



# スーパー・メガリージョンの 形成を見据えた名古屋市の取組み



第4回都市再生有識者懇談会

令和3年3月29日

名古屋市住宅都市局 都市活性監 横地 玉和

## 本日の話題事項

1. リニア効果を最大化する高速移動への対応
2. 民間投資の促進による都市機能・都市魅力の向上
3. 都市再生に向けたその他の取組み
  - ・公共施設のリノベーション
  - ・新技術の導入

---

## 本日の話題事項

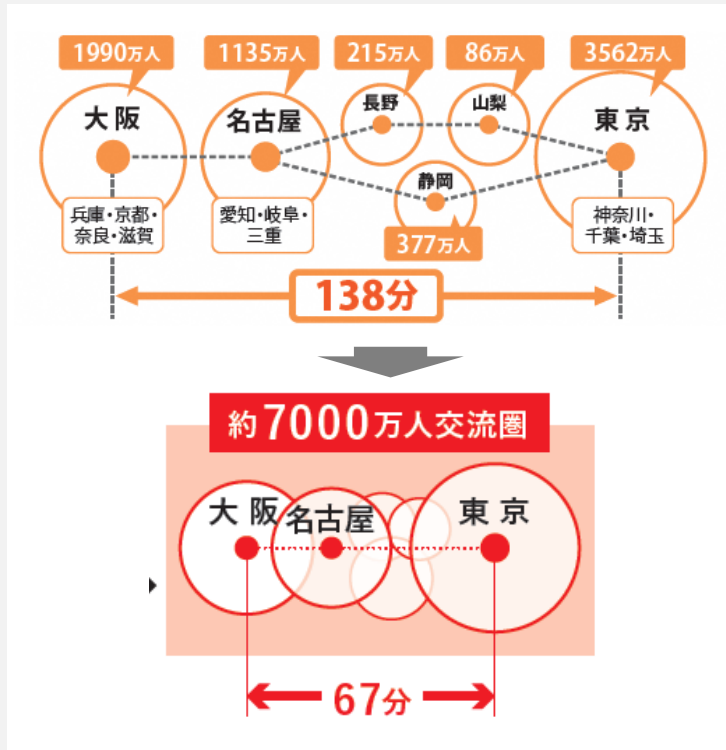
- 1. リニア効果を最大化する高速移動への対応**
2. 民間投資の促進による都市機能・都市魅力の向上
3. 都市再生に向けたその他の取組み
  - ・公共施設のリノベーション
  - ・新技術の導入



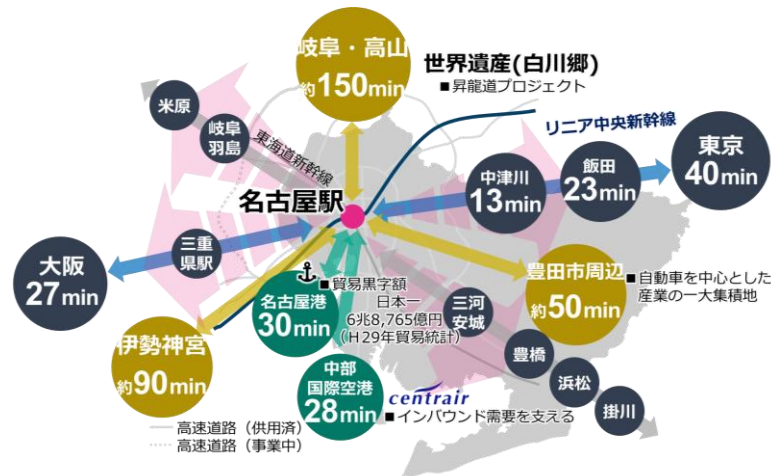
# 世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤの実現

スーパー・メガリージョンのセンターとして、名古屋駅をスーパーターミナル化

## ■ リニア中央新幹線による7,000万人交流圏の誕生



広域的な交流ネットワーク拠点として日本の中心に



## ■ 時間交流圏の拡大

駅起点の2時間圏域人口比較  
(東京～名古屋開業時)

名古屋駅起点 約6,000万人



品川駅起点 約5,200万人

## 2045年 リニア中央新幹線延伸 (予定) (東京～大阪)

東京～大阪間でリニアが開業すれば3大都市圏が約1時間で結ばれ、「巨大な都市圏スーパー・メガリージョン」が誕生し、約7,000万人の交流圏が生まれます。

# リニア開業に向けた名古屋駅周辺のまちづくり

(名古屋駅周辺まちづくりの主な検討箇所)

