



名古屋都市センター研究成果

平成23年度の研究の概要をご紹介します。
なお、研究報告書は名古屋都市センターのまちづくりライブラリーや
ホームページでご覧いただけます。

<http://www.nui.or.jp>

一般研究

研究
テーマ

都心における道路空間の デザインについて

元名古屋都市センター 調査課 研究員 安田 克博

1. はじめに

都心の空間を見てみると、道路などの公共空間が占める割合が高く、市街地の活性化のため、これをうまく活用することが重要な課題となっている。また、交通事故の多発、放置自転車なども問題となっている。本研究ではこうした状況をふまえ、栄地区における今後求められる道路空間のデザインについて検討した。



図1 現況道路イメージ

2. 道路空間のデザイン ～ケーススタディ～ 2-1 ケーススタディのイメージ

(1) 幅員20m道路の場合



図2 幅員20m道路のケーススタディイメージ

(2) 幅員15m道路の場合



図3 幅員15m道路のケーススタディイメージ

2-2 ケーススタディの比較

(1) 幅員20m道路の場合

表1 各ケースの比較(道路幅員20mの場合)

		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6
歩行者	歩きやすさ (安全性)	◎	◎	◎	◎	○	×
	休みやすさ (休憩スペース)	○	○	○	×	◎	○
自転車	走りやすさ (走行性)	○	◎	○	○	×	×
	停めやすさ (台数)	○	×	○	○	×	○
	アクセス性	○	×	△	○	○	◎
自動車	走行性 (ゆっくり)	○	△	○	○	◎	◎
	停めやすさ (台数)	○	○	○	○	△	○
	アクセス性	△	×	△	△	○	◎
交通安全		○	○	◎	◎	○	○

(凡例 ◎: とてもよい ○: よい △: ふつう ×: 悪い)

全体的な評価は、ケース1やケース3が高いといえる。ただし、歩行者や自転車があまり多くなければ、それに係る項目(表中緑色に着色部分)はあまり考慮する必要がなく、その場合は、ケース5やケース6も高評価となる。

(2) 幅員15m道路の場合

表2 ケーススタディの比較(道路幅員15mの場合)

		ケース1	ケース2	ケース3
歩行者	歩きやすさ (安全性)	◎	◎	◎
	休みやすさ (休憩スペース)	○	○	○
自転車	走りやすさ (走行性)	○	◎	○
	停めやすさ (台数)	○	×	○
	アクセス性	○	×	△
自動車	走行性 (ゆっくり)	○	△	○
	停めやすさ (台数)	○	○	○
	アクセス性	△	×	△
交通安全		○	○	◎

(凡例 ◎: とてもよい ○: よい △: ふつう ×: 悪い)

全体的な評価、歩行者や自転車があまり多くない場合の評価ともケース3が高いといえる。

3. まとめ

都心の道路空間は比較的広く、様々な要望を受けることが可能と思われがちではあるが、すべてに満足いくよう何でも詰め込めるわけではない。そのため、「地域住民、関係者と行政が長期的展望を共有する」「できることから随時実践し成果を積み重ねていく」ことが重要である。

研究
テーマ

水運物流の視点から
まちの歴史を明らかにする
—四間道・堀川に焦点をあてて—

市民研究員 柳田 哲雄、川原 茂樹、山田 邦生

堀川は、名古屋開府以来、名古屋の物流を支え続けた。また、四間道界隈は堀川の水運を利用した商人の活躍の場となったほか、屋根神さま・地藏盆が行われる子守地藏尊・懐かしさを覚える路地など、ここで暮らす人々の息遣いを感じさせるものが色濃く残されており「名古屋市四間道町並み保存地区」に指定され、御本坊筋長屋は「認定地域建造物資産」に選定されている。

「これらの過去を知り・価値を見出し・伝えていきたい。」と思い立ち研究を始めた。



尾張名所図会に描かれた四間道



四間道に今も残る土蔵群

研究の概要は、以下のとおりである。

堀川と四間道界隈の歴史 名古屋のまちの繁栄と生活を支えた堀川と米・塩などを扱う豪商が活躍した四間道界隈の歴史について研究した。

四間道と米穀商 四間道界隈は、織田信長の時代から名古屋の米の流通の拠点となっていた。生活に欠くことができない米と四間道界隈の関連について調べた。

伊藤萬蔵とその功績 伊藤萬蔵は、四間道で米の先物取引を行い、財を築き、全国各地の寺社仏閣に灯籠や狛犬などの寄進を続けた。四間道で活躍した偉人・伊藤萬蔵に焦点を当て、その功績を伝えることとした。

