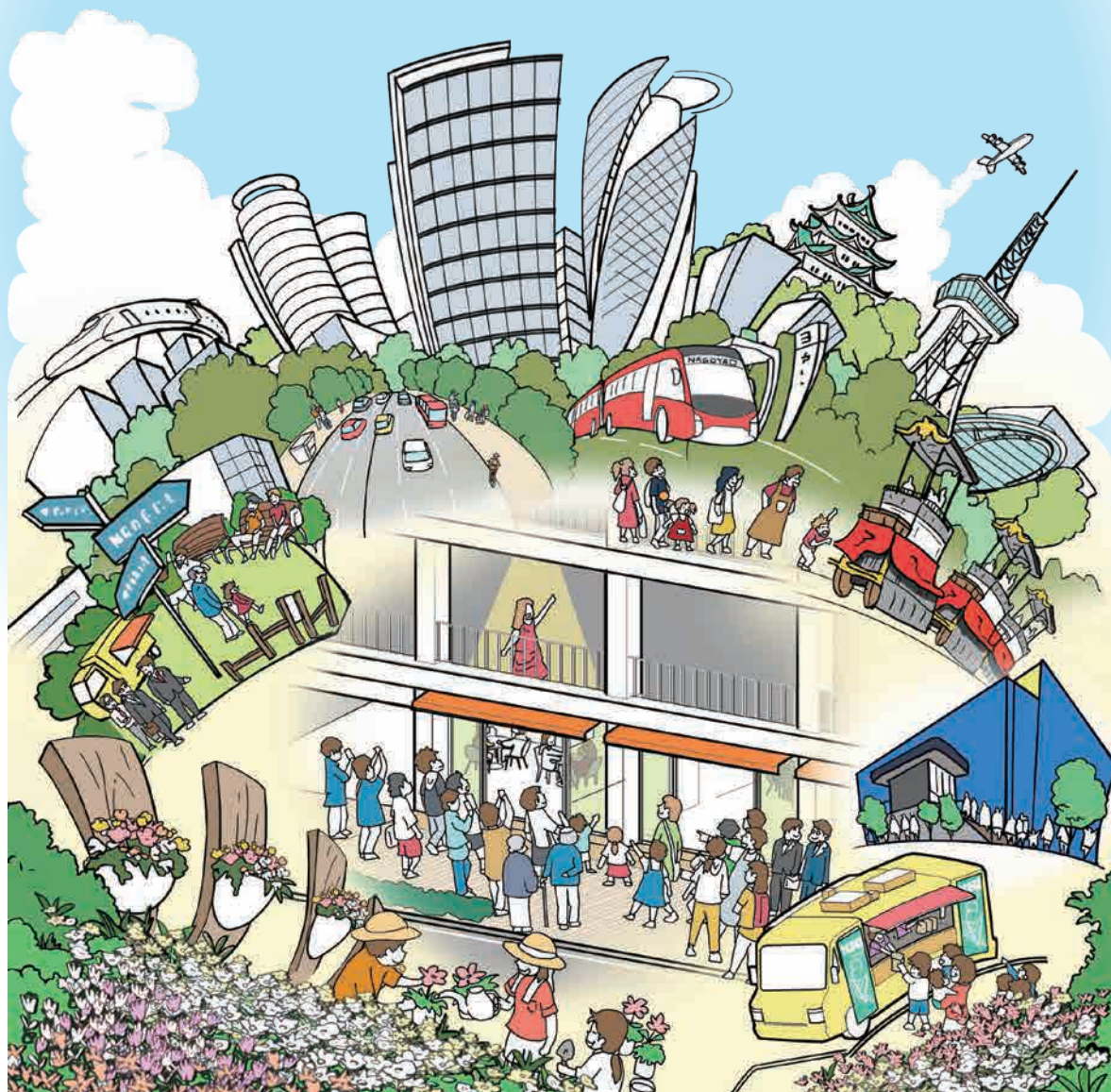


名駅南 まちづくり方針

MEIEKIMINAMI

「創造・交流タウン名駅南」

つくってつながり、つながってつくる。



令和 6 年 3 月
名古屋市

目次

1	はじめに	1
2	対象範囲	3
3	方針の位置づけ	4
4	上位関連計画	5
5	名駅南の歴史	16
6	名駅南の周辺動向	19
7	名駅南の現状と課題	33
8	まちづくりの視点	41
9	まちの将来像	42
10	まちづくりの方針	44
	方針 1 賑わいがあふれるウォーカブルなまちづくり	44
	方針 2 公民の投資により再生するまちづくり	46
	方針 3 新たな体験を誘発し様々な挑戦を支えるクリエイティブなまちづくり	48
	方針 4 地域の力で地域を育てるまちづくり	50
	まちづくりの展開イメージ	52
11	実現に向けて	56
	推進体制	56
	スケジュール	56
	参考資料	57
	1. まちづくりを進める支援制度・関連事業	58
	2. 検討体制と経緯	73
	3. シンポジウムの概要	76

リニア中央新幹線の開業により、名古屋の都心における交流人口の増加が予想され、名古屋駅周辺で様々な民間再開発が進む中、名古屋市では平成 26 年にリニア開業後を見据えたまちづくりの目標像や公民の取り組みを明らかにする「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定しました。そして、名古屋駅前では、東西の駅前広場の再整備やリニア駅上部空間の面的整備とともに、名鉄名駅再開発計画などの動きが始まっており、周辺のささしまライブ 24 では、平成 29 年のまちびらき以降、様々な人たちによるまちづくり活動が活発化してきています。

こうした中、名古屋駅前に近接する名駅南は、北方面は、柳橋市場界隈や納屋橋といった地域資源を持つエリアに隣接し、西方面は、ささしまライブ 24 を通じて中川運河とつながるとともに、東方面は、名古屋の歴史を支えてきた堀川を挟んで、伏見・栄・大須方面とつながっており、都心部の回遊性を高める重要なエリアとなっています。

さらに、都心の回遊性の向上につながる公共施設として、都市計画道路笹島線（東側区間）、名古屋高速道路（新洲崎出入口）の事業が進捗するとともに、新たな路面公共交通システム（SRT）の導入に向けた連節バス等の運行社会実験（令和 2 年、4 年）や、愛知県の自動運転バス運行の実証実験（令和 4 年）が行われ、また、名古屋駅とささしまライブ 24・名駅南を結ぶ名古屋駅周辺地下公共空間の整備検討を進めることなどにより、今後、民間再開発の機運の高まりが期待されています。

一方で、名駅南では、六反学区などによる地域の活動が行われるとともに、平成 28 年に「名駅南地区まちづくり協議会」が設立、平成 30 年に「名駅南地区まちづくりビジョン」が策定され、様々なエリアマネジメント活動が展開されており、都心居住ニーズを受けたマンションの急増による人口増加もみられるものの、駐車場等の低未利用土地が多く、居住者や来訪者のニーズに応える各種施設の不足や地域コミュニティの弱体化など、様々なまちづくりの課題を抱え、土地利用などのハード面から地域運営のソフト面まで、あるべき姿を具体化し、まちの再生が必要な時期を迎えています。

このような状況を踏まえ、リニア効果を最大限享受するためには、名駅南を名古屋駅周辺の開発エリアの一部としてとらえ、適切なまちづくりを誘導・推進しつつ、周辺との連携を強化していく必要があります。

「名駅南まちづくり方針」は、こうした背景を踏まえ、リニア開業後を見据えた、名駅南のまちづくりの将来像等を具体的に示し、これからの公民の取り組みにつなげていくために策定するものです。

周辺とつながる名駅南



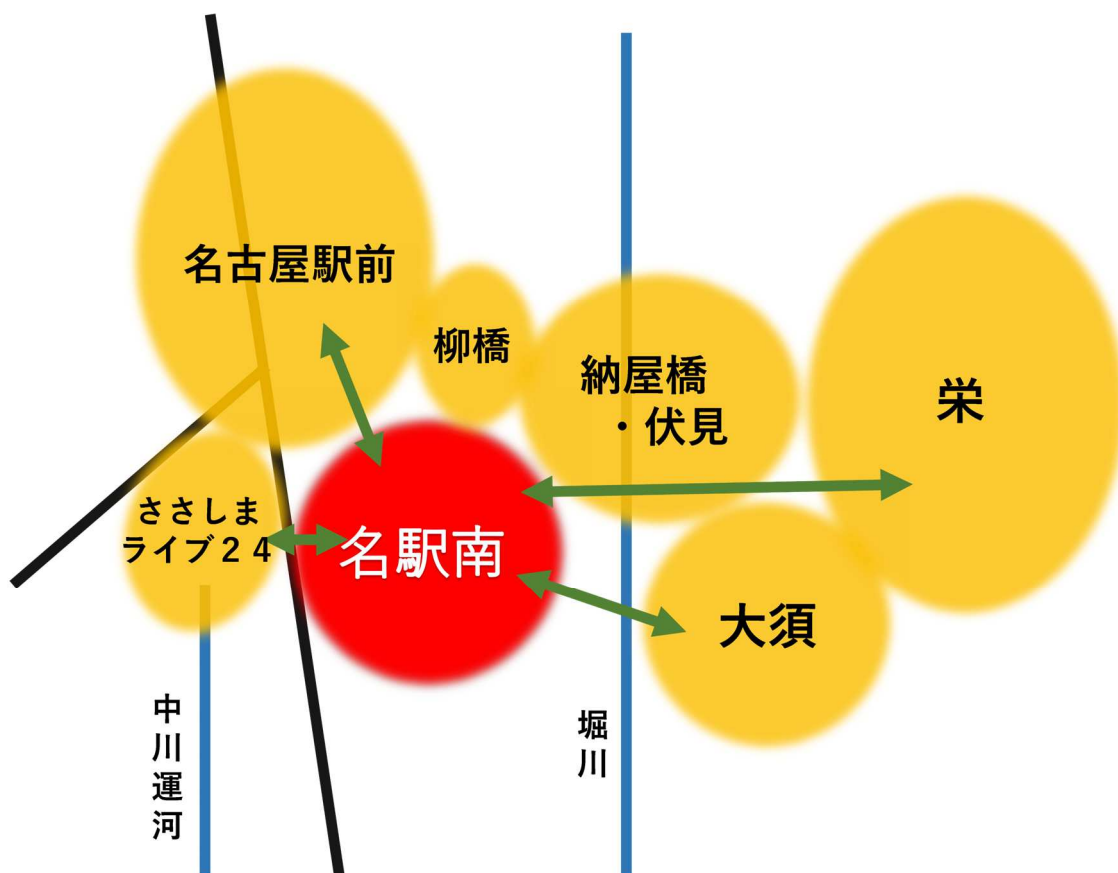
名古屋駅前



柳橋



納屋橋



ささしまライブ24



大須



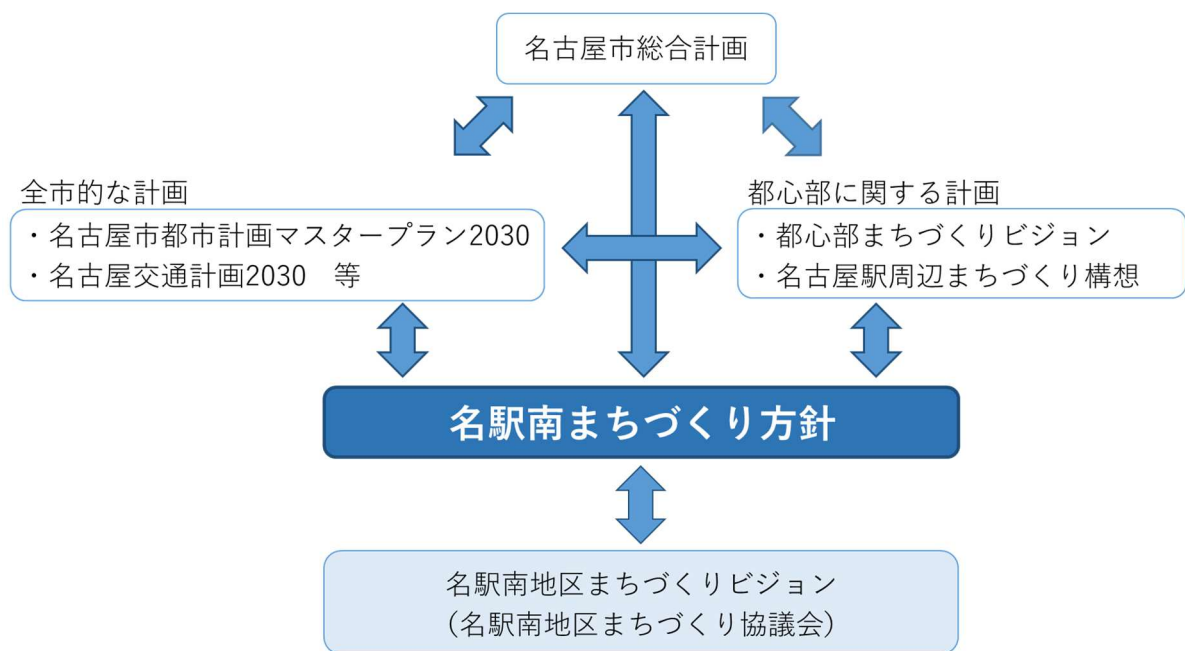
栄

名駅南まちづくり方針の対象範囲

方針の位置づけ

名駅南まちづくり方針は、名古屋市が策定した「名古屋市都市計画マスタープラン2030」をはじめとする上位関連計画を踏まえ、都心部全体の将来構想である「都心部まちづくりビジョン」と名古屋駅周辺の将来構想である「名古屋駅周辺まちづくり構想」の方針に基づき、リニア開業後のまちを見据え、名駅南において、今後、公民が連携して取り組むまちづくりに係る方針（目指す姿、取り組み）を関係者で共有するものです。

なお、当方針は、地域のエリアマネジメント組織である名駅南地区まちづくり協議会が策定した「名駅南地区まちづくりビジョン」とも連携していくものと位置づけます。

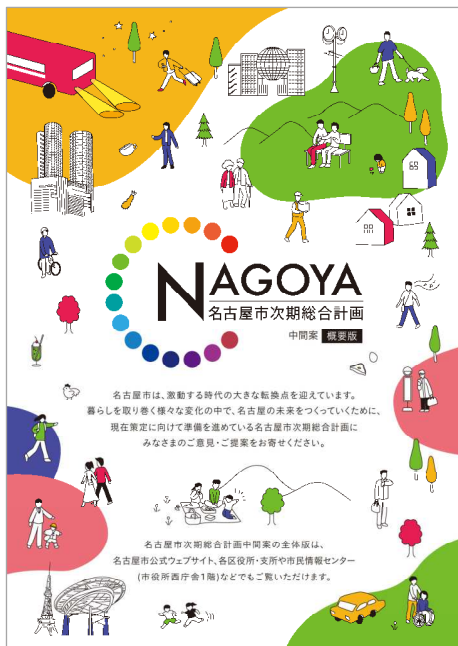


名駅南まちづくり方針と関連計画などとの関係

上位関連計画

ここでは、名駅南まちづくり方針の検討にあたり考慮すべき主な上位関連計画等を紹介します。

名古屋市次期総合計画中間案(令和5(2023)年7月公表)



概要版表紙

名古屋市総合計画は、市政運営の指導理念である「名古屋市基本構想」のもと、本市がめざす都市像などを「長期的展望に立ったまちづくり」として示し、その実現に向けた取り組みを総合的・体系的に取りまとめています。

リニア中央新幹線の全線開業や全国の高齢者人口がピークを迎える時期を念頭に置き、令和22(2040)年頃を見据えてめざす都市像を描きながら、令和6(2024)年度からの5年間の取り組みを掲げています。(取り組みについて、中間案では施策体系までを掲載しており、具体的な施策・事業については計画案に掲載予定)

リニアがつなぐ巨大交流圏の中心で躍動する都市、誰もが幸せと希望を感じられる名古屋の基本方針と将来のまちの姿を5つの都市像として示しています。

都市像 1

人権が尊重され、誰もがいきいきと暮らし、活躍できる都市

都市像 2

安心して子育てができ、子どもや若者が豊かに育つ都市

都市像 3

人が支え合い、災害に強く安心・安全に暮らせる都市

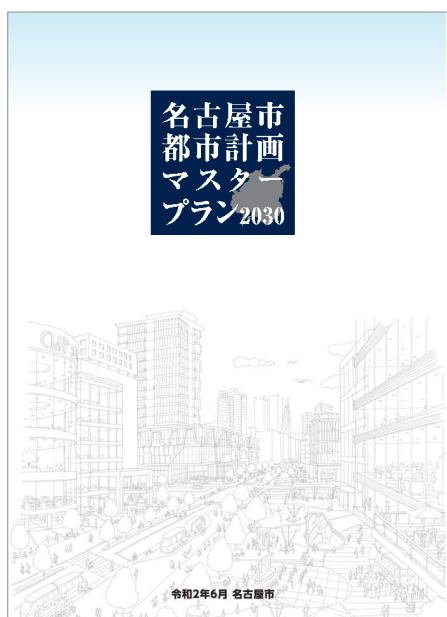
都市像 4

快適な都市環境と自然が調和した都市

都市像 5

魅力と活力にあふれ、世界から人や企業をひきつける、開かれた都市

名古屋市都市計画マスタープラン 2030(令和2(2020)年6月策定)



今後予定されているリニア中央新幹線の開業や国連サミットにおけるSDGsの採択といった時代の潮流、人口減少や高齢者の増加、技術革新に伴う産業構造の転換など本市を取り巻く状況を踏まえ、新しい時代にふさわしい都市づくりを進めるための計画として、「名古屋市都市計画マスタープラン2030」を策定しています。

目標年次は、概ね20年の長期的な見通しのもとに、令和12(2030)年としています。

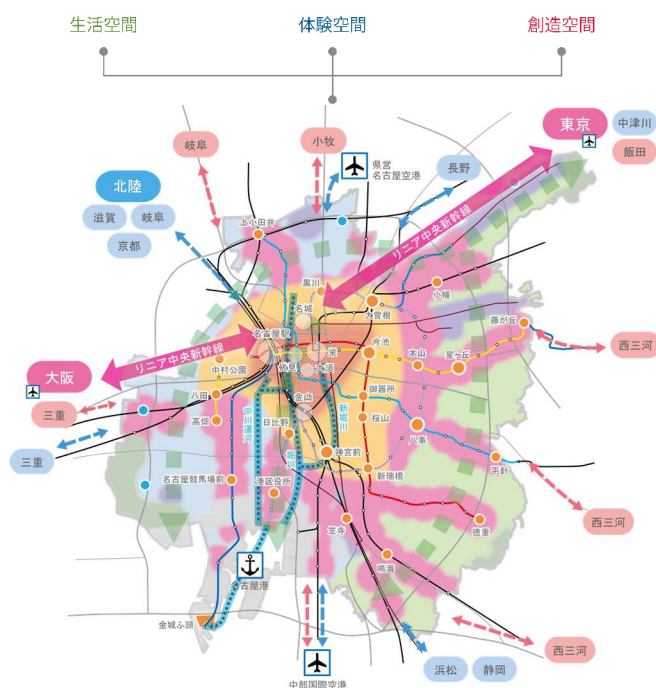
SDGsの達成やスーパー・メガリージョンのセンターとしてのポジションの確立をはかりつつ、ライフスタイルの質を高める都市づくりを進めるため、次の3つの目標を定め、その実現をめざしています。

- 目標1 暮らす(生活)：ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間
- 目標2 楽しむ(余暇・観光)：歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間
- 目標3 創る・働く(経済・産業)：技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間

