

展開3 まちづくりと連携した多様な道路空間の形成



多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適なまちの回遊に向けて、公共交通の利便性向上や自動車の都心部※への集中緩和により、名古屋の特徴である豊かな道路空間をこれまでの自動車中心の空間から、人や公共交通が中心となる空間へ転換するとともに、まちづくりと連携した緑豊かでウォーカブルな道路空間の形成が求められます。

また、さらなる回遊性向上のために自動運転車両やシェアサイクルなどの多様な移動手段がシームレスにつながる環境の構築が求められます。

これらの視点をふまえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げ、各取組を推進していきます。

※都心部：都市機能が集積している名古屋駅・伏見・栄地区を中心として官庁街のある名城地区及び大須地区まで含む区域

<早急に実施する重点的な取組>

名古屋の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道・界隈活性化の取組と一体となって歩いて楽しいウォーカブルな都市空間を実現するとともに、インフラ側での自動運転への対応を進めます。

■取組

- ◎沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出
- ◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

<主な実施ゾーン>



<その他の主な取組>

- 人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成
- 地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用
- 多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上
- 駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和



◎沿道・界隈と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出

都心ゾーン 駅そば 郊外

居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成に向け、公開空地などの公共的空間の利活用や既存建物群の低層部のリノベーションなどの沿道・界隈活性化の取組と一体となって、歩行者空間の拡大や利活用できる環境整備、また、グリーンインフラの推進などにより賑わいや憩いの空間創出を進めます。

特に、都心ゾーンでは分断要素の解消や地域資源の活用、界隈の魅力向上をはかることで、都市の多様性・回遊性の向上や都市機能の相乗的な向上につなげます。

■将来イメージ

道路 × ビッグデータ

歩道空間を活用して賑わいを創出するにあたり、GPS 情報などの「ビッグデータ」を活用することで、効果的に歩行者の回遊・滞留状況や沿道施設の利用状況等を調査・分析することができ、「道路」の利用実態やニーズに応じた歩道の拡幅や緑豊かな滞留・休憩スペースの設置などを検討していきます。



出典：都心の歩行者回遊性分析～ビッグデータ活用～
(H26.3 名古屋都市センター)

≪図 4-21 ビッグデータの活用事例≫



出典：Parklet ホームページ

≪図 4-22 歩道空間の活用事例
(サンフランシスコ市)≫

◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応

都心ゾーン

駅そば

郊外

近年、自動運転技術の進展が著しく、段階的に自動運転車に切り替わることが想定されますが、自動運転の普及・促進にあたっては、自動運転車単体の技術だけでなく、自動運転車両の安全で円滑な走行を支援する走行空間の確保など、自動運転社会を見据えたインフラ側での対応について検討を進めます。

■将来イメージ

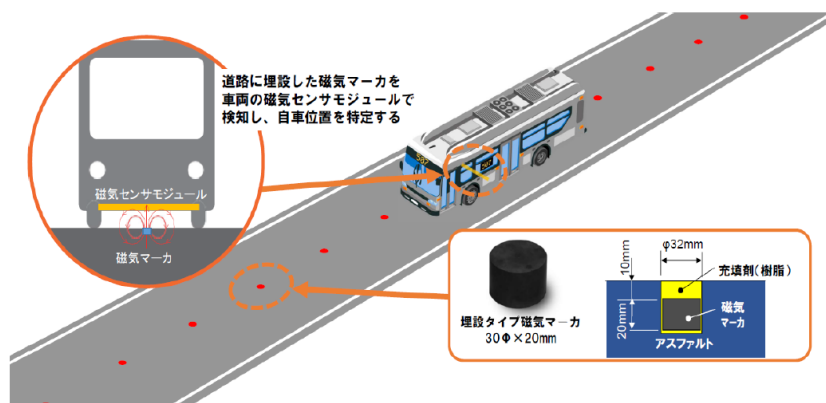
道路



自動運転技術

「自動運転技術」の導入による生活利便性の向上や安全で円滑な交通環境の形成に向け、自動運転社会に対応していく必要があります。

そこで、自動運転車が安全かつ円滑に走行できるよう、「道路」の交通状況などをふまえ、一般の車両等が混在しない自動運転車専用の走行空間の確保や自車の位置を特定する最先端技術の導入など、インフラ側からの支援も進めていきます。



