

「名古屋駅周辺交通基盤整備方針(案)」に対する 市民意見の概要及び市の考え方

名古屋駅周辺交通基盤整備方針（案）に対し、貴重なご意見をいただきありがとうございました。みなさまからいただきましたご意見の概要と、それに対する市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見については内容を要約し、趣旨の類似するものはまとめさせていただいたほか、内容により分割するなどして掲載していますので、ご了承ください。

平成 30 年 3 月
名古屋市

【市民意見募集の実施結果】

1. 期間

平成 29 年 8 月 19 日（土）～ 9 月 19 日（火）

2. 提出状況

提出者数：60 人

意見件数：235 件

3. 提出方法

提出方法	提出者数
郵送	6
ファックス	13
電子メール	19
持参等	22
合 計	60

4. 意見の内訳

項目	意見件数
名古屋駅周辺交通基盤整備方針全般について	7
「駅とのアクセス性の向上」について	59
「総合交通結節機能の強化」について	67
「ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成」について	62
「方針の実現に向けて」について	9
その他	31
合 計	235

■名古屋駅周辺交通基盤整備方針全般について（7件）

《方針全般について》（7件）

市民意見の概要

- ・整備方針は大変良いと思う。ぜひ推進してほしい。
- ・鉄道・自動車・歩行者ネットワークの強化、わかりやすく利便性の高い乗換環境、人々の交流空間創出、ユニバーサルデザインへの配慮、自然災害時の避難への配慮等を踏まえ、駅と鉄道・道路・歩行者通路のアクセス、ターミナルスクエア・東西交通路・バスターミナル・駐車場・駐輪場・広場等の総合交通結節機能等、必要と考えられる骨格が網羅されており、方向性を示す方針として評価できる内容となっている。
- ・総合的な「交通基盤整備方針」を示されたことに大変期待します。「百年の計」となるよう、末永く使われるデザイン、設計のゆとり、素材などをきちんと設定してほしい。
- ・何を持って「世界に冠たる」などと大きなことを言っているのか。国際的という言葉が多用しているが、具体的にどこの国のどこの駅に比べ何が優れているのか示してほしい。
- ・市全体にあるいは近隣との交通、移動手段等をきちんと整理して、そのハブ的機能・役割を名駅地区が担う、そのためにどういう整備が必要かを考えてほしい。
- ・「世界にアピールできる最先端スマートターミナル」、「効率性を追求した無機質なまち（いわばケインジアン的効率性）でなく、来訪者を含む歩行者が楽しく、安心感のある対流・交流のあるターミナル」、「中部圏への到着や、周辺地域への出発の雰囲気（劇場感等）を持つゲートウェイターミナル」を考慮して、目指す姿を整理することが重要。
- ・西暦表記に統一してほしい。

市の考え方

- ・リニアの開業に向けて、名古屋駅の交通ネットワークの強化、乗換利便性の向上等を図るため、本方針に基づき、各交通施設の整備内容の具体化に向けて取り組めます。
- ・名古屋駅には、リニアを含めると10の鉄道路線が乗り入れることとなり、日本でトップクラスのターミナル駅となります。そこに世界の人々が集まり、魅力と活力にあふれるまちをつくりたいという思いを込めて、平成26(2014)年9月に策定した名古屋駅周辺まちづくり構想における目標とするまちの姿を「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～」としています。
- ・リニアが開業すれば名古屋駅は、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を始めとする交通基盤を最大限活かすことが求められています。そのため、各方面との交通ネットワークの充実・強化を図り、駅へのアクセス性の向上を図っていくことや、多様な交通モードの結節点として、駅周辺に集中する交通を適切に処理していくことが重要と考えています。
- ・多くの来訪者が利用するスーパーターミナルとして、交通機能の充実とともに、わかりやすさ、心強さ、名古屋らしさを兼ね備えた「ユニバーサルデザイン等に基づく空

間形成の実現」を目指します。

- ・西暦表記については、和暦表記と合わせて表記するよう修正しました。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

■「駅とのアクセス性の向上」について（59件）

《鉄道施設について》（19件）

市民意見の概要

- ・名鉄名古屋駅の改築については、線路の拡幅も含め、市として全面的に協力できるものは協力して、将来に禍根を残さないよう、改良に協力してほしい。
- ・地下鉄東山線のプラットフォーム、改札口は、特に朝の出勤時の人の混雑は大変危険です。さらに、リニア開通後、約13%もの人が増えることが見込まれるなか、対策について、議論に加えてほしい。
- ・地下鉄東山線改札周辺における通勤時間帯の混雑が増している。更に、リニア開通後には将来交通量の増加が見込まれることを考慮すると、乗降客の分散も含め、空間的余裕がない箇所の改善に向けた施策について検討を進めるべき。
- ・直接、東山線のホームから下りて桜通線に行けるように階段を設置してほしい。この階段に合わせてエスカレーターやエレベーターも設けてほしい。
- ・地下鉄においても、東山線と桜通線との関係も行きやすい（歩行する距離もあるため）ようにした方がよい。
- ・桜通線の本数を3分から5分に1本の割合で増加を希望し、名古屋都心部の地下鉄の乗り換え時間を短縮し、名古屋都心部鉄道のアクセスの向上をお願いしたい。
- ・名古屋で一番混んでおり毎日多くの方が不便で不快な思いをしている東山線名古屋駅についての記載が全くありません。柳橋に駅をつくるなど取り組み内容を示していただきたい。
- ・名古屋駅周辺のアクセスの向上や回遊性の向上、地下鉄東山線名古屋駅の混雑緩和に効果的であると考えられることから、地下鉄東山線柳橋新駅整備についても盛り込んでいただきたい。
- ・東山線の柳橋駅をリニア開業までに整備し、ささしま-名駅間の強力な動線を作る。
- ・鉄道各線にホームドアを設置してほしい。
- ・名鉄と官民一体となって名鉄金山駅から枇杷島分岐点までの複々線化を行うことを提案する。
- ・名鉄や近鉄をJR在来線の上に乗入れる構想はないのか。バスターミナルやタクシー乗り場を上空に設置してはどうか。
- ・名鉄の路線を、現在地下にあるものをJRの在来線の上に配置換えするぐらいの計画をすれば、TSの計画ではなく、どこに根本的な原因があるのか考え直した方がいいのではないか。
- ・東海道新幹線の名古屋到着最終便よりも早く、地域内交通が終電を迎えている。名鉄の終電の早さ（特に郊外方面）について行政からも“魅力を高めるため”として要望してほしい。
- ・名駅を通るJR環状線が必要。
- ・名古屋の鉄道で環状線になっているのは、地下鉄名城線だけで、他は全て一直線にのびているため、終点になる駅でイベントがあった場合、混雑して回避できない。
- ・豊田は、愛知の中では有名だが、公共機関を利用して出かけようとする、名鉄・地

下鉄・高速バスの3つの方法があるが不便。

- ・名鉄神宮前とJR熱田駅が離れていて、相互乗り入れにならないものか。
- ・市営地下鉄桜通線の「鳴子北―徳重」間は、市内で唯一、新幹線終電ではたどり着けない地域となっている。名古屋市として今すぐにでも何とかしてほしい。

市の考え方

- ・名鉄名古屋駅については、平成29(2017)年3月に名鉄から公表された「名鉄 名古屋駅地区再開発 全体計画」において、計画対象区域内にて面的・機能的な拡張や利便性の向上を図る旨が示されており、本市としても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進めるとともに、地下鉄名古屋駅をはじめとする鉄道各駅においても、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・快適性の向上を図ることとしており、その旨の記述を追加しました。
- ・柳橋新駅については、多額の建設費や経済性などの課題があり、相当規模の民間開発が一体となって進められることが必要であると考えています。民間開発の促進に向けた機運の醸成を図りながら、周辺開発とあわせた新駅設置の可能性の検討を行っていきます。
- ・現在名古屋駅に乗り入れる鉄道のうち、新幹線、東山線、桜通線、あおなみ線にはホームドアが設置されていますが、その他の線については、多様な車種があり、乗車位置が固定できないことから現時点ではホームドアは設置されていません。転落防止対策として、点状ブロックを内方線付き点状ブロックに更新する取り組みが進められており、名古屋駅の各線において設置されています。
- ・いただいたご意見につきましては、関係する鉄道事業者に対してお伝えするとともに、引き続き、本市としても名古屋駅における乗換等の利便性・快適性の向上等を進めていきたいと考えています。

