

めざすはスーパーターミナル・ナゴヤ!

2027年度のリニア中央新幹線開業に向けて、名古屋駅周辺の新たなまちづくりが始まります。
来る人も、住む人も、心躍る交流空間に!



写真はリニア中央新幹線を迎える名古屋駅周辺をイメージし、デジタル加工を施したものです。

名古屋駅周辺まちづくり構想

平成26年9月 名古屋市

目次

第1章 はじめに	
1. はじめに	・・・ 1
2. 構想の目的	・・・ 1
3. 構想の対象範囲	・・・ 2
第2章 まちづくりの基本方針	
1. 背景・課題	・・・ 3
2. 目標とするまちの姿	・・・ 5
3. まちづくりの基本方針	・・・ 5
第3章 まちの姿の実現に向けた取組み	
1. 基本方針1	・・・ 9
2. 基本方針2	・・・ 19
3. 基本方針3	・・・ 31
4. 基本方針4	・・・ 42
第4章 構想の実現に向けて	
1. 構想の実現に向けた基本的な流れ	・・・ 44
2. 主要プロジェクトのスケジュールイメージ	・・・ 45
参考資料	
1. 現状と課題	・・・ 47
2. アンケートの概要	・・・ 54
3. 検討体制と経緯	・・・ 61

第1章 はじめに

1. はじめに

- 名古屋駅は、多くの交通機関が集中する交通結節点であり、JRセントラルタワーズの建設以降、大規模な開発が続いており、商業・業務機能などの集積が進んでいます。
- 駅については、戦前に国鉄名古屋駅が現在の位置に移転されて以降、各鉄道が駅周辺の限られた空間に設けられてきたことから、複雑な駅の形態になっています。
- 平成39年度にはリニア中央新幹線（以下、「リニア」とする。）の東京―名古屋間が開業予定であり、リニア名古屋市ターミナル駅が名古屋駅の地下に設置され、名古屋駅の拠点性や利便性がさらに高まることとなります。
- リニアについては、現在、事業着手に向けた手続きが進められており、さらに名鉄名駅再開発計画が動き出すなど、駅前が大きく変貌することとなります。
- 名古屋駅周辺が名古屋大都市圏の玄関口として圏域を牽引しながら継続的に発展していくには、この機会に、これまでの課題を解消し、リニア駅の駅前にふさわしい空間の形成を進めることが必要となります。
- 本構想は、リニア開業を見据え、鉄道事業者を始め多様な主体が連携してまちづくりを進めていくうえで、共有すべき目標像やその実現に向けた取組みを明らかにするものです。

◆リニア中央新幹線の路線

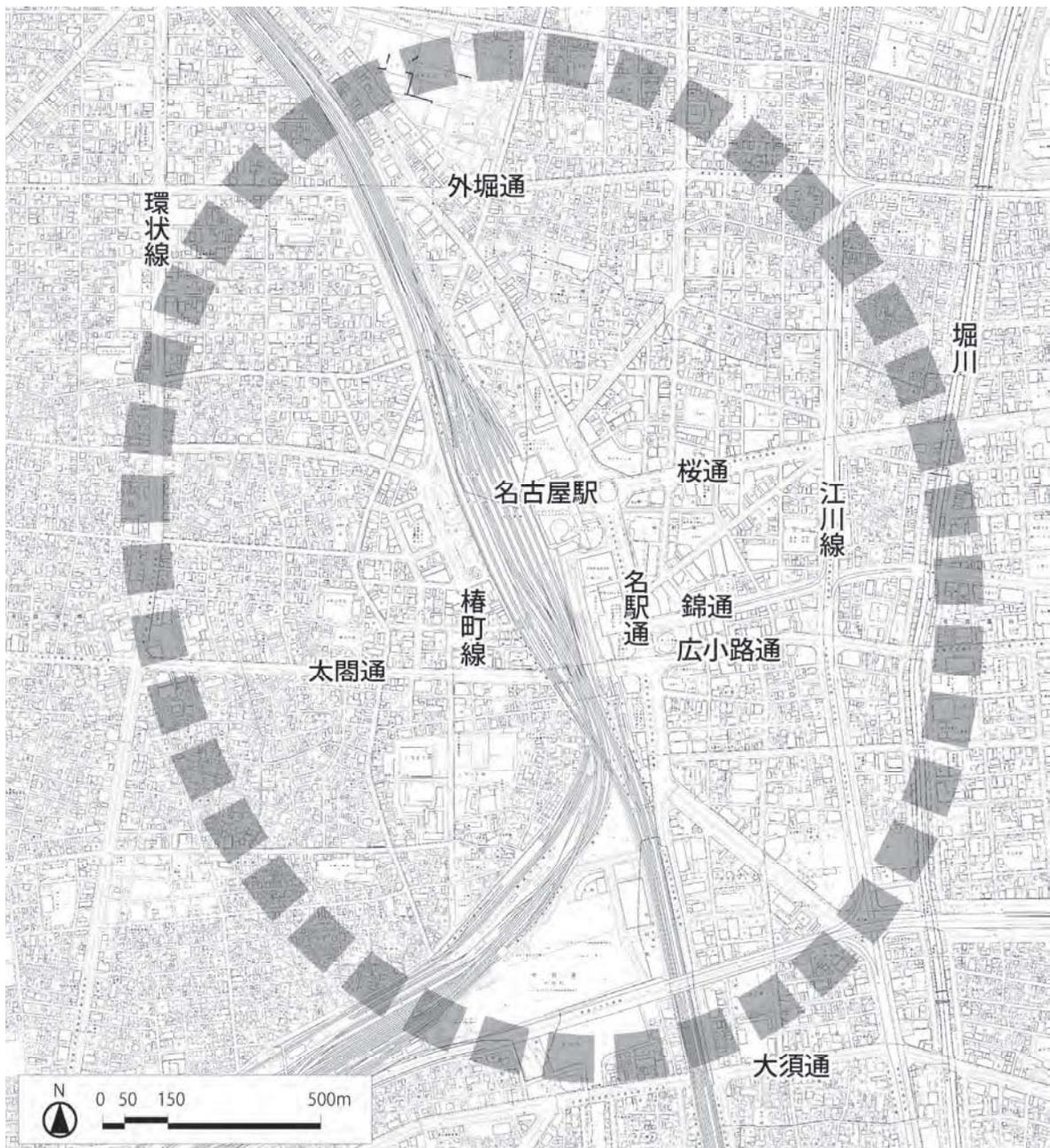


2. 構想の目的

- リニア開業後のまちを見据えた概ね15年後を目標年次とします。
- 多様な主体がまちづくりを進めるための共通目標となる基本方針と具体的な取組みを明らかにします。
- リニアが整備されることにより、特にまちづくりに必要とされることを中心に取りまとめます。

3. 構想の対象範囲

- 名古屋駅を中心に下図に示す円で囲まれた区域を概ねの対象範囲としています。



第2章 まちづくりの基本方針

1. 背景・課題

広域交通網の更なる充実

- ・リニア開業により名古屋駅の交通の拠点性が一層高まることとなります。
- ・東京から名古屋への移動時間が現在の約1時間40分から約40分に短縮されることになり、名古屋から周辺都市への速達性の向上が求められます。
- ・交流圏域が広がることになり、名古屋駅を利用する人の増加が想定されます。
- ・リニア開業時には、新東名高速道路などが完成しており、さらに充実した高速道路ネットワークが形成されています。

都市圏の構造の変化

- ・リニア開業により、三大都市圏が一体化した世界最大のスーパー・メガリージョンを形成し、4つの国際空港を共有して、日本の国際競争力を大きく向上させる好機となります。
- ・ものづくりの圏域の中心都市としての役割や中部圏における観光拠点としての役割が一層高まります。

大都市圏の玄関口としての駅前空間

- ・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はありません。特に、駅西側では大規模な再開発がなされておらず、高度利用が十分に進んでいない状況です。
- ・人が集い、憩える広場空間が不足しています。

