

当財団では、会員および一般の方を対象に、産・学・官のネットワークづくりと情報交換の場を提供することを目的として、講演会と交流会からなる中部社研フォーラムを1988年より開催しております。講演会では社会、経済から芸術文化に至るまで幅広くテーマを取り上げ、大学や企業などからお招きした講師にご講演をいただいております。

今般、講演内容に基づき講師の方に執筆いただいた報文をご紹介しますことといたしました。今回は第275回中部社研フォーラム（2015年10月27日）での講演から「金城ふ頭を名古屋の新たな名所に」（名古屋市住宅都市局都市整備部主幹（金城ふ頭開発）坂本敏彦氏）をご紹介します。

金城ふ頭を名古屋の新たな名所に

名古屋市住宅都市局都市整備部
主幹（金城ふ頭開発） 坂本 敏彦 氏



1. はじめに

日本初のLEGOLAND^(※1) テーマパークを核とした複合開発が進む名古屋港金城ふ頭。名古屋市と民間企業のパートナーシップで進めているこの開発について、本稿ではその概要と現状を紹介し

ます。開発内容を紹介する前に、市政世論調査をもとに名古屋の強みと弱みを見てみます（図1）。毎年出てくる名古屋の強みのトップ3は①東京と大阪の中心で地理的に便利、②水道水がおいしい、③ものづくりの拠点としての技術力の高さです。一方で名古屋の弱みのトップには、①夏が蒸し暑い、②観光名所が少ない、③交通マナーが悪い、④東京と大阪のはざままで存在感がない、などがあ

● 名古屋の強み… (名古屋の良いところ)	
① 地理的に日本各地への移動が便利	61.9%
② 名古屋の水道水がおいしい	51.0%
③ ものづくりの拠点としての技術力の高さ	49.5%
● 名古屋の弱み… (名古屋の悪いところ)	
① 夏が蒸し暑い	61.0%
② 観光名所が少ない	47.2%
③ 交通マナーが悪い	42.8%
④ 東京と大阪のはざま間で存在感がない	25.2%

図1 市政世論調査（平成26年度）にみる名古屋の強みと弱み

がります。

「モノづくりの拠点」というのは名古屋の大きな強みですが、残念ながら目に見える「都市の魅力」にはなりにくい。強みを魅力として生かされていない結果というわけではありませんが、観光名所が少なく、せっかくの地理的優位性が生かされず、存在感の無い都市…などという印象をもたれているのは大変残念です。

2. モノづくり文化を生かした交流拠点へ

現在進めている金城ふ頭の開発は、この“モノづくり文化”を発信・継承するため、「産業技術」をテーマとして人々が交流する拠点の創出を計画した「モノづくり文化交流拠点構想」（2008年4月公表）に端を発しています。堅苦しく学ぶのではなく、「入り口は遊び出口は学び」という展開イメージの交流施設を作り、モノづくり文化（産業技術）を「見える化」する構想です。その上で、全国に移動が便利という地理的優位性を生かして広域から人々が訪れるような交流拠点を作り、都市の新たな魅力づくりにしていくことを狙っています。この構想が2008年4月に公表され、次の月にはJR東海が参画を表明。2011年3月にはリニ

(※1) レゴランドおよびレゴランドジャパン。



図2 リニア・鉄道館（イメージ）図

ア・鉄道館がオープンしました（図2）。初年度は100万人を超える方が来場され、昨年度来場者も50万人を超えました。当初想定を超える多くの方々に、高速鉄道の歴史とそこに秘められた技術をご覧ください。

リニア・鉄道館の開業を踏まえた次の展開を検討する中で、現在進めているテーマパークを核とした複合開発へと、開発内容が発展してきました。

3. 金城ふ頭の立地特性とまちづくりにおける位置づけ

金城ふ頭の立地特性は、名古屋港の真ん中にあり住宅が作れない臨港地区であることです。臨港地区は名古屋港管理組合が管理する港湾物流のエリアであり、住宅は作れません。こうした場所で商業開発をすることは非常に困難とされます。例えば通常のショッピングセンターなどでは、総合量販店（GMS）が核店舗となって食品や日用品を買いに来る周辺の人たちによる基本的な商圈を形成した上で、専門店を入れることで比較購買の魅力をプラスして集客力を高めるという形態になっています。しかし、誰も住んでいないこの場所では、総合量販店を作っても誰も買いに来ません。このため、金城ふ頭における商業開発は難しいと考えられてきました（図3）。

しかし視点を変えれば、広域からのアクセスが便利という開発ポテンシャルも有しています。名

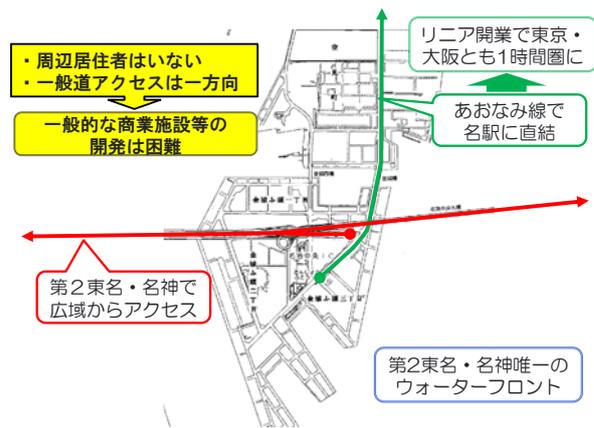


図3 金城ふ頭の立地特性

古屋駅にはあおなみ線で直結しており、新幹線も含めて名古屋駅を経由した広域からのアクセスが可能です。さらにリニア中央新幹線が開通すれば名古屋駅は東京駅から40分（新大阪駅からは現在でも40分）となり、これと合わせて各駅停車で運行しているあおなみ線（現在は名古屋駅から金城ふ頭駅まで24分）の直行運転が実現すれば、名古屋駅から金城ふ頭駅まで17分で移動可能となります。東京駅や新大阪駅からほぼ1時間で来れる便利な場所となるわけです。さらに第二東名・名神高速道路の中間に位置する名港中央インターチェンジがあることから、高速道路でも広域からアクセスしやすいという強みもあります。おまけに名港トリトンでつながるこのエリアは、山の中を走っている区間も多い第二東名・名神高速道路の中で唯一のウォーターフロントでもあります。こうした利点を生かして広域から訪れていただく新たな交流拠点を作れないかという検討を進めてきました。

また、名古屋市都市計画マスタープランの中では、これからのまちづくりの方向性として、何のために、どこに、どういう投資をするかを戦略的に位置づけて重点的な投資をしていくこととした「戦略的まちづくり」を打ち出し、3つの戦略に基づくまちづくりを重点的に進める地区を26地域位置づけています。金城ふ頭は、その戦略の1つである「都心部の機能強化や名所づくりによる名古屋の魅力・都市力の向上」の重点地区に位置づ

けられています。ここでは「また来たくなる名所づくり」として、観光資源と連携した一体的なまちづくりを進めることで、ホスピタリティーを強化し、市民の誇りとなるような親しみのあるまちづくりを進めることを目指しています。

金城ふ頭では、鉄道や高速道路など広域アクセスの利便性を生かして、国際展示場などの既存施設の再整備と合わせて開発を進めることでモノづくり文化交流拠点構想を進めることとされています。同時に金城ふ頭は港湾物流の大事な拠点でもあるので、その機能と調和を図りながらまちづくりを進めていくこととしています。これによって「そうだ、名古屋行こう！」とか「金城ふ頭行こう！」と言っていただけるようなにぎわいと魅力ある新しい名古屋の名所づくりを目指しています。

4. 金城ふ頭開発の経緯と検討の視点

(1) 経緯

2011年3月にリニア・鉄道館がオープンしてから半年余りが過ぎた10月、名古屋市に対して、民間企業からテーマパークを核とした複合開発の提案がなされました。これを受けて名古屋市は、周辺関係者との調整を進めるとともに、提案の実現性について検討を進めてきました。必要となる交通処理能力や、その要となる集約駐車場の整備手法、基盤整備の内容などについて検討を進めながら、関係機関協議や民間開発事業者などとの度重なる協議を踏まえて、2014年6月に民間企業と名古屋市でテーマパークの建設着手に正式合意しました。これに続き2015年6月には民間企業と市で商業施設についても建設着手に正式合意しました。

(2) 検討の視点

この間、以下の4点を中心に検討を進めました。

- ①文化・観光拠点にふさわしい土地利用計画
- ②既存施設の更新や施設間の連携による相乗効果の創出
- ③利便性の高い交通網の活用
- ④港湾物流機能との調和

その上で、金城ふ頭の交流厚生用地全体を対象

とした土地利用再編に向けて、民間施設導入と施設再配置について合意形成を図ってきました。また、その前提として、港湾物流機能のさらなる発展と調和する交通処理を具体化するため、関係機関等との協議・調整を進めてきました。こうして、物流交通車両と都市交通車両の分離と、増大する来場者の安全確保に必要な歩車分離を名古屋市の責任で進めることを前提として、開発着手に踏み出しました。

5. 土地利用再編イメージ

今回の開発は余剰地を開発するのとは異なり、従前の施設を移転整備しながら連鎖的に開発を進めることで全体の土地利用を再編する大規模なものです。具体的には以下のような順序で進行しています。(図4、図5)



図4 土地利用再編イメージ(1)

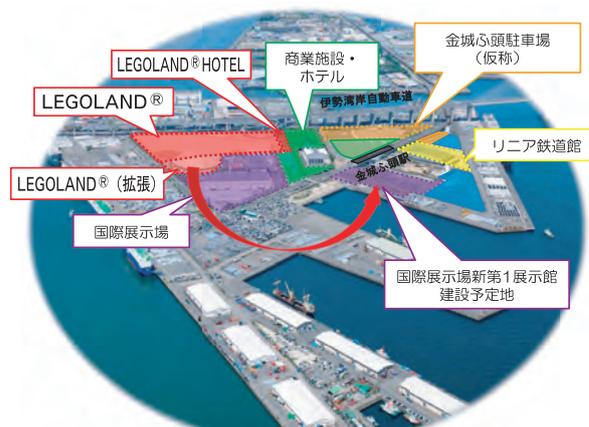


図5 土地利用再編イメージ(2)

- ①金城ふ頭駅前の開発予定空地に、国際展示場平面駐車場機能を確保するための仮駐車場を建設し、リニア・鉄道館に合わせて整備したモノづくり交流エリア暫定駐車場機能もここに集約する
- ②国際展示場周辺にあったモータープールをモノづくり交流エリア暫定駐車場があった場所と駅前前の仮駐車場南側に移転
- ③これらと併行して既存の大規模商業施設が敷地南側に移転
- ④国際展示場平面駐車場跡地とモータープール跡地にLEGOLAND® テーマパークを建設
- ⑤テーマパーク予定地東側の従前緑地を生かしながら商業施設やホテルを建設
- ⑥既存の大規模商業施設移転跡地を市が取得して集約駐車場を建設
- ⑦さらにこれらが終われば、駅前の仮駐車場を廃止し、そこに国際展示場の新第1展示館を移転
- ⑧国際展示場第1展示館跡地にLEGOLAND® を拡張

ここまでが現在の土地利用再編計画です。昨年までに①～③までの整備が完了し、2017年春の開業に向けて、④～⑥の工事が着々と進められています（ただし、ホテルは現在事業計画等検討中）。

6. 開発に対応する都市基盤整備

前述したとおり、今回の開発を進めるためには、港湾物流交通と都市交通を分離し、増大する交通を円滑に処理する都市基盤整備が不可欠です。具体的には3つの交差点の改良と3つの歩行者デッキの整備を計画しています（図6）。

金城ふ頭周辺の一般道路の交通現況は、市街地から金城ふ頭への通行ルートとして、大多数が東側南北道路（図7の青色部分）を利用しています。開発に伴って増大する交通量を円滑に処理するとともに、港湾物流の円滑な交通を確保するために、今回の整備によって、開発に伴う交通の来場ルートを西側南北道路に転換させ、東側ルートは物流に重点を置いたルートとして今まで以上に円滑な

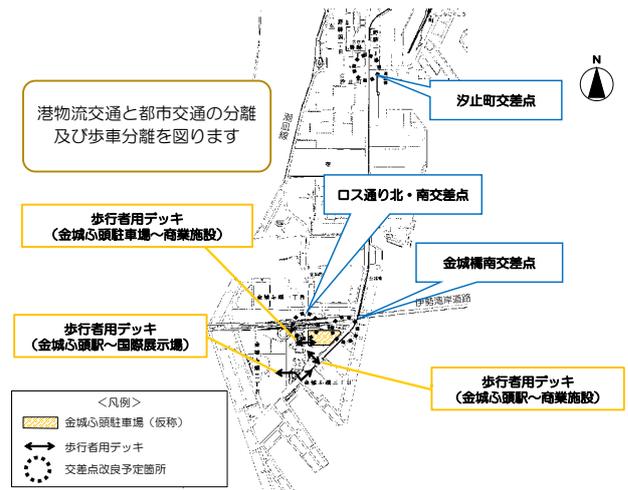


図6 都市基盤整備位置図



図7 交通処理の計画（1）

物流交通を可能とする計画です。

また金城ふ頭の中では、これまで国際展示場で大規模な催事があると高速道路経由の来場者による交通集中により深刻な渋滞が度々発生していました。今回の整備では、その原因となっている金城橋南交差点を大規模に改良します。高速道路料金所を通過した車両を信号交差点の手前で左折Uターンをさせ、信号を経由することなく直接駐車場に導く計画です（図8）。

