

「都心部まちづくりビジョン（案）」 に対する市民意見の内容及び市の考え方

「都心部まちづくりビジョン（案）」に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。いただいたご意見とそれに対する本市の考え方を公表いたします。なお、ご意見の内容については、原文の一部を要約、分割するなどして掲載させていただきましたので、ご了承ください。

平成31年3月

市民意見募集の概要

●募集期間

平成31年2月15日から 3月1日まで

●提出状況

提出者数：	16名
提出方法：	郵送 3名
	FAX 3名
	電子メール 10名
	持参等 0名

●意見の内訳

1. 全般について：9件
2. 「方針1とその将来像」について：5件
3. 「方針2とその将来像」について：10件
4. 「方針3とその将来像」について：3件
5. 「拠点のまちづくり」について：9件
6. 「都市軸のまちづくり」について：10件
7. 「拠点連携と都心界隈のまちづくり」について：6件
8. 「ビジョン実現に向けて」について：3件
9. その他のご意見について：2件

合計：57件

名古屋市 住宅都市局 リニア関連都心開発部 都心まちづくり課

電話：052-972-2758

FAX：052-972-4171

電子メール：a2758@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

1. 全般について：9件

市民意見の概要	市の考え方
<p>まちづくりが今どういう状況なのか、もっと手軽に情報を得られるようにしてほしい。新聞社や放送局の情報番組に定期的に取り上げてもらうと良いと思う。</p>	<p>定期的にはありませんが、新しい話題があった場合には、本市の記者クラブを通じて新聞社、放送局に情報提供を行っているところです。これからも、色々な形で市民の皆様にもまちづくりの情報をお届けできるよう、引き続き情報提供に努めてまいります。</p>
<p>業務、商業、住宅という、従来の都市政策に関するデータがなく、写真と言葉、派手な色塗りだけでは理解が進まない。</p>	<p>本ビジョンは、行政と民間で共有できる名古屋の都心部の将来像を提示することを主たる目的としているため、データ類につきましては、名古屋都心部に関する今後の展望と課題に関するものに絞って掲出することといたしました。</p>
<p>名古屋を取り巻く環境からその課題、それを解決するための施策が、丁寧に検証されているが、そのために全方位的な内容になっており、逆に「名古屋らしさ」や「個性」が分かりづらい印象である。</p> <p>また、リニア中央新幹線の開業によるストロー現象の懸念もあり、世界の視点から見ても「東京」や「大阪」との差別化が必要である。</p> <p>一方で、世界中の都市では「スマートシティ」構想や新しいテクノロジー「MaaS」などの動きが出てきており、新しい都心のインフラの在り方も問われている。名古屋市も未来を見据えて、世界最先端と誇れるようなものを目指して取り組んでほしい。</p> <p>名古屋は昔から<日本のモノづくりの中心>であり、現在もその知恵やDNAが受け継がれている。また、戦災復興による100m道路を中心とした基幹道路は名古屋のシンボルであり、今の都市の基礎となっている。こうした先人の残した財産は、新しいテクノロジーのアドバンテージとしても考えられる。従って、世界から訪れたすべての人がMaaSの進化により、多種多様なモビリティを活用しながら、目的地までストレスなくアクセスできる未来こそが、河村市長のいう【This is 名古屋】ではないか。</p>	<p>ご指摘のとおり、名古屋大都市圏には自動車産業に代表される「ものづくり」の伝統があり、また、100m道路をはじめとする充実した都市基盤があります。このアドバンテージを、先端技術を活用したモビリティサービスへの取組みという形でまちづくりに活かすことは、国際競争力の強化のみならず、都市魅力の向上やユニバーサルデザインの推進の面でも重要な視点であると考えられます。このため、ご意見を本ビジョンにも反映することで、スーパー・メガリジョンの中に埋没しない、名古屋ならではの都心部の形成を目指してまいりたいと考えております。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

