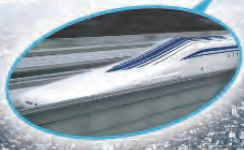


めざすはスーパーターミナル・ナゴヤ!

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!



名古屋駅周辺まちづくり構想（案）

平成26年6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	・・・ 48
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

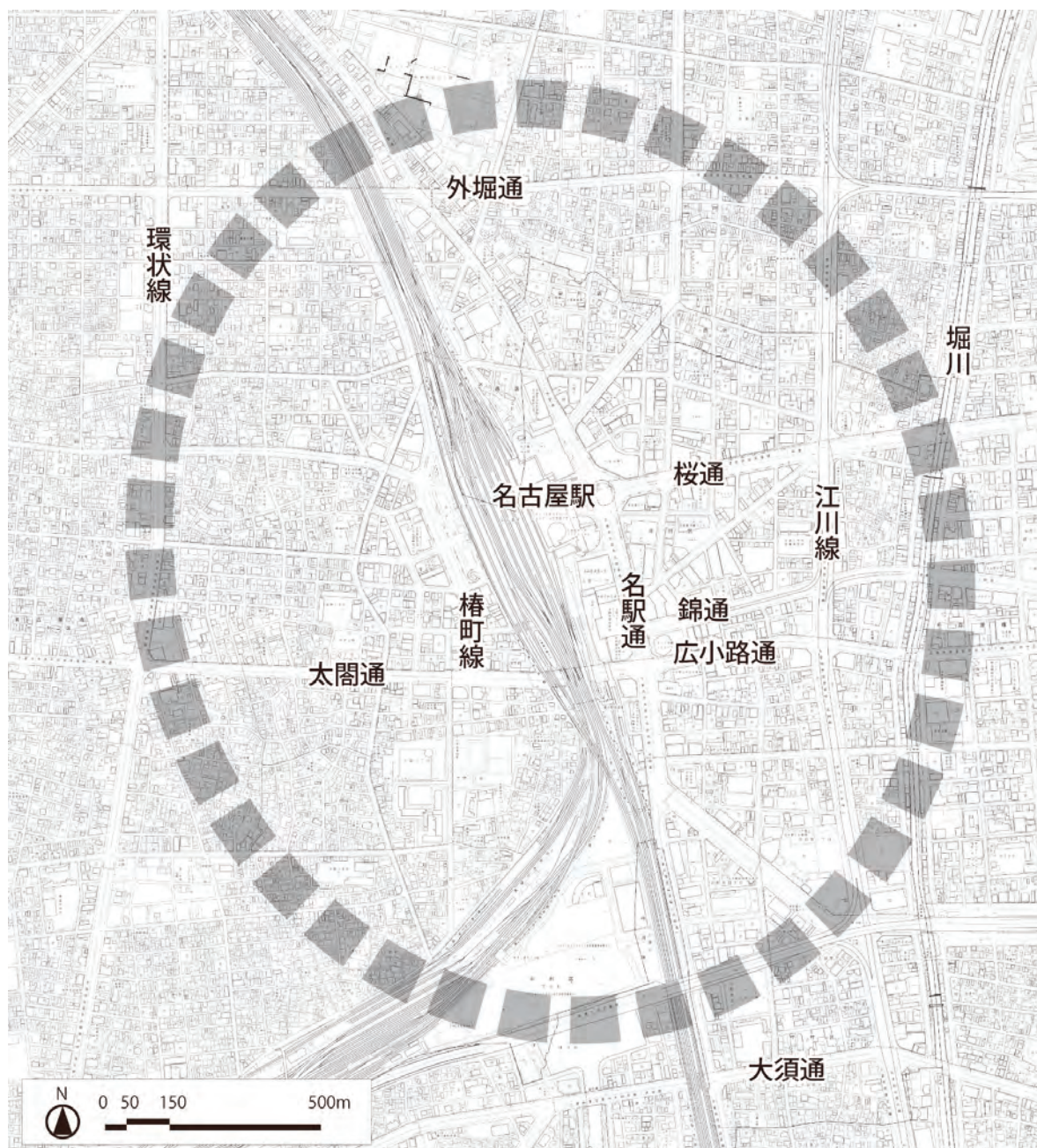


2. 構想の目的

- 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

- ・東京と一体化した巨大都市圏を形成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	■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	■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	■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	■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

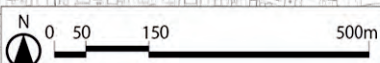
■ビジネス拠点・交流拠点に必要な都市機能を強化する

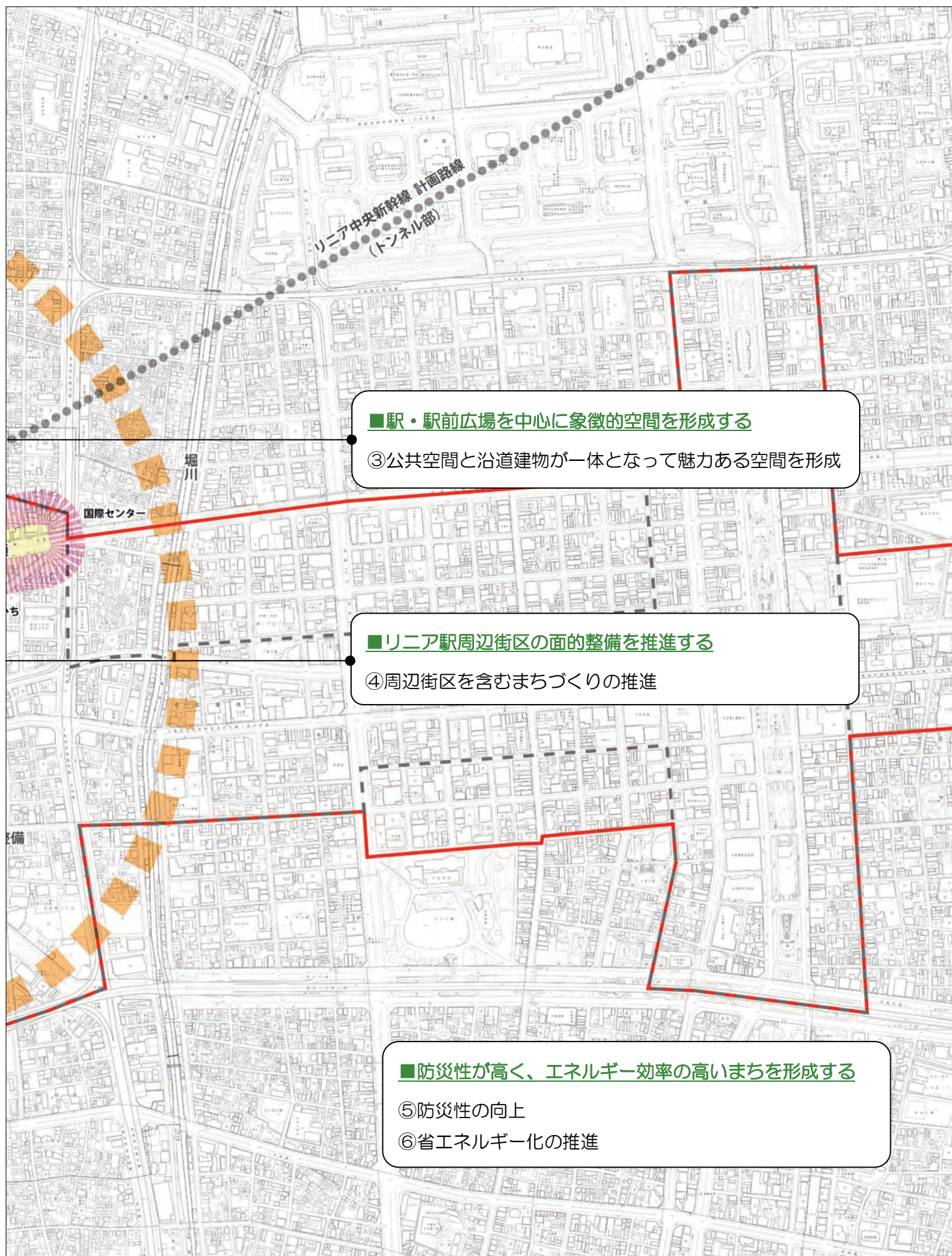
- ① ビジネス拠点性を高める都市機能の強化
- ② 交流を促進し、来訪者をもてなす機能の強化

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





➤ 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、体験できる施設
（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。
- 案内機能、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）

- ・来訪者が休憩や待合に利用できる滞留空間
（例）緑陰空間、休憩スペース
- ・来訪者が交流できる空間
（例）イベント広場

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



（案内機能のイメージ）

- ・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

（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

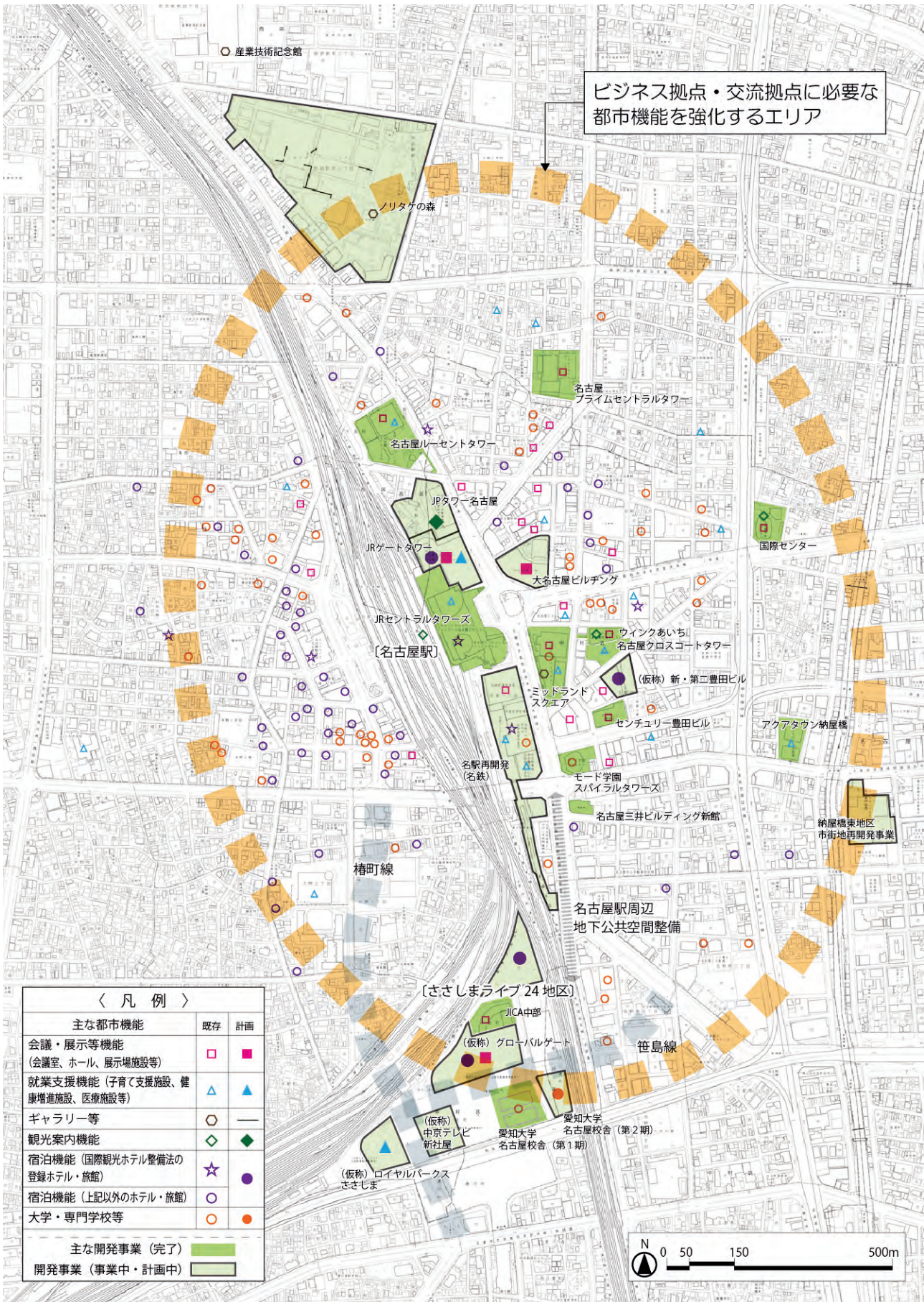
（宿泊機能のイメージ）

- ・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。リビングなどの共同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

