

名古屋駅地区 街づくりガイドライン 2011



2009年12月撮影

街づくり協議会の設立趣意 2008年3月

名古屋駅地区は、明治19年(1886年)の旧国鉄駅舎の開業に始まり、新幹線・JR・私鉄・地下鉄などのターミナルや、都市高速道路・中部国際空港への良好なアクセスを有することで、国内の都市では比類ない結節点の機能を担って参りました。

一方、エリアにおける都市機能の多様化は積極的に図られず、歩行者空間・車両交通流・景観・安全・環境面等、順次解決すべき様々な課題を抱えています。また、社会・経済面では、都市間競争の激化、少子高齢化に伴う労働力人口の減少、企業の統合や淘汰、ビルの環境負荷低減ニーズ等、多種多様な情勢に対峙しております。街が将来に亘って持続的に発展するためには、私たち地権者が協力してこれらの課題や情勢に対処することが必要です。

私たちは、計画的な街づくりの重要性を共通認識とした上で、国際交流や中部圏における地域間連携を視野に入れつつ、名古屋駅地区を多くの方が訪れ・働き・学び・住みたい街にするために、魅力向上を共に考え、提言し、活動します。

街づくり宣言 2010年4月

日本の真ん中に位置する中部圏は、自然に恵まれ、特徴ある歴史、文化、経済に支えられた日本三大都市圏の一つです。

とりわけ、地元では「名駅」の愛称でよばれている名古屋駅地区は、そのゲートウェイとして、世界や国内の人、物、情報をつなぐ非常に重要な「役割」を担っています。

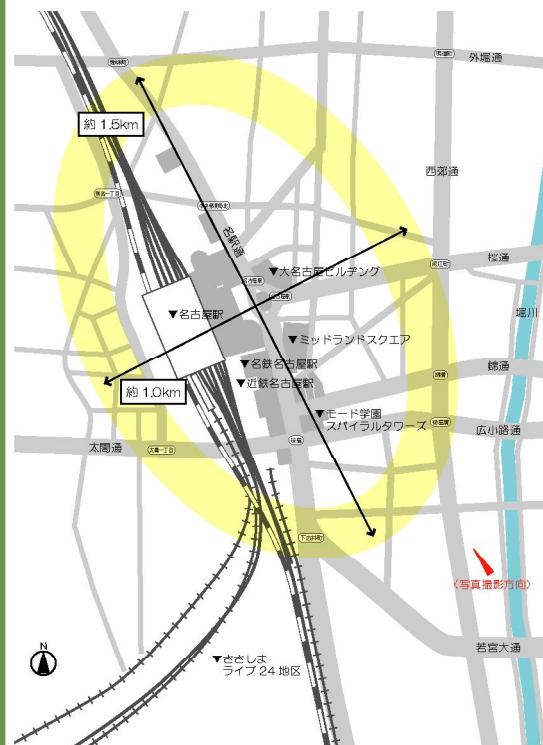
私たちは、この地の歴史に流れる「進取果敢の精神」を受け継ぎ、魅力あふれる街「名駅」を創り、育て続けます。

- ①「名古屋らしさ」を感じ取れる街・名駅を創造します。
- ②名駅に住み・働き・学び・商うさまざまな人と「手を携えて」実現します。
- ③名駅は、国際都市名古屋を牽引する「役割」を担い続けます。
- ④名駅だけでなく、周辺地域や中部圏を含めた「地域の価値向上」を目指します。

ガイドラインの位置づけ

- ・本ガイドラインは、名古屋駅地区の「将来の目標像」と、将来像を実現するための「戦略と施策の方向性」をまとめたものであり、名古屋駅地区のエリアマネジメントを一体的・効果的に進めるための指針となるものです。
- ・実現のための「戦略と施策」は、社会情勢の変化に応じて柔軟に見直しを行うことを想定しています。さらに、街づくりの進行に応じて重要性・必要性が求められる項目については、詳細化・追記などを行います。
- ・将来の見直しや詳細化・追記も含めてガイドラインとして位置づけ、時代の要請に応じて発展・成長する柔軟な指針となることを目指します。

