

名古屋市 道路ビジョン

～まちと歩む、なごやのみちの道しるべ～

(案)

令和8年9月

名古屋市

名古屋市道路ビジョン(案)

目次

第1章 道路ビジョンの策定にあたって

1.1. 背景	2
1.2. 目的	3
1.3. 位置づけ	3

第2章 道路を取り巻く環境の変化

2.1. 道路の成り立ち	6
2.2. 名古屋市の道路の現状	11
2.3. 道路を取り巻く状況	20
2.4. 関連計画等	31
2.5. これからの道路に必要な視点	37

第3章 将来の道路空間における理念と未来像

3.1. 見据える年次	40
3.2. 基本理念	40
3.3. 道路の3つの未来像	40

第4章 道路の目指す姿

4.1. 道路に求められるニーズの捉え方	44
4.2. 多様化するニーズへの対応	47
4.3. 道路の目指す姿	48

第5章 実現に向けて

5.1. 今後の進め方	80
5.2. 各プロセスにおけるポイント	83

資料編

第 1 章

道路ビジョンの策定にあたって

1. 道路ビジョンの策定にあたって

1.1. 背景

本市では、これまで都市計画などに基づき道路整備を進め、都市の成長にあわせて交通渋滞対策や交通事故対策などに取り組むことで道路交通の円滑化を図ってきました。

しかし、近年では社会・経済情勢の変化や新技術の登場に伴い、道路空間に対するニーズが多様化しています。従来の通行機能に加え、にぎわい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能などのニーズが高まっています。

こうした中、令和2（2020）年6月には国土交通省道路局が、道路行政の目指す中長期的な将来ビジョンである「2040年、道路の景色が変わる」（道路政策ビジョン）を公表し、「人々の幸せの実現」を道路政策の原点に置き、道路が果たすべき役割を再考しています。

また、令和7（2025）年には道路が持続的な成長、安全・安心で豊かな国民生活、地方創生に重要な役割を果たしていることを踏まえ、効率的・効果的な整備、防災機能の確保、脱炭素化の推進などを定めた基本理念を創設する道路法の一部を改正する法律が公布されています。

本市においても、例えば、緊急輸送道路^{※1}における無電柱化などの防災・減災対策、歩行者の安全確保やバリアフリー化、自転車通行空間整備など、目的に応じたさまざまな事業を推進している他、まちづくりの推進におけるにぎわい空間の創出など、道路に求められる役割は多種多様化していますが、これまでは俯瞰^{ふかん}的な視点からの道路施策に関する指針を持ち合わせていませんでした。

将来的にはリニア中央新幹線の開業が予定されており、名古屋大都市圏^{※2}は交通・経済・都市構造の面で大きな転換期を迎えます。その中枢都市である本市は、広域的な交流拠点としての役割を強化し、都市機能の一層の高度化を図ることが求められています。こうした変化は、道路空間が有する機能や利用形態にも影響を及ぼし、より道路に求められる役割は多様化していくと考えます。

以上の状況を踏まえ、多様化する道路空間のニーズに対応した今後の道路施策の指針となるビジョンの策定が必要となっています。

図1.1.1 多様化する道路空間のニーズ



出典：令和8年度国土交通省予算概算要求概要/国土交通省 道路局・都市局

1.2. 目的

「道路ビジョン」は本市の道路の機能や魅力を向上し、まちの個性を引き立て、価値を高めることを目的に策定し、20～30年先（概ね2050年頃）を見据えた長期的な視点で本市がめざすべき道路の将来像を描き、今後の道路施策の指針とします。

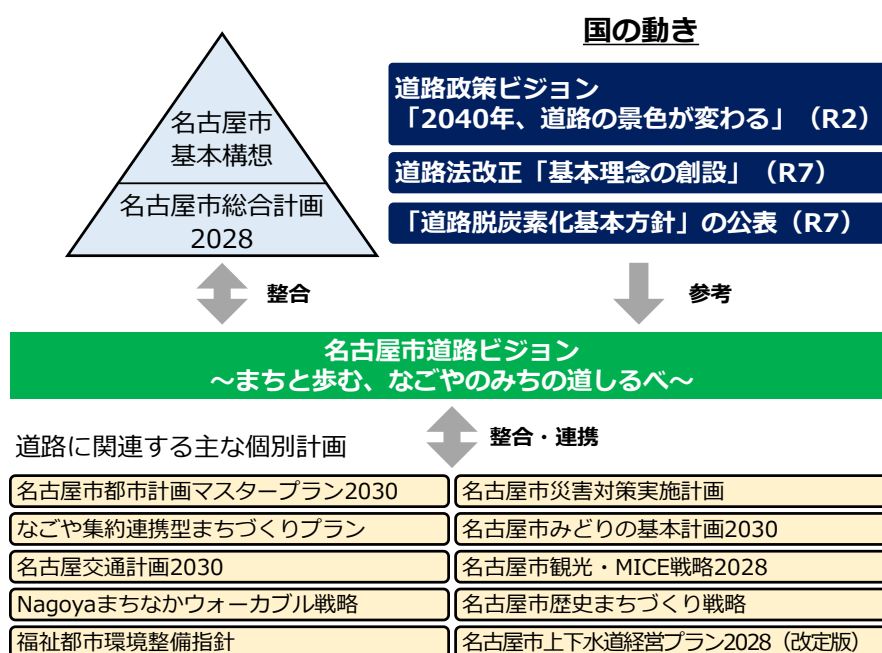
道路の将来像を市民と共有することで、今後の道路のあり方に対して理解を深めていただくとともに、地域まちづくりに広く活用されることを期待しています。

本市職員に対しても、道路の多様な使い方や可能性を示し、道路に関わる全ての職員が意識を共有することで、今後の道路事業の取組をより一層柔軟で適切なものにしていきたいと考えています。

1.3. 位置づけ

「道路ビジョン」は、国土交通省の道路政策ビジョン、道路法における基本理念の創設などを参考としながら、本市の上位計画である「名古屋市総合計画2028」や、「名古屋市都市計画マスタープラン2030」をはじめとする関連計画と整合・連携を図ります。

図1.3.1 「道路ビジョン」の位置づけ



第 2 章

道路を取り巻く環境の変化

2.1.2. 江戸時代：城下町・街道の形成

■ 城下町の形成

戦国の乱世を制した徳川家康は、慶長 15（1610）年に名古屋台地の北端に名古屋城を築城し、その南にそれまで尾張の中心であった清洲城下町を移しました（清洲越）。

城下町の中央には町人町が広がり、その東・南・西に武家地、城から離れた東と南の街道沿いに社寺地を配置し要衝を固め、城下町を築きました。町人町では、近代都市名古屋の原型となる碁盤割の町割りが形成され、その街区を構成する街路の幅員は、一部を除いて約 5.5m でした。

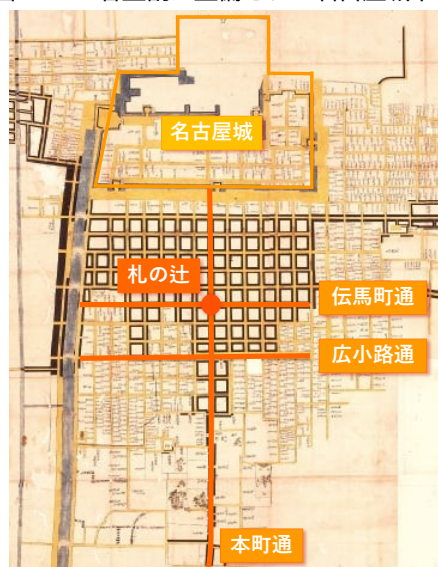
■ 街道の形成と城下の発展

江戸幕府は全国支配の体制を固めるため、全国を結ぶ東海道などの「五街道」とそれに付属する街道の整備を進めました。本市には東海道と付属街道の美濃街道・佐屋街道が通り、幕府の道中奉行の支配下に置かれていました。そして、幕府は公用交通の便宜を図るため、これらの主要街道に宿泊や運輸の機能をもつ宿駅を設けました。本市には東海道の鳴海・熱田、佐屋街道の岩塚・万場と宿駅に準ずるものとして美濃街道の名古屋（城下）がありました。また、尾張藩も自らの手で木曾街道や岡崎街道など、城下に通ずる街道と宿駅を整備しました。

名古屋城下においては、同じ時期に、名古屋城と東海道最大の宿場町熱田まで、堀川の開削と基幹道路として本町通の整備が発展し、城下の中心街として発展しました。南北を結ぶ本町通と東西を結ぶ伝馬町通との交差点（現：伝馬町通本町交差点付近）は、碁盤割の中心地として伝馬会所や飛脚会所、高札場が設置され、「札の辻」と呼ばれました。札の辻は、岡崎街道、中山道伏見宿に通じる木曾街道、中山道大井宿・大湫宿に通じる善光寺街道など各街道の起点となりました。

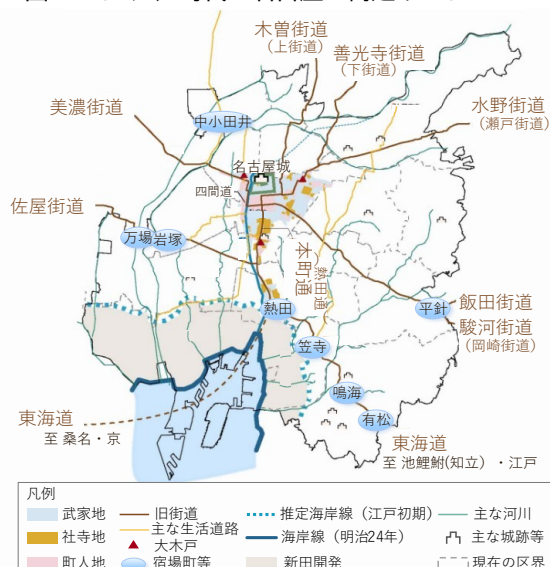
その後、万治 3（1660）年の「万治の大火」を機に、碁盤割南端の堀切筋と呼ばれる街路の一部が、火除地として約 27m に拡幅され「広小路」と呼ばれるようになりました。広小路には、茶店や芝居小屋などが並び、城下随一の盛り場となりました。

図2.1.2 碁盤割に整備された名古屋城下町



出典：万治元年之名古屋図（名古屋城振興協会蔵）
/名古屋市観光文化交流局（名古屋城 HP）
を加工して作成

図2.1.3 江戸時代の名古屋の街道ネットワーク



出典：名古屋市歴史まちづくり戦略（H23.3）
/名古屋市観光文化交流局
を加工して作成

2.1.3. 明治～戦前：都市計画法の制定、インフラ整備の進捗

明治時代になると、名古屋駅開業や市制施行を機に、鉄道駅とまちを結ぶ幹線道路や路面電車などのインフラ整備が進み、大正・昭和前期には、都市計画法の施行により都市計画道路や用途地域などが順次決定され、これにより名古屋の産業発展が促進されました。

■ インフラと道路網の整備

本市では、近世に発達した市街地を避けて鉄道が敷設され、駅は市街地の縁辺部に立地したため、鉄道駅アクセスを改善して利便性を高めることが要請されました。明治 19（1886）年に現在の笹島交差点付近に名古屋停車場が開業すると、アクセス道路として広小路通が都心から延伸・拡幅され、明治 27（1894）年には千種駅までの延伸も決定しました。

また、鉄道とあわせて路面電車が都市内輸送機関として登場しますが、敷設には道路の拡幅が不可欠でした。明治 31（1898）年には拡幅された広小路通（笹島～県庁前）に国内 2 番目となる市電が開通し、都市部の発展を促しました。

明治 40（1907）年には名古屋港の開港にあわせて、港と都心部を結ぶ大津通が整備されました。名古屋にガスが供給されたことを契機に、明治 43（1910）年には広小路通と大津通に約 300 灯のガス灯が灯され、街路照明の始まりとなりました。さらに、明治 45（1912）年に大須仁王門前がアスファルト舗装され近代的な道路整備の幕開けとなりました。

■ 都市計画法の制定

明治 22（1889）年の市制施行後、大正 8（1919）年に都市計画法が制定されると、それまで場当たり的に整備が進められていた道路網は体系的に整備され、40 路線の都市計画道路網が都市計画決定されました。また、大正 11（1922）年の都市計画区域の決定、大正 13（1924）年の用途地域指定と、近代都市名古屋を形成していく法制度の枠組みが次々と整えられました。

第 1 期の都市計画街路事業では近代的鉄筋コンクリート橋として岩井橋（大正 12（1923）年）や記念橋（大正 13（1924）年）が架橋され、市制施行時約 16 万人であった人口は、昭和 9（1934）年には 100 万人を超え、この間に市域面積も約 11 倍に拡大しました。

図2.1.4 笹島付近に開業した名古屋停車場



出典：都市のおもかげ/名古屋市博物館 HP

図2.1.5 路面電車が走る広小路通



出典：都市のおもかげ/名古屋市博物館 HP

2.1.4. 戦後：復興都市計画による名古屋市再建

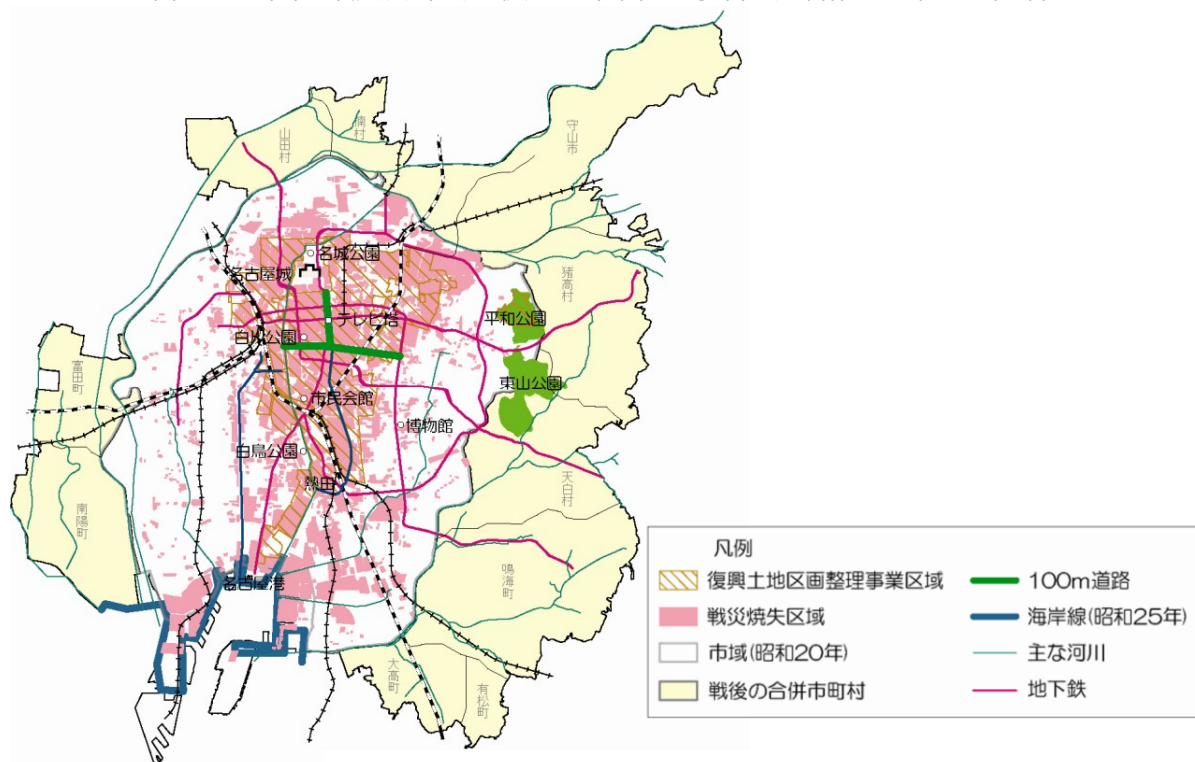
第二次世界大戦により、本市は城郭として国宝第1号の名古屋城天守や本丸御殿をはじめ旧市街地を中心に当時の市域の約1/4を焼失するなど甚大な被害を受けました。しかし、本市はそのような惨憺たる状況（さんたん）を乗り越えるべく、戦後直ちに復興計画を策定し、総力を挙げて戦災復興（まいしん）に邁進しました。

国が昭和20（1945）年12月に「戦災地復興計画基本方針」を閣議決定する一方、本市はそれに先駆け、同年9月に「名古屋市再建に関する決議案」を提出し、同年12月に「大中京再建の構想」と題して、100m道路2本、50m道路9本をはじめとする幹線道路の計画を発表しました。

その後、国の基本方針を受け、本市は昭和21（1946）年3月に「名古屋市復興計画の基本」を発表しました。想定人口200万人が機能的に都市活動できるよう諸施設を設定することとし、用途地域などの土地利用計画の再検討、小公園と小学校の併設、公園の設備拡大、盛り場計画や墓地移転、幹線道路の拡張新設、鉄道立体化、運河整備、近隣住区の設定など、復興の基本的な考え方を示しました。昭和25（1950）年6月までに復興都市計画街路として、幅員50m以上の広路を11路線、24.54m以上の1等大路を32路線、合計43路線の幹線街路※³と、15m以上の2等大路54路線の補助幹線街路※⁴を決定しました。

復興土地区画整理事業では、主要幹線道路などを格子状に配置した道路網が整備されるとともに、商業地区では、基盤割の地割を活かしつつ、高度利用が図れるようにするため地割周囲の道路を拡張する区画整理が行われました。また、新たに名城公園、白川公園、久屋大通公園、若宮大通公園などの大規模公園、1学区1公園を目標とした小学校と隣接する公園や、都心からの墓地移転により墓地と公園が一体となった平和公園が整備されました。

図2.1.6 本市の戦災焼失区域と復興土地区画整理事業区域（昭和21（1946）年）



出典：名古屋市歴史まちづくり戦略（H23.3）/名古屋市観光文化交流局

2.1.5. 復興～現在：土地区画整理事業

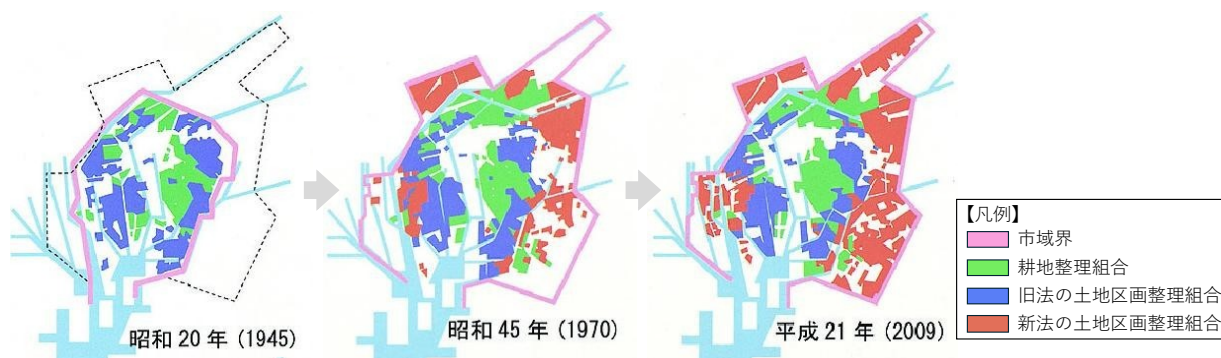
昭和 21（1946）年公布の「特別都市計画法」により戦災都市の区画整理が進められる一方、区画整理についての単独法として「土地区画整理法」が昭和 29（1954）年に公布されました。

戦災復興への傾注や事業効果への不安もあり、土地区画整理法施行当初の新たな組合の設立は微々たるものでしたが、その中でも昭和 31（1956）年に実施された猪高西山土地区画整理事業における採算確保の立証、同年に都市計画決定された荒子川南部・小碓土地区画整理事業による地域の宅地化など、実施された事業が相次いで成功したことが組合設立の導火線となり、多くの組合が設立されることとなりました。特に、高度経済成長期においては市域の拡大や人口・産業の集中による宅地需要の増大により、昭和 35（1960）～45（1970）年にかけては 103 の組合が設立、施行区域面積は約 5,000ha にも及ぶなど組合設立認可のラッシュとなりました。

土地区画整理法施行（昭和 30（1955）年）～現在（令和 7（2025）年末時点）までに、組合施行などにより 212 事業が実施（施行面積約 9,000ha、市域面積の約 30%弱）され、このうち 207 事業が完了し、5 事業が事業施行中となっています。

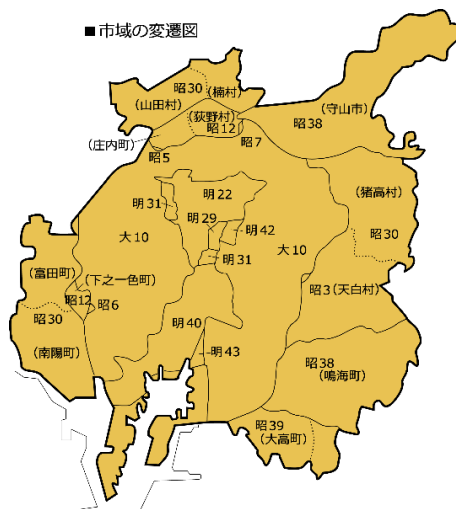
土地区画整理組合による区画整理は、本市全体の道路延長の 1/3 以上、都市計画道路の 1/4 以上を整備し戦災復興事業とあわせて、本市の道路ネットワーク形成に大きな役割を果たしています。

図2.1.7 組合施行等土地区画整理事業の沿革



出典：組合施行等土地区画整理事業の沿革/名古屋市住宅都市局（名古屋市 HP）

図2.1.8 市域の変遷



出典：市域のうつりかわり/名古屋市 HP

2.2. 名古屋市の道路の現状

2.2.1. 名古屋市の道路

■ 道路ネットワーク

本市の都市計画道路は、大正13（1924）年に40路線、総延長約146.3kmが初めて計画決定されました。その後、第二次世界大戦の空襲により本市全域にわたって大きな被害を受けたことから、戦後の復興において幅員100mの街路を含む97路線、総延長約445.6kmが計画決定され、今日の道路網の基礎となりました。その後も、周辺市町村の合併による市域の拡大に伴う道路網の追加決定や整理統合を経て、現在の道路網が形成されています。

本市内の自動車専用道路網は名古屋環状2号線と名古屋高速道路が一体となって名古屋都市圏の骨格を形成しています。令和7（2025）年3月現在の都市計画道路網は幹線街路で211路線、延長約822.3kmとなっています。本市の都市計画道路の整備率は約95.4%（図2.2.1）、道路率（市域面積に占める道路面積の割合）は約18.6%（図2.2.2）と政令指定都市の中で最も高い水準であり、豊かな道路基盤が整備されています。今後も財政状況などを踏まえながら、都市計画道路の整備を推進してまいります。

平日昼間12時間平均交通量を他の大都市と比較すると、本市より人口の多い東京都区部、横浜市、大阪市と同程度の交通量を負担している反面、混雑度は首都圏や関西圏の大都市と比較して余裕がある結果となっています（図2.2.3）。本市の道路ネットワーク整備が進んだことも要因の一つであると言えます（図2.2.4、図2.2.5）。

道路資産は市民生活を支える重要な社会基盤である一方、老朽化対策が喫緊の課題となっています。このため、本市では予防保全型の維持管理を推進し、「名古屋市公共施設等総合管理計画」に基づく個別施設計画の策定により（図2.2.6）、計画的なアセットマネジメント※5に取り組んでいます。

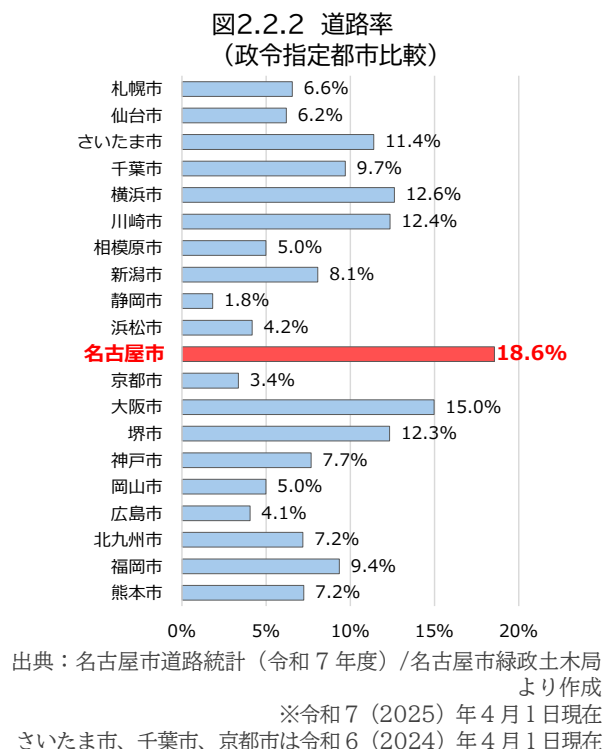
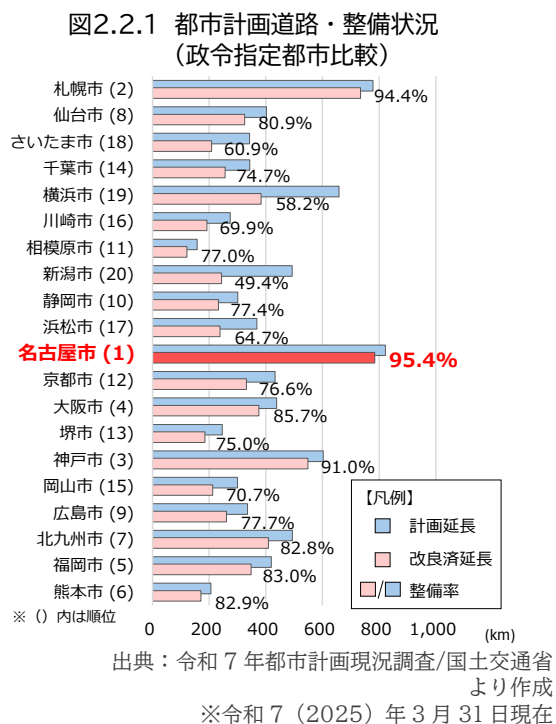
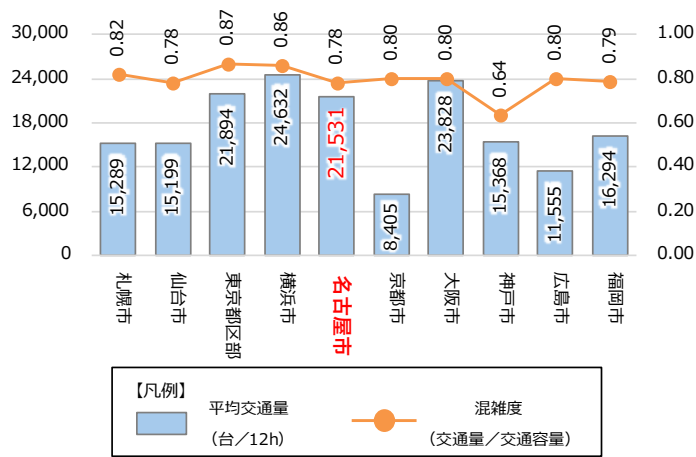
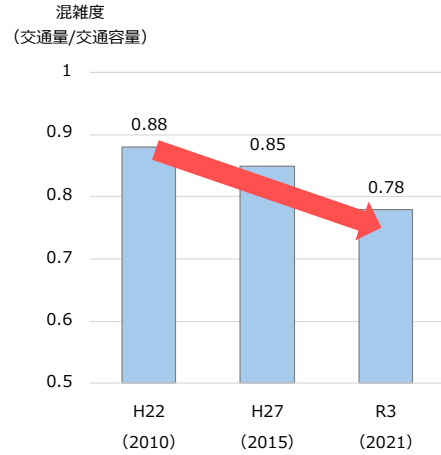


図2.2.3 平日昼間 12 時間平均交通量と混雑度（主要都市比較）



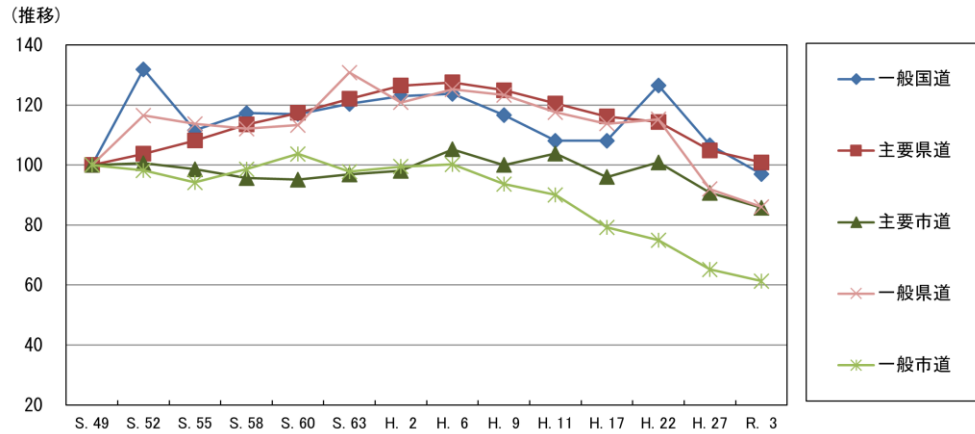
出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査/国土交通省
より作成
※令和 3 (2021) 年度現在

図2.2.4 名古屋市の混雑度の推移



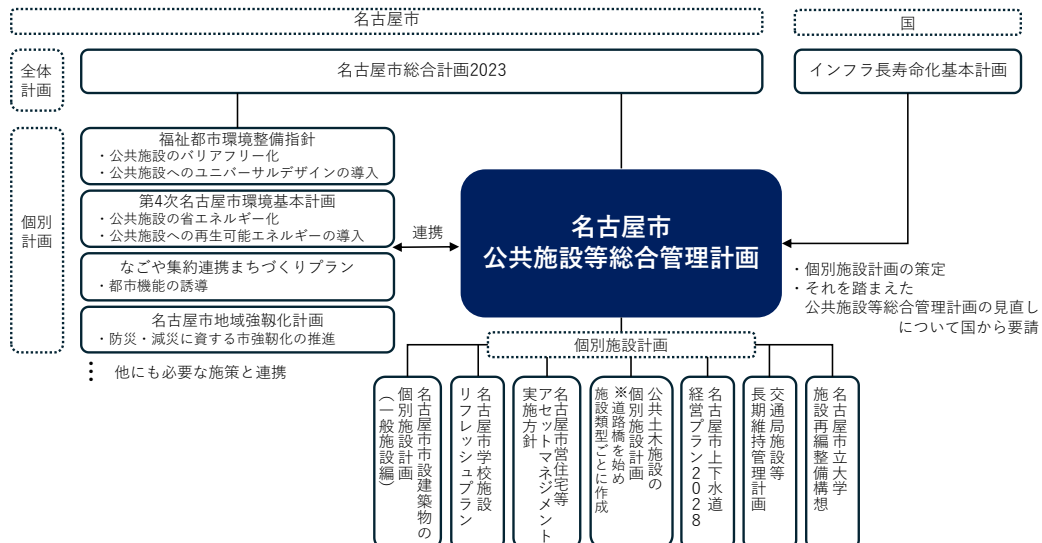
出典：平成 22 年・平成 27 年・令和 3 年
全国道路・街路交通情勢調査/国土交通省
より作成

図2.2.5 名古屋市区道路種別平日 12 時間平均交通量の推移



出典：令和 3 年道路交通センサス/名古屋市 HP より作成
※昭和 49 (1974) 年の 12 時間平均交通量を 100 とした場合の、年度ごとの各道路種別の 12 時間平均交通量の割合

図2.2.6 名古屋公共施設等総合管理計画体系



出典：名古屋公共施設等総合管理計画 (R4) /名古屋市財政局

■ 交通安全対策

戦後の復興期以降、自動車交通の急速な発展に伴い全国的に交通事故が社会問題化しました。交通事故件数や交通事故死者数が著しく増加したこと（図 2.2.7）を背景に、昭和 45（1970）年に交通安全対策基本法が制定され、本市においては昭和 46（1971）年度以降 5 年ごと、12 次にわたり名古屋市交通安全計画を策定し、関係機関や団体と連携しながら交通安全対策を実施してきました。

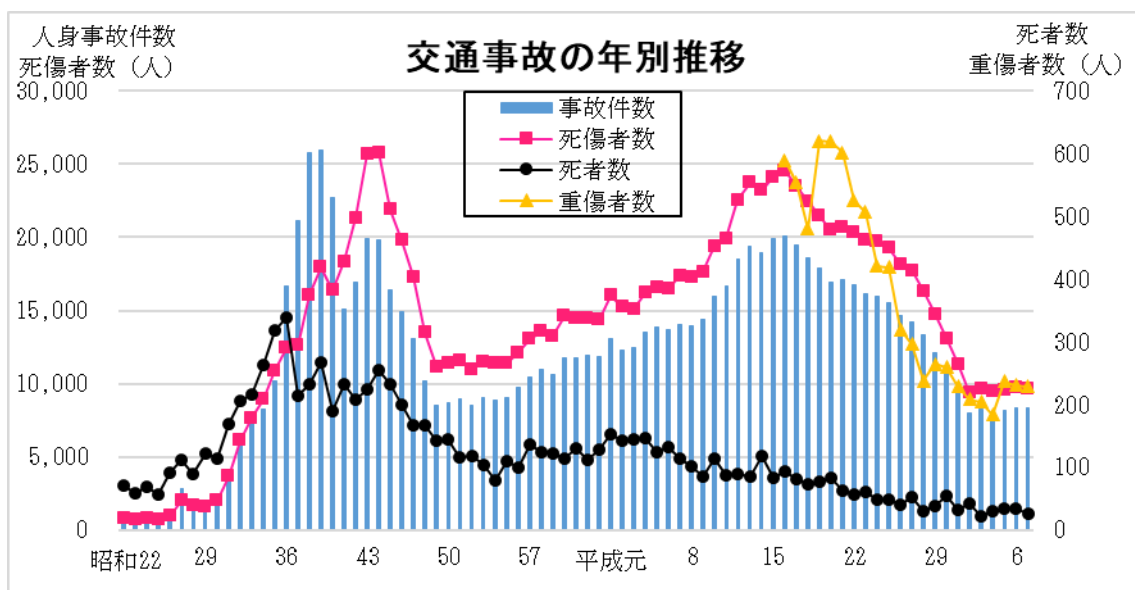
幹線道路においては、死傷事故が多発している交差点や単路部を「事故危険箇所」として指定し、県公安委員会と道路管理者が連携した対策を実施しています。対象箇所については、事故の発生状況や道路特性に応じて、交差点改良をはじめ中央帯や横断防止柵の設置、路面標示による注意喚起など、必要な交通安全対策を行っています（図 2.2.8、図 2.2.9）。

また、通学路における交通事故の多発を受け、本市と関係機関で構成する「通学路安全対策検討会」を設置し、50 年以上に渡り毎年度、交通指導員や PTA などの意見も踏まえながら、通学路の危険箇所について現地調査や関係者における協議を行ってきました。その結果をもとに、歩道の設置や防護柵、横断歩道橋など歩行者と車両の通行空間を物理的に分けるための取組（図 2.2.10）を重点的に進め、児童の安全確保に努めてきました（図 2.2.11、図 2.2.12）。

生活道路では、近年、面的な交通安全対策にも取り組んでいます。最高速度 30km/h の区域規制とハンプ（図 2.2.13）や狭さく（図 2.2.14）などの物理的デバイスを組み合わせることにより、交通安全の向上を図る区域を「ゾーン 30 プラス」（図 2.2.15）と設定し、道路管理者・交通管理者が連携して、人優先の安全・安心な通行空間の形成を進めています。

さらに、技術の進展に伴い、自動運転技術や運転支援技術の普及が進んでいます（図 2.2.16）。今後は、これらの技術のさらなる発展も見据えながら、より一層の交通安全向上への取組が求められています。