災害に対する安全性

- ・南海トラフ巨大地震などの大規模地震による被害の発生や、帰宅困難者の名古屋駅への集中が危惧されています。
- ・大雨による浸水被害の発生がみられます。
- ・建設後長期間経過し、複雑でわかりづらい地下街・地下空間の安全性が懸念されています。

ターミナル駅としての機能

- ・各鉄道が平面的・立体的に入り組んでおり、初めての来訪者にはわかりづらいものとなっています。
- ・交通施設間の乗換は、複数の動線が交錯している上、動線上の段差が多く、歩行者交通量も多いことから、スムーズにできません。

まちの魅力と連続性

- ・栄や名古屋城等は、名古屋駅周辺にはない魅力がありますが、名古屋駅からの回遊性は高くありません。
- ・区画道路は、歩道幅員が狭いあるいはないものも見られ、ゆとりある歩行者空間としては十分ではありません。
- ・公園・緑地が少なく、まとまった緑はほとんどありません。

◆広域鉄道ネットワーク



◆広域道路ネットワーク



2. 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～

高いレベルの機能性を備えたまちづくりを着実に進めるとともに、広く叡智を集め、世界の人々が集まり、魅了し続けるまちを目指します。

3. まちづくりの基本方針

- ・目標とするまちの姿の実現に向け、以下に示す4つの「基本方針」にもとづき、まちづくりを進めます。

【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

(1) 国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成する

- ・リニア開業を契機に、名古屋大都市圏が国際競争力を高め、圏域全体が発展していくため、都市圏の玄関口である名古屋駅周辺に都市機能のさらなる集積を進め、国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成します。

(2) 玄関口にふさわしい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを進める

- ・リニアを始めとする大きなプロジェクトが動くこの機会をとらえ、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい日本屈指の象徴的な駅・駅前空間を形成します。

(3) ビジネス拠点・交流拠点にふさわしい安全性を確保するとともに、環境負荷の少ないまちを形成する

- ・国際的・広域的なビジネス拠点として、海外の企業からも安心して進出してもらえる防災性能の確保と、日本有数のターミナル駅として大規模災害発生時の安全性の向上を図るとともに、環境負荷の少ないまちづくりを推進します。

【基本方針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

(1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する

- ・リニア開業により日本有数のターミナル駅として国内外から来訪者が一層増えることから、誰もが移動しやすい乗換動線を確保するとともに、わかりやすい乗換空間を形成します。

(2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する

- ・リニア開業と周辺の民間再開発に伴う乗降客の増加により、ターミナル駅としての役割が高まるとともに、高齢化の進展などにより乗換利便性の向上が一層求められることから、鉄道や自動車交通などの迅速・円滑な乗換を確保します。

【基本方針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

(1) 城下町から超高層ビル群まで新旧織り交ぜた多様なまちの魅力を育て、活かす

- ・名古屋駅周辺には、様々な特性を持った地域資源が存在していることから、それぞれの地区において特色のあるまちづくりを進め、地区の魅力を高めます。

(2) 人が主役の歩いて楽しい空間を形成し、回遊性を高める

- ・駅とまち、まちとまちをつなぎ、回遊性を高めるため、歩行者空間を重視したまちづくりを進めるとともに、栄、名古屋城などとの連携を強化します。

【基本方針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

- (1) まちづくり構想を実現するため、行政がリーダーシップを発揮するとともに、行政と民間、民間相互など様々な主体が連携・協働してまちづくりを推進する

第3章 まちの姿の実現に向けた取組み

- まちづくりは、長期的かつ段階的な取組みが必要であり、さらに、複数のまちづくりに関わる主体が連携して取組むことが重要です。
- 基本方針毎に、まちの姿の実現に向けた取組みの方向性を整理し、まちづくりに関わる主体間で、基本方針と合わせて共有し、まちづくりの着実な推進を図ります。
- 次頁より、方針毎に総括図を記載したのち、以下のまちづくりの展開及びその取組みの方向性と検討内容等を示しています。

基本方針	まちづくりの展開
基本方針1	<ul style="list-style-type: none">■ビジネス拠点・交流拠点に必要な都市機能を強化する■駅・駅前広場を中心に象徴的空間を形成する■リニア駅周辺街区の面的整備を推進する■防災性が高く、エネルギー効率の高いまちを形成する
基本方針2	<ul style="list-style-type: none">■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■交通施設を効率的・効果的に配置する■広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進する
基本方針3	<ul style="list-style-type: none">■地区の特色を活かしたまちをつくる■訪れた人が心地よさを感じる空間を形成する■駅からまちへ、まちからまちへつないでいく■栄、名古屋城などとの連携を強化する
基本方針4	<ul style="list-style-type: none">■目標と進め方を共有してまちづくりを進める

【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

- (1) 国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成する
- (2) 玄関口にふさわしい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを進める
- (3) ビジネス拠点・交流拠点にふさわしい安全性を確保するとともに、環境負荷の少ないまちを形成する

