



名古屋駅周辺まちづくりの現在の状況

令和3年4月更新

名古屋市



目 次

1. これまでの経緯	2
2. リニア中央新幹線に関する動き	3
3. 名古屋駅周辺まちづくりに関する動き	5
(1) 名古屋駅駅前広場周辺の再整備	6
(2) リニア駅周辺の面的整備	15
(3) ささしまライブ24地区・名駅南地区へのアクセス改善等の推進	17
(4) 名古屋駅とのアクセス性の向上（高速道路）	18
4. 関連プロジェクト	20
(1) 地区毎の特色を活かしたまちづくり	21
(2) 名古屋駅周辺の防災性の向上	23
(3) 都市機能の強化	25
(4) 新たな路面公共交通システム（S R T）の検討	28
(5) その他	29
5. 名古屋市における予算（令和3年度）	30

1. これまでの経緯

リニア中央新幹線

- 工事実施計画（その1）認可（H26.10月）
- 用地協定締結（H27.1月）
- 名城非常口工事着工（H28.6月）
- 名古屋駅（駅中央部）工事着工（H28.12月）
- 工事実施計画（その2）認可（H30.3月）
- 大深度地下使用認可（H30.10月）
- 名城変電所工事着工（H30.12月）

平成
26
|
30
年度

名古屋駅周辺まちづくり

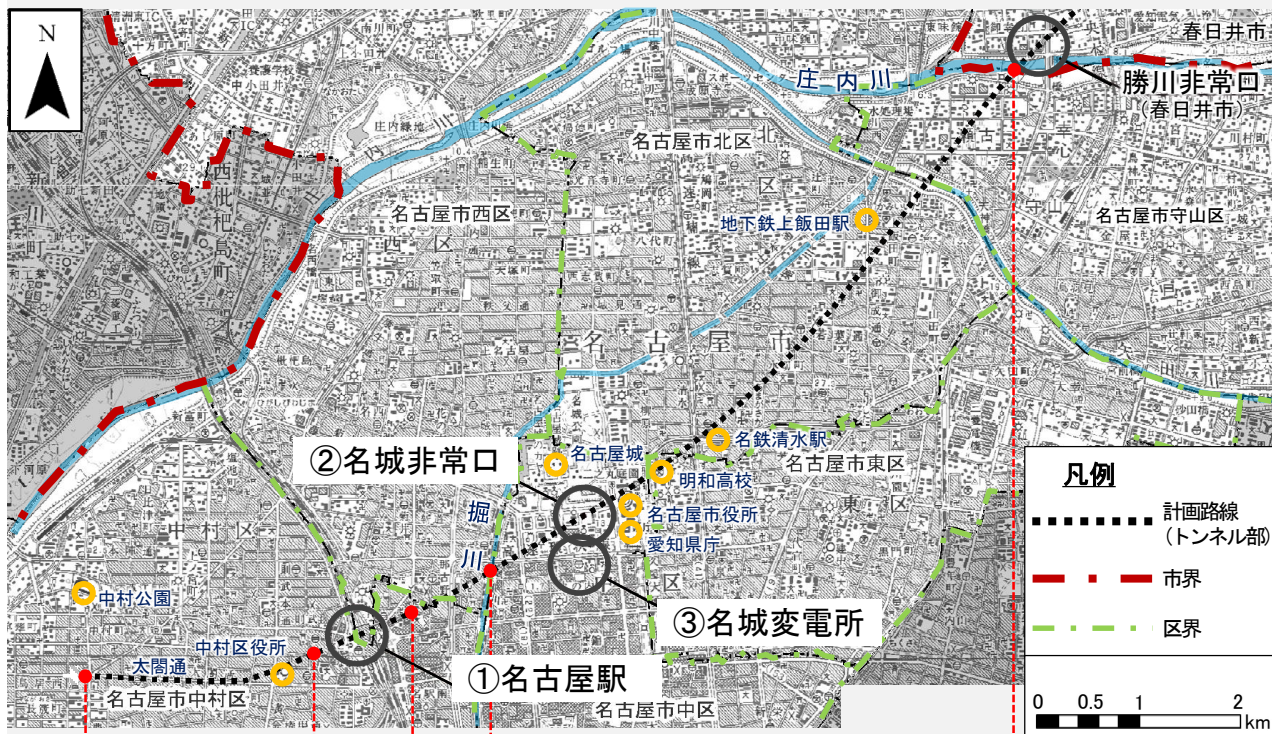
- **名古屋駅周辺まちづくり構想策定**（H26.9月）
世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ
 - ・国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す
 - ・誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる
 - ・都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく
 - ・リニア開業を見据え、行政と民間が一丸となって着実に構想を実現する
- **名古屋駅周辺交通基盤整備方針策定**（H30.3月）
 - ・駅へのアクセス性の向上、多様な交通モードの結節機能強化の実現
 - ・ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成の実現「わかりやすさ」「心強さ」「名古屋らしさ」
- **リニア駅周辺のまちづくりの方向性（中間とりまとめ）及び名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）策定**（H31.1月）

- 名古屋駅（東山線工区）工事着工（R2.2月）
- 名古屋駅（西工区）工事着工（R2.7月）

令和
元
|
2
年度

- **名古屋駅東側の駅前広場等の都市計画変更**（R2.3月）
- **名古屋高速道路の新黄金出入口及び新洲崎出入口の都市計画変更**（R2.3月）、**事業認可取得**（R2.10月）
- **名古屋高速道路の栄出入口、西渡り線、南渡り線等の都市計画変更**（R3.3月）
- **東側駅前広場の「飛翔」の解体工事に着手**（R3.3月）

■名古屋市内におけるリニア中央新幹線建設の状況



用地区分
施工区分

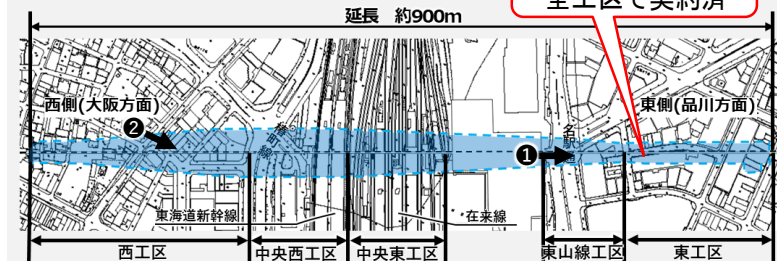
都市トンネル部
(シールドトンネル施工)

駅部
(開削施工)

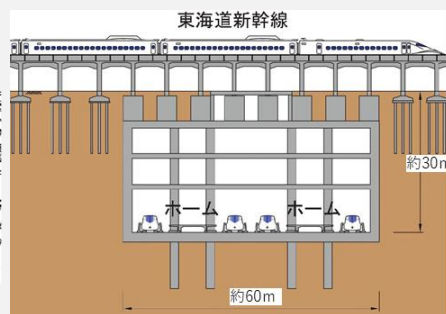
都市トンネル部
(シールドトンネル施工)

大深度地下使用

名古屋駅新設工事
全工区で契約済



※水色の網掛けは、駅の概ねの範囲を示すもの



出典：JR東海 環境影響評価書(愛知県)のあらまし(平成26年8月)

用地取得の状況

- 駅部
…用地取得を実施中
取得済み用地での工事に着手済
- 都市トンネル部
…区分地上権設定を実施中
(大深度地下使用区間等除く)



① 名古屋駅東側の状況(令和3年3月)



② 名古屋駅西側の状況(令和3年4月)

■工事の状況

①名古屋駅

○概要

リニア中央新幹線名古屋駅の建設

○工事状況

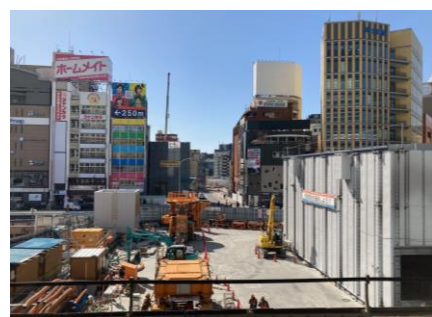
- ・東工区：工事契約を締結し、工事着手に向けて準備中
- ・東山線工区：地中連続壁・工事用立坑の準備工事を実施中
- ・中央東工区：在来線の工事桁架設が完了し、工事桁下の盛土撤去を実施中
- ・中央西工区：地中連続壁工事等を実施中
- ・西工区：地中連続壁の準備工事を実施中



【東山線工区】準備工
(立坑・地中連続壁) (令和3年3月)



【中央東工区】準備工
(盛土撤去) (令和3年3月)



【中央西工区】地中連続壁工
(令和3年3月)



【西工区】準備工
(地中連続壁) (令和3年4月)

②名城非常口

○概要

- ・名城東小公園跡地における非常口の建設
- ・名古屋駅及び勝川非常口へのトンネルの敷設

○工事状況

- ・非常口躯体構築工事を実施中
- ・工場にてシールドマシン等の製作中



非常口躯体構築工(令和3年3月)

