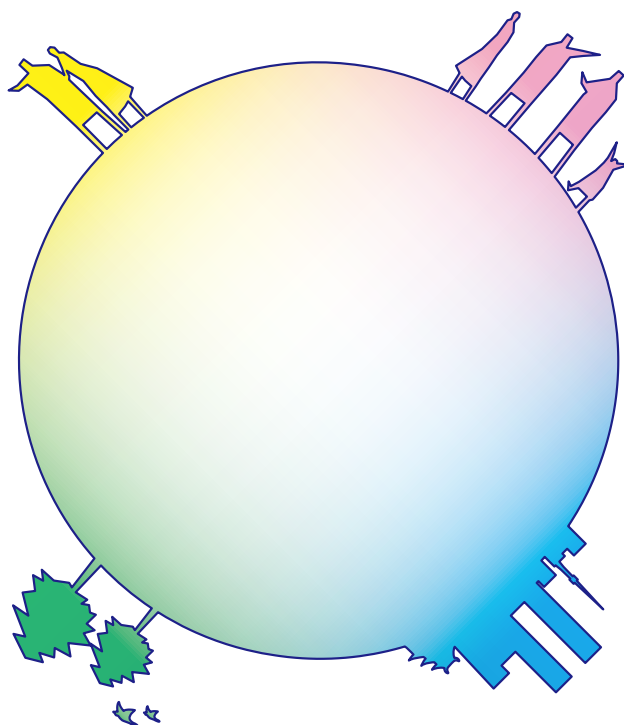


名	古	屋	市
都	市	計	画
マ	ス	タ	ー
プ	ラ	ン	

“**人・まち・自然**が**つながる交流・創造都市**”

交流でつながる創造力でつづく、安全で心地よい都市へ



「人・まち・自然がつながる交流・創造都市」 をめざして



名古屋のまちづくりは、1610年の名古屋城築城と「清須越」と呼ばれるまちぐるみの移転によって始まりました。その後、戦災復興事業を始めとする土地区画整理など先人たちの大胆な都市計画により、市域の拡大とともに良好な市街地の整備が進められ、便利で快適な大都市名古屋が形成されてきました。

その一方で、少子高齢化の加速と人口減少社会の到来、安心・安全に対する危機感の増大、グローバル化を背景とする都市間競争の激化、地球環境問題の深刻化など、本市を取りまく課題も時代とともに変化しており、こうした様々な課題への対応として、新たなまちづくりの方針が必要となっています。

このような状況のなか、このたび、本市の将来の都市像やまちづくりの方向性を示す「名古屋市都市計画マスタープラン」を策定いたしました。

本計画では、めざすべき都市の姿を「人・まち・自然がつながる交流・創造都市」としております。

今後は、名古屋大都市圏内外の交流促進を視野に入れつつ、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に多様な都市機能が適切に配置・連携され、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造を実現していく必要があります、そのため「駅そばまちづくり」を中心とした様々な取り組みを進めてまいります。

また、これからのまちづくりの戦略を示し、様々な取り組みを効率的・効果的に進める「戦略的まちづくり」や、地域住民や自治会、NPO、商店街、企業、行政など、皆で地域のことを考え、地域資源や地域特性を生かした特色のあるまちづくりを進める「地域まちづくり」にも取り組んでまいります。

こうしたまちづくりを皆様とともに進めることにより、安心・安全で持続可能なまち、そして、名古屋大都市圏をリードする個性と魅力あふれる“どえらいおもしろいまちなゴヤ”をつくっていききたいと思います。

本計画の策定にあたり多大なご尽力をいただきました名古屋市都市計画審議会及び同都市計画マスタープラン部会の委員の皆様、貴重なご意見をお寄せいただきました皆様に、心より感謝申し上げます。

平成23年12月



1 策定にあたって

●策定の目的	1
●位置づけ	1
●前提条件	2
●特色	2
●構成	2

2 長期的視点に立ったまちづくりに向けて

●概要	3
●まちなりたち	5
●現況	6
●時代の潮流	9

3 めざすべき都市の姿

12

4 まちづくりの方針

●まちづくりの方針	13
●都市構造	14

5 分野別構想

●土地利用	28
●交通	32
●港湾・空港	37
●緑・水	39
●住宅・住環境	43
●防災	46
●景観・歴史	50
●低炭素・エネルギー	54
●供給処理施設等	57

6 戦略的まちづくりの展開

- これからのまちづくりの進め方 59
- 重点地域における取り組みのイメージ 63

7 地域まちづくりの推進

- 概要 77
- まちづくりの構想づくり 78
- 実践のしくみ 81
- 都市計画マスタープランへの位置づけ 82

8 評価・見直しの方針

- 評価指標 83
- P D C A 84

参考資料

- 検討経緯 85
- 市民大討論会の概要 87
- 都市計画マスタープランシンポジウム・パネル展の概要 88
- 分野別の現状と課題 89
- 用語解説 103

策定にあたって

ここでは、策定の目的、位置づけ、前提条件、特色、構成について示します。

● 策定の目的

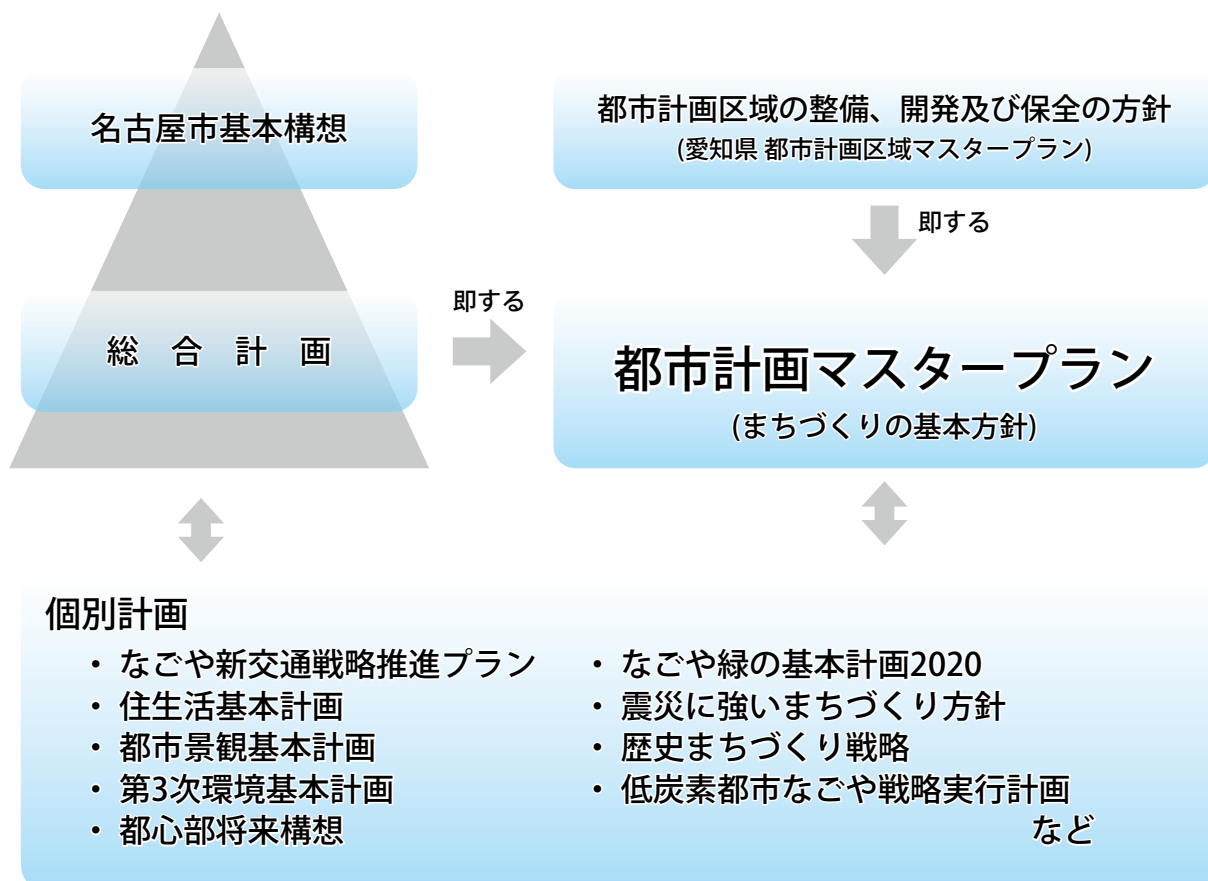
都市計画マスタープランの策定の目的は、次の2点です。

長期的な視点に立ち、将来の都市像やまちづくりの方向性を示します

地域住民・企業・行政などの協働によるまちづくりを進めるガイドラインとなります

● 位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、市の総合計画や個別計画との関係は、下記のとおりです。



● 前提条件

都市計画マスタープランの前提条件は、下記のとおりです。

- ・対象区域は、名古屋市全体を基本とし、周辺市町村や名古屋大都市圏の各都市との交流についても考慮します。
- ・目標年次は、概ね20年の長期的な見通しのもとに、2020年（平成32年）とします。
- ・将来人口は、2025年（平成37年）頃に減少基調に入ることと想定します。

長期的視点に立ったまちづくりに向けて

● 特色

都市計画マスタープランの特色は、次の3点です。

● 駅そばまちづくり

将来的な人口減少や高齢化、大規模災害、地球環境問題への対応を考慮した都市構造をめざし、その第一歩となる取り組みを示します

めざすべき都市の姿

● 戦略的まちづくり

戦略的なまちづくりの展開に向けて、まちづくりの戦略と重点的に取り組む地域におけるまちづくりのイメージを示します

まちづくりの方針

● 地域まちづくり

戦略的なまちづくりを支えるしくみとして、多様な主体による地域まちづくりの推進のプロセス等を示します

分野別構想

● 構成

都市計画マスタープランの構成は、全体構想と地域別構想の二層構造とし、都市レベルの視点と地域レベルの視点からまちづくりの方向性を示します。

全体構想（本書に記載）

1. 策定にあたって
2. 長期的視点に立ったまちづくりに向けて
3. めざすべき都市の姿
4. まちづくりの方針
5. 分野別構想
6. 戦略的まちづくりの展開
7. 地域まちづくりの推進
8. 評価・見直しの方針

地域別構想

（今後、策定にあわせて位置づけ）

戦略的まちづくりの展開

地域まちづくりの推進

評価・見直しの方針

2 長期的視点に立ったまちづくりに向けて

ここでは、概要、まちのなりたち、現況、時代の潮流について示します。

● 概 要

都市計画マスタープランの概要は、下記のとおりです。詳細は各「掲載ページ」をご覧ください。

● まちのなりたち

掲載ページ P5

○ 位置と地形

名古屋は、地理的に日本のほぼ中央に位置し、中部圏の中核となる都市としての役割も期待されています。地形は、東部はなだらかな丘陵地、中央部は北から南になだらかに傾斜する平坦な台地、北・西部の沖積地は肥沃な濃尾平野の一部、南部は干拓事業により開発された地域で平坦な低地となっています。

○ まちのなりたちと特性

名古屋のまちは、尾張の国の中心地であった清須のまちを移転（清須越）することによってつくられました。また、明治時代以降の耕地整理・土地区画整理、戦後の復興土地区画整理、組合施行土地区画整理などによって、市街地の形成がすすめられてきています。

■ 新法の組合施行土地区画整理
■ 旧法の土地区画整理
■ 耕地整理
■ 公共団体等施行土地区画整理



● 現況

掲載ページ P6～8

○ 名古屋の現況

- ・ DID（人口集中地区）内の人口密度が、東京都区部や大阪市と比較して低くなっています。
- ・ 緑被率（市域面積に対する緑被地面積の割合）が低下しています。
- ・ 道路率（市域面積に対する道路面積の割合）が政令指定都市の中で、もっとも高くなっています。
- ・ 都市施設等の維持補修費が増加しています。

○ 名古屋の特徴

- ・ 豊かな歴史文化・ものづくり圏域の中核都市・環境保全の取り組み・住みやすい大都市

● 時代の潮流

掲載ページ P9～11

- | | |
|-------------------------|---------------|
| 1 少子高齢化の加速と人口減少の進行 | 4 グローバル化の浸透 |
| 2 安心・安全に対する危機感の増大 | 5 地球環境問題の深刻化 |
| 3 「個」の時代における新たなつながりへの期待 | 6 地域主権型社会の幕開け |

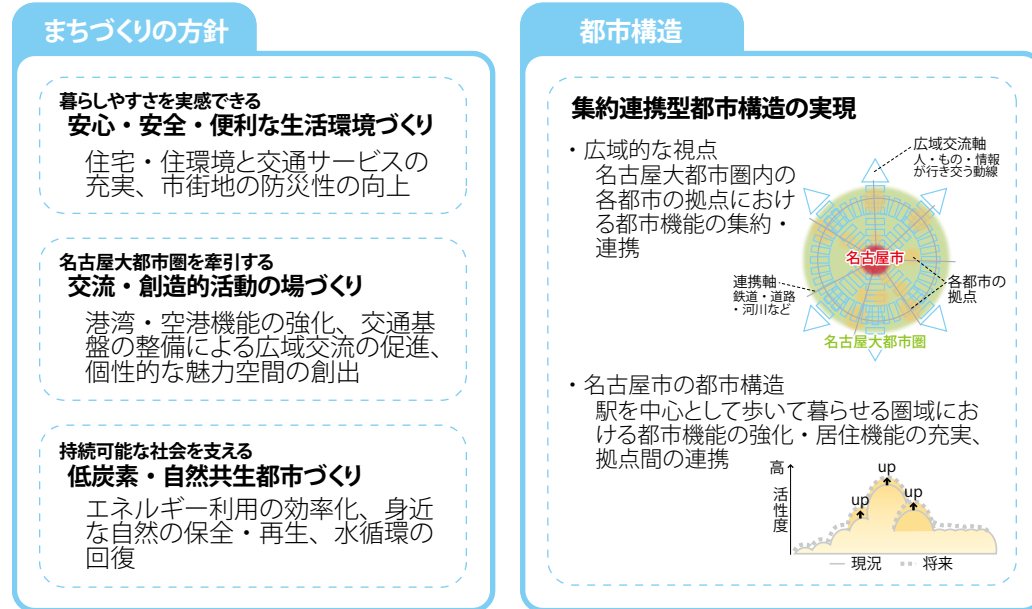
めざすべき都市の姿

掲載ページ P12



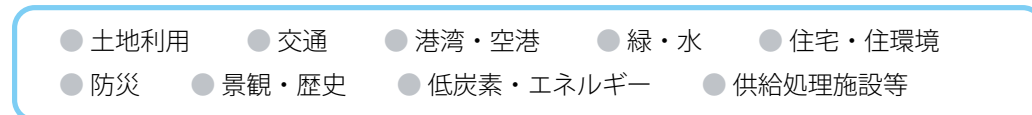
まちづくりの方針

掲載ページ P13 ～ 27



分野別構想

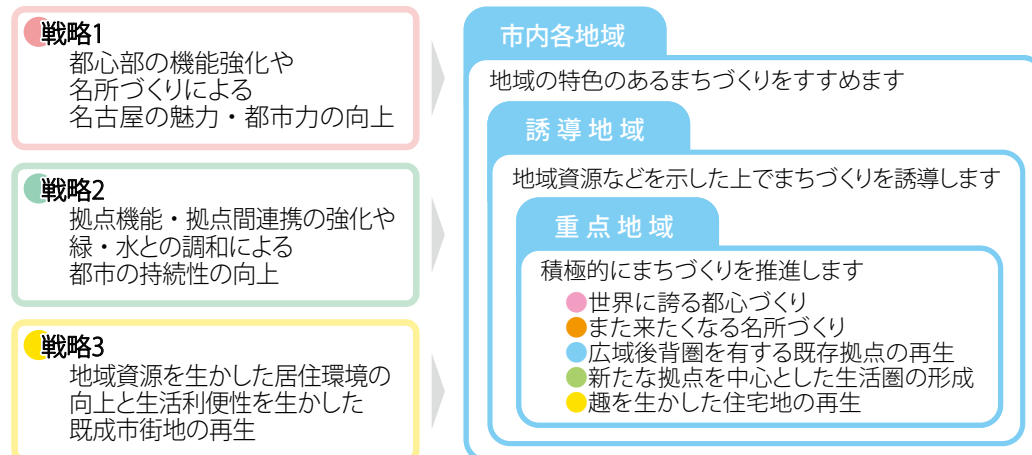
掲載ページ P28 ～ 58



戦略的まちづくりの展開

掲載ページ P59 ～ 76

3つのまちづくり戦略に基づき、各地域において、まちづくりを展開します



地域まちづくりの推進

掲載ページ P77 ～ 82

- ・まちづくりに関わる多様な主体（住民、企業、行政等）の役割分担
- ・「まちづくり構想」策定・実践のプロセスと行政の支援体制

評価・見直しの方針

掲載ページ P83 ～ 84

● まちのなりたち

1 位置と地形

名古屋は、地理的に日本のほぼ中央に位置し、全国的な物流、交流機能が集積する上で有利な条件を備えています。また、日本海沿岸の地域と太平洋沿岸の地域とを結ぶ中部圏の中核となる都市としての役割も期待されています。地形は、東部はなだらかな丘陵地、中央部は北から南になだらかに傾斜する平坦な台地、北・西部の沖積地※は肥沃な濃尾平野の一部、南部は干拓事業により開発された地域で平坦な低地となっています。



2 まちのなりたちと特性

名古屋のまちは、1610年に当時尾張の国の中心地であった清須のまちを移転（清須越）することによってつくられました。城の周囲には武家屋敷、幅員三間の道路で区画された碁盤割の部分に町屋、防衛上の要所には社寺を配置した計画的なまちづくりが行われました。

また、熱田のまちは、古くは熱田社の門前町としてはじまり、鎌倉時代以降は湊町、京都と東国を結ぶ街道の宿場町として、江戸時代には東海道の宮の宿として栄えました。

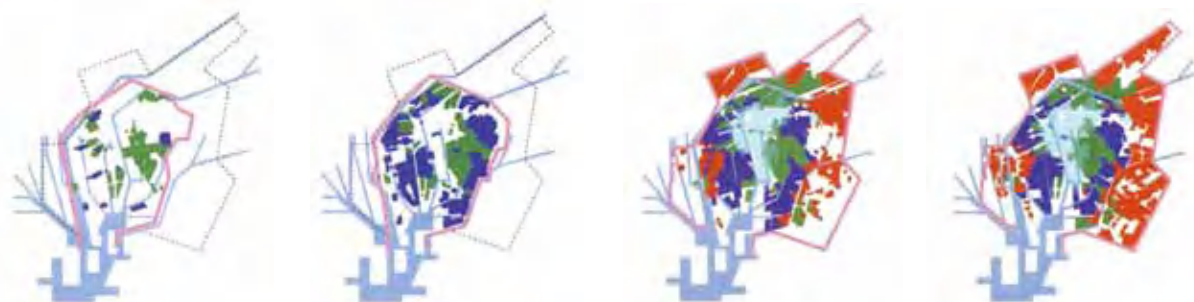
その後は、明治時代以降の耕地整理※・土地区画整理※、戦後の復興土地区画整理、昭和30年以降の組合施行土地区画整理などによって、市域の拡大とともに市街地の形成がすすめられてきています。

大正15年（1926年）

昭和20年（1945年）

昭和45年（1970年）

平成21年（2009年）



凡例：■市域界 ■耕地整理 ■旧法の土地区画整理 ■復興土地区画整理 ■新法の組合施行土地区画整理

沖積地

河川によって上流から運ばれてきた土砂が、長期間にわたり堆積することによって形成される比較的平らな地形。

耕地整理

土地の農業用の利用を増進するため、農地を区画整理して用排水の利便性を向上させたり、道路を整備すること。

土地区画整理

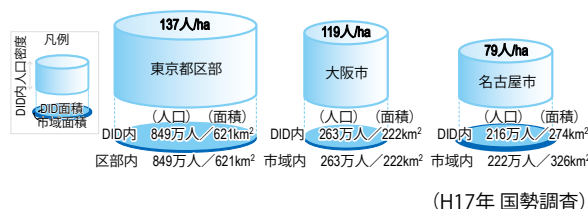
一定の区域において、生活になくてはならない道路、公園などの整備改善を行うとともに、個々の宅地を整形で公道に面するようにするなどして、土地の利用増進をはかる方法。

● 現 況

1 名古屋の現況

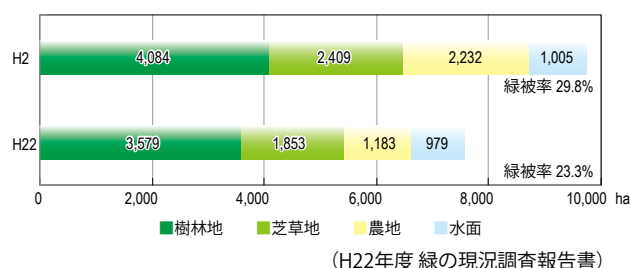
■人口集中度

人口の97%がDID（人口集中地区※）に集中していますが、東京都区部や大阪市と比較して、DID内の人口密度が低くなっています。



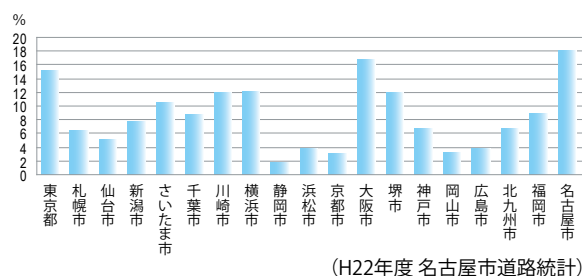
■緑被率

平成2年から平成22年の20年間で緑被率（市域面積に対する緑被地面積の割合）が6.5ポイント低下しています。



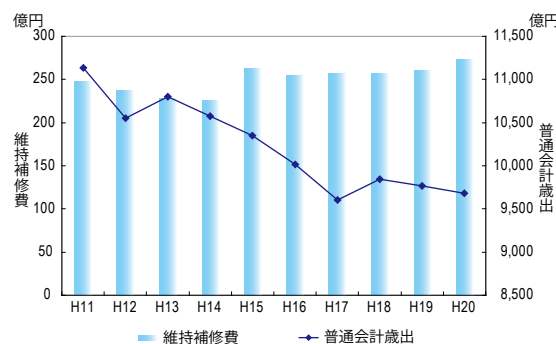
■道路率

道路率（市域面積に対する道路面積の割合）は約18%で、政令指定都市の中で、もっとも高くなっています。



■都市施設等の維持補修費

平成11年度から平成20年度の10年間で普通会計の歳出は、15%減少している一方、都市施設等の維持補修費は増加しています。



普通会計とは、一般会計及び特別会計のうち公営事業会計（企業活動部門）に属するもの以外の会計です。

(H21年度 名古屋市の財政)

人口集中地区

国勢調査において設定される統計上の地区。人口密度が40人/ha以上の基本単位区（平成2年（1990年）以前は調査区）が互いに隣接し、合計人口が5,000人以上となる地区に設定される。

2 名古屋の特徴

■豊かな歴史文化

名古屋は、信長、秀吉、家康という戦国時代の三英傑ゆかりの地です。楽市・楽座など既成概念を打ち破る画期的な政策を行った信長や、天下統一を果たした秀吉を輩出し、家康によって築城された名古屋城は、名古屋の発展を支えるとともに、400年を経た現在もまちのシンボルとして親しまれています。

戦災を免れた本丸御殿の襖絵や天井板絵などの障壁画、「源氏物語絵巻」をはじめとする国宝や重要文化財など、貴重な文化資産が数多く残されています。また、築城にあわせ開削された堀川は、400年もの間名古屋のまちづくりと人々の暮らしを支えてきました。宮の渡しで知られる熱田の地には、源頼朝生誕の地など数々の伝承や神話が残されているとともに、熱田神宮には、三種の神器の1つである草薙の劔（くさなぎのつるぎ）が祀られています。

江戸時代には初代義直や7代宗春をはじめ歴代の尾張藩主が文化芸術や学問の振興に取り組んだ結果、幅広い分野の文化・芸能が盛んになり「芸どころ名古屋」が培われました。



■名古屋城

■ものづくり圏域の中核都市

名古屋は、江戸時代から尾張藩の領地であった木曾地方で産出される杉や檜など良質な木材の集散地であったことから、建具、家具、仏壇・仏具などの生産が盛んになりました。さらにこれらの木材加工技術を基礎にして、時計、鉄道車両、合板、楽器などの近代工業へと発展しました。

また、瀬戸や常滑などの陶磁器産地に近いことから近代窯業が発展し、和時計・からくりの技術から機械工業が発展するなど、ものづくりの歴史の中で育まれた産業技術の蓄積と集積はさまざまな技術革新を生み出す源泉となりました。こうして、名古屋を中心とする圏域は、自動車、航空機、精密機器、工作機械、ファインセラミックスなどの分野において、世界的なレベルの産業技術の中核圏域となっています。

■環境保全の取り組み

名古屋市は、渡り鳥の重要な飛来地である藤前干潟を保全するため、埋立処分場計画を断念し、ごみ非常事態を宣言しました。そして、市民総ぐるみでごみ減量に取り組んだ結果、2009年度には1998年度に比べてごみ処理量は約6割に、埋立量は約3割にまで減りました。

こうした努力によって守られた藤前干潟は、2002年に国際的に重要な水鳥の生息地としてラムサール条約※の登録湿地となりました。ごみ非常事態宣言を契機とした環境に対する市民意識の向上や協働文化の浸透は、2005年に開催された愛・地球博を経て、市民の主体的な環境保全活動や2010年に開催された生物多様性条約第10回締約国会議※(COP10)の取り組みへと広がりを見せています。



■藤前干潟

■住みやすい大都市

名古屋は、東京、大阪に次ぐ大規模な経済圏の中核都市ですが、東京、大阪と比べて人口密度が高くなく、計画的なまちづくりにより広い道路や公園が確保され、空間的なゆとりを備えています。また、大都市でありながら通勤時間が比較的短いなど、時間的にもゆとりのある都市であるといえます。日本初の地下鉄環状運転が実現されるなど公共交通ネットワークが充実しているほか、木曽川の豊かな水源を生かした水道水は全国的にもおいしいと評価されており、生活における便利さ、快適さにおいて市民の満足度は高く、住みやすいまちという評価を得ています。



■久屋大通公園周辺（100メートル道路）

ラムサール条約

水鳥の生息地等として国際的に重要な湿地及びそこに生息・生育する動植物の保全を促進することを目的とした国際条約。

生物多様性

すべての生物間の変異性をいうものとし、種内の多様性、種間の多様性および生態系の多様性を含む。

生物多様性条約

1992年にリオ・デ・ジャネイロ（ブラジル）で開催された国連環境開発会議（地球サミット）で採択された条約の一つで、正式名称は「生物の多様性に関する条約」。

生物多様性条約第10回締約国会議

2010年に名古屋市で開催された生物多様性条約の10回目となる締約国会議でCOP10とも呼ばれる。

● 時代の潮流

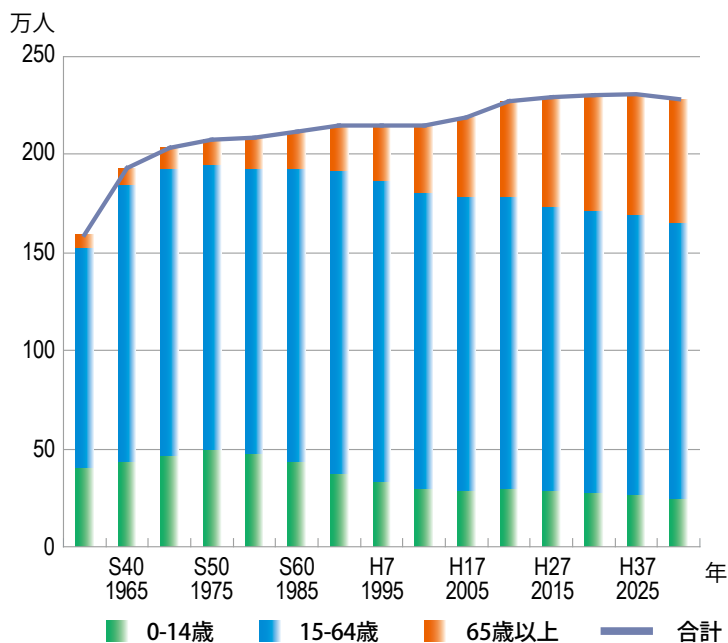
1 少子高齢化の加速と人口減少の進行

常住人口は、平成37年（2025年）頃にピークを迎え、その後は、減少基調に入ると想定されています。

また、平成37年の高齢化率（65歳以上の割合）は26%程度（平成22年より5ポイント増加）となる見込みです。

このように、少子高齢化が進行し人口減少社会が到来する中、これらに対応したまちづくりが求められています。

■人口の推移



（名古屋市総務局推計の上限値）

2 安心・安全に対する危機感の増大

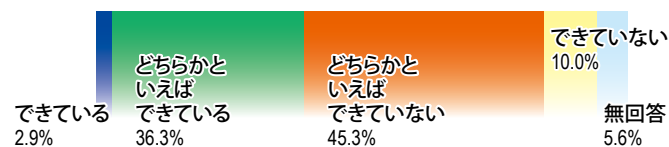
災害に対する備えが整っているまちかどうかについて、現状では半数以上の人の実現できていないと考えています。

また、今後、災害に対する備えが整っているまちの実現に向けて、大多数の人が力を入れるべきと考えています。

平成23年3月11日に発生した東日本大震災を受け、こうした災害への備えに対する危機感が増々強くなるものと思われ、安心・安全なまちづくりが求められています。

■災害に対する備えが整っているまち

・現状では実現できているか



・今後、力を入れるべきか



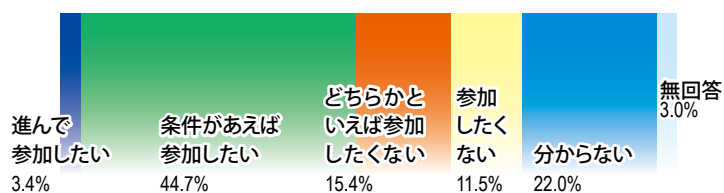
（H20年度 市民2万人アンケート）

3 「個」の時代における新たなつながりへの期待

地域における人と人とのつながりが希薄化していることについて、「時代の流れでありやむを得ない」と考える人も少なくありません。しかし、地域活動への参加について、「条件があえば参加したい」と考える人は多く、こうした人たちが地域の担い手となり、新たなつながりが形成されることが期待されます。

それぞれの多様な価値観や選択が尊重される中、地域の担い手の活躍による新たなつながりを生み出すまちづくりが求められています。

■地域活動への参加意向



(H20年度 市政世論調査)

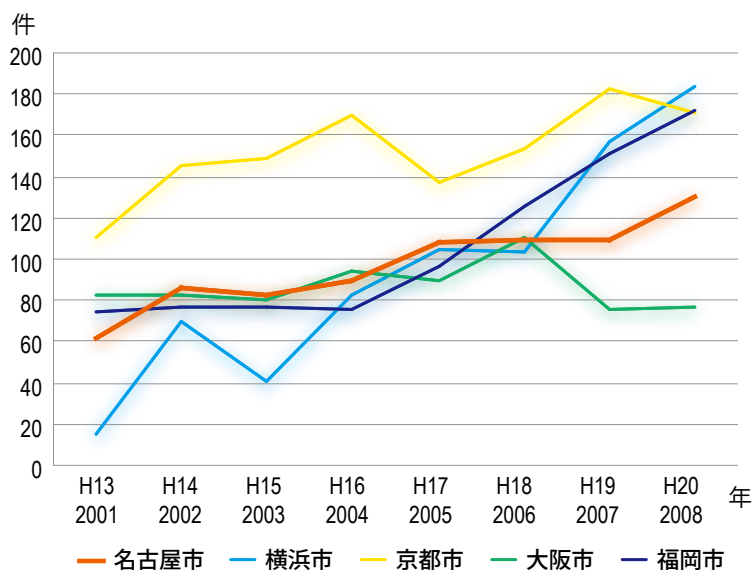
4 グローバル化の浸透

グローバル化※を背景に、国という枠組みにとらわれず都市や圏域間で企業や人材を惹きつけ合う「国境を超えた都市間競争の時代」になってきています。

また、航空路線網等の充実による世界各地への移動時間の短縮や経済のグローバル化により、ビジネス、観光、学術などあらゆる分野において、国際交流人口が増加しています。

都市間競争が激化する中、国内外の多様な交流を都市の活力の創出につなげられるまちづくりが求められています。

■都市別国際コンベンション開催件数



(H23.2 NAGOYAライフデータでみる名古屋のくらしー)