《高速道路について》(11件)

市民意見の概要

- ・「名駅通における自動車の駅へのアクセス性の改善」のみならず、駅から周辺都市等目的地への発進時の利便性向上も重要であるため、駅から高速道路へのアクセス向上をお願いしたい。
- ・中部国際空港や名古屋空港への名古屋駅からのアクセス改善をはかってほしい。特に中部国際空港へはバスで1.5時間かかっている現状をどうするか。
- ・名古屋駅と高速道路の直結を希望。
- ・高速道路を直結させると言っていたのは、どこに行ったのか。
- ・「名古屋駅周辺ビルへの直結」については、ポテンシャルがあり、アドバンテージがあるうちに何か対策を打つべきではないのか。
- ・高速道路の、「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てまいります。」とありますが、実現に向けて、官民連携した議論が継続して持たれることを期待したい。
- ・高速道路ネットワークとのアクセスが改善されるが、将来的には高速道路ネットワークと駅が直結（終点ではなく、通過が可能な形での整備）されるよう、検討頂きたい。
- ・名鉄ナゴヤバスセンターから直接高速に乗れるようにならないか。
- ・笹島バスターミナルの再整備に合わせ名古屋高速との直結を図り大阪市難波のO C A Tのような姿を目指すべき。
- ・以下を解決すべく出入口の設置位置等の再検討をお願いしたい。また、まちの景観に配慮したデザイン、構造にすることを盛り込むようお願いしたい。
課題：①計画されている新洲崎 JCT 出入口は、下広井町交差点の信号待ちにより、高速道路内の下りスロープから本線までの渋滞が懸念される。新洲崎 JCT 出口から名古屋駅西方面へ向かう車は、笹島交差点方向に流れてしまい、更なる渋滞や、名駅通や駅前への車の集中を助長させるほか、名駅通の歩行者空間の整備にも悪影響を与えることになると思う。②名駅南地区は、幅員の広い幹線道路によりまちの景観や地区内外の回遊性を阻害されているが、出入口両方を併設する計画は、構造物の圧迫感や影、騒音等により、まちの連続性がなくなり分断されるため、さらにこれらの課題を助長させると考える。
- ・名古屋高速を JR 線の上に建設して、名駅の上には一大サービスエリアにしてほしい。

市の考え方

- ・高速道路アクセスについて、現在の U ターンや迂回を伴う利用及び、都心環状線の合流部等で渋滞が発生していること、再開発の進展やリニア開業に伴い、名駅通の交通の増大が懸念されることに対応するため、高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善及び名駅通に集中する交通の分散を実施します。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。また、新洲崎 JCT 出入口設置により、名古屋駅と高速道路とのアクセスが円滑になることから、駅南北方面とのアクセスも改善が図られると考えています。引き続き、名古屋駅との結節を含めた高速道路ネットワーク全体の充実を検討していきます。

- ・ 駅と高速道路とのアクセス性の向上を図るため、鉄道ネットワークや道路ネットワークを最大限活かすことが必要と考えています。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。また、駅西側において椿町線の整備を進めるとともに、椿町線の高架アクセスについても検討を行っていきます。
- ・ 新洲崎 JCT 出入口については、駅と高速道路とのアクセス性が高い位置となるよう計画することが必要と考えています。笹島交差点、名駅通への影響について、笹島線・椿町線の整備により、名駅通に集中する交通の分散を図ります。また、計画にあたっては、環境保全対策を含めて検討を行っていきます。
- ・ 名古屋駅の鉄道施設上にサービスエリアを設置することは、整備費用や構造上の制約が想定され難しいと考えています。車利用者の利便性向上に向けて、駅付近の民間再開発にあわせて、一般車乗降機能を備えた駐車場の整備を進めるとともに、駅前広場において一般車乗降機能の確保を検討します。また、短時間無料駐車機能の確保について調整を図っていきたいと考えています。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《一般道路について》(20件)

市民意見の概要

- ・リニア開通後には、人の動きが今より13%増加する点、椿町線等の道路整備等も考慮し、『車・歩行者・自転車それぞれの交通量調査』を早急に実施してほしい。『交通量調査』の結果を踏まえ、道路空間の再配分、BRT導入のあり方(意義・乗降場・経路など)について地元とも協議し進めてほしい。
- ・一般道路のあり方の検討にあたっては、将来の交通量を見据え名古屋駅へのアクセシビリティに十分配慮するため、マイクロシミュレーションの結果なども活用して検討を進めるべきである。
- ・交通容量の縮小に反対。
- ・名駅通の交通渋滞解消のための提案が必要。
- ・名駅への集中を分散する施策もぜひ推進してほしい。
- ・歩行者動線の強化に対応するため、現在の歩行者動線や駐輪場の見直し等を通じ、幅を支援する。(交通量の想定、発着場所・走路・乗降客の動線を含めたBRT構想・タクシー乗り場・バスターミナル等の配置、パーク&ライド等を含め、スムーズな交通が可能となることを踏まえる。そのために、具体的な全体配置の検討及び、それらを実現する道路幅・信号等、さらに将来を見据えた想定や、その想定を踏まえた社会実験等による実効性を高める工夫が必要。)
- ・名駅通における歩行者空間の拡充は力を入れてほしい。
- ・名駅通は、大胆に車線数を削減し、車で入りづらい・歩行者優先の空間を構築していただきたい。渋滞が悪化・慢性化したとしても、名古屋駅への車でのアプローチは避けたい、というイメージができた方が良いのでは。それが難しいのであれば、名駅通りに「蓋をする」ように歩行者用の空間を構築し、歩車分離を図っていただきたい。
- ・大きな道路と段差ばかり。通過するためだけの車に優先権を与えて歩行者をないがしろにせず例えば駅前通りを歩行者広場にするなど、魅力的なまちをつくらしてほしい。
- ・JR中央コンコースから出た駅前広場からささしま方面に歩いていこうとしても、歩道幅が狭く、朝の通勤時間は特に歩きづらい。また、ミッドランドスクエアや大名古屋ビルディングに行こうと思っても、大きな道路を渡らなければならない、どうしても地下に降りて行ってしまふ。車線数を減らして歩道を広げたり、広がった歩道上の広場空間にカフェのようなスペースをつくったりして、地上は車ではなく人を中心とした賑わいのある名古屋駅を目指してほしい。
- ・名駅通を歩行者空間やささしまライブ24地区につながる地下通路に活用することに賛成しており、早期着工を望む。その際、渋滞緩和あるいは、渋滞が発生しない交通量の数値的な説明が必要。
- ・笹島交差点から下広井町交差点までの間の名駅通東側では、道路空間再配分により、車線を減らし、歩道の幅員を広げ、歩道上に地下公共空間の出入口を設置したり、歩行者が通行しやすい快適な空間形成を行う。あわせて回遊性を生み出すため、横断歩道の新設などの取り組みを行う。
- ・桜通の交通整備方針も議論に加えてほしい。
- ・交通基盤整備方針として「リニア開通に向け、桜通のあり方について検討し整備に取

