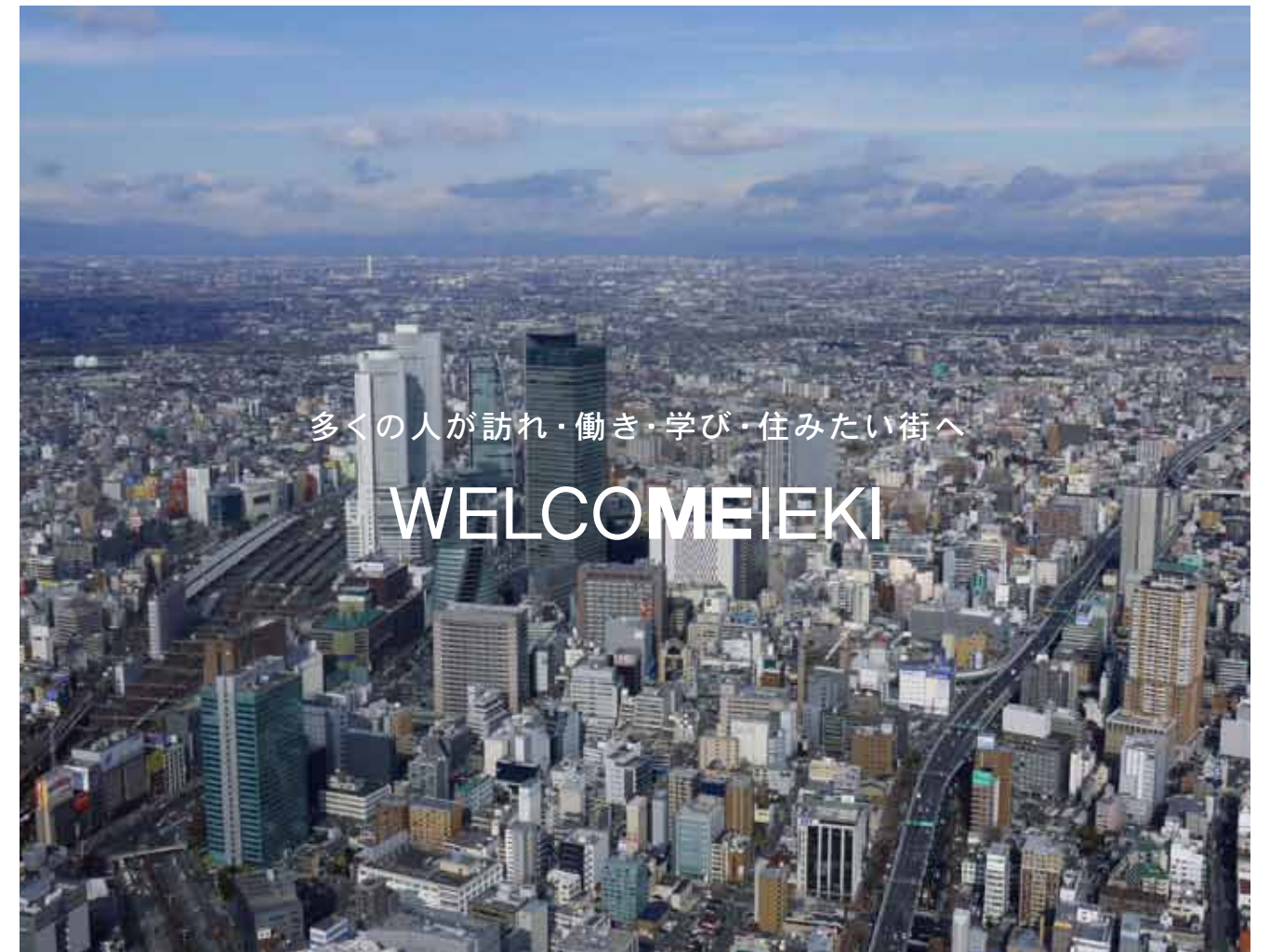


WELCOMEIEKI

名古屋駅地区 街づくりガイドライン 2014

名古屋駅地区街づくりガイドライン 2011 改訂版



名古屋駅地区街づくりガイドライン 2014
2014年10月発行

 名古屋駅地区街づくり協議会
<http://www.nagoyaeki.org/>

 名古屋駅地区街づくり協議会

2014年10月

はじめに

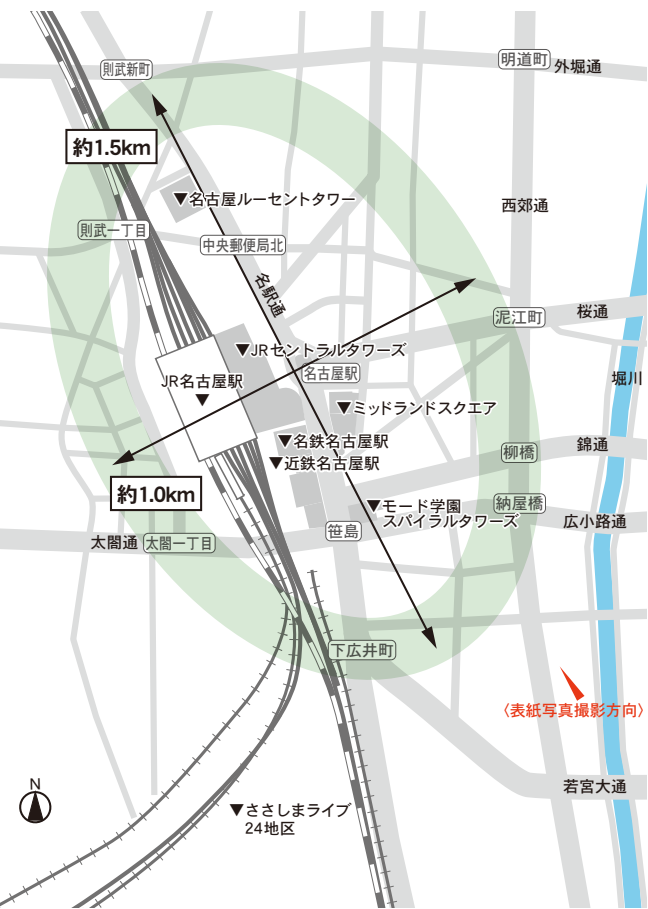
ガイドラインの位置づけ

□本ガイドラインは、名古屋駅地区の将来像と、将来像を実現するための「戦略と施策の方向性」をまとめたものであり、名古屋駅地区のエリアマネジメントを一体的・効果的に進めるための指針となるものです。

□実現のための「戦略と施策」は、社会情勢の変化に応じて柔軟に見直しを行うことを想定しています。さらに、街づくりの進行に応じて重要性・必要性が求められる項目については、詳細化・追記などを行います。

□将来の見直しや詳細化・追記も含めてガイドラインとして位置づけ、時代の要請に応じて発展・成長する柔軟な指針となることを目指します。

名古屋駅地区とガイドラインの範囲



目次	検討経緯と改訂の骨子	03
	1. 名古屋駅地区の現状と課題	04
	2. 街の将来像 2025	05
	3. 戦略ごとの取り組み施策	06
	戦略Ⅰ 空間形成戦略	06
	戦略Ⅱ 安全性向上戦略	12
	戦略Ⅲ 環境負荷低減戦略	13
	戦略Ⅳ コミュニティー形成戦略	16
	4. 今後の展開	18

街づくり協議会の設立趣意 2008年3月

名古屋駅地区は、明治19年(1886年)の旧国鉄駅舎の開業に始まり、新幹線・JR・私鉄・地下鉄などのターミナルや、都市高速道路・中部国際空港への良好なアクセスを有することで、国内の都市では比類ない結節点の機能を担って参りました。