グローバル化

資本や労働力の国境を越えた移動が活発化するとともに、貿易を通じた商品・サービスの取引や海外への投資が増大することによって、世界における経済的な結びつきが深まること。

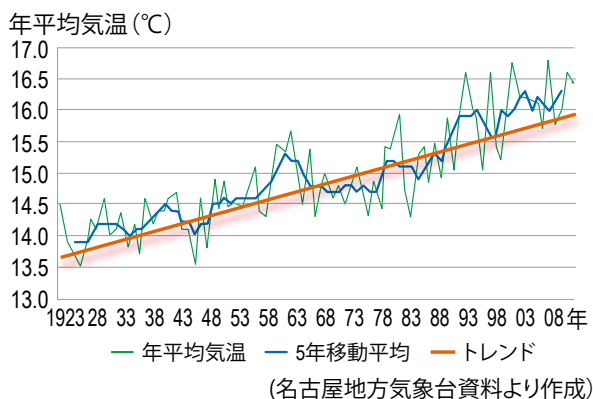
5 地球環境問題の深刻化

年平均気温はここ100年間で2.8℃上昇しており、全国平均気温の上昇(1.1℃)および世界平均気温の上昇(0.74℃)を上回っています。

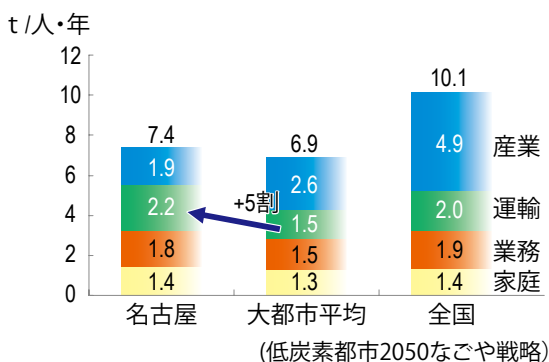
また、CO₂排出量は、一人当たり年間7.4トンと全国平均を下回っていますが、運輸部門のCO₂排出量は全国平均より1割、大都市平均より5割多くなっています。

地球環境問題が深刻化する中、エネルギー消費やCO₂排出の削減など、環境負荷の低減に資するまちづくりが求められています。

■年平均気温の変化



■部門別1人当たり二酸化炭素排出量



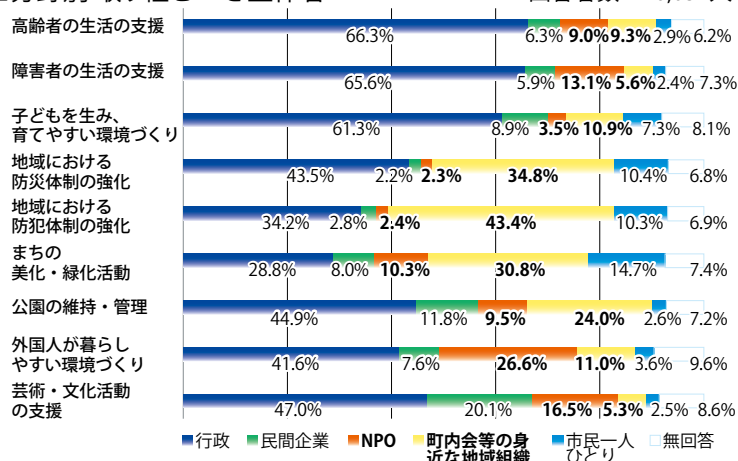
6 地域主権型社会の幕開け

高齢者・障害者の生活の支援、子どもを生み育てやすい環境づくりなどについて、市民の多くは、行政が主体的に取り組むべきと考えています。

一方、地域における防災・防犯体制の強化、まちの美化・緑化活動などについては、町内会等の身近な地域組織やNPO※が主体的に取り組むべきと考える割合が高くなっています。

市民が地域の課題解決や魅力づくりに積極的に関わられるよう、地域の主体性を尊重したまちづくりが求められています。

■分野別 取り組むべき主体者



(H20年度 市民2万人アンケートより抜粋)

NPO

Non-Profit Organizationの略。営利を目的とせず
に様々な活動を自主的・自発的に行う民間の団体・
組織。

3 めざすべき都市の姿

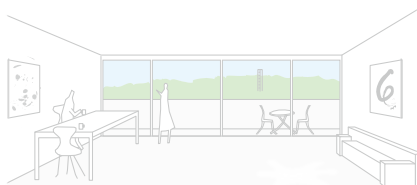
ここでは、本市がめざす都市の姿と暮らしについて示します。

本市のめざすべき都市の姿を、

“人・まち・自然がつながる交流・創造都市”
～ 交流でつながる創造力でつづく、安全で心地よい都市へ～

とします。具体的には、下記の3つのくらしの実現をめざします。

やすらぎのあるくらし



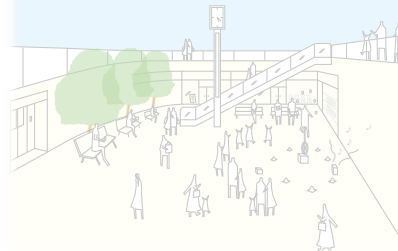
少子高齢化の進行や生産年齢人口の減少にともない、生活に対する不安が広がっています。また、大規模災害発生への懸念など、安心・安全に対する危機感が増大しています。

このような状況の中、一人ひとりが豊かな暮らしを実感できる「やすらぎのあるくらし」の実現をめざします。

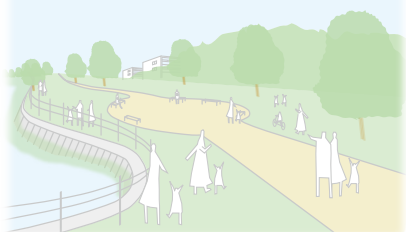
将来的な人口減少にともなう都市活力の低下が懸念される中、グローバル化による国際交流の活発化にあわせて、交流人口の増加が求められています。

このような状況の中、名古屋大都市圏の中核都市にふさわしい**まち**の鼓動や躍動を実感できる「ときめきのあるくらし」の実現をめざします。

ときめきのあるくらし



うるおいのあるくらし



地球温暖化の進行や化石燃料枯渇への懸念など、地球環境をとりまく様々な問題が顕在化しています。都市においては、快適な都市生活を継続しつつも都市活動がもたらす環境負荷の抑制が求められています。

このような状況の中、持続可能で水や緑、生き物などの**自然**を身近に感じられる「うるおいのあるくらし」の実現をめざします。

策定にあたって

1

長期的視点に立ったまちづくりに向けて

2

めざすべき都市の姿

3

まちづくりの方針

4

分野別構想

5

戦略的まちづくりの展開

6

地域まちづくりの推進

7

評価・見直しの方針

8

4 まちづくりの方針

ここでは、めざすべき都市の姿の実現に向けたまちづくりの方針と都市構造について示します。

● まちづくりの方針

「めざすべき都市の姿」の実現に向けた「まちづくりの方針」は、下記の3点です。

暮らしやすさを実感できる **安心・安全・便利な生活環境づくり**

- 住宅・住環境に対する市民の多様なニーズや志向を踏まえ、適切な住宅が選択できる環境づくりをすすめるとともに、便利に移動できる交通サービスの実現などにより、鉄道駅などを中心に過度に自動車に依存することなく歩いて暮らせる利便性の高い生活圏を形成し、居住を促進します。
- 地震・火災・大雨などの災害に強いまちづくりにより防災性の向上をはかるとともに、良好なコミュニティを形成し、環境にやさしく安心して安全に住み続けることができる住宅・住環境の形成を推進します。

名古屋大都市圏を牽引する **交流・創造的活動の場づくり**

- リニア中央新幹線の整備を見据え、名古屋大都市圏※の中核都市として、また国内外との広域交流都市として、都心機能や港湾・空港機能の強化をはかるとともに、地域間連携や交流機能を高める交通基盤の整備をすすめ、国際的・広域的な交流を促進します。
- 道路空間の活用、地域特性を生かした景観づくり、歴史的資源を生かしたまちづくりなどをすすめる中で、交流や創造的活動の舞台にふさわしい個性的な魅力空間を創出します。

持続可能な社会を支える **低炭素・自然共生都市づくり**

- 歩いて暮らせる生活圏の創生に向けた取り組みにあわせ、環境にやさしい交通体系の形成をはかるとともに、エネルギーの安定供給や効率的な利用、緑地の保全・再生と緑化の推進などにより、低炭素で快適な都市を実現します。
- 水辺や緑地などの身近な自然の保全・再生、水循環の回復など、人や生き物にとって快適な環境づくりに取り組み、自然と共生する豊かな都市を次世代へ継承します。

名古屋大都市圏
名古屋市を中心におおよそ半径 40 ～ 50 km の範囲
の圏域。

● 都市構造

1 めざすべき都市構造

「めざすべき都市の姿」の実現のためには、「まちづくりの方針」にそって様々なまちづくりをすすめていくとともに、それらの取り組みが相乗効果を生み出す都市構造を実現していく必要があります。

■めざすべき都市構造を考える上での視点

安心・安全な暮らしを支える都市構造



高齢化の進行による高齢者の増加に配慮し、できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせる都市構造、災害に強く多くの人が安心・安全に暮らす都市構造の実現が必要です。

交流社会をリードする都市構造



都市間競争への対応として、都市の魅力づくりが求められており、都市の魅力となるにぎわい・活力を生み出すために、人・もの・情報が行き交い、創造的活動が活発に行われる都市構造の実現が必要です。

地球環境問題に対応した都市構造



地球温暖化への対応として、都市活動に伴い排出されるCO₂の削減が求められており、エネルギーの安定供給や効率的な利用が可能な都市構造、公共交通が利用しやすく自動車利用台数の削減に資する都市構造の実現が必要です。

都市の効率的な維持管理に資する都市構造



将来的な人口減少に伴い懸念される市財政規模の縮小に備え、道路などの都市基盤や都市施設等の効率的な維持管理が可能な都市構造の実現が必要です。

■めざすべき都市構造

集約連携型都市構造の実現



公共交通が利用しやすいなど人と地球にやさしく、人・もの・情報の交流にあわせて創造的活動が活発になるとともに、防災性の向上や都市基盤等の効率的な維持管理に寄与する「集約連携型都市構造」の実現をめざします。

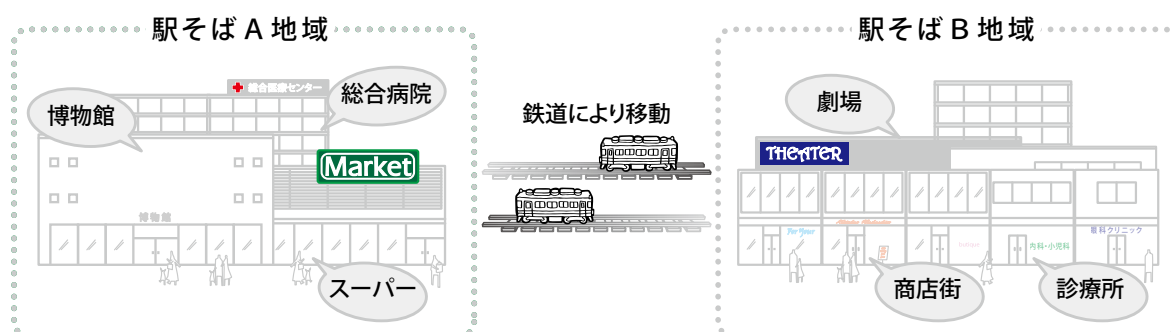
「集約連携型の都市構造」とは、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造です。

ここでいう「都市機能が適切に配置・連携」とは、鉄道で結ばれた複数の地域において、現状の都市機能を生かしつつ、相互に補完できるように都市機能を分担して配置することです。そして、さらにその効果を高めるためには、地域の多様な主体が利用者のサービス向上に向けて協力することが必要です。

例えば下図のようにそれぞれの施設がA地域とB地域に配置され、鉄道で結ばれているときに、

- ・鉄道事業者と博物館がそれぞれのお客を増やすために、一日乗車券を見せた人が入館料の割引を受けられるサービスを行うこと
- ・総合病院と診療所が医療サービスを向上させるために、患者カルテなどを共有すること

など



■実現に向けた取り組み

広域的な視点からは、集約連携型都市構造の実現に向けた取り組みを本市が先導的にすすめるとともに、名古屋大都市圏内の各都市が都市機能を集約しつつ連携をはかることで、都市圏内外の交流の促進に資する都市圏構造の実現をめざします。

名古屋市は、集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心に概ね半径800m圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置づけ、駅そばまちづくりを中心とした様々な取り組みをすすめます。



■駅そばのイメージ（まちなか）

策定にあたって

1

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

2

めざすべき都市の姿

3

まちづくりの方針

4

分野別構想

5

戦略的まちづくり
の展開

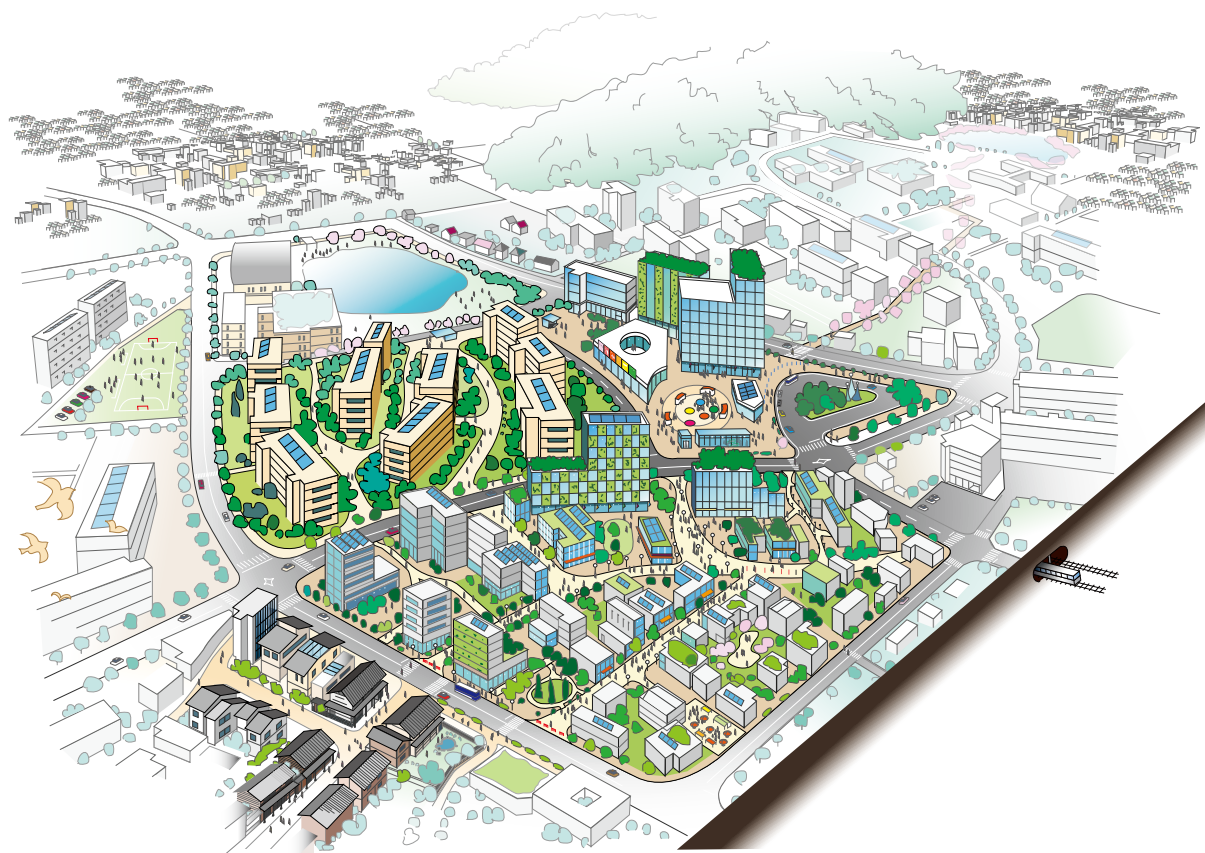
6

地域まちづくりの
推進

7

評価・見直しの
方針

8



■駅そばのイメージ（郊外）

2 広域的な視点

名古屋大都市圏の魅力・活力を高め一体的な発展をはかるため、都市圏内外の交流を促進することが重要です。

下記の広域計画等を踏まえ、名古屋大都市圏内外の交流の促進に資する都市圏構造の実現をめざします。

【中部圏広域地方計画】 平成21年8月 国土交通省策定

- ・日本のロータリーとして国内外との交流・連携をさらに強化し、ものづくり産業を核とした中部圏の活力の一層の向上をはかる等の取組を通じて、「世界のまんなか」と言える圏域を形成していく。
- ・各都市圏がそれぞれの強みを活かしつつ、その拠点となる都市の求心力や拠点性を強化し、活力を向上させるための取組を進める。さらに、郊外への都市機能の拡散を抑制するための取組を進め、各種都市機能が集約した拠点性の高いコンパクトな都市の実現をはかり、各都市圏の活性化へとつなげていく。

【愛知県の都市計画区域マスタープラン】 平成23年9月 愛知県策定

- ・分担と連携が多様な交流を生み、それが活力・逞しさへとつながる都市をめざす。
- ・モノづくりという本県の産業の特徴と、道路網、鉄道網、港湾、空港などの社会基盤をいかして、人・モノ・情報が行き交う広域交流軸を形成する。
- ・都市計画区域において、広域交流軸などによる人・モノ・情報の区域間交流を促進し、各区域の魅力をいかしながらさらなる活力を創出する。
- ・区域の特性に応じて、拠点となる地区に都市機能を適切に集積し、住民の生活に密着した機能を有する地区と役割を分担・連携することにより、持続可能で暮らしやすい都市を実現し、区域の一体的な発展をはかる。

凡	例
	特定重要港湾・重要港湾
	空港
	広域・区域拠点
	広域交流軸
	市街地



■ 名古屋大都市圏における名古屋市等の役割

愛知県の都市計画区域マスタープランにおいて、名古屋市の都心域※は国際的・広域的な交流を生み出す広域拠点として、また、名古屋港は広域交流・物流拠点としてそれぞれ位置づけられています。

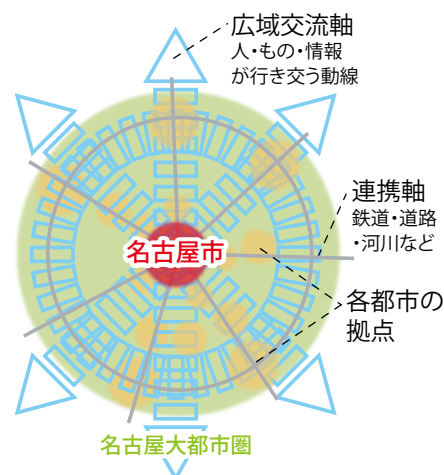
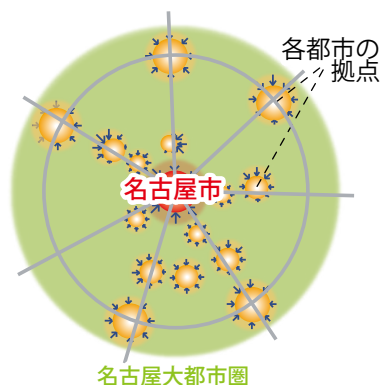
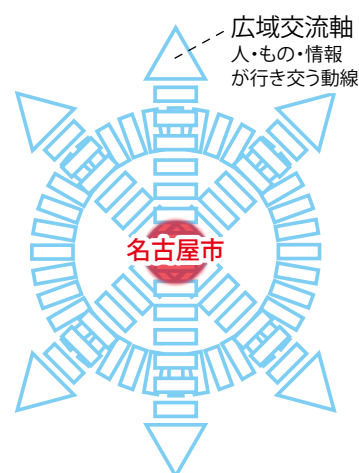
名古屋大都市圏の発展のためには、都市圏が一体となり都市圏内外の交流を促進することが重要であり、名古屋市の都心域や港などの拠点における都市機能の強化をはかるとともに、都市圏内の各都市が求心力や拠点性を高めつつ連携を強化していく都市圏構造の実現が必要です。

名古屋市の都心域や名古屋港等が広域交流の拠点として求められる役割を果たすとともに、広域交流軸などにより人・もの・情報が行き交う多様な交流を促進することで、名古屋大都市圏の一体的な発展に貢献します。

そのために

名古屋市を始めとする都市圏内の各都市は、拠点となる地区に各種都市機能の適切な集積をはかり、求心力や拠点性を高めます。

あわせて、鉄道・道路・河川や港湾・空港などの連携軸を活用して、広域拠点や各都市の拠点間の連携を強化することで、圏域内外さらには国内外の交流を促進します。



※都心域
概ね出来町通、JR 中央線・東海道線で囲まれた区
域（都心部を含む）で、金山、千種などを含む区域。

■ 名古屋大都市圏における名古屋市等の取り組み

前ページの名古屋大都市圏における名古屋市等の役割と「中部圏広域地方計画」の分野別発展戦略を踏まえた、名古屋市と都市圏内の各都市の取り組みを示します。

■ 交流・連携

- リニア中央新幹線の整備を見据えた都市圏の機能強化
- 都市圏の交流拠点となる都市の活力向上
- 地域特性を生かした都市と農山漁村の連携による地域力向上
- 広域交流ネットワークの形成

■ 活力

- 新しい技術・産業を創出する環境の形成
- ものづくりを支える中小企業の活性化



■ 環境

- 豊かで多様な役割を有する中部圏の森林資源の整備・保全
- 生態系ネットワーク※の形成等を通じた生物多様性の保全・持続可能な利用
- 健全な水環境の構築
- 環境にやさしい交通先進都市圏づくり
- 環境教育・環境学習等を通じた自主的かつ協働による環境保全活動の促進

■ 暮らし

- 快適で利便性の高い移動環境の構築
- 身近な景観や自然景観等の保全

■ 安心・安全

- 災害時における代替補完機能を有する広域交通体系の構築
- 必要な情報を正確に伝達できる情報システムやネットワークの構築

例えば…

- 中部圏の魅力を生かした広域観光をすすめるために、名古屋を起点とした周遊型・滞在型の観光を促進すること
- 国内外からの人材・企業誘致や次世代産業の育成のために、関係機関や企業・大学等と協力すること
- 森林の再生や里山林・都市の緑の保全・活用のために、基金の設立を検討すること
- 水の安定供給や、輸入による輸送エネルギーの削減のために、伊勢湾流域の木材を使ったり間伐や植林に協力すること
- 安心・安全・便利で環境にやさしい交通体系を形成するために、公共交通の乗り継ぎ抵抗の低減策を検討すること
- 大規模災害に対応するために、基幹的広域防災拠点の整備や産官学民の連携体制づくりに取り組むこと など

生態系ネットワーク

保全すべき自然環境やすぐれた自然条件を有している地域を核とし、生息・生育空間のつながりや適切な配置を考慮した上で、これらを有機的につないだネットワーク。

3 名古屋市の都市構造

集約連携型都市構造の実現に向け、土地利用をはじめとする本市の特性を踏まえ、駅そばまちづくりを中心とした様々な取り組みをすすめます。

■ゾーニング

①土地利用のゾーンとして「都心域」、「市街域※」、「港・臨海域※」を設定します。

◆都心域

◇名古屋大都市圏の中心的な役割を果たす地域

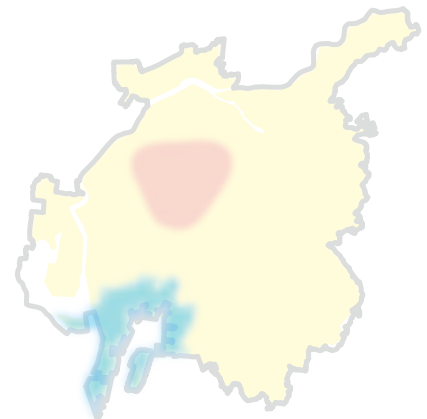
- ・多様な交流を生み出す商業・業務機能などを集積

◇世界に誇れる魅力的な都市空間の形成

- ・歴史・文化資源や界隈性などの活用や良質な住宅の立地を誘導

◇歩いて楽しいまちづくり

- ・道路空間を活用し、ゆとりある快適で魅力的な歩行者空間を創出



● 都心域 ● 市街域 ● 港・臨海域

◆市街域

◇環境にやさしい暮らしの実現

- ・自動車利用から公共交通利用への転換や自転車の利用環境の向上などを促進
- ・高い環境性能を備えた住宅供給の促進をはじめとする住宅ストック全体の環境負荷の低減

◇住工複合地の改善

- ・他の用途との調和をはかりながら工場の適正な操業環境を維持

◇地域特性に応じた災害に強い市街地の形成

- ・古くからの既成市街地では、地域資源などの活用とともに防災性を向上
- ・大雨などによる浸水の危険性が高い地域では、浸水対策を強化
- ・都市基盤の整備が必要な地域では、緑地の保全など自然環境との調和に配慮

◇樹林地や農地の保全、市街地の緑化

- ・樹林地や農地の保全策の立案・活用にあわせ、道路や宅地の緑化により市街地の緑化を促進

市街域
市街化区域のうち都心域及び港・臨海域を除く区域。

港・臨海域
概ね国道23号及び名鉄常滑線で囲まれている区域。

◆港・臨海域

◇適切な土地利用誘導

- ・工業系の土地利用を基本としつつ、大規模工場跡地などは、周辺環境と調和した土地利用を誘導

◇防災性の向上と港湾機能の強化

- ・港湾における防災性の向上をはかるとともに、物流機能の集積により、国際産業ハブ港※としての役割を強化

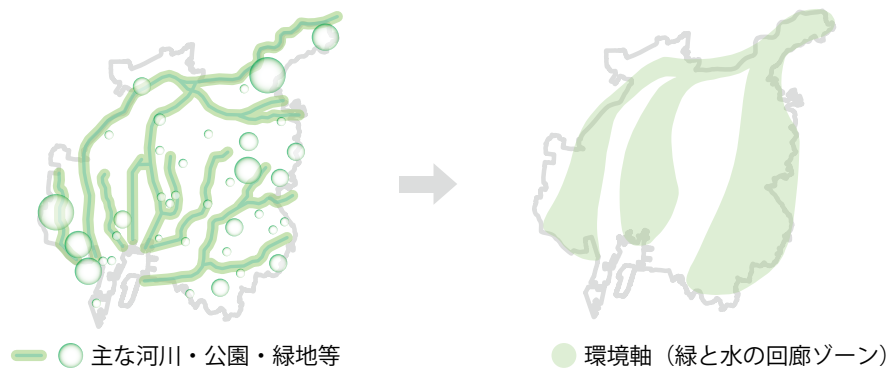
◇市民に親しまれる港づくり

- ・ウォーターフロント※の特性を生かした、特色ある交流・商業等の都市機能を集積

②環境のゾーンとして「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」を設定します。

◆環境軸（緑と水の回廊ゾーン）

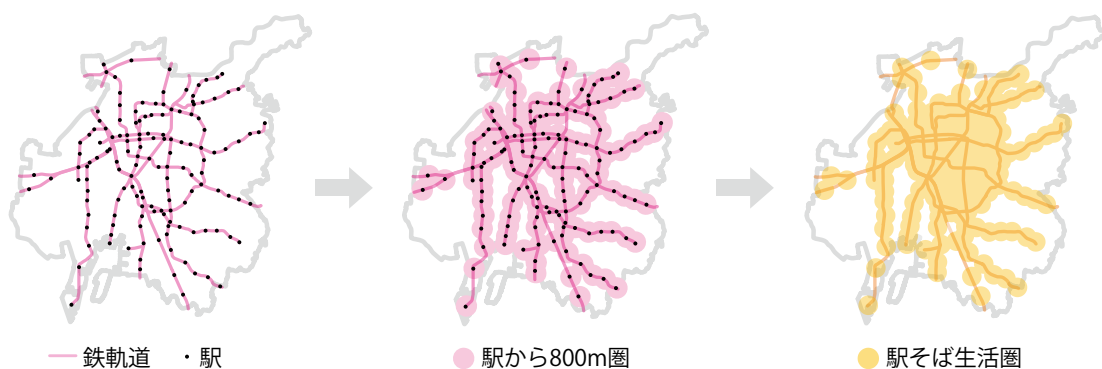
現状の主な河川・公園・緑地等をつなぐ帯状のエリアを「環境軸（緑と水の回廊ゾーン）」とします。



③駅を中心とするゾーンとして「駅そば生活圏」を設定します。

◆駅そば生活圏

駅から概ね半径800mの圏域に、地下鉄の環状線で囲まれる部分を含めて、「駅そば生活圏」とします。



国際産業ハブ港
日本のものづくり産業の集積地である中部地域の産業等と一体的に機能し、日本経済と産業の国際競争力を支える海運の拠点。

ウォーターフロント
海岸や河川などに面する水際の地帯。

1

策定にあたって

2

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

3

めざすべき都市の姿

4

まちづくりの方針

5

分野別構想

6

戦略的まちづくり
の展開

7

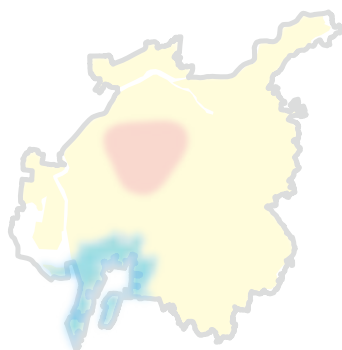
地域まちづくりの
推進

8

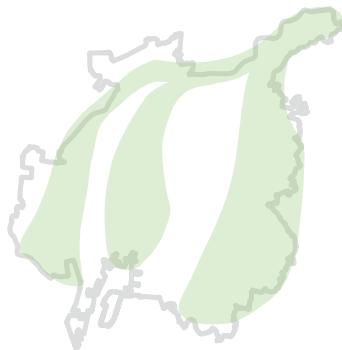
評価・見直しの
方針

①都心域、市街域、港・臨海域と、②環境軸（緑と水の回廊ゾーン）と、③駅そば生活圏を重ね合わせたものをめざすべき都市構造のゾーニングとします。

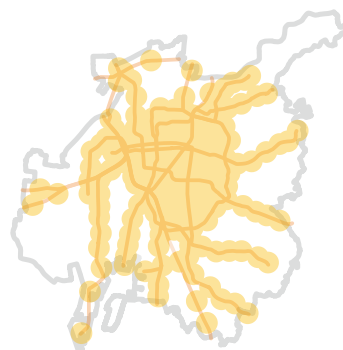
都心域、市街域、港・臨海域



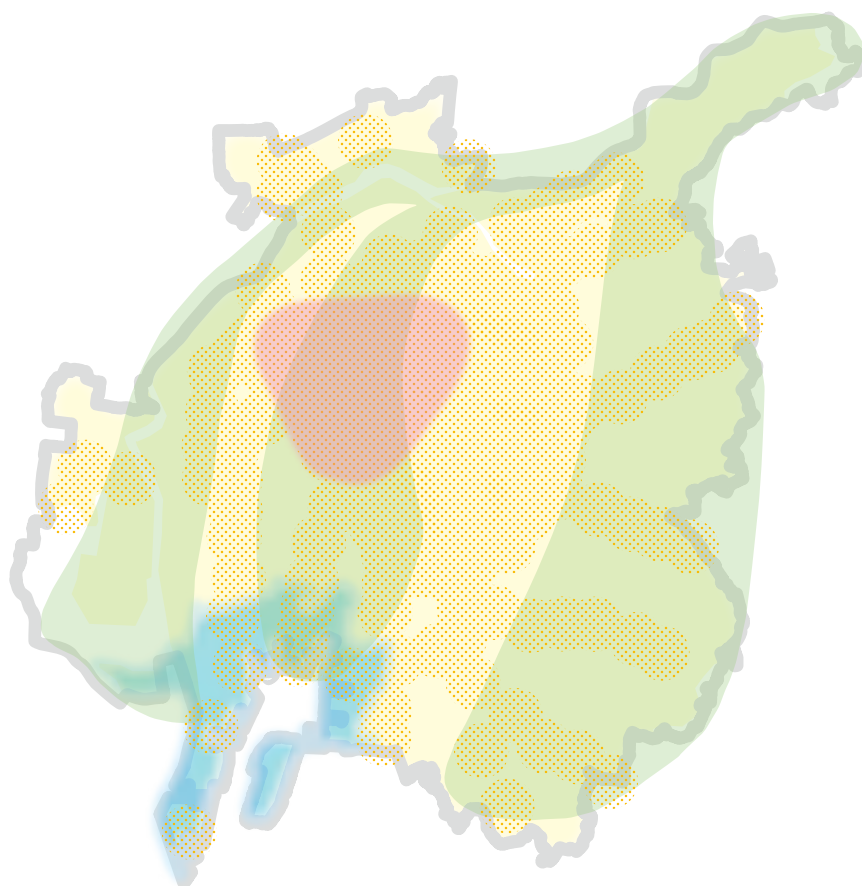
環境軸（緑と水の回廊ゾーン）



駅そば生活圏



めざすべき都市構造のゾーニング



● 都心域 ● 市街域 ● 港・臨海域 ● 環境軸 ● 駅そば生活圏

■ 目標年次（2020年）までの取り組み

◆取り組み方針

本市の人口増加が2025年頃まで続くことを前提に、特に駅そば生活圏における居住人口の増加をはかるとともに、市内外の交流人口の増加をはかる駅そばまちづくりをすすめます。

