

(写)

6 環 企 第 3 6 号
令和 6 年 10 月 21 日中区地域環境審議会
会長 森 紀樹 様名古屋市長職務代理者
名古屋市副市長 中田英雄

栄地区（久屋大通）における自動車環境対策について（回答）

令和 6 年 7 月 8 日付けで要望のありましたみだしの件につきまして、下記のとおり回答します。

記

自動車の排出ガスは、大気汚染や地球温暖化の原因の一つになっており、本市では自動車に過度に頼らないまちの構築を目指しています。栄地区（久屋大通）は、集客性の高い地区であることから、当該地区における自動車環境対策は課題であり、発生源対策、交通量対策、交通流対策など多岐にわたる対策が必要であると認識しています。

ご要望のありました各対策に対する回答は以下のとおりです。

1 若宮大通駐車場（フリンジ駐車場）の有効活用

本市では、名古屋交通計画2030において、フリンジ駐車場の有効活用は、都心部の自動車の集中緩和に資する有効な施策として位置づけており、若宮大通駐車場の一層の利用促進を図る必要があると認識しています。

なお、若宮大通駐車場は、若宮大通駐車場株式会社が運営しているため、利用促進については会社の自助努力となりますが、本市は筆頭株主として、会社の取り組みを後押ししてまいります。

また、本市では、名古屋市駐車場条例により、駐車場整備地区・商業地域・近隣商業地域における一定規模を超える建築物に対し、駐車場の設置を義務付けており、やむを得ず駐車場を建築敷地外に設ける場合、建築敷地から300メートル以内に設ける必要がありますが、フリンジ駐車場を活用する場合には、距離の緩和ができる制度を設けています。ご要望にある若宮大通駐車場は、フリンジ駐車場に指定されており、本市としても有効活用を目指しています。

2 パークアンドライドの推進

本市では、名古屋交通計画2030において、パークアンドライドの推進は、都心部の自動車の集中緩和に資する有効な施策として位置づけています。

また、名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画を策定し、名古屋環状2号線周辺の鉄道駅やバス停付近にパークアンドライド駐車場の整備推進を図るものとしており、この計画に基づき名古屋市パークアンドライド駐車場認定制度を設け、一定の要件を満たす駐車場を認定し、これを広報することにより、パークアンドライドの推進を図っています。バス車庫等を活用した駐車場であっても、要件を満たす駐車場について申請があれば、認定してまいります。

3 公共交通機関の利用促進

本市では、バリアフリーに関する情報、交通事業者による割引施策などの取組、公共交通の利用による家計面での効果などの情報を提供することで、自動車から公共交通への交通行動の転換を促してまいります。

また、駅などにおいての公共交通をPRするポスターの掲示などを通じて、自家用車利用から市バス・地下鉄など公共交通機関利用への転換を促してまいります。

4 自転車の利用促進

本市では、名古屋市自転車活用推進計画に基づき、自転車の利用を推進しています。

なお、栄地区においては、まちの課題であった放置自転車の解決に向けて、これまで10年以上にわたり、地域の皆様と話し合いを重ねながら段階的に駐輪場を整備し、令和5年度から放置禁止区域の指定及び駐輪場の有料化を実施しています。今後も引き続き、地域の皆様の声をお聴きしながら、適正な自転車利用を推進してまいります。

本市といたしましては、関係機関等と連携し、必要に応じて市民や地域の皆様の声をお聴きしながら、引き続き総合的な自動車環境対策を推進してまいります。

(環境局環境企画部環境企画課)

(環境局環境企画部脱炭素社会推進課)

(環境局地域環境対策部大気環境対策課)

(住宅都市局都市計画部交通企画・モビリティ都市推進課)

(緑政土木局路政部自転車利用課)

(交通局営業本部企画財務部経営企画課)

(写)

令和6年7月8日

名古屋市長 河村 たかし 様

中区地域環境審議会
会長 森 紀樹

栄地区（久屋大通）における自動車環境対策について（要望）

令和6年1月17日開催の中区地域環境審議会において、当審議会委員より別紙のとおり議案が提出されました。

議案は、栄地区（久屋大通）の渋滞解消により大気汚染防止・地球温暖化防止を図ることを求める内容となっており、令和6年1月17日、6月19日の2回にわたって協議及び審議した結果、当審議会としても、栄地区における自動車環境対策を要望する必要がある旨の決議を得ました。

以上により、環境基本条例第31条第2項に基づき下記について要望します。

記

若宮大通駐車場（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により自動車の都心部への集中緩和を図るとともに、公共交通機関や自転車の利用を促進すること。なお、施策を検討するにあたっては、関係部署が連携するとともに、地域住民と情報交換しながら進めること。

2024年1月17日

名古屋市中区地域環境審議会
会長 森 弘 樹 様

名古屋市中区地域環境審議会委員
祖父江 俊 一

名古屋市中区地域環境審議会における議案の提出（審議事項）

【議案】

栄地区（久屋大通）の渋滞解消を図り大気汚染防止・地球温暖化防止を図る

【提案理由】

現在、栄地区の久屋大通（矢場町～栄の上下線間）の土・日曜日、祝日の昼間は、路肩への違法駐車車両、第1車線と第3車線（道路の両左右の車線）は、駐車場へ入るための待機車両（法的には違法駐停車車両）の縦列となっています。このことから、本来の車両通行帯3車線が1車線となってしまう、その通過に対し渋滞に巻き込まれ、通過に時間を要する状況となっています（公共交通機関のバスは定時運行に支障をきたし、またバス停横付けにバスを停車させることができない状態であることから、交通災害の危険も潜んでいます）。

渋滞に巻き込まれ時間を要するということは、そこを通過するにあたりノロノロ運転（ストップ＆ゴーの繰り返し）をしていることであり、また駐車待機車両もエンジンを動かして待機（ストップ＆ゴーの繰り返し）していることから通常の走行と比較し排気ガスが多く排出（燃料消費が多い）され、大気汚染や地球温暖化（CO₂排出）に直結しています（大津通りが歩行者天国になれば、迂回車両で更に久屋大通は渋滞が悪化しています）。

この状況でも、現在は車の性能が良くなってきていることから環境基準を満たしているかもしれませんが、環境基準を満たすということは最低限であり、人の集まる場所として環境基準よりも更に良くし、綺麗な空気や住みやすい環境にしていかなければなりません。

上記の状況を踏まえる中で、現在計画されている名古屋高速道路の丸田町西渡り線や栄ICが建設（若宮大通の矢場町付近に建設）され利用ができるようになれば、今まで東新町ICを利用していた車両も栄ICを利用し、更にこの状況（駐車待機車両・渋滞等）を悪化させることが想定できます。

市は、若宮大通の矢場町付近に駐車場を設置してある（する）から渋滞は発生しないと考えているようですが、現在でも若宮大通の駐車場は空車状態です。なぜ、久屋大通の駐車場に集中して車を駐車するのか、人間心理まで考えられていないからこのような状態となってしまう（店まで近い、天候に左右されない、駐車割引がある等が人間心理に影響）。

名古屋高速道路を建設するに当たっては、周辺一般道路の渋滞状況や大気汚染防止・地球温暖化防止（CO₂排出削減 ⇒ 将来、電気自動車に移行しても、電気は化石燃料から発電されていることからCO₂は排出される）も考慮しなければなりません。現時点（詳細設計段階）においても高速道路を建設することばかりに注力し、久屋大通（矢場町～栄までの上下線）の道路改修や通行・運用方法の見直し（基本方針や計画案）が示されない状態です（矢場町交差点の一部のみ変更案は出ているが、これでは渋滞回避はできない）。今回の高速道路の新設に

当たっては、高速道路の渋滞回避がひとつの大きな目的となっていますが、周辺の一般道路が現状より渋滞し、環境を悪化させることとなれば本末転倒です。

このことから、私は、久屋大通（矢場町～栄までの上下線）の道路改修案および運行・運用方法の見直し案を提案させていただき、環境都市名古屋または中区としていきたいと考えています。下記について、ご審議よろしくをお願いいたします。（審議後、市長へ上申）。

【道路改修（案）】

- ① 久屋大通公園を改修し、駐車待機専用レーンを1車線新設する（現状の3車線は維持し、第3車線は利用させない・・・本来ならば道交法違反にも関わらず、警察は取締りをしない）。私は、都市公園法に基づき、現在の久屋大通公園の面積を変更せず（代替え用地も不要）改修する案を持っています。
- ② 第1車線側の路肩（荷物積載用にもともと広めにしてある）を改修し、土曜日を含む休日は駐車待機専用レーンに改修する。（標示・カラーポール等により明記する）（第1車線は利用させない・・・違法駐車は、徹底的に警察が取締る）。
- ③ 若宮大通公園駐車場から地下鉄矢場町駅までの地下街（店舗併用型）の新設

【通行・運用方法の見直し（案）】

- ① 丸田町から南（空港線）では上下線ともバスの専用レーンがあるが、これを栄まで延長する。定時走行を確保し、利用者を増やす（大量輸送による一般車両の削減）
- ② バス車庫等を活用したパークアンドライド方式による公共交通機関（バス・地下鉄）への移行（バス運行時間帯は、バスは出庫しておりバス車庫は空いていることから、駐車は可能との判断と大量輸送による一般車両の削減）⇒市交通局の収益の拡大にもなる
- ③ 現在は1系統しか名古屋高速道路を利用するバスがないが、この系統を増やすことにより高速かつ定時走行を確保し、大量輸送を可能とする（福岡市を見習う）
- ④ 公共交通機関利用者が、店舗で利用できる割引制度の新設（パークアンドライドとの併用等を行うことにより、一日乗車券より効果が期待できる。日本人の人間心理は「割引」や「無料」という言葉に弱い）
- ⑤ 若宮大通公園駐車場の店舗割引制度の導入拡大（久屋大通公園駐車場よりも割引率（還元率）を大きくする。PRも必要）

【その他】

地域の環境を良くしていくためには、縦割り行政で環境を取り扱う部署のみで行うのではなく、横串刺しをして関係部署が集まり議論する必要があります。また、この中に地元住民が入り地元住民の意見も聞く必要があります（地元のことは地元住民が一番良く知っています）。



参考 久屋大通矢場町付近
北行の航空写真
（出典：google map より）

以 上