一方、エリアにおける都市機能の多様化は積極的に図られず、歩行者空間・車両交通流・景観・安全・環境面等、順次解決すべき様々な課題を抱えております。また、社会・経済面では、都市間競争の激化、少子高齢化に伴う労働力人口の減少、企業の統合や淘汰、ビルの環境負荷低減ニーズ等、多種多様な情勢に対峙しております。街が将来に亘って持続的に発展するためには、私たち地権者が協力してこれらの課題や情勢に対処することが必要です。

私たちは、計画的な街づくりの重要性を共通認識とした上で、国際交流や中部圏における地域間連携を視野に入れつつ、名古屋駅地区を多くの方が訪れ・働き・学び・住みたい街にするために、魅力向上を共に考え、提言し、活動します。

街づくり宣言 2010年4月

日本の真ん中に位置する中部圏は、自然に恵まれ、特徴ある歴史、文化、経済に支えられた日本三大都市圏の一つです。とりわけ、地元では「名駅」の愛称でよばれている名古屋駅地区は、そのゲートウェイとして、世界や国内の人、物、情報をつなぐ非常に重要な「役割」を担っています。

私たちは、この地の歴史に流れる「進取果敢の精神」を受け継ぎ、魅力あふれる街「名駅」を創り、育て続けます。

①「名古屋らしさ」を感じ取れる街・名駅を創造します。

②名駅に住み・働き・学び・商うさまざまな人と「手を携えて」実現します。

③名駅は、国際都市名古屋を牽引する「役割」を担い続けます。

④名駅だけでなく、周辺地域や中部圏を含めた「地域の価値向上」を目指します。

検討経緯と改訂の骨子



1. 名古屋駅地区の現状と課題

■中部圏や名古屋の特性

- 中部圏は、世界的なもののづくり産業が数多く立地する日本の製造業の拠点。(愛知県の製造業就業者数No.1、名古屋港総取扱貨物量12年連続No.1、貿易額13年連続No.1)
- 環境やデザインに関する高い関心。(COP10やあいちトリエンナーレ開催、世界3大デザイン会議、ユネスコのデザイン都市認定等)

■名古屋駅地区の魅力・特徴

- 東海道新幹線、JR線、あおなみ線、名鉄線、近鉄線、地下鉄東山線・桜通線や、路線バス、高速バス、観光バスといった広域交通・地域内交通が集積している。
- これにより、中部国際空港まで約30分の利便性、中部圏の豊富な観光地・製造業の拠点、周辺都市への高い利便性を有す。
- 2027年にはリニア中央新幹線が開通予定であり、日本屈指の多様性と集積度を誇る“スーパーターミナル拠点※1”となる。
- 広域集客力のある大規模商業施設やオフィス、ホテル、文化・交流施設等の多様な都市機能が集積している。
- 日本有数の地下街を有し、公共交通や道路ネットワーク、DHCネットワーク等の都市インフラが充実している。

■名古屋駅地区に期待される役割

- 中部圏や名古屋の玄関口としての役割。
- 国際性を備えたビジネスセンターとしての役割。
- 中部圏の拠点として、他地区の街づくりを牽引する役割。

■時代に要請されるテーマ

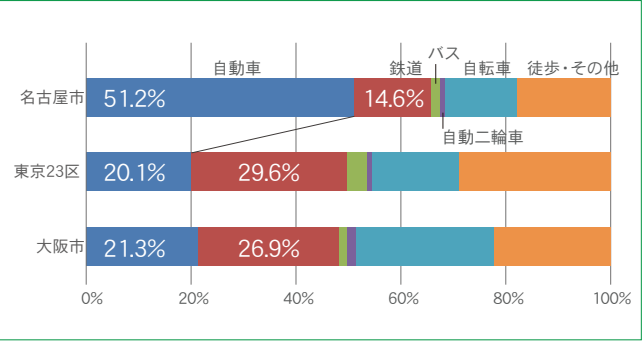
- 「名古屋らしさ」のアピールや地区のブランドアップ等による都市間競争力の強化。
- リニア中央新幹線の開通に向けた名古屋駅地区の魅力の向上。
- 災害に対する安全性の向上。
- 都心部における環境負荷低減への取り組み。
- 街の持続的発展を目指したエリアマネジメントの取り組み。

■名古屋駅地区の課題

- 中部圏や名古屋の魅力・文化等の情報発信力。
- 都市空間の快適性や、歩行者の安全性・回遊性。(自動車の通過交通や路上駐輪が多い、まとまった緑や広場が少ない)
- 自然災害(特に水害、地震)への対策。(帰宅困難来訪者は約3.4万人と想定されている)

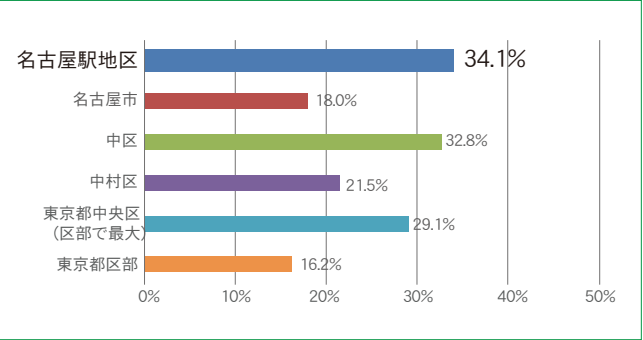
交通機関分担率の状況

東京23区、大阪市に比べ、自動車の分担率が高い。
(平成22年度全国都市交通特性調査より)



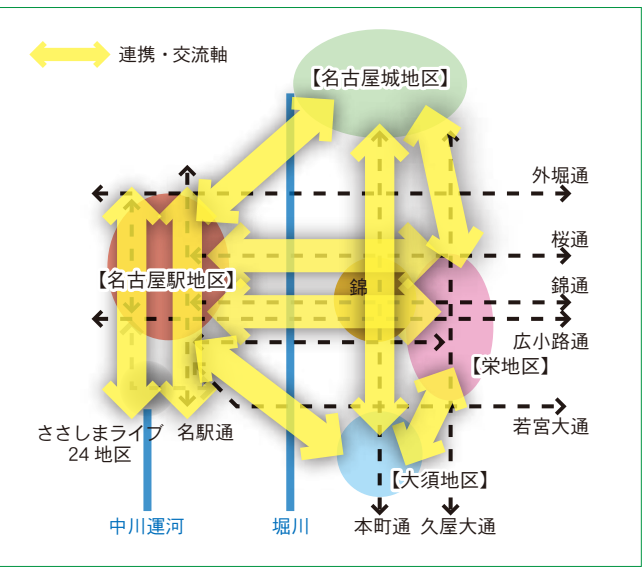
名古屋駅地区の道路率の状況 ※2

名古屋駅地区の土地利用の3割以上を道路が占めており、他地区に比べ道路空間の占める割合が大きい。



※1: 広域高速交通や地域内交通など複数の交通機関と多様な交通手段が高度に集積し、利用者にとって高い利便性を備えたターミナル拠点。(造語)
※2: 名古屋市内については、「平成20年度 名古屋市道路統計」より。
東京都内については、「平成20年度 東京都道路現況調査」より。