■ビジネス拠点・交流拠点に必要な都市機能を強化する

- ① ビジネス拠点性を高める都市機能の強化
- ② 交流を促進し、来訪者をもてなす機能の強化

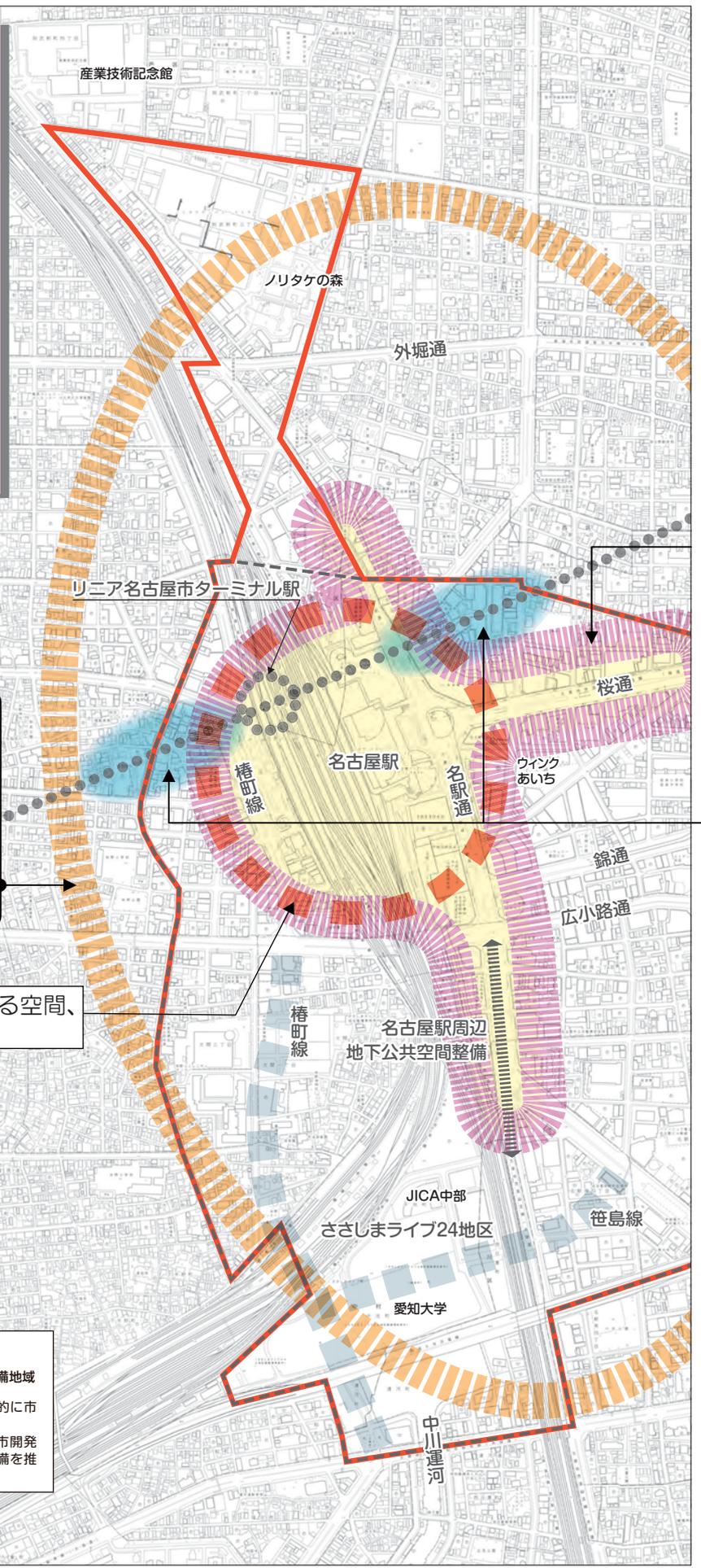
集い・憩い・滞留し、交流できる空間、
観光案内所の設置等

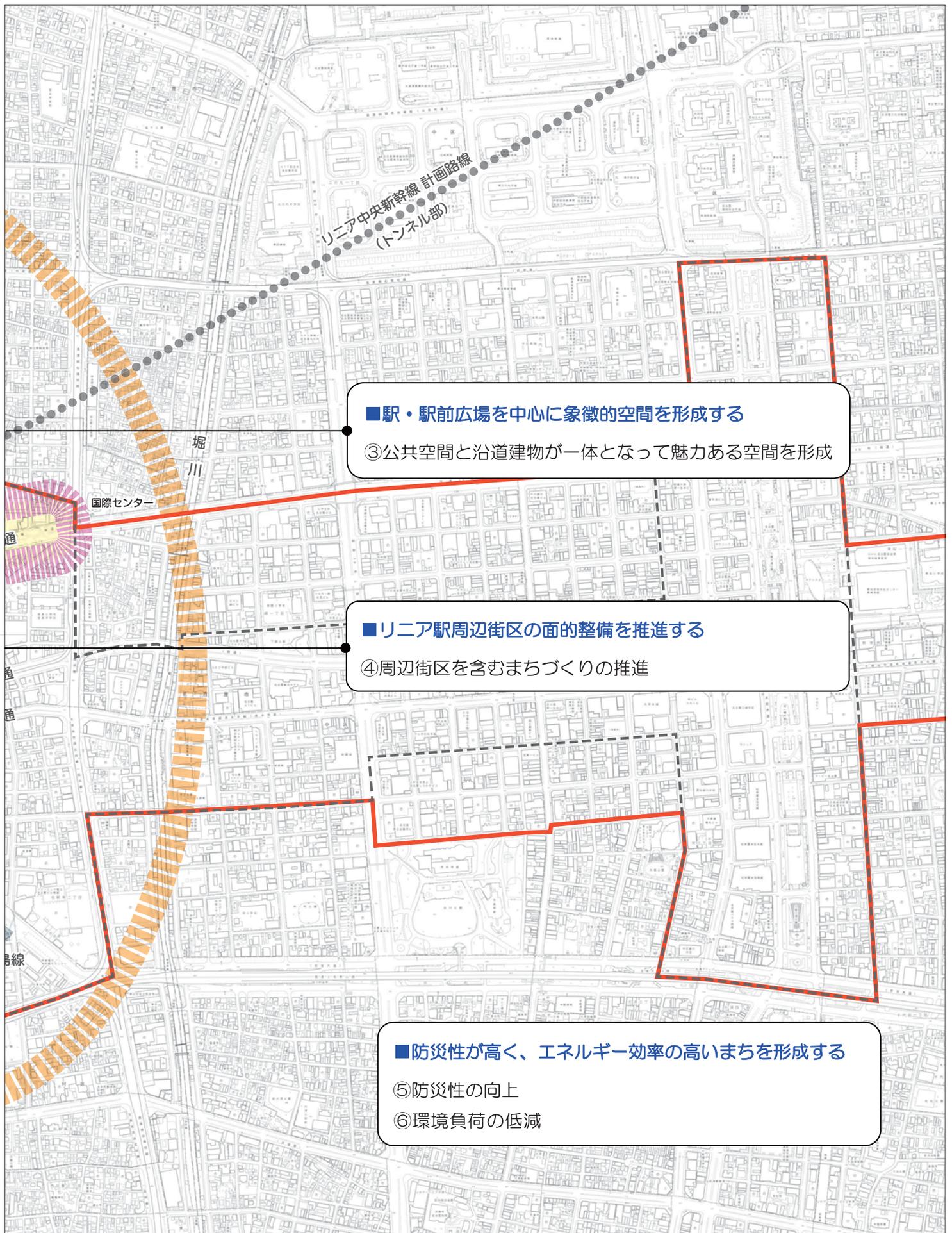
〈 凡 例 〉

— 都市再生緊急整備地域 - - - 特定都市再生緊急整備地域

※都市再生緊急整備地域とは、都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域

※特定都市再生緊急整備地域とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域





リニア中央新幹線 計画路線
(トンネル部)

■ 駅・駅前広場を中心に象徴的空間を形成する

③ 公共空間と沿道建物が一体となって魅力ある空間を形成

■ リニア駅周辺街区の面的整備を推進する

④ 周辺街区を含むまちづくりの推進

■ 防災性が高く、エネルギー効率の高いまちを形成する

⑤ 防災性の向上

⑥ 環境負荷の低減

▶ ビジネス拠点・交流拠点に必要な都市機能を強化する

取組み1

ビジネス拠点性を高める都市機能の強化

- 交通利便性を活かし、ものづくりの圏域の中核として、また、産業の進化と成長の起点として、業務・支援機能、ビジネス交流機能、技術等を発信する機能、大学・専門学校等の立地を進めます。
- 都市再生特別地区などの都市計画制度を活用して、都市機能強化に資する民間再開発を進めます。

(業務・支援機能のイメージ)

- ・ 企業の本社や支社、外資系企業の日本・アジア拠点などの立地先となる高品質なオフィス
(例) 大規模フロアや高い設備グレード、セキュリティを備えたオフィス
- ・ 比較的規模の小さな企業を受け入れ、企業間の交流などにより新たなビジネス創出につながる多様なオフィス
(例) シェアオフィス*、インキュベーションオフィス*
- ・ 就業者の働き易さの向上につながる外国語対応も可能な業務支援機能
(例) 医療施設、子育て支援施設、健康増進施設

(ビジネス交流機能のイメージ)

- ・ 交通利便性の高さを活かして、活発なビジネス交流（講演会、セミナー、学会、新製品発表会等）を支える機能
(例) 大小様々な会議室、ホール、展示場施設、交流サロン*

(技術等を発信する機能のイメージ)

- ・ 中部圏の拠点として、ものづくりの技術や文化などを見たり、体感できる施設
(例) 最先端の技術の発信、企業アピール、新製品等を体験などが可能なギャラリー・ショールーム

企業ギャラリーの例



写真提供：マザック工作機械ギャラリー

(大学・専門学校等のイメージ)

- ・ 次世代ビジネス創出を促進、就業者の能力向上、次世代の人材育成などを支援する機能
(例) 産学官連携施設、社会人教育のためのサテライトキャンパス、最先端分野の専門学校

○シェアオフィス 複数の利用者が同じスペースを共有するオフィス。入居者間の交流を通じた人脈形成やイノベーションを付加価値とする施設が多い。

○インキュベーションオフィス 起業予定者や起業後間もない企業を支援する施設。専門家による経営支援が行われる施設が多い。

○交流サロン 様々な業界や職種の就業者が集い、情報交換や人脈形成、企業交流を育む場。

取組み2

交流を促進し、来訪者をもてなす機能の強化

- 来訪者が、“集い・憩い・滞留し、交流できる空間”を駅・駅前広場やその周辺で確保します。
- “観光・情報案内、文化発信機能”、商業機能、宿泊機能の立地を進めます。
- 都市再生特別地区などの都市計画制度を活用して、都市機能強化に資する民間再開発を進めます。

(集い・憩い・滞留し、交流できる空間のイメージ)

- ・来訪者が集い、待合せに利用できる滞留空間
(例) 緑陰空間
- ・来訪者が交流できる空間
(例) イベント広場
- ・来訪者のための利便・サービス環境
(例) レストスペース

駅前広場周辺などにおけるゆとりある滞留空間のイメージ



(観光・情報案内、文化発信機能のイメージ)

