

久屋大通のあり方

提言



平成 29 年 2 月

久屋大通再生有識者懇談会 構成員

はじめに

昨今、国内外において魅力ある圏域の形成に向けた都市間競争が激しさを増しています。さらに、そのような傾向は、平成 39 年度（2027 年度）に予定されているリニア中央新幹線の開業によって、より一層強まると考えられますが、これをきっかけに国内に新たな大交流が形成されることとなり、それはこの地域にとっても大きなチャンスとなることが期待されます。

名古屋市が中部圏の中核都市として、圏域全体の成長をけん引していくためには、その代表格である都心部においても魅力向上をさらに進めることが急務です。

名古屋の都心部は、名駅地区と栄地区が大きな 2 つの中心核を形成しておりますが、栄地区においては、久屋大通を代表する豊かな公共空間や商業、文化、娯楽などの集積、個性的な界隈の存在を十分に活かして、市民や名古屋への来訪者を今以上に惹きつけることができるよう、魅力の向上を図っていくことが必要不可欠です。そこで、久屋大通が「集まり・憩い・ふれあう」空間として再生していくための具体的な展開等について、久屋大通再生有識者懇談会の構成員から提言させていただくものです。

久屋大通再生有識者懇談会 構成員

堀越 哲美

涌井 史郎

中村 英樹

牧村 真史

森田 優己

保井 美樹

「久屋大通のあり方」の構成

第1章 久屋大通の課題

戦後から昭和50年代にかけて整備された久屋大通は、施設の老朽化や社会情勢の変化などから、4つの課題を抱えています。

課題

- 賑わいや魅力の低下
- 公園に求められる健全な緑と大災害への対応
- 道路によるまちの分断
- 従来型の公園のあり方・使い方からの転換

第2章 久屋大通の再生における視点

久屋大通の再生に向けて、名古屋を一体的に見た戦略の中で久屋大通をどう位置付けていくのかという視点を整理しました。

再生における視点

- 都心の周遊ルート的重要性
- 名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担
- 公園周辺と久屋大通のあり方
- 検討対象範囲拡大の必要性

第3章 北エリア・テレビ塔エリアの具体的な展開

北エリア・テレビ塔エリアにおける空間利用の可能性を断面的・平面的にとらえた上で、4つの課題それぞれに対応する「目指すべき方向性」を実現するための具体的な展開方策について提案します。

集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出



車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり



安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実



民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり



第4章 北エリア・テレビ塔エリアの事業手法

北エリア・テレビ塔エリアの再生にあたって、民間の活力を公園整備だけでなく管理・運営を含めて導入していくための事業手法について提案します。

- 民間活力の導入による持続的な運営管理
- 久屋大通の将来の事業イメージ
- 民間事業者による事業スキーム
- 民間事業者による事業展開
- 管理運営における行政と事業者との役割分担
- 望ましい施設やイベント
- 行政に求められる規制緩和や枠組み

<目 次>

第1章 久屋大通の課題

- 1-1 賑わいや魅力の低下・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 1-2 公園に求められる健全な緑と大災害への対応・・・・・・ 3
- 1-3 道路によるまちの分断・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 1-4 従来型の公園のあり方・使い方からの転換・・・・・・ 5

第2章 久屋大通の再生における視点

- 2-1 都心の周遊ルート的重要性・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
- 2-2 名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担・・・・・・・・・・ 7
- 2-3 公園周辺と久屋大通のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 2-4 検討対象範囲拡大の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

第3章 北エリア・テレビ塔エリアの具体的な展開

- 3-1 集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出・・・・・・・・ 15
- 3-2 安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実・・・・ 17
- 3-3 車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり・・・・ 20
- 3-4 民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり・・・・・・・・・・ 23

