

# 久屋大通のあり方(案)



平成 29 年 5 月

名古屋市住宅都市局

## <目次>

### 第1章 はじめに

- 1-1 「栄地区グランドビジョン」における久屋大通の位置づけ・・・・・・・・ 2

### 第2章 久屋大通の課題

- 2-1 賑わいや魅力の低下・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2-2 公園に求められる健全な緑と大災害への対応・・・・・・・・ 6
- 2-3 道路によるまちの分断・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
- 2-4 従来型の公園のあり方・使い方からの転換・・・・・・・・ 8

### 第3章 久屋大通の再生における視点

- 3-1 都心の周遊ルート的重要性・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 3-2 名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担・・・・・・・・ 10
- 3-3 公園周辺と久屋大通のあり方・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 3-4 検討対象範囲拡大の必要性・・・・・・・・・・・・・・・・ 14

### 第4章 北エリア・テレビ塔エリアの具体的な展開

- 4-1 集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出・・・・・・・・ 17
- 4-2 安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実・・・・ 19
- 4-3 車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり・・・・ 22
- 4-4 民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり・・・・・・・・ 25

### 第5章 北エリア・テレビ塔エリアの事業手法

- 5-1 民間活力の導入による持続的な管理・運営・・・・・・・・ 30
- 5-2 久屋大通の将来の事業イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・ 31
- 5-3 民間事業者による事業スキーム・・・・・・・・・・・・・・・・ 33
- 5-4 民間事業者により想定される事業展開・・・・・・・・ 34
- 5-5 管理・運営における行政と事業者の役割分担・・・・・・・・ 35
- 5-6 望ましい施設やイベント・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
- 5-7 行政が取り組むべき規制緩和・・・・・・・・・・・・・・・・ 37
- 5-8 国土交通省において創設予定の「Park-PFI 制度」・・・・ 38

### 参考資料

- これまでの取り組み状況・・・・・・・・・・・・・・・・ 39

## 第1章 はじめに

昨今、国内外において魅力ある圏域の形成に向けた都市間競争が激しさを増しています。さらに、そのような傾向は、2027年に予定されているリニア中央新幹線の開業によって、より一層強まると考えられますが、これをきっかけに国内に新たな大交流が形成されることとなり、それはこの地域にとっても大きなチャンスとなることが期待されます。

本市が名古屋大都市圏の中核都市として、圏域全体の成長をけん引していくためには、まずは大交流の起点となる名古屋駅から多くの人々や企業などを市内に引き込んでいくことができるよう、市内全体でバランスの良いまちづくりを進め、それを発信していく必要があります、その代表格である都心部においても魅力向上をさらに進めることが急務です。

本市の都心部は、名古屋駅地区と栄地区とが大きな2つの中心核を形成しており、本市では、これまで両地区が連携あるいは役割を分担し、それぞれの個性を活かした魅力向上を図るため、都心部のまちづくりに取り組んできました。栄地区においても、特徴である豊かな公共空間や商業、文化、娯楽などの集積、個性的な界隈の存在を十分に活かして、市民や名古屋への来訪者を今以上に惹きつけることができるよう、魅力の向上を図っていくことが必要です。

このような状況を踏まえ、本市ではリニア中央新幹線の開業までの期間を対象に、栄地区のまちづくりを実現するための基本方針となる「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」を、平成25年6月に策定しました。

## 1-1 「栄地区グランドビジョン」における久屋大通の位置づけ

市民や栄地区のまちづくりに関係するさまざまな立場の人と目標を共有し、それぞれの役割と相互の協力により取り組みを始めていくためにとりまとめた「栄地区グランドビジョン」においては、「公共空間の再生」「民間再開発の促進」「界隈性の充実」の3つの方針に沿ってまちづくりを進めていくこととしています。そのうち、行政が主体的に取り組んでいく「公共空間の再生」において、久屋大通公園の再生については主要な事業の一つと位置づけています。

### ○「栄地区グランドビジョン」より

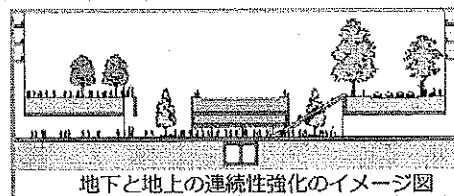
#### 公園（久屋大通公園）

- 久屋大通公園の魅力向上に向けて、都心のシンボル空間として、名古屋を訪れた多くの人々や市民が集まり、憩い、ふれあう、栄地区を象徴する公共空間にふさわしい整備を行います
  - ・名古屋大都市圏を代表する観光名所化を図るため、魅力的な集客施設の導入をすすめます。特にテレビ塔エリアについては、テレビ塔と密接に連携した公園・道路の整備・運営に取り組み、一層のにぎわいを創出するとともに、良好な景観形成を行い、テレビ塔のシンボル性を強化した空間づくりを行います。
  - ・公園本来の機能をしっかり確保しながら、広々とした開放的な広場の整備やイベントなどが実施しやすい基盤整備をすすめます。
  - ・整備にあたっては、公園内外の高低差緩和や公園と地下空間との昇降設備の充実など、高齢者や子供連れをはじめとするあらゆる人々が利用しやすいユニバーサルデザインによる公園づくりを行います。
- 久屋大通公園と沿道とがより一体化するような空間形成を図ります
  - ・公園と道路と沿道施設を一体的なにぎわい空間とするため、自動車利用に配慮しつつ、公園の拡幅、沿道からのアクセス箇所の増強、視覚的な開放性を高めることなどにより、公園と沿道との連続性を大幅に向上させます。
- 久屋大通公園が北から南まで一体的に活用できるような空間形成を図ります
  - ・栄バスターミナル（噴水南のりば）エリアは、集客・交流性の高い空間として地下空間とあわせて再整備を行います。また、バスターミナルは、栄中心部において機能を確保した上で公園外への移設に取り組みます。
  - ・公園を分断する東西方向の道路は、主要幹線を除き、できる限り廃止するなどして、南北の連続性を大幅に向上させ、周遊できる空間づくりを行います。
- 広域避難場所としての防災機能強化を図ります
  - ・栄地区最大の公共空間として、避難者収容のためのオープンスペースを大きく確保し、沿道や地下などから避難しやすい環境を整え、あわせて被災対応支援のための機能強化を図ります。
- 民間の経営感覚を活かして、効率的で質の高い公園整備・管理運営をすすめます
  - ・設置管理許可制度や指定管理者制度、PFI制度など、様々な官民連携（PPP）手法を活用することによって、民間事業者の活力やノウハウを導入し、競争原理によってより良いサービスの提供を図ります。

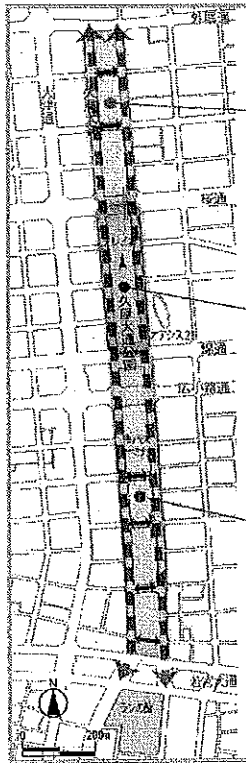
#### 地下空間

- 地下街や地下鉄駅などと、地上の歩行者空間との連続性を強化します

・地下空間と地上との連続性を高めるため、エレベーターやエスカレーターなど昇降機能を集約化した地上と地下をつなぐ拠点をつくるとともに、利用可能時間の延長などにより、地下と地上の移動をしやすくし、新たな人の流れをつくりだします。



エリア別の空間イメージと達成目標



**『都会の安らぎ空間』**

豊富な緑を活かした落ち着いた雰囲気のある憩いの空間を創出し、気軽に利用できる公園を目指します。

- ・明るく健全な樹木環境の整備
- ・収益施設(飲食)導入による雰囲気づくり
- ・南北の連続性の強化
- ・公園内外の高低差緩和

**『観光・交流空間』**

テレビ塔のシンボル性を強化し、観光客や市民が広く交流できる公園を目指します。

- ・テレビ塔と密接に連携した公園・道路の整備・運営
- ・魅力的な集客機能の強化
- ・地上と地下の連続性の強化
- ・開放的な広場やイベントなどが実施しやすい基盤整備
- ・公園内外の高低差緩和

**『にぎわいの空間』**

大規模イベント空間の充実を図り、来訪者が集い楽しむことのできる公園を目指します。

- ・開放的な広場やイベントなどが実施しやすい基盤整備
- ・地下空間とあわせた集客・交流性の高い空間としての再整備
- ・地上と地下の連続性の強化
- ・南北の連続性の強化

**道路** 公園と道路、沿道施設との一体的なにぎわい空間の形成

久屋大通公園のエリア別の空間イメージ

	2013年 (平成25年)	前期	中期	後期	2027年 (平成39年)
ビジョン 策定		●公園(久屋大通公園) ◀ テレビ塔・北エリア		▶▶▶ 南エリア	

---

## 第2章 久屋大通の課題

主として戦後から昭和 50 年代にかけて段階的に整備が行われてきた久屋大通ですが、社会情勢や周辺環境が少しずつ変化していること、公共空間の新しい魅力、利活用が求められる時代であること、老朽化や陳腐化が進んでいることなどにより、現状では様々な面で利用ニーズに応えられていない状況となっています。

このような状況下、久屋大通が抱える現状の主な課題と目指すべき方向について、以下に整理します。

## 2-1 賑わいや魅力の低下

現状では、さかえ川等の公園施設の老朽化・陳腐化等により、公園の魅力が低下しています。久屋大通公園全体にわたって公園と地下街等の行き来が乏しいため、地上と地下が一体となった賑わいとなっていません。また、不規則な看板やネオン、違法駐車などにより、都市景観として美しくありません。

このような賑わいや魅力の低下を解決するための視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

### (解決の視点)

- 集える境界としての公園・・・目的型への機能再生を図ります
- テレビ塔下、もちの木広場を活用し、縦の回遊を強めます
- 歩いて楽しい街をつくります・・・ウォーカビリティ
  - ・疲れることへの配慮
  - ・歩いてみようという気の喚起
  - ・長く歩いていると思わせないための仕掛けや仕組み
  - ・不規則な看板やネオンの統一、違法駐輪の解消などによる魅力的な景観の形成
- 周辺商業やオフィス等との連携性を強めます

### ■目指すべき方向

#### 集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出

##### <魅力的な集客施設の導入>

- ・公園や地下に新たな集客機能を導入し、国内外から観光客を取り込みます
- ・テレビ塔を背景にできる広場やテレビ塔と公園の一体化、テレビ塔の活用により観光力を強化します

##### <使いやすいイベント空間の整備>

- ・老朽化した水景施設や久屋大通公園駐車場スペースは、誰もが使いやすく、使いたい人が使いやすく、使いたくなるような空間となるよう整備します

##### <地上、地下の連続性の向上>

- ・地上と地下（地下街や地下鉄）との関係性を強化します
- ・テレビ塔や、もちの木広場の地下部分で上下の連続性を向上させます

##### <久屋大通公園としての景観のブランディング>

- ・景観を損なっている違法駐輪の解消を目指す駐輪場を整備します
- ・楽しく歩ける「ヒューマンタッチ」な素材、色等の景観を演出します
- ・名古屋市としての場のブランディングを表現する広告規制をはじめ、魅力を可視化します

