

平成30年度第3回

名古屋市都市計画審議会

議事録

名古屋市都市計画審議会

名古屋市都市計画審議会議事録

1 日時 平成 31 年 1 月 30 日(水)午後 1 時 30 分～午後 3 時 20 分

2 場所 名古屋市公館 1 階 レセプションホール

3 委員の定数、出席委員数及び出席者氏名

委員の定数 20 名

出席委員数 16 名

出席者氏名

(会長) 福 島 茂

(委員) 内 田 吉 彦 岡 本 大 忍

杉 島 由美子 田 宮 正 道

原 田 守 博 秀 島 栄 三

宮 崎 幸 恵 森 徹

木 下 優 沢 田 晃 一

吉 田 茂 大 村 光 子

橋 本 ひろき 藤 井 ひろき

石 川 智 之 (代理 中嶋 正浩)

(事務局幹事) 光 安 達 也 菊 池 文 泰

渡 邊 義 男 中 菌 昭 彦

横 地 玉 和 高 岡 豊 彦

東 智 徳 鈴 木 裕 行

藤 井 由 佳 鍛 冶 博 人

柴 山 忠 行 大 石 一 成

山 本 寛 丹 羽 克 昭

鶴 田 法 仁 井 上 智

(書記) 日 比 悟 史

4 傍聴者の人数 8 名

5 議題及び会議の公開・非公開の別

(1) 都市計画議案

第 13 号議案 名古屋都市計画高度地区の変更について(付議) [公開]

第 14 号議案 名古屋都市計画都市再生特別地区の変更について(付議) [公開]

第 15 号議案 名古屋都市計画特定用途誘導地区の決定について(付議) [公開]

(2) その他

ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(報告) [公開]

イ 名古屋駅周辺のまちづくりについて(報告) [公開]

6 議事の概要

午後 1 時 30 分開始

幹 事 定刻となりましたので、ただいまより、平成 30 年度 第 3 回名古屋市都市計画審
(都 市 計 画) 議会を開催いたします。

私は、名古屋市都市計画審議会の事務局幹事で、住宅都市局都市計画部都市計画課長の鈴木でございます。よろしくお願いします。

開催にあたりまして、事務局を代表して、住宅都市局長よりご挨拶申し上げます。

局 長 (挨拶)

幹 事 次に、臨時委員をご紹介いたします。

(都 市 計 画) 本日は、愛知県警察本部交通部長の石川智之委員の代理で交通規制課長の中嶋 正浩様にご出席いただいております。よろしくお願いします。

続きまして、会議の公開について、確認いたします。本日の会議は、内容に非公開情報を含んでいないことから、名古屋市情報公開条例第 36 条に基づき、公開とさせていただきます。

なお、傍聴者の定員については、10 名とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、名古屋市都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定に基づきまして、会長に議長をお願いしたいと存じます。

会 長 それでは、議長を務めさせていただきます。

議 長 本日は、傍聴者の方から、写真撮影のご希望がございます。
これを認めることとしたいと思いますが、皆さまいかがでしょうか。

委 員 一 同 (異議なし)

議 長 それでは、撮影を認めることとします。

傍 聴 者 (撮影)

議 長 議事に入ります前に、本日の定足数について、書記に報告を求めます。

書 記 定足数について、ご報告申し上げます。

本日の定数は、臨時委員を含めまして 20 名でございます。

ただいまご出席いただいております委員は、16 名で半数以上となっております。

したがいまして、本審議会は定足数を満たしております。

以上、ご報告申しあげます。

議 長 お聞きいただきましたとおり、本日の会議は成立しております。

次に、本日の議事録署名者を定めたいと思います。

議事録署名者は、毎回、委員名簿の順番で学識経験者と市会議員の方々から 1 名ずつお願いしております。

そこで、学識経験者の方につきましては杉島委員に、市会議員の方につきましては吉田委員にお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

両 委 員 (了解)

議 長 それでは、議事に入ります。

本日は、(1)都市計画議案として第 13 号議案から第 15 号議案の 3 議案を、(2)その他として報告を 2 件予定しております。

議 長 それでは、13 号議案「名古屋都市計画高度地区の変更について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹 事 それでは、第 13 号議案「名古屋都市計画高度地区の変更について」ご説明いたします。
(都市計画)

議案資料といたしましては、資料番号 13-1 の計画書、13-2 の総括図、13-3～4 の計画図となっております。ご確認ください。

本件は、都市防災不燃化促進事業の終了に伴い、最低限高度地区を廃止する高度地区の変更をしようとするものです。

当案件は、説明資料及びスライドにてご説明いたしますのでよろしくお願いいたします。失礼ながら、着座にてご説明いたします。

まずは制度の経緯と概要をご説明します。

これまで本市では、都市防災不燃化促進事業を行ってきました。スライドに表示しているのは当該事業のイメージです。

大規模地震時において同時多発的に発生する火災などの二次災害に対処するため、名古屋市地域防災計画に定める避難地や避難路の周辺の区域のうち、早急に不燃化を図る必要がある区域において、建築物を不燃化するとともに、併せて建築物の高さの最低限度を 7m とする最低限高度地区を指定してきました。

これによって、避難者の安全を確保するとともに、隣接する地区への延焼の拡大を防止する延焼遮断帯としての性能を確保することを目的とした事業であり、その際、一定の基準を満たす不燃化に資する建築物、建築行為に対し、資金の一部について補助を行ってきました。

事業において一定の成果が出たため、本市においては、今年度末をもって都市防災不燃化促進事業を終了します。

現在スクリーンの方でお示ししているのは、高度地区の計画書の最低限高度地区部分を抜粋したものです。説明資料 1 ページ上段にも記載しておりますのでご覧ください。

もともと都市防災不燃化促進事業にあわせて都市計画を定めてきたところでございますので、事業区域外の建築物については、最低限高度地区に指定されていて

も適用除外と計画書の中でもうたっています。したがって、事業が終了した地区については、実質制限はかからなくなっております。

一方で、都市計画自体が残れば続けると、これから建築を行おうとする事業者の方市民の方の混乱を招くことも考えられることから、事業の終了に伴い最低限高度地区を廃止しようとするものでございます。

また、今回の廃止により、市内において現在指定している全ての最低限高度地区が無くなるため、高度地区の計画書から、最低限高度地区に関する事項の全てを削除することを目指すということです。

それでは、今回変更を行う具体的な地区をご説明します。

ただいま、スクリーンには総括図をお示ししております。お手元の説明資料 1 ページにもございます。

広小路線沿線と東郊線沿線のおおむね 30m の範囲が不燃化促進区域となります。面積約 41ha の広小路線地区につきましては、平成 28 年 3 月末をもって、都市防災不燃化促進事業が終了しました。

また、面積約 54ha の東郊線地区につきましても、平成 31 年 3 月末に同事業が終了となります。

詳細でございます。まずは広小路線地区についてご説明します。説明資料 2 ページ上段にも記載しております。

図の赤枠の区域でお示ししております、広小路線沿道の新大正橋から名古屋駅までに指定されている、最低限高度地区について、廃止するものでございます。

続いて、東郊線地区についてご説明します。説明資料 2 ページ下段にも記載しておりますのでご覧ください。

広小路線同様に、変更する区域は赤枠でお示ししております、東郊線沿道の新川中橋から黒川をはじめ 3 か所に指定されている、最低限高度地区について、廃止するものでございます。

以上で、「高度地区の変更」についての説明を終わります。

補足でございますが、高度地区の変更について、都市計画法第 17 条に基づき、平成 30 年 11 月 19 日から 12 月 3 日まで縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。

今後の都市計画手続きでございますが、名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の変更を行うこととなります。

それでは、ご審議をよろしくお願いいたします。

議長 ただいま、ご説明のありました件につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、承りたいと思います。いかがでしょうか。

特にご発言も意見もないようでございますので、13 号議案「名古屋都市計画高度地区の変更について」お諮りします。異議のある発言は全くありませんので原案どおり可決したいと思います。いかがでしょうか。

委員一同（異議なし）

議長 ありがとうございます。それでは、原案どおり可決します。
続きまして、第14号議案「名古屋都市計画都市再生特別地区の変更について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹事（都市計画） 第14号議案「名古屋都市計画都市再生特別地区の変更について」ご説明いたします。