第4章 北エリア・テレビ塔エリアの事業手法

- 4-1 民間活力の導入による持続的な運営管理・・・・・・・・・・ 28
- 4-2 久屋大通の将来の事業イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・ 29
- 4-3 民間事業者による事業スキーム・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
- 4-4 民間事業者による事業展開・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
- 4-5 管理運営における行政と事業者の役割分担・・・・・・・・・・ 33
- 4-6 望ましい施設やイベント・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
- 4-7 行政に求められる規制緩和や枠組み・・・・・・・・・・・・ 35

参考資料

- (1) 「久屋大通再生有識者懇談会」について・・・・・・・・・・ 36
- (2) 「栄地区グランドビジョン」における久屋大通の位置づけ・・・・ 37
- (3) 民間事業者による事業スキーム例・・・・・・・・・・・・ 39
- (4) 参考事例集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 40

第1章 久屋大通の課題

主として戦後から昭和 50 年代にかけて段階的に整備が行われてきた久屋大通であるが、社会情勢や周辺環境が少しずつ変化していること、公共空間の新しい魅力、利活用が求められる時代であること、老朽化や陳腐化が進んでいることなどにより、現状では様々な面で利用ニーズに応えられていない状況となっている。

このような状況下、久屋大通が抱える現状の主な課題と目指すべき方向について以下に整理する。

1-1 賑わいや魅力の低下

現在の久屋大通は、都心部という立地の良さを発揮した個性が不足しており、人が来ず、歩行者が少ない。また、不規則な看板やネオン、違法駐輪などにより都市景観として美しくない。

このような賑わいや魅力の低下を解決するための視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられる。

(解決の視点)

- 「つくる」から「つかう」公園にする
- 集える界限としての公園・・・目的型への機能再生を図る
- テレビ塔下、もちの木広場を活用し、縦の回遊を強める
- 歩いて楽しい街をつくる・・・ウォーカビリティ
 - ・疲れることへの配慮
 - ・歩いてみようという気の喚起
 - ・長く歩いていると思わせないための仕掛けや仕組み
 - ・不規則な看板やネオンの統一、違法駐輪の解消などによる魅力的な景観の形成
- 周辺商業やオフィス等との連携性を強める

■目指すべき方向

集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出

<魅力的な集客施設の導入>

- ・公園や地下に新たな集客機能を導入し、国内外から観光客を取り込むよう示す
- ・テレビ塔を背景にできる広場やテレビ塔と公園の一体化など、テレビ塔の活用による観光力の強化を示す

<使いやすいイベント空間の整備>

- ・老朽化した水景施設や久屋大通公園駐車場スペースは、誰もが使いやすく、使いたい人が使いやすく、使いたくなるような公園になるように示す

<地上・地下の連続性の向上>

- ・地上と地下（地下街や地下鉄）との関係性を示す
- ・特にテレビ塔の真下や、もちの木広場の地下部分で上下の連続性の向上を示す

<久屋大通公園としての景観のブランディング>

- ・景観を損なっている違法駐輪の解消を目指す駐輪場の整備手法を示す
- ・楽しく歩ける「ヒューマンタッチ」な素材、色等の景観演出手法を示す
- ・名古屋市としての場のブランディングを表現する広告規制をはじめ、魅力を可視化する手法を示す

1-2 公園に求められる健全な緑と大災害への対応

現在の公園の緑は、長年の歳月により過度に密生し、うっそうとした緑量となっている。そのため、遮蔽感、閉鎖的で暗い、ヒューマン感到乏しい、親しみやすさや温かみがない、親和性がなく、沿道から心理的に遠いなどの印象を与えてしまっている。

一方、広場空間としては、都心の広域避難場所として貴重な役割を担っているが、公園規模に対してオープンスペースが乏しいうえ、公園内外の高低差もあり、防災機能が充分とは言えない。

こうした課題を解決するためには、健全な緑の育成と大災害への対応を図っていく必要があり、解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられる。

(解決の視点)

