

# 参 考 資 料

(第4回名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会)

平成25年11月5日

## 第3回懇談会の主な意見

### 1. 広域的・国際的な役割を担う圏域の拠点・顔を目指す

- (1) ものづくりの圏域の中心である名古屋駅のターミナル性を活かすとともに、災害にも強い日本屈指の広域的・国際的なビジネス拠点を形成する。
- ・鉄道だけではこの地域はリニアの恩恵を100%受けることができない。高速道路のネットワークを活かすべきで、高速道路の直結は考えていきたい。
  - ・名古屋は、組立を担当する大企業だけでなく、非常に多くの中小企業に支えられている。リニアが来れば、ある部品を40分で東京に運べることを考えると、モノを運んだり集積できる、ワンポイントの拠点であるとか、外から来た時に、観光や、外国人向けの情報に加え、企業の情報もワンストップでわかる施設を創って発信していくことも考えてほしい。
  - ・リニアの開業に向けて、単に観光案内所というだけではなく、最近東京駅周辺に出来たような海外の方を対象にした案内所というようなことも考えておく必要がある。
  - ・基本方針案1の5ページの方向性・取り組みイメージのうちの「◇広域圏を対象とした観光などの情報拠点としての機能を高める」、「・広いエリアの情報をカバーする観光案内所」は、基本方針案3の中にいれて、中部圏の観光の振興も含め、海外発信をグローバルに行うというようなところに持っていった方がよい。
  - ・愛知県には160か国以上の国籍の人達が住んでいて、既に非常に国際的な顔を持っているが、それを一層促進させていく事が必要。
  - ・留学生は、日本のドラマやアニメが好きなことを理由に、日本の大学、名古屋の大学に来ており、「ソフト」が大事である。交流は大切であるが、交流から一歩進めて、ソフトの部分を共に創る「共創」をできる拠点ができるとよい。
  - ・国際的というのは何のことか、どんなことかということをしつかりと考える必要がある。
  - ・これからは駅のリスクマネジメントが求められる。名古屋駅も民間ベースでの新しいリスクマネジメントのできる体制を、民の立場で整えて、官と一体となって、むしろ官よりある意味素早く対応できる組織として

活躍・活動できることを期待したい。

- ・地下街について安全や、市民の利便性を確保するという事までは、行政がお金を出すべき。容積率をプラスする代わりに、お金をいただいて、そのお金を使って、市民の安全と利便性が確保されるなど、お金の出し方のルールを早目に決めると事がうまく進むのではないかな。
- ・緊急時に外国人の人たちにどんな情報が提供できるのかということが非常に重要。日本語がわからないことがハンディキャップにならないように情報を提供していくことが大事。緊急時に自助できるのは情報があったること。また情報は速報性が必要であるので、求められる情報を、外国語でも予め整えておかなければならない。名古屋駅近辺の鉄道事業者等の様々な事業者において、緊急時のアナウンスの仕方、避難誘導の仕方を統一しておいてほしい。さらに、情報提供のあり方については、全国共通のものであることが望ましい。

(2) 日本有数のターミナル駅にふさわしい風格と都市の魅力を感じさせる顔づくりのため、公共空間と沿道建物が一体となって象徴的空間を形成する。

- ・象徴空間を形成するという事は良いが、景観については、相当厳しい規制をかけるぐらいのことをやらないと国際的な拠点駅の一つとしては恥ずかしいのではないかな。

## 2. 国際レベルの誰にも使いやすい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。

- ・ JR東海の説明によると、地下鉄東山線とJRの間で、アーバンコアをつくり、乗換がスムーズで視覚的によく通るような案内ができる、大変よい計画。アトリウムについても是非実現を期待したい。近鉄と名鉄の乗換とJRとの乗換がどういう関係になるのかが、今日の説明でははっきりわからない。できればここにもアーバンコアをつくり、JR、地下鉄東山線、名鉄、近鉄が一つの乗換拠点を形成するよう、2027年に向かってJRと各施設で協議することをお願いしたい。
- ・ 鉄道3社は、今回の計画を作るにあたって、乗換利便性を最優先することを計画の基本にして欲しい。
- ・ 鉄道事業者3社から説明があったが、一般の人には、それぞれの通路がどういう関係になっているか見えない。早急に、現状をバーチャルに見せる作業と、未来に向かって、どういうふうにするかということを見せる作業をしてもらおうとよい。
- ・ ものすごい力のある国際都市である東京と40分で結ばれるということ、名古屋が120%活かすために、乗換えにおける迷い、渋滞をゼロにしたい。
- ・ リニアと新幹線、リニアとJR在来線は完璧に乗換利便性が確保されると思うが、JR以外で非常に重要なのは、地下鉄東山線とセントレアへの乗換え。
- ・ 「名古屋駅を100年先に通用する使い勝手のよい駅に」してもらいたいが、今日の説明では現状を前提に進められていると思う。
- ・ 基本方針案2の「国際レベルの誰にも使いやすいターミナル駅をつくる」は非常に大事。2050年には世界人口が90億を超えると予測される一方で、日本の人口はどんどん減っていく。だからこそ世界の人達に日本に来てもらって、名古屋駅を使ってもらわないといけない。その時に本当に世界の人達に使い易い駅であるかということを考えておくことが必要。
- ・ 市民にも評判がよくて、非常に成功した事例は、金山の総合駅化。金山総合駅化の一番のメリットは、一つの空間から、JR、地下鉄、名鉄それぞれのホームへ非常にわかりやすく行けること。

### 3. 中部圏の玄関口として、交流の拠点となり、多彩な魅力を持つまちへつなぐ

- (1) 来訪者を迎え入れ、もてなす機能を充実させる。
- (2) 他都市にない魅力を持った都市空間をつくる。

- ・名駅の西と東をどうつなぐかは、非常に重要であり、あおなみ線への乗換なども考えると、現在の地上・地下に加え、もう一つ通路があるかもしれない。
- ・名駅地域の東側も西側も、駅からそこに出ていく人達がイライラしたり、人の流れが渋滞するということをゼロにしたい。これは地下街も地上も同じで、東側でいえば名駅通を歩行者空間にして、歩行者が、車の流れに妨げられて東側に出ていけないということはなくすべき。
- ・リニアがどう来るかがわかっていないところでなかなか言えないところもあるが、人の流れがどういうふうにつながっていくか、全体のイメージがわからないといけないので、もう少し大きく考えるとよい。
- ・わざわざ名古屋に買い物や観光に来ていただくには名古屋駅だけでなく、栄、名古屋城と連携し、都心全体で魅力づくりをしていくことが必要であり、中でも広小路通はその連携の最も重要な軸である。

#### 4. リニア開通に向けて、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。

- ・事業者間では言いづらいことがあるかもしれない。市が事業者と一緒に話し合いをして、こうした方が良いのではないかというような、イニシアティブをとってもらいたい。
- ・JR東海、名鉄、近鉄の各鉄道事業者はじめ、三井不動産、三菱地所も大きな投資をするが、インフラ整備をするタイムリミットが来ているので、市がイニシアティブをとって、絵を描き始めて欲しい。
- ・2027年のリニア開業に向って、名古屋市がリーダーシップを取って、JR東海、名鉄、近鉄、さらに我々まちづくり協議会も入った話し合いに早く入るべき。言葉だけを並べていてもだめなので、何をどうするのかを話し合う場を設けて具体化して欲しい。