



Nagoya まちなかウォークブル戦略 〈Nagoまち戦略〉

名古屋市

1 戦略策定に向けて p.1

- (1) 目指すまちの姿 ～戦略のねらい～
- (2) まちづくりの動向
- (3) 国内外の事例

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性 p.6

- (1) 名古屋市の現状
- (2) ウォーカブルなまちなかとは

3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略 p.14

- ウォーカブルなまちづくりをすすめる考え方
- 戦略1 官民のパブリック空間をつかう
- 戦略2 新時代の都市デザインでプレイスをつくる
- 戦略3 プレイスどうしをちかづける
- まちなかがもっと使われるように

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素 p.21

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト p.40

1 戦略策定に向けて



(1) 目指すまちの姿 ～戦略のねらい～

(2) まちづくりの動向

(3) 国内外の事例

1 戦略策定に向けて

(1) 目指すまちの姿 ～戦略のねらい～

これから名古屋は、どのようなまちを目指していくのでしょうか

これまで、まちの活力・魅力向上に向けた施策の視点として、中心市街地活性化、都市再生、コンパクトシティなどの言葉が使われてきました。

こうした視点はこれからも大切であることに変わりはありませんが、今後成熟期を迎え、多くの人が多様な価値観をもって暮らし、活動する都市において、改めて**人中心の視点**に立ち返り、その行動の受け皿となる都市空間のあり方をとらえなおすことが大切となってきました。

そのような都市において、自宅、学校や職場とは違う、人それぞれにとって、居心地の良い特別な場所があることが大切であり、いわゆるサードプレイスが求められています。

都市空間という点で、名古屋は道路・公園をはじめ民有地も含めた**空間の豊かさ**が特徴であることから、これらを活かして多様な人にとって、**居心地が良く歩きたくなるような人中心の場所 ～ウォーカブルな空間～**として再生することで、**サードプレイス**があふれるような NAGOYA を目指していきます。

目指すまちの姿

居心地の良い特別な場所

サードプレイスあふれる「NAGOYA」

— 居心地の良さで選ばれるまちへ —

1 戦略策定に向けて

(2) まちづくりの動向

全国で「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の取組みが進められています

今後のまちづくりとして、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することが必要とされています。

まちなかを**車中心から人中心の空間へと転換**することで豊かな生活空間が実現し、さらには**様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながります**。

こうした「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりを目指す国の方針に名古屋市も賛同し、ウォーカブル推進都市としてウォーカブルな取組みを進めることとしました。



出典)国土交通省 WALKABLE PORTAL(ウォーカブルポータルサイト)

1 戦略策定に向けて

(3) 国内外の事例(国内)

他都市でも“ウォーカブルなまちづくり”が進められています

松山市／花園町通り

- ・ 片側2車線を片側1車線に縮小し、自転車道や歩道として再配分
- ・ フットライトの設置等、歩きやすさを重視した空間づくり
- ・ 広くなった歩道で定期的に地元主催のマルシェが開催

効果

- ▶歩行者通行量が約2倍に！
- ▶下降傾向にあった地価がV字回復！



札幌市／札幌駅前通地下歩行空間

- ・ 札幌駅から南に延びる札幌駅前通の地下を歩行空間として整備
- ・ 歩行空間の一部を「広場」とし、賑わいを創出(条例公布)
- ・ 地下広場の運営とあわせて地上広場の運営をエリマネ団体が担い、地下と地上が一体となった空間づくりを可能に

効果

- ▶歩行者通行量が約2.4倍に！
- ▶地価が約2.2倍に！
- ▶都心部への来訪が増えたという回答が約半数まで増加！



姫路市／姫路駅北駅前広場・大手前通り

- ・ 駅前広場を従来の交通広場ではなく歩行者中心の空間として整備
- ・ 日本初のトランジットモール化(公共交通機関と歩行者の通行だけを許す街路)

効果

- ▶歩行者通行量が約12%増加！
- ▶駅周辺の地価が約2倍に増加！
- ▶JR姫路駅乗客数が約12%増加！



1 戦略策定に向けて

(3) 国内外の事例(海外)

海外ではポートランド(アメリカ/オレゴン州)がウォークブルシティの先駆けと言われています

特徴

“歩きたくなる”まちづくり

- ・グランドレベルの規制（建物の1階部分のうち歩道に面する壁面を透明にする）
- ・ミクストユース化（ビルの用途を限定せず、1階に商業、上層階にオフィスやホテルを置く）
- ・道路を3つのゾーンに区別（店舗が自由に使用できるゾーン、歩行ゾーンなど）

→写真①

→写真②



写真① グランドレベルの規制



写真② 道路ゾーン別のイメージ

“歩きやすい”まちづくり

- ・20-Minutes Neighborhood（日常に必要な機能を20分圏内に揃える）
- ・小規模街区（1ブロックを通常の約半分である60mで構成）

“持続可能な”まちづくり

- ・ネイバーフッド・アソシエーション（公的な住民主体の組織による運営）
- ・ローカルファースト（生産者が直接販売する地元第一主義の思想）

効果

- ▶☒【人口増加】 2010年から5年間で8.3%増、2050年までに27%増の予想
- ▶☒【旅行客増加】 年間約900万人
- ▶☒【CO₂削減】 1990年から24年間で21%減、2050年までに80%削減が現実的な到達目標として設定

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性



(1)名古屋市の現状

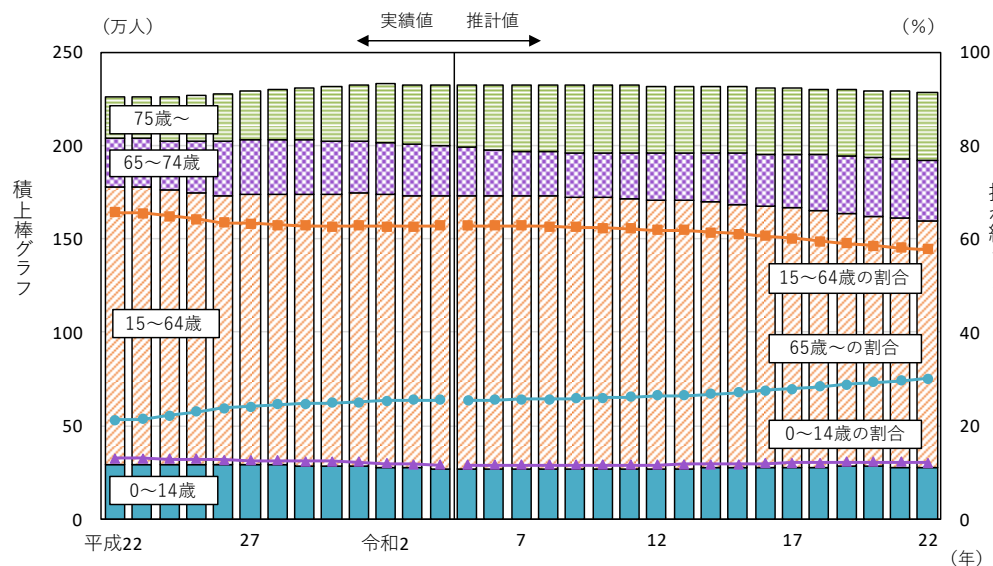
(2)ウォーカブルなまちなかとは

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(1) 名古屋市の現状

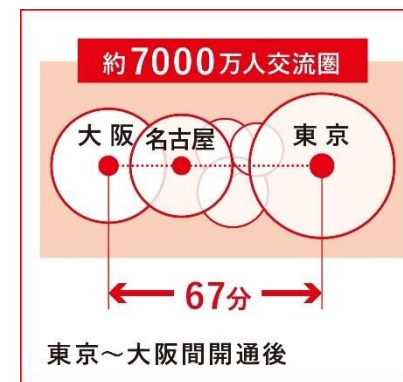
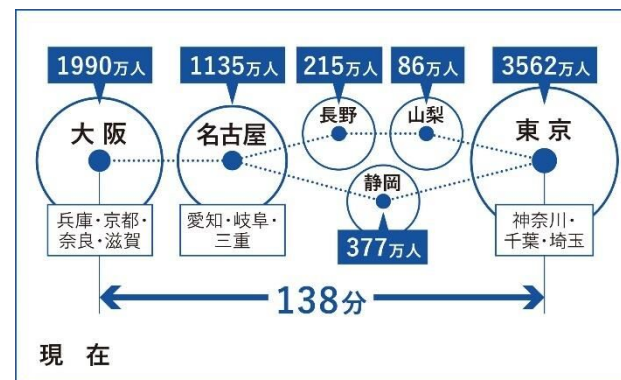
人口減少やリニア開業による交流人口の変化は、今後のまちに大きな影響があると考えられます。

✓ 名古屋市の年齢構成別人口の推移と推計



出典)名古屋市区画総合計画 中間案

✓ リニア中央新幹線開業(東京～大阪間)による交流圏の変化



出典)名古屋駅前広場の再整備プラン 中間とりまとめ



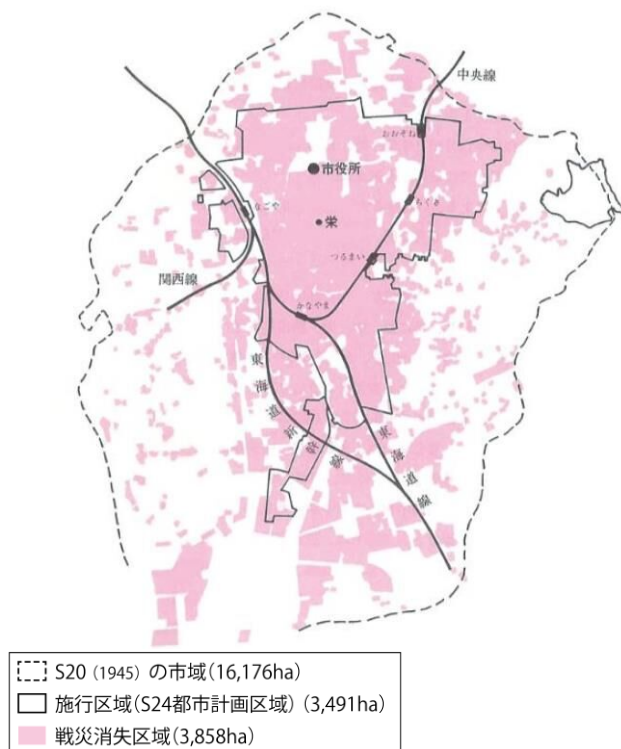
- 日本の人口が減少に向かっているなか、名古屋市においても今後減少が見込まれ、特に生産年齢人口が大きく減少すると推測されています。
- また、リニア開業に伴い約1時間で移動できる交流人口が増えることは名古屋市にとって脅威でもある一方、大きなチャンスともいえます。

