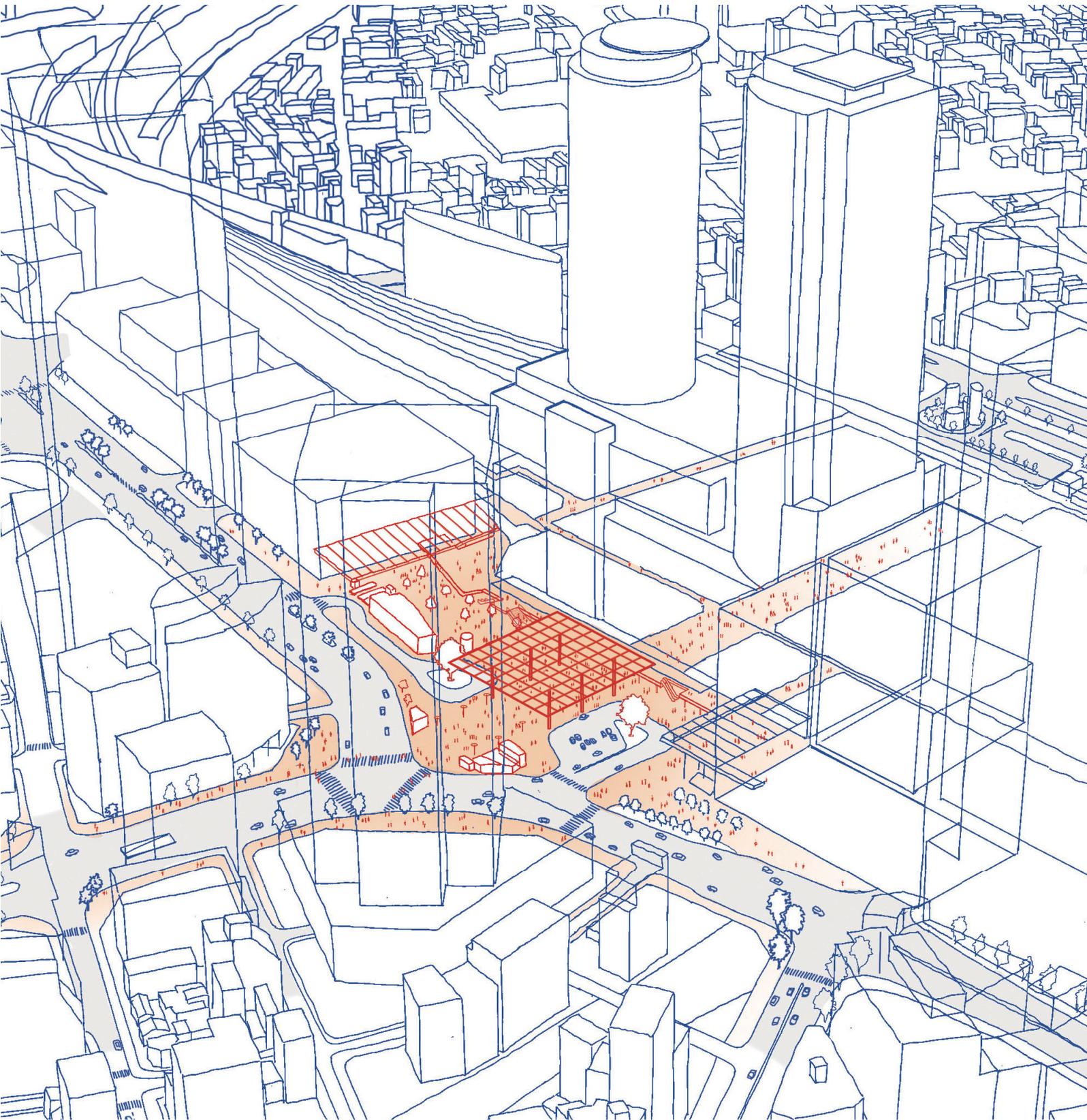
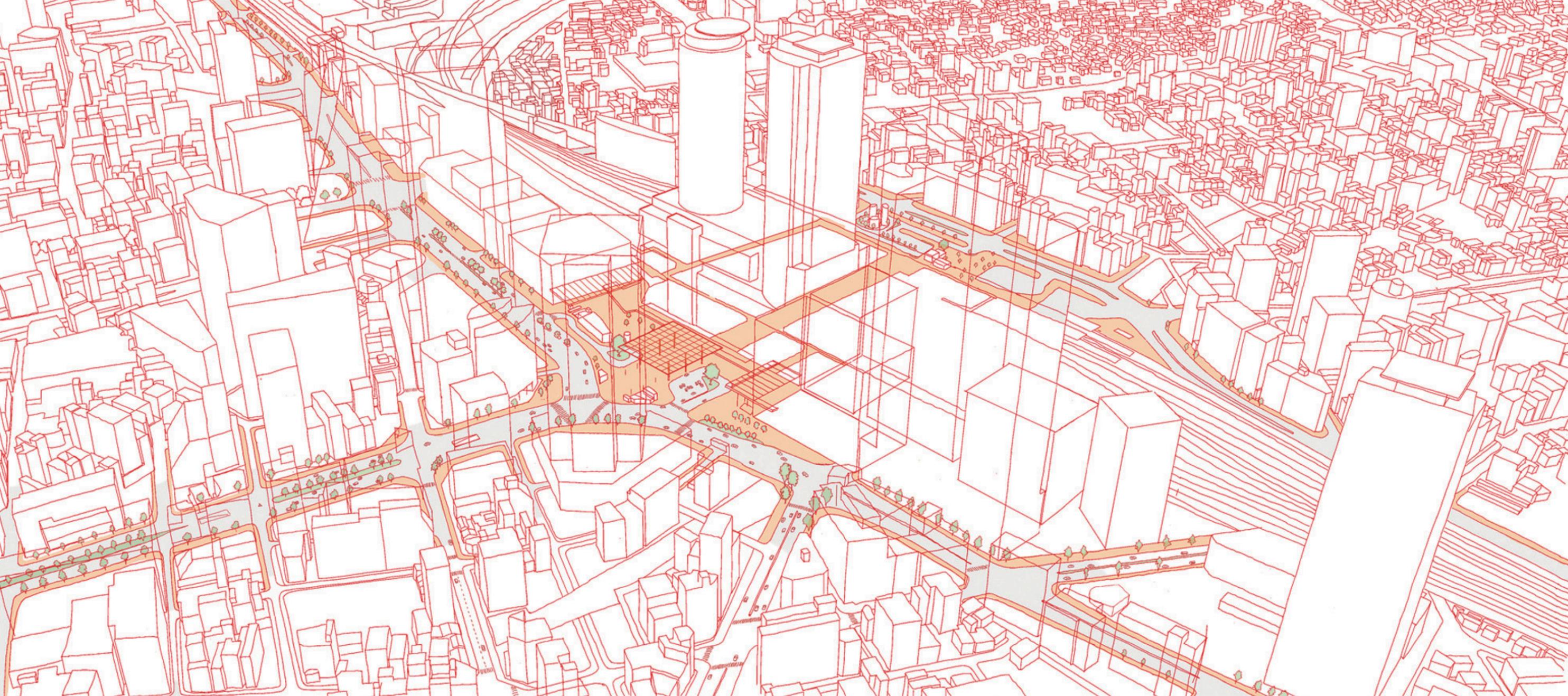


名古屋駅東側駅前広場 デザイン計画



令和8年3月
名古屋市



目次	【はじめに】	1
	1 計画の主旨	3
	2 上位計画	4
	3 名古屋の歴史	5
	4 駅前広場の課題	7
	5 デザインコンセプト	7
	6 デザインの考え方	8
	7 ゾーニング	9
	8 デザインイメージ	10
	9 デザイン計画	11
	10 検討体制	20
	参考資料	21

【はじめに】

名古屋を中心とするこの圏域は、ものづくり産業の集積地として日本経済をけん引する役割を果たしています。自動車や航空・宇宙、工作機械など、様々な分野の企業が極めて高い技術力、生産力を有しており、その競争力は世界トップレベルです。

また、東京や大阪と比べて居住にかかるコストが低廉で、通勤時間も短く、ゆとりある生活環境が整っていることに加え、東京・大阪へのアクセスの良さも、多くの企業から名古屋の利点と捉えられています。

この名古屋の玄関口である名古屋駅では、リニア中央新幹線の工事が着々と進められていますが、リニアの開業によって、東京～名古屋～大阪間の移動時間は大幅に短縮され、7,000万人の大交流圏が誕生し、その中心都市として名古屋のメリットはさらに向上することになります。

今後、これまで以上に都市間競争が激化していく中で、リニア中央新幹線の開業は名古屋にとって大きなチャンスと言えます。名古屋の強みである「ものづくり」や「暮らしやすさ」を背景に、「地の利」を最大限活かしていくことが求められます。

このリニアインパクトを最大限に活かし、名古屋が将来にわたって発展していくためには、この機会にリニアの玄関口となる名古屋駅において、日本有数のターミナル駅の駅前にふさわしい空間づくりを進める必要があります。