- ・わかりやすい乗換空間の形成
- ・駅前広場周辺の再整備

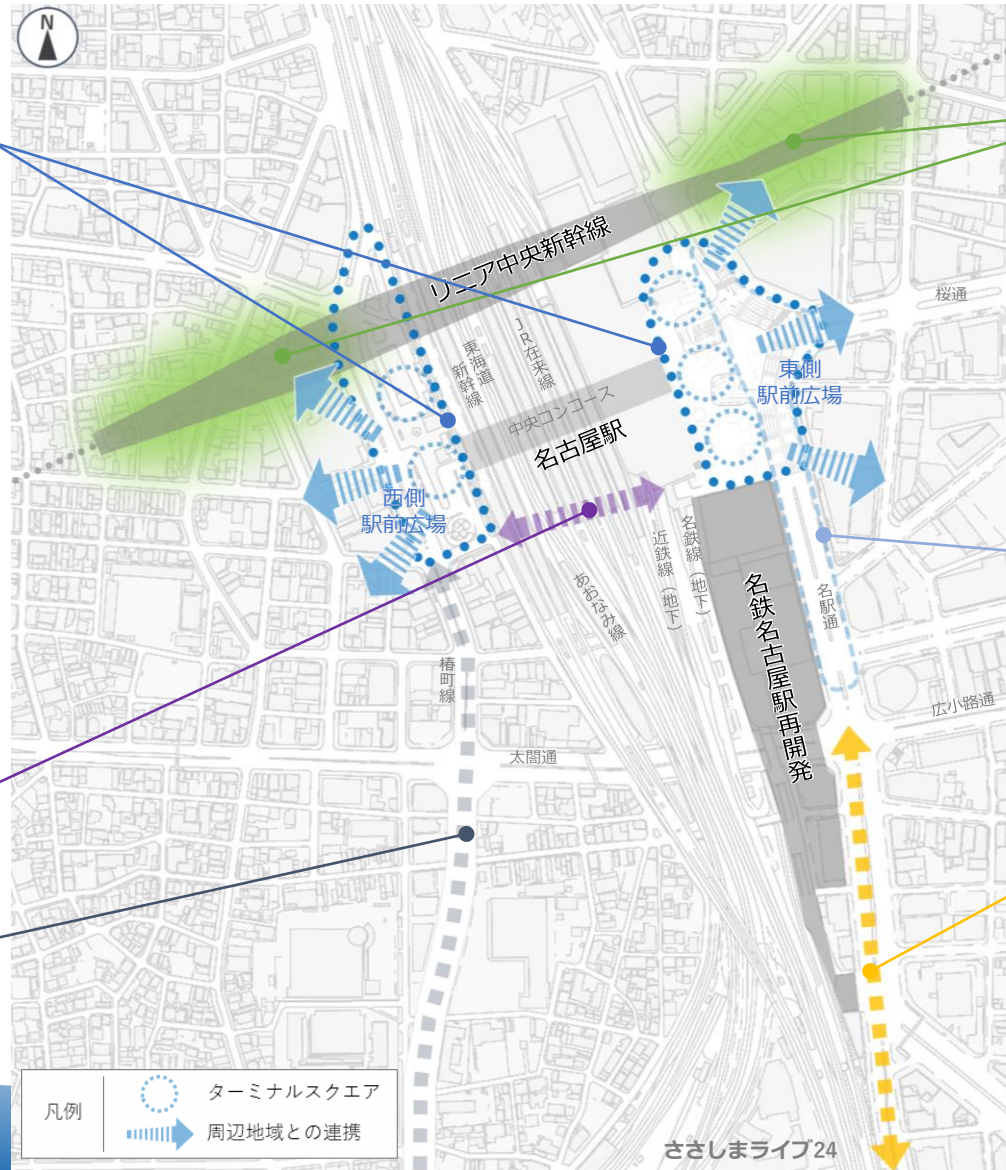
リニア駅周辺の面的整備

ゆとりある  
地下歩行者空間  
の形成

東西ネットワークの強化

高速道路との  
アクセス性の向上

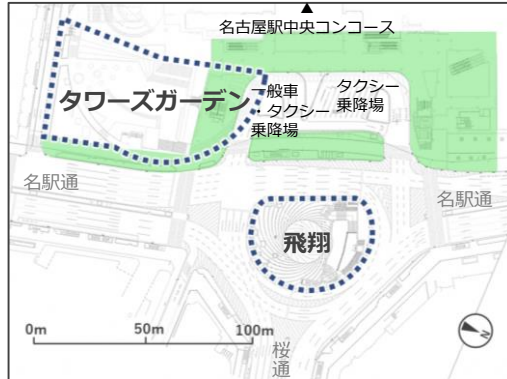
ささしまライブ24地区・  
名駅南地区へのアクセス改善





# 名古屋駅駅前広場の再整備

## <Before>



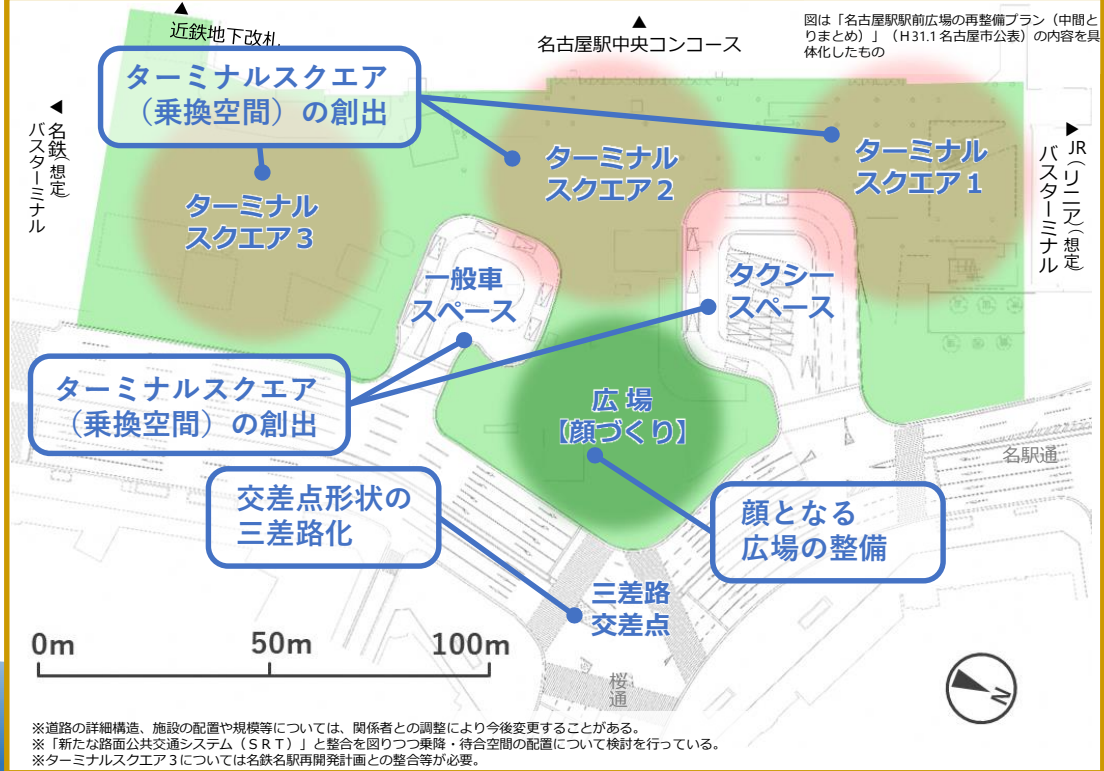
ロータリー交差点の改良等を行い、飛翔の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間等の整備を図る

