

# 広小路伏見交差点「にぎわい」の創出 ～交差点改良に伴いにぎわいを創出～

中根裕樹<sup>1</sup>・水野和紀<sup>1</sup>

<sup>1</sup>名古屋国道事務所 管理第一課（〒467-0833 名古屋市瑞穂区鍵田町2-30）

交通事故対策として施行する交差点改良工事は、安全重視の観点から往々にして対処療法的な対策を講じていたが、交差点改良に伴い交差点の利用形態が見直されることから、自治体のまちづくりや地域の活性化計画等との連携し、長いスパンで街中の国道が地域の「にぎわい」創出に役立つ、道路利用者に愛される国道と目指した取り組みを紹介するものである。

キーワード：地域活性化

## 1. はじめに

名古屋国道事務所が管理する国道19号と名古屋市が管理する広小路通が交差する広小路伏見交差点（図-1）は、交通事故多発箇所であるため、交通事故対策を講じる必要があるとともに、歩道上では、交差点の四隅に地下鉄伏見駅の出入り口があることにより、狭小な歩道動線の解消、バリアフリー化、自転車通行空間の活用促進といった課題を抱えている。

一方、地域においては、広小路を軸に発展してきた地域であるが、リニア中央新幹線（2027年開通予定）に関連する開発、御園座の再開発や納屋橋活性化プロジェクト等々の地域発展に欠かせないプロジェクトが進行している。

これまで実施してきた対処療法的な交差点改良だけでは、地域が目指す地域像との連携が十分とは言い難い。まず地域がどのような方向を目指すべきかが議論され、目指すべき地域像の共有化を図り、住民、地域、行政、企業等がそれぞれの役割を認識しつつ、新たな「にぎわい空間」の計画を立てることが望まれている。

このため、早急な交通安全対策を講じる必要がある名古屋国道事務所が発起し、ワークショップ（WS）を設立し、沿道の開発・構想と連携し、賑わいの創出・地域の活性化に必要な取り組みや価値（たまり空間、道路景観、歩行者の回遊性向上）の創出の可能性について、WSを用い、幅広い意見を交わしながら、安全な賑わい空間の実現につなげていこうとするものである。

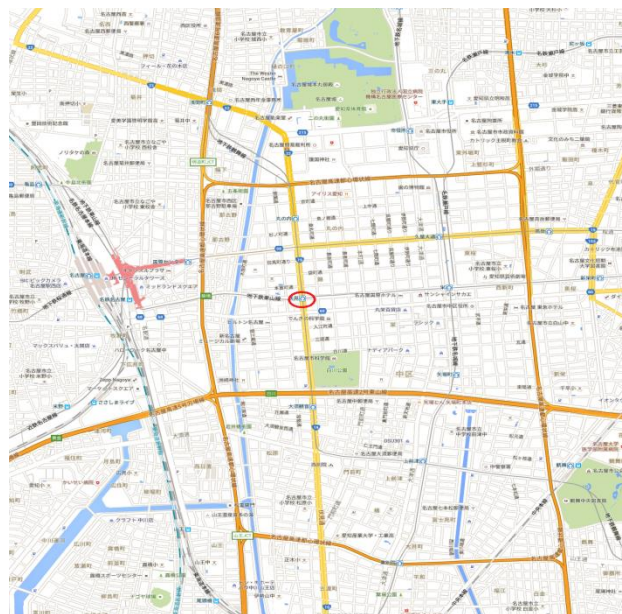


図-1 広小路伏見交差点付近図

## 2. 広小路伏見交差点が抱える課題と対応案

当該交差点は、自転車歩行者動線の関係上、交差点が必要以上に大きく、左折時の巻き込み等の事故が多発しているため、早急に事故対策を講じる必要がある交差点である。

当該交差点は、道路占用している地下鉄伏見駅の出入り口により歩行者・自転車の動線が当該交差点の外側にあることや名古屋市が設置した高木のコンナラを配置した緑樹帯により当該交差点の外側に振られている。また、地下鉄の出入り口や緑樹帯により自転車歩行者道が狭窄