## 2-2 公園に求められる健全な緑と大災害への対応

現在の公園の緑は、長年の歳月により過度に密生し、うっそうとした緑量となっています。そのため、現状では樹木の状態が悪化するとともに、見通しが悪くなり閉鎖的で暗いイメージとなり、「遮蔽感」、「閉鎖的で暗い」、「ヒューマン感に乏しい」、「親しみやすさや温かみがない」、「親和性がなく、沿道から心理的に遠い」などの印象を与えています。

一方、広場空間としては、都心の広域避難場所として貴重な役割を担っていますが、公園規模に対してオープンスペースが乏しいうえ、公園内外の高低差もあり、防災機能を十分果たしうる空間になっていません。

こうした課題を解決するためには、健全な緑の育成と大災害への対応を図っていく必要があります。解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

### (解決の視点)

- 良好な緑の育成による明るく見通しの良い景観を創出します
- 広域避難場所としての防災機能を強化します

### ■目指すべき方向

#### 安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実

##### <良好な樹木環境の整備>

- ・既存樹木の間伐や更新により、健全で上質な緑の空間とします
- ・沿道側植栽帯の地被類や樹木配置の見直しによる視覚的な開放性を確保します

##### <ユニバーサルデザインの視点による整備>

- ・一望のもとに見えることが大切であり、高低差を処理しながら回遊性や徒歩環境を整えます
- ・地上と地下の昇降設備を導入するとともに、既存階段の配置見直しにより、誰もが快適な空間を肌で感じられるようにします

##### <広域避難場所としての防災機能の強化>

- ・災害時の最寄り駅での避難者を受け入れるとともに、広域からの避難場所となるためのオープンスペースを確保します



### 2-3 道路によるまちの分断

現在の久屋大通の車線は片側3車線ですが、これによりまちが東西に分断されています。さらに、北エリアの東西道路により、公園の一体感が損なわれています。また、交差点部が拡大されており、危険だけでなく、待ち時間等が増大し効率が低下していることから、歩行者の安全性が損なわれています。

こうした課題を解決するためには、「道路構造・交通運用の差別化」を図ることで道路機能のあり方を変えていく必要があります。解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

#### (解決の視点)

##### ○基本的な道路構造

- ・久屋大通の車線数は必要な車線数とします
- ・必要箇所に限定したバスベイや積み下ろしスペースを確保します
- ・直線走行をなくし、速度抑制、通過交通排除を図ります

##### ○交差点部

- ・車道部を極力歩道に近い外見とします
- ・横断歩道はできるだけ短くします
- ・区間内の信号機は主要交差点を除き原則廃止します

#### ■目指すべき方向

##### 車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり

#### <空間活用の一体化>

- ・広い車道、大きな交差点ではなく、沿道に賑わいを持たせるような歩行者重視型へ転換します
- ・久屋大通の車線数は必要な車線数とし、車道幅員を狭めて、歩行者空間や緑化空間を拡大します
- ・久屋大通を横断する東西方向の道路周辺部の交差点対策を行った上で、東西道路を非常時以外は通り抜けができないようにします

## 2-4 従来型の公園のあり方・使い方からの転換

久屋大通公園は、他の公園と同等の一体的な管理がされていますが、十分に使われているとは言い難い状況になっています。そのため、公園と沿道とが緑の資産を互いに活用しておらず、沿道の商業施設も公園の周りであることを生かしきれていません。また、昨今では、地元の主体的な活動を支える層を増やし、公園と沿道や地域が共生することが求められています。

こうした課題を解決し、様々な民間事業者と地域の地元団体との連携を図っていくための解決の視点と目指すべき方向について、以下のようなことが考えられます。

(解決の視点)

- 「つくる」から「つかう」公園にします。
- 財政負担を与えない「自立運営型公園」
- 公園管理者とエリアマネジメント法人がともに稼ぐことで空間の魅力アップや来街者サービスにつなげるとともに、集客、公園内外の収益向上につなげます
- 周辺地域と公園の価値が連動する「地域とつながる公園」
- 公園と沿道とが緑の資産を互いに活用することで、地域の価値を高めます
- 何かしたい市民が集まる「使い手を育てる公園」
- 公園を通じて名古屋の経済力や暮らしの質の高さを見える化します

### ■目指すべき方向

#### 民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり

##### <民間活力の導入>

- ・従来の規制の問題点を乗り越えて、民間サイドからの創造的提案を喚起します

##### <エリアマネジメントの導入>

- ・公園と沿道（業務や商業、住宅）との価値が連動するために、民間サイドからの提案を誘発します

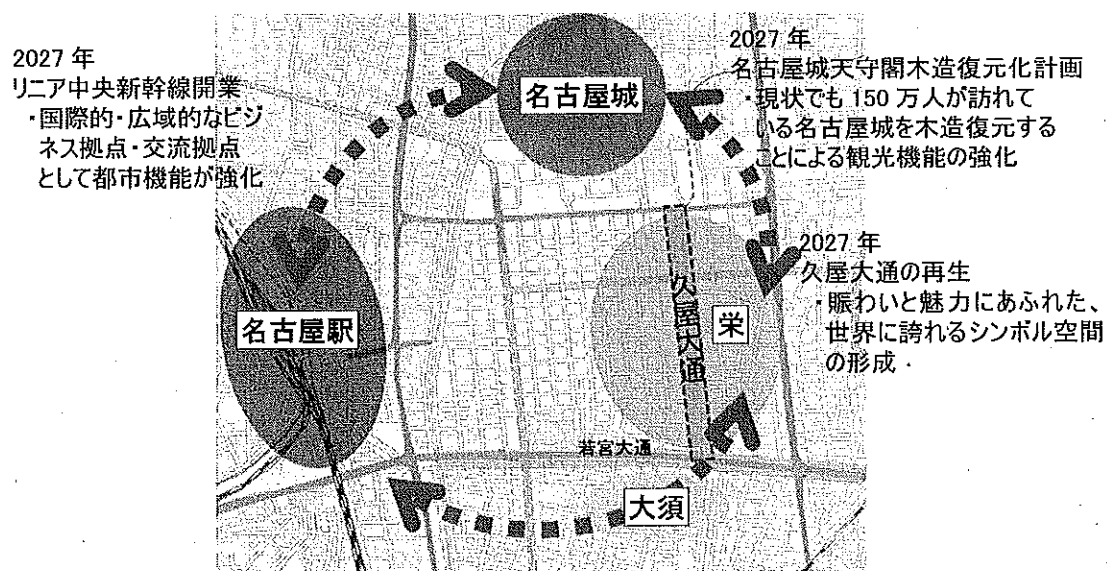
### 第3章 久屋大通の再生における視点

久屋大通が抱える課題を解決していく上で、2027年のリニア中央新幹線開業なども踏まえ、名古屋を一体的に見た戦略の中での久屋大通をどう位置付けていくのかという視点が重要です。

そこで、久屋大通の再生を考える上で必要となる視点について、以下に整理します。

#### 3-1 都心の周遊ルートの重要性

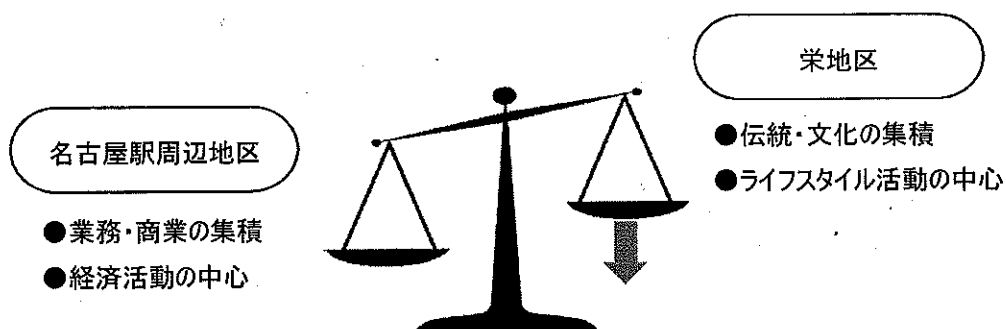
多様な賑わいの拠点それぞれが、ばらばらに存在しており、人々が歩いてゆったり周遊できる形態になっていません。そこで、それぞれの役割をとらえ、周遊ルートを意識しながら久屋大通のテーマ性を明確に打ち出していくことが必要です。



### 3-2 名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担

名古屋駅周辺地区と栄地区の機能分担を天秤で見ると、今まではほぼ同じ重さでしたが、ここへ来て名古屋駅周辺地区に様々なものが集積してきており、栄地区がやや軽くなっています。

しかし、名古屋駅周辺地区と栄地区とでは有している機能が異なることから、以下のような機能分担が必要です。



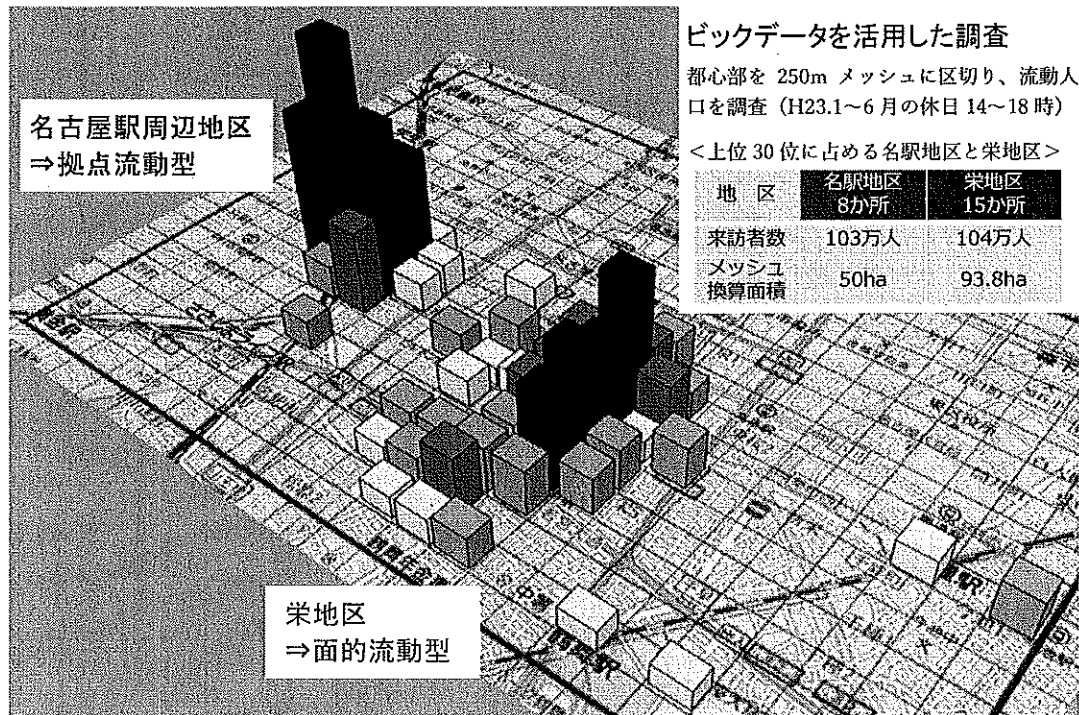
二つの中心核(名古屋駅周辺地区と栄地区)における機能分担案

そこで、名古屋駅周辺地区と栄地区の現状を「歩行者の回遊性」、「ホール、イベント広場の分布」の機能ごとに比較します。

### ○比較①:歩行者の回遊性

歩行者の回遊性について、流動人口を調査したデータを見てみると、来訪者数はほぼ同程度（約100万人）を示しているものの、名古屋駅周辺地区は、駅周辺に人の流れが集中している「拠点流動型」であるのに対して、栄地区は、広範囲にわたって人の流れが見られる「面的流動型」となっています。

これは、経済活動においてスピーディーなレスポンスを求める名古屋駅周辺地区と、スローに歩きながらものを楽しむ栄地区の機能分担を表しているといえます。



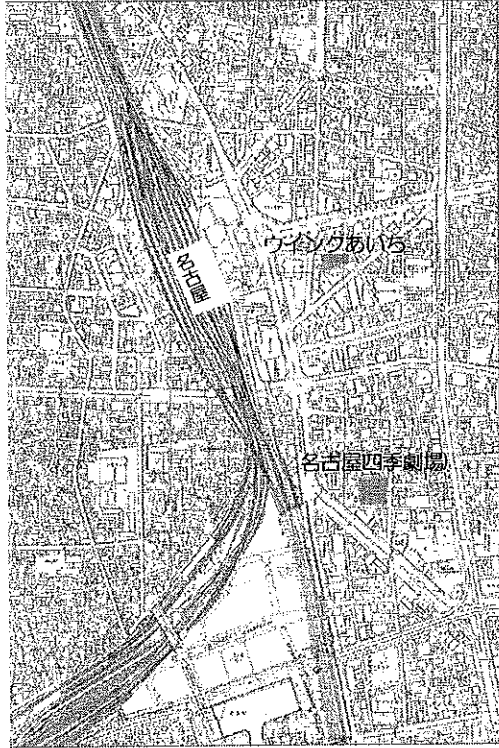
（出典：名古屋都市センター）

○比較②:ホール、イベント広場の分布

ホール及びイベント広場に関しては、栄地区にかなり集積しています。

これは、業務・商業が集積する名古屋駅周辺地区と、伝統・文化が集積する栄地区の機能分担を表しているといえます。

名古屋駅周辺地区



栄地区



※ホールは、300席上のコンサート等が可能なホールを抽出  
イベント広場は、大規模なイベント等を実施している公園を抽出  
(H29.4時点 名古屋市調べ)

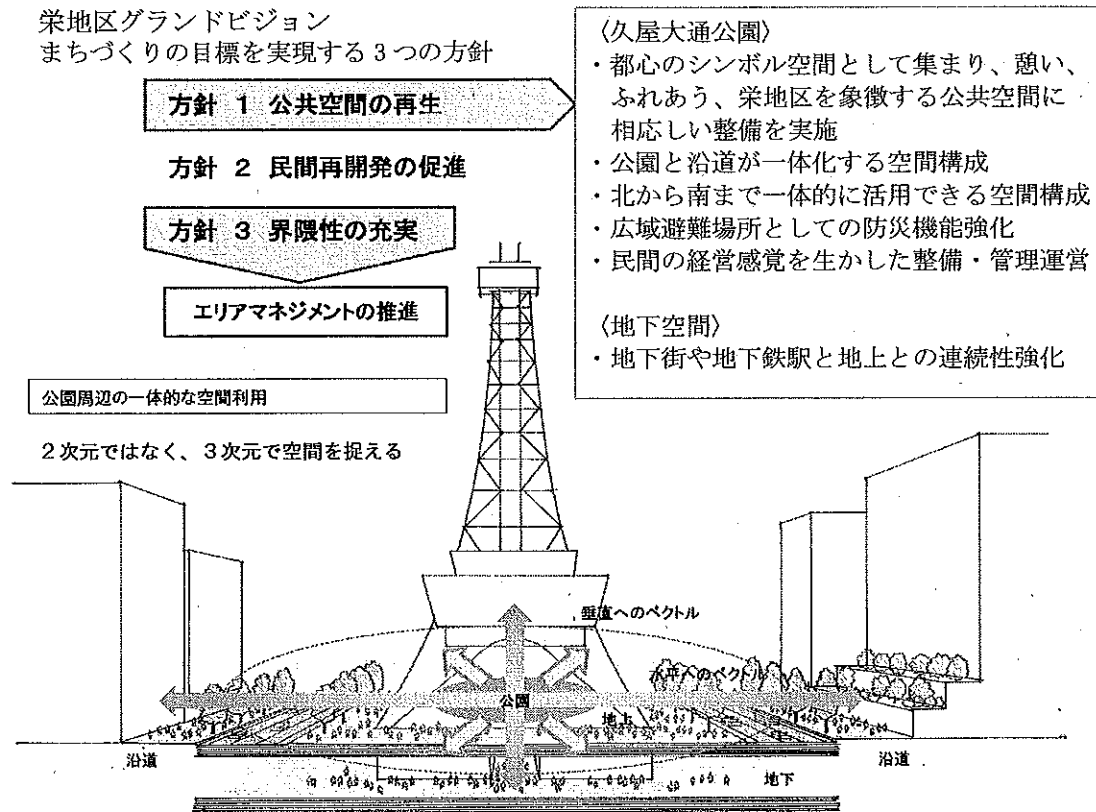


機能分担からの久屋大通公園のテーマ展開案

伝統・歴史を背景にした祝祭・創造都市 CREATIVE CITY  
「つくる」から「つかう」へ

### 3-3 公園周辺と久屋大通のあり方

栄地区グランドビジョンでは、まちづくりの目標を実現するための3つの方針を示しており、そのうちの「方針1 公共空間の再生」では、公園と沿道の一体化や南北の一体化、地上と地下の連続性強化などを掲げていることから、久屋大通公園周辺の一体的な空間利用を2次元ではなく、3次元として捉えることが必要です。



### 3-4 検討対象範囲拡大の必要性

街全体が一体的な公園になるためには、以下の視点による検討が必要です。

#### ○道路から都市公園の兼用工作物への転換(道路から公園内通路)

これまでの「道路」を公園内の通路として捉えることで「みち」というものに変え、さらに「みちひろば」という考え方に転換していきます。

そのためには、公園側からか歩道側から久屋大通の車線の減少等を検討していく必要があります。

#### ○民間敷地への立体公園制度の導入

東西が分断されているまちを一体的にしていくためには、民間敷地への立体公園制度の導入による容積率の緩和、低層棟への緑化誘導、公園との連続的活用の可能性の検討が必要です。

また、民間敷地側から公園へ積極的に関与してもらうためには、インセンティブの検討も必要です。

#### ○公園と沿道の価値上昇が市民サービスにつながる流れを形成

公園の価値が上昇し、周辺の価値が上昇することで売り上げも伸びると、税収増をもたらし、市民サービスの向上へとつながるといった流れを形成していくことが必要です。

#### ○BID 的管理の導入

上述のように街全体が公園になると、結果として環境不動産価値が向上することが想定されます。

例えば、BID 的管理を導入することで、沿道地権者に負担が生じますが、自らの資産価値を向上させることができます。

※BID (Business Improvement District ビジネス活性化地区)・・・

法律で定められた特別区制度の一種で、地域内の地権者に課される共同負担金（行政が税徴収と同様に徴収する）を原資とし、地域内の不動産価値を高めるために必要なサービス事業を行う組織を指します。

