

III. 地区現況の把握

1. 地区の現況

(1) 位 置

栄・久屋大通駅重点整備地区は、地下鉄栄駅・久屋大通駅・矢場町駅、名鉄栄町駅等を基点にした概ね徒歩圏内、中区と東区にわたるエリアを想定する。

本市においては、中区、東区について、以下のような将来構想を描いている。



東 区

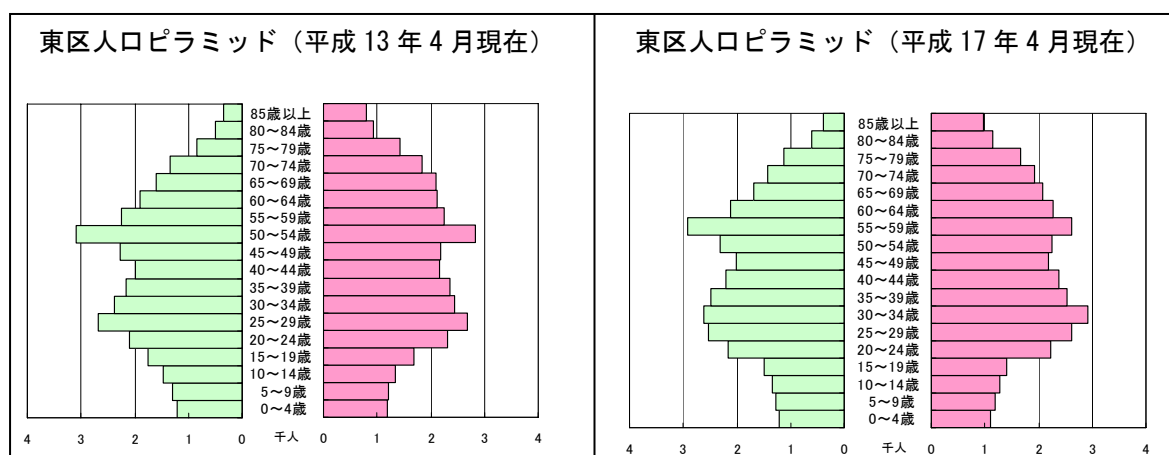
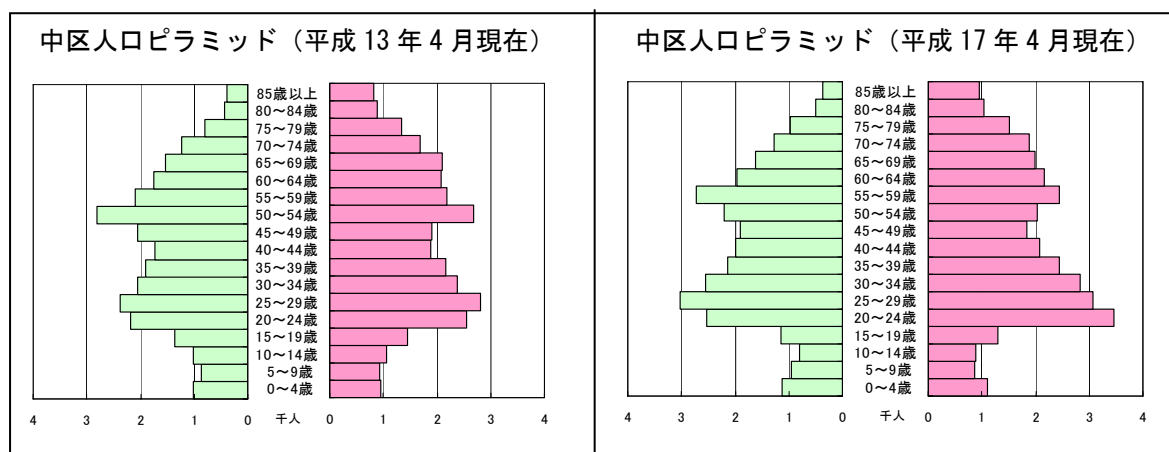
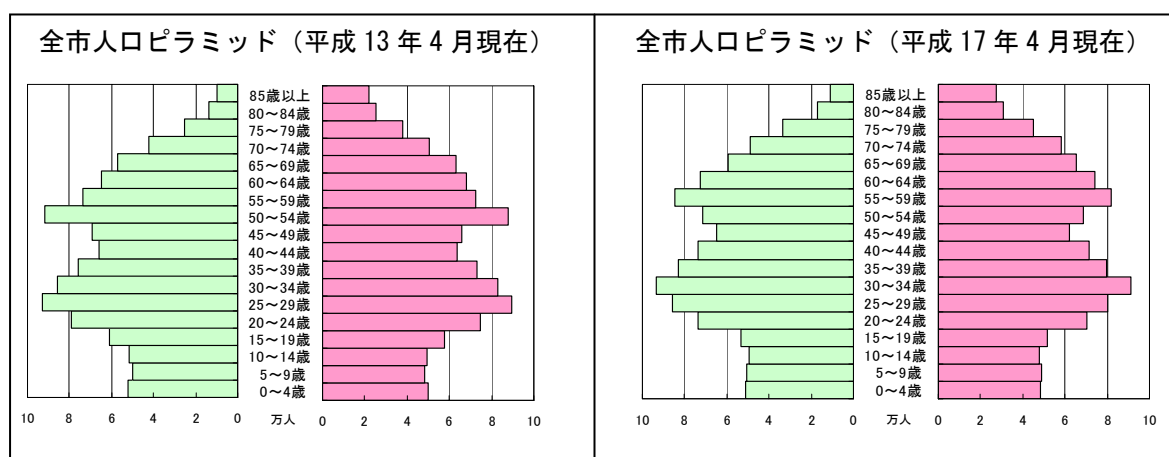