名古屋都心部の将来都市構造イメージ



2. 街の将来像 2025

リニア中央新幹線開通が予定される2027年を迎えるにあたり、街づくり宣言にある「名古屋らしさ」を感じ取れる街・名駅を創造する。

①世界に開けた中部圏のゲートウェイとして経済活動や交流機能を支える街

- ・中部の都市活動の玄関口として、世界に対して人・モノ・情報を発信する街
- ・交流活動が活発で、新たなビジネスや商業などの可能性が生まれる街
- ・多くの人々を受け入れるオープンな街
- ・中部圏や名古屋のビジネス、商業、交通、観光、文化その他の情報に関するインフォメーション機能が構築された街

②魅力的な歴史・文化・娯楽・観光等に支えられたビジネス・商業中心の街

- ・ものづくり産業を中心とする多様なビジネスと広域集客力を備えた魅力的な商業を中心とする街
- ・各地の文化や芸術活動が、施設のみならず、オープンスペース・公共的空間においても展開される街
- ・文化や芸術に気軽に接することが出来る街

③ターミナル駅を中心に賑わいが続く、いつでも安全・安心・快適な街

- ・名古屋駅を利用する人が楽しめるよう、ターミナル駅からターミナルシティーへと進化する街
- ・街が点(建物)で完結する「縦の街」ではなく、面的広がりを持つ回遊性の高い街
- ・地下街の賑わいに加え、グランドレベルに賑わいのある街
- ・来街者が災害時に安全に過ごせる街

④環境都市名古屋、デザイン都市名古屋を牽引する先駆的な取り組みを続ける街

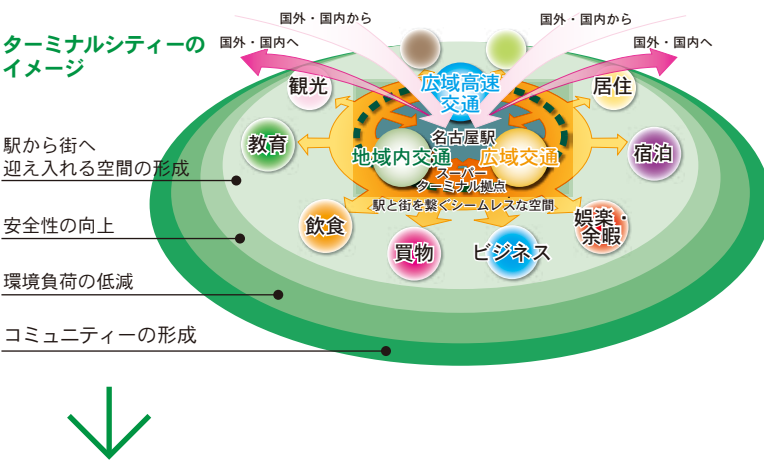
- ・愛・地球博、COP10、世界3大デザイン会議、ユネスコのデザイン都市認定などの取り組みを一過性とせず、名駅のアイデンティティーとする街
- ・白い街から、緑の街と言われるような植栽豊かな街
- ・ゴミや違法駐車・駐輪等のない、快適に過ごせる街

⑤地区内コミュニティや地域間連携により、皆が協力して一緒に育てていく街

- ・市民、企業、商業者、学生等により地区内コミュニティが形成された街
- ・官民の協調・適正な役割分担により育まれる街
- ・他地区の協議会等と連携し、街づくり活動を実施する街

【目指す街】=ターミナルシティー

名古屋駅地区は、日本屈指の多様性と集積度を誇るスーパーターミナル拠点を中心に、駅から街へ人々を迎え入れる空間の形成、安全性の向上、環境負荷の低減、コミュニティの形成に取り組み、より一層の魅力と活力を創出する「ターミナルシティー」となることを目指す。



将来像を実現するための4つの戦略

戦略Ⅰ 空間形成戦略

戦略Ⅲ 環境負荷低減戦略

戦略Ⅱ 安全性向上戦略

戦略Ⅳ コミュニティー形成戦略

3. 戦略ごとの取り組み施策

戦略Ⅰ 空間形成戦略

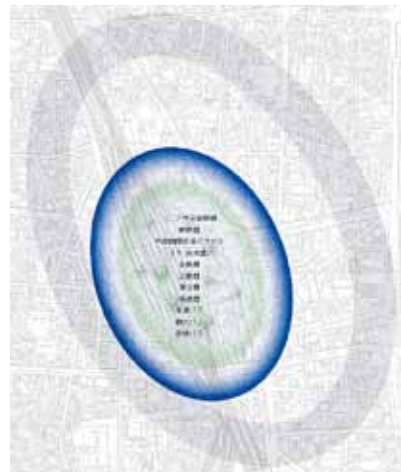
【方針】

名古屋駅は、2027年に予定されるリニア中央新幹線の開通により、日本屈指の多様性と集積度を誇る“スーパーターミナル拠点”となる。名古屋駅地区は、

- 駅と街との連続性を強化し、公共交通機関の利用を高める
- 自動車交通の適切なコントロールを図りながら歩きやすい空間を創出することで街中の回遊性を高める
- 名古屋らしい賑わいの風景を面的に広げ、街の魅力を積極的に発信する

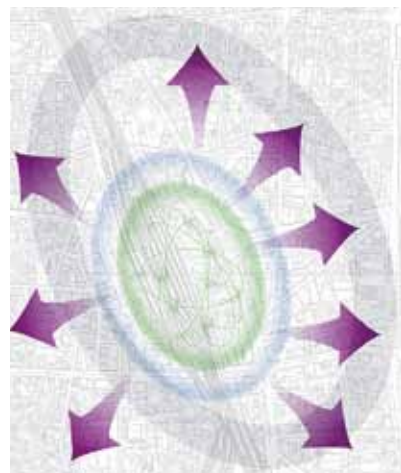
以上の街づくりを通して、来訪・就業・就学・居住する人々を惹きつけ、積極的に駅から街へ迎え入れる空間を形成する。