図2.2.7 名古屋市の交通事故年別推移



出典：第12次名古屋市交通安全計画（R8.8）/名古屋市交通安全対策会議

図2.2.8 交差点改良工事の例（コンパクト化）



図2.2.9 歩道設置の例

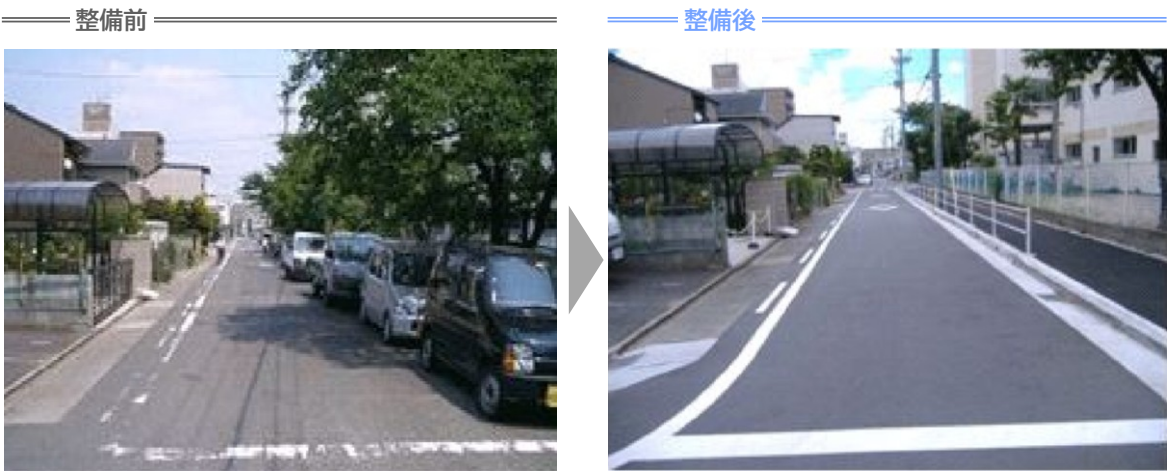
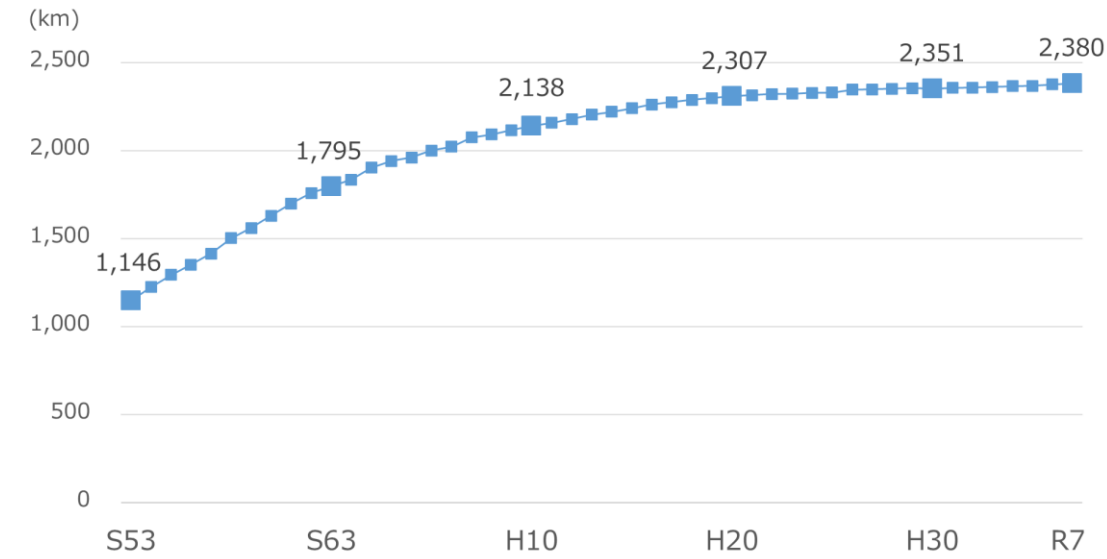


図2.2.10 歩道のある道路*延長の推移

*歩道が片側または両側に設けられた道路



出典：名古屋市道路統計（令和 7 年度）
/名古屋市緑政土木局より作成
※令和 7（2025）年 4 月 1 日現在

図2.2.11 通学路の路肩カラー



図2.2.12 横断歩道カラー化



図2.2.13 交差点ハンプ



図2.2.14 狭さく

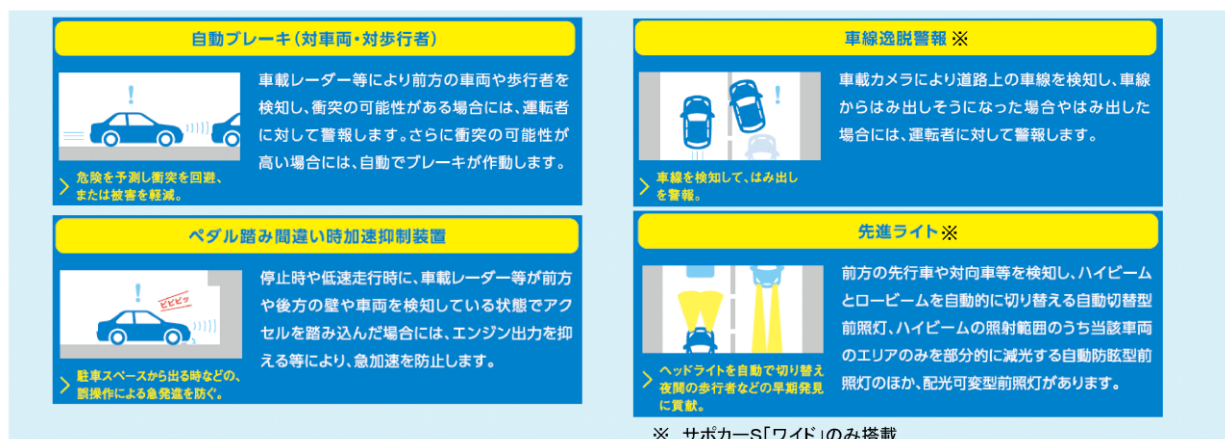


図2.2.15 ゾーン30 プラス



出典：生活道路の交通安全対策ポータル/国土交通省

図2.2.16 安全運転サポート車（サポカーS）搭載技術



出典：運転支援技術・自動運転技術の進化と普及/国土交通省

■ 自転車利用環境

本市では、放置自転車による歩道の通行障害や交通事故防止のため、昭和 57（1982）年に「名古屋市自転車駐車対策推進要綱」を制定し、同要綱に基づき自転車駐車場の整備などの対策が進められ、安全で快適な道路環境と美観の形成に努めてきました。

現在の自転車等の駐車対策は、①自転車駐車場の整備 ②自転車駐車場の有料化の推進 ③自転車等放置禁止区域の指定及び放置自転車等の撤去 ④自転車等利用者への指導・啓発の 4 つの施策を柱に進めています。放置自転車等の台数は近年漸減傾向にあったところでしたが、令和 6（2024）年 3 月に栄地区周辺の対策を完了したことにより大きく減少しました（図 2.2.17）。これにより、自転車駐車場の有料化及び放置禁止区域の指定は一旦区切りを迎えていますが、今後も状況に応じて、適宜検討していくこととしています。あわせて、放置自転車等のさらなる減少に向けて、撤去や指導・啓発を効果的かつ継続的に実施することで、利用者のマナー向上に努めていく必要があります。

自転車の通行空間は、平成 12（2000）年度に策定*した「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」に基づき、令和 6（2024）年度末までに 136.8km の自転車通行空間を整備してきました（図 2.2.18、図 2.2.19）。現在、「名古屋市自転車活用推進計画」（令和 3（2021）年 3 月策定）に掲げる「自転車利用環境の形成」、「自転車の安心・安全利用の促進」、「自転車利用の拡大」の 3 つの方針に基づき、自転車が使いやすいまちの実現に向けて取組を進めています。

また、放置自転車対策、まちの回遊性向上、観光推進、CO₂削減、健康増進などの効果が期待できるシェアサイクルの普及促進を目的として、公共シェアサイクルポートを設置し、民間事業者が共同で使用する社会実験を令和 2（2020）年 4 月から実施してきました。令和 7（2025）年 12 月末時点で 20 箇所の公共シェアサイクルポートが設置されており（図 2.2.20）、シェアサイクルの認知度向上に努めるとともに利便性の高い箇所に設置することで、設置後に民間ポートの広がりが生まれました。今後は、さらなる普及促進を図っていくため、令和 8（2026）年度中に社会実験から本格運用に移行する予定です。

こうした自転車利用環境のさらなる向上に向けた取組の一環として、令和 7（2025）年秋に「第 12 回 自転車利用環境向上会議 in 名古屋」を開催しました。本会議には過去最多となる 684 名（228 団体）が参加し、自転車施策の最新の動向など活発な議論が行われました。

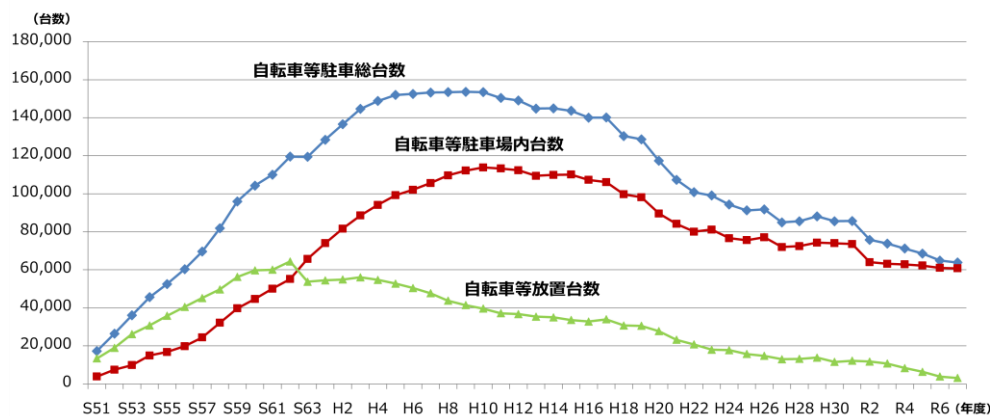
本会議において、本市は「日本一自転車が使いやすい楽しいまち」を目指すとして、市長から以下の「なごや宣言」を発表しました。

- 1 より使いやすく、分かりやすい自転車通行空間を整備し、ネットワーク化を進めることにより、自転車が安全に通行できる空間づくりをする。
- 2 交通ルールの周知やマナーの定着の向上に努め、自転車の安心・安全な利用を推進するとともに、イベントやスポーツを通じて、自転車の魅力や楽しさを広め、自転車利用の拡大を図る。
- 3 シェアサイクルの普及促進を始め、自転車の利用しやすい環境を築くことにより、観光や日常利用における、まちの回遊性を高め、都市の魅力向上につなげる。

今後もインフラ整備やシェアサイクルの普及を一層進めるとともに、関係局と連携しながら、自転車のルール周知とマナー啓発をより強力に推進します。

*平成 23（2011）年度改定

図2.2.17 自転車等駐車台数の推移



出典：令和7年度自転車等駐車状況調査/名古屋市緑政土木局

図2.2.18 自転車通行空間の計画及び整備状況（令和7（2025）年3月末時点）

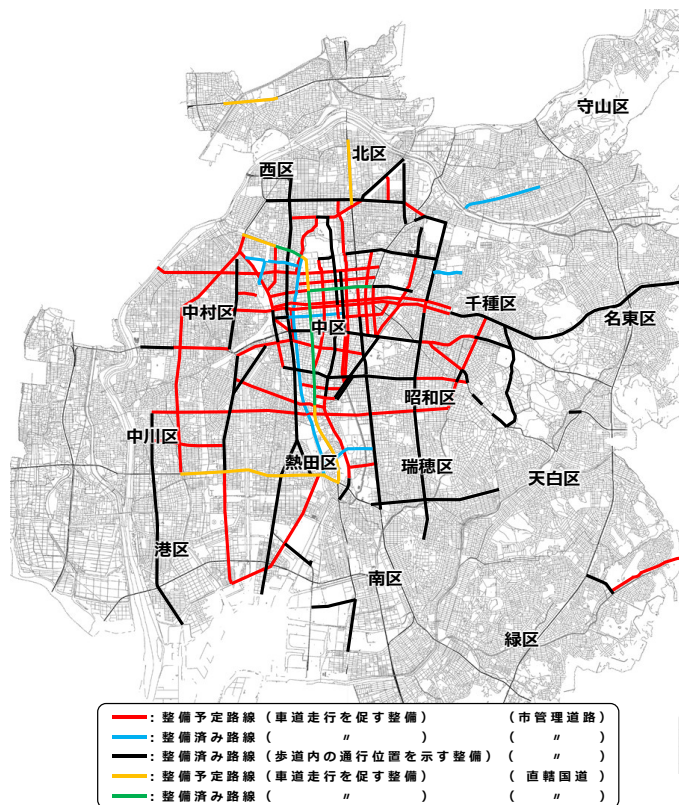


図2.2.19 自転車通行空間（市道豆田町線）



図2.2.20 公共シェアサイクルポート（市役所前）



2.2.2. 公共交通

本市の近代公共交通は、明治 31（1898）年に日本で 2 番目の電気鉄道として、名古屋電気鉄道による路面電車が開業したことで始まりました。ピーク時の昭和 30 年代前半には総延長 106.3km の巨大ネットワークとなり、1 日当たりの乗車人員は 68 万 2 千人を記録しましたが、モータリゼーションの進展や地下鉄網の整備に伴い路線は段階的に廃止され、昭和 49（1974）年 3 月 31 日に 77 年の歴史に終止符を打ち、全線廃止となりました。

一方、昭和 5（1930）年に開業した市バスは昭和 35（1960）年度に 1 日あたりの乗車人員は 62 万 1 千人となり、初めて路面電車を追い越しました。昭和 32（1957）年には最初の地下鉄東山線が開業し、令和 7（2025）年度末現在、市バス 165 系統 767km と地下鉄 6 路線 93km の一体的なネットワークにより、身近で利用しやすい交通手段としてあわせて毎日約 163 万人の移動を担っています。

また、本市の豊かな道路空間を活用し、昭和 60（1985）年には道路中央部に専用車線や停留所を設置した「基幹バス※6」、平成 13（2001）年には専用区間はハンドル無しで走行し、一般道も走行できるデュアルモードを兼ね備えた「名古屋ガイドウェイバス※7（ゆとりーとライン）」など、従来の交通機関とは異なる機能や特性を持つ新交通システムが運用されています。

加えて令和 8（2026）年より、技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマート（Smart）さを備え、路面（Roadway）を走ることでまちの回遊性やにぎわいを生み出す、今までにない新しい移動手段（Transit）として、新たな路面公共交通システム SRT の運行が開始されました。これにより、まちづくりと一体となって、都心における回遊性の向上やにぎわいの拡大を図っていきます（図 2.2.21）。

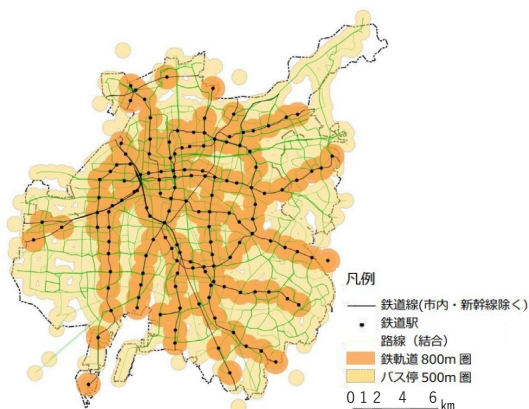
令和 5（2023）年現在、本市の市バス停留所の数（密度）は 4.52 箇所/km² となっており（図 2.2.22、図 2.2.23）、東京都区部（5.53 箇所/km²）には及ばないものの、横浜市（2.89 箇所/km²）や神戸市（1.34 箇所/km²）を大きく上回っていることから公共交通の利便性については高い水準にあると考えられますが、パーソントリップ調査※8 による自動車交通の割合は大阪市が約 11% に対して本市は約 39% であり（図 2.2.24）、まだまだ自動車交通への依存割合が高く、公共交通やパーソナルモビリティ※9 への転換が課題となっています。

図2.2.21 SRT トータルデザイン



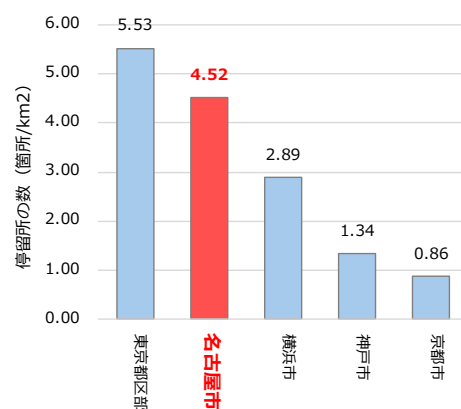
出典：SRT のトータルデザイン/名古屋市住宅都市局（名古屋市 HP）

図2.2.22 公共交通の駅勢圏等
(駅 800m、バス停 500m)



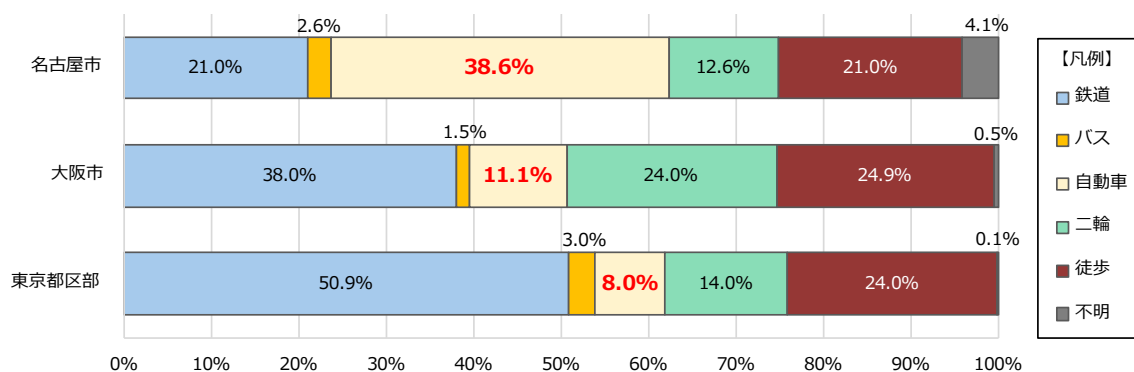
出典：名古屋交通計画 2030 (R5.3) /名古屋市区住宅都市局

図2.2.23 市バスの停留所数/市域面積
(主要都市比較)



出典：横浜市統計書 大都市比較統計年表 (令和 5 年)
第 9 章 道路、運輸及び通信/横浜市
より作成

図2.2.24 トリップの代表交通手段比 (平日・主要都市比較)



出典：第 6 回中部都市圏パーソントリップ調査 (R4)
第 6 回近畿圏パーソントリップ調査 (R3)
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査 (H30)
より作成

2.3. 道路を取り巻く状況

2.3.1. 人口減少、少子化・高齢化、バリアフリー※10

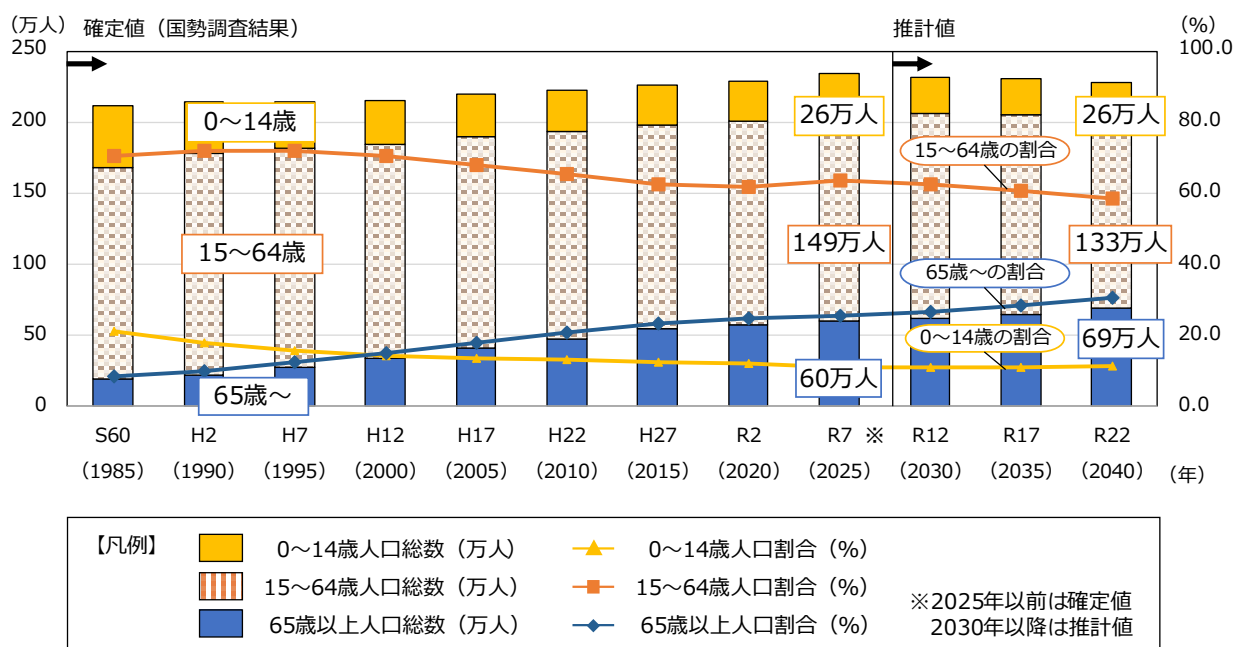
本市の人口は、令和 2（2020）年に 233.2 万人を記録して以降、微増減を繰り返す横ばい傾向で推移しており、今後は人口減少に転じる見込みとなっています（図 2.3.1）。また、長期的な少子化による親となる世代の減少や平均寿命の延伸などにより、年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）の減少や、高齢者人口（65 歳以上）及び高齢化率の増加に伴う要介護、要支援者数の増加が予測されています（図 2.3.2）。

このような高齢社会の到来とノーマライゼーション※11 理念尊重の高まりにより、高齢者や障害者のみならず全ての人々が自らの力で社会参加できる環境整備が要請されています。

国土交通省は平成 12（2000）年に、「交通バリアフリー法」を、平成 18（2006）年に交通バリアフリー法とハートビル法※12 を統合した「バリアフリー法」を制定し、公共交通機関を中心軸としたモビリティの利便性向上、快適な移動空間の確保を基本方針として示しました。

本市においては、福祉都市環境整備指針に基づき、道路を含む公共施設のバリアフリー整備に取り組んできました。また、法や基本方針に基づき、重点整備地区を選定し地区ごとに基本構想を策定しています。具体的には「金山駅地区」、「名古屋駅地区」、「栄・久屋大通駅地区」、「大曽根駅地区」、「瑞穂公園陸上競技場地区」の 5 地区において、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進しています（図 2.3.3）。

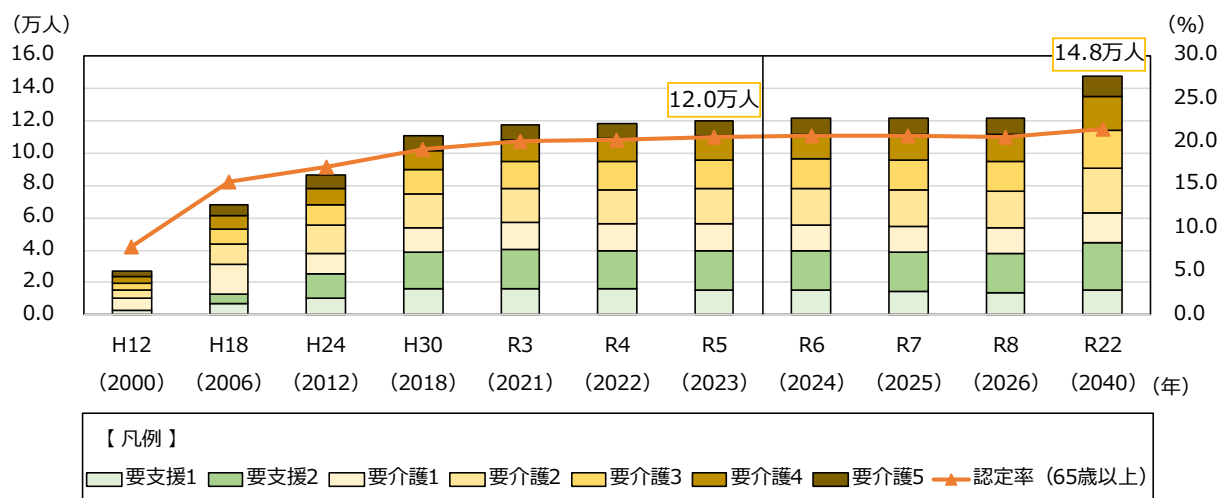
図2.3.1 本市の年齢 3 階級別人口推移



出典：名古屋市の人口について/名古屋市 HP
より作成

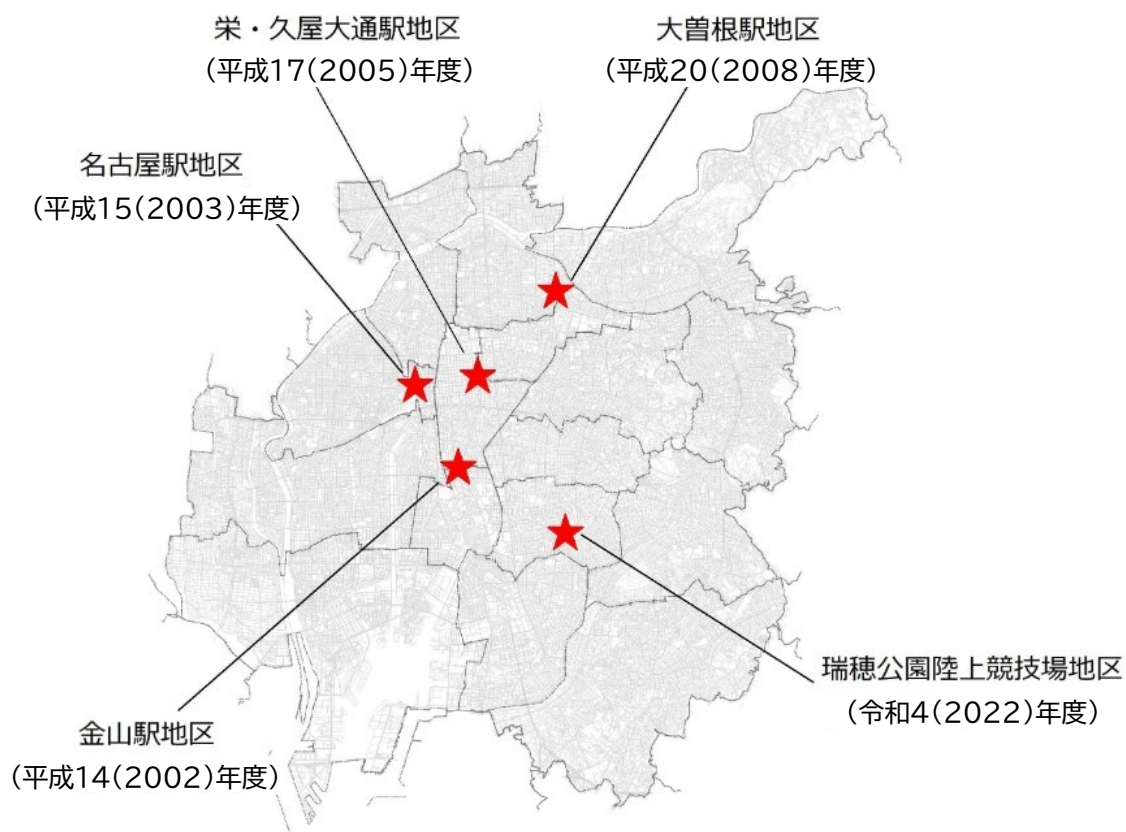
※各年 10 月 1 日現在の値、令和 7 年は令和 2 年国勢調査結果確定値を基礎とした推計値

図2.3.2 本市の要介護者・要支援者数及び認定率推移



出典：はつらつ長寿プランなごや 2026（R6.3）/名古屋市健康福祉局
より作成
※各年度 9 月末現在、ただし平成 12 年度のみ 4 月 1 日現在

図2.3.3 バリアフリー法などに基づく重点整備地区位置図



2.3.2. 大規模自然災害の懸念

近代以降の本市においては、明治 24（1891）年の濃尾地震をはじめとして、昭和 19（1944）年の昭和東南海地震や翌年の三河地震において重大な人的被害や建物被害が発生しています。また、国の地震調査委員会において、南海トラフ^{※13}を震源とする M8.0～M9.0 クラスの地震が 30 年以内に発生する確率が最も高いⅢランク（今後 30 年以内に 60～90%程度以上、令和 7（2025）年 1 月 1 日時点）と予測されています。あわせて、内閣府の南海トラフの巨大地震モデル検討会において、本市内で最大震度 7 が想定され、甚大かつ広範囲な災害の発生が危惧されています（図 2.3.4）。

風水害に目を向けると、名古屋港の観測史上最高となる N.P.^{※14}5.31m の高潮が襲い、死者・行方不明者が 1,800 人を超える被害となった昭和 34（1959）年の伊勢湾台風や、最大 24 時間降水量 534.5 ミリを観測し、市西部を流れる一級河川新川が破堤するなどした平成 12（2000）年の東海豪雨（図 2.3.5）など、甚大な水害が発生し大きな被害をもたらしました。

大規模な自然災害が発生すると、電気・水道・ガスなどのライフラインの停止による生活環境の低下や公共交通機関の運行停止、交通の遮断による物流機能の停滞などが生じ、人々の日常生活は大きく損なわれます。

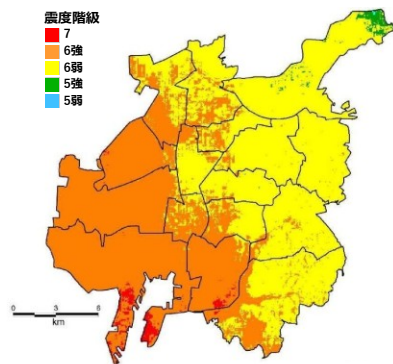
今後想定される災害に備えて、現在本市では災害対策基本法第 42 条に基づく「名古屋市地域防災計画」、及び国土強靱化^{きょうじん}基本法第 13 条に基づく「名古屋市地域強靱化^{きょうじん}計画」を柱として災害対策を広く計画的に進めています。

道路においては、災害時に必要な救助、消防活動及び緊急物資を運ぶための道路を緊急輸送道路として指定し、被災時には優先して復旧作業を行います。作業を迅速に行うことができるよう、ハード対策として橋りょうの耐震化（図 2.3.6）や無電柱化（図 2.3.7）を推進しています。令和 6（2024）年度末時点で緊急輸送道路上の橋りょうの耐震化率は約 99%に達し、第 1 次緊急輸送道路 89.4km のうち概ね半分が無電柱化されており、今後も引き続き事業を継続していきます。

水害対策では、河川の整備や雨水を一時的に貯めるための調整池など（図 2.3.8）の治水施設整備や雨水流出抑制^{※15}といった取組を進めています。

ソフト面での対策としては「名古屋市道路啓開^{※16}計画」を策定し、被災後の円滑な緊急車両などの通行を確保するため、早急に最低限のガレキ処理や簡易な段差解消を行い、救援ルートを切り開きます（図 2.3.9）。啓開対象となる防災拠点やルートに優先順位を付し、発災時に迅速に初動できるように関係機関との協定や役割分担を定め、情報伝達訓練や実地啓開訓練を合同で繰り返し実施し備えています。また、街区の世界座標化や道路台帳平面図のデジタルデータ化・オープンデータ化を実現し、地震時の液状化や地盤移動で道路などの位置が不明確になったときにも座標値を用いて復元し、早期に復興を図ることができるように取り組んでいます。

図2.3.4 あらゆる可能性を考慮した最大クラスの震度分布図



出典：名古屋市地域防災計画（R7）/名古屋市防災危機管理局

図2.3.5 東海豪雨（平成12年）



出典：東海豪雨 20年 /国土交通省 庄内川河川事務所 HP

図2.3.6 震災に対する取組（橋りょうの耐震補強）

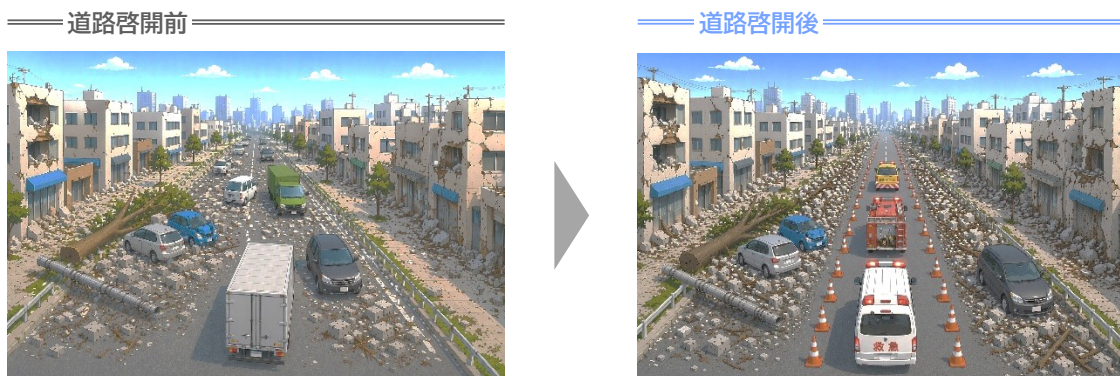


図2.3.7 震災に対する取組（無電柱化）

図2.3.8 水害に対する取組（雨水調整池^{※17}の整備）

出典：名古屋市上下水道経営プラン 2028（改定版）（R7.3）/名古屋市上下水道局

図2.3.9 道路啓開のイメージ図



2.3.3. 環境意識の高まり

平成 27（2015）年には温室効果ガス排出削減などのための国際枠組みとしてパリ協定が採択されるなど、国際社会全体でカーボンニュートラル^{※18}をめざす機運が高まっています。

日本においては、令和 2（2020）年に 2050 年カーボンニュートラル宣言、令和 3（2021）年に地球温暖化対策推進法の改正が行われ、2030 年度までに日本全体の温室効果ガスを 46%削減（2013 年度比）する目標が掲げられました。

道路分野においても脱炭素化^{※19}の取組を図るため、令和 7（2025）年 10 月 1 日に「道路法等の一部を改正する法律」が施行され、「道路の脱炭素化の推進等により環境への負担の低減に配慮」を含む基本理念の創設や、道路管理者による道路脱炭素化推進計画の策定の枠組み導入、脱炭素化に資する施設などの占用許可基準の緩和が定められました。

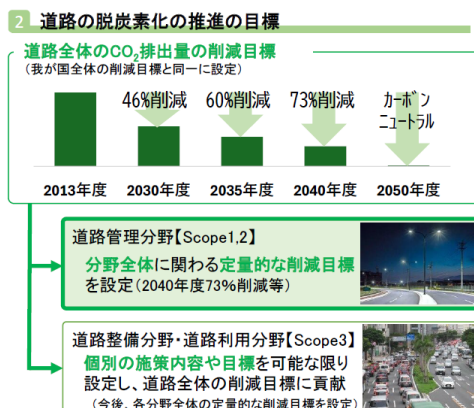
道路から排出される CO₂は総量の約 18%を占めており、国土交通省は 2050 年度までにカーボンニュートラルの達成をめざしています（図 2.3.10）。この目標を実現するため、道路構造の転換（道路照明の LED 化、低炭素材料（アスファルト、コンクリート）の使用）や脱炭素化施設の導入促進（シェアサイクルポート、太陽光発電施設、走行中給電施設）を図ることとしています。また、社会構造をクリーンエネルギー中心へ転換する「グリーントランスフォーメーション（GX）^{※20}」の取組も道路インフラにおいて期待されています（図 2.3.11）。

本市においてもこうした動向に対応すべく、さらなる地球温暖化対策を推進するため「名古屋市地球温暖化対策実行計画 2030」を策定しました。本計画では、道路交通に関する施策として、公共交通の利便性向上や歩行環境・自転車走行環境の整備などの取組を掲げています。

環境保全に資する道路施策として、道路緑化も挙げることができます。本市最初の街路樹は明治 20（1887）年に笹島街道（現在の広小路通）に植栽されました。その後戦災や伊勢湾台風などにより大きな打撃を受けた時期もありますが、市民参加によるみどりの愛護活動の輪も広がり、現在では約 9 万本の高木植栽により本市の道路景観は向上し、利用者にゆとりや潤いを与え、また暑い夏を乗り切るための緑陰を形成するなどヒートアイランド現象^{※21}の緩和効果も発揮しています。

緑被率^{※22}は年々減少傾向であり、大木化・老木化の進行によりさまざまなリスクが高まっていますが、平成 27（2015）年度に策定した「街路樹再生指針」に基づく「街路樹再生なごやプラン」により、歩道有効幅員の確保と、健全かつ魅力的な街路樹へと再生を図る取組を進めているところです（図 2.3.12）。

図2.3.10 道路の脱炭素化の推進の目標



出典：道路脱炭素化基本方針（R7.10）/国土交通省

図2.3.11 道路脱炭素化推進計画における主な施策例（地方公共団体）

（参考）道路脱炭素化推進計画における主な施策例（地方公共団体）



出典：道路脱炭素化基本方針（R7.10）/国土交通省

図2.3.12 沿道の民間緑化と一体となった街路樹整備



出典：街路樹再生なごやプラン（R3）/名古屋市緑政土木局

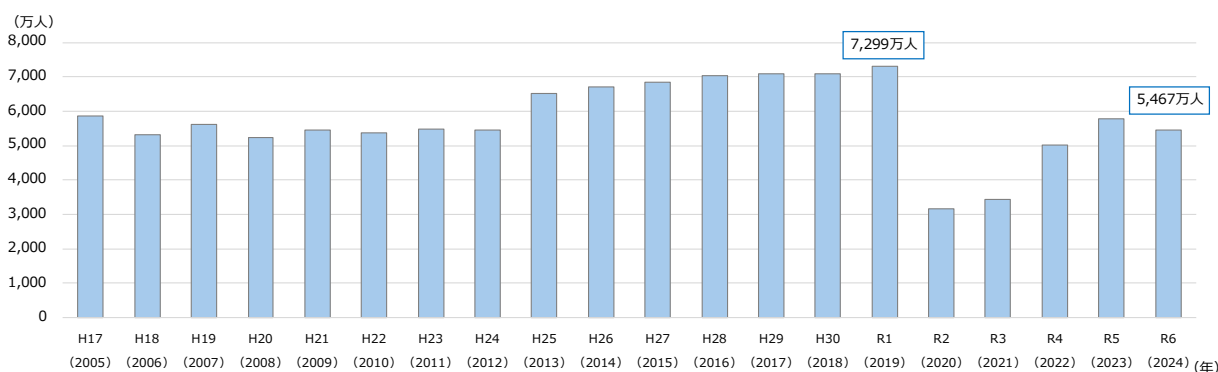
2.3.4. 観光需要の高まり

本市を訪れる観光入込客数は、コロナ禍の影響により減少しましたが、その後は回復傾向にあり、令和 6（2024）年度には観光入込客数は 5,467 万人、延べ宿泊客数は 1,374 万人となりました。また、外国人観光入込客数も同様の傾向にあり、令和 6（2024）年度には外国人延べ宿泊客数は約 369 万人となりました（図 2.3.13、図 2.3.14）。