③名城変電所

○概要

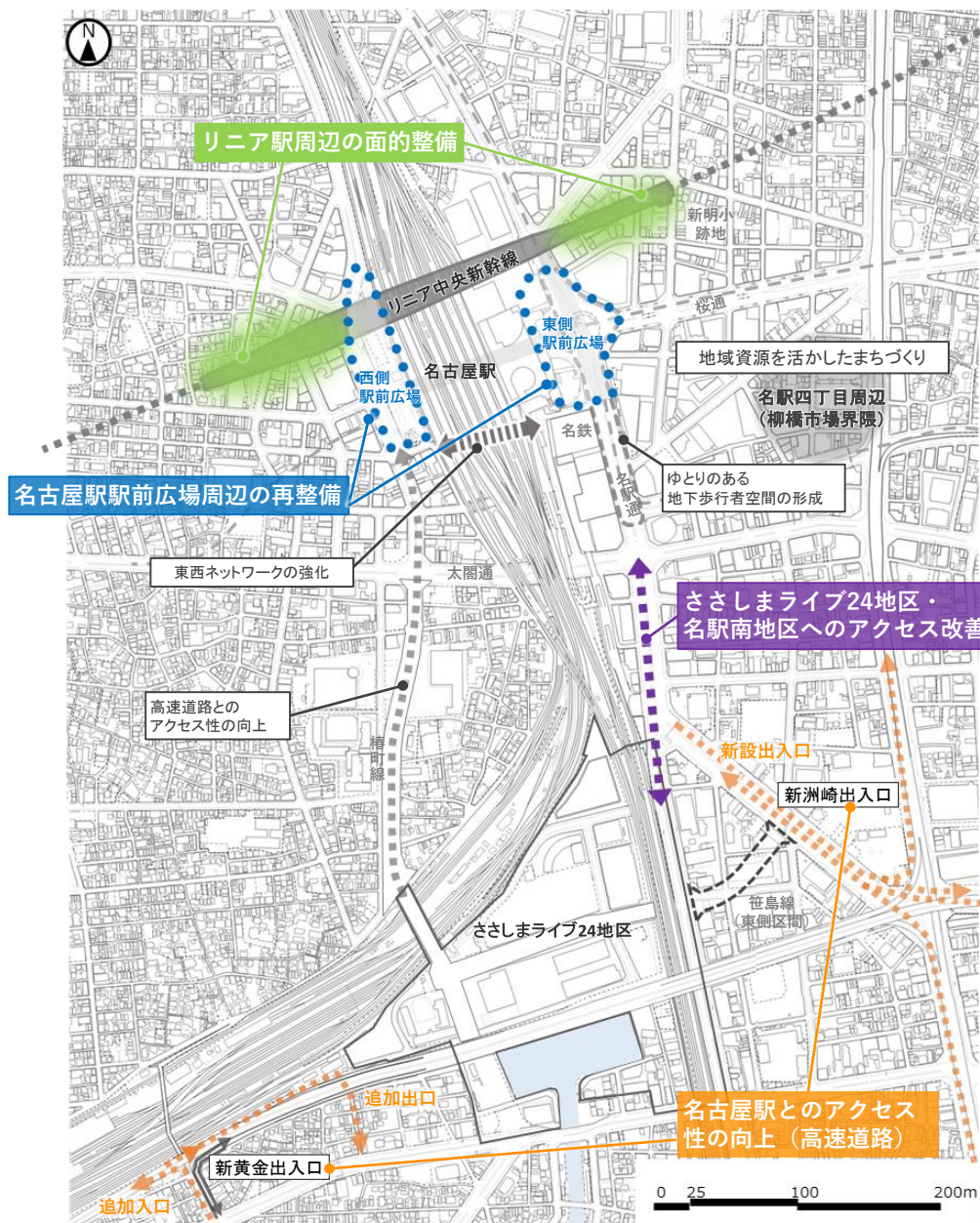
- ・愛知県産業貿易館本館跡地における変電所の建設
- ・名城非常口への電気洞道の敷設

○工事状況

- ・地下躯体構築工事を実施中



地下躯体構築工(令和3年3月)



名古屋駅駅前広場周辺の再整備

P.6~14

●東側駅前広場

- ・駅前広場等について都市計画決定（R2.3）
- ・「飛翔」の解体に着手（R3.3～）

●西側駅前広場

- ・開業時に平面レベルでの機能確保、開業後のできる限り早期に重層的な拠点の形成

リニア駅周辺の面的整備

P.15~16

- ・まちづくりを地域や関係者と連携・協力し推進

ささしまライブ24地区・名駅南地区へのアクセス改善等の推進

P.17

- ・アクセス改善と賑わい創出を一体的に検討中

名古屋駅とのアクセス性の向上（高速道路）

P.18

●新洲崎出入口、新黄金出入口

- ・都市計画事業認可を取得（R2.10）

●栄出入口・西渡り線・南渡り線等

- ・都市計画決定（R3.3）

3 - (1) 名古屋駅駅前広場周辺の再整備

■ 整備の基本的な考え方

スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮と

デスティネーション
世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくり

乗換利便性を向上させる
「ターミナルスクエア」の整備

総合交通結節機能
の充実と再編

大規模地震等に備えた
防災性の高い空間の確保

「名古屋の新しい顔」として
生まれ変わる駅前広場

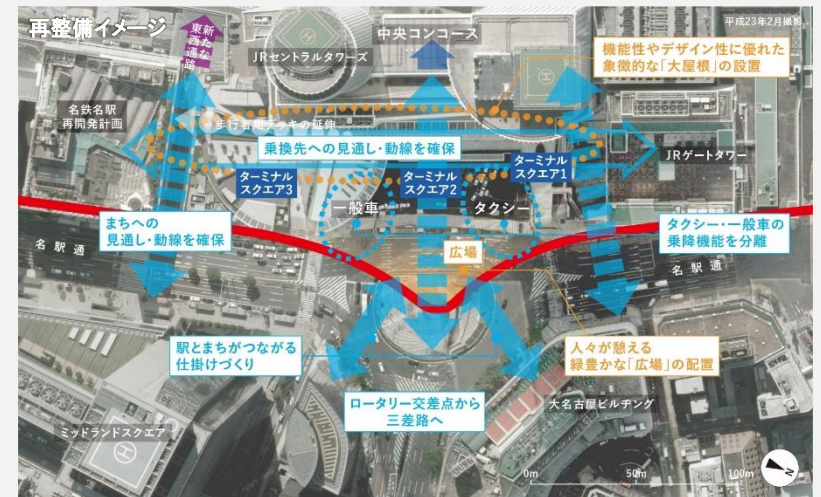
名古屋らしさ、文化の
体験と情報発信

駅前広場からまちへの波及

ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成

※名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）2019年1月策定

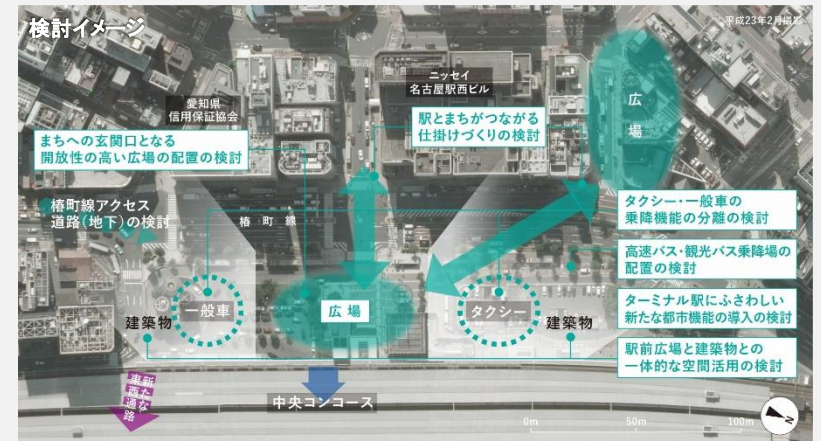
■ 東側駅前広場



※交通施設、昇降施設、屋根等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていく。

※駅前広場内に、交番、案内所、店舗等を配置することを検討中。

■ 西側駅前広場



※駅前広場と建築物との一体的な空間活用を仮定した場合のイメージ。

※交通施設等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていく。
※駅前広場内に、昇降施設、自転車駐車場等を配置することを検討中。

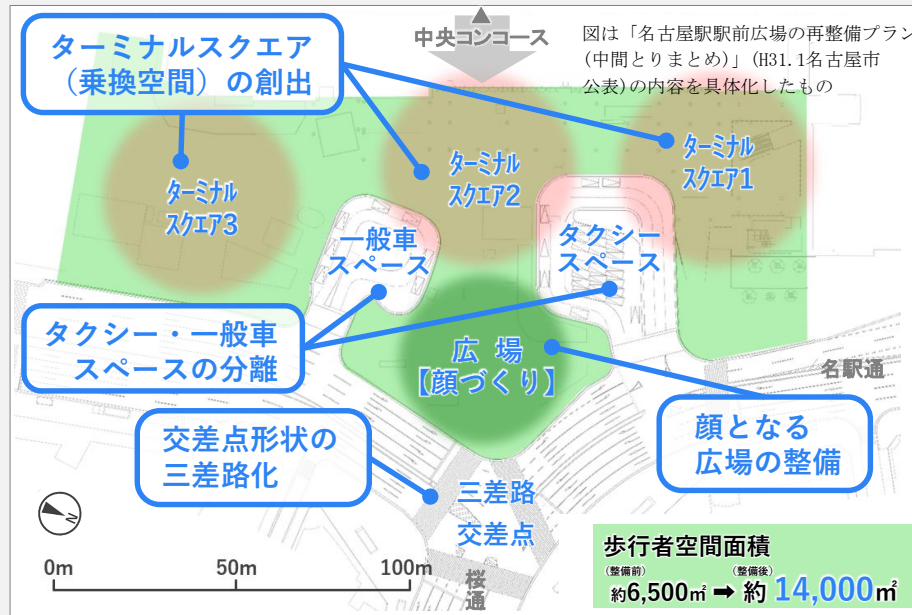
■ 地上部の整備内容等

ロータリー交差点の改良などを行い、「飛翔」の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間等の整備を図ります。

(検討状況)

- 全体の施設配置について、トータルデザイン検討会議（有識者会議）等において検討
- 一般車の利便性やアクセス性、交通処理の検討

(整備内容)



※道路の詳細構造、施設の配置や規模等については、関係者との調整により今後変更することがある。
 ※「新たな路面公共交通システム(SRT)」と整合を図りつつ、乗降・待合空間の配置について検討を行っている。
 ※ターミナルスクエア3については名鉄名駅再開発計画との整合等が必要。