また、大都市における集約連携型都市構造[※]を基本的な都市構造とし、上記の各都市づくりの目標に対応した都市構造を重ね合わせた将来都市構造の実現をめざします。

※大都市における集約連携型都市構造

駅を中心とした歩いて暮らせる圏域（駅そば生活圏）に、商業、業務、住宅サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、さらに歴史・文化、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされているとともに、都心を中心に、圏域の中核都市として交流を活性化させ創造的活動を生み出す空間づくりがなされている都市構造



将来都市構造図

名古屋交通計画 2030(令和 5 (2023)年 3 月策定)



(1) 概要

人口構造やリニア中央新幹線の開業、先進技術の進展など、交通を取り巻く環境の大きな変化をとらえ、誰もが快適に移動できる環境の実現を目指すため、まちづくりと連携した新たな総合交通計画として「名古屋交通計画 2030」を令和 5（2023）年 3 月に策定しています。

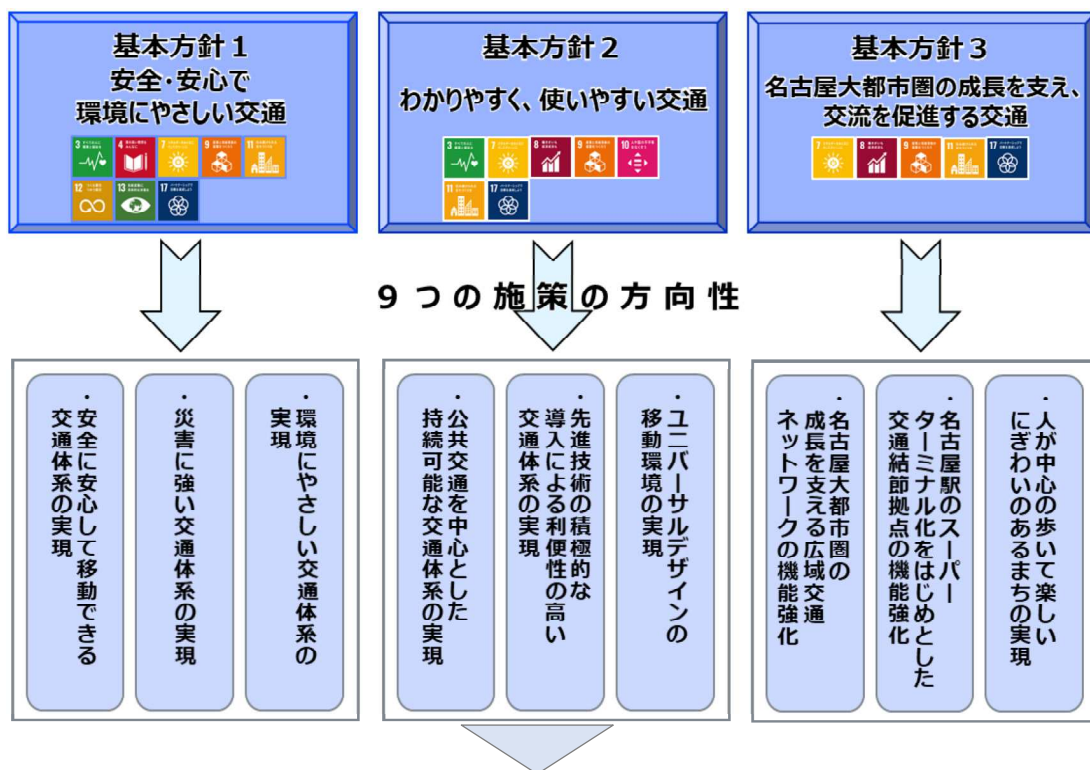
目標年次は、令和 12（2030）年としています。

この計画では、3つの基本方針と 9つの施策の方向性を基に、「最先端モビリティ都市」の実現を掲げています。

(2) 基本理念

持続可能な都市の発展に向けて、まちづくりと連携した誰もが移動しやすい総合交通体系を形成します。

(3) 基本方針・施策の方向性



最先端モビリティ都市～誰もが快適に移動できるために～

名古屋大都市圏における中枢都市として、既存ストックと先進技術の活用により、リニア中央新幹線とシームレスにつながる持続可能で質の高い公共交通ネットワークが形成されるとともに、さらなる技術の活用による快適でスマートな移動環境が実現した都市

Nagoya まちなかウォーカブル戦略

(1) 概要

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です。まちなかを車中心から人中心の空間へと転換することは、豊かな生活空間を実現し、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っていきます。

ウォーカブルなまちづくりを進めるため、目指すウォーカブルなまちの姿や官民が連携して取り組むための基本方針などを盛り込んだ「Nagoya まちなかウォーカブル戦略」を策定します。

(2) 目指すまちの姿

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、自宅、学校や職場とは別に、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NAGOEYAを目指します。

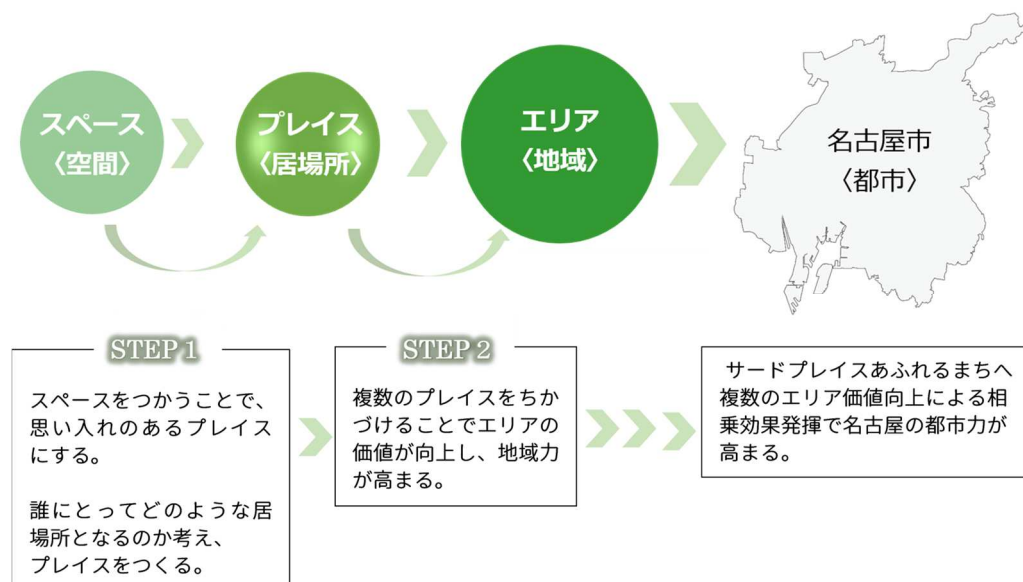
〈目指すまちの姿〉

居心地の良い特別な場所

サードプレイスあふれる「NAGOEYA」
—居心地の良さで選ばれるまちへ—

(3) ウォーカブルなまちづくりをすすめる考え方

以下のようなステップで取り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。



戦略1 官民のパブリック空間をつかう

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するとともに、公共空間以外でも、居心地が良く感じられる場所となるような取り組みを誘導し、官民のパブリック空間を使いやすくしていきます。

戦略2 新時代の都市デザインで、プレイスをつくる

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で、まちなかのプレイスをつくっていきます。

戦略3 プレイスどうしをちかづける

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すことや、プレイスをつなぐ歩行者空間を豊かにすることにより、まちなかを歩くときの心理的な距離感を縮めていきます。

(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、組み合わせて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
- ② 道路空間活用
- ③ 公園活用
- ④ 公開空地活用
- ⑤ 低未利用土地活用

戦略2 つくる

- ⑥ エリアリノベーション
- ⑦ 都市景観形成地区におけるアイレベルデザイン誘導
- ⑧ グリーンインフラの活用
- ⑨ 駐車場施策

戦略3 ちかづける

- ⑩ 新たな路面公共交通システム「SRT」
- ⑪ モビリティ

主たる都市軸のうち、以下の3つが名駅南に関連します。

① 三蔵通「起業意欲と感性を刺激する創造軸」

都心部の主要なビジネス拠点を結ぶ通りとして、起業意欲を促し、クリエイティブな人々を刺激する創造性豊かな雰囲気をつくります。

② 広小路通「名古屋都心を象徴する東西軸」

都心部の主要な拠点を結ぶ名古屋を代表する東西のシンボルストリートとして、現存する歴史的建造物やシンボル並木を含めた良好な都市景観の形成と快適な歩行者空間の整備により、平行する錦通と連携して賑わいあふれる快適でうれしい街の表情をつくります。

③ 名駅通「名古屋の顔となる駅前の交流軸」

高次の都市機能の集積により、賑わいの連続性を図るとともに、名古屋の顔となる駅前のメインストリートとして、圏域の玄関口にふさわしい風格のある街並みをつくります。

（４）拠点連携と都心界隈のまちづくり

■ 名古屋駅地区～伏見・大須地区

ビジネス機能の中核である名古屋駅地区と伏見地区・大須地区の中間地点において、各地区（柳橋地区・ささしまライブ24地区・納屋橋地区・名駅南地区）が相乗的に都市機能を向上させるための拠点連携

【名駅南地区】

- ・大規模な低未利用土地の土地利用が進むことにより、様々なひと・まち・文化がクロスし、クリエイティブな取り組みが盛んなまち

【実現に向けて】

- ・老朽化したビルの建替え誘導やリノベーションなどによるベンチャー企業の起業促進
- ・空きオフィスのオーナーと起業家とのマッチング
- ・水辺の活用や緑化の推進による良好なビジネス環境の醸成
- ・公共施設整備による低未利用地等の土地利用転換の誘導

名古屋駅周辺まちづくり構想(平成 26(2014)年 9 月策定)



(1) 概要

リニア開業を見据えて、鉄道事業者はじめ多様な主体が連携してまちづくりを進めていくうえで、共有すべき目標像やその実現に向けた取り組みを示すものとして「名古屋駅周辺まちづくり構想」を策定しています。

目標年次は、リニア開業後を見据えた 15 年後としています。

(2) 目標とするまちの姿

世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ
～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～

高いレベルの機能性を備えたまちづくりを着実に進めるとともに、広く叡智を集め、世界の人々が集まり、魅了し続けるまちを目指します。

(3) まちづくりの基本方針、取り組み（抜粋）

【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

- ビジネス拠点性を高める都市機能の強化
 - ・ 業務・支援機能（シェアオフィスなど）、ビジネス交流機能（大小様々な会議室、交流サロンなど）、技術等を発信する機能、大学・専門学校等の立地を進めます。
- 防災性の向上
 - ・ 大規模地震時の帰宅困難者対策や浸水対策を推進します。

【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

- 交通施設間や駅とまちをつなぐ南北ネットワークの強化
 - ・ 民間再開発とも連携しつつ、南北方向の重層的な歩行者ネットワークの強化を図ります。
(検討すべき内容) ささしま地区、名駅南地区への通路の整備 など
- 駅と都市高速道路とのアクセス性の向上
 - ・ リニアの速達性を活かし、充実した高速道路ネットワークを最大限に活用できるように、通過交通の迂回・分散を図りつつ、駅と高速道路とのスムーズなアクセス性を確保します。
(検討すべき内容) 笹島線の整備・活用、高速道路出入口の追加・改良 など

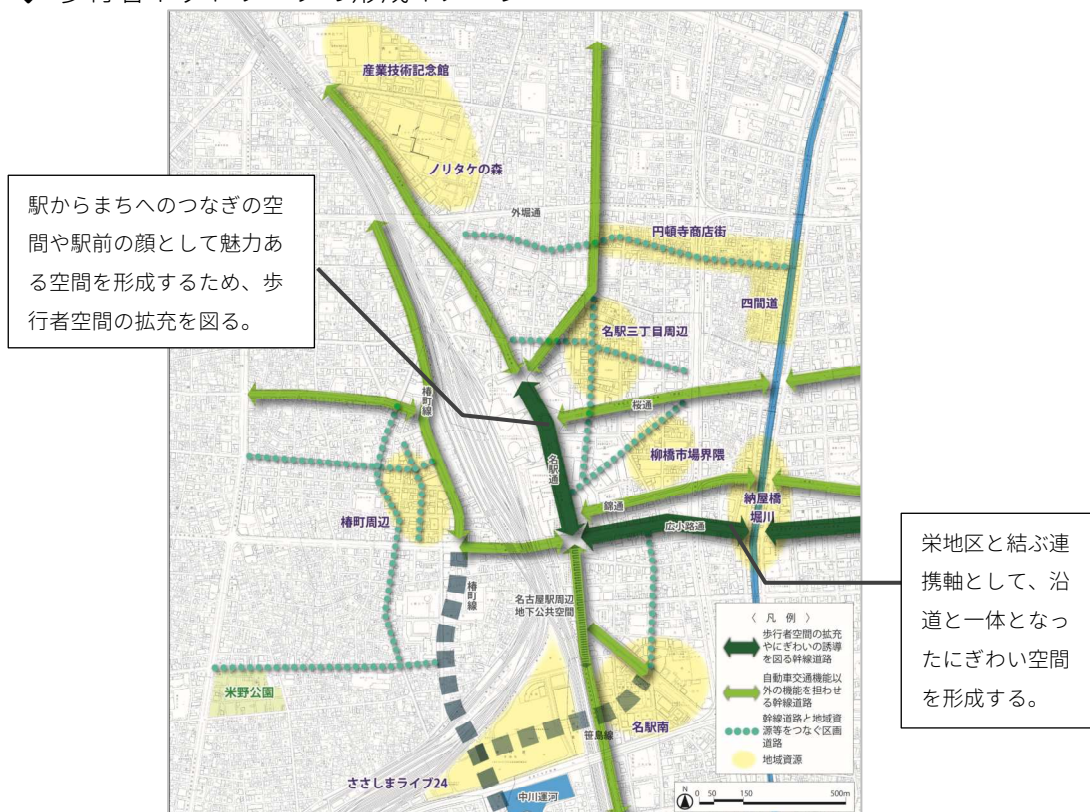
【基本方針3】都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく

- 多彩な地域資源を活かした地域まちづくりの推進
 - ・ 名古屋駅周辺地区にある多彩な地域資源を活かすとともに、新たな地域資源を発見・創造し、育てることにより、まちの魅力を高めます。
(地域まちづくりを進める上での土地利用イメージ)
- 【名駅南地区】
 - ・ 大規模な低未利用土地の土地利用を進め、名古屋駅直近の利便性を活かすとともに、ささしま地区、納屋橋地区、さらには大須とも連携する商業・業務施設、共同住宅などが立地したまち
- 魅力ある歩行者空間の形成
 - ・ 幹線道路や、幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路を中心とした道路空間の見直しや、民間再開発で確保される民有地内の歩道状空地などを活用して、歩いて楽しい歩行者空間を形成します。
- 新たな交通手段の導入を検討
 - ・ リニアで訪れた人が名古屋のまちを見ながら移動できる、最新の技術を取り入れた新たな路面公共交通システム導入について、都心部の公共交通のあり方とあわせて検討していきます。

【歩行者空間の考え方】

- ・ 歩行者ネットワークの骨格となる幹線道路、区画道路について、可能なところは道路空間の配分（自動車、自転車、歩行者等）を見直し、歩行者空間を拡充する。

◆ 歩行者ネットワークの形成イメージ



- ・ 歩行者ネットワークが幹線道路で分断されている箇所については、横断しやすい環境を整える。
- ・ 幹線道路や幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路の沿道において、民間再開発により歩道状空地の確保、緑化の推進、建物低層部への魅力的な店舗の立地などを進め、歩行者が楽しく快適に通行できる空間を形成する。
- ・ 歩行者動線が集まる交差点周辺等には、広場状空地を確保し、快適な溜まり空間を形成する。
- ・ 大規模な開発においては、敷地や建物内に通り抜け通路を設け、歩行者の回遊性を高める。

名駅南地区まちづくりビジョン(平成 30(2018)年 12 月策定)

(名駅南地区まちづくり協議会)

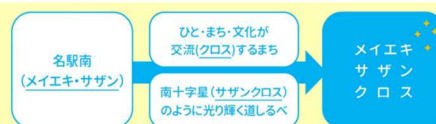


(1) 概要

名駅南地区の持続可能な発展を目指しまちづくりを推進することを目的に、平成 28 (2016) 年に地区内の地権者法人を中心に設立した「名駅南地区まちづくり協議会」が、名駅南地区のエリアの価値を向上させるために、まちの将来像の共通目標をとりまとめています。

(2) まちの将来像

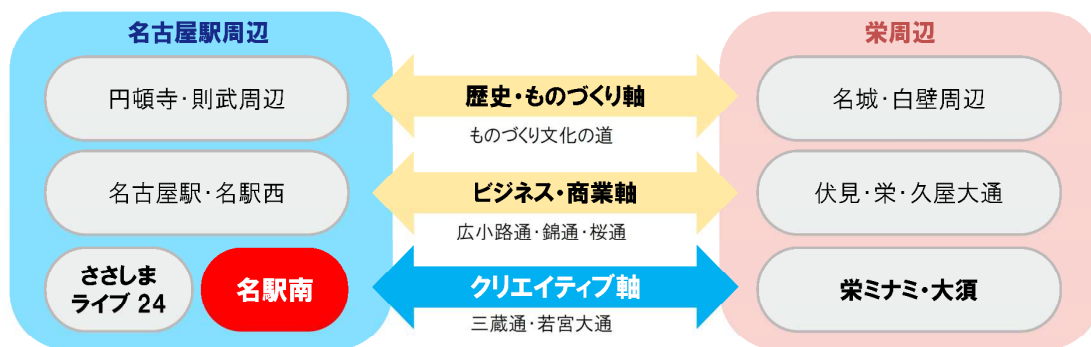
**みんなの希望がかなうまち
キラリ輝くメイエキサザンクロス**



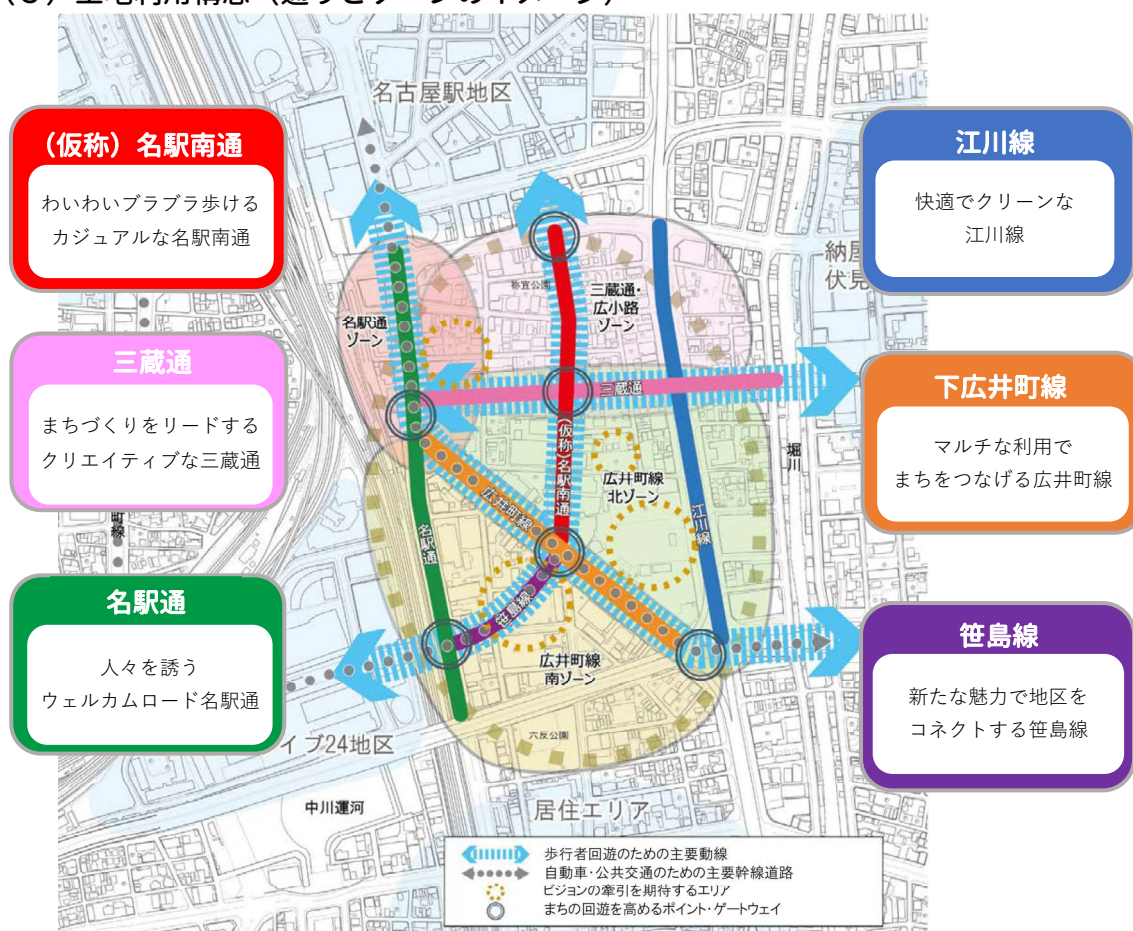
(3) まちづくりの方針 みんなの希望 (〇〇したい) をかなえるまちを目指します