凡 例	公園・緑地などの空間	民営鉄道（JRを除く）
	河川・ため池などの水面	地下鉄
	区役所	ガイドウェイバスシステム志段味線（ゆとりーとライン）
	駅	自動車専用道路
	主な施設	主な道路（事業中を含む）
	民営鉄道（JR）	インターチェンジ・出入口（白：入口、黒：出口）

出典：『名古屋新世紀計画 2010 第2次実施計画』

(2) 高齢者人口等の状況

下図の人口ピラミッドのとおり、急速な少子・高齢化は本市においても例外ではなく、中区、東区においても同様に進行しているのがわかる。これは、社会基盤整備においてバリアフリー配慮の必要性が高まってきていることも同時に示している。



■ 男性 ■ 女性

◆高齢化率と障害者比率

下表のとおり、全市同様高齢化率及び障害者比率が上昇していることがわかる。

〈全市／中区、東区の人口推移及び高齢化率〉

		平成 13 年 4 月現在（高齢化率　％）	平成 17 年 4 月現在（高齢化率　％）
全市	全　　体	2, 166, 419	2, 202, 259
	65 歳以上	346, 922　（16. 0％）	396, 600　（18. 0％）
中区	全　　体	64, 683	68, 973
	65 歳以上	11, 214　（17. 3％）	12, 114　（17. 6％）
東区	全　　体	65, 879	67, 499
	65 歳以上	11, 700　（17. 8％）	13, 013　（19. 3％）

〈全市／中区、東区の障害別身体障害者人口推移及び障害者比率〉

		平成 12 年度末（障害者比率　％）	平成 16 年度末（障害者比率　％）
全市	全　　体	65, 044　（3. 0％）	72, 767　（3. 3％）
	視覚	5, 498	5, 764
	聴覚	5, 309	5, 633
	音声・言語・そしゃく	841	946
	肢体	35, 393	38, 922
	内部	18, 003	21, 502
中区	全　　体	1, 917　（3. 0％）	2, 075　（3. 0％）
	視覚	159	164
	聴覚	136	144
	音声・言語・そしゃく	22	28
	肢体	1, 040	1, 095
	内部	560	644
東区	全　　体	1, 764　（2. 7％）	2, 119　（3. 1％）
	視覚	158	189
	聴覚	149	158
	音声・言語・そしゃく	15	20
	肢体	943	1, 093
	内部	499	659

(3) 交通施設等の状況

地下鉄栄駅、栄交差点付近を中心に、東西南北に地下街を始め商業系施設が集中しており、特に南西エリアに大規模な商業施設が多く立地している。その外縁を取り囲む形で飲食街、業務街が見られ、さらにその周囲には住居系施設が分布している。

◆鉄道・バス等

鉄道施設については、エリアのほぼ中央で地下鉄栄駅（名城線、東山線）、名鉄栄町駅が結節しており、2駅で1日26万人程度の乗降客がある本市の交通拠点となっている。また、地区北部には地下鉄久屋大通駅（名城線、桜通線）、南部には地下鉄矢場町駅（名城線）があり、エリア内の4つの鉄道施設を合わせると1日36万人程度の乗降客がある。

バス施設については、オアシス21に市バス始め複数事業者のバスが発着するバスターミナルが、久屋大通の中央部に市バスのバスターミナルがあるほか、周辺に多くの降車場、路上停がある。

当該エリアについては、近年整備されたオアシス21を除き、古い施設が多く、改良が加えられているものの、利便性の観点からは必ずしも良好な状態とは言えない。

地下鉄栄駅	名鉄栄町駅	市バス(ターミナル)	名鉄バス	JRバス	三重交通
215,817	41,911	15,133	2,612	6,400	1,530

地下鉄久屋大通駅
43,505

地下鉄矢場町駅
57,920

(平成16年度)

◆道路及び地下街等

東西に走る県道名古屋長久手線（広小路通）、市道錦通（錦通）、一般国道19号（桜通）、南北に走る市道大津通（大津通）、市道久屋大通（久屋大通）沿道には、多くの交通施設や公益施設、商業施設、業務施設が立地し、歩行者の通行量が非常に多くなっている。しかしながら違法駐車・駐輪や違法看板により円滑な歩行移動に支障をきたしている箇所が見受けられる。

それら以外の道路についても、沿道に多くの飲食店、業務施設が立地しており重要な役割を担っているが、ここでも広幅員の歩道を有しているものの、同様な問題が見受けられる。

また、久屋大通の中央部には市バスターミナルや久屋大通公園が設けられ多くの市民の利用がみられるが、段差があるなど利用の観点からは必ずしも良好な状態とは言えない。

地下街については、地下鉄とバスとの乗換えや、歩行者の地上交通を補完する重要な公共用通路でもあり、道路と同様に公共性の高い空間機能を担っているものである。しかし、地上とのアクセスではエレベーターが不足していたり、また、地下鉄駅との高低差の関係から段差が存在するなど、円滑な移動を困難にする状況にある。

2. 重点整備地区の範囲及び特定経路

旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の立地状況を勘案し、栄・久屋大通駅重点整備地区エリアは、栄三～五丁目、錦三丁目、丸の内三丁目、新栄町一～三丁目（以上中区）、泉一丁目、東桜一丁目、久屋町八丁目、武平町五丁目、西新町一丁目、東新町（以上東区）地内、北は市道外堀町通・市道外堀相生町線（外堀通）、東は一般国道 41 号・市道堀田高岳線（空港線）、南は市道若宮大通（若宮大通）、西は市道呉服町通に囲まれた約 170ha を対象地区とする。学区としては、栄、名城、老松、新栄（以上中区）、東桜、山吹（以上東区）の学区が該当する。

特定旅客施設^{※1}から主要な施設^{※2}までの経路と、この地区の特徴である地下街についてを特定経路とし、特定経路との連携を図ることにより、より円滑な移動が可能となる経路を準特定経路とする。

