

河村たかし名古屋市長といえば、「だ
がや」「どえりゃあ」といった名古屋こ
とば、開けっぴろげで飾らない人柄、強
力なリーダーシップ…などを連想する
人は多いだろう。平成23年に地域政党
減税日本を設立。同年の統一地方選で
は全国で47名の地方議員を輩出し、地
域政党ブームの原動力にもなった。

先日、縁あって河村氏と対談する機会
を得た。名古屋市には50m、100mとい
った非常に幅員の広い道路が多く走って
おり、自動車優先の都市交通をイメージし
がちだが、8年前の平成21年、早い段階
でコミュニティサイクル「名チャリ」の
社会実験を実施するなど、自転車行政に
も積極的に取り組んできた経緯がある。

最近の名古屋市の交通政策はどう
なっているのだろうか。市が掲げる都市
交通施策をテーマに名古屋市役所で話
を聞いた。
(対談内容は2017年5月29日時点のもの)

選挙で自転車を使ったのは 僕が日本で初めてだがや

森井 最初におうかがいしたいのが、河
村市長が選挙戦で自転車を多く活用する
ことについてです。以前、ニュースや新
聞記事などでは、タスキをかけて自転車
にまたがり、有権者の皆さんとお話をす
るシーンを多く拝見しました。今では自
転車に乗って選挙活動を行う候補者は珍
しくありませんが、やはり元祖は河村市
長だったのでしょうか。

河村 そうなんだがや。かれこれ20年
以上は経つとるかな。自転車は環境の
面でCO2の排出ゼロで優れとるわけだ
けど、僕が一番良いと思うのは人との
距離感が近く、話がしやすいというこ
と。移動しながらコミュニケーション
をはかるツールとしては最適な乗り物
でしょうな。確かに僕以降、たくさんの
候補者が自転車に乗って選挙戦を展開

しとります。その前にちょっと名古屋
に挨拶に来てほしいがや(笑)

森井 私も機会があればそのことを広
報しておきます(笑)。さて、本日は名
古屋市の交通政策についてお聞きして
いきたいと思います。その前に教えて
いただきたいのが、名古屋に非常に幅
員の広い道路が多い理由です。何故あ
のように幅の広い道路がつくられたの
でしょうか。

河村 戦時中、名古屋はゼロ戦をつくる
工場などがあった一大軍需拠点だったわ
けですわ。ほんだで繰り返す空襲を受け、
名古屋の都心部はすっかり焦土と化して
しまったんですわな。

森井 なるほど、戦後復興の工事で…。

河村 そうなんですわ。名古屋に限ら
ず、空襲を受けて焼野原になった都市
では戦災復興事業が行われたわけです
が、名古屋は道路ばっかつくった
んです。その過程で幅員50m、100m
といったサイズになっていったと。都
心部にもそうした道路をつくらないか
んというわけで、かつてその辺りにあ
った約18万9,000基のお墓を郊外に移し
たりもしたんですわ。

森井 生活道路のような狭い道を新規
につくることはなかったのでしょうか。

河村 なかったんですわ。基本的に
7m未満の道路はつくらない、8m以上
にしようとなったんです。東京も焦土
となって戦災復興を進めましたが、例
えば、神楽坂などは昔の街路を今に残

し、良い風情がありますわな。しかし
名古屋には残念ながらそれが無いわけ
ですわ。非常に人工的で、風情や情緒
が感じられにゃあと。

森井 東京の場合は都心部に坂が多く、
それが街の風情の源になっているとも
言えます。一方、名古屋はフラットな
ので、それも風情や情緒がないと言われ
る一因かもしれませんが…。

河村 ある学者は名古屋を「消毒都市」
と名付けたと。なかなかショッキング
なネーミングですわ。

森井 見方を変えれば、危険な箇所や、
いかがわしいイメージが少なく、安全
で暮らしやすいとも言えますが…。で
は本題に移りましょう。「駐車場」「駐
輪場」「自転車走行空間」「公共交通」
等々に関して名古屋市がまとめた『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～』について聞
かせてください。

河村 何でも質問してちょーよ。

森井 50m、100mなど幅員の広い道
路について先述しましたが、自動車中心
の用途だった「みち」の使い方を見直し
ていくことが、なごや交通まちづくりプ
ランの趣旨であるとうかがっています。
こうした方針を打ち出した背景、目的を
教えてください。

河村 まずは背景から説明しますわ。
名古屋の都心部には100mの久屋大通
や若宮大通など、どえりゃあ広い幅員
の道路があるんですわ。例えば、中区

名古屋市役所本庁舎は国
指定重要文化財でもある。
高さ53mの中央塔の上部
に二層の屋根があり、最上
層の四柱屋根先端に四方
にらみのシャチを乗せて名
古屋城との調和を図って
いる。帝冠様式の貴重な建
築物だ





自転車レーンの延伸、ネットワーク化は着実に進行中

森井 都心部への自動車の集中緩和といえは、以前、この対談ページでお話しさせていただいた名古屋大学の森川高行先生のことを思い出しました。

河村 ああ、森川先生は「なごや交通まちづくりプラン」を策定したときの協議会の副会長ですわ。

森井 そうでしたか。ご存じのとおり、中心市街地への自動車流入を抑制する方策を研究しておられる方です。トランジットモール導入効果の分析や、道路に課金するロードプライシング、駐車場デポジットなど多彩な研究をされているので、先生の知見が「なごや交通まちづくりプラン」の推進に活用できるかもしれませんね。さて、続いて自転車に話題を移したいと思えます。「みちまちづくり」の取り組みのひとつとして「自転車走行空間の確保」が挙げられていて「自転車レーン整備、走行位置の表示などを実施」とありますが、現在までの具体的な実績、利用者からの反響、進捗などはいかがですか。

河村 整備の実績は、市内で歩道内の整備を含めて100.4kmですわ。利用者の賛否は分かれますな。肯定的な意見としては「歩行者と接触する心配なく走行できる」「段差がなくスムーズに走れる」「自

転車の通行箇所が意識されるので安心できる」などですわ。

森井 否定的な意見はどうでしょう。

河村 「駐車している車を避ける際に怖い」「交差点付近は車が寄ってきて危険を感じる」「横を走る自動車が速く危ない」などですわ。こうした声もふまえながら、今後も自転車レーンの整備は続けていきます。平成30年度までに110kmを目指しとります。また、昨年7月に、「安心して快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部改定があったことを受けて、自転車レーンのネットワーク計画の見直しを行うとも聞いてとります。

森井 ネットワーク構築は重要ですね。自転車レーンは部分的ではなく、つながって初めて自転車本来の機動力を活かすことができるからです。ただ、名古屋市は道路面積が広く、それだけ自転車レーンに充てられる空間が確保しやすい都市と言えるのではないのでしょうか。

河村 各方面との調整は必要だけど、スペースに恵まれているのは確かだよ。

森井 そして今年4月1日施行の「名古屋市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」では保険加入を義務としている点が特に素晴らしいと思いました。

河村 平成28年の自転車による死傷者数は全体の約19%を占め、国の約15%と比較して割合が高いことや、高額な損害賠償事例の発生などが背景ですわ。自転

においては道路率が32.8%と非常に高い値になります。そのため、首都圏や近畿圏の大都市と比較すると名古屋は自動車利用の分担率が高いんですわ。

森井 具体的な数字はありますか。

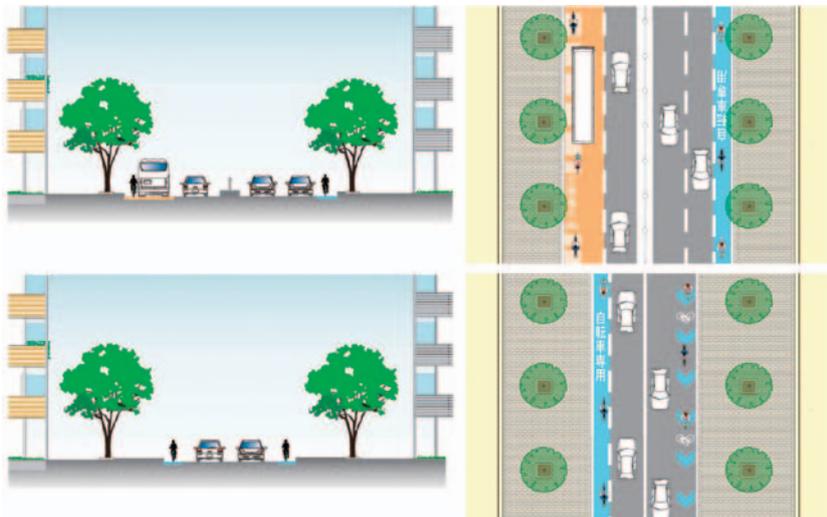
河村 東京区部は10.6%、大阪市が13.9%であるのに対し、名古屋市は42.7%（※1）となります。

森井 それは確かに高い数字ですね。

河村 そこで平成16年につくられた「なごや交通戦略」で、公共交通と自動車の比率を3:7から4:6にしようとする目標を掲げたんですわ。平成23年9月には「なごや新交通戦略推進プラン」を策定して、「安心・安全な」「環境にやさしい」「賑わいのある」名古屋市をつくらうということで、どえりゃ幅員の広い道路を、これからの時代に即して再配分する「みちまちづくり」をリーディングプロジェクトに据えたんですわ。

森井 それが現在の「なごや交通まちづくりプラン」につながっていると？

河村 そうなんですわ。3つの柱として「道路空間の主役転換」「移動手段の多様化」「自動車の都心部への集中緩和」一体で進めることにしとります。



必要に応じて自転車道や自転車レーン等の整備、車道への自転車の適正な走行位置の表示を実施

※1 名古屋市の結果は第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）より／東京区部は第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）より／大阪市は第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）より

車損害賠償保険等の加入は今年10月1日に施行されまして、利用者本人、子どもの場合は保護者が加入する、さらに、小売店にも自転車購入者に対して加入を促すようにお願いしとります。

森井 高齢者に対してヘルメット着用を促すとも聞きました。

河村 そうなんだがや。平成28年、自転車乗車中に死傷した高齢者のうち頭部損傷の割合が約17%と他の世代に比べて高いため、重傷事故を防ぐためにヘルメット着用を推奨しとります。

森井 安全教育も充実していますね。

河村 交通事故件数は、平成19～28年の過去10年で約26%減少したのに対して、自転車対歩行者の事故件数はゆるやかな減少にとどまってるんだがや。市、保護者、事業者、教育機関などが自転車利用の安全教育、啓発、指導等を行っていただくよう、お願いしとります。

附置義務駐車場の 隔地集約化を進めていきたい

森井 では続いて自動車についてお聞きしたいと思います。プランには、自動車が入り過ぎない都心部をつくるため、自動車から公共交通への乗り換えを促進すると記されています。具体的には、環状2号線内側駅でのパークアンドライド推進や、駐

車場でのちょい乗りシステム(※2)との連携などが載っていました。この目的や実績を教えてください。

河村 パークアンドライドはこれまで環状2号線の外側から市内に入ってくる自動車を主な対象にしたんですが、もっと柔軟に乗り継げる環境を整えようと、自動車の過度な利用を抑制する目的で進めとります。環状2号線外側ではパークアンドライド用に約1,500台の駐車場を確保済みですわ。内側でも、民間の駐車場事業者が公共交通と連携して独自で実施しているものがあります。その動きを注視しとるところですわ。

森井 名古屋の民間業者のなかにも自動車からの転換という意識が広がっているのですね。附置義務駐車場の隔地集約化、自動二輪駐車場の確保、EV充電設備、カーシェアリングスペース設置など、駐車場の付加価値を高める方針も盛り込まれていますが、これはいかがでしょうか。

河村 まず附置義務駐車場の隔地集約化は都心部においては駐車場の台数は足りとるため、隔地集約で空いとる駐車スペースを有効に活用しようという目的があります。そもそも、附置義務駐車場にはまちづくりにおける固有の課題もあるんですわ。

森井 と言いますと？

河村 ご存じのとおり、附置義務駐車場は原則、敷地の内部につくられるでしょう。



だもんで、各建物に駐車場の出入口が設けられとりますから、駐車場に出入りする車と歩行者とが交錯するリスクや、敷地ごとの駐車場出入口があることで賑わいが途切れる可能性、建物1階部分に駐車場が設置されることで土地利用の効率が低下する、といった懸念もあるんですわな。そのため、隔地集約化を図ることで、それらの課題を解決しようということなんですわ。

森井 自動二輪駐車場の確保は、以前から国土交通省の通知もあり、全国的に進められていますね。

河村 自動二輪の駐車場が増えれば、必然的に歩道に違法駐輪しているバイクが少なくなりますわな。EV充電については、電気自動車が都心部に来やすい環境をつくることで、名古屋市の環境負荷の低減を図ろうというわけなんですわ。カーシェアリングは、本来皆がそれぞれ持っていた車を共有すれば、駐車場にまわすスペースの節約にもつながると思つとります。

自動車産業の先端技術を活用した 新しい路面公共交通の導入を検討

森井 公共交通に関しては、移動手段の多様化を目指すということで「ちょいのりバス、コミュニティサイクルの導入に向けた環境整備」「LRTやBRT導入の検討」



- ① 名古屋市は自転車保険を取り扱う会社等と事業連携協定を締結した
- ② 名古屋市のキャラクター「はち丸くん」。自転車用ヘルメットを被って安全を呼び掛けているバージョンも

※2 歩くには少しためられるような距離の移動を手助けするための手軽に利用できる交通システム。本プランでは、都心部におけるシステムとして、ちょい乗りバス及びコミュニティサイクルを想定している

を掲げています。以前、名古屋市さんは「名チャリ」の社会実験をいち早く行った経緯もありますので、特にコミュニティサイクルには興味がありますね。

河村 コミュニティサイクルについては、栄ミナミ地区で新たな移動手段の提供、安心して歩ける歩行空間の確保を目的として、道路を活用したシェアサイクルの社会実験を地元主体で進めるところです。まちづくりに対してどのくらい効果があるか、事業性はどうかなどを見ながら、継続するかを決めていきたいと。

森井 ぜひ継続に期待したいです。

河村 ちょい乗りバスについても計画が進んでいます。西区に、洋食器のメーカーで国際的にも知られとるノリタケがつくった「ノリタケの森」という複合施設の隣で、工場跡地の再開発計画に合わせてシャトルバスの運行が提案されとります。将来的には名駅周辺で、ちょい乗りシステムのように展開されるかもしれんいうことで、期待しとるんですわ。

森井 LRT、BRTはいかがでしょう。名古屋の道路は幅員が広いので、スムーズに導入できそうなイメージがあります。

河村 名古屋といえば自動車産業のメッカでしょう。そうした技術力を活かして最先端で魅力的なタイヤベースのシステムが実現できないかを考えとります。

森井 これまでになかったタイプの路面公共交通になるかもしれないのですね。それは本当に楽しみです。公共交通といえば、既存のバス、タクシー等の走行、乗降、待機、駐車空間の確保を検討するという項目もありました。この内容を教えていただけますか。

河村 さっき申し上げた路面公共交通システムが走る場所や、賑わいを生むスペースを確保するため、道路空間の見直しを検討せにやならんのですが、そこでバス、タクシーなどの公共性にも配慮する必要があります。例えば駐車帯のあり方、交差道路の活用など道路機能の再配置についても関係者と調整、検討していこうと考えとります。

森井 関係者との折衝は、最も難しいプロセスのひとつですよ。そこは河村市長ならではの強いリーダーシップを発揮いただき、調整していただきたいと思います。

河村 分かりましたわ。

津波退避の機能を備えた駐車場の整備も視野に

森井 では、これからの駐車場、駐輪場のあり方についてお聞きします。私たちの業界では、単純に車や自転車を停めておくだけではなく、情報入手、災害支援、

環境配慮、人々の憩いの場、等々、さまざまな付加価値を備えることが主流になっていくと考えており、実際、そうした取り組みを始めている自治体、民間企業は少なくありません。こうした状況に対して、市長はどんな感想を持たれますか。

河村 さっき、駐車場の付加価値を高める方針について話したけれども、現状では、名古屋市が管理しとる駐車場、駐輪場におっしゃるような付加価値を備えたものはないんですわ。ただ、民間業者からの提案で、市営駐車場で周辺施設の情報が手に入る端末を導入しているケースがあると聞いてとります。また、金城ふ頭地区で整備された駐車場やノリタケ地区で計画されとる駐車場は、津波避難ビルや退避施設の機能も備えることが検討、調整されとると。