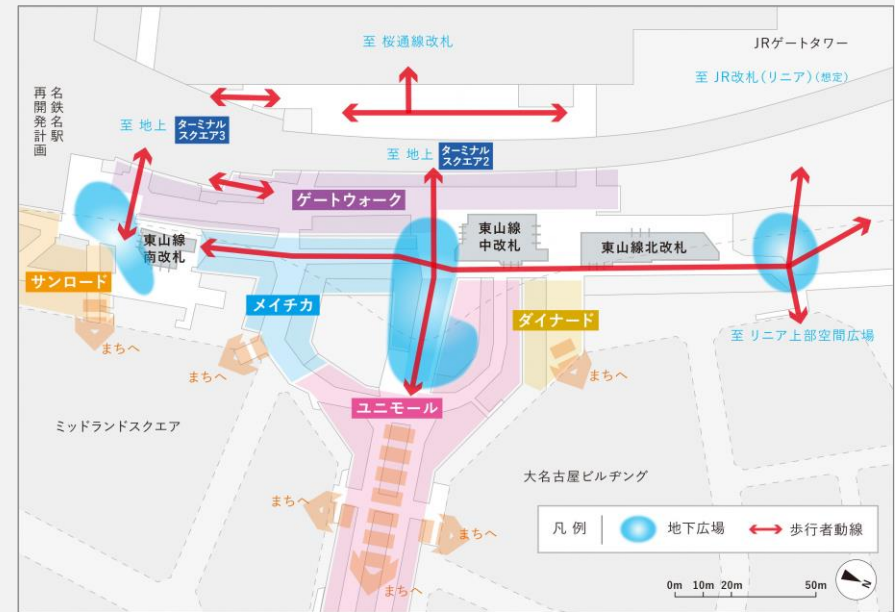
■ 地下部の整備イメージ等

わかりやすく視認性の高い歩行者空間やゆとりある地下広場を確保するとともに、防災性、安全性の向上を図ります。

(検討状況)

- 地上と地下をつなぐ昇降施設の構造的な検討
- 地下街店舗・設備の移設などの機能確保の検討・調整
- 地上へ直接非難できる階段等による防災性・安全性の向上の検討

(整備イメージ)

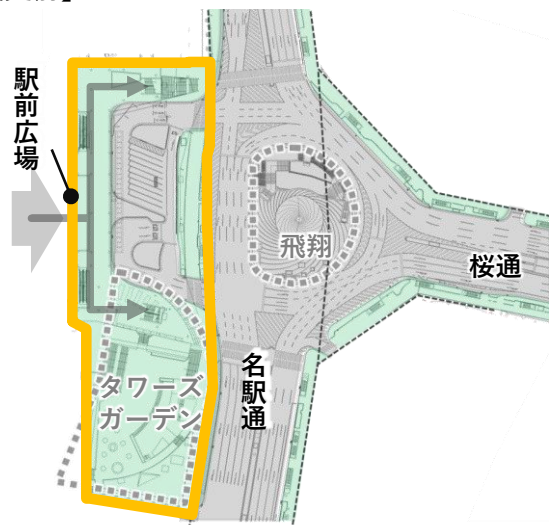


■ 駅前広場等について都市計画変更

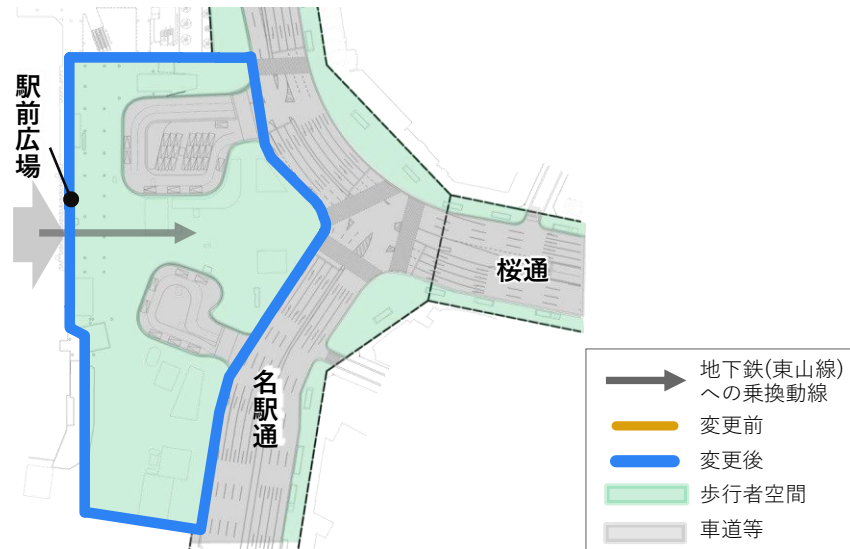
- 令和2年3月10日に、駅前広場の区域や道路の線形等について都市計画変更しました。

(都市計画変更の主な内容)

【変更前】



【変更後】



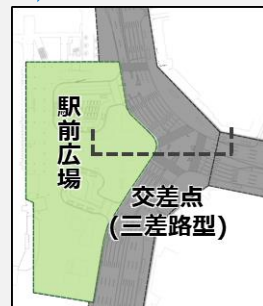
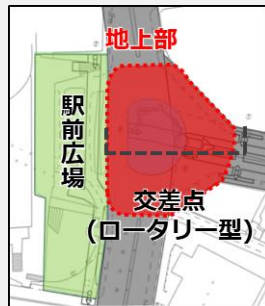
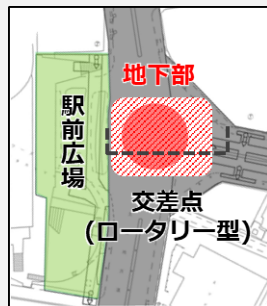
(交差点部の施工手順イメージ)

STEP① 飛翔の解体等

STEP② 地下部の工事

STEP③ 道路工事

交差点形状の三差路化



■ 駅前広場のモニュメント「飛翔」の解体・再構築

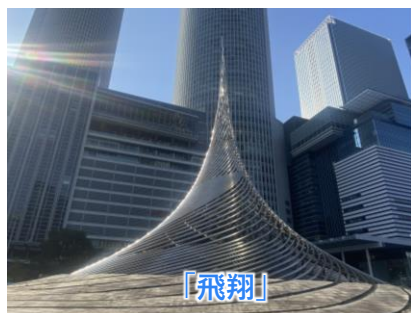
- ・ 東側駅前広場に現存する「飛翔」は、市政100周年事業の一環として整備され、以来30年に渡り駅前のシンボルとなってきたモニュメントです。
- ・ 駅前広場の拡張にともない、「飛翔」は解体し、再構築する予定です。解体に先立ってイベントの開催を予定しています。

【現在の取組】

- ・ 「飛翔」解体のための詳細設計及び再構築に向けた予備設計
- ・ 設置予定地の地元関係者とデザイン等の合意形成に向けた調整

(現況)

【現況写真】



【解体工事の様子】 ※令和3年3月 一部部材の解体に着手



(設置予定地)



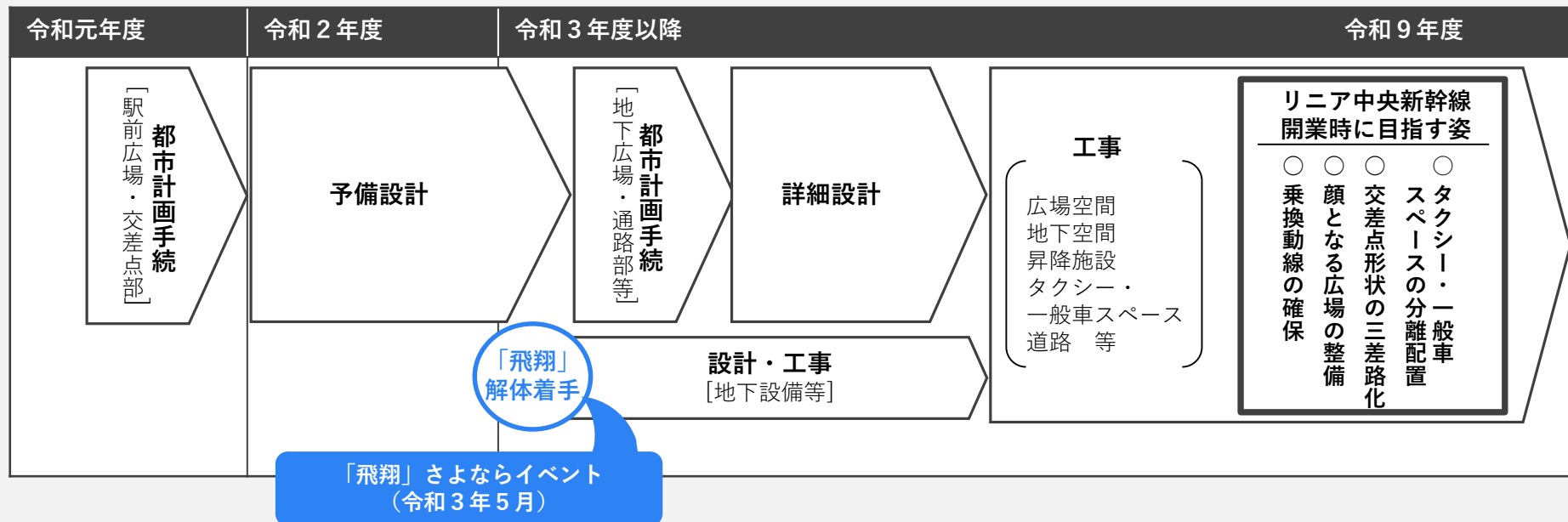
※現況写真



■ 今後の進め方（東側駅前広場）

- ・ターミナルスクエア2とその周辺は、主な役割を踏まえ、全体の計画は維持しつつ、名鉄名駅再開発計画の内容の見直しによる影響を検証し、先行して整備することを検討します。
- ・駅前広場を東側へ拡張するための準備工事になる「飛翔」の解体については、リニア中央新幹線開業に向けた必要な工事期間を踏まえ、着実に進めていきます。
- ・ターミナルスクエア3は、名鉄名駅再開発計画と密接に関わるため影響が想定されますが、主な役割を踏まえ、引き続き名鉄と調整します。

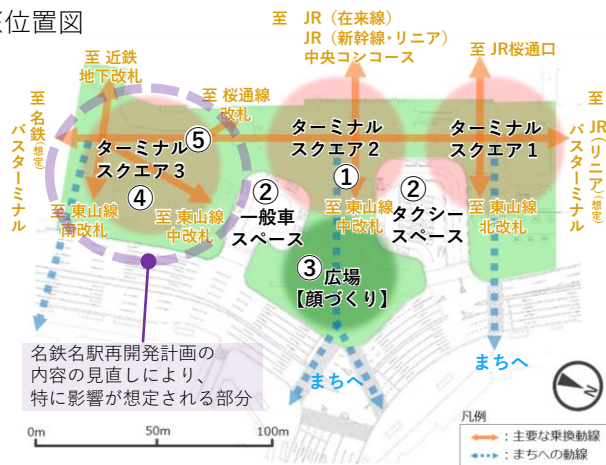
■ スケジュール（東側駅前広場）



参考

◆ ターミナルスクエアの主な役割

※位置図



(ターミナルスクエア2及びその周辺)