■スケジュール

R 1年度	R 2年度	R 3年度～	R 9年度
駅前広場・交差点部 都市計画手続	予備設計	都市計画手続 地下広場・通路部等	工事
		「飛翔」解体着手 設計・工事 [地下設備等]	



## <After>





# 名古屋駅周辺の高速道路ネットワークの強化

## ■アクセス向上の考え方



## ■整備効果

### 【①新洲崎出入口】

・名古屋駅東方面とのアクセス性の向上を図ります。

### 【②新黄金出入口】

・名古屋駅西方面とのアクセス性の向上を図ります。

### 【③栄出入口・西渡り線・南渡り線】

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

※栄出口の設置に伴い、若宮大通駐車場南側出入口の付替え等を行います。

【例 名古屋駅から  
中部国際空港  
(南方面)へ】

- ・渋滞時に最大  
約20分の短縮
- ・1年で約570tの  
CO2削減

## ■スケジュール

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

# (参考) 新型コロナウイルス感染症の名古屋駅周辺まちづくりへの影響

## ■ 名鉄名古屋駅再開発計画 (名古屋鉄道(株))

### 名鉄名古屋駅再開発計画に関する名鉄のこれまでの公表内容

#### 平成29年3月 ≪名鉄名古屋駅地区再開発 全体計画≫



#### ◎目標スケジュール (案)

2017年度～

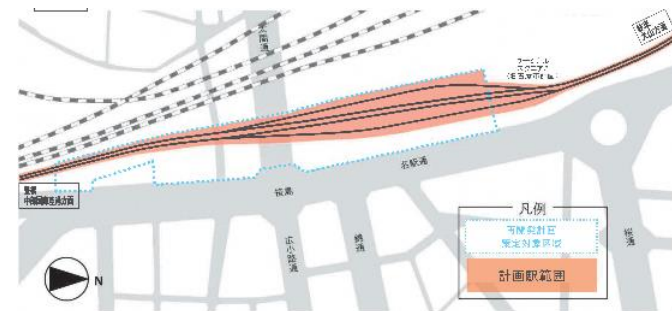
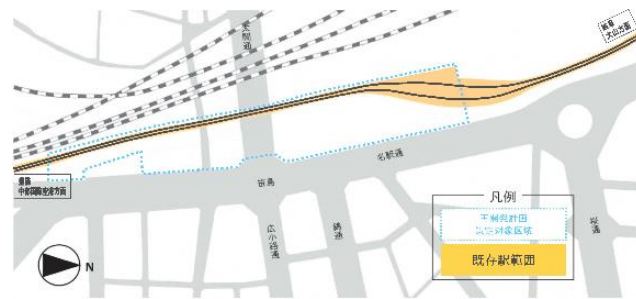
周辺地権者・行政等との協議・調整  
都市計画等の必要な手続き

2022年度

工事着手

駅機能の整備については、リニア中央新幹線開業時を目標

#### 平成31年3月 ≪名鉄名古屋駅4線化計画≫



(名鉄HPより)

新型コロナウイルス感染拡大による環境の変化

令和2年11月

- ・スケジュールおよび内容を見直し
- ・事業の方向性は2024年度を目途に判断



---

## 本日の話題事項

1. リニア効果を最大化する高速移動への対応
- 2. 民間投資の促進による都市機能・都市魅力の向上**
3. 都市再生に向けたその他の取組み
  - ・公共施設のリノベーション
  - ・新技術の導入