そこで、名古屋の玄関口となる駅前広場が、高い機能性を発揮するとともに、名古屋の「新しい顔」となるよう、本計画を策定しました。

この計画は、東京駅丸の内駅前広場などのデザインを手がけたデザイナーと名古屋市が一丸となって検討し、関係者と協議を重ね取りまとめたものです。

この「名古屋駅東側駅前広場デザイン計画」をもとに、スーパーターミナル駅にふさわしい、名古屋の「新しい顔」となる駅前広場を整備してまいりますので、今後ご支援・ご協力をお願いします。

令和8年3月

名古屋市長
広沢一郎



パイオニア精神の名古屋

名古屋は少なくとも2度、パイオニア精神に溢れる人材を生み出した。

1. 戦国時代一街づくりのパイオニア

信長は初めて部下の武将を城下町に集住させた大名だった、岐阜城。それまでの武将達は、自己の館に籠っているのが常識だった。次の秀吉は信長方式を継ぎ、琵琶湖畔の長浜城下町に初めて職人、商人を住ませた。この武士、職人、商人、寺院の集合、棲み分けによって、日本独自の城下町の型を作りだした。その完成が大坂城であった。

結局、最後に覇権を握った家康は、城下町の仕上げとなる江戸を、秀忠、家光とともに造りあげた。その家康自慢の城下町はここ名古屋だった。

2. 近代一起業精神のパイオニア

豊田は紡織機から出発し、車の製造に取り掛かった。パイオニアに留まらなかった彼らは、それを起業化し、世界の車メーカー、トヨタに仕上げたのだった。ホンダは、町の自転車屋から出発し、旺盛なチャレンジ精神を武器にバイクに、さらにはレーシングカーに進出し、今やロボットの分野にまで領域を広げている。

名古屋はエンジニアリングだけではない。ヤマハ、カワイは西欧音楽の要である、ピアノ製造の分野に果敢に挑戦し、世界的なメーカーとなってその名を轟かせている。エンジニアと芸術の双方のパイオニアを育てたのだった。

3. 鉄道の新たなるパイオニア、リニアの駅

1964年に東海道新幹線が開業して、60余年。世界の新たなるパイオニア鉄道、リニア新幹線の駅をどうデザインするかが今まさに議論されている。

パイオニアの都市、名古屋の力が今、問われているのだ。

令和8年3月

名古屋駅周辺エリアにおけるトータルデザイン検討会議

座長



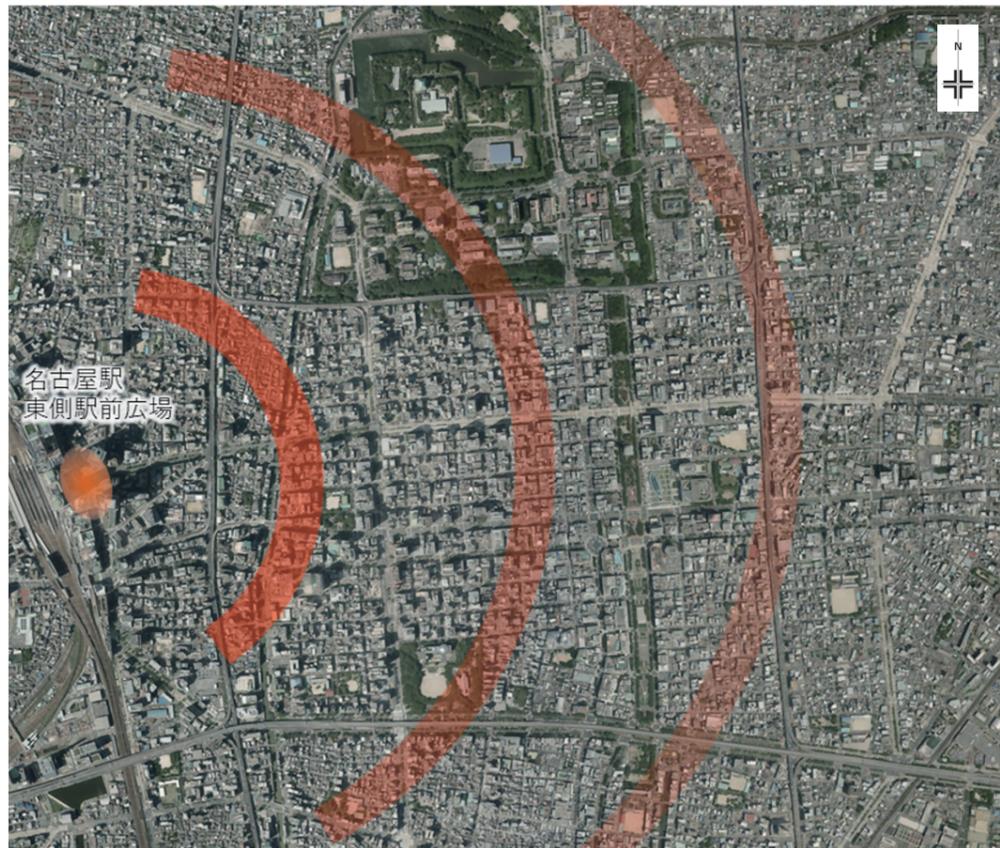
1 計画の主旨

名古屋駅駅前広場の再整備については、リニア中央新幹線の開業を見据え、これまで、「名古屋駅周辺まちづくり構想」、「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」、「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」を取りまとめる中で、リニア駅およびその周辺に求められる高い機能性の確保に向け、名古屋駅周辺の鉄道・地下街・近隣ビル等の多くの関係者の協力のもと、協議を重ねてきました。

また、駅前広場のデザインについては、駅前広場がリニア時代における名古屋の源となるよう、名古屋の未来につながる質の高いデザインを目指すこととしてきました。

本計画は、名古屋駅東側駅前広場が、高い機能性を発揮するとともに、名古屋の「新しい顔」となるよう、駅前広場のデザインを具体化したものです。

今後、この計画に基づき、引き続き関係者との協議を行いながら、実現に向けて取り組んでいきます。



2 上位計画

○ 上位計画

	名古屋駅周辺まちづくり構想 (平成26年9月) 目標とするまちの姿と 基本方針等の提示		名古屋駅周辺交通基盤整備方針 (平成30年3月) 交通基盤関連プロジェクトの 方向性の明示
	名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ) (平成31年1月) ・駅前広場の再整備の基本コンセプト ・東側エリア 再整備の方向性 ・西側エリア 検討の方向性		

○ 名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）

・基本コンセプト

スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮と
ディスティネーション ランドマーク
世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくり

・東側エリア 再整備の方向性

スーパーターミナル駅にふさわしいインフラ施設配置

ロータリー交差点の改良等を行い、飛翔の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間等の整備を図ります。

ディスティネーション ランドマーク
世界の目的地となる名古屋の顔づくりの検討

「This is NAGOYA」を感じる新たな象徴的な空間形成に向けて、今後、広く意見を伺いながら検討を進めます。

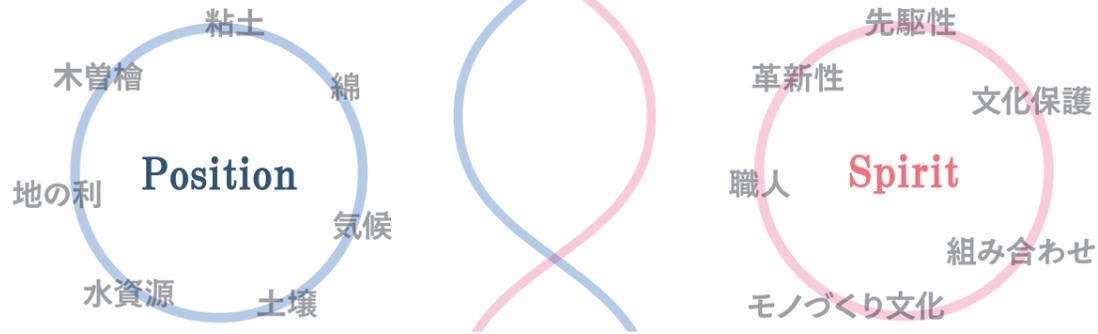
3 名古屋の歴史

◎ モノづくりの源流

温暖な気候に肥沃な土壌、水資源に加え、木材をはじめとする産業資源の豊かさ等これらの**自然の恵みと地の利**を活かし、**焼き物・からくり・織物**といった伝統産業がこの地で花開きました。

それらの産業は成長の基盤となり、**より高度な、より豊かなものを追求する人々が集う**こととなりました。そして、時代とともに様々な企業が誕生、近代産業へと発展していきました。

自動車・航空機・セラミックス・工作機械…それぞれの分野で、今や世界に誇る産業拠点に成長したこの地は、**豊かな自然と、そこに住まう人々の精神**に育まれてきたのです。



◎ 挑戦の歴史

武将や戦も有名な名古屋ですが、このまちには影の戦いの歴史がありました。

江戸時代に質素儉約が全国を覆ったとき、尾張藩主・徳川宗春は文化の停滞を危惧し、世の中の流れとは逆に、**祭りや芸能を盛んにしました**。芸どころ名古屋と呼ばれた時代です。

