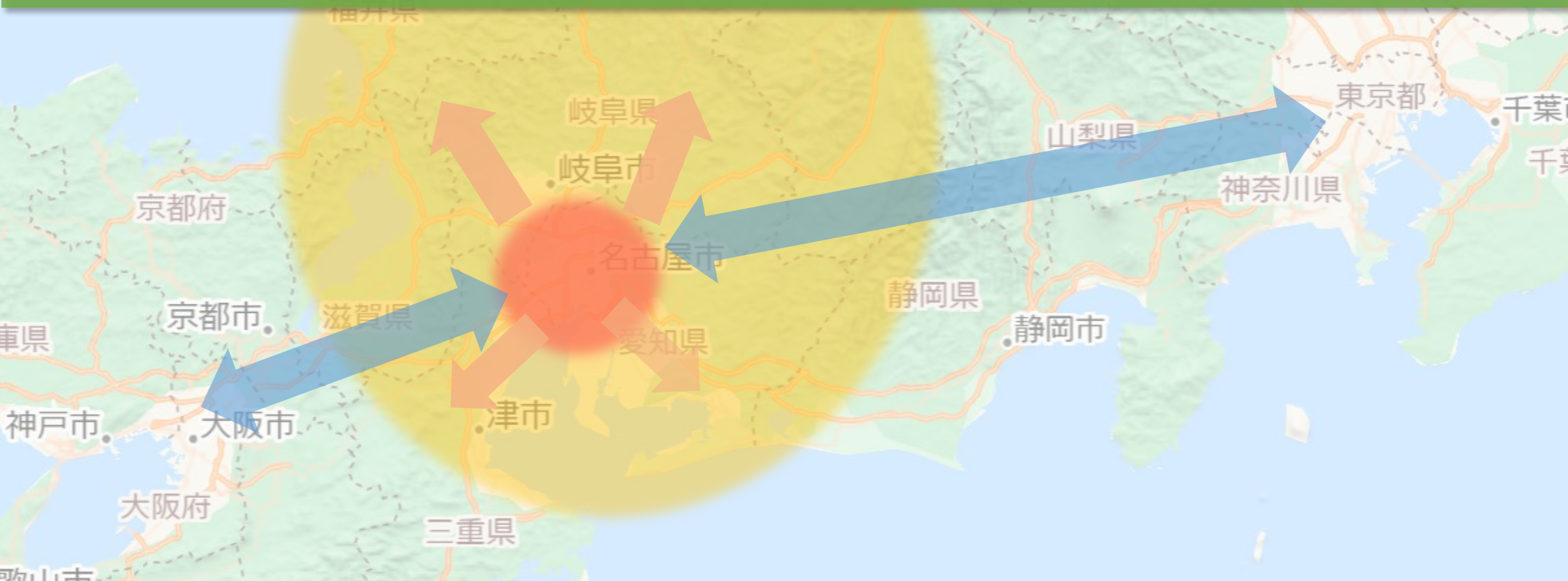


# 『さらなる中部圏発展に向けた名古屋の魅力向上』

## ～名古屋スーパーマグネット構想～



2025年3月

一般社団法人日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC)

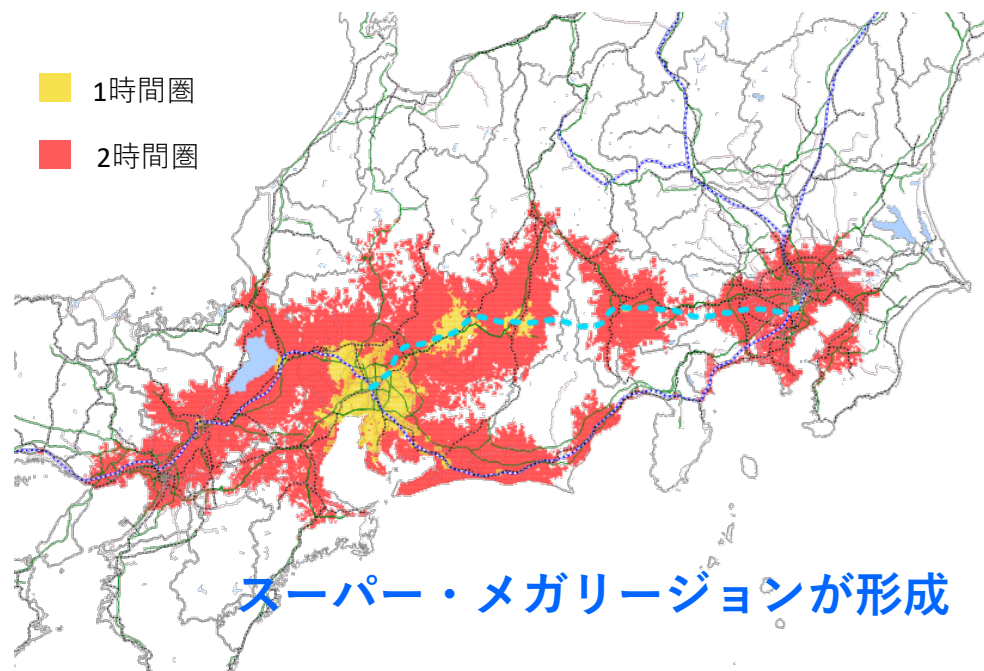
中部委員会



リニア中央新幹線開業によって、中部圏の2時間圏域内の人口が約6,000万人になると言われている。スーパー・メガリージョン形成によって中部地区の重要性がさらに高まる。

## ○2時間圏域（鉄道＋道路）

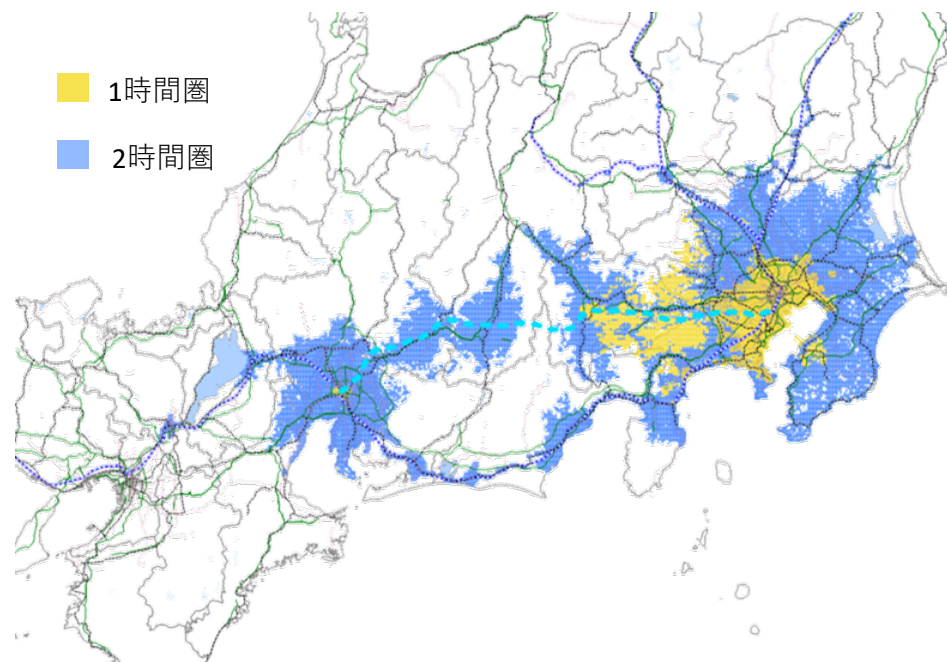
名古屋駅起点



圏域人口：5,949万人

(関東、中部、関西)