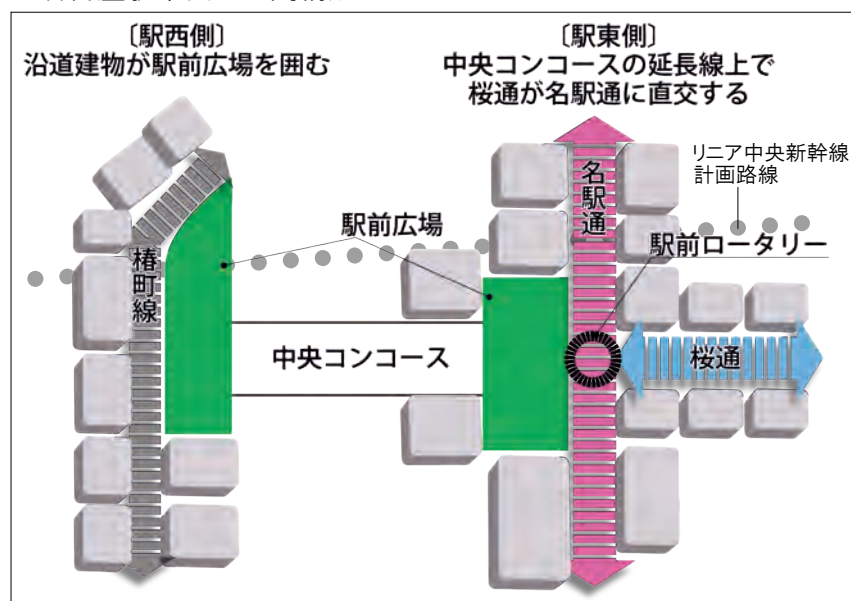
取組み 3

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。

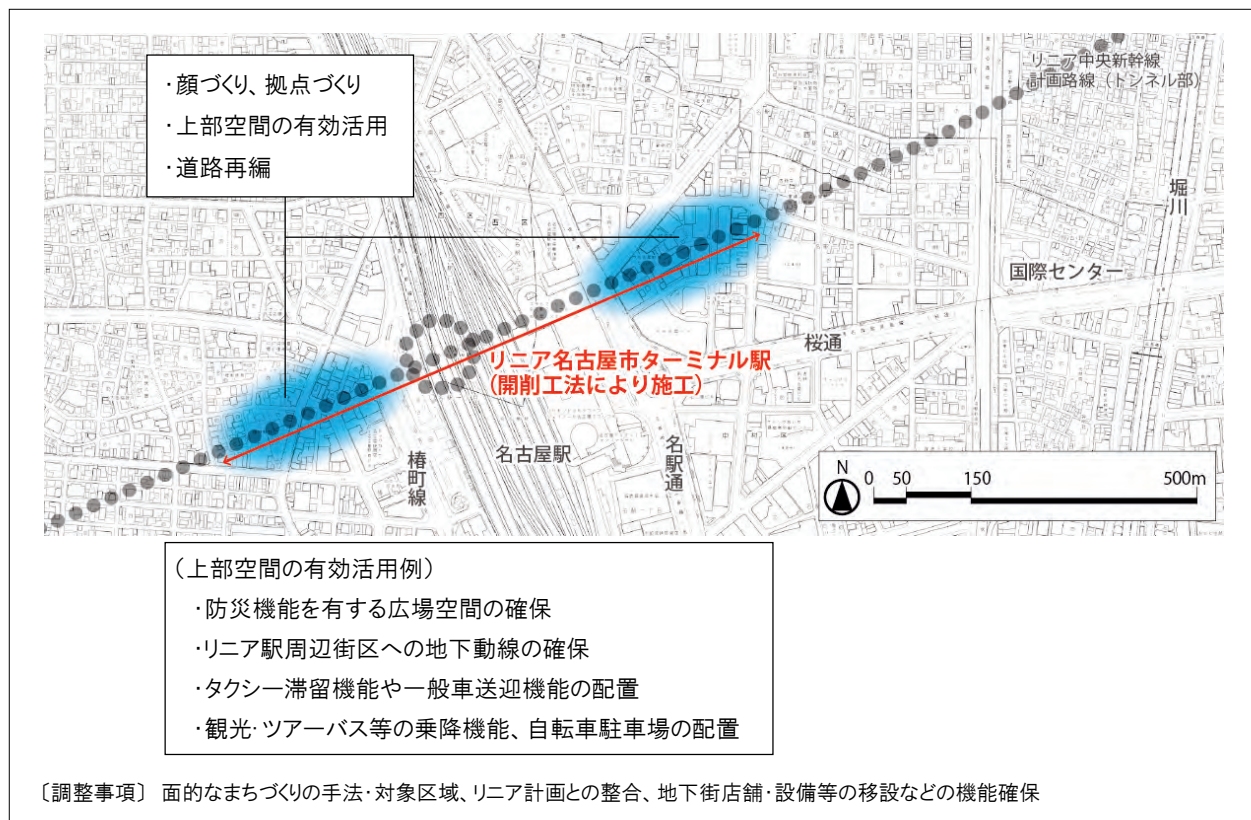
リニア駅周辺街区の面的整備を推進する

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)



▶ 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及び第2次緊急雨水整備計画に基づき、浸水対策を実施している。

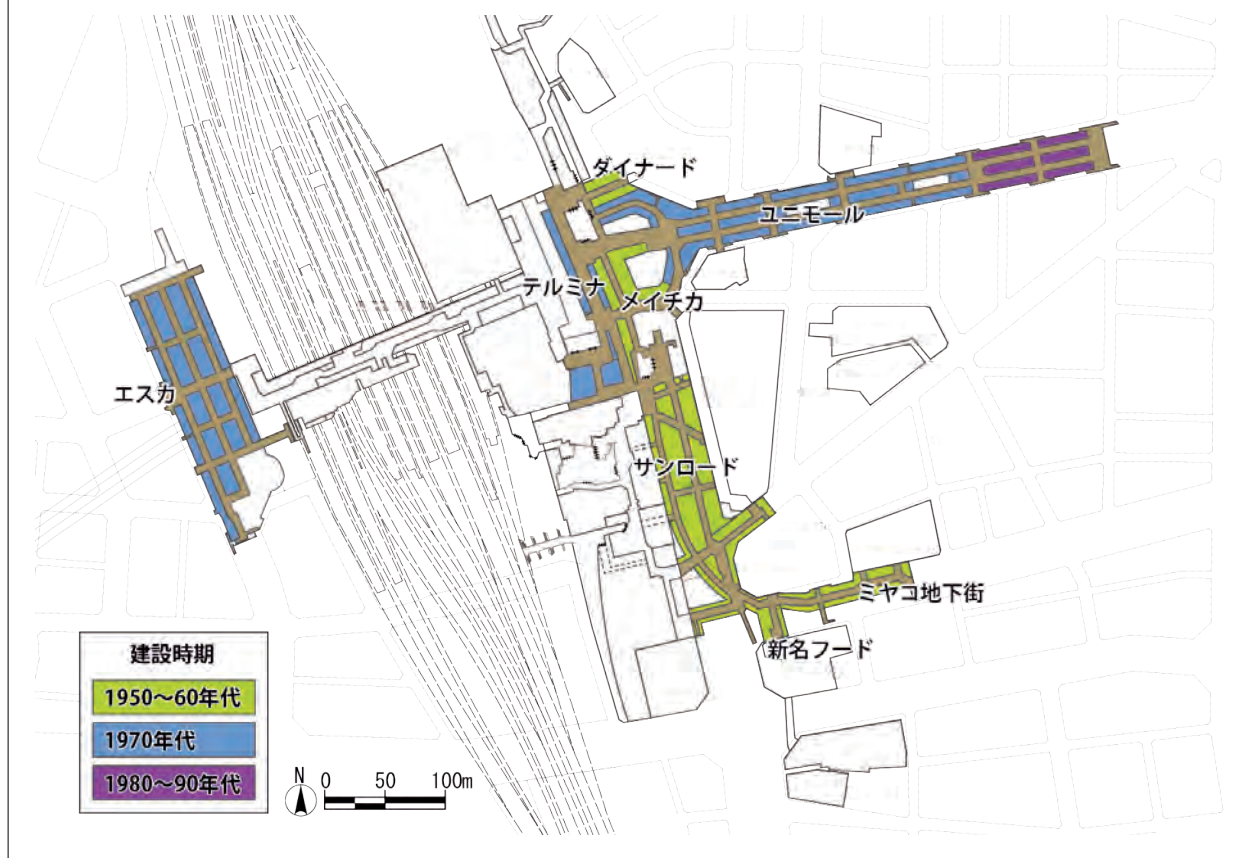
計画名称	計画内容
○緊急雨水整備基本計画（前期） 〔平成13年度から概ね5年間〕	貯留管4か所（貯留量合計約32,400m ³ ）
○第2次緊急雨水整備計画 〔平成21年度から概ね10年間〕	貯留管4か所（貯留量合計約114,000m ³ ）

（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

省エネルギー化の推進

- 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環境負荷の少ないまちづくりを推進します。

(建築物の省エネルギー化)

- ・個々の建築物の省エネルギー化を進める。
(例) 高断熱性の外壁・Low-eガラスの採用、
屋光制御・人感制御の導入、壁面緑化、
屋上緑化などによる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)

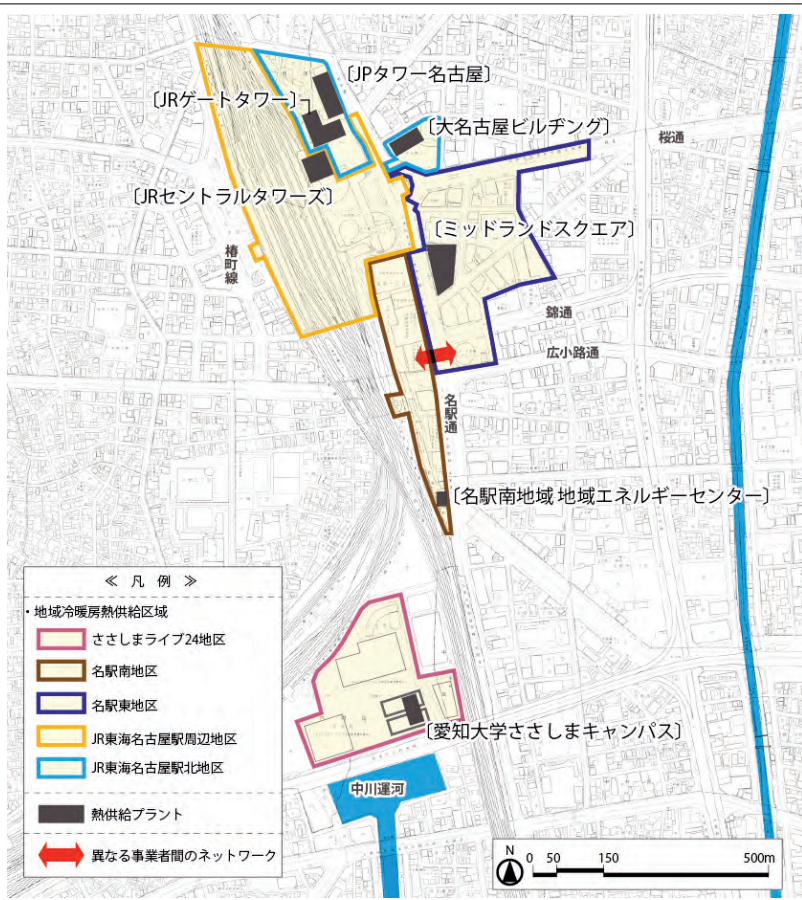


(エネルギーの面的利用)

- ・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。



○CASBEE 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

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

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

南北ネットワークの強化

既存道路の環境整備

■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

南北ネットワークの強化

東西ネットワークの強化

リニア名古屋駅ターミナル駅

JR線

東海道新幹線

地下鉄

桜通線

(地下)

あおなみ線

椿町線

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的形成



0 20 50 150m



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

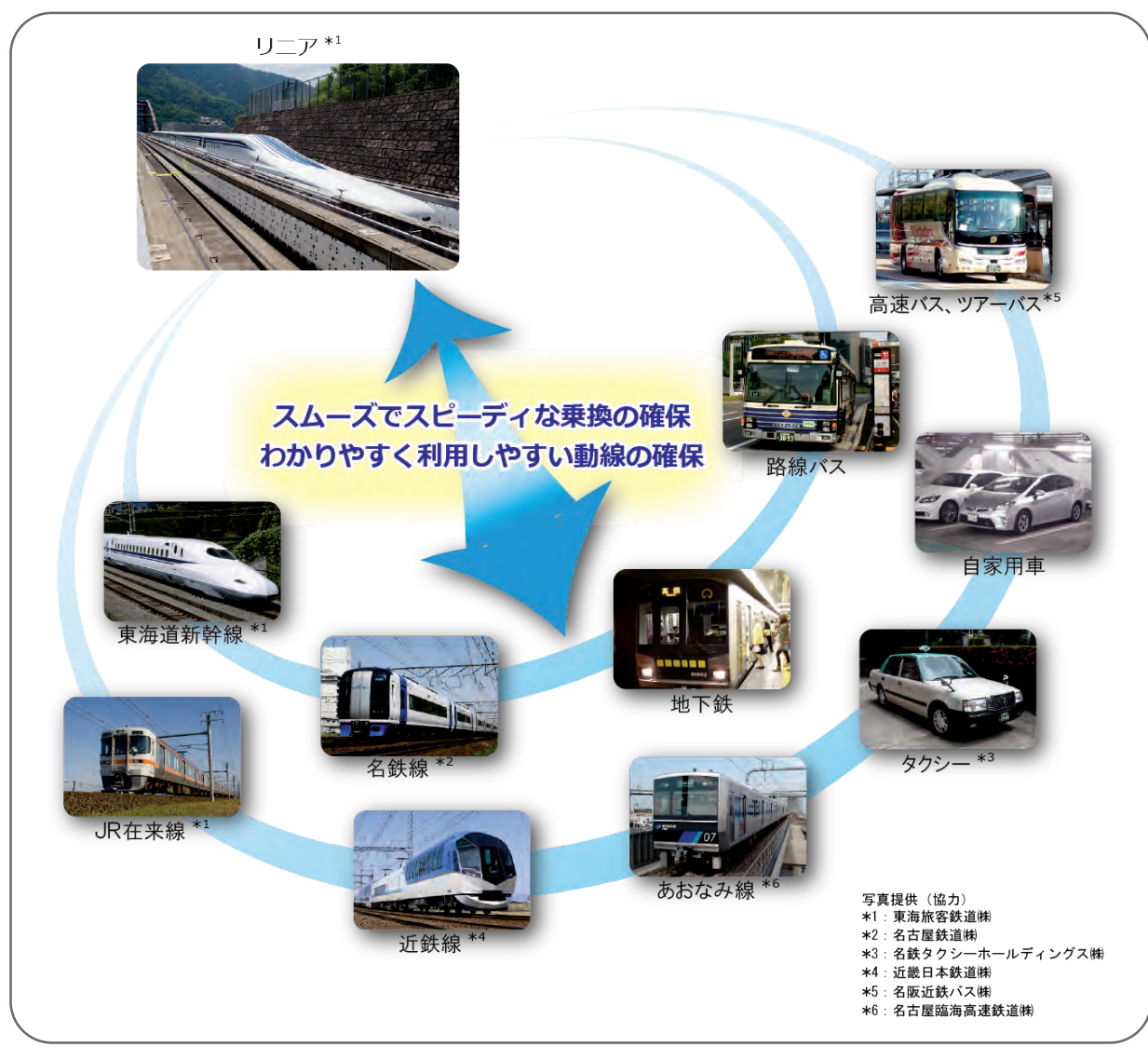
リニアと各交通機関との結節性を確保

- 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。

(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、栄などの都心方面や空港、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やわかりやすく利用しやすい動線を確保する。

