



都心における道路空間の再配分について ～本町通に焦点をあてて～



名古屋市はこれまで道路網の整備を積極的に進めてきたことにより、今や豊かな道路資産を持つ都市として評価されている。

しかし、今後は成熟社会における少子高齢化の加速や人口減少の進行、地球環境問題への対応が求められており、持続可能な都市の再構築に向けて、道路空間のあり方を再検討することが重要になってきている。

とりわけ都心においては、単に自動車交通処理というより、歩行者交通や自転車交通処理の視点に加え、まちのにぎわい形成という視点からの検討が重要になっている。

本調査研究は、地下鉄栄駅と伏見駅の中間に位置し、また名古屋城と大須を結ぶ本町通を取り上げ、交通処理、法制度、合意形成上の課題を示しながら道路空間の再配分について検討する。

都心における道路空間の再配分について ～本町通に焦点をあてて～

名古屋都市センター 調査課 四谷 晋司

1 なぜ道路空間の再配分か？

1-1 都心にぎわいづくりの高まり

名古屋市は人口増加に伴い拡大する市街地や増大する自動車交通に対応するため、これまで道路網の整備を積極的に進め、今や豊かな道路資産を持つ都市として評価されている。

しかし、今後は成熟社会における少子高齢化の加速や人口減少の進行、地球環境問題への対応が求められる、このため、これまでに築きあげてきた都市構造や都市基盤施設の現状を見直し、持続可能な都市の再構築に向けて、道路空間のあり方を再検討することが重要になってきている。とりわけ都心においては、単に自動車交通処理というより、歩行者交通や自転車交通処理の視点に加え、まちのにぎわい形成という視点からの検討が重要になっている。

そこで本調査研究では、幹線道路と区画道路の性質を明確化し、歩行者回遊性の向上や沿道のにぎわい形成などに貢献する道路空間の再配分について、実現上の課題も踏まえながら検討する。

1-2 上位計画等の位置づけ

これまでは円滑な自動車交通処理が道路整備の中心課題といってもよかった。しかし、成熟社会を迎え、環境への配慮や都市の魅力づくりといった観点から、例えば「歩行者が道路の真ん中を歩き、自動車が遠慮しながら通行する道路」や「都心部のにぎわい空間を演出する道路」などに関心が集まるようになり、道路整備を取り巻く状況変化や道路に対する市民要望の多様化は顕著になってきている。

従来、一般的には自動車＞自転車＞歩行者の順で各施策を行ってきたが、以下の計画においては、歩行者＞自転車＞自動車の順で、これからの施策の方向性が示されている。

本市の基本的なまちづくりの方向性を示すものとして「中期戦略ビジョン」（～平成24年度）があり、この中期戦略ビジョンの実現を交通面から支えるものに、「なごや新交通戦略推進プラン」、都市のあり方につい

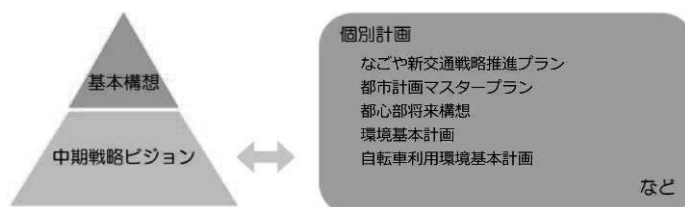


図1 計画体系図

まちの賑わいを支える交通

人口の減少やコミュニティの希薄化、単身者の増加等の一方で、職場以外での活動の拡大など、ライフスタイルの多様化が見込まれるため、個人の生活の充実や社会貢献の場づくりなどが求められています。

特に、都心部は市民の交流の拠点となることから、道路空間の使い方を見直し、地域の特性に応じた多様な活用方法を検討し、交流と憩いの場づくりや都心の回遊性を高め、歩いて楽しい空間づくりが求められています。

都市の中の様々な場面で、市民のつながりが拡大する交流社会に向けて、都市の中にふれあいや交流の場を設け、賑わいや活気のあるまちづくりを進めていく必要があります。

都心部への過度な自動車流入を抑制する取り組みを引き続き進め、都心部の一定の条件を満たす道路において、一般車両の流入制限などを行い、道路を自動車占有状況から歩行者、自転車、公共交通へ開放するなど、道路空間をより快適で、より魅力あるものにし、都心の活力や魅力を高めていく取り組みが求められます。

また、物流は、市民・企業が様々な活動を行うために必要不可欠な社会経済活動です。都市の活力と都市機能を維持するためにも、円滑な物資輸送の確保が必要です。

図2 なごや新交通戦略推進プラン

て長期的視点に立った方針を指し示す「都市計画マスタープラン」がある（図1，2，3）。

本調査研究は、なごや新交通戦略推進プランの3つの目標「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」「安全・快適な交通」のうち、特に「まちの賑わいを支える交通」に関わり、そして都市計画マスタープランでは、3つのま

ちづくり方針「安心・安全・便利な生活環境づくり」「交流・創造的活動の場づくり」「低炭素・自然共生都市づくり」のうち、特に「交流・創造的活動の場づくり」に関わるものである。中期戦略ビジョンでは、「施策30 活気に満ちた都心や拠点を形成します」「施策43 良好な都市基盤が整った生活しやすい市街地を形成します」「施策45 歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境を確保します」に関連する。

2 栄南地区、伏見地区の現状

本調査研究で取り上げる区域は、栄南地区と伏見地区である（図4）。

栄南地区は、デパートを始め有名ブランドショップが大津通沿いに多数軒を並べているが、さらに、地域が中心となって、栄南地区全体のにぎわい形成と魅力あふれるまちづくりが精力的に取り組まれている。

これは平成39年のリニア中央新幹線の開業に向けて、名古屋駅地区では積極的に再開発が展開され、さらなる人の流れを吸引しそうな状況に対して、栄地区については求心力の低下が懸念されていることも背景の一つになっていると思われる。

現在、ホコ天を始め栄ミナミ音楽祭など、地元商店街・町内会が一体となり、さらに地区の枠を飛び越えて様々なイベントが催され、その知名度は徐々に高まり、にぎわいは確実に増してきている。

一方、伏見地区は科学館や美術館、その他文化施設の多数立地している地区で、栄南地区とはまた違った趣があり、訪れるたびに文化的香りの高い地区のように感じる。

例えば、平成23年にリニューアルした科学館のプラネタリウム。広小路通から見ることもできるのでご存知だろうか。突如現れる世界一大きいプラネタリウムの壮大さには圧倒されるだけに、名古屋市の観光名所としてもっと積極的なPRがあってもよい。

名古屋大都市圏を牽引する 交流・創造的活動の場づくり

- リニア中央新幹線の整備を見据え、名古屋大都市圏※の中枢都市として、また国内外との広域交流都市として、都心機能や港湾・空港機能の強化をはかるとともに、地域間連携や交流機能を高める交通基盤の整備をすすめ、国際的・広域的な交流を促進します。
- 道路空間の活用、地域特性を生かした景観づくり、歴史的資源を生かしたまちづくりなどをすすめる中で、交流や創造的活動の舞台にふさわしい個性的な魅力空間を創出します。

