

# 地域主導型まちづくりにおける 道路空間再整備検討の課題 ー 長者町ウッドテラスの社会実験を通じて ー

稲永 哲<sup>1</sup>・藤森 幹人<sup>2</sup>・名畑 恵<sup>3</sup>・延藤 安弘<sup>4</sup>・村山 顕人<sup>5</sup>・森田 紘圭<sup>6</sup>

<sup>1</sup>正会員 大日本コンサルタント株式会社中部支社 地域環境計画室  
(〒451-0044 名古屋市西区菊井2-19-11, E-mail: inenaga@ne-con.co.jp)

<sup>2</sup>非会員 株式会社 対話計画 (〒460-0003 名古屋市中区錦2-15-19, E-mail: fuji@taiwa-k.jp)

<sup>3</sup>非会員 特定非営利活動法人 まちの縁側育くみ隊  
(〒460-0003 名古屋市中区錦2-13-1, E-mail: nabata@engawa.ne.jp)

<sup>4</sup>非会員 工博 特定非営利活動法人 まちの縁側育くみ隊  
(〒460-0003 名古屋市中区錦2-13-1, E-mail: endoh@engawa.ne.jp)

<sup>5</sup>非会員 博士 (工学) 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 准教授  
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail: murayama@up.t.u-tokyo.ac.jp)

<sup>6</sup>正会員 博士 (環境学) 大日本コンサルタント株式会社インフラ技術研究所  
(〒451-0044 名古屋市西区菊井2-19-11, E-mail: morita\_hiroyoshi@ne-con.co.jp)

「長者町ウッドテラス」は、名古屋市錦二丁目地区で約半年間実施された歩道拡幅社会実験である。長期わたる地域主導型まちづくりの一つの主要事業として実施されたこの社会実験では、歩道への木材の利用、住民施工・維持管理等、他地域ではあまり見られない特徴を有している。本稿では、この社会実験の計画・検討の経緯を整理し、まちづくりにおける道路空間の役割を明らかにする。また、多様な主体が存在する都心部における道路空間の見直しの課題とその解決に向けて示唆を得ることを目的とする。

**キーワード:**長者町ウッドテラス, 地域主導型まちづくり, 社会実験, 歩道拡幅, 道路空間再整備

## 1. はじめに

2014年9月から2015年2月にかけて名古屋市中区錦二丁目 (以下、錦二丁目地区) の長者町通りで道路片側の歩道を拡幅する社会実験「長者町ウッドテラス」が行われた。この社会実験は、地域主導型まちづくりの一環として、商業や業務、住居など多様な土地利用で構成される都心部の区画道路に、約半年間にわたって車道部に木材を張り出し歩道を拡幅したものである。なお、歩道への木材の活用、住民参加型の施工・維持管理など、他の地域における歩道拡幅社会実験ではあまり見られない特徴を有している。

この社会実験は、地区の交通安全性の確保とにぎわい・憩いの空間の創出を目的として、錦二丁目まちづくり協議会の「公共空間デザインプロジェクト (代表: 藤森幹人) の主導により実施されたものであり、筆者らは主にこのプロジェクトの一員として、社会実験の企画・調整・調査に携わっている。

本稿では、上記の歩道拡幅社会実験「長者町ウッドテ

ラス」の経緯を整理し、地域主導型まちづくりにおける道路空間再整備検討の課題を明らかにする。そして、多様な主体が利用する都心部の区画道路の空間の見直しの課題とその解決に向けた示唆を得ることを目的とする。

## 2. 長者町ウッドテラスの概要

### (1) 錦二丁目地区の概要

錦二丁目地区は、名古屋の繁華街である名古屋駅地区と栄地区との間に位置する約400m四方の都心地区であり、地区内はすべて一辺100mのスーパーブロック (街区) で構成されている。

かつて日本三大繊維問屋街にも数えられたこの地区は、終戦後から発展し1950～60年代に繊維問屋街として隆盛してきた。特に、地区の中でも問屋が集まる長者町通りにおいては、物流車両により多くの渋滞が発生したことから、この時期に自動車の一方通行化や車道拡幅など、自動車優先の整備が進められた。そのため現在でもこの



図-1 社会実験の概要図

通りは荷捌き車両を車道両端に駐車可能な車道幅員 (W=8~10m) が確保され、沿道にはパーキングメーターが設置されている。その後、物流機能の郊外移転や産業構造の変化や長引く不況により、2000年頃には古くからの繊維問屋の移転や撤退、廃業が進み、現在はかつてほどの物流交通は発生していない。そのため、広幅員かつ一方通行を許す区画道路においては、逆走や速度超過を行う車両が増え始め、住民の交通安全を脅かす状態が続いている。また、老朽化ビルの跡地が駐車場に転用されることで人通りが減少し、一時はゴーストタウン化が危惧された。

このような状況に危機感を持った地元有志が中心となって、錦二丁目地区では2001年から集客イベントや空きビルの再生などを手掛けたことを契機に、現在はまちづくりの活動が活発に進められている。また地区の土地利用も、老朽化したビルの活用をはじめ小売店や飲食店、スモールビジネスなど、多様な用途が増え始めており、今後は更なる居住人口の増加や賑わいの再生に向けたまちの変革が求められている。

## (2) 長者町ウッドテラスの概要

図-1に本社会実験における対象道路の位置図、平面図、断面図および写真を示す。実験区間は交差点で区切られた延長約60mの単路部区間であり、沿道には繊維卸売問屋と飲食店・小売店などが混在している。道路全体の幅員はW=15mであり、W=9mの車道とW=3mの両側歩道に



図-2 ウッドテラスの利用状況 (上：通常時，下：イベント時)

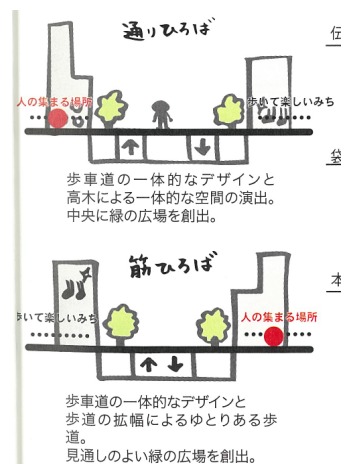


図-3 通りひろば、筋ひろばのイメージ

より構成されている。車道の西側にはパーキングメーターが5基設置されているが、車両が駐車していても、車両が2台並べるだけの十分な幅員を有している。また、ウッドテラスによる拡幅歩道は東側既設歩道にW=2mを張り出して設置された。拡幅部の構造は路面が県内産の角材、端部は通常の縁石ブロックで構成される。

なお、社会実験期間中を通じて、拡幅部は主に歩道として利用され、周辺道路全体を通行止めとして実施するイベント（あびす祭り）の開催時には休憩スペースとして利用された(図-2)。

### 3. 歩道拡幅社会実験に至る経緯、位置づけ

#### (1) これからの錦二丁目長者町まちづくり構想

##### (マスタープラン)

錦二丁目地区では前出した空きビル活用等の取り組みの後、2004年に地区内の地権者や事業者から成る「錦二丁目まちづくり連絡協議会（現、錦二丁目まちづくり協議会。以下、まちづくり協議会）」を設立し、その後NPO法人まちの縁側育み隊の支援を得ながら、継続的にまちづくりの取り組みを進めてきた。そして2008年から2011年にかけて、専門家の支援を受けながら地域が主導して、地区全体の将来像とロードマップを描くマスタープラン「これからの錦二丁目長者町まちづくり構想（2011-2030）」が策定された。

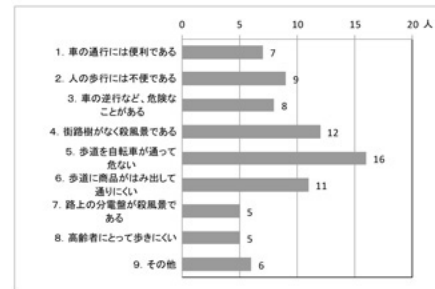
この構想では将来のまちのあり方を、「繊維卸売業中心のまちから、小売業や飲食店、更には都心居住やアートなど多様な都市機能が複合するまちへの転換」としたうえで、その転換を支える道路空間のあり方として、中央に緑の広場を設けた「通りひろば」や歩道拡幅によるゆとりある「筋ひろば」が提案された(図-3)。また、道路空間を都心部の重要な公共空間と捉え、①歩きやすくイベントに使いやすい道、②花と緑などアメニティーの高い道、③安全で快適な道、④ちょっと休める場所の自主的整備、⑤交差点の利活用、5つの機能を実現することが提案され、交通安全と快適性、にぎわいを高める道路空間への転換を進めることが打ち出されている。

#### (2) まちづくりプロジェクトによるまちづくりの推進

上記まちづくり構想の策定後、まちづくり協議会では各取り組みの具現化に向けて、複数のプロジェクトチームを立ち上げている。このチームはその年によって随時変更されるが、平成27年度時点では、1)公共空間のあり方を検討する「公共空間デザインプロジェクト」、2)地震等への対応のあり方を検討する「耐震プロジェクト」、3)まちと森が抱える問題に対する地区のあり方を検討する「都市の木質化プロジェクト」、4)居住者の増加を目的に居住環境のあり方を検討する「長者町家プロジェクト」、5)既存及び新築建物への自然エネルギー利活用のあり方を検討する「自然エネルギー利活用プロジェクト」が稼働している(図-4)。各プロジェクトには、地域関係者のほか、各取り組みに関連する大学や企業などの専門家、行政の担当者らが参画している。

なお、2013年には「低炭素地区会議」が発足し、各プロジェクトを低炭素の観点からとりまとめ、調整を行っている。

現在の長者町通りについてどう感じているか



長者町の再整備により、できるとイイなと思う事

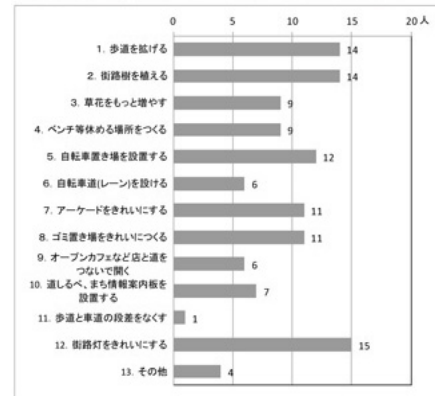


図-5 マスタープラン策定時のアンケート調査結果

〈平成27年度〉名古屋・錦二丁目まちづくり協議会

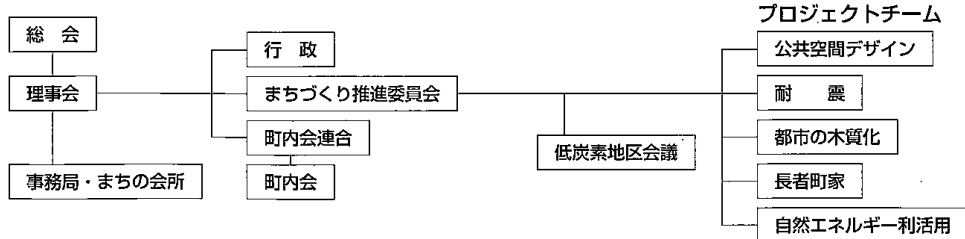


図-4 錦二丁目まちづくり協議会の体制図

### a) 公共空間デザインプロジェクト

プロジェクトチームの1つである「公共空間デザインプロジェクト」は、まちづくり構想策定直後から発足しているプロジェクトである。このプロジェクトでは、まずマスタープラン策定時のアンケート結果(図-5)を踏まえ、図-6に示す再整備計画(案)をとりまとめた。再整備計画は、両側歩道を拡幅し、アンケートにおいてニーズのあった街路樹や自転車置き場、オープンカフェ等を歩道上に配するものである。その後、2013年6月5日に計画案について、地元町内会で説明会を行っている。その結果、計画の方向性には一定の理解が得られたものの、実整備に向けては沿道の各地権者や事業者の理解を得るために再整備の効果や課題を具体的に把握することが求められた。そのため、まずは一定期間をかけ、歩行環境改善に関する社会実験を実施する方針が定められた。

### b) 都市の木質化プロジェクト

同じ時期には、「都市の木質化プロジェクト」が発足し地区の公共空間や建築への木材活用の普及展開を検討している。このプロジェクトは、名古屋大学グローバルCOEプログラム「地球学から基礎・臨床環境学への展開学(FY2009-FY2013)」において展開された「都市の木質化プロジェクト」と「錦二丁目マスタープラン企画会議」とが連携し設立されたものである。2011年2月5日に長者町で木材を活用したリノベーションを提案するワークショップを開催したことをきっかけに、2013年のあいちトリエンナーレ時のおもてなしベンチの制作を経て、2013年には米国における道路空間利用の取り組みである「Parklet」を参考とした「ストリートウッドデッキ(以下、SWD)」<sup>3)</sup>の導入が検討された。「Parklet」は、道路空間の

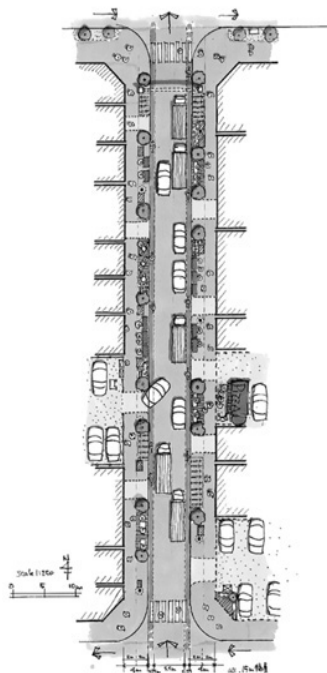


図-6 長者町通りの再整備計画イメージ図(案)

有効活用を目的として、歩道と連続する車道部に可動式滞留空間を設置するものであり、SWDも同様のコンセプトを踏まえ、今後徐々に需要が減少するパーキングメーター部への設置を目論んだものである。その後、地域住民や大学の学生、森林組合等の協力を得ながら、2012年6月以降、実際に試作品の作成を行っている。道路管理者および交通管理者との協議から道路占用許可が得られず、道路上への設置には至らなかったが、試作品は2012年8月4日、5日の「真夏の長者町大縁会」において路外駐車場に設置され、その後は地区内の公開空地に設置されている。現在も日常的な地域の立ち話や休憩施設として利用されており、地区の公共空間に滞留機能を付加している。なお、SWDは2013年に第16回木材活用コンクール(主催:日本木材青壮年団体連合会)の部門賞(第4部門:ランドスケープ・インスタレーション)を受賞しており、公共空間への木材の活用事例として高い評価を受けている。

### (3) 関連行政計画の策定

さらに地区が位置する名古屋市においては、地区の動きと期を同じくして、社会実験に深く関連する2つの行政計画を策定している。1つ目は、2014年に策定された「なごや交通まちづくりプラン」、もう一つは2011年に策定された「低炭素都市なごや戦略実行計画」である。

#### a) なごや交通まちづくりプラン

「なごや交通まちづくりプラン」は2011年に策定された「なごや新交通戦略推進プラン」においてリーディングプロジェクトとされた「みちまちづくり」の実行計画にあたり、分野別施策の将来像や方向性を与えるとともに、都心部におけるロードマップを提示している。施策のうち、「道路空間の主役の転換(自動車中心から歩いて楽しむみちへ)」に関する内容として、歩行空間拡充に向けた道路空間再配分や路上駐車抑制、沿道駐車場の用途転換を含めた区画道路の空間再編を掲げており、地区のまちづくりの中で、道路空間を見直す動機づけを与えている。

#### b) 低炭素なごや戦略実行計画

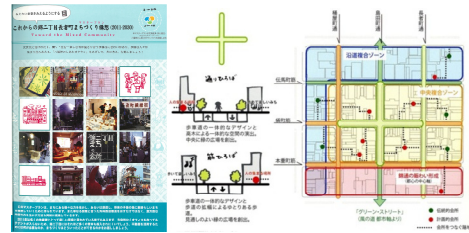
一方、「低炭素なごや戦略実行計画」は、2009年に策定された「低炭素都市2050なごや戦略」の実行計画にあたる計画であり、戦略で策定した温室効果ガスの削減量について目指すべき長期目標、中期目標に対し、その具体的な施策を掲げている。特に駅そば生活などによる低炭素な生活の実現を目指す先行的なプロジェクトとして「低炭素モデル地区」の形成促進が掲げられた。

この「低炭素モデル地区」への認定を視野として、錦二丁目地区では2013年に「低炭素地区会議(議長:村山頭人)」が結成され、これまでのマスタープランに基づ



名古屋センタービル敷地内への  
ストリートウッドデッキ (SWD) の設置 (2013年)

「いつかは車道に置きたい」という夢



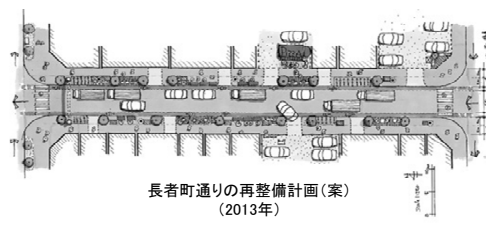
錦丁目長者町まちづくり構想 (2011年)



ストリートウッドデッキ (SWD) 構想  
制作と実験的設置 (2013年)



長者町ウッドテラス (歩道拡幅社会実験)  
(2014年9月-2015年2月)



長者町通りの再整備計画 (案)  
(2013年)

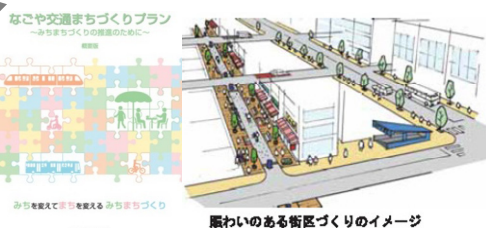
森林・林業の再生に向けた  
**都市の木質化プロジェクト**

THE INCREASED WOOD UTILIZATION IN URBAN DESIGN PROJECT  
NAGOYA UNIVERSITY ECOE PROGRAM FROM GREEN SYSTEM SCIENCE  
TO BASIC AND CLINICAL ENVIRONMENTAL STUDIES

名古屋大学グローバルCOEプログラム  
「地球学から基礎・臨床環境学への展開」  
(2009-2013年)



低炭素都市なごや戦略 (2009/2011年)  
低炭素モデル地区事業 (2013年)



賑わいのある街区づくりのイメージ

名古屋市交通まちづくりプラン  
道路空間再配分 (2013年)

図-7 歩道拡幅社会実験の位置づけ

くまちづくりを「低炭素」の観点から捉え直し、取り組みをまとめなおしている。その中で、「公共空間デザインプロジェクト」は歩行環境の改善による交通面の低炭素化を、「都市の木質化プロジェクト」は循環資源の利用の観点から、ともに低炭素まちづくりを支えるプロジェクトとして位置づけられている。2014年に名古屋市より地区の公募が始まり、2014年11月の申請を経て、2015年2月に「低炭素モデル地区事業」第1号の認定を受けている。

#### (4) 長者町ウッドテラスの成立と位置づけ

以上を背景として、2013年11月20日に公共空間デザインプロジェクトと都市の木質化プロジェクトが合同開催され、歩道の拡幅を目的としていた公共空間デザインプロジェクトの社会実験に、公共空間への木材の利用を模索していた都市の木質化プロジェクトが連携し、木材利用の企画が行われた。複数のプロジェクトが連携が可能となったのは、地域が主導する複数のプロジェクト間でマスタープランの将来像や目標が共有されていたことが大きく寄与している。同時期に関連する行政計画が見直され、1)道路交通計画における車から人への転換、2)地区を対象とした低炭素まちづくりの推進、といった方向転換があったことから、行政による支援が得られたことも実験の成立に大きく影響している。地域が主導し行政、

専門家が支援を行うことで、都市レベルでの政策と、地区レベルでのボトムアップ型の取り組みとのつながりを具現化した社会実験として位置づけることができる。

## 4. 社会実験の検討および実施プロセス

### (1) 社会実験の検討調整プロセス

社会実験の検討調整プロセスを図-8に示す。

2014年以降の公共空間デザインプロジェクトでは本社会実験の実現に向け、主として社会実験の実施方法と歩道拡幅部の構造が検討された。

まず社会実験の実現方法については、道路空間の賑わい創出という観点から「道路占用許可の特例」の適用も想定された。しかし、市内の実事例がなく調整の長期化が予想されたこと、木材活用が道路占用許可に対して懸念があったことから、「交通安全対策」を主目的とする社会実験と位置づけ、道路管理者との協定による実施方針が決定した。

一方、歩道拡幅部の構造については、プロジェクトで構造図案 (図-9) を作成した上で、道路管理者である名古屋市及び交通管理者である警察等と協議を行った。各管理者からは主に歩行者の安全確保や維持管理等に關する表-1に示す指摘を受け、都度会議においてその対応方

針を検討、回答している。特に木材の利用は、これまで公道での適用事例がないことから、その維持管理や安全対策、安全性検証については入念に協議が行われ、対応の検討を行っている。例えば維持管理については、緊急時に迅速な対応が可能とするよう、沿道店舗とまち側との連絡体制を構築するとともに、週に1度清掃を兼ねた定期点検と点検計画書を作成を実施することとしている。また、万が一第三者に損害を与えた場合に備えて、保険会社との相談の上、施設賠償責任保険に加入することとした。

これらの協議の結果を踏まえ、8月18日に「錦二丁目町内会連合」「下長者町町内会」「名古屋長者町織物協同組合」「錦二丁目まちづくり協議会」の連名により「長者町通り歩道拡幅社会実験の実施に関する要望書」と「市道長者町通における歩道拡幅社会実験に関する協定(案)」を提出し、実施に向けた手続きを進めた。

## (2) 社会実験の施工

9月5日に締結された協定の概要を表-2に示す。協定書では、まちづくり協議会が道路工事施工承認手続きや道路占用許可を受けて施設の設置を呼び撤去を行うこと、まちづくり協議会が維持管理を行い、第三者からの苦情等があった場合にはその責任において対応することが明記されている。その後、協定に基づき、道路工事施工承認申請書及び既存歩道の切り下げ部に生じる段差解消のためにフラワーポッドを設置するための道路占用許可申請書を道路管理者へ、歩道拡幅部を施工するための道路使用許可申請書を交通管理者へ提出したうえで、ウッドテラスの施工を行った。

長者町ウッドテラスの施工は施工業者により実施されたが、木材路面部の施工は、施工業者の管理のもと、安全性に充分配慮したうえで住民が作業員の位置づけで実

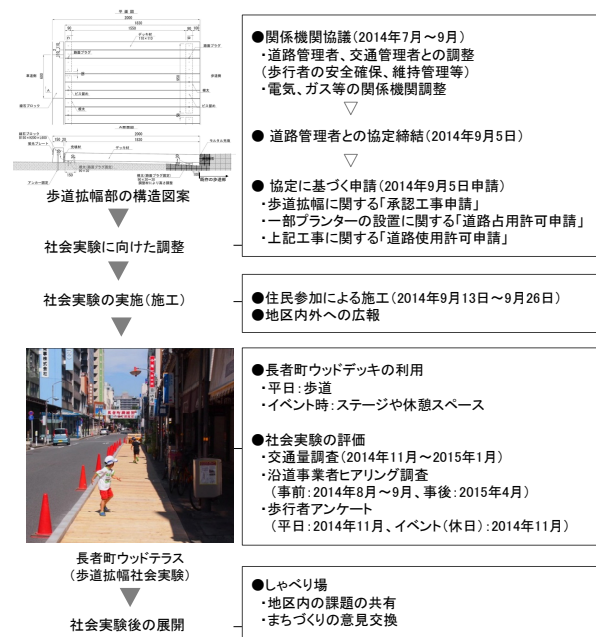


図-8 社会実験の検討・調整フロー

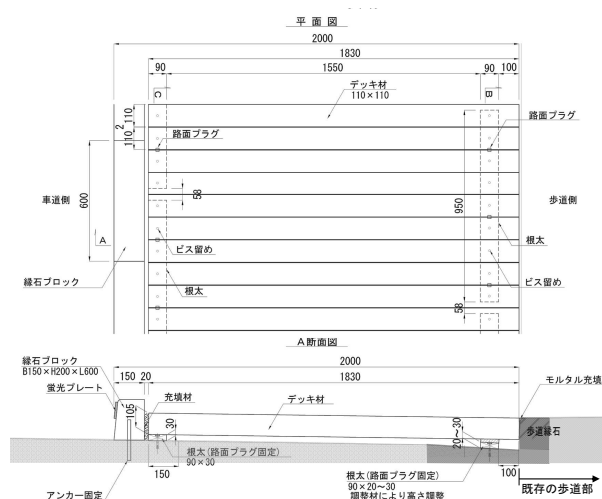


図-9 歩道拡幅部の構造図案

表-1 事前協議の協議事項とその対応

意見	対応
道路構造に対する安全性の確認	・ 木材を固定するために、アンカーやビスの密度を調整 ・ 段差が生じる拡幅部と既設歩道の境界（既設歩道側）には、プランターを設置
木材に対する安全性の確認	・ 材料試験を実施し、舗装設計施工指針に規定されるBPN値を満たすことを確認、報告 ・ 有識者ヒアリングや設置後約2年が経過しているSWDの状況を報告
拡幅部の利用	・ 平常時に拡幅部分にベンチやプランターは設置しない
維持管理の責任	・ 連絡窓口の明確化、施設賠償責任保険への加入、点検計画の作成

表-2 道路管理者との協定内容の例

項目	内容
実験の目的	歩道拡幅を行うことによる歩行者や車両の動きを調査し、周辺住民の意見を聞いたうえで、将来の道路空間のあり方を検証する
施設の設置及び撤去	道路工事施工承認手続きや道路占用許可を受けたうえで、まち協が実施する 等
施設の維持管理	道路管理者の了承を受けた施設点検計画に基づき、まち協で維持管理を行う 等
緊急時等の対応	道路管理者が施設を撤去・変更する必要があると判断した場合には対応すること
道路の現状復旧	撤去後は現況復旧すること 等
紛争等の処理	第三者からの苦情等に対して、まち協の費用と責任を持って対応すること
公営・公益企業との関係	道路占有者による占用工事が必要となった場合には、まち協は協力すること
費用負担	社会実験に係る費用は、まち協が負担すること

施している。9月13日から26日まで、延べ60名が作業員として参加した。

### (3) 社会実験中の取り組み

社会実験中は、主として歩道として利用されるため、地区内外へのPRにより認知への理解を求めた。まず、社会実験前及び社会実験中は、社会実験に対する理解を得るため、主に地域内外への広報を実施している。社会実験前にあたる7月28日には沿道事業者に対する説明会を開催し理解協力を求めるとともに、施工中の様子をニュースレター（道普請しんぶん）としてまとめ配布した。さらに、マスコミ各社への取材対応を行い、地域外への発信を行っている（図-10）。また、周辺道路を通行止めにして実施されるイベント時には、イベント来訪者の休憩スペースとして開放するなど歩道以外の活用可能性の実験を実施している。なお、地域内の各種団体等により拡幅部を利用したイベントも実施され、地域の憩いの場所としての可能性も示されている。

維持管理は事前協定書の通り、地域住民の持ち回りにより週1回の定期的な点検や清掃を実施したほか、大雨の際の排水への対応や大雪時における雪かきなど、悪天候時の点検や対応を行っている。また、沿道事業者による自主的な清掃も行われ、都心部においても地域による道路の維持管理の兆しが確認できている。

また、社会実験の定量的な効果把握を行うため、各種調査も実施している（表-3）。実験中の11月から1月の3か月間にわたって、沿道建物からのビデオ観測による自動車・歩行者交通量調査が行われたほか、11月の平日・休日（イベント時）には通行人に対するアンケート調査を実施している。また、沿道事業者には社会実験事前事後の2回にわたってヒアリング調査を実施しており、社会実験に対する意向を確認している。

### (4) 社会実験の評価

交通量調査の結果、長者町ウッドテラスの歩行者交通量は実施期間を通して日200人程度、全体歩行者数の8%程度の利用であることが確認できた。また車道狭窄による自動車交通量の影響について、交通量の変化はほとんど見られなかったものの、走行速度は日平均で約3km/h低下し、道路狭さくによる速度低減効果が確認された。また、地域の課題とされた逆走車両数についても、社会実験開始1か月後の11月においては平日平均で約32台/日であったのに対し、1月平均では1.0台/日と減少傾向が確認され、実験の認知度が高まるにつれ、減少する傾向が明らかとなっている。

一方、沿道事業者に対するヒアリングでは、2014年8月22日、9月1日～10日に行った事前ヒアリング調査（表



図-10 平成26年9月20日の毎日新聞（夕刊）

表-3 社会実験時の調査一覧

調査項目	調査対象	調査概要
交通量調査	自動車・歩行者	画像解析を用いた連続交通量及び旅行速度調査（11月～1月）
ヒアリング調査	沿道事業者	事前：内容説明と意向の把握 事後：結果報告と意向の把握
アンケート調査	歩行者	通勤・ビジネスの多い平日と買物の多い休日（兔ひす祭り）に実施

表-4 沿道事業者ヒアリング結果概要（事前調査）

項目	内容
社会実験に対する不安	<ul style="list-style-type: none"> <li>・搬出入の利便性</li> <li>・来店時の利便性、アクセス性</li> <li>・路上駐輪の変化</li> <li>・渋滞の発生</li> <li>・安全性（段差等）</li> <li>・ゴミや路上駐輪の管理</li> </ul>
まちの変化への期待	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良いまちにしたい</li> <li>・まちの方向性に合わせて業態を考えたい</li> </ul>

表-5 沿道事業者ヒアリング結果概要（事後調査）

項目	内容
実感した効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・逆走車の減少</li> <li>・自動車走行速度の低下</li> <li>・混雑時の歩きやすさ</li> <li>・木の暖かい雰囲気</li> </ul>
実感した課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路上駐車がある場合のトラック通過時の渋滞</li> <li>・搬出入、来客アクセスの不便さ</li> <li>・自転車の走行が危険</li> <li>・歩車道間の段差が危険</li> <li>・雨天時の滑りやすさ</li> </ul>
今後に向けた意見、要望、アイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・客がアクセスしやすい環境の維持</li> <li>・拡幅した歩道の使い方に関する検討が必要</li> <li>・自転車と歩行者の区分が必要</li> <li>・駐車は駐車時間別の対応策が必要</li> </ul>

4) では、搬出入や客のアクセスへの不安が寄せられた。2015年4月1日～15日に行った事後ヒアリング調査においても、同様の課題が指摘された（表-5）が、今後に向けた意見やアイデアも提案されており、道路環境が実際に変化することにより、道路環境への意識が変化したことが考えられる。

また、通行人の評価（図-10）では、平休日で意見が分かれている。平日歩行者は、木の利用については8割近い方から好評価を得たが、歩道拡幅については意見が分かれている。その一方で、イベント時（休日）歩行者は、歩道拡幅、木の利用の両方について好評価であった。特に木材の評価は、自然の少ない都心部にあつて、「自

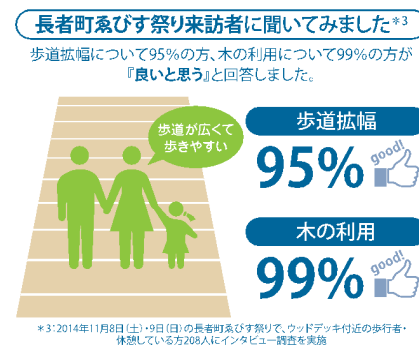
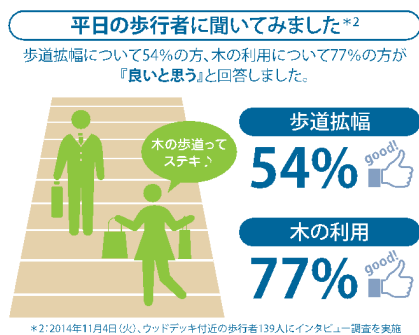


図-10 アンケート調査結果概要（配布チラシの抜粋）

然を感じられる」「景観が良くなったと感じる」といった意見が多く見られた。

### (5) 社会実験後の取り組み

社会実験を通して得られた意見や表面化した課題を踏まえ、今後の道路の本格的再整備に向け、地区では今後のみちづくりを、より幅広い関係者で検討する「錦二丁目まちのしゃべり場」を開催している。しゃべり場は、2015年9月時点で2回開催し、沿道事業者らが集まり、今後の道路整備に向けた意見交換を行っている。

## 5. 地域主導型まちづくりにおける道路空間再整備検討への示唆と課題

### (1) まちづくりマスタープランの役割

本社会実験は地域主導型で実施されてきた各プロジェクトが、目標を共有し連携することで実現されたものであり、単に歩行空間の改善だけでなく、将来的な沿道との一体整備や、都市における木材の活用なども含む複合的な取り組みである。この取り組みが実現に至った背景には、マスタープランによる各メンバーの地区の将来像の共有があったからに他ならない。道路空間をまちづくりの全体計画の位置づけに組み入れることで、地区に応じた道路空間の再編に動き出せた例として考えられる。

### (2) 都心部の区画道路における道路空間整備の難しさ

都心部においては、来訪者・居住者を中心とした歩行

者だけでなく、業務や商業、物流など様々な道路利用者が混在している。特に錦二丁目地区は、卸売業中心から多様な土地利用への変遷段階であり、社会実験後の議論では様々なニーズや意見が発生している。本格的な道路空間の再編において、多様な道路空間との関わりを許容しながら、その機能を高めるためには、今後も引き続き道路空間のあり方を議論し検討していく必要がある。

### (3) 公共空間への木材の活用

木材を利用した歩道の整備が、特に通行人のアメニティに寄与し、高い評価を得ており、この社会実験を特徴づけている。また、木材の加工容易性や親しみやすさが、維持管理・点検や施工を通して、道路空間に対する地域の主体性を高め、取り組みをより一層意義深いものに行っていると考えられる。

一方で、公共空間への木材の活用には、安全性や維持管理など、様々な課題が生じることも検討調整プロセスの中で明らかになっている。この取り組みの普及拡大には技術と制度両面から仕組みの構築が必要である。

## 6. おわりに

本稿では、錦二丁目地区において実施された歩道幅社会実験「長者町ウッドテラス」を事例に、地域主導型まちづくりにおける施設整備検討時の課題を報告した。現在、この社会実験を通して表面化した課題を踏まえながら、地区では本格的な道路空間の再編に向けて、多くの関係者と意見交換を実施しているところである。

謝辞：本社会実験は、錦二丁目まちづくり協議会や各種関係機関により実現されたものである。ここに記して謝意を表する。

### 参考文献

- 1) 錦二丁目まちづくり連絡協議会／マスタープラン策定委員会・マスタープラン作成企画会議：これからの錦二丁目長者町まちづくり構想（2011-2030），2011。
- 2) 名古屋大学大学院生命農学研究所：森林・林業の再生に向けた都市の木質化プロジェクト，2012。  
<http://www.agr.nagoya-u.ac.jp/~biomeng/toshimoku/index.html>（最終閲覧2015.4.21）
- 3) 村山顕人：第3回 これからの都市計画とまちづくりを考える ストリートウッドデッキの挑戦，ARCHITECT，No.294，pp6-7，2013。
- 4) 名古屋市：なごや交通まちづくりプラン～みちまちづくりの推進のために～，2014。
- 5) 名古屋市：低炭素都市2050なごや戦略～低炭素で快適な都市なごやへの挑戦～，2009。
- 6) 名古屋市：低炭素都市なごや戦略実行計画，2011。