【職・住・コミュニティ】 住みたい 働きたい 憩いたい 心地よいオアシスのまち ●名古屋駅から近い距離で、ゆとりある空間や四季折々の彩りを感じられるとともに、都心の利便性も兼ね備え、誰もが住みたい、働きたい、憩いたいと思え、多様なライフスタイルを実現できるまち ●既存コミュニティをはじめ地域や人のつながりを大切にしたコミュニティ豊かで、顔の見えるあたたかいまち	【賑わい・活動】 創りたい 楽しみたい わくわくドキドキ集うまち ●豊かな都市空間、人材・企業・施設など多様な地域資源を生かして、常に新しい何かを創り出すクリエイティブなまち ●住む・働くだけでなく、飲食・買い物、文化芸術、スポーツ、エンターテインメント、イベントなど様々な個性的な楽しみにもあふれ、昼夜バランスよく賑わい、多世代が集うアクティブなまち
【交通・回遊性】 訪れたい 寄り道したい ふらりブラブラできるまち ●国際ターミナルである名古屋駅やさしまライブ24地区など周辺地域との便利なアクセス、利便性の高い多様な交通手段が整い、外から気軽に訪れやすいまち ●地区内には快適で歩きやすい歩行者空間がネットワークされるとともに、通りやエリアごとに多彩な魅力が見つけられ、ふらり寄り道して、ブラブラ回遊したくなるまち	【安心安全・環境・景観】 明るい きれい ほっとしたい スマイルあふれるやさしいまち ●夜も明るく、交通事故もなく、犯罪・災害への備えが行き届いた安全なまち ●エコやバリアフリーへの配慮があり、まち並みが整い、ゴミがなく、誰もがほっと安心して健康に過ごせる人にやさしく美しいまち

(4) 名駅南地区のポジション



(5) 土地利用構想（通りとゾーンのイメージ）



名駅通ゾーン	名古屋駅と直結するウェルカムゾーン
三蔵通・広小路ゾーン	駅近接性と界隈性を活かしたアクティブゾーン
広井町線北ゾーン	新たな魅力で人々をひきつけるアトラクティブゾーン
広井町線南ゾーン	周りとのつながりを活かしたオープン・アドバンスゾーン

名駅南の歴史

名駅南は明治以降、産業の発展とともにまちが形成されてきました。近年ではリニア中央新幹線の開業を控え、名古屋駅前など周辺の開発の活発化にあわせて、名駅南においても、土地利用が多様化しつつあります。

名駅南及び周辺の歴史（主な出来事）

	年	名駅南及び周辺の主な出来事
明治・大正	19(1886)	・名古屋停車場(笹島駅)及び貨物専用駅の設置(現名古屋駅の約400m南)
	31(1898)	・全国2番目の市内電車が名古屋電気鉄道により広小路(笹島・県庁前間)を運転
	34(1901)	・名古屋初の跨線橋・明治橋が設置
昭和	7(1932)	・中川運河全線開通
	12(1937)	・国鉄名古屋駅営業開始。現在の名古屋駅に移転し、笹島駅は貨物専用駅となる。名駅南は流通業務地区としての土地利用がされるようになる。
	20(1945)	・戦災により家屋など焼失
	22(1947)	・戦災復興土地区画整理事業、仮換地測量開始(昭和56年、換地処分完了)
	32(1957)	・日本通運ビル(昭和32年)、日本トランスシティ(昭和42年)をはじめとする現在ある流通関連の建物がビルドアップ
	61(1986)	・笹島貨物駅の廃止
平成	13～(2001～)	・新たな土地利用転換が動き出し、オフィス・教育・住居・文化・宿泊施設などが立地し、徐々に用途が広がりつつある。 オンワード樫山名古屋支店(H13)、中日美容専門学校(H14)、名古屋三井ビルディング新館(H23)、LIXILショールーム名古屋(H28)、東横イン名古屋名駅南(H30)等
	17(2005)	・旧国鉄笹島駅(貨物駅)跡地にて、「デ・ラ・ファンタジア」が開催(3月～9月)
	28(2016)	・「名駅南地区まちづくり協議会」設立 ・「名古屋四季劇場」オープン
	30(2018)～	・椿町線・笹島線(ささしまライブ24地区内)開通(H30) ・クリエイティブラウンジ「クリばこ」開設(H30) ・「名駅南地区まちづくりビジョン」策定(H30) ・「クリエイティブサロン」開催(H31)
令和	4(2022)～	・公園の活用を目的とした社会実験を祢宜公園にて実施(R4～) ・名駅南～栄南地区の公道にて自動運転専用車「Nanamobi」の実証実験を実施(R4) ・持続的にクリエイティブな機運を高めるための「クリエイティブチャレンジ」を開催(R4.10、R5.3、R5.11) ・再開発による将来性と高い資産価値から、新築分譲マンションの供給が盛んとなる。 プラウドタワー名駅南(R4)、プレサンスロジエ名駅南(R5)、NAGOYA the TOWER(R5)、オープンレジデンス名駅南グランアート(R5) など



名古屋四季劇場



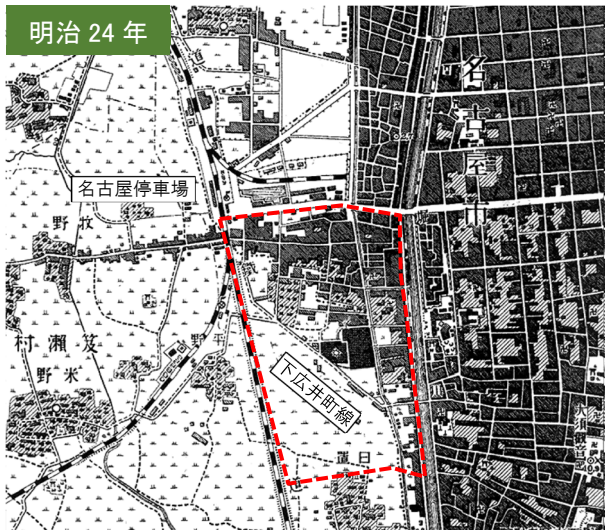
クリばこ



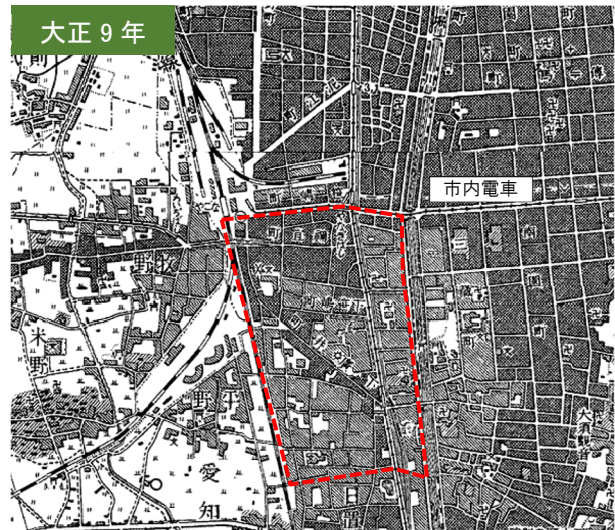
祢宜公園



Nanamobi



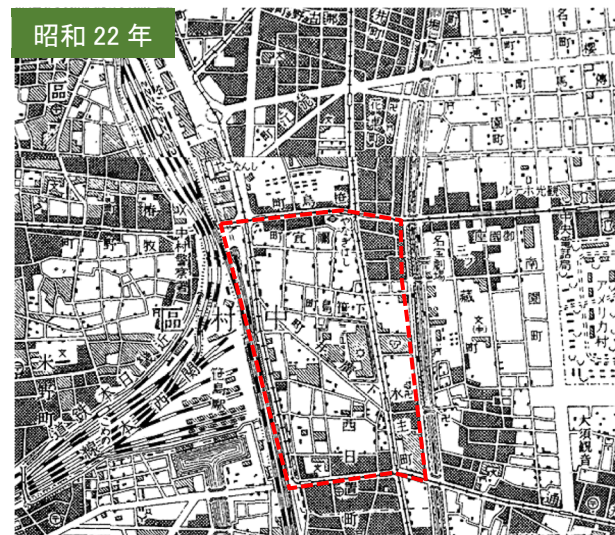
- ・名古屋停車場（笹島駅）設置（明治19年）
- ・下広井町線以南は湿地帯



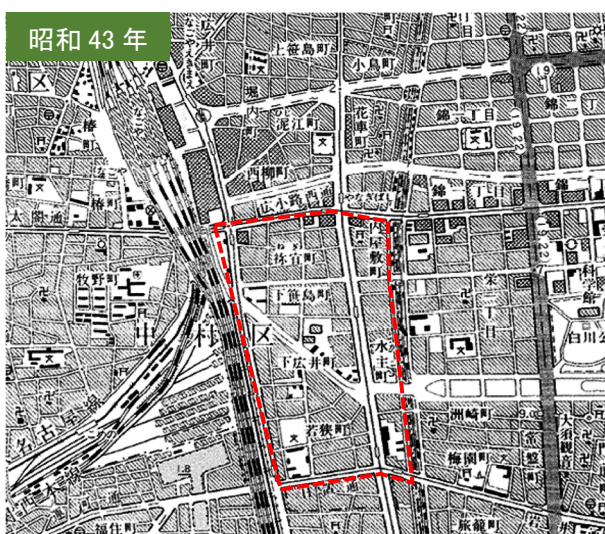
- ・広井町以南に市街地形成
- ・市内電車開通（明治31年）



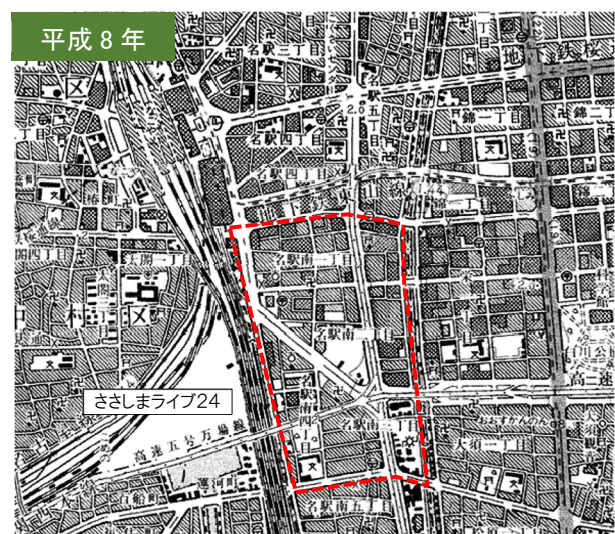
- ・中川運河全線開通（昭和7年）
- ・名古屋駅移設、笹島駅が貨物専用駅に（昭和12年）



- ・戦災により家屋など焼失
- ・戦災復興土地区画整理事業開始（昭和22年）



- ・流通関連の建物がビルドアップ



- ・笹島貨物駅廃止（昭和61年）
- ・ささしまライブ24地区土地区画整理事業認可（平成11年）

（資料：国土地理院発行2万5千1、2万5千1地形図を基に加工）

名駅南の変遷



Column

名駅南周辺の過去の様子



名古屋停車場

明治末期

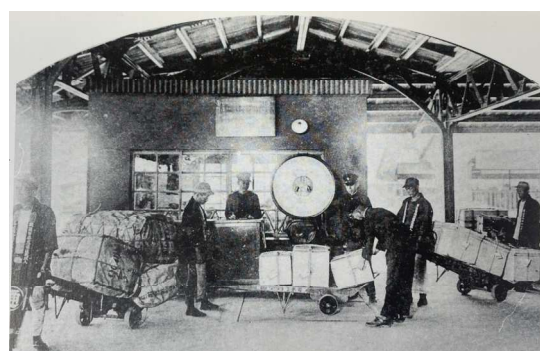
出典：久住典夫（1999）「名古屋の 100 年上巻」p.39



納屋橋を市電が通る様子

1913（大正 2）年

出典：服部重敬著（2022）「名古屋市営交通 100 年
～市電から市バス、そして地下鉄へ～」p.21



名古屋新貨物駅での特別小口扱い受付
と監査所（中村区笹島町）

1937（昭和 12）年

出典：久住典夫（1999）「名古屋の 100 年上巻」p.97



笹島貨物駅廃止後のささしまライブ地区

1987（昭和 62）年 11 月 20 日

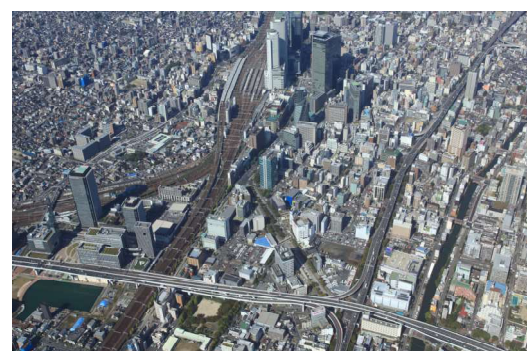
提供：名古屋都市センター



愛・地球博サテライト会場となった
笹島の「デ・ラ・ファンタジア」

2005（平成 17）年

出典：名古屋市 HP



上空から望む名駅南

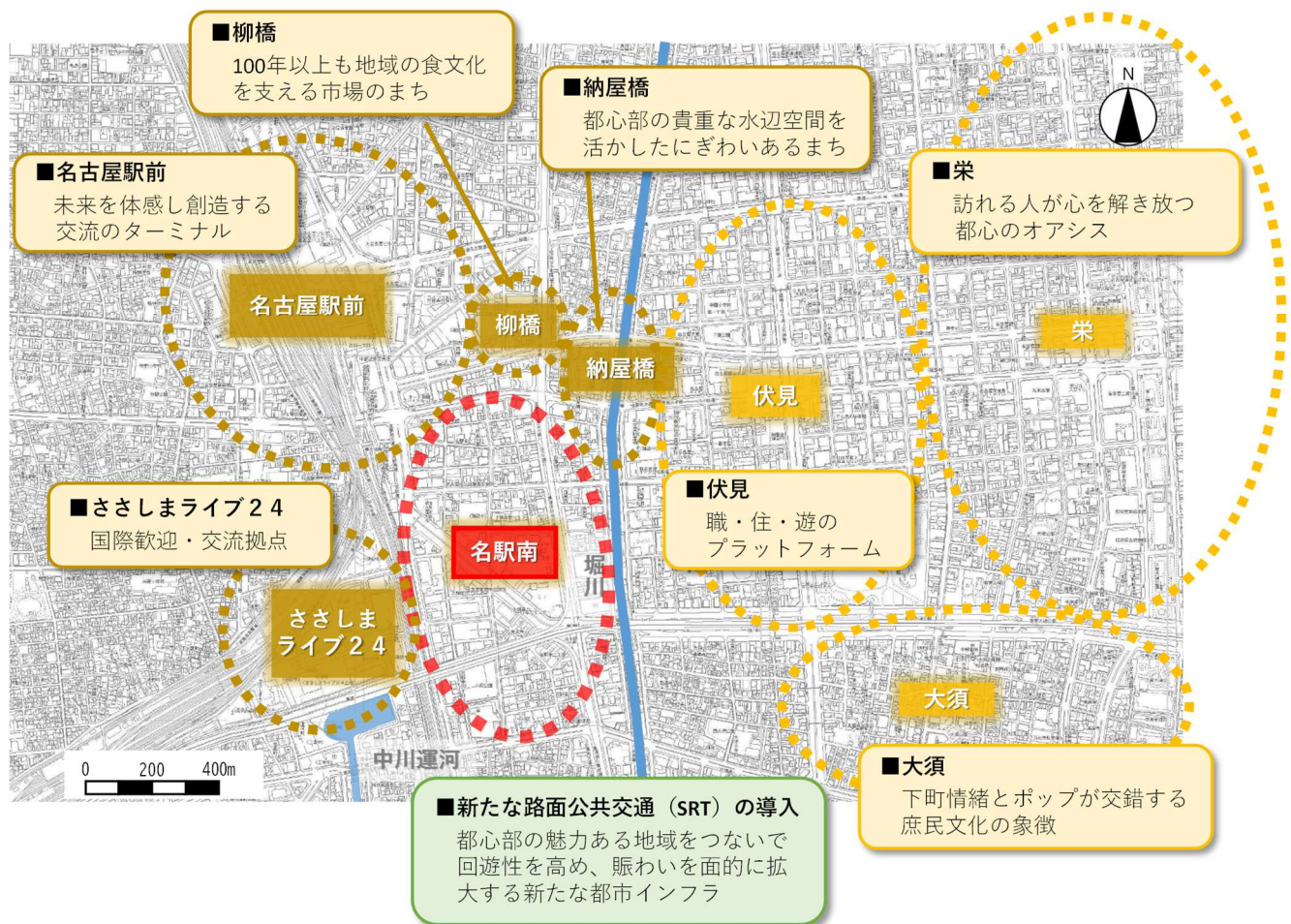
2017（平成 29）年 10 月 26 日

提供：名駅南地区まちづくり協議会

名駅南の周辺動向

「名古屋駅前」に近接する「名駅南」は、北方面は、「柳橋」や「納屋橋」に隣接し、西方面は、「ささしまライブ24」を通じて中川運河とつながっています。また、東方面は堀川を挟んで、「伏見」と、さらに「栄」、「大須」方面へとつながる場所に位置しています。近年、新たな路面公共交通システム（SRT）の導入に向けた社会実験も実施されるなど、名古屋の都心全体（特に名古屋駅東エリア）の回遊性を向上させる上で重要な地区といえます。