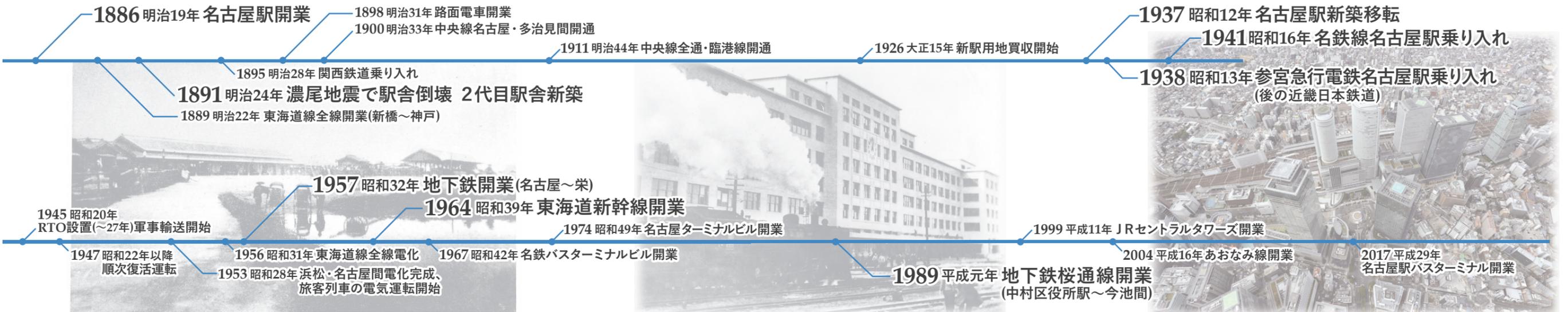
明治時代の名古屋区長・吉田禄在は、**国に訴えて幹線鉄道の名古屋飛ばしを防ぎ**、東海道線を名古屋に引き込みました。この名古屋駅の建設によって、名古屋のまちの開発は大きく進むことになります。

大正時代には、名古屋市域の拡大とともに、石川栄耀によって都市の骨格が作られました。その後、戦災によって名古屋も大きな被害を受けたものの、戦災復興をけん引した田淵寿郎は、**復興事業が全国で縮小される中、100m道路を実現**しました。全国でこれを実現したのは名古屋と広島だけです。

勝ち取ってきた**“豊かさ”**と、時代の中で直面した**“せめぎ合い”**によって育まれた**チャレンジ精神**は、これからの**“なごや”**にも息づいていくでしょう。

◎ 地域の発展を支えた名古屋駅

明治19年の初代名古屋駅開業から約140年。名古屋駅は、東京、大阪と中部地域を結ぶ結節点として、**物流、文化の中心**となってきました。



4 駅前広場の課題



名古屋を訪れた人が最初に体験する空間として、駅前広場の中心は自動車のための乗降場等となっており、まちへの見通し・動線を遮っています。象徴的な駅前空間の整備が求められています。

5 デザインコンセプト

未来につながる“なごや”のはじまり ～進取の気性を感じる 大交流圏のエントランス～

1937年に東洋一と言われた名古屋駅が現在の位置に移転してから90年近くが経過し、東京オリンピックに合わせての東海道新幹線の開業、平成に入ってから駅ビル・周辺ビルの高層化など、交通施設の整備や都市開発の進展により、名古屋駅周辺は大きな変貌を遂げてきました。

そして今、リニア中央新幹線の整備により、さらなる大変革が起ころうとしています。

リニア中央新幹線が開業することで7,000万人の大交流圏が誕生し、その中心都市としての名古屋は、大交流圏の“核”として、都市圏のみならず日本全土、さらには世界をリードしていく役割を担うことが求められます。

一方で、名古屋は、名古屋城や城下町を造った頃から、独自の精神を持ち、進化・発展を続けてきました。さらに、地の利を最大限活かしながら、ものづくり産業の振興と独創的な文化により、時代を切り拓いてきました。

そんな“名古屋らしさ”を踏まえつつ、駅前広場を高い機能性と独自の魅力・風格を兼ね備えた空間へ再編し、地域・日本・世界と「人」「社会」「とき」が繋がる“なごや”のはじまりとして、リニアインパクトがまちに波及するように、駅とまちの関係性を深めていきます。

リニア時代を迎える名古屋駅の駅前広場を新たにデザインし、「百年の計」として、“これが名古屋”と感じる名古屋の新しい顔づくりを進めます。

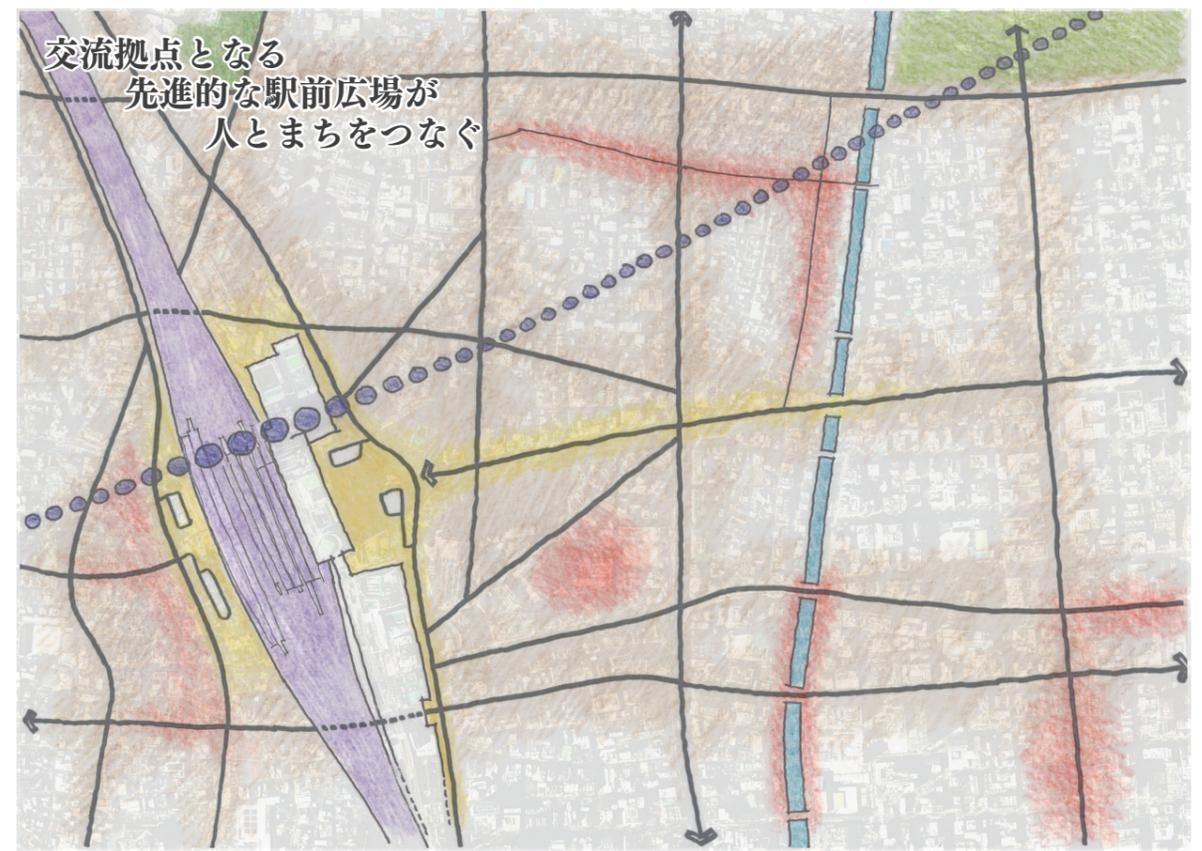
6 デザインの考え方

名古屋の源となる空間づくり

まちへの出発点として、リニア時代における大交流圏の中心にふさわしい利便性と期待感・心地よさを併せ持つ象徴的なデザインとします。

駅とまちが繋がる仕掛けづくり

駅前広場と桜通を一体的に計画することで、駅とまちに連続性を持たせ、まちとの正面性を活かした空間を創出します。



○ 交通拠点から交流拠点へ

リニア中央新幹線を契機に、東側駅前広場はロータリー交差点から三差路交差点となり、まちへ大きく張り出した敷地形状へと変わります。駅からまち側へ広場を拡大して、これまでの車中心の交通拠点から、人が集い、憩い、心地よく過ごせる「ひと中心」の交流拠点へと生まれ変わります。

