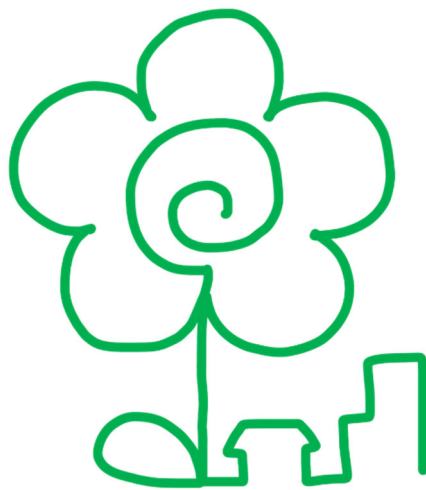


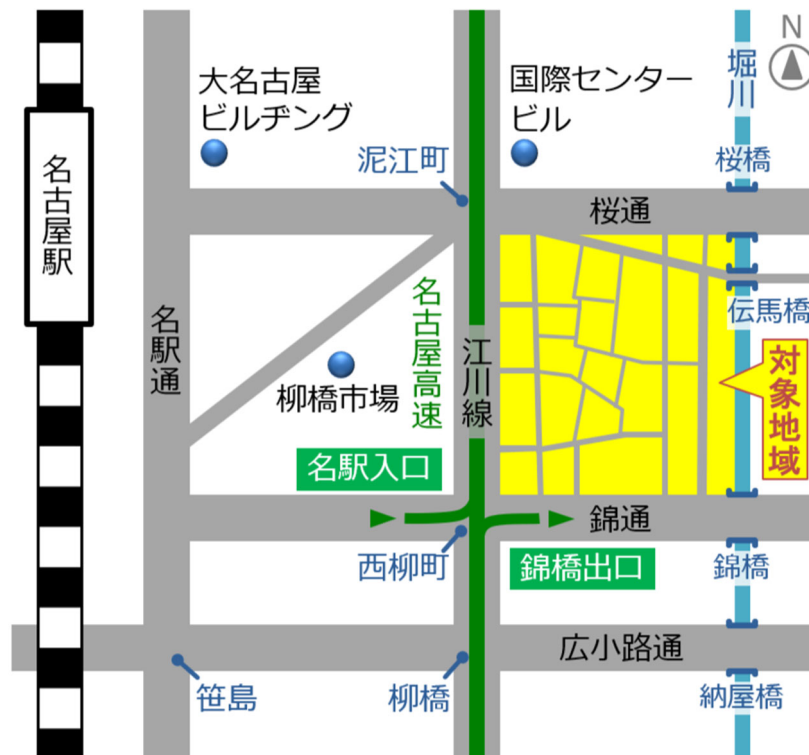
災害に備えて花が咲く街のルール
地区計画素案のたたき台



2025年4月
名駅東花車・船入地区まちづくりの会

めいけいひがしはなぐるま・ふないりちく 名駅東花車・船入地区について

対象地域	名古屋市中村区名駅五丁目 1 番～23 番 (桜通・堀川・錦通・江川線に囲われたエリア、旧町名は中村区花車町など)
面積	約 6.4 ヘクタール (バンテリンドーム ナゴヤの 1.3 倍)
立地	名古屋駅から東へ約 500～700m に位置し、地下鉄・JR・名鉄・近鉄などが利用しやすく、幹線道路や高速道路の出入口も近いために利便性が高く、住宅・店舗・オフィスなどが集積しています。
地域概要	もともと、(旧)花車町・小鳥町・泥江地区一帯は、第二次世界大戦の空襲による焼失を逃れたため、復興土地区画整理事業区域から除外され、江戸時代からの古い木造建物が密集した街並みが残っていました。 地域を南北に通る都市計画道路江川線は、終戦直後に幅員を 50m に拡幅整備する計画が決定したこともあり、この幹線道路の整備や都市機能の強化などを目的に、昭和 38 年度から 46 年度にかけて「小鳥町第一市街地改造事業」が施行され、三棟の花車ビルが建設されました。 一方、花車ビルの東側にあたる地域中央部は、未整備の街路網が現在も残り、戸建て住宅や小規模共同住宅、社寺などが混在しています。 また、地元のお祭り花車神明社祭では、三両の山車が揃って「からくり演技」の奉納(名駅山車揃え)が行われ、歴史文化が継承されています。



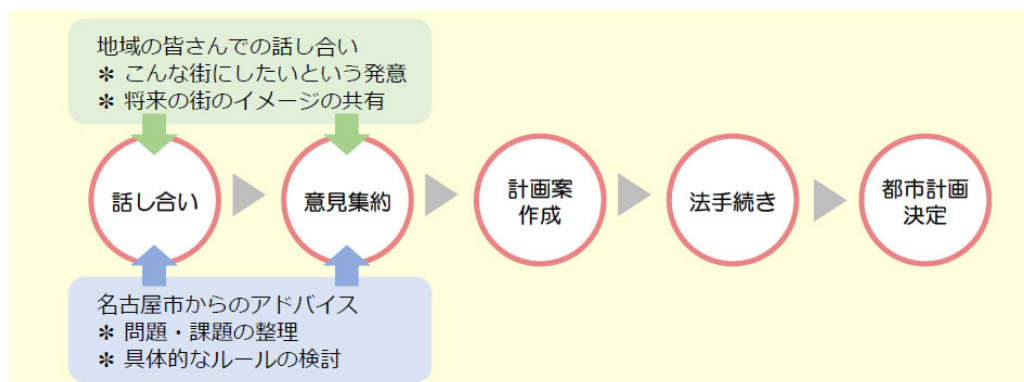
目 次

1. 地区計画素案のたたき台の製作	
1-1. 地区計画検討会の開催	1
1-2. 地区計画素案のたたき台	6
2. まちのルールづくりに伴う名古屋市との協議・調整の実施	11
3. 今後の活動・計画の具体化に向けて	21

(資料) 地区計画検討会資料 (4 回分)

「地区計画」とは？

地区計画とは、その街の将来像を描くまちづくりのルールです。
対象地区をどのような街にしていきたいかという目標と、その目標の実現に必要な公共施設や建築規制の方向づけ（方針）を定めます。
そして、その方針に沿った道路・公園・歩道の配置や建築物の制限などについて、地域の皆さんの意見を基に行政と一緒につくっていくものです。
地区計画に沿って整備・開発等を進めることで、地域の課題解決や特徴を活かしたまちづくりが期待されます。



地区計画の決定プロセス

1. 地区計画素案のたたき台の製作

1－1. 地区計画検討会の開催

地区計画素案のたたき台の製作に向けて、地区計画検討会（４回）の開催内容の検討や資料作成、当日の資料説明・進行等を行った。

地区計画検討会の開催概要は以下のとおりである。なお、各回の会議資料や開催記録は末尾に掲載する。

回	開催日	次第
1	2024/7/25（木） 17:30～	1. ご挨拶（会長より） 2. 本検討会の趣旨説明等 ・ 本検討会の開催趣旨 ・ 地区計画の概要と事例 3. 意見交換 4. まとめ
2	2024/9/18（水） 18:00～	1. ご挨拶（会長より） 2. 本検討会の趣旨説明等 ・ 本検討会の開催趣旨（再） ・ 前回の振り返り 3. 地区内ネットワークの検討 ・ 地区内ネットワークの例 ・ 本地区における地区内ネットワークの検討 4. 意見交換 5. まとめ
3	2024/11/20（水） 18:00～	1. ご挨拶（会長より） 2. 本検討会の趣旨確認・前回までの振り返り ・ 本検討会の開催趣旨（再） ・ 前回までの振り返り 3. 地区内ネットワーク案について ・ 前回の検討会を踏まえた地区内ネットワーク案（３案） 4. 土地利用方針の検討 ・ 土地利用方針の例 ・ 本地区の土地利用方針の検討 5. 地権者メリットの抽出 6. 意見交換 7. 案内
4	2025/1/23（木） 18:00～	1. ご挨拶（会長より） 2. 前回までの振り返り 3. 地区計画素案のたたき台について 4. 意見交換 5. ご案内等