組む」ことを記載頂きたい。将来の名古屋駅周辺地区において非常に重要な通りである。

- ・ 駅西におけるアクセス性の改善は重要。
- ・ 「名駅通における自動車の駅へのアクセス性の改善」のみならず、駅西におけるアクセス性の改善をお願いしたい。
- ・ 駅の西側では太閤通に出るのに何信号もかかっている。信号の現示の調整などの小手先の方法ではだめだ。
- ・ 名古屋駅を起点にして、東・北・南に比して西向きのアクセスが非常に悪い。近鉄線沿いの道路の拡幅工事の予定も中止され、全くダメ。実行する方向で決めたことは必ず。
- ・ 調整事項となっている「椿町線における高架アクセス」については、「名古屋らしさ」の発揮や「技術進歩」を見据えても、高速道路⇄駅との双方向移動に非常に重要なツール。実現できるように協議、整備を進めてほしい。(2026年アジア競技大会に整備を間に合わせるぐらいのつもりでお願いしたい。)
- ・ 「新たな路面公共交通システム」についての記述を追加する。始めから椿町線に「新たな路面公共交通システム」の導入は考えられていないように受け取れる。

市の考え方

- ・ 自動車による駅へのスムーズなアクセスを確保するため、交通量調査等に基づき、自動車交通のネットワークの強化や通過交通の迂回分散を図り、自動車交通のネットワークの機能分担を明確にし、駅へのアクセス性に配慮して道路計画の検討を行います。
- ・ 名駅通については、椿町線の早期開通・改善、笹島線（東側区間）の整備により、自動車交通のネットワークを強化し、名駅通に集中する交通の分散を図ります。また、駐車場の出入口を名駅通に設けないことや、バス停、タクシー乗降場は駅前広場など自動車交通流を阻害しない場所に配置することを基本としていくとともに、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。また、周辺の開発計画や新たな路面公共交通システムと整合を図り、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や再開発事業における歩道と一体となった空地の誘導などにより、歩行者空間の拡充及びにぎわいの創出の検討を行っていきたいと考えています。
- ・ その他の道路についても、周辺の開発計画や新たな路面公共交通システムの検討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。
- ・ 笹島交差点から下広井町交差点に向けて、名駅通地下での歩行者通路や地上レベルの歩道とあわせた、重層的な歩行者空間を拡充するなど、歩行者の回遊性の向上を図っていきたいと考えています。
- ・ 桜通については、「自動車だけでなく、様々な機能を担う幹線道路」としており、地域の意向を踏まえ、整備区間や整備内容などを具体化します。
- ・ 駅西側とのアクセス強化を図るため、黄金出入口付近フル IC 及び椿町線の改善を実施します。

- ・ 椿町線における高架アクセスについては、椿町線の整備を進めるとともに、椿町線の高架アクセスについても検討を行っていきます。
- ・ 既に整備が行われている駅西側周辺の椿町線については、「③その他の幹線道路・区画道路における歩行者空間の拡充」を進める道路と考えており、「自動車だけでなく、様々な機能を担う幹線道路」としています。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《歩行者通路について》(9件)

市民意見の概要

- ・歩行者の動線はなるべく面的に広げ、空間的余裕を出していただきたい。特に、広小路通りに向かう方面は、なるべく直線的な動線を構築していただきたい。具体的には、豊田通商本社ビル、百五銀行名古屋支店ビル、スパイラルタワー周辺の土地を順次確保し公共空間化して、栄方面との回遊性確保に努めていただきたい。
- ・地下道は地上との連携性に問題があり、地上に動線の中心を作るのが望ましい。そこで、名鉄及び JR の高架下を活用した商業施設兼自由通路を建設し、動線の強化をすることを提案する。
- ・地下街等における通勤時間帯の混雑が増している。更に、リニア開通後には将来交通量の増加が見込まれることを考慮すると、乗降客の分散も含め、空間的余裕がない箇所の改善に向けた施策について検討を進めるべきである。
- ・地下空間について、改修や「直線化」の対策はしないのか。
- ・中央コンコースから大名古屋ビルディングへ行こうと思うと、雨に濡れる。地下でスムーズに通れるようにすべき。
- ・「ファッションワン」「桜通線コンコース」の利活用についてはうまくいっているようには感じられない。「にぎわい創出」できるような工夫がほしい。
- ・乗換空間をわかりやすくすることや、防災上避難しやすいことは大切だが、道路を探検するようなワクワク感を名駅地下街に残してほしい。
- ・デッキを名駅通を跨いでミッドランドスクエア等がある東方へ延伸はできないのか。
- ・ペDESTリアンデッキに「にぎわい空間」のスペースの確保を検討してほしい。

市の考え方

- ・駅周辺の歩行者ネットワークについては、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のが名古屋駅の特性です。このわかりやすい空間構造を活かし、地上レベルで乗換動線や駅からまちへのネットワークを強化します。そして、魅力づくりや利便性・快適性の向上に向け、歩行者空間を確保し、重層的な歩行者ネットワークを強化します。
- ・地下においても、主要な乗換動線をできる限り直線化し、視認性の高い乗換環境の創出を図ります。そのため、地下からの避難や浸水対策など災害時の安全性に配慮したターミナルスクエアと連携し、わかりやすくゆとりのある地下広場空間を確保するとともに、南北方向の歩行者動線を拡充します。また、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。さらに、民間再開発等にあわせて地下歩行者空間を確保し、地下の歩行者ネットワークを強化します。
- ・デッキレベルの歩行者ネットワークについては、民間再開発の計画との整合を図りながら南北方向への強化を行い、利便性・快適性の向上を図ります。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

■「総合交通結節機能の強化」について（67件）

《ターミナルスクエア等について》（31件）

市民意見の概要

- ・「上下移動の少ない」というのは大事だと思う。ぜひ実現してほしい。
- ・交通基盤整備方針の将来イメージでは、JR から名鉄や近鉄への乗り換えが見渡せるような乗換空間になっていて、初めて名古屋駅に来られる方にも分かりやすくなっていると思います。是非このイメージで進めてほしい。
- ・JR、名鉄、近鉄、地下鉄へそれぞれ利用する際、動線が複雑であると思えてならないので、見当せる動線でありたい。
- ・ターミナルスクエアについて、乗換先やまちを見渡す際に障害となるような建物が配置されないよう要望する。
- ・人の動線を直線化して、商品台車が通行しているがこれはさげたい。また、待合せ場所スペースは動線内に設けない。
- ・バスセンターに行く際もわかりにくいので、見直す必要がある。
- ・乗り換え動線の具体性が不明。名鉄線の入口、ターミナルスクエアの絵を提示すべき。
- ・JR 駅正面から右に名鉄、近鉄があるが、シンボリックな入口を作って、「名鉄！」「近鉄！」がわかりやすくなるようにして欲しい。それぞれにアーチ型の入口が並んでいるというのは、どうだろうか。
- ・「直感的に」「すぐに分かる」ことが重要だ。「Aスクエア」や「1バスプール」「東口広場」など、明確な表示があれば良い。「スクエアの場所が分からない」「間違ったスクエアに行ってしまった、かえって遠回り」などが発生しないようにする工夫が必要。
- ・雨でスリップする危険があるし、濡れることを避けるため地下の動線に人が集中するので、多少見通しが悪くなくても屋根を付けるか建物内にするかが望ましい。
- ・現在と将来イメージの絵について、地下鉄の入口など、屋根などをなくしてしまって、雨や風の強い日、大丈夫か。それから、急に下り階段が現れるなど、安全面も考えてほしい。
- ・TS⑤のところ、中央コンコースから太閤口に出ると、人の流れが両脇に分かれて、細いところを通らされる。車いすユーザーには通りにくい。
- ・太閤通口を出るとすぐに、バスターミナル、ロータリーなどが視界を遮り、駅からまちへ行きにくいのが現状。ダイレクトにまちへアクセスできる空間を作る必要。地下街エスカと地上の連携が弱く、非常に分かりにくい。歩行者専用広場に地下と地上を結ぶ結節点を作る必要がある。
- ・他社間同士の乗り換えがとても不便。特に「あおなみ線」は絶望的に使いにくい。移設など駅の位置を含め、もう少し何とかならないのか。
- ・JR 広小路口と JR 太閤通南口を結ぶ東西通路については、中央コンコースの混雑緩和を担うバイパスとして重要な役割を果たすと思われるので、早急の整備をお願いしたい。
- ・通路からまちへ出る場所となる JR 広小路口と JR 太閤通南口も同じタイミングで魅力的な空間に再整備してもらいたい。

