

第3章

リーディング・プロジェクト ‘みちまちづくり’
となごや新交通戦略

第3章

3-1 リーディング・プロジェクトの提唱

(1) なごやのまちと交通の特長

① 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)

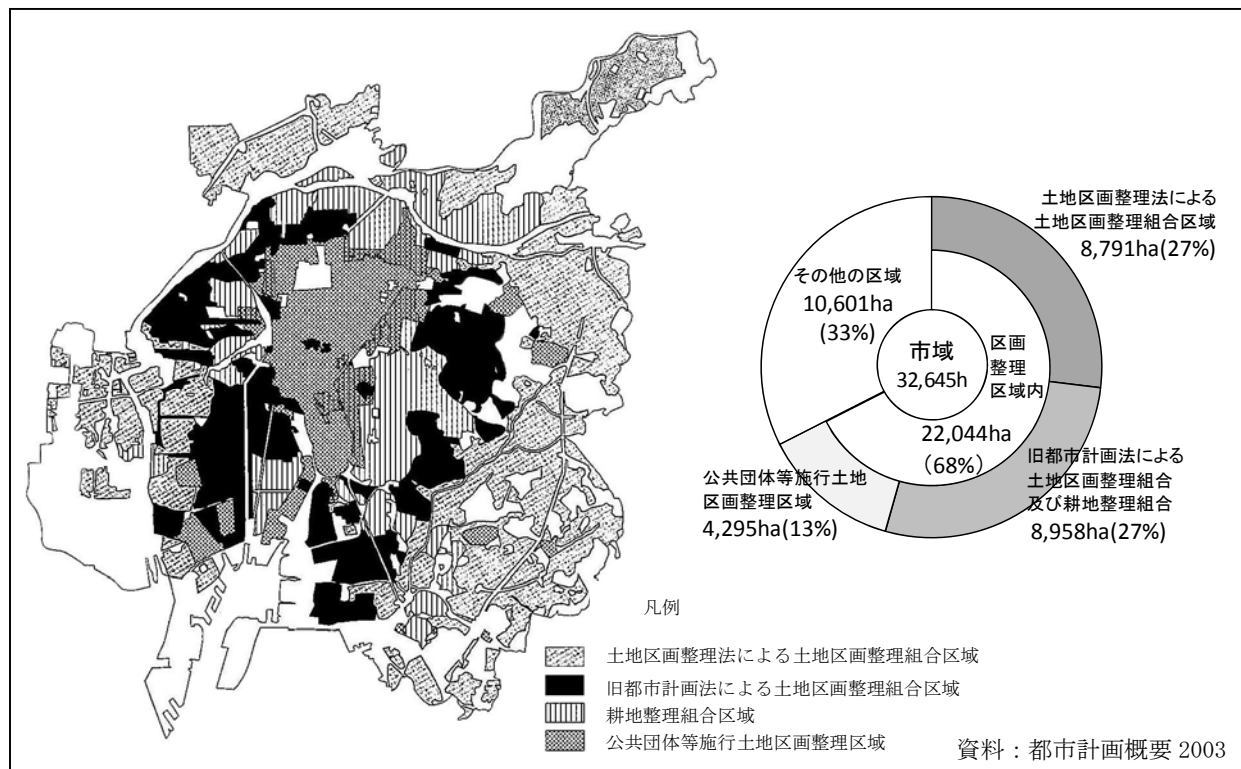


図3-1 土地区画整理手法による市街地の整備状況と施行面積

② 交通基盤の3大都市比較

高い水準の鉄道延長

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も導入され、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)

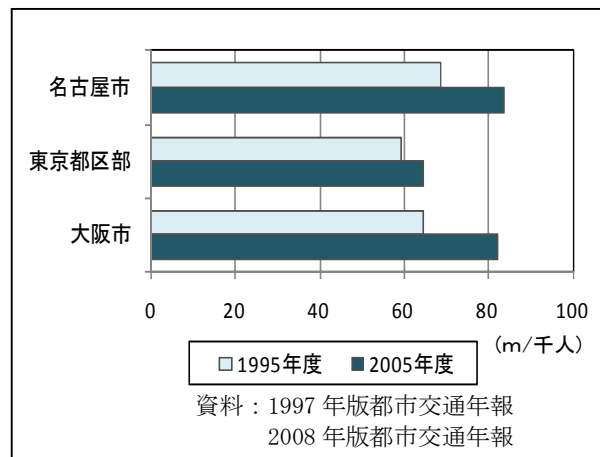


図3-2 3大都市の昼間人口千人あたり鉄道延長

高い水準の道路空間

高速名古屋環状2号線や名古屋都市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円滑な自動車交通流が確保されています。(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)