そこで、ここでは、名駅南の周辺エリアでの最近の動向を紹介します。



名駅南周辺の主な特徴的なエリア

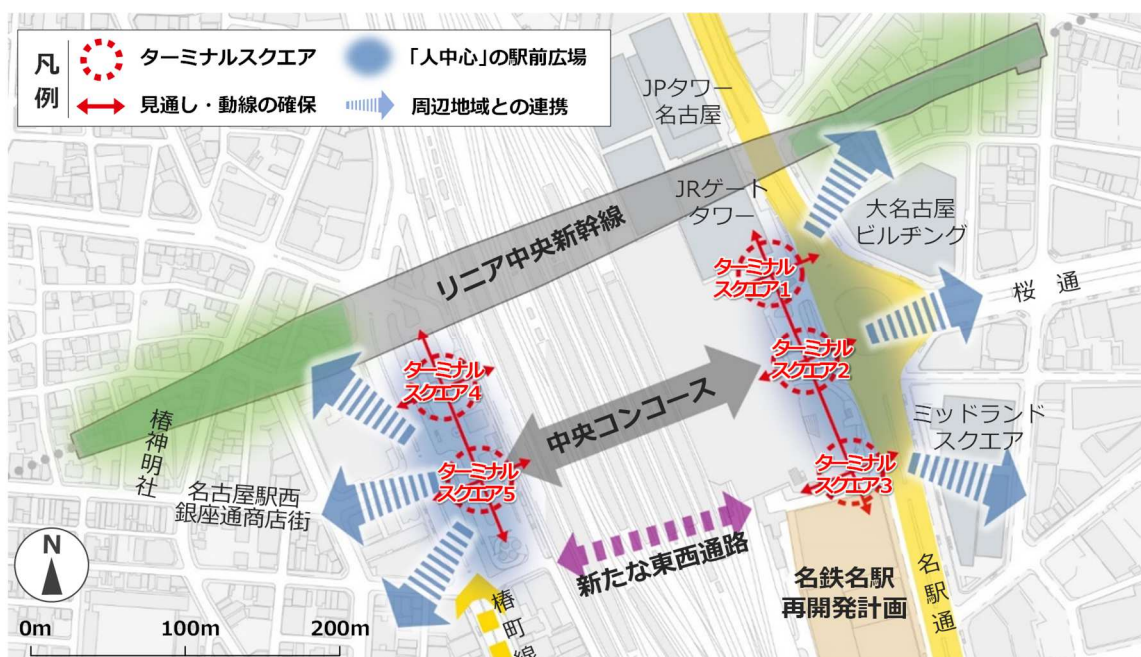
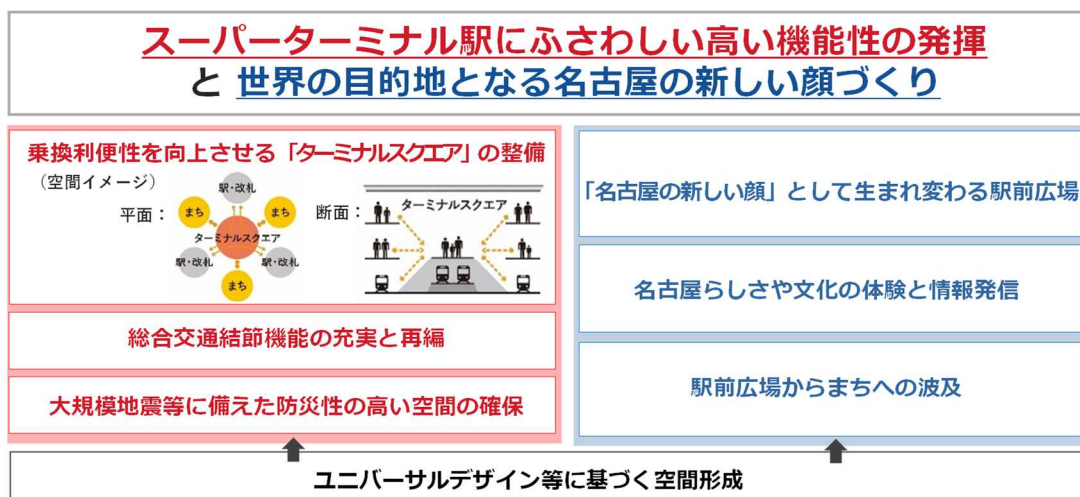
6-1 名古屋駅前

(1) エリアの概要

名古屋駅は昭和 12 (1937) 年に笹島から現在の位置に新築移転され、竣工当時は「東洋一の駅ビル」といわれ、名古屋の玄関口として多くの市民から親しまれてきました。昭和 39 (1964) 年には東海道新幹線が開業し、以降現在まで名古屋駅は発展し続けてきました。今後はリニア開業に向けて、多くの人に足を運んでいただくために、名古屋が世界の目的地となるよう、まちの賑わいづくりに取り組むとともに、玄関口である名古屋駅が名古屋の顔となるよう、駅前広場の再整備を進めています。

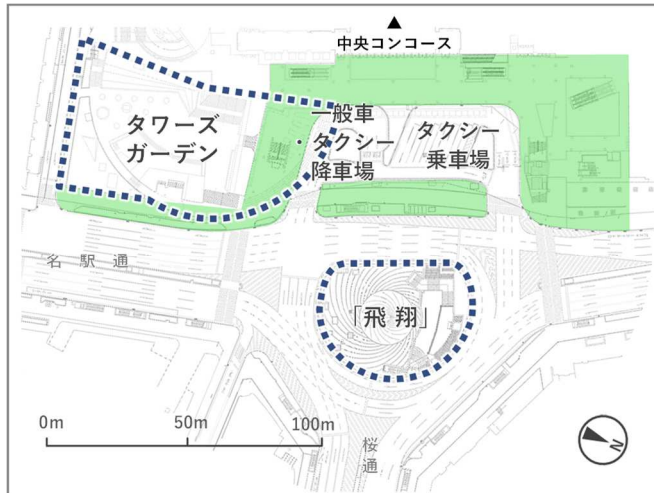
(2) 今後の展望

① 名古屋駅駅前広場の再整備／整備の基本的な考え方

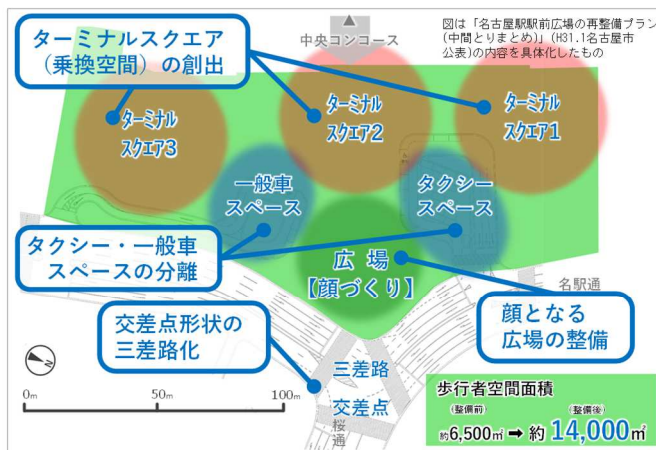


② 東側駅前広場の再整備

- ・現状と課題



- ・整備内容等
【地上部】



※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】



6-2 柳橋

(1) エリアの概要

柳橋（市場界限）は、100 年以上も地域の食文化を支えてきた市場という魅力的な地域資源であるとともに、名駅と名駅南地区や四間道、納屋橋等の地区間の連携に重要な位置にある回遊性の要となる地区です。

本市では、歴史ある市場という貴重な地域資源を活かした魅力あるまちづくりについて検討を進めており、また、まちづくりの一環として地下鉄柳橋新駅の設置可能性の検討も行っています。



<朝の柳橋>



<夜の柳橋>



(2) 現状と課題

近年、名古屋駅周辺では、大規模な商業施設や超高層オフィスビルなどが建設され、商業・業務機能の集積が進んでいます。都心回帰によるマンション建設も進むなど、名古屋駅を中心にこれらの都市機能が拡大しつつあります。今後、市場機能を継承していくには、このような周囲の変化を見据えたまちづくりが求められています。

① 市場機能の継承

- ・ 中央水産ビルの閉鎖(令和元（2019）年 10 月)など、市場関係の店舗は減少傾向
- ・ 経営者の高齢化もあり、若い世代の参入による後継者の育成が必要

② ブランディング

- ・ 市場の魅力を地元と連携して発信する盛り上げ策を継続的に行うなど、市場のブランディングを実施するとともに、まちづくりの機運醸成が必要

③ 建物の更新

- ・ 築 40 年を超える建物もあり、防災上の観点から耐震改修等の対策が必要
- ・ 木造や非耐火構造の建物が多く立地し、不燃化への対応が必要

④ 賑わいの醸成

- ・市場機能や飲食店が集積しているため、早朝と食事時の賑わいはあるがその他の時間帯における賑わいが不足

⑤ 土地利用の進展

- ・青空駐車場など低未利用土地が多い
- ・低・中層建築物が多く、高度利用が図られていない

(3) 今後の展望

コンセプト：『世界グルメ天国』柳橋

100年以上の歴史を有する柳橋の市場機能を継承し、より開かれた市場として発展するとともに、食文化体験・交流機能の充実を図ります。

プロの買出人にとっては、目利きの知恵と技で培ってきた「柳橋ブランド」を有する新鮮で高品質な食材を得られる場所に、周辺ワーカー・住民にとっては、日々の生活が豊かになり自慢できる場所になることで、食を題材に、地域・季節ならではの食の魅力を、様々な側面から体験・発見・発信できる場所に、観光客にとっては、柳橋独自の食文化体験を求め訪れたいくなる世界のディスティネーションとなる「世界グルメ天国」を目指します。

将来のまちのイメージ

〈朝の柳橋〉



仲卸・卸小売がメインのプロが通う市場であり続けるとともに、一般客も買いやすく開かれた場となり、地場の新鮮で良質な食材を求め、多くの市民や観光客が訪れる。

〈夜の柳橋〉



夜は観光客や周辺のオフィスワーカー等が訪れる開放的な飲食店街に。市場の味を堪能できる個店やわいわい楽しめるビアガーデンなど、多種多様な店舗が充実。

6-3 ささしまライブ24

(1) エリアの概要

旧国鉄笹島貨物駅跡地の約 12.4ha と中川運河堀止周辺を含んだエリアで、土地区画整理事業等により国際歓迎・交流の拠点を目指した新たなまちづくりを進めています。貨物駅跡地の開発はほぼ完了し、平成 29（2017）年にまちびらきが行われ、平成 30（2018）年には都市計画道路椿町線および笹島線の鉄道交差部区間が開通しました。また、良好で活気に満ちた魅力あるまちの創出及び地域価値の向上を目指し、平成 16（2004）年より土地所有者等によるエリアマネジメント活動が行われています。

① 開発コンセプト

- ・「国際歓迎・交流拠点」の形成を目指した賑わいのある複合型まちづくりを進める
- ・「交流」「環境」「防災」をキーワードとしたまちづくりを推進する
- ・名古屋駅地区のビジネス支援と、ポートメッセの支援の役割を担う
- ・そのための機能として、①宿泊・コンベンション ②商業・業務・文化 ③公園・親水空間 ④住宅の導入を図る

② 基盤整備事業

事業名		事業期間
ささしまライブ24土地区画整理事業		事業期間：平成 11（1999）～令和 9（2027）年度
街路事業	椿町線	事業期間：平成 12（2000）～平成 29（2017）年度
	笹島線（東側区間）	事業期間：令和元（2019）～令和 9（2027）年度

③ 地区内施設

公共施設	道路、公園、高架下広場、堀止緑地、歩行者デッキ 等
民間施設	オフィス、ホテル、コンファレンス施設、商業施設、ブライダル施設、シネマコンプレックス、フットサル場、ライブホール、大学、放送局、賃貸住宅、国際交流・研修施設 等

(2) エリアマネジメント活動

土地所有者等により、「ささしまライブまちづくり協議会」を平成 16（2004）年 7 月に設立し、令和 2（2020）年 2 月に一般社団法人化しています。活動としては、自主的なまちづくりルール（地区整備方針）による統一的な景観やゆとりある空間の創出、シャトルバスの運行、広場の管理、イベント開催、定期清掃等を行っています。



歩道と一体のセットバック空間



シャトルバス運行



イベント



ウインターイルミネーション

(3) 課題

- ・「名古屋駅に近い」「ゆとりある空間」「貴重な水辺空間」といった地区の魅力が認識されていない
- ・地区を訪れるためのアクセスが弱い

(4) 現在の取り組み

- ・堀止周辺の開発による回遊性の向上
- ・笹島線（東側区間）の整備による名駅南地区との動線の形成
- ・エリアマネジメント活動を担う人材の育成



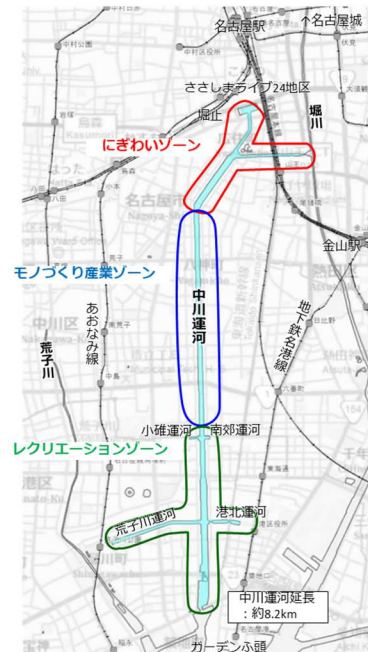
6-4 中川運河

(1) エリアの概要

中川運河は、工業都市としての発展を図るため、名古屋港と旧国鉄笹島貨物駅を結ぶ運河として計画し、昭和7（1932）年に全線開通し、水運物流軸として名古屋の発展を支えてきました。

貨物の輸送形態が陸送に変化したことから、昭和39（1964）年をピークに水運物流が減少し、平成20年代前半には1日数隻の往来まで減少しました。

うるおいや憩い、にぎわいをもたらす運河の再生を目指し、平成24（2012）年に「中川運河再生計画」を策定し、概ね20年先を見据えた再生構想に基づき、運河再生を推進しています。



(2) にぎわいゾーンの現状

都心部に近い「にぎわいゾーン」において、これまで以下の取り組みを実施しています。

① にぎわい施設の誘導

＜これまでの公募実績＞

- ・珈琲元年：平成28(2016)年開業
- ・バーミキュラビレッジ：令和元(2019)年開業

② 緑地・プロムナードの整備

- ・堀止緑地：平成29(2017)年 一部供用
令和4(2022)年 一部供用
- ・広見憩いの杜：平成31(2019)年 供用

③ 市民交流・創造活動への支援

- ・アートへの助成事業＜ARToC10＞（名古屋都市センター主催）により、多彩なアートが展開

④ 民間事業者による施設整備への支援

- ・都市再生整備計画を策定し、民間事業者のまちなかウォーカブル推進事業の利用を推進



(3) 中川運河再生計画



平成 24 (2012) 年に策定。令和 5 (2023) 年に再生計画更新版を策定。

再生理念

「歴史をつなぎ、未来を創る運河

～名古屋を支えた水辺に新たな息吹を～」

再生方針

方針 1 【交流・創造】人と人、人と運河をつなぎます

方針 2 【環境】水・緑・生き物に親しめる水辺空間を形成します

方針 3 【産業】モノづくりの未来を支え続けます

方針 4 【防災】まちの安全・安心を支え続けます

(4) 今後の展望

堀止地区開発

- ・中川運河の玄関口である堀止地区において、にぎわいを発信する拠点を、東側の市有地と高架下用地を一体的に公募し、開発事業者を決定
- ・大屋根やホテル、トレーラー屋台村、イベントビーチなどの施設を、令和 8 (2026) 年 3 月開業予定



堀止地区開発イメージ図

緑地・プロムナードの整備

- ・名古屋港管理組合により、プロムナードの整備を順次実施

魅力的な水辺空間の形成に資する民間まちづくりへの支援

- ・ファンドの設置、運用

にぎわい施設の誘導

- ・にぎわい施設の事業者が進出しやすい環境を整備するため、新たな方策を策定



プロムナードイメージ図

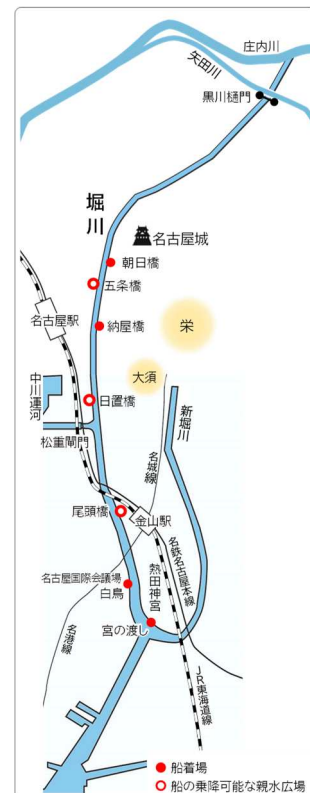
6-5 堀川・納屋橋

(1) エリアの概要

堀川は、名古屋城築城（1610 年）と時を同じくして開削され、物流の大動脈として市民の生活や名古屋のまちの発展を支えてきました。

その後、大正時代後半から水質汚濁が進行し、昭和 40（1965）年代には汚濁のピークを迎えるとともに、物流が水上から陸上に移行したこともあり、人々は堀川から遠ざかってしまいました。

堀川の再生に向け、平成元年に「堀川総合整備構想」を策定し、「うるおいと活気の都市軸・堀川」の再生に向けて、「治水」「浄化」「にぎわい」を 3 つの基本方針として取り組みを進めています。



(2) 現状と課題

① 治水整備の推進

堀川圏域河川整備計画に基づき、10 年に 1 度降るような降雨に対して浸水被害を概ね解消できるよう、下流部より順次治水整備（護岸改修、河道掘削）を進めており、引き続き整備に取り組む必要があります。



護岸整備

② 水質浄化の推進

これまでも庄内川からの暫定導水や地下水の活用などの水源確保、川底にたまったヘドロの除去、合流式下水道の改善など対策を進めてきましたが、堀川沿川のにぎわい創出に向けてさらなる浄化を進める必要があります。



治水整備に合わせたヘドロの除去

③ にぎわいの創出

納屋橋地区を中心に、にぎわいの創出に向けた取り組みを民産学官が連携して進めてきました。引き続き、納屋橋地区のさらなる魅力向上を図るとともに、他地区においても新たな取り組みを推進する必要があります。

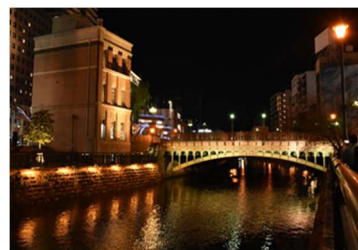


なやばし夜イチ（納屋橋地区）

(3) 現状の取り組み

●ライトアップ

錦橋から天王崎橋間の河川護岸、旧加藤商会ビル、納屋橋等について、令和2～4（2020～2022）年度までの3年間でライトアップ整備を実施し、納屋橋地区のさらなる魅力向上に向け、大正モダンな雰囲気の夜間景観を演出しています。



ライトアップ整備状況

●納屋橋南地区市有地活用

納屋橋南東に位置する市有地の活用のため、第一期事業は、平成19（2007）年度に整備・活用の公募を実施し、活用してきました。

第二期事業は、令和3（2021）年度に活用の事業提案を公募し、飲食ブース、ラジオのサテライトスタジオ、多目的イベントスペースなどが入る複合商業施設「COLORS.366」として令和5（2023）年10月31日にオープンしました。



COLORS.366（第二期）

●水上交通の試験運航

将来の民間事業者による水上交通の運航拡充に向けた検討を行うことを目的に「堀川における水上交通活性化懇談会」が平成29（2017）年度より開催され、平成30（2018）年度から毎年度試験運航が実施されています。

令和4年からは、納屋橋と名古屋城前（朝日橋）を結ぶ、なごや堀川クルーズ（春、秋）を実施しています。



なごや堀川クルーズ

●親水広場整備、活用

五条橋、日置橋、尾頭橋に整備した親水広場には、既存の船着場以外でも船の乗降ができるようになっていました。尾頭橋地区では、納屋橋地区のようにイベントが実施できる水辺活用推進事業を令和5（2023）年度より実施しています。