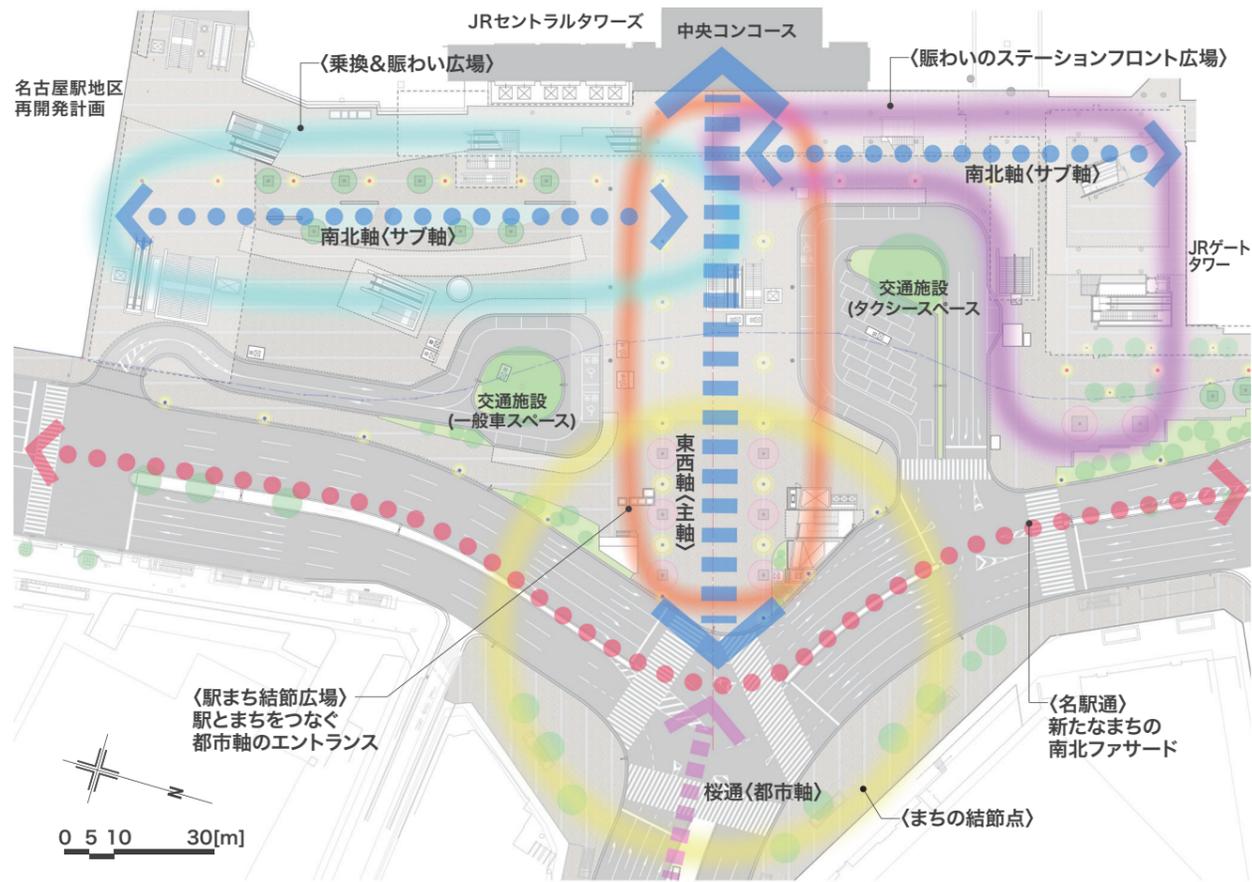
○ 交流がにぎわいを生み人とまちをつなぐ

駅を中心に“なごや”にふさわしい先進的な都市景観を創出します。この駅前広場は、敷地内部で完結するのではなく、ここが起点となって、桜通を主軸に周辺街区へにぎわいを拡大し、人とまちをつないでいきます。

○ 分かりやすく使いやすい、優しい広場空間

リニア開業により、これまで以上に多くの人々が利用する名古屋駅ですが、だからこそ、これまで以上に乗り換えが便利で、行きたいルートがすぐに分かり、天候の悪い日でも濡れずに快適に移動できる、人に優しい駅前広場を創出します。

7 ザーニング



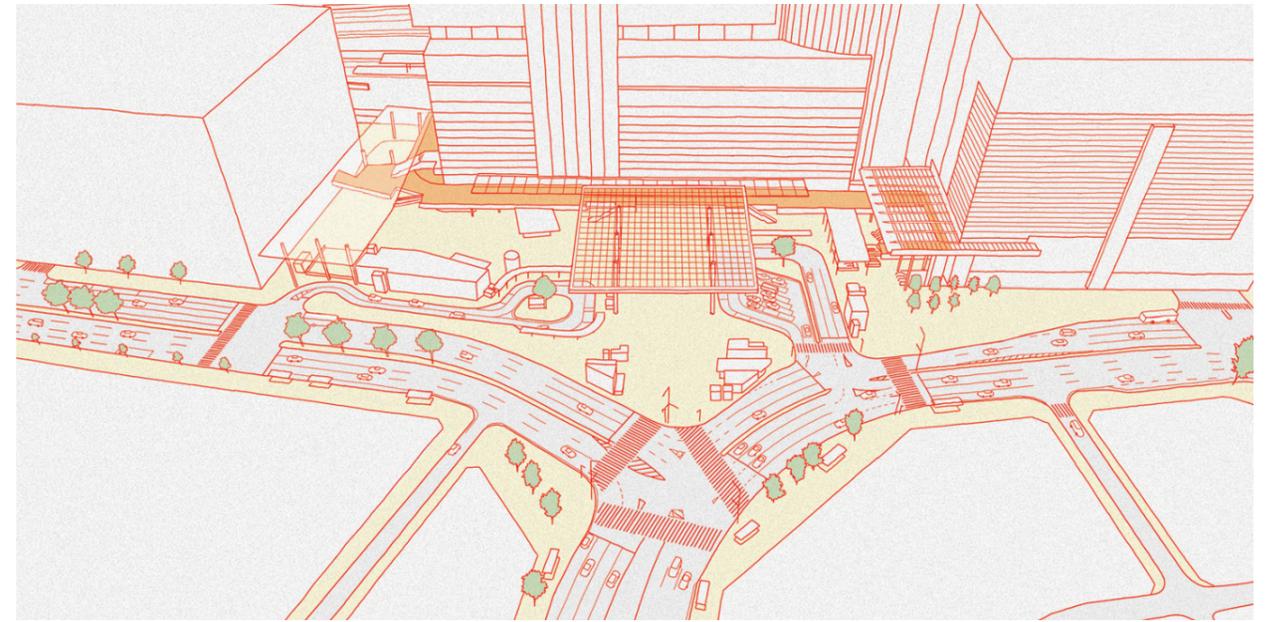
○ 空間軸の設定

- ・中央コンコースから桜通へ東西軸(主軸)を設定
- ・東西軸(主軸)に交差して、南北両側にそれぞれ南北軸(サブ軸)を設定
- ・クロスする空間軸が駅前広場の骨格を形成

○ 3つの広場群と結節点による駅前広場の再構築

- ・広場群
 - 駅まち結節広場: 駅の中央コンコースからY字型交差点へ東西に延伸し、桜通に連携する主軸として、象徴的な空間を形成
 - 乗換&賑わい広場: 主軸南側の南北軸(サブ軸)として、乗換動線と水景施設等による賑わいを両立
 - 賑わいのステーションフロント広場: 主軸北側の南北軸(サブ軸)として、乗換動線と2階デッキ、地下街等への動線を円滑化
- ・結節点
 - 新たに生まれるY字型交差点を中心とする、街角空間を新たなまちの結節点とし、駅前広場とまちをつなぐ
- ・まちからの視点
 - 桜通からの正面性を活かした象徴的な空間を演出
 - 名駅通に新たな南北ファサードを演出