本市には熱田神宮やバンテリンドームナゴヤ、東山動植物園、名古屋港水族館など多数の観光客が訪れる観光施設があり、近年においては、IG アリーナが開業し、パロマ瑞穂スタジアムをはじめとしたアジア・アジアパラ競技大会競技会場もリニューアルしているため、これらを含むエリアについて滞留・滞在機能やバリアフリーの強化、アクセス性の向上、渋滞対策、多言語案内、美化、緑化の必要性が高いエリアとして選択と集中により整備することも考えられます（図 2.3.15、表 2.3.1）。

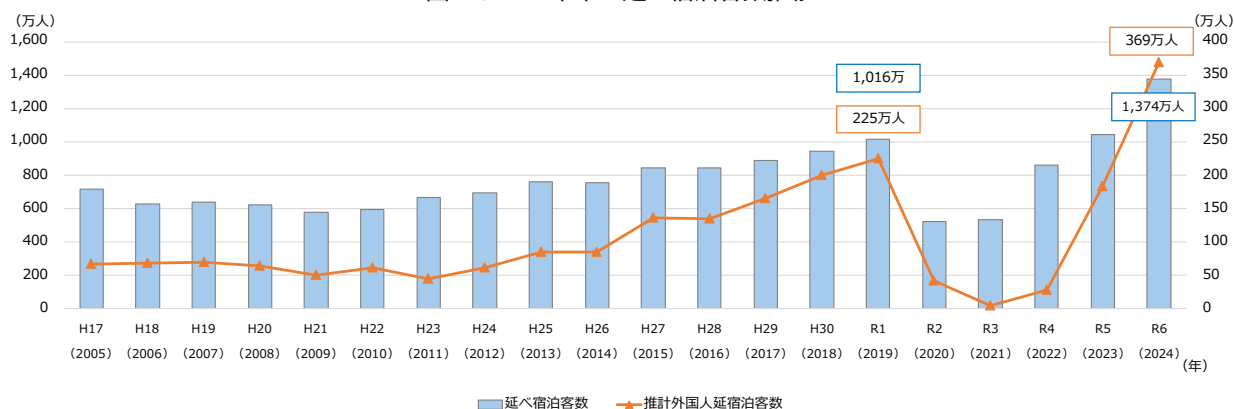
今後はリニア中央新幹線の開業により、首都圏と中京圏とのアクセス環境の向上が期待されますが、一方でオーバーツーリズムによる旅行者満足度の低下や地域住民の生活への悪影響が懸念されており、交通サービスの充実や多言語対応などの受入環境の整備が求められています。

図2.3.13 本市の延べ観光入込客数推移



出典：名古屋市観光客・宿泊客動向調査（H18～R6）/名古屋市観光文化交流局より作成

図2.3.14 本市の延べ宿泊客数推移



出典：名古屋市観光客・宿泊客動向調査（H18～R6）/名古屋市観光文化交流局より作成

図2.3.15 市内の主な観光・文化資源



出典：名古屋市都市計画マスタープラン 2030（R2.6）/名古屋市住宅都市局
に加筆

表2.3.1 主な観光施設の入込客数

（単位：万人）

	2004年度	2024年度	比
熱田神宮	646.55	662.47	102%
バンテリンドーム ナゴヤ	-	398.07	-
東山動植物園	173.52	282.68	163%
名古屋港水族館	175.95	244.11	139%
名古屋城	99.50	221.07	222%
FUJIなごや科学館	61.54	130.78	213%
パロマ瑞穂スポーツパーク	-	109.21	-

出典：令和6年名古屋市観光客・宿泊客動向調査（R7.10）/名古屋市観光文化交流局
より作成

2.3.5. 技術の進展

近年、デジタル技術の急速な進展により、社会全体が大きな変革期を迎えています。行政・民間ともにデジタルトランスフォーメーション（DX）※23 が加速し、効率化や利便性の向上、新たな価値創出が各所で進められています。道路空間においても、i-Construction※24 による現場の生産性向上や、AI 活用、路車協調システム※25、ハザードマップやバリアフリー経路のオープンデータ化など、暮らしのさまざまな場面において新技術の活用が期待されています（図 2.3.16）。

現在、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置など、交通事故の減少に向けた自動車の技術開発が進められています。このような技術開発はさらなる未来を見据えており、IoT※26 や AI 技術の活用、5G 通信※27 の普及による自動運転社会の到来が期待されています（図 2.3.17）。道路空間においても路車協調システムの構築や自動運転車専用レーンの整備など、自動運転実現のための支援のあり方が議論されており、世界中でさまざまな取組が展開されています（図 2.3.18）。

また、技術の進展とともに超小型モビリティや自動配送ロボットなどといった新たなモビリティの登場や、さまざまな移動サービスを統合した「MaaS（マース：Mobility as a Service）※28」などの検討や実証実験が進められており、移動の概念を大きく変えつつあります（図 2.3.19、図 2.3.20）。

国土交通省では「インフラ分野の DX アクションプラン」を公表（令和 5（2023）年）し「分野網羅的な取組」という視点を掲げ、フィジカル空間とサイバー空間の長所を活用してインフラの生産性を高めるとともに、新たな価値を創出することとしています。

インフラの作り方の視点においては、これまで取り組んできた i-Construction（3D 測量、BIM/CIM、ICT 施工）を、インフラの使い方の視点においては利用申請などのオンライン化、サービスの自動化や効率化などを掲げ、賢く（Smart）、安全（Safe）、持続可能（Sustainable）なインフラ管理の実現をめざしています。また、データの活かし方の視点としてサイバー空間を活用し、国土のデジタルツイン※29 化を図っています。

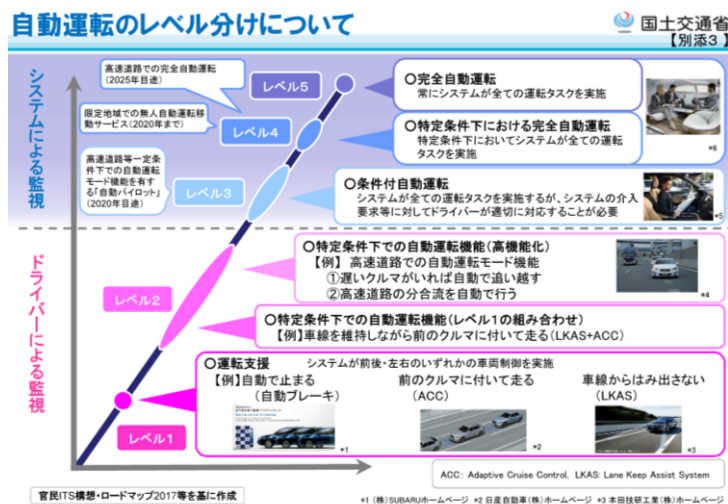
今後、自動運転技術の進展と DX アクションプランが双壁となり、将来の道路行政のあり方や道路像は大きく様変わりする可能性を秘めていると考えられます。

図2.3.16 インフラ分野の DX における 3 分野



出典：インフラ分野の DX アクションプラン 2（R5.8）/国土交通省

図2.3.17 自動運転のレベル分け



出典：自動運転のレベル分けについて/国土交通省

図2.3.18 自動運転の実現に向けた取組

	適用
路車協調システム	車載センサでは検知が困難な道路状況を道路に設置するセンサ等で検知し、自動運転車へ情報提供(安全で円滑な走行を支援)
走行空間	自動運転の継続や交通全体の安全性向上に資する走行空間を整備(区画線や防護柵の設置、走行空間分離用等)

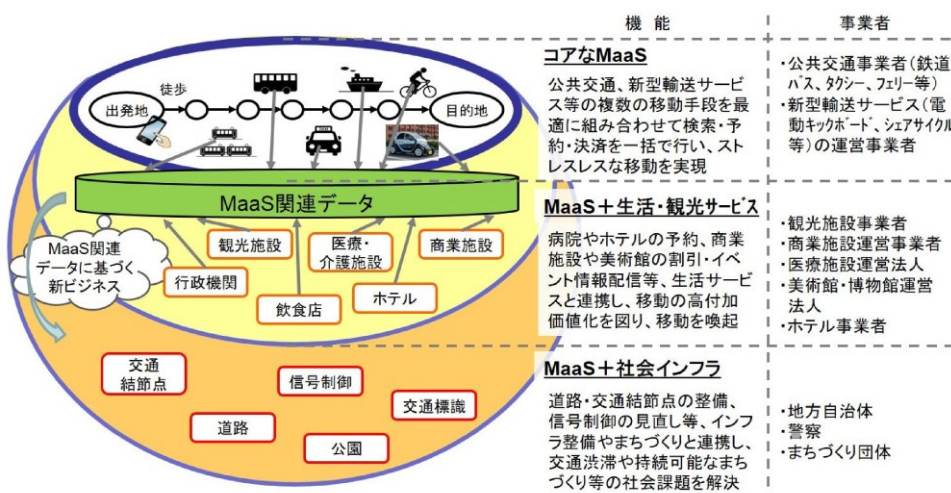
出典：自動運転に資する路車協調システム及び走行空間の実証実験について/国土交通省

図2.3.19 新たなモビリティ

パーソナルモビリティ	超小型モビリティ	多目的モビリティ	自動配送ロボット

出典：次世代モビリティネットワークの検討/国土交通省
自動配送ロボットの社会実装に向けて/経済産業省より作成

図2.3.20 モビリティサービス「MaaS」



全国各地でのMaaSの普及⇒日本版MaaSの実現

地域課題の解決
(地域や観光地の移動手段の確保・充実、公共交通機関の維持・活性化等)

出典：日本版MaaSの推進/国土交通省

2.3.6. 車中心から人中心の道路空間へ

これまで日本の道路施策においては、道路空間は自動車の安全かつ円滑な通行が主たる目的とされ、道路ネットワークの整備や渋滞対策・事故対策に重点が置かれていました。しかし、社会・経済情勢の変化に伴い、道路空間のニーズは変化しつつあります。高度経済成長期から現在までは、自動車中心社会による弊害や自転車をはじめとしたさまざまな交通手段へのニーズの高まりから、道路空間の再配分と歩行者や自転車の安全・快適な移動の確保などが進められるようになりました。

そして近年では、従来の通行機能に加え、にぎわい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行に対応した機能など、人中心の空間整備に関するニーズが高まっており、道路に多様な使い方が求められるようになってきています。こうした背景から、歩行者利便増進道路※³⁰（通称：ほこみち）制度や都市再生整備計画事業が活用され、都市のにぎわいや交流を促進するための取組が各地で進められています。

また本市では、地域まちづくり登録団体※³¹が16区全てに存在し、計56団体が活動しています。こうした地域主体の取組を背景に、道路と民有地が役割を分担し、求められる空間機能を実現する考え方や手法が整理されつつあります。今後の都市づくりにおいては、官民のパブリック空間を「ウォーカブル※³²」な人中心の空間へ転換し、民間投資と連動しながら、居心地が良く歩きたくなるまちなかを形成することが必要とされています。

図2.3.21 ウォーカブルな公共空間



Walkable

歩きたくなる

Eye level

まちに開かれた1階

Diversity

多様な人の多様な
用途、使い方

Open

開かれた空間が
心地よい

出典：ストリートデザインガイドライン（R3.5）/国土交通省

2.4. 関連計画等

2.4.1. 2040 年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～

国土交通省では、ポストコロナの新しい生活様式を見据えながら、概ね 20 年後の日本社会を念頭に、道路政策を通じて実現を目指す未来・社会像とその実現に向けた中期的な政策ビジョン「2040 年、道路の景色が変わる」をとりまとめました。

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals：以下 SDGs と呼ぶ）で掲げられているスローガン「誰一人取り残さない」を念頭に、「人々の幸せの実現」を道路政策の原点に置き、道路の果たすべき役割が再考されています。私たちの「移動」がどのように変わり、私たちが普段見慣れている「道路の景色」がどのように変化するかについて、5 つの将来像が示されています。また、将来像を踏まえ、道路政策を通じて実現を目指す 3 つの社会像と政策の方向性が提案されています。



図2.4.1 道路の景色が変わる ～5 つの将来像～
道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

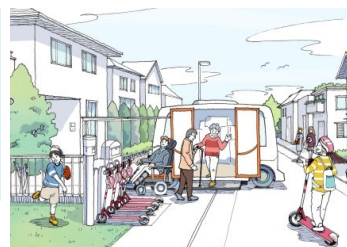
《道路の景色が変わる ～5つの将来像～》

- ・通勤・帰宅ラッシュが消滅
- ・公園のような道路に人があふれる
- ・人・モノの移動が自動化・無人化
- ・店舗（サービス）の移動でまちが時々刻々と変化
- ・「被災する道路」から「救援する道路」に

《道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」》

日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

- ・国土をフル稼働し、国土の恵みを楽しむ
- ・マイカーなしでも便利に移動
- ・交通事故ゼロ
- ・行きたくなる、居たくなる道路



世界と人・モノ・サービスが行き交うことで活力を生み出す社会

- ・世界に選ばれる都市へ
- ・持続可能な物流システム
- ・世界の観光客を魅了



国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全安心して暮らせる社会

- ・災害から人と暮らしを守る道路
- ・道路交通の低炭素化
- ・道路ネットワークの長寿命化



出典：2040 年、道路の景色が変わる/国土交通省より作成

2.4.2. 名古屋市総合計画 2028

本市では、名古屋市基本構想のもと、めざす都市像などを「長期展望に立ったまちづくり」として示し、その実現のために必要な施策・事業などを総合的・体系的にとりまとめ、令和6（2024）年度から令和10（2028）年度までの5年間を計画期間とする「名古屋市総合計画2028」を令和6（2024）年10月に策定しました。

まちづくりの方針として、「リニアがつなぐ巨大交流圏の中心で躍動する世界都市、誰もが幸せと希望を感じられる名古屋」が掲げられ、令和22（2040）年頃を見据えた本市が実現をめざす将来のまちの姿を描くとともに、その実現に向けて取り組む施策と事業をまとめています。

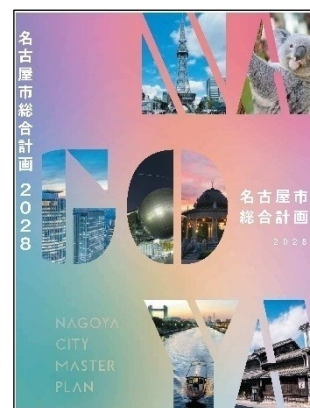
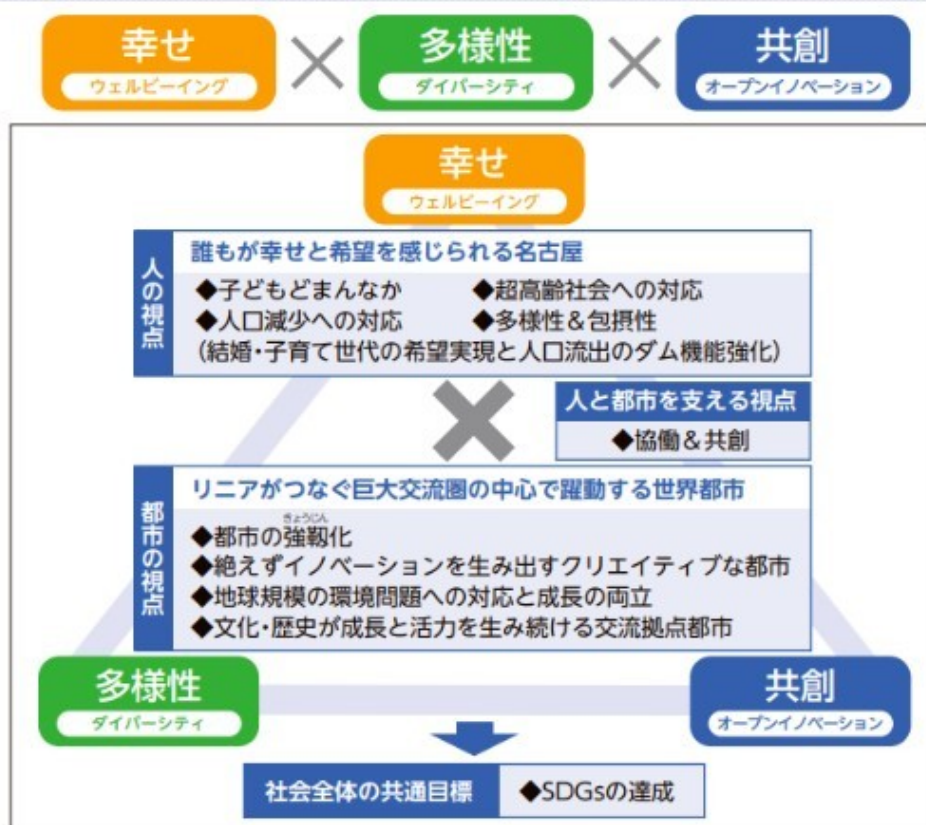


図2.4.2 名古屋市総合計画 2028 基本方針・めざす都市像

リニアがつなぐ巨大交流圏の中心で躍動する世界都市、
誰もが幸せと希望を感じられる名古屋



《めざす都市像》

- ・人権が尊重され、誰もがいきいきと暮らし、活躍できる都市
- ・安心して子育てができ、子どもや若者が豊かに育つ都市
- ・人が支え合い、災害に強く安心・安全に暮らせる都市
- ・快適な都市環境と自然が調和した都市
- ・魅力や活力にあふれ、世界から人や企業をひきつける、開かれた都市

出典：名古屋市総合計画 2028/名古屋市総務局より作成

2.4.3. 名古屋市都市計画マスタープラン 2030

本市では、長期的な視点に立ち、将来の都市像や都市づくりの方向性を示すために、「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」を令和 2（2020）年 6 月に策定しました。

SDGs の達成やスーパー・メガリージョン※³³ の中心としてのポジション確立を図りつつ、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めるため、3つの都市づくりの目標と8つの都市づくりの方針を定め、本市がめざす将来都市構造として、「集約連携型都市構造」を掲げています。

また、都市づくりの方針の1つに掲げる「自由で快適な移動の実現」に向けて、交通に関する4つの施策の方向性を示しています。

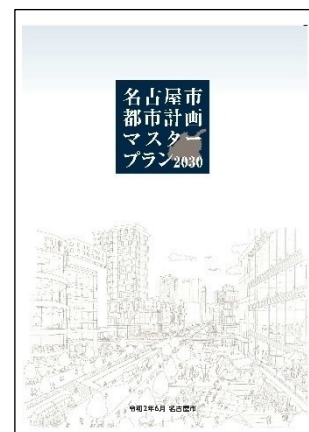


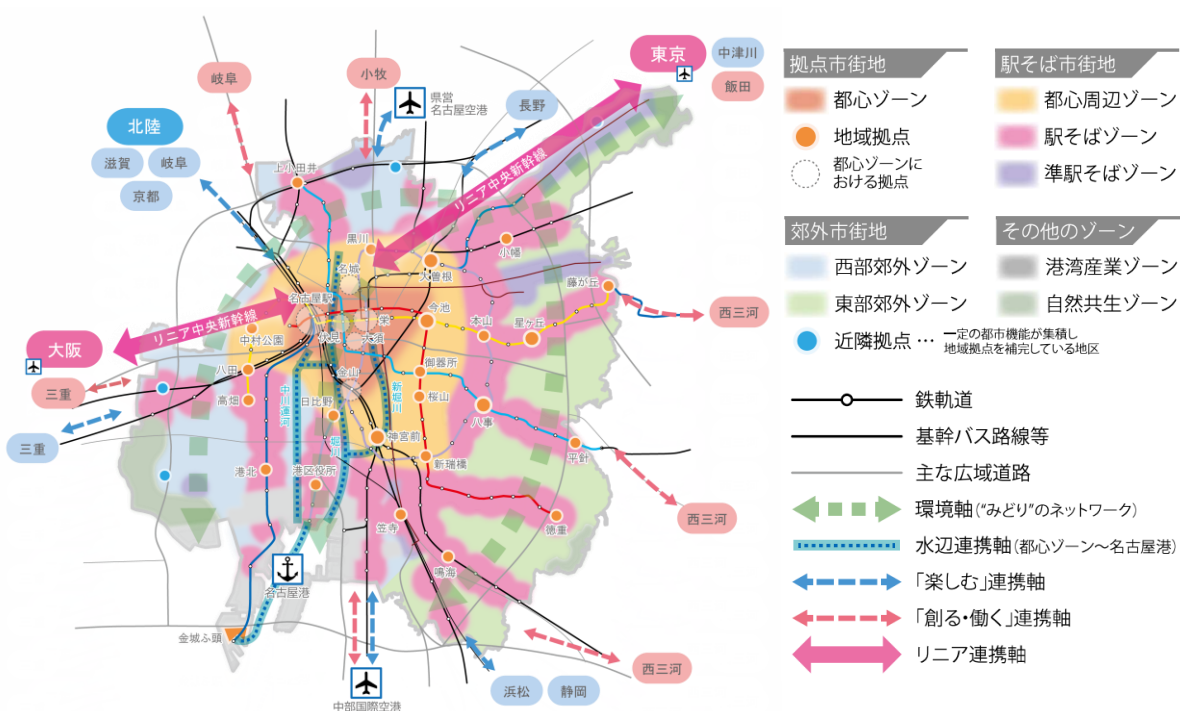
図2.4.3 名古屋市都市計画マスタープラン 2030
都市づくりの目標・都市づくりの方針・将来都市構造

《都市づくりの目標》

暮らす（生活）：ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間
 楽しむ（余暇・観光）：歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間
 創る・働く（経済・産業）：技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間

《都市づくりの方針B「自由で快適な移動の実現」における施策の方向性》

B-1：時代の潮流を見据えた総合交通体系の形成
 B-2：にぎわいを創出する交流機能の強化
 B-3：安全で円滑な交通環境の形成
 B-4：産業・経済・暮らしを支える広域交通ネットワークの強化



出典：名古屋市都市計画マスタープラン 2030（R7.2）/名古屋市住宅都市局より作成

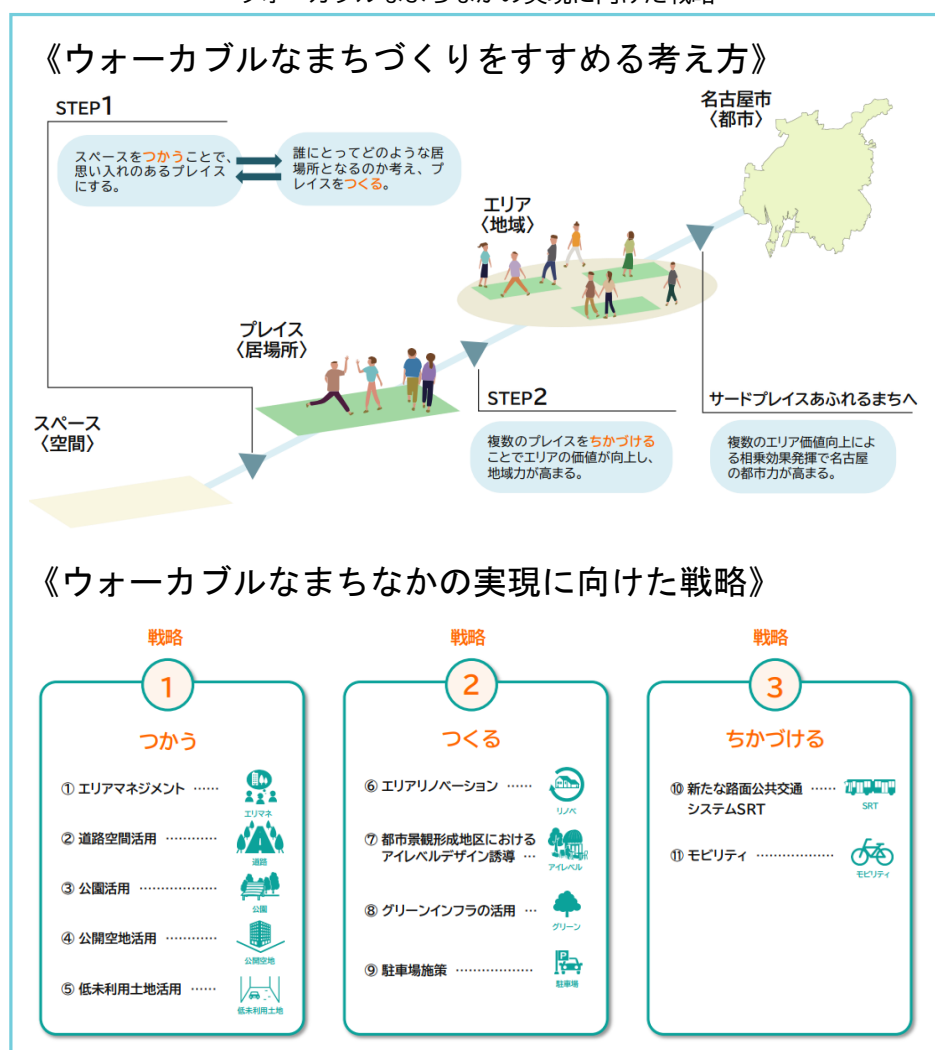
2.4.4. Nagoya まちなかウォーカブル戦略

国土交通省では、人間中心の豊かな生活の実現や、イノベーション創出による新たな価値の創造と地域課題の解決を目指し、道路空間の利活用や地域活動の円滑な実施を推進するため「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた道路空間利活用に関するガイドライン」を令和4（2022）年4月に公表しました。

本市も「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指す方針に賛同し、ウォーカブル推進都市としての取組を進めるため「Nagoya まちなかウォーカブル戦略」を令和6（2024）年3月に策定しました。本戦略では、名古屋の特徴でもある官民の豊かな空間を居心地が良い空間へと再生し、「サードプレイス※³⁴ あふれる「NAGOYA」」を目指すための3つの戦略を掲げています。



図2.4.4 Nagoya まちなかウォーカブル戦略
ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略



出典：Nagoya まちなかウォーカブル戦略（R6.3）/名古屋市住宅都市局

2.4.5. 持続可能な開発目標

SDGs は、貧困やジェンダー平等、気候変動、エネルギー、経済成長など、環境・社会・経済に関する 17 の持続可能な開発目標と 169 のターゲットから構成され、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、幅広い課題に総合的に取り組む令和 12（2030）年までの国際目標とされています。

本市は令和元（2019）年 7 月に SDGs 達成に向けた取組を先導的に進める「SDGs 未来都市※35」として選定され、「名古屋市 SDGs 未来計画」に基づき SDGs の達成に向け取り組んでいます。本ビジョンにおいても、道路交通に関する 10 の目標（3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 17）の達成に向けた取組を推進します。

図2.4.5 SDGs 17の目標



出典：SDGs のポスター・ロゴ・アイコンおよびガイドライン/国際連合広報センター

2.4.6. なごやグリーンインフラまちづくりガイド

グリーンインフラは、緑・水・土などの自然が有する多様な機能を活用した社会資本のことで、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献するものとして注目されています。

本市では、「名古屋市総合計画 2028」の重点戦略で「グリーンインフラの取組による自然共生社会の実現」を掲げ、令和 10（2028）年までに加速させるプロジェクトとして、「グリーンインフラまちづくりの推進」を位置付けています。このプロジェクトの手引きとして、「なごやグリーンインフラまちづくりガイド」を令和 8（2026）年 3 月に策定しました。



グリーンインフラまちづくりの方向性として、道路を含めて従来からインフラと捉えられてきた分野においても、引き続き、健康・子育て・経済などに寄与する「使われ方」を考えた整備・維持管理を行うことが示され、具体的な技術として、建物敷地と道路などとの一体的な空間や雨庭、浸透雨水ますなどが紹介されています。

図2.4.6 なごやグリーンインフラまちづくりガイドの概要

《グリーンインフラまちづくりの方向性》

方向性 1：あらゆる場面でグリーンインフラを

- ・各主体があらゆる場面で、主体的・積極的にグリーンインフラ導入に取り組む。
- ・巨大交流圏の中核としての役割を担う本市の都心においては、「にぎわい」や「象徴性」を発揮し、企業をはじめとする人々の活動を支えていくことが、グリーンインフラに期待される。

方向性 2：あらゆる分野でグリーンインフラを

- ・従来インフラとは直接関係していないと考えられてきた分野においては、課題解決にグリーンインフラの機能を活用する視点を意識する。
- ・従来からインフラと捉えられてきた分野においても、引き続き、使われ方を考えて整備・維持管理を行う。

《グリーンインフラの要素技術》

- ・壁面緑化・屋上緑化
- ・花壇・菜園
- ・建物敷地と道路等との一体的な空間
- ・雨庭
- ・舗装面の工夫
- ・浸透雨水ます・浸透トレンチ など

《グリーンインフラまちづくりに 役立つ補助制度等》

- ・グリーンインフラ活用型都市構築支援事業
- ・NICE GREEN なごや
- ・Nagoyaまちなかオープンスペース制度
- ・雨水流出抑制施設設置助成
- ・優良緑地確保計画認定制度（TSUNAG） など

出典：なごやグリーンインフラまちづくりガイド（R8.3）/グリーンインフラまちづくり推進会議より作成

2.5. これからの道路に必要な視点

名古屋城の築城と城下町の整備により礎が築かれた本市は、明治期の鉄道・道路網をはじめとした近代的なインフラ整備や、戦後迅速に行われた復興計画などを経て現在に至っています。現在、本市は2本の100m道路をはじめとして高い道路率を誇る、豊かな道路空間を有する都市となっています。

本章で述べてきた本市道路の現状や特徴、取り巻く社会的な課題を振り返ると、これまでの道路行政においては円滑な道路交通の実現に主眼を置き、路線建設による道路網や公共交通網の充実及び自動車交通の増加に伴い顕在化した沿道環境改善や交通安全施策を中心に進めてきたことが分かります。

令和7（2025）年7月に「これからの名古屋市の道路」について実施したアンケート調査では、6千件を超える多くの意見が得られ、市民の関心度の高さとともに、現在の市内の道路は自動車も歩行者も概ね快適に移動できているとの結果となりました。（【資料編】2.LINE アンケート）

高規格道路や公共交通も含めた広域的な交通ネットワークは概成し、移動の速達性・定時性・利便性は戦後80年を経て飛躍的に向上していると評価することができます。

その一方で、人口減少や少子化・高齢化、SDGsの理念、観光需要の高まりなどを見据え、全ての道路利用者がより一層スムーズに移動することができるよう常に改善を図るとともに、老朽化した施設の効率的な維持管理に努める必要があります。

また、頻発する集中豪雨や将来発生が予想される南海トラフを震源とする大地震への備え、脱炭素化や猛暑対策、居心地が良くもう少し先まで歩きたくなるようなウォークアブルなまちなか、自動運転やインフラDX^{※36}をはじめとした先端技術など、道路には多様な役割が期待されています。

今後は、豊かな道路を管理者と利用者双方の柔軟なアイデアをもって空間活用することで、本市の道路には機能面・魅力面でまだまだ多くの発展の余地があり、そのポテンシャルを最大限に生かしてまちの個性を引き立て、価値を高めることが重要であると考えています。

ここまで述べてきた経緯やその総括を俯瞰^{ふかん}し、今後の理想となる道路像について勘案してみると、その道路像を構成する重要な要素が以下のように浮かび上がってきます。これらの要素の抽出は、「道路ビジョン」の内容検討にあたり、先に行った行政職員ワーキンググループにおける「名古屋の道路はこうあってほしい」との題目から得られたものをベースにしています。

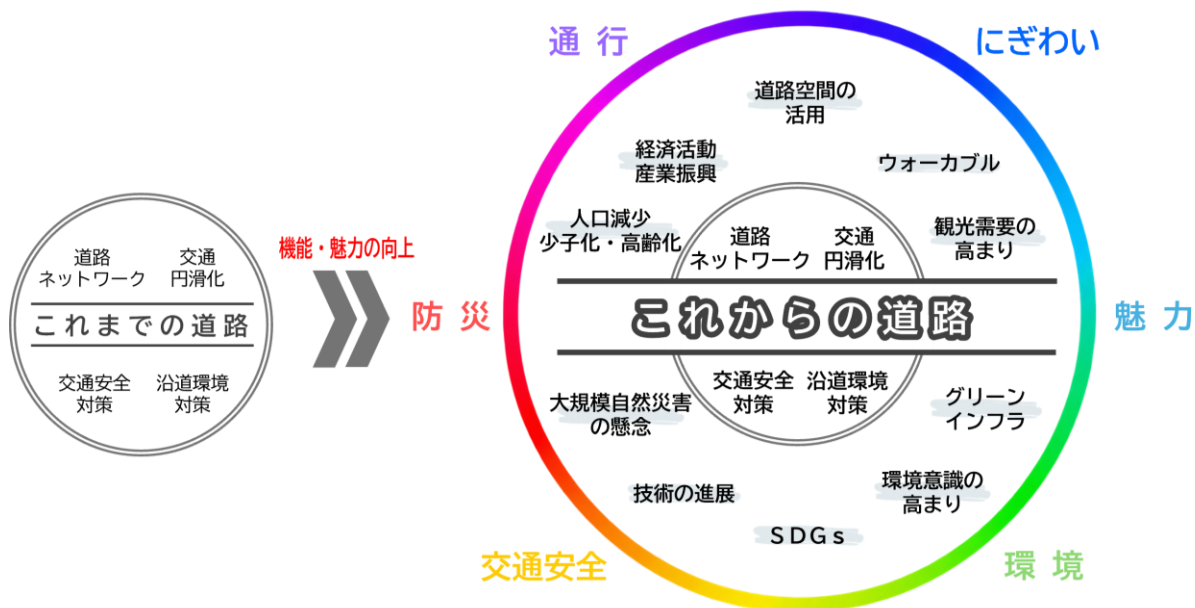
①魅力 ②にぎわい ③通行 ④防災 ⑤交通安全 ⑥環境

以上の6つの重要な要素を組み合わせることで、今後の道路のあり方を見通していきたいと考えており、この後の章における将来ビジョンの基礎要素とします。

将来の道路空間には、多様化する交通モードへの対応や居心地の良い空間の形成、災害に強く、グリーンインフラの活用や脱炭素化に配慮した持続可能な空間への転換が求められています。

◆ 本市の道路空間はこれらのニーズに応え、「車中心の広い道路」から、
誰にとっても優しい「人中心の豊かな空間」へと生まれ変わる転換点に立っています ◆

図2.5.1 これからの道路に必要な視点



■ 各要素の概要

① 魅力 	道路景観にテーマ性をもたせ、風景や背景としてまちの個性に寄与する要素。 清潔感や季節感を感じる並木道、歴史文化など伝統を感じられる風格、目を引く現代アートなど、被写体の一部となり思い出や印象に残るような街並みに彩られる名古屋となるよう地域と行政が一体となって盛り上げていく。
② にぎわい 	パブリックな空間としてさまざまな出会いや交流・体験を通じた楽しさを得られる場としての要素。 利用者が道路空間を文化的に活用し、さまざまな観点から使いこなすような、名実ともに「人中心の、みちづくり」をめざしていく。
③ 通行 	道路の根幹要素であり利便性や快適性に直結する要素。 今後も変わらず気候や天候に左右されず、平時や有事を問わず、人や物やサービスの自由で円滑な移動を確保し続けていく。
④ 防災 	災害時に速やかな避難や救助、物資輸送を行うため必ず確保すべき要素。 地震に対し強 ^{きょうじん} 靱な構造、豪雨時の貯水排水能力を持つとともに、被災状況を早期に把握し、道路啓開で通路が迅速に確保できるよう日頃からの訓練や啓発が重要となる。
⑤ 交通安全 	道路には大型トラックから歩行者、物流から通学・通勤まで、質の違う幅広い利用者が混在している。これらのあらゆる利用者を事故から守るための要素。 安全性を高めるには、ソフトとハードの両面から進めていく必要がある。
⑥ 環境 	人が心地よく衛生的に暮らし、外出時の憩いや安らぎを得るために公共空間が担うべき要素。 騒音振動、日照、通風など相隣環境を改善し、緑の保全・創出など自然を感じられる空間づくりとともにグリーンインフラの活用、脱炭素、生物多様性・ネイチャーポジティブ ^{※37} への寄与が求められている。