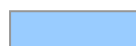
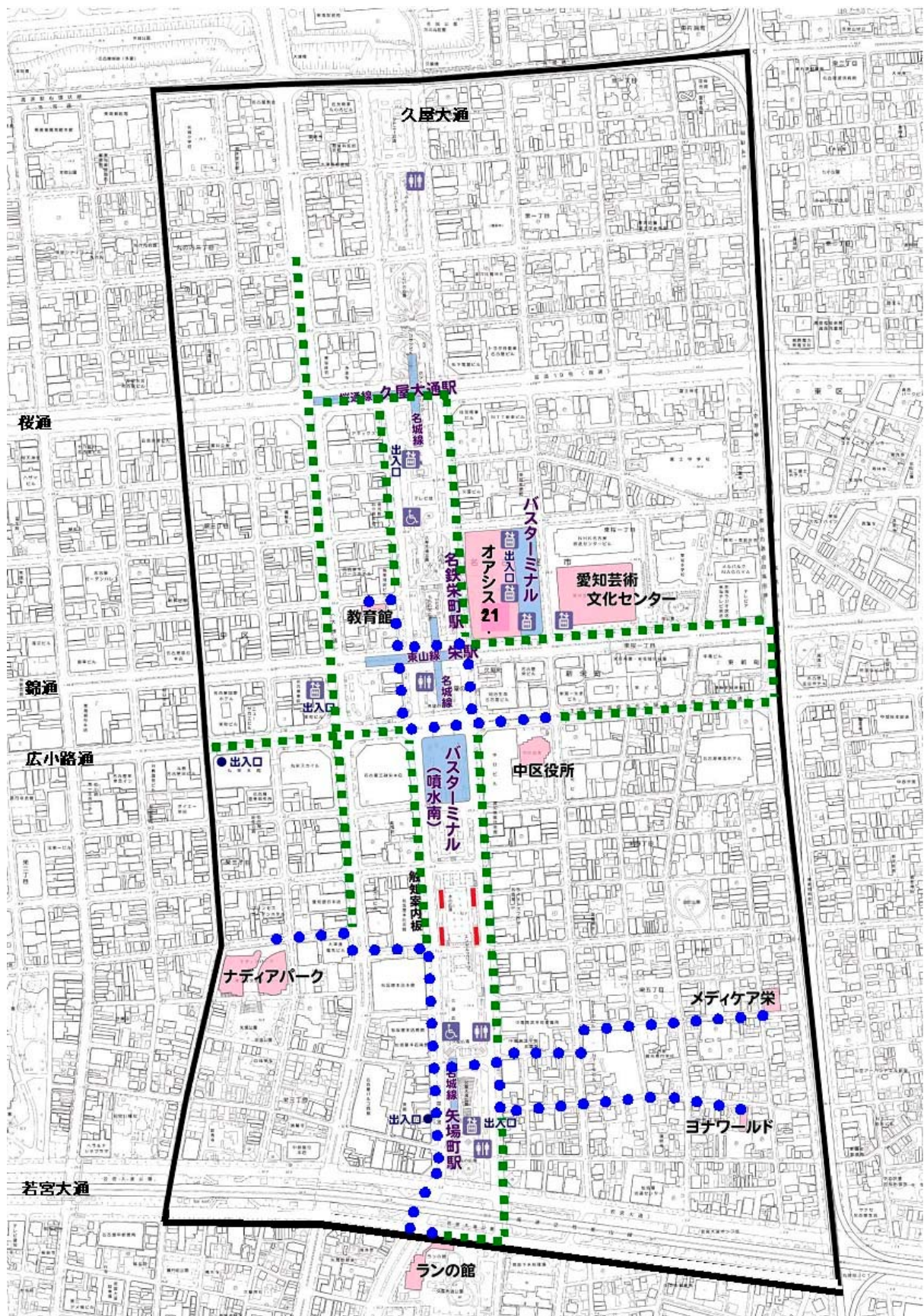
※1 特定旅客施設

重点整備地区の中心となる旅客施設で、1 日の平均乗降客数が 5,000 人以上の旅客施設

※2 主要な施設

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設

(地上)



旅客施設



主要な施設



特定経路



準特定経路

(地下街)