尾頭橋地区

《伏見地区》

職・住・遊のプラットフォーム



・芸術・文化施設、公園の緑や水辺区間、歴史的建造物などによって醸し出される芸術的・文化的な雰囲気を活かしたまちづくりを進めます。



・良好な民間再開発の促進により、様々な都市機能と調和した都心移住を実現するとともに、地域住民によるまちづくり活動を支援します。



・リノベーションなどにより、意欲ある起業家の創業を促進し、業務機能が集積している従来からの地区の特性をより一層発展させます。

《栄地区》

訪れる人々が心を解き放つ都心のオアシス

- ・大規模公園をはじめとした公共空間を洗練されたゆとりあるシンボル空間として再生・活用することにより、エリアの賑わいを都心全体に広げます。
- ・民間再開発の機会を捉え、様々な楽しみ方や働き方を提供する商業・娯楽・芸術・文化施設等やオフィス等の都市機能を導入し、多様な人材が集まる環境整備を推進します。
- ・エリアごとの様々な特色を活かした多様性のあるまちづくりを進めることにより、名古屋らしさを感じられる都心の魅力を向上します。



《大須地区》

下町情緒とポップが交錯する庶民文化の象徴



・大須観音や万松寺などの歴史的な資源と古着屋などの個性的な店舗の集積した商店街の情緒を大切にすることで、都心の魅力に多様性と彩りを添えます。



・コスプレやアニメなど「ポップカルチャーの聖地ナゴヤ」としてのブランド確立により、国内外から訪れる誰もが集い楽しめるまちの雰囲気を醸成します。

6-7 新たな路面公共交通システム（SRT）

（１）経緯

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った新たな路面公共交通システムの導入に向けて検討を進め、平成 31（2019）年 1 月に「新たな路面公共交通システムの実現を目指して（SRT 構想）」を策定しました。

（SRT：Smart Roadway Transit）

SRT 構想で示した最終的に目指すシステムの姿



（２）導入に向けて

① 当初運行時

都心の中で特に移動が多い名古屋駅・栄間の「東西ルート」から SRT を導入します。広小路通において、連節バスの導入やテラス型の乗降・待合空間の整備により、公共交通・歩行者中心のウォーカブルな空間形成を図ります。

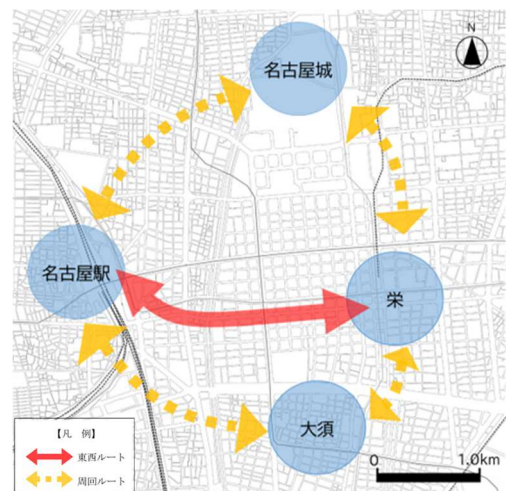


② アジア・アジアパラ競技大会開催時

事業規模の拡大を検討し、名古屋駅駅前広場の整備状況に合わせた発着や、「周回ルート」の一部実現を目指します。

③ リニア開業以降

リニア中央新幹線開業時には、来訪者など多くの方が名古屋駅から SRT を利用し都心部の各拠点へ快適に移動できるように導入を図るとともに、最適な都心部周回ルートの形を目指します。



運行ルートの拡大イメージ



学区の活動

六反学区では、持続可能な地域づくりやコミュニティの活性化に向け、六反公園での花飾り活動、星槎名古屋中学校での盆踊り、山車行事（唐子車）、防災訓練などの様々な地域活動が行われています。



花飾り活動



盆踊り



山車行事（唐子車）



六反学区防災訓練

まちづくり協議会のエリアマネジメント活動

名駅南地区まちづくり協議会では、地区内の企業が中心となり、地区の持続的な発展と価値向上を目指し、様々なエリアマネジメント活動が行われています。

- ・まちづくり…公共空間の有効活用実験（祢宜公園、道路空間）、三蔵通ガイドラインによるまちなみ誘導の検討、周辺開発に対する提言
- ・美化活動…ハンギングバスケットの設置、定例清掃活動
- ・情報発信…まち歩き MAP の作成・配布、SNS や HP



祢宜公園の有効活用実験



ハンギングバスケット



名駅南まち歩き MAP

クリエイティブチャレンジ

地域とクリエイティブが触れ合う機会と新たなまちの魅力の創出に向け、名駅南地区まちづくり協議会と名古屋工業大学伊藤孝紀研究室が連携し、公民のまちなか空間を活用したクリエイターによるパフォーマンスや展示などのクリエイティブなまちづくりの取り組みが行われています。2023 年 11 月には車道空間も活用したクリチャレ Part3 を実施しました（Part 1：2022.10 実施、Part 2：2023.3 実施）。



祢宜公園前車道での展示



四季劇場前車道での展示



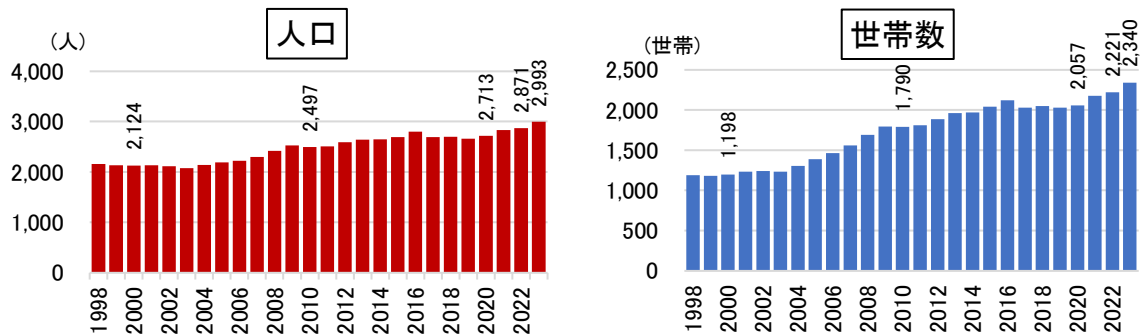
祢宜公園での映画上映会

名駅南の現状と課題

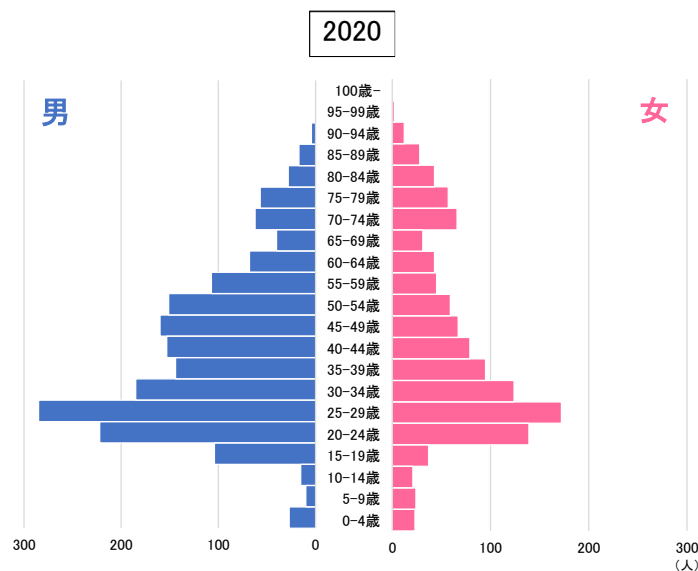
7-1 人口・世帯数

名古屋市の人口が横ばい傾向にある中、名駅南地区では、人口・世帯数とも増加が続いています。名駅南地区の年齢別人口をみると、20代、30代の比率が高く、また、世帯人員別世帯数の推移をみると、単身世帯が増加しています。

新しい住民が増加傾向にあり、今後の若いファミリー世帯の増加を見据えた教育施設や生活利便施設等の充実が課題となります。一方で、新しい住民の地域活動への参加が少なく、一部の町内会では担い手不足により地域活動の維持が厳しい状況にあるといわれており、その対応も課題となっています。

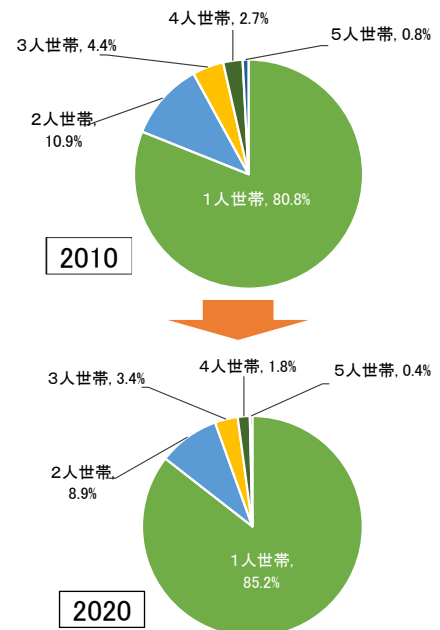


名駅南地区の人口・世帯数の推移



(資料：2020年国勢調査を基に作成)

名駅南地区の男女別・年齢別人口構成
(2020年)



(資料：2010年、2020年国勢調査を基に作成)

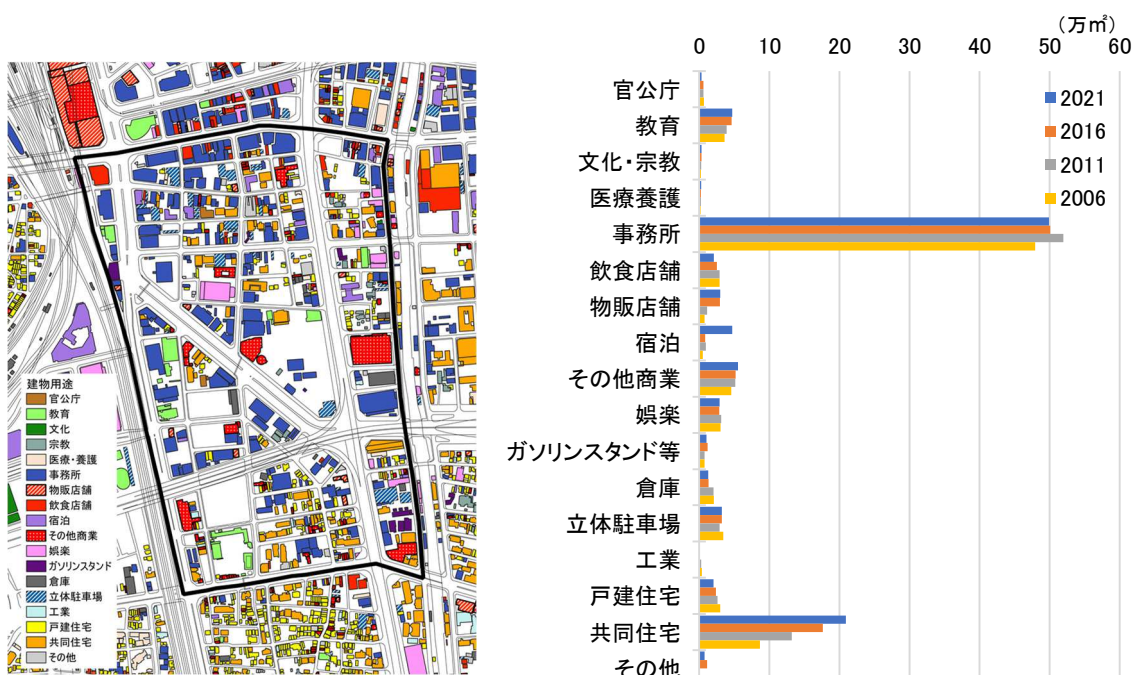
名駅南地区の世帯人員別世帯数の変化
(2010年→2020年)

7-2 土地利用・都市機能

(1) 建物用途、延床面積の推移

名駅南地区の建物主要用途現況をみると、広小路通や名駅通等の沿道を中心にまとまった規模の事務所建物が立地するとともに、北エリア内部や南エリアでは共同住宅が多く立地し、教育施設やその他商業施設も地区全体に立地していますが、飲食店舗は広小路通等の一部に限られます。また、建物主要用途別延床面積の推移をみると、大型分譲マンション等の共同住宅が増加傾向にあり、近年ではホテルの立地も進んでいます。

さらに、名駅南地区の建物主要用途別延床面積構成比を都心部平均と比較すると、地区の飲食・物販店舗等の商業施設の割合は約 10%であり、都心部平均（約 13%）と比べ低い水準にあり、賑わいの創出などが課題といえます。

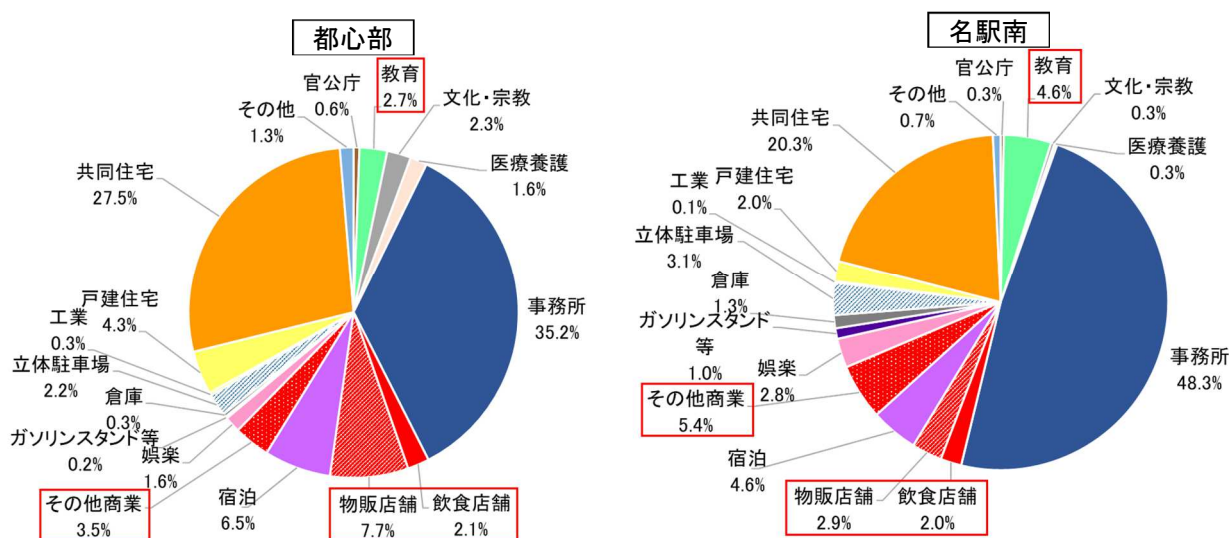


(資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成)

(資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成)

名駅南地区の建物主要用途別現況図 (2021 年)

名駅南地区の建物主要用途別延床面積の推移



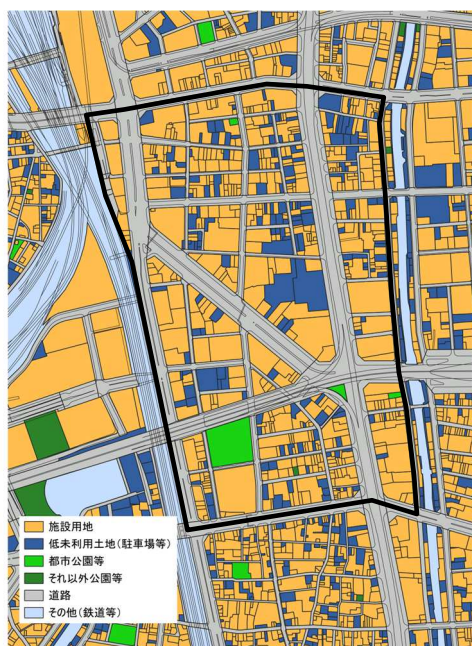
(資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成)

都心部と名駅南地区との建物主要用途別延床面積構成比の比較 (2021 年)

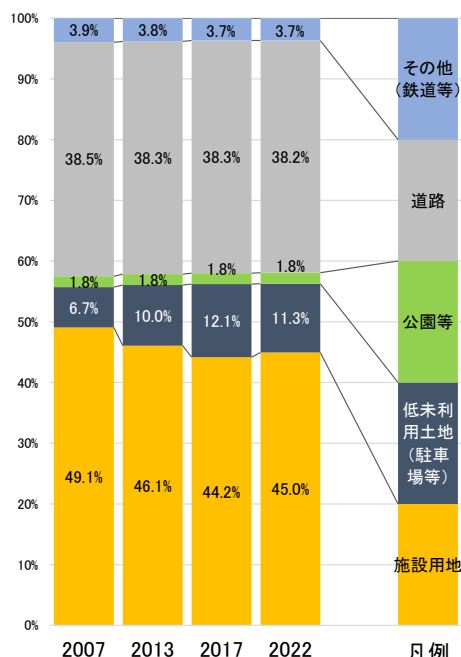
(2) 土地利用の推移・現況、使用容積率

名駅南地区の土地利用をみると、駐車場などの低未利用土地の割合が約11%であり、都心部平均（約9%）よりも高く、さらに、使用容積率をみると、広小路通や名駅通の沿道では、使用容積率が比較的高い街区が多いものの、その他の街区では十分に土地が活用されていない状況にあり、民有地の有効活用・高度利用が課題となっています。

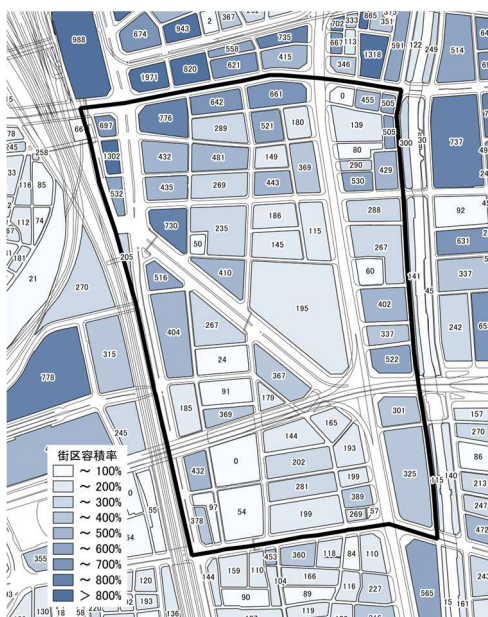
また、土地利用のうち、道路率は約38%であり、都心部平均（約33%）と比べて高い水準にあり、道路空間の有効活用も課題となっています。



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）
名駅南地区の土地利用現況図（2022年）

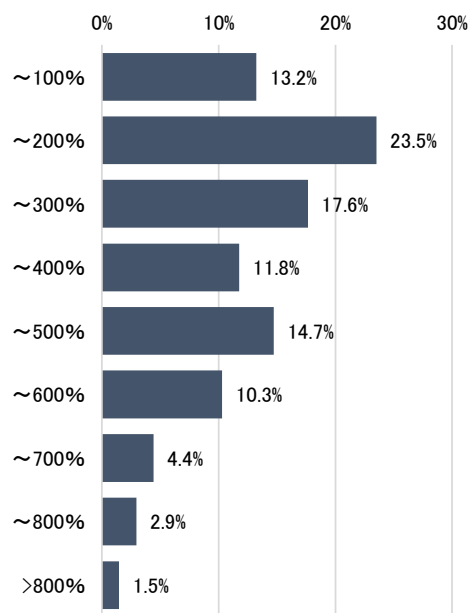


（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）
名駅南地区の土地利用の推移



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）

名駅南地区の街区别使用容積率図（2021年）



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）

名駅南地区の使用容積率別街区数割合（2021年）

(3) 緑被率

名駅南地区の緑被率は約 5.7%で、名古屋市全体 (21.5%) や都心部平均 (7.6%) と比較して低く、六反公園のまとまった緑は、地区の貴重な緑地空間となっています。



(資料：令和2年度 緑の現況調査を基に作成)

都心部の緑被率図 (2020 年)