議案資料といたしましては、資料番号14-1の計画書、14-2の総括図、14-3の計画図です。ご確認ください。

本件は、平成30年9月20日にエヌ・ティ・ティ都市開発株式会社より、都市再生特別措置法に基づく都市計画提案がなされ、これを受けて都市再生特別地区を変更し、東桜一丁目1番地区を追加するものとなります。

当案件は、説明資料及びスライドにてご説明いたします。着座にてご説明いたします。

スクリーンには、地区周辺の航空写真をお示ししております。

当地区は、久屋大通と桜通が交差する南東角に位置しております。

少し拡大した航空写真でございます。地区北西の旧住友商事名古屋ビルがございました、その敷地を事業者の方で取得し、既存の建築物としてのアーバンネット名古屋ビル、ブロッサと一体的に都市再生事業を行うプロジェクトでございます。

総括図でございます。

当地区は、都市再生緊急整備地域の「名古屋駅周辺・伏見・栄地域」内に位置しており、用途地域は商業地域、容積率は800%と600%にまたがっており敷地における基準容積率は767%、建蔽率は80%に指定されております。

今回の、都市計画の内容についてご説明いたします。

スクリーンには、説明資料1ページの計画書の抜粋をお示ししております。

容積率の最高限度を1,110%、最低限度を800%、建蔽率の最高限度を80%、建築面積の最低限度を1,000㎡と定めます。

スクリーンには説明資料2ページの計画図をお示ししております。

高さの最高限度、壁面の位置の制限について、計画図の通り定めます。今回新たに建てる高層棟Aについては、高さの最高限度を96m、壁面の位置の制限を久屋大通から1mと定めます。

続いて、都市再生事業の内容についてご説明いたします。

スクリーンには、説明資料3ページの都市再生事業の概要をお示ししております。約8,900㎡の敷地においてご覧の規模の事業を行うものであり、施工期間は平成31年10月から平成34年1月までとなっております。

また、都市再生への貢献項目として、インベーション施設の整備、緑化、地域冷暖房施設の整備、退避施設の整備、地下街等のバリアフリー化、憩いの広場の整備、賑わい店舗の整備、敷地の集約化、空地の整備、これは域外になるのですけ

どもセントラルブリッジの改修などを実施する計画となっております。

それでは、都市再生への貢献項目についてご説明いたします。

スクリーンには、説明資料 4 ページの地下 1 階・1 階平面図をお示ししております。

久屋大通公園や広場、地下街接続部分に面して賑わい店舗やオープンテラスを整備するとともに、既存の低層棟に加え、新たに高層棟Aにおいて地下街と接続し、バリアフリー化を図る計画となっております。

また、低層棟の地下街接続部分に加え、新たに敷地中央、既存の高層棟Bのエントランスにおいて、緑地などを設けた憩いの広場を整備する計画となっております。

なお、エントランスは災害時に退避施設として活用する計画にもなっております。スクリーンには、敷地中央に憩いの広場を整備となっておりますけれども、その広場のイメージパースをお示ししております。

次に、説明資料 5 ページの 2 階・3 階平面図をお示ししております。

高層棟Aにおいてイノベーション施設としてシェアオフィスやカンファレンスといえますとやや大きめの会議室等々ですとか、ラウンジなどを整備する計画となっております。

スクリーンには、説明資料 6 ページの空地計画図をお示ししております。

地区外周部に歩道状空地を整備するとともに、敷地中央の広場状空地に繋がる通り抜け用空地を設ける計画となっております。

スクリーンには、説明資料 6 ページの緑化計画図をお示ししております。

空地や高層棟の屋上を緑化し、緑化率 20%以上を確保する計画となっております。

スクリーンには、説明資料 7 ページの断面図をお示ししております。

高層棟Aは地下 1 階、地上 1 階を店舗、2 階、3 階をイノベーション施設、4 階以上を事務所とする計画となっております。また、高層棟Bは主に事務所、低層棟は主に店舗、各棟の地下は駐車場や地域冷暖房施設などとなっております。

スクリーンには、説明資料 7 ページの外観パースをお示ししております。

既存の高層棟とのスカイラインを統一するとともに、テラスや透明性の高いファサードにより建築物と隣接する久屋大通り公園との見る・見られるといった関係を形成する計画となっております。

スクリーンには、セントラルブリッジの改修についてお示ししております。

セントラルブリッジは桜通を跨いで久屋大通公園を南北に繋ぐ回遊動線であり、その特徴的な外観や照明により重要な景観要素となっております。今回、その機能を維持するため、地区外貢献として舗装と照明器具を改修する計画となっております。

スクリーンには、説明資料 8 ページの都市計画提案に対する評価の結果及びその理由についてお示ししております。

評価の結果及びその理由としては、関係法令、名古屋市のまちづくりの方針への適合、周辺環境への影響、都市再生への効果などについて総合的に勘案すると適

切な計画であり、都市計画変更する必要性が認められると考えております。

また、都市計画の変更について、都市計画法に基づき、平成 30 年 11 月 19 日から 12 月 3 日まで縦覧を行いました。意見書の提出はありませんでした。

最後に、今後の都市計画手続きですが、名古屋市決定の案件となりますので、当審議会でも可決されましたら、愛知県知事への意見聴取、国土交通大臣の同意を経て、都市計画の変更を行うこととなります。

それでは、ご審議の程、よろしくお願いいたします。

議長 長 ただいま、ご説明のありました件につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、どうぞご発言ください。

委員 2 件だけお尋ねします。
説明の中で意見書の提出はなかったとのことですが、今回この東桜一丁目一番地区を追加するということで、新たに高層棟 A を建設するわけですが、地元の皆さまからの声、あるいは地域の皆さんへの説明などはあったのか、まずお尋ねします。

幹事 都心まちづくり課長山本でございます。
(都心まちづくり) 今回の地元の声ということでございますけれど、平成 30 年 7 月 25 日に事業者が地元説明会を開催しました。
45 名の方が出席されたということでございます。
その中で今回の事業による影響についてご質問があり、その対応策について事業者から説明して、基本的にはご理解いただいたところでございます。
また、あわせて先ほど委員からもご発言ありましたけれども意見書は提出されていません。そういった結果でございました。

委員 わかりました。
ではもう 1 点だけ。この高層棟 A 棟ですが、名古屋市の優良再開発型優良建築物等整備事業の適用はされるのでしょうか。

幹事 優良建築物等整備事業の対象としては、今回考えてございません。
(都心まちづくり)

委員 はい、わかりました。確認とれたので以上でよいです。

委員 本件は既存の 3 棟があつて 2 棟はそのままということだと思いますが、1 棟だけが建て替わるということで、オフィス床としての純増の面積はどのくらいなのでしょう。

幹事 今回 A 棟を建設するにあたりまして、オフィスの面積が全体で約 18,000 m²増える
(都心まちづくり) ということでございます。

委員 18,000 m²ぐらいだと、そんなに大きな影響はないと思うのですが、こういう再開

発案件があるとオフィス床が過剰になるのではないかという意見が出ることも多いと思うのです。特に栄地区は、名古屋駅のほうへオフィスも店舗も移転してしまっていて、本当に床需要があるのかという声もあろうかと思います。

参考としてお聞きしたいのですが、これまで名古屋でも、例えばミッドランドスクエアやルーセントタワーができた時に、2007年問題というものがあった、そのあとまた大名古屋ビルあるいはJPタワー、それからJRのゲートタワーができる時、2015年問題と言っていた。実際にできたのは2017年だったと思うのですが、その時にも何十万㎡という床が一度に供給されて大変なことになるという議論があったのですが、実際どうだったのかということと、それから現在の名古屋のオフィスの需給の問題、これができるのはまだ少し先になると思うのですが、そのあたりまで含めてどんな状況なのかということ把握していれば教えていただきたい。

幹 事 オフィス需要の動向といったところのご質問かと思います。

(都心まちづくり) 委員がおっしゃられた 2007 年問題とか 2015 年問題、そのあたりのオフィス需要がどうだったかということでございますけれども、まず 2007 年時点では名古屋のビジネス地区全体、これはビジネス地区には名古屋駅、伏見、丸の内、栄地区全体を通してですけれども空室率がだいたい 6.5%。その後リーマンショック等がございまして、空室率 13%くらいまで上昇したという結果がございます。

またその後、大名古屋ビルディング等の建設で、2015 年問題とおっしゃられたと思いますが、実際 2017 年の空室率では名古屋のビジネス地区全体で 4.27%、その後、直近の 2018 年 12 月、1 年後には 4.27%が 2.72%まで減少している。非常に需要が旺盛だという結果が出てございます。