1. 第1回（地区計画の概要・事例と参加者意見）

第1回検討会では、地区計画の概要と事例を紹介し、参加者にてまちの現状に対する問題点や大切にしたいもの、まちにあると良いものなどを話し合った。

～安全で安心して住み続けられる災害に強いまちの実現に向けて～

尾久東部地区 地区計画

（令和5年4月28日変更）

地区計画とは・・・

道路・公園などの地区施設や地区にふさわしい建築物の用途・形態などを定めることにより、地区の特性に合わせたきめ細やかなまちづくりを実現するための都市計画制度です。



・参加者からの主な意見や感想などをまとめました。

施設整備関連（あると良いもの）

- ・道路幅員の確保
- ・公園や遊歩道
- ・人が集まる施設
- ・ランドマークになる施設
- ・食をテーマとした施設（観光客をターゲットに）

現状課題

- ・道路が狭い、緊急車両が入れない
- ・電柱が車両通行の支障
- ・建物が古い、更新されない（不安）
- ・駐車場用地の増加
- ・外壁へのエアコン室外機設置が危険

場所性

- ・便利な場所
- ・名駅から徒歩圏内（利便性よし）

第1回検討会の 主な意見・感想など

大切にすること

- ・山車文化の継承
- ・様々な人の立場や意見、まちづくりの理念
- ・静かで住みやすい

進め方

- ・個別建替えの進行で全体の更新への支障を懸念
- ・建替えしなく、皆と協力し再開発しかないかと
- ・地区全体を一体的に考えるか否か（意見の相違への対応）
- ・急いで進めていく必要がある
- ・神社などの取扱い

2. 第2回（理想の地区内ネットワーク案の検討）

第2回検討会では、地区計画の先進事例を紹介し、理想の地区内ネットワーク（車路・歩道・公園の配置）について意見交換を行った。

3. 地区内ネットワークの検討

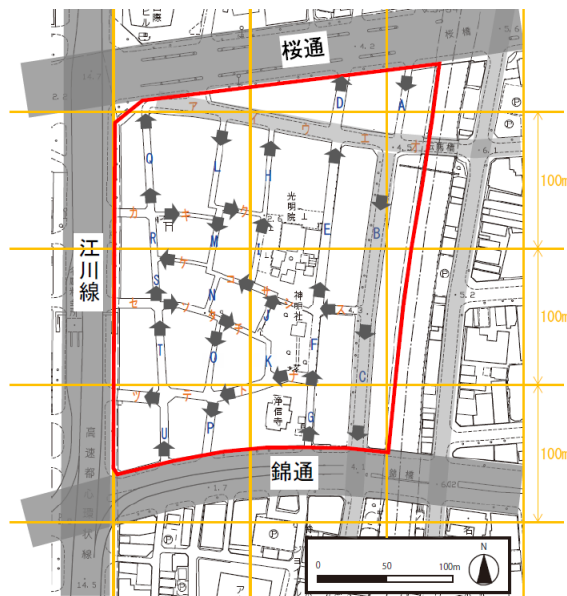
虎ノ門・麻布台地区（東京都）の例

- 土地が細分化し老朽化した低層木造建物や細街路が多くある地区の開発に際して地区計画を活用
- 防災性の向上、土地利用の更新、歩行者ネットワークの充実などを図った



- 地区内の道路ネットワークや歩行者ネットワークなどについて検討してみましょう。

- ① 広い車道を通すなら、どこに通すのがよいか？
- ② 歩道を充実させるなら、どこを充実させるのが良いか？
- ③ 公園や広場をつくるなら、どこにつくるのが良いか？



広域幹線道路

地区幹線道路

車路（道路）について	歩道（歩行者通路）について	公園について
- 緊急車両等の通行が可能なよう<u>現在の細い道路を拡幅</u>する。 - 南北方向、東西方向に<u>基幹的な道路</u>を新たに整備する。 - 鍵型の道路を直線状に整備する。 - 道路整備が最優先課題である。	- ウォークアブルの観点から地上だけでなく地下も歩けるように花車ビルの地下空間を活用する。 6m未満の道路に車は通さないようにする。	- 地区の中央部に公園を整備する。 - 商業施設などが無いと喫煙者の溜まり場になってしまうので、店舗を整備するなどしてきれいに管理する必要がある。 - 地区の整備により来街者が増えることが想定され、公園は必要。

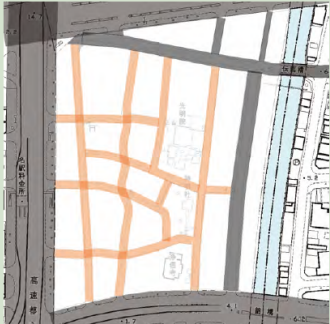
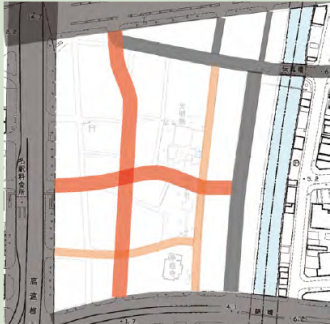
その他の事項

- 寺社の土地の一部が道路となる場合には、土地の面積が減る代わりに建物等をきれいにする。
- 寺社の土地には触らず、スピーディーに整備する。
- 花車ビルの建て替えと合わせて面的整備を行う。
- 基幹的な道路整備と合わせて大規模なビルに店舗・住宅・事務所を複合的に整備する。
- 個別建替えの進行により全体に影響が出る可能性があるため、個別建替えを制限することは出来ないか。
- まちづくり検討への参加者を増やす必要がある。

3. 第3回まとめ（土地利用方針の検討・地権者メリットの抽出について）

第3回検討会では、第2回検討会での検討を踏まえた地区内ネットワーク案（3案）とそれを基にした名古屋市まちづくり相談窓口との協議の報告を踏まえ、地区内ネットワーク案の方向性や土地利用方針、地権者メリットの検討を行った。

・3案のうち地区内幹線道路を整備する②または③への賛同意見を多く頂きました。

①既存道路拡幅プラン	②地区幹線道路新設プラン	③公園配置プラン
 ・主に幅員6m未満の既存道路の6m以上への拡幅により、緊急車両をはじめとした車両通行の確保や指定容積率400%からのアップを図る案。 ・合わせて車両通行に支障のある鋸型道路を解消します。 ・道と建物、住民と事業者のつながり方に主な焦点を当て、街の構造の変更は最小限にとどめます。	 ・地区の中央部の東西、南北方向に地区幹線道路を整備し、まとまった土地での面的・複合的な開発を図る案。 ・地区幹線道路を整備し、建物更新を進めることで防災性の向上、容積率の見直しによる土地の高度利用を図ります。 ・人も車もスムーズに行き交いできる幹線道路は、人々の暮らしと営みに安心と安全をもたらします。	 ・地区中央付近に公園を設け、公園と周辺の幹線道路を結ぶことで車路や歩行者ネットワークの形成を図る案。 ・公園を整備することで地区内外の人々の滞留や憩いの空間となるとともに防災性の向上を図ります。 ・個々の土地を集約して大きな敷地にする事で、豊かな緑と高層化した建物を共存させられます。