第 3 章

将来の道路空間における理念と未来像

3. 将来の道路空間における理念と未来像

3.1. 見据える年次

リニア中央新幹線開業後の名古屋を取り巻く環境が大きく変化することを鑑みて、20～30 年先（概ね 2050 年頃）を見据えた長期的な視点で、時代にあわせた道路空間を提供していくための理念や未来像（ビジョン）を以下に示します。

3.2. 基本理念

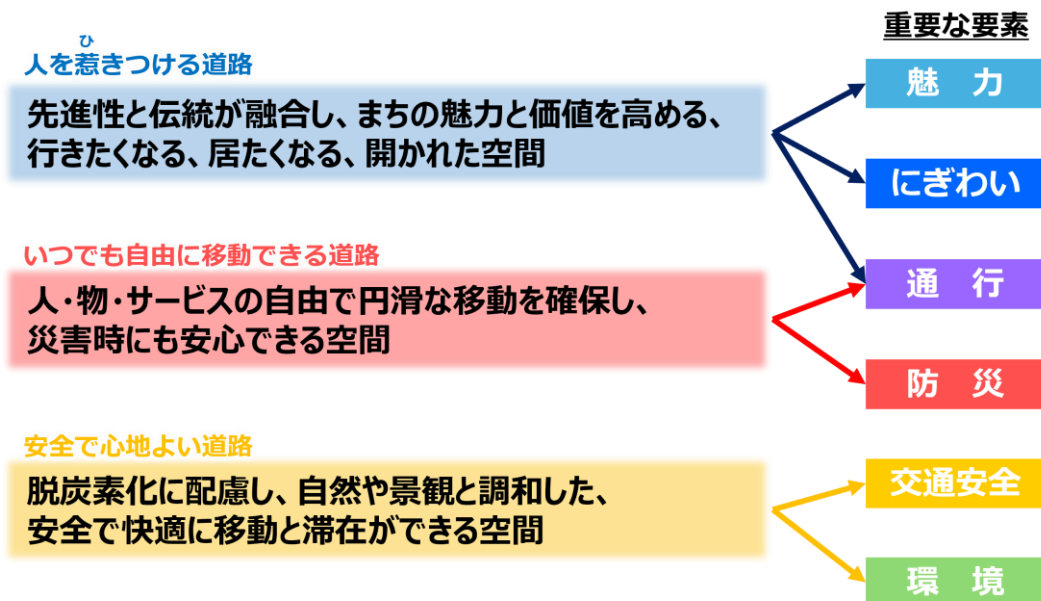
..... みんなが道でつながる、豊かでやさしい名古屋

道路は公平であり多様さを包摂します。また、人・物・情報・サービスが道路を通じて交わり活力をもたらすなど、常に市民の暮らしや経済を支え、生命や財産を守る存在です。名古屋らしい豊かな道路空間や自然豊かな景観が市民の暮らしに豊かさをもたらし、またバリアを感じることなく快適に移動できることで、誰にとっても名古屋が心から楽しめるやさしい街になるよう、道路が支え続けていきたい。そんな想いを理念としてまとめました。

3.3. 道路の 3 つの未来像

理念の先に見える道路の未来像（ビジョン）は、人を惹きつけ、いつでも自由に移動でき、安全で心地よい空間であり、通行、防災、交通安全といった基本的な要素に、魅力・にぎわい・環境という新たな要素が織り交ざることで形成されるものだと考えています。

図 3.3.1 未来像と 6 つの重要な要素



人を惹きつける道路

先進性と伝統が融合し、まちの魅力と価値を高める、
行きたくなる、居たくなる、開かれた空間

新しいもの・歴史あるものそれぞれを尊重し、まちの
価値を高められるような行きたくなる、居たくなる、
開かれた空間をめざします。



いつでも自由に移動できる道路

人・物・サービスの自由で円滑な移動を確保し、
災害時にも安心できる空間

人・物・サービスの自由で円滑な移動を確保し、災害時
にも安心できる空間を今後も提供し続けるとともに、常日
頃からの適切な維持管理で安心・安全が守られます。



安全で心地よい道路

脱炭素化に配慮し、自然や景観と調和した、
安全で快適な移動と滞在ができる空間

自然や景観と調和し、移動にも滞在にも、安全性と快適性をも
たらすような空間を創出することで暮らしを支え、まちの風情
や風格など文化的な景観の観点にも目を向けていきます。



未来像と6つの重要な要素は、様々なキーワードから構成されています >>>【資料編】4.参考資料

第 4 章

道路の目指す姿

4. 道路の目指す姿

第3章では、名古屋の道路が目指す3つの未来像を示しました。これらは「どのような道路を目指すのか」という方向性を表したものです。一方、実際の道路は、それぞれ周辺のまちの特性や利用のされ方が異なります。そのため、一律に整備するのではなく、道路ごとの役割や機能を踏まえた空間づくりが求められます。

本章では、未来像を具体的な姿かたちにするための考え方を示します。

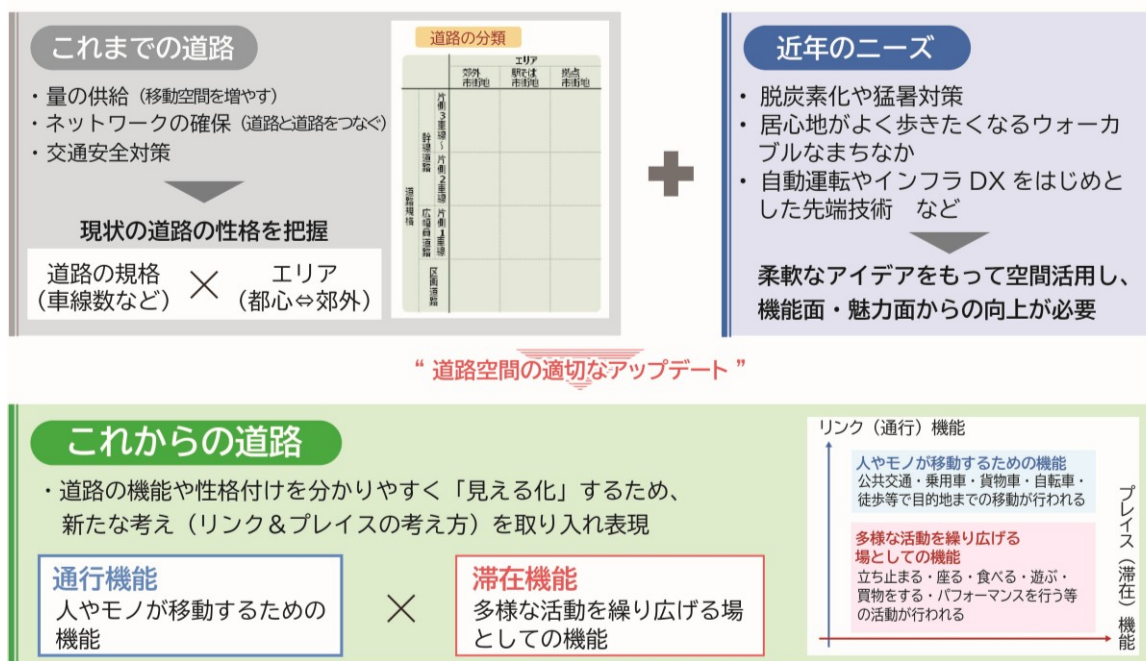
4.1. 道路に求められるニーズの捉え方

これまでは人口増加などに伴う交通需要の増大に対し、移動空間を増やすという量の供給と、道路ネットワークの確保、交通安全対策を重視して道路の整備が進展し、地域の安全や経済の成長を支えてきました。

近年においては、移動空間の確保に加えて、脱炭素化や猛暑対策、ウォーカブルなまちなか、自動運転車やインフラ DX をはじめとした先端技術の実装など、複雑化する社会課題の解決に資するよう、道路を管理者と利用者双方の柔軟なアイデアをもって空間活用し、機能面・魅力面からの向上を図ることが求められています。

下図では、道路の規格を中心としてきた「これまでの道路」を基盤として、そこに「近年のニーズ」が加わることで、「これからの道路」として適切なアップデートを図っていくイメージを掲げています。また、「これからの道路」の機能や性格付けを分かりやすく見える化するため、通行機能と潜在機能の２軸を用いるリンク＆プレイスの考え方を用いて表現します。

図4.1.1 道路に求められるニーズの捉え方



■ リンク&プレイスの考え方

リンク&プレイスとは、道路の機能を「リンク（通行）機能」と「プレイス（滞在）機能」に区分し、2軸で表現したマトリクスを用いて、道路の特性を把握する考え方です。

リンク（通行）機能は、人やモノが、公共交通、乗用車、貨物車、自転車、徒歩等の様々なモードを通じて目的地へ移動する機能、プレイス（滞在）機能は、滞在・休憩や買い物、パフォーマンスなど人々が多様な活動を繰り広げる場としての機能として位置づけられています。

リンク&プレイスの考え方は、国土交通省の「ストリートデザインガイドライン（令和3（2021）年5月公表）」において取り上げられており、複数の自治体が道路の評価や検討において導入しています。

図4.1.2 リンク&プレイスの考え方



出典：ストリートデザインガイドライン（R3.5）/国土交通省

本ビジョンでは、リンク&プレイスの考え方を導入するにあたり、「通行機能」と「滞在機能」の定義づけを行いました。

縦軸の通行機能は、移動の速さに着目し、移動の効率性を重視する場合を「はやい交通の軸」、人中心の空間の自由度の高さや使いやすさを重視する場合を「ゆっくりな交通の軸」と定義しました。その中間的な位置づけとなる「移動と乗り換えの両立軸」は、人と車が接続し、交通モードの切替えが行われる空間としての役割も持っています。

横軸の滞在機能は、その空間で行われる活動の多様さに着目しています。滞在が限定的な「通過・移動主体型空間」、日常的な滞留・滞在を支える「地域生活・交流型空間」、多種多様な活動が活発に行われる「活動・にぎわい創出型空間」と定義しました。

この中でも、通行機能では「ゆっくりな交通の軸」に、滞在機能では「日常的な滞留・滞在機能」や「多種多様な滞在機能」に新しいニーズがあると考えています。

図4.1.3 通行機能と滞在機能の定義



4.2. 多様化するニーズへの対応

4.1 節の通行機能と滞在機能の2軸の考え方をもとに、ニーズを空間に表現すると、これまで主に求められてきたニーズは下図の淡色部にありますが、今後はより濃色部に新しいニーズが生まれると考えられます。

これまで培ってきた道路の根本的な機能を継承したうえで、新しいニーズにも目を向けて、道路空間を適切にアップデートしていくことが、多様化するニーズに対応するための基礎となる考え方であり、ひいては、まちの個性を引き立て、価値を高めていくことにつながります。

図4.2.1 道路空間のアップデート



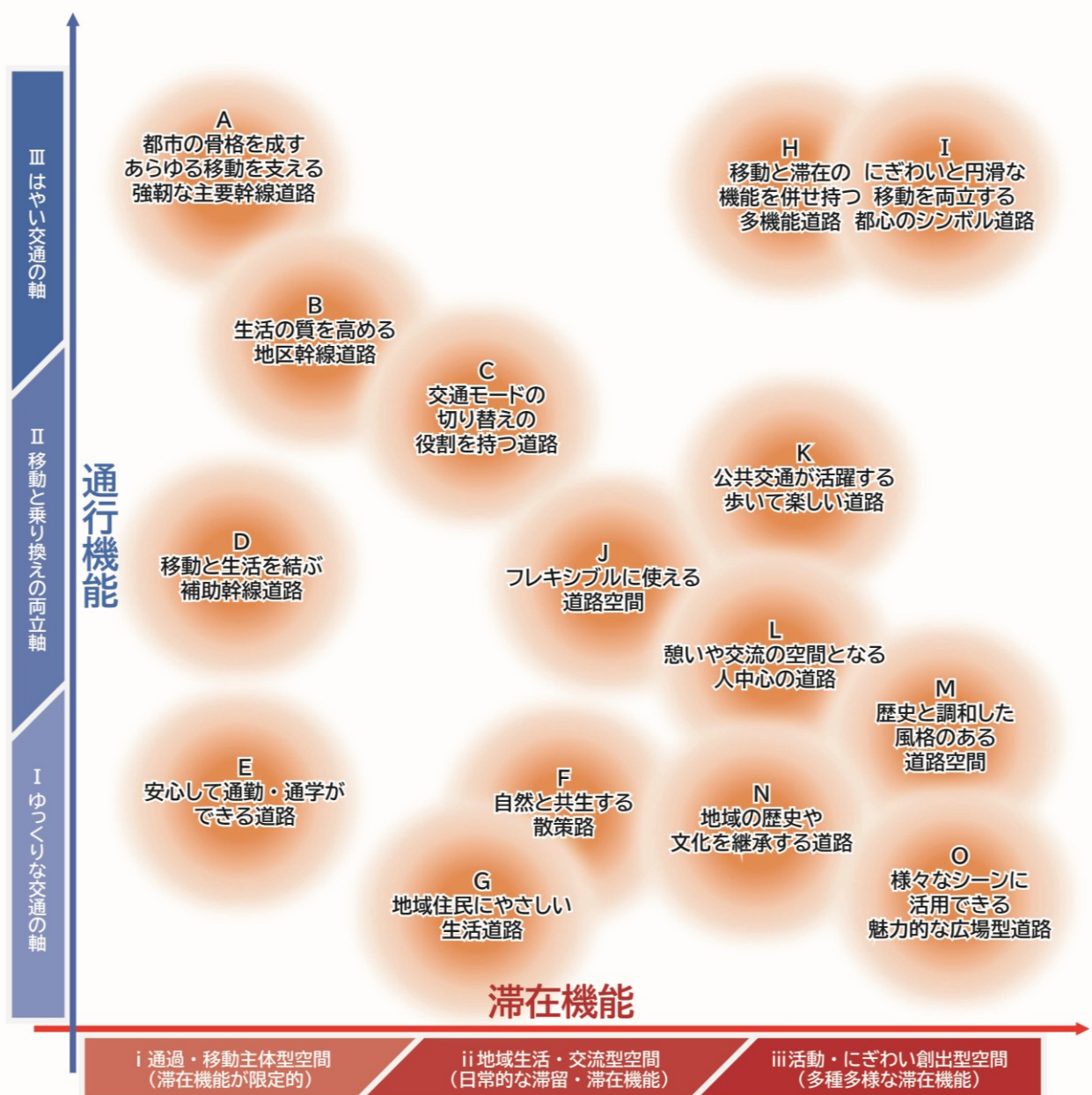
4.3. 道路の目指す姿

4.1 節～4.2 節の考え方を基に、本市における道路の特性に応じた「道路の目指す姿」を提示します。「道路の目指す姿」はイメージパースで表しており、リンク＆プレイス上の位置づけは下図に示すとおりです。

「道路の目指す姿」の見方を 49 ページに、各イメージパースの内容を 50 ページ以降にそれぞれ示しています。

各イメージパース（A～O）は、特徴を分かりやすく示すためのアイデア事例として表現しています。活用の際には、その地域の特性やニーズなど、さまざまな場面や状況に応じて、各イメージパースのパーツを抜き出したり、組み合わせたりして道路の将来像を描くことが必要です。

図4.3.1 リンク＆プレイスの考え方による「道路の目指す姿」の位置づけ



<「道路の目指す姿」の見方>

A. 都市の骨格を成すあらゆる移動を支える 強靱 な主要幹線道路

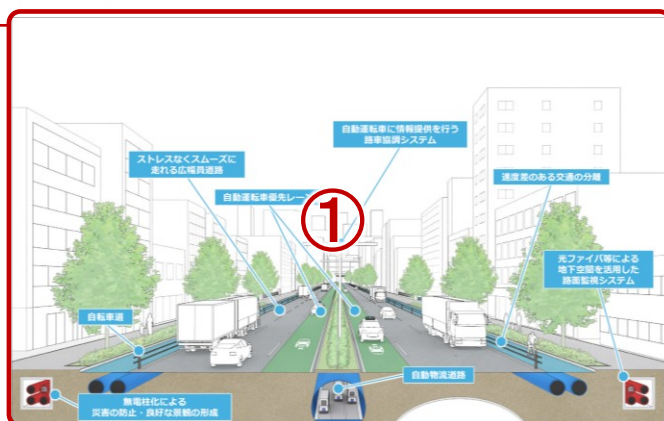
コンセプト

あらゆる移動を支え、災害時も止まらない、
速達性と 強靱 性を兼ね備えた広域幹線軸

平 時

① イメージパース

20～30 年先の将来を見据えた、本市が目指す望ましい道路像を描いたものです。
記載内容は道路の将来計画を示すものではなくアイデア事例です。
道路の目指す姿において、ポイントとなる要素について吹き出しで示しています。



※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

② 解説文

イメージパースの説明文を記載しています。

名古屋と周辺都市をつなぎ、車両はスムーズに、歩行者は安全に移動できる幹線道路軸が形成されています。
速度差のある自動車・自転車・歩行者の動線が分離され、安全な移動が可能になっています。
自転車の利用を促進するため、快適な自転車専用レーンが整備されています。
地下空間では、電線、ガス管、水道管、下水道管、ファイバーストック、電線共同溝など、さまざまなインフラ設備が安全に管理されています。
自動物流道路<コラム A-1>や自動運転車優先レーン<コラム A-2>など新たなインフラ空間としての活用が図られています。



50

道路空間のアップデートを行う際に、下記の3つの手法により参考となる道路の目指す姿を絞り込むことができます。

③ 現状の道路の位置づけ（道路の分類）

④ 目指す姿のタイプ（リンク&プレイスの考え方）

⑤ 目指す姿の特徴・特性（レーダーチャート）

レーダーチャートの見方

内側

外側



道路が標準
的にもつ要素

多様なニーズを
踏まえた、優先して
付加していく要素

※「交通安全」は、あらゆる道路において
最優先で検討すべき基本的な要素であるため、
レーダーチャートの項目には含めていません。

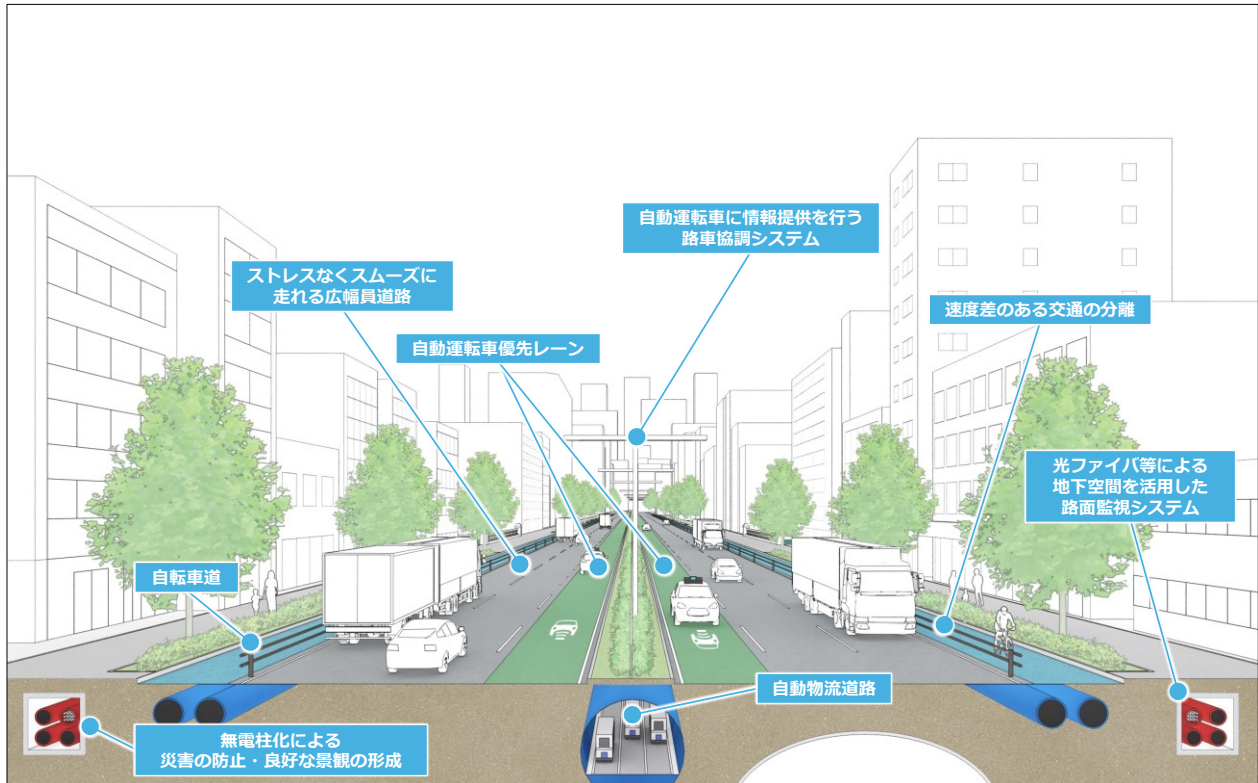
レーダーチャート指標の考え方（解説）
>>>【資料編】4. 参考資料

A. 都市の骨格を成すあらゆる移動を支える強靱な主要幹線道路^{きょうじん}

コンセプト

あらゆる移動を支え、災害時も止まらない、
速達性と強靱性^{きょうじん}を兼ね備えた広域幹線軸

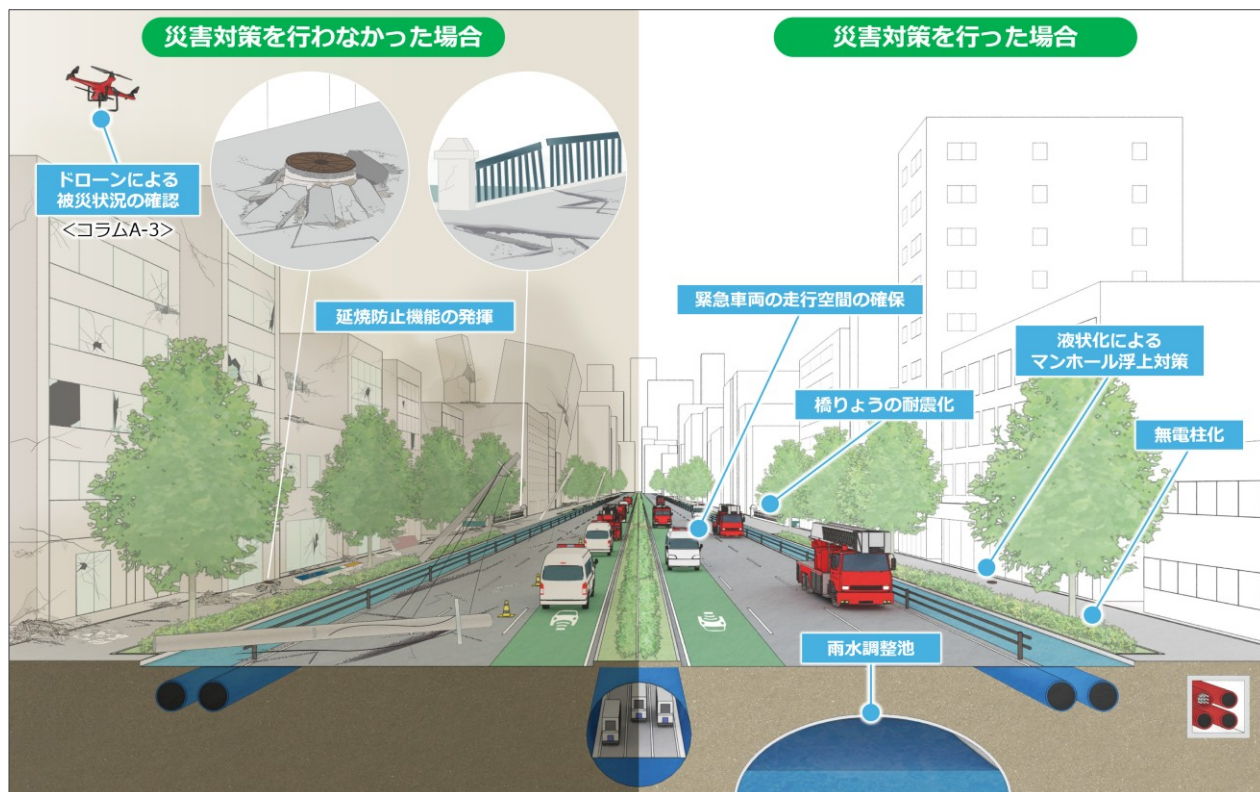
平 時



※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 名古屋と周辺都市をつなぎ、車両はスムーズに、歩行者は安全に移動できる幹線道路軸が形成されています。
- 速度差のある自動車・自転車・歩行者の動線が分離され、安全な移動が可能になっています。
- 自転車の利用を促進するため、快適な自転車通行空間が整備されています。
- 地下空間では、電線、ガス管、水道管、下水道管といったライフラインや、電線共同溝など、さまざまなインフラ設備が安全に管理されています。
- 自動物流道路<コラム A-1>や自動運転車優先レーン<コラム A-2>など新たなインフラ空間としての活用が図られています。

災害時



※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

災害対策を行わなかった場合

道路では亀裂や陥没、電柱の倒壊、液状化、また耐震化対策をしていない建物の倒壊などが生じ、物流や人命救助・消火活動の円滑な実施が阻害されます。

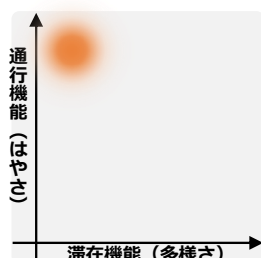
災害対策を行った場合

橋りょうの耐震化や無電柱化により、道路啓開を迅速に実施することができ、緊急輸送道路としての機能を十分に発揮することができます。

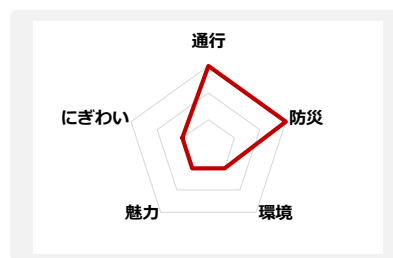
- 大規模災害発生時には、機能を失わない強^{きょうじん}靱な緊急輸送道路として、橋りょうの耐震化や無電柱化などの防災機能の強化が図られています。また、まちの早期復興に役立つ「街区の世界座標化」＜コラム A-4＞も進められています。
- 光ファイバなどの路面監視システム＜コラム A-5＞により、道路陥没リスクが早期に発見されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

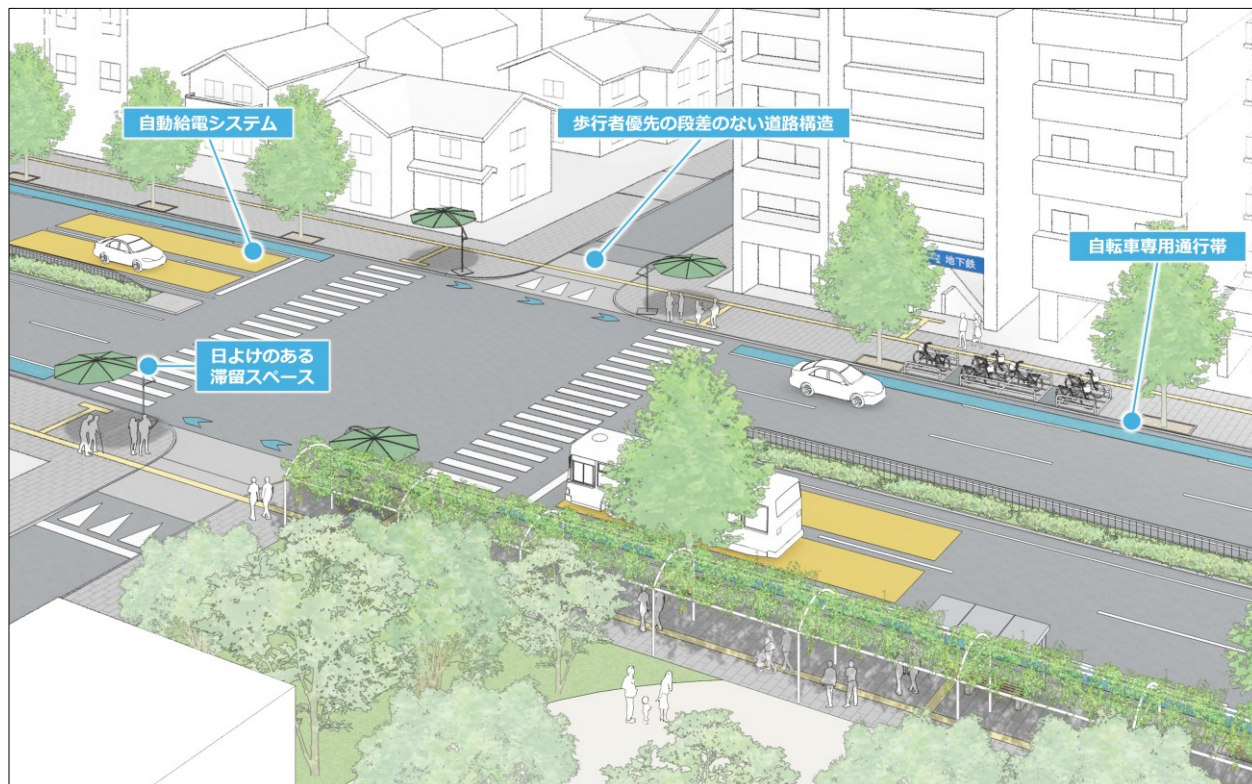


目指す姿の特徴・特性

B. 生活の質を高める地区幹線道路

コンセプト

日々の暮らしが便利で、安全で快適に過ごせる地区幹線

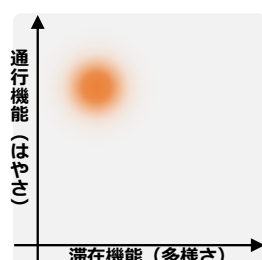


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 歩行者から車まで多様な生活交通が共存する暮らしの軸として、安全で利便性の高い移動を支えています。
- 幹線道路と交差する生活道路の出入口では、自動車よりも歩行者を優先した段差のない道路構造となっています。
- 視覚障害者誘導用ブロックや段差のない通行空間など、バリアフリーな歩行環境が子どもから高齢者まで、あらゆる人の快適な移動を支えています。
- 自動給電システム<コラム B-1>などの新たな道路インフラが導入され、EV車の利便性を支えています。
- 車両走行時の騒音低減に資する舗装や、体感温度を下げる効果のある舗装、水循環に資する透水効果のある舗装など、沿道環境に配慮した舗装が採用されています。
- 日よけ<コラム B-2>のある滞留スペースや、連続した緑と一体となった日差しを和らげる空間が整備され、暑熱環境の改善が図られています。

	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
道路規格	片側3車線～		
	片側2車線		
	片側1車線		
	区画道路		

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

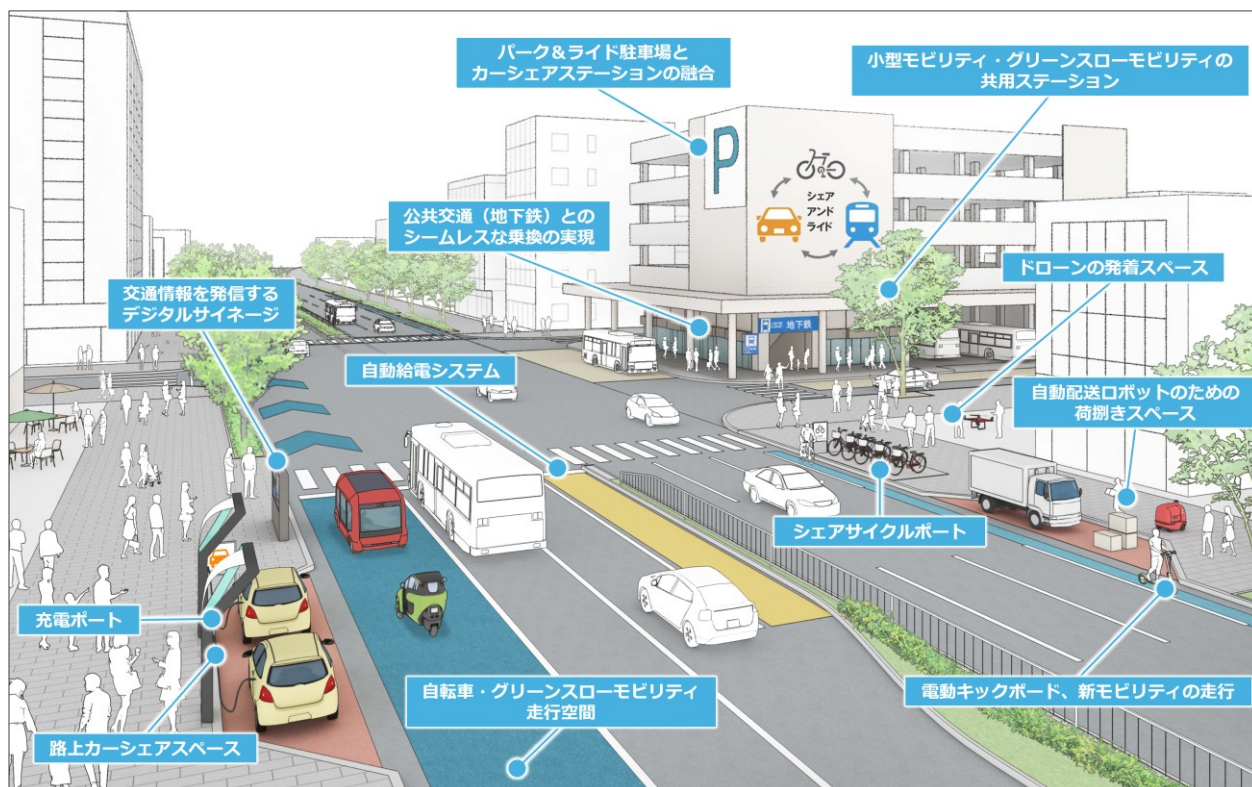


目指す姿の特徴・特性

C. 交通モードの切り替えの役割を持つ道路

コンセプト

多様な交通と先進技術が集約し、
シームレスな移動を実現する次世代モビリティハブ

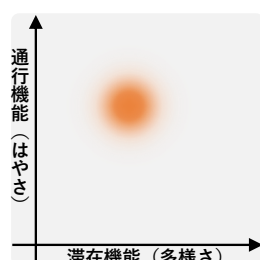


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

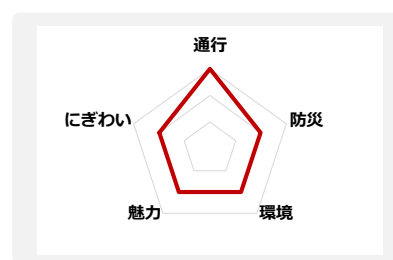
- 公共交通・自動車・自転車・小型モビリティなど、複数の交通手段が道路空間を介して集約されています。
- 柔軟な交通手段の選択が可能となり、またシームレスな乗り継ぎが実現され、まち全体の回遊性が高められています。
- 走行中給電やドローンの発着スペース、グリーンスローモビリティの走行空間など、次世代のモビリティサービスに対応する先進性を兼ね備えています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
	片側3車線～		
	片側2車線		
	片側1車線		
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

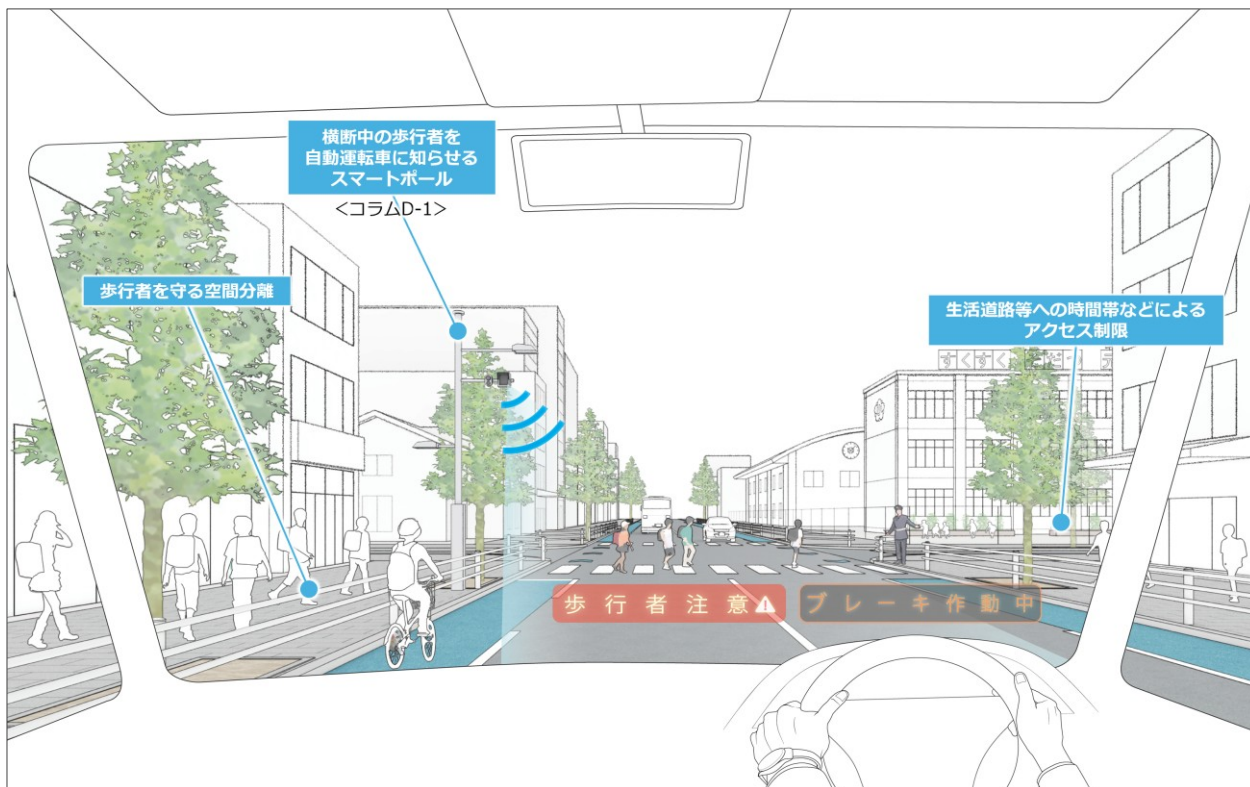


目指す姿の特徴・特性

D. 移動と生活を結ぶ補助幹線道路

コンセプト

生活環境を守り、日々の安全で快適な移動を支えるアクセス軸

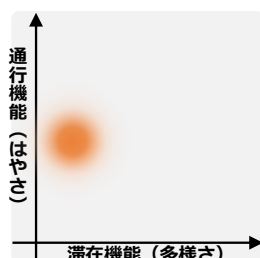


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 生活空間と幹線道路を結ぶアクセス軸として、日々の安全で快適な移動が可能になっています。
- 歩行者と車両の空間は分離され、安心して歩ける空間が通勤・通学などの移動を支えています。
- 生活道路への不要な車両進入を抑制または制限し、生活空間の静穏と安全が守られています。
- 横断中の歩行者を検知して自動運転車に情報を提供するシステムにより、歩行者の安全が確保されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

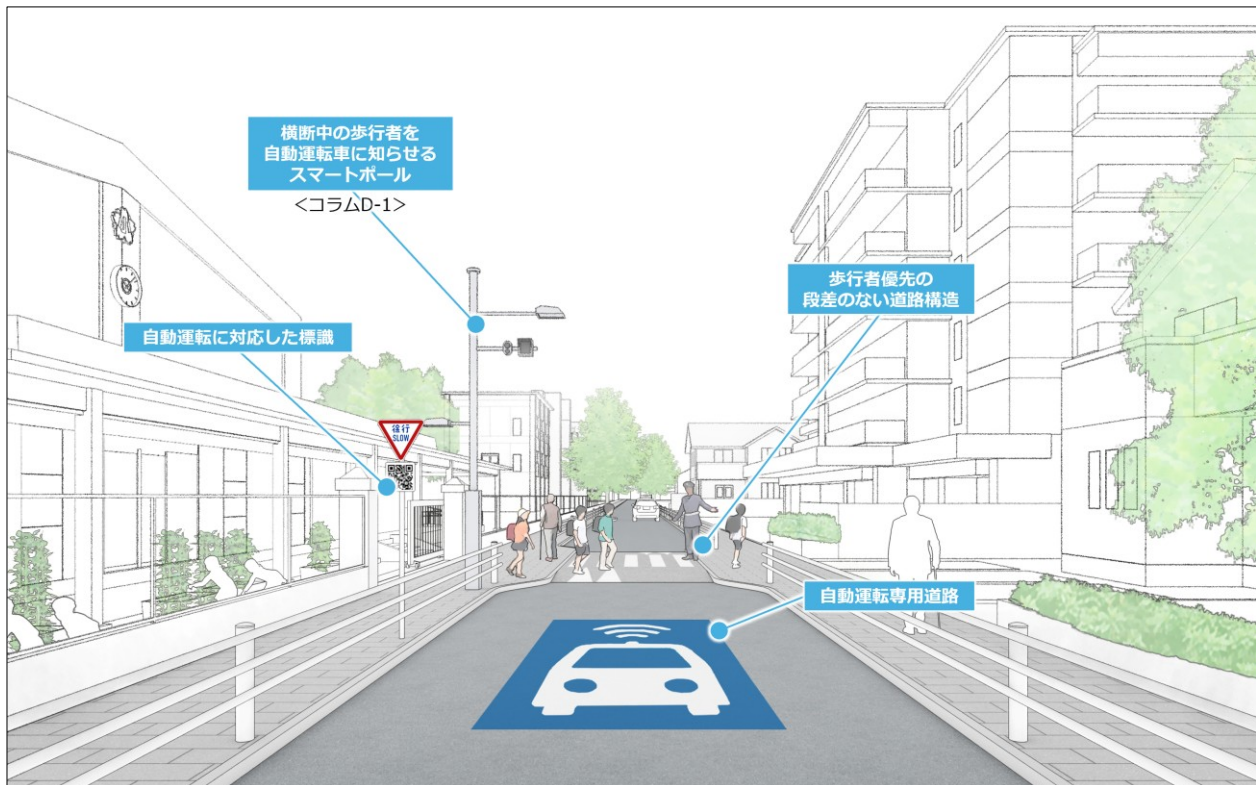


目指す姿の特徴・特性

E. 安心して通勤・通学ができる道路

コンセプト

歩行者優先が定着した、子どもから高齢者まで、
誰もが安心して歩ける生活道路

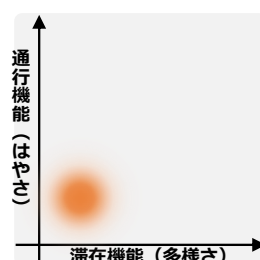


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 速度規制といったインフラ側の対策と、自動車側の安全技術が融合し、歩行者優先の通行環境が定着しています。
- 通学児童の登下校時間帯には、一般の自動車の通行が制限された道路となっていますが、先進技術により安全を確保し<コラム E-1>、自動運転車の専用道路として運用することで、交通事故リスクの低減が図られています。
- 歩行者が安全に横断できるように、横断歩道部においては横断距離を短縮し、自動車よりも歩行者を優先した段差のない道路構造となっています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

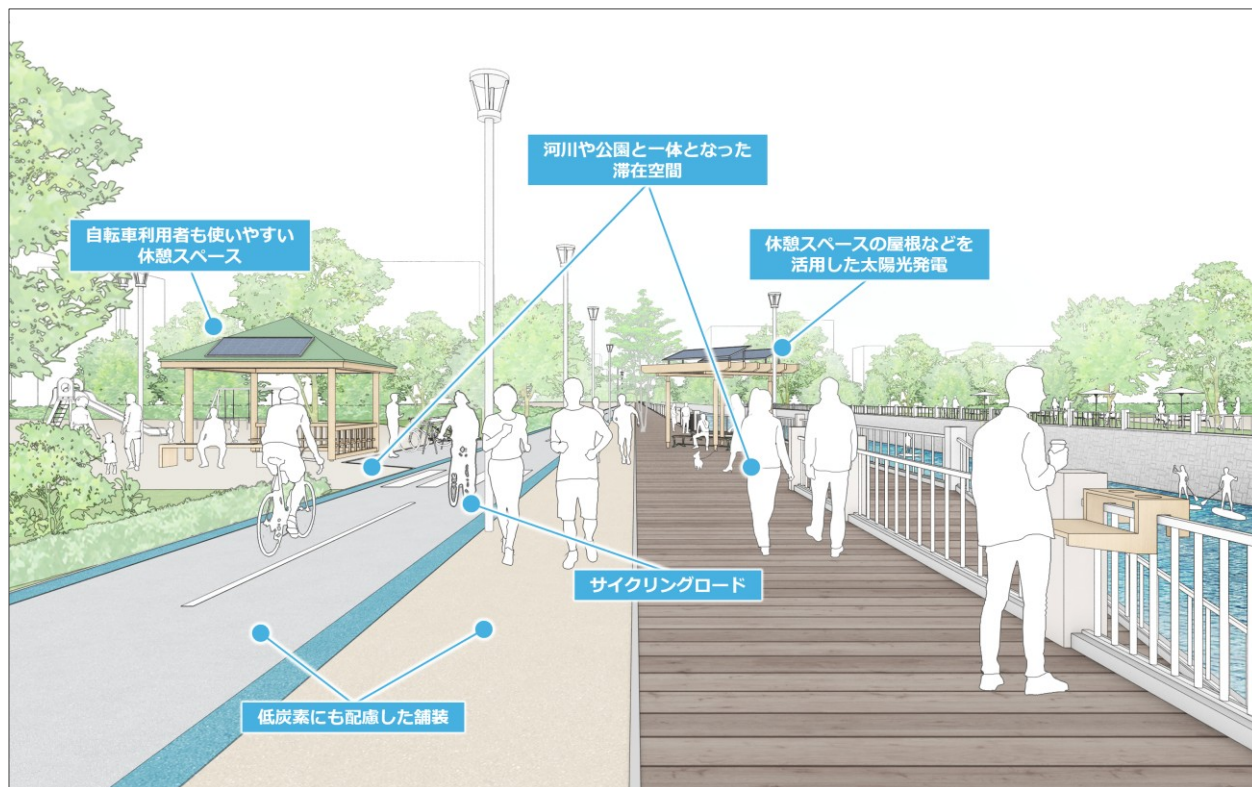


目指す姿の特徴・特性

F. 自然と共生する散策路

コンセプト

健康的で安らぎのある、自然と一体となった、
環境にも配慮した散策路

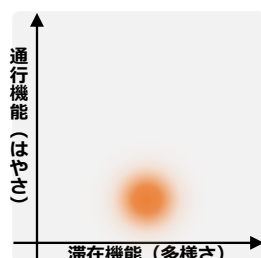


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 緑あふれる公園や河川などの自然環境と、歩行者・自転車などのゆっくりな交通の中で、人々の心身の健康増進とコミュニティの活性化が図られています。
- 脱炭素に配慮した舗装<コラム F-1>や太陽光発電など、道路分野の脱炭素化を推進する取組が実施されています。
- グリーンインフラとして多様な機能を発揮する公園・緑地や河川などの自然環境の中で、憩いと安らぎのあふれる道路空間が創出されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

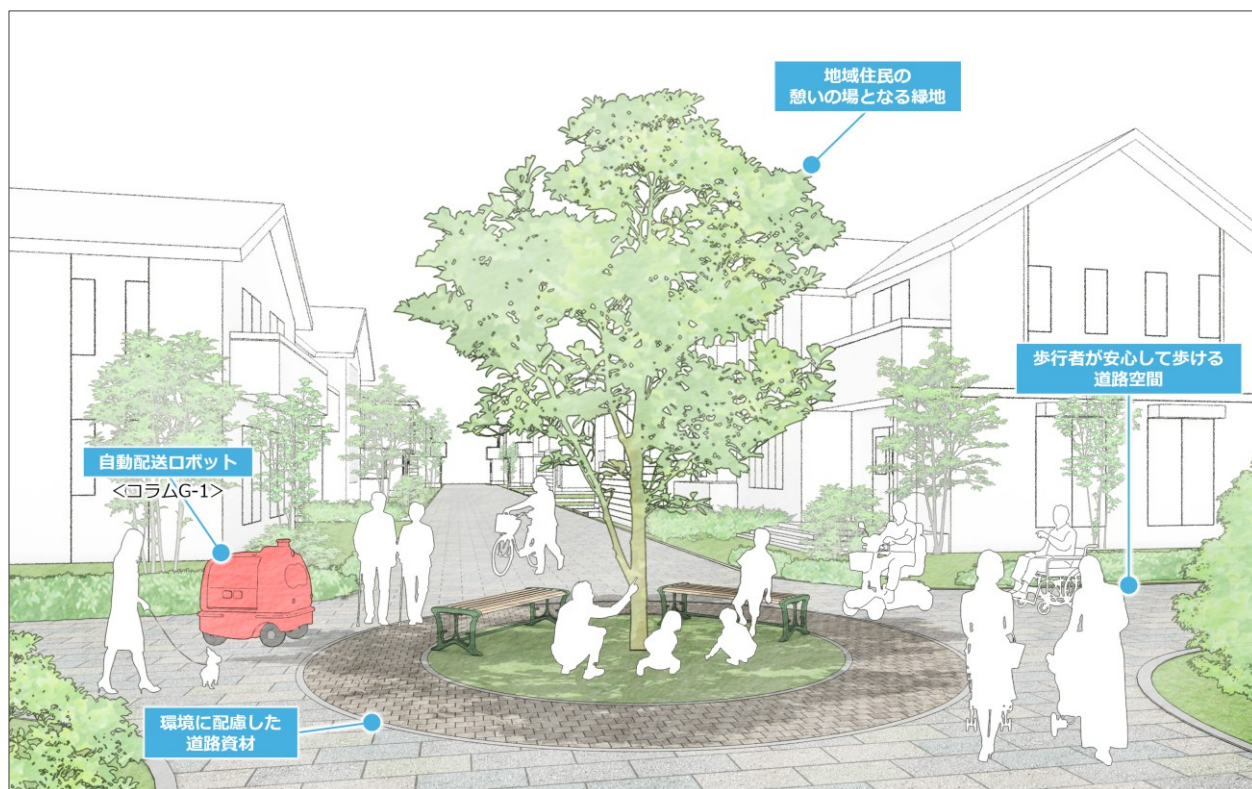


目指す姿の特徴・特性

G. 地域住民にやさしい生活道路

コンセプト

多世代をやさしく包み込む、閑静で緑あふれる暮らしの場

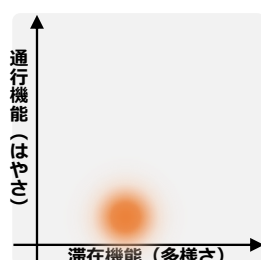


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

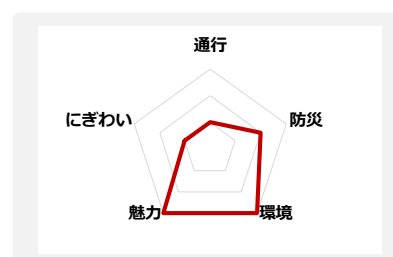
- 低層の住宅と豊かな緑、これらと調和した歩行者優先の道が、閑静で良好な景観を創出しています。
- 自転車・新モビリティ・車いす利用者などの多様な移動手段が安全に共存する、誰にでも優しい生活道路となっています。
- 自動車の通行は制限され、子どもが遊んだり、井戸端会議が行われたり、地域住民が安心して過ごせる、安全で穏やかな暮らしの場が形成されています。
- 街路樹や道路は、行政と地域住民が協力することで、清潔で快適な居心地の良い空間が保たれています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

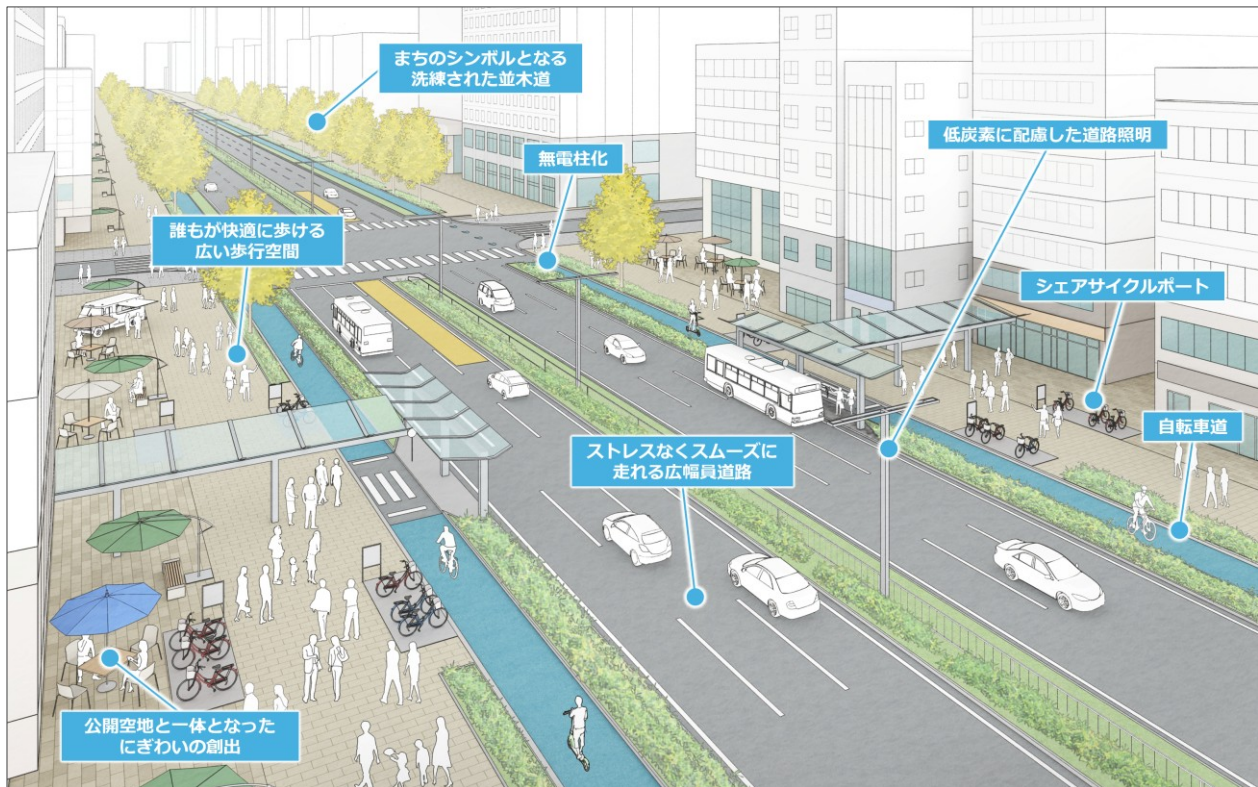


目指す姿の特徴・特性

H. 移動と滞在の機能を併せ持つ多機能道路

コンセプト

車はスムーズに流れ、人の時間はゆったりとした、
緑とゆとりあふれる豊かな多機能空間

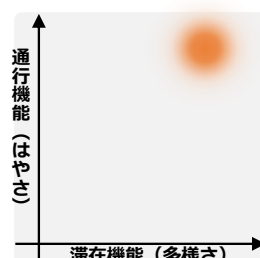


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 名古屋らしい豊かな空間を活かした、はやい交通とゆっくりな交通（通行・滞留・滞在）を兼ね備え、空間分離によって安全が確保された空間となっています。
- 緑に囲まれた快適で爽快感な自転車道により、自転車の利用促進を図っています。
- 歩道と沿道が一体となって、歩行者にとって魅力的な環境を形成し、にぎわいが生まれています。
- まちのシンボルとなる並木道を活かし、魅力的かつ環境に配慮した空間が形成されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

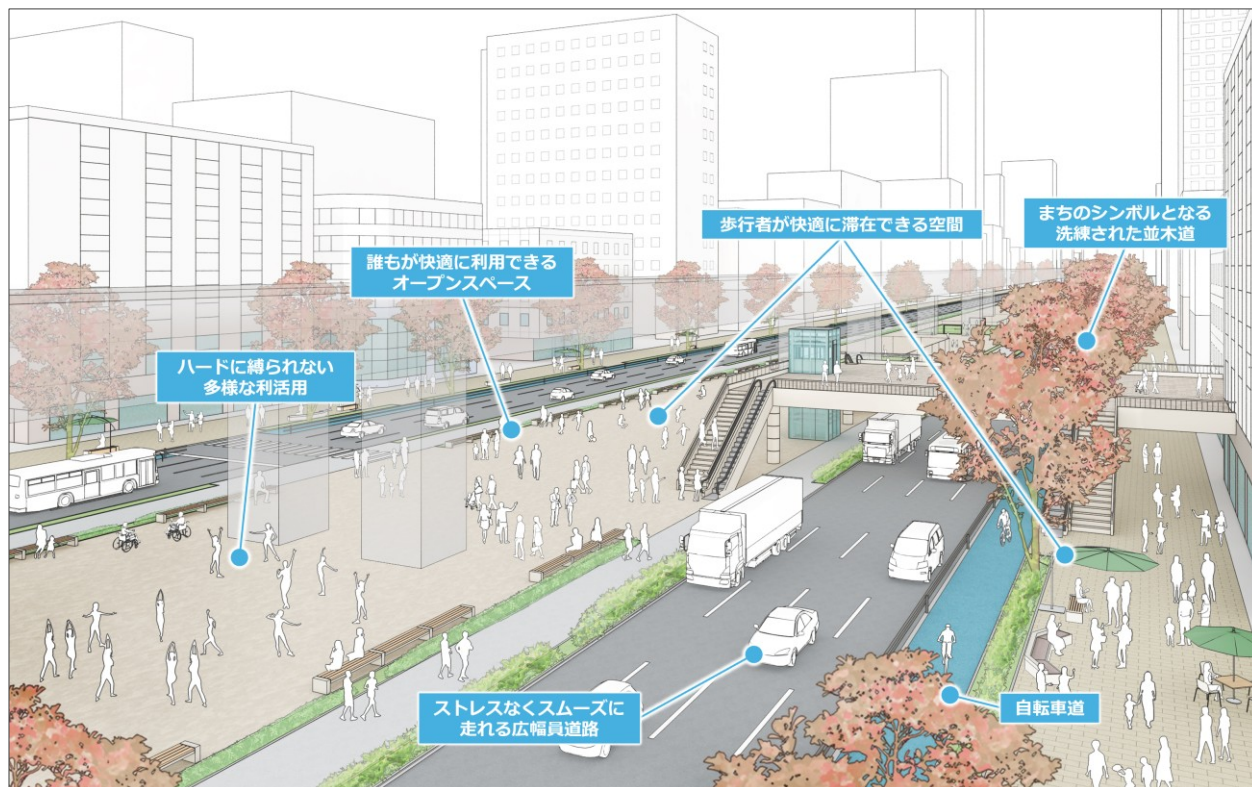


目指す姿の特徴・特性

I. にぎわいと円滑な移動を両立する都心のシンボル道路

コンセプト

都市高速道路と多車線道路が立体的に共存し、
人の活動空間と大容量の自動車移動空間をあわせ持ったシンボル道路

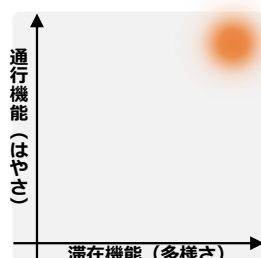


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

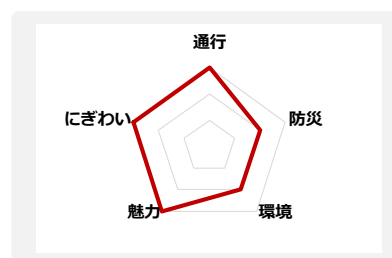
- 名古屋を代表する道路として、広い幅員を活かし、円滑な通行とにぎわい・回遊性が両立されています。
- オープンスペースを活かし、さまざまなイベントやアクティビティが行われ、人々が出会い・交流しイノベーションが創出されています。
- 沿道建物と連携したにぎわいの創出や休憩施設の整備により、誰もが歩きたくなる・訪れたい空間が形成されています。
- まちのシンボルとなる道路として、多様な人を惹きつける魅力ある都市景観が形成されています。

	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
道路規格	片側3車線～		
	片側2車線		
	片側1車線		
	区画道路		

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ



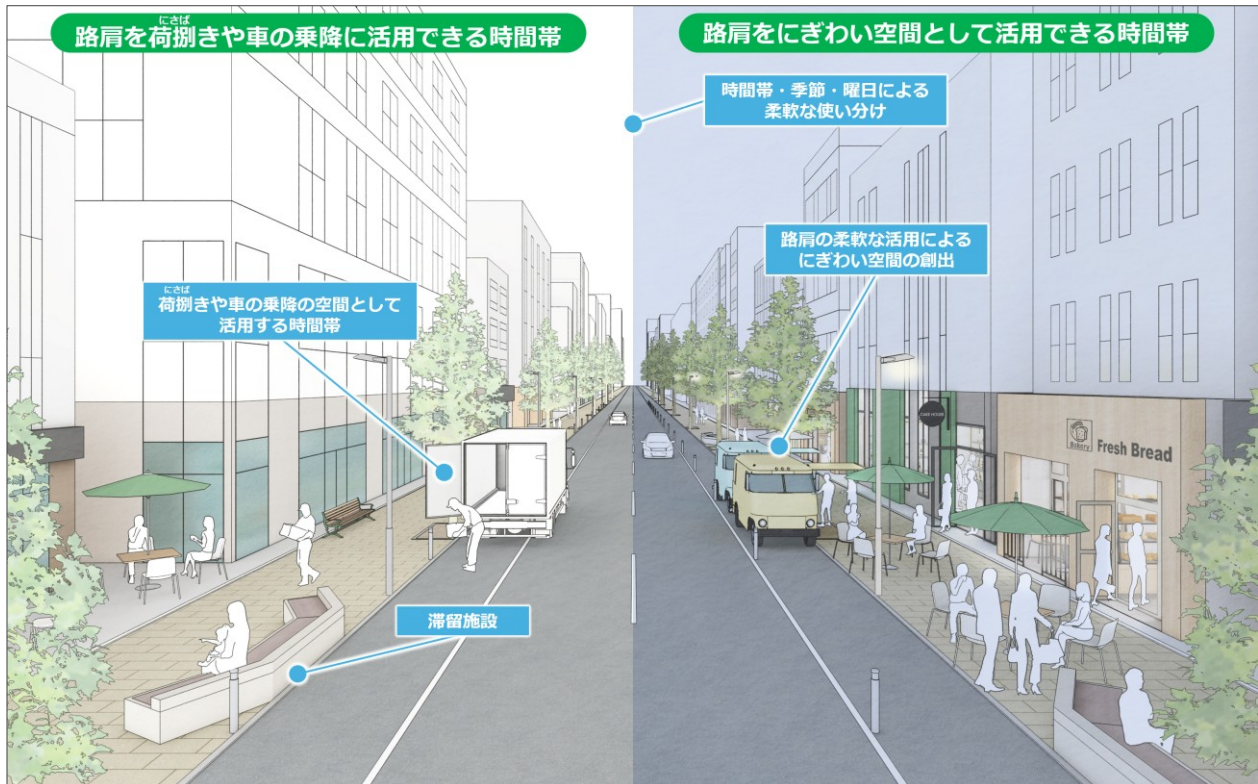
目指す姿の特徴・特性

J. フレキシブルに使える道路空間

コンセプト

まちの活動や時間の変化にあわせ、
移動と滞在を自在に切り替える可変空間

日常の使い方



※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

路肩を荷捌きや車の乗降に活用できる時間帯

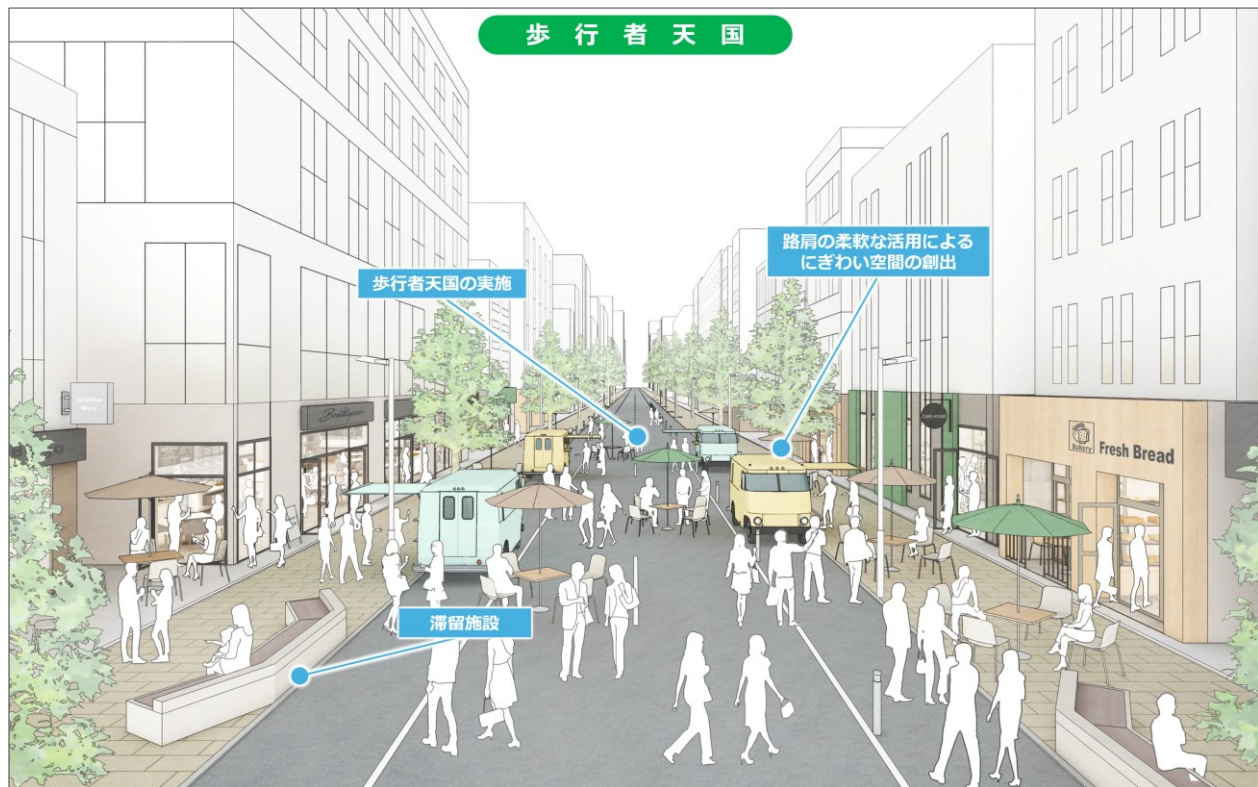
荷捌きの整序化が図られ、物流の効率化や円滑な道路交通の確保に寄与します。

路肩をにぎわい空間として活用できる時間帯

道路空間にテーブルや椅子などを設置するとともに、キッチンカーの出店など路肩を利活用することで、活気あふれるにぎわい空間が創出されます。

- 時間帯・季節・曜日の需要に応じたカーブサイドマネジメントにより、柔軟に道路空間が利活用されています<コラム J-1>。
- 荷捌きや車への乗降のニーズが高い時間帯には、これらの用途に路肩を活用し、通行や沿道へのアクセスを容易にしています。

イベント時の使い方

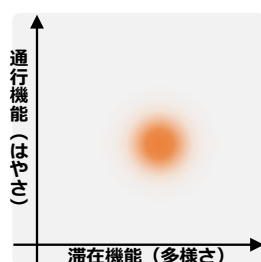


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 歩行者が多い時間帯やイベント活用時には、路肩までの歩行者空間拡大や、自動車の通行を制限する歩行者天国の実施により、安全で魅力的な滞在空間が創出されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

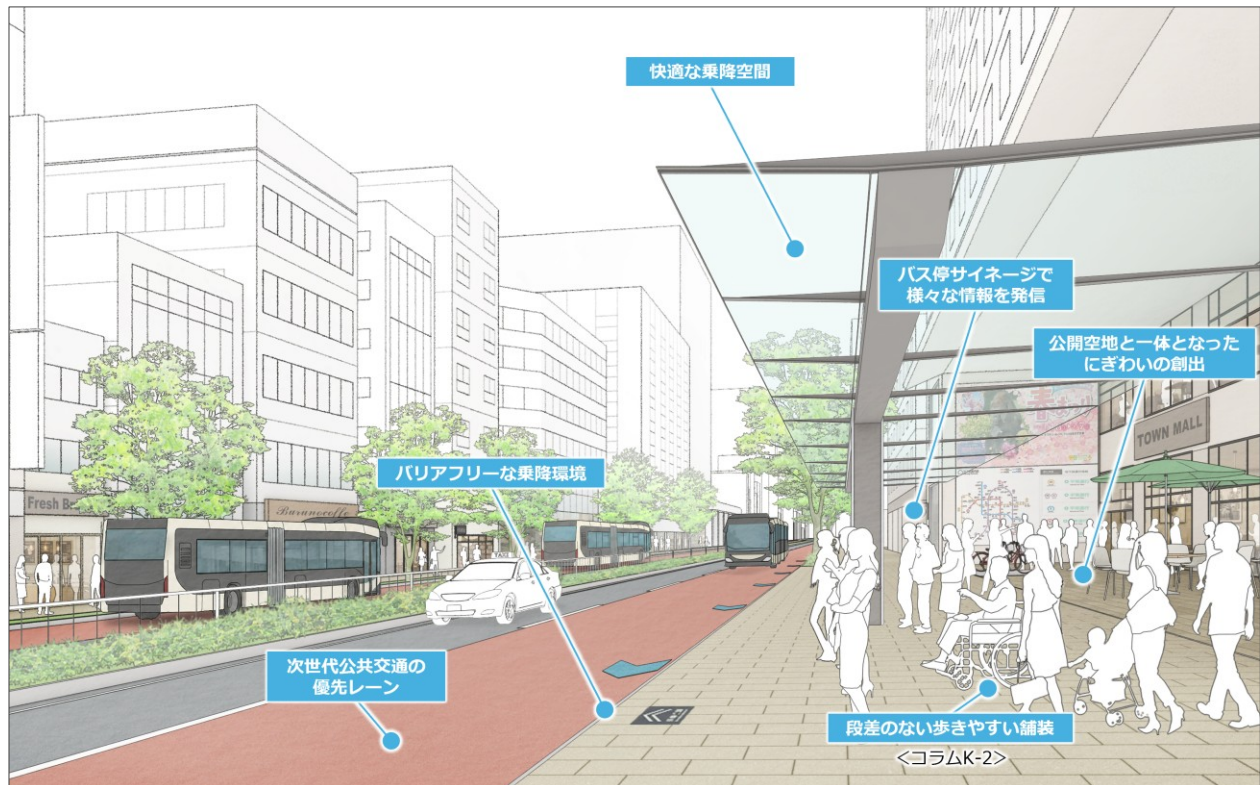


目指す姿の特徴・特性

K. 公共交通が活躍する歩いて楽しい道路

コンセプト

スムーズな公共交通とやさしい歩行空間が織りなす、
移動も滞在も楽しめるスマートな回遊空間

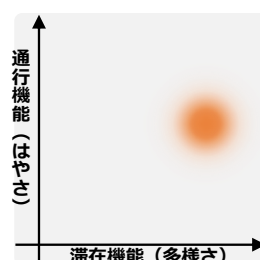


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

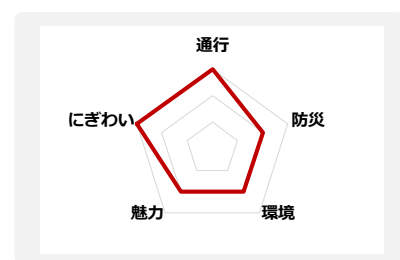
- スマートさを備えた次世代公共交通（SRT<コラム K-1>やバス、タクシーなど）が路面を優先的に走行し、自転車・歩行者と共存することで、まちに回遊性と魅力を生み出しています。
- 歩道と沿道が一体となって、人中心でバリアフリーな乗降・待合空間を形成し、にぎわいが生まれています。
- 雨に濡れず、日差しを和らげる、快適な乗降・待合空間を形成しています。
- 乗降・待合空間では、まちの回遊に資する情報の収集・発信の場が形成されています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