リニアと各交通機関との乗換のイメージ



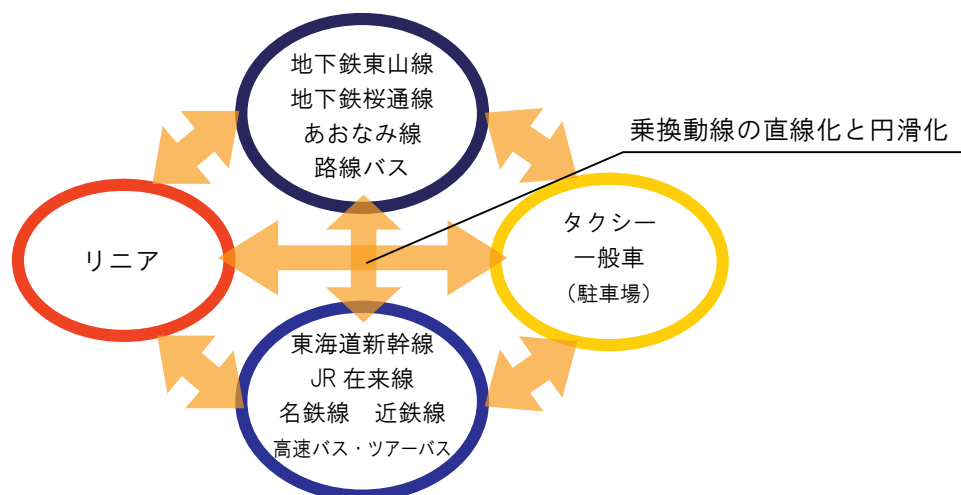
取組み 2

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、利用しやすい乗換動線を確保します。
- 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

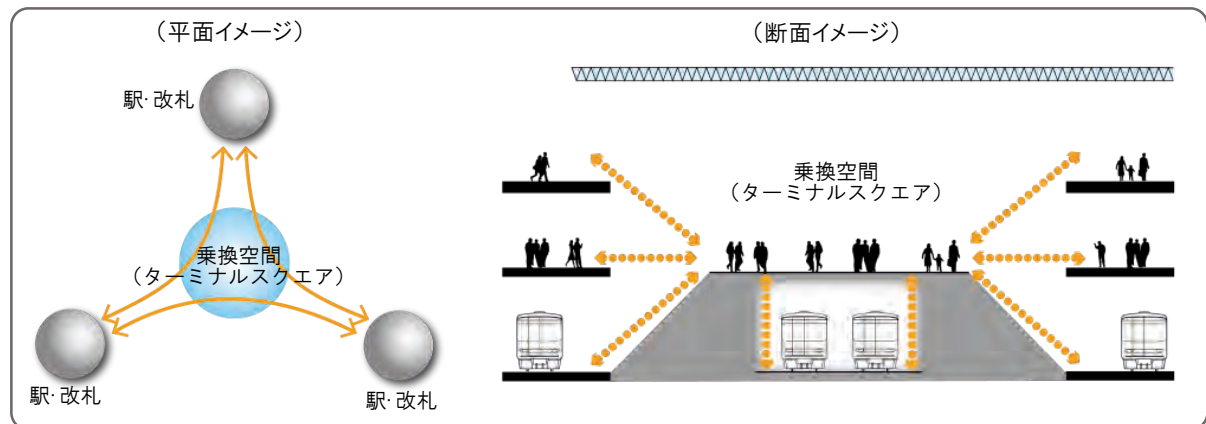
「(仮称)ターミナルスクエア」の形成

- 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

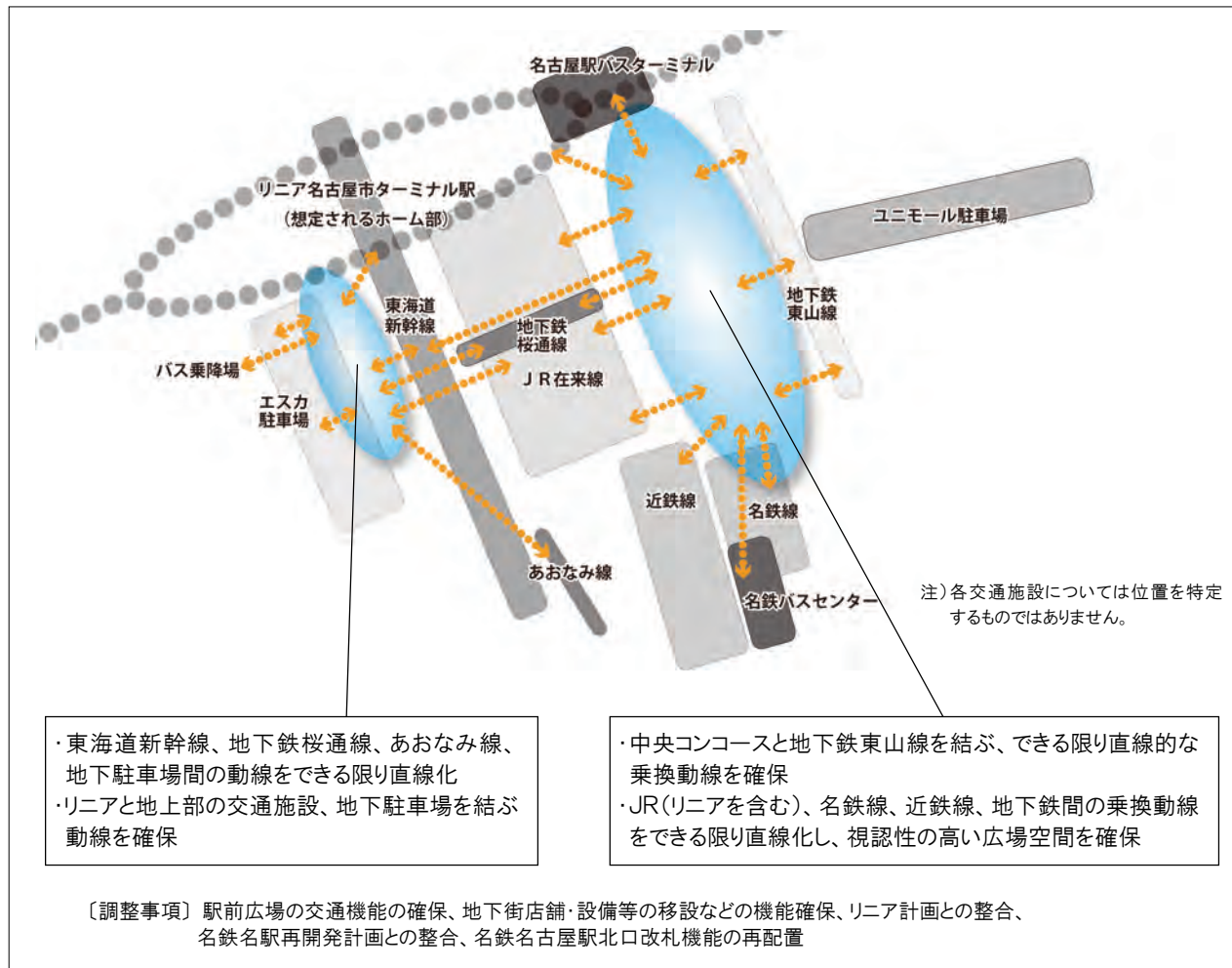
金山総合駅



中部国際空港セントレア
アクセスプラザ



〔取り組み2、3において検討すべき内容〕



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

ストリート駅/リバプール



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

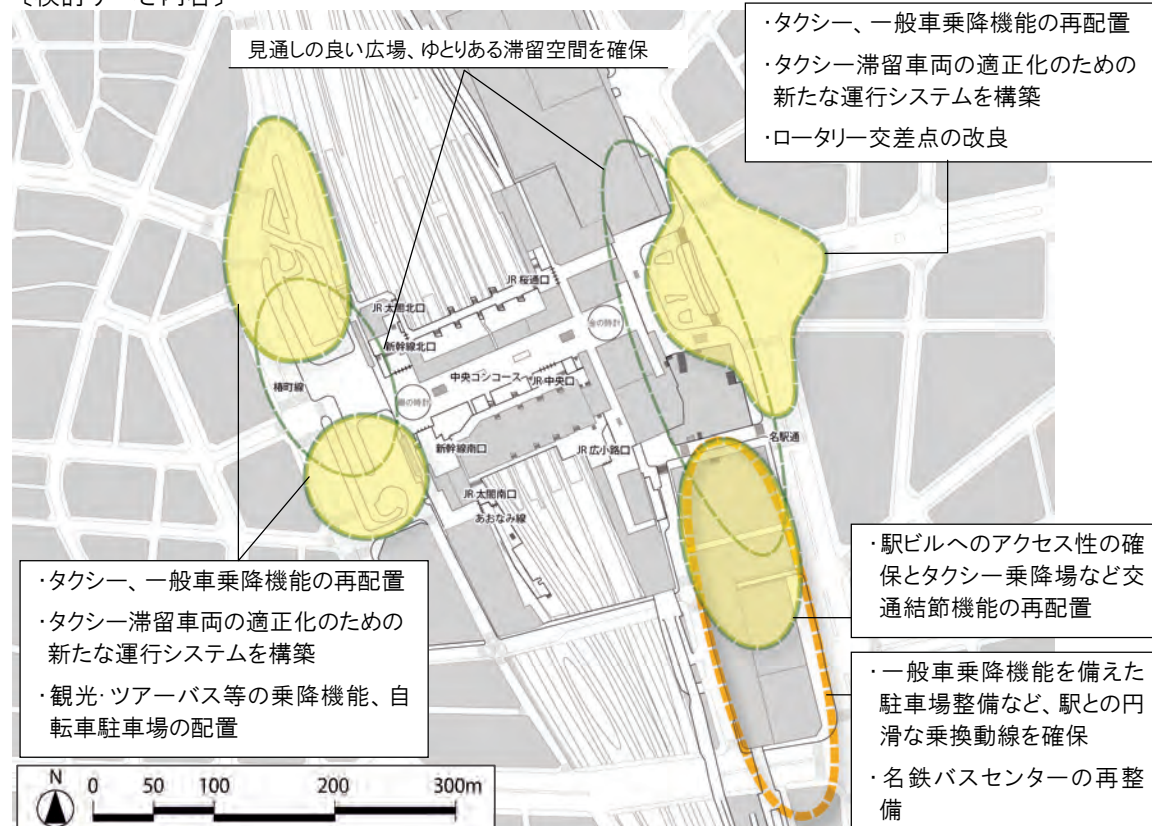
自動車交通施設の適切な配置

- 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。

(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。

〔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

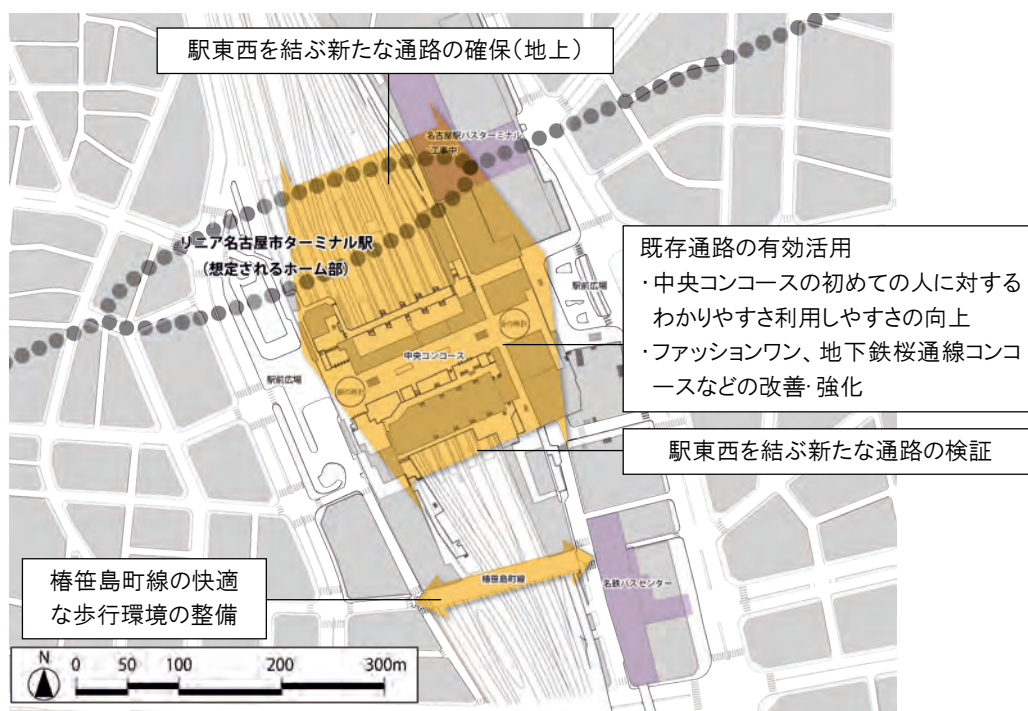
駅東西にある交通施設間のネットワークを強化

- 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、樺笹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

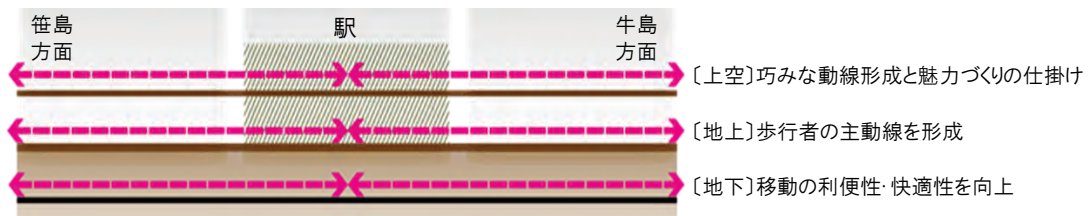
- 駅東側では、民間再開発とも連携しつつ、南北方向の重層的な歩行者ネットワークの強化を図ります。
- 駅西側では、駅前広場の再整備などにあわせ、南北方向の歩行者ネットワークの強化を図ります。