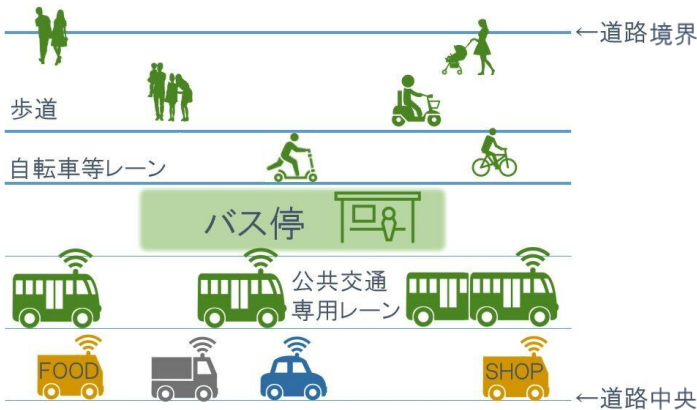
出典：気仙沼線 BRT における自動運転バス試乗会のご案内について（JR 東日本、愛知製鋼）

≪図 4-23 自動運転における車両とインフラ間の通信事例（JR 東日本、愛知製鋼）≫

○人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成

都心ゾーン 駅そば 郊外

道路空間をこれまでの自動車中心の使い方から、歩行者や公共交通が主体となる使い方へ転換をはかり、高齢者や子ども、障害者、外国人等のさまざまな人が安全・安心に移動できる道路環境の形成に向けて、歩行者空間の拡大や放置自転車対策、歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進していきます。



「図 4-24 人中心・公共交通優先の道路空間イメージ」

○地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用

都心ゾーン 駅そば 郊外

道路への多様なニーズに対応するため、地域特性や市民ニーズを把握しながら、地域と連携し、道路空間を活用して賑わい創出や荷捌き等の空間を確保するカーブサイドマネジメントなど、道路の使い方を可変的で多目的化していく取組を推進していきます。



「図 4-25 名古屋市伊勢町通のパークレット及び荷捌き空間」

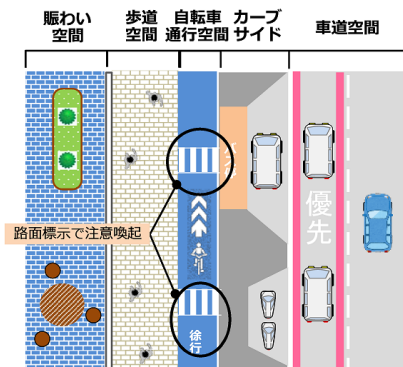
○多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上

都心ゾーン

駅そば

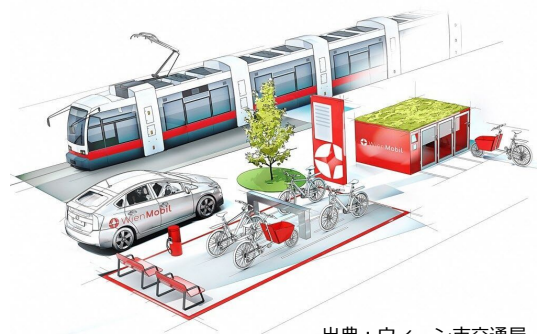
郊外

さらなる回遊性向上をはかるため、自動車から公共交通への転換や自動車の都心部への集中緩和を促進し、道路空間の再配分を含めSRTやバス等の公共交通や自転車、新たなパーソナルモビリティなど、多様な移動手段の走行空間について検討するとともに、これらの多様な移動手段をシームレスに連携させることにより、移動の利便性や快適性の向上をはかります。



出典：東京都

≪図 4-26 道路空間の多様化イメージ≫



出典：ウィーン市交通局

≪図 4-27 さまざまな移動手段の乗換拠点イメージ（ウィーン市）≫

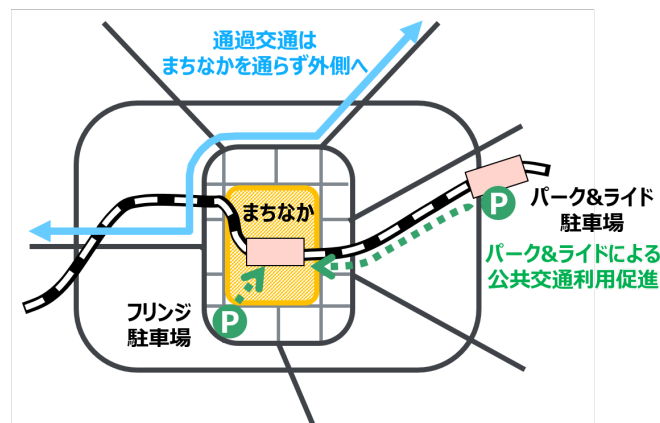
○駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和