市民意見の概要	市の考え方
<p>スーパー・メガリージョンの「中心」ではなく、「中間」であること（の危機感を基礎にした発展のチャンスととらえること）を基本認識にするべきである。中心であるのは、あくまでも広域中部圏（中部9県）の中のことであり、東京大阪と一体となった大都市圏の中に存在しつつ、広域中部圏の中心都市であるという役割の認識とその拡充こそが名古屋の独自性の源泉、埋没の回避策であると位置づけるべきである。</p>	<p>本ビジョンは、名古屋の都心をスーパー・メガリージョンの中に埋没させないために必要となるまちづくりの方向性をお示しすることも目的の一つとして作成いたしております。このため、単に東京と大阪の「中間」にあるというだけでなく、中間にあるという地理的な条件を活かし、「中心」となるための施策展開を検討していく必要があると考えております。</p>
<p>東京スタイルのまちづくり案に反対である。特に名古屋城天守閣の木造復元、久屋大通公園のPFI、交通システム。東京にあるものが名古屋に必要ではない。</p>	
<p>「(参考) 名古屋市の主な取り組み」に書かれていることは、その前に書いてある内容と強い関連性を持っているものばかりであるので、参考ではなく、きちんと主文のどこかに位置付けるべきである。</p>	<p>参考として掲載いたしました名古屋市としての個々のプロジェクトについては、その重要性を鑑み、それぞれに本文の記載の中に該当する部分がございます。</p>
<p>パブコメ募集が二週間しかなかったが、市民の知らない間に、こっそりやるのはいかがなものかと思う。 絵に描いた餅だらけのこの案は、時間をかけて市民と話し合うべきである。</p>	<p>名古屋都心のまちづくりに大きな影響を与えることとなるリニア中央新幹線の開業予定が2027年であり、それまでに民間投資の促進を図る必要があることから、2020年度に予定している都市計画マスタープランに先行して、2018年度中に策定・公表することといたしました。</p>
<p>分かりにくいカタカナ語が多く読みづらい。</p>	<p>適切な日本語表現が無い言葉・概念につきましては、用語解説を加えたうえで使用することといたしました。</p>
<p>2022年ごろから人口減少に転じると推計しているのであれば、名古屋市の歳入がどれだけ見込まれるのか予想できているはずである。このビジョンの予算は市民が賄えるのか？</p>	<p>人口減少社会にあつては、限られた歳入で効率的にまちづくりを進めることも必要であると認識しております。このため、本ビジョンは、行政と民間とで共有できる都心部の将来像をお示しすることにより、民間投資を促進することでまちづくりを進めることも目的の一つとしております。</p>

2. 「方針1とその将来像」について：5件

市民意見の概要	市の考え方
<p>リニアが2027年にできるというのだが、名駅周りに東京資本の支店・営業所ができるだけで、栄地区の地場のビルがマンションに変わっていくこと、ストロー現象による名古屋の独自性の埋没など、なにも対策はない。</p>	<p>本ビジョンでは、「国際競争力の強化と民間投資を誘発する環境整備」という方針に基づく将来像として「世界中から様々な人々を呼び込みイノベーションを創出するまち」を掲げております。この将来像を実現するための様々な施策の実施により、ストロー現象による影響を最小限に抑えたいと考えております。</p>
<p>中区、東区、熱田区、中村区、西区、北区の中心地区にある空地や塩漬け土地は、すぐにも再開発すべき。</p>	<p>本ビジョンは、リニア中央新幹線が開業する2027年を見据え、次期都市計画マスタープランに先行して策定・公表するものです。本ビジョンにより行政と民間とで都心部の将来像を共有することにより、民間投資の促進を図ってまいりたいと考えております。</p>
<p>名古屋都心部が世界経済を牽引するまちへと生まれ変わるため、策定方針には民間投資の誘発に加えて、「民間経済活動の活性化」と、その将来像を実現するための「新たな技術の都市実装」を加えてほしい。そのうえで、訪れる人・住まう人がまちなかで新たな技術に触れ、体験できるような「チャレンジな都市づくり」を行っていくべき。 その都心部での実証データを即座に開発者へフィードバックできる環境を整え、世界中の技術者・企業を呼び込み、イノベーションを促進し、『名古屋らしさ』を育て上げなくてはならないと考える。</p>	<p>本ビジョンでは、名古屋都心部において民間経済活動が活発化するため、その受け皿として必要となる都市機能の導入に関する方針と将来像、及び、その実現に向けた施策の方向性について掲げております。また、その一環としてクリエイティブな人材に訴求するまちづくりや都市の魅力向上の実現に向けた方向性として「先端技術等の実装の場としての街自体の活用」についても記載いたしております。</p>
<p>名古屋駅地区で「国際的・広域的な拠点形成」を実現するためには、民有地のみならず公有地（国有地・県有地・市有地等）についても、本ビジョンと整合した土地利用転換を推進する必要がある。そこで、公共施設がその役目を終えた際は、公有地を本ビジョンへ配慮せず売却等を行うことがないよう、隣接地との大街区化等による民間投資促進や新たな都市機能の導入など本ビジョンと整合した公有地活用を検討する旨を明記してほしい。</p>	<p>国際的・広域的な拠点形成の実現のためには、公有地の活用も重要であると考えております。本ビジョンでも、方針1の実現に向けた施策の方向性として、「低未利用な公有地を活用した魅力ある開発の促進」を記載いたしております。</p>