図3 名古屋市都市計画マスタープラン

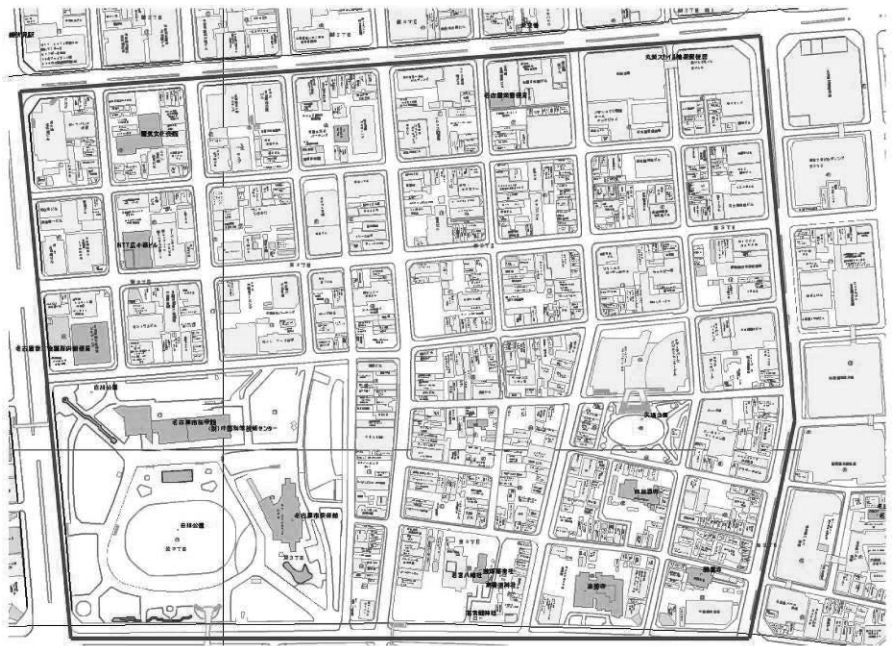


図4 栄南地区と伏見地区

2-1 土地利用現況

名古屋を代表する物販店舗・飲食店舗が多い区域である。区域の外周部である広小路通や大津通に大規模商業施設が集中しており、中小規模の商業施設は区域内の特定地域に集中しているのを見てとれる（図5）。しかし一方、事務所の集中する地域や住宅の集中する地域など、地域ごとの土地利用において、特色があるのがわかる。

2-2 道路現況

区域内の道路幅員は、以下のように大きく3つに分類される。

20m・・・本町通、長島町通、三蔵通、呉服町通

15m・・・入江町通、白川通、桑名町通、長者町通、七間町通、伊勢町通

8m～10m・・・若宮八幡宮や矢場公園を含む栄南地区の南側の道路に多い。

交通規制は、本町通と三蔵通以外はほとんどが一方通行であり（図6）、ほかの地区に比べれば、歩道・車道とも幅員に余裕のある道路構成となっている。

2-3 歩行者数

平成23年3月における休日・平日午後・平日夜の歩行者数調査を道路区間ごとに色分けした（図7、8、9）。

休日の特徴として、栄南地区、伏見駅付近に多くの人がいるのに対して、栄南地区と伏見地区との間に位置する地区には、歩行者が少ない。

平日午後は、伏見駅付近や、栄南地区のうち呉服町通やナディアパーク付近に多くの人がいるのに対して、休日と同様、本調査研究区域の中心付近では歩行者が少ない。

平日夜間は、栄南地区の北側は休日、平日午後とそれほど違いはないが、南側は人が少なくなっているのがわかる。また、伏見地区も人が少ない。



図5 土地利用現況

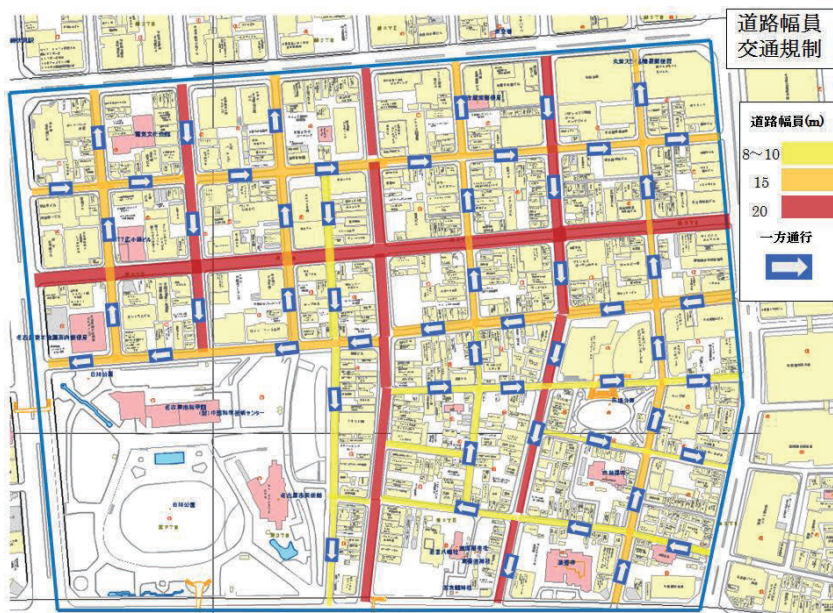


図6 道路現況

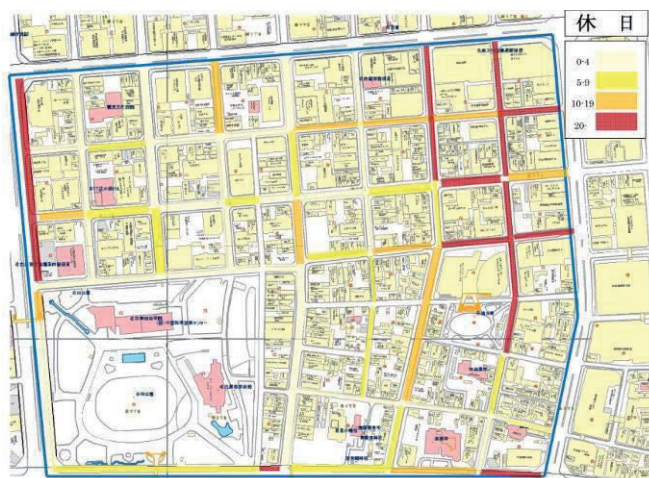


図7 歩行者数（休日）

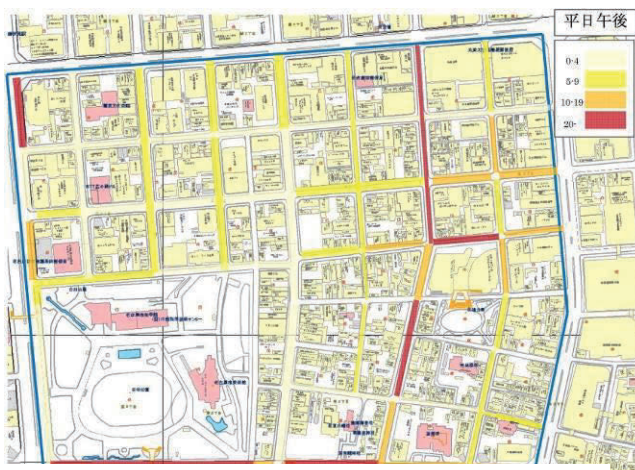


図8 歩行者数（平日午後）

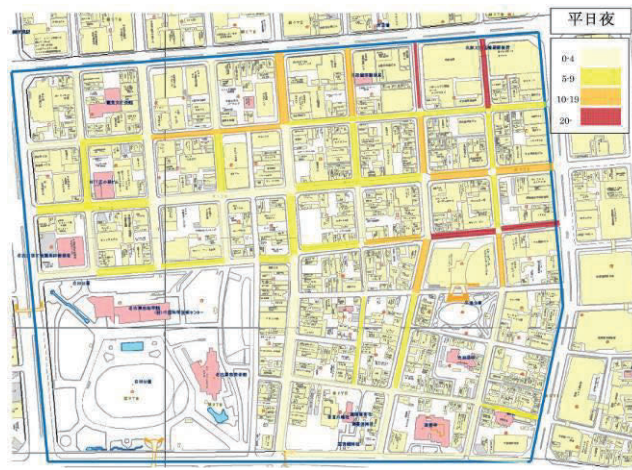


図9 歩行者数（平日夜間）

2-4 区域の特性

栄南地区の北側は地下鉄栄駅に近く、大型商業施設や多くの中小規模の物販、飲食施設が立地しており、平日の午後および夜間、休日とも歩行者数は多い。

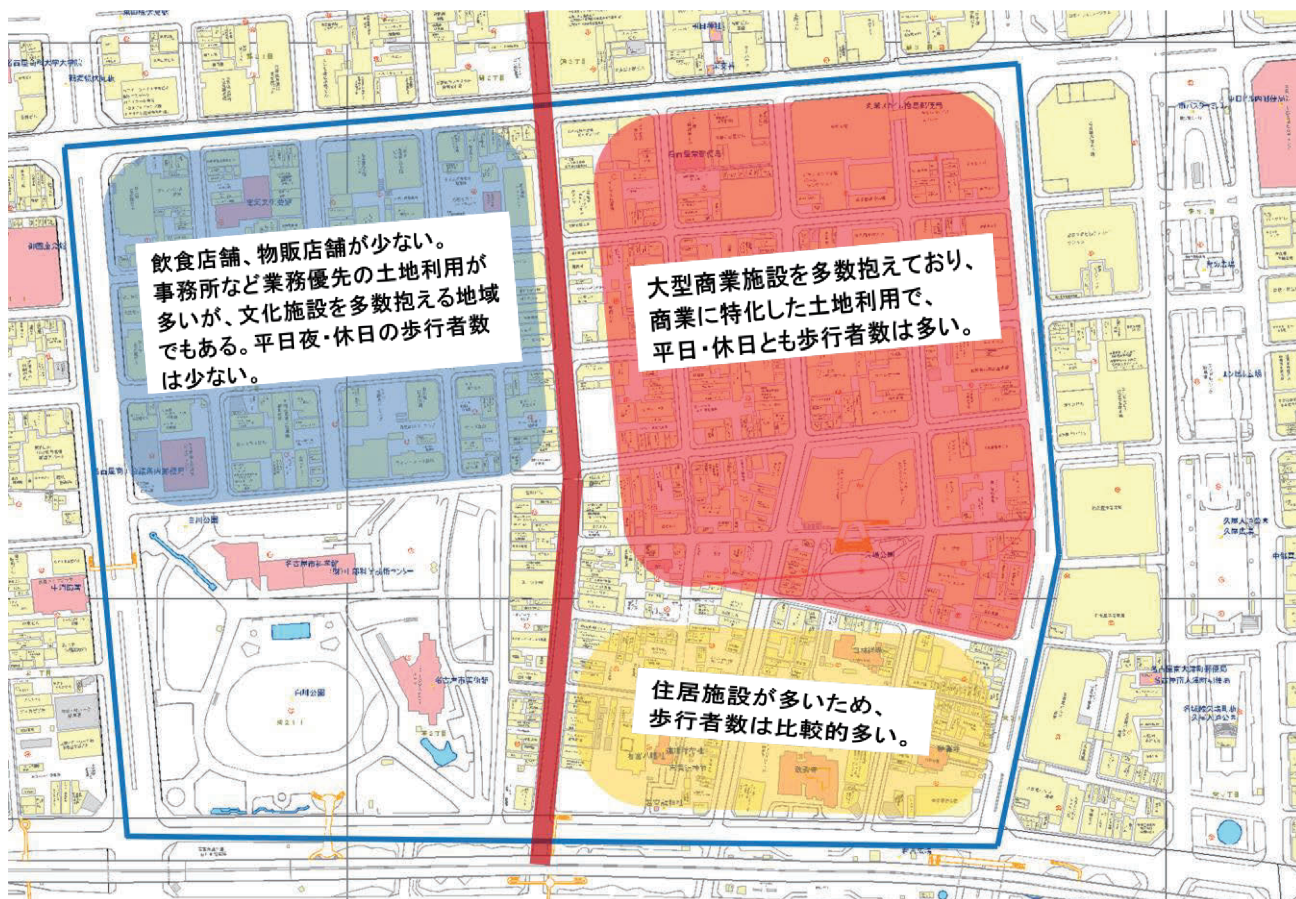


図10 栄南地区と伏見地区

伏見地区は、科学館、美術館をはじめ画廊など文化的施設が比較的多く立地し、広域的な集客が認められる地区である。しかし、物販・飲食などの商業施設は少なく、大半は事務所など業務系施設が集積した地区となっているため、平日の夜間や休日の歩行者数は少ない。

栄南地区の南側は、商業施設は少ないものの住居施設が多く、また若宮八幡宮などもあるため、休日、

平日の昼間とも歩行者数は比較的多い。しかし平日の夜間、人影はまばらになっている。

こうしてみると(図10)、地下鉄栄駅と伏見駅の中間に位置し区域を南北に二分する本町通を境に、地区の様相が異なっていることがわかる。本町通は区域のエッジ的存在であるといっていよう。

2-5 昔と今を結びつける道路～本町通～

本町通は、栄から美術館や科学館に訪れるうえで重要な歩行者回遊経路になる。そして、実現に向けて本格的な検討が予定される「世界の金シャチ横丁(仮称)」構想の中でも、本町通のにぎわいづくりが視野に入っている。

本町通は、現在本丸御殿の建設が進められている「名古屋城」と、今もとても元気な界限「大須」を南北に結ぶ道路で、沿道には名古屋城築城以来綿々と蓄積されてきた名古屋の歴史的資産が見え隠れし、名古屋の歴史を現代に伝えている。(図11)

また、都心については歩行者空間の充実が上位計画に掲げられているため、にぎわい形成、歴史の継承、歩行者回遊性に特に着目し、本町通の道路空間の再配分を検討することが重要となっている。

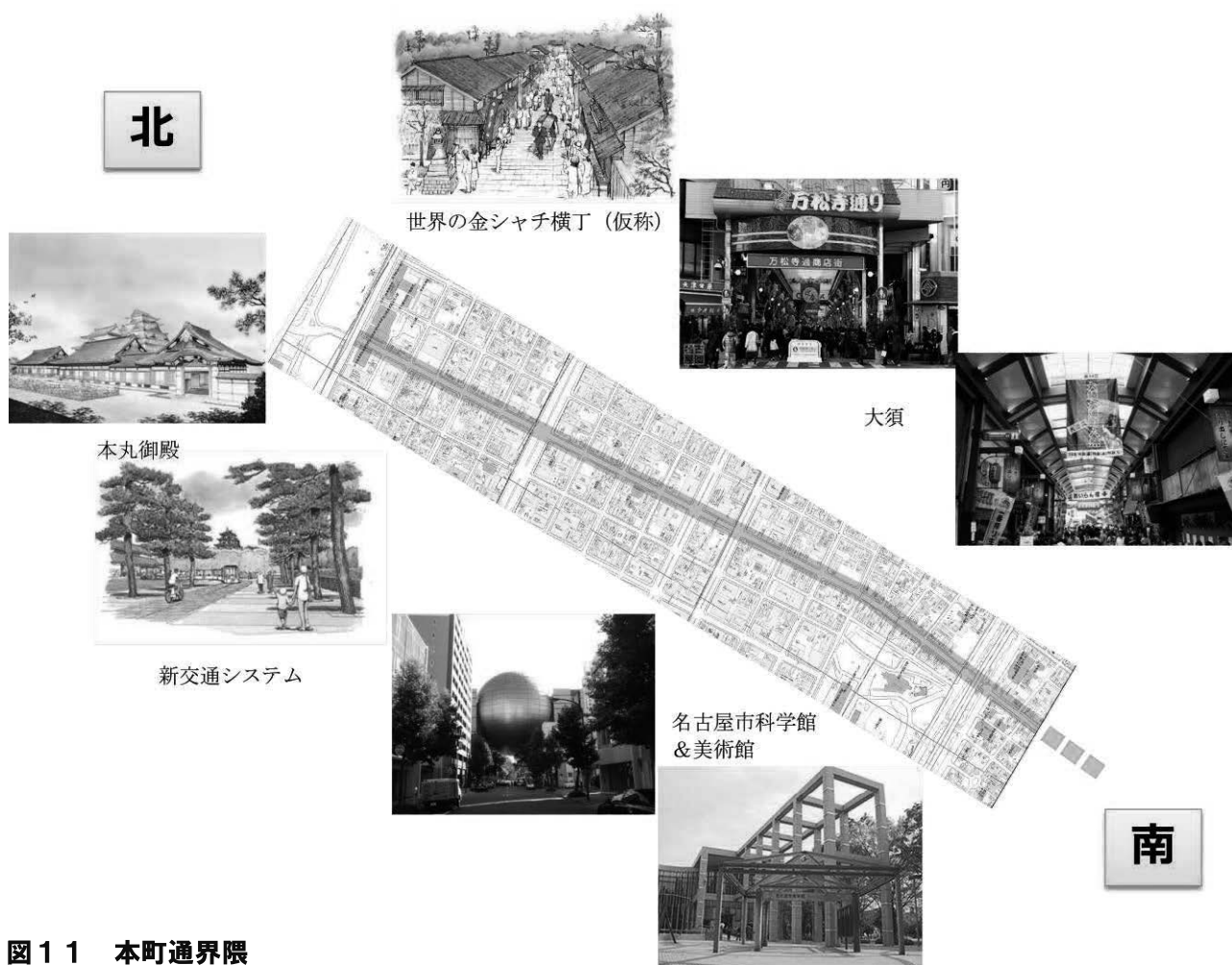


図11 本町通界限

3 本町通の道路空間再配分

3-1 本町通の歴史

道路空間再配分を考えるため、まず本町通の歴史について簡単に触れる。

(1) メインストリートの本町通

本町通は名古屋四百年の歴史を刻んできた道である。

本町通の起点である本町橋の南には、通りを隔てて愛知県産業貿易館の本館と西館が建っている（図12）。ここは江戸時代、町奉行所と評定所があったところで、当時は様々な訴訟が取り扱われたことであろう。また、派手で知られた徳川宗春が尾張藩主のころ、京都奉行所の役人が名古屋を「江戸、京都、大阪の繁栄を超えた」と評し、本町通はその名古屋のメインストリートであった。

当時の名古屋では、伊藤呉服店（現松坂屋 図13）（伊藤呉服店は今のアイリス愛知の地で、明治43年まで営業していた。）、十一屋呉服店（現丸栄）が店を構えており、さらに、江戸の越後屋（現三越）、京都の大丸屋（現大丸）が、本町通沿いに店を構えていたようで、このほか、本町通から多くの品物が全国の諸国に送られていったといわれている。

本町通に店を構えることは、商人の誉れだったようだ。



図12 当時の位置図



図13 伊藤呉服店

(2) 繁華なところ、札の辻

現在の名古屋駅が東京に行く人や、大阪に旅立つ人で賑わっているように、江戸時代、

東に西へと旅路を急ぐ人々で混雑をきわめていたのが、本町通と伝馬町筋とが交差する札の辻である。

現在、往時を偲ぶよすがは、本町通りの植栽帯にひっそりと設置されている一枚のプレートだけとなっている（図14）。

プレートには、『尾張名所図会』の「伝馬会所・札の辻」の図が刷られている（写真1）。この絵には駕籠に乗る人、供を連れ

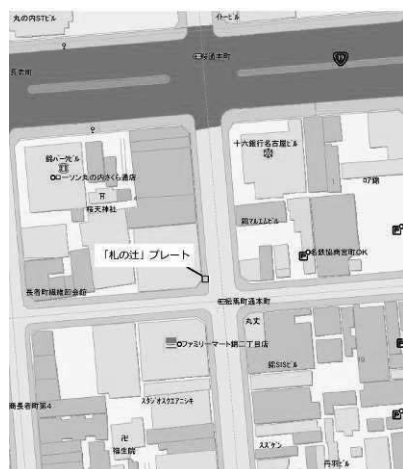


図14 位置図

をつく旅人、天秤棒をかつぐ商人、伝馬橋に向かう大八車とありとあらゆる階層の人々で賑わう街道の様子が描かれている。

伝馬会所は人馬の継立を行うところであり、『金鱗九十九之塵』によれば、清須と熱田への人足と馬の継立を行う問屋街がここに建てられたのは、慶長十五年（1610）のことである。正保元年（1644）には、法度・掟書などを記した高札場も交差点の東南角に設けられ、これにちなみ、この地点は札の辻と呼ばれている。

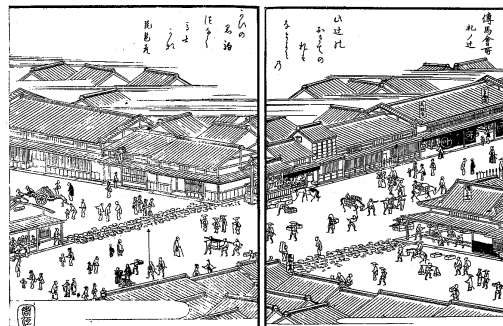


写真1 札の辻

(3)名古屋の中心、道路元標

道路元標は、国・県道の起終点を示すもので、大正8年に制定された旧道路法により、各市町村に一個を置くこととされた。

名古屋市では、大正9年の愛知県告示により「中区鉄砲町1丁目18番地の1地先」が道路元標の設置場所とされ、この付近に設けられた。つまり、設置当時はこの付近が名古屋の中心であったことを物語っている。

道路元標方式は昭和27年の新道路法の制定で廃止となったため、現在設置されているものは、往時の道路元標を後世に残すために、本町通の整備にあわせ往時のものを復元したものである。「名古屋市道路元標」と書いてあり、名古屋市の道路の起源と言っても良いものである。



写真2 道路元標



写真3 自転車の数々

残念ながら現状は（写真2、3）、多数の駐車された自転車の間にひっそりと佇んでいて、その存在に気付く人はほとんどいない。

(4)自転車の今と昔

本町通の昔の写真で、自転車の往来の様子が伺えるものがある。撮影年月日は不詳だが、自転車が日本に広く普及し出したのは明治30年頃以降で、また自動車が本格的に普及するのは昭和に入ってからであり、そうしたことを踏まえ、さらに広告から類推すると、写真4は昭和10年ごろのものだろうか。この写真を見る限り、自転車が整然と車道を走っており、自動車が自転車の間を縫って走行しているように見てとれる。

現在、自転車は原則として車道を走らなければならない。このため、自動車交通量の多い一般的な幹線道路で車道走行する場合は、自転車は自動車をよけ歩車道境界を走らざるを得ない。自転車走行については



写真4 本町通（年月日不詳）

様々な課題が考えられるが、自動車交通量の少ない道路においては当時の写真のような走行形態の方が望ましいかもしれない。



写真5 現在の本町通



写真6 自転車の状況

(5)若宮祭

毎年5月15日、16日に、若宮大通（100メートル道路）に面した「若宮八幡社」にて若宮祭りが開催される（写真7）。

祭礼時には氏子8町内（末広町・裏門前町・南大津通り・矢場町・住吉町・鉄砲町・池田瓦町・門前町）が順に当番町をつとめることで運営されており、5月15日の試楽祭には、若宮八幡社境内で囃子と山車からくりの奉納が行われ、夜は福祿寿車に提灯を飾る。翌16日の例祭日は、神輿とともに本町通を北上して那古野神社（名古屋市中区丸の内）まで渡御が行われる。

今後、このような祭事における道路の使われ方に配慮した道路空間再配分を検討しておかなければならない。



写真7 若宮祭のようす

3-2 道路の交通実態

記録として残っている本町通の交通量調査によれば、昭和23年では歩行者、自転車とも自動車を圧倒する交通量であったが、昭和28年になると、自動車類の交通量が急激に増加した。昭和40年代以降しばらくは、自動車、自転車、歩行者の相対的な交通量の程度は変わらず、またいずれの交通量もほぼ一定であった。しかし、平成17年では、自動車類の交通量は横ばいのままであるが、自転車、歩行者は大幅な増加となり、平成22年に入ると、自動車類交通量が大きく減少し、自転車はさらに増加している。（図15）

次に、本町通、大津通、伏見通の自動車交通量を見ると（図16）、各道路の自動車交通量比率はさほど変化が見られないが、ここ近年、総台数は明らかに減少傾向である。

この背景としては、ガソリン価格の高騰によりマイカーを控える傾向にあることや、近年の健康志向による自転車ブームなどが挙げられるが、高速道路の充実などで、都心部を通過する自動車が減少していることも考えられる。

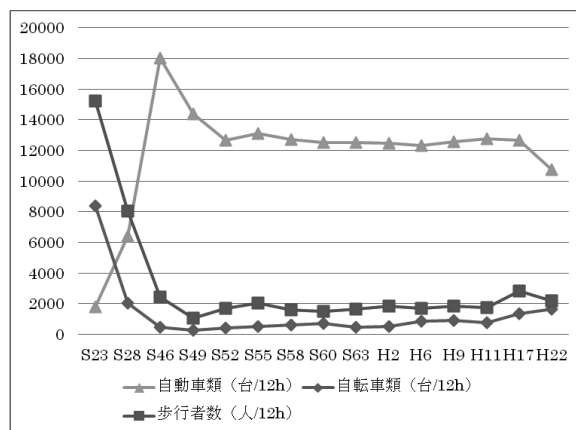


図15 本町通の交通量調査

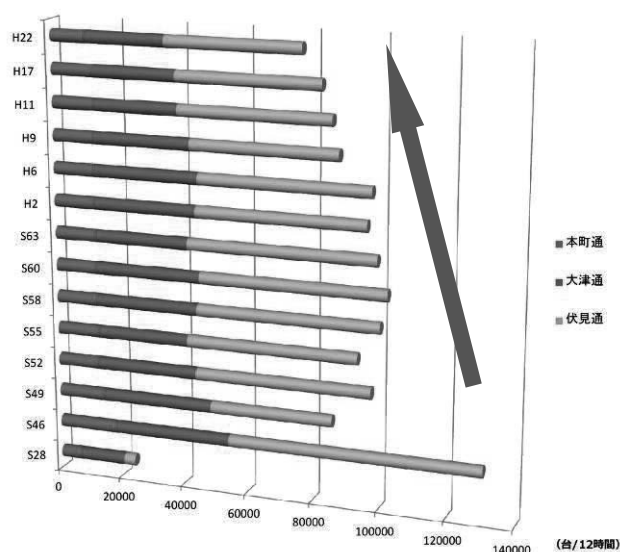


図16 本町通・大津通・伏見通の自動車交通量推移

3-3 空間再配分案の考え方

(1)歴史的背景を道路整備に活かす

道路の空間再配分を事業展開するに際しては、地域住民、市民や関係者との対話は不可欠で、この場合、沿道が有している歴史的背景を踏まえた街路樹や舗装の種類、道路付属物のデザインなどが議論の対象となることも少なくない。このため「3-1 本町通の歴史」で触れた歴史的背景を資産として、具体的な道路整備に活用していくことが重要である。

一般的に電線地中化がなされている歩道には、電力会社の電力機器がある。工夫次第では歩道を行き交う人に、歴史を紹介するなどのさまざまな情報を提供する道路占用物になり得る（写真8）。

さらに、「みちまちづくり」の一環として、本町通の歴史的文脈を生かした建築物や沿道環境が出現し、道路と一体的な空間形成が実現するなら、道路の持つ歴史的背景はより身近な存在となり、本町通への愛着も一層湧いてくるだろう。



写真8 歩道の電力機器を有効活用した例

(2)車線減に向けた課題

車道車線数を減らすと以下のように自動車交通容量が減少する。例えば、本町通の現車線数4車線を2車線に減少すると、自動車交通容量は8,000台/日に減少し、現在の交通量15,018台/日を大きく下回ることになる。

4車線道路 15,018台/日（現況）→2車線道路※1 8000台/日※2

※1 本町通 第4種第2級道路

※2 交差点の多い第4種の道路について、1車線あたりの設計交通量に対して低減を行っている。

このため車線減を実現するためには、同時に、地区内への通過交通や不要不急の車両などを含む自動車交通量の抑制を考えなければならない。また、今まで本町通を利用していた自動車が、車線減に伴い大津通や伏見通等へ迂回し利用することで、周辺道路の自動車交通量の増大が予想されるため、地域ごとの再開発等プロジェクトを視野に入れながら、都心における道路交通ネットワーク全体を検討する必要がある。

(3)歩道拡幅

歩道拡幅をおこなうことで、地域活性化等を目的とする路上イベントや、オープンカフェなど沿道建物との一体的な道路空間利用、歩行者と自転車交通の分離などが一層容易に展開でき、本町通の快適性と魅力を向上させることが可能となる。反面、歩道拡幅により、歩道上の駐車自転車について現在でも多くの駐車が認められるが、さらに呼び込むことにもなるので、駐車自転車対策を合わせて講じていく必要がある。

(4)自転車走行空間の扱い

本町通の歩道は現在自転車歩行者道となっており、自転車は歩道を通行できる。このため、車線減による歩道拡幅後も、歩道は自転車歩行者道として位置付けておく。

(5)交差点の右折車両対策

本町通のうち若宮大通以南では、車道が2車線で停車帯のある道路横断構成となっている（写真9）。複数回の現地調査では、交差点での信号現示あたりの右折車両は5台未満で、後続車の直進に影響はなかった。

ただし4車線から2車線にするには、各交差点での右折車両をどのように捌くのが重要であり、右折車線確保のため交差点部のみ3車線とする方策も検討に加える。



写真9 大須三丁目付近

(6)停車帯の考え方

バス、荷捌き車両は、従来路側帯と1車線を跨いで車両を停車することにより対応していたが、車線数を減少させることで停車が困難となる。

そこで、2種類の方法を検討する。

①交差点付近では右折車両を考慮して3車線としつつ、単路部では2車線として、停車帯を設けることで、バス、荷捌き車両に対応する方法。

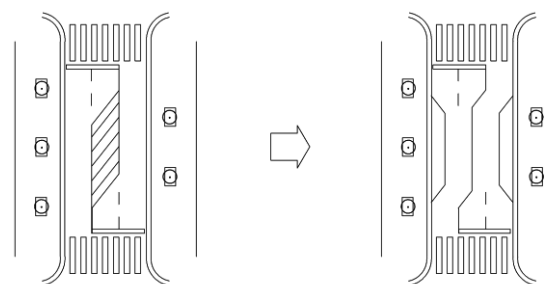


図17 停車帯

なお、道路構造令によれば、「停車帯は第4種の道路には、自動車の停車により車両の安全かつ円滑な通行が妨げられないよ

うにするため必要がある場合においては、車道の左端寄りに停車帯を設けるものとする。停車帯の幅員は、2.5メートルとするものとする。ただし、自動車の交通量のうち大型の自動車の交通量の占める割合が低いと認められる場合においては、1.5メートルまで縮小することができる。」とある。そこでこれにならい1.5メートルの停車帯で検討する。

②歩道部分を切り欠く形状でバス停留所、荷捌きスペースを設ける方法。

3-4 再配分案の提示

現状の道路形態である片側2車線、全4車線道路（第4種第2級）をさまざまな形態で車線数を減じ検討を行う。

道路の全幅員は20.00mであり、車道部3.00m+3.50m、歩道部3.50mで、点在する植栽部は1.20mとなっている。歩道部はインターロッキングブロック舗装の高台式で、自転車と歩行者が通行可能な自転車歩行者道である。検討ケースは表1、検討断面は図20～23を参照。

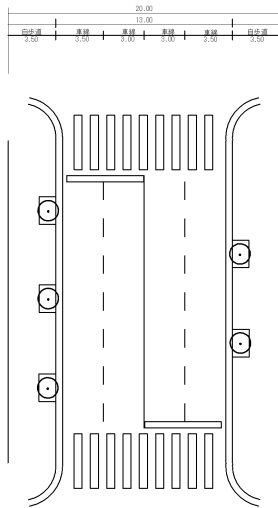


図 18 現況平面図



写真 10 本町通交差点付近

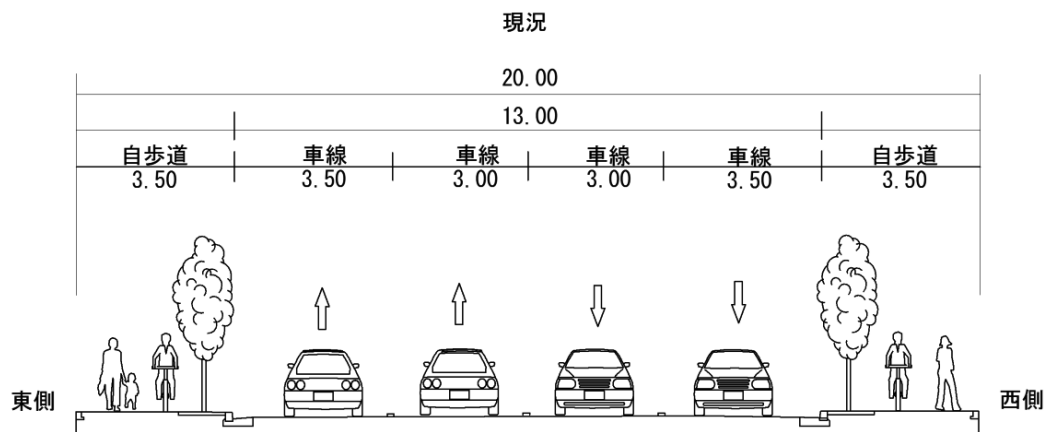


図 19 現況断面図

表 1 検討ケースの概要

ケース	車線数	歩道幅員 (m)	オープンカフェ 設置	自転車走行空間		進め方
				走行位置	利用形態	
現況	4	3.50	不可能	歩道	歩行者と混在	—
ケース1	2	5.50	可能	歩道	歩行者と分離	本実施
ケース2	2	6.50	可能	歩道	歩行者と混在	本実施
ケース3	2	6.50	可能	歩道	歩行者と分離	本実施
ケース4	2	5.50～ 6.50	可能	歩道	歩行者と混在または分離	社会実験

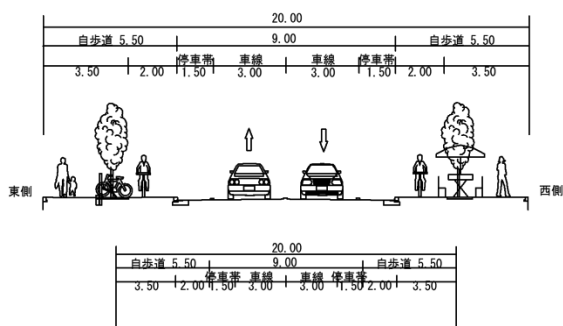


図20 ケース1

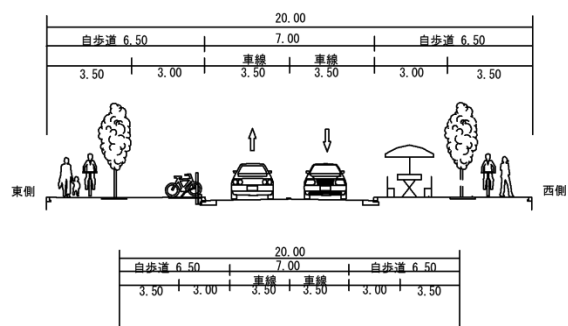


図21 ケース2

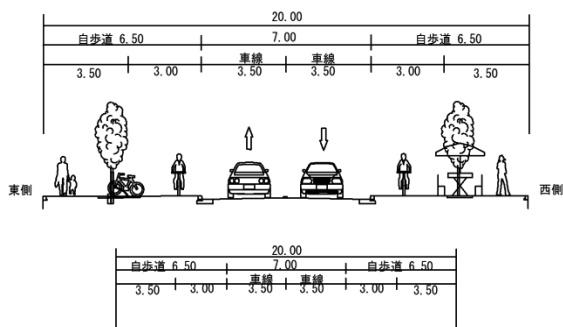


図22 ケース3

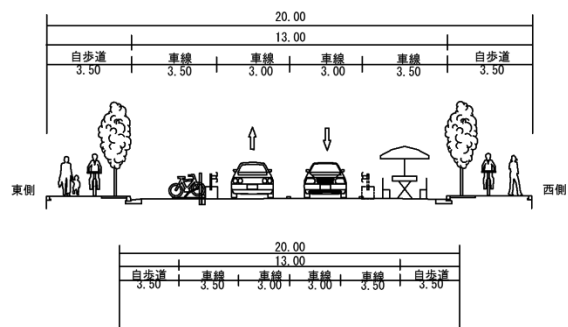


図23 ケース4（社会実験）

表2 評価（凡例 4とてもよい 3よい 2ふつう 1悪い）

評価項目		現況	ケース1	ケース2	ケース3
歩行者	通行安全性	2	4	3	4
自転車	通行安全性	1	3	2	4
	駐輪場台数	1	2	4	3
	駐輪場設置融通性	2	3	1	4
自動車	右折しやすさ	4	3	1	1
	荷捌き安全性	2	3	4	1
	荷捌き場所融通性	4	3	2	1
オープンカフェ	スペース	—	2	4	3

評価項目について、歩行者の通行安全性とは自転車との分離の程度、自転車の駐輪場設置融通性とは、駐輪場を設置するときに幅や乗り入れなどで制約される程度、荷捌き場所融通性とは、荷捌きをするときにどれくらい自由な場所で荷捌きをおこなえるかの程度とした。

すべての項目において高い点数をつけたのがケース1であり、唯一評価2であるのが、地域ににぎわいをもたらすオープンカフェの設置スペースであった。

この場合のオープンカフェは道路の占用許可基準によったが、平成23年4月に改正された都市再生特別措置法により、民地と歩道の一体利用によるオープンカフェも可能となった。例えば写真11のような場所をオープンカフェにすることが可能となる。

ケース2は荷捌きで高い点数をつけているが、実際は多くの乗り入れ施設があることで、荷捌き場所が限定されてしまうので実現が困難である。

ケース3は荷捌きの問題がクリアできたならば、歩行者、自転車の分離が確実におこなえるため、にぎわいを生み出す方策の実施にはもっとも適しているが、実現性が最も低いケースといえる。

ケース4は、ケース1～ケース3の社会実験をおこなうために必要なケースであり比較検討はしていない。



写真11 オープンスペース



写真12 大須交差点付近

4 実現可能性

4-1 法制度上の可能性

(1)都市計画手続き

これまで名古屋市内において都市計画変更を伴う車線数の減少はおこなわれていないが、都市計画道路である本町通において、本調査研究で検討したような車線数の変更をおこなうには、都市計画変更手続きが必要である。

都市計画法上の手続きには（図24）概ね2年を要し、合意形成を得るために社会実験をおこなうならば、さらに社会実験の期間がこれに加えられることになる。

(2)都市再生特別措置法上の対応

平成23年4月に改正された都市再生特別措置法により、市町村と連携してまちづくりに取り組む団体を支援する制度や、道路空間を活用してにぎわいのあるまちづくりを実現する制度などが創設された。

本調査研究で取り上げる区域の一部は、同法による都市再生緊急整備地域と特定都市再生緊急整備地域が指定されている。本町通に着目してみると、広小路通から南に、特定都市再生緊急整備地域、都市再生緊急整備地域、地域外となっているため、指定地域に応じた対応が求められる。

都市再生緊急整備地域は、各種整備をおこなうときに、(1)都市計画の特例、(2)国からの金融支援、(3)税制支援の措置が用意されている。

特定都市再生緊急整備地域は、都市再生緊急整備地域に係る特例のほか、(1)官民連携による整備計画、(2)道路の上空利用のための規制緩和、(3)民間都市再生プロジェクトの認定の迅速化、(4)税制支援の措置が用意されている。

また、今回の都市再生特別措置法の改正に伴い、まちのにぎわい創出等のため、都市再生整備計画の区域内において占用許可の基準が緩和された。そのため、占用許可基準のうち、「無余地性の基準」（道路外に余地が無くやむを得ない場合であること）が問われなくなることで、民地と歩道が一体となったオープンカフェなどが可能となった。

そのほか道路区域内に看板や広告塔を設置し、良好な景観の形成や風致の維持に役立てることができるなど、今まで不可能であった道路上の占用物設置が可能となった。

4-2 地域住民の思い

地域住民数名のご意見をうかがうことができた。地域を代表した意見と言えないまでも、本町通の歴史的背景やその価値を十分に認識されている方々で、彼らによれば、さらに地域のにぎわいをもたらししてほしいとのことで「何らかの施策」を求める声が上がっているとのことであった。

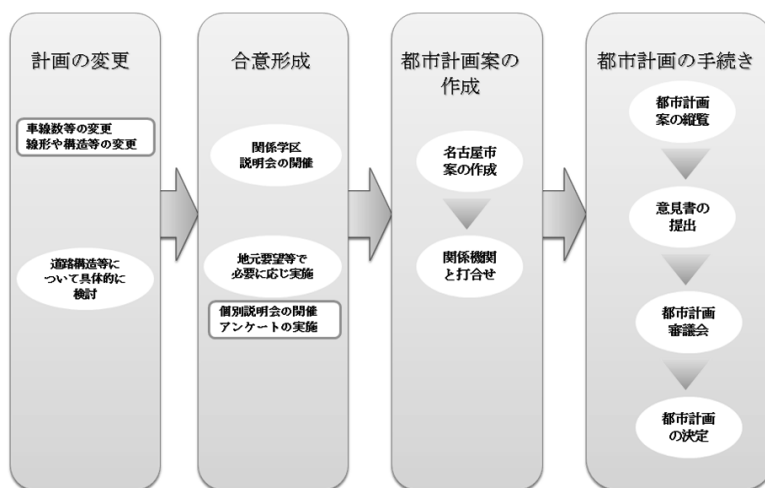


図24 都市計画法の手続き

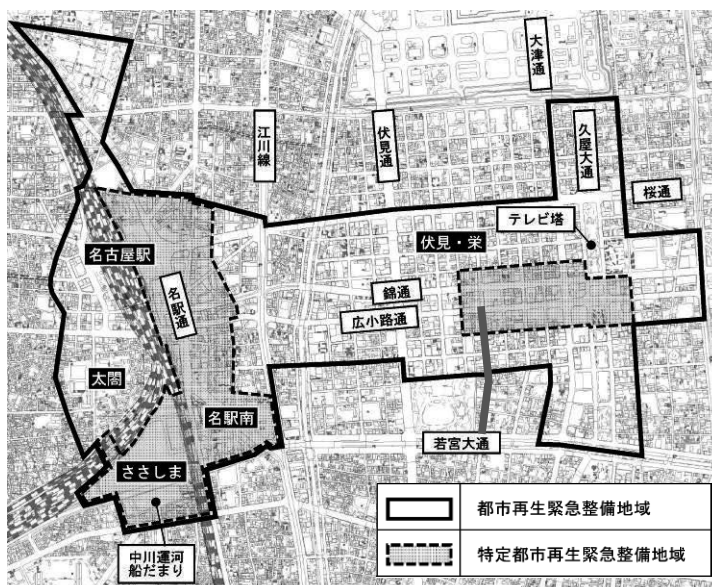


図25 都市再生緊急整備地域など

しかし、現状では個々が声を上げるに留まっており、「にぎわいをもたらすためのまちづくり」に対して、地域全体が取り組むといった気運は醸成されていないように感じている。

