

活気 楽しさ やさしさに満ちた都心をめざして

名古屋市都心部将来構想



あ い さ つ



このたび、名古屋市都心部将来構想を策定しました。

この構想は、長期的な視点に立った都心部の将来像を描き、市民をはじめとする多様な主体が協働してまちづくりをすすめるための共通目標を明らかにすることを目的としています。

都市の元気は、多くの人・物・情報などが集まり交流することにより、様々な文化や価値観が相互に刺激しあうことから生まれます。

21世紀を迎えた今日、経済社会活動が地球規模で行われると同時に、高度情報化社会の進展や中部国際空港などの広域交通基盤の整備により、名古屋と国内外との交流がますます進むと期待されます。

このような中、都心部は多彩な交流を生み出す源となり、経済活動をはじめとする都市活動の中心地として元気な名古屋を牽引する役割を担います。

名古屋城の築造（1610年）以来の歴史と文化を背景に、名古屋大都市圏の顔として発展をとげてきた都心部の大きな資産を生かしながら、元気な新しい芽を大切に育み、世界に誇れるまちを将来の世代に引き継がなくてはなりません。

構想では、こうした考えにもとづき21世紀の都心まちづくりの目標を

「活気、楽しさ、やさしさに満ちた、世界に誇る名古屋の都心づくり」

としています。

国際的・広域的な交流拠点にふさわしい都市の機能や魅力をそなえる、また、歩いて楽しく、人や環境にやさしいという観点を重視しながら都市空間の質をさらに高めることによって、持続的発展が可能な活気あふれる都心の形成をめざしたいと思います。

構想の実現のためには、市民・企業・行政などが相互に自主性を尊重しあいながら対等な立場で「協働」していく、パートナーシップが重要となります。

今後、より具体的な取り組みに向けて関係者が思いを同じくして、都心部の「にぎわいあふれる魅力づくり」、「歩いて楽しい空間づくり」、「人や環境へのやさしさづくり」を力強くすすめていきたいと考えています。

皆様のいっそうのご理解とご協力、ご参加をお願い申し上げます。

平成16年3月

名古屋市長 **松原武久**

■ 目 次 ■

■ 目標と基本方針 ■

1 はじめに 1

・ 構想の目的 ・ 構想の位置づけ ・ 構想の対象区域

2 都心まちづくりの目標と基本方針 2

・ 都心まちづくりの目標 ・ 目標を実現するための理念 ・ 基本方針 ・ めざすべき都心構造

■ 部門別将来ビジョン ■

3 土地利用ビジョン 5

・ 土地利用ビジョンの考え方 ・ 中心性を高める機能 ・ 都心居住機能 ・ 都心機能の配置
・ にぎわいと魅力創出の仕掛け

4 交通ビジョン 12

・ 交通ビジョンの考え方 ・ 交通の再生方向 ・ 交通機能の配置 ・ 都心まちづくりの交通戦略

5 社会環境ビジョン 20

・ 社会環境ビジョンの考え方 ・ 環境負荷の少ない持続可能な都心 ・ 安全・安心な都心の形成

■ 地区別構想 ■

6 地区別構想の考え方 24

・ 地区別構想の考え方 ・ 地区のテーマ設定

7 名古屋駅周辺地区 25

・ 地区の将来像とまちづくりの展開 ・ なごやターミナル拠点構想
・ 名駅回遊まちづくり構想 ・ ささしまライブ24構想

8 栄周辺地区 37

・ 地区の将来像とまちづくりの展開 ・ 栄シンボル軸構想 ・ 栄交流コア構想

9 広小路通・錦通地区 47

・ 地区の将来像とまちづくりの展開 ・ 広小路ルネサンス構想

10 都心界限 52

・ 都心界限のもつ意義 ・ 都心界限構想

■ 実現にむけて ■

11 構想の実現にむけて 54

・ 市民と行政のパートナーシップ ・ 都心まちづくりの実現にむけたおもな方策

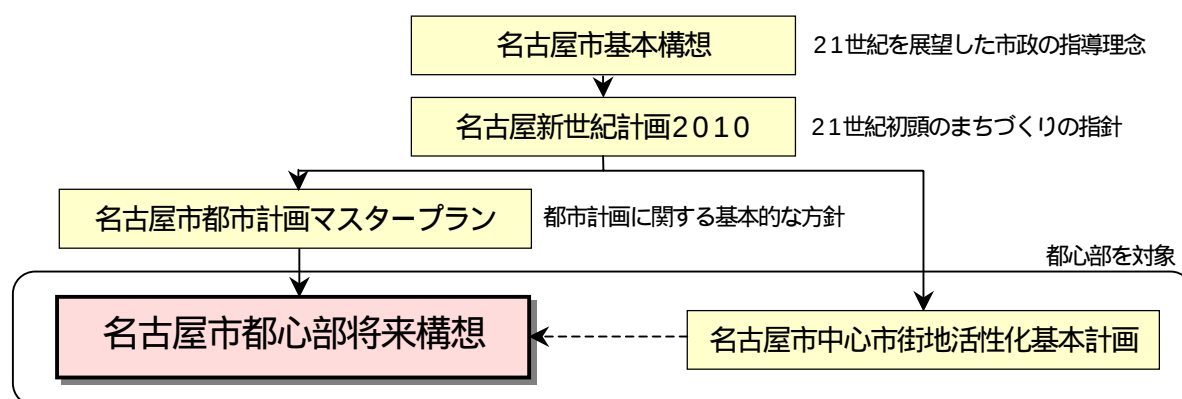
1 はじめに

1 - 1 構想の目的

名古屋市都心部において、名古屋大都市圏の中心地として、中枢機能の集積と広域交流機能の一層の充実をはかるとともに、風格ある魅力的な都市空間を形成するために、市民、企業、行政など多様な主体がまちづくりをすすめていくうえでの長期的視点に立った共通目標を明らかにすることを目的とします。

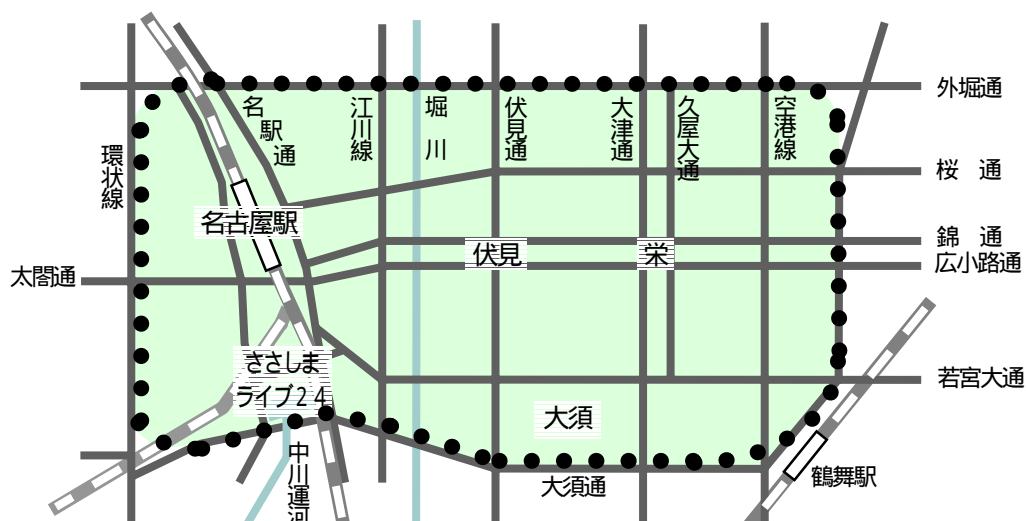
1 - 2 構想の位置づけ

名古屋市都心部将来構想は、都心部の総合的なまちづくりの指針となるものであり、おおむね20年後を目標として、「名古屋市基本構想」、「名古屋新世紀計画2010」、「名古屋市都市計画マスタープラン」をふまえて策定したものです。都心部のまちづくりの指針としては、空洞化が進行している中心市街地の活性化を目的とし、2010年を目標とした「名古屋市中心市街地活性化基本計画」がありますが、これとの整合性をはかりつつ、都心部将来構想では、長期的な視点から都心構造の再編も念頭におきながら、市街地の整備・改善を中心に検討しています。



1 - 3 構想の対象区域

名古屋駅から栄にかけての下図の区域を対象としています。



2 都心まちづくりの目標と基本方針

2 - 1 都心まちづくりの目標

活気、楽しさ、やさしさに満ちた、 世界に誇る名古屋の都心づくり

2 - 2 目標を実現するための理念

みんなで創り、みんなで育てる

商業・業務・文化など様々な機能が集積し、市民活動と企業活動によって交流と活力が生み出される都心は、広域的に様々な影響を与え、多くの人々が集まる「公共性の高い」市民共有の財産であるといえます。

そのため、都心部のまちづくりにおいては、公共への貢献の視点を持ちつつ、市民、企業、行政などが一体となってまちづくりをすすめる、「誇りと愛着」の持てるまちを育てていくことが必要です。

2 - 3 基本方針

にぎわいあふれる魅力づくり



- 都市機能の集積や公共空間などの活用による多様な魅力の創出
 - ・名古屋大都市圏の中心地として、中枢管理機能、広域集客機能の集積・強化をはかることによって中心性を一層高めるとともに、国内外からの人々の交流を促進し、活気あふれる都心を形成します。
 - ・それぞれの地区の特性に応じて、土地利用の転換や土地の高度利用等をはかり、時代ニーズに対応した都心の再生をすすめます。
 - ・公共空間や公開空地などをオープンカフェや大道芸などのイベントで活用することにより、地上のにぎわいを創出します。
 - ・メインストリートには商業・文化・娯楽などの集客性の高い施設を連続させることにより、にぎわいと魅力を創出します。
- 魅力的な界隈や景観資源の活用によるまちの個性の演出
 - ・個性あふれる店舗等の集積や横丁・路地空間の活用などにより、メインストリートとは異なる界隈の個性を際立たせ、多様な都心の魅力を引き出します。
 - ・歴史的建造物や歴史あるまちなみなど、地域の歴史や文化を物語る資源を保存・活用した風格ある魅力的な都市景観の形成をはかります。さらに、建物のデザインの調和や夜間景観の演出などにより、個性ある都市景観を形成します。

歩いて楽しい空間づくり



■歩行者空間の拡充による歩いて楽しい都心の再生

- ・道路や公園など豊かな公共空間の有効活用と、民有空間での人々が溜まることのできるオープンスペースや通路の確保などにより、歩行者空間の拡充と歩行環境の向上をはかります。
- ・地下街の多い都心では、地上と地下の連続性を高めるとともに、スムーズな移動ができるようにバリアフリー化をすすめます。
- ・公園・街路の緑化や敷地内緑化を推進し、緑陰空間の拡充や緑のネットワーク化をはかり、快適な歩行環境を形成します。

■歩行者と公共交通を優先した都心の形成

- ・都心への過度な自動車の流入を抑制し、歩行者と公共交通を優先する都心づくりをすすめます。
- ・公共空間と民有空間が連携した、歩いて楽しい歩行者ネットワークを形成するとともに、歩行を支援する交通手段を充実することによって、都心全体の回遊性を高めます。
- ・情報通信技術を活用して、安全・快適な歩行環境を形成するとともに、公共交通の利便性の向上や自動車交通の円滑化などをはかります。

人や環境へのやさしさづくり



■誇りと愛着を育むまちづくりと都心居住の推進

- ・まちの活力を創出し、地域コミュニティを再生するとともに、市民の多様なライフスタイルを実現するために都心居住をすすめます。
- ・市民・企業・行政の連携（パートナーシップ）と協働（コラボレーション）により、公共空間の管理をはじめ、まちを守り育てる取り組みを推進します。

■環境負荷が少なく安全・安心な都心の形成

- ・人や自動車等が集中し建物が集積する都心は、都市全体の環境に与える影響が大きいため、積極的に交通やエネルギー、廃棄物への環境対策をすすめます。
- ・未利用エネルギーや自然エネルギーなど新しいエネルギーの導入を促進するとともに、地域冷暖房の導入などによる省エネルギー化をすすめます。
- ・緑化による気温上昇の低減や環境負荷の少ない交通体系の確立、廃棄物のリサイクルの促進等により、持続可能な都心を形成します。
- ・災害に強い都心の形成、都市犯罪への対応、バリアフリー化の推進等により、安全・安心な都心まちづくりをすすめます。

2 - 4 めざすべき都心構造

都心部の構造を、既存の都市機能の集積や将来の基本方針等をふまえ、「核」と「軸」でとらえます。

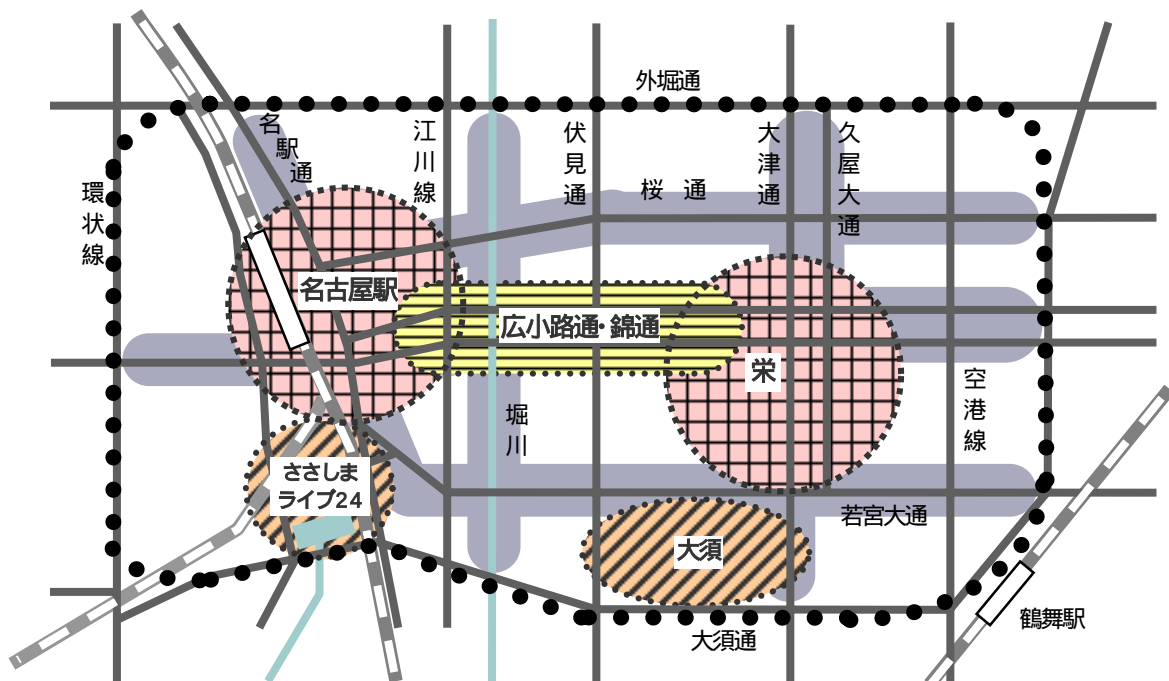
「中心核」……商業・業務機能などが高密度に集積しており、その特性を強化することにより、中心性を高める地区

「連携核」……特色ある都市機能を集積し、中心核と連携して都心を形成する地区

「連携軸」……二つの中心核を連携し、一体的な都心の形成を促す軸

「骨格軸」……商業・業務機能などが線的に集積している道路や特色ある景観を構成する河川など、都心の骨格を形成する軸

上記の「核」と「軸」の考え方をもとに、都心構造の将来像を示すと次のとおりです。

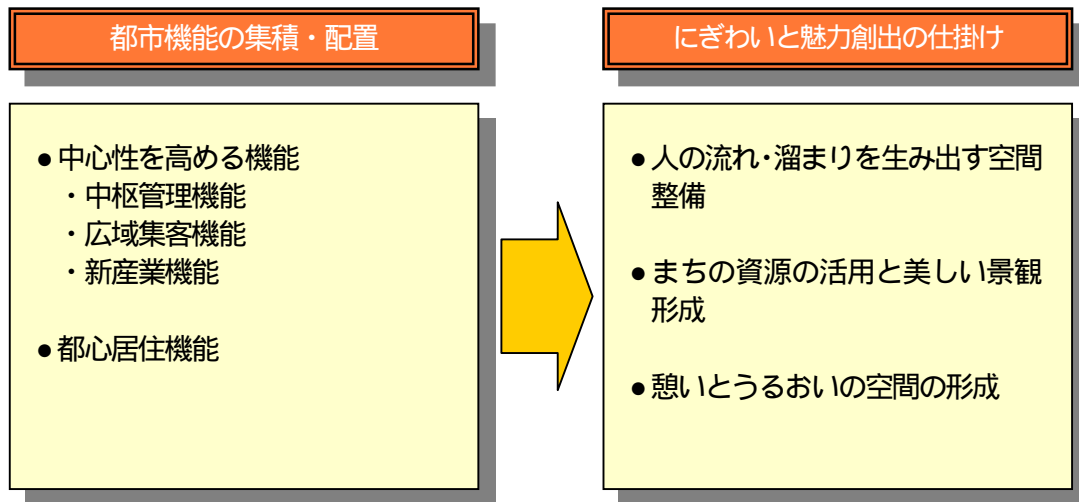


	中心核	・名古屋駅地区、栄地区
	連携核	・ささしまライブ24地区、大須地区
	連携軸	・広小路通・錦通
	骨格軸	・主要な広幅員幹線道路、堀川

3 土地利用ビジョン

3 - 1 土地利用ビジョンの考え方

名古屋大都市圏の中核を担う都心部には、商業・業務機能をはじめとする「中心性を高める機能」の集積をはかるとともに、「都心居住機能」を充実することにより、働く場と住む場が共存するバランスのとれた土地利用を実現します。さらに、これらの機能を集積・配置するだけでなく、にぎわいや魅力を創出していくための「仕掛けづくり」を展開します。



3 - 2 中心性を高める機能

(1) 中心性を高める意義

中心性を高めることは、都市機能の一層の集積がはかられ、それにともない多くの人々が広域から集まってくことで、都市および都市圏の活力を高めることになります。

広域からビジネスマンや消費者を集客することから、中心性を高める機能は交通利便性の高い場所に重点的に集積させるなど、集積の強弱を明確にした配置を行います。

(2) 中心性を高める機能

中心性を高める機能として、以下の3つを取り上げます。

中枢管理機能	広域集客機能	新産業機能
・ 経済的社会的活動を管理・運営し、その活動を円滑にする機能 ・ 都市活力、とくに経済活力の源泉となる機能 (例) 業務管理、放送局、新聞社、出版社、問屋、官公庁、領事館等	・ 多くの人々を広域から都心に来訪させる機能 ・ にぎわいを生み、楽しく時間を消費できる機能 (例) 百貨店・専門店、飲食店、美術館・科学館・劇場、宿泊施設、展示施設、専門学校等	・ これからの都市活力を生み出す付加価値の高い機能 (例) ソフトウェアなどの情報産業、ファッション産業、医療・福祉・健康などの新サービス産業等

(3) 中心性を高める機能の配置



中枢管理機能と広域集客機能

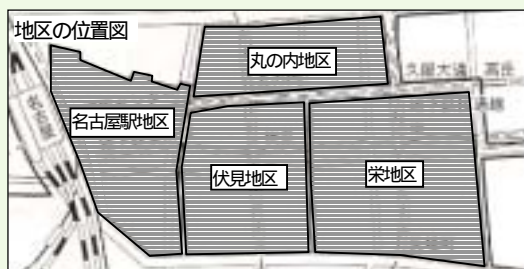
- 中心性を高める機能の要である中枢管理機能と広域集客機能は、交通利便性が高く、既に集積度の高い中心核や連携核、連携軸、骨格軸を中心にバランスよく配置します。
- とくに、機能を発揮する上で相乗効果や効率性を高めるため、中枢管理機能や広域集客機能を中心核などに集約的に配置します。
- 名古屋駅地区では業務系の中枢管理機能に、栄地区では広域集客機能に特化しているという現在の特性をさらに発展させながら、不足している機能の充実をはかります。
- 連携核であるささしまライブ24地区と大須地区には、中心核にはない機能や中心核との相乗効果を高めることができる機能を配置します。
- 名古屋駅地区と栄地区をつなぐ連携軸では、歩いて楽しい環境を創り出すため、広域集客機能の強化をはかります。

新産業機能

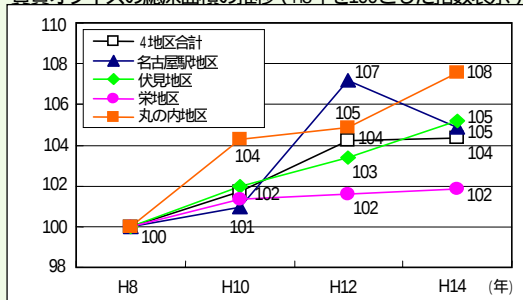
- 情報産業は伏見・丸の内周辺、名古屋駅周辺および大須周辺に、ファッション産業はナディアパーク周辺に現在集積しているという動向などをふまえ、新産業機能の一層の集積をはかります。

名古屋駅地区に集中する賃貸オフィスの立地

名古屋駅、伏見、栄、丸の内地区における平成14年の賃貸オフィスの総床面積は、約280万㎡であり、6年前と比べ4.4%増加している。地区別にみると、平成11年JRセントラルタワーズの開業後に名古屋駅地区で急増したが、栄地区ではそれほど増加していない。平成14年の空室率は名古屋駅地区が5.5%であるのに対し、他の地区は8～9%と大きな差が生じている。



