



アーバン・アドバンス

2021.03_No. **75**

[特集] パブリックスペース

特集テーマ論文

関わりしろがある公共的空間のデザインと
マネジメントに向けて

吉村 輝彦

ウォークアブル・プレイス・アーバニズム
一歩きたくなる都市とプレイスメイキングの親和性—

泉山 壘威

プレイス・ブランディングによるパブリックライフの進化系

伊藤 孝紀

職住融合の都心エリアに向けた公共空間の可能性
—名古屋錦二丁目地区の20年の実践から—

名畑 恵

道路ビジョン「2040年、道路の景色が変わる
～人々の幸せにつながる道路～」について

藤浪 武志

名古屋発

栄地区の活性化に向けた久屋大通の再生
～名古屋市初のPark-PFI事業～

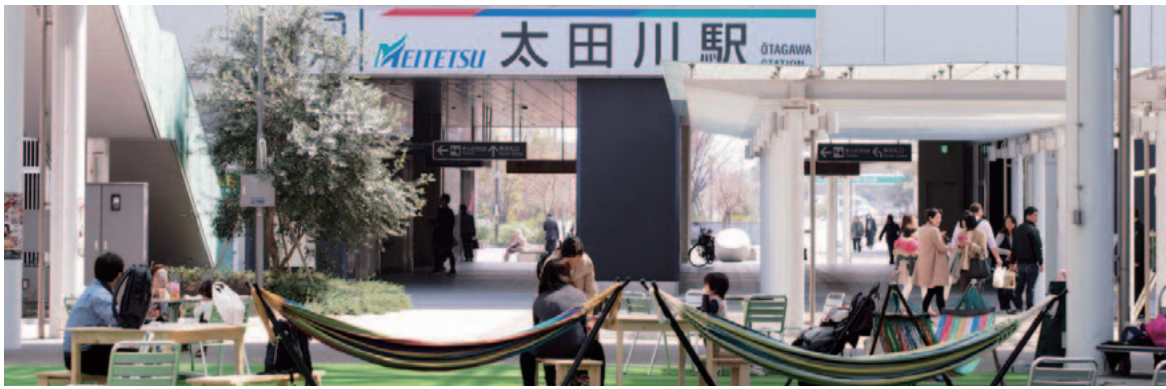
名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部都心まちづくり課

名古屋都市センター事業報告

まちづくりセミナー

調査研究



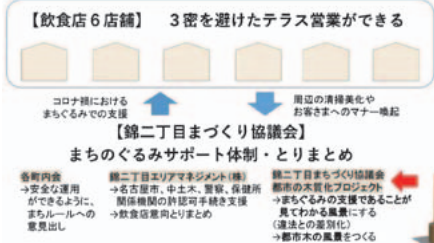


特集 パブリックスペース

2021.03 No. 75



- | | |
|---|---|
| A | A. 東海市・太田川駅前大屋根広場での「まちなかピクニック」の実験的な取り組み |
| B | B. 車道を歩道化し、地先店舗と連携した「PRINCESS PARKLET」 |
| C | C. 岡崎城の虫籠窓をモチーフにつくられたロゴマークとデザインコードの展開 |
| D | D. 「ナゴヤアウトサイドストリートin 錦二丁目」の地区内の推進体制 |
| E | E. 歩道上テラス席にてテレビ番組取材 |
| F | F. 「道路交通の低炭素化」の具体イメージ |
| G | G. Hisaya-odori Park (ミズベヒロバ) |
| H | H. Hisaya-odori Park (シバフヒロバ) |



[特集] パブリックスペース

関わりしろがある公共的空間のデザインとマネジメントに向けて 日本福祉大学 国際福祉開発学部 教授 吉村 輝彦	5
ウォークブル・プレイス・アーバニズム —歩きたくなる都市とプレイスメイキングの親和性— 日本大学理工学部建築学科助教／一般社団法人ソトノバ共同代表理事 泉山 塁威	13
プレイス・ブランディングによるパブリックライフの進化系 名古屋工業大学大学院 社会工学専攻 建築・デザイン分野 准教授 伊藤 孝紀	21
職住融合の都心エリアに向けた公共空間の可能性 —名古屋錦二丁目地区の20年の実践から— 錦二丁目エリアマネジメント株式会社 代表取締役 名畑 恵	29
道路ビジョン「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」について 国土交通省道路局企画課 課長補佐 藤浪 武志	37

名古屋発

栄地区の活性化に向けた久屋大通の再生 ～名古屋市初のPark-PFI事業～ 名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部都心まちづくり課	47
---	----

名古屋都市センター事業報告

まちづくり セミナー	建築系愛知16大学共同企画展2020 Talk Session 「名古屋のまちを語る 金山のいままでとこれから」	57
調査研究	〈令和元年度都市センター研究報告〉 近年の災害とハザードマップについて 元 名古屋都市センター 調査課 荒川 由貴	67
	〈令和元年度都市センター研究報告〉 無電柱化によるまちづくりについて 元 名古屋都市センター 調査課 箕浦 誠夫	73
	〈令和元年度都市センター研究報告〉 ライフステージの変化に伴う居住地選択に応じた都市空間形成戦略 ライフステージの変化に伴う居住地選択に応じた都市空間戦略研究会	79
	〈令和元年度 NUI レポート〉 名古屋における戦前都市計画街路網の位置づけ —復興都市計画街路網への継承と飛躍— 元名古屋都市計画史編集実行委員会事務局長 杉山 正大	91

はじめに

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、緊急事態宣言が発令され、新しい生活様式が浸透してきました。そうした中で、3つの密を回避するために公園や道路空間といった屋外空間の利活用に脚光が集まり、国土交通省においても沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和するなど、利活用を後押しする施策も出てきており、パブリックスペースに求められる期待は高まっています。

本号では、様々な立場・視点からパブリックスペースの利活用についての知見に触れることで、これからの「パブリックスペース」について考えていきたいと思えます。

2021.03_No.75
UA.
Urban·Advance

[特集]

関わりしろがある公共的空間の デザインとマネジメントに向けて

日本福祉大学 国際福祉開発学部 教授 吉村 輝彦

1 はじめに

近年、まちづくりを進めていく上で、「つくる」だけの時代から「つかう」、そして、「マネジメント」の時代への転換が意識されている。この背景には、公共空間や公共施設が整備されたものの、十分に利活用されず、結果的に周囲を含めて閑散とした状況／風景が広がっている地域がある一方で、人口減少社会や少子高齢化社会、あるいは、成熟型社会を迎え、公共空間等の整備や管理、また、官民の様々な既存ストックの活用のあり方が問われるようになってきたことがある。

従来、公共空間は、その管理の視点から様々な規制がなされ、結果的に十分に利活用されてこなかった。それが、近年、各地で道路等の路上空間、公園、駅前広場や公開空地等オープンスペース、河川他の水辺空間他の「公共的空間（パブリックスペース）」を利活用した「オープンカフェ」「路上イベント（マーケット、コンサート他）」等の取り組みが実践されてきた。制度面でも規制緩和が進み、公共空間の利活用の定常化や日常化を射程に入れた社会実験が広がってきている。また、「国公有地」に加え、公開空地、駐車場等の「民有地」も含めて様々な空間を使って、「公共的場所（パブリックプレイス）」を育てていく動きになっている。

国レベルでも、この間、様々な議論がされている。例えば、都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会は、「人間中心の豊かな生活の実現には、居心地が良い「まちなか」に、

多様性を認めあうゆるやかなつながり、コミュニティ、サードプレイスを形成することが欠かせない」としている¹⁾。そんな中で、コロナ禍において、公共空間の果たす役割が注目され、テイクアウトやテラス営業等のための道路占用許可基準を緩和する特例措置の導入という暫定的な規制緩和策が進められた他、2020年11月には、「歩行者利便増進道路」制度が施行された。さらに、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性の検討」や「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会」が行われる等、withコロナの時代に向けた様々な議論がされており、これからの公共空間の利活用の展開に対する様々な期待が寄せられている。

全国各地において公共空間の活用には、多彩な実践があり、また、近年は、公共空間に関わる文献や論考が既に多く出されている。そこで、ここでは、これらを俯瞰的に見た上で、公共空間のデザインとマネジメントに向けて今後考慮すべき視点を提示する。



吉村 輝彦

よしまら てるひこ

日本福祉大学 国際福祉開発学部 教授／
1971年東京都生まれ。東京工業大学大学院博士後期課程修了、博士（工学）。
国際連合地域開発センター研究員を経て、2013年より現職。共生社会を見据えた、「場」と「緑」のデザインとマネジメントを通じたコミュニティづくり、プレイスメイキングやエリアマネジメント等に関心。

2 公共的空間をめぐる議論

2-1) 公共的空間に見る「パブリック」とは

公共的空間（パブリックスペース）は、「誰でも出入り可能な開かれた空間」「多様な人がある程度自由に関われる空間」等と捉えられ、「限られた人しか入ることができない私的な空間（プライベートスペース）」とは異なる空間とされる。「パブリック」をどのように捉えていったらいいのだろうか。これまでの様々な議論（例えば、齋藤純一²⁾）を踏まえて整理する。まずは、誰に対しても開かれているのかという点での「open」であるのかどうか、また、特定の誰かにではなく、多くの人々に関係する共通のものという点での「common」であるのかどうか、そして、ともに何かを行っているという点での「share/co-action」しているのかどうか、さらには、誰にとっても使う自由があるのかという点での「freedom」があるのかといった視点から捉えられるだろう。こうした視点を意識しながら、公共的空間のあり方を議論していく。

2-2) 公共的空間に関わる多様な視点

「公共的空間」や「公共的場所」をどのような視点から捉えていったらいいのだろうか。ヤン・ゲールは、パブリックスペースとパブリックライフの相互作用を議論してきた³⁾。パブリックライフは、主に、都市の生活を支える、様々な人々との生活活動、あるいは、そのライフスタイルである。人と人の間の直接的なコミュニケーション活動だけではなく、人や空間での多様な行為を介してのコミュニケーション活動であり、人と人の関係性を育む行為である。こうしたパブリックライフのフィールドが、公共的空間である。家庭や職場を中心としたプライベートライフとも対比することもできるが、パブリックライフとプライベートライフは、必ずしも二項対立的ではない。両者の境界は曖昧でもあり、両者の間には、多様でグラ

デーショナルな状況がある。個人と社会や地域が関わる接点としての公共的空間において、個々のプライベートが存在する。そして、プライベートが折り重なる中で、パブリックが育まれる。このように、プライベートとパブリックは、往還的であり、循環的な関係でもある。

泉山は、パブリックライフの構成要素として、「空間（SPACE）」「場（PLACE）」「人（PEOPLE）」の3つの要素を挙げているが⁴⁾、ここでは、公共的空間を捉える視点として、人（PEOPLE）／活動（ACTIVITY）を中心に置き、一方で、「パブリック（PUBLIC）」と「プライベート（PRIVATE）」を、他方で、「空間（SPACE）」と「場所（PLACE）」を位置づけてみたい。また、人の暮らし（LIFE）と人が関わるコミュニティ（COMMUNITY）を合わせて、全体として捉えていく（図1を参照）。

人は、暮らしていく上で、何らかの活動（アクティビティ）をする。公共的空間における活動は多様なカタチがある。能動的な活動から、相対的に受動的な活動もあり、自分自身で選択することができる。公共的空間において、一人ひとりが存在意義を感じ、自分にとっての居場所や居心地のいい場所となり、安心することができる。また、自分が楽しみたい活動を行うこともできる。そして、他者／第三者との出会いや関わりから、つながりや交流が生まれることもある。さらに、公共的空間を介して、

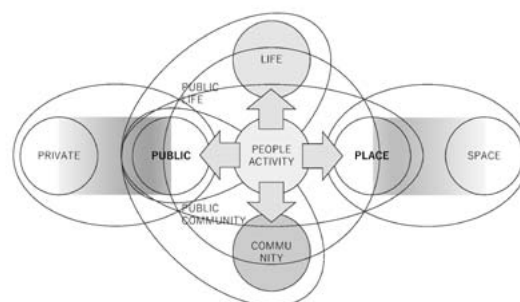


図1：「公共的空間（パブリックスペース）」に関する多様な視点

新たなコミュニティが育まれていくこともある。関心に基づいて集った多様な人々が、同じ時間と空間を共有して、活動を行っていく緩やかなコミュニティであったり、場の魅力に引き寄せられた多様な人々が集い、同じ時間と空間を共有する、緩やかなコミュニティであったりする。

北原啓司が、「空間」を「場所」に変えるまち育ての大切さを指摘しているように⁵⁾、地域に存在している様々なハードの空間や施設を使いこなしていく、あるいは、地域づくりに活かしていくソフトな取り組みをしていくことを通して、様々な空間（スペース）が、場所（プレイス）になっていく。公共的空間において、多様な主体による、多様な活動が行われることによって、人々の暮らしが豊かになるのではないだろうか、また、人々の暮らしの活動の新たな可能性を見出すことができるのではないだろうか。

ヤン・ゲールが、「必要活動」「任意活動」「社会活動」という3つの活動を、物理的環境の質との関係で議論しているように⁶⁾、活動と空間には関係がある。また、柴田久も指摘しているが⁷⁾、社会と空間は、往還的で、かつ、循環的な関係にある。人々の活動を通して、空間が場所になり、そして、その場所が人々の次なる活動を誘発し、それが新たな空間や場所を育てていくことにもつながっていく。

2-3) 公共的空間の利活用に見る自由と不自由

公共的空間は、「誰でも出入り可能な開かれた空間」「誰でもある程度自由に関われる／使うことができる空間」等と捉えられるが、多様な人々にとって、公共的空間が自由に使えるのかということと実際にはそうでもない。誰でもとあるが、「みんな」なのか、「不特定多数の人々」なのか、「特定の人々」なのか、あるいは、「一人でも」なのか。

笹尾和宏は、公共空間において、個人それぞれが普段の生活行為として自然体で自分の好きなように過ごせる状態であることが大事で

あり、公共空間が、「私的に自由に使える」ようになることが大切であることを指摘している⁸⁾。公共的空間を、みんなが自由に使うということは、自分の自由な活動と他者の自由な活動が、同じ空間において成立していることである。その点で、自分が「自由」であることは、同時に、他者の「自由」を「許容」することである。同質性を前提にするのではなく、多様性や異質性を尊重し、寛容をベースに、自由が折り重なることで、多彩な「間」がある公共的空間が成立する。誰でも使えるようにするために、共通する利益、あるいは、共有資源を保護するために、一定程度のルール（規制）を設定し、その中で、自由に使うこともあるだろう。

一方で、公共的空間が、コンテスト・グラウンド（競合の空間）になってしまうこともある。特定多数の人々が、自由に特定の使い方をすることで、空間が閉鎖的になり、それ以外の人々が自由に使えなくなる。結果として、排除されてしまうこともありうる。つまり、「自由」であることが、同時に、「排除」することにつながることもある。

さらには、決めたルール（規制）が、活動の権利や自由を脅かし、また、奪い、結果として、みんなが自由に使うための空間が、誰のためでもない、使われない不自由な空間へとなってしまいうこともある。誰でも使える空間を目指しながら、誰も責任を持って使わなくなってしまうという実態も見られる。

同時に、公共的空間が自由に使えることは、利用や管理において責任を伴う。そのことが意識されることが必要である。公共的空間を、みんなの空間といった瞬間に、自分ごとから離れ、使う自由にとどまらず、責任の所在までも曖昧にしてしまうことも考えられる。

このように、自由と管理、自由と責任という観点から、公共的空間には様々な議論があるが、公共的空間が、多様な人々にとって、包摂



写真1：豊田市・新とよパーク（新豊田駅東口駅前広場）

ここでは、「ストリート・スポーツができます」「火の使用ができます」等他では禁止されているような行為が可能なルールが設定されている。

的であり、多様な選択肢があって、多様な場所になることが重要である。

2-4) 公共的空間に誘われる人や人々、そして、その関係

公共的空間に誘われる人や人々、そして、その関係を考えてみたい。田中元子によれば、「パブリック」とは、公共空間でも公共施設でもなく、「公共的である状況」を指し、「公共的である状況」とは、①第三者との接触可能性がある（共有性）、②第三者にとって「自分の居場所」である（実践性）、③第三者同士が互いの存在を許容し合える（関係性）という⁹⁾。ここでは、自分と他者／第三者の存在、そして、その関係が鍵になる。この他者／第三者との存在や関係を考えると、他者とやりとりをしたい、他者の存在は確認したい、他者の眼差しや気配は感じたい、自分一人でいたいまで、他者との関係性には、多様なカタチがある。

近年は、南後由和¹⁰⁾や西出和彦¹¹⁾による「ひとり空間」の議論、そして、三友奈々による「交流しない居場所」の議論がある。三友は、日本では、交流の大切さが強調されるが、パブリックスペースには、楽しみや交流を求める人たちが集う賑わいのエリアと一人や少人数で静かに

ゆっくり過ごすエリアの両方が必要ではないかとしている。さらに、静かに過ごす居場所には、「ただそこで時をシェアして過ごす居場所」と「ほかに誰もいなくてもそこにいることで自分らしくいられる居場所」があるとしている¹²⁾。

このように、公共的空間は、人と人との間、人と社会の間をつないでいく場所であると同時に、人が一人でもいられる場所／居心地のいい居場所にもなる。

3 公共的空間の利活用を通して何を目指すのか

ここでは、公共的空間の利活用は、誰のために、何のために行うのかを意識しながら、議論を進めていく。

公共的空間に何が期待されてきたのだろうか。これまで、公共的空間の利活用といえば、どちらかといえば、賑わいの創出、集客、あるいは、経済効果が意識されてきた。そのために、ハードとしての空間を魅力的にし、また、非日常のイベントの実施等のソフトな取り組みを展開してきた。そして、公共的空間において、様々な消費行動を喚起してきた。他方で、こうした公共的空間における過度なサービス化や収益化によって商業空間化していくことへの懸念もある。

これに対して、公共的空間における賑わいの創出は、そもそも目的であるのか、手段であるのか、あるいは、結果であるのかについての議論もある¹³⁾。パブリックライフが提起しているのは、人々の豊かな暮らしのために公共的空間をどのように利活用していくことができるのか、そして、そのためのデザインやマネジメントはどうすべきかということである。

ここでは、まちの居場所に関わる議論も参考にする。田中康裕は、まちの居場所を、①ありのままの自分が受け入れられる場所、②自分の役割がある場所、③別の世界へと橋渡しをして

くれる場所と整理している¹⁴⁾。また、橘弘志は、多様な形態や業態がある「まちの居場所」を特徴づける共通点として、①まちの中にあるパブリックな場であること、②まち／地域の文脈に位置づけられた場であること、③一人ひとりが関わって作り出されている場であること、を挙げている¹⁵⁾。これらの指摘は、公共的空間のデザインやマネジメントを考える上でも示唆に富む。

以下では、これからを見据え、公共的空間のデザインやマネジメントに向けて考慮すべきいくつかの視点を提示する。なお、これら視点は、それぞれ必ずしも独立しているわけではなく、重なり合うところがある。

1) 日常の暮らしを豊かにしていくための公共的空間

公共的空間が、人と人が出会い、つながり、そして、多様な交流が行われる場所であって



写真2：名古屋市・久屋大通公園北エリア／テレビ塔エリアの「ヒサヤオドリパーク」にテレビ塔を見る

北側から見た広場と南側から見た商業施設。この風景から、何を目標しているのかを感じとれるか。

も、あるいは、一人でいても居心地がいい場所であっても、日常の暮らしに根ざし、新たな日常を生み出していく場としての公共的空間の利活用が重要になる。時には、非日常の出来事を体験する場所にもなるが、自分の日常の一部に、公共的空間での営みを埋め込んでいくことで、暮らしが豊かになっていく。そのためにも、日常を生み出す活動として公共的空間の利活用に取り組むことが重要である。

2) 自ら楽しむための公共的空間

公共的空間の利活用に人々が関わるのは何のためだろうか。地域に賑わいを創出するというある種の「正しい」ことをするためだろうか。むしろ、自分ごととして、「楽しい」からこそ関わるのではないだろうか¹⁶⁾。「楽しむ」には、いくつかのカタチがある。一つは、イベント等に参加し、作られたモノやコトを消費することの楽しさであり、もう一つは、自分なりに新たな何かを生み出していき、そして、公共的空間が自分たちの場所になっていく楽しさである。前者は、受動的な関わりであり、後者は、より能動的／主体的な関わりとなる。笹尾和宏が、「(施設を)自ら楽しんで利用しているように思っていますが、実は施設側のお膳立てにうまく乗せられることによって満足を得ているのです」と指摘しているように¹⁷⁾、公共的空間を自由に使っているように見えて、実は仕掛けられており、人々はそれを消費しているのにすぎないこともある。この時、公共的空間は、「管理されている空間」であって¹⁸⁾、人々はうまく「使われている」ということになる。

3) 社会の課題解決や新たな価値創造につながる公共的空間

公共的空間があるエリアは、都心地区、駅前地区、中心市街地、まちなかや郊外部であったりするが、それぞれ多様な特徴を有しているとともに、様々な課題を抱えている。さらに、コロナ禍においては、空間や活動における「密度」

や「距離」のあり方が問われている。これからの未来を見据えた時に、多彩なアイデアや最新技術を使いながら、こうした社会課題の解決や新たな価値創造のあり方を考えていく実践的な、そして、実験的なフィールドとして公共的空間には潜在的な可能性がある。

4) 偶発性を生み出す公共的空間

公共的空間において、多様な活動を受け入れることによって、思いもよらぬ出会い（セレンディピティ）があるかもしれない。影山裕樹は、多様な市民が集う屋外の公共空間をつくるには、異なる階層に属する人たちが、偶然出会ってしまう場所をどのようにつくるかとの問題意識から、「異なるコミュニティをつなぐこと」の重要性を指摘しているが¹⁹⁾、これからの見据えると、多様性や異質性を包摂していくことが重要になってくるだろう。

5) 公共的空間の「ゆるふわ」なマネジメント

公共的空間の利活用は、自由と不自由の間の中で、「ゆるふわ」なマネジメントをしていくことが求められるだろう。「ゆるふわ」は、坂倉杏介氏により提唱されたアプローチであるが²⁰⁾、「ゆる」とは、開かれていて多様性があること、また、違いを超えてともにあることであり、「ふわ」は、まだみえていない価値を模索すること、そして、未来を志向することである。「ゆるふわ」なマネジメントは、状況に応じて、臨機応変に、機動的に対応していくことになる。それが、結果的に、公共的空間を限定的なものにせず、広がりや多様性を認めて、豊かさにつながっていく。

6) プロセスに関わる公共的空間

公共的空間は、その地域に根ざし、あるいは、地域文脈を踏まえたものでありたい。この公共的空間をつくるプロセス、つかうプロセス、そして、マネジメントやルールづくりというプロセスに関わることによって、多様な人々と出会い、つながり、それが多様な交流を生み出し、

「公共的場所」となる。園田聡は、プレイスメイキングを、「地域の人々が、地域の資源を用いて、地域のために活動するプロセス・デザイン」と捉え、「プレイス」を生み出すための協働のプロセスに携わることによって、運営者や利用者となる人々に場所への愛着が芽生えらとする²¹⁾。また、泉山墨威は、パブリックスペースでシビックプライドを育むには、まず地域や場所に愛着を持ってもらう必要があるとし、その上で、①パブリックスペースを使いこなす、②パブリックスペースに参加する、③プログラムに参加する、④パブリックスペースを自らつくる、⑤管理して育てる、⑥愛着のムーブメントを広める、という6つのステップがあるのではないかと提起している²²⁾。このように、プロセスに関わることで、自分ごととして活動に取り組み、また、当事者意識を育むことができるのと同時に、ローカルアイデンティティやシビックプライドを育てていくことにもなる。

7) 関わりしろがある公共的空間

公共的空間の利活用に関わる際に、そもそも自分に関わる余地がなければ、何もできない。公共的空間において、あらかじめ、多彩な活動が用意周到に準備されて、それを消費する楽しさもあるだろう。同時に、自分なりに新たな何かを生み出していく楽しさを実現するためには、公共的空間に、自分に関わることができる「関わりしろ」（余白、余地）があることが必要である。西川正は、あそびの生まれる場所を提起しているが²³⁾、全てが管理されている中では、そこには必ずしも自分ごととしての楽しさやワクワク感は生まれにくい。公共的空間をつくる、つかう、そして、マネジメントをするという一連のプロセスをどのようにデザインしていくのか、そこに、どのような関わりしろを作っていくことができるのかが問われている。

同時に、関わるきっかけとしてのフックも必要になるかもしれない。公共的空間の利活用の

取り組みが広がる中で、自分ごととして取り組んでいくきっかけとしてのケース、アイデア、レシピ、ツール等が出てきている^{24) - 29)}。そうしたものを参考にしつつ、まずは、自由にやってみる、実験的にやってみることから始まるだろう。ただし、単なる一過性のイベントとしてではなく、これからの新しい日常を見据えて、また、地域との相性を試していくことが重要になる。そして、ここでの取り組みがきっかけ（フック）となり、人と人との関係性が生まれ、交わり、それぞれにできることが見出され、人それぞれの役割が創出される。

4 おわりに

これまで、公共的空間の利活用は、賑わいの創出、集客、あるいは、経済効果に主たる関心があったかもしれない。ここでは、コロナ禍の中で、公共的空間に求められる価値や役割を改めて見つめ直してきた。

公共的空間に見られる「パブリック」は、誰かから与えられるものではない。多様な主体によって、育まれるものである。また、他者との関係性の中から紡ぎ出されていくものでもある。ここでは、開かれていること、自由に使えること、そして、他者の自由を許容し、寛容で



写真3：東海市・太田川駅前大屋根広場での「まちなかピクニック」の実験的な取り組み
関わりのフックとして実験的にハンモックを設置している。

あることが重要になってくる。他方で、活動によっては、分断や排除を生み出すことになる。

公共的空間は、(日常的に)ふらっと行ける場、自分らしくいられる場、相手と認め合える場である。また、わくわくどきどきした気持ちが呼び起こされる場であり、「楽しく」いられる場である。そして、多様な人々の本来持つ力(可能性)が発揮できる、あるいは、引き出される(出番/役割がある)場である。公共的空間は、まさに様々な「間」をつなぐ中間的領域にあり、そこを媒介にして多様な場が生み出されていく。

公共的場所を育むためには、公共的空間において、何か特別な仕掛けをするのではなく、地域に暮らす人々の日常的な営みに根ざした取り組みをしていくこと、そして、そのプロセスに関わっていく機会や「関わりしろ」を広く創り出すこと、そして、「ゆるふわ」のマネジメントをしていくことが重要である。

公共的空間の射程は、狭義の公共空間や公共施設だけではなく、所有の視点からは、官民間問わず、民間の建物、民有地や空地、駐車場も含まれる。また、実際の取り組みからは、幅広くプレイスメイキングから多彩なまちの居場所(サードプレイス)づくりまでも射程に入ってくるだろう。

多様な人々の自由な活動を包摂する公共的空間が、地域やコミュニティの中に広がっている。そんなまちの未来を実現していきたい。

補注

- 1) 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会(2019.6)『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～』
- 2) 齋藤純一(2000.5)「公共性」岩波書店
- 3) ヤン・ゲール、ピアギッテ・スヴァア著、鈴木俊

- 治他訳 (2016.7)「パブリックライフ学入門」鹿島出版会
- 4) 泉山墨威 (2019.7)「ソトノバが描く未来—不連続な都市戦略と都市戦術下でつくるプロセスデザインとパブリックライフ」環境情報科学, 48-2, pp.23-28, 環境情報科学センター
- 5) 北原啓司 (2018.4)「『空間』を『場所』に変えるまち育て～まちの創造的編集とは～」萌文社
- 6) ヤン・ゲール、ピアギッテ・スヴァア著、鈴木俊治他訳 (2016.7)「パブリックライフ学入門」鹿島出版会
- 7) 柴田久 (2017.11)「地方都市を公共空間から再生する 日常のにぎわいをうむデザインとマネジメント」学芸出版社
- 8) 笹尾和宏 (2019.9)「PUBLIC HACK：私的に自由にまちを使う」学芸出版社
- 9) 田中元子 (2017.12)「マイパブリックとグランドレベル～今日からはじめるまちづくり～」学芸出版社
- 10) 南後由和 (2018.1)「ひとり空間の都市論」ちくま新書
- 11) 西出和彦 (2015.1)「公共空間におけるひとりの空間」建築雑誌, Vol.130, No.1666, pp.14-15, 日本建築学会
- 12) 三友奈々 (2016.3)「都市の透き間で自分らしく居こなす～『プレイスメイキング』」東京文化資源会議編「TOKYO 1/4が提案する東京文化資源区の歩き方～江戸文化からポップカルチャーまで～」pp.254-266, 勉誠出版
- 13) UR都市機構まちの空間形成・イノベーションワーキングチーム (2019.11)「居心地が良く、使われる公共空間をつくるために—プレイスメイキングから考えるまちづくり—」
- 14) 田中康裕 (2019.11)「まちの居場所、施設ではなく—どうつくり、運営、継承されるか」水曜社
- 15) 橋弘志 (2019.9)「『まちの居場所』の背景と意味」日本建築学会編「まちの居場所 ささえる／まもる／そだてる／つなぐ」鹿島出版会, pp.23-34
- 16) 市民参加研究会 (2019.9)「hint：豊かな社会を実現する市民参加のすすめ方」(<https://www.toyotafound.or.jp/other/initiative/publications/data/hint1.pdf>) (最終閲覧：2021年2月)
- 17) 笹尾和宏 (2019.9)「PUBLIC HACK：私的に自由にまちを使う」学芸出版社
- 18) 阿部潔・成美弘至編 (2006.9)「空間管理社会 監視と自由のパラドックス」新曜社
- 19) 影山裕樹編著 (2018.5)「あたらしい『路上』のつくり方～実践者に聞く屋外公共空間の活用ノウハウ～」学芸出版社
- 20) 前神有里 (2019.2)「人材・組織の育成及び関係人口に関する検討会 (第1回) 資料」(<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/meeting/kankeijinkou/h31-2-26-shiryoku6.pdf>) (最終閲覧：2021年2月)
- 21) 園田聡 (2019.6)「プレイスメイキング：アクティビティ・ファーストの都市デザイン」学芸出版社
- 22) 泉山墨威 (2018.3)「シビックプライドを育むパブリックスペース～愛着を育むプレイスメイキングとタクティカル・アーバンイズム～」Thinking, 第19号, pp.25-31, 彩の国さいたまづくり広域連合
- 23) 西川正 (2017.3)「あそびの生まれる場所 『お客様』時代の公共マネジメント」ころから
- 24) 笹尾和宏 (2016.2)「アーバンアウトドアのレシピ：都市がひとりひとりのものであるための実践記録」
- 25) 都市づくりパブリックデザインセンター パブリックスペース研究会 (2020.10)「58 Public Spaces in Tokyo」新建築, 2020年10月別冊
- 26) 西尾京介・小林綾・大藪善久、日建設計総合研究所編 (2020.3)「PPR the GEARs 公共空間利活用のための道具考」日建設計総合研究所
- 27) 馬場正尊 + Open A (2013.9)「RePUBLIC～公共空間のリノベーション～」学芸出版社
- 28) 馬場正尊 + Open A (2020.12)「テンポラリーアーキテクチャー～仮説建築と社会実験～」学芸出版社
- 29) 平賀達也他編著 (2020.7)「楽しい公共空間をつくるレシピ」ユウブックス
- ※本研究の一部は、「令和2年度東海市大学連携まちづくり推進事業」の補助を受けたものである。

ウォーカブル・プレイス・アーバニズム —歩きたくなる都市とプレイスメイキングの親和性—

日本大学工学部建築学科助教／一般社団法人ソトノバ共同代表理事 泉山 塁威

1. はじめに

2020年の新型コロナウイルス感染症のパンデミック（世界的流行）に世界は悩まされている。苦しい状況の中、並行して、長期的な視点に立ち、今やるべき都市政策の議論や実践がなされている。そこで、本稿では、近年の国内の都市政策トレンドをレビューした上で、歩行者中心の都市づくりの象徴としてのウォーカブルシティの考え方や、プレイスメイキングの考え方をレビューし、これからのパブリックスペースを含めた都市政策について考察することを目的とする。

2. 国内の都市政策トレンド

国内の都市政策トレンドを主な4つのポイントに絞ってレビューをする。

(1) ウォーカブル政策

一つ目は、ウォーカブル政策である。国土交通省は、2019年に「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」で議論し、ジャネット・サディク＝カーン氏（ニューヨーク市元交通局長）の来日もあって、歩行者中心の都市づくりの象徴として、ウォーカブルの視点を得、WEDO（Walkable Eyelevel Diversity Open）を中間取りまとめとした。この議論の議事録や資料を見ると、今後の2020年代以降の都市再生のあり方を議論している。都市再生特別措置法による都市再生は20年を迎え、また地方都市では、コンパクトプラスネットワー

クの推進の中で、立地適正化計画の策定が一段落し、集約型都市構造の実現に向けて駅周辺を中心とした拠点形成を行ってきた。その都心と地方都市の両方の次なる都市再生の考え方や手法として、ウォーカブル（居心地が良く歩きたくなるまちなか）が政策化された。2020年には都市再生特別措置法の改正により、「都市再生整備計画」内に「滞在快適性等向上区域」（通称「まちなかウォーカブル区域」）を設定したエリアは道路、公園、広場等の既存ストックの改修などの助成や低層階のオープン化などの支援がある¹⁾。

(2) ストリートデザインガイドライン

この動きに加え、2019年に筆者も委員を務めた、「ストリートデザイン懇談会」が開催され、2020年に「ストリートデザインガイドライン」²⁾が策定された。ここで様々な考え方や事例が示されているが一番重要な点が、日本全国にある道路とまちなか（中心市街地）にある道路は役割が違うこと、人中心のストリート（街路）をつくっていくことの方が示され



泉山 塁威

いずみやま るい

1984年北海道札幌市生まれ/博士（工学）/認定准都市プランナー/明治大学大学院理工学研究科建築学専攻博士後期課程修了/アルキメディア設計研究所、明治大学理工学部建築学科助手、同助教、東京大学先端科学技術研究センター助教などを経て、2020年4月より現職。主な著書に「楽しい公共空間をつくるレシピ」（共編著、ユウブックス、2020）など。専門は、都市経営、エリアマネジメント、パブリックスペース。タクティカル・アーバニズムやプレイスメイキングなど、ウォーカブル、パブリックスペース活用の制度、社会実験、アクティビティ調査、プロセス、仕組みを研究・実践・人材育成・情報発信に携わる。

たことである。アメリカ・ニューヨークでは、道路構造令の他にまちなかのストリートの基準であるストリートデザインガイドラインがあり、そういった動きを各自治体に示していくものとなった。

(3) 道路政策ビジョンと歩行者利便増進道路

並行して、国土交通省道路局では、道路政策の20年の方向性を示す道路政策ビジョン³⁾を2020年に策定した。道路といえば、交通が主役ではあったが、新たなモビリティの内容とともに、人中心のストリートが道路政策にも盛り込まれたのである。同じくして、道路法改正により、歩行者利便増進道路制度が創設され、2021年2月には、歩行者利便増進道路第一号指定として、大阪・御堂筋、神戸・三宮中央通り、姫路・大手前通りが指定を受けて、歩行者利便増進道路制度活用に向けて動き出している。



(歩行者利便増進道路に指定された姫路市・大手前通り (姫路市提供))

(4) パークマネジメント

また、近年の行財政の逼迫による公園サービスの充実を図る観点から、いわゆるパークマネジメントが展開されている。都市公園法公布(1956年)当時からある「設置管理許可」制度の弾力的な活用が2000年代になされ、2017年には、Park-PFI(公募設置管理制度)が創設

された。これらの動きは、民間企業を公募し、都市公園の施設の整備や管理の担い手として期待され、各地で事例が増えてきたところである。

これらの都市政策トレンドをみると、2020年代はパブリックスペース活用や社会実験が盛んであり、道路占用許可の特例などのパブリックスペース自体を活用したり、日常的な居場所にするという議論や政策が続いたが、単発化やイベント化の弊害も見受けられた。また、パブリックスペース活用は手段であり、どのような都市や地域をつくるのかの思想を自治体側が持ち合わせていなかったり、手段の目的化にも陥られている。タクティカル・アーバニズム⁴⁾(戦術的アーバニズム) = 社会実験のイメージがついたのも、「小さなアクションから長期的変化につなげる」その先のビジョンや思想が不在であったとも言える。

ストリートは歩行者利便増進道路、パークはPark-PFIにより、それぞれ20年間のパブリックスペース活用は可能になったし、滞留空間を想定した整備も可能になった。こういった空間(またはプレイス)単体をどうするかという議論だけではなく、どのような都市をつくっていくのかという思想の一つに、ウォークブルシティが国内の都市政策に出てきたのは有意義なことである。

3. ウォークブルシティ

3-1) なぜウォークブルなのか？

それでは、ウォークブルシティを紐解いていこう。国内では、最近になって、「ウォークブル」という単語を聞くようになったのが正直なところだろう。ウォークブルは英単語のイメージからも、"Walkable"(歩くことができる)というイメージが強いが、意味的には、「歩きたくなる」都市であり、"want to walk"がイメー

ジしやすいかもしれない。つまり、歩くことができるという話だけであれば、歩道環境は安全か、バリアフリーは十分に整備されているかなどのお話に終始しそうだが、それはウォーカブルとしては極めて狭い範囲しか見ていないことになる。

ウォーカブルシティが世界中で注目されたのは、Jeff Speck（ジェフ・スペック）が、2012年に"Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time"⁵⁾を出版したことがきっかけとなる。これはアメリカのダウンタウンのためのウォーカブルの考えを示したもののだが、この本が世界中に広まり、2018年には、"Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places"⁶⁾が続編として出版された。2000年代では、Walkable Cityについては世界でもあまり耳にしなかったが、この本によって、ウォーカブルの考え方が広まったのである。Jeff Speckはハーバード大学でも教鞭を取る都市デザイナーである。都市デザイナーとしてできるウォーカブルに資する施策が本にまとめられている。ニューヨーク市のタイムズスクエアやサンフランシスコ市のパークレットなど、2000年代後半から車中心から歩行者中心のパブリックスペースへの転換がなされ、タクティカル・アーバニズムが世界的に展開された。次のフェーズとして、歩行者中心のパブリックスペースを前提とした都市づくりが各都市で展開され、"Walkable City"はまさにその政策ニーズに合致したともいえよう。

なぜウォーカブルシティなのか。Jeff Speckは、Walkable City Rulesの中で、ウォーカブルは、5つの論点があると示している。経済性、健康、気候、公平性、コミュニティである。ウォーカブルシティの方向性は100%の市民がすぐに満足・納得するものではない。車社会の生活に慣れ切った住民にとっては、(一時的に)不便になることもある。しかし、都

市として長期的に考えれば、高齢化社会、環境配慮、経済や観光など様々な要素で効いてくる公民投資である。Walkable Cityを政策として進める上でも様々な指標やデータなどを用いて、社会実験と合意形成をしていく必要がある。また、アメリカの交通・開発政策研究所(The Institute for Transportation and Development Policy (ITDP))は、2018年に歩行者優先ーウォーカブルシティのためのツール(Pedestrians First: Tools for a Walkable City)を発表し、ウォーカブルの指標と分析ツールを発表している。そこではウォカビリティ(Walkability)は、レジリエンス(resilience)、環境(the environment)、健康(health)、経済(the economy)、安全(society)に効いてくると示している。このことから、ウォーカブルというのは、単に歩行者中心のパブリックスペースをつくるだけに限られず、都市経営全般に関わる重要政策である。

3-2) 都心のウォーカブルシティ

一方で、国内の都市に目を向けてみると、都心と地方都市でやるべきことが異なるのではないかと感じている。ウォーカブル政策では、都心の都市再生、地方都市のコンパクトシティ(及び立地適正化計画)の両方の新たな都市政策の方向性として、ウォーカブル(居心地が良く歩きたくなるまちなか)を提示している。都心のウォーカブルシティを見てみると、世界一鉄道が発達しているのが東京などの日本の都心である。既に公共交通指向型都市開発(TOD: Transit-Oriented Development)がなされている状態にある。大丸有地区の丸の内仲通りなどを代表に既に歩行者中心のストリートの取り組みの先行例は出始めている。しかし、道路幅員が狭く、車道に路肩のあるような道路が多く、歩道が少ない。十分な歩道幅員を確保できる場所がなければ、安全で歩きたくなる都市はできない。丸の内仲通りは国家戦略特区を

用いて、車道の車両通行止めによって歩行者中心のストリートを確保している。また、コロナ道路占用特例において、東京よりも地方都市の事例が多かったのも、歩道が少ないということに起因している。東京に限らず、都心部の一つの課題となっており、都市再生の中で、民間開発の地域貢献などとも連動し、歩道などの歩行者空間の確保もウォークブルの一つになってくる。

3-3) 地方都市のウォークブルシティ

一方で、地方都市では、モータリゼーションの進展に伴い、車社会を中心としたライフスタイルになっている。ここでは、アメリカやオーストラリアなどの都市文脈と近い点がある。コンパクトシティや立地適正化計画などで、駅周辺などに都市機能を集約化する政策を取り始めているが、歩行者中心のエリアをまちなかウォークブル区域に指定し、歩行者中心のパブリックスペースを確保し、アイレベル建築や駐車場で入り口設置制限、フリッジパーキングなど駐車場の集約化を図っていくことなど、多くの施策や事業を連動させていく必要がある。こういった大きな都市政策の枠組みの中に、パブリックスペース活用が位置づけられると、より効果を発揮しやすい。車社会の中でのパブリックスペース活用は歩行者が少ない中で実施するのはかなり効果が限定的になる。パブリックスペース活用と歩行者が歩くための施策を連動してやらなければならない。人が歩いているからパブリックスペースでの活動は輝くし、人の目があるから活動主体はモチベーションを保ち、人と人の交流を楽しんでいく。

3-4) ウォークブルシティはパブリックスペースだけではない | 交通戦略との両輪

2010年代に社会実験などが代表するように、パブリックスペース活用が進み、歩行者中心のパブリックスペースのムーブメントが展開された。それだけに、ウォークブルシティも歩行者

中心の街にしていくことが共通するので、歩行者中心のパブリックスペースがクローズアップされている印象がある。しかし、ウォークブルシティは歩行者中心のパブリックスペースを作るだけの話ではない。そもそも歩行者中心のパブリックスペースを作り出すには、交通と歩行者の再配分を行わなければならない。例えば、兵庫県姫路市の姫路駅前広場と大手前通りは、国内のウォークブル政策の代表例として紹介され、歩行者中心の広場とストリートの整備を果たした。しかし、連続立体交差事業と国鉄操車場跡地開発を契機としたこのプロジェクトは、環状道路整備がなされ、その中心に駅前広場が位置している。意図せず、交通と歩行者中心の空間が再配分された結果、ヒメジットモールと呼ばれるトランジットモールが実現している。また、歩行者中心の空間をつくるということは、裏を返せば、交通中心の空間やエリアを作り出すということである。100%歩行者中心の都市にすることは現代都市では難しいので、交通戦略と歩行者中心のパブリックスペースを連動させていく必要がある。

オーストラリア・メルボルン市では、「Walking Plan2014-2017」により、市内の道路を「通常の道路」と、「歩行者優先エリア」に明確に指定している。さらに、「Transport Strategy 2030」では、自動車速度の規制が「歩行者優先エリア」と連動しているほか、トラムのフリーゾーン（無料）や自転車ネットワークなども設定されている。つまり、交通戦略と歩行者中心のストリートやパブリックスペースの戦略が両輪になって動いているウォークブル政策の緻密さをメルボルンから感じられ、この点は日本でも見習っていくべきだろう。

Current pedestrian priority areas
現在の歩行者優先エリア



(メルボルン市・歩行者優先エリアのストリート)



(メルボルン市の Laneway・路地裏 (Degraeves St.))

4. プレイスメイキング

ウォーカブルに親和性を感じている、プレイスメイキングを紹介しよう。プレイスメイキング (Placemaking) は、さまざまな定義があるが、Project for Public Spacesが母体となった国際プレイスメイキングネットワーク組織、PlacemakingXによれば、「コミュニティの中心としてパブリックスペースを再考し、改革するために人々が一緒に集まって描く共通の理念の



Map 4: Speed limits in inner Melbourne (Speed Zone Data, Victorian Government 2019 (last updated 09/09/2019))

Key:
 30 km/h or less
 40 km/h
 50 km/h
 60 km/h or more

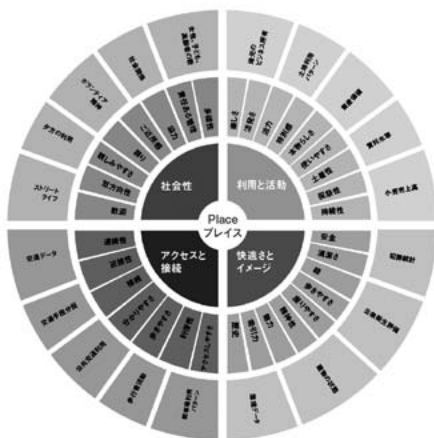
(メルボルン市のストリートの自動車速度規制 (Transport Strategy 2030))

こと」⁷⁾である。パブリックスペースのスペース (空間) をプレイス (場所) に変える人を巻き込む理念とプロセスである。プレイスメイキング自体は、1960年代にジェイン・ジェイコブスが言葉の概念としてあった。ウィリアム・ホワイト、フレット・ケントの行動観察研究をベースとして、フレット・ケントらが立ち上げた非営利団体Project for Public Spaces (PPS) が、アメリカ・ニューヨークの1990年代のブライアントパーク再生により実践手法として確立し注目された。今では世界中で議論や実践がなされている。

プレイスメイキングには様々な考え方、実践手法やナレッジがある。例えば、Power of 10+ (パワーオブテン) は、①都市には10種類以上の目的地がある、②目的地には10種類以上のプレイスがある、③プレイスは10種類以上の人のアクティビティがあるとしていて、都市や

プレイスを評価する際にも、提案していく際にも、重要な指標となっている。

Place Diagramでは、プレイスの4つの重要な属性として、①社会性、②利用と行動、③快適さとイメージ、④アクセスと接続と連動した無形の価値が示されている。これを地域のステークホルダーやBIDなど、専門家や専門家ではない住民まで一緒になって参加するプレイスメイキングのまちあるき+ワークショップとして、Place Gameがある。このPlace Gameは都市や地域のプレイスを診断するツールであるだけでなく、社会実験時のリサーチから、地域コミュニティとの対話や合意形成、ビジョンづくりなどにも使えるツールである。



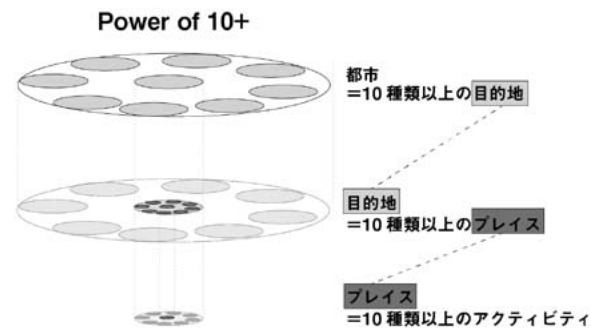
重要な属性 ●●●●●
無形の価値 ●●●●●
測定方法 ●●●●●



(Place Diagram by Project for Public Spaces 邦訳：ソトノバ)

さらに、Place Visionでは、Place Gameで共有した対話やアイデアをPower of 10+やパブリックスペースのアイデア、リサーチ結果などをまとめ、目指すべき都市や地域の将来ビジョン、ツボとなる改善すべきパブリックスペースの課題や提案などをまとめていく。Place Visionでまとめた後に、LQC（手軽に、素早く、安価に：Lighter Quicker Cheaper）の手

法で社会実験のように短期的アクションから長期的改善につなげていく。タクティカル・アーバニズム（戦術的アーバニズム）として、「小さなアクションから長期的変化につなげる」の部分は、LQCからのアプローチに近いが、国内では、社会実験から次のステップにつなげる動きが普及したが、その前段のビジョン共有やPlace Gameも含めたりサーチ部分が抜け落ちてしまったため、社会実験のイベント化や単発化（社会実験後の動きがない）に陥ったことは、これから各地で課題となっており、新たな手法が模索されている。この点には、プレイスメイキングのPlace GameやPlace Visionがキーになるのではと感じている。



(プレイスメイキングの手法：Power of 10+)

5. 歩きたくなる都市（ウォーカブル）とプレイスメイキングの親和性

最後に、以上を踏まえて、歩きたくなる都市（ウォーカブル）とプレイスメイキングの親和性を感じている3点についてまとめたい。

①ビジョンをつくり共有する

ウォーカブル政策では、未来ビジョンやウォーカブルビジョンを作成し、エリア内の将来像の共有が求められている。プレイスメイキングでは、Place Visionを地域コミュニティと一緒に目指すべきプレイスを共有するビジョン

をまとめている。スケールについては、ウォーカブルは都市やエリアスケールで歩行者中心のエリアを決め、具体的に歩行者中心のパブリックスペースを整備したり、社会実験等の実践をすることになる。プレイスメイキングは、プレイススケールでパブリックスペース単体の改善に見られがちであるが、都市やエリアの中で、パブリックスペースがどう位置づいているのかなどをPower of 10+などで議論・確認することから、プレイスから考える視点は強いが、都市、エリアスケールにも及ぶケースも考えられる。

②組織で対話する／事業実施する

組織については、ウォーカブル政策では、協議会などのエリアプラットフォームをつくることになっており、ビジョンの策定やプロジェクト実施に当たって、地域の関係者との対話や合意形成の場になっている。具体的な事業実施の段階では、エリアマネジメント団体（都市再生推進法人など）がある。プレイスメイキングでは、具体的な組織について位置付けがあるわけではないが、地域のコミュニティ団体やNPOなどと協議の機会を設けたり、具体的な事例ではBID（業務改善地区：Business Improvement District）に指定されたBID会社が実施するケースがある。

③短期的実験から長期的改善へ：タクティカル・アーバニズム

短期的アクションについては、国内では社会実験が普及している。プレイスメイキングでもLQCがあるが、小さなアクションから長期的改善につなげていくという、タクティカル・アーバニズムの考え方にも通ずる。

以上の3点は、非常に親和性があり、似ている部分である。国内のウォーカブル政策はまだ始まったばかりではあるが、官民連携まちなか再生事業のエリアプラットフォーム構築や未来ビジョン策定が各地で動き出している。

一方で、これからプレイスメイキングでも研究・実践を重ねていきたいのが、Place Gameなどの場所の診断・評価をしながら地域コミュニティとの対話や合意形成をし、Place Visionにつなげていく、リサーチ自体と、リサーチからビジョンへのプロセスである。上流ともいべき、地域のビジョンや計画、組織、この辺りの地固めをしっかりとっている地域は、長く継続的にプロジェクトを実施している。途中でプレイヤーが変わったり、予算がなくなるなど、プロジェクトが頓挫してはせっかくの積み重ねが無駄になってしまう。プレイスメイキングはまさにPlacemakingという現在系の言葉であり、継続的にウォーカブルな都市やプレイスをつくっていくプロセスなのである。

そして、ウォーカブルは歩くことができるではなく、歩きたくなる都市である。歩きたくなるには、あの街にいきたい、あの場所に行きたいという目的地と人を惹きつける場所がある。終わりはないが、これからの新たな時代に向けて、住みやすい都市（Livable City）や幸福な都市（Happy City）などそれぞれの向かうべき都市の目標に向かって、各地の継続的な議論と実践のプロセスを期待したい。

	プレイスメイキング	ウォーカブル政策
ビジョン	Place Vision スケール：都市／エリア／プレイス	ウォーカブルビジョン
計画		都市再生整備計画 (まちなかウォーカブル区域： 滞在快適性投稿上区域)
組織	地域コミュニティ BID	エリアプラットフォーム エリアマネジメント団体 (都市再生推進法人)
リサーチ	Place Game	
短期的 アクション	LQC:Lighter Quicker Cheaper	社会実験

(ウォーカブル政策とプレイスメイキングの親和性)

- 1) 国土交通省HP「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくり～ウォーカブルなまちなかの形成～：https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_

tk_000072.html (2021年1月31日閲覧)

- 2) 国土交通省都市局・道路局「ストリートデザインガイドライン -居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書- (バージョン1.0)」, 2020
- 3) 国土交通省道路局・道路政策ビジョン「2040、道路の景色が変わる ~人々の幸せにつながる道路~」, 2020
- 4) Mike Lydon, Anthony Garcia, “Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change”, Island Pr, 2015
- 5) Jeff Speck, “Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time”, North Point Press, 2013
- 6) Jeff Speck, “Walkable City Rules: 101 Steps to Making Better Places” Island Pr, 2018
- 7) PlacemakingX WEB: <https://www.placemakingx.org/> (2021年1月31日閲覧)

プレイス・ブランディングによる パブリックライフの進化系

名古屋工業大学大学院 社会工学専攻 建築・デザイン分野 准教授 伊藤 孝紀

1. コロナ禍にみるパブリックライフの進化系

世界中がコロナ禍において、初めて体験する危機に直面し、働き方や余暇の過ごし方にみるライフスタイルの価値変化から、都市機能のあり方も変わるだろうと予測される。コロナ禍では、今まで以上に道路や公園といった公共空間が活用される一方、自宅の活用にも変化がみられる。自宅は、家族の団欒とコミュニティの場であり、余暇を過ごす憩いの場であることに加えて、働く場という役割を担うようになっていく。自宅で過ごす時間が増えることで、カフェやサロンのように植栽や照明による演出をおこない、オンライン会議など働くための小型の机やカウンターを設えたりしている。逆に、仕事場は、単に働くだけの場ではなく、仲間とのコミュニティや憩いの場が求められ、カフェやサロンのような植栽や照明による演出、ソファやカウンターなどの設えにも変化がみられる。自宅にしても、仕事場にしても、これら空間のデザインは、「公園のような」をコンセプトにする事例も多く、思い思いに過ごす公園の風景が想起され、ニューヨークの「ブライアントパーク」や「ユニオンスクエア」を彷彿とさせる(図1)。オフィスと住宅だけではなく同様のことが、ホテルのロビーやラウンジ、商業施設の広場や共用部、医療福祉施設の交流空間などにみられ、用途が異なる空間のデザインが類似化しているのである。

「空間デザインの類似化」は、異なる用途の

空間と屋内外の空間が連携したり、連続したり、連結することで、シームレスに繋がる可能性を秘めている。その結果、アクティビティは、「仕事をしながら、読書をし、お茶を飲みながら、ラインをし、アートを観る…」のように、「〇〇をしながら、〇〇をする」といった行為が重なりあい、奏であっているのである。言うなれば、公共空間は他用途や屋内外の空間とつながることで、知らず知らずのうちに行為が誘発され、受動的な「機能価値」とは異なり、能動的な「体験価値」が生まれるのである。

「さあ、まちへ出よう」とヤン・ゲールが説いた「パブリックライフ」(注1)は、公共空間のアクティビティが誘発され、「多様な行為の重奏化」によって、公地と民地、屋内と屋外の領域がなくなり、用途も超えて、街が一つの空間へと繋がるように進化しているのではないか。

他方、筆者が進めている「プレイス・ブランディング」は、都市や地域がもつ固有の特徴や資源、景観を踏まえ、ある秩序を保ったデザインを統一して展開することで、利用者への視認



伊藤 孝紀

いとう たかのり

1974年生まれ。97年名城大学建築学科卒業。07年名古屋市立大学大学院博士後期課程満了。07年より現職。栄ミナミまちづくり株式会社 顧問。岡崎市まちづくりデザインアドバイザー。桑名市ブランド推進委員会委員長。主な著書に「名古屋魂21世紀のまちづくり提言書」中部経済新聞、「名古屋圏の建築家と建築」建築技術。

性を高め、その行為を誘発する仕掛けとなるよう、その魅力を高めていく有効な手法である(注2)。先に述べた「空間デザインの類似化」は、裏を返せば、公共空間も踏まえた統一したデザインとなり、都市や地域のブランド価値を上げる要因となると共に、利用者の視認性を高め、街の景観調和と賑わいを生み、広告価値を高める効果にもつながるといえる。

「プレイス・ブランディング」を始める際には、先ずその土地がもつ歴史文化(古地図や旧町名、郷土史、逸話など)を徹底して調査し、そこから得られた要素からコンセプトとデザインコードを顕在化し、物語のように文脈化していく。コロナ禍においては、海外はもちろんのこと、観光地に行く「GO TO」も控え、「STAY HOME」が推奨されている。今だからこそ、「GO TO HOME TOWN」「STAY HOME TOWN」をすべきだと提唱したい。郷里の歴史文化を深掘りすることと、住んでいる街の風土を識ることが重要ではないだろうか。

進化生物学者 リチャード・ドーキンスは、習慣や技能、人の振る舞いや風習といった文化的な情報を、文化を伝達する遺伝子「meme(ミーム)」と位置づけ、脈々と流れる遺伝子の川と説いた(注3)。まさに、「HOME TOWN」に眠っている文化の遺伝子を整理することが「温故知新」となり、都市や地域を総合的にブランディングする肝として、「パブリックライフ」を進化させるのではないかと。

本稿では、既存の公共空間を進化させるべくデザインすることで、「多様な行為の重奏化」を試みたプレイス・ブランディングの先駆事例を紹介する。与条件が異なる名古屋市の都心部と地方都市の3事例を紹介することで、それぞれの特徴とデザインの手法から、「パブリックライフ」の進化系を見出していく。



図1 ニューヨークのブライアントパークとユニオンスクエアの市民が思い思いに過ごす様子

2. 栄ミナミまちづくり株式会社が仕掛ける進化系

名古屋市都心部に位置する栄ミナミ地区では、栄ミナミまちづくり株式会社(以下、栄ミナミまち会社)による、一次連想となるデザインコード(地形から読み解いた「く」の字に曲がった形状)を二次連想となる全ての空間デザイン(デジタルサイネージ、シェアサイクル、街路灯、駐輪システムなど)に適応させ、持続的に成長しつづけるプレイス・ブランディングがおこなわれている。栄ミナミまち会社の発足時からの活動経緯は、既報(Urban・Advance No.69,2018.03)にてまとめているので参照いただきたい。

2017年度は、南伊勢町通りを対象に、全国初となる車道上のパーキングメーター(時間制限駐車区間)を活用した社会実験「ISEMACHI PARKLET(イセマチ パークレット)」をおこなった。駐輪スペースを併設することで、歩道上にある大量の駐輪を車道へ誘導でき、歩行目的のみの十二分な空間を確保した。さらに、車道上を走る自転車が走りやすいよう「ナビライン」を設置し、駐輪スペースは車道上からアクセスできるようにし、曖昧になりがちな自転車通行と歩行者の関係を明確にした。

パークレットの社会実験は、パーキングメーターの全面廃止と自転車の駐輪整備を目的に、自動車の駐車優先ではなく、歩行者が滞留でき、歩いて楽しい道路空間を目指して検証し

た。実際に、歩道上の放置自転車がなくなり、駐車へのクレームもなく、沿道店舗の賑わいが通りにしみ出すことで、街の活気につながるということがわかった。

2018年度は、プリンセス大通を対象に、社会実験「PRINCESS PARKLET（プリンセスパークレット）」をおこなった（図2）。社会実験は、車道に歩道を拓げてパークレットを設置するだけでなく、歩道上の乱立する違法広告板やゴミ問題に加え、滞留の場がないという利用者ニーズを解決すべく計画した。設置箇所の地先店舗である名古屋の老舗居酒屋「伍味酉（ごみとり）」と連携した運営方法にも挑戦している。地先店舗前に、テイクアウトメニューの自動販売機を設置してもらい、チケットを購入すると店員がドリンクや食べ物を運んでくれる。利用者には、屋外空間を利用できるメリットがあり、店舗にも客席数が屋外に拡充したメリットが生まれる。実際に地先店舗の売上は、パークレット内だけでも一日数万円となった。さらに、企業広告の掲出や企業協賛の商品を無料提供する企画、地元企業による情報発信の掲示など、利用者を促進する仕掛けも組み込んでいる。先行している商店街アーチや街路灯のバナー広告、デジタルサイネージとも連動することによって、街の景観をジャックする広告価値を上げると共に、地区独自の景観を生み出し、利用者のSNSなどの情報発信など、体験価値を高める試みとなった（図3）。



図2 車道を歩道化し、地先店舗と連携した「PRINCESS PARKLET」



図3 商店街アーケードや街路灯、デジタルサイネージと連動した独自の景観を生み出す。

2019年度は、これらの社会実験結果を踏まえて、まずは南伊勢町通を対象とした道路空間再編の整備事業が名古屋市によって予算化された。拡幅された歩道上に、常設化したパークレット（常設パークレット）を設置する。沿道店舗との運営の連携を視野に入れて、3箇所の場所を選定し、地権者との使い方の協議を繰り返しおこなった。大手書店（丸善）前と飲食店前では、常設パークレットの意義やターゲット、利用イメージが全く異なる。そのため、実際のニーズや利用状況の把握調査をおこない、3箇所の常設パークレットそれぞれに異なるデザインを検討した（図4）。車道を狭め歩道を拡幅する道路の基盤整備工事は、2019年度内に完成する予定であった。しかし、コロナ禍の影響もあり、工事着手が2020年度に持ち越しとなり、歩道拡幅工事の完成は、年度を跨ぐこととなった。

もう一つ検討に時間を要したのが、常設パークレットの工事費と財産所有の関係である。結果的には、経済産業省の補助金と地権者からの寄附金によって工事費が捻出され、栄ミナミまち会社が所有して維持管理・運営をおこなうこととなった。収益事業として、街路灯のバナー広告と連動したパークレット内に広告掲出したり、イベント利用を促すよう配慮した。具体的には、荷卸しスペースを隣接させることで、祝祭日はキッチンカーを併設させたり、テントなどによるマーケットの設置など、賑わい創出に

余念のないデザインを検討した。「栄ミナミ音楽祭」など街中にステージが設置されるイベントと連携して活用することを想定すると、時にはステージに、客席やベンチとして、飲食カウンターや仮設店舗など、イベント内容に合わせて、歩行者の利用促進を図るねらいがある。デザインコードを展開した常設パークレットは、2021年3月に完成予定である。

さらに、2021年度からは、プリンセス大通りを対象にした道路空間再編の整備事業が予定されており、数カ所におよぶ常設パークレットのデザインを試みていく。栄ミナミ地区内の道路空間が再編されることによって、常設パークレットが飲食店や物販店、商業施設とシームレスに繋がった「パブリックライフ」が描かれていくだろう。その片鱗が、歩道と繋がる公園のような広場を内包した商業施設「SAKAE SOUTH PEAKS (サカエ サウス ピークス)」にみることができる。

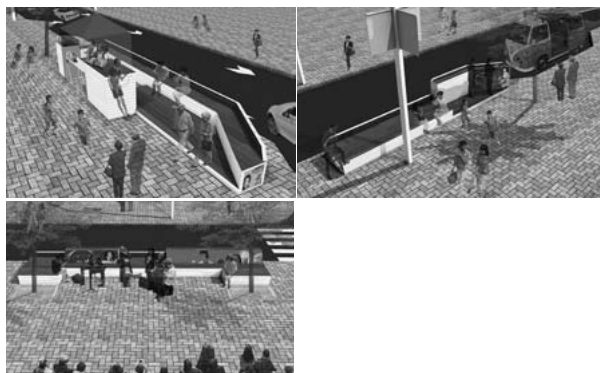


図4 南伊勢町通りの拡幅した歩道上に設置される3箇所の常設パークレット。



図5 歩道と繋がる広場をもつ商業施設「SAKAE SOUTH PEAKS」

3. 株式会社まちづくり岡崎による活動を牽引する進化系

愛知県岡崎市では、2019年7月に「籠田公園」の再整備が竣工、11月に複合商業施設「OTO RIVERSIDE TERRACE」が開業、2020年3月に「桜城橋」が竣工するなど、公共空間の整備や民間の参画を促す再開発、情報発信に努めている。そのなかでも康生地区では、「株式会社まちづくり岡崎（以下、まち岡崎）」が、2013年3月に設立され、康生通地区のまちづくり推進主体として活動を開始し、2019年5月に都市再生推進法人の指定を受けた。

まち岡崎による康生地区のデザインモチーフの展開は、栄ミナミ地区同様に、プレイスブランディングの手法を用いている。デザインコードを設定するために、この地区の誇りである天下人、徳川家康に所縁のある岡崎城の「虫籠窓(むしこまど)」に着目した。虫籠窓を調べ、その長さや幅、間隔の比率を決定した。テーマカラーも、岡崎城を構成する黒色と白色を基調色とし、徳川家の紋「三つ葉葵」より緑色をアクセント色に設定した。このデザインコードを展開する、取り組みが幾つもされている。例えば、地区内のイベント時に団結力を上げるために、デザインコードを施したTシャツやフラッグを作成した(図6)。また、商店街の女性会による植栽の鉢植え事業の際には、植木鉢に虫籠窓のモチーフを描いたり、各店舗のファサードや閉店した店舗のシャッターにも描くことで、景観としての一体感を創出させた。さらには、



図6 岡崎城の虫籠窓をモチーフにつくられたロゴマークとデザインコードの展開。

菓子屋がデザインコードを用いたクッキーを販売したり、商品のラベルにするなど、商店街が一つの大きな店舗となるようなブランド価値を見出している。

2019年度は、10月8日より約1ヶ月間、康生通の車道1車線を歩道化するパークレットの社会実験をおこなった。片側2車線、歩道幅4.5mの康生通において、歩道側1車線の一部を歩車道の境界から2mの空間を利用して大小8基のパークレットを設置した。主要なパークレットは、全長が約32mあり社会実験時は国内最大規模である（図7）。パークレットは、耐久性、耐衝撃性に優れ高速道路等で使用される高さ550mmの仮設ガードレールを用いて囲った空間に、菜園やサイン、イス、テーブルなど家具や什器に加え、人工芝を設置した。まち岡崎及び地区の市民意見や要望をまとめるためにWSをおこない、拡幅した歩道上のデザインに反映している。また、パークレットと連動して、沿道店舗の軒先活用や路面駐車場の有効利用なども検証した。

社会実験の調査結果より、利用者は近隣の居住者が多く、平日は高齢者による利用が多い一方、休日は遠方からの若者の利用が多いことがわかった。段差を付けた什器や人工芝に座って利用する人が多く、Wi-Fi環境やイス、テーブルを整備したことが功を奏した。そのため利用者の満足度は高く、パークレットに設置したホワイトボードや掲示板に街や店舗の情報を掲載することで、利用者の街への興味を高め、掲示物によりイベント等の周知に繋がったため、再来訪の姿が多くみられた。まち岡崎が、子どもを対象にしたイベント運営やパークレットに遊べる玩具を置くことによって、通学帰りの子ども達が立ち寄り場となっていた。一方、パークレットは未就学児の母親達にとって待合せの旗印となり、子連れで集うコミュニティの場としても活用された。地先店舗が閉店すると、それ

ぞれがお酒や食べ物を持ち寄り、宴会が度々おこなわれた。

同時に、交通量調査もおこなったが、車線減少のために懸念された渋滞はなく、逆に平日の昼間は自動車通行量が減少した。ただ、商店街の店舗からは、荷卸しへの不満の声が上がったため、今後の課題となった。既存店舗からは、売上げに直接は繋がっていないという声もあったが、一方で新たな需要を見越して、靴屋が地元の野菜を販売したり、飲食店がテイクアウトメニューを考案するなど、商品展開や業態拡大する試みもみられた。



図7 全国最大規模のパークレット社会実験。

2020年度は、沿道店舗の軒先活用や路面駐車場の有効利用に加えて、歩道上に常設化を目指した演出装置の実験をおこなっている。2019年度の社会実験の結果から、段差を用いた空間構成による「行為の重奏化」を誘発することを目指し、一人でも、二人でも、グループでも利用できるデザインとした。材料は、愛知県産の木材を活用して、触覚や風合いを感じられるよう心掛けた。隣接する3月に完成予定の「中央緑道」と「桜城橋」、康生通りが連続した景観となる

よう、車道からみた景観に配慮し、デザインを踏襲した(図8)。現在、2020年12月に「暴れん坊チキン」前に設置された1台に加え、2021年3月には「ベルン洋菓子店」前に追加される。

社会実験におけるコロナ禍の効果として、康生地区では公共空間そのものが、市民が集うコミュニティの場であり、新しい商品や業態を生み出す挑戦の場となっている。例えば、虫籠窓クッキーやテイクアウト商品が生まれたり、軒先を活用した地元野菜や特産品の販売のように、新たな試みを促す場となっている。「パブリックライフ」の挑戦は、康生地区の若者に、独自スタイルの店舗やシェアオフィス、民泊(Okazaki Micro Hotel ANGLE)など新たなビジネスへの挑戦を標榜させ、小さな芽を紡いでいる。



図8 康生通りに設置された演出装置。桜城橋のデザインを踏襲し、通りの連続感を演出。

4. 桑名市による、まちまるごとブランディングの進化系

三重県桑名市では、2014年、桑名市長が「ブランド元年」と位置づけ、市内に「ブランド推進室」が創設され、有識者と地元有力者から構成された「ブランド推進委員会」が発足した。初年度より、ブランドのキャッチコピー「本物力こそ、桑名力。」とテーマカラー、ロゴマークが示された(図9)。それと共に、行政が民間を牽引する構図によって、「桑名本物博覧会」が開催される。その後、広報誌の再編やブランドブックが示されるなど市民への認知度が高まっていく。利活用の側面では、2018年度に歴史的な資源(伊勢国一の鳥居、七里の渡し、木曾三川等)がある水辺空間を中心に、ミズベリ

ングの社会実験がおこなわれた。組織面では、当初は行政主導であったが、2019年度より地元地権者や商業主から構成される「ブランド協議会」が発起し、民間主体の活動に移行している。また、行政による駅前開発や温浴施設、福祉施設などのPFI事業にも、ブランドの概念やテーマカラーなどデザインコードが展開されている。市長が掲げた「まち全体のブランド化」が、市民・民間企業や組織にも浸透し、プレイス・ブランディングの確立へと進んでいる。

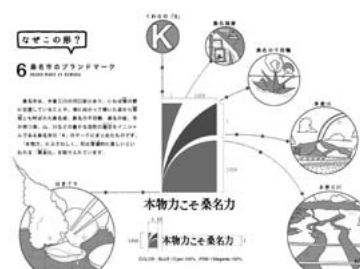


図9 テーマカラーやロゴマーク、キャッチコピーが示されたブランドコンセプトブック。

ブランド推進委員会では、「二次連想」をイベントや広報だけでなく、都市計画や建築計画にも展開できる共通したデザインコードを設定した。桑名市が、徳川家の名将・本田忠勝が藩主となり江戸時代の宿場町を形成し、明治、大正時代には、建築家ジョサイア・コンドルによる六華苑を中心とする和洋折衷建築が現存していることから、それぞれの本物を融合させるべく「時代の折衷」をコンセプトにしている。色彩は、本田忠勝の甲冑より「漆黒」の黒色とコンドルが用いた4種類の茶色の折衷とし、素材も木材と石材の折衷として仕様を設定した。これらのデザインコードは、スケールの異なる店舗などファサードやインテリアから公共空間、景観形成など全ての対象に該当するよう、市内の全ての部局と民間事業に使用を促している。既に幾つか具現化に向けたプロジェクトが進行している。

例えば、桑名駅においては、2017年に東海旅客鉄道(株)と近畿日本鉄道(株)と桑名駅自



図10 桑名駅の東西をつなぐ自由通路にも共通したデザインコードが展開されている。



図11 桑名駅広場のPFI事業による再開発に長島観光が選定され、デザインコードが用いられる。



図12 デザインコードを用いた民間事業者による温浴施設「神馬の湯（しんめのゆ）」。

由通路等の整備に関する施行協定を締結し、同年度より桑名駅自由通路の整備が始まった。両鉄道会社とは合意形成し、共通したデザインコードが用いられている（図10）。また、自由通路の整備に合わせて桑名駅東・西口駅前広場の整備を行い、桑名駅及び駅周辺が生まれ変わろうとしている。桑名駅周辺整備については2018年8月に「桑名駅周辺地区整備構想」を策定し、桑名の玄関口としてふさわしく、安全で便利な交通結節点づくり、賑わいを生み出し、安心して暮らせる都市機能を集積した、市民生活と観光交流の拠点づくりの構築を目指し桑名駅周辺複合施設等整備事業プロポーザルをおこなった。2020年3月に、地元の長島観光によるホテルと連携した駅広場の提案が選定された（図11）。その応募要項にも、ブランド推進の

考え方とデザインコードが示された。

他方、桑名市の遊休地を活用した健康増進施設整備事業プロポーザルにも同様にブランド推進のデザインコードが反映された。かつて、多度大社にあった神宮寺の施設として、湯屋があったと文献が残っていることや、南北朝時代より続く「上げ馬神事」、白馬伝説にあやかり「神馬の湯（しんめのゆ）」と命名された。2021年3月には、選定された民間事業者によって、アクティブリゾートを標榜した健康増進の拠点が完成する（図12）。

市長より発信したブランド推進の活動は、商工会議所や青年会議所、観光協会や商店街組合など既存団体や国土交通省の地方整備局を巻き込み、民間発意の活動へと発展している。その一つとして、2018年12月には、地元企業の若手経営者が中心となり、民間主体の「桑名ブランド協議会」が発足し、「宿場の茶店 一（ハジメ）」の運営もおこなっている。東海道四十二番目の宿場であり、伊勢国の東の玄関口にあたり、多くの旅人が行き交い、旅の疲れを癒した宿場町であった。その象徴である『七里の渡し跡・一の鳥居』の目の前に、桑名の特産品や名産品を詰め込んだ小さな茶店としてオープンした。また、2019年度には、ソフト対策とハード整備に加え、まちづくりファンドの導入など見据えビジネススキームも描いた、独自のマスタープランを策定した（図13）。さらに、2020年度は「桑名ほんぱく」の民間事業化や、都市再生推進法人の認定を見据えて、より街の資源



図13 デザインコードと公共空間の利活用の方針を示し、将来像を描いたマスタープラン。

や歴史文化を深掘りし、整理編集した「コンシェルジュブック」を試行している。

これら一つ一つが実現することで、市役所職員の意識変革や担い手となる市民の増員や成長が見られる。ハード整備に目が行きがちだが、市民を巻き込み、マネジメントまで含めて街全体を一つの環境と捉えてブランディングに取り組むことの意義を牽引しているのである。

5. UR都市機構と描く、未来への進化系

紹介してきた事例からは、都市の規模や背景、ブランディングの範囲など異なる点が多くある一方、共通したデザインの方程式が垣間見られるのではないかと。10年を超える、まちづくりの実践活動と研究の蓄積からは、都市や地域の背景がそれぞれ異なる一方で、共通した方法論を導き出せると確信している。これまでの研究の蓄積を踏まえて、2020年度は、「UR都市機構」と共同研究に取り組むことで、コロナの影響からライフスタイルの価値変化が生じた後、未来の都市構造はどのように変化するか、そして、その変化するだろう都市構造のモデル化を図れないかと思案している。

まず、「未来」を見据えて、世界各地で検討されている最先端のシンクタンクや企業による報告書と、先駆的な社会実験や公共空間のデザイン事例よりデータベースをつくる。その一方で、「過去」を深掘りするために、対象とする地区の歴史や文化を文献調査と地権者からのヒアリングによって、文化の遺伝子となるデータベースをつくる。それに加え、「現在」を把握するために、建築の用途や規模、道路の幅や区画の規模など、現状の都市構造を数値化することでデータベースをつくる。これら「未来」「過去」「現在」を掛け合わせながら、各パラメーターに評価を加えていくことで、一定の方向性を導きだし、将来の都市像の輪郭が浮き上がっ

てくる、といった方程式の仮説に挑戦している。この「UR都市機構」との共同研究の成果は、未来の都市構造モデルの生成方法として、2021年3月に公表予定である。

改めて、紹介した事例をみると、コロナ禍に適応した公共空間の新たな試みを、まちづくり活動を通して、既に取り組んでいるといえないだろうか。着目してほしいのは、コロナ禍に対応したのではなく、継続的に進められた「まちづくり活動」によって、コロナの影響でより効果的に公共空間が活かされている点である。一朝一夕ではなく、まちづくり活動の蓄積が結果として、「パブリックライフ」の進化系を描いているのである。空間デザインの知見からいえば、公共空間の新たな試みが、「拡張子」となって、公地と民地、屋内外の空間、そして異なる用途を繋ぎ、市民の行為が多様に重層化したまちづくりへと昇華しているといえる。

【注および参考文献】

- 1) ヤン・ゲール, ビアギッテ・スヴァア, パブリックライフ学入門, 鹿島出版会, 2016.7
- 2) 伊藤孝紀, プレイス・ブランディングにおける名古屋駅地区周辺地区の空間資源の評価と抽出, 日本デザイン学会研究論文集, VOL.58, No.5, 2012
- 3) リチャード・ドーキンス, 垂水雄二訳, 遺伝子の川, 草思社, 1995
- 4) 伊藤孝紀, 栄ミナミまちづくり会社によるプレイス・ブランディングで捉える横断的なデザイン, 日本デザイン学研究作品集, VOL.24, 2019.3
- 5) 伊藤孝紀, 道路空間再編に向けた社会実験の効果検証 岡崎市康生通りのパークレットを対象として, 日本建築学会計画系論文集, VOL.86, No.779, 2021.1

職住融合の都心エリアに向けた公共空間の可能性 —名古屋錦二丁目地区の20年の実践から—

錦二丁目エリアマネジメント株式会社 代表取締役 名畑 恵

かつては時を告げる“時分鍾(じぶんしょう)”が名古屋城下に響き渡り、人々はまちのいたるところにある“会所(かいしょ)”で気軽に集い交わっていました。(江戸時代のまちの風景)

1. はじめに

まちには営みが滲み出し、人々が交流し、さまざまな音で溢れている、そんなかつてあった新しい未来を、錦二丁目・長者町地区では再創造しようとしています。

そんな中、新型コロナウイルス感染症の流行が起きました。地域活動の立場から、未来にブレーキがかかった面と、急発信している状況があります。合意形成は大変しくなりました。会議後の食事や道端で偶然出会ったときのあいさつや雑談が、地域をはぐくむ上での推進力であったことに、あらためて気づかされています。一方で公共空間にはたくさんの可能性が見えてきたように思います。

そこで、ここでは錦二丁目地区の活動の公共空間をめぐる活動をふりかえり、また、コロナ禍となってからの活動で見えてきたことを通して、展望を描きたいと思います。

1-1. 地区の概要

錦二丁目地区は、名古屋市都心の二極一軸(名駅・栄と広小路(軸))を囲む名古屋都心ゾーン(名古屋市『名古屋市中心市街地活性化基本計画』)の中心に位置します(図1)。

江戸時代に遡れば、名古屋城下であって、410年前の清洲越し以来の商人憧れの地でした。

戦後は日本三大繊維問屋街として隆盛を極めました。繊維産業の衰退と共にまちも衰退していきました。本町通りを挟んで東隣の地区はいわゆる「錦三(きんさん)」と呼ばれる名古屋を代表する歓楽街です。錦二丁目地区はがらりと雰囲気が変わり、多様な顔をもっています。一つの顔は繊維街の趣です。長者町通りの繊維問屋は100社から15社と激減していますが、「長者町繊維街」のアーケードが残り、昭和3、40年代に建てられた繊維問屋ビルで廃業したとこ

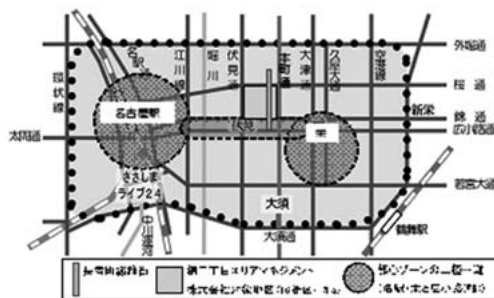


図1 名古屋都心ゾーンの錦二丁目地区

表1 錦二丁目・長者町地区

所在地	愛知県名古屋市中区
対象地区	16街区から成る約17ha



名畑 恵

なばた めぐみ

愛知県春日井市生まれ。椋山女学園大学卒業。愛知産業大学大学院修士課程修了、(故)延藤安弘氏に師事。地域の居場所「まちの縁側」の普及や、全国各地のまち育てや公共事業等にファシリテーターとして携わる。また、学生の頃から携わってきた名古屋錦二丁目地区では、地縁組織と共に錦二丁目エリアマネジメント株式会社(2018年3月)を立ち上げた。

ろは飲食店やギャラリー、雑貨屋等に転用され、新しさと懐かしさのある特徴的な雰囲気をつくっています。もう一つの顔は、オフィス街です。昼間人口は約2万人ですが、夜間人口は約440人と、昼夜の差が大変激しいです。

現在は建設ラッシュを迎えており、建設中及び竣工したてのオフィス・ホテル・マンション・複合施設等が9棟にのぼります。ここ数年で夜間人口は3、4倍になる見込みで、まちの構造は激変の最中にあると聞いていいでしょう。

1-2. 活動概要

はじめはまちの衰退への危機感からでした。繊維問屋のコミュニティが中心となって、さまざまな活動をしかけます。2000年からはシャッターペイントと祭りを起こし、2002年からはリノベーションプロジェクトがはじまります。えびすビル3棟、IDラボ3棟(ファッション、IT、デジタルコンテンツ、大学等)はテナントの新陳代謝を繰り返しながら、現在も継続的に運営されています。2004年には錦二丁目まちづくり協議会(当時は連絡協議会)が設立され、まちを面的にとらえる組織ができるとともに、大学(当時学生だった筆者も参画)、NPOなどが関わりはじめ、計画的にまちづくりを進めていく流れが生まれました。

活動の特徴としては、地域主体で構想をつくりつつ(『錦二丁目まちづくり構想2011-2030』(以下「まちづくり構想」))、多様な実践活動が行われていきました。構想を実現するため、商業・住宅複合の地域貢献型再開発を地域主体で誘致したことも大きな特徴です。現在は持続的なまちづくり活動のためのしくみづくり期にあります。2018年3月には、「構想をうごきに！うごきをしくみに！」を合言葉に、錦二丁目まちづくり協議会や町内会をはじめとする地域組織と共に、錦二丁目エリアマネジメント株式会社を設立しました。

まちづくり構想は2011年～2030年のプロセ

スを描いていますので、現在はちょうど中間地点にあたります。構想自体に法的な位置づけはありませんが、着実に実現をしてきていることが確認できます。一方で構想自体を時代に合わせて見直し更新すること自体もかきこまれており、現在はあらためてまちの課題のとらえなおしと、企業等の新たな担い手の巻き込みを積極的に行いながら、N2/LAB^{*1}で「未来ビジョン」(官民連携まちなか再生推進事業)を作成しています。

2. 公共空間に関する活動のこれまで

本地区の長いまちづくりの歴史は、公共空間をとりまく闘いの歴史といってもいいかもしれません。20年の経過をまとめました。(表2)特徴は動きながら計画している流れです。なお、ここでは道路空間に加え、公開空地などの民間敷地や「会所」など公共的な空間も含めています。

2-1. 地区自ら計画する公共空間

2011年にはまちづくり構想、2019年には「都市施設の利用計画・整備計画」で、公共空間についての任意の計画を地域で策定しています。重要なビジョンについてここで紹介します。

(1) グリーンクロス

まちづくり構想(表2③)では、にぎわいと緑の環境をまちの中心につくる、グリーンクロスを計画しています。地区内に公園がなく、憩いの空間と災害時の避難場所として、広場のような空間への要請が地域のアンケートからみられたことが根拠となりました。(図2)長島町通りに立って南を眺めると科学館のプラネタリウムが見えます。未来へ向かうイメージは“環境共生”の中にあるともいえる風景を描いています。今も色あせない私たちの大切なビジョンの一つです。(図3)

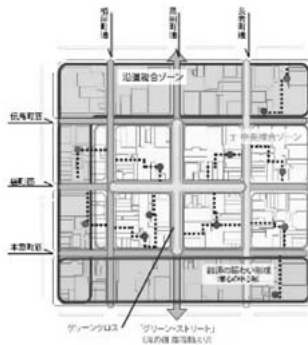


図2 グリーンクロス（『錦二丁目まちづくり構想2011-2030』より）



図3 未来のグリーンクロスより、南の眺望（『錦二丁目まちづくり構想2011-2030』より）

(2) 歴史的「会所」と計画的「会所」のネットワーク化

「会所」とは、江戸時代の名古屋城下の町割りから継承してきている街区中央に配された空間です。寺社仏閣が配され、日常的には祈り、集い、憩う空間であり、いざというときには身を隠す守りの空間でもありました。（図4、5）。

「会所」を地域固有の空間特性としてとらえ、会所を守り、ない街区には再開発等の際に計画的会所を仕掛けて「会所のネットワーク化」をすることが、まちづくり構想の中の重要な計画として書き込まれています。その一歩として、2022年春にオープンします7番地区市街地再開発事業では、東西南北に路地を設け、中心を「会所」として計画されています。（図6）。

(3) まち事業と公共空間の整備・利活用

「都市施設の利用計画・整備計画」（表2⑨）

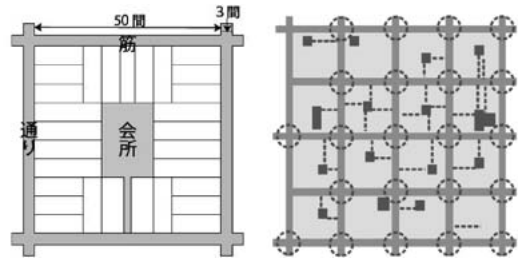


図4 （左）一区画の図。中央が会所。（『花の名古屋の碁盤割』より）

図5 （右）碁盤割と会所のネットワーク（『錦二丁目まちづくり構想2011-2030』より）



図6 7番地区市街地再開発事業のパス（会所と路地、エリアマネジメント拠点有する）

では、錦二丁目まちづくり協議会を中心に、にぎわいの形成や暮らし、地域の文化に根差した公共空間の整備利活用が検討されました。（名古屋市「地域まちづくり助成事業」）

特に道路空間を活用した地域貢献型の事業については、その収益と使い方がポイントとなります。町内会からは防犯カメラの持続的な保守管理や、飲食店をはじめとするゴミ収集に関する問題提起などがありました。全体として、マルシェやキオスクなどのまちの魅力を向上する事業の収益が、安全や美化など、地区課題を解決するサービスにあてられるなど、道路空間を舞台に循環するコミュニティビジネスとして、短期中期の9つの事業にまとめられました。（図7）

2-2 社会実験を地域で担う

(1) 歩道拡幅整備に向けた社会実験（表2⑥）

道路空間については、一方通行の逆行車両や

<p>表2 錦二丁目におけるこれまでの公共空間の整備及び利活用 2000年～2020年に錦二丁目で行われた公共空間に関する代表的な取り組み</p>	<p>2016- 現在 整備 管理</p> 	<p>⑥都市の木質化ベンチの歩道設置とまちメンテ あいちトリエンナーレに合わせ9か所にベンチを設置。3か月に1回の「まちメンテ」（保守管理）を実施。</p>
<p>2000- 現在 道路活用</p>  <p>①長者町えびす祭り 2日で9万人の来場がある年に1度の秋祭り。長者町通り約700mを通行止めし、約230店舗のブース展開、山車、大道芸、路上ライブが行われる。</p>	<p>2016- 現在 歩道活用</p> 	<p>⑦カブワケモバイル 都市の自由を拡大することをコンセプトに、オセロやコーヒー、ワインなどをモバイルカートに詰め込み歩道で過ごす実験的なプロジェクト。</p>
<p>2009・10・13・16 道路活用</p>  <p>②あいちトリエンナーレ 作品展開 国際芸術祭「あいちトリエンナーレ」第1回のプレイベントを皮切りに、開催毎に地域の協力のもと、道路を活用したパフォーマンスアートなどを展開。</p>	<p>2017 整備</p> 	<p>⑧長者町通り×本重町筋 交差点の狭窄化 逆走車や猛スピード車両への対応策を検討してきた錦二丁目まちづくり協議会の公共空間部会の働きかけによって、交差点部の狭窄化が行われた。</p>
<p>2011 計画</p>  <p>③錦二丁目まちづくり 構想2011-2030 地域主体でつくったまちづくり構想。公共空間に関しては、道路幅員の再配分、四つ辻の広場化（グリーンクロス）、伝統的会所路地と計画的会所路地のネットワークワーキング等を計画している。</p>	<p>2019 計画</p> 	<p>⑨都市施設の利用計画・整備計画の策定 道路空間、公開空地などの民間敷地も含めた都市施設の利活用によって、地区の課題解決や魅力向上に役立つ方策について検討会を重ね、事業も含めた計画を策定した。</p>
<p>2012- 現在 整備 実験</p>  <p>④長者町ストリートウッドデッキ 長者町の路上駐車枠に都市の木質化によるデッキ設置を構想し、イベントで活用実験を行った。民間オープンスペースに移設し、3年毎に参加型で普請し更新。現在3世代目。</p>	<p>2020- 現在 歩道活用</p> 	<p>⑩ナゴヤアウトサイドシートストリート in 錦二丁目 新型コロナ感染対策の「3密回避」を目的とした道路占用緩和の制度を活用し歩道空間に客席を設置し飲食などを楽しめるようにする取り組み。</p>
<p>2014-15 整備 実験</p>  <p>⑤長者町通り歩道拡幅社会実験 逆走車が問題となっている長者町通りの70m分の歩道を2m拡幅し検証（6か月間）。木材を使い、住民参加の普請となった。名古屋市と協定を結び、錦二丁目まちづくり協議会等の責任において実施。</p>	<p>2020 道路活用</p> 	<p>⑪みちにわ SDGs マルシェ 長島町通りの約50mを通行止めにし、SDGsをテーマとしたマルシェを2日にわたって開催。キッチンカーやテントで19ブースを設け、車道の一部に人口芝をひき、滞留空間をつくった。</p>

猛スピードの通過車両、出会い頭の衝突が長年問題となってきました。産業構造の変化とともに繊維関係の物流車両は激減し、広い車道が残されたためです。そのほか自転車と歩行者の接触の危険もあります。安全な交通を実現するこ

とは急務でした。そのような中、歩行者にとってやさしい道路空間を実現するためにとった方法は社会実験でした。費用負担も普請も地域で行いました。2014年9月から半年の実証実験期間は名古屋市と協定書を交わし、錦二丁目まち

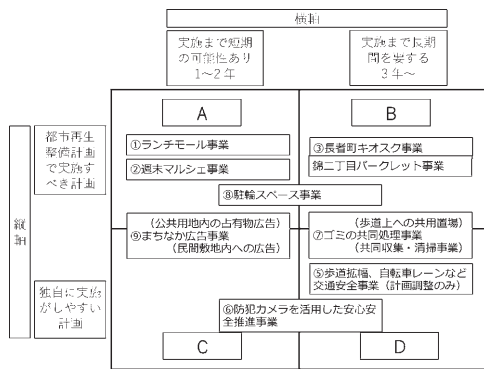


図8 都市施設の利用計画・整備計画 9事業の整理



写真2 まちメンテの様子



写真1 長者町通り歩道拡幅社会実験

づくり協議会等の責任のもとに、住民参加の施工・維持管理・撤去が実施されました。結果的に逆走者は一日3.2台から1台に減りました。また、安全な通過交通を目指した実験でしたが、拡幅部には都市の木質化プロジェクト*2の木材が使用されることで、木による景観の良さや憩い、低炭素化の視点からの効果等があり、未来に向けた滞留空間の確保や積極的な木材活用の必要性が見えてきました。大多数の共感が寄せられた一方で、物流車両の停車や車で来店者のアクセス面で、少数ではありますが反対意見がありました。実験することで、潜在した意見が顕在化しました。本格的な歩道拡幅は先送りとなりましたが、長者町通り×本重町筋交差点の狭窄化(表2⑧)につながりました。

(2) 整備・保守・管理を地域で担う

まちメンテ(表2⑥)はみんなで作ったものを、みんなでメンテナンスする活動です。歩道に設置しているベンチは錦二丁目まちづくり

協議会で保守管理(保険加入)しています。定期的にベンチを拭き、ヤスリをかけ、ゴミを拾います。責任という大きな意味をもつ活動である反面、これに限らない地味な活動の数々は負担の偏りもあり、持続的な活動にしていくための課題も抱えています。

3. コロナ禍における活動が照らす今後

新型コロナウイルスがおき、刻一刻と変化状況の中で、エリアマネジメントに何ができるのかわからないまま、試行錯誤を重ねてきました。ここでは地域一体で取り組んだ公共空間に関する動きと、わかってきたことを報告します。

(1) 歩道を活用した飲食店のテラス営業

2020年9月17日から「ナゴヤアウトサイドストリートin錦二丁目」をはじめました。(2021年9月末まで)「3密回避」を目的とした道路占用緩和の制度を活用し、歩道空間に客席を設置し飲食などを楽しめるようにする取り組みです。現在飲食店6店舗がテラス営業を行っています。

この取り組みは結果的に今までにないスピード感で地区の各団体と関係機関が連携した取り組みとなりました。まず、錦二丁目まちづくり協議会が理事会や町内会に制度を紹介し、意向をヒヤリングしました。錦二丁目エリアマネジメント株式会社(以下「エリマネ会社」)が飲食店に意向をヒヤリングしていきました。概ねのやってみようという意思と、課題と認めていることがわかりました。そこで錦二丁目の独自

ルールのたたき台を作成し、皆さんにおはかりしました。例えば、「朝の混雑時間にテラス席が邪魔になるのでは」という町内会の意見に対し、テラスの営業時間を10時以降に設定しました。飲食店からの「違法と間違われぬか」という心配に対しては、地域ぐるみの取り組みであることが分かるように、テラスエリアを示すポールは地域でオリジナルなものをつくることとしました。地域調整と、名古屋市、警察等許認可の手续や調整にあたってエリマネ会社がサポートし、錦二丁目まちづくり協議会がとりまとめました。(図8)「どうなるか分からないからやらないのではなく、まずは出来る支援を」という地域の人の決断に支えられて、この地区では異例のスピード感で合意できました。

はじまると様々な気づきや声があがってきました。(表3)

飲食店側の意見については、立地や建物条件によって最大限のメリットを受けられる場所があれば、スタッフのテラス席も含めたオペレーションを考えるとメリットが少ないところ、様々です。しかし各店舗が口々に、「まちとしてこのような取り組みをしてくれることに感謝している。」といった意見にありますように、まちづくりと飲食店の連携が生まれたところに大きな価値があります。私たちの活動と飲食店はどうしても活動時間が違うため、会合等で集まるのが難しく、年に一回の祭り等でのつながりに限られていました。また、道路の美化効果がありました。テラス席はお店の延長という意識と、独自ルールで清掃のお願いをしていたこともあって、テラス席周辺の道路がきれいになりました。エリマネ会社スタッフたちで週に一回清掃していますが、むしろ飲食店から離れた場所のゴミのほうが気になります。

また、私が特に実感しているのは、通りかかりの挨拶や偶然会って雑談するという、目的外の出会いがたびたび起こることが、コロナ禍の

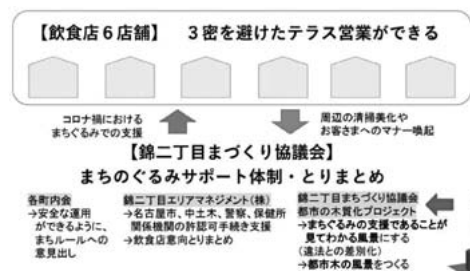


図8 「ナゴヤアウトサイドストリート in 錦二丁目」の地区内の推進体制

表3 通行者からうけた意見およびそれに対する対応 (○通行者、※対応)

○1 コロナ禍の外出は躊躇するが、三密を避けられるのは良い。
○2 通りかかってテラス席に知り合いがおり、食事を一緒にするなど、偶然の出会いがあってよい。
○3 長島町通りの歩道は元々広いため、自転車の通行が多く、歩行者にとっては危険に感じる。(他の通りの町内会長からの意見) ※話し合い、ここだけでなく、道の在り方を総合的に議論していく必要があるという意見で一致。 ※後日カメラを2日間設置し、映像解析技術の実証実験として当該の通過交通を調査した。
○4 袋町通りの車道側、店側両方を使っている箇所については、やりすぎではないか。 ※有効幅員は守られており、許可を得て実施している旨を伝え、納得していただいた。
○5 懐かしい感じがする。



写真3 歩道上テラス席にてテレビ番組取材



写真4 テラス席エリアを示す木質ポール

中では非常に貴重であるということです。仕事の会合では予定通りに解散した方が、帰り道、テラス席で食事を楽しんでおられるところを見かけてお話し、人となりに触れて信頼感が増すなあ、と感じたこともありました。

(2) みちにわマルシェ～SDGsにつながる環境にやさしいマーケットと新しいライフスタイル体験～を開催

錦二丁目内のみち（長島町通り）を活用してSDGsを知り、体感できる「みちにわマルシェ」を開催しました。（主催：なごや環境大学、錦二丁目まちづくり協議会、名古屋市）約700名（11月27日（金）前夜祭100名、28日600名）の方にご来場いただきました。天候に恵まれ、心地よく過ごせるイベントとなりました。

8月より始まっていたSDGsまちづくりワークショップ*³に参加する企業や大学の皆さんには、SDGsをテーマに実験的な企画で出店していただきました。そのほか、県産野菜を使った飲食メニューの提供、新しい暮らしを提案する物販やファッション、フェアトレードの紹介、お直し体験、風呂敷ワークショップなど、19ブースが並び、SDGs（持続可能な開発目標）が描く未来の暮らしを体感できるマルシェとなりました。

今回の取り組みは、みち（公共空間）を使いこなす社会実験でもあります。会場となった長島町通りは、まちのイベントで通行止めを行うのは、今回はじめてでした。たった50mでも、「はじめて」をつくるエネルギーには、本当の協働があったと思っています。実現には、沿道の皆さんの協力、町内会長の決断、錦二丁目まちづくり協議会会長による関係者への交渉、警備会社の安全管理、名古屋市関係各課、そして何よりも警察と名古屋市環境局の粘り強い調整と徹底した安全管理がありました。

そして今回のように豊かな未来の暮らしのイメージをみちのうえで展開できたことは、私たちにとって宝物のような経験になりました。こ



写真5 みちにわマルシェの様子

れまで一番重ねてきた議論が車中心から人中心のみちへということだからです。これを機に、「みちにわ（は）、、、」につづく新たな「みち」の可能性をどんどん掘り起こしていきたいと思っています。みちにわマルシェ、みちにわテラス、みちにわライブ、みちにわシアター…etc

(3) N2/LABで描く公共空間

錦二丁目エリアマネジメント活動の、今年の大きな柱の一つが錦二丁目エリアプラットフォーム事業（N2/LAB）です。（国土交通省「官民連携まちなか再生推進事業」の採択を受け実施中）N2/LABでは大きな未来を描くための研究会の一方で、まちのための具体的な問いを投げかけ、実現に向けた取り組みを募集するワークショップを開催しました。テーマは①都心空地②モビリティ③公共空間1（賑わい／小商い）④公共空間2（安全安心）と、4回開催しました。それぞれ具体的な仕様をつくって募集したため、アイデアだけでなく責任ある主体者としての参加となり、集まった企業間のつながりも生まれはじめています。第3回のワークショップでは、公共空間が働く空間になり、道具箱になり、商いの場、のんびりたたずむ場、さまざまなイメージが提起されました。実現する手立てとして、今までにない屋台の設計や、時間帯によって「道」「広場」と運用で可変する案も提起されました。第4回では、地上機をつかったビジネス



写真6 N2/LAB第3回ワークショップの様子

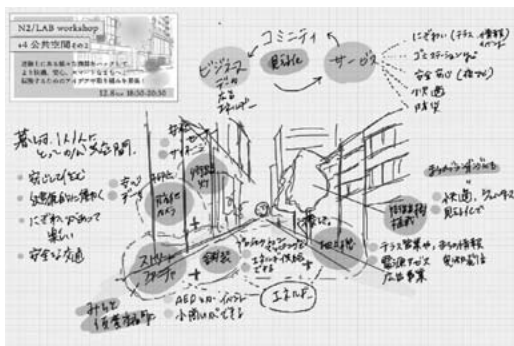


図9 N2/LAB第4回様々な事業アイデアを板書したもの

提案や、プロジェクトマップを応用した道路標識機能など公共空間の中で暮らしを支えるサービスがコミュニティビジネスとなる可能性が、より具体的に見えてきました。映像解析のソリューションについては、すぐに町内会の合意を得て短期間の実験を実施しました。

これから皆さんにもお試しいただきたい暮らしを支えるサービスなどが近く登場すると思います。新しい企業の仲間を得て、ちょっとだけ未来を心待ちにできるようになってきました。

4. さいごに 出会いと包摂の公共空間へ

今後住民が増え、職住多様な融合のある都心エリアになっていくとき、公共空間がどのような役割を担っていくのでしょうか。今回20年

の活動から、あらためて「まちづくり構想」に描かれたビジョンを実現したいと思いました。加えてそこでのふるまいや暮らしのサービスについては、もっと多様に描ける時代になったと思います。人間的な生き方を回復するとき、都心でこそ公共空間が重要になると強く感じました。コロナ禍で一度失った「偶然の出会い」がテラス席で起きたように、営みが風景になるという価値は3密回避だけにとどまらない豊かさがあります。幸いにも広幅員の名古屋のみちは、スムーズな通過交通と豊かな暮らしを支える場としてのゆとりが用意されています。憩いの空間、自然の回復、開放的ワークスペース、美化のためのごみ収集ステーション、防犯カメラのデータ活用、物流集約、モビリティ、小商いなど、可能性は様々です。それにはトライ&エラーに寛容なくみが必要であることもわかってきました。見て、体験して、主体者になる社会実験の効果も改めて感じました。多様な人が活躍できる、出会いと包摂の公共空間をめざしたいと思います。

- * 1 N2/LAB (エヌツーラボ・錦2丁目エリアプラットフォーム)は、錦2丁目を舞台に、企業や行政、大学など様々な主体が関わり、未来の地区・コミュニティの実現に向けた構想・研究・共創を進める実験の場です。 <https://n2-lab.jp/>
- * 2 都市の木質化プロジェクトは、名古屋大学と錦二丁目まちづくり協議会他が協働し、錦二丁目で積極的に地域産材を活用している。
- * 3 錦二丁目地区はなごや環境大学が推進する、「SDGs (持続可能な開発目標)」の理念を踏まえた持続可能なまちづくりプロジェクトのモデル地区に位置付けられています。
- * 写真撮影者 (写真番号) | Yasuhiro Endoh (1)、Takuya Nabeta (2)、Megumi Nabata (3,4)、Yuya Yoshikawa (5 コラージュ右上)、Keiko Aizawa (5 コラージュ左下3枚)

道路ビジョン「2040年、道路の景色が変わる ～人々の幸せにつながる道路～」について

国土交通省道路局企画課 課長補佐 藤浪 武志

1. はじめに

現代社会は、あらゆるものが変化し、不確実性、複雑性、曖昧さが増しています。コロナ禍のように突如発生するパンデミックや急速に進む技術革新など、予測困難な事象が多数存在し、明確な未来を見通すことは極めて難しい状況です。しかし、未来は必然的にもたらされるものではなく、我々が積み重ねる意志決定により作り上げるべきものではないでしょうか。

国土交通省では、令和2年6月に、ポストコロナの新しい生活様式を見据えながら、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の提言として、「2040年、道路の景色が変わる」と題し、道路政策を通じて実現を目指す未来・社会像と中長期的な政策ビジョンをとりまとめました。

本ビジョンの策定にあたっては、有識者の意見に加え、新たな試みとして、中堅職員の提言も反映するなど、これまでとは異なるプロセスを採用しています。

本稿は、本ビジョンの概要や、本ビジョンの具体化に向けた取り組みとして、歩行者利便増進道路（ほこみち）を紹介するものです。

2. 道路の役割再考 ～「進化」と「回帰」～

2015年9月の国連サミットで採択された、2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す「SDGs」は、「誰一人取り残さない」をスローガンとして掲げ、地球上のすべての人々の幸

せの実現を目指すものです。本ビジョンでも、「人々の幸せの実現」を道路政策の原点に置き、道路が果たすべき役割を再考しました。

道路の役割の1つは、移動のための空間の提供です。過去20年間の道路政策を振り返れば、移動の効率性、安全性等の社会的課題に改善が見られるものの、解消までには至っていません。一方、技術革新により、人・モノ・サービスの移動の効率性、安全性を極限まで高めた道路へ進化するチャンスを迎えているといえます。

道路は、人々が交流しコミュニケーションを育む場でもあります。かつて道路は、子供の遊び場や大人の井戸端会議の場としても活用されてきました。私たちの幸せの実現のためには、道路を人々が滞在し交流できる空間に回帰することが求められています。

3. 道路の景色はどう変わる？ ～5つの将来像～

本ビジョンの策定にあたり、デジタル革命の進展、価値観やライフスタイルの多様化等に伴い、私たちの「移動」がどのように変わり、「道



藤浪 武志

ふじなみ たけし

2007年九州大学工学府建設システム工学専攻修了。同年、国土交通省に入省し、主に道路事業に従事。2019年4月より国土交通省道路局企画課にて道路の基準（道路構造令、道路標識令、道路移動等円滑化基準等）などの総括を担当。

路の景色」がどう変化するのか、5つの将来像を予測しました。

(1) 通勤帰宅ラッシュが消滅

通信の高速大容量化が進展しバーチャルコミュニケーションが可能となり、満員電車による通勤等の義務的な移動が激減すると予測されます。居住地から職場までの距離制約が無くなり、自然や観光資源の豊かな郊外や地方への移住・定住が増加するでしょう。

(2) 公園のような道路に人が溢れる

旅行や健康のためのウォーキング等、楽しむ移動が増加すると予測されます。道路空間が、人が外出したくなる壮大な「アメニティ空間」となり、道路空間が変わることで、まちそのものの景色も変わるでしょう。

(3) 人・モノの移動が自動化・無人化

自動運転の普及により交通事故は劇的に減少するとともに、マイカー所有からシェアリングが中心となると予測されます。自動化の進展が無人物流を普及させ、「小型自動ロボット」等が道路を走り回るでしょう。

(4) 店舗（サービス）そのものが移動

完全自動運転化により、飲食店や医院などの小型店舗型サービスが道路上を移動するようになるでしょう。中山間地域では、移動小型店舗が道の駅等と連携し、買い物や医療などの日常生活を支えるでしょう。

(5) 災害時に被災する道路から救援する道路へ

災害発生時に道路ネットワークが速やかに災害モードに切り替わり、避難、救援、物資輸送等に係る交通が確実にモニタリング・誘導され、人命救助、被災地の速やかな復旧に最大限力を発揮するでしょう。

4. 道路行政が目指す「持続可能な社会の姿」と「政策の方向性」

以上のシナリオを踏まえ、概ね20年後を見

据え、道路政策を通じて実現を目指す3つの社会像と10の政策の方向性を提案しました。

(1) 日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会

今後、都市でも中山間地域でも、人口は減少しますが、そこに住む人の生活・生業が持続可能となるような地域社会を形成する必要があります。新技術を活用し道路サービスを高度化することで、すべての人が交通事故や渋滞の心配なく自由に移動し、交流や社会参加により幸せを実感できる社会の構築を目指します。

①国土がフル稼働し、国土の恵みを楽しむ(図1)

全国を連絡する幹線道路ネットワークと高度な交通マネジメントにより、日本各地で人が自由に居住し、移動し、活動する。

②マイカーなしでも便利に移動できる道路(図2)

マイカーを持たなくても便利に移動できるモビリティサービス(MaaS)がすべての人に移動手段を提供する。

③交通事故ゼロ(図3)

人と車両が空間をシェアしながらも、安全で

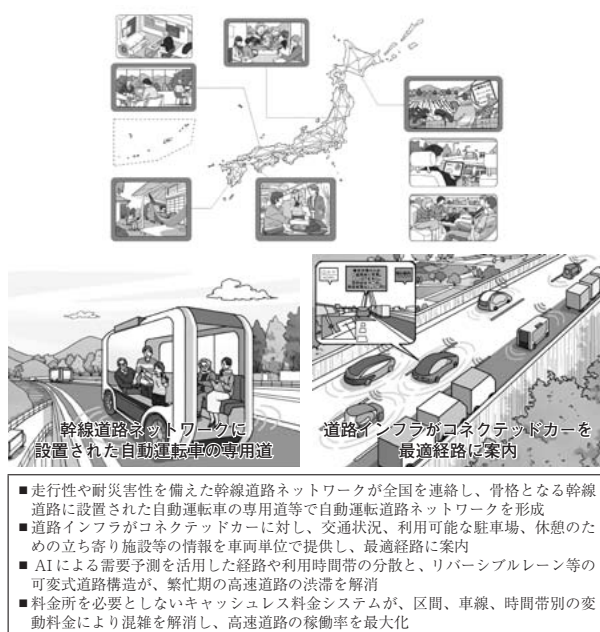


図1 「国土がフル稼働し国土の恵みを楽しむ」の具体イメージ

快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路が、交通事故のない生活空間を形成する

④行きたくなる、居たくなる道路（図4）

まちのメインストリートが、行きたくなる、居たくなる美しい道路に生まれ変わり、賑わいに溢れたコミュニティ空間を創出する

(2) 世界と人やモノが行き交うことで経済の活力を生み出す社会

社会の持続可能性を高めるためには、経済成長が不可欠です。海外から人・モノ・サービスを呼び込み、国内に広く流動させるとともに、日本からも海外に人・モノが積極的に進出する



- 道の駅が自動運転サービス拠点や子育て応援施設等、あらゆる世代が利用する地域センター機能を提供
- 通過車両を環状道路等に誘導・迂回させ、まちの中心となる道路を人中心の空間として再生。オープンカフェやイベントが催される楽しく、安全で、地域の誇りとなる道路空間が創出
- 緑地帯や雨庭（雨を一時的に貯めて浸透させる庭）等のグリーンインフラが、雨水の流出抑制、ヒートアイランド現象の緩和、憩いの場の提供等により、快適な道路空間を形成
- 無電柱化とともに、照明、標識、防護柵、舗装等のデザインが刷新され、沿道の建築物とも調和した美しい道路景観が創出

図4 「行きたくなる、居たくなる道路」の具体イメージ



- 様々な交通モードの接続・乗換拠点（モビリティ・ハブ）が道路ネットワークに階層的に整備され、自動運転バス・タクシー、小型モビリティ、シェアサイクル等のシームレスな利用が実現
- 道の駅等を拠点に提供される無人自動運転乗合サービスが、中山間地域において高齢者等の移動手段を提供
- オンデマンド自動運転車の利用者に対し、到着時間や利用可能な乗降スペース等の情報を提供することで、高齢者や障がい者等にドアツードアの移動サービスを提供
- バスタの整備やSA/PAの乗り継ぎ拠点化により、高速バスサービスが全国ネットワーク化

図2 「マイカーなしでも便利に移動できる道路」の具体イメージ



- ライジングボラード等が生活道路への通過交通の進入を制限するとともに速度制限機能を備えた車が普及
- 防護柵や段差等の障害物をなくし、横断距離を短くした横断歩道や休憩用のベンチ等を設置することで、誰もが歩きやすい空間を構築
- コネクテッドカーから得られる走行データを活用して、安全運転するドライバーの保険料を低減する仕組みが普及し、ドライバーの運転マナーが改善
- 「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することで、子供が遊べ、高齢者が散歩・休憩し、大人が立ち話ができるような道路空間を形成

図3 「交通事故ゼロ」の具体イメージ

ことで、経済の活力を生み出す必要があります。世界と人やモノ、サービスが行き交う活力あふれる社会の構築を目指します。

⑤世界に選ばれる都市へ（図5）

卓越したモビリティサービスや賑わいと交流の場を提供する道路空間が、投資を呼び込む国際都市としての魅力を向上させる

⑥持続可能な物流システム（図6）

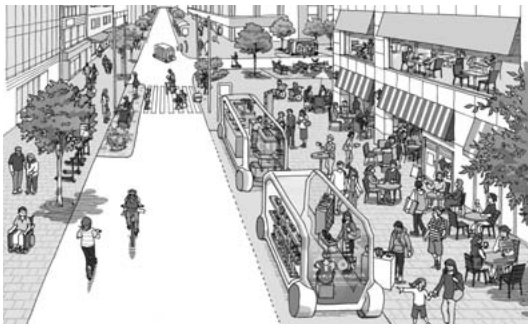
自動運転トラックによる幹線輸送、ラストマイルにおけるロボット配送等により省人化された物流システムが平時や災害時を含め持続可能なシステムとして機能

⑦世界の観光客を魅了（図7）

日本風景街道、ナショナルサイクルルート、道の駅等が国内外から観光客が訪れる拠点となり、多言語道案内等きめ細かなサービス提供により外国人観光客や外国人定住者の利便性・満足度が向上

(3) 国土の災害脆弱性とインフラ老朽化を克服した安全に安心して暮らせる社会

災害は日本が持続的な成長を目指す上で大きな課題です。国土の災害脆弱性や気候変動、インフラ老朽化という課題を克服し、誰もが安全に安心して暮らせる社会の構築を目指します。



- 環状道路整備による都市内の通過交通の排除、道路ネットワークの空間再配分、モビリティ・ハブの整備、駐車場スペースの転用等により、自動運転やMaaSに対応した新しい都市交通システムが実現
- 可変型の道路表示等を活用して道路と沿道民地を一体的に運用。曜日や時間帯に応じて、自動運転車の乗降スペース、移動型店舗スペース、オープンカフェ等に変化する路側マネジメントが普及
- 道路上空や地下空間を活用した立体開発、路上での大規模イベントや先端技術実証等、民間と連携して新しいビジネスや賑わいが道路空間から創出
- サイバー空間に再現した道路や周辺インフラのデジタルツインと、コネクテッドカーやMaaS等から得られる交通ビッグデータにより、リアル空間の都市交通オペレーションが最適化

図5 「世界に選ばれる都市へ」の具体イメージ



- 国際海上コンテナ貨物の増加や、船舶の大型化等による基幹航路の再編等に対応し、幹線道路ネットワークの機能や港湾等との連絡が強化された国際物流ネットワークが形成
- 幹線道路や物流拠点等から得られる物流関連ビッグデータがデータプラットフォームを通じて物流の共同化等を支援
- 専用道路とそれに直結するインフラ（連結・解除拠点、充電スポット・水素ステーション等）が高速道路に整備され、隊列走行や自動運転トラック輸送が全国展開
- ロボットやドローン配送等を可能とする道路空間とその3次元データ、利用ルールが整備され、ラストマイル輸送が自動化・省力化

図6 「持続可能な物流システム」の具体イメージ



デジタル案内やスマホアプリ等による多言語の道、まち案内

- ビュースポットや休憩施設の整備、統一性ある案内、みちに関わる歴史や文化の発信等により、道路そのものが観光資源化
- 外国人がはじめて訪れる場所でも安心して観光できるよう、デジタルサイネージやスマホアプリ等による多言語の道・まち案内や、高速道路・道の駅・駐車場・燃料ステーション等におけるすべての決済のキャッシュレス化を実現
- 観光地やアクセス道路の現況や混雑予測情報を提供することで、観光客の訪問日時や訪問地の分散を図り、オーバーツーリズムが解消された持続可能な観光が実現
- 国際直行便が発着する地方空港やクルーズ船寄港地と幹線道路ネットワークの連絡が強化され、広域周遊観光ルートが形成

図7 「世界の観光客を魅了」の具体イメージ

⑧災害から人や暮らしを守る道路（図8）

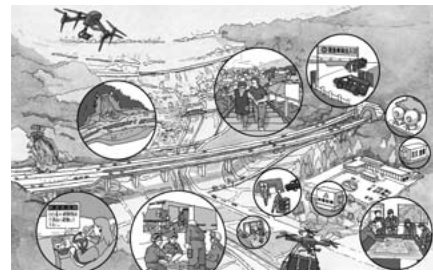
激甚化・広域化する災害に対し、耐災害性を備えた幹線道路ネットワークが被災地への人流・物流を途絶させることなく確保し、人命や経済の損失を最小化

⑨道路交通の低炭素化（図9）

電気自動車や燃料電池自動車、公共交通や自転車のベストミックスによる低炭素道路交通システムが、地球温暖化の進行を抑制

⑩道路ネットワークの長寿命化（図10）

新技術の導入により効率化・高度化された予防保全型メンテナンスにより、道路ネットワークが持続的に機能



- 太平洋・中央・日本海の縦貫道、これらをつなぐ横断道、都市圏の環状道路においてトンネル、橋梁、盛土等の構造物の耐災害性能を統一的に確保し、災害時にもネットワークとして速やかに機能
- 無電柱化された道路が停電なく電力供給や通信を確保し、緊急輸送道路としても機能
- AIカメラ等が交通の状況を常時モニタリングし、災害やパンデミック発生時には情報提供や交通誘導により人流・物流を最適化
- 災害モードの高速道路が、浸水エリアにおける避難スペース、被災地アクセス用の緊急出入口を提供。道の駅やSA/PA等が、避難場所、救援拠点、物資中継基地として機能

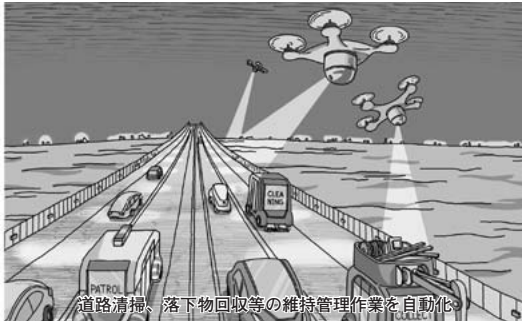
図8 「災害から人や暮らしを守る道路」の具体イメージ



BRT（バス高速輸送システム）や自転車等を中心とした低炭素な交通システム

- 道路インフラの電源が再生可能エネルギーに転換。新技術・新材料の活用や緑化等により、道路の整備から管理に至るライフサイクル全体を通じて二酸化炭素の排出が抑制
- 非接触給電システムや水素ステーションが、道路施設として適正配置され、電気自動車や燃料電池車への転換が加速
- 低炭素公共交通システムとして、自動運転化されたBRT（バス高速輸送システム）やBHLS（路面電車なみの機能を備えた次世代バスサービス）が専用レーンを運行
- シェアサイクルポート、駐輪場、自転車道ネットワーク等、安全で快適な自転車利用環境が整備

図9 「道路交通の低炭素化」の具体イメージ



- AIや新たな計測・モニタリング技術、施工時間を縮減する新材料、点検箇所を減らす新構造等の活用により、道路の点検・診断が自動化・省力化
- 道路管理用車両等の自動化により、道路清掃、落下物回収、除草、除雪等の維持管理作業が省力化
- 道路管理者が連携して計画的な点検・修繕、道路施設の集約化・機能縮小を行うことで、地域の道路ネットワーク機能が持続的に維持
- 道路協力団体等が参画し、地域の道路のきめ細かな維持管理が実現

図10 「道路ネットワークの長寿命化」の具体イメージ

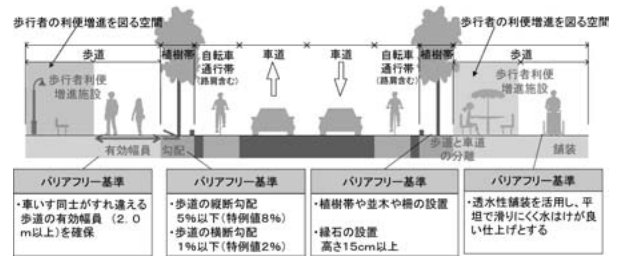


図11 ほこみちの道路構造基準のイメージ



図12 指定道路内の特例区域のイメージ

5. ビジョンの具体化に向けた取り組み

(1) 「ほこみち」制度の創設

本ビジョンに掲げた「④行きたくなる、居たくなる道路」を実現するため、令和2年5月に成立した改正道路法では、地域を豊かにする歩行者中心の賑わいのある道路空間を構築する「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」の指定制度を創設しました（令和2年11月施行）。ほこみち制度には、以下のような特徴があります。

- ・歩道等の中に、歩行者が安心・快適に通行する空間に加え、歩行者が滞留し利便増進を図る空間の整備ができるよう、新たな道路構造基準を策定（図11）

- ・利便増進のための占用を誘導する仕組みとして、歩行者利便増進道路の中の特例区域（利便増進誘導区域）では、「無余地性基準」（※）を除外（図12）

※道路区域外に占用物を置く余地がなくやむを得ない場合のみ占用を認める基準

- ・占用者を幅広く公募することが可能。公募の場合、占用しようとする者は占用に関する計画（歩行者利便増進計画）を作成・提出し、

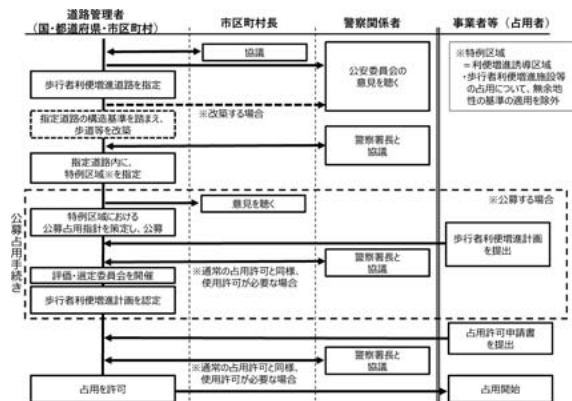


図13 歩行者利便増進道路の流れ

当該道路の管理者は提出された計画の中から、学識経験者等の意見を聞き、最も歩行者の利便増進に資する計画を認定し、占用を許可。（図13）

- ・公募による占用期間は、通常5年のところ最長20年可能

また、ほこみちにより「行きたくなる、居たくなる道路」を実現するためには、まちづくりとの連携も重要です。改正都市再生特別措置法（令和2年9月施行）では、まちなかで多様な

人々が集い交流することのできる空間の形成を目的とした滞在快適性等向上区域（ウォークブル推進区域）が創設され、民間への支援が並行して進んでいます。ほこみちと併用することにより、官民一体で取り組む「居心地がよく歩きたくなる空間」の創出をさらに促進できます。
(2) 新型コロナウイルス感染症の拡大を踏まえての対応

一方、令和2年度は、日本全国で新型コロナウイルス感染症が流行し、緊急事態宣言の発令等に伴い、多くの飲食店等では業績が悪化しました。

厚生労働省は、新型コロナウイルス感染症専門家会議からの提言（令和2年5月）を踏まえ、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」について、今後、日常生活の中で取り入れることが望まれる「食事は外で気持ちよく」等の実践例を示しました。

このような状況を踏まえ、国土交通省道路局では、令和2年6月より、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける飲食店等を支援するための緊急措置として、沿道飲食店等の路上利用の占用許可基準を緩和する特例措置（コロナ占用特例）を直轄国道に導入するとともに、地方公共団体にも、同様の特例措置の実施を検討するよう依頼をしました。（図14）

その結果、令和2年9月1日時点で、国と同様の特例措置を導入した自治体数は約420、占用許可件数は約240件と、短期間で全国に広がり、道路を利活用することへのニーズが高いことが再認識されました。（図15）

コロナ占用特例は、全国の飲食店等の売り上げや、まちの活性化に貢献していることから、大変ご好評をいただいております。アンケート調査では、約9割の道路管理者及び占用主体が期間の延長を希望していました。（図16）そのため、特例期限について、当初は令和2年11月末だったのを、令和3年3月末まで延長しました。

緩和措置のポイント	
内容	① 新型コロナウイルス感染症対策のための暫定的な営業であること ② 「3密」の回避や「新しい生活様式」の定着に対応すること ③ テイクアウト、テラス営業等のための仮設施設の設置であること ④ 施設付近の清掃等にご協力いただけること
主体	地方公共団体又は関係団体※ ¹ による一括占用※ ² ※ ¹ 地元関係者の協議会、地方公共団体が支援する民間団体など ※ ² 個別店舗ごとの申請はできません。 お住まいの地方公共団体等にご相談ください。
場所	道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない場所 ※ 歩道上においては、交通量が多い場所は3.5m以上、その他の場所は2m以上の歩行空間の確保が必要です。 ※ 沿道店舗前の道路にも設置可能です。
占用料	免除（施設付近の清掃等にご協力いただけている場合）
占用期間	令和3年9月30日まで ※ 令和3年3月末時点

図14 コロナ占用特例の概要



図15 コロナ占用特例の取り組み
 （国道17号：文京区の事例）

※令和3年3月12日に、コロナ占用特例を令和3年9月30日まで再延長することを発表しております。

(3) 今後の取組

道路に賑わい空間を設けてイベントを行ったり、カフェを設置したりといった取り組みは、これまでも各地域の工夫や努力によって行われてきました。しかしながら、賑わい創出につながる道路に関する基準やルールは明確にはありませんでした。道路のような公共空間は多くの方が利用するため、基準やルールがない中では、道路利用者や地域にとって望ましい取り組みでも、実施することを躊躇してしまったり、関係者との協議が難航してしまったり、思うようになり取り組みが進まない事例もありました。

令和元年7月に、都道府県及び中核市以上の

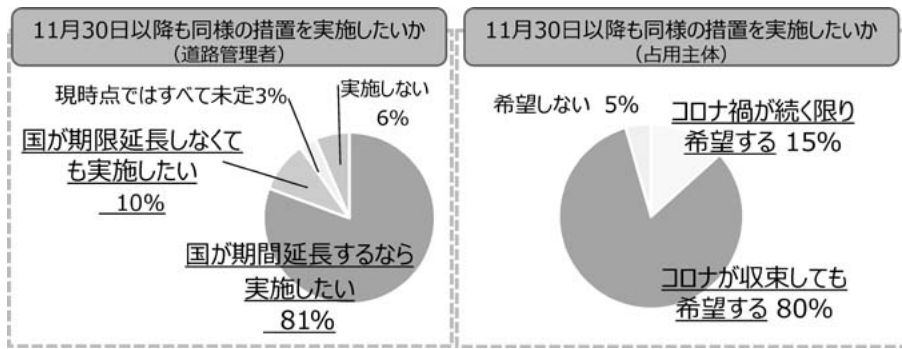


図16 コロナ占用特例の実施に関するアンケート結果 (道路管理者向け・占有主体向け)

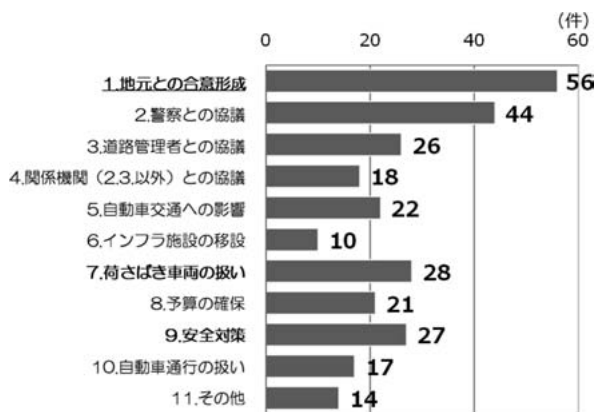


図17 再構築にあたり苦労した点、課題、断念した理由

自治体を対象に実施したアンケートにおいて「道路空間の再構築・利活用にあたり苦労した点、課題、断念した理由」を調査した結果、道路空間を活用する者と地元住民との合意形成や関係行政機関との協議等が多く挙げられており、各地域で道路空間再構築のニーズがあるものの、関係者との協議・調整に苦慮し、円滑に事業が進んでいないケースが生じていることが分かりました。(図17) また、道路空間再構築の事業が円滑に進まない原因として、賑わい創出につながる道路の位置づけが、道路法では明確に規定されておらず、道路空間の再編や利活用に関する基準がないことが挙げられました。その他、道路管理者が主導して、民間の創意工夫を活用して歩行者にとって快適で楽しめる空間をつくる仕組みがないことも原因の1つと考

	歩行者利便増進道路制度の占用特例	コロナ占用特例
占用許可基準	無余地性の基準を緩和	
占用主体	個別占用・一括占用を問わない	地方公共団体又は地元協議会等による一括占用
占用期間	最長5年 ※公募占用による場合は最長20年	特例の期限まで
占用料	減額(1/10)	免除 ※施設付近の清掃等への協力が条件

図18 歩行者利便増進道路とコロナ占用特例の比較表

えられました。

今回の道路法改正の意義は、今まで位置づけがなかったものをルールの中にきちんと位置付けたということだと考えています。ルールの中に位置づけられることによって、道路管理者や沿道の方が取り組みを行う際に、今まで躊躇していたことや難航していたことがより円滑に進められ、それにより、地域独自の取り組みを後押しし、地域の魅力向上や活性化が推進されることを期待しています。

今回のコロナ占用特例でも、道路空間の利活用ニーズが多数あることがわかりました。この柔軟な道路の利活用の取り組みを持続化していくため、今後はコロナ占用特例を適用頂いている箇所について、占用特例の期限後にも同様の取組を持続できるよう、円滑にほこみち制度へ移行を進めていきたいと考えています。(図18)

6. ビジョン実現に向けた課題

以上のように「④行きたくなる、居たくなる道路」の実現に向けた具体的な取組としてほこみち制度をご紹介しましたが、その他の政策を含め、本ビジョンを実現するためには、次に示すような様々な課題があります。これらの課題について議論を深め、具体的に取組む必要があります。

①道路行政のデジタルトランスフォーメーション

Society 5.0の実現のため、道路行政においても、計画・整備・運用・維持管理等の一連の業務プロセスのデジタル化、スマート化を推進し、業務の効率性改善や新たな価値創出に取り組む必要があります。

②ビッグデータやAIの利活用

交通やメンテナンス等のビッグデータの取得や利活用を産官学が連携して推進し、ビッグデータのプラットフォーム構築やルールづくりを行うとともに、データサイエンスに係る技術力向上を図る必要があります。

③新技術の開発・活用

オープンイノベーションを推進するとともに、新技術を積極的に活用する必要があります。道路はインフラとしての従来の役割に加え、人やモビリティと生活をつなぐ通信・エネルギーインフラとしての役割が重要となります。そのため、産官学が連携して戦略的に研究開発を行う体制を構築する必要があります。

④多様な主体・計画との連携

国民や利用者の方々から道路空間のあり方について幅広く意見を聴取する必要があります。道路協力団体等から地域独自の知恵をいただくことも重要です。道路を通じ、住民の方々から道路との関わりを感じてもらおう工夫を検討していく必要があります。

⑤本ビジョンに対する理解と共感

道路ストックを最大限活用するため、ソフト施策の充実を図る必要があります。道路に対する愛着を持って頂くため、道路の歴史や文化的価値の発信も含め分かりやすい情報発信やコミュニケーションに努めます。

⑥予算・財源

道路の着実な整備・管理のため、安定的・持続的な確保が重要です。今後増大が予想される道路の維持修繕・更新の費用の他、自動運転やコネクテッドカーの進展に伴い増大するデータ通信費用の負担のあり方についても検討が必要です。受益と負担の考え方により、必要な予算・財源について検討する必要があります。

7. 終わりに

本ビジョンにより、皆様とともに、将来の道路の役割や景色をどう変えていくべきかを考えるきっかけにしたいと考えています。道路政策関係者のみならず、関係省庁、地方公共団体、産業界、大学等研究機関、民間団体等とも議論や連携、具体的取組を進め、道路政策のさらなる深化につなげてく所存です。

2021.03_No.75
UA.
Urban·Advance

名古屋発

栄地区の活性化に向けた久屋大通の再生 ～名古屋市初の Park-PFI 事業～

名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部都心まちづくり課

1 はじめに

第二次世界大戦の昭和19年から昭和20年にかけての38回に及ぶ空襲により、名古屋城を含めて当時の市域の1/4にあたる約4,000haを焼失した名古屋市は、戦後間もない昭和21年に、文化都市、産業都市の建設を目標とした約4,400haに及ぶ復興土地区画整理事業の実施を決定しました。

この戦災復興事業によって整備されたのが、主要幹線道路などを格子状に配置する道路網であり、中でも南北方向の久屋大通と東西方向の若宮大通の2本の100m道路は、市街地を分割して延焼を防止する重要な目的を有するとともに、名古屋市の交通や都市景観にも大きく貢献することとなりました。

久屋大通は、昭和24年に整地工事に着手し、昭和30年には概ね完成を迎えますが、その前年の昭和29年には日本初の電波塔である名古屋テレビ塔も完成しました。また、昭和40年にはそのテレビ塔の下を通る地下鉄名城線が一部開通し、昭和42年には中央分離帯部分を久屋大通公園とする工事に着手し、昭和45年に都市公園としての供用を開始しました。さらに、昭和53年開業のセントラルパークの地下街や地下駐車場の整備に伴う公園の復旧工事を始め、広場毎に順次姿を変えながら、今日の久屋大通公園が完成しました。

このようにして整備された久屋大通公園では、憩いの場として利用されるだけでなく、様々なイベントの開催や、市民活動の場として



写真1 久屋大通公園

も活用されるなど、名古屋市にとってはなくてはならないシンボリックな存在になっています。

なお、このような100m道路は、戦後7都市において計画されていましたが、実現できたのは名古屋市の2本と広島市の1本だけでした。

2 栄地区の活性化の必要性

名古屋の都心部は、中部圏の広域的な玄関口であり業務機能が集積する名古屋駅地区と、城下町時代からの中心地であり商業・文化・娯楽機能が集積する栄地区の2つの都心核により形

成されており、長い間、名古屋随一の中心街と言えば栄地区でした。

しかし、平成11年のJRセントラルタワーズの開業を始めとする名古屋駅地区の大規模開発が進むにつれて、オフィスや商業、人が名古屋駅地区に流れていき、栄地区が大きく上回っていた百貨店の売上高や地価などが徐々に名古屋駅地区に差を縮められていきます。

そして、リニア中央新幹線の開業に向けて、名古屋駅地区では超高層ビルの開発がさらに加速する中、栄地区では目立った開発もなく、ついには平成20年には地価公示が、平成28年には百貨店売上高が、それぞれ名古屋駅地区に追い越されることとなり、栄の地盤沈下が懸念されるようになりました。

名古屋駅地区の発展自体は喜ばしいことですが、このままでは都心部の空洞化が進むとともに、リニア中央新幹線の開業時に広域から訪れる方が、名古屋駅の周辺だけで満足してしまい、名古屋市内を周遊しないという結果を生み出す可能性も考えられます。それを防ぐためには、名古屋駅地区と栄地区が互いに連携や役割分担を行いつつ、それぞれの地区の特性を活かしながら都心の魅力向上を図ることが不可欠となります。

そこで名古屋市では、リニア中央新幹線の開業を見据えて、栄地区のさらなる魅力向上を図るために、まちづくりの基本方針となる「栄地区グランドビジョン」を平成25年に策定しました。ビジョンでは、「栄まるごと感動空間」というまちづくりの目標を掲げ、その実現に向けた方針として「公共空間の再生」、「民間再開発の促進」、「界隈性の充実」の3つを立てました。

そして、民間再開発を誘発し、栄地区を活性化させる起爆剤として、栄地区の中心を南北に貫く久屋大通の再生に取りかかることとしました。

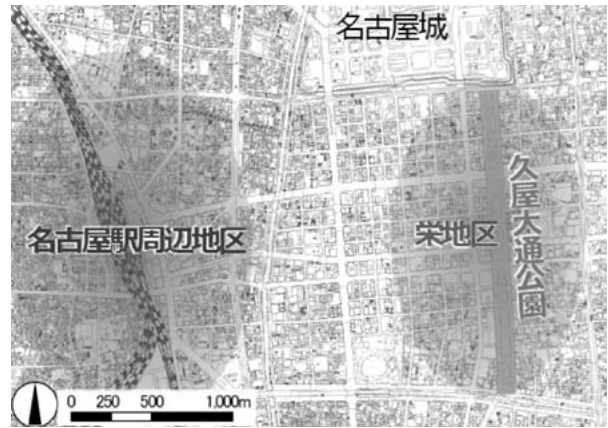


図1 名古屋市の都心部と久屋大通の位置図

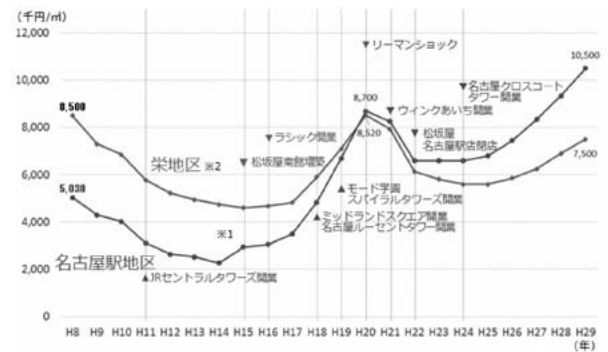


図2 地価公示の推移

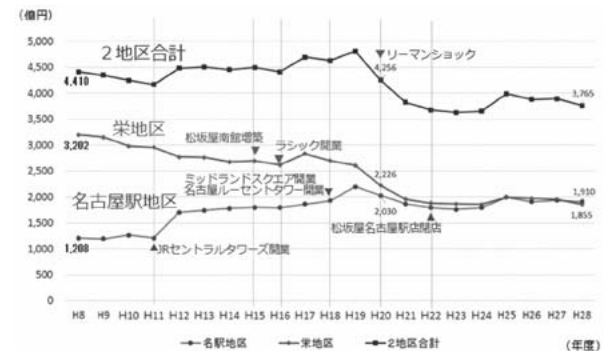


図3 百貨店売上高の推移

3 Park-PFIの活用

栄地区グランドビジョンでは、久屋大通を3つのエリアに分け、百貨店や大型イベントで賑わう南エリアと比較して、人通りが少ない北エリアとテレビ塔エリアを先行的に再生すること

としています。また、再生を進めるにあたり、民間の経営感覚を活かして、効率的で質の高い公園整備・管理運営を図るための指定管理者制度やPFI制度など、様々な官民連携（PPP）手法の活用も検討していました。

そうした中、平成29年の都市公園法の改正により「Park-PFI（公募設置管理制度）」が創設されました。

Park-PFIとは、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公園施設（公募対象公園施設）の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等（特定公園施設）の整備、改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度であり、収益をもとに広場や園路等の整備を民間事業者を求める代わりに、設置管理許可期間の延伸、建蔽率の緩和及び占有物件の特例といった事業者へのインセンティブが設定されていることが大きな特徴です。

この制度を活用することにより、公共の財政負担が軽減されるとともに、民間事業者も長期的な視野での投資や経営が可能となり、結果として高質な公園整備やサービスの充実が図られることから、公共、民間及び利用者のそれぞれにメリットが発生する制度となっています。

こうした仕組みは、本市が検討していた官民連携手法に合致することから、本制度に基づく公募を北エリアとテレビ塔エリアの再生に採用することとなりました。

Park-PFIは、飲食店、売店等の公募対象公園施設の設置・管理と、園路や広場等の特定公園施設の整備を対象としていますが、特定公園施設の管理は含まれておらず、管理者の決定方法は自治体に判断を委ねられています。久屋大通公園はもともと市の直営管理でしたが、Park-PFIを活用するにあたり、公募対象公園施設と特定公園施設の管理を同事業者が一体的に行うことで、より高質なサービスを来園者に



図4 エリア別の空間イメージ



図5 Park-PFIイメージ（国交省HPより）

提供することを目指し、Park-PFI事業者が特定公園施設の指定管理者となるよう条例を制定しました。

このように、今回の事業は、Park-PFIと指定管理者を組み合わせた形で実施しました。

4 公募及び事業概要

(1) 事業期間

Park-PFI事業者の事業安定性の確保と、優良な投資を促進するというPark-PFIの制度趣旨を踏まえ、認定した公募設置等計画の有効期間は最大の20年間とし、認定後の基本協定の締結から事業完了までを事業期間としました。

なお、基本協定後に設計・工事を行うとともに、事業完了前には公募対象公園施設を撤去するため、実質の供用期間は18年程度となります。

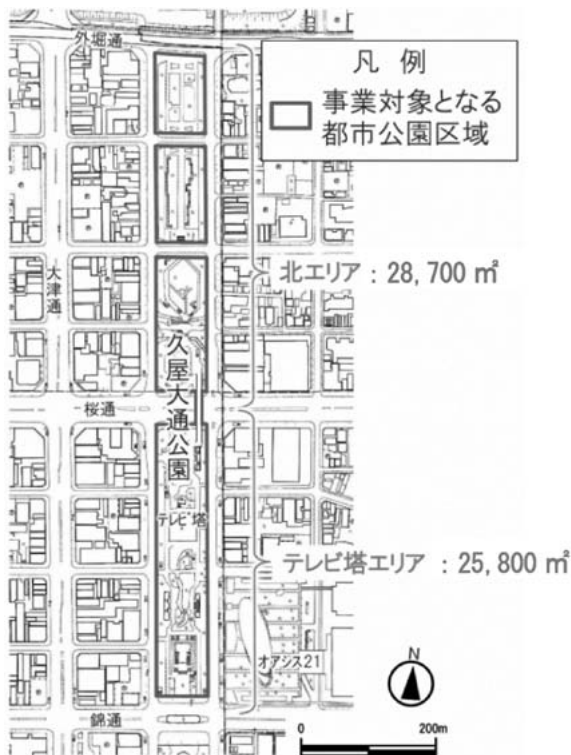


図6 事業対象範囲

	H30.3	H31.1	R2.9	R10.4	R20.2
基本協定の締結	設計	工事	供用期間(約18年)		解体
	公募対象公園施設の設置許可(約9年)		公募対象公園施設の設置許可(約10年)		
	現場管理	特定公園施設の指定管理(約18年)			
	公募設置等計画の認定の有効期間(約20年)				

図7 事業期間

(2) 事業対象区域

久屋大通公園の全体面積は約15.86haであり、そのうちの北エリアとテレビ塔エリアを合わせた約5.45haを事業対象区域としました。

(3) 主な事業実施条件

①公募対象公園施設

- ・建築可能面積は、合計5,400㎡以内
- ・2階建て以下かつ建築物の高さ12m以下
- ・設置許可使用料は、5,000円/㎡・年以上

②特定公園施設

- ・テレビ塔エリアの2,000㎡以上の広場を含め、両エリアで合計5,000㎡以上の広場を確保
- ・樹木の間伐や更新等による健全な樹木環境を整備
- ・地上と地下を結ぶ昇降機を指定箇所に設置
- ・駐輪場、トイレ等を整備
- ・整備費は30億円以下とし、うち1割以上を民間事業者の収益から還元
- ・園路や広場等は24時間開放
- ・指定管理業務に加え、観光バス乗降場の管理運営や催事等を自主事業として実施可能
- ・市が負担する指定管理料基準額単価は、1,500円/㎡・年以下
- ・イベント等の行為許可は市が行うが、利用料金は事業者の収入

③利便増進施設

- ・地域の催事に関する情報を提供する看板や広告塔の設置が可能
- ・レンタルサイクルポートの設置が可能

(4) 公募及び事業スケジュール

平成29年6月に改正都市公園法が施行されたことを受け、同9月の市議会において、久屋大通公園条例と整備事業者選定審議会条例を制定し、同10月に募集要項となる公募設置等指針を公表したところ、結果として2グループから

公募設置等計画が提出されました。

選定審議では、事業者からのプレゼンテーションを非公開で行うことが一般的ですが、名古屋市のシンボル公園である久屋大通公園がどのように再生されるのかを多くの方に見ていただき、栄地区の活性化の機運醸成を図るため、公開によるプレゼンテーションの実施を新たな試みとして行いました。

選定審議の結果、三井不動産株式会社を代表構成員とするグループを設置等予定者に選定し、平成30年3月の公募設置等計画の認定に伴い、設置等予定者を認定計画提出者と改め、その後の基本協定や各種契約などの締結を進めました。

市と事業者による基本協定の締結後、設計や関係者調整を重ね、平成31年1月には北エリアとテレビ塔エリアを全面閉鎖して工事に着手しました。

当初は、北エリアは令和2年3月、テレビ塔エリアは令和2年6月に工事を完了する予定でしたが、北エリアにおいて地中から瓦礫等の産業廃棄物が出土したことや、新型コロナウイルスが拡がりを見せる中、最後の仕上げ工事期間の作業員の増加による密を避けるために工事期間を延長させたことに伴い、両エリアとも令和2年9月に工事を完了することとなりました。

なお、久屋大通公園の整備と併せて、名古屋テレビ塔においては免震工事や、アナログ放送終了後に未利用となっていたフロアの用途変更を行い、ホテルや店舗を導入するリニューアル工事も行われ、直下の地下街であるセントラルパークや森の地下街のリニューアル工事も進められました。

そして、令和2年9月16日には、テレビ塔の点灯式と併せて公園のオープニングセレモニーを開催し、同9月18日に「Hisaya-odori Park」としてグランドオープンを迎えることができました。

表1 スケジュール

平成29年10月31日	公募設置等指針の公示
11月15日	応募登録及び質問書受付の期限
平成30年 1月22日	公募設置等計画提出期限
2月12日	公開プレゼンテーション及び選定審議会
2月13日	事業者の選定
3月 2日	計画の認定
3月16日	基本協定締結
7月31日	実施協定締結
9月14日	譲渡契約の締結(仮契約)
12月10日	財産の取得議案議決
平成31年 1月 7日	工事着手
令和 2年 9月18日	供用開始
令和20年 2月末	事業終了

表2 評価基準

評価項目		配点	
全体計画	事業の実施方針	40	60
	実施体制及び資金計画	20	
整備・管理運営計画	施設の整備計画	40	80
	施設の管理運営計画	40	
価額提案		60	
合 計		200	

表3 認定計画提出者

代表構成団体	三井不動産株式会社
構成団体	大成建設株式会社 株式会社日建設計 岩間造園株式会社

(5) 整備の概要

- ・南北の軸上には、主要な広場を配し、その機能を促進させる施設群を両脇に配置しています。
- ・テレビ塔への見通しを確保しつつ、全長80mの水盤をテレビ塔南側に設置し、シンボリックな空間を創出しています。
- ・南北に連なる樹木は自然樹形の美しさを生かした並木景観とし、久屋大通公園の景観を継



図8 Hisaya-odori Parkの配置図及び各ゾーンの特徴

承しています。

- ・ 広々とした芝生空間や樹木が作り出す緑陰の中に、合計面積約1万㎡にもおよぶ広場を配置しています。
- ・ 各施設までのバリアフリー動線を確保し、誰でもスムーズに施設へアクセスできるように整備しています。

(6) 管理運営の概要

- ・ あらゆる人が安心して憩い、くつろげる安全で快適な空間を目指します。
- ・ 園路・広場等と店舗を一体的に管理運営することで、賑わいと利便性を実現し、防犯・防災の機能向上に寄与します。
- ・ 魅力的な公園イベントや収益施設が演出する様々なアクティビティを通じて多彩な賑わいを創出します。

(7) 公募対象公園施設の概要

24棟の公募対象公園施設は、名古屋初出店の22店舗を含む計35店舗で構成されています。

表4 施設概要

北エリア	業種・業態：飲食・サービス等 建築面積：1,812㎡ 階数：1階建（一部2階建）
テレビ塔エリア	業種・業態：飲食・物販等 建築面積：3,437㎡ 階数：2階建（一部1階建）

通常は物販を主とした店舗にカフェなどが併設されたり、ペットと食事が楽しめるようなテラス席を設けたりするなど、公園内の施設としてふさわしい店舗構成となっています。

5 開業後の状況

テレビ塔を映し出す水盤があるミズベヒロバでは大勢の方が写真を撮ったり、北エリアの大きな芝生広場では、裸足で駆け回る子どもや、テントやハンモックを借りて思い思いに過ごしたりするなど、連日来園する方が後を絶えない状況が続いており、整備前と比較すると園内や周辺を回遊する方が明らかに増加しています。



写真2 ZONE4のミズベヒロバ



写真5 ZONE1のシバフヒロバ（夜）



写真3 ZONE4のメディアヒロバ



写真6 ZONE2の主園路



写真4 ZONE1のシバフヒロバ（昼）



写真7 ZONE3のパークシネマイベント

また、コロナ禍に配慮しながらも、事業者の自主事業によるマーケット、パークシネマなど

や、名古屋市の共催による音楽やパブリックビューイングなどのイベントの開催も始まり、さらに多様な楽しみ方ができるようになりました。

6 今後の動向

栄地区グランドビジョンにもとづき、栄地区の活性化の起爆剤として久屋大通の再生を進めています。中日ビルの建替えや、名古屋市とパルコとの共同開発である栄角地の開発によって200m近い超高層ビルの建設が計画されるなど、久屋大通の周辺において民間再開発が活発になっています。

この開発の流れをつなげるように、令和2年3月には久屋大通再生有識者懇談会より「新たな創造が生まれるウォークブルタウンのコア」という再生コンセプトが掲げた「久屋大通のあり方（南エリア部分）」の提言を受けており、今後、名古屋市において具体的な再整備の内容などを検討していくことになります。

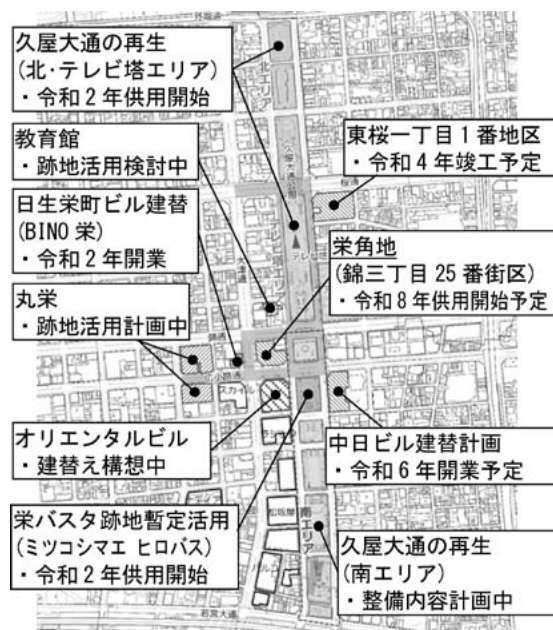


図9 周辺の開発動向

7 おわりに

新型コロナウイルスによる新たな生活様式が求められる中、屋外で多様な活動ができる公園の存在意義が非常に高まっており、こうした状況下で開業した「Hisaya-odori Park」においては、これまでの公園の活用方法に止まらない様々なサービスを提供していくことが必要となってきます。

また、公園内だけでなく、公園と地下街や公園と沿道における回遊性の向上を、栄地区だけでなく、南北に位置する名城地区や大須地区にもつなげていき、最終的には名古屋駅地区までも含め回遊できる都心の形成を実現することが、新たに訪れるリニア時代には欠かせないと考えています。

そのためにも、続く久屋大通公園の南エリアの再生を着実に進めていきたいと考えています。



写真8 ZONE4 錦通から



写真9 ZONE1のアートベンチ



名古屋都市センター事業報告

建築系愛知 16 大学共同企画展 2020 Talk Session 「名古屋のまちを語る 金山のいままでとこれから」

日時：2020年12月19日（土） 16:30～18:30

場所：名古屋都市センター 11階ホール

基調講演者：

松本直司氏（名古屋工業大学 名誉教授）

トークセッション登壇者：

松本直司氏（名古屋工業大学 名誉教授）

三浦 壽氏（イオンモール株式会社イオンモール熱田 ゼネラルマネージャー）

印田達也氏（公益財団法人名古屋まちづくり公社 経営企画室長）

コーディネーター：

村上 心氏（椋山女学園大学 / 大学院 教授）

■基調講演 「金山駅周辺まちづくり構想」の経緯と未来像について

名古屋工業大学 名誉教授 松本 直司氏

【村上】松本先生は、以前、「金山駅周辺まちづくり構想懇談会」の座長として、金山駅周辺のまちづくり構想をつくられております。これがつくられた経緯と、金山の未来像について、ご紹介いただきたいと思っております。松本先生、お願いいたします。

【松本】金山のまちづくりの構想を練る座長をさせていただき、大変勉強になり、こういう機会を与えていただいた関連の方に大変感謝したいと思っております。この写真は、だいぶ前のもので、金山のこのビルから見た写真です。おそらく、向こうからこっちを見る視点はなかなかないし、当時とそんなに変わっていないんじゃないでしょうか。この辺の名古屋と金山の差が、だいぶあると感じます。名古屋駅周辺と金山駅周辺は、東京でいえば新宿と池袋みたいな関係という気がします。東京でははじめは霞が

関ビル、浜松町に世界貿易センタービル、それから新宿に京王プラザホテル、住友ビル、三井ビルが建ち、その後に東洋一の高さのサンシャインシティが池袋にできた経緯があります。超高層がいいわけではありませんが、金山に何かきらっと輝くものが欲しいという意味で、この写真を出しました。構想を練る段階で問題になったのが、報告書のパースの中にいろんな人を入れてくれということでした。はじめは若い人ばかりだったのですが、子ども、体の不自由な方やご老人、外国の方も入れて。イメージや写真の中かなりの思想が入っています。「みんなのまち金山」というイメージです。

この構想には、我々学識者として3名、行政の各部局から11名が入っています。そして、オブザーバー



としてJR、名古屋鉄道、名古屋まちづくり公社、名古屋観光コンベンションビューロー、それから中区役所、熱田区役所の方々が関わっています。これまで、この会議を10回したのですが、我々が席に着く前に、傍聴者が20名ぐらい待機しているんですね。多い時は30名以上いたように見えました。そのくらい金山は関心が高かったと思います。こんな会議はめったにないです。ほとんど全員の委員の方に発言していただきました。おかげで、大変おもしろいユニークなご意見がいっぱい出ました。

構想の背景として、少子高齢化、災害に対する不安があり、これは大事で、難しい問題と思います。リニア中央新幹線、価値観・ライフスタイルの多様化、グローバル化への進展。そしてインバウンドがあります。そして、公共施設の老朽化があります。市民会館が老朽化して、ポストン美術館が撤退してしまいました。アスナル金山については定期借地権が少し延びたので、アスナルはあります。

基本方針は「にぎわいとうるおいの継承・発展」「文化芸術や創造等拠点の集客性向上」「地域防災力の強化」「交通結節点の機能強化」です。この4つ目は、金山は交通の拠点で、これをどう強化するかですが、地下鉄環状線にして金山から出発して名古屋港に出ればもっと便利じゃないかと、個人的には思っています。この結節点をどうにかしたいという、市の強い要望があるようです。

次は、金山の将来のイメージをアンケートしております。1番が「商業施設、小売店の充実」。買い物客が訪れるようにということです。だんだん下に行くと、少なくなります。大体、金山の将来をこういうかたちにしたいということです。課題として、「名駅・栄との連携・差別化」があります。先ほど、池袋と新宿の話をしました。特徴がないとダメで、名駅に負けない特徴を出せということです。「土地の有効活用」「にぎわいとうるおい機能の継続・集積」「回遊性の拡大」「ホール機能の継承」「災害時の対応」「駅利用者の滞留空間等の充実」「交通結節点機能の充実」があります。構想のコンセプトですが、最終的に、「交通拠点から交流拠点へ」。これは大変重要です。基本方針は「にぎわいとうるおいの継承・発展」になっています。「にぎわいとうるおい」、これを、皆さんが、是非ここに欲しいと思うのは当然だと思います。「文化芸術、創造の拠点」、これが金山には重要ではないでしょうか。やはり、創造性の金山ということです。それから「地域防災力の強化」、これは、金山に限ったことではありませんが、金山、ちょっと弱いぞということです。「交通結節点の強化」。この中に来街者向けの情報発進、来街者向けのサービスの提供が入っています。

金山を知って利用するという、市民の方々、ここに来ている一般の方が、金山の何を知っているのか、そして金山のどこを利用するのかを聞いてみました。直接面接で、学生2人がインタビュー調査をしてくれました。皆さん、学生にはとても親切に答えてくれます。どういうところを知っているかですが、やはり、アスナル金山、ポストン美術館、市民会館、イオン、それからスター



バックス、マクドナルドぐらいまでは5%以上の方が知っているということです。やっぱり駅に近い、ちょっと離れた市民会館、それからイオンのある辺りも出ています。この辺りは、なかなか良い所ですが、やはり駅に近くなるといけないという感じがします。利用範囲は、駅が1番で、アスナル金山も大きいです。それから金山南ビルです。それぞれ47%、26%で、市民会館が19%あります。少し離れているにもかかわらず、これだけの利用者がい

るということは大事にしたいです。これが無くなると大変だという議論がだいぶ出ていました。改修、すなわち元を残しながら建て替えとの要望がありました。それが正しいと思います。

「知らない」「利用しない」のは見えないからじゃないか。名鉄でセントレアから金山に近づきますと、唯一、金山南ビルが見えます。地下鉄は無理です。バス、あるいは駅に降りた時に見えるのが大変重要だと感じています。これは学生が実際に調査したのですが、やはりアスナル金山と金山南ビルが駅の近くに見えている。ということで、見えないと利用しないと思います。こんなかたちで、いろんな問題点を指摘しました。金山駅からよく見える、利用する周辺施設では、アスナル金山、ボストン美術館、文化会館の他に何が魅力ですか。魅力が欲しいです。可視性が少ない。大変良い駅ですけど、駅に降りた時に、まちがよく見えないんです。駅の地下街も見えない。地下街を知らない。皆さん、地下街がいくつあるか知っていますか。3つか4つあるんです。行った人が少ないのは、見えないからです。あるいは、コンコースから喫茶店、食べ物屋さんが見えると、行きます。まちが見たい。それが大事です。それからインバウンドが少ない。実は、まちでアンケートを取っていても外国の旅行者が全然いないんです。やっぱり旅行者に泊まってもらわないといかんということなんです。

具体的な方策の提案です。まちの様子が見えないとダメです。金山駅から、コンコースから、地下街が見えて、行ってみたいくなるようにしてください。それから、目標物の設置です。待ち合わせのシンボルを作ってください。そして子どもが遊べる水場、音楽広場、寝そべられる芝生公園もいいですね。また金山のイメージとして、音楽、演劇が重要じゃないでしょうか。まちのイメージを明確にする。これが大事ですね。金山とはなんだということなんです。金山は屋台のまち、いいですね。中華料理、香港料理、日本料理、イタリアンのような食べ物、五感に訴えるものもいいです。芸術のまち、創造のまち、未来のまち、オシャレなまち、色彩のまち、食のまち。いろいろ書きましたけど、良い案があるといいですね。多様性のまちでもいいかもしれないです。一つのまとまったイメージと、それから部分部分でまとまったイメージをつくりたい。南のほうは食べ物が多いです。それから金山神社があります。北のほうは音楽があります。それから、イオン、アスナルがあります。そういうイメージを地区でつくるのが大事じゃないでしょうか。それから先ほど提案もありましたが、緑道など、楽しめる街路が必要だと思います。それから情報化です。これはいろいろあるわけですが、ネットでできます。坪内逍遥、江戸川乱歩、二葉亭四迷は名古屋に関係しています。それから杉原千畝も学校時代、この辺を通っていたんです。フェノロサの広場はボストン美術館ですね。そんなことで名前をつけたらどうですか。子どもが簡単に呼べるものが大事だと思います。

最後ですが、広がりを考えてください。回遊式の道や、その先に枝葉を伸ばして外に通じることを考えなくちゃいけない。それから、堀川を利用したいし、名古屋城の本町通が熱田神宮まで通じています。これは名古屋市でも計画していますが、歴史的な道を大事にしたいです。そして、もてなしの心を持ちましょう。先ほど、ゴミの話がありました。いつもきれいに、自分たちで自分たちのまちをつくる。行政ばかり頼ってじゃダメです。空間、時間、人間というかたちで、すなわち「しつらえる」「装う」「振る舞う」ということが必要でしょう。

皆さん、金山に住んでいる方、明日の金山を、もてなしのまちにしてください。歴史・文化・芸術を育て、自分たちの子どもを大事にしてください。それから防災に気をつけてください。自分たちもいつか老いていくわけです。老いていくし、それから新しい子どもたちもできてくる。それから体の不自由な方々もいる。そういう方のためにも、ゆったりと暮らせるまちにしてほしいです。

ご清聴、どうもありがとうございました。

■トークセッション

【村上】ありがとうございました。では、パネラーの皆さまとディスカッションに入りたいと思います。まずは、皆さんの金山との関わり、普段の活動を紹介していただきまして、自身からみた金山の強み、課題など、ご意見を願います。印田さんからお願いいたします。



【印田】名古屋まちづくり公社経営企画室長の印田でございます。私ども名古屋まちづくり公社は、金山駅北側で商業施設のアスナル金山、南側では旧ポストン美術館が入居しておりました金山南ビル、南北をつなぐ金山総合駅連絡通路橋の管理運営をしており、金山エリアでさまざまな活動を実施しました。現在、私たちはその活動実績をベースに、名古屋市や地域の方々と連携を図りながら、大きく変わろうとしている金山をどういうまちにしていくべきかを検討しています。まちづくりは、まず行政が基本的には先導的な役割を果たすことが必要です。ただ、そこに地域の方々、実際に利用する方々の思いを反映するなど、地域主体のまちづくりを行うことが持続性のある良いまちづくりのポイントだと考えています。当公社が、行政、地域の方々、両者の橋渡しの役割を担うことで、このまちづくりの検討をしっかりと進めたいと考えています。まず、金山の一番強いところ、これはやっぱり地下鉄、JR、名鉄の3線が乗り入れ、日々の乗降客数が46万人というポテンシャルだと思います。これは名古屋駅の120万人には及びませんが、栄駅の26万人、栄駅と久屋大通り、矢場町を加え、栄エリアでも37万人ですので、金山がポテンシャルがあるとも言えます。特に、中部国際空港の玄関口でもございますし、日本の産業首都といわれている西三河地方から、そういう南エリアの広域な商圈を有するなど圧倒的な強みと考えています。ただ、金山総合駅は非常に乗り換えが便利過ぎるがゆえに、駅構内だけでの行き来に終わってしまっているのが金山の課題です。今後は、この駅構内から外へのにじみ出しが大きな課題だと思っています。ただ、アスナル金山が15年前にオープンして、動きは大きく変わってきたと考えています。今後、いろいろな仕掛けをすることで、さらにこの金山は、伸びしろ十分にあると思いますので、しっかり、この場に意見を集中させながら、皆さんと一緒に検討を重ねたいと考えています。



【村上】ありがとうございました。では三浦さん、お願いいたします。

【三浦】イオンモールの三浦です。まず、僕の仕事について話したいと思います。ショッピングセンターはひとつのまちだと考えています。人が集まる所に人が集まると、かつてから言われています。ショッピングセンターという専門店がたくさんある場所に、たくさんの方が集まってきた、こ

れがひとつのスキームでした。これまではモノへの満足だったと思いますが、これからはコトに集まると言われています。たぶん、ショッピングセンターは終わったコンテンツだと思っています。ショッピングセンターをまちの中のコミュニティセンターに変えていく必要があります。全ての人が、若々しく健康で快適な生活を過ごしたいと思うのは当たり前の話です。イオンモール熱田に行っているうちに、いつの間にか健康になったと言われるようなモールをつくりたいと思っています。今、僕は4つのスキームを考えています。デジタルライゼーション、そしてモビリティ、移動という考え方。それとヘルス&ウェルネス。これとバリュー、この地域です。金山も含めたこの地域と、どういう具合に連動していくか、この4つが一番大きなファクターです。松本先生から道路に名前をつけるという話がありましたが、去年の7月にこの金山総合駅から私どものモールまでの道路に、「あつたハピネス通り」と名古屋市とネーミングライツをしました。たぶん、政令市では初めてだと思います。これで、災害が起こった時に、「市道の何号線を下に下りるとイオンモールに着きますよ」じゃなくて、「『あつたハピネス通り』をまっすぐ下りるとイオンモールに着き、そこで帰宅困難者の受け入れをしています」と、5年したら、そういうことが言えるのではないかと。そして災害時に、私たちはどういう場の提供ができるかを考える必要があると考えています。もう1点、夢のような話ですが、この線路はJRが中央線と東海道線の2本が走っています。そして名鉄さんも走っています。この上は素晴らしい空間だと思います。いろんな規制があることはよく知っています。でも、規制を取り除いて、グランパスの試合がここで観られるような、人が集まるといのが、このハブ駅の一番大事な要素ではないかと考えています。歩道橋もすごくよかったです。やっぱり、もっと大胆な新しい発想で、どう行政と話をしながら打破していくかを考えていただきたかったと思いました。



【村上】 ありがとうございます。松本先生に説明していただいた基本構想について、印田さん、どう捉えておられますか。

【印田】 改めて金山の特徴は何かと考えてみますと、ブランド品を買ったり、記念日に豪華に過ごすために訪れる場所ではないと考えています。そういう時は、名古屋駅とか栄に行くほうがいいのかなと思います。アスナルは、日常の延長、デイリーニーズを基本コンセプトに店舗を構成しています。通勤・通学のちょっとした時間に友人や家族と気軽に楽しむ、そういう肩肘を張らずに楽しめるのが金山だと思っています。そういう意味で、名古屋駅や栄とは違う金山らしさ、差別化が重要なキーワードだと思っています。

【村上】 ありがとうございます。次に三浦さんに思い切って御意見を言っていadakimashyō。

【三浦】 金山がどんなまちかですが、僕はよその人間です。もともと広島生まれで、ほとんど大阪で過ごしていますので、この名古屋に来て、怒られますが、金山は汚いまちやなと思いながら過ごしてきました。さっきも話がありましたが、芸術とか文化とか音楽もそうですけども、金山の色を

つくっていかないといけない。これが、栄でもなく名駅でもないということだと思います。金山を、歓楽街じゃなくて、文化や音楽に持っていくために、まちの人たちと一緒に一つひとつ、いろんなものやっていかないといけないと思います。

【村上】なるほど。差別化しないといけないという御指摘は、ほぼ一致しています。良いところは、芸術だったり交通の結節点だったり、構想でも同様に述べられており、学生さんたちからのコンペでも、同じ内容のサーベイを踏まえての提案になっています。松本先生、なぜそれがこれまでできていなかったのでしょうか。こんなに人がいっぱい乗り降りしているし、市民会館もある。ストリートライブもやっている。良いところがあるのに、何が障害ですか。

【松本】答えるのは難しいですが、1つの解決策として、見えるようにするんです。駅からコンコースを降りても、まちの様子が見えないです。見えるようにしてください。そうすると、降りた人が、今度来ようとか、ちょっと時間があるから寄っていこうと。皆さん、金山で時間があると、どこに寄るんですかね。

【村上】マクドナルドですかね。

【松本】スターバックスもあります。でも、バスが行っちゃったから、ちょっとビールを飲んだら2時間じゃ済まなかったという、そういうまちが必要ですよ。

【村上】なるほど。つまり、良いものを金山は持っているのに、それが全然見えない。ここが最大の問題だと。三浦さん、どうやったら見えるようになりますか。

【三浦】人が集まる要素、これが何かを紐解いていくときに、感動があるとか、このまちに行くとこんな心地良いとか、これをどれだけ宣伝できるか。

【村上】体験がないんですね。見えないだけでなく、その体験の蓄積もないから、人に伝えることもしていないし、できない。

【三浦】金山駅を降りて何も見えないと松本先生はおっしゃるんですが、おもしろいのは、イオンモールに行くのにシャトルバスが走っているんです。これに年間で100万人の人が乗ります。日本で一番乗っているシャトルバスです。

【村上】イオンに行く人だけでなく、家に帰る人も乗っていませんか。

【三浦】高層マンションの人が乗っていると思います。でも、必ずうちの店の中を歩いて帰られますから、別に構わないんです。モビリティも含めて、やり方を考えれば、もっともっと人が集まる要素があります。

【村上】なるほど。松本先生、やっぱり金山の良いところを見つけて、それを可視化し、あるいは体験に持っていきたい、実現したいという提案が学生コンペでは評価されたと受け取っていますが、どうですか。コンペで出た公園横の歩道の縁石の提案についても、意外と金山はいいんじゃないかと主張している。

【松本】心に残る風景をつくっていかうということだと思います。金山で私が特徴だと思ったのは、北と南で違うんです。光と影じゃないですか。影というと失礼になるんですけど。

【村上】どちらが光ですか。

【松本】どっちでもいいんです（笑）。要するに、北と南ですよ。

【村上】北と南をつなぐ提案が歩道橋でしたよね。



【松本】つなぐけれども、それぞれ特徴がある。当然、南はラビリンスと思います。何かごちゃごちゃしている、ホームレンジというのがあるんです。秘密の場所を持ちながら、自分の縄張りを作っていくみたいな、そういうところが南にあるのかもしれない。北は健全ですよ。健全ってどういう意味かという、いわゆる普通の順当に生活するということです。だから、音楽を練習しようと思ったら、そこに行って一生懸命練習しましょうと。そういう人生の両面性のあるまちです。そういうところが特徴だと思います。だから、どうしたらいいかといっても、なかなか難しいです。

【村上】でも、金山は人がたくさん乗り降りして、芸術や音楽があり、いろんな良いところがあります。何も問題ない気がするんですけど、印田さん、何か邪魔していませんか。

【印田】やっぱり鉄道で分断を南と北がされているということで、一体的なまちの広がり形成されにくいというのが課題というか、金山の懸案であり特徴です。

【村上】でも、大きなコンコースを作りましたし、今日、学生の皆さんの提案でもありましたけど、線路の上に地面を作ればいい。三浦さんもそこに大きなホールを作ってしまうと。つなぐのは簡単にできそうじゃないですか。なぜできないんですか。

【印田】もちろん、大きな分断である、JR、名鉄の鉄道敷の上空に、そういう空地というか、緑であったり、場合によっては商業集積を作ることは非常におもしろい案でインパクトももちろん大きいんですが、その分、当然、課題とか実現に向けて非常に数々の懸案があります。

【村上】例えばどういうことが障害になりますか。

【印田】まずは、JRさん、名鉄さんの上空敷地ですので、合意形成に時間がかかると思います。あとコスト的なもの、将来的に先行き不透明な時代の中で、かけた投資に対してどのように収益性を確保するかということ、また使い方をどうするか、利用価値をどう作っていけるかということも大きな懸案としてあります。実現をしていくうえで検討しなければならない課題が多いと思います。

【村上】でも、できないことはない。なぜ学生さんの皆さんの提案がすぐ実現できないのかと、若い人はたぶん思うんです。大人の事情がいろいろあるわけですか。

【松本】我々が育った頃は高度成長期で、人口は増えて、何でも作れたんですよ。でも今は人口は減っています。そうすると、あるものをいかに使うかが非常に大事になってくる。それは歴史を刻んでいくことになりますから。だから、なるべくあるものを大事に使って、それでシンボリックなことができればいいじゃないかという考え方もあると思うんです。だから、金山の場合、ここにでっかい駅舎のビルを作れば人は集まってきますよ。でもそれだけのことができるかと。

【村上】より費用対効果が重視される時代に入ったということですね。そちらの質問にいきたいと思います。高度成長期、あるいは都市が発展している時は、今、松本先生がおっしゃったように、「いけいけ」と、「グランパスができる室内競技場を作っちゃえ」という話になるわけです。今、実際、我が日本はシュリンクの時代に入って、人口減少が始まってかなりの年が経ちました。そのなかで、にぎわい、人を集めるという提案、キーワードが先ほどから出ていますが、印田さん、人を集めないといけないんですか。三浦さんは集めないと商売が成り立たないけど。日本全体の人口が減っているのに、これから人が集まるまちにしないといけないんですか。



【印田】もちろん、良いまちにはいろんな定義があります。人が集まるまちが良いのか、人がくつろげるまち、住みやすいまちが良いのか、いろんな良いまちの定義があると思います。ただ、金山という所に焦点を絞って考えたときには、金山駅に46万人という利用者が日々いるわけです。その46万人の方々に、より金山って良いまちだと思ってもらうことが1番の金山の特徴、ポテンシャルを発揮する仕掛け、視点ではないかと思います。そういう点では、駅の中で完結している、外へのにじみ出しがない金山の課題を解消する価値というのは大きいと思います。

【村上】なるほど。三浦さんにも同じ質問をしたいですね。

【三浦】僕が考えている人が集まる要素は、健康やエンターテインメント、スポーツという切り口の話であって、たくさんの方がまちに集まってほしいわけではないんですね。余談ですけど、僕もそろそろ定年なので、瀬戸内海の小島に移住を決めて、家も作って、今、リノベーションを一生懸命やっている、こういう人もたくさんいるわけですから、何が楽しいかは別問題です。ただ、これか

らの時代で一番皆さんが大事にしてほしいのは、空中にビックデータがいっぱいあるんです。このビックデータは、1個ずつがたくさん分かれていて、統一はできていないんですね。これとこのまちをどうつないで、ビックデータの何を使ってやるのかを考えてほしいです。特にこのコロナ禍のなかで、人が動けなくなった時にどうするか。こういうことも踏まえて、このビックデータという問題を考えていくべきだと思っています。そしてシェアリングという考え方をしないといけない。イオンモールの中に病院や郵便局を持ってきたり、被災した時の災害拠点として、また年に1回の防災訓練あの広場を全部使うとか、こういうシェアリングという考え方で物事を動かしていく時代が来ているということをお伝えしたいと思っています。

【村上】ありがとうございます。松本先生、シュリンキングシティに対して、金山はどう位置付けますか。

【松本】人が集まらなくちゃいけないのかという議論ですが、人が交流することが私は大事だと思います。それはネットを使ってもいいし、買い物も交流です。交流があることが人間の価値、都市の価値じゃないか。実は、金山は贅沢な話で、それでもいっぱい集まっています。地方の都市に行ってみてください。どんどん小さくなるんですよ。その時、そのまちを維持するのは何かというと、人の動きです。だから、人の動きが大きければ、人口が少なくなってもいいんです。空間は大きい。でも人との交流は大きい。地方の都市の場合には、私はそこをすごく強調して言っています。金山の場合に、人が集まるとかそういうことよりは、人がいかにここで交流するか。交通を単なる交通じゃなくて、交流にするんだという考え方が大事です。交流の場です。今、残念ながら、コロナの状況ですけど、ネットを使って交流したい。何しろ交流をすることが、これからのまちの活力じゃないかなと思います。

【村上】ありがとうございます。印田さん、お願いします。

【印田】松本先生のおっしゃったことに、僕も本当に賛同しています。要は、今、モノが全く売れない時代になってきています。これはいろんな理由があるんですけど、ECサイトの発展が一番大きな要素になってくると思います。そういうモノが売れないなかで、人をいかに出すかは、交流というお話がありましたが、やっぱり人が出る仕掛けとして、コミュニティの場が大事だと思っています。今回、皆さんのご提案の中にコミュニティの場の提供ということが随所に盛り込まれていた点で、皆さんがまさにそういうお考えだろうし、今後、コミュニティの形成の場は大きな要素として睨んでいく必要があると感じています。

【村上】それでは、まとめに入りたいと思います。金山にどういう未来図を描くか。今でも良い素材があります。交通の便もいいし、46万人の方が乗り降りされています。しかも、今、市民会館他、芸術活動の卵もあります。都市の活力としてのにぎわいも南側にあります。そういう良い要素があるのに活用できていない。でもそこをうまく活用できれば、差別化できて、名古屋でもない、栄でもない金山ができあがるはずですよ。では、どうやって障害を取り除けばいいのか。あるいは、なぜそ

れがこれまでできていなかったのかという議論を仕掛けてみたんですけど、具体的には難しいけれども、やはりつくればいいよという時代ではない。アスナルが最初に計画されていた時代とは変わってきていて、この2020年、今、アスナルをどうしようかという議論も行われております。そこで学生の皆さんに計画をしていただいたけれども、今後の時代は税金が増えることもなかなかないでしょう。あるいは民間が大規模投資するチャンスもないでしょう。本当に必要なものを作らないといけない時代に来ている中で、キーワードがありました。情報技術、環境技術、あるいはシェアリング、そういう未来の21世紀の技術と概念を用いて、なんとか実現していく、障害を取り除いていくと、この金山が、人々が交流できて、訪れる人々も住んでいる人々も幸せだと思えるまちになっていくはずです。そのなかで、学生の皆さんからいただいた提案に、そこを見通しているものが本当にたくさんあったというのは、ほんとにいい1日であったと思います。最後にメッセージをお願いします。

【三浦】 皆さんに言いたいのは、このコロナ禍はすごいチャンスだと僕は思っています。このチャンスをどう生かしていくかを考えて、もっと新しいまち、新しい世界を、大胆に、自由に発想していただきたいと思います。

【村上】 ありがとうございます。印田さん、お願いします。

【印田】 金山はもちろん、今後のまちを作っていく主役は、まさに皆さんのような若い世代であることは間違いありません。これから、いろんな技術革新があって、世の中の流れも大きく変わってくるとは思いますが、どんなに技術や考え方が変わっても、主体となるのは人ということに変わりないと思います。今日ご提案いただいた若い発想、ある意味で常識にとらわれない発想を私たちは求めています。皆さんが活躍できるステージは今後数多くあると思いますので、これからのご活躍を期待しています。

【村上】 松本先生、お願いします。

【松本】 皆さん、学生の諸君、お疲れさまでした。(コンペでの提案) とてもいいと思います。構想は市の方や、我々も頑張ってやったものですが、完全なものではありません。大事なところは、皆さん一人ひとりが提案をしてくれました。この「一人の言葉が未来をつくる」んです。誰かの言葉にみんなが賛同して、まちが変わってくる。この言葉を私はある学会で聞きました。とても心に残りました。ですので、皆さん、学生諸君、大人の方も結構ですが、一つ良いことを言うと、それがみんなが賛同してまちが良くなっていく。この気持ちを持っていただけると、とてもいいと思っています。

【村上】 ありがとうございます。学生諸君、あるいは年齢的には誰でもいいですが、そういうひと言を基に、みんなが実現に向けてバックアップできる、そういう体制が今後できていけばいいかなと思っています。今日は、短い間でしたが、皆さま、パネラーの先生方、ありがとうございます。これでセッションをクローズさせていただきます。

近年の災害とハザードマップについて

元 名古屋都市センター 調査課 荒川 由貴

1 調査の背景

近年、平成30年7月豪雨（いわゆる西日本豪雨）や令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風などの大規模な風水害が相次いで発生している。繰り返し発生する風水害被害の中で、事前に洪水や内水氾濫の浸水深や土砂災害の危険性を示したハザードマップは住民に直接危険性を伝えるものとして重要なツールのひとつとなっている。特に平成30年7月豪雨後においては、岡山県倉敷市真備町での浸水被害の範囲がハザードマップで想定として示していた浸水範囲と概ね一致し、ハザードマップが重要なツールとして認知されるようになった。¹⁾ その流れの中で昨年の令和元年東日本台風の接近時などにおいては、台風の上陸が予想される数日前からハザードマップを確認するよう呼びかけがなされた。²⁾

また、ハザードマップは単に浸水区域を示すだけではない。例えば、名古屋市が発行する「あなたの街の洪水・内水ハザードマップ」には、想定される浸水区域や浸水深のほか、普段からの災害への備え、行政等が発出する情報の取得方法、避難行動など必要な情報がまとめられており、一通り読めば平常時の家庭における備えから災害時に取るべき行動まで広く理解することができるように作成されている。

しかし、行政から配布されたハザードマップが家庭において保管されず、活用されていないという指摘もなされており、家庭や地域においてハザードマップやその内容を効果的に伝え、

保管してもらうことが重要となる。

加えてハザードマップの重要性とともに、災害により危険が差し迫った状況においても避難行動をとる住民が少ないことも指摘されている。近年の災害の教訓などを踏まえ、行政やメディアが早めの避難を呼びかける取り組みを行っているが現状、避難率は向上していない。

幸い名古屋市においては2000年に発生した東海豪雨災害以降、大規模な風水害の被害は発生していないものの、今後当地域において災害が発生する可能性は否定できず、仮に大規模な台風等が襲来した際には甚大な被害をもたらされると指摘されている。

そこで2018年より、平常時および災害時においてどのような手段によりリスクを認知し、情報を取得するのか、その中でハザードマップがどのような役割を果たしているか等について自治体及び住民に調査を実施し明らかにすることにより、ハザードマップ情報の効果的な配布、周知や活用の方策について検討した。

2 調査の概要

今年度の調査概要について述べる。（2018年度の調査については割愛する。）本年の調査においては、ハザードマップを配布される側となる住民を対象とした調査を実施した。調査対象地域は、名古屋市と令和元年東日本台風において被害を受けた政令指定都市のうち川崎市を対象とした。調査は表のとおりインターネットアンケートにより実施した。実施にあたっては、

回答者について年齢層や特定の行政区に偏りが生じないように、各都市の行政区別人口および年齢別人口の比率にできる限り近づけるよう回収サンプル数を設定した。

主な調査項目はハザードマップの閲覧経験や保管状況、平常時から避難までの情報取得手段等について、これまでの様々な調査研究を参考としつつ作成した。^{3, 4, 5)} 調査項目のうち情報取得の手段については、時系列（平常時、災害の危険についての呼びかけがあったとき）で何を参照したか把握できるよう調査票を作成し、調査を実施した。

表-1 2019年調査概要

都市名	名古屋市	川崎市
調査方法	インターネットアンケート	
調査サンプル数	各都市 2,000 サンプル	
対象年齢	18歳～79歳	
調査期間	令和2年2月中旬～下旬	令和2年2月下旬

3 調査結果

本項においては、本年の調査結果について、ハザードマップの保管状況や平常時から避難を判断するときまでの情報取得手段などについて、調査項目に沿って述べる。

(1) ハザードマップの閲覧・保管状況

まず、各都市のハザードマップについて閲覧経験の有無や家庭における保管状況について述べる。

2015年に水防法が改正され、想定し得る最大規模の洪水・内水・高潮に係る浸水想定区域を指定することが規定されており、現在は各都市において新たな浸水想定を踏まえたハザードマップの作成が完了している地域と未完了の地域が混在している状況である。

名古屋市においては、2010年6月に「あなたの街の洪水・内水ハザードマップ」を作成し、それ以降新たな浸水想定に基づくハザードマッ

プは作成されていない。一方、川崎市においては2017年5月と2018年3月に新たな浸水想定を踏まえたハザードマップが作成されている。配布方法については、名古屋市では2010年の作成時に全戸配布（転入者には転入時点で配布）にて配布し、川崎市は、作成後ハザードマップの全戸配布は実施せず、ハザードマップの内容を抜粋し臨時の広報物を作成、配布して周知している。したがって、名古屋市は配布から10年、川崎市においては周知から数年程度経過している。

調査ではまずハザードマップの閲覧経験について尋ねた（図-1）。その結果、発表や配布の時期が異なるにもかかわらず、名古屋市、川崎市共に約25%程度の住民が閲覧経験はないと回答した。つまり周知や配布の時期にかかわらず、ハザードマップの閲覧経験がない者が一定の割合で存在するということになる。したがって、配布当初の時点で確認され、またいつでも閲覧が可能な状況で保管されるようなハザードマップを作成するとともに、折に触れて住民がハザードマップを閲覧するような機会を設けていくことが必要となってくると推測される。また、この結果は、令和元年台風第19号の被災地域で実施されたアンケート結果と比して閲覧経験のない者の割合がやや多いものの、大きな差はなく、他の地域と同程度となっている。

さらに、ハザードマップの閲覧経験がない者について年代別での割合を比較する。両都市と

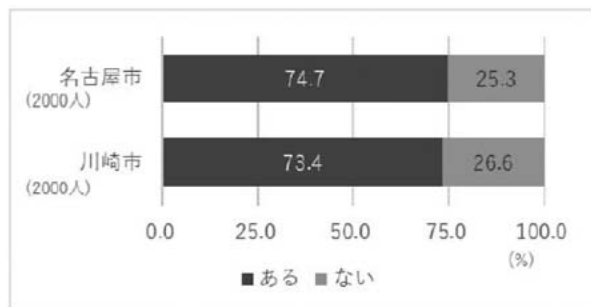


図-1 ハザードマップの閲覧経験

も10代、20代の若年層が35%以上と高く、60代以上は低くなっており、それ以外の年代は概ね大きな差はない(図-2)。明らかに若年層に当たる年代に見たことが無いと回答しているものが多く、10代~20代へは積極的なアプローチが必要と考えられる。この年代は、今回の調査においては高校3年生から大学や専門学校等への進学、就職などで移動することが多い年代であり、また大学・大学院生の間などは故郷に住民票を置いたまま一人暮らしをする者もいる。そうすると住民票によって人の移動を把握する行政側にとっては転入していても補足することが困難な状況となる。そのため、大学や専門学校等と連携した周知など、通常の全戸配布とは別のアプローチを検討する必要がある。

次に保管状況についてみていく。ハザードマップの閲覧経験があると回答した住民のうち、ハザードマップが自宅にあり、かつ自宅での保管場所を把握しているなど、保管状況を把握している住民は図-3のとおりである。名古屋市の方が配布から期間が経過しているが、保管している住民が多く、防災への意識が高いことがうかがえる。

つまり、自治体が配布した紙のハザードマップが自治体側の意図のとおり、各家庭において確認され、かつ保管される割合は配布から時期がたつにつれて減少するというわけではないと推測される。すなわち、閲覧経験が比較的高いにもかかわらず、保管状況を把握していない割

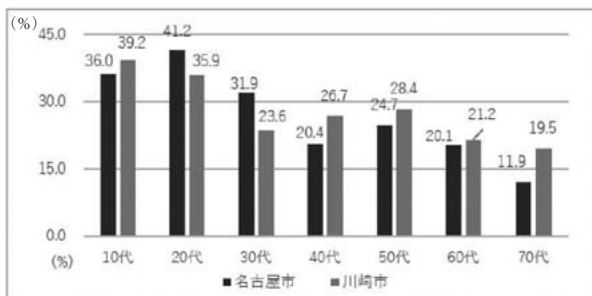


図-2 ハザードマップの閲覧経験がない者(年代別)

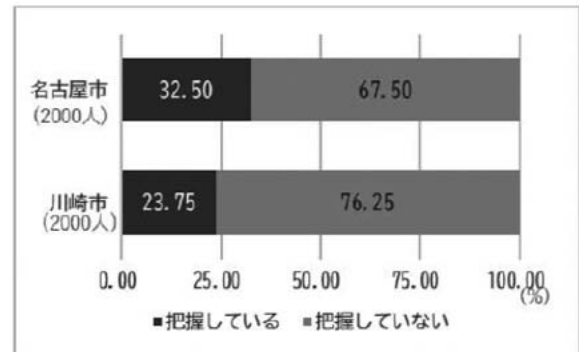


図-3 ハザードマップを保管している住民

合が高いことから、最初に配布されたときに保管されるかどうか、が保管の割合を決している可能性があると推測される。配布して住民が受け取ったときに保管しようと思わせるような仕掛け、工夫を施すことが必要になると考えられる。

(2) 平常時および災害の危険が高まっている際に閲覧する情報について

本設問では、平時および災害による危険性が高まった際にどのような情報により居住地の危険性の確認などを行うかについて複数回答で尋ねた。なお、平常時および災害の危険性が高まっている場合それぞれについて、手段別の割合およびそれらの年代別での分析を行っているが、今回は紙面の都合上手段別のもののみグラフを掲載する。

まず、平常時に災害リスクを知る手段として最も多いのがハザードマップである。名古屋市、川崎市両市ともに半数程度が紙、webを問わずハザードマップで情報を得ている(図-4(a)、(b))。続いてテレビ等での報道が3割程度となっており、基本的にはこの2種類から得ているという結果となった。両市比較すると同じハザードマップでも名古屋市では紙で、川崎市ではwebページで確認する住民が多い。今後情報技術が進展していくこと等を考慮すると、紙だけではなくweb上で、かつスマート

フォンやタブレットなどでも閲覧可能な形態での情報発信が求められると考えられる。

なお、本設問を年代別で分析すると若年層(10代、20代)は紙や近所の人の情報といったところから情報を得ることは少なく、web上のハザードマップ、またSNS等のインターネットから情報を得る住民が多い。一方で高齢者は紙のハザードマップとテレビ等の報道を選択する住民が多い。したがって、高齢者に対しては紙のハザードマップの配布およびメディアを活用した定期的な情報提供により、情報の継続的な認知を図ることがより効果的であると考えら

れる。

続いて、大雨や台風等、風水害の危険性が高まっているという呼びかけがあった時に参考にする情報についての結果が図-5(a)、(b)である。

全体の傾向としては紙のハザードマップを参照する住民が減り、web上で確認する住民が増えている。これは紙のマップが自宅になかったか見つけられなかった、あるいは外出先にいる住民がweb上で確認しているとみられる。また両市を比較すると川崎市については名古屋市よりも全体的に近隣住民からの情報よりもインターネットから情報を得ている住民が多く、名古屋市はテレビやラジオの報道から情報を得る住民が他の手段に比べ非常に多いという特徴がある。

また先の設問と同様に、年代別では高齢になるにつれて紙のハザードマップの参照率が上がり、web上でハザードマップの情報を取得する住民は高齢になるにつれ割合が減少した。加えてその他インターネット、SNSやスマートフォンアプリを活用し情報を取得すると回答する住民も年代が上がるにつれ割合が減少した。その一方で近隣住民や町内会、テレビ等の報道、自治体の避難勧告が多くの高齢者に参照されている情報となっていた。

他方、若年層に目を向けると高齢者とは逆にweb上から情報を取得すると回答した住民が多いが、10代は高齢者同様テレビ等の報道を参考とする住民が多く、20代になるとSNSから情報を取得する住民が他の年代と比べ多くなるという特徴がある。そのほか、都市間で比較すると名古屋市においては、近隣住民や町内会の人を参考にすると回答した者が20代以降でより多くなった。

これらのことから、風水害の危険性が高まっている段階ではハザードマップよりもSNS、テレビ等の報道を通じ、リアルタイムで情報を正

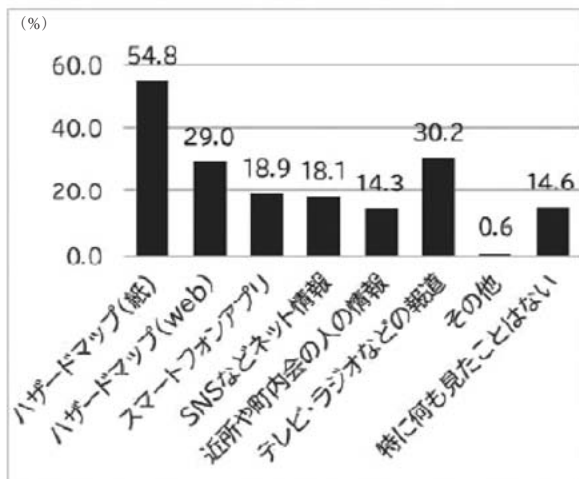


図-4(a) 平常時に災害リスクを知る手段(名古屋市)

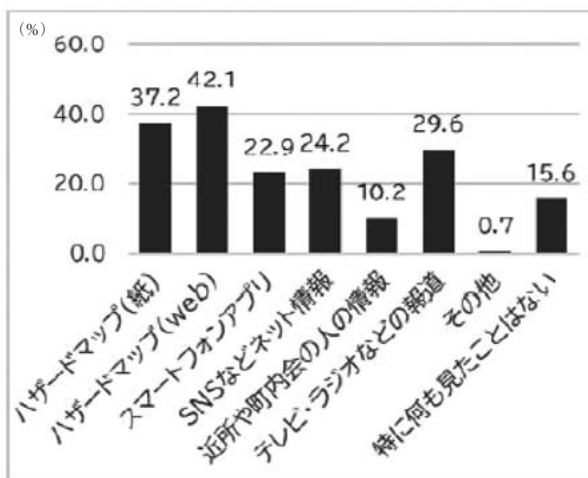


図-4(b) 平常時に災害リスクを知る手段(川崎市)

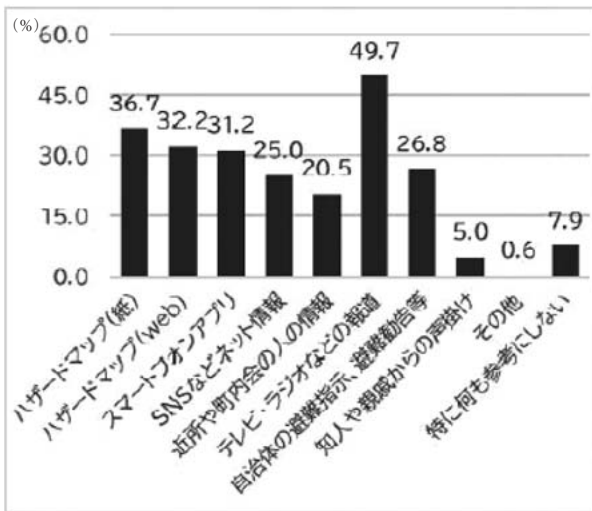


図-5 (a) 災害の危険性が高まっているときに参照する情報 (名古屋市)

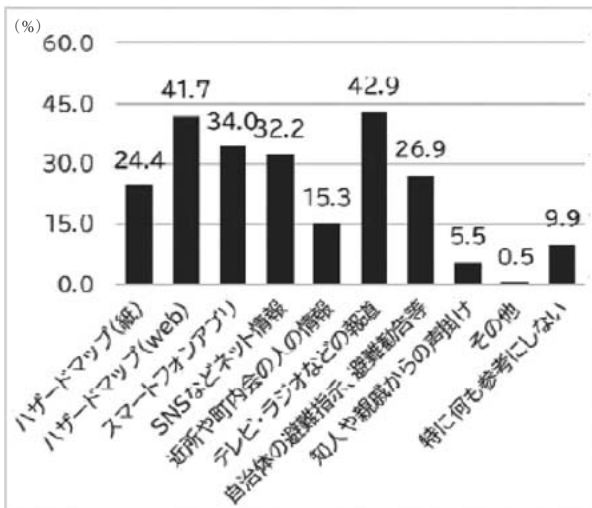


図-5 (b) 災害の危険性が高まっているときに参照する情報 (川崎市)

確に発信するよう努める必要がある。そのためには繰り返しになるが平常時から正確な情報発信、報道機関や自治体の広報担当課との連携のほか、危険が高まった状況においても自治体のwebページへの閲覧に支障がないように準備していくことが望まれる。

4 おわりに

これまで、自治体の取り組みと住民がどのよ

うにハザードマップを見て、利用しているのかについて調査した。本章では、ハザードマップの効果的な配布、周知、活用などにおいて今後の防災行政に望まれることについて述べる。

一つは、住民の年代やライフスタイルに合わせたハザードマップのあり方である。まず情報発信、取得の手段においては今回の設問を年代別で分析すると若年層と高齢者層で情報取得の手段がはっきりと分かれる傾向があった。若年層はSNSを含むインターネット、高齢者層は紙のハザードマップとテレビである。今後自治体として求められるのはインターネット上で軽快に情報確認ができるツールや環境の整備、SNSでの継続的な情報発信、メディアと連携した効果的な情報発信の3つを軸に、年代以外にも住民の特性に合わせたハザードマップの作成と公開が望まれる。

次に、住民のライフスタイルに合わせたハザードマップの配布、周知である。今回の調査で、名古屋市においてはハザードマップの閲覧経験がないと回答する住民が10代、20代で多くなるという結果となった。これらを改善するためには、より若年層のうちからハザードマップの存在を知り、読む、それを見て自らの住むまちを歩いてみるなど、義務教育の段階からの防災教育の充実を図り、自分の身を自分で守ることができる住民を育てていくことが望まれる。また学生の間は住民票を移動せず転居をする住民もいるため、大学や専門学校と連携した周知や住居を確保する段階での周知などの取り組みが効果的と考えられる。

なお、住居を確保する段階での周知については昨年の調査以降、宅地建物取引業法施行規則の一部を改正する命令が施行され、令和2年8月28日より実際に情報提供がなされるようになった。⁶⁾ 内容としては、宅地又は建物の取引に際し、宅地建物取引業者が、重要事項説明として説明しなければならない事項に、「水防法

施行規則（平成12年建設省令第44号）第11条第1号の規定により当該宅地又は建物が存する市町村が提供する図面に当該宅地又は建物の位置が表示されているときは、当該図面における当該宅地又は建物の所在地」が追加され、ハザードマップの情報（浸水の可能性など）が提供されるようになった。これまでは地域の業界団体との協定締結や、条例を制定することで住民となる者に情報提供を実施してきた自治体もあったが、この改正により全国どの自治体でも風水害に関する災害リスクの情報提供が実施されるようになり、これまでより一つ進んだといえる。^{7, 8)}

それ以外にも、これまでハザードマップは全戸配布という形で配布されてきたが、昨今、現役世代は働き、子どもは保育園や学校、高齢者や障害者はそれぞれデイサービスや作業所などにおいて、日中の自宅には誰もいないということも多い。風水害であれば台風など予め被害が予想され、学校や事業所等が休止し自宅にいる場合もあるが、地震については事前の予知は困難である。そのため、こうした「人のいる場所」へのハザードマップの配布や周知という手段も有効である。

変化の速度は目まぐるしいが、防災において、自らの命を守るために住民が自分自身で判断し、行動する必要があることは世がどのように変化しようとも変わらない。行政として、住民が適切に情報を読み取り、判断し、行動できるよう、発信を続けていくことが望まれる。

5 参考文献

- 1) 内閣府中央防災会議 防災対策実行会議「平成30年7月豪雨による水害・土砂災害からの避難に関するワーキンググループ」：平成30年7月豪雨を踏まえた水害・土砂災害からの避難のあり方について（報告）：内閣府ホームページ（http://www.bousai.go.jp/fusuigai/suigai_dosyaworking/index.html）, 2019
- 2) 内閣府中央防災会議 防災対策実行会議「令和元年台風第19号等による災害からの避難に関するワーキンググループ」：令和元年台風第19号等を踏まえた水害・土砂災害からの避難のあり方について（報告）：内閣府ホームページ（<http://www.bousai.go.jp/fusuigai/typhoonworking/index.html>）, 2020
- 3) 片田敏孝、児玉真、浅田純作：東海豪雨災害における住民の情報取得と避難行動に関する研究，河川技術論文集第7巻，2001
- 4) 総務省：情報通信白書平成30年版、総務省ホームページ（<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/h30.html>）, 2018
- 5) 情報通信白書令和元年版、総務省ホームページ（<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/r01.html>）, 2020
- 6) 国土交通省：宅地建物取引業法施行規則の改正について、国土交通省ホームページ（https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/const/sosei_const_fr3_000074.html）, 2020
- 7) 京都府：災害からの安全な京都づくり条例：京都府ホームページ（<https://www.pref.kyoto.jp/kikikanri/jyorei.html>）, 2016
- 8) 岡山県：「宅地建物取引における防災情報の周知」について：岡山県ホームページ（<https://www.pref.okayama.jp/page/596419.html>）, 2019

無電柱化によるまちづくりについて

元 名古屋都市センター 調査課 箕浦 誠夫

1 背景・目的

日本では、戦後、急速な近代化や戦災復興に伴う電気需要の充足等の観点から、安価で速やかな整備が可能な架空配電・通信網の整備が進められてきた。しかし、地震などの災害時には電柱が倒れ、緊急車両等の通行に支障を来す危険があるだけでなく、歩行者や車椅子の通行の妨げとなるとともに、良好な景観を損ねることとなっている。¹⁾

無電柱化は、昭和60年代初頭から、災害の防止や安全かつ円滑な交通の確保及び良好な景観の形成の観点から計画的に実施されてきたが、近年、災害の激甚化、高齢者の増加、訪日外国人をはじめとする観光の需要の増加等により、その必要性が増している。¹⁾

名古屋市においては、南海トラフを震源とする大規模な地震の発生確率が今後30年間で70%から80%と切迫度を増しており、人的被害や建物被害などの甚大な被害の発生が懸念されている。また、2027年のリニア中央新幹線の開業により、東京・名古屋・大阪の三大都市が一体となった巨大経済圏であるスーパー・メガリージョンが形成され、名古屋市はその中心都市としての役割を担うことになる。こうした状況を受けて、名古屋市では、より一層災害に強いまちづくりが求められるとともに、リニア中央新幹線の開業を見据えた魅力と活力のあるまちづくりが求められていることから、無電柱化を推進する機運が高まってきている。

本研究では、無電柱化の推進に向けたコスト

縮減とともに、無電柱化によるまちの魅力向上について検討することで、無電柱化によるまちづくりを推進することを目的としている。

2 無電柱化の概要

(1) 無電柱化の必要性

ア 災害の防止

平成7年の阪神大震災や平成28年の熊本地震では、数多くの電柱が倒壊し、架空線の被災率（電力・通信の供給に支障が生じた割合）は、地中線に比べ数倍から数十倍も高くなっている。²⁾ また、平成30年9月の台風21号や令和元年9月の台風15号においても、数多くの電柱の倒壊が確認され、とりわけ倒木や飛来物の接触による高圧線の断線が原因となった停電の長期化が問題となった。³⁾

地震や台風等の災害時において、電柱の倒壊や電線の切断による道路閉鎖を防止するとともに、架空線と比べて電線類の被害を軽減し、電力や通信の安定供給を確保することで、都市の防災機能を向上させる必要がある。

イ 安全かつ円滑な交通の確保

幅員の狭い道路や路側帯にある電柱は歩行空間を狭め、歩行者の安全・快適な通行を阻害するとともに、バリアフリーの観点からも問題となっている。今後、急速に高齢化が進展することを踏まえ、歩道の有効幅員を広くし、道路の見通しを良くすることで、安全で快適な通行空間を確保する必要がある。

ウ 良好な景観の形成

上空に張り巡らされた電線により、自然景観、伝統的建造物等の歴史的街並み、その他良好な景観の形成が必要な地区における景観が阻害されている。また、地域の伝統的な祭りにお



図1 災害時の道路閉鎖状況
(国土交通省ウェブサイトより)



図2 安全かつ円滑な交通の確保の整備事例
(中区栄一丁目)



図3 良好な景観の形成の整備事例
(緑区有松)

いて、山車の巡行が制限されるなど、観光振興の観点からも電柱や電線が支障となっている。

こうした景観の阻害要因となる電線や電柱をなくすことで、良好な景観を形成するとともに、観光振興を図ることで、まちの魅力を向上させる必要がある。

(2) 名古屋市の整備状況

名古屋市では、昭和61年度以降、主に名古屋駅周辺や栄地区などの市内中心部や地域の骨格となる幹線道路で無電柱化が進められてきた。平成初期までは、電線管理者による単独地中化方式で無電柱化が進められていたが、平成7年に「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」が施行されると、道路管理者が電線を収容するための施設を設置する電線共同溝方式が整備手法の大半を占めるようになった。¹⁾

平成30年度末時点で、名古屋市の管理道路における無電柱化の整備済み道路延長は約119kmであり、国道を含めた名古屋市内の道路における電柱や電線類の無い道路の割合（無電柱化率）は約5%となっている。¹⁾

(3) 無電柱化の課題

現在、全国的に実施されている電線共同溝方式による無電柱化は、施設延長1kmあたり約

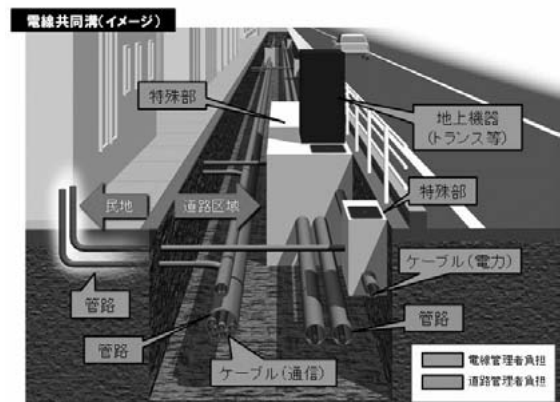


図4 電線共同溝イメージ図
(国土交通省ウェブサイトより)

5.3億円もの多大な整備費用が必要となり、道路管理者及び電線管理者の費用負担が大きいことが、無電柱化が進まない主な要因となっている。¹⁾

近年の公共事業における厳しい財政状況を鑑みると、電線共同溝方式に偏重した整備手法で無電柱化の迅速化を図ることは困難であることから、電線管理者を始めとした関係者と連携を図り、無電柱化の推進に向けた取り組みを拡大していくことが必要である。

(4) 日本と海外の比較

我が国の主要都市の無電柱化率は東京23区で8%、大阪市で6%にとどまっているのに対して、海外においては、無電柱化率100%であるロンドンやパリを始めとしたヨーロッパの先進国の主要都市を中心に無電柱化が進んでいる。また、香港、台北やシンガポールでも無電柱化率は90%以上であり、アジア主要都市においても無電柱化が進んでいる状況である。⁴⁾

これら海外の主要都市においては、架空線や電柱の建柱が法律等で規制されており、電線類の地中化が義務付けられているなど、当初のインフラの整備段階において無電柱化が実施されているケースが多い。また、整備手法についても、車両荷重を考慮した管路を設置し、その管路内にケーブルを入線するという日本の整備手法とは異なり、海外ではケーブルを直接埋設するという安価で迅速な整備手法により無電柱化の整備を行っていることが、日本と比べて無電柱化が推進している理由と考えられる。⁴⁾

しかし、海外のようにケーブルを直接埋設する整備手法は、道路工事等による掘り返しなどによる感電や停電の事故が多いことから、近年ではケーブルの更新時において日本のような管路方式による無電柱化へ移行しているという実態もある。

(5) 近年の動向

ア 国

無電柱化をめぐる近年の情勢の変化を踏まえ、平成28年12月に「無電柱化の推進に関する法律（以下「無電柱化法」という。）」が施行され、平成30年4月には無電柱化法第7条の規定に基づき、国は「無電柱化推進計画」を策定した。国が策定した無電柱化推進計画では、DID（人口集中地区）内の第1次緊急輸送道路、バリアフリー化の必要性の高い特定道路、世界文化遺産や重要伝統的建造物群保存地区など景観形成や観光振興に寄与する道路、オリンピック・パラリンピックに関連する道路など無電柱化の必要性の高い道路について、重点的に無電柱化を推進していくこととしている。⁵⁾

また、平成30年の台風21号においては、飛来物等による電柱倒壊により、避難や救急活動、救援物資の輸送、復旧活動に支障を及ぼすとともに、延べ260万戸を超える停電が発生したことから、災害に強い道路づくりや電力の安定供給の観点からも無電柱化の重要性を認識させた。これを受けて、平成30年12月に「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」が閣議決定され、緊急輸送道路の無電柱化を推進するための措置がなされるなど、無電柱化の推進に向けて様々な制度や施策を打ち出しているところである。⁶⁾

イ 名古屋市

無電柱化法第8条においては、市町村は国の無電柱化推進計画を基本として、市町村の無電柱化推進計画を定めるよう努めなければならないと規定していることから、名古屋市では、平成31年3月に無電柱化の推進に関する基本的な方針や総合的かつ計画的に講ずべき施策などを取りまとめた名古屋市無電柱化推進計画が策定された。¹⁾

この計画では、無電柱化の推進に関する基本的な方針として、優先的に無電柱化を推進する

道路を定めている。具体的には、災害の防止の観点では緊急輸送道路、安全かつ円滑な交通の確保の観点では市街地開発事業、名古屋駅周辺のまちづくり事業、主要な駅周辺など人通りが多い道路における道路事業等と一体的に無電柱化ができる道路、良好な景観の形成の観点では都市景観形成地区、歴史的な町並みのある地区等において地域との合意形成が整った道路などとしている。¹⁾

無電柱化の推進に関する目標として、令和2年度までを短期目標、令和3年度以降を将来目標として設定しており、短期目標については、令和2年度までに中部ブロック電線類地中化協議会で電線管理者と合意を得ている道路延長5kmの無電柱化を推進することとし、将来目標については、リニア中央新幹線の開業に向けて無電柱化率10%を目指し施策を推進することとしている。¹⁾ 名古屋市において無電柱化率10%を達成するためには、施設延長で約600kmの無電柱化の整備が必要であり、電線共同溝方式では1km当たり約5.3億円の費用を要することから、道路管理者と電線管理者が負担すべき総事業費は約3,000億円にも及ぶことになる。

そして、無電柱化の着実な推進を図るため、低コスト手法など多様な整備手法の活用によるコスト縮減の促進、無電柱化によるまちの魅力の向上、電線管理者を始めとした関係者間の連携の強化を講ずべき施策として定めており、これらの施策を計画的かつ総合的に進めていくことが不可欠であると言える。¹⁾

3 推進に向けた取り組み

(1) コスト縮減に向けた検討会議の設立

名古屋市の道路構造や沿線状況などの特性に応じた無電柱化のコスト縮減を図るため、電線管理者である中部電力及びNTTと連携し、多様な整備手法の活用による無電柱化のコスト縮

減に向けて、令和元年度に名古屋市は「無電柱化のコスト縮減に向けた検討会議（以下「検討会議」という。）」を設立した。

検討会議では、無電柱化の推進に関する国の取り組みや他都市の整備事例について情報共有を図り、それらの整備手法について検討会議のメンバーに個別に意見聴取を行ったうえで、早期に実現が可能な整備手法について検討を進め、コスト縮減効果の検証を行った。

(2) 各整備手法の概要及び検討結果

検討会議では従来の電線共同溝方式、浅層埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法、その他の無電柱化方式に大きく分類し、それぞれの整備手法の現状及び課題を抽出したうえで、早期に実現が可能な整備手法について検討を行った。

ア 従来の電線共同溝方式

電線共同溝は、ケーブルを入線するための管路部と接続柵や横断柵などの特殊部から構成されている。過去の名古屋市の工事費をもとに、管路部と特殊部についてそれぞれ土工費、施工費、材料費に分類すると、全体の工事費に占める特殊部の材料費が約4割と最も大きく、次いで管路部の材料費の約2割、管路部の土工費の約1割となっている。このことから、電線共同溝方式のコスト縮減を図るためには特殊部と管路部の材料費を削減することが効果的であることが分かる。

特殊部については、通信ケーブルを沿線に引き込むための分岐の役割があるため、特殊部の間隔は名古屋市電線共同溝マニュアルにおいて70m以下と規定されており、この規定に基づき特殊部の設置箇所を設定している。他都市における設置間隔の長延化の実績やケーブルの通信技術の向上等を踏まえ、検討会議において電線管理者と検討を行い、特殊部の設置間隔を100mに長延化することで了解を得た。この特

殊部の長延化によって特殊部の設置数が削減されることで、全体費用の約12%のコストを削減することが可能となる。

イ 低コスト手法

浅層埋設方式は、管路を従来よりも浅い位置に埋設する方式であり、埋設位置が浅くなることで、掘削土量の削減や、特殊部のコンパクト化、既存埋設物（上下水道管やガス管等）の上部空間への埋設が可能になることによる支障移設の減少等が期待できる一方で、道路工事等の際の掘り返しによる管路及びケーブルの損傷や現状の乗入構造及び将来の開発等による道路の改築等の対応を考慮する必要がある。⁷⁾

浅層埋設によるコスト縮減効果は期待できるものの、全体事業費に対して僅かであり、浅層埋設によるリスクへの懸念が大きいことから、他都市の事例等を注視しながら、引き続き慎重に議論していく必要がある。

小型ボックス活用埋設方式は、電力線と通信線の離隔距離に関する基準が緩和されたことを受け、管路の代わりに小型ボックスを活用し、同一のボックス内に低圧電力線と通信線を同時収容することで、電線共同溝本体の構造をコンパクト化する方式である。小型ボックスは掘削土量や仮設材が削減されるほか、特殊部の小型化によって大型クレーンによる設置が不要となり道路幅員の狭い生活道路での設置も容易になる可能性がある。また、既設埋設物の上部空間への埋設が可能になることにより支障移設が減少する等の特徴がある。⁷⁾

一方で小型ボックスの構造から、電力や通信の需要密度が比較的低い地域、需要変動が少ない地域での適用が望ましいとされているほか、寸法や品質等の規格を標準化し、材料の汎用性を確保することが求められていることから、他都市の事例等を注視しながら、引き続き慎重に議論していく必要がある。

ウ その他の無電柱化方式

その他の無電柱化方式として、単独無電柱化方式、占用制度の的確な運用による無電柱化、PFI方式について検討を行った。

単独無電柱化方式とは電線管理者が自らの施工及び費用負担によって電線類の地中化を進めるものである。しかし、近年の電力の自由化や通信サービスの多様化などにより、電線管理者を取り巻く財政状況も厳しい状況であり、その中で電線管理者の費用負担が大きくなる単独地中化方式の普及を図ることは容易ではない。

現在、地方自治体が実施する道路事業に合わせて電線管理者が行う単独地中化方式による無電柱化に対する国の財政的支援である官民連携無電柱化支援事業の創設や、現在全国で実施している単独地中化方式のモデル事業により検証を行うなど、電線管理者による単独地中化方式の普及拡大に向けた取り組みを行っているところである。

また、電柱の占用制限等の的確な運用による無電柱化については、新設電柱に係る占用制限措置の対象拡大や既設電柱の占用制限措置の実施に加えて、道路の地下に設置した電線等に関する占用料の減額措置等について併せて取り組む必要がある。今後、前述した官民連携無電柱化支援事業などの電線管理者への財政的支援の普及や拡充を図りながら、占用制度の的確な運用を図ることが必要であると言える。

PFI方式とは、民間企業が自ら調達した資金で公共施設やインフラなどを設計・建設したうえで、維持管理や運営までを行う事業手法である。PFI方式により、ライフサイクルコストの最適化、予算の平準化、民間事業者の創意工夫によるサービス水準の向上、事業調整の円滑化、事業期間の短縮、新技術の開発・導入による事業費の縮減などが期待できる。⁸⁾ 現在、国ではPFI方式による無電柱化を試行的に実施しており、今後も引き続き国の動向に注視し、効

