

## 第3章 リーディング・プロジェクト とパッケージ展開



### 3-1 リーディング・プロジェクト

#### (1) なごやのまちと交通の特長

##### (ア) 区画整理事業によるまちづくり

名古屋市は戦前から戦後を通じ、主に土地区画整理事業などを中心とした面的な市街地整備により、まちの骨格を形成する道路網や公園等の都市基盤が全国有数の高い水準で整備され、良好な宅地が供給されています。(図3-1)

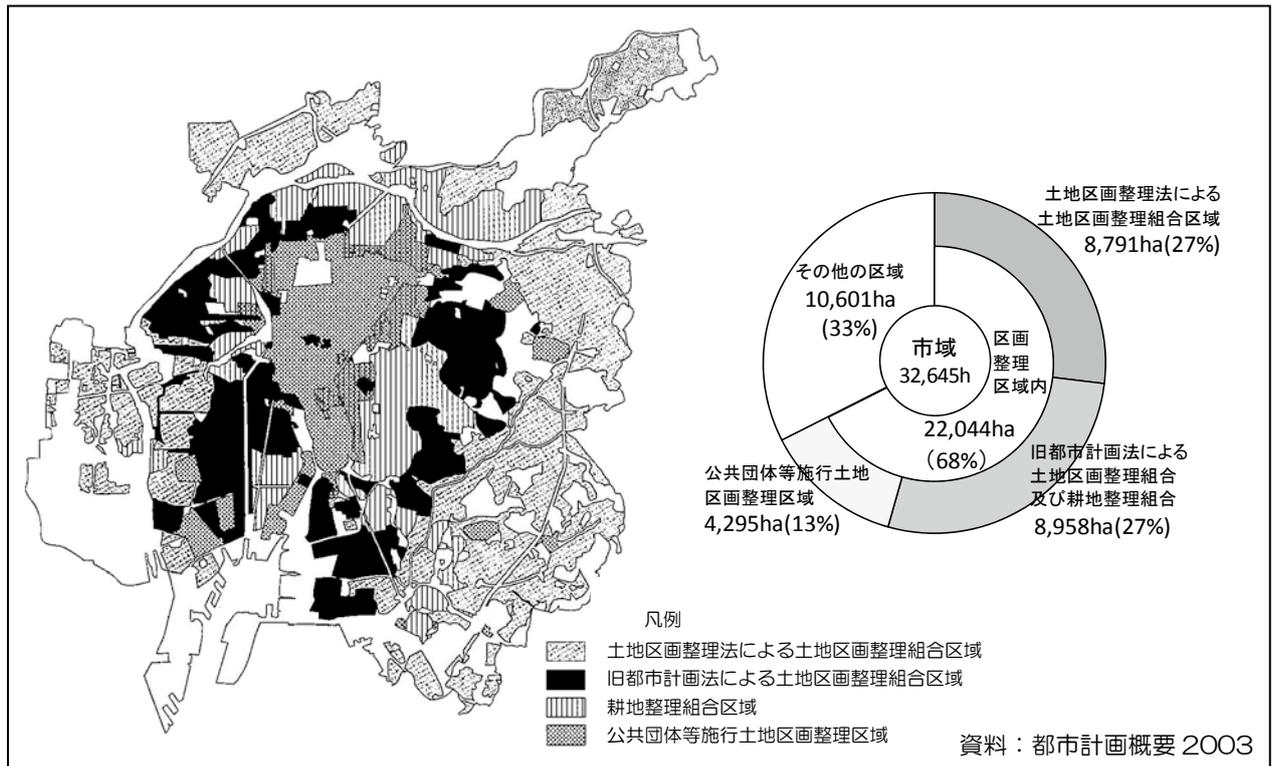


図3-1 土地区画整理手法による市街地の整備状況と施行面積

#### (イ) 交通基盤の3大都市比較

##### ① 鉄道の高い整備水準

地下鉄をはじめ基幹バスやガイドウェイバスという他都市では見られない先進的な交通システムを導入し、公共交通機関の整備が積極的に進められてきました。

その結果、昼間人口あたりの鉄道延長は、東京や大阪を上回る高い水準に達しており、バス路線網と一体となって利便性の高い公共交通網が形成されています。(図3-2)

