

1 調査名称：平成 29 年度都心部幹線道路における歩行者空間拡大にかかる
交通影響検証等検討業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市中区

4 調査期間：平成 29 年度

5 調査概要：

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（なごや交通まちづくりプラン）を平成 26 年 9 月に策定した。

この「みちまちづくり」の実現に向けて、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大等により賑わいを創出する「賑わい交流軸」に位置づけた路線において、歩行者空間拡大にかかる交通影響検証等を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：平成 29 年度都心部幹線道路における歩行者空間拡大にかかる交通影響検証等業務委託

2 報告書目次

第 I 章 はじめに

第 II 章 交通影響検証

第 III 章 バーチャルリアリティモデルの作成

第 IV 章 道路空間の利活用に係る事例の収集

3 調査体制：本調査は委員会、幹事会、事務局等の設置なし

4 委員会名簿等：該当なし

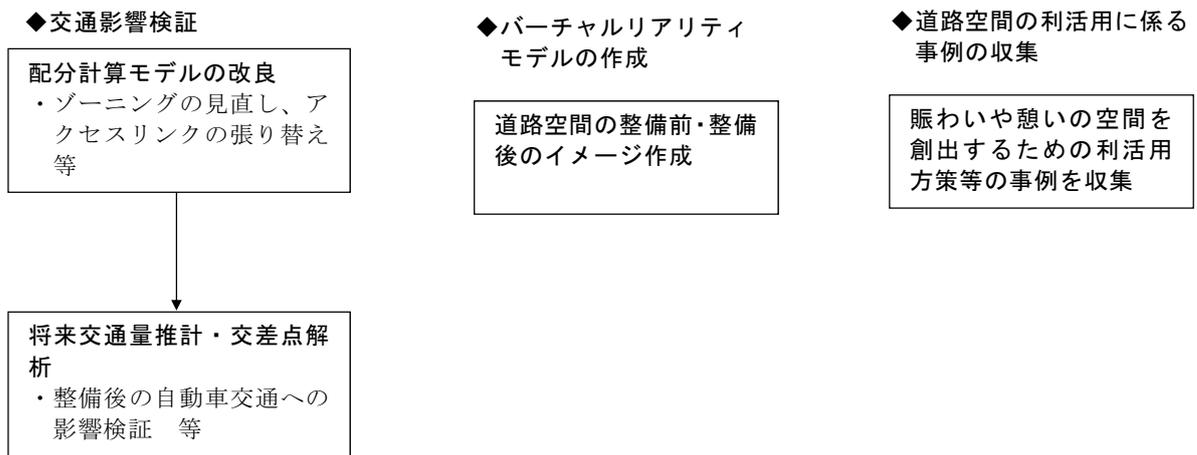
II 調査成果

1 調査目的

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間へと再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（なごや交通まちづくりプラン）を平成26年9月に策定した。

この「みちまちづくり」の実現に向けて、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大等により賑わいを創出する「賑わい交流軸」に位置づけた路線において、歩行者空間拡大にかかる交通影響検証等を行うものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 調査目的

本市では、豊かな道路空間を人が主役の空間への再配分することで、“みち”をかえて“まち”を変えていく「みちまちづくり」を具体化するための計画（なごや交通まちづくりプラン）を平成26年9月に策定した。

この「みちまちづくり」の実現に向けて、道路空間の再配分による歩行者空間の拡大等により賑わいを創出する「賑わい交流軸」に位置づけた路線において、歩行者空間拡大にかかる交通影響検証等を行うものである。

(2) 交通影響検証

歩行者空間の拡大等により自動車交通等の流れが変わると予想されるため、歩行者空間の拡大等による自動車交通への影響を検証する必要がある。

過年度調査では、交通量配分計算モデルを活用し、現況交通量をベースに歩行者空間拡大による交通影響検証を実施し、周辺道路に迂回交通の発生等による交通量の増減について検討しているが、今年度調査では、駐車場の出入り口の反映など配分計算モデルの改良を行い、加えて、リニア中央新幹線の開業により交通量の増加が見込まれる平成39年時点までの主要な開発等を考慮したモデルとした。