四間道・円頓寺界隈に残る資産を活用する提案 堀川と四間道界隈の「歴史」・「今に残る建造物」・「今も伝承される風習」を後世の人々に伝え続けるために、堀川・四間道界隈を「歴史まちづくり」の拠点とすることとし以下のことなどを提案した。

- ・堀川沿岸に作られた公共物揚場の復元と堀川を利用した物流の体験ツアーを行う。
- ・四間道の歴史的な建造物を「堀川・四間道歴史資料館」として利用する。
- ・四間道の歴史的な建造物を「まちの駅」として利用する。

「まち歩きリーフレット」の作成 この地域を訪れる人やこの地域で新しく生活を始める人が四間道・円頓寺界隈の歴史を知り、愛着が生まれるきっかけとなるよう「堀川・四間道 水運と商業 名古屋の奇人～伊藤萬蔵～」と題するリーフレットを作成し、配布することも企画した。



リニア中央新幹線とナゴヤの未来

元名古屋都市センター調査課 研究主査 河村 幸宏

名古屋都市圏は、東京と大阪の中間に位置し、鉄道の要衝であるとともに、高速道路の整備水準も非常に高い地域である。さらに2027年、東京と大阪を1時間で結ぶリニア中央新幹線が開業すれば、名古屋から1時間圏の範囲は、関西はもとより長野や山梨まで拡大する(図-1、2)。また、羽田空港や関西国際空港へも1時間弱で到達可能となり、海外へのアクセス性が大幅に高まる。これによって、人々の交流の機会が増加し、新しい知恵や技術が創造され、この地域の経済が大いに活性化されるものと期待される。

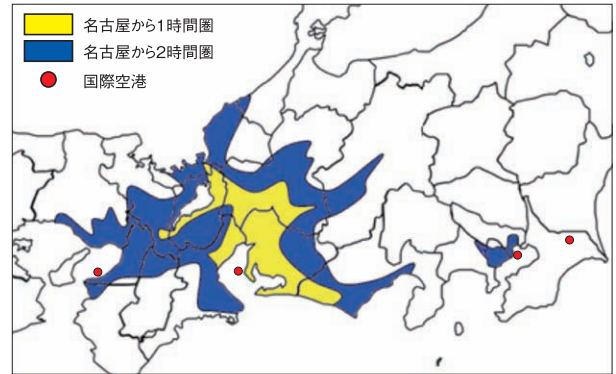


図-1 名古屋から1時間圏及び2時間圏(リニア開業前)

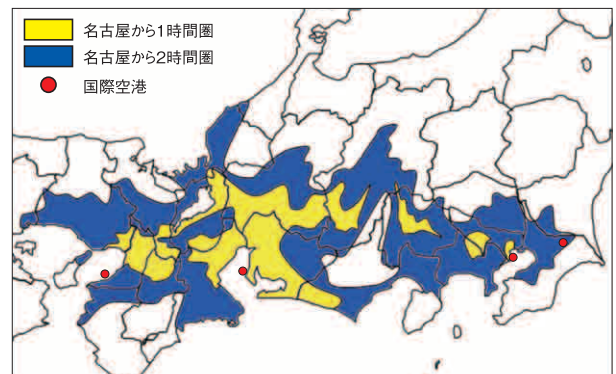


図-2 名古屋から1時間圏及び2時間圏(東京都-大阪市間リニア開業後)

名古屋都市圏においては、今後も、地域の誇りであるモノづくり文化に磨きをかけ、この強みを環境、情報、医療・福祉分野にも発展させ、創造性溢れるサービスや製品を提供していくことが求められる。そのためには、創造性を触発する環境整備と、多様性を許容し異文化・異業種を受け入れる風土づくりが欠かせない。それらは、都市の魅力を高めるための快適な居住環境づくりや観光振興においても必要な要素である。

また、都市圏の中心都市である名古屋は、愛知県だけでなく、岐阜県、三重県、長野県、そして北陸圏などと連携を深めつつ、独自の個性を強力に打ち出し、海外の都市に負けない魅力的なまちづくりを進め、中心都市としての存在感を今以上に高める努力が必要である。そして、この地域の豊かさや快適性を、全世界に向けて発信することが求められる。