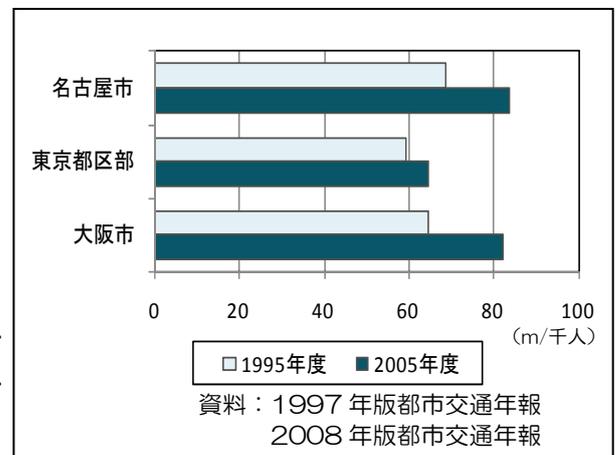


図3-2 3大都市の昼間人口千人あたり鉄道延長

## ②豊かな道路空間

名古屋第二環状自動車道や名古屋高速道路などの自動車専用道路が着実に整備されるとともに、平面街路も高い整備水準となっていることから、東京や大阪と比較しても豊かな道路空間が形成されています。(図3-3)

また、道路率も高く、とくに都心部である中区における道路と公園を併せた公共空間率は約40%を超える高い水準となっています。(図3-4)