都心ゾーン

駅そば

郊外

自動車の都心部への集中緩和に向け、フリンジ駐車場の有効活用やパークアンドライドの推進、駐車場の集約化と規模の適正化など、駐車場のあり方を見直し、自動車から公共交通への乗換を促進する取組を推進していきます。また、高速道路出入口の整備等による目的地までのアクセス性向上など、高速道路の利便性を高め、平面道路の集中緩和をはかります。



≪図 4-28 人中心のまちなかに向けた交通環境のイメージ≫

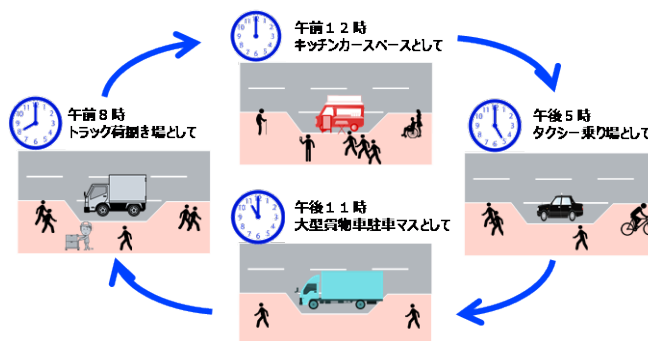
■コラム カーブサイドマネジメント（路肩の使い方）

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“カーブサイドマネジメント”という取組があります。

名古屋市では、錦通の一部区間で路肩の利活用が行われており、9時～17時は貨物車両が、17時～9時はタクシーが駐車できるようになっています。

名古屋市の特徴である豊かな道路空間を活かし、沿道状況や地域のニーズに応じて、このような路肩の利活用を進めていくとともに、さらには、貨物車両やタクシーだけではなく、日中は賑わいを創出する空間としてキッチンカーや仮設店舗のスペースとして活用するなど、路肩を効率的にマネジメントすることで、さまざまな目的で空間を利活用することが可能です。加えて、物流の円滑化や賑わい創出といった平時に限らず、災害等発生時における公共空間の確保なども期待されます。

また、物流については、荷捌き場から自宅等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、また、消費者の利便性向上等が期待されます。



《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 フリンジ駐車場

都心への車の乗入を抑制するため、都心の外周に計画的に配置された路外駐車場をフリンジ駐車場といいます。多くの人々が集まり多様な交流をする地区では地区内への過度な自動車の集中を緩和し、歩行者空間の拡大に寄与するなどまちづくりをバックアップする機能を果たします。

こうした構想の元に整備された駐車場に若宮パークがあります。若宮大通という幹線道路沿いに位置し栄地区と大須地区のフリンジ駐車場として大変重要な役割を果たしています。

とりわけ近年の栄地区における再開発の進展の中で、名古屋市の目指すウォーカブルなまちの形成や自動車交通の集中緩和といった目標に向けて若宮パークのフリンジ駐車場としての役割が益々重要になってきています。



《若宮パーク》

展開4 地域のニーズに応じた移動環境の形成



名古屋市内は、「4次答申」において定めたモデル路線網などの考え方に基づき、おおむね市域全域を公共交通が担っています。近年、高齢者を中心にバス停までの徒歩による移動や日常生活圏にあるスーパーや病院などの生活利便施設への移動が難しくなっており、地域のニーズに対応できる新たな移動手段の確保が求められています。

そのためには、各地域において交通安全や意識のバリアフリー、環境に与える影響に関する教育や啓発などのさまざまな観点から、まちの多様な担い手が地域の交通について考えることが重要です。

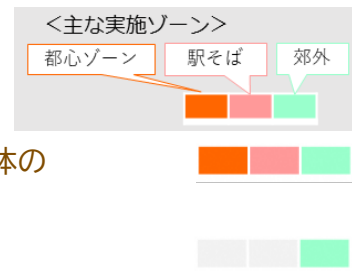
これらの視点をふまえ、以下に早急に実施する重点的な取組とその他の主な取組を掲げ、各取組を推進していきます。

<早急に実施する重点的な取組>

公共交通ネットワークの持続性を維持するために、公共交通空白地域の移動手段の確保をはかります。

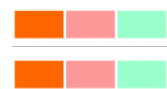
■取組

- ◎ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進
- ◎公共交通空白地への移動手段の導入



<その他の主な取組>

- 交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発
- 環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進