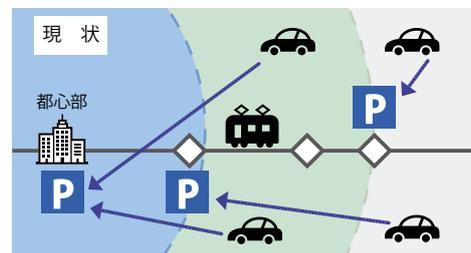
森井 近い将来の発生が懸念されている南海トラフ地震を見据えた計画ですね。私たちの業界の有力団体のひとつである日本自走式駐車場工業会が「自走式駐車場が地震や津波に対して非常に強く、避難施設としても有効である」ことを強く訴求しています。2011年の東日本大震災で押し寄せた津波を受け流して実証されたもので、以来、日本自走式駐車場工業会では研究、開発を進めているのです。

河村 ほお、それは興味深い話だがね。



名古屋市が描くのは自動車が入り過ぎない都心部。自動車のための空間（上・現状）を、街並みの分断が解消され、安心して集える街（下・将来）へ変化させていく計画だ

■パークアンドライドの促進イメージ



自動車の都心部への集中緩和のため、郊外方向へのパークアンドライドの促進も検討

森井 中部～西日本の太平洋岸地域を中心に各地でPRしていますが、理事長いわく「まだ社会に浸透するところには至っていない」と。ぜひ名古屋市さんにもご検討いただければと思います。

河村 後で資料を送ってちょうよ。

森井 かしこまりました。駐輪場についてはいかがですか。

河村 平成28年10月から指定管理者制度を導入し、指定管理者さんからいくつか付加価値に関する提案をもらっています。例えば、防犯対策として駐輪場を「子ども110番の家」に登録して地域ぐるみで子どもを守る、認知症で道迷いされている方を支援するため、駐輪場の管理人が「認知症サポーター養成講座」を受講する、名古屋市関連のイベントなどの情報提供コーナーを置く、などですわ。少子高齢化社会に即した内容やなごやの情報を発信してもらえる提案で、有望と考えとります。

森井 私たちサイカパーキングも名古屋市の駐輪場の指定管理者の一翼を担わせていただいております。ほかにも複数の業者が指定管理者になっています。制度導入以降、駐輪場利用者に何か変化は



テレビ等で拝見するのと同じ、豪放磊落で魅力的な人柄。名古屋ことばの迫力も手伝い、どんだん話に引き込まれた

ありましたか。

河村 料金体系が多様化して選択肢が増えた、サービスがきめ細かくなったなどの報告を受けとります。例えば定期料金が1ヵ月と3ヵ月の2種類だったのを1、3、6、12ヵ月に増やした、1回の利用料金が24時間100円と一律だったのを24時間100円未満の料金も設けた、無料で使える時間を設定したなどの変化もあったそうですわ。ほかにも交通系ICカードなど電子マネーの精算や、電磁ロック式ラックなどでセキュリティの強

化ができた駐輪場もあるそうで、指定管理者制度の導入は市民の皆さんにとって良い結果になったと思うとります。

森井 それは何よりです。これからも、駐輪場運営で培った知見を活かして、有益な提案をさせていただきます。

河村 頼みますわ、期待しとるでよ。

森井 承知しました。本日は名古屋市の交通施策全般をお聞きすることができ、大変参考になりました。お忙しいところお時間をいただき、誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐輪場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐輪場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ78歳。
 1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
 1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
 1979～1991年 東芝
 1991年～ 現職

【趣味】 現在：ゴルフ・車・自転車・歌・仕事
 過去：水泳・野球・陸上競技・テニス

【遍歴】 ゴルフ：毎週1回ホームコースでラウンド、週1～2回練習場通い。
 車：毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。
 自転車：マツダレベル、ブリヂストンモールドトン、プロンプトン他数台保有するも年齢を考え余り乗らない。
 歌：六本木男性合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週練習に励む。
 仕事：健康のため平日は毎日9：00～17：00出勤、社員に迷惑をかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出勤しない。
 水泳：漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は延岡市立港小学校。
 野球：中学生までは本気でプロになるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。
 陸上競技：高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人
 テニス：元テニ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でプレー終了。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