ちなみに栄地区でとらえてみますと、この 1 年で 1 年前 4.71%の空室率が 3.70%ということで、大幅に空室率が下がっているという報道等もございます。景気が非常に堅調なために先ほど指摘の名古屋地区に一時は集中していたのが伏見・栄と流れており、都心部全体が非常に供給不足だという状況が現状ではないかと思っております。以上でございます。

委 員 ありがとうございます。

議 長 その他ご意見ご質問等ございませんでしょうか。

ご発言もないようでございますので、第 14 号議案「名古屋都市計画都市再生特別地区の変更について」お諮りします。ご質問等ございましたが、異議はなかったと思います。原案どおり可決してよろしいでしょうか。

委 員 一 同 (異議なし)

議 長 ありがとうございます。それでは、原案どおり可決したいと思います。

続きまして、第 15 号議案「名古屋都市計画特定用途誘導地区の決定について」を議題とします。幹事の説明を求めます。

幹 事 それでは、第 15 号議案「名古屋都市計画特定用途誘導地区の決定について」ご説明（都市計画）明いたします。

議案資料といたしましては、資料番号 15-1 の計画書、15-2 の総括図、15-3 の計画図、15-4 の意見の要旨となっております。ご確認ください。

本件は、昨年度の第 3 回都市計画審議会でも報告させていただきました「名古屋市における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」の中であげさせていただいた「なごや集約連携型まちづくりプラン」を昨年 3 月に取りまとめましたことを受けて、都市計画を定めようとするものでございます。また、同日にご報告させていただきました「民間投資の促進に向けた取り組み」において面的な容積率緩和制度の活用としてあげさせていただいていたものでございます。

当案件は、説明資料及びスライドでご説明いたしますのでよろしくお願いいたします。失礼ながら、以後は着座にてご説明いたします。

ただいま、スクリーンには制度の概要をお示ししております。

本計画は、「なごや集約連携型まちづくりプラン」を実現させるため、区域と誘導する都市機能をあらかじめ指定することにより、このプランに記載された都市機能誘導区域の都心域に誘導施設を有する建築物の整備を促すものでございます。また、大規模開発のみならず、開発により整備される都市機能に応じ、事業者が個別の都市計画手続きを経ず、比較的に簡単な認定手続きで、容積率を緩和することができます。

スクリーンには総括図をお示ししております。特定用途誘導地区（都心地区）は、赤色でお示した名古屋市の都心に位置しています。

スクリーンには、その拡大といいますか、説明資料 1 ページの参考図をお示ししております。赤色の区域でお示ししております、名古屋駅、栄、金山を含む面積約 857.3 ha が、今回、区域として定めるということでございます。

「なごや集約連携型まちづくりプラン」に定める、おおむね JR 中央線・東海道線、北側出来町通等で囲まれる都心域のうち、原則、高度利用を図るとしている容積率 500% 以上の区域としております。

スクリーンには計画の概要をお示ししております。説明資料 2 ページにも抜粋したものの記載しておりますのでご覧ください。

建築物等の誘導すべき用途は、「なごや集約連携型まちづくりプラン」に定める誘導施設のうち、劇場や多目的ホールなど、都心域に重点的に誘導すべきものとしてあげられているものを設定しております。

建築物の容積率の最高限度については、建築面積 200 ㎡以上の建築物を緩和対象とし、緩和部分の割増容積率は、誘導施設部分の床面積の敷地面積に対する割合としております。つまり、原則、誘導施設部分の床面積がすべて緩和されることになります。なお、スクリーンにお示した式による上限がございます。

以上で特定用途誘導地区についての説明を終わらせていただきます。

本件ですが、特定用途誘導地区の決定について、都市計画法に基づき、平成 30 年 11 月 19 日から 12 月 3 日まで縦覧を行いましたところ、意見書が 1 通提出されました。

スクリーンには、資料番号 15-4 と同じ内容をお示ししております。

これは、縦覧期間中に提出された都市計画案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者である本市の見解を示したものでございます。

「意見の要旨」としましては、今回の制度趣旨については評価しているが、「広範囲な交通への影響が少ない誘導施設（例えば、博物館・美術館、大学、ホテル、イノベーション施設、地域魅力発信施設、外国語対応可能な教育・医療・保育施設など）」や、「広幅員道路や広場等に接する敷地」などは、より割増容積率の上限が高くなるような制度を要望致します。

という、ご意見をいただきました。

それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、本制度は、対象区域にあらかじめ都市計画を決定することにより、比較的簡易な手続きで容積率の緩和を行おうとするものでございます。そのため、周辺環境に著しい影響を及ぼさない範囲で容積率の最高限度を定めております。

なお、都市再生特別地区や特定街区等の個別プロジェクトごとに都市計画を定める制度においては、周辺環境へ及ぼす影響や敷地の条件等を確認した上で、本制度より高い容積率の最高限度を定めることができますので、これらの制度を活用していただきたいと考えております。

以上が「意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解」でございます。

最後に、今後の都市計画手続きでございますが、名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の決定を行うこととなります。

それでは、ご審議をよろしく願いいたします。

議 長 ただいま、ご説明のありました件につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、承りたいと思います。いかがでしょうか。

委 員 2 点お尋ねいたします。
建築物等の誘導すべき用途を 8 つ挙げられておりまして、これが「なごや集約連携型まちづくりプラン」で定める誘導施設だからというご説明がありましたが、この 8 点に絞っている点について、その目的をお尋ねいたします。

幹 事 今回定めようとしてございます特定用途誘導地区につきましては、委員にご説明
(都市計画) いただいたとおり、立地適正化計画、本市でいえば「なごや集約連携型まちづくりプラン」に沿って定めることができる制度でございます。
対象を絞っている理由でございますけれども、集約連携型まちづくりプランにおける拠点市街地の中でも特に都心域、これが今回指定したエリアの基になっているエリアでございますがそちらに都市機能誘導施設のうち広域的な拠点施設として重点的に立地誘導をはかるものとして挙げられてございますので、特定用途誘導地区でさらに誘導していきたいということで、用途としては絞らせていただいたということでございます。

委員 わかりました。
ではもう一点ですが、今回この特定用途誘導地区が都心域で 857.3ha と広大であります。これは先ほどありましたように賑わい・交流を増やすために名駅・栄の一極集中にならない都心域全体での賑わいや交流を高めていこうという理解でもよろしいですか。

幹事 (都市計画) 今回の特定用途誘導地区につきましては、「なごや集約連携型まちづくりプラン」を実現させるための一つ的手段として指定させていただくものでございます。プランでは、都心域として交流や賑わいを生み出し、圏域の魅力向上、国際的なビジネス環境の強化に資する広域的な拠点施設について重点的に誘導を図るということで、都心域を位置づけておりますので、都心域を基本的には特定用途誘導地区の対象地区とさせていただいた。結果としてこの広いエリアが対象エリアとなると考えております。

委員 わかりました。

議長 その他ご意見ご質問等ございませんでしょうか。
他にご発言もないようでございますので、第 15 号議案「名古屋都市計画特定用途誘導地区の決定について」お諮りします。質問等ございましたけれども、特に異議はなかったと思います。第 15 号議案について原案どおり可決してよろしいでしょうか。

委員一同 (異議なし)

議長 ありがとうございます。それでは、原案どおり可決します。
次に、「その他」案件として、ア「新たな時代に対応した都市づくりのあり方について」の報告を議題とします。
事務局の説明を求めます。

幹事 (防災・都市施策) 防災都市施策担当主幹・藤井と申します。
それでは、案件「その他 ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方」について、説明させていただきます。資料といたしましては、ア・1 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(報告)、ア・2 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(中間とりまとめ)(案)、ア・3 都心部まちづくりビジョン(案)の 3 点となります。ご確認いただければと思います。
失礼ながら、以後は座って説明させていただきます。
はじめに、これまでの経緯や今後の予定等についてご説明します。
説明資料ア・1 の表紙をおめくり下さい。
まず、「1.これまでの経緯」でございます。
本件は、平成 29 年度第 3 回の都市計画審議会において諮問させていただいた「新たな時代に対応した都市づくりのあり方」に関するものでございます。
審議会のもとに「新たな都市づくり検討部会」を設置していただき、次期都市計