品川駅起点



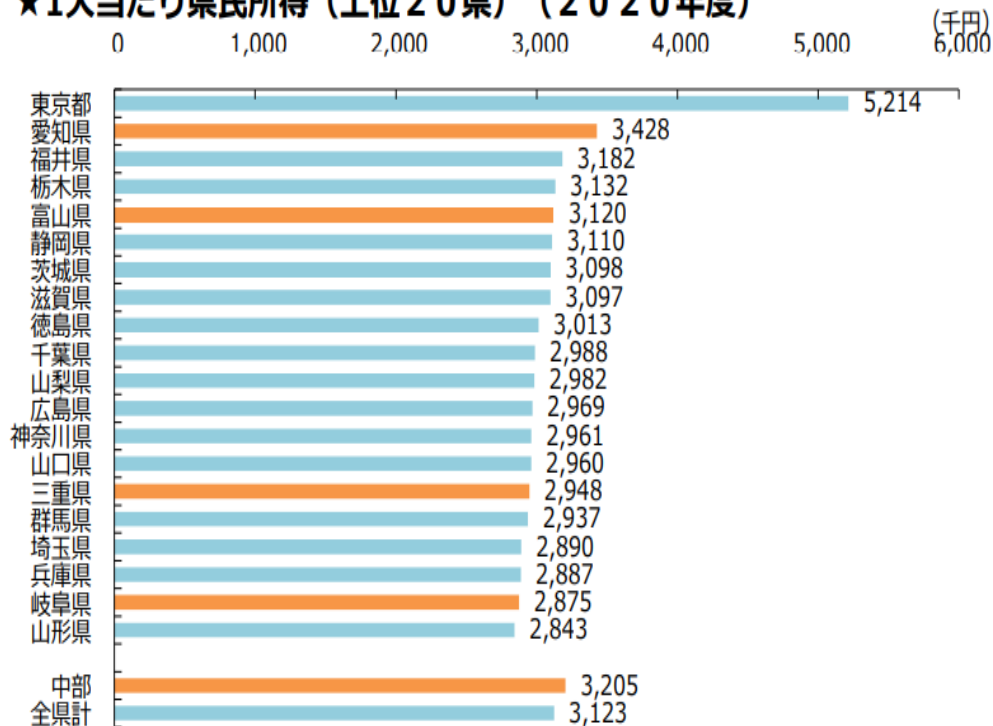
圏域人口：5,217万人

(関東、中部)



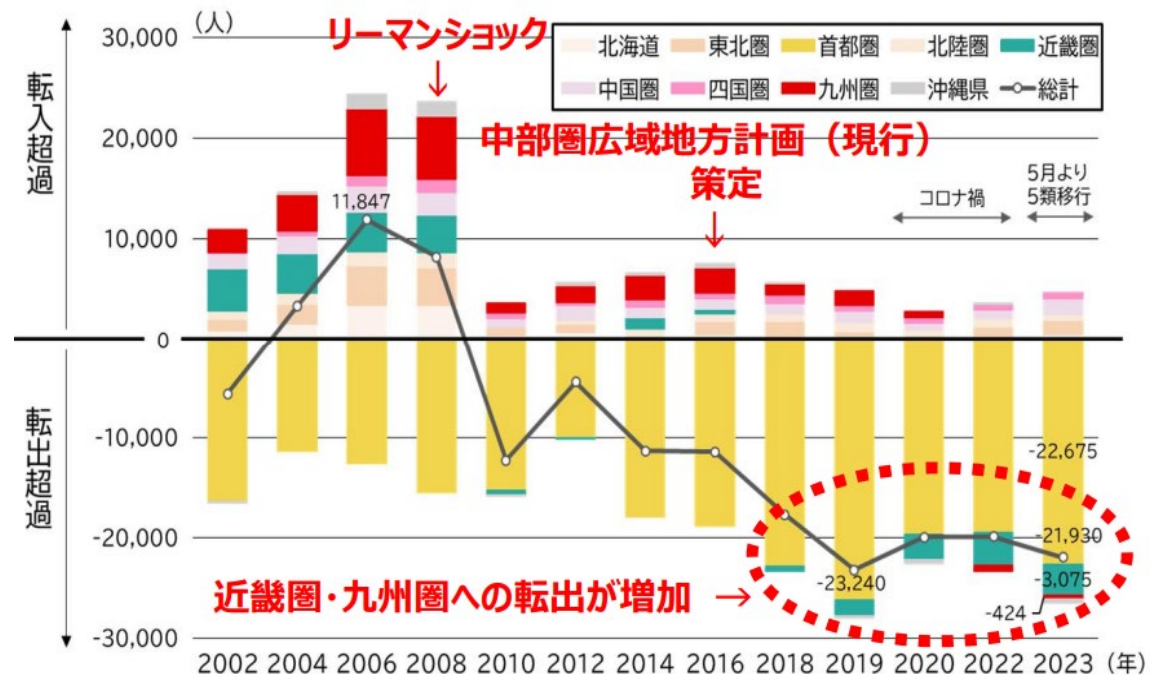
- 中部圏は、全国の製造品出荷額の3割を占める「ものづくり」の中核。  
1人あたりの所得も高い地域。
- 但し、2010年以降、人口の転出超過に歯止めがかからず。首都圏のみならず、近畿圏へも転出が増加（中心都市である名古屋が、地域人口のダム機能を果たさない可能性あり）。

★1人当たり県民所得（上位20県）（2020年度）



出典：中部経済産業局「中部経済のポイント2023」

中部圏 転出入者（総数）の推移 ※日本人移動者のみを対象



出典：国土交通省「中部圏広域地方計画」中間とりまとめ（素案）

- 全国的に人口減少が進む一方、働き手や働き方は多様化し、従来のライフスタイルにとらわれない形で人材は流動化。
- 地域の持続的発展のためには、その**原動力となる活力溢れる多様な人材を惹きつける都市の存在**がますます重要となる。

## 働き手や働き方等が多様化

### 社会経済における「多様性」の例

#### 働き手の多様化：

女性就労率 **約50%**(2017)  
高齢者就労率 **約45%**(2017)  
(65~69歳)

#### 企業構成の多様化：

国内VC\*等によるベンチャー企業投資額  
5年で**2.7倍**(2012→17)  
※ベンチャーキャピタル企業

#### 働き方の多様化：

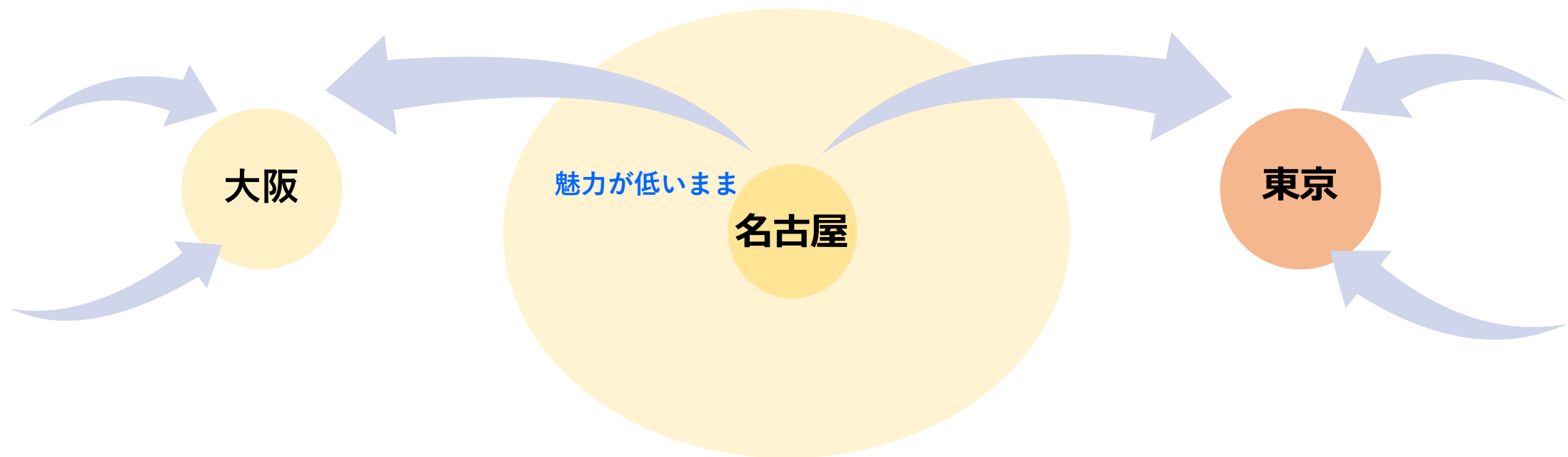
都内のコワーキング・スペース  
**累計6万m<sup>2</sup>以上**(2018)  
フリーランスによる経済規模  
**20.1兆円**(2018)