- ① 中央コンコースから地下鉄東山線等やまちへの動線や見通しの確保
- ② タクシー・一般車スペースの分離配置
- ③ 地上の歩行者空間を拡充し、名古屋らしさを感じられる「顔」となる空間の確保

(ターミナルスクエア3)

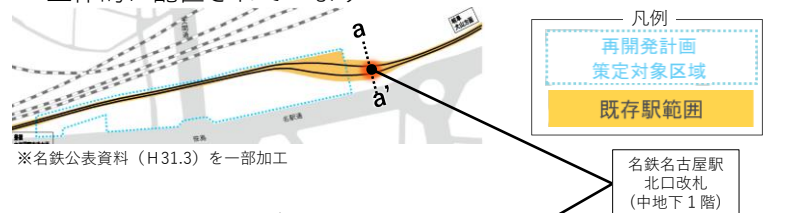
- ④ 地上の歩行者空間を拡充し、わかりやすく快適な乗換空間の確保
- ⑤ 中央コンコースから名鉄・近鉄等やまちへの動線や見通しの確保

(注) 名鉄名駅再開発計画の内容の見直しとは、名鉄が令和2年11月に公表した計画見直しの概要(「スケジュールおよび内容を見直し」及び「事業の方向性は2024年度を目途に判断」)をいう

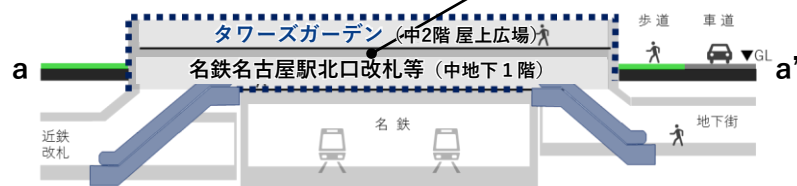
◆ 名鉄名駅再開発計画とターミナルスクエア3との関係

【現況】

名鉄鉄道函体、名鉄名古屋駅北口改札等、タワーズガーデンが立体的に配置されています

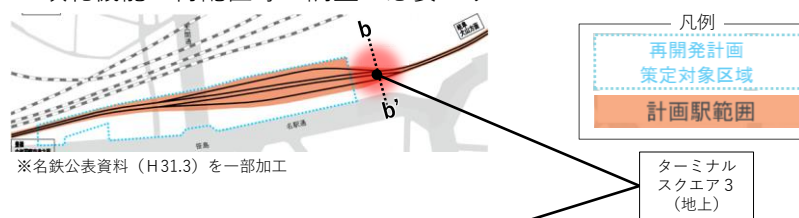


※断面の構成イメージ

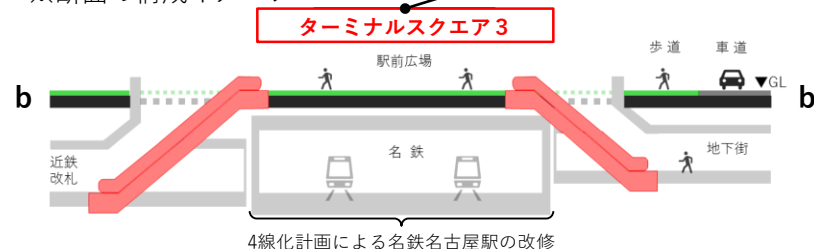


【将来】

ターミナルスクエア3の整備にあたっては、名鉄名古屋駅北口改札機能の再配置等の調整が必要です



※断面の構成イメージ



4線化計画による名鉄名古屋駅の改修

3-(1) 名古屋駅駅前広場周辺の再整備（西側駅前広場）

■ 基本的な考え方

【リニア中央新幹線開業時の姿】

リニア中央新幹線開業時を目指して、早期にリニア効果が発現できるように、必要な交通結節機能の確保と空間形成を行います。そのために、当面、駅前広場は**平面レベルの限られた空間の中で機能確保**を行います。

（注）交通結節機能について、隣接エリアの活用も含めた検討を行う

【西側エリアの目指す姿】→P.13

リニア中央新幹線開業後のできる限り早期に、スーパー・メガリージョンの中心にふさわしい**重層的な拠点の形成**を目指して再整備を行います。そのために、関係者との調整を十分に進めるとともに民間事業者との連携を深め、施設配置や動線等について多様な視点による検討を行います。

■ リニア中央新幹線開業時の姿

- ・ リニア中央新幹線開業を迎えるために必要な交通機能の確保と空間の形成を、駅前広場の南側で図ります。

（整備イメージ）



- （注）駅前広場の北側ではリニア中央新幹線名古屋駅新設工事に伴う復旧工事等が見込まれる。
（注）西側エリアの目指す姿の内容・工程を踏まえ、リニア工事に伴う復旧工事等とも整合を図りつつ、段階的な整備を検討する。
（注）既存の地下街及び地下駐車場は現状の利用を基本とする。
（注）「新たな路面公共交通システム（SRT）」と整合を図る。
（注）駅前広場内に自転車駐車場等を配置することを検討する。
（注）隣接エリア・駅前広場でバス乗降場等の交通機能を配置することを検討する。
※1 SRTの乗降・待合空間の検討箇所。（既存の自転車駐車場の台数を確保する必要がある）
※2 広場・駅前広場内にリニア関連施設が配置される予定。
※3 高速バス待合等・交番についてはリニア開業時に移設（予定）し、移設方法等は「西側エリアの目指す姿」と整合を図る。

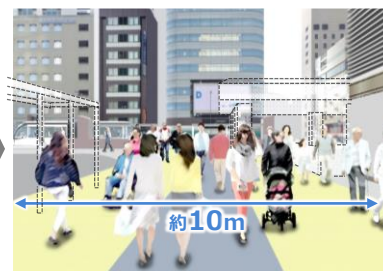
① 顔となる広場の整備

リニア中央新幹線の玄関口にふさわしい「広場空間の形成」



② まちへの動線の確保

駅とまちの主動線につながる「歩行者空間の拡幅」



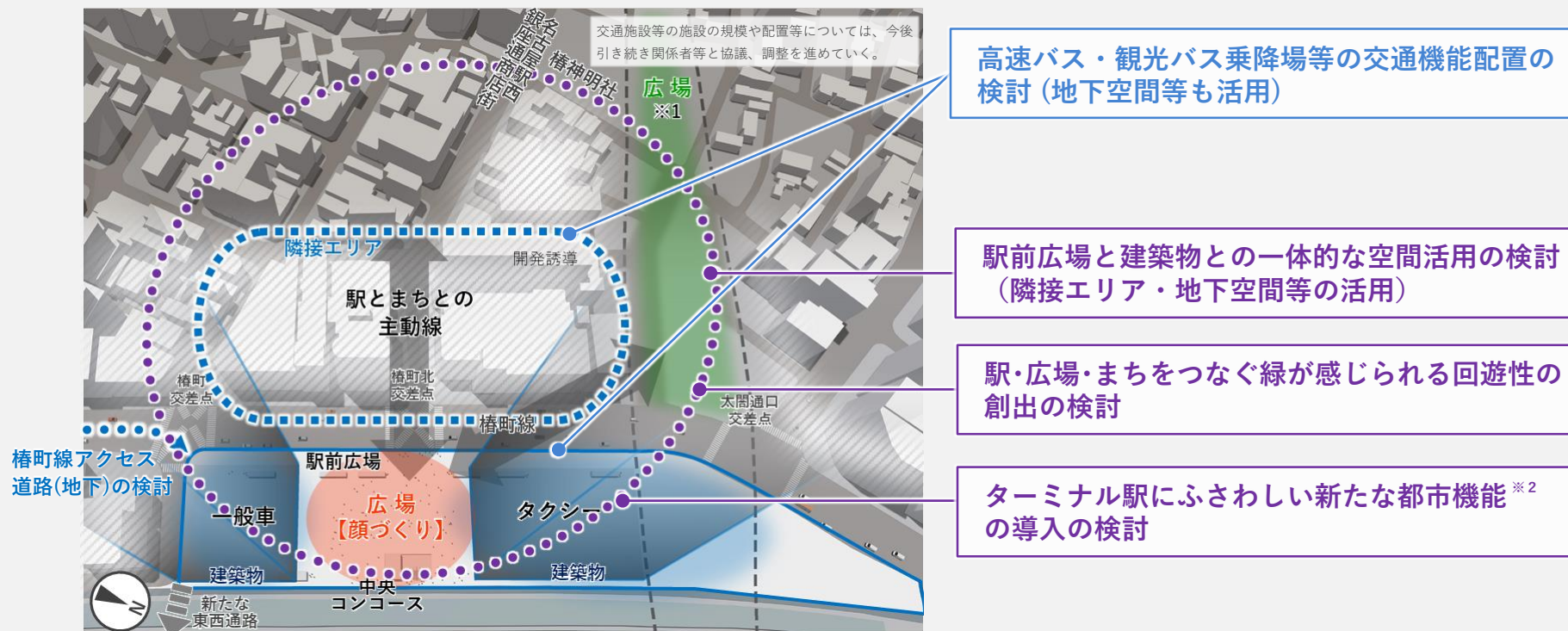
※半透明の施設は今後検討が必要

③ タクシースペースの改善

ユニバーサルデザイン等に配慮した「利用しやすい乗降場の配置」

- リニア開業後のできる限り早期に、交通機能の高度化や将来を見据えた西側エリアのまちづくりと連携した重層的な拠点の形成を図ります。

(検討イメージ)