画マスタープランを策定するにあたっての基本的な考え方(都市づくりのあり方)について、検討を重ねてまいりました。

また、今年度の第2回の都市計画審議会において、それまでの検討状況を中間報告させていただきました。

本日は、中間とりまとめとして、これまで4回にわたって部会において検討いただいた内容をご報告させていただきます。

また、2027年におけるリニア中央新幹線の開業を踏まえ、先行して検討を行ってまいりました都心部のまちづくりについては、「都心部まちづくりビジョン案」として、とりまとめを行いましたので、後ほどご報告させていただきます。

部会の委員については、資料の「2.新たな都市づくり検討部会 委員名簿」をご覧ください。

「3.今後の予定」でございます。

都心部まちづくりビジョンにつきましては、今後、市民意見募集を実施したうえで、今年度末を目標に策定・公表することを予定いたしております。

また、「新たな時代に対応した都市づくりのあり方」については、本日の審議会を経て中間とりまとめとし、引き続き、部会における検討を続け、平成31年度第2回の都市計画審議会において答申をいただき、平成32年度の早い時期に次期都市計画マスタープランとして公表する予定です。

続きまして、「新たな時代に対応した都市づくりのあり方」の中間とりまとめについて、説明資料ア-2を使って説明させていただきます。

説明資料ア-2の表紙をおめくり下さい。

目次をご覧ください。中間とりまとめは、1章から4章で構成し、1章では都市計画マスタープランに係る前提条件の整理を、2章では市を取り巻く状況を、3章では都市づくりの目標を、4章では将来都市構造について、整理いたしております。3ページをご覧ください。「1 前提条件の整理」です。

次期都市計画マスタープランにおける位置づけや目標年次等を整理いたしました。目標年次としては、概ね20年の長期的な見通しのもとに、10年後の2030年といたしております。

4ページをご覧ください。「2 市を取り巻く状況」です。

「2-2 都市づくりの変遷」として、古代・中世から現代にいたるまでの、都市づくりの変遷を整理いたしました。

続いて、6ページの「2-3 時代の潮流」です。人口構造・動態の変化、リニア中央新幹線の開業とスーパー・メガリージョンの形成、産業構造の転換、とりわけ自動車産業における変革など、本市を取り巻く潮流として、整理いたしました。

最後に、8ページの「2-4 名古屋の特徴」です。

空間的・時間的・経済的なゆとり、充実した都市基盤、豊富な緑・水空間など、名古屋の特徴を整理いたしました。

11ページをご覧ください。「3 都市づくりの目標」です。

「3-1 国土レベルの計画」として、国土形成計画や中部圏広域地方計画について整理するとともに、「3-2 上位に位置する計画」として、愛知県が検討を進めてい

る「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や、本市で検討中の「次期総合計画（中間案）」の内容を整理いたしております。

13 ページをご覧ください。「3-4 都市づくりの目標」です。

国土レベルの計画や上位計画、また第2章で整理した時代の潮流や名古屋の特徴を踏まえ、「暮らす」「楽しむ」「創る・働く」の3つの観点から、都市づくりの目標を、それぞれ掲げました。

「暮らす」という観点では、安全で健康的な、名古屋ならではのライフスタイル空間を形成することをめざし、『ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間』としました。

また、「楽しむ」という観点では、名古屋の歴史と都市的魅力が融合した空間を形成することをめざし、『歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間』としました。

「創る・働く」という観点では、経済力の維持・向上のための空間を形成することをめざし、『技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間』としました。

14 ページをご覧ください。将来都市構造についてです。

都市構造を考える上での基本的な視点として、「創造的活動を生み出す都市構造」や、「歩いて暮らせる都市構造」、「災害リスクを考慮した都市構造」、「環境負荷の小さい都市構造」、「効率的な都市経営が可能な都市構造」とし、それらの視点から、本市では現行の都市計画マスタープランから引き続き、「集約連携型都市構造」をめざしていくものとします。

それを基本的な考え方とした上で、先にご説明しました3つの都市づくりの目標に対応する形で将来都市構造の考え方を整理しました。

まず、目標の『ゆとりと便利が織りなす多様で持続的な生活空間』に対応する都市構造の考え方です。

人口減少や高齢化、環境問題の深刻化を受け、公共交通を軸に居住や都市機能が集約するとともに、地域特性を生かし、価値観やライフスタイル等の多様性に対応した包摂性のある都市構造とします。

また、災害リスクを考慮しながら、大都市ならではの利便性と郊外的なゆとりを維持・向上させ、名古屋ライフスタイルを提供する空間を形成します。

次に、目標の『歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間』に対応する都市構造の考え方です。

都心を交流賑わいの拠点とし、名古屋港へのウォーターフロント軸や、名古屋城、熱田神宮等を核に歴史軸を形成します。

インバウンド増加やリニア開業、スーパー・メガリージョン形成を踏まえた、市内の魅力資源間の連携や広域的な観光連携を構築する都市構造とします。

最後に、目標の『技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間』に対応する都市構造の考え方です。

高度な都市機能の集積地、水辺空間、大学の集積地など、多様な地域特性を生かしてイノベーションを促進する都市構造とします。また、国土の中心という地理性や陸海空の充実したインフラを生かし、ものづくり産業の操業環境やサプライ

チェーンの維持・向上、グローバルな交流を促進します。

16 ページをご覧ください。将来都市構造図についてです。

先ほどご説明しました都市構造の考え方より、将来都市構造を整理いたしました。

「暮らす」「楽しむ」「創る・働く」、それぞれの構造図をレイヤーとして重ねるイメージで将来都市構造図を形にしています。

「暮らす」の図より、市街地の特性に応じて市域を各ゾーンに分けながら、「楽しむ」の図より、名古屋城を核とした魅力軸を形成する拠点等を、「創る・働く」の図より、大学の集積等を生かした新たな価値創造の場となるエリア等を、位置づけています。

またゾーンの設定については、平成 30 年 3 月に策定いたしました名古屋市の立地適正化計画における、「拠点市街地」、「駅そば市街地」、「郊外市街地」の考え方を踏まえながら、よりきめ細やかなゾーンを設定いたしました。

18 ページをご覧ください。ゾーン毎の将来イメージです。

都心ゾーンは、広域から人が集い、多様な交流活動が生まれる、魅力があふれにぎわう交流拠点として、まちづくりを進めていきたいと考えております。

文化芸術や豊かな公共空間を生かしたまちづくりや、産業交流機能の強化や外国人にとっても訪れやすく活動しやすい環境整備を進めるなど、スーパー・メガリジョンのセンターとして、広域交流機能の強化を図っていきたいと考えております。

20 ページをご覧ください。

都心ゾーンのうち、今後特に高度な都市機能を導入すべき、都心部、金山における、めざす姿や施策の方向性を示しております。都心部については、後ほど、都心部まちづくりビジョンにおいて、詳細を説明いたしますが、リニアインパクトを最大化し、名古屋の象徴たる都市空間の形成を図るため、多様な交流を生み、訪れる人々で賑わい、名古屋ならではの洗練された都市生活を満喫できる、まちづくりを進めていきたいと考えております。

また、金山においては、名古屋城～熱田神宮の歴史軸と、中部国際空港～名古屋駅の動線軸のクロスポイントとしてのポテンシャルを生かした新たな交流機能の導入を進めていきたいと考えております。

21 ページをご覧ください。拠点市街地のうちの、地域拠点です。

地域拠点では、都心ゾーンを補完する市内各地域の中心地として、まちづくりを進めていきたいと考えております。

賑わいと生活利便性を高める施設の集積をはかり、周辺住民が訪れ賑わいのあるまちなみが駅中心に広がるなど、快適なまちなかライフを過ごすことができる身近な拠点づくりに努めていきたいと考えております。

22 ページをご覧ください。駅そば市街地です。

駅そば市街地は、利便性が高く歩いて暮らせる居住環境を有する市街地として、まちづくりを進めていきたいと考えております。

既存住宅ストックや生活利便施設の有効活用や機能更新を重点的に図るなど、ストックの再生に努めていきたいと考えております。

また、災害リスクの恐れのある区域については、災害リスクを踏まえた居住や土地利用の誘導を図っていく必要があると考えております。

23 ページをご覧ください。

駅そば市街地を構成する、都心周辺ゾーンにおいては、都心との近傍性を生かし市街地の再生を推進するとともに、駅そばゾーンにおいては、駅周辺や後背圏の市民の日常生活を支える都市機能の向上を、準駅そばゾーンにおいては、利便性の高い住宅地としての機能維持を図っていききたいと考えております。