(4) 都市公園の状況

名駅南地区には4つの公園があります。近隣公園である六反公園は、住居系土地利用の多い名駅南地区の南エリアに位置し、地区最大の公園として、一時避難場所となっており、公園愛護会も活動中です。また、街区公園である称宜公園は、名古屋駅前に近接し、名駅南地区の北エリアの貴重な空間として、公園愛護会が活動中ですが、喫煙等の特定利用が多く、住民やワーカーが憩える公園空間等への転換が課題です。

名駅南地区の都市公園の状況

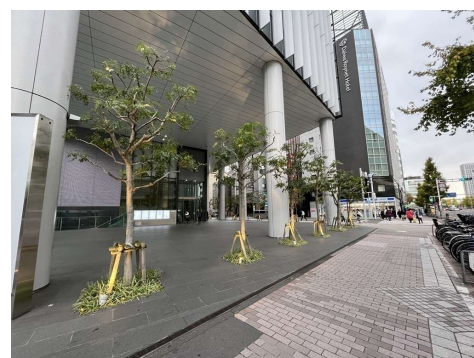
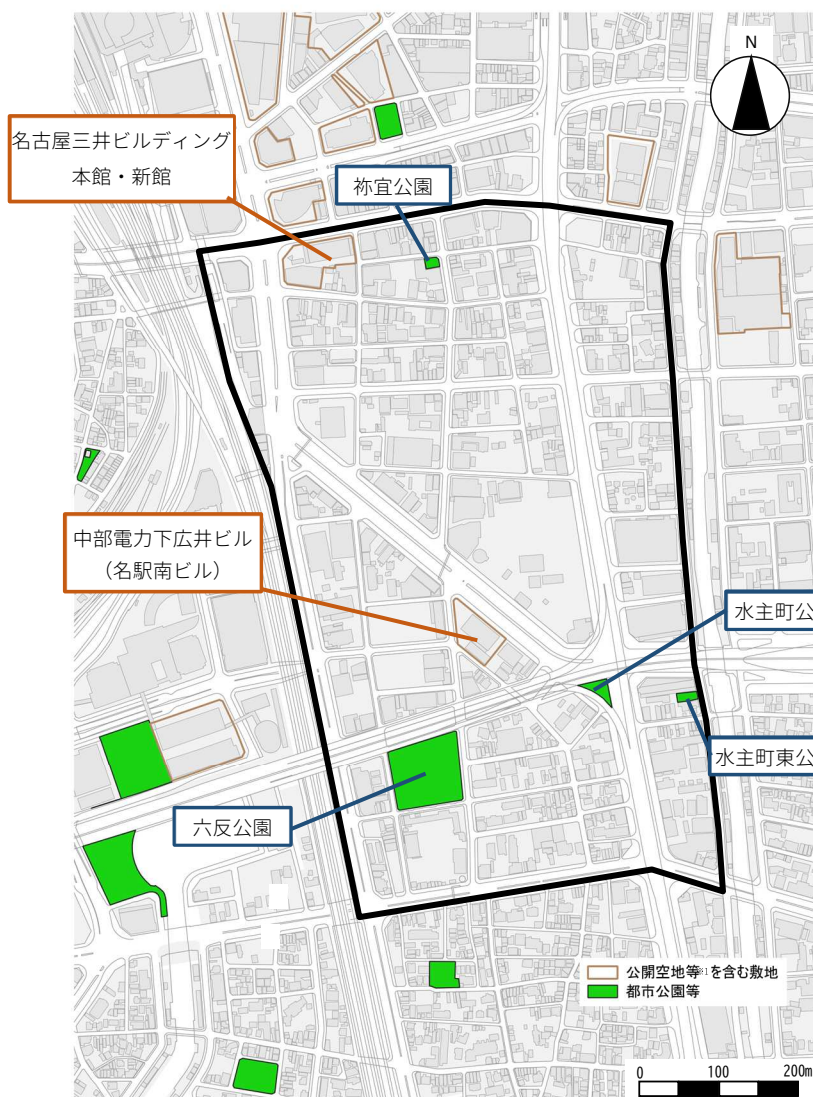
種別	名称	面積	開園	備考
近隣公園	六反公園	10,109 m ²	1949 年	一時避難場所
街区公園	称宜公園	約 300 m ²	1983 年	—
街区公園	水主町公園	1,292 m ²	1951 年	—
街区公園	水主町東公園	約 300 m ²	1983 年	—

(5) 公開空地の現況

名駅南地区には2か所の公開空地があります。ひとつは、名古屋三井ビルディング本館・新館の敷地内にあり、名駅南地区の北エリアの笹島交差点に面した角地にサンクンガーデンによる公開空地を設置し、歩道上のポケットパークとともに良好な都市空間を形成しています。もうひとつは、名駅南地区の中央エリアに位置し、(仮称)名駅南通(南側区間)と下広井町線との交差点に面した角地に広場状の公開空地が設置され、今後の有効活用が期待されます。

名駅南地区の公開空地の状況

名称	敷地面積	建築面積	建物規模	公開空地面積
名古屋三井ビルディング本館・新館	5,227 m ²	3,090 m ²	地上 18 階・地下 2 階	2,245 m ²
中部電力下広井ビル (名駅南ビル)	3,787 m ²	1,973 m ²	地上 12 階・地下 5 階	930 m ²



名古屋三井ビルディング本館・新館



中部電力下広井ビル
(名駅南ビル)

※1 都市計画制度や総合設計制度により整備される空間のうち、市街地の環境の整備改善に資する日常一般に開放された空間

名駅南地区付近の都市公園及び公開空地等を含む敷地の立地

備考：都心部の範囲

当方針における都心部の範囲は下図の通りとし、名駅南地区との比較は下表の通りとなります。



都心部の範囲

都心部と名駅南地区との比較

項目	都心部	名駅南
物販・飲食店などの商業施設の建物主要用途別延床面積構成比	約 13%	約 10%
道路率	約 33%	約 38%
低未利用土地の割合	約 9%	約 11%
緑被率	約 7.6%	約 5.7%

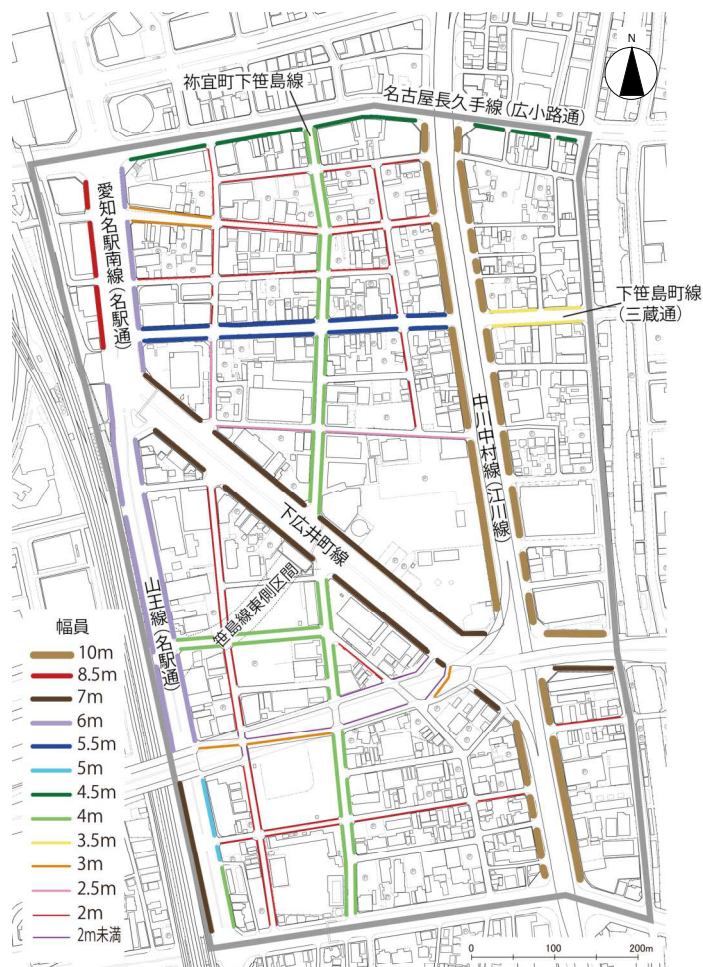
(6) 主要道路・歩道幅員

名駅南地区は、都心部平均と比べ道路率が高い水準にあり、広幅員道路（江川線、名駅通、下広井町線）によって地区内の街区が囲まれ、横断箇所が限定されているため、地区内及び地区外との移動がしづらい一方で、地区内には歩道の充実した道路も存在しています。

特に地区の南北を貫く、祢宜町下笹島線（（仮称）名駅南通）や、地区の東西を貫く三蔵通は、自動車交通量が比較的少なく、道路空間に余裕があることから、沿道のまち並みと一体となった賑わい創出が期待されています。

名駅南地区の主な道路の状況

種類	路線名	幅員・車線	歩道幅員
市道	祢宜町下笹島線	15.0m・1車線	4.0m
市道	下笹島町線（三蔵通）	20.0m・2車線	5.5m
市道	下広井町線	50.0m・10車線	7.0m
県道	中川中村線（江川線）	50.0m・6車線	10.0m
市道	笹島線（東側区間） ※整備中	30.0m・4車線	4.3m
主要地方道	愛知名駅南線（名駅通） ※下広井町交差点以北	50.0m・9車線	8.6m(西) 6.3m(東)
主要地方道	山王線（名駅通） ※下広井町交差点以南	32.5m・6車線	6.0m
主要地方道	名古屋長久手線（広小路通）	30.0m・4車線	4.5m



(資料：道路台帳、都市計画図基本図にて図上計測、現地調査を基に作図)

名駅南地区の主な道路の歩道幅員の状況（2023年）

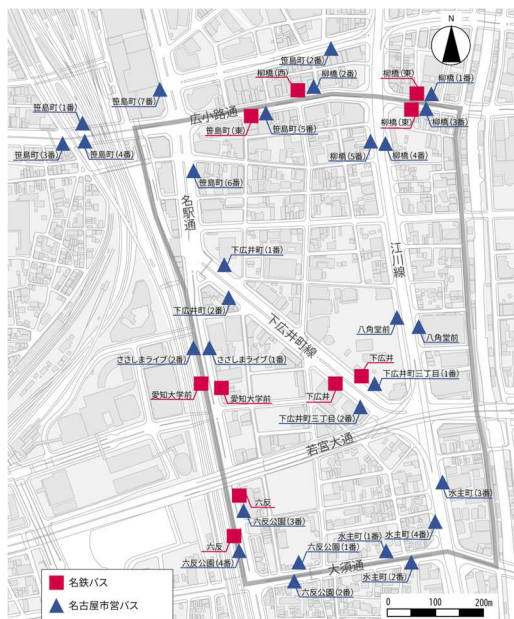
7-3 交通

名駅南地区を含めた都心部では、地下鉄等の鉄道の他に市バスや名鉄バスの路線網が充実しています。この都心部の中で名駅南地区をみると、名古屋駅とのアクセス距離が相対的に遠いことから、特に名駅地区との往来において、アクセスの向上が課題となっています。



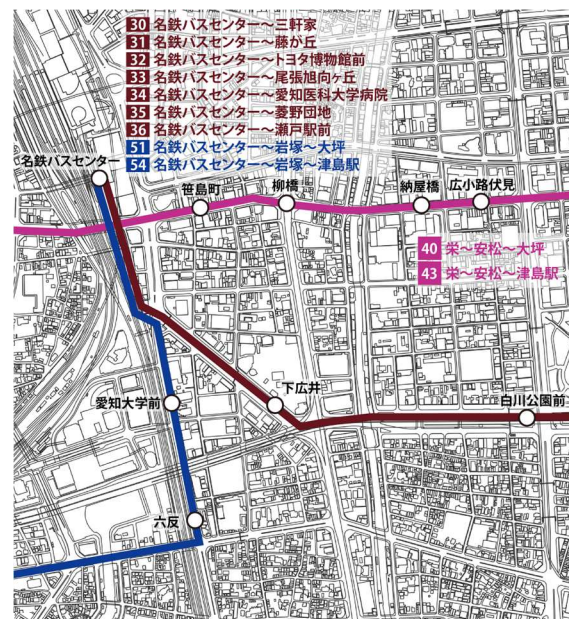
(出典：名古屋市公安局 HP)

名駅南地区を含む都心部エリアの地下鉄・市バス路線図
(2023 年)



(資料：令和 6 年 2 月時点の市バス HP、名鉄バス HP を基に作成)

名駅南地区のバス停位置図
(2023 年)



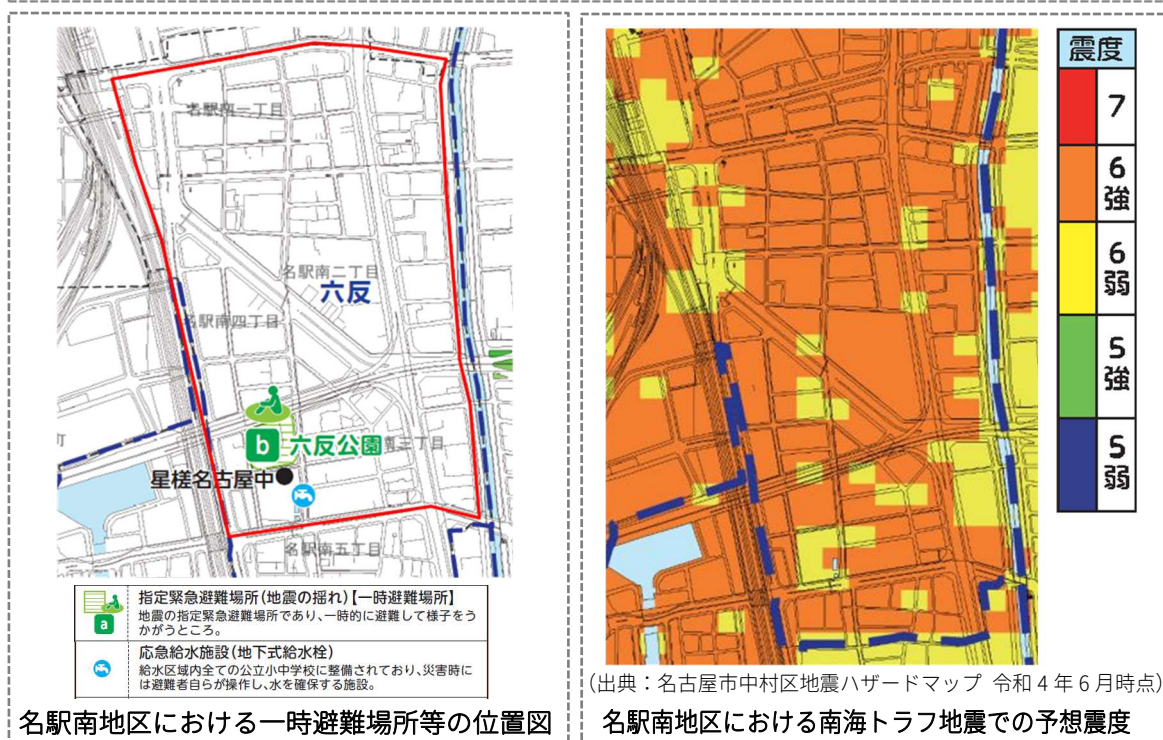
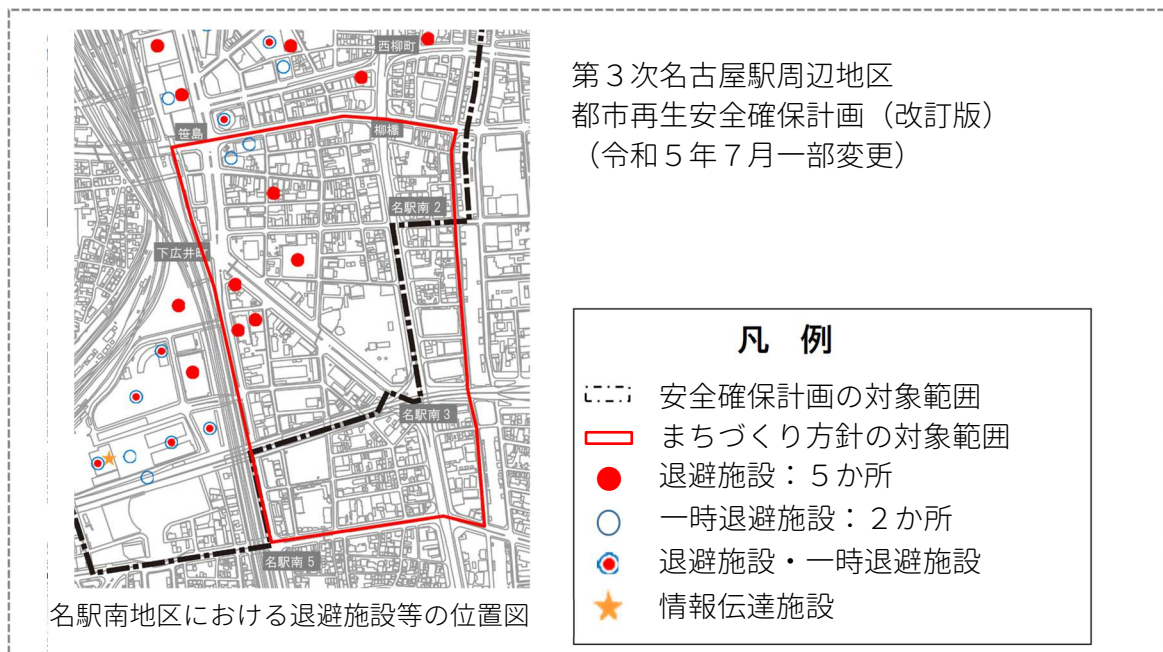
(資料：名鉄バス HP を基に作成)

名駅南地区を通る名鉄バス路線図
(2023 年)

7-4 安心・安全

名駅南地区では、「あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震」が起きた場合、震度6弱もしくは6強の地震が想定される中、地区最大の六反公園が一時避難場所に位置づけられるとともに、名駅南地区の大部分が、名古屋駅周辺地区都市再生安全確保計画の対象範囲となっています。

しかしながら、大規模地震時の滞在者・来訪者の一時退避施設や、帰宅困難来訪者を受け入れる退避施設は不足している状況にあり、また、今後増加傾向にある地区住民の安心・安全の確保のためにも、大規模災害に備えた防災性能・災害対応力の強化などが課題となっています。



主な課題

土地利用・都市機能等	交通
【土地利用の促進】 ・ 駐車場などの低未利用土地における暫定的な活用や高度利用 【都市機能の強化】 ・ 公共施設整備・改善による都市基盤の強化 ・ 増加する人口、世帯数に基づく需要を踏まえた生活利便施設の導入 ・ 地域資源である称宜公園や六反公園の有効活用 【賑わい創出】 ・ 名古屋駅前、ささしまライブ24（中川運河）、柳橋、納屋橋などの周辺エリアとの連携の強化 ・ 沿道店舗等と一体となった道路空間の多様な活用	・ 近年の自動運転などの社会実験を踏まえた新たな技術への対応
	地域コミュニティ・ブランド
	・ クリエイティブ活動の地区全体への波及・充実 ・ 新しい住民の地域活動への参画による地域コミュニティの活性化 ・ 広幅員道路による地域分断の解消 ・ 地区の特色やイメージの創出や発信
	安心・安全
	・ 大規模災害に備えた防災性能・災害対応力の強化 ・ バリアフリー化など安心・安全で快適な道路空間の確保

リニア効果を最大限享受するため、以下の視点でまちづくりを進めます

居心地の良いウォーカブルな空間づくり

クリエイティブな活動を支える寛容な環境づくり

多様な主体がつながり、お互いの顔の見える関係づくり

まちの将来像

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、さらには栄や大須など様々な特徴的な地区とつながる、都心全体の回遊性を向上する上で重要なエリアです。

リニア開業効果を享受し、都心の新たな拠点として、快適で魅力あふれるまちづくりを進めるためには、ユニバーサルデザインに配慮した、安全で、歩いて楽しい、居心地の良いウォークアブルな空間づくりとともに、クリエイティブな活動を支える寛容な環境づくり、さらには多様な主体がつながり、お互いの顔の見える関係づくりが大切です。

そこで名駅南では、地域での様々な活動を通して、人が人につながり、人が育ち、まちとつながり、まちをつくっていきます。さらに、まちとまちがつながることによって、ひと・まち・文化の交流を活性化し、創造性豊かなまちづくりを目指すこととし、まちの将来像を「つくってつながり、つながってつくる。『創造・交流タウン名駅南』」とします。このまちの将来像を実現するために、4つのまちづくりの方針に沿って、公民連携により取り組みを進めていきます。



(1) まちの将来像

つくってつながり、つながってつくる。
「創造・交流タウン名駅南」

SUSTAINABLE
DEVELOPMENT
GOALS



(2) まちづくりの方針

【方針1】 賑わいがあふれるウォーカブルなまちづくり

賑わいがあふれる歩行者空間や居心地の良い滞在空間を創出し、ウォーカブルな（居心地が良く、歩きたくなる）空間への転換を進めます。

【方針2】 公民の投資により再生するまちづくり

ウォーカブルな取り組みを支える交通機能の強化や民間活力を活かした賑わいの強化などにより、まちを再生する取り組みを進めます。

【方針3】 新たな体験を誘発し様々な挑戦を支える クリエイティブなまちづくり

社会実験の場の提供やクリエイティブをテーマとしたイベント実施の促進等により、クリエイティブな活動を支え、発信していきます。

【方針4】 地域の力で地域を育てるまちづくり

住民・企業・学生などの多様な主体の顔が見える関係の構築や地域の個性を生かしたブランディングを促進し、名駅南ならではのまちづくりを進めます。

方針 1 賑わいがあふれるウォーカブルなまちづくり

リニア開業を控えた名古屋駅前に近接する名駅南は、北方面は柳橋等の地域資源に隣接し、西方面はささしまライブ24を通じて中川運河とつながるとともに、東方面は堀川を挟んで栄・大須方面とつながるなど、名古屋駅東側の回遊の要として、都心部の利便性や様々な魅力的な都市空間を享受できる場所です。

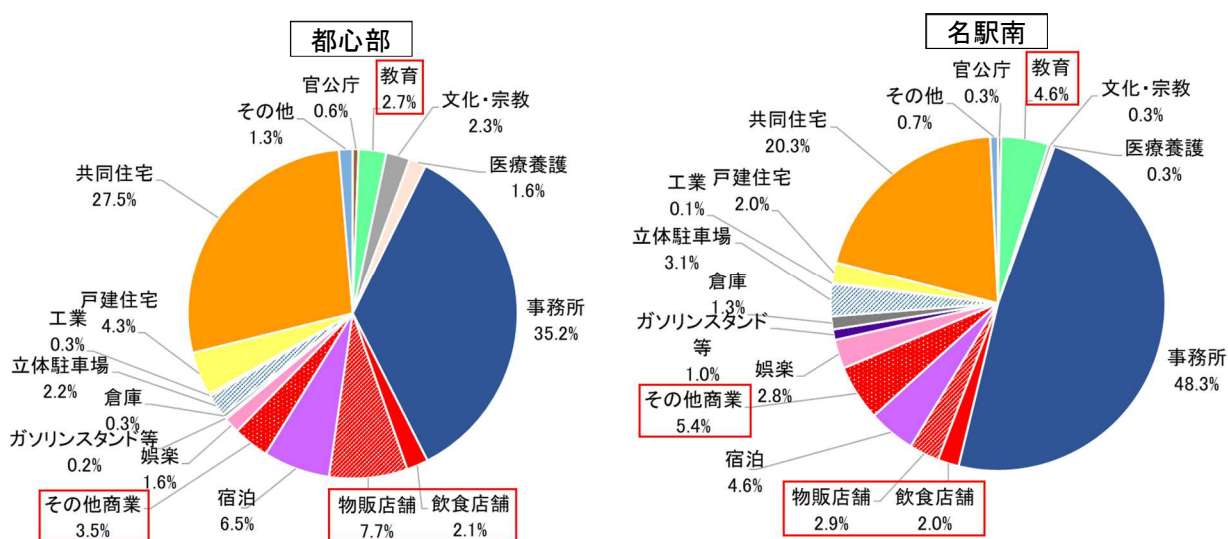
地区内に立地する建物用途をみると、事務所が過半数を占め、近年では共同住宅が増加傾向にある中、物販・飲食店舗などの商業施設は、都心部平均（約13%）より低い水準（約10%）にあるため、生活利便施設等の充実が必要な状況となっています。

一方で、名駅南の道路率（約38%）は、都心部の道路率（約33%）と比べ、高い水準にあり、令和2（2020）年度からはコロナ特例（道路占用許可）を活用し、飲食店舗前の歩道でテラス営業が実施されるなど、今後も沿道の店舗等と一体となった、道路空間の多様な活用による取り組みが期待されています。

そこで今後は、地区の住民やワーカー、来訪者にとって、安心・安全な道路空間を確保するとともに、周辺の魅力的な地域と連携した交流の促進に向け、道路空間と公園空間と民地空間が一体となった賑わいあふれる歩行者空間や居心地の良い滞在空間を創出し、ウォーカブルな（居心地が良く、歩きたくなる）空間への転換を進めていきます。

具体的には、「開発促進重点エリア」や「沿道活性化エリア」を中心に、歩行者空間の拡充・改善や、道路空間・公園空間・民地空間（公開空地・低未利用土地）の活用等により、賑わいがあふれるウォーカブルなまちを目指していきます。

■現況データ



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）

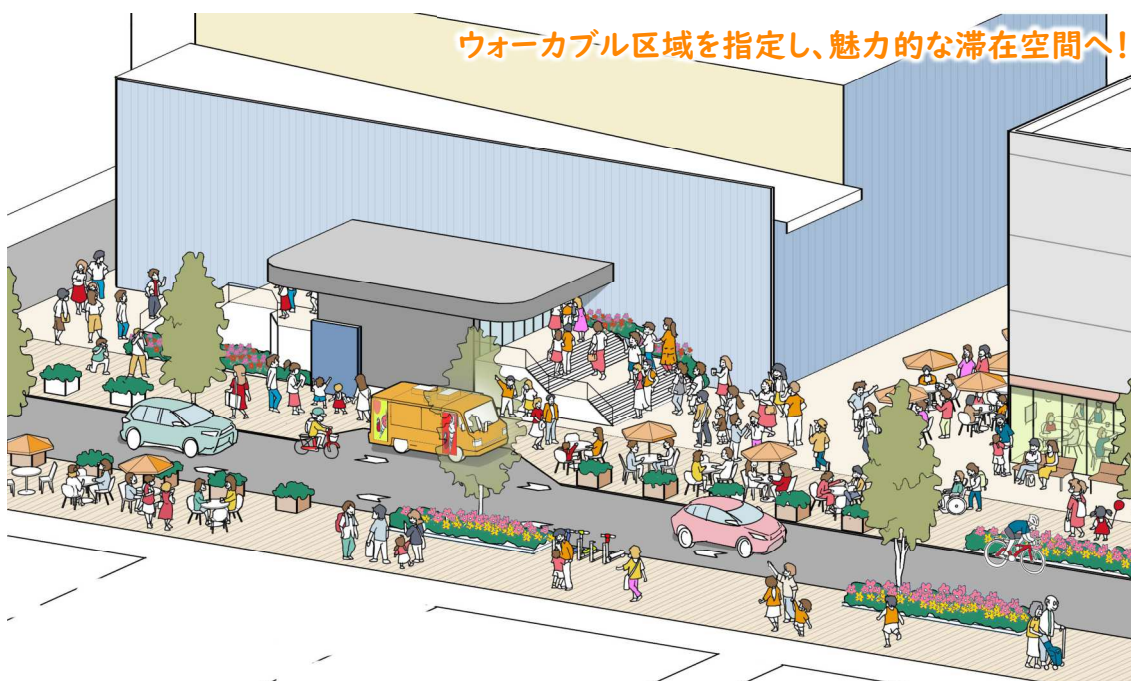
都心部と名駅南地区との建物主要用途別延床面積構成比の比較（2021年）

■取り組み一覧

方針1に係る取り組み一覧

施策	取り組み例
安心・安全な 道路空間の確保	歩行者空間の拡充・改善 (自転車駐車場の移設・集約、バリアフリー化等)
	自転車の走行空間の明示
賑わいあふれる 歩行者空間の創出	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 (マルシェ・キッチンカー・オープンカフェ・パークレット・ベンチ・ゲートサイン等の設置)
	建物リノベーションの促進 (空き物件の活用)
	建物低層部のオープン化やセットバックの促進
居心地が良い 滞在空間の創出	道路空間・民地空間の緑化 (街路樹・花壇・植栽等の設置)
	六反公園・祢宜公園の活用

各種施策の推進に向け、「まちなかウォーカブル区域」を指定するとともに、「歩行者利便増進道路（ほこみち）」等の各種制度の活用を検討します。



ウォーカブル区域を指定し、魅力的な滞在空間へ！

道路と民地とを一体的に滞在空間として活用し、賑わいが創出

方針 2 公民の投資により再生するまちづくり

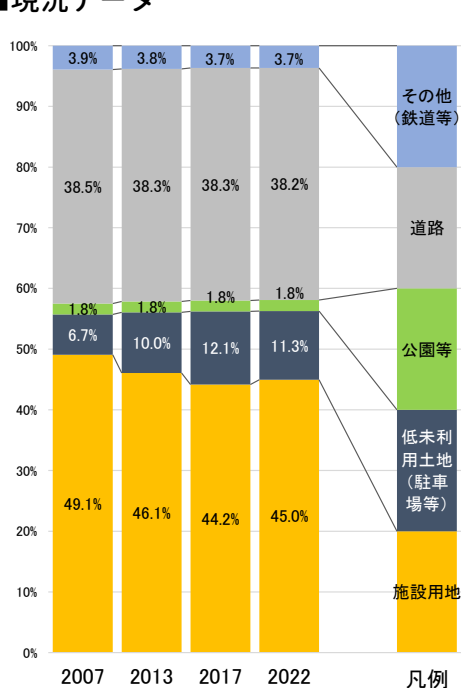
名駅南では、名駅通や下広井町線等の広幅員道路により、まちが分断され、近接する名古屋駅前等の周辺地区との歩行アクセスに制約があり、また、バス以外にアクセスできる公共交通がない中で、ささしまライブ24とつながる新たな道路や名古屋高速道路の新たな出入口等の基盤整備が予定されています。

名駅南の建物用途や土地利用の推移をみると、昨今では大型分譲マンションの建設やホテルの立地が進む一方で、流通業務機能に係る事務所が減少傾向にあり、駐車場等の低未利用土地の割合も約11%と都心部平均（約9%）より高いなど、土地の有効活用・高度利用が十分図られていない状況にあります。

そこで今後は、増加が見込まれる居住者の住環境や来訪者の歩行環境に配慮しながら、ウォーカブルな取り組みを支える交通機能を強化し、土地の高度利用・都市機能の集積に向けて、低未利用土地等におけるまちの魅力向上につながる暫定活用や、民間開発に合わせた建物低層部の店舗化などの民間活力を活かしてまちの賑わいを強化するとともに、大規模地震に備えた災害対策機能を強化し、まちを再生する取り組みを進めていきます。

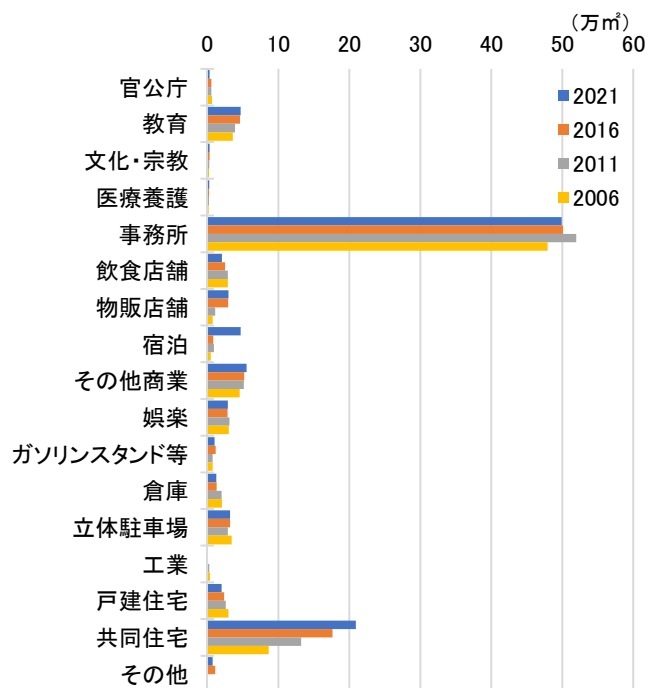
具体的には、（仮称）名駅南通（笹島線東側区間）や下広井町線等において、都市計画道路の整備・活用を進めます。また、「開発促進重点エリア」を中心に、都市計画制度等の活用による民間開発の支援を行うとともに、六反公園等での防災施設の設置や地区全体での退避施設等の拡充を行い、公民の投資により再生するまちづくりを目指していきます。

■現況データ



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）

名駅南地区の土地利用の推移



（資料：名古屋市都市計画基礎調査を基に作成）

名駅南地区の建物主要用途別延床面積の推移

■取り組み一覧

方針2に係る取り組み一覧

施策	取り組み例
ウォーカブルな 取り組みを支える 交通機能の強化	都市計画道路の整備 (笹島線東側区間・名古屋高速新洲崎出入口の整備)
	都市計画道路の活用 (笹島線の歩道・名古屋高速の高架下空間の活用)
	アクセス改善 (SRTの導入、横断機能の強化、名古屋駅周辺地下公共空間・集約自転車駐車場等の整備)
民間活力を活かした 賑わいの強化	交通機能の強化による民間開発の誘導
	民地空間(公開空地・低未利用土地)の活用、 建物低層部の店舗化
	都市計画制度等の活用による民間開発の支援
大規模地震に備えた 災害対策機能の強化	六反公園等への防災施設の設置
	都市再生安全確保計画の推進(退避施設等の拡充)

施策の推進に向け、「名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度」等の各種都市計画制度等を活用していきます。



新たな道路整備とともに沿道が高度利用され、まちが活性化

方針 3 新たな体験を誘発し様々な挑戦を支える

クリエイティブなまちづくり

名駅南では、令和2（2020）年10月、令和4（2022）年9月に名古屋駅～栄間（広小路通を經由）で新たな路面公共システム（SRT）の導入に向けた連節バス等の社会実験が実施されるとともに、愛知県が令和4（2022）年9月に名駅南～栄南地区間（三蔵通を經由）で自動運転バスの実証実験を実施するなど、先進的な取り組みの社会実験の場として活用されています。

また、名駅南地区まちづくり協議会においても、クリエイティブなまちを目指す「クリエイティブチャレンジ」等が実施されており、クリばこや称宜公園等を舞台に音楽演奏やダンス、演劇などクリエイティブな取り組みが行われています。

一方でこうした取り組みは、社会実験として不定期の開催であり、開催場所が地区全体に面的に広がっていない状況にあるとともに、社会実験やクリエイティブな活動を円滑に実施するための枠組みが十分構築されているとはいえない状況にあります。

そこで今後は、リニア効果を高めるクリエイティブ拠点としての再生に向け、市民が体感できる社会実験の場を提供するとともに、クリエイティブ人材が集まる仕掛けづくりを促進しつつ、クリエイティブをテーマとしたイベント実施を促進し、クリエイティブな活動を支え、発信していきます。

具体的には、「沿道活性化エリア」を中心に、道路空間等を活用した社会実験の実施や、スタートアップ・ベンチャー企業の集積、「クリエイティブチャレンジ」等のクリエイティブ活動の継続・発展等により、新たな体験を誘発し、様々な挑戦を支えるクリエイティブなまちを目指していきます。

■名駅南で実施された社会実験等の取り組み



自動運転実証実験（R4.9 実施）



SRT 導入に向けた社会実験
（R4.9 実施）



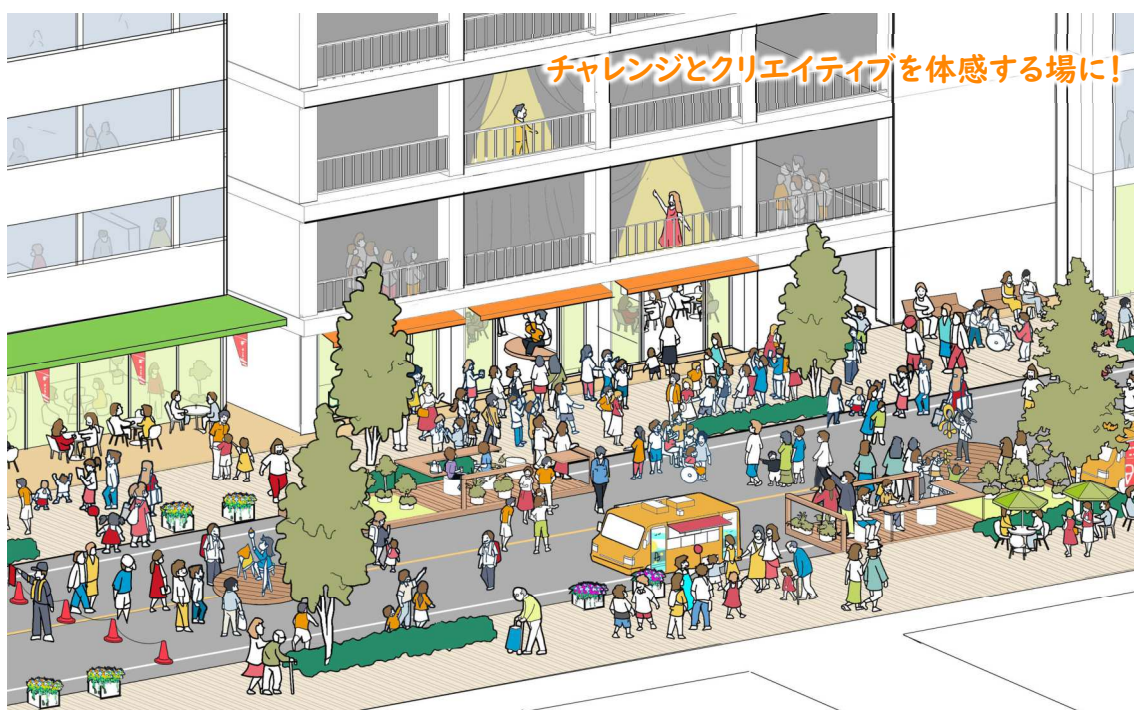
クリエイティブチャレンジ（R5.3 開催）

■取り組み一覧

方針3に係る取り組み一覧

施策	取り組み例
市民が体感できる 社会実験の場の提供	道路空間を活用した社会実験の実施 (自転車の走行空間の明示、パークレット等の設置)
	最先端モビリティの試走
	六反公園・祢宜公園を活用した社会実験の実施 (キッチンカー・多機能什器等の設置)
クリエイティブ人材が集まる 仕掛けづくりの促進	スタートアップ・ベンチャー企業の集積
	既存施設の活用への支援
クリエイティブをテーマとした イベント実施を促進	「クリエイティブチャレンジ」等のクリエイティブ活動の 継続・発展
	円滑なイベント活動の実施に必要な手続きの標準化

施策の推進に向け、「スタートアップ等まちなか実証推進事業」等の各種制度を活用の検討を進めています。



まち全体が社会実験の場となり、クリエイティブ人材が集まり、イベントなどの活動が継続実施

方針 4 地域の力で地域を育てるまちづくり

名駅南では、六反学区などが主体となって、六反公園での花飾り活動や盆踊り、山車行事などの活動が継続的に展開されています。

加えて、名駅南地区まちづくり協議会においても、まちの清掃活動やハンギングバスケットの設置などのエリアマネジメント活動が展開されており、令和 4（2022）年度には、新たに称宜公園の活用に関する社会実験や名駅南まち歩き MAP の作成が実施されました。

こうした取り組みが行われている中、名駅南は、20 代、30 代の人口比率が全市平均よりも高く、単身世帯が多いといった特徴があるものの、新しい住民のエリアマネジメント活動や町内会活動といった地域活動への参加が少なく、一部の町内会では担い手不足により活動維持が厳しい状況にあります。

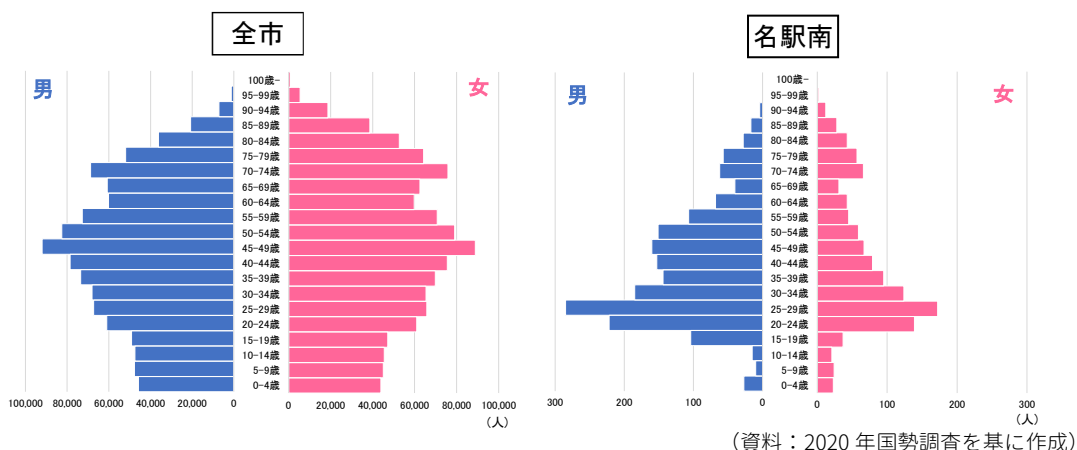
また地区内には、緑豊かな六反公園などの都市公園、史跡・社寺、旧街道などの歴史的資源がありますが、地区の特色やイメージがわきにくい状況です。

そのため、新しい住民の地域活動への参画により、地域コミュニティを活性化しながら、若者の多い地域の特色を活かした名駅南ならではのイメージを育て、地域に関わる人々が共にシビックプライドを醸成・共有していくことが必要であり、更には、地域外へも名駅南の魅力を広く発信し、その認知や交流をさらに深め、当地域で活動してもらうという持続的な好循環を促進することが課題となっています。

そこで今後は、名駅南の魅力発信につながる様々な地域活動の持続的な好循環に向け、新旧住民や企業、学生などの多様な主体の顔が見える関係の構築を促進するとともに、伝統から最先端まで新旧織りなす地域の個性を活かしたブランディングを促進し、地域の力で地域を育てる取り組みを進めていきます。

具体的には、地区全体において、多様な主体（学区・まちづくり協議会・大学・専門学校等）が連携した取り組みの実施や、地域活動の連携の強化等により、地域の力で地域を育てるまちを目指していきます。

■現況データ



名古屋市と名駅南地区との男女別・年齢別人口構成の比較（2020 年）

■取り組み一覧

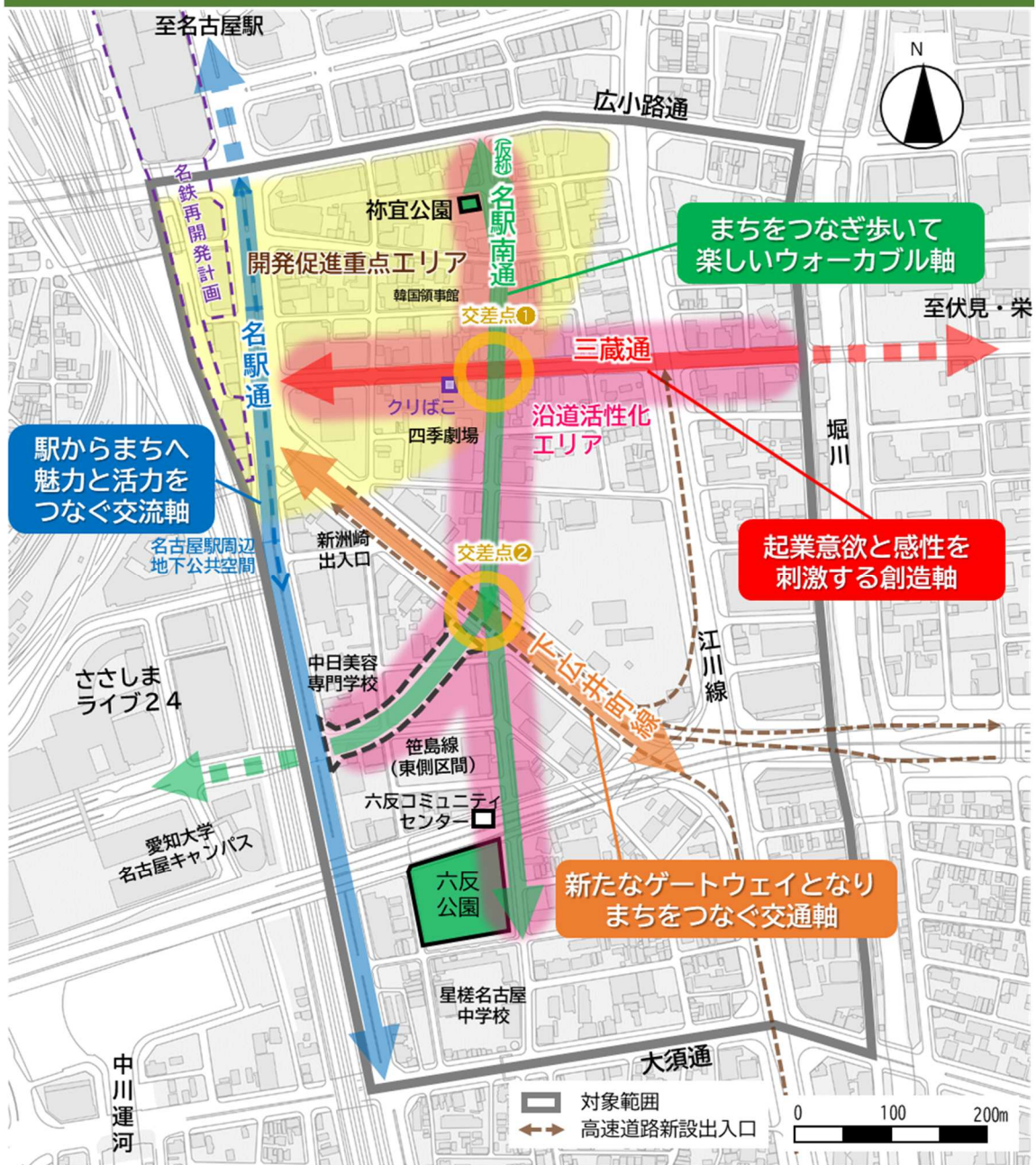
方針4に係る取り組み一覧

施策	取り組み例
多様な主体の顔が見える 関係の構築を促進	多様な主体（学区・まちづくり協議会・大学・専門学校等） が連携した取り組みの実施
	地域の交流拠点としての取り組みの強化 （六反公園・祢宜公園の活用）
伝統から最先端まで 新旧織りなす地域の個性を 活かしたブランディングを促進	地域活動の連携の強化 （山車行事・花飾り活動・クリエイティブチャレンジ等の アート活動等）
	新旧住民等の参加を促す取り組みの実施 （食をテーマとしたイベントの実施等）
	地域活動の情報発信



公園などを拠点に、地域の多様な主体が地域活動へ参加し、
連携したまちづくりが実施

まちづくりの展開イメージ



まちづくりを展開する中心的なエリア

開発促進重点エリア 名駅南の玄関口として、名古屋駅からの来街者を迎え入れ、開発ポテンシャルをまちへ波及させるエリア

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、ウォーカブルなまちづくりを先導するエリア

主な道路・交差点

- ↔ (仮称) 名駅南通 まちをつなぎ歩いて楽しいウォーカブル軸
- ↔ 三蔵通 起業意欲と感性を刺激する創造軸
- ↔ 下広井町線 新たなゲートウェイとなりまちをつなぐ交通軸
- ↔ 名駅通 駅からまちへ魅力と活力をつなぐ交流軸

○ 交差点① << (仮称) 名駅南通 × 三蔵通 >>

○ 交差点② << (仮称) 名駅南通 × 下広井町線 >>

(1) まちづくりを展開する中心的なエリア

開発促進重点エリア

名駅南の玄関口として、名古屋駅からの来街者を迎え入れ、開発ポテンシャルをまちへ波及させるエリアで、名古屋駅前にふさわしい土地の高度利用と都市機能の集積により、国際的・広域的な拠点形成を図ります。

【取り組み例】

- ・都市計画法に基づく各種容積率割増制度等を活用した民間再開発事業の促進
- ・市街地再開発事業等による事業支援



土地の高度利用とともに、建物低層部の店舗化やオープンスペースの創出を促進

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、ウォーカブルなまちづくりを先導するエリアで、三蔵通や（仮称）名駅南通を中心に、道路空間や公園、民地などの一体的な活用や緑化を推進するなど、安心・安全な、快適で魅力ある沿道の形成を図ります。

【取り組み例】

- ・「まちなかウォーカブル区域」の指定に基づく各種特例制度の活用等により、交流・滞在空間の充実を促進



道路・公園・民地空間を活用し、交流・滞在空間を充実

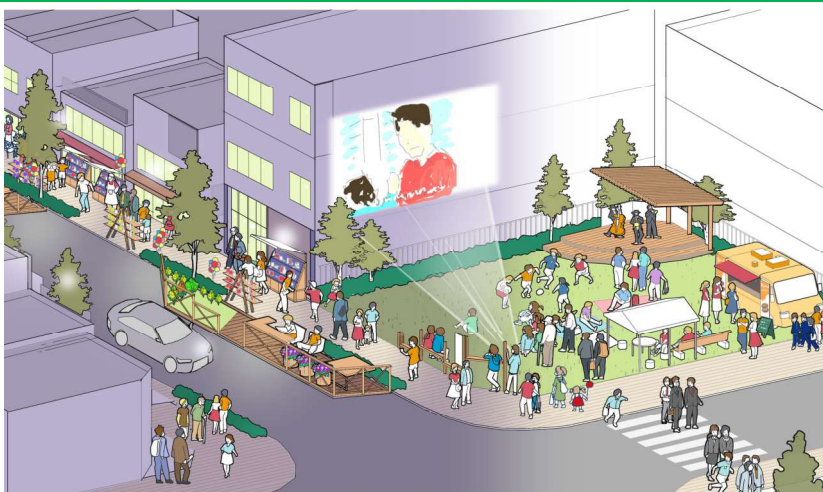
(2) 主な道路・交差点の空間再生イメージ

(仮称) 名駅南通

～まちをつなぎ歩いて楽しいウォーカブル軸～

沿道店舗の魅力創出や様々な仕掛けによる賑わい創出などにより、名駅南のメインストリートとしてふさわしい、歩いて楽しいウォーカブルな空間をつくります。

また、名駅南とささしまライブ24とを結ぶメインストリートとして、両地区を若者、ワーカーなど多様な人が行き来する通りをつくります。



【取り組み例】

- ・オープンカフェ・パークレット・ベンチの設置
- ・自転車の走行空間の明示（社会実験）
- ・祢宜公園・六反公園の活用
- ・笹島線東側区間の整備・活用など

三蔵通

～起業意欲と感性を刺激する創造軸～

都心部の主要なビジネス拠点を結ぶ通りとして、起業意欲を促し、クリエイティブな人々を刺激し、挑戦を支える創造性豊かな雰囲気をつくりま



【取り組み例】

- ・オープンカフェ・パークレット・ベンチの設置
- ・自転車の走行空間の明示（社会実験）
- ・低未利用土地の暫定活用
- ・クリエイティブチャレンジ等のクリエイティブ活動
- ・スタートアップ・ベンチャー企業の集積

など

交差点①<< (仮称) 名駅南通×三蔵通 >>

まちの賑わいや創造性豊かなアクティビティを誘発する、ウォーカブルなまちの象徴となる空間をつくりま

【取り組み例】

- ・パークレット・ベンチの設置
- ・ゲートサイン・花壇の設置

など

下広井町線 ～新たなゲートウェイとなりまちをつなぐ交通軸～

名古屋高速道路（新洲崎出入口）の新設により、広域から名古屋駅への新たなゲートウェイとなるとともに、地域のつながりや交流を深める回遊性の高い歩行空間形成や緑豊かな景観形成などにより、自動車アクセスの空間と歩行者や自転車をはじめとする多様な交通モードの空間との両立を図ります。



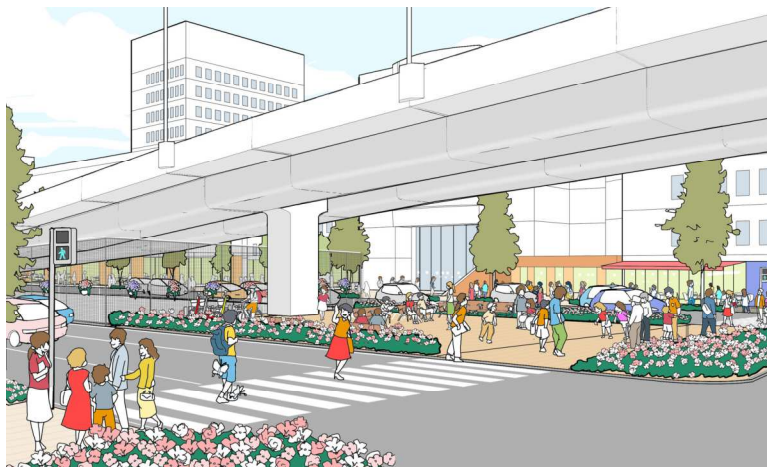
名古屋高速新洲崎出入口の完成イメージ

【取り組み例】

- ・名古屋高速道路（新洲崎出入口）を沿道景観に配慮しながら整備 など

交差点②<<（仮称）名駅南通×下広井町線>>

高架下の有効活用により、居心地が良く、地区間の回遊を促すゲートウェイとなる空間をつくります。



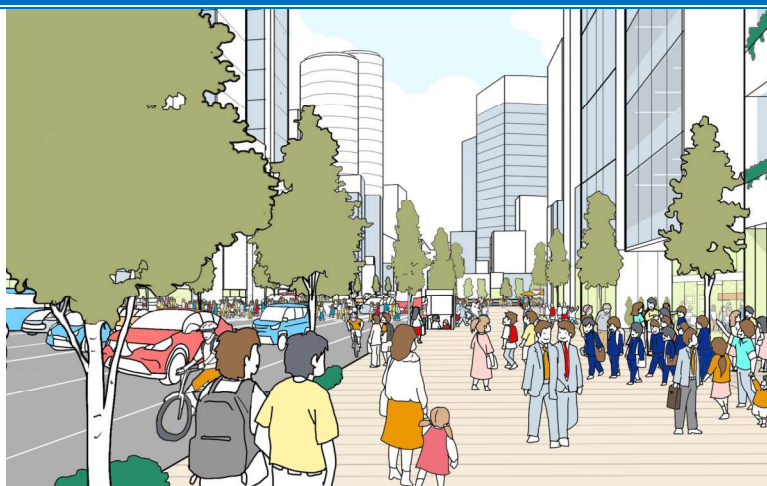
【取り組み例】

- ・高架下に緑のあるたまり空間を確保
- ・シェアサイクルポートの設置
- ・ゲートサイン・花壇の設置 など

名駅通

～駅からまちへ魅力と活力をつなぐ交流軸～

名古屋駅の駅前と名駅南・ささしまライブ24をつなぐとともに、名古屋駅と広域をつなぐ通りとして、歩行者の回遊や交流を促進する快適でゆとりある空間と自動車アクセスの空間との両立を図ります。



【取り組み例】

- ・自転車駐車場の移設
- ・アクセス改善（横断機能の強化、名古屋駅周辺地下公共空間・集約自転車駐車場等の整備）など

推進体制

当方針は、リニア開業後のまちを見据え、名駅南において公民が連携して取り組むまちづくりの方針を関係者で共有するものです。

方針の実現にあたっては、これまで各々の課題への対応や様々な取り組みを進めてきた学区、まちづくり団体、行政等が、リニアの開業を契機に一体となり、それぞれの課題や情報を共有しながら、まちづくりに取り組む必要があります。

地域住民、事業者、学生、まちづくり協議会、行政などが相互理解を図りながら、各々が担い手となり、連携した取り組みを実践していくことで、まちの将来像の実現を図っていきます。

スケジュール

将来像の実現を図るための公民連携による様々な取り組みについて、スケジュールイメージを示しています。

Ⅰスケジュールイメージ

方針	施策	令和6年～ >>>>>>	リニア開業後 >>>>>>
方針1 賑わいがあふれる ウォカブルなまちづくり	安心・安全な道路空間の確保	● 笹島線東側区間の自転車等走行空間の明示 ● 歩行者空間の拡充・改善 など ● ウォカブル区域の指定	● 活 用
	賑わいがあふれる歩行者空間の創出	● 道路・公園・民地空間の活用(マルシェ・オープンカフェ・パークレット・キッチンカー等) ● 建物低層部のオープン化 など	
	居心地が良い滞在空間の創出	● 六反公園・称宜公園の活用 ● 道路・民地空間の緑化 など	
方針2 公民の投資により 再生するまちづくり	ウォカブルな取り組みを支える交通機能の強化	● 笹島線東側区間の整備 ● 横断機能の強化	● 笹島線東側区間の歩道の活用 ● 名高速高架下の活用 ● 地下公共空間の整備 など
	開発ポテンシャルを活かした民間開発の促進	● 低未利用土地の活用・建物低層部の店舗化 ● 民間開発の誘導 など	
	大規模地震に備えた災害対策機能の強化	● 六反公園の防災施設の設置 ● 退避施設の拡充	● 活 用
方針3 新たな体験を誘発し 様々な挑戦を支える クリエイティブなまちづくり	市民が体感できる社会実験の場の提供	● (仮称)名駅南通での社会実験 ● 称宜公園等での社会実験	● 本格実施へ
	クリエイティブ人材が集まる仕掛けづくりの促進	● スタートアップ・ベンチャー企業の集積 など	
	クリエイティブをテーマとしたイベント実施を促進	● クリエイティブチャレンジの継続・発展 ● イベント活動の各種手続きの標準化	
方針4 地域の力で地域を 育てるまちづくり	多様な主体の顔が見える関係の構築を促進	● 多様な主体(住民・まち協・学生など)が連携した取り組みの実施 ● 六反公園・称宜公園の活用	
	伝統から最先端まで新旧織りなす地域の個性を活かしたブランディングを促進	● 地域活動の情報発信 ● 地域活動の連携強化(山車行事、花飾り活動・盆踊りなど)	

《将来像》
つづつながら、つながってつくる。「創造・交流タウン名駅南」