- ・国内外からの来訪者に対して、中部圏をはじめとする国内の観光情報から滞在中に必要な生活情報まで、幅広い情報をワンストップかつ多言語で提供する案内機能
(例) 観光案内所の設置・機能強化
- ・来訪者がどこでも手軽に情報が入手できる環境
(例) 無料の公衆無線LANなど情報インフラの整備、まちの魅力や情報を提供する案内サイトの充実
- ・歴史・伝統から新たな若者文化まで、名古屋の文化などを発信する機能

(商業機能のイメージ)

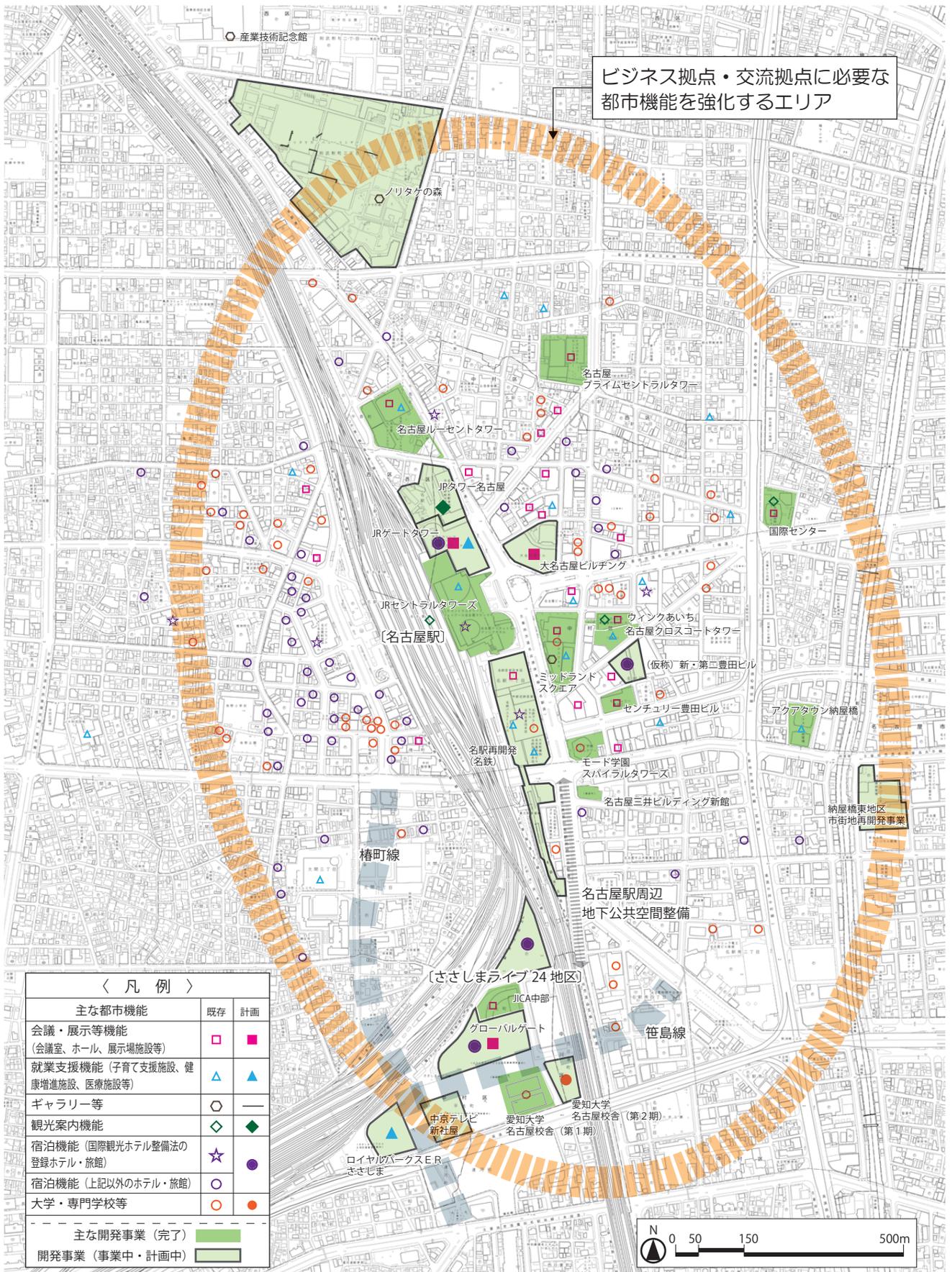
- ・名古屋ならではの魅力を提供する地域性・専門性・趣味性を備えた個性的な物販・飲食店舗や、品揃えの豊富な百貨店など、広域集客力のある商業機能

(宿泊機能のイメージ)

- ・ビジネスや観光など多様な目的の来訪者に、様々なサービスを提供する幅広い価格帯の宿泊施設
(例) 国際水準のホテル、手軽なビジネスホテル、サービスアパートメント*、ゲストハウス*

- サービスアパートメント フロントサービスやハウスクリーニングサービスなどホテルのようなサービスが受けられる賃貸マンション。通常1か月程度から借りられ、家具家電及び日用品が付属しているのが一般的。
- ゲストハウス 比較的安価な料金で利用できる、バックパッカーの利用などに主眼を置いた宿泊施設。リビングなどの共有スペースで他の旅行者との交流ができるのが特徴。

◆主な開発事業と都市機能の立地



▶ 駅・駅前広場を中心に象徴的空間を形成する

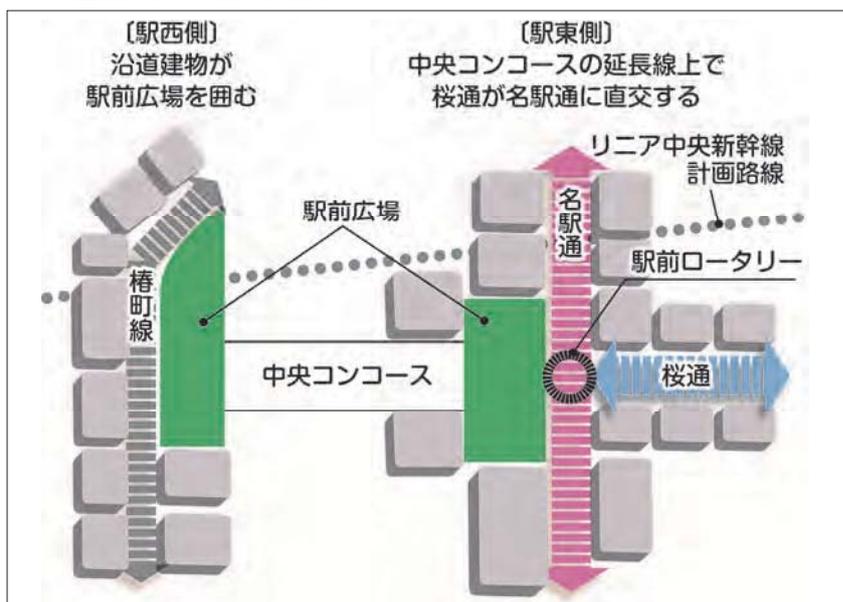
取組み3

公共空間と沿道建物が一体となって魅力ある空間を形成

- 駅・駅前広場を中心に、名駅通・桜通・椿町線と沿道建物が一体となって名古屋大都市圏の顔となるよう風格やにぎわいが感じられる空間を形成します。
- 空間のデザインについて広く叢智を集め、世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤにふさわしいものを目指します。

(空間形成の考え方)

◆名古屋駅東西の空間構成



駅正面の幹線道路からの見え方に配慮した例
(博多駅前)



にぎわいが感じられる広場の例
(渋谷駅前)



- ・ 駅・駅前広場は、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい高質な空間を形成する。地上と地下の結節部などシーンが大きく転換する箇所は、国内外からの来訪者にとって印象的な空間となるよう、特にデザインに配慮する。
- ・ 駅東側は、名駅通の歩行者空間拡充や駅前広場の再整備などにより、広がりがあり、人々の活気が感じられる空間を形成する。特に、桜通からの見え方に配慮したデザインとする。
- ・ 駅西側は、再整備する駅前広場を中心に、にぎわいが感じられる空間を形成する。
- ・ 名駅通、桜通の沿道建物は、量感のあるものとし、椿町線の沿道建物は、まちのにぎわいづくりに配慮した施設とする。また、通りのビスタ*とアイストップ*を意識した景観を形成する。

