

no.2

「ウォーカブル」のまちづくり

— 社会実験から実装、その先へ —

櫻井 高志

通りを車中心から人中心、環境にもやさしい空間に変えていくための「ウォーカブル」のまちづくりが全国各地で進んでいる。流れとしては道路空間活用の社会実験を経て、道路整備が行われ、歩道・車線減あるいはパークレット等が実装される。

名古屋都心でも、二〇二三年に名古屋駅西、二〇二四年に錦二丁目、二〇二五年に名駅南で歩道拡幅の社会実験が行われた。栄ミナミは一歩先を行っており、二〇二一年からパークレットの常設・歩道拡幅が複数路線で実現している。

弊社が関わっている名駅南地区を紹介すると、地区のメインストリートの一つである（仮称）名駅南通（称宜町下笹島線）において、名駅南地区まちづくり協議会が行政と連携しながら、二〇二三年十一月に一日だけ、二〇二五年三月に二週間に拡大した歩道拡幅の社会実験を行った。名駅南通は幅員約十五メートル、車道七メートル・歩道両側四メートル。かつて相互通行だった道路が、事故の危険性から一車線の一方通行に変わった経緯があると聞いた。そのため、車道は必要以上に広い。ウォーカブルから考えると

歩道拡幅は必然だろう。ただ現状はどこでもある普通の通り過ぎるだけの通りであり、これと言った特徴がないのが欠点だ。

二〇二五年の歩道拡幅では、二区間で歩道片側を三メートル拡幅し、拡幅部には人工芝とバレットベンチを設置して沿道店舗とも連携できる滞在空間を創出した。歩道と高さをフラットにできず、かつ植栽帯が間に残ったままだったため、通行空間としての連続性には欠けていた。しかし、これまでにない緑鮮やかで木質の落ち着いた、特徴的な空間が出現した。二週間の期間中、近隣のワーカーが休んだり、ランチを食べたり、ホテルの外国人観光客がくつろいだり、地元の子どもたちが寝転んで遊んだり、サイクリング途中の人が休んだりこれまでにない利用が見られた。アンケート調査で



歩道拡幅部

もベンチ利用は好評だった。一方で二週間ではなかなか新たな空間の利用が浸透しなかった気もする。「通り過ぎるだけ」から「立ち止まり、利用する」に変えるのはそう簡単ではない。関係者でもいいので率先して使い方を見せ続けないと浸透しないと感じた。また沿道店舗の荷さばき駐車も大きな課題だった。目の前での路上駐車が当たり前になっている中、突然できなくなり、クレームが付いた。成果と課題の両方が見えた実験だった。

アンケートでは歩道へのベンチ設置のニーズが多く、歩道拡幅への賛同意見も多かったため、再度実験を行い、実装をめざす意義はあると考えられる。ただ、そのためには単に歩道拡幅するだけでなく、どういうウォーカブルな通行にするのか、拡幅した場合、歩道はどう使うのか、荷さばきはどうするのかなど、めざす姿を明確にしたい。できれば、さらにその先の未来も描きたい。

行政でも、こういった民間の動きに呼応して、二〇二四年三月に「名駅南まちづくり方針」を策定、二〇二五年三月に地区のほぼ全域に「まちなかウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）」を指定した。まちを変える大きなチャンスが到来している。まちづくり協議会では、この機を逃すまいと、拡幅後の歩道活用も見据えて都市再生推進法人の指定をめざしている。果たして、ウォーカブルな

通り・まちへの転換は実現するのか、今後の動きに注目だ。

名古屋市では、過去に広小路ルネッサンス（トランジットモール化）や久屋大通での車線減社会実験などもあったが、いずれも実現していない。車の街・名古屋は都心まで車で行ける便利さがよいのだという声は今も大きいのかどうかは知らないが、そろそろ都心は車を排除し、人中心に変えていかないといけない。地球規模で温暖化が進行し、沸騰化という言葉が出てくるほど地球環境がやばいぞと近頃実感が伴ってきた。（もう手遅れかもしれないが）次世代のためにも自動車に頼らなくてもよいまちに変えていきたい。国交省のウォーカブルの最終ステップは、歩道拡幅からさらに進んで、自動車を排除した歩行者専用のモールのあるまちが描かれている。