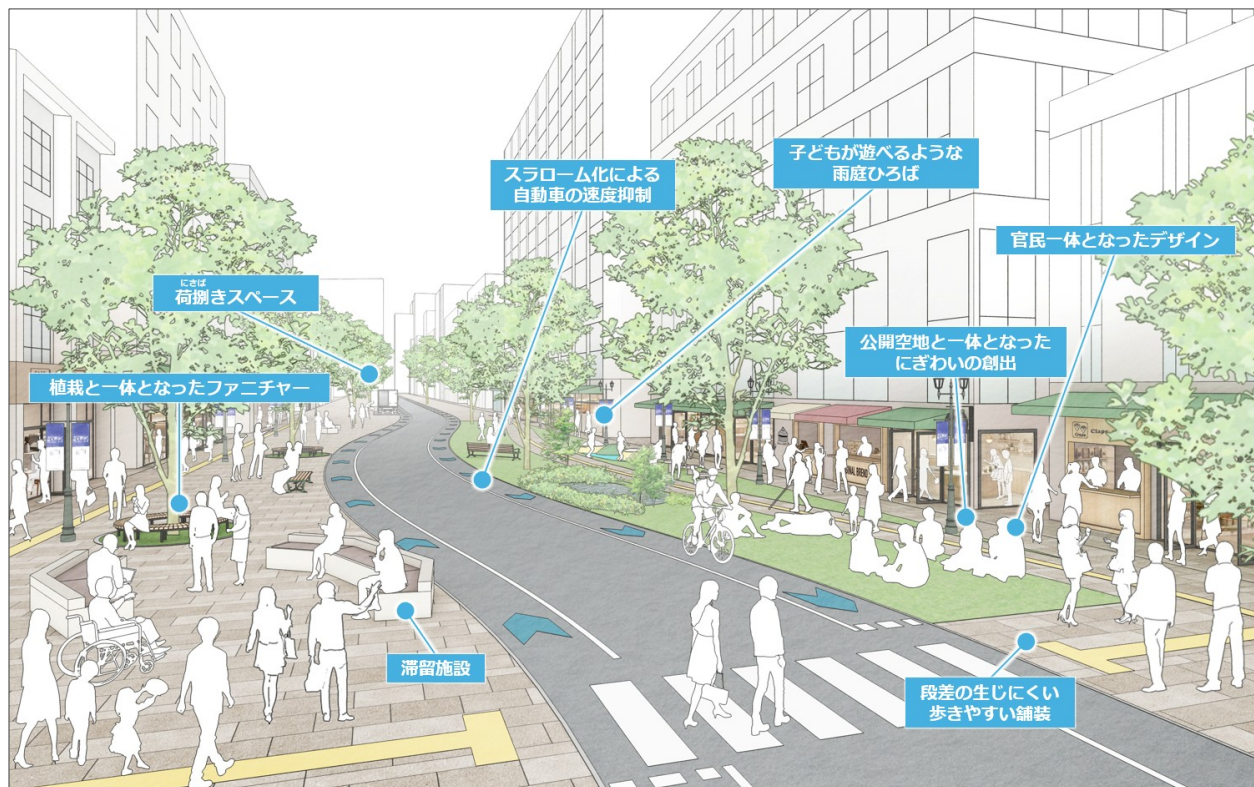


目指す姿の特徴・特性

L. 憩いや交流の空間となる人中心の道路

コンセプト

緑とデザインが包み込む、
ひとりでもみんなでも居心地よいウォーカブルなまちなか

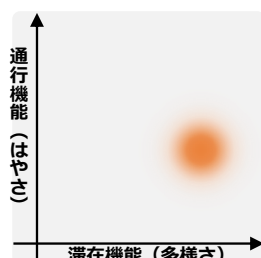


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

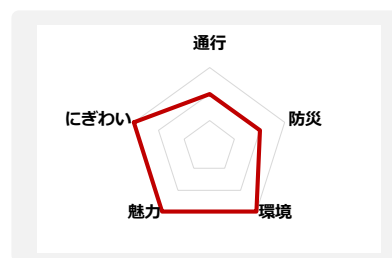
- 車から人中心への道路空間の再配分により、居心地が良く、ウォーカブルなまちなかが形成されています。
- 官民でデザインが統一され、街路樹と一体感のある景観や、オフィスワーカーや来街者など誰もが自由に過ごせる滞留空間が創出されています。
- 車道は、車両の通行制限や速度抑制策など、歩行者に優しい工夫が施されています。
- 雨庭による雨水貯留や植栽と一体となった休憩空間など、グリーンインフラ<コラム L-1>の取組により、歩く・休む・交流する豊かな場が生み出されています。

	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
道路規格	片側3車線		
	片側2車線		
	片側1車線		
	区画道路		

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

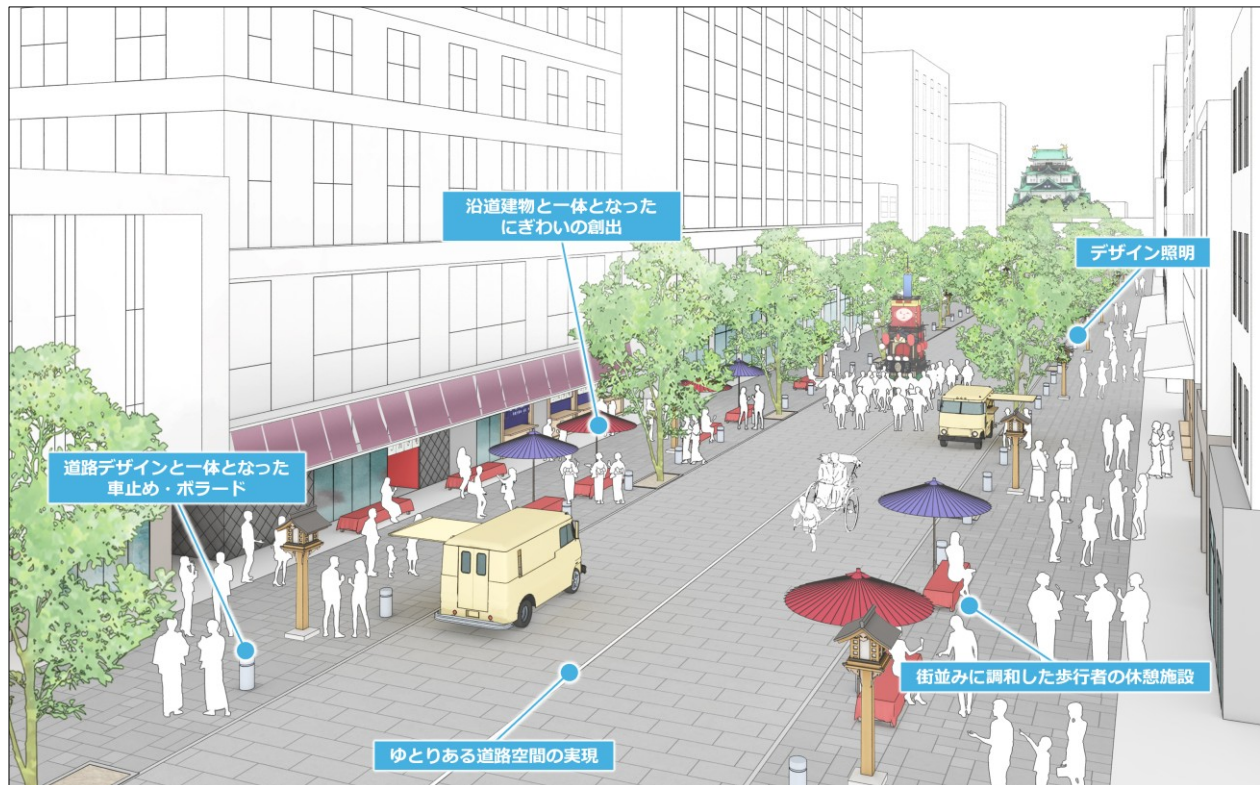


目指す姿の特徴・特性

M. 歴史と調和した風格のある道路空間

コンセプト

新しい物と歴史ある物がそれぞれ尊重され、
にぎわいが生まれる、風格のある道路空間

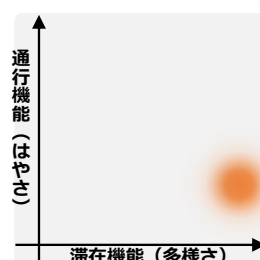


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としていた部分があります

- 沿道の街並みと一体感のあるトータルデザインが施され、格調・風格のある道路空間が創出されています。
- 車道と歩道の幅員構成を見直し、ゆとりある道路空間が実現され、舗装は街並みと調和したデザインとなっています。
- 沿道建物と一体となった休憩施設やにぎわい施設が整備され、さまざまな人が集う空間としてにぎわいを見せています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
	片側3車線		
	片側2車線		
	片側1車線		
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ

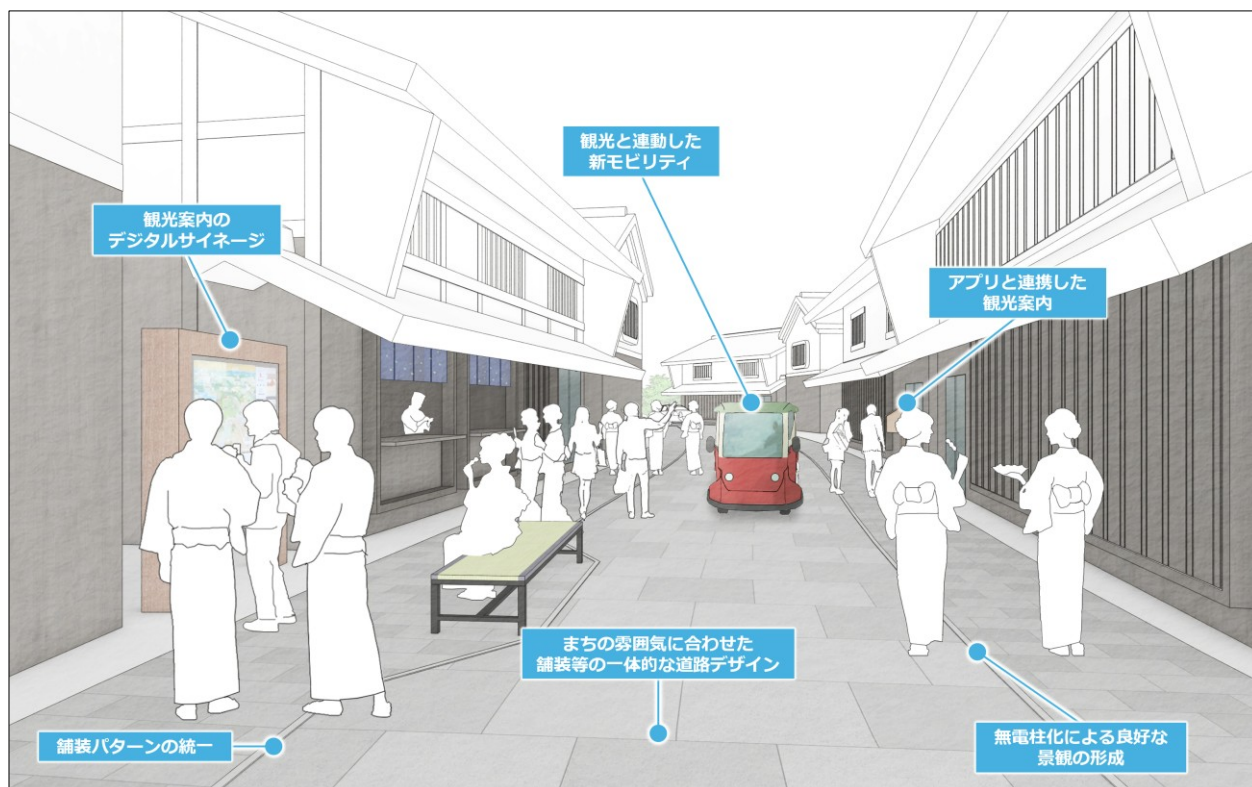


目指す姿の特徴・特性

N. 地域の歴史や文化を継承する道路

コンセプト

歴史・文化と調和し、
人々の交流や新たな価値を創出する歩車共存の文化回廊

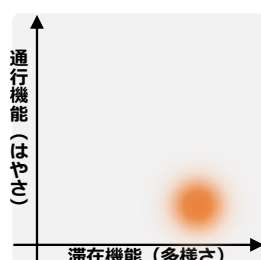


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 生活道路空間を歩行者が優先される形で自動車と歩行者が共存できるシェアスペース<コラム N-1>とすることで、歩行者が安心してまちの情緒を感じながら散策できる環境が定着しています。
- 街並みと調和した道路デザインにより、歴史や文化を引き立たせる魅力的な景観が創出されています。
- 観光案内用のデジタル環境が整備され、地域の歴史や文化に関する情報を容易に取得できるようになっています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ



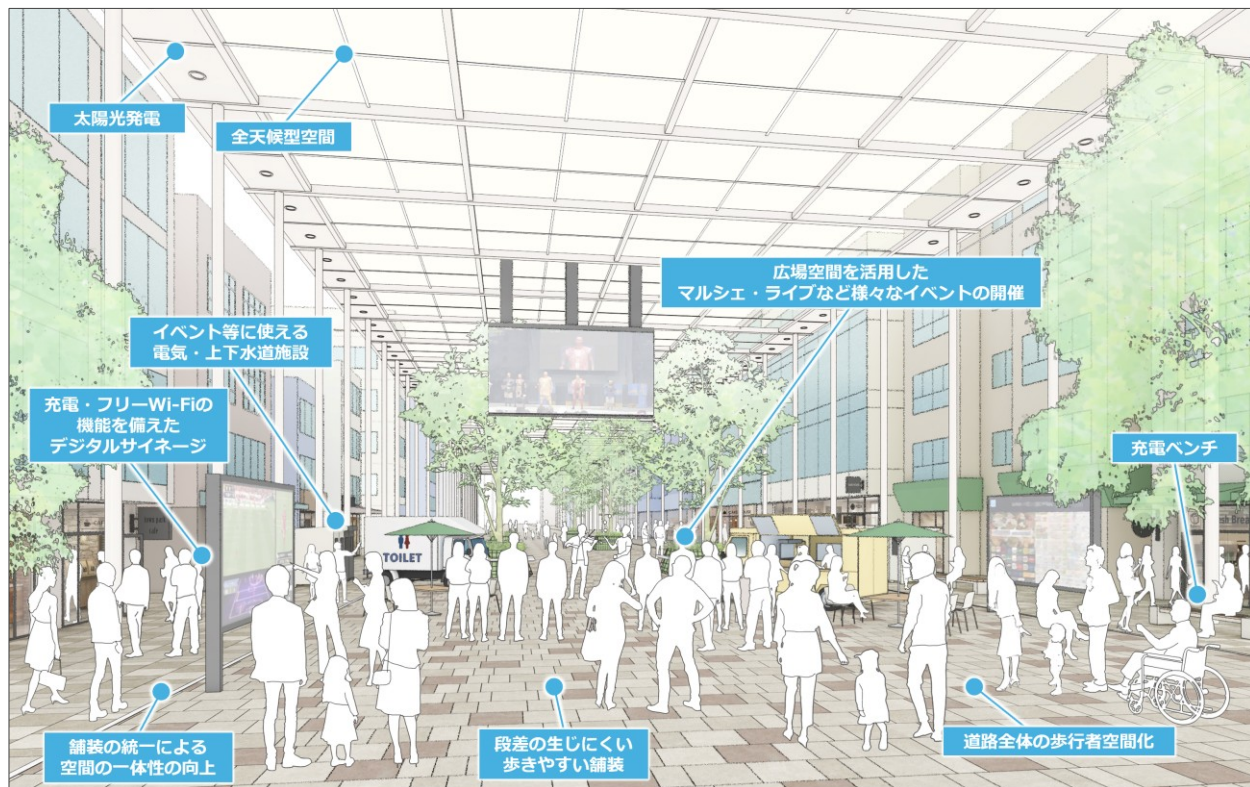
目指す姿の特徴・特性

0. 様々なシーンに活用できる魅力的な広場型道路

コンセプト

イベント時のにぎわいあふれる集客空間や、
災害時の一時退避場所などの活用ができる多目的広場

平 時



※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

- 膜構造^{※38}などの地震による影響を受けにくい素材を採用した全天候型空間<コラム O-1>により、道路全体が人のための場所に生まれ変わり、広場のように自由で一体感のある空間が創り出されています。
- オープンカフェやテラスなど路上での飲食やくつろぎ、さらにはマルシェやライブなどの多種多様な活動が繰り広げられ、人々が自然と集まり、交流やにぎわいが生まれています。
- キッチンカーやトイレカーが乗り入れ可能な空間とすることで、イベント時にはにぎわいのある快適で魅力的な空間となっています。

災害時

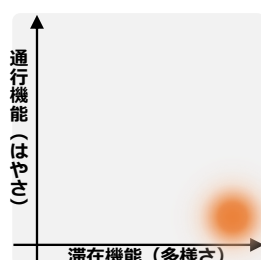


※イメージをわかりやすく伝えるため、現行の制度・基準の枠を超えた表現としている部分があります

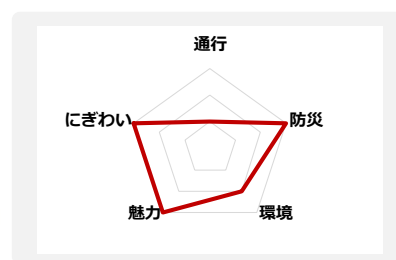
- イベント時に使用されていたキッチンカーやトイレカーは、災害時にもその機能を活かし、食事の提供や衛生環境の維持などの支援活動に役立てられています。
- デジタルサイネージや充電スポット<コラム O-2>・フリーWi-Fi など、デジタル環境が備わっており、災害時には、防災・避難情報を提供することで、人々の安全を確保します。
- 魅力的で防災機能もあわせ持った多機能な空間となっています。

道路規格	エリア		
	郊外	駅そば	拠点
片側3車線			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状の道路の位置付け



目指す姿のタイプ



目指す姿の特徴・特性

自動物流道路



(1) 概要

自動物流道路（Autoflow Road）は、道路空間に物流専用のスペースを設け、クリーンエネルギーを電源とする無人化・自動化された輸送手段によって貨物を運ぶ新たな物流システムです。

物流機器やカーボンニュートラルの実現といった社会の変化に対応することを目的としています。



出典：日本の物流を変える、自動物流道路/国土交通省
＜自動物流道路のイメージ＞

(2) 自動物流道路に期待される効果

- 物流の効率化

自動化による輸送能率向上、ドライバーの待ち時間削減、積載率の向上などによる生産性向上が考えられます。

- 環境負荷の軽減

CO₂排出量の削減、エネルギー効率の向上、騒音・振動の低減などが考えられます。

(3) 海外の事例

—— スイス ——

「Cargo Sous Terrain (CST) プロジェクト」と銘打って、主要都市間を結ぶ総延長 500km の自動輸送カートによる地下物流システムが計画されています。

2031 年までに最初の区間(チューリッヒ～ヘルキンゲン間:約 70km)が完成・運用予定です。

＜スイスの地下物流システム＞



出典：日本の物流を変える、自動物流道路/国土交通省

—— イギリス ——

電磁気力を動力とし、低コストのリニアモーターを使用した完全自動運転による物流システムの構築をめざしています。

西ロンドン地区において、既存の鉄道敷地内に全長 16km の専用線を敷設する計画です。

＜西ロンドン線プロジェクト構想＞



出典：日本の物流を変える、自動物流道路/国土交通省

コラム A-2

【掲載】イメージパース A

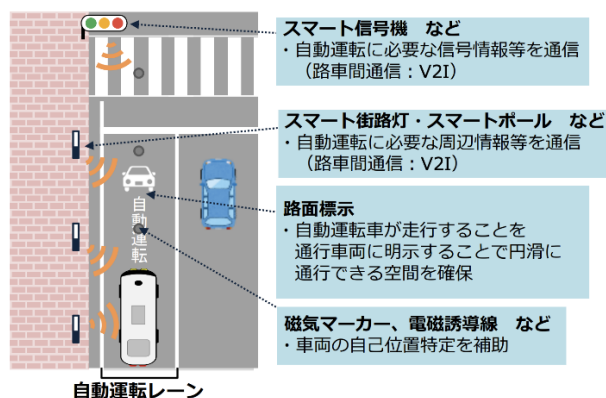


自動運転車優先レーン

自動運転の導入と普及にあたっては、自動運転車が走行しやすい道路インフラ整備が不可欠です。その一つとして、自動運転車優先レーンが挙げられます。

自動運転車優先レーンの機能として、路車間通信が可能なスマート信号機、周辺情報を車両に提供するスマート街路灯・スマートポール、自動運転車の自己位置特定を補助する磁気マーカー・電動誘導線などが挙げられ、自動運転車の円滑な走行を支援します。

自動運転車優先レーンが導入されることで、自動運転車のスムーズな走行が実現され、交通の効率化が期待されます。また、自動運転は手動運転と比較して走行時の左右のブレが小さく、自動運転レーンは道路幅を従来よりも小さくすることができると考えられます。そのため、道路幅縮小により生じたスペースの利活用も期待されます。



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方/東京都都市整備局
＜自動運転レーンにおけるインフラ整備のイメージ＞

コラム A-3

「掲載」イメージパース A



道路分野におけるドローン技術の活用

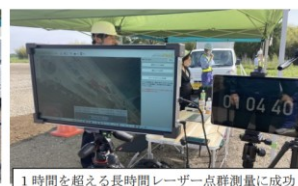
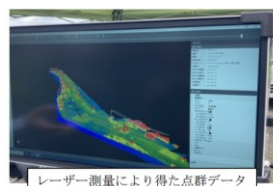
橋りょうなどの点検におけるドローンの活用により、通行規制の必要が無くなるなど、道路利用者の利便性向上や点検のコスト縮減が期待されます。

また、地震・大雨などの災害時には、ドローンを用いて被災状況の撮影やレーザー計測を行い、被災状況の把握や復旧活動に活用されます。



出典：国土交通省のドローン活用事例/国土交通省

＜橋りょうなどの定期点検での活用＞



出典：国土交通省初！ドローンの長時間連続飛行に成功！
/国土交通省

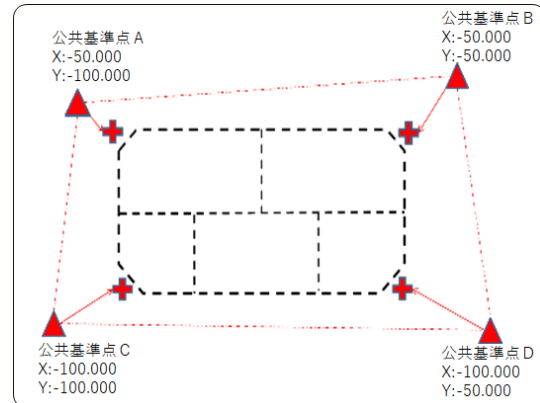
＜被災状況の把握＞



街区の世界座標化

官民境界の位置は街区交点や道路中心線に^{びょう} 鉾を設置して管理が行われていますが、地震時の液状化や地盤変動が起こった場合は、^{びょう} 鉾が亡失し官民境界の位置が復元できなくなります。

そこで、本市においては、^{びょう} 鉾の位置に公共基準点から観測した世界測地系の座標を取り付ける「街区の世界座標化事業」を行っています。被災後は、人工衛星などを用いた測量を行うことで官民境界の位置を迅速に復元することができ、まちの早期復興に役立てられます。



出典：街区の世界座標化事業/名古屋市緑政土木局
＜街区の世界座標化事業＞



路面監視システム

近年、橋りょう・道路・水道などの社会インフラの老朽化が社会問題となっています。インフラの老朽化はやがて道路陥没などの重大事故を引き起こす可能性があり、適切な維持管理が求められています。

担い手不足や高齢化などでインフラの維持管理がさらに困難となる中、インフラ老朽化の問題に対応するためには、より効率的なメンテナンス技術の導入が不可欠です。

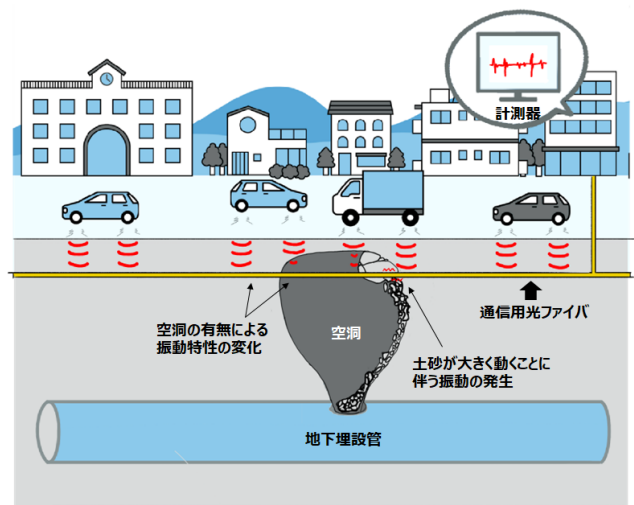
(1) AIを用いた路面モニタリングの効率化

道路舗装のメンテナンスは目視の確認による道路管理者への負担、専用車両を用いることによるコスト増加が課題でしたが、AIを用いて、路面性状調査の機械判読、調書作成の自動化を行うことで、低コストかつ効率的な調査が可能となります。

(2) 光ファイバを用いた地中空洞の検知

地中空洞の検知方法の一つとして、光ファイバの活用による地盤モニタリングがあります。

既設の通信用光ファイバを活用することにより、新たにセンサを設置することなく、無給電で、常時路面下の振動特性変化をモニタリングすることができ、効率的かつ低コストな手法として期待されています。



出典：報道発表資料「通信用光ファイバを用いたセンシング技術による地中空洞検知プロジェクトの始動」/NTT 東日本
＜光ファイバを用いた地中空洞検知のイメージ＞

コラム B-1

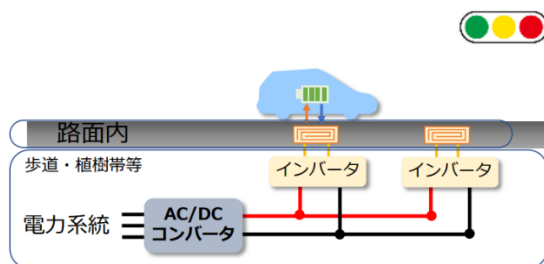
【掲載】イメージパース B



自動給電システム

自動給電システムは、路面に埋設された送電コイルから車両に搭載された受電コイルに非接触で電力を送るシステムです。

自動給電システムの活用により、バッテリーの供給不足の懸念が払拭されるとともに、EV の軽量化が可能となり、バッテリー製造及び走行によって排出される CO₂ の大幅な削減が可能となります。



出典：公道における走行中給電技術実証の取り組みが国土交通省の社会実験として採択されました/千葉県柏市
 <走行中給電システムの概要> <実証実験で使用する車両と路面構造>

コラム B-2

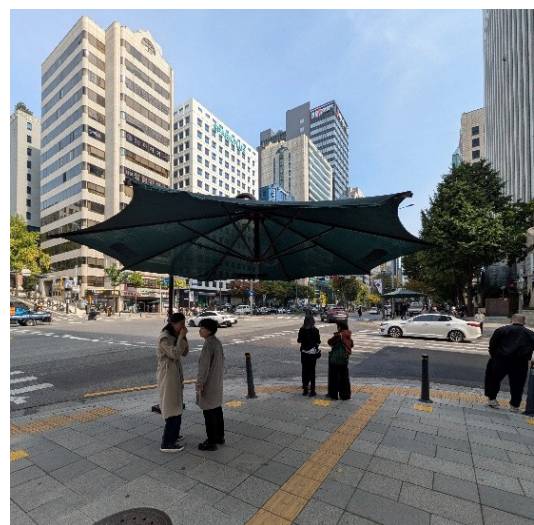
【掲載】イメージパース B



日よけパラソル

夏場や日差しが強い季節においても歩行者が道路を快適に利用できるための工夫として、木陰やオーニング製品などの日よけの配置が挙げられます。適切な日よけを配置することで、居心地の良い歩道や広場が実現し、歩行者の利便性を高めるだけでなく、滞留スペースとしての価値を高める役割を担います。

韓国においては、「クヌルマク」と呼ばれる横断歩道や交差点に設置される日よけのパラソルがソウル市をはじめ全国的に広がっています。気温が上がると自動的にパラソルが開くスマートパラソルなども開発されています。



出典：名古屋市撮影（韓国ソウル市）
 <日よけパラソル（クヌルマク）>



スマートポール

スマートポールとは、5G アンテナや高速 Wi-Fi で「つながる」、人流計測カメラや環境センサーなどで都市環境が「見える」、デジタルサイネージで情報が「伝わる」という 3 つの機能を備えた次世代都市インフラです。スマートポールの機能やデータを活用したサービスは、まちのにぎわいや産業の創出といったまちづくりにつながることが期待されています。

交通分野におけるスマートポールの活用としては、歩行者や自転車を検知し自動車に対して注意喚起を行うなどの安全対策が挙げられ、自動車の走行速度と事故の抑制、道路などの運用・保守業務の効率化が期待されます。

■実証イメージ



出典：スマート道路灯を活用した交通安全課題に対する効果検証成果報告書 / 総務省

＜交通分野におけるスマートポールの活用＞



先進技術による安全対策

(1) 先進安全自動車（ASV）の推進・普及

先進安全自動車（ASV：Advanced Safety Vehicle）は、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車で、近年推進や普及が進んでいます。ASV の主な機能として、衝突被害軽減ブレーキ（AEB：Autonomous Emergency Braking）や自動ブレーキがあります。衝突被害軽減ブレーキは、センサーで前方の車や障害物を検知し、ドライバーに音や警告灯で回避行動を促し、自動ブレーキを作動させる機能です。

その他、道路の区画線を活用したレーンキープアシスト^{※39}や車線逸脱防止^{※40}などの機能があります。そのため区画線をはじめとする路面標示の重要性も高まっています。

(2) 道路の劣化状況の把握

道路の劣化状況を効率的に把握するため、AI による画像解析技術を用いた道路パトロールがあります。パトロール車両に車載カメラを搭載し、人の目では見落としやすかったり、把握しきれなかったりする情報をカメラ画像と AI による画像解析技術を活用して補完することで、より効率的な道路パトロールを行うことができると期待されています。

また、過去の修繕記録などを組み合わせた劣化予測を行うなどの今後の維持修繕計画の策定への活用、同一の映像・画像を利用した区画線以外の道路施設の台帳整備や点検効率化も期待されています。



出典：名古屋市緑政土木局
＜車載カメラを搭載したパトロールカー＞

コラム F-1

【掲載】イメージパース F



脱炭素に配慮した舗装

(1) 道路分野の脱炭素化

道路は、我が国の経済成長を支え安全安心な暮らしを確保する重要な社会基盤である一方、国内 CO₂ 排出量の約 18% を占めており、道路分野においても脱炭素に関わる役割と責任を積極的に果たしていくことが求められています。このような状況を踏まえ、国土交通省は道路の脱炭素化の具体的な取組について、「道路分野の脱炭素化政策集 ver1.0」を整理*しました。ここでとりまとめられた「協働による 2030 重点プロジェクト」の一つである「低炭素な材料の導入促進」では、「低炭素アスファルト」の導入の推進が掲げられています。

*令和 7（2025）年 10 月に ver2.0 を公表

③低炭素な材料の導入促進

国＋高速会社＋自治体＋民間企業

アスファルト混合物の製造温度を 30℃ 低減し、CO₂ 排出量を 7～18% 削減可能な「低炭素アスファルト」の導入を高速道路会社や自治体と協働で推進します。国直轄道路では、製造プラントの整った地域から、早期開放が求められる修繕工事等で導入を推進します。また、セメント代替材料としての産業副産物（高炉スラグ等）の利用や「CO₂ 固定化コンクリート」の活用にも取り組みます。

CO₂ 以外の効果
労働環境の改善、交通開放までの時間短縮、冬季の舗装品質の確保



<2030 年度の目標>
道路工事における
低炭素アスファルトの
合材出荷率
6%

出典：道路分野の脱炭素化政策集 Ver.1.0 概要版/国土交通省
＜低炭素な材料の導入促進＞

(2) 低炭素アスファルト

低炭素アスファルトは通常のアスファルトと比較して、アスファルト混合物の製造時に排出される CO₂ を 7～18% 削減可能です。国土交通省は高速道路会社や自治体と協働し、低炭素アスファルトの導入を推進しています。

コラム G-1

【掲載】イメージパース G



自動配送ロボット

EC 市場^{※41}の拡大などによる宅配需要の急増や、物流分野における人手不足や買い物弱者^{※42}の増加などの課題の深刻化により、物流の最終拠点からエンドユーザーまでの区間を意味する「ラストワンマイル」に注目が集まっています。

これらの課題の対応策として、自動配送ロボットの社会実装に向けた取組が進められています。令和 5（2023）年には改正道路交通法の施行により、低速・小型の自動配送ロボットの公道走行が可能となり、自動配送サービスの社会実装が本格化しました。

今後は、歩行空間ネットワークデータなどの活用分野の拡大と、それを実現するための効率的なデータ整備・更新環境の構築、高精度測位技術検証などの取組を進め、より配送能力の高い自動配送ロボットの活用をめざします。



出典：自動配送ロボットを活用した新たな配送サービスについて/経済産業省
＜自動配送ロボット＞

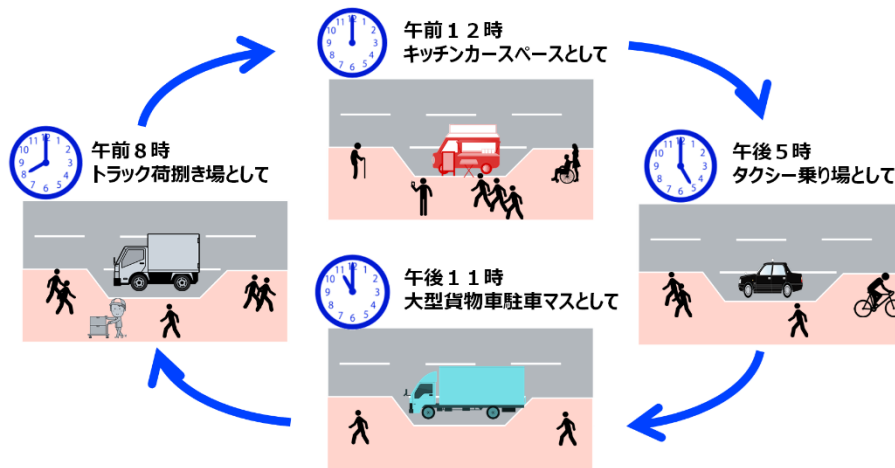


カーブサイドマネジメント

カーブサイドマネジメントは、道路の路肩空間（カーブサイド）をフレックスゾーンとして、時間帯別に公共空間や荷捌きなど、利用方法を変更することにより多様なニーズに対応する取組です。

カーブサイドマネジメントを取り入れることで、貨物車両の荷捌きや一般車・タクシーの送迎、さらにはキッチンカーや仮設店舗のスペースなどのにぎわいを創出する空間としての活用など、さまざまな目的で空間を利活用することが可能となります。加えて、物流の円滑化やにぎわいの創出といった平時の使われ方に限らず、災害発生時は公共空間の確保や復旧活動としての活用なども期待されます。

また、物流においては、荷捌き場から自宅などへのラストマイル配送を自動配送ロボットで代替することなどにより、人手不足の解消や交通環境の向上や消費者の利便性向上などが期待されます。



出典：名古屋交通計画 2030/名古屋市住宅都市局

<カーブサイドマネジメントによる路肩活用イメージ>

コラム K-1

[掲載]イメージパス K



SRT (Smart Roadway Transit)

SRT とは、名古屋市都心部の回遊性や、地上のにぎわいを拡大するため、まちづくりと一体となった新たな路面公共交通システムのことです。単なる移動手段ではなく、従来のバス交通にはない、移動価値の提供や、まちと人の距離を近づける「まちづくりの装置」として導入します。

SRT の導入により、新たな魅力となる景観の創出や、ウォークブルな道路空間の形成が期待されます。



出典：名古屋市住宅都市局

<SRT と都心のまちの風景>

コラム K-2

[掲載]イメージパス K

段差の生じにくい歩きやすい舗装（^{かんごう}嵌合ブロック）

歩道の舗装については、「移動等円滑化のために必要な道路の構造及び旅客特定車両停留施設を使用した役務の提供の方法に関する基準を定める省令（平成 18（2006）年国土交通省令第 116 号）」において「平たんで、滑りにくく、かつ水はけの良い仕上げとするものとする。」と定められているとおり、歩行中のつまづきや滑りによるふらつきや転倒を防止する観点から、舗装面を平たんかつ滑りにくい仕上げとする必要があります。

歩道の舗装材の一つであるインターロッキングブロックは、そのデザインバリエーションの豊富さから、歩道だけでなく公園・広場・建物のアプローチ部などさまざまな空間で活用されていますが、その一方でブロックとブロックの目地などによる段差やがたつきを少なくする配慮が求められます。

舗装にブロックを用いる際の段差の解消として、^{かんごう}嵌合ブロックの活用が挙げられます。^{かんごう}嵌合ブロックには側面に凹凸が付いており、これをはめ合わせることで、施工後や経年後、あるいは地震時のずれを防ぐことができます。

<^{かんごう}嵌合ブロック>



グリーンインフラ

(1) グリーンインフラとは

グリーンインフラは、自然の多様な機能を活用した社会資本であり、将来にわたり持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくり及びウェルビーイング向上に貢献するものです。

これは、人と自然の関わりから形成されるものであり、戦略的な計画、持続的な維持管理、幅広いステークホルダーの参画などを通じてより大きな効果の発現が期待できます。

(2) グリーンインフラの事例

グリーンインフラは、道路や公園、緑地、河川などのさまざまな公共空間に加え、民間の施設や敷地において実装が進められています。

—— グラングリーン大阪 ——



出典：なごやグリーンインフラまちづくりガイド（R8.3）
/名古屋市グリーンインフラまちづくりガイド推進会議

—— 東海国立大学機構 Common Nexus ——



出典：国立大学法人東海国立大学機構

(3) 雨庭

雨庭とは、屋根や舗装面などに降った雨水を下水道にそのまま流さずに一時的に貯留して、地中に浸み込ませる構造を持つ植栽空間のことです。雨水流出抑制効果に加え、地下水かん養、河川の汚濁負荷軽減、ヒートアイランド現象の緩和などの効果も期待されるグリーンインフラとして注目を集めています。

本市では、道路などへの雨庭の導入に向け、道路・下水道のインフラ管理部門、環境保全部門が協議を重ね、供用されている道路で雨庭の試験整備を行いました。今後は雨庭の効果や維持管理について、追跡調査を行い、道路などへの導入を目指します。