# 名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度（1）

## 名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度

R2年  
10月19日  
運用開始

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

### ★ポイント

認定とすることで個別の都市計画や許可よりも簡易かつ迅速に容積率を緩和

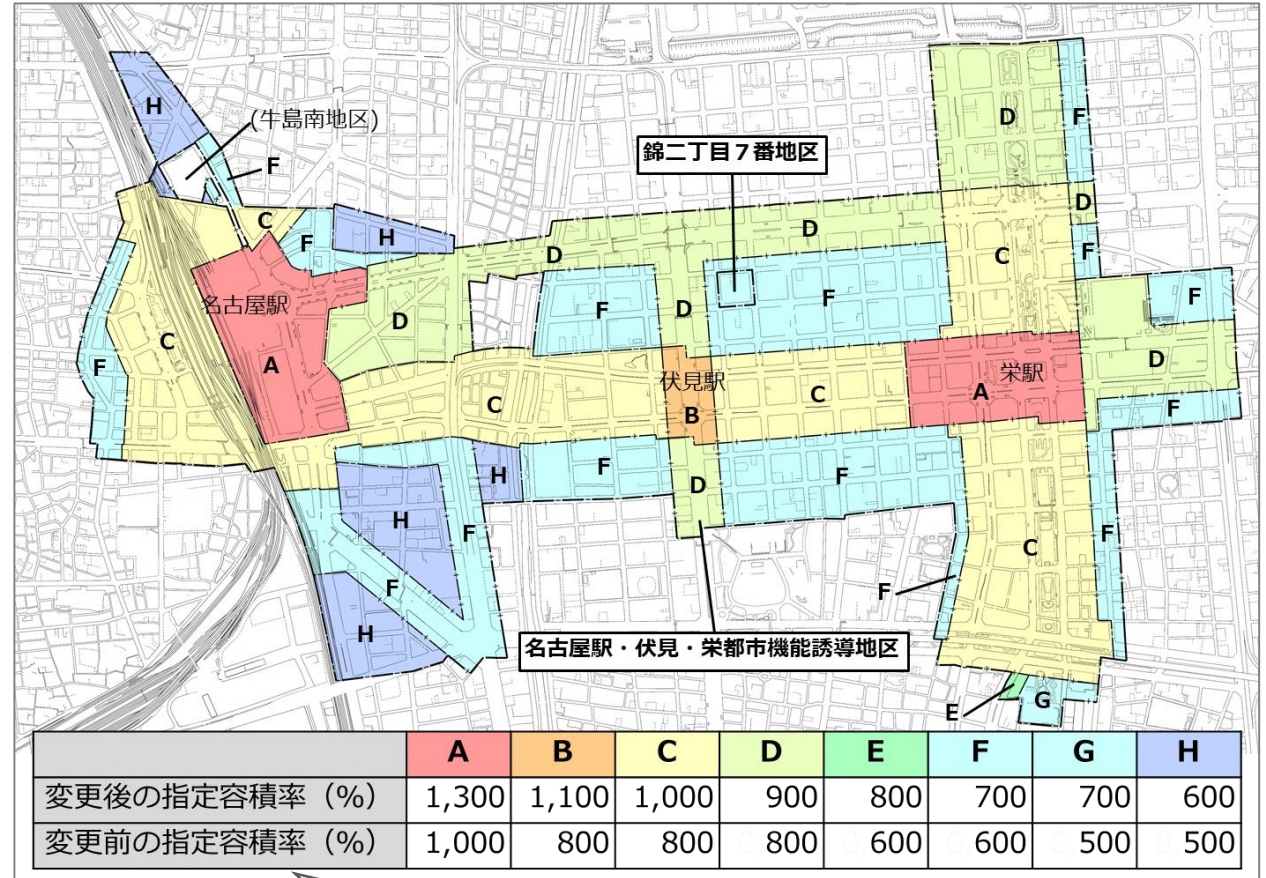
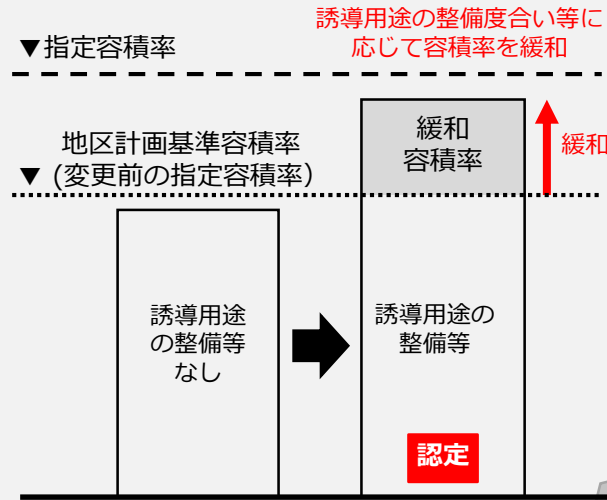
## ■ 誘導する都市機能（例）

### 【誘導用途】

劇場、イノベーション施設、  
ハイグレードホテル、  
低層階店舗（1階） など

### 【公共貢献】

緑化率20%以上の確保、  
空地整備 など



都心部約350haにおいて、容積率緩和をインセンティブに都市機能を誘導



# 名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度（2）

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

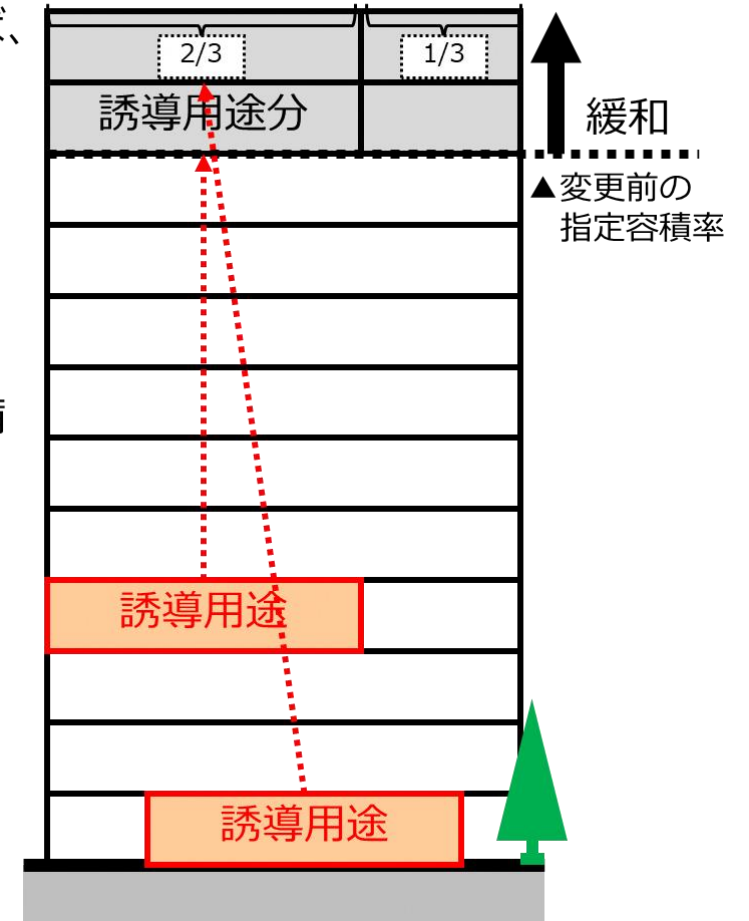
100%を超える容積率緩和に対しては、公共貢献（緑化率20%以上の確保、帰宅困難者対策、地下街接続、公開空地整備など）を併せて実施

## 認定基準

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

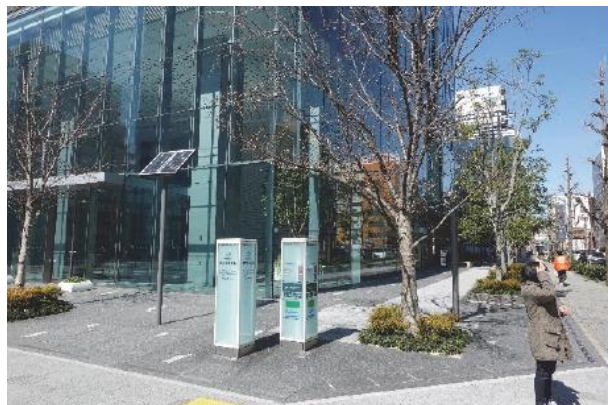
## 認定基準

- ①敷地面積500㎡以上、建築面積200㎡以上の確保
- ②誘導用途の整備
- ③住宅の制限
- ④沿道のにぎわいを生み出す店舗の整備
- ⑤緑化
- ⑥歩行者空間の整備
- ⑦景観計画への適合
- ⑧周辺環境への影響の確認等
- ⑨退避施設の整備
- ⑩公共貢献の実施
- ⑪交通への影響の確認等



# 公開空地等環境整備助成金

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



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

## 令和2年12月 公開空地等環境整備助成金制度を創設

### 助成対象となる公開空地等

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

### 助成対象者

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

### 助成内容

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

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

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



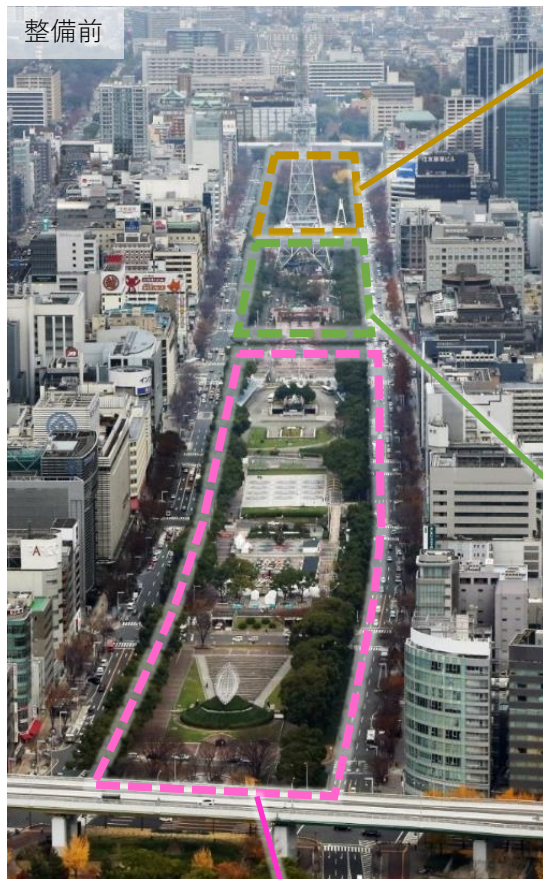
---

## 本日の話題事項

1. リニア効果を最大化する高速移動への対応
2. 民間投資の促進による都市機能・都市魅力の向上
3. **都市再生に向けたその他の取組み**
  - ・公共施設のリノベーション
  - ・新技術の導入

# 久屋大通の再生による都市魅力の向上（1）

## ■北エリア・テレビ塔エリア整備前の状況



整備前

北エリア（整備前）



テレビ塔エリア（整備前）



南エリア（検討中）

### 【成り立ち】

- ・ 戦災復興事業として市民の協力により造られた、全長約1.8km、幅100mの道路
- ・ 市民に愛される名古屋のシンボル

### 【課題】

長い年月の経過

- ・ 施設の老朽化による魅力の低下や賑わいの低下
- ・ 鬱蒼と生い茂った樹木による園内の暗さや見通しの悪さ
- ・ 道路によるまちの分断

これまでの一律的な公園から脱却し、新しい公園としてリノベーション



# 久屋大通の再生による都市魅力の向上（2）

## ■北エリア・テレビ塔エリア整備運営事業の概要

日本最大級のPark-PFI 「Hisaya-odori Park」が令和2年9月18日にオープン！



事業手法	Park PFI + 指定管理者制度
事業期間	2018年 3月～2038年 2月（約20年間）
事業面積	約54,500㎡
事業費	約30億円（1割強を事業者が負担） ※収益施設は事業者負担
事業者	代表構成団体：三井不動産株式会社 構成団体：大成建設株式会社 株式会社日建設計 岩間造園株式会社