◆名古屋駅地区とガイドラインの範囲



1 名古屋駅地区の現状と課題

中部圏や名古屋の特性

- 中部圏は、世界的なものづくり産業が数多く立地する日本の製造業の拠点。（愛知県の製造業就業者数No.1、名古屋港総取扱貨物量7年連続No.1、貿易額8年連続No.1）
- 環境やデザインに関する高い関心。（COP10やあいちトリエンナーレ開催、世界3大デザイン会議、デザイン都市認定等）



名古屋駅地区の魅力・特徴

- 東海道新幹線、JR線、あおなみ線、名鉄線、近鉄線、地下鉄東山線・桜通線や、路線バス、高速バス、観光バスといった広域交通・地域内交通が集積している。
- これにより、中部国際空港まで約30分の利便性や、中部圏の豊富な観光地や製造業の拠点、周辺都市への高い利便性を有す。
- 2027年にはリニア中央新幹線が開通予定であり、日本屈指の多様性と集積度を誇る“スーパーターミナル拠点※1”となる。
- 広域集客力のある大規模商業施設やオフィス、ホテル、文化・交流施設等の多様な都市機能が集積している。
- 日本有数の地下街を有し、公共交通や道路ネットワーク、DHCネットワーク等の都市インフラが充実している。



時代に要請されるテーマ

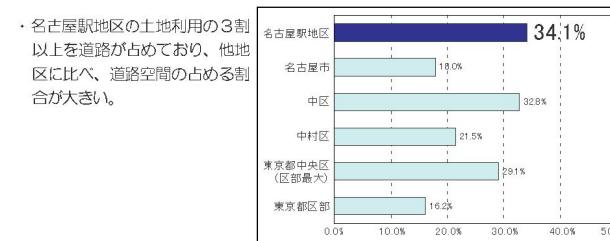
- リニア中央新幹線の開通に向けた名古屋駅地区の魅力の向上。
- 都心部における環境負荷低減への取り組み。
- 災害に対する安全性の向上。
- 街の持続的発展を目指したエリアマネジメントの取り組み。
- 「地域らしさ」のアピールや地区のブランドアップ等による都市間競争力の強化。



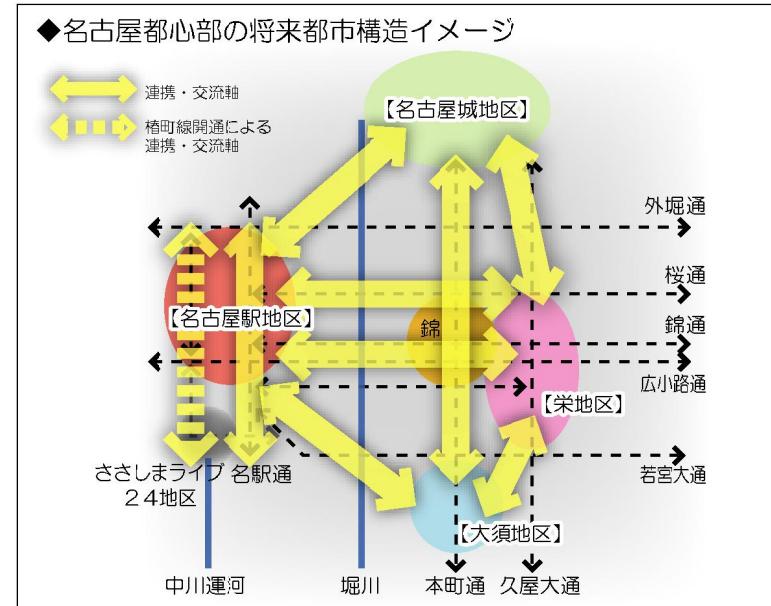
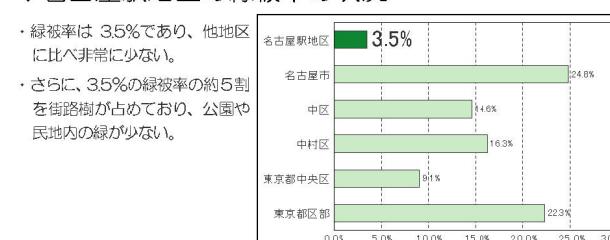
名古屋駅地区の課題