出典：名古屋市環境局

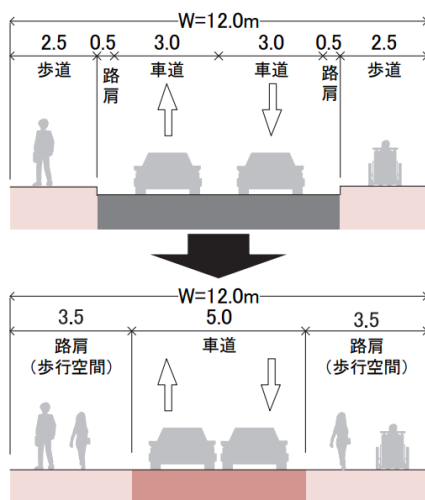
<本市における雨庭試験整備>



シェアドスペース

シェアドスペースは道路整備の手法の一つで、限られた道路幅員の中で、歩道と車道を明確に分離せず、自動車の専用意識の緩和と歩行者への優先権の付与により、自動車と歩行者が同じ空間を共有する道路設計理念です。

シェアドスペースは、オランダにおいてボンエルフ（生活の庭）と称する歩者共存のあり方の提唱から始まり、事故件数の減少や自動車速度の減少などの成果が契機となって、欧米各国から普及していきました。日本においても、道路の空間配分手法の一つとして、整備や導入検討が進められています。また、歩道と車道をシームレスにつなぐことによって、舗装や段差などで明確に区別せず、歩行者空間と自動車空間を一体的に演出します。



<シェアドスペースのイメージ>

—— 島根県出雲市 神門通り ——

歩車道境界を明確に分離しないことで、歩行者空間と自動車空間を一体的に演出



出典：まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド
/国土技術政策総合研究所

<シームレスな舗装の事例>

コラム O-1

【掲載】イメージパース O



全天候型空間

(1) 全天候型空間とは

全天候型空間とは、雨、風、雪、強い日差しなどの外部の天候や気温に左右されず、一年を通して快適なコンディションを維持できる空間を指します。天候に左右されずにイベントや活動を実施できるといったメリットがあります。

(2) 全天候型空間の事例

—— グランドプラザ ——

ガラス屋根が特徴の全天候型の広場



出典：富山市民プラザ

—— 高松丸亀町老番街前ドーム広場 ——

日本一の高さを誇るアーケードドーム



写真提供：(公社) 香川県観光協会
高松丸亀町商店街振興組合

<全天候型空間の事例>

コラム O-2

【掲載】イメージパース O



充電ベンチ

目的地への経路確認や交通機関の検索・予約・決済など、道路を利用するうえでもスマートフォンの活用は今や不可欠です。これらの機能を活用するためには、スマートフォンの充電があることが前提であり、外出時ににおけるスマートフォンの充電需要は高まっていると考えられます。

そのようなニーズへの対応の一つとして、スマートフォンの充電機能を備えたベンチがあります。

まちなかにスマートフォンの充電スポットが整備されることで、人々はスマートフォンのバッテリー残量を気にせず外出できるようになり、まちの安心につながります。また、日常における利用のみならず、災害時や停電時には非常用電源としても活用することができます。



出典：名古屋市撮影（東京都調布市）
<充電ベンチの事例>

第 5 章

実現に向けて

5. 実現に向けて

5.1. 今後の進め方

長年に渡り建設が進められてきた本市の道路は量的に充足し、今後は質的に向上する「成長」段階へ移行していくと考えられます。

第4章では道路を取り巻く環境の変化を踏まえ、本市の「道路の目指す姿」をイメージパスとして示しました。本章では、道路の目指す姿の実現に向けた概念や各プロセスにおけるポイントについて示します。

今後は、これまで建設されてきた道路を適切に維持管理し、効率的な長寿命化を進めるとともに、自転車などの走行性の向上や、無電柱化による災害対策・景観性の向上、車線の減少や歩行者空間の拡充などの道路空間再編によるにぎわい空間の創出まで、付加していく機能を問わず、第4章道路の目指す姿を指針として社会課題に応え、沿道利用や地域特性にフィットした適切な道路空間へと成長させていきます。

私たちは、この機能や魅力を向上させる概念を「道路リノベーション」と呼ぶことにしました。

例を挙げれば、交通安全対策としての歩道設置、新たな交通需要や新技術への対応、災害時の行政・地域の活動を見据えた柔軟に活用できる空間整備、夏の日差しを和らげる快適に歩くことができる^{しつら}設え、エリアの中心となるにぎわい創出のための交通ネットワーク再編を伴う道路空間再編など、さまざまな目的に応じた多種多様なものを想定しています。

道路空間の適切なアップデートによる道路リノベーションの「成長曲線」を、まちと一体となって描くことで、まちの個性を引き立て、価値を高める一助となることを目指して、今後の道路行政に取り組んでいきます。

図5.1.1 これからの道路に必要な視点

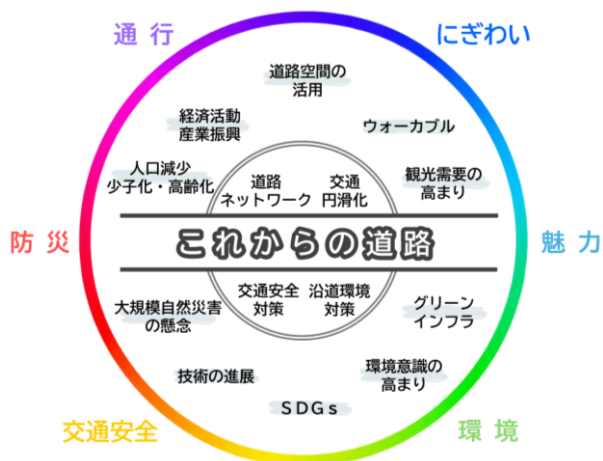
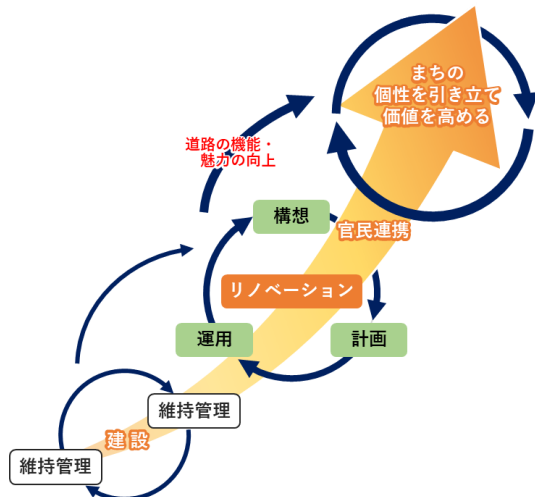


図5.1.2 道路リノベーションの概要

道路リノベーションにより成長し続ける



■ 今後の公共事業の進め方

今までの道路上の公共事業は、行政が行政課題の解決を目的に行政主導で進めてきましたが、近年、エリアマネジメントに代表されるように、まち（地域）の経済的・社会的価値の向上を目的に本来道路の持つ交通機能に加え、多様な機能を付加するといった地域ニーズの高まりがみられます。

このような状況において行政機関は長期的・永続的な視点で、広域的に社会課題の解決を図る役割を担いながら地域課題への対応も求められます。今後、公共事業を進めるにあたっては、以下のようなポイントを踏まえ、時勢や地域性に応じた複合的かつ柔軟な対応が必要になります。

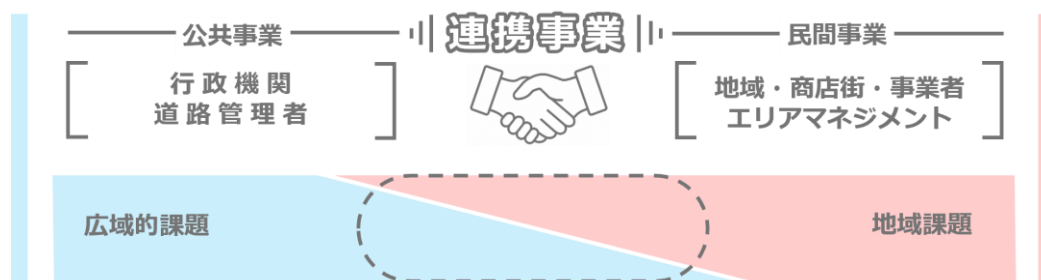
■ 公共事業のプロセスにおけるポイント

- ・課題やニーズの抽出においては全市的・広域的な課題、地域課題それぞれについて把握し、複合的に捉えます。
- ・基本的な方針の策定にあたっては、関係法令、維持管理への影響、上位方針などを勘案したうえで、目的意識を持ち、これまでの慣例などに捉われず柔軟な発想を大切にします。
- ・基本的な計画の策定にあたっては、多面的な視点から柔軟なアプローチを行い、課題解決を実現するための主体的なプランを目指して進めます。
- ・道路を平面的に見るのではなく、通行機能と滞在機能をあわせ持つ立体的な空間として捉え、市民や来訪者の使い方などを念頭に置き、立案します。
- ・合意形成を進めるためには、地域住民の声に耳を傾け、双方向コミュニケーションを図ることが重要です。
- ・先例の少ない構造物や、大胆な空間再編など広く影響が考えられる計画の実施にあたっては、社会実験を条件を変えて繰り返し行うなど、計画の妥当性や安全性について丁寧な検証が必要です。

長い間、道路上の事業は行政機関（道路管理者）が主導する公共事業と、市街地開発などの民間事業に二分されてきましたが、昨今ではエリアマネジメント手法に代表されるような官民がそれぞれの役割分担を明確にしたうえで協働で道路を整備し運営する形態が増えてきています。

これは、道路インフラが一定の充足を果たし、道路新設時には想定し得なかった地域ごとの新たなニーズが増えていることが要因の一つであると考えられます。

図5.1.3 これからの道路事業のイメージ



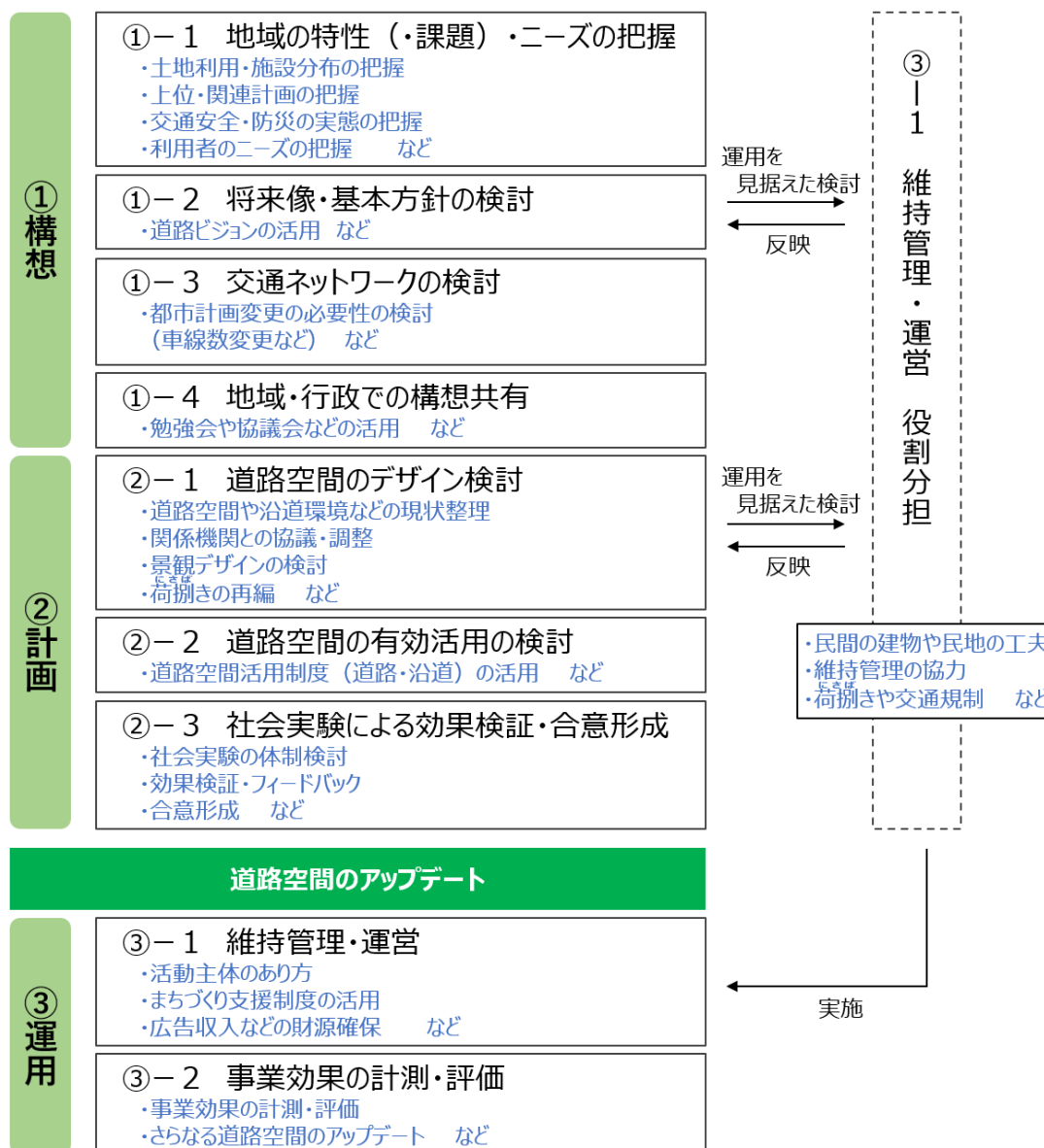
下図の各プロセスにおけるポイントは、「道路リノベーション」を進めるうえで参考となるポイントを網羅的に記載していますが、大きな流れは公共事業であっても官民連携事業であっても同様です。

道路の特性や直面している課題、沿道の状況などを踏まえ、各事業で必要となる検討内容に応じ、これらのポイントを活用することで、より良い空間検討につながっていくものと考えています。

道路リノベーションの本質は、単に空間の形を変えることなく、「課題解決とあわせて個性を引き出し、価値を高めること」にあります。これを実現するためには、行政（道路管理者、まちづくり部局、交通管理者など）と地域（住民、まちづくり団体、商店街、民間事業者など）が意思疎通を図り、構想から運用までよく話し合いながら進めていく必要があります。

特にエリアマネジメントにおける道路再編においては、地域の可能性を最大限に引き出すために本ビジョンも参考に、図に示す「①構想」から「②計画」、そして「③運用」に至るまで、地域が愛着を持って主体的・協力的に関わり続けられる体制を確立し、検討を進めていくことが重要です。

図5.1.4 「道路リノベーション」での各プロセスにおけるポイント（エリアマネジメントでの例）



5.2. 各プロセスにおけるポイント

① 構想

①-1 地域の特性(・課題)・ニーズの把握

「道路リノベーション」の構想段階において、まず取り組むべきは地域の特性や課題、ニーズを可視化し、関係者で共有することです。また、「道路リノベーション」を実施したい対象路線が決まっている場合においても、各道路はつながりをもって構成されているため、取り組むべき地域・エリアでニーズを可視化することは重要となります。この時点で、官民連携のフラットなプラットフォームを形成し、情報の発信・共有・意見交換を行うことが求められます。

これらは単なるデータ収集に留まらず、構想・計画・運用の各段階で検討事項や役割分担を議論するための土台となり、大きく以下の3つの軸に整理されます。

■ まちの構造とルールの把握

- ・ 土地利用・施設分布：周辺の土地利用状況や主要な公共施設・商業施設の分布 など
- ・ 上位・関連計画：都市計画マスタープランや立地適正化計画などとの整合性 など

■ 交通安全・防災の実態把握

- ・ 交通実態：道路網・公共交通サービス、自動車・自転車・歩行者の交通量、駐車需要 など
- ・ 交通安全：交通事故発生状況や危険箇所の特定 など
- ・ 防災：緊急輸送道路としての位置付け、緊急車両の走行経路・活動場所 など

■ 利用者ニーズの把握

- ・ 来訪者・居住者ニーズ：道路空間に対する不満、期待、滞在ニーズの掘り起こし など
- ・ 地元ニーズ：地域住民や商店街などが「この場所で何をしたいか、何ができるか」という活動意欲の把握 など

①-2 将来像・基本方針の検討

地域特性やニーズに基づき、対象路線を含む検討エリアを設定します。このエリアにおいて、自動車交通の円滑化を担う路線や、歩行者や自転車、公共交通が主役となる滞在・生活空間を優先する路線など、各路線の機能と役割を整理します。

各路線の機能と役割が定まった後は、本ビジョンの「道路の目指す姿（イメージパス）」を活用して、対象路線を中心に地域の特性や状況にあわせた将来像と基本方針を検討します（86 ページ参照）。

本ビジョンの「道路の目指す姿」では、物理的な整備だけでなく道路空間の活用の可能性を大胆に表現しているものもあります。そのため、実現に向けては、特に管理や運営における地域との協働など、官民の連携があってこそ実現可能となるものが多く含まれます。

特に、にぎわい空間の創出を目標とする場合は、将来の維持管理や地域主体の利活用（③運用）をいかに行うかという「使い方のデザイン」を議論の土台に据えることが重要です。

①-3 交通ネットワークの検討

交通ネットワークの検討の際には、各路線の役割を明確化し、ネットワークを面的に俯瞰^{ふかん}することが必要です。自動車交通流だけでなく、例えば、自転車の動き、駐車場・駐輪場の配置の検討のほか、公共交通サービスなどの提供状況を踏まえた検討など、各交通手段に対して実効性のある対応策となるよう、面的に検証することが求められます。

さらに、道路の線としてのつながりや変化、まちの面としての特性を意識することも重要となり、特に道路が交差する部分では、特段の配慮が必要となります（図 5.2.1）。

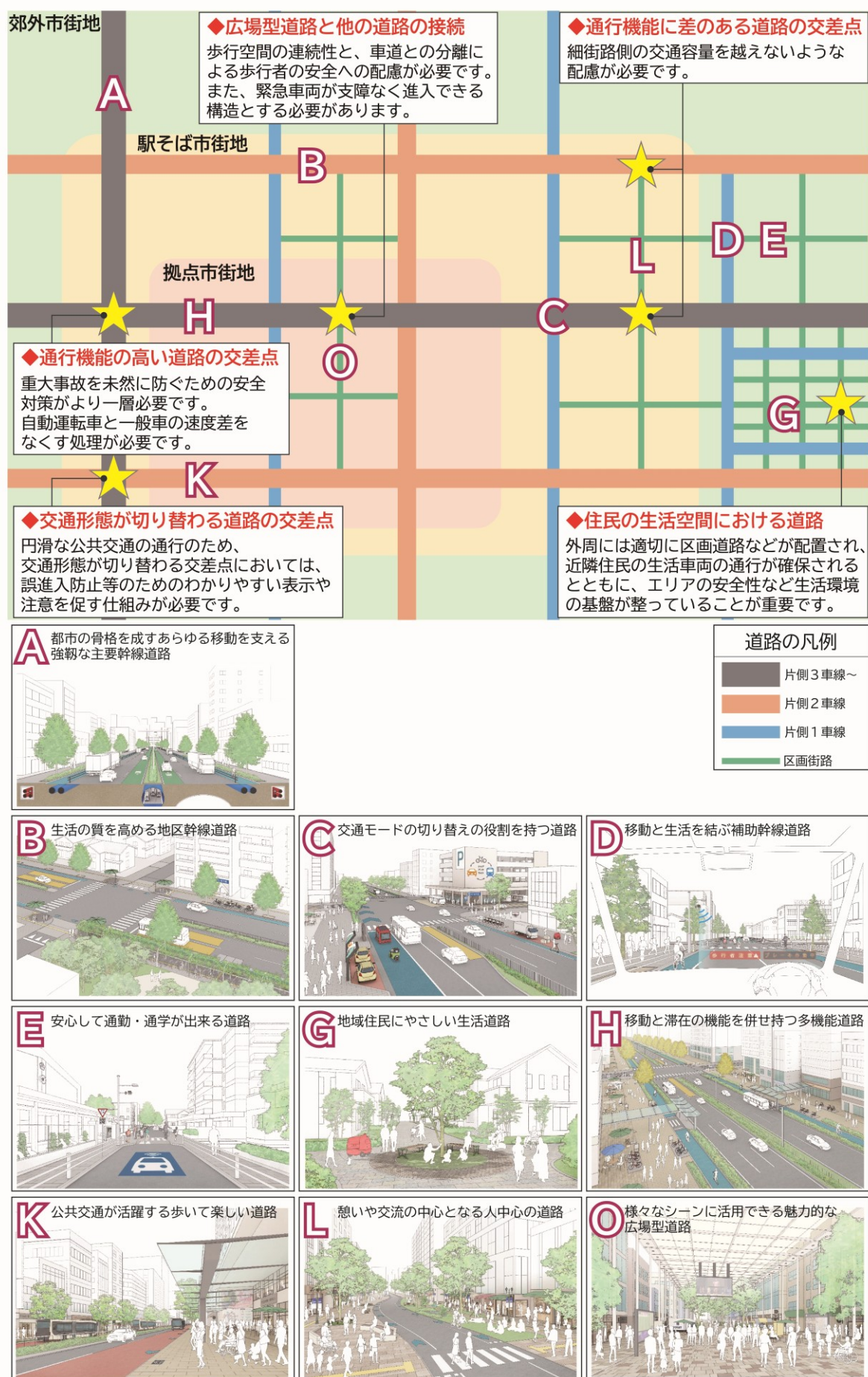
①-2 の方針が交通ネットワーク（交通流や駐停車需給など）に与える影響を検証し、必要な対策を検討します。なお、車線数の変更などを伴う場合は、都市計画手続きの要否を早期に整理することも重要です。

①-4 地域・行政での構想共有

「道路リノベーション」の実現には、行政、地域、交通関係者が方針を共有し、協力し合う体制が不可欠です。

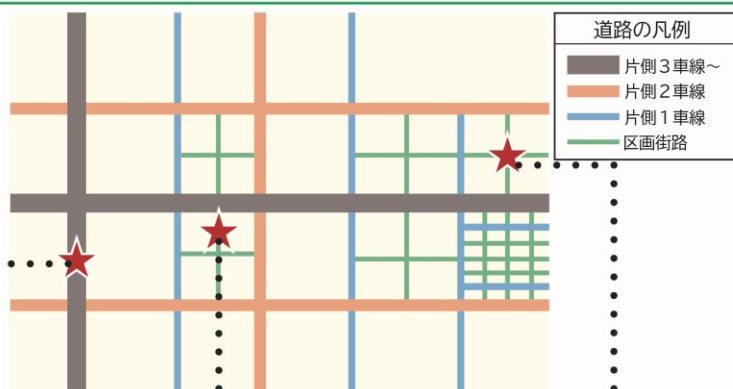
そのため、構想の初期段階から勉強会や協議会などの「官民がフラットに協議できる場」を設け、道路空間の活用方法などを含めた将来像を共有することが重要です。早期に関係者のイメージを一致させることで、その後の社会実験や再整備を円滑に進めることが可能となります。各主体が相互理解のもとで役割を担い、連携・協働することで、持続可能な道路空間の再編を図ります。

図5.2.1 道路の交差部における留意すべきポイントの例



本ビジョンの使い方の例

地域特性・ニーズに基づいて
各路線の**機能**と**役割**を整理



将来像
1

幹線道路の自動車交通を
円滑にしたい

将来像
2

市街地の道路を
にぎわいのある空間
にしたい

将来像
3

生活道路を
歩行者が安心できる
空間にしたい

そこで

本ビジョンの活用

地域・道路の特性から将来像に近いイメージパースを抽出

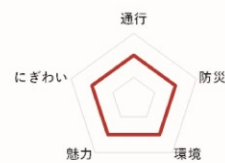
検討対象となる
道路の位置を
「現状の道路の位置付け」
で確認

	郊外	エリア 駅そば	拠点
道路規格			
片側3車線～			
片側2車線			
片側1車線			
区画道路			

現状・将来像の
使い方・使われ方を
「リンク&プレイス」
で確認



将来像の特徴を
「レーダーチャート」
で確認



将来像
1

に合うのは・・・

イメージパース

A

都市の骨格を成すあらゆる移動を支える
強靱な主要幹線道路



将来像
2

に合うのは・・・

イメージパース

O

様々なシーンに活用できる魅力的な
広場型道路



将来像
3

に合うのは・・・

イメージパース

G

地域住民にやさしい生活道路



本ビジョンの「道路の目指す姿（イメージパース）」を活用して、対象路線を中心に、地域の特性や状況にあわせた将来像や基本的な方針を検討します。

② 計画

②-1 道路空間のデザイン検討

将来像や基本的な方針を具現化する空間デザインの検討には、まちづくりの観点から、都市空間全体の形成を見据えたものとするのが重要です。以下に、ポイントとなる事項を整理します。

■ 道路空間や沿道環境などの現状整理

対象路線の道路構造・沿道環境・活用状況を把握し、空間デザインに際しての課題や考慮すべきポイントを整理します。その際、例えば新モビリティへの対応や、災害時におけるフェーズごとの道路の果たす役割など、将来に備えた視点も大切です。また、活動主体や住民と連携し、道路空間の活用ニーズをデザインの方向性に反映させ、地域の潜在能力や課題解決を引き出す空間を導き出します。

■ 関係機関との協議・調整

空間デザインの一貫性を確保するためには、①-4 で構築した体制間で十分な連携を図る、あるいは「つくる側・つかう側」が一体となった協働体制を新たに整え、構想・計画時から運用に至るまで、道路管理者のみならず、地域の住民、道路利用者、景観の専門家などの関係者が、適切な役割分担のもとで協働していくことが重要です。

また、早期から交通管理者と交通影響の検証や課題を共有し、双方協調のもとで実効性のある改善策を見出します。

■ 景観デザインの検討

①-2 で示した道路の機能に加えて、景観デザインにおいては、交通や沿道の機能、ランドスケープ、アクティビティといった要素を検討する必要があります。そして、道路の種類や性格などを問わず、また、地域の状況などに関わらず、地域に受け入れられるなじみのあるもの、特異で唐突な存在とはならず、誰にとっても使い勝手のよい障害物の無い空間を確保し、長期的な視点で飽きの来ないシンプルなデザインとすることが求められます。

また、にぎわい空間の創出に取り組む道路の沿道では、道路区域と民有地が一体となった道路空間の形成も有効な視点です。

景観デザイン検討に参画する主体としては、①-4 で示した体制に加え、建築・都市計画・デザインの専門家や、開発事業者、学識経験者など、分野横断的なデザイン検討チームの形成が必要な場合もあります。

■ ^{にさば}荷捌きの再編

^{にさば}荷捌きの需要が大きい、あるいは^{にさば}荷捌き駐車施設が不足している道路・地域においては、快適な歩行空間と円滑な道路交通の確保のために^{にさば}荷捌きの再編を実施する必要があります。道路空間に余裕がない路線などでは、時間帯別の使い分けによる^{にさば}荷捌きスペースの創出といった、道路区間の柔軟な利活用といった視点も必要となります。

②-2 道路空間の有効活用の検討

歩道拡幅などの道路空間再編により、にぎわい空間や車中心から人中心・人優先の道路空間を創出するためには、地域や行政が道路の利活用方法について検討する必要があります。これらの取組を進めるにあたっては道路管理者・交通管理者・施設管理者などの許可を得る必要がありますが、にぎわい創出の効果が期待されます。

にぎわい空間の創出に向けては、財政的支援や規制緩和といった制度の整備が進んでおり、従来と比較して道路の有効活用がしやすい環境が整ってきています。

道路の有効活用を検討する際には、これらを最大限に活かすため、適用可能な事業・制度を確認し、必要に応じて所定の手続きを行うことが重要です。

道路空間の活用の促進に係る主な事業・制度として、以下のようなものがあります。

■ 歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）制度

にぎわいのある道路空間を構築するための道路の指定制度で、指定された道路では、歩道などの中に「歩行者の利便増進を図る空間」を定めることができます。また、利便増進誘導区域を定めることで、道路空間を活用する際に必要となる道路占用許可が柔軟に認められるようになります。

■ 都市再生整備計画事業

都心の再生に必要な公共公益施設の整備などを重点的に実施すべき区域において、都市の再生を目的として定める計画です。この計画が都市再生基本方針に適合している場合、年度ごとに交付金を受けられる場合があります。

また、当計画に位置づけた施設については、一定の要件を満たせば、道路占用許可の特例を受けることができます。

②-3 社会実験による効果検証・合意形成

「道路リノベーション」を進めるうえでは、その検討過程の中で期待する効果が狙いどおりに発揮されるか確認することが必要です。現在と異なる道路の機能の追加や変更を検討している場合は、社会実験を実施し、交通への影響や地域環境の変化などを検証・確認し、事業実施に先立って関係者の理解を深め、合意形成を図ることが重要です。社会実験で検討すべき主な項目は次のとおりです。

■ 社会実験の体制検討

社会実験を実施する参画主体としては、①-4 や②-1 で構築した推進体制を軸としつつ、地域の取組主体を拡充し、活動に賛同・協力する仲間を増やし取組を進めること、道路の利活用の本格実施に向けてステークホルダーとの合意形成を図ることが重要なため、これらの観点から幅広い関係者が参画する体制を検討します。

■ 効果検証・フィードバック

社会実験を通じて、道路の利活用の効果のみならず、ステークホルダーのニーズや懸念事項、調整事項、交通への影響や地域環境への変化を検証・評価します。

実験の結果を単なる成否で判断せず、検証プロセスの一環として位置づけ、デザインや運用ルールを磨き上げる改善材料として活用することが重要です。得られた知見は、空間デザインの検討にフィードバックします。

③ 運用

③-1 維持管理・運営

道路の維持管理・運営において、道路管理者は道路を常に良好な状態に保ち、その機能を十分に発揮させることを責務としています。第4章までに述べたように、これまで、通行機能や交通安全対策などに重きを置いてその役割を担ってきましたが、今後は道路に求められている多様なニーズに柔軟に 대응していくことが必要です。

特に、滞在機能を重視するにぎわい空間の維持管理・運営にあたっては、道路管理者だけで行うのではなく、地域の主体的な関わりが必要となります。また、今後の技術革新により、新たな技術を導入する場合などは、事業者との連携も必要です。いずれにしても、整備後の道路空間を継続的かつ効果的に管理・運営できるよう、持続可能な運営体制の構築と安定的な財源確保が重要になります。

■ 活動主体のあり方

運用段階での良好な維持管理と道路活用による地域づくりの推進には、活動主体の組織化が重要です。地域の良好な環境や価値を維持・向上させるために住民・事業者・地権者などが主体的に行う取組を「エリアマネジメント」といい、道路など公共空間の活用はその一環と捉えられます。

活動主体は、公共空間を活用して利益を享受する代わりに、地域の快適性やにぎわいの創出を担い、行政は、地域の特性や既存組織の有無に応じ、エリアマネジメント組織の立ち上げ・運営を支援します。

エリアマネジメント組織の組成にあたっては、地域の特徴や活動の内容を踏まえたうえで、組織の特徴や強みを見極め、適切な活動主体を選択することが大切です。

■ 新たな技術を導入した場合

今後の技術革新により、新たな技術の運用を実施する場合は、従来の許可などだけではなく、事業者と運用や費用負担などを定めた協定を結ぶことで、より確実な維持管理が期待できます。

■ まちづくり支援制度の活用

地域と行政の継続的な関係構築や、活動主体によるまちづくりを支援するための制度が多く定められています。

本市においては、「地域まちづくり支援制度」や「地域まちづくり活動団体の認定登録制度」などがあります。

■ 広告収入などの財源確保

地域によるにぎわい空間の維持管理・運営の財源確保には、道路を活用した収益事業などの展開が有効です。収益事業の例として、屋外広告スペースの貸出、オープンカフェやイベントの実施、駐車場・駐輪場運営などが挙げられます。

③-2 事業効果の計測・評価

運用段階においても定期的に事業効果を検証し、事業内容の継続や見直しを行い、地域への取組の定着を図ります。

計測・評価の結果は、ステークホルダーへの説明、効果・影響の関係者間での認識共有、同種事業へのフィードバックなどに活用します。

■ 事業効果の計測・評価

計測・評価に取り組むうえでのポイントは次のとおりです。

▶ 評価方法

効果計測は、多面的な視点から総合的に検証を行い、中長期的な効果を見据えることが重要です。また、さまざまな側面での効果が期待できるため、地域や事業の特性に応じて適切に評価することも必要です。

▶ 評価指標の設定

将来像の実現に対する事業及び活動の達成状況を把握できる指標を設定します。評価にあたっては、道路空間の再編及び利活用により発現する効果と、それら直接効果に加え、観光振興、福祉の充実、健康増進、社会生活の場の創出、エリア価値の増大といった、地域への波及効果も含めた多面的な評価を定量的・定性的の両面から行うことが必要です。

▶ 事業継続に向けたモニタリング

事後評価により、事業の安定性などについて把握を行うことで、その後の事業継続や見直しなどの判断を定期的に実施することが推奨されます。

■ さらなる道路空間のアップデート

以上の取組を中長期的・面的に展開することで、まち全体への効果の波及が期待されます。

このように、「道路の目指す姿」を参考・活用した将来像や基本的な方針に基づいて、沿道利用や地域特性に適合した道路空間のアップデートを継続的に図り、地域と行政が一体となって「道路リノベーション」の成長曲線を描くことで、まちの個性と価値を持続的に高めていきます。

※本編に掲載している画像の一部は、生成 AI を用いて作成しています。

資料編

1. 検討経緯

1.1. 有識者懇談会の設置について

本ビジョンの策定にあたり、学識経験者等から専門的知見を踏まえた意見を聴取するため、「道路ビジョン有識者懇談会」を開催し、検討を進めました。

開催経過

年月	事項	主な議題
令和 7(2025)年 3月 21日 (金)	第 1 回 道路ビジョン有識者懇談会	・道路ビジョン（仮称）の策定に向けて ・道路ビジョン（仮称）内容の考え方について
令和 7(2025)年 7月 24日 (木)	第 2 回 道路ビジョン有識者懇談会	・道路ビジョン（仮称）の構成の素案について ・道路の目指す姿の検討について
令和 7(2025)年 12月 15日 (月)	第 3 回 道路ビジョン有識者懇談会	・道路を取り巻く環境の変化について ・道路の目指す姿について ・実現に向けた検討について
令和 8(2026)年 3月 25日 (水)	第 4 回 道路ビジョン有識者懇談会	・「名古屋市道路ビジョン」（素案）について ・その他

出席者

氏名	所属等
あらき ゆうこ 荒 木 裕 子	京都府立大学 生命環境科学研究科 准教授
いずみ ひであき 泉 英 明	有限会社ハートビートプラン 代表取締役
かとう よしと 加 藤 義 人	岐阜大学 客員教授
こじま あや 小 嶋 文	埼玉大学大学院 理工学研究科 准教授
すずき こうじ 鈴 木 弘 司	名古屋工業大学大学院 工学研究科 教授
そん じゅんふあん 宋 俊 煥	山口大学大学院 創成科学研究科 教授
なばた めぐみ 名 畑 恵	錦二丁目エリアマネジメント株式会社 代表取締役

オブザーバー

国土交通省 中部地方整備局 名古屋国道事務所長

1.2. 職員ワーキンググループについて

本ビジョンの検討にあたっては、本市緑政土木局職員で構成するワーキンググループ及び住宅都市局との合同ワーキンググループを立ち上げ、さまざまなテーマのもとワークショップを実施し、これからの「名古屋市の道路」について多くの議論を交わしました。

◆検討ワーキンググループ開催経過

年月	事項	テーマ
令和6(2024)年 10月29日(火)	第1回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・道路ビジョン策定にあたって ・道路ビジョンの考え方(案)について
令和6(2024)年 12月9日(月)	第2回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・「お気に入りの道路」 ・「道路の名古屋らしさ」
令和7(2025)年 1月30日(木)	第3回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・第1回道路ビジョン有識者懇談会資料について
令和7(2025)年 5月1日(木)	第4回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・「これからの名古屋の道路はこうあってほしい」
令和7(2025)年 5月27日(火)	第5回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・「これからの名古屋の道路はこうあってほしい」
令和7(2025)年 6月24日(火)	第6回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・「道路の目指す姿の検討」
令和7(2025)年 7月22日(火)	第7回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・「道路のリニューアル像を想像する」
令和7(2025)年 9月10日(水)	第1回道路ビジョン(仮称) 2局合同検討WG	・「リンク&プレイス手法」における施策・取組の位置づけ
令和7(2025)年 11月10日(月)	第2回道路ビジョン(仮称) 2局合同検討WG	・「各イメージパスに表現する将来アイデアについて」
令和8(2026)年 3月16日(月)	第8回 道路ビジョン(仮称)検討WG	・検討WGの振り返り ・今後について

◆道路ビジョン（仮称）検討ワーキンググループ名簿（R6 年度）

所属	補職
企画経理課	課長補佐（道路等の危機管理・水防）
企画経理課	課長補佐（広域交通に係る企画調整）
北土木事務所	所長補佐（管理）
中村土木事務所	所長補佐（管理）
中土木事務所	所長補佐（道路・河川維持）
自転車利用課	課長補佐（自転車通行空間）
道路利活用課	課長補佐（空間企画）
道路利活用課	課長補佐（空間利活用）
道路建設課	課長補佐（道路整備）
道路建設課	課長補佐（電線共同溝）
道路維持課	課長補佐（維持）
道路維持課	課長補佐（安全対策）
河川計画課	課長補佐（堀川総合整備）
緑地維持課	課長補佐（街路樹）
【事務局】 道路利活用課	空間総括担当