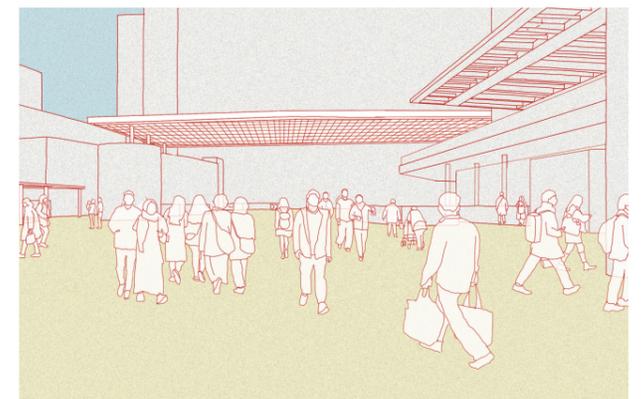
8 デザインイメージ



全体を桜通から見渡す

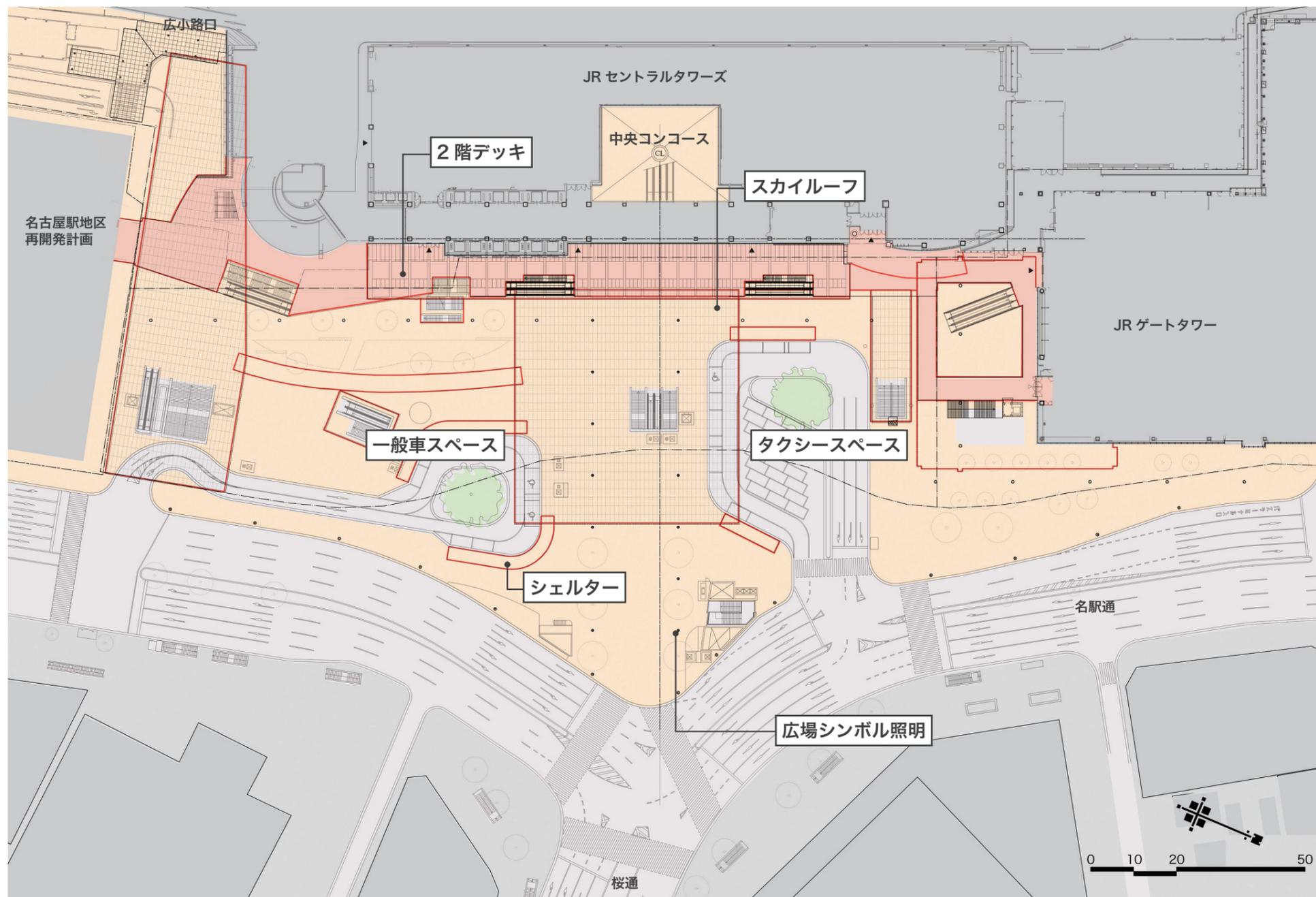


中央コンコースを出てから北側を見通す



中央コンコースを出てから南側を見通す

9 デザイン計画



○ 広場計画：広場の骨格形成

- ・ 交通施設（一般車・タクシースペース）
- ・ 地上施設（排気塔、昇降施設等上屋）
- ・ 舗装
- ・ 植栽
- ・ 可変型水景施設

○ 照明・ストリートファニチャー計画：空間の魅力づけ

- ・ 広場シンボル照明
- ・ 歩道照明
- ・ 車道照明+信号柱
- ・ ベンチ類
- ・ フェンス・ボラード類

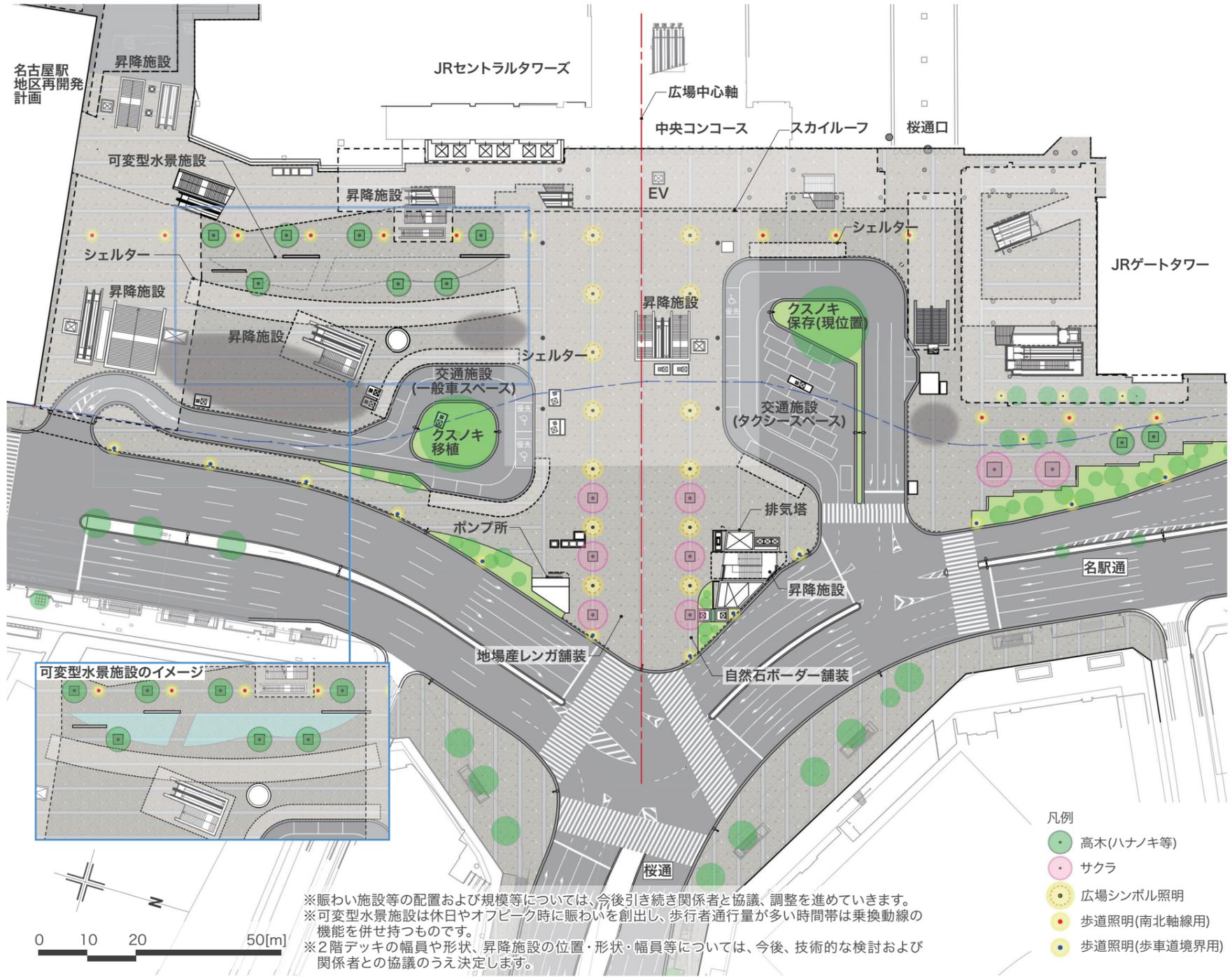
○ 施設計画1：広場の中心性と開放感の創出

- ・ スカイルーフ
- ・ 2階デッキ

○ 施設計画2：広場全体デザインの調和

- ・ シェルター（一般車・タクシースペース等）
- ・ 昇降施設上屋
- ・ 交番
- ・ 賑わい施設等

○ 広場計画：広場の骨格形成



・交通施設（一般車・タクシースペース）

一般車・タクシースペースは東西軸を考慮して向きを整え、東西主軸空間を演出します。南側の一般車スペースには、既存クスノキを移植保存するとともに、隣接して賑わい施設等を配置します。北側のタクシースペースには、既存クスノキを現位置で保存します。

・地上施設（排気塔、昇降施設上屋等）

東西主軸空間を最大限確保するために、排気塔などの地上施設を適切に再配置するとともに、ポンプ所上屋の高さを抑えて簡潔な形状とします。複数の地上施設が集中している箇所は、高さを低めに統一し、修景ルーバー等で景観に配慮した形状とします。



複数の地上施設を統合的に修景

・舗装

東海地方の“焼き物文化”の伝統と技術を踏まえ、新たなサイズと質感のレンガ舗装により、時間の経過に耐える高質な景観を駅前広場に創出します。レンガ舗装+自然石ボーダーで、駅を起点にまちへと結ぶ広場空間を演出します。



レンガ舗装+自然石ボーダー舗装 (カンボ広場, シエナ)

レンガ舗装 (日向市駅前広場)

