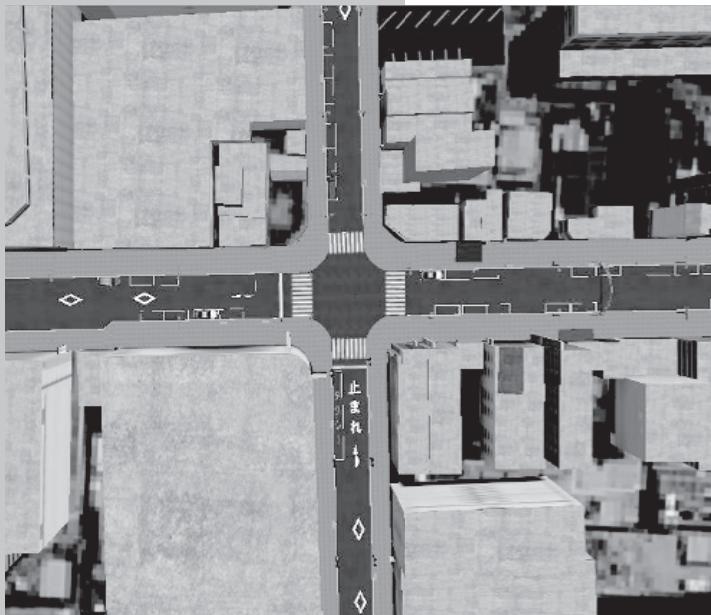




都心における道路空間のデザインについて



昨今、全国の都市における中心市街地の衰退とその活性化対策などが課題となっている。都心の空間を見てみると、特に栄地区は道路などの公共空間が占める割合が高く、市街地の活性化のため、これをうまく利活用することが求められている。また都心特有の問題として、交通事故の多発、路上放置自転車による歩行者の通行空間の阻害などもあげられる。

こうした状況をふまえ、歩行者への配慮、交通事故の減少、自転車利用の利便性、駐車問題への対応などを意図した今後求められるであろう道路空間のデザインについてケーススタディの比較を行った。

都心の道路空間は比較的広く、様々な要望を受けることが可能と思われがちではある。しかし、すべてに満足いくよう何でも詰め込めるわけではなく、どのケースにもメリット、デメリットがあり、対象箇所の利用形態や何を重視するかにより望ましい道路形態の違いが現れた。

都心における道路空間のデザインについて

名古屋都市センター 調査課 安田 克博

はじめに

昨今、全国の都市における中心市街地の衰退とその活性化対策などが課題となっている。名古屋市において都心と言えば、名古屋駅や栄などが代表的なエリアである。どちらの地区も歩いていると非常に賑わいがあり課題があるようにはあまり感じない。ただ、地下鉄の乗降客数や百貨店の売り上げなどのデータを見ると、栄から名古屋駅に人が流れていることがうかがえる。今後も名古屋駅周辺ではリニア中央新幹線の開業を控え、いくつもの大規模な開発が予定されており、名古屋駅への更なる集中や栄の求心力低下も懸念されている。

また、都心の空間を見てみると、特に栄地区は道路などの公共空間が占める割合が高く、市街地の活性化のため、これをうまく利活用することが重要な課題となっている。

図1は昨年度作成された“都心ビジョン2030”の栄地区的概要図であるが、本研究ではこうした状況をふまえ、この中の“ZONE30”と位置付けてられているエリア内に特に西側のエリアの道路をイメージして、今後求められる道路空間のデザインについて検討する。

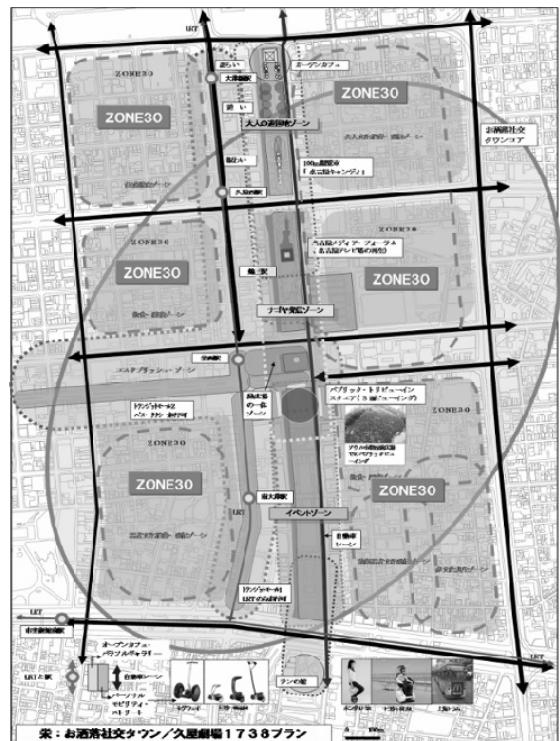


図1 都心ビジョン2030より

1 現状と課題

1-1 道路の現状

名古屋市域における道路面積の占める割合は約16%で、東京や大阪などと同程度である。（参考：東京23区16%、大阪市18%）しかし、中区だけでみると道路面積は3割を超えており、更に公園面積までを合わせると、実に4割を超える非常に広い面積が公共空間で占められている。

