都市の活力を高める交通まちづくり

～市民とともに考える交通、名古屋市の事例を交えて～

櫻井　高志

世界的に都市化が進み、都市への人口集中が続いている。2050 年には世界人口の 90%が都市に住むようになるとも言われており、今後都市間競争がますます激しくなる。勝ち抜くためには、今以上に都市に活力が求められる時代となる。その活力の源のひとつが人々の交流を支える交通である。そのあり方が世界の事例を参考に、日本各地で見直されつつある。道路の新しい使い方や新しい交通システムの導入など、交通分野からのまちづくりである。名古屋市においても、市民を巻き込んだ“みちまちづくり”の取り組みが動き出そうとしている。

各地で広がる交通まちづくり

今後より一層激しくなる都市間競争に打ち勝つには、その都市に活力や魅力が必要だが、それを支えるもののひとつは人々の交流が生む創発ではないだろうか。交流は、情報に限らず、人々の移動つまりは道路・交通分野が担う部分も大きい。

今後の都市における交通は、モノを運ぶ交通から人がつながる＝交流のための交通へと変わっていくだろう。それは点と点を結ぶものから柔軟で面的で複合的なネットワークへと変わることである。移動空間であった道路を交流空間に変え、多様な移動手段が人々の行動に一層の自由と活性を与え、街じゅうどこでも交流が生まれるようになるのだ。

海外諸都市では、早くから交通まちづくりの取り組みが進められてきたが、日本でも近年、その成功事例に学ぼうと様々な取り組みが試行錯誤を経ながら積極的に導入や検討がされつつある。道路空間を人々の賑わいやビジネスの空間にも使えるようにと、制度を見直し、路上での店舗常設や広告設置などが実現可能になった。交通手段も個人所有からシェアへと価値観が変化する中で、カーシェアリングが普及し、コミュニティサイクルも富山市を筆頭に、横浜市や仙台市など本格導入する都市が増えている。また、ＬＲＴやＢＲＴといった新しい路面交通システムも富山市での初導入を皮切りに、各地で既存路面電車の改良とともに、新設導入に向けた検討も横浜市や神戸市、宇都宮市などでされはじめている。観光交流の面でも、オープントップバスによる新たな街並み観光の形態が登場したり、水辺を見直して水上交通、舟運の復活などに取り組む動きもみられる。またセグウェイなどの近未来の乗り物も近い将来公道を走れるようになるだろう。これまで、道路は移動が第一、交通手段も限られていたが、多様性と柔軟性が一気に膨らみつつあるといえる。

プラン（素案）において、道路空間の主役転換のために、歩道拡充する路線（にぎわい交流軸）の候補に挙げられている久屋大通（上）と名駅通（下）。ほかに広小路通、大津通を含めた計４路線が候補となっている。

名古屋市が目指す交通まちづくり

名古屋市も同様に、道路・交通分野から新たなまちづくりを展開しようと動き出している。現在、具体的な施策をとりまとめた「なごや交通まちづくりプラン」を策定中だ。二〇二七年のリニア開業というインパクトを成長の推進力に変えるべく、街（主に都心部）の特徴である豊かな道路空間を変えることで街を変える〝みちまちづくり〟を、大きく３つの柱から実現しようというプランである。３つの柱のひとつは、「道路空間の主役転換」。道路を車線減・歩道拡充して、オープンカフェを設置するなど賑わいの空間に変えるというもの。２つ目は「自動車の都心部への集中緩和」。駐車場整備を抑制するなどして、自動車流入の少ない街に変えていくというもの。３つ目は「移動手段の多様化」。バス、地下鉄といった従来の交通機関に加え、ＬＲＴやちょい乗りバス、コミュニティサイクルなどの新しい交通手段を導入し、移動の選択肢を増やそうというものだ。自動車を中心とした街から、人が主役の街に大転換し、都市の活力を高めようとする試みである。

市民参画の必要性

しかし、プランを実現し、成功に導くためには、市民という道路・交通の一大ユーザーをどう動かすかが鍵になる。海外では、整備ありきで導入したＬＲＴが、市民に受け入れられずに破綻した事例もある。そのため、検討段階から市民とともに、道路をどう使うか、新交通はどう導入し、どう利用するのか等々、市民自らが街をつくっていくという意識を持てるよう、利用からまちづくりまでを見据えた市民と一体になった参加・協働のプロセスが重要となる。例えば、仙台市では、現在地下鉄東西線を新設中であるが、市民を巻き込む様々な取り組みを積極的に進めるなかで、完成後の利用客獲得のためにならず、街のブランディングにもつなげていこうと画策している。仙台市で面白いのは、ここにクリエイティブディレクターが関わっている点であるが、目的を明確化し、戦略的に市民参加を進めているのだ。

市民とともに考えた名古屋市「みちまち市民ミーティング」

名古屋市では、まだプラン作成段階にあり、現在は市民意見を取り込んでいる最中である。行政主導で作成した素案をもとに様々なチャンネルを通じて、市民とともに考え、意見を取り入れていくプロセスを踏んでいる。シンポジウムやインターネットアンケート、イベントでのグループインタビューや意見交換など、多様な取り組みを並行して行っている。

その中でも特徴的なのは、昨年十一月に開催された無作為抽出による市民ワークショップ「みちまち市民ミーティング」である（弊社は日建設計総合研究所とともに運営を支援した）。これは、無作為抽出された四千名の市民の中から参加希望者を募るという参加手法をとっている。無作為抽出であるため、交通というハードルの高いテーマに対しても幅広い年齢層や比較的関心の低い層の参加も期待できる。この「みちまち市民ミーティング」は、プランの素案に対する市民の率直な意見を聴き、賛否を問うという目的で実施され、約六〇名の市民が参加。先述した３つの柱について集中的に議論を交わした。結果、方向性については大方賛同を示したが、具体になると提案や反対など様々な意見が出され、今後も市民との議論が必要であることを行政に提示する形となった。参加した市民にとっても、今後の一大関心事になったはずだ。

プランを実現させるためには、このような市民意識を醸成する参加の場をひとつひとつ積み重ねることが重要であり、今後も多様な場を設け、協働の流れをつくっていってもらいたい。同時に仙台市のようにその目的も明確にし、街の将来像を描きながら戦略的に取り組んでいくこと、さらには他都市との競争という意識を持ちスピード感をもって取り組んでいくことが重要となる。

「自動車のまち」のイメージが強い名古屋であるが、それを大転換する〝みちまちづくり〟は、多くの市民との議論や協働がなければ前にも後ろにも進まない。是非とも多くの方々に積極的に参加してもらいたい。

「みちまち市民ミーティング」の様子。ワールドカフェ方式を取り入れ、グループに分かれて、熱い議論が交わされた。