- 中部圏や名古屋の魅力や文化等の情報発信力。
- 都市空間の快適性や、歩行者の安全性・回遊性。（自動車の通過交通や路上駐輪が多い、まとまった緑や広場が少ない）
- 自然災害（特に水害、地震）への対策。

◆名古屋駅地区の道路率の状況※2



◆名古屋駅地区の緑被率の状況※3



2 街の将来像 2025

(1) 世界に開けた中部圏のゲートウェイとして経済活動や交流機能をささえる街

- 中部の都市活動の玄関口として、世界に対して人・モノ・情報を発信する街
- 交流活動が活発で、新たなビジネスや商業などの可能性が生まれる街
- 多くの人々を受け入れるオープンな街
- 中部圏や名古屋のビジネス、商業、交通、観光、文化その他の情報に関するインフォメーション機能が構築された街

(2) 魅力的な歴史・文化・娯楽・観光等に支えられたビジネス・商業中心の街

- ものづくり産業を中心とする多様なビジネスと広域集客力を備えた魅力的な商業を中心とする街
- 各地の文化や芸術活動が、施設のみならず、オープンスペース・公共的空間においても展開される街
- 文化や芸術に気軽に接することが出来る街

(3) ターミナル駅を中心に賑わいが続く、いつでも安全・安心・快適な街

- 名古屋駅を利用する人が楽しめるよう、ターミナル駅からターミナルシティへと進化する街
- 街が点（建物）で完結する「縦の街」ではなく、面的広がりを持つ回遊性の高い街
- 地下街の賑わいに加え、グランドレベルに賑わいのある街
- 来街者が災害時に安全に過ごせる街

(4) 環境都市名古屋、デザイン都市名古屋を牽引する先駆的な取り組みをし続ける街

- 愛・地球博、COP10、世界3大デザイン会議、ユネスコのデザイン都市認定などの取り組みを一過性とせず、名駅のアイデンティティーとする街
- 白い街から、緑の街と言われるような植栽豊かな街
- ゴミや違法駐車・駐輪等のない、快適に過ごせる街

(5) 地区内コミュニティーや地域間連携により、皆が協力して一緒に育っていく街

- 市民、企業、商業者、学生等により地区内コミュニティが形成された街
- 官民の協調・適正な役割分担により育まれる街
- 他地区の協議会等と連携し、街づくり活動を実施する街



< 将来像を実現するための6つの戦略 >

- I. ターミナルシティ形成戦略
- II. 歩行者の回遊性向上を最優先とした名駅地区交通戦略
- III. 名駅らしい景観形成戦略
- IV. 街全体で環境負荷低減戦略
- V. 街の安全性向上戦略
- VI. エリアマネジメント戦略

※1：広域高速交通や地域内交通など複数の交通機関と多様な交通手段が高度に集積し、利用者にとって高い利便性を備えたターミナル駅。（造語）
※2：名古屋市内については、「平成20年度 名古屋市道路統計」より。東京都内については、「平成20年度 東京都道路現況調査書」より。
※3：名古屋市内については、「平成17年度 名古屋市緑の現況調査」より。東京都中央区は「平成17年度 中央区緑の実態調査」より。東京都都部は「東京都環境白書データ集2000」より。

3 将来像を実現するための6つの戦略と施策

I. ターミナルシティ形成戦略

【方針】

名古屋駅は、2027年に予定されるリニア中央新幹線の開通により、日本屈指の多様性と集積度を誇る“スーパーターミナル拠点”となる。名古屋駅地区は、駅を中心とした更なる都市機能の集積、賑わいと活気のある街の形成、駅と街の賑わいの連携を通して、来訪・就業・就学・居住する人々を引き付け、積極的に駅から街へ迎え入れることで、より一層の魅力と活力を創出する“ターミナルシティ”となることを目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 駅を中心とした更なる都市機能の集積

- ①ビジネス、買物、飲食、教育、宿泊、娯楽・余暇、観光、居住など多様な都市機能の集積
- ②街の情報を提供する“街のコンシェルジュ”的育成
- ③中部圏や名古屋の情報を発信するインフォメーションセンターの整備