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(1) 名古屋市の現状

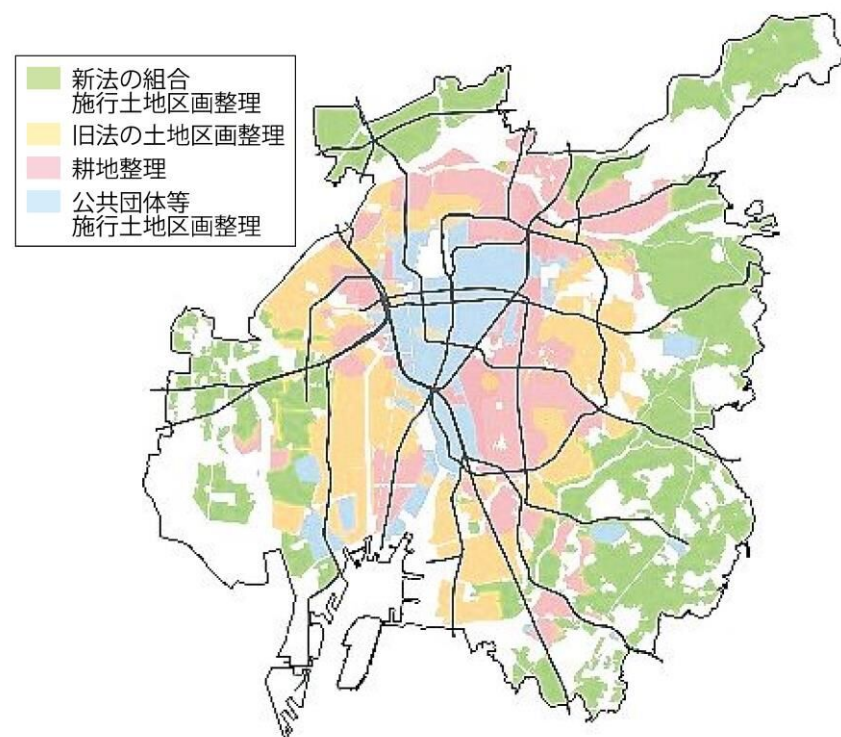
土地区画整理事業により、都市基盤が整備されています

☑ 復興土地区画整理事業施行区域



出典)名古屋市都市計画マスタープラン2030

☑ 土地区画整理事業施行区域



出典)名古屋市都市計画マスタープラン2030



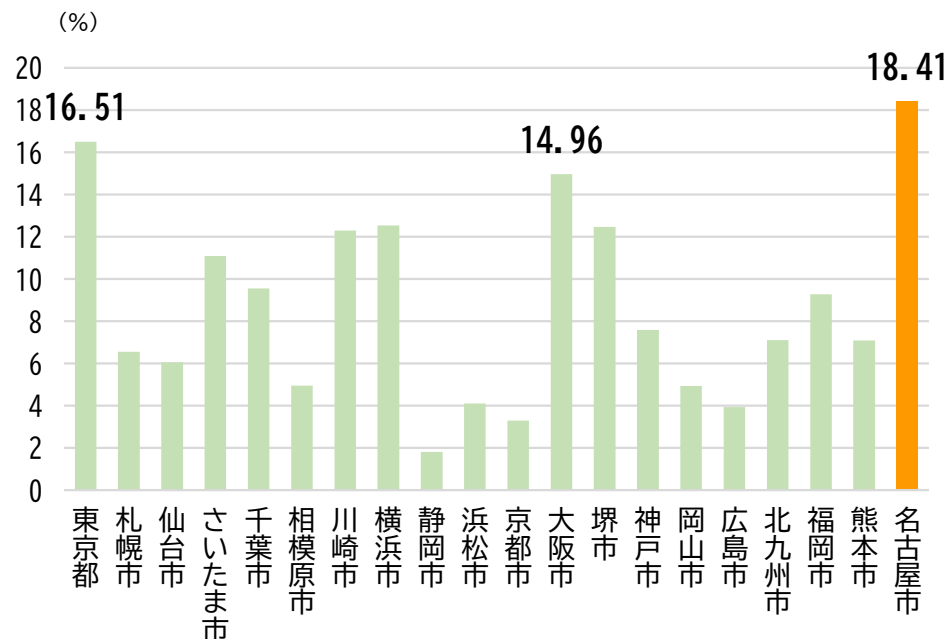
- 第2次世界大戦により焼失した都心部を中心に大規模土地区画整理事業の実施により都市基盤を整備してきました。市民の協力を得て、100m道路の整備など大胆な都市計画を実現しました。
- 土地区画整理事業を主とした開発手法によって、市域の約3分の2に手が加えられ、郊外部の宅地開発や車社会に対応した道路整備事業を実施しました。
- そのため、ゆとりある都市空間が形成され、ウォーカブルなまちづくりを進めるベースが整っています。また、戦争で焼失を逃れた地区は、歴史の面影を感じられるエリアとなっています。

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(1) 名古屋市の現状

道路整備率が高く、豊かな道路基盤と交通手段における自動車利用の多さが特徴です

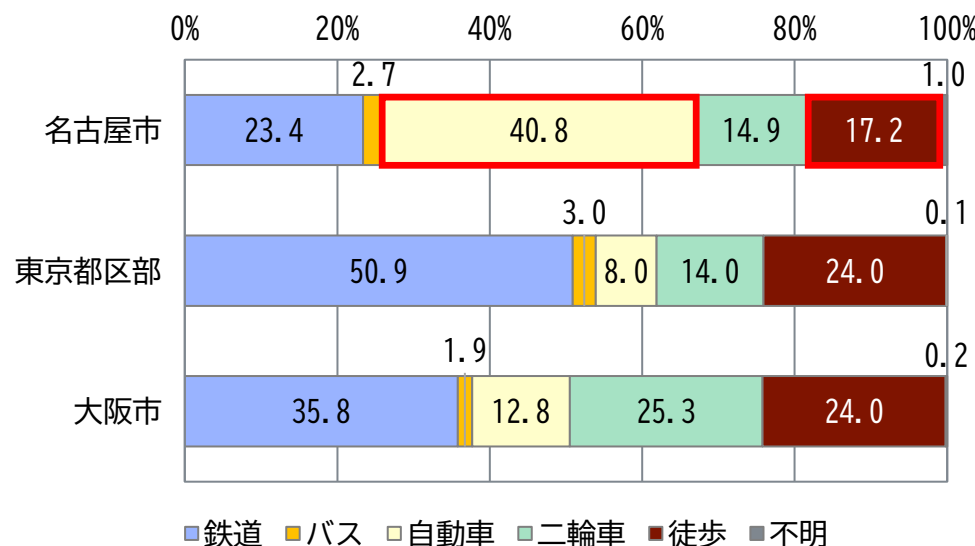
各政令市の道路率



※新潟市は国道指定区間不明のため、記載なし

出典)名古屋交通計画2030

三大都市圏の代表交通手段割合



出典)名古屋交通計画2030



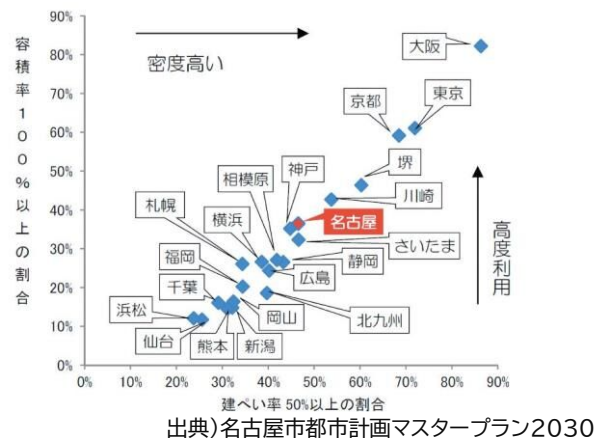
- 都市計画道路は9割整備済み、道路率は約18%と政令市で最も豊かな道路基盤が整備されています。
- また、東京・大阪に次ぐ規模の地下街が整備されており、地下街のネットワーク化を活かすことが考えられます。
- 代表交通手段割合は他都市と比べ、自動車利用が非常に多く、公共交通機関や徒歩の割合が少なくなっており、ウォーカブルなまちづくりの成長余地があると考えられます。

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

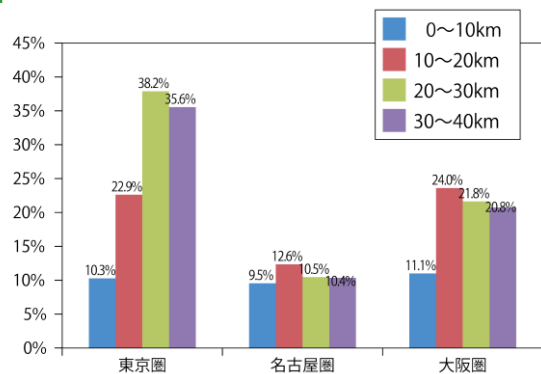
(1) 名古屋市の現状

大都市ならではの利便性もありながら、郊外には空間的なゆとりがあります

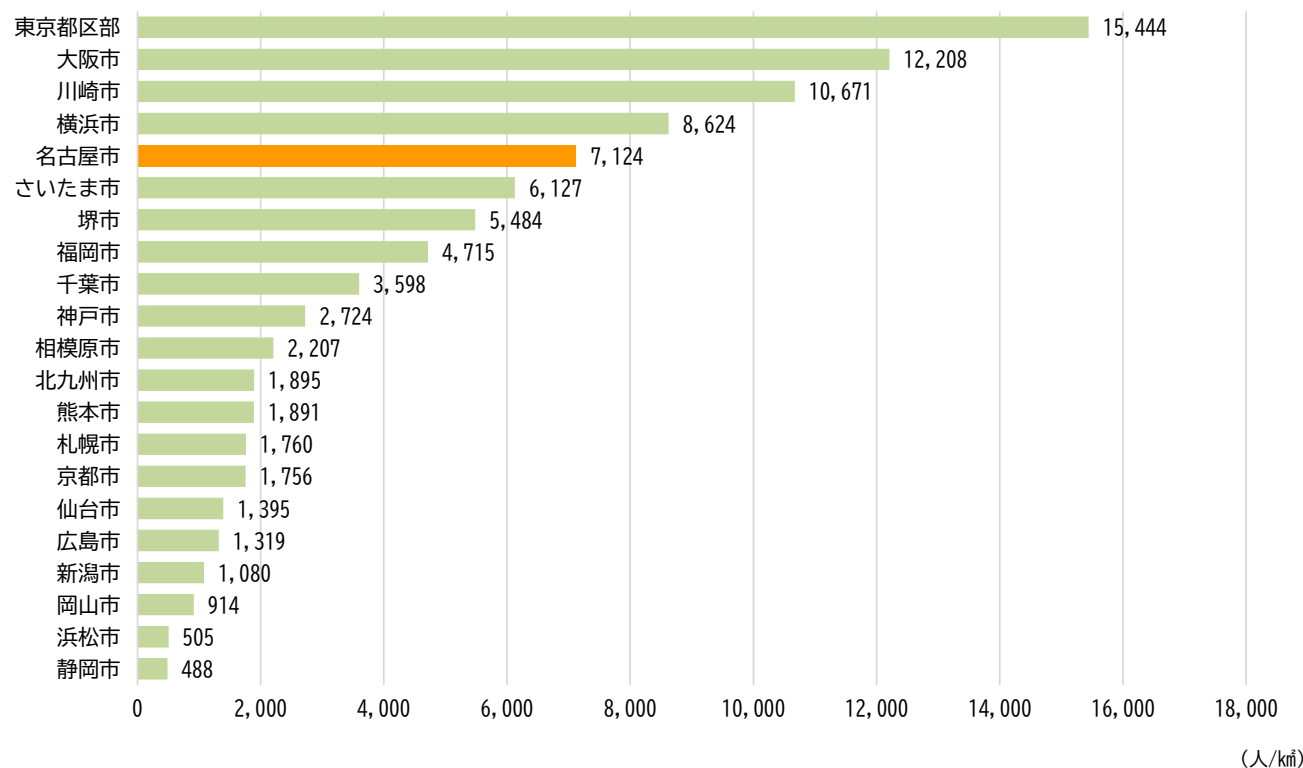
✓ 建蔽率、容積率の使用状況



✓ 距離帯別通勤時間1時間以上の割合



✓ 人口密度



出典)大都市統計比較年表 令和3年度版より



- 東京・大阪に比べ空間的なゆとりがあり、それらを活用していくことでウォーカブルなまちづくりを推進できると考えられます。

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(1) 名古屋市の現状

既存ストック(道路、公開空地、低未利用土地、空き店舗など)の有効活用が課題です

名古屋駅地区・栄地区においては、大規模な民間再開発等が進んでいますが、既存ストックが十分に有効活用しきれず、回遊性や賑わいが不足している地区があります。

特に都心部では、ゆとりのある道路空間や、公開空地等、低未利用土地、既存建物低層部の空き店舗など、有効活用しきれしていない官民のパブリック空間が存在します。



- 既存ストックを新たな魅力や価値を生み出す地域資源として活用することで居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルなまち」を実現できる可能性があります。

2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(2) ウォーカブルなまちなかとは

「ウォーカブルなまちなか」とは、どんなまちなかでしょうか

まちなかにいて、居心地が良いと感じたり、歩きたくなる時、その気持ちの源にはどんな思いがあるでしょうか。思い思いに過ごせること、少し足をのばしてみると何か良いことがありそうだと思えることではないでしょうか。

この戦略では、ひとりひとりに**居場所**があり、そこで**新しい出会いや発見**があり、そうした居場所が連続することで、もうすこし先まで**歩いてみたい**と思えるようなまちなかととらえます。



2 ウォーカブルなまちづくりの必要性

(2) ウォーカブルなまちなかとは

「ウォーカブルなまち」になると、どんな良いことがあるでしょうか

イノベーション
(新たな価値の創造)

ウェルビーイング
(QOL=生活の質の向上)

サステナビリティ
(持続可能なまち)

全国的な人口減少社会到来のもと、名古屋市も人口減少が見込まれていますが、地域の社会・経済活動が縮退しないよう発展的にあり続けるためには、人々の出会いや交流の先に新たな付加価値が生まれ続けること(イノベーション)や市民や来街者にとって生活の質が向上すること(ウェルビーイング)、まちが持続可能であること(サステナビリティ)が必要と考えます。