4-3 段階的整備の方向

まちづくりに関わる社会実験は、社会的に大きな影響を与える可能性があるため、円滑に事業執行ができるよう、新たな施策・事業の展開に先立ち、市民等の参加のもと、場所や期間を限定して試行的に実施され、社会実験後の評価結果をもとに当該事業について本格実施の可否を判断することになる（図2-6）。

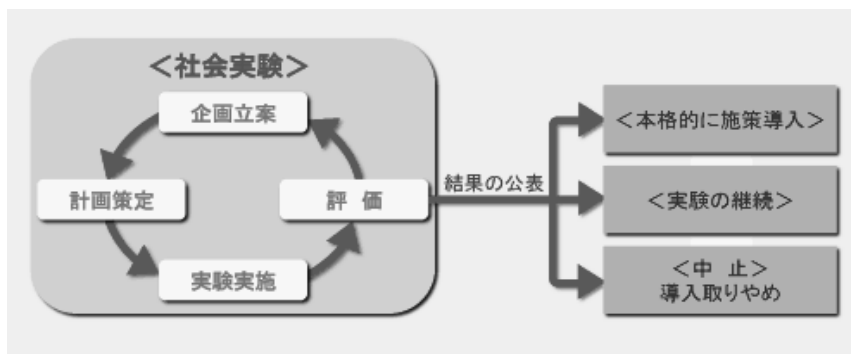


図2-6 社会実験の流れ

本調査研究における道路空間再配分は、日々の生活に直結する道路の利用状況に変更を及ぼすもので、後戻りが困難なまちづくり関連事業について、事前に社会実験をおこなう意義は非常に大きい。



写真1-3 他都市の社会実験



5 これからの展開

5-1 合意形成

本調査研究で取り上げた道路空間再配分のように、過去に前例がなく市民の生活に広範囲な影響を与える内容のものは、行政だけで計画策定し事業を主導するのではなく、市民、企業など多様な主体の参画を経て計画策定する必要がある。

このため、まずは市民・企業、交通事業者、行政が話し合いをおこない連携・協働を進めるための場づくりが必要となる（図2-7）。当然、さまざまな利害が絡むことであり、わずか数回の話し合いで合意に至ることは少ないであろう。

道路空間再配分をおこなうにあたり、商

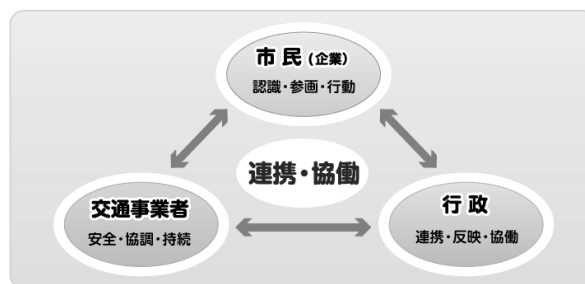


図2-7 連携・協働

市民（企業）の役割

認識	地球環境問題など時代の潮流や、自分たちの知恵と力で地域の安全な移動を保障していくという認識と、地域公共交通は多くの市民が利用することによって維持継続できるという認識など、交通政策に対して積極的に関わり参画していくという共通認識をもつことが必要です。
参画	多種多様な施策を推進する上で、日常的に道路空間や公共交通を利活用する市民の意見を取り入れることは、市民ニーズに合致したものとなるばかりでなく、市民と行政の相互理解を深めることから、施策の達成が期待できます。
行動	くるまのかしい使い方や公共交通利用を積極的に選択し、「みちまちづくり」へ主体的に参画するなど、市民の一人ひとりが率先して行動することにより、「なごや新交通戦略推進プラン」で掲げる基本理念の実現を図ることができます。

図2-8 市民の役割

店主にとって車線減少に伴う荷捌き方法、ごみ収集方法など、道路空間の使用方法に変更が生じることは、生業の死活問題につながることもさへあるだろう。市民や行政、その他関係者がそれぞれの役割を認識しつつ（図28、29）、行政は関係者の意見に十分耳を傾け、まずは計画の代替案や修正案をきちんと提示しながら、建設的な話し合いを粘り強く継続していく必要がある。こうした話し合いは計画に対する合意を形成する第一歩であり、円滑な社会実験を展開するうえでも不可欠である。

行政の役割	
連携	交通政策は、都市計画をはじめとしたまちづくり政策、地球温暖化問題への対応を重視した環境政策、高齢者や障がい者に配慮した福祉政策、道路行政との連携など、他の政策分野と密接に関わることを認識した上で、鉄道やバスなど交通事業者とも十分に連携し、さまざまな観点から市内の公共交通を支えるしくみについて検討を進めるなど、目指す目標を共有していくことが必要不可欠です。
反映	市民が生活し活動する地域の意見を反映させることで、施策を効果的に推進することができ、さらに、市民に対して交通政策により関心を持ち、市民が参画しやすくなるよう積極的に事業を展開していくことが大切です。
協働	「なごや新交通戦略推進プラン」は、名古屋市の関係各局はもとより、市民や交通事業者と効率的、効果的に取り組んでいくため、総合的に推進する体制の確立が必要です。そして、個別の交通政策について具体的な計画を掲げ、それぞれの責任を明確にし、持続的な推進体制を築いて継続的に改善していく取り組みが必要です。 また、市民や交通事業者に対して適宜情報提供を行い、連携・協調しながら協働で取り組むことが大切です。

図29 行政の役割

5-2 社会実験

話し合いを通じて計画の実現に向けた一定の合意ができたとしても、地域のすべてに計画内容が浸透しているわけではなく、総論賛成各論反対ということもよくありうる。この点、社会実験は、期間中、地域の人や関係者が具体的な体験をすることになるので、実験後、各論にまで踏み込んだ課題の話し合いや、計画に対する具体的な理解も進み、本格的な事業実施に至る近道となることもある。全国でおこなわれた様々な社会実験のうち道路空間再配分に関するものに注目すると、数か月以上の社会実験を実施した後、本格実施に至るケースの多いことがわかった。

社会実験を一定期間継続することで、地域住民は生活上の普通の対応が可能となり、また、以前は深刻と想像していた課題が体験上許容範囲に入る場合もある。社会実験により本格的な事業実施への移行に抵抗感が希薄となる場合もある。

おわりに

道路空間再配分は、なごや新交通戦略推進プランを始め各種施策において、都心部のにぎわいづくりや歩行者の回遊性向上、商店街の活性化などに有効な手段とされている。

しかし、名古屋市において、都市計画変更を伴う道路空間再配分はいまだ実施されていない。

平成39年のリニア中央新幹線の開業に向けて、栄地区ではさらなる求心力増強のため、官民間問わずさまざまな施策がおこなわれていくであろう。施策の一つとして道路空間再配分が重要な役割を担うとき、本調査研究が計画の際の一助になれば幸いである。

《参考文献》

シェアする道路—ドイツの活力ある地域づくり戦略 2012. 4. 10 技報堂出版

社会実験事例集 2003. 3. 10 大成出版社

名古屋都心ビジョン 2030 2011. 4 名古屋都市センター

世界の金シャチ横丁（仮称）基本構想 2012. 12 名古屋市

名古屋市歴史まちづくり戦略 名古屋市

名古屋本町通りものがたり 2006 堀川文化を伝える会

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.105 2013.3 | 研究報告書

都心における道路空間の再配分について
～本町通に焦点をあてて～

平成 25 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/>