駅と街との連続性を強化し、公共交通機関の利用を高める



施策 1

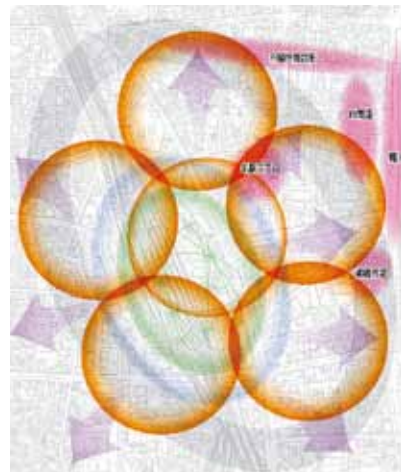
歩きやすい空間を創出することで、街中の回遊性を高める



施策 2

施策 3

名古屋らしい賑わいの風景を面的に広げ、街の魅力を積極的に発信する



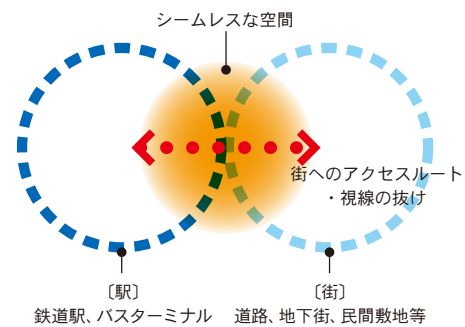
施策 4

施策 5

施策 1：駅と街をシームレスにつなぐ空間を創出する

■駅と街をつなぐ、分かり易く見通しの良い通路空間や広場空間の形成に努める。

シームレスな空間のイメージ



名駅三丁目計画

東山線北改札からのスムーズなアクセス動線のイメージ



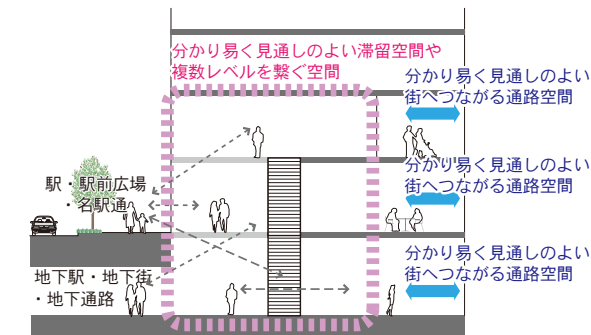
名駅一丁目1番計画南地区

駅からつながる貫通通路のイメージ



■複数レベル（地上、地下、デッキ等）の行き来を容易にする縦動線空間の形成に努める。

縦動線空間のイメージ



名駅一丁目1番計画南地区

駅前広場に隣接する地上・地下・デッキをつなぐ空間のイメージ



■リニア開通に向けて名古屋市が進める「名古屋駅周辺まちづくり構想」に沿って行政と連携して検討する。駅と街をつなぐ空間となる名駅通は、関係者との積極的な協議のもと想定される課題へ着実に対応しながら、適切な道路空間再配分を、行政と連携して検討する。

名古屋市/名古屋駅周辺まちづくり構想

(資料：名古屋市HP)



他都市の取り組み事例 2

JR 姫路駅大手前通りの道路空間再配分

(資料：姫路市HP)



他都市の取り組み事例 1 東京駅丸の内口駅前広場

(資料：東日本旅客鉄道株式会社HP)



他都市の取り組み事例 3

池袋駅前のグリーン大通りの道路空間再配分

(資料：豊島区HP)



施策2：歩行者の回遊性を高める歩行者ネットワークを形成する

- 街中へ人々を誘う「賑わい誘導軸」、賑わいを面的に拡げる「街中回遊軸」を位置づけ、沿道地権者とともに、通りごとの性格づけと将来像を検討する。

- 歩行者ネットワークに面する施設の低層部において、賑わいの面的な拡がりに配慮した歩いて楽しい歩行者空間の形成に努める。

名駅四丁目10番計画

泥江町通りから西柳公園へつながる歩行者空間のイメージ



名駅一丁目1番計画北地区

駅からつながる貫通通路と端部の広場のイメージ



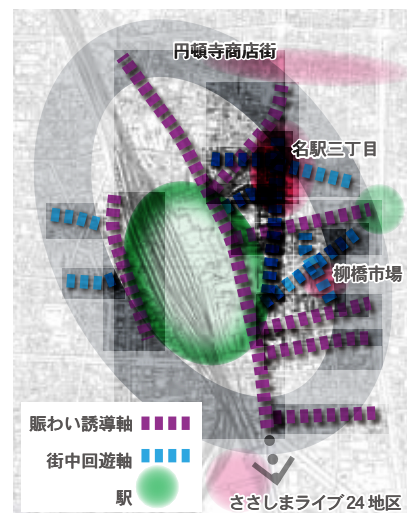
- 東西・南北の地下ネットワークの骨格に接する沿道建物は、積極的に地下空間への接続を検討するとともに、周辺街区へのアクセス性を高める空間の形成に努める。

- 周辺施設との段差の解消に努めるとともに、移動を支援する設備を設置し、誰もが移動しやすい動線の整備に努める。

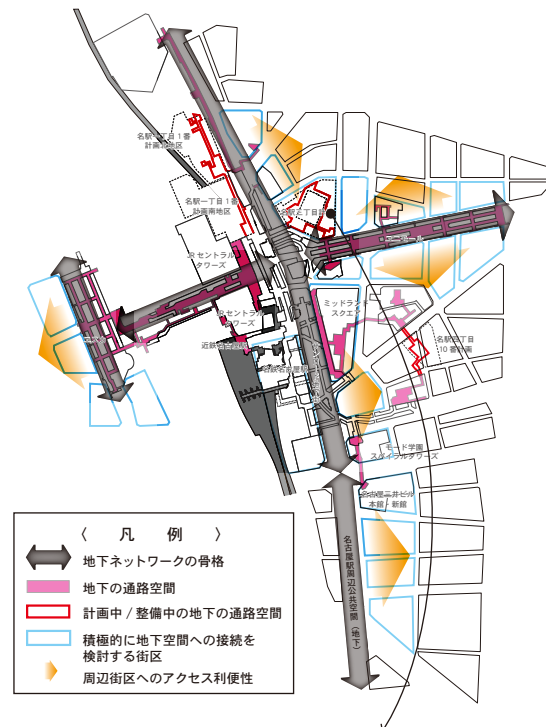
- 施設の案内サインは、周辺との調和を図りつつ、分かり易く質の高いサインの設置に努める。サインデザインのルール作りについて検討する。道路空間や公共交通の案内サインについて、行政と連携して検討する。

- 地上地下双方の賑わい形成に向けた名古屋市地下街接続基準の弾力的運用について、行政と連携して検討する。

地上ネットワークの形成イメージ

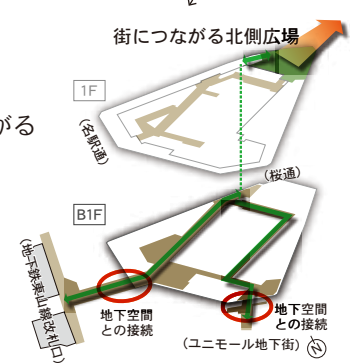


地下ネットワークの形成イメージ



名駅三丁目計画

地下空間への積極的な接続と周辺街区へつながる動線のイメージ



施策3：歩行者と自転車・自動車の交錯を減らす

【自転車利用、駐輪場について】

- 歩道上駐輪施設の縮小・適正配置を目指し、建て替え時において、附置義務駐輪台数※+αの駐輪場の整備に努める。

名駅三丁目計画

機械式地下駐輪場のイメージ
附置義務駐輪台数に加え約700台の駐輪場を整備



※附置義務駐輪台数：「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」により、施設、面積に応じて整備が必要となる駐輪場の台数。

- 自転車と歩行者の通行空間の分離について検討する。

他都市の取り組み事例

福岡市における「押しチャリ」の運動



(資料：福岡市HP)

他エリアの取り組み事例

名古屋市桜通丸の内周辺における自転車道の設置



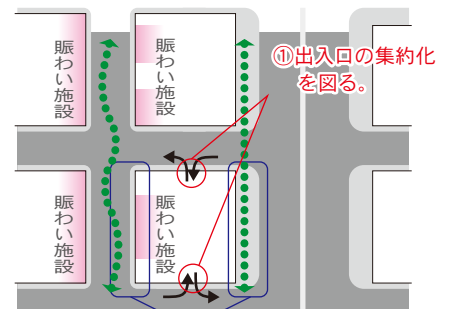
(資料：国土交通省HP)

- 歩道上駐輪施設の縮小・適正配置、附置義務台数+αの整備に取り組める仕組みづくり、歩行者・自転車の交錯解消について、行政と連携して検討する。

【自動車利用、駐車場について】

- 歩行者の歩きやすさに配慮した駐車場計画に努める。

歩きやすさに配慮した駐車場計画のイメージ



②広幅員の歩道を有する道路や、賑わい施設が面する道路への設置を避ける。

- 駐車場利用の平準化について検討する。

他都市の取り組み事例

共通駐車券による駐車場利用の平準化



札幌カモンチケット
札幌大通まちづくり株式会社が運営する
共通駐車券事業

(資料：札幌大通まちづくり(株)HP)