大規模な災害にそなえ、防災性の高い都市構造の構築をすすめます。

将来的な人口減少により懸念される空地・空家の増加などと、それに伴う地域環境の悪化や都市経営の非効率化に対し、適切な対応策の検討をすすめます。

◆取り組み1

前ページのめざすべき都市構造のゾーニングを見据えて、当面は、右図の駅そば生活圏において、

「都市機能の更なる強化」※1と

「居住機能の充実」※2をはかります。

駅そば生活圏



※1 都市機能の更なる強化とは

地域の実情に応じて、商業・業務・サービス・文化施設等の集積や生活利便施設等の充実をはかるとともに、多様な施設の整備にあわせ、優れた景観形成や個性的な魅力空間の形成をはかることで、地域全体の価値を高めること。

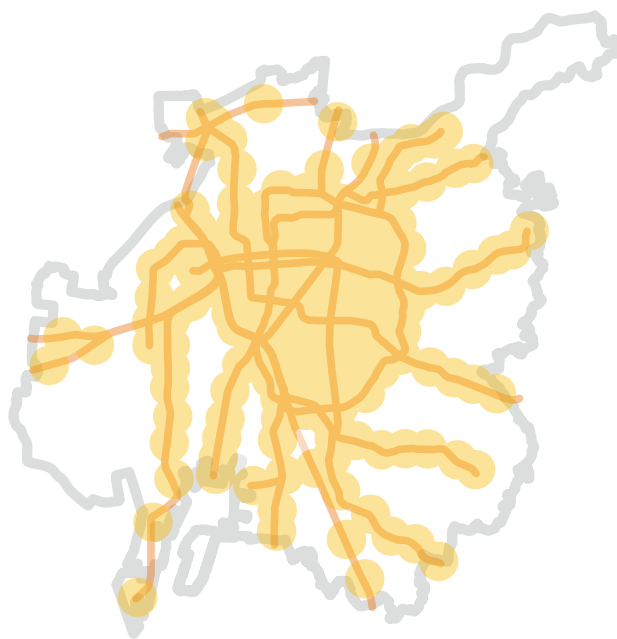
※2 居住機能の充実とは

都市機能の強化にあわせて、多様な居住ニーズに対応しつつ、安心・安全・快適に暮らすことができる住宅・住環境づくりをすすめ、居住地としての魅力を高めるとともに、居住地を選ぶ際の選択肢としてもらうこと。



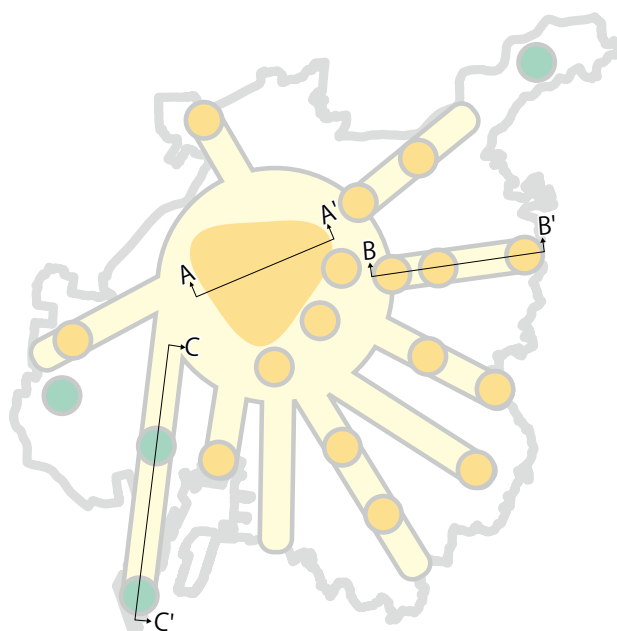
◆取り組み2

都市機能の更なる強化と居住機能の充実を効率的・効果的にすすめるために、駅そば生活圏等に拠点を設定します。

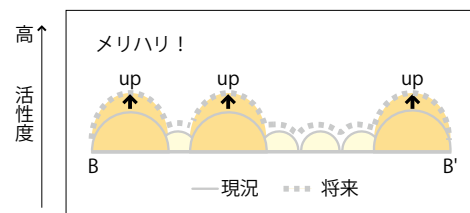
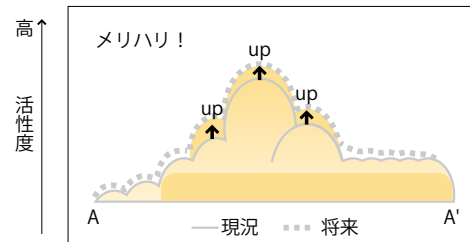


駅そば生活圏等に拠点を設定

拠点の設定による、都市機能の更なる強化と居住機能の充実を「活性度」で表したイメージは下図のとおりです。



● 駅そば生活圏 ● 都心域 ● 強化する拠点 ● 形成する拠点



拠点において地域特性や地域資源の活用により拠点性の強化をすすめ、拠点を含む駅そば生活圏全体の活性度を高めます。

拠点設定の考え方および拠点での取り組みは、下記のとおりです。

都心域を除き、次の①～⑥の考え方で拠点を設定します。なお、都心域については、域内の各駅が連担し高い拠点性を発揮していることから、概ね全域をひとつの拠点とします。

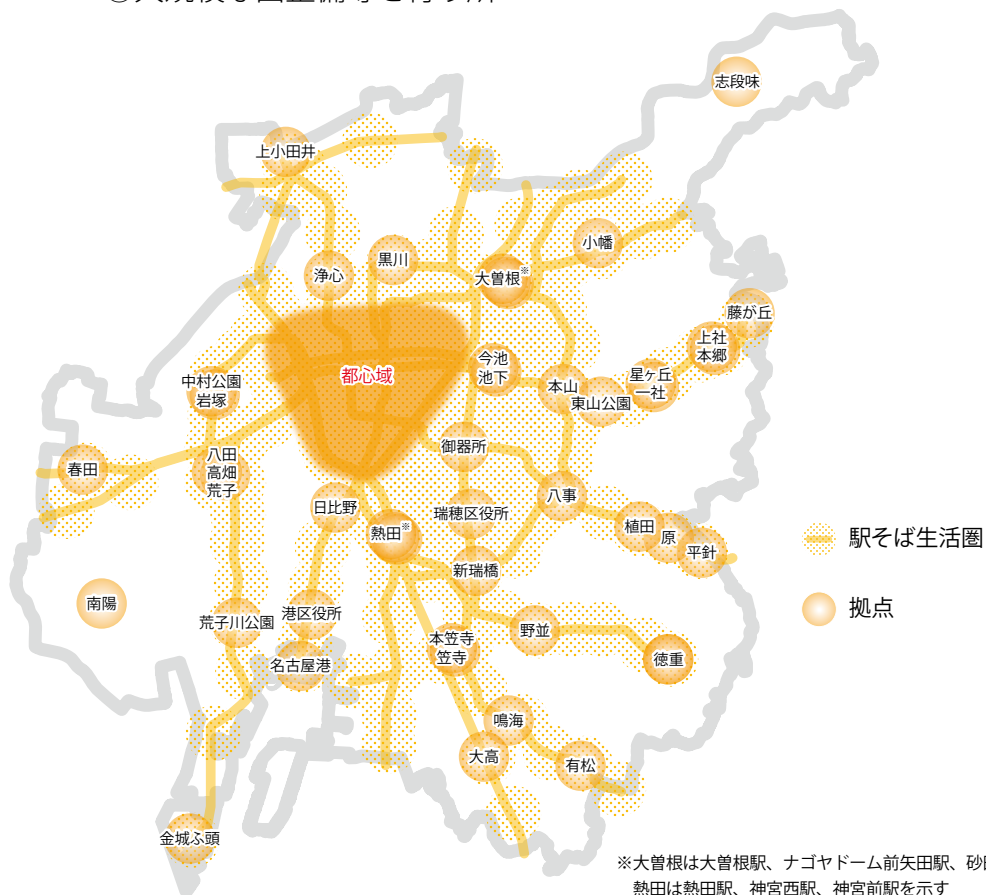
【強化する拠点】

駅そば生活圏において、

- ①周辺の土地利用が商業系で乗降客数が多い駅
- ②乗降客数が多い乗換駅または端末駅
- ③主要な観光施設の最寄り駅
- ④古くからまちの中心となっている所の最寄り駅
- ⑤区役所または支所の最寄り駅

【形成する拠点】

- ⑥大規模な面整備等を行う所



なお、駅そば生活圏の外にある拠点については、すでに駅そば生活圏とつながる一定の公共交通サービスが確保されている箇所を除き、公共交通サービスの確保が課題です。

◆取り組み3

避難地・避難路の整備をすすめるなど、都市の防災構造化をはかります。また、空地の集約などを含めた土地・建物の転用や利用促進策の検討、地域環境の維持・向上のための地域ルールづくりなどへの支援をすすめます。

5 分野別構想

ここでは、まちづくりの方針に沿った、各分野（「土地利用」「交通」「港湾・空港」「緑・水」「住宅・住環境」「防災」「景観・歴史」「低炭素・エネルギー」「供給処理施設等」）の方針と施策の方向性について示します。

● 土地利用

方 針

- 名古屋大都市圏の中核都市として、また国内外との広域交流都市として都心機能の強化をはかります。
- 集約連携型都市構造の実現に向け、鉄道駅等を中心に多様な都市機能の集積をはかるなど、持続的な都市活動を支える土地利用の誘導をすすめます。
- めざすべき土地利用に向けて、現状の土地利用や防災性に配慮しつつ、商業・業務、住居、工業・物流などの都市機能の適切な誘導をはかるとともに、地区計画※等の活用により、地域の特性に応じたきめ細かな土地利用の誘導につとめます。

施策の方向性

■商業・業務系の土地利用

●都心機能の誘導・強化

都心域においては、歴史的資源の保全に配慮しつつ、再開発や低未利用地の活用、老朽建築物の建替えなど土地の高度利用および適切な機能更新により、商業・業務、文化等の都市機能のより一層の集積をはかります。

特に名古屋駅周辺から栄を中心とする都心部では、名古屋大都市圏の中心としての中核機能や国内外との広域交流機能の一層の充実をはかるとともに、都市景観や観光・交流拠点の整備などにより、世界に開かれた魅力と風格ある都市空間の形成をはかります。

●地域特性を生かした拠点と駅そば生活圏の形成

拠点においては、魅力とにぎわいの創出をはかるため、高い公共交通利便性等の地域特性を生かし、商業・業務・サービス・文化施設等の集積・維持をはかります。

駅そば生活圏においては、生活利便施設の充実などにより、歩いて暮らせる生活環境づくりにつとめます。

地区計画

地区の特性にふさわしい良好な環境を整備・保全するため、地域住民の意向を十分反映しながら、道路、公園など地区の施設と建築物の用途、形態、敷地などに関する事項を都市計画で定める制度。

●大規模集客施設への対応

ショッピングセンターなどの大規模集客施設※の新規立地については、商業系用途地域内のもの、または地区計画に位置づけられ、一定の公共交通サービスが確保された上で、都市基盤や土地利用、周辺生活環境等に支障がなく、環境・防災などで地域に貢献するものに限定します。

■住居系の土地利用

●都心居住の促進

都心域においては、商業・業務等とあわせて中高層住宅を誘導することにより、都市機能の集積による高い利便性と職住近接性を生かした快適な都心居住を促進します。

●公共交通を生かした居住空間の形成

駅そば生活圏においては、駅付近を中心にまちなみと調和した中高層住宅を誘導するとともに、その周辺では住環境に配慮した中低層住宅を誘導し、公共交通の利便性を生かした高質で魅力ある居住空間の形成をはかります。



■都心居住（アクアタウン納屋橋）

●駅そば生活圏以外の地域の土地利用誘導

駅そば生活圏以外の地域では、身近な自然環境の保全に配慮しながら、当面、低層低密でゆとりある住宅市街地を基本としつつ、将来的な土地利用動向を見据えて、人口減少により懸念される空地の増加などと、それに伴う地域環境の悪化や都市経営の非効率化に対し、適切な対応策の検討をすすめます。

■工業・物流系の土地利用

●工業・物流系の集積地の維持・誘導

港・臨海域など工業系土地利用が集積している地域においては、工業・物流、エネルギー供給を中心とした土地利用を基本としつつ、航空宇宙分野など今後の成長が期待される産業の立地を促進します。また、インターチェンジ周辺等の広域交通ネットワークの活用が可能な地域においては、その特性を生かした土地利用の誘導をはかります。

大規模集客施設

劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場などの床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの。

●ものづくり産業を支える環境づくり

志段味ヒューマン・サイエンス・タウン※等において、名古屋大都市圏のものづくり産業を支える研究機関や研究開発型企业等の立地を促進し、産学官が連携しやすい環境づくりをすすめます。

●住工複合地における工場の操業環境の維持

住工複合地においては、工場の適正な操業環境について、他の用途との調和をはかりながらその維持につとめます。

●大規模低未利用地の土地利用誘導

大規模な工場跡地について土地利用転換が必要な場合には、道路等の都市基盤の整備とあわせて周辺環境と調和した適切な土地利用の誘導を行います。

それ以外の低未利用地についても、都市基盤の整備状況や周辺環境に配慮した有効利用を促進します。

■市街化調整区域の土地利用

●自然環境等の維持・保全と市街地拡大の抑制

市街化調整区域※は、優良な農業生産基盤であるとともに、優れた自然風景や田園的風景、生物の生息・生育環境を有する自然環境豊かな地域です。都市にうるおいや快適性といった魅力をもたらす役割に加え、生物多様性の保全に資する貴重な空間として市街地の拡大を抑制しつつ、引き続きその維持・保全につとめます。

■きめ細かな土地利用の誘導

●地区計画等の活用

住民主体による生活環境の保全や、開発にあわせた良好な環境の形成といったまちづくりに対応するため、地区計画などの活用により、地区特性に応じたきめ細かな土地利用の誘導につとめます。

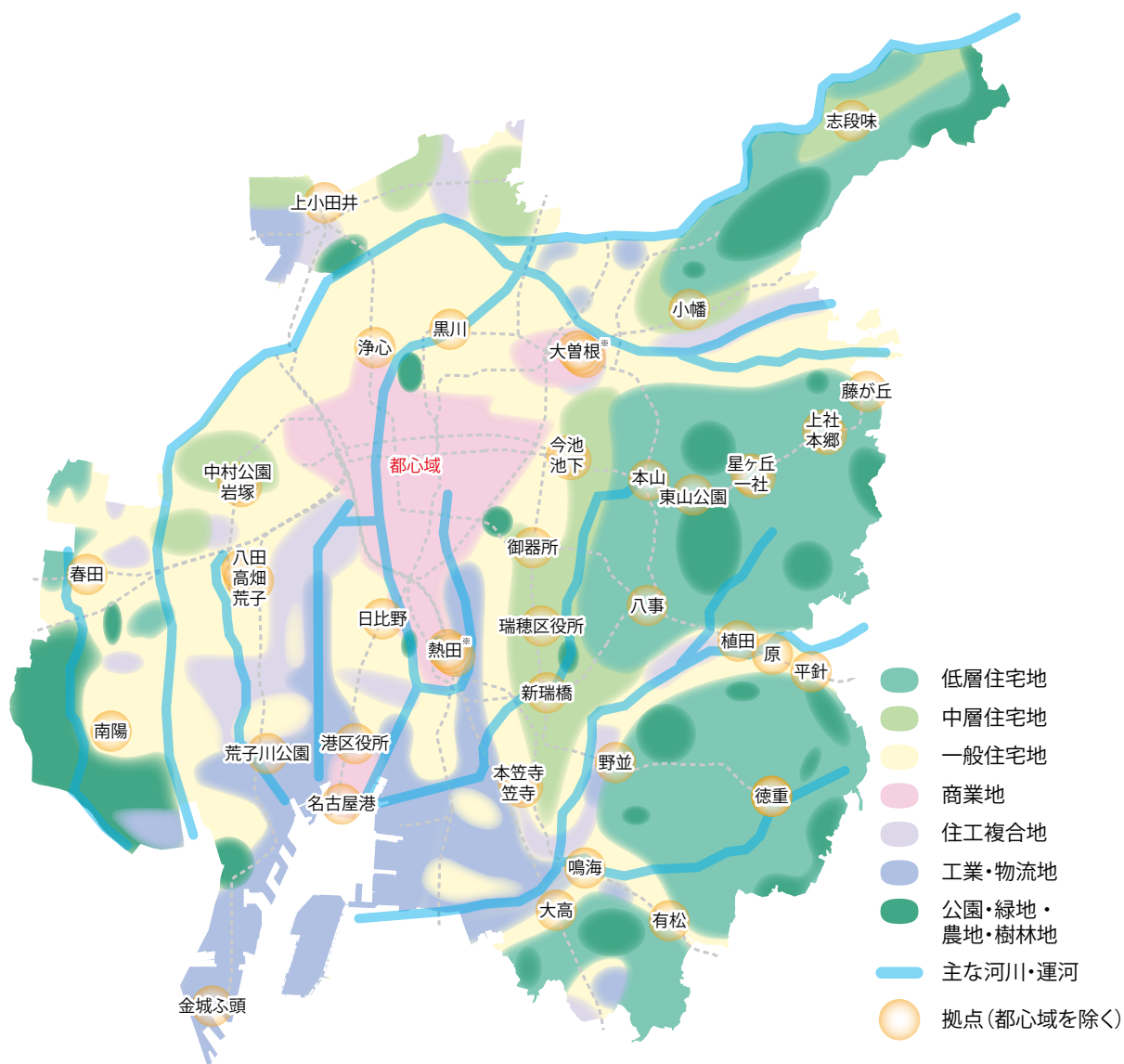


■地区計画の活用事例（高見二丁目地区）

志段味ヒューマン・サイエンス・タウン
志段味地区における居住・研究開発・生産・商業・
業務・文化・スポーツ等の機能が調和したまち。

市街化区域・市街化調整区域
すでに市街地を形成している区域および概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域を「市街化区域」、また、市街化を抑制すべき区域を「市街化調整区域」として、都市の無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化をはかることを目的に都市計画で定めるもの。

土地利用の方針図



※大曾根は大曾根駅、ナゴヤドーム前矢田駅、砂田橋駅を
熱田は熱田駅、神宮西駅、神宮前駅を示す

● 交 通

方 針

- 集約連携型都市構造の実現に向け、安心・安全・便利に移動できる交通サービスにより、環境にやさしい移動手段が選択される交通体系の形成をはかります。
- 地域間連携や交流機能を高める交通基盤の整備を推進します。
- 豊かな道路基盤を有効に活用し、道路空間の再配分※などにより、歩行者などが安全・快適に利用でき、まちの魅力・にぎわいや個性を高める空間として再生します。

施策の方向性

- 駅そばまちづくりを支える交通体系の形成

●公共交通利用の促進

基幹公共交通※の強化、新たな公共交通サービスの導入および異なる交通事業者間での乗継抵抗の低減といった公共交通施策について検討するなど、安心・安全・便利に移動できる公共交通サービスを提供することにより、自動車利用から公共交通利用への転換をはかります。



■地下鉄

また、鉄道駅やその周辺の歩行者空間においては、公共交通機関を利用するすべての人が安全で円滑な移動ができるよう、一体的なバリアフリー※化を推進します。

●自転車利用環境の整備

環境にやさしい交通手段である自転車の役割や機能などを整理したうえで、歩行者・自転車・自動車の分離などをはかり、安全・快適な空間を確保するとともに、行政・民間の役割分担のもと自転車駐車を整備し、鉄道駅周辺や都心部の放置自転車対策を推進します。

また、まちのにぎわいや放置自転車対策につながるコミュニティサイクル※は、社会実験から得られた効果・課題等を検証し民間主体での導入をめざします。

道路空間の再配分

既存の道路空間の使い方を直すとともに、車道・自転車道・歩道・植樹帯などの道路を構成する各要素の幅員を再検討し、道路の空間構成（各要素の幅員）を再構築すること。

基幹公共交通

旅客輸送の基幹となる高速性、定時性等に優れた利用者にとって利便性の高い公共交通。

バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

コミュニティサイクル

サイクルシェアリングの一つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。

●総合的な駐車施策の推進

これまでの駐車需要に応じた駐車場整備から、総合的な駐車マネジメント※施策への転換をはかります。

特に都心部においては、駐車場の適正な供給・配置の誘導、既存駐車場等を活用した荷さばき車両・自動二輪車等の駐車需要への対応などをすすめます。

また、パークアンドライド※の推進など、公共交通利用と連携した駐車施策をすすめます。

●環境にやさしいライフスタイルへの転換

カーシェアリング※や電気自動車などの低炭素カー※の普及を促進します。

また、市民・企業などの多様な主体に対するモビリティマネジメント※の展開などにより、過度に自動車に頼らないライフスタイルへの自発的な転換を促します。

■交流機能を高める交通基盤の整備

●基幹ネットワークの整備

都市間の連携・交流や円滑な物流を支える高速道路ネットワークである名古屋環状2号線、名古屋高速道路の早期完成をめざすとともに、料金施策の取り組みなど利便性の向上をはかります。また、守山スマートインターチェンジ※（仮称）の整備を推進します。



■守山スマートインターチェンジ（仮称）のイメージ

広域交流をさらに活発化させるために、新東名・新名神高速道路やリニア中央新幹線など広域交通基盤の整備を促進します。

駐車マネジメント

交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現をはかるために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の駐車施策を総合的に展開すること。

パークアンドライド

道路交通渋滞の緩和、公共交通機関の利用促進、環境負荷の軽減を目的に、自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

カーシェアリング

1 台の自動車を複数の人が共同で使うこと。

低炭素カー

従来のガソリン車よりも、燃費が優れていたり、二酸化炭素排出量が少ない自動車のこと。

モビリティマネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することをコミュニケーションを通じて促す交通施策。

スマートインターチェンジ

高速道路の本線上またはサービスエリア、パーキングエリア、バスストップに設置されているETCを活用したインターチェンジ。

●安全・円滑な移動を支える基盤の形成

都市の骨格を形成する都市計画道路について、整備中の道路は早期完成をめざします。また、未整備の道路は、未着手都市計画道路の整備方針※に基づき見直しをすすめるとともに、都市計画道路整備プログラム※に基づく整備を推進します。

あわせて、道路交通の円滑化に向けて、鉄道との立体交差化を推進します。

●道路施設の健全な維持管理

最適維持管理計画※を策定し、計画的な維持管理を行います。

■まちの魅力・にぎわいや個性を高める道路空間の再生

●道路空間の利活用

沿道の土地利用と一体となった道路空間の利用のあり方について検討します。

特に、都心部においては、道路空間を有効に利用し、ゆとりある快適で魅力的な歩行者空間の創出をはかります。加えて、地下街については、沿道の再開発や建築物の建替え更新等の機会をとらえ、地上と地下の連携強化をはかり、歩行者の回遊性を高める等、安全で快適な空間形成につとめます。

また、住宅地等において自動車通過交通を抑制する方策について検討します。



■道路空間の利活用（久屋大通）

●住民参加による道路空間の利活用

道路空間の利活用について、地域住民をはじめさまざまな主体が計画の段階から参加できる仕組みを検討するとともに、歩行者空間について、地域が主体的に利活用できるルールづくりをすすめます。

未着手都市計画道路の整備方針

平成17年度に名古屋市内全ての未着手都市計画道路について見直し検討を行い、計画の廃止・変更・現計画どおりなど、各未着手都市計画道路の今後の整備のあり方について、その基本的な方針を定めたもの。

都市計画道路整備プログラム

限られた財源の中で、計画的で効率的な道路整備を推進するため、未着手都市計画道路整備方針に基づいて、未着手都市計画道路の整備着手時期を明らかにしたもの。

最適維持管理計画

名古屋市の管理する「道路」「河川」「公園」といった公共土木施設の長寿命化、維持管理費の平準化と抑制をはかるために、各施設の点検や補修方法などを定めた維持管理の計画。

1

策定にあたって

2

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

3

めざすべき都市の姿

4

まちづくりの方針

5

分野別構想

6

戦略的まちづくり
の展開

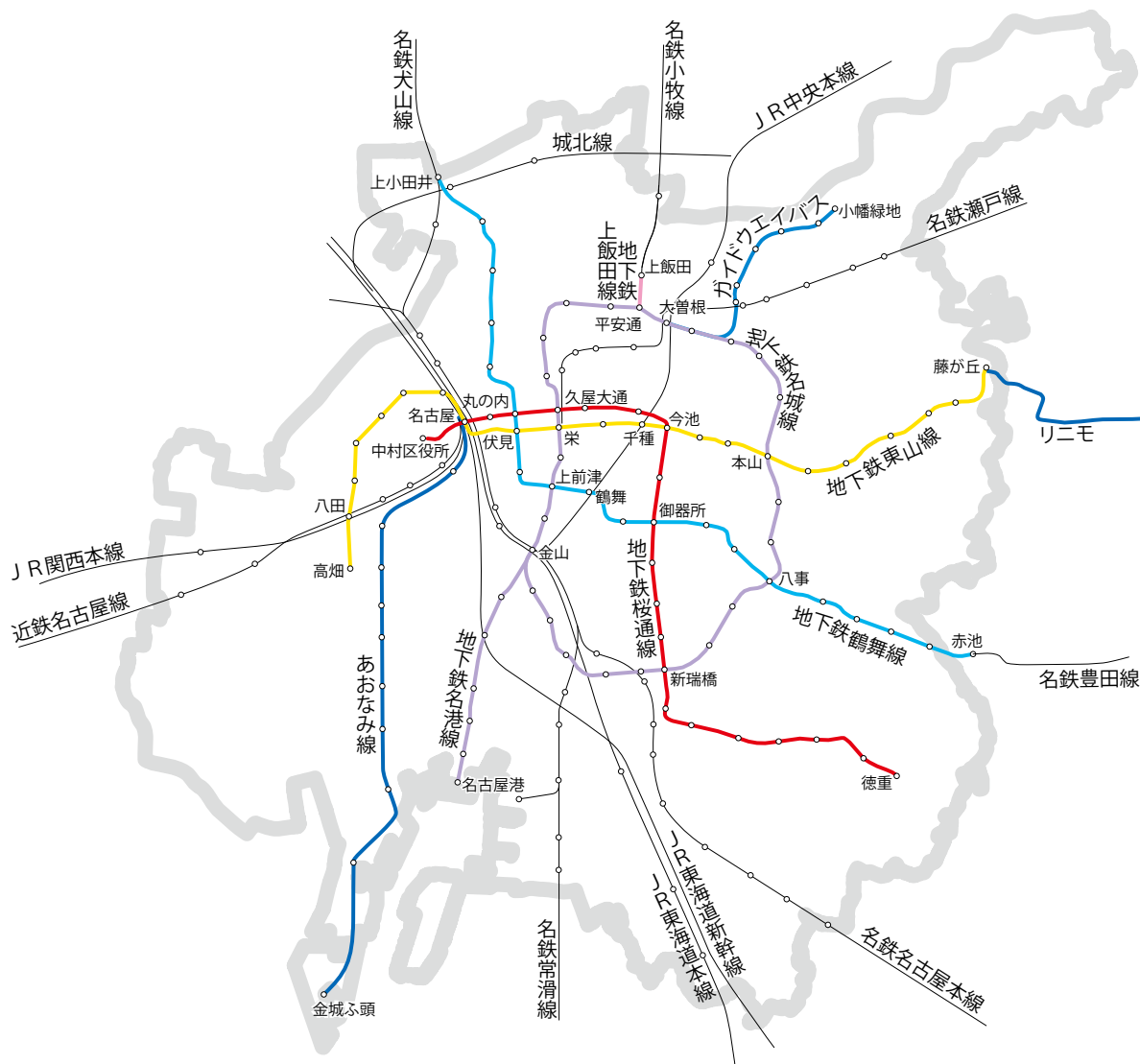
7

地域まちづくりの
推進

8

評価・見直しの
方針

鉄軌道ネットワーク



1
策定にあたって

2
長期的視点に立った
まちづくりに向けて

3
めざすべき都市の姿

4
まちづくりの方針

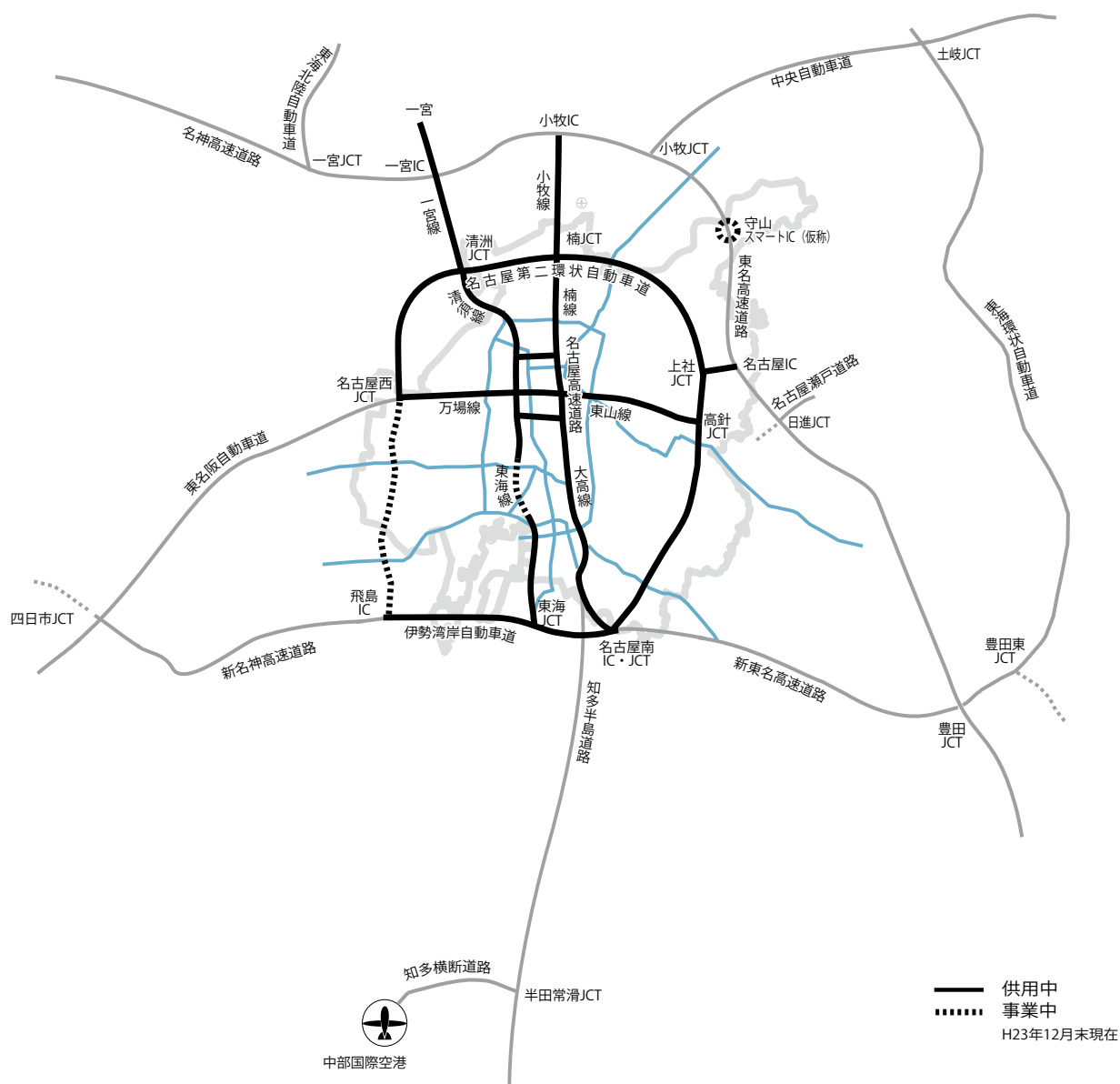
5
分野別構想

6
戦略的まちづくり
の展開

7
地域まちづくりの
推進

8
評価・見直しの
方針

道路ネットワーク



● 港湾・空港 方針

- 中部圏・名古屋大都市圏の産業・経済・暮らしを支える国際産業ハブ港として、利用しやすく質の高いサービスを提供し、安全で信頼される港づくりをすすめます。
- 多くの人々が訪れ、交流するウォーターフロントとして、魅力ある親しまれる港づくりをすすめます。
- 国内外と中部を結ぶ玄関となる中部国際空港の機能強化や需要拡大をすすめます。