- 良好な緑の育成による明るく見通しの良い景観を創出する
- 広域避難場所としての防災機能を強化する

■目指すべき方向

安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実

<良好な樹木環境の整備>

- ・既存樹木の間伐や更新により、健全で上質な緑の空間となるよう示す
- ・沿道側植栽帯の地被類や樹木配置の見直しによる視覚的な開放性の確保を示す

<ユニバーサルデザインの視点による整備>

- ・一望のもとに見えることが大切であり、高低差を処理しながら回遊性や徒歩環境を整えていくことを示す
- ・地上と地下の昇降設備の導入とともに既存階段の配置見直しによる誰もが快適な空間を肌で感じられるような仕掛けを示す

<広域避難場所としての防災機能の強化>

- ・災害時の最寄り駅での帰宅困難者を受け入れるとともに、広域からの避難場所となるためのオープンスペースの必要性について示す

1-3 道路によるまちの分断

現在の久屋大通の車線は、片側3車線であるが必要以上に通過交通を呼び込み、高速走行が可能となっている。また、交差点部が拡大されており、危険なだけでなく、待ち時間等が増大し効率が低下していることから、歩行者の安全性が損なわれるとともに、沿道と公園の分断を招いている。

こうした課題を解決するためには、「道路構造・交通運用の差別化」を図ることで道路機能を再生していく必要があり、解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられる。

(解決の視点)

○基本的な道路構造

- ・車線数は原則1方向1車線とする
- ・必要箇所に限定したバスベイや積み下ろしスペースを確保する
- ・直線走行をなくし、速度抑制、通過交通排除を図る

○交差点

- ・車道部を極力歩道に近い外見とする
- ・横断歩道はできるだけ短くする
- ・区間内の信号機は主要交差点を除き原則廃止する

■目指すべき方向

車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり

<空間活用の一体化>

- ・広い車道、大きな交差点ではなく、沿道に賑わいを持たせるような歩行者重視型への転換を示す
- ・久屋大通の車両通行帯は1方向1車線で十分なため、車道幅員を狭めて、歩行者空間や緑化空間の拡大を示す
- ・計画対象地周辺部の交差点対策を行った上で、久屋大通を横断する東西方向の道路については、非常時以外は通り抜けを不可とする条件を示す

1-4 従来型の公園のあり方・使い方からの転換

現在の久屋大通は、誰もが収益を上げることにに対してインセンティブを感じない構造になっている。そのため、公園と沿道とが緑の資産を互いに活用しておらず、沿道の商業施設も公園の周りにあることを生かしきれていない。また、昨今では地元の主体的な活動を支える層を増やし、公園と沿道や地域が共生することが求められている。

こうした課題を解決し、様々な民間と連携を図っていくための解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられる。

(解決の視点)

- 財政負担を与えない「自立運営型公園」
- 公園管理者とエリアマネジメント法人がともに稼ぐことが空間の魅力アップや来街者サービスにつながり、それが集客、公園内外の収益向上につながる
- 周辺地域と公園の価値が連動する「地域とつながる公園」
- 公園と沿道とが緑の資産を互いに活用することで、地域の価値を高める仕掛けが必要である
- 何かしたい市民が集まる「使い手を育てる公園」
- 公園を通じて名古屋の経済力や暮らしの質の高さを見える化する

■目指すべき方向

民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり

<民間活力の導入>

- ・従来の規制の問題点を乗り越えて、民間サイドからの創造的提案を喚起するよう、参考事例を示すなど工夫する

<エリアマネジメントの導入>

- ・公園と沿道（業務や商業、住宅）との価値が連動するために、民間サイドからの提案を誘発するよう、参考事例を示すなど工夫する

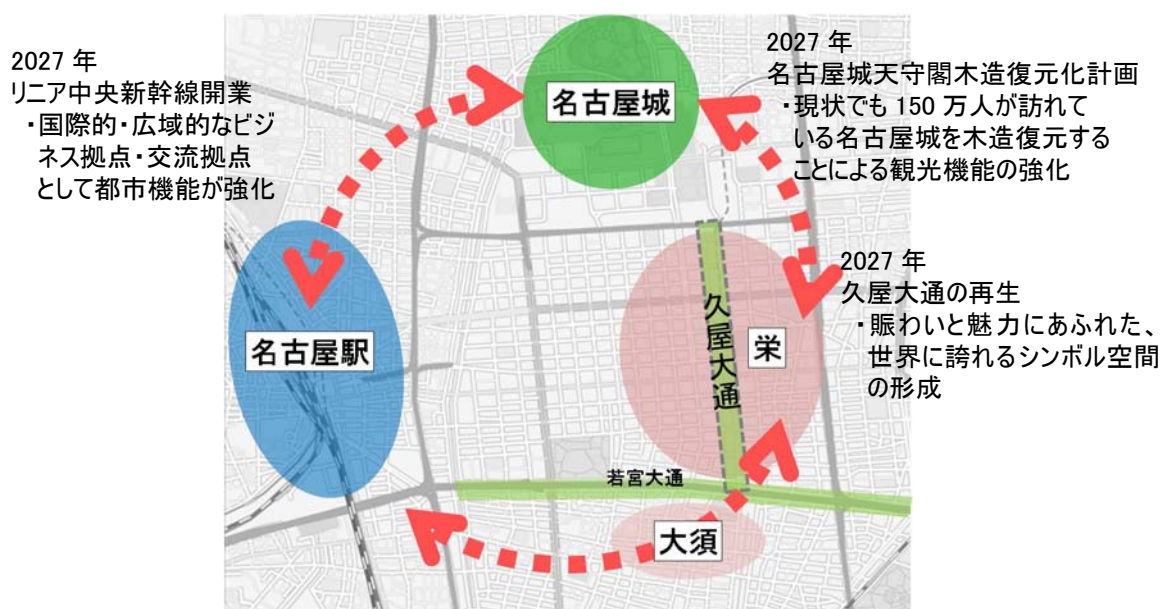
第2章 久屋大通の再生における視点

久屋大通が抱える課題を解決していく上で、2027 年のリニア中央新幹線開業なども踏まえ、名古屋を一体的に見た戦略の中での久屋大通をどう位置付けていくのかという視点が重要である。

そこで、久屋大通の再生を考える上で必要となる視点について、以下に整理する。

2-1 都心の周遊ルート的重要性

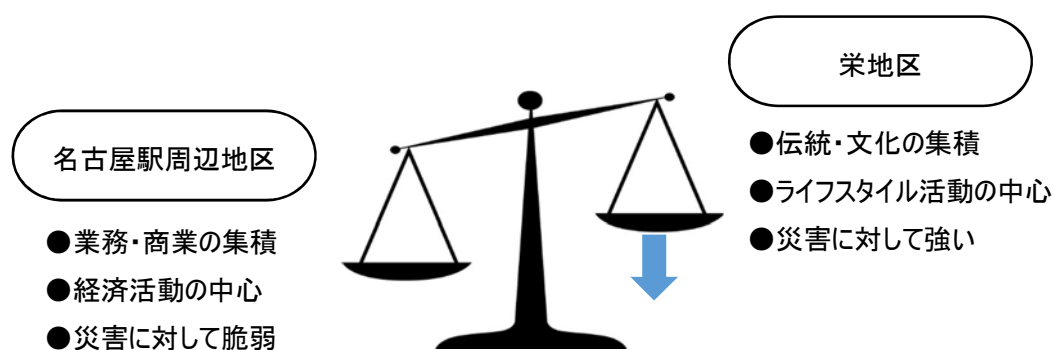
多様な賑わいの拠点それぞれが、ばらばらに存在しており、人々が歩いてゆったり周遊できる形態になっていない。それぞれの役割をとらえ、周遊ルートを意識しながら久屋大通のテーマ性を明確に打ち出していく必要がある。



2-2 名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担

名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担を天秤で見ると、今まではほぼ同じ重さであったが、ここへ来て名古屋駅周辺地区に様々なものが集積してきており、栄地区がやや軽くなっている。

しかし、名古屋駅周辺地区と栄地区とでは有している機能が異なることから、以下のような機能分担が必要と考える。



二つの中心核(名古屋駅周辺地区と栄地区)における機能分担案

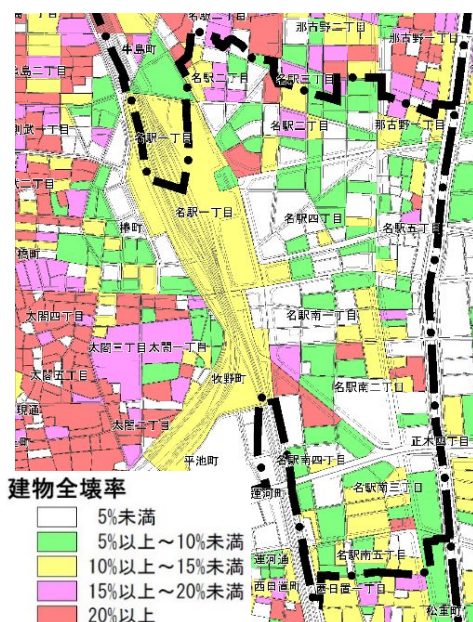
そこで、名古屋駅周辺地区と栄地区の現状を「防災機能」、「歩行者の回遊性」、「ホール、イベント広場の分布」の機能ごとに比較する。

○比較①:防災機能

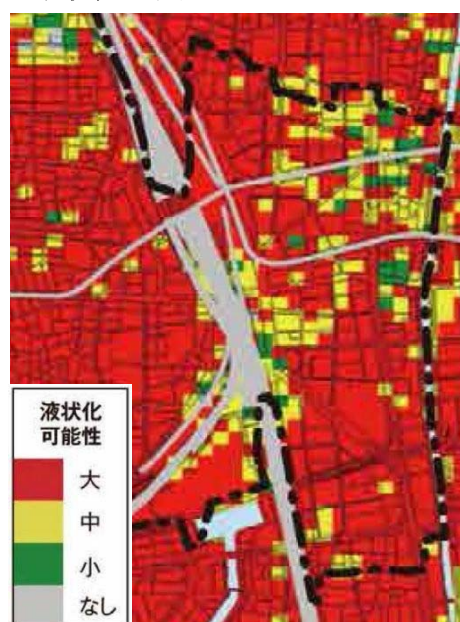
地震災害危険度評価による建物全壊率は、名古屋駅周辺地区より栄地区の方が低く、液状化可能性においても、栄地区の方が小さいことから、防災機能としては栄地区の方が安全と言え、リダンダンシーが重要という観点からも、こうした機能分担は整合性が取れていると考える。

<名古屋駅周辺地区>

■地震災害危険度評価



■液状化可能性



<栄地区>

■地震災害危険度評価



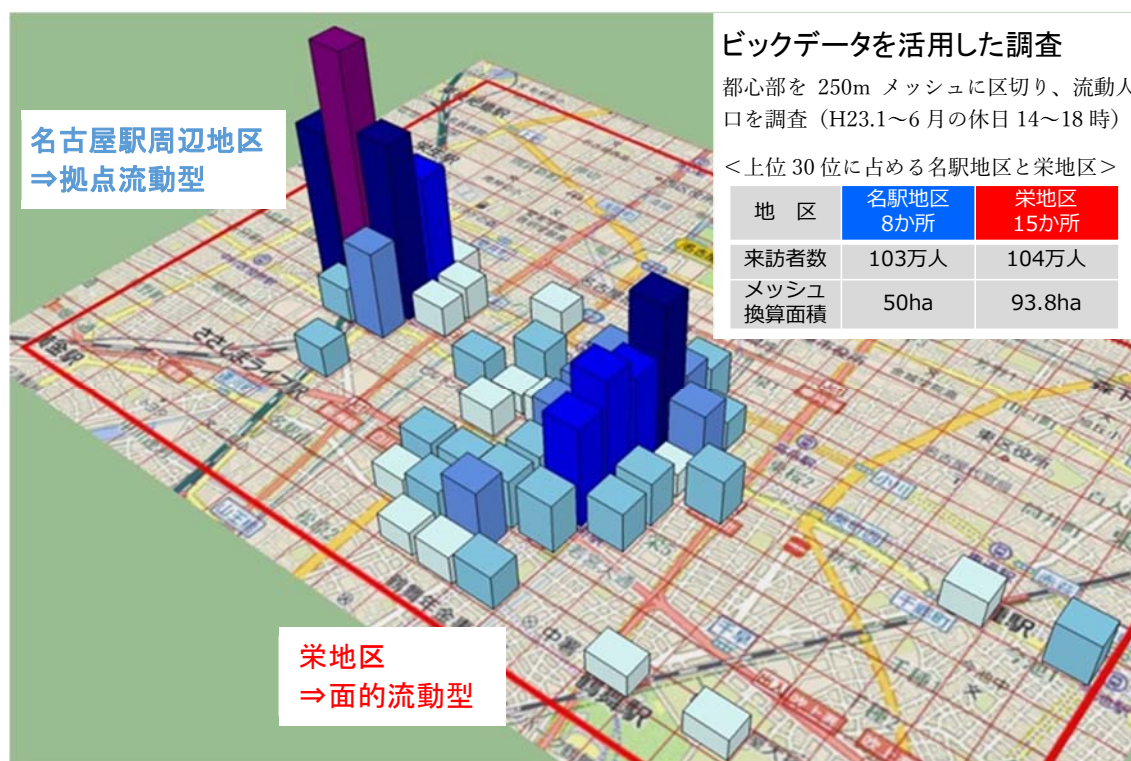
■液状化可能性



○比較②:歩行者の回遊性

歩行者の回遊性について、流動人口を調査したデータを見てみると、来訪者数はほぼ同程度（約 100 万人）を示しているものの、名古屋駅周辺地区は、駅周辺に人の流れが集中している「拠点流動型」であるのに対して、栄地区は、広範囲に亘って人の流れが見られる「面的流動型」となっている。

これは、経済活動においてスピーディーなレスポンスを求める名古屋駅周辺地区と、スローに歩きながらものを楽しむ栄地区の機能分担を表している。



（出典：名古屋都市センター）

○比較③:ホール、イベント広場の分布

ホール及びイベント広場に関しては、栄地区にかなり集積している。

これは、業務・商業が集積する名古屋駅周辺地区と、伝統・文化が集積する栄地区の機能分担を表している。

名古屋駅周辺地区



栄地区



※ホールは、300 席上のコンサート等が可能なホールを抽出
イベント広場は、大規模なイベント等を実施している公園を抽出
(H28.8 時点 名古屋市調べ)



機能分担からの久屋大通公園のテーマ展開案

伝統・歴史を背景にした祝祭・創造都市 CREATIVE CITY
「つくる」から「つかう」へ

2-3 公園周辺と久屋大通のあり方

栄地区グランドビジョンにおいて、まちづくりの目標を実現するための3つの方針を示しており、そのうちの「方針1 公共空間の再生」では、公園と沿道の一体化や南北の一体化、地上と地下の連続性強化などを掲げていることから、久屋大通公園周辺の一体的な空間利用を2次元ではなく、3次元として捉える必要がある。

栄地区グランドビジョン
まちづくりの目標を実現する3つの方針

方針 1 公共空間の再生

方針 2 民間再開発の促進

方針 3 界限性の充実

エリアマネジメントの推進

公園周辺の一体的な空間利用

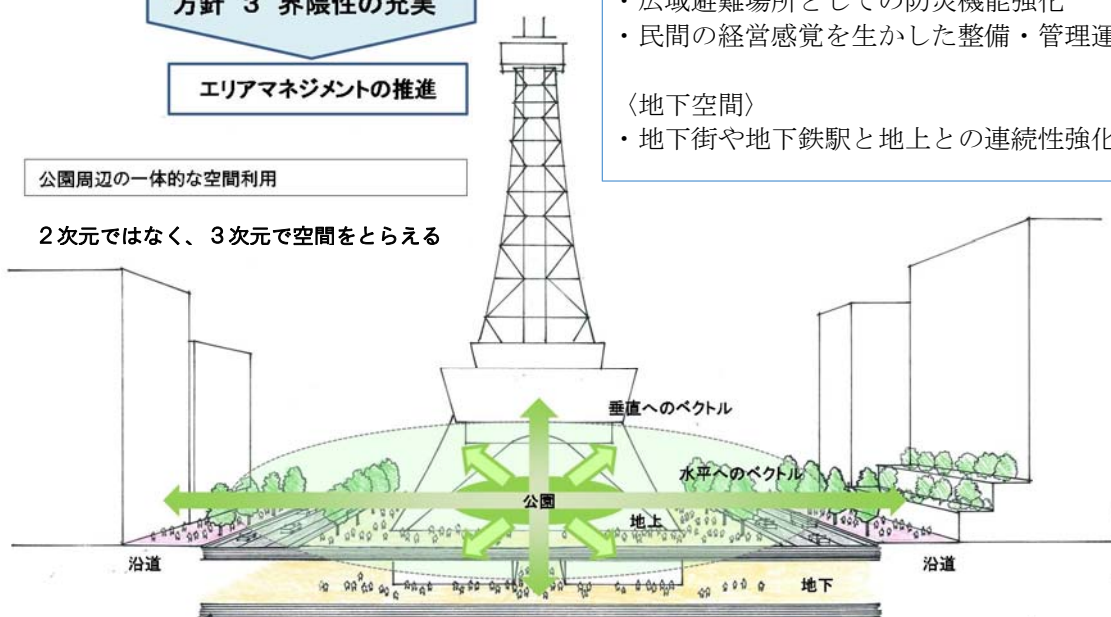
2次元ではなく、3次元で空間をとらえる

〈久屋大通公園〉

- ・都心のシンボル空間として集まり、憩い、ふれあう、栄地区を象徴する公共空間に相応しい整備を行なう
- ・公園と沿道が一体化する空間構成
- ・北から南まで一体的に活用できる空間構成
- ・広域避難場所としての防災機能強化
- ・民間の経営感覚を生かした整備・管理運営

〈地下空間〉

- ・地下街や地下鉄駅と地上との連続性強化



2-4 検討対象範囲拡大の必要性

街全体が一体的な公園になるためには、以下の視点による検討が必要である。

○道路から都市公園の兼用工作物への転換(道路から公園内通路)

これまでの「道路」を公園内の通路として捉えることで「みち」というものに変え、さらに「みちひろば」という考え方に転換していく。

そのためには、公園側からか歩道側から久屋大通の車線の減少を検討していく必要がある。

○民間敷地への立体公園制度の導入

東西が分断されているまちを一体的にしていくためには、民間敷地への立体公園制度の導入による容積率の緩和、低層棟への緑化誘導、公園との連続的活用の可能性の検討が必要である。

また、民間敷地側から公園へ積極的に関与してもらうためには、インセンティブの検討も必要である。

○公園と沿道の価値上昇が市民サービスにつながる流れを形成

公園の価値が上昇し、周辺の価値が上昇することで売り上げも伸びると、税収増をもたらし、市民サービスの向上へとつながるといった流れを形成していくことが必要である。

○BID 的管理の導入

上述のように街全体が公園になると、結果として環境不動産価値が向上する。

例えば、BID 的管理を導入することで、沿道地権者に負担が生じるが、自らの資産価値を向上させることができる。

※BID (Business Improvement District ビジネス活性化地区)・・・

法律で定められた特別区制度の一種で、地域内の地権者に課される共同負担金（行政が税徴収と同様に徴収する）を原資とし、地域内の不動産価値を高めるために必要なサービス事業を行う組織を指す。