○ビスタ 両側に並木や建築物などが並んだ奥行き深い眺めで、「通景」や「見通し景観」などともいう。
○アイストップ 人の視線を受け止め、注意を引くためのオブジェや建築物等のこと。

リニア駅周辺街区の面的整備を推進する

取組み4

周辺街区を含むまちづくりの推進

- リニア駅は、開削工法により施工される予定ですが、不整形な残地や未接道の土地が生じることや、上部にまとまった空地が生じる可能性があります。駅が整備されるエリアは、名古屋駅に近接する貴重な土地であることから、その上部空間の有効活用とともに、その周辺街区を含めた面的なまちづくりを進めます。

〔検討すべき内容〕

- ・顔づくり、拠点づくり
- ・上部空間の有効活用
- ・道路再編



（上部空間の有効活用例）

- ・防災機能を有する広場空間の確保
- ・リニア駅周辺街区への地下動線の確保
- ・タクシー滞留機能や一般車送迎機能の配置
- ・観光・ツアーバス等の乗降機能、自転車駐車場の配置

〔調整事項〕 面的なまちづくりの手法・対象区域、リニア計画との整合、地下街店舗・設備等の移設などの機能確保

▶ 防災性が高く、エネルギー効率の高いまちを形成する

取組み5

防災性の向上

- 大規模地震発生時の帰宅困難者対策や浸水対策を推進します。
- 地下街の改善を進めます。
- 高い防災性を備えた建築物の整備を進めます。

(帰宅困難者対策)

- ・滞在者などが施設の安全性が確認されるまでの間、留まるための一時退避場所の確保を進める。
(例) 公園の整備、公開空地の確保
- ・交通機関の運行停止により帰宅困難者が一定期間地区内に留まることになるため、屋内の退避施設の確保を進める。
(例) 民間再開発の建物や既存建物のエントランスホール等の活用
- ・帰宅困難者を留める際に必要な物資の備蓄倉庫や、退避や移動の際に必要な情報を提供する施設を整備する。

一時退避場所の例
(名古屋ルーセントタワー)



(浸水対策)

- ・名古屋駅周辺は、過去に浸水被害が発生しており、都市機能が今後いっそう集積することから、安全性の向上を図る浸水対策を進める。

◆現在進めている名古屋駅周辺における浸水対策の主な内容

- ・平成12年の東海豪雨、平成20年8月末豪雨などを受けて策定した緊急雨水整備基本計画

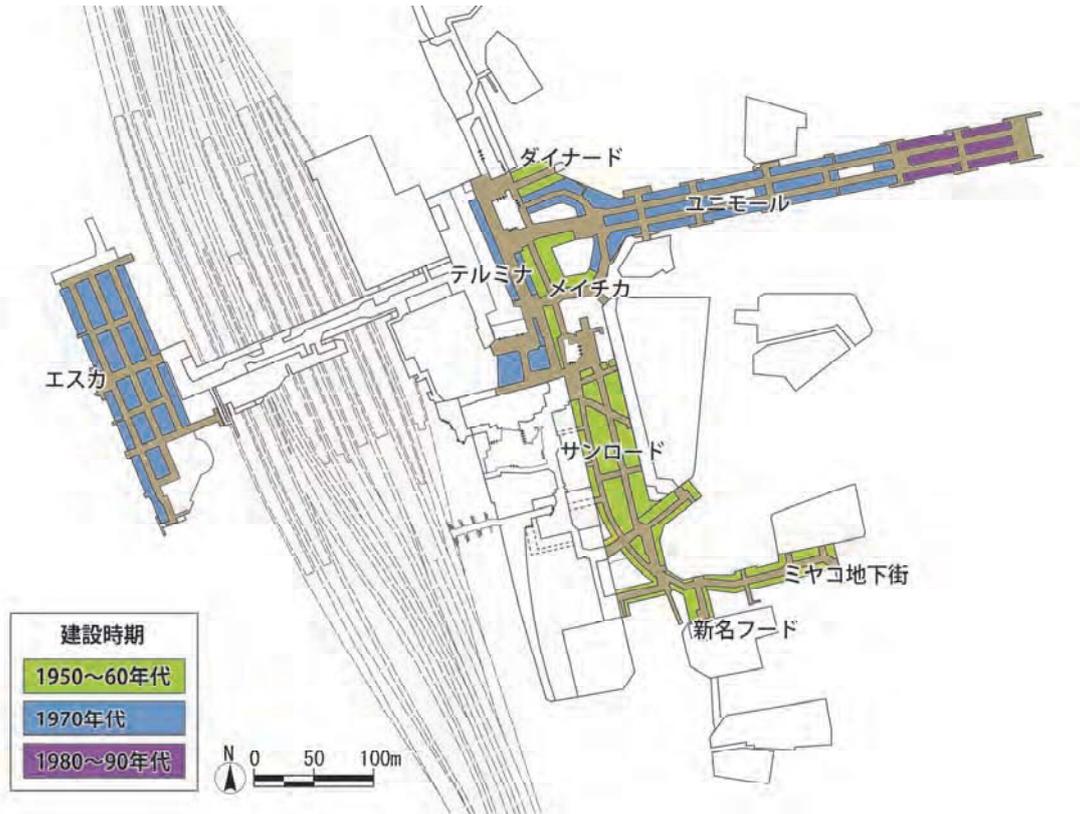
計画名称	計画内容
○緊急雨水整備基本計画(前期) 〔平成13年度から概ね5年間〕	貯留管4か所(貯留量合計約32,400m ³)
○第2次緊急雨水整備計画 〔平成21年度から概ね10年間〕	貯留管4か所(貯留量合計約114,000m ³)

(地下街の改善)

- 名古屋駅周辺の地下街は、建設年が古いものもあることから、防災性の向上のため、地下街の改善を進める。

(例) 避難階段の設置、排煙性能の向上

◆名古屋駅周辺の地下街の変遷



(建築物の防災性向上)

- 民間再開発により、大規模災害発生時にも事業を継続できるなど高い防災性能を備えた建築物の整備を促進する。

(例) 耐震性能の強化、大容量の非常用発電設備の設置、雨水貯留槽の設置

耐震性能の強化の例(免震装置)



取組み6

環境負荷の低減

- 環境性能の高い建築物の整備、エネルギーの面的利用の推進などヒートアイランドの緩和にも資する環境負荷の少ないまちづくりを推進します。

(建築物の環境性能向上)

- ・個々の建築物の環境性能の向上を図る。
(例) 高断熱性の外壁・Low-eガラスの採用、
昼光制御・人感制御の導入、壁面緑化・
屋上緑化、雨水利用などによるCASBEE
名古屋*Sクラスの取得

壁面緑化のイメージ
/JPタワー名古屋(計画)



屋上緑化のイメージ
/大名古屋ビルディング(計画)

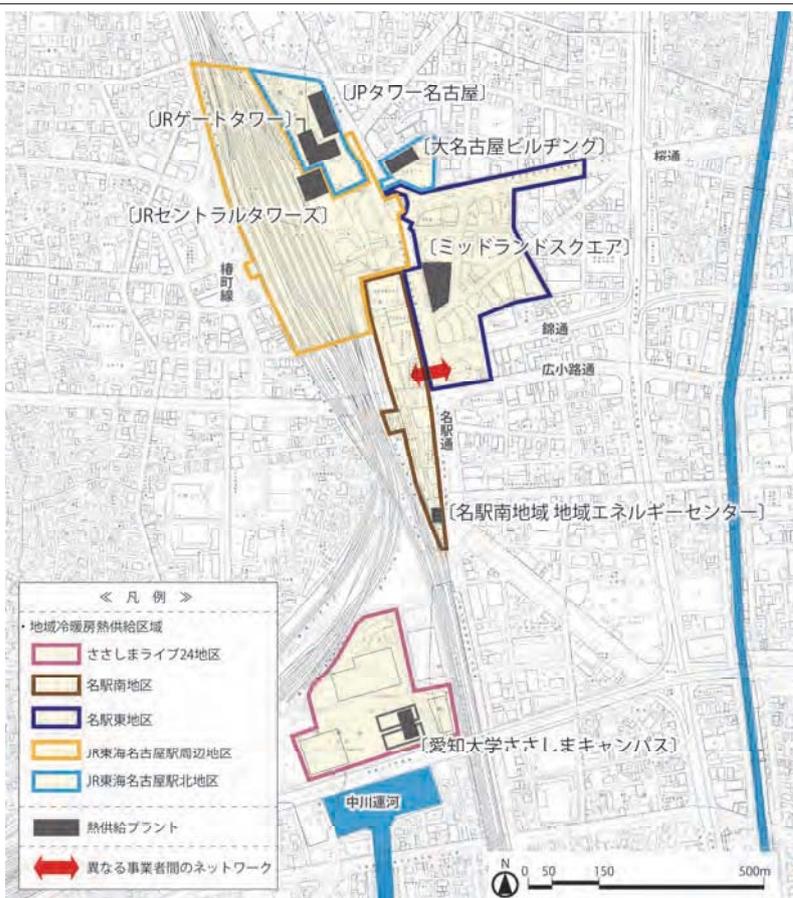


(エネルギーの面的利用)

- ・地域冷暖房の導入とネットワーク化などを推進し、エネルギーの面的利用を推進する。

◆名古屋駅周辺の地域冷暖房ネットワークの状況(概略図)

- ・名古屋駅周辺では、5つの熱供給事業が行われている。
- ・名駅南地区と名駅東地区では、異なる事業者間でネットワーク化されている。



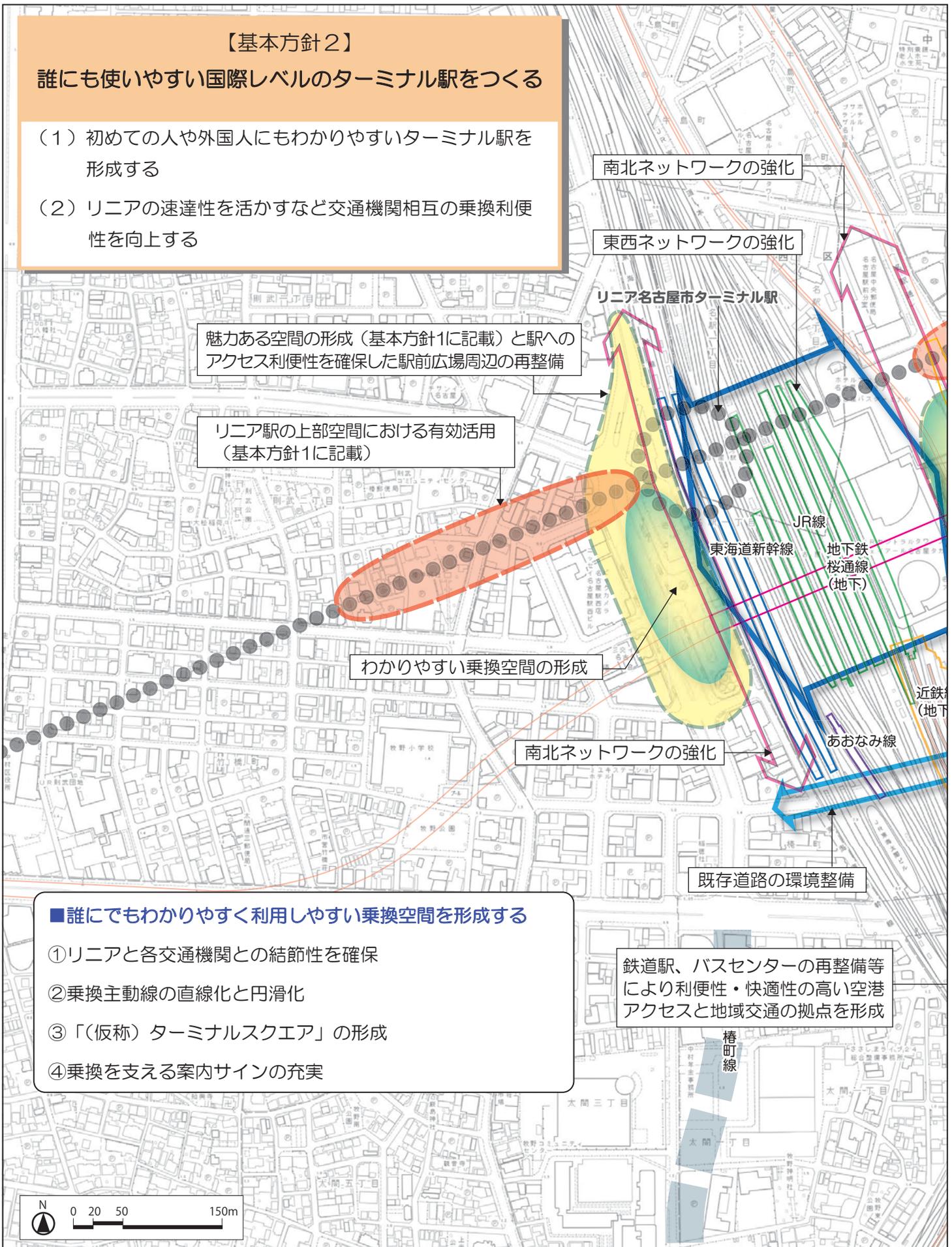
OCASBEE 名古屋

「CASBEE (建築環境総合性能評価システム)」とは、環境性能で建築物を評価し格付けする手法。「CASBEE 名古屋」は、室内環境などの環境品質と、エネルギー、資源、CO2 などの環境負荷について評価を行うもので、S、A、B+、B-、Cの5つのランクに格付けされる。

【基本方針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

- (1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する
- (2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する



■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

- ①リニアと各交通機関との結節性を確保
- ②乗換主動線の直線化と円滑化
- ③「(仮称) ターミナルスクエア」の形成
- ④乗換を支える案内サインの充実

鉄道駅、バスセンターの再整備等により利便性・快適性の高い空港アクセスと地域交通の拠点を形成



リニア駅の上部空間における有効活用
(基本方針1に記載)

わかりやすい乗換空間の形成

魅力ある空間の形成(基本方針1に記載)と駅への
アクセス利便性を確保した駅前広場周辺の再整備

- 交通施設を効率的・効果的に配置する**
- ⑤道路系交通施設の適切な配置
 - ⑥駅東西にある交通施設間のネットワークを強化
 - ⑦交通施設間や駅とまちをつなぐ南北ネットワークの強化

- 広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進する**
- ⑧駅と都市高速道路とのアクセス性の向上



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

取組み1

リニアと各交通機関との結節性を確保

- リニアの速達性を活かすため、名古屋駅を訪れる人々の多様な目的に応じた乗換利便性を確保し、乗換主動線の明確化を図ります。また、国外からの来訪者など、初めての人にもわかりやすく利用しやすい乗換空間を形成します。

(リニアと各交通機関との乗換の考え方)

- 東海道新幹線との接続に加え、栄などの都心方面、中部国際空港、観光地、周辺都市とつなぐ鉄道や自動車交通とのスムーズでスピーディな乗換を確保するとともに、わかりやすく利用しやすい空間を形成する。