### 【整備方針】

- テレビ塔を中心とした明快なビスタラインを形成
- 健全な樹木環境
- 合計約1万㎡におよぶ広場の整備
- 誰もが利用しやすいバリアフリー環境

# 久屋大通の再生による都市魅力の向上（3）

## ■北エリア・テレビ塔エリア整備後の状況

### 北エリア

広大な芝生空間を活用し、  
**憩いや寛ぎ、賑わいを創出**

テント・ハンモックレンタル



マーケットイベント



### テレビ塔エリア

コロナ禍にも対応した  
**公園の新たな活用方法**

野外オフィス・ミーティング体験



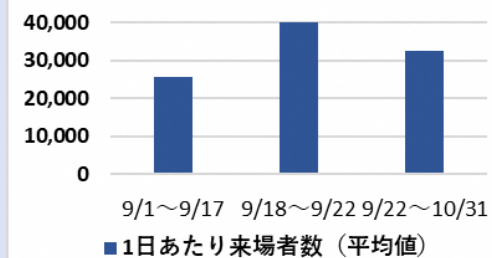
野外シネマ



### オアシス21における開業前後の来場者数比較



オアシス21来場者数（人／日）



**開業後、1日あたり5~6千人程度の増加**

### 開業後の公園利用者満足度調査結果

アンケート  
「公園について、満足度を教えてください」



「満足」・「どちらかといえば満足」と答えた人が、**約85%**

※令和2年12月13・14日に実施（回答者数：約700名）



# 久屋大通周辺の民間再開発等

久屋大通の再生を起爆剤として  
栄地区の民間再開発を促進

## 久屋大通の再生 (北・テレビ塔エリア)

- Park-PFIによる公園整備運営事業
- 2020年9月 開業

## 教育館

- 2019年7月 移転

## 東桜一丁目1番地区計画

- 都市再生特別地区指定
- 2022年竣工予定

## 日生栄町ビル建替

- 2020年11月 開業
- (株)大丸松坂屋百貨店による  
商業専門店

## 栄角地 (錦三丁目25番街街区)

- 三菱地所(株)他3社(市有地購入)と  
(株)大丸松坂屋百貨店との共同事業
- 2026年度竣工予定

## 三菱UFJ銀行名古屋ビル建替

- 2022年 開業予定
- 低層階に貨幣ミュージアム

## 中日ビル建替計画

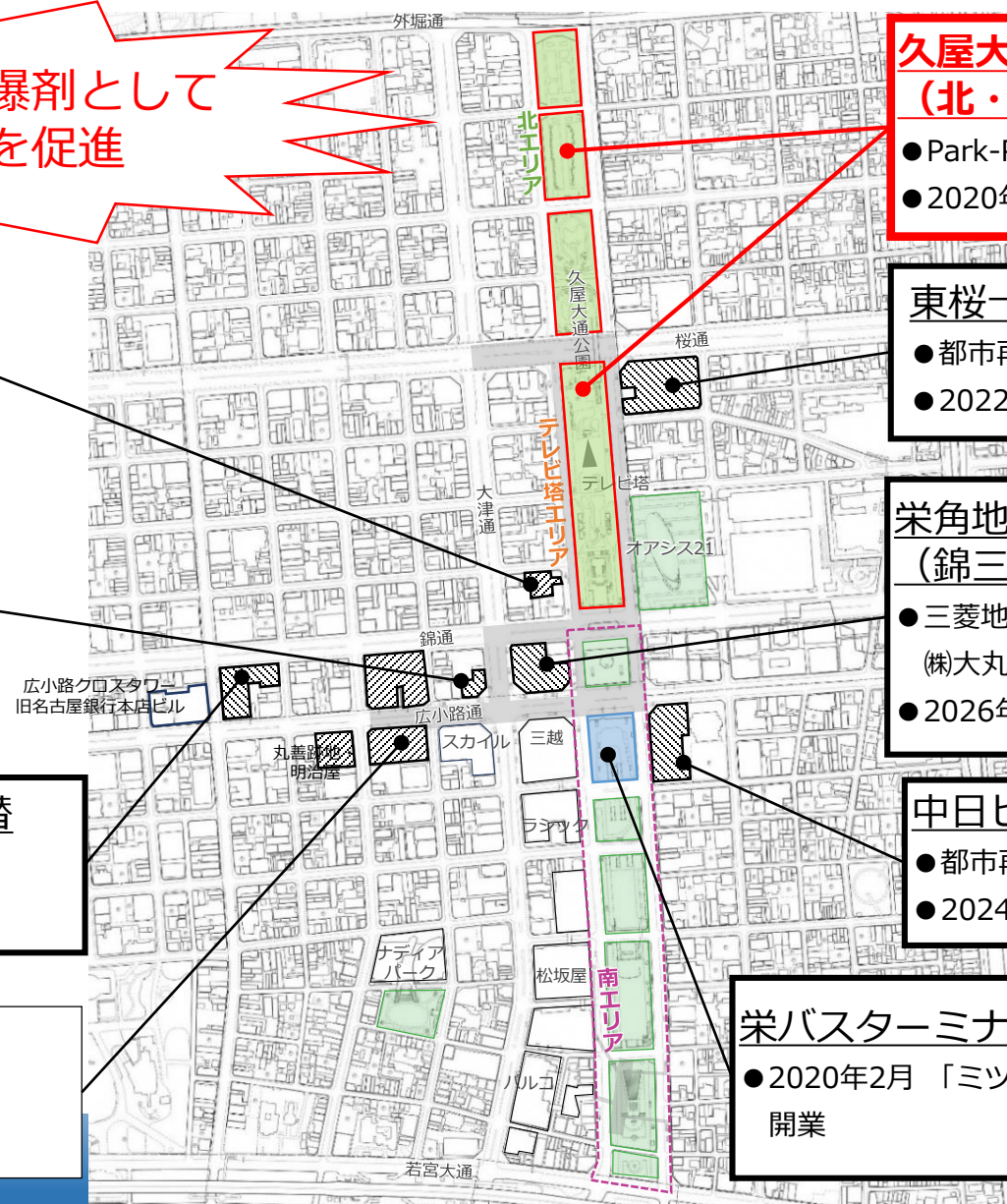
- 都市再生特別地区指定
- 2024年度竣工予定

## 丸栄跡地

- 2022年春 開業予定