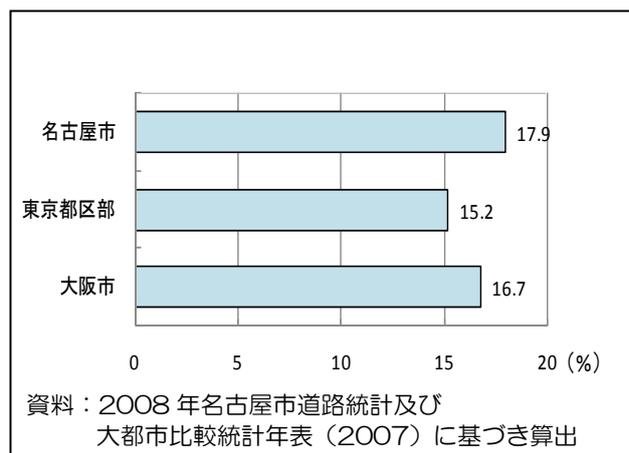


図3-3 3大都市の道路率

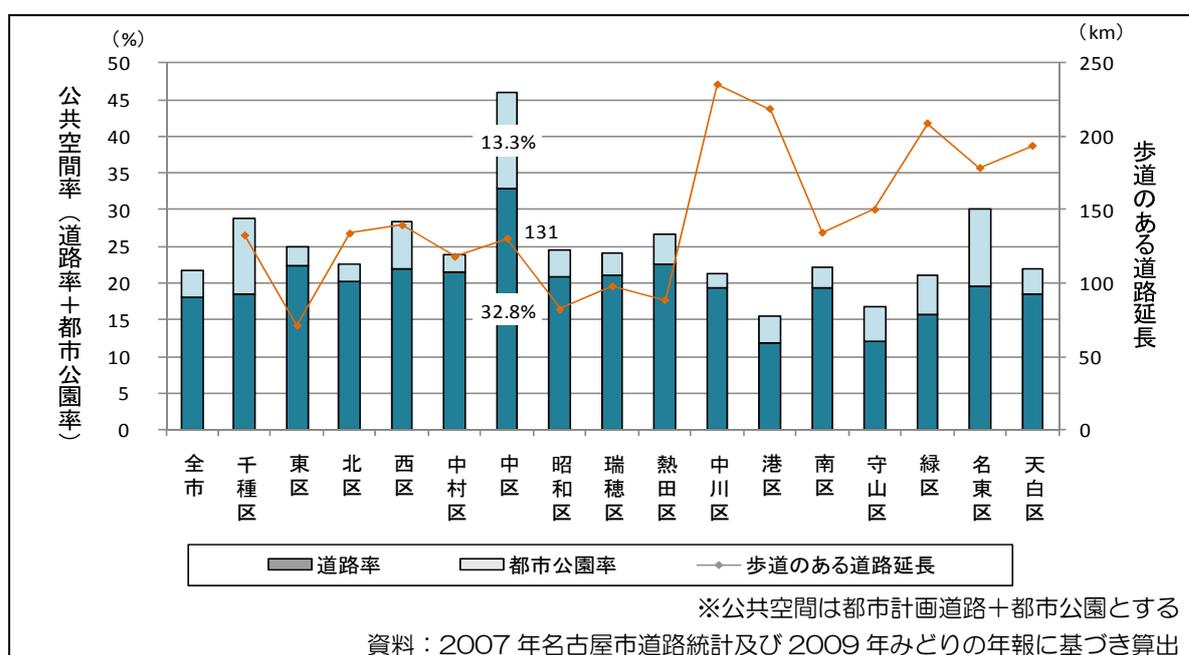


図3-4 行政区域別公共空間率と歩道のある道路延長

### (ウ) 道路空間の利活用

日本の多くの都市にみられるように、これまでは自動車交通のために道路建設を行い、道幅を拡張し、車線を増やすなど、自動車利用を中心とした道路整備を行ってきました。

本市においても、全市平均の道路率は約18%と高い水準となっており、とくに都心部での道路率は極めて高く、交通の円滑化に資する反面、必要以上に自動車交通量の増加を招く結果となりました。

そこで、「なごや新交通戦略推進プラン」における施策の戦略的な展開にあたり、名古屋のまちの特長を十分に活かすことが必要と考え、これまでのストックに着目することにしました。特に道路空間は、3大都市と比較すると恵まれているということから、その道路空間をフルに利活用しながら交通施策を推進していくことが有効な手段であると考えます。

## (2) 道路空間の見直し

## 自動車中心から人が主役へ

自動車に占有され自動車交通の処理機能に特化してきた道路利用から、その地域や地区の特徴を踏まえ、道路の使い方を抜本的に見直して、道路を「自動車中心の空間」から「人が主役の空間」へと取りもどすことが必要です。

そして、「交通需要追従型の時代」から「交通需要マネジメントの時代」へと方向転換するとともに、道路のあり方を見直すことにより、まちが有する地域課題を‘みち’という空間を通して解消する時期が到来していると考えられます。

## (3) リーディング・プロジェクト「みちまちづくり」

## ねらい ～賑わい空間の創出～

道路空間の利用方法を見直し、沿道の民間開発などとの一体性を図ることによって、市民が憩い交流する空間が生み出されます。

そして、まちを訪れる人が増え、好循環を生み出す連鎖反応を起こし、賑わいと活気をもたらされます。

道路空間をより安心・安全で便利な空間として利活用するとともに、環境にやさしい交通手段へ優先的に再配分し、まちの賑わいを支える交流空間として、交通とまちのより良い関係を築き上げることを主眼とした「みちまちづくり」を提唱します。

## 手段 ～自動車利用からの転換・道路空間の再配分～

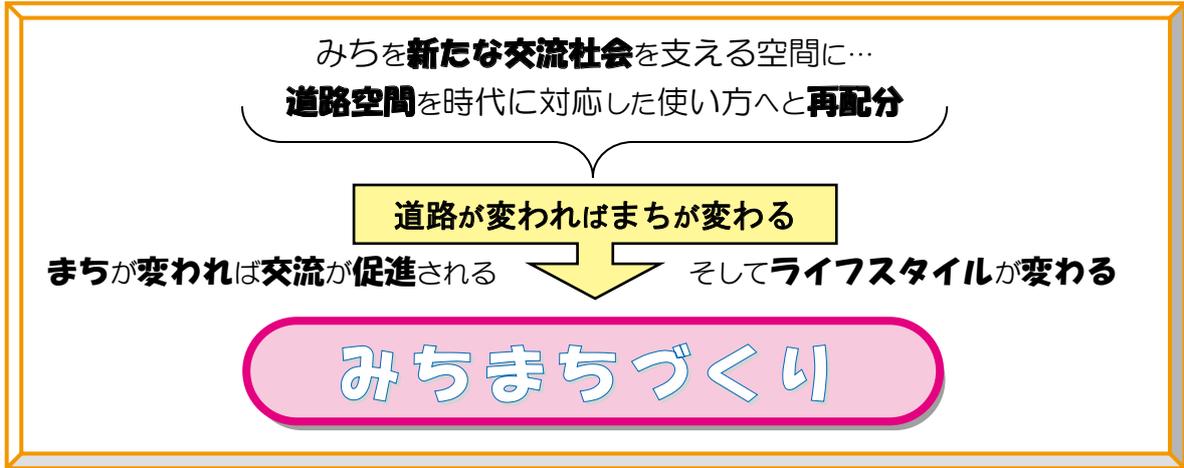
全国に先駆けて名古屋のまちから、公共交通機関の利便性を高め、効率性を重視した移動空間から、人が楽しみながら移動できる空間へと再配分し、道路で多様な交流が生まれるようにすることが必要です。

そこで、自動車利用からの転換を進めることによって、道路空間にゆとりを生み、歩道を広げ、自転車走行空間を創出し、公共交通優先の交通体系を形成するなどにより、人にとって快適かつ憩いのある空間を創出することとなります。

## 効果 ～交流促進と生活の質の向上～

「みちまちづくり」の推進によりまちが変わり、市民の意識も変わることで、道路空間を中心とした交流が促進されます。

そして、さまざまな交流を通じて、いきいきとした活気に満ちたまちの実現と、市民のライフスタイルが変革することにより、生活の質が高くなるものと考えます。



現況イメージ図



将来イメージ図



資料提供：名古屋大学 森川・山本研究室 「駐車デポジットシステム（PDS）社会実験サイト『NUCity』」

## 3-2 「なごや新交通戦略」の展開

### 地域の分類

主に日常生活を営む生活空間、多くの市民が地域の交流拠点として集まる駅施設周辺、そして、名古屋大都市圏の中核として機能する都心部を「交流」という観点から考えてみると、以下のように整理できます。

広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、広域交流の場となる「都心部」

主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域交流の場となる「拠点駅そば」

主に住居系土地利用の地域の生活交流の場となる「生活圏」

の3つに分類します。

### 地域間の連携

自動車専用道路をはじめとした道路ネットワークや、地下鉄をはじめとした公共交通ネットワークの利便性を活かすことにより、シームレスな移動が可能となります。

そして、「都心部」「拠点駅そば」「生活圏」というそれぞれの地域間の連携を図りつつ、広域的な都市間交流の促進や連携強化を図ることにより、まちに活力を生み出し魅力あるまちが形成されます。

### 「みちまちづくり」を中心としたパッケージ施策

なごやの特長である道路空間に着目し、地域特性に応じてリーディング・プロジェクトである「みちまちづくり」を中心としたメリハリのある交通施策をパッケージとして組み合わせ、戦略的に展開していくことが効率的で効果的な手法であると考えます。

## (1) 都心部「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた	交流と憩いの場の創造による賑わいと活気に満ちあふれたまち
	「人」を優先とした安全・快適で回遊性に富んだ交通環境が整備されたまち
対象地域	名古屋駅周辺から栄周辺を中心とした地域
地域の特長	地下鉄をはじめとした公共交通ネットワークが充実し交通密度が高い地域
	商業・業務・文化など都市機能が集積し高度な土地利用が図られている名古屋大都市圏の中心となるエリア
基本的方向	自動車の過度な流入を抑制し、自動車走行空間にゆとりを生み出すことにより道路空間を再配分し、徒歩、自転車、公共交通を優先とした賑わい空間の創出
	道路空間の多様な利活用を推進、新たな交通システムの調査・研究など、市民の交流を促進し、まちが賑わい、歩いて楽しめるまちの実現
「みちまちづくり」パッケージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ オープンカフェの促進やトランジットモール等の調査・検討など、道路空間再配分による賑わい空間の創出に向けた取り組み</li> <li>○ バリアフリー対策の推進による、安心・安全で快適な連続性のある道路空間の実現</li> <li>○ ターミナル駅や都心部における移動経路について、利便性、安全性を高めるさらなる取り組み</li> <li>○ 洗練されたデザインで、かつ、低床式で乗り降りしやすい次世代の路面交通システム（LRT等）についての調査・研究</li> <li>○ ちょい乗りバス、コミュニティサイクルなど、都心部の回遊性を向上させるための歩行を支援する短距離交通システム導入の調査・検討</li> </ul>
	各種交通施策

都心部「みちまちづくり」パッケージ



オープンカフェ  
(名古屋市中区錦三丁目)



次世代型路面電車 (LRT)  
(富山市)

将来のまちのイメージ



名駅ちよい乗りバス  
実験運行 (2007)



コミュニティサイクル  
「名チャリ」

(2) 拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた		住宅・店舗・オフィス・利便施設などが集約化された、環境にやさしく歩いて暮らせるコンパクトなまち
		「人」にやさしく安全・快適で利便性に富んだ交通環境が整備されたまち
対象地域		市街地密度が高く、商業系土地利用が図られている主要な鉄道駅 勢圏地域
地域の特長		複合商業施設など生活利便施設が充実
		居住空間が集積するなど市街地密度が高い
		公共交通機関の利便性が高い
基本的方向		道路空間の再配分により、徒歩、自転車を優先とした道路空間の 創出
		公共交通を中心とした各種交通施策の推進による安心・安全・快 適な駅そば生活の実現
「みちまちづくり」 パッケージ	みちまち づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 歩行空間の拡充や自転車走行空間の整備</li> <li>○ 交通施設における円滑な移動のため、利便性、安全性を重視したバリアフリー対策の推進</li> <li>○ 公共交通への乗り換え利便性が高い駅前広場や自転車駐車場などの整備</li> <li>○ 環境にやさしくコンパクトなまちの実現のため、新たな交通システムについての調査・研究</li> </ul>
	各種 交通施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ICカードの汎用性を高めるなど、公共交通の利便性と快適性の向上</li> <li>○ カーシェアリングやコミュニティサイクルなど共同利用の推進</li> </ul>

### 拠点駅そば「みちまちづくり」パッケージ

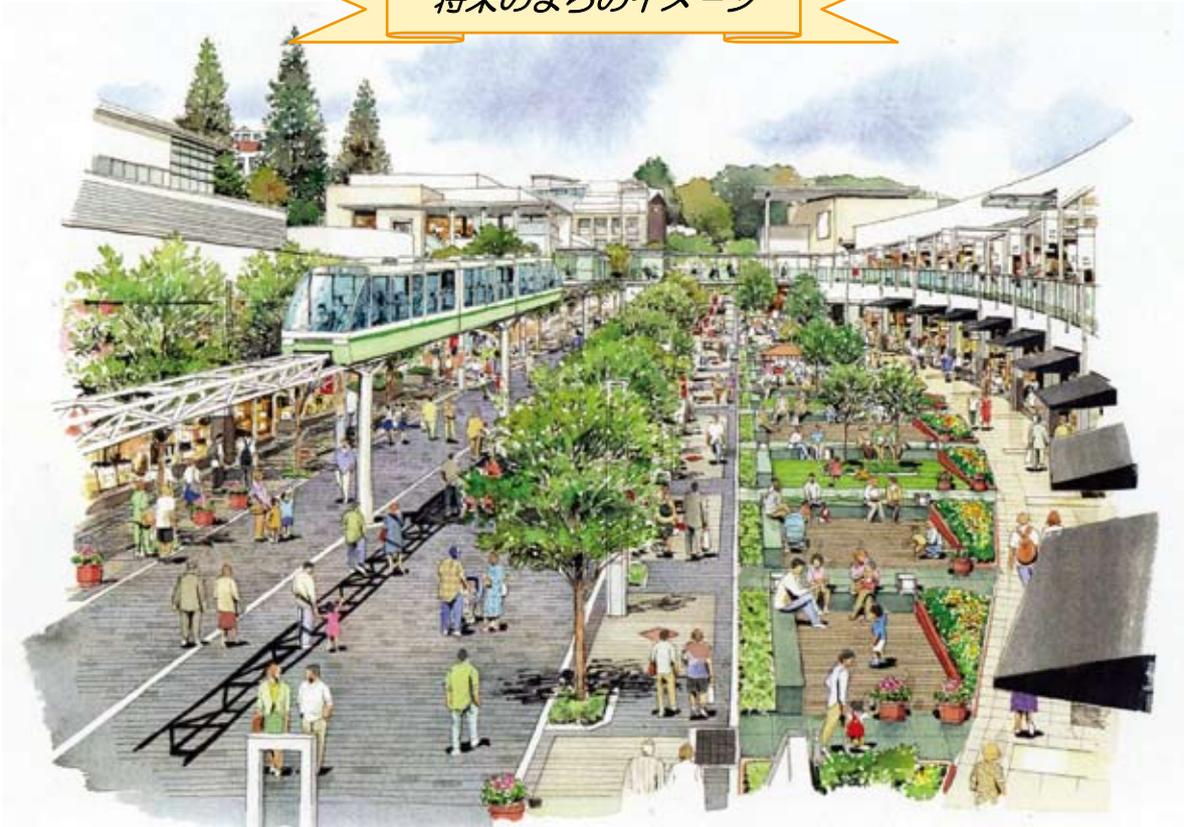


自転車走行空間  
(名古屋市中区千代田五丁目)



交通施設のバリアフリー化  
(地下鉄伏見駅)

### 将来のまちのイメージ



駅前広場  
(大曽根駅西)



自転車駐車場  
(名鉄名古屋本線鳴海駅高架下)

## (3) 生活圏「みちまちづくり」パッケージ

将来の まちのすがた	誰もが安心・安全に暮らせるために、公共交通をはじめとした移動手段が確保されたまち	
	「人」の安全性を重視した交通環境が整備されたまち	
対象地域	都心部や拠点駅そば以外の主に住居系の地域	
地域の特長	道路や公園などの生活に密着した公共空間が充実	
	比較的静穏な居住環境	
基本的方向	安全を優先した歩行者・自転車空間の創出	
	誰もが安心して利用できる公共交通サービスの実現	
「みちまちづくり」 パッケージ	みちまち づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 通過交通を抑制した歩行者・自転車の安全性に重点をおいた歩車共存道路などの整備</li> <li>○ 歩行空間の拡充やポケットパークの整備などによる道路内における交流空間の創出</li> </ul>
	各種 交通施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 乗合いタクシーやコミュニティバスなど、自動車のみには頼らない、より柔軟な交通サービスについての調査・研究</li> <li>○ 誰もが公共交通機関を利用して移動できるよう、交通バウチャーなど移動手段を支援する制度についての調査・研究</li> </ul>

生活圏「みちまちづくり」パッケージ



ポケットパーク  
(名古屋市千種区高見二丁目)



歩車共存道路  
(名古屋市瑞穂区松栄町)

将来のまちのイメージ



乗合いタクシー  
(小牧市「ミゴン」)



コミュニティバス  
(武蔵野市「ムーバス」)