24 ページをご覧ください。

郊外市街地は、空間的ゆとりと自然豊かなうまいがある居住環境を有する市街地として、人口減少がすすむ中でも良質で持続的な居住環境が維持され、ファミリー層を中心とした多様な居住ニーズに対応したまちづくりを進めていきたいと考えております。また、今後の宅地開発にあたっては、緑地を保全し、過度な市街地拡大の抑制を図っていくことも必要と考えております。

郊外市街地を構成する、西部郊外ゾーンにおいては、職住が近接し多様な機能が調和した生活環境の形成を、東部郊外ゾーンにおいては、緑豊かで良好な風致を有する、ゆとりとうまいのある生活環境の形成を、それぞれ図っていききたいと考えております。

25 ページをご覧ください。

その他ゾーンとしては、港を中心とした港湾産業ゾーン、調整区域を中心とした自然共生ゾーンを位置づけ、それぞれの特性に応じたまちづくりを進めていきたいと考えております。

また、25 ページ下段の人口と土地利用の密度イメージをご覧ください。

人口の密度としては、拠点市街地、駅そば市街地においては、現状の人口水準の維持を、郊外市街地においては、人口の減少を生かしたゆとりある街並み形成を、それぞれ目指していききたいと考えております。

また、土地利用の密度としては、拠点市街地においては、商業・業務機能をはじめとした都市機能を重点的に誘導することにより高密度化を、駅そばにおいては、日常生活機能を中心とした都市機能の誘導を図り現状の密度維持に努めていききたいと考えております。

以上で、ア-2 の中間とりまとめについての説明を終わります。

なお、「4 将来都市構造」については、現在策定作業中の本市の次期総合計画に反映させていききたいと考えております。

幹 事 ここで説明者を交代させていただきます。

(都心まちづくり) 都心まちづくり課長の山本でございます。

以後、着座にて説明させていただきます。

ア-3 の都心部まちづくりビジョンについてご説明いたします。

前回の都市計画審議会の際にいただいたご意見、及び第4回の専門部会でいただいたご意見等を反映したうえで、「都心部まちづくりビジョン」案として、公表する際のパンフレットの形にまとめましたので、本日はこのパンフレットの案によ

って、ご説明させていただきます。

表紙をご覧ください。

都心部まちづくりビジョンは、行政と民間で共有できる名古屋都心部の将来像を次期都市計画マスタープランに先行して提示することにより、2027年度に予定されているリニア中央新幹線の開業を見据えた民間投資の促進を図りたいと考えております。

また、来年度に予定している都心部の土地利用計画の見直しにつきましても、都心部まちづくりビジョンに基づき実施してまいりたいと考えております。

1 ページ、2 ページをお開きください。

名古屋の都心を取り巻く状況として、リニア中央新幹線の開業に伴うスーパー・メガリージョンの形成のほか、産業構造の変化や観光需要の高まりなど、7 つの項目を掲げさせていただきました。また、それぞれの状況に対して、今後の展望と課題を整理いたしております。

3 ページをお開きください。ビジョン策定の視点と方針です。

前ページで整理した名古屋の都心を取り巻く状況に基づき、これからの都心部のまちづくりにおいて考慮すべき視点を7つに整理いたしました。

また、投資意欲や訪問意欲を喚起するまち、市民をはじめとした様々な人々が誇りに思うまちをつくることで都市ブランドを構築し、それを、官民協働のまちづくり、安全安心のまちづくり、持続性のあるまちづくりが下支えしていく、というイメージを図にお示ししております。

こうした策定の視点をもとに、都心部のまちづくりの方針を大きく3つに整理いたしました。

4 ページから 6 ページまでは、都心部のまちづくりの方針についてです。3 つの方針及び、これに伴う将来像と、その実現に向けた施策展開のイメージをお示しいたしております。

7 ページ、8 ページをお開きください。

都心の都市構造です。都市を構成する要素として、都心ゾーン、都心部、拠点、都市軸、拠点連携、を設定し、要素ごとに、先ほどご説明いたしました3つの方針に基づいて、まちづくりの方向性をお示しいたしております。

9 ページから 12 ページまでは、拠点のまちづくりについてです。

それぞれの拠点ごとに、目指すまちのイメージをサブタイトル的にお示しいたしております。また、各拠点のまちづくりの方向性と、その実現に向けた具体的な施策展開のイメージをお示しいたしております。

13 ページ、14 ページをお開きください。

都市軸のまちづくりについてです。幹線道路及び河川・運河といった都市軸のまちづくりを推進することにより、各拠点の賑わいを都心部内に展開し、都心部内の各エリアを結びつけることで、名古屋の都心部の構造を一体的なものにしていきたいと考えております。

また、個性的で多様性のある都心部を実現するための主たる都市軸につきましては、その将来像をあわせてお示しいたしております。

15 ページ、16 ページをお開きください。

本ビジョンにおいては、各拠点の高度利用だけでなく、都心界隈の個性や魅力を保全・開拓することにも並行して取り組むことで、都市の多様性を向上させたいと考えております。

また、こうした界隈の魅力向上や地域資源の活用と併せて、公共施設による地域分断の解消などの取組みを併せて進めることにより、拠点間の連携を進めてまいりたいと考えております。

各拠点の持つ機能を有機的に結びつけることにより、都心部内の回遊性を高めるとともに、都心全体の都市機能の相乗的な向上を目指してまいります。あわせて、新たな路面公共交通システム等により手軽に利用できる移動手段の確保も図ってまいります。

17 ページ、18 ページをお開きください。

17 ページには、本ビジョンの実現に向けた官民協働のまちづくりを進めるための具体的な施策展開として、「民間投資の促進による都市機能誘導」と「地域の多様な主体によるまちづくりの促進」を掲げることで、ビジョン全体のまとめとさせていただきます。また、18 ページには、名古屋市による主な取り組みとして、「名古屋駅のスーパーターミナル化」「久屋大通の再生」「新たな路面公共交通システムの導入」「堀川の再生」の概要を参考として掲載いたしております。

以上、「その他ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方」について、ご説明申し上げます。それでは、よろしくお願いいたします。

議長 ただいまの説明に対するご意見、ご質問がございましたら、ご発言ください。
2つのボリュームのある案件ですので、まず、「新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(中間とりまとめ)」について、ご意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

委員 よくまとめられていると思いますが、ご説明をお聞きしてやっとわかったのですが、都心なんとかという言葉がでできますよね。例えば、先ほどの15号議案では都心地区という言葉がありました。そして、この中間とりまとめの中だと、都心ゾーン、都心部、都心周辺ゾーンといった言葉がでてきて、16ページの図で都心ゾーン、都心周辺ゾーン等が色分けされているのでわかるのですが、20ページには、都心部という言葉がでできます。このあたりのことは、もう1つの冊子カラー刷りの都心部まちづくりビジョンの7ページにわかりやすい絵が入っていますので、ここをみると、都心ゾーンと都心部の違いが初めて理解できる。中間とりまとめを前から見ていくと、その辺りが一瞬混乱するというか、「都心部と都心ゾーンはこういう関係なのか」ということがわかりづらいように思いました。
都心ゾーンですと、先ほどの15号議案での都心地区にほぼ似ているけれど、名城地区や大曽根は入っていないけれど、金山は入っているなど、少し違う。都心部になりますと金山は別になるわけですね。そういったことがわかるようなものを

16 ページもしくはそれ以前のところで示していただけるとよいと思いました。

幹 事 都心部まちづくりビジョンも今回お示しした中で、合わせればなんとかわかるという感じはしますので、都市計画マスタープランの中間とりまとめの中でも、わかるような形で反映させていただきたいと思います。

議 長 その他ございませんか。
それでは、もうひとつの方の都心部まちづくりビジョン、こちらは最終案ということでございます。こちらにつきましてご意見賜りたいと思います。いかがでございましょうか。

よろしゅうございますか。

これはビジョンでございます。実際にこのとおりになるかは市の取り組みとともに、民間あるいは市民の一つ一つの取り組みが重要になってくると思います。

うまく誘導する一つの空間計画としてのプラットフォーム、そういったものになっていけば非常にいいと思います。

それでは、その他アについては大体意見が出たと思いますので、その他イに移りたいと思います。

イ「名古屋駅周辺のまちづくりについて」の報告を議題とします。

事務局の説明を求めます。

幹 事 名古屋駅周辺のまちづくりについてご報告させていただきますが、今後、いろいろ開発するにあたりまして、都市計画審議会にて都市施設等についてご審議いただくことになります。