市民意見の概要	市の考え方
<p>名古屋は、IT 関係やベンチャー関係が非常に弱いと思う。個人起業向けのビルなど、ハード面の環境づくりをお願いしたい。</p>	<p>国際競争力の強化、イノベーションの創出につながる起業の促進は、圏域の中核としての名古屋都心部にとって非常に重要であると認識しております。本ビジョンにおいても、方針1とその将来像として、同様の方向性を掲げております。</p>

3. 「方針2とその将来像」について：10件

市民意見の概要	市の考え方
<p>現在の名古屋都心部の往来のメインは地下にあるので、地上において歩行者のために道路の再配分をしても、人々の往来が必ずしも地上へ移り、地上で賑わいが出来るとは限らないと考える。</p> <p>よって、「道路空間の再編による歩行者・公共交通主体の都市空間への転換」は、地上の道路のみならず、地下空間も対象にしたうえで、総合的に再配分することが必要と考える。</p>	<p>ご意見のとおり、名古屋都心部の特徴の一つが発達した地下街にあると認識しております。このため、方針2に対する将来像といたしまして、「安全、安心、快適な地下街が形成され、周辺ビルと接続することにより、地上と地下が連続した立体的な賑わいを創出」といたしました。「道路空間の再編」に際しましても、方針2の将来像を考慮して検討いたします。</p>
<p>平成29年3月に『名古屋魅力向上・発信戦略』が策定されたことを踏まえ、名古屋市が一丸となり、官民連携してシティプロモーションの取組みを推進していくため、本ビジョンにおいても名古屋都心部に関するシティプロモーションの実施に向けた取組みを明記してほしい。</p>	<p>シティプロモーションの実施は、非常に重要であると認識いたしております。</p> <p>シティプロモーションの実施に向けた取組みにつきましては、『名古屋魅力向上・発信戦略』において体系的に方向性が示されておりますので、本ビジョンの内容につきましても、その方向性を考慮して作成いたしております。</p>
<p>映画のロケ地、歌、観光地の映像など、メディアをかつようした名古屋のPRをすべき。</p>	
<p>「都市景観形成」には、緑化だけでなく、周辺との調和・アート・スカイライン・借景といったキーワードも想像される。その場所箇所に適した景観形成を検証して、全体を計画すべきと考える。</p>	<p>都市景観の形成には、様々な要素が複雑に関係しているものと認識いたしております。いただきましたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>旅行者が名古屋の思い出を振り返られる写真が撮れるようなシンボルとなるもの、市民が愛着が湧くようなものを作ってもらいたい。</p>	