そして栄地区は、東西に広小路通や錦通、桜通、若宮大通、南北に伏見通や大津通、久屋大通や本町通などが通り、これらの道路に囲まれるようにそれぞれ特色あるエリアが形成されている。エリア内の道路は主に幅員15mと20mの道路で格子状に配置され、車道・路肩も広く両側に駐車できる道路が多い。

歩道の整備状況についてみると、道路延長の約36%（名古屋市道路統計：平成22年4月現在）が整備されており、全国平均（約13%）を大きく上回っている。中区においては、全体的に道路幅員が広いこともあり道路延長の約8割で歩道が整備されている。また、栄地区を見ると、電線類の地中線化も行われており、歩道幅員も全体的に広く横断勾配、縦断勾配も緩やかである。また平成17年度には、バリアフリー重点整備地区としてバリアフリー化整備の基本構想が作成され、主要な施設^{※1}を結ぶ経路のバリアフリー化もされている。しかし、歩道が広いという一方で歩道上には多数の放置自転車や置き看板などがあり、歩行者の通行の支障となっている。

1-2 放置自転車の現状

歩道上の放置自転車は、歩行者の通行を阻害するだけでなく街の景観も損ねている。平成22年度の調査によると、市内の放置台数のトップ4を栄、伏見、久屋大通、丸の内といった栄周辺のエリアが占めている

(表1)。名古屋中心部の地形はアップダウンが少ないため自転車利用が多い上、道路も広く、歩道上に自転車を置いてもまだ歩けるスペースが残るため、特に都心では歩道上に多数の自転車が置かれている。主に通勤などに使われ比較的長時間置かれているもの、買い物などのために短時間置かれているものに分類され、その割合としては通勤などで長時間置かれているもののほうが多い。

表1 平成22年度自転車等駐車状況調査結果

| 順位 | 駅名 | 放置台数 (a) | 駐車場内台数 (b) | 駐車総台数 (c=a+b) | 放置率 (d=a/c) |
|----|------|-------------|---------------|------------------|----------------|
| 1 | 栄 | 2,491台 | 1,059台 | 3,550台 | 70.2% |
| 2 | 伏見 | 1,846台 | 589台 | 2,435台 | 75.8% |
| 3 | 久屋大通 | 1,211台 | 0台 | 1,211台 | 100.0% |
| 4 | 丸の内 | 1,004台 | 80台 | 1,084台 | 92.6% |
| 5 | 鶴舞 | 903台 | 2,033台 | 2,936台 | 30.8% |
| 6 | 名古屋 | 856台 | 3,934台 | 4,790台 | 17.9% |
| 7 | 金山 | 848台 | 1,419台 | 2,267台 | 37.4% |
| 8 | 高岳 | 492台 | 283台 | 775台 | 63.5% |
| 9 | 大須観音 | 481台 | 124台 | 605台 | 79.5% |
| 10 | 今池 | 432台 | 1,208台 | 1,640台 | 26.3% |

1-3 交通事故の状況

栄・錦・丸の内などのエリアは市内最大の繁華街であり、歩行者、自転車、自動車の各交通量はともに多く交通事故が多発している。表2は各エリア内で交通事故の多発している交差点（幹線道路は除く）において、交通事故を当事者別に表したものである。いずれも自転車に係る事故のが多いことがわかる。また、歩行者と自転車に係る事故がエリア全体の約7割を占めている。市内全体での同割合は3割程度であることから、このエリア内の交差点における歩行者・自転車に対する事故対策はとりわけ重要な課題である。

表2 事故多発交差点における事故状況

| 事故類型\エリア | 丸の内二,三丁目 | 錦二,三丁目 | 栄二,三丁目 | 計 |
|----------|----------|--------|--------|----------------|
| 対歩行者 | 16件 | 36件 | 3件 | 55件 (25.6%) |
| 対自転車 | 49件 | 33件 | 15件 | 97件 (45.1%) |
| 車同士 | 32件 | 29件 | 2件 | 63件 (29.3%) |
| 計 | 97件 | 98件 | 20件 | 215件 (100%) |

1-4 歩行者優先への対応

これまでの道路整備は、自動車を中心とした円滑な交通環境の提供を主目的としてきた。しかし、近年、都心においては歩行者や自転車などを重視した道路空間の再構築が社会的にも求められるようになってきた。歩行者優先のみちは、快適に歩くことができる道路空間と言うことができ

- ・ 歩行者優先で車両を気にしながら歩かなくてもよい
- ・ 幅に余裕がありゆったりと歩ける
- ・ 疲れたら休憩できる
- ・ 緑が多い

といった図2のような道がイメージされている。



図2 快適に歩けるみちのイメージ (H22NUI レポート 緑ある快適な都心空間のあり方研究より)

2 道路空間デザインの基本的枠組み

自転車利用の利便性を踏まえ、歩行者への配慮、交通事故の減少、駐車問題への対応を意図した道路空間デザインの基本的枠組みについてまとめてみる。

2-1 行政の動き

都心においては、道路や公園などの公共空間の占める割合が比較的高いため、魅力向上に向けてこれらの公共空間をうまく活用することが求められている。こうした状況の中で、官民の連携を通じて都市機能の高度化と都市の居住環境の向上を図るために、都市再生特別措置法やそれに関連した道路法の改正などが行われ、例えば、道路占用の特例として都市の再生に貢献し、道路の通行者等の利便の増進に資する施設等が対象となった。これにより具体的には、一定の広告塔等、食事施設等及び自転車駐車器具や、道路の上空に設ける施設等が条件を満たせば設置が可能となった。

また、エリア的な交通安全対策としてゾーン30が推進されている。ゾーン30を実際に適用するに際しては以下2点を配慮することが必要と考えられる。

①歩行者等の通行が最優先で、通過交通は可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対して、地域住民の同意が得られる地区から弾力的にゾーン設定する。

②ゾーン内は、最高速度30(km/h)の区域規制の実施を前提とし、その他の対策については、住民の意見や財政的制約を踏まえつつ、実現可能なものから順次実施していく。

このような考え方に基づき、愛知県内では約200地区をゾーン整備していく予定となっている。

2-2 交差点や歩道の交通事故対策

(1) 交差点のコンパクト化

交差点における歩行者・自転車の巻き込み事故が多い。場所柄、歩行者や自転車の交通量が非常に多いので当然のことかもしれないが、それ以外にも交差点区間において車道幅員が広く、自動車にとってスピードが出しやすい構造となっていることも原因の一つと考えられる。そこで交差点のコンパクト化(図3)を行うことにより、歩行者や自転車は横断距離が短くなり、また自動車は右左折時の速度低減や横断歩行者等の視認性が増すため、事故削減が期待できる。

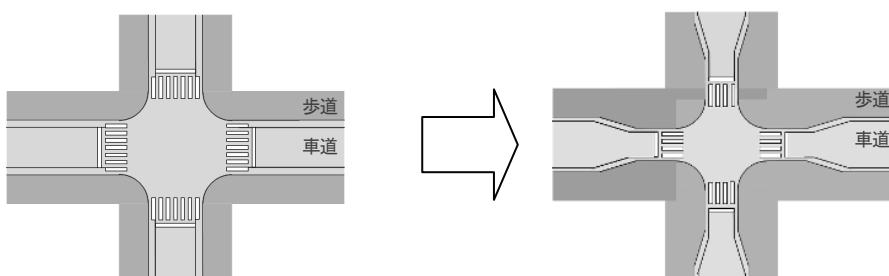


図3 交差点のコンパクト化イメージ

(2) スムース歩道や歩道の拡幅

ゾーン30の指定やゾーンの入口部分をカラー化しスムース歩道^{※2}とすることで、エリアに入ってくる自動車への注意喚起ができる(図4)。

また、交差点部以外についても車道を狭めて歩道を拡幅することにより、歩行者は歩きやすくなり、自動車は走りにくくなることで自動車速度の低減が期待できる。

また将来的には近距離移動の手段としてパーソナルモビリティの普及も考えられるため、歩道を広くすることで、これらパーソナルモビリティへの対応が可能となる。

ゾーン30標識

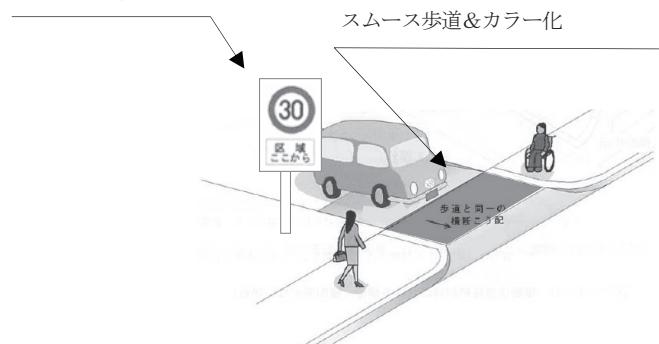


図4 スムース歩道



写真1 歩道を通行するペーサルモビリティ
(※ロボット特区実証実験推進協議会 HP より)

2-3 自転車対策

(1) 自転車走行空間の配置

自転車は本来車両であるため、車道の左寄りを走行するのが原則であるが、道路幅員との関係や自動車交通や歩行者交通などから、自転車走行空間を柔軟に配置することが重要である。

① 車道に設ける場合

- 自転車の走行部分を車道と構造的に分離しない場合、自転車走行空間が路上駐車スペースとなり安全な走行の妨げとなる可能性が高いので、構造的に分離したほうが望ましい。
- 自転車は車両であるため、車道走行が原則であり、この場合左側通行が基本であるため、道路の両側に自転車走行空間を設ける（図5）。また、片側に自転車走行空間を設けるのであれば、歩行や自転車による遠藤へのアクセシビリティを配慮し、双方向に自転車通行ができる必要がある（図6）。
- 駐輪場は車道側から出し入れすることになる。駐輪場が多数必要で縦断的にほとんどのスペースを駐輪場にしなければならない場合、自転車を駐輪場へとめた後、歩道へ直接入りづらく自転車走行空間を通って交差点や乗り入れ部から歩道に入る格好となる。

また、道路の片側のみに自転車走行空間を設けると、駐輪場も片側のみになるため駐輪できる台数が少なくなるが、全体的に歩行者空間を広く確保できる。しかし道路の反対側に用事がある場合には不便である。



図5 自転車走行空間を両側に設けた場合



図6 自転車走行空間を片側に設けた場合

② 歩道（自歩道）に設ける場合

- 場所柄、歩行者が非常に多いため、歩行者の安全や歩きやすさを考えると構造的に分離する事が望ましい。
- 自転車走行空間の位置は、「歩道寄り」（図7）か「車道寄り」（図8）が考えられる。
- 自歩道内に自転車走行空間を設けるのであれば、両側を相互通行とする必要がある。ただし、歩道、車道とも分離し自転車道として整備するのであれば、それぞれ一方通行化が可能であり歩行者空間を広くとれるが、その場合沿道へのアクセスは悪くなる。
- 図7の場合、自転車を駐輪場へとめた後、自転車走行空間を横切って歩道に入る格好となる。また図8で、駐輪場が多数必要で縦断的にほとんどのスペースを駐輪場にしなければならない場合は、車道に自転車走行

空間を設ける場合（図5、図6）と同様、自転車を駐輪場へとめた後、歩道へ直接入りづらく自転車走行空間を通って交差点や乗り入れ部から歩道に入る格好となる。



図7 自転車走行空間を歩道側に設けた場合



図8 自転車走行空間を車道側に設けた場合

以上検討した道路は幅員20mの道路で、15mの道路の場合は、駐輪場と自転車走行空間の両方を設けることは困難である。

（2）路上駐輪場の配置

本来、通勤者の自転車は通勤先の敷地内で、来客者の自転車はその店舗で駐輪場を確保するのが基本である。また、歩きやすさやまちの景観などを考えると、路上の駐輪は少ないほどよいだろう。

① 歩きやすさへの配慮

車道路肩を駐輪場として利用可能で、歩きやすさの観点でいえば、歩行者の通行空間を狭めないことがほしい。現在、住吉通では路肩部分を利用して臨時駐輪場が設置されており、歩道上の自転車がかなり減つて歩行空間が広くなっているのが分かる（写真2）。



写真2 広くなった歩道



写真3 路肩スペースを利用した駐輪状況

② 景観への配慮

京都では景観に配慮し駐輪場のデザインを工夫した事例がある（写真4）。また、駐輪場の背面にデザインされた広告を掲出する（図9）とか、ストリートファニチャーを兼ねたラックの設置なども考えられる。