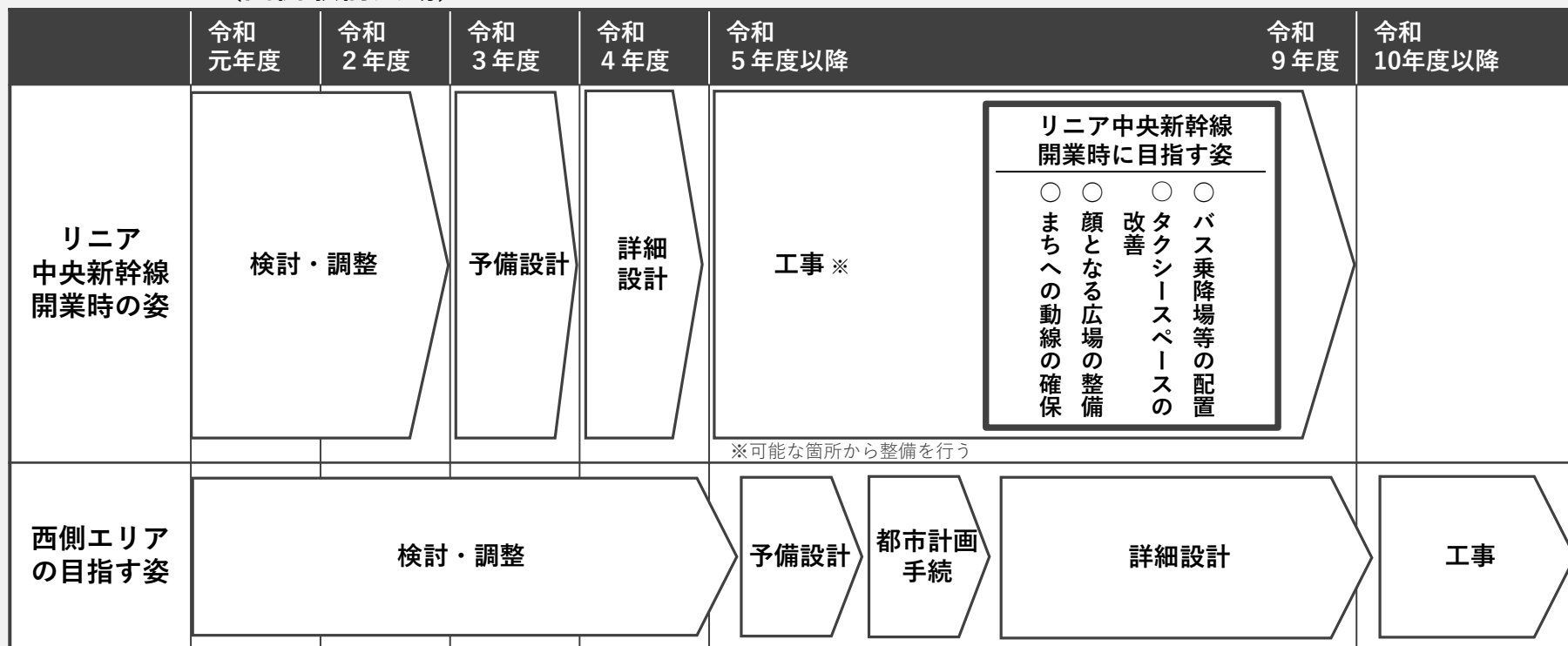


※2 総合案内(観光案内所・交通案内所等)、文化発信(コンサートホール・美術館等)、産業・ビジネス交流(MICE施設・ハイグレードホテル等)、オフィス等を想定。

■ 今後の進め方（西側駅前広場）

- リニア中央新幹線開業時の姿について、重層的な拠点の形成までの暫定的な整備ではありますが、一定の期間供用されるため、コストに配慮しながらデザインの工夫を行います。
- 併せて、西側エリアの目指す姿の具体化に向けて検討を進め、引き続き関係者と協議・調整を行っていきます。

■ スケジュール（西側駅前広場）



■事業概要

リニア駅上部空間を、広場利用を主とした公共的空間として活用するとともに、それらに伴う道路の再配置、また、周辺街区の開発誘導や土地の高度利用促進などを図ることにより、まちの顔づくり・拠点づくり、防災性向上を面的に進める

■目標とするまちの姿

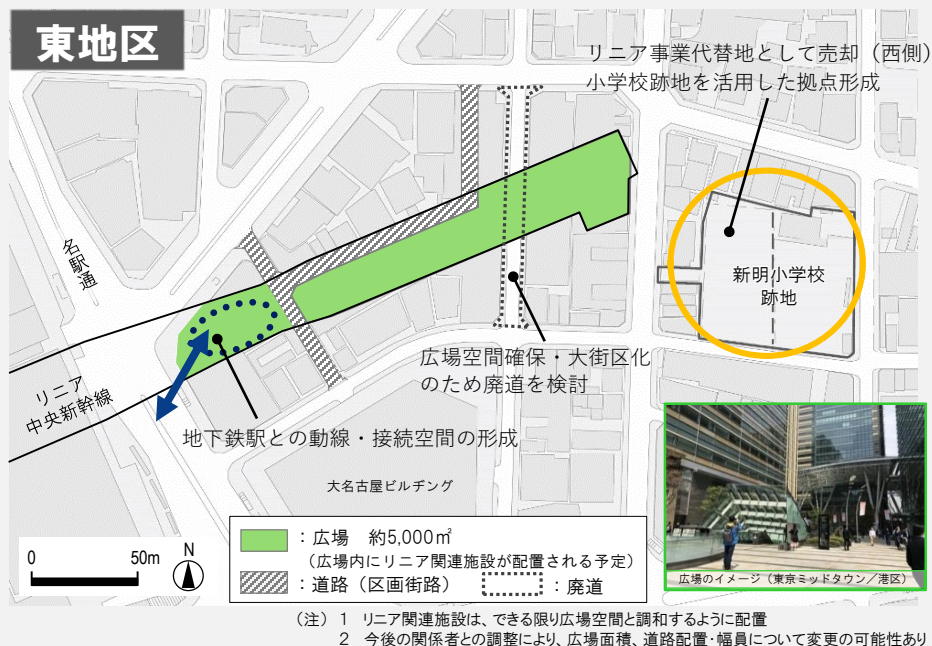
人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち

■リニア駅上部空間の計画検討状況図



<広場計画コンセプト>

- ・笠瀬通以东は、イベントなどによりにぎわいのある空間を形成する
- ・笠瀬通以西は、周辺住宅街や椿神明社と調和した緑あふれる空間を形成する



<広場計画コンセプト>

- ・広場から周辺のまちへと人が回遊するような、魅力的なプロムナード空間を形成する

■まちづくりの取り組み

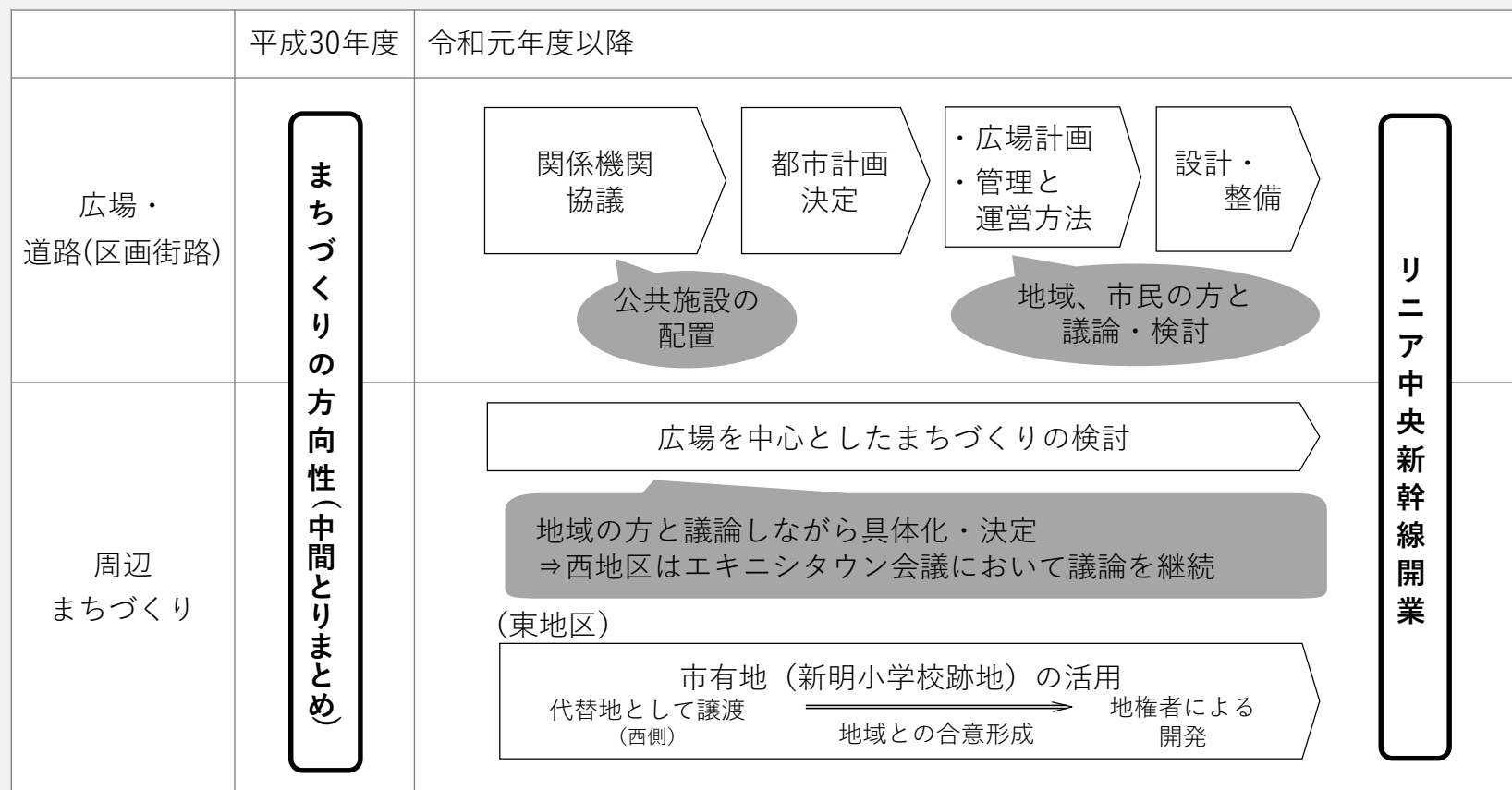
リニア駅上部空間の整備

- ・リニア駅上部空間を広場として活用し、にぎわい創出や緑を活かした魅力向上を図るとともに、防災機能を確保
- ・まとまりのある広場空間の確保、周辺の無接道敷地の解消、土地の集約・整形による魅力づくりなどの観点から、道路を再配置