（南北ネットワークの考え方）

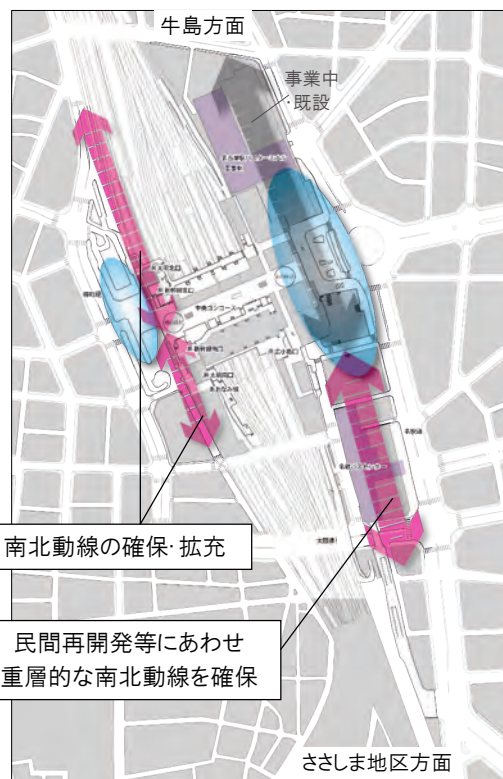
- ・ 駅から牛島方面及び笹島方面への上空、地上、地下での南北動線を確保する。
- ・ 地下部において、歩行者が多く、動線が交差する箇所でのゆとりある空間を形成する。

〔検討すべき内容〕

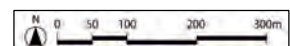
重層的な南北ネットワークのイメージ（駅東側）



（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〕

駅との結節を含めた
高速道路ネットワーク
全体の充実

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

〔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

【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
- (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

■地区の特色を活かしたまちをつくる

- ① 多彩な地域資源を活かした地域まちづくりの
推進

■訪れた人が心地よさを感じる空間を形成する

- ② 水辺と緑を活用したまちの魅力向上

■駅からまちへ、まちからまちへつないでいく

- ③ 魅力ある歩行者空間の形成





➤ 地区の特色を活かしたまちをつくる

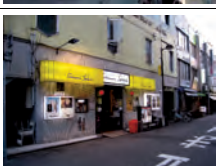
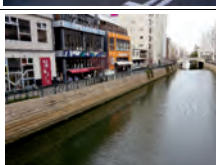
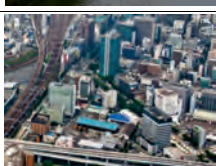
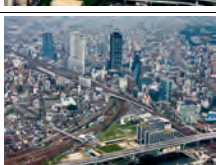
取組み 1

多彩な地域資源を活かした地域まちづくりの推進

- 名古屋駅周辺地区にある多彩な地域資源を活かすとともに、新たな地域資源を発見・創造し、育てることにより、まちの魅力を高めます。
- 地域の人々が中心となって、地域がより良くなるための地域まちづくりを進めます。
- 地域まちづくりや民間再開発を進める組織の活動をサポートします。

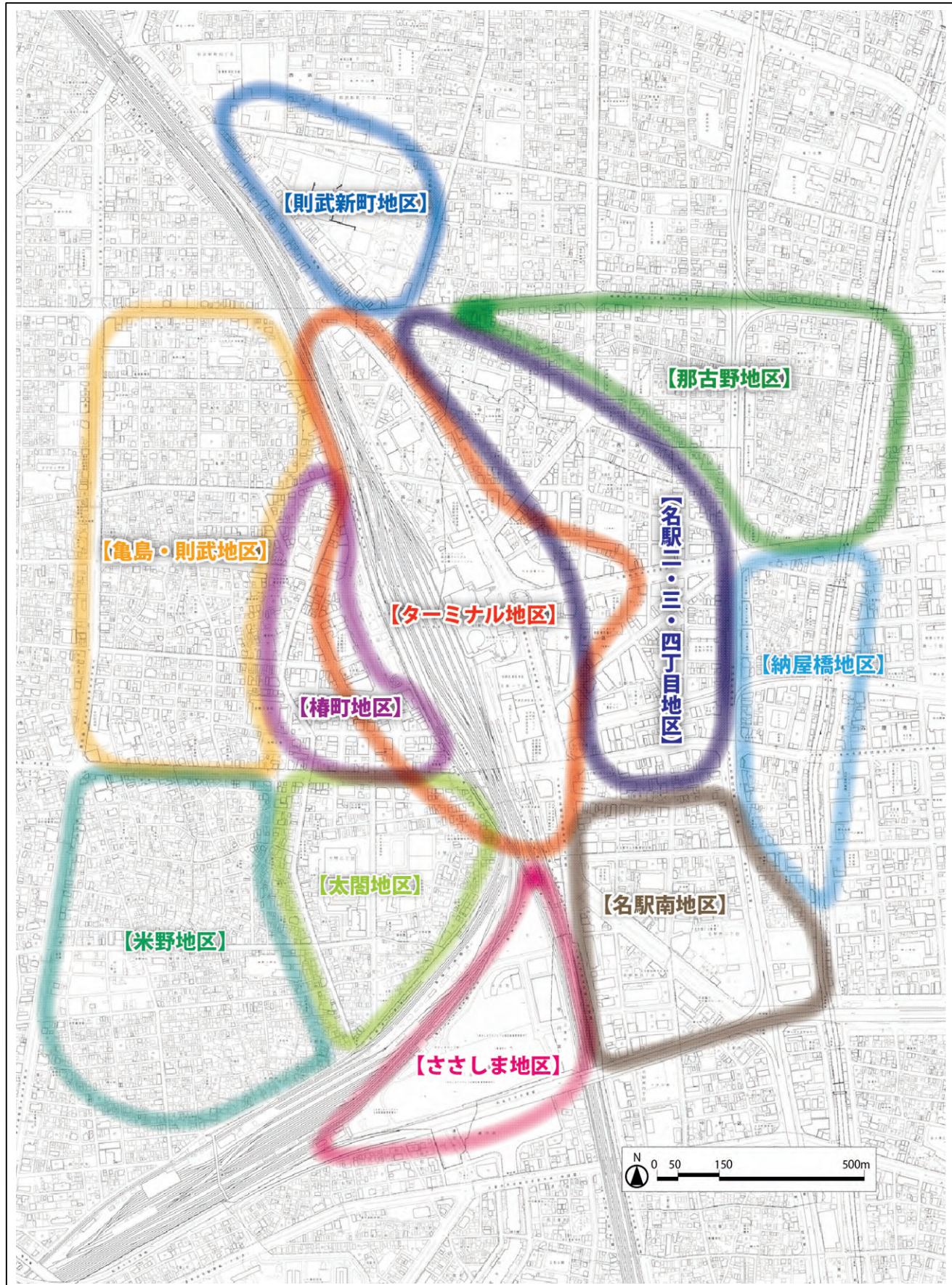
(名古屋駅周辺の地域資源の状況)



地域資源	写真	状況
産業技術記念館		名古屋駅直近でものづくり文化に触れられる施設である。産業技術記念館は赤レンガの工場を保存・活用しており、ノリタケの森は緑豊かな環境と憩いの空間、産業観光等の機能を維持しつつ、工場跡地を活用した開発が検討されている。
ノリタケの森		
円頓寺商店街		歴史が深く趣と温かみがある下町情緒を残す商店街であり、近年、個性的な飲食店が増えている。
四間道		清須越によってつくられた商人町であり、土蔵群と町家からなる街並みが今も残っており、土蔵を利用した店舗などが増えている。
名駅三丁目周辺		古民家を活用した飲食店が多く立地し、特徴的な景観とにぎわいを形成している。
柳橋市場界限		都心部にある全国最大級の規模を誇る民間市場として、この地域の食文化を支えている一方、建物の老朽化や店舗数の減少が見られる。
椿町周辺		専門学校などの教育施設、サブカルチャーの店舗、多国籍な飲食店が多く立地しており、にぎわいと活力のある地区となっている。
納屋橋・堀川		都心部における貴重な水面であり、歴史的建造物である納屋橋を中心に趣のある景観を形成している。納屋橋東地区において市街地再開発事業が行われている。
名駅南		流通業務系の土地利用がなされてきたが、近年、大規模な低未利用地が見られる。笹島線の整備が計画されている。
ささしまライブ 24		「国際歓迎・交流の拠点」の形成を目指し、国際交流施設・ホテル・コンベンション施設・大学等の立地が進められている。

産業技術記念館：名古屋市都市景観重要建築物指定

(地域まちづくりを進める上での土地利用イメージ)



【ターミナル地区】

- ・ターミナル機能に加え、業務機能、交流機能など、交通利便性を活かした多様な都市機能が高度に集積した名古屋の玄関口

【名駅二・三・四丁目地区】

- ・業務施設とそれを支える飲食・娯楽施設が共存するまち
- ・柳橋市場周辺は、市場機能を活かしながら建物更新を進め、周辺の商業・業務施設と調和したまち

【椿町地区】

- ・名古屋駅直近の利便性に加え、若者文化や国際性豊かな地域特性を活かした商業施設や教育施設などが立地したまち

【則武新町地区】

- ・ものづくり文化・歴史資産を活かした産業観光施設、豊かな緑の環境を備えたにぎわい施設、都心居住を促進する共同住宅などが立地した都市拠点

【那古野地区】

- ・名古屋駅と名古屋城の中間に位置する特性を活かしながら、歴史的な風情や堀川とのつながりを大切に、ものづくり文化を継承する企業、商業施設、共同住宅、戸建住宅が調和したまち

【納屋橋地区】

- ・堀川沿いを中心に商業・業務施設と共同住宅が調和したにぎわいのあるまち

【名駅南地区】

- ・大規模な低未利用地の利用を進め、名古屋駅直近の利便性などを活かして、駅前を補完する業務施設、共同住宅などが立地したまち

【亀島・則武地区】

- ・名古屋駅に近接する利便性を活かした共同住宅、戸建住宅と、生活を支える商業施設などが立地したまち

【太閤地区】

- ・幹線道路沿道を中心に立地する商業・業務施設と共同住宅・戸建住宅などが調和したまち

【米野地区】

- ・戸建住宅を中心とする、防災性や居住環境の改善が進んだ生活利便性の高いまち

【ささしま地区】

- ・国際交流施設・ホテル・コンベンション施設・大学などが立地するとともに、親水空間や公園が整備され、国内外からの来訪者や市民でにぎわう国際歓迎・交流の拠点

訪れた人が心地よさを感じる空間を形成する

取組み 2

水辺と緑を活用したまちの魅力向上

- 名古屋駅周辺地区にある貴重な水辺である堀川・中川運河を活かし、まちの魅力向上を図ります。
- 公園や道路、民有地において見える緑を増やし、心地よい都市空間を形成します。

(水辺と緑の活用イメージ)



➤ 駅からまちへ、まちからまちへつないでいく

取組み 3

魅力ある歩行者空間の形成

- 地上に加え地下の通路空間を活用し、名古屋駅と地域資源を持つまち、まちとまちをつなぐ回遊性の高い歩行者ネットワークを形成します。
- 幹線道路や、幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路を中心とした道路空間の見直しや、民間再開発で確保される民有地内の歩道状空地などを活用して、歩いて楽しい歩行者空間を形成します。

(歩行者空間の考え方)

(地上)

- ・ 歩行者ネットワークの骨格となる幹線道路、区画道路について、可能なところは道路空間の配分（自動車、自転車、歩行者等）を見直し、歩行者空間を拡充する。

◆ 歩行者ネットワークの形成イメージ

駅からまちへのつなぎの空間や駅前の顔として魅力ある空間を形成するため、歩行者空間の拡充を図る。

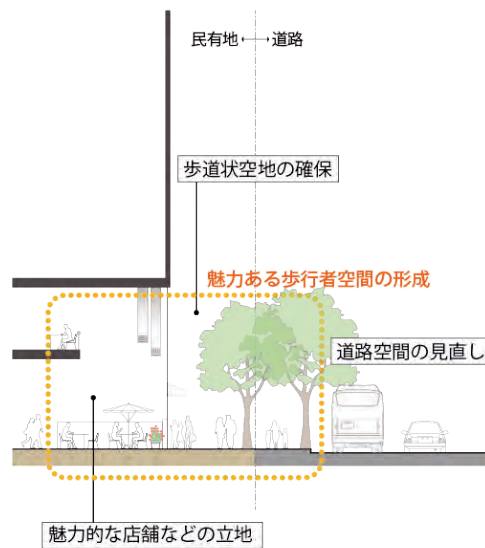
栄地区と結ぶ連携軸として、沿道と一体となったにぎわい空間を形成する。



- ・ 歩行者ネットワークが幹線道路で分断されている箇所については、横断しやすい環境を整える。

- 幹線道路や幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路の沿道において、民間再開発により歩道状空地の確保、緑化の推進、建物低層部への魅力的な店舗の立地などを進め、歩行者が楽しく快適に通行できる空間を形成する。
- 歩行者動線が集まる交差点周辺等には、広場状空地を確保し、快適な溜まり空間を形成する。
- 大規模な開発においては、敷地や建物内に通り抜け通路を設け、歩行者の回遊性を高める。

◆ 魅力ある歩行者空間の形成イメージ



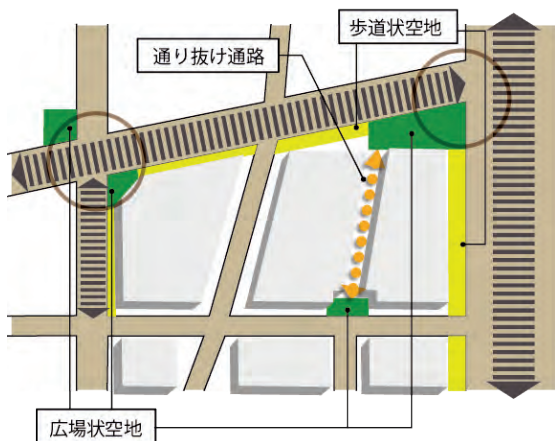
歩道状空地の確保のイメージ
/JPタワー名古屋（計画）



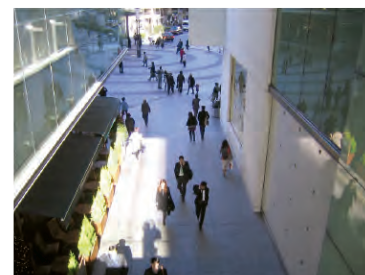
魅力的な店舗などの例
（丸の内仲通）



◆ 歩行者動線のイメージ



通り抜け通路の例
（有楽町イトシア）



(地下)