・地区内ネットワーク案（3案）を基に名古屋市まちづくり相談窓口との協議を実施し、以下のような見解が示されました。

- ・道路や公園などの整備条件は、道路管理者や警察などの複数の関係者との協議が必要である。
- ・現行の指定容積率などは、道路等の都市基盤が脆弱であることを踏まえて設定されており、都市基盤が整えば見直しの可能性がある。
- ・地区計画を定めるにあたっては、都市計画提案制度の活用が原則であり、そのためには一定以上の地権者の同意や上位計画との整合性などの要件を満たす必要がある。
- ・提案制度を活用する場合、地区計画の内容に関する協議・相談には随時対応可能であるが、地権者の多数が賛同している案での協議が望ましい。



地権者に合意が得られる計画づくりと地権者の合意形成が必要

土地利用方針について（意見まとめ）

- ・総じて、オフィス・住宅・店舗のみならず、その他（寺社・宿泊・医療・広場等・その他）も含めた複合的な機能・用途での土地利用（複合市街地）を求める意見であった。
- ・ショッピングセンターのような大型店舗は「不要」とする意見が大半であり、店舗に関しては足元商業や個店・路面店を求める意見が大半を占める。
- ・桜通・江川線・錦通沿いは高層、地区内部から堀川にかけては中低層での土地利用イメージが比較的多い。
- ・超高層建物の必要性は意見が分かれ、特に超高層住宅については「不要」とする意見も複数あり。

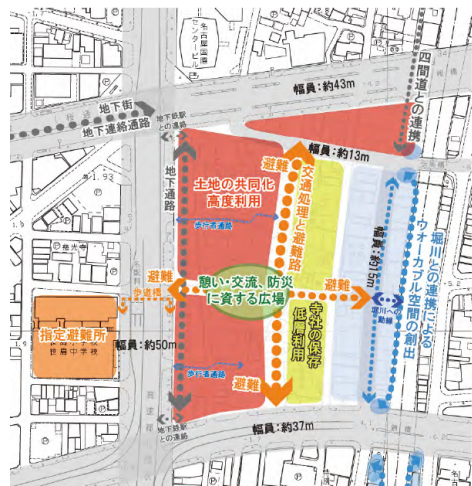
地権者メリットについて（検討会アンケート意見より）

- ・資産価値向上や良い条件での移転などの経済的なメリット
- ・防災性向上、安全なまちとなること
- ・都市機能向上、山車文化の継承

4. 第4回 協議用提示案（地区計画素案のたたき台）

第4回検討会では、これまで検討会を踏まえ作成した地区計画素案のたたき台について意見交換を行った。

■たたき台の基本方針とイメージ



地区計画素案のたたき台のイメージ

地区計画素案のたたき台の考え方

- 目的**
- ① 狭幅員道路で構成された脆弱な都市基盤の解消及び建物更新により防災性の向上を図る。
 - ② 地域資源の承継・活用を図るとともに、名古屋都心部に相応しい土地利用への更新を図り、住んでよし、働いてよし、楽しんでよしのまちを実現する。
- 基本方針**
- ① 道路幅員10m以上の道路への避難路確保と円滑な交通処理に資する地区幹線道路を新たに整備する。
 - ② 防災性の確保や地域交流・地域活動、山車文化の継承に資する広場空間を整備する。
 - ③ 地区の区分特性に応じた土地利用方針を定める。
 - ④ 桜通・江川線・錦通（幅員30m以上の広幅員道路）に面する地区において市街地再開発事業等の開発事業の実施（段階的な土地利用更新も想定）も踏まえた土地の高度利用を想定しつつ、既存道路の整備状況を踏まえ地区幹線道路等の地区施設を配置する。
 - ⑤ 地区内及び地区周辺に存する既存のまちづくり資源（寺社・堀川など）の活用を図る。

- 第1回検討会（まちの現状・課題）**
- 第2回検討会（地区内ネットワーク）**
- 第3回検討会（土地利用方針・地権者メリット）**

12

■地区計画素案のたたき台（協議用）

地区計画の目標

- ・ 防災性能の高い安心・安全な市街地を形成するとともに、土地の合理的かつ健全な高度利用により、住んでよし、働いてよし、楽しんでよしのまちづくりの実現を図る。

地区施設の整備の目標

- ・ 幹線道路のアクセス及び地区の円滑な交通処理に資する地区幹線道路を適切に配置する。
- ・ 地区内の回遊性向上、安全な歩行者空間形成のため歩行者通路を整備する。
- ・ 来街者の憩い・交流の場となり、防災性向上、山車文化継承に資する広場を整備する。

建築物等の整備の方針

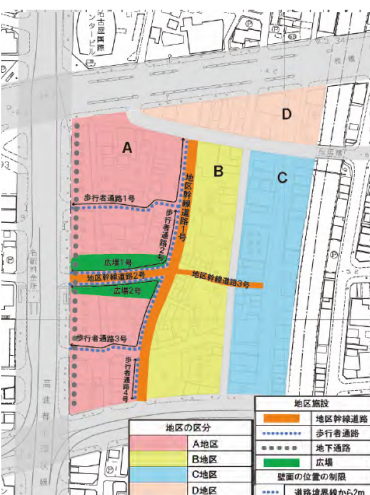
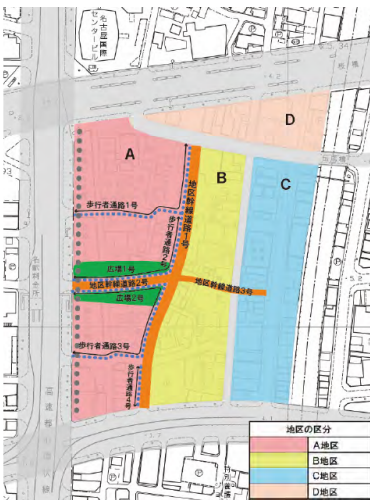
- ・ 地区内及び周辺環境との調和を図るため、建築物等の用途の制限を行う。
- ・ 土地の健全な高度利用を図るため、容積率の最高限度、敷地面積の最低限度を定める。
- ・ ゆとりのある歩行者空間を確保するため、建蔽率の最高限度、壁面の位置の制限を定める。
- ・ 良好な都市景観の形成を図るため、形態又は色彩その他の意匠の制限、垣又はさくの構造の制限を行う。

地区施設の配置及び規模

- ・ 地区幹線道路1号 幅員 10m 延長 約250m
- ・ 地区幹線道路2号 幅員 8m 延長 約60m
- ・ 地区幹線道路3号 幅員 6m 延長 約80m
- ・ 歩行者通路1号 幅員 2m 延長 約140m
- ・ 歩行者通路2号 幅員 2m 延長 約130m
- ・ 歩行者通路3号 幅員 2m 延長 約180m
- ・ 歩行者通路4号 幅員 2m 延長 約40m
- ・ 広場1号 面積 約180㎡
- ・ 広場2号 面積 約100㎡

建築物等の用途の制限

- 以下の建築物の建築を制限
- ・ カラオケその他これに類するもの
 - ・ マージャン屋、ぱちんこ屋その他これらに類するもの
 - ・ ナイトクラブその他これに類するもの
 - ・ 風営法に規定する風俗営業、店舗型風俗特殊営業の用途に供するもの
 - ・ 原動機を使用する工場・作業場の床面積の合計が50㎡を超えるもの 他