- ・ 駅内通り抜けがいかにかスムーズであるかは特に重要。
- ・ 中部圏の玄関口としての名駅ターミナルの役割や「名古屋らしさ」を考えるうえでも車の役割は非常に大きい。そういった観点で、鉄道と車(バス・タクシー含む)との有機的な結合・連携が図られるよう整備を進めてほしい。
- ・ 駅広は一般車乗降スペースの確保とタクシープールとの分離。
- ・ ロータリーの駅前食い込みをやめて、タクシーベイや自動車乗降場を、空港ターミナル前と同じように、広い名駅通を使って、南から北への一直線にして乗降させるようにしてほしい。タクシーの待機場所は、少し離れても良いはず。
- ・ バリアフリーの視点に基づく整備をぜひお願いしたいと思う。障害者の方を駅で乗せ降ろしする際にも、今は適切なスペースがなく不便。駅までのアクセスがよく、安全に乗せ降ろしができる場所の乗降スペースの整備をぜひお願いしたい。福祉車両を使っている乗せ降ろしは時間を要するため、可能な限り雨をしのげる場所が望ましい。
- ・ 現在のタクシー乗り場が小さい。UDタクシーが規格化され、一般乗客に混じって車いすユーザーの利用増加が見込まれる。横乗り、後乗りのどちらにも対応できるだけの乗降スペースを確保すべき。歩道レベルから車道レベルへのスムーズ降りられる工夫も必要。
- ・ タクシー乗り場の設置にあたっては、将来を見据え、無人運転化され公共交通の中心となることを踏まえたものとするべき。
- ・ 駅東側での地域イベントでは、これまで JR に利用許可を得て、タワーズガーデンを利用することが多かったのですが、今後の整備の中で、エリアの賑わいや防災面等で現状以上に使い勝手がよく、有益な空間の創出をお願いしたい。
- ・ 現在大小さまざまなまちのイベント会場として利用されているタワーズガーデンに代わるイベント空間として、名古屋駅から視認性がよい位置に、地域イベントに活用可能な空間を確保して頂きたい。
- ・ 駅東側のターミナルスクエアの将来イメージでは木が植えてあるだけの空間になっているが、この場所でイベントなどもできると賑わいがあると思うので、広い空間ができればいいと思う。
- ・ 駅前広場にゆとりある空間とともに、にぎわいが感じられる広いイベントスペースを確保し、夜店なども行われる楽しい空間を作ってもらいたい。
- ・ 閉塞感のない、オープンな空間の創出（年齢に関係なく、また外国人等、様々な人々が、楽しく、安心して待ち、一休みできるオープンなカフェや、立ち寄りやすく、多言語に対応した案内所の設置）
- ・ モニュメント「飛翔」は、移設ではなく、もう「廃止」でいいのではないか。あの広いスペースにあり、円形の駅前ロータリーにあったからこそあのデザインが生きたのであり、別の場所に移設し設置しても何の意味もない。
- ・ 喫煙所利用料相当分の運営者からの徴収を希望。将来的には、喫煙所の撤去を希望。
- ・ 地下空間はもちろんだが、駅前などで喫煙している姿などを見掛けるが、「吸わない雰囲気」づくりと、初の訪問者でも分かるような「サインシステム」を作っておくべきだ。

市の考え方

- ・多様な交通施設の効果的な配置や、ユニバーサルデザイン等も踏まえ、来訪者にもわかりやすく、利用しやすい乗換環境の創出を図ります。そのため、改札内～外の円滑な乗換に資するよう、主要な乗換動線をできる限り直線化し、先まで見通せるような高い視認性を確保します。また、主要な乗換動線に沿ってエスカレーター等を配置するなど、昇降施設等を適切に配置することで移動の円滑化を図ります。また、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」を整備し、わかりやすく、利便性の高い円滑な乗換空間を形成します。
- ・乗換環境として、わかりやすさ等にあわせて、通行時の快適性も必要であることから、その旨の記述を追加しました。
- ・駅西側の中央コンコースの正面に、東海道新幹線（リニア中央新幹線）、地下鉄桜通線、あおなみ線、地下駐車場をつなぐ乗換空間であるターミナルスクエア⑤を設置するとともに、中央コンコース前付近の昇降施設等の再配置により、乗換先やまちへの動線と視認性を確保します。
- ・歩行者が集中する中央コンコースの快適性の向上や、駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線を確保するため、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。
- ・自動車を含めた多様な交通モードの結節点として、効果的に交通機能が発揮されるよう必要な交通施設の配置を進めます。また、駅前広場のスムーズな進入・退出のため、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。さらに、平成 32 (2020) 年の東京オリンピック・パラリンピックの動向を踏まえつつ国際レベルのターミナル駅を実現するために、福祉車両や今後導入が増えるユニバーサルデザインタクシーによる乗降機能にも配慮した施設となるよう検討を行っていきます。
- ・多様な交通が結節する空間である名古屋駅周辺地区は、多様な人々が集い、交流する空間でもあり、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。
- ・飛翔の取扱いについては、移設や撤去のあり方について検討を行っていきます。
- ・名古屋駅周辺の主要な道路については、安心・安全で快適なまちづくりなごや条例により路上禁煙地区としています。また、健康増進法により、駅やバスターミナルなど多数の者が利用する施設については、施設管理者が受動喫煙を防止するために必要な措置を講ずるよう努めなければならないとされています。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《バスターミナルについて》(12件)

市民意見の概要

- ・バスターミナルは1か所に集約すべきではないか。分散配置はわかりにくい。
- ・名古屋駅のバスターミナルは、地下鉄からもJR・名鉄・近鉄からも遠くなったような気がする。地下から繋がっているのだろうか。【何番のりば】から【〇〇〇行き】のバスが発車したかどうか一目で解る案内板があると便利。乗る前に解ったら別の方法が見つかるため、この市バス案内に、何処の駅で事故があり現在不通になっているかなど、地下鉄のテロップで流してほしい。
- ・バスターミナルを3つに集約とあるが、1つにしないのか？特に高速バスが発着するターミナルは、1つにまとめるべきではないか。
- ・道路上から発車する高速バスは、乗り場がいつも分かりづらいと感じていましたので、バスターミナルへの集約は賛成。ただ、駅西側のJRバス乗り場と駅東側の名鉄バスセンターからそれぞれ高速バスが出ているので、分かりづらい。例えば名鉄バスセンターに高速バスを一元化するなど、利用者にどこのターミナルからどのバスが出ているのかが分かりやすい施設になるようにしてほしい。
- ・現在、高速バスについては、名鉄バスセンターやJR高速バス乗り場及び名古屋駅周辺の路上と様々な場所から発着しており分かりづらい。3箇所に集約することだが、例えば、名鉄バスセンターに高速バスを一元化するなど、利用者にとって行き先と発着場がわかりやすく、利用しやすい施設にしてほしい。
- ・3箇所のバスターミナル・バス乗降場に集約に関する表現を「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、高速バスを集約・一元化し、観光・ツアーバス用の乗降場を整備するなど、利用者にとって安全・快適でわかりやすく利用しやすい施設とします。」という表現にすることを提案する。高速バス、タクシー、自家用車に加え、西側で路上乗降している観光・ツアーバスすべてを駅前広場内に収めることは、スペース的に不可能である。そこで、西側の高速バス乗降場を東側のバスターミナルに一元化することを提案する。一元化することで、高速バスの利用者にとって分かりやすく、乗換の利便性が向上する。さらにサービス水準の向上、整備、運営費のコスト削減などの効果も期待できる。また、観光・ツアーバス、各種シャトルバス専用の乗降場を西側の駅前広場内に設置することで、利用者が安全かつ快適な乗降が可能となる。
- ・高速バスのバスターミナルの位置と高速道路の出入り口は、一体的に計画すべき。
- ・西側駅前広場について、「路上乗換の解消等のため、駅前広場に観光・ツアーバス、各種シャトルバス用のバス乗降場を設置します。」という表現にすることを提案する。
- ・太閤通口の高速バスターミナルについては、現在のJRバスターミナル、その他民間バス、観光バスなどを1つに集約し、ターミナルスクエアと一体化した、駅に直接アクセスできるバスターミナルを作るのが望ましい。また名称に関しては『名古屋駅高速バスターミナル』の名称では利用者が名鉄高速バスターミナルと間違えるおそれがあるため、愛称を作るべき。
- ・地下駐車場、地下街、駅前広場、(バス、タクシー、一般車乗降場)をつなぐ乗換空間の整備について、バス乗降場の重層化に関しては、駅前広場内にデッキ上の構造物の