施策の方向性

- 背後圏のものづくり産業や暮らしを支える港づくり

●港湾物流機能の強化

コンテナ機能の拡充、需要動向に対応した施設整備、荷役機械等の高度化等、物流機能の強化をはかるとともに、基幹航路※をはじめとする国際航路網の維持・拡充をはかります。

●防災性の向上

耐震強化岸壁※の整備など港湾施設の耐震性の向上をはかります。また、平成23年3月11日に発生した東日本大震災を受け、防災施設・防災体制を検証し、今後のあり方について検討をすすめ、防災性の向上をはかります。

- 魅力ある親しまれる港づくり

●金城ふ頭の開発

良好な交通アクセスを活用し、物流機能とのバランスをとりつつ、交流機能や商業機能の集積をはかり、国際展示場をはじめ多くの情報と人々が交流する拠点としての機能強化をはかります。



■金城ふ頭

基幹航路

北米・アジア・欧州の3極を直接結ぶ航路。

耐震強化岸壁

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資および避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁。

●水辺の交流空間の魅力とにぎわいづくり

ガーデンふ頭などにおいて、人々が憩いを求めて訪れ、交流しにぎわう港づくりをまちづくりと連携しながらすすめます。また、水辺の魅力向上に資する水質浄化策や生物の生息しやすい環境の創出策について検討をすすめます。

●中川運河の再生

水質の浄化や緑あふれるプロムナード※の整備により、環境水準の向上をはかるとともに、周辺の開発状況を踏まえた沿岸地への商業・交流機能の誘導により、市民が訪れ交流し、にぎわうウォーターフロントとしての機能を創出していきます。

また、都市を大雨から守るため治水機能の向上をはかります。



■中川運河周辺

■中部国際空港の機能強化

●二本目滑走路の建設促進

中部国際空港の完全24時間化に向け、二本目滑走路の建設を促進します。

●アクセスの向上

空港利用者の利便増進のため、将来の航空需要の動向等を考慮しながら、公共交通の利便性向上に向けて検討します。また、名古屋環状2号線、名古屋高速道路の早期完成などをめざします。

■空港の需要拡大

●航空路線網の充実

地域の国際競争力向上のため、航空会社などに働きかけて就航都市数の拡大や、便数の増加をはかります。

●利用促進

関係機関とともに空港の利用促進をすすめます。

プロムナード
散歩、回遊することができる歩行者用の公共空間。

● 緑・水 方 針

- 公園・緑地の整備・運営、緑の保全・創出や水辺空間の整備により、身近に自然が感じられる環境づくりをすすめます。
- 緑と水の回廊による生物多様性の保全や健全な水循環の回復、風の道※づくりにより、人や生きものにとって快適な環境づくりをすすめます。

施策の方向性

■公園・緑地の整備・運営

●公園・緑地の整備

都市における貴重な緑であるとともに、避難地等の機能を有する大規模な公園・緑地の整備を計画的にすすめつつ、歩いていくことができる身近な公園が少ない地域や偏りのある地域において公園の確保につとめることで、都市公園等の面積が市民一人あたり10㎡、長期的には15㎡となることをめざします。

●公園・緑地の管理運営

公園施設の計画的な修繕及び更新を行い、地域ニーズに配慮した安全で快適な公園の維持管理につとめます。また、顧客志向や経営的手法を取り入れた公園経営のあり方を整理し、公園の機能向上と都市公園の利活用の推進をはかります。

●市民とともにすすめる森づくり・公園づくり

東山公園・平和公園や戸田川緑地などの「なごやの森」づくりや、地域の身近な公園の整備・維持管理・運営などに、市民や企業の積極的な参画を促進することで、魅力ある公園づくりをすすめます。



■東山公園周辺

風の道
海、河川や緑地などからの冷涼な風の通り道。

■緑の保全と創出

●樹林地の保全

樹林地等を良好な状態で維持管理し、未来へ引き継ぐため、特別緑地保全地区※、風致地区※などの緑地保全制度を活用するとともに、緑地保全地域※など新たな保全策の立案・活用をすすめます。

●農地の保全

農地の持つ緑地機能と、食の安全・安心面からの都市農業の必要性を積極的に評価し、生産緑地地区※の指定・継続などによる営農環境の保全・整備をはかるとともに、市民農園※の設置など都市農業についての市民の関心及び理解を深めるための施策をすすめます。

●市街地の緑化

広い道路空間を生かして緑豊かな道路の形成につとめます。また、緑化地域※をはじめとする緑化制度の充実や公共施設における率先的な緑化などにより市街地の緑化をすすめ、既存の樹林地や農地の保全策とともに、当面、市域面積の3割の緑被率を確保することをめざします。

■魅力的な水辺空間の整備

●身近な親水空間の整備

水辺が身近に感じられ、生活にう
るおいを与える空間の創出をめざ
し、水辺空間の整備・保全をすすめ
るとともに、周辺美化や水質浄化に
つとめます。



■身近な親水空間（堀川周辺）

●多自然川づくり

河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出する多自然川づくりをすすめます。

特別緑地保全地区

良好な自然的環境を形成している都市内の樹林地や草地、水辺地などの緑地を指定し、建築行為や樹木の伐採などを制限することにより現状凍結的に緑地を保全し、都市における貴重な緑を将来に引き継いでいこうとする制度。

風致地区

都市計画法において、都市内外の自然美を維持保存するために創設された制度。指定された地区においては、建設物の建築や樹木の伐採などに制限が加えられる。

緑地保全地域

無秩序な市街化の防止や生活環境の確保等のために保全する必要がある相当規模の緑地を指定する制度。

生産緑地地区

市街化区域内の農地のうち、一定の要件を満たす土地を、関係権利者からの申出を受けて指定する制度。

市民農園

市、農協、農家などが開設する貸し農園。

緑化地域

一定規模以上の敷地において、建築物の新築や増築を行う場合に、定められた面積以上の緑化を義務づける制度。

■緑と水の回廊の形成と風の道づくり

●緑と水の回廊の形成

公園・緑地などの緑の拠点、河川や運河、街路樹などの緑の軸、宅地の緑や点在する緑につながりを持たせることにより、緑の質の向上をはかります。

また、多様な生き物との共生に向け、まとまりのある雑木林を有する公園・緑地など生物多様性の拠点となる緑を、河川等の連続したオープンスペースや、街路樹の育成により相互につなげて、緑豊かな市街地の形成をはかります。

●風の道づくり

河川や運河が運ぶ冷涼な海風を市街地へ導くため、沿川の緑化や建物の配置等の工夫による風の道づくりについて検討をすすめます。

また、市街地におけるクールスポットの役割をもつ大規模緑地からにじみだす冷気を効果的に周辺へ導く建物の配置等の工夫について検討をすすめます。

■水循環機能の回復

●ヒートアイランド※の緩和

公園・緑地の整備、樹林地・農地の保全などや透水性舗装※・雨水浸透ます※などの積極的な活用により、雨水浸透を促進することで、都市全体の保水・蒸散機能を回復し、ヒートアイランドの緩和をはかります。

【愛知県広域緑地計画】 平成20年3月 愛知県策定

名古屋の丘陵地は、「愛知県広域緑地計画」において「東部丘陵里山ゾーン」に位置づけられており、知多半島へと続く里山ネットワークの一部を担います。

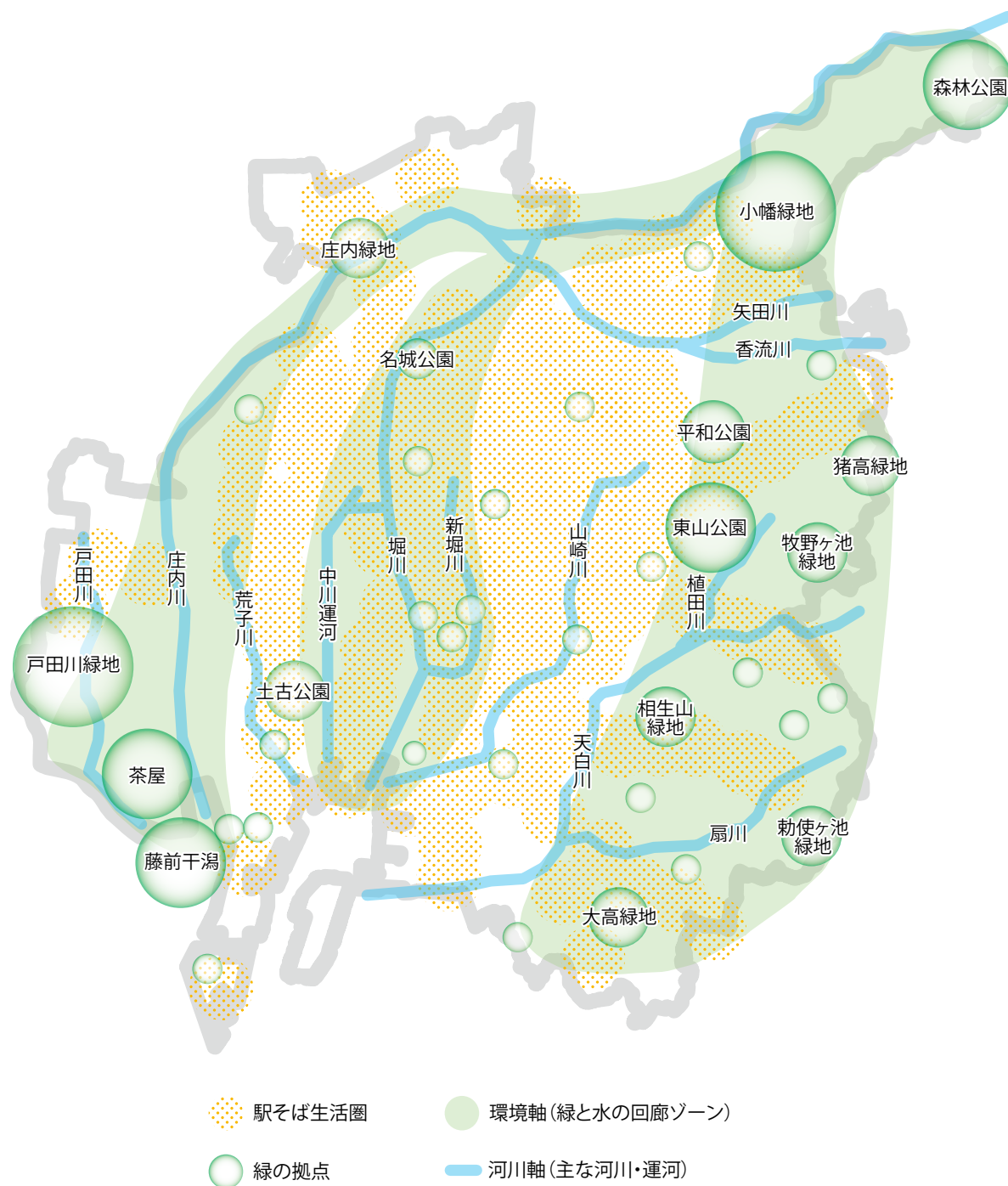


ヒートアイランド
都心域の地上気温が周辺部より高くなる現象。

透水性舗装
路面に降った雨水を地中に浸透させることを目的とした舗装。歩道や駐車場、公園等で採用される。

雨水浸透ます
雨水ますの底面および側面に穴をあけ、その周囲を砂利で充填したもので、雨水を地中に浸透させるもの。

緑の拠点図



● 住宅・住環境 方針

- 駅そば居住を促進しつつ、様々な居住ニーズに対応できる多様な住宅・住環境づくりをすすめます。
- 災害や交通に対する安全性を高めるとともに、住宅セーフティネット※の充実や良好なコミュニティ形成の支援をすすめ、安全で安心して住み続けることができる住宅・住環境づくりをすすめます。
- みどり豊かで持続性の高い住宅地づくりと環境に配慮した住宅の供給・改善をすすめ、地球環境にやさしく、長く住み継がれる住宅・住宅地づくりをすすめます。

施策の方向性

- 様々な居住ニーズに対応できる多様な住宅・住環境づくり

●駅そば居住の促進

中心市街地において、都市機能の更新や土地の高度利用にあわせ、良質な共同住宅の供給をすすめます。

また、駅そば生活圏において、既存ストックを有効に活用した住宅供給の促進、年齢や世帯構成に適した住宅・住環境への住み替えの促進、高齢者向けの賃貸住宅の立地誘導などにより、居住密度の維持向上をはかります。



■駅そばの共同住宅

●多様な住宅の供給促進

高齢者の居住に配慮した賃貸住宅の供給支援や、子育て世帯のニーズに対応した賃貸住宅の供給など、ライフスタイルやライフステージに応じた適切な住まいが選択できる環境づくりをすすめます。

●良好な居住環境の形成

地区計画や都市計画提案制度※の活用、建築協定※の締結促進などを通じて、良好な居住環境の形成に向けた地域の主体的な取り組みを支援します。

住宅セーフティネット

経済的な危機に陥っても最低限の安全を保障する社会的な制度や対策の一環として、住宅に困窮する世帯に対する住宅施策。

都市計画提案制度

2002年（平成14年）における都市計画法の改正及び都市再生特別措置法の制定で創設された都市計画制度。

建築協定

住宅地としての環境や商店街としての利便を維持・増進するため、建築基準法に基づき地域住民が自主的に建築物の敷地、用途、形態などに関する基準を協定する制度。

■安全で安心して住み続けることができる住宅・住環境づくり

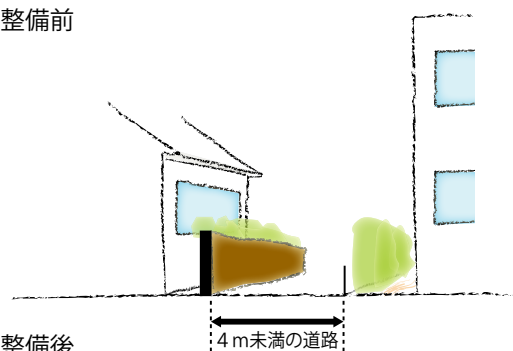
●住宅市街地の災害対策の促進

耐震診断や耐震改修への助成などにより、住宅の耐震化をすすめるとともに、木造住宅密集地域における狭あい道路の改善を促進し、地震や火災に強い住宅市街地の整備をすすめます。

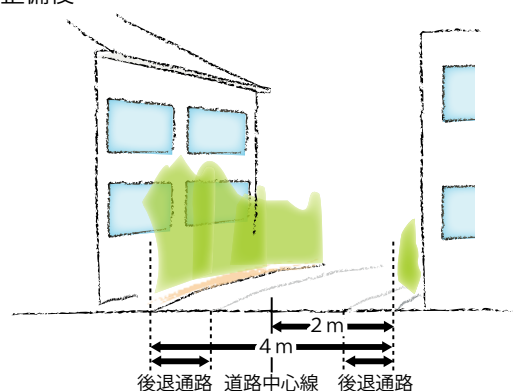
あわせて、広域避難地※の整備や骨格避難路※沿道の不燃化の促進などをすすめ、安全な市街地の形成をはかります。

また、下水道施設の整備や雨水流出抑制の推進など、雨に強い住宅市街地の整備を推進します。

●整備前



●整備後



■狭あい道路の改善

●住宅地等における交通安全対策の推進

住宅地等における自動車通過交通の抑制策についての検討をすすめ、交通安全対策を推進します。

●住宅セーフティネットの充実

住宅に困窮する世帯への対応として、市営住宅での住まいを確保していくとともに、公的賃貸住宅の有効活用や、民間賃貸住宅の所有者、不動産関連団体と連携した的確な住情報の提供などを行うことで、賃貸住宅全体を活用した住宅セーフティネットの充実をはかります。

●良好なコミュニティの形成

外部との関係が希薄になりがちな共同住宅において、安心して住み続けるためのきずなづくりや、新たな「共に住む」居住スタイルの普及をすすめます。なお、居住者の高齢化がすすむ市営住宅では、子育て世帯など多様な世帯の入居を促進することで、良好なコミュニティの形成をはかります。

広域避難地

大規模な地震発生時に周辺地区から避難者を収容し、地震に伴い発生する市街地大火から避難者の生命、身体を保護するために、公園、緑地、広場その他の公共空地において指定するもの。

骨格避難路

避難路のうち、広域的なネットワークを構成し、避難計画で安全を確保する必要性が高いもの。

■地球環境にやさしく、長く住み継がれる住宅・住宅地づくり

●みどり豊かな住宅地の形成

歩いていくことができる身近な公園の確保につとめるとともに、緑化地域をはじめとする緑化制度の充実などにより、緑あふれる質の高い住宅地づくりをすすめます。

●持続性の高い住宅地の形成

長期間快適に使用できる質の高い住宅の供給を促進するとともに、既存の住宅ストックの適切な維持管理や質を高めるリフォームの促進などにより、持続性の高い住宅地づくりを促進します。

●環境に配慮した住宅の供給・改善

建築物環境配慮制度※などの適切な運用をはかり、高い環境性能を備えた住宅の供給を促進するとともに、既存の住宅ストックの省エネルギー化をすすめ、住宅ストック全体の環境負荷軽減をはかります。



■循環型社会対応住宅(エコビレッジ志段味)

建築物環境配慮制度

建築物の新築等における地球温暖化その他の環境への負荷の低減をはかるため、建築物環境配慮指針に基づく建築主の自主的な取り組みを進める制度。

● 防 災 方 針

- 地震に伴う建物倒壊や市街地大火の予防・減災のため、避難地・避難路の整備や建物の耐震化、木造住宅密集地域の改善など、都市レベル・地区レベルでの都市の構造的な防災対策をすすめます。
- 水害の危険性から都市を守るため、河川・下水道の整備などにより、雨に強いまちづくりをすすめます。
- 災害や防災対策に関する様々な情報の提供とともに、発災後いち早く復旧・復興できる体制づくりに向けた意識醸成をすすめることで、地域の防災力の向上をはかります。
- 平成23年3月11日に発生した東日本大震災を受け、今後、見直しがすすめられる東海・東南海・南海地震による被害想定などをもとに、防災対策の強化をはかります。

施策の方向性

■都市の構造的な防災対策の推進

●避難地・避難路等の整備と安全性の向上

「震災に強いまちづくり方針」にもとづき、公園・緑地などの避難地や避難路の整備を推進するとともに、避難地や避難路周辺の建築物の耐震化・不燃化を促進します。

●ライフラインの耐震化

上下水道施設などのライフラインについて、整備・改良などにより耐震化をすすめます。

●橋梁の耐震補強などの推進

災害発生時の緊急輸送機能の確保や、応急対策活動の迅速な遂行に重要な役割を果たす橋梁について、耐震性の向上を目的とした補強をすすめます。

また、耐震強化岸壁の整備など港湾施設の耐震性の向上をはかります。



■耐震性が向上した橋梁

●建物の耐震化と避難地・防災活動拠点の整備

歴史的環境に配慮しつつ、建築物の耐震改修や建替えを促進し、あわせて、木造住宅密集地域における一次避難地※や身近な防災活動拠点となるオープンスペースを確保するとともに、狭あい道路の改善をすすめ、地域の防災性の向上をはかります。また、地域が主体となる防災まちづくり活動を支援し、市民と協働で防災性の向上に取り組みます。

■雨に強いまちづくり

●河川の洪水に対する安全度の向上

河川は、都市を大雨から守る重要な機能を有しており、1時間概ね50mmの降雨に対応できる整備を早期に完成させるとともに、主要な河川については、1時間概ね60mmの降雨に対応できる整備をすすめます。

●下水道の整備による浸水に対する安全性の向上

1時間50mmの降雨に対応する下水道施設の整備を早期に完成させます。また平成12年に発生した東海豪雨や平成16年9月の集中豪雨、平成20年8月末豪雨により著しい浸水被害が集中した地域や、都市機能の集積した地域を対象に、原則として1時間60mmの降雨に対応する施設整備をすすめます。



■雨水調整池

●雨に強い建物づくりの促進

地下・半地下施設の浸水防止対策、大雨による浸水に対する適切な宅盤高・床高の確保など、雨に強い建物づくりを促進します。

●雨水流出抑制等の推進

ため池や防災調節池※などの雨水貯留施設の保全・整備をすすめます。また、雨水を公園や校庭などの地下に一時的に貯めたり、透水性舗装・雨水浸透ます・浸透トレンチ※などの積極的な活用や緑化などにより雨水を地面にしみこみやすくする「雨水流出抑制」について、市の施設での原則実施に加え、民間施設での普及促進につとめます。

一次避難地
地域住民の集結場所、消防活動等の活動拠点、あるいは広域避難地への中継地等として機能し、公園、緑地、広場その他の公共空地において指定するもの。

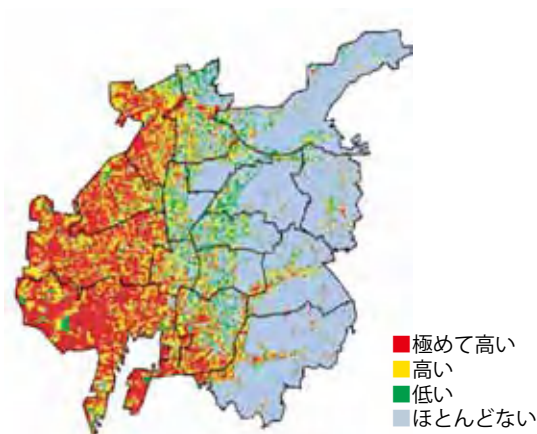
防災調節池
開発に伴う雨水の流出増を一時的に貯留し、下流河川への流出増を抑制する施設。

浸透トレンチ
掘削した溝に砂利を充填し、この中に透水管を埋設したもので、雨水を地中に浸透させるためのもの。

■地域の防災力の向上

●自助・共助の支援

「自助・共助」を支援するため、防災情報や気象情報、「雨水（あまみず）情報※」の提供を行うとともに、「東海・東南海地震連動時の想定液状化危険度図」や「洪水・内水ハザードマップ※」などの活用を呼びかけます。



■東海・東南海地震連動時の想定液状化危険度図
（平成15年度東海地震等震度分布予測調査）

●復旧・復興体制づくりの促進

NPO・企業・周辺自治体等との連携やコミュニティレベルの防災体制の構築など、発災後いち早く復旧・復興できる体制づくりに向けて、自助・共助・公助の範囲・役割を明確にするとともに、地域における復旧・復興のあり方の検討などにより防災意識の醸成をすすめます。

■防災対策の強化

●震災に強いまちづくり方針の見直し

従来の防災対策を最新の知見に基づいて十分に検証した上で、「震災に強いまちづくり方針」を見直し、多様な主体による防災まちづくりを推進します。

見直しにあたっては、津波・液状化などの危険性を考慮し、避難地・避難路の計画や土地利用のあり方を含めた震災に強いまちづくりについて検討します。

雨水（あまみず）情報

上下水道局ホームページ上で観測雨量や河川水位などの防災・気象情報へのリンクとともに、雨水排水ポンプのリアルタイムの運転状況を市民に提供する情報サービス。

洪水・内水ハザードマップ

河川の洪水及び大雨による浸水（内水はん濫）におけるそれぞれの浸水想定地域・深さを示したマップのことで、行政区ごとに作成されており、平成22年6月に公表。マップには避難所の位置など避難に役立つ情報や災害時に備えるための情報が載せられている。

1

策定にあたって

2

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

3

めざすべき都市の姿

4

まちづくりの方針

5

分野別構想

6

戦略的まちづくり
の展開

7

地域まちづくりの
推進

8

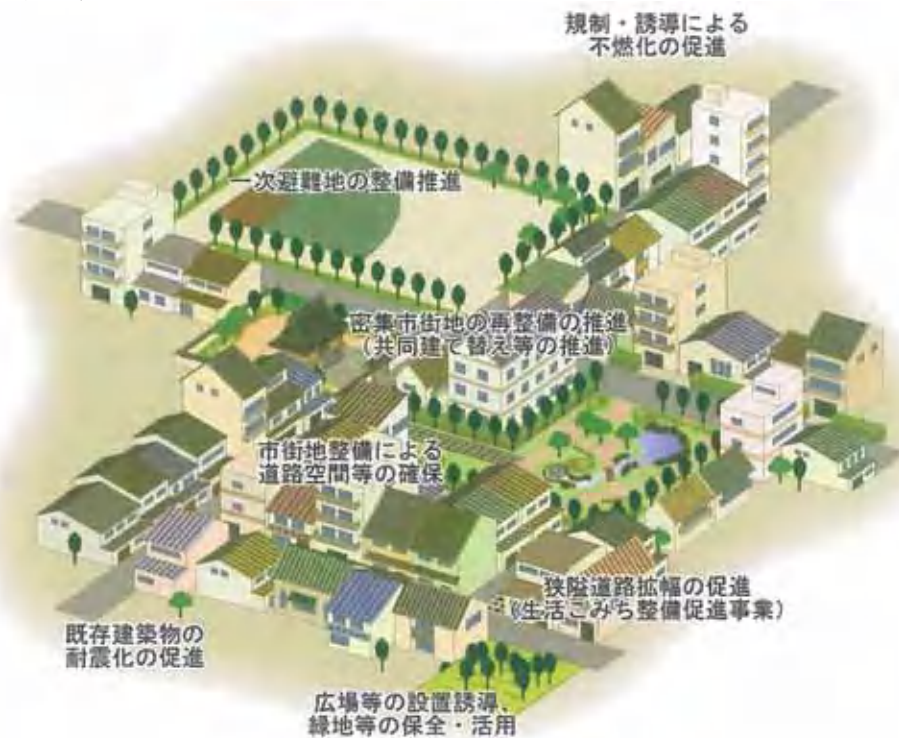
評価・見直しの
方針

防災対策のイメージ

都市レベル



地区レベル



(震災に強いまちづくり方針)

● 景観・歴史

方 針

- 地域の個性や特色を生かし、市民が誇りと愛着を持てる魅力ある景観づくりをすすめます。
- 良好な景観の形成に向けた施策の充実とともに、名古屋の顔・シンボルとなる地区における風格と魅力ある景観づくりや、地域における景観まちづくりへの支援をすすめます。
- 名古屋の歴史的骨格が見える化するとともに、まちづくり資産の活用と身近な歴史に親しむ界隈づくりなどにより、「地域力」で歴史まちづくりをすすめます。

施策の方向性

- 良好な景観の形成に向けた施策の充実

●総合的な景観施策の推進

生活・歴史・文化などがもたらす地域の個性や特色を生かし、市民が誇りと愛着を持てる魅力ある都市景観の形成をはかるため、景観施策の方針を定めている都市景観基本計画※や景観計画※などに基づく総合的な景観施策の充実をはかります。



■名古屋駅周辺の建物群と名古屋城

●良好な景観形成の誘導

周辺景観に与える影響が大きい大規模建築物等の建築行為や屋外広告物の掲出をはじめ、特に良好な景観の形成をめざす都市景観形成地区※における建築行為等について、景観法の届出制度や屋外広告物の許可制度を通じて助言・指導等を行い、周辺景観との調和をはかりつつ、質の高い建築デザイン等を誘導するとともに、地域特性を生かした良好な景観形成をすすめます。

- 都市の風格と魅力が感じられる景観づくり

●名古屋の玄関・顔となる景観づくり

名古屋駅・栄などの地区においては、建築物・屋外広告物等の規制誘導や効果的な緑化を進めるなど、風格と魅力が感じられるまちなみの形成をすすめます。

都市景観基本計画

地域の個性を大切にしながら景観づくりをすすめることにより、多様な個性ある地域の複合体としての都市・名古屋をめざすことを前提に、名古屋市都市景観条例に基づき、昭和62年3月に策定された計画。

景観計画

従来より実施してきた都市景観に関する施策をより効果的なものとし、良好な景観の形成をはかるために、平成19年3月に景観法に基づいて策定された計画。

都市景観形成地区

景観計画区域の中で、特に良好な景観の形成をすすめる地区。

●名古屋のシンボルとなる景観づくり

名古屋城周辺や名古屋港などの地区においては、歴史・文化や水辺といった資源を生かすとともに眺望にも配慮するなど、名古屋を代表するシンボリックな景観としての魅力の向上につとめます。

■市民・事業者との協働による景観づくり

●地域の景観づくり活動の支援

市民や事業者の景観に対する意識を一層高めるとともに、都市景観形成地区の指定や違反広告物の追放等について市民等との協働をすすめ、都市景観市民団体※の認定等を通じて地域の景観づくり活動を支援します。

また、地域レベルから良好な景観形成をすすめるため、景観の視点も取り入れた地域主体のまちづくりの推進を支援します。

■歴史まちづくりの推進

●尾張名古屋の歴史的骨格の見える化

古代からの悠久の歴史を誇る熱田や城下町の雰囲気を残す名古屋城・四間道などの地域の魅力向上、江戸時代の物流・文化を支えた堀川の再生、有松など街道沿いの伝統的なまちなみの保存・活用を通じて、尾張名古屋の歴史的骨格を形成してきた地域における、歴史・文化が身近に感じられるまちづくりをすすめます。

●世界の産業文化都市・名古屋のまちづくり資産の活用

世界のものづくりをリードする産業文化都市への発展を支えた中川運河の再生、歴史の重層が感じられる文化のみち※の推進や揚輝荘などの歴史的建造物の保存・活用、大胆な都市計画により形成された100メートル道路など戦災復興のまちづくり資産を活用・再生し、成熟社会にふさわしい、環境と人にやさしい都市空間の形成をめざします。



■文化のみち 榎木館

都市景観市民団体
地域における都市景観の整備を推進することを目的として組織された団体。

文化のみち
名古屋の近代化の歩みを伝える歴史的な遺産の宝庫ともいえる名古屋城から徳川園に至る地域一帯。

●身近な歴史に親しむ界隈づくり

織田信長、豊臣秀吉、前田利家など武将ゆかりの地、レトロな雰囲気や歴史的な趣を残したまちなみ、歴史的建造物などそれぞれの地域に残る多様な歴史・文化資源の発掘・活用などを促進し、名古屋のあちこちで市民が歴史に親しみ、楽しむことができる環境づくりをすすめます。



■歴史的なまちなみ（中小田井）

●地域力で歴史的資源を「まもり・いかし・つなぐ」仕組みづくり

多様な市民活動のネットワークと総合的な施策の連携による「地域力」で、地域の持つ歴史の積み重ねや地域の「らしさ」が感じられるまちづくりをすすめます。

策定にあたって

1

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

2

めざすべき都市の姿

3

まちづくりの方針

4

分野別構想

5

戦略的まちづくり
の展開

6

地域まちづくりの
推進

7

評価・見直しの
方針

8

1

策定にあたって

2

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

3

めざすべき都市の姿

4

まちづくりの方針

5

分野別構想

6

戦略的まちづくり
の展開

7

地域まちづくりの
推進

8

評価・見直しの
方針

景観・歴史まちづくりの展開イメージ図



● 低炭素・エネルギー

方針

- 低炭素なまちづくりに向けたさまざまな施策を総合的に展開する低炭素地区を形成し、低炭素で快適な駅そば生活圏の創生をめざします。
- 環境にやさしい移動手段が選択される交通体系を形成し、交通移動にかかるエネルギー消費の削減をはかります。
- 建物のエネルギー負荷の削減、エネルギーの効率的な利用や安定供給と未利用・自然エネルギー※の活用等により、低エネルギーで快適な都市をめざします。
- 公園・緑地の整備や緑化の推進などの取り組みにより、都心部を中心とする市街地の気温上昇を抑制することで、ヒートアイランドの緩和をはかります。

