

# 名古屋駅周辺 交通基盤整備方針

## 概要版

名古屋市 住宅都市局 リニア関連都心開発部 リニア関連・名駅周辺開発推進課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

電話 052-972-2745 FAX 052-972-4171

電子メール [a3980@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp](mailto:a3980@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp)

## 名古屋市

平成30年3月



# 1 目的・位置付け

「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」は、「名古屋駅周辺まちづくり構想」(平成26(2014)年9月策定)の主要プロジェクトのうち、交通基盤関連プロジェクトを中心にその推進を図るため、交通ネットワークの強化や、乗換利便性の向上等を図るための各交通施設について、今後の整備内容を具体化するための方向性を示すものです。

## 「名古屋駅周辺まちづくり構想」

### 目標とするまちの姿

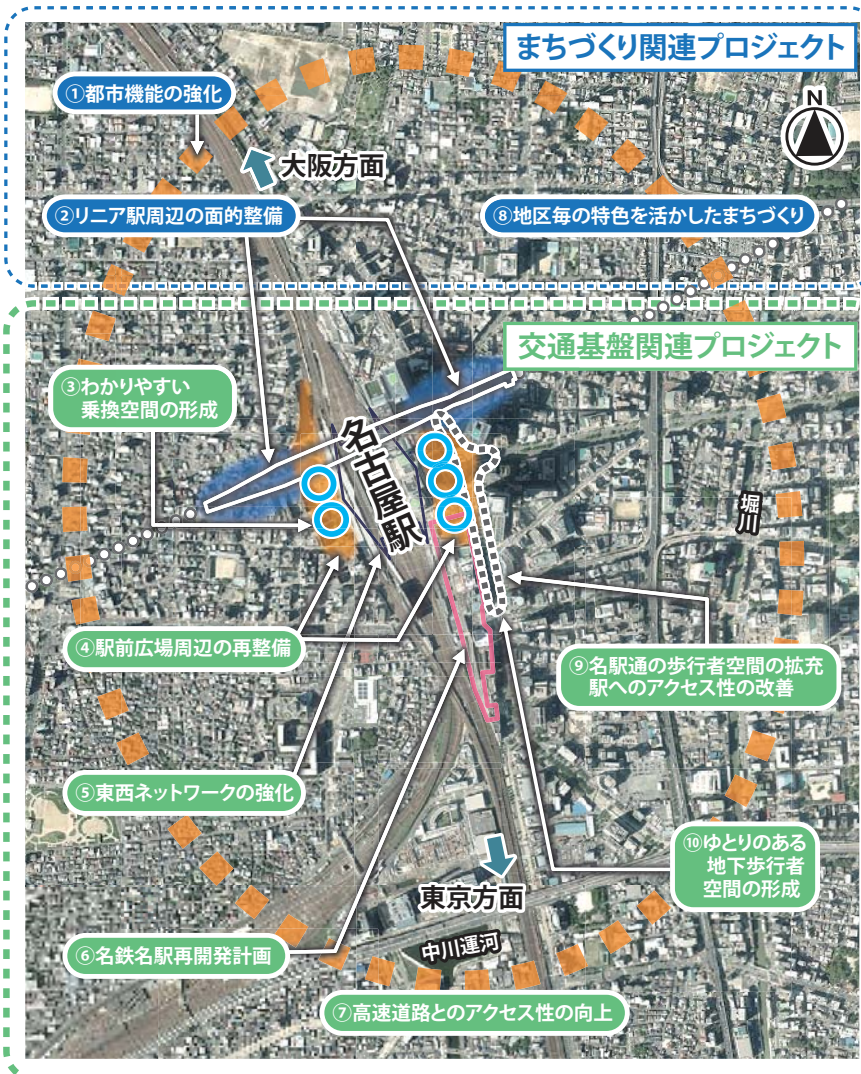
# 世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ

～国際レベルのターミナル駅を有する魅力と活力にあふれるまち～

#### まちづくりの 基本方針

1. 国際的・広域的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す
2. 誰にも使いやすい国際レベルのターミナル駅をつくる
3. 都心における多彩な魅力をもったまちをつくり、つないでいく
4. リニア開業を見据え、行政と民間が一丸となって着実に構想を実現する

### 名古屋駅周辺まちづくり構想 主要プロジェクト図



※本方針における交通施設とは鉄道施設、高速道路、一般道路、歩行者通路、ターミナルスクエア、バスターミナル、自動車駐車場、自転車駐車場など  
※ターミナルスクエアとは、乗換利便性を向上させるため、乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた広場空間

## 2 目指す姿

### 1 背景・課題

名古屋駅には現在9※1の鉄道路線が乗り入れており、1日約122万人※2に利用されています。

東京～大阪間でリニアが開業すれば東京・名古屋・大阪の3大都市圏が約1時間で結ばれ、1つの巨大な都市圏(スーパーメガリージョン)が誕生し、約7,000万人の交流圏が生まれることとなります。

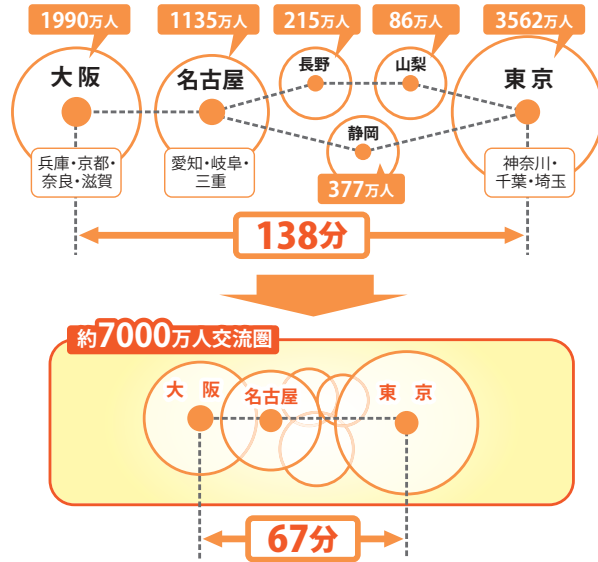
その中心に位置し、玄関口である名古屋駅周辺地区は、スーパーメガリージョンの交通拠点として、鉄道ネットワークや道路ネットワーク等を最大限活かすことが求められています。

しかし、名古屋駅は動線上の段差が多く、乗換先が視覚的にわかりにくいなど、スムーズな乗換が困難となっています。

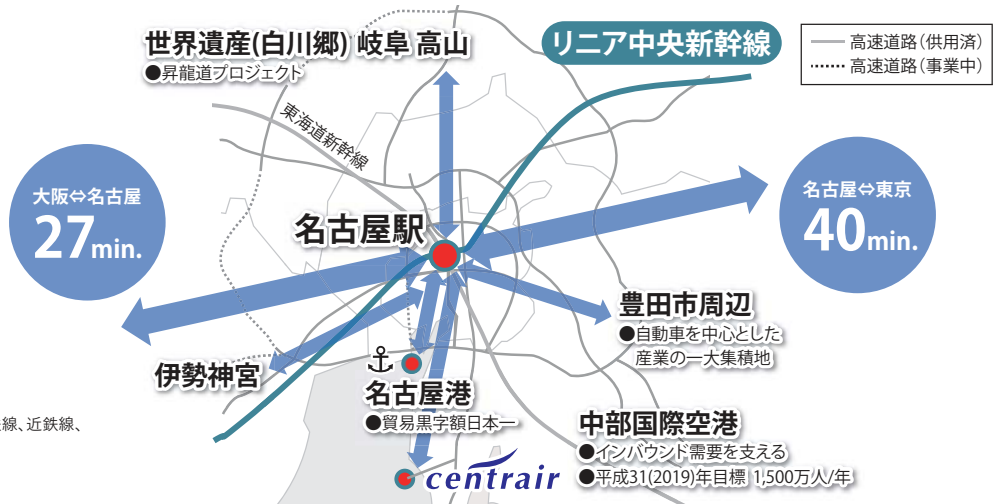
また、高速道路の名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、名古屋駅へ向かうにはUターンや迂回を伴う利用となっています。

さらに、日本有数のターミナル駅にふさわしい風格や魅力が十分でなく、人が集い、憩える広場空間が不足しています。

#### リニア開業による交流圏の変化



#### 名古屋駅周辺を中心とした広域ネットワーク



※1 東海道新幹線、東海道本線、中央本線、関西本線、名鉄線、近鉄線、あおなみ線、地下鉄東山線、地下鉄桜通線  
 ※2 平成27(2015)年度名古屋統計年鑑より集計

### 2 目指す姿

リニア開業予定の平成39(2027)年度における名古屋駅周辺地区の人の動きは、現在より約13%増加すると想定されます。このため、増加する人々の活動に的確に対応した交通ネットワークの強化による駅へのアクセス性の向上や多様な交通モードの結節点としての機能の拡充を進めていきます。

また、多くの来訪者が利用するスーパーターミナルとして、ユニバーサルデザイン等に基づく空間づくりを目指します。

#### 名古屋駅周辺交通基盤の目指す姿

**交通機能** 駅へのアクセス性の向上、多様な交通モードの結節機能強化の実現

**空間機能** ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成の実現「わかりやすさ」「心強さ」「名古屋らしさ」



### 3 整備方針

#### 1 基本的な考え方

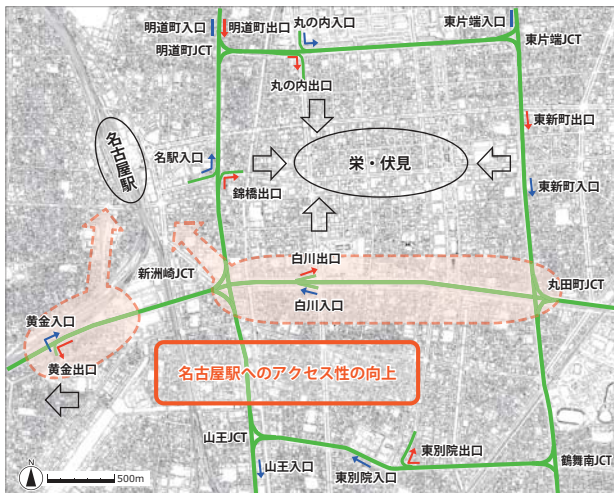
「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」の実現に向けて、交通基盤の整備については、以下の3つの取り組みを進めます。

(ア) 各方面から名古屋駅へのアクセス性を向上させます。

(イ) 多様な交通モード間の乗換を円滑にし、総合交通結節機能を強化します。

(ウ) ユニバーサルデザイン等に基づき、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい象徴的な空間を形成します。

#### (ア) 駅へのアクセス性の向上



##### ■ 鉄道ネットワーク等の強化

- 中部国際空港とのアクセス強化や地域交通拠点の形成に資する名鉄名古屋駅の機能拡張を促進します。
- リニア効果を広く栄方面へ展開するため、地下鉄名古屋駅の利便性・快適性の向上を図ります。

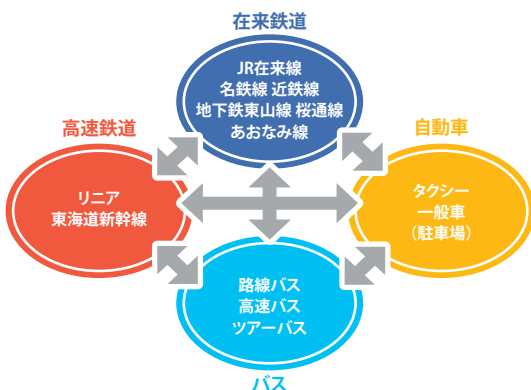
##### ■ 自動車ネットワークの強化

- 名古屋駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、名古屋駅へ向かうにはUターンや迂回を伴う利用となっています。このため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善等を図ります。また、高速道路ネットワーク全体の充実についても進めます。
- 名駅通に自動車交通が集中しているため、通過交通等を周辺の幹線道路に迂回誘導するとともに、駅西側へのスムーズなアクセスの確保を図るなど、自動車ネットワークの機能分担を明確にしていきます。

##### ■ 歩行者ネットワークの強化

- 主動線となる中央コンコースが地上レベルでまちとまちをつないでいる名古屋駅の特性を活かし、地上レベルでの乗換動線や駅からまちへのネットワークを強化します。
- 官民一体となって、駅からまちへ、まちからまちへの歩行者ネットワーク形成の強化を図ります。

#### (イ) 総合交通結節機能の強化



##### ■ 多様な交通施設の効果的な配置

- 様々な交通機能が効果的に発揮されるよう、必要な交通施設の適切な配置を進めます。

##### ■ 来訪者にもわかりやすい乗換環境の創出

- 主要な乗換動線における高い視認性の確保や、案内機能も備えた広場空間の適切な配置等を図ります。

##### ■ 利便性の高い円滑な乗換空間の形成

- 多様な移動需要に応える円滑な乗換空間の形成を進めます。

##### ■ 人々の交流空間の創出

- 待ち合わせや休憩、イベント等の賑わい創出も可能な交流空間を適切に確保します。

#### (ウ) ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成

##### ■ ユニバーサルデザインに配慮した空間形成

- 主要な乗換動線の直線化や上下移動の負担の減少など、わかりやすく、利用しやすい乗換を実現します。
- シンプルでわかりやすく、一体性・連続性のある案内サインの充実をすすめ、円滑な誘導を図ります。

##### ■ 安心・安全な空間形成

- 新たに整備する広場空間については、大規模地震等の自然災害時の活用も加味した空間形成を図ります。

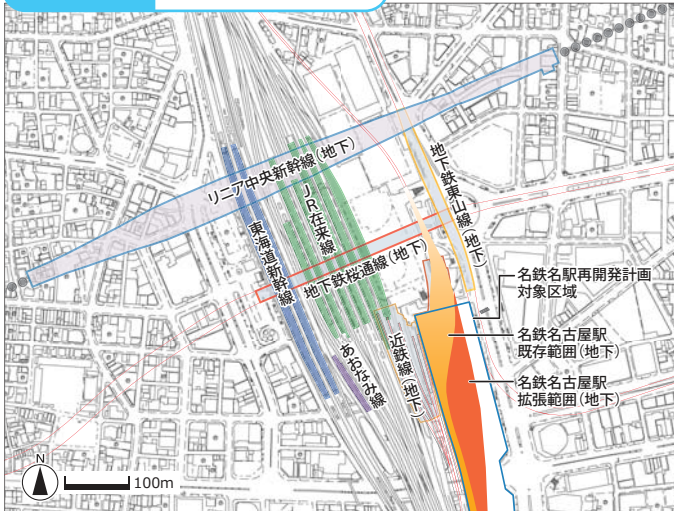
##### ■ トータルデザインに配慮した空間形成

- 防災性や環境に配慮しながら、統一感のある質の高い象徴的な空間形成を目指します。

## 2 交通施設の配置・整備

### (ア) 駅とのアクセス性の向上

#### 鉄道施設 駅施設の位置関係



- 中部国際空港へのアクセス向上と地域交通拠点の形成に資する名鉄名古屋駅の機能拡張を促進します。
- リニア効果が広く栄地区等に展開されるよう、東山線の混雑緩和にも資する桜通線の利用促進を図ります。
- 地下鉄名古屋駅をはじめとする各鉄道駅において、現状の駅構造を活かした施設の改良などにより、乗換等の利便性・快適性の向上を図ります。

#### 高速道路 アクセス向上の考え方



#### ■ 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

- 黄金出入口付近フルIC及び椿町線の改善による駅西側とのアクセス強化、新洲崎JCT出入口設置による駅東方面とのアクセス向上を図ります。
- 新洲崎JCT方面からの接続方法については、名駅通への接続を図ります。なお、名古屋駅周辺ビルへの直結については、リニアの大阪延伸等のタイミングやまちづくりの動向を踏まえ、中長期的な課題として検討します。
- 名古屋駅周辺の改善だけでなく、栄出入口・西渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名古屋駅へのよりスムーズなアクセス向上を図ります。

#### ■ 名駅通に集中する交通の分散

- 笹島線・椿町線の整備により、交通の円滑化を図ります。

#### 一般道路

#### ■ 椿町線、笹島線の整備・活用

- 椿町線の早期開通・改善、笹島線(東側区間)の整備により、自動車ネットワークを強化するとともに、名駅通に集中する交通の分散を図ります。

#### ■ 名駅通における自動車の駅へのアクセス性の改善及び歩行者空間の拡充

- バス停、タクシー乗降場、一般車乗降場は、駅前広場など自動車交通流を阻害しない場所への設置を基本とします。
- 交差点の改良及びモニュメント「飛翔」の移設等を行うことにより、象徴性の高い駅前空間の形成や自動車交通の円滑化を図ります。
- 道路交通情報の提供等による自動車交通の集中の緩和を図ります。
- 周辺の開発計画や新たな路面公共交通システムの検討等と整合を図り、自動車による駅へのスムーズなアクセス性を確保しつつ、道路空間の配分の見直し等により歩行者空間の拡充を図ります。

#### ■ その他の幹線道路・区画道路における歩行者空間の拡充

- 新たな路面公共交通システムと整合を図りながら、自動車による駅へのスムーズなアクセス性を確保しつつ、道路空間の配分の見直し等により歩行者空間を拡充します。

#### 歩行者通路 ■ 地上レベルでの歩行者動線の強化 ■ デッキレベルでの歩行者動線の確保 ■ 地下歩行者空間の確保・拡充

##### (調整事項)

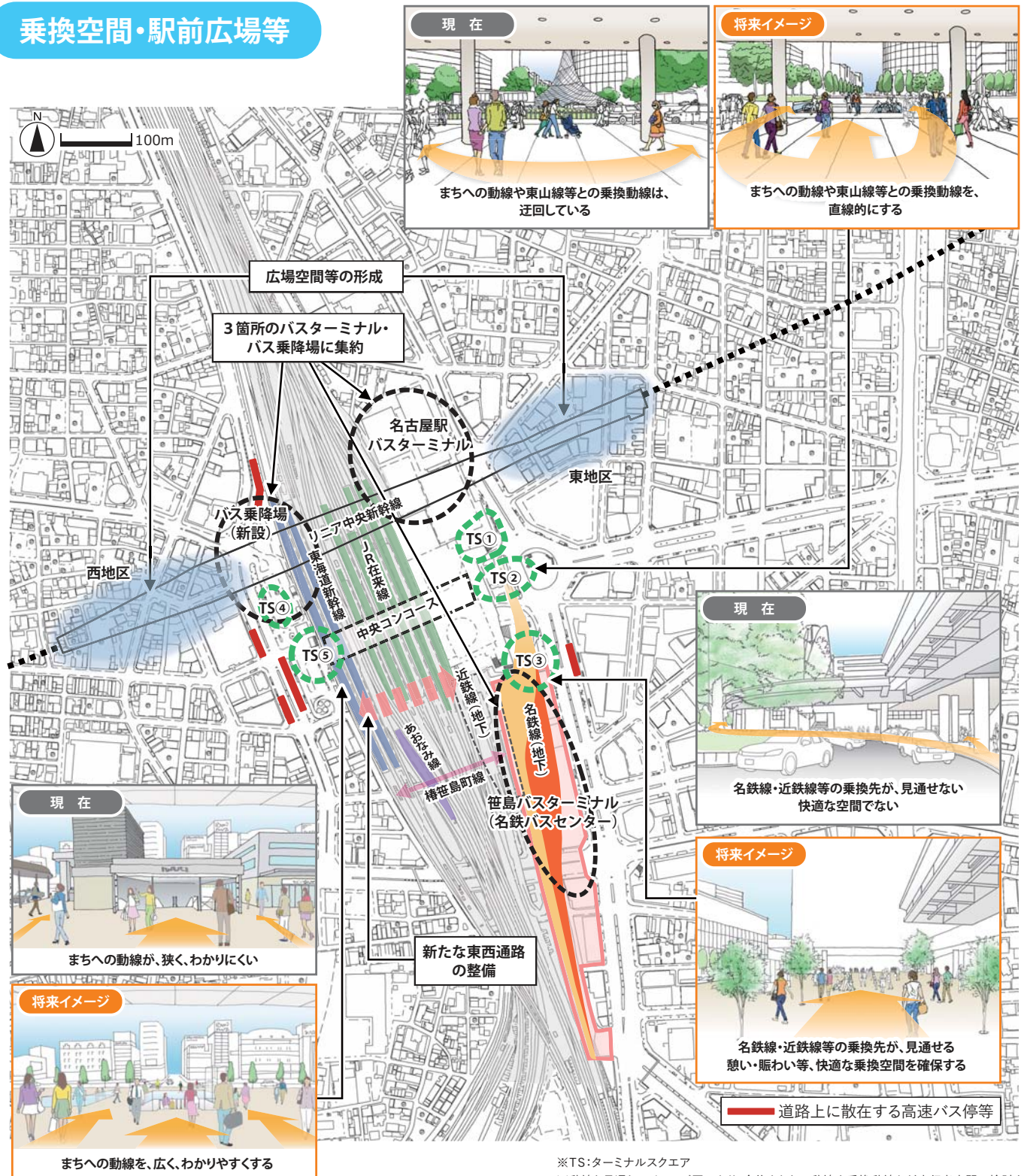
- 一般道路 ・交通円滑化に向けた駅周辺の道路網の運用 ・通過交通抑制の具体的方法 ・名鉄名古屋再開発計画との整合  
・道路空間再配分による自動車交通への影響検証 ・椿町線における高架アクセス ・名駅通について歩行者の横断に配慮しつつ、信号交差点の削減や改善
- 歩行者通路 ・名鉄名古屋再開発計画などの民間再開発の計画との整合 ・地下店舗・設備等の移設などの機能確保 ・地上レベルでの歩行者空間の魅力づくり



### 3 整備方針

#### (イ) 総合交通結節機能の強化

#### 乗換空間・駅前広場等



※TS:ターミナルスクエア  
 ※動線と見通しのイメージ図であり、今後まちの動線や乗換動線など歩行者空間の検討を進め、施設・設備等の位置・規模についてもあわせて検討します。

#### (調整事項)

- ターミナルスクエアの整備
  - ・駅前広場の交通機能の確保
  - ・歩行者動線を確保しつつ、ホテルへの荷さばき動線、車寄せへの動線確保
  - ・地下街店舗・設備等の移設などの機能確保
  - ・リニア計画との整合
  - ・名鉄名駅再開発計画との整合
  - ・名鉄名古屋駅北口改札機能の再配置
- 駅前広場
  - ・駅前広場の交通機能の確保
  - ・送り込み方式の社会実験の評価を踏まえたタクシー等滞留機能の確保
  - ・荷さばき施設の移設先の確保
  - ・駐車場設備等の移設先の確保
  - ・地下街店舗・設備等の移設などの機能確保
  - ・歩行者動線を確保しつつ、ホテルへの荷さばき動線、車寄せへの動線確保
  - ・JR広小路口から名駅通方面への歩行者動線確保
  - ・名鉄名駅再開発との整合
  - ・名鉄名古屋駅北口改札機能の再配置
  - ・バスターミナル・バス乗降場間の関係(役割等)
  - ・バス乗降場の施設規模の確保
  - ・リニア計画との整合
  - ・通過交通抑制の具体的方法
  - ・道路空間再配分による自動車交通への影響検証

## ターミナルスクエア等

### ■ターミナルスクエアの整備

- 乗換利便性を向上させるため、乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた広場空間「ターミナルスクエア」を、主要な乗換動線が交差する5箇所において、現地に即した形で設け、相互に連携し、全体として乗換空間の機能を発揮させます。
- 地下からの避難や浸水対策など、災害時の安全性に配慮するとともに、歩行者動線の連続性や視認性を考慮し、地表レベルを基準とした空間形成を図ります。

### ■新たな東西通路等の整備

- JR広小路口とJR太閤通南口を結ぶ平面で直線的な東西方向の通路の整備に向けて検討を進めます。
- 椿笹島町線の快適な歩行環境を整備します。
- 既存のファッションワンや地下鉄桜通線コンコースをできるだけ直線化し、視認性を確保します。

### ■駅前広場

#### 【東西駅前広場共通】

- 乗換利便性向上や駅周辺道路の円滑化に資する空間を確保します。
- タクシー・一般車の乗降機能について、より安全・円滑性の確保に向けた分離・配置を検討します。
- タクシー滞留車両の適正化のための新たな運行システムを検討します。
- 視認性の高い空間とするとともに、待ち合わせや休憩ができ、ゆとり・賑わいが感じられる空間を確保します。
- 中央コンコース及び東西の駅前広場における南北動線を主軸とし、駅とまちのつながりに配慮した歩行者動線を確保します。
- タクシー・一般車乗降場など道路系交通施設の適切な配置によりスムーズな歩行者動線を確保します。
- 駅東西エリアの特性や駅前広場とまちの相互の見え方に配慮した、名古屋を印象づける統一感のある空間をデザインします。

#### 【西側駅前広場】

- 路上乗降の解消等のため、駅前広場を中心に高速路線バス、観光・ツアーバスを含めたバス乗降場を設置するとともに、ターミナルスクエアと連携し、重層的な利用を検討します。

#### 【東側駅前広場】

- 通過交通の抑制や歩行者動線に配慮した交差点の改良やモニュメント「飛翔」の移設等を行うことにより、象徴性の高い駅前空間形成や自動車交通の円滑化を図ります。

## バスターミナル

### ■3箇所のバスターミナル・バス乗降場に集約

- 現行の駅東側2箇所のバスターミナルに駅西側のバス乗降場(重層的な利用を検討)をあわせ、3箇所のバスターミナル・バス乗降場を配置するとともに、路上の高速バス停等を集約するなど、利用者にとってわかりやすく利用しやすい施設とします。

## 自動車駐車場等

- 交通結節機能の向上
- 民間駐車場の適正な確保

## 自転車駐車場等

- 自転車駐車場の配置
- 通行空間の整備

## 広場等(リニア駅上部空間)

### ■広場空間等の形成

- 道路を再配置し、駅へのつながりに配慮した広場空間の確保等により、駅前にふさわしい開発の誘導を図ります。
- 大規模地震時には、駅周辺の人が一時的に退避する場所として活用します。
- 駅の東側は、人が回遊する魅力的なプロムナード空間とします。駅の西側は、イベントなどの多様な活動により、人々が集まり、賑わいの「核」となる交流空間とします。



※広場内にリニア関連施設が配置される予定です。

### (調整事項)

- バスターミナル・駅前広場の交通機能の確保・バスターミナル・バス乗降場間の関係(役割等)・バスターミナル・バス乗降場の施設規模の確保・リニア計画との整合・名鉄名駅再開発計画との整合
- 自動車駐車場等・駐車場(一般車乗降機能を備えた)やタクシー乗降場の規模・短時間無料駐車機能の確保・民間再開発の計画との整合・駐車場の規模に応じた出入口の確保



### 3 整備方針

#### (ウ)ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成

##### ユニバーサルデザインに配慮した空間形成

###### ■ バリアフリー等の視点に基づく整備

- 主要な乗換動線をできる限り直線化するとともに、上下双方向のエスカレーターやエレベーター等の適切な配置を検討し、上下移動の負担を少なくします。
- 待ち合わせ、休憩等のためのスペースの確保や視覚障害者誘導用ブロックや点字案内、音声案内など、情報案内設備を充実させます。
- 障害当事者等の意見、平成32(2020)年東京オリンピック・パラリンピックの動向を踏まえ、整備、改善を順次行っていきます。

###### ■ 案内サインの充実

- 適切な配置、表記方法の工夫をするなど、シンプルでわかりやすく、一体性・連続性・継続性のあるサインとなるよう改善します。
- 地下街等周辺施設、道路上の歩行者系サインとの整合を図ります。

###### ■ ソフト面の充実

- 情報通信技術の活用により、誘導情報の提供やコミュニケーションの円滑化を図ります。

##### 安心・安全な空間形成

###### ■ 防災性等の高い空間づくり

- 新たに整備する広場空間は地下からの避難や浸水対策などの安全性に配慮するとともに、一時的に退避する場所としての活用を図ります。
- 民間施設などにおいても、来訪者等が安全に退避できる空間の確保などを進めます。

###### ■ スムーズな避難誘導の確保

- 通常時の案内設備を活用した緊急時の情報伝達など情報提供機能の充実を図ります。

###### ■ 官民連携による安心・安全な空間の実現

- 一時退避場所や退避施設の確保、避難誘導や情報伝達、避難訓練などのハードとソフトが一体となった対策に、官民が連携して取り組みます。

##### トータルデザインに配慮した空間形成

#### トータルデザイン指針(案)\*

##### 原則1 名古屋らしい近未来のデザインを目指す

- 1 リニア時代を感じさせる空間となっているか
- 2 良質ストックを積み重ねているか
- 3 地上を楽しく歩けるまちをデザインしているか

##### 原則2 活気ある駅周辺とまちのデザインを目指す

- 4 駅と駅前空間を中心にまちへ魅力・活気を広げているか
- 5 楽しめる空間をデザインしているか
- 6 市民の活動・愛着を生み継続する仕組みをデザインしているか

##### 原則3 わかりやすくユニバーサルなデザインを目指す

- 7 安心できる空間となっているか
- 8 コミュニケーションをデザインしているか
- 9 人の流れと滞留をデザインしているか

\*トータルデザイン指針(案)とは、名古屋駅周辺において目指していくデザインの方向性をとりまとめたもの

### 3 実現に向けて

- 本方針に基づき協議・調整を進め、名古屋駅周辺まちづくり構想の主要プロジェクト毎に、より具体的な整備内容を示します。
- 計画は本市がリーダーシップを発揮し、行政、関係事業者、民間事業者等が一丸となって取り組みます。
- 整備・施設所有・管理は、主体を明確にし、適切な費用負担を検討するとともに、広域的な観点からもそのあり方を検討します。

### 4 今後の進め方

- プロジェクトの整備内容や役割分担、資金計画、工程を明確にして関係機関協議・必要な手続きを進め、設計・整備を行い、リニア開業予定の平成39(2027)年度を目標に、わかりやすさ・心強さ・名古屋らしさを兼ね備えたスーパーターミナルを実現します。