ウォーカブルなまちづくりの取組みは人々の出会いや交流が生まれる場として、ハード面だけでなく、まちの回遊性を促すことや、賑わいを創出するなどソフト的な取組みをあわせて進めていく必要があります。このようなまちなかに多様な働き方ができるような、また、起業・スタートアップが継続的に創出されるような、機会と場があれば、共創の好循環がおこり、さらなるイノベーションを生み出すことが期待されます。

また、まちなかにある居心地の良い場所は、住む場所、働く場所にとどまらず、個々の多様なライフスタイルの受け皿となる空間～サードプレイス～となり、生活の質(QOL)を高めるとともに、来街者、事業者などにとっても魅力的で豊かな場所になります。

そして、車中心から人中心のウォーカブルなまちづくりを進めることで、二酸化炭素削減にもつながり、持続可能なまちになることが期待されます。

3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略



- ウォーカブルなまちづくりをすすめる考え方
スペースをプレイスへ、そしてエリアに
- 戦略1 官民のパブリック空間をつかう
- 戦略2 新時代の都市デザインでプレイスをつくる
- 戦略3 プレイスどうしをちかづける
- まちなかがもっと使われるように
みなさんの思い・活動を行政がサポート

3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

ウォーカブルなまちづくりをすすめる考え方

スペースをプレイスへ そしてエリアに

以下のようなステップで取組みを展開していくことで、市内の各エリア(地域)の価値が向上し、結果として、都市全体にウォーカブルな空間が波及します。

STEP1

スペースを**つかう**ことで、
思い入れのあるプレイス
にする。

誰にとってどのような居
場所となるのか考え、プ
レイスを**つくる**。

プレイス
〈居場所〉

スペース
〈空間〉

エリア
〈地域〉

名古屋市
〈都市〉

STEP2

複数のプレイスを**ちかづける**
ことでエリアの価値が向上し、
地域力が高まる。

サードプレイスあふれるまちへ

複数のエリア価値向上によ
る相乗効果発揮で名古屋
の都市力が高まる。

3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

ウォーカブルなまちづくりをすすめる考え方



市民・来街者



民間

(まちづくり組織・事業者)



行政



訪れたくなるように
(多様性)



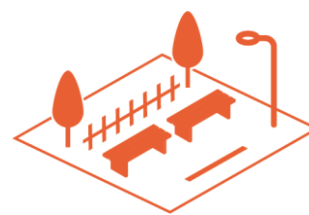
ずっと居たくなるように
(滞在性)



回遊したくなるように
(回遊性)



つかう



つくる



ちかづける

3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

戦略1

官民のパブリック空間をつかう（STEP1）

まちなかの道路、公園などの公共空間を居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな空間として活用します。

都心部のシンボリックな通りにおいては、名古屋の特徴である豊かな道路空間の利活用をすすめ、歩行者空間を充実させます。

公共空間以外でも、民間で整備された公開空地や商業活動のためのパブリックな空間を居心地が良く感じられる場所となるよう支援する取組みを進めます。

これらにより官民のパブリック空間を使いやすくしていきます。



3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

戦略2

新時代の都市デザインでプレイスをつくる（STEP1）

人々の思い入れのある、居心地の良いプレイスをつくるうえでは、アイレベルのデザインやグリーンインフラを活用するなど、そのデザインが重要になります。

平成元年に名古屋市会が「デザイン都市宣言」をしたことを受け、本市では、様々な都市デザインの取組みを進めてきました。

今後ともこの宣言にある「デザインを大切にする風土」を継承しつつ、これまでの取組みをさらに発展させ、まちなかの居心地が良い空間をどのように使い、どのように維持・管理されるかまで含めてトータルにデザインする、新時代にふさわしい都市デザインをすすめていくことが大切です。

新時代の都市デザインで、まちなかのプレイスをつくっていきます。



3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

戦略3

プレイスどうしをちかづける（STEP2）

まちの賑わいを広げるために、デザインされた居心地の良いプレイスどうしをつなぎ、ちかづけていくことが大切です。

本市はこれまで地域の事情にあわせて、基幹バスやガイドウェイバスといった新たな交通システムの導入をはじめ、地下鉄の環状運転など、多様な公共交通を整備してきました。また、まちづくりと連携した誰もが移動しやすい最先端モビリティ都市の実現をめざしています。

今後は、新たな路面公共交通システムSRTや、コミュニティサイクル、水上交通など距離や用途に応じた多様なモビリティの提供により、移動手段の選択肢を増やしプレイスどうしの距離感を縮められるようにします。

さらに、プレイスをつなぐ歩行者空間を豊かにし、そして名古屋の特徴である地下街や地下街に接続する歩行者動線を活かすことにより、まちなかを歩くときの心理的な距離感を縮められるようにします。

あわせてデジタル技術も活用しながら、楽しく歩くことができる、歩きたくなるような取り組みも行っていきます。



3 ウォーカブルなまちなかの実現に向けた戦略

まちなかがもっと使われるように みなさんの思い・活動を行政がサポート

居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルなまちなか」は、市民、来街者、企業、地域のまちづくり団体などの**みなさんが主役**です。

名古屋市内では、地域のまちづくり団体や商店街、ソーシャルビジネス事業者などによる、地域まちづくり活動への関心が高まりつつあります。

こうしたプレイヤーのみなさんによる賑わいづくり等の取組みにより、スペース(空間)がプレイス(居場所)へと変わっていく機会となっています。

行政はこうしたまちを育てるみなさんの活動を地域まちづくり支援制度や規制緩和などにより支援していきます。まずは、ちょっとしたことから始めましょう。ひとりでできることでも大丈夫です。また、同じ思いを持つ仲間をみつけて、一緒に取り組んでもいいでしょう。その取組みが少しずつ広がっていけば、まちが育っていきます。

みなさんの力で、ウォーカブルなまち NAGOYA を実現しましょう。



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



居心地が良く歩きたくなるウォーカブルなまちにするためには、次のようなウォーカブルなまちを実現するための要素を、**地域特性**などを踏まえて、**組み合わせ活用**することが大切です。

戦略

1

つかう

① エリアマネジメント ……



エリアマネ

② 道路空間活用 ……



道路

③ 公園活用 ……



公園

④ 公開空地活用 ……



公開空地

⑤ 低未利用土地活用 ……



低未利用土地

戦略

2

つくる

⑥ エリアリノベーション ……



リノベ

⑦ 都市景観形成地区における
アイレベルデザイン誘導 ……



アイレベル

⑧ グリーンインフラの活用 ……



グリーン

⑨ 駐車場施策 ……



駐車場

戦略

3

ちかづける

⑩ 新たな路面公共交通 ……
システムSRT



SRT

⑪ モビリティ ……



モビリティ

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



① エリアマネジメント

地域まちづくりの推進

取組概要

地域ニーズの多様化といった社会構造の変化により、行政主体のハード整備や、全市的な視点でのまちづくりに加え、地域ごとの課題や魅力を踏まえたまちづくりに、地域の多様な主体が協力しながら持続的に取組む「**エリアマネジメント**」の必要性が高まっている。そのような動きを踏まえ、名古屋市では平成23年より都市計画マスタープランに、地域がより良くなるために、地域の力(考え)で地域を育てる「**地域まちづくり**」を位置づけ推進している。

地域の力(考え)

まちの多様な主体（住民・自治会・NPO・商店街・企業など）が自らまちづくり活動に取り組むこと

地域を育てる

まちの魅力づくり、公共的な空間の利活用、住環境の維持、まちづくり構想やルールづくりなど、まちの環境や空間をつくる・つかう・まもること

✓ 地域まちづくり支援制度

1. スペースをプレイスに

まちづくりに一緒に取り組む仲間探しや、まちの既存ストックを活用した活動へのサポートを行う。

～ サポート内容 ～

●仲間づくり活動 ●活動のPR ●既存ストックの活用 ●組織基盤の強化

以上のような活動に対し、活動に必要な費用の一部を助成したり、専門家のアドバイスが受けられる。



2. 活動をエリアに広げていく(エリアマネジメント)

まちの様々な関係者と「まちをこうしていきたい」という想いを共有することや、地域の特性を踏まえた様々な活動の成果や収益をまちに還元するなどしてまちを持続的に運営することへのサポートを行う。

～ サポート内容 ～

●エリアのまちづくりビジョンづくり ●まちづくり事業の検討 ●ビジョンの実現のための実践活動

以上のような活動に対し、活動に必要な費用の一部を助成したり、専門家のアドバイスが受けられる。



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



① エリアマネジメント

持続可能な地域経営に向けた取り組み

取組概要

地域でのまちづくりを持続的に行っていくためには、人材や資金など「持続していくための仕組み」がとても重要となる。

持続してまちづくりを行う仕組みのひとつに「都市再生推進法人」という制度があり、この仕組みを活用して、地域にあるリソースをうまく組み合わせながら、それぞれの地域に合ったまちづくりを展開していくことが期待される。

✓ 都市再生推進法人制度

近年のまちなかの賑わいの減退や行政の財政難を背景に、民間のまちづくり団体がまちづくり行政を補完する必要性が高まっている中で、まちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材等が整っている優良なまちづくり団体に公的な位置づけを与えると共に、支援措置を講ずることで、その積極的な活用を図る制度。

● 主な業務

- ・ 都市の再生に必要な公共公益施設の整備
- ・ まちなかの賑わいや交流創出のためのエリアマネジメント(公園や道路等の公共空間の整備・管理、情報発信、イベントの実施)等

● 都市再生推進法人になれる法人

- ・ 一般社団法人(公益社団法人を含む)・一般財団法人(公益財団法人を含む)・NPO法人・まちづくり会社(活動を目的に設立)

● 主なメリット

- ・ 都市再生整備計画の提案
……都市再生推進法人として実施したい事業を、公的な計画である都市再生整備計画に位置付けるために、市への提案が可能となる。
- ・ 都市利便増進協定の締結
……まちの賑わいや交流の創出に寄与する施設を一体的に整備・管理することができる協定を、土地所有者(公園・道路管理者含む)と締結することが可能となる。
……都市再生推進法人としての公共施設の管理・運営によって得た収益の地域への還元として、環境美化や地域の活性化に資するようなイベント等の費用へ充当することが可能となる。

▼都市再生特別措置法に基づく都市再生推進法人による活動



シェアサイクル事業



デジタルサイネージ事業

<コラム> エリアマネジメントと広告物の規制緩和

条例により規制している広告物について、都市再生推進法人などエリアマネジメント団体等が次の条件を満たした広告物を掲出する場合は、一部について緩和を受けることができます。

- 表示内容が、公共空間の賑わいや公衆の利便向上に寄与すると認められるもの
- 得られた広告料収入を地域の公共的な取組みに充当すること など

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



② 道路空間活用

エリアマネジメントと連携した憩いや賑わいのある道路空間の創出

取組概要

多様な交流や賑わいを創出し、安全で快適なまちの回遊に向けて、豊かな道路空間を自動車から人が中心となる空間へ転換し、まちづくりと連携したウォーカブルな道路空間を形成していく。

✓ 都市再生整備計画に基づく道路の占用許可の特例

都市における道路空間利用のニーズの高まりを踏まえ、道路空間のオープン化を推進するため、都市再生整備計画の区域内において占用許可基準を緩和する特例制度。

●内容

市が賑わい創出等のために必要と判断して、都市再生整備計画に位置づけた施設については、一定の要件を満たせば、占用許可にあたり「無余地性の基準(※)」の適用が除外される道路占用許可の特例を受けることができる。

※道路管理者が道路占用許可の可否を判断する際に考慮する基準で、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合である場合に限り許可するもの

●対象物件

都市の再生に貢献し、道路の通行者及び利用者の利便増進に資する物として、広告塔・看板、食事施設・購買施設等、自転車賃貸事業の用に供する自転車駐車器具が対象。



デジタルサイネージ(栄三丁目)

シェアサイクルポート(錦二丁目)

✓ 歩行者利便増進道路(ほこみち)

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すもので、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定する制度。

●内容

道路管理者が歩行者利便増進施設等の適正かつ計画的な設置を誘導するための特例区域(利便増進誘導区域)を指定した場合、当該指定区域内のこれらの施設等の占用許可にあたり「無余地性の基準(※)」の適用が除外される道路占用許可の特例を受けることができる。

※道路管理者が道路占用許可の可否を判断する際に考慮する基準で、道路の敷地外に余地がないためにやむを得ない場合である場合に限り許可するもの

●対象物件

歩行者の利便に資する施設として、広告塔・看板、標識・旗ざお・幕・アーチ、ベンチ・街路灯等、食事施設・購買施設等、自転車賃貸事業の用に供する自転車駐車器具が対象。



区域の指定イメージ

他都市事例(兵庫県姫路市)