賃貸オフィスの総床面積の推移（H8年を100とした指数表示）



参考資料：(株)生駒データサービスシステム提供資料

栄地区に集中する主要商業施設の立地

都心部における主要商業施設の分布をみると、栄を中心に大津通・久屋大通（北は桜通、南は若宮大通まで）と広小路通・錦通（西は本町通、東は空港線まで）の沿線に集積立地している。また大須にも集積している。

名古屋駅周辺地区では百貨店の集積は見られるものの、栄地区と比べると大規模小売店舗の集積は少ない。



凡 例	
●	大規模小売店舗（店舗面積6000㎡以上）*
○	大規模小売店舗（店舗面積1000～6000㎡）*
■	地下街
■	飲食業集積

*：2000年6月に廃止された大規模小売店舗法上の区分に準拠（政令都市では店舗面積6000㎡以上が第1種、6000㎡未満が第2種）

参考資料：地域商業データブック（H14.3）等

3 - 3 都心居住機能

(1) 都心居住の必要性



都心居住の魅力

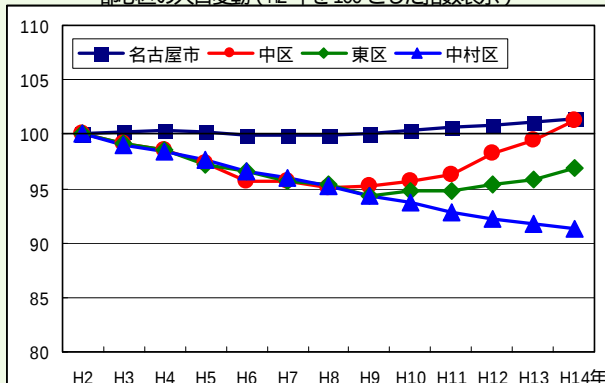
都心居住者、都心外居住者、都心勤務者を対象にしたアンケート調査によると、都心に住む魅力として、「交通の利便性」や「買い物の便利さ」を半数以上の方が挙げており、「働く場所との近接性」「芸術・文化施設の多さ」が続いている。都心のもつ利便性や都市機能の集積性が評価されている。

とくに、都心勤務者では「働く場所との近接性」を挙げる人が多く、職住近接に対する潜在的なニーズがうかがえる。

進む名古屋都心部での人口回帰

名古屋市の人口推移を区ごとに比較すると、東区・中村区・中区ともに減少が続いていたが、中区では平成8年を底に増加しており、最近では年間千人ほど増えている。東区でも増加傾向にある。このように、名古屋市内においても都心部への人口回帰が進んでいるといえる。

都心部の人口変動（H2年を100とした指数表示）



都心部に居住機能が必要な理由を次の5つの視点で整理します。

■既存の都市基盤の有効活用

・都心部での居住をすすめることは、道路・公園・鉄道・学校といった既存の都市基盤を有効に活用することになります。

■居住ニーズの多様化への対応

・価値観やライフスタイルがますます多様化していくなかで都心部に居住の場を求めるといった新しいニーズに対応できます。

■コミュニティの再生と地域の活力の維持・向上

・日常生活を支える生活関連施設やサービスを維持・発展させるとともに、地域住民が連帯したコミュニティを再生することにつながります。

■防犯性・防災性の向上

・都心居住者が地域の生活環境を守っていく主体となることにより、都心部の防犯性や防災性を高めることができます。

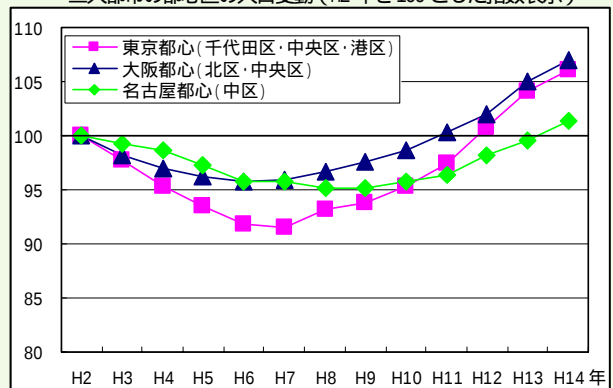
■職住近接等による移動エネルギーの縮減

・職住近接により長時間通勤を解消できるなど、移動に伴うエネルギーを小さくするコンパクトな市街地形成につながります。

三大都市における都心居住

三大都市の都心部の人口推移を比較すると、平成2年の水準に回復したのは、大阪では平成11年、東京では平成12年、名古屋では平成14年である。名古屋では、東京・大阪より2、3年遅れで都心部への人口回帰が進んでいる。

三大都市の都心部の人口変動（H2年を100とした指数表示）



子育てを終えた世代・女性単身者のマンション購入が増加

マンション事業者によると、都心分譲マンションの購入者には、次のような特徴がある。
30～40歳代が中心である。
最近では50歳代の子育てを終えた世代と30歳代の女性単身層が増加している。
基本的には都心やその周辺に居住している人が購入することが多い。しかし住戸数が多いマンションでは都心やその周辺にとどまらず、広域から購入者を集める傾向にある。

限定される分譲マンションの供給エリア

最近のマンション供給は、桜通北側の丸の内から泉にかけた地区、白川公園の周辺地区、久屋大通東側の栄五丁目から新栄一丁目にかけての地区などで多く、名古屋駅周辺では比較的少ない。

理由として、とくに分譲マンションについては、購入者が地下鉄駅から10分以内という交通条件や住戸が南面し駐車場が確保されているという住戸条件のほか、公園・街路樹の豊かな緑、生活利便施設の充実、夜も安心して歩ける環境、教育環境の充実といった居住環境を重要視しているためと、マンション事業者は指摘している。

(2) 都心居住の方向性



人口減少の歯止めと人口回復

- 都心居住を推進することにより、人口減少に歯止めをかけ、さらに人口回復をめざします。

多様な世帯の多様なライフスタイルに対応した居住

- 現状の都心居住者の多数を占める単身世帯、高齢世帯から都心居住者の少ない若いファミリー世帯まで幅広い世帯がバランスよく居住でき、さまざまなライフスタイルに対応した活動的な生活ができる都心を実現します。



住むにふさわしい居住環境の確保

- 周辺の環境に配慮された住宅を供給するとともに、居住地にふさわしい緑化の推進や互いに助け合える地域コミュニティの醸成、防犯性の向上など安心・安全で快適に暮らせる居住環境を確保します。

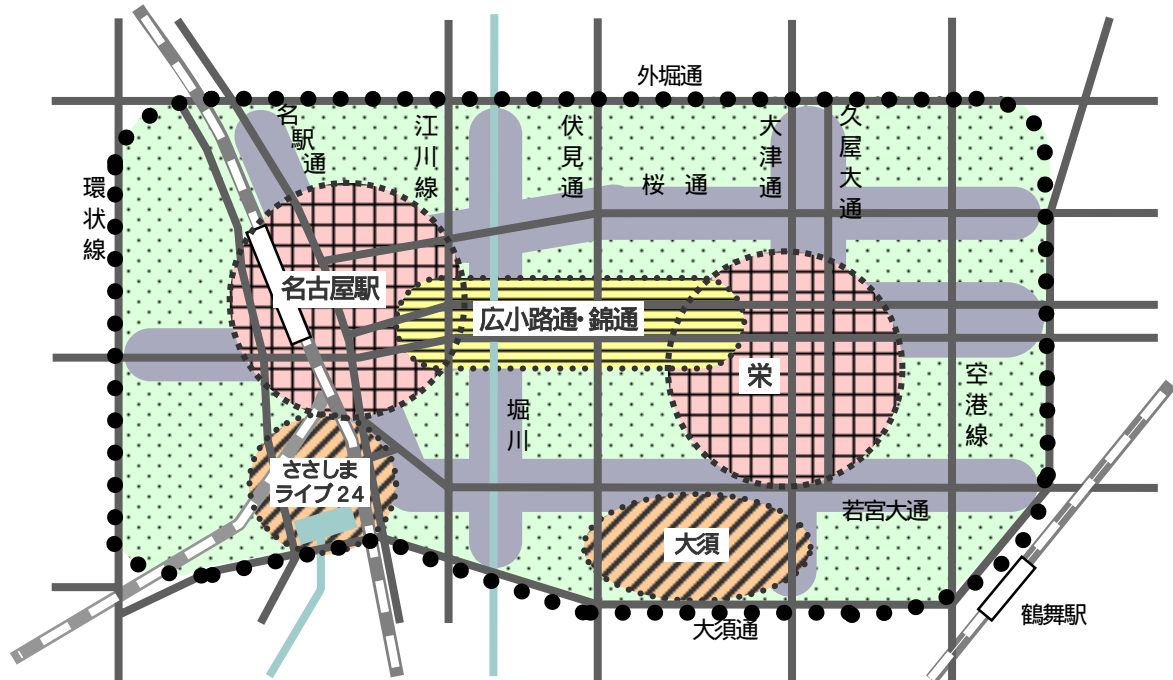
生活利便施設の充実

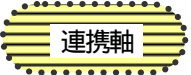
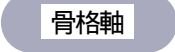
- 既存の教育施設や子育て支援施設、公園、地域商店街等の生活利便施設を活用するとともに、さらに充実することによって、暮らしやすい都心をめざします。



3 - 4 都心機能の配置

中心性を高める機能は、主として中心核、連携核、連携軸、骨格軸に配置するとともに、中心性を高める機能とのバランスをはかりながら都心居住をすすめます。



	・高度に集積した商業・業務機能を高めつつ、中枢管理機能と広域集客機能をバランスよく複合して配置する。 ・名古屋駅地区では、特化している業務系中枢管理機能の集積を一層はかり、とくに国際的な中枢機能およびターミナル性を生かした商業、文化・娯楽、教育などの諸機能を集積する。 ・栄地区では、特化している広域集客機能の集積を一層はかり、百貨店や専門店が集積する大規模商業ゾーンを形成し、情報発信性を高めるとともに、遊びや学びが享受できる文化交流機能を集積する。
	・ささしまライブ24地区では、国際交流機能などの新たな機能を導入し、名古屋駅地区の機能を補完する。 ・大須地区では、栄地区とは異なる個性ある商業機能の集積をはかるとともに、都心居住機能を高める。
	・二つの中心核をつなぎ、一体的な都心を形成するメインストリートにふさわしい中枢管理機能と広域集客機能の集積・強化をはかる。 ・広小路通には魅力的な商業機能が連続するよう配置し、歩いて楽しい軸を形成する。
	・既存の機能集積を生かして、商業・業務機能等のさらなる集積をはかる。
	・中心核や骨格軸等に集積する機能を支援、補完する多様な商業・業務、サービス、文化・娯楽等の機能や新産業機能を配置する。 ・都心居住機能を高める。

3 - 5 にぎわいと魅力創出の仕掛け

都心部では広域から人々が集まり、そこで多様な人々が出会い、ものや情報が交換されることによって、交流と活気生まれます。交流と活気を生み出すためには、にぎわいと魅力を創出する仕掛けづくりが重要です。

(1) 人の流れ・溜まりを生み出す空間整備

《快適で便利な歩行者空間の確保》



歩行者空間の拡充

- 地上・地下を含め、空間をさまざまに活用することにより、快適で便利な歩行者空間を生み出します。
- 歩道の拡幅や建物の建て替えにあわせた民有地内での歩道状空地の創出により、ゆとりある歩行者空間を確保します。
- 地下街と沿道建物との接続を工夫し、地下の歩行者空間の拡充をはかり、地下街の混雑を解消し、快適性や利便性の高い歩行者空間を確保します。



広場・公開空地の確保

- 建物の建て替えにあわせて、人々の交流を生み出す広場や公開空地などの「溜まりの場」を確保します。



バリアフリー化の推進

- 地上、地下街、建物内における歩行者動線のバリアフリー化を推進し、誰もが連続して、容易に移動できる環境を確保します。
- 建物の建て替えにあわせて、サンクンガーデン*やアトリウム*など開放的な空間を設け、エレベーター、エスカレーターにより連続性を確保することにより、地上と地下の人々の流れを生み出します。

* サンクンガーデン：地面より掘り下げて設けられる広場・テラス・庭園

* アトリウム：建物の内部に設けた、吹き抜けとなっている広場状の空間

《歩いて楽しい環境づくり》



人々の流れを生み出す回遊空間の創出

- 街区内や建物内に通り抜け通路を配置することにより、歩道と民有地内の通路、広場などが連携した回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。
- 案内サインを充実するとともに、まちの案内情報や店舗情報などを情報通信技術を活用することによって提供し、歩行者の利便性を高めます。



店舗等の連続化

- 広域から集客する商業施設、文化・娯楽施設などを建物の低層階に連続的に配置することにより、歩行者空間の魅力を向上させ、人々の流れを生み出します。
- 沿道環境の改善や店舗等の工夫により、歩行者が沿道の施設に出入りしやすい環境づくりをすすめます。



公共空間を活用したにぎわいの創出

- 広い歩道などの公共空間を活用して、オープンカフェやイベントなどを実施することにより、都心のにぎわいと魅力を向上させます。

(2) まちの資源の活用と美しい景観形成

《魅力資源の活用》

**界限を生かした魅力づくり**

- 歴史的、土地利用、景観といった面の同質性により一つのまとまりとしてとらえることのできる地区を界限とすると、歴史性を際立たせるなどその界限がもつ多様な個性を強調することにより、厚みと広がりのある都心の魅力を形成します。

**歴史的建造物の保存と活用**

- 現存する歴史的建造物を保存し、その歴史性・物語性という都市の記憶を共有し、継承できるように積極的に有効活用をはかります。

シンボル施設の活用

- 高層の建物や大規模施設は、位置の確認や都市の構造を理解する際のランドマーク*として重要な役割を果たします。市民の誇りにもなるまちのシンボルとして活用するため、施設の見え方や景観に配慮します。

* ランドマーク：まちの目印となる建築物や工作物

《美しい景観形成》

**メインストリートの景観形成**

- メインストリート沿いの建物の高さ、壁面の位置といった建物の形態や、ファサード*のデザイン、色彩などを整えることにより、調和のとれた沿道景観を創出します。

* ファサード：建物の正面

**新しい都市景観の創出**

- ライトアップやイルミネーションにより、環境に配慮しつつ、夜のにぎわいを生み出す美しい夜間景観を創出します。
- 従来の調和型のまちなみ誘導に加えて、シンボリックな空間形成など中心性を際立たせる景観や、人々が行き来し溜まれるにぎわいのある景観を創出します。

まちの美化

- 違反広告物、路上のゴミ散乱、放置自転車等が美しいまちなみの阻害要因とならないよう、まちの美化をすすめます。

(3) 憩いとうるおいの空間の形成**水と緑の空間形成**

- 公園や民有地内の緑化を推進するとともに、街路空間の緑化を充実させることにより緑の拡充・ネットワークの形成をはかります。
- 公園や広場にせせらぎや噴水などの水景施設を設けることにより、水に親しめるうるおいのある空間を生み出します。
- 堀川沿いや中川運河船だまり周辺で、遊歩道整備などにより親水空間の充実をはかります。

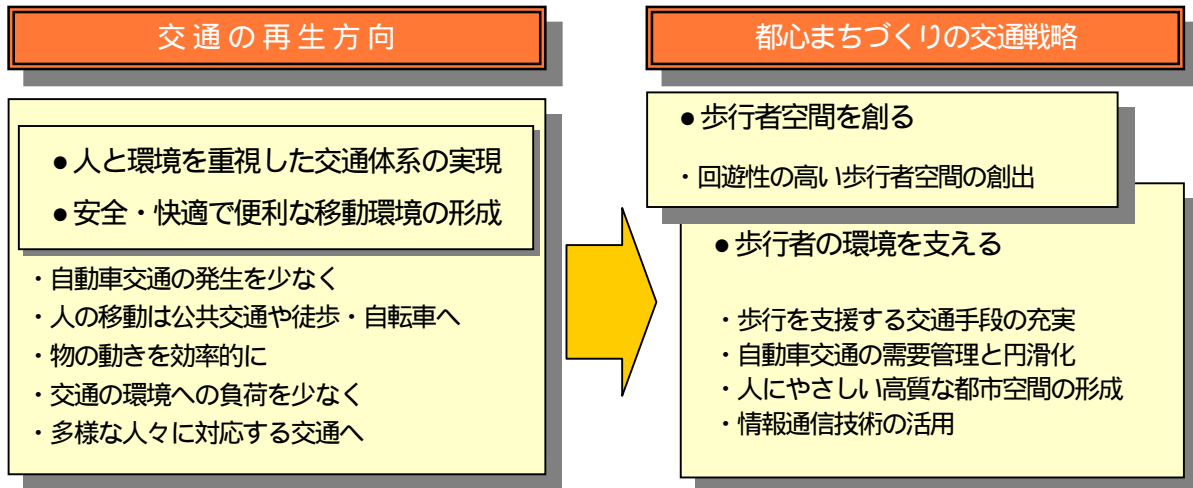
**憩いとうるおいの空間の形成**

- 大規模な公園や民有地内のアトリウム、公開空地を活用し、人々に憩いとうるおいを提供できるように質の高い空間形成をはかります。
- 緑陰や水景を確保し、快適性を体感できる環境を形成します。

4 交通ビジョン

4 - 1 交通ビジョンの考え方

歩いて楽しい都心を実現するため、都心部への過度な自動車流入を抑制し、回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。



4 - 2 交通の再生方向

(1) 基本的な方向性

人と環境を重視した安全・快適で便利な移動環境を形成し、交通の質的な充実をはかります。



自動車交通の発生を少なく

- 都心のさまざまな機能へ効率的にアクセスできるような都市構造をめざしつつ、自動車交通に過度に依存しない生活様式や経済活動への変革を促します。



人の移動は公共交通や徒歩・自転車へ

- まちの魅力を直接享受できる歩行者の移動を重視するとともに、地下鉄・バスや自転車のできるだけ移動が容易にできる交通環境を形成し、自動車利用からの転換をはかります。



物の動きを効率的に

- 物流の効率化を促進するとともに、自動車交通の円滑な処理をはかり、自動車依存の高い業務交通等に適切に対応します。



交通の環境への負荷を少なく

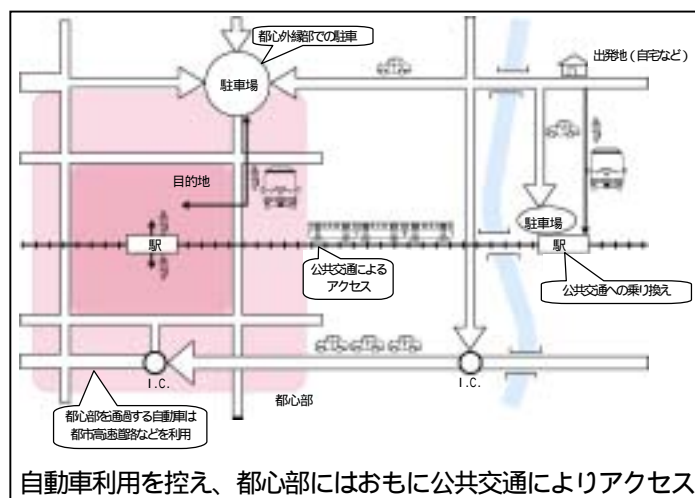
- 環境に配慮した持続可能な交通体系を実現し、自動車による生活環境や歩行環境への弊害を最小限にします。

多様な人々に対応する交通へ

- 高齢者、障害者をはじめとするすべての人が、安全・快適で便利に移動できる交通環境を形成します。

(2) 交通行動のイメージ

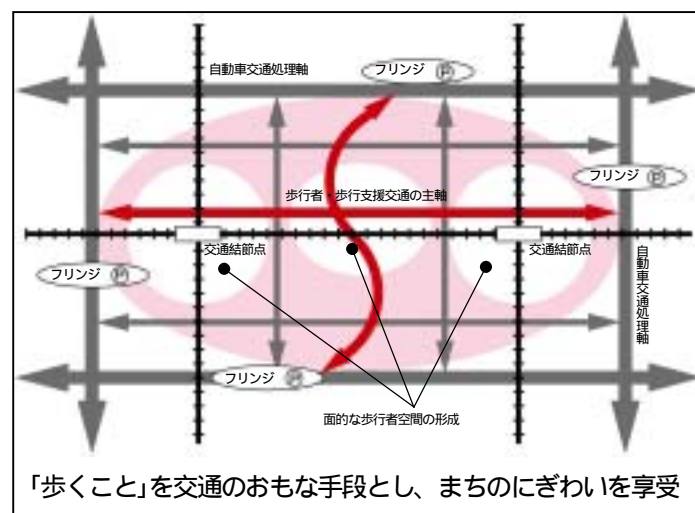
市民・企業・行政などが将来の交通のあり方に共通の認識をもち、それぞれの役割と責任を果たしていくために、交通行動を概括的にイメージします。



都心部への交通行動

- 環境を重視するライフスタイルが定着し、利便性や経済性などにおいて、自動車より公共交通を利用する方が優位であることから、公共交通を積極的に利用します。
- 最寄り駅周辺の駐車場を利用し、自動車から公共交通に乗り換えます。
- 鉄道相互や鉄道とバスの乗り継ぎ、乗り換えを抵抗感なくスムーズに行い、都心部を便利に訪れます。
- 自動車を利用する場合でも走行経路や走行時間帯に配慮し、都心部に自動車を乗り入れないようにフリンジ駐車場*に駐車します。