- 附置義務駐車場制度※の弾力的運用、荷捌き車両の適切なコントロール、公共交通利用促進策、通過交通抑制策について、行政と連携して検討する。

他都市の取り組み事例1

パーキングメーターの転用



(資料：警視庁HP)

他都市の取り組み事例2

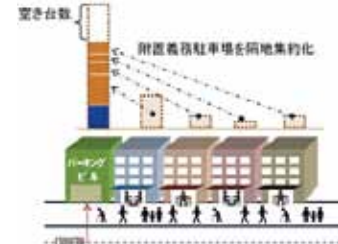
コインパーキングの活用



※附置義務駐車場制度：「名古屋市駐車場条例」により、施設、面積に応じて整備が必要となる駐車場の台数。

なごや交通まちづくりプランにおける見直し

附置義務駐車場を隔地集約化



(資料：名古屋市HP)

施策 4：今後の街づくりに望まれる都市機能を強化する

■特に以下の 8 つの機能について、施設の整備と有効活用に努める。

望まれる都市機能	導入施設の例	
□次世代産業ショーケース機能 ～名古屋らしさの発信～	まちを訪れた人々に中部圏の誇るものづくり産業をアピールする都市空間の実装（スマートモビリティの走行空間、充電設備、水素ステーションなど）	
□知的人材・企業育成機能 ～新たな活力の育成～	シェアオフィス、サービスオフィス、大学等教育施設、産学官連携施設など	
□ビジネス交流機能 ～人・モノ・情報の繋がり創出～	国際的な会議や展示会・展示会が可能な施設、宴会場、国際交流サロンなど	 
□就業者支援機能 ～就業環境の向上～	外国語対応可能な子育て支援施設や医療施設、健康増進施設、憩いの空間 など	 
□活動・交流・発信機能 ～新たな発見や楽しみの提供～	公共的空間、屋内アトリウム、企業ギャラリー・ショールーム、美術館、博物館、技術体験館など	     
□滞在・居住機能 ～訪問・滞在しやすさの強化～	外国語対応可能なサービスアパートメントやハイクラスホテル、利便性を享受する都市型集合住宅 など	
□情報発信機能 ～情報アクセス性の向上～	街の情報を提供する“街のコンシェルジュ”の育成、インフォメーションセンターなど	 
□防災・減災機能 ～安全性の向上～	都市再生安全確保施設（防災倉庫、情報伝達施設、非常用発電設備）や滞留スペースなど （資料：国土交通省HP）	 

■公共的空間（公開空地含む）の積極的な活用に努め、多様なコンテンツの提供に努める。

□活用事例：休憩施設、飲食施設の設置や、オープンカフェ、イベント活動の実施 など。

■望ましい公共的空間のあり方（公共的空間に面する施設、道路・歩道との連携、周辺街区との連携、設備機器など）について検討する。

■都市機能の導入促進策や、施設整備における官民の役割分担について、行政と連携して検討する。

施策 5：名古屋らしい都市景観を形成する

■環境都市名古屋、デザイン都市名古屋に相応しい施設計画に努める。

■駅前広場・名古屋駅前交差点、名駅通、桜通を中心に、通りごとの性格づけと将来像を踏まえ、景観形成の方針を検討する。

名駅通



名古屋駅前交差点、桜通



■新たに整備される建築物等において、開発者と街で景観に対する考え方を調整する機会の設置について検討する。

■道路空間の工作物、舗装、植栽、アートの高質化について、行政と連携して検討する。

他都市の取り組み事例 1

千代田区丸の内 / 仲通り



他都市の取り組み事例 2

グランフロント大阪



戦略Ⅱ 安全性向上戦略

【方針】

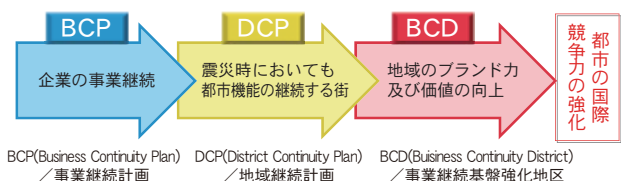
内陸直下型地震や南海トラフ巨大地震による震災、集中豪雨や巨大台風による水害に対し、行政と連携して備え、安全面での都市価値の向上を目指す。
災害時の防災、減災に留まらず、復旧・復興時を見据え、レジリエントな（しなやかに事業を回復することのできる）エリア防災を平常時から心がけ、災害に対する準備ができていないことへの自信を持つと同時に、そのことを発信できる状況を目指し、維持する。

施策 1：震災に対する地域・事業回復能力を強化する

■被害想定との共有と対応能力の事前強化を図る

- 耐震性向上、都市再生安全確保施設の整備及び管理、非構造物の落下防止、什器備品の転倒防止、BCP(事業継続計画)の作成。
- 図上訓練、情報共有訓練、現地防災訓練による対応能力強化。
- エリア防災のシナリオ化。(都市再生安全確保計画等 DCP (地域継続計画) 策定への参画)
- 建物点検、避難誘導、備蓄、退避施設運営の指針を共有。
- 災害情報受発信設備、情報共有体制の構築、整備。
- 情報拠点やツール(路上サイン、Wi-Fi、デジタルサイネージ)の整備。
- 災害時の特例措置の整備。(善管注意義務、災害医療、道路利活用、廃棄物処理等)

当地区の目指す将来像



図上訓練



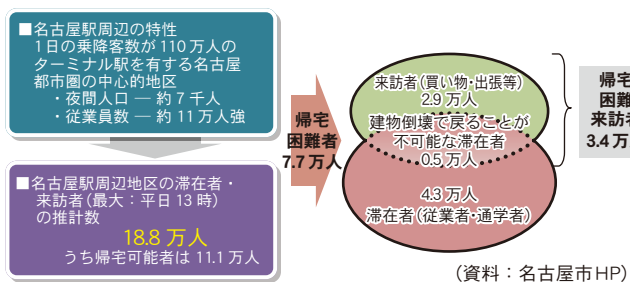
ワークショップ



■被災時の混乱回避、二次災害の抑制、事業回復準備等に対し、迅速で柔軟に対応する

- 行政と連携したエリア災害対策本部の検討、設置。
- 安全な場所への誘導、建物点検、従業員や来訪者のケア。
- 互助を支援する会員間の情報共有プラットフォームの設置。
- 帰宅困難来訪者と共に行なう震災対応。(備蓄品配布、退避施設運営、公的情報の提供、重症者の移送等)
- 行政と連携した帰宅支援。(代替輸送情報の提供等)

名古屋駅周辺における滞在者・来訪者、帰宅困難者の推計



■地域および事業の回復に向けた協力と連携を図る

- 建物の安全性の確保。(応急危険度判定と判定結果への対応)
- 得意分野での地域貢献や資源の融通。(駐車場、宿泊、商業、物流、エネルギー、空地、井戸等)
- エリア復旧活動における窓口の開設。(会員ニーズの把握と連携)
ex.) 震災ゴミの集積と処理、通勤等の代替輸送、道路・橋梁等復旧情報 etc.
- 交通結節点としての都市機能の回復とビジネス再開を目指す。