- 複数の地下街や鉄道駅などが複雑に接続しており、歩行者交通量も多いことから、地下の歩行者空間の拡充や広場空間の確保により、わかりやすく、ゆとりのある空間を形成する。
- 道路空間を有効に活用しつつ、歩行者ネットワークの中心である地上と地下の歩行者空間の連続性を高め、スムーズな移動も確保する。

◆ 地下の歩行者空間拡充等のイメージ



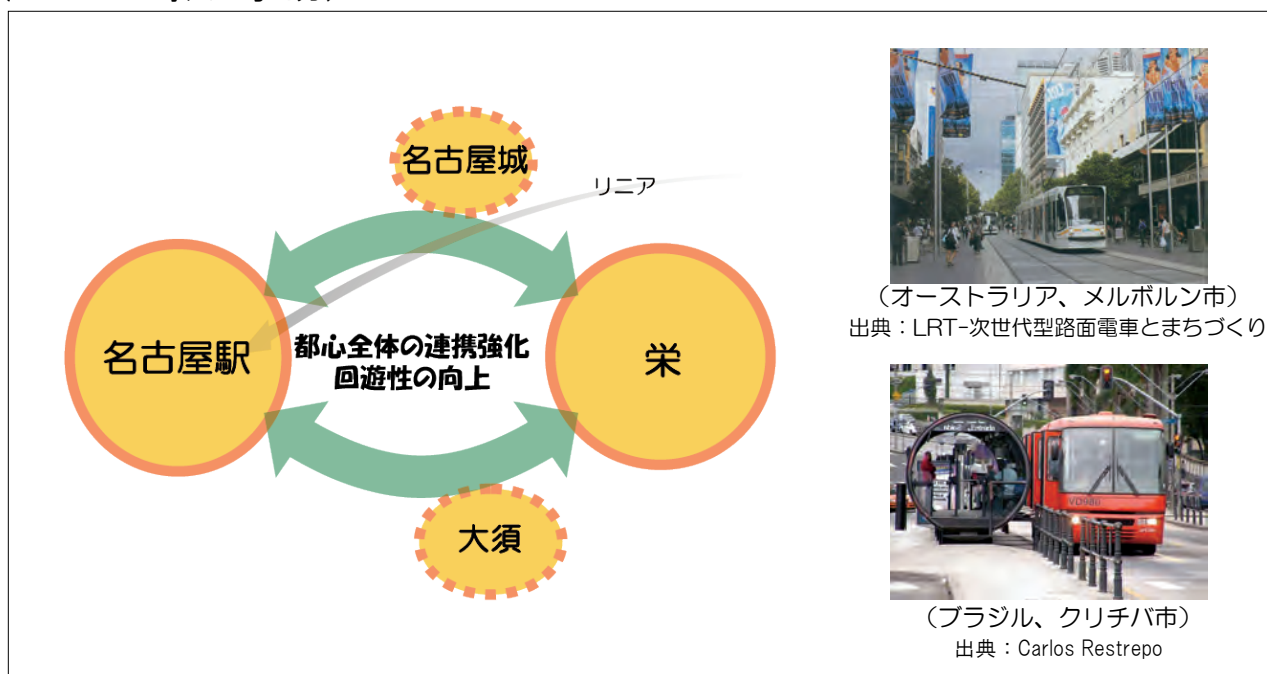
➤ 栄、名古屋城などとの連携を強化する

取組み 4

新たな交通手段の導入を検討

- まちの回遊性やにぎわいの向上、都心全体の連携強化を目指して、リニアで訪れた人が名古屋のまちを見ながら移動できる、最新の技術を取り入れたLRT*やBRT*などの新たな路面公共交通システム導入の検討を進めます。

(LRT・BRTの導入の考え方)



◆ 名古屋市で先進的に導入した交通システムの事例



中央走行方式の基幹バス



ガイドウェイバス



リニモ

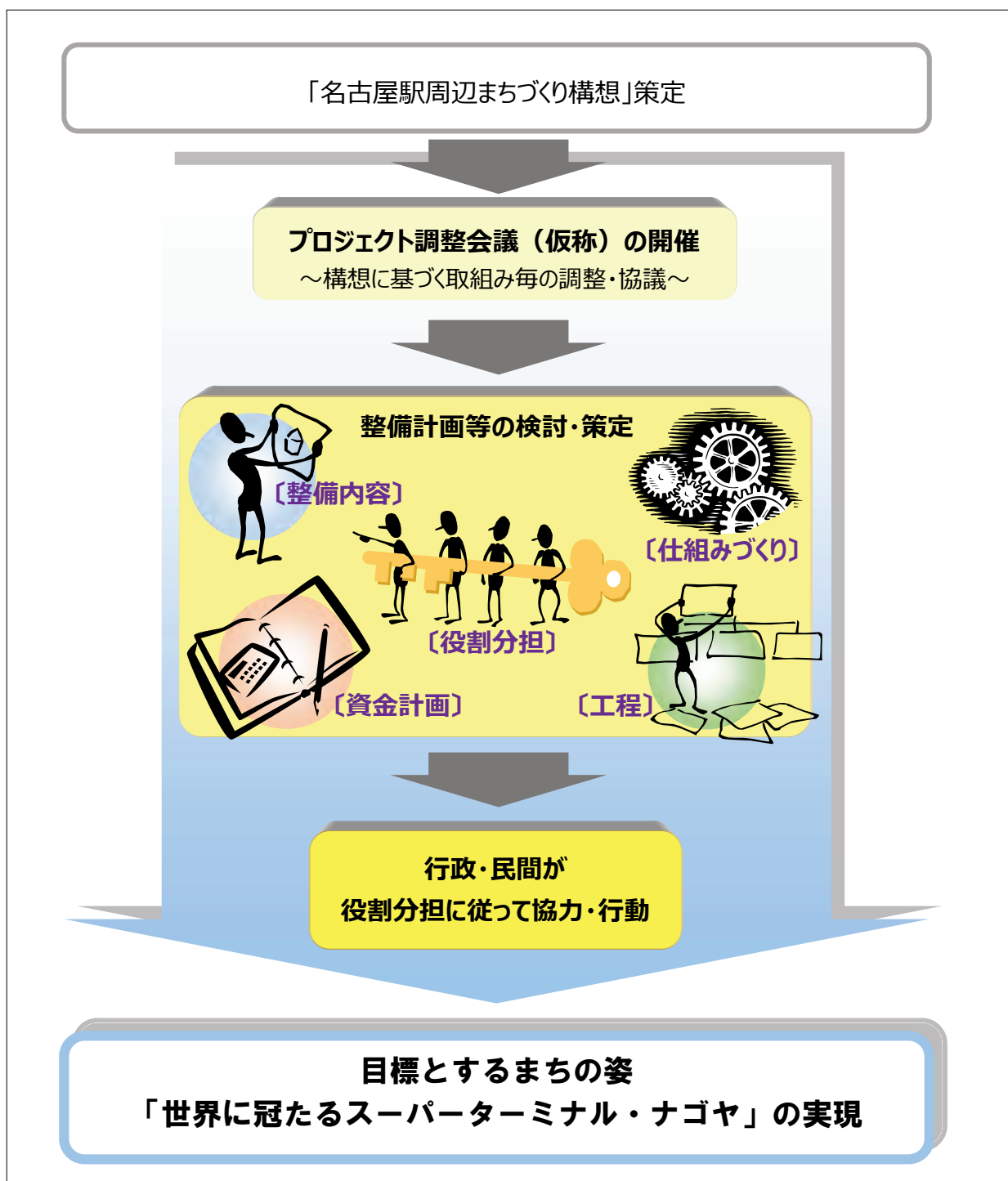
○LRT(Light Rail Transit) 低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性・定時性・速達性・快適性などの面で優れた特徴を有する次世代型路面電車システム。

○BRT(Bus Rapid Transit) 輸送力の大きなバスの投入、バス専用レーン、公共車両輸送システム等を組み合わせた高次のサービス機能を備えたバスシステム。

➤ 目標と進め方を共有してまちづくりを進める

（進め方イメージ）

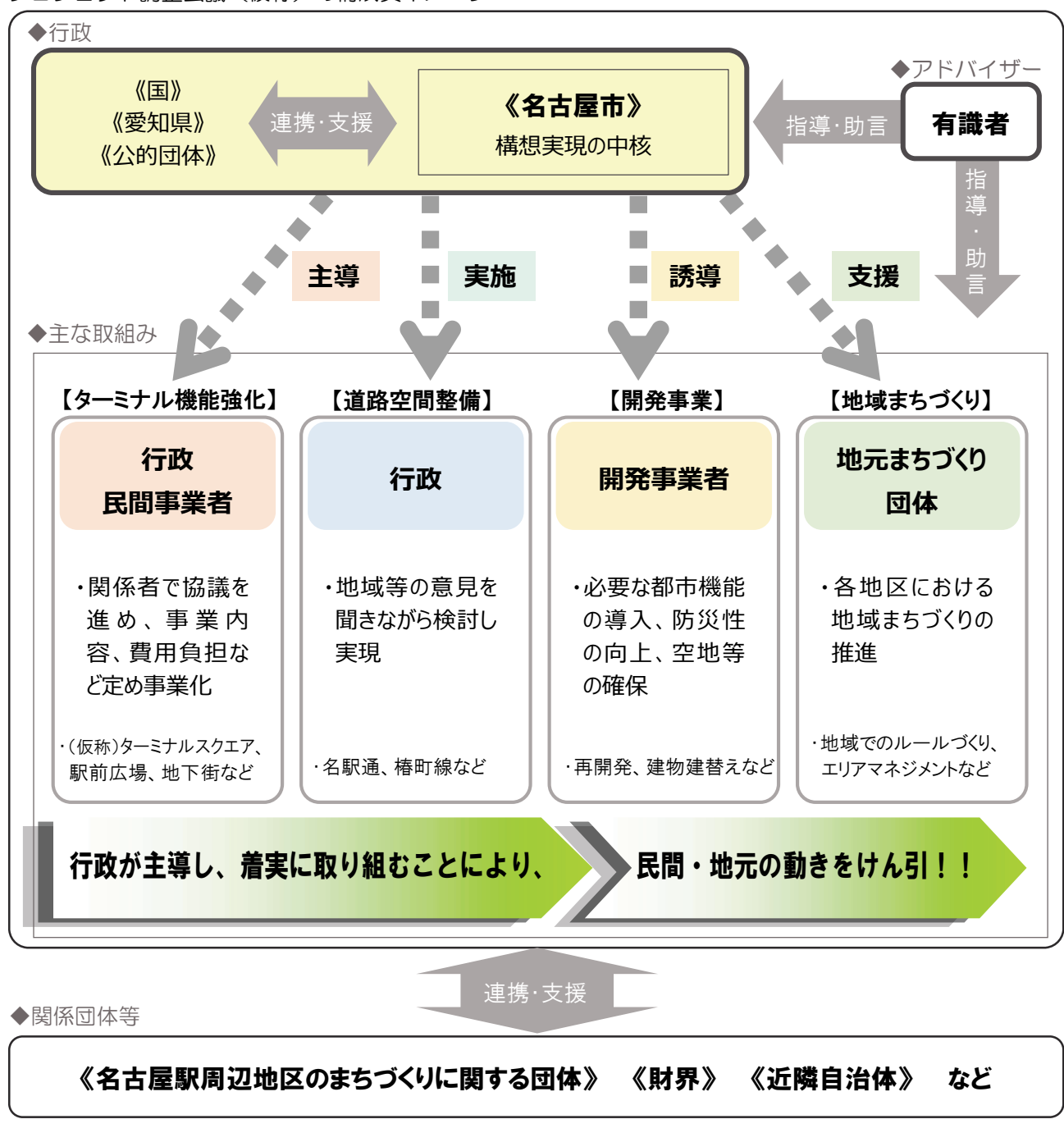
- 構想に基づくそれぞれの取組みについてプロジェクト調整会議（仮称）を開催し、調整・協議を進めます。
- それぞれの取組みにおいて、利用者等の視点も踏まえながら、整備計画等を定め、役割分担を明確にし、行政・民間が協力して行動することにより、目標とするまちの姿を着実に実現していきます。



