

名古屋におけるシビックプライド醸成に関する研究 ～都市の形成過程に着目して～

名古屋都市センター 調査課 矢野 孝幸

1. はじめに

1-1. 調査研究の背景・目的

近年の日本は、人口減少・生産年齢人口の減少に加え、中国をはじめとしたアジア諸国の成長、100年に1度といわれる自動車業界の変革をはじめとした急速な技術の進展やグローバル化の進展に伴う都市間競争の激化など、日本を取り巻く環境は大きく変化している。国土交通省では、リニア中央新幹線（以下、「リニア」とする）の開業に伴う「スーパー・メガリージョン」の形成は、我が国全体の持続的な成長につなげていくコアとなるものとし、三大都市圏については、各都市圏が将来を見据えながら自らの個性を伸ばし、三大都市圏間の対流の活発化によって、“個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造”を目指すこととしている。¹⁾

こうした背景のもと、個性を伸ばし、人々に選ばれる都市として、その都市のもつ歴史や文化を磨き上げ、その都市でしかできない体験価値を提供していくことがますます重要となっている。翻って名古屋をみると、江戸時代の清州越からその歴史は始まってはいるものの、「機能的だが、魅力に欠ける」との評価に代表されるように、その歴史性は感じられにくくなっている。

また、2018年に名古屋市が実施した都市ブランドイメージ調査において、「住んでいる都市に買い物や遊びに友人・知人へ推奨」する市民推奨度が名古屋は全国8都市で最も低く、魅力に欠けるまちで、都市イメージが確立されていない、という結果が示された。しかし、各都市における「愛着度」、「誇り度」、「推奨度」それぞれの得点別人数の割合（図1-1）を見ると、「誇り度」および「推奨度」の「中立 5-7点」との回答割合が他都市に比べ大きく、不満はないものの、他の人に自慢ができる圧倒的なコンテンツ/まち自慢が不足していることが示唆される。こうしたことを踏まえ、「中立 5-7点」と回答した層をいかに「同意 8-10点」側に振らせ、名古屋のシビックプライドを醸成/向上させていくことが名古屋の成長戦略上重要ではないかと考える。そこで、本調査研究では、名古屋の歴史性とシビックプライドに着目したまちづくりを通じた名古屋の成長戦略を描くことを目的とする。

【各都市 得点別人数の割合】 単位：%

都市名	「愛着度」				「誇り度」				「推奨度」			
	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS	同意 8-10点	中立 5-7点	非同意 0-4点	NPS
札幌市	69.9	27.0	3.1	66.7	53.3	40.0	6.7	46.7	55.7	40.0	4.3	51.4
東京区部	59.6	33.0	7.4	52.2	40.4	46.4	13.2	27.3	40.4	44.3	15.3	25.1
横浜市	69.9	23.2	6.9	62.9	58.6	31.8	9.6	49.0	51.2	38.8	10.0	41.1
名古屋市	60.3	34.9	4.8	55.5	41.4	49.8	8.9	32.5	30.1	53.6	16.3	13.9
京都市	61.0	33.7	5.3	55.7	54.5	36.4	9.1	45.5	45.2	42.1	12.7	32.5
大阪市	58.9	35.2	6.0	52.9	38.0	49.8	12.2	25.8	44.7	43.1	12.2	32.5
神戸市	64.8	29.7	5.6	59.3	53.6	38.8	7.7	45.9	52.2	39.0	8.9	43.3
福岡市	77.8	19.1	3.1	74.6	62.4	31.1	6.5	56.0	64.4	29.4	6.2	58.1
平均	65.3	29.5	5.3	60.0	50.3	40.5	9.2	41.1	48.0	41.3	10.7	37.3

※「愛着度」「誇り度」「推奨度」の算出方法
設問に対して同意（例：愛着を感じる）できれば10点、全くできなければ0点として得点を選択。
8～10点を同意、5～7点を中立、0～4点を非同意とし、同意の割合から非同意の割合の差を算出して
指数化した=NPS（ネットプロモータースコア）

図1-1 都市ブランドイメージ調査²⁾より筆者加工

2. 調査研究の進め方

本報告書の構成及び進め方を図 1-2 に示す。

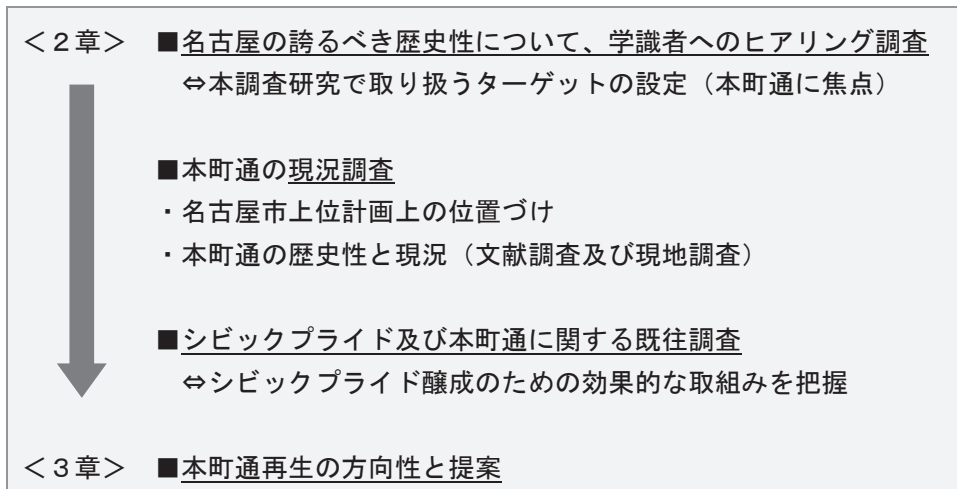


図 1-2 本調査研究の進め方

2. 現況調査

2-1. 名古屋の誇るべき歴史性

名古屋の誇るべき歴史性について、学識者へのヒアリング調査を行った。その結果を表 2-1 に示す。

これより、名古屋の誇るべき歴史性は、「現在に息づく大規模な城下町の都市構造」、「築城を起点とした尾張名古屋の文化」であり、これらをいかに市民に見える化（語りかけ）できるかが大切であることを把握することができた。この結果を踏まえ、城下町の都市構造の中心であり、最も象徴的であった本町通に焦点を当てて調査研究を進めることとした。

表 2-1 調査結果

ヒアリング先／ 実施日時	結果
西村教授 (國學院大学)／ 2021年5月21日	<ul style="list-style-type: none"> ■ 名古屋は、三の丸地区の上級武家地、その南側に町人地がある非常に規模の大きな城下町の都市構造がはっきりと残っている点で全国でも類をみない。 ■ 本町通を交通ネットワークとは異なる重要な歴史軸として再生することは重要な視点。本町通、大津通、広小路等、それぞれの時代に成立した主要通りの将来像を描き、それらとの関係の中で三の丸地区を捉えることが名古屋の都心再整備の大きな戦略。
瀬口名誉教授 (名古屋市立大学)／ 2021年10月28日	<ul style="list-style-type: none"> ■ 城下町の構成（建物/庭園/城郭）には日本人的な知恵がこもり、日本固有の文化。城下町の歴史性は大切。 ■ 歴史まちづくり戦略では「見える化」に注力。歴史的なものを潰すと、日本や名古屋というものが見えなくなる。
服部教授 (中部大学)／ 2021年6月4日	<ul style="list-style-type: none"> ■ かつての名古屋三大祭（東照宮祭、三の丸天王社、若宮祭）では、本町通にたくさんの山車が曳航し、町人地と武家地をつないでいた。戦災により山車のほとんどが焼けてしまったものの、江戸時代から続く祭りが細々ではあるが、脈々と続けられている。

2-2. 名古屋市上位計画の位置づけ

ここでは、名古屋市上位計画における本町通の位置づけを整理する。それに先立ち、本町通の成り立ちと位置について触れておく。

徳川家康の命により、名古屋城築城と同時に、現在の都心部につながる碁盤割の城下町が形成され、それまで尾張の中心であった清州城下町そのものを移転するという大掛かりな事業、いわゆる「清州越し」が実施された。本町通は、その碁盤割の城下町のほぼ中央に位置し、城下と熱田宿をつなぐ都市の中心軸であった。(図 2-1) また、名古屋城下の南口を示す大木戸(人や物の出入りを管理する関所)が現在の橋町付近に設けられ、そこから北上し、官庁街のある三の丸に至る外堀通までの路線が色濃く名古屋の形成過程を物語っていると考え、この区間(外堀通～橋町)を中心に本調査研究を進めていく。(図 2-2)



図 2-1 城下町の都市構造 (模式図) ³⁾

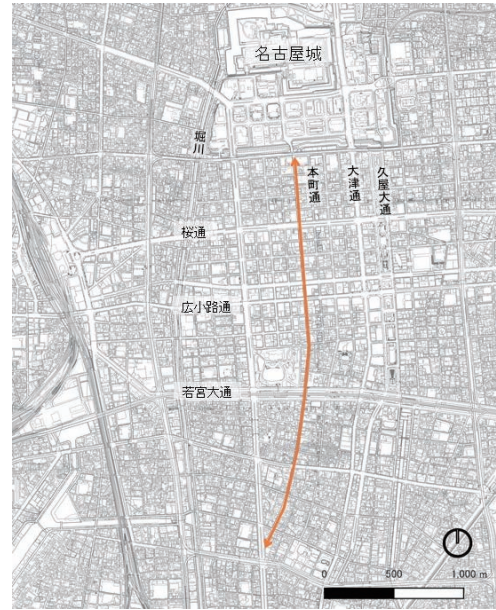


図 2-2 本調査研究の対象路線 (区間)

①名古屋市歴史まちづくり戦略 ³⁾

世界に誇る魅力的な都市環境形成のため、名古屋が持つ独自の歴史魅力を引き出し、これをまちづくりの「資源」として戦略的に活用し、国内外に広く発信していくこと。併せて、市民にとって身近に歴史が感じられるまちづくりを通じて、まちに誇りを持ち、次世代にまちの歴史を語り継いでいくことが大切であるとの認識のもと、「歴史分野に関するまちづくりの基本方針」として策定したものである。

その戦略の目標として「語りたくなるまち名古屋の実現」を掲げ、以下3つの戦略推進の視点をもって取り組むこととしている。

- 都市の形成過程、地域の歴史的資源を大切にす視点
- 多様な市民(生活者・来訪者・事業者等)を大切にす視点
- 分野横断的な取組みを推進する視点

具体的な戦略として、「尾張名古屋の歴史的骨格の見える化」を掲げ、「名古屋城の再生と城下町のアイデンティティ継承」や「悠久の歴史を誇る熱田の魅力向上」など名古屋が大切にすべき歴史にも触れている。その中で、開府当初から継承されてきた碁盤上の町割については、広小路・本町通に代表される江戸期の町名・通り名の由来や風景を語り伝えるなどし、歴史が身近に感じられる都心づくりを推進することとしている。

②名古屋市都心部まちづくりビジョン⁴⁾

2027年のリニア中央新幹線開業を見据え、魅力と活力にあふれた名古屋の都心、スーパー・メガリージョンのセンターとして日本の成長エンジンを目指し、官民協働によるまちづくりを速やかに進めていく必要性のもと、都心部にかかるまちづくり計画・構想を総括し全体の方向性を提示する都心部まちづくりビジョンを策定している。

本ビジョンにおいて、大津通や久屋大通といった主要な南北軸と並び、本町通を「都市の骨格を形成する主要な幹線道路」と位置づけており（図 2-3）、名古屋の歴史を感じながら都心を回遊できる仕掛けをつくり、名古屋の都心を一体的な構造とすることを目指すとしている。



以上より、本町通は歴史まちづくり、都心まちづくりにおいて重要な都市軸（南北軸）として位置づけられ、都市の形成過程などの歴史性をまちづくりに戦略的に活かし、身近に歴史が感じられるまちづくり、都心回遊機能の向上が求められていることを把握した。

2-3. 本町通の歴史と現況

ここでは、名古屋の都市軸と中心点の変遷について、文献調査を通じた都市の形成過程や本町通のアクティビティから把握する。併せて、名古屋城下の中心であった三の丸地区の役割にも触れながら見ていく。加えて、現地調査を行い現在の本町通の現況を把握する。

①都市の形成過程

名古屋城築城からの主な都市整備について整理したものを表 2-2 に示す。なお、表中▼は都市の中心点に関する記載である。

先述のとおり、名古屋城築城に合わせ、城下と熱田とを結ぶ本町通を軸とした城下町が形成され、併せて物資輸送のための堀川の開削が行われた。城下町形成時の東西軸は、荷物の運搬に必要な人馬を継ぎ立てる“伝馬会所”の設置、法度・掟所を掲げる“札の辻”と呼ばれる高札場が設置された伝馬町通であった。その交差点（本町通と伝馬町通）が当時の都市の中心であったことが確認できる。その後、1660年に発生した大火を機に、防火対策の一環として広小路が拡幅（三間から十五間=約 27m へ）されたことにより、徐々に賑わいの東西軸は広小路へ移り変わる事となる。1877年には当時日本でも 2 つしか設置されていた時計塔が名古屋の本町通と広小路通の交差点に設置され、1886年の名古屋停車場の設置やそれに伴う広小路の改修、1898年の路面電車の開通から読み取れるように、都市の東西軸は広小路に移っていることを確認できる。

南北軸についてみていくと、1920年に国・県道の起終点を示す“道路元標”が設置され、本町通が都市の中心軸として認識されている。また、1928年の昭和天皇即位に伴い、広小路から外堀通までに至る本町通が拡張/舗装化され、「御幸本町通」と改称され、図 2-4 のように高質な空間となっていることから、名古屋にとって大切な通りとして扱われていたことが確認できる。

一方、かつては“本町通に店を構えることは、名古屋の商人の誉れ”と言われていた時代があったものの、1908年の南大津町線（栄町～熱田間）の開設などにより、いとう呉服店（後の松坂屋）をはじめとし、本町通に軒を連ねていた商店が栄町に百貨店として移り、現在の本町通には、百貨店は 1 店舗も残っていない。名古屋開府から約 300 年間その中心であった南北軸の機能は大津通や後の戦災復興によって整備された久屋大通へと移り変わっていることも確認できる。



※名古屋都市センター提供



※名古屋都市センター提供

図 2-4 御幸本町通の様子

表 2-2 都市の形成過程（本町通の歴史）

年代	出来事	三の丸の役割
1610	・名古屋城築城開始 ・城下と熱田（東海道宮の宿）を結ぶ本町通を軸とした城下町の形成 ・堀川の開削着手	城郭 （武家屋敷）
1613	▼荷物の運搬に必要な人馬を継ぎ立てるための伝馬会所の設置	
1644	▼法度・掟所を掲げる高札場（札の辻）の設置 ※本町通と伝馬町通交差点	
1660	・大火（左義長火事）による広小路（長者町～久屋町）の拡幅	
1873	・名古屋鎮台の設置 ⇨ 本丸/二の丸/三の丸が陸軍の所管となる	陸軍用地
1877	▼名古屋最初の時計塔の設置 ※本町通と広小路通交差点	
1877	・愛知県庁舎の完成・移転（南久屋町、現在の中区役所周辺）	
1886	・名古屋停車場（笹島駅）の設置	
1887	・笹島街道の改修 ⇨ 広小路の誕生	
1898	・全国で2番目となる路面電車の開通（広小路 笹島町～久屋町）	
1906	▼日露戦争凱旋門の設置 ※本町通と広小路通交差点	
1908	・南大津町線（栄町～熱田）の開設 ⇨ 南北軸の大動脈を形成	
1920	▼国・県道の起終点を示す道路元標の設置 ※本町通と広小路通交差点	
1928	・昭和天皇の即位に伴い、本町通（広小路～本町）の拡張/舗装化 ⇨ 御幸本町通と改称	
1933	・現在位置に名古屋市役所本庁舎が竣工	
1938	・現在位置に愛知県庁本庁舎が竣工	
1959	・一団地の官公庁施設として都市計画決定 ⇨ 霞が関に次ぐ規模の官庁街の形成	官庁街
1964	・戦災(1945)により市域の1/4を焼失 ⇨ 100m道路（久屋大通・若宮大通）の整備	

※参考文献^{5) - 9)}より筆者作成



図 2-5 現在の伝馬町通本町の様子



図 2-6 現在の広小路本町の様子

②都市のアクティビティ

本町通を中心とした名古屋におけるアクティビティ（都市活動）を整理したものを表 2-3 に示す。

本町通には、先述のいとう呉服店をはじめとした産業・商業機能が集積し、活況を博していた。しかし、南大津町線の開通、広小路への路面電車の開通などを背景として、1910 年いとう呉服店が栄町に百貨店を移転・オープンしたことからも読み取れるように、徐々に本町通の役割は薄まっていることが確認できる。

名古屋の総鎮守であった若宮八幡社、名古屋城の鎮守であった那古野神社（三の丸天王社）、家康公を祀る東照宮、この三社が行った名古屋三大祭（東照宮祭、若宮祭、三の丸天王祭）と呼ばれる城下最大の祭りの舞台として、本町通には多くの山車が曳航していた。先の大戦により山車の多くは焼失してしまい、規模を縮小しながらも現在まで脈々とつながる祭りとなっている。また、名古屋開府 400 年（2010 年）の折には、各地から協力を経て、合計十三輛の山車が本町通に曳航した「大山車まつり」が行われ、かつての名古屋三大祭を彷彿とさせるものであった。¹⁰⁾

1665 年に橋町に城下最初の芝居小屋が設置され、1730 年の徳川宗春の治世によって、橋町一帯は娯楽・遊興の地として繁栄し、賑わいを見せていた。また、徳川宗春は人形師 玉屋庄兵衛を京から招くなどして、現在のものづくりの発展にも通じるからくり人形が栄え、芸どころ名古屋の基礎を築き、「名古屋の繁華に興（京）が覚めた」と言われるほどの賑わい・文化の中心軸であったことも確認できる。

以上から、本町通は約 300 年にわたり交通/産業・商業/文化の中心であったものの、近代化の歴史の中で、都市の軸と中心点及びその役割は移り変わっていったことを確認できた。

表 2-3 本町通のアクティビティ

年代	出来事	三の丸の役割
1611	・いとう呉服店（後の松坂屋）が本町通で創業	城郭 （武家屋敷）
1620	・名古屋三大祭りの一つ東照宮祭のはじまり	
1623	・十一屋呉服店（後の丸栄）が本町通で創業	
1665	・芝居小屋の公認/設置（本町通南端 橋町）	
1671	・名古屋三大祭りの一つ若宮祭の復活	
1707	・江戸の越後屋（後の三越）が本町通へ進出	
1730- 1739	・徳川宗春の治世により、芸どころ名古屋、ものづくり産業発展の一端を築く ⇔ 橋町一帯は娯楽、遊興の地として賑わい/人形師 玉屋庄兵衛を招致 など	
1733	・京都の大丸屋（後の下むら呉服店）が本町通へ進出	
1871	・仮病院、仮医学校の設置（旧産業貿易館本館及び西館） → 西別院へ移転（1874）	
1874	・愛知師範学校の設置（旧産業貿易館本館）	陸軍用地
1897	・中村呉服店（後のオリエンタル中村）が広小路本町角に出店	
1910	・いとう呉服店（後の松坂屋）が栄町に百貨店として移転	
1915	・十一屋呉服店（後の丸栄）が栄町に百貨店として移転	

※参考文献^{5) - 9)}より筆者作成

③現況調査

本町通の現況を把握するため、現況調査を行った。その結果を図2-7, 2-8に示す。

aの札の辻やbの道路元標といった、かつて本町通の様子、都市の中心であったことを示す要素が点在しているものの、それらは認識されづらく、十分にその存在を語り掛けている。

また、d～iの写真にあるように、現在の本町通には中高層の建物が立ち並び、かつての趣を感じることはしづらい。また、本町通は名古屋開府から約300年にわたり、交通・産業・文化の軸として新しい都市活動を生み出してきたものの現在その機能は失われていると言わざるを得ない。

その一方で、都市の軸が移り変わったことで、大津通や久屋大通などの主要な南北軸とは異なり、ヒューマンスケールの通りとして現在も残っていることは、再生を考えていく中で大切にすべき価値ではないかと考える。

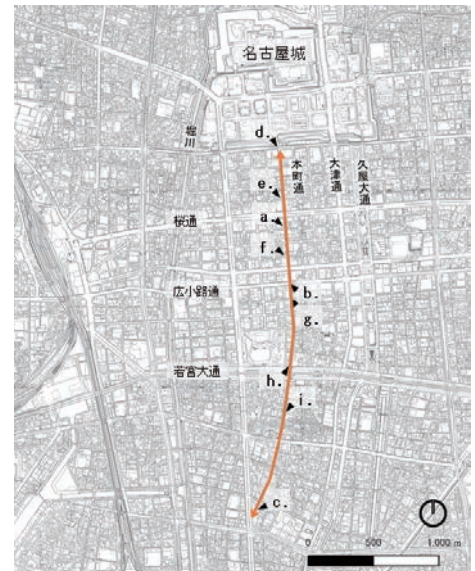


図2-7 本町通の調査箇所



図2-8 本町通の現況

2-4. 既往研究の整理

これまで見てきたように、名古屋開府から約300年にわたり名古屋の発展/文化を育み・支えてきた本町通を、その歴史性をいかに活用し、シビックプライドの醸成に寄与する「まち自慢」となるように再生できるかがこれからの名古屋の成長戦略上大切な視点である。

ここでは、どのような要素がシビックプライド醸成に寄与するかを既往研究から紐解きながら、再生の方向性について考察を進める。その際、過年度に当センターにおいて本町通に焦点を当てた調査研究を実施していることから、その内容にも触れる。