◎ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進

都心ゾーン 駅そば 郊外

誰もが安全に安心して移動できるまちの実現のため、目的地までの最後の移動手段の確保などの交通課題解決にあたっても、地域が主体となって取り組む必要があります。

■将来イメージ

地域まちづくり × 新たな移動手段

ラストマイルを担う新たな移動手段が登場している中、基幹的公共交通までの新たな移動手段を確保することで、より便利で魅力的なまちづくりを推進することが可能です。また、地域主体のまちづくりを進める方策のひとつである地域まちづくりは地域の課題を解決するため、地域の人々でどんなまちにするか考えるものであり、その中で交通について考えるきっかけをつくることはとても重要となります。この「地域まちづくり」の考え方に基づいて「新たな移動手段」をまちづくりと並行して検討していくことで、今まで以上に地域に必要な交通を実現しやすい形で導入することが可能となります。都市を形づくる基幹的な公共交通と、地域のニーズに応じた移動手段がまちづくりによって融合されることで、住みやすいまちが実現していきます。



＜図 4-29 移動手段などについて考える地域主体のまちづくりイメージ＞

◎公共交通空白地への移動手段の導入

都心ゾーン

駅そば

郊外

駅やバス停から一定の距離を越えた公共交通空白地については、誰もが快適に移動できるように、鉄道やバスをはじめとする既存の交通との連携を見据え、先進技術を活用した新たな移動手段を導入するための仕組みを検討する必要があります。

■将来イメージ

公共交通空白地

×

AI オンデマンド交通

「公共交通空白地」に ICT や AI 技術を用いた「AI オンデマンド交通」を導入していくことで、利用者の移動需要を予測したり、利用者のニーズに応じた最適な乗降場所やルートを示し、行きたい場所へさまざまな手段で移動できる交通環境が実現します。また、都市の3Dモデルや人口等の基盤データ等から地域ごとの高低差や道幅などの地形特性を分析し、地域にあった移動手段の導入を検討していきます。



≪図 4-30 AI オンデマンド交通の仕組み≫

○交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発

都心ゾーン 駅そば 郊外

交通安全意識の浸透をはかるため、交通安全市民運動や交通安全教室の開催などによる広報・啓発に取り組んでおり、さらなる推進をはかります。

また、エレベーターや案内サインなど、駅等の交通施設でのユニバーサルデザインによる安全に安心して移動できるハード整備とともに、一人ひとりが多様な人のことを思いやる「意識のバリアフリー」の推進をはかります。



出典：名古屋市 HP



出典：名古屋市 HP

《図 4-31 交通指導員による交通安全教室の例》 《図 4-32 意識のバリアフリーの推進》

○環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進

都心ゾーン 駅そば 郊外

運転免許証返納の増加や環境への意識の高まりといった社会的な潮流をふまえ、子どもの頃から公共交通に慣れ親しんでもらうことなどにより、過度な自家用車の利用を抑制し、公共交通を中心とした移動へ転換していくなどの、環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントを推進していきます。特に環境や健康といった視点での移動のメリットに関する情報提供や啓発活動を行うことで、交通エコライフを推進し、自動車から公共交通や自転車などへの転換をはかります。



出典：名古屋市 HP

《図 4-33 交通エコライフの推進のイメージ》

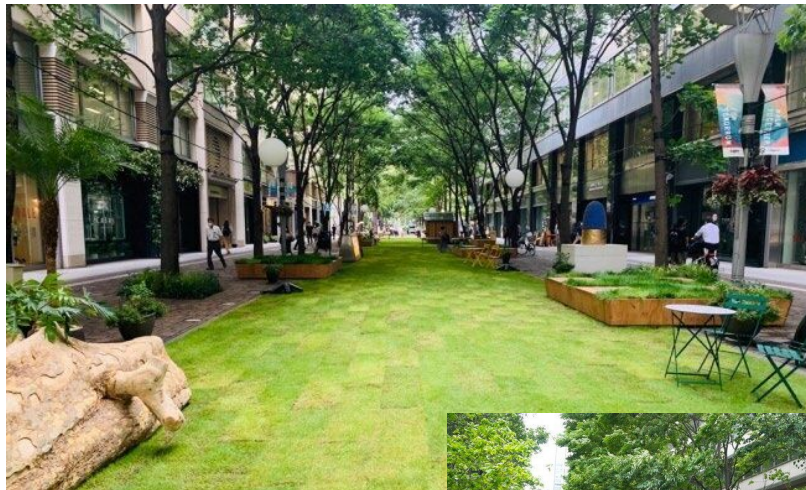
■コラム グリーンインフラ

人口減少・少子高齢化にともなう土地利用の変化や気候変動にともなう災害の多発化・激甚化等といった課題への対応、また、緑豊かな環境で健康に暮らしたいというニーズに対応するため、ハード・ソフト両面において、自然環境（緑・水・土・生物など）の持つ多様な機能を、持続可能で魅力的なまちづくりに活用する“グリーンインフラ”の考え方が注目されています。

例えば、道路空間においては、街路樹や透水性舗装などを整備することで、景観向上や緑陰形成等により人を惹き付けるとともに、ヒートアイランド対策や大気浄化等の環境保全、また、雨水処理能力向上等による防災機能の向上などが期待されます。

さらに、官民が連携して緑豊かな都市を形成することにより、クリエイティブな人材、企業及び投資が呼び込まれ、都市のエリア価値が向上する効果も期待されます。

名古屋市においても、このような緑などが有するグリーンインフラとしての多面的な効果を発揮していくことで、みどりがまちの魅力を高め、安心・安全なまちを支える社会インフラとなることを目指しています。



提供：大丸有エリアマネジメント協会

《道路空間でのグリーンインフラの事例（Marunouchi Street Park）》

6 施策の方向性と取組の関係性

3つの基本方針に基づく9つの施策の方向性と最先端モビリティ都市の実現に向けた4つの展開の取組の関係性について以下に示します。各展開の1つの取組に対して特に関係している施策の方向性について、とりまとめています。

基本方針1 安全・安心で環境にやさしい交通



施策の方向性	安全に安心して移動できる交通体系の実現	1－①
	災害に強い交通体系の実現	1－②
	環境にやさしい交通体系の実現	1－③

基本方針2 わかりやすく、使いやすい交通



施策の方向性	公共交通を中心とした持続可能な交通体系の実現	2－①
	先進技術の積極的な導入による利便性の高い交通体系の実現	2－②
	ユニバーサルデザインの移動環境の実現	2－③

基本方針3 名古屋大都市圏の成長を支え、交流を促進する交通



施策の方向性	名古屋大都市圏の成長を支える 広域交通ネットワークの機能強化	3－①
	名古屋駅のスーパーターミナル化をはじめとした 交通結節拠点の機能強化	3－②
	人が中心の歩いて楽しいにぎわいのあるまちの実現	3－③

<施策の方向性と取組の関係性一覧表>

展開	4つの展開に基づく取組	基本方針1			基本方針2			基本方針3		
		①	②	③	①	②	③	①	②	③
展開1 交通環境の中央新幹線形成	◎名古屋駅周辺における交通機能の強化	●					●		●	
	◎回遊性を高めるための新たな路面公共交通システム「SRT」の導入	●				●				●
	都心ゾーンのまちづくりと連携した交通結節点の機能強化による乗り換え円滑化	●					●		●	
	リニア中央新幹線の開業効果を圏域全体に波及する広域交通ネットワークの早期形成		●				●	●	●	
	中部国際空港第二滑走路や名古屋港の整備等による国際的ゲートウェイの機能強化		●	●		●		●		
展開2 持続可能な公共交通ネットワークの形成	◎ガイドウェイバス（GWB）への自動運転技術の実装を契機とした需要の高い基幹的公共交通の機能強化	●			●	●				
	◎地域公共交通計画の策定	●			●		●			
	持続可能な運行体制を見据えた公共交通の経営改善		●		●	●				
	公共交通などの移動利便性向上のための車両内における混雑緩和の実現			●	●	●				
	交通分野におけるカーボンニュートラルの推進			●	●					
	ユニバーサルデザインによる誰もが安全・安心に移動できる交通環境の構築	●			●		●			
	災害時の交通機関における被害の低減や緊急輸送道路等の橋りょうの耐震化及び電線類の地中化	●	●					●		
	新たなモビリティサービス（MaaS など）を活用した公共交通の移動利便性の向上		●		●	●				
展開3 多様な道路空間の連携形成	◎沿道・界限と連携した歩きたくなる都市空間による賑わいの創出	●		●			●			●
	◎自動運転社会を見据えたインフラ側での対応	●				●				
	人中心・公共交通優先となる道路の使い方へ転換し、誰もが安心して移動できる道路環境の形成			●			●			●
	地域特性や市民ニーズに応じた道路空間の柔軟で効率的な利活用	●					●			●
	多様な移動手段に対応した道路空間の再配分によるさらなる回遊性の向上	●				●				●
	駐車場のあり方の見直しや高速道路の利便性向上による都心部での自動車の集中緩和			●					●	●
展開4 移動環境の形成に合わせた	◎ラストマイルを担う移動手段などについて考える地域主体のまちづくりの推進	●			●	●				
	◎公共交通空白地への移動手段の導入	●			●	●				
	交通安全・意識のバリアフリーに関する教育や啓発	●			●		●			
	環境にやさしく、かしこい移動について考えるモビリティマネジメントの推進	●		●	●					

※ は早急を実施する重点的な取組