#### 消費の多様化：

訪日外国人旅行者による消費額  
**4.5兆円**(2018)

中部圏においては、スーパーメガリージョン形成を見据え、東京圏や大阪圏に人が吸い取られることなく、その位置づけを高めるためにも、中心都市である名古屋の魅力を高めることが不可欠な要素となる。

避けるべき未来：名古屋が多様な人に選ばれない。



⇒スーパー・メガリージョンの中心・核としての『名古屋』の魅力向上が必要

### 課題① 歴史を感じる美しい街並みではない【美しいシンボル軸の形成】

- ・東西軸の発展（名古屋駅～栄）により、歴史的な縦軸（本町通り、中川運河）が衰退している。
- ・名古屋のシンボルである名古屋城を意識したシンボル軸が形成されていない。

#### 南北軸1：本町通り



出典：Network2010

名古屋城の築城に伴い、同時に計画都市として名古屋城下町（碁盤割）も構築された。**本町通はその城下町の背骨**としての機能を担った。名古屋城と熱田神宮を結ぶ**重要な南北軸**であった。



コンクリートに覆われた殺風景なまち『白い街』としてのイメージからの脱却が必要

#### 南北軸2：中川運河

中川運河は、昭和7年に供用開始され、当時「東洋一の大運河」と呼ばれた。トラック輸送への転換に伴い水運は衰退し、都市の裏側の空間となってしまった。

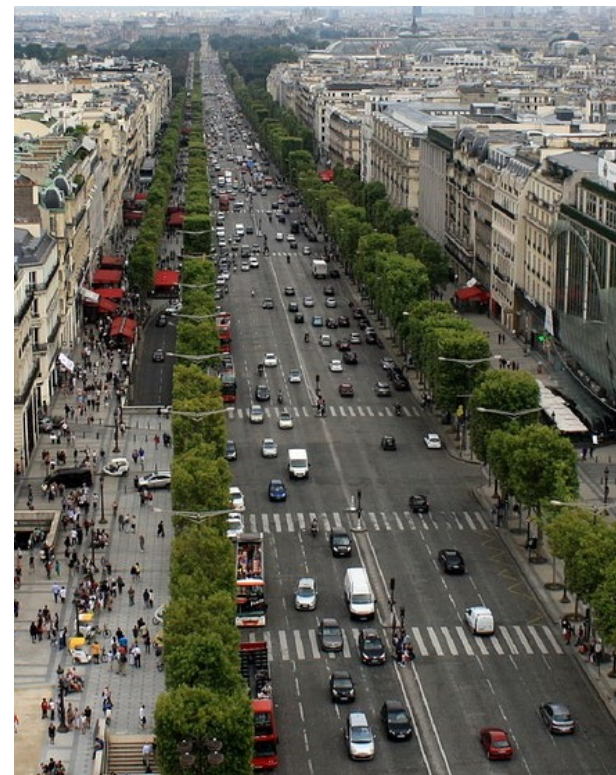


出典：名古屋市HPより



#### 参考：シンボル軸

パリのシャンゼリゼ通りなどシンボル軸を意識した景観形成を行った街は長く人々を惹きつけている。

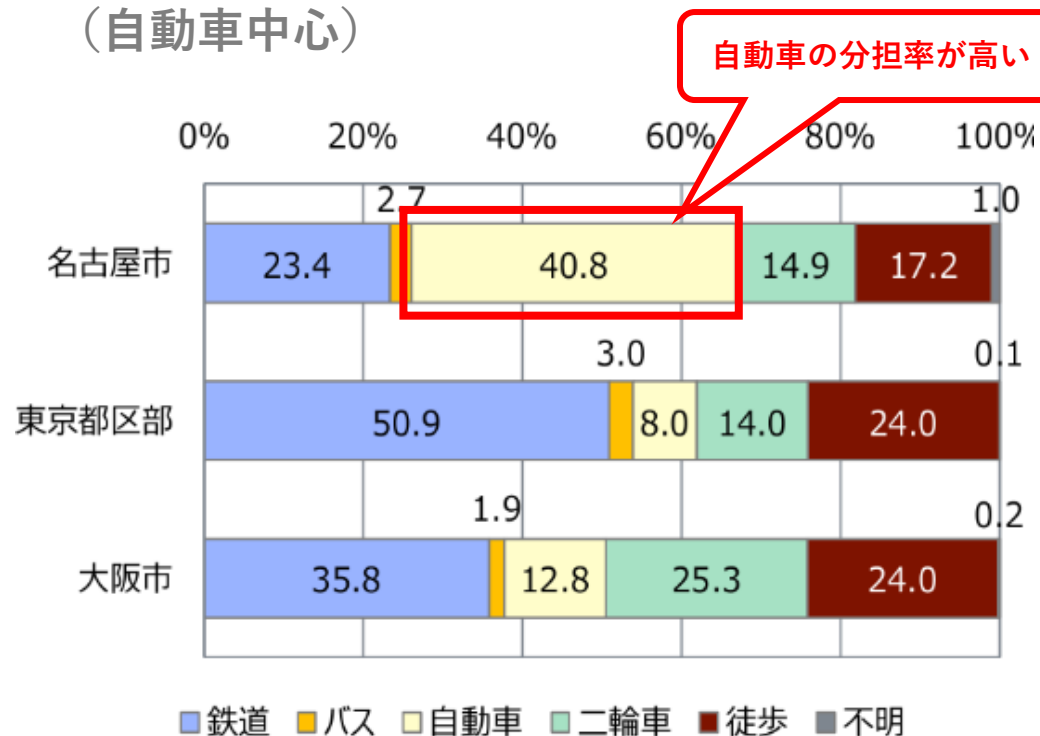


出典：Needpix.comより

## 課題② 高齢者・来街者等にとって不便【公共交通中心のまちづくり】

- ・公共交通の分担率が低く、自動車中心の移動手段となっている。
- ・鉄道から地下鉄・バスとの接続が不便（タクシーへの乗り換えが優先）である等、公共交通の利便性も低い。

東京・大阪に比して、低い公共交通分担率  
(自動車中心)



自動車の分担率が高い

鉄道駅から正面がタクシー乗り場、バスターミナルへは迂回する配置



出典：名古屋市交通局HP資料を加工

名古屋駅東口のタクシー乗り場の様子



出典：名古屋市駅前広場再整備プラン（名古屋市）より

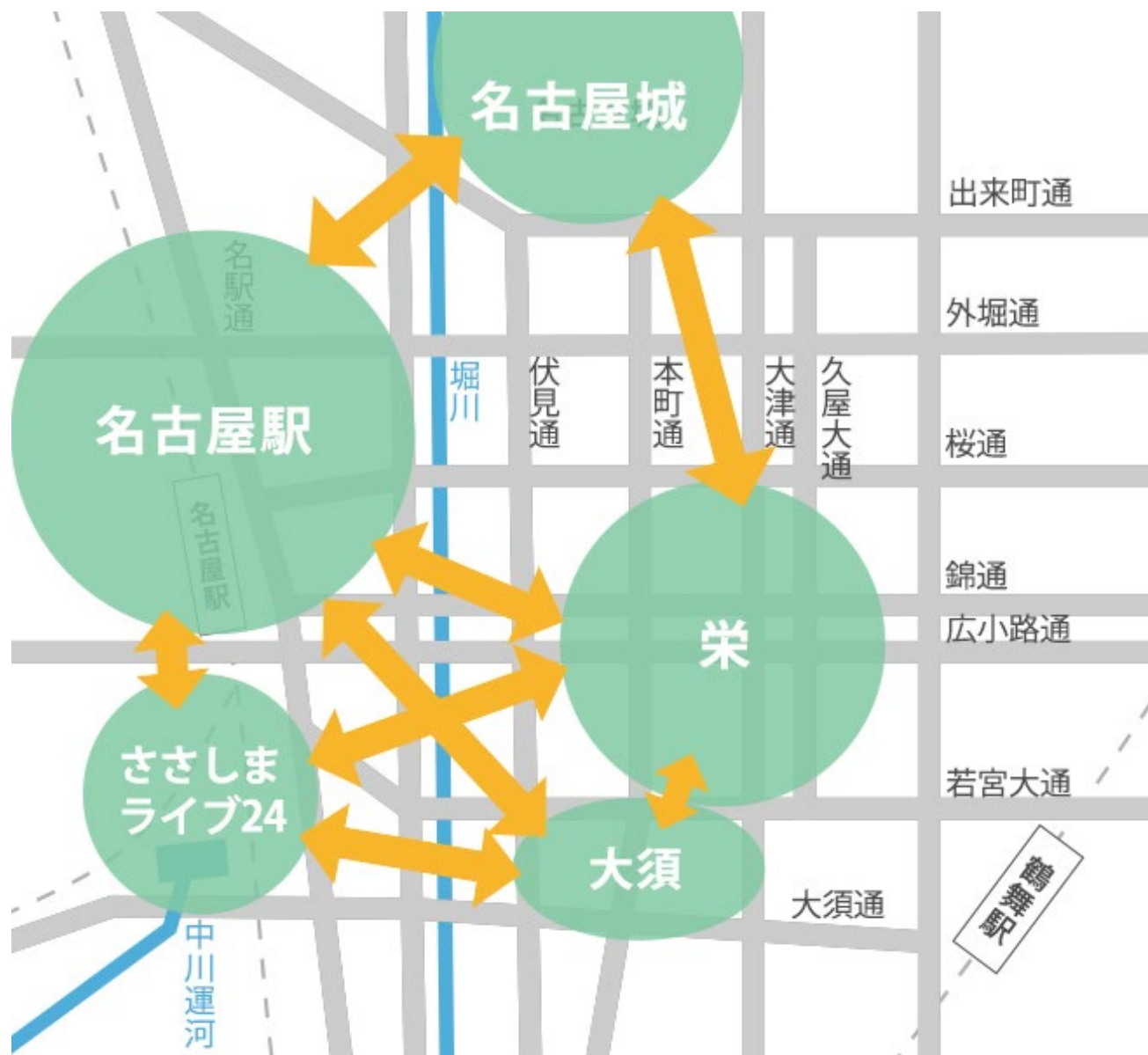
出典：名古屋市 第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年度）  
東京都区部 第6回東京都市圏パーソントリップ調査（2018年度）  
大阪市 第5回京阪神都市圏パーソントリップ調査（2010年度）

出典：名古屋市「名古屋交通計画2030」より



### 課題③ 名古屋中心部の回遊性が乏しい【回遊性の向上（ウォーカブル）】

- ・自動車通行を中心とする大きな道で街は分断されている。
- ・地下出入口と地上部との接続部空間に開放感がない。



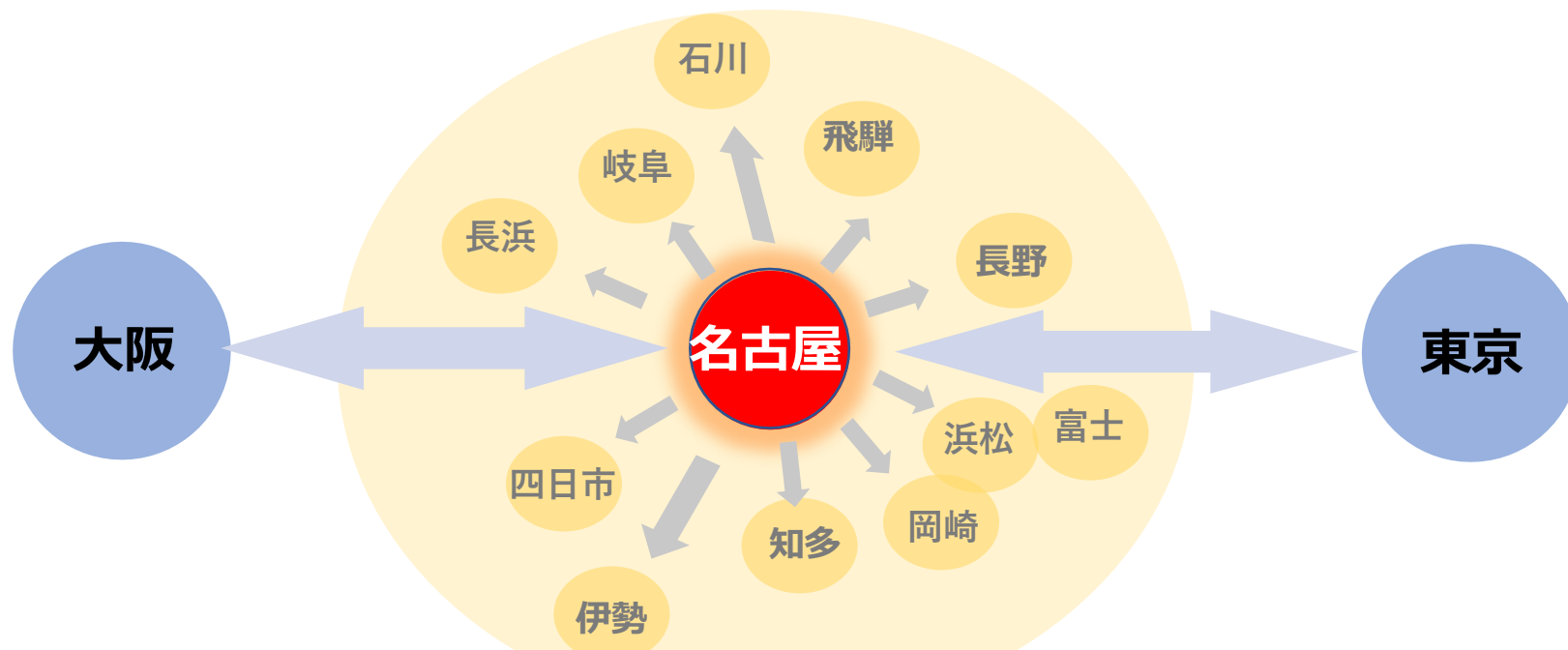
広幅員の道路で街が分断



開放感のない地下と地上部の出入り口

- 中部圏の中心都市である名古屋を、単に機能的に優れるだけでなく、**多面的で独自の魅力を有する都市**に再構築し、域内外から**人材や成長機会**を引き寄せる。
- 魅力あふれる中心都市：**名古屋を核に、中部圏域内の他地区との結節性・つながりを強化**し、その相互作用のなかで**中部圏域全体の魅力向上、持続的な発展**につなげる。

魅力ある名古屋に引き寄せ、これを核に中部圏全体の更なる発展につなげる



名古屋スーパーマグネット

## 着眼点①：ウォーカブルな公共空間づくりの潮流

国内外のまちづくりの潮流を見ると、**人中心のウォーカブルな公共空間**の形成が都市の魅力づくりのために重要なテーマとなっている。

### 国交省として、ウォーカブルな都市空間づくりを推奨



【以下、ガイドラインから抜粋】  
人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出されることにより、**イノベーションの創出やまちの求心力の根源となるような、居心地が良く歩きたくなる「ウォーカブルな」ストリートとすることが、都市に求められている。**

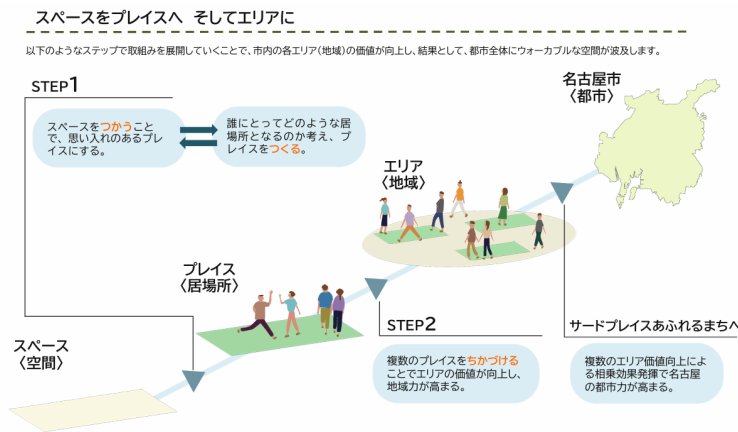
出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」（令和2年3月）より

### 参考事例



東京都大田区（さかさ川通り）：歩車道の材質統一の工夫、イベントにも開放。

### 名古屋でもウォーカブル戦略の実現を目指している



【ウォーカブル戦略より抜粋】  
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、学校や職場とは違う、人それぞれにとって、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。名古屋の特徴でもある官民の豊かな空間を、**多様な人にとっ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、サードプレイスあふれるNAGOYAを目指します。**

出典：Nagoyaまちなかウォーカブル戦略（令和6年3月）より



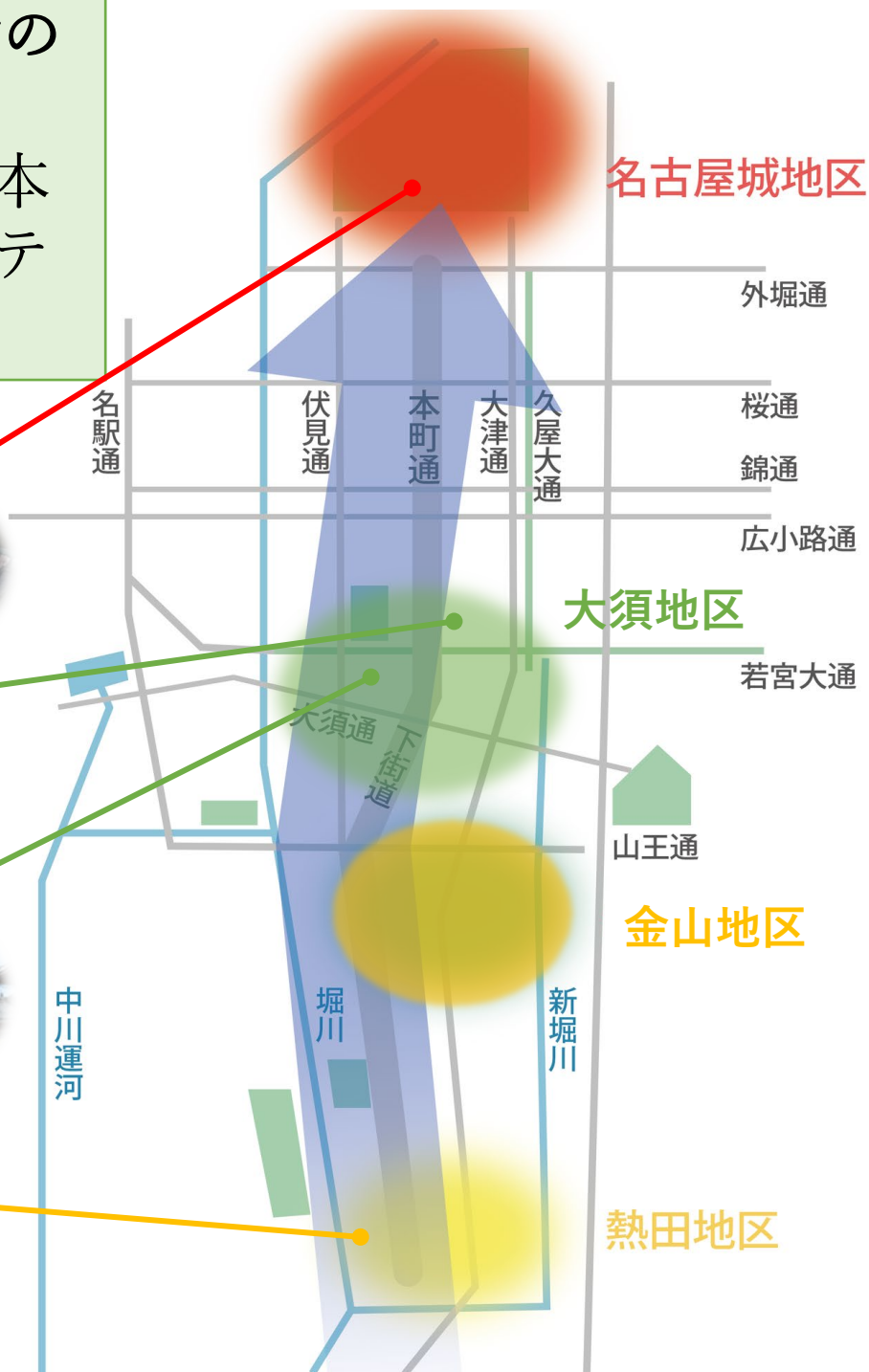
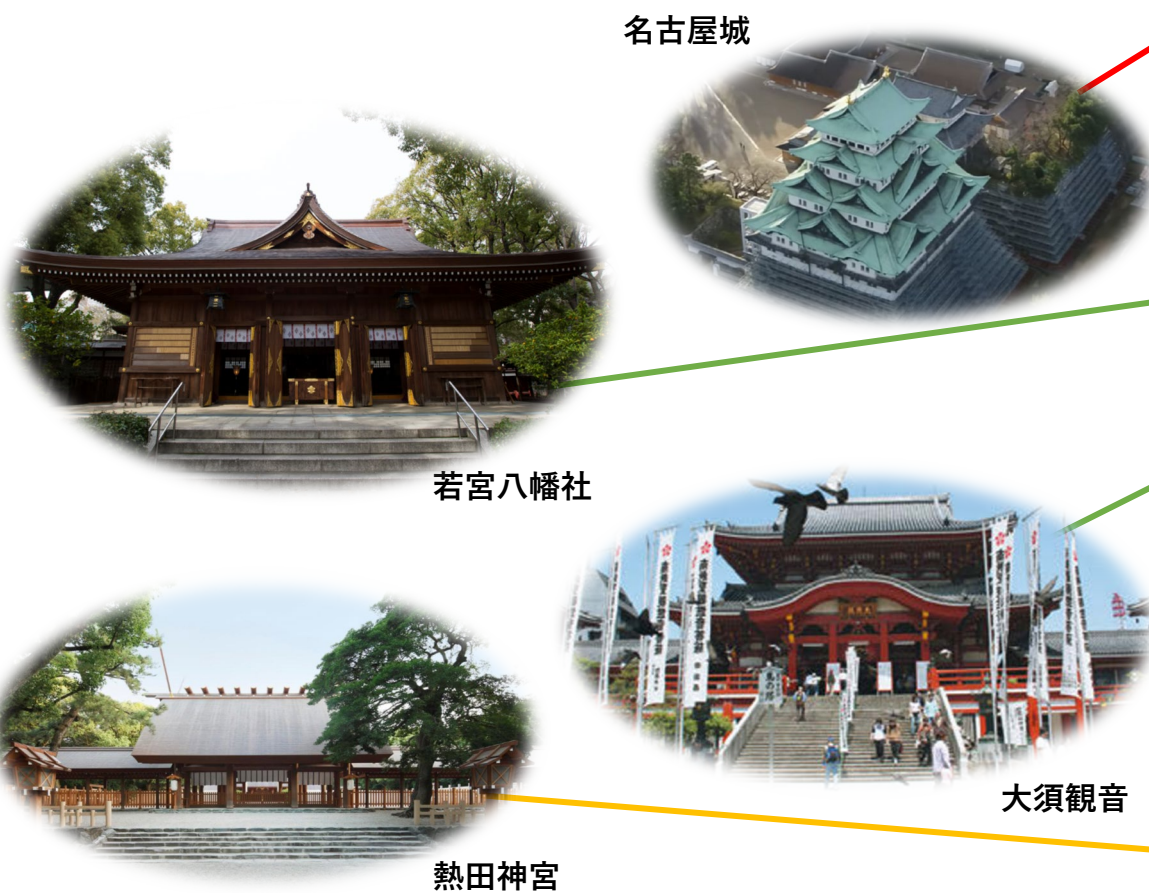
バルセロナ（スーパーブロック）：車の速度規制と併せ、植木鉢などのストリートファニチャーを設置

出典：国土交通省「ストリートデザインガイドライン」（令和2年3月）より

## 4. 名古屋の魅力向上のための着眼点

### 着眼点②：名古屋の南北の歴史的都市軸のポテンシャル

名古屋城から熱田神宮までの南北軸（本町通り）を中心とした歴史的遺産のポテンシャルがある。



## 4. 名古屋の魅力向上のための着眼点

**着眼点③：新たな交通システム導入**  
名古屋市では、すでにSRT（路面公共交通システム）の導入に向けた社会実験が行われており、運行開始（令和7年度予定）に向けて準備が進められている。



SRTのトータルデザインコンセプト

### 「都心風景の未来を先導」

歴史や文化が積み重ねられた名古屋都心の魅力を増幅し、都心風景の美しい未来の息吹を感じるデザインとする。SRTが名古屋都心のまちづくりを先導し、まちへの愛着や誇りの醸成につなげていく。



#### ■乗降・待合空間

居心地が良く、人にやさしい空間づくりにより、まちの賑わい創出につながるデザイン。

#### ■東西ルートの走行ルートと停車箇所



※停留所名については仮称。  
※開業準備段階に上り変更の可能性あり。

SRTの走行ルートと停留所も公表されている。

## 着眼点④：既存の地下街の発展

名古屋市では、既に地下街（東京、大阪に次ぐ規模で約17万平方キロメートル）が発展しており、地下の歩行者ネットワークが存在している。



出典：公益財団法人 名古屋コンベンションビューローより



## 提言1. 美しく豊かな南北軸の形成 Nagoya Super AXIS

中部国際空港から名古屋城に至る歴史ある南北軸を意識し、まちづくりを展開する。



歴史的南北軸の再生



## 提言1. 美しく豊かな南北軸の形成 Nagoya Super AXIS

1 - ① 本町通りを軸としたウォークアブルな縦軸を形成する。



### 本町通りのリノベーション

- 低速モビリティが走る歩車共存の通り
- 歴史を感じる道路に自動運転小型モビリティなどの未来的な乗り物がはしる **新旧のコントラストを感じる歩いて楽しい道**
- 限界性を生み出す商業・業務・住宅がミックスした通り





## 【ストーリー】 本町通りの賑わい



- 名古屋のシンボルである名古屋城には、江戸時代の人々がそうしたように、昔の大手である本町筋を進む。
- ここは市内でも特徴的な通り。人が中心で、歩行者が自由に行き交う。
- 歴史の深さを感じる店舗とともに未来的な要素も感じる通りとなった。
- 名古屋城の後は、昔の人の足跡を巡り、大須から熱田神宮まで向かう。

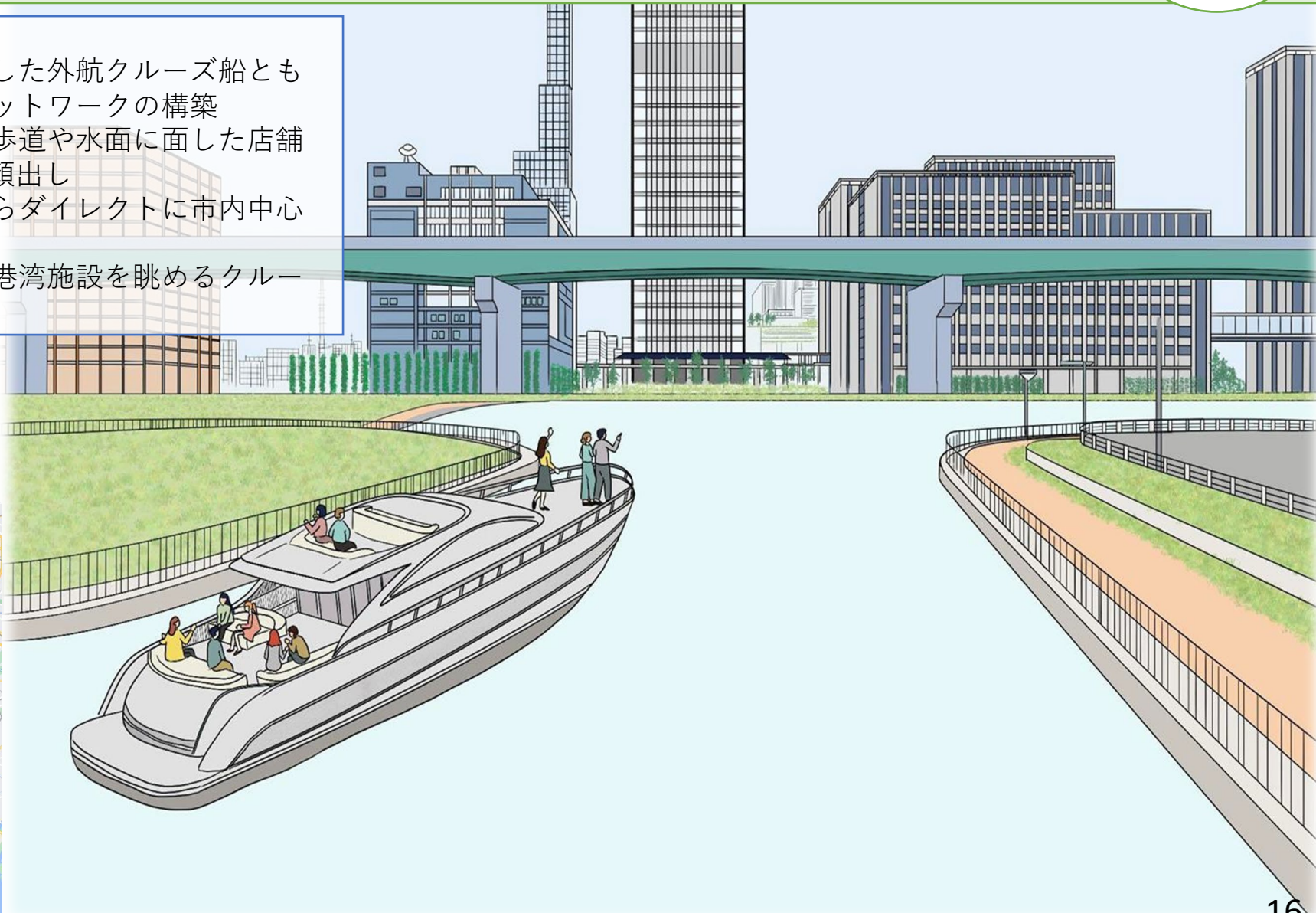
## 提言 1. 美しく豊かな南北軸の形成 Nagoya Super AXIS

1 - ②中川運河を再生し、海から都市中心部に至る水運の縦軸を形成する。



### 中川運河の再生

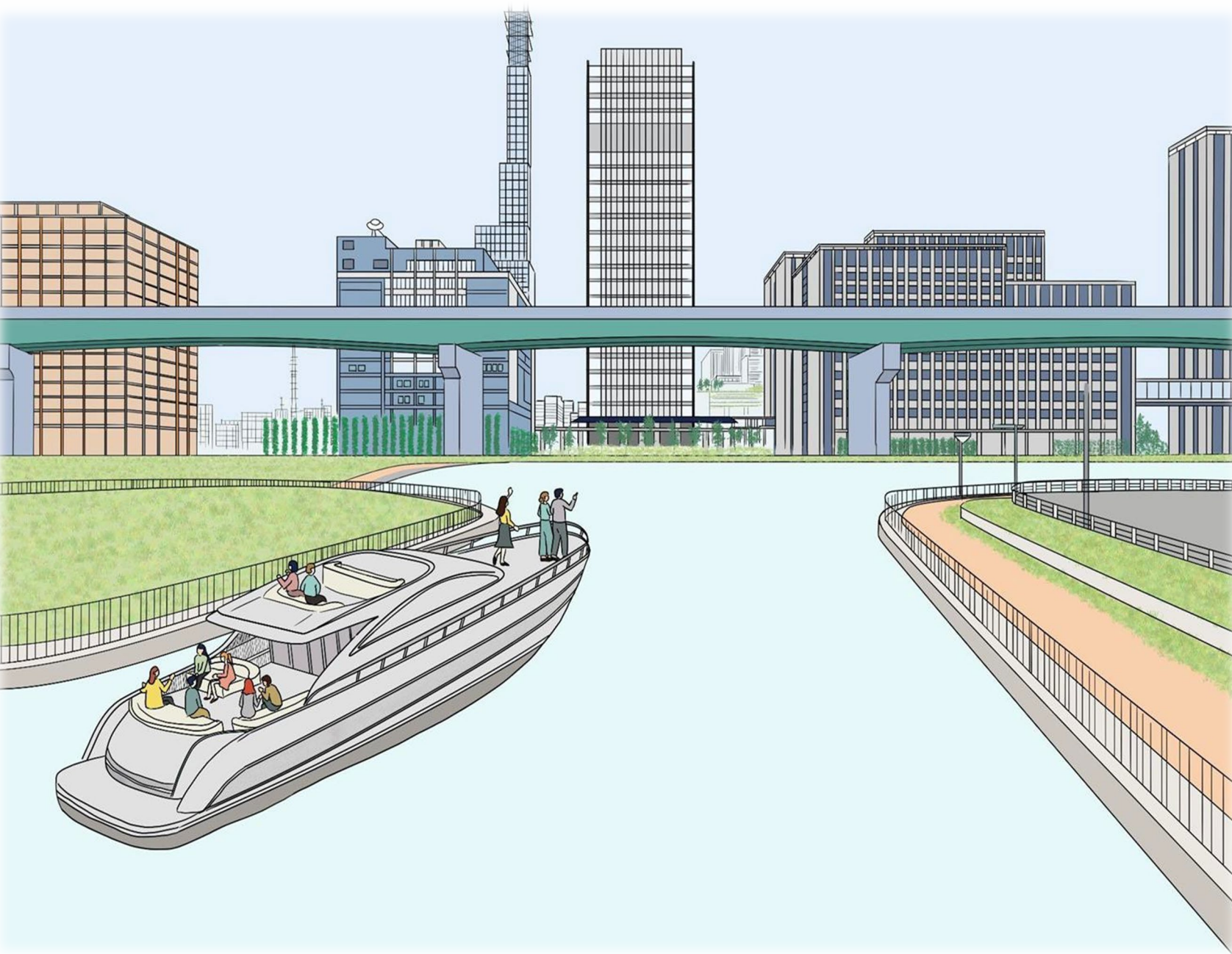
- ・中川運河・堀川を活用した外航クルーズ船とも連携可能な水上交通ネットワークの構築
- ・水辺空間を活かした遊歩道や水面に面した店舗などの整備→水辺への顔出し
- ・セントレア国際空港からダイレクトに市内中心部にアクセス
- ・名古屋港の工業地帯や港湾施設を眺めるクルーズにも活用



セントレア～名古屋市内まで



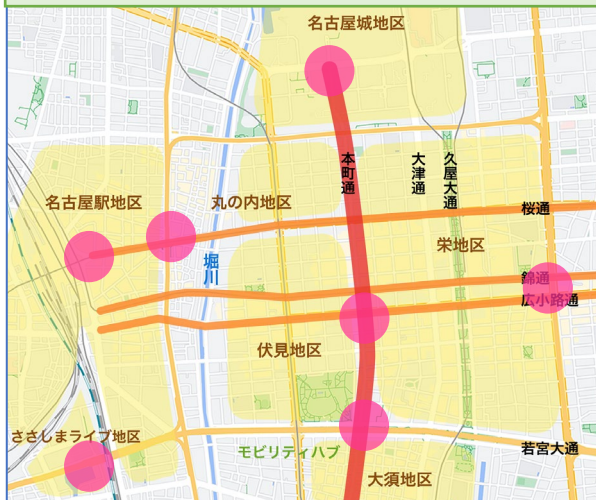
### 【ストーリー】 中川運河を利用したアクセス



- ・セントレア国際空港から中川運河を通じて市内中心部にアクセスできるようになった。
- ・名古屋港の工業地帯等を眺めつつ、穏やかな水面をゆっくりと進む贅沢で豊かな体験ができる。
- ・川沿いに面して、昔の工場をリニューアルした店舗もできた。
- ・日本国内の他の都市にはないオンリーワンの体験ができるようになった。

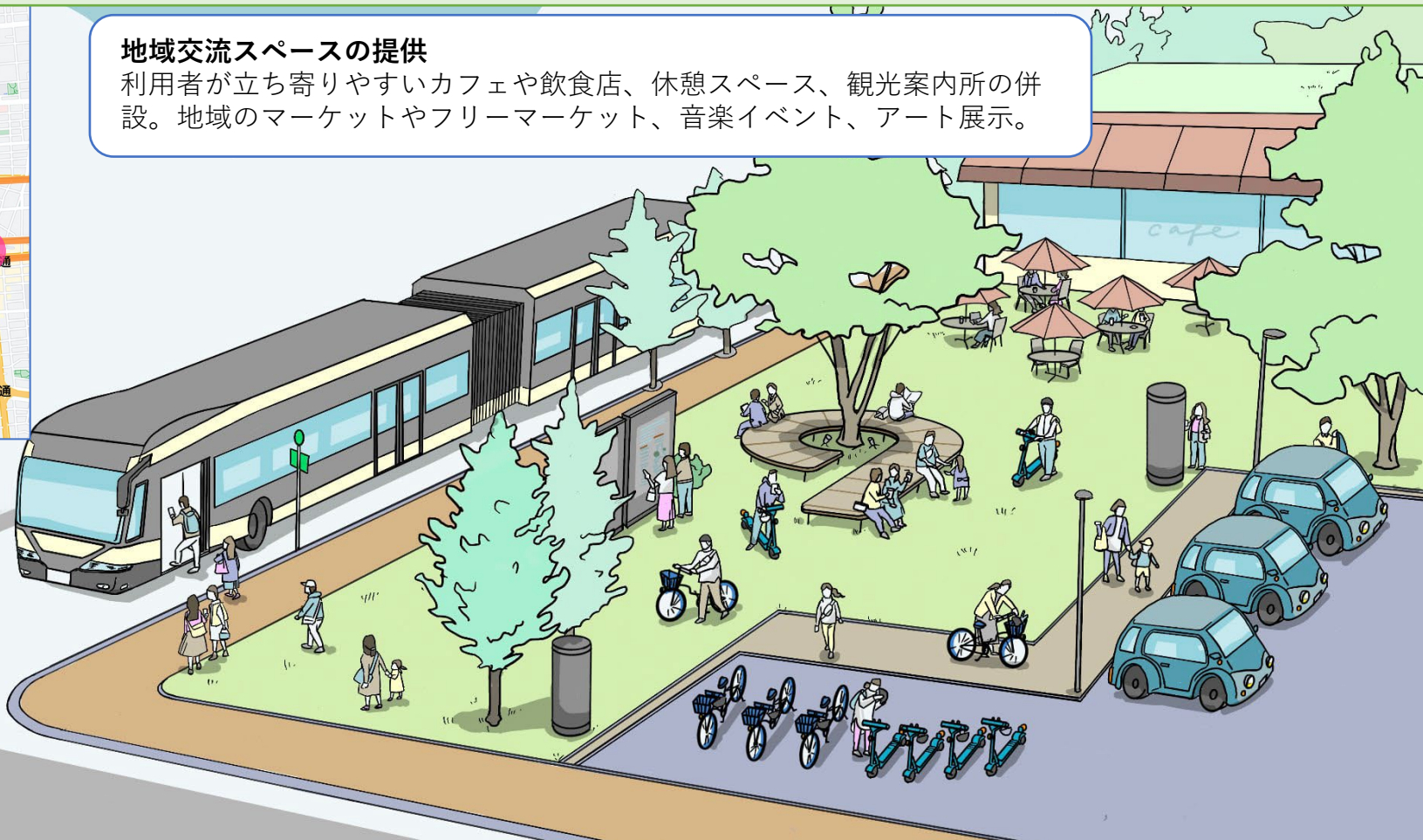
## 提言2. 新たな公共交通ネットワークの充実とモビリティハブの設置

- ・ 来街者にとってもわかりやすい公共交通ネットワークを形成する。
- ・ SRT・グリーンスローモビリティ等との乗換えがしやすく、地域交流の拠点となる空間を整備する。



### 地域交流スペースの提供

利用者が立ち寄りやすいカフェや飲食店、休憩スペース、観光案内所の併設。地域のマーケットやフリーマーケット、音楽イベント、アート展示。



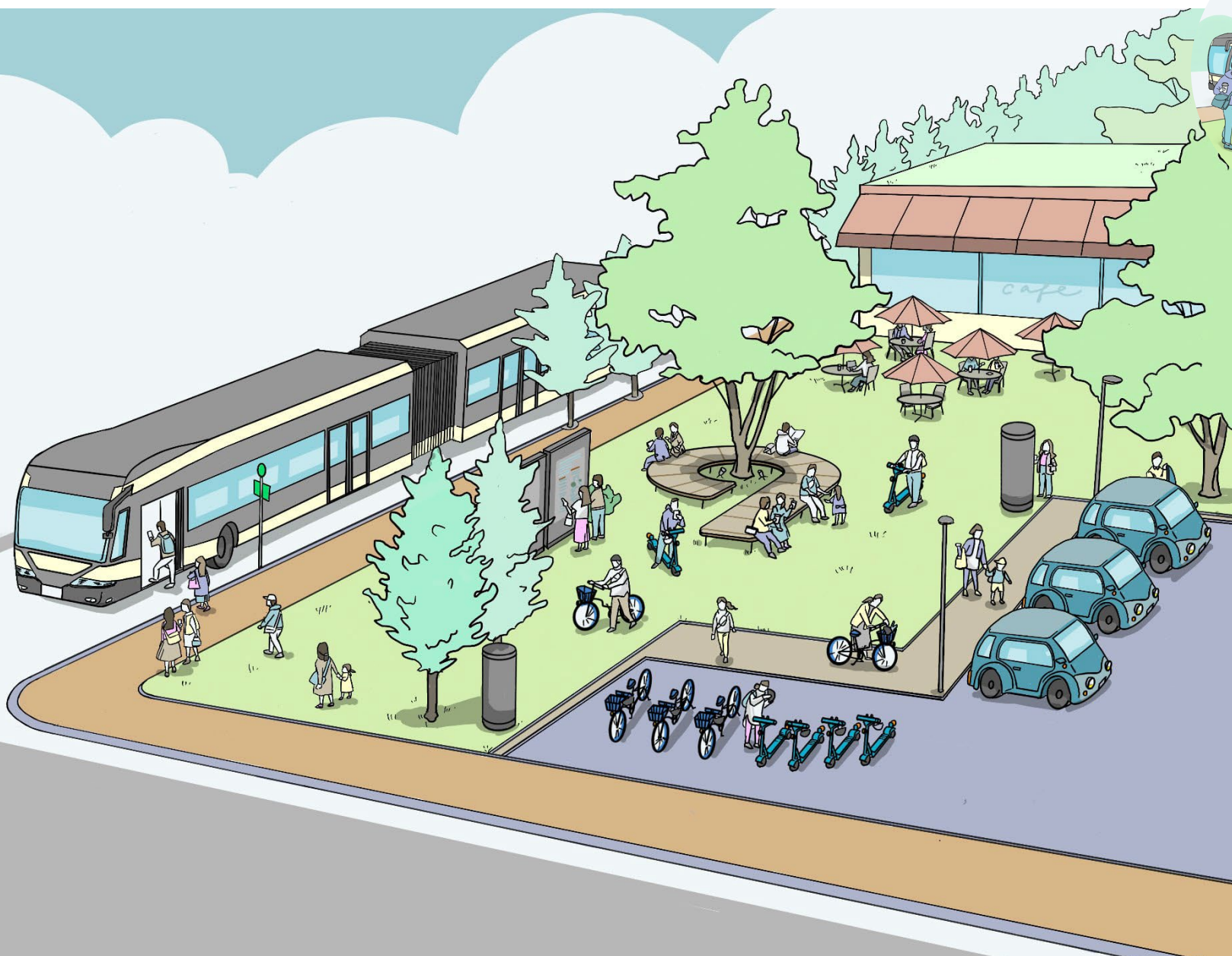
### 多様な交通手段の連携

SRT、自転車シェア、電動キックボード、カーシェア

### リアルタイム情報の提供

交通手段の発着情報や混雑状況、運行状況などをリアルタイムで提供する機能。

## 【ストーリー】 地域の乗換拠点（モビリティハブ）



- ・ SRTやグリーンローモビリティとの接続が円滑になり、まちなかに気軽に出かける機会が増えた。
- ・ 多くの人々が公共交通を使うようになり、自家用車の利用の機会が減った。
- ・ 地域交流イベントが可能な施設やオープンスペースもでき、高齢者・子育て世代など多様な人々が豊かな時間を過ごす。

提言3. 既存の地下空間と地上を繋ぐ、開放感と連続性のある空間の形成  
地下街と地上との接続部のリノベーションにより、豊かで開放的な空間を演出し、まちへと出かけたくなるような連続性のある空間をつくる。



## 【ストーリー】 開放的な地下接続部



- ・名古屋駅から地下を通り、気が付くと賑わいのあるまちなかに出ていた。
- ・バリアフリー動線も確保され、移動のストレスが軽減した。
- ・これまでよりも名古屋市内での滞在時間が長くなった。
- ・延泊をし、中部圏の他の地方都市にも訪れる機会が増えた。

構想実現のためには、以下の方策も必要であると思われる。

### 方策1：都市更新を推し進める制度拡充（税制優遇、補助、規制緩和等）

- ・容積率緩和が大きなメリットになりにくい名古屋ならではの独自のインセンティブを検討する必要がある。

### 方策2：都市更新を推し進める機運やシビックプライドの醸成

- ・地権者のまちづくりへの貢献意識や自分たちの街への誇りを育てる参加型のまちづくりの取組を活発化させる必要がある。

### 方策3：多様な人々を惹きつける新たな施設整備や来街者向け施策の拡充

- ・女性・子育て世帯や介護世帯が安心して生活できる保育・教育施設や医療・介護施設の整備・再配置の検討が必要である。
- ・交流人口拡大を図るため、来街者の利便性を向上させる移動サービスや多言語対応等の検討が必要である。

### 方策4：交通需要マネジメント施策の拡充

- ・公共交通の利用促進のため、新しい料金体系への改定や公共交通利用を促す情報発信等の取組を検討する必要がある。



## 6. 今後に向けて

- ・ リニア中央新幹線開業によって、より近く訪れやすくなった名古屋に、その独自の魅力を求めて、**ヒトやモノや多くの活力が引き寄せられてくる。**
- ・ 名古屋と繋がりを強化した周辺地域とともに、その活力を中部圏域全体で受けて止めて、**魅力と成長力のある持続的な地域の発展へ**