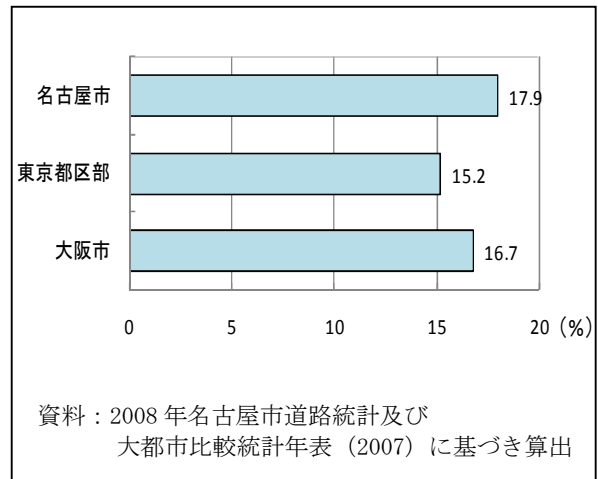


図3-3 3大都市の道路率

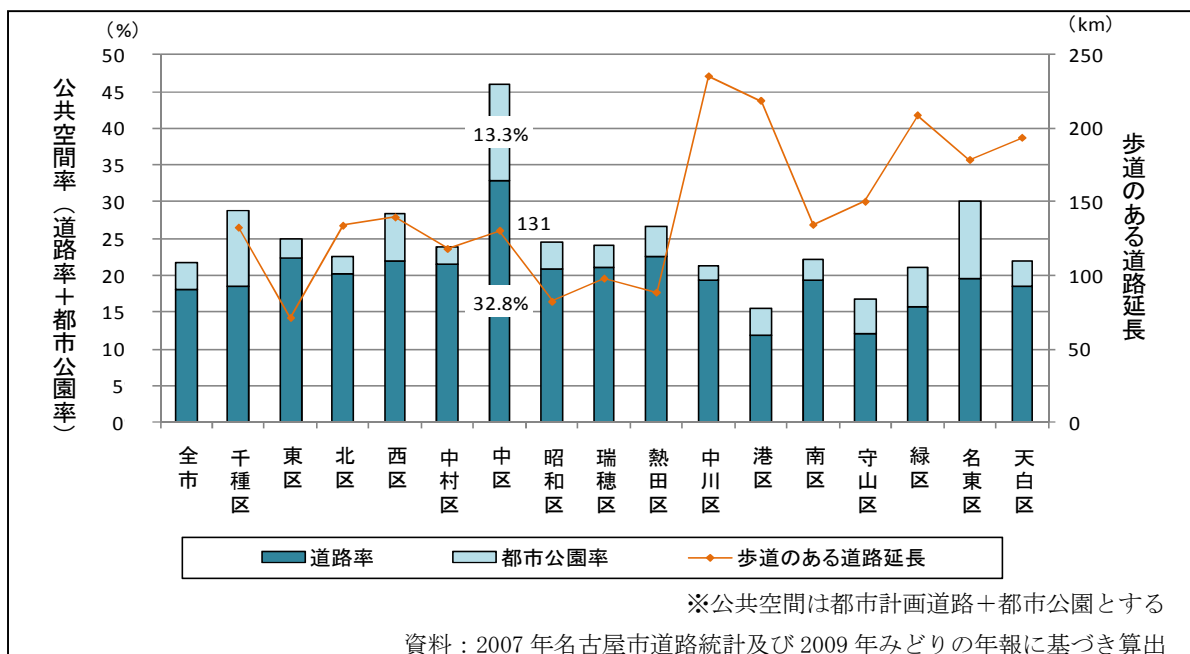


図3-4 行政区域別公共空間率と歩道のある道路延長

③ 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。

名古屋市においても、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」の基本理念を実現し施策展開を図っていくためには、これまでのストックに着目して名古屋のまちの特長を十分に発揮させることが必要です。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が見直され、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、賑わいと活気がもたらされます。

道路が変わればまちが変わります。

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 ～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、人にとって快適かつ憩いのある空間を創り出すことが可能となります。