市民意見の概要	市の考え方
<p>相変わらず「訪れたいくなるまち」がキャッチであるが、魅力向上対策が、「焼酎がうまい居酒屋」と「毎日がイベント、お祭り」しかないのでは、住宅都市局のまちづくりとは言えない。祭りは年に一度、コミュニティで行ってこそ、町は生き生きとする。</p>	<p>圏域随一の大都市として、大規模なイベントの開催や魅力的な商業施設の集積による都会ならではの魅力の向上により来訪者を増やすことが必要と考えております。そのためにも、訪れたいくなる「ワクワク感」を感じさせるまちづくりが必要であると考えておりますので、その旨を方針として明記いたします。</p>
<p>「利便性の高い新たなモビリティの導入や自転車利用環境の向上」とあるが、都心部の回遊性向上のためには、「新たなモビリティの導入」だけにとどめず、すべての利用者が多様なモビリティをストレスなく活用できる新しいシステム（MaaS）の導入も記述に加えることが必要であるとする。</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、本文を修正いたします。</p>
<p>観光客は少ない。名古屋の観光資源は京都のようにないものであり、名古屋城天守を木造にしたからといって客がくるわけではない。</p>	<p>名古屋の都心部単独での魅力向上だけでなく、昇龍道プロジェクトの起点として周辺観光地との連携強化に資する宿泊施設を誘導するなど、幅広い観点から観光目的の来訪者を増やしたいと考えております。</p>
<p>「魅力ある地域資源」は、歴史的建造物、芸術・文化だけに限らず、トヨタ産業記念館やノリタケの森にみられるような、産業資源も多くある。</p> <p>「モノづくり」＝先端技術としての名古屋は、海外に向けて非常に分かりやすく、そのような施策を盛り込んでいくと一層注目されると考える。</p>	<p>ご意見のとおり、「モノづくり」は圏域の強みであり特徴であると認識しておりますので、産業観光を意識した記載も加えます。</p>
<p>南海トラフ地震の危険性がますます高まっているのであるから、観光客の増を望むのであれば「安全な都市」ことアピールポイントなのではないか。</p>	<p>特に高度に都市機能が集積した名古屋の都心部においては、被災した場合の影響が広範囲に及ぶ恐れがあり、都市の強靱化や発災時の帰宅困難者対策が重要であると認識しております。このため、方針1の将来像として「老朽建築物の更新や災害発生時の帰宅困難者対策が推進され、災害への対応力が向上」を掲げ、その実現にむけて「市街地環境の改善、都市再生安全確保計画の推進などによる都市の強靱化」を進めていくことといたしております。</p>

4. 「方針3とその将来像」について：3件

市民意見の概要	市の考え方
<p>名駅以外の都心には高齢者が住むマンションが増えており、数十年先をみるというのであれば、人口減少社会の日本では都心回帰が進む。都心というからには、夜の繁華街だけではなく、昼に通う仕事があり、「暮らしやすいまちづくり」こそ都心部に必要。</p>	<p>圏域の中核機能と調和した都市型のライフスタイルの実現に資する都市機能の導入を目指す必要があると考えております。このため、本ビジョンにおきましても「都会性とゆとりが両立した名古屋ライフスタイルの実現」を方針の一つといたしました。</p>
<p>多様性という言葉の中に外国人「居住者」への視点をもっと含めるべきである。外国人は主に観光客や一時的な来訪者しか想定されていないような印象を受けるが、東京大阪はもちろん、世界の都市では外国人居住者や留学生、マイノリティといった多様な人たちを寛容に受け入れ、むしろその個性と活力・クリエイティビティを活かしていくことが、都市の魅力を高めることが共通の認識になっている。</p>	<p>本ビジョンでは、様々な人材を受け入れることにより圏域の中核としての競争力を向上させる必要があるとしており、そのためにもダイバーシティやソーシャルインクルージョンの考えに基づいたまちづくりを官民連携して推進することといたしております。外国人居住者につきましても、この考え方の中に含まれるものであると認識いたしております。</p>
<p>名古屋の都心部が栄え、地方の人達の流入に期待したとしても、日本全体の人口減少問題の解決にはつながらない。自然や農業を潰してきた名古屋市がSDGsを持ち出して都市の持続性を追求しても全く説得力がない。持続可能なまちづくりとは「世代交代ができるまち」でこそ可能であると思う。</p>	<p>自然環境の保全や平等で包摂性のある社会の実現は、世界共通の課題であり、様々な分野においてSDGs等に基づいた持続可能な世界の実現に向けた意識が高まっていると認識しております。</p> <p>本ビジョンにおいても、こうした考え方に基づいたまちづくりを進めるべきであるとの認識のもと、方針やその将来像の設定を行うことといたしました。</p>

5. 「拠点のまちづくり」について：9件

市民意見の概要	市の考え方
<p>名古屋駅の西側は、東側の高層ビル群とは180度違った雰囲気の街にしてほしい気がする。高層のホテルやマンションは規制して、西側の方が楽しそうと思える城下町のようなまちづくりや、「椿町」という色彩感や語感を活かした駅舎、街づくりをしてほしい。裏にはしてほしい。</p>	<p>本ビジョンでは、拠点において土地の高度利用を促進するとともに、個性的な境界の魅力を保全することなど、エリアごとの特色を生かすことにより、都市の多様性を向上させる、としております。地域等のご意見を聞きながら、地区の特色や個性を活かしたまちづくりを進めていきたいと考えております。</p>
<p>名古屋駅地区においても他地区同様、魅力あるまちづくりには地元が主体性をもって取り組むエリアマネジメント活動が不可欠であるので、拠点のまちづくりについて、名古屋駅地区におけるエリアマネジメント活動への「支援」やエリアマネジメント団体との「協働」を明記してほしい。</p>	<p>ご指摘のとおり、名古屋駅地区においてもエリアマネジメント活動への「支援」やエリアマネジメント団体との「協働」につきまして、明記いたします。また、他地区における記載も同様に修正いたします。</p>
<p>バスターミナル跡地は、楽しみな施設ができると思っているが、これから先も造っては壊し造っては壊し…の計画はしないでほしい。</p>	<p>バスターミナル跡地の開発につきましては、あくまで本格開発までの暫定活用としてのものです。本格開発に向けては、現在、久屋大通の南エリア（錦通から若宮大通までの間）の再生方針を検討しているところです。</p>
<p>テレビ塔＝栄なのに、西の高層ビルから見ると、どこにあるのかはっきりわからない。あのあたりが栄と思える（わかる）ような開発をしてほしい。</p>	<p>錦通以北の久屋大通公園の北エリア、テレビ塔エリアについては、民間事業者のノウハウを活用してテレビ塔のシンボル性を活かした再生を進めているところです。こうした久屋大通の再生を起爆剤として、民間再開発を促進し、これまで以上に栄地区の活性化を進めていきたいと考えております。</p>
<p>かつて3大都市といえば、東京・大阪・名古屋であったが、今では神戸や横浜、福岡などが名古屋にとって代わっている。名古屋がダサいのは自他共に認めるところである。テレビ塔の北の工事については、結構なお金を使って再開発するので、ダサいことにはしないで欲しい。</p>	<p>久屋大通公園の樹木をあのようによく伐ってしまうのは残念。まして、テナントショップが入ることには大反対。この静かな環境で、南の方のようなお祭り騒ぎはしてほしい。</p>
<p>久屋大通公園の樹木をあのようによく伐ってしまうのは残念。まして、テナントショップが入ることには大反対。この静かな環境で、南の方のようなお祭り騒ぎはしてほしい。</p>	<p>久屋大通公園の樹木は、都心に残された貴重な緑の空間として次世代に継承していきたいと考えております。現在の樹木は密生により樹勢が衰えているため、適正な間伐により健全な生育状態にしていきたいと思います。なお、桜通以北の久屋大通公園は「都会の安らぎ空間」として整備してまいりますので、ご心配されるようなイベントを行う予定はございません。</p>

市民意見の概要	市の考え方
<p>《名古屋駅地区》について、リニアを含む多様な交通モードの乗換えをスムーズに行うためには、駅前広場や地下空間の整備を進めるだけではなく、一つの端末での交通モードの乗換え検索・予約・決済といったサービスも不可欠であると考えます。</p>	<p>多様な交通モードの乗換えをスムーズに行うためには、ハード整備に加え、サービスの充実も必要であると認識いたしております。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>《名古屋駅地区》に、「魅力ある地域資源を活かした多彩なまちをつくり、相互につながることで、一体性のある歩きたくなるまちを形成します」とあるが、7000万人交流圏の交通拠点、スーパー・メガリージョンの中心といった前節との関係からは違和感がある。</p> <p>「歩く」よりも、バリアフリー、ユニバーサル・ダイバーシティの視点に配慮した場合、「歩きたくなるまち」を「訪れたくなるまち」の表現に変更したほうが好感が持てる表現だと考えられる。</p>	<p>名古屋駅へ来訪される方の行動が、乗り換えだけ、あるいは駅ビル内だけで完結するのではなく、駅周辺の魅力スポットにも足を運んでいただくことで、地上の賑わいを創出したいと考えております。地域資源を活かし「訪れたくなるまち」をつくり、まちとまちをつなぐことで、「歩きたくなるまち」を形成したいとの趣旨から、ご意見を基に、「めぐりたくなるまち」と修正いたします。</p> <p>また、ユニバーサルデザインの推進につきましても、方針3に基づき取り組んでまいります。</p>
<p>「ターミナル」という言葉は、「始終点」「末端」駅で言えば終着駅のことであり、単なる駅ではない拠点駅という意味に誤用されているが、間違いである。</p> <p>名古屋駅で始終点なのは、あおなみ線・関西本線・中央本線、近鉄線、名古屋市営バス・名鉄バスの一部に過ぎず、乗降客の多い新幹線・リニア中央新幹線・東海道本線、名鉄、地下鉄はいずれも中間駅であり、名古屋駅は乗換駅（トランスファー・ステーション）である。</p>	<p>ターミナルには様々な意味がございますが、本ビジョンでは、交通路線が集中する場所である交通結節点という意味で用いております。</p> <p>名古屋駅地区においては、交通結節点としての機能を強化し、国内外から来訪する人々を迎え入れることのできる交通拠点を形成してまいります。</p>

6. 「都市軸のまちづくり」について：10件

市民意見の概要	市の考え方
<p>「過度に流入する自動車交通量の抑制」とあるが、戦災復興時に、来るべきモータリゼーションの到来を見据えて100m道路などの基盤整備を行った、先人の思いを大切にしてほしい。</p> <p>また、自動車の技術進歩は電気、燃料電池、自動運転など留まることがなく、近い将来あらゆる人々にとって間違いなく有用な移動手段になると考えられ、名古屋らしさを考えると、あらゆる交通手段の結節点としての拠点整備が必要である。</p> <p>P4における「リニア効果を圏域に行き渡らせるための広域交通拠点にふさわしい都市基盤の整備」やP9における「道路ネットワークを強化」「名古屋駅へのアクセス性を向上」「多様な交通モードの乗り換えがスムーズにできる」という記載との整合性を考えると、「過度に流入する自動車交通量を抑制」することは難しいのではないかと考える。</p>	<p>ご指摘のとおり自動車の技術進歩や新たなモビリティサービスが出てきている中で、それらを見据えたまちづくりを進め、あらゆる人にとって移動しやすいまちとすることが重要であると考えております。</p> <p>一方、都心部においては、歩いて楽しい賑わいのある空間を創出することも重要であり、都心部に目的地を持たない通過交通の迂回などの対策にも取り組む必要があると考えております。</p>
<p>都心部に入る車の数を減らせるようにお願いしたい。少し郊外に大規模な格安の駐車場をつくり、そこから電車で都心部に人が流れるような仕組みがもう少しできればと思う。</p>	
<p>シンボル並木の育成とあるが、現状の桜通の銀杏並木を見ても、落葉、果実処理など、隣接の地権者の負担となっているケースも見受けられるので、実際の運用を考えると本当に良いのか再考してほしい。</p>	<p>都市のブランド力向上のためには、名古屋の顔となるような路線においては、街路樹の美しさや安らぎなどを活かしたシンボリックな並木づくりを行うことも必要であると考えております。落葉の清掃につきましては、沿道の皆様や愛護会等にもご協力をお願いいたしております。</p>
<p>広小路通、大津通を常時歩行者天国にしてはどうか。</p>	<p>賑わい交流軸を中心とした都心部のシンボリックな通りを人に優しく歩いて楽しいみちにすることは、都心部の賑わい形成にとって重要であると考えております。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>広すぎる道路は歩道を広げ、車道側を自転車道に、民地側はお店にして活用してはどうか。</p>	
<p>広すぎる交差点を狭くすることにより、左折する車のスピードを抑えるようにしてはどうか。</p>	

市民意見の概要	市の考え方
<p>道路・歩道空間のデザインの高質化に取り組むことを明記してほしい。</p> <p>平成 29 年 10 月に国土交通省により策定された『景観に配慮した道路附属物等ガイドライン』にあるとおり、都市景観形成により都市の魅力向上や、風格を感じさせるためには、沿道側の街並みの魅力向上に加え、都市の骨格を形成する道路や歩道空間のデザインの質の向上が不可欠であり、早急に取り組むことが必要と考える。</p>	<p>ご意見のとおり、魅力的な都市景観の形成には、沿道側だけでなく、道路空間と一体となった都市空間の整備が必要であると考えておりますので、「都市軸のまちづくり」における「幹線道路と沿道のまちづくり」において、その旨を記載いたしております。</p>
<p>良好な都市景観を形成するためには、宅地側の魅力向上に加え、都市の骨格を形成する道路空間・歩道空間が、宅地と一体となりデザインを高質化させる必要がある。そこで、公共側が歩道空間において駐輪場等を整備する際は、官民連携で取り組むことを明記してほしい。</p>	
<p>市民であれば名古屋駅から栄までは地下鉄で移動するが、観光客は歩いて街並みを見ながら歩くことも多いと思う。景色やウィンドウショッピングなど、歩いて楽しくなるような道にしてほしい。広小路は歩行者と SRT だけにするなどして余裕のある空間にしてほしい。</p>	<p>平成 31 年 1 月に策定した SRT 構想では、「みちの再生による都心の魅力向上」をコンセプトの一つに掲げており、道路空間の賑わいづくりと一体的に導入を進めていきたいと考えています。</p>
<p>親水空間の充実をお願いしたい。歴史ある堀川では、名古屋城から白鳥公園まで、景観を楽しんで川沿いをゆっくりと歩くことができる環境にしてほしい。</p>	<p>名古屋都心部において水辺空間は貴重であり、その環境を魅力あるものとすることは重要であると考えております。このため、本ビジョンにおいても、方針 3 の将来像及び「都市軸のまちづくり」において、「水辺空間」の活用や魅力向上を掲げております。</p>

7. 「拠点連携と都心界隈のまちづくり」について：6件

市民意見の概要	市の考え方
<p>名古屋への観光客は、名駅だけに集中している。2027年にリニアが開通する頃には、道路は車で渋滞し、地下鉄やバスも満員で、観光客の移動手段としては満足できない。次世代の移動手段としてロープウェイを市内の観光名所に張り巡らし、空から観光とショッピングを楽しむ観光戦略を提案する。</p>	<p>ロープウェイは空から観光名所やまちを楽しめる乗り物で、高低差があるところや川などを超えて2点間を結ぶ効果が期待できる一方、既存の魅力ある景観や眺望、プライバシーを阻害する懸念があります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>新たにSRTが導入されれば便利になると思うが、観光としての存在感は薄いと思われる。そこで話題となりそうな案として、乗降口が右側に設置されたバスの導入、名古屋高速の橋脚の下の中央分離帯へのバス停留所乗降口の設置、久屋大通公園の沿側への乗降口の設置等を提案する。</p>	<p>SRTの導入においては、沿道での乗降の利便性や賑わいとの連携を意識して歩道側走行を基本に考えていますが、具体的な路線の選定や乗降・待合空間の整備、新たな車両の開発などについては、いただいた意見も参考に検討を進めていきます。</p>
<p>SRTは、道幅をひろげられない現状で導入できるのか？バスで名古屋駅に行く人にとって、途中での乗り換えによる交通料金の増となっては困る。</p>	<p>SRTの専用レーン化を実現するには、都心を通過する自動車交通の迂回や都心来訪者の公共交通への転換の推進が必要と考えています。導入にあたっては、時間限定での運用あるいは優先レーンにより、都心における公共交通の優位性を段階的に高めるなどの対応も検討します。</p> <p>SRTは都心内の回遊性を高めるシステムですが、郊外と都心を行き来する地下鉄や路線バスなど他の公共交通と一体となって、相互に乗り継ぎやすい料金サービスを提供できるよう取り組んでいきます。</p>
<p>柳橋地区は、現在の状況から「100年以上もこの地域の食文化を支え、新鮮な食材があふれる市場のあるまち」が将来継続されるのか？記載を見直してほしい。</p>	<p>本ビジョンにおいては、歴史性や下町の風情など独自の個性・魅力を持ったエリアを都心界隈と位置づけ、その魅力や個性を地域の資源と考えております。柳橋地区についても、同様に考えております。</p>
<p>那古野地区は、「那古野小学校」を利活用した施設が稼働するが、これは「特に都心部において導入を促進したい都市機能」に該当するものであり、記載に追記してほしい。</p>	<p>本欄は、都心界隈としての面から、那古野地区の記載をしているものです。同時に、那古野地区の一部は「拠点」としての名古屋駅地区にも含まれており、那古野小学校の利活用に関しましては、名古屋駅地区におけるまちづくりの一環であると認識いたしております。</p>

市民意見の概要	市の考え方
<p>地図中の「ささしま地区」の表記を「ささしまライブ地区」と改めたうえで、「■名古屋駅地区～伏見・大須地区」の中に「ささしまライブ地区」についての記載を加えてほしい。</p>	<p>ささしまライブ 24 地区の重要性を鑑み、ささしまライブ 24 地区の記載を追加いたします。</p>

8. 「ビジョン実現に向けて」について：3件

市民意見の概要	市の考え方
<p>必要とされる都市機能の導入に向け、容積率の緩和に加え、施設導入期から運営期までの幅広い課題をトータルに支援することを明記してほしい。</p> <p>イノベーション施設や MICE 関連施設などには、運営期の事業採算性が他の用途に比べ悪い施設や、空室リスクが高い施設なども存在するため、民間開発へのインセンティブを容積率の緩和に限定することなく、運用面における官民連携や維持管理運営コストの軽減など、幅広い支援が必要と考える。</p>	<p>これからの名古屋都心部に必要となる都市機能の導入につきましては、まちづくりの分野だけでない幅広い取り組みが必要であると認識いたしております。</p> <p>本ビジョンでは、まちづくりの分野として容積率の緩和についての記載をいたしました。が、他部局とも連携した幅広い支援のあり方についても、検討を進めてまいりたいと考えております。</p>
<p>都市機能を誘導するための「民間投資の促進」について、「容積率の緩和」以外のインセンティブを「等」ではなく具体的に複数例示し、幅広く民間投資を誘発していく方向性を明確に示してほしい。</p> <p>例えば、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「イノベーション施設」「MICE 関連施設」等の新たな都市機能に対する、固定資産税・都市計画税の減免、家賃の補助、官民の共同運営などの支援 ・「意欲ある起業家の創業を促進」に資するリノベーションに関する、建築基準法等の規制緩和の検討や補助金等の公的な支援 	
<p>ビジョン実現に向けたまちづくりの促進について、制度等の支援にとどまらず、地域まちづくり団体等と官民一体となって「協働」することを明記してほしい。</p>	<p>ご指摘のとおり、行政がまちづくり団体に対して一方的に支援するのみでなく、一体となって協働することが、これからのまちづくりには必要であると考えておりますので、その旨明記いたします。</p>

9. 其他のご意見について：2件

市民意見の概要	市の考え方
平田町交差点を、東から西へ救急車がサイレンを鳴らして渡ろうとしていたが、南北の通りの車は止まらず、救急車が信号待ちをしていた。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
周辺地域から名古屋駅や都心部へのアクセス改善もあわせてお願いしたい。	