周辺まちづくり

- ・【西地区】名古屋駅西地区まちづくり推進会議（エキニシタウン会議）にて、まちの将来像等について検討
- ・【東地区】新明小学校跡地に民間の力を活用し、地域の交流・防災拠点やビジネス拠点となる空間を検討

■進め方



■取組の概要

- ・名駅通西側歩道を拡幅して、歩行者と自転車が安心して走行し、ゆとりある歩行空間を創出します。
- ・名駅地区から地下レベルでつながる地下公共空間を整備して、名古屋駅との距離感や地域分断等の課題解消に向けて取り組みます。

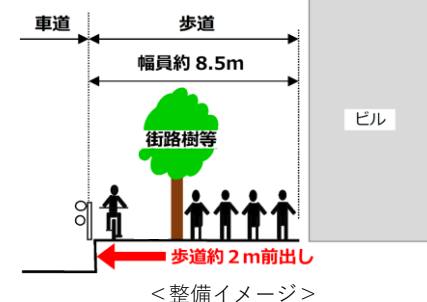
(交通アクセス等の課題)

(取組みイメージ)



名駅通西側歩道拡幅

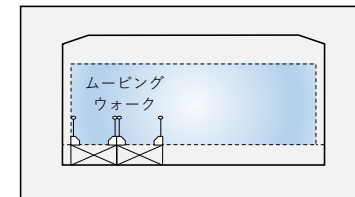
拡幅区間 笹島交差点～下広井町交差点南側



名古屋駅周辺地下公共空間

整備区間 笹島交差点付近～ささしまライブ24地区北東側

整備内容 幅員：約8.5m
高さ：約3.0m



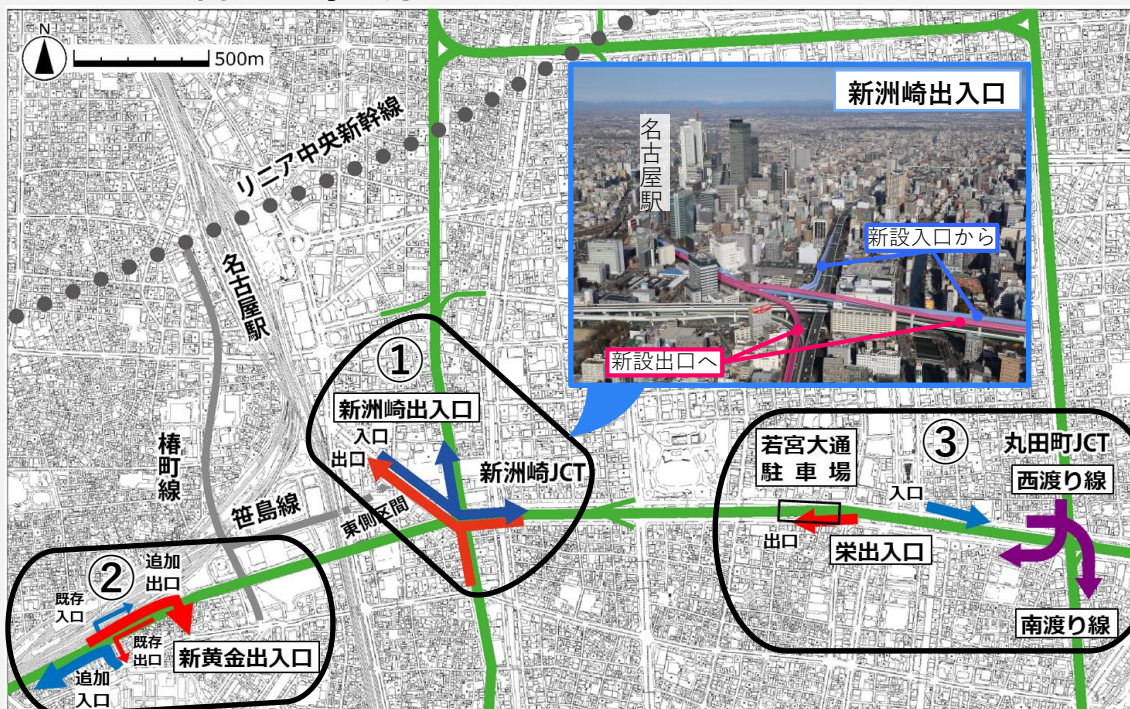
<基本断面イメージ>

■今後の進め方

	令和2年度	令和3年度	令和9年度
名駅通西側歩道拡幅	設計・発注手続き	工事	
地下公共空間整備	設計・協議・都市計画手続き等	地下埋設物支障移設等	工事等
賑わい創出等	検討・協議・具体化		

3-(4) 名古屋駅とのアクセス性の向上（高速道路）

■アクセス向上の考え方



(整備効果)

【①新洲崎出入口】

- ・名古屋駅東方面とのアクセス性の向上を図ります。

【②新黄金出入口】

- ・名古屋駅西方面とのアクセス性の向上を図ります。

【③栄出入口・西渡り線・南渡り線】

- ・都心環状線の渋滞解消が見込まれ、名古屋駅とのアクセス性の向上を図ります。
- ・都心部における自動車の集中緩和を図ります。

※栄出口の設置に伴い、若宮大通駐車場南側出入口の付替え等を行います。

■スケジュール

		2020 令和元年度	2021 令和2年度	2022 令和3年度	2023～ 令和4年度～	2027 令和9年度
①	新洲崎出入口	都市計画手続き	事業化手続き 令和2年10月22日 都市計画事業認可 【名古屋高速道路公社】	用地補償 ・ 設計 ・ 工事 【名古屋高速道路公社】		
②	新黄金出入口	令和2年3月10日告示 【名古屋市】				
③	栄出入口・西渡り線 ・南渡り線	関係者協議	都市計画手続き 令和3年3月10日告示 【名古屋市】	事業化手続き 【名古屋高速道路公社】 (予定)	設計 ・ 工事 【名古屋高速道路公社】 (予定)	
	若宮大通駐車場				設計 ・ 工事 【名古屋高速道路公社】 (予定)	

4. 関連プロジェクト

「名古屋駅周辺まちづくり構想」の基本方針に基づき、関連プロジェクトを展開

■まちづくりの基本方針

【基本方針1】

国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す

- (1) 国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成する
- (2) 玄関口にふさわしい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを進める
- (3) ビジネス拠点・交流拠点にふさわしい安全性を確保するとともに、環境負荷の少ないまちを形成する

安全性の確保

【P.23-24】 名古屋駅周辺の 防災性の向上

災害リスクへ対応するため、帰宅困難者対策・浸水対策を実施し、名古屋駅周辺の強靱化を図る

ビジネス拠点・交流拠点の形成

【P.25-26】 都心部での都市機能誘導

容積率の緩和をインセンティブに、民間投資の促進を図り、都市機能の導入を促進

【P.27】 公開空地等の活用

公開空地等の活用を促進し、ウォークラブルな空間を形成することによって、3密を避けつつ都市の賑わいを向上

【基本方針2】

誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる

- (1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する
- (2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する

3. 名古屋駅周辺まちづくりに関する動き (P.5~P.18)

【基本方針3】

都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく

- (1) 城下町から超高層ビル群まで新旧織り交ぜた多様なまちの魅力を育て、活かす
- (2) 人が主役の歩いて楽しい空間を形成し、回遊性を高める

多彩な魅力を創出

【P.21-22】 地区毎の特色を活かしたまちづくり

官民協働で地域のまちづくりを促進し、地域独自の個性を活かす

回遊性の向上

【P.28】 新たな路面公共交通システム (SRT) の検討

都心部の魅力ある地域をつないで回遊性を高め、賑わいの面的拡大を創出

【基本方針4】

リニア開業を見据え、行政と民間が一丸となって着実に構想を実現する

- (1) まちづくり構想を実現するため、行政がリーダーシップを発揮するとともに、行政と民間、民間相互など様々な主体が連携・協働してまちづくりを推進する

名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会など

名古屋駅地区街づくり協議会

- 名古屋駅太閤通口まちづくり協議会

- 名古屋新幹線駅前商工連合会

- まっとナゴヤプロジェクト会議

- 四間道・那古野界隈まちづくり協議会

- 名駅東花車・船入地区まちづくりの会

- 名駅南地区まちづくり協議会

- 一般社団法人ささしまライブ

- メイエキサザン

- ・名駅の南エリアにおける地域資源や各種団体等の活動をつなげ、エリア全体でのまちづくりを議論
- ・エリア全体のまちづくりを見据え、個々の活動のほか官民連携によるまちづくりを進める

■名古屋駅周辺の地域資源

柳橋



柳橋中央市場

- ・柳橋地区は、名古屋駅周辺の回遊性を高める重要な位置にある
- ・地域の食文化を支える柳橋中央市場を活かしたまちづくりの検討を進める



円頓寺・那古野・四間道



円頓寺商店街



円頓寺本町商店街



四間道

駅西



名古屋駅西銀座通商店街



太閤秀吉モニュメント

ささしまライブ



クルーズ名古屋

名駅南



クリバこ



名古屋四季劇場

納屋橋



納屋橋・堀川



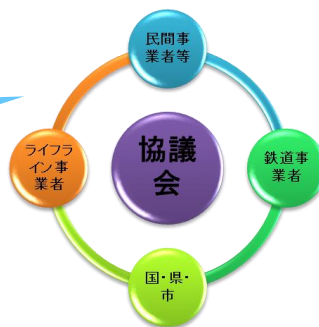
■帰宅困難者対策

- ・名古屋駅は一日の乗降客数が122万人のターミナル駅であり、大規模地震発生の際、最大20.2万人の滞在者・来訪者が見込まれ、そのうち、帰宅できず、行き場のない帰宅困難来訪者が4.2万人となると想定されている
- ・発災直後の混乱を回避し、滞在者等にとって安全な街を目指すため、官民連携で「名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画」を作成し、帰宅困難来訪者を一時的に受け入れる施設（退避施設）の確保などに取り組んでいる