- 食をテーマにした商業施設(暫定)

## 栄バスターミナル跡地暫定活用事業

- 2020年2月「ミツコシマエ ヒロバス」として  
開業





---

## 本日の話題事項

1. リニア効果を最大化する高速移動への対応
2. 民間投資の促進による都市機能・都市魅力の向上
3. **都市再生に向けたその他の取組み**
  - ・公共施設のリノベーション
  - ・**新技術の導入**

# ガイドウェイバスの実績及び今後の取組み（1）

## ガイドウェイバス導入の経緯

名古屋市の北東部から都心方面への交通混雑緩和

志段味地域の開発と一体となった中量軌道系の公共交通機関として平成13年3月開業

## システムの特徴・・・デュアルモード

軌道(軌道法)と自動車(道路運送車両法)の両法規に適合する

車両を開発し、同一車両で、コンパクトな高架専用軌道と

一般道路を連続して走行できるデュアルモードを実現



## 高架専用軌道区間

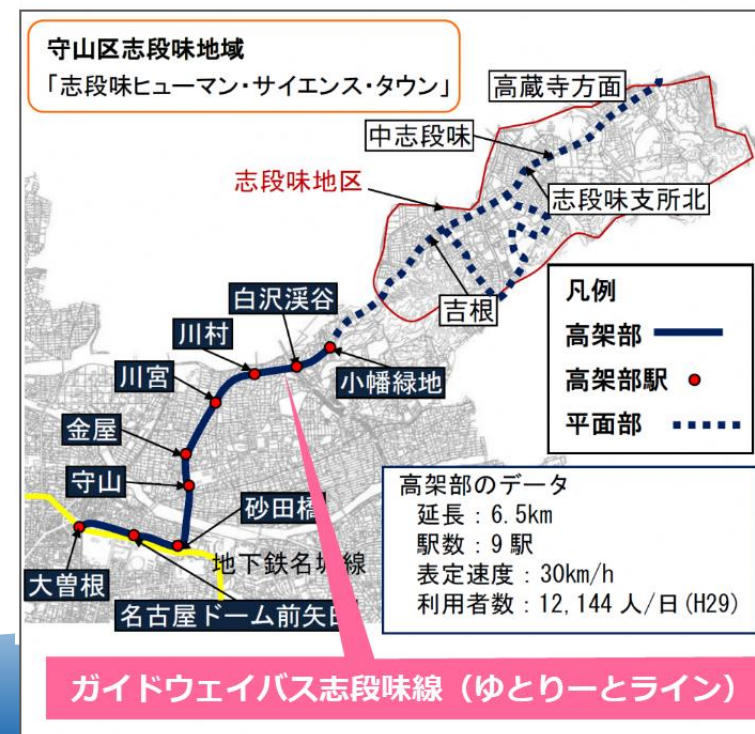
➤ 定時性・高速性を確保

高架区間は軌道法を適用することで、コンパクトな高架構造物となり建設費が低減

## 平面区間

➤ 地域の輸送ニーズにきめ細かく対応

平面区間は、バスレーン・PTPSを整備し、高速性・定時性を確保



# ガイドウェイバスの実績及び今後の取組み（2）

## ガイドウェイバスをさらに先進的なシステムへ

○現行システムの課題解決の手段として自動運転技術の導入を図る

### ➤機械的な操舵機構からシステムによる運転支援

- 案内レールと案内装置による機械的な操舵から、自動運転システムによる運転支援に転換し、低床の汎用型路線バスを導入  
⇒特殊改造のバスから汎用的なバスへの転換

### ➤バリアフリー化（低床バス化）

- 高齢者・身障者・ベビーカー等の乗降を改善

### ➤展開のイメージ

高架区間：一般交通と分離しているメリットを活かし  
自動運転技術を実用化を目指す

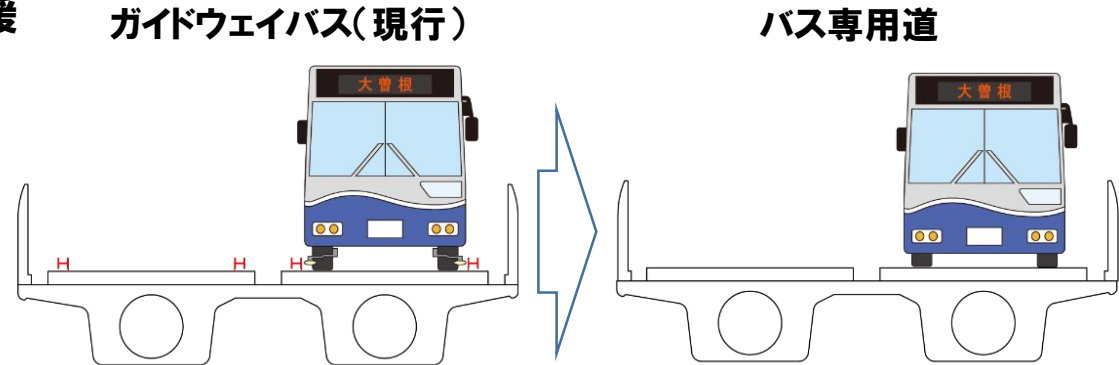


高架：自動運転バス専用道

平面区間：当面は手動運転



一般道路



ガイドウェイバス(現行)

