

第4回 都市再生有識者懇談会  
「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」  
名古屋市住宅都市局 横地氏による説明内容

[スライド 1]

- ・1点目はリニア中央新幹線（以下「リニア」という。）の速達性を生かした名古屋市のまちづくりの取組みについて、2点目は大交流時代を迎える名古屋の都心における民間投資の促進のための取組みについて、3点目は名古屋の誇る公共基盤を活用したリノベーションの取組み及び新技術の導入に向けた検討内容についてご報告したい。

[スライド 3]

- ・リニアが到来すると、東京・名古屋・大阪の約7,000万人の交流圏が1時間強で結ばれ、その中心に名古屋が位置することになり、伊勢、豊田、飛騨高山など各方面への交流の結節点になると考えている。東京、名古屋間でリニアが開通した場合、駅を起点に鉄道あるいは自動車で到達できる2時間圏域の人口を比較すると、品川駅は約5,200万人だが、名古屋駅は約6,000万人となり、名古屋市がスーパー・メガリージョンの中心的役割を担うと考えている。
- ・リニアが到来すると、新しい国土軸として東京と名古屋の間にある中津川や飯田、甲府などとの連携が生まれる。また、東海道新幹線、「こだま」の発着回数が増えるので、太平洋側の交流促進においても名古屋市が重要な役割を果たしたいと考えている。

[スライド 4]

- ・リニア開業に向けた名古屋駅周辺のまちづくりを紹介する。南北に走るJRの在来線・東海道新幹線の軸に対して、リニアは直交する形で整備される。そのため、上から土を掘って駅の工事を進めるため、その場所で新しい広場の整備を中心とした市街地の再編に取り組んでいる。
- ・また、名古屋駅にはJRのほかにも名鉄、近鉄、地下鉄など9路線が乗り入れており、リニアで10路線目になる。それらの鉄道間や自動車などとシームレスな乗り換えができるように駅前広場の再整備に取り組んでいる。
- ・さらに、東西の軸線として現在の中央コンコースに加えて一つの軸線を作ることや、高速道路との新しいアクセス向上の道筋を作ることで、東京から40分で来た人たちがストレスを感じることなく流動できる空間の整備に取り組んでいる。

[スライド 5]

- ・左上<before>の図が現在の名古屋駅の駅前広場で、駅から出て歩くエリアが、緑色の非常に狭いエリアであり輻輳している。それを、現状の約6,000㎡程度から1万4,000㎡程度の大きな広場に改変し、地下鉄や名鉄・近鉄との乗り換え、バスターミナルとの乗り換への利便性を向上させる広場空間の整備を考えている。併せて、歩行者に優しい大きな広場を作り、名古屋圏の特徴を発信する場にしていきたい。

[スライド 6]

- ・鉄道間だけでなく、高速道路間や、鉄道と道路との結節点についても強化していきたい。

- ・昨年度から今年度にかけて、名古屋駅と親和性のある高速道路の改善の都市計画決定を進めており、リニア開業に併せて高速道路のアクセスについて改善を図りたい。これにより、名古屋駅から中部国際空港への所要時間が最大で約 20 分程度短縮され、渋滞の改善によって CO2 排出量の大幅な削減を見込んでいる。

#### [スライド 7]

- ・このように名古屋駅の改善を進めているが、新型コロナウイルスの影響もあり、大きな役割を担う名鉄の再開発が、現在見直しを検討している状況である。利用人員や旅客収入が低下しており、民間投資の気運が低下している。

#### [スライド 9,10]

- ・そのような中で、民間投資の促進を図る取り組みを行っている。
- ・昨年 10 月に、都心部約 350ha の範囲で大胆な容積率の緩和を行った。これは単純な容積率緩和ではなく、同時に広範囲に地区計画をかけ、劇場やイノベーション施設など、名古屋に求められる都市機能を導入する場合や沿道のにぎわいを創出するために低層階に店舗を設ける場合に限り、容積率の緩和ができる仕組みである。比較的簡易な手続きで容積緩和が認められる仕組みとすることで、都市再生特別地区などの制度よりもスピーディーな対応が可能になる。

#### [スライド 11]

- ・名古屋市ではこれまで、総合設計制度や都市再生特別地区によって 200 程度の公開空地が創出されており、広場としてはそれなりに機能しているが、十分に活用されていないところがあった。
- ・コロナ禍において、3 密を避けながら賑わいを取り戻すということで、この公開空地を有効に活用する環境整備に助成を行う制度をこの冬に始めている。この制度ではテーブルやパラソルといった消耗品といった経費の一部やその場所を使うテナントの方々が助成の対象となる。

#### [スライド 13,14,15]

- ・都市再生に向けたその他の取り組みとして、久屋大通のリノベーションを行っている。久屋大通は震災復興区画整理で整備され、幅員は 100m もあり、名古屋の都市基盤の象徴となっている。今までは老朽化が進み、人が大勢来る公園ではなかったが、北側半分について、Park-PFI 事業を使い、ウォークアブルな空間として再生する取り組みである。
- ・その結果、近隣の施設からの集客や市民の利用満足度が高まっている。これまで作ってきた市のアセットを市民に開放して有効に利用してもらう良い事例になった。

#### [スライド 16]

- ・久屋大通のリノベーションを契機に、栄では様々な民間再開発の検討が進められている。基盤を整備することによって民間投資が誘発されたと考えている。

#### [スライド 18]

- ・新技術の導入では、郊外の守山区と都心部を結ぶ交通システムとして、専用軌道を設けてバスを走らせるガイドウェイバスを平成 13 年 3 月に導入し、現在まで 20 年間運用している。これによって都心

と郊外部とのアクセス性が向上し、市東部のまちづくりも進行した。

[スライド 19]

- ・ただし、ガイドウェイバスは、システムとして若干陳腐化してきている部分もある。低床バスが一般的になりつつある中、ガイドウェイバスは対応できていない。そのため、次の段階では、自動運転のシステムを導入し、普通のバスが自動運転技術を使いながらバス専用道を走るという形で再編できないかと考えている。

[スライド 20]

- ・リニアで来訪した人に分かりやすい形で都心部を周遊してもらい、名古屋の魅力に触れていただくために SRT 構想を検討している。SRT は Smart Roadway Transit の略で、LRT と BRT のシステムを併せ持った横に動くエレベーターのような装置の導入を考えている。

[スライド 21]

- ・SRT は、名古屋駅と久屋大通のある栄、名古屋城、大須を回遊する形で運行ルートを想定している。昨年 12 月にはモデル的な車両として、連節バスの運行実験を実施した。

[スライド 22]

- ・リニアの開通を契機に、それを受け止める形での名古屋駅全体のシームレス化、そして民間の開発を促進する仕組みづくり、さらにこれまで培ってきた交通システムへ新技術の導入を進めていきたい。

以 上