退避施設：41施設（約2.5万人分）
一時退避場所：24施設（約5.5万人分）

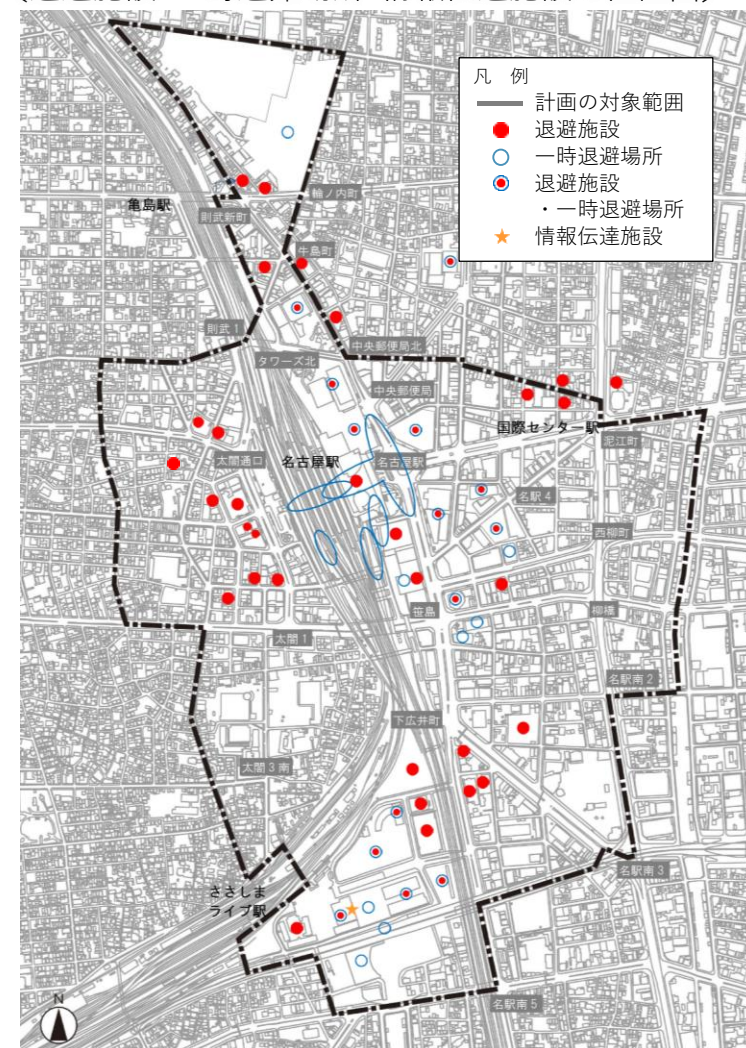
協議会に48事業者が参加

令和2年度は1事業者が新規加入



- ・令和3年2月に、実災害を想定し、メールとウェブサイトを利用した、退避施設と市本部との情報伝達訓練を実施

〔退避施設・一時避難場所・情報伝達施設の位置図〕



第3次名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画
(令和2年7月一部改正)

■浸水対策

- ・名古屋駅周辺地域は交通結節点で、商業・業務機能などが集積しており、地下空間利用の拡大も進んでおり、本市の都市機能を確保する上で非常に重要な地域
- ・リニア中央新幹線開業を目標に、河川・下水道等が連携し、集中的に整備を推進

目標

- ・1時間63mm※1の降雨に対して、浸水被害をおおむね解消
- ・1時間約100mm※2の降雨に対して、床上浸水をおおむね解消

※1 名古屋地区における年超過確率1/10の降雨

※2 名古屋地方気象台における過去最大の1時間雨量相当

中川運河上流地域における下水道の集中整備

- ・名古屋中央雨水調整池や広川ポンプ所、名駅前ポンプ所などを整備中

堀川の早期改修

- ・平成30年1月に「100mm/h安心プラン」に登録し、下流の松重地区・洲崎地区に加え、五条橋地区の整備に着手
- ・リニア開業までに五条橋地区の改修のおおむね完了を目指す

※「100mm/h安心プラン」

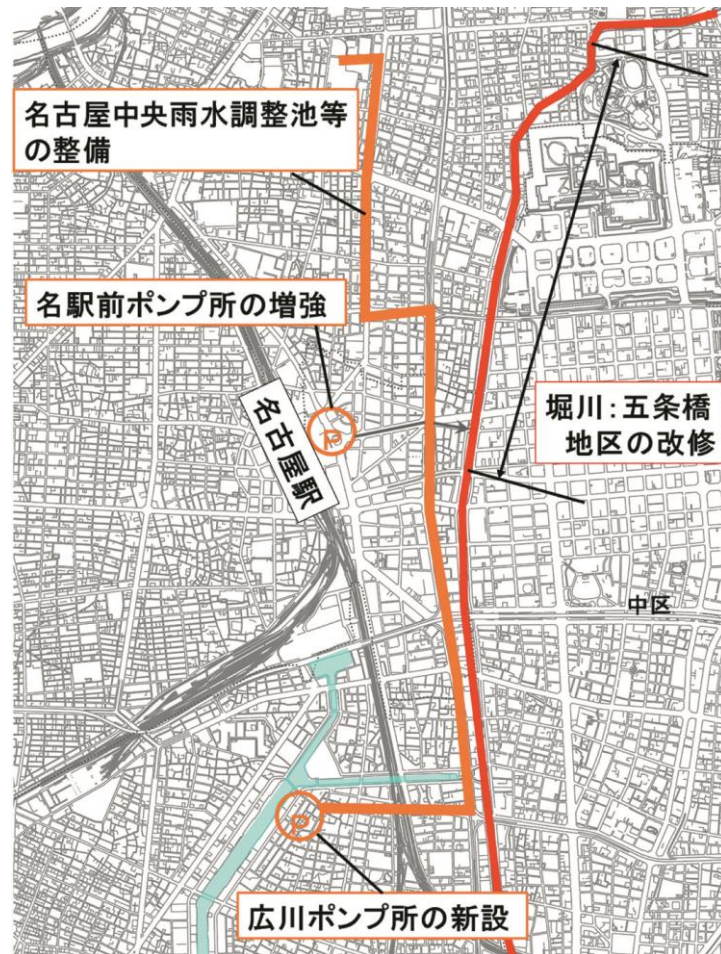
ゲリラ豪雨等による浸水被害に対し、河川・下水道事業、避難行動の支援等、官民連携し、被害の軽減を図るための取組み等への支援制度



名古屋中央雨水調整池（工事中）



堀川の護岸改修



集中整備地区（名古屋市総合排水計画）

■都心部約350haにおいて容積率緩和をインセンティブに都市機能を誘導

令和2年10月 運用開始

名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度

- ・指定容積率変更+地区計画により、土地の高度利用+都市機能の増進を図る
- ・変更前の指定容積率を超えて建築する場合は、誘導用途の導入や公共貢献などの認定基準への適合が必要

★ポイント

認定とすることで個別の都市計画や許可よりも簡易かつ迅速に容積率を緩和

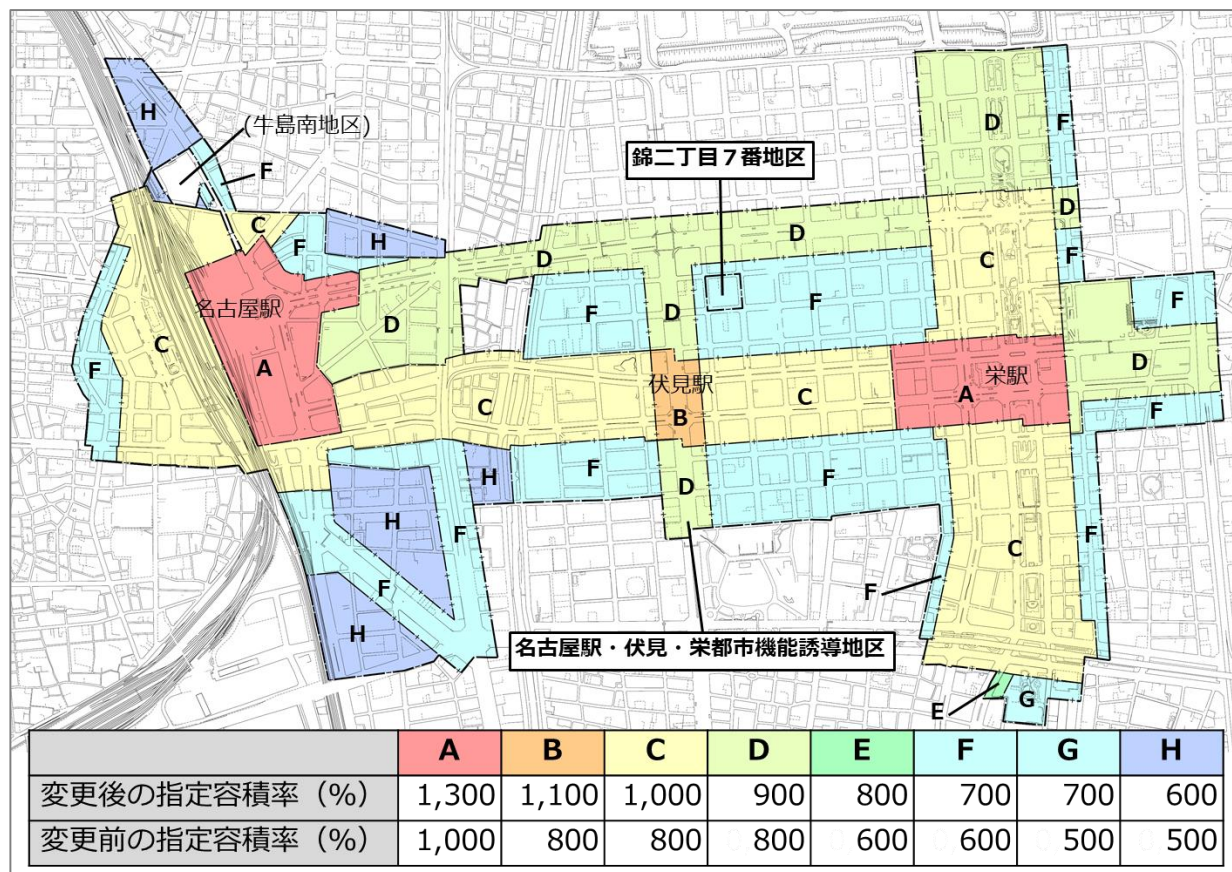
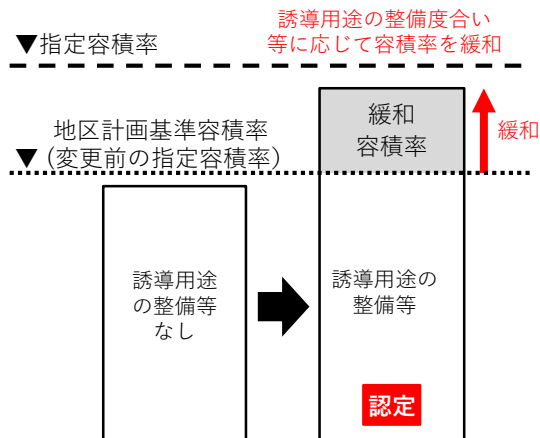
- ・誘導する都市機能（例）

【誘導用途】

劇場、イノベーション施設、ハイグレードホテル、低層階店舗（1階） など

【公共貢献】

緑化率20%以上の確保、空地整備 など



都心部に不足する都市機能（劇場、イノベーション施設、ハイグレードホテル、沿道のにぎわい店舗など）を容積率緩和により誘導

100%を超える容積率緩和に対しては、公共貢献（緑化率20%以上の確保、帰宅困難者対策、地下街接続、公開空地整備など）を併せて実施

認定基準

- ・緩和容積率に応じた基準に適合すれば、誘導用途分の1.5倍の容積率を緩和。

認定基準

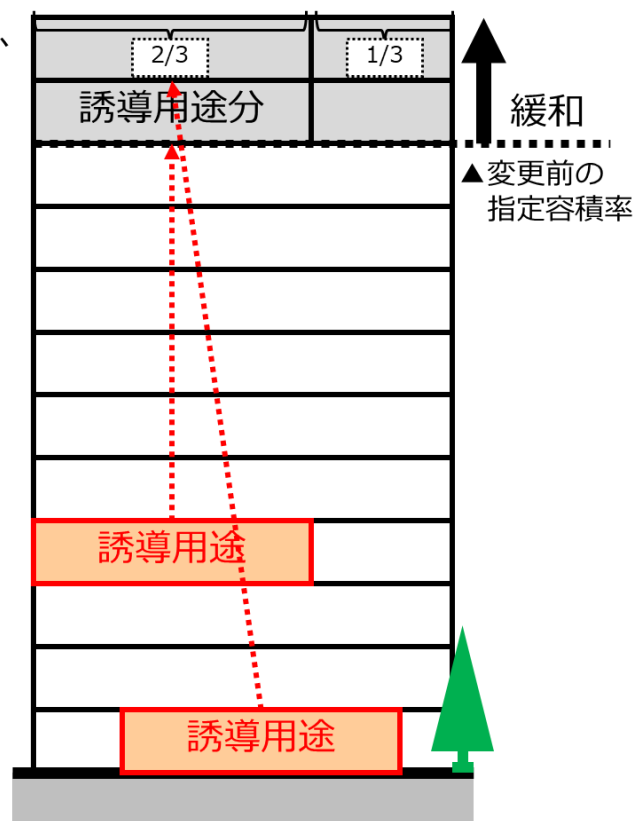
- ①敷地面積500㎡以上、
建築面積200㎡以上の確保

②誘導用途の整備

- ③住宅の制限
- ④沿道のにぎわいを生み出す店舗の整備
- ⑤緑化
- ⑥歩行者空間の整備
- ⑦景観計画への適合
- ⑧周辺環境への影響の確認等
- ⑨退避施設の整備

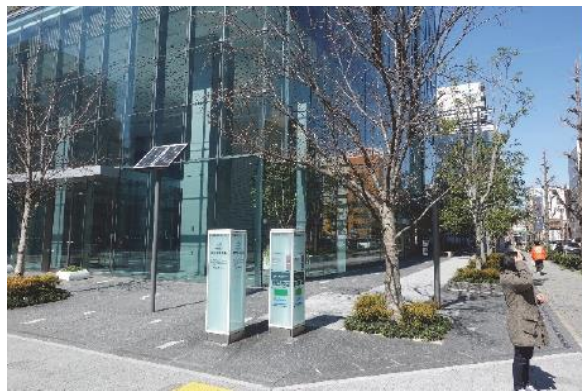
⑩公共貢献の実施

- ⑪交通への影響の確認等



■公開空地を活用してウォーカブルな空間へ

名古屋市内に総合設計制度に基づく公開空地は約130箇所、都市再生特別地区や特定街区等の都市計画により整備された空地が約50箇所



- ・ 都市における貴重なストックであるにもかかわらず、十分な活用がされていない。
- ・ コロナ禍において、3密を避けつつ都市の賑わいを取り戻す必要がある。

令和2年12月 創設

公開空地等環境整備助成金制度

助成対象となる公開空地等

- ・ 総合設計制度に基づく公開空地
- ・ 都市再生特別地区・特定街区等の都市計画において整備された空地

助成対象者

- ・ 公開空地等の所有者または管理者
- ・ 公開空地等を有する建物の賃借人のうち、所有者から同意を得た方

助成内容

滞在快適性の向上や歩行者の利便増進を図ることを目的に行う以下の環境整備について、経費の一部を助成

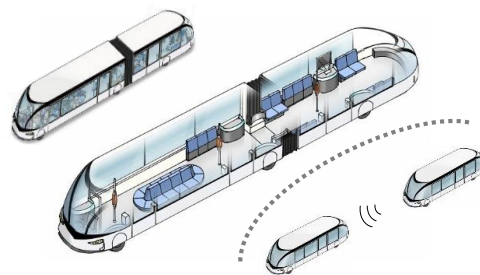
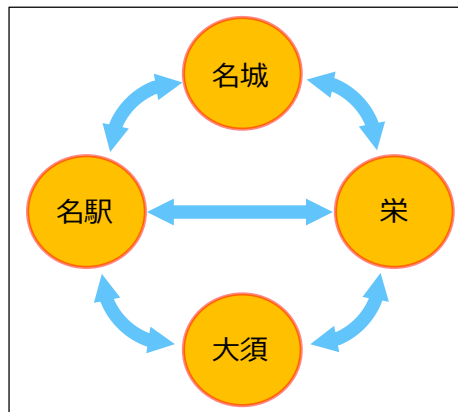
(再整備) 段差の解消、植栽の付替え、ベンチの設置
その他これらに類する整備

(物品調達) 恒常的に使用する椅子、テーブル、パラソル
その他これらに類する物品・消耗品の確保

4-(4) 新たな路面公共交通システム（S R T）の検討

■ S R T（Smart Roadway Transit）の概要

- ・従来のL R TやB R Tの優れた点を取り入れて発展させた新しい都市のシステム
- ・道路空間の賑わいづくりと一体的に整備し、魅力あるまちをシームレスにつないでストレスフリーな移動を提供することで都心の回遊性を向上



<車両のイメージ>



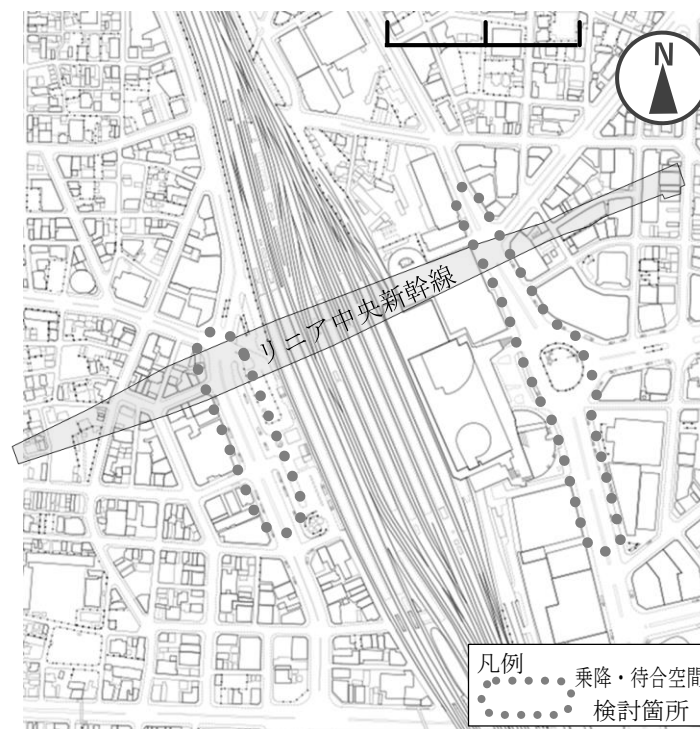
<走行空間のイメージ>



<乗降・待合空間のイメージ>

※名古屋駅の乗降・待合空間は、
駅東及び駅西の両方で検討中

0m 100m 200m



■導入の進め方

- ・リニア中央新幹線開業時にS R Tの導入効果を最大限に発揮することを目指し、課題解決に必要な検証を行いながら段階的に導入を推進
- ・令和2年10月に名古屋都心ではじめて、S R T構想のコンセプトに近い、通常のバスよりも大きい“**連節バス**”及び最先端の“**燃料電池バス**”の試験走行を実施



走行の様子（連節バス）



走行の様子（燃料電池バス）

日本最大級のPark-PFI『Hisaya-odori Park』（令和2年9月18日開業）

《整備前》



《整備後》



① 広大な芝生広場で思い思いに憩う人々



② 夜でも明るく、ゆったりと過ごせる空間



⑤ テレビ塔を映す全長80mの水盤



③ テレビ塔下の空間で交流する人々



④ 食事やショッピングで賑わう人々



■事業概要

- ・手 法：Park-PFI制度 + 指定管理者制度
- ・事業者：三井不動産㈱（代表事業者）、大成建設㈱、
㈱日建設計、岩間造園㈱
- ・面積等：公園面積 54,500㎡
店舗建築面積 5,200㎡（35店舗、1～2階建て）

■事業経緯

- 平成29年10月 事業者の公募
- 平成30年2月 事業者の選定
- 平成31年1月 工事着手
- 令和2年9月 「久屋大通パーク」として開業
- 令和20年2月 事業終了