柱と路が必要となるため、平面利用と比べて大幅に利用可能面積が増えることはない上、広場としての開放性が阻害され、新幹線ホームからの眺望の妨げとなるので、「視認性が高く、ゆとり・賑わいのある空間の確保」という方針にも反する。また、地下街、地下駐車場、建設中のリニア新駅など地下構造物への影響が極めて大きく、事業化は困難である。

- ・ 笹島バスターミナルについては路線バスだけでなく、観光ツアーバス等の利用も認め、周辺路上に滞留する車両の総量を削減することも重要。
- ・ バスターミナルは車いすユーザーが使うことを想定していないことが多い。高速バスにも車いすが乗れる時代に対応できるようにするべき。スロープ式はマウントアップされた歩道から乗るために、バスが必ず正着できる構造にする必要があり、リフト式の場合は、車いすユーザーが車道にスムーズに降りて乗り込む必要がある。

市の考え方

- ・ 道路上に散在する高速バス停等を集約し、駅東西に利用しやすいバスターミナル・バス乗降場を配置します。特に、駅西側では路上での乗降を解消し、バス利用者の利便性・安全性の確保を図ります。
- ・ 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。そのため、バスターミナル・バス乗降場間の関係（役割等）について調整していきます。
- ・ また、3箇所のバスターミナル等をよりわかりやすく利用してもらうため、利用者の案内方法について検討を行っていきます。
- ・ 駅西側のバス乗降場は、新幹線・リニアとの近接性を考慮するとともに、重層的な利用については、視認性やゆとり・にぎわいに配慮し、地下構造物への影響を含めて検討を行っていきます。また、ターミナルスクエアと一体的に整備し、駅や駐車場などとの移動の円滑化を図っていきたいと考えています。
- ・ リフト付きバスなど、高速バス車両のバリアフリー化に伴う対応につきまして、障害当事者等の意見を聞きながら、検討を行っていきます。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《自動車駐車場等について》(6件)

市民意見の概要

- ・ 駅とのアクセス性向上のためには、「駐車場・乗降場所」の配置計画が重要です。今後、『交通量調査』の結果をもとに、地元とも協議し進めてほしい。
- ・ 「名駅通における自動車の駅へのアクセス性の改善」のみならず、駅西におけるアクセス性の改善や、駅から周辺都市等目的地への発進時の利便性向上も重要であるため、駐車場や待機場所の充実をお願いしたい。
- ・ 駅の周辺に十分な駐車スペースが確保されるのかの記載がない。
- ・ 「駐車場」や「乗降場所」の案内を充実させるなど、スムーズに車と鉄道との間のアクセスが図られるよう、「一般車の利便性」への取り組みについても配慮してほしい。
- ・ 現状でも名古屋市は、他の市町村と比べ、自動二輪の駐車についてはほとんど考慮しておらず、ぜひ再考してほしい。
- ・ 現状でも名古屋市は、他の市町村と比べ、自動二輪の駐車場は公共、民間とも皆無であり、自動二輪の駐車場設置について前向きにご検討してほしい。

市の考え方

- ・ 交通量調査等に基づき必要な駐車場、乗降場所の確保を図っていきたいと考えています。取り組みにあたっては、都市計画駐車場の活用を図るとともに、駅付近の民間再開発にあわせて、一般車乗降機能を備えた駐車場やタクシー乗降場を整備し、自動車利用者の利便性向上等を図ります。
- ・ 都心部における自動二輪車が駐車できる駐車場は、公共、民間合わせて一定数確保されており、その活用を促進するため、周知及び利便性の向上に向けた取り組みが必要と考えており、その旨の記述を追加しました。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《自転車駐車場等について》(8件)

市民意見の概要

- ・ 景観に配慮した駐輪場の設置（施設への義務付けの規制緩和の検討を含む）。
- ・ 広場の下スペースの機能として、駐輪場スペースなど違法駐輪を解決する地下駐輪場などとして、現在の社会問題を解決するような有効手段であると考ええる。
- ・ 駅とのアクセス性向上のためには、「駐輪場所」の配置計画が重要です。今後、「交通量調査」の結果をもとに、地元とも協議し進めてほしい。
- ・ 自転車駐車場等の整備は、自転車利用の実態調査を踏まえ、地元とも協議しながら詳細な検討を進めて頂きたい。ハード整備だけでなくマナー向上などソフト施策を組み合わせた取り組みを行うべきである。
- ・ 笹島交差点から下広井町交差点までの間の名駅通東側には、歩道上の駐輪場を撤去し公共地下駐輪場を設ける等の対策をする。
- ・ 駐輪場の利用促進を狙った料金改正を希望。
- ・ 自転車に乗る人は自分中心で走っていく人が多く、繁華街や狭い道は、恐ろしい思いをする。自転車専用道を作るか、自転車を乗り入れることができる範囲を明確にしてほしい。
- ・ 名古屋の自転車放置はひどい。交通局等とも協力し、シェアサイクル事業を行えないのか。

市の考え方

- ・ 駅前にふさわしい景観形成や自転車利用者の利便性向上に向けて、自転車駐車場を適切に配置することとしており、行政・開発事業者・鉄道事業者等の各々の役割分担のもと、連携・協力を図りつつ、通勤、買い物など自転車等利用者の特性を踏まえて自転車駐車場を適切に配置します。特に、駅直近のエリアにおいては、景観や歩行者の快適性に配慮した自転車駐車対策を進めます。
- ・ 自転車・歩行者の安全性・利便性向上のため、自転車の通行空間を整備することとしており、安心・安全に自転車通行ができるよう総合的なネットワークの形成を図り、路面標示の活用等により通行区分の明確化を進めます。
- ・ これらの整備を進めるため、交通量調査等を実施し、利用実態や利用者意識の把握を図っていきたいと考えています。
- ・ シェアサイクルについては、自転車の所有から共有への転換による総量の抑制を期待できるものと考えており、導入の検討を進めています。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《広場等（リニア駅上部空間）について》（10件）

市民意見の概要

- ・ 駅西・駅東で違ったコンセプトのまちづくりが生まれると、人の“滞留”により効率的ではないか。
- ・ リニア駅上部空間における広場の周囲にリニア駅に降りる出入口はあるのか。場所はどこか。人の流れをよく知っている地元の方の意見を聞いて設置しないと、ムダになる。広場からリニア駅につながる通路を示してほしい。
- ・ リニア駅上部空間は、JRの為の空間でなく名古屋市民の為の広場という位置づけ、説明がない。名古屋市の都市計画内を示してほしい。
- ・ リニアの建設事業で取得した土地はJR東海が所有しているものだと思うが、広場を西東に造ると言っている。なぜ名古屋市は他人の土地を勝手に使用する計画をしているのか。
- ・ リニアの上部が、イベントなどいろいろな対応ができる広場として活用できるより楽しい広場にしてほしい。その地域が行うイベントなどの道具を保管する、スペースなど地域と協議を十分に行い、検討をお願いしたい。
- ・ リニア駅上部空間（東口）の緑、プロムナード空間は、駅を出てからビルに隠れず見えるように拘ってほしい。
- ・ リニア駅上部空間（東口）も、プロムナード空間、防災上の活用のみでなく、賑わいイベントにも使えるような空間にしてほしい。
- ・ 駅西の活性化には駅西銀座の活性化が必要不可欠。賑わいを駅の外に広げるためにはその端や周辺に核となる商業施設を誘致する必要がある。
- ・ 名古屋駅の新幹線側で、リニア工事に伴う立ち退きがあるかもしれないが、くれぐれも、「街の賑わい」を消し去るものにならないでほしい。
- ・ 極力、敷地を大きな画地にしてほしい。