・植栽

既存のクスノキを広場空間の要所に保全し、主軸の東西軸にはサクラ並木を導入して桜通との連携を図ります。



クスノキ

ハナノキ

サクラ

・可変型水景施設

水を抜けば広場となる可変型の水景施設を設置し、動線とアクティビティを両立させるとともに、夏季の暑さに対応します。



東京駅前広場

高山駅前広場

徳山駅前広場

○ 照明・ストリートファニチャー計画：空間の魅力づけ

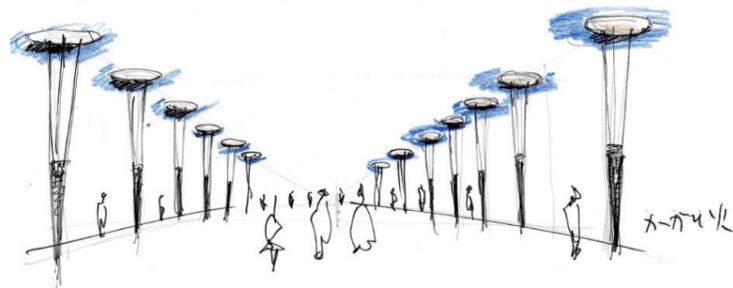
東西方向はシンボル照明で桜通へとダイナミックに繋ぎ、南北方向は親しみのある歩道照明で歩行者動線を誘導し、照明で大きな空間の流れを作ります。歩車道境界の照明は、機能を優先しつつ共通のデザインとします。

ストリートファニチャーのデザインは堅牢でシンプルを基本としながらも、素材を吟味し味わいのあるデザインとします。

・広場シンボル照明

二列に配置したシンボリックな照明で、東西の主軸線を作ります。支柱は極力細く存在感を無くし、間接照明によって上空に光の円盤が連続して浮いている幻想的な光景を形成します。

光のイメージは「かがり火」で、駅前広場をもてなし空間とし桜通方向に向かう出発空間にもなります。

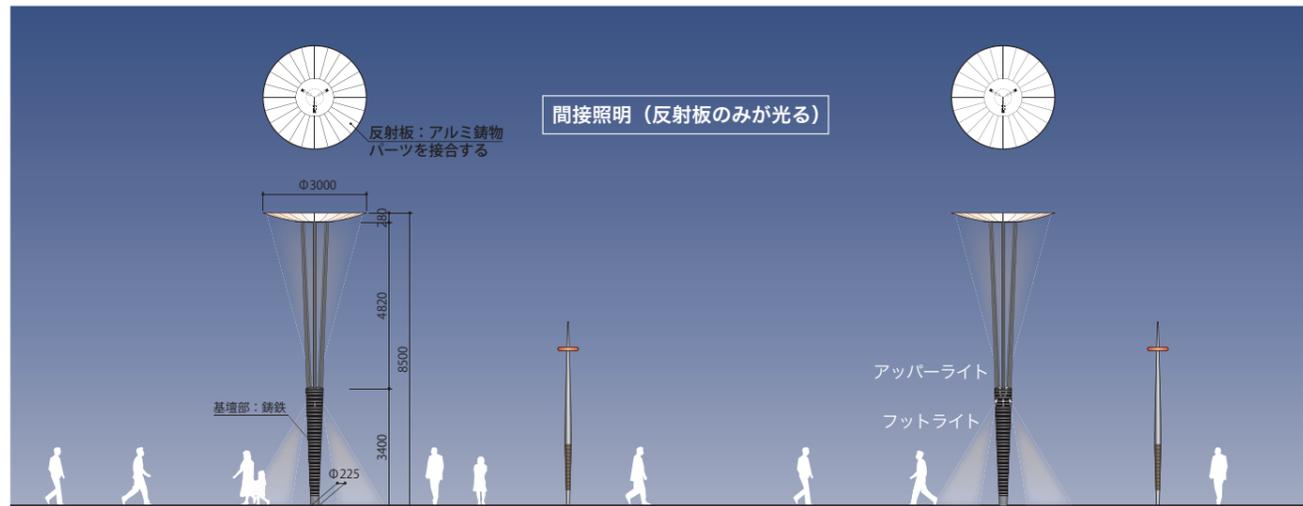


間接照明の事例



姫路 大手前通り (H4.2m Φ1000)

渋谷 宮益坂 (H4.5m 2000×1500)



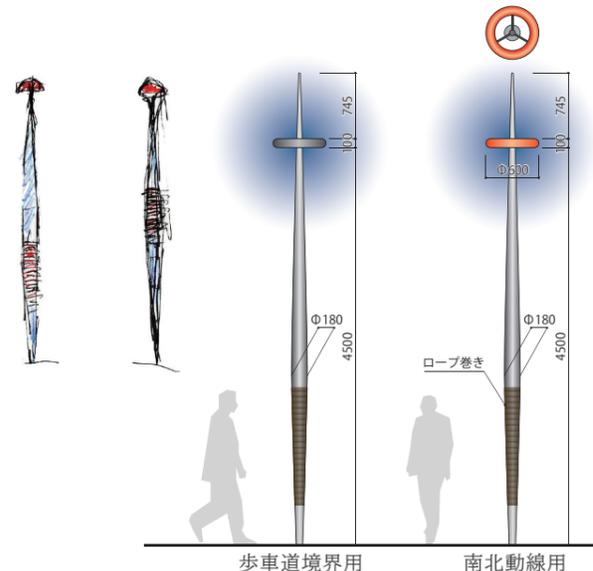
・歩道照明

親しみやすく愛着のある明かりで、南北動線を誘導します。素材は鋳鉄+ガラス灯具とし、支柱基壇部は地場産ロープを巻き、有機的な魅力を醸し出します。



柳川駅前広場

松山 道後温泉



歩車道境界用

南北動線用

・車道照明+信号柱

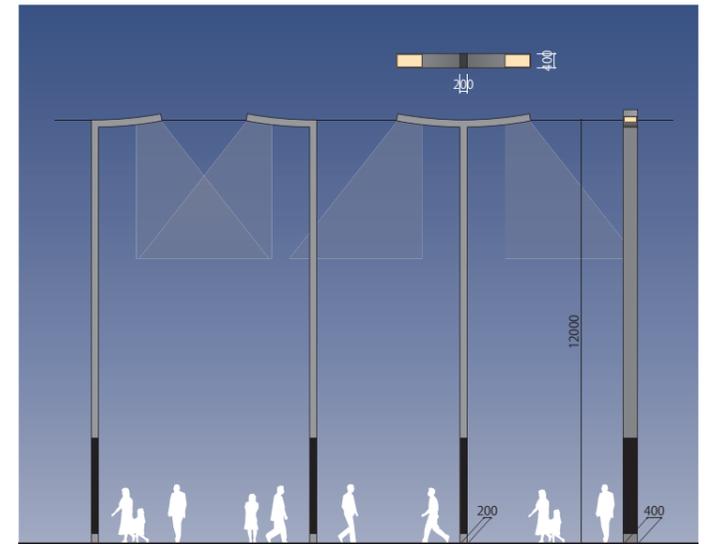
いわゆる「街灯」としての形状ではなく、光を照射し照度を取るための装置としてニュートラルな形状とします。

歩車道の見え方に配慮し、美しい街並みを強調します。溶接パイプ+鋳鉄(基壇部)



姫路 大手前通り

新宿通り



支柱断面：200×400

・ベンチ類

広場内は気持ちよく移動できるだけでなく、ゆっくり休める場所も必要となります。

雨が当たる場所は、耐候性の高いアルミや鉄、コンクリートなど堅牢な素材を基本とします。

一方、雨がかりのない屋根の下などでは、人に優しい地場産木材の使用も検討します。

また、植え込みや設備施設等と一体的にしたデザインとし、さらに低い位置のフットライトと組み合わせることで、夜間の演出も行います。



高山駅西口多目的広場：細いアルミ鋳物ピースを連続して、多様な形状を可能とします。座面下にはフットライトを内蔵し、夜の演出を行います。



高山駅東口広場：力強い高山のものづくり文化を踏まえて鋳鉄を多用し、高山らしさを表現しています。曲線を使用した柔らかいデザイン。



高山駅西口広場：地場産ヒノキを使用し防腐処理を施しています。脚部はスチール。



宮崎駅西口広場：伐採したクスノキを元々植えられていた場所に再活用しました。クスノキは名古屋市の木。

・フェンス・ボラード類

フェンスやボラードは安全機能を重視しながら、その存在が必要以上に目立たないものとします。シンプルなデザインを基本とし素材にこだわり、鋳鉄や押出鋼など鉄を使用した堅牢な構造とします。