さらに集約駐車場北西の信号交差点では、入りと出の集中状況に合わせた信号処理によって、帰りの交通も円滑にはけるよう協議しています。また高速道路を利用して帰るルートを確認するために金城橋南交差点の北進左折（インターチェンジに入る交通）を2車線に増やすとともに、緊急時

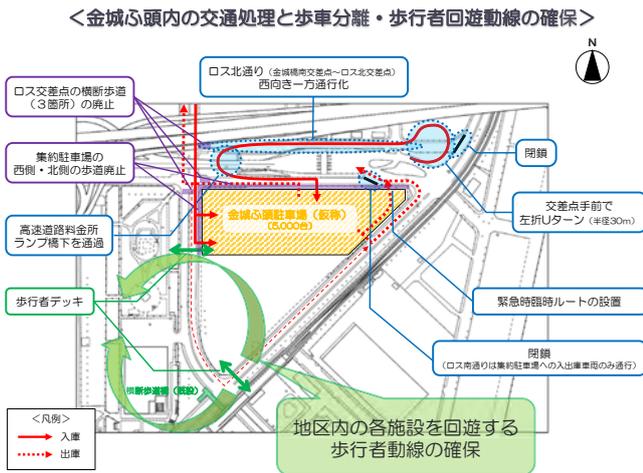


図8 交通処理の計画(2)

に対応するための臨時ルートも確保することで、帰りのピークも円滑にはけるよう計画しています。

金城ふ頭内の歩行者の移動については、駅前と駐車場前に歩行者デッキを整備し、自動車動線と立体的に分離することで、安全かつ快適な移動を可能とするとともに金城ふ頭内の回遊動線を確保することとしています(図8)。また国際展示場第1展示館が移転整備されるのに合わせて、既存展示館と接続する歩行者デッキも整備する計画です。

7. 整備中の施設について

次に整備中の各施設の概要を紹介します。

(1) LEGOLAND® Japan

まずはLEGOLAND®ですが、2017年の4月～6月オープン予定で開発を進めています。パークを運営するマーリンエンタテインメント(以下、「マーリン社」)から発表されている来場者見込みは年間180万人です。海外のLEGOLAND®の平均来場者数がこのぐらいの数字ですが、初めての大都市内立地になるので、個人的にはこれを上回ると思います。パーク本体の整備に先立って、2015年3月までに国際展示場の仮駐車場や臨時駐車場などもLEGOLAND®側の負担で整備してい



・平成29年第2四半期(4～6月)開業予定 LEGOLAND® Japan提供
・来場者見込みは年間180万人

図9 LEGOLAND® Japanイメージ図(第1期)



図10 LEGOLAND® Japan 着工式

ただき、2015年4月に本体工事に着手しました。総工費は320億円で第1期として9.3ヘクタールを開発します(図9)。着工セレモニーでは、2,000個のLEGO®^(※2)でできた金のしゃちほこがマーリン社から名古屋市にプレゼントされ、鉄入れの砂山の代わりにLEGO®の山に子どもたちがスコップを入れました(図10)。

LEGOLAND®は2歳から12歳までの子どもとその家族、そしてLEGO®ファンたちをターゲットに世界中で展開しているテーマパークです。その特徴は「双方向的で知育に配慮した体験型のアトラクション」です。乗り物に乗るだけでなく、自分が何かをすることで何かが返ってくる、簡単に言えば、能動的に遊ぶところであり、その遊びを通じて体験しながら学んでいく施設です。モノづくりの原点である「想像力」と「創造力」を育てていく施設となっています。LEGO®で街並みを再現したMINILANDやLEGO®をモチーフに

(※2) レゴ、レゴブロック。

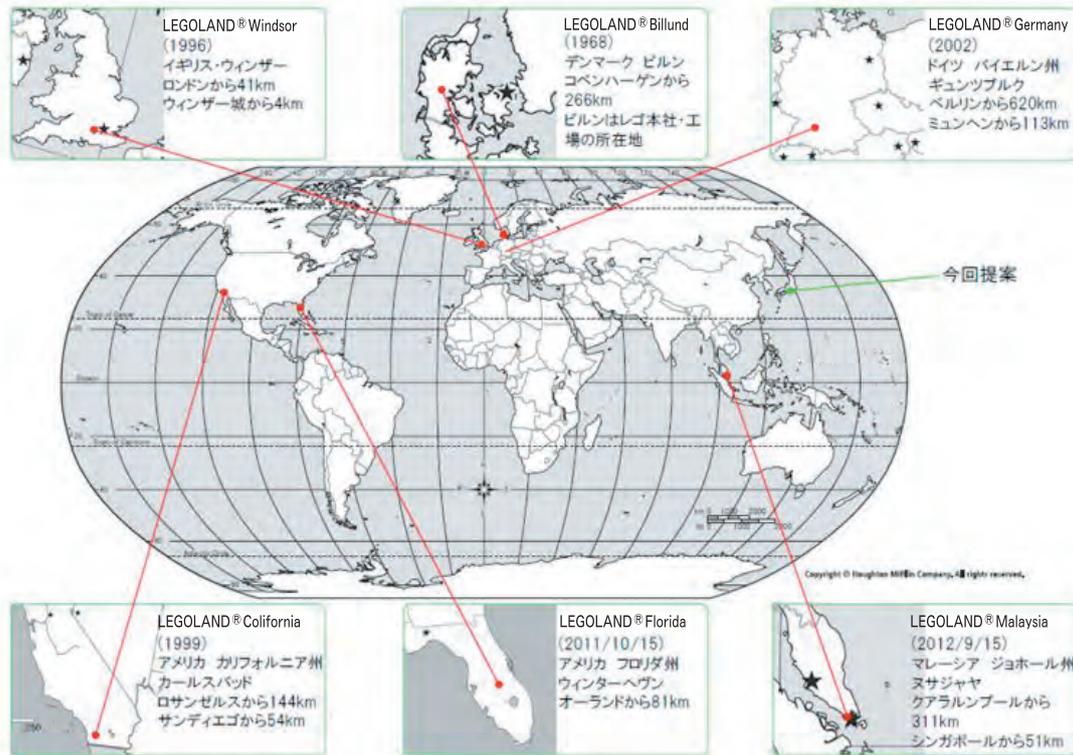


図11 世界のLEGOLAND®

した乗り物が特徴です。

世界中に6つあるLEGOLAND® (図11) の最初は、LEGO®の本社があるデンマークのビルンで、その後ウィンザーやカリフォルニアに建設されました。その後、日本の千葉県でも誘致が試みられましたが、その際に競合したドイツに4つ目ができ、2011年にフロリダ、2012年にマレーシア、今年ドバイにオープンする予定で、日本のLEGOLAND®は8番目となります。運営しているマーリン社はディズニーランドに次ぐ世界第二位のアトラクション運営グループで、LEGOLAND®以外にも世界中に展開するマダムタッソーろう人形館（日本ではお台場に立地）やシーライフという水族館などさまざまな施設を運営しています（ワールドカップサッカーで勝利チームを予測するタコで注目を浴びた水族館がシーライフです）。シーライフも子どもたちをターゲットにした水族館で、子どもたちの目の高さを意識して、水生生物に親しむ機会を意識した施設と聞いています。日本でもお台場と大阪にあるLEGOLAND®ディスカバリーセンターはLEGOLAND®のアトラク

ションを小さくしたような屋内施設です。そのほかの施設も合わせて、世界23か国で106のアトラクションを運営しており（2015年4月現在）、全体で年間6,300万人を集客しています。現在ではアジアのシェアが比較的小さいということで、アジア地域への投資を拡大しており、日本のLEGOLAND®などはその一環です。

最も集客の多いLEGOLAND®はカリフォルニアで、ロサンゼルスから2時間以上離れており、そこまでの経路の途中にはユニバーサルスタジオやディズニーランド、ナッツベリーファーム（スヌーピーのテーマパーク）などありますが、年間260万を超える集客となっています。もともとはおもちゃメーカーのLEGO®社が直接運営していたLEGOLAND®は、2005年にマーリン社が運営権を取得し、その後右肩あがりで見込客数を増やしています。

LEGOLAND®の最大の特徴は街並みをLEGO®で再現したMINILANDで、電車などもLEGO®でできていて、ちゃんと動きます（図12、13）。MINILANDは各国のLEGOLAND®ごとに地域



図12 MINILANDイメージ (1)



図14 LEGOLAND®イメージ (1)



図13 MINILANDイメージ (2)



図15 LEGOLAND®イメージ (2)

の特徴を出していて、カリフォルニアではアメリカの名所、マレーシアでは東南アジアの名所が展示されています。名古屋では2,500万個のLEGO®を使って日本の名所の街並みや建物が再現される予定です。このMINILANDの目玉として、22万個のLEGO®を使った3m近い名古屋城も計画されています。

また乗り物は双方向的で体験型のものが多く、例えば目の前のロープを引っ張ると自分が上がっていくことでエレベーターの原理を学ぶアトラクション(図14)があります。もちろん電動でパワーアシストをしているのですが、そういう学びを大事にしています。ボートのアトラクションでは、アトラクションを外で見ている子どもたちとも水鉄砲で打ち合っ遊ぶことができます。LEGO®でできたキリンやゾウなどの動物たちの中をジープで動くサファリパークのようなアトラクションやLEGO®をモチーフにしたジェットコースターなどもあります(図15)。

4Dシアターでは風や雪が出てくるのも面白いのですが、言葉が分からなくても(もちろん日本では日本語になるとは思います)、ストーリーは普通に理解できてしまうところが面白い。言葉不要で理解できるところがLEGO®のすごいところです。お店で売っているLEGO®製品も、説明書には言葉がありません。マークと数字、絵だけを見て子どもたちは組み立てていきます。言葉を使わずに、自分で考えることで物事を進めていけるように工夫されています。マインドストームを使ったアトラクションでは、パソコンでコンピュータープログラミングが簡単にできて、LEGO®で作ったロボットを思った通りに動かすことができます。ウィンザーのLEGOLAND®では、そのアトラクションを中学校の授業で使っていたりもします。BUILD & TESTというアトラクションでは、子どもたちがLEGO®で作った車を走らせるための坂が作っており、そこで競争させながら、車を改良しています。それを見ていたお父さんお母さん



図16 LEGOLAND®イメージ（3）



図17 LEGOLAND®イメージ（4）

が、子どもたちと一緒に考えて遊んでいます（図16）。

DRIVING SCHOOL（図17）では、すぐには車に乗せてくれません。最初に教室に入って交通ルールを学び、その後で言えば実地教習のような感じで自動車を運転し、終わると免許証をくれます。体験し、学びながら遊んでいるのです。

LEGOLAND®HOTELはロビーに入るといきなりLEGO®の世界で、子どもたちはすぐに遊び始めます。LEGOLAND®のいろいろなシリーズに合わせて中がデコレーションされていて、子どもたちが遊べるホテルになっています。

（2）Maker's Pier（メーカーズピア）

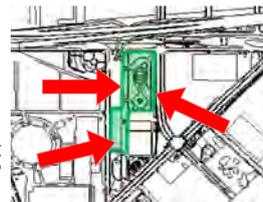
次に商業施設ですが、開発エリアの真ん中に位置しています。金城ふ頭には現在でも年間で、リニア・鉄道館に50万人、ポートメッセなごやに150～180万人が訪れていますが、建物から外に出ると、エリア全体としては賑わいを感じられません。

コンセプト

・LEGOLAND®、リニア・鉄道館、ポートメッセ等を訪れた人々が、休憩・飲食したり、ゆったり過ごせる「非日常的空间」と「バラエティ豊かな施設」

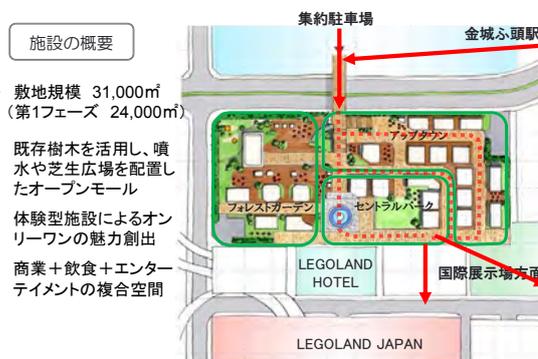
・「モノづくり文化交流エリア」の思想に合致するテナントを誘致

↓
・「商品売る」商業施設ではなく、「商品のファンになってもらう」商業的交流空間を目指す



～「モノやコトをつくる喜び」をテーマにした
物販、飲食&エンターテインメントの複合商業施設～
Maker's Pier/メーカーズ・ピア

図18 商業施設の概要（1）



施設の概要

- ・敷地規模 31,000㎡
(第1フェーズ 24,000㎡)
- ・既存樹木を活用し、噴水や芝生広場を配置したオープンモール
- ・体験型施設によるオンリーワンの魅力創出
- ・商業+飲食+エンターテインメントの複合空間

図19 商業施設の概要（2）

ご飯を食べるところもあまり無いのが現状ですから、各施設に来た方はそのまま帰ってしまいます。今回新たな商業施設ができることで来訪者の溜まり空間ができて、にぎわいが生みだされることを期待しています（図18）。

その特徴は、モノづくりを知ってもらえるような商業施設です。それぞれの商品の歴史やその開発にまつわる文化や歴史、その商品に込められた思い、開発の背景を知ってもらえる工夫を図っています。「商品売るのではなく商品のファンになってもらう」、そんな商業的交流空間を目指そうということで、メーカーズピアという名称で開発が進められています。モノやことを作る喜びを知ってもらえる飲食、物販、エンターテインメントからなる複合商業施設です。

フォレストガーデンはできる限り既存の緑を生かし、セントラルパークでは広場を配置して、そこからLEGOLAND®やポートメッセをつなぎます（図19）。当面は第1フェーズとして24,000㎡



図20 商業施設のイメージ

のオープンモールを整備します（図20）。金城ふ頭を訪れた方に、気軽に立ち寄っていただけるような空間になるとともに、商品の魅力を体験してもらうような、ここにしかない商業空間を目指しています。

（3）集約駐車場

集約駐車場はこれまで施設ごとに持っていた駐車場を一箇所に集約することで、開発用地を生み出すとともに、駐車場を探す金城ふ頭地区内のうろつき交通をなくすことを狙っています。ただしその役割を果たすには、ここに集中するとともに多くの車両台数を円滑に処理することが大きな課題となります。通常の駐車場の処理能力では全く追いつきませんので、駐車場運営会社と建設会社でチームを組んで事業提案をしていただく公募を行いました。整備費用は約190億円、収容台数は約5,000台で、一棟の立体駐車場では全国最大規模になると思います。求められる処理能力は、一般道から1,000台/時、高速道路から1,300台/時、1～2秒に1台の車両を処理することになります。普通の駐車場で10～12秒で1台を処理しているのと比較すると、求められる処理能力の高さを想像していただけたと思います。

入場した車両は全て一旦2階に上げて、そこから2～3フロアごとに直線で結ぶダイレクトスロープを整備することで高速処理を可能としています（図21）。駐車場の中は歩行者の安全性を確保するために、緑の配置されたゆとりある歩行者通路を



図21 集約駐車場のイメージ（1）



図22 集約駐車場のイメージ（2）

確保し、各階から3階に移動して、そこからデッキで金城ふ頭内の施設に移動できる計画です。全体として緑を多く配置し、歩行者デッキで商業施設との間をつないでいます（図22）。歩行者デッキは10mの幅員を確保し、ゆとりを持って快適にアクセスしていただけるよう計画しています。

（4）国際展示場

これらの整備が終われば現在の駅前仮駐車場を廃止し、国際展示場の第1展示館をそこに移転整備する計画です。

具体的な整備内容は現在検討中ですが、1973年に整備された第1展示館の老朽化に伴い、新しい展示館を移転整備する計画です。現在の第1展示館は13,870㎡の展示面積を有しますが、円形で配置に不利な面もあり、冷暖房がないために夏や冬に使いにくい弱点を有しています。新しい第1展示館はもちろん冷暖房を完備し、四角で20,000㎡の展示面積を確保する予定です。夏や冬のイベン

トの開拓をはじめ、年間来場者のさらなる増大が見込まれます。

8. 官民の役割分担と進捗状況

冒頭でも述べた通り、金城ふ頭開発は名古屋市と民間企業とのパートナーシップによって進められています。具体的な役割分担と進捗状況を図23にまとめました。

LEGOLAND®とLEGOLAND®HOTELは、整備に必要な従前施設の移転も含めてマーリン社などが全て行います。LEGOLAND®HOTELは現在まだ検討段階ですが、名古屋のホテルはビジネス客をターゲットとしたものが多く、家族で来ると泊まれるホテルが少ないのが現状です。あいち万博でもその対応には苦労したそうで、2部屋をつないで使えるように改修されたホテルもあります。ファミリーユースに対応したLEGOLAND®HOTELの早期整備を期待しています。

また、国際展示場で開催される複数日にわたるイベントなどに対応したホテルも計画されています。こちらは商業施設と合わせて、GCDS社というこの開発の為に作られた企業が担当します。商業施設については、GCDS JAPAN株式会社と矢作地所株式会社が協力して開発に着手しています。

これまでのテーマパーク開発では、自治体が開発・運営会社に出資したり、土地を無償あるいは格安で提供する事例が少なくない聞いています

が、名古屋市の場合、民間開発はすべて民間でやっていただきます。その代わりに、もともと交流拠点を作るために必要な基盤施設である道路の交差点改良や駐車場、歩行者デッキなどは名古屋市が整備します。

9. インバウンドを含めた観光客への対応など今後の課題

今回の開発について、観光分野の方々から、名古屋はインバウンド（訪日外国人旅行）でも素通りされることが多く、「LEGOLAND®に期待している」との声をお寄せいただいています。その中でインバウンドの方との言語の壁をどう補助していくのかは課題の1つです。案内図の多言語表記や統一的なピクトサインなど、オープンまでの1年間でできる限りの対応を図りたいと考えています。

また海外から来た方が最初につなぎたいと言われるWi-Fi機能を公共側でどう対応するのも課題です。民間と協力して、いろいろな情報提供ができるように調整が必要です。さらにこれと合わせて、地区内のエリアマネジメントを進めるまちづくり協議会を作り、事業者間で協力して相互の情報を提供しあえるようなものも実現したいと考えています。理想的にはデジタルサイネージのようなことも可能性を含めて検討したいと思います。

また観光バスが停まる場所がなかなかないのも名古屋の弱点の1つです。金城ふ頭の場合もその問題は大きいと考えており、40台弱の駐車場を整備していますが、これが適正規模かどうかは判断の難しいところです。ちなみにリニア・鉄道館がオープンした当初は1日で最大80台のバスが来た日もあり、状況を見ながら対策検討が必要となる可能性もあります。

最後にクルーズ船については、名古屋港の港湾計画の中でも計画されています。名港中央大橋をくぐれずにガーデンふ頭まで行けない船は、現在でも金城ふ頭で受け止めています。現在名古屋港管理組合が進めている金城ふ頭の自動車輸出機能

事業主体	施設区分	進捗状況
マーリン社	LEGORAND®	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年4月建設工事着手 ※ 平成29年第2四半期開業予定 ※ 国際展示場第1展示館移転後拡張予定
	LEGORAND®HOTEL	<ul style="list-style-type: none"> 事業着手時期等検討中
GCDS社	商業施設	<ul style="list-style-type: none"> 施設設計、テナントリーシングなど調整中（平成27年度中に着工予定） ※ レゴランドに合わせた開業を目標
	ホテル	<ul style="list-style-type: none"> 事業着手時期等検討中
市	集約駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 整備着手に向け、関係機関調整中
	歩行者用デッキ	<ul style="list-style-type: none"> 今年度中に、順次着工予定
	交差点改良	<ul style="list-style-type: none"> ※ 平成28年度供用開始予定
	国際展示場新第1展示館	<ul style="list-style-type: none"> 事業手法等検討中 ※ レゴランド第1期開業後着工予定

図23 官民の役割分担と進捗状況

の強化が完了した後に、金城ふ頭駅近くにクルーズ船の旅客ターミナルを作ることも想定されています。少し先の計画ではありますが、金城ふ頭が海の玄関口としても整備される計画です。

10. 金城ふ頭開発を名古屋の都市魅力強化の起爆剤に

最後に、名古屋市としては今回の開発の効果を、金城ふ頭だけではなく名古屋全体の活性化につなげていきたいと考えています。名古屋市内の主な集客施設を見てみると、名古屋城は165万人/年、東山動植物園が220万人/年、科学館が140万人/年、水族館が200万人/年などがありますが、栄地区に隣接した科学館を除くと周りのまちづくりとの連携が必ずしもうまくできていません。例えば名古屋城を見学した後で名古屋飯を食べたいと思っても、周辺に十分な施設は整っていません。観光施設とまちづくりとの連携が不十分で、まちなぎわいにつながっていないのです。熱田神宮には及びませんが、金城ふ頭地区の集客は合計す

ると600万人程度の数になります。地区内ではそれぞれの施設を歩行者デッキによって連携させて回遊を生み出し、「今度はあっちの施設に行ってみよう」とか、「ついでにあそこものぞいてみよう」という連携が生まれることを期待しています。

さらに、あおなみ線では名古屋駅～金城ふ頭駅間の直行運転やデザイントレインも検討されています。また中川運河でも、その起点であるささしまライブ24地区の概成も近づいており、地区内の船だまりが整備される予定です。ささしまライブ24地区から中川運河を経由して金城ふ頭まで船で行き来できる水上交通網も計画されています。自家用車で来るのではなく、あおなみ線や水上交通で金城ふ頭に来てもらい、ガーデンふ頭の水族館や港区港明地区の開発、堀川を通じて名古屋城や都心とも連携したにぎわいが生みだせるよう努力したいと考えています(図24)。

2017年春、一人でも多くの方々に「そうだ、金城行こう!」と訪れていただくことを期待しています。



図24 金城ふ頭開発～名古屋の都市魅力強化の起爆剤に～