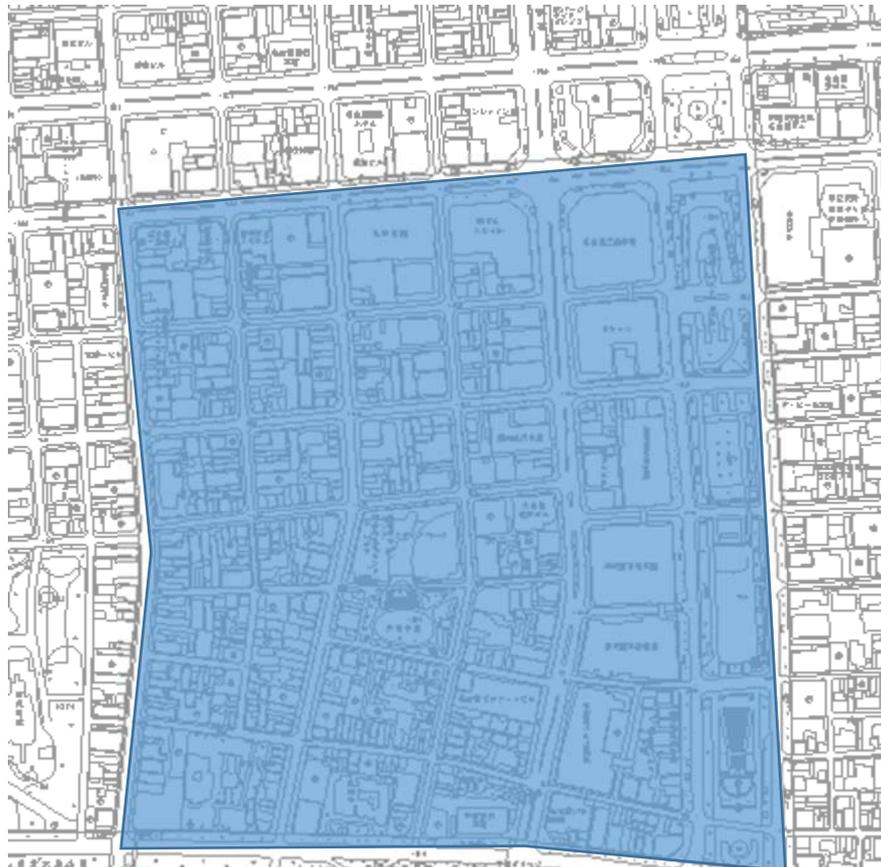


図 検証範囲

① 配分計算モデルの改良

駐車場の出入口の現状を反映するためアクセスリンクの見直しを行った。



図 アクセスリンクの設定

②交差点解析

歩行者空間拡大等による周辺道路への影響を評価するため、将来交通量における交差点需要率及び交通容量比の算出による交差点解析を実施した。



図 対象交差点位置

(3) バーチャルリアリティモデルの作成

道路空間の整備前・整備後のイメージを作成した。

作成ケースの一例（拡幅の考え方）

		停車帯	中央帯	歩道幅員拡幅分
松坂屋西側交差点～ 松坂屋南西側交差点間	現況	1.5m	4.0m	両側 3.0m (片側 1.5m)
	整備後	0.5m(路肩)	3.0m	

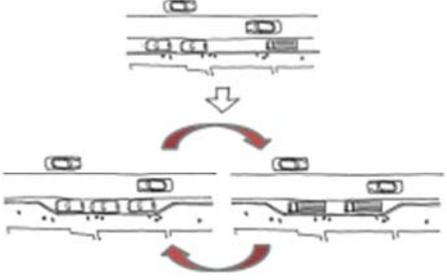
(4) 道路空間の利活用に係る事例の収集

過年度業務で道路空間再配分により拡幅された歩道における賑わいや憩いの空間を創出するための利活用方策等の事例を収集したヒント集を作成しており、今年度は、最新の道路空間再配分の事例などを収集し、地元関係者等と道路空間のあり方について議論するための材料として過年度業務で作成したヒント集を更新した。

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

停車スペースを使い分ける

【提案】
同じ空間を、時間帯を区切って「タクシーの客待ち止」「貨物車の荷降ろし」などの形で空間を使い分ける。



【目的】
限られた空間を有効活用しながら沿道への停車を抑制する。タクシーや荷降ろしのためにリザーブされた空間を必要に応じて確保し、残りの空間を歩道に転換する。

【考えられる効果】
沿道への停車に関するマナーが形成され、駐車車両が減少することで交通の整序化が図られる。




バス種別	自販機車庫の併設	バスの停車	タクシーの停車	備考
首都圏バス	可【4:00～20:00】	不可	可【13:00～翌4:00】	公安委員会指定
バス	不可	可【4:00～24:00】	可【6:00～4:00】	公安委員会指定
タクシー	不可	不可	可【昼間】	公安委員会指定

「輪廻車庫」と「タクシー」、「バス」と「タクシー」を時間帯を分けて同じ空間でシェアリングすることで、空間の有効活用を図っている（郡山駅前大通り、郡山市）

出典：滋養門HP

7:00～19:00	7:00～19:00	19:00～22:00
【自販機車庫併設】	【自販機車庫併設】	【自販機車庫併設】
貨物車庫併設は駐車禁止を解除し、その区域にパーキングメーターを設置する計画	貨物車庫併設は外部の貨物をパーキングメーター併設による駐車禁止による駐車	貨物車庫併設は駐車禁止を解除し、その区域にパーキングメーターを設置する計画

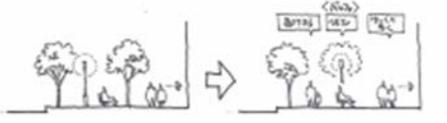
路上駐車を解消するため、荷降ろし駐車場のインフラ整備と併せてトラック・タイム・プランというパーキングメーターのタイムシェアリングを実施している。
（日本橋横山町緑地防災街区、東京都）
出典：一般社団法人 運輸政策研究機構

図 ヒント集（抜粋）

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

歩道の空間を機能的に分ける

【提案】
並木、街灯、ベンチといった路上施設を列状に揃えて並べる。



【目的】
休憩しやすい空間をつくる。

【考えられる効果】
通過する人とウィンドショッピングをする人、歩く以外にも休憩人、イベントを行う人などが、互いに空間を気持ちよく使えるようになる。




歩道空間に植栽の並木が配置され、それぞれの列に縦柱やストリートファニチュアが連続して一連のパiazzaを形成している（シャンゼリゼ、パリ）



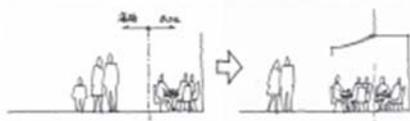

歩道内に中木の並木でPiazzaを設け、通行空間と駐車空間を分けている（ポルト）

図 ヒント集（抜粋）

商業施設の賑わいを屋外にじみ出す②

【提案】

沿道建物からオープンカフェ等を歩道をまたいでつくる。



【目的】

沿道建物からその賑わいを路上にじみ出す。

【考えられる効果】

屋地内でセットバックした空間で、オープンカフェや物販を行うよりも、建物と道路の一体性が増し、より道路空間に賑わいが波及しやすくなる。

【補足事項】

路上にはみ出す場合には、「どこまでのはみ出しも、どのような条件で許容するか」など、一定のルールづくりと地域の合意形成が前提となる。
また、セットバック部を歩道と一体空間に見せるなどのデザイン面の検討も必要である。



オープンカフェとして駅前広場空間を一部利用させてほしいという再開発ビル側の要請を受け、駅前広場設計を一部変更して、併設で区切られたオープンカフェ・スペースを確保した。(飯沼駅と駅前広場、延岡市)



沿道へのオープンカフェのじみ出しによってにぎわいが生まれている。(パリ)



はみ出せる幅がわずかでもオープンカフェは成立する。(パリ)



並木に沿ってブースが設けられ、さらにそこからはみ出すようにオープンカフェが展開。(パリ)

図 ヒント集 (抜粋)