姫路駅フェンス：手摺には押出鋼、支柱及び縦柵には無垢材を使用した鉄の質感を感じる仕様です。

姫路駅バス乗り場 横断抑止柵：シンプルで存在感のないデザイン。支柱、横柵共に押出鋼を使用。



高山駅ボラード：鋳鉄にデリネーターを鋳込み、トップには高山市の市章を鋳込んでいます。

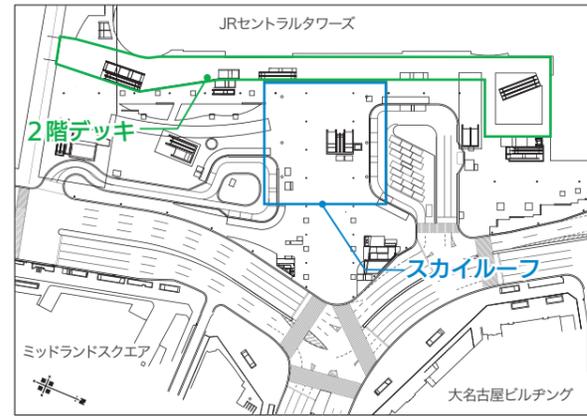


名古屋市の市章

○ 施設計画1：広場の中心性と開放感の創出

広場を象徴的な空間とするため、広場の中心となるスカイルーフを配置します。

また、広場空間が車から人への空間へと大きく変わることを踏まえ、広場の開放感を演出するために2階デッキを改修します。



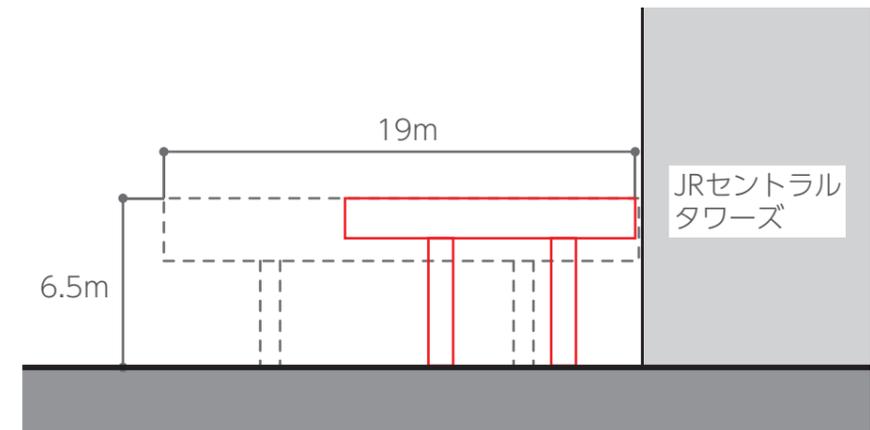
・スカイルーフ

東西軸と南北軸の交点に配置し、駅前広場の正面性と中心性を形成します。
一般車・タクシースペース、中央コンコース出入口、地下昇降口をつなぎ、乗換時に雨がかりから守ります。
透過性の屋根素材によって、明るく開放的な空間を創出します。
災害時には、被災者の一時滞留や復旧支援の拠点となる半屋外空間となります。



・2階デッキ

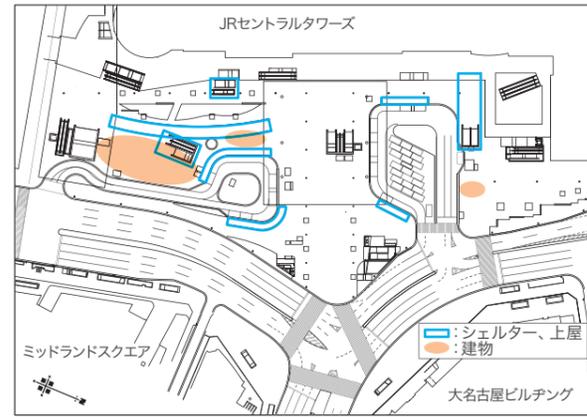
必要とされる通行機能とともに、避難場所としての防災機能を確保します。
JPタワー名古屋、JRゲートタワーから名鉄まで、2階レベルでの連続した南北動線を形成します。
従来の一般車・タクシーロータリーに沿って広がっていたデッキの幅を約半分にするにより、地上レベルでの圧迫感を低減し、見通しを向上させます。



※スカイルーフ、2階デッキについては、今後引き続き技術的な検討および関係者と協議、調整を進めていきます。

○ 施設計画2：広場全体デザインの調和

広場内の建物、屋根等は、広場全体のデザインに調和した構造物とします。



・シェルター（一般車・タクシースペース等）

アンブレラフリーの乗換動線とします。

利用者が雨がかりにならないための適切な配置とします。

利用者の目線に近いことを踏まえ、駅前広場全体のデザインと調和した仕上げ材を採用します。

・昇降施設上屋

アンブレラフリーの乗換動線とします。

透明性が高くかつ視認性のある上屋とします。

駅前広場に対して圧迫感の生じない壁面、屋根面とします。

・交番

機能的かつ効果的に駅前広場を見渡すことのできる施設配置とします。

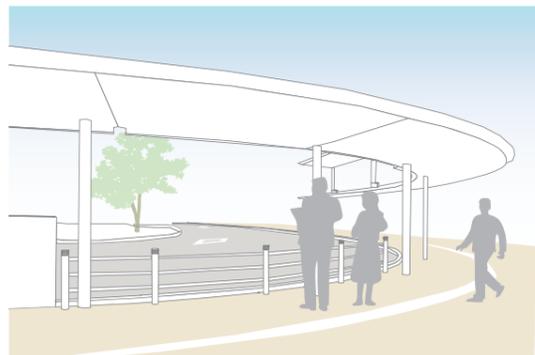
駅前広場に対して圧迫感を与えない周辺と調和した計画とします。

・賑わい施設等

初めて訪れる人にわかりやすい配置とします。

駅前広場に圧迫感を与えない周辺と調和した計画とします。

施設のバックヤードや室外機などの附帯設備が、駅前広場の景観を損ねない配慮をします。



シェルターイメージ



昇降施設上屋イメージ

10 検討体制

■ トータルデザイン検討会議 有識者 ※敬称略

座長
篠原 修
東京大学名誉教授

副座長
森川 高行
名古屋大学特任教授・
名誉教授

副座長
福井 恒明
法政大学教授

伊藤 恭行
名古屋市立大学名誉教授

須藤 美音
東京都市大学准教授

長谷川 浩己
ランドスケープアーキテクト・
武蔵野美術大学教授

羽藤 英二
東京大学教授

廣村 正彰
グラフィックデザイナー・
多摩美術大学客員教授

山崎 真理子
名古屋大学教授

■ 名古屋駅東側駅前広場デザインチーム

内藤廣建築設計事務所
小野寺康都市設計事務所
ナグモデザイン事務所
パシフィックコンサルタンツ

内藤 廣、神林、江藤（前川）
小野寺 康、笠本
南雲 勝志、出水
小徳、河崎、西山、三上、山口

デザインチーム 代表者より

駅前広場は街の顔であり街づくりの発火点です。ここから街の新しい未来が見え、新たなシビックプライドが生まれてくるはずです。

われわれデザインチームのメンバーは、これまで幾多の駅前広場を手掛けてきました。その経験と知識を生かして、名古屋の新たな顔を作るべく提案を重ねていきます。広場は、市民はもちろん、ここを毎日行き交う人やこの街を訪れる人、あらゆる人に開かれています。名古屋の個性と活力が、この広場に満ちていくことを願っています。

市役所、鉄道関係者、市民の皆様のご理解をいただきながら、駅前広場の計画を通して新しい名古屋の未来像を提案していきます。

内藤 廣



名古屋市住宅都市局 伊藤(大)、塩沢、井上、伊藤(博)、金子、増田、山口(日下、渡邊、榊原)

参考資料：名古屋駅東側駅前広場整備イメージ

○ 整備前の姿



○ 整備後の姿 (イメージ)