写真4 景観に配慮した駐輪場（京都市HPより）

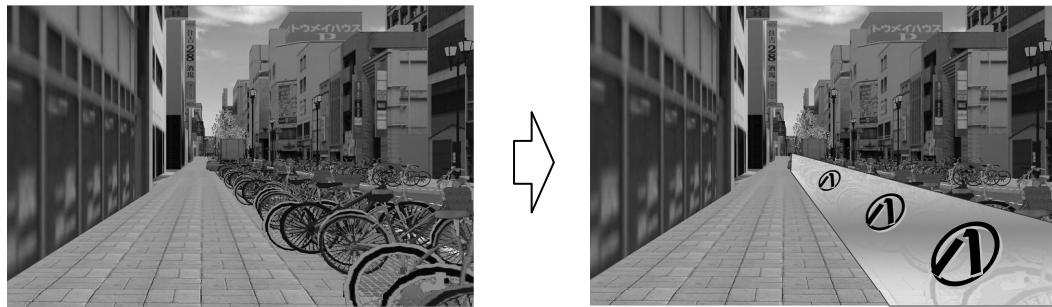


図9 景観に配慮した駐輪場イメージ

③ 路上駐輪場の再配置

特定エリアの駐輪総数を減らすためには、例えば、通勤者には当該特定エリアからある程度離れた所に自転車をとめてもらい（離れた場所での駐輪場確保が新たな課題となるが）買い物などの来客者だけには自転車を近くにとめてもらうという工夫も必要である。

例えば、離れた場所ということで駐輪場を配置する候補地としては若宮大通公園や久屋大通公園などの公園や、また道路として本町通は考えられないだろうか。

本町通の外堀通～若宮大通間は4車線あるが、実際は駐車車両のため2車線のみしか通行できない状況が頻繁に見られる。さらにこの前後の区間は2車線ということもあり、当該区間を4車線から2車線に車線を削減し、それにより生み出されたスペースを駐輪場にすれば、現在の歩行者の通行空間を狭めることなく、駐輪場を設置することが可能である（図10）。

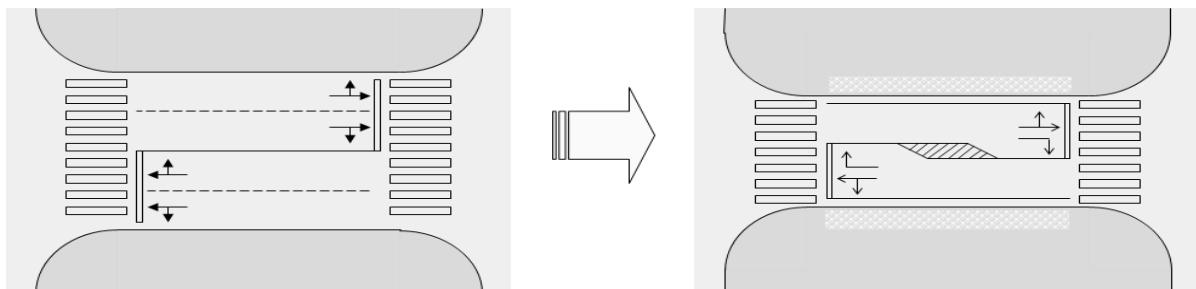


図10 車線の削減イメージ

また、駐輪場を有料化すれば料金抵抗により自転車の総数を削減することができる。ただし、これにより自転車利用の来客者も減少する可能性が高いので、それを回避するため、例えば30分以内は無料、買い物客には駐輪チケットを出す、もしくは買い物客専用の無料駐輪場を設置するなどの工夫が必要であろう。

2-4 自動車交通への配慮

これまでの提案は、現在の車道（路肩）を狭め、歩行者空間及び自転車空間を広げることが基本となっているが、もちろん地区にとって必要不可欠の自動車の走行空間は確保する必要がある。そこで、路上駐車は基本的に排除しつつ、一方で沿道店舗等への配送車両の駐車についてはある程度配慮する必要がある。路肩を狭めて生み出される空間については、必要に応じて駐輪スペースではなく荷捌きスペース（図11破線部）として整備することが重要と考えられる。

ただし、交差点内の駐車車両はドライバーの視界を遮り横断歩道を横切る歩行者や自転車が見えなくしてしまい、巻き込み事故を誘発しやすくなるため、これは排除した方がよい。

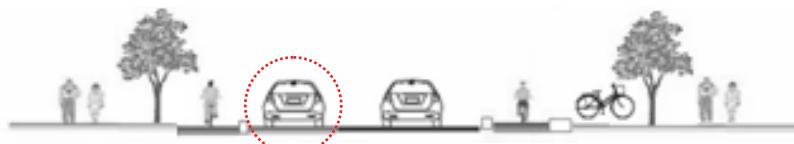


図11 荷捌きスペース配置イメージ

3 道路空間のデザイン ~ケーススタディ~

3-1 ケーススタディの設定

ケーススタディは幅員20mと15mの道路について行う。なお、図12に現況道路のイメージを示す。

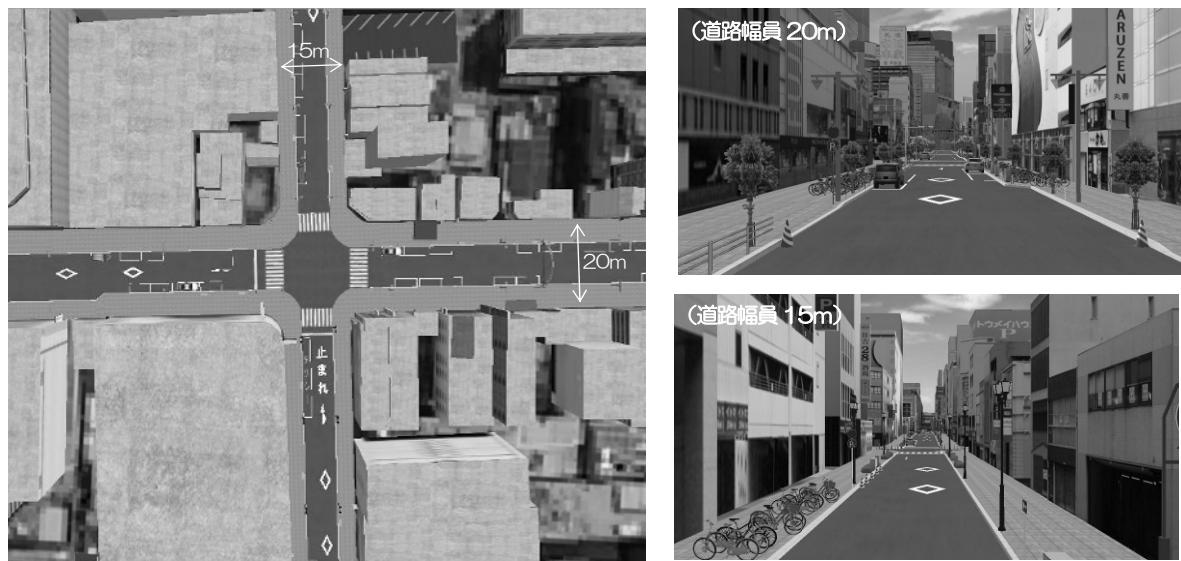


図12 現況道路イメージ

(1) 幅員20m道路の場合

幅員20mの道路について、表3のとおりケース1～5とシェアドスペースとしてケース6の6つのケーススタディを行う。シェアドスペースとは、直訳すれば“共用空間”で、日本での歩車共存道路のモデルともなった欧州のポンエルフの延長線上にある。道路内を歩道や車道などの位置を決めて空間分離するのではなく、道路空間全体を皆が利用し、お互いが注意しながら通行するという概念と右方優先というルールしかない。現在の法の枠組みの中ではなかなか難しい整備手法ではあるが、将来的な可能性も含めて検討に加える。

表3 各ケースの特徴(幅員20m道路)

| ケース | 自転車走行空間 | | | | 車道の線形 |
|-----------------|--------------|--------|---------|------------|---------|
| | 走行位置 | 両側or片側 | 線形 | 車(人)との分離方法 | |
| 1 | 車道 | 両側 | ややスラローム | 構造分離 | ややスラローム |
| 2 | 車道 | 片側 | 直線 | 構造分離 | 直線 |
| 3 | 歩道 (歩道寄り) | 両側 | ややスラローム | 構造分離 | ややスラローム |
| 4 | 歩道 (車道寄り) | 両側 | ほぼ直線 | 構造分離 | ややスラローム |
| 5 | 指定なし | 指定なし | 指定なし | 分離しない | ジグザグ |
| 6 (シェアドスペース) | 指定なし | 指定なし | 指定なし | 分離しない | —— |

なお、走行位置の比較を分かりやすくするために、車道上や歩道上としているが、いずれの場合も自転車専用の走行空間を自転車道として位置づければ車道上や歩道上という概念はなくなる。

(2) 幅員15m道路の場合

幅員15mの道路は一般的には広幅員な道路といえるが、幅員20mの道路のように両側に歩行者、自転車それぞれの通行空間、駐輪スペース、トラックなどの荷捌きスペースなどをすべて確保することは困難で

ある。栄地区では、幅員15mと20mの道路が交互に通っているため、基本的に幅員20mの道路を自転車の通行道路とし、幅員15mの道路は積極的に自転車が走る道路とはせず、歩道の拡幅・車道の狭さくを基本とした車道線形の違いによる3つのケースの検討を行う。

表-4 各ケースの特徴（幅員15m道路）

| ケース | 1 | 2 | 3 |
|-------|------|---------|------|
| 車道の線形 | ほぼ直線 | ややスラローム | ジグザグ |

3-2 ケーススタディの設定イメージ

(1) 幅員20m道路の場合



図13-1 ケース1



図13-2 ケース2



図13-3 ケース3



図13-4 ケース4



図13-5 ケース5



図13-6 ケース6

(2) 幅員15m道路の場合



図14-1 ケース1



図14-2 ケース2



図14-3 ケース3

道路幅員20mのケース1～5、道路幅員15mのケース1～3は、いずれも歩車共存の概念を持ちつつも、基本的には歩道と車道それぞれを分離しているが、ケース6は分離していない。

近年、欧州ではシェアドスペースの取り組みが広がっている。歩車分離がなく、右方優先の交通ルールしかないので、すべての通行者が不安を感じ、そのために注意が喚起されて通行するので事故が減少する。また事故が発生しても大けがになりにくい傾向にある。なお、わが国では唯一京都で社会実験が行われ、車両速度の低下や歩行者意識に関する指標が実験中に向上している様子が確認され、とりわけ「道の歩きやすさ」「道の印象」に対する評価が統計的に有意に向上していることが確認されている。

3-2 ケーススタディの比較

(1) 幅員20m道路の場合

幅員20m道路の各ケースについて、歩行者・自転車・自動車等の観点から比較を行った結果を表5に示す。

表5 ケーススタディの比較(幅員20m道路の場合)

| | 歩行者 | | 自転車 | | | 自動車 | | | 交通安全 | その他 イベントや施設設置等 |
|--------------------|----------------|-------------------|--------------|---------------|-------|---------------|---------------|-------|------|-------------------|
| | 歩きやすさ (安全性) | 休みやすさ (休憩スペース) | 走りやすさ 走行性 | 停めやすさ (台数) | アクセス性 | 走行性 (ゆっくり) | 停めやすさ (台数) | アクセス性 | | |
| ケース1 | ◎ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ |
| ケース2 | ◎ | ○ | ◎ | × | × | △ | ○ | × | ○ | △ |
| ケース3 | ◎ | ○ | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | △ | ◎ | ○ |
| ケース4 | ◎ | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ | ◎ | × |
| ケース5 | ○ | ◎ | × | × | ○ | ◎ | △ | ○ | ○ | ○ |
| ケース6 (シェアドスペース) | × | ○ | × | ○ | ◎ | ◎ | ○ | ◎ | ○ | ◎ |

(凡例 ◎:とてもよい ○:よい △:ふつう ×:悪い)

評価について、歩行者の歩きやすさは、自転車との輻轆のしにくさ、休みやすさはベンチやオープンカフェ等の休憩スペースの設置しやすさ、車道の走行性は自動車が低速で走る状態であるほど高評価としている。また、自転車や自動車の停めやすさは台数を多く設置できるほど高評価、自転車や自動車のアクセス性は車両を停めてから店舗等への行きやすさで、駐車場が片側にしかなく反対側へ行くのに不便、自転車を停めてから自転車走行空間を横切らなければならないなどは評価を下げている。

全体的な評価は、ケース1やケース3が高いといえる。ただし、これは歩行者も自転車も自動車も多い場合の評価である。例えば、歩行者や自転車があまり多くなければ、それに係る項目（表中網掛け部）はあまり考慮する必要がなく、むしろケース5やケース6の方が高評価となる。

したがって、対象個所の利用形態や何を重視するかによって望ましい道路形態は変わってくる。例えば人も車も自転車も多い栄三丁目はケース1やケース3がいいが、あまり多くない錦二丁目などではむしろケース5やケース6の方がよいと言える。

(2) 幅員15m道路の場合

幅員15m道路の各ケースについて、幅員20mの道路と同様に比較を行う（表6）。

表6 ケーススタディの比較(幅員15m道路の場合)

| | 歩行者 | | 自転車 | | | 自動車 | | | 交通安全 | その他 イベントや施設設置等 |
|------|----------------|-------------------|--------------|---------------|-------|---------------|---------------|-------|------|-------------------|
| | 歩きやすさ (安全性) | 休みやすさ (休憩スペース) | 走りやすさ 走行性 | 停めやすさ (台数) | アクセス性 | 走行性 (ゆっくり) | 停めやすさ (台数) | アクセス性 | | |
| ケース1 | ○ | × | × | ○ | ○ | △ | ○ | ○ | ○ | × |
| ケース2 | ○ | ○ | × | △ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | △ |
| ケース3 | ○ | ○ | × | △ | ○ | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ○ |

(凡例 ◎:とてもよい ○:よい △:ふつう ×:悪い)



写真5 シェアドスペース

(H20 NUI レポート Shared Spaceより)

幅員20mの道路の場合と若干評価が異なり、全体的な評価、歩行者や自転車があまり多くない場合（表中網掛け部以外）の評価ともケース3が高いといえる。

3-3 補装の材料

道路の補装材としては、車道部はアスファルト舗装やコンクリート舗装、歩道部はアスファルト舗装やブロック系舗装などが一般的である。本研究では歩道部はブロック系舗装を基本としているが、車道部の舗装も、歩道と同じような色や材料を用いることによりある種の一体感を持たせることができ、歩車の分離が感覚的に緩やかになり、歩車共存の感覚が生まれやすくなる。図15は車道をカラー化もしくはブロック系舗装としているが、これだけでも印象がずいぶん変わることが分かる。

ただし、維持管理の面から考えると車道部のブロック系舗装は不利であるため、例えば車道部は遮熱性のカラー舗装、歩道部は保水性舗装を行えば、一体感に加え、夏場の温度の低減も期待できる。また、保水性舗装はある程度こまめに水を撒かないと効果はないが、地域で共同して水をまくことにより地域のつながりや道路をより身近な存在に感じることなどが期待できる。



図15-1 車道のカラー舗装化図



図15-2 車道のブロック系舗装化

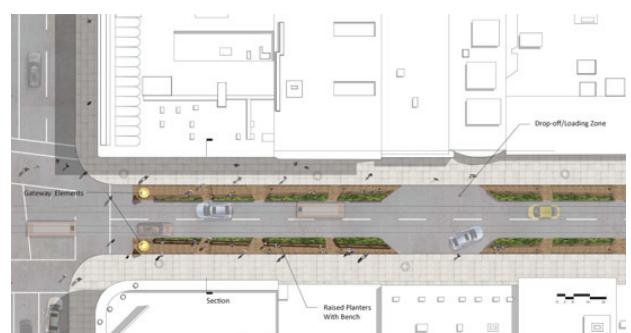
4 将来に向けて

現在、住吉通では従来の路肩部分を利用した駐輪場を設置し、歩道の有効幅員を拡げている。次のステップとしては、交差点部の対策としてコンパクト化を行うなど、関係機関や地元との協議を積み重ね、道路空間の改善を目指すことが重要である

サンフランシスコではパークレット^{※3}という興味深い取り組みがされている。これは路上駐車スペースなどを「箱庭式ガーデン」に変身させ、街に緑を多くしようという試みで、ウッドデッキを敷いてベンチを置いていたり植物を植えたり駐輪場を設置したりして憩いの場としている。道路空間を歩行者系あるいは賑わい系に変えていく段階的な整備としてはこのような手法も考えられる。



写真6 パークレット (<http://sfpavementtoparks.sfplanning.org/>より)



都心の道路空間は比較的広く、様々な要望を受けることが可能と思われるがちではあるが、すべてに満足いくよう何でも詰め込めるわけではない。また、現状と同じ使い勝手（特に荷捌き・駐輪）を踏襲するならば、道路横断構成上の再配置の余地は限られ、歩行者を一層優先にするのであれば、反面、自動車、特に荷捌きに関しては不便にならざるを得ない。また、広告物や飲食・物販店などを道路上に置こうとすれば、その分のスペースも更に必要になる。結局、歩行者を重視したみちづくりという総論に対しては異論が出なくとも、このような不便になる要素も含めた各論に入していくとどうしても異論が出てくる。そのため、

- 地域住民、関係者と行政が長期的展望を共有する。
- できることから隨時実践し成果を積み重ねていく。

ことが重要である。その上で、地域としても再開発や個別のビル建て替え等の機会を捉え、駐車場を隔地駐車場へ集約して乗り入れを減らしたり、駐輪場を建物内に積極的に整備し路上の駐輪を減らす、公開空地などの道路から建物がセットバックした空間については歩道と一体感のある整備を行うなど、建物と道路を一体的かつ段階的整備していくことが重要である。

（語句説明）

※¹ 主要な施設：特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる施設

※² スムース歩道：車道を盛り上げて歩道と同じ高さにする。これにより、横断する歩行者には勾配のないフラットな道路となり、自動車にはハンプ（段差）ができるので速度を落とす効果が期待できる。

※³ パークレット：路上駐車スペースの一部や、路肩の空きスペースを「箱庭式ガーデン」に変えて、街に緑を多くしようという試み。ウッドデッキを敷いてベンチを置いたり、植物を植えたり、駐輪場を設置した憩いの場としている。

自主研究報告書とは・・・

名古屋都市センターが、名古屋のまちづくりや都市計画行政の課題を先取りした研究テーマを設定し、必要に応じ、名古屋市職員や学識経験者などとも連携して調査研究を行い、報告書としてまとめたものです。

No.100 2012.3 | 平成 23 年度 自主研究報告書
都心における道路空間のデザインについて

平成 24 年 3 月

発 行  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 / FAX 052-678-2200 / 2211

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

この印刷物は再生紙を使用しています。