計 14 名

◆道路ビジョン（仮称）検討ワーキンググループ名簿（R7 年度）

所属	補職
企画経理課	課長補佐（企画広報）
	課長補佐（広域交通に係る企画調整）
	課長補佐（道路等の危機管理・水防）
中土木事務所	所長補佐（道路・河川維持）
南土木事務所	所長補佐（管理）
道路管理課	課長補佐（占用）
自転車利用課	課長補佐（駐車対策）
	課長補佐（自転車通行空間）
道路利活用課	課長補佐（空間企画）
	課長補佐（空間利活用）
道路建設課	課長補佐（道路整備）
	課長補佐（電線共同溝）
道路維持課	課長補佐（維持）
	課長補佐（安全対策）
河川計画課	課長補佐（堀川総合整備）
緑地維持課	課長補佐（街路樹）
	課長補佐（民有地緑化）
【事務局】 道路利活用課	空間総括担当

計 17 名

◆道路ビジョン（仮称）2 局合同検討ワーキンググループ名簿

【住宅都市局】(12 名)

所属	補職	第 1 回	第 2 回
	企画経理課		○
都市計画部	街路計画課	○	○
	ウォーカブル・景観推進課	○	○
	課長補佐（ウォーカブル推進）	○	○
	交通企画・モビリティ都市推進課	○	○
	課長補佐（企画調査）	○	○
	交通事業推進課	○	○
まちづくり企画部	まちづくり企画課	○	○
都心まちづくり部	課長補佐（企画）	○	○
	都心まちづくり課	○	○
	課長補佐（公民連携によるまちづくりの推進）	○	○
	課長補佐（まちづくり推進）	○	○
	リニア関連・名駅周辺開発推進課	○	○
	名駅ターミナル整備課	○	
名古屋まちづくり公社	名古屋都市センター調査課	○	○
	研究主査		

【緑政土木局】(12 名)

所属	補職	第 1 回	第 2 回
	課長補佐（企画広報）	○	○
	課長補佐（企画調整）	○	
	課長補佐（道路等の危機管理・水防）	○	
路政部	道路管理課	○	○
	自転車利用課	○	○
	道路利活用課	○	○
	課長補佐（空間企画）	○	○
	課長補佐（空間利活用）	○	○
道路部	道路建設課	○	○
	道路維持課		○
河川部	河川計画課	○	○
緑地部	緑地維持課	○	○
	緑地事業課	○	○
【事務局】 道路利活用課 空間総括担当			

計 24 名

図 1.2.1 ワーキングでのワークショップ風景



2. LINE アンケート

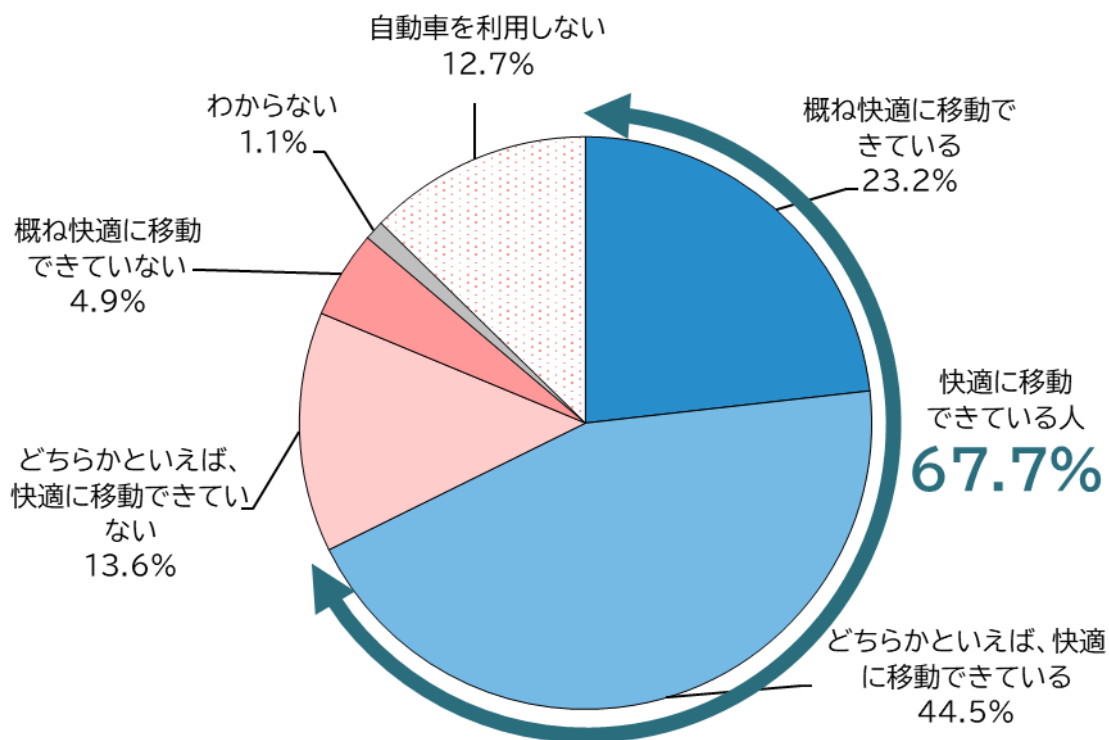
2.1. LINE アンケートの結果について

本ビジョン策定に関連し、道路の将来像の検討に向けて、道路に求める市民のニーズを把握し、今後の道路のあり方を考えるうえでの参考とさせていただくため、「これからの名古屋市の道路について」のLINE アンケートを実施しました。

- アンケート実施期間：令和 7（2025）年 7 月 2 日（水）～令和 7（2025）年 7 月 8 日（火）
- アンケート回答数：6,245 件

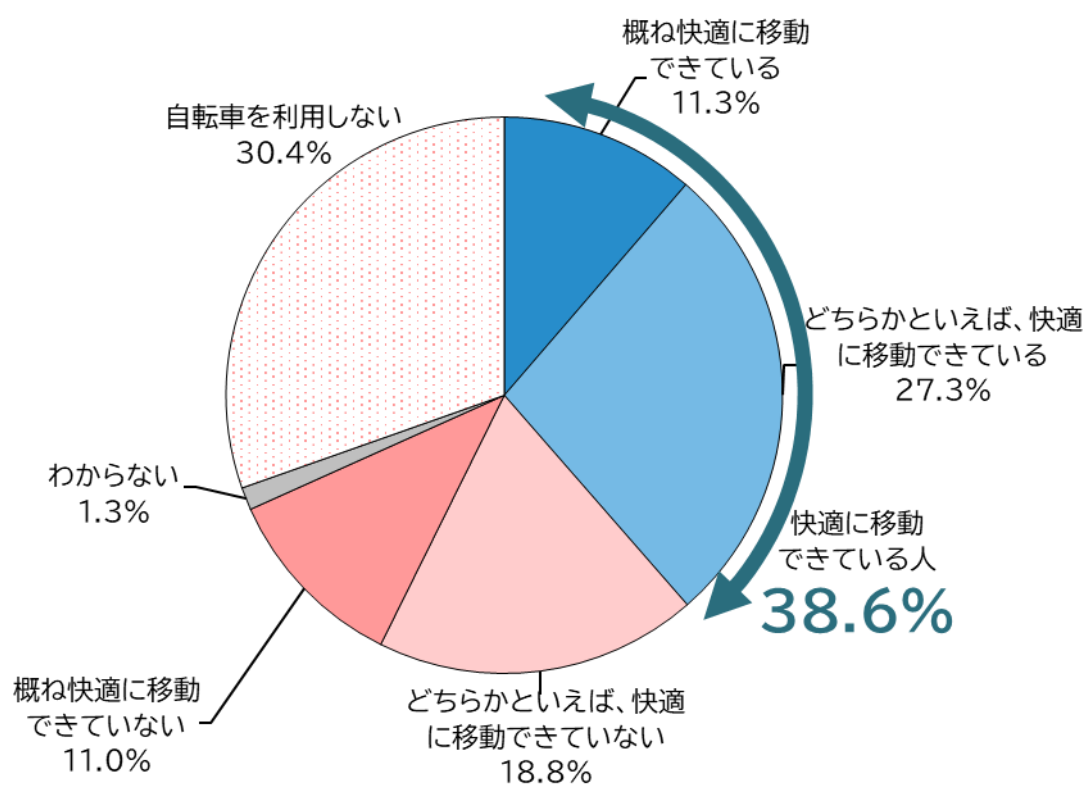
Q1. あなたは過去 1 年間に名古屋市内の道路を自動車で快適に移動できていますか。

選択肢	回答数	比率
概ね快適に移動できている	1,449	23.2%
どちらかといえば、快適に移動できている	2,779	44.5%
どちらかといえば、快適に移動できていない	847	13.6%
概ね快適に移動できていない	309	4.9%
わからない	69	1.1%
自動車を利用しない	792	12.7%



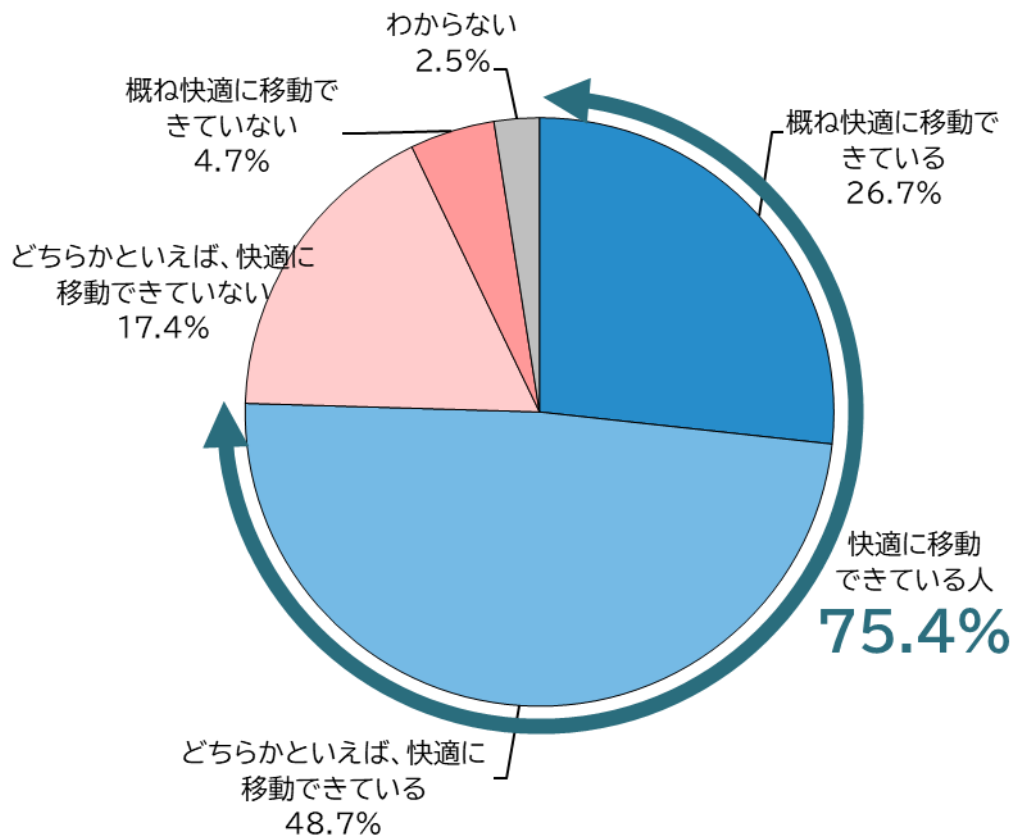
Q2. あなたは過去1年間に名古屋市内の道路を自転車で快適に移動できていますか。

選択肢	回答数	比率
概ね快適に移動できている	707	11.3%
どちらかといえば、快適に移動できている	1,702	27.3%
どちらかといえば、快適に移動できていない	1,171	18.8%
概ね快適に移動できていない	684	11.0%
わからない	82	1.3%
自転車を利用しない	1,899	30.4%



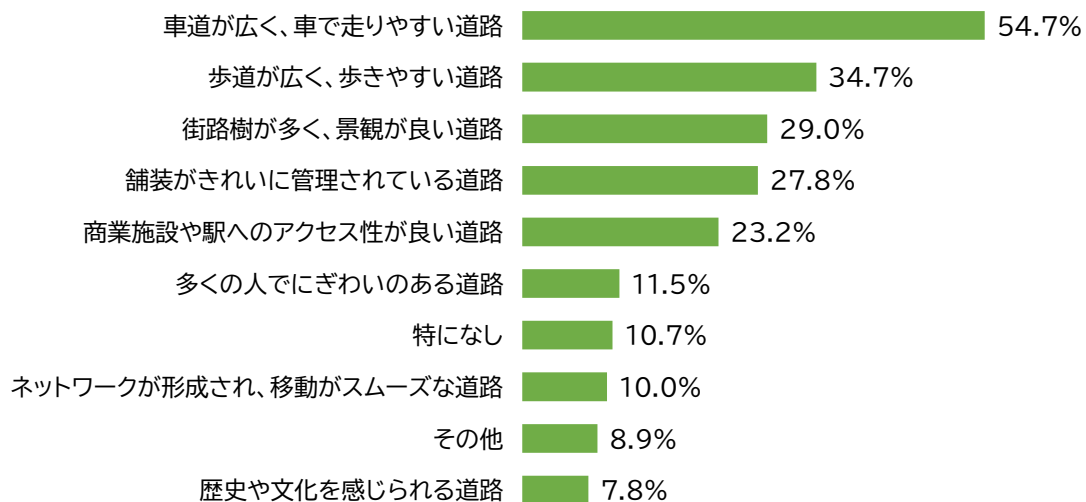
Q3. あなたは過去1年間に名古屋市内の道路を徒歩で快適に移動できていますか。

選択肢	回答数	比率
概ね快適に移動できている	1,670	26.7%
どちらかといえば、快適に移動できている	3,043	48.7%
どちらかといえば、快適に移動できていない	1,086	17.4%
概ね快適に移動できていない	291	4.7%
わからない	155	2.5%



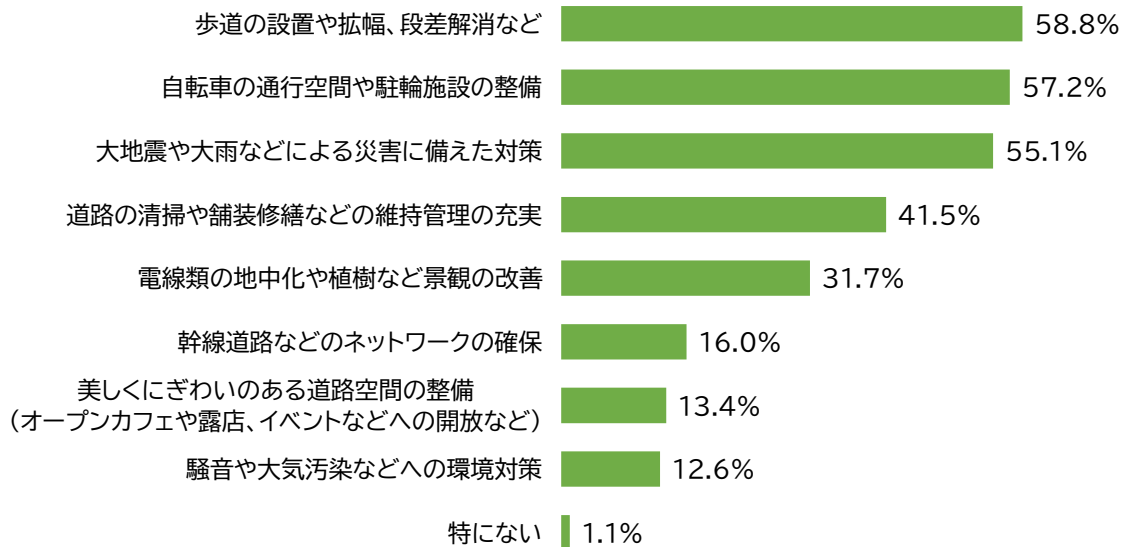
Q4. あなたが思う名古屋の道路の特徴は以下のうちどれですか。(複数回答可)

選択肢	回答数	比率
車道が広く、車で走りやすい道路	3,413	54.7%
歩道が広く、歩きやすい道路	2,170	34.7%
街路樹が多く、景観が良い道路	1,808	29.0%
舗装がきれいに管理されている道路	1,739	27.8%
商業施設や駅へのアクセス性が良い道路	1,449	23.2%
多くの人でにぎわいのある道路	718	11.5%
特になし	667	10.7%
ネットワークが形成され、移動がスムーズな道路	626	10.0%
その他	556	8.9%
歴史や文化を感じられる道路	489	7.8%



Q5. あなたは、どのような分野の道路整備に力を入れてほしいと思いますか。（3つまで回答可）

選択肢	回答数	比率
歩道の設置や拡幅、段差解消など	3,675	58.8%
自転車の通行空間や駐輪施設の整備	3,573	57.2%
大地震や大雨などによる災害に備えた対策	3,441	55.1%
道路の清掃や舗装修繕などの維持管理の充実	2,589	41.5%
電線類の地中化や植樹など景観の改善	1,981	31.7%
幹線道路などのネットワークの確保	999	16.0%
美しくにぎわいのある道路空間の整備 （オープンカフェや露店、イベントなどへの開放など）	836	13.4%
騒音や大気汚染などへの環境対策	787	12.6%
特にない	68	1.1%



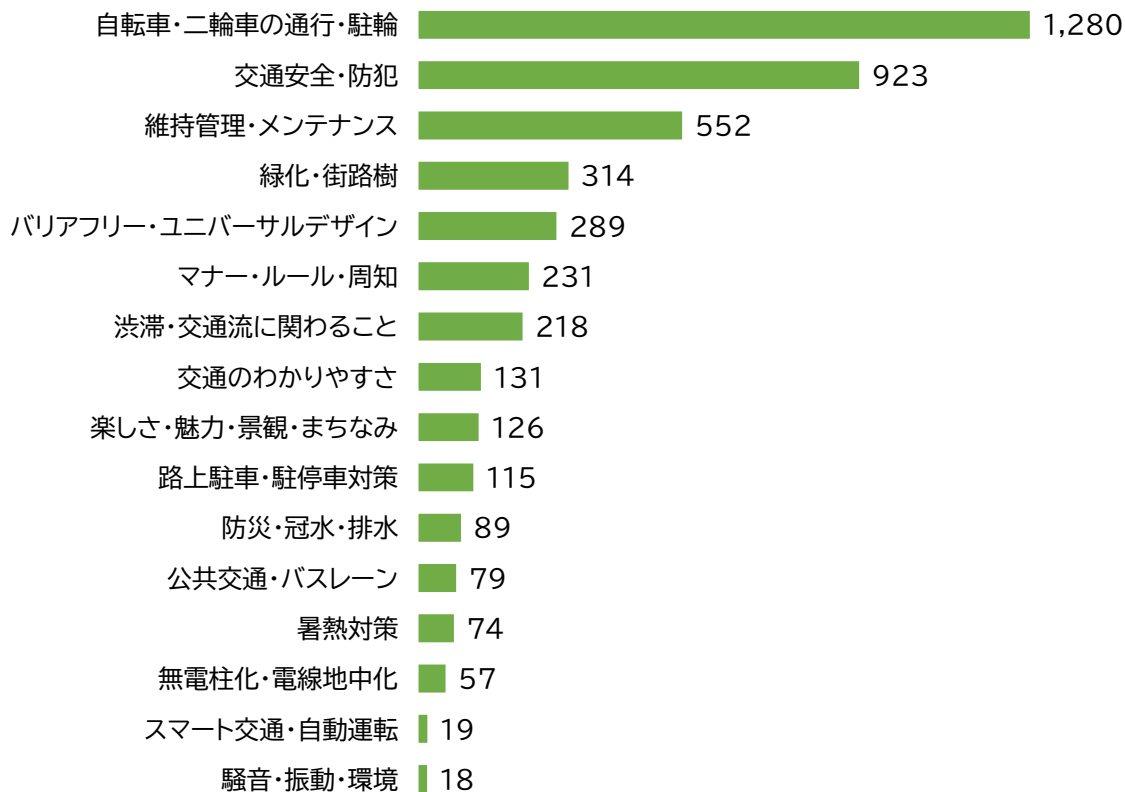
Q6. 将来の名古屋市の道路について、期待することをご自由にお書きください。

- 本設問への回答人数：3,204 人

※本設問は自由記述形式であるため、期待することの件数を単純に集計することが困難であることから、「主に期待する分野」について、各回答に含まれる関連キーワードや記述内容の趣旨をもとに分類・整理し、分野別に該当件数として集計しました。

なお、1 人の回答に複数の分野が該当する場合があるため、回答人数と回答件数、該当件数は一致しません。

主に期待する分野	該当件数
自転車・二輪車の通行・駐輪	1,280
交通安全・防犯	923
維持管理・メンテナンス	552
緑化・街路樹	314
バリアフリー・ユニバーサルデザイン	289
マナー・ルール・周知	231
渋滞・交通流に関わること	218
交通のわかりやすさ	131
楽しさ・魅力・景観・まちなみ	126
路上駐車・駐停車対策	115
防災・冠水・排水	89
公共交通・バスレーン	79
暑熱対策	74
無電柱化・電線地中化	57
スマート交通・自動運転	19
騒音・振動・環境	18
計	4,515



(該当件数)

【抜粋】

- 地震、災害に強い道路であってほしいです
- わかりやすく、走りやすい道路にしてほしい
- 子供が安全に通学できるようにしてほしい
- 路面の凹凸、段差を早期発見して早急に対応してほしい
- できるだけ街路樹を増やして快適にドライブできると良いです
- 人にも車にも優しい道路
- 自転車に優しく、広い歩道をカフェなどに開放して、ヨーロッパの道みたいに歩行者にも優しい道路になってほしい
- 自動車、自転車、歩行者それぞれの通行帯を分離して確保し、皆が安心して移動出来る様にして欲しい
- 日陰が少なく暑いので、街路樹などを増やして、自然溢れる都会になってほしい
景観も良くなり、魅力的な街になると思う

3. 市民意見

3.1. パブリックコメントの結果について

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

資料編

4. 参考資料

4.1. 道路の重要な要素

6つの重要な要素

「道路ビジョン」の内容検討にあたり、先に行った行政職員ワーキンググループにおいて「名古屋の道路はこうあってほしい」との題目のもとワークショップを実施し、将来の道路に期待されるキーワードを出し合い議論しました。キーワードを整理・分類することにより、将来の名古屋市の道路に必要・重要な6つの要素が抽出されました。

この6つの要素をさらに、期待される道路像として集約すると

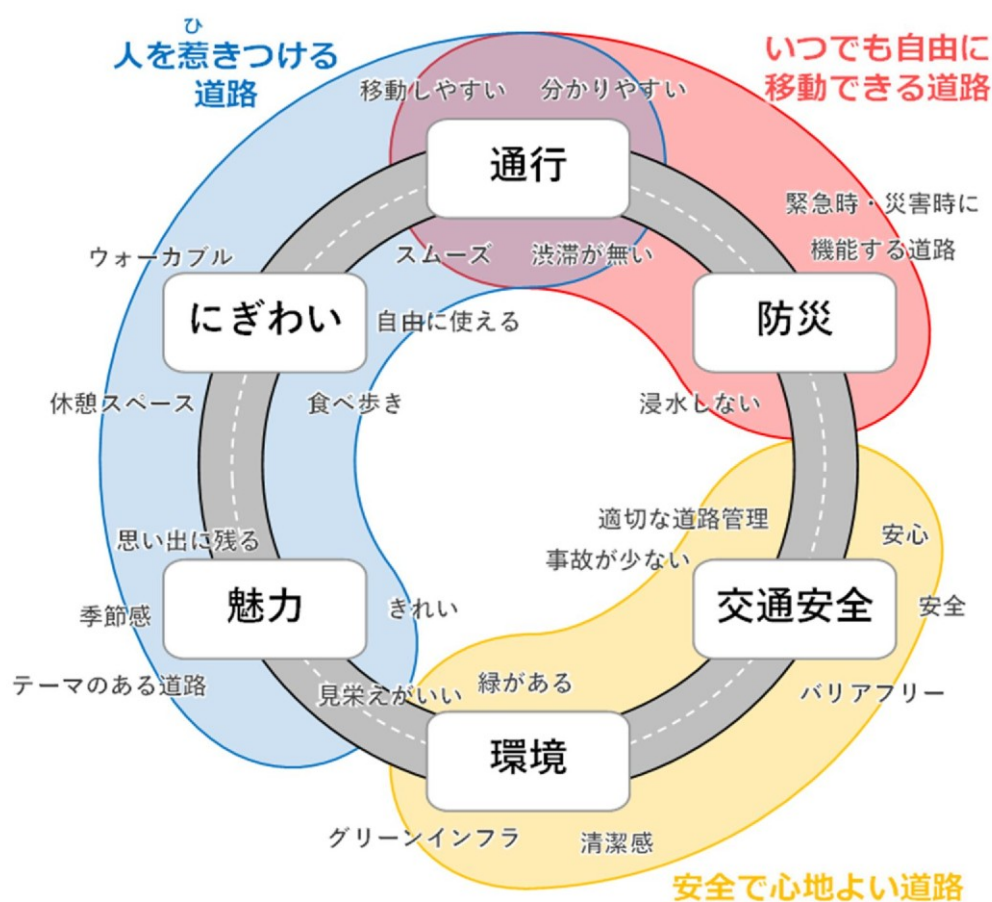
「人を惹きつける道路」

「いつでも自由に移動できる道路」

「安全で心地よい道路」

の3つの道路像が浮かび上がってきました。

図4.1.1 道路の重要な要素



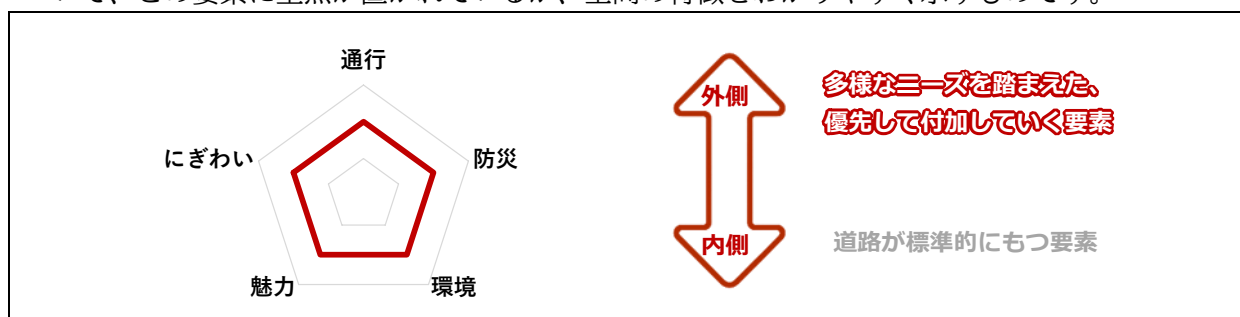
4.2. レーダーチャート指標の考え方

レーダーチャート指標の補足

本編第4章「道路の目指す姿」では、それぞれの特徴がわかりやすいように、「重要な要素」を用いて、レーダーチャートを示しています。

レーダーチャート指標は、「道路が標準的にもつ要素」を基本として、「多様なニーズを踏まえた、優先して付加していく要素」が重視、推進された空間は、その要素がレーダーで大きく示されます。

レーダーの大小は、要素の優劣や数値的な評価を示すものではなく、それぞれのイメージにおいて、どの要素に重点が置かれているか、空間の特徴をわかりやすく示すものです。



なお、6つの重要な要素のうち、「交通安全」については、あらゆる道路において最優先で検討すべき基本的な要素であることから、レーダーチャートの項目には含めていません。

◆多様なニーズを踏まえた、優先して付加していく要素

要素	主な取組	取組（例）
魅力 	- 憩いと安らぎのある滞在空間の形成 - 景観・デザインの質向上 - 道路空間の柔軟な使い方 - 回遊性・交通・情報機能の連携	- 街並みに調和した歩行者の休憩施設 - まちのシンボルとなる洗練された並木道 - 時間帯・季節・曜日による道路の柔軟な使い分け - 観光案内や交通情報を発信するデジタルサイネージ
にぎわい 	- 歩行者中心の快適な空間形成 - にぎわい創出・沿道との連携 - 滞在・交流を支える施設整備と空間デザイン - 柔軟な利活用・空間運用	- 誰もが快適に歩ける広い歩行者空間 - 広場空間を活用したマルシェ・ライブなどの開催 - 官民が一体となったデザイン - にぎわい空間の創出のための路肩の柔軟な活用
通行 	- 自動車交通の円滑化・機能強化 - 次世代技術を活用した交通機能の高度化 - 多様なモビリティに対応した環境の形成 - 安全で快適な歩行空間の確保	- ストレスなくスムーズに走れる広幅員道路 - 次世代公共交通の優先レーン - 自転車・グリーンスローモビリティ走行空間 - 道路全体の歩行者空間化
防災 	- 災害に強い都市基盤の形成 - 災害対応機能、交通機能の確保 - 情報連携による防災機能の強化 - 災害時のエネルギー・ライフラインの確保	- 橋りょうの耐震化 - 緊急車両の走行空間 - 充電・フリーWi-Fiの機能を備えたデジタルサイネージ - 災害時に使える電気・上下水道施設
環境 	- 低炭素・再生可能エネルギーの活用推進 - 次世代モビリティ環境の形成 - 自然と調和した滞在空間の創出 - 環境にも配慮したスマートサービスの充実	- 低炭素に配慮した道路照明 - 自動給電システム - 植栽と一体となったファニチャー - 充電ベンチ

また、「通行」については、「人中心のゆっくりとした交通」が小さく、「自動車による円滑な通行」が大きくなるように、速さの大小を指標として表現しています。

5. 用語集

注釈	用語	意味
1	緊急輸送道路	災害直後から避難・救助をはじめ物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する基幹的な道路のこと。
2	名古屋大都市圏	経済・社会・文化など広範な分野で緊密な関係を持つなど、一体的なエリアとして捉えられる圏域(概ね本市を中心に愛知県・岐阜県・三重県・静岡県等にまたがる範囲)。ただし、分野によって対象範囲が異なる場合がある。
3	幹線街路	復興都市計画街路において、昭和 21(1946)年 6 月 27 日に計画決定された街路及び昭和 25(1950)年 6 月 5 日に追加決定された街路で、約 25m 以上の幅員に区分され、500～1,000m 以下の間隔で配置される。ただし、幅員などの規格を基準とした区分であり、現行の都市計画道路の分類とは異なる。
4	補助幹線街路	復興都市計画街路において、昭和 21(1946)年 7 月 23 日に計画決定された街路及び昭和 25(1950)年 6 月 5 日に追加決定された街路で、約 15m 以上の幅員に区分され、幹線街路の間に配置される。ただし、幅員などの規格を基準とした区分であり、現行の都市計画道路の分類とは異なる。
5	アセットマネジメント	建築物、土木施設などの公共施設を資産(アセット)として捉え、財政面も踏まえながら安全性・利便性・快適性を確保し、資産全体の効用を最大化するための総合的・戦略的なマネジメント手法。
6	基幹バス	鉄道と比べても遜色ない輸送力、利便性等を兼ね備え、都市部の基幹的な交通を担う目的で、拠点・主要施設間を結ぶための交通手段として設置されたバス路線。
7	名古屋ガイドウェイバス(ゆとりーとライン)	専用軌道のガイドに沿って走行するバス路線で、定時性の高い運行が可能な方式。日本では 2001 年より、名古屋ガイドウェイバスの志段味線(ゆとりーとライン)で導入されている。
8	パーソントリップ調査	都市における人の移動に着目した調査で、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握するもの。
9	パーソナルモビリティ	自転車、電動アシスト自転車、電動キックボード、セグウェイ、電動車椅子などの、個人の近距離移動を目的とした小型の乗り物・移動手段の総称。

注釈	用語	意味
10	バリアフリー	障害のある人が社会生活をしていくうえで障壁(バリア)となるものを除去するという意味。段差等の物理的障壁の除去をいうことが多いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なすべての障壁の除去という意味でも用いられる。
11	ノーマライゼーション	障害のある人もない人も、同じように社会の一員として社会活動に参加し、自立して生活することのできる社会を目指すという理念。
12	ハートビル法	不特定多数の者が利用する建築物(特定建築物)について、その建築主は建物の出入口や階段、トイレなどを高齢者や身体障害者が円滑に利用できるよう措置を講じるよう努めることを定めた法律。
13	南海トラフ	日本列島が位置する大陸のプレートの下に、海洋プレートのフィリピン海プレートが南側から年間数 cm の割合で沈み込んでいる海底の溝状の地形。約 90～270 年の間隔で大地震が繰り返し発生することが知られている。
14	N.P.	Nagoya Peil の略。名古屋港における潮位の基準面であり、東京湾平均海面(T.P.)よりも 1.412 メートル低い高さ。
15	雨水流出抑制	大雨による浸水被害から街を守るため、雨水を浸透あるいは貯留することで、下水管などへの集中を抑えること。
16	道路啓開	緊急車両等の通行のため、早急に最低限のがれき処理を行い、簡易な段差修正等により救援ルートを開けること。大規模災害では、応急復旧を実施する前に救援ルートを確保する道路啓開が必要。
17	雨水調整池	大雨の際に、下水管などの排水施設的能力を超えて流れ込む雨水を一時的に貯める施設。雨水の流出が短時間に集中するのを抑え、まちの浸水を防ぐ役割を持つ。
18	カーボンニュートラル	二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。
19	脱炭素化	二酸化炭素などの温室効果ガスの排出量を削減すること。
20	グリーントランスフォーメーション(GX)	産業革命以来の化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体の変革を行うこと。

注釈	用語	意味
21	ヒートアイランド現象	都市化による緑や水面の減少、舗装や建物などの人工被覆面の拡大、密集した建物による風通しの阻害、建物や工場、自動車などの排熱の増加などにより、都心部において周辺地域より温度が高くなること。
22	緑被率	緑被地の面積が、市域面積に占める割合。
23	デジタルトランスフォーメーション(DX)	データやデジタル技術を活用して、サービスやビジネスモデル、業務プロセス、社会や組織文化などを変革し、新たな価値を創出すること。
24	i-Construction	「ICT の全面的な活用(ICT 土工)」等の施策を建設現場に導入することによって、建設生産システム全体の生産性向上を図り、魅力ある建設現場を目指す取組。
25	路車協調システム	自動運転車に搭載されているセンサ(車載センサ)では検知が難しい道路状況を、道路インフラ側に設置したセンサ(路側センサ)で検知し、自動運転車に情報を提供して安全な運行を支援するシステム。
26	IoT	Internet of Things(モノのインターネット)の略。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出す。
27	5G 通信	第 5 世代移動通信システムのこと。高速・大容量、低遅延、多数同時接続を特徴とし、IoT などさまざまな分野を支える通信基盤。
28	MaaS(マース:Mobility as a Service)	地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
29	デジタルツイン	現実空間を仮想空間に再現する概念であり、現実世界から集めたデータを基に仮想空間上に現実世界の要素を双子(ツイン)のように再現・構築し、様々なシミュレーションを行う技術。
30	歩行者利便増進道路	「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

注釈	用語	意味
31	地域まちづくり登録団体	地域住民等で構成するまちづくり組織が、地域まちづくりの取組を行う場合に、地域と行政が継続的な関係を構築することを目的として登録するもの。
32	ウォーカブル	歩きやすいという意味で、快適に歩行できる都市空間などを指す。
33	スーパー・メガリージョン	東京、名古屋、大阪の三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の人口を有する巨大経済圏のこと。
34	サードプレイス	自宅(ファーストプレイス)や学校・職場(セカンドプレイス)とは別に存在する、人それぞれにとって居心地の良い第三の居場所。
35	SDGs 未来都市	SDGs の達成に向け、優れた取組を提案する自治体を内閣府が選定するもの。令和7年度時点で215都市(216自治体)が選定されている。
36	インフラ DX	インフラ分野において、データとデジタル技術を活用し、社会資本や公共サービス、業務プロセス、働き方を変革する取組。
37	ネイチャーポジティブ	自然再興を意味し、自然を回復軌道に乗せるため、生物多様性の損失を止め、反転させること。
38	膜構造	屋根や外壁に膜材料を用いた構造のこと。軽量で明るく、柔軟なデザインが可能なのが特徴で、スポーツ競技施設、交通施設などで活用されている。
39	レーンキープアシスト	カメラで車線を認識し、車線中央付近を維持して走行するようにステアリング操作を支援する機能のこと。
40	車線逸脱防止	システムが車両の走行車線を認識し、車線から外れたり、外れそうになったときに、警告音やステアリング制御によって、車線内の走行維持を支援する機能のこと。
41	EC 市場	インターネットを通じて商品やサービスの売買を行う市場のこと。小売業だけでなく、BtoB(企業間)やCtoC(個人間)の取引も含まれ、多様な商品やサービスが提供されるのが特徴。
42	買い物弱者	流通機能や交通網の弱体化とともに、食料品等の日常の買い物が困難な状況に置かれている人々のこと。