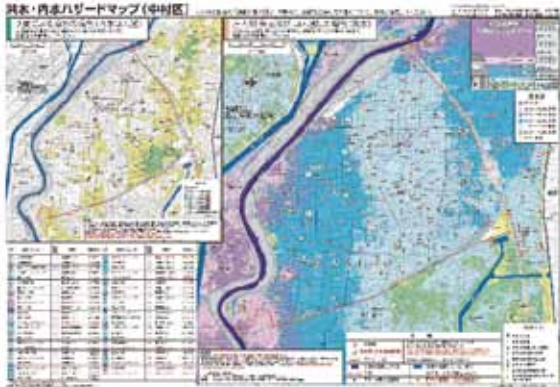
戦略Ⅱ 安全性向上戦略

施策 2：水害に対する地域・事業回復能力を強化する

■河川氾濫やゲリラ豪雨を想定した対応能力の事前強化を図る

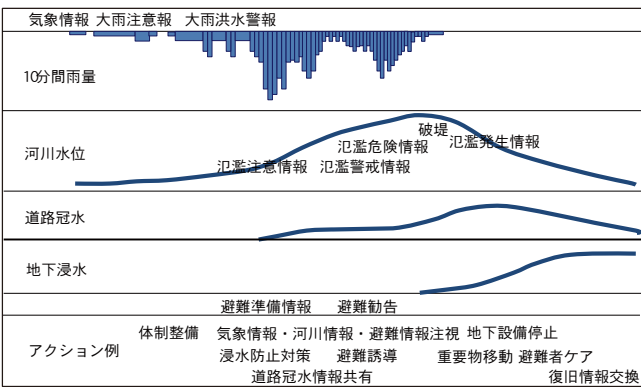
- タイムラインによる被害想定見える化とアクショントリガーの共有。
- 雨水貯留槽や浸水防止設備の整備と維持管理。
- 落葉、雨水樹の清掃。
- 避難確保計画、浸水防止計画、BCPの作成。(平成25年度 改正水防法)
- 情報入手方法等の周知、図上訓練、情報共有訓練、現地防災訓練による対応能力強化。
- エリア防災のシナリオ化。(タイムラインを活用したDCPの策定)

洪水・内水ハザードマップ(中村区)



(資料：名古屋市HP)

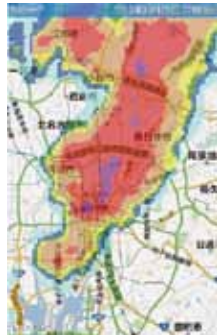
水害タイムラインの概要



■タイムラインに則り、発災前からタイムリーに対応する

- 行政と連携したエリア災害対策本部の検討、設置。
- 帰宅困難者を発生させないための情報の把握と活用。(来訪者や従業員を含む滞在者への展開)
- 事前準備の実施。(雨水貯留槽の排水、浸水防止設備の設置)
- 道路冠水等に関する会員間の情報共有プラットフォームの設置。
- 大規模地下浸水直前対応。(避難誘導、重要物の移動、避難施設(2F以上)の確保)

XバンドMPレーダー



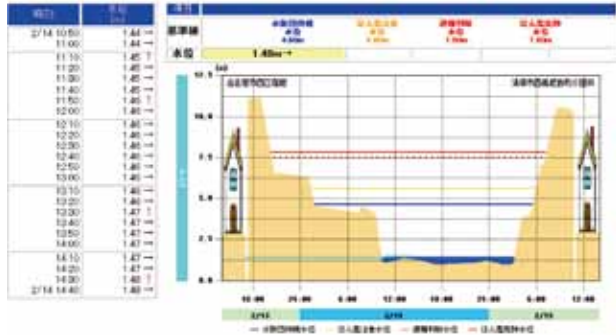
(2013/8/5 22:40)

なごや減災プロジェクト



(資料：名古屋市HP)

テレメータ水位(枇杷島)



(資料：庄内川河川事務所HP)

■地域および事業の回復に向けた協力と連携を図る

- 会員間の連携による排水の実施。
- エリア復旧活動における窓口の開設。(会員ニーズの把握と連携)
ex.) 水害ゴミの集積と処理、道路・橋梁等復旧情報 etc.
- 得意分野での地域貢献や資源の融通。
- 交通結節点としての都市機能の回復とビジネス再開を目指す。

戦略Ⅲ 環境負荷低減戦略

【方針】

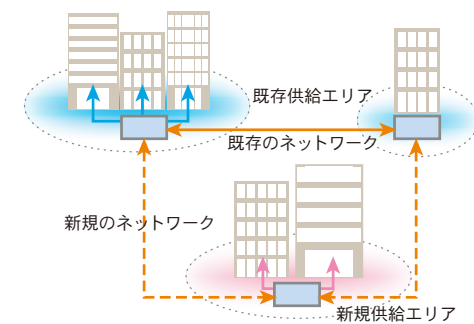
広幅員の道路空間、充実したDHCネットワークなどの都市・環境インフラを活かしつつ、最新の技術を取り入れながら、時代の先端をいく低炭素街づくりの実現を目指す。また、地権者はじめ来街者、オフィスワーカーなどへの環境に対する意識を高めながら、環境貢献への取り組みを持続可能に行っていくための仕組みを構築する。

施策 1：既存都市インフラを活用しつつ、環境にやさしく、快適な街づくりを目指す

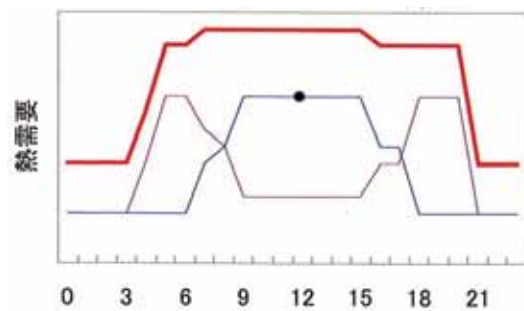
- 最新の低炭素化技術の導入や、積極的な緑化の推進など、環境にやさしい建物の創出（新設・改修）に努める。

- 既存のDHCネットワークへの接続の検討を促す。

DHCネットワークの考え方



熱需要の平準化による効率的なエネルギー利用



事務所・ホテル・物販店舗など熱供給パターンの異なる多様な用途の建物のDHC接続により熱需要を平準化した場合の熱需要イメージ

- 名駅地区の新たなシンボルとなるような豊かな緑陰空間等の創出について、行政と連携して検討する。

都市空間における緑陰形成のイメージ



写真：ブライアント・パーク（ニューヨーク）



写真：ホンリム・パーク（シンガポール）

戦略Ⅲ 環境負荷低減戦略

施策 2：コミュニティの力で持続可能な環境貢献への取り組みを検討する

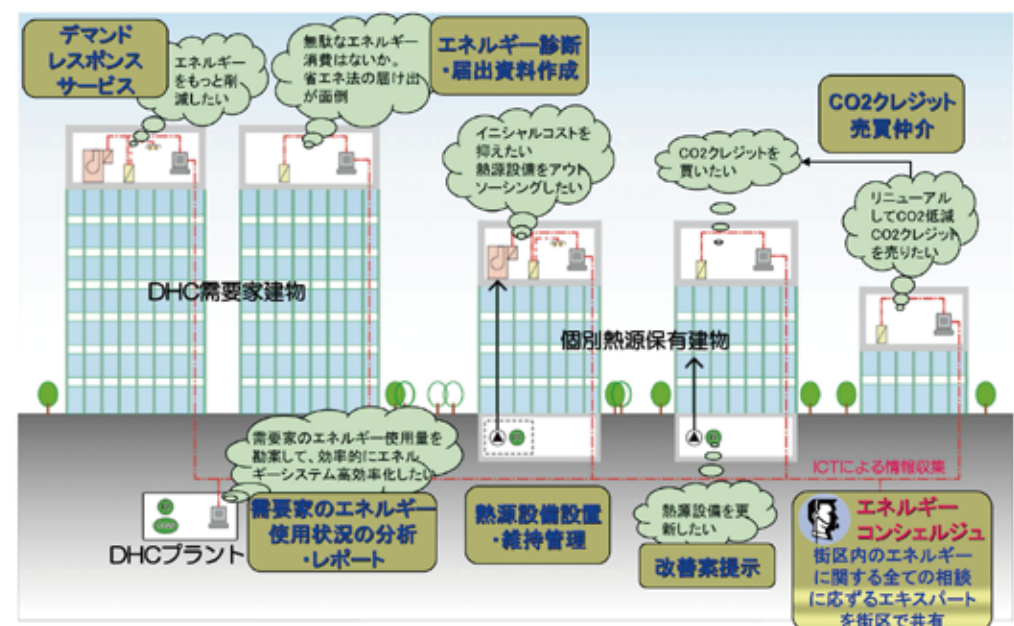
- 地区内の人々（地権者及び来街者、オフィスワーカー等）の環境への意識高揚を図る。