施策2 賑わいと活気のある街の形成

- ①昼夜・平日休日問わず、様々な目的の人々を引き付け、活動・交流を促す多様なコンテンツの誘導
- ②多様な活動・交流の場となる様々な形態の空間を整備
(多目的ホール、アトリウム、貸会議室等の交流施設や、道路空間と連続する広場状空地・歩道状空地等)

施策3 駅と街の賑わいの連携

- ①駅と街をシームレスに繋ぐ空間の創出
- ②“ターミナルシティ”に相応しい利便性の向上(バリアフリー化、案内・情報サービスの充実等)

施策4 行政の施策との連携

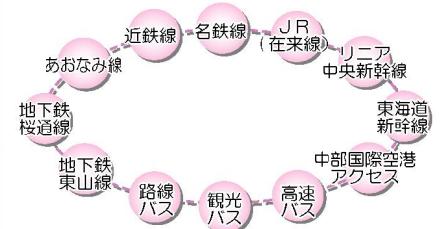
- ①名古屋市が進める名古屋駅周辺の将来像検討に対する積極的な働きかけの実施

“ターミナルシティ”的イメージ

ターミナルシティとは、広域高速交通や地域内交通など複数の交通機関と多様な交通手段が高度に集積し、利用者にとって高い利便性を備えた“スーパーターミナル拠点”を中心に、

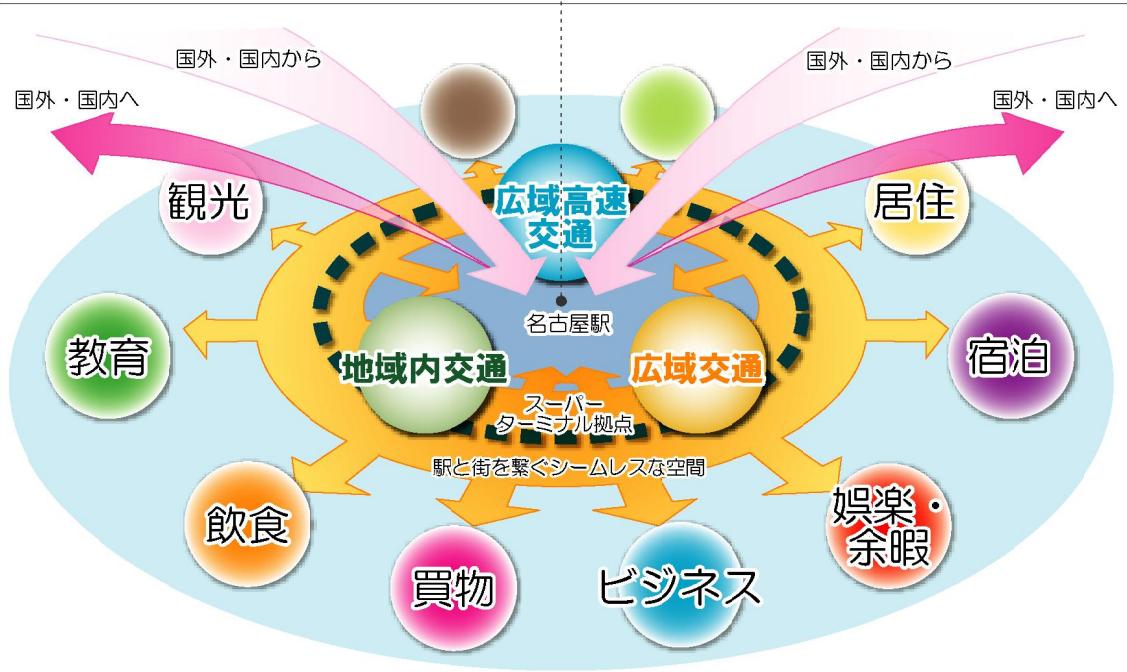
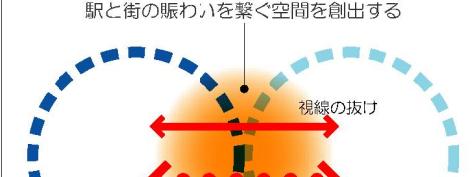
- ・都市機能が高度に集積し、
- ・賑わいと活気のある街が形成され、
- ・駅と街の賑わいの連携により、
- ・人々を積極的に駅から街へ迎え入れることで、
- ・より一層の魅力と活力を創出する街