（推進体制イメージ）

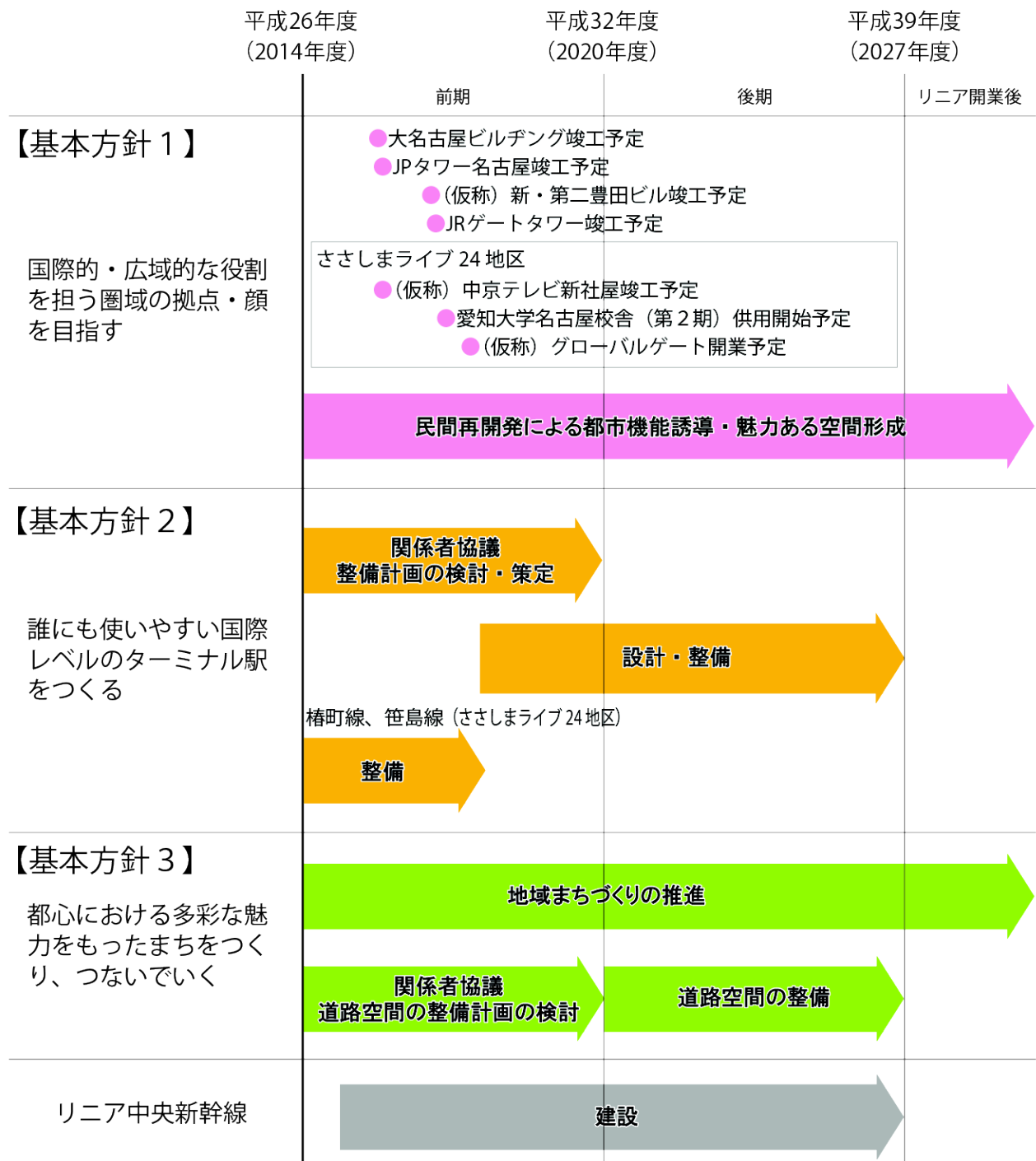
- プロジェクト調整会議（仮称）は、名古屋駅周辺地区のまちづくりの関係者を構成員とし、取組み毎に必要なメンバーの参画のもと、調整・協議を進めます。
- 名古屋市は構想実現の中核として国や愛知県などと連携し、それぞれの取組みに対して主導、実施、誘導、支援という役割を担っていきます。
- ターミナル機能強化などを行政が主導し、着実に取り組んでいくことにより、民間や地元の動きをけん引していきます。

プロジェクト調整会議（仮称）の構成員イメージ



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





参考資料

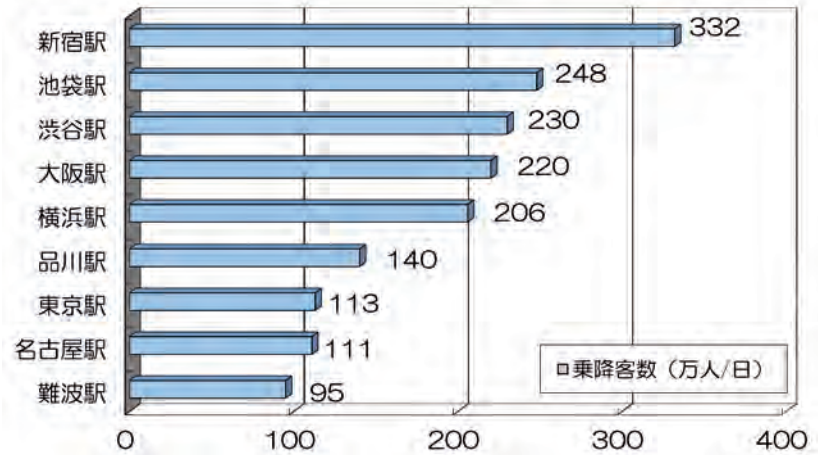
ここでは、現状と課題、アンケート結果、検討体制と経緯を示します。

1. 現状と課題

●名古屋駅の概況 -国内主要駅との乗降客数の比較

- ・1日あたりの平均乗降客数は、約111万人（新幹線含む）である。

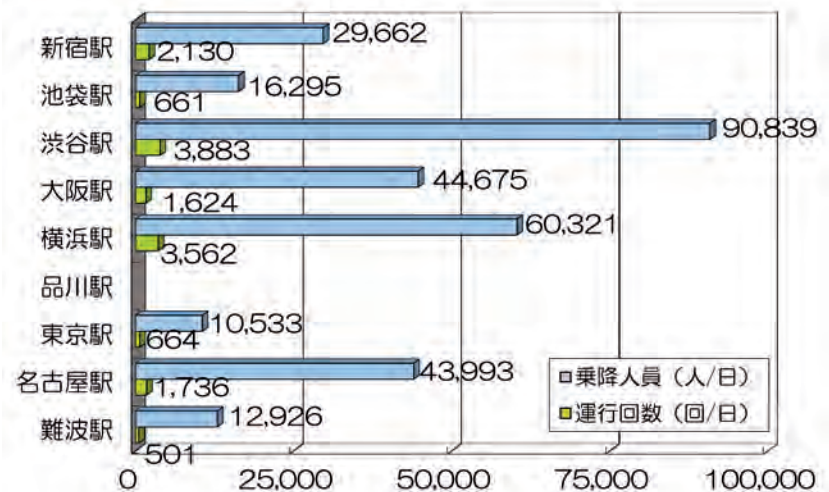
※平成23年度都市交通年報より集計
 ※東京駅は、JR東日本の路線間乗換え（約150万人）を除く。
 ※各駅の乗降客数の集計は、下表で整理した鉄道路線乗入本数を対象とした。



●名古屋駅の概況 -国内主要駅とのバス乗降人員・運行回数の比較

- ・1日あたりの平均乗降人員は、約4.4万人、運行回数は約1.7千回である。

※平成23年度都市交通年報より
 名古屋市集計
 ※品川駅は都市交通年報に記載
 なし



●名古屋駅の概況 -鉄道路線乗入本数の比較

- ・名古屋駅は、新幹線やJR、私鉄、地下鉄など、多様な鉄道が乗り入れている。

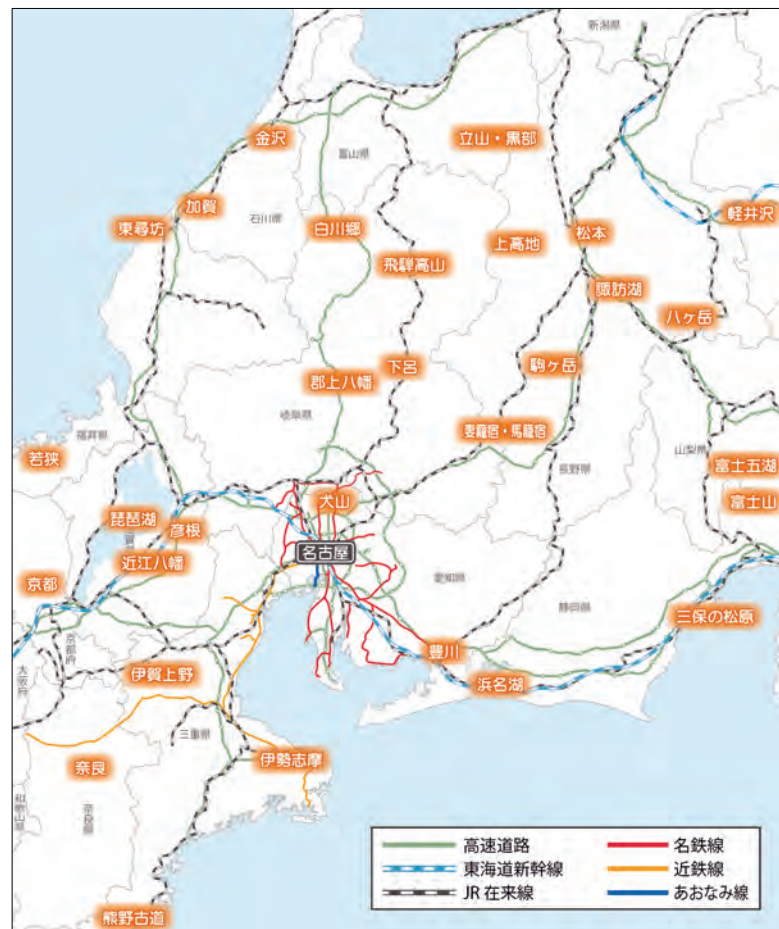
駅名	乗入路線（路線数）					空港直結路線
	新幹線	地域内交通			計	
		JR	私鉄	地下鉄		
新宿駅	—	4	3	3	10	成田空港へ 成田エクスプレス：約80分
池袋駅	—	4	2	2	8	—
渋谷駅	—	3	3	3	9	成田空港へ 成田エクスプレス：約75分
大阪駅	—	5	1	4	10	関西国際空港へ JR関西空港線：約75分
横浜駅	—	4	3	2	9	—
品川駅	1	4	1	—	6	羽田空港へ 京急空港線：約16分
東京駅	4	5	—	1	10	成田空港へ 成田エクスプレス：約60分
名古屋駅	1	3	3	2	9	中部国際空港へ 名鉄空港線：約28分
難波駅	—	1	4	3	8	関西国際空港へ 南海空港線：約40分

●ものづくり産業の主な集積状況



※ 平成 21～25 年度の各種資料に基づき作成

●観光資源の立地状況



●名古屋駅周辺の土地利用（建物用途）状況

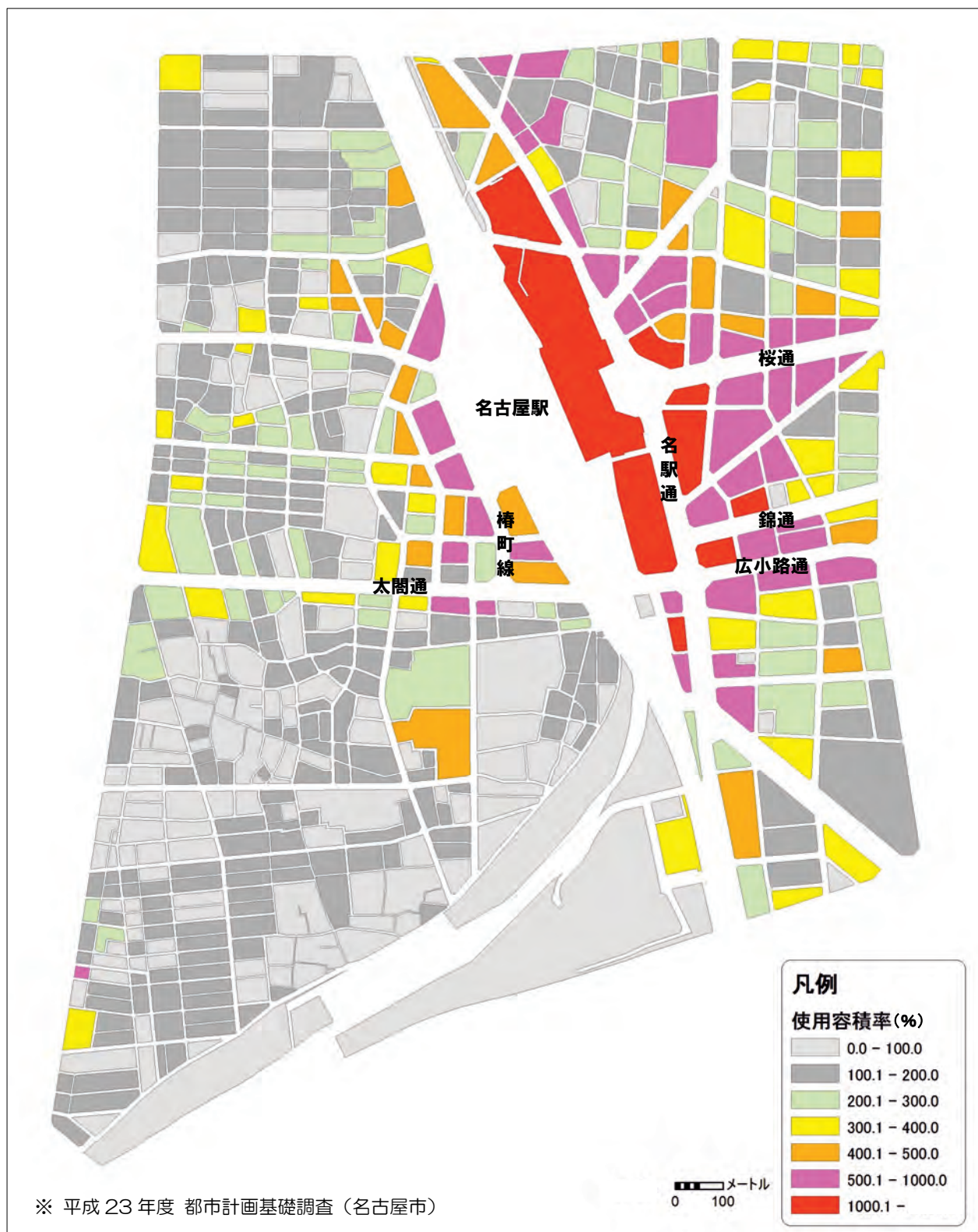
- 名古屋駅の東側は、名駅通・桜通・広小路通沿いを中心に、広く商業・業務系土地利用がなされている。一方、西側は、椿町線沿いで商業・業務系の土地利用となっているが、その広がりは一時的であり、交通利便性を生かした教育施設（専門学校等）が多いのも特徴となっている。
- 駅の東側は建物面積の大きい建物が多く、まとまった土地利用がなされているのに対し、西側は細かい単位での利用となっている。
- 駅から比較的至近な位置（特に駅の西側および北東側）に住宅が多く見られるのも特徴であり、近年は、共同住宅が増えている。