出典)国土交通省資料

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



③ 公園活用

公園における交流と賑わい拠点の創出

取組概要

公園には、まちの活力となり、地域の活性化や賑わいをもたらす効果が期待される。名古屋市の公園では、様々な制度を活用しながら、民間事業者やまちづくりに取り組む団体と連携し、新たな施設の導入や公園でのイベント開催など、公園の魅力向上やまちの賑わいづくりに繋がる取組みを推進していく。

✓ 設置管理許可制度(都市公園法)

公園管理者の許可により、公園管理者以外が公園施設を設置できる制度。

●対象
公園の機能増進に資すると認められる場合。



✓ 行為許可制度(都市公園条例)

商業目的の写真・動画撮影や大会、イベントをはじめ、様々な主体による公園の賑わいづくりに繋がるようなマルシェやフリーマーケット等も行うことができる。



✓ 都市公園リノベーション協定制(都市再生特別措置法)

まちづくりと一体となった都市公園の整備促進を目的に、ウォーカブル区域において、まちづくり活動を行っている都市再生推進法人または協定の対象となる都市公園における事業実績を有する一体型事業実施主体により、既設の都市公園を管理・活用する制度。

(※本市における活用事例はなし)

✓ Park-PFI(都市公園法)

飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公園施設の設置と、当該施設から生じる収益を活用してその周辺の園路、広場等の整備、改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度。



▼Park-PFI + 指定管理者制度



<コラム> 名古屋市みどりの基本計画2030

令和3年3月に策定した「名古屋市みどりの基本計画2030」において、上記のような公園の魅力向上により都市力を高める個別施策を掲載しています。



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



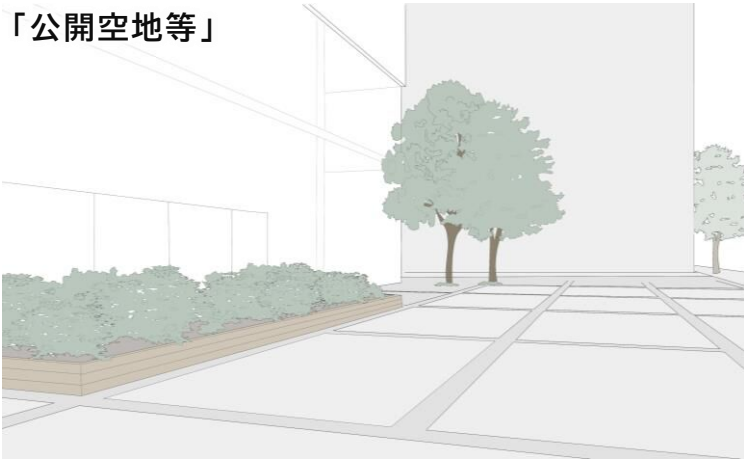
④ 公開空地活用

公開空地等の再生

取組概要

総合設計制度や都市計画制度により容積率制限等を緩和するために設けられる公開空地等について、高質な空間づくりを推進するため、公開空地等のつくり方とつかい方の基準を一体的に見直し、憩いや賑わいを創出する整備・運営ができるよう新たな制度を運用。
憩いや賑わいが生み出される空間づくりを促進していく。

✓ Nagoyaまちなかオープンスペース制度

	これまでの基準		新基準
1. つくり方 (整備)	形態・規模により画一的に評価		多様なつかい方を想定した高質な空間づくりを評価
2. つかい方 (運営)	通行等のため常に開放し、限定的な一時使用は可能だが、 商取引を目的とするものは原則禁止		憩いや賑わいを創出し、まちの魅力・活力の向上に資する活用 (商取引を含む)が可能
3. 名称と イメージ	「公開空地等」 		「オープンスペース」 通称“Nagoまちスペース” 

Nagoまちスペースとは、

多様なつかい方を想定した高質な空間づくりにより、

憩いや賑わいの創出を目指すオープンスペース

新たな公開空地



Nago machi Space

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑤ 低未利用土地活用

都心部の低未利用土地のウォーカブルな活用誘導

取組概要

都心部の特に賑わいの創出等が必要なエリアで低未利用となっている土地において、ウォーカブルな活用を誘導していく。

●現状・課題

- ・ 都心部には、様々な要因により、コインパーキング等低未利用となっている土地(低未利用土地※)が見られる。
- ・ そのような低未利用な土地が歩行者通行量の多いメインストリートやその界隈に存在し、その状態が続くことにより、まちなみの分断、滞在性や回遊性の低下等を招き、周辺を含めた将来の開発や土地利用にも悪影響を及ぼす懸念がある。

※低未利用土地(土地基本法)

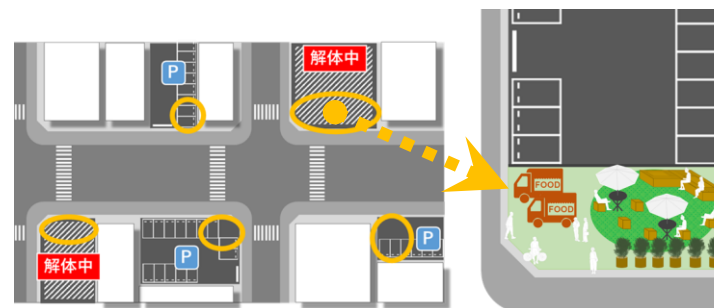
居住の用、業務の用その他の用途に供されておらず、又はその利用の程度がその周辺の地域における同一の用途若しくはこれに類する用途に供されている土地の利用の程度に比し著しく劣っていると認められる土地をいう。(例:空家、空地、平面駐車場、資材置場等)

▼低未利用土地のイメージ



●目指すべき姿

- ・ 低未利用土地における居心地の良い空間や賑わいを創出する活用を誘導し、良好な景観の形成、滞在性や回遊性の向上等を目指す。
- ・ その他の官民のパブリック空間を活用する取組みとともに、相乗効果を図る。



●取組み内容

- ・ 民間主体の取組みと連携した普及啓発等に取り組んでいくとともに、さらなる効果的な誘導策を検討していく。

▼駐車場でウォーカブルな活用をしている事例



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素

⑥ エリアリノベーション



取組概要

エリアリノベーションは、建物のリノベーションなどにより場がつけられることを契機に、多様な人材が集まり、新たなアイデアが生み出され、地域の様々な活動や取組みに波及し、次の新たな場がつけられていくことで、まちの注目度が向上していき、さらには、まちの魅力や価値の向上につなげていく取組み。

このような好循環のきっかけとなる建物のリノベーションなどによる場づくりのうち、行政が関わるものを「エリアリノベーション促進事業」として取り組む。

✓ エリアリノベーション促進事業

有効活用されていない地域の既存建物を、エリアリノベーションの起爆剤となるよう「名古屋市」「公益財団法人名古屋まちづくり公社」「地域の人や組織」が連携・協力しながらリノベーションし、官民のパブリック空間の活用とあわせ、まちの賑わいや地域の課題解決につなげていくことを目指す取組み



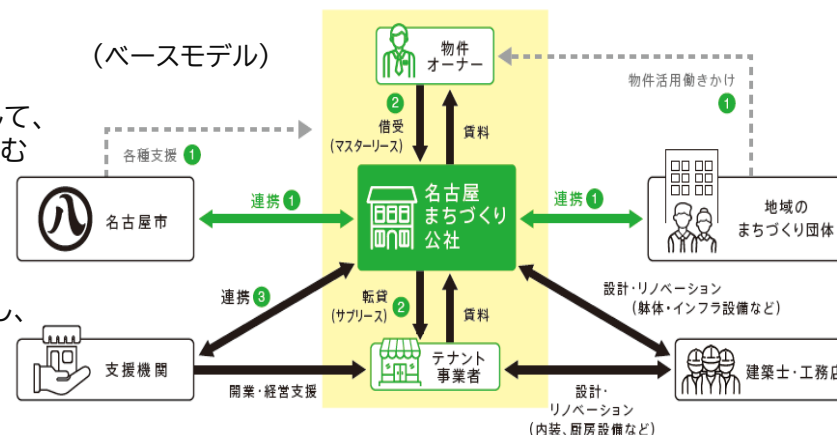
まちの賑わいや地域の課題解決

事業スキーム

(公財)名古屋まちづくり公社が中心となった事業スキームをベースモデルとして、物件オーナーやテナント事業者の意向や事情にあわせて柔軟に対応して取り組む

(公財)名古屋まちづくり公社の役割

- ・名古屋市と地域のまちづくり団体と連携・協力して取り組む
- ・物件をオーナーから借り受け(マスターリース)、リノベーション工事を実施し、テナントに転貸(サブリース)
- ・支援機関と連携してテナントの開業・経営支援を実施



事業の詳細はこちらをご覧ください。



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑦ 都市景観形成地区におけるアイレベルデザイン誘導

取組概要

建物を建てた後の使われ方も含め誘導する新たな都市デザインを推進し、魅力的な景観誘導を図るべく、都心部の景観形成地区において景観形成基準の部分見直しを行う。

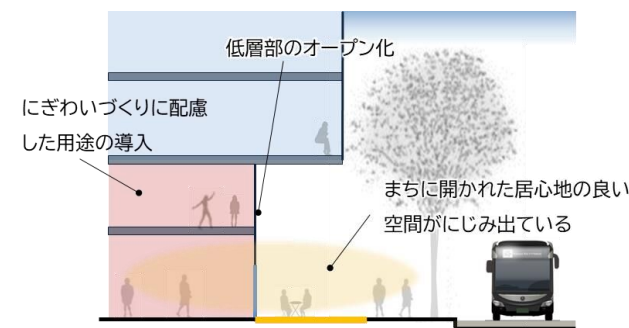
●目指すべき姿

- 壁面後退区域のオープンで快適な滞在空間づくり
……景観形成基準により設けられた壁面後退区域について、ただ人が通り過ぎる空間ではなく、「街に開かれた居心地が良く滞在したくなる空間(通称:Nagoまちテラス)」として活用されることで、沿道の賑わいが創出される。
- 活動を可視化する沿道建築デザイン
……建築物の低層部において、建物内外の活動を可視化する開口部やショーウィンドーを設けるなど、建物内の賑わいが沿道ににじみ出ている。

都心部の都市景観形成地区の沿道に、街に開かれた居心地の良いスポットがたくさん創出されていくことを目指す。

●現在の取組み状況

- 壁面後退区域を活用する土地建物所有者等への環境整備助成制度を創設し、モデル実施を開始。
- アイレベルをウォーカブルな空間に誘導することを含め、景観形成基準の部分見直しを検討。



▼制限緩和の試行実施

SRTのテラス型乗降・待合空間の社会実験中、壁面後退区域にテラス席を設置



▼低層部の可視化



▼ショーウィンドー



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑧ グリーンインフラの活用

取組概要

グリーンインフラとは、社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組。

※生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等

●グリーンインフラの例

- ・ 生物多様性に配慮した緑化
- ・ 雨庭
- ・ ヒートアイランド対策舗装
- ・ 道路空間と調和した街路樹づくり

●期待できる効果

コミュニティの形成
レクリエーションの場の形成
美しい景観の形成
健康の増進
観光振興
環境教育

生物の生息生育環境の確保
温室効果ガスの吸収
ヒートアイランド現象の緩和
雨水の流出抑制
騒音・大気汚染等の公害防止
など

Well-beingの向上

生物多様性の向上

気候変動対策

地域の価値向上



グリーンインフラを取り入れた
まちなかのイメージ

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑨ 駐車場施策

取組概要

ウォーカブルなまちづくりを進める上で、駐車場の配置や出入口の位置を適正化することにより、まちなかの自動車交通の流れを整序し、駐車場への自動車の出入りによる自動車と歩行者との輻輳を避けることができる。それにより、歩行の安全と円滑を図ることができ、歩行者の安全や滞在の快適性の確保や、催しの実施等の活動の円滑化等を図ることができる。

✓ 附置義務駐車制度の特例

名古屋市では、市街地における駐車需要に対応するため、名古屋市駐車場条例により、商業地域、近隣商業地域又は駐車場整備地区内で一定規模以上の建築物を建築する場合、駐車場の附置を義務づけている。
この条例では、駐車場は原則として建築物の敷地内に設けることとしているが、ウォーカブルなまちづくりに寄与する以下の特例を設けている。

●附置の特例① 隔地駐車場

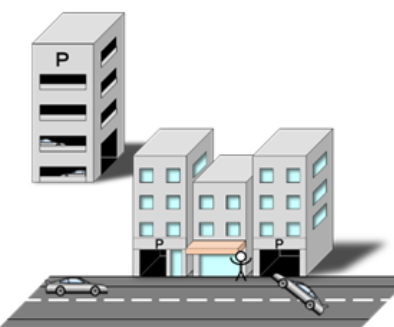
建築物の敷地が歩行者空間を積極的に整備する路線(景観形成基準により駐車場の出入口を原則設置しないとされた路線等)にのみ面している場合は、附置の特例として、附置義務駐車場の敷地外(隔地駐車場)への設置を認める。(承認には各種条件あり)

●附置の特例② 駐車場の集約化

建築敷地の場所にかかわらず、市長が指定する駐車施設(集約駐車場)に附置義務駐車場を設ける場合は、附置の特例として、附置義務駐車場の敷地外(集約駐車場)への設置を認める。(承認には各種条件あり)

集約化のイメージ

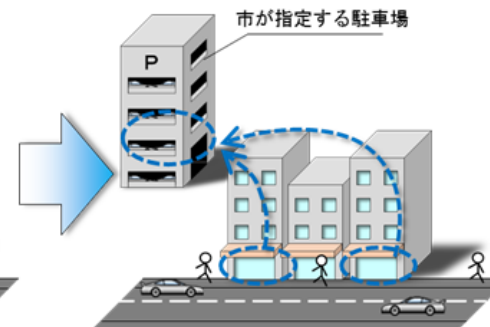
特例を適用しない場合



建築物毎に駐車場設置が必要

- ・建物1階部分が駐車場
- ・歩行者と自動車の動線が交錯

特例を適用する場合



市が指定する駐車場へ隔地可能

- ・建物1階部分の有効活用が可能
- ・にぎわいの連続性が創出

✓ フリンジ駐車場の活用

都心のなかでもとりわけ人や自動車の流れが集中するエリアに対しては、車の乗り入れを抑制するため都心の外周に計画的に配置された路外駐車場をフリンジ駐車場として有効活用することにより、過度な自動車の集中の緩和を図り、ウォーカブルなまちの形成を目指す。

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑩ 新たな路面公共交通システムSRT ※SRTとは、Smart Roadway Transitの略

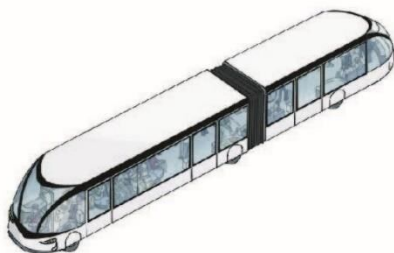
取組概要

「新たな路面公共交通システムの実現をめざして(SRT構想)」(平成31年1月)

- ・ 都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を図るため、まちづくりと一体となり、車両、走行空間、乗降・待合空間などが相互に連携したシステム
- ・ 技術の先進性による快適な乗り心地やスムーズな乗降、洗練されたデザインなどのスマートさを備え路面を走る新しい移動手段

車両

まちなかでの存在感やシンボル性があり誰もが安心して快適に乗車できる先進的な車両



走行空間

道路利用者の安全性や利便性に配慮しながら、存在感があり、スムーズで快適な走行環境を創出



乗降・待合空間

利用者がスムーズに乗降でき、快適に待てる空間とともに、歩道との一体性を高め、まちの情報案内機能を備えることで回遊性や賑わいを創出



「名古屋交通計画2030」(令和5年3月)

- ・ リニア中央新幹線開業時にSRT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

当初運行時

- 都心の中で特に移動が多い名駅ー栄間の「東西ルート」からSRTを導入
- 周辺で大型の開発が進み、沿道に店舗などが集積している広小路通において、外観のシンボル性や車内の快適性を備えた連節バスを運行
- 停車車両等の影響を受けにくく、賑わいの拡大につながるテラス型の乗降・待合空間を検討



アジア大会開催時

- 当初運行の効果や課題を検証し、名駅の整備状況にあわせた発着や「周回ルート」の一部実現を目指す
- 来訪者などが名古屋駅から都心部の各拠点へ快適に移動できるように導入を図る
- 先行したルートの効果や課題を検証し、最適な都心部周回ルートの形を目指す

リニア開業以降

▼事業の展開イメージ



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素

⑪ モビリティ



取組概要

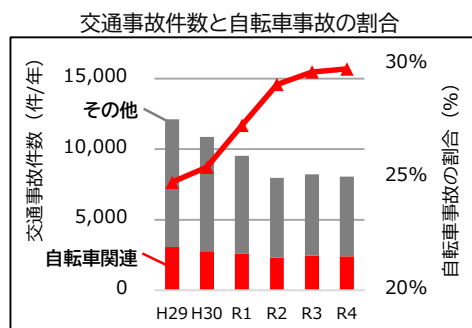
自転車は、気軽に利用できることから、外出機会の増加や回遊性の向上などまちの活性化が期待できる。
自転車をもっと気軽に利用できる“自転車が使いやすいまち”を実現するため、誰もが自転車を使いやすい環境整備(自転車利用環境の形成)等に取り組む。

✓ 自転車通行空間の整備

歩行者、自転車、自動車が安全に移動できる道路空間の整備を推進し、車道における自転車通行空間を確保

●現状

交通事故件数が**減少する一方**、
自転車関連事故の割合が**増加**



自転車通行空間の整備により、自転車の安全で快適かつ適正な利用及び、歩道を通行する歩行者の安全性の向上を図る。



●整備方針

優先エリアの整備 (面的整備)

自転車利用や自転車事故が多い
整備優先エリア(※)を整備

※現在5地区設定
(名駅、栄、大曾根、今池、上小田井)

広域的なネットワークの構築 (路線整備)

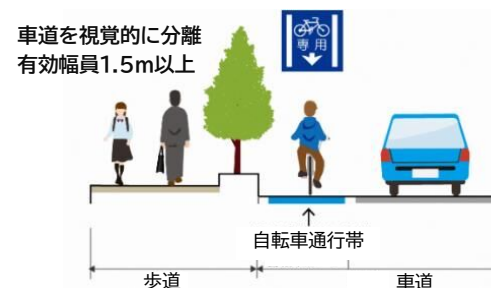
直轄国道や幹線道路を基本
とし、広域的なネットワーク
を構築

整備効果の早期発現を目指して、整備効果の高いエリアで整備を推進

●主な整備形態

(1)路線整備

- 自転車専用通行帯(交通規制の変更)
……車道の左端を着色し、自転車と自動車の通行位置を視覚的に分離



●車道混在(矢羽根型路面標示)

- ……自転車と自動車が車道内で混在することの注意喚起のため、自転車の通行空間を車道に明示



(2)面的整備

- 自転車利用のルールマナー周知を目的に優先エリアの交差点に、自転車のピクトマーク等を設置



自転車ピクトマーク



歩行者優先
路面シート



4 ウォーカブルなまちを実現するための要素



⑪ モビリティ

取組概要

まちなかでの回遊性の向上などを目的に、民間主体によるコミュニティサイクル事業を支援し、普及促進を図る。

✔ コミュニティサイクルの普及促進

コミュニティサイクルとは、専用の自転車貸出返却場所(ステーション)を設置し、ステーション間の移動であれば、どこで借りて、どこへ返してもよいシステム。

● 効果

コミュニティサイクルは、自転車の所有から共有への転換による放置自転車の削減、回遊性の向上とそれに伴う地域の活性化、観光の推進など、ウォーカブルなまちづくりにとって有効な手段である。

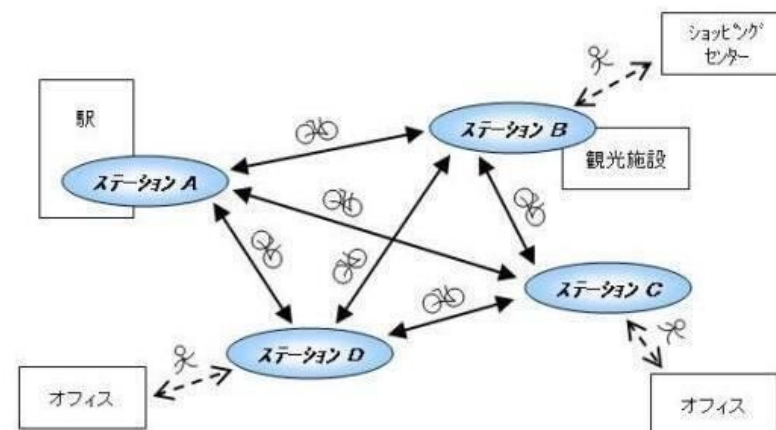
● 内容

- 名古屋市内では、複数の民間事業者によりコミュニティサイクル事業が実施されている。(令和6年12月現在、社会実験協定事業者4社の合計1,636ステーション)
- 名古屋市は、駅近くなどに複数の事業者が共同で使用できる「公共コミュニティサイクルステーション」を設置し、民間主体のコミュニティサイクル事業を支援する社会実験を実施している。

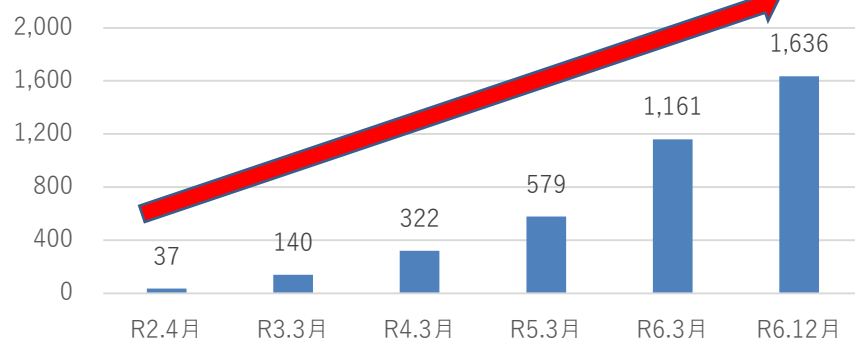
● 今後の展開

今後も公共ステーションの拡大などを通じ、コミュニティサイクルの普及促進を図っていく。

▼コミュニティサイクルのイメージ



▼名古屋市内のコミュニティサイクルステーション数



▼公共コミュニティサイクルステーション



※市内18箇所設置 (令和6年12月現在)

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素

幹線道路のイメージ

ちかづける 新たな路面公共交通システムSRT



つくる 都市景観形成地区におけるアイレベルデザイン誘導

4 ウォーカブルなまちを実現するための要素

幹線道路のイメージ



区画道路のイメージ



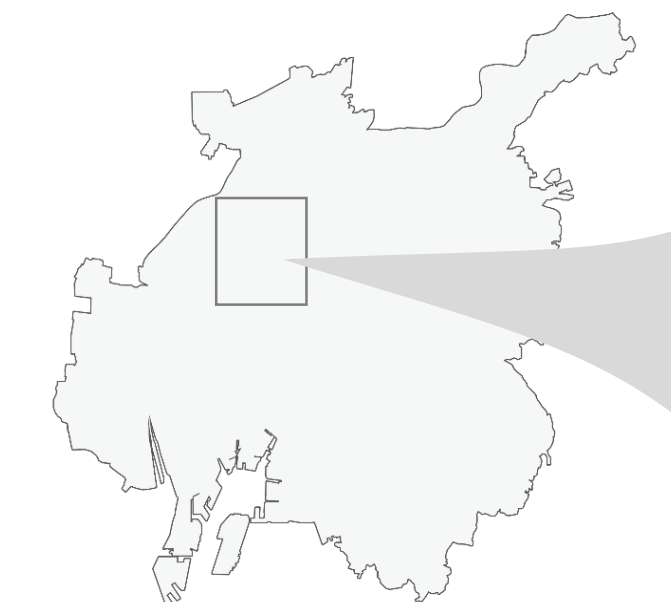
区画道路のイメージ



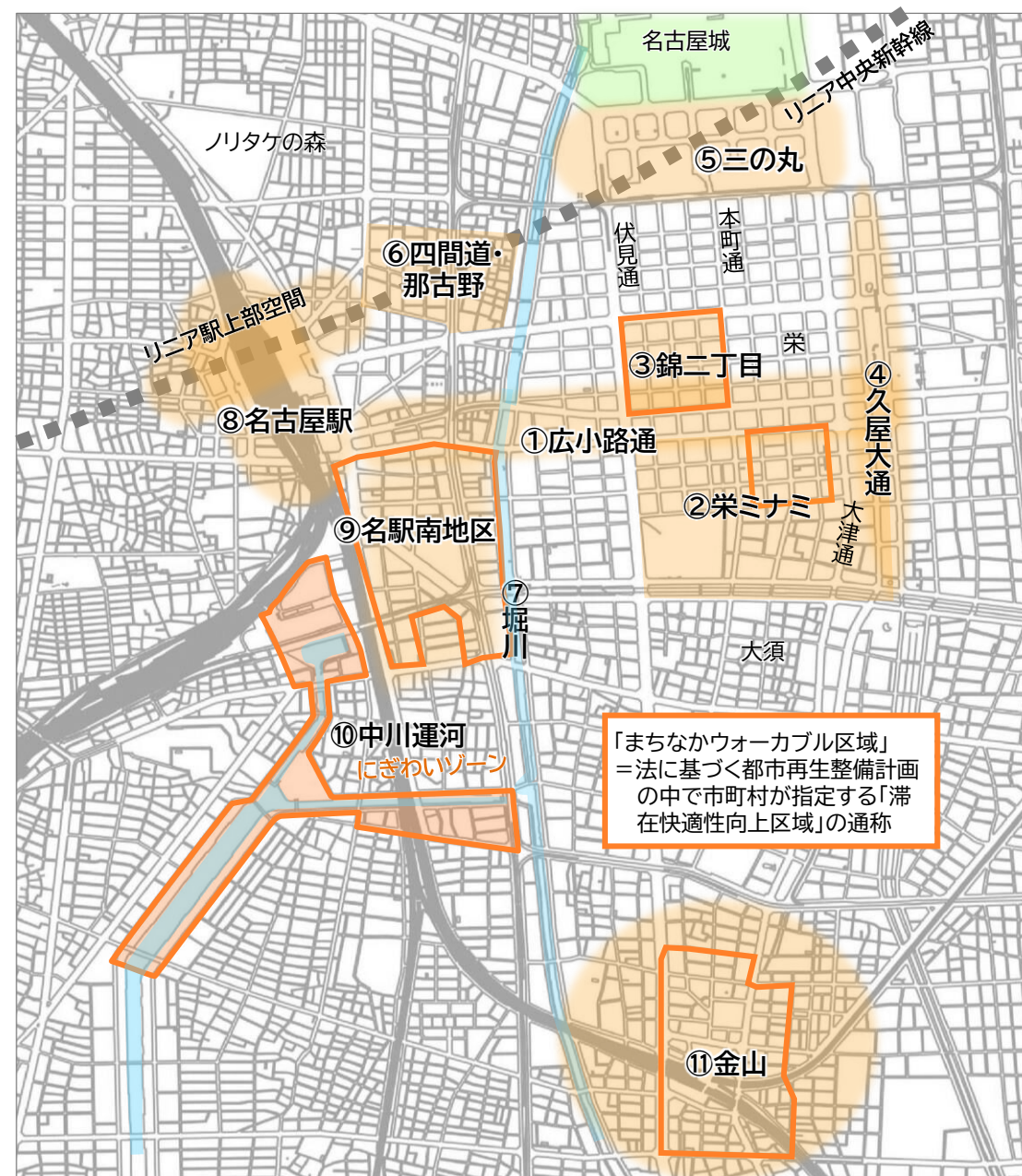
5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト



- ① 広小路通地区
・新たな路面公共交通システム「SRT」(東西ルート)
- ② 栄ミナミ地区
- ③ 錦二丁目地区
- ④ 久屋大通地区
・久屋大通公園(北エリア・テレビ塔エリア)
・南エリア
- ⑤ 名古屋城三の丸地区
- ⑥ 四間道・那古野地区
- ⑦ 堀川地区
- ⑧ 名古屋駅地区
・リニア駅周辺
・駅前広場周辺の再整備
- ⑨ 名駅南地区
- ⑩ 中川運河にぎわいゾーン地区
- ⑪ 金山駅周辺地区



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

① 広小路通地区

ー 新たな路面公共交通システムSRT(東西ルート) ー

取組概要

目的・目指す姿

- 名古屋交通計画2030に基づき、**都心部の更なる活性化**を促進するとともに、誰もが快適に移動できる最先端モビリティ都市の実現のためSRTの導入。
- 当初運行として、広小路通の名古屋駅ー栄間を運行する「東西ルート」について、令和7年度後半の運行開始を目指すとともに、アジア・アジアパラ競技大会開催時には「周回ルート」の一部として名古屋駅-名古屋城間での運行を目指す。

主な取組内容

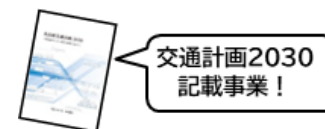
=SRTのトータルデザインや走行ルート等の公表(R6.11)=

- R5年度より約2年間検討を行ってきたSRTのトータルデザインについて、東西ルートの走行ルート・停車箇所とともに公表。
- 「都心風景の未来を先導」をデザインコンセプトに、SRTが東西ルートの新たな都市魅力となる景観を創出する。



SRTのトータルデザインコンセプト
「都心風景の未来を先導」

歴史や文化が積み重ねられた名古屋都心の魅力を増幅し、都心風景の美しい未来の景観を感じるデザインとする。SRTが名古屋都心のまちづくりを先導し、まちへの愛着や誇りの醸成につなげていく。



=東西ルート沿道での賑わい創出に関する取組み=

- SRTのPRを行うとともに、広小路通で賑わい創出に関する各種取組みを実施。



堀川・納屋橋とSRTの
折り紙建築ワークショップ（随時）



広小路通でのまち歩き
(R6.11「やっとかめ文化祭」)



沿道との賑わい創出に関するイベント (R6.11「いつものバス停」)



ウォーカブルポイント

- 都心における回遊性の向上や賑わいの拡大。
- 公共交通が利用しやすく、歩いて楽しい道路空間に生まれ変わる。
- 快適にくつろげる待合空間が、まちの情報スポットになる。
- SRTがまちの風景と調和し、歩道や沿道の建物と一体的な賑わいを生み出す。
- まちの賑わいや移ろいを楽しみながら移動することができる。

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

② 栄ナミ地区



取組概要

背景・課題

- 栄、伏見、大須地区と他エリアを結ぶ、都心全体の賑わい創出に資する取組みが期待されるが、制度面や事業費等の面で十分に取組めていなかった。
- 久屋大通、栄地区での路上駐輪の問題は深刻で、歩行者通行空間の阻害要因になっており歩行者優先の賑わい空間の創出に繋がっていなかった。
- また、地区内に立地するイノベーション施設及びその周辺が、意欲的にチャレンジする人々で賑わい、アイデアの実証と実装の連鎖を生み出すまちとなることが求められている。

目的・目指す姿

- 道路空間や公園等の公共用地の活用も含めた、官民連携によるまちづくりの推進。



- ・ 歩道拡幅
- ・ パークレット設置

官民連携による取組(歩道拡幅事業+パークレット事業)



ウォーカブルポイント

- 歩道拡幅事業
…… まちなかウォーカブル推進事業による歩道拡幅及び駐輪場整備を実施。
- デジタルサイネージ広告事業
…… 公共性の高い地図情報と収益性の高い屋外広告を両立し、まちの回遊性と賑わいの創出を図る。
- シェアサイクル事業
…… 栄ナミへのアクセス性とエリア内の回遊性を向上。
- パークレット事業
…… 市の歩道拡幅事業と連携し、憩い、休憩できる空間を形成。
- 有料駐輪場事業
…… 自転車需要の適正な管理及び放置自転車対策等の整備運営を行うとともに快適な歩行者空間を形成。
- イノベーター等による社会実証等・ビジネス展開の場の提供
…… 公開空地などのウォーカブルな空間を活用し、スタートアップ等の先進技術や新製品の展示・体験・販売等の場を提供。



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

③ 錦二丁目地区



取組概要

背景・課題

- 名古屋駅周辺地区と栄地区の中間に位置する錦二丁目地区は、産業構造の変化に伴い、エリア内の人口減少が進んで、賑わいが失われていた。
- 地区内には公園や緑地がなく、人の居場所となる空間が乏しかった。
- こうした状況の中、まちの課題を地元で解決していくために「錦二丁目まちづくり協議会」が設立され、イベントの実施等の様々な取組を進めてきた。
- 錦二丁目7番地区の再開発ビルの竣工やまちづくり活動の本格化を見据え、「錦二丁目エリマネジメント株式会社」が設立された。

目的・目指す姿

- 「これからの錦二丁目長者町まちづくり構想2011～2030」の基本方針である、①元気経済、②安心居住、③共生文化の実現に向けて、地元主体のエリマネジメントの多面的な展開により、まちの活力を取り戻すこと

主な取組内容

- 古い問屋ビルのリノベーションとサブリースによる商業やスモールオフィスへの用途転用
- 都市の木質化による公共空間への木材の活用と地域による施工
- ベンチや植栽、シェアサイクルなどの設置による公共空間の充実
- 道路空間や広場を活用したイベント・社会実験の実施（歩道拡幅社会実験、みちにわSDGsマルシェ、あびす祭りなど）
- 再開発施設における会所の再生とまちづくり拠点の運営（喫茶/スペース七番）



みちにわマルシェ



エリマネ拠点



公共空間の利活用(広場)



大型木質化ベンチ



ウォーカブルポイント

- 広場の利活用
……錦二丁目7番地区の再開発ビル内の広場(会所)において、オープンカフェやキッチンカーを運営するほか、絵本の読み聞かせや夏祭りの開催などコミュニティの場として活用。
- 大型木質化ベンチの設置
……「都市の木質化プロジェクト」の一環で、歩道や民地内に大型の木質ベンチを設置し、まちに休憩スペースを創出。

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

④ 久屋大通地区

久屋大通公園(北エリア・テレビ塔エリア)

取組概要

背景・課題

- 大胆な戦災復興計画により形成された久屋大通公園は、公園の老朽化やバリアフリーの不足、憩いや賑わいの不足等の課題を抱えており、栄地区を東西に分断する要因にもなっていた。

主な取組内容

- 都心のシンボル空間にふさわしい公共空間の整備を行うため、栄地区の活性化の起爆剤として久屋大通の再生を進め、久屋大通公園(北エリア・テレビ塔エリア)において、Park-PFI を活用した整備運営事業に着手し、令和2年9月に「Hisaya-odori Park」として開園した。

事業期間	20年間(～令和20年2月末)
事業対象区域	久屋大通公園のうち外堀通から錦通まで(約5.45ha)
主な事業内容	飲食や物販等の公募対象公園施設の整備・管理運営 園路や広場等の特定公園施設の整備・管理運営
指定管理者	三井不動産株式会社



ウォーカブルポイント

- 都心のシンボル空間の形成により、栄地区の特性を活かした魅力を発信し、周辺一体を回遊したくなる効果を創出。
- 中部電力 MIRAI TOWER(テレビ塔)を中心とした明快なビスタラインを形成することにより、さらに先まで歩きたくなる空間を作り出す。
- 誰もが利用しやすいバリアフリー環境を整備。
- 広大な広場で開催される多彩なイベントにより、くつろぎや憩い、新たな出会いの空間を提供。



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

④ 久屋大通地区



南エリア

取組概要

●平成25年「栄地区グランドビジョン」や下記「久屋大通(南エリア)再整備構想」、民間事業者等の意見を踏まえ、南エリアについても再整備を進める。

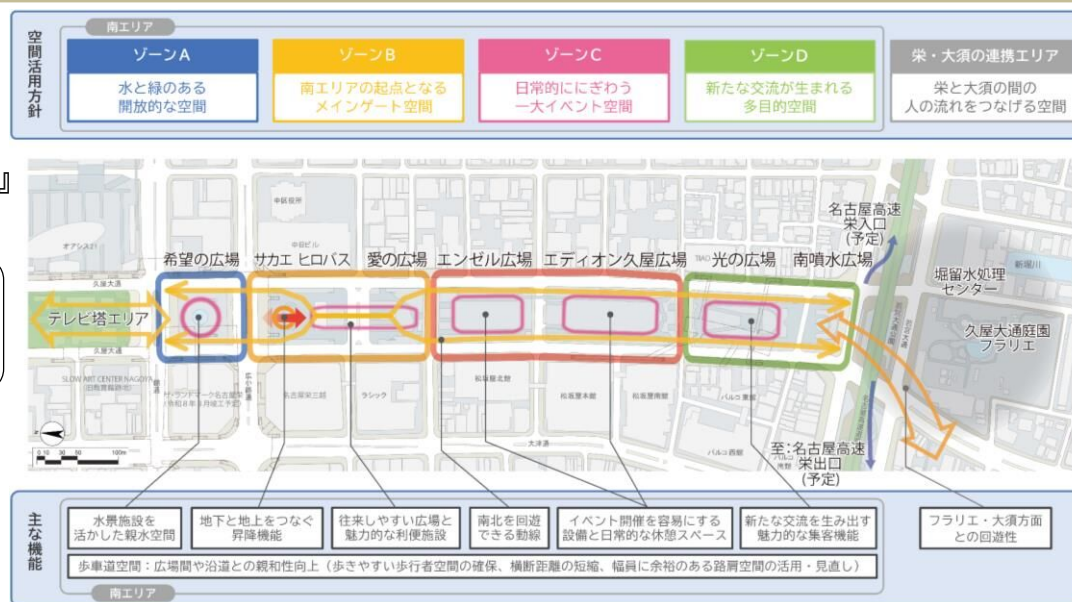
久屋大通(南エリア)再整備構想 (令和7年3月策定)

再整備コンセプト

『新たな創造が生まれる ウォーカブルタウンのコア』

～多様な人が集まる刺激と居心地～

名古屋を発信するシンボル公園であることを踏まえ、戦災復興による公園を後世に受け継ぎつつ、新たな視点として「日常的ににぎわい」、「歩きたくなるまちの回遊性」、「都心の憩い」といった視点を導入。



空間活用と主な機能のイメージ



ウォーカブルポイント

- 水と緑のある開放的な空間
……栄地区の中心として、行き交いやすく、活気のあるシンボル空間とします。
- 南エリアの起点となるメインゲート空間
……来訪者を地下街から地上の広場へわかりやすく誘導し、南エリアをはじめ、栄地区への新たな人の流れを生むきっかけとなる空間とします。
- 日常的ににぎわう一大イベント空間
……市内外から多くの来訪者を受け入れられるような、名古屋を広く発信する大規模なイベント空間とします。
- 新たな交流が生まれる多目的空間
……新たな来訪者を呼び込み多様な人々の交流を促すことで、人々の出会い・交流を通じたイノベーションが創出される空間とします。
- 栄と大須の間の人の流れをつなげる空間
……栄地区と大須地区の間の回遊性向上や、南エリアからのにぎわいの波及を図るため、久屋大通の南側における各種施策を連動させることにより、栄と大須の間の人の流れをつなげる連携エリアの形成を図ります。

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト



⑤ 名古屋城三の丸地区

取組概要

背景・課題

- 名古屋城の郭内に位置し、武家屋敷や軍用地等の土地利用を経て、戦後は都市計画や地区内の建築ルール(郭内申し合わせ)により、格子状の広幅員街路に沿って国・県・市の官公庁施設等が整然と配置され、緑豊かな官庁街が形成されている。
- 三の丸地区周辺では久屋大通の再生や名城エリアの施設整備(県新体育館、金シャチ横丁)等の魅力向上や賑わい創出が進展している。
- 官庁街のため、都心部でありながら閉庁時は閑散とし、路上には駐車車両が並ぶ状況が見られ、空間の有効活用ができておらず、周辺地区との人の流れを分断している状況。
- 有識者や経済界から今後のまちづくりに期待が寄せられていること、地区内の多くの建築物が更新期を迎えつつあることも踏まえ、地区のあるべき姿について検討していく必要がある。

目的・目指す姿

- リニア中央新幹線の開業後を見据え、名古屋城と都心部をつなぐ重要な拠点としてふさわしいウォーカブルなまちづくりを推進していく。

主な取組内容

- 地権者をはじめ様々な関係者で地区の将来像やまちづくりの進め方を共有しながら、公共空間の活用手法や建築ルールのあり方等の検討を行う。



緑豊かな地区内の状況



地区内の路上駐車状況



ウォーカブルポイント

- 豊かな公共空間をまちの憩いや賑わいに資する空間として有効活用する等、居心地の良いウォーカブルな空間を創出。

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト



⑥ 四間道・那古野地区

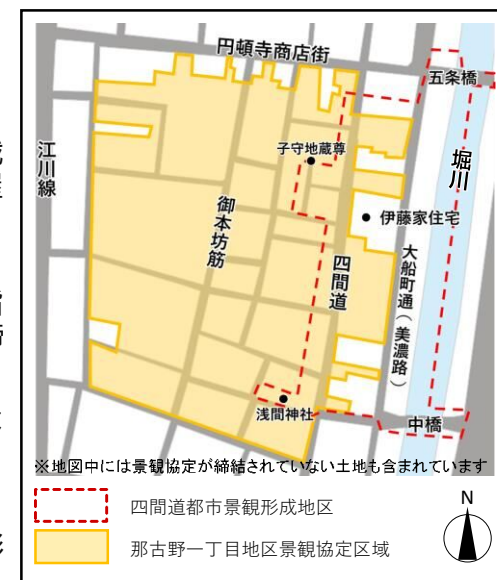
取組概要

背景・課題

- 当地区は、名古屋城築城とほぼ同時期に開削された堀川の舟運を利用する商人の活動とともに発展したまちで、現在でも戦火を免れた歴史的町並みが残る下町情緒が感じられる貴重な地区である。また、リニアを契機に大規模な開発が進む名古屋駅と、歴史・文化資産である名古屋城を結ぶ中間に位置し、本市都心部の魅力を向上しウォーカブルなまちづくりを進めるうえで重要な場所にある。
- これまでに、四間道町並み保存地区(昭和61年指定)として、歴史的な町並みの保存に取り組んできた。更に良好な景観を目指す地区として、平成30年10月には四間道都市景観形成地区に指定し、その後「那古野一丁目地区景観協定」が地域住民で締結され、令和3年6月に認可した。
- 地域住民が中心となった地域まちづくり団体の設立やエリアマネジメントの活動、商店街の賑わいづくり等、様々な主体によるまちづくり活動も活発に行われている。

目的・目指す姿

- 地域の特徴を活かした歴史的町並みの保全・形成を図るとともに、地域住民が安心・安全に住み続けられる良好な住環境の形成を図り、地域の皆様と連携・協力しながら賑わいと良好な住環境が共存する魅力的でウォーカブルなまちを目指す。



ウォーカブルポイント

● 景観まちづくり

- ……堀川沿いに広がる地域の特色ある景観や歴史を活かした更なる良好な景観形成を目指すため、伊藤家住宅の保存・活用を進めるとともに、主要道路における電線類地中化、建物の修景助成などの取組を進め、国の補助制度も活用しながら四間道・那古野地区の魅力向上を図る。
- ……地域住民等が主体となった景観まちづくりとの連携や活動へのサポートを実施し、地域と行政の協働による取組を進めている。



● エリアリノベーション

- ……有効活用しきれない既存建物の低層部等を、官民の多様な主体が連携しながら、地域の賑わいやコミュニティ活性化に資する場となるようリノベーションする。



【令和4年度モデル事業実施物件】

● 地域主体のまちづくり

- ……まちの魅力向上や賑わいの創出に取組む地域団体や組織による活動との連携やエリアマネジメントを支援していく。



※街なみ環境整備事業（社会資本整備総合交付金）

住宅環境の整備改善を必要とする区域において、ゆとりとうるおいのある住宅地区の形成のため、地方公共団体及び土地所有者等が協力して行う住宅や地区施設の整備等に対し、国や地方公共団体が助成を行う制度



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

⑦ 堀川地区



取組概要

背景・課題

- 堀川は1610年名古屋城築城と時を同じくして開削され、名古屋の発展を支えるとともに、人々に親しまれる憩いの場だったが、物流が陸上輸送に移行したことや水質汚濁等の影響により、堀川の水辺から人々が遠ざかっていった。
- 近年多発する豪雨災害への対応として、堀川の治水整備が急務である。

目的・目指す姿

- 「治水整備」「浄化」「にぎわいの創出」を総合的に進めることで、「うるおいと活気の都市軸・堀川」を再びよみがえらせる。
- 堀川には様々な活動をしている団体があることから、民産学官のパートナーシップによる持続可能な「堀川まちづくり」の体制を構築する。

主な取組内容

- 治水機能を向上させるため、下流から河川護岸の整備や河床の掘り下げ等の河川整備を実施。
- 水質浄化のため、各種取組を実施。
(ヘドロ除去、庄内川からの暫定導水、浅層地下水の活用、浮遊ゴミの回収、瀬・淵の設置等)
- にぎわいの創出のため、治水整備にあわせて遊歩道や親水広場を整備し、イベント等で活用。
- 堀川で活動する民産学官の団体からなる「堀川まちづくりの会」を2013年に設置し、堀川の魅力向上に向けた意見交換や情報共有を行い、連携を強化。
- イベント等の機会をとらえて、船で堀川の水辺空間を体験する機会を創出。



護岸整備



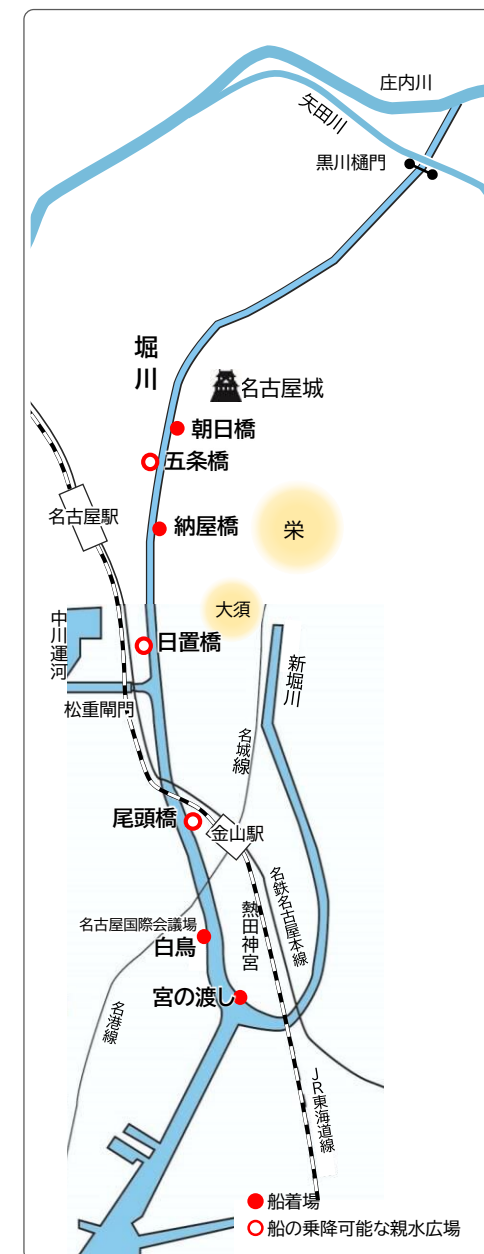
堀川まちづくりの会



ライトアップ整備



イベントでの船の活用



ウォーカブルポイント

- 納屋橋地区は、活気とにぎわいのある都心空間として、堀川を軸に人々が回遊できる空間を確保するとともに、ライトアップによる夜間景観の演出やオープンカフェ・イベント等による水辺活用を推進している。また、登録有形文化財である旧加藤商会ビルの保存活用や隣接する市有地の民間活用によるにぎわいの創出も行っている。
- 新規水源の確保等の対策を検討・実施し、さらなる水質浄化を進めることで居心地の良い水辺空間の創出を図る。

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

⑧ 名古屋駅地区(リニア駅周辺)



取組概要

背景・課題

- リニア中央新幹線の開業により名古屋駅の利便性はますます高まり、これまで以上に多くの人々が名古屋を訪れるようになることが想定される。

目的・目指す姿

- リニア開業に向け、リニア駅上部空間及び周辺街区のまちづくりを進めるため、目標とするまちの姿や取組について、今後の方向性を示すもの。

主な取組内容

- 広場整備及び道路の再配置
- 広場等へ顔を向けた開発誘導及び駅周辺の高度利用促進
- 街並み・景観のルールづくり
- 魅力ある地域資源の活用
- 市有地を活用した新たな拠点の形成(東地区)

=リニア駅周辺のまちづくりの方向性【中間とりまとめ】(平成31年1月)=

◆ 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

◆ 将来のまちのイメージ



(広場内にリニア関連施設が配置される予定)

※「リニア駅周辺のまちづくりの方向性【中間とりまとめ】」に一部加筆



(広場内にリニア関連施設が配置される予定)



ウォーカブルポイント

● 広場等へ顔を向けた開発誘導

……オープンな空間の広場へ向けた設置等、壁面位置や建物用途等について配慮した場合のインセンティブ付与について地権者の方とともに検討

● 街並み・景観のルールづくり

……安心して歩いたり楽しめる空間づくりのため、建物外観や看板等についてルールづくり(都市景観形成地区や地区計画等)を地域の方とともに検討
……広場空間等の公共的空間を始め、地域のマネジメントのあり方について地域の方とともに検討
……駅前広場とまちをつなぐ結節軸の強化(西地区)

● 魅力ある地域資源の活用

……地域の賑わいづくりのため、名古屋駅と中村公園をつなぐ「太閤秀吉功路 人生大出世夢街道」をはじめ、地域に魅力を発信する事業を推進(西地区)

● 市有地を活用した新たな拠点の形成

……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(東地区)

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

⑧ 名古屋駅地区(駅前広場周辺の再整備)



取組概要

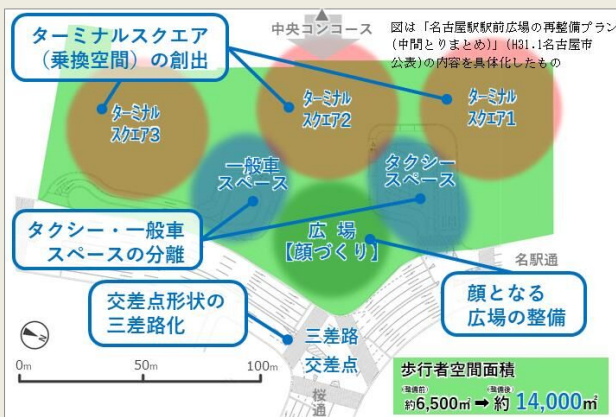
主な取組内容

- リニア中央新幹線による約7000万人規模の大交流圏形成に向けて、その中心に位置する名古屋駅において、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世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくりをコンセプトに、ユニバーサルデザインの視点も踏まえ、駅前広場を再整備する。

東

◆ 整備内容

ロータリー交差点を改良し、「飛翔」の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間の拡充を図る。



西

◆ リニア中央新幹線開業時の姿

リニア中央新幹線開業時の来訪者を温かく迎えるために必要な交通機能の確保と空間形成を図る。



- ・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」
- ・駅とまちの主動線につながる「歩行者空間の拡幅」
- ・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」

◆ 西側エリアの目指す姿

リニア中央新幹線の工事の状況を踏まえ、駅前広場の地下や上空等も活用し、高速・観光バス乗降場を含めた交通結節機能の立体的な配置や、総合案内機能を導入する等、民間事業者と連携して、スーパーターミナル駅にふさわしい魅力的な拠点の形成を目指す。



ウォーカブルポイント

- 「名古屋の新しい顔」として生まれ変わる駅前広場
- 名古屋らしさや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
- 駅前広場とまちをつなぐ結節軸の強化(西側エリア)

⑨ 名駅南地区



背景・課題

- 名駅南は、名古屋駅前や柳橋、ささしまライブ24、納屋橋・堀川等の特徴的な地区と隣接し、都心全体の回遊性を向上する上で重要なエリアである。

●名駅南地区まちづくり協議会が主体となって、ハンギングバスケットの設置等の美化活動や道路空間・公園空間等の利活用に向けたイベント・社会実験を実施。

- 六反学区等が主体となって、六反公園における花飾り活動や盆踊り、山車行事等の活動を継続的に展開。

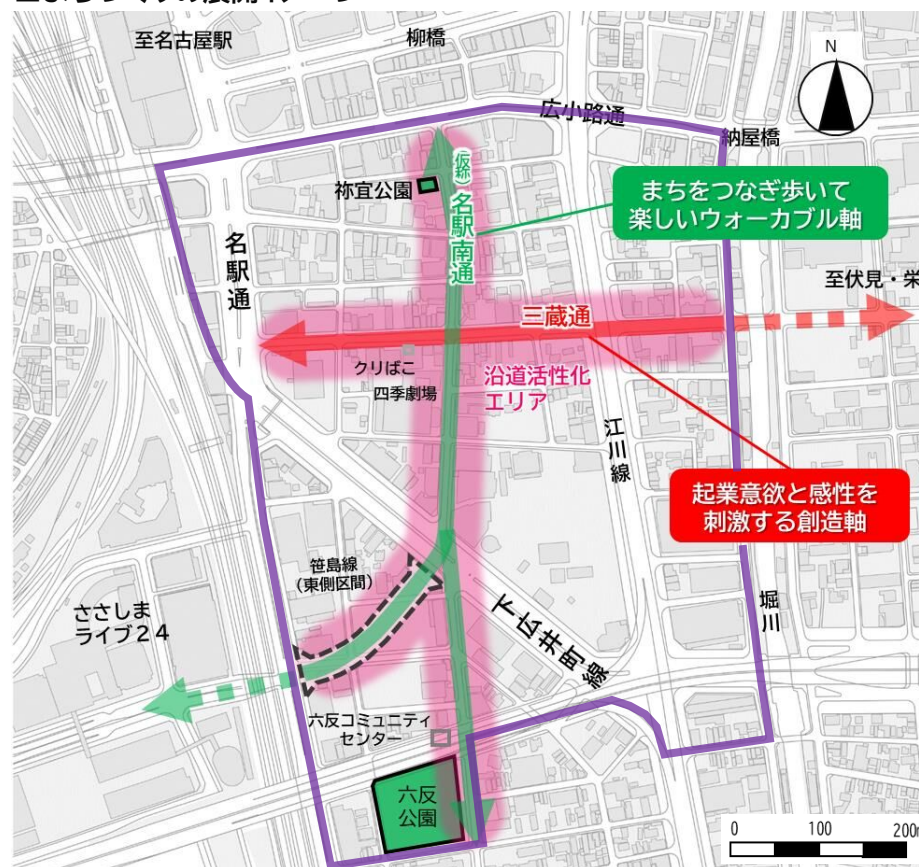
- 名駅南まちづくり推進会議を令和6年度に立ち上げ、「名駅南まちづくり方針」をもとに、ウォークアブルなまちづくりを推進。



ウォーカブルポイント

- まちなかウォーカブル区域や歩行者利便増進道路(ほこみち)等の制度の活用
- 道路空間・公園空間・民地空間を活用した社会実験の実施
- 道路空間・公園空間・民地空間(公開空地・低未利用土地)の活用
(パークレット・キッチンカー・オープンカフェ等の設置、自転車の走行空間の明示等)
- 地域活動の連携の強化(山車行事・アート活動等)

■まちづくりの展開イメージ



■沿道活性化エリア

名駅南のメインストリートとして、交流や創造的な活動を促し、ウォークブルなまちづくりを先導するエリア

■ まちなかウォーカブル区域

快適性・魅力向上を図るための取り組みを行い、車中心から人中心となる「まちなか」の形成を図る区域

5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

⑩ 中川運河にぎわいゾーン地区



取組概要

背景・課題

- 中川運河周辺では、堀止地区の開発、緑地の整備、賑わい施設の誘導、水上交通の運行等の取組を行っている。
- 来訪者が水辺に近づく場所が、一部の緑地や施設に限られ、かつそれらが点在しているため、水辺を回遊できず、貴重な水辺空間を活用できていない。

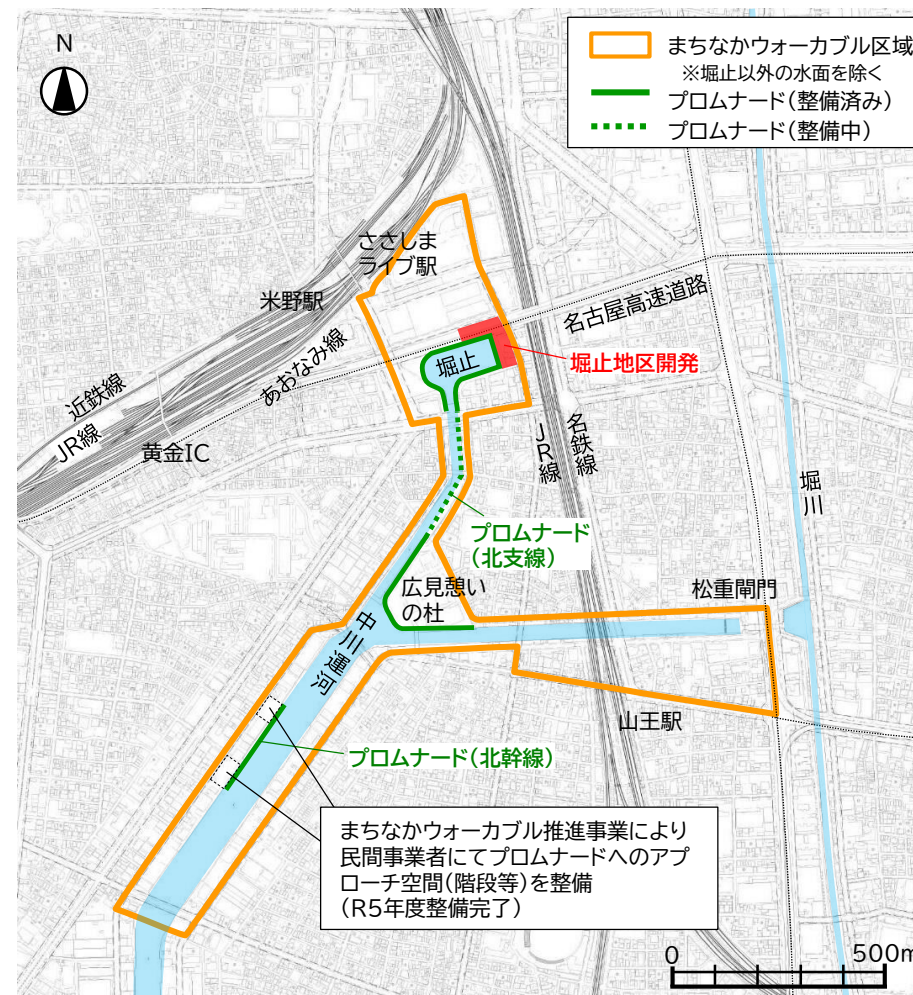
目的・目指す姿

- 中川運河の玄関口である堀止地区の開発による賑わいを、プロムナードを介して中川運河全体へ波及させる。
- 民間事業者によるプロムナードへのアプローチ空間等の整備により、公共空間と商業施設等が一体となり魅力的でウォーカブルな歩行者空間を整備し、賑わいのある水辺空間を形成する。



ウォーカブルポイント

- 魅力的な歩行空間を形成することにより、広域からも人を呼び込み、都心に隣接する中川運河のさらなる水辺空間の活性化を図る。
- 現在名古屋港管理組合で進めているプロムナード整備と合わせて、周辺地域と水辺空間の回遊性を確保し、さらなる賑わいの創出を図る。



5 ウォーカブルなまちづくりプロジェクト

⑪ 金山駅周辺地区



取組概要

背景・課題

- 駅前や商店街等を中心に商業施設が集積し、一定の賑わいがあるものの、来訪者の行動範囲は駅を中心に限定的であり、回遊性の向上が求められている。
- アスナル金山は事業用定期借地の期間終了を見据え、本格整備により地域の賑わいをより一層高めることが求められている。

目的・目指す姿

- 道路やオープンスペース等の都市基盤をウォーカブルなまちに資する空間へ再編することにより、アスナル金山の持つ界限イメージを継承し、地域全体に拡大を図る。
- 沿道建物の低層部において、新たな発見や様々な活動・交流が生まれるよう機能更新の促進を図る。

主な取組内容

●ウォーカブル空間の創出

……賑わいをつなぐオープンスペースの配置や駅から劇場へつながる見通しの確保等、まち全体への回遊性向上に資するウォーカブル空間を創出することにより、人々をまちへ誘引する連結拠点としての活用を目指す。

●歩行者動線の強化

……歩行者動線の強化や滞在空間の創出により、グランドレベルの回遊性向上や周囲へのにじみだしを図る。
 ……東雲東古渡町線をシンボル軸として位置づけ、金山駅北地区の新たなにぎわいの象徴とする。
 ……魅力的な景観形成に向け、駅から新たな劇場までの見通しを確保する。

●金山総合駅連絡通路橋の利活用

……乗換利便機能に加え、駅南北地区の賑わいをつなぐ施設として利活用を図り、エリアマネジメントの展開を図る。

●エリアマネジメントの展開

……来訪者をまちへ誘引し、滞在・交流、回遊を促す仕掛けとなるよう、駅からの動線を意識しつつ地域と連携したエリアマネジメント活動が実施できる空間の創出を図る。

■機能配置イメージ



ウォーカブルポイント

●金山総合駅連絡通路橋、南口駅前広場等

……都市再生推進法人と連携し、連絡通路橋のリニューアルや南口駅前広場・金山南ビル等の広場空間を活用した賑わいの創出を図り、エリア全体の魅力向上につなげる。

●東雲東古渡町線(シンボル軸)

……既存の緑豊かな道路空間を継承し、沿道の市有地や民有地と連携した居心地が良い歩行空間を目指す。

●向田町線、その他道路

……アスナル金山エリアの整備と連携し、まちの賑わいや歩行者の回遊性向上に向けて歩行者空間の拡大を目指す。



発行 | 名古屋市 住宅都市局 ウォーカブル・景観推進課
令和6年3月策定（令和7年度版）

〒460-8508
名古屋市中区三の丸三丁目1番1号
TEL : 052-972-2938
FAX : 052-972-4485
MAIL : a2938@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