◆日本屈指の多様性と集積度を誇る“スーパーターミナル拠点”



◆駅と街をシームレスに繋ぐ空間のイメージ

【駅と街を繋ぐ空間】広場状空地、歩道状空地、アトリウム等の半公共的空間や、道路、地下街等において、駅と街の視線の抜けやシームレスな動線を計画し、駅と街の賑わいを繋ぐ空間を創出する



II. 歩行者の回遊性向上を最優先とした名駅地区交通戦略

【方針】

地区全体で自動車交通の適切なコントロールを図りながら、沿道施設と連携して歩いて楽しい歩行者空間を創出するとともに、重層的な歩行者ネットワークを形成し、人が主役の街づくりの実現を目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 歩行者優先の街づくりの推進

- ①自動車交通の適切なコントロール(TDM※1、駐車場・物流マネジメント)
- ②公共交通の利用促進
- ③自転車利用の適正化
- ④道路空間の再配分

施策2 歩いて楽しい歩行者ネットワークの形成

- ①重層的な歩行者ネットワークの形成
- ②ネットワークを立体的に繋ぐ“縦動線コア”的整備
- ③歩行者空間や縦動線コアに面した賑わい施設の誘導

施策3 地下街の機能向上

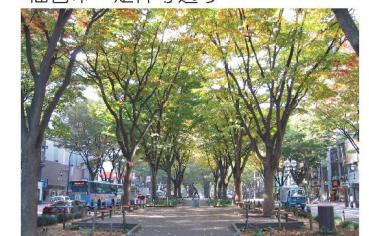
- ①歩道や沿道建物との賑わいの連携強化

施策4 行政の施策との連携

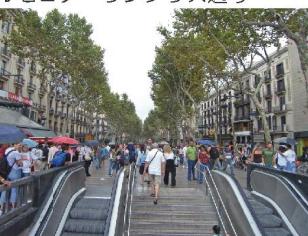
- ①“スマートモビリティ社会”※2の実現に向けた連携

◆道路中央部を活用した歩行者空間の事例

仙台市 定禅寺通り



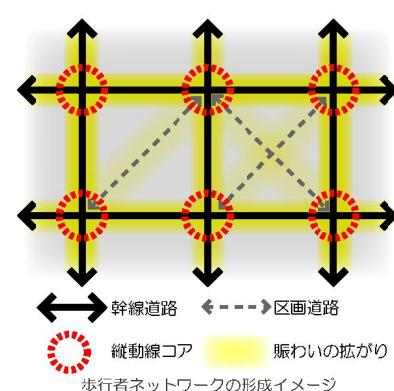
幅員約46mの道路の中央部に幅員約12mの歩行者空間が整備され、沿道施設と連携したイベントや路面店舗等により、賑わいのある空間となっている。



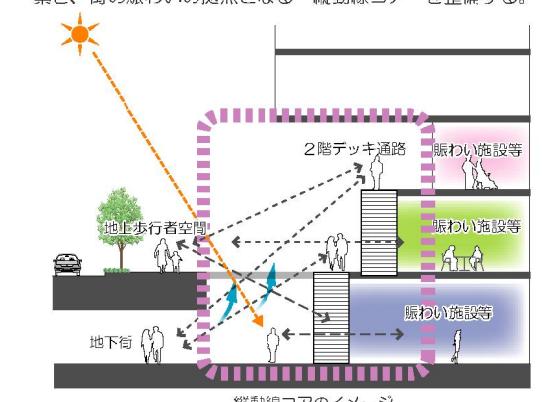
道路幅員約34mの中央部に地下鉄からの出入口のある幅員約18mの歩行者空間が整備されており、店舗やパフォーマーが数多く並び、賑わいに溢れた通りとなっている。

◆歩行者ネットワーク形成の考え方

- ・幹線道路はもとより、幹線道路を繋ぐ区画道路も含めて歩行者環境を向上させることで、回遊性を備えた奥行きのある歩行者ネットワークを形成する。



- ・重層的な歩行者ネットワークの結節点に、人々の滞まり空間と合わせて縦動線を整備し、歩行者ネットワークを立体的に繋ぎ、街の賑わいの拠点となる“縦動線コア”を整備する。



※1:TDMとは、Transportation Demand Management(交通需要マネジメント)の略称を指す。自動車利用者の行動を変えることにより、道路交通渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法であり、①経路変更、②手段変更、③自動車の効率的利用、④時間変更、⑤発生源の調整、の大きく五つのアプローチが示されている。

※2:スマートモビリティ社会

愛知県、名古屋市等が検討を進め、「世界最先端スマートモビリティ社会創造・発信特区(2010年検討)」で示された概念。

〔取り組みの一例〕・スマートモビリティの走行空間を確保するための道路空間の再配分に向けた規制緩和

・都心部駐車場付属義務台数の上限設定や負担金を徴収できる制度の創設

・自律(自動)歩行、自動送迎歩行等の高度情報制御機能を搭載した次世代自動車の実験走行や二人乗り超小型規格自動車の走行実験を行うための規制緩和

※施策の内容は例示です。今後、検討と取り組みを進めながら、詳細化・追記を行います。

III. 名駅らしい景観形成戦略

【方針】

地区的特徴である広幅員道路を活かしながら、名古屋を印象づける都市景観と、建物の足元空間と道路空間が連携したアクティビティの高い沿道景観の形成を目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 名古屋駅地区の顔の形成

- ①中部圏の玄関口として名古屋を印象づける駅前都市景観の形成



施策2 個性豊かな賑わい景観の形成

- ①特徴ある通りを形成する飲食・物販店、交流スペースの誘導
- ②ストリートファニチャーやバナー、アートの設置
- ③歩道や広場等の緑化による緑陰空間の拡大



施策3 官民連携による景観形成の推進

- ①景観ルールづくり
- ②緑豊かな街づくり

IV. 街全体で環境負荷低減戦略

【方針】

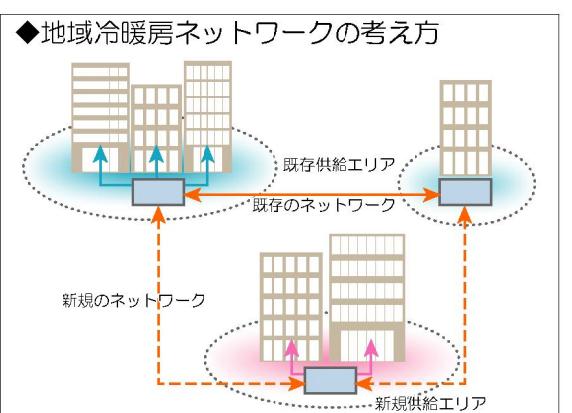
広幅員の道路空間や充実したDHC、堀川・中川運河といった大規模水面などの都市・環境インフラを活かしつつ、最新の技術を取り入れながら、時代の先端をいく低炭素街づくりの実現を目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 都市間競争力に資する『名駅地区・環境ビジョン』の策定

施策2 省エネルギー化の実施

- ①地域冷暖房ネットワークの拡充整備
- ②新技術を用いた熱源の積極的な導入



施策3 地区のエネルギー管理の実施

- ①低負荷交通へのシフトに向けた取り組み
- ②CEMS、BEMS※の導入



施策4 ヒートアイランド対策の実施

- ①建物の壁面や屋上も活用した民地内緑化率の向上(クールスポットの整備)
- ②周辺の公園や河川と連携した水と緑のネットワークの形成

施策5 行政の施策との連携

- ①『低炭素都市 2050 なごや戦略』、『水の環復活 2050 なごや戦略』、『生物多様性 2050 なごや戦略』など名古屋市の掲げる目標や取り組みとの連携

※CEMS、BEMS

・CEMSとは、Community Energy Management System(地域エネルギー管理システム)の略称を指す。地域内で情報網をつなぎ、自然エネルギーを最大限に活用しながら、地域全体でエネルギーの有効利用を図るシステム。

・BEMSとは、Building and Energy Management System(ビルエネルギー管理システム)の略称を指す。建物の使用エネルギーや室内環境を一元的に把握し、その時々の需要予測に基づいた最適な運転管理及び自動制御を行うことで、ビル管理の効率化と消費エネルギーの抑制を図るシステム。

