



「名古屋総合計画2018概要版」掲載図に地区名を記載

に道路整備が実現してきたのは次の歴史と知恵によるものである。江戸時代に城下町として整備された碁盤割り街区は、四辺を短冊状の町家利用とし、中央部の空地に寺院等を計画的に配置し、幅員約5・5㍍の道路網を形成していた。

空襲で焼け野原になり、復興事業で道路を拡幅するとき、土地面積の減少（減歩）を寺院等の墓地の集団移転（名古屋市東部丘陵地域の「平和公園」に「飛

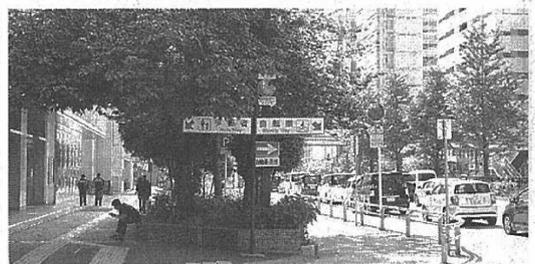
社会実験の検証結果によるメニュー）が計画されている。近時では、都心部のビジネス・観光・日常生活の中核ゾ

一般財団法人日本不動産研究所 ③
地域資源を生かす
 ～まちづくりからインバウンドまで

愛知県名古屋市



④時間帯別優先レーンを配置した「基幹バス」
 ⑤車道の一部を自転車専用道路に



広い道路車から人の賑わい空間創出へ まず交流と憩いの「みち」

び換地」による緩和で解決している。

名古屋市のまちづくりでは、交流と憩いの「みち」の創造により、賑わいと活気に満ちあふれた街を形成するため、道路空間の主役の転換を

中核ゾーンの接続性

目指している。名古屋駅周辺（名駅）と栄の2つの都心地区を連携する「賑わい交流軸」

名古屋市が計画している新たな路面公共交通システムにBRT（バス・ラピッド・トランジット）がある。4つの中核ゾーンの接続性を高めるため、幅員20㍍以上の道路で

自転車専用道も

自転車専用道路は「自転車利用環境基本計画」に基づき、市内全域の約370㍍を整

路中央部に停留施設や時間帯別優先レーンを配置した「基幹バス」、観光施設を周遊するC-758系統「メーグル」があるが、新たに交流を拡大させる都市づくりを目指して、既存路線との住み分け・統合を検討している。

市街地の道路拡幅に多大な時間と資金が必要になる今日において、広い道路を地域資源として活用するには、行政

有識者、市民の意見の一致が必要であるが、前述した墓地の集団移転で宗派や檀家等に係る課題を解決した知恵と実行力に期待する。

（東海支社、不動産鑑定士・恒川雅至）

名古屋市は政令指定都市の中で道路率が18・3%と最も高く、特に都心部では2本の100㍍道路の効果もあって30%弱と突出しているが、自動車交通が人通りを分断して「片側町」になるため、商業地域では客足の流動性を阻害する要因ともいわれている。

歴史の知恵で戦後復興

名古屋市は「みちまちづくり」をキーワードに、自動車の通行が中心だった道路空間を、歩行者が安全で楽しく「まち歩き」できる賑（にぎ）わいと憩いの空間として改造することを表明している。

そもそも都心部の道路整備は戦災復興土地区画整理事業の功績であるが、戦後ただち