* フリンジ駐車場：都心部へ流入する自動車交通の抑制をはかるため、都心外縁部（フリンジ）に設置された駐車場



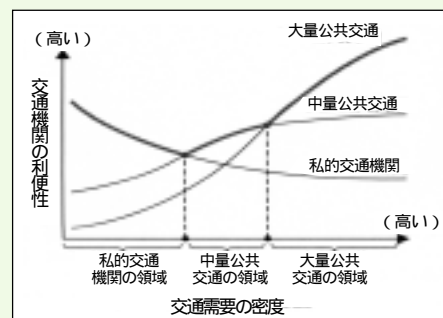
都心部内での交通行動

- 面的に広がる歩行者空間を歩きながらゆったりと過ごし、都心部のにぎわいを楽しみます。
- 自動車利用を控え、フリンジ駐車場からバスや徒歩などで目的地に移動します。
- 多様な交通情報を得ながら、歩くことと組み合わせる地下鉄やバス、自転車などを利用して、都心部を容易に移動します。
- 駐車や荷さばきは、道路交通や歩行者の妨げにならないように、場所や時間に配慮して行います。

都心部に適している交通手段は「なに」

自動車は移動の自由度があり、ドアツードア性に優れた便利で私的な交通手段である一方、走行や駐車のために非常に多くの空間を必要とする。また、自動車密度が増えると速度が低下するため、輸送効率が極端に下がり（交通渋滞）、環境への影響も大きくなる。

一度に多くの人を運べる地下鉄やバスは、空間利用やエネルギー消費、環境負荷の面で優れており、土地利用の密度が高く多くの移動が発生する都心部に適した交通手段といえる。また、徒歩はまちの魅力を直接肌で感じることができ、都市空間の利用効率が高く随意性に富んでいるという特性から、都心部において最も適した移動手段と考えられる。



出典：家田仁、岡並木編著「都市再生・交通学からの解答」
学芸出版社 2002

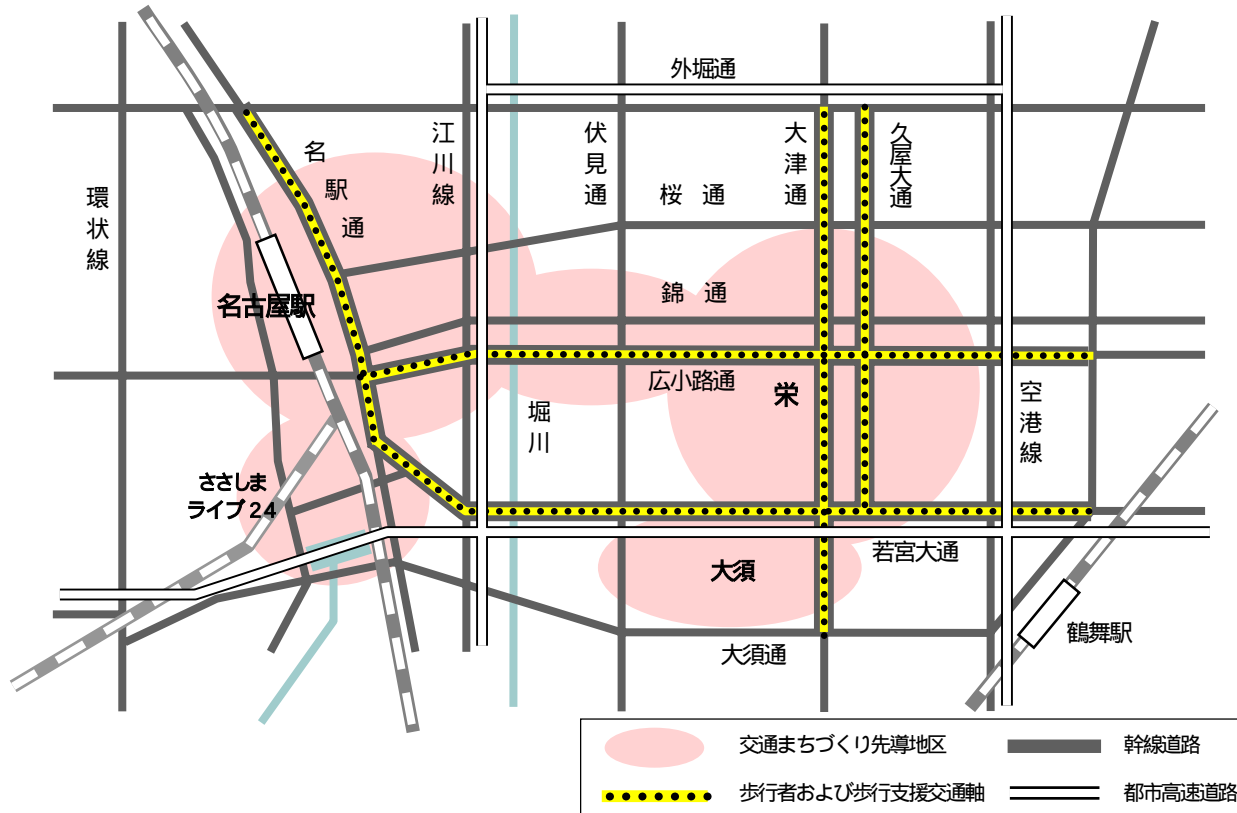
4 - 3 交通機能の配置

(1) 交通機能の配置

中心核や連携軸を中心に歩行者や路面公共交通*を重視した道路機能を配置し、広がりのある歩行者ネットワークを形成するとともに、駅や公共施設、集客施設などを結ぶ回遊性の高い移動環境を確保します。

また、幹線道路の役割に応じた自動車交通処理を行うことで道路交通の円滑化をはかり、歩行者空間や居住環境を良好に保ちます。

* 路面公共交通：道路上を走行するバスや路面電車などの公共交通機関



【交通まちづくり先導地区】

- ・各種交通施策を組み合わせて推進することにより、「歩いて楽しい都心づくり」を先導する地区。
- ・自動車の流入を抑制しながら、安全・快適でにぎわいのある歩行者空間を形成し、まちの魅力と活力を創出する。

【歩行者および歩行支援交通軸】

- ・都心部全体での歩行者主動線と位置づけ、歩行者空間の充実とともに、路面公共交通などにより、歩行者の広範な移動を支援する機能を重視する路線。

【幹線道路】

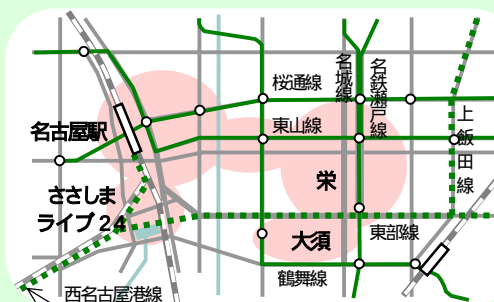
- ・自動車交通に対して、都心通過の交通や周辺地域からの都心アクセスを担う「広域交通に対応する機能」と、沿道建物などへのアクセスを担い都心での活動を支える「地区関連交通に対応する機能」を有する。
- ・道路の役割に応じて、自動車交通を適正に分担する。

【都市高速道路】

- ・都心通過の交通や広域からの都心アクセスを担う。

【地下鉄等】

- ・都市の動脈として機能する地下鉄を中心として、地区間の連携を高める公共交通ネットワークを形成する。

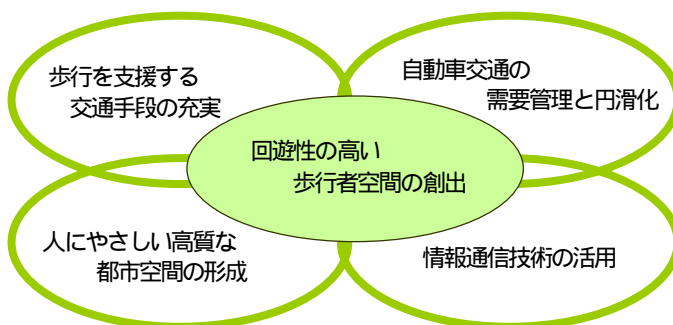


(2) 幹線道路の役割

骨格軸や連携軸となる幹線道路については、地区関連の自動車交通を適正に分担しながら、都心部のにぎわいと活力を交通面から支えます。

広小路通 錦通	・地区関連の自動車交通を両路線で適正に分担する。 ・広小路通では、自動車交通を抑制しながら、ゆとりある歩行者空間形成と路面公共交通の優先をめざす。
桜通	・名古屋駅に通じるメインストリートとして、地下鉄駅等と連携した歩行者空間の形成をはかりながら、自動車交通を処理する。
若宮大通	・都市高速道路との出入り口を有することや広幅員を生かし、自動車や歩行者、歩行支援交通を担うとともに、オープンスペースとしても機能する。
名駅通	・地区関連の自動車交通を処理するとともに、歩行者空間や歩行支援交通の充実をめざす。 ・名古屋駅前区間（桜通～錦通間）では、自動車交通を抑制しながら、重層的でゆとりある歩行者空間形成と路面公共交通の優先をめざすとともに、駅前広場の機能を補完する。
大津通 久屋大通	・地区関連の自動車交通を両路線で適正に分担する。 ・大津通では、自動車交通を抑制しながら、ゆとりある歩行者空間形成と路面公共交通の優先をめざす。 ・久屋大通では、歩行者空間やオープンスペースを生かし多様に活用するとともに、路面公共交通の優先をめざす。

4-4 都心まちづくりの交通戦略



交通戦略の構成

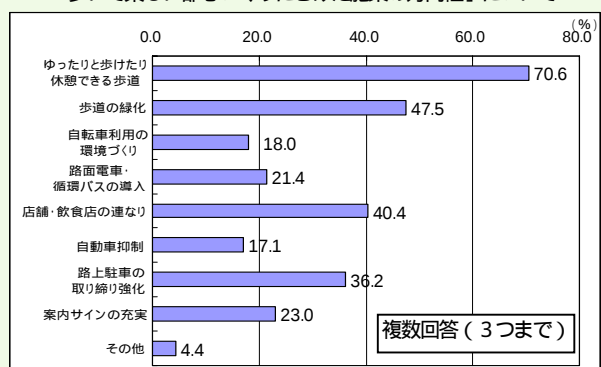
- 「回遊性の高い歩行者空間の創出」を柱に据え、良好な歩行環境を支える4つの取り組みで交通戦略を構成します。
- 交通施策の効果をより高めるために、連携しあう施策を適切に組みあわせて実施します。

「歩いて楽しい都心づくり」に向けて

市民アンケート（有効回答：約900人）では、歩いて楽しい都心づくりにむけた施策についての設問に対し、「ゆったりと歩けたり、休憩できる歩道」の充実を約7割が望むなど、歩行者空間の快適性の向上が今後とも必要との結果を得ている。

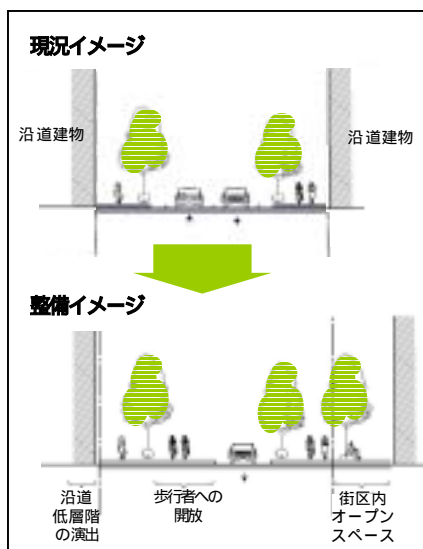
一方、「路上駐車を取り締まりの強化」が4割近くにのぼることなど、都心部に集中する自動車への対策をあわせて行うことも求められている。

「歩いて楽しい都心づくりにむけた施策の方向性」について



資料：都心部に関するアンケート調査（H14.2：住宅都市局）

(1) 回遊性の高い歩行者空間の創出



歩行者空間を重視した道路空間の利用

- 車道を歩道化するなど、道路空間の利用形態を見直すことで、安全でゆとりある快適な歩行者空間を形成します。
- 歩行者・自転車の通行量が多い道路では、自転車の走行空間を歩行者と分離するなど、歩行者の安全性を確保し、あわせて自転車が快適に走行できる環境を形成します。

安心できる歩行者空間の形成

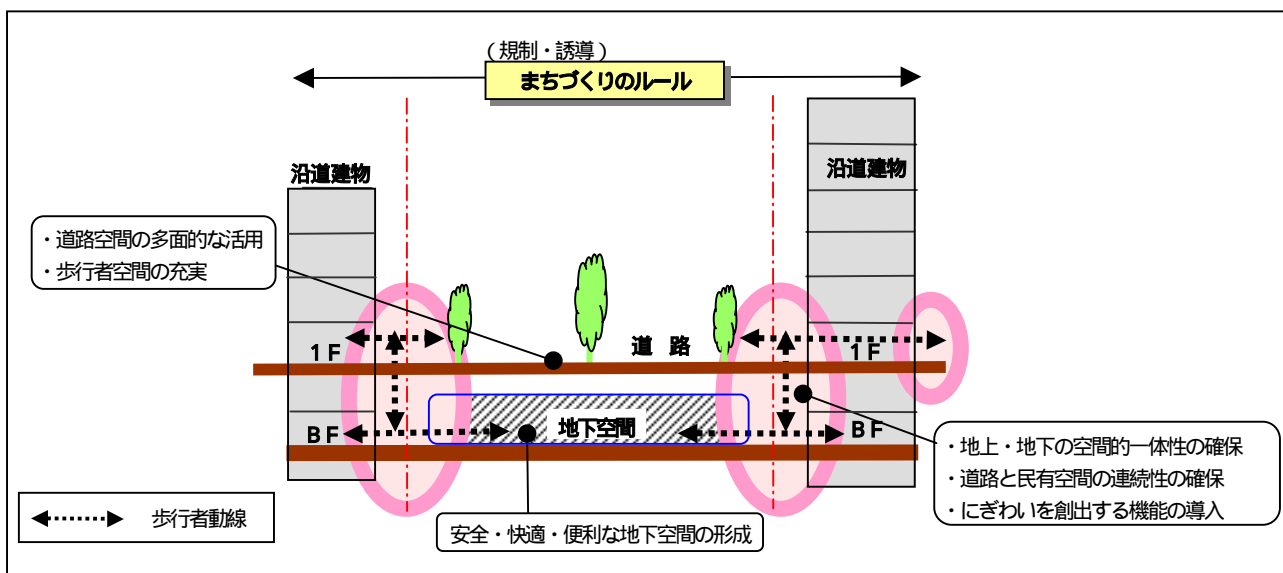
- 道路整備や交通規制などを組み合わせ、自動車流入の抑制や走行速度の抑制、違法駐車等の排除などをはかり、安全・快適な歩行者空間を面的に広げます。
- 地域と協力しながら、違法看板や放置自転車等を排除し、良好な歩道環境を確保します。

空間の重層的・多面的な活用

- 鉄道駅周辺など、歩行者が多く様々な交通が集中する場所においては、地下・上空も含めた重層的な空間活用により歩行者需要に対応します。
- 地下利用のガイドプランを策定することにより、地下空間の計画的かつ有効な利用を誘導します。
- 道路空間をはじめとする都市空間を魅力あふれる空間とするため、オープンカフェやイベントなど多面的な活用をはかります。

民有空間との連携

- 敷地や建物の中に通り抜け通路などを効果的に配置し、民有空間と道路空間とが連携した回遊性の高い歩行者空間を形成します。
- 民有地における歩行者空間の形成を適切に誘導するためのルールづくりをすすめます。



(2) 歩行を支援する交通手段の充実

ループバスのイメージ



きめ細かいバス運行

- 歩行者の回遊行動を支えるきめ細かいバス運行を実現するため、駅や集客施設など主要な施設への行き来を容易にするループバスなどの拡充をめざします。
- バスの経路や運行情報を携帯電話などの携帯端末で即時に入手できるようにすることで、歩行者の多様な移動を支援します。
- 道路の修景施設・休憩施設や隣接する商業施設などと連携することで、待つ時間を感じさせない良好なバス停環境を形成します。
- 運行速度の向上や定時性の確保のため、バスの優先走行を確立し、走行環境の改善をはかります。

自転車走行空間のネットワーク



ネットワーク路線



自転車の活用

- 自転車走行空間のネットワーク化をはかるとともに、民有空間も活用しながら自転車駐車場を適切に確保し、自転車を利用しやすい環境を形成します。
- 自転車利用を促進するため、導入効果等を十分に考慮したうえでレンタサイクルの導入の検討を行うなど、利用者の利便性をより高めるための検討をすすめます。
- 駅周辺における自転車駐車場の有料化に取り組むなど、自転車利用の適正化をはかるための環境整備や利用マナーの向上をはかります。

トランジットモール



フライブルグ



ストラスブール

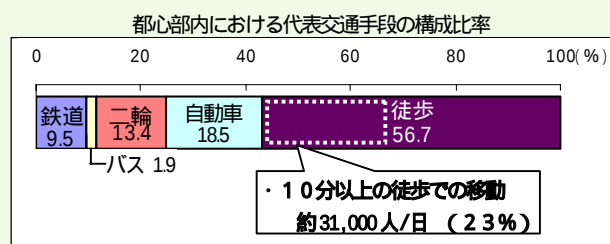
* トランジットモール：中心市街地のメインストリートなどで一般車両を制限し、道路を歩行者・自転車とバスや路面電車などの公共交通に開放することで、まちのにぎわいを創出しようとするもの

新たな歩行支援システム

- レンタカーの歩行支援手段としての活用など、自動車の共同利用の取り組みをすすめます。
- 歩行者の移動を支える新たな交通手段の整備やトランジットモール*の導入について、自動車交通需要の調整をはかりつつ検討をすすめます。
- 情報通信技術を活用したタクシー配車の効率化をすすめるとともに、乗合タクシーなどの新たなタクシー活用についても検討します。

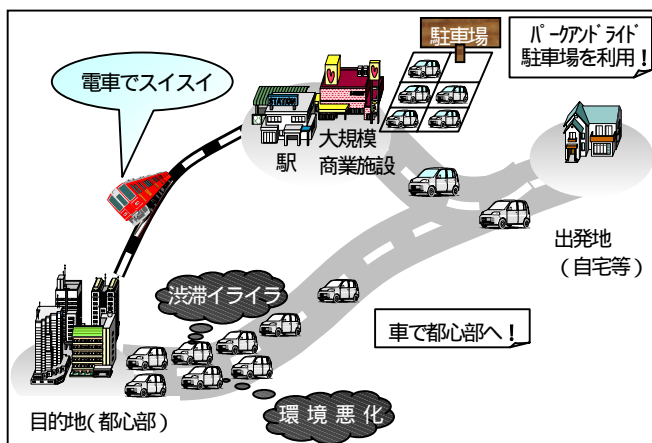
歩行支援交通の充実に際して

都心部内（都心中心部）における人の動きをみると、徒歩での移動が約57%と過半を占め、そのうちの約4割（全体の約23%）は10分以上の移動となっている。こうした歩行者の動きがより便利にでき、都心部における回遊性を高めるために、「歩行を支援する交通手段」の充実が期待される。



資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査をもとに集計

(3) 自動車交通の需要管理と円滑化



公共交通の利用促進

- 郊外の鉄道駅等の周辺における大規模商業施設の駐車場を活用するなど、自動車から公共交通へ乗り換えるパークアンドライド*を推進します。
- 駅や車両のバリアフリー化を推進するとともに、案内情報の充実や運行ダイヤの調整などにより乗り換えの円滑化をはかります。
- 多様な割引運賃の導入などにより、公共交通を利用する際の優位性を高め、利用を促進します。

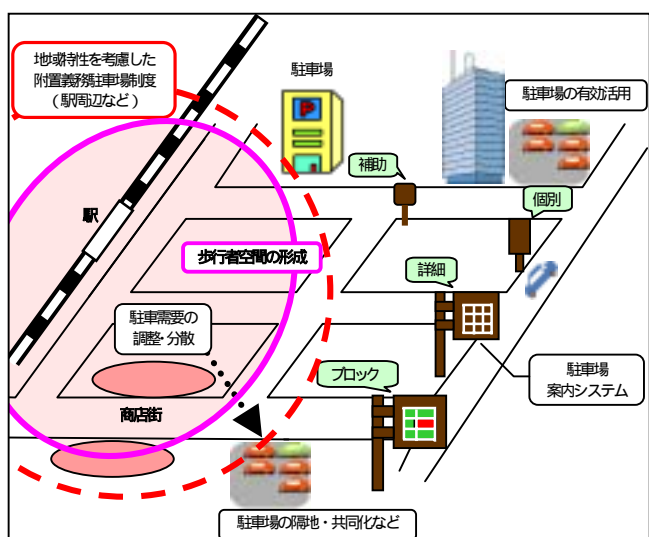
* パークアンドライド：駅の近傍に駐車し（パーク）鉄道に乗り換えて（ライド）目的地に至る方式



自動車利用の適正化

- TDM(交通需要マネジメント)*の推進により、自動車利用を抑制し、需要の平準化をはかります。
- 都市高速道路や幹線道路を有効に利用し、道路の役割に応じて自動車交通の質的な分離をはかります。
- 道路交通情報の提供や適切な走行経路への誘導などにより、混雑地域の自動車交通を分散します。

* TDM(Transportation Demand Management 交通需要マネジメント)：道路交通混雑の解消・緩和をはかることを目的に、自動車を含む各種交通機関の輸送効率の向上や交通量の時間的平準化など需要の調整をはかる施策の総称



駐車需要の調整・分散

- 駐車に関する情報提供や駐車料金施策、駐車場の有効活用など駐車施策を総合的に推進し、駐車需要の時間的・空間的な分散をはかります。
- フリンジ駐車場への駐車を誘導し、都心部への過度な自動車流入を抑制します。
- 地域特性を考慮した附置義務駐車場制度*の運用をはかり、交通環境等に応じた駐車場のより効果的な整備や活用をすすめます。
- 駐車場の共同化や個別駐車場の連携など、ネットワーク化による対応について検討をすすめます。