V. 街の安全性向上戦略

【方針】

2000年9月の東海豪雨や2008年8月豪雨を教訓とし、また、東海・東南海地震を見据え、行政と連携した防災インフラの強化や、街全体での防災・減災対策を進め、安全面での都市価値の向上を目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 防災インフラの強化

- ①老朽建築物や小規模ビルの共同化、街区再編・敷地整序を促す取り組みの推進
- ②浸水・冠水対策の推進

施策2 官民連携による防災・減災への取り組みの推進

- ①災害時の帰宅困難者への対応（一時避難施設や一時避難に転用可能な空間、防災備蓄倉庫等の整備）
- ②防災・減災のための計画の作成と防災訓練の実施



VI. エリアマネジメント戦略

【方針】

地区の人々が誇りと愛着を持って一緒に関わる街づくり、市民や行政から信頼される街づくり、周辺地域や中部圏の他地域と良い影響を及ぼし合う街づくりを目指す。

【戦略を実現する取り組み施策】

施策1 名古屋駅地区での活発な交流と協働活動の推進

- ①多様な主体が関わる実行組織による活動実施
- ②街の美化や安全・安心活動の主体的取り組みの実施



施策2 新しい公共※等による事業推進

- ①エリアマネジメントに関わるルール作成と実施
- ②公共空間等の新しい利活用の実施
- ③事業収益の街づくりへの還元



施策3 他地区の街づくり組織との交流創出

- ①組織連携活動の実施

施策4 情報発信の推進

- ①地区全体で連携した名古屋駅地区の情報発信の推進
- ②中部圏や名古屋の情報発信を支えるプラットホームづくり

※新しい公共とは

・「官」だけではなく、「民」が公共的な貢・サービスの提案及び提供主体となり、身近な分野において共助の精神で行なう仕組み、体制、活動などのこと。
（「新しい公共支援事業の実施に関するガイドライン（内閣府）による定義を要約）

※施策の内容は例示です。今後、検討と取り組みを進めながら、詳細化・追記を行います。

4 街づくりを実現するための取り組み

(1) ガイドラインの深化に向けたテーマ毎のワーキンググループの設置

- 必要に応じてテーマ毎やエリア毎の詳細なガイドラインを作成し、きめ細かい街づくりを進めるため、街づくりにあたっての課題やテーマの関連性等を踏まえ、より専門的な議論を行うワーキングを設置します。

(2) ガイドラインの運用体制の検討

- チェックリストや、助言・手続きの流れなどの分かりやすいシステムの構築、モニタリングによるPDCAサイクルなどを整え、誰にとっても分かりやすく公平公正な運用体制を検討します。

(3) ガイドラインの柔軟な見直し

- 長期に亘る街づくりにおいては、時代の要請の変化や街づくりの大きな変わり目を捉え、街の成長に合わせて、新たなルールの検討や既存ルールの見直しなどを行なうことが必要です。
- 本ガイドラインは、街の発展とともに成長する指針となることを目指します。

(4) 持続的・安定的な活動資金（自主財源）の確保

- 街の将来像の実現に向け、街づくり協議会の活動を継続するために、持続的・安定的な自主財源が必要です。
- 公共施設の管理や運営委託、広告事業、道路上でのビジネス展開などの検討を進めます。

(5) 適切なインセンティブの検討

- 街の将来像の実現のために、街づくりに貢献する取り組みを適切に評価し、民間活力を誘導するインセンティブや制度の柔軟な運用が求められます。名古屋市など関係機関と協議し検討を進めます。

例：容積率の緩和、地下街接続基準や公共空間利用ルールの柔軟な運用、附置義務駐車場台数や大規模小売店舗立地法での必要駐車場台数の緩和、税の軽減、助成金の柔軟な付与など

(6) 委員会等の組成の検討

- 学識者との意見交換の場の構築
- 国、県、市との検討の場の構築

5 今後の展開

- 2025年の将来像の実現に向け、また、長期に亘り継続して街づくりを行うために、地区内の開発プロジェクトの進行や街づくりの進捗状況を把握しながら、計画的な取り組みを進めます。
- 今後3年間を見据えた短期的な取り組みとして、以下の検討を進めます。

- ①取り組み体制づくり
- ②ガイドラインの詳細化
- ③自主財源確保に向けた取り組み
- ④ガイドラインの公的位置付け