※ 平成 23 年度 都市計画基礎調査（名古屋市）

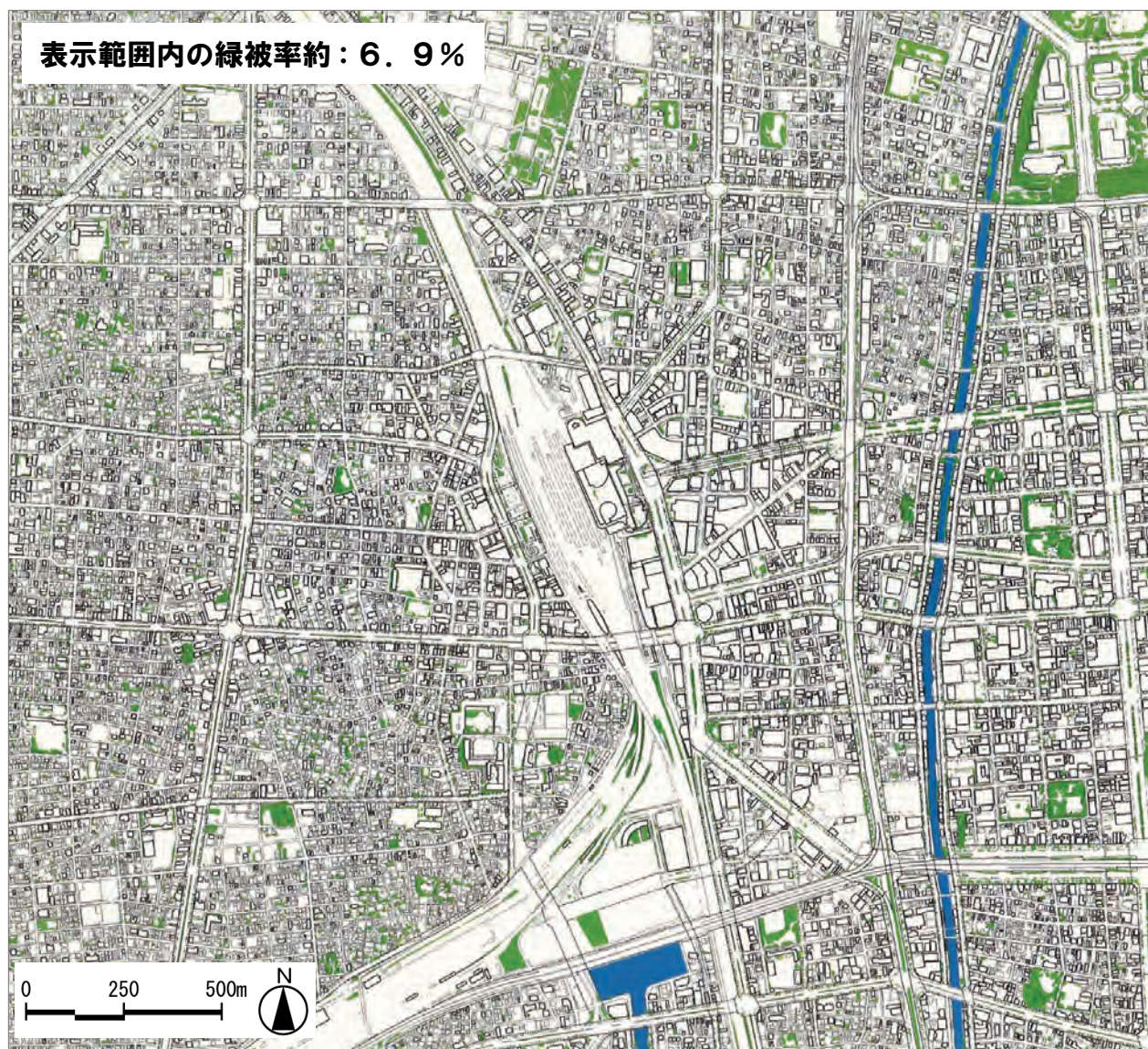
●名古屋駅周辺の使用容積率の状況

- ・街区単位で使用容積率を見ると、駅東側は、名駅通沿いを中心に駅に近いところで高度利用が進んでいる。また、桜通・広小路通等幹線道路沿いの街区だけでなく、後背の街区でも使用容積率が500%を越えており、面的に高度利用が進んでいる。
- ・駅西側では、使用容積率が500%を越えるのは椿町線沿道の駅前広場に面した街区などに限られており、後背地も含めて高度利用は十分に進んでいない。

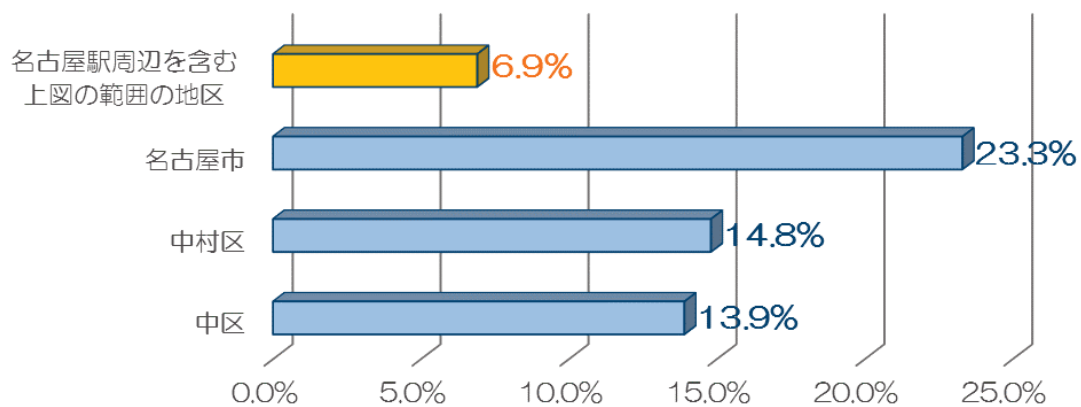


●名古屋駅周辺の緑化の状況

- ・名古屋駅周辺は、名古屋市全体や中村区、中区と比較して緑被率が小さく、まとまった緑のある公園や広場等も少ない。



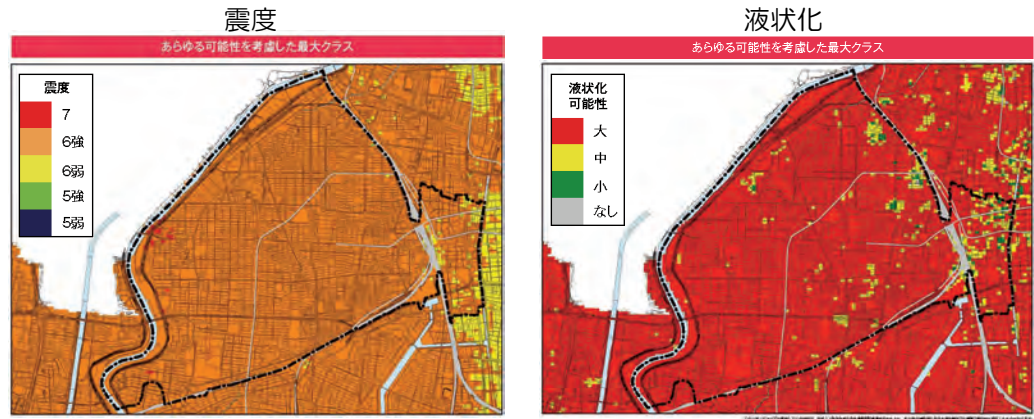
名古屋駅周辺の緑化の状況(他地区との比較)



※ 平成 22 年度 緑の現況調査（名古屋市）

●南海トラフの巨大地震による被害想定

- ・あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震を想定すると、名古屋駅周辺地区では、ほとんどが震度6強で、液状化の可能性が大きいと予測されている。なお、その場合においても、津波は名古屋駅周辺地区には到達しないと予測されている。

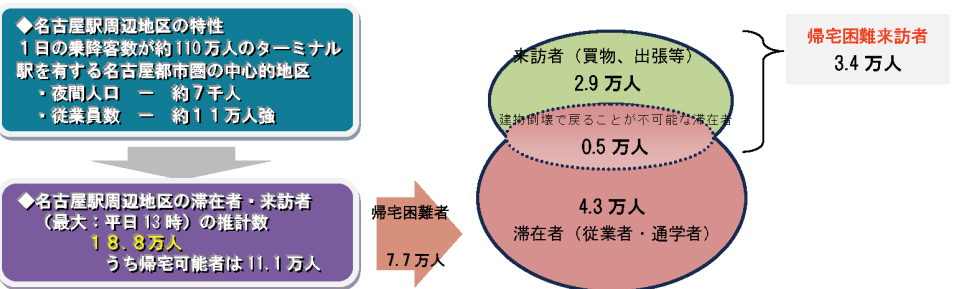


●都市再生安全確保計画

- ・都市再生安全確保計画は、都市再生特別措置法に基づき、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るために必要な施設整備等に関する計画である。

■名古屋駅周辺地区における滞在者・来訪者、帰宅困難者の推計

- ・建築物所有者等が滞在者への対応を行った場合、行き場のない帰宅困難来訪者は3.4万人となる。

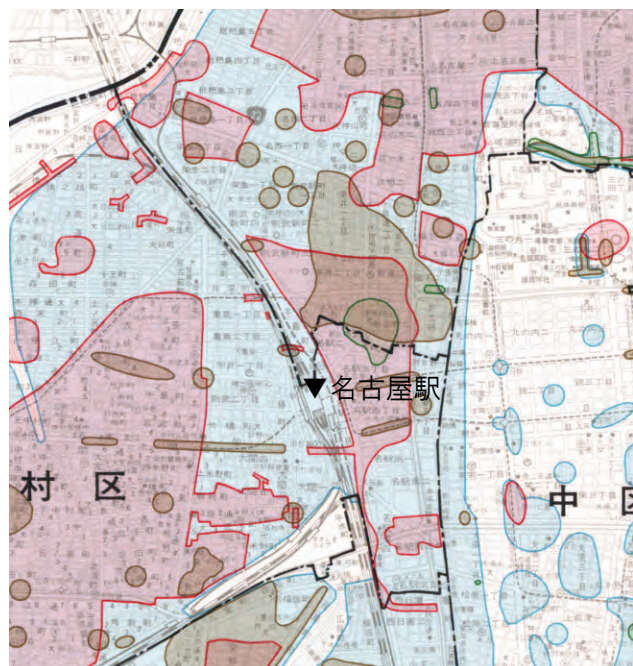


●名古屋駅周辺における浸水状況

- ・名古屋駅周辺地区では、過去に浸水被害が見られる。

凡	例
	平成12年9月11日～12日 東海豪雨 浸水区域
	平成16年9月5日 集中豪雨 浸水区域
	平成20年8月28日～29日 平成20年8月末豪雨 浸水区域
	平成21年10月8日 台風18号 浸水区域
	平成23年9月20日 台風15号及び秋雨前線豪雨 浸水区域

※ 名古屋市浸水実績図（名古屋市水防計画付図）



2. アンケートの概要

- ・構想策定の参考とするため、名古屋駅周辺を利用する来街者、事業者、居住者が、名古屋駅や周辺のまちの現状をどう評価し、何を望んでいるかなどを把握するため、アンケートを実施した。

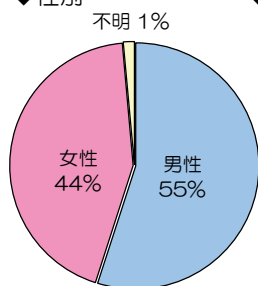
◆アンケート調査概要

	来街者	事業者	居住者
対 象	JR、名鉄、近鉄、地下鉄、あおなみ線の出札者、地上、地下の通路及び歩道等の通行者	名古屋駅周辺のまちづくり関係団体4団体	名古屋駅周辺の居住者から無作為に抽出した約4,000人の世帯主
実施日	平成24年10～11月の平日、休日の各1日	平成25年1～2月	平成25年2月
回収数	約10,500票	約100票	約1,100票