それに先立ちまして、現在段階での全体像についてご報告させていただくという主旨でございます。担当課から説明させていただきますのでよろしくお願いいたします。

幹 事 リニア関連・名駅周辺開発推進課 課長の丹羽と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

名駅周辺開発推進) 資料イ-1「名古屋駅周辺のまちづくりについて(報告)」に沿ってご説明いたします。本件に関する資料は、資料イ-1の他、別冊にて、「名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間とりまとめ】」、「リニア駅周辺のまちづくりの方向性[西地区]中間とりまとめ」、「リニア駅周辺のまちづくりの方向性[東地区]中間とりまとめ」をお手元に配布しております。ご確認いただきたいと存じます。

資料イ-1は、名古屋駅周辺のまちづくりの全体像として、リニア中央新幹線に関する経緯や路線計画、一昨日公表しました、「名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ)」および「リニア駅周辺のまちづくりの方向性(中間とりまとめ)」の概要、また、今後想定される都市計画をあわせてお示ししています。

説明資料とあわせ、スライドを用いてご説明いたしますのでよろしくお願い致します。失礼ながら、着座にてご説明いたします。

スクリーンには、「リニア中央新幹線の整備に関するこれまでの経緯」をお示ししております。説明資料では1ページ目左側に記載しております。

リニア中央新幹線につきましては、平成26年10月の工事实施計画の認可後、JR東海により名城非常口、名古屋駅と順次工事が進められ、昨年12月には名城変電所でも工事が始まり、現在、市内3カ所で工事が行われています。

リニア建設に伴う用地取得につきましても、平成27年に、JR東海、名古屋まちづくり公社、本市で協定を結び、用地取得事務を進めています。

また、昨年10月には大深度地下を活用したトンネル敷設が可能となる大深度地下の使用が国から認可がされました。

市内における「路線計画」につきましては、守山区から北区、東区、名城非常口や名城変電所が位置する中区の名古屋城の南側を経由し、中村区の名古屋駅に到達します。市内はすべてトンネル部となり、リニア駅は現在のJR名古屋駅に直行する形で地下に建設されます。

次に、「名古屋駅周辺のまちづくり」について、名古屋市のこれまでの取り組み状況をご説明します。

説明資料では1ページ目の右側に記載しております。

名古屋市では、リニア中央新幹線の開業を機に、世界都市にふさわしいまちづくりを推進するため、『名古屋駅周辺まちづくり構想』を策定し基本方針と具体的な取り組みを掲げるとともに、各交通施設の整備内容を具体化するための方向性を示す『名古屋駅周辺交通基盤整備方針』を策定しました。

これらをふまえ、さらに関係者との協議を行い、駅前広場と合わせて、リニア駅上部空間や周辺街区のまちづくりについて検討を進め、現時点の検討内容を取りまとめたところです。

次に、とりまとめを行った、「名古屋駅周辺のまちづくり」の検討内容について、ご説明いたします。説明資料では2ページとなります。

スクリーンには、駅前広場やリニア駅上部空間などの、検討箇所をお示ししております。

駅中央コンコース東西に、青くお示ししている箇所は駅前広場、緑色でお示しているのは東西のリニア駅上部空間で、広場としての活用を図ります。

駅前広場では、乗換先など各方面が一目で見渡せる、地表レベルを基準とした広場空間「ターミナルスクエア」を整備し、乗り換え利便性を向上させるとともに、「人中心」の駅前広場へと再編を図ります。

また、「名古屋の新しい顔」として生まれ変わる駅前広場を起点とし、リニア駅上部空間や周辺のまちづくりと連携することで、駅とまちが一体となった回遊空間の形成を図ります。

また、駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線の利便性を高めるとともに、中央コンコースの混雑解消等を図るため、新たな東西通路の整備に向けて検討を進めます。

以後のスライドでは、リニア駅上部空間の西側、東側、駅前広場の東側、西側の順に、検討内容をご説明します。

スクリーンには、西側エリアにおけるリニア駅上部空間の活用についてお示ししております。説明資料では2ページ目の右上に記載しております。

リニア駅周辺のまちづくりについては、「人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち」を目標とするまちの姿としており、将来のまちのイメージとして、「名古屋の“顔”となり、多彩で魅力的な“顔”をもつまち」をはじめとして5つのイメージをお示ししております。

これらの目標、イメージを実現するため、西地区については、図の緑色でお示しているリニア駅上部空間を広場とし、道路を再配置するとともに、広場へ顔を向けた開発誘導や、高度利用の促進、街並みのルールづくり等を進めてまいります。

東地区についても、同様に図の緑色でお示している、リニア駅上部空間を広場とし、道路を再配置するとともに、広場へ顔を向けた開発誘導や、高度利用の促進、街並みのルールづくり等を進めてまいります。

続きまして、東側エリアの駅前広場の再整備の方向性について、ご説明いたします。

説明資料では2ページ目の右下に記載しておりますが、スクリーンにて、現況写真の上に、順次、再整備の方向性などを重ねて表示し、ご説明させていただきます。

スクリーンをご覧ください。現在の東側駅前広場周辺の航空写真になります。

駅前のロータリー交差点や一般車降車場・タクシー乗降場の配置により、駅前空間が狭く、また、まちの発展に伴い、人のための空間やまちとのつながりが不足してきています。

今後の「再整備の方向性」としまして、歩行者空間や乗換え空間の整備など「スーパーターミナル駅にふさわしいインフラ施設配置」、「This is NAGOYA」を感じる象徴的な空間形成に向け、「世界の目的地となる新しい名古屋の顔づくりの検討」を進めます。

赤い線でお示しますように、ロータリー交差点の改良を行い、「飛翔」の位置まで駅前広場を広げ、オレンジ色で示しますように「広場」を設け歩行者空間を拡充します。

駅前広場の中で、動線が交差する箇所には、乗換先が見渡せる、わかりやすく快適な広場空間として、「ターミナルスクエア」を設けます。

地表レベルを基準とした開放的な空間を創出することで、乗換利便性を向上させるとともに、乗換先やまちへの見通し・動線を確保したいと考えております。

また、タクシーと一般車のスペースを分離配置することで、車の動線交錯を解消し、安心・円滑に利用できる交通施設として再整備します。

ロータリー交差点を三叉路へと変更することとあわせ、広場等と連携して、まちに人が流れていきやすい空間の創出を図るなど、「駅とまち」がつながる仕掛けづくりを検討してまいります。

名古屋の顔づくりとしましては、オレンジ色でお示しますように、雨天時の快適な乗換が可能となる、機能性やデザイン性に優れた大屋根の設置について、検

討してまいります。

新しく設ける「広場」につきまして、「飛翔」に変わる新たな象徴的な空間として、人々が憩える緑豊かな空間づくり等について、広く意見を伺いながら検討を進めてまいります。

次に、西側エリア駅前広場の検討の方向性についてご説明いたします。

説明資料では2ページの左下に記載しています。

リニア着工前の航空写真でございますが、西側の駅前空間は、歩行者空間が狭いことなどにより、駅とまちが分断されており、まちとのつながりや回遊性が乏しい空間となっています。また、バスの路上乗降による利用者の安全性の低下などの課題がございます。

西側エリアにつきまして、「検討の方向性」として取りまとめており、バス乗降場等の交通施設の配置や新たな都市機能の導入など、「スーパーターミナル駅にふさわしい空間活用の検討」と併せ、「世界の目的地となる名古屋の顔づくりの検討」を進めます。

駅前広場について、まちへの玄関口となるよう、開放性の高い広場を中央に配置し、併せて、まちへの回遊の基点となるように、駅とまちがつながる仕掛けづくりについて検討してまいります。

また駅前広場の多様な空間活用に向けて、交通施設の配置については、タクシーと一般車のスペースを分離配置することで、車の動線交錯を解消し、安心・円滑に利用できる交通施設として整備し、高速バス・観光バスの乗降場の配置については、駅前広場の地下空間をはじめとした、活用方策を検討してまいります。

また、ビジネス機能や国際文化交流機能など、スーパー・メガリージョンに相応しい新たな都市機能の導入や、駅前広場と建築物との一体的な空間活用についても、併せて検討してまいります。

さらに、名古屋高速道路の黄金出入口付近のフルインターチェンジ化と併せて、高速道路と名古屋駅とのアクセス機能の強化を図るため、椿町線の地下空間を活用したアクセス道路の整備について、事業性や地域への影響など、検討してまいります。