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られます。

リーディング・プロジェクト

みちを**新たな交流社会**を支える空間に…

道路空間を時代に対応した使い方へと**再配分**

道路が変わればまちが変わる

まちが変われば交流が促進される

そしてライフスタイルが変わる

みちまちづくり

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』」

賑わいづくりの先進事例

現代の日本における過度な自動車依存社会から脱却するには、ヨーロッパなどで成功した環境にやさしい交通体系に転換する必要があると考えます。

ヨーロッパの各都市では、都市部に流入する自動車による大気汚染や交通渋滞、交通事故など都市活動の停滞を招くことを経験したほか、自動車中心社会のマイナス点や自動車社会の限界を認識しました。また、まちの中で人は隅に追いやられ、都市空間の大部分を自動車が占めていることに気付きました。

そこで、中心市街地の自動車の乗り入れを規制する一方、道路空間を環境にやさしい交通に再配分し、自転車レーンの設置やトランジットモールを実施するなど、人を中心とした空間を創出することで、中心市街地の再生に成功しています。



トランジットモールの整備事例
(フランス・ストラスブール)



自転車レーン設置の事例
(フランス・パリ)

3-2 地域公共交通計画（LTP）

需給調整規制の廃止

公共交通サービスは、市民の日常生活における移動手段として重要な役割を担ってきましたが、モータリゼーションによるマイカーの普及などにより、公共交通を運営する交通事業者の経営は悪化し、合理的な経営が求められてきました。

ところが、21世紀に入って運輸需給調整規制が廃止されることとなり、2002年（平成14年）道路運送法改正に伴い、乗合バスについても規制緩和により路線の参入・退出が原則として自由となり、公営・民営を問わない市場原理のもとで自由競争となりました。

その結果、多くの不採算路線の撤退が相次いだことから、市民の移動手段を確保しモビリティを保障するため、自治体の行政がより主体的な役割を果たすことができる計画の策定が求められることとなりました。

交通問題調査会からの答申

調査会では、市長の諮問に応じ、市営交通事業の運営及びこれに関連する交通問題に関することについて、1981年（昭和56年）の「第一次答申」から1997年（平成9年）の「第四次答申」まで、主に市営交通事業のあり方を通して、市民の日常生活における移動手段の必要性について審議を重ねてきました。

また、まちづくりと連携した総合交通体系の形成に関することについて、2004年（平成16年）に「なごや交通戦略」として答申しました。

そして今回、「新たな交流社会を支える交通施策の推進について」という諮問を受け、過去の答申内容や需給調整規制の廃止を踏まえて、改めて地域公共交通サービスのあり方について、その方向性を明らかにすることが必要となりました。

公共交通サービスと行政の役割

成熟社会と言われる今日の地域社会においては、福祉の充実の観点からも、文化創造の観点からも、さらには新しい産業の創出の観点からも、市民の地域における円滑な交流が重視されなければなりません。

そのため、行政が公共交通サービスの提供に責任を持つという観点から、市民のモビリティを保障し、公共交通サービスを確保することや、楽しく安全に歩けるまちとなるために、速やかに地域公共交通計画を策定する必要があると考えられます。

3-3 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、国際交流の場となる「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

高速名古屋環状2号線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、広域的都市間の交流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り、「なごや新交通戦略」を全市的に浸透させていくことにつながると考えます。

(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

- ▽ 自動車の過大な流入を抑制し、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するとともに、新たな交通システムの導入などを行うことにより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

みちまちづくり	○ オープンカフェやトランジットモールの整備など、道路空間再配分による賑わい空間の創出 ○ 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 ○ 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）導入の調査・検討 ○ 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
各種交通施策	○ 駐車場の集約や配置を見直すなど、総合的な駐車マネジメントの推進 ○ 都市機能の一翼を担う物流システムの円滑で効率的な道路環境の整備



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)



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	○ 歩行空間の拡充や自転車走行空間の整備 ○ 交通施設における移動の円滑化を重視したバリアフリー対策の推進 ○ 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 ○ 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導入の調査・検討
各種交通施策	○ 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 ○ 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



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)



大曽根西駅前広場



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	○ あんしん歩行エリア内などにおいて、通過交通を排除した歩行者・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 ○ 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
各種交通施策	○ 乗合いタクシーやコミュニティバスなど、より柔軟な交通サービスの導入を図り、自動車のみに頼らない多様な公共交通サービスの提供 ○ 公共交通機関を利用しづらい地域に暮らす市民へ、交通バウチャーなど移動手段を支援する制度の検討