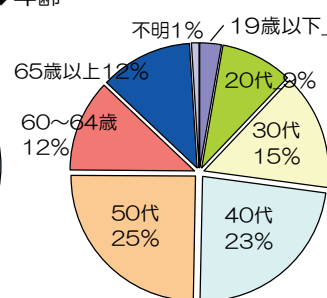
〔来街者アンケート結果概要〕

●回答者の属性

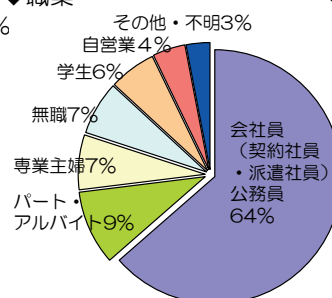
◆性別



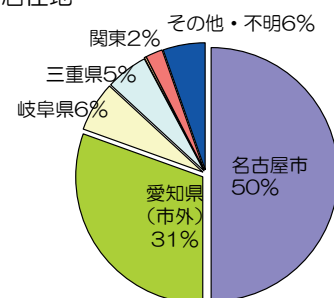
◆年齢



◆職業



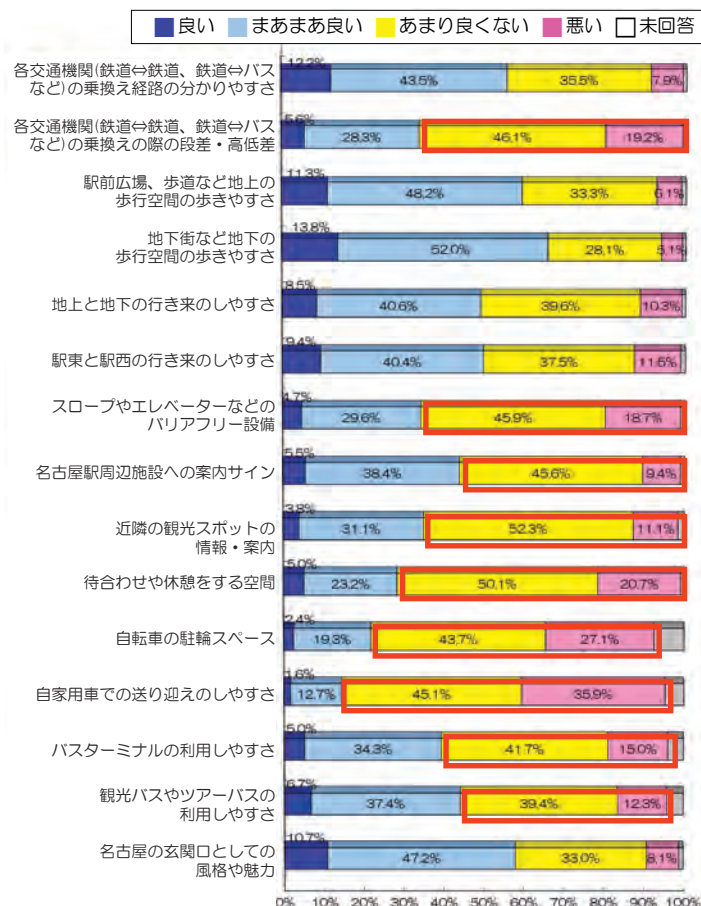
◆居住地



●名古屋駅の評価

（質問毎に4段階評価）

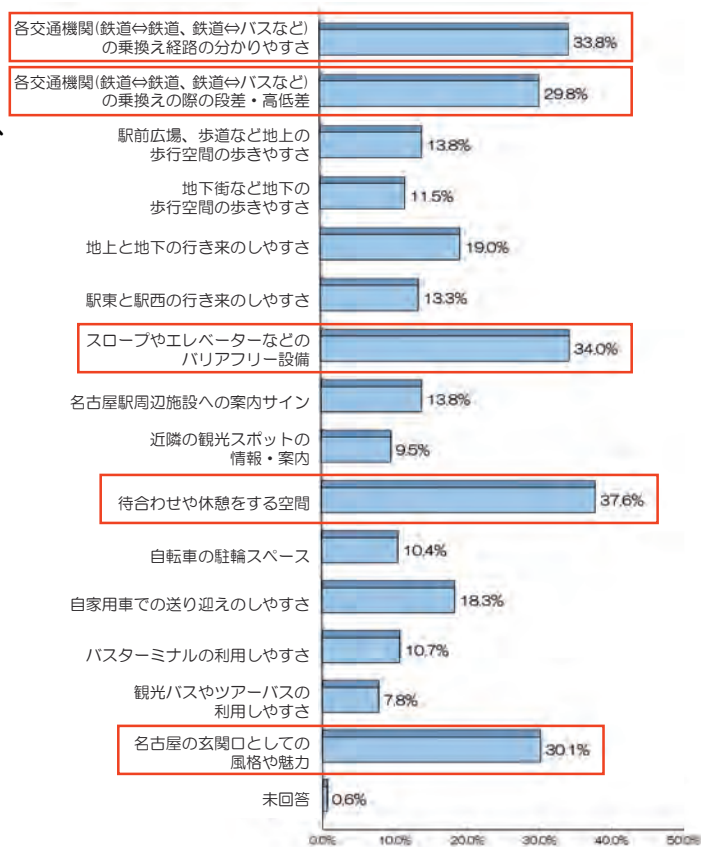
- ・《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「名古屋駅周辺施設への案内サイン」、「近隣の観光スポットの情報・案内」、「待合わせや休憩をする空間」、「自転車の駐輪スペース」、「自家用車での送り迎えのしやすさ」、「バスターミナルの利用しやすさ」、「観光バスやツアーバスの利用しやすさ」が挙げられる。



●交通ターミナルとしてこれからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと

(3つまで選択)

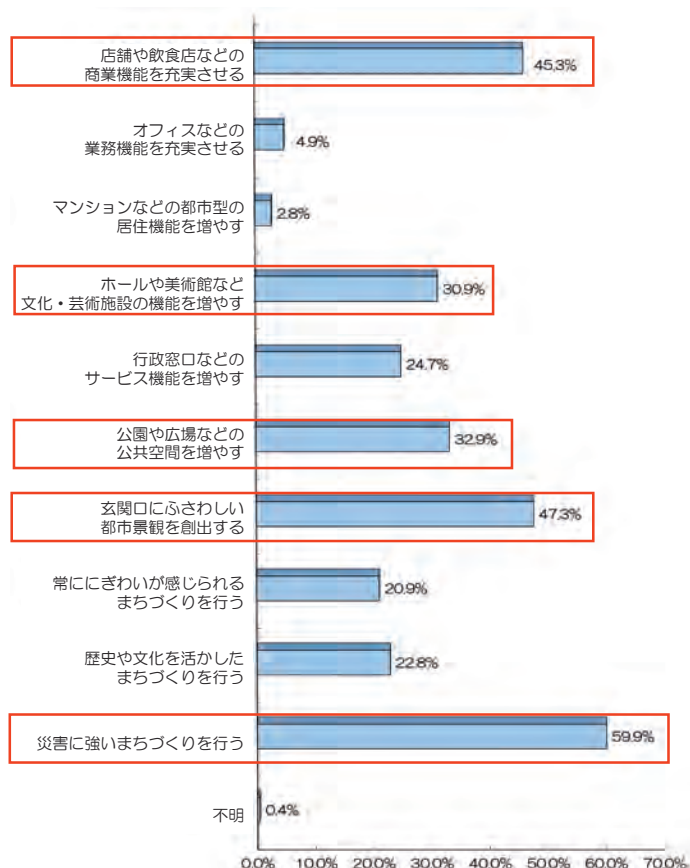
- ・「待合わせや休憩をする空間」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」が多く選択された。



●これからの名古屋駅周辺のまちづくりに望まれること

(3つまで選択)

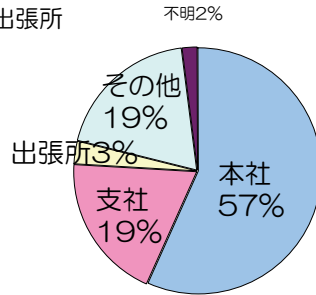
- ・もっとも多く回答を得た項目は「災害に強いまちづくりを行う」であり、次いで「玄関口にふさわしい都市景観を創出する」、「店舗や飲食店などの商業機能を充実させる」、「公園や広場などの公共空間を増やす」、「ホールや美術館など文化・芸術施設を増やす」となった。



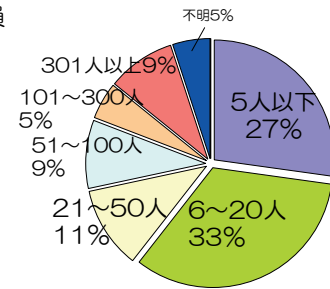
〔事業者アンケート結果概要〕

●回答者の属性

◆本社、支社、出張所
などの分類



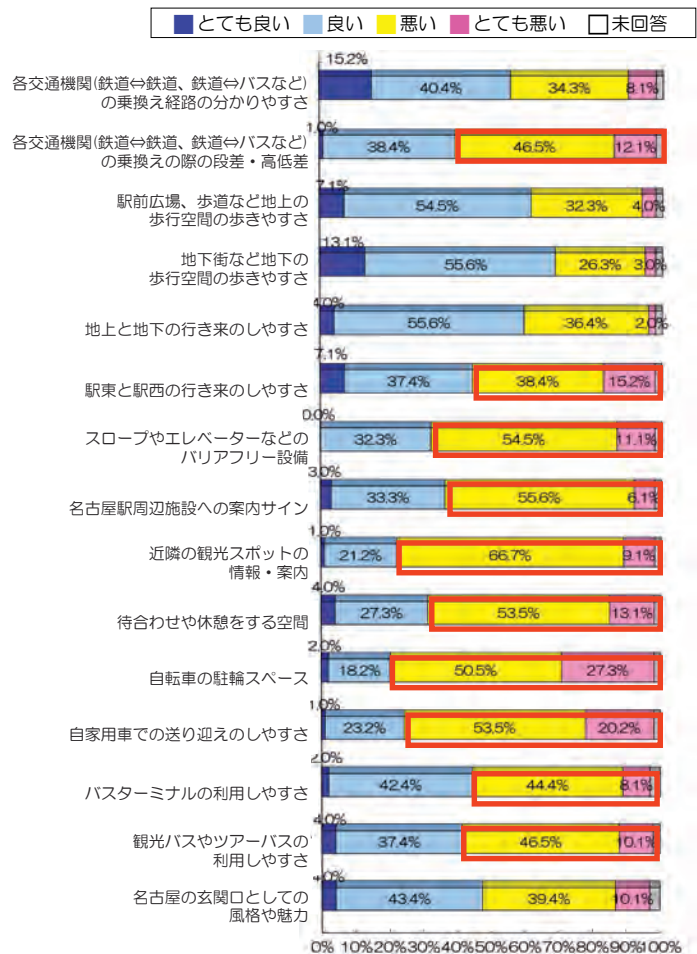
◆事業所の従業員



●「事業者」の名古屋駅の評価

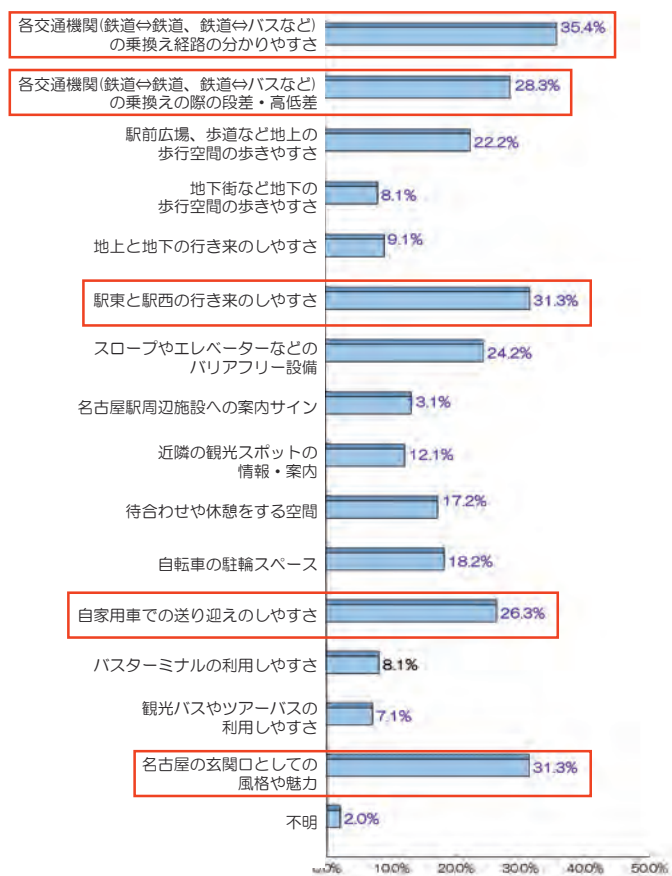
（質問毎に4段階評価）

- ・《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「名古屋駅周辺施設への案内サイン」、「近隣の観光スポットの情報・案内」、「待合わせや休憩をする空間」、「自転車の駐輪スペース」、「自家用車で送り迎えのしやすさ」、「バスターミナルの利用しやすさ」、「観光バスやツアーバスの利用しやすさ」が挙げられる。



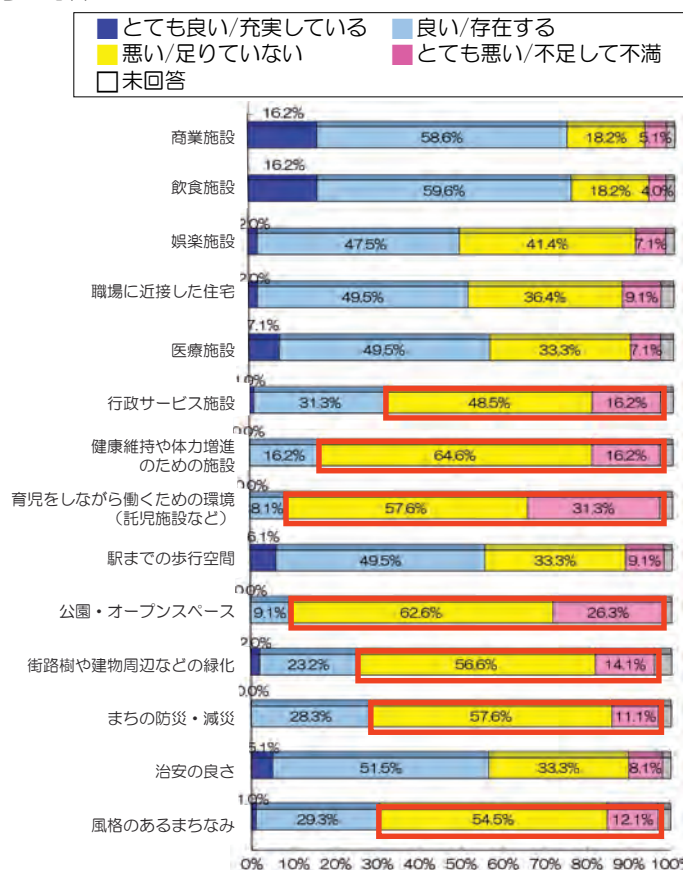
●「事業者」から見た交通ターミナルとしてこれからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと
(3つまで選択)

- ・「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「各交通機関の乗換えの際の段差・高低差」、「自家用車での送り迎えのしやすさ」が挙げられる。



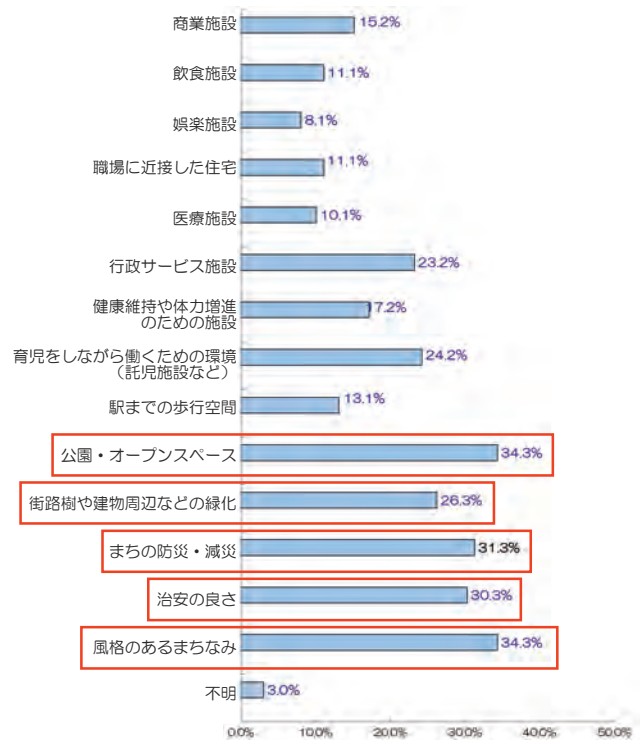
●「働く側」から見た「名古屋駅周辺」のまちの評価
(質問毎に4段階評価)

- ・《