となっており、歩行者・自転車の交通集中が生じているため、安全な歩行空間を確保していると言いがたい（図-2）。

なお、緑樹帯のコナラは落葉や木の実（ドングリ）により安全な歩行を妨げることもあること、信号等の視界を妨げる恐れがあるが、地元の愛着も根強い。

また当該交差点は、繁華街（名駅・栄）を結ぶ幹線道路（市道）を直轄国道が横切る箇所であり、まちづくり支援の観点から歩行者の回廊性の向上も課題の一つである。

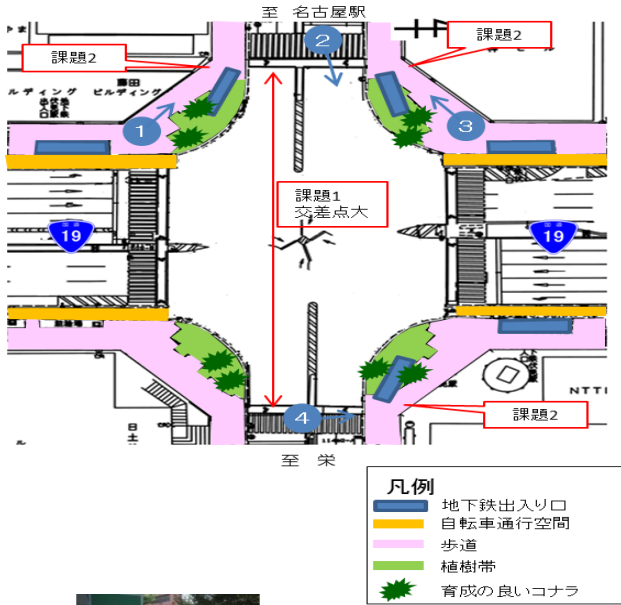


図-2 広小路伏見交差点の課題

抜本的対策としての交差点コンパクト化は道路管理者のみで計画すると、コナラの移植（撤去）が必須条件となる。また、歩行者の回遊性まで検証することはないため、地域の目指すべき地域像の共有化を図り、住民、地域、行政、企業等がそれぞれの役割を認識しつつ、新たな「にぎわい空間」の計画を立てるまでの暫定的な対策として、区画線や注意喚起表示等の措置を講じたこととした。



図-3 暫定対策

その結果、国道19号側での追突事故、当該交差点内での右折時事故が減少するなどの効果がみられ（図-4）、今後、当該交差点のコンパクト化（図-5）を行うことで、広小路通りにおける追突事故や左折時事故（自転車）の減少が期待できる。

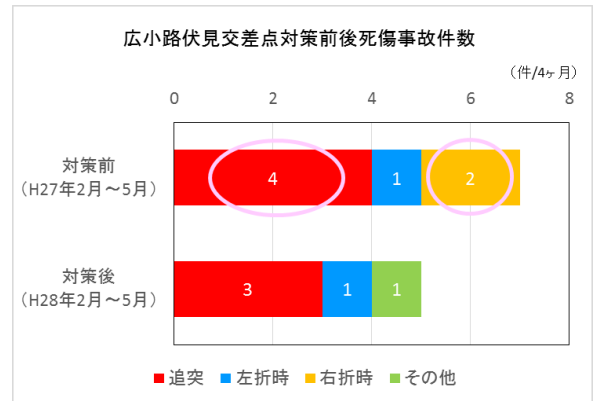


図-4 暫定対策前後の事故件数

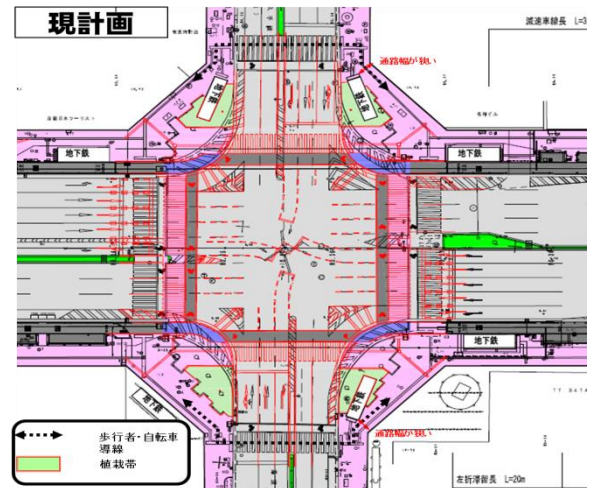


図-5 交差点のコンパクト化（案）

### 3. 目指すべき地域像

総合行政を担う名古屋市は、広小路通（笹島から東新

町)の「歩く楽しさ・地上のにぎわい」の復興を図るための官民協働の取り組みとして、「広小路ネサンス」を平成15年度からスタートし、広小路通のトランジットモール化に向けた検討を開始し、平成17年度までに「名古屋市都心部将来構想」(図-6)としてとりまとめ公表し、各種イベントと連携した市民PRを精力的に展開するとともに、ビル低層部の店舗化を促進するための助成制度を創設したが、当面はトランジットモール化における課題の克服が困難であることから、平成18・19年度にかけ、伏見から栄の間での車線減・歩道拡幅を図る方向へと方針が変更された。具体的な整備計画案を公表したうえで、この実現の第一歩として、社会実験の実施に向け、様々な関係者や幅広い市民との合意形成を図るため、ステークホルダー会議やシンポジウムなどを開催してきた。

合意形成の結果、事業実施後の都心全体の交通体系やまちの全体像が不明確などの課題が浮き彫りとなり、社会実験は見送られている。

近年(平成20・21年度)は、都心全体のまちづくりに向けさまざまな関係者と議論を重ねると共に、シンポジウムや都心の歴史に関する展示などを行い、都心全体のまちづくり機運の醸成を計っている。



図-6 広小路伏見交差点の課題

また、地下鉄伏見駅においては、地下空間の有効活用のひとつとして「駅ナカ事業」の公募や御園座の再開発に伴う高齢者歩行動線の確保といった検討を進めている。

一方、地域においては、リニア中央新幹線に関連する開発、御園座の再開発や納屋橋活性化プロジェクト等々の地域発展に欠かせないプロジェクトが進む中、名駅地区は「名古屋駅周辺まちづくり構想」、栄地区は「栄グランドビジョン」があるが、伏見地区は、まちづくりの構想や指針となるものが無いことから、「広小路セントラルエリア活性化協議会」、「納屋橋東地区再開発組合」、「錦二丁目まちづくり協議会」、「栄三丁目エリアマネジメント検討会」、「伏見駅【駅ナカ】事業」、「長者町歩道拡幅社会実験」、「名古屋都市再開発研究会まちづくり情報交換会」等がまちづくり構想を検討し、一部実施している。

特に、栄三丁目エリアマネジメント検討会や栄ミナミ

桜を育てる会においては、地域が一体となって「デジタルサイネージ」、「有料駐輪場設置」、「コミュニティサイクル」(図-7)、「桜並木」(図-8)などを取り組んでおり、まちづくり・にぎわいの創出に非常に積極的な地域である。

**栄ミナミ エリアマネジメント 社会実験**

**栄ミナミ地区での新たなまちづくり社会実験について**

平素は、栄ミナミのまちづくりの取組にご理解、ご協力を賜り誠にありがとうございます。

さて、栄ミナミエリアマネジメント社会実験協議会では、より快適に、楽しく、賑わい溢れるまちにするため、平成28年4月より「デジタルサイネージ」社会実験を始めました。また、7月より「有料駐輪場」10月より「コミュニティサイクル」を行ってまいります。

今後、国の都市再生推進特別措置法に基づく法人をつくりながら、これらの社会実験をはじめとするまちづくりの取組を積極的に推進していく予定です。ご協力のほど、よろしくお願い致します。

**栄ミナミエリアマネジメント社会実験協議会について**  
 栄ミナミ地区のまちづくりを強力に進めていくための組織として結成しました。

**【委員】** 学識経験者  
 栄中部を住みよくなる会  
 栄ミナミ商店街連盟  
 栄ミナミ地域活性化協議会  
**【オブザーバー】** 名古屋市関係課

**1 有料駐輪場事業**  
 歩道部に有料駐輪場を設置し、栄ミナミ地区での今後の駐輪のあり方を示す社会実験です。

**【実施場所】** 二蔵通の1区画  
※三蔵とラシックの間の歩道部 約100m

**【駐輪料金】** 自転車 1回100円  
 原付(50ccまで) 1回200円  
※ともに最初の1時間は無料。  
 ※1区画あたり最大24時間まで。

**【連携企業】** 馬井株式会社  
※駐輪事業者(協議会審議により選定)

**2 デジタルサイネージ事業**  
 歩道部に地図、広告、地域情報を一度に提出するデジタルサイネージを、7ヶ所設置しています。

**【実施場所】** 全7箇所  
・大橋通 3箇所  
 ・久屋大通2箇所  
 ・フジセン大通1箇所  
 ・ナディアパーク前1箇所

**【連携企業】** 表示灯株式会社  
※広告事業者(協議会審議により選定)

**3 コミュニティサイクル事業**  
 まちなかで自由に自転車を借りることができる、新しい自転車サービスを3箇所で行います。

**【実施場所】** 全3箇所(予定)  
・入道町通(久屋大通側)  
 ・若宮大通(大津通側)  
 ・ナディアパーク

**【連携企業】** 6月より募集開始予定

実施主体 栄ミナミエリアマネジメント社会実験協議会(電話:052-444-4444)  
 協力連携 名古屋市 住む都心局 都心まちづくり課(電話:052-972-2768)

図-7 栄ミナミエリア社会実験

- 250本のオカメ桜が並ぶ全長2060mの「賑わいの通り」-

三蔵通り沿いの各区分(名駅南~栄ミナミの39区分)において、オカメ桜を植樹することで、260本のオカメ桜が並ぶ全長2060mの桜並木が誕生します。さらに、伊勢町通り、奥殿町通り、白川通りの桜も合わせるとこのエリアに300本の桜が誕生します。

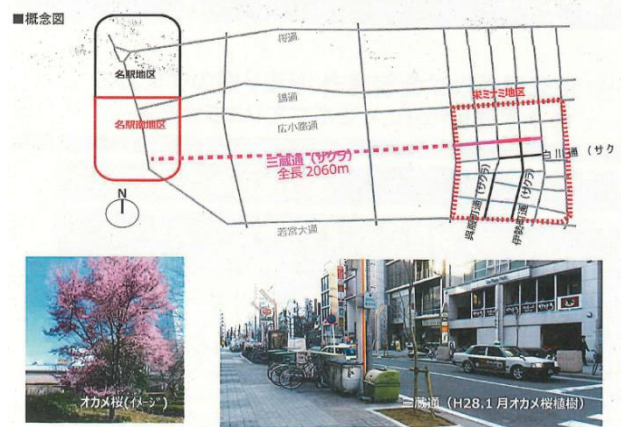


図-8 栄ミナミ桜並木

4. ワークショップの開催

前章後段で述べたように当該地域は、まちづくりに積極的な地域ではあるが、協議会が多数あることや地下鉄の課題、総合行政としてまちづくり構想の軸がないため栄学区区政協力委員長と調整し、地域全体が関わるメンバーを構成し、平成28年6月1日にWSを設立し、第1回WSを開催した。

座長に選出された中部大学服部敦教授から「国道を管理する事務所が、総合行政、地域、地下鉄事業者を巻き込み、まちづくり・にぎわいの創出をテーマにワークショップを行うことは全国的にも例がなく、非常にすばらしい取り組みである。」と述べられたように新しい取り組みである。