バス専用道

走行路を改築

側壁補強・磁気マーカージ敷設等



# S R T 構想と実現に向けた取組み（1）

都心における回遊性の向上や賑わいの拡大を図るため、新たな路面公共交通システムの導入を進めます！

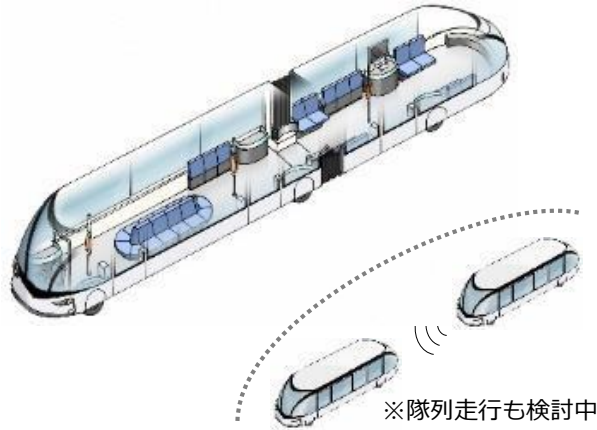
## ■ SRTの概要

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

## ■ システムの具体像

### ○ 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を新たに開発して導入



### ○ 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

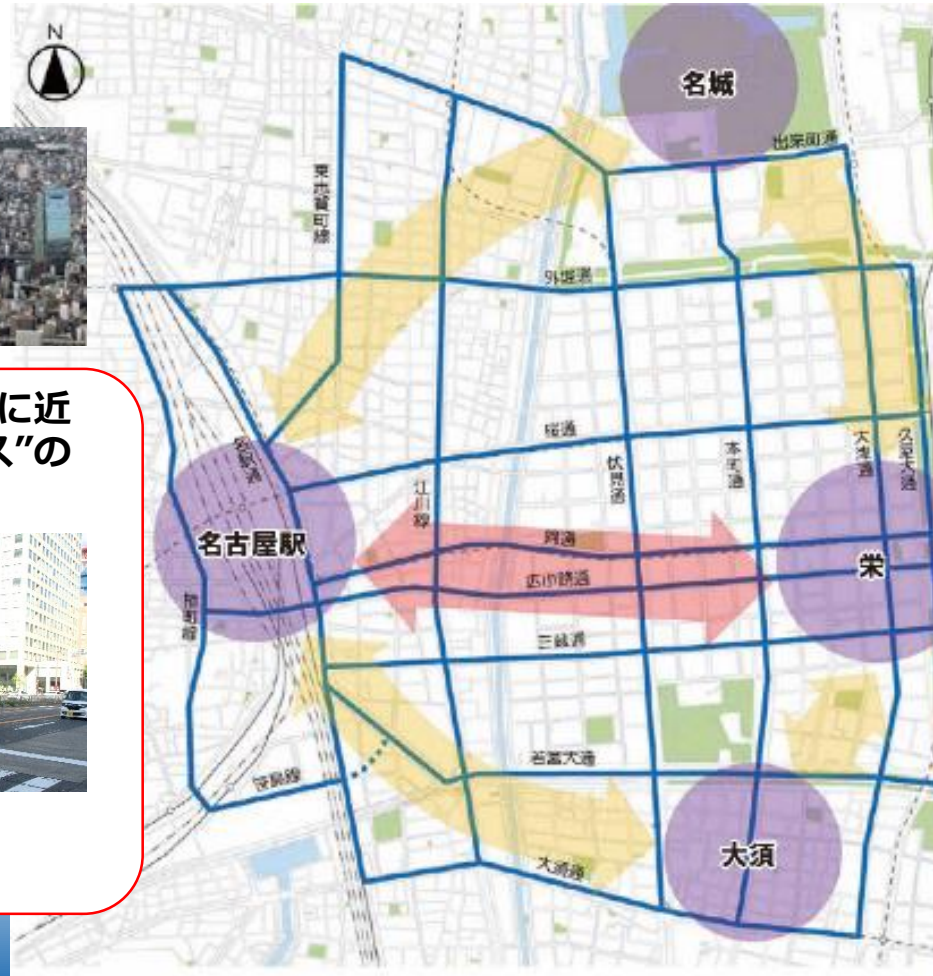
利用者がスムーズに乗降でき、快適に待てる空間とするとともに、歩道との一体性を高め、まちの情報案内機能を備えることで回遊性や賑わいを創出



# S R T 構想と実現に向けた取組み（2）

## ■導入の進め方

- ・魅力ある地点をつなぎ、賑わいを面的に拡大する運行ルートを設定
- ・リニア開業時に導入効果を最大限に発揮するため、できるだけ早期にシステムコンセプトの見える化を図り、必要な検証を行いながら段階的に導入



令和2年10月に、SRT構想のコンセプトに近い、“連節バス”及び最先端の“燃料電池バス”の試験走行を実施



連節バス  
(岐阜バス)



燃料電池バス  
(トヨタ自動車)



---

**ご清聴ありがとうございました。**