- 地区全体での効率的な資源循環システムについて検討する。

- 新たなインフラや情報の共有（CEMSやコンシェルジュ型のサービス導入、地区内共同輸配送システム等）の可能性を検討する。

新たなインフラや情報共有の例

エネルギーコンシェルジュによる省エネサービスの実現を目指します。エネルギー消費の削減に関する各種相談が行え、事業者の方々の経費削減にも貢献します。また、エネルギーコンシェルジュを介して、街区内の情報をつなぐことで、街区全体の省CO₂対策が効果的に実現できます。



- 交通の低炭素化と効率化に向けた具体的実現方策について、行政と連携して検討する。

移動手段の多様化のイメージ

（資料：名古屋市HP）

1. 新たな路面公共交通システムの導入

- ア 都市の魅力を向上させるLRTまたはBRTの導入検討
- イ 歩行者の回遊を向上・支援するちよい乗りシステム（ちよい乗りバス、コミュニティサイクル等）の導入に向けた環境整備

2. さまざまな移動手段の導入と連携

- ア 公共性の高い移動手段の利便性向上
- イ 公共空間を積極的に活用した新しい移動手段の検証と普及促進



※LRT (Light Rail Transit) 乗降の容易性・定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

※BRT (Bus Rapid Transit) 輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両輸送システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム。

戦略Ⅳ コミュニティー形成戦略

【方針】

名駅地区の人々が、誇りと愛着を持って一緒に関わる街づくり、行政はもちろん、周辺地域や他都市の街づくり団体と連携し、より良い街づくりを推進する。
さらに、名駅地区の代表として認識され、周辺地域のモデルとなる取り組みを絶えず実行していく「エリアマネジメント組織」を目指す。

施策 1：名駅地区のコミュニティを形成する

■街の「ブランド力」を上げるための活動を推進する

- 街の持つ「魅力」を伝えるための、街歩きやセミナー等の開催。
- 花と緑を増す「おもてなし花だん」の継続と推進。
- 地区の人々と共にきれいな街にするための「清掃活動」「違法駐輪対策」の推進。

おもてなし花だんの実施



クリーンキャンペーン



■街の「賑わい」を創出する取り組みを実施する

- 「打ち水イベント」と連動した街の賑わいが創出できる仕組み作りの検討と実施。
- 公開空地等を活用したイベント等の開催検討と実施。

打ち水の実施



■地区内に来訪される方への「おもてなし」を推進する

- 県や市が開催する国際会議・イベント等に関する「バナー」や「ウェルカムボード」の設置。
- 地区内の「交通アクセスマップ」や「地下街マップ」の更なる活用の推進。
- 来訪者にやさしい屋外案内看板等、サインのあり方の検討と実施。

バナー広告の実施



ウェルカムボードの設置



名古屋駅地区公共交通のりばマップ



■地区内の「コミュニティ」を育むために協議会活動等の情報を発信する

- 「ホームページ」による協議会活動の情報発信。
- 「ガイドライン」・「会報」等の作成及び配布。

戦略Ⅳ コミュニティー形成戦略

施策 2：地区外組織との連携による新たな取り組みを検討し実施する

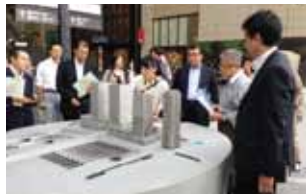
■他都市の「エリアマネジメント組織」との連携を図る

- 環境まちづくりサロン（NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会主催）等への参加を通じ課題等の共有化や国等への提言の実施。
- 「エリアマネジメント広告」に関する課題共有化と本格実施に向けた取り組みの実施。

まちづくりサロン※への参加



グランフロント大阪視察



※大丸有が事務局を務める全国の街づくり団体の会議

■名古屋市内の他の「街づくり団体」と連携を図る

- 公共的空間の利活用等の都心の課題に対する行政との協議実施。
- 名古屋市のまちづくり構想や方針等に対する提言や提案の実施。

施策 3：官民連携による新たな取り組みを検討し実施する

■街づくりに関する活発なコミュニケーションを図る

- 名古屋市や中村区との懇談会開催等、街づくりに関する継続的な意見交換の実施。

名古屋市への意見書の提出



中村区トップセミナーの実施



■官民連携によるエリアマネジメント活動を推進する

- 社会実験等を通じた歩行者系サインの見直しや更新のための事業スキームの構築。
- 公共的空間を利活用した取り組み（広告事業・イベント）等の実施にむけた規制緩和やルールの検討。
- 官民連携による地域防災訓練等の実施。

仮囲い広告の実施



施策 4：名駅地区を代表する組織として認識されるために協議会の運営を強化する

■エリアマネジメント活動を支える財源の確保を検討する

- TIF※1 や BID※2 等の取り組み事例（米国・英国・大阪）から実現可能性の検証。
- 自主財源確保のための収益事業の実施にむけたルール化の検討。
- 収益事業を行うにあたっての協議会組織の課題（法人化検討等）整理と今後のあり方の検討。

※1: Tax Incremental Financing（租税増収財源債）：固定資産税等の税収増を担保とする債券（TIF BOND）を発行することで、都市整備の開発利益（地価上昇等）を、必要な基盤整備費に還元する資金調達手法。

※2: Business Improvement District：特定地区を対象に地区の発展を目指して必要な事業を遂行するために、地区内の資産所有者から強制的に資金を集められる仕組み。

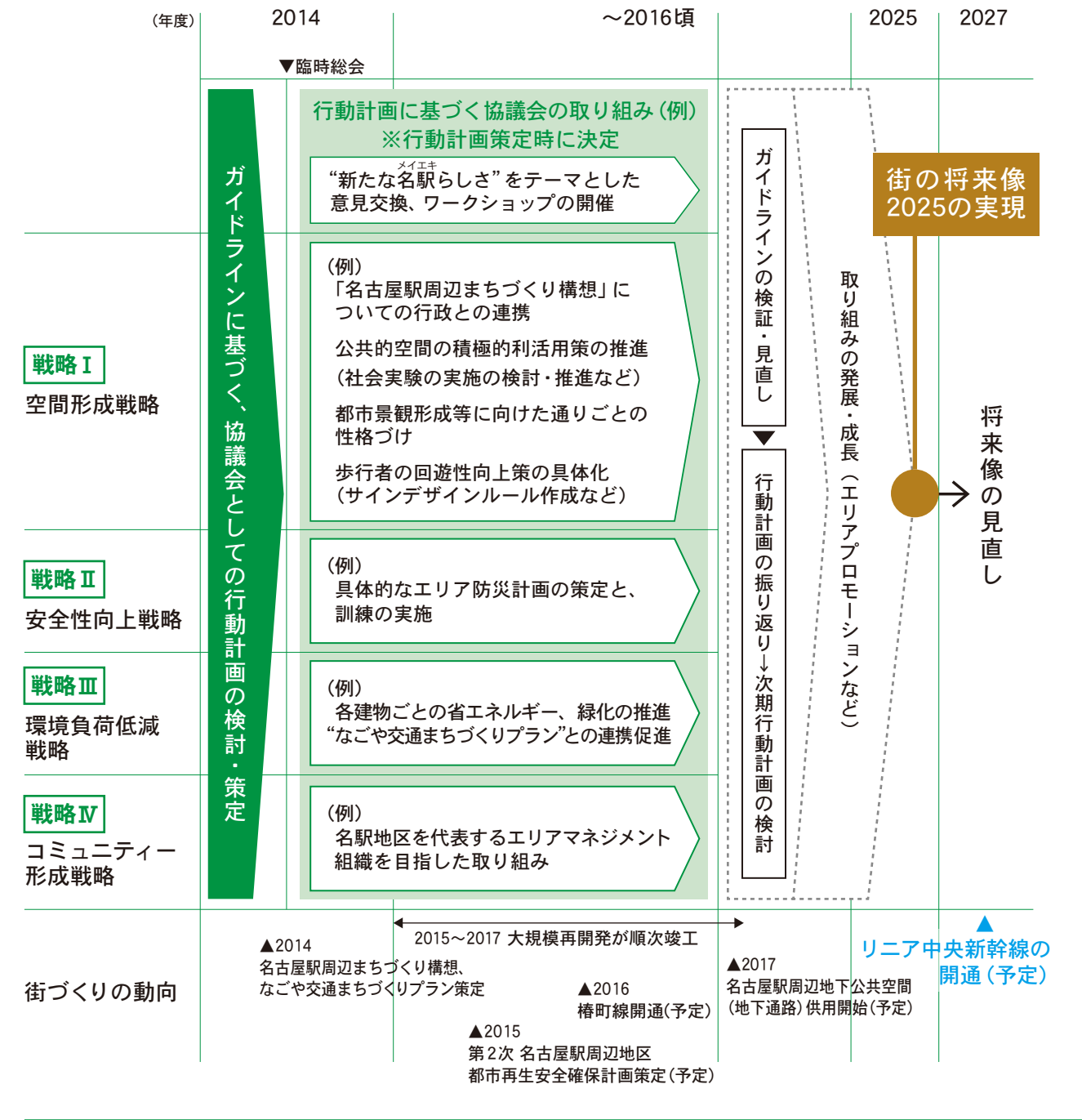
■エリアマネジメント活動を支える会員と組織の互酬性を確保する

- 「活動成果の見える化」と会員との活発なコミュニケーションの実施。
- 地域のモデルとなる取り組みを推進するための「ワーキンググループ」の設置。

4. 今後の展開

取り組みの計画的な推進

2025年の街の将来像実現に向け、周辺開発プロジェクト、基盤整備、名古屋市の進める街づくりの進捗などを把握しながら、行政と連携して計画的に取り組みを推進します。ガイドラインの方針に基づく行動計画を策定するとともに、具体的な活動を実施します。

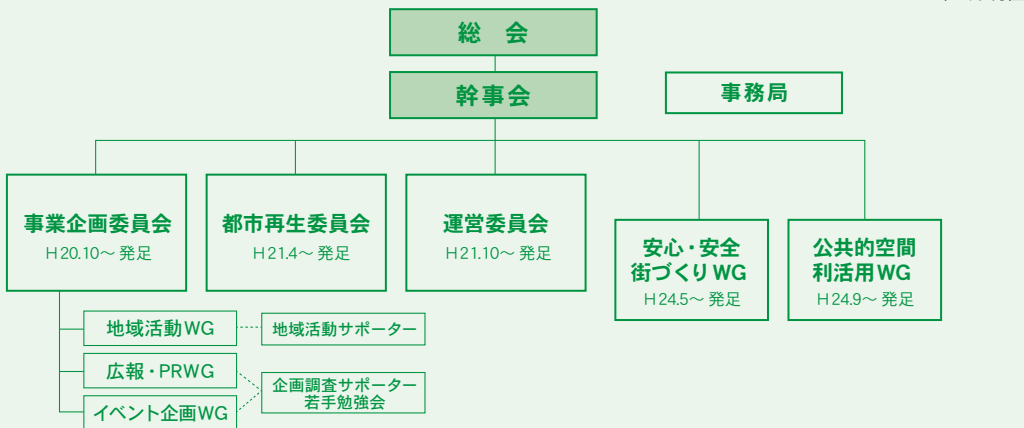


ガイドラインの有効活用の検討

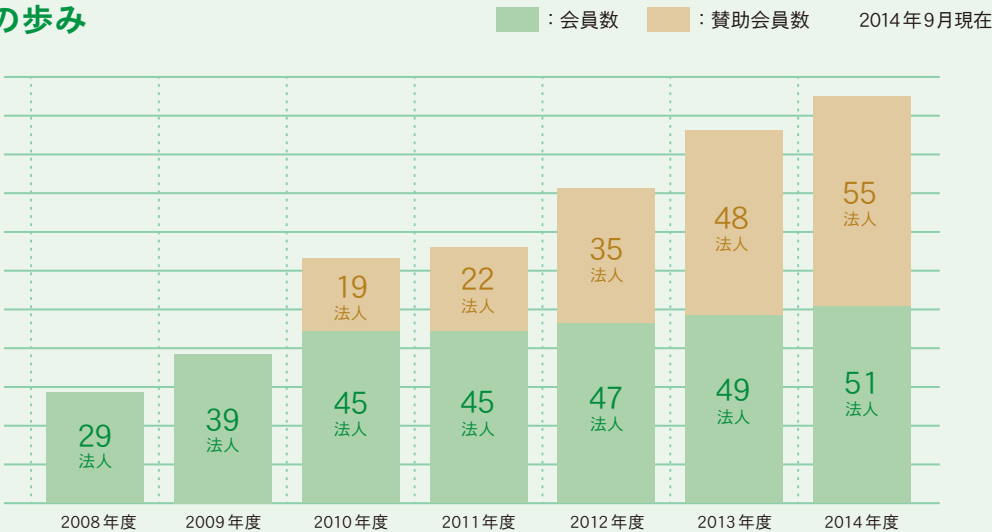
チェックリスト、助言・手続きの流れや体制、PDCAサイクル等整え、誰にとっても分かりやすく公平公正な運用方法を検討するとともに、名古屋駅周辺の取り組みや意向を広く伝えるツールとしての活用方法を検討します。

名古屋駅地区街づくり協議会 概要

■会の構成・組織図



■設立後の歩み



■主な活動のご紹介

事業企画委員会	都市再生委員会	運営委員会	安心・安全街づくりWG	公共的空間利活用WG
規制の緩和を指向しつつ、地元を意識した街歩き・賑わいづくりや美化活動を実施しています。	街の将来像を話し合い、その実現に向けた戦略を検討しています。	組織のあり方、強化、拡大策を検討したり、他団体との連携を目指した活動を行っています。	行政と連携してエリアの防災・減災能力の向上を目指しています。	公共的空間を活用し、民間収益事業の検討と実施により、持続可能な事業スキームの検証を行っています。
				
おもてなし花だん	ワークショップの様子	福岡・長崎視察	パートナーシップ協定締結	工事用仮囲い広告