市の考え方

- ・ リニア駅上部空間を有効に活用し街区再編等により、市民や来訪者など多様な人々が集い・憩い・交流するまちの中心となる広場空間の形成に向けて、駅西・駅東の地域特性や関係地権者などの意見等を踏まえ検討を行っていきます。その際、広場への動線についてもあわせて検討を行っていきます。
- ・ 広場空間の機能やデザインなどについては、地域の特性を活かし、魅力的なプロムナード空間やイベントなどにぎわいの「核」となる交流空間となるよう、関係地権者の意向や地域等の意見を聞きながら、検討を行っていきます。
- ・ 名古屋駅に近接する利便性や地域資源を活かした、にぎわいのあるまちを目指し、地域の機運をふまえつつ、リニア駅上部空間の活用とともに、その周辺街区を含めたまちづくりを進めていきたいと考えています。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

■「ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成」について（62件）

《ユニバーサルデザインに配慮した空間形成について》（40件）

市民意見の概要

- ・年配者、障がい者、ベビーカー、旅行者等への配慮（シームレスな移動を可能にするエレベータ・エスカレータ等の設置や、路面の案内機能、通行ラインの確保等）。
- ・設計図が確定する前に、障害者等団体（一部で良い）の意見を聞いてほしい。
- ・カラーユニバーサルデザイン導入による、分かりやすい安心・安全な空間形成の実現を希望。
- ・工事や災害の時に使えないと困るので、バリアフリー動線は複数確保を基本とすべきである。車いすユーザーも健常者と同じルートで行けるようにすべき。
- ・桜通線と東山線の地下での乗り換えルートを確認すべき。車いすユーザーの場合、現在のところ、改札を出て一度地上に上がらなければ乗り換えることができない。
- ・既存の出入口についてもできる限りバリアフリー化するよう、対策を進めてほしい。
- ・桜通線のレベル、ファッションワンのレベルが、どちらも段差があって車いすユーザーには通れない。バリアフリー動線を確保。
- ・地下街の段差をなくしてほしい。ミッドランドからウィンクあいちへ通じる地下道は段差があり、車いすユーザーは行けない。
- ・地下のラーメン横丁、うまいもん横丁に車いすユーザーがアクセスできるようにすべき。
- ・長距離の移動が困難なので、ムービングウォークがあるとよい。
- ・歩行困難（杖使用）の立場から、階段の手すりは壁だけでなく中央にも手すりをつけてほしい。階段が連続する箇所、手すりは連続してつけてほしい。
- ・エレベーターは単独で設置するのではなくて、階段、エスカレーター、エレベーターをセットにして、一般の人と同じ動線上に配置してほしい。離れているとエレベーターを探すのが困難だし、車いすユーザーや移動困難な人だけが遠回りを強いることになる。エスカレーターなどと一緒であれば、上下移動の選択肢が増えるので、エレベーター利用の集中が緩和される。
- ・新たにエレベーターを設置する際には、ただ増やせば便利になると言うものではなく、エレベーターの場所や大きさ、周辺の状態を考えた上で設置しないと結果的に使いづらいものになってしまう可能性がある。特に、エスカレーターとの位置関係は非常に大きいと思う。エレベーターを使用する方々や専門家の意見を聴きながら、慎重にエレベーターの増設を進めていただきたい。
- ・桜通線の JR コンコースから地下へのエレベーターが複数あるとよい。桜通線のエレベーター交換工事中に、東山線で今池まで行って、桜通線に乗り継いだことがある。
- ・TS①の JR ゲートタワーにはエレベーターができて、東山線との乗換は便利になったが、かごのサイズが依然小さい。IPCバリアフリーガイドラインの求める17人乗り以上を原則とすべき。
- ・最近ではアジアの旅行者が多い。大きなトランクを引いているので、エスカレーターに乗らずエレベーターを利用する。また、ベビーカーも最近ではサイズが大きい。エレベ

- ーターのサイズは重要である。
- ・スパイラルタワーにある階段昇降機（斜行エレベーター？）はかごが小さく、閉所恐怖症の人には怖い。
 - ・桜通線の上にあるユニモールなど地下街から地上に上がる手段は階段しかなく、旅行者にわかりやすく、大きな荷物にも対応でき、一度に多くの人を運べるエスカレーターの設置を希望する。
 - ・地下鉄桜通線の入口は地下構内で目立たず、その上、下りのエスカレーターがなく足の悪い者は降りることができない。
 - ・上下移動の負担を少なくするためのエスカレーターやエレベーター等の設置にあたっては、リニア開業時（平成 39 年度）にかかわらず可能な場所についてはできるだけ早く設置して頂きたい。
 - ・地上と地下街との行き来に、旅行客が重いスーツケースをもって階段を行き来したり、高齢者や障害者の方が階段を利用している場面を多く目にします。本整備方針で整備を進める以前に、すぐにでもエスカレーター、EV の設置をしてほしい。
 - ・表示版は人の動線に重なることをさけて、文字を大きくして遠くからでもわかるようにしたい。
 - ・認知しやすく（高齢者やインバウンドを含む外国人にも）わかりやすい、美しくあたたかみのあるデザイン（チューリッヒ空港、アムステルダムスキポール空港等が好例）のサインの具体的な企画。
 - ・ゲートウェイターミナルに相応しいサインやアイコンー空港方面へのサイン、著名建築家・デザイナーによるデザイン等による演出。
 - ・交通局の駅名標が内照式をわざわざやめたが、あれは視認性が極めて悪く、視認性の良いサインシステムを採用してほしい。
 - ・JR ゲートタワーおよび周辺のエレベーター等の案内サインは、黒地に白の小さいピクトグラムが天井にあるだけで、シンプル過ぎて目立たず、方向を示す矢印もない。また、真ん前に行かないとエレベーターが壁のどこにあるかもわからない。サインは目立つことが最重要であるので、多少見栄えは悪くてもデザイン重視は止めてほしい。加えて天井だけでなく床への表示も考えてほしい。
 - ・乗り換え経路の誘導サインを看板や柱だけでなく、地面にも設置し色分けするなどしてほしい。一度色を認識してしまえば文字を探す必要がなく、辿っていけば目的地にたどり着けるのでとても楽だと思う。
 - ・床に地下鉄東山線・桜通線・名鉄・近鉄・JR 在来線・あおなみ線・新幹線など色分けした線で、各々の改札口まで誘導してもらいたい。
 - ・車いすユーザーが使えるトイレがどこにあるのか分かりにくい。
 - ・バリアフリー動線の案内：トイレとエレベーター案内を増やしてほしい。
 - ・頻繁に利用することがない人にとって分かりやすい場所であってほしい。トイレやエレベーターの案内が入口付近にしかないので分からない。コンコースが広く柱が太いため、歩く場所によって得られる情報が違う。太い柱を遠くからでも分かる案内として利用できないか。例えば、改札口の案内で各方面を番号やアルファベットで示しへ柱に記してそれを辿るとか。また、構内・駅周辺で、行きたい場所、条件（エレベーター利

用等)を入れると、現在地から最短ルートの順にルートを表示してくれるような仕組みがほしい。また、電光案内所がほしい。外の案内板も分かりにくい。案内人もたくさんほしい。