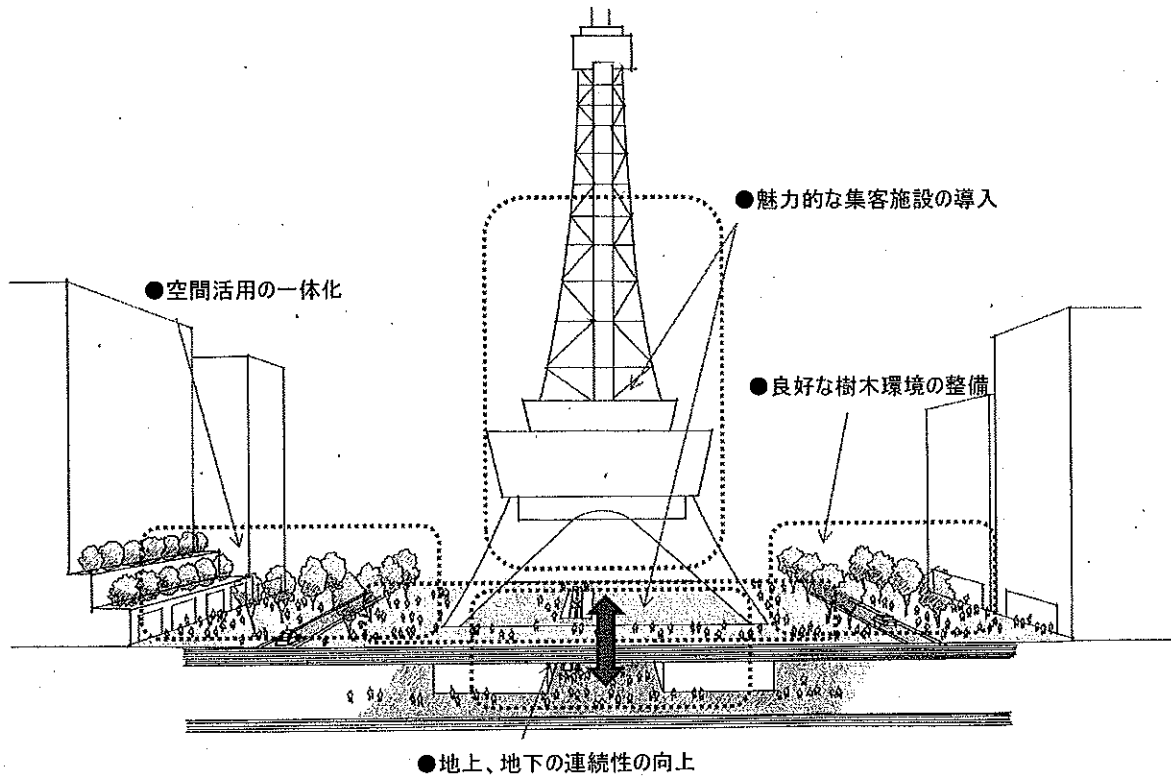




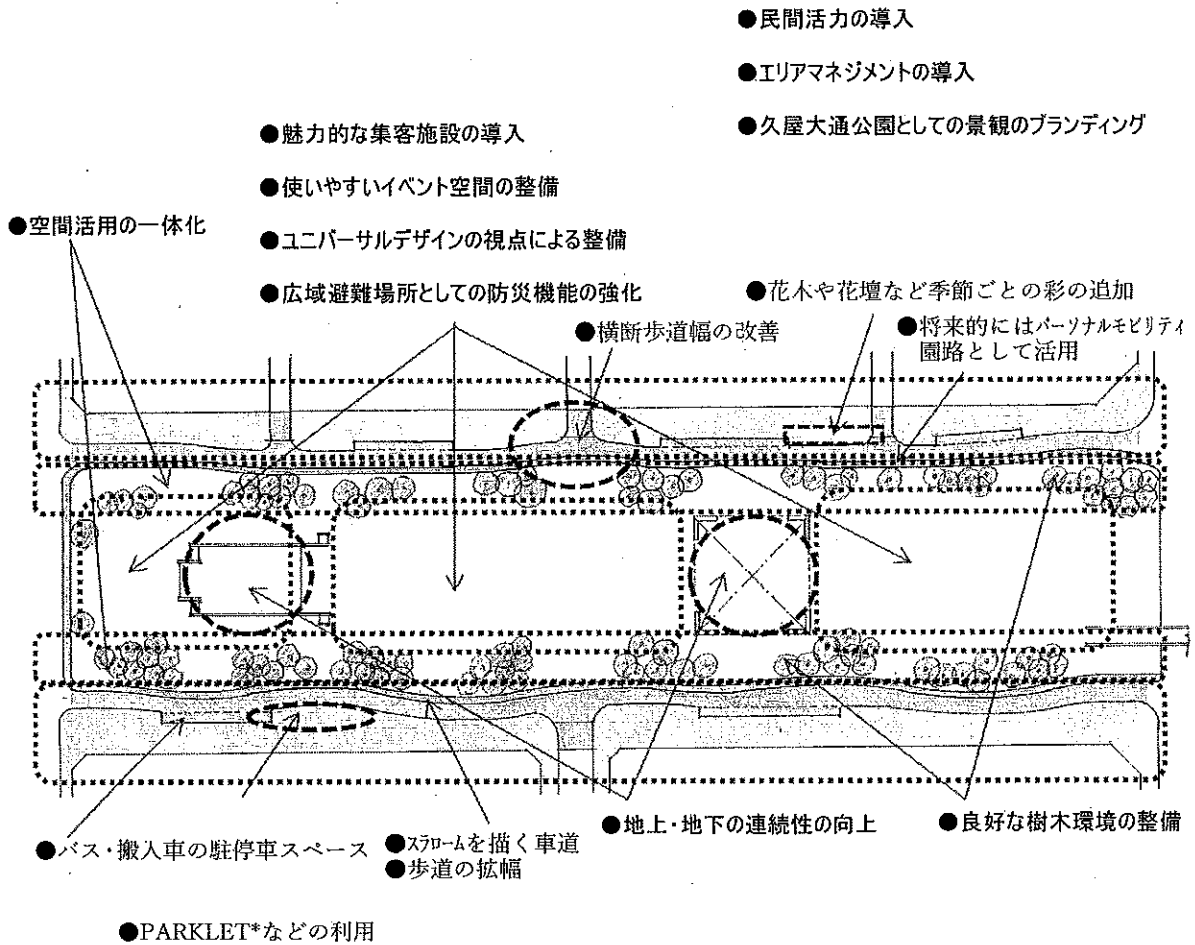
#### 第4章 北エリア・テレビ塔エリアの具体的な展開

北エリア及びテレビ塔エリアにおける空間利用の可能性を、断面的・平面的に捉えた上で、目指すべき方向性に向けた具体的な展開方策を以下に示します。

##### 空間利用の可能性<断面>



## 空間利用の可能性〈平面〉



\*PARKLET…路上駐車スペースの一部や、路肩の空きスペースを「箱庭ガーデン」に変えて、街に緑を多くしようという試み。ウッドデッキを敷いてベンチを置いたり、植物を植えたり、駐輪場を設置した憩いの場としています。

#### 4-1 集客と周辺の経済効果を生み出す賑わいの創出

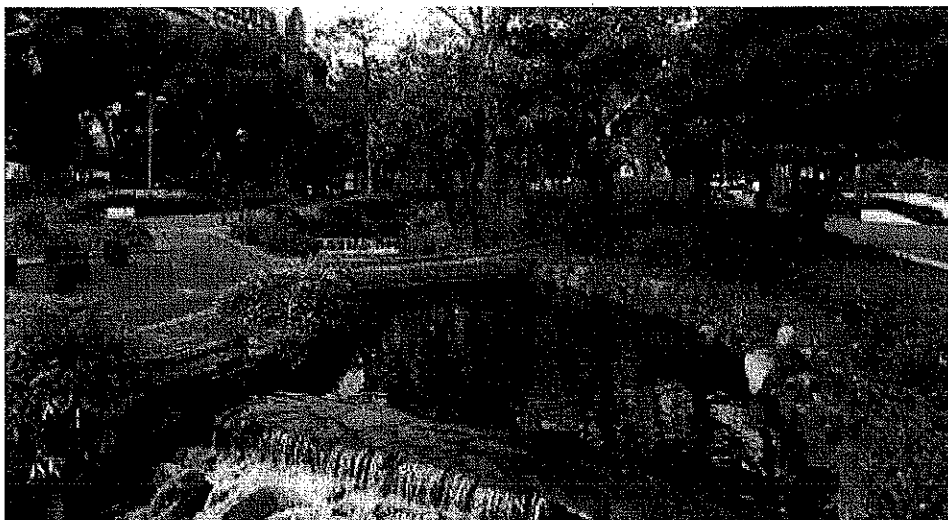
魅力的な集客施設の導入は、このエリアにおける「質」の向上につながるものであるため、北エリアでは、「都会のやすらぎ空間」に相応しい便益施設などを、テレビ塔エリアでは、地上の公園部分だけでなく地下も含めた「観光・交流空間」となるような集客施設を、民間事業者主体で整備・運営していく必要があります。

また、使いやすいイベント空間や憩いの空間の整備を積極的に果たしていくことや、地上と地下のきちんとした機能循環の確保も重要な要素です。

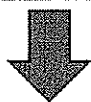
##### ○魅力的な集客施設の導入

- ・テレビ塔の活用により観光力を強化します
- ・公園や地下空間へ新たな集客機能を導入します

【現状】

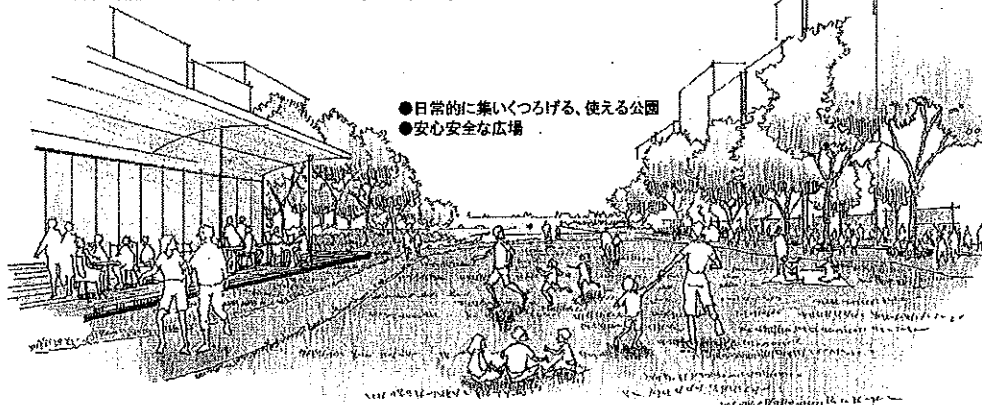


さかえ川



【将来イメージ】

●日常的に利用してもらいやすくなるカフェなどの便益施設の導入



●日常的に集いつるげる、使える公園  
●安心安全な広場

---

### ○使いやすいイベント空間の整備

- ・誰もが使いやすく、使いたくなるような公園とします
- ・東西道路、水景施設、公園の駐車場などを廃止し、まとまった広場を確保します

### ○地上、地下の連続性の向上

- ・テレビ塔や、もちの木広場における地上と地下の人の流れを誘導します

### ○久屋大通公園としての景観のブランディング

- ・地被類の撤去や樹木の配置の見直しによる、見通しのよい明るい樹木景観や、沿道と公園との視覚的な一体感づくりを進めます
- ・楽しく歩ける「ヒューマンタッチ」な素材、色等の景観を演出します
- ・公園内だけでなく沿道のバナー広告なども含めたデザインの統一や、違法駐輪や違法駐車を解消することにより、魅力的な景観を形成します



楽しく歩ける景観のイメージ  
(アートイベント)

#### 4-2 安心・安全なまちづくりの拠点としての防災機能の充実

このエリアに今ある樹木については、都心に残された貴重な緑の空間として多くの市民に愛されているものの、うっそうと生い茂った樹木による見通しの悪さや園内の暗さなどが課題となっています。そのため、良好な樹木環境を維持していくための対策が必要です。

また、ユニバーサルデザインの視点による高低差の解消や、災害時に避難場所として多くの人を受け入れられるような広い空間の確保も重要です。

##### ○良好な樹木環境の整備

- ・ 樹木の間伐や更新により、健全で上質な緑の空間を整備
- ・ 植栽帯の地被類や樹木配置の見直しにより、視覚的開放性を確保
- ・ 樹木間隔の適正化（現在の 1/3 程度へ）

##### クスノキや地被類の見直し

健全で明るい植栽帯とするため、植栽間隔を概ね 10m 程度とし、地被類の植栽帯も見直すことで視覚的な開放感を高め、心理的な沿道との一感をつくり出します。

##### ケヤキ並木等の健全化

公園中央部のケヤキをはじめとして、健全な樹木環境をつくり出すため、樹木の植栽密度を概ね 100 本/ha 程度とします。

(現状)

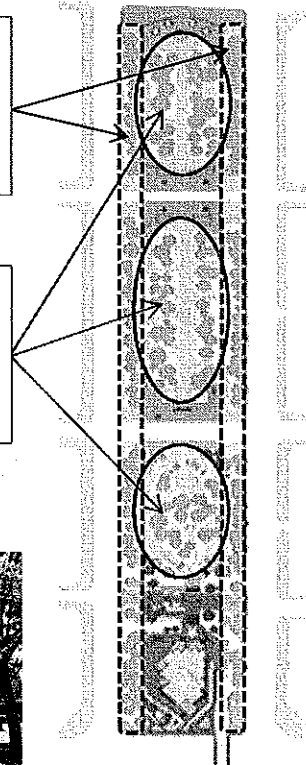


木々の間隔が狭いまま大きくなったため、枝が重なり、枯枝が増え、樹木が衰弱しています。

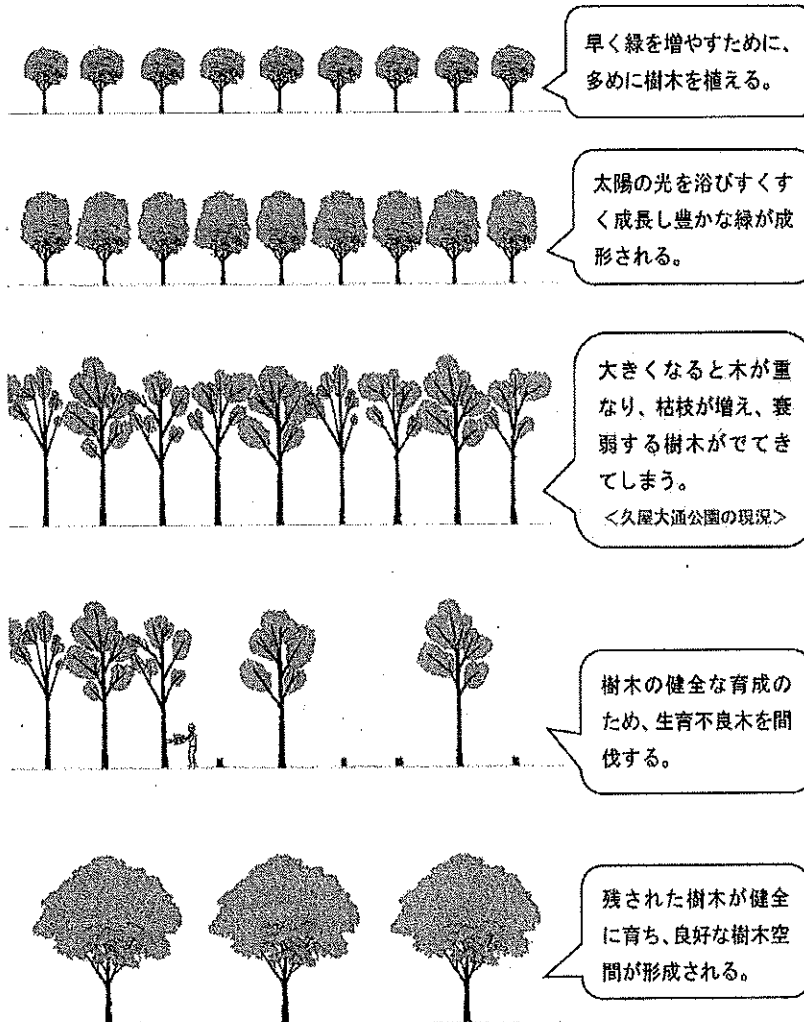
(将来イメージ)



適切な間伐により、残された樹木が健全に育ち、良好な樹木空間を形成します。



- ・間伐などにより、樹木の適正な密度管理が必要  
(樹高と樹間は、1:1 あるいは、1:1.5 程度が望ましい)



樹木の密度管理イメージ

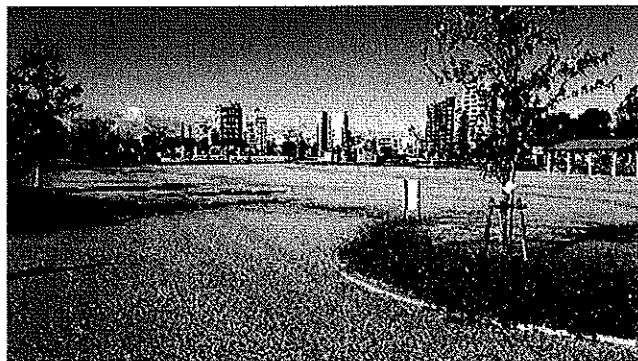
---

○ユニバーサルデザインの視点による整備

- ・主要な園路の高低差の解消や路面の改良を進めます

○広域避難場所としての防災機能の強化

- ・災害時により多くの避難者の受け入れを可能とするため、必要なオープンスペースを確保します



防災公園の事例  
(米野公園)

### 4-3 車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり

久屋大通の再生を進めていくうえで、従来からの車重視の考え方から脱却し、歩行者重視すなわち『車から人へ、人が主役の「ヒューマンタッチ」なまちづくり』の実現に向けた機能再生が必要です。

そこで、断面的に考えた久屋大通の空間利用の可能性、公園と沿道の一体的な活用や公園区域の拡大イメージについて、以下に整理します。

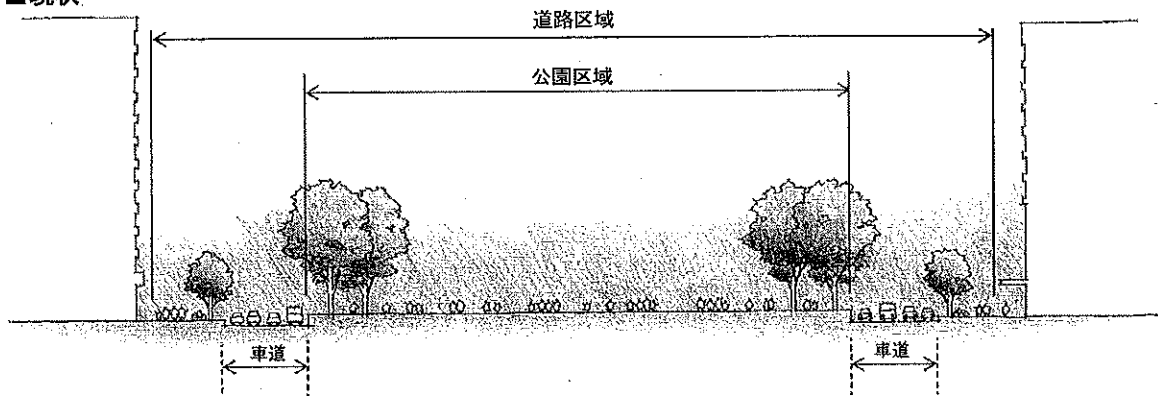
#### (現状)

- ・公園はありますが利用されていません
- ・公園と道路それぞれの管理者がおり、一体的な活用がされていません

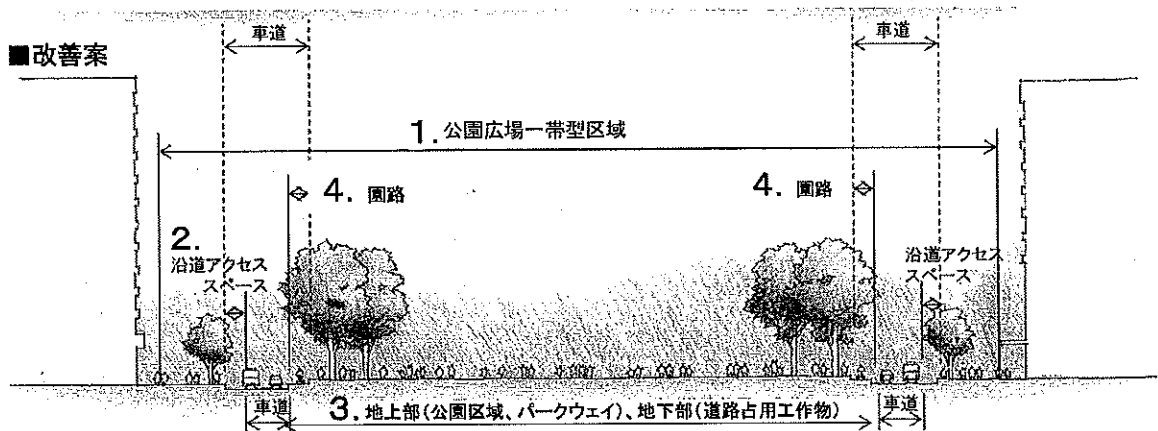
#### (改善案)

- ・公園広場一体型区域として、公園管理者が活用などについて一体的に考えます
- ・沿道アクセススペースは、公園と一体化できるバッファーとして活用します
- ・車道を狭めることで、公園の園路幅を広げながら公園の通過性、集積性の機能を高め、公園のパークウェイとして活用します

#### ■現状



#### ■改善案



2.



## ○空間活用の一体化

・沿道と公園の一体化します

\* 必要な自動車通行帯と十分な停車帯を確保し、全体を公園的な空間に整備します

a.原則1方向1車線

b.バス・搬入車の駐停車スペース

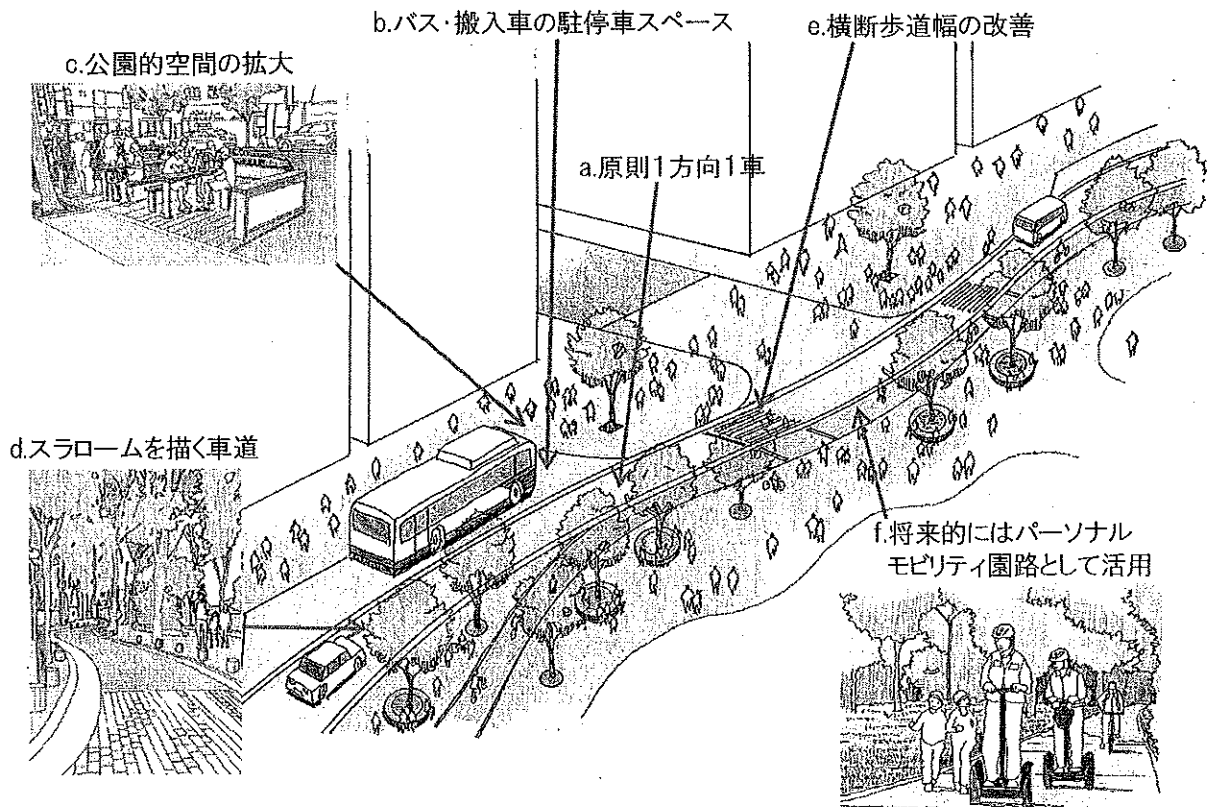
c.公園的空間の拡大

d.スラロームを描く車道

e.横断歩道幅の改善

f.将来的にはパーソナルモビリティ園路として活用

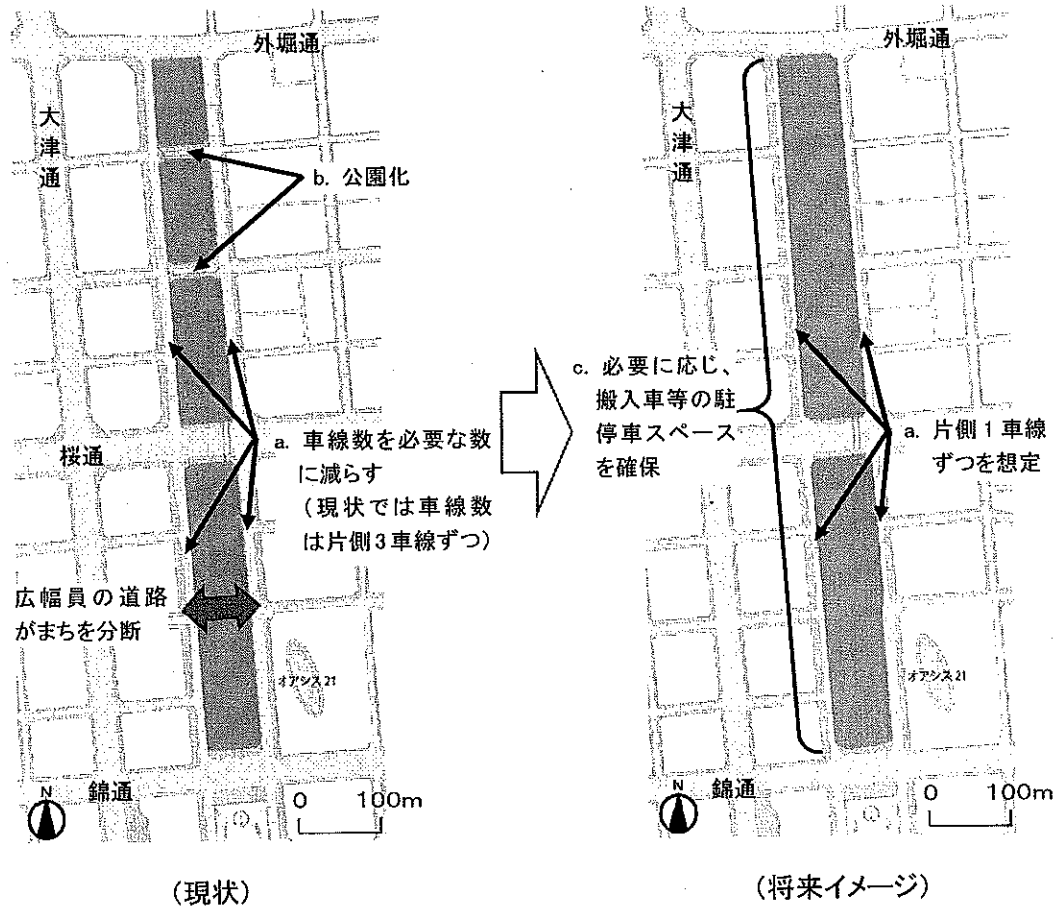
・公園と沿道（業務や商業）とが、緑の資産を共有化します



北エリア・テレビ塔エリアにおける沿道と公園の一体化イメージ

・公園区域を拡大します

- a.公園の東西にある道路の車線数を必要な数とし、公園や歩行者空間を拡大します
- b.周辺の交差点対策を行い、2箇所の東西方向の道路を公園として整備し、一体感のある公園に再生します
- c.沿道の利便性を確保するため、搬入車等の駐停車スペースを確保します



北エリア・テレビ塔エリアにおける公園区域の拡大イメージ

#### 4-4 民間活力導入に向けた新たな仕組みづくり

久屋大通の再生にあたっては、「つくる」ことはもちろん「つかう」ということと、マネジメントという視点が非常に重要です。

そのためには、民間事業者からの提案に加え、公園を中核とした民間事業者と地域の地元団体との連携によるエリアマネジメントの仕組みを構築し、導入を進めていくことが必要です。

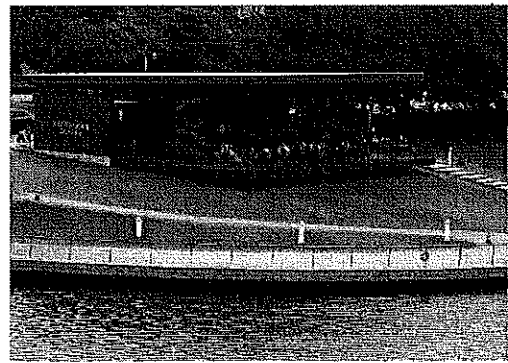
##### ○民間活力の導入

- ・必要な規制緩和を行うとともに、公園の上質な整備や高質な管理運営のため、民間事業者のノウハウを活用します



例：民間事業者による集客施設の設置

(企業ミュージアム)



(カフェ)

## ○エリアマネジメントの導入

- ・グローバル化の中で都市が競争してきた 1980 年代～2000 年代までは、グローバル企業に好まれるオフィス空間づくりが主流でしたが、都市空間が均質化されてしまいました
- ・近年は、地域の独自性を生かしたまちづくりが盛んになり、単なる「空間：Space」から意味のある「場：Place」に移行し、プレイスメイキングやプレイスマネジメントが台頭してきています
- ・作った後の「育てる」段階にはまちの中での様々な連携が必要であり、制度や前例の壁を越えて、新しい取り組みを始めるローカルな仕組みづくりが必要です
- ・「場：Place」で活動を構想し、それを展開する人を発掘するとともに、必要な財源を調達できるマネジメントの仕組みが必要です



民間事業者との連携イメージ  
(オープンカフェ)



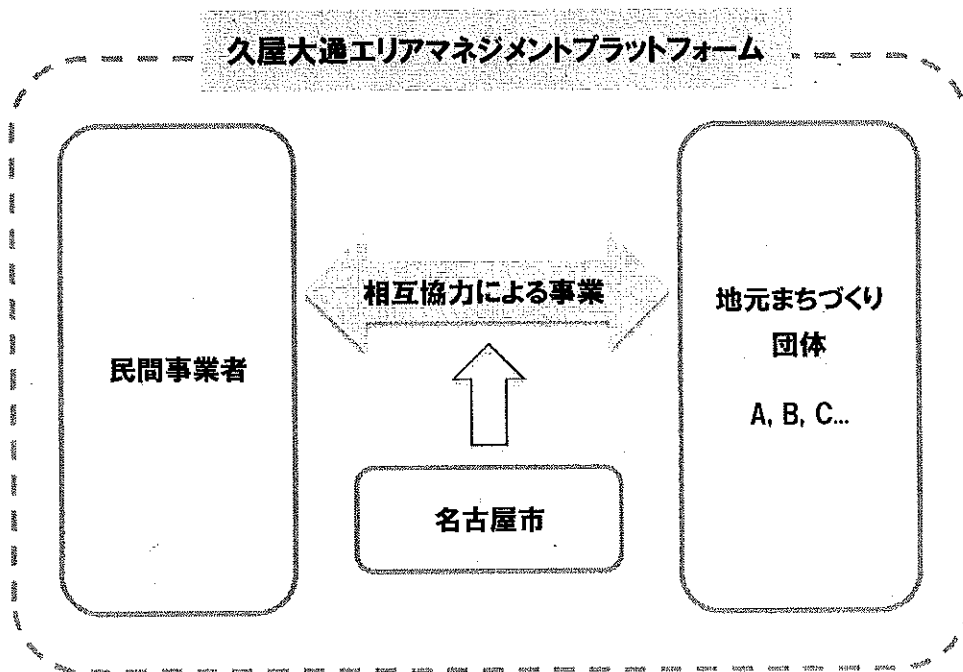
地元まちづくり団体との連携イメージ  
(大道芸)

## ○久屋大通エリアマネジメントの基本的な考え方

- ・久屋大通公園の民間事業者と周辺の地権者、事業者、まちづくり団体が一つのプラットフォームを形成し、エリアマネジメントに取り組みます
  - a.民間事業者は沿道の魅力化にも協力します
  - b.まちづくり団体それぞれの独自性は保ちながらも、久屋大通地区全体としてのまちづくりに共に取り組みます
    - ⇒プラットフォーム参加の団体それぞれの尊重、コーディネーターの中立的参画
  
- ・エリアマネジメントの実施に当たっては公園・沿道で収益をあげ、その収益の一部を還元することにより地域のポテンシャルの向上に努めます
  - a.プラットフォーム参加には一定の会費等を設定することが考えられますが、参加者が相互に協力する事により、まちづくり活動を進めるための財源（収益）を確保します
  - b.得られた収益の還元に当っては、エリア全体のポテンシャルを向上させることを目的とし、収益性の高い地区も低い地区もバランスよくポテンシャルの向上に努めます
    - ⇒地域全体の価値を向上させることを重視し、特定の参加者だけに利益が行くことのないようにします
  
- ・プラットフォームの成熟度にあわせて、組織と取り組みを進化させます
  - a.組織が未熟な段階では美化活動やイベント等短期的に取り組める活動から開始し、長期的に公園、沿道が一体的に魅力的な地区となるよう取り組みを進化させます
  - b.段階が進むにつれ、プラットフォームの意向を汲んで機動的に事業を展開する組織が必要となるため、その準備を進めます

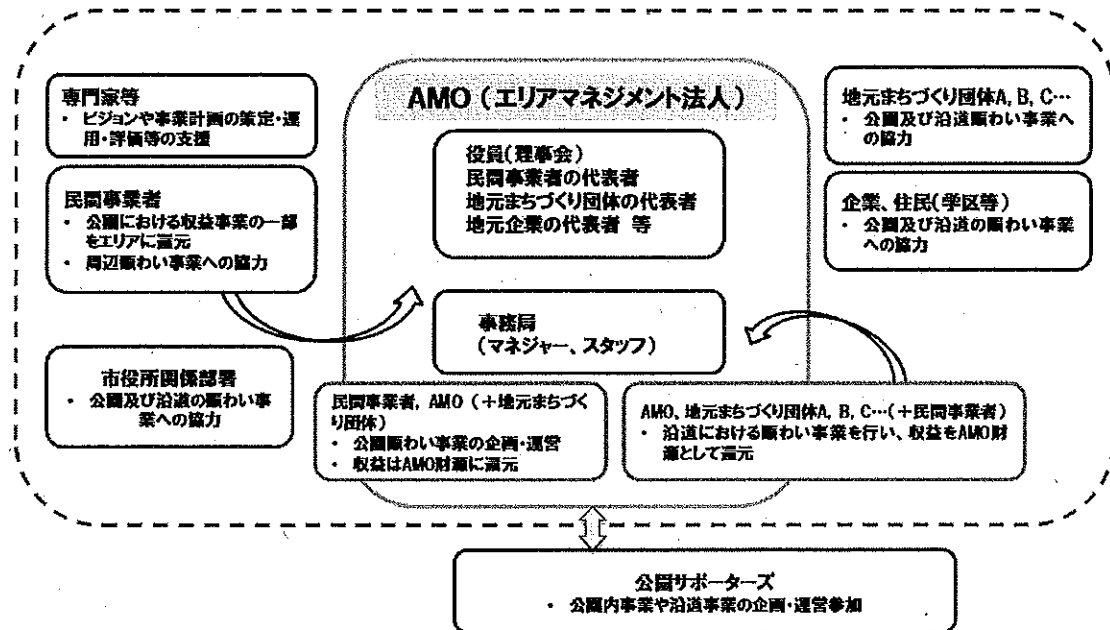
○エリアマネジメントのファーストステップ(民間事業者決定から整備期間中のイメージ)

- ・まずは、協議の場を設置し、エリアマネジメントの学習や検討から始めます
- ・公園と周辺地区が共に発展するビジョンを共有し、始められる活動から実践します
- ・整備前や整備中の実験的事業(オープンカフェ、美化、環境を意識したソーシャルイベントなど)を通じて、本格展開に向けての課題を明確化します
- ・財源はプラットフォーム会費や協賛金をベースに開始し、徐々に事業収益を増加させます



○エリアマネジメントの将来像の一案(公園整備終了後のイメージ)

- ・完成エリアマネジメントプラットフォームは、ビジョンの策定・評価・更新、事業計画の承認などにより、久屋大通地区の羅針盤としての役割を果たします
- ・AMO は、ビジョンに沿って事業計画を提案し、承認された事業計画を機動的に実施します



- ・段階的発展とフレキシビリティ (Short time action for Long time change)
  - まずは、民間事業者、周辺まちづくり団体、市役所を中心としたエリアマネジメントのプラットフォームの設置から始め、その後の展開は、事業提案に求めます
  - 「短い期間のアクションの積み重ねで長期的な変革を生む」という「戦術的都市計画」(Tactical Urbanism) の考え方を重視し、段階的発展の具体的方策について提案を受けます
  - エリアマネジメント活動の定着を見ながら、将来的には、沿道建物の用途誘導方法が検討される方向を目指し、建物1階には、レストラン、物販、ギャラリーカフェなど賑わい創出を行う用途が集積すると共に、緑が公園と連続する景観を実現する動きを期待します

## 第5章 北エリア・テレビ塔エリアの事業手法

久屋大通を都心のシンボル空間として魅力あるものに再生していくには、これまでのような行政による管理ではなく、民間のノウハウを活用した管理運営の導入が不可欠です。

そこで、民間活力の導入による事業手法において必要となる観点について、以下に整理します。

### 5-1 民間活力の導入による持続的な管理運営

○街全体が魅力ある公園となるような効果を生み出すために・・・

- ・単なる公園整備、管理運営にとどまらず、周辺地区の魅力アップの起爆剤となるような事業効果を持つ提案を求めます。
- ・エリアマネジメントとの連携等、沿道との関係性に考慮します。

○上質な空間整備と高質な管理運営を実現するために・・・

- ・計画から管理運営までを一括で民間活力を導入します。
- ・民間に対してできるだけ自由度を高め、利用者本位の提案を求めます。

○民間活力の導入においては・・・

- ・公共空間における様々な規制緩和を進め、従来の一律的な公園や道路管理から脱却します。



■市民・企業・行政が個々の特性を活かし「CREATIVEな公園」「つかう公園」を創り出す枠組みを構築します。

- ・市民・企業・行政が活動や情報、技術等を発信し、創り出せるしくみと機能
- ・多様で変化するニーズに対応できるインフラと仮設性を生かした空間
- ・条例や規制を緩和し、にぎわいと経済活動を生み出す公園



- ・基盤の整備と基礎的な維持管理には、行政が相応分の負担を行います。
- ・従来の事業手法、管理運営手法から、収益を生み出し、再投資を可能とするスキームが必要です。
- ・改正都市公園法のスキームを活用して事業展開する予定です。



## 5-2 久屋大通の将来の事業イメージ

久屋大通の再生には、市民・企業・行政が個々の特性を生かしてクリエイティブな公園、使う公園あるいは訪れたい公園、これをつくり出す枠組みの構築、さらに、事業収益を高めることで再投資を可能とするスキームの構築が必要です。

そこで、現在の北エリア・テレビ塔エリアにおける事業規模と将来的な事業規模の比較を以下に整理します。

### ○従来の事業規模

- ・事業が公園とテレビ塔を中心としており、事業規模が限定的になっています
- ・施設運営者がテレビ塔、周辺の民間事業者で、それぞれが単発的なイベントを興業しています
- ・行政が直接的あるいは定期的に施設維持、周辺の管理維持を実施しています

### ○将来の事業規模

#### 【施設運営】

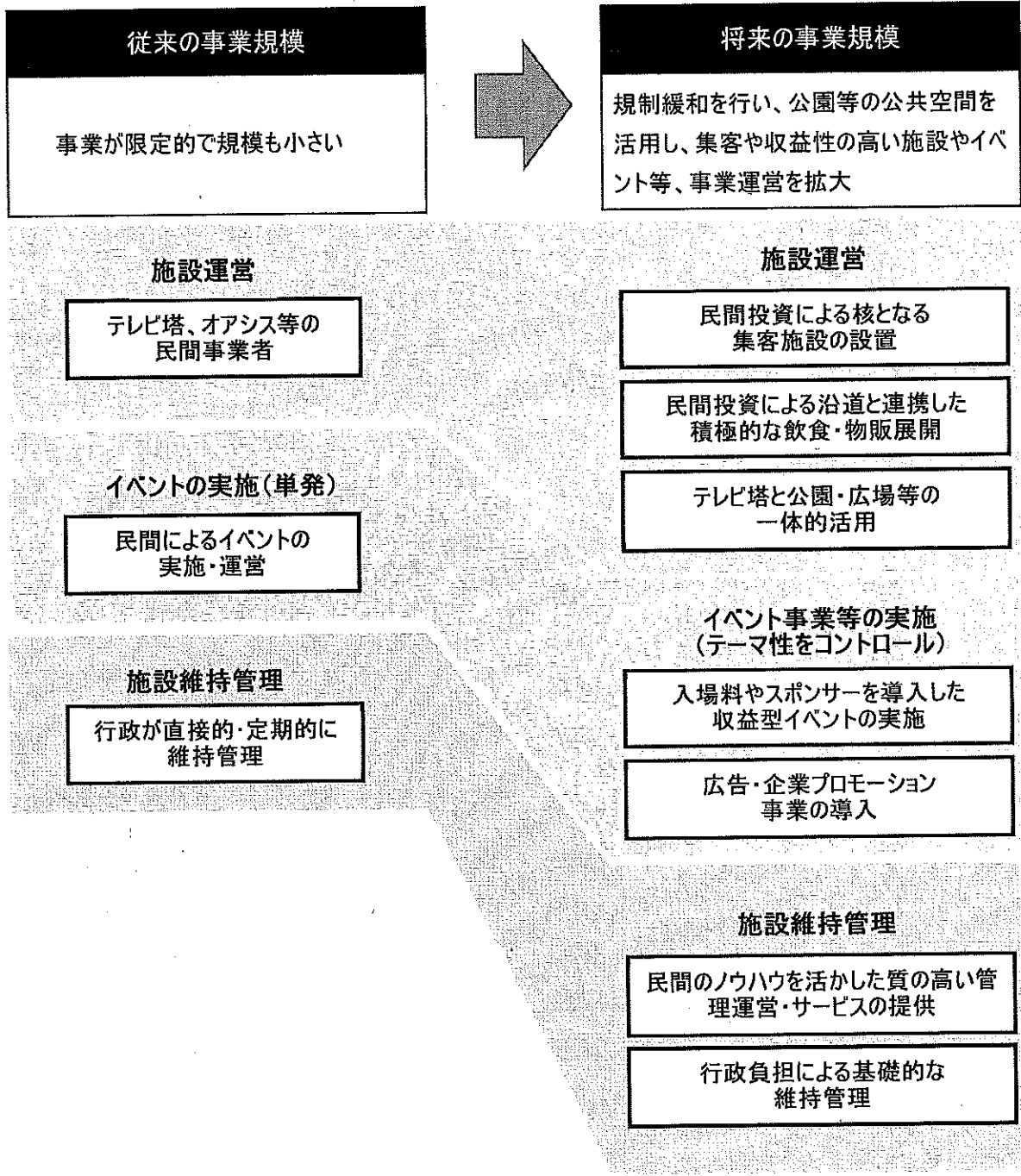
- ・民間募集による新たな核となる施設、いわば久屋大通全体のブランディングをリードするような機能を持った質の高い集客施設が必要です
- ・沿道と連動した積極的な飲食・物販をとおして合わせてブランディングに資するイメージを創出します

#### 【イベント事業等の実施（テーマ性をコントロール）】

- ・ブランドやイメージリニューションではなく、季節性、時間の日割りなどを含めたテーマ性を求めてコントロールします
- ・入場料、スポンサー料を導入した大型イベントや、核となる施設と同様にシンボルとなるイベントを、久屋大通の特異性を活かしながら世界に発信します
- ・広告・プロモーションについては、防災と連携した大型ビジョン、広域性、公共性の高い広告あるいはサイネージ、キャンペーンなどを組み合わせる中で、スポンサーの仕組みを導入します

#### 【施設維持管理】

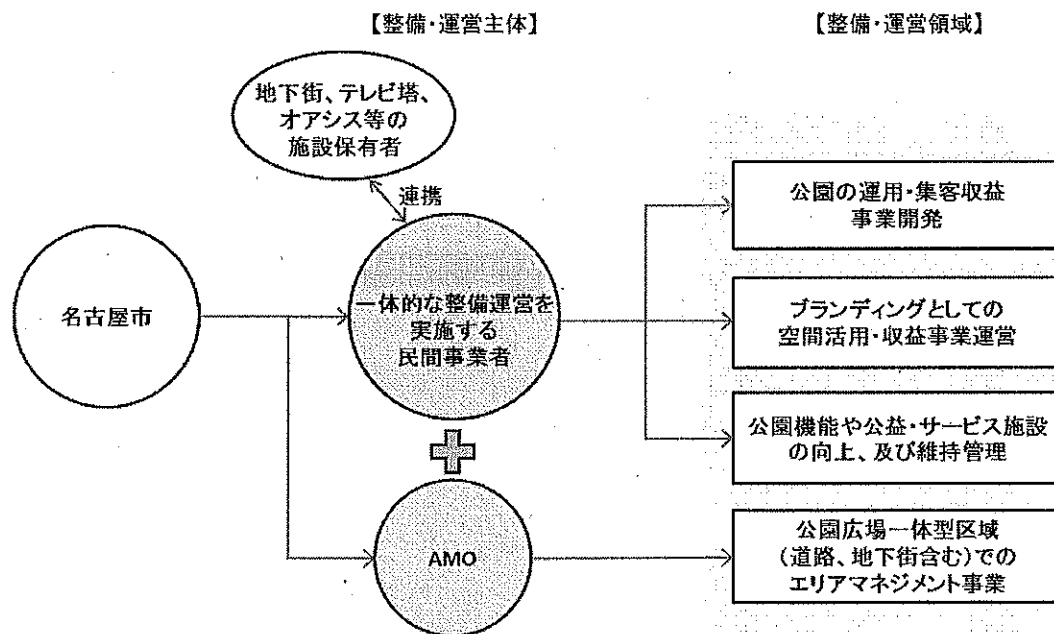
- ・テーマのコントロール性の中でデザインのコントロールに近い概念が必要です
- ・従来、行政が実施している実質的維持管理は限定的な内容であり、民間のノウハウやグレードアップ、クオリティの高いオペレーションなどが必要です
- ・今後も基本的な施設あるいは空間の維持管理には行政が相応分の負担を行います。



### 5-3 民間事業者による事業スキーム

民間事業者とテレビ塔(株)等施設の保有者、行政(名古屋市)等との関係性と整備・運営領域について、以下に整理します。

- ・行政は、集客施設、公園の運用を合わせて集客、収益還元を軸に開発する民間事業者の提案を募集します
- ・民間事業者は、ブランディングとしての空間活用、収益事業運営、公園機能、公益・公共サービス、施設としての機能向上、質の高い維持管理手法、運営を行いつつ、AMOと連携して公園の両サイドの道路もマネジメントしていきます
- ・公園、広場のみならず道路、地下街、テレビ塔などとの連携が重要です

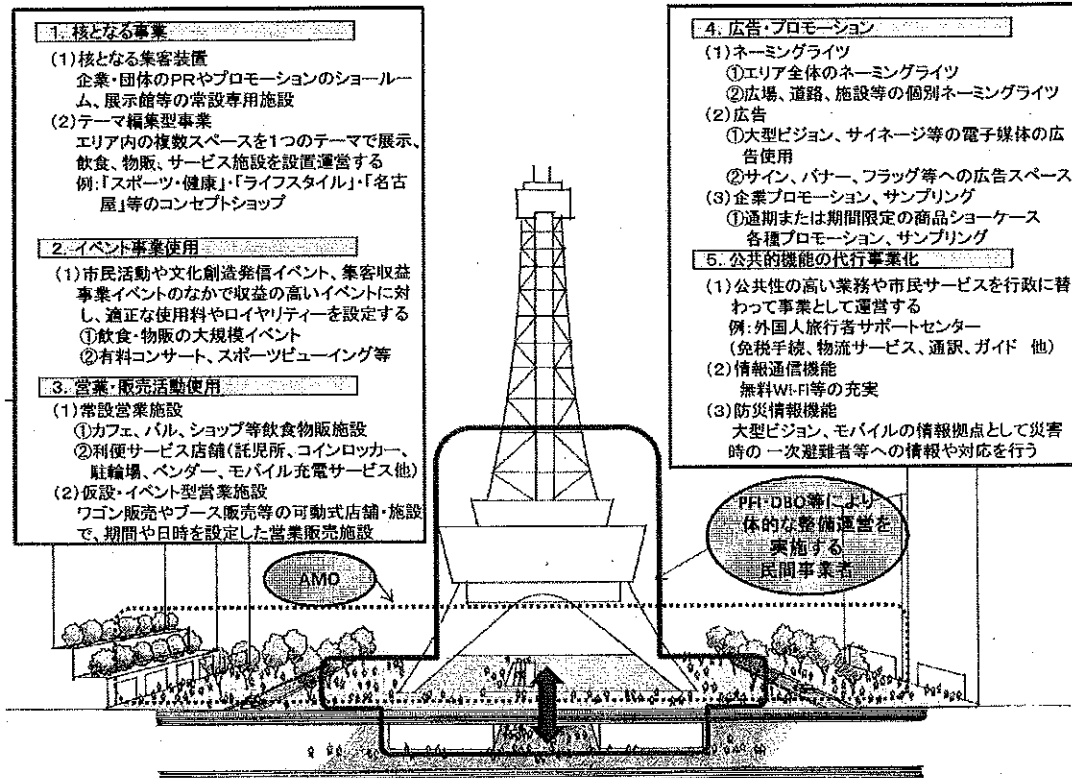


※AMO (エリアマネジメントオーガナイゼーション) …

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み (BID 手法の導入検討)

## 5-4 民間事業者により想定される事業展開

前頁で整理した民間事業者による事業スキームを踏まえ、久屋大通において想定される事業展開について、以下に整理します。

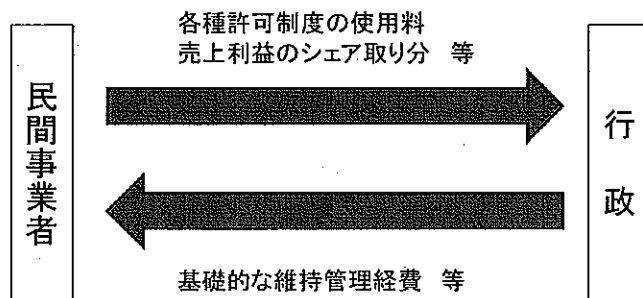


### 5-5 管理運営における行政と事業者の役割分担

民間事業者による管理運営を進めていくうえで、民間事業者と行政それぞれに求められる役割や事項について、以下に整理します。

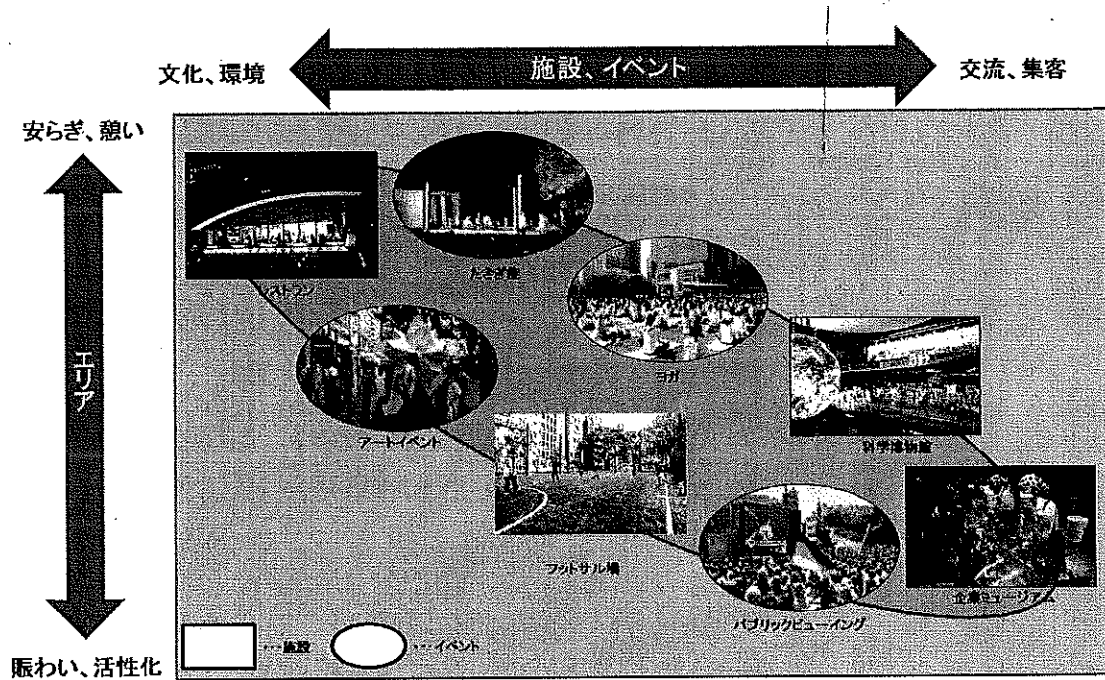
#### ○民間事業者と行政との関わり、機能

- ・民間事業者に対し、規制緩和や各種許可制度を導入し、民間事業者から各種許可制度の使用料及び売上利益のシェア取り分を徴収します
- ・基礎的な維持管理経費を行政が歳出します



### 5-6 望ましい施設やイベント

久屋大通の再生に望ましい施設やイベントについて、縦軸に安らぎ、憩いや賑わい、活性化、横軸に文化、環境や交流、集客というキーワードで想定される事例を以下に整理します。



---

## 5-7 行政が取り組むべき規制緩和

民間事業者による管理運営を効果的に進めていくためには、行政による規制緩和を始め新しい枠組みをつくる必要があります。

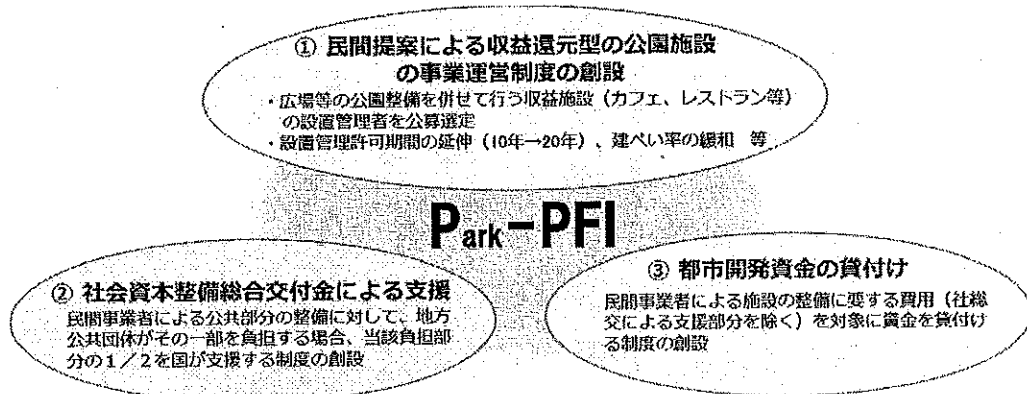
そこで、久屋大通の再生において有効と思われる規制緩和などの事項について、以下に整理します。

- ・公園内に集客施設等を設置するための建ぺい率の引き上げ
- ・公園内に設置する集客施設等の用途の緩和  
(緑と調和したホテル、上質なレストラン、企業ミュージアム等)
- ・民間事業者がイベント事業者やテナントから得ることができる収入の自由度、高い収益性 (スペース使用料、売上ロイヤリティー、広告等)
- ・エリア全体や広場、道路、施設等のネーミングライツの許認可
- ・民間事業者による公園内への広告設置  
(サイネージ広告、案内板やサイン、フラッグ等の広告スペース等の許認可)

## 5-8 国土交通省において創設予定の「Park-PFI 制度」

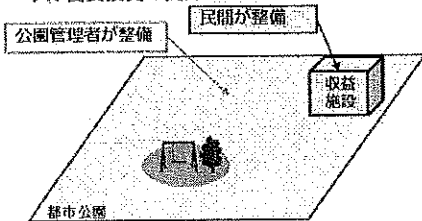
PPP/PFI による新たな公園の整備手法として、①民間提案による収益還元型の公園施設の事業運営制度の創設、②民間事業者が行う公共部分の整備を社会資本整備総合交付金で支援する制度、③都市開発資金による民間事業者への貸付制度、からなる三つの新たな国の制度「Park-PFI 制度」が創設される予定です。

久屋大通の再生では、この「Park-PFI 制度」の活用を予定し、民間事業者の資金やノウハウを積極的に活用します。



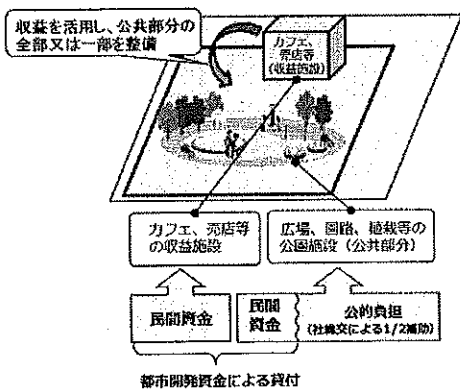
現行の民間活用スキーム
<p>○民間事業者、公園管理者が別々に施設整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者は設置・管理許可により収益施設を整備</li> <li>・公園管理者は広場等の公共部分を整備</li> </ul>

- <デメリット>
- 施設ごとに公園管理者、民間事業者が設計、建設、管理運営を行い、非効率
  - 民間施設の収益の公共還元が不十分
  - 設置・管理許可期間の上限10年が民間の参入、優良投資の支障



Park-PFI
<p>○民間事業者が収益施設と公共部分を一体で整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公園への優良投資を行う民間事業者を公募・選定する制度と事業者による公共部分の整備を支援する交付金、資金貸付制度の創設</li> </ul>

- <メリット>
- 設計から運営まで一括で行うことによる事業の効率化  
⇒質の高いサービスを効率的に提供
  - 民間施設の収益も活用した公園整備  
⇒厳しい財政状況下での持続的な公園整備
  - 許可期間の延伸(20年)等により、民間の参入、優良投資を促進  
⇒公園利用者の満足度向上



デメリットの解消