スクリーンには、リニア駅上部空間に関する、今後のスケジュールをお示ししております。お手元の別冊資料「リニア駅周辺のまちづくりの方向性（東地区）中間とりまとめ」の、最後のページにも記載しております。

リニア駅上部空間に関する、今後のスケジュールにつきましては、今後、関係機関との協議を経て、広場・道路の都市計画決定を予定しております。

次に、東西の駅前広場の再整備に関する、今後のスケジュールでございます。説明資料では2ページ目中段に記載しています。

東側エリアの再整備においては、来年度の駅前広場の都市計画手続きに向けて、引き続き協議を進めます。

西側エリアにおいては、駅前広場と建築物との一体的な空間活用等について、民間事業者等とのPPPの可能性も視野に入れながら検討を進めていきます。

また、広場や大屋根など、東西のエリアにおいて名古屋らしさを発信する顔とな

る空間づくりに関して、広く意見を伺いながら今後検討を進めていきます。
今後、想定される都市計画について、ご説明いたします。説明資料では 3 ページ目となります。

スクリーンは、自動車専用道路に関する変更内容を映しております。

「自動車専用道路」の変更につきましては、名古屋駅周辺交通基盤整備方針でお示ししておりますとおり、都市高速道路である名古屋高速道路において、黄金出入口付近のフルインターチェンジ化、新洲崎ジャンクションの出入口設置、および、栄出入口の追加、また、丸の内ジャンクション部における西渡り線の追加を行う予定です。

スクリーンにお示ししておりますのは、名古屋駅周辺のまちづくりにおいて、想定される都市計画を総括したものでございます。

リニア駅上部空間では、東西両地区で「広場」や「区画街路」の新設が、駅前広場周辺では、駅前広場を含む「幹線街路」、「特殊街路」、「駐車場」の変更がございます。

この他にも、「通路」の新設、自動車専用道路の変更があり、また都市再生特別地区や地区計画などについても検討してまいります。

以上、「その他イ 名古屋駅周辺のまちづくりについて(報告)」について、ご説明申し上げます。よろしくお願いします。

議 長 事務局からお話がありましたように、2027 年リニア中央新幹線開業に向けて、名古屋駅のまちづくりの計画がずいぶん進んできているように思います。皆さまがたから、説明に対するご意見ご質問があれば承りたいと思います。いかがでしょうか。

委 員 リニア駅の上部空間についてお尋ねいたします。頂いた資料では、駅東、駅西ともに広場利用を主とした公的空間として活用とありますが、用地買収で土地が JR 東海のものとなっていくイメージだと思うのですが、その土地の上部空間を広場として活用するということで、この広場の性格と今後の都市計画上の位置づけについて、改めてお尋ねします。

主 幹 (市街地整備) リニア関連都心開発部リニア駅周辺の面的整備を担当しております市街地整備担当主幹の鶴田と申します。

リニア駅東西の上部空間につきましては、先ほど説明もありましたとおり、目標とするまちの姿として「人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち」とし、賑わいの場や緑の創出、また地震時の一時退避場所として活用できるような広場にしていきたいと考えております。

また、都市計画の位置づけにつきましては、先ほどの説明資料の 3 ページのところに書いてございます「想定される都市計画」についての、都市計画法上の都市計画施設でございます「広場」として位置づける想定をしてございます。

委 員 人々が集い交流する、そして賑わいがあるまち、かつ、地震があった時は避難も

される場所であるという、公共的な空間としての広場をイメージ、というご答弁でしたが、JR が今、買収している土地が広場になるということで、この広場の部分を名古屋市は将来、無償で活用できるのか、あるいは JR 東海から有償で借りるのか、この点についてどう考えるか、またこれまでどのように協議をされたのかについてお尋ねします。

幹 事 上部空間の広場の使用につきましては、土地の使用に関する取扱いも含めて、現在 JR 東海と協議を進めているところでございます。

委 員 現在協議を進めているということで、無償になるか有償になるかわからないという答弁だと思います。資料 3 ページにありますように、広場として都市計画が想定されていますが、都市計画において、名古屋市内で民間から有償で借りている公共的な広場や公園の事例はあるか、あれば教えていただきたい。

幹 事 防災・都市政策担当主幹です。緑政土木局において、「オアシスの森」事業として都市計画公園区域内で、まだ事業に入れない所で借地契約を結び、お借りしているという例はございます。

委 員 オアシスの森が紹介されましたけれども、オアシスの森は、駅前の公共的空間と比べますと、利用者や市民の色合いが全く異なりますので、同一にはなかなかできないのでは、というのが個人的な感想ですが、今回は特殊な事例ではないか、という一点だけ指摘して終わります。

議 長 他にご意見あるいはご質問はございますか。

委 員 私は交通問題専門ではないので、一市民的な発想ですが、今回ご説明いただいた内容・資料で駅前広場の件は大体わかったのですが、リニアで名古屋に来た場合、問題になるのはそこから先だと思うのです。そのため、高速道路についても非常に心配していたのですが、名古屋駅駅前広場の再整備プラン 18 ページに「高速道路とのアクセス性の向上」が書かれています。黄金出入口の方へ速やかに行けるようにすることでセントレアへもすぐ流れていけるようになると、それで十分かどうかはわかりませんが、そういうことが考えられていますが、もう一つは、高速道路でない一般道の問題です。

たとえば今、亀島を曲がって駅西の方へ行く場合や、あるいは名古屋駅西口で車を拾って下道でずっと行く場合など、笹島辺りの大混雑がありますが、そういったものも含めて、プランに入れるべきではないでしょうか。その辺りが抜けてないかという感じがします。

緑政土木局と検討されていると思いますが、できれば周辺の道路について、優先的に駅西に行けるあるいは優先的に駅西から出られる、東側もそうだと思いますが、そういった一般道についての計画もこの中にぜひ入れるべきだと思います。いかがでしょうか。

- 幹 事 名駅ターミナル機能強化担当主幹の井上と申します。
- (名駅ターミナル
機 能 強 化) 委員ご指摘のとおり、一般道についても交通の整流化は非常に重要であると認識しています。今、再開発の検討を進めるにあたって、一般道も含めた交通のモデルを構築しており、それで問題ないという前提の中で計画を進めているところです。
- 委 員 私が申しあげたのは、ぜひ関連プロジェクトの中でそういう内容が見えるように、ということで、名古屋市として出される出版物で、いろいろなところで市民の目に触れると思いますので、お答えいただいた内容がまとまっているのであれば、ぜひ僅かでもよいので書かれるべきだと思います。
- 幹 事 はい。具体的には、椿町線や笹島町線の自動車ネットワークを強化する、ということ検討しているところです。
- (名駅ターミナル
機 能 強 化)
- 議 長 そういった一般道の整備についても検討しているということでございますので、また、市民の方にもわかるような説明をしていただければと思います。
- 委 員 いろいろ難しい状況の中でよくここまでまとめて頂いたということに対しては敬意を表したいと思いますが、1点だけ駅前広場のことについて意見というか要望させていただきたいと思います。名古屋全体としては、道路が広くて栄であれば久屋大通、広場もあったりして公共空間が広いが、名古屋駅は元々そういうものがあまりなくて、しかも駅前広場が他の都市の拠点駅・新幹線の駅と比べても狭く、人が溜まるとかイベントできるというスペースがほとんどないということが、昔からの課題で、それが今回リニア関連の中で、再整備で改良されるということを非常に期待しています。
- 東口については、かなり大胆に広場を広げて、まさに駅前広場に近いものになるのではないかと、高く評価したい。名古屋の顔を意識しすぎるとモニュメントを置きたいということになるが、名古屋の特徴は広い空が見えるということでもあるので、ごちゃごちゃと物を置くことにこだわらず、すっきりとした広い空間を作る。市民の皆さんや外から来た利用者の方がそこで集い、憩えるという広場をぜひ作っていただきたい。
- 一方、西口については、これまでに比べれば確かに広場の部分がすっきりして整備されるようですが、敷地の中に建物が2つ建つ計画のようです。はっきりとは分かりませんが、建築物が建つという表現になっている。新聞報道では高層のビルが2つ建つことも出ていたようですが、ただでさえ狭いところに建物を建ててしまうのはいかがなものか。できるだけ、景観、見通し、広がり、ゆとり、そういったものに配慮していただき、なるべくすっきりした形にできないか、と思います。
- あわせて、その中に新都市機能の導入のために建物を建てるということも言われているようだが、そもそも新都市機能が何かはっきりしていない中で、本当にこ