①シビックプライドの醸成

伊藤らは、シビックプライドを、「単なるまち自慢や郷土愛でなく、ここをよりよい場所にするために自分自身がかかわっているという当事者意識に基づく自負心を意味し、人とまちとの関係の接点づくりが重要。」とし、その市民とまちの接点を「コミュニケーションポイント」と呼び、“都市景観”など9つの要素(図2-9)を挙げている。¹¹⁾

引地らは、地域に対する愛着の形成過程において、物理的環境および社会的環境(例えば、住民間の交流やネットワーク)に対する評価が高い人ほど地域に対する愛着が高く、物理的環境として「景観」が最も密接に関わるとしている。¹²⁾

以上から、シビックプライドの醸成においては、「都市景観」といったハード面、「人と人との交流」といったソフト面を通じて、「まち(歴史)と人とが接する機会をいかに生み出す」ことが大切な要素であることが示唆された。

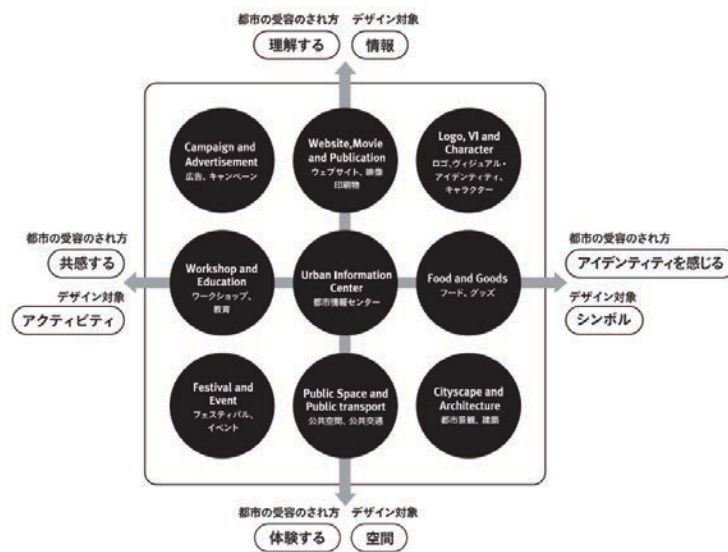


図2-9 9つのコミュニケーションポイント¹¹⁾

②本町通を対象とした調査研究

過年度、本町通に焦点を当て、都心部におけるにぎわい形成のための道路空間再配分に関する調査研究を当センターにて実施している。その内容は、道路空間を再配分した場合の交通処理、法制度、合意形成上の課題について触れている。しかしながら、本町通の歴史性の活かし方や景観のあり方まで深掘りはできていない。

以上を踏まえ、本町通の再生を「都市景観」とその「実現プロセス」を切り口に考察を進めこととした。

3. 本町通の再生の方向性と提案

3-1. 本町通再生の意義とその方向性

これまでのことを振り返りつつ、本町通再生の意義を再度確認する。そして、再生の方向性について下記のように考察をおこなった。

- ▶ 名古屋が誇るべき歴史性は、“現在に息づく大規模な城下町の都市構造”が残ること
- ▶ その象徴である“本町通”は、
名古屋開府から約300年、城下町における交通/産業・商業/文化を支え育んだ通り
- ▶ 都市の形成過程（図3-1）において、都市軸及びその中心点は移り変わり、現在その面影を感じることは難しい
- ▶ 都市軸・中心点の変遷により、名古屋では稀有なヒューマンスケールの通りのまま現在に残る
- ▶ 名古屋市上位計画においても、重要な都市軸として位置づけ、その再生に期待が寄せられている

交通ネットワークとは異なる再生

名古屋におけるシビックプライド醸成の起爆剤として再生する意義は大きい

本町通のもつ歴史性に敬意を表し、高質かつヒューマンスケールの歩きたくなる空間として再生

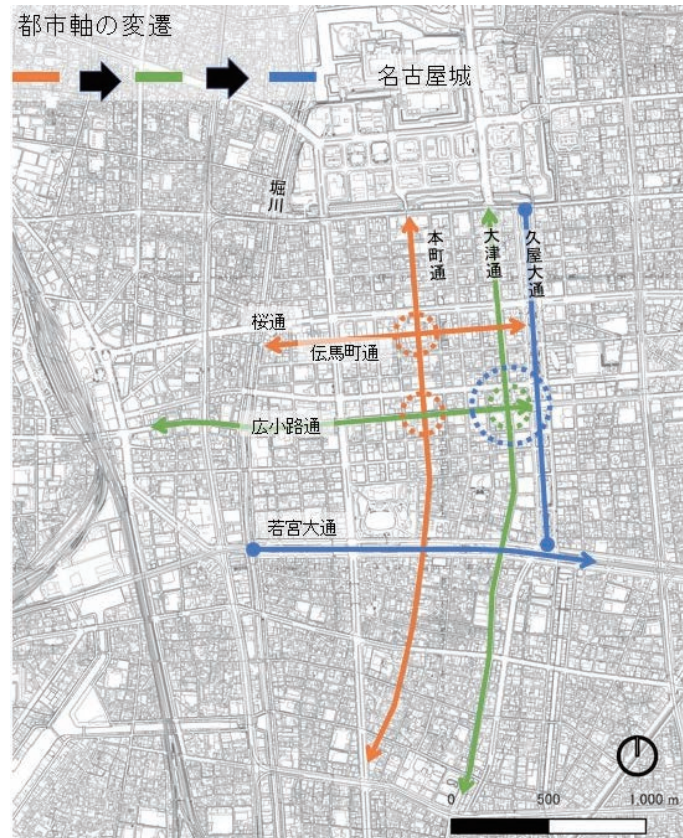


図3-1 都市軸と中心点の変遷

3-2. 提案

本町通において、再生の方向性を踏まえた進めるべきまちづくりを考察・提案する。繰り返しになるが、シビックプライドの醸成にあたっては、“魅力的な都市景観の創出”と“まち（歴史）と人とが接する機会をいかに生み出せるか”が大切な要素であることを把握した。なお、名古屋の城下町の中心であった本町通において、魅力的な都市景観の創出を考えていく際には、これまで名古屋の培っていた歴史/文化に配慮し、戦略的に活用する必要がある。また、まち（歴史）と人とが接する機会を生み出すことは、言い換えると、現在まで息づく“名古屋の城下町の都市構造を体験”してもらうことである。その観点を取り入れたまちづくりを進める必要がある。

本調査研究において取り上げる名古屋の歴史/文化を「木」に着目した。名古屋城築城にあたって、城郭の西側から当時海岸線であった熱田の浜まで堀川の開削工事が行われ、木曾から良質なひのきが築城資材として堀川を辿って運ばれてきた。また、この築城をきっかけとして名古屋に集積するようになった良質な木材と、築城に携わった職人やその木材を求めた優秀な職人らによって、現在も大須界隈に見受けられる仏壇や家具などの木材産業が盛んになり、和時計やからくり人形をつくる技術へと発展し、現在の工作機械をはじめとした世界に冠たるものづくりの発展につながってきた。この「木」から始まったものづくりの系譜は当地にとって大切な資産ではないかと考える。

また、愛知県において、SDG s や脱炭素社会の実現などを背景とし、愛知県産木材の積極利用促進を目指した愛知県木材利用促進条例が制定されている。その条例中には、木材を利用することは、「本県のモノづくりの原点」、「脱炭素社会の実現に貢献」するとし、「都市部をはじめとする県内全域において、県産木材の利用の促進を最も優先することを基本とし、木材の利用の取組を積極的に進める必要」があるとしている。

こうした動きを踏まえ、本町通に“木”を積極的に取り入れた景観まちづくりを進めることを提案する。

①みちまちづくりの展開

なごや交通まちづくりプラン（2014年9月策定、名古屋市）において、自動車を中心であったこれまでの道路空間を、人が主役の賑わいや憩いの空間としての“みち”へと変えることで“まち”を変えていく取組みである「みちまちづくり」を展開し、本町通を再生することを提案する。また、国の動向として、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生、いわゆるウォーカブルな空間形成を今後のまちづくりの方向性として位置づけており、国土交通省の設置した「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中間とりまとめ（2019年6月）において、その空間イメージとキーワードを図3-2のように示している。本調査研究では、ここで示されているキーワードのうち、「Walkable 歩きたくなる」はもちろんのこと、「Eye level まちに開かれた1階」というキーワードに着目し、具体的な取組みを提案する。

本町通は、かつての都市の南北軸であり、名古屋の象徴的な通りであったことを踏まえ、これからの名古屋の象徴となる通りとして再生することが非常に大切な視点であると考え。そこで、本町通における自動車を排除し、人/歩行者のための空間として大胆に活用することを提案する。人のための空間/かつての御幸本町通は木々が整然と立ち並び、高質な空間であ



図3-2 中間とりまとめ資料からの抜粋¹³⁾

ったことを踏まえ、居心地が良く、都市景観の形成のためにも、木々による緑化を充実していくことを提案する。この取組みにあたっては、図 3-3 の事例のように、本町通沿いの民間敷地において、その一部を活用した緑化をしている事例もある既に存在する。公共空間側の取組みとこうした民間側の取組みが一体となりながら高質な空間をつくりあげることが大切である。

また、歩きたくなるまちの実現にあたっては、まちに開かれた1階をガラス張りなどにして、建物内のアクティビティを可視化することも大切な視点であることを確認した。ただし、すぐにはその中心となる商業機能を集積することは考えづらく、商業機能だけに着目するのではなく、ショーケース的に建物1階部分を活用することが重要である。例えば、図 3-4 は大胆な事例ではあるものの、建物所有者/地域の協力を得ながら、1階部分に名古屋の歴史を象徴するもの、例えば山車やからくりなどといった名古屋の歴史文化/ものづくり産業の発展を感じられる「木」に関するものを展示するなどして、Eye level を充実させ、景観形成の向上・景色が移り変わりながら歩きたくなる通りとして再生できるのではないと考える。

これまで、ヒューマンスケールの取組みについて触れてきたものの、かつての本町通の大きな役割は、城下と熱田を結ぶことであった。名古屋城とその周辺エリア、熱田神宮とその周辺エリアは名古屋の歴史を語るうえで欠かせない拠点であることを踏まえ、その2拠点を結ぶために、本町通へ新たなモビリティを導入することを提案する。現在名駅～名城～栄～大須の都心部における回遊機能向上を目指し、導入の検討が進められている SRT (Smart Roadway Transit) とは異なるモビリティと考える。こうしたモビリティを本町通へ導入することにより、名古屋の歴史を語る大規模な城下町の都市構造を体感することにつながり、本町通を名古屋における歴史軸として再生することができ、また SRT による都心回遊機能との相乗効果により、誇れる都心部の形成に寄与するものであると考える。

図 3-3 民間敷地を緑化している事例

図 3-4 1階に山車からくりを展示する建物事例 (岡崎信用金庫 名古屋支店)



②建築物への木材活用の促進

道路空間だけでなく、沿道の建物も景観を構成する重要な要素である。そこで、図 3-5 のイメージのように、建築物を建てる際には木材を活用するといったルールづくりに加え、既に建築されている建物ファサードに木を取り入れて修景する際に、そのインセンティブとしての支援制度が必要である。

こうした取組みの蓄積によって、本町通に立地する建物にも「木」が散りばめられ、他の通りとは一味違う高質な空間の演出が期待できる。また、「木」を通じて、名古屋のまちの発展過程とその歴史にも触れる機会が創出されることも期待できると考える。



図 3-5 ファサードに木を取り入れている建物事例（碧海信用金庫 御園支店）

③地上機器の修景

本町通には図 3-6 のように地上機器が歩道上に設置されているものの、味気のないデザインとなっている。そこで、この地上機器を修景することを提案する。

参考事例として取り上げる図 3-7 は、錦二丁目の地上機器を活用した社会実験の事例である。同事例では、SDGs を普及展開していくプロモーション活用のために、地上機器をラッピングし、公共広告として活用したものである。この取組みを通じて、殺風景なまちが一転華やかな印象に映り、まちの景観向上に大きく寄与している。さらに注目すべきは、その取組み体制である。同事例は、なごや環境大学 SDGs 未来創造クラブ*と錦二丁目におけるまちづくり団体・企業などが連携し、SDGs 達成に向けた活動に取組み、地域の企業含めた地域全体で SDGs を発信する体制を構築している。企業協力にあたって、自社の SDGs に関する取組みを掲載することで地域と企業それぞれが WIN-WIN の関係を築いていることである。

この錦二丁目での取組みを参考に、本町通に設置されている地上機器について、「木」や「通りの歴史性」を意識した修景することを提案する。例えば、木材を活用した地上機器の修景、名古屋や本町通のこれまでの歴史を語る絵図や写真を活用したラッピングも考えられる。また、本町通には老舗企業も残っているため、そうした企業に協力を呼びかけ、本町通の歴史とともにその企業の成り立ちも紹介することで、名古屋の形成過程がより色濃く浮かび上がるのではないかと考える。

さらに、こうした取組みを行う際には、本町通だけで取組みを完結させるのではなく、本町通に接する錦二丁目などの地域とも連携し、一体となって SDGs の取組みを紹介するシティプロモーション広告を打ち出すことで、広く“名古屋の城下町の都市構造を体験”してもらうことにつながり、相乗効果を生み出すことにつながるのではないかと考えられる。



図 3-6 本町通沿いの地上機器



図 3-7 地上機器をラッピングした事例（錦二丁目）



3-3. 実現に向けて

ここでは、本町通における魅力的な都市景観の創出に向けて必要となる取組みについて、歴史/文化を活かした都市景観づくりに長年注力してきた金沢市役所へヒアリング調査を実施し、その内容を踏まえた考察を進めていく。

①金沢市役所企画調整課へのヒアリング

金沢市における歴史・文化のまちづくりに対する考え方、都市戦略についてヒアリングを行った。その概要を以下に示す。

ヒアリングを通じて、景観まちづくりは行政の熱意は大前提のもと、その実現には地域の協力も必要不可欠であることから、金沢にとって大切にすべき個性は何か、ということを行行政だけでなく、市民や地元経済界とも一緒になって、時間をかけて議論をし、共通の価値観として持ち続けていることが金沢市の取組みの特徴であると考え。そうした大切にすべき価値観を共通の軸としながら、各ステークスホルダーが自分たちの取組みにつなげていく、その蓄積によって徐々に国内外問わず人を惹きつける都市をつくり上げていくことの重要性/必要性が示唆された。

□日時：2021年11月1日16:00~18:00 □場所：金沢市役所

■大切にすべき価値観をステークスホルダー間において共有

- ・ 1960年代の北陸新幹線の構想から現在に至るまで、「金沢市の個性は何か？」ということをつツプ以下考え続けてきた。
- ・ 大きな震災や災害に遭うことなく、藩政期から残る「歴史文化」。これを石川県/金沢市のみならず、市民や地元経済界とも大切にすべき価値観として共有。

■「景観は市民共通の財産」との認識のもと景観行政への注力

- ・ 高度経済成長期から延べ29の景観まちづくり関連条例を策定。
- ・ 手続き含め面倒だと思われるが、金沢市での景観行政がまちのブランドを高めており、都市政策上大切なものとして注力。
- ・ 「景観は市民共通の財産」との認識をもち、景観行政に携わる職員は粘り強くその意義を唱え続け理解を得ていく。

■本物に徹底的にこだわる

- ・ 具体的な取組みに落とし込んだ時に、体験などソフト面も含めて本物にこだわるということ。本物でないと地域の方が認めてくれない。

②実現に向けて

上記のヒアリング結果を踏まえ、実現に向けて必要となる取組みを提示する。ハード面を対象とした景観まちづくりを進めていくことは時間がかかり、粘り強くその意義を唱え続ける行政の熱意はもちろんのこと、それだけでなく地域の理解や機運醸成も必要不可欠である。また、まち（歴史）と人とが接する機会をいかに生み出せるか、という観点もシビックプライドを語る際に必要な要素であることから、まずは社会実験的な「小さな取組み」を積み重ね、人々に本町通に対する関心を持ってもらうことがまずは大切である。

小さな取組みとして、みちまちづくりの実現を見据えた歩行者空間化の社会実験（図3-8、錦二丁目における社会実験の様子）、名古屋三大祭りの復活（図3-9、名古屋開府400年祭 大山車祭りの様子）によって城下町の風景をつくりだす、ショーウインドに当地に残る本町通の絵図や写真、ものづくりの礎となったからくりの歴史を紹介するとともに展示する（先述の図3-4）といったことが考えられる。こうした取組みにも、木を積極的に活用していくことが重要なポイントである。

また、本町通に接する錦二丁目や、名古屋の発展の礎を本町通とともに築いた堀川では既にまちづくりの取組みが活発である。さらに、本町通の起点となる三の丸地区は、国内有数の規模の官庁街を形成しており、同地区には築年数を重ねた建物も多く、国の合同庁舎建設の動きがあるなど、この機会を捉えた再整備が期待されている。三の丸地区再整備は、大きなプロジェクトとなることが予想されるため、時間ももちろんかかる。そこで、同地区においても、小さく始める社会実験的なアプローチから漸進的にまちづくりを進め、三の丸地区のポテンシャルを徐々に高める必要があると考える。



図3-8 社会実験の様子（錦二丁目）



図3-9 名古屋開府400年祭 大山車祭りの様子¹⁰⁾

こうした本町通を軸とした各エリアでの小さな取組みをつなげ、まちと人との接点を増やし、他のどの都市でも感じることのできない“大規模な城下町の都市構造”が名古屋にあることを認知し、その歴史性を感じられる機会を生み出し、名古屋のまちに対する誇りにつなげる。そして、かつての御幸本町通のように大切にすべき通りという価値観を共有するプロセスが非常に重要であると考え。

3-4. おわりに

本調査研究では、スーパー・メガリージョンの形成を見据えた名古屋の成長戦略を歴史とシビックプライドの観点から論じてきた。名古屋には、江戸時代に築かれた城下町の都市構造が残るといって誇るべき歴史性はあるものの、その歴史性や魅力を感じられにくく、まちに対する大きな不満はないものの、誇りに

思える・他の地域の人に自慢ができるまちではないことが示唆された。そこで、都市景観とその実現プロセスに着目し、名古屋の歴史上大切な本町通の再生を通じて、いわゆる中立層を「誇りに思う」、「推奨したい」側に振らせ、自分たちのまちに対する誇り、シビックプライド醸成に資する取組みを提案した。

最後に、今後の本町通の再生にあたって次の3つの検討すべき課題を付記して終わりとしたい。

- ①社会実験を実施した際に、参加した市民の意識にどの程度の効果を与えるか、データに基づく効果測定・検証をし、シビックプライドが向上することを示す必要がある。この効果測定・検証によって、各ステークスホルダー間の理解促進が期待され、本町通の再生に弾みがつくものと考えられる。
- ②本町通が名古屋城とつないでいた熱田神宮も、名古屋の歴史を語る上で欠かすことのできない重要な拠点である。熱田神宮周辺のまちづくりを視野に入れ、本町通を軸とした各地域の小さな取組みを進めていくことが必要である。
- ③本町通沿線には、栄に移ってしまった企業も多いものの、古くから立地する老舗企業も存在する。そうした企業が本町通に対してどのような想いを持っているのかを把握していくことも、今後の本町通再生を考えるにあたっての大切な調査である。

名古屋にしっかりと残る歴史性を活用し、人々に選ばれる都市として、その歴史や文化を磨き上げ、名古屋でしかできない体験価値を提供できる都市となることを切に願っている。

本調査研究でお示しをした調査内容や視点が今後の名古屋のまちに対する誇りにつながる参考となれば幸いである。

— 謝 辞 —

本調査研究に際し、貴重な知見を多くいただき、ご指導いただきました皆様、また関係行政機関をはじめとする団体の皆様、そして大変ご多忙の中でも快くヒアリングを引き受けていただきました皆様に心より御礼申し上げます。

【参考文献等】

- 1) 「人口減少にうちかつ スーパー・メガリージョンの形成に向けて ～時間と場所からの解放による新たな価値創造～」スーパー・メガリージョン構想検討会 (2019. 5)
- 2) 「都市ブランドイメージ調査」名古屋市 (2018. 9)
- 3) 「語りたくなるまち名古屋」の実現をめざして 名古屋市歴史まちづくり戦略」名古屋市 (2011. 3 策定、2016. 4 改訂)
- 4) 「都心部まちづくりビジョン」名古屋市 (2019. 3)
- 5) 「名古屋開府四百年史」編集：愛知県郷土資料刊行会編集部 (2010. 4)
- 6) 「写真図説 明治・名古屋の顔」服部鉦太郎 (1973. 8)
- 7) 「歴史写真集名古屋再発見」服部鉦太郎 (1984. 4)
- 8) 「名古屋都市計画史」財団法人名古屋都市センター (1999. 3)
- 9) 「名古屋本町通りものがたり」堀川文化を伝える会 (2006. 3)
- 10) 「名古屋開府 400 年大山車まつり HP」<https://dai.dashi-matsuri.com/> (最終閲覧日：2022. 3. 11)
- 11) 「住民がつくる「おしゃれなまち」－近郊都市におけるシビックプライドの醸成－」公益財団法人日本都市センター、戸田市 (2019. 3)
- 12) 「地域に対する愛着の形成機構－物理的環境と社会的環境の影響－」引地博之他、土木学会論文集 D, Vol. 65, No. 2, pp101 - 110, (2009)

- 13) 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～」都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会（2019.6）

※令和元年7月に名古屋市が「SDG s 未来都市」に選定されたことを受け、SDGs（持続可能な開発目標）の理念を踏まえ、持続可能なまちづくりを進めるため、なごや環境大学に「SDG s 未来創造クラブ」を設置し、錦二丁目地区をモデルエリアに地域の有する課題解決に取り組む「まちづくりプロジェクト」と次世代を担う子どもたちのSDG sを学ぶ仕組みをつくる「人づくりプロジェクト」を推進している。