桜通から駅前広場を望む



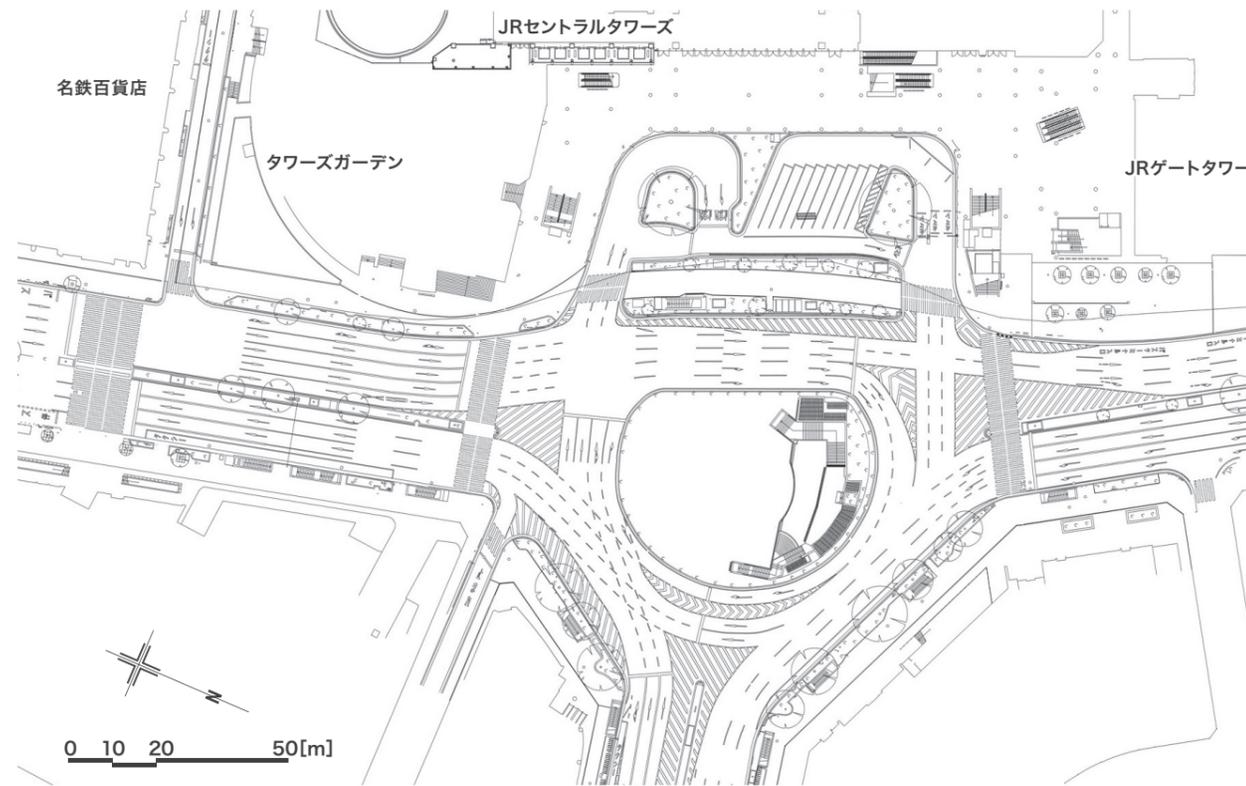
駅前広場から桜通を望む

※整備後の姿(イメージ)については、今後関係者との協議、調整により変更となることがあります。

参考資料:交通施設等

○ 駅前広場の現状

自動車の利用の増加が想定される中で、一般車・タクシーの利便性に配慮し、自動車のための交通施設を機能的に配置しています。



○ 駅前広場の課題

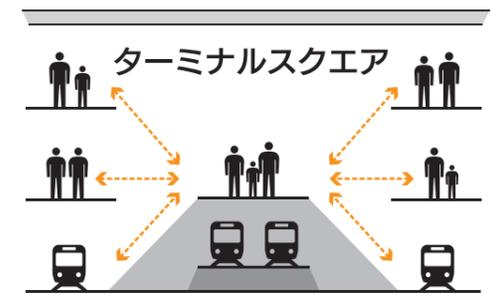
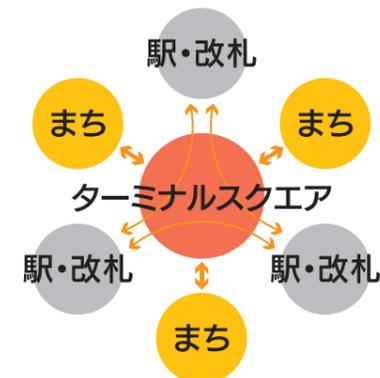
- ・自動車の動線交錯による安全な交通の阻害
一般車とタクシーの乗降場が共通となっているため、自動車の動線が交錯しており、安全性の向上が求められています。
- ・分かりにくい乗換動線
現状の名古屋駅は、多数の交通事業者が乗入れているため、乗換先へのルートが複雑なものとなっています。そのため、分かりやすい乗換動線が求められています。
- ・イベント空間
これまで、駅前広場では各種イベントを実施しており、引き続き多様なイベントを開催できる空間が求められています。

○ 整備の考え方

- ・適切な交通施設の再配置
一般車・タクシースペースを分離配置し、安全かつ円滑に利用できる交通施設とします。併せて、新たなモビリティの動向を見据え、積極的に導入の検討を進めます。
- ・機能性に優れた分かりやすい乗換動線の確保
洗練されたデザインの効果的なサインを設置するとともに、乗換空間である「ターミナルスクエア※」を適切に配置し、分かりやすい乗換動線を確保します。

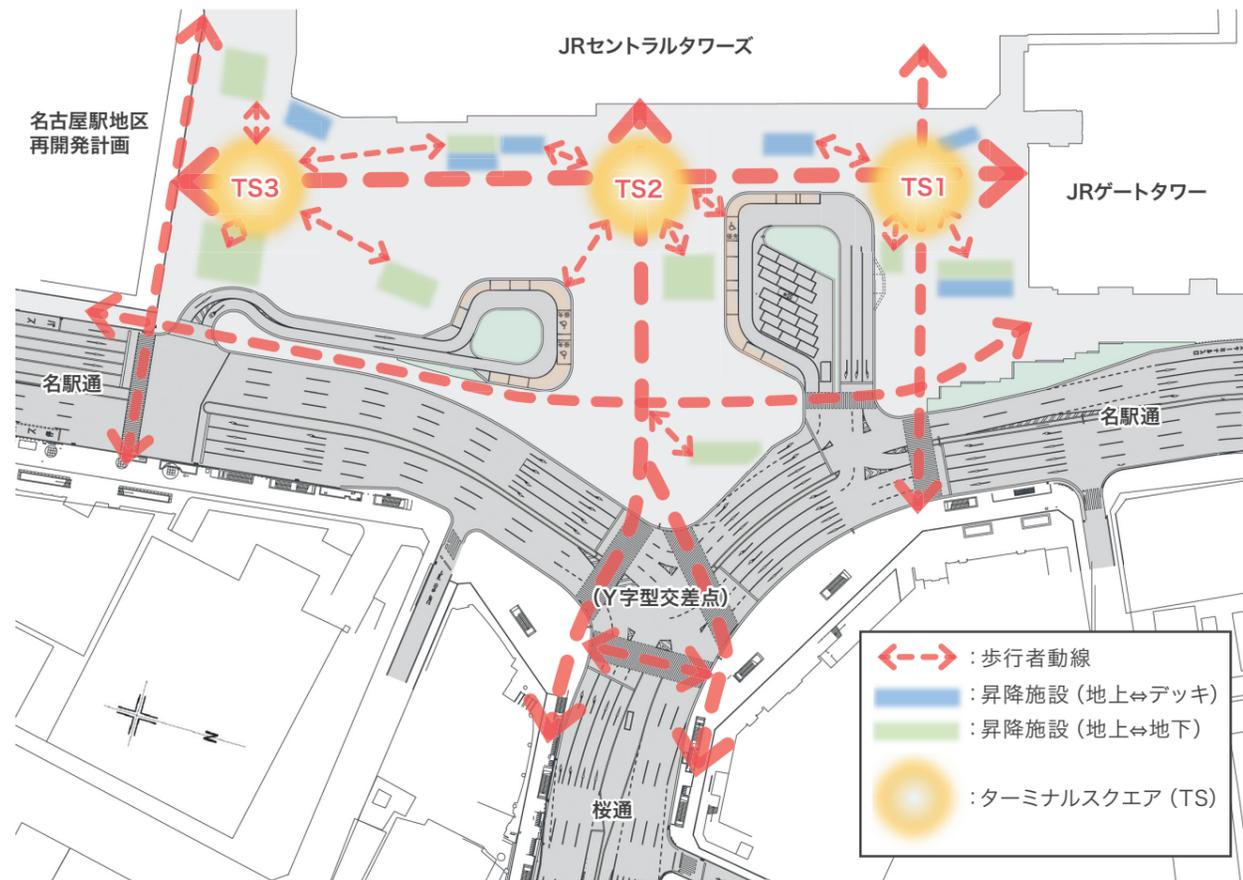
※ターミナルスクエア

乗換先など各方面が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた乗換空間として、地上レベルを基準に、駅前広場の主要な乗換動線が交差する箇所に設けます。



参考資料:交通施設等

○ 歩行者動線のイメージ



○ 整備計画

・歩行者動線

駅前広場内の歩行者動線は、中央コンコースから桜通を結ぶ東西方向に主動線を計画し、ターミナルスクエア2から名鉄、近鉄、地下鉄、バスターミナル(市バス)への乗換えのため、南北方向にサブ動線を計画します。

また、まちとの動線はY字型交差点とし、まちと緊密性を高めるとともに、タクシーや一般車の乗換動線は主動線に近接した分かりやすい位置とします。

なお、歩行者動線の幅員はサービス水準A(27人/m・分)を基本とし、円滑な移動空間とします。

・一般車・タクシースペース

一般車スペースとタクシースペースは、安全確保のため分離して配置するとともに、フルアクセス(各面からの出入)が可能なものとします。

一般車スペースは、降車スペースとして7台確保し内2台はバリアフリー対応したものとします。

タクシースペースは、乗車スペースとして2台、降車スペースとして4台計画し内1台はバリアフリー対応したものとします。また、タクシー待機スペースとして22台計画します。

名古屋市 住宅都市局 都心まちづくり部 名駅ターミナル整備課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

TEL 052-972-2762 FAX 052-972-4171

Mail a3982@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp