



# 平成27年度 調査研究報告書



名古屋都市センターにおいて平成27年度の研究成果をまとめた調査研究報告書が完成しました。  
平成27年度の研究テーマは以下のとおりです。

## 【一般研究】（センター職員等による調査・研究）

- 名古屋港内港周辺地区の将来展望について
- 都心部における空閑地の実態に関する研究
- まちづくりの視点からみた連続立体交差事業の整備効果について
- 効果的な雨水排水ポンプの運転管理について
- NUIレポート 密集市街地の改善について
- NUIレポート 交通結節点整備その1 金山総合駅を例として
- NUIレポート 交通結節点整備その2 トランスペイ・トランジット・センターを例として

## 【研究会】（学識者等と研究会を設置し、とりまとめたもの）

- 名古屋大都市圏減災まちづくりビジョン（減災まちづくり研究会）
- 地区の減災まちづくりガイドライン（減災まちづくり研究会）
- リニア時代の名古屋の都市戦略（スーパー・メガリージョン研究会）



平成27年度調査研究報告書及びNUIレポートの冊子をご希望の方は名古屋都市センター調査課までお問い合わせください。（TEL：052-678-2216）

詳しい研究報告内容については、名古屋都市センターウェブサイト (<http://www.nui.or.jp/investigation/result.html>) に掲載の研究報告書をご覧ください。

## 一般研究

### 研究テーマ 名古屋港内港周辺地区の将来展望について

名古屋都市センター調査課 奥 貴正

**●研究の背景・目的**

名古屋港は、中部地域を物流面で支える海の玄関口として、わが国を代表する港湾へと発展してきました。高度経済成長期以降は「親しまれる港づくり」をキーワードに観光文化施設などの整備も進められ、その取り組みが始められてから約40年が経過し、名古屋港は、物流と生産に加え、ガーデンふ頭や金城ふ頭を始めとして交流分野や環境分野でも一定の機能を有する総合港湾を形成するに至っています。ニーズが多様化している現在においても、引き続き浚渫・埋立や新規の港湾施設整備、港湾再開発を行って経済・社会の要請に対応していくことが重要です。

本研究では、名古屋市域でもあり、昭和40年代まで港湾物流の中心であった内港地区とその周辺について、都市側の視点も踏まえながら将来的な土地利用を展望し、魅力と活力を備えた名古屋港の持続・発展に向けた方向性を検討しました。

### ●内港周辺地区の将来ビジョン

内港周辺地区の課題を整理するとともに、学識者・関係行政機関・都市センターからなる研究会を立上げ、名古屋港の将来的方向

性の整理を行いました。さらに、港湾物流機能の強化、産業空間としての土地活用、都市と港の連携強化、生活空間としての港空間整備、防災・減災の強化を踏まえ、内港周辺地区の方向性を次のようにまとめました。

- ① 都市的土地利用エリアと港湾物流エリアの棲み分け
- ② アクセシビリティの改善
- ③ 緑地空間の拡充

これらを踏まえ、2050年を目標とする内港周辺地区のコンセプトと将来像を図のようにまとめました。

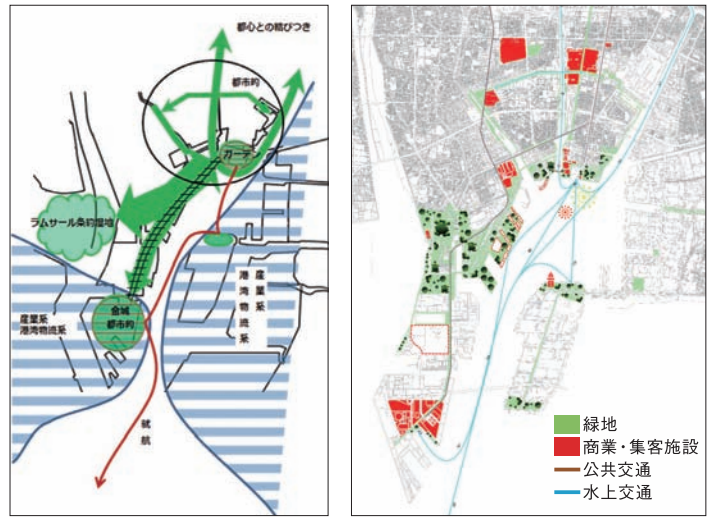


図 コンセプト

図 名古屋港内港周辺地区の将来像

## ■ 一般研究

### 研究テーマ 都心部における空閑地の実態に関する研究

元名古屋都市センター調査課 野々垣真一

#### ●研究の背景・目的

空閑地は、都心部においては、青空駐車場として暫定利用される傾向にあり、歩行者と自動車の錯綜や街並みの分断を引き起こすなど、都心部の賑わいを創出していく上で、その増加が問題視されることも少なくありません。

名古屋市の「なごや交通まちづくりプラン」においては、「みちまちづくり」の具体的な施策として、自動車の都心部への集中緩和に向けた駐車場の集約化や新規整備の抑制、自動車から公共交通への乗り換え促進が示されています。また、先進都市においては、空閑地を緑地などとして整備し、賑わいの創出や地域コミュニティの場、災害時のオープンスペースとして活用している事例も見られます。

本研究では、都心部における空閑地のあり方検討に向け、都心部全域における空閑地の実態を把握するとともに、地区における具体的な空閑地の活用方法の検討なども見据え、モデル地区において、より詳細に空閑地の実態を把握しました。

#### ●主な内容

##### 【調査方法】

モデル地区として、西区那古野一丁目と東区泉一丁目の2地区を選定し、現地踏査の実施、GISによる空閑地の分布、面積・割合、空閑地に係る土地利用転換、面積規模別空閑地数の集計、分析を行いました。

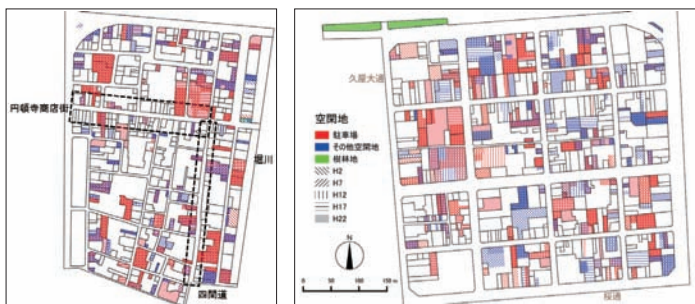


図 西区那古野一丁目

図 東区泉一丁目

##### 【調査結果】

- ・都心部全域の空閑地の割合は増加している。
- ・駐車場として利用されている空閑地が多い。
- ・低層住居用地から空閑地への転換、空閑地から中高層住居用地への転換が多い。
- ・100㎡以上 200㎡未満の空閑地が最も多い。
- ・地区の特性により空閑地の実態は異なる。

##### 【都心部における空閑地のあり方検討の視点】

- ・駐車場の集約化と新規整備の抑制
- ・空閑地の土地利用転換の誘導
- ・駐車場に代わる空閑地の暫定活用
- ・まちに配慮した駐車場のあり方

## ■ NUIレポート

### テーマ 交通結節点整備その1 金山総合駅を例として

名古屋都市センター調査課 杉山正大

今日、金山総合駅の連絡橋を多数の人々が行きかい、鉄道駅相互間の乗り換え利便性を享受しています。しかし、かつてこの位置に鉄道駅が皆無であったことを知る人は、今では少なくなったのではないのでしょうか。実現までには、40年以上の長い歴史があり、関係者のたゆまぬ尽力があったことはあまり知られていないように思います。このレポートでは、どのような経緯で金山総合駅が整備されてきたかについて紹介します。

金山総合駅の構想は終戦翌年の昭和21年にさかのぼり、翌年3月に現在とほとんど変わらない基本構想が策定されました。この時は名鉄金山橋駅が天津通の東にあっただけでした。一方で名古屋市は戦後まもなくから「戦災復興土地区画整理事業」（以下「復興事業」という）に着手し、金山総合駅についても計画に位置づけました。昭和30年代に入ると復興事業において国鉄中央線の複線立体化が行われ、その時に金山駅が現在の「明日なる金山」の西南の位置に整備されましたが、東海道線には駅はできませんでした。

昭和40年代には市電に替って地下鉄が建設され、地下鉄金山駅が整備されました。このときには将来の総合駅整備に向けて数々の布石が打たれました。

昭和50年代には表だって目立った動きがみられませんでした。天津通の高座橋が拡幅架け替えされることにより鉄道線路が移設されて大きく前進しました。

これまで関係者間の費用負担が大きな課題となって金山総合駅整備を阻んでいましたが、名古屋市が平成元年に世界デザイン博覧会を開催するに際して、思い切った提案をして実現に結びつけました。名古屋市が掘割上に連絡橋を整備し、その西側にJRが中央線の駅を橋上駅舎として移設するとともに東海道線の駅を新設し、東側に名鉄が駅を移設し、交通局が連絡用のエスカレーターを設置して平成元年7月に完成しました。

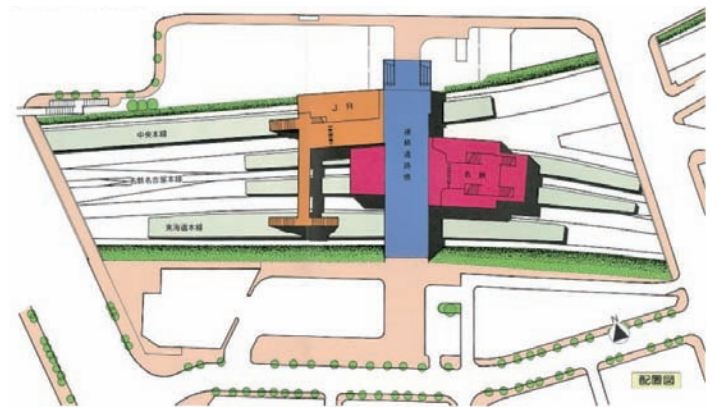


図 当初金山総合駅平面図