* 附置義務駐車場制度：名古屋市駐車場条例に基づき、駐車場整備地区などにおける一定規模以上の建物の建築に際し、その床面積に応じて駐車場の整備を義務づける制度



出典：国土交通白書

物流の効率化

- 路上荷さばきの整理や路外における共同荷さばき駐車場の確保などにより、輸配送時間の短縮等をはかります。
- 情報通信技術を活用しつつ物流の共同化やルール化などにより、輸配送の効率化をはかります。
- 建物の新築・改築にあわせた荷さばき駐車施設の附置義務制度について検討をすすめます。

(4) 人にやさしい高質な都市空間の形成



出典：国土交通白書



境界領域の活用

- 道路と沿道建物との境界領域に「にぎわう・憩う・たたずむ」機能を誘導し、建物と協調したゆとりと多様性のある歩行者空間を形成します。



公共空間の演出

- 地域との協働により、色彩や音、花・水・緑などを活用した公共空間の演出をはかり、魅力的な都市景観を形成します。
- 地域住民などによる維持管理を含んだ新しい公共空間活用の仕組みづくりをすすめます。

ユニバーサルデザインによるまちづくり

- すべての人が利用しやすいように配慮された普遍的なデザインであるユニバーサルデザインの考え方を取り入れたまちづくりをすすめます。
- 駅や公共施設、福祉施設、病院などの周辺を中心にバリアフリー経路のネットワーク化をはかります。
- バリアフリー経路の案内情報を充実し、バリアフリー歩行者空間の活用をはかります。

(5) 情報通信技術の活用

ITS（高度道路交通システム）の推進

- 最先端の情報通信技術を活用したITS*は、移動しやすい交通環境を形成するための重要なツールとなります。
- 自動車交通を支援するITSの推進により、自動車交通の円滑化や適正な利用を促し、安全確保、物流の効率化、環境にやさしいまちづくりに貢献します。
- 公共交通や歩行者を支援するITSの推進により、バスや地下鉄の利用促進をはかるとともに、歩行者の安全・快適な都心部回遊の促進など、まちのにぎわい形成に貢献します。

* ITS (Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム): 最先端の情報通信技術を用いて、「人」「道路」「車両」を一体的なシステムとして構築する社会システム

情報通信技術の活用事例

歩行者ITS

「歩く楽しさ」を創出するために、歩行者支援のITSに期待が高まっている。携帯端末で交通情報やタウン情報等を提供したり、階段や横断歩道の位置を知らせるなど、安全・快適な歩行者環境の形成に寄与する。

ICカードの導入

公共交通の乗車券等へのICカードの導入が全国ですめられている。ICカードはその都度キップを買う必要がなく、改札機に触れるだけで乗車が可能になる利便性の高いサービスである。また、複数の交通機関で利用できたり、交通分野以外でのサービス機能の導入、さらには事後清算による柔軟で多様な運賃割引サービスの設定などが可能となる。

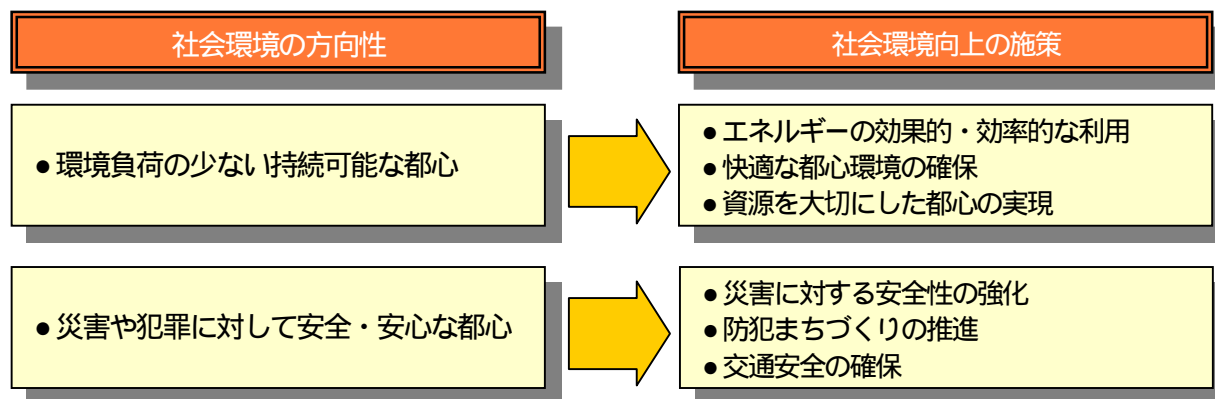


出典：国土交通白書

5 社会環境ビジョン

5 - 1 社会環境ビジョンの考え方

快適で、環境負荷の少ない、安全・安心な都心をめざし、市民、企業、行政が連携・協働しながら、将来にわたって人と環境にやさしく、災害に強い都心を形成します。



5 - 2 環境負荷の少ない持続可能な都心

エネルギー利用の効率化、資源の循環などをより一層すすめることなどにより、環境への負荷をできる限り少なくした持続可能な都心をめざします。

(1) エネルギーの効果的・効率的な利用



新しいエネルギーの活用

- 商業・業務ビル等の排熱や河川水・下水処理水等の外気温との温度差を利用したエネルギーなど、未利用エネルギーの有効活用をすすめます。
- 太陽光発電をはじめとする太陽エネルギーの利用は、既に実用化がすすんでおり、環境負荷低減に対する意識の高揚をはかりながら、普及を促進します。

省エネルギーの推進

- 地域冷暖房*やコージェネレーションシステム*の普及により、エネルギー利用の合理化、効率化をはかります。
- 複合用途の誘導をはかることにより、熱需要の平準化をすすめ、環境負荷を低減します。



熱発生所施設の例

* 地域冷暖房：一定地域内の複数の建築物に、熱発生所施設でつくった冷水、温水、蒸気などを導管を使って供給し、冷暖房や給湯を行うシステム

* コージェネレーションシステム：1つの燃料から電気と熱を同時に供給し、エネルギーを有効に利用するシステム。具体的にはエンジン、ガスタービンなどを用いて発電を行い、電気を得ると同時に発生する排熱を給湯や冷暖房に利用

(2) 快適な都心環境の確保**緑化の推進などによるヒートアイランド現象の改善**

- ヒートアイランド現象を改善するため、公園、道路等の公共空間やオープンスペースでの植栽量を増やし、水分の蒸散を促進し、多くの緑陰をつくることによって、気温の上昇を抑制します。
- 建物の壁面緑化や屋上緑化等をすすめます。このような緑化によって、建物の断熱効果が高まり、内部の熱負荷も低減します。
- 表面の気温上昇を抑制し、防災性、快適性にも優れている透水性や保水性の高い舗装を積極的に導入します。

**環境負荷の少ない交通体系の確立**

- 地球温暖化等の原因となる二酸化炭素等の排出量を抑制し、環境負荷の少ない交通体系を確立するため、都心部への自動車流入を抑制し、公共交通の利用をすすめるとともに、レンタサイクルや自動車の共同利用など環境にやさしい交通システムの導入・利用の検討をすすめます。

**水環境の改善**

- 都心のなかの水辺の保全や水環境の創出をはかります。
- 雨水貯留施設の整備により汚れた雨水が河川へ流入することを防止し、あわせてヘドロの除去により、水質を浄化します。

都市空間が適正に利用できる環境の確保

- ホームレスの自立支援等に関する施策を推進しつつ、市民、企業、民間団体などの参画を得ることにより、施設管理において行政との新たな協働関係をつくりあげ、都市空間が適正に利用できる環境を確保します。
- 違法看板や放置自転車等の撤去や防止活動の強化により、都市空間が適正に利用できる環境を確保します。

(3) 資源を大切にしたい都心の実現**廃棄物の発生抑制、再使用、リサイクルの促進**

- ごみ減量先進都市として、市民、企業、行政のすべての主体が連携・協働し、廃棄物の発生抑制(Reduce)、再利用(Reuse)、リサイクル(Recycle)の「3R」を積極的にすすめます。
- 建設廃棄物の発生抑制および再資源化等をすすめます。

既存ストックの活用と建物等の長寿命化

- 重要な魅力資源である歴史的建造物の保存とその有効活用をはかるとともに、新たに建築する建物等を含め、長寿命化をすすめます。

**健全な水の循環**

- 透水性の高い道路舗装の導入や、敷地での雨水流出抑制施設の設置など、雨水の保水や地下水かん養を高め、健全な水の循環につとめます。
- 雨水や中水*を水洗トイレや撒水などに利用することにより、貴重な水資源を節約します。

* 中水：上水と下水の中間に位置づけられる水の用途で、水をリサイクルして限定した用途に利用することを目的としている

ヒートアイランド現象

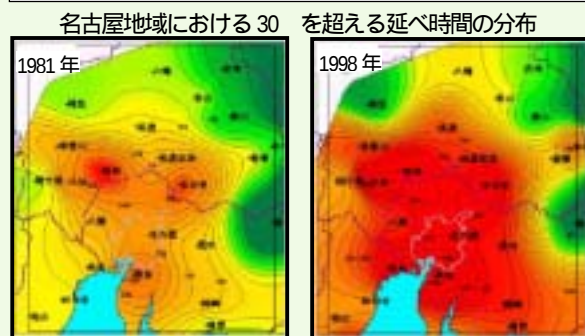
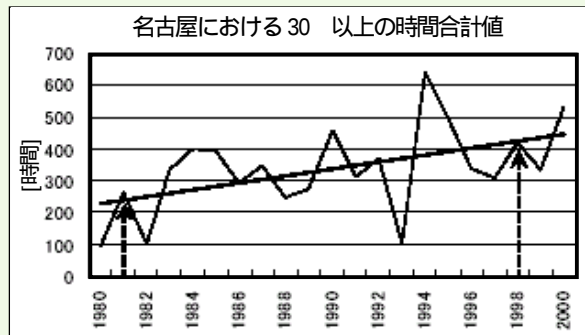
ヒートアイランド現象とは、都市化に伴う人工排熱の増加や、地表面被覆の改変（舗装、建築物等）などにより、都心部の気温が郊外に比べて高くなる現象をいう。

ヒートアイランドは、都市化が進むなかで、緑地が減少し、住宅やオフィスなどの人工物がそれにかわって地表を覆い、あわせて冷房や自動車の排ガス熱によって、引き起こされる。

右のグラフは、1980年から2000年の名古屋における30以上の時間の合計値の推移を示したものであり、増加傾向を示しているのが分かる。

右の図は、名古屋周辺における30を超える延べ時間数の分布を等時間線で示したものである。色の濃い部分ほど30を超える時間数が多いことを示すが、1981年と1998年とでは確実にそのエリアは拡大している。

ヒートアイランドの対策例を下表に示す。



対策例	効果
地表面の緑化	緑陰部の表面温度は概ね舗装面で「気温+3」以下に抑制される
屋上緑化と壁面緑化	コンクリート表面温度が60 近くなるのを15 程度抑制される 壁面緑化は日中の高温対策としては屋上緑化と同程度の効果がある
舗装の保水化	舗装面積が大きい場合には、舗装の保水化は効果が大きく、夜間には緑化と同等の効果がある
反射率の向上	屋上面の反射率の向上は高い効果が期待できる

参考資料：環境省「平成12年度ヒートアイランド現象の実態解析と対策のあり方について報告書（増補版）」2001.10

5 - 3 安全・安心な都心の形成

阪神・淡路大震災や東海豪雨での教訓を生かし、大規模災害から人と都市を守るとともに、都市犯罪や交通事故等を未然に防ぎ、被害を最小限に止める安全で安心な都心をめざします。

(1) 災害に対する安全性の強化



地震に強い都市構造の実現

- 公園や公開空地等のオープンスペースを積極的に確保するとともに、老朽木造密集地域の改善を促進し、地震に強い都心づくりを推進します。
- 避難地や避難路の確保と適正配置による安全性の向上をはかるとともに、避難路や避難方法の周知と災害時における市民への的確な情報提供を行います。



都市構造物等の防災性の向上

- 地下鉄、都市高速道路、橋梁、通信施設、上下水道施設等の都市構造物の耐震化、建築物の耐震不燃化をすすめ、都心の防災性を強化します。
- 地下街と建築物の接続にあたっては、サンクンガーデンなどを整備することにより、防災性の向上をはかります。

雨水の流出抑制などによる水害対策の強化

- 雨水貯留施設の設置を推進するとともに、透水性の高い舗装や緑化の推進等による雨水流出抑制をはかるなど、水害対策を強化します。

東海地震・東南海地震の被害想定

東海地震は静岡県駿河湾から遠州灘を震源域、東南海地震は静岡県の浜名湖沖から和歌山県潮岬沖を震源域とする、いずれもマグニチュード8クラスの海溝型地震である。東南海地震は1944年以来、東海地震は1854年の安政地震以来発生しておらず、近い将来発生することが危惧されている。また、過去の経験から同時発生することも考えられる。

愛知県は平成15年5月、東海地震・東南海地震等の被害予測を発表した。これによると、想定される名古屋市の被害は右の表のとおりである。また、昼間に大規模地震が発生し交通機関等が停止した場合の帰宅困難者は名古屋市では約47万人と推計され、防災上重要な課題である。

このような地震に対応するため、防災意識を高め、都心部のまちづくりにおいても市民・企業・行政の連携のもとに防災対策をすすめていくことが必要である。

東海地震・東南海地震等による
名古屋市の被害予測

想定地震		想定東海地震	想定東南海地震	想定東海・東南海地震連動
予想震度		～ 6弱	～ 6強	5強～ 6強
建物被害	全壊	2,700 棟	16,000 棟	21,000 棟
	半壊	15,000 棟	50,000 棟	59,000 棟
火災被害 (18 時)	出火数	30 件	200 件	260 件
	焼失棟数	40 棟	2,200 棟	6,200 棟
人的被害 (5 時)	死者数	20 名	310 名	420 名
	負傷者数	3,800 名	17,000 名	21,000 名
被災者数 (避難所生活者数)		24,000 名	110,000 名	170,000 名

(2) 防犯まちづくりの推進



防犯の観点を重視した都市空間の整備

- 公園における見通しの確保など、道路や公園、建物等について、犯罪防止の観点を計画の段階から取り入れたまちづくりを推進します。



定住人口の増加による防犯機能の強化

- 都心居住を推進することにより、定住人口の増加による防犯機能の強化をはかるとともに、市民・企業への犯罪の未然防止に関する広報および啓発活動の推進など、総合的な防犯体制の強化をはかります。

(3) 交通安全の確保



安全に通行できる道づくり

- 違法駐車・停車を防止するため、市民・企業、行政が協力しながら、監視活動や啓発活動の推進、取り締まりの強化、歩道への乗り上げ・乗り入れ防止のための交通施設の整備などをすすめます。

生活空間での安全性の向上

- 安全な生活環境を確保するため、自動車および歩行者の動線の分離、生活道路における通過交通の排除や走行速度の抑制、交通事故の発生が多い交差点の改良や通行規制、市民・企業への広報及び啓発活動等をすすめます。



6 地区別構想の考え方

6 - 1 地区別構想の考え方

望ましい都心を実現するためには、地区間の連携強化をすすめるとともに、地区の特性や課題に対応した先導的な取り組みを戦略的に展開していくことが重要になります。そのため、地区別構想では、おもに「中心核」、「連携核」、「連携軸」を対象として、それぞれの地区ですすめる固有の取り組み内容を中心として記述しました。都心部全域にわたる施策等については、おもに部門別の将来ビジョンで記述しています。

なお、地区別構想では、それぞれの取り組み内容に応じて対象とする区域も変化するものと考えており、その意味では各地区もおおむねの位置関係を示すだけで、明確な境界を有するものではありません。

6 - 2 地区のテーマ設定

名古屋駅周辺地区

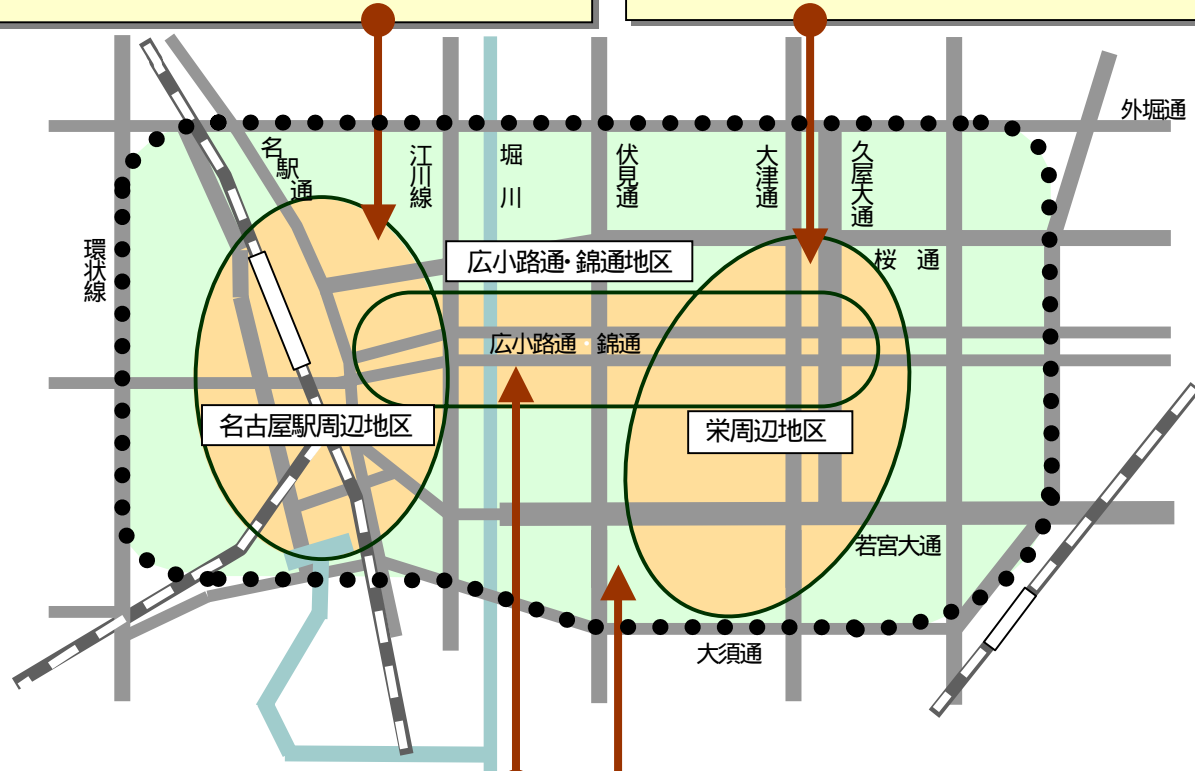
世界都市名古屋にふさわしい活力ある複合都心

- なごやターミナル拠点構想
 - ターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみ形成 -
- 名駅回遊まちづくり構想
 - にぎわい歩行者空間のネットワーク形成 -
- ささしまライブ24構想
 - 国際歓迎・交流拠点の形成 -

栄周辺地区

魅力ある豊かな空間に人々が集い栄える交流都心

- 栄シンボル軸構想
 - 豊かな公共空間の活用による魅力形成 -
- 栄交流コア構想
 - 求心力のあるシンボリックな空間形成と交流機能の強化 -



広小路通・錦通地区

人々が行き交う「広ブラ」復活にぎわい連携都心

- 広小路ルネサンス構想
 - 歩く楽しさと地上のにぎわいの復興 -

都心界限

多様で魅力が集積する界限都心

- 都心界限構想
 - 多様で魅力ある界限の創出と連携 -

7 名古屋駅周辺地区

7 - 1 地区の将来像とまちづくりの展開

(1) 名古屋駅周辺地区の将来像 - 世界都市名古屋にふさわしい活力ある複合都心 -



* ユニバーサルデザイン：すべての人が利用しやすいように配置された普遍的なデザイン

世界都市にふさわしいビジネスセンターとして活力あるまち

- ・業務・商業・文化機能等が集積した国際的なビジネスセンターとして活力と多様性のあるまちが形成されています。
- ・地区全体としての交通利便性が高く、移動性にすぐれた歩いて楽しいまちが形成されています。

土地の高度利用がなされ多様な都市空間が形成される魅力あるまち

- ・街区の統合・再編がすすみ、土地の立体複合利用・高度利用がなされ、都市機能が高度に集積しています。
- ・オープンスペースの拡充、運河などを活用した親水空間や景観等の整備により快適で魅力があふれています。

安全かつ便利で快適に過ごせるまち

- ・未利用エネルギーの活用や地域冷暖房の導入などによって、環境負荷の少ない都心が形成されています。
- ・ユニバーサルデザイン*の考え方を取り入れたまちづくりがすすめられ、すべての人が安心し、快適に活動しています。
- ・災害・犯罪に対して安全で、多様な世代の人々が都心の利便性を楽しんで暮らしています。

(2) まちづくりの展開



名古屋の玄関口にふさわしいターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみを形成し、そこを中心に歩行者空間を拡大することで回遊性を高め、にぎわいと魅力のあるまちの広がりを創出します。さらに、名古屋駅地区とささしまライブ24地区が連携した、一体的な都心を形成します。

そのために、先導的な取り組みとして、次の3つの構想を展開します。

なごやターミナル拠点構想

ターミナル機能の強化をはかり、名古屋駅前にふさわしいシンボリックなまちなみを形成します。

名駅回遊まちづくり構想

回遊性に富んだにぎわいがあふれる歩行者空間のネットワークを形成します。

ささしまライブ24構想

ささしまライブ24地区の整備をすすめ、国際歓迎・交流拠点を形成します。



7-2 なごやターミナル拠点構想 - ターミナル機能の強化とシンボリックなまちなみ形成 -

(1) 駅東ゾーンにおけるまちづくりの方向性

駅前ロータリーから笹島交差点までの駅東ゾーンについて、名古屋の玄関口にふさわしいターミナル機能の強化をはかり、加えてシンボリックなまちなみを形成します。

**広域交通ターミナルとしての交通機能の強化**

- 公共交通のサービス向上や交通機関相互の乗り換え動線の充実、バリアフリー化、案内情報の充実など国際的な広域交通ターミナルとしての交通機能を強化します。

多様な都市活動と交流が生まれる駅前空間

- 単なる乗り換え拠点ではなく楽しく時間消費できるターミナルとして、周辺と一体となった回遊性の高い歩いて楽しいまちづくりをすすめます。
- すべての人が安全で快適に活動できるようにするため、バリアフリー対策などユニバーサルデザインの考えに沿ったまちづくりを推進します。

**風格とにぎわいがあるシンボリックなまちなみ形成**

- 敷地・建物の共同化や街区の統合を促進し、土地利用の高度化をはかりつつ、風格あるまちなみの形成やにぎわい空間の創出、オープンスペースの確保等を行います。

イメージ図



(2) 名駅通と沿道を活用した駅前広場機能の拡充

《駅前広場機能を重視した道路空間の利用》



「なごやエキトピアまつり」にみる道路空間活用

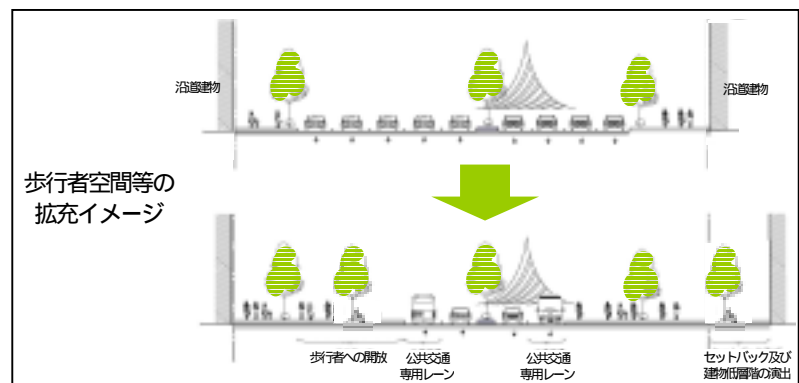


歩行者空間等の充実

- 名駅通の車線減により歩行者空間を拡充し、ゆとりある歩行環境を確保するとともに、交流機能を強化します。
- 歩行者空間の拡充にあわせ、緑陰や休憩施設を確保することなどにより、快適性を体感できる環境を形成します。

道路空間の多様な活用

- 沿道の商業施設やオープンスペースと一体となって、オープンカフェやイベントの実施など道路空間の多様な活用をはかります。



《公共空間と民有空間が一体となった歩行者空間の形成》



回遊性を高める通路等の確保

- 街区の統合や再開発にあわせて、敷地内や建物内に通り抜け通路や人の溜まり空間を確保することによって、人々の回遊性を高めます。

《民間開発にあわせた地下歩行者空間の改善・拡充》



民地内の地下バイパス通路の確保

- 沿道の建物更新にあわせて、地下街のバイパス機能を有する地下通路の民有地内での確保をすすめます。

サンクンガーデン等の整備

- 地下街との接続部において、サンクンガーデン等を設置することにより、防災性の向上をはかるとともに、地上・地下が一体となった回遊性に優れた歩行者空間を形成します。



バリアフリー対策

- 沿道の建物更新にあたっては地下街との段差を生じさせないようにするとともに、エレベーター・エスカレーター等により地上・地下を円滑に結ぶ歩行者動線を確保し、バリアフリー化をすすめます。

(3) 交通結節機能の強化

《路面公共交通サービスの向上》

**バス停環境の改善**

- 道路の修景施設・休憩施設や隣接する商業施設との連携などにより、魅力的な滞留空間としての環境を形成します。
- バスレーンの設置やバス停構造の工夫により、バスが走りやすく、乗り降りしやすい環境を確保します。

タクシー待機場等の再配置

- 沿道の建物更新にあわせ、民有空間を活用した路外の乗降場や待機場の確保につとめ、タクシーの利用環境を向上します。
- 情報通信技術を活用したタクシー配車技術の開発動向をふまえて、駅前広場内等のタクシー待機場を隔地・分散化することで、道路交通の改善や歩行者空間創出の可能性をさぐります。



《駅および周辺の移動環境の改善》

**バリアフリー化の推進**

- 乗り換え動線や主要施設との移動環境を改善するため、駅および駅周辺のバリアフリー対策をすすめます。

統一的なサインシステム・案内情報の充実

- 交通事業者や施設管理者、行政などが連携し、案内誘導の統一性や連続性に配慮したサインシステムの導入をすすめます。
- ピクトグラム^{*}の活用や外国語の標記、音声案内システムの導入などにより、誰もがわかりやすい案内情報を提供します。
- 駅を中心として歩行者ITSの導入をすすめることなどにより、交通情報、タウン情報、イベント情報、バリアフリー情報などの多様な情報を提供できる環境を形成します。

* ピクトグラム：文字にかわって案内表示に使われる絵文字



《長期的課題としての駅施設等の拡充・再配置》

バスターミナルや鉄道駅の再配置

- バスターミナルや鉄道駅施設の拡充や再配置についても、長期的課題として検討をすすめます。



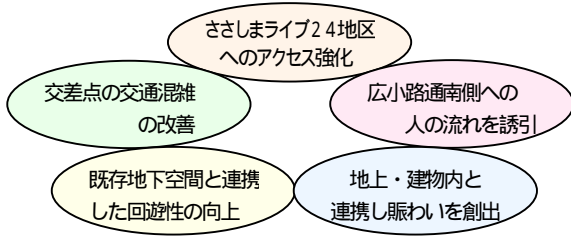
(4) 笹島交差点における交通環境の改善



地下横断機能の確保

- 歩行者が既存の地下空間と連続して交差点地下を横断する機能を確保し、交差点の交通混雑を改善するとともに、回遊性を高め周辺地区との連携強化をはかります。
- 交差点に隣接する建物の建て替え等と連携し、地下横断施設の整備をすすめることで、地上部や建物と一体となった安全でにぎわいのある地下空間の形成をめざします。

地下横断施設の計画視点



自動車交通処理体系の再編

- 名駅通や広小路通において歩行者や路面公共交通を重視した道路空間の利用をはかるため、交差点周辺の自動車交通処理体系の再編について検討をすすめます。

交差点における交通環境の現況と将来展望

歩行者交通

笹島交差点と名古屋駅方面との人の行き来は約半数が地下空間を経由しているが、交差点部においては地上に歩行者が集中し、横断歩道の混雑や信号待ちの際の待機スペース不足が顕著になっている。

また、交差点を横断する際の信号待ち時間が長く横断時間に余裕がないことなど、交差点が歩行者の回遊性を阻害する要因ともなっている。

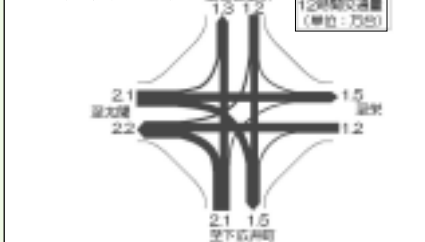
名古屋駅方面からの連続した地下歩行者動線を交差点部に確保することで横断経路の選択肢が増え、地上の混雑解消や歩行者の回遊性の向上に寄与するものと考えられる。

自動車交通

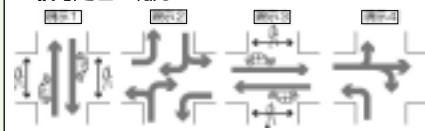
笹島交差点では、歩行者の安全な横断を確保するため自動車の直進と右左折を分離して信号処理するなど、自動車交通処理が歩行者の横断条件に大きく影響されている。このことが右左折交通の混雑の一因となるなど、自動車の円滑な交通処理が難しい状況を生じさせている。

自動車と分離された地下の歩行者動線を確保し、地上歩行者の地下への分散をはかることで、より円滑な自動車交通処理を行う新たな可能性が広がると考えられる。

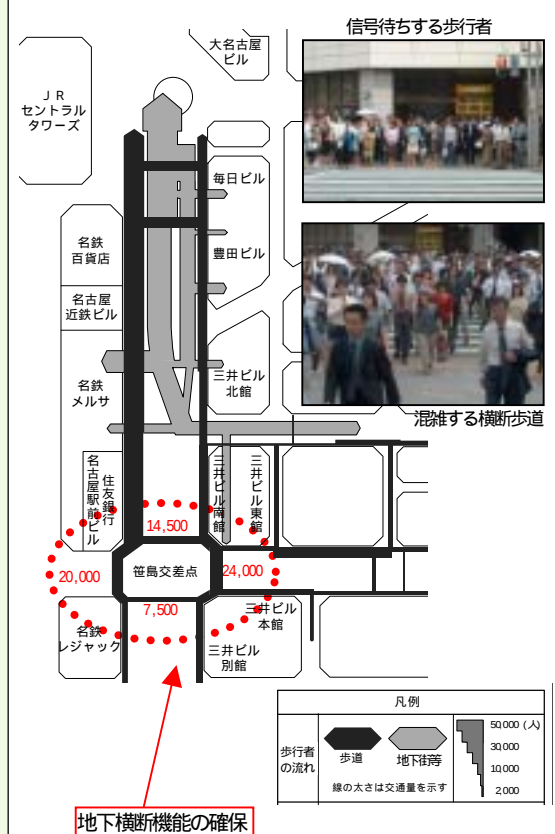
●自動車交通の現況



●信号処理の現況



●交差点周辺の歩行者の流れ



交通量は平成12年度における平日の12時間交通量（平成13年度に一部を補足調査）

(5) シンボリックなまちなみとにぎわい空間の形成

《ランドマーク性の高い景観の形成》



名古屋の玄関口にふさわしい景観形成

- 名古屋の玄関口にふさわしい、量感ある建物形態やシンボリックなスカイライン*の形成をはかり、建物のデザイン性にも配慮されたランドマーク性の高い風格ある景観を形成します。
- 高層建築物についても、基壇部分の高さ等の調和をはかり、まちなみの統一感にも配慮します。

* スカイライン：建物などの稜線が形づくる空を背景とした輪郭線

《夜間景観の演出》



光の演出による夜間景観の創出

- 夜間景観について、名古屋の玄関口にふさわしいシンボリックな演出を行います。
- 色彩の調和や照度の配慮とともに、省エネルギーを考慮した照明設備の採用など環境に配慮して夜間景観を創出します。

《複合用途によるにぎわい空間の形成》



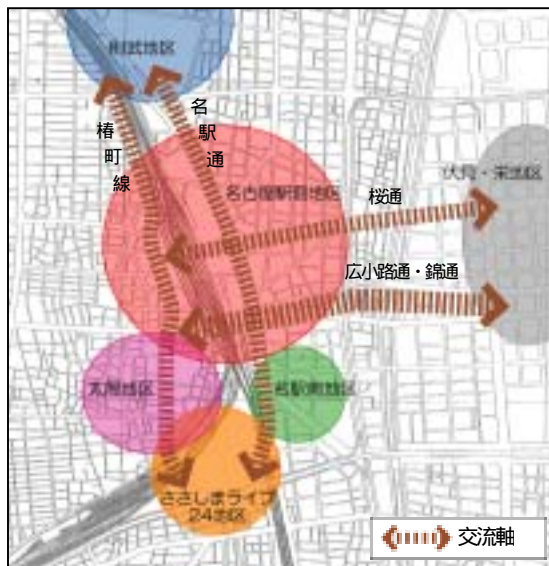
広域交流を生むにぎわい空間の形成

- 国際的、広域的な業務機能の集積、強化をはかり、さらに都心業務地としての魅力をより向上させるために、商業、文化・娯楽機能を複合的に集積し、時間消費型の、広域から人が集まるにぎわいのあるまちを創出します。
- 複合的な用途を誘導することで、エネルギー利用の平準化を促進し、効率的なエネルギー利用を行います。

7-3 名駅回遊まちづくり構想 - にぎわい歩行者空間のネットワーク形成 -

(1) 歩行者空間形成とまちづくりの方向性

名駅通、椿町線を南北、桜通、広小路通、錦通を東西の交流軸と位置づけ、名古屋駅前地区を中心とした一体的な都心を形成します。これらの交流軸を中心に、にぎわいや歩行者の主軸を形成し、加えて名古屋駅前地区に回遊性の高い歩行者ネットワークを形成して、歩いて楽しいまちづくりを推進します。

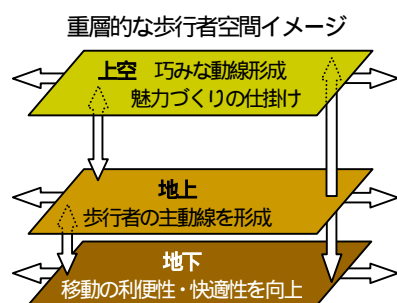


地区をつなぐ歩行者軸の形成

- 名駅通や広小路通、錦通、桜通、椿町線を地区内外を結ぶ基幹的な歩行者軸とし、歩行者空間の拡充や質的向上をはかります。
- とくに、名駅通は、大量の歩行者需要に対応した南北動線の主軸とし、歩行者空間の一層の充実をはかります。
- 伏見・栄地区、則武地区およびささしまライブ24地区方面への歩行者動線を強化します。
- 地区間の移動性を高めるため、歩行を支援する路面公共交通などの交通手段の充実をめざします。

回遊性の高い歩行者ネットワークの形成

- 歩行者軸と連携しながら、民有地内での広場空間や通路の確保、地下・地上・上空の重層的な空間活用により、面的広がりをもち、回遊性が高くにぎわいのある歩行者ネットワークを形成します。

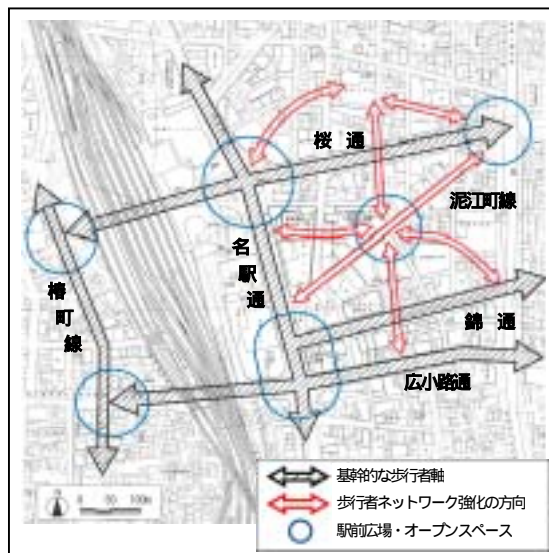


ターミナル機能の強化

- 乗り換えの利便性の向上、地上・地下の連続性の確保や案内情報の充実等により、交通結節機能を強化し、駅相互の連携強化をはかるとともに、鉄道駅・バスターミナルを中心とする歩行者の移動性の向上をはかります。

(2) 地上の歩行者空間の形成

歩道等の公共空間と民有空間のオープンスペース・通り抜け通路などが一体となった歩行者ネットワークを形成します。

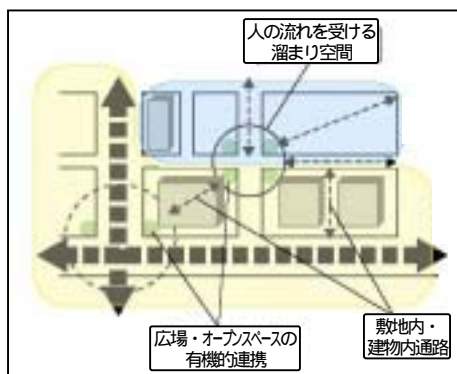


基本的な歩行者ネットワーク形成の考え方

- 名駅通、広小路通などの歩行者軸に加えて泥江町線の歩行者空間を拡充し、歩行者ネットワークの骨格を形成します。
- 歩行者軸および泥江町線相互を結ぶ歩行者動線を確保し、利便性や移動性に優れ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。

回遊性の強化

- 歩道拡幅や沿道開発等にあわせた空間確保によって、歩行者空間の連続性を確保します。
- 敷地内や建物内の通り抜け通路を確保し、背後地など周辺への回遊性を高めます。



にぎわいを生む溜まり空間の形成

- 民有地内にポケットパーク*、サンクンガーデンなど、公共性の高い空間を確保し、休憩施設の設置や緑化などにより、歩行者にとって快適な滞留空間を形成します。
- 建物の共同化や街区統合による土地の有効利用、高度利用をはかり、建物の足下に快適でゆとりある空間を確保します。
- 交差点周辺には、再開発等にあわせてオープンスペースを確保し、快適な溜まり環境を形成します。

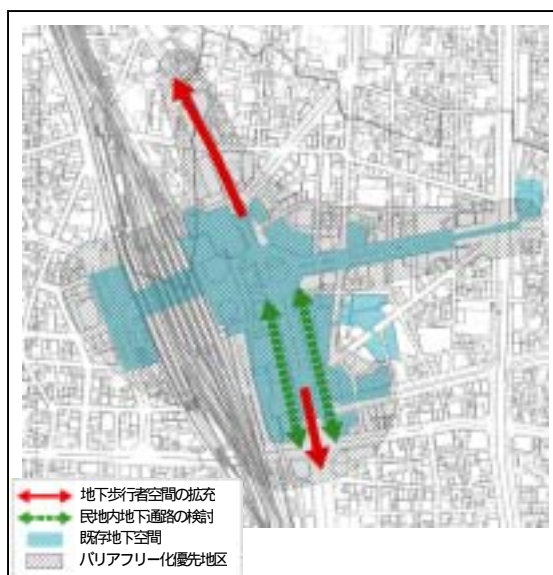
* ポケットパーク：都心部にうおいをもたらすオアシスとして、また都市的な広場として機能する市街地の小公園

良好な歩道環境

- 電線類の地中化、バリアフリー化等により、良好な歩道環境を形成します。
- 歩道の緑化面積を拡大し、その連続性を高めることによって、快適な歩道環境を形成します。
- 歩行の障害となる違法看板や放置自転車等の撤去や防止活動を強化します。

(3) 地下の歩行者空間の形成

公民パートナーシップにより、地下歩行者空間の拡充をはかるとともに、地上と地下の歩行者空間の連続性を高めます。



基本的な歩行者動線強化の考え方

- 道路や民有地内での地下通路整備をすすめ、牛島地区から笹島交差点まで地下の歩行者空間の拡充、強化をはかります。

回遊性の強化

- 歩行者需要などに応じ、建物相互の地下階を連絡するなど地下歩行者空間のネットワーク化をはかります。
- 案内サインの仕様・デザインの統一や視認性に優れた効果的な配置により、案内性を高めます。

地上と地下の連続性の強化

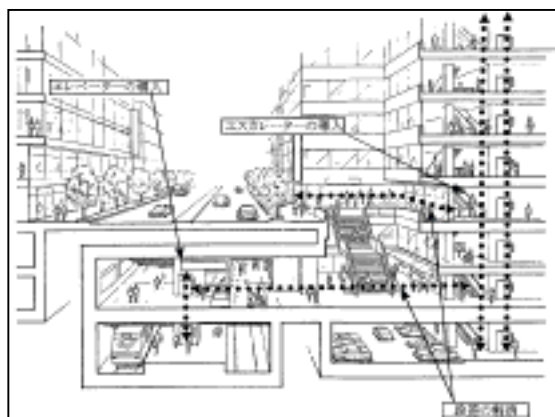
- サンクンガーデン、アトリウムを整備や視覚的な工夫により、地上と地下の連続性を高め、歩行者の立体的な回遊性を向上させます。

バリアフリー化の推進

- 地上と地下を結ぶサンクンガーデンや建物内でのエレベーター、エスカレーター等の整備により、バリアフリー化をすすめます。

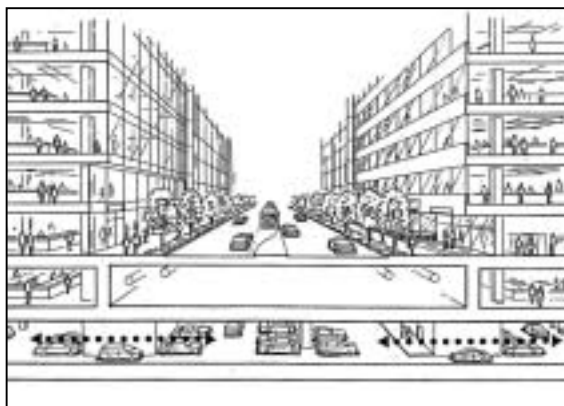
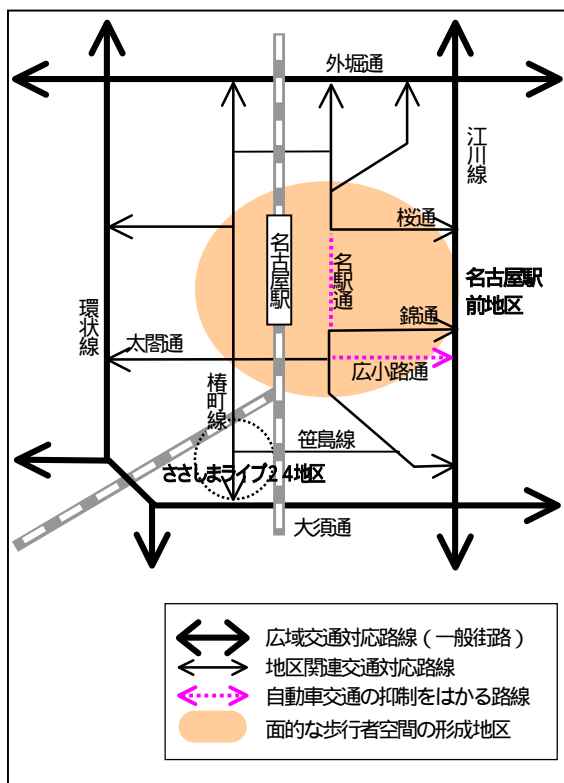
地下歩行者空間の安全性の向上

- 地下街と建物との接続部分にサンクンガーデンの設置をすすめることで、地下街の延焼防止機能や排煙機能の向上、避難路の確保などをはかり、安全性を向上させます。



(4) 交通環境の形成

自動車交通の過度な流入を抑制し、歩行者の良好な交通環境を形成します。



外郭環状道路による通過交通等の処理

- 江川線、環状線、外堀通及び大須通により構成される環状道路によって、通過交通等の誘導、処理を行います。

地区関連自動車交通の適正処理

- おもに桜通、錦通、椿町線、太閤通等によって、地区関連の自動車交通処理を行います。
- 名駅通の駅前区間や泥江町線等においては、交通規制や交通誘導などによって、地区に関連のない通過交通等は極力排除します。

都市計画道路の整備

- 椿町線（太閤通以南）、笹島線の整備を推進し、駅前への自動車交通の集中を緩和します。

地下駐車場のネットワーク化

- 駅周辺への直接的な自動車流入を抑制し、同時に良好な歩行環境を確保するため、地下駐車場の共同利用が可能となるネットワーク化の検討をすすめます。

附置義務駐車場の隔地化等

- 公共交通の利便性などを考慮しながら、附置義務駐車場制度のローカルルール*を導入し、建築敷地からの隔地配置や共同化を可能とすることにより駐車場の適正な配置を促し、一定地域への過剰な駐車需要を分散します。

* ローカルルール：地域特性を考慮した独自のルール

自転車利用環境の向上

- 自転車と歩行者が共存し、安全・快適に利用できる環境の確保につとめます。
- 自転車利用の適正化をはかるための環境づくりとして、歩行を阻害する放置自転車等に対して撤去や防止活動を強化するとともに、自転車駐車場の適正確保と駅周辺における有料化をすすめます。
- 自転車駐車場を建物等の建築にあわせて確保するとともに、民有空間の活用などにより、自転車駐車環境の改善をすすめます。

(5) ガイドラインによるまちなみの形成

まちづくりのガイドラインに基づいて、歩行者空間の拡充をはかるとともに、風格とにぎわいが調和したまちなみを形成します。

**一体感や連続性を感じさせるまちなみ形成**

- 建物壁面位置の調和や歩道沿いの敷地内空地の連続性確保などにより、一体感のあるまちなみ形成をはかります。
- 建物の高さや高層建物の基壇部分の高さの調和をはかり、スカイラインの連続性を確保します。

にぎわいある歩いて楽しいまちなみ形成

- 建物低層階など歩道に直接面する場所においては、用途、デザインなどに配慮し、歩行者の快適性や歩く楽しさを演出します。
- サンクンガーデン、ポケットパークなどのオープンスペースを歩行者の滞留空間として有効に活用することにより、にぎわい空間を形成します。

**民間開発にあわせた歩行者空間の確保**

- 民間の開発にあわせて、オープンスペースや通路などの歩行者空間の確保につとめます。

7 - 4 ささしまライブ24構想 - 国際歓迎・交流拠点の形成 -

(1) ささしまライブ24地区のまちづくりの方向性



ささしまライブ24地区は、名古屋駅の南約1km、笹島貨物駅跡地を中心とした地区で、現在、土地区画整理事業を実施中。新幹線からの視認性に配慮した都市の顔となるまちづくりや中川運河船溜まりへの近接性を生かした良好な都市空間形成などが期待される。

国際歓迎・交流の拠点形成

- 2005年に行われる愛・地球博のサテライト事業を契機として、来訪者を歓迎し交流を促進する国際性豊かな機能を創出します。

水・緑とオープンスペースのある商業・業務・住宅のまち

- 憩いの場、集いの場となるオープンスペースやウォーターフロントを整備し、緑化をすすめることにより、まちの魅力を創出します。
- 商業・業務・住宅が一体的に機能し、環境に配慮した活力のあるまちを形成します。

都心に不足する都市機能の充実

- 名古屋駅地区で不足している都市機能の導入をはかります。
- 名古屋駅周辺地区全体の回遊性向上やにぎわいの拡大をはかるため、距離感を意識させないような施設の立地をはかります。

(2) 地区特性を生かしたまちづくりの推進



ゲート性、シンボル性を演出するまちづくり

- 新幹線からの視認性に配慮し、ゲート性やシンボル性の高いまちづくりをすすめます。

独立した空間特性を生かしたまちづくり

- 鉄道施設等に囲まれた独立した空間特性を生かし、周辺のまちの雰囲気と異なる個性的な空間を形成します。
- 運河水・下水処理水等の活用も考慮しながら、独立した空間特性を生かした循環型都市の構築を検討します。

まとまりのある大規模空間を生かしたまちづくり

- 名古屋駅地区では供給できないまとまりのある貴重な大規模空間を生かしたまちづくりを推進します。

(3) 名古屋駅地区を補完する機能の導入



新しい都市機能の導入

- 土地区画整理事業による基盤整備をすすめ、土地の有効活用をはかるとともに、名古屋駅地区を補完する国際交流や文化・娯楽機能など新しい都市機能を導入します。

水・緑のある空間の整備

- 中川運河を活用し親水空間を整備することによって、都心の貴重な水のある空間・景観を創出します。
- 露橋下水処理場の機能更新などにより、中川運河の水質改善をはかります。
- 開発にあわせて、公共空間やオープンスペース、建物等の緑化をすすめます。



都心防災性能を高める空間の整備

- 公園・オープンスペースを確保することによって、名古屋駅周辺地区全体の防災機能を高めます。
- 水運での救援物資の輸送経路としての活用など、緊急時や災害時の中川運河の活用について検討します。

名古屋駅地区との連携強化

- 街区間の連続性を高める地区内歩行者ネットワークの形成をはかるとともに、名古屋駅地区との連携を強化するため幹線道路の整備を推進します。

(4) 段階整備によるまちづくりの推進



愛・地球博サテライト事業イメージ図

中期的な活用による継続的なまちづくりの推進

- 2005年に行われる愛・地球博のサテライト事業を契機とした地区のイメージアップと知名度の向上をはかります。
- 市街地の成熟度にあわせ、当面は中期的な利用として、事業用定期借地制度*等による有効活用を検討します。

* 事業用定期借地制度：事業用建物を建てるため、契約期間を10年以上20年以下とした借地契約を行い、契約期間終了後は更地にして貸主に返す制度

8 栄周辺地区

8 - 1 地区の将来像とまちづくりの展開

(1) 栄周辺地区の将来像 - 魅力ある豊かな空間に人々が集い栄える交流都心 -



世界都市にふさわしい商業・文化・娯楽が集積した活力あるまち

- ・直交する広小路通・錦通と大津通・久屋大通の二軸において、世界に冠たる商業機能や文化・娯楽機能が集積して、新しいライフスタイルの提案など、情報発信力をもった都心が形成されています。

豊かな公共空間を活用したにぎわいと憩いが提供されるまち

- ・道路・公園など豊かな公共空間でイベントなどが開催され、人々が集まり、一層のにぎわいが生まれています。
- ・緑や水の演出やオープンカフェなどにより、憩いとうるおいあふれる空間が創出されています。
- ・二軸のにぎわいが周辺に波及しています。

昼も夜も人々を惹きつける魅力的な都市景観のあるまち

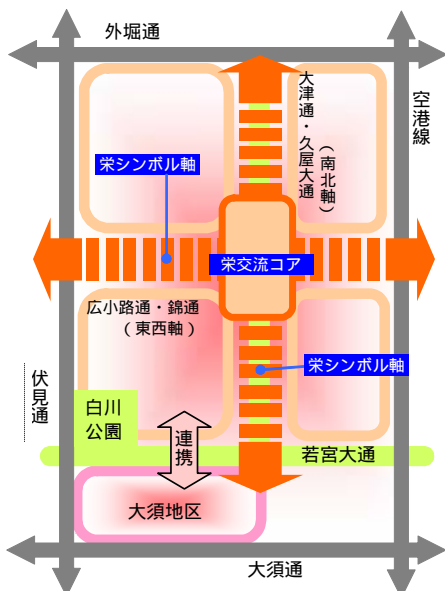
- ・昼も夜も魅力のある都市景観が形成されて、ホスピタリティ*の高い都心空間が形成されています。
- ・久屋大通は、建物のデザインやスカイラインの調和などがはかられて、シンボル性の高い空間となっています。

* ホスピタリティ：他の都市や地域から訪れる人々をあたたくもてなす心

安全かつ便利で快適に過ごせるまち

- ・未利用エネルギーの活用や地域冷暖房の導入などによって、環境負荷の少ない都心が形成されています。
- ・ユニバーサルデザインの考え方を取り入れたまちづくりがすすめられ、すべての人が安心し、快適に活動しています。
- ・災害・犯罪に対して安全で、多様な世代の人々が都心の利便性を楽しんで暮らしています。

(2) まちづくりの展開



東西・南北にそれぞれ延びる広小路通・錦通と久屋大通・大津通を中心とした二軸の魅力向上をはかり、さらに、それらの交点を中心にシンボリックな空間形成と交流機能の強化をはかることによって、その波及効果で地区全体のにぎわいと魅力形成を促進します。そのために、先導的な取り組みとして、次の2つの構想を展開します。

栄シンボル軸構想

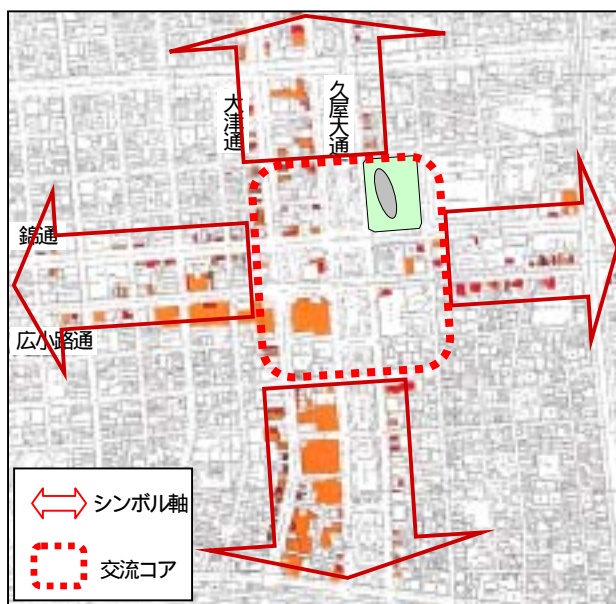
豊かな公共空間を有効に活用することによって、都心の魅力を高めます。

栄交流コア構想

求心力のあるシンボリックな都心空間を形成するとともに、交流機能の強化をはかります。

8 - 2 栄シンボル軸構想 - 豊かな公共空間の活用による魅力形成 -

(1) シンボル軸におけるまちづくりの方向性



シンボル軸にふさわしい景観形成

- 東西南北にそれぞれ延びる幹線道路においては、シンボル軸にふさわしいまちなみ景観の形成をはかります。

公共空間の活用によるにぎわいと魅力の創出

- 公共空間や民有地のオープンスペースなどをオープンカフェ等に活用し、にぎわいと魅力を創出します。

快適で移動しやすい歩行環境の形成

- 歩行者空間の拡充などシンボル軸に沿って快適で移動しやすい歩行環境を形成し、にぎわいと魅力の拡大をはかります。

大須地区との連携強化

- 栄地区と大須地区の連携強化をはかり、魅力あふれる一体的な都心形成をめざします。

(2) シンボルストリートの景観形成 - 久屋大通 -

久屋大通は、名古屋の都心部を代表するシンボル空間として、個性と風格のある都市景観の維持、魅力向上をはかります。

《風格のある沿道景観の形成》



連続したまちなみの形成

- 久屋大通のスケールにふさわしい量感のあるまちなみをつくります。
- 周辺環境と建築物・広告物の調和した秩序あるまちなみをつくります。

にぎわいの形成

- 都心商業業務地として洗練された魅力を引き出し、活気とにぎわいにあふれた快適なまちをつくります。
- 地下街や久屋大通公園を含めた歩行者の回遊性を高めることによりにぎわいを形成します。

《ビスタの確保》



新たなランドマークと周辺景観

- オアシス21、県芸術文化センター等、新たなランドマークの見え方にも配慮した景観形成をすすめます。

視線を妨げないビスタの維持

- 久屋大通は良好な南北方向のビスタ*が維持されているため、通りを横断し、視線を妨げるような工作物は原則として設けないようにします。

* ビスタ：眺望。とくに両側に建築物や木立などによって形づくられる見通し

《建物スカイラインへの配慮》



調和のとれたスカイラインの継承

- 久屋大通沿道の建物のスカイラインは概ね40～45m程度で調和がとれており、久屋大通の空間と一体となって良好な景観を形成しているため、これを継承していきます。
- 建物スカイラインについては、今後の土地の高度利用にも配慮し、高層建築では建物基壇部分の高さをあわせるなど、久屋大通に面する部分では景観に配慮したデザインとします。

《テレビ塔の保存活用》



ランドマークとしての活用

- 名古屋テレビ塔は、アナログ地上波によるテレビ放送終了によって、2011年にその役割を終える予定ですが、ランドマークとしての保存活用について検討をすすめます。
- 地下街や久屋大通公園との連携を強化し、テレビ塔を含めた歩行者の回遊性を高めます。
- オアシス21と連携し、季節感や祝祭を表現する演出をはかるなどランドマークとしての魅力を高めます。

(3) メインストリートのにぎわいと魅力のまちなみ形成 - 広小路通・錦通・大津通 -

広小路通・錦通・大津通は、近代以降の名古屋の発展の軸となってきたメインストリートとして、誰にも親しまれる活気と魅力あるまちなみを形成します。

《個性的で調和のとれたまちなみ形成》



調和のとれた沿道景観

- 通りごとに建物の壁面位置やデザインの調和をはかるなど、沿道としてのまとまりが感じられる景観を形成し、都市の骨格にふさわしい個性的でわかりやすいまちをつくります。

《活力あるにぎわい空間の形成》



店舗等の連続化

- 沿道には物販、飲食、文化・娯楽などの店舗等が連続し、にぎわいにあふれ新しいライフスタイルの情報が発信される店舗等の集積をはかり、メインストリートにふさわしいにぎわい空間をめざします。

《人が溜まる空間の形成》

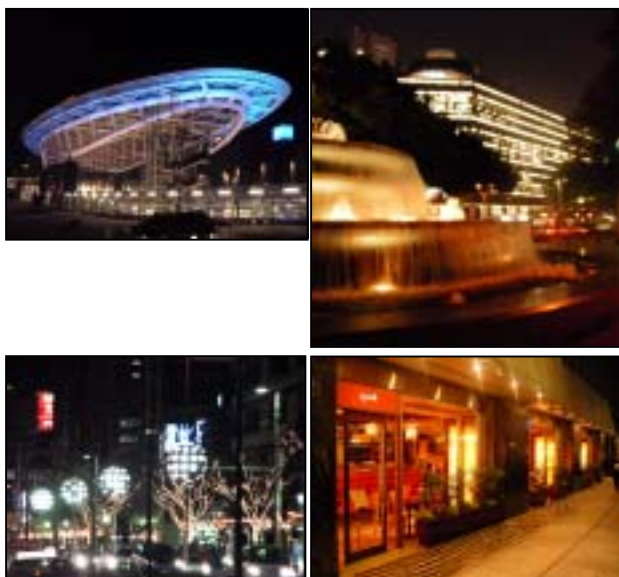


溜まり空間の確保

- 公開空地の確保や建物壁面の後退によって、人が溜まり、交流できる空間を確保します。
- とくに人が集まる交差点周辺部などには溜まり空間が確保できるようにつとめます。

(4) 夜間景観の演出と魅力形成

環境にも配慮しつつ、夜のにぎわいや魅力を演出する景観の形成をはかります。



ライトアップ・イルミネーションによる演出

- 主要なランドマークのライトアップや沿道のイルミネーション、ショーウィンドウなど光の演出をはかります。
- 色彩の調和や照度の配慮とともに、省エネルギーを考慮した照明設備の採用など環境に配慮して夜間景観を創出します。

夜の魅力スポットの創出

- ライトアップやイルミネーション等に工夫を凝らした演出を行うことにより、オアシス21やテレビ塔など夜の魅力スポットとして、にぎわい創出をはかります。

(5) 公共空間の多様な活用によるにぎわいと魅力の創出

公共空間や民有地内のオープンスペースなどをオープンカフェ等に活用し、都市空間の魅力を高め、人のにぎわいを創出します。



にぎわい景観の創出

- にぎわい景観の創出に向けた公共空間活用の先導的取り組みとして、オープンカフェの導入をはかります。
- オープンカフェは、人々の溜まり空間として交流の場、休憩の場を提供し、一日あるいは四季の時間的な変化にあわせた風景を創り出します。

オープンカフェを中心とした空間活用

- オープンカフェをはじめ大道芸やコンサート、ギャラリーなど公共空間を様々な目的に活用します。
- 公共空間の活用にあたっては、店舗など沿道建物の利用形態にあわせ、魅力づくりやにぎわいづくりの相乗効果が期待できるように配慮します。
- アドプトプログラム*として地域住民等が公共空間を清掃する取り組みがすすめられており、さらに地域が中心となって公共空間の活用、管理を行う仕組みやルールへと発展させるよう検討をすすめます。

* アドプトプログラム：道路等の公共施設の一部を「養子」とみなして、住民等が「里親」となり施設の保守・管理を行うしくみであり、「アドプト」とは養子縁組の意

公共空間活用の多様化

日本各地で、慣行として実施される祭りや朝市など以外で、道路や公園、河川といった公共空間を活用した様々な取り組みがはじまっている。

道路では、緑地帯や歩道等でオープンカフェ等の取り組みが盛んに行われており、公園でも同様な取り組みがされている。

仙台の定禅寺通（中央緑地） 千葉の中央公園（公園） 横浜の鶴見（歩行者専用道）や日本大通（歩道） 広島市の平和大通（緑地帯）などでオープンカフェがイベントとして実施されているが、欧米で見られるような形態で実施された歩道でのオープンカフェは名古屋の久屋大通が最初であり、2000年から社会実験として取り組んできている。



横浜市 J R 鶴見駅西口



横浜市中区日本大通



広島市平和大通



千葉市中央公園



名古屋市久屋大通

参考資料：千葉市「H13 年度 都市景観市民フォーラム報告書」2002.3
広島市「カフェドヴェール 平和大通オープンカフェテラス試行報告書」1999.3
オープンカフェ研究会「オープンカフェが街を変える」2002.7



(6) 快適で移動しやすい歩行環境の形成

久屋大通・大津通の南北軸と広小路通・錦通の東西軸を中心として歩行環境の向上をはかります。また、歩行者の移動を支援する交通手段を充実することによって、これらの軸を中心とした快適で移動しやすい環境を形成し、にぎわいと魅力の拡大をはかります。

《快適な歩行者空間の確保》



歩行環境の向上

- 歩道の拡幅や建物壁面の後退によって、歩行者空間を拡充します。
- 歩行の障害となる違法看板や放置自転車等の撤去や防止活動の強化をはかります。
- 歩行者ITSの導入をすすめることにより、歩行の快適性向上をはかります。

《歩行を支援する交通環境の充実》



路面公共交通の拡充と走行環境等の向上

- 広小路通、大津通、久屋大通については、歩行者空間の拡充に加えテラス型バス停*の整備やトランジットモールの導入も検討しつつ、路面公共交通の走行環境やバス停環境の向上をはかります。
- 鉄道駅や公共駐車場、商業施設など主要な施設への行き来を容易にするループバスなどの交通手段の拡充をめざします。

* テラス型バス停：バス停付近の路上駐車などでバスの円滑な運行や停車が妨げられることを防ぐため、車道に張り出して整備したバス停



歩行者支援手段としての自転車の活用

- 自転車駐車場の充実やレンタサイクルの導入の検討など、都心部における短中距離の移動手段として自転車を活用するための環境整備をすすめます。

ループバスの運行

ループバス社会実験(1997年)

都心部での公共交通のあり方を考えるため、1997年10月に名古屋世界都市景観会議'97のイベントとして、名古屋のシンボルストリートである久屋大通を舞台に、ループバスの社会実験が行われた。

久屋大通で無料のループバスが4日間運行され、延べ4,762人に利用された。

利用者アンケートでは9割の人から「再び利用したい」との回答が得られた一方で、走行環境や料金設定についての課題も示された。

都心ループバス運行(1998年)

都心部の活性化をはかるとともに、買い物客やビジネスマンの移動を支えるため、平成10年5月から名古屋駅と栄を結ぶ「都心ループバス」の運行が開始された。

走行環境や事業性、利用者増などの課題もあるが、歩行者の回遊行動を支えるとともに、にぎわい創出や自動車利用の抑制の効果が期待される。

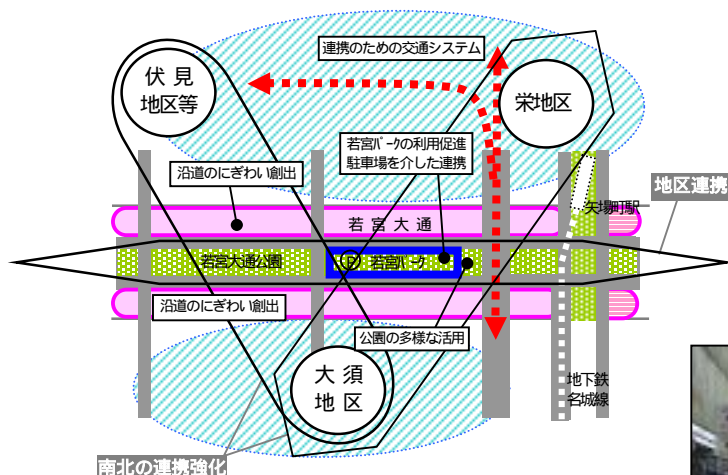
●名古屋世界都市景観会議'97で行われたループバス社会実験



(7) 大須地区との連携強化

栄地区と個性豊かな大須地区の連携強化をすすめ、より一層の広がりと変化に富んだ魅力あふれる都心の形成をはかります。

《大須地区の特性強化》



個性あふれる界隈の強化

- 大須地区では、栄地区にはない独自の雰囲気を持った商業地としての特性をさらに伸ばし、庶民的で国際色豊かな個性あふれる商業地として集客力を高めます。
- 個性的な商業地としての特性を生かしながら、積極的に都心居住を推進します。



《若宮大通のにぎわいと魅力形成》



若宮大通のにぎわいづくり

- 栄地区と大須地区を空間的に分断している若宮大通の沿道に、物販、飲食、文化・娯楽といった人のにぎわいを創出する土地利用の誘導をはかり、両地区の接点として空間的な隔たりを感じさせないにぎわいや魅力を創出します。

若宮大通公園の活用

- 若宮大通公園において、栄地区、大須地区から人が集まるようなイベントや展示、バザールなどの多様な空間活用を推進し、「にぎわいの中州」を形成することによって南北の連携強化をはかります。

《地区連携のための交通環境の充実》



連携のための交通システムの導入

- 地区間の移動性を高めることによって連携強化をはかるため、ループバスなどの新たな交通システムの導入を検討します。

若宮パークの活用

- 商業施設から駐車場への手荷物配送サービスや駐車場と連携したレンタサイクルの導入などフリンジ駐車場としての若宮パークの利用促進につとめ、若宮パークを介した栄地区と大須地区の連携強化をはかります。

8 - 3 栄交流コア構想 - 求心力のあるシンボリックな空間形成と交流機能の強化 -

(1) 栄交流コアにおけるまちづくりの方向性

栄地区の中心に位置し、隣接して交差する4つの広幅員道路によって形成される複数の街区が集まった特殊な空間条件を生かすとともに、道路によって分断された歩行環境を改善し、求心力のあるシンボリックな空間形成と交流機能の強化をはかります。



シンボル性の高い景観形成

- 活力と魅力にあふれる栄地区のイメージをリードするシンボル性の高い景観を形成します。

求心性を高める都市機能の集積

- 低・未利用街区の開発や建物の建て替え更新により、求心性を高め、にぎわいを創出する都市機能の集積をすすめます。

歩行者の回遊性の強化

- 栄地区を回遊する人々がよく集まる場所であることから、より便利で快適な歩行者の移動を可能にし、休憩や待ち合わせができるように空間整備をすすめます。

(2) シンボル性の高い景観形成

久屋大通等の沿道景観との調和、ビスタの確保に配慮しつつ、これらの広幅員道路により形成された特殊な空間条件を生かし、土地の有効活用、景観形成をはかります。



シンボル性の強化

- 建物の高さやデザインについては、栄地区の中心にふさわしい風格がありシンボル性の高いものとします。

周辺景観との調和

- 久屋大通や広小路通など、通りとして形成されているまちなみの連続性に配慮しつつ、特徴ある景観を形成します。建物の高層化やランドマーク性の高いデザインの導入にも対応するため、広幅員道路に面する建物基壇部分の高さや低層部のデザインについては周辺景観との調和につとめます。

(3) 求心性を高める都市機能の集積

人を集め、交流を促進する都市機能の集積をはかり、にぎわいと魅力を高めます。



都市機能の新たな集積

- 低・未利用街区の開発や建物の更新により、土地の有効活用や高度利用をすすめるなかで、積極的ににぎわいや魅力を高める商業、文化・娯楽などの都市機能の集積をはかります。



既存施設の集客力の強化

- 既存のオフィスビルなどでも、集客性が高くにぎわい創出に寄与する床利用につとめます。

待ち合わせの名所づくり

- 公園や公開空地など人々が集まり交流する空間のシンボル性を高め、待ち合わせの名所となるような求心性の高い空間として整備をすすめます。



(4) 歩行者の回遊性の強化



快適で魅力的な歩行者空間の確保

- 建物低層階の店舗化等をすすめ、歩いて楽しい沿道環境をつくります。
- 再開発等にあわせた公開空地の確保など交差点部を中心に広場空間の拡充をはかります。また、歩行者の回遊性を強化するとともに魅力づくりの仕掛けとして、敷地内や建物内に歩行者の通り抜け通路や溜まり空間を確保します。
- 地上、地下を含めた歩行者空間や広場空間の拡充をはかるとともに、自動車交通による分断の解消など歩行者の回遊性を高めるため、他の街区との一体的な開発や隣接する道路・公園などの公共空間との一体的整備などの検討をすすめます。

地上と地下の連続性強化等

- 地下街と沿道建物の地下接続部においては、サンクンガーデンやアトリウムを整備などにより地上と地下の連続性を高め、歩行者の立体的な回遊性を向上させます。
- 地上、地下を含めた歩行者空間のバリアフリー化をすすめます。
- 地上、地下の連携をはかりつつ、案内サインの仕様・デザインの統一や視認性に優れた効果的な配置により、案内性を高めます。

地上と地下の連携（サンクンガーデン）

栄交差点周辺の歩行環境

栄交差点周辺は幹線道路が比較的短い間隔で交差し、地下には地下鉄駅や地下街などの歩行者空間が広がる。

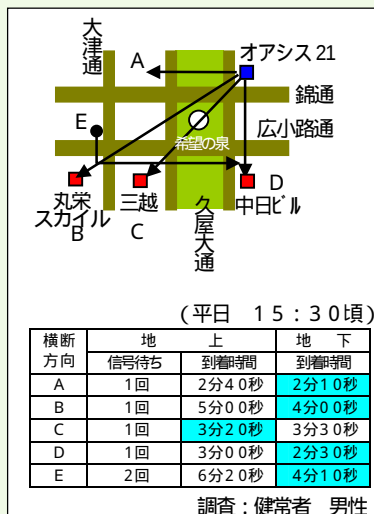
オアシス21を起点としていろいろな方向に歩き、その際の歩行時間を計測した。

地上と地下で目的地までの到達時間を比較すると、地下の方が早いことがわかる。

これは、交差点での信号待ちが影響しているもので、とくに、B方向へは道路を5回横断する際の信号の状況が到達時間を大きく左右する。

さらに、東西や南北の一方（A、D、E）の歩行が距離の割に時間を要し、複数の道路を信号待ちせずに渡りきることの困難さを示している。

また、C方向で地上の方が早かったことは、信号の状況に応じて交差点の横断経路が選択できた結果と考えられ、地上の横断環境を改善する可能性がうかがえる。

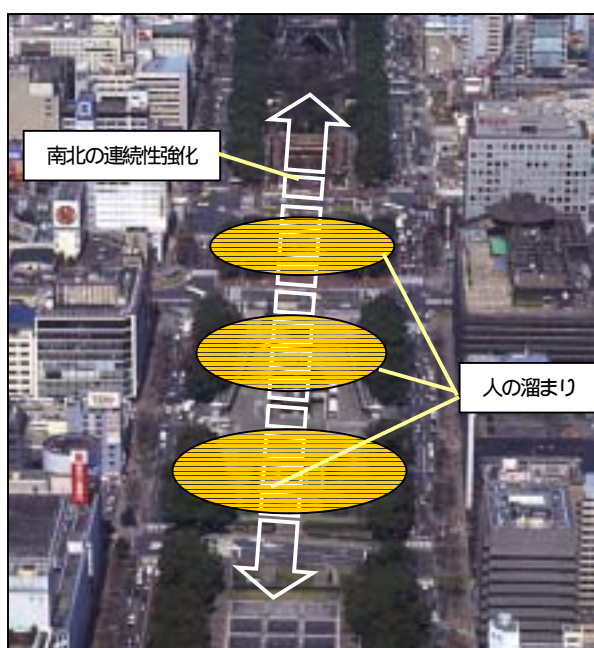


駐車環境の改善

- 久屋大通沿道では、地下駐車場と沿道建物とを歩行者通路で結ぶことなどにより、地下駐車場の利便性や利用効率を高めます。
- 附置義務駐車場の整備については、特殊な空間条件や交通条件を考慮した制度運用とともに、駐車場出入口の統合や地下駐車場のネットワーク化などの検討をすすめます。
- 地下街や商業施設の物流についても、共用の荷さばき空間を確保するなど、効率的な物流システムの構築をめざします。

栄バスターミナル（噴水南のりば）の公園整備

- 久屋大通公園の南北の連続性を高める公園整備をすすめます。とくに、久屋駐車場出入口への車路が公園を分断しているため、その分断解消を含めた整備をすすめます。
- 広小路通や久屋大通の歩行者動線を考慮した公園整備をすすめるとともに、地下街との連続性強化についても配慮します。
- 栄地区の中心に位置するまとまりのある空間として、にぎわいや魅力を演出する重要な役割を有しているため、人の溜まりの空間を確保するとともに、オープンカフェをはじめとする多様な活用を積極的にすすめます。



9 広小路通・錦通地区

9 - 1 地区の将来像とまちづくりの展開

(1) 広小路通・錦通地区の将来像 - 人々が行き交う「広ブラ」復活にぎわい連携都心 -

名古屋駅と栄をつなぐにぎわいの連続性のあるまち

- ・名古屋駅地区と栄地区を結ぶメインストリート「広小路通」を主軸として、かつて「広ブラ」に象徴されたにぎわいが再生され、歩いて楽しいまちが形成されています。

魅力資源を活用したうるおいとふれあいのあるまち

- ・都心部の貴重な水辺である堀川、風格ある景観を有する近代建築物、溜まり空間である公開空地といった魅力資源を有効に活用した、うるおいとふれあいのあるまちが形成されています。

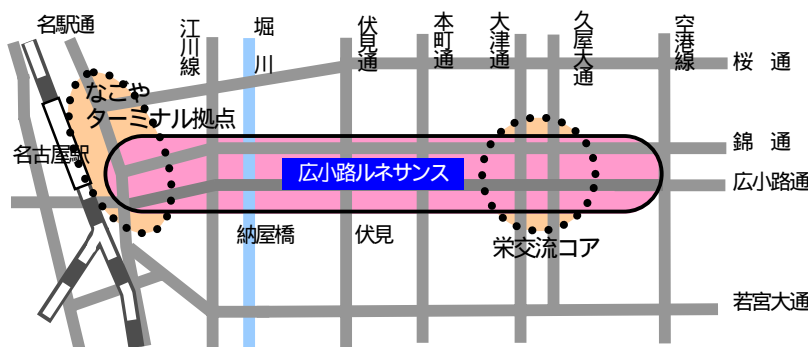
沿道と界隈が一体となった回遊性のあるまち

- ・広小路通からの「にじみだし」によるにぎわいと個性的な界隈が一体となり、ぶらぶらと歩いて楽しく、交流のあるまちが形成されています。



(2) まちづくりの展開

東西に延びる広小路通・錦通地区では、名古屋駅地区と栄地区をつなぐ軸として広小路通を中心にいくつかの集客力のある魅力拠点を先導的に形成します。それらを核に広小路通を歩いて楽しい、にぎわいが連続する通りへと復興させます。さらには、個性的な魅力を有する周辺の界隈との連携をはかりながら、一層のにぎわいを形成します。



○広小路ルネサンス構想

歩く楽しさや地上のにぎわいの復興をはかるため、歩く人が主役のまちづくりをすすめます。

9 - 2 広小路ルネサンス構想 - 歩く楽しさと地上のにぎわいの復興 -

(1) 歩く楽しさ、地上のにぎわい創出

《歩行者空間の拡大と公共空間の有効活用》



ゆとりある歩行空間の形成

- にぎわいを創出するイベントをからめた社会実験等を通じて、広小路通の自動車交通を抑制しつつ、ゆとりある歩行者空間の形成と路面公共交通の優先走行の実現をめざします。
- 公開空地の確保や建物の壁面後退によって、人が溜まり、交流できる空間を確保します。



にぎわい創出のための公共空間の有効活用

- 歩行者空間等を活用し、オープンカフェ、大道芸やまちかどコンサートなどのイベントを実施し、にぎわいを創出します。
- 広小路通と交差する区画道路においても、適切な自動車交通処理を行い、快適な歩行環境を確保します。

《建物低層階の店舗化》



建物低層階の店舗化

- 広小路通沿道に立地する業務ビル等については、建物低層階の物販・飲食・サービス等の店舗への転用やショーウィンドウ化により、にぎわいの連続性を創出します。

イメージ図



広小路今昔

広小路通は、古くは、名古屋城下町の南端に位置する3間（約5.5m）の道路に過ぎなかったが、1660年の万治の大火を契機に15間（約27m）に拡幅されて、「広小路」と呼ばれるようになった。当時は縁日などがたち、庶民の娯楽の場としてにぎわった。

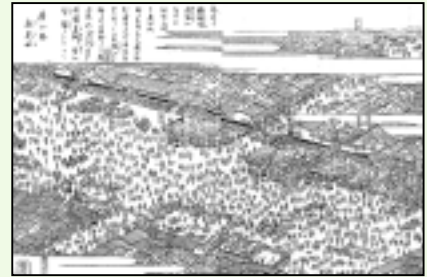
明治にはいと、鉄道の整備とともに、笹島駅と千種駅をつなぐ幹線道路として整備された。その沿道には県庁や市役所、銀行等が建てられ、さらに大正時代には映画館などの商業娯楽施設が立地することにより、まさに名古屋のメインストリートとして機能した。

戦後、復興土地区画整理によって30mに拡幅され、地下鉄が順次開通していく中で、市電が廃止され、同時に車線数を増やして中央分離帯が設置された。これにともない自動車交通量は増加していった。1973年には戦後ににぎわっていた屋台も姿を消し、沿道には銀行や業務ビルが建ち並び、地下街の発展の影響もあり、昔のにぎわいはなくなっていった。

その後、1991年に景観整備事業に着手し、快適な歩行者空間の形成をめざして、歩道の拡幅や電線の地中化、タイル・白御影石の舗装、照明のデザイン統一などが行われた。

自動車交通量は1985年をピークに減少に転じ、1985年に27,000台を超えていた交通量は1999年には19,000台を割っている。

文章中の台数は平日の12時間交通量



尾張名所図会



昭和初期



現在

《近代建築物の保存・活用》



《公開空地の有効活用》



近代建築物の保存

- 広小路通沿道に残る近代建築物（三井住友銀行名古屋支店、UFJ銀行貨幣資料館、旧加藤商会ビル等）の保存・活用にむけて調整をすすめます。

近代建築物等の活用

- 近代建築物のもつ雰囲気を生かしながら、ギャラリーや商業施設など市民や来訪者が利用できる施設として活用がはかれるように調整につとめます。
- 近代建築物と調和したまちなみを形成するため、周辺建物等の景観に配慮します。

公開空地を活用したにぎわい創出

- 広小路通沿道のにぎわいを創出するため、オープンカフェやイベントなどにより公開空地の有効活用をはかります。
- ギャラリーやホールなどの文化施設が集積する伏見駅周辺では、展示空間や音楽演奏の場など、それらの施設との機能的な連携も意識した公開空地の活用につとめます。
- 再開発等によって新たに公開空地を整備する場合は、既存の公開空地や歩道などとの関連性を考慮した配置や規模、形態などとし、一層のにぎわい創出の場となるようにつとめます。

《再開発事業等の推進》



再開発事業等による魅力拠点の形成

- 再開発事業などにより土地の有効利用、機能更新が期待される地区では、魅力的な商業、文化・娯楽機能等の導入をはかり、広小路通の集客性とシンボル性を高めます。
- 納屋橋西地区、納屋橋東地区等では、都心居住を推進するとともに、納屋橋東地区においては、堀川と調和した整備をはかります。

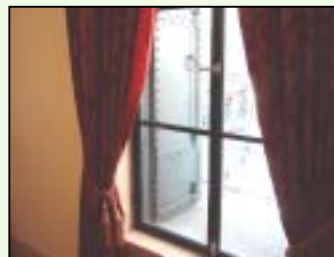
近代建築物の保存・活用事例

大阪市中央区 シェ・ワダ高麗橋本店

大阪市中之島にある中央公会堂から南へ約500m、明治時代後期に建てられた風格ある赤レンガ造の建物がそびえ立つ。保険会社、証券会社の事務所として長年使われた後、平成14年10月、高級フランス料理店として生まれ変わった。

証券会社の移転が決まった後、ビルの所有者がこの近代建築物の保存・活用を模索しコンペを実施。ビル所有者と店長のコンセプトが一致し、外観は大きな修復をせずそのまま生かす一方、内装は全面改修した。

この周辺は、近代建築物が集積しており、風格ある「大人のまち」としての再生が期待される。



京都市中京区 SACRA(サクラ)ビル

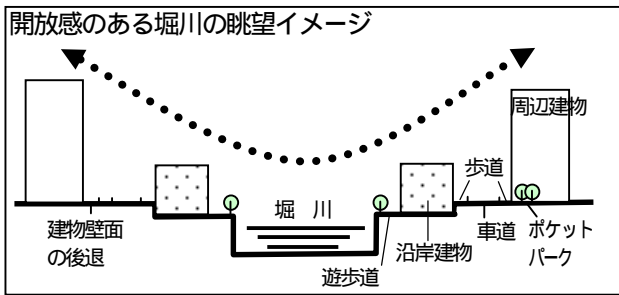
京都市三条通沿いに近代建築物を活用したファッション関係のおしゃれな店舗が入るテナントビルがある。ここは銀行、ビル所有者の事務所として利用された後、昭和63年に改修された。

改修時は防災上危険な状態にあり、道路に面する東面、南面の外壁を全面張り替えている。1階、地下階はレンガ造、2、3階は木造建築であり、階段をあがるとがらりと雰囲気が変わる。

「SACRA」とはギリシャ語で「神聖な場所」を意味し、その名のとおり落ち着いた雰囲気を醸し出す。国の登録有形文化財に指定されている。



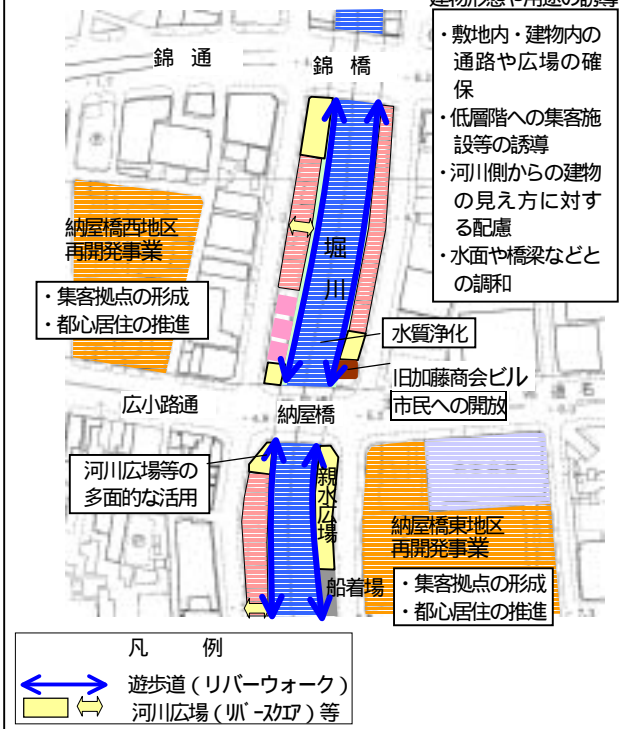
(2) 納屋橋周辺の魅力形成



河川空間と調和し一体性のある市街地形成

- 堀川の水辺や歴史性を生かしつつ、河川空間と沿岸市街地の調和をはかり、一体性を強化します。
- 様々な開発手法を活用することにより、堀川への眺望が広がり開放感のある沿岸市街地のまちなみを形成します。
- 河川広場や遊歩道の整備をすすめつつ、河川に容易に近づく歩行者通路などを敷地内や建物内に確保することで堀川へのアクセス性を高め、河川空間との一体感を創出します。
- 建物低層階は飲食店や小売店などの集客性のある用途とするようにつとめ、遊歩道などの河川空間と連携した楽しく散策できる環境を形成します。
- 河川側からの見え方に配慮した建築形態や壁面のデザインにより、水面や橋梁などと調和したうまいのある景観を形成します。

堀川および沿岸の整備



にぎわいと憩いの創出

- 河川広場や遊歩道をオープンカフェやレクリエーションなどのにぎわいと憩いの空間として活用し、活動の多様性を拡大します。
- 近代建築物である旧加藤商会ビルを保存・修復し、飲食店舗や市民開放施設として活用します。
- 観光スポットである名古屋城と名古屋港を結ぶ舟運の拠点として、にぎわいづくりを推進します。
- 水のもつ情緒性ややすらぎ・うるおいを生かすとともに、ライトアップなどの演出により美しい水辺景観を創出します。
- 庄内川からの導水やヘドロの除去などにより水質の浄化をはかり、水辺環境を改善します。



10 都心界限

10-1 都心界限のもつ意義

- 都心部には、近代建築物が建ち並ぶなどの歴史的同質性、飲食店が集積するなどの機能的同質性、高層建築群がそびえるなどの景観的同質性といった、一つのまとまった空間としてとらえることのできる「境界」が存在し、それぞれの境界で多様な都市活動が展開されることによって、都心部の魅力の厚みが増します。
- にぎわいのある歩いて楽しいまちを創出するためには、境界の持つ個性を強調することにより、人々をひきつける魅力にあふれたまちづくりをすすめることが重要です。

10-2 都心界限構想 - 多様で魅力ある境界の創出と連携 -

(1) 個性豊かで魅力的な境界の形成

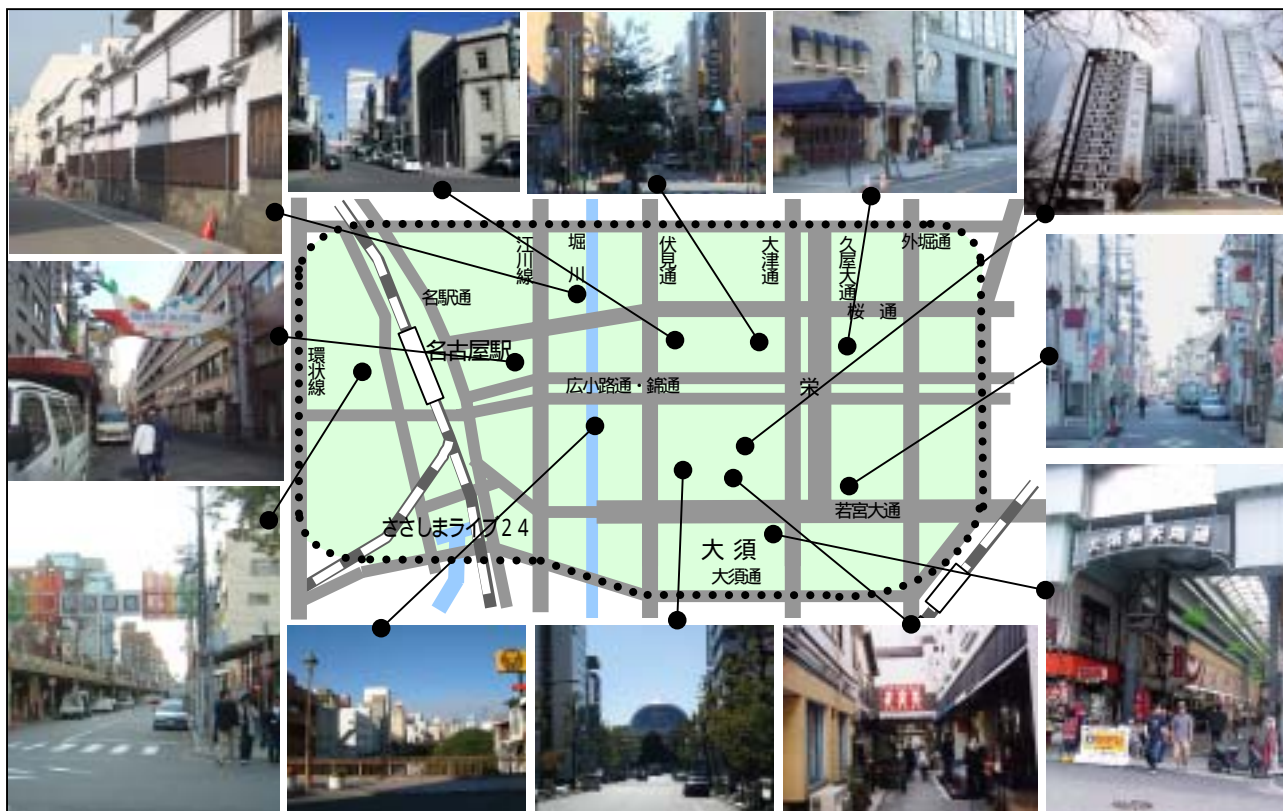
多様性の創出

- 都心は多様な境界で構成されています。境界の個性を引き出し強調することにより、都心の魅力を向上させるとともに、まちの多様性の幅を広げます。
- 魅力ある店舗の立地だけでなく、多様な用途の複合化をすすめるため、SOHO*や工房、都心型住宅など、新産業機能や都心居住機能の充実をはかります。
- 境界のもつ歴史性や物語性を情報発信するとともに、各種イベントを有効活用し、境界の個性を演出します。

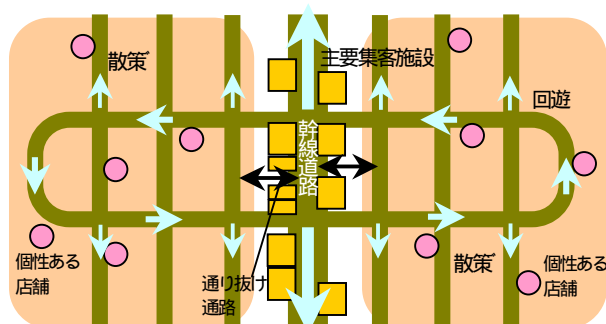
* SOHO：自宅などに小さな事務所を開きインターネット等を活用して行うビジネスの形態

人間味のある空間の創出

- 横丁や小路など幹線道路から奥に入った通りの整備や、建物内通路の確保などにより、変化に富んだ都市空間を演出し、境界の雰囲気が感じられるまちづくりをすすめます。
- 公開空地や広場など、人々の溜まりと交流の場を整備していくことで、人間味あふれる空間を創出します。



(2) 界隈の回遊性の向上



サンフランシスコのランチタイムモール



界隈を結ぶプロムナードの形成

- 主要な集客施設が立地し人通りの多い幹線道路に対し、幹線道路から奥に入った個性ある店舗等の立地する界隈に人々を誘導し、回遊させるプロムナードの形成をはかります。
- 歩道拡幅、街路樹の充実、ベンチなどの休憩施設の設置や、自動車交通の時間規制によるランチタイムモール*の実施などによって、歩行者空間の充実や魅力形成をはかります。

* ランチタイムモール：昼休み時間帯に限り、自動車の進入を制限し、オープンカフェなど歩行者に道路を開放すること

変化する長者町界隈

長者町界隈では、空ビルを店舗やデザイナー・アーティストの工房などの用途に転用する動きが最近見られ、繊維街としてのまちの個性を生かしたにぎわいづくり、魅力づくりがすすめられている。



文化環境の高い白川界隈

白川界隈には、名古屋市美術館をはじめ、画廊や音楽ホールなどの公共・民間の文化・芸術・教育施設が集積しており、文化・芸術性の高いまちの雰囲気がある。

地下鉄駅や主要な施設との回遊性を高めるとともに、界隈の個性を生かしたまちづくりをすすめていくことが求められている。



栄周辺の多様な界隈

広小路通・錦通や大津通・久屋大通などの幹線道路によって区分される栄周辺には、それぞれ個性をもった多様な界隈が存在する。特色ある複数の飲食店ゾーンや、ナディアパーク周辺のような大規模商業施設に吸引される客層に対応した物販やサービスを提供するゾーンなどがそれである。

ここでは違法駐車や防犯、ゴミ等への対応といった課題もあるが、それらの解決にむけて、安心して快適な環境づくりをすすめ、それぞれの界隈が個性を伸ばし、より多くの人が集まる、一層魅力的なまちづくりが期待される。



1 1 構想の実現にむけて

1 1 - 1 市民と行政のパートナーシップ

(1) 各主体の連携と役割分担

まちづくりにおける公民の連携

- 都心まちづくりは、行政だけで行うものではなく、市民や企業それぞれが主体性を持ち、力をあわせて実現するものです。まちづくりをすすめるにあたっては、地元組織やTMO*、市民団体、NPO*等の都心まちづくり推進組織と連携をはかることが重要です。

* TMO (Town Management Organization): 中心市街地活性化のため、その活動を総合的に企画・調整して実現をはかる機関

* NPO (Non-Profit Organization): 営利を主目的とせず様々な活動を自主的・自発的に行う民間の団体・組織

市民の役割

- ボランティアやNPOなどの活動を通じて、主体的にまちづくりに参画します。
- 公共空間の維持管理や有効活用に責任を持って積極的に取り組むことにより、身近なところからまちづくりに参画します。
- 都心まちづくりに関するイベントや文化活動などを通じて、利用者の立場からも積極的にまちづくりに参画します。

民間事業者の役割

- 都心まちづくりに対して人材、資金、ノウハウ等を提供し、都心部の活性化に向けた多様な取り組みを実施します。

都心まちづくり推進組織の役割

- まちづくりの指針の策定、指針に基づく個別事業の調整・誘導や関係機関との調整、まちづくりのPRなどを行います。

行政の役割

- 市民・企業等の主体的な取り組みを支援し、それぞれが十分に力を発揮することができる環境と仕組みをつくれます。
- 市民、企業等の協力を得ながら、公共空間の維持管理やその有効活用をすすめます。
- 都心まちづくり推進組織の設立を支援するとともに、多くの市民のまちづくりへの参画を促進します。
- 地域経済を活性化するために、都心まちづくり推進組織の活動への支援を通じて、都市開発への民間事業者の投資を促進します。
- 総合的な推進体制を確立し、関係機関や民間との調整の迅速化などをはかります。

(2) 情報提供体制の拡充

情報提供と市民意見の反映

- これからのまちづくりは、行政が情報公開と説明責任を果たし、市民の計画や事業に対する理解を得てすすめることが大切です。計画づくりや事業実施において、パブリックインボルブメント*やパブリックコメント*に積極的に取り組むことにより、公共事業の透明性を維持し、市民のまちづくりへの積極的な参加を促進します。

* パブリックインボルブメント：様々な情報交換や対話を通じて市民の意見を行政に反映していく手法

* パブリックコメント：計画等の立案にあたり、あらかじめ計画案等を公表し市民の意見を求め、それを考慮して決定する手法

インターネットの活用

- 情報発信や意見集約の手段として、インターネットを有効に活用します。

まちづくり情報センターの活用

- まちづくりに関する情報の提供、相談等を行うため、まちづくりの情報センターを活用します。

新しい主体の登場

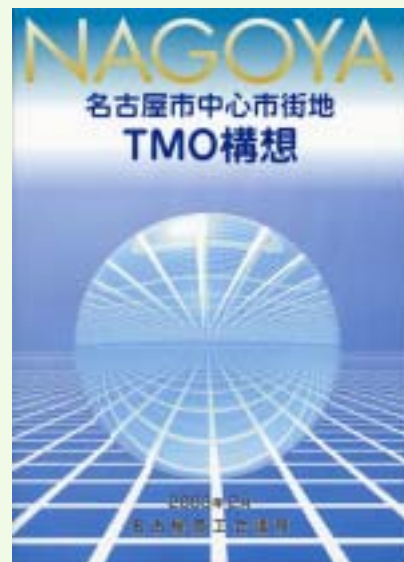
まちづくりNPO

自由な市民意識に支えられたまちづくりにかかわる市民活動団体であり、「個人の思いを社会的な力にする仕組み」と「市場で供給できないサービスを社会的な支援によって民間で供給する仕組み」をもつ。行政でも民間でもない新たな主体の登場で、多様なまちづくりの活動が期待される。

TMO

TMOとは商工会議所や第三セクターなどで組織された機関であり、民間活力を生かしながら中心市街地の活性化をはかろうというものである。市町村の「中心市街地活性化基本計画」に沿って、イベントの企画・開催によるにぎわいの創出、店舗構成やまちづくりのための環境整備などを横断的・総合的に企画・調整・事業実施する。

名古屋市では、TMO構想が認定された名古屋商工会議所において、商業活性化への取り組みが始められようとしている。



米国にみる先進的組織

BIDs(Business Improvement Districts)

都心部の業務地区や商店街等で、非営利のまちづくり組織が、会費や活動資金確保のための事業展開などより独自の財源を確保しながら、地区の活性化をはかる取り組みである。

CDC(Community Development Corporations)

都市内の衰退しつつある地域など低所得者が多い特定の地域を対象に、コミュニティーの再生および地域経済の活性化を目的として、政府からの補助金、税の優遇、自治体などの公的支援を受けながら、住宅供給、商工業開発、雇用開発などさまざまな事業を住民参加によりすすめるNPO。

1 1 - 2 都心まちづくりの実現にむけたおもな方策

都心まちづくりの実現には、決まった方法やプロセスがあるわけではなく、実現しようとするまちづくりの具体内容や地域の特性などに応じて、ふさわしい方策を選択していくことが重要です。以下に示すような方策をうまく組み合わせながら、都心まちづくりの実現をめざします。

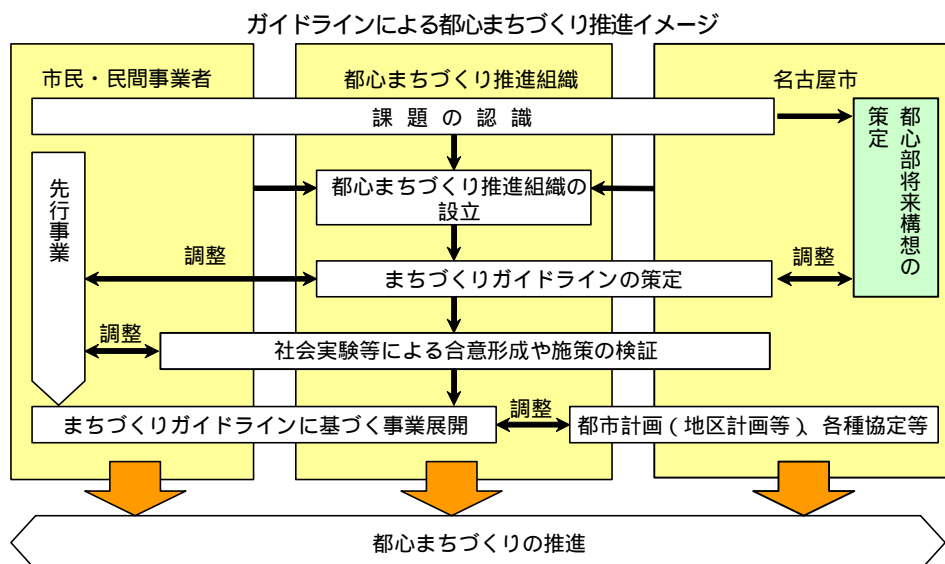
(1) まちづくりガイドラインの活用

ガイドラインの作成

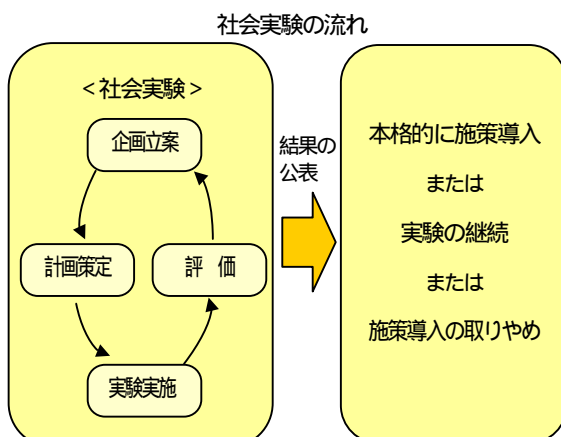
- まちづくりは個別活動の寄せ集めではなく、皆がまとまって共通の目標を持ってすすめる必要があります。市民、企業、行政が地区の将来像を共有してまちづくりをすすめるための、基本的なガイドラインを作成します。

ガイドラインに基づく良好な都市空間形成

- ガイドラインに基づき、様々な規制・誘導手法や事業手法を適用しながら、良好な都市空間を形成します。
- 必要に応じて、ガイドラインを都市計画等に位置づけます。
- 各種施設や公共空間の維持管理についても、ガイドラインに基づき、公民パートナーシップによりすすめます。



(2) 社会実験を通じたまちづくりの推進



社会実験の意義

- 新たな施策の展開や円滑な事業実施のため、市民参加のもとで、場所や期間を限定して施策を試行する社会実験を行います。これにより、市民や関係機関との合意形成を行い、その施策についての評価・検証を行った上でまちづくりに反映させます。

社会実験の展開

- トランジットモール、ループバス、歩行者ITSなどの交通関連施策、オープンカフェなどの公共空間利用施策において、社会実験を展開することが考えられます。

(3) 規制緩和とまちづくり誘導施策の推進**誘導施策の活用**

- 公共に貢献する健全なまちづくりを推進するため、あるいはきめ細かなまちづくりに対応するため、総合設計制度*、特定街区*、地区計画*等の規制・誘導手法や、補助事業、税制の特例措置など、各種施策を活用しながらまちづくりをすすめます。

- * 総合設計制度：建築基準法に基づき、一定規模以上の敷地面積をもつ建築計画のうち、とくに公共的な空地（公開空地）を確保するなど、すぐれた市街地環境の形成に役立つと認められるものについて、容積および高さの制限などの規制の一部を緩和する制度
- * 特定街区：容積率の割増により、建築物の高度化、大規模化を認める一方で、壁面の位置の制限、有効な空地の確保により、市街地の整備改善をはかることを目的とした良好な街区計画について、都市計画で容積率や高さの最高限度および壁面の位置の制限等を定める制度
- * 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、地域住民の主導により、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、これに基づき開発行為や建築行為などを誘導・規制する制度

都市再生緊急整備地域

- 近年の社会経済情勢の変化に対応した都市の再生をはかるため、都市再生特別措置法が制定され、本市の都心部にも都市再生緊急整備地域が指定されています。
- 都市再生緊急整備地域内では、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用をはかるため、既に定められている用途地域等による規制に代わり、誘導すべき用途や容積率、高さ等の必要な事項を都市計画として定めることができます。また、事業者は、事業計画の認定を受け、資金の無利子融資等の支援を受けられるほか、税制の特例措置も創設されています。必要に応じてこれらの制度を活用します。

開発にともなう手続きの簡素化

- 民間事業者にとって時間は事業の成否を左右する重要な要素であり、各種手続きの簡素化、手続き期間の短縮などが求められています。各種手続きの意義・必要性和民間のニーズとのバランスを取りながら、対応できる部分については手続きの簡素化、手続き期間の短縮につとめます。

(4) 新たな資金調達手法や民間活力導入手法の活用**不動産の証券化・小口化**

- 開発事業者のリスク負担を分散し、資金調達を円滑に行うため、不動産の証券化手法^{*}、小口化手法^{*}を活用し、都市開発事業を推進します。

^{*} 証券化手法：不動産の運用益を分配することを約する証券（契約書）と引き換えに投資家から投資を募る手法

^{*} 小口化手法：不動産そのものを小口化することで不動産を流通しやすくする手法

P F I等の民間活力導入手法

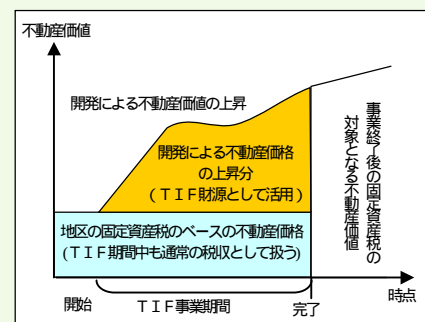
- P F I（Private Finance Initiative）は、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供しようとする事業であり、都心まちづくりにむけて、その活用をはかります。
- 民間活力を導入した様々な事業手法の活用を検討します。

民間活力導入手法の例

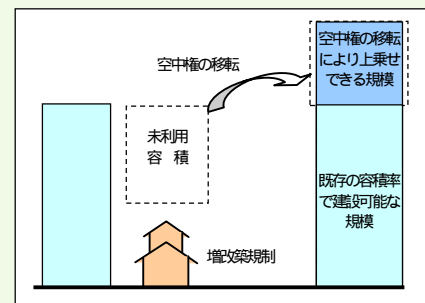
公設民営方式	地方公共団体が公共施設等を整備し、その運営を民間に委ねる手法
リース方式	民間事業者が公共施設を建設し、完成後に行政に賃貸する手法
リースバック方式	民間事業者が公共施設を建設し、行政がその建設費をリース料という形で長期にわたって負担、建設費の完納後に行政に所有権が移転する手法
業務代行方式	民間事業者が公共施設の建設から運営までを行う手法
土地信託方式	土地を受託者（通常は信託銀行）に信託し、受益者（土地所有者）に信託配当を給付する手法
定期借地方式	あらかじめ借地期間を定めた借地契約により、契約期間終了後には借主は更地にして貸主に返却することが義務付けられている手法

米国にみる先進的手法**税増収財源債による資金調達方式（T I F : Tax Increment Financing）**

公共投資等により税収増が確実に見込まれる地区において、将来の税収増分を都市開発の資金として活用する手法である。換言すれば税収増を担保として公債を発行し、都市開発のための事業資金を調達する仕組みである。今後の都心まちづくりの財源の調達手法として、こうした仕組みの活用の可能性についても検討する必要がある。

**空中権の移転（T D R : Transferable Development Right）**

米国の法律における空中権（T D R）は、空中を分割して利用する権利と未利用容積の移転を可能とする権利を一体的に捉える概念であり、容積のより有効な活用をはかる手法である。例えば、歴史的建造物の空中権を移転して、その資金で施設を保全する手法としても活用されている。日本では、空中権という権利は法律上存在しないが、現行制度を改善しながら、未利用容積の有効活用をはかる必要がある。



名古屋市