果や課題等を検証していく必要がある。

4 まちの魅力向上

無電柱化事業は多大な整備費用を要することが事業が推進しない主な要因であり、多様な整備手法を用いてコスト縮減を図ることは非常に重要である。一方で、無電柱化の整備に合わせて、道路のバリアフリー化、自転車通行空間の整備、街路樹の植栽など、道路や地域の特性に応じた道路空間の再整備の実施により、より魅力のある道路空間の形成が期待できる。無電柱化事業をより効果的かつ効率的に実施するためには、他事業と連携し、まちの魅力向上の観点から無電柱化を推進していくことも重要である。こうした事業の実施のため、関係者間の協力体制の構築や地域住民との合意形成を図り、協働でまちの魅力向上に取り組んでいく必要がある。そのためには、無電柱化事業は事業費が高だけでなく、地域の価値や魅力を向上させ、経済成長をもたらす成長戦略として重要な役割を担うことを理解してもらうため、関係者及び市民に対する広報・啓発とともに、こうした取り組みを技術的に支援するスキームの構築が必要である。

5 おわりに

無電柱化の取り組みは、一朝一夕に為し得るものではなく、継続的な取り組みが必要であるとともに、無電柱化によるまちづくりを推進するため、他の計画や事業とも連携を図りながら、総合的かつ計画的に推進することが重要である。

そのためには、国や地方公共団体による制度や計画の策定のみでなく、電線管理者を始めとした関係者間の協力体制の構築や地域住民の無電柱化事業に対する理解や協力が不可欠であ

る。無電柱化事業が一つのきっかけとなり、関係者が各々の責務を十分に理解し一丸となって尽力することで、名古屋市のより良いまちづくりに取り組んでいくことが重要である。

参考文献

- 1) 名古屋市「名古屋市無電柱化推進計画」(平成31年3月)
- 2) 国土交通省HP「東日本大震災・阪神・淡路大震災時のライフラインへの被害状況」https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_13_06.html
- 3) 経済産業省HP「令和元年台風15号における鉄塔及び電柱の損壊事故調査検討WG中間整理概要」https://www.meti.go.jp/shingikai/sankoshin/hoan_shohi/denryoku_anzen/pdf/021_02_04.pdf
- 4) 国土交通省HP「第4回無電柱化推進のあり方検討委員会」<https://www.mlit.go.jp/road/ir-ir-council/chicyuka/pdf04/07.pdf>
- 5) 国土交通省HP「無電柱化推進計画の策定について」https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/chi_21.html
- 6) 国土交通省HP「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」<https://www.mlit.go.jp/common/001265222.pdf>
- 7) 国土交通省HP「道路の無電柱化低コスト手法導入の手引き(案)-Ver.2-」<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/chicyuka/pdf/tebiki-ver2.pdf>
- 8) 国土交通省HP「第9回無電柱化推進のあり方検討委員会」<https://www.mlit.go.jp/road/ir-ir-council/chicyuka/pdf09/04.pdf>

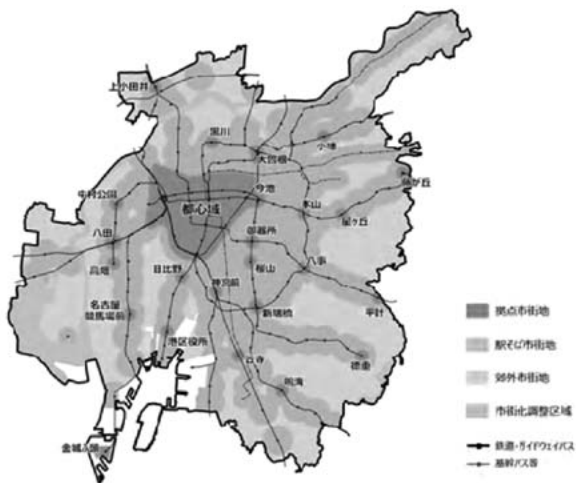
ライフステージの変化に伴う 居住地選択に応じた都市空間形成戦略

ライフステージの変化に伴う居住地選択に応じた都市空間戦略研究会

1 はじめに

人口減少や高齢者の増加、南海トラフ巨大地震や激甚化する自然災害によるリスク、グローバル化の浸透などを背景とし、持続可能な都市としていくために、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として「なごや集約連携型まちづくりプラン」(2018年3月)が取り纏められている。同プランにおける居住誘導の考え方として、拠点市街地や駅そば市街地の利便性の高い居住環境や、郊外市街地におけるゆとりと潤いのある居住環境の持続をはかるとともに、今後人口減少が予測される中、市外から本市への転入やライフステージの変化による転居と言った機会をとらえた居住誘導がはかれるよう、駅を中心とした歩いて暮らせるまちづくりを推進するとしている。(図1)

そのような中、ライフステージの変化に伴う居住地選択のニーズを調査し把握することは、



(出典)「なごや集約連携型まちづくりプラン」(2018年3月)

図1 集約連携型都市構造における区域図

今後の居住誘導にかかる施策を効果的に実施していくためにも重要である。また、人口増減の要因は、出生や死亡等の人口構造の変化に起因する自然増減と、主に転居による社会増減に大別され、居住地選択のニーズを定量的に把握する上では、社会増減の実態を把握することは肝要である。

本調査研究では、目標とする立地適正化計画の推進のために、社会増減の傾向を分析し、特に社会増加に着目したライフステージごとの居住地選択の要因分析を通じて、居住地選択要因を明らかにし、ライフステージの変化を捉えた居住誘導を図る居住空間形成に向けた提言を行うことを目的とする。

2 調査研究の進め方

本調査研究の進め方を図2に示す。

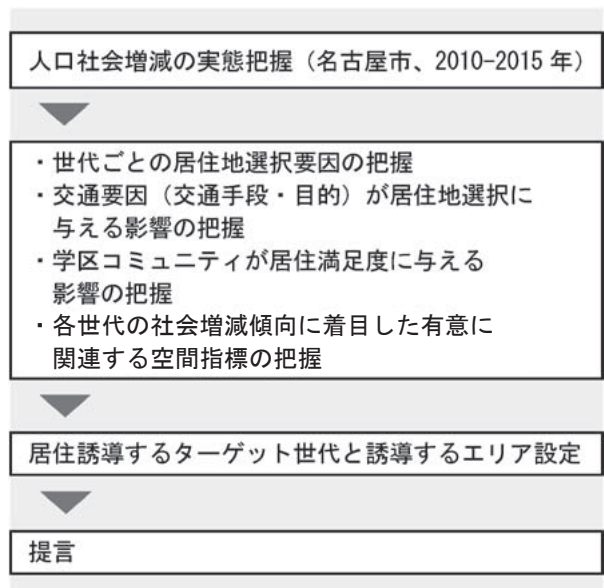


図2 調査研究の進め方

なお、本稿では紙面の都合により、本編の一部のみを掲載しているため、触れられなかった分析もある。詳細については下記の研究報告書をご参照いただきたい。

(<https://www.nup.or.jp/nui/user/media/document/investigation/r01/lifestage.pdf>)

3 人口社会増減の実態分析

3-1 分析の概要

愛知県を対象に年齢階層ごとの社会増減の傾向を分析し、因子分析により年齢階層間に共通する社会増減傾向を分析した高取(2018)¹⁾の研究を参考に、名古屋市の各メッシュの年齢階層別社会増減(約250m四方)を推定する。

3-2 年齢階層別社会増減の推定

年齢階層別社会増減の推定は、2010年と2015年の基準地域5次メッシュデータ(約250m四方)の性別・5歳階級別人口を用いて、センサス間生残存率法^{注1)}により行う。

性別・年齢階層別の2010年から2015年にかけての社会増減合計人数と、その2010年人口に対する変化割合を示したものを表1に示す。

表1 性別・年齢階層別の社会増減人数と総人口中の割合

性別・年齢階層	2010年総人口(人)	社会増減合計人数(人)	社会増減率(%)	性別・年齢階層	2010年総人口(人)	社会増減合計人数(人)	社会増減率(%)
男5-9歳	50265	-1527	-3.0	男45-49歳	86919	684	0.8
女5-9歳	47919	-1399	-2.9	女45-49歳	81939	384	0.5
男10-14歳	49140	-269	-0.5	男50-54歳	76710	1092	1.4
女10-14歳	46870	-369	-0.8	女50-54歳	73896	634	0.9
男15-19歳	50492	3743	7.4	男55-59歳	66193	297	0.4
女15-19歳	48964	3454	7.1	女55-59歳	63818	-501	-0.8
男20-24歳	52832	9672	18.3	男60-64歳	69151	-847	-1.2
女20-24歳	51671	9119	17.6	女60-64歳	66853	-108	-0.2
男25-29歳	64680	4863	7.5	男65-69歳	81909	323	0.4
女25-29歳	63007	3443	5.5	女65-69歳	83006	-25	0.0
男30-34歳	75883	1705	2.2	男70-74歳	87719	-303	-0.4
女30-34歳	71674	1310	1.8	女70-74歳	72680	185	0.3
男35-39歳	81372	1205	1.5	男75-79歳	54299	245	0.5
女35-39歳	78648	129	0.2	女75-79歳	63969	387	0.6
男40-44歳	95277	2203	2.3	男80-84歳	42384	17	0.0
女40-44歳	92166	447	0.5	女80-84歳	55401	173	0.3
				社会増			

3-3 人口社会増減の因子分析

性別・年齢階層間に共通する社会増減の傾向

を詳細に分析するため、先に得られた全メッシュに対し、性別・5歳刻み年齢階級別の各社会増減数を変数として、斜交回転^{注2)}による主因子分析を実施した。

その結果、固有値1以上の因子は7つ抽出された。回転後の負荷量平方和は累積43.8%(因子1:4.5%、因子2:1.4%、因子3:6.1%、因子4:18.8%、因子5:2.6%、因子6:8.4%、因子7:2.0%)となり、7つの因子で約44%の名古屋市の人口社会増減が説明することができることが分かった。(表2) なお、数値が大きいほどその因子に影響することから、数値の最大となる因子をグループ化し、年代の若い順に因子1~7とし、表3のように解釈をした。

表2 回転後の因子負荷量(行列)

	因子4	因子6	因子3	因子1	因子5	因子7	因子2
男10-14	0.78	-0.05	-0.24	-0.09	0.00	0.02	0.03
女10-14	0.72	-0.03	-0.15	-0.06	0.03	-0.01	0.02
女40-44	0.71	0.06	0.11	0.01	-0.04	-0.07	0.05
男40-44	0.60	0.08	0.22	0.09	0.12	-0.04	0.09
女5-9	0.60	-0.05	0.30	-0.08	-0.03	0.01	-0.21
男5-9	0.56	-0.07	0.25	-0.09	-0.02	0.01	-0.22
女45-49	0.53	0.01	-0.11	0.09	0.16	0.02	0.12
男45-49	0.52	0.07	-0.02	0.05	0.10	-0.03	0.18
男70-74	0.01	0.70	-0.02	-0.01	-0.08	0.01	0.00
女65-69	0.01	0.68	0.01	0.02	0.03	-0.09	0.01
女70-74	0.07	0.60	-0.05	0.02	-0.1	0.12	0.06
男65-69	-0.12	0.52	0.04	-0.04	0.30	-0.07	-0.11
男75-79	0.03	0.38	-0.02	-0.03	-0.07	0.33	0.01
女30-34	-0.08	0.02	0.69	0.00	0.03	0.01	0.19
男35-39	0.16	0.01	0.68	0.05	0.01	0.02	0.00
男30-34	-0.13	-0.04	0.59	-0.07	0.07	0.02	0.29
女35-39	0.34	-0.01	0.56	0.03	-0.01	0.02	-0.11
男20-24	-0.14	0.01	0.01	0.76	-0.06	-0.03	-0.11
女20-24	-0.15	-0.01	0.08	0.74	-0.08	-0.01	0.08
男15-19	0.05	-0.01	-0.04	0.60	0.09	-0.01	-0.20
女15-19	0.21	-0.02	-0.09	0.52	-0.01	0.02	-0.07
男60-64	-0.01	0.14	-0.03	-0.15	0.62	-0.02	-0.13
女55-59	-0.04	-0.03	0.05	0.00	0.58	0.03	-0.04
男55-59	0.02	-0.10	0.01	-0.02	0.58	0.04	0.04
女60-64	-0.08	0.25	0.10	0.01	0.35	-0.06	-0.07
女50-54	0.13	-0.03	0.04	0.20	0.33	0.07	0.14
男50-54	0.24	0.01	-0.01	0.14	0.27	0.02	0.18
男80-84	-0.02	-0.07	0.01	-0.03	0.03	0.70	-0.03
女80-84	-0.06	-0.03	0.02	0.01	0.03	0.64	-0.02
女75-79	0.00	0.13	0.05	0.02	0.02	0.60	-0.02
男25-29	0.08	0.00	0.05	-0.13	-0.09	-0.01	0.65
女25-29	-0.06	-0.03	0.25	-0.04	0.03	-0.04	0.64
命名因子	40-49歳	65-74歳 (男75-79歳)	30-39歳	15-24歳	50-64歳	75-84歳	25-29歳
				0.30以上	0.20以上		

表3 抽出された因子の解釈

因子1	男女ともに15-24歳の値が高いことから、「就学・就職の世代」
因子2	男女ともに25-29歳の値が高いことから、「就職したての世代」
因子3	男女ともに30-39歳の値が高く、ついで5-9歳も高いことから、「結婚し、出産・育児期に入った世代」
因子4	男女ともに5-9歳、10-14歳、40-44歳、45-49歳の値が高いことから、「育児期にある世代」
因子5	男女ともに50-59歳と、男性60-64歳の値が高いため、「子育てがひと段落し、退職前の世代」
因子6	男女ともに65-74歳と、男性の75-79歳の値が高いため、「退職後の前期高齢者の世代」
因子7	男女ともに75-84歳の値が高いことから、「後期高齢者の世代」

※因子1-7をそれぞれ世代1-7と定義する。

4 世代ごとの居住地選択要因の把握

ここでは、先に抽出された7つの因子(世代)ごとの居住地選択要因を把握するため、アンケート調査の結果および重回帰分析を用いて分析を進める。なお、重回帰分析では、人口社会増に着目し、多様な空間情報との関連性について分析を行う。

4-1 アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を表4に、設問構成を表5にそれぞれ示す。

表4 アンケート調査の概要

調査方法	インターネットによるアンケート調査
調査対象	名古屋市内に居住する20~79歳(2,000人)
実施時期	2019年2月及び10月

※2月及び10月にそれぞれ1000人ずつ採取し、名古屋市の5歳階級別人口比率と同程度なるようにした。なお、回答者の重複はない。

表5 アンケート調査の設問構成

回答者属性	配偶者有無、居住構成、居住形態、勤務先の地域等 ※SC1.2及びQ1~15、31
住まい	住まいの居住期間、築年数、満足度、住まいを選んだ理由、不満点等 ※Q16~20
移動手段と時間	通勤・通学及び外出時(買い物等)における移動手段(片道の時間) ※Q21~22
自由時間	勤務時間以外にとれる自由時間とその過ごし方 ※Q23~24
その他	次におこりうるライフステージ変化、その変化が起こった時の居住を希望するエリアとその理由、転居にあたっての障害等 ※Q25~30

4-2 アンケート回答者の居住地ゾーン分類

アンケート回答者を先に得られた7つの世代ごとに、名古屋市都市計画マスタープラン2030(以下、「名古屋市都市マス」とする)で想定しているゾーンごと(都心ゾーン、地域拠点、都心周辺ゾーン、駅そばゾーン、準駅そばゾーン、西部郊外ゾーン、東部郊外ゾーン、自然共生ゾーン)に分類する。

なお、年代の分類は、アンケート対象者の20~79歳に該当する年代を先に抽出できた7つの世代ごとに当てはめ、それらを世代1~世代7とした。(世代1は15~19歳、世代4は5~14歳、世代7は80~84歳は含まれていないことに留意する。)

名古屋市都市マスで位置付けられた各ゾーンに居住するアンケート回答者数の内訳を表6に示し、以降ではこのゾーン区分により分析を進める。

表6 世代、ゾーンごとのアンケート回答者数

	都心ゾーン	都心周辺ゾーン	駅そばゾーン	東部郊外ゾーン	西部郊外ゾーン	合計
世代1	20	39	62	17	17	155
世代2	22	39	68	11	18	158
世代3	31	85	113	54	48	331
世代4	38	104	151	50	52	395
世代5	48	138	194	67	31	478
世代6	29	81	116	53	27	306
世代7	7	16	49	18	4	94
合計	195	502	753	270	197	1,917

※「地域拠点」、「準駅そばゾーン」、「自然共生ゾーン」、「港湾部」の回答者数がそれぞれ少ないため、「自然共生ゾーン」、「港湾部」は分析から除外した。「準駅そばゾーン」は「駅そばゾーン」にまとめ、「地域拠点」はエリアの重なる「都心周辺ゾーン」または「駅そばゾーン」にまとめた。

4-3 アンケート調査の分析

(1) 分析の方法

住まいの選定理由・不満点について、先に把握した7つの世代ごとにどのような特徴があるのかを把握するため、アンケート調査の「Q19.現在の住まいを選んだ理由あるいは住み続けている理由を5位までお答えください。(順位を

お選びください)」、「Q20.現在の住まいに不満を感じる点を5位までお答えください。(順位をお選びください)」の結果を用いて分析を行い、世代ごと・ゾーンごとの居住地選択要因を把握する。

分析方法は、選択した項目の1位を5点、2位を4点、3位を3点、4位を2点、5位を1点と回答に重みづけをし、世代別・ゾーン別にどのような傾向があるかを把握する。

なお、アンケートの回答項目は巻末参考表1を参照されたい。

①得点率の算出

回答順位によって重みづけされた各項目に対し、下記得点率の考え方にに基づき算出した住まいの選定理由に関する世代別・ゾーン別の得点率を算出した。

$$\text{得点率 (\%)} = (\text{当該回答項目の得点合計}) \times 100 \div (\text{全項目の合計得点})$$

②特化度の算出

各世代・ゾーンごとの特性をより詳細に把握するため、得られた得点率をもとに、当該回答項目の全体平均と比較して、どの程度特化しているかを下記特化度の考え方にに基づき算出した。これより、特化度が1以上の項目であれば全体平均よりも得点が高く、その世代・ゾーンの特徴とみることができる。なお、回答数が少なくても、特化度が高くでてしまう項目もあるため、回答数が5以上の項目を対象とした。

$$\text{特化度} = (\text{当該回答項目の得点率}) \div (\text{当該回答項目の全体平均得点率})$$

(2) 結果のまとめ

世代別・ゾーン別で回答項目ごとに算出した得点率と特化度の結果は、ここでは省略し、分析により把握できたことを以下に記す。

①現在の住まいを選んだ理由あるいは住み続けている理由

得点率から、「経済性」や「通勤・通学の利便性」・「公共交通の利便性」をどの世代・どのゾーンにおいても居住地選択の際には重要な要素であることが明らかとなった。

次に特化度から、世代1では「ご自身の通勤・通学の利便性」や「スーパー」が、世代2では「経済性」や「ご自身の通勤・通学の利便性」の特化度が高い項目であり、いずれも大学への進学や就職等のライフステージに差し掛かる世代であり、通学・通勤の利便性や買い物利便性が居住地選択において重要であることが把握できた。

世代3では「ご家族の通勤・通学の利便性」、「子育て施設」、「治安の良さ」、「親等との距離」が特化度の高い項目であり、また、ゾーンによって違いがあるものの、「学校の評判」や「景観（街並み）」といった項目もあった。世代4では「学校までの距離」が特化度の高い項目であり、世代3とも共通する「子育て施設」や「学校の評判」、「景観（街並み）」といった項目も抽出されたことから、出産・育児等のライフステージに差し掛かる世代であり、子育てのしやすい環境を求めていることが分かる。

世代5では「親から引き継いだ土地」が特化度の高い項目であり、その他、「総合病院」や「医院・診療所」の近接性といった項目も抽出された。世代6では「総合病院」、「医院・診療所」が特化度の高い項目であった。また、ゾーンによって違いはあるものの、「銀行・郵便局」、「災害からの安全性の高さ」、「閑静」、「景観（緑の量）」といった項目も抽出された。世代7では「総合病院」、「医院・診療所」、「スーパー」、「景観（緑の量）」が特化度の高い項目であったことから、これら世代間には共通する傾向を有することが把握できた。

②現在の住まいに不満を感じる点

得点率から、世代間・ゾーン間においてばらつきがあるものの、「経済性」、「公共交通の利便性」、「騒音」、「災害からの安全性」、「住居の不満」の大きく5つの項目について不満に感じている人が多いことが把握できた。

次に特化度から、世代2では「治安の悪さ」が特化度の高い項目であった。

世代3では「子育て施設」、「小さい公園」が特化度の高い項目であり、子育てに関する環境が整っているかが居住地選択の際の重要な要素であることが改めて分かる。

世代6では「美術館・博物館等」が特化度の高い項目であり、その他、「高齢者施設」や水辺や緑の量といった「景観」などの項目も抽出された。世代7では「高齢者施設」が特化度の高い項目であったことから、いずれも前期高齢者・後期高齢者といったライフステージに差し掛かる世代であり、高齢者施設の充実が重要な要素であることが把握できた。

4-4 回帰分析

(1) 調査の概要

公共交通や公共施設、商業施設など多様な空間情報を説明変数とし、得られた7つの因子得点それぞれの正（社会増）のメッシュに対し、因子得点を被説明変数とした重回帰分析^{注3)}を行い、有意に影響する空間指標を分析する。なお、居住地選択のPull（誘因）要因として、本調査研究では社会増に絞り分析を行った。重回帰分析においては、ステップワイズ法（説明変数を選択する手法）を用いた。さらに、多重共線性^{注4)}を排するため、変数間の多重共線性を検出するための指標の1つであるVIF統計量が10以上、あるいは共線性の診断により条件指数が15以上^{注5)}である変数は除いた。

(2) 説明変数となる空間データ

説明変数として、表7の通り、人口社会増に影響すると考えられる10の項目を選択し、「情報入手先」から入手した「整備したデータ項目」のデータを各メッシュに属性として与えた。なお、「都市マスゾーン分類」については、名古屋市都市マスにおいて設定されたゾーンのシェープファイルをGIS上で作成し、メッシュの重心点が位置するゾーンを属性として与えた。「土地区画整理年代」は、名古屋市住宅都市局において整備されたデータを4つの年代（耕地整理：1905～1931年、旧法における土地区画整理：1919～1954年、戦災復興土地区画整理：1945年～、新法における土地区画整理：1955年～）に分け、ダミー値としてメッシュに属性として与えた。「地価」は、基準年の2010年を対象に、国土数値情報地価公示データと都道府県地価調査データを結合しクリギング補正を行いメッシュ平均値を算出した。「交通利便性」と「都市施設充実度」は、駅・バス停や各種都市施設に対し、メッシュの重心から最も近い施設までの距離を該当メッシュに属性として与えた。

表7 説明変数として整備した空間データと情報入手先

項目	情報入手先	整備したデータ項目
地形条件	国土数値情報標高・傾斜度5次メッシュ(2009)	平均標高・平均傾斜角
区域区分	国土数値情報用途地域(2011)	用途地域別面積ダミー
所在地域	名古屋市都市計画決定データ(2012)	用途地域15区分ダミー
都市マスゾーン分類	名古屋市都市計画マスタープラン(2020:新たな時代のあり方に対応した都市づくりのあり方)	都市マスゾーン、地域拠点ダミー、都市周辺ゾーンダミー、駅そばゾーンダミー、準駅そばゾーンダミー、西部郊外ゾーンダミー、東部郊外ゾーンダミー、自然共生ゾーンダミー
土地区画整理年代	名古屋市都市センター土地区画整理年代	耕地整理ダミー、旧法における土地区画整理ダミー、戦災復興土地区画整理ダミー、新法における土地区画整理ダミー
地価	国土数値情報標準地価調査(2018)	2018年地価
商業施設	国土数値情報商業施設調査(2014)	商業施設
交通利便性	国土数値情報鉄道(2016)、バス停留所(2010)、高速道路(2011)	最寄り駅までの距離・最寄りバス停までの距離
都市施設充実度	国土数値情報都市施設及び公的集積施設(2008)、図書館(2014)、福祉施設(2015)、文化施設(2013)、学校(2013)、都市公園(2011)、高齢施設(2014)、名古屋市大規模小売店舗および緑地緑地度標付データ電話帳データベースポイント(平成22年)よりスーパー・コンビニ	最寄り施設までの距離(本庁・支所・行政サービス窓口、公民館・高齢施設、警察署・交番、病院、診療所、歯科診療所、高齢者介護施設、保育園、美術館、博物館、科学館・資料館、記念館、図書館、入浴施設、小学校、中学校、高等学校、大学・短大・専門学校、公民館、近隣公園、地区公園、運動公園、都市緑地、緑道、幹線緑地、公会堂・集会所、劇場・演劇場、その他集客施設、スーパー・コンビニ)
災害危険度	国土数値情報土砂災害危険箇所(2010)、浸水想定区域(2011)、愛知県東海地震・東南海地震・南海地震予測調査(2011-2013)	土砂災害危険箇所面積割合、浸水想定区域面積割合(0m以上、1m以下、2m以上)
		津波浸水率、想定震度、液状化危険度

(3) 回帰分析の結果

本編では、世代1～7について回帰分析を実施しているが、ここでは次章においてターゲット世代と設定した世代3・4のみの結果を示す。

①世代3（30～39歳）

世代3（30～39歳）は、自由度調整済み決定

係数がそれぞれ0.07であった。独立変数つきパラメータ推定の結果、有意な指標の標準化係数の推計値は表8のようになった。

30～39歳は、ライフステージにおいて、単身世帯と結婚・出産・育児期に差し掛かった核家族世帯等の混在と考えられるが、「平均標高」の高い東部丘陵地、「戦災復興土地区画整理」の行われた都心部において、いずれも社会増の傾向が見られた。一方で、名古屋市都市マスにおける「東部郊外ゾーン」、「準駅そばゾーン」とは負の相関が見られた。また、「事業所」までの近さ等の通勤利便性も世正の相関が見られ、「保育施設」や「病院」「歯科診療所」といった、子育て期においても重要と考えられる都市施設までの距離が小さい程、社会増と正の相関を有する傾向があった。一方で、河川沿いに多い「運動公園」や、「街区公園」までの距離が遠い程、社会増と正の相関があった。また、「津波浸水深」の大きいエリアは社会増と負の相関があることが分かった。

表8 世代3：社会増加の重回帰分析結果

被説明変数	説明変数	標準化係数の推定値
因子3 (30-39歳) 社会増加の 因子得点	平均標高	0.131**
	戦災復興土地区画整理	0.096**
	運動公園までの距離	0.082**
	街区公園までの距離	0.066**
	第一種中高層住居地域	0.055*
	震度6	0.048*
	準駅そばゾーン	-0.044*
	映画館までの距離	-0.054*
	病院までの距離	-0.058*
	保育施設までの距離	-0.060*
	東部郊外ゾーン	-0.067*
	歯科診療所までの距離	-0.074**
	事業所までの距離	-0.080**
津波浸水深	-0.096**	
		**p<0.01, *p<0.05

②世代4（40～49歳）

世代4（40～49歳）は、自由度調整済み決定係数が0.05であった。独立変数つきパラメータ推定の結果、有意な指標の標準化係数の推計値

は表9のようになった。

表9 世代4：社会増加の重回帰分析結果

被説明変数	説明変数	標準化係数の推定値
因子4 (40-49歳) 社会増加の 因子得点	平均標高	0.159**
	戦災復興土地区画整理	0.109**
	街区公園までの距離	0.054*
	第一種中高層住居専用地域	0.048*
$\overline{R^2}=0.05$	バス停までの距離	-0.055*
	病院までの距離	-0.090**
	保育施設までの距離	-0.090**
		**p<0.01, *p<0.05

世代4は、5～14歳の子供を持つ40-49歳の核家族世帯が主流であると考えられるが、表9を見ると、世代3（30～39歳）と同様、都心部である「戦災復興土地区画整理」か「平均標高」の高い東部丘陵地において、社会増と正の相関を有していた。また、「保育施設」や「病院」の近さといった子育て期において重要な指標が、世代3よりも高い有意水準において社会増の傾向を有している。「街区公園からの距離」が遠い程社会増と正の相関が見られたのも世代3と同様の傾向であった。マンション等の集合住宅の多い「第一種中高層住居専用地域」でも正の相関が見られ、「バス停までの距離」が近い程社会増の傾向が見られた。

(4) 結果のまとめ

世代3(30～39歳)と世代4(40～49歳)では、「平均標高」の高い東部丘陵地や、「保育施設」や「病院」までの距離の近さといった育児期において重要な都市施設が有意に社会増に影響し、世代4においてその傾向が強かった。また「街区公園」の近さは社会増と負の相関があった。

世代3・4では、「戦災復興土地区画整理」といった都心部が、社会増と有意に正の相関があったことから、2000年代以降確認される都心回帰は、現役世代に広く生じている現象であることが分かる。

一方で、「駅そば市街地」の「都心周辺ゾーン」は、居住誘導が図られるべきゾーンであるが、世代3・4ともに社会増と相関が無いことが分かった。

5 ターゲット世代と居住誘導する対象ゾーンの設定

これまでに、因子分析により抽出された各世代における住まいの選択理由及び不満点を明らかにするとともに、現行計画と社会増の実態との乖離を定量的に評価し、居住誘導の際の課題を抽出した。そして、立地適正化計画の推進のためには、抽出できた居住誘導の課題を踏まえ、どのゾーンにどの世代（ターゲット）を誘導していくかを明確にしていくことが必要である。

そこでここでは、ターゲット世代とその世代を誘導する対象ゾーンを設定し、それら世代の居住地選択要因について詳細にみていく。

5-1 ターゲット世代と対象ゾーン

(1) ターゲット世代

一般的に結婚や出産・育児といったライフステージの転換は居住地を変更する大きなタイミングであると考えられる。また、4-4で示したように、結婚・出産・育児等のライフステージの転換を控える世代3（30-39歳）と世代4（40-49歳）は、居住誘導するとしている「駅」や「駅そばゾーン」における社会増と有意な相関が見られず、長期的な空間戦略としてこうした世代の定着を図る必要があることから、ここでのターゲット世代を30代・40代と設定した。

(2) 対象ゾーン

「駅そば市街地」の「都心周辺ゾーン」、「駅そばゾーン」は、居住誘導が図られるべきゾーンであるが、世代3・4ともに社会増と相関が無いことが分かった。また、「駅」や「駅そば

ゾーン」は社会増と有意な相関が見られなかった。さらに、「都心周辺ゾーン」は早期に開発され、高齢化も進行する地域であることから、多世代交流を実現するために、多様な世代のニーズに応じた市街地更新を進め、居住誘導を進めていく必要がある。

そこで、ターゲットゾーンを「都心周辺ゾーン」、「駅そばゾーン」と設定し、先のターゲット世代のライフステージの転換を狙い当該ゾーンへ居住誘導するために必要となる取り組みについて考察する。

5-2 ターゲット世代と対象ゾーンのギャップ把握

対象ゾーンへの居住誘導するためには、ターゲット世代の居住地選択要因を把握し、その機能充実を図っていく必要がある。そこで、アンケート調査の結果を用いて、ターゲット世代の居住地選択要因と対象ゾーンに居住するターゲット世代の居住地に対する評価を比較し、そのギャップを明らかにする。（図3）

なお、同じ世代でも、配偶者がいるか・いないかによって居住地選択要因は異なると考えられることから、ここでは配偶者がいると回答した回答者を対象に分析を進めた。

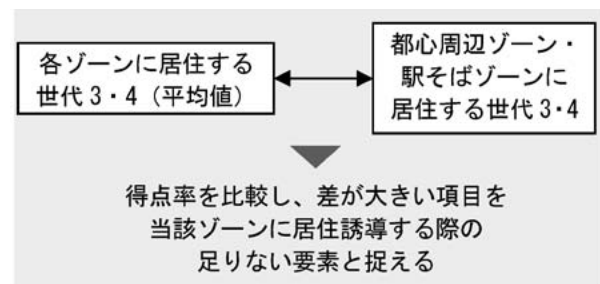


図3 ギャップ把握の考え方

(1) 世代3・4の属性

都心周辺ゾーン及び駅そばゾーンに居住する世代3・4のうち配偶者のいる割合を表10に、そのうち「共働き」である世帯の割合を表11

にそれぞれ示す。また、居住形態及び住まいの満足度について配偶者の有無別の結果を表12、13にそれぞれ示す。

表10 配偶者のいる割合 表11 共働き世帯

		都心周辺ゾーン	駅そばゾーン	配偶者有		
				内、共働き世帯		
世代3	回答者数(人)	52	79	都心周辺3	52	34 (65.4%)
	割合(%)	61.2	69.9		都心周辺4	70
世代4	回答者数(人)	70	111			
	割合(%)	67.3	73.5			

表12 居住形態（配偶者の有無別）

		持ち家（一戸建て）	持ち家（マンション等の集合住宅）	賃貸（一戸建て）	賃貸（マンション等の集合住宅）	賃貸（シェアハウス）	その他
都心周辺3	配偶者有	14	8	4	25	0	1
	配偶者無	28.9	15.4	7.7	48.1	0.0	1.9
都心周辺4	配偶者有	31	20	1	17	0	1
	配偶者無	44.3	28.6	1.4	24.3	0.0	1.4
駅そば3	配偶者有	41	3	0	19	1	0
	配偶者無	44	33	0	56.9	2.9	0.0
駅そば4	配偶者有	36.9	29.7	2.1	28.8	0.0	1.9
	配偶者無	27.5	12.5	7.9	47.5	7.9	2.5

表13 住まいの満足度（配偶者の有無）

		たいへん満足	満足	どちらでもない	不満	たいへん不満
都心周辺3	配偶者有	11	26	9	5	1
	配偶者無	21.2	50.0	17.3	9.6	1.9
都心周辺4	配偶者有	9	38	10	10	3
	配偶者無	12.9	54.3	14.3	14.3	4.3
駅そば3	配偶者有	15	42	10	11	1
	配偶者無	19.0	53.2	12.7	13.9	1.3
駅そば4	配偶者有	14	57	24	10	6
	配偶者無	12.6	51.4	21.6	9.0	5.4

これらより、共働きである世帯は全体の60%程度であり、半数以上が共働きであることが分かった。居住形態については、持ち家（一戸建て・マンション等）の割合は配偶者有と回答した人は配偶者無と比較し20~30%程度高く、特に都心周辺ゾーン・駅そばゾーンの世代4の配偶者有と回答した人のうちおよそ70%が持ち家に居住している。住まいの満足度について、「たいへん満足・満足」と回答したのは、10~15%程度配偶者有の方が高く、都心周辺ゾーン・駅そばゾーンにおける満足度は高いことが分かった。

(2) ギャップの把握

具体的な分析は、以下1、2のように進めた。その結果を表14に示す。

- アンケート調査のQ19、Q20それぞれに対して、各ゾーンの世代3・4の得点率を算定し、その平均値を算定。
- 都心周辺ゾーン及び駅そばゾーンに居住する世代3・4の得点率と各ゾーンの平均値を比較し、各ゾーンの平均値よりQ19では小さい項目を、Q20では大きい項目（得点差が1.0以上差のある項目）を抽出。

※結果は巻末参考表2、3を参照されたい。

(3) 結果のまとめ

これより、世代3では、「経済性」の項目が抽出され、得点率の差も最も大きかった。また、「住居の不満」や「ご自身の通勤・通学」についてもギャップが出ていることから、経済性を重視しつつも妥協している部分もあることが推測できる。他には、「子育て施設」や「大きい公園」の不満点の得点率が高くギャップも大きいことが明らかとなった。

世代4では、「住居の快適さ」、「住居の不満」の項目がQ19、Q20のどちらの結果からも抽出され、いずれも得点率の差が最も大きかった。また、「経済性」、「親または親族との距離等」、「スーパー」といった項目についてもギャップがあることが明らかとなった。