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)



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」)

3-4 「みちまちづくり」の地域展開と施策例

地 域		都心部	拠点駅そば	生活圏
主な対象空間		名古屋駅周辺から栄周辺を中心とした地域	主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域	都心部、拠点駅そば以外の主に住居系の地域
コンセプト		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	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	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
3つの目標と6つの基本方針	安心・安全で便利な交通	・道路空間再配分 ・ITS ・バリアフリー	・道路空間再配分 ・ITS ・バリアフリー	・道路空間再配分 ・ITS ・歩車共存道路 ・乗合いタクシー ・コミュニティバス ・交通バウチャー
	誰もが利用しやすい交通システムの実現			
	安全を確保した交通環境の形成			
	環境にやさしい交通	・カーシェアリング ・公共交通エコポイント ・モビリティマネジメント	・P&R、C&R ・シームレス ・カーシェアリング ・公共交通エコポイント ・モビリティマネジメント	・カーシェアリング ・エコ交通マップ ・モビリティマネジメント
	低炭素型交通体系の実現			
	交通エコライフの推進			
	まちの賑わいを支える交通	・オープンカフェ ・トランジットモール ・LRT、BRT ・ちょい乗りバス ・コミュニティサイクル ・駐車マネジメント ・荷捌きスペース ・道路緑化	・コミュニティサイクル ・駐車マネジメント ・LRT、BRT ・道路緑化	
	歩いて楽しいまちの創出			
	まちの活力を支える交通環境の形成			

【施策例説明】

I T S (Intelligent Transport Systems の略)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

カーシェアリング

1台の自動車を、複数の人が、共同で使うこと。

公共交通エコポイント

自動車の適正利用や公共交通への利用転換を進めるために、『公共交通の利用者』にポイントを出すことにより、地下鉄等の公共交通の利用促進を図るシステム。

モビリティマネジメント (Mobility Management、略称 MM)

多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取り組み。

オープンカフェ

歩道や広場を利用して屋外に設置されたカフェ。

トランジットモール

トランジット(transit)は移動、モール(mall)は遊歩道、車両乗り入れ禁止の商店街。公共交通機関と歩行者用の空間の共存したモールのこと。都心などにおいて、自動車の自由な出入りや移動を制限し、公共交通機関（バス、路面電車等）に開放した、歩行者と公共交通が共存した道路。

L R T (Light Rail Transit の略)

低床式車両を活用し、定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

B R T (Bus Rapid Transit の略)

輸送力の大きなノンステップバスの投入、バス専用レーン、公共車両優先システム等を組み合わせた高次の機能を備えたバスシステム。

ちょい乗りバス

都心部において買い物、観光、仕事などのちょっとした移動の際に乘れる便利なバス。

コミュニティサイクル

サイクルシェアリングの1つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。

駐車マネジメント

交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現を図るために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の総合的な駐車施策を展開すること。

荷捌きスペース

商業施設などへ配送する荷物を積み下ろすための駐車スペースのことで、道路上に設置する「路上荷捌きスペース」とそれ以外の「路外荷捌きスペース」のこと。

P & R (Park and Ride「パークアンドライド」の略)

道路交通渋滞の緩和・公共交通機関の利用促進・環境負荷の軽減を目的に、最寄り駅まで、自宅から自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

C & R (Cycle and Ride「サイクルアンドライド」の略)

レンタサイクル、コミュニティサイクル、マンションにおける共有自転車等、1台の自転車を複数の人が共同で利用するシステムの総称。

シームレス

乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消すること。

歩車共存道路

生活道路における通過交通の排除など、快適な生活環境の創造をもたらすことを目的とし、歩行者・自転車・自動車の通行空間が同一平面上にある、物理的に分離していない構造の道路。

乗合いタクシー

交通手段に不便を来しているなど複数の住民が、自宅や指定場所から目的地まで、1台のタクシーに相乗りして公共交通の一つとして利用するもの。

コミュニティバス

住民の移動手段を確保するため、自治体などが運行する路線バス。

交通バウチャー

「バウチャー」は「クーポン券」を意味する。公共交通などを利用できるクーポン券。

エコ交通マップ

交通エコライフを実践するための手助けとして、バスや地下鉄のルート、歩いて楽しいところ、自転車のおすすめルートなどを落とし込んだマップ。