当日を迎えるにあたり、事前に参加者や広小路で活動されているNPO法人にアンケートを実施し(図-9)、アンケート結果を基に意見交換を行った。

事前ヒアリング意見整理	
ヒアリング項目	とりまとめ
○交通弱者(高齢者や車いす利用者)の動線に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伏見通りを横断するのは大変。</li> <li>・御園座側は地下からの通路が高齢者に優しくない。</li> <li>・エレベーターよりエスカレーターの方が輸送力はある。</li> </ul>
○魅力的な景観に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・植栽の美観を良くしてもらいたい。</li> <li>・維持管理が適切にされていない。</li> <li>・交差点の植栽は街の顔だと思う。</li> <li>・見た目が良くなるようにしてもらいたい。</li> </ul>
○安全な歩行者空間に望むこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・何を差し置いても安全を第一に優先すべき。</li> <li>・景観よりも道路管理者が第一にすべきこと。</li> <li>・緊急対策の効果を説明してもらいたい。</li> <li>・交差点横断の際の信号が短いと横断が困難。</li> </ul>
○地上・地下(地下鉄駅やオフィスビル)空間動線に望むこと(交差点を横断する立体空間動線に望むこと)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下横断ではなく、上空で立体空間を整備してはどうか。</li> <li>・上空立体化として、3階建ての通路でレストラン等を運営し活性化してはどうか。</li> <li>・地下鉄出入り口を名古屋駅側に延伸し、東西の行き来を円滑化できないか。</li> <li>・西側の地下鉄出入り口にエレベーターやエスカレーターがあると良い。</li> </ul>
○自転車レーンに望むこと	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車レーンの大きなブロックは景観上良くない。</li> <li>・現在の自転車レーンは使い勝手が良くない。</li> <li>・現在の自転車レーンはクラックしていて走行しづらい。</li> <li>・広小路通りも自転車と歩行者の分離が必要。</li> </ul>
○その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点のたまりをコミュニティサイクル基地(自転車置き場)として活用できないか。</li> <li>・交差点のたまりは植栽帯より自転車駐車場の方が良い。</li> <li>・メンバーは多種多様(NPO、女性団体、名商会等々)の前向きな考え方を持った人選が良いのでは。</li> <li>・「にぎわいの創出」については、既に各種会合を行っており、新たな会合の必要性に疑問。</li> <li>・どんぐりに拘らず、横断待ちの標の本陰があると良い。</li> <li>・地域の歴史と安全対策は区別すべき。</li> <li>・名古屋都市再開発研究会まちづくり情報交換会(名古屋商工会議所)が今年度末に提言書をとりまとめる予定、提言書にこのWSを盛り込めたら良い。</li> </ul>

図-9 事前アンケート結果

意見交換をとりまとめると

### 1. 広小路伏見交差点の安全対策について

- ・伏見通を横断する際、横断距離が長いこと、高齢者はゆっくり横断できない。
- ・県下でも交通事故の多い交差点であり、交差点コンパクト化は安全確認がしやすくなるなど非常に有効な手段。
- ・コンパクト化前提となっているが他の対策がないか確認したい。
- ・交差点で自転車がスピードを出して危険。

### 2. 周辺の自転車道について

- ・伏見通の自転車道はバス停や交差点で途切れるため、使いづらい状況。
- ・自転車道の利用割合は高いとは言えない。古い計画の自転車道であるため、使いやすいよう改良を検討。
- ・海外の自転車の先進事例を見習うべき。
- ・海外と日本では自転車の使われ方に違いがある。徐々に使われ方を変えていき整備のガイドラインが見直されていく。
- ・自転車はどこを走るべきか市民に浸透していないため、教育や意識啓発なども必要。

### 3. 地下鉄伏見駅について

- ・地下鉄伏見駅は階段が長すぎるため、利用者にとって不便な状況にある。
- ・利用実態を把握し、制約がある中どうしたら一番よい形になるか議論が必要。

### 4. 地域のにぎわいについて

- ・名古屋駅を中心に開発が進んでいる一方で栄や伏見は寂しくなっているため、今後御園座ができるが、人が集まってくるようなこともテーマとして議論していきたい。
- ・交差点の植栽帯において、ゴミ・浮浪者・放置自転車等の問題が発生し景観を損ねている。

という、結果であった。今後は秋頃に第2回目を予定している。

## 5. 結び

これまでの章で、交通事故対策による交差点改良、都市計画等に関するまちづくり計画。といった観点が前面に出ているが、このWSでは実現の可能性を別にして、今後、多種多様な歩道空間の利活用案が出されることとなる。

また、利活用の内容によっては、既設占用物件の移設の可能性もある。

その際に道路管理者として消極的な判断をするのではなく、地域の活性化に結びつく許認可の判断をしていきたい。

このWSはスタートしたばかりであり、これから関係者の協力の下、当該交差点の安全確保、地域の活性化を進めていきたい。

WS開催にご尽力を頂いた名古屋国道事務所交通対策課をはじめとする関係者各位にお礼を申し上げますと共に、引き続きのお力添えをお願い申し上げます。