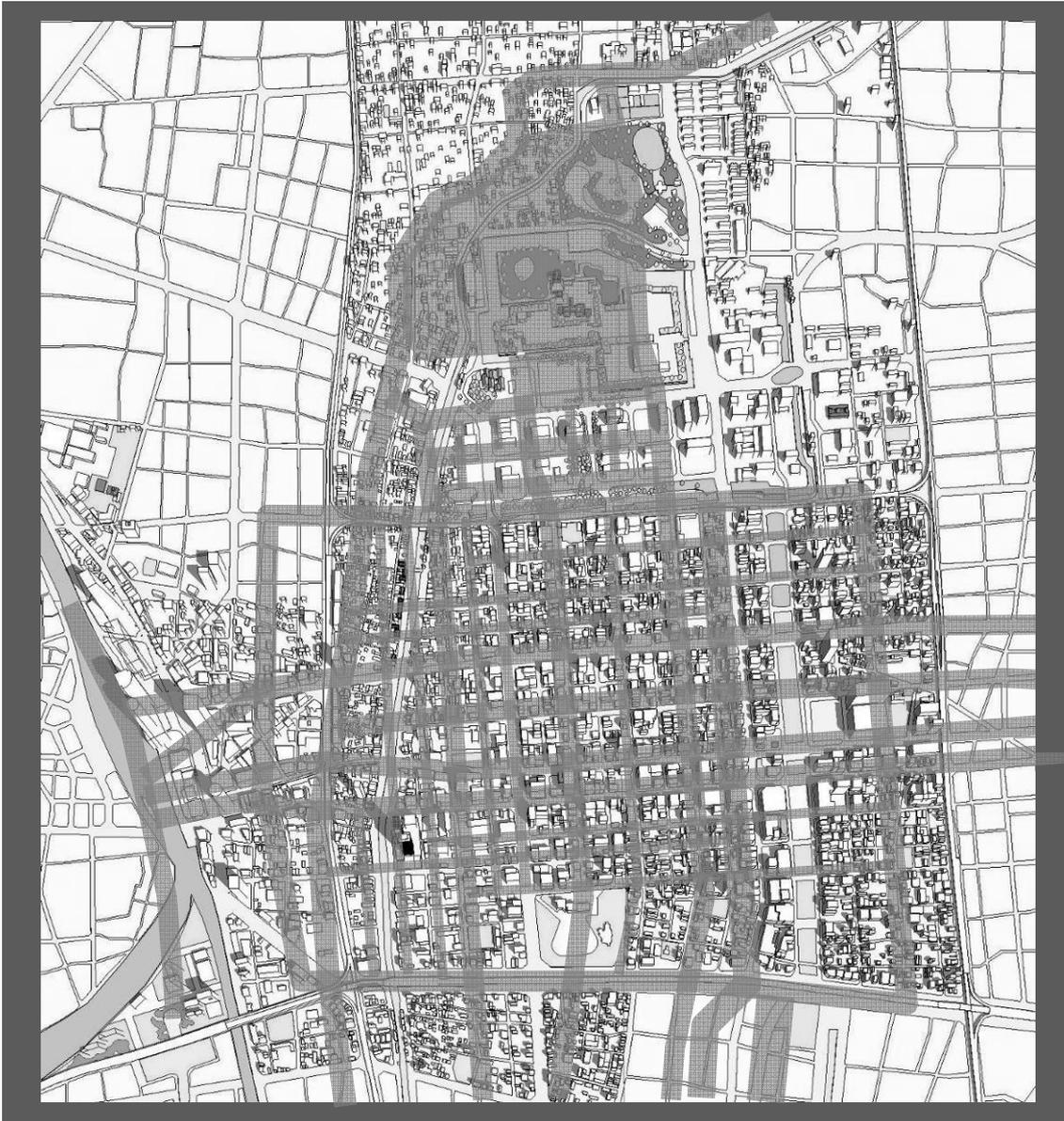


平成 21 年度 NUI レポート

緑ある快適な都心空間のあり方研究
— 街園都市・名古屋 —



目 次

I 概要版	...	i
II 本編		
1. 研究の目的	...	1
2. 研究の概要と取り組み方	...	1
3. 現状の名古屋	...	1
(1) 豊かな都市基盤の歴史		(2)
(2) 都市基盤の現状		(3)
(3) 都市環境軸		(4)
4. 目指すべき将来像【街園都市・名古屋】	...	5
(1) 都心部コアエリアの「緑化」の可能性		(5)
(2) 「土地利用」戦略の方向性		(6)
(3) 魅力的な都心部をめざす「交通」		(7)
(4) 「街園都市・名古屋」の提案		(7)
5 都心部コアエリアの主要な地区と将来像	...	8
(1) 官庁街地区（官庁街、二の丸付近）		(9)
(2) 錦二丁目地区		(10)
(3) 栄南地区（矢場公園、三蔵通、大津通付近）		(11)
(4) 名古屋高速都心ループ		(12)
(5) お堀地区（堀川四間道、外堀付近）		(13)
6 将来形までのレポート	...	14
「魅力的な名古屋都心部を目指した交通政策」		
名古屋大学大学院教授 森川高行		(15)
「名古屋都心部の土地利用戦略の方向性」		
名古屋大学大学院准教授 村山顕人		(25)
「緑ある快適な都心空間：「緑化」分野から、将来形に向けたレポート」		
株式会社創建 井上忠佳		(40)
「街園都市／名古屋」の構想試案		
財団法人名古屋都市センター 副理事長 春名秀機		(59)
参考資料等	...	77

1 研究の目的

名古屋の街は、400年前の城下町形成時から続く碁盤割の街区と、第二次世界大戦後の戦災復興土地区画整理事業では100m道路を始めとした広幅員道路を有し、特に都心部では、道路及び公園率が40%を超えるほど基盤整備が充実した街である。碁盤割街区の形は変わらずに、江戸時代には歩行者、馬、籠が通った道に、人力車、路面電車、地下鉄、自動車とその主役を変えながら、利用目的も移動だけでなく、交流、防災、休憩等、様々な用途に、少しずつ工夫を加えながら変化してきている。

化石燃料の枯渇、CO2排出の削減等、地球規模での環境問題や、人口減少、少子高齢化を受けた自治体収入減少と都市の集約化の必要性等が問われる昨今、先進的な環境都市では既に、利便さから、環境配慮や自然的なライフスタイルを求める等、質向上へと意識変化が進み、特に人の賑わう都心部において便利なクルマから人優先の社会へと変わりつつある。

名古屋の街の特徴でもある豊かな都市基盤は、400年前の歴史の中で、先人の工夫と努力によって時代の要求にこたえながら道路幅員拡幅や空間再配分等を行っており、これらの資産をこれから先の新たな100年にどう活かし、時代の要求に応えていくべきだろうか。

都市を構成する各分野において、将来あるべき姿の議論はあるが、これらをまとめ、視覚的に表現することで、その良さや必要性を認識すべきであると考え、名古屋の将来の姿を議論し、その空間的イメージを表現することを目的とした研究に取り組むこととした。

2 研究の概要と取組み方

都市を構成する交通、土地利用、緑化の専門家及び、空間イメージを表現するデザイナー、各分野からの提案と意見の取りまとめを行うコーディネータをメンバーとした研究会¹を設置し、リニア新幹線の整備時期である2025年を中間目標としつつ、2050年の名古屋の街の姿を検討することとした。

研究会では、交通、土地利用、緑化の各分野から将来にむけ都市に必要な要素等を語った上で、名古屋都心部のあるべき姿、都心部の主要な地区のまちの将来形について議論し、その成果としてイメージパースと3Dアニメーション²を使って空間イメージを表現すること、将来形までの課題及び解決策等をまとめたレポートを作成している。

3 現状の名古屋

名古屋の都心部には、名古屋市都心部将来構想³で名古屋駅地区と栄地区の2つの核と、これを結ぶ広小路通・錦通地区をあわせた2核1軸を中心にした将来構想がある。概ね20年先を目標とし、「土地利用」「交通」等の面からの将来目標と、地区別構想が掲げられている。

ここでは、「土地利用」、「交通」に加え、名古屋の豊かな都市基盤とその「歴史」、都市の地形と都

¹ 交通：森川高行氏（名古屋大学教授）、土地利用：村山顕人氏（名古屋大学准教授）、緑化：井上忠佳氏（㈱創建：技術士、RLA）、空間デザイン：岡本欣吾氏（デザイナー）、コーディネート：春名秀機氏（㈱名古屋都市センター副理事長）

² 3次元モデリングソフトウェア「Autodesk Revit Architecture」による動画。川地正教氏、松林正之氏、河田正氏らが堀川を主に作成していたデータに今回検討地区を追加。

³ 「名古屋市都心部将来構想」平成16年3月 名古屋市

市「環境」という視点で、さらに名古屋の街の現状と可能性について振り返る。

(1) 豊かな都市基盤の歴史

名古屋都心部の豊かな都市基盤の歴史は、1610年、名古屋城築城、尾張藩開府にさかのぼる。それまで尾張地方の中心だった清州(現在の愛知県清州市)から、1610年の名古屋城築城以降、数年かけ、家臣、商人、職人、神社仏閣、蔵、橋等をごっそりと清州から名古屋へ移す「清州越し」によって城下町が形成され、名古屋城築城のためともこの清州越しのためともいわれる堀川が開削されたのもこの時である。

城下町は、東西約5.7km、南北約6.0km、北は名古屋城、東は大曾根、南は大須、西は堀川に囲まれた逆三角形の都市で、侍屋敷と町人町は明確に分かれていた。城の南に東西11町、南北9町の範囲で走る幅員3間(5.45m)の道路で碁盤割に区切られた一区画60間(109.09m)四方の街区を町人街として配置していた。これを囲むように武家や寺社が置かれ、特に寺は防備の最も弱い街道筋に集約して配置され、万一の場合の防衛拠点とされた。名古屋を通る5つの街道筋は必ずこの町人街を通り、名古屋城から南の熱田へ伸びる本町通には多くの商家が集まり、当時の賑わいのメインストリートであった。

1660年、万治の大火で碁盤割地区の多くが焼失し、その後、防火広場として、町人街の南端にあった堀切筋を3間から5間(27.3m)へ拡張し、「広小路」と呼ばれるようになる。1700年には元禄の大火で町屋と寺社が焼け、この復興のため、堀川沿いにある商家の裏道幅員を3間から4間(7.3m)に広げ、商家を土蔵とした防火帯「四間道(しけみち)」ができた。

1730年に尾張7代藩主についた徳川宗春は、全国的に享保の改革と質素儉約を進める8代將軍吉宗と政治理念の決定的な違いを持ち、規制を緩和し、民衆はのびのびと生活を楽しめば消費は進み経済も活性化し、国は繁栄すると考え、祭りを推奨し、芝居小屋や遊郭をおいた。芝居小屋のある寺社や遊郭が本町通り南方にあったため、通りの賑わいは南へ伸びることになった。この頃の人々の移動は、徒歩、馬、籠などである。

明治維新後、廃藩置県が行われ、1878年(M11)年、吉田禄在が初代名古屋区長となる。当時、東京―大阪間を結ぶ幹線鉄道が中仙道沿いに計画されていたが、吉田は工務省鉄道局長の井上勝を訪ね、建設費、営業収入、列車運転時間等を理由に中仙道沿いの鉄道開発がいかに難しいかを説得し、実測調査の上、東海道側への変更が決まった⁴。そうして、1886年(明治19)、街の外れだった笹島に名古屋停車場が開設する。

1887年(明治20)には、広小路堀川以西道路が竣工、1898年(明治31)にはここに笹島～栄町県庁間の市内電車が通ることになる。吉田は、街路系統樹立を認め、南外堀線、栄町線、若宮八幡社北通線、山王横町線の貫通を計画⁵しており、1910年(明治43)、鶴舞公園で第10回関西府県連合共進会が開催され、同年、広小路にガス灯が点灯する等、この時代、広小路通を初めとした東西軸が街の賑わいのメインストリートとなった。それまで人力で移動していた人々は、路面電車を使うよ

⁴ 「まちづくり来ぶらり」2009年3月、名古屋都市センター発行

⁵ 「名古屋都市計画史」平成11年3月、名古屋市計画局・名古屋都市センター編、名古屋都市センター発行

うになり、道路利用の中心が人から電車に変わった。

第二次世界大戦の本土空襲によって、名古屋市は市域の約4分の1が焼失し、東、中区等の都心部においては50～60%が焼失⁶した。名古屋市では、この戦災復興を土地区画整理事業で行うこととし、将来、人口200万人の市民を収容する大都市計画として、また、単なる災害跡地の復興ではなく、永遠の平和都市として新しい文化と産業を象徴した計画をと考え、幅員100mの道路を東西、南北2本で市内を大きく四分割し、火災等の延焼防止帯、避難場、平時には市民の遊歩地帯となる緑道として都市の美観を向上される目的で造った。また、50mの幹線道路9本、電車道路は30m以上に拡幅し、歩道は少なくとも5m以上とした。中心部では500m間隔で主要幹線街路を配し、その間に補助幹線街路を1本ずつ配置している。

名古屋都心部の豊かな都市基盤はこうして完成した。

（２） 都市基盤の現状

現在の名古屋都心部の地図が図-1である。名古屋城の南に碁盤割の街区が並び、東西、南北に久屋大通、若宮大通の2本の100m道路、久屋大通の南には新堀川、名古屋城の西側に堀川が位置している。

名古屋都心部では、400年前に造られた碁盤割の街区が現在まで継承され、戦争によって一旦焦土に化した後も、ほぼ同じ位置で道路が拡幅され、現在に至っている。



図-1 名古屋市中心部

⁶ 「戦災復興史」昭和59年3月30日、戦災復興史編集委員会編、名古屋市計画局発行

特に、江戸時代に城下町だったエリア（以下、「都心部コアエリア」という。）は、現在、図-3のように広幅員道路が多く、公園も多い。図-2の赤枠内における、道路及び公園の割合は44%にも上っている。

赤枠内面積 (ha)	399.1
道路面積 (ha)	139.6
枠内の道路率	34.98%
公園面積 (ha)	36.6
枠内の公園率	9.18%
枠内の道路及び公園面積 (ha)	176.2
枠内の道路及び公園率	44.14%



図-2 都心部コアエリア

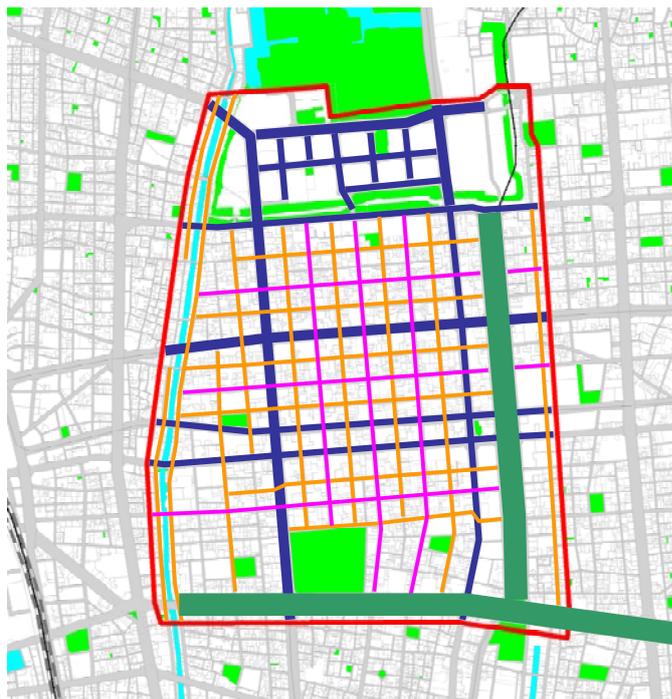


図-3 都心部コアエリアの道路幅員

(3) 都市環境軸

名古屋市は木曾・揖斐・長良の木曾三川によってできた濃尾平野の東に位置し、市南西部で伊勢湾に面し、ここに位置する名古屋港から市の中心域を囲うように北東にかけて庄内川が流れている。その地形は、市域全体は概ね平坦で、東部は緩やかな丘陵地になっている⁷。中心部には、400

⁷ 「私たちのまち名古屋 Planning for Nagoya 2002」平成14年 名古屋市

年前の城下町形成時に掘削した堀川、元は精進川と呼ばれ明治末期に運河として改修された新堀川、昭和初めに都市計画事業の一環として作られた中川運河が流れている。

これらの地形と自然の潜在力を活かした「パッシブ型まちづくり」の提案として、図-4の都市環境軸の研究⁸も進められ、都市環境軸を通る海陸風の活用や山谷風の活用によるヒートアイランド対策が提案されている。

市東部の丘陵地を活かした環境軸と市西部の庄内川を活かした環境軸に対し、市中心部の堀川、新堀川、中川運河を活かした環境軸は共に都心部コアエリアを通過して、北東へ流れている。東部丘陵地や河川を活かした環境軸に比べ、自然的要素の少ないこのエリアでいかに都市環境軸を連続させられるかは重要な要素である。(図-5 参照)

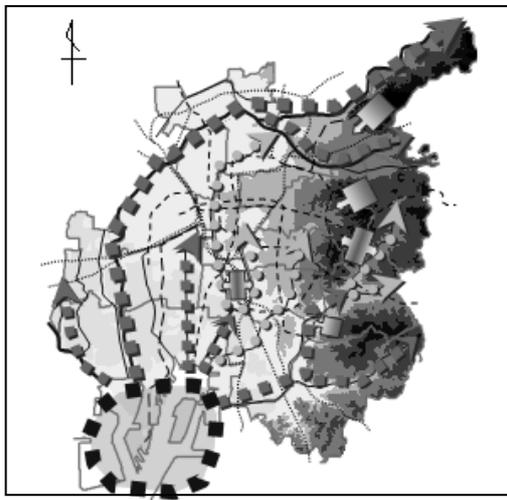


図-4 都市環境軸⁶

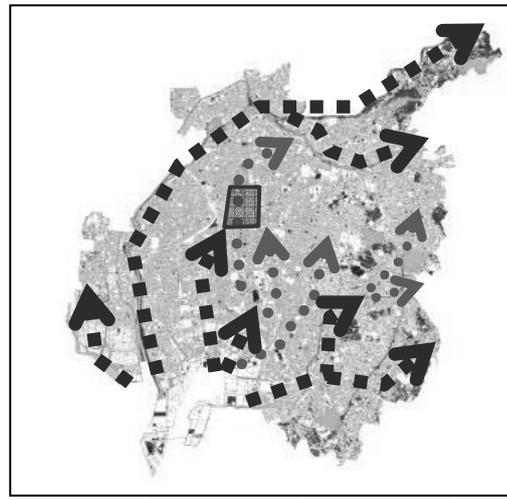


図-5 都市環境軸と都心部コア

4 目指すべき将来像 【街園都市・名古屋】

名古屋の都市基盤の歴史と地形等の環境を述べたが、市内都心部の特に、名古屋城－久屋大通－若宮大通－堀川で囲まれた約400ha(図-2)の都心部コアエリアの都市基盤が非常に充実していること、それらが400年前の城下町形成時から現在までの歴史の中でも、時代の要求にこたえる形で道路の幅員拡幅や空間再配分などを行っており、先人の工夫と努力によって積み重なってきた資産であることを再認識した。これから先の新たな100年においても、この基盤を活かし、あるべき将来を見据え、より良い形で、時代の要求に応じていかなければならない。

まずは、2050年を目標として、この都心部コアエリアを中心に、「緑化」、「土地利用」、「交通」の視点で将来に向けて必要な事柄を考えてみたい。

(1) 都心部コアエリアの「緑化」の可能性

都心部コアエリアが都市環境軸において重要な位置であることは分かった。このエリアでいかに、

⁸ H17・18年度、名古屋都市センター自主研究 「都市環境軸に関する調査研究～名古屋のヒートアイランド対策としての水と緑を活用したパッシブ型まちづくりについて～」

緑化を始めとした自然的要素を連続させるかについて考えてみる。

名古屋市内の街路樹、緑道、大規模緑地等、河川・湖沼の全てが緑化された場合のネットワークイメージ図【図-6 グリーンウェイ】を作成した。詳細は「第6章 将来形までのレポート」の「緑化」分野からのレポートに記すが、図-2の都心部コアエリア約400haで連続的な緑化空間が実現すれば、自然再生の取組みが進められている「東山の森」と同規模の都市内緑化空間を作り上げることができるといえることが分かる。

この広さを有効な緑化空間とするためには、既存の公園緑地空間を核、街路や河川を軸として、開発に伴う緑化や、都心部に残る未利用地等を活用した物理的・機能的に連続した緑の回廊を作り出すことが重要である。つまり、「連続性」をいかに作り出せるかが大切なのである。

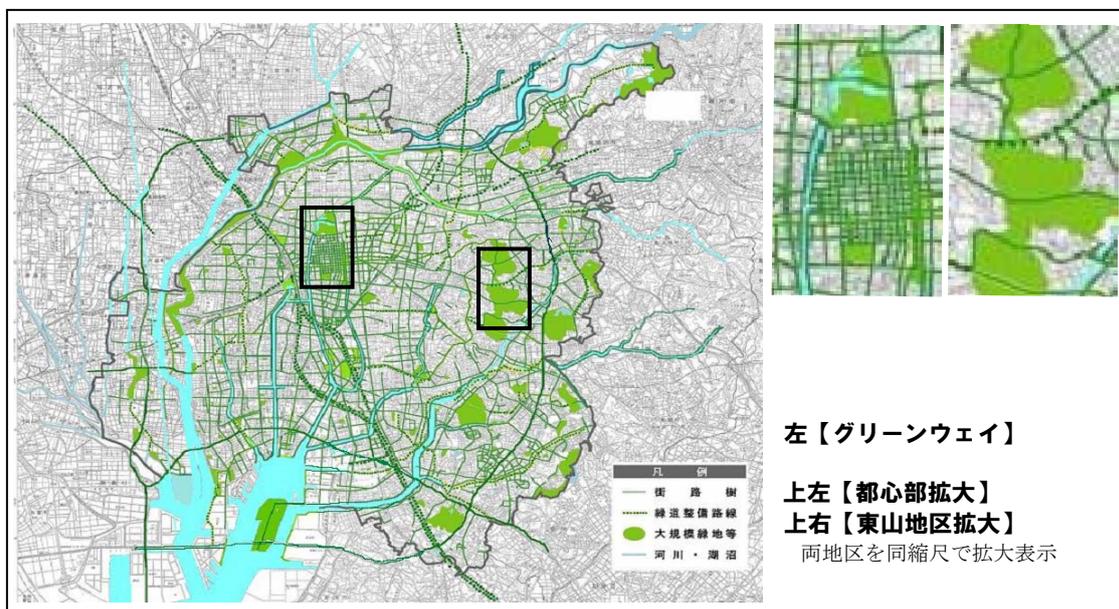


図-6 グリーンウェイ

そのためには、広幅員道路や交差点部等での街路樹整備、雨水活用、学校や駐車場等大規模敷地やLRT路線敷の芝生などによる緑化、公開空地と街路樹の一体的な整備、公園周辺部のデザイン工夫、地域とのパートナーシップによる街路樹管理等の工夫が必要である。これらによって緑化空間の連続性が確保できるだけでなく、保水による都市型洪水への対応、都市内クールスポットの確保と連続、生物の移動のための空間連続、魅力的な都市空間の誘発なども考えられ、かつて、広幅員道路の白いコンクリートとまだ小さく若かった街路樹の印象等から、白いまちと言われた名古屋が、「緑の回廊都市」となる多くの可能性を秘めている。

(2) 「土地利用」戦略の方向性

これからの都市には、環境問題、人口減少、超高齢化社会への対応から、都市基盤整備や維持のコスト削減、公共交通機関の活用、都市機能の集約、魅力的な都市空間の創出、都市基盤密度の低い地域の自然環境の積極的保全・復元が求められている。名古屋都心部はもともと、低く広がりをもった空間と碁盤目状街区を特徴としており、これらは人間性、多様性、内発性が重視された欧

米型の「アーバン・ビレッジ」を構成しやすい。これは、人間の身の丈に合った都市空間を形成することで都市空間の中に人間性を回復し、多様な人々を集め多様な活動を促し、人々の内発的な力を最大限活用することで都市の活力を高めることを意味し、その空間整備には、自動車に依存しなくてもよい日常生活を支える都市基盤の整備、快適な歩行者・自転車環境の整備、賑わいある街路の実現、身の丈に合った寸法と用途複合の誘導、魅力的な公共空間の創出、高質で多様な価格帯の住宅供給等がポイントとなる。

こうした都市空間の将来像を明確にするためには、都心部全体を一律的に土地利用規制強化し、将来像が明確になった地域から土地利用規制の緩和を行うといった戦略が必要である。また、公園、庭、森林、水路、街路樹、田園を含む多機能な空間を、光、空気、水、街路、時間という要素でもトータルにネットワーク化する「グリーン・インフラストラクチャ」整備も必要である。これらの詳細は「第6章 将来形までのレポート」の「土地利用」分野レポートに記す。

（3）魅力的な都心部をめざす「交通」

現在は、交通機能に特化しすぎている「道」だが、もとは緑や賑わいを提供する機能をもっていた。人々が住み、働き、憩うことのできるヒューマンスケールな魅力ある都心部を形成するためには、道本来の機能を顧み、自動車利用中心から公共交通、自転車、歩行者に空間を再配分し、街の魅力を高めることが大切である。都心部の豊かな道路空間を持つ名古屋でこれらを実行することができれば、都市としてのインパクトある発信力と、土地利用変化の誘導を期待することもできる。

都心部の交通機能を自動車から他に振り替えるには、都心部への自動車アクセスや都心部内での自動車移動を他手段に転換しなければならない。公共交通利用促進を図るには郊外でのパークアンドライドや公共交通運賃制度改変等があるし、名古屋では、中量輸送規模で路面走行する公共交通機関の新規整備や自転車走行空間の充実も有効である。また、都心部内の回遊促進には歩道や自転車整備以外にも、ループバス等短距離交通の充実や、コミュニティサイクルのような共同利用も有効になる。

現状の都心部道路空間を他用途に転換するためには、合理的な自動車交通量削減も必要である。燃料に対する環境税や、都心部乗入課金制度等物理的な抑制策が考えられる。これらの施策を組み合わせ、パッケージで考えることも重要である。「第6章 将来形までのレポート」の「交通」分野からのレポートで、新型路面電車などの中量路面公共交通機関の導入検討と自動車流入抑制策として駐車デポジット制度について具体的に記す。

（4）「街園都市・名古屋」の提案

地球環境問題や人口減少等の課題を乗り切るため、既に「駅そば生活⁹」という言葉でもいわれているように、メリハリある都市機能の配置と集約化が重要であり、その実行力を高めるためには魅力的な都市空間の創出も必然である。

名古屋都心部の基盤整備の充実ぶりは際立っており、街の歴史、緑化、土地利用、交通の各方面

⁹ 「低炭素都市 2050 なごや戦略」2010年2月 名古屋市環境局

からもその重要性和将来への期待は非常に大きい。そこに魅力と活力ある空間を創出すれば、「道のまち」ともいえる名古屋の都市としてのインパクトある発信となるだろう。そこで、将来の名古屋都心部に対して、次の提案をする。

『街園都市・名古屋』の提案

- 名古屋都心部の豊かな都市基盤を人々が快適に住み、働き、憩うことができるように、「車利用優先」から「人優先」に道路の再配分を行い、道路の緑化等によって街園化を進め、緑の中の都市を創出する。
- 400年前から継続する都市基盤を活かし、名古屋を訪れる観光客にも、街を散策する市民にも、その歴史性を心象風景として感じることができるような、歴史文化の香る空間整備を進める。

これらの提案をすすめるための具体的な方策を以下のように考える。

- ・既存緑地と街路や河川等基盤を中心に、開発地や未利用地等を活用した緑化をすすめ、物理的・機能的に連続した緑の回廊を作る。
- ・広幅員道路や交差点部等での街路樹整備や、地上部の芝生等緑化、公開空地と街路樹の一体的な整備などによって街路緑化の連続性を確保。
- ・都市軸としての堀川、中川運河、新堀川は両岸空地の緑化を進め、街路の緑と合わせた「水と緑の回廊」に再生する。
- ・人間の身の丈に合った都市空間「アーバン・ビレッジ」の創出。そのために、自動車に依存しなくてもよい日常生活を支える都市基盤の整備、快適な歩行者・自転車環境の整備、賑わいある街路の実現、身の丈に合った寸法と用途複合の建築物の誘導、魅力的な公共空間創出、高質で多様な価格帯の住宅供給等が必要。
- ・都心部の主要スポットを環状運転でまわる、中量路面公共交通機関¹⁰の導入や、自転車走行空間の充実、コミュニティサイクルの導入により、都心部内の回遊促進。
- ・都心部への自動車流入抑制策として駐車デポジット制度の導入。
- ・自動車利用優先から人優先の道路再配分にするため、車道を減らす、低速度規制エリアの設置、シェアード・スペース¹¹による交通処理等の実施。

5 都心部コアエリアの主要な地区と将来像

街園都市・名古屋を構成する都心部コアエリア内の主要な地区における、将来の空間イメージとその概要について、次のように提案します。

¹⁰ この研究では「NPT」を提案。ゴムタイヤ式のLRT。BRT(Bus Rapid Transit)とLRT(Light Rail Transit)の中間あるいはNagoyaのNをイメージして[N]RTと命名。

¹¹ 「SharedSpace—共用空間—」平成20年3月 名古屋都市センター

(1) 官庁街地区（官庁街、二の丸付近）

外堀と堀川で囲まれた官庁街を含むエリアを名古屋城と一体的な庭園としてとらえ、名古屋城を中心とした緑と歴史文化の香る城郭地区として、整備・演出する。

城への導入路となる本町通は参道のように両側に店舗が並ぶメインストリートとし、歩行者支援として名古屋駅・名古屋城・栄・大須・ささしまを結ぶNRT¹⁰が通るトランジット・モールにする。

官庁街の下層部及び道路内にも小規模な店舗を配置。道路及び交差点部の緑化をすすめ、通り全体を庭園化する。



図-7 官庁街の本町通

官庁街にも店舗を。トランジットモール



図-8 官庁街・二の丸付近の本町通

名古屋城に近づいた時、松の木の向こうに金シャチが見える

(2) 錦二丁目地区

住む、働く、憩う機能が複合的に集積したエリア。街区全体では高容積化した周辺部から人間的なスケールの内部まで次第にボリュームダウンする地区。内部では特にアーバン・ビレッジをコンセプトとする中低層建物と多用途混在による暮らしやすい都心居住を推進し、道路空間は、人、自転車、自動車の優先順位の共用空間とする。居住者の生活の足としてシェアリング電気自動車や自転車、小型バスが通りを通る。



図-9 錦二丁目・街区内道路

歩行者優先、緑化、店舗と住居、自動車・自転車のシェアリング



図-10 錦二丁目・長者町繊維街

新たな繊維街、会所の雰囲気を持つ中庭空間

(3) 栄南地区（矢場公園、三蔵通、大津通付近）

広小路以南の久屋大通、大津通、三蔵通、ナディアパーク付近、大須地区は、商業用途が充実し、来街者と賑わいが多いこの地区は、さらに歩行者回遊性を高めるため、LRT と NRT の通る三蔵通、大津通をトランジット・モール化する他、街区内部一帯を歩行者用にモール化する。地区内の地下駐車場は入口を地区周辺に設置する。

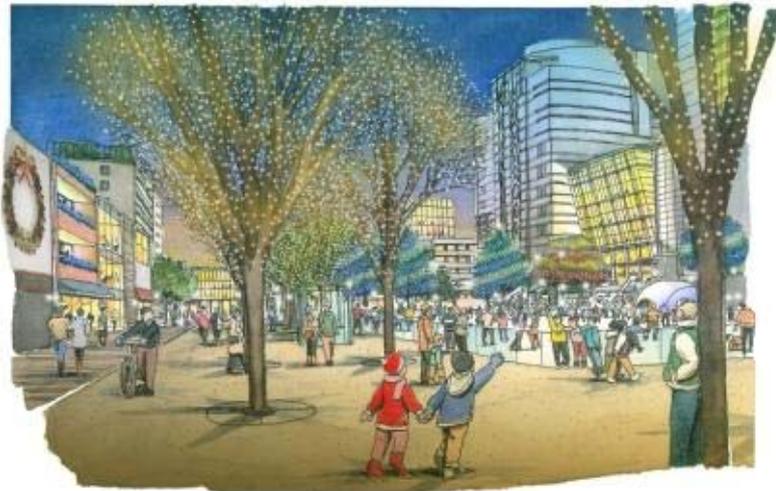


図-11 栄南・矢場公園付近
道路の公園化、歩行者最優先、自転車も降りてひく



図-12 栄南・三蔵通
LRT、トランジット・モール、自動車は時間帯制限



図-13 栄南・大津通
LRT、自転車道、沿道のオープンカフェ、緑化

(4) 名古屋高速都心ループ

名古屋高速都心ループは、都心部コアエリアの緑ある快適な空間へのゲートの存在。車線を減少し、都心部を周回する自転車道と、高木2列植栽による上部空間の緑化面積増大。沿道建物の壁面後退部の緑化推奨により3列植栽も可能となり、緑ある都心空間の玄関口にふさわしい演出を行う。



図-14 名古屋高速都心ループ
自転車道、高木植栽による緑化、グリーンゲート

(5) お堀地区（堀川四間道、外堀付近）

お堀の内側は、低い位置を散策することで周囲の緑化をより意識することができる。

堀川では両岸空地を利用した連続植栽による緑化と、水面近い遊歩道と水質浄化を兼ねた葦やカキツバタ等植栽水路、遊覧船で、親しみある川面空間を演出。川沿いを通るNRTに乗ると、この様子を連続した軸として見ることができ、反対側の四間道の町並みと相まって歴史を感じ、水と緑の回廊を印象付ける空間となる。

外堀内側に設置した木道散策路からは、空と豊かな自然を堪能することができる。



図-15 堀川・四間道付近

両岸の桜並木、水面付近の散策路、NRT、古い町並み



図-16 外堀付近

堀内の木道、空と緑

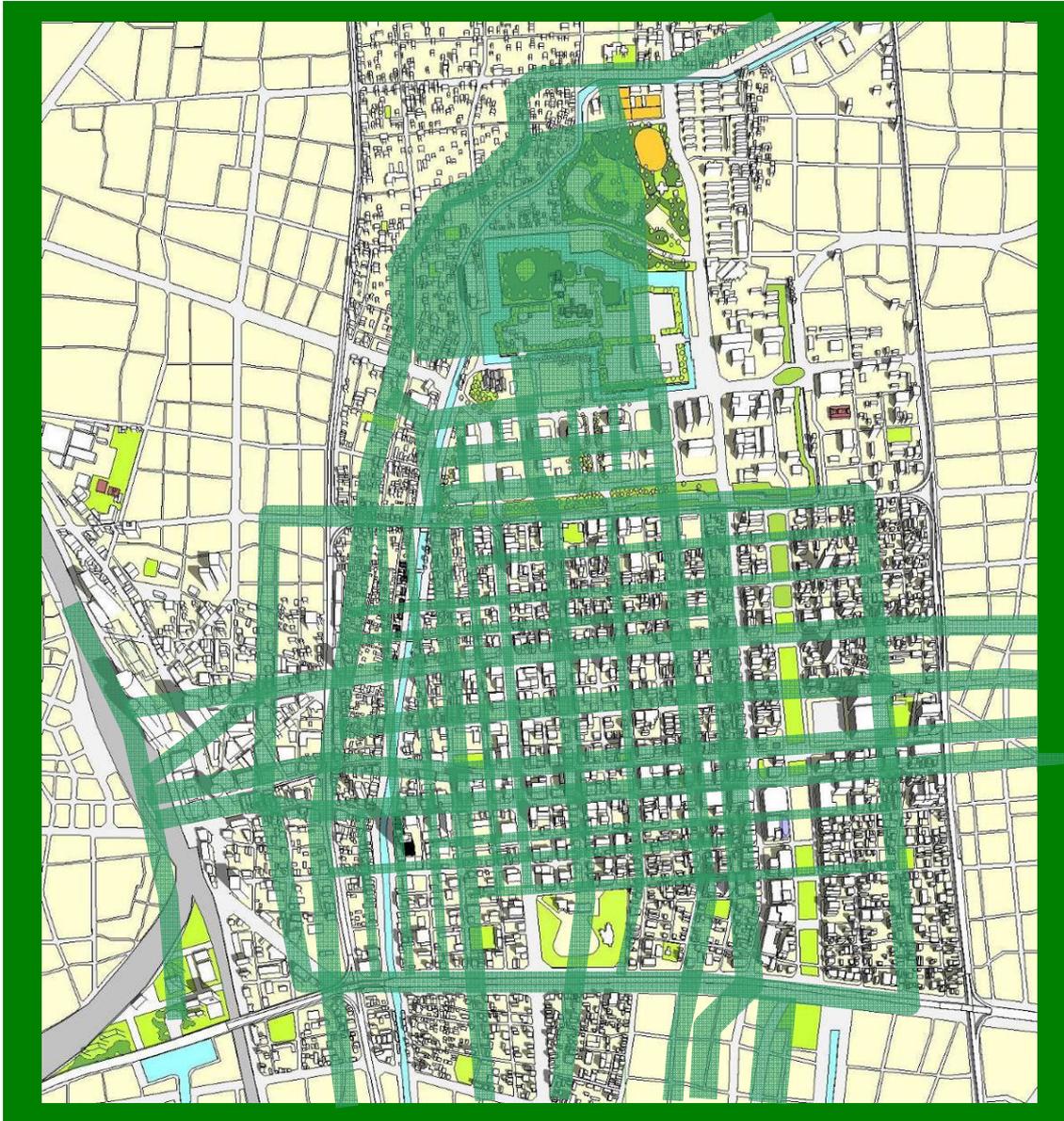


図-17 3Dアニメーションデータに街園をイメージし、緑を重ねたもの

6 将来形までのレポート

2050年の名古屋の姿を検討する上で、都市を構成する「交通」、「土地利用」、「緑化」の各分野で考えられる課題やその解決策等に関する研究会委員によるレポート及び、コーディネータによる全体とりまとめのレポートを次に掲載する。

「魅力的な名古屋都心部を目指した交通政策」

名古屋大学大学院教授 森川高行

1. はじめに

名古屋都心部の「碁盤割り」道路は、徳川家康の「清須越し」による城下町形成から、戦災復興事業を経て街の骨格を作り上げてきた。100m や 50m 幅をはじめとする広幅員の整然とした道路は「都市計画の模範」とも言われてきたが、一方で大量の自動車を都心部に呼び込み、道路を歩いて横断するのも難儀するような「歩きにくい街」「魅力の乏しい街」という側面も併せ持つこととなった。

人口減少、超高齢化、環境・エネルギー制約の深刻化、価値観の多様化など「成熟社会」を迎えている日本では、ヒューマンスケールの魅力ある都心部を形成して、そこで住み、働き、憩うことがよりいっそう求められている。そこで本稿では、名古屋都心部のこのゆたかな道路空間を、自動車利用中心から公共交通、自転車、歩行者に空間を再配分することで街の魅力を高める施策のいくつかについて考察することにする。つまり、道と交通システムからのまちづくりである。このようなアプローチには以下のようないくつかの意義がある。

- もともと道には、緑や賑わいを提供する機能があり、現在の道路は交通機能に特化しすぎている
- 道路は公共空間であり、公共セクターが管理しているため、社会的合意され得れば、民地よりも改変がしやすい
- 道路空間は都心部において相当な面積を有しており(名古屋市都心部では約40%を占める)、その改変は都市に大きなインパクト持つ
- 交通システムの改変は、土地利用の大きな変化をもたらすため、土地利用変化の誘導にも有効である
- 騒音・大気質・犯罪など、都市における利便性・快適性・安全性は、交通システムに大きく依存している
- 二酸化炭素排出量の2割、石油消費の4割を占める自動車交通は、環境・エネルギー的な持続可能性の大きな鍵である

都心部の道路の機能の一部を、自動車交通から他の機能に振り替えるためには、車で都心部にアクセスしている人や、都心部内を車で動いている人の一部を他の交通手段に転換させる必要がある。そして、魅力的になった都心部に、さらに車以外で訪れる人が増えることになると大成功である。

公共交通機関による都心部アクセスを増加させるために、既存の鉄道やバスを活用した方法として、郊外でのパークアンドライドの推進、公共交通運賃制度の改変、運行時間の延長や頻度の増加が挙げられる。さらに、名古屋の場合は、中量輸送規模で、路面を走行する公共交通機関の新規整備が残されていると考える。その他、自転車走行空間の充実も今後ますます重要となろう。

都心部での車以外での回遊促進策には、歩道や自転車道の整備以外にも、ループバスや路面電車などの短距離でも乗りやすい公共交通機関の充実や、コミュニティサイクルのような私的交通機関のシェアリング(共同利用)も有効である。

さらに、現在自動車交通のために利用している道路空間を他の用途に転換するためには、都心部での自動車交通量を合理的に削減しなくてはならない。都心部での自動車交通抑制策には、①燃料に対する環境税など自動車利用全体を抑制する経済的施策、②都心部乗り入れ課金などの都心部流入抑制の経済的施策、③ナンバープレートの奇数・偶数によって乗り入れ可能な曜日を定めるなどの都心部流入抑制の非経済的的制度施策、④都心部の道路を一部自動車通行不可にするような都心部通行抑制の物理的施策、などがあげられる。

道と交通システムによる都心部街づくりには、上記のような施策を組み合わせる「パッケージ施策」が重要である。つまり、車での直接アクセスはしにくくなっても、公共交通などでアクセスしやすく、自家用車でなくても回遊しやすい、“Push and Pull”、いわゆる「アメとムチ」の考え方である。本稿では、このような様々な施策の中でもかなり効果の高いと思われる“Push”と“Pull”の施策を一つずつ取り上げ、名古屋でのシミュレーション結果を交えて若干詳しく説明したい。具体的には、世界中の都市で見直されている新型路面電車(Light Rail Transit, LRT)などの中量路面公共交通機関の導入検討、そして自動車流入抑制策として世界で初めての提案である駐車デポジット制度(Parking Deposit System, PDS)について、次節以降順次説明する。そして車が減った都心部での道路空間の自転車及び歩行者への空間再配分のあり方について最後に論ずる。

2. 新型路面電車導入の可能性検討

世界中で、近年とくに注目されている都市公共交通機関は、新型路面電車 LRT である。1980 年代半ば以降、フランスで 16 都市、アメリカで 16 都市、イギリスで 6 都市、ドイツで 3 都市において導入されている(2008 年 3 月現在)¹⁾。日本では、2006 年に富山市において日本で初めて LRT の専用路線が開通し、予測以上の乗客を集めている。

これまで大都市部で整備されてきた都市高速鉄道(Heavy Rail)と比べて、短編成で路面走行を基本とする LRT は、輸送能力では劣るが、路上停留所へのアクセス性がよく、低床式の車両を使用することから、今後整備が期待される中規模程度の需要を担い、高齢化社会に適合した交通機関とすることができる。また、車両のデザインも洗練されており街並みにマッチする場合が多く、乗客も車窓からの風景を楽しむことができる。さらに LRT の建設費は地下鉄や高架鉄道のだいたい 10 分の 1 ぐらいというもこれからの財政難の時代においても整備を容易にする。

ここで、同じく低コストの中量輸送機関であるバスと LRT の定性的な比較を行ってみたい。一般車と走行空間を共有するバスは、整備費用は圧倒的に低いが、評定速度が遅く、渋滞に巻き込まれると到着時間が読めなくなるという欠点を持っている。また、路線が分かりにくく、ビジターには乗りにくい交通機関である。これらの短所を克服するために、物理的にも隔離された専用レーンを持ち、連結バスを高速で走行させる BRT(Bus Rapid Transit)が南米の都市を中心に増えてきている。名古屋の基幹バス出来町線は、日本の中では BRT に最も近いものの一つであろうが、一般車のレーン進入による渋滞の発生や、連結バスでないため一編成の容量が小さいなどの点で BRT とは呼びがたい。このような BRT であっても、世界のほとんどの都市で鉄道である LRT が好まれるのも事実である。やはり鉄道の魅力は、路線の分かりやすさ、評定速度の速さ、定時性、車両のきれいさ、駅の快

適性、そして総合的なイメージの点でバスを上回っていることであろう。

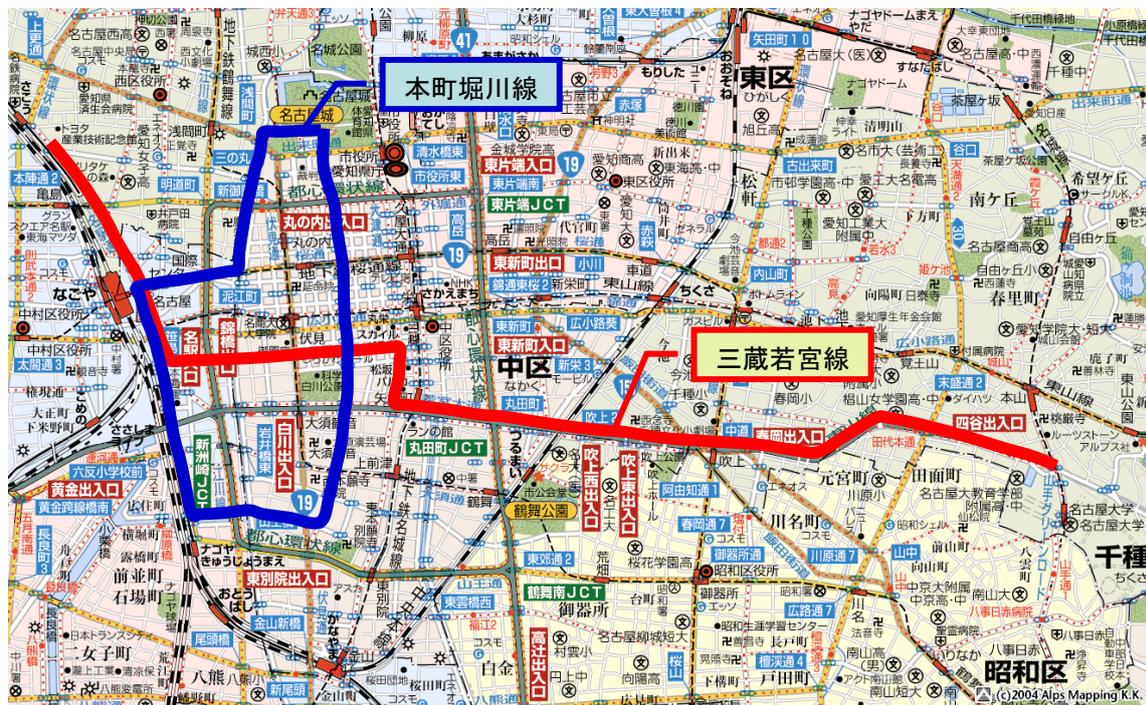


図 1 名古屋で想定される LRT の 2 路線

本稿では、名古屋における新規 LRT 路線として図 1 に示す 2 路線を考えた。一つ目は、名古屋駅北の則武(トヨタ産業技術記念館付近)から広井町線を南進し、名古屋駅をとり、広小路通の南を通る三蔵通を東進し、現在最も商業地として活気のある南大津通を南に折れ、その後若宮大通を通して名古屋大学近くの四谷通三丁目付近に至る「三蔵若宮線(仮称)」である。産業観光として人気の高い、トヨタ産業技術記念館やリタケの森へのアクセス、近年発展著しい名古屋駅周辺、名古屋の商業中心地である栄南や南大津通を通り、市東部の鉄道アクセスの悪い住宅地や名古屋大学病院、名古屋工業大学、名古屋大学本部などの文化施設をも結ぶ、かなりの需要が見込まれる路線である。これは、最後の運輸政策審議会答申(平成 4 年)における「A 路線」(平成 20 年までに整備されることが望ましい路線)に指定されている地下鉄「東部線」の路線を一部なぞりながら LRT 化したものとも考えられる。三蔵通及び南大津通では、車の通行を規制して「トランジットモール」(公共交通機関と歩行者だけが通れる道路)にすることが望ましいと考える。

二本目の路線は、名古屋駅を起点とし、桜橋を堀川まで東進して、桜橋から堀川沿いに北上し、名古屋城正門を通り、本町通をずっと南進し、東別院付近で西に向かい、松重開門をかすめて、JR 線沿いの山王通を北上して名古屋駅に戻る延長約 9km の環状の「堀川本町線(仮称)」である。この路線は、歴史的に名古屋の顔である名古屋城、本町通、堀川がいずれも公共交通の不便さから賑わいを失っていることからその復興と、路線上に連続する観光地、公共施設、商業地、都心内居住地と、名古屋駅・栄という都心二核を結ぶものである。

名古屋大学の著者ら研究グループは、LRT 三蔵若宮線の需要分析を実施した。需要分析の対

象とした部分は、同線の名古屋駅～四谷通三丁目間の約9kmである。需要予測を行なうために、詳細な需要分析モデルを構築した²⁾。「統合型時間帯別均衡モデル」と呼ばれ、個人の活動選択(在宅、出勤、私用など)、移動する場合の目的地選択、交通手段選択、経路選択を時間帯(1時間)ごとに再現するもので、新しい交通機関の整備に伴う誘発需要や、道路混雑の変化による交通行動の変化を表現することができる。都心部(名古屋駅～矢場町)では駅間隔 300m～500m、表定速度 15km/h、矢場町以東は駅間隔 500m～1km、表定速度は 25km/h の設定とし、運行頻度は地下鉄桜通線と同等とした。運賃については、地下鉄並みの対キロ制、バスと同じ 200 円均一制、そして矢場町を境に都心部ゾーンと郊外ゾーンにわけ、ゾーン内は 100 円、ゾーン間は 200 円とするゾーン制の 3 パターンを比較した。上記の設定による 1 日の利用者の予測結果は、対キロ運賃制で 47,000 人、均一運賃制で 52,000 人、ゾーン運賃制で 85,000 人となった。需要量の大きさで言えば、都心部内の短距離移動が低料金であるゾーン運賃制に軍配が上がった。いずれにせよ、鉄道事業として十分採算性の取れる路線であるということが出来る。他のケース設定や詳しい需要分析の結果については、他の文献を参照されたい³⁾。

さらに今後名古屋で LRT を導入するならば、最新の技術による架線不要のものを導入したい。架線レス LRT は、大容量バッテリーを搭載し、駅停車時における急速充電と回生ブレーキによる充電で、駅間の路線上には邪魔な架線が不要になる。図 2、図 3 には、三蔵若宮線が通る三蔵通と南大津通のイメージを、図 4 には、本町堀川線の名古屋城正門付近のイメージをそれぞれ示した。



図 2 三蔵通イメージ

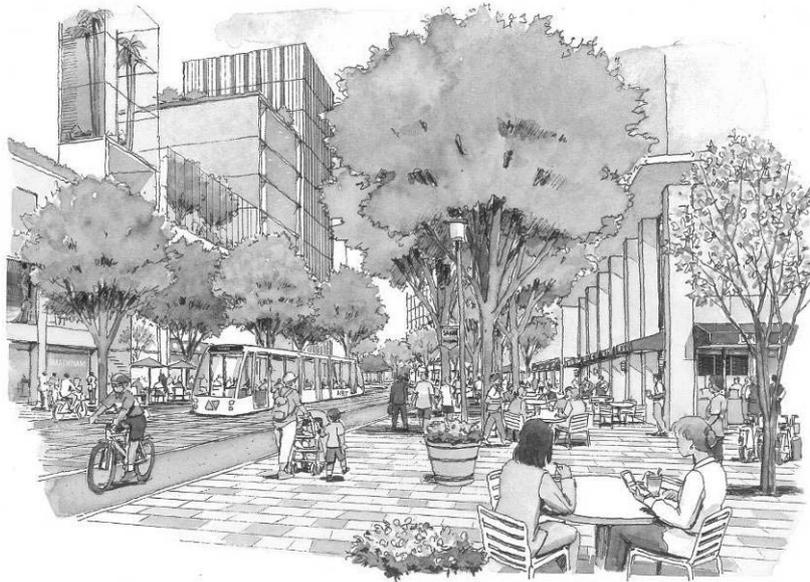


図3 南大津通イメージ



図4 名古屋城附近イメージ

3. 受容性の高い都心部自動車乗り入れ抑制策の検討

過度な自動車流入が街の魅力をそいでいる名古屋では、前項で紹介したような魅力的な公共交通機関の整備と同時に、自動車利用の抑制についても真剣に考えなければならない。これは、都市交通における自動車の環境・エネルギー的な非効率性だけでなく、中心市街地への自動車流入を抑制し、道路空間を自動車交通以外の用途に割り振っていくことが街の魅力化に不可欠だからであ

る。

都心への自動車流入抑制のための経済合理的な制度として世界のいくつかの都市で成功しているのが「都心部乗り入れ課金」いわゆる「ロードプライシング(Road Pricing, RP)」である。最も長い歴史があるシンガポールでは、1975年から実施されており、車が約 6.5 k m²の都心部に入る際に、平日のピーク時で 300 円程度の料金を課している。ロンドンでは 2003 年から「混雑課金」として実施されており、都心部約 22 k m²の広い範囲で車を利用する際には 8 ポンド(1ポンド 150 円と考えると 1200 円)という高額な料金を課している。効果としては、シンガポールで約 45%、ロンドンで約 35%、都心部の交通量が減少した。ストックホルムでも RP を開始しており、流入交通量がやはり 20%程度減少していると報告されている。

ただし、RP に対しては反対意見も多く、自動車利用者からは増税に対して、都心部商業者からは顧客減少に対しての懸念が強く、実際に合意形成に失敗して RP 導入が頓挫した都市もある。

RP と同様な自動車流入抑制効果を持つが、より社会的受容性が高い政策として「駐車デポジットシステム(Parking Deposit System, PDS)」を著者は提案している。PDS は図 5 に示すように、流入抑制をしたいエリア(規制エリア)に自動車で入る時にいったんは課金するが、課金額の全額または一部額を規制エリア内の駐車場や協賛店舗での支払いに使えるという仕組みである。流入時の課金は、一時預かり金(デポジット)と考えられるのでこのように命名した。

課金額の全部をエリア内で使えるようにすれば、都心部への「お客さん」にはまったく課金しないが、都心部を通過するだけの車や違法駐車する車には RP が課されるということになる。このため、車ユーザーや都心部事業者からの反対も少なく、社会的受容性が高いことが示されている。また、最初の課金額のうち何%を返金するかで、0%の単純な RP から 100%返金のフルデポジットまで、車の削減量と社会的受容性の兼ね合いのなかで柔軟に運用が可能であることも特徴である。

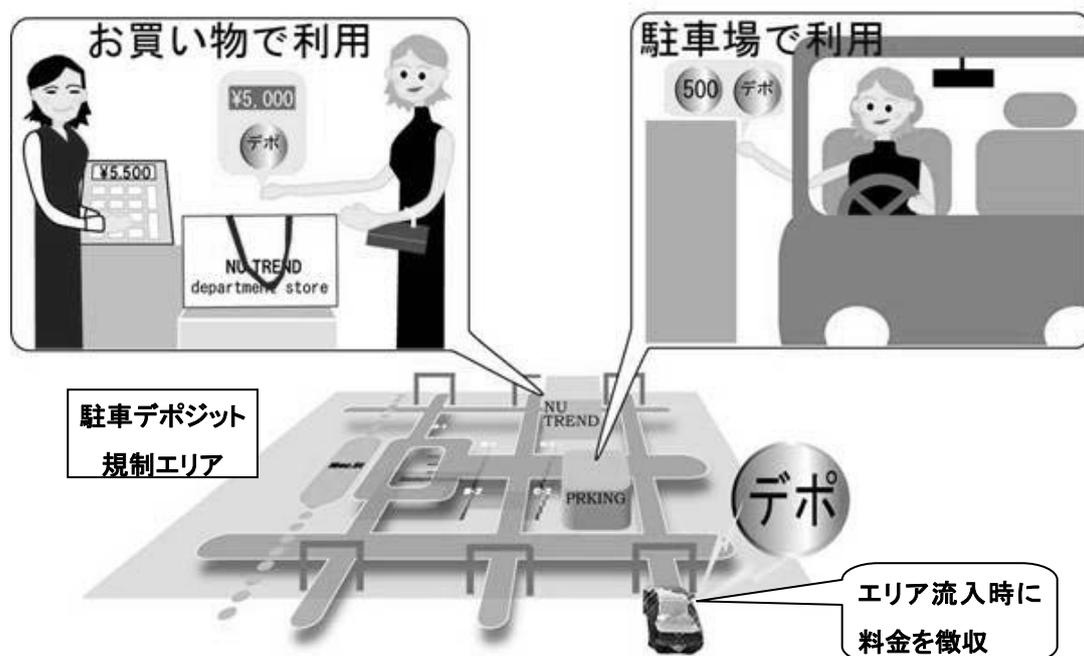


図 5 PDS の仕組み

RP 及び PDS の事前評価を行うために、名古屋大学の著者ら研究グループが効果分析を行なった。使用したモデルは、LRT の需要分析に用いたものと同じで、1 時間帯ごとの道路の交通量を再現するので道路の混雑を表現することができる。混雑による道路の所要時間の変化を考慮したうえで、交通手段の選択、目的地の選択、その時間帯に何をするかを選択(活動選択)をモデル化するため、課金額や混雑状況の変化による都心部への交通量の変化をシミュレートすることができる。

事例研究として名古屋市都心部の約 25 k m²を規制エリアとし(図 6)、パーソントリップ調査にもとづく中京都市圏の人々の行動変化をシミュレートした。課金額のケースとして、表1に示すように、初期課金額と返金額の組み合わせで 19 パターンに対してシミュレーションを行った。例えば「ケース 5-3」というのは、課金額 500 円、返金額 300 円という意味である。

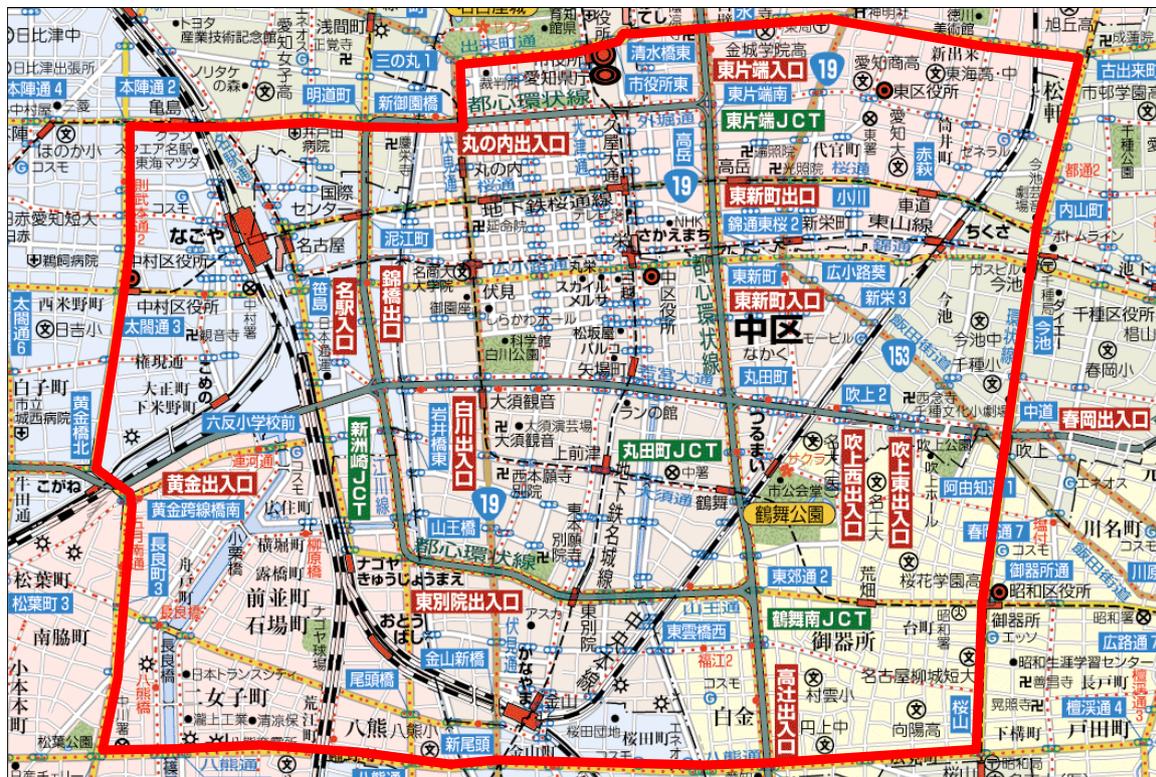


図 6 設定した流入規制エリア

表 1 PDS の課金・返金ケース

	Case_0	Case_3-0	~	Case_3-3	Case_5-0	~	Case_5-5	Case_7-0	~	Case_7-7
課金額	0 円	300 円			500 円			700 円		
返金額	0 円	0 円	~	300 円	0 円	~	500 円	0 円	~	700 円
実質課金額	0 円	300 円	~	0 円	500 円	~	0 円	700 円	~	0 円

図 7 の左側は、規制エリアを目的地とするトリップ数をトリップ目的別に示したものであり、右側は代表交通手段別に示したものである。ケース 0 は課金がまったくない現状を表している。RP(ケース 0-0)では規制エリアを訪問する人が 5%程度減少するが、PDS ではこの減少割合がかなり緩和さ

れることが分かる。また、RPでもPDSでも車での訪問が減少し、公共交通機関の利用が増えることが分かる。

【移動目的別/交通手段別集中度(昼間12時間)】

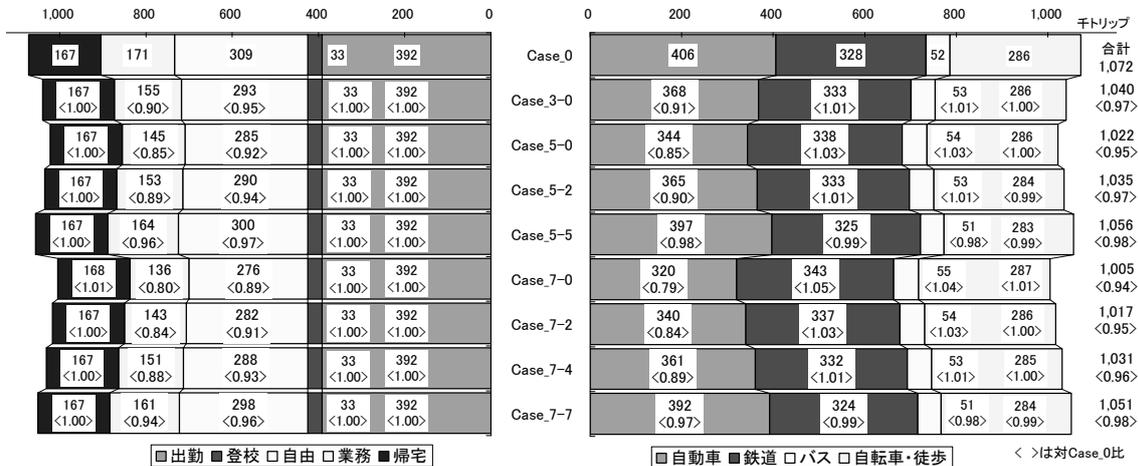


図7 規制エリアを発着するトリップ数

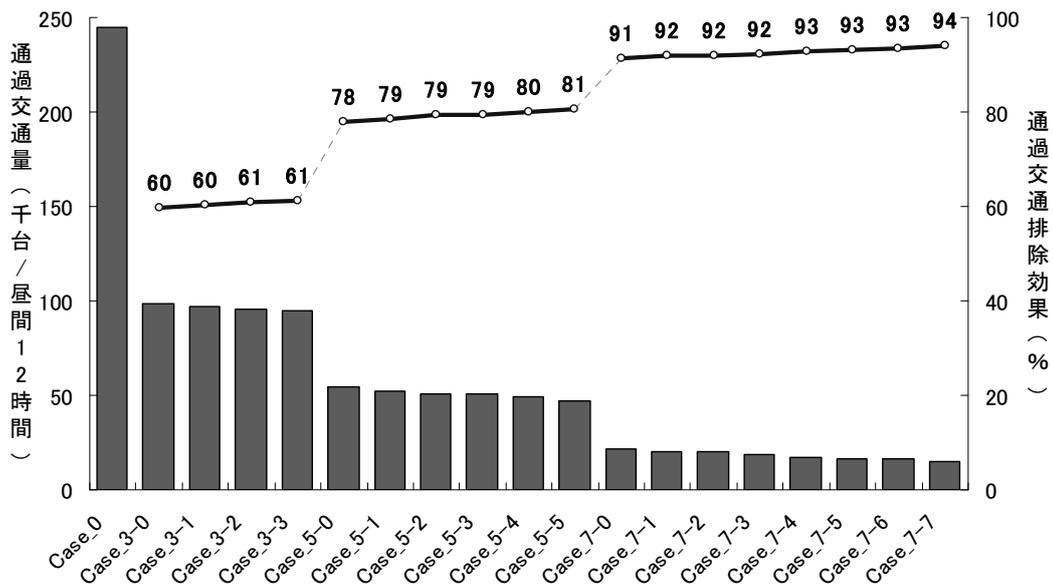


図8 規制エリアを通過する交通量と通過交通排除率

表2 自動車交通関連指標

<自動車交通関連指標、環境改善指標(昼間12時間、Case_0基準)>

	走行台キロ			平均速度		渋滞損失時間		CO ₂ 排出量		NO _x 排出量	
	対象エリア	名古屋市計	高速道路利用	対象エリア	名古屋市計	対象エリア	名古屋市計	対象エリア	名古屋市計	対象エリア	名古屋市計
Case_3-0	-15.3%	-2.2%	1.6%	3.5%	0.9%	-58.4%	-18.5%	-6.4%	-1.1%	-5.0%	-0.6%
Case_3-3	-11.5%	-1.1%	3.0%	3.7%	0.9%	-37.0%	-10.5%	-5.9%	-1.8%	-4.3%	-0.9%
Case_5-0	-23.9%	-3.4%	3.7%	4.7%	1.3%	-74.4%	-19.4%	-11.8%	-2.3%	-10.2%	-1.7%
Case_5-2	-21.3%	-2.7%	3.9%	4.2%	1.1%	-68.0%	-15.3%	-9.1%	-1.9%	-8.0%	-1.4%
Case_5-5	-17.9%	-1.6%	5.4%	3.8%	0.9%	-57.1%	-9.9%	-8.3%	-2.1%	-7.4%	-1.4%
Case_7-0	-31.6%	-4.3%	5.1%	5.7%	1.7%	-85.0%	-25.9%	-16.4%	-2.7%	-15.3%	-2.0%
Case_7-2	-29.1%	-3.8%	5.7%	5.5%	1.1%	-84.0%	-20.2%	-15.7%	-2.6%	-14.0%	-2.5%
Case_7-4	-26.7%	-3.0%	6.5%	4.9%	1.3%	-78.3%	-12.4%	-13.8%	-2.5%	-12.6%	-2.2%
Case_7-7	-22.7%	-1.9%	7.3%	4.7%	0.9%	-68.0%	-6.4%	-12.1%	-2.2%	-10.6%	-1.9%

図 8 は、規制エリア内の通過交通量の変化を示したものである。RP でも PDS でも通過交通を 70～90%削減することが可能であり、混雑する都心部を通過する無駄な自動車交通を激減させる効果がある。表 1 は、いくつかのケースにおける自動車交通関係の指標を示している。例えば CO2 排出量では規制エリア内で、PDS で約 15%、名古屋市全体で数%減少させる効果があることが分かる。渋滞損失は規制エリア内ではほとんどなくなり、名古屋市全体でも 10～20%ぐらい減ることもわかる。

平成 20 年度には、PDS の社会実験を実施した。研究開発段階においては、実際の都心の流入部にアンテナやゲートを設置することは制度的にも費用的にも不可能であるため、研究会では、募集したモニター約 80 人を対象に、GPS 携帯電話を利用した社会実験を行った。

表 2 に、事前調査(PDS 実施前の 2 週間)と事後(PDS 実施中の 2 週間)調査における都心部関連トリップ数の変化を示す。合計欄を見ると、事後期間の方が約 20%トリップ数が多いことが分かる。とくに都心部訪問者の増加率は 26%、なかでも公共交通利用による訪問者は 30%といずれもバックグラウンドの増加率を越えた伸びを示した。通常のロードプライシングと異なり、PDS の実施では都心部訪問者が減少しない可能性が一部実証できたと思われる。また、車による都心部通過は 24 トリップ、率で言うと 57%減少しており、その分都心部迂回は 25 トリップ増加している。都心部通過による純粋課金をさらって迂回する車が半分以上いるとみることができる。

このように、車による通過交通が半減すること、全交通手段での都心部訪問者は減少しないことなど、交通シミュレーションによる分析と同様な結果が社会実験によって得られた。

表 3 社会実験によるトリップ数の変化

	事前期間	PDS 実施期間	変化率
車での訪問	269	330	1.23
公共交通での訪問	225	293	1.30
都心部訪問合計	494	623	1.26
車での通過	42	18	0.43
車での迂回	17	42	2.47
エリア内の動き	444	503	1.13
都心部関連合計	997	1186	1.19

4. 都心部道路空間の再配分

上記のような中量輸送機関 LRT の導入と、自動車流入抑制策 PDS の実施により、都心部道路の自動車交通量は 30～40%程度減少することが見込まれる。それにより、道路空間を路面公共交通、自転車、歩行者に再配分することが望ましい。欧米の都市では、LRT を導入した都心部道路では、車道を撤廃して歩行者と LRT だけの「トランジットモール」化して、賑わいを取り戻した例が多い。

自転車と歩行者の通行空間について提言を行いたい。現在名古屋市では、幹線道路における自転車走行空間を確保するために広幅員の幹線道路において「コリドー路線」を指定し、歩道上の車

道側に自転車走行帯を整備している。しかし、この自転車走行帯は必ずしも快適に自転車が走行できる空間とは言えず、一部の走行帯は駐輪場化していたり、自転車がすれ違いや追越をするには狭すぎるために歩行者専用帯を走行する場合が頻発していたりする。筆者は、とくに都心部でのコリドー路線におけるこのような「自転車歩行者道」を廃止して、歩道は歩行者専用、自転車は車道上に自転車レーンを設けることを提案したい。そして、コリドー路線以外の都心部における道路では、自転車はすべて車道走行を徹底し、そのかわり自動車もそのような道路では制限速度を 30km/h にする、いわゆる”Zone 30”に指定し、自動車と自転車が共存する車道にする。当然歩道は歩行者専用となり快適な街歩きが確保できることになる。

また都心部での道路には街路樹をたくさん植え、名古屋の暑い夏でも緑陰を楽しめる歩道にすべきであろう。一部の歩道ではオープンカフェを設けるなどして、名古屋都心部の広い道路を活用した、歩いて楽しい、賑わいのある道路空間を実現したい。

参考文献

- 1) 青山吉隆・小谷通泰:LRTと持続可能なまちづくり、学芸出版社、2003年
- 2) 金森亮・三輪富生・森川高行:活動選択を考慮した時間帯別・統合均衡モデルの構築と適用、土木計画学研究・論文集、Vol.24, pp.545-556、2007年
- 3) 森川高行:中部を創る 第2章 中部の都市交通、中日新聞社、2010年

「名古屋都心部の土地利用戦略の方向性」

名古屋大学大学院准教授 村山顕人

1. はじめに

現在、名古屋駅前の超高層ビルの展望台から名古屋都心部を眺めると、碁盤目状に規則正しく整備された道路網、20階以上の超高層ビルが少なく大小の中高層ビルが形成する雑然とした街並み、広幅員道路に植えられた街路樹、市街地の中に散在するまとまった緑等に気付く(写真1)。このような名古屋都心部の約40年後・2050年に向けた土地利用戦略の方向性を大胆に提示することが筆者に与えられた課題である。2050年の名古屋市都心部の土地利用は、現在の土地利用の実態、土地利用の構想・計画・規制、そして、地区まちづくり活動の延長上で検討すべきなので、まずはそれらを概括的に整理する。その上で、2050年に向けて緑ある快適な都心空間を形成するための土地利用戦略のラフ・スケッチを描くこととしたい。



写真1 名古屋駅前の超高層ビルの展望台から見た名古屋都心部

2. 土地利用の実態と構想・計画・規制

図1は、名古屋都心部の土地利用現況図である。名古屋駅と栄を東西に結ぶ3本の幹線道路(北から桜通、錦通、広小路通)を中心に、商業(赤色)及び業務(紫色)の土地利用が集積し、その南北に住居(黄色・橙色)の土地利用が存在する。また、名古屋城、久屋大通公園、白川公園、若宮大通などの公園(黄緑色)が都心部の中で大きな面積を占める。運輸関係の土地利用(水色)は都心部全体に散在する。

図2は、都心建物階数現況図である。20階建て以上の超高層ビルが名古屋駅周辺に、11～19階建ての高層ビルが主要幹線道路沿道に見られる。その他の多くの建物は4～10階建ての中高層ビルである。都心部と言えども3階以下の建物も少なくない。

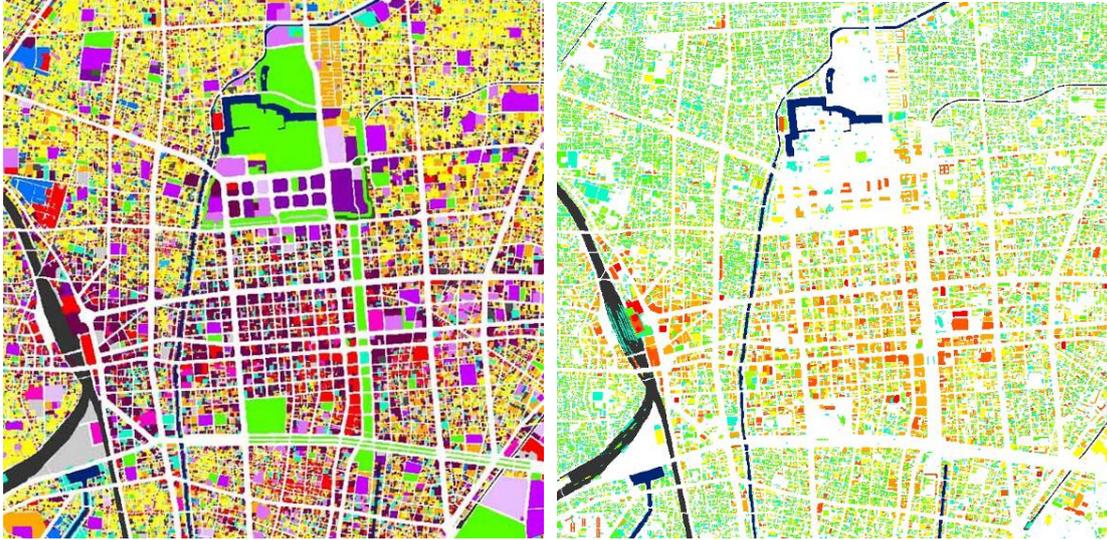


図1(左) 名古屋都心部の土地利用現況図

(2007年都市計画基礎調査のデータを利用して作成)

図2(右) 名古屋都心部の建物階数現況図

(2006年都市計画基礎調査のデータを利用して作成)

名古屋市都心部の現行の土地利用構想は、「名古屋市都心部将来構想」(名古屋市・2004年)¹⁾である。この構想は、概ね20年後(2024年)を目標として策定された都心部のまちづくりの指針で、「分野別将来ビジョン」や「地区別構想」を含む。土地利用ビジョン(図3)では、まず、商業・業務機能が高度に集積している名古屋駅周辺地区及び栄周辺地区を「中心核」、それらをつなぐ広小路通・錦通地区を「連携軸」とする2核1軸の基本構造が提示されている。その上で、国際交流機能の導入等を目指すささしまライブ24地区及び個性ある商業機能の集積と都心居住機能の向上を目指す大須地区が「連携核」に、また、堀川、伏見通、大津通・久屋大通、桜通、若宮大通等の沿道が商業・業務機能等のさらなる集積を目指す「骨格軸」に位置付けられている。さらに、これらの核や軸を取り囲む市街地は「都心界限」と名付けられ、そこでは個性豊かで魅力的な界限の形成と回遊性の向上が目指されている。

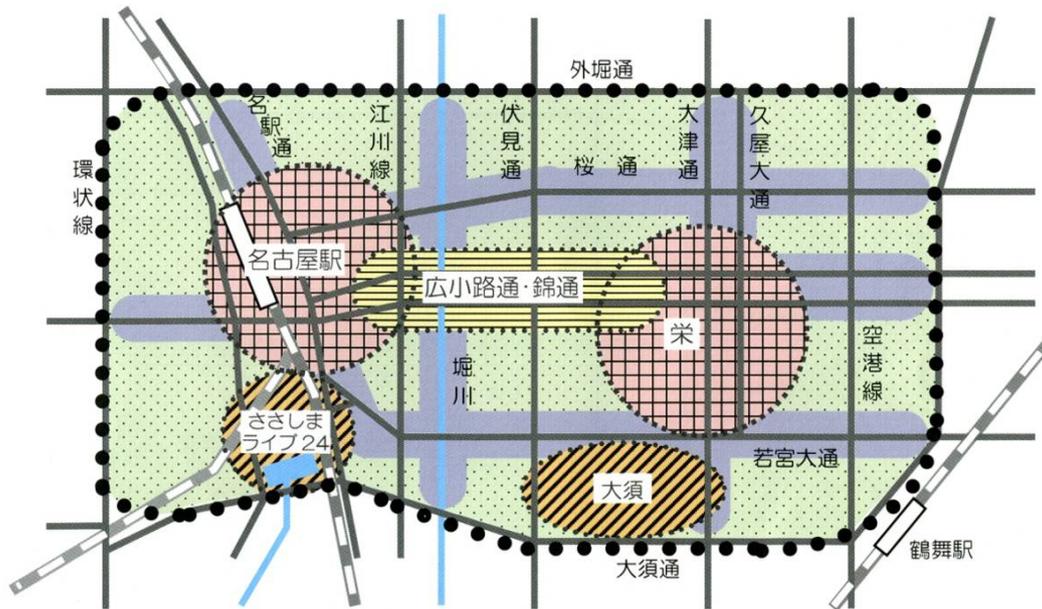


図3 名古屋都心部将来構想の土地利用ビジョン(2004年)

図4は、名古屋都心部の都市計画図(地域制)である。都心部の大部分は商業地域または近隣商業地域に指定されている。商業地域では400%から1000%の容積率が、近隣商業地域では300%または400%の容積率が指定されている。また、緑化地域制度により、500平方メートル以上の敷地において建築物の新築や増築を行う場合には、敷地面積の10%以上の緑化面積を確保することが義務付けられている。高度地区(高さ制限)は指定されていない。

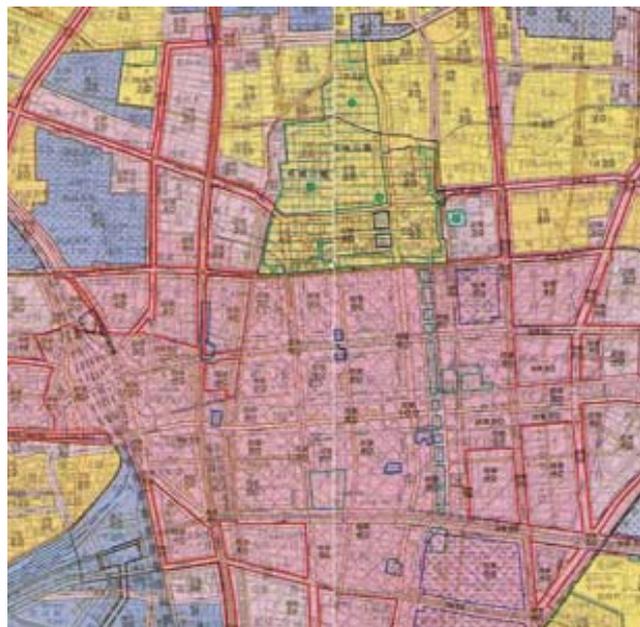


図4 名古屋都心部の都市計画図(地域制)

名古屋市景観計画(2008年)では、都心部の久屋大通地区、広小路・大津通地区、名古屋駅前地区が都市景観形成地区に指定され、特に良好な景観の形成が進めるため、壁面の位置、壁面後退区域の使い方、1階部分の用途と演出、ガラス面内側からの表示、日よけ・雨よけテント、アーケード、シャッター、駐車場、建築設備、公開空地、夜間の演出等に関する基準が定められている。

久屋大通地区では、「スケールの大きな空間と豊かな緑にふさわしい品位ある洗練されたデザインの街並み、にぎわい、憩い、親しみを感じる人間性豊かで活力ある都心空間」、広小路・大津通地区では、「名古屋の都心にふさわしい調和のとれた街並み、にぎわいと親しみと文化の香り高い人間優先の魅力ある都市空間」、そして、名古屋駅地区では、「名古屋大都市圏の玄関としての風格と都市の魅力を感じさせるシンボリックな都市空間」が目指されている。

3. 地区まちづくり活動

「名古屋市都心部将来構想」に位置付けられた「中心核」、「連携軸」、「連携核」、「都心界限」では、様々な地区まちづくり活動が展開されている。その一部をここで紹介しよう。²⁾

[名古屋駅周辺地区:名古屋駅地区街づくり協議会による商業業務地区のマネジメント]

2008年3月、ミッドランドスクエアを管理する東和不動産を中心に、地区内の土地・建物を所有・管理する30社近くの企業が名古屋駅地区街づくり協議会を設立し、地区全体の歩行者空間、車両交通流、景観、環境等の課題や企業を取り巻く多様な情勢に対処するための活動を開始した。今後、名古屋駅周辺地区の建物の建て替えや市街地再開発により地区の高度利用が進む中、こうしたエリア・マネジメントの取り組みを通じて、魅力的な都市空間が創出されることに期待が寄せられる。

[栄周辺地区:安心・安全で快適な、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくり]

栄地区(錦三丁目、栄三丁目、栄四丁目、栄五丁目、地下街)では、内閣官房都市再生本部による都市再生プロジェクトを契機に、事業者、警察、行政機関等で構成される魅力あふれる栄地区推進協議会が設立され、2007年には「栄地区の安心・安全で快適なまちづくり計画」が策定された。それ以降、繁華街の安心・安全に関わる啓発活動、悪質な勧誘行為の取締強化等が進められるとともに、栄地区の各エリア及び全体の将来像が改めて検討されている。

中でも、ナディアパークと矢場公園を核とする栄ミナミ地区(栄三丁目)では、住民、地権者、商店街、企業で構成される栄ミナミ地域活性化協議会が設立され、同地区の回遊性の向上と賑わいの復活に向け、公園や街路といった公共空間を活用したまちづくりが検討されている。2007年から栄ミナミ音楽祭が、2008年から栄ミナミまちづくりフォーラムが開催され、2009年からはアイススケート・リンクの準備も進められている。栄ミナミまちづくりフォーラムでは、同地区において自動車利用を抑制し、環境に配慮した、歩いて楽しい回遊性のあるまちづくりを進めるための学習と議論が行われ、その中からデザイン・ガイドラインの検討も始まったようだ。

[広小路通・錦通地区:広小路ルネサンス]

名古屋駅地区と栄地区を結ぶ広小路通のトランジット・モール化及び車線減・歩道拡幅を中心とする街路再整備「広小路ルネサンス」の検討が地元関係者をはじめとする市民と行政のパートナーシップにより進められている。「人と環境にやさしい都心づくり」、「都心のさらなる魅力向上」というコンセプトは多くの市民に支持されているようだが、車線減に対する反対意見は根強く、未だ解決に至っていない。関連して、2008 年度には、市役所職員と学識経験者で構成される検討会において都心部全体の交通の目標、基本方針、施策を含む「都心交通プラン」が議論されたが、諸般の事情で、プランの公表に至っていない。

[ささしまライブ 24 地区における複合開発]

名古屋駅の南に広がる旧国鉄笹島貨物駅跡地の約 12.4ha と中川運河船だまり周辺を含むささしまライブ 24 地区では、本格的な開発が動き出している。土地区画整理事業によって道路・公園などの都市基盤が整備され、民間活力による土地利用が進められている。土地利用計画は、「国際歓迎・交流拠点」としてのイメージを形成する施設が立地する「ビジネス支援・国際交流ゾーン」、当地区へ人を引き寄せるにぎわい施設が立地する「商業・文化・にぎわいゾーン」、都心居住とこれを支える生活利便施設が立地する「複合都心居住ゾーン」、船だまりを中心にした親水空間と公園を中心に災害時に活用できる防災機能を併せ持つ「親水・都市防災ゾーン」で構成されている。

[大須地区:個性ある商業地の形成]

8商店街振興組合からなる大須地区全体の環境整備を目的とする大須近代化事業協同組合によって、明確なまちづくり基本理念・コンセプトの下、商店街案内板やウェルカム・ゲートの設置、地域コミュニティ・センターと一体化した組合会館の建設等の協同事業が展開されている。また、大須商店街連盟によって、「大須大道町人祭」をはじめとする様々なイベントが実施され、個性ある商業地が形成されている。

[堀川:川と沿岸市街地の総合整備]

1989 年に策定された「堀川総合整備構想」に基づき、河川改修による治水機能の向上、水辺環境の改善による都市魅力の向上、沿岸市街地の整備・活性化を基本方針とした総合的な整備が展開されている。また、多くの市民団体や研究機関が堀川再生に関する活動に参加している。

[大津通・久屋大通:公共空間の再整備と活用]

2000 年以降、久屋大通ではオープン・カフェが実施されている。また、「栄・久屋大通地区交通バリアフリー基本構想」が 2005 年に策定され、拠点のバリアフリー、道路のバリアフリー、街のバリアフリーの整備も進められている。

[錦二丁目のまちづくり]

広小路通・錦通地区と栄周辺地区に隣接する錦二丁目は、戦後発展した繊維問屋街で、「都心限界」の1つである。近年は、問屋の廃業が進み、空きビルや空地、駐車場が目立つ一方、魅力的な店舗、集合住宅、多様なスモール・ビジネスが徐々に進出している。2004年には繊維問屋街の業者らが錦二丁目まちづくり連絡協議会を設立し、NPO 法人まちの縁側育み隊の支援の下、自らが策定したビジョンに基づき、16街区のまちづくりを進めている。2008年5月には、まちづくり活動の拠点「錦二丁目まちの会所」がオープンし、産官学連携で地区のマスタープラン(まちづくり構想)策定の作業が進められている。2009年には、「あいちトリエンナーレ」のプレ・イベント「長者町プロジェクト2009」も実施され、アートによるまちづくりの気運も高まって来たところである。

4. 2050年の社会経済状況と名古屋都心部

日本の都市は、人口減少、超少子高齢化、経済停滞、格差社会の顕在化、財政難、環境問題(気候変化、エネルギー、食糧、水の問題を含む)の深刻化といった厳しい状況に直面している。これからの都市には、一般的に、都市基盤の整備や維持に必要なコストを可能な限り削減し、環境問題の緩和と超高齢社会への対応に向けて自動車依存型都市構造を改めるために、公共交通機関をはじめとする都市基盤が整備され、かつ、災害危険度の低い都市の適切な場所に都市の諸機能を誘導し、多様性を持つ魅力的な都市空間を創出・維持する一方、都市基盤の密度が低い地域では自然環境や農地を積極的に保全・復元することが求められる。しかし、現時点では、目指すべき都市の将来空間像が明確で、それについての市民合意が形成されていて、将来空間像を実現させるための諸施策が体系的に実施されている模範的な都市はない。

名古屋(名古屋市を超えた都市圏や流域圏)でも、目指すべき都市の将来空間像の明確化とそれについての市民合意形成が必要である。ただし、人口減少時代においても、名古屋都心部は、都市基盤が整備され、災害危険度の低い場所であるため、そこでは、多様性を持つ魅力的な都市空間を創出・維持し、都市の諸機能を適切に誘導し、人々を適度に集めることが期待されることは間違いないだろう。その中で、超少子高齢化、経済停滞、格差社会、財政難、環境問題等への対応が求められるのである。

5. 名古屋都心部の空間コンセプト

2050年の名古屋都心部の将来空間像を描く前に、大雑把な空間コンセプトを検討したい。

東京都港区を中心に市街地再開発に取り組む森ビル株式会社は、「立体的な緑園都市(Vertical Garden City)」という明確な将来空間像を掲げている³⁾。細分化された土地をまとめ、建物を集約・高層化し、人工地盤や地下も活用して、地上に豊かなオープン・スペースを創出する。また、超高層タワーと地下の立体的土地利用により、鉄道や車道などの都市基盤を効率的に整備し、職・住・遊・学・商などの多様な都市機能が有機的に集積したコンパクト・シティをつくる。このような都市は、土地の高密度・効率的利用により、二酸化炭素排出削減にも貢献し、地球環境に優しい。ここでの空間整備のポイントは、高度利用で随所にオープン・スペースを設けること、道

路上を立体的に利用すること、超高層建物による都心居住を実現すること、屋上・壁面等を緑化すること、立体利用により交通機関を一体化すること、地上との距離感を縮める地下広場を整備すること、多様な用途で複合した空間を立体的につくることである(図5)。

一方、世界を見渡すと、各都市で、上記の「立体的な緑園都市」とは異なる「アーバン・ビレッジ (Urban Village)」という空間コンセプトが脚光を浴びている⁴⁾。その理念は、都市空間の中に、様々な刺激に満ちた現代的な都市的生活を維持させながら、かつての村落が有していた人間性豊かなコミュニティ生活を回復させようとするもので、人間性・多様性・内発性が重視されるというものである⁵⁾。ここで、人間性とは、「人間の身の丈に合った都市空間を形成することによって、都市空間の中に人間性を回復させること」、多様性とは、「都市空間の中に多様な用途・機能を組み込むことによって、多様な人々を呼び多様な活動を促すこと」、そして、内発性とは、「都市空間の中で活動する多様な人々の内発的な力を最大限活用することによって、都市の活力を高めること」である。ここでの空間整備のポイントは、自動車に依存しなくても良い日常生活を支える都市基盤の整備、快適な歩行者・自転車環境の整備、賑わいのある街路の実現、身の丈に合った寸法と用途複合の誘導、魅力的な公共空間の創出、高質で多様な価格帯の住宅の供給などである。

名古屋都心部は、名古屋駅周辺地区を除けば、「立体的な緑園都市」ではなく「アーバン・ビレッジ」の考え方が合うだろう。名古屋都心部の街並みは、もともと低く広がりを持つのが特徴であり、東京都心部のように高密度化する必要はないし、街並みの基礎にある碁盤目状街区は、欧米型の「アーバン・ビレッジ」を形成しやすいと考えられる。都市空間の持続的な再生や人間的な都市空間の創出・維持を考えれば、名古屋都心部の多くの場所で、「アーバン・ビレッジ」の空間コンセプトが有用であろう。

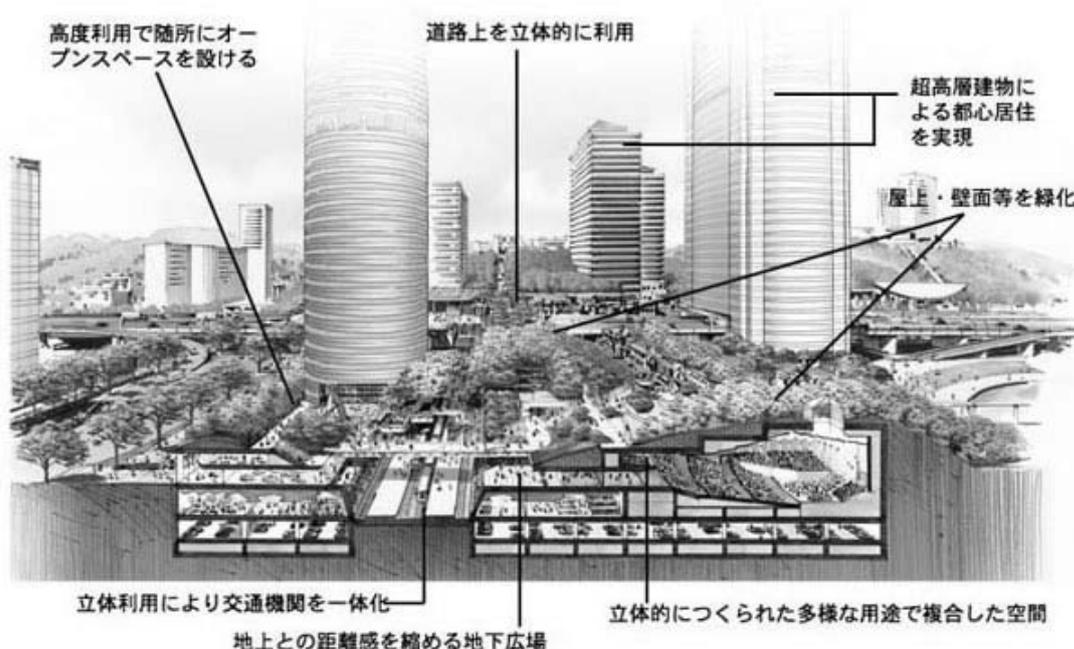


図5 「立体的な緑園都市」の空間整備のポイント
(http://www.mori.co.jp/company/urban_design/vgc.html)



図6 「アーバン・ブリッジ」の空間整備のポイント

6. 空間コンセプトを実現する街並み形成の手法

「アーバン・ブリッジ」の空間コンセプトを実現するには、都市景観形成地区で設定されているような各種の街並み形成手法が有用である。街並みとして建物の高さや軒線、都市のスカイラインを整える建物の高さや階数の規制・誘導、建物の敷地面積や容積、建物の見付け幅の差を少なくしてある程度揃った街並みを整える敷地規模、間口等の規制・誘導、建物の外壁の位置を揃えることによって良好な街並みを形成する壁面線の指定、建物の屋根の形態を整え統一的な街並みを形成するための屋根の規制・誘導、街路の賑わいを創出するための建物の低層部の用途の誘導、街並みの表層を構成する色彩・材料の規制・誘導、建物にとりつく看板、テント等の規制・誘導などである⁶⁾。

また、事前確定的な規制・誘導手法だけでなく、裁量性のある「デザイン審査」の仕組みを導入することも有用である。米国オレゴン州ポートランド市では、都心部全体の基礎的デザイン・ガイドラインと地区別のデザイン・ガイドラインに基づき、次の要件を満たす「公開デザイン審査」が実施されている⁷⁾。

- ・建築家の申請するデザインに対し、空間の目標像や景観形成基準をベースに、多様な専門家から構成されるデザイン審査委員会において、専門的見地から意見を述べる。
- ・在野のローカル・アーキテクトや地元まちづくり組織による発言の機会も提供し、妥当な意見については協議に反映させる。
- ・建築家がデザインする際に配慮すべき視点を、デザイン審査委員会が明確に示す。
- ・建築家がそれに応え、地区の空間の目標像の実現に貢献し、新たな価値を付加するデザインを

創造する。

これらの手法は、従来からあるものであり、特に新しくはない。重要なのは、名古屋都心部の各地区において、どのような都市空間、街並みを形成していくのかについて、関係者が真剣に検討し、それについての合意を形成し、それを実現する手段を確保することである。

7. 都市空間の将来像を明確化するための戦略

「名古屋市都心部将来構想」や地区まちづくり活動を踏まえると、名古屋都心部を一様に画一的に取り扱うのではなく、特徴ある地区の集まりとして捉え、各地区の特徴に応じた都市空間形成を進めるべきこと明らかである。地区毎に将来空間像を明確化し、それを実現させる規制・誘導・事業をきめ細かく実施するのが筋の通った本来のプロセスである。しかし、この本来のプロセスがほとんど実現されていないのが名古屋都心部そして日本の多くの都市の現状である。

日本の都市再生の主要課題の1つは、ほとんどの中心市街地や近隣地区が明確な空間ビジョンや戦略なしに形成されていることである。欧米のプランナーや都市デザイナーによく褒められる、複合用途で活気のありそうなバナキュラーな都市空間は、市場経済と緩い土地利用規制による偶然の結果に過ぎず、多くの面で脆弱である。日本の中心市街地や近隣地区が魅力的な場所に再生されるためには、明確な空間ビジョンと効果的な戦略が必要である。名古屋都心部もまさにそのような現状である。⁸⁾

この現状を打破するための大胆な戦略は次の通りである。まず、名古屋都心部全体で、一律的に、ダウン・ゾーニング(土地利用規制の強化)を行う。地区毎に都市空間の将来像を明確化する作業を積極的に行い、将来像についての市民合意形成を進める。そして、都市空間の将来像が明確になった地区から、その実現手段を検討し、その中で、必要に応じて、アップ・ゾーニング(土地利用規制の緩和)を行う。このようにすれば、どの地区においても、都市空間の将来像を真剣に検討する動機が与えられ、土地利用規制さらには街並み形成手法によるきめ細かな都市空間の形成が可能となる。ただし、ここで注意すべきなのは、人口や産業の動向を踏まえて、都心部全体の適正な用途別容積を予め設定し、各地区のアップ・ゾーニングの合計が全体の容積を超えないようにすることである。

ところで、都心部のスカイラインや動線、環境を大きく変える再開発プロジェクトや都心部の交通に大きな影響を及ぼす施策等は、本来、当該地区を超えて都心部全体で検討されるべき内容である。地区毎の取り組みを進める一方、それらの内容を踏まえて、都心部全体の土地利用、交通、都市デザイン、住宅、水と緑等を包括的かつ詳細に扱う都心部計画を策定する必要もあるだろう。

8. 道路空間の再配分と「グリーン・インフラストラクチャ」の整備

名古屋都心部の土地利用において道路が占める割合は大きい。今後、都心居住が進み、自動車利用を抑制する交通施策が実施された場合、自動車のために利用する道路の面積を削減し、

その分を歩行者や自転車、シニア・カー等のために利用するといった道路空間の再配分が可能となる。その際には是非推進すべきなのは、道路空間を活用した「グリーン・インフラストラクチャ」の整備である。

「グリーン・インフラストラクチャ」とは、都市、町、村の内部及び間の物的環境であり、公園、庭、森林、緑の軸、水路、街路樹、田園を含む多機能なオープン・スペースのネットワークである。全ての環境資源を含むため、グリーン・インフラストラクチャの整備は、持続可能な資源管理にも貢献する。「グリーン・インフラストラクチャ」は、次のような機能を持ち、都市内においてもその積極的な整備に期待が寄せられている。⁹⁾

- ・持続可能な資源の管理:生産(エネルギー及び食料作物など)、汚染コントロール、気候改善、土地被覆の間隙率の増加を含む、土地及び水資源の持続可能な管理
- ・生物多様性:多様なランドスケープ・スケールにおける生息地の連続性の重要性
- ・レクリエーション:市民の健康や生活の質の向上に寄与する緑道と非自動車ルートの整備
- ・ランドスケープ:緑の空間や軸の景観的、体験的、機能的観点からの評価
- ・地域の開発とプロモーション:地域の全体的な環境の質と生活の質の向上による持続可能な地域の形成

米国ワシントン州シアトル市では、「The Blue Ring: connecting places: 100-YEAR VISION」(2002年)¹⁰⁾の中で、1903年にオルムテッド兄弟がシアトル公園委員会に提案してその後整備された「The Green Ring」(自治体全域の公園とパークウェイの総合的システム)に続く、「The Blue Ring」(都心部のオープン・スペース整備戦略)が提案されている。ここで言うオープン・スペースの要素とは、「光」、「空気」、「水」、「街路」、「時間」であり、これらのトータル・デザインが展開されようとしている。今後10年で検討されているのは、「都市の軸(City Corridors)」(都心部と周辺をつなぐ幹線道路の再整備)、「都心部コネクター(Center City Connectors)」(都心部内の各地区を結ぶメイン・ストリートの再整備)、「グリーン・ストリート(Green Streets)」(緑化と透水性確保を重視する各地区内の街路の再整備)、「触媒的プロジェクト(Catalyst Projects)」(周辺に大きな影響を及ぼす主要な公園や広場の再整備)であり、具体的な道路名、公園・広場名が明記されている¹¹⁾。

名古屋都心部でも、このような「グリーン・インフラストラクチャ」整備の計画が欲しいところである。

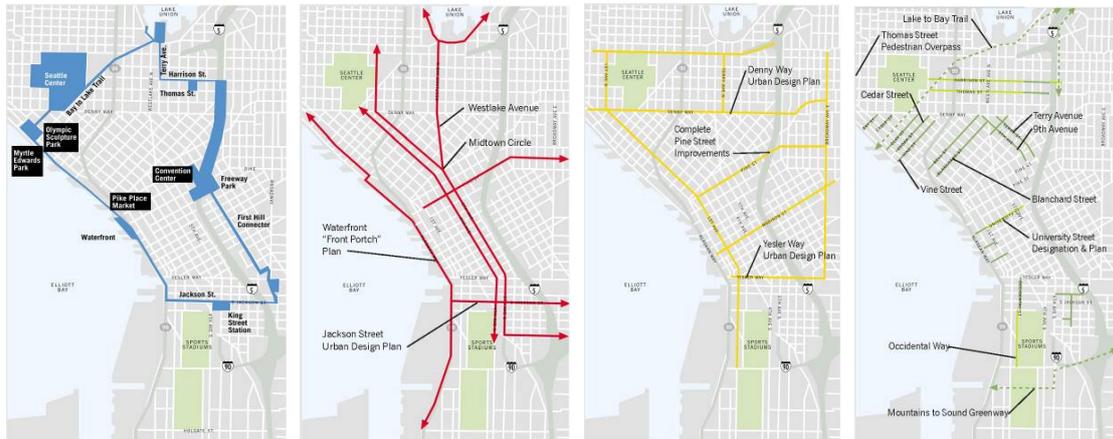


図7 「The Blue Ring」の図面(左から「The Blue Ring」、「City Corridors」、「Center City Connectors」、「Green Streets」)(CityDesign Office, City of Seattle (2002) "The Blue Ring: connecting places: THE NEXT DECADE")

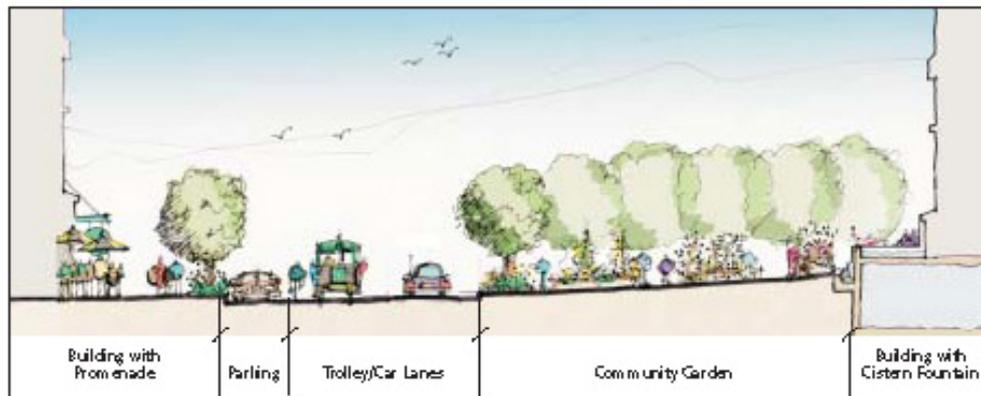


図8 「City Corridor」のイメージ(CityDesign Office, City of Seattle (2002) "The Blue Ring: connecting places: 100-YEAR VISION")



図9 「Green Street」のイメージ(CityDesign Office, City of Seattle (2002) "The Blue Ring: connecting places: 100-YEAR VISION")

9. 錦二丁目におけるケース・スタディ

筆者の研究室では、2008年度より、都市環境学地域貢献実習(大学院授業)として、「錦二丁目まちの会所」における建築・都市設計活動に取り組んでいる¹²⁾。これは、錦二丁目まちづくり連絡協議会、NPO法人まちの縁側育くみ隊、愛知産業大学延藤安弘研究室他との協働で、名古屋市中区の「錦二丁目まちの会所」にサテライト研究室を設置し、そこを活動拠点として、錦二丁目の持続再生に貢献する建築・都市設計活動を行うものである。2009年度～2010年度は、財団法人旭硝子財団の研究助成(第3分野(建築・都市工学)・研究奨励「大都市インナーシティの再生に向けた建築・都市空間の計画・デザイン手法:名古屋市中区錦二丁目のケース・スタディを通じて」)を頂き、(1)多世代居住機能の導入に向けた16街区全体の容積率調整、(2)街区内都市基盤(会所・路地)の計画・デザイン、(3)街路の計画・デザイン、(4)建て替え・再開発案件への個別対応という4つの具体的な課題に対する建築・都市空間の計画・デザインを検討している。検討内容は、名古屋都心部の土地利用戦略の方向性を検討する第一歩でもあるので、その一部をここで紹介したい。

検討の出発点となっているのは、2009年初頭にまとめられた「錦二丁目マスタープラン(まちづくり構想)たたき台」の土地利用・都市形態部分である。ここでは、錦二丁目の空間構造が「たまご」に例えられ、桜通、伏見通、錦通沿いで容積率800%に指定されている部分が「から」、錦二丁目の中央に位置する4つの街区+長者町通東側沿道の容積率600%に指定されている部分が「きみ」、「から」と「きみ」の間の部分が「しろみ」として位置づけられている。そして、次の通り、現在の「たまご」型空間構造を継承・活用した戦略を検討することが唱われている。「きみ」部分では、適正な土地利用・都市形態のルールの下、居住機能を含む多様な都市機能が複合した人間的スケールの『まち』をつくり、「都心でありながら老若男女・多世代が日々をキゲンよく暮らせる居住環境づくり」を進める。次に、「しろみ」部分には、高容積化する「から」と人間的なスケールの「きみ」の緩衝帯としての機能を持たせる。建物の高さや低層部のデザインの工夫によって、緩衝帯としての機能が実現されると考える。そして、広幅員の幹線道路沿いの「から」部分では、商業・業務化及び高容積化をさらに進める。

この「たまご」型空間構造を継承・活用した戦略については、特に容積率調整や開発権移転の具体的な仕組みが未検討のため、様々な憶測を招き、賛否両論あるまま市民の合意は形成されていない。そこで、筆者の研究室では、さらに錦二丁目の3つの開発モデルを提示することにより、検討を深めることとした。

錦二丁目内の3つの街区を取り上げ、一定のルールの下、1/500の模型で「Aタイプ:個別開発型プラン:敷地単位で建て替えまたは数敷地で小規模再開発を行う場合」、「Bタイプ:街区単位開発プラン:街区単位で敷地を統合する場合」、「Cタイプ:複数街区開発プラン:街区を超えて容積率の移転を行う場合」のボリューム・スタディを行った(図9)。一定のルールとは、各街区に指定された容積率を使い切ること、敷地の統合や容積率の移転を検討すること、錦二丁目の特徴である会所の機能を強化すること(具体的には、40m×40mのオープン・スペースを各街区の中央部に

配置すること)である。ボリューム・スタディの結果、各開発モデルの長所・短所が見えて来た。さらに、「A タイプ:個別開発型プラン」については、開発のルールを明確化や街区中央のオープン・スペースの使い方、周辺の街路の再整備計画を提示した(図 10)。

以上の検討内容は、2009年11月14日・15日の「第9回あびす祭」合わせて「錦二丁目まちの会所」で開催された「錦二丁目再生計画まちのデザイン展」で展示された他、錦二丁目マスタープラン企画会議等でも議論されている。

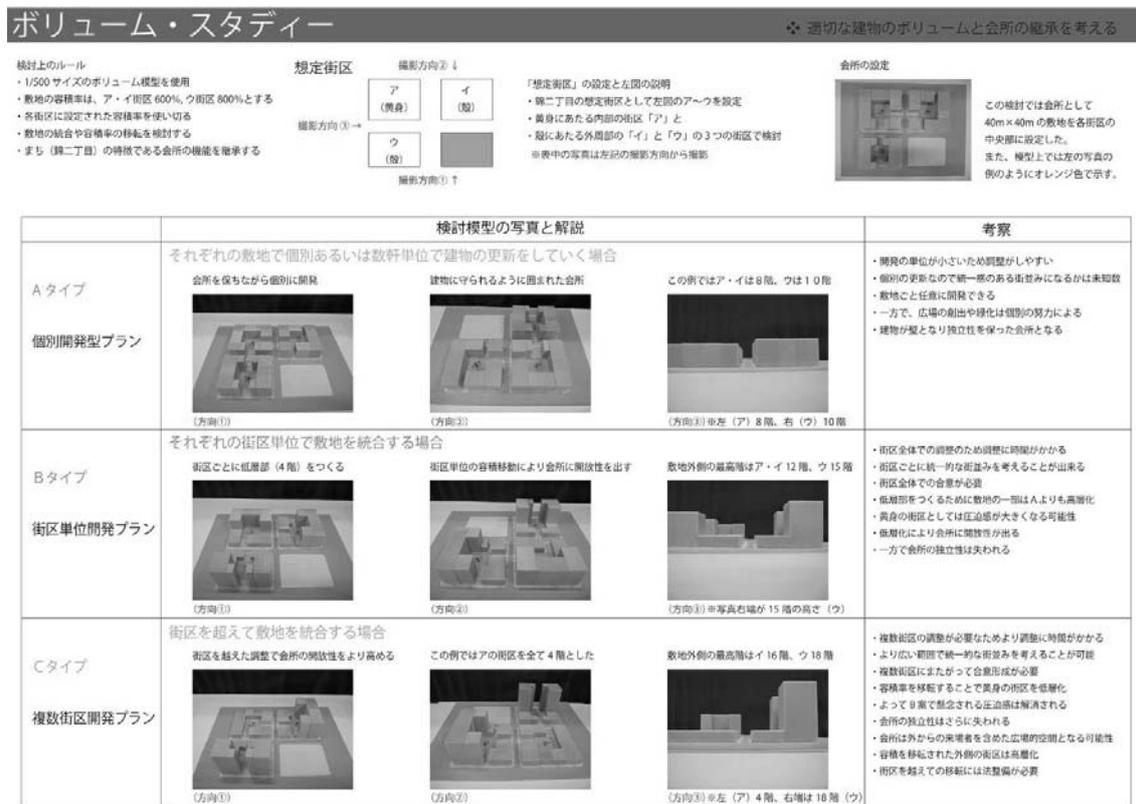


図 10 錦二丁目における3つの開発モデルのボリューム・スタディ

参考文献

- 1) 名古屋市住宅都市局都市再生推進部都市再生推進課(2004)「名古屋市都心部将来構想」
- 2) 村山顕人(2008)「支部だより・中部支部:名古屋都心部の「まちづくり」活動」都市計画 275
Vol.57 No.5 p.130
- 3) 森ビル株式会社「Vertical Garden City とは」
(http://www.mori.co.jp/company/urban_design/vgc.html:2009年11月30日閲覧)
- 4) Peter Neal ed. (2003) "Urban Villages and the Making of Communities" Spon Press
- 5) (社)日本都市計画学会監修・都市計画国際用語研究科編(2003)「都市計画国際用語辞典」
p.K4
- 6) 三船康道+まちづくりコラボレーション著(2002)「まちづくりキーワード事典・第二版」学芸出版社
pp.80-83
- 7) 自治体景観政策研究会編(2009)「景観まちづくり最前線」学芸出版社 pp.361-362
- 8) Akito Murayama (2008) "The Importance of Urban Place Management in Japan" Journal of
Place Management and Development Vol.1 No.1 p.24
- 9) C. Davies with R. MacFarlane, C McGloin and M. Roe (2006) "Green Infrastructure Planning
Guide" (<http://www.greeninfrastructure.eu/>)
- 10) CityDesign Office, City of Seattle (2002) "The Blue Ring: connecting places: 100-YEAR
VISION"
- 11) CityDesign Office, City of Seattle (2002) "The Blue Ring: connecting places: THE NEXT
DECADE"
- 12) 村山顕人・瀬戸一哉・山下貴史(2009.8)「名古屋市中区錦二丁目の再生に向けた都市空間
の計画・デザイン:地域と大学研究室の協働・共創まちづくりの萌芽」日本建築学会大会学術
講演会梗概集(東北)都市計画(F-1)pp.1123-11124

「緑ある快適な都心空間：「緑化」分野から、将来形に向けたレポート」

株式会社創建 井上忠佳

1. 名古屋の緑

戦災復興事業によって広幅員道路等を実現し、日本一の都市計画として評価されてきた名古屋も、その都市空間の潤いや文化の香り等と言った側面では、十分な評価を得られていない。

しかし緑化について見ると、復興計画の検討段階で示された緑地計画ⁱでは、公園道路（幅員 100m）や、旧軍用地（名古屋城等）の公園転用、鶴舞公園等の再整備・墓地公園新設等が盛り込まれ、公園都市への壮大なⁱⁱ構想が描かれている。実際の戦災復興事業の中で、この大構想は一部こそ縮小されたものの、実現し名古屋を特色付けることとなったものも多い。また、その後も名古屋における都市緑化の取り組みは着実に進められてきた。

昭和 52 年名古屋市は、「緑化都市宣言」を行ったが、これを契機に都市緑化は加速され、全国都市緑化フェア（昭和 63 年）、世界デザイン博（平成元年）等の行事によって磨きがかかった。

昭和 63 年の「緑の都市賞」内閣総理大臣賞受賞は、緑化実績の全国的認知を証明する出来事であった。

21 世紀全般の「環境都市名古屋」をめざす、これからの都市緑化への取り組みは、低炭素まちづくり、生物多様性保全等の課題も含めて今まで以上に重要な役割を担うことが求められている。

2. 緑の中の都市 (City in the Garden) と連携した「緑ある快適な都心空間」

(1) 持続可能な環境都市の緑を構成する「緑ある快適な都心空間」

「緑の中の都市」を実現すると言っても、ひたすら緑化をすすめればよい、発展途上国の場合と異なり、既に公園・緑地整備が概ね終了している世界各国の成熟した都市の 21 世紀の公園づくり（緑の中の都市づくり）では、公園緑地空間を核として街路や河川等を軸として、開発に伴う緑化や、未利用地等もフルに活用して都市全体を景観的だけでなく、実質的に物理的・機能的に連続させる「緑の回廊」（グリーンウェイ）をつくる取り組みが数多くなされているⁱⁱⁱ。

名古屋では引き続き公園緑地整備を進める必要があるが、市民の参加協力を前提に既存の公園緑地を道路・河川等の緑とネットワーク化してさらに緑の質的向上・生物多様性の確保等を同時に進めることが必要な時期にきている。

このような取り組みにより、従来、公園緑地のみで果たしてきた、屋外レクリエーション活動、やすらぎ空間、自由な交流、自然的環境保全、防災等の場を提供するという役割に加えて、下記のような、より高質で快適な都市環境を創出するための多様な改善効果を発揮できるようになる。ここでは、従来の単一目的の事業では実現が難しかった改善のための取り組みであっても、多様な考えに基づき行動する様々な市民が、各々の関心のある側面から緑に関わりつつ、他の人たちの関心事についても尊重していく中で、なかなか実現できない課題についても実現の可能性が高くなる。例えば都市の中で、生物多様性を保全するためだけに緑地を確保することはなかなか困難であるが、散策やサイクリング等比較的静かな屋外レクリエーション活動の場所の確保と一体的に取り組む中で、生物多様性保全の視点を取り入れること等は、その実現可能性が大いに高まる。

このような、緑を実現するためには、物理的な緑地の確保だけでなく、市民がこのような緑の維持管理や利用を活性化する時点で、関わるができる共通の場づくりを支援等、ソフト面での仕組みづくりもこの構想を推進するうえで重要である。

グリーンウェイ整備の複合的効果

- ① **魅力的なアウト・レクリエーション空間創出と機会提供**：サイクリング、ジョギング、ウォーキング等健康増進に資するアウト・レクリエーション活動の場所：自動車交通などで分断されない緑の空間の創出は、利用者を日常生活から解放し四季の変化が味わえる魅力的な場所を提供
- ② **財産価値維持上昇**：連続的な緑の空間は、隣接地域の資産価値維持向上に資する。
- ③ **観光及び関係商業活動への刺激**：歴史的建造物、伝統的建築は、それらと一体となった自然的景観によって地域固有の景観として認識される。市民や観光客が歩きたくなる魅力的な空間の実現は、新たな消費行動を刺激
- ④ **生き物が移動する回廊の形成、地域の生物多様性を確保**：単一の生息地保全目的の空間確保だけでは、生物種は孤立化する可能性が高い。①に示したレクリエーション利用に供する土地等も含め優れたデザインにより、自然的環境の回廊として生物多様性確保の役割を確保
- ⑤ **野外教室の場の形成**：生態多様性確保の重要性を意識した行動普及のためにも環境教育は重要である。その実践のための安全で効果的な場所として自動車交通にじゃまされず自然的環境が連続する空間として役立つ。
- ⑥ **無秩序な都市成長の制御**：市街地車担制御により無秩序な市街化を防止し、自然と人間が共生する美しい街を、目に見える形で実現
- ⑦ **代替交通手段の提供**：自転車道や遊歩道整備は自動車代替交通手段として大きな意義を持つ
- ⑧ **風の道**：建物や構造物で分断されないオープンスペースは海や丘陵地から市街地へ清浄な空気や冷風を呼び込む
- ⑨ **環境問題解決のための公共支出削減**：大震災や火災時など備えて安全な避難地とそこへ至る安全な避難路を確保し、隣接市街地への延焼を防ぐに足る幅員を確保し防火力の強い樹木が植えられた緑道が避難路の役割を果たす。

(2) 緑のネットワーク形成(グリーンウェイ)構成軸の想定

緑のネットワーク形成(グリーンウェイ)を構成する緑の軸として以下のような場所が想定される。

- ①市街地内の、水と一体となった緑の軸：堀川、新堀川・中川運河・山崎川等
- ②ビジネス動脈・観光スポット等の緑化：名古屋市民以外の人達にも見られることが多い場所
 - ・ 新幹線沿線コリドー：毎日10万人以上が通過する線状の空間の積極的に緑化を進め名古屋の取り組みを広く印象付ける(沿線企業用地・マンションベランダ等の緑化奨励・沿線道路の街路樹整備・公園・校庭緑化等(参考：掛川市の新幹線沿いの美しく修景緑化された工場敷地等^{iv)})
 - ・ 名古屋女子マラソンコース：2時間以上に亘りまちの様子が全国にTV放映されるコース沿線を緑化重点地区として整備。冬季の落葉樹の樹形も美しく仕立てる。
 - ・ 二千年以上の歴史を持つ熱田神宮、四百年の歴史を持つ名古屋の城下町に散在する、歴史的町並み、社寺仏閣、名所・観光スポット等を、花や緑に溢れた歩行者・自転車動線で結び、周辺の資産価値向上と地域活性化に資する



③流域圏のスケールで続く水と緑のネットワーク

- ・ すいどう道緑道・矢田川(歩道橋)・庄内川(歩道橋)

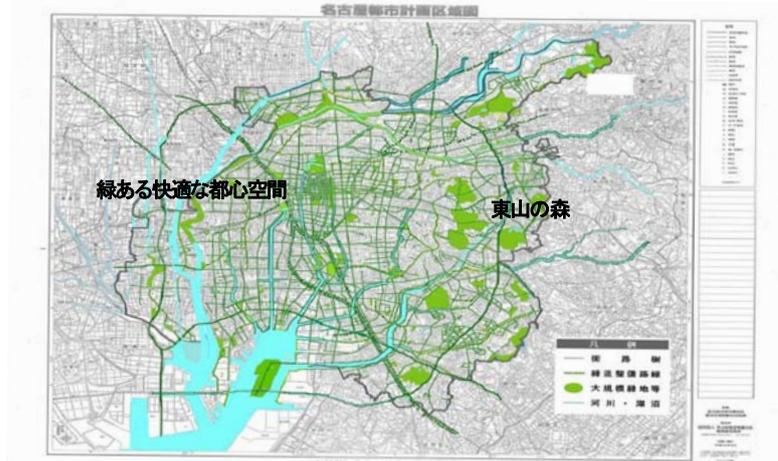
春日井、小牧、犬山から木曾川(国営木曾三川公園)に至る水道みち緑道・尾張広域緑道等を幹線道路等で分断されない連続的空間化

- ・ 矢田川：香流川経由で万博記念公園、瀬戸川経由で海上の森に至る緑と水のネットワーク
- ・ 天白川：天白川本流・扇川・植田川(岩崎川)等に至る緑と水のネットワーク
- ・ 名古屋市をとり巻く庄内川につながる緑と水のネットワーク(庄内川上流域の森林地帯)
- ・ 荒子川、新川、戸田川、日光川、福田川等

④各家庭から地下鉄等各鉄道駅と学校・公園を自動車交通に邪魔されることなく快適に歩いたり、自転車で移動できる緑道網が張り巡らされた時、名古屋は「緑の中の都市」と言えるようになる。なお、緑の軸の想定の中で、下線で示したように、この環境都市にふさわしい緑と水のネットワークは、全市的な展開にとどまらず、名古屋市域外から連続する各河川流域の自然的環境へと繋がりが、多様な機能を発揮する多目的で持続可能な緑の軸とする必要がある。特に、広域的な水と緑の連携を実現する場合には、流域の恵みを最も受ける名古屋市や市民が流域連携実現の音頭と

りとなることが求められる。

「緑ある快適な都心空間」は、これらの緑のネットワークとの連続性を確保しつつ、整備されることによって、その後背に豊かな流域の緑を意識させる存在となろう。



図—1 グリーン・ウェイ名古屋 2050

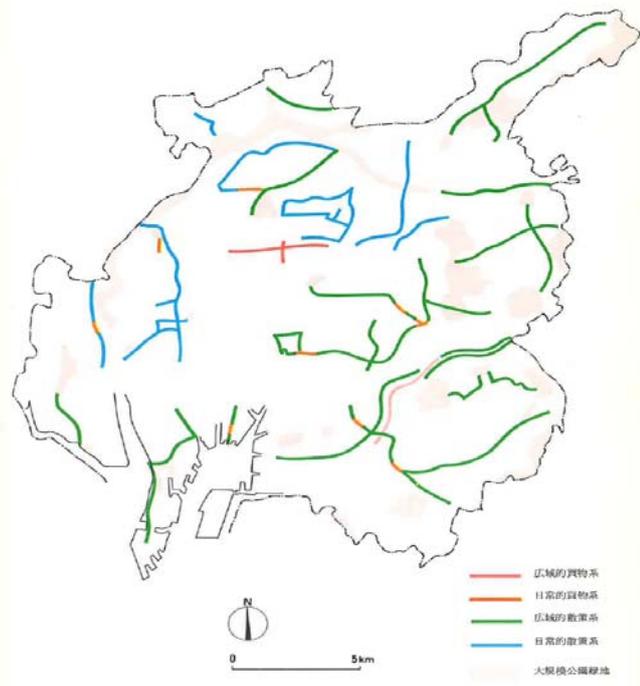
(3) 緑と水のネットワークを実現する「緑道整備計画」の充実

名古屋市の「緑道整備計画」(160km: 昭和56年から開始)は、道路、公園、河川事業が連携して取り組み平成20年までに延長約130km(進捗率77%)の整備を実現してきたユニークな事業である。この事業実施区域では大きな成果があがっている。

しかし現計画は対象区域が限定的であり、各事業相互の連続性確保と言う面では十分ではなく都市全体が緑の中にあるような印象を与えるものにはなっていない。

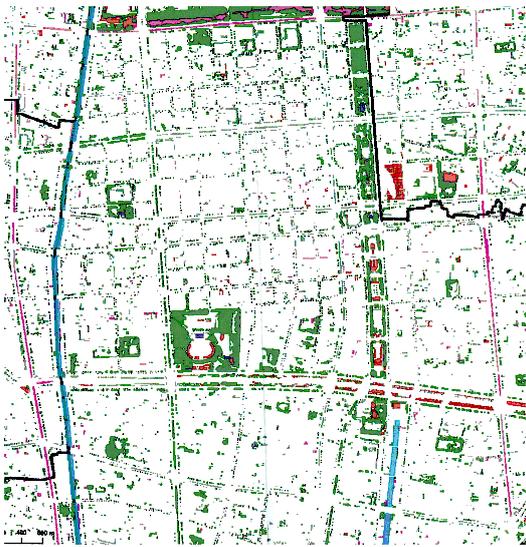
今後具体的な計画が進められる「緑と水のネットワーク」は、「緑道整備計画」を活用し、これをさらに進化した形で継続させる方向で検討されることが現実的である。

都心コアエリアの「緑ある快適な都心空間」は、これと一体的な連続的空間として整備されることでより存在意義ある空間となる。



図—2「緑道整備計画」

3. 「緑ある快適な都心空間」



社会基盤を前提として議論できるからである。

都心コアエリアの400haと言う広さは、現在自然再生の取り組みが進められている「東山の森」と同規模であるが、世界的に見ても大規模な都市の緑地空間に匹敵する（セントラルパーク（ニューヨーク市341ha）；ブローニュの森（パリ市846ha）等）面積でもある。

このようなエリアを、「緑ある快適な都心空間」として整備するという提案を打ち出すことができるのは、戦災復興事業で見事に整備された格子状の広幅員道路やそれと一体となった公園緑地等を実現してきた先人達の努力や市民の協力で実現した

図—4 都心エリアの緑被分布状況:既に格子状の緑を予感させるが、これを質の高い、ボリュームのある樹木で組み上げていく

備され、育まれてきた名古屋市の中心部では緑被エリア一帯の緑被率は、この15年の間に66%も上昇している。対象エリア面積の44%を占める街路樹や公園に植栽された樹木が生長し、そのボリュームアップによって実現されてきたもの目立つ。

2050年を目標とする「緑ある快適な都心空間」の提案では、格子状の街路やそこに配置された公園の緑を骨格として、これらを結ぶ緑の連続性（視覚的、物理的）をより強化し、さらに堀川沿いに緑の軸を追加することで、歩き回るのが楽しい快適な空間とし、都心部の資産価値向上にも資する。

4. 「緑ある快適都心」の街路樹等整備

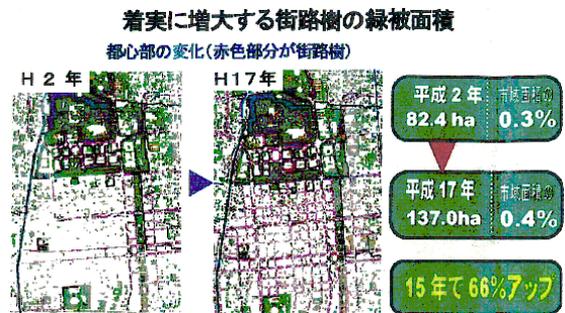
道路に要求される厳しい環境保全機能等を考えると、緑の役割もつついマイナス要素解消の方面で大きな期待が寄せられがちである。しかしまちに豊かな表情を与え、街角のオアシスとして道行く人に一時の安らぎを与え、四季折々の季節感を最も身近に提供する街路樹の果たす役割は直接の管理者が考えている以上に重要であり、人間の日常の生活に利用される快適な空間とするような工夫をすることが求められるようになってきた。

これからの地域連携に向けた道路整備にあたりそれぞれの地域の特色を持った快適な緑の回廊を都市の内部に形成していく上での重要な役割も期待される。

(1) 名古屋の街路樹の変遷とこれからの整備の方向

名古屋の街路樹本数は昭和14年に1.8万本、昭和19年には2.5万本に達したが終戦時には1.2万本にまで減少した。戦災復興土地区画整理事業の中では再び本数を増加させてきたが昭和34年の伊勢湾台風で再び37%を喪失している。昭和42年には3.5万本^{vi}、同57年には9.2万本^{vii}と増加し、平成20年4月現在では10万本^{viii}に達している^{ix}。

比較のために名古屋市と同数(10万本<高木>)の街路樹を擁するパリ市(人口300万人弱:市域面積1/3:1879年)を一瞥すると、市内樹木は約44万本ⁱ、街路樹は都市の樹木の約1/4を占める。



図—5 緑被地の経年変化(平成2年と17年の比較)

樹木の60%が郊外の公園の樹木であることを考えると、街路樹が最も目に触れやすい都心部の緑であり、パリの顔を構成する景観要素として重要な役割を果たしていることがわかる。これらの街路樹の多くは樹齢を重ねたもので、それらの樹木が大切に維持されている（年間街路樹枯損率2%前後）。全ての道に街路樹があるわけではない。広幅員道路では二列植栽もあるが、街路樹は枝下を高くとり沿道のサイン等類を見やすくする等の工夫がなされている等洗練された町並みと調和した街路樹の役割・維持管理のための仕組み等も参考になる。



図—6 凱旋門から放射状に伸びる街路樹のある道路網(パリ)、名古屋では格子状の緑を構成

日本国内には、街路樹本数が名古屋より多い都市が幾つか見られる³⁾。名古屋でも今後も街路樹本数の増加はある程度は可能であろうが、先進他都市と街路樹植栽本数のみを競うことは、それほど意味のあることとは思えない。

とるべき方向は、既存の街路樹について精査し、適切な場所に適切な樹木が植栽されているものについては、さらに健全に育成し、活力にあふれたものにしていくように努めるとともに、今後、電線地中化・共同溝の整備される道路や、自動車交通の減少に伴う交通量の減少が見込まれる道路については、その歩道幅員拡幅時に、適切な植栽環境を確保し、場合によっては樹種変更等を進め、美しい町並みと調和した質の高い街路樹としていくことである。

(2) より美しい街路樹を実現するために

戦災復興事業で街路樹は、成長の早い樹木であることが優先され、プラタナスやポプラ等成長の早い落葉樹が消耗品的に用いられてきた。最近では実や花のつく植物や常緑樹に対する地元からの要望も多くなり、緑陰道路と言った本格的な街路樹整備の要求も高まっている。

しかし、街路の植栽環境は、植物の生育には厳しい条件下にあり、街路樹に使用可能な樹種は限られたものであったし、街路樹生育環境としての条件はますます厳しいものになりつつある。

美しい緑陰を提供できる道路の実現は、100年以上にわたり生育可能な街路樹生育環境を整備していくことでもある。そのような街路樹は日本中捜しても、ごく限られた箇所にしか存在しないが、樹齢を重ねた美しい街路樹整備により名古屋市では風格ある都市景観を実現できる。

(3) 都心コアエリアでの2050年にむけた街路樹整備の方向

1) 広幅員道路

①既に樹齢50年以上の大型自然樹木も相当な数に達している。これらを、景観重要樹木として育成していく。これらの樹木は、現在でも名古屋の都心景観を特色づける存在として、都心の雰囲気を醸し出している(2050年には、これらの多くが樹齢100年に達する)。これらの街路樹の地上部空間は改善されつつあるが、土中の植栽基盤環境は十分でないものが多いと想定される。

②これらの樹木の長期的に活性を持続させるためには、根のひろがる土中環境等の改善対策が必要である⁴⁾。これらの街路樹では、根は生育空間の確保があいまいなままであることが多い。これらの街路樹に樹木本来の生理作用を発揮できるよう、根が土の中で十分に伸張し、夏には蒸散作用によって気化熱を奪うことができるようにすることで周辺の冷涼化にも資する。このような機能を発揮できるようにするには街路樹の植栽される場合の土中空間の改善からはじめることが必要である(補足資料参照:現在の電線地中化ガイドライン等は植栽との調整について不十分)。

③雨水を有効利用して街路樹への水分供給(植栽空間とあわせた雨水浸透柵の設置)の仕組みを整え、質の高い維持管理を低コストで実施する。街路樹に健全な水分蒸散作用を発揮させるようにすることで都心に気流の流れを作り出し街区レベルでのヒートアイランド現象緩和にも資する。水雨水浸透柵の設置や透水性舗装の導入により、今後は、ますます増加する可能性がある都市型洪水に対応して一時的な雨水流出軽減対策等も視野に入れて整備することが考えられる。

④都心の歩道空間は、街路樹のすぐ近くまで、人が近づくことを想定したデザインが施されねばならない。また、根が舗装を凹凸にする等はユニバーサルデザイン上の諸課題であるが、既に技術的・デザインの的に適切な対応策が可能になっている(支柱、グリエに関する記述参照)。



図—7 凹凸の少ない歩行者空間と樹木

2) その他の幹線道路・幅員 20m~30m の道路 :

これらの道路における街路樹のための植栽基盤整備については、広幅員道路と同様の課題がある。

① これらの街路樹についても、樹冠を拡大して極力自然樹形となるように剪定を行い、緑被面積を増加させ、エネルギー負荷軽減、格調高い都心景観形成等の効果を発揮させる。

② この場合、都心部の街路樹では沿道企業・商業施設との景観的調和が重要である。大きく成長した街路樹では、一番下の太い枝の位置は、看板部分が見えるように建築物の一階部分より高くすることで、車道や反対側の歩道から看板類が見通せるようにするとともに、二階部分以上の不統一景観を遮蔽することで緑豊かで落ちついた風格ある都心景観形成に資する。

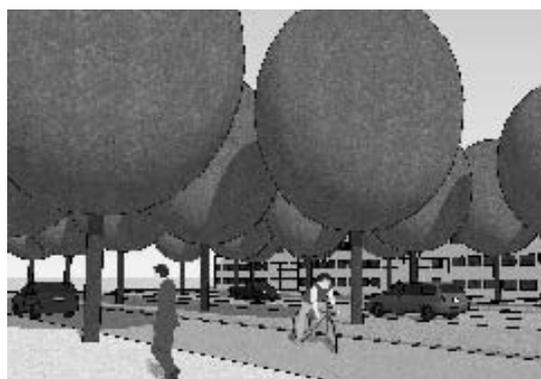
③ 自動車交通量が減少する場所では、車道幅員を狭めても空間的に余裕のある場合には複数列(片側2列植栽・全体で3列)の街路樹導入等も検討する。



図—8 沿道店舗のサイン等に配慮した街路樹



図—9片側二列の街路樹(パリ)



図—10 20m幅員の道路における3列の街路樹イメージ

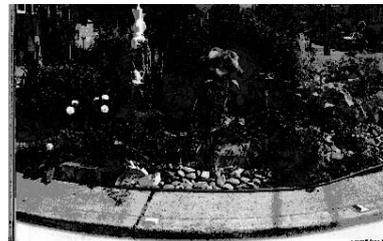
3) その他の道路

①歩道幅員が狭く、街路樹がない道路や、現在の道路緑化基準が適用される以前から街路樹が植栽されているものの枝張のための空間が十分でない街路樹が植栽されている道路では、街路樹の維持管理も大変でトラブルも多いが、今後の都心自動車交通量の減少にあわせて歩道を拡幅し植栽空間を確保し都心にふさわしい街路樹を植栽する。街路樹が整備できない狭幅員道路でも沿道企業敷地内に樹木を植栽することにより街路樹のある道路以上に美しい景観の実現が可能である。



図一11 車線を狭め歩道を拡幅した道路

②交通量の少ない三の丸地区の交差点等はラウンドアバウト（環状交差点）を設ける。ラウンドアバウトの中心部は花や緑で装飾する



4) トランジット・モール整備等と緑化

①トランジット・モール等が整備される場合は、その周辺部には大規模な駐車場等が必要となる。その場合は地下式とし、地上部の緑化（公園化）を進める（公園地下の大規模駐車場）。

②都心部に導入される LRT の敷地に芝生等を敷き詰める等交通空間の緑化を行う。

LRT の敷地に芝生等を敷き詰め、



図一12 LRT 線路敷の緑化例

5) 特色ある都心コアエリアにふさわしい街路樹種の選択

①名古屋市内で街路樹に使用される樹木（高木）のうち広幅員道路に植栽されているのはユリノキ、クスノキ、ケヤキ、トウカエデ、イチョウ、シンジュ、ナンキンハゼ等である。

これらの樹木のうち樹勢の衰えているもの、腐朽があるもの等については更新が必要であるが、なるべく多くを、2050年時点でも活力あるものとして保存するために最大の努力を払う必要がある。

②街路樹は強靱な生命力を要求されるので、世界的にも共通



図一13 商業・業務地域の良く手入れされた自然樹形の街路樹は冬季もその「美しいシルエットを活かした飾りつけで地域活性化に資する（東京千代田区丸の内）

の樹種が多く、樹種は限られている。

しかし名古屋では既に 100 種以上に及ぶ樹種が用いられており（日本の多くの都市で見られるところであるが）、その中から名古屋市の都心の厳しい条件にあって健全に生育しているもので、かつ都心の洗練された空間に相応しい資質を有するものを選択することが可能である。

名古屋独自の樹種としてヒトツバタゴ（ナンジャモンジャ）、クロガネモチ等がある。

（４）街路樹及び周辺設備等のデザインから維持管理まで

1) 支柱、グリエ等

①街路樹周辺の設備等にも洗練された都会的空間デザインが必要である。

②支柱は原則として地下で支持する方式とする（人の接触による樹木の破損等被害の恐れがある場合は、幹を保護する目的の別タイプの保護柵等を用い、従来用いられてきたような、丸太状態の木製支柱は設置しない）。

④ 街路樹の根元周りは、土を露出させずに根元を保護するグリエ（ツリーサークル）を設置し、都会らしい雰囲気とする。これは街路樹周辺の土壌固結防止にも資する。

⑤植樹帯（街路樹の周囲に低木や地被植物を帯状に植栽）は、この地域では設置しない（必要に応じて、フェンスとつる植物・ハンギングバスケットの利用等）。

⑥街路樹のライトアップ、電飾等が予想される場所ではあらかじめ設備をして樹木を保護する。

LED 採用等エネルギー節約等も考慮する。

2) 維持管理・剪定

①街路樹の維持管理は、その風格ある姿によって都心に四季の自然的環境が持ち込まれるようになされる必要がある

（最も緑陰が必要とされる真夏の剪定、落ち葉に対する苦情を想定して紅葉直前の紅葉する街路樹の剪定実施等、街路樹整備の本来目的を逸脱した管理者本位の行為は慎むべき。落ち葉掃きの年中行事化等を通じて街路樹に対する市民の意識向上を図る）。

②都心エリアの街路樹は、店舗の看板が見やすいように樹形が整える等、商店街の店構えと調和して地域の品格向上と活性化に貢献するような剪定が必要である。

優れた技術をもった技能者が実力を発揮できるような契約方式についても検討が必要である。

③無茶な苦情に対する街路樹管理者等の適切な対応（専門技術者の配置の必要性）

街路樹に対する一般の無関心と対照的に、一部の沿道住民からのかなり無理なクレームも想定される。街路樹に関する数多くの苦情に対する道路管理者に緑化の専門技術者の不在による安易な妥協は、その後長期に亘り禍根を残すことになる。緑化部局との連携による維持管理業務の効率化・高質化

⑤ 市管理以外の街路樹の受託による統一的維持：市以外の道路管理者があり、街路樹の管理方法も異なる。街路樹の管理については協定締結して一都市の街路樹は、単一の管理者によって管理されているわけではない。

一つの都市地域内には、国道、都道府県道、市町村道等多様な道路管理者が存在する。これらの管理者が別々に街路樹の管理を行っている。そこで一部では既に行われているように、各管理者による街路樹管理水準、管理手法が異なる街路樹管理を一



図—14 都心地区の街路樹周辺のデザイン



図—15 街路樹のライトアップ設備



図—16: 適切に維持管理された美しい街路樹をビル内から見る時、まるでビルが森の中にあるように見える

元化することにより全体として統一感のある街路樹景観の実現が可能になる。 そのためには、同一地域の複数の道路管理者共通の街路樹維持管理指針等の策定が必要となる。

複数管理者に共通の管理基準の内容は、以下のような項目がある。

〈樹種選定〉

〈樹木剪定方式、剪定時期：特に夏季の強剪定回避の徹底〉〈電線地中化との調整〉〈道路沿線での建築工事、公共事業等実施時における樹木保護対策〉等を盛り込むことが必要である。そのような視点を盛り込んだ、沿道修景緑化計画や街路樹管理計画を策定し、各事業者が、共通の認識のもとにそれぞれの役割分担をすることが必要となる。

一例として、宮崎県は、全国に先駆けて沿道修景美化条例を制定したが、沿道緑化は地元企業の協力によって実施され南国宮崎のイメージづくりに貢献してきた。

⑤街路樹周辺での公共・民間工事時における街路樹の枝・幹損傷防止対策・重量のある車両の接近による根系分布域の土壌の固結防止策等を防止するための対策をマニュアル化する。

⑥駐車場の緑化・快適な自転車道の整備・地下式駐車・駐輪場とその地上部の緑化

⇒駐車場の緑化は周辺部の生垣設置と駐車スペースそのものの緑化(芝生化)がある。

⑦自転車専用道路・専用レーン整備時における街路樹整備

⇒自転車専用道路・専用レーンにおいても街路樹の整備が必要である。

⇒今後増加が予想される自転車道整備にあたり街路樹を無くすような愚は避ける

5. 公園・民有地の緑化

(1) 公園・広場

1) **パーク・フロントの活性化**：このエリアの公園面積比率は10%弱と比較的高い。久屋大通り公園は、幅員100mで、長くつづくので縁辺部延長が長いが、公園隣接部のは、緑の恩恵を一番享受できる場所である。こうした公園周辺部の緑の空間は、ただ緑の量が豊かであるだけでなく、魅力的な都市空間誘発効果を発揮させる場所としてしやすい場所であるので、こうした場所をように改良する。

①地下駐車場のある公園では駐車上入り口の存在が公園面積を減じているだけでなく、利用の安全確保上も公園利用を著しく阻害しており、公園縁辺部を閉鎖的にすることにより景観的にも存在効果も著しく損なっている。

②駐車場入り口は公園から離れた場所に設置し、公園周辺は静かな雰囲気のある場所とするのが世界的な常識（例えば白川公園・矢場公園等の場合、入り口は若宮大通りに設置する）。

既設箇所については今後の再整備等の時期に改善する。駐車場から地上部の公園への歩行用出口はガラスを多用した圧迫感のないデザインとする。

2) 過密植栽の是正

①エリア内の公園樹木は大きく成長しているが一部では、過密状態になっている。

間伐や移植はなかなか市民の理解を得るのが難しく、放置されモヤシ状になっている場合が多いが「緑ある快適都心」を実現するためには早めに取り組むことが、長期的な維持管理コスト縮減・安心・安全な都心景観面から確保すると言う側面からも有利である。

3) 広場等の芝生化

(2) 公開空地等の積極的活用：街路樹と一体となった沿道植栽導入

1) 公開空地を街路と一体的な空間として緑を整備する。

2) 地元や周辺の在勤者が公開空地と街路樹を一体的な空間として管理していく仕組みを地元主体で立ち上げ、人々が集いにぎわう場所として活用する

3) 道路沿道緑化に協力するデベロッパへの容積割等ボーナス制度の検討：

事例：GREENSTREET（シアトル）：東京都：山通りにおける緑陰道路提案（風の道SPINE）（右図）

6. 「緑ある快適都心」を実現するためのパートナーシップ

(1) 街路樹に対する理解を高め、自主的な街路樹管理の積極的導入：

美しい景観整備についての共通認識形成の機運が高まりつつあるが、実際に市民が美しい景観実現に関わるきっかけは、なかなか存在しない。

その点、街路樹は、樹種選定から、維持管理等どの段階からでも周辺の住民や企業が容易に参加できるので、多くの人々と成果を共有し、良好な景観創出について話し合うよい機会を提供する。これはさらにこれからのまちづくりにあたって不可欠な、市民の参加と協働のためのきっかけとなりやすい大変参加しやすいボランティア活動でもある。それぞれの地域に住む人と行政との身近な対話・連携の機会を提供する。

名古屋市では460以上の街路樹愛護会が構成されており、これは日本有数の規模のものである。各愛護会がめんどろをみている街路樹は街路樹総本数の約半数にも達している。

このような「街路樹愛護会」による街路樹管理の継続 名古屋の街路樹愛護会数は：この仕組みの活性化と相互の連携強化など

(2) 幅広い市民ボランティア参加による街路樹の活力や寸法計測等と調査成果の公開等により幅広い街路樹理解者の輪を広げる。

最近の市民参加による街路樹管理の取り組みとしてニューヨーク市における、ボランティアによる街路樹診断、剪定、害虫駆除を含む街路樹管理の一部を担当していることが紹介されているが、延べ11,000人のボランティアによって、ニューヨーク市には約60万本の街路樹があることは確認された。市民が数え上げた街路樹総本数に基づく経済的価値について街路樹全体で1.22億ドル/年市民一人当たり約15ドルであった¹。経済的効果として美観・エネルギー節約、都市型洪水対策等の評価が高く、従来型の街路樹に期待される効果とは異なる点にも留意したい。このような市民の積極的参加や、わかりやすい街路樹の効果の説明の共有等がなされる中で、07年に発表された市の政策ビジョンPlaNyCでは、緑化が重要課題としてとりあげられ、街路樹剪定費用倍増計画（剪定サイクルを10年から7年とする¹や、全街路樹欠損箇所²に22万本植樹する（予算規模2億ドル2017年迄）等が推進される予定であるということである。

(3) 里親（アドプト）制度

十万本以上に及ぶ街路樹維持管理の全てを、道路管理者がきめ細かく行うことは難しい。

市民参加と関連して、里親制度の積極的導入が必要である。渇水時の水遣り、植栽スペースの除草、胴吹き・ヒコバエの除去、落ち葉掃き等簡単な維持管理には、大規模に地域住民の参画を求めることが必要である。街路樹を通じて市民の景観問題への意識向上、地球規模の環境問題への関心が向上する。街路樹の樹種剪定からきめの細かい維持管理までの関与により良好な道路景観実現や街路樹をテーマにした商店街振興にむけた地域の関わりを実現することが可能である

(4) 企業による沿道公開空地等での花壇整備

中部経済同友会地域開発委員会は、平成16年度提言「美しいまちづくり行動計画～企業参画による景観形成の推進～」の趣旨のもと、美しい都市景観と豊かな自然を備えた魅力ある地域づくりの視点から、身近な美化活動などに取り組んでいる。企業の本社ビル等多い本地域では、同様な趣旨でこうした活動が実施されることが望まれる。



(5) 道路残地等を活用した花壇づくり・コミュニティガーデン 図-18 企業による花壇整備

道路整備に伴う残地を活用して沿道住民の参加により名古屋市東部の東山公園から東名高速道路の名古屋インターにつながる「広小路線と沿道」において市民・企業・行政機関とのパートナーシップで「緑あふれる快適な空間づくり」が進められている（「東山グリーンウェイ」）この計画では、延長5.5kmの沿道の民有地を含めた幅100mの緑化を進める、沿道の生活環境や景観の向上などを推進し、東山公園等の隣接する大規模緑地との「緑のネットワーク」形成を目的にしている。このような公共用地の残土等

(6) 商店街等主体の街路樹管理

里親制度を普及し、企業・商店街等による自主的街路樹設置・維持管理（落葉処理を含む）推進

⇒街路樹を活かした地域の活性化等に積極的に取り組む著名商店街の例もある（図—19）

街路樹近くの企業や、市民が、道路管理者と管理契約を結び、敷地前面の街路樹の管理を行う街路樹里親制度は、既に各地で実施されているが、樹種の選定段階から関与することを積極的に進めるなど、その充実を図ることが望ましい。



図—19 商店街振興組合 原宿表参道櫛会(けやきかい)：商店街のシンボルともなっているケヤキ並木を活用して◇「キープクリーン／キープグリーン」を目標に活動◇商店数：約 600 店舗

補足説明 21世紀の街路樹整備の技術的課題^{xii}

1 はじめに

大きく育った美しい街路樹は、多くのまちで都市のシンボリック的存在であり、多くの市民にとって、地域の誇りとなる存在である。街路樹が立派に育った道路では、毎年、桜の開花、新緑、夏の緑陰、秋の紅葉、銀杏拾いやリンゴの収穫や年末のイルミネーションなど季節の節目、節目に新聞紙面を飾りテレビに話題を提供している。最も身近に接することのできる自然である街路樹への市民の関心はたいへん高い。都市景観を考える上で街路樹の優れている点は、多くの人が日常的に往来する場所にあり、目に触れやすく、しかも線状に配置されることにより人との接触延長が長く、効果的に緑に触れる機会を実現できることである。理想的な都市整備がなされた場合には1平方キロメートルの市街地には幹線・補助幹線道路が約4キロメートル整備されるとして、これらに植栽される街路樹本数は800本から1000本になる。同様にこの中に近隣公園一カ所(2ha)、街区公園4カ所(0.25ha*4箇所)が整備されると植栽される高木本数は多くても300本前後4平方キロメートルに一カ所設けられる



図-20 20年以上前の名古屋市の街路樹パンフレット

地区公園(4ha)に植栽される高木の4分1にあたる100本を加えても高木本数は400本程度であろうから、市街地における街路樹本数は公園緑地の高木本数を目一杯に数えた場合の2倍近くにもなり、市街地内の公共施設のうち街路がもっとも高木本数の多い場所となることが期待される。日本では沿道景観がまとまりを見せるような状況はめったにないが、混乱した沿道景観も、美しい街路樹があれば、町並みを落ち着いた印象とすることができる。そのような街路樹があることによって、沿道の町並みは、それにふさわしい品格のある景観に少しずつ変貌していく。街路樹は適切な樹種が選択され、維持管理がなされれば道路工事終了直後からその場所への順化を開始し地域にその場所の景色としてなじみ、なくてはならない景観構成要素として成長しながら定着する。

道路に要求される厳しい環境保全機能等を考えると、緑の役割もついついマイナス要素解消の方面で大きな期待が寄せられがちである。しかしまちに豊かな表情を与え、街角のオアシスとして道行く人に一時の安らぎを与え、四季折々の季節感を最も身近に提供する街路樹は、町づくり全体の中で道路関係者が考えている以上に重要な役割を果たしているのである。道路も人間の日常の生活に利用される快適な空間となるような工夫をすることが求められるようになってきた。街路樹がそのような環境づくりの先導的役目をつとめることになる。またこれからの地域連携に向けた道路整備にあたりそれぞれの地域の特色を持った快適な緑の回廊を都市の内部に形成していく上での重要な役割も期待される。

都市の緑は、減少していくことが当然のように考えているが、上述のような街路樹が整備され、育まれてきた名古屋市の中心部では緑被率が上昇する現象が見られる。

2. 美しい街路樹を実現するための技術的課題

(1) 植栽材料の品質規格寸法の確保

街路樹を植える場合、樹高、幹周、枝張りの最低寸法を示す「公共用緑化樹木の品質寸法規格基準（案）（以下「規格」と称する）」によっているが、この規格による樹木のプロポーションは、きわめて貧弱なものである。街路樹では整然とした姿で並び美しい景観を実現することが必要とされるので、この規格に加えて地表（正確には根鉢の上端から）から一番下の枝までの高さ（樹冠を構成する枝群の再下枝までの垂直高：枝下高）を一定にそろえることや、幹が真っ直ぐな自然樹形であること、樹高と枝張りの比率の改善を進めること等も必要である。また、根鉢寸法、樹齢を指定すること等も重要である。今後世界の諸都市にひけを取らない街路樹の実現には、樹木生産サイドとの連携により高品質樹木の導入を図ることが必要である。

(2) 樹種の多様化と品種レベルでの樹木の選定・当該地域樹種の使用

戦後の荒廃した都市を復興する時点では、少しでも早く緑豊かな町を再現したいということからポプラやヤナギ、プラタナス等成長の早い樹木が多く植栽されてきた。

その後街並みが整備されるにつれて都心部などでは、そうした樹木は葉のやや荒いテクスチャーや不揃いになりやすい幹のラフな感じが周辺のきめの細かい都会的景観と釣り合いであったり、成長が早いことや、風には弱い等の欠点は維持管理負担の増大に繋がるとして更新が進んでいる。最近植栽された街路樹の特色の一つは樹種の多様化があげられる。やや成長は遅いが緻密な枝振りで、葉の小ぶりのものや樹幹の美しいもの、常緑のもの、花や実の美しいもの等多様な樹種の導入もすすめられてきた。外国では極端な単一樹種による街路樹構成のため病虫害が蔓延して壊滅的被害を受けたアメリカレノキの経験を踏まえて樹種構成を多様化する提案も例も報告されている。もともと街路樹の生育環境は、他の植栽環境に比較して大変厳しいため、街路樹に用いられる樹木には頑健な樹種が世界中から厳選されており、世界各地で共通のものが見られる。しかし、最近では場所によっては維持管理の手間がかかることは承知の上で多様な樹種の導入が図られている場合もある。また、街路樹用樹種向けに品種改良が進められており樹種選定に当たっては単に樹種名で選定するだけでなく各種耐久性や枝振り、花や実の色や着き具合等の特徴の違いを比較して決定する必要がある。

例えば、同じイチョウ、ケヤキ等の大型樹木でも、枝張りが比較的狭く幅員の狭い街路でもコンパクトに収まり必要以上の剪定を必要としない樹形の品種がある。

また、設計意図通りに実現するには、樹木を学名で、しかも品種名まで指定して指示する必要がある。通称名だけの指示では思い描いている植物とは、相当違ったものが植えられてしまう恐れが多い。流通市場では各学名に対応した流通コードが定められており、それに従って植物を正確に特定できる。また、自然地域における植栽にあたっては、地域遺伝子資源を確認する必要がある場合もあるが、都心では特別に侵略的な植物を除いてはそれ程神経質になる必要はない。

名古屋では、既に街路樹として100種類以上の樹木が使用されており、これらから絞り込んでそれぞれの場所に適した樹種を選択することができる。

(3) 成熟した街路樹の保護について

単純なコスト比較では既存樹木を伐採し新たに植栽したほうが安価とすることになるだろうが、樹齢を重ねた樹木には購入した樹木には期待できない風格が期待できる。ゆとりの感じられるまちづくりをめざすと言う目標に照らせば風格のある樹木を保存することは十分検討に値する課題である。街路樹伐採の必要性を理屈の上では理解できたとしても、多様な市民の理解を得ることは困難であり、そう簡単にそれを撤去することは、これからは困難になるだろう。

① 既存樹木の保全

2050年をめざす風格あるまちづくりにあたっては、成熟した樹木を上手に残してまちのシンボルとしての役割をあちこちで発揮させる必要がある。都心部の全ての街路樹がまちのシンボルとなりうるわけではなく、それなりの風格が要求される。これからのまちづくりでは町角の財産とも言うべき成熟した樹木を極力残すための工夫が必要とされる。例えば道路の改築などにあたり成熟した街路樹がある場合それを現位置に残すことがまず第一歩である。しかし現位置に残せても、微妙な高

低差の変化が樹木の生理（活力）及び美観構成にとっては、大きな影響を与える。計画地盤が現状地盤より高くなる場合、そのまま幹を埋めてしまうと、ほんの数十センチのことで根は呼吸困難に陥り根腐れをおこしてしまう。このような問題を解決する方法として土盛りは計画通り実施するが、根部に通気性を確保するような措置を施す工法が、一番簡単ではあるが、そのような工法をとる場合には、樹木の根本付近が見えなくなることによって自然の樹形の美しさが損なわれることがないかを慎重に確認する必要がある。理想的な方法としては樹木周辺では現状地盤高を維持しつつ周辺の計画地盤高との高低差を小規模な擁壁によって処理するか面積の確保に余裕がある場合には計画地盤と現地盤との高低差を緩やかな自然のスロープを設けて処理することが考えられる。反対に現地盤より計画地盤高が低くなる場合には樹木の周囲をそのまま高く残すことになるが、高低差の処理は逆の場合と同様である。

いずれの場合も根が張っていると予想される樹冠の投影面積の範囲に土壌を確保する必要がある（地上部まで土でなくともよい。これについては後述）。計画地盤高が高くなる場合は、低くなる樹木周辺の現地盤レベルの排水確保が重要である。また、計画地盤が低くなる場合には、樹木周辺だけが高地盤のまま残り乾燥しやすいので注意を要する。既存街路樹が弱り始めている場合等については最近では樹木に対する外科的治療法も進歩しており延命のための処置を施すことができる。

②既存樹木の活用（移植）

共同溝等の整備が進められ、せつかくの成熟した街路樹をどうしても現位置に保存できなくなる場合も多くなってきている。こうした場合にも切り倒すことなく、あらかじめ根回しを施した後一端苗圃に仮植えして、ふさわしい環境に移植して活用するという資源リサイクルが可能である。従来このような大型の樹木の移植は不可能ではないにしても、移植できても樹形を大きく損なってしまうこと、コスト的にも高額になること、長時間にわたる工事となることなどから特別な事例を除いてはあまり実施されてこなかった。しかし現在では大型機械を用いた移植技術も普及しており比較的安価に良い成果が得られるようになった。

街路樹を移植し活用しようと言う場合、特に問題となるのがまち中に張り巡らされた架空線の存在で、それが貴重な町の資産の保全の致命的なネックとなる場合が多い。良好な都市内の緑を残すために架空線を暫定的に移設する等の対策は道路緑化技術の中でも真剣に考えられる必要がある。

③既存樹木周辺での工事対策

街路樹周辺での道路工事や道路沿線における建築工事等を実施するに際しては、枝葉、樹幹、根茎の保全策を講ずる必要がある。また周辺計画地盤高を変更する場合、極力現在の植栽地盤高を確保するための対策を施す必要がある。

樹齢を重ねた樹木では、健康診断・腐朽対策等も欠かせない。

(4) 剪定

名古屋に美しい街路樹を実現していくためには、自然樹形尊重の剪定方式の導入による緑のボリュームアップが必要である（無剪定方式による街路樹管理というのは現実的ではなく、自然風に育てる樹木には、限られた空間の中で自然の樹木の姿に近づけるような剪定が必要である）。

このような高度な技術をもつ技能者の職場が減少しつつあり、また先に述べたように街路樹維持管理業務でも

道路の規格に対して大きくなりすぎる樹種が選択され、それを放置した結果周辺の土地との間にトラブルを生じている事例があちこちで見られる。一般市民は残せと言うが、周辺の住民からは切れと言う声が強く行政側は板挟みで苦しむことになる。直接的なマイナス面を主張する近隣住民の声が強く、根本から伐採されるようなことは減多にないとしても、無残に枝を切り下げられることは多い。このようなことはローカルな新聞ではしばしば見られる事件である。美しい自然（的）樹形（人工的な都市環境の中で街路樹が引き立つ理由）を損なった樹木は（萌芽力が強いものに限られるが）、ある程度見られるようになるまで樹形を回復するには相当の年数を要し、それまでの間、惨めな姿をさらすことになる。

このように自然に生育すれば大きくなる樹木でも、適当な時期に適切な剪定を積み重ねていけば大きな木と相似形の樹形を保ちながら制約された空間に収めていくことも可能である。先述したよう

な枝張りの狭い適切な品種に少しづつ更新していけば管理はさらに容易になる。街路樹の存在が問題になっている商業地域などでは樹冠の上部ではなく枝下高を高くすることで街路樹と商店街との共生に向けた第一歩を踏み出すことができる。

剪定は樹木の一部を切除することにより新しい枝の発育を促す等の効果を期待するものであるが時期や方法を誤れば樹木を弱らせることにもなる。特に台風前に倒壊防止と言う名目で極端に枝を落とすことを街路樹管理の主要事項にしている公共団体も未だに多いが、このような措置は続けることは樹木を弱らせ根を含む樹木の生長を阻害しかえって耐風性を損なうことにもなる。剪定を実施するにしても冬季にきちっと樹形を整えることが基本である（落ち葉の苦情を回避するため紅葉する街路樹を紅葉直前に剪定する管理者も少なくない）。また自然樹形をとる街路樹でも剪定は必要であり、むしろ高度な剪定技術を要請されるのである。しかし大きく成長した樹木を自然風に剪定する事はかつては大変手間がかかったが現在では大型のクレーン等を用いることで容易に行える。

(5) 支柱

街路樹を美しいまちの緑のシンボルとして考えると、支柱のデザインはもっと真剣に考えられてよい。自然の樹木は自立して強風にも耐え得るものであり、植栽にあたっては、適切な時期を選び適切な土壌を与えることにより、すみやかに必要な根系を伸展できるように植栽基盤を充実して根の伸展を促進してやること、樹木の根鉢の規格を大きくしてやること等が基本である。

樹木の根系は風による刺激により発育を促進されるものであり根鉢が揺れ動かない程度なら、幹部分が風に揺れ動くことは好ましい。街路樹の美しさを引き立たせるにはなるべく早く支柱なしの美しい幹の姿を都市景観の中に見せるようにすることが望ましい。従来型の支柱では、そのもののデザイン的問題のほか、支柱を樹木に結束するにあたり、2-3年ごとの結束直し、撤去等の業務が必要となっている。撤去等の業務は不要不急と言うことで後回しにされがちでいつまでも不細工な姿を晒すことにもなる。また、シュロ縄でなく針金等で固定される場合もあり、その場合には、数年先の維持管理がなされず放置されると、幹にくびれを生じ折れやすくなり、結束部が害虫の温床となるなどの問題がある。支柱の強風時の倒壊防止機能について着目するとその構造は強度計算に基づくと言うよりは過去の経験に基づいて用いられてきたものにすぎない。しかし大木が用いられるような場合では八掛け型か鳥居型でも四脚以上のごつい支柱になりデザイン的にも環境に不調和であるばかりか対風圧的にも、多くを期待できない。もちろん日本庭園における方杖支柱など景観的配慮からなされる支柱もあるが、植栽された樹木の幹よりも太い支柱が何本も目立つような街路樹はこれからの避けるべきであろう。しかし根を張る空間が制約され、そのほかの植物が生長する環境も厳しい街路樹では樹木の倒壊を防ぎどのように支持するかは重要な課題である。

特に都心などの都市的に洗練された場所や、リゾート地域の美しい自然景観の場所で、当初から樹形の整った幹の美しい樹木が植栽される場合には従来型の木製支柱ではデザイン的に全くちぐはぐな状況を呈することになる。また、前者ではビル風の影響が顕著であり、後者では吹きさらしの環境で風が強いことが予想される。このように物理的強度、景観的調和、施行及び維持管理の省力化等さまざまな理由から今後街路樹の支柱は見直しを進めることが望ましい。既に都心の再開発ビル周辺の公開広場や公園のシンボル広場的な場所では、景観的には消し去ることができ対風荷重強度についても勝る地下支柱方式や、景観的にはインパクトが少なく支持力もあるブレース（ワイヤー）型支柱等が用いられているし、道路でも地下支柱方式にすべきである。

また街路樹支柱には植栽直後における人のいたずらや危害防止的な役割もある。例えば全面的に舗装された歩道面と平坦につながる広場的な場所などでは人間の接触等によるトラブルをさける目的も持ったガードが必要である。これらについては当然機能的にも従来のものと異なることになり周囲の景観になじむあまり目立たないデザインの開発が望まれる。

(6) 土壌

土に金をかけられるかどうか街路樹など厳しい環境条件に植栽される樹木にとっては生命線を握っていると言ってもよいであろう。

① 生き物としての土

街路樹植栽に用いられる「土」は、その物理性評価が中心の土木的に扱われる土（土質、地質等）

の視点とは異なりその中に多くの有機物を含み、バクテリアが繁殖する生き物として生態系を支え、さらに根系の伸張を受け止め植物を支える「土壌」として扱われるものである。大規模な造成工事等が行われるようになる以前は植物の生育に適した表土が植栽場所周辺あり、たいていの場合土壌に対する特別な配慮なしで樹木は生育をすることができたであろう。しかし現在の街路樹の植栽地の多くは造成によって植栽有効土層がはぎ取られた後の場所であったり、ほかの場所から運び込まれる質のよくない建設残土であったり、浚渫された土であったりする場所も一般的である。このため植栽基盤としての「土」は、それらとは別に検討することになる。良好な土の入手については、従来から多く採用されてきた客土方式による土壌改良では場合によっては他の場所の表土や肥沃な農地等の土壌を収奪すること等による自然破壊につながることも予想される。植栽の現地に表土がある場合は、それを保存しておき利用することが望ましい。植栽に適した土壌のない場所に道路が整備される場合は表土に変わる土を土壌改良によってつくる必要がある。さまざまな有機系土壌改良材等を活用することも考えられるが、公共事業では資源リサイクルの視点から次のような方法が採られることが望ましい。

②表土保全

表土は植物動物微生物の遺体である有機物が、長い年月の中で土壌の中で分解、変質してできた腐植を多く含む理想的な植栽土壌である。表土がある土地に道路を整備する場合には、環境保全への配慮からこれを保全しておき植栽用地に再利用して極力自然を回復することは不可避である。

③資源リサイクルによる土づくり

都市緑化用の土では過剰な生育は管理上も不利であり長期にわたり健全な育成をめざした土づくりが必要である。現場発生の建設残土等を活用することが望ましいが供給される「土」の性質は千差万別であるので土壌の性質を十分把握した上で合理的な土づくりを進める必要がある。そうしたベースに植物生育に適当な養分量、養分保持力、水分保持力、水分移動性、排水性、根群伸張良好性、通気性等を確保するように成分を調整する。都市における資源リサイクル実践の観点から土壌の成分調整用の有機質資材として、生ゴミや街路樹・公園などで発生する落ち葉、刈り草等を活用した堆肥等を積極的に利用すること、下水道汚泥利用のコンポスト活用が各地で実用化されている。

(7)土中環境整備

樹木の樹冠の投影面積の範囲が自然の樹木の根を張る範囲である。根が展開する空間を良好に維持すること、またそれが、制限されている場所ではさまざまな対策を講ずる必要がある。

①植栽基盤

街路樹植栽時に植栽基盤が薄く、さらにその下の土地の造成時に地盤が樹木の根系が伸張できないほど締め固められていると次第に道路の舗装面を持ち上げて波打たせることになる。街路樹の植栽基盤の厚さを樹木の大きさに合わせて十分とること、植栽土壌の下の地盤を固めすぎないことが必要である。固めすぎた地盤はまた植栽基盤との間に帯水層を生じることになり根腐れをおこし成長阻害や枯損の原因となったり、薄い根系を形成するため強風時に倒壊する原因となることもある。植栽基盤が確保できても灌水装置がなかったり十分な灌水量がなされない場合にも根系が地表近くに分布することになるので強風による倒壊の可能性を増すことになる。また、「土」の不足により根系が街路周辺の建物の下へ潜り込むなどの被害も発生することが予想されるので、これを未然に防止するには植栽基盤としての「土」を所定量用いる他、根系を伸ばしたくない場所がある場合には、予め根系の無制限な伸展を制御するバリアーを設けておく等の工夫をする必要がある。また、帯水層をなくすための暗渠を設ける必要がある。

②下水管などの閉息 ; 生長した樹木は地上部だけでなく地下部でも問題を生じてきている。樹木は都市内の厳しい環境条件下で限られた水源を求めて地下で必死に根系を伸ばす。樹木に対し無防備な下水道管渠は樹木の根系が容易に水分を調達できる水源となり根系にしがみつかった管渠はまもなく閉息してしまうことになる。こうしたトラブルはあちこちで多発しており下水道サイドでは、侵入してきた根を除去する等の対策が考案されている。下水道管渠に対するこのようなトラブルを生じないよう街路樹植栽時における根系の侵入防止対策などの工夫も必要であろう。

なお、これらの弊害をさけるため下水管周辺の一定の範囲では根を下水管内に著しく伸ばすような

恐れのある樹種の植栽を制限するような規制措置を行っている例も外国では見られる。

③電線類地中化と街路樹

美しい景観を実現するために電線等地中化等が精力的に進められているが、それに伴って根の生育空間にしわ寄せがおこっている。さらに排水方式、植栽土壌の選定等が不十分だと、せっかく街路樹を大きく育てる可能性ができたにもかかわらずその機会を十分に活かしきれない。当面問題は目に見えないが、地域のシンボルとなるような街路樹育成には土中の環境条件整備が十分でなく、今後の樹勢劣化に繋がる恐れがある。緑量豊かな街路景観を実現するため電線地中化と一体となった道路緑化基準の整備が必要である。その中では街路樹の根系のための空間確保・必要とされる土壌・灌水設備・排水設備、樹木根元まわりの取り扱い等に言及される必要がある。

共同溝整備前から街路樹を植えられていた場所では、在来の街路樹の保存か植え替えかを判断する必要がある。既存樹木を残すにしても、新しく植えるにしても根系の占有空間は狭められ、切断され根の成長が著しく阻害される可能性が高い。多くの場合樹木はほとんど大きな植木鉢の中に植えられるのと同様な状況になる。その結果、根をしっかりと固定しておかないと、強い風が吹けばそのままでは倒されることになるし、水や肥料を絶え補給しないと不足することになる。また、忘れがちなのが排水の問題であり、これが不十分だと根腐れを起こして枯損することがある。

④都心部における植栽基盤対策の決め手

植栽基盤の整備原則は同構整備や電線地中化等のせっかくの機会に際しても、街路樹のための植栽基盤改良と言う視点からの土中環境改善は、十分になされてはいない。これらの樹木の長期的な活性化を図るためには、根のひろがる土中環境等の改善対策を講ずることが重要である^{xiii}（補足資料参照）。現在これらの街路樹では、根は生育空間の確保があいまいなままである。特に樹木本来の生理作用を活かし、根が土の中で十分に伸張し、夏には蒸散作用によって気化熱を奪うことで周辺の冷涼化にも資する等の機能を発揮できるように土中空間の改善が必要である。

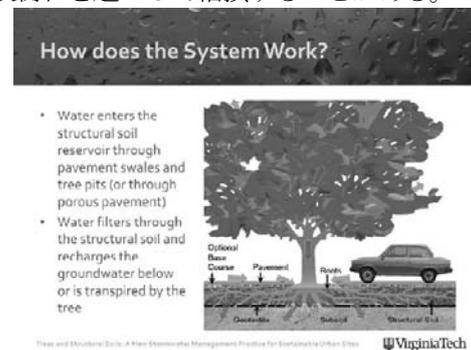
⑥荷重支持力を持ちつつ根が伸張するような土壌構造を、従来のように植栽柵の中だけに確保するだけでなく歩道空間全体に確保することで、十分な根張りに支えられ蒸散作用も盛んな活力のある街路樹とする等の改善が求められる（ストラクチャーソイルと言う名称で植栽用土壌を用いることにより、舗装部分でも地上部に凹凸をつくることなく、しっかりと根を張ることができるが、支持力確保もできるので樹木活性化を図ることが可能である）。

電線地中化が実施されるような場所にこそ立派な街路樹がぜひ必要であるが、そのためには自動灌水装置や排水設備そして地下支柱等の採用等も検討する必要がある。ただし開発圧力の小さい整備と言う観点からは、雨水利用の積極的活用などの方策も検討する必要がある。

場合によっては超大型のコンテナに植えられた街路樹を採用して多数の人出がある行事等の場合には移動できるようにしておく方がよい場合もある。

4 まとめ

戦後拡大する都市の中にあって、街路樹に与えられた使命もそうであったが絶対的量的不足状態にあった緑とオープンスペースの量的拡大に力点が注がれてきた。21世紀を豊かさを実感できる社会にしようとするさまざまな活動の中では、まち全体の景観の額縁としての役割と、美しい景観形成のさまざまな場面にちりばめられて、それぞれの場所にふさわしい景観実現に貢献するという質と量の両面で重要な役割を期待されている。



図—21 ストラクチャーソイル:舗装の下にも根を張ることができるが、支持力もある植栽用土壌を用いて樹木の活性化を図る

- i 中部日本新聞昭和21年(1946)8月30日
- ii 名古屋では、大正15年日本最初の全市的公園都市計画を策定してきており、このような構想も唐突なものではない
- iii J. Fabos 他編：GREENWAYS, ELSEVIER, 1996：米国各都市の「グリーンウェイ」は1997年時点ですべて3000箇所以上
- iv 新幹線沿いの企業で、車窓から見られる敷地を美しく見せるために敷地の修景緑化等に留意している。これは効果的な企業PRを行うことが可能である地域の企業が連携して実施することにより景観向上効果を高められる(この場合、防音壁を、透明な材料にすることも必要)。
- v 本邦六大都市街路樹調：昭和14年3月末：「公園緑地」第3巻第8号：スズカケ・イチョウ・ヤナギ・サクラ等：東京8.6万本、大阪4.4万本、横浜2.2万本、名古屋1.8万本、京都1.3万本、神戸1万本
- vi 本間啓、公園緑地Vol, 29, No1, 1967 イチョウ、プラタナス、シダレヤナギ、アオギリ、ナンキンハゼ等18種：
- vii 井上忠佳：「わが国の街路樹」：公園緑地Vol, 45, No4, 1984：9.2万本(イチョウ、トウカエデ、プラタナス、ナンキンハゼ等22種：
- viii 樹種(トウカエデ、イチョウ、ハナミズキ、ナンキンハゼ、ソメイヨシノ、クスノキ、アメリカフウ等約100種)
- ix 樹種数増加も顕著であるが、急速緑化のための樹木から、成熟した町並みにふさわしい樹種に変更されてきている。
- x 国土技術政策総合研究所調べ：***年調査神戸市21万本、札幌市17.6万本、横浜市12.2万本、大阪市10.5万本、名古屋市8.1万本、以下仙台市5.2万本千葉市4.4万本、北九州市4.4万本川崎市3.7万本広島市3.2万本、福岡市2.2万本、京都市1万本：市民100人当たり街路樹本数は、トップの札幌市12.5本/100人当(高木)に対し、名古屋市4.7本/100人当(高木)である：：東京都区部の街路樹総数は5*万本であるか各区で見ると
- xi 仙台市では、仙台百年の森づくりの一環として周到な調査に基づき「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定
- xii 井上忠佳他：道路緑化技術基準・同解説 丸 善 昭和63年12月
- xiii 仙台市では、仙台百年の森づくりの一環として周到な調査に基づき「青葉通ケヤキ街路樹等に関する方針」を決定している。

「街園都市／名古屋」の構想試案

財団法人名古屋都市センター副理事長 春名秀機

名古屋は日本の中央部に位置し、開府400年の歴史ある都市、中部圏域の産業中枢都市である。

この名古屋を2050年に向けて「魅力と活力にあふれた大都市」にする。名古屋の都市計画と土地区画整理事業の遺産である広幅員の道路等をブラッシュアップする。具体性と実行可能性のある構想を提案する。

名古屋の都心部約400haに整然と整備された碁盤目状の広幅員道路は、戦災復興事業の遺産であるが、名古屋らしさを誇ることができる都市の基盤である。

この400haの地域を、「車社会」から「人優先」の街に、街路等を花水緑でいっぱいになるよう公園化する。

公園の中にある街、「街園都市」とすることで、名古屋の魅力と活力を誘発する。

都市軸としての堀川、中川運河、新堀川を「水と緑の回廊」として整備（80m～200mの帯状の都市空間で、久屋大通に匹敵する魅力）する。

そのため、これらの都心部と名古屋港を結ぶ河川は、両岸の宅地を緑地公園として都市計画決定し、2050年までに徐々に用地買収を進め、名古屋の魅力と活力の向上に重要な役割を果たす本物の都市軸となるよう、都市再開発を進める。

特に、堀川は、名古屋城築城を契機に開削されが、川沿いには、清洲越しの四間道、熱田神宮、東海道の熱田の渡し、明治大正の産業振興をバックとする名古屋港等が存在し、「歴史の回廊」としても整備する。

* 1 「街園都市／名古屋」の名称

この名称のほかに、「グリーン・コリドー・シティ（水と緑の回廊都市）」、「緑の道の都市」、「緑都（大阪は水都）」「シティ・イン・ザガーデン」などが検討された。一言で、名古屋の魅力を発信できる的確な名称を選択したつもりである。

* 2 都市の「魅力」と「活力」

「魅力ある都市」には経済が集中し、「経済が集積する都市」はますます魅力ある都市に成長する。逆説的に言えば、都市の経済（商業、工業）が衰退すると、都市の魅力（快適な環境で住みたくなる都市）は滅亡へ向かう。両者は相互に依存関係にあって、言わば車の両輪である。

1 ビジョン

将来の都市構造について、地球温暖化、鉱物や食料の有資源、急激な人口減少（世界的には人口増）等の21世紀の重大な課題を乗り越えるため、スマートシュリンク、コンパクトシティ等が検討され、提唱されている。

(1) 目標時期

2050年（中間目標時期は2025年）

- * 1 都市計画は市民の権利義務を複雑多岐にわたり制限するため、整備完了の目標時期を長期に据えた。
- * 2 中間目標時期は、リニア新幹線の整備時期に併せた。

(2) 魅力と活力のある都市の創造

ア 魅力ある都市

魅力は、「水と緑、歴史文化の香る都市」に重点を置く。

* 1 魅力ある都市の効果

- ・ 市民が快適に暮らすことができる都市環境
- ・ 観光したくなる歴史文化の香る都市
- ・ オフィスや商業店舗などの活性化した経済のまち
- ・ 快適に執務できる環境都市
- ・ 地域コミュニティで結ぶまち

* 2 魅力ある都市の整備手法

- ・ 水と緑の溢れるまち（白い街から緑の街へ）
- ・ バリアフリーはじめ福祉優先のまち
- ・ 安心安全で快適なまち
- ・ 歴史的な建物、工作物の遺産が保存されたまち
- ・ 都市景観がデザイン性に優れたまち
- ・ 豊富な企業情報の受発信のネットがあるまち
- ・ 芸術文化が愛されるまち

* 3 庭園から公園へ

日本には武家や寺社の庭園があった。明治の西洋文化の導入とともに、公園という概念が提唱された。国土の大半（80%）を山林が占め、山間地域の谷間と河口の沖積平野（20%）に住居と農地があり、海洋に囲まれる。江戸時代～昭和初期までの低層低密の土地利用では、これらの山林、農地、庭園等で水と緑の自然は十分であった。

明治維新後、産業構造が急激に変化し、農村から都市への人口移動が始まると、都市の建築物と道路は、土、木、紙からレンガ、コンクリート、鉄等に変化する。第二次世界大戦後は、石油製品のプラスチック、アルミニウム等の鉱物資源と自動車交通が加わって、高層化立体化したビルと道路で、都市はますます無機質化する。

名古屋は、その殆どの市街地が土地区画整理で整備されたまちで、公園面積は地域面積の3%（土地区画整理法上の認可条件。名古屋市では昭和48年以降5%を行政指導）を確保しており、行政としては十分満足な数値として捉えてきた。

しかし、都市の無機質化に伴って、(外国の諸都市と比較すると明らかであるが)市民は、住みたくなる快適なまちの演出のためには、5%の公園緑地と街路樹では不十分で、より都市生活に密着した水と緑の「癒し」と「くつろぎ」を求めている。

イ 活力ある都市の創生

JR東海株は、東京～名古屋間のリニア新幹線の開業目標を2025年に、引き続き～大阪間を整備すると発表した。

21世紀の名古屋は、日本の中央に位置する大都市圏域の母都市として、住職商公等の複合的都市機能を集中させ（コンパクトシティ）、人、物、情報の交流のネットワークの中核都市として、活発な経済の都市基盤を創生する必要がある。

*1 人口減少時代における名古屋

人口問題研究所によれば、2005に比較して、2055年30%、2105年65%の人口減少時代を迎える。戦後の急激な経済発展に伴って投資された社会資本（特に自動車社会に依存する新市街地や道路網）は、現在の3分の1の人口が負担する税収でメンテナンスを余儀なくされ、スマートシュリンクをどのように実現するかが課題になっている。

大都市への人口集中傾向の予測から言えば、都市の人口減少は比較的緩やかなものと推測されるが、早急に、コンパクトシティを誘導し、サステイナブルシティを構築する調査研究に取り組む必要がある。

*2 地球環境問題や有資源と都市のあり方

産業革命以降の物質文明の発展と、グローバル経済による世界的な工業化に伴う地球規模の環境問題は、大気・水質、土壌の汚染による人類への影響にとどまらず、種の絶滅速度が加速している。1960年までは年1種以下、1975以降は年40,000種を越える(2010に名古屋で生物多様性条約締約国会議COP10が開催される)。

他方、世界規模の自動車、電化製品をはじめとする文明機器の享受による鉱物資源や、世界規模の人口増に伴う有限の食料資源等の問題は、重大なテーマである。

これらの地球環境や有資源の問題を解決するためには、人口が集中し、大量の工業製品を消化する都市的生活に直接間接に依拠するところが大きい。

2 コンセプト

(1) 水と緑の街、車から人優先の街

都心部 400ha は、市民が快適に暮らすことができるように、広幅員道路（久屋、若宮大通、桜通等）と区画道路の街園化を進め、緑の中の都市、車優先から人優先の街を整備する。

* 快適な都市の暮らし

21世紀の理想都市は、走行する自動車に怯える車優先の社会や、コンクリートの街路やビル群の無機質な空間や、コンピューター等の感性の枠外にある膨大な情報から開放されて、水や緑に「癒し」と「クツログ」の空間を伴わなければならない。

都市住民が求めるこのような都市空間は、私的には街区のビル群の建物の構造に、公的には公園、道路（街園）、河川等に、水と緑を楽しめる仕掛けを必要とする。

(2) 歴史文化の香るまち

尾張名古屋は城下町である。名古屋駅というシティゲートに立った観光客が、また、名古屋の街を散策する市民が、名古屋城と堀川の開府400年の文化を、心象風景として感じることができるように、都市の開発を進める。

ア 城郭の拡大

名古屋城の城郭は、現状、内堀の範囲内という認識であるが、外堀と堀川で囲まれた官庁街も含めた広大なエリアに拡大整備する。そのため、東の外堀沿いと市資料館西側の宅地、堀川沿いの宅地（県図書館の東側斜面を含む）は全て公園緑地化として都市計画決定する。

イ 水と緑と歴史の回廊（都市軸）／堀川

名古屋城築城時に開削された堀川は、清州越しが色濃く残る四間道と商家、五条橋、白鳥御陵、熱田神宮、熱田の渡し（東海道）、国際会議場、名古屋港と歴史文化が香る。この堀川の両岸の宅地を公園緑地化して、水と緑と歴史の回廊として、名古屋の代表的な魅力の帯（ゾーン）にする。

(3) 都市の形態が明瞭でわかりやすい都市

平面的で特徴のない都市に駅前地域に高層ビル群のランドマークが出来つつある。しかし、全体としては、熱田台地と沖積平野の名古屋の都市は平面的で、名古屋城、TV塔等の久屋大通に恵まれている要素もあるにもかかわらず、比較的茫洋として掴みどころがない。

そのため、前述の堀川を水と緑と歴史の回廊とすることで、名古屋城郭～久屋大通～若宮大通～堀川で囲まれたスクエア（四角形）の都心部（約400ha）が明確になる。

＊1 明瞭な都市/美しい都市

都心部400haは、名古屋城郭（ランドマーク&エッジ）、堀川（パス、エッジ&ランドマーク）、久屋大通（パス&ランドマーク）、若宮大通エッジ&ランドマーク）そして、栄地区の百貨店街と錦三丁目（ディストリクト&ノード）のエレメントで構成される「街園都市」として構成する。街園都市は、建物、道路、公園、河川等の基盤に、「水と緑」が加わって、心の安らぐ「癒しとくつろぎ」の人間性回復の都市となる。

＊2 都市のイメージ

都市のイメージは、パス（道）、エッジ（縁）、ディストリクト（地域）、ノード（結節点）、ランドマーク（目印）の5つ要素（エレメント）で構成される。

これらの要素が「明瞭でわかりやすい都市」は、人の大切な感覚としての情緒が安定し、行動をすみやかに、なめらかにするばかりでなく、美しい都市となり、都市の雑踏も、彼処の無秩序で猥雑な迷路も、神秘的な奥行きが与えられる。

＜参照ーケヴィン・リンチの「都市のイメージ」の抜粋要約＞

(4) 活力（経済の活性化）の視点

堀川と中川運河の両岸の宅地を公園緑地として整備する。

堀川は、宅地の外の道路までの合計の幅員は80～110mである。

中川運河は、運河沿いの倉庫群の外の道路までの幅員は200mに達する。

この両河川の「水と緑（と歴史）の回廊」の周辺の土地利用は、相当高度化される。水と公園に集う憩いの都市軸として、賑やかな商店とオフィスが期待できる。都市経営としては、その都市開発にかかる経済波及効果により便益評価は高い。

(5) 公共交通、土地利用、都市緑化

街園都市構想から発展的に、より人に優しい街、住みたくなる町の演出効果と商店等の賑わいを求めて、路面電車、建築物誘導の土地利用のあり方、街園の整備手法などの素晴らしい構想が提出された。

3 名古屋の現状

(1) 都市の魅力

名古屋の魅力について、都市構造を分析する。

<プラス方向>

- ① 名古屋市域の全体に整備された広い道路
特に都心部のグリッドの広幅員道路
- ② 名古屋駅周辺の高層ビル群
久屋大通の都市景観(TV塔とオアシス21、県芸術文化センターとNHK、
百貨店とナディアパーク、ブランドショップ)
- ④ 名古屋城、城郭、官庁街の広大な都市空間

<マイナス方向>

- ① 名古屋の都市の形態が、茫洋として明瞭でない。
- ② 白い街=広い道路=コンクリートの無機質な都市の印象である。
- ③ 尾張徳川開府以来、わが国で江戸、大阪、京都につづく最大規模の城下町/
大都市でありながら、戦災で焦土と化した市街地と区画整理による整然とした
基盤整備で、歴史文化の香る街のほとんどを失った。
- ④ また、JR東海道新幹線沿いの市街地景観は木造密集市街地が多く、緑視率
と優れた建築景観が少ない。また、新幹線の乗客(名古屋市外の)にとって名
古屋のシティゲートとなるべき笠寺の総合体育館等も、新幹線側に背を向けて
いる。行政の感性が不足している。
- ⑤ 名古屋の都心部には、近接する河川や海の水辺がない(神戸、横浜のように)。
また、緑視率の高い山や斜面緑地もなく(神戸、京都、東京のように)、全体的
に自然性が低い。
- ⑥ 都市景観の重要な要素としての建築物は、最近でこそ、オアシス21周辺、
名古屋駅周辺、納屋橋周辺など、優れた都市景観を構成するビル群が建築され
つつある。しかし、名古屋の経済力からすると、飛躍的な都市開発を進めるア
ジア諸国に比較して相当見劣りする。

* 1 その他の都市の魅力

上述の都市基盤や歴史文化だけでなく、楽しめるショッピング、行政サービス(福祉、図書館等の充実)、至便な交通機関、ミュージアム・シアター、雇用環境(市民の収入)、大気汚染やヒートアイランドの少ない都市環境、犯罪や防災で安心 安全なまち等がある。

* 2 都市の魅力度

ブランド総合研究所の 2009 都市の魅力度調査では、15 位まで向上した。

* 3 名古屋人気質と地域性

一時揶揄された名古屋嫁入り物語や名古屋弁、自虐的な名古屋人気質に起因する名古屋のマイナス評価は、自ら誇りを持つことで払拭できる。

(2) 都市の活力

<プラス方向>

- ① 名古屋は、日本の中央部に位置する東海道ベルト地帯の都市群の母都市である。この地域は、代表的で重要な自動車産業、航空機産業をはじめとする製造業のものづくりの経済圏域をなす。
- ② 日本の中心、東京～大阪の中央部で、全国をカバーできるという位置的優位性を持つ。リニア新幹線の 2025 の開通は、企業の中核的機能を名古屋に誘致するまたとないチャンスとして捉えるべきであって、東京のベッドタウンという発想は払拭すべきである。
- ③ 名古屋大都市圏域は、ものづくり（産業技術の中核圏域）を武器として、2005 年の万博を経て、2007 年にサブプライムローンに端を発するリーマンショックの世界的な大不況の時期まで、全国一元気な地域と言われてきた。グローバル経済の中で、将来的にも突出して優れた技術をもつ日本の製造業に期待したい。

<マイナス方向>

- ① 日本経済は東京圏に一極集中型で集中している。企業の本社事務所の所在率は、東京が断トツで、続く関西圏、名古屋圏は遥かに及ばない。
そのため、名古屋大都市圏域（グレーターナゴヤ）には企業の中核機能（オフィス）は極めて少ない。現新幹線の開通後、企業は東京本社と大阪支社でカバーできるため名古屋支社が撤収された事実は記憶に新しい。
- ② 商業で言えば、購買力は、一説によれば、東京圏域は 48 百万人（神奈川、埼玉、茨城、千葉を含み、静岡、山梨、長野、群馬、福島に及ぶ。実際、日本国中が商圈である。）、大阪圏域（神戸、京都を含む）は 16 百万人、名古屋圏域（岐阜、三重を含む）は 7 百万人である。
- ③ 名古屋人の商人氣質は比較的保守的で、平均的には進取の気性に乏しいと思われる。
- ④ 製造業の名古屋は、情報、サービス産業に弱い。サービス産業はその地域の経済力に並行するが、情報産業はネットとして構築される。しかし、行政は企業利益を特別扱いしても、その育成誘導を促進すべきである。

4 「街園都市」の地区構想

(1) 都心部 400ha

- ・ 北－出来町通の北側道路境界線（一部名古屋城正門前まで含む）
- ・ 東－市政資料館の西側で面する区画道路から30mの沿線街区
－久屋大通の1本東の武平通から30mの沿線街区
- ・ 南－若宮大通の南境界から30mの沿線街区
- ・ 西－堀川の一本西の区画道路から30mの沿線街区

ア 都心部の共通整備

- ① 戦災復興土地区画整理事業の偉大な遺産として、都心部 400ha のグリッドに配置された道路の面積率は40%に達する。

名古屋市民の未来の子孫に、この偉大な遺産をどのように引継いでいくのか。都市で暮らす人々に、車社会から解放された人優先の町で、「緑と水」の「憩いとくつろぎ」の場を提供する。

水と緑の創出は、原則として広幅員の道路は街路樹をダブル植栽し、下部は草花の花壇を施し、都心部のまち全体を緑豊かなイメージに変貌する。

- ② 幹線を除き、街路は車道と歩道の区別（段差）をなくして、人、自転車、自動車のシェアードスペースの交通処理方式を採用する。

流入する自動車の走行速度は、必然的に30km/h以下にセーブされるように整備する。

* Shared Space（シェアードスペース）

シェアードスペース（歩行者、自転車、自動車、路面電車が共用する空間）は、ヨーロッパに始まった新しい交通処理システムである。

－都市センターホームページ参照－

- ③ 久屋大通

この大通は、実際の現況113mの幅員の、名古屋のシンボリックな都心部のセントラルパークとして、この大通の委員会はパリのシャンゼリゼ通の委員会と姉妹提携をして経緯をもつ。

この大通公園をより魅力あるものとするため、全長約1.8kmの西側の北行き道路を樹木と草花で飾られた歩行者専用道とし、中央部の公園と一体化を図る。また、広小路に面する市バスターミナルは、阻害要素なので廃止する。

中央部の公園を横切る東西道路（桜、錦、広小路の3道路を除き）は、道路を廃止して公園化し、久屋大通公園全体の一体的な景観を図る。

* 既存の公共駐車場の利用の確保

東側の道路は片側一車の2車線道路に変更し、この道路から駐車場への進入路を確保する。

④ 若宮大通

高速道路の桁下は、若者のスポーツ広場と緑化（高速道路の高架を感じさせないデザイン）を促進する。

⑤ 堀川(都心部)

a 堀川の両岸宅地を緑地公園とすることは前述した。

クリーン堀川の水辺の公園に市民が集い憩う。この「水と緑の回廊」に面して賑やかな商店街やオフィスが立地する。

また、名古屋駅から桜通りを経て、堀川沿いの公園緑地の中を歩いて名古屋城に至る散策路は、本市内外の人々が城下町の心象風景を体感できる。そのための観光立都に寄与する。

b 堀川の公園緑地化の便益評価

諸外国では、商店街等の賑わいは、沿道型でなく、公園・広場型である。

この構想により堀川沿いの土地、建物の高度利用が始まり、名古屋市民に与える経済波及効果（市民生活に与える雇用市場、アイデンティティの醸成、企業の活性化、行政の固定資産税、事業所税等々）は大きい。

* 堀川と清溪川（チョンゲチョン）の都市再開発の比較

⇒ 清溪川（チョンゲチョン）の都市開発

- ・ 幅員（約70～80mと推測）と横断面（道路－緑地帯－清溪川－緑地帯－道路）
- ・ 清溪広場～五麗市場（観光ルートマップの都心部）は約2.7km

⇒ 堀川の都市再開発

- ・ 幅員（都心部では78～84m）
- 横断面（道路15m－宅地17m－堀川の水辺24m－宅地9m－道路18m）
- ・ 朝日橋（堀川終点・国道21号の一本北）～新州崎橋（若宮大通）は約2.4km

イ 都心部4地区

都心部400haを官庁街、丸の内地区、錦地区、栄地区に4区分する。
北から順次提案する。

① 城郭と認識できる官庁街

- ・ 外堀以北

a 名古屋城と一体的な庭園

外堀以北の官庁街をすべて城郭内として整備し、大規模な名古屋城郭を創出することは、前述した。

b 官庁街は、東西に貫く道路一本（名古屋市役所西庁舎の南側）を残し、本町通との交差点にロータリーを設ける。

その他の道路は街園として、名古屋城郭内にふさわしい庭園化を図る。また、関係車両を除いて、自動車の進入は排除する。

- * 官庁街の閑散とした自動車交通量に対して広幅員の車道は明らかに不要で、公園化すべきことは、誰の目にも明らかであると思われる。

* 1 路面電車

都心部に循環型の路面電車を、本町通を経て、名古屋城前（県婦人文化会館跡地にステーション）、堀川沿いの公園緑地（構想で都市規格決定）に敷設する。

なぜ路面電車か。敷設されたレールそのものが長大なオブジェで、走行する車両は走るオブジェとして、街かどや公園のブロンズ像と同様の効果をもつ。

レールは駅と駅、地域と地域、見知らぬ住民と住民を連結するノスタルジックを感じ、車両は乗客を通じて社会に触れる最高にヒューマンな感性を有する。路面電車は、優れた街の景観の一部として、デザイン性の高いものを導入する。

研究会ではLRT、BRTを併用する名古屋独自の表現としてNRT（NはNAGOYAのN）を採用したい、という提唱があった。

* 2 マーケット広場

官庁街の広大なゆとりある空間を利用して、護国神社前の本町通には常設の野外店舗（伊勢神宮のお蔭横丁、欧州諸都市のマルクト広場等）を、上述の東西道路には、土日祝日のフリーマーケットやバザール広場（露店、日本各地の朝市、夜市、上下流域交流の山村物産市等）を展開する。

* 3 ロータリー

東西道路の中央部、本町通との交差点でユーターンするために設置する。

c 名古屋城郭の拡大整備

次の宅地を名古屋城郭内に取込み、公園緑地として都市計画決定し、官庁街を大規模な名古屋城郭と認識できるように演出する。

- ・ 能楽堂～県図書館の西斜面下の宅地
- ・ 東の外堀の東沿いの宅地（市政資料館の西側道路に面する）

* 1 崖崩れの危険な区域

この東の外堀の東沿いの宅地は裏が外堀の急な斜面地で、大雨等で崖崩れの危険性が高い箇所として、防災上問題の箇所である。

* 2 市政資料館との一体化

市政資料館の敷地は、名古屋城の都市計画公園の一部（飛地）であるが、この公園緑地、外堀と一体化して、名古屋城郭を感じることができる。

d 出来町通の車道の減少

交通量の少ない出来町通の歩道（内堀側）を大幅に拡張して街園とし、名古屋城の城郭にふさわしい庭園として整備する。

また、この歩道の拡幅に終わらず、市役所の交差点の改良も含め、大津通の歩道の拡幅整備も検討する。

* 1 市役所の交差点の交通処理方式

この交通信号による交通処理方式は、あまりにも広い車道が交差する交差点の自動車走行をスムーズにさばき、交通事故を回避するための、愛知県警の優れたテクニックである。理論としては、車道を狭めれば、通常の交差点処理方式を採用できるのではないか。拡幅する歩道は、緑の街園と自転車道を整備すればよい。

* 2 名古屋市の全体の広幅員の道路

広幅員の道路は、本来、悲惨な戦争による火災の延焼を防ぐ目的で計画された防災帯である。その広幅員を利用して、ゆったりした歩道と、気持ちよく速度を出せる広すぎる車道を整備してきた。

交通警察の見地から、広幅員の道路は、歩行者の横断に時間がかかり苦慮しているのが実態である。そもそも、自動車走行に必要な最低限の幅員はどの程度か、原点から調査検討の必要がある。

21世紀は、この調査研究の対象である都心部以外の広幅員の道路もまた、ダブル植栽をはじめ、道路そのものの街園化を高め（公園化）、車優先から人優先の道路を計画すべきである。

e 外堀の中の公園化

外堀の中（旧名鉄瀬戸線線路敷）は、身近なアスレチック、子供プレイランド、ときに散策路等の緑地公園として一般開放する。

② 丸の内地区（泉一丁目の一部含む）

この地区は、大規模で良好な名古屋城郭の緑に隣接する。栄地区からも距離を置き、快適な居住環境である。また、地下丸の内駅、久屋大通駅、市役所駅に至便で事務所オフィス環境としても相応しい。

従って、日常買回り品のコンビニエンスストアやレストラン以外は、比較的閑静な地区として整備する。

* 1 居住、オフィス環境（この環境は以下の区域でも同じ）

ビルから街路に出ると、「癒し」と「くつろぎ」の空間である樹木と草花の街園がある。そこは自動車走行が制限された安全、安心で快適なまちである。

* 2 地区内へのアクセス

南北の本町通（幅員 20m）と東西の魚ノ棚通の 2 本の地区内幹線道路から、区画道路を経由して各街区にアプローチする。

* 3 この地区の自動車交通量

本町通の交通量は少なく、他の区画道路は昼夜にわたり殆ど通過車両を見かけない。にもかかわらず、15~20mの区画道路に不必要に広幅員の車道が整備されている。無駄ではないか。街園にして、人のまちを取り戻したらどうか。

③ 錦地区（東桜一丁目の一部を含む）

この地区は、四方を地下鉄で囲まれた交通至便なオフィス適地である。

また、長者町の錦二丁目は消費流通経済の変化に対応できる復活再生が課題であり、猥雑な錦三丁目は都市生活にスパイスを与える。

* 1 地区内へのアクセス

南北の本町通（幅員 20m）と東西の袋町通 2 本の地区内幹線道路から、区画道路を経由して各街区にアプローチする。

* 2 錦三丁目

ここでは、経済不況、若者嗜好の変化、飲食繁華街の名古屋駅や金山への移動にどのように対応していくかが課題である。

* 3 長者町

長者町再生に向けて特色あるチャレンジが始まった。最近、あいちトリエンナーレのプレイメントとして、非日常空間を演出する現代芸術展「長者町プロジェクト」が開催された。

地下鉄の丸の内駅と伏見駅をキーステーションとして、顧客の変化とニーズを敏感に捉えた特色あるショッピング街を整備し、界限性のある商店街の復活を期待したい。

この構想では、都心部全体の歩行者優先の街園都市と、路面電車（LRT）を提案していることを付記する。

④ 栄地区

「栄」は、全国的にも代表的なトップクラスの繁華なショッピング街である。

大津通りと久屋大通の間に沿って、百貨店、超大型店舗、ブランドショップが建ち並ぶ。久屋大通の公園（パリのシャンゼリゼ通と、両委員会は姉妹提携している）は、名古屋TV塔と復興モニュメント、オアシス21、芸術文化センター等の装飾品を含め、素晴らしい都市景観を構成している。

また、「栄南（ナディアパーク周辺を含む）」は、若者文化の大須商店街の経由地として、近年特に賑いを見せている。

最近、名古屋駅周辺に商業地域のお株をとられて斜陽気味であるが、起死回生の技は、久屋大通の再整備にあると思う。久屋大通を名古屋市民の「癒し」「くつろぎ」「楽しみ」「賑わい」の溜り場として再整備する。

諸外国の事例を参考にして、この構想では「西側の北行の車道を全廃して歩道（街園）にする提案」は前述したとおりであるが、久屋大通の中央部は芝生広場にして、野外劇場、野外カフェ／レストランと大木の街路樹で、再整備を期待したい。

地区全体としては、商業地域であるが、店舗需要にとどまらず、三次産業のオフィス需要を高めていきたい。

* 1 地区内へのアクセス

南北の本町通（幅員 20m）と東西の三蔵通の 2 本の地区内幹線道路から、区画道路を經由して各街区にアプローチする。

* 2 三蔵通と大津通の路面電車（LRT）

これらの通を縫う LRT と敷設されたレールは、上述したように走るオブジェとして、商店街に濃密な魅力と活力を与え、蘇生のカンフルとなることを期待する。

(2) 名古屋駅周辺地区（都心部）

シティゲートの名古屋駅から見た都市名古屋のイメージは、建築物のファサードに該当し、重要である。

名古屋の産業経済の活力と、歴史文化を大事にする心と、水と緑で地球規模の環境問題に取り組む姿勢を、最初のインスピレーションで感じることができる駅前を整備する。

- a そのため、自動車流入を極力制限できる都市開発を進め、駅前広場と桜通、南北の通の歩道を拡張し、街路樹を豊かにする。
- b また、観光立都に向けて、桜通～堀川（水と緑の回廊）～名古屋城郭の散策路を整備する。そして、堀川の向こう（東）に都心部の街園都市の広がり意識させる。
- c さらに、名古屋駅周辺地区の北端にノリタケの森、トヨタテクノミュージアム、南端に笹島ライブ24地区と名古屋港につながる中川運河があることを意識させる。

* 1 駅前ロータリーと桜通（改良の一試案）

駅前の交通処理は、ロータリー中央部のモニュメントを撤去し、十字路交差にする（うち東側道路は名古屋駅前広場への出入り口）。その方が、現状より円滑な交通処理が期待できるのではないかと（シミュレーションによる調査検討を要する）。

こうして歩道部分が大幅に拡張できる。この歩道には高木の街路樹を植栽する。また、モニュメントが欲しければ、四方の歩道部分から柱を立ち上げて、三方の高層ビル群の都市景観に調和したデザインのモニュメントを建設する。

桜通は、歴史文化の堀川の散策路を経由して名古屋城を感じる導入部である。この桜通には、現状、路側帯を設けているが、走行自動車は少ない。明らかにここまで歩道の拡張は可能であり、人優先で、歴史文化を感じさせる（自転車道も含む）街園を整備することができる。

* 2 名古屋駅周辺の高層ビル群

北からルーセントタワー、セントラルタワーズ、ミッドランドスクエア、スパイラルタワーはじめ、多くの高層ビル群がある。

* 3 名古屋駅前地区全体の交通処理

駅前の南北道路700mの間に集客力の高い高層ビル群が建ち並び、なお計画は進行中であるが、その交通処理は大きな課題である。

リニア新幹線の名古屋駅施設の大深度地下構造を検討する際には、約150mの幅があるJR等の線路敷に共用空間としてのデッキを造るなど、大幅な再開発が必要である。

* 4 笹島ライブ24地区～名古屋駅～ノリタケの森地区

笹島ライブ24地区とノリタケの森地区、産業技術記念館は、名古屋駅から等距離の約1kmで、面積は15ha超の同一規模である。

名古屋駅周辺の都心部は、この両地区までを含むような共通デザイン（インターブロック、街路樹、草花、彫刻、噴水等）のプロムナードなど一体的整備が望まれる。

(3) 都市軸の三河川

大都市／名古屋の魅力の都市軸「水と緑（と歴史）の回廊」として整備する。

ア 堀川

最も重要な都市軸として、その両岸宅地を公園緑地として都市計画決定し、都心部から名古屋港の河口までの「水と緑と歴史の回廊」として整備することによる便益評価は前述した。

- a 堀川は、名古屋城築城時に、名古屋城から熱田の渡しまで（6.2km）開削された名古屋発祥の歴史の産物である。この堀川沿いには清洲越しの町屋の移転が色濃く残る四間道や五条橋、下流には断夫山古墳、白鳥御陵、熱田神宮、熱田の渡がある。また、現代の白鳥庭園、交際会議場、明治・大正に開港する名古屋港などの歴史が香る歴史文化の散策路・「歴史の回廊」でもある。
- b 堀川両岸の公園緑地を、市民が城から港まで散策できる構想が実現して、はじめて市民に都市軸として認知される。市民は、この「水と緑の回廊」「歴史の回廊」を、憩いとくつろぎの場として散策し集い、市民の名古屋へのアイデンティティの一部として感じる。
- c この堀川は、両岸を公園緑地化することによって、都心部への風の道の効果は高まり、ヒートアイランド対策としての効果が期待できる。

* 1 堀川両岸公園緑地化の便益評価

名古屋城から名古屋港までの両岸の土地利用は大きく高度化されるばかりでなく、都市全体の魅力評価に与える影響は大きい。

* 2 堀川の延長、幅員、断面

- ・ 延長－名古屋城の歴史文化に影響する鷹匠橋から河口までの距離は約12km
- ・ 幅員－都心部で80m前後、七里の渡しの新堀川との合流部より下流は、次第に100～200mと広がる。
- ・ 断面－ 道路15m－宅地15m－堀川25m－宅地15m－道路15m

* 3 両岸宅地の利用

都心部は商業ビル、マンション、ラブホテル、駐車場が目立つ。日置橋～住吉橋は、左岸に低層の宅地利用で、さらに空地が目立つ。住吉橋～白鳥橋の1.8kmは、右岸は国際会議場、白鳥公園、白鳥庭園、左岸は熱田神宮公園とリバーサイド堀川端プロムナードとなっている。白鳥橋～河口部は、七里の渡し場が特徴的で、その両岸は道路、宅地、工場敷地である。

* 4 市民活動の現状

堀川の市民活動は、ヘドロの除去、庄内川の取水、木曾川導水により、臭いや透明度で相当な成果をあげている。また、両岸の都市開発や護岸整備も、納屋橋や幅下橋上流等で推進されている。

* 5 堀川浄化

堀川の浄化（クリーン堀川）の問題は、都市下水路の合併処理という根本的な問題に突き当たる。日本における年間降雨量は欧州に比較すると大きい。また、台風はじめ東アジアに特徴のゲリラ型降雨が多い。雨量数ミリを超えると、家庭雑排水や道路のゴミが下水処理場の処理能力をオーバーして堀川に流入する。

対処方法として滞水池の建設やゴミ除去の設備等が施工されているが、抜本的な解決方法ではない。堀川の木曾川導水は、前述の清溪川（チョンゲチョン）の漢江からの導水と同じあるが、より効果を高めるために、堀川の二重構造（下は都市下水路、上は木曾川、庄内川の流水）など、抜本的なアイデアを期待する。

イ 中川運河

名古屋駅周辺の都心部を、笹島ライブ24を経て、名古屋港と結ぶ最重要な最も重要な都市軸として、その両岸宅地を公園緑地として都市計画決定し、堀川と同様に「水と緑の回廊」として整備する。

a この延長9km、幅200m近い「水と緑の大回廊」として、笹島ライブ24地区を経由して名古屋港の「海」を感じる心象景観が形成され、大都市名古屋の魅力の最大の武器になるであろう。

*1 両岸の公園緑地は、9km連続する芝生に、散在する大木、プロムナード（自転車専用道を含む）、空間を快適に演出するストリートファニチュアと、レガッタや野外劇場などがあればよい。

*2 この公園緑地の連続性を阻害するハコもの行政は、税金によるランニングコストの無駄使いにならないように、最小限にする。

*3 この中川運河を磨けばパリのセーヌ川に匹敵する、言った名古屋港管理の関係者がいた。「なるほど」とも思う。

b この「水と緑の大回廊」による両岸道路の沿線は飛躍的な高度利用が始まることは前述した。

この土地利用の変化に伴う両岸道路に面する地域地区は、風致地区のような環境に優しい地区を指定したい。低層（高さ制限15m前後か。）低密の建物で、中高層マンションはその外側に配することが望ましい。

また、土地利用は、アメニティ性の高いサービス産業をはじめとする三次産業（情報を含む）のビルと住宅に供するのが21世紀的ではないか。

c この回廊は、海からの「風の道」として、名古屋駅周辺のヒートアイランドに冷風を吹き込む効果が期待される（堀川に同じ）。

*1 両岸宅地の倉庫群

中川運河とその沿岸は港湾地域である。しかし、嘗て名古屋港からの船舶による水運を利用した倉庫群は、今はトラック輸送に変化した。素直に、港湾地域を外したらどうかと思う。しかし、この倉庫敷地は、名古屋市所有で、名古屋港管理組合に基本財産として無償貸与し、同組合は倉庫業者からの借地料を名古屋港の管理経費に充当している。この構想案を実現する前提として、これに代わる財源を検討する必要がある。

*2 中川運河の延長、幅員、断面

- ・ 延長－笹島の船溜から河口までの全長は、約8.7km。
- ・ 幅員－笹島の船溜～露橋下水処理場0.7kmは道路－運河－道路の合計が80m程である。露橋下水処理場の下流は、道路－宅地－運河－宅地－道路の合計が、190～210m程である。

*3 中川運河の橋梁

中川運河に架けられた十数か所の橋梁は、構想の「水と緑の回廊」に調和したデザインを検討する。

*4 運河周辺の公園緑地

中川運河河口部は近年緑地公園として整備された。露橋下水処理場は公園化される。また、荒子川公園、稲永公園、金城埠頭との連携が必要である。

なお、名古屋競馬場と土古公園は、将来、名古屋市南部の大規模公園として、で

できれば中川運河の引込湖水を整備するなどして、「癒し」「憩い」「くつろぎ」「楽しさ」を市民に提供したい。一構想試案として提案する。

*5 堀川の水上市とあおなみ線

堀川の水上市の運行を検討する。その開発整備にあたっては、もう一つの最寄りの公共交通機関としてあおなみ線と連携を企画し、両者の調和を図る。

*6 その他

開発にあたっては、この運河沿い地域の地盤高が低いことを、(伊勢湾台風を参考に) 将来の災害対策を配慮する必要があることを付言する。

ウ 新堀川

新堀川両岸宅地の土地利用は、大須と鶴舞に近い至便性から高度化されて、マンションが連続する。堀川や中川運河と並んで、「水と緑の回廊」として両岸宅地を公園緑地として整備することが望ましいが、その位置から言えば都市全体の認知度は低く、整備の優先順位は劣位である。

*1 延長 ランの館～堀川との合流点は、約 5.8km

*2 ランの館～大井橋の 1.2km の両岸の宅地がマンション等に利用され、大井橋から下流では、両岸は道路である。

(4) 都心部から東方面

北から、文化の道(名古屋城・白壁・徳川園)、桜通・錦通・広小路の延長、若宮大通の延長、鶴舞公園等がある。

これらの広幅員道路は、街路樹のダブル植栽など「緑の回廊」として、また、若宮大通や空港線の高速道路の高架下は中木で囲い「緑」を演出する。

*1 広幅員道路の歩道

車道は必要最小限度の幅員まで狭め、歩道の街園は公園のような整備を施し、憩いとくつろぎの場となるように十分なゆとりをもたせる。

*2 文化の道

名古屋城から徳川園に至る文化の道の整備と歴史的建築物の保全は、名古屋の歴史文化を大事にする施策として強く推し進めるべきである。

—以上—

参考資料等

【緑有る快適な都心空間のあり方研究会】

交通	森川高行	名古屋大学大学院 環境学研究科 都市環境学専攻 教授
土地利用	村山顕人	名古屋大学 大学院 環境学研究科 都市環境学専攻 准教授
緑化	井上忠佳	株式会社創建 常勤技術顧問
デザイン	岡本欣吾	デザイナー
コーディネート	春名秀機	名古屋都市センター 副理事長
事務局	中藺昭彦	名古屋都市センター 調査課長
	井村美里	名古屋都市センター 調査課 研究主査

【研究会スケジュール】

回	日程	内容
第1回	09/02/26	研究の進め方、目標年、想定エリア、アウトプットイメージについて
第2回	09/04/07	井上委員からの提案、世界の都心から♪をもとに意見交換
第3回	09/06/03	森川委員からの提案、村山委員からの提案をもとに意見交換 都心空間のあるべき姿と想定エリアについて
第4回	09/07/02	対象エリア、成果イメージ、議論を深める地区について
第5回	09/07/30	官庁街地区のイメージスケッチをもとに意見交換 錦二丁目地区について
第6回	09/08/17	緑のネットワーク図、研究成果イメージ 官庁街地区、錦二丁目地区のイメージスケッチをもとに意見交換 その他の地区(栄南地区他)について NRT について
第7回	09/09/18	栄南地区のイメージスケッチをもとに意見交換 全体のまとめと将来系にむけたレポートについて
第8回	09/11/11	成果報告書について イメージパース及び3D アニメーションについて
—	09/11/25 ～10/01/11	名古屋都市センター企画展での研究発表
—	09/12/22	都心シンポジウム「開府 500 年の名古屋に向けた第一歩」開催

【関連シンポジウム】

開催日時：平成21年12月22日(火・祝)14:00～17:00
 開催場所：名古屋都市センター11階 大研修室
 主催者：名古屋市、財団法人名古屋都市センター
 後援者：社団法人中部経済連合会、中部経済同友会、名古屋商工会議所
 参加者数：137名
 内容：第1部はまちづくり活動をすすめる各団体からの発表、第2部では将来に向けて必要な取り組み等について議論する、2部構成のシンポジウム
 都市の将来像(ハード)を共有するための合意形成、まちづくりにおける地域のつながりや体制、まちづくりにおける資金などについて、議論した。

平成21年12月23日(水)中日新聞・朝刊

100年後の名古屋
 市民団体ら議論
 開府300年シンポ
 来年迎える名古屋開
 府四百年を契機とし
 て、百年後に向けた都
 市像を考えるシンポジ
 ウム「開府五百年の名
 古屋に向けた第一歩」
 が二十二日、中区金山
 町の名古屋都市センタ
 ーであった。
 市と同センターが開
 催し、約百五十人が来
 場。まちづくりに取り
 組む市民団体や研究者
 の活動発表があった。
 山内拓男・中部経済
 連合会専務理事は、財
 界人らでつくる「都市
 の未来を考える懇談
 会」が九月にまとめた
 提言を紹介。市中心部
 を四つの地域に分け、
 「歩いて楽しめる」
 「自然との共生」など
 と都市像を掲げた。市
 民税10%減税案に関連
 し「減税分をまちづく



りに選流できないか」の「錦三丁目まちづくりに連携協議会」の堀田勝彦副会長は、「新しい構想も披露した。組織問屋街、長者町」の「新しが大事」と話した。





都心シンポジウム

開府五百年の名古屋に向けた第一歩

日時 平成21年12月22日(火)14:00～17:00

場所 名古屋都市センター11階 大研修室

主催 名古屋市、財団法人名古屋都市センター

後援 社団法人中部経済連合会、中部経済同友会、名古屋商工会議所 (50音順)

目の前に迫った開府 400 年を前に、名古屋の都心部を舞台にした街の将来ビジョンや官民連携を進めるまちづくりが検討され、また、地域で実践的なまちづくり活動が進められています。400 年前から街の賑わいの核であった名古屋都心部に新たな 100 年の夢を重ね、実現に向けた第一歩を踏み出すために今、何をすべきなのかを考える機会としてシンポジウムを開催します。

第一部 14:00～15:00 「名古屋の街の未来を発信します」

◆山内 拓男 氏（中部経済連合会専務理事・都市の未来を考える懇談会）

*平成 21 年 9 月、都市の未来を考える懇談会から「名古屋のグランドビジョン」が提言され、都心の 4 つの戦略拠点、官民連携によるプラットフォーム構築、まちづくり活動資金確保の仕組みづくりの必要性が問われました。

◆春名 秀機 氏（名古屋都市センター副理事長・緑ある快適な都心空間のあり方研究会）

*名古屋都市センターの「緑ある快適な都心空間のあり方研究会」では、2050 年の名古屋都心部の姿を交通・土地利用・緑化の視点でビジュアルに発信する試みに取り組んでいます。

◆堀田 勝彦 氏（堀田商事代表取締役社長・錦 2 丁目まちづくり連絡協議会副会長）

*錦 2 丁目まちづくり連絡協議会では、まちづくり構想（マスタープラン 2030）策定に取り組む他、えみずモール、愛知トリエンナーレ長者町プロジェクト等に取り組んでいます。

第二部 15:15～17:00 「将来に向けた最初の第一歩について話し合います」

◆三神万里子 氏（ジャーナリスト、信州大学経営大学院客員准教授）

◆神尾 隆 氏（東和不動産株式会社代表取締役社長）

◆入倉 憲二 氏（名古屋市住宅都市局長）

◆森川 高行 氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）：コーディネーター



三神 万里子

みかみ まりこ

東京を拠点に論考誌、国内全国紙、米国メディア等で金融、M&A、産業創出等取材執筆。組織種類を問わず社会システムの変化から見た新規事例、ビジネスモデルを発掘。NHK、民放にて経済番組の企画、メインキャスター及び解説者を務める。



神尾 隆

かみお たかし

1965 年慶応義塾大学卒業、同年、トヨタ自動車工業入社、2001 年同社専務取締役、2005 年同社相談役、同年、東和不動産代表取締役社長、社団法人中部経済連合会副会長、財団法人名古屋フィルハーモニー交響楽団理事長、国土審議会委員、名古屋駅地区街づくり協議会会長。



入倉 憲二

いりくら けんじ

1973 年名古屋大学卒業、名古屋市役所入庁、1995 年計画局都心開発推進室主幹、2002 年住宅都市局都市計画部長、2005 年名古屋市住宅供給公社理事、2006 年住宅都市局理事（住宅・開発整備担当）、2008 年度より住宅都市局長。



森川 高行

もりかわ たかゆき

1981 年京都大学工学部卒業、83 年同大学院修士課程修了後、京都大学助手。89 年マサチューセッツ工科大学大学院博士課程修了、Ph.D.取得。91 年名古屋大学工学部助教授、2000 年から名古屋大学大学院教授。専門は交通計画、都市計画、消費者行動分析。名古屋市都市計画審議会委員など。

参加申込みは、住所・氏名・電話番号・「開府 500 年シンポ希望」とご記入の上、FAX・Eメールで下記まで送付下さい。締め切りは 12 月 18 日（金）まで。

【申込み・問合せ先】（財）名古屋都市センター 調査課
〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号金山南ビル
電話：052-678-2216 FAX：052-678-2211
Eメール：machisemi@nui.or.jp