の駅前の直近にいるものなのか、あるいはもっと駅の周辺地区に分散したほうが良いものなのか、といったこともぜひお考えいただきたい。

と言いますのも、今、駅の東口では乗降客が100万人位で、すごく賑わっているということですが、いろいろ調査してみますと、あまり皆さんがまちの中に出て行っていない。ほとんどが駅と2、3のビルの中でまわっていてそのまま帰ってしまわれることが多いという実態のようなので、これからの整備にあたって、特に西口については、むしろ、新しい都市機能のようなものは、周辺の街区に受け持っていていただき、駅から出てそこへ行く、というような形で、回遊性を誘導することをお考えいただいた方がより良いものになる、と思います。

ぜひ駅前広場の整備、東側については余地がないと思いますが、西側については駅前広場と周辺の街区を一体で考えるということをぜひ検討いただきたい。

幹 事 名駅開発等担当します参事の東でございます。

(名駅開発等) ご教示賜りありがとうございます。先ほどの説明を補足させていただきます。お手元の名古屋駅駅前広場の再整備プランの13、14ページをお開きいただければと思います。

西側のエリアにつきましては、まず顔づくりの検討という意味で、駅とまちをつなぐ開放性の高い広場を中央に配置する、ということと、スーパーターミナルに相応しい空間機能ということで、交通施設ですとか、委員ご指摘の都市機能の導入に向けて、多様な空間を考えることを提案しております。

これらについては、当然、トータルデザインの視点に立った空間計画が必要と考えており、ご指摘の景観や見通しについては、十分留意をして取り組んでまいりたいと思っています。

また、14ページの上にまちづくりのイメージを載せております。駅を出て、リニアの上部空間にできる広場を抜け、地域を歩いてつながる、緑の回遊性の高い空間づくりですとか、隣接街区の開発誘導を通じました、再開発による賑わいの連鎖に取り組んできたいと思っております、駅前広場だけでなく西側全体のまちづくりにつなげていきたいと思っております。

今後、市民や関係事業者の方々、まちづくり団体の方々にも意見といただきながら検討を進めていきたいと考えています。

議 長 その他何かありますか。

委 員 2027年のリニアの開業が予定されており、ご承知のとおり、例えば東京の山手線で高輪ゲートウェイができるなど、現実問題として品川新駅あたりは再開発というか、まちづくりがかなり急ピッチで進んでいる現状です。そういった中で終点駅となる名古屋が、まだビジョンをどうしようという段階で、現実問題として2027年の開業に本当に大丈夫なのかと、早く名古屋のビジョンを出して、こういったまちをつくっていくというものを打ち出していかないと、逆に名古屋が空洞化してしまう、そういった懸念があるわけです。

そういった中で先ほど委員がおっしゃった諸問題を具体化し市民にアピールし

て、例えば、椿町線をまたいだ西側の開発誘導の区域とあわせて、極端な話、椿町線をまたいだ形でビルを作ってもいいじゃないか、といったそれぐらい思い切った発想で名古屋駅の開発をして、さすが名古屋だと、それこそ This is NAGOYA だということを積極的にアピールして行ってほしい。そしてそれを、スピード感を持ってやっていただきたい。それを改めて要望させていただきます。

幹 事 リニア関連都心開発部長・横地でございます。
(リニア関連 委員ご指摘のとおり、2027 年まであとそれほど長い時間ではないということがあ
都 心 開 発) ります。今回のリニア中央新幹線は名古屋のビックチャンスととらえて、積極的にまちづくりを進めてきたいと考えてございます。そういった意味で、名古屋駅周辺まちづくり構想から、昨年度の基盤整備方針、今回の名古屋駅駅前広場の再整備プランという形で、一歩ずつではありますが、見える形になってきたと考えております。これをホップ・ステップ・ジャンプの土台として、幅広く議論いただいて、作業を加速化し、市民のご期待に応えられるよう頑張っていきたいと思っております。

委 員 ご説明いただかなかったかと思うのですが、リニア駅周辺のまちづくりの方向性・中間とりまとめがありますが、これはどういうものか趣旨をお伺いしたい。と言いますのは、リニアを整備してそのエリアだけで計画を 1 つ作れば出来上がりとはならなさそうで、とりわけまだ具体化されていない名鉄の名駅再開発計画や周辺の再開発に依じて、少しずつ計画が変わっていくのだろうと予想しています。そうしたときに、中間とりまとめということで、最初の話とどう変わってきているのかを報告するものではないかと。そう考えると、中間、最後の 2 回しかないのか、今後何か大きく変わったら時々報告していただくような形でこういうものが作られるのか。そこを伺いたいと思っております。
それから、イ-1 の 2 ページの右上の図で、もしかしたらご説明があったかもしれませんが、東側エリアの黄色い丸で「拠点の形成」とあるが、これはどういうものなのか。駅からかなり離れているところにあって、あえて拠点の形成と書かれているのはどういうことなのか、細かいことで恐縮ですけども教えていただければ幸いです。

幹 事 市街地整備担当主幹の鶴田です。
(市街地整備) リニア駅周辺のまちづくりの方向性、西地区・東地区の中間とりまとめでございます。こちらにつきましては冒頭スクリーン等でご説明しましたとおり、リニアの駅が地下にできる部分を開削工法で駅を構築し、埋め戻し後の上部空間について広場及び道路の再配置をお示しするとともに、その周辺街区の地域の方々ともお話をしながら、開発誘導等に努めてまいりる方向性を中間とりまとめとしてお示ししているものでございます。
その最後のページに、この中間とりまとめを踏まえまして、今後、地域の方々や関係者の皆さまとお話をしながら、広場については広場のしつらえや管理運営の在り方について、また、周辺開発等の開発誘導、まちづくりのルールについても

いろいろ議論をしながら進めていきたい、と考えているところでございます。

また、東地区の黄色い丸で示しているものにつきましては、「リニア駅周辺のまちづくりの方向性〔東地区〕」のまちづくりの取り組み、という見開きページの図面の東側に、新明小学校跡地の市有地がございます。その市有地を活用して、民間活力を活用した地域の新しい拠点というものを、つながりを持って連携できないかと考えているものでございます。

委員　そうすると、先ほど名鉄のという話をしましたけれども、これは、名駅の話が大きくあって、その中にリニアの部分があるという構成だという理解でよろしいでしょうか。

幹事（リニア関連都心開発）　説明の構造がわかりにくくて申し訳ないと思いますけれども、説明資料の左上の図でグレーの斜めの線が入っているところにリニア中央新幹線が通ってきて、その左右のところで用地買収が進んでいるところが、将来どういうまちになるのかということで、当初からいろいろな声がございました。そういう中で、地域・地権者の方や関係機関とお話しする中で、基本的には広場空間にしながら道路の再配置をして、街区の形状が変わりますので、それを契機として新しい顔づくりを進めていこうという方向がまとまってきました。これがまちづくりの方向性、西地区・東地区の冊子です。

あわせて、リニアが来ると40分で品川とつながる、その速達性を広域に波及させるために、名古屋駅の駅前広場を中心に名古屋駅全体をどうするのかと議論がございました。そちらについてまとめたのがこの青い名古屋駅駅前広場の再整備プラン冊子ということでございます。リニアからの乗り換え利便性ですとか、あるいは高速道路も含めた広域への速達性ですとかそういったものをまとめたものです。ちょっと全体像がわかりにくくて申し訳ございません。

委員　ありがとうございます。

議長　広場に向けて、民有地もどのように顔を向けていただいて整備していくか、非常に重要なことになるかと思えます。

その他、これにつきまして何かございませんでしょうか。

もしなければこれで終えたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、本日の案件は、以上でございます。熱心なご議論をいただきまして、どうもありがとうございました。これをもちまして、本日の審議会を終了させていただきます。事務局へ司会進行をお返しします。

幹事（都市計画）　ありがとうございました。本日は長時間にわたり、活発なご議論・貴重なご意見をいただきありがとうございました。

これをもちまして、第3回都市計画審議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

午後3時20分閉会

7 表決事項

(1) 都市計画議案

第 13 号議案 名古屋都市計画高度地区の変更について(付議) 全員可決

第 14 号議案 名古屋都市計画都市再生特別地区の変更について(付議) 全員可決

第 15 号議案 名古屋都市計画特定用途誘導地区の決定について(付議) 全員可決