

## 2. 交通まちづくりの課題整理と対応方針の検討

### 1) 城下町の空間構成及び施設配置の把握

#### (1) 都市計画マスタープランにおける城下町のまちづくりの考え方

犬山市では、平成22年度に第5次犬山市総合計画を上位計画として都市計画マスタープラン（犬山市におけるこれからのまちづくりの基本方針を定めた計画書）を策定している。本マスタープランでは「地域別構想」として犬山地域のまちづくりの目標と方針が謳われており、そのうち、城下町に関係する部分を以下に抜粋する。特に、交通関係部分についてはアンダーライン、空間構成関係部分については網掛け表示する。

#### <まちづくり目標>

#### 楽しく歩ける安全・安心なまち

本地域では、地域住民のみならず犬山城や城下町地区を訪れる多くの来訪者が安心して、楽しく歩くことができるまちを目指すとともに、高齢者をはじめ誰もが安全で安心して暮らし続けられるまちを目指します。

#### <目標実現に向けたまちづくりの方針>

- 城下町地区では、安全で安心して歩ける歩行空間の整備を進めるとともに、周辺部での駐車場設置や自動車を目的地まで適切に誘導するためのサインの設置等を検討し、地区内への過度な自動車交通の進入を抑制します。
- 城下町地区への通過交通の過度な進入を抑制するため、県への要望を通じ、(都)成田富士入鹿線の整備を促進します。
- 木曽川沿い地域～犬山遊園駅～犬山城・城下町地区～犬山駅・犬山口駅までの回遊性を高めるような拠点づくりや、サイン計画に基づいて歴史的な景観に調和した統一感のあるデザインや色彩を有するサインの設置等を進めます。
- 木曽川沿い（上流部）での歩行空間の確保を検討するとともに、下流部では、国・県・近隣市町と連携しながら、遊歩道やサイクリングロード等の整備を進めます。
- 県への要望を通じて、尾張広域緑道の整備を促進します。
- 犬山口駅前広場及び犬山遊園駅前広場の整備を目指し、検討を進めます。
- 各拠点・鉄道駅等へのアクセス利便性の向上や高齢者の買い物支援等に向け、路線バス・コミュニティバス路線網の強化・充実等により、利便性の向上を図ります。
- 基盤未整備市街地での都市的低・未利用地の宅地化や都市基盤整備（排水対策等）を進めるとともに、自動車の速度抑制や地区内への過度な進入の抑制に配慮しながら、地権者等の関係者の協力を得て、狭あい道路等の生活道路の整備・改善を進めます。

#### <まちづくり目標>

#### 地域の歴史・文化や人のつながりが守られ、みんなが訪れたいくなるまち

本地域では、地域固有の歴史・文化資源や地域に根差した生活文化や地域コミュニティ、その背景となる市街地環境（歴史的風致）が大切に守られ、より多くの人々が訪れたいくなるまちを目指します。

### <目標実現に向けたまちづくりの方針>

- 城下町地区では、関連計画に基づき歴史・文化資源等の保全・活用を図るとともに、愛着・親しみ・誇りの持てる景観形成を図ります。また、伝統的建造物群保存地区の指定を目指し、検討を進めます。
- 歴史的風致維持向上計画重点区域においては、本市固有の歴史的風致の維持・向上を図るため、歴史的建造物の修理・復原や歩行空間の整備、景観形成等を図るとともに、地域の実情に応じた防災対策を実施します。
- 「犬山城城郭調査・史跡指定」及び「犬山城世界遺産登録」に向けた取組みを進めるとともに、名勝木曾川の指定地となっている国宝犬山城及びその周辺地域での良好な景観の保護に努めます。
- 安全で安心して歩ける歩行環境の創出とともに、生活の利便性や下本町地区等における地域活性化に向けたまちづくりの視点から、(都)犬山口通線の計画変更(見直し)・整備を検討します。
- 体育館の跡地利用の検討を進めるとともに、福祉会館の移転及びその後の跡地利用を検討します。

### <まちづくり目標>

玄関口にふさわしいにぎわいと新たな活力が生まれるまち

本地域では、都市拠点である犬山駅周辺を中心に、様々な交流やふれあいを創出し、にぎわいと活力あふれるまちを目指します。

### <目標実現に向けたまちづくりの方針>

- 犬山駅及び犬山口駅周辺では、民間活力を生かした遊休地の有効利用を図ります。
- 犬山駅及び犬山口駅周辺では、駅前広場等の都市基盤施設の整備・改善や商業活性化施設との連携を通じ、民間開発等にあわせた居住機能や医療・福祉機能の維持・導入を促進します。
- 犬山駅周辺では、駐車場や自転車駐車場の充実を図ります。
- 地域内での自動車交通を円滑に処理するため、以下の都市計画道路等幹線道路の整備等を進めます。(【 】内は本市以外の事業主体)
  - ・(都)川端線の整備
  - ・(都)犬山富士線の整備
  - ・主要地方道春日井各務原線の整備 【県】
  - ・県道浅井犬山線の道路拡幅・歩道整備 【県】

出典：犬山市都市計画マスタープラン「地域別構想」より抜粋

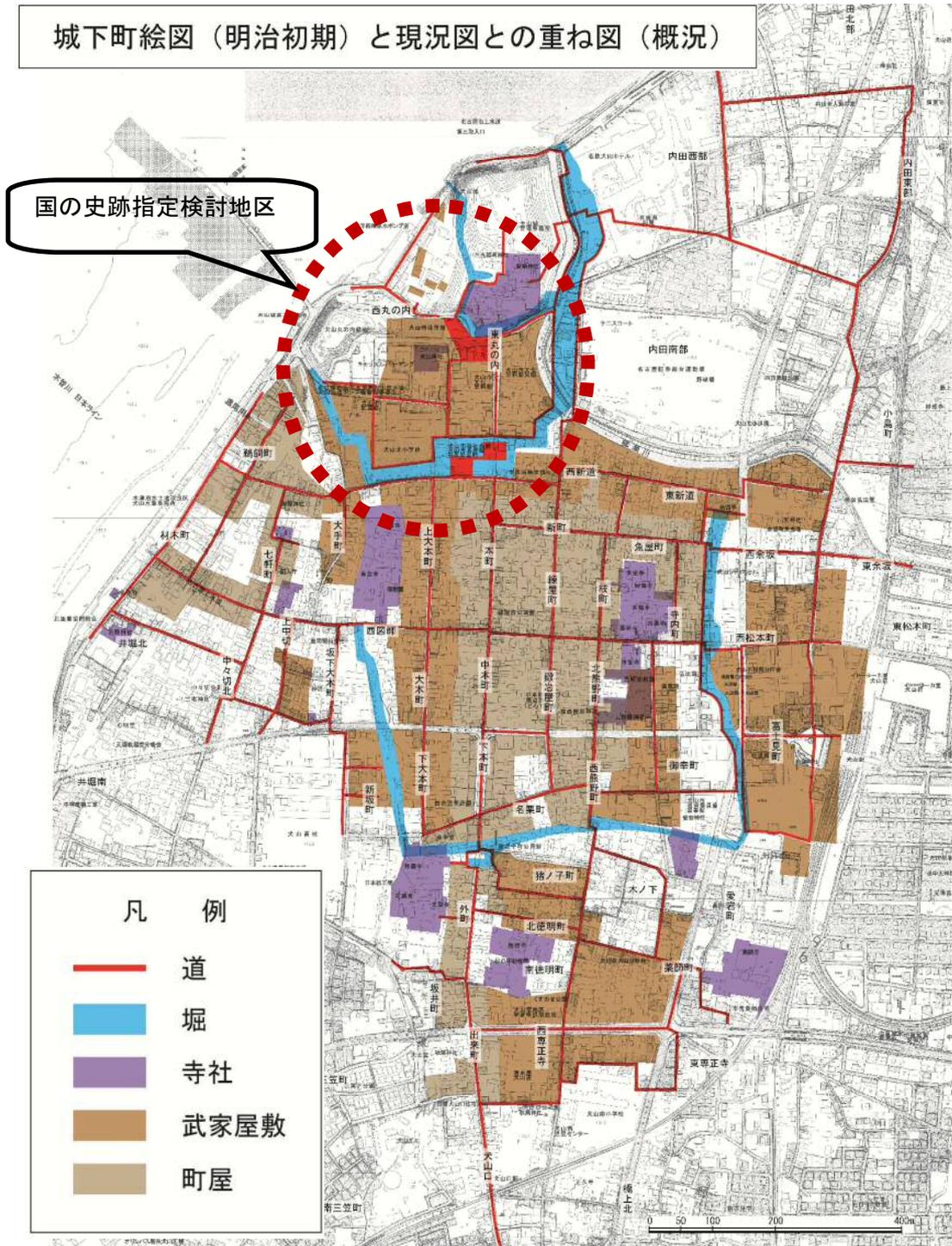


通過交通等の自動車交通の削減による楽しく歩けるまちづくりの実現が課題

## (2) 歴史的風致維持向上計画の改定の考え方

犬山市では平成 21 年度に歴史まちづくり法に基づく歴史的風致維持向上計画が策定された。この計画に基づき公共施設の整備や歴史的遺構の復元・再生等の検討が進められているが、現在、特に旧城郭内（外堀の内側）を対象にして国による史跡指定を目指して調査中である。なお、この史跡指定が行われると、史跡指定部分の土地利用は大きく制限されることになる。また、本町筋や新町筋においてもその町並みの保全再生を図るため伝統的建造物群保存地区の指定を目指して準備中である。

このように、犬山城下町地区では歴史的風致の維持向上を図るため、長期的な視点に立った「城下町の再生」の取組が進められている。



## 2) 交通まちづくりの課題整理

### (1) 交通実態調査の概要

本計画策定に先立ち、城下町地区において交通実態調査を実施しているが、その概要は下表の通りである。

＜城下町地区における交通実態調査の概要＞

	平成 22 年 (秋) 休祝日 <b>11 月 23 日 (火)</b> 7 時～19 時 平日 11 月 29 日 (月) 7 時～19 時	平成 23 年 (春) 休祝日 <b>5 月 3 日 (火)</b> 7 時～19 時	平成 23 年 (夏) 休祝日 <b>8 月 14 日 (日)</b> 7 時～19 時
自動車交通	○	○	○
歩行者自転車交通	○	○	—
駐車場利用台数	—	—	○ (注 2)
渋滞長	—	○ (注 1)	—

注 1：観光ピーク時における幹線道路の渋滞状況の把握のため

注 2：一般的な休日における観光駐車場の利用状況の把握のため

### ■調査種別毎の交通量集計分類表

調査種別	車種	内容	車頭番号
方向別 交通量調査	普通自動車	乗用車、軽乗用車	3、5、7
	バス	マイクロバス、路線バス、観光バス等	2
	小型貨物車	軽貨物車、小型貨物車等	4、6
	普通貨物車	大型トラック (5t 以上)、タンクローリー等	1、8、9、0
	二輪車	原付バイクを含み、自転車を除く	—
断面方向別 交通量調査	自転車	自動二輪車及び原付バイクを除く	—
	歩行者	独立歩行をしている人	—

\*車頭番号 8, 9, 0 の特殊車両は、大きさ、形状により該当する車種に分類する。

<平成 22 年 11 月 23 日 (29 日) 交通量調査箇所位置図>



凡		例	
[平祝日]		[祝日のみ]	
	自動車類 (8箇所) 交差点方向別交通量調査 (12h)		自動車類 (3箇所) 交差点方向別交通量調査 (12h)
	自転車・歩行者 (5箇所) 断面方向別交通量調査 (12h)		自転車・歩行者 (7箇所) 断面方向別交通量調査 (12h)

<平成 23 年 5 月 3 日交通量調査箇所位置図>



凡 例

[休日]



自動車類 (5箇所)  
交差点方向別交通量調査 (12h)



自転車・歩行者 (12箇所)  
断面方向別交通量調査 (12h)

<平成 23 年 8 月 14 日交通量調査箇所位置図>



凡 例

[休日]



自動車類 (18 箇所)  
交差点方向別交通量調査 (12h)



No. 18 平成 22 年度調査に追加した箇所

<平成 23 年 5 月 3 日渋滞長調査箇所位置図>



凡 例

[休日]



渋滞長調査箇所 (13 箇所) 10h~15h

<平成 23 年 8 月 14 日 駐車場状況等 調査箇所位置図>



凡 例

[休日]

- ① 駐車場状況等調査箇所（4箇所）7h～19h

## (2) 自動車交通流動の実態

### <幹線道路>

- ・ 主要地方道春日井各務原線の観光シーズンにおける休祝日の12時間交通量は、東専正寺交差点で約12,000台～14,000台、犬山遊園駅前交差点では14,000台～18,000台であった。東専正寺交差点における平日交通量は約13,000台～14,000台となっており、平日・休祝日に大きな差は見られない。
- ・ 主要地方道一宮犬山線の観光シーズンにおける休祝日の12時間交通量は、東専正寺交差点で約11,000台～13,000台、犬山口交差点では10,000台～11,000台であった。東専正寺交差点における平日交通量は約12,000台～14,000台となっており、平日・休祝日に大きな差は見られない。
- ・ 県道浅井犬山線の観光シーズンにおける休祝日の12時間交通量は、犬山駅西交差点で約7,000台(秋)、四日市交差点では7,000台～10,000台であった。四日市交差点における平日交通量は約7,000台～10,000台となっており、平日・休祝日に大きな差は見られない。
- ・ ライン大橋の観光シーズンにおける休祝日の12時間交通量は、ライン大橋交差点で約8,000台であった。また、平日交通量は約8,000台～9,000台となっており、平日・休祝日に大きな差は見られない。
- ・ このように、城下町地区を経由する幹線道路(主要地方道、県道)では、観光ピーク時の休祝日においても平日と同程度の交通量であることが把握できた。
- ・ なお、主要地方道春日井各務原線は、休祝日・平日ともに2車線の道路交通容量を大幅に超える交通需要があり、交通渋滞が発生し易い状況にある。

### <城下町内>

- ・ 城下町内で、自動車交通が混雑する個所は観光シーズンの休祝日においても犬山城前の城前交差点付近のみである。
- ・ 犬山城前を経由する城前線の12時間自動車交通量は、平日・休祝日とも約3,700～4,000台程度であるが、城前交差点東の公園橋交差点から西方向のライン大橋交差点を利用する通過交通が多い。休祝日ではこの通過交通に加え、キャスルパーキングにアクセスする観光交通が流入している。
- ・ キャスルパーキングの8月14日の出入り台数は1,530台であり、城前線交通量の40%程度を占めている。
- ・ 城下町地区の歴史的町並みが形成され、観光資源も多く立地する本町通りの12時間自動車交通量は祝日で約1,500～1,600台、平日で約1,700台程度である。祝日の方が交通量は少ない。休祝日ではキャスルパーキングにアクセスする観光交通の流入が見られる。
- ・ こうした自動車交通の集中により、城前線と本町通りが交差する城前交差点では、休祝日の昼頃に時々交通混雑が発生している。

その原因は・・・

- \* キャスルパーキングに入庫する観光交通の待ち行列が当該交差点付近まで繋がること
- \* これにより東(郷瀬川方向)又は南(本町通り方向)からライン大橋方向に向かう

通過交通の通行が阻害されること（先詰まりの発生）

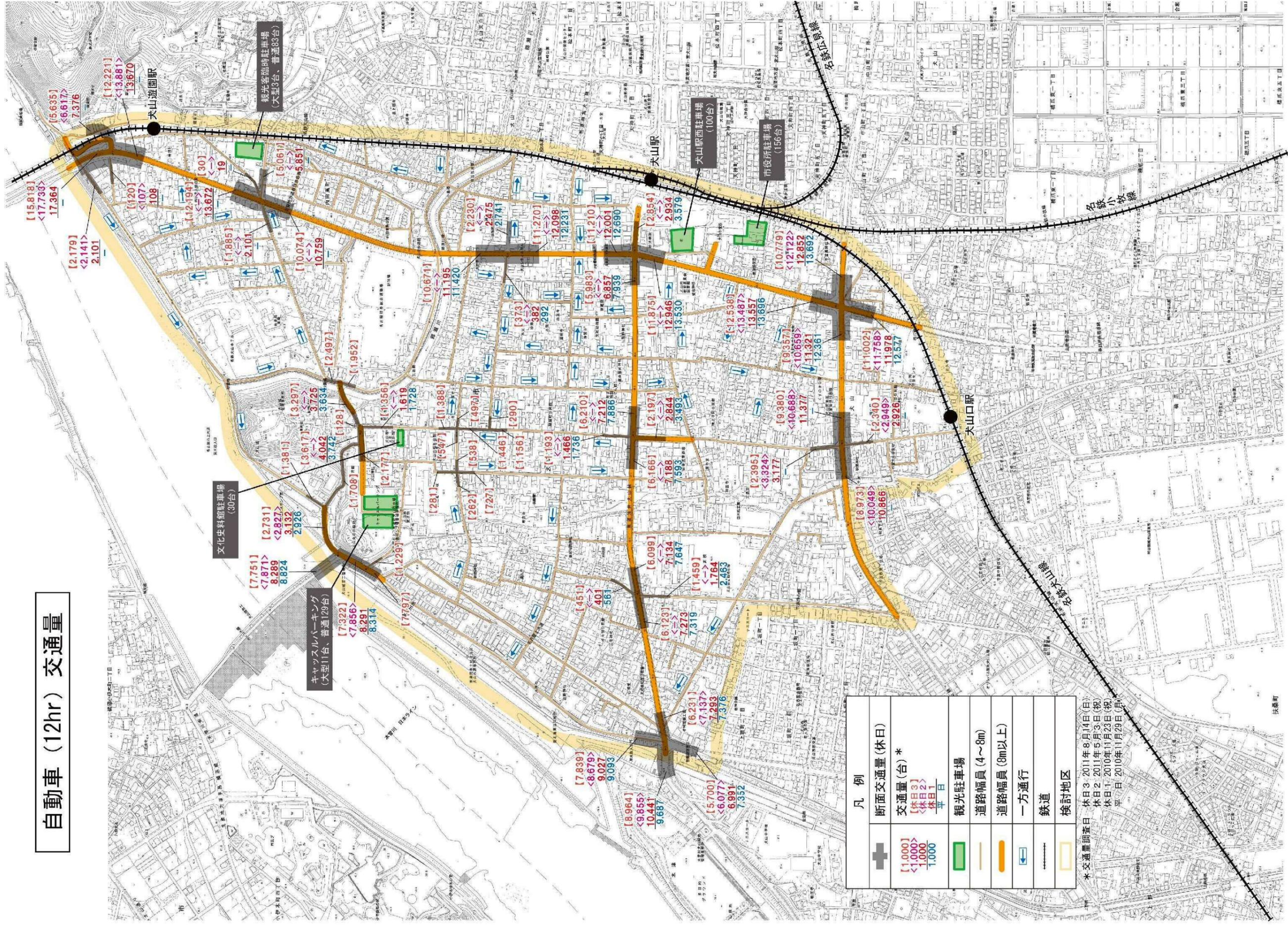
- \* また、その通過交通は当該交差点で右折するが、その右折車両を処理する右折車線が設けられていないため、交差点の交通処理能力が低いこと（交差点間隔が極めて短く、右折車線の設置は不可能）
- \* 犬山城と本町通りを回遊する観光客が多く、その観光客は当該交差点の横断歩道を必ず利用するため、横断歩行者により当該交差点に流入・流出する自動車交通の通行が制限されること



#### 城下町地区の自動車交通の問題点

- 地区の南北軸である主要地方道春日井各務原線には 2 車線道路の容量を超える交通需要があり、交通渋滞が発生しやすい状況にある。
- 城前のキャスルパーキングに観光交通が集中すること及びライン大橋に抜ける通過交通が同じ城前交差点に集中することに起因して、城前交差点の交通混雑が著しい。

# 自動車 (12hr) 交通量



凡例	
	断面交通量 (休日)
[1,000]	交通量 (台) *
<1,000>	<休日3>
1,000	<休日2>
	休日1
	平日
	観光駐車場
	道路幅員 (4~8m)
	道路幅員 (8m以上)
	一方通行
	鉄道
	検討地区

\* 交通量調査日  
 休日3: 2011年8月14日(日)  
 休日2: 2011年5月3日(祝)  
 休日1: 2010年11月23日(祝)  
 平日: 2010年11月29日(月)

＜犬山城周辺の交通流動状況（平成 23 年 8 月 14 日（日）調査による）＞



### (3) 歩行者・自転車交通流動の実態

#### <平成 22 年 11 月 23 日（祝）>

- ・城下町への最寄り駅となる犬山駅、犬山遊園駅、犬山口駅の祝日における 12 時間歩行者自転車交通は、それぞれ約 4,200 人、1,500 人、900 人であり、**犬山駅が最も多い**。
- ・城下町内では**本町通りに歩行者が集中**しており(飲食店、土産店が本町通りに集中)、城下町内の周遊は少ない。
- ・**本町通りの中でも人の流れには偏り**が見られ、福祉会館付近で 7,000 人/12hr、どんでん館付近で 4,800 人/12hr であり、約 1.5 倍の差がある。
- ・城前交差点付近は城下町内でもっとも歩行者が多い場所であり、**信号機のない城前交差点では、横断歩行者と自動車の錯綜**する場合が見られる。

#### <平成 23 年 5 月 3 日（祝）本町通りの歩行者天国の実施>

- ・城下町への最寄り駅となる犬山駅、犬山遊園駅、犬山口駅の祝日における 12 時間歩行者自転車交通は、それぞれ約 6,300 人、1,300 人、1,000 人であり、**犬山駅が最も多い**。
- ・城下町内では**本町通りに歩行者が集中**しており(飲食店、土産店が本町通りに集中)、城下町内の周遊は少ない。
- ・**本町通りの中でも人の流れには偏り**が見られ、福祉会館付近で 13,000 人/12hr (上記 11 月 23 日の約 1.86 倍)、どんでん館付近で 8,500 人/12hr (上記 11 月 23 日の約 1.76 倍) であり、約 1.5 倍の差がある。
- ・城前交差点付近は城下町内でもっとも歩行者が多い場所であり、**信号機のない城前交差点では、横断歩行者と自動車の錯綜**する場合が見られる。
- ・城前線の歩行者自転車交通量は、公園橋側で 11 月 23 日が約 4,200 人、5 月 3 日が 8,200 人で約 1.95 倍、体育館前で 11 月 23 日が約 4,600 人、5 月 3 日が 5,600 人で約 1.22 倍であり、**公園橋側の伸びが著しい。これは郷瀬川沿いの証券グランド臨時駐車場を利用し、ここから徒歩で犬山城等へアクセスする人が増大したためである**。



#### 城下町地区の歩行者交通の問題点

- ・犬山城から本町通りにつながる城前交差点に観光客が集中し、自動車交通もまた集中することにより城前交差点の歩行環境が阻害されている。
- ・観光客の人の流れは犬山城に近い本町通り北側に偏っており、城下町全体への周遊は少ない。



**(4) 渋滞長調査 (平成 23 年 5 月 3 日 (火))**

- ・午前 10 時から午後 3 時までの 5 時間を観測
- ・東専正寺交差点北側流入部 (南行き) では観測時間 5 時間を通して捌け残り台数 (1 回の青信号で通過できなかった車の台数) が発生しており、14 時 30 分では 1,350m の距離に及び、内田交差点まで渋滞した (14 時から 15 時までがピーク)。
- ・同交差点南側流入部 (北行き) でも同様に観測時間 5 時間を通して捌け残り台数が発生しており、14 時 20 分では 490m の距離に達した。
- ・その他流入部、交差点では捌け残り台数はほとんど発生していない。
- ・このように、**城下町周辺地区での交通混雑は主要地方道春日井各務原線に集中しており、昼間時間帯はほぼ常時 (午前 11 時 30 分から午後 1 時の間は少し緩和) 渋滞状況にある**と言える。



**城下町地区の交通渋滞問題**

- ・城下町地区における交通渋滞は、観光ピークの休祝日及び平日ともに地区の南北軸となる主要地方道春日井各務原線に集中して発生している。

**(5) 駐車場調査 (平成 23 年 8 月 14 日 (日))**

- ・第 1 から第 4 駐車場の入場台数合計は 948 台であった。
- ・駐車場利用は**第 1 駐車場 (キャスルパーキング) に集中**しており、その入場台数は 763 台、午前 10 時頃及び午後 2 時頃にピークがあり、駐車台数は 180 台に達し、**収容台数 140 台を大幅に超過している** (当日は大型バスのスペースを一般車用に開放)。
- ・第 2、第 3、第 4 駐車場はいずれも収容台数を上回ることはなく、特に、第 3、第 4 駐車場の利用が少ない。
- ・駐車場利用の車籍から犬山城下町への来訪者特性を見ると、愛知県下 48%、岐阜県下 14%、三重県下 2% であり、遠距離からの来訪者は東日本、西日本合計で 36% であった。**犬山城下町はかなり広域からも集客できる観光地**であることが分かる。

■駐車場別車籍別駐車台数及び駐車場入場台数

	名古屋	尾張	三河	岐阜県下	三重県下	東日本	西日本	計	入場台数
第1	145	123	60	103	15	214	115	775	763
第2	36	35	9	12	2	21	16	131	108
第3	5	36	3	19	3	0	0	66	45
第4	3	31	1	7	0	1	0	43	32
計	189	225	73	141	20	236	131	1,015	948
構成比	19%	22%	7%	14%	2%	23%	13%	100%	-
	48%			14%	2%	23%	13%	100%	-
名古屋	:名古屋ナンバー								
尾張	:尾張小牧、一宮ナンバー								
三河	:三河、豊田、岡崎、豊橋ナンバー								
岐阜県下	:岐阜、飛騨ナンバー								
三重県下	:三重、鈴鹿ナンバー								
東日本	:静岡、長野、新潟等								
西日本	:滋賀、京都、奈良等								



### 城下町地区の駐車問題

- ・城下町地区においては、駐車需要が城前のキャッスルパーキングに集中しており、ピーク時には当該駐車場入り口付近で入庫待ち行列が発生し、城前線の円滑な交通流動を阻害している。

<渋滞長調査（平成 23 年 5 月 3 日（火））>



凡 例

[休日]

← 渋滞長調査箇所 (13 箇所) 10h~15h

← 渋滞発生状況

< 駐車場調査 (平成 23 年 8 月 14 日 (日)) >



凡 例

[休日]

- ① 駐車場状況等調査箇所 (4箇所) 7h~19h

## (6) 課題の整理

城下町地区における交通問題から引き出される課題を整理する。

### 城下町地区の自動車交通の問題点

- 地区の南北軸である主要地方道春日井各務原線には2車線道路の容量を超える交通需要があり、交通渋滞が発生しやすい状況にある。
- 城前のキャッスルパーキングに観光交通が集中すること及びライン大橋に抜ける通過交通が同じ城前交差点に集中することに起因して、城前交差点の交通混雑が著しい。

課題：主要地方道春日井各務原線の交通集中を分散化する。  
課題：城前に流入する観光交通及び通過交通を削減する。

### 城下町地区の歩行者交通の問題点

- 犬山城から本町通りにつながる城前交差点に観光客が集中し、自動車交通もまた集中することにより城前交差点の歩行環境が阻害されている。
- 観光客の人の流れは犬山城に近い本町通り北側に偏っており、城下町全体への周遊は少ない。

課題：城前を流動する自動車交通を削減し、歩行者の安全性、快適性を高める。

### 城下町地区の交通渋滞問題

- 城下町地区においては、観光ピークの休祝日及び平日ともに、地区の南北軸となる主要地方道春日井各務原線に集中して交通渋滞が発生している。

課題：主要地方道春日井各務原線の交通集中を分散化する。

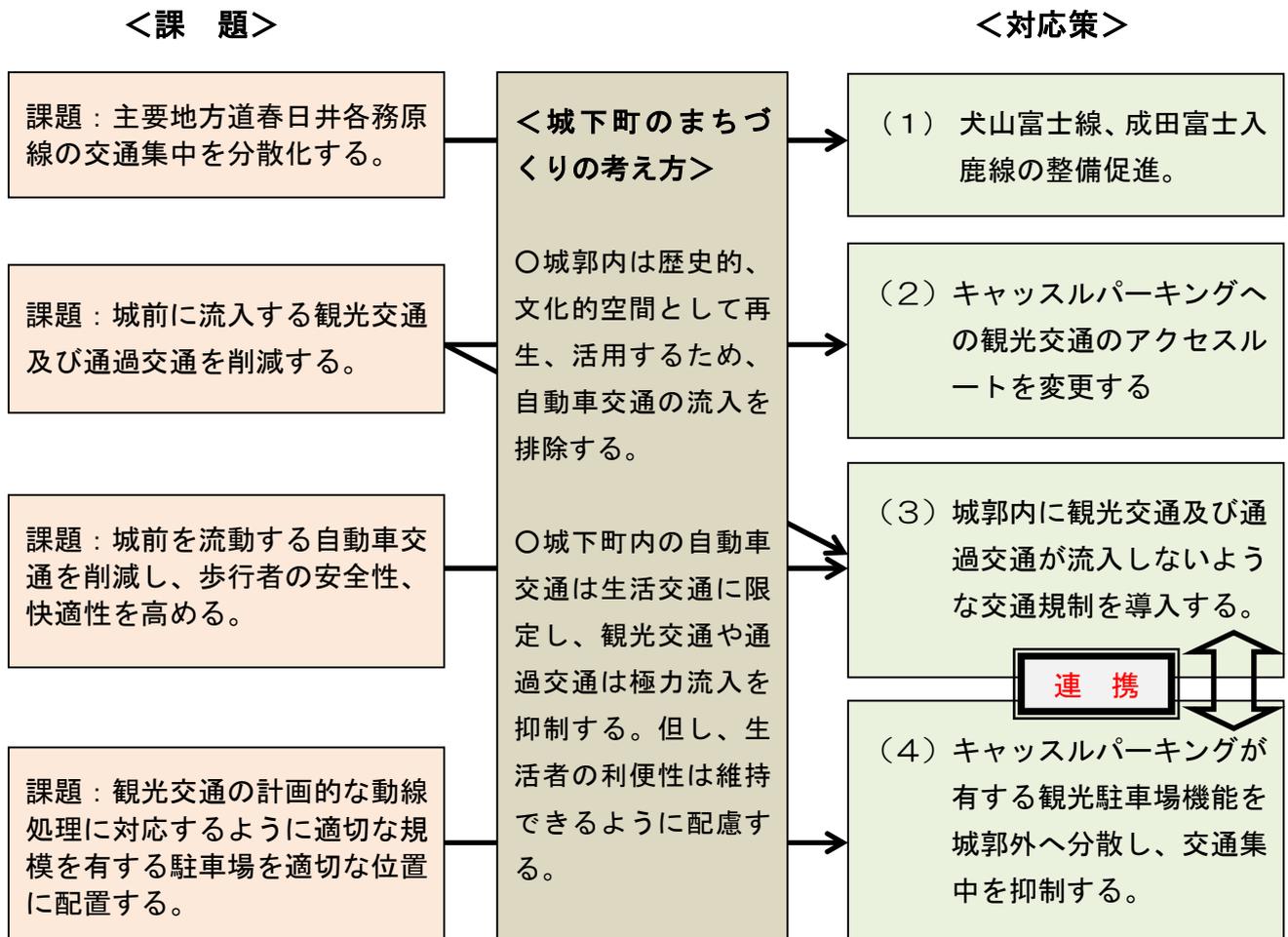
### 城下町地区の駐車問題

城下町地区においては、駐車需要が城前のキャッスルパーキングに集中しており、ピーク時には、当該駐車場入り口付近で入庫待ち行列が発生し、城前線の円滑な交通流動を阻害している。

課題：観光交通の計画的な動線処理に対応するように適切な規模を有する駐車場を適切な位置に配置する。

### 3) 課題解決に向けた対応方針

1) 及び2) の調査結果を踏まえて、城下町地区の交通まちづくりにおける課題に対する対応方針を以下に示す。



### 4) 対応策の具体的検討

#### (1) 犬山富士線、成田富士入鹿線の整備促進

犬山富士線は整備が進捗しており、残された名鉄犬山線との交差点（立体交差）の工事が終了すれば全線供用開始される予定である。

#### (2) キャッスルパーキングへの観光交通のアクセスルートを変更する

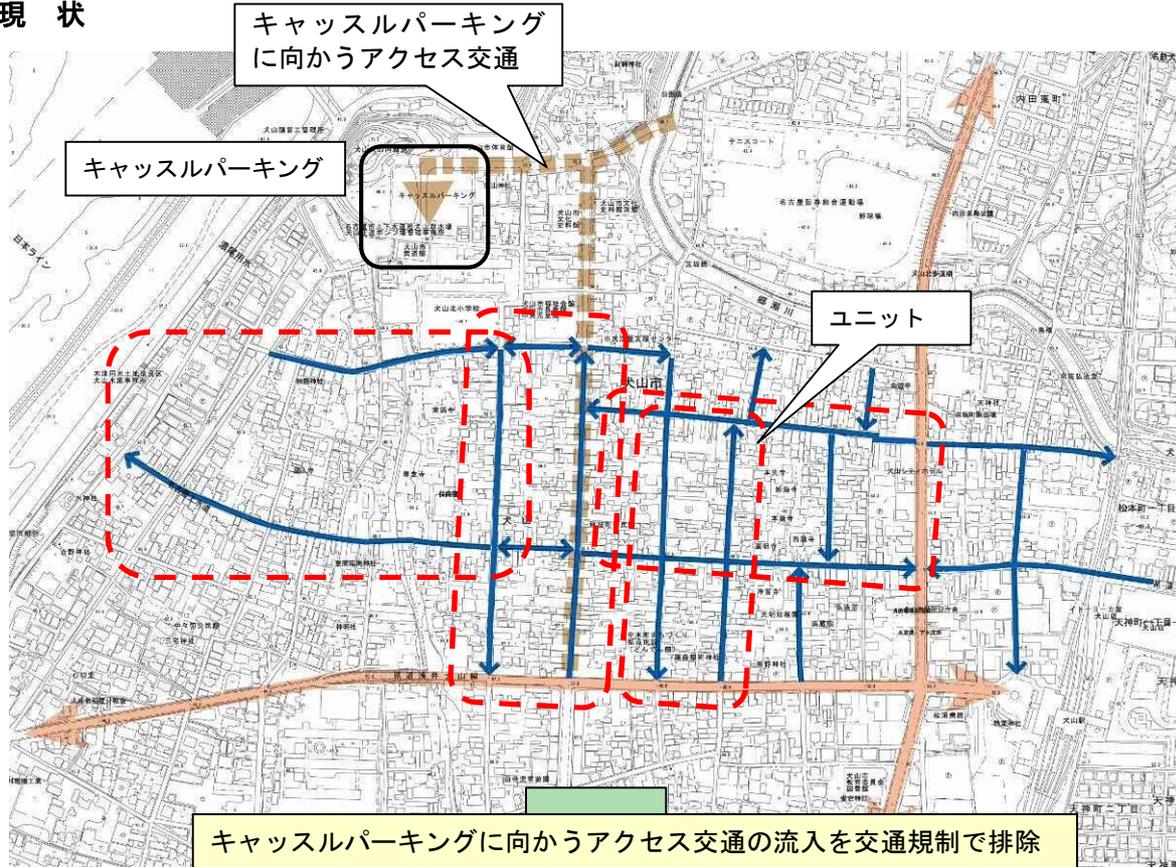
##### ■本町通りの北行き一方通行を南行きに変更する案（次ページ図を参照）

城前のキャッスルパーキングに向かうアクセス交通の一部（平成 22 年 11 月 23 日の観測では 1,466 台/12 時間）が本町通りを北進しているため、これを排除して歩行環境の向上を図ることが考えられる。その方策として本町通りの現在の北進一方通行を逆転させ、南進一方通行にすることによりキャッスルパーキングへのアクセス交通の駅前通りからの流入を排除することが考えられる。しかし、城下町内は本町通りを含め面的にユニット規制（2本の道路を一对の道路として、それぞれ一歩通行規制を相対で実施する方法）が導入されているため、**変更の際には城下町地区のユニット規制の見直しが必要**となる。城下町住民全体の合意形成が必要である。

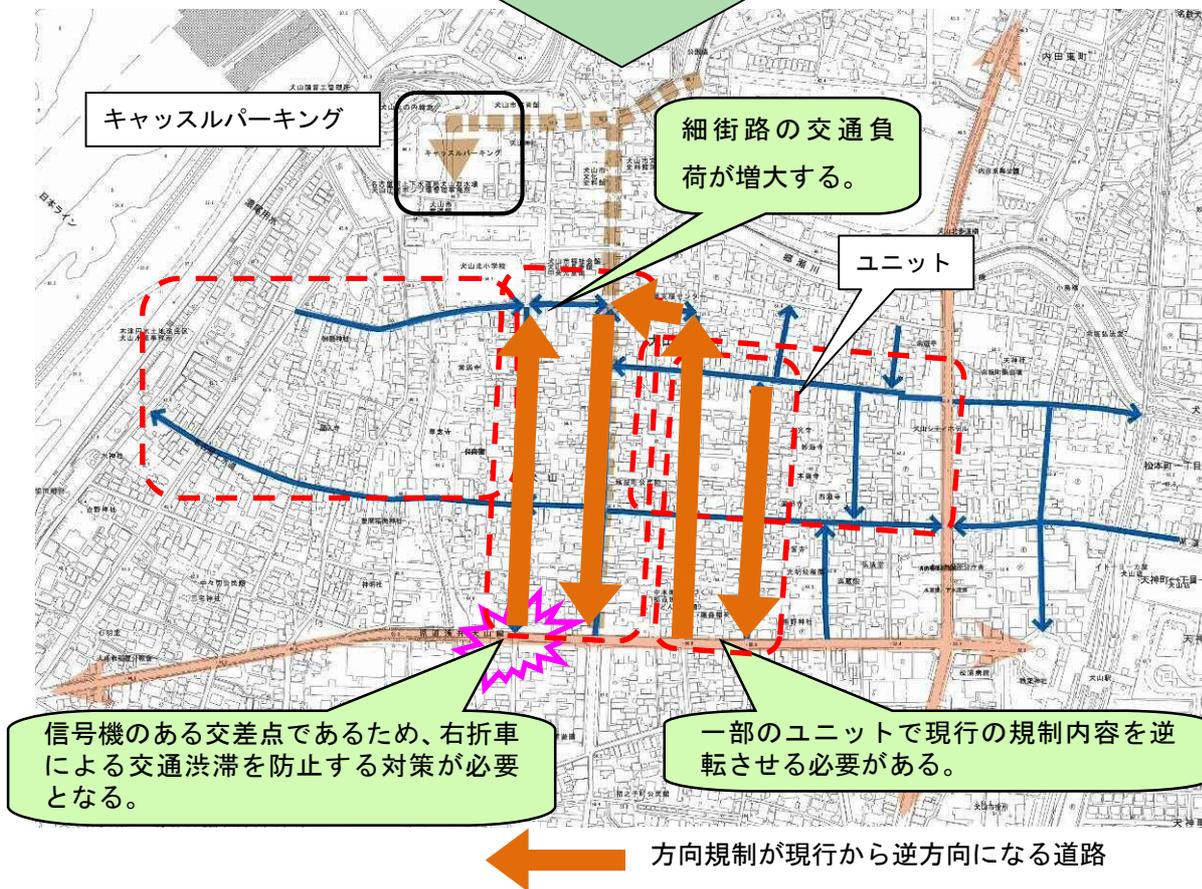
また、駅前通りから本町通りに右折が生じるため、**信号交差点として右折車線の設置又は右折車との交錯を避けるための信号現示の変更**が必要となる。

＜本町通りの方向規制変更が及ぼす影響＞

■現 状



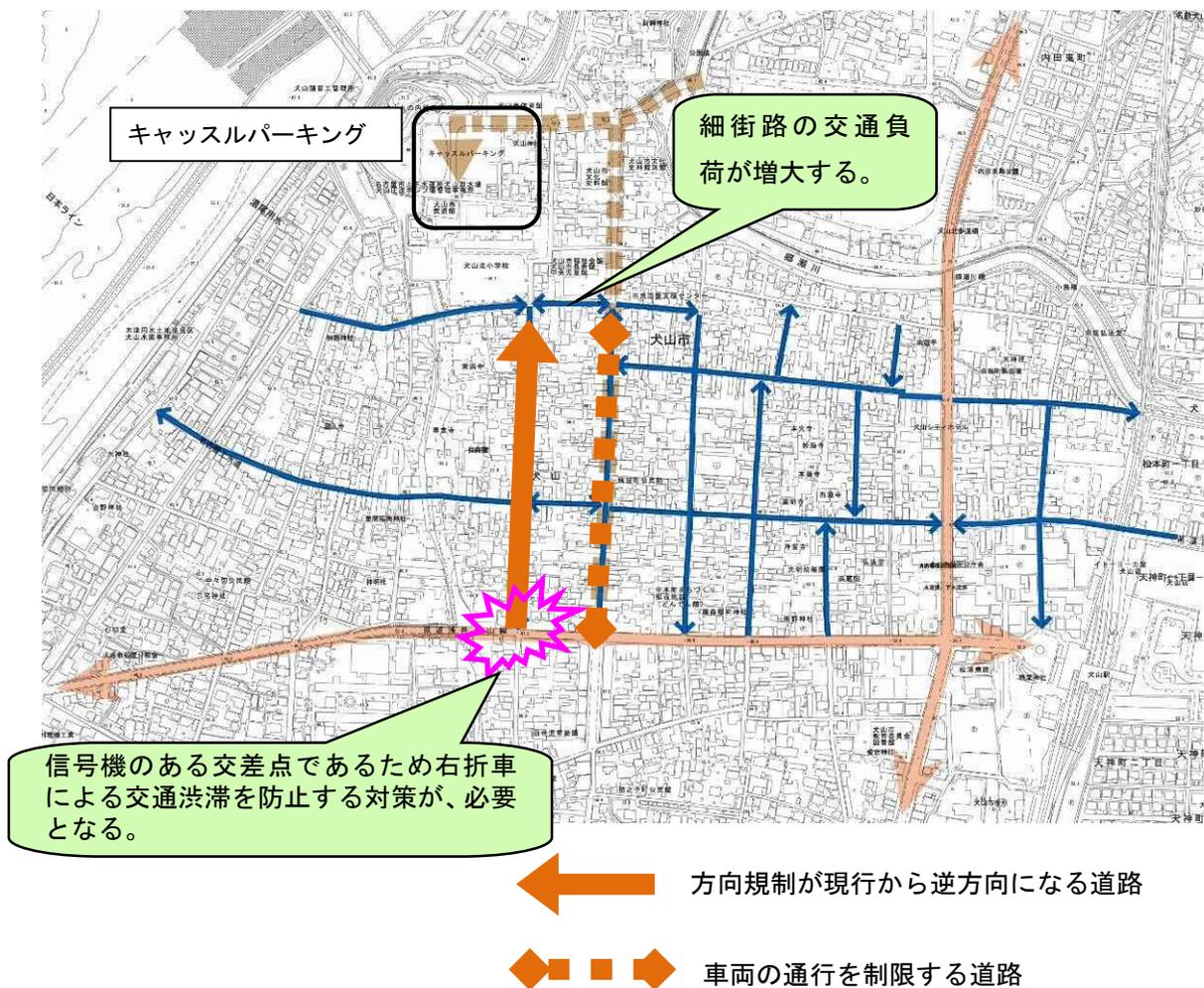
■変更後 (案)



## ■本町通りの車両通行を制限する案

イベント時に現在行われている本町通りの車両通行制限（歩行者天国）を恒常的に実施する案である。この場合、本町通りと対になる大本町通りの通行規制を南行きから北行きに変更することが区内住民のアクセスを確保するため必要となる。この措置に伴い駅前通りから大本町通りに右折が生じるため、信号交差点として右折車線の設置又は右折車との交錯を避けるための信号現示の変更が必要となる。

### <本町通りの車両通行が及ぼす影響>



### (3) 城郭内に観光交通及び通過交通が流入しないような交通規制を導入する

城前交差点の交通混雑は、キャッスルパーキングに向かう観光交通に加え、本町通り及び郷瀬川方向からライン大橋に抜ける通過交通が集中し、また右折することにより発生していると考えられることから、当該交差点において以下の方向規制を実施することが具体的な対策として考えられる。

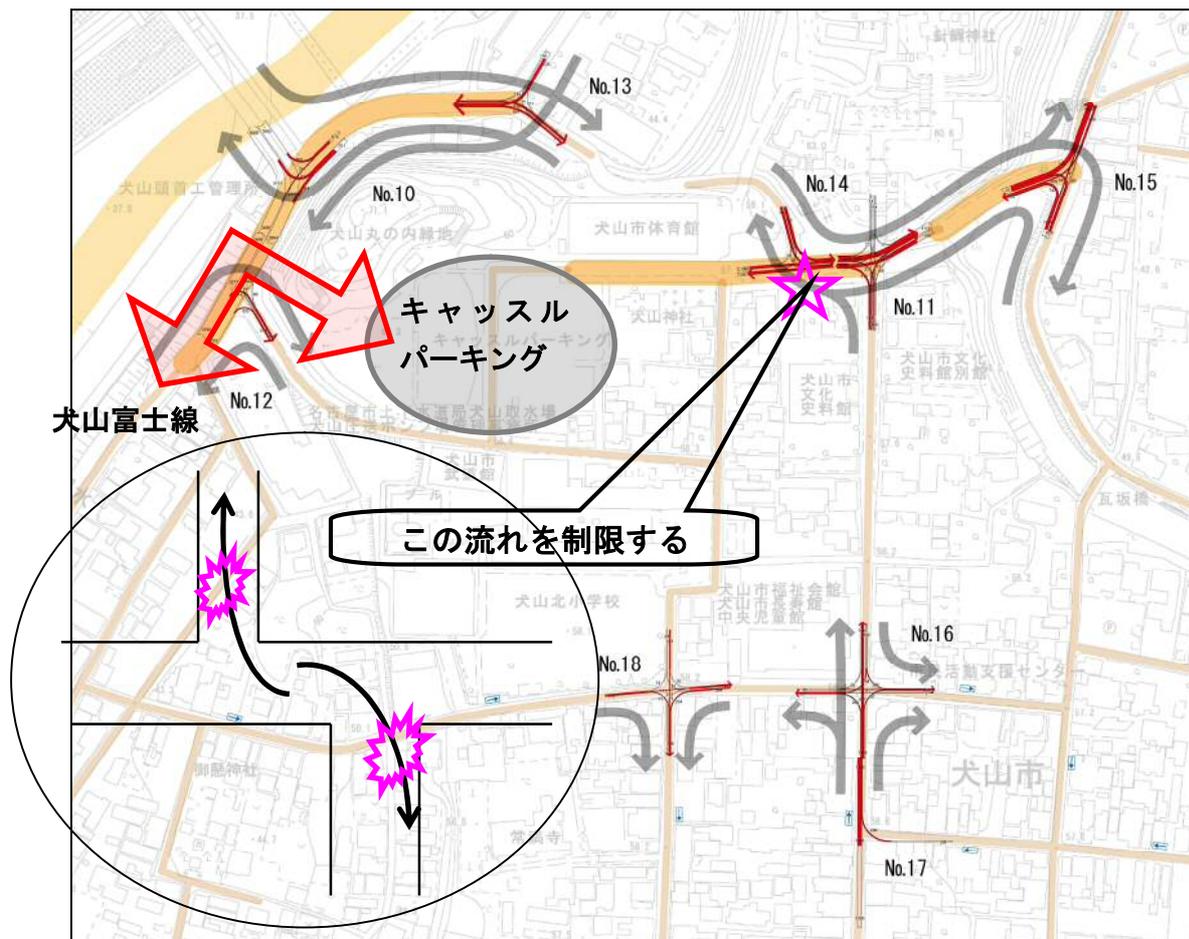
○城前線の西行きのライン大橋方向への右折を禁止する

○城前線の東行きの本町通り方向への右折を禁止する

この交通規制により城前交差点の右折交通が排除されるため、自動車交通の錯綜が軽減されるとともに、当該交差点を横断する歩行者の安全性も向上すると考えられる。ただし、城下町住民のライン大橋利用が現在の様に利用できなくなり迂回が必要となるため、住民の理解と協力が必要である。

なお、この交通規制は、キャッスルパーキングへの観光交通のアクセスが木曾川沿いの犬山富士線を主道路として利用する場合に実施可能であるため、本対策の実施は犬山富士線の全線供用開始後となる。また、犬山富士線からキャッスルパーキングへのアクセスは無信号交差点での右折を発生させるため、繁忙期の交通渋滞が懸念される。観光交通がキャッスルパーキングに集中しないような適切な観光交通の誘導が必要である。

#### <城前交差点における交通規制の考え方>



### (4) キャッスルパーキングが有する観光駐車場機能を城郭外へ分散し、交通集中を抑制する

本項については次節で検討。