◆リニアと各交通機関との乗換のイメージ



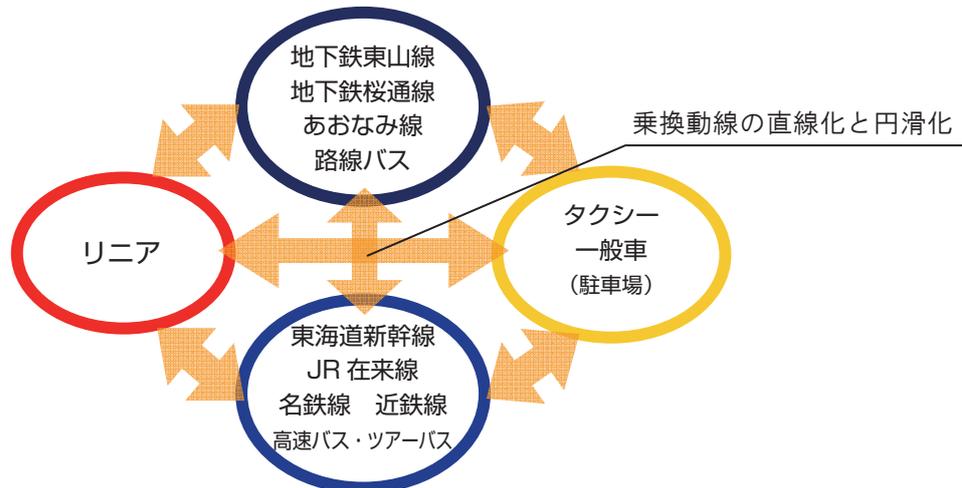
取組み2

乗換主動線の直線化と円滑化

- 乗換主動線をできる限り直線化することで、初めて訪れる人にもわかりやすく、利用しやすい乗換を実現します。
- ユニバーサルデザインの考え方に基づいて、高齢者や身体障害者等の上下移動や距離の長い水平移動の負担軽減を図るため、主要な乗換動線にエスカレーターやエレベーター、ムービングウォーク等を効果的に配置します。

(交通機関相互の乗換動線の考え方)

- ・名古屋駅は鉄道やバスなど複数の交通施設が分散配置され、地上、地下のさまざまな階層に位置していることから、乗換主動線を視覚的にわかりやすくするとともに、既存施設によって迂回・分散される乗換動線をできる限り直線的につなぐ。



◆円滑な乗換空間のイメージ

JR ゲートタワー(計画)



エスカレーターやエレベーターが効果的に配置されたイメージ



取組み3

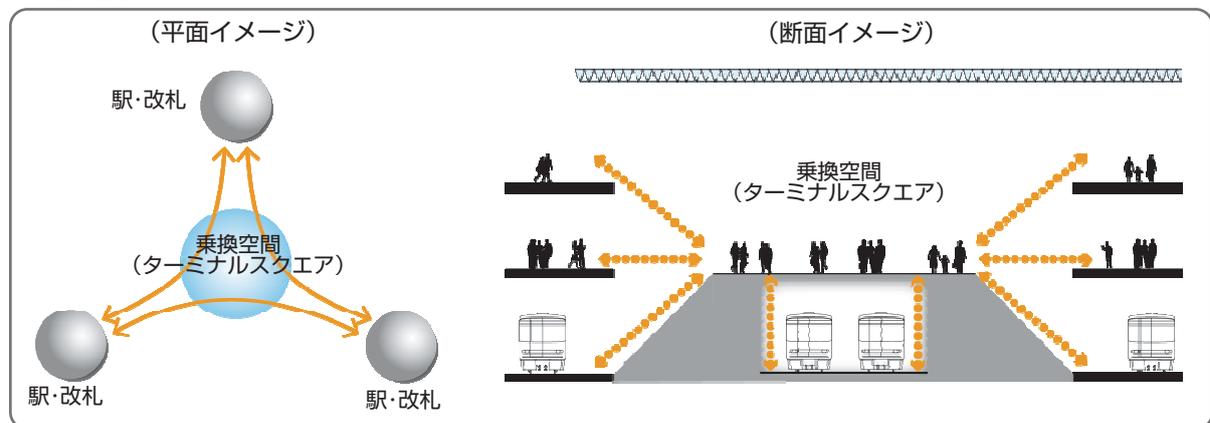
「(仮称)ターミナルスクエア」の形成

- JR在来線、名鉄、近鉄、地下鉄東山線の改札やバスターミナル等が設置されている駅東側や、東海道新幹線、JR在来線、地下鉄桜通線、あおなみ線等の改札が設置されている駅西側において、リニアとの乗換も考慮し、わかりやすい乗換空間を形成します。

(わかりやすい乗換空間の考え方)

- 複数の交通機関相互の乗換動線や、駅とまちをつなぐ動線が交差する箇所において、動線の整流化やわかりやすさ、利便性向上のため、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「(仮称)ターミナルスクエア」を形成する。

◆ (仮称)ターミナルスクエアのイメージ



◆ わかりやすい乗換空間の例

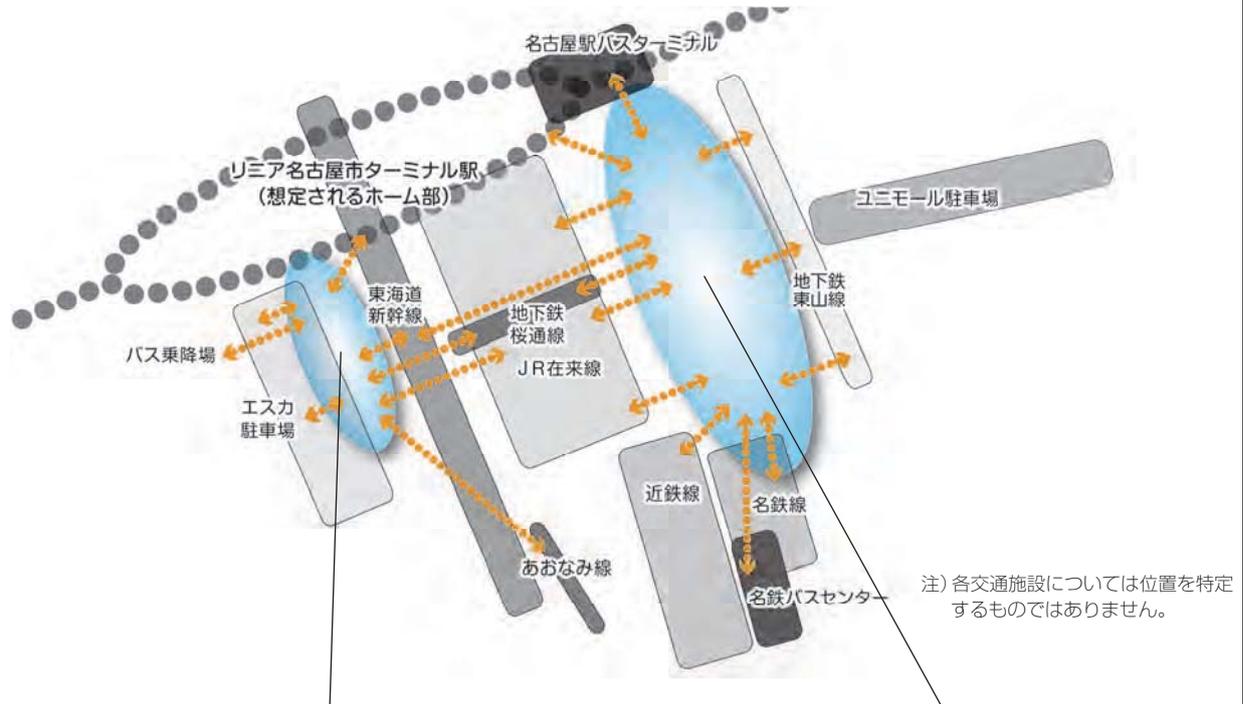
金山総合駅



中部国際空港セントレア
アクセスプラザ



〔取組み2、3において検討すべき内容〕



- ・東海道新幹線、地下鉄桜通線、あおなみ線、地下駐車場間の動線をできるだけ直線化
- ・リニアと地上部の交通施設、地下駐車場を結ぶ動線を確保

- ・中央コンコースと地下鉄東山線を結び、できる限り直線的な乗換動線を確保
- ・JR（リニアを含む）、名鉄線、近鉄線、地下鉄間の乗換動線をできる限り直線化し、視認性の高い広場空間を確保

〔調整事項〕 駅前広場の交通機能の確保、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

取組み4

乗換を支える案内サインの充実

- 国内外からの来訪者を円滑に誘導するとともに、的確な情報提供を行うため、案内サインの充実を図ります。

(案内サイン充実の考え方)