施策の方向性

- 低炭素で快適な駅そば生活圏の創生

●低炭素地区の形成

エネルギー消費が少なく利便性と身近な自然の双方を享受できる駅そば生活圏の創生に向け、街区レベルでの土地利用転換等の機会をとらえ、交通、住宅・建築物、水・緑、エネルギーなどの施策を総合的に展開する低炭素地区の形成をはかります。

- 交通移動にかかるエネルギー消費の削減

●環境にやさしい交通体系の形成

公共交通利用の促進、歩行者空間・自転車利用環境の整備、総合的な駐車施策の推進などにより、環境にやさしい交通体系の形成をはかります。

●環境にやさしいライフスタイルへの転換

カーシェアリングや電気自動車などの低炭素カーの普及を促進します。

また、市民・企業など多様な主体に対するモビリティマネジメントの展開などにより、過度に自動車に頼らないライフスタイルへの自発的な転換を促します。



■カーシェアリングのイメージ

未利用エネルギー

工場等の排熱や、河川水・下水等の温度差エネルギー（夏は大気よりも冷たく、冬は大気よりも暖かい水）といった、今まで利用されていなかったエネルギーの総称。

自然エネルギー

自然現象から取り出して得られるエネルギー。

■建物のエネルギー負荷の削減

●省エネルギー建築の促進

建築物の品質や性能の向上とともに、環境負荷の少ない建築物の建築を促進するため、建築物環境配慮制度の普及につとめます。

また、建物更新や住宅のリフォームなどの機会をとらえて、自然空調などを活用した省エネルギー建築の促進に取り組みます。



■環境負荷の少ない建築物（科学館）

■エネルギーの効率的な利用

●地域冷暖房等の促進

大規模建築物の建築に際して地域冷暖房※の導入を事業者にはたらきかけ、地域冷暖房供給エリアの拡大やネットワーク化を促進します。また、地域冷暖房を導入するまでの熱需要が見込めない場合における建物間のエネルギー融通を促進する仕組みについて検討します。

●スマートエネルギーシステムの構築

分散型電源※の利用拡大に伴い、エネルギーの安定制御と効率的利用を促進するため、エネルギー供給事業者の協力を得て、スマートエネルギーシステム※の構築に向けた検討をすすめます。

■未利用・自然エネルギー等の活用

●未利用エネルギー・資源の有効活用

ごみ焼却に伴う廃熱や下水処理水、バイオマス※資源などのより効率的・積極的な活用について検討をすすめ、利用促進をはかることで、循環型都市の構築をめざします。

地域冷暖房

一定地域内の建物に対して、熱供給設備で発生した冷水・温水・蒸気等を導管を通じて供給し、エリア全体でまとめて冷房・暖房・給湯を行うシステム。

分散型電源

電力供給の一形態であり、比較的小規模な発電装置を消費地近くに分散配置して電力の供給を行なう機械またはその方式。

スマートエネルギーシステム

分散型エネルギーシステムに再生可能エネルギーや未利用エネルギーを導入して、エネルギー需要を最適に制御するシステム。

バイオマス

もともと生物（bio）の量（mass）のことであるが、今日では、再生可能な、生物由来の有機性エネルギーや資源（化石燃料は除く）をいうことが多い。

●自然エネルギーの導入促進

太陽光をはじめとする自然エネルギーの導入や緑・水・風が持つ自然空調機能を活用する仕組みの検討などにより、化石燃料に過度に頼らないまちづくりをすすめます。



■太陽光発電（鍋屋上野浄水場）

■ヒートアイランドの緩和

●公園・緑地整備の推進等

公園・緑地の整備、樹林地・農地の保全や市街地の緑化などをすすめるとともに、透水性舗装・雨水浸透ますなどの積極的な活用や、緑と水の回廊の形成、風の道づくりなどにより、ヒートアイランドの緩和をはかります。

策定にあたって

1

長期的視点に立った
まちづくりに向けて

2

めざすべき都市の姿

3

まちづくりの方針

4

分野別構想

5

戦略的まちづくり
の展開

6

地域まちづくりの
推進

7

評価・見直しの
方針

8

● 供給処理施設等 方 針

■円滑な都市活動を支え、都市生活の利便性の向上や良好な都市環境の確保等をはかるため、下水道やごみ焼却場、市場、斎場等の都市施設の整備や維持管理につとめます。

施策の方向性

■都市施設の整備・維持管理

●下水道の整備

市内河川や伊勢湾・名古屋港の水環境の向上のため、合流式下水道※の改善や水処理センターにおける高度処理※の導入をすすめるとともに、大雨による浸水被害の軽減をはかるため、緊急雨水整備事業※等により施設整備のレベルアップをすすめます。また、安定した下水道の機能確保のため、予防保全や必要な整備等により延命化をはかりつつ、計画的に施設の改築更新を順次すすめます。



■露橋水処理センター（建設中）

●ごみ焼却場の整備等

安定的で適切なごみ焼却処理を推進するため、北名古屋市において焼却工場の建設をすすめます。また、埋立量の削減をすすめるため、焼却工場の新設や設備更新に際し熔融施設の導入をめざすなど、計画的な施設整備に取り組みます。また、民間の処理施設等については、都市基盤や土地利用、周辺生活環境等への配慮の観点から適切な立地を誘導します。

合流式下水道

汚水および雨水を同一の管きよて集める方式の下水道。名古屋市の約6割の区域は合流式下水道で整備されている。

高度処理

閉鎖性水域や河川の水環境向上を目的とした、従来の処理方式に比べ主に窒素・りんを多く除去できる処理方法。

緊急雨水整備事業

東海豪雨や平成20年8月末豪雨などにより著しい浸水被害が集中した地域や都市機能の集積した地域における浸水対策事業。原則1時間60mmの降雨に対応する施設整備により、1時間97mm（東海豪雨時）の降雨に対して床上浸水の概ね解消をめざす。

●埋立処分場の確保等

ごみの発生抑制や分別の徹底による減量、中間処理※の高度化など、ごみの埋立量の削減をめざした取り組みをすすめるとともに、市域内新規処分場の整備、県広域処分場の利用及び愛岐処分場の長期活用により、安定的な埋立処分体制を確立します。

●中央卸売市場の整備等

生鮮食料品の流通環境の変化に対応するため、中央卸売市場の本場において、大規模改築などにより市場機能の強化をはかるとともに、北部市場及び南部市場において、市場施設の長寿命化をはかりつつ随時設備の更新を行います。



■中央卸売市場周辺

●斎場の整備

高齢化の進行にともなう火葬需要の増加への対応や、大規模災害など不測の事態に備えた斎場の分散配置が必要となることから、既設の八事斎場に加え、南陽地区において周辺環境への配慮をはかりながら新斎場の整備をすすめます。

中間処理

廃棄物の最終処分に至るまでに、廃棄物の減量化や安定化のために行う分別、焼却、脱水、乾燥等の処理。

6 戦略的まちづくりの展開

ここでは、これからのまちづくりの進め方と重点地域における取り組みのイメージを示します。

● これからのまちづくりの進め方

「めざすべき都市の姿」の実現に向けて、「まちづくりの方針」および「分野別構想」に沿った取り組みを効率的・効果的に進めていくために、「戦略的まちづくり」を展開します。

具体的には、下記の「3つのまちづくり戦略」に基づき、地域資源や地域特性を生かした特色のあるまちづくりを市内各地域においてすすめます。

中でも、生かすべき地域資源や地域特性などを示した上で、まちづくりを誘導する地域を「誘導地域」と位置づけます。

さらに、「3つのまちづくり戦略」に基づく重点的な取り組みを推進すべき地域を「重点地域」と位置づけます。

3つのまちづくり戦略

戦略1

都心部※の機能強化や
名所づくりによる
名古屋の魅力・都市力の向上

戦略2

拠点機能・拠点間連携の強化や
緑・水との調和による
都市の持続性の向上

戦略3

地域資源を生かした居住環境の
向上と生活利便性を生かした
既成市街地の再生

市内各地域

地域資源や地域特性を生かした特色のある
まちづくりをすすめます。

誘導地域

地域資源や地域特性などを示した上で
まちづくりを誘導します。

重点地域

下記の重点的な取り組みを積極的に
推進します。（行政発意型）

5つの取り組み

- 世界に誇る都心づくり
- また来たくなる名所づくり
- 広域後背圏を有する既存拠点の再生
- 新たな拠点を中心とした生活圏の形成
- 趣を生かした住宅地の再生

都心部

「名古屋市都心部将来構想」の対象区域で、概ね
外堀通、環状線、大須通、国道19号で囲まれている区域。

3つのまちづくり戦略

戦略1

都心部の機能強化や名所づくりによる名古屋の魅力・都市力の向上

名古屋大都市圏の中核都市として、都市圏の成長を牽引する都市活動の活性化に向けて、商業・業務等の都市機能の集積により、都心部における都市機能のさらなる強化をはかります。あわせて、名古屋ならではの名所づくりやホスピタリティ※を高めることで交流人口の増加をはかり、大都市としての魅力と都市力を高めます。

戦略2

拠点機能・拠点間連携の強化や緑・水との調和による都市の持続性の向上

集約連携型都市構造の実現に向けて、市内各拠点における多様な都市機能の集積や公共交通の活用により、拠点機能や拠点間連携を強化するとともに、拠点へのアクセス性が確保された住宅地の形成をすすめます。あわせて、緑や水がつながり、まちと一体となった環境に調和したまちづくりにより、都市の持続性の向上をはかります。

戦略3

地域資源を生かした居住環境の向上と生活利便性を生かした既成市街地の再生

世代を超えて愛着と安心感を持って生活できる環境づくりに向けて、歩いて暮らせるまちづくりや防災性の向上にあわせ、地域資源や地域特性を生かした地域の魅力づくりをすすめることで、居住環境を向上させます。特に、将来的な人口減少が懸念される既成市街地においては、充実した既存ストックを生かして利便性の高い住宅地として再生をはかります。

※ホスピタリティ
お互いを思いやり、手厚くもてなすこと。または
歓待をすること。

1 市内各地域における取り組み

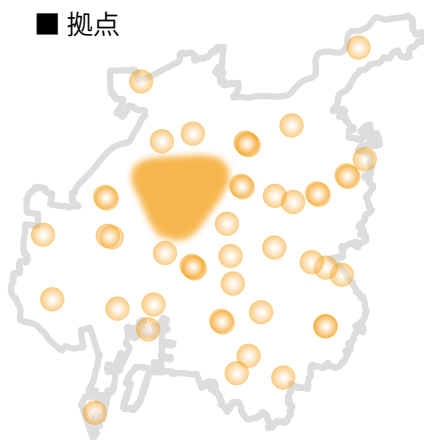
市内各地域にある自然や文化といったまちづくりの資源や既存ストックを活用して、地域ごとの特色あるまちづくりをすすめます。その取り組みが継続的に主体性を持って展開されるために、地域住民や自治会、NPO、商店街、企業、行政など多様な主体が役割分担を明確にし、責任を担うまちづくり（地域まちづくり）をすすめます。



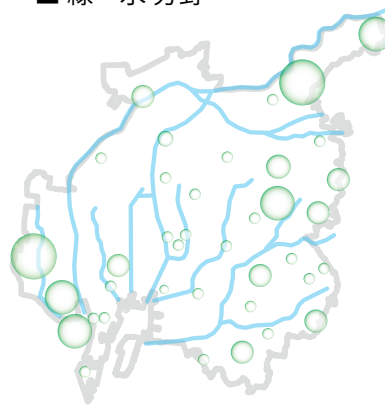
2 誘導地域における取り組み

「3つのまちづくり戦略」に基づく地域まちづくりを誘導するため、「まちづくりの方針」の都市構造で示した拠点や、「分野別構想」の中で示した緑・水・歴史といった資源の活用や良好な景観形成が望ましい地域、防災性の向上などが求められる地域を、「誘導地域」として示します。それにより、地域まちづくりの方向性を多様な主体で共有してまちづくりに取り組むことができます。

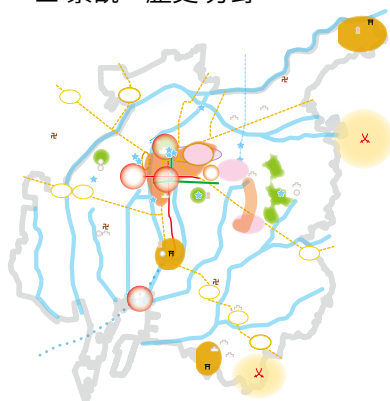
■ 拠点



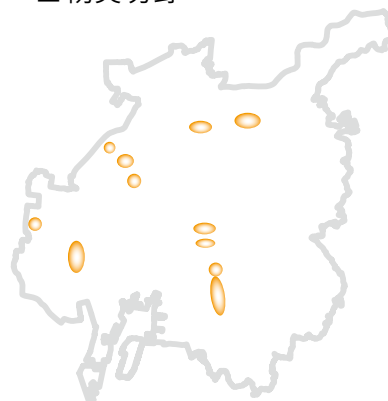
■ 緑・水分野



■ 景観・歴史分野



■ 防災分野



(主な木造住宅密集地域)

3 重点地域における取り組み

「3つのまちづくり戦略」に基づく重点的な取り組みを、下記の5つに整理しました。その上で、「誘導地域」のうち、5つの取り組みを推進すべき地域を「重点地域」と位置づけ、積極的に地域まちづくり（行政発意型の地域まちづくり）をすすめます。

戦略1 都心部の機能強化や名所づくりによる名古屋の魅力・都市力の向上

● 世界に誇る都心づくり

名古屋大都市圏の成長を牽引するため、都心域において、開発誘導・回遊性向上・にぎわい創出の相乗効果により、中枢機能の集積と広域交流機能の充実や風格と魅力ある都市空間の形成をはかり、都心を再生します。

地域名：名古屋駅、栄・伏見・大須、
ささしま・名駅南、
納屋橋・四間道

● また来たくなる名所づくり

人・歴史・文化の交流を促進するために、観光資源を有する地域において、観光資源と一体的なまちづくりを進めることにより、ホスピタリティの強化と市民の誇りとなる名古屋の魅力の醸成をはかり、名所をつくります。

地域名：名城・白壁・熱田、有松、
城山・覚王山、築地、金城ふ頭

戦略2 拠点機能・拠点間連携の強化や緑・水との調和による都市の持続性の向上

● 広域後背圏を有する既存拠点の再生

都市力・都市魅力を強化するために、広域後背圏を有する都心域周辺の交通結節点において、回遊性向上・にぎわい創出をはかり既存拠点を再生することにより、後背圏との一体性と市街地のメリハリを確保します。

地域名：大曽根、金山、今池

● 新たな拠点を中心とした生活圏の形成

土地の有効活用や緑・水辺などの地域資源を生かしたまちづくりと、公共交通の利便性の向上を一体的にすすめることで新たな拠点と生活圏の形成をはかり、市域で均衡のとれた集約連携型都市構造をめざします。

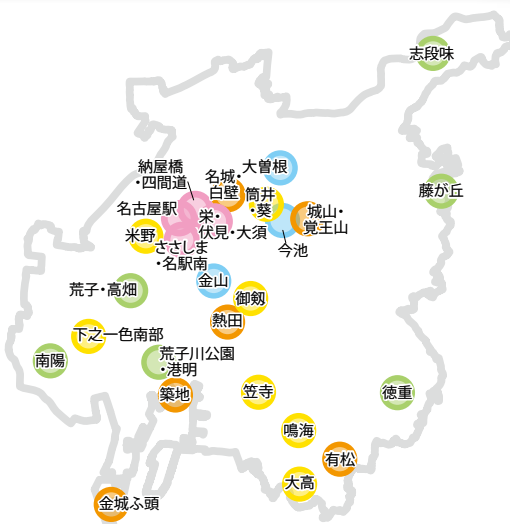
地域名：志段味、南陽、荒子・高畑、
荒子川公園・港明、徳重、藤が丘

戦略3 地域資源を生かした居住環境の向上と生活利便性を生かした既成市街地の再生

● 趣を生かした住宅地の再生

居住環境の向上が必要な既成市街地において、路地空間などの地域資源の活用と防災性の確保の両立により、多様で趣があるまちの形成をはかり、既成市街地を再生します。

地域名：米野、筒井・葵、鳴海、大高、
下之一色南部、笠寺、御劔



※ 各重点地域においては、取り組みの効果を高めるため、必要に応じて他の戦略に沿った取り組みもすすめます。

● 重点地域における取り組みのイメージ

重点地域で取り組む地域まちづくりの具体例を示します。

今後、地域の多様な主体の参画により、地域ごとのまちづくりの取り組み内容を決めていきます。

戦略1

都心部の機能強化や名所づくりによる名古屋の魅力・都市力の向上

● 世界に誇る都心づくり

名古屋大都市圏の成長を牽引するため、都心域において、開発誘導・回遊性向上・にぎわい創出の相乗効果により、中枢機能の集積と広域交流機能の充実や風格と魅力ある都市空間の形成をはかり、都心を再生します。

■名古屋駅

- リニア中央新幹線の開業などにより大都市圏内外の交流の要となるターミナル※をめざして、広域交流機能や都市空間の充実をはかります。また、乗り換えの利便性の向上や案内情報の充実等により、交通結節点としての機能を強化するとともに、来訪者の利便性向上をはかります。



■名古屋駅周辺

- 建物の更新にあわせた再開発等を積極的に誘導するとともに、名古屋大都市圏の玄関としての風格と都市の魅力を感じさせるシンボリックな都市空間の形成をはかります。名古屋駅周辺に残る歴史的な資源や界限にも配慮しながら、ものづくり文化の交流拠点やにぎわい空間の形成をはかります。
- 交流人口の増加に対応した歩行者空間の拡充や回遊性の向上、地上と地下の連続性の確保や公開空地の確保、屋外広場の整備などをはかるとともに、エリアマネジメント※により、それらの管理・活用をはかります。
- 未利用エネルギーの活用や地域冷暖房のさらなる整備を促進します。

ターミナル
各種の輸送形態において、その輸送路の末端、あるいは乗り換え（荷物なら積み替え）を行なう施設。

エリアマネジメント
地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

■栄・伏見・大須

- 広域から集客できる商業・文化・娯楽の中心地にふさわしい活力ある都市空間の創出をはかります。また、ちよい乗りバス※などの短距離交通システムにより回遊性を高めることで、面的に魅力が広がるまちづくりをめざします。
- 栄地区では、豊かな公共空間や公有地を活用した魅力と活力のある都市空間の形成をはかります。また、まちづくり団体によるエリアマネジメントを促進し、にぎわいづくりや個性豊かなまちづくりをめざします。
- 久屋大通地区では、スケールの大きな空間と豊かな緑にふさわしい品位ある洗練されたデザインのまちなみ形成により、にぎわい、憩い、親しみを感じる人間性豊かで活力ある都市空間の創出をはかります。また、名古屋テレビ塔やオアシス21、地下街の連携強化により回遊性を高め、名古屋を代表するシンボル空間としての魅力向上をはかります。
- 広小路通や大津通沿道では、名古屋の都心にふさわしい調和のとれたまちなみの形成により、にぎわいや親しみがあり、文化の香り高い人間優先の魅力ある都市空間の創出をはかります。また、広小路通沿道に残る歴史的建造物の保存・活用につとめ、名古屋の歴史を感じられる通りにしていきます。
- 伏見地区では、白川界隈の科学館や美術館をはじめとする文化・芸術性のあふれる地区の特色を生かして、個性ある店舗の立地誘導をはかるなど魅力づくりをすすめるとともに、地下鉄駅や広小路通との回遊性の向上をはかります。また、長者町界隈では、新産業機能や都心居住機能を充実し、繊維街としてのまちの個性を生かしたにぎわいづくり、魅力づくりをめざします。
- 若宮大通地区では、若宮大通公園をイベントスペースとして活用をはかることなどにより、沿道の商業施設等の立地誘導をすすめるなど、栄・伏見地区と大須地区の接点として隔たりを感じさせないにぎわいや活力ある都市空間の創出をはかります。
- 大須地区では、大須観音や万松寺などの歴史的な資源やユニークな店舗が集まる特色のある商店街が一体となり魅力の向上をはかるとともに、地元商業者の活力を生かしたにぎわいあふれるまちづくりをめざします。



■久屋大通公園周辺

ちよい乗りバス
日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用できるバス。

■ささしま・名駅南

- ささしまライブ24地区では、土地区画整理事業により幹線道路などの都市基盤整備をすすめ、国際的・広域的な商業・業務機能などの集積を誘導し、国内外から訪れる人々や市民でにぎわう交流の場を提供する「国際歓迎・交流の拠点」の形成をめざします。
- 名駅南地区では幹線道路の整備をはじめとした都市基盤の再編をはかるとともに、エリアマネジメントによる土地利用の転換や土地の高度利用による活性化をめざします。
- 交流人口の増加に対応するため、名古屋駅からの歩行者空間の改善・拡充を行い、名古屋駅からささしま及び名駅南地区方面への回遊性の高い歩行者ネットワークの形成をはかります。
- 地区内の緑化率を高めるとともに、中川運河船だまりを中心とした公共空間を、まちに彩りや憩いを提供する親水空間として整備するなど、環境に配慮したまちづくりをすすめます。
- 船だまりから露橋水处理センターの上部空間、松重閘門公園、堀川とつながる水と緑の回遊空間の整備をすすめます。



■ささしまライブ24地区周辺

■納屋橋・四間道

- 歴史ある水辺空間である堀川を生かしたまちづくりを進めることで、都心の風格とうるおいを創出します。
- 堀川に隣接する歴史的建造物の活用に取り組むとともに、親水性の高い広場や遊歩道の整備をはかります。また、周辺との回遊性を高めるとともに、物販、飲食など集客性の高い施設の集積をはかすることで、水辺空間と連携した楽しく散策できる環境づくりをめざします。
- 歴史的な建築物の商業的活用や、路地空間など歴史的な資源を生かした魅力ある空間づくりをめざします。
- 納屋橋地区においては、再開発事業等により商業・文化機能等の集積をはかり、広小路通の集客性や回遊性の向上をめざします。



■四間道

● また来たくなる名所づくり

人・歴史・文化の交流を促進するために、観光資源を有する地域において、観光資源と一体的なまちづくりをすすめることにより、ホスピタリティの強化と市民の誇りとなる名古屋の魅力の醸成をはかり、名所をつくります。

■ 名城・白壁

- 名古屋城本丸御殿の復元をはじめとする城郭全体の再生や景観の維持・向上、白壁周辺にある歴史的建造物の保存・活用をはかることなどにより魅力の向上をめざします。
- 観光ルートバスの運行等により、「文化のみち」にある歴史的建造物や堀川といった歴史的な資源間の回遊性を高め、歴史が感じられる面的に広がりのある名所づくりをめざします。



■ 名古屋城周辺

- 名古屋城に近く、地下鉄駅そばに立地する市営住宅城北荘において、景観面で周辺地域との調和に配慮しながら、駅そば市営住宅の再整備モデルとして建替えをすすめるとともに、「文化のみち」において歴史と緑が調和した趣のある良好な居住環境の形成をめざします。

■ 熱田

- 名鉄神宮前駅周辺における大規模未利用地の活用とともに、駅前地区において、土地の高度利用や熱田神宮前にふさわしいにぎわいのある駅前空間を創出するなど、地域の活性化や利便性の向上をはかり、拠点の形成や趣がある名所づくりをめざします。



■ 熱田神宮周辺

- 地域の住民や商店街、大学、NPO等と協働して、宮の渡しをはじめとする熱田神宮周辺の歴史的な資源や堀川などの地域資源を生かした、にぎわいのあるまちづくりをめざします。また、情報案内板の拡充やレンタサイクルの導入を検討するなど、来訪者が回遊しやすい環境づくりをめざします。

■有松

- 歴史的建造物が保存されたまちなみや伝統産業（絞り）、伝統文化（山車）を生かしたまちづくりをめざします。
- 歴史的建造物の魅力を生かした商業的活用により、継続的なまちなみ保存の仕組みづくりをすすめます。
- 旧東海道を生かし、周辺の歴史的な資源と一体となった魅力の創出をはかります。



■旧東海道沿いのまちなみ

■城山・覚王山

- 地域や日泰寺参道のイベントなどと連携しながらにぎわいの創出をはかるとともに、寺社や近代建築物、末盛城跡などの歴史的な資源を生かした地域の魅力づくりと回遊性の向上をめざします。
- 歴史・文化資産である揚輝荘の段階的な修復整備を進めるとともに、地域住民やNPOなどと協力してまちづくり・文化活動の核となる施設として活用していきます。
- 起伏に富んだ地形、豊かな緑、豊富な歴史的資源や文化が調和した趣のある良好な居住環境の形成をはかります。



■揚輝荘聴松閣

■築地

- 堀川右岸の整備や旧倉庫の有効活用などによりウォーターフロントとしての港の魅力を高めます。
- 中川運河沿いに整備された水際線プロムナードや水族館周辺などガーデンふ頭一帯における回遊性を高め、面的に広がりのある魅力的な名所づくりをめざします。
- 名古屋の海の玄関にふさわしいまちなみの形成により、活気とにぎわいにあふれた港まちらしい個性豊かな都市空間の創出をはかります。



■ガーデンふ頭

■金城ふ頭

- あおなみ線や伊勢湾岸道路などによる交通利便性を生かした国際交流拠点の形成をめざして、国際展示場の再整備によるコンベンション※機能の強化やモノづくり文化交流拠点構想※の実現をはかります。
- 現在ある港湾物流機能と調整をはかりながら、緑の創出やウォーターフロントの活用、商業・アミューズメント施設など都市機能の誘導を一体的にすすめるとともに、域内の回遊性を高め、広域からも来訪者が訪れるようなにぎわいと魅力のある新しい名古屋の名所づくりをめざします。



■金城ふ頭

コンベンション
見本市や様々な大会・会議などの催し。

モノづくり文化交流拠点構想
“モノづくり文化”を発信・継承するため、名古屋港金城ふ頭に「産業技術」をテーマとして、人々が交流する拠点を形成する構想。

戦略2

拠点機能・拠点間連携の強化や緑・水との調和による都市の持続性の向上

● 広域後背圏を有する既存拠点の再生

都市力・都市魅力を強化するために、広域後背圏を有する都心域周辺の交通結節点において、回遊性向上・にぎわい創出をはかり既存拠点を再生することにより、後背圏との一体性と市街地のメリハリを確保します。

■大曽根

- 駅前広場やサンクンガーデン※をイベントスペースとして活用することで、にぎわいの創出をはかります。
- 地域の資産として商店街を活性化させるため、商店街内の空き店舗の活用や地域の情報発信を行うなど、地域ぐるみの取り組みをめざします。
- 大曽根地区と徳川園、ナゴヤドーム、カルポート東など周辺施設との連携を強化し、回遊性の向上をはかるなど、面的に広がりのある魅力的な拠点形成をめざします。
- 矢田川との親水性を高めるなど、市民の憩いの場の創出をめざします。
- 大曽根北土地区画整理事業により道路・公園の整備や居住環境の改善をすすめます。また、住宅市街地総合整備事業※により、防災性の向上や憩い空間の創出などをすすめます。



■大曽根商店街

サンクンガーデン
一般の道路や地盤よりも低い位置につくられた広場や庭園。

住宅市街地総合整備事業
既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成、密集市街地の整備改善等をはかるため、住宅や公共施設の整備等を総合的に行う事業。

■金山

- 建物の更新にあわせた再開発等の誘導により、交通結節点にふさわしい都市機能や魅力施設等の更なる集積をはかります。
- 建物の更新にあわせた壁面後退※や公開空地の創出により、憩いの空間の確保をめざします。
- 金山地区と熱田や白鳥、堀川沿岸など周辺地域との連携を強化し、回遊性の向上をはかるなど、面的に広がりのある魅力的な拠点形成をめざします。



■金山駅周辺

■今池

- 建物の更新にあわせた再開発等の誘導により、都市機能の再生・強化をはかります。
- 駅周辺地域の歩行者空間の拡充をはかるなど回遊性を高め、千種・池下地域との連続性を確保するとともに、エリアマネジメントによる活性化をめざします。
- すいどうみち緑道を軸とし、周辺の民地の緑化をはかるなど、緑の連続性を意識したまちづくりをめざします。
- 商業・娯楽・文化などが混ざり合うまちの特性を生かし、親しみとふれあいのある个性的で魅力ある都市空間の形成をはかります。



■今池駅周辺

壁面後退

街区内における建築物の位置を整え、その環境の向上をはかるために、隣地境界線や道路境界線から建築物の外壁面を後退させること。

● 新たな拠点を中心とした生活圏の形成

土地の有効活用や緑・水辺などの地域資源を生かしたまちづくりと、公共交通の利便性の向上を一体的にすすめることで新たな拠点と生活圏の形成をはかり、市域で均衡のとれた集約連携型都市構造をめざします。

■志段味

- 周辺環境と調和した土地区画整理事業を進めることにより、良好な居住環境の形成をすすめます。
- 幹線道路やスマートインターチェンジの整備、ガイドウェイバス※等公共交通の充実により、域内外の交通の円滑化をはかります。
- 居住・研究開発（なごやサイエンスパーク）などの各機能が調和したまちづくりである「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン」の整備をすすめます。
- 商業・サービス施設と交通広場の一体的な整備など、新たな拠点形成に資する都市機能の充実をはかります。
- 古墳など歴史的な資源の保存・活用やそれらを結ぶ散策路の整備などにより魅力づくりをすすめます。
- 地球環境にやさしく、深いきずなづくりや子育てがしやすい環境を提案するモデル的な住宅団地「エコビレッジ志段味※」の整備をすすめます。



■なごやサイエンスパーク

■南陽

- 周辺環境と調和した土地区画整理事業を進めることにより、自然と触れ合える良好な居住環境の形成と防災性を考慮したまちづくりをすすめます。
- 幹線道路の整備や公共交通の充実による近隣鉄道駅等へのアクセス性の向上により、域内外の交通の円滑化をはかります。
- 商業・サービス施設と交通広場の一体的な整備など、新たな拠点形成に資する都市機能の充実をはかります。



■茶屋新田土地区画整理事業のイメージ

ガイドウェイバス
一般のバス車両に案内装置等をつけ、高架専用軌道と平面一般道路の双方を連続して走行できるシステム。

エコビレッジ志段味
志段味地区における資源消費の抑制や環境負荷の低減に配慮した循環型社会対応住宅（定住促進住宅）。

■荒子・高畑

- 荒子観音などの歴史的な資源と路地を生かした趣のあるまちづくりをめざすとともに、荒子駅と歴史資源間の回遊性向上をめざします。
- 荒子駅や高畑駅周辺において、商業施設、図書館、文化小劇場などの都市機能を生かした歩いて暮らせるまちづくりをめざします。
- あおなみ線沿線における低未利用地の土地利用転換などによる都市機能の充実に向けた検討をすすめます。



■荒子観音（観音寺）

■荒子川公園・港明

- 港区役所駅周辺においては、大規模未利用地を活用して都市機能の集積をはかるとともに、歩行者中心の拠点形成をめざします。
- 商業機能のある荒子川公園駅周辺と新たな拠点形成をめざす港区役所駅周辺とをつなぐ荒子川運河・港北運河一帯において、水上交通の導入や運河沿いのプロムナード整備などにより、地域間の回遊性向上をめざします。
- 荒子川運河・港北運河及び中川運河下流域を中心に、名古屋港漕艇センターや緑地を生かして、レガッタなど水上スポーツや運河沿いの散策などができる親水空間の形成をはかります。



■中川運河

■徳重

- 地下鉄端末駅や行政サービス拠点としての立地性を生かし、サービス・商業施設などの都市機能の更なる集積をめざすことで、新たな集約拠点の形成をはかります。また、その利便性を生かして、歩いて暮らせるまちづくりと周辺市町との連携強化をめざします。
- 扇川を始めとする豊かな緑・水などの自然と調和した良好な居住環境の形成をめざします。



■徳重駅周辺

■藤が丘

- 建物の更新にあわせた再開発等の誘導により、地下鉄とリニモの交通結節点にふさわしい都市機能の再生・強化をはかり、にぎわいのある拠点形成と周辺市町との連携強化をめざします。
- 面的に広がる個性的な店舗や桜の街路樹など地域の特色を生かした歩いて暮らせる魅力あるまちづくりをめざします。



■藤が丘駅周辺

地域資源を生かした居住環境の向上と生活利便性を生かした既成市街地の再生

● 趣を生かした住宅地の再生

居住環境の向上が必要な既成市街地において、路地空間などの地域資源の活用と防災性の確保の両立により、多様で趣があるまちの形成をはかり、既成市街地を再生します。

■ 米野

- 防災公園としての役割も担う米野公園の整備をすすめるとともに、建替えにあわせた狭あい道路の拡幅や、空家の除却などにより、地域の防災性の向上をはかります。
- 都心との近接性や地域の趣を生かした良好な居住環境の形成をめざします。



■ 米野公園

■ 筒井・葵

- 筒井、葵土地区画整理事業により道路・公園の整備や居住環境の改善をすすめます。また、住宅市街地総合整備事業により、防災性の向上や憩い空間の創出などをすすめます。
- 都心との近接性や交通利便性の高さを生かして都市機能の充実をはかるとともに、趣がある良好な居住環境の形成をめざします。



■ 筒井土地区画整理事業

■鳴海

- 鳴海駅周辺の拠点性を高めるため、再開発事業等により駅周辺の土地の高度利用をはかるとともに、駅前広場を生かして交通便利性を確保するなど、歩いて暮らせるまちづくりをめざします。
- 旧東海道の宿場町として、歴史的な資源を生かした趣があるまちなみづくりや有松、笠寺など旧東海道沿いの各地域との連携をはかり、魅力のあるまちづくりをめざします。



■鳴海駅前第2種市街地再開発事業のイメージ

■大高

- 大高駅前土地区画整理事業による道路・公園の整備や居住環境の改善をすすめます。
- 道路の整備等により防災性の向上をはかりつつ、大高城跡や酒造蔵など、歴史的な資源の保存・活用をすすめ、歴史や緑と調和のとれた良好な居住環境の形成をめざします。



■酒造蔵

■下之一色南部

- 下之一色南部土地区画整理事業により道路・公園の整備や居住環境の改善をすすめます。
- 土地区画整理事業区域の地盤面を高くすることで、水害時には周辺住民も避難できるよう防災性の向上をすすめます。



■下之一色南部土地区画整理事業

■笠寺

- 笠寺観音や一里塚を含む旧東海道など歴史的な資源を生かした趣があるまちづくりをすすめます。
- 名鉄本線の高架化や道路の整備を契機として、拠点の再生や居住環境の改善など駅周辺のまちづくりについて検討をすすめます。



■笠寺観音（笠覆寺）

■御劔

- 建替えにあわせた狭あい道路の拡幅や、空家の除却などにより、地域の防災性の向上をはかりつつ、身近な歴史的な資源や八劔社などの社寺の保存・活用をすすめ、歴史まちづくりと防災まちづくりの調和のとれた良好な居住環境の形成をはかります。
- 商業機能の再生などによる歩いて暮らせるまちづくりをめざします。



■御劔

7 地域まちづくりの推進

ここでは、戦略的まちづくりを支えるしくみとしての地域まちづくりについて、概要、まちづくりの構想づくり、実践のしくみを示します。

● 概 要

地域まちづくりとは、“地域がより良くなるために、地域の力（考え）で地域を育てること” であると考えます。

これまでは、道路や公園などの公共施設の整備といった行政主体のハードを中心としたまちづくりや、建築物に関する面的な規制・誘導など全市的な視点からのまちづくりが進められてきました。

今後は、上記の取り組みに加え、地域ごとの強みや弱み（魅力や課題）を踏まえ、計画・ルールづくりから、将来にわたる施設の管理やまちづくり活動など、地域の方々によるまちづくりもあわせて進めていくことが、これまで以上に必要であると考えます。

1 目 的

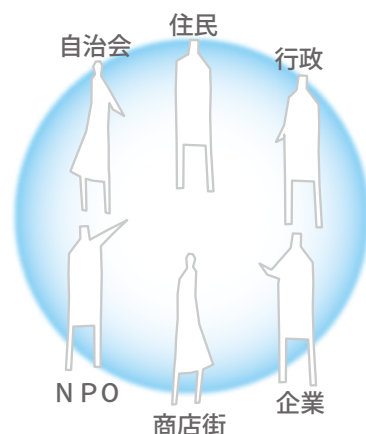
地域まちづくりの目的は、地域の方々（現在または将来、地域に住み・働き・憩うの方々）にとって、より良い環境を築きあげることです。

2 内 容

地域まちづくりの内容は、多様な主体（住民、自治会、NPO、商店街、企業、行政等）が、役割分担を明確にしつつ取り組む「まちづくりの構想＊づくり」とその「実践」です。

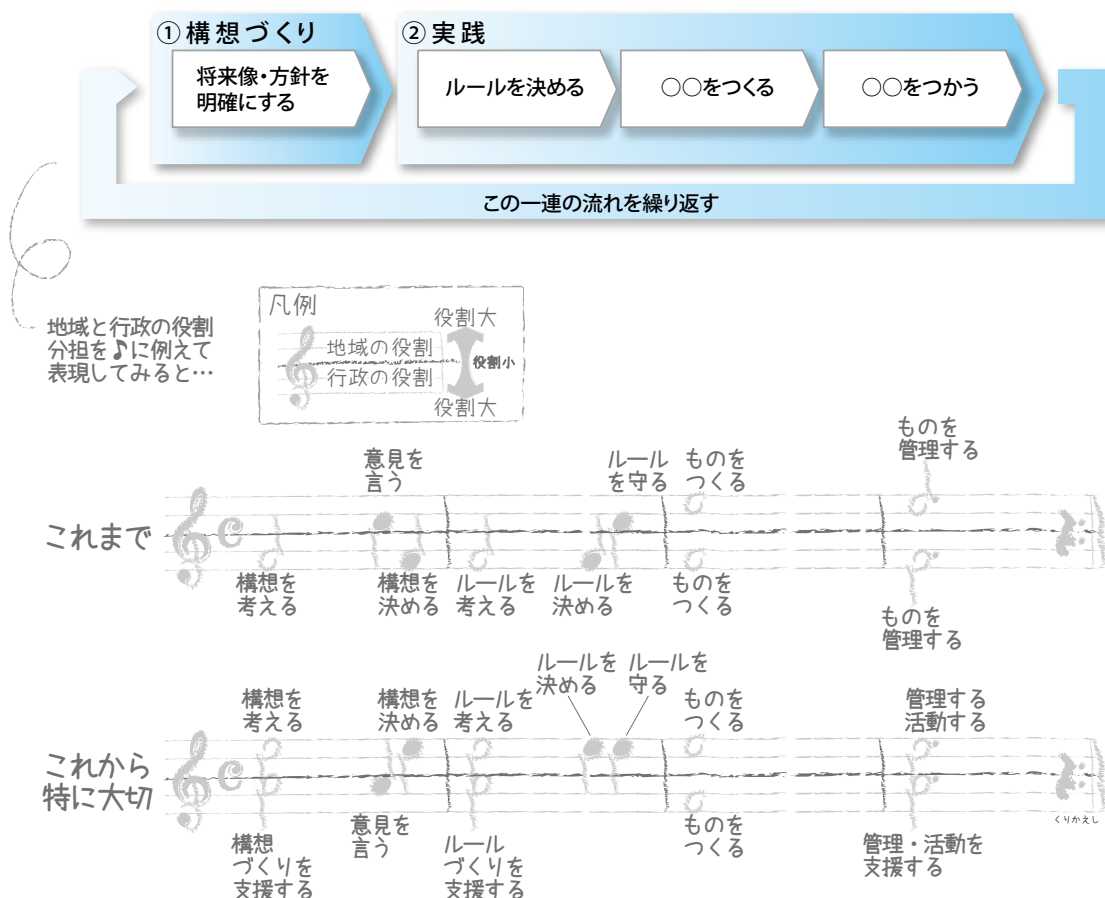
＊「まちづくり構想」は、共通認識を箇条書きしたものから、図面化したものまで、幅広く捉えています。詳細は次のページ以降をご覧ください。

地域まちづくりの多様な主体



3 地域まちづくりのイメージ

地域まちづくりは、①構想づくり→②実践→①構想づくり→②実践...といった流れを長期的に継続していく必要があります。イメージ図は下記のとおりです。



● まちづくりの構想づくり

まちづくり構想とは、地域まちづくりを多様な主体の参画のもとにすすめていくために共有する、地域の「将来像」とその実現のための「方針」です。

1 まちづくり構想の意義

まちづくり構想の意義は、下記の2点です。

地域のまちづくりの方向性がひとつになり、活動がより活発化します

地域と行政の思いが共有でき、地域のまちづくりが効果的・効率的にすすみます

2 まちづくり構想の例

まちづくり構想の例は下記のとおりです。具体例のほかにも、さまざまなまちづくり構想が考えられます。

まちづくり構想の例1

- テーマ 住宅地の景観
- エリア いくつかの街区にまたがる範囲
- 将来像 「私たちの住宅地を緑や花がいっぱいある明るいまち並みにしよう」
- 方 針
 - ・高い塀をつくるのをやめて庭の緑が見えるようにしよう
 - ・通りから見える場所に生垣や花壇などをつくろう
 - ・建物の色彩を明るい色で統一しよう
 - ・建物の高さを制限しよう など

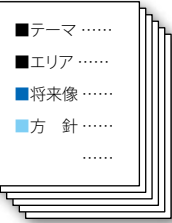
構想のボリュームのイメージ



まちづくり構想の例2

- テーマ まちの防災性の向上
- エリア 複数の町内会や学区にまたがる範囲
- 将来像 私たちのまちは木造の密集住宅地だから地震や火災が心配。「災害に強いまちづくりをしよう」
- 方 針
 - ・狭あい道路の拡幅や、空家の除却などを進めよう
 - ・みんなで協力して、避難地や避難路周辺の建物の耐震化や不燃化を進めよう
 - ・安全に避難できるように避難ルートマップをつくろう など

構想のボリュームのイメージ



まちづくり構想の例3

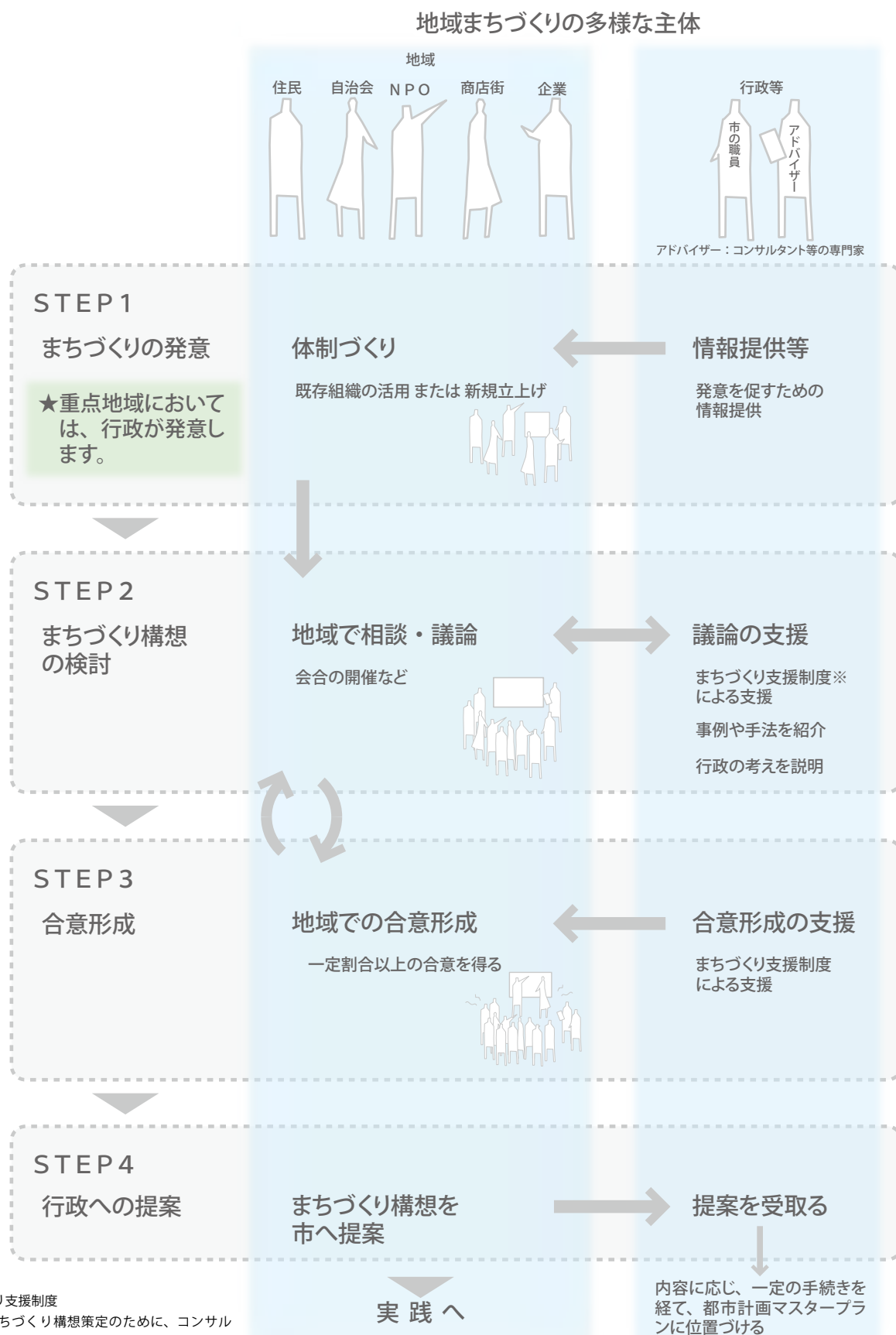
- テーマ 駅直近の歩行者環境の改善
- エリア 駅周辺部
- 将来像 私たちのまちの駅周辺の道路は車がいっぱい。「歩行者が安全に歩けるまちにしよう」
- 方 針
 - ・駅周辺部では車の通り抜けを減らそう
 - ・違法駐車をやめさせるなどドライバーのマナーを向上させよう
 - ・公共交通機関を使って買い物に来た人に特典を付けよう など

構想のボリュームのイメージ



3 役割分担とまちづくりの構想づくりの流れ

地域まちづくりの多様な主体による役割分担とまちづくりの構想づくりの具体的な流れは、下記のとおりです。



まちづくり支援制度
地域のまちづくり構想策定のために、コンサルタント等の専門家をアドバイザーとして地域に派遣する制度。

● 実践のしくみ

地域まちづくりの多様な主体による「まちづくり構想」を実践するための具体的な流れは、下記のとおりです。まちづくり構想の実践により、めざすべき地域ごとの目標と多様な主体の役割分担を明確にした行動計画をつくり、進行を管理していくことが有効です。

地域まちづくりの多様な主体



STEP 1

行動計画づくり

順位づけと役割分担

行動する内容の優先順位づけ

地域の行動と行政の行動を役割分担

役割分担

行政の役割を調整

STEP 2

実践

ルールづくり

施設整備

活動

地域の行動を実践

地域でのルールづくり
地区計画や建築協定等の検討・提案

地域のできる施設整備の実践

地域による施設利用や管理など
さまざまな活動の実践

行政の行動を実践

都市計画手続の実践

公共施設整備の実践

まちづくり支援制度
による支援等

STEP 3

進行管理

地域の行動の進捗状況・
改善点の検証

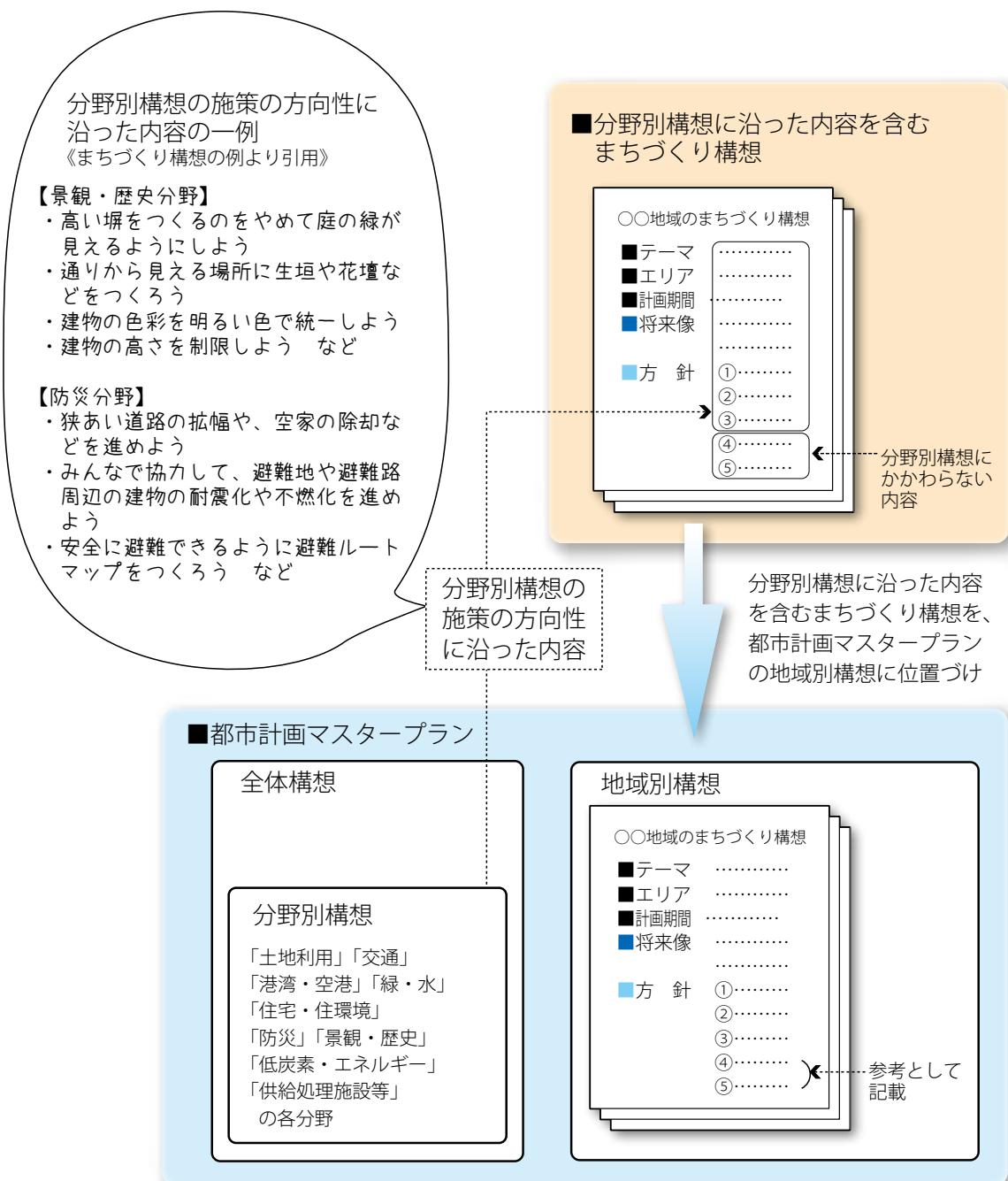
行政の行動の
進捗状況の報告

● 都市計画マスタープランへの位置づけ (地域別構想策定のイメージ)

地域がつくった「まちづくり構想」のうち、分野別構想の施策の方向性に沿った内容を含む構想を、都市計画マスタープランの「地域別構想」に位置づけます。

都市計画マスタープランに位置づけることで、まちづくり構想がその地域における都市計画上の指針となり、具体的なまちづくりや開発事業の推進力となることが期待されます。

まちづくり構想と都市計画マスタープランの地域別構想との関係は、下記のとおりです。



8 評価・見直しの方針

ここでは、評価指標とPDCAを示します。

● 評価指標

都市計画マスタープランでは、長期的な視点に立ち、将来の都市像やまちづくりの方向性を示しています。今後、まちづくりをすすめる中でその評価を行い、次期都市計画マスタープランの検討に反映していきます。

評価は、まちづくりの方針（都市構造）に対応する指標を下記のとおり設定し行います。

めざすべき都市の姿	まちづくりの方針（都市構造）	評価指標 【 】は現況値
人・まち・自然がつながる交流・創造都市	集約連携型都市構造の実現	駅そば生活圏人口比率※ 70% 【67%】 H32 H22

※駅そば生活圏人口／全市人口

なお、分野別構想の「交通」「緑・水」「住宅・住環境」「低炭素・エネルギー」については、関連する個別計画等において、いくつかの達成目標を設定しています。都市計画マスタープランに関連がある達成目標のうち1つを抜粋して、参考に記載します。

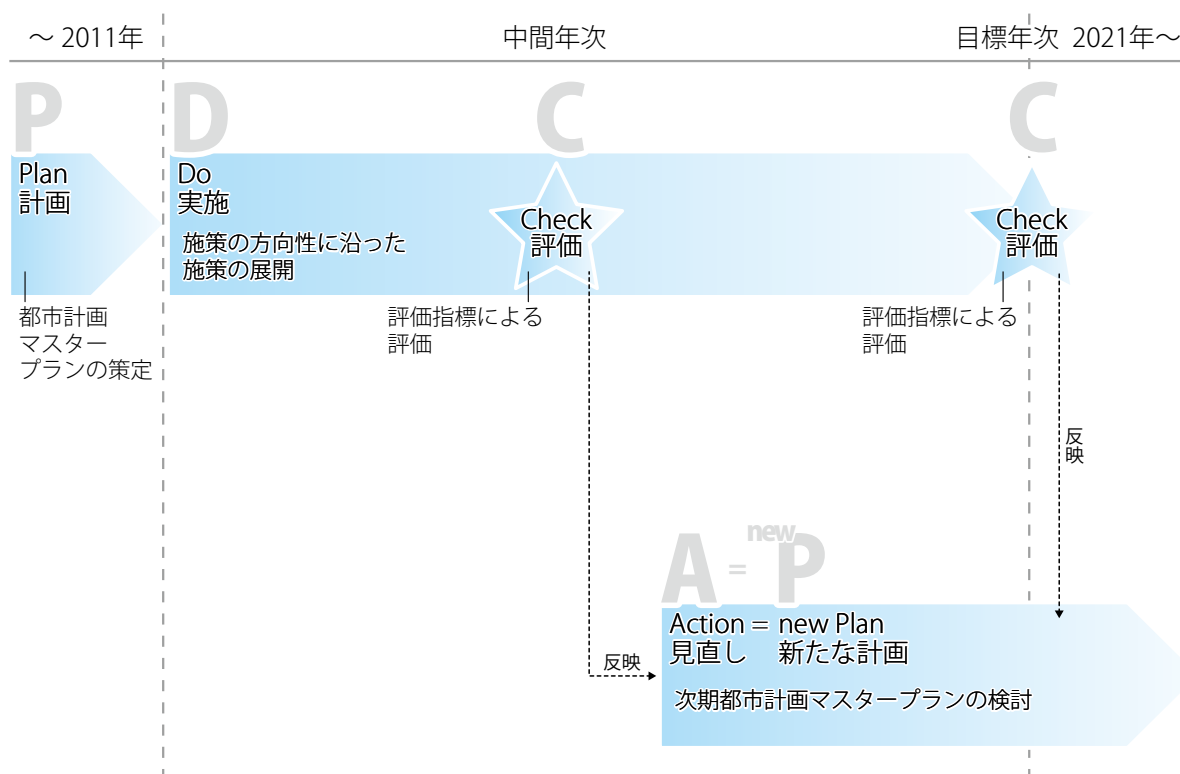
分野別構想	個別計画名	達成目標（抜粋） 【 】は現況値
交通	なごや新交通戦略推進プラン	市内の鉄道及び市バス1日あたり乗車人員合計 239万人 【227万人】 H32 H21
緑・水	なごや緑の基本計画2020	緑被率 27% 【23.3%】 H32 H22
住宅・住環境	住生活基本計画	駅から500m圏内の居住世帯のある住宅の割合 37% 【34.4%】 H30 H20
低炭素・エネルギー	低炭素都市なごや戦略実行計画	低炭素モデル地区 2地区程度 【0地区】 H32 H22

● PDCA

都市計画マスタープランのP（Plan：計画）、D（Do：実施）、C（Check：評価）、A（Action：見直し）は、下記のとおりです。

中間年次および目標年次（2020年）において「評価指標」（前ページの表の網かけ部分）により評価を行います。また、関連する個別計画の達成状況を参考にしながら下表の「まちづくりの方針」の妥当性を検証し、次期都市計画マスタープランの検討をすすめます。

めざすべき都市の姿	まちづくりの方針
やすらぎのある暮らし	暮らしやすさを実感できる「安心・安全・便利な生活環境づくり」
ときめきのある暮らし	名古屋大都市圏を牽引する「交流・創造的活動の場づくり」
うるおいのある暮らし	持続可能な社会を支える「低炭素・自然共生都市づくり」



参考資料

ここでは、検討経緯、市民大討論会の概要、分野別の現状と課題、用語解説を示します。

● 検討経緯

1 検討体制

都市計画マスタープランの検討にあたっては、名古屋市都市計画審議会の専門組織として、学識経験者により構成された「都市計画マスタープラン部会」を設置し、各専門の立場から検討をすすめました。

都市計画マスタープラン部会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

氏名	大学名等	備考
浅野聡	三重大学大学院准教授（工学研究科）	
板谷明美	三重大学大学院准教授（生物資源学研究科）	
奥田隆明	名古屋大学教授（エコトピア科学研究所）	
是澤紀子	名古屋工業大学大学院准教授（工学研究科）	
徳山美津恵	関西大学准教授（総合情報学部）	
堀越哲美	名古屋工業大学大学院教授（工学研究科）	部会長※
村山顕人	名古屋大学大学院准教授（環境学研究科）	
森川高行	名古屋大学大学院教授（環境学研究科）	※

※都市計画審議会の委員

2 都市計画マスタープラン 検討経緯

年月日	事項
平成21年11月 2日 (月)	■名古屋市都市計画審議会へ諮問
平成22年 2月16日 (火)	◆第1回 都市計画マスタープラン部会 ・策定にあたって ・全体構想について
平成22年 3月29日 (月)	◆第2回 都市計画マスタープラン部会 ・めざすべき都市構造について ・分野別構想について
平成22年 5月12日 (水)	■名古屋市都市計画審議会へ報告
平成22年 5月26日 (水)	◆第3回 都市計画マスタープラン部会 ・集約連携型都市構造について ・新たな都市力・魅力づくりについて
平成22年 6月 9日 (水)	◆第4回 都市計画マスタープラン部会 ・集約連携型都市構造について ・新たな都市力・魅力づくりについて
平成22年 7月 7日 (水)	◆第5回 都市計画マスタープラン部会 ・分野別構想について ・地域まちづくりの推進について
平成22年 8月30日 (月)	◆第6回 都市計画マスタープラン部会 ・分野別構想について
平成22年 9月14日 (火)	◆第7回 都市計画マスタープラン部会 ・検討案全体について
平成22年10月29日 (金)	■名古屋市都市計画審議会へ報告
平成23年 2月12日 (土)	★都市計画マスタープラン市民大討論会 「駅そばライフっていいかも!」の開催 ※87ページに詳細
平成23年 6月 1日 (水)	●都市消防委員会（所管事務調査） 「都市計画マスタープラン（案）について」
平成23年 6月15日 (水)	◆第8回 都市計画マスタープラン部会 ・答申案について
平成23年 7月25日 (月)	■名古屋市都市計画審議会から答申
平成23年10月 3日 (月)	★「都市計画マスタープラン（案）」
～11月 4日 (金)	のパブリックコメント実施
平成23年10月12日 (水)	★都市計画マスタープランシンポジウム・パネル展
～10月15日 (土)	「駅そばまちづくりと都市防災」の開催 ※88ページに詳細

● 市民大討論会の概要

1 趣 旨

都市計画マスタープランのめざすべき都市構造に関連した暮らしのあり方「駅そばライフ※1」について、「郊外派※2」「駅そば派※3」のそれぞれの立場から「どうすれば駅そばに住みたくなる人が増えるか」をご議論・ご提案いただく市民大討論会「駅そばライフっていいかも!？」を開催しました。

- ※1 駅そばライフとは、「駅まで歩けるぐらいのところに住み、ふだんの生活には身近にあるいろんなお店や施設を利用する」そんなエコで便利な暮らしを楽しむこと
- ※2 郊外派とは、緑豊かで、静かな住環境を特に重視する人
- ※3 駅そば派とは、自宅から駅へのアクセスや、駅周辺の便利さを特に重視する人

2 概 要

日 時：平成23年2月12日（土）13：00～16：35

場 所：ウインクあいち10階 大会議室1001

主 催：都市計画マスタープラン部会、名古屋市

協 力：名古屋都市センター、大ナゴヤ大学

参加者：公募による市民の方

- ・ 討論参加者 30人（郊外派：15人、駅そば派15人）
- ・ 見学者 70人



当日の様子



当日の様子

3 プログラム

1. オープニングセッション …趣旨説明
2. スピーカートーク …市民の方（4名）による話題提供
3. グループディスカッション…討論参加者によるグループ討論
4. 全体ディスカッション …会場全体での討論
5. クロージングセッション …まとめ



グループ成果の一例

4 主なご提案

土地の高度利用、生活利便施設の配置、子育て世代や高齢者の利便性向上、医療や福祉施設の充実、脱クルマのしかけ、緑豊かな環境の充実、多世代混住の住宅の確保、コミュニティの充実、駅そばの議論を市民とともにすすめる、市民への啓発や意識改革など

● 都市計画マスタープランシンポジウム・パネル展の概要

1 趣 旨

名古屋市都市計画マスタープランの中心的な取り組みである駅そばまちづくりに、東日本大震災の教訓をどのように生かしていくかを考えるシンポジウム及びパネル展「駅そばまちづくりと都市防災」を開催しました。

2 シンポジウムの概要

日 時：平成23年10月15日（土）10：30～12：30
場 所：名古屋都市センター 大ホール
主 催：名古屋市 共 催：名古屋都市センター
参加者：136名



基調講演の様子

3 シンポジウムプログラム

1. 基調講演

「東日本大震災に学ぶ」名古屋の東海・東南海・南海地震対策について」

福和伸夫氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）

2. 名古屋市都市計画マスタープラン（案）について

3. パネルディスカッション「駅そばまちづくりと都市防災」

コーディネーター

堀越哲美氏（名古屋工業大学大学院工学研究科教授）

パネリスト

福和伸夫氏（名古屋大学大学院環境学研究科教授）

村山顕人氏（名古屋大学大学院環境学研究科准教授）

松田曜子氏（特定非営利活動法人

レスキューストックヤード事務局長）

鈴木英文（住宅都市局都市計画課主幹（長期都市施策））



パネルディスカッションの様子



会場の様子

4 パネル展の概要

日 時：平成23年10月12日（水）～10月14日（金）
場 所：名古屋都市センター 大ホール
主 催：名古屋市 共 催：名古屋都市センター
来場者：70名



パネル展の様子

● 分野別の現状と課題

分野別構想で示した各分野における、現状と課題を参考として示します。

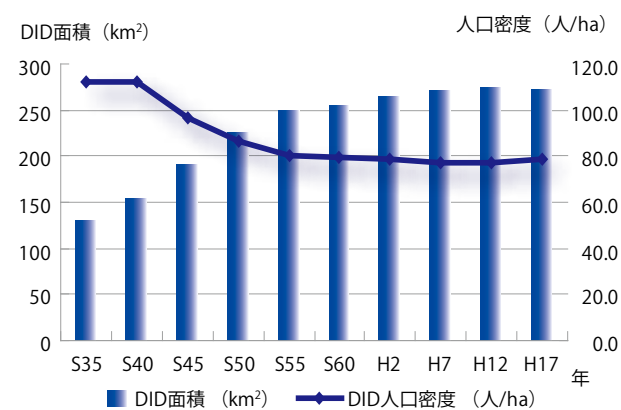
1 土地利用

● DID面積と人口密度の変遷

DID面積はS35年の131km²からH17年には274km²に増加しており、市域面積に占めるDID面積の割合は、S35年の52%から、H17年には84%に拡大しています。

一方、S35年に112人/haであったDIDの人口密度は、S55年まで大幅に低下し、以降ほとんど変化がなくH17年には79人/haとなっています。

■ DID面積とDID人口密度の変遷



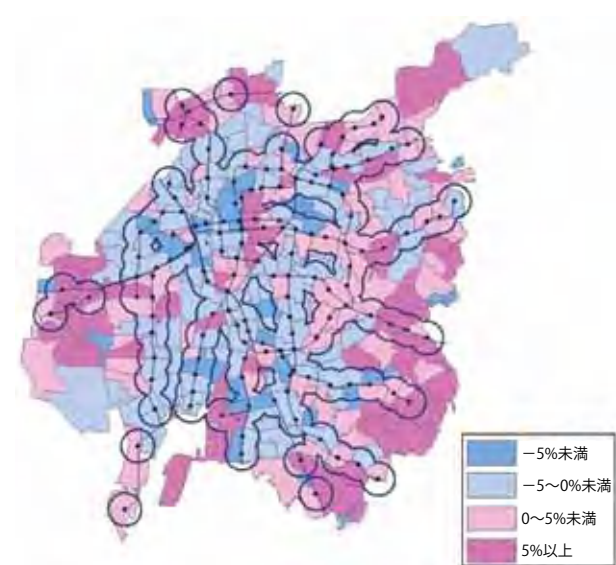
市域面積はS35年の251km²からH17年の326km²に増加

(H17年 国勢調査)

● 学区別人口増減率

学区別人口は、古くからの既成市街地においては、都心域の一部などで増加していますが、概ね減少傾向にあります。区画整理事業が完了または実施中の学区を中心に人口が増加しています。

■ 学区別人口増減率

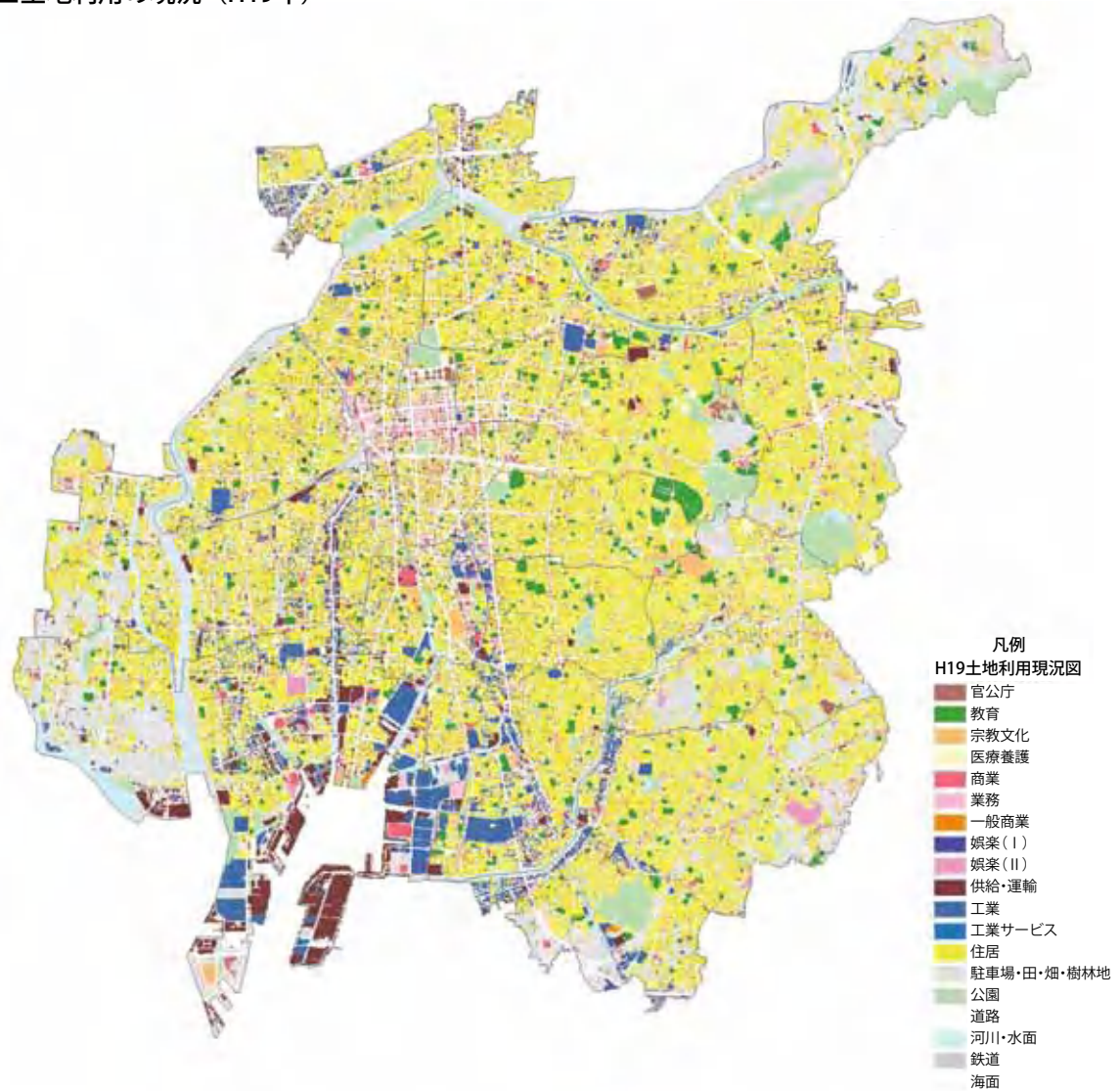


(H17年 国勢調査)

●土地利用の現況

住居や商業などの都市的土地利用が約90%、樹林地・山林や河川・水面などの自然的土地利用が約10%で、都市化が進展しています。

■土地利用の現況（H19年）



（H19年 土地利用計量調査）

●用途別土地利用の現況

商業系土地利用は、都心域、鉄道沿線、郊外の幹線道路沿道に集積しています。

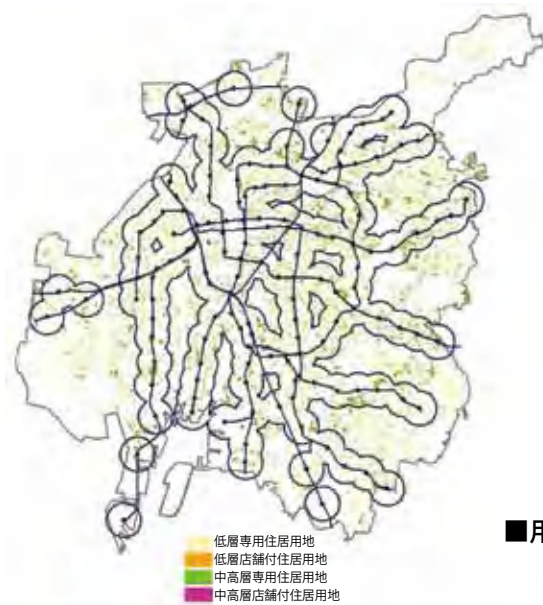
住居系土地利用は、都心域、港・臨海域、市街化調整区域等を除き、全市的に広がっています。

工業系土地利用は、港・臨海域、国道沿い、運河・河川沿いに多く分布しています。

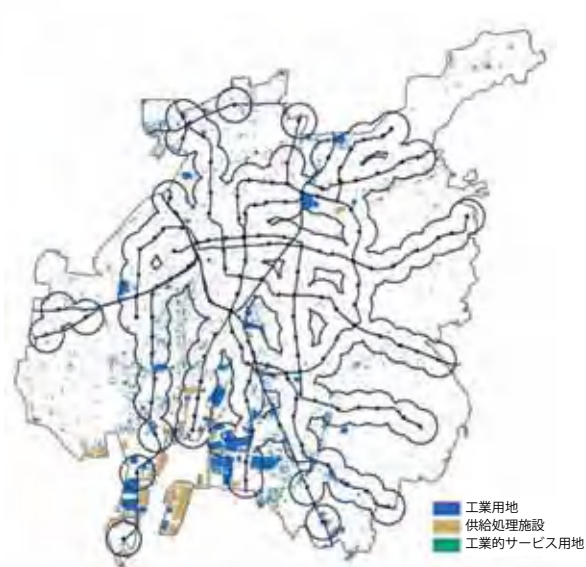
■用途別土地利用の現況（商業地）



■用途別土地利用の現況（住宅地）



■用途別土地利用の現況（工業地）



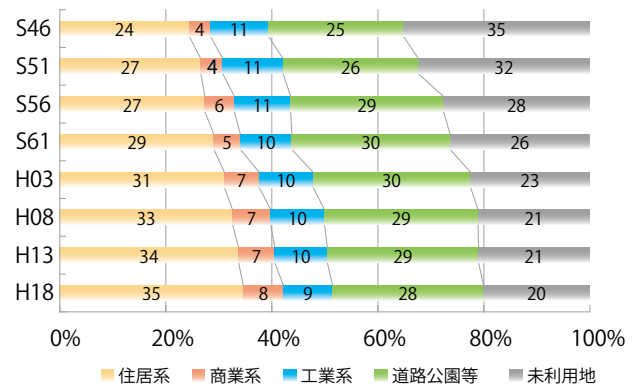
(H19年 土地利用計量調査)

●土地利用の変遷

S46年からH18年までの35年間で、住居系土地利用は1.4倍（人口は1.1倍）、商業系土地利用は2.0倍に増加し、工業系土地利用は0.85倍に減少しています。

また、未利用地は区画整理事業の進捗に伴い大幅に減少しています。

■土地利用の変遷

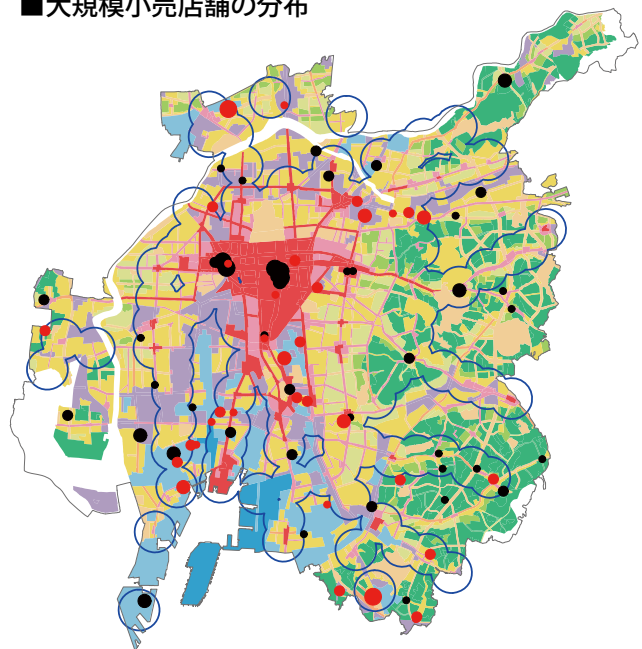


（H19年 土地利用計量調査）

●大規模小売店舗の分布

店舗面積5万㎡超の大規模小売店舗は駅そば生活圏にすべて立地しており、店舗面積5,000㎡超のものも、ほぼ駅そば生活圏に立地しています。

■大規模小売店舗の分布



※既存大店とは、H12.6の大型立地法施行以前の店舗を示し、新規大店とは、大型立地法施行後に届出が出された店舗を示す。

既存大店	新規大店	店舗面積規模
●	●	5,000㎡以上10,000㎡未満
●	●	10,000㎡以上20,000㎡未満
●	●	20,000㎡以上50,000㎡未満
●	●	50,000㎡以上

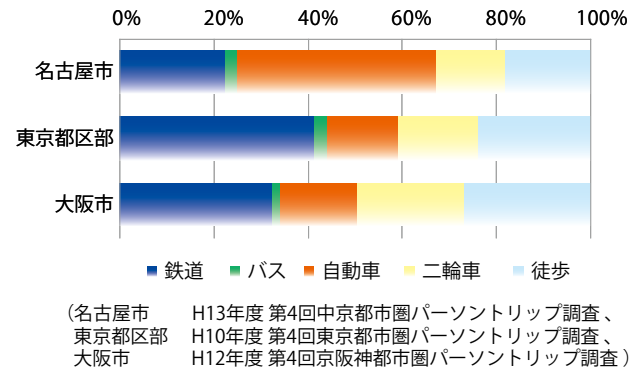
（H22.1現在）

2 交 通

●代表交通手段別割合

名古屋市は東京都区部や大阪市と比べ自動車利用の割合が高く、逆に公共交通（鉄道・バス）の利用割合が低くなっています。

■三大都市における代表交通手段割合

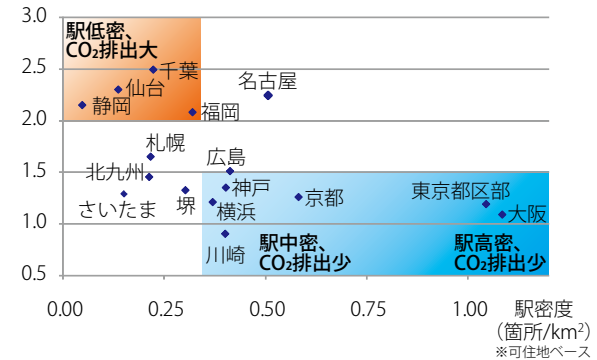


●二酸化炭素排出量

名古屋市の駅密度は、大阪市、東京都区部、京都市に次いで4番目に高く、高密な公共交通網が形成されています。しかし、運輸部門のCO₂排出量は、これらの都市や公共交通の整備水準が同等の都市と比較して、かなり多くなっています。

■運輸部門の二酸化炭素排出量（都市・駅密度別）

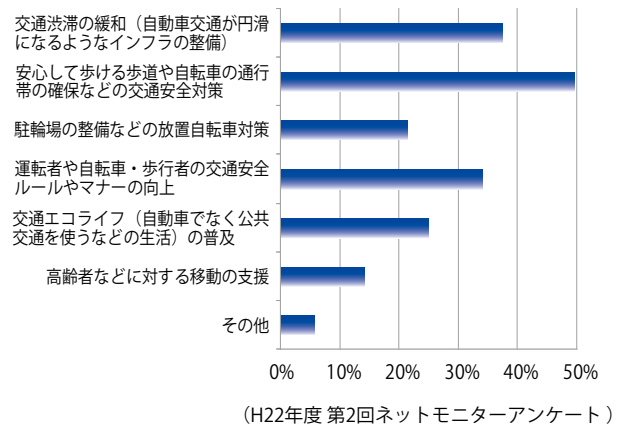
運輸部門のCO₂排出量 (t/人・年)



●名古屋の交通について考える際に重要だと思うこと

「安心して歩ける歩道や自転車の通行帯の確保などの交通安全対策」が約50%と最も多く、安心・安全な交通の実現に対する市民ニーズは高くなっています。

■名古屋の交通について考える際に重要だと思うこと



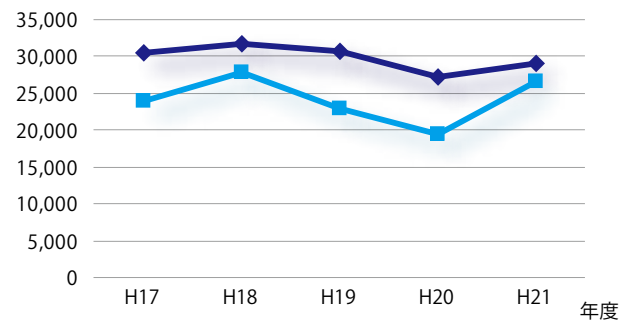
●名古屋駅地区と栄・大須地区 の歩行者交通量

名古屋駅地区の歩行者交通量については、平日・休日とも横ばいの状況になっています。

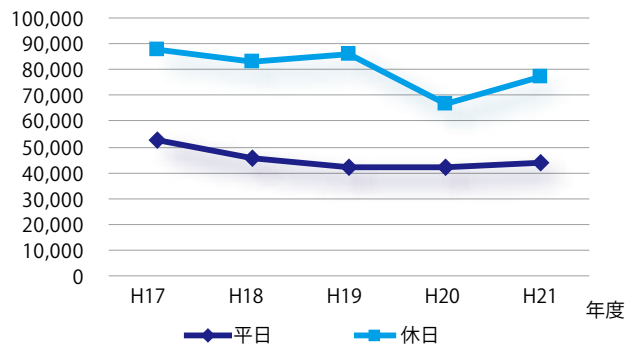
また、栄・大須地区については、名古屋駅地区に比べ休日の歩行者交通量が多いのが特徴で、H21年度には増加しています。

■名古屋駅地区と栄・大須地区の歩行者交通量

名古屋駅地区（4地点）
人/12h



栄・大須地区（5地点）
人/12h



(H17～H21年度 名古屋市中心市街地歩行者通行量調査)

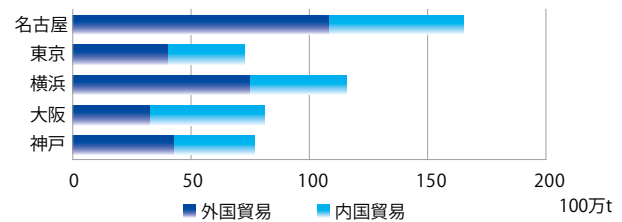
3 港湾・空港

●主要港の取扱貨物量・外国貿易額

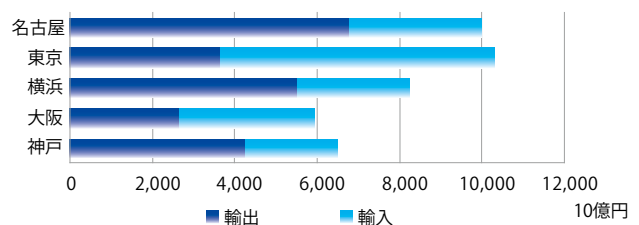
名古屋港の取扱貨物量は、H21年には約165百万トンで、五大港の中で最も多くなっています。

また、外国貿易額は約10兆円で、東京港に次いで多くなっています。

■主要港の取扱貨物量(H21年)



■主要港の外国貿易額(H21年)



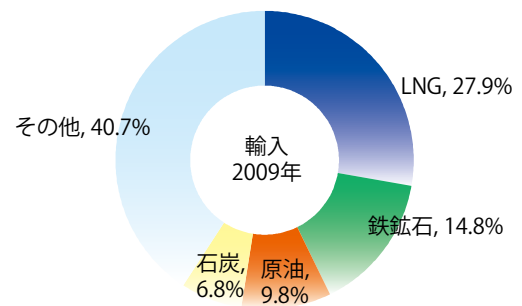
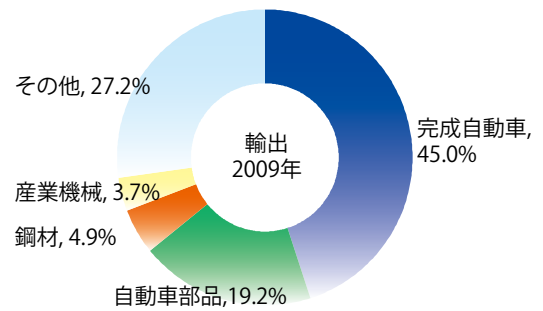
(H22年度 PORT of NAGOYA)

●輸出・輸入貨物取扱内訳

完成自動車、自動車部品などの輸出が多く、名古屋港の背後圏に集積している世界的な「ものづくり産業」のゲートウェイとしての名古屋港の役割が、輸出の実態に示されています。

また、輸入をみると、LNG（液化天然ガス）や鉄鉱石などのエネルギーから、その他に含まれている衣服などの暮らしの必需品まで幅広く取り扱われており、豊かな暮らしを支える役割も名古屋港は担っています。

■輸出・輸入貨物取扱内訳

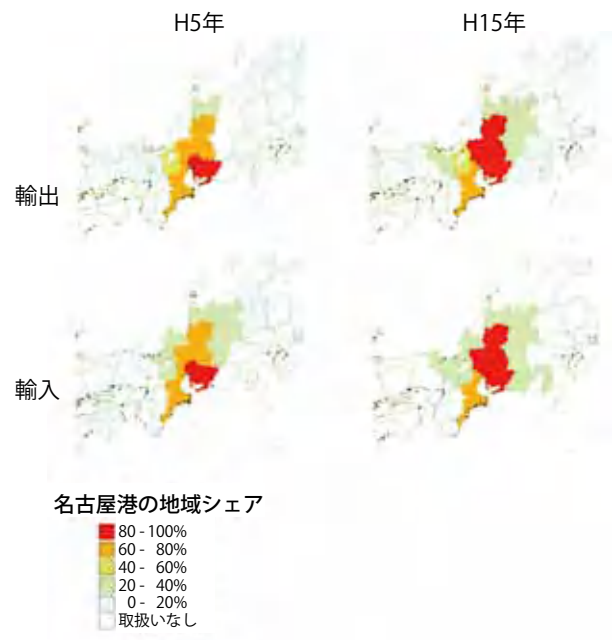


(H22年度 PORT of NAGOYA)

●名古屋港の背後圏の拡大状況

H5年からH15年までの10年間で、名古屋港と岐阜県の結びつきが強くなるとともに、名古屋港の地域シェア20～40%の地域が京都、静岡、長野まで広がっています。

■名古屋港の背後圏の拡大状況

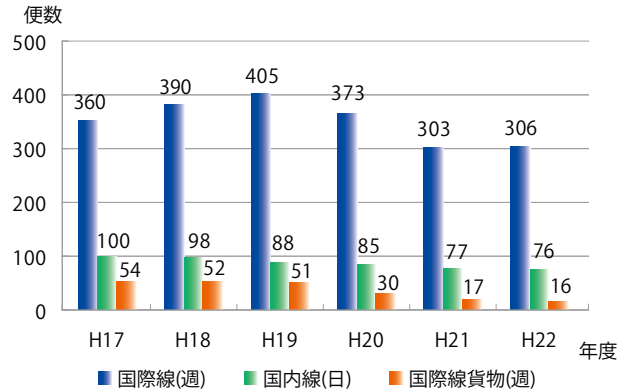


(第4回中京都市圏物流調査、平成5年、平成15年全国輸出入コンテナ貨物流動調査)

●中部国際空港における就航便数の推移

国際線の就航便数は、H19年度までは増加傾向にありましたが、その後、世界的な景気後退の影響で航空需要が減少し、就航便数も減少しています。

■中部国際空港における就航便数の推移



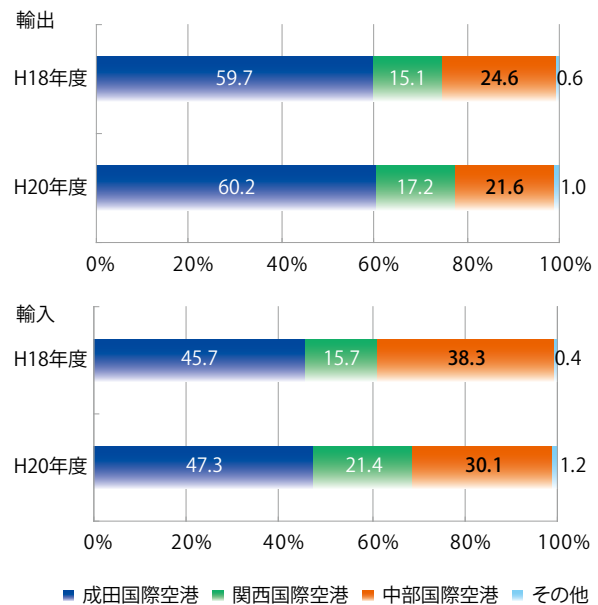
(中部国際空港(株)調べ)

●中部地域の空港貨物の空港別利用割合

中部地域における航空貨物の中部国際空港の利用割合は、H18年度には輸出で約25%、輸入で約38%でしたが、H20年度には輸出で約22%、輸入で約30%まで低下しています。

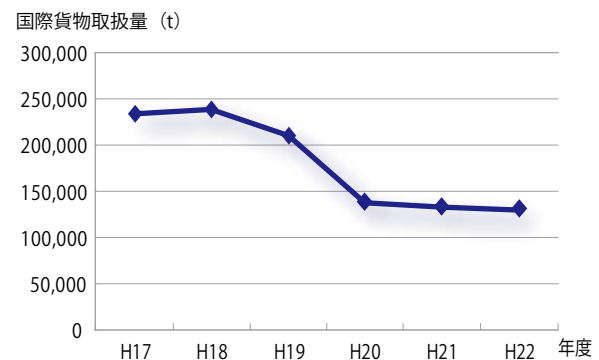
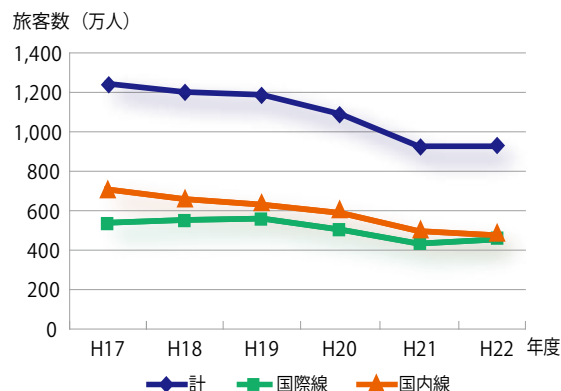
また、旅客数、国際貨物取扱量ともに、近年、減少傾向にあります。

■中部地域の航空貨物の空港別利用割合



(H18.9、H20.9 財務省 物流動向調査)

■旅客数および国際貨物取扱量の推移



(中部国際空港(株)調べ)

4 緑・水

●公園・緑地の整備状況

名古屋市内の都市計画公園・緑地は787箇所、約2,807haであり、名古屋市が事業を行う公園・緑地で買収を要する民有地があるものが36箇所、約1,111ha（うち民有地は277ha）あります。

また、街区公園等の配置に偏りがあります。

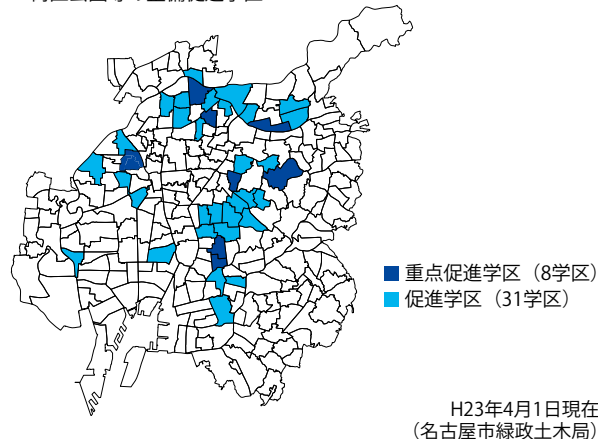
■公園緑地の整備状況

・名古屋市内の都市計画公園・緑地

箇所数	面積 (ha)
787	2,806.93

H23年4月1日現在
(名古屋市住宅都市局)

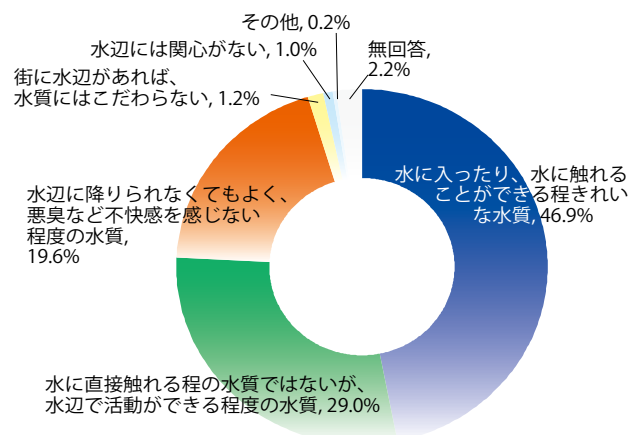
・街区公園等の整備促進学区



●身近な河川などに求める水質

身近な河川などについて、50%近くの人が「水に入ったり、水に触れることができるほどきれいな水質」を求めています。

■身近な河川などに求める水質

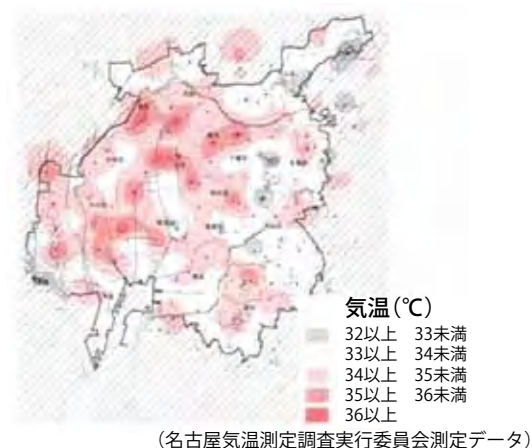


(H17年度 第2回市政アンケート)

●気温の分布

気温は、都心域やその周辺で高く、周辺部や緑地周辺では低くなっています。

■気温の分布 (H17年8月7日)

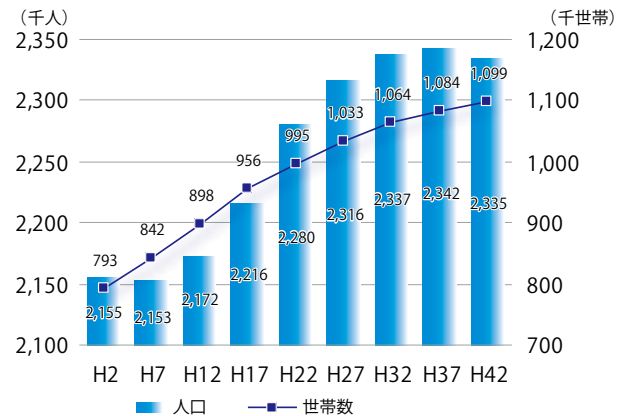


5 住宅・住環境

●人口・世帯数の推移と将来推計（上限値）

人口・世帯数の伸びは徐々に鈍化し、20年後にはどちらも減少局面に入ると予測されています。

■人口・世帯数の推移と将来推計（上限値）



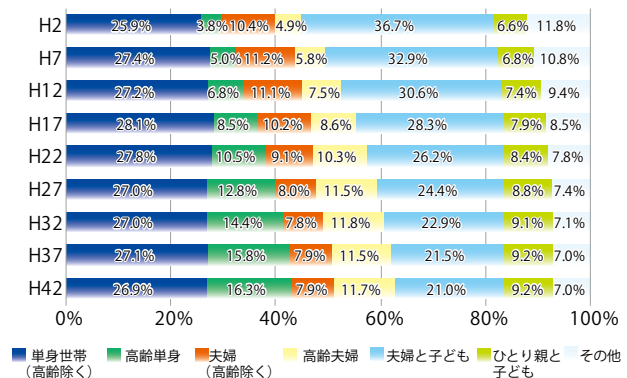
※H22以降は推計値

(名古屋市)

●家族型別世帯数の推移と将来推計（上限値）

夫婦と子どもからなる世帯が減少する一方、単身世帯や高齢夫婦世帯、ひとり親と子どもからなる世帯が増加すると考えられます。

■家族型別世帯数の推移と将来推計（上限値）



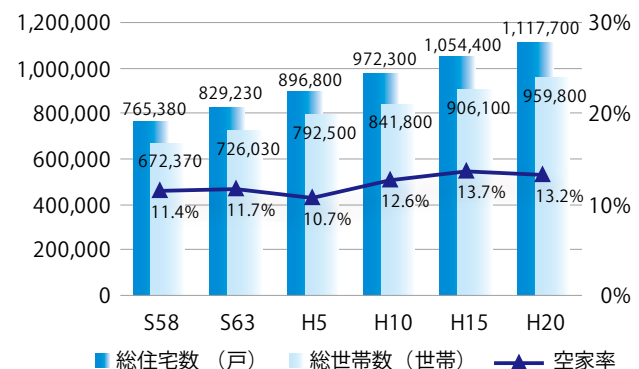
※H22以降は推計値

(名古屋市)

●住宅数・空家率

住宅数は世帯数を上回る速度で増加しておりH20年で住宅数と世帯数の差は約16万戸になっています。その結果、空家も増加しています。

■住宅数・空家率

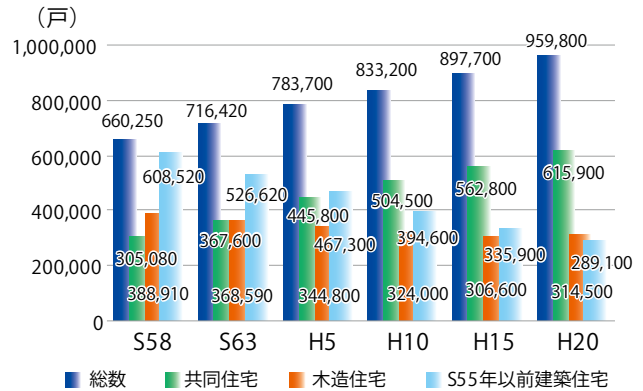


(H20年 住宅・土地統計調査)

●住宅の建て方、構造、建築年代

住宅の建て方では共同住宅が増加し、構造は木造住宅が減少傾向にあります。S55年以前の旧耐震基準の住宅は順次減少し、H20年には全ストックの30.1%になっています。

■住宅の建て方、構造、建築年代

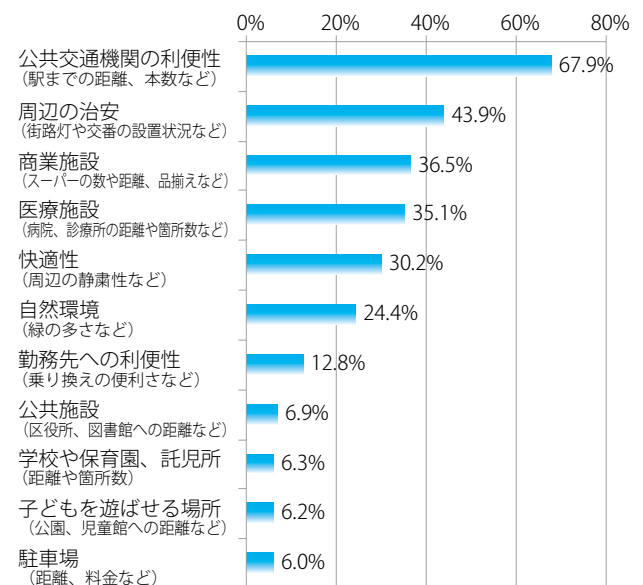


(H20年 住宅・土地統計調査)

●住環境で重視すること

住環境で重視することは、「公共交通機関の利便性（駅までの距離、本数など）」が最も多くなっています。

■住環境で重視すること

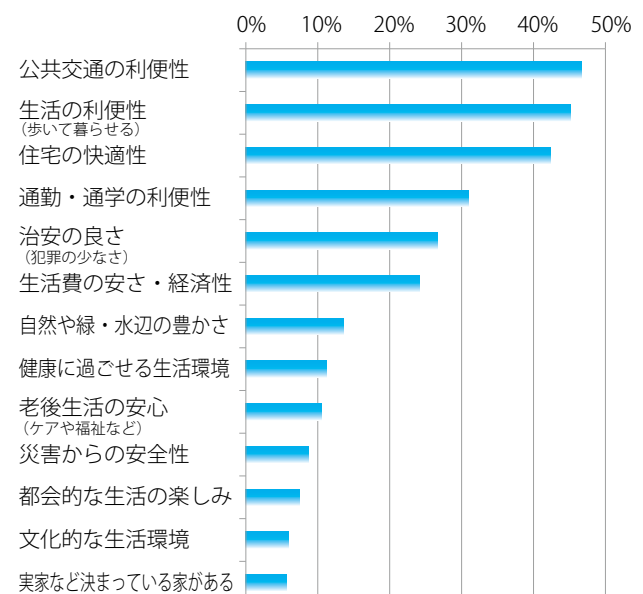


(H20年度 第3回市政アンケート)

●転居先を検討する際に重視すること

転居先を検討する際に重視することは、「公共交通の利便性」「生活の利便性」「住宅の快適性」が多くなっています。

■転居先を検討する際に重視すること



(H20年 名古屋都市センター ネットアンケート)

6 防 災

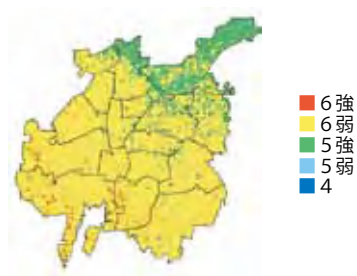
●東海・東南海地震による被害の予想

ほとんどの地域は震度6弱、5強ですが、中川区、南区、港区等の南西部では震度6強と予想されています。

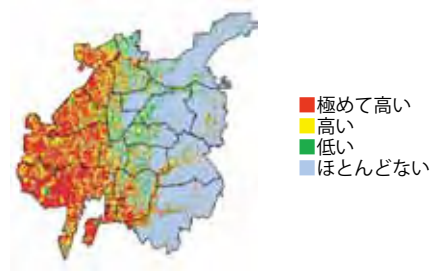
また、西部では液状化の危険度が極めて高い地域が多く、東部では液状化がほとんどないと予想されています。

■東海・東南海地震による被害の予想

・震度



・液状化危険度

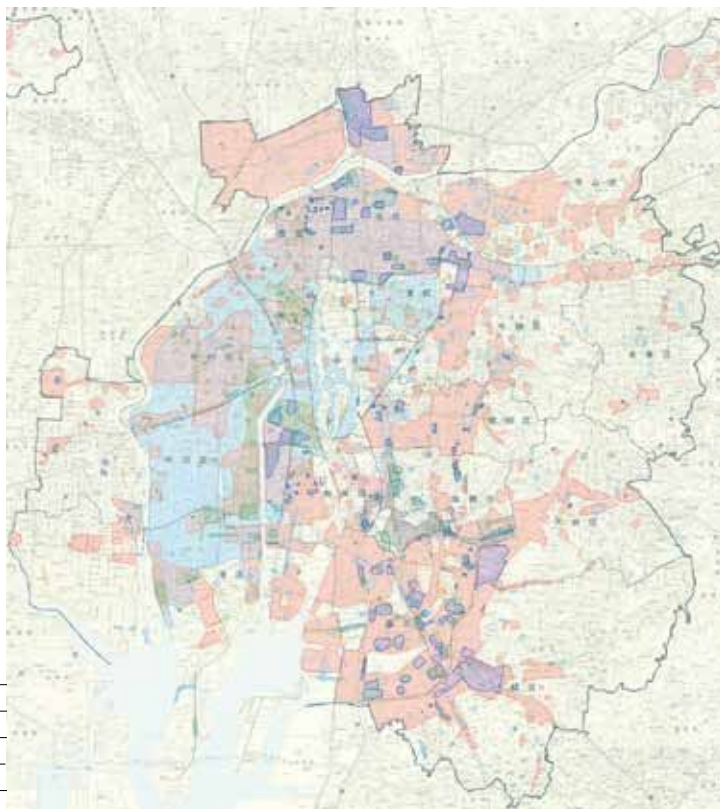


(名古屋市消防局)

●大雨による浸水被害

H12年の東海豪雨、H20年8月末豪雨などで、広範に浸水被害が発生しています。

■大雨による浸水被害



(名古屋市浸水実績図)

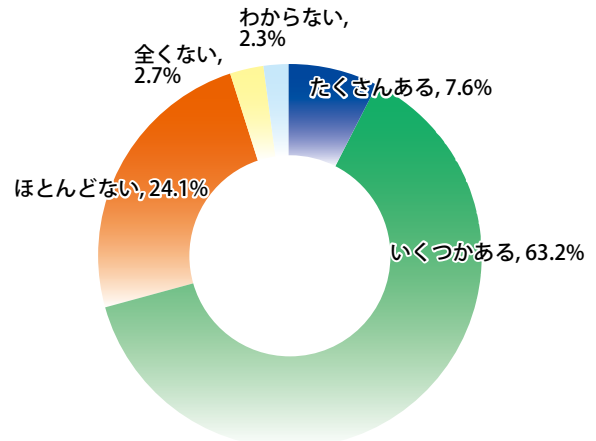
○	平成3年9月18日～19日	台風18号	浸水区域
○	平成6年9月15日～18日	秋雨前線豪雨	浸水区域
○	平成12年9月11日～12日	東海豪雨	浸水区域
○	平成16年9月5日	集中豪雨	浸水区域
○	平成20年8月28日～29日	平成20年8月末豪雨	浸水区域
○	平成21年10月8日	台風18号	浸水区域

7 景観・歴史

●居住地付近の歴史を感じられる場所

居住地付近に歴史を感じられる場所が「たくさんある」は10%以下、「いくつかある」は約60%となっています。

■居住地付近の歴史を感じられる場所

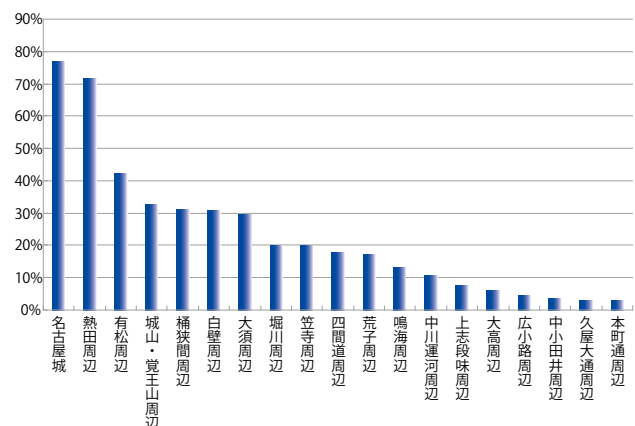


(H22年度 第1回ネットモニターアンケート)

●歴史的な魅力のある場所

歴史的な魅力のある場所は、「名古屋城」「熱田周辺」が70%以上で突出して多くなっています。次いで「有松周辺」が多く、以下、「城山・覚王山周辺」「桶狭間周辺」「白壁周辺」「大須周辺」と続きます。

■歴史的な魅力のある場所

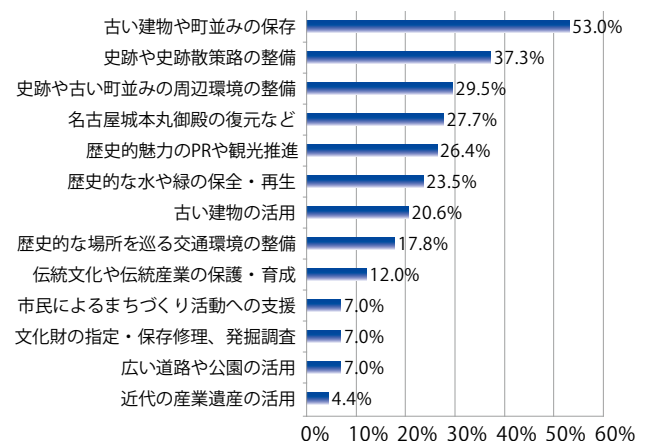


(H22年度 第1回ネットモニターアンケート)

●行政に求める取り組み

行政に求める取り組みは、「古い建物や町並みの保存」が50%を超えて最も多く、次いで「史跡や史跡散策路の整備」が多くなっています。「史跡や町並みの周辺環境整備」「本丸御殿の整備等」「PR等による観光推進」についても30%近い回答がありました。

■行政に求める取り組み



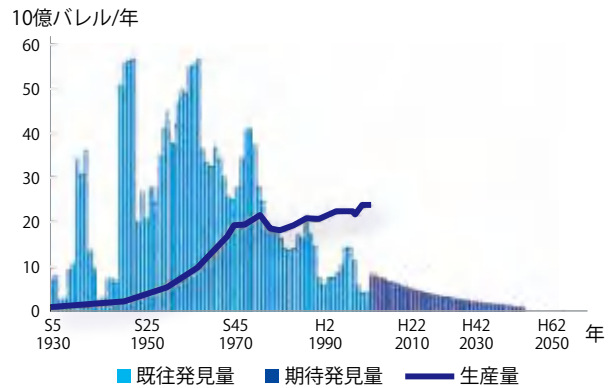
(H22年度 第1回ネットモニターアンケート)

8 低炭素・エネルギー

●石油発見量と生産量の推移・予測

石油の資源可採年数は約40年といわれ、その他にも天然ガス約60年、石炭約120年といわれています。

■石油発見量と生産量の推移・予測

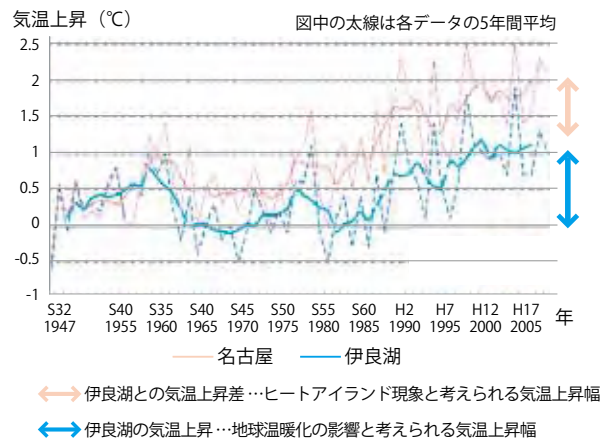


(Cambell 2002)

●名古屋と伊良湖における平均気温の上昇幅

名古屋の平均気温は伊良湖と比較して、近年、上昇幅が大きくなっています。これは名古屋の都市化の影響（ヒートアイランド）が強まっていることを示唆しています。また、伊良湖も年々気温が上昇しているのは、地球温暖化の影響と考えられます。

■名古屋と伊良湖における平均気温の上昇幅

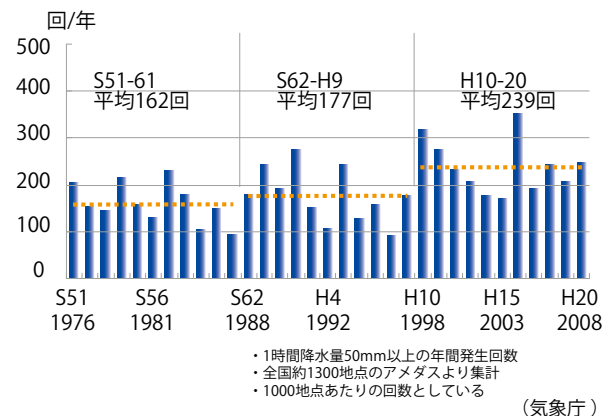


(参考: 大和田道雄 特別教授 (愛知教育大学)、伊勢湾岸の大気環境 1994)

●集中豪雨の観測回数

降雨の近年の傾向を見てみると、短時間の局地的な大雨は増加傾向にあります。S51～S61の11年間に比べて、H10～H20の11年間における大雨回数は約1.5倍になっています。

■集中豪雨の観測回数



(気象庁)

● 用語解説

あ行 ■雨水（あまみず）情報

上下水道局ホームページ上で、観測雨量や河川水位などの防災・気象情報へのリンクとともに、雨水排水ポンプのリアルタイムの運転状況を市民に提供する情報サービス。

■一次避難地

大規模な地震発生時における地域住民の集結場所、消防活動等の活動拠点、あるいは広域避難地への中継地等として機能し、公園、緑地、広場その他の公共空地において指定するもの。震災に強いまちづくり方針（名古屋市防災都市づくり計画）では、面積が1ha以上の公園等を一次避難地として位置づけている。

■ウォーターフロント

海岸や河川などに面する水際の地帯。

■雨水浸透ます

雨水ますの底面および側面に穴をあけ、その周囲を砂利で充填したもので、雨水を地中に浸透させるもの。

■エコビレッジ志段味

志段味地区における資源消費の抑制や環境負荷の低減に配慮した循環型社会対応住宅（定住促進住宅）。「地球と人にやさしい住宅地」をコンセプトとし、その実現のため、「環境」「コミュニティ」「子育て」を3つの柱としている。

■NPO

Non-Profit Organizationの略。営利を目的とせずに様々な活動を自主的・自発的に行う民間の団体・組織。

■エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み。

か行 ■カーシェアリング

1台の自動車を複数の人が共同で使うこと。

■ガイドウェイバス

一般のバス車両に案内装置等をつけ、高架専用軌道と平面一般道路の双方を連続して走行できるシステム。

■風の道

海、河川や緑地などからの冷涼な風の通り道。

■基幹公共交通

旅客輸送の基幹となる高速性、定時性等に優れた利用者にとって利便性の高い公共交通。

■基幹航路

北米、アジア、欧州の3極を直接結ぶ航路。

■緊急雨水整備事業

東海豪雨や平成20年8月末豪雨などにより著しい浸水被害が集中した地域や都市機能の集積する地域における緊急的な浸水対策事業。原則1時間60mmの降雨に対応できる施設整備により、1時間97mm（東海豪雨時）の降雨に対して床上浸水の概ね解消をめざす。

■グローバル化

資本や労働力の国境を越えた移動が活発化するとともに、貿易を通じた商品・サービスの取引や海外への投資が増大することによって、世界における経済的な結びつきが深まること。

■景観計画

従来より実施してきた都市景観に関する施策をより効果的なものとし、良好な景観の形成をはかるために、平成19年3月に景観法に基づいて策定された計画。都市景観基本計画を上位計画として、その基本目標（めざすべき都市のイメージ）の実現に向けた、良好な景観形成の基準を示すものである。

■建築協定

住宅地としての環境や商店街としての利便を維持・増進するため、建築基準法に基づき地域住民が自主的に建築物の敷地、用途、形態などに関する基準を協定する制度。

■建築物環境配慮制度

建築物の新築等における地球温暖化その他の環境への負荷の低減をはかるため、建築物環境配慮指針に基づく建築主の自主的な取り組みを進める制度。延床面積2,000㎡を超える建築物の建築主には、その措置等について記載した建築物環境計画書の届出を義務づけ、概要を公表することにより目的の達成をめざすとともに、環境に配慮された建築物が評価される市場の形成を期待するものである。

■広域避難地

大規模な地震発生時に周辺地区から避難者を収容し、地震に伴い発生する市街地大火から避難者の生命、身体を保護するために、公園、緑地、広場その他の公共空地において指定するもの。震災に強いまちづくり方針（名古屋市防災都市づくり計画）では、面積が10ha以上の大規模な公園・緑地等を広域避難地として位置づけている。

■洪水・内水ハザードマップ

河川の洪水及び大雨による浸水（内水はん濫）におけるそれぞれの浸水想定地域・深さを示したマップのことで、行政区ごとに作成されており、平成22年6月に公表。マップには避難所の位置など避難に役立つ情報や災害時に備えるための情報が載せられている。

■耕地整理

土地の農業用の利用を増進するため、農地を区画整理して用排水の利便性を向上させたり、道路を整備すること。明治32年に耕地整理法として法制化された。

■高度処理

閉鎖性水域や河川の水環境向上を目的とした、従来の処理方式に比べ主に窒素・リンを多く除去できる処理方法。

■合流式下水道

汚水および雨水を同一の管きょで集める方式の下水道。名古屋市の約6割の区域は合流式下水道で整備されている。

■国際産業ハブ港

日本のものづくり産業の集積地である中部地域の産業等と一体的に機能し、日本経済と産業の国際競争力を支える海運の拠点。名古屋港を産業のハブ（hub＝車輪などの中心）となる港ととらえ、そこから世界各地の港に向かって放射線状に海路が伸びて国際貿易が行われている様子をあらわしたもの。

■骨格避難路

避難路のうち、広域的なネットワークを構成し、避難計画上安全を確保する必要性が高いもの。

■コミュニティサイクル

サイクルシェアリングの一つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。

■コンベンション

見本市や様々な大会・会議などの催し。

さ行 ■最適維持管理計画

名古屋市の管理する「道路」「河川」「公園」といった公共土木施設の長寿命化、維持管理費の平準化と抑制をはかるために、各施設の点検や補修方法などを定めた維持管理の計画。

■サンクンガーデン

一般の道路や地盤よりも低い位置につくられた広場や庭園。

■市街化区域・市街化調整区域

すでに市街地を形成している区域および概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域を「市街化区域」、また、市街化を抑制すべき区域を「市街化調整区域」として、都市の無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化をはかることを目的に都市計画で定めるもの。

■市街域

市街化区域のうち都心域及び港・臨海域を除く区域。

■自然エネルギー

自然現象から取り出して得られるエネルギー。資源枯渇のおそれがないあるいは許容範囲内で使えば何度でも再生できる「再生可能エネルギー」の主要な要素を占める。具体的には、太陽光や熱、風力、小規模水力、バイオマス、潮力、地熱などから取り出すエネルギー利用のこと。

■志段味ヒューマン・サイエンス・タウン

志段味地区における居住・研究開発・生産・商業・業務・文化・スポーツ等の機能が調和したまち。

■市民農園

市、農協、農家などが開設する貸し農園。

■住宅市街地総合整備事業

既成市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、美しい市街地景観の形成、密集市街地の整備改善等をはかるため、住宅や公共施設の整備等を総合的に行う事業。

■住宅セーフティネット

経済的な危機に陥っても最低限の安全を保障する社会的な制度や対策の一環として、住宅に困窮する世帯に対する住宅施策。戦後復興期に創設された公営住宅制度が基本になっている。

■人口集中地区（DID）

国勢調査において設定される統計上の地区。人口密度が40人/ha以上の基本単位区（平成2年（1990年）以前は調査区）が互いに隣接し、合計人口が5,000人以上となる地区に設定される。

■浸透トレンチ

掘削した溝に砂利を充填し、この中に透水管を埋設したもので、雨水を地中に浸透させるためのもの。

■スマートインターチェンジ

高速道路の本線上またはサービスエリア、パーキングエリア、バスストップに設置されているETCを活用したインターチェンジ。

■スマートエネルギーシステム

分散型エネルギーシステムに再生可能エネルギーや未利用エネルギーを導入して、エネルギー需要を最適に制御するシステム。エネルギーの供給側と需要側を情報通信技術（ICT）で結ぶことで、地域資源を有効活用したり、システム変化に柔軟に対応できるものとして、技術開発が進められている。

■生産緑地地区

市街化区域内の農地のうち、一定の要件を満たす土地を、関係権利者からの申出を受けて指定する制度。持続的な営農が義務づけられる一方で、税制優遇などのメリットがある。

■生態系ネットワーク

保全すべき自然環境やすぐれた自然条件を有している地域を核とし、生息・生育空間のつながりや適切な配置を考慮した上で、これらを有機的につないだネットワーク。ネットワークの形成により、野生生物の生息・生育空間の確保のほか、人と自然とのふれあいの場の提供、地球温暖化への適応等、多面的な機能が発揮されることが期待される。

■生物多様性

すべての生物間の変異性をいうものとし、種内の多様性、種間の多様性および生態系の多様性を含む。

■生物多様性条約

1992年にリオ・デ・ジャネイロ（ブラジル）で開催された国連環境開発会議（地球サミット）で採択された条約の一つで、正式名称は「生物の多様性に関する条約」。翌1993年に発効し、2011年2月現在193の国と地域が加盟している。この条約は、生物の多様性を「生態系」「種」「遺伝子」の3つのレベルで捉え、地球上の多様な生物をその生息環境とともに保全すること、生物資源を持続可能であるように利用すること、遺伝資源の利用から生ずる利益を公平かつ衡平に配分することを目的としている。

■生物多様性条約第10回締約国会議

2010年に名古屋市で開催された生物多様性条約の10回目となる締約国会議でCOP10とも呼ばれる。遺伝資源へのアクセスと利益配分に関する「名古屋議定書」や、生物多様性の損失を止めるための2011年以降の新たな戦略計画である「愛知ターゲット」、遺伝子組換え生物の国境を越える移動により、損害が生じた場合の『責任と救済』に関する「名古屋・クアラルンプール補足議定書」などが採択されたほか、途上国への資金援助など生物多様性を守るための国際的な取組みに関する取り決めが行われた。

た行 ■ターミナル

各種の輸送形態において、その輸送路の末端、あるいは乗り換え（荷物なら積み替え）を行なう施設。

■大規模集客施設

建築基準法別表第二（わ）項に掲げる建築物。劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場、場内車券売場、勝舟投票券発売所に供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が1万平方メートルを超えるもの。

■耐震強化岸壁

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資および避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁。

■地域冷暖房

一定地域内の建物に対して、熱供給設備で発生した冷水・温水・蒸気等を導管を通じて供給し、エリア全体でまとめて冷房・暖房・給湯を行うシステム。

■地区計画

地区の特性にふさわしい良好な環境を整備・保全するため、地域住民の意向を十分反映しながら、道路、公園など地区の施設と建築物の用途、形態、敷地、その他土地利用の制限などに関する事項を都市計画で定める制度。

■中間処理

廃棄物の最終処分に至るまでに、廃棄物の減量化や安定化のために行う分別、焼却、脱水、乾燥等の処理。

■駐車マネジメント

交通混雑地区の駐車場の適正な利用促進や円滑な都市交通の実現をはかるために、駐車場の供給や配置の誘導及び駐車場情報の提供、パークアンドライドの推進等の駐車施策を総合的に展開すること。

■沖積地

河川によって上流から運ばれてきた土砂が、長期間にわたり堆積することによって形成される比較的平らな地形。災害に対して脆弱な地形であるものの、日本においては人口の大部分が集積している。

■ちょい乗りバス

日常生活でのちょっとした移動に手軽に利用できるバス。

■低炭素カー

従来のガソリン車よりも、燃費が優れていたり、二酸化炭素排出量が少ない自動車のこと。電気自動車、天然ガス自動車、ハイブリッド車、燃料電池車などがある。近年は、コンセントから充電して走行することも可能にしたプラグインハイブリッド自動車なども販売されている。

■透水性舗装

路面に降った雨水を地中に浸透させることを目的とした舗装。歩道や駐車場、公園等で採用される。

■道路空間の再配分

環境にやさしい交通体系の形成や魅力的なまちづくりなどの視点から、既存の道路空間の使い方を見直すとともに、車道・自転車道・歩道・植樹帯などの道路を構成する各要素の幅員を再検討し、道路の空間構成（各要素の幅員）を再構築すること。

■特別緑地保全地区

良好な自然的環境を形成している都市内の樹林地や草地、水辺地などの緑地を指定し、建築行為や樹木の伐採などを制限することにより現状凍結的に緑地を保全し、都市における貴重な緑を将来に引き継いでいこうとする制度。

■都市計画提案制度

住民等によるまちづくりの取り組みを都市計画に反映させる制度で、都市計画法と都市再生特別措置法に定められている。地域にあったまちづくりをすすめるため、土地の所有者等が一定の条件を満たした場合に、都市計画の提案をすることができる。

■都市計画道路整備プログラム

限られた財源の中で、計画的で効率的な道路整備を推進するため、未着手都市計画道路整備方針に基づいて、未着手都市計画道路の整備着手時期を明らかにしたもの。

■都市景観基本計画

地域の個性を大切にしながら景観づくりをすすめることにより、多様な個性ある地域の複合体としての都市・名古屋をめざすことを前提に、名古屋市都市景観条例に基づき、昭和62年3月に策定された計画。

■都市景観形成地区

景観計画区域の中で、特に良好な景観の形成をすすめる地区。景観計画において、久屋大通地区、広小路・大津通地区、名古屋駅地区、四谷・山手通地区、築地地区、今池地区、白壁・主税・槇木地区の7地区が位置づけられている。

■都市景観市民団体

地域における都市景観の整備を推進することを目的として組織された団体。

■都心域

概ね出来町通（都市計画道路新出来町線）、JR中央線・東海道線で囲まれた区域（都心部を含む）で、金山、千種などを含む区域。

■都心部

名古屋市都心部将来構想の対象区域で、概ね外堀通（都市計画道路外堀町線）、環状線（同名古屋環状線）、大須通（同岩井町線）、国道19号等（同葵町線）で囲まれている区域。

■土地区画整理

健全な市街地を作るため、一定の区域において、土地の交換分合により生活になくてはならない道路、公園などの整備改善を行うとともに、個々の宅地を整形で公道に面するようにするなどして、土地の利用増進をはかる方法。

な行 ■名古屋大都市圏

経済、社会、文化など、広範な分野で緊密な関係を持つなど、一体的な地域としてとらえられる広域的な圏域であり、名古屋市を中心に、愛知・岐阜・三重県下にまたがるおおよそ半径40～50kmの範囲。

は行 ■バイオマス

もともと生物（bio）の量（mass）のことであるが、今日では、再生可能な生物由来の有機性エネルギーや資源（化石燃料は除く）をいうことが多い。エネルギーになるバイオマスの種類としては、木、海藻、生ゴミ、紙、動物の死骸・糞尿、プランクトンなどの有機物がある。

■バリアフリー

高齢者・障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

■パークアンドライド

道路交通渋滞の緩和、公共交通機関の利用促進、環境負荷の軽減を目的に、自宅から最寄り駅まで自動車を使い、駅に近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地までいく交通手法。

■ヒートアイランド

都心域の地上気温が周辺部より高くなる現象。

■風致地区

良好な自然的環境の保全と回復をはかり、緑豊かな都市環境を形成するため、自然の景勝地、公園、沿岸、緑豊かな低密度住宅地等において都市計画で定めるもの。指定された地区においては、開発行為や建築行為に制限が加えられる。

■プロムナード

散歩、回遊することができる歩行者用の公共空間。

■文化のみち

名古屋の近代化の歩みを伝える歴史的な遺産の宝庫ともいえる名古屋城から徳川園に至る地域一帯。イベントの実施や、貴重な建築遺産の保存・活用がすすめられている。

■分散型電源

電力供給システムの一形態で、消費地の近くに比較的小規模な発電装置を分散配置して電力の供給を行なうもの。

■壁面後退

街区内における建築物の位置を整え、その周辺環境の向上をはかるために、隣地境界線や道路境界線から建築物の外壁面またはこれにかわる柱の後退をさせること。

■防災調節池

開発に伴う雨水の流出増を一時的に貯留し、下流河川への流出増を抑制する施設。

■ホスピタリティ

お互いを思いやり、手厚くもてなすこと。または歓待をすること。

ま行 ■まちづくり支援制度

地域のまちづくり構想策定のために、コンサルタント等の専門家をアドバイザーとして地域に派遣する制度。

■港・臨海域

概ね国道23号（都市計画道路名四国道線）及び名鉄常滑線で囲まれている区域。

■未着手都市計画道路の整備方針

平成17年度に名古屋市内全ての未着手都市計画道路について見直し検討を行い、計画の廃止・変更・現計画通りなど、各未着手都市計画道路の今後の整備のあり方について、その基本的な方針を定めたもの。

■未利用エネルギー

工場等の排熱や、河川水・下水等の温度差エネルギー（夏は大気よりも冷たく、冬は大気よりも暖かい水）といった、今まで利用されていなかったエネルギーの総称。主な種類として、①生活排水や中・下水の熱、②清掃工場の排熱、③超高圧地中送電線からの排熱、④変電所の排熱、⑤河川水・海水の熱、⑥工場の排熱、⑦地下鉄や地下街の冷暖房排熱、⑧雪氷熱等がある。

■モノづくり文化交流拠点構想

“モノづくり文化”を発信・継承するため、名古屋港金城ふ頭に「産業技術」をテーマとして、人々が交流する拠点を形成する構想。

■モビリティマネジメント

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することをコミュニケーションを通じて促す交通施策。

ら行 ■ラムサール条約

水鳥の生息地等として国際的に重要な湿地およびそこに生息・生育する動植物の保全を促進することを目的とした国際条約。1971年にイランのラムサールで開催された「湿地及び水鳥の保全のための国際会議」において採択され、開催地にちなんで一般に「ラムサール条約」と呼ばれている。

■緑地保全地域

無秩序な市街化の防止や生活環境の確保等のために保全する必要のある相当規模の緑地を指定する制度。都市緑地法に基づいて指定され、都市近郊の比較的大規模な緑地において、緩やかな行為の規制により、一定の土地利用との調和をはかりながら保全をはかる。

■緑化地域

一定規模以上の敷地において、建築物の新築や増築を行う場合に、定められた面積以上の緑化を義務づける制度。



名古屋市都市計画マスタープラン

人・まち・自然がつながる交流・創造都市
～交流でつながる創造力でつづく、安全で心地よい都市へ～

名古屋市 住宅都市局 都市計画部 都市計画課
〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

策定年月 平成23年12月
電話番号 052-972-2712
FAX 052-972-4164
電子メールアドレス a2712@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp
印刷 図書印刷株式会社