土地利用に関する基本方針

地区の特性に応じて区域を区分し、それぞれ次の方針に基づいた土地利用を図る。

- ・ **A地区**
商業・業務・居住機能等の多様な都市機能を配置するとともに、土地の高度利用を図り、道路空間と一体となった空地の確保に努める。また、桜通・錦通・江川線沿道には商業機能、地区中央部付近には緑豊かな広場等を配置し、楽しく歩ける魅力ある沿道空間を創出する。
- ・ **B地区**
既存の寺社等の機能を維持・継承し、戸建住宅等の低層建築物による土地利用を図る。
- ・ **C地区**
商業・業務・居住機能等の多様な都市機能を配置するとともに、周辺地域及び堀川との環境や連続性に配慮した市街地を形成する。
- ・ **D地区**
業務機能を中心に配置するとともに、桜通に面して商業機能等を配置するなど土地の高度利用により都市機能の複合化を図り、かつ四間道と連携した土地利用を図る。

	A地区	B地区	C地区	D地区
容積率の最高限度	1300%	800%	1100%	1100%
建築物の敷地面積の最低限度	200㎡	60㎡	200㎡	200㎡
壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上でなければならない。 ⇒歩行者通路に対して道路境界線から2mの後退			
建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	建築物等の形態又は色彩その他の意匠は、周辺環境及び地区計画の区域内外の建築物と調和したものとし、良好な景観の形成に寄与するものとする。			
垣又はさくの構造の制限	垣又はさくは地区施設の利用を妨げないものとし、道路に面するものは、周辺市街地に対する圧迫感や閉塞感を与えないよう配慮する。			

地区計画検討会 当日の様子



第 1 回検討会



第 2 回検討会



第 3 回検討会



第 4 回検討会

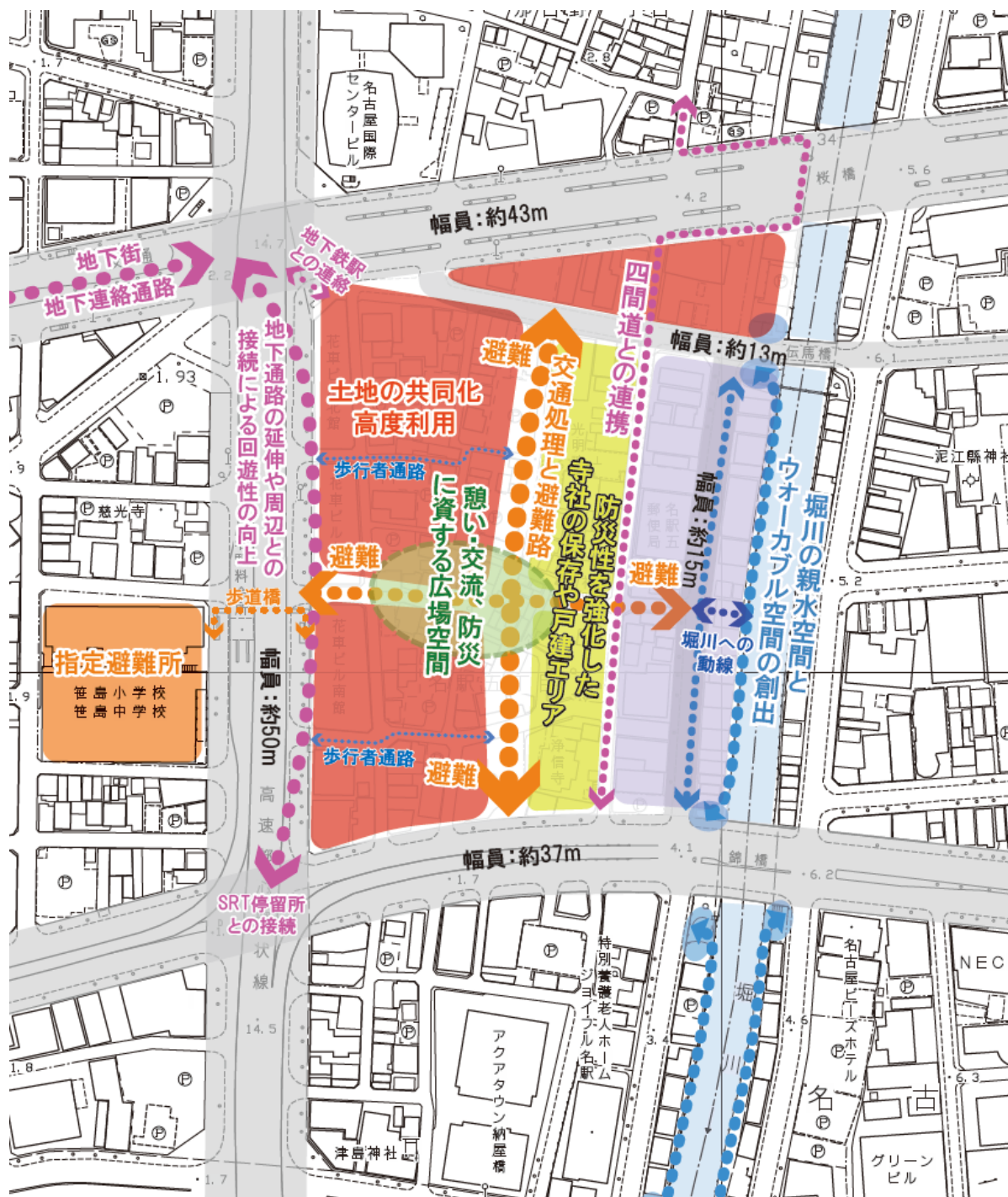
1-2. 地区計画素案のたたき台

地区計画検討会での参加者からの意見やまちづくりの会の理事会での協議を踏まえ、次のとおり地区計画素案のたたき台を製作した。

① 地区計画素案のたたき台の考え方

目的 ～防災と発展～	
◆ 狭い道路や老朽建物の災害危険を、土地の共同化や建物の高層化などにより解消します。	
◆ 緑あふれる広場や見せる山車蔵の新設などにより、賑わいと地域魅力を高めます。	
◆ 名古屋駅から徒歩圏内にありながら周囲に比べ発展が阻まれている現状を改善し、住んでよし、働いてよし、楽しんでよし、のまちづくりを推進します。	
方針 ～誰をも受け入れる実りある街～	
1. 道路	● 十字の道路配置は、日常の交通を円滑化するとともに、災害時には避難路として機能。 ● 南北の道路は、自動車の安全な通行と幹線道路へのアクセス向上を狙う。 ● 東西の道路は、指定避難場所である笹島小中学校へ渡る歩道橋や堀川沿いへの移動を考慮。 ● 東西には歩きやすい歩行者専用通路も整備し、主要道路間の人々の往来を確保。 ● 道路および敷地境界は、延焼防止および緊急車両の活動を考慮した設計。
2. 広場	● 緑豊かな広場を整備し、日常の地域交流および憩いの場として活用。 ● 高低差も利用して人々と各エリアをつなぐ公共空間に。 ● 災害時には一時避難場所や防災対応拠点として機能。 ● 雨天時でも山車の組み上げが可能なスペースを確保。 ● 見せる山車蔵を新設し、賑わいづくりと文化継承に寄与。
3. 住環境	● 耐震性・防火性を強化し、自然と調和した住まいを整備。 ● 集合住宅は高層化し、南向きで日当たりの良い住戸も確保。 ● 景観の統一性を保ち、個人のライフスタイルを尊重した戸建住宅エリアを設置。 ● 防犯性にも配慮し、安心・安全で快適な暮らしを提供。 ● 地権者の費用負担を抑えつつ住み替えできる権利変換などを活用。
4. 商業施設	● 地下鉄駅やSRT停留所との接続及び地下通路や地下広場の活用で利便性を向上。 ● 1階部分に路面店を配置し、公共空間との連携を強化。 ● 個人商店や小劇場などの文化的施設が共存する特色ある商業拠点を形成。 ● 医療施設、老人福祉施設、保育所を設置し、全世代対応型のインフラを整備。 ● オフィスを集約化し、快適な公共空間とハイスペックな仕様を提供。
5. 地域活性化	● 居住人口および昼間人口の増加により賑わいを創出し、愛着の持てる街を実現。 ● エリアマネジメントや緑地・広場の自主管理を通じ、コミュニティ形成を促進。 ● 社寺との連携で文化体験や伝統行事を維持・保全。 ● 堀川の親水空間を活用するなどしてアクティビティ創出を計画。 ● 四間道や周辺地域とのつながりを深め、歩いて楽しめるウォーカブルな街を形成。

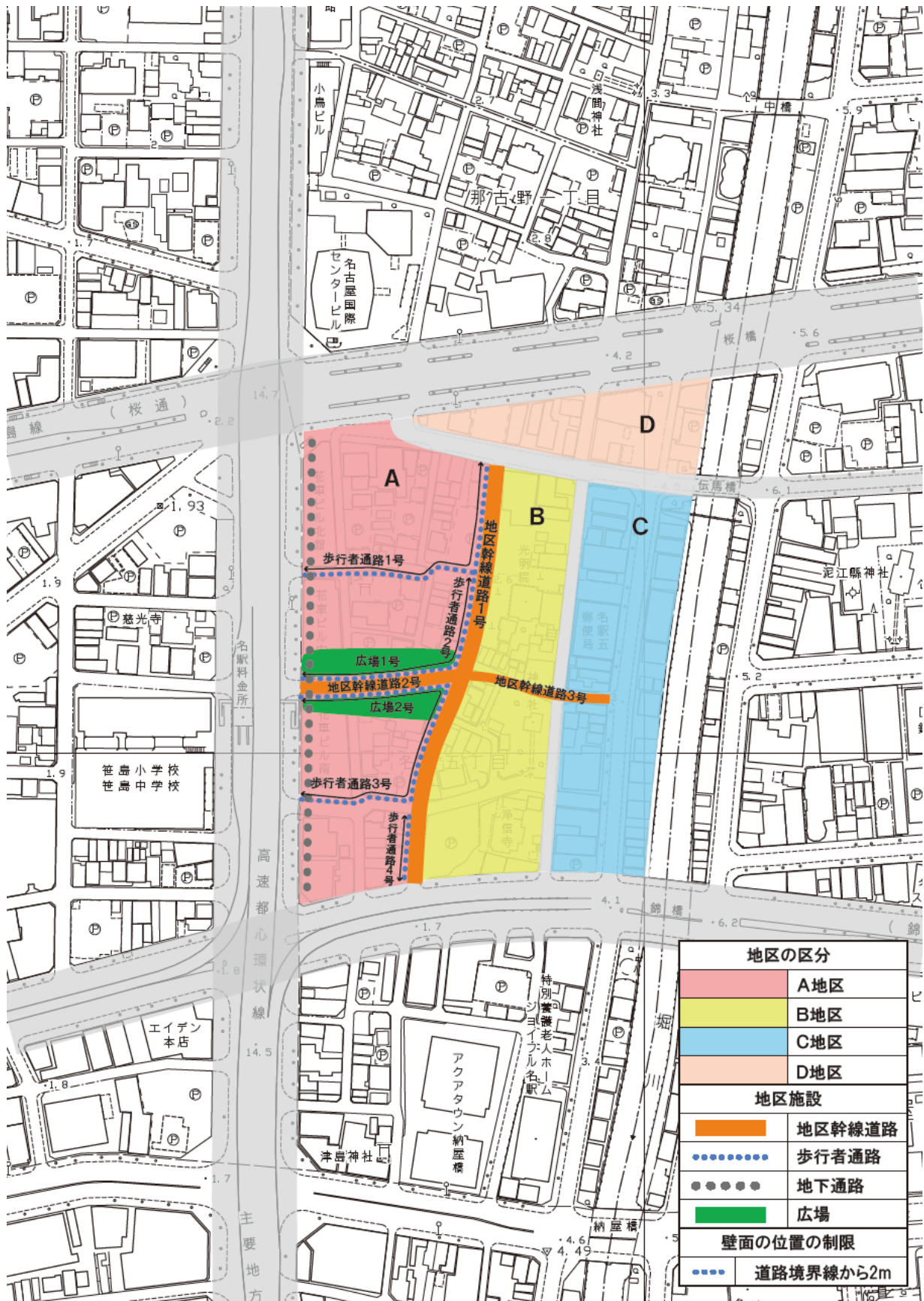
② 地区計画素案のたたき台のイメージ



③ 地区計画素案のたたき台

名 称		(仮称) 名駅五丁目地区計画
位 置		名古屋市市中村区名駅五丁目 1 番から 23 番
面 積		約 6.4ha
区域の整備・開発又は保全に関する方針	地区計画の目標	本地区は、名古屋市都市マスタープランにおいて都心部に位置付けられ、老朽化したビルの建替え誘導や公共施設整備による低未利用地などの土地利用転換の誘導が図られる区域に含まれている。 また、地下鉄桜通線国際センター駅の至近に位置し、桜通・錦通・江川線に隣接しているが、地区中央部は道路が狭隘かつ不整形で老朽建物が目立つなど、周辺に比して防災対策や土地利用更新などの面で課題を抱えている。 そこで、名古屋駅から徒歩圏内である都心にふさわしい都市機能の増進及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、防災性能の高い安心・安全な市街地を形成することにより、先進的かつ周辺まちづくりにも寄与する、住んでよし、働いてよし、楽しんでよし、のまちの実現を目標とする。
	地区施設の整備の方針	良好な複合都市拠点の形成を図るため、以下の地区施設の整備を行う。 1 幹線道路からのアクセス向上及び地区内の交通処理を円滑に行うため、地区幹線道路を適切に配置する。 2 地区内の回遊性を高めるとともに、災害発生時の避難路を確保するため、地区幹線道路をつなぐ歩行者通路を整備する。 3 緑と調和した安全・快適な歩行者空間を形成し、沿道の賑わい創出にも寄与する歩道状空地を整備する。 4 地区内居住者や来街者の憩い・交流の場となり、地区の防災性向上及び山車文化継承に資する広場等を適切に配置する。 5 回遊性向上や賑わいの拡大を図るため、地下鉄駅とつなぐ地下連絡通路や SRT 停留所との接続施設及び地下通路や地下広場を整備する。
	土地利用に関する基本方針	地区の特性に応じて区域を区分し、それぞれ次の方針に基づいた土地利用を図る。 1 A 地区 商業・業務・居住機能等の多様な都市機能を配置するとともに、土地の高度利用を図り、道路空間と一体となった空地の確保に努める。また、桜通・錦通・江川線沿道には商業機能、地区中央部付近には緑豊かな広場等を配置し、歩いて楽しい魅力ある都市空間を創出する。 2 B 地区 既存の寺社等の機能を維持・継承し、それらと調和した戸建住宅等の低層建築物による土地利用を図る。 3 C 地区 商業・業務・居住機能等の複合的な都市機能を配置するとともに、周辺地域及び堀川との環境や連続性に配慮した市街地の形成を図る。 4 D 地区 商業・業務機能を中心に配置するとともに、伝馬橋や四間道との連続性を考慮した安全・快適な歩行者空間の形成を図る。
	建築物等の整備の方針	1 地区内及び周辺環境との調和を図るため、建築物等の用途の制限を行う。 2 土地の健全な高度利用を図るため、容積率の最高限度、敷地面積の最低限度を定める。 3 ゆとりのある歩行者空間を確保するため、建蔽率の最高限度、壁面の位置の制限を定める。 4 良好な都市景観の形成を図るため、形態又は色彩その他の意匠の制限、垣又はさくの構造の制限を行う。

地区整備計画	地区施設の配置及び規模		・地区幹線道路1号 幅員 10m 延長 約250m ・地区幹線道路2号 幅員 8m 延長 約60m ・地区幹線道路3号 幅員 6m 延長 約80m ・歩行者通路1号 幅員 2m 延長 約140m ・歩行者通路2号 幅員 2m 延長 約130m ・歩行者通路3号 幅員 2m 延長 約180m ・歩行者通路4号 幅員 2m 延長 約40m ・広場1号 面積 約180㎡ ・広場2号 面積 約100㎡			
	地区の区分	区分の名称	A地区	B地区	C地区	D地区
		区分の面積	約3.5ha	約1.1ha	約0.3ha	約1.5ha
	建築物等に関する事項	建築物等の用途の制限	次の各号に掲げる建築物は建築してはならない。 1 カラオケボックスその他これに類するもの 2 マージャン屋、ぱちんこ屋、射的場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類するもの 3 劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又はナイトクラブその他これに類する用途で建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）第130条の7の3で定めるもの 4 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項に規定する風俗営業又は同条第6項に規定する店舗型性風俗特殊営業の用途に供するもの 5 原動機を使用する工場で作業場の床面積の合計が50㎡を超えるもの 6 建築基準法別表第2（と）項第3号に掲げる事業を営む工場 7 建築基準法別表第2（と）項第4号に掲げる危険物の貯蔵又は処理に供するもの 8 畜舎			
		容積率の最高限度	10分の130	10分の80	10分の110	10分の110
		建築物の敷地面積の最低限度	200㎡	60㎡	200㎡	200㎡
		壁面の位置の制限	建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までの距離は、計画図に表示する数値以上でなければならない。			
		建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限	建築物等の形態又は色彩その他の意匠は、周辺環境及び地区計画の区域内の他の建築物と調和したものとし、良好な景観の形成に寄与するものとする。			
		垣又はさくの構造の制限	垣やさくは地区施設の利用を妨げないものとし、道路に面するものは、周辺市街地に対する圧迫感や閉塞感を与えないよう配慮する。			



地区計画素案のたたき台（計画図）

2. まちのルールづくりに伴う名古屋市との協議・調整の実施

2-1. 地区内ネットワーク案に関する協議（2024年10月16日）

第2回地区計画検討会までの意見を基に地区内ネットワーク案（3案）を作成し、検討状況の報告とその後の検討に関する相談のため、2024年10月16日（水）にまちづくりの会と名古屋市まちづくり相談窓口との協議を行った。

本協議にて、地区内ネットワーク案やその後の進め方等について以下のような見解が示された。

- ・ 道路や公園などの整備条件は、道路管理者や警察などの複数の関係者との協議が必要である。
- ・ 現行の指定容積率などは、道路等の都市基盤が脆弱であることを踏まえて設定されており、都市基盤が整えば見直しの可能性がある。
- ・ 地区計画を定めるにあたっては、都市計画提案制度の活用が原則であり、そのためには一定以上の地権者の同意や上位計画との整合性などの要件を満たす必要がある。
- ・ 提案制度を活用する場合、地区計画の内容に関する協議・相談には随時対応可能であるが、地権者の多数が賛同している案での協議が望ましい。

これを踏まえ、今後の活動にて地権者に合意が得られる計画づくりと地権者の合意形成を図っていくことが確認された。

2-2. 地区計画素案を基にした協議（2025年2月20日）

第4回地区計画検討会までの活動経過と地区計画検討会での意見を踏まえ整理した地区計画素案の考え方や素案を基に、今年度の活動報告と今後の進め方の相談等のため、2025年2月20日（木）にまちづくりの会と名古屋市まちづくり相談窓口との協議を行った。

本協議にて、地区計画素案や今後の進め方に対して以下のような見解が示された。

- ・ 今回の案は、敷地を共同化して大規模化し、太い道路を通すことが中心のコンセプトになっており、それが様々な関係者に受け入れられるかが大きな課題。合意形成は大変だが、地道に進めることが重要である。
- ・ 今回の素案に示されるような取組みが民間開発で実現すれば素晴らしいこと。
- ・ 地権者の皆さんで事業化する場合、運命共同体のようになるため、事業採算性を含めてメリットとデメリットの双方を勉強しながら進めていくと事業化に近づくのではないかと。
- ・ 共同化・大街区化されれば、容積率がアップする可能性はある。
- ・ 容積率の見直しについては、用途地域の変更のほか、地区計画の中で容積率を定めるという考え方もある。

また、まちづくりの会からの確認事項等に対して以下のとおり見解が示された

（黒字：まちづくり会からの確認事項等 青字：名古屋市まちづくり相談窓口からの回答）

1. 「地区計画素案の考え方」に対する助言など

防災と発展による地域魅力の向上を目指した当会の取り組みに、賛同・応援いただけるか。

⇒ 地域が主体でまちづくりを進めることは賛同・協力しますが、目指すまちの姿や実現性（合意形成、事業主体・事業手法等）については市と調整が必要です。

2. 「地区計画素案」の内容（道路線形・幅員・配置、容積率の限度、敷地面積の最低限度、その他制限の内容など）に対する技術的助言など

⇒ 一般型地区計画の場合、指定容積率以上の容積率の最高限度を定めることはできません。なお、前面道路の幅員によっては容積率の低減を受けるため、それらをふまえて設定する必要があります。

道路線形・幅員・配置、容積率の限度、敷地面積の最低限度、その他制限の内容などは、当地区の目指す姿を実現するための手段であり、それぞれの内容について、どのようにそれが目指す姿に貢献するのか、目指す姿の実現のためになぜその内容が妥当なのかなど、市と調整が必要です。

3. 指定容積率の見直し

地区の西側は、地区内での道路整備などに伴う指定容積率の見直し（アップ）を見込み、土地の高度利用を図るゾーンとしているが、基盤整備による指定容積率の見直しは考えられるか。素案では、検討会で出された意見を尊重して A ゾーン容積率の上限を1300%と設定したが、これを実現するために考え得る制度（国を含む）はないか。

⇒ 当地区において一定の水準を満たす基盤整備を行った場合、基盤整備の状況をふまえ用途地域指定標準に基づき指定容積率を見直す可能性はあります。指定容積率1300%の区域は“都心部の中核的な拠点である名古屋駅地区及び栄地区の中心として特に高度利用を図る区域”である名古屋駅東側駅前・栄駅周辺に限定していることから、Aゾーンは指定容積率1300%の区域に含まれないと考えます。基盤整備を行ったうえで、指定容積率を超えるような計画を指向する場合、具体的な建物計画や公共貢献の取り組み等をお示しいただいたうえで協議する必要があります。

4. 都市機能誘導制度の対象区域の見直し

容積率と同様に、基盤整備により本地区を都市機能誘導制度の対象区域とする見直しが考えられるか。

⇒ 当地区において一定の水準を満たす基盤整備を行った場合、基盤整備の状況をふまえ用途地域指定標準に基づき指定容積率を見直し、都市機能誘導制度の対象区域とすることは考えられます。

5. 今回の素案を基にまちづくりを実現していくための行政支援について

本地区のまちづくり構想・計画素案を市の上位計画に位置付けることや都市計画事業を念頭に置いた計画策定など、地元での合意形成と併行した行政支援（意向把握調査の協力など）が得られないか。

⇒ まずは、貴会より、地元の皆さまに丁寧に説明して意見を聴き、地元の合意形成を図ることが必要であり、現段階では、市の上位計画への位置づけや本市施行による都市計画事業を念頭に置いた計画策定は難しいと考えております。

6. 柳橋新駅構想凍結の経緯と SRT 停留所の江川線沿いへの設置見込みについて

地区計画検討会でも柳橋新駅構想や地下道延伸への関心は高く、名古屋城や栄との動線ハブとなりうる立地でもあるため、新駅設置に伴う新規需要や一体開発の検討内容および代替案のSRT停留所について把握したい。名古屋市では、まちづくりと一体となった SRT 導入に向けて検討を進めているとされているが、当会に何の連絡も無いのはなぜか。

⇒ 柳橋新駅については、民間活力を導入した設置可能性について、事業者への意向調査などの検討を行ってきました。しかしながら、新駅設置に繋がる民間開発は、全国的にも、資材高騰等により厳しく、新駅周辺の新規需要の確保も考えると、現段階での新駅設置の可能性はかなり厳しいことから、検討に一旦区切りをつけるものです。

新駅の代替としての SRT 導入はこれまで検討しておらず、先日の議会（都市活力向上特別委員会）にて提案をいただいたところです。

2－3. 地区計画素案を基にした協議；その2（2025年3月28日）

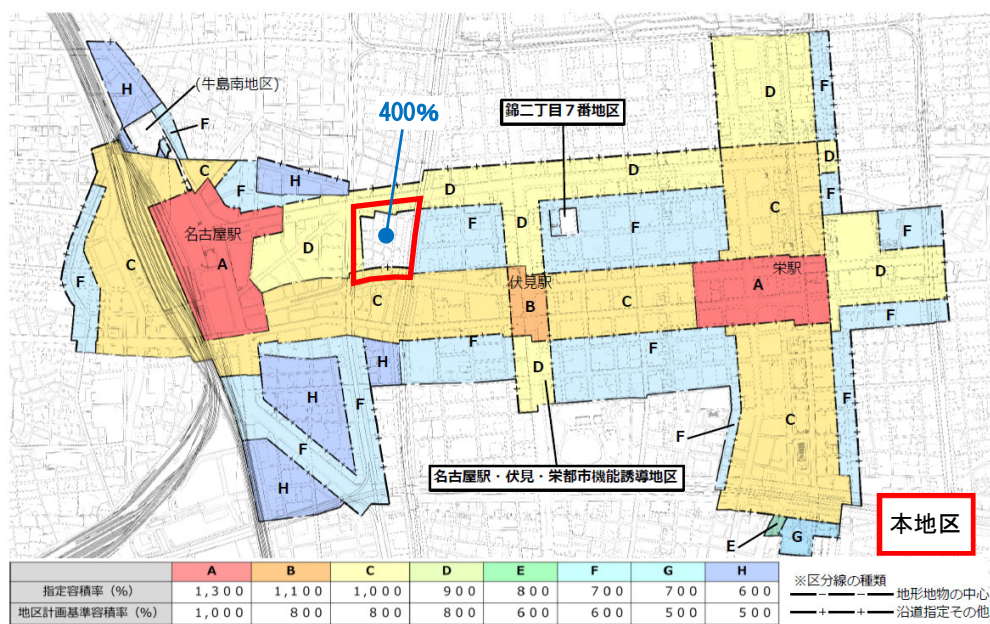
2025年2月20日（木）の協議の際に要確認事項となっていた項目などがあったため、再度、地区計画素案に関して2025年3月28日（木）にまちづくりの会と名古屋市まちづくり相談窓口との協議を行った。

本協議にて、地区計画素案や今後の進め方に対して以下のような見解が示された。

- ・ 防災を切り口として地域が主体となったまちづくりへの取組みや考え方については賛同・協力する。
- ・ 目指すまちの姿や実現性（合意形成、事業主体、事業手法等）については市との調整が必要。
- ・ 地区計画素案のたたき台のイメージと地区計画素案との内容に整合が取れていないのではないかと
思われる部分がある。考え方やイメージ（目指すまちの姿）から地区計画素案の内容に至るまでの
肉付け（制限内容や容積率等の妥当性）が必要と考える。
- ・ 都市計画提案の要件として地権者の3分の2以上の同意はあるものの、地区計画を決定することが
目的でなく、まちの更新を目的としているため、都市計画を決定した後の事業計画を見据えた対応
が必要となる。事業を実現するには、地区内にほぼ反対者がいない状態でないと難しいであろう。
- ・ 地区計画をかけると土地利用などに制限をかけることになるため、都市計画決定の手続きの際に事
業の見通しなども都市計画審議会では問われ、その際にデベロッパーなどの事業者がいない状態で
は対応が難しいと考えられる。
- ・ 道路などの基盤整備が行われることで、指定容積率の見直しや都市機能誘導制度の対象区域となる
ことは考えられるが、容積率1300%の区域は名古屋駅周辺及び栄周辺に限られており、周辺とのバ
ランスも踏まえると本地区の指定容積率が1300%の区域に含まれることは難しいであろう。
- ・ 基盤整備の結果、指定容積率の見直しが行われたうえで、指定容積率を超えるような計画を目指す
場合には、具体的な計画や公共貢献の内容などを踏まえた個別協議が必要となる。
- ・ 道路管理者等と道路整備の具体的な協議を進めるためには、具体的な事業計画が必要となる。その
ためには、本地区の取組みに賛同するデベロッパーなどの事業者の参画が必要なのではないか。
- ・ 地区計画でなくても、地域で合意されたビジョンの下に地元と市が協議しながら進めていくことは
あり得るかもしれない。

3. 今後の活動・計画の具体化に向けて

- ◆ 本地区の価値と将来性・可能性（容積率の観点から）
 - ・ 本地区は、名古屋駅から徒歩圏内かつ、国際センター駅至近に位置するにも関わらず、桜通・江川線・錦通沿道を除く大部分が名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導地区計画の区域（以下「都市機能誘導区域」）から除外され、指定容積率は400%の設定となっている。
 - ・ 2024/10/16 名古屋市協議では、容積率は基盤整備状況を考慮して設定しており、本地区でも道路基盤等が整備されれば容積率が見直しされる可能性について示唆された。
 - ・ 地区幹線道路等の整備により都市基盤を整えることで、周辺と同等の容積率への見直しや都市機能誘導区域に加えられる可能性があるものと思料する。
 - ・ また、本地区は都市再生緊急整備地域（名古屋駅周辺・伏見・栄地域）に含まれる区域であり、都市再生特別地区や高度利用地区などの容積率緩和制度を活用した高容積による開発計画の可能性も考えられる地区である（なお、容積率緩和の際には、誘導用途の導入や公共貢献等が求められる）。
 - ・ 名古屋駅東側は、リニア中央新幹線駅の整備や駅周辺での開発・整備が進行している。本地区は、それらと連携した名古屋駅周辺の拠点となり得る地区であると考えられる。



「名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度の概要（名古屋市）」に加筆

誘導用途	
文化交流施設	劇場、映画館、観覧場、演芸場、多目的ホール、博物館、美術館、図書館、生涯学習施設、スポーツ拠点施設
国際・産業交流施設	大学・短期大学、MICE施設、イノベーション施設、地域魅力発信施設、外国語に対応した教育施設・医療施設・保育施設、ハイクレイドホテル、高品質オフィス
拠点的な医療施設	病院
まちの魅力や利便性の向上に資する施設	沿道のにぎわいを生み出す店舗、エンターテインメント施設、地域まちづくり団体等の拠点施設
その他	本市のまちづくり方針及び地域別構想に基づく用途で市長が特に認めるもの
公共貢献	
※評点は原則1点とし、難易度が高い項目等は2点とします。また、市長が特に認める場合は1点を加点できるものとします。	
環境	緑化、地域冷暖房（供給・受入）の整備、CASBEE名古屋ランクの取得、ZEB評価の取得
防災	帰宅困難者対策、雨水流出抑制、耐震性の低い建物の建替え
交通	自転車駐車場の整備、地下街等との接続、フリンジ駐車場の整備
魅力	オープンスペースの整備・運営、歴史的建造物の保存・活用、高級ホテルの整備
その他	敷地の集約化、本市のまちづくり方針及び地域別構想に基づく取り組みで市長が特に認めるもの

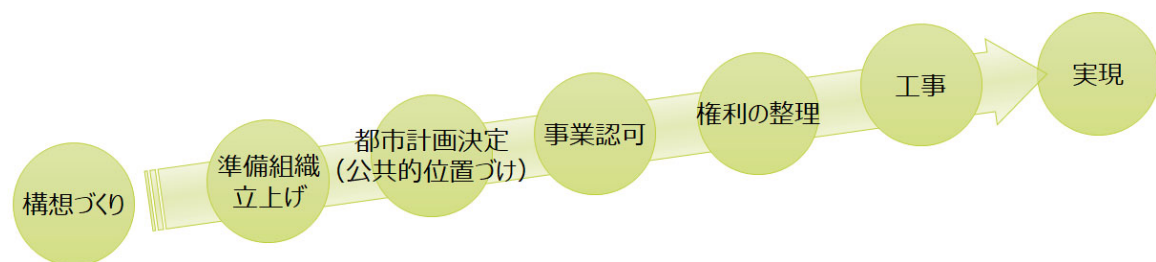
「名古屋駅・伏見・栄地区都市機能誘導制度の概要（名古屋市）」より抜粋

◆ 合意形成と事業計画策定

- ・ 前章までに示したとおり、今年度の活動を通して地区計画素案のたたき台（地区の整備方針や整備イメージ）づくりを進めてきた。
- ・ 地区計画素案のたたき台の考え方について、第4回地区計画検討会では、出席者の全員が賛成するなど一定の理解が得られる内容として整理されてきている。
- ・ この経過を踏まえ、今後は地区内の地権者を主に、より多くの方々の理解・賛同を得ていくことが期待される。
- ・ 一方で、地権者の理解・賛同を得るためには、まちの将来像と合わせ、経済条件の提示などが求められることが想定される。そうした要望に対応するためには、事業計画（道路等の公共施設の計画、建築物や広場等の施設計画、資金収支計画）を策定する必要があり、相応の期間や資金の確保、行政支援が必要となると考えられる。
- ・ 市街地再開発事業の先行地区では、地元の動向と合わせて再開発基本構想等の計画づくりや計画づくりに向けた調査を名古屋市が行い、その後の事業実施に繋げていった例も見られ、地元での合意形成と行政での取組みの両輪を動かすことで具体的な開発・整備に昇華させ、名古屋都心部の魅力づくり、まちづくりへの波及へ繋げていくことが期待される。

◆ 構想の実現に向けた取組みと事業手法

- ・ 構想実現までの一般的なステップを以下に示す。



2022年11月11日「構想づくり勉強会」資料より抜粋

- ・ 本地区は、本ステップにおける「構想づくり」の段階にあり、継続的な活動により構想の内容を具体化している状況である。
- ・ 構想づくりの段階では、地区全体に関わる方針づくりが伴うため、桜通・江川線・錦通・堀川に囲まれた区域全体を対象に活動を進めているが、区域内においても開発・整備の必要性について濃淡があり、事業実施の観点では区域内を区分して構想づくり以降の活動に取り組むことが想定される。
- ・ そうした考え方から、これまでの活動で整理したまちづくりの構想（容積率の見直しに必要な骨格的な道路整備や土地利用などの考え方やイメージ）を地区全体で定めたうえで、開発・整備の詳細内容は全体構想に沿うことを前提に、合意形成が図られた範囲から都市計画提案や事業化へ移行し、それらを繰り返すことで最終的に地区全体の更新に繋げていくことも考え得る。
- ・ 本地区においては、土地の共同化・高度利用を図る区域と戸建て・低層利用する区域が混在することから、構想を実現する手法も市街地再開発事業や土地区画整理事業、防災街区整備事業などを組み合わせて取り組むことも視野に入れながら検討することになる。

名駅東花車・船入地区まちづくりの会について

組織結成 の経緯	▶2017年(平成29年)7月～ 花車ビル三館による名古屋市への相談と協議を実施。名駅五丁目(錦通より北側)を対象とした「地域まちづくり活動団体」の結成を呼び掛ける方針を決定。 ▶2017年(平成29年)9月～ 名駅五丁目の東側エリアの住人が中心となり、「名駅5丁目地区まちづくり協議会」を結成し、活動を開始。 ▶2018年(平成30年)9月～ 名古屋市からの助言も得て、2つの組織の一本化と活動地域の再設定について、共同協議を開始。 ▶2020年(令和2年)4月1日 協働協議に参加した有志等が主体となり、それぞれの組織を一本化して現在の組織(地域まちづくり活動団体)を結成し、名古屋市へ登録(4月16日)。
会員構成	(1)正会員 ア. 一般会員：土地所有者、建物所有者及び借地権者 (個人・法人・団体) イ. 組合会員：区分所有建物の管理組合等 (2)賛助会員 活動を支援いただける個人・法人・団体
役員	会長1名、副会長2名以内、 理事9名以内(会計含む)、監事2名以内
活動目的	住民・地権者・関係主体の相互の交流や連携を深め、地域資源や特性を活かした自発的かつ自立的な市街地の形成、改善及び活用に関する取り組みにより、地域魅力の向上を目指していくこと

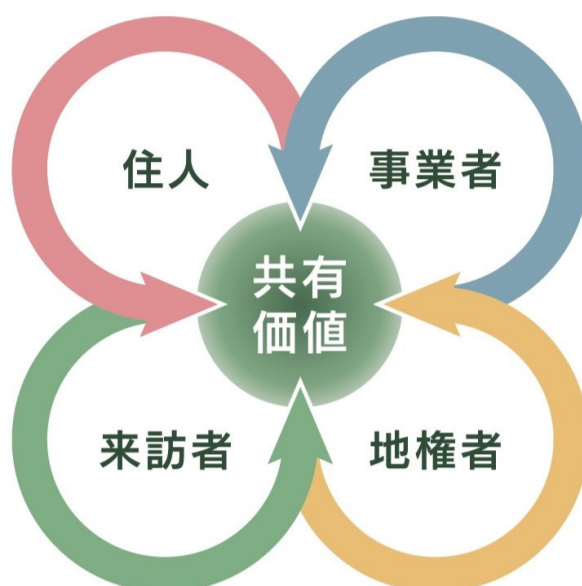


西側から見た活動地域



主な活動

モノ ハード面	コト ソフト面
まちの魅力の発見 暮らしのイメージの共有 地域アンケート調査の実施と集計 将来ビジョンのとりまとめ まちづくり構想の作成 地区の課題の整理 建築等に係る関係法規の整理 行政からの指摘事項の整理 まちのルール作りの提案 地区計画(案)の作成	勉強会の開催 マルシェの開催 防災訓練の実施 防災資料の配布 クリーン活動 HP や SNS 等での情報発信 話し合いの場の設定 関係者の意向把握 他団体や周辺地域との連携 まちづくりの会員の募集





災害に備えて花が咲く街のルール
地区計画素案のたたき台

2025年4月発行

名駅東花車・船入地区まちづくりの会

名古屋市中村区名駅五丁目 6 番 13 号 尾張屋洋品店 2 階
電話 070-8401-6952 URL <https://meieki5funairi.com>

この事業は、名古屋都市センターの地域まちづくり活動助成(構想づくり活動助成)を受けて実施しています

地区計画素案のたたき台製作支援業務受託者：株式会社アール・アイ・エー 名古屋支社