表14 ギャップ（ターゲット世代と対象ゾーン）

世代	ゾーン	ギャップのある項目
世代3	都心周辺	「2. 経済性」、「3. ご自身の通勤・通学の利便性」、「13. 子育て施設」、「21. 大きい公園」、「35. 住居の不満」
	駅そば	「33. 親または親族との距離等」
世代4	都心周辺	「2. 経済性」、「15. スーパー」、「33. 親または親族との距離等」、「34. 住居の快適さ」、「35. 住居の不満」
	駅そば	「1. 親から引き継いだ土地」、「2. 経済性」、「33. 親または親族との距離等」

6 集約連携型まちづくりプランの実現に向けた取組みの提言

これまでに得られた知見をもとに、世代3・4それぞれのターゲット世代を都心周辺ゾーン及び駅そばゾーンに居住誘導するために必要となる取組みを提言する。

(1) 都心周辺ゾーン

①世代3 (30～39歳)

- ・5-2で行った分析より、公共交通の利便性を評価している一方、「子育て施設」についてギャップがあり、重回帰分析の結果からも「子育て施設」が社会増加と有意になっていることから、子育てのしやすい環境をいかに作り上げていくかが重要な視点となる。居住誘導を図るため、より通勤の上で利便性の高い駅周辺部に子育て施設を充実させていくことが必要である。ただし、名古屋市における待機児童数は0人との発表もあることから、ここでの不満は希望の施設に子供を預けられなかったことなどが推察される。子育て施設の量だけに目を向けるのではなく、希望する保育園に通えるなどのソフト面での対応も必要である。
- ・都心周辺ゾーンは早期に区画整理事業が行われた地区であり、3%の公園用地面積割合が規定された新法における土地区画整理によって整備された地区と比較すると、十分な基盤整備がされていない地区であり、表14の「大きな公園」という項目が不満点として挙げられたと推察される。また、高齢化の進行に伴い空き家となる住宅も多くなることが予想されるから、「公園」をはじめとする都市基盤を併せて整備する「共同建て替え」を推進し、良好な子育て環境を整備していくことが必要である。

②世代4 (40～49歳)

- ・表14より「親または親族との距離」が近いことに対してギャップがあり、アンケート調査の「Q25.あなたの次に起こりうるライフステージの変化をお答えください。直近に起こりうるものをお答えください。」の回答でも「親の介護」との回答割合が高くなっていることから、親の介護を見据えた近居について一定の需要があることが推察される。近居需要を活かし、空き家等の積極的な情報提供やマッチングなどを通じた住宅の購入を促進する施策が必要である。

(2) 駅そばゾーン

①世代3 (30～39歳)

- ・表14より「親または親族との距離」が近いことに対してギャップがあり、アンケート調査の「Q25.あなたの次に起こりうるライフステージの変化をお答えください。直近に起こりうるものをお答えください。」の回答でも「子供の就学」、「子供の出産」との回答割合が高くなっていることから、親をはじめとした子育て中の支援が必要とされている推察される。また、本稿では十分にお示しをできなかったが、4-3の分析より「医院・診療所の不足」の項目の特化度が高かったことから、子育て期に特に必要となる小児科などの施設を求めているものと推察できる。これらを踏まえ、例えば、こうしたきめ細かい医療ニーズをくみ取り、通勤の上で利便性の高い駅周辺部に誘導・充実させるとともに、地域住民が中心となって子育て中の親同士の交流の場を提供する「子育てサロン」などの支援を通じて、子育てのしやすい環境をハード・ソフト両面から支えていく施策が必要である。

②世代4 (40～49歳)

- ・表14より都心周辺ゾーンの世代4と同様に、

「親または親族との距離」が近いことに対してギャップがあることから、親の介護を見据えた近居について一定の需要があることが推察される。近居需要を活かし、空き家等の積極的な情報提供やマッチングなどを通じた住宅の購入を促進する施策が必要である。

- ・また、4-3の分析により、世代4~7においては、「災害からの安全性」を不満とする特化度が高かったが、これは駅そばゾーンでは、特に西部低地において災害リスクの高いエリアが含まれるためと考えられる。こうしたエリアは、防災・減災を実現するハード・ソフト施策の実現により、安心感の向上を図る、もしくは災害リスクの極めて高いエリアについては、長期的には居住誘導先としての位置づけを見直すことも必要と考えられる。

7 おわりに

本調査研究では、なごや集約連携型まちづくりプランの推進のために、ライフステージごとの居住地選択の要因を明らかにするとともに、ライフステージの変化を捉えた居住誘導を図るために必要となる居住空間形成に向けた提言を行った。

本調査研究では、アンケート調査などから世代ごとの居住地選択の要因を明らかにしてきたが、これまで見てきたように、性別・年代によって居住地選択の要因は実に多様である。さらに、そうした多様に存在するニーズに対応できるきめ細かな施策がなごや集約連携型まちづくりプランを推進していくためには必要となる。都市機能の集約化や複合化においても単一解を求めるのではなく、地域ごと、性別・年代ごとに異なる多様なニーズの実態を把握し、ターゲットとストーリーを明確化していくことが求められる。それにより、ライフステージの異なる主体別の居住地選択の緩やかな誘導を実

現し、長期的に持続可能な都市形態を実現することが可能となると考える。まだ今後検証すべき課題は多く残されるものの、本研究会において議論した内容が今後の名古屋のまちづくりの一助になれば幸いである。

参考文献等

- 1) 高取千佳「人口社会増減と空間指標の関連分析 - 愛知県を対象として」(2018)、都市計画論文集 Vol.53、No.3、pp.392-399

注1) 年齢別純移動率について、各年の国勢調査の年齢別人口から、それぞれの年齢の生残率を全国一律と仮定した上で割出す推計方法。また、利用した生存率は国立社会保障・人口問題研究所の2010年~2015年の市区町村別の性別、5歳階級別生存率を用いた。

注2) 因子分析において因子間相関が見られたことから、本調査研究ではプロマックス法による斜交回転を採用した。

注3) 一つの従属変数を複数の説明変数を用いた式によって説明を行う方法。

注4) 説明変数間に関連性が認められる際に、回帰式の精度が悪くなる現象。

注5) 条件指数の数値が大きいものは共線性の可能性がある。

参考表1 Q19 (左) 及びQ20 (右) の回答項目

1.親から引き継いだ(親族と同居している)土地	1.親から引き継いだ(親族と同居している)土地
2.経済性(地価、家賃、税金等)	2.経済性(地価、家賃、税金等)
3.ご自身の通勤・通学の利便性	3.ご自身の通勤・通学の不便さ
4.ご家族の通勤・通学の利便性	4.ご家族の通勤・通学の不便さ
5.公共交通機関の利便性	5.公共交通機関の不便さ
6.総合病院の充実(車で30分圏内)	6.総合病院の不足(車で30分圏外)
7.総合病院の充実(車で1時間圏内)	7.総合病院の不足(車で1時間圏外)
8.医院・診療所の充実(徒歩で15分圏内)	8.医院・診療所の不足(徒歩で15分圏外)
9.医院・診療所の充実(徒歩で30分圏内)	9.医院・診療所の不足(徒歩で30分圏外)
10.学校の充実(学校までの距離)	10.学校の不足(学校までの距離)
11.学校の充実(学校の評判)	11.学校の不足(学校の評判)
12.高齢者施設の充実	12.高齢者施設の不足
13.子育て施設の充実	13.子育て施設の不足
14.商業施設の充実(大型商業施設)	14.商業施設の不足(大型商業施設)
15.商業施設の充実(スーパー)	15.商業施設の不足(スーパー)
16.商業施設の充実(コンビニ・薬局)	16.商業施設の不足(コンビニ・薬局)
17.商業施設の充実(お気に入りの店)	17.商業施設の不足(お気に入りの店)
18.図書館の充実	18.図書館の不足
19.美術館・博物館等の充実	19.美術館・博物館等の不足
20.スポーツ施設の充実	20.スポーツ施設の不足
21.公園の充実(大きい公園)	21.公園の不足(大きい公園)
22.公園の充実(小さい公園)	22.公園の不足(小さい公園)
23.銀行・郵便局の充実	23.銀行・郵便局の不足
24.交番・派出所の充実	24.交番・派出所の不足
25.娯楽施設の充実	25.娯楽施設の不足
26.街のブランドイメージ(ステータス)	26.街のブランドイメージ(ステータス)
27.景観(街並み)	27.景観(街並み)
28.景観(緑の量)	28.景観(緑の量)
29.景観(海・川などの水辺)	29.景観(海・川などの水辺)
30.閑静	30.騒音
31.治安の良さ	31.治安の悪さ
32.災害からの安全性の高さ	32.災害からの安全性の低さ
33.親または親族との距離等	33.親または親族との距離等
34.住居の快適さ(新しさ・広さ・施設の充実等)	34.近隣との関係性
35.その他:	35.住居の不満(古さ・狭さ・施設の不足等)
	36.その他:

参考表2 Q19のギャップ把握
(左: 都心周辺ゾーン、右: 駅そばゾーン)

項目	都心周辺ゾーン	駅そばゾーン
1.親から引き継いだ(親族と同居している)土地	0.00	0.00
2.経済性(地価、家賃、税金等)	0.00	0.00
3.ご自身の通勤・通学の利便性	0.00	0.00
4.ご家族の通勤・通学の利便性	0.00	0.00
5.公共交通機関の利便性	0.00	0.00
6.総合病院の充実(車で30分圏内)	0.00	0.00
7.総合病院の充実(車で1時間圏内)	0.00	0.00
8.医院・診療所の充実(徒歩で15分圏内)	0.00	0.00
9.医院・診療所の充実(徒歩で30分圏内)	0.00	0.00
10.学校の充実(学校までの距離)	0.00	0.00
11.学校の充実(学校の評判)	0.00	0.00
12.高齢者施設の充実	0.00	0.00
13.子育て施設の充実	0.00	0.00
14.商業施設の充実(大型商業施設)	0.00	0.00
15.商業施設の充実(スーパー)	0.00	0.00
16.商業施設の充実(コンビニ・薬局)	0.00	0.00
17.商業施設の充実(お気に入りの店)	0.00	0.00
18.図書館の充実	0.00	0.00
19.美術館・博物館等の充実	0.00	0.00
20.スポーツ施設の充実	0.00	0.00
21.公園の充実(大きい公園)	0.00	0.00
22.公園の充実(小さい公園)	0.00	0.00
23.銀行・郵便局の充実	0.00	0.00
24.交番・派出所の充実	0.00	0.00
25.娯楽施設の充実	0.00	0.00
26.街のブランドイメージ(ステータス)	0.00	0.00
27.景観(街並み)	0.00	0.00
28.景観(緑の量)	0.00	0.00
29.景観(海・川などの水辺)	0.00	0.00
30.閑静	0.00	0.00
31.治安の良さ	0.00	0.00
32.災害からの安全性の高さ	0.00	0.00
33.親または親族との距離等	0.00	0.00
34.住居の快適さ(新しさ・広さ・施設の充実等)	0.00	0.00
35.その他:	0.00	0.00

※ : 上位10項目 ■ : ギャップの大きな項目

名古屋における戦前都市計画街路網の位置づけ

—復興都市計画街路網への継承と飛躍—

元名古屋都市計画史編集実行委員会事務局長 杉山 正大

1 はじめに

名古屋の復興都市計画にあつては、戦前の都市計画街路網はいったんご破算とされてすべて廃止されたが、復興都市計画街路網ははたして白紙に絵を描くようにして立案されたのであろうか。このような問題認識に立ち、戦前の都市計画街路網と復興都市計画街路網の間にはどのような関連があったのか、特に継承された部分、新規に採り入れられた部分に着目していくこととする。

2 戦前の変更経緯概観

はじめに名古屋市において街路網が1924（大正13）年6月9日に都市計画決定されてからどのような変更を経て戦前に最終的な都市計画街路網に至ったのか、その経緯を表1に示す。

都市計画街路網の最初の都市計画決定以降、路線の新規追加が行われた都市計画変更は6回、起終点や線形などにかかる変更のみで路線追加が行われなかった都市計画変更は5回である。以下時系列で各変更内容を簡単に紹介しておく。

表1 戦前における変更経緯概要

No.	決定・変更年月日	告示番号等	変更概要	主な変更理由等	変更種別
1	1924(T13) 6.9	官報 第3537号	広路1桜町西線ほか38路線の幹線街路Ⅱ・2・1補助幹線1路線を決定	土地区画整理事業の基準提供などにより新規に路線網を決定	決定
2	1926(T15) 1.27	官報 第4025号	I・3・25 ほか19路線の幹線街路を追加	土地区画整理事業の基準提供等により幹線街路を追加	追加
3	1929(S 4) 7.10	官報 第758号	I・3・5 中村線、I・3・20、I・3・30 下飯田線の起終点付近を変更	大正橋、三階橋の新橋梁との接続に関連して位置を変更	変更
4	1935(S10) 3.14	内務省告示 第123号	I・3・45 名古屋駅前線ほか3路線を追加、広路1 桜町西線を変更	名古屋駅移転改築に伴う変更	追加 変更
5	1936(S11) 4.2	内務省告示 第156号	I・3・10 矢田線の終点付近変更	瀬戸電気鉄道との立体交差及び矢田橋との取付に関連する変更	変更
6	1937(S12) 4.23	内務省告示 第300号	I・3・22 星崎線の終点付近変更	国道1号予定線に連絡するため	変更
7	1939(S14) 6.24	内務省告示 第362号	Ⅱ・1・2 熱田神宮参道線を追加	国道12号(現19号、22号相当)混雑緩和のため	追加
8	1939(S14) 12.13	内務省告示 第587号	I・3・47、I・3・48、I・3・49、I・3・50 公園線を追加	有軌道街路の交通混雑緩和のため北東部に4路線を追加	追加
9	1940(S15) 3.13	内務省告示 第114号	補助幹線街路50路線、小路110路線を追加	人口増、経済拡大に伴い、補助幹線街路及び小街路を追加	追加
10	1940(S15) 4.2	内務省告示 第156号	I・3・42 大江線、I・3・43 稲永線を変更	鉄道交差等からI・3・42 大江線、I・3・43 稲永線を変更	変更
11	1940(S15) 12.7	内務省告示 第616号	I・3・51 熱田駅白鳥橋線追加、I・2・15 大津町東線、I・2・3 南大津町線変更	I・3・51を広場含め追加、I・2・15は拡幅変更、I・2・3は広場追加	追加 変更
12	1941(S16) 5.19	内務省告示 第301号	I・2・9 瑞穂線の変更	国鉄笠寺駅設置に伴い、国鉄線路との交差位置を南方に線形変更	変更

①最初の都市計画街路網決定

名古屋市にあっては市街地の骨格をなす都市計画街路が、1924（大正13）年6月9日に都市計画決定された。決定された路線数は合計40路線で、幅員24間（約43.63m）の広路が1路線、幅員18間（約32.73m）の一等大路第二類（以下Ⅰ・2と略称）が14路線、幅員13.5間（約24.54m）の一等大路第三類（以下Ⅰ・3と略称）が24路線、幅員8間（約14.54m）の二等大路第二類（以下Ⅱ・2と略称、以下略称は同様）が1路線であった。

②補完街路路線追加

当初決定の街路網を補完する意味で幅員13.5間のⅠ・3・25（現3・1・122桜通線の一部）はじめⅠ・3の20路線を1926（大正15）年1月27日に追加した。

③橋梁関連の変更

庄内川に架かる大正橋、三階橋の位置変更に伴い、Ⅰ・3・5中村線（現3・1・124広小路線の一部）、Ⅰ・3・20（現3・2・53東志賀町線の一部）及びⅠ・3・30下飯田線（現3・2・55上飯田線）の橋梁付近の線形を1929（昭和4）年7月10日に変更した。

④名古屋駅移転関連の追加・変更

名古屋駅が移転することに伴い、幹線街路としてⅠ・3・45名古屋駅前線（現3・3・19広井町線の一部）、Ⅰ・3・46広井町線（現3・2・53東志賀町線の一部）、補助幹線街路としてⅡ・1・1泥江町線（現非都市計画道路市道泥江町線の一部）、Ⅱ・2・2（現3・5・119鷹羽町線の一部）を1935（昭和10）年3月14日に追加した。

併せて新名古屋駅の位置が当初想定より若干南となったため広路1号桜町西線（現3・1・122桜通線の一部）の起点位置及び泥江町交差点に至る区間の線形を変更した。

⑤立体交差及び橋梁関連の変更

瀬戸電気鉄道（現名鉄瀬戸線）との立体公差

及び矢田橋との取付けの関係でⅠ・3・10矢田線（現3・4・108守山本通線の一部）の終点付近を1936（昭和11）年4月2日に変更した。

⑥国道連絡関連の変更

名古屋市域外における国道1号改築予定線に接続させるためⅠ・3・22星崎線（現3・1・48東郊線の一部）の終点付近の線形を1937（昭和12）年4月23日に変更した。

⑦熱田神宮境域整備事業関連の追加

熱田神宮参詣者増加に対応して金山橋より神宮西門を經由して同南門に至るⅡ・1・2熱田神宮参道線（現3・1・20伏見町線の一部）を1939（昭和14）年6月24日に追加した。なお本変更以降、幅員を尺貫法による間表示からメートル法によるメートル表示とした。

⑧既存街路拡幅のための追加

名古屋市旧市街地中心部における市電敷設街路で幅員狭小な4区間を幹線街路として1939（昭和14）年12月13日に追加した。それらはⅠ・3・47（現3・3・114外堀町線の一部）、Ⅰ・3・48（現3・1・48東郊線の一部）、Ⅰ・3・49（現3・3・113新出来町線の一部）、Ⅰ・3・50公園線（現3・1・57葵町線類似）である。

⑨補助幹線街路及び小街路の追加

土地区画整理施行の基準とするなどのために、補助幹線街路として幅員18～20mのⅡ・1を2路線、幅員15mのⅡ・2を39路線、幅員11mのⅡ・3を9路線、計50路線追加し、併せて幅員8mの一等小路62路線、幅員6mの二等小路48路線、計110路線の小路を1940（昭和15）年3月13日に追加した。

⑩鉄道交差関連の変更1

Ⅰ・3・42大江線（現3・2・42天津町線の一部）の鉄道との斜め交差を回避するために1940（昭和15）年4月2日に線形変更し、併せて当該変更に伴い、Ⅰ・3・43稲永線（現3・2・36梅ノ木線の一部）の終点を変更するとともに起点の位置も変更した。

⑪熱田神宮境域整備事業関連等の追加・変更

熱田神宮境域整備事業として1940（昭和15）年12月7日にI・3・51熱田駅白鳥橋線（現3・5・156豆田町線の一部）を追加し、起点付近に広場を設置した。さらにI・2・3南大津町線（現3・2・42大津町線の一部）にI・3・8（現8・7・35御田線ほか）との交点付近に広場を設置した。

⑫鉄道交差関連の変更2

省線（現JR）東海道線に請願駅（笠寺駅）設置が計画され、それに伴って1941（昭和16）年5月19日にI・2・9瑞穂線（現3・2・3名古屋環状線の一部）の鉄道交差予定箇所について駅位置を避けるため南へ線形変更した。これが戦前最終変更であり、この時点がすなわち戦前における都市計画街路網の最終形態ということになる。

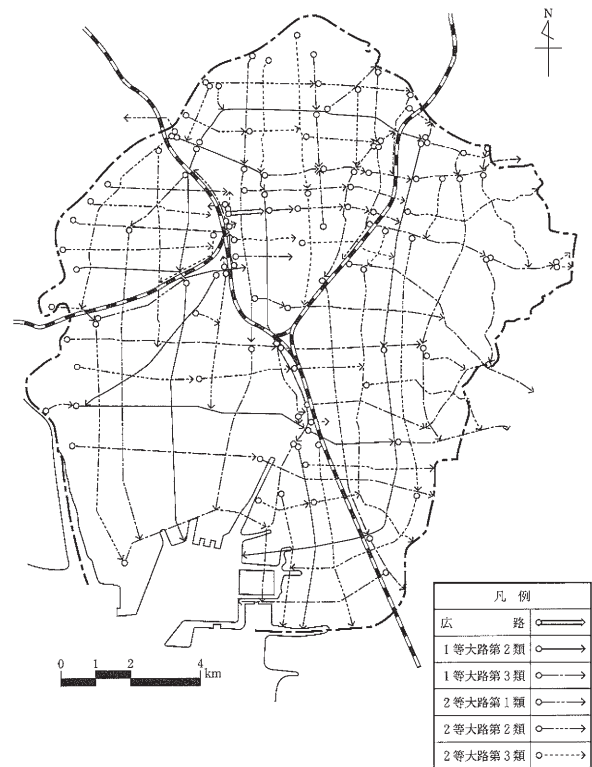


図1 戦前都市計画街路網

3 戦前と復興比較 総論

戦前最終都市計画街路網と復興都市計画街路網の比較を図1及び図2に示した。

両者はネットワーク構成としては、戦前路線の多くがその線形を戦後も維持しているように見受けられる。しかし両者の間で明らかに異なることが2点存在している。ひとつは全体的な広幅員街路の増加であり、もうひとつは都心部街路網密度の増加である。

前者については、図1及び図2において二重線で示される広路が、戦前にあっては幅員43.63mの広路1号桜町西線（現3・1・122桜通線の一部）のみであったのに対し、復興都市計画街路網にあっては100m道路2路線を頂点として、幅員50mの広路が9路線と格段に増加している。

後者については、ネットワーク構成として当然に都市計画街路網に加えられるべき路線や区間が、都心部にあっては都市計画の対象とされなかった事情がある。一つには都心部において

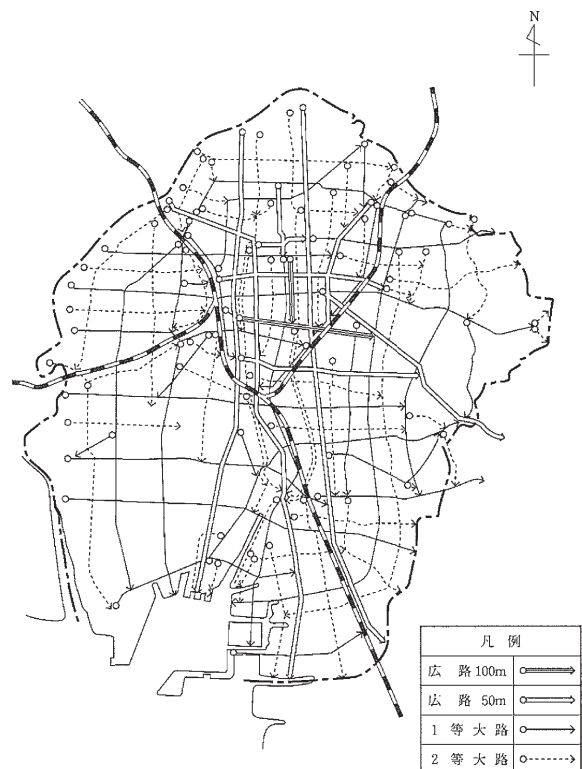


図2 復興都市計画街路網

都市計画法成立以前に個別の必要に応じてその都度拡幅された路線、区間は、「在来八間以上の道路」たる既存街路として都市計画の対象から除外された。またもう一つには市区改正設計による五大幹線は、旧都市計画法附則により都市計画とみなされたため新規決定はなされなかった。以上が都心部路線網低密度の事情である。

次に幅員規模の動向を表2の等級類別に基づく路線数の変化からみてみよう。

表2 戦前街路網と復興街路網の比較

等級類別	戦前街路網	復興街路網	差引	伸率
広路	1	11	10	11.00
一等大路第二類	15	20	5	1.33
一等大路第三類	50	12	-38	0.24
幹線路線数	66	43	-23	0.65
二等大路第一類	4	4	0	1.00
二等大路第二類	41	50	9	1.22
二等大路第三類	9	0	-9	0.00
補助幹線路線数	54	54	0	1.00
路線数合計(A)	120	97	-23	0.81
延長合計(km)(B)	353	446	93	1.26
1路線当たり延長(B/A)	2.9	4.6	1.7	1.56

まず路線数全体を比較すると、戦前の120路線が復興では97路線とおおむね8割程度となっている。これを幹線と補助幹線に分けてみると、幹線の方が6.5割に減少しているのに対し、補助幹線は同数である。さらに細分して等級類別ごとにみると、広路と一等大路第二類が増加しているのに対し、一等大路第三類は減少しており、二等大路については、戦前の第三類を戦後には第二類が吸収したとみるならば同数とみなすことができるだろう。これは要するに幹線においてはより広幅員化、補助幹線においてはあまり変化がない傾向にあるといえよう。

次に延長合計を比較すると、戦前の353kmが復興では446kmと26%増加している。路線数が減少しているにもかかわらず延長が増加しているということは、1路線あたりの延長が増

加していることを示していることになる。事実、戦前に1路線当たり2.9kmであったものが、復興では1路線当たり4.6kmと56%の増加となっている。

以上の結果から、戦前には複数路線で構成されていたものが、復興では単一路線に統合され、かつその傾向は幹線街路においてみられることが推測される。これについては次節において詳細に検討していくこととする。

4 戦前と復興 比較各論

(1) ネットワーク構成及び線形

戦前都市計画街路網における各路線と復興都市計画街路網における各路線との対応関係には、大別すると「極端な変更」、「単純な変更」及び「複雑な変更」の3種類がある。

「極端な変更」は戦前には存在していなかった区間が復興において新規路線となった場合及び戦前路線が復興で廃止された場合である。ここで復興における新規路線とは、起点から終点に至る全区間が戦前には都市計画街路ではなかったことをさし、廃止とは戦前の路線全区間が復興では都市計画街路ではなくなったという意味である。したがって復興路線の一部区間に新規区間が存在している、もしくは戦前路線の一部区間が復興において削除されている場合を対象としていない。

次に「単純な変更」は複数路線を統合して単一路線としたり、全く同一路線に変更がないなどの場合であり、「複雑な変更」は変更前後において複数路線が複数路線に変更され、かつ時には新規区間や線形変更を伴うなどの複雑な対応関係を有する場合である。

①極端な変更

「極端な変更」のうち復興における新規路線は全部で21路線あり、うち幹線街路は広路1久屋町線はじめ5路線、補助幹線街路はⅡ・1・2

本町線はじめ16路線である。復興において廃止された戦前路線は全部で9路線あり、うち幹線街路はⅠ・3・23、Ⅰ・3・24の2路線、補助幹線街路はⅡ・1・1泥江町線はじめ7路線である。

②単純な変更

「単純な変更」のうち幹線街路としては、戦前の5路線（広路1号桜町西線、Ⅰ・2・1桜町東線、Ⅰ・3・1大津町東線（後にⅠ・2・15に変更）、Ⅰ・3・25、Ⅱ・2・18石神堂前線）を復興の広路4号桜通線に統合した例が典型的である。そのほか復興の広路6号山王線、1・2・12広小路線なども戦前複数路線を統合している。また戦前のⅠ・2・11一色線は、番号名称以外の変更なくⅠ・2・3荒子町線に移行した。

補助幹線街路の場合は、22路線がほぼ同一路線を維持しており、全体としては大きな変化はない。しかしⅡ・2・22吹上笠寺線がⅠ・2・20高田町線とⅡ・2・44笠寺線に分割されるといった例がみられる。

③複雑な変更

「複雑な変更」にはさまざまな例がみられるが、典型的な例としては次のような場合がある。すなわち、戦前のⅠ・2・2枇杷島線はじめ6路線や非都計区間を復興において広路8号伏見町線、広路9号田幡町線及びⅠ・2・16大津町線の3路線に組み換えたような例である。

現行の3・1・20伏見町線と3・2・42大津町線に相当する路線が、戦前にあっては非都市計画区間も含め複数路線が交差するような線形であったことがわかる。

(2) 幅員

幅員に関する戦前から復興への変化は拡幅が主であるが、ここでは対応する区間ごとに比較していく。路線という単位でみると、当然のことながら全区間同一幅員であるとは限らない。そこで戦前と復興とで比較可能な区間単位で変更パターンをまとめてみると表3のようになる。

表3 戦前と復興の幅員変化状況

幹線街路				補助幹線街路				
変更内容		区間数		変更内容		区間数		
拡幅	32.73 → 50	9	10%	拡幅	11, 15, 20 → 50	4	5%	
	24.54, 25 → 50, 100	2	2%		11, 15 → 30	5	6%	
	24.54, 25 → 50	15	17%		15, 18 → 20	5	6%	
	24.54, 25 → 30	19	21%		11 → 15	4	5%	
	計	45	50%		計	18	23%	
内線形変更有	3	3%	内線形変更有	1	1%			
同様		35	39%	同様		41	53%	
				内線形変更有		7	9%	
縮小	32.73 → 30	1	1%	縮小	22 → 15	1	1%	
	24.54, 25 → 15	3	3%					
	計	4	4%					
	内線形変更有	1	1%					
削除		6	7%	削除		17	22%	
合計		90	100%	合計		77	100%	
内線形変更有		4	4%	内線形変更有		8	10%	

幹線街路についてみると、比較対象となる区間数全体は90である。このうち拡幅区間数は45、変更がなかった同様区間数は35、縮小区間は4、削除区間は6である。一方、補助幹線街路の場合、区間数全体は77である。このうち拡幅区間数が18、同様区間数が41、縮小区間は1、削除区間は17である。総じていえば、幹線街路は拡幅が主で同様が従、補助幹線街路は同様が主、拡幅及び削除が従で、縮小はいずれもまれな結果となっている。

①拡幅

拡幅状況を幅員変化類型で分類し、拡幅後の復興街路路線名で示す。

戦前の幹線街路のうち、幅員32.73mを50mに拡幅した区間として広路4号桜通線、広路8号伏見町線など、幅員24.54mを100mに拡幅した区間として広路2号矢場町線、幅員24.54m又は25mを50mに拡幅した区間として広路6号山王線、広路7号江川線、広路10号東郊線、広路11号葵町線など、幅員24.54m又は25mを30mに拡幅した区間としてⅠ・2・8東志賀町線、Ⅰ・2・9新出来町線、Ⅰ・2・12広小路線、Ⅰ・2・19赤萩町線などがある。

戦前の補助幹線街路のうち、幅員20m、15m又は11mを50mに拡幅した区間として広路4号

桜通線、広路8号伏見町線などの各一部区間、幅員15m又は11mを30mに拡幅した区間としてⅠ・2・8東志賀町線、Ⅰ・2・19赤萩町線、Ⅰ・2・20高田町線、幅員18m又は15mを20mに拡幅した区間としてⅡ・1・4秋竹線、Ⅱ・1・1天神橋東大曾根線、Ⅱ・2・17雁道線、幅員11mを15mに拡幅した区間としてⅡ・2・30上名古屋線、Ⅱ・2・39光音寺内田橋線、Ⅱ・2・25駅西線がある。

②同様

幅員43.63mを維持した区間として広路4桜通線及びⅠ・3・9広井町線の各一部区間、幅員32.73mを維持した区間として現在の3・2・3名古屋環状線を構成するⅠ・2・1児玉町線はじめ4路線やⅠ・2・3荒子町線など、幅員24.54mを維持した区間としてⅠ・3・1八熊線、Ⅰ・3・5東海橋線、Ⅰ・3・8高畑町線など、幅員15mを維持した区間としてⅡ・2・1堀越天神橋線はじめ23路線全区間のほかⅡ・2・10建中寺線はじめ8路線の各一部区間がある。

③縮小

Ⅰ・2・16大津町線の一部区間で、32.73mが30mとなったほかⅡ・2・18牛巻線及びⅡ・2・45大曾根車道線は24.54mから15mとなっている。またⅡ・2・44笠寺線の一部区間は22mから15mとなっている。

5 おわりに

戦前最終都市計画街路網と復興都市計画街路網をネットワーク構成、線形及び幅員の面から比較してきた。以上を箇条書きにまとめると次のようになる。

- ア 新規路線、新規区間は市街地中心部に多い。
- イ 拡幅された広路のうち南北路線は市域を縦貫しているが、東西路線は市域を縦貫し

ていない。

- ウ 幅員に変更がなかった路線は、現在の3・2・3名古屋環状線を構成する路線をはじめその外側の路線が多い。
- エ 縮小区間はごく一部にとどまり、例外的である。
- オ 幹線街路及び補助幹線街路について、路線全区間の廃止は9とあまり多くはないが、一部区間の廃止は線形変更に伴う場合が多い。
- カ 小路については、一部区間を除いてほとんどの路線が廃止された。

戦前街路網と復興街路網の比較については、従前から定性的に語られることはあっても各路線、各区間に立ち入って比較したことはなかったように思われる。本レポートにおいては一部ではあるが定量的な比較を試みたものである。記録としての意義を考慮して、いささか煩瑣に亘ることをいとわず記述した。

なお、戦前街路網と復興街路網の各路線の番号名称については現行路線のものとは異なるため読解に難渋することがあろうかと思う。紙面の都合上割愛したが、戦前、復興、現行の各路線番号名称の比較表は下記に掲載してあるので、参考に供されたい。

(<https://www.nup.or.jp/nui/user/media/document/investigation/r01/NUI28.pdf>)

● 編集後記 ●

新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、公園や河川敷ではテントを張り家族でアウトドアを楽しむ姿や歩道上の飲食店のテラス席において食事を楽しむといった姿をよく見かけるようになりました。

本号ではパブリックスペースの活用について、コロナ禍での実践を含めた様々な視点から貴重な知見を多数ご紹介いただきました。私たちのより豊かな生活のために公共空間はどうあるべきかという視点が、これまで以上に重要になっていると感じました。先代が築き上げてきた名古屋の豊かな公共空間をどう活用していくかが、これからの名古屋のまちづくりにおいてますます重要な要素となりそうです。

最後になりますが、年度末のご多忙の中、また新型コロナウイルス感染症が落ち着きを見せない中においても、本誌のために快く執筆いただきました皆様に、この場を借りて心よりお礼申し上げます。(矢野)

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。趣旨にご賛同いただきまして、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.nup.or.jp/nui/>) をご覧下さい。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

なお、当社は税法上の「特定公益増進法人」となり、賛助会員については税制優遇措置が受けられることになりました。(ただし、確定申告が必要です。)

● アーバン・アドバンス No.75 ●

2021年3月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2208 Fax : 052-678-2209

印刷 株式会社荒川印刷

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.57	2012.03	災禍からの復興と文化
No.58	2012.06	リノベーションとまち
No.59	2012.10	アジア交流時代のまちづくり
No.60	2013.02	「新しい公共」によるまちづくり
No.61	2013.09	老いと向き合う都市
No.62	2014.03	都市とビッグデータ／オープンデータ
No.63	2014.09	都市の更新
No.64	2015.03	民間主体・官民連携まちづくり
No.65	2015.10	「道」のデザイン
No.66	2016.03	広域連携によるまちづくり
No.67	2016.12	名古屋都市センター設立25周年記念特集号
No.68	2017.10	ランドスケープ
No.69	2018.03	シェアリングとまちづくり
No.70	2018.09	モノづくりとまちづくり
No.71	2019.03	交流拠点の新たなかたち
No.72	2019.09	ICTを活用したまちづくり
No.73	2020.03	スポーツとまちづくり
No.74	2020.09	水辺を活かしたまちづくり

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載（A4版、100ページ程度）。名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館などにて閲覧可能。

次号予告



アーバン・アドバンス

No. 76

【特集】 名古屋都市センター設立30周年記念特集号

名古屋都市センターは「都市計画のまち」を世界に冠せしめた復興土地区画整理事業の収束を記念した「まちづくりの交流拠点」として1991年7月に設立され、今年で30周年を迎えます。節目の年を迎える中、新型コロナウイルス（COVID-19）の流行により、社会の仕組みや人々の意識、慣例が大きく変化してきました。

そこで次号は、30周年記念特集号と題して、人々の生活や意識の変化に伴い名古屋のまちがどのように変わる可能性があるのか、どのようなまちづくりが名古屋の成長につながるかなど、今後の展望について考えます。

2021年9月 発行予定