- ・統一的なデザインや適切な配置、必要に応じた多言語表記などにより、利用者にとってより一層わかりやすく、見えやすい表示とする。

◆案内サインの例

リバプールストリート駅/ロンドン



成田空港



小倉駅



交通施設を効率的・効果的に配置する

取組み5

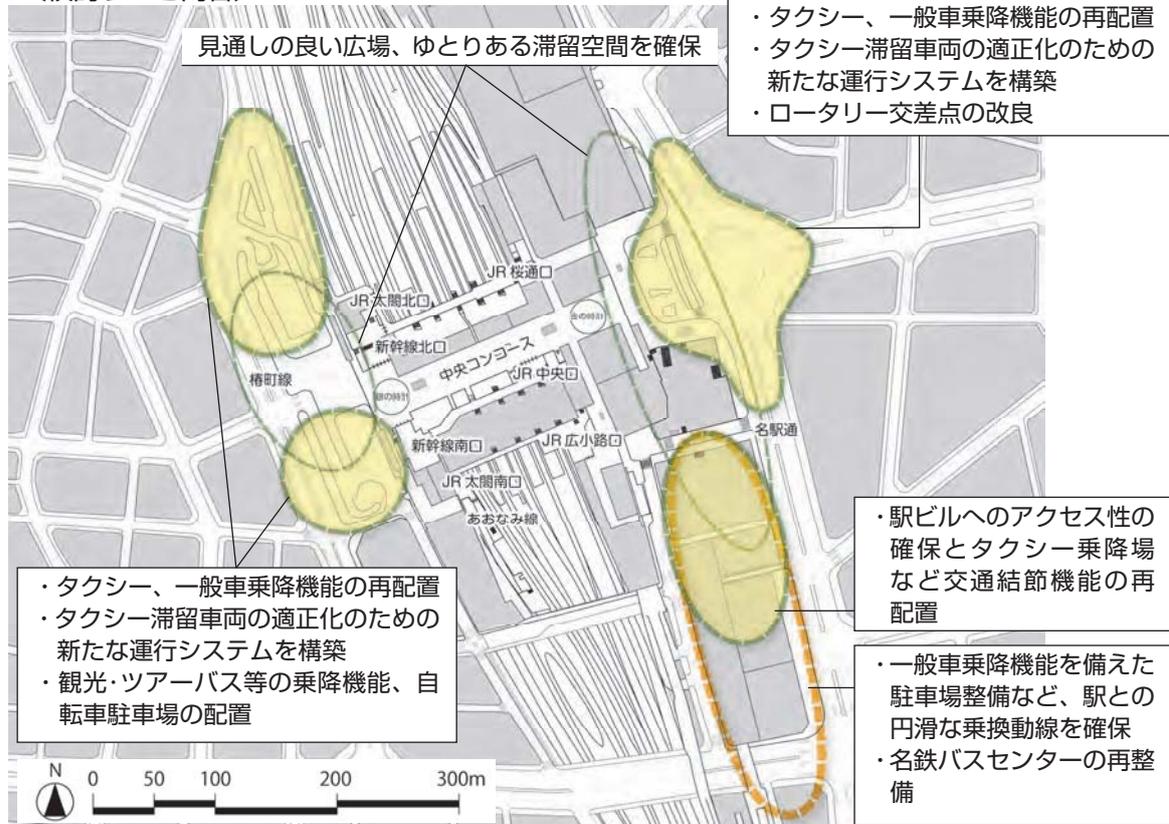
道路系交通施設の適切な配置

- 駅東西での利用実態やリニア計画等を踏まえて、駅へのアクセス性を確保し、必要な機能を効率的かつ効果的に配置した駅前広場周辺の再整備を行います。

(道路系交通施設の適切な配置の考え方)

- ・ 駅前広場周辺の再整備においてタクシー乗降機能や一般車乗降機能は、鉄道やバス等との乗換利便性の確保、路上での乗降利用や車両滞留の抑制のため、適切に配置する。
- ・ バスの種別や運行実態などを考慮したわかりやすい施設配置を図る。
- ・ 自動車交通は駅と都心部とのスムーズなアクセスを確保する。
- ・ 自転車駐車場は、多様な利用者特性に応じて適切な配置を図る。

〔検討すべき内容〕



〔調整事項〕 タクシー等滞留機能の確保、荷捌き施設の移設先の確保、駐車場設備等の移設先の確保、道路空間再配分による自動車交通への影響検証、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、通過交通抑制の具体的方法

取組み6

駅東西にある交通施設間のネットワークを強化

- 国内外からの来訪者に対して、わかりやすく利用しやすい駅空間の形成に向け、乗換の主軸となる中央コンコースにおける質の向上に資するとともに、交通施設間のつながり等を向上させるため、駅を横断する東西ネットワークの強化を図ります。

(駅東西のネットワーク強化の考え方)

- ・乗換の主軸である中央コンコースにおける快適性の向上や駅東西に位置する交通施設間の連携等を図るため、東西ネットワークの充実・強化を図る。
- ・新たな通路の確保や既存通路の有効活用、既存道路の環境整備などにより効果的なネットワークを形成する。

〔検討すべき内容〕



◆各階層による東西ネットワーク



〔調整事項〕 リニア計画との整合、地下街店舗・設備等の移設などの機能確保、椿筈島町線の自転車駐車場機能の確保

取組み7

交通施設間や駅とまちをつなぐ南北ネットワークの強化

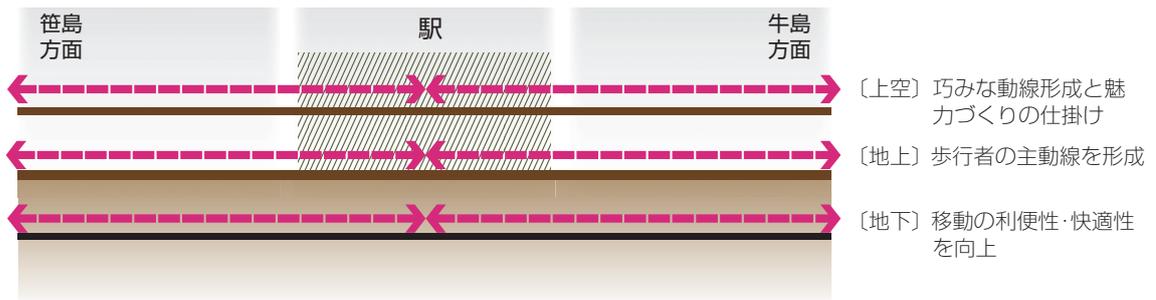
- 駅東側では、民間再開発とも連携しつつ、南北方向の重層的な歩行者ネットワークの強化を図ります。
- 駅西側では、駅前広場の再整備などにあわせ、南北方向の歩行者ネットワークの強化を図ります。

(南北ネットワークの考え方)

- ・ 駅から牛島方面及び笹島方面への上空、地上、地下での南北動線を確保する。
- ・ 地下部において、歩行者が多く、動線が交差する箇所ですりあがる空間を形成する。

〔検討すべき内容〕

◆重層的な南北ネットワークのイメージ（駅東側）



重層的なネットワークのイメージ
/ベルリン中央駅



(上空・地上部)



(地下部)



建物内貫通通路のイメージ / JRゲートタワー (計画)



地下広場空間のイメージ



〔調整事項〕 地下鉄東山線設備等の機能確保、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

➤ 広域道路ネットワークへのアクセス性改善を推進する

取組み 8

駅と都市高速道路とのアクセス性の向上

- リニアの速達性を活かし、充実した高速道路ネットワークを最大限に活用できるよう、通過交通の迂回・分散を図りつつ、駅と高速道路とのスムーズなアクセス性を確保します。

(アクセス性向上の考え方)

- ・リニア開業を見据え、広域的な視点から幅広く検討を行い、段階的に取組みを進める。

〔検討すべき内容〕

椿町線、笹島線の
整備・活用

- ・駅から高速道路へのアクセス道路の改良
- ・高速道路出入口の追加・改良等

駅との結節を含めた高速道路ネットワーク全体の充実

〔調整事項〕 自動車専用道路網のあり方、駅周辺の市街地に与える効果・影響

