

1 調査名称：交通まちづくりプラン策定調査

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：東区、中村区、中区及び西区

4 調査期間：平成 19 年度～

5 調査費：13,500 千円（当年度までの合計：94,500 千円）
（街路事業調査 都市・地域総合交通戦略策定調査
ただし、平成 19 年度は臨時交付金ソフトで調査）

6 調査概要：

本市における交通政策の基本計画である「なごや新交通戦略推進プラン」では、“新たな交流社会を見据えて、安心・安全で、環境にやさしく、賑わいあるまちの創造のために、まちづくりと連携した総合交通体系を目指す”ことを基本理念として掲げている。この基本理念を実現し、新たな総合交通体系を形成していくためには、本市の特徴である広い道路空間を利活用し、自動車中心から人が主役の空間に道路の使い方を見直していく必要があるとして、リーディング・プロジェクトとして“みちまちづくり”が位置づけられている。

本業務では、少子高齢化や環境課題等の時代の潮流を踏まえつつも、賑わいあるまちづくりの維持・向上を実現していくために、「なごや新交通戦略推進プラン」のリーディング・プロジェクト“みちまちづくり”と、そのパッケージ施策を具体化する計画（以下、「プラン」という）の策定に関して、次の検討を行った。

- (1) 市民意見の聴収
- (2) プラン成案の検討
- (3) 新たな路面公共交通の検討
- (4) 都心部の交通実態調査
- (5) 市民説明資料
- (6) 普及啓発活動

I 調査概要

1-1 調査名：交通まちづくりプラン検討業務委託

2-1 報告書目次

第1章 はじめに

1-1. 調査の目的

1-2. 調査の内容

第2章 市民意見の聴取

2-1. 市民説明用の資料作成

2-2. みちまち市民ミーティングの運営支援

2-3. パネル作成

2-4. オープンハウスの運営支援

2-5. グループインタビューの運営支援

2-6. パネル作成

第3章 プラン成案の検討

3-1. ロードマップの検討

3-2. 市民意見の分析

第4章 新たな路面公共交通の検討

4-1. 新たな路面公共交通の役割

4-2. 新たな路面公共交通の位置付け

4-3. 導入効果の事例

4-4. 課題検討

4-5. 事業性の検討

第5章 都心部の交通実態調査

5-1. 調査概要

5-2. 調査内容

5-3. 調査結果

5-4. 都心部におけるバス運行本数

第6章 市民等への説明資料

6-1. イラスト等の作成

6-2. 交通まちづくりプラン（案）

1-2 調査名：交通まちづくりシンポジウム運営等業務委託

2-2 報告書目次

1. はじめに
 - (1) 実施目的
 - (2) 開催概要
2. 実施概要
 - (1) みちまちキャラバン隊
 - (2) みちまちづくりシンポジウム
3. 実施結果
 - (1) みちまちキャラバン隊
 - (2) みちまちづくりシンポジウム
4. イベント実施体制等
 - (1) 実施体制
 - (2) 全体スケジュール（準備～運営～撤収）
 - (3) 使用機材・会場レイアウト・人員配置

参考資料

3 調査体制

名古屋市交通まちづくり推進協議会 (会長 : 岐阜大学名誉教授 竹内 伝史)	
名古屋市交通まちづくり推進協議会 (幹事会)	
交通まちづくり庁内検討会	

4 委員会名簿等

【名古屋市交通まちづくり推進協議会】

有識者	岐阜大学名誉教授 竹内 伝史
	名古屋大学大学院環境学研究科教授 森川 高行
	株式会社エイ・ワークス代表取締役 赤崎 まき子
	名古屋大学大学院環境学研究科准教授 村山 顕人
事業者団体等の関係者	中部鉄道協会常任理事・事務局長 浅田 和彦
	公益社団法人愛知県バス協会専務理事 古田 寛
	一般社団法人愛知県トラック協会専務理事 小池 良
	名古屋タクシー協会常務理事 山腰 澄夫
	一般社団法人日本自動車連盟愛知支部事務局長 野口 浩寿
	名古屋市商店街振興組合連合会専務理事 岡田 敏光
	名古屋商工会議所常務理事・事務局長 内川 尚一
	一般社団法人中部経済連合会常務 三浦 司之
行政機関の職員	中部地方整備局企画部長
	中部運輸局企画観光部長
	愛知県地域振興部長
	愛知県警察本部交通部長

【名古屋市交通まちづくり推進協議会 (幹事会)】

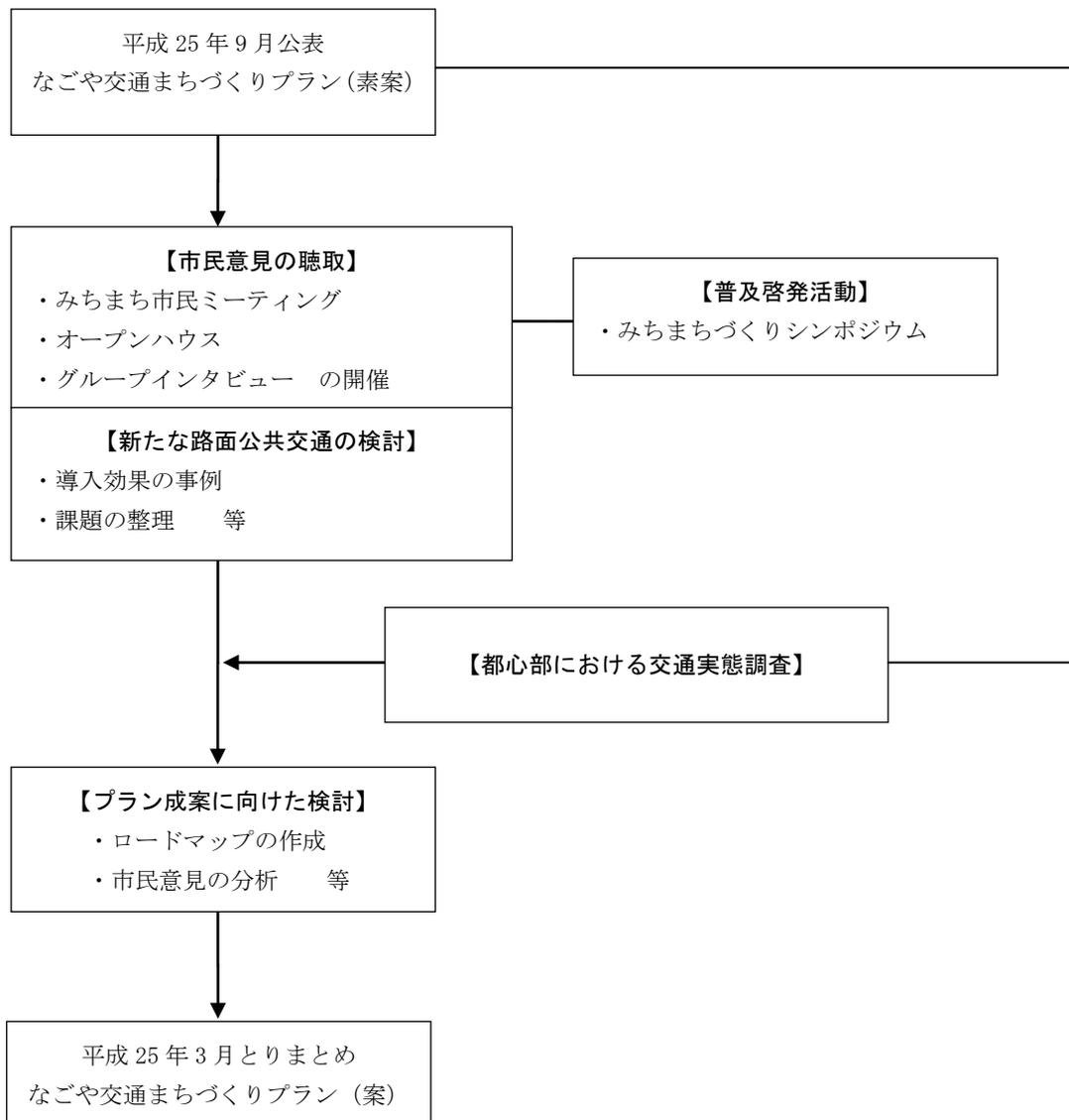
総務局企画部長	住宅都市局住宅部長
市民経済局地域振興部長	住宅都市局まちづくり企画部長
市民経済局文化観光部長	住宅都市局参事 (都心・リニア中央新幹線)
市民経済局産業部長	緑政土木局路政部長
環境局環境企画部長	緑政土木局道路建設部長
健康福祉局障害福祉部長	緑政土木局緑地部長
住宅都市局参事 (交通企画)	交通局営業本部総合企画部長

II 調査成果

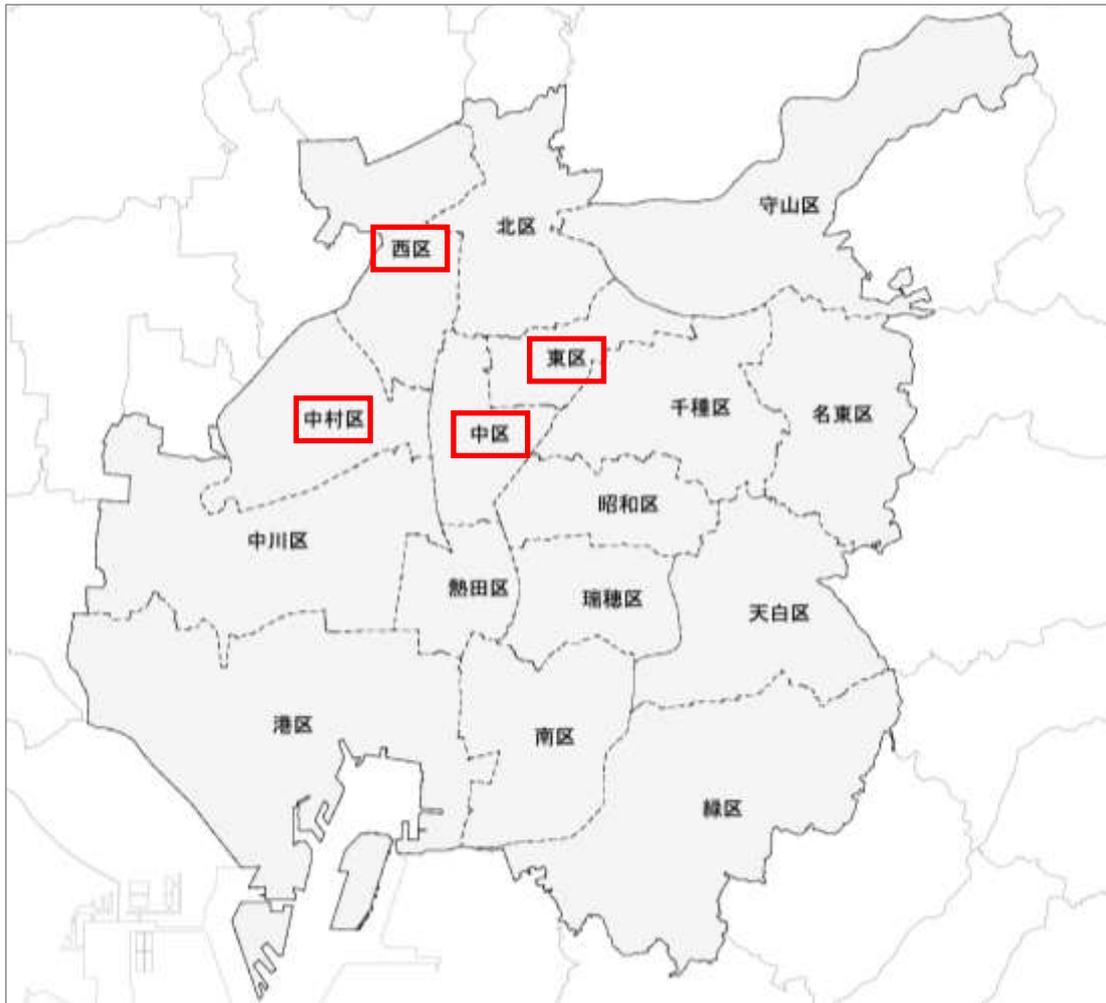
1 調査目的

少子高齢化や環境課題等の時代の潮流を踏まえつつ、賑わいあるまちづくりの維持・向上を実現していくために、「なごや新交通戦略推進プラン」のリーディング・プロジェクト“みちまちづくり”と、そのパッケージ施策を具体化する計画（以下、「プラン」という）の策定に関して、さまざまな検討業務を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



東区、中村区、中区及び西区内

4 調査成果（一部抜粋）

(1) 市民意見の聴取

プランのうち、①道路空間の主役転換、②自動車の都心部への集中緩和、③移動手段の多様化を対象として、市民意見の聴取を行った。聴取した市民意見について聴取方法及び開催概要を下表に示す。また、テーマごとの意見の概要及びプラン成案に向けたその対応を次頁以降に整理した。

市民意見の聴取方法及び開催概要

聴取方法	実施日	場所・参加者等	実施目的	特長	主な質問内容
みちまち 市民ミーティング	H25. 11. 30	栄ガスビル 55名	市民の印象・意見だけでなく、市民同士の議論により深められた意見を聞く	・市民の縮図として参加者を市民から無作為抽出 ・議論を深めるために少人数のグループでテーマを変えながら討議（4～5人） ・他のグループの意見もふまえながら積み上げ方式で議論 ・議論前、グループ討議後、全体討議後の意見を把握	・プランの方向性の賛否 ・主要施策の賛否 ・賑わい交流軸候補の賛否 など
みちまちキャラバン	H25. 9. 14	環境デーなごや (久屋大通公園) 205名	市民の印象・意見を聞く	・対象者は区民まつり等のイベント参加者（地元市民が多い） ・対面アンケートにより実施 ・都心部を含む区で実施（東区は雨天中止）	・プランの方向性の賛否 ・主要施策の賛否 ・賑わい交流軸候補の期待の有無とあったらいいもの (各回テーマを絞って実施) など
	H25. 10. 13	西区民おまつり広場 (庄内緑地公園) 124名			
	H25. 10. 26	中村区区民まつり (中村公園) 72名			
市政アンケート	H25. 11. 19 ～H25. 12. 3	951名	市民の印象・意見を聞く	・市民の縮図として対象者を市民から無作為抽出 ・郵送による書面アンケートにより実施 ・紙幅の都合上「賑わい交流軸」に絞って質問	・賑わい交流軸の心配な点 ・賑わい交流軸候補の妥当性 など
ネット・モニターアンケート	H25. 11. 1 ～H25. 11. 11	462名		・対象者は公募により選ばれた市政に興味のある ネット・モニター ・ウェブ上でアンケートを実施（詳細な説明等は「交通まちづくりウェブサイト」に誘導）	・望む幹線道路の変化と懸念事項 ・幹線道路以外の主な方向性の賛否 ・最も妥当な賑わい交流軸候補 など
ウェブサイトアンケート	H25. 9. 18 ～H25. 12. 31	21名		・対象者は交通まちづくりウェブサイトの素案の説明ページの閲覧者 ・ウェブ上で詳細なアンケートを実施	・主要施策の賛否 ・賑わい交流軸候補の妥当性 など
グループインタビュー	適宜	17者	利害関係者などの期待や懸念を聞く	・対象者はプランに利害関係を有すると思われる まちづくり関係者、事業者及び都心部来訪者 (名古屋市交通まちづくり推進協議会の構成団体を除く。) ・説明会又は座談会形式で意見交換	・主要施策への期待 ・主要施策への懸念 など
その他	適宜	10者		・個別に寄せられた意見	—

1) 道路空間の主役転換について

聴取方法	設問	賛否等	主な意見	分析	対応
みちまち市民ミーティング	賑わい交流軸において歩行者空間を拡充する	賛成95% 反対 5%	○高齢化社会で車は不要、楽しいまちなら出かける、寄り道ができ賑わいができる、歩きやすくなるとよい、安全に通れるとよい、世の流れ(渋滞、排気ガス) △各道路の性格を考えて、楽しめるまちづくりをした上で、路線を限定して賛成、車道は狭くしないで、通りによる線引きを明確に、歩行者・自転車・自動車の3つの視点で考えて、公共交通の充実を、平休日で使い分けを×車を不便にして車を減らす方法論に反対、夏暑く冬寒い道は歩かない、ニーズを把握しないとコストのムダ、必要性がわからない、荷物を持った人や荷捌きに不便 !歩行者天国がよい、通りごとにコンセプトを変える、オープンカフェ・屋台・イベント・キッズ広場、自転車専用道は不可欠、災害に強い地下街の再開発とあわせて実施を	○車線減をして道路を賑わいのある空間に変えていく賑わい交流軸の考え方については、多くの方の賛同が得られています。 (みちまち市民ミーティング賛成95%) (環境デーなごや賛成84%) (中村区区民まつり賛成79%) ○賛同の理由としては「大きくまちづくりを変えていくべき」との声や「車が多すぎ歩道がないところは危険」といった声が寄せられています。	○賑わい交流軸については、基本的な考え方や方向性については、多くの方の賛同が得られているものと考えています。また、各路線ごとにも差はありますが賛同は多く、全ての路線でさまざまな課題事項への対応について検討・検証をしながら進めていくことを条件に、素案において候補として提案した全ての路線・区間を賑わい交流軸に位置づけることとします。 ○「策定にあたって」に「進め方」を加え、まちづくりなどと連携していくことを明記します。<p3>
みちまちキャラバン(環境デーなごや)	道路を車線減し、にぎわい・憩いの空間に変える	賛成84% 反対 8%	○大通だけでなく横の通りもできるのでは、久屋から名駅まで緑でつなげて △全てやるのは無理、公共交通とセット × 車が不便になる 、平日は閑散とする ! 自転車駐輪場を 、電気自転車の充電スタンドを、自転車道を、自転車のマナーの改善を	○こうした取組みにおいて最も重要とされている点は、「安心・安全」で、とりわけ自転車走行に係る歩行者との安全性が大きな関心事となっています。 (市政アンケート(重要と思うもの)安心な歩道78%) (ネット・モニターアンケート(どう変える)自転車走行空間58%)	○安全な空間を目指すことを「青写真」に明記します。<p18> ○「幹線道路の空間配分見直しの考え方」に渋滞や安全対策を講ずることを明記し、柔軟な取組みとして季節別の取組みを加えます。さらに配慮事項として、アクセス機能を確保することを明記します。また、「物流及びアクセス機能の確保」の項目にそれらを確保することにより路上駐車が増えないようにしていくことを加えます。<p20・21>
みちまちキャラバン(中村区区民まつり)	道路を車線減し、にぎわい・憩いの空間に変える	賛成79% 反対 8%	○ 緑や休憩所があるとよい △ 歩行者と自転車を分離して安全に 、駐輪場の整備がまず必要、渋滞しないように、ベンチは若者のたむろが心配	○一方、方向性について賛同していただいた方を含め、課題事項としては「渋滞」が最も多くあげられ、「自動車によるアクセス機能の確保」や「路上駐車の抑制」に関する意見も多く寄せられました。特に渋滞については「通過交通の迂回誘導等の仕組み」が求められています。	○賑わい交流軸の記述に、歩行者と自転車の交錯の危険性に配慮することや道路占用の特例制度の活用などにより、賑わいのための利活用を行ったり、緑やベンチなどの休憩施設を設置することを明記します。<p22>
市政アンケート	賑わいのある道路空間をつくるためにあなたが重要だと思うものは何ですか		安心な歩道 78% 憩いの空間 39% 自動車が少ない26% 賑わいの空間 24% 【その他】 ○全部に期待 ×賑わいは必要ない、安心・安全対策が先、流入抑制が先、考え方がおかしい ! 歩行者・自転車・自動車の分離 、歩行者天国、天候に左右されない歩道空間の整備、ゴミ・歩きタバコ対策、公共交通の充実、バランス、駐車場の確保、違反車両をなくす、道路拡張、マナー、公園、バリアフリー、案内	○反対される方の意見としては、「車が不便になる」、「車排除の方向に傾きすぎ」、「車を止めると購買力が減る」といった声が寄せられました。	○迂回させる自動車交通の対象は、エリアを通過する交通であることを明記します。<p24>
	賑わいのある道路空間をつくることであなたが心配だと思うものは何ですか		渋滞 66% 歩道が物で支障47% 歩道が人で支障31% 景観悪化 25% 【その他】 騒音、 ゴミ、犯罪、風紀、自転車の走行 、路上駐車、排ガス、緊急車両の通行に支障、送迎に支障、歩行者のマナー、自動車のマナー	○また、「歩道拡幅というハードの整備だけでは賑わいは生まれず、そこを利用するソフトが必要」という指摘、「地下街との連携が必要」という指摘、「夏や冬は外を歩かないのではないか」という指摘、「各道路ごとに性格やコンセプトを考える必要がある」という指摘もありました。	○各賑わい交流軸の候補を賑わい交流軸と位置づけ、それぞれの空間イメージとして性格づけをします。また、賑わい交流軸の具体化にあたっては、地下街などとの連続性の強化にも配慮することを明記します。さらに、課題事項への対応について検討・検証しながら進めていくことを明記します。<p70>
	賑わいのある道路空間が実現した場合、あなたが、名古屋駅、伏見、栄周辺の地域へ出かける回数が増えると思いますか		変わらないと思う 49% 増えると思う 35% 減ると思う 5%		
ネット・モニターアンケート	今後、都心部の幹線道路をどのように変えていくと思いますか		自転車走行空間58% 公共交通 47% 歩道拡幅 44% 憩いの空間 36% 賑わいの空間 22% 今のまま 7% 【その他】 走りにくい道路の改善、歩行者・自転車の分離、路上駐車をなくす 、自転車道は不要、トイレの設置、定期自転車置き場の設置	○賑わい交流軸にあるといいものとしては、「緑」、「ベンチ」、「オープンカフェ」、「物販」などがあげられました。	
	今後、都心部以外の幹線道路をどのように変えていくと思いますか		自転車走行空間56% 歩道拡幅 44% 公共交通 36% 憩いの空間 28% 賑わいの空間 12% 今のまま 10% 【その他】 中央分離帯の設置、 走りにくい道路の改善 、バス専用道路、 歩行者・自転車の分離 、トイレの設置、定期自転車置き場の設置、メリハリをつけた整備、路上駐車をなくす		
	都心部の幹線道路を変えていく際に最も懸念することはなんですか		渋滞 56% 公共交通の遅延22% 自転車走行支障11% 歩道歩行支障 9% 【その他】 路上駐車、 駐車場や駐輪場の確保 、財源、 特に懸念はない		
	今後、都心部で賑わい交流軸が整備された場合、訪れる回数は増えると思いますか		増えると思う 70% 変わらないと思う 25% 減ると思う 1%		

聴取方法	設問	賛否等	主な意見	分析	対応
ウェブサ イトアン ケート	道路空間を 人が中心の 空間に変え るという考 え方をどう 思いますか	賛成85% 反対 5%	<p>○大きくまちづくりを変えていくべき、誰しも車を運転できなくなるときの来るので過度に車に頼らなくてもよい名古屋を創るべき、車が多すぎ歩道がないところは危険、元気なまちには車は不要、人の流れを大きく変えまち歩きを楽しめる環境を創ってほしい、ゆったりとした心豊かな生き方もある、名古屋駅前をもっと歩行者に道路を還元すべき、まちが活気付き元気になる、地球温暖化やまちの賑わいのため、偶然の出会いのため、賑わいがまちを活性化させまちの価値を上昇させる</p> <p>△非効率なマイカーを抑制し効率の良い公共交通を中心にするのが重要、車でしか移動できない弱者への配慮を、歩行者・自転車・自動車の分離を、人が中心の空間にするために公共交通の割合を増やすという意味なら賛成</p> <p>×気候的に道路空間で賑わいを生むのは難しい</p> <p>！人も車もWINWINになるように</p>		
	幹線道路の 役割の明確 化と空間配 分の見直し は実施する とよいか実 施すべきで ないか		<p>実施するとよい 67% 実施すべきでない 10%</p> <p>○中部圏の玄関口として特色のある賑わい創出、都心部へのマイカー規制は大事</p> <p>△締め出された自動車はどこを通行すればよいかをまず考えるべき</p> <p>×歩行者空間の拡大だけで賑わいは創出できない</p> <p>！各通りの特色を明確に、地域の外周道路の整備が必要</p>		
	あったら いいもの		<p>トランジットモール、緑地、街路樹、ベンチ、オープンカフェ、情報発信機能、おしゃれでアートな展示場、子どもが安心して遊べる公園、物販、せせらぎ、映画館、図書館、屋外コンサートスペース、日よけ、歩行困難者の移動手段、雨にぬれずに歩ける回廊</p>		
グルー プ インタ ビュー	自由意見		<p>○新たな交流が生まれまちが活気になる、栄の立場からはプラス、速やかな実現を、社会の流れに沿っている（まちづくり組織）、自転車道の整備はよい（不動産事業者）、賑わいのある魅力的なまちに期待している（旅行者）、ベンチがあるとよい、イベント時にオープンカフェや市場があるとよい（都心来訪者）</p> <p>△ただ歩道を広げるだけでなくそこを利用するソフトの開発が先、都心部までの車のアクセスは必要、インバウンド観光を進めるには観光バスを不便にはしてはいけない（まちづくり研究会）、周辺交通への影響等についての精緻な検証が必要、通過交通を迂回させ抑制する仕組みや目的交通のアクセス利便性の向上が必要、区画道路の渋滞対策が必要、商売のための車は必要、荷捌きは重要な課題、ハード主体の計画だが賑わいづくりも同時に先行して進めるべき（まちづくり組織）、ハード面だけでなくソフト面も必要（不動産事業者）、目的施設の魅力アップが必要（駐車場事業者）、オープンカフェは日本人には利用されないのではないか、地下街とのすみ分けが必要、オープンカフェは店と車の排ガス次第、物流などへの配慮が必要（旅行者）、気候や天候に左右される、店の連続が必要（都心来訪者）</p> <p>×車でのアクセス可能性は不動産価値を決める要素になる、すでに歩道を広げてきており歩道が不足しているか疑問、都市圏内には公共交通が不便な地域も多くそういう地域からも車で来やすいまちにすべき（まちづくり研究会）、車排除の方向に傾きすぎ、車の利用が多いのは公共交通が不便だからだ（まちづくり組織）、車をどう迂回させるか考えるのが先、地下街が充実しており店が並ぶか疑問、車社会を払拭できるか疑問（不動産事業者）</p>		
その他	自由意見		<p>○賑わい交流軸は是非とも早期に実現すべき、自転車走行空間の確保は可能などところからどんどん実施すべき、強く賛同する（利害関係者）</p> <p>△バリアフリーや車のマナーも含めて検討を（市民）</p> <p>×道路が広く走りやすい名古屋の特色を失わせ周辺に住む多くの人の生活の利便性を奪う、他府県の車が必ず入ってくるので渋滞は減らず観光バスやタクシーまで動きが取れなくなる、歩行者にとって危険な自転車が増えるまちづくりは大失敗、地下街の拡張を考えるべき、おしゃれで巨大なオアシスやテレビ塔のような施設をつくるべき（市民）</p> <p>！歩行環境の改善の具体的内容を記載すべき、未着手都市計画道路の整備プログラムの見直しの具体的な内容を記載すべき（利害関係者）</p>		

主な意見は ○…賛成 △…条件付賛成 ×…反対 !…提案

(2) プラン成案の検討

1) プランの概要

交通まちづくりプランにおいて位置づける5つの分野別の取り組みを以下に示す。

① 道路空間の主役転換

道路空間を「人が主役の空間」へ見直すことで、歩いて楽しい賑わいのある“みち”へ変えていく取り組み

② 自動車の都心部への集中緩和

自動車の過度な利用を抑制するため、まず自動車が入り過ぎない都心部を目指して供給過多の駐車場を適正な規模に誘導し、不要不急の自動車利用を抑制するとともに、歩きやすい環境と賑わいの連続性を整えていく取り組み

③ 移動手段の多様化

自動車に頼らず移動できる都市を実現するため、自動車利用からの転換の受け皿として他の移動手段を多様化し快適に楽しく移動できる環境を整えていく取り組み

④ 交通行動の転換促進

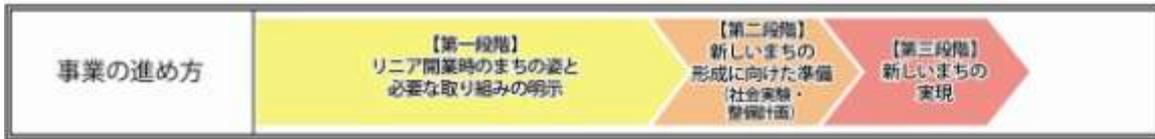
公共交通の良さ、必要性を深く認識し、積極的に利用していただく市民を増やす取り組み

⑤ 新たな仕組みの創設：地域との連携や財源制度に関する新たな仕組みを積極的に検討し取り入れる取り組み

2) 主な事業のロードマップ

プランに位置づける主な事業のロードマップを以下の通り整理した。

○新たな展開を図る主な事業のロードマップ



○道路空間の主役転換

事業	短期 (H26～28)	中期 (～H32)	長期 (～H39)	関連する事業
久屋大通・テレビ塔 エリア・北エリア	整備計画 社会実験	法令手続・整備		
久屋大通・南エリア	整備内容の検討	整備計画 社会実験	法令手続・整備	・都心部周辺 道路の迂回 機能強化
名駅通	名古屋駅周辺 まちづくり 構想策定	整備内容の検討	整備計画 社会実験 法令手続	・自転車走行 空間の確保
広小路通		整備内容の検討	整備計画 社会実験	・公共性の高い 移動手段 の円滑な 利用環境確保
大津通		整備内容の検討	整備計画 社会実験	
賑わいある 街区づくり	地域からの発意に基づき検討・実施			-

○自動車の都心部への集中緩和

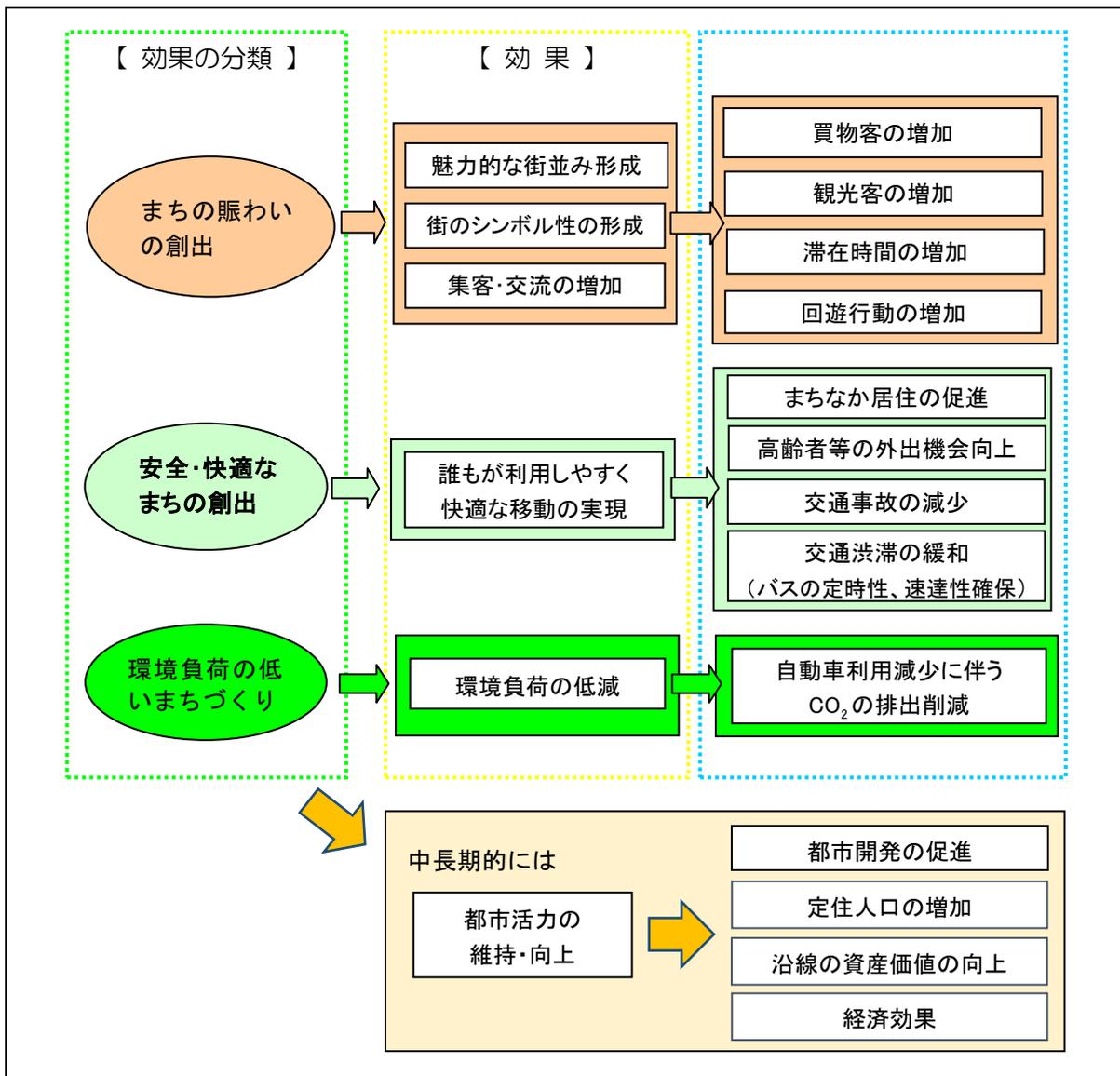
新たな開発等に伴う 駐車場整備基準の 見直し	用地基準の 検討・見直し	実態にあわせ検討・見直し	「駐車場整備抑制 地区(仮称)」の 指定にあわせ検討・ 見直し	・都市計画駐 車場の新た な利活用
駐車場整備地区の 見直しと「駐車場 整備抑制地区(仮称)」 の指定	整備地区の見直し検討 抑制地区の制度検討	社会実験 制度設計	法令手続	

○移動手段の多様化

LRTやBRTの 導入検討	整備内容の想定・導入可能性検討	整備計画・法令手続・整備	-
------------------	-----------------	--------------	---

(3) 新たな路面公共交通の検討

1) 想定される導入効果



2) 課題整理

①物理的な制約

なごや交通まちづくりプラン（素案）における「賑わい交流軸」の候補路線、名城や大須地区の主要な幹線道路において、道路構造上の制約が大きいLR Tを導入した場合における道路空間上の課題をリストアップした。

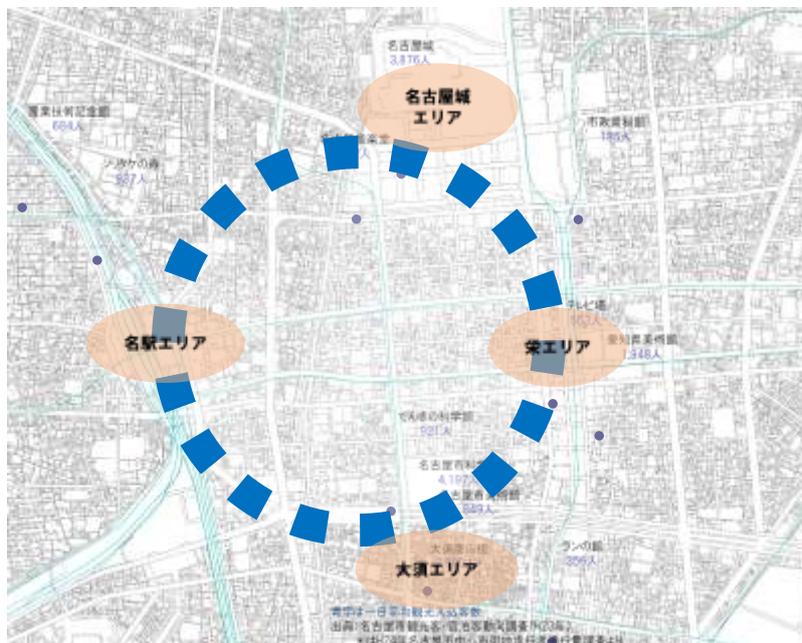
- ・歩道橋などの構造物による建築限界
- ・幹線道路沿いにある駐車場出入口や地下鉄出入口等への配慮
- ・歩行者の横断等も含めた円滑な交通処理
- ・名古屋まつりなどイベント開催時における運行調整
- ・その他、大規模な敷地が必要となる車庫用地の確保 など

②法律的な制約

軌道法、道路構造令などLR T整備に係る関係法令について整理した。

3) 事業性の検討

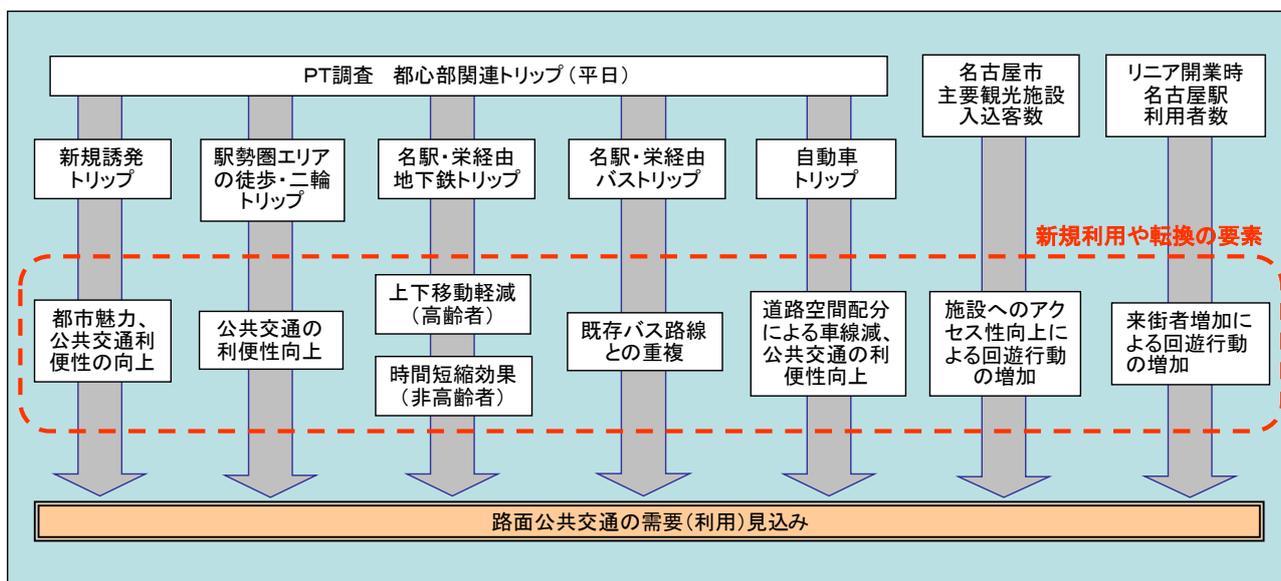
「なごや交通まちづくりプラン（素案）」のLRT・BRT検討エリアにおける名古屋駅、栄、名古屋城、大須の各エリアの連携をイメージした場合の最短距離 < 名古屋駅と栄駅を直径とする円周距離（約 7.5km）>を仮想ルートの距離として設定し、事業性の目安を検討した。



LRT・BRTの検討エリア

①需要見込み

以下の要素を考慮して、利用者数を算出（約 4 万人/日）した。



②事業性

他都市事例等をもとに、整備費や年間運営費を算出し、事業性の目安を検討した。新規で路面公共交通を整備するには相当の事業費がかかるため、上下分離方式や国の支援制度の活用も視野に入れた検討が必要である。また、海外においては、事業所税や政府からの補助金を運営費に補填する制度があり、持続的な事業運営が可能とな

る手法が必要である。

(4) 都心部の交通実態調査

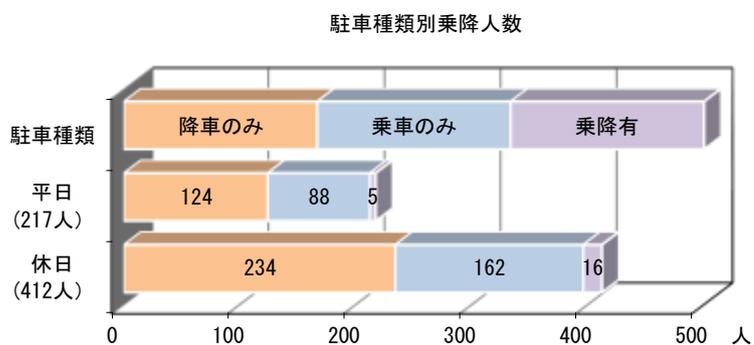
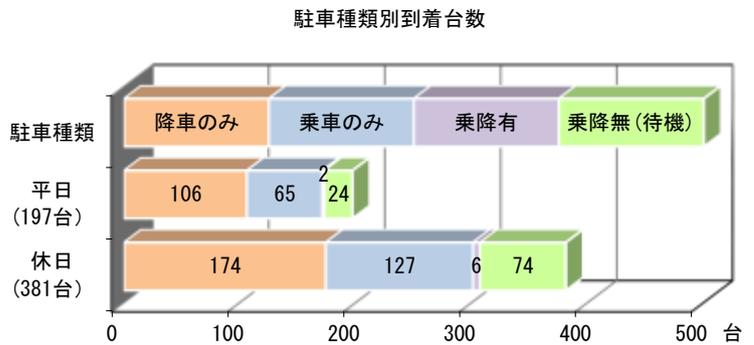
下表に示す調査項目について、名駅地区、栄地区における交通実態調査を実施し、都心部における交通実態を把握した。

調査項目	対象地区	箇所数 区間数	調査日	調査時間帯
1 一般車乗降利用実態調査	名駅	1 区間	平日休日 2 日間	6:00～24:00 (18 時間)
2 タクシー乗降利用実態調査	名駅	1 区間	平日休日 2 日間	
	栄	3 箇所	平日休日 2 日間	11:00～19:00 (8 時間)
3 駐車待ち行列調査	栄	4 駐車場の 入口 6 箇所	休日のみ	11:00～19:00 (8 時間)
4 荷捌き関連調査	名駅 栄	全ての賑わい 交流軸と交流 軸 交差道路	平日休日 2 日間	8:00～18:00 (10 時間)

1) 調査結果 (一部抜粋)

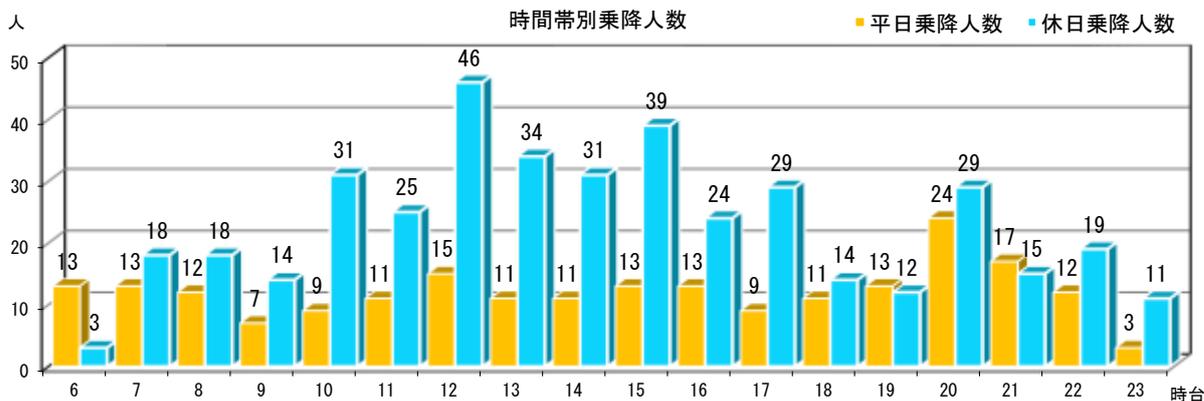
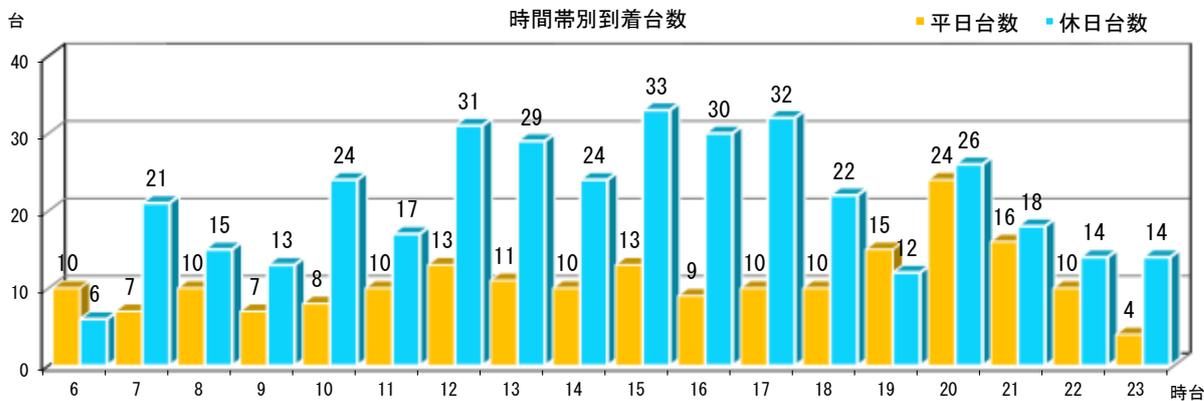
①一般車利用実態調査結果【名駅地区】

駐車種別別到着台数・乗降人数 (区間1+区間2) 6:00~24:00 計



※車種別台数：小型乗用、マイクロバスを対象に調査。マイクロバスは平日2台、休日0台。

時間帯別到着台数・乗降人数 (区間1+区間2) 6:00~24:00



(5) 市民説明資料

「交通まちづくりプラン（案）」の本編及び概要版等の作成にあたり、市民等へよりわかりやすい内容とするため、各施策の検討に関連した資料を作成した。

なごや交通まちづくりプラン

～みちまちづくりの推進のために～

(案)

－ 概要版 －

みちを変えて まちを変える
みちまちづくり



平成 26 年 月

名古屋市

(6) 普及啓発活動

“みちまちづくり”の普及啓発とともに、来場者等の意見も汲み上げられるような参加型のシンポジウムを実施した。

1) 実施概要

名称：みちまちづくり シンポジウム ～「みち」をかえて「まち」をかえよう！～

日時：平成25年10月20日（日） 13:30～16:30

場所：中区役所ホール 名古屋市中区栄4-1-8 TEL.052-265-2214

来場者数：110名（無料 当日受付）

内容：第1部 基調講演（13:40～14:40）

第2部 トークセッション（14:55～16:25）

2) 当日の様子

【第1部 基調講演】

作家の荒俣宏氏より、名古屋の成り立ちなど歴史を交えながら“みち”について講演していただいた。

【第2部 トークセッション】

事前に駅周辺や都市計画駐車場、大型ショッピングセンターにて“みちまちづくり”に関する意見を聴取し、その意見をもとにパネリストが議論した。

また、当日来場に「Yes/No 下敷き」配布し、パネルディスカッションの途中で来場者の方に下敷きを挙げてもらうことで、1人1人の意見を伺った。

