

1 調査名称：令和元年度都心部幹線道路の歩行者空間拡大等検討業務委託

2 調査主体：名古屋市

3 調査圏域：名古屋市中区、中村区

4 調査期間：令和元年度

5 調査概要：

本市では、“みちまちづくり”（自動車が中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”に変えることで“まち”を変えていく取組み）を実現するため、「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。その中で都心部の幹線道路の一部を、歩行者空間の拡大等による安心・安全で賑わいや憩いのある空間の創出を目指す「賑わい交流軸」に位置づけた。

本業務は「賑わい交流軸」である南大津通（広小路通～若宮大通間）及び広小路通（名駅通～久屋大通間）を対象として、歩行者空間拡大等による道路空間のあり方を整理するための検討を行ったものである。

I 調査概要

1 調査名称：令和元年度都心部幹線道路の歩行者空間拡大等検討業務委託

2 報告書目次

- 第1章 はじめに
- 第2章 検討の背景と現況把握
- 第3章 歩行者・自転車交通量調査
- 第4章 南大津通に係る検討
- 第5章 広小路通に係る検討

3 調査体制：本調査は委員会、幹事会等の設置なし

4 委員会名簿等：該当なし

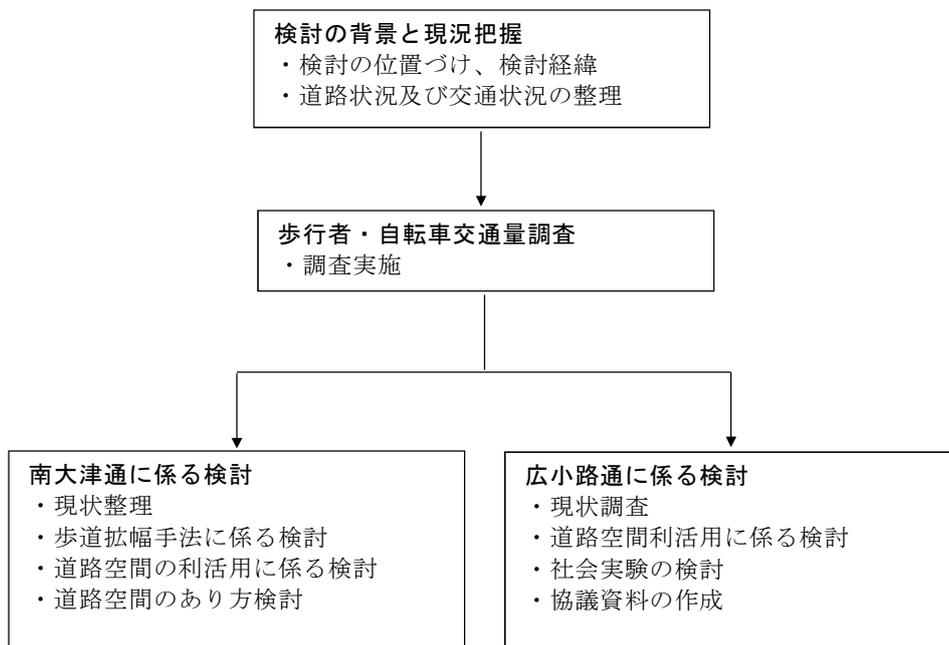
II 調査成果

1 調査目的

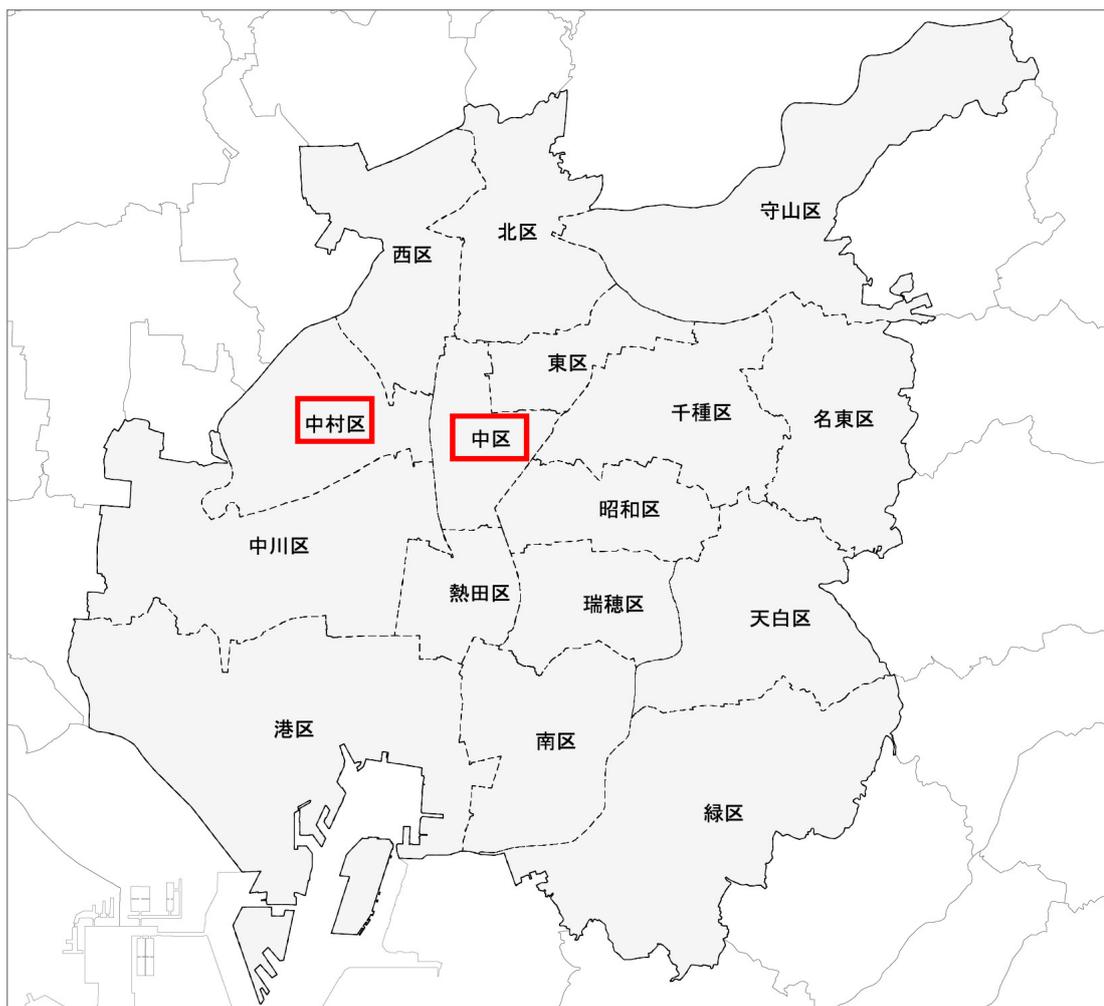
本市では、“みちまちづくり”（自動車が中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”に変えることで“まち”を変えていく取組み）を実現するため、「なごや交通まちづくりプラン」を平成26年9月に策定した。その中で都心部の幹線道路の一部を、歩行者空間の拡大等による安心・安全で賑わいや憩いのある空間の創出を目指す「賑わい交流軸」に位置づけた。

本業務は「賑わい交流軸」である南大津通（広小路通～若宮大通間）及び広小路通（名駅通～久屋大通間）を対象として、歩行者空間拡大等による道路空間のあり方を整理するための検討を行ったものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 検討の背景と現況把握

検討の背景

本市では、なごや交通まちづくりプラン（平成26年9月策定）において、幹線道路の一部（名駅通、久屋大通、大津通、広小路通）を、歩行者空間の拡大等により、賑わいや憩いの空間を創出する「賑わい交流軸」に位置付けている。

本業務では、「賑わい交流軸」に位置付けた南大津通及び広小路通について、歩行者空間拡大等による道路空間のあり方を整理するための検討を行った。

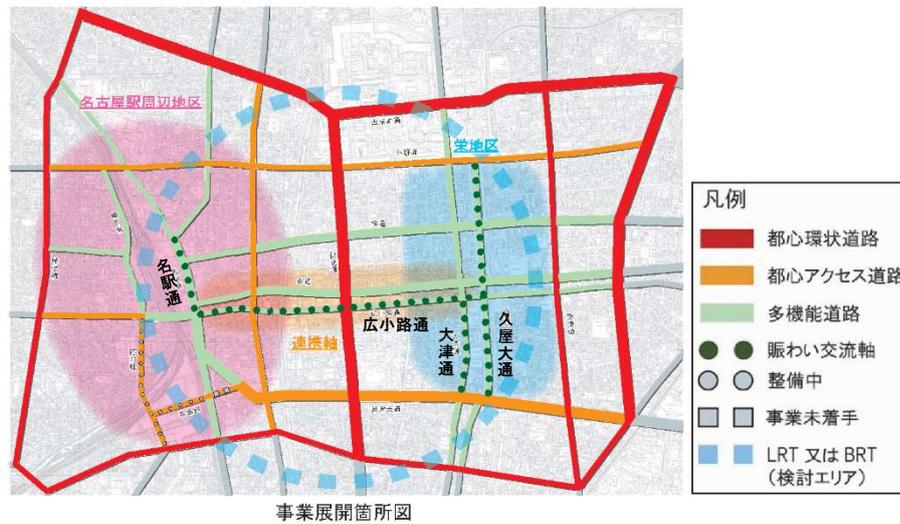


図 なごや交通まちづくりプラン（抜粋）

現況把握

都心部における道路状況（車線数、自転車走行空間整備状況等）及び交通状況（自動車・歩行者・自転車交通量）を整理した。



図 自動車交通量

(2) 歩行者・自転車交通量調査

歩行者空間拡大等による道路空間のあり方を整理するための基礎調査として、南大津通及び広小路通の10地点における歩行者・自転車交通量調査を実施した。

(3) 南大津通に係る検討

関係機関や地元関係者等との協議を踏まえ、南大津通における歩行者空間拡大等による道路空間のあり方を整理するための検討等を行った。

歩道拡幅手法に係る検討

過年度調査や、地元関係者及び関係機関等との協議結果を踏まえ、南大津通の歩道拡幅の方向性を整理した。

○歩道拡幅の方向性

最低限、歩行者2人が通行可能な1.5m以上（片側）は広げる
（地上機器や高木は存知する前提）

また、歩道拡幅の方向性を踏まえ、関係機関協議等に必要となる下記等の課題について、他都市事例等を整理するとともに、自転車の車道混在を考慮した街渠構造の検討を行った。

- ・ 荷捌き等の沿道アクセス
- ・ 自転車の車道走行
- ・ 歩道上の自転車通行の抑制
- ・ 違法駐輪対策
- ・ バス停構造

道路空間の利活用に係る検討

過年度調査や、地元関係者及び関係機関等との協議結果を踏まえ、「歩行者の通行を重視したシンプルな歩行者空間の整備」を念頭に、南大津通における空間デザインの方向性を検討した。

○利活用の方向性

- ・バッファに施設を集約し、有効な歩行空間を確保
- ・地上機器の活用や美装化など

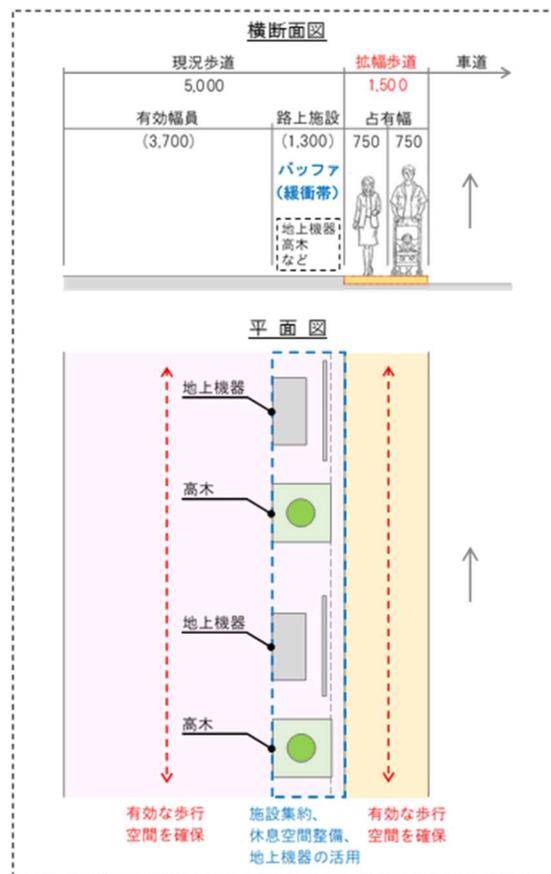


図 歩道空間の使い方 (イメージ)

道路空間のあり方検討

歩道拡幅手法に係る検討及び道路空間の利活用に係る検討を踏まえ、整備内容を整理するとともに、残る検討課題の抽出や整備効果の計測手法の検討等を行った。

○道路空間のあり方 (コンセプト)

買い物客やイベントで賑わうメインストリートとして、歩行者空間を最大限に活用

(3) 広小路通に係る検討

地元関係者や関係機関の意見等を踏まえつつ、広小路通の特性等を整理しながら利活用に係る検討及び社会実験の検討を行うとともに、協議資料を作成した。

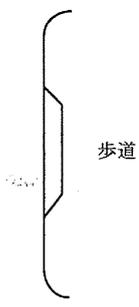
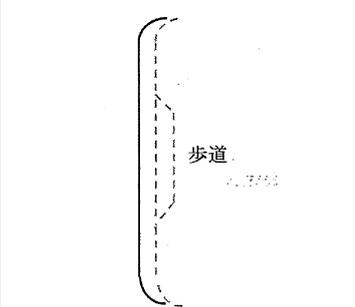
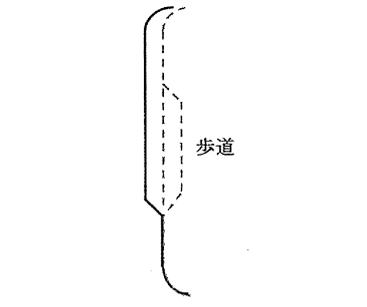
○現状把握

表 広小路通の特性の整理

項目		長者町通～久屋大通		
地域特性	階層別用途 (エリア別の主な用途)	地下1階	飲食・小売(大規模商業ビル)	
		地上1階	小売・飲食、金融、駐車場	
		地上2階	小売・飲食、金融、宿泊、商業	
	セットバック空間	①建物全面セットバック ②軒下に空間あり ③柱を除いた区間に空間あり ⑤空間はあるが看板等設置		
道路特性	道路構造	車線数	4車線	
		道路部幅員	29.6m	
		自転車走行空間	整備候補路線	
		沿道出入口場所	1箇所	
		主な附帯構造物	照明、植栽、モニュメント	
	道路利用状況	自動車交通量	19,413台/12h	
		混雑度	0.81	
		大型車混入率	4.2%	
		歩行者通行量：北 ()内は休日値：南	49～55百人(33～94百人) 75～125百人(71～211百人)	
		自転車通行量：北 ()内は休日値：南	85～91十台(58～81十台) 119～152十台(98～110十台)	
		景観・地域資源	旧名古屋銀行本店、朝日神社 広小路夏まつり、名古屋まつり	
	沿道アクセス	路上駐停車 ()内は休日値	駐停車台数	130台(87台)
			平均駐停車時間	5～30分(5～30分)
荷捌き ()内は休日値		荷捌き台数	34台(23台)	
		平均荷捌き時間	2～30分(5～30分)	

○協議資料の作成

表 道路空間の利活用比較

	第1案：現況	第2案：全面張り出し	第3案：一部張り出し
概況図			
	現況	歩道を街区分全面張り出す	歩道を街区のうち一部張り出す
メリット	—	<ul style="list-style-type: none"> ・より広い歩行空間が確保できる ・賑わい空間が街区前面に渡るため沿道店舗との連携がとりやすい ・施設帯のラインが整うため景観的な統一が図れる 	<ul style="list-style-type: none"> ・広い歩行空間が確保できる ・空間的な凹凸により溜まり空間を確保しやすい ・整備に対する期間が比較的短くなる ・停車スペースを確保できる
デメリット	—	<ul style="list-style-type: none"> ・停車帯をなくすため自転車走行の安全性の低下につながる ・整備に対する期間が長い ・停車スペースを確保できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わい空間が一部のため沿道店舗との連携がとりにくい ・停車帯をなくすため自転車走行の安全性の低下につながる
利活用方策			
①歩道	△	○	○
②休憩施設	△	○	○
③イベント	△	○	○