- ・現状のバリアフリーのルートが分かりにくい箇所もあるため、ルートの案内表示についても可能な限り早く改善して頂きたい。
- ・名古屋市の他部局と調整、サイン統一などを図って整合性を取ってほしい。
- ・成熟した街並みを実現するためにも、名古屋市の総合的なサインシステム、強いリーダーシップを発揮してほしい。
- ・現在の名古屋駅は天吊りサインが見にくい。縦方向の矢印(↑↓)が前方なのか、後方なのか迷う。名古屋駅周辺で案内サインの統一を図るべき。
- ・認知しやすくわかりやすいサイン(人のみならず、AI・カメラでの認知のしやすさにも配慮)。
- ・障害者にとって分かりやすく、移動距離が長くなく困難でない設備、身障者トイレへのアクセスも重要になってくるので、使いやすい場所、設備をお願いしたい。
- ・他都市にあるコンシェルジュカウンターが名古屋駅にもあるとよい。東京駅では、複数の交通事業者が共同で案内カウンターを運用している。
- ・視覚障害者が単独歩行することを前提に、案内いただく方にご案内いただく事に勝る案内方法は無いと思う。改札口等の駅の係員の方にお声がけすれば、視覚障害等案内を必要とする者のところまでおいでいただけるという仕組みと、その仕組みの広報が不可欠。
- ・桜通線丸の内駅は、障害者や高齢者が利用するエレベーターが長い構内の真ん中に1基のみであり、足の悪い者も含めて改札口から遠い場所にあるのは不便。

市の考え方

- ・リニアの開業に向けて、誰にでもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成するため、ユニバーサルデザインの考え方に基づいて、上下移動や水平移動の負担軽減による移動円滑化や的確な情報提供を行うための案内サインの充実を図っていきたく考えています。検討にあたっては、障害当事者等との意見交換を行いながら進めていきます。
- ・名古屋駅は、鉄道やバスなどの複数の交通施設が地上、地下に分散配置されており、乗換先が視覚的にわかりにくく、移動の負担もかかっています。そのため、主要な乗換動線をできる限り直線化するとともに、上下移動の負担を少なくするなど、ユニバーサルデザインへの配慮をすすめることでわかりやすく、利用しやすい乗換を実現します。また、円滑な移動空間確保とあわせて、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。
- ・名古屋駅は、動線上の段差が多く、移動の負担もかかっていることから、主要な乗換動線において、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。また、エレベーターのかごの大きさや、設置基数については設置場所の状況を踏まえ、有識者や障害当事者等からのご意見を踏まえ、具体的な設置内容の検討を行っていきます。

- ・案内サインについては、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。取り組みにあたっては、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。また、サイン設置とともに、スマートフォン等による目的地までの誘導情報の提供など、情報通信技術を活用した移動支援システムの導入についても検討を行っていきます。
- ・障害当事者等の意見や平成 32(2020)年の東京オリンピック・パラリンピックの動向を踏まえ、国際レベルのターミナル駅にふさわしい水準の整備、改善を順次行っています。また、誰にでもわかりやすく利用しやすいターミナル駅の実現には、案内サインだけでなく、駅員による案内や駅利用者同士の助け合いも含めて考えていく必要があると考えています。
- ・いただいた意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《安心・安全な空間形成について》(7件)

市民意見の概要

- ・ 来訪者を含め避難時にわかりやすいサイン、誘導。
- ・ 自然災害への対応として、外国人にも視覚的にわかりやすい映像等による情報提供。
- ・ 帰宅困難者数の想定に対応した受入場所の確保（リニア駅上部空間の東西広場への誘導動線、駅と周辺地域を含めたより広範囲での対応）。
- ・ 駅広は、防災広場空間として機能させることも重要。
- ・ ゲリラ豪雨への対応（対応マニュアルの整備、排水能力の強化等）。
- ・ 急病人、消防等への対応（駅への救急車配備、近隣病院との連携、ゼブラゾーンの確保等）。
- ・ テロを想定した対応マニュアルの策定と訓練。

市の考え方

- ・ 名古屋駅周辺は、多くの人が集まる交通拠点であるため、大規模地震等の自然災害に対しても安心・安全な避難が行えること等が必要となります。このため、案内サインについては、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するとともに、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。
- ・ 新たに整備する広場空間については、地下からの避難など安全性に配慮するとともに、大規模地震発生時には一時的に退避する場所としての活用を図ります。また、民間施設などの空間においても来訪者等への対応として安全に退避できる空間の確保などを進めます。
- ・ 東海豪雨や平成 20(2008)年 8 月末豪雨などにより、名古屋駅周辺を含む著しい浸水被害が発生した地域や都市機能が集積する地域を対象に、原則 1 時間 60mm の降雨に対応する緊急雨水整備事業を進め、1 時間 97mm（名古屋地方気象台過去最大）の降雨に対して床上浸水の概ね解消を目指しています。また、新たに整備する広場空間については、浸水対策など安全性に配慮します。あわせて、民間施設などの空間においても雨水流出抑制施設の確保など交通基盤施設の防災性向上にも資する民間の取り組みを促進します。
- ・ 名古屋駅及びその周辺は多くの人が集まり、多様な救急需要に対応するなど、危機管理体制を整える必要があると考えています。テロなどの危機事象への備えとして、本市は「名古屋市危機管理計画」を策定しており、本計画に基づき、事象発生の抑制や被害の軽減を図っているところです。また、関係機関と連携して定期的に訓練を実施し、危機事象発生時に適切に対応できるよう努めており、今後も継続していきたいと考えています。また、名古屋駅構内を含む名古屋駅周辺地区への救急隊の効果的な配置など、安心・安全な空間を確保するよう関係機関や鉄道事業者など、官民連携で検討を行っていきます。
- ・ いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

《トータルデザインに配慮した空間形成について》(15件)

市民意見の概要

- ・統一されたデザインで風格ある街並みの演出に努めてほしい。
- ・統一感の美をきちんと示して、一体的なデザインを形づくってほしい。
- ・各スクエア、駅前広場、バスターミナルなどのデザインは「統一されたデザイン、ストーリー」にしてほしい。
- ・案内デザイン・案内システムの科学的デザインを期待。
- ・駅前に名古屋のシンボルとして日本一の何かを作ってほしい。
- ・象徴性の高い駅前空間は力を入れてほしい。
- ・トータルデザイン指針(案)にある「名古屋らしい近未来」を到着時に感じられる仕掛け。
- ・名鉄、近鉄、地下鉄、バスターミナルは、みすぼらしい。名古屋の玄関にふさわしい意匠、快適な設備が必要。
- ・現在地・東西の出口等がわかりやすいアイコンの設置(金の時計、銀の時計に加え、象徴的なもの)、Wi-Fiの活用。
- ・あたたかみやクールさの演出(例:冬場のホワイト電飾など、品の良い美しさ)
- ・駅と駅周辺・まちへの連続性・オープン性のある景観を含めたデザイン(サインの設置、動線の確保を含む)。
- ・表示の仕方(サインシステム、ピクトグラムなど)、駅の質感(材質、雰囲気づくりなど)など、参考にできるものは学んで取り入れてほしい。「駅だけですべてが完結し、名古屋の街なかに活気が伝播しない」設計にならないようにしてほしい。
- ・環境や安らぎに配慮したグリーン化。
- ・諸外国人対応のデザインも忘れないように整備する必要(お祈りの出来る設備、旅行者の為の緊急外来医院など)。
- ・見た目重視でなく、安全で実用的なデザインと構造物にしてほしい。

市の考え方

- ・ターミナル駅にふさわしく統一感のある質の高い象徴的な空間形成を実現するため、トータルなデザインに配慮する必要があります。そのため、名古屋駅周辺において関係者間で共有しながら目指していくデザインの方向性をとりまとめた「トータルデザイン指針」(案)を配慮した空間形成を行います。
- ・「トータルデザイン指針」(案)では、「名古屋らしい近未来のデザインを目指す」とともに、まちへ魅力・活気を広げることや、楽しめる空間や市民の活動・愛着を生み継続する仕組みのデザインといった「活気ある駅周辺とまちのデザインを目指す」ことを掲げています。
- ・安心できる空間や、国内外の来街者による多様な対流が生まれる等のコミュニケーションのデザインといった「わかりやすくユニバーサルなデザインを目指す」ことを掲げています。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

■「方針の実現に向けて」について（9件）

市民意見の概要

- ・各社、機関の利害関係でなく、玄関口にふさわしい計画となるよう市のリーダーシップを発揮してほしい。
- ・ストックの更新時期を逃がさないようなスピード感を打ち出してもらいたい。
- ・名古屋駅の歩行者空間整備、アクセスの改善などは、オリンピックぐらいの時間制約でプロジェクトを進めてほしい。
- ・今回の方針に基づき、具体的な計画・スケジュールを早く出して頂き、官民連携した踏み込んだ議論ができる状況にしてほしい。
- ・少子高齢化、人口減少社会の中でこれだけのビジョンを実現するためには多額な資金を要すると思う。将来の財政負担等について市民に提示して欲しい。
- ・ターミナルスクエアは総論であり、これでは、どんな形になるのかがわからない。JR敷地内の工事ですが、JRの意のままに、市民の税金を使うことがないようにしてほしい。
- ・原因者の JR 東海、行政機関の国・財務省、愛知県財政部、名古屋市財政局は、交通基盤整備にどれだけ支出する覚悟と用意があるのか。
- ・名鉄、近鉄や地下鉄、バス事業者等に大きな負担させるのは筋違いではないか。
- ・基盤整備にあたっては、経済界ともよく協議して進めてほしい。

市の考え方

- ・本方針に基づいて協議・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、具体的な整備内容を示します。そして、計画については、本市がリーダーシップを発揮しながら、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・管理については、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。
- ・これらの考え方をもとに、リニア開業予定の平成 39(2027)年度を目標にして、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、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。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

■「その他」について（31件）

市民意見の概要

- ・10年後、20年後の展望・技術進歩を見据え、今から街づくりを考えていく視点が重要。特に、「名古屋らしさ」を発揮するためにも、パーソナルモビリティ、自動運転といったキーワードを整備計画のなかで検討してほしい。
- ・名古屋らしさを発信する取り組みを進めて頂きたい。（自動運転、パーソナルモビリティ、スマートインター、路車協調システム、コネクテッドカー、など）
- ・充電・水素スタンドの設置場所。
- ・自動運転を想定した歩車分離のあり方。
- ・レンタカー利用の利便性確保（場所、多言語対応、乗り捨て対応等）。
- ・カーシェアリング・シェアサイクルに加えレンタカーについても、総合交通結節機能強化の観点から名古屋駅における利便性、位置付けを検討すべきである。
- ・交通基盤整備方針（案）に新たな路面公共交通の予定ルートなどを入れてはどうか。
- ・名駅—ささしま—矢場町—栄といったLRTやBRTはあってもいい。
- ・柳橋の地下鉄駅は将来的にできると報道されていますが、「市場」の観光資源（新駅含む）、御園座、劇団四季、Zepp、大須もLRTのルートに入れたほうがよい。
- ・名古屋駅をハブとした路面電車網の復活をしたらどうか。
- ・今LRTにしなければ将来において、禍根を残す事になる。観光にも寄与すると思う。宇都宮を参考に是非再考願う。
- ・新たな路面公共交通システムについて、そのルート・乗降場位置ともに、検討に際しては地元ともあらかじめご相談いただきながら進めていただきたい。
- ・新たな路面公共交通システムは、ルート・乗降場とも、交通機能として大きな影響を及ぼすものであることから、本方針の「総合交通結節機能強化」の項目に記載した上で、他の交通施設の検討と同時に、早急に検討を進めるべきである。
- ・栄地区、金山地区などへのアクセス（と同時に、栄、金山地区の開発）をきちんと進めてほしい。
- ・柳橋・納屋橋・伏見から栄、名古屋城、金山等、各地域のまちづくりを見据えた「人の流れ」の誘導。
- ・名駅-栄を結ぶ強力な人の流れをどう作っていくかが最重要課題である。そこでJRや私鉄で郊外から名駅に来て栄の提携施設で買い物をした人を対象に帰りの名駅までの切符の割引券の配布を提案する。
- ・副都心の整備（金山、千種）。
- ・栄地区では特色（緑が多く、ゆとりある室内）をより発展させたまちづくりを進めると良い。
- ・芸術・文化発信はターミナル駅周辺に文化施設があれば、外部に示すことができると思う。
- ・ストロー現象の対処として、関東・関西の難関私大（郊外に展開している）学部の誘致（名駅付近に）。
- ・通りの広い路線周辺だけでなく、回遊性の向上の考え、名駅三丁目周辺の奥まったエ

リアも含め、容積率の向上をお願いしたい。

- ・名古屋を世界にアピールするターミナルの呼称。
- ・「ターミナル」という名称は「終末期」（ターミナルケア、など）を連想させ、グローバルな視点で印象が良くない。“ステーションスクエア”などにすべきではないか。
- ・交通基盤整備の優先を明確化し、地上階や地下街の商業施設は、一旦すべて立ち退き、白紙からの交通基盤整備計画が必要なことを宣言すべき。避難経路確保、帰宅困難者の一時的な収容、延焼防止、消化活動用地、警察や消防の待機所等防災防犯の観点からも何も利用されない広い公共空間が必要。無駄で片付けない。
- ・商業施設の立ち退き交渉は、原因者の JR が中心に行うべき。商業は 2 次的なものとし、余剰地で改めて検討すべき。
- ・設備が古いことからと言って撤去更新はできるだけ止めたい。
- ・セントレアと JR 名駅をヘリコプターで定期便を飛ばす。
- ・地下街を含め名古屋駅構内のトイレ事情は悪い。高速道路並みの広さと個数が必要である。
- ・愛知のご当地グルメについて、百貨店のご贈答品から地元を探すのは困難だ。
- ・土地が狭い名駅はもっと土地を有効活用していい。
- ・市民意見募集方法が原始的である。せめて、HP での募集、メディア、SNS の活用を検討してほしい。

市の考え方

- ・名古屋駅周辺地区は鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、新たな路面公共交通システムなど、様々な交通モードが集中するため、限られた都市空間において、これらの交通機能が効果的に発揮されるよう、必要となる交通施設の適切な配置を進めます。このなかで自動運転など先進的な技術も視野に入れて検討を行っていきたいと考えており、その旨の記述を「総合交通結節機能強化の基本的な考え方」に追加しました。
- ・新たな路面公共交通システムについては、平成 29(2017)年 3 月に基本的な考え方を公表し、最先端で魅力的なタイヤベースシステムとして導入の検討を進めています。運行ルートについては、まちを繋ぐ効果や沿線地域との連携、需要などを見極めながら総合的に判断したいと考えています。名古屋駅は都心の玄関口であり、総合交通結節機能が強化されることを踏まえ、駅利用者からの視認性や使いやすさに配慮しながら停留施設の配置等について検討を行っていきます。
- ・栄地区については、平成 25(2013)年度に策定した「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」に基づき、「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ます。金山地区については、これまでの経緯や現状を踏まえ、今後の新たな役割を見据えた「金山駅周辺まちづくり構想」を平成 29(2017)年 3 月に策定しています。「交通拠点から交流拠点へ～にぎわい・文化・芸術の継承と新たな役割を求めて～」をコンセプトに、「にぎわいとうるおいの継承・発展」、「文化芸術や創造拠点等の集客性向上」、「地域防災力の強化」、「交通結節点の機能強化」を基本方針として、構想実現に向け各種施策を展開していきたいと考えています。

- ・都市圏の玄関口である名古屋駅周辺においては、国際的・広域的なビジネス拠点、交流拠点の形成に資する都市機能のさらなる集積を進めていきたいと考えています。
- ・容積率については、道路幅員などの都市基盤状況等に応じて指定しており、現在は椿町線整備に合わせ沿道等で見直しています。また、回遊性の向上に資する公共貢献を評価して容積を緩和する制度もあり、名古屋駅周辺でも活用事例があります。
- ・乗換空間等の具体的な名称につきましては、今後整備内容の具体化の中で検討を行っていきます。
- ・いただいたご意見については検討を進める上での参考とさせていただきます。

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

TEL : 052-972-2745 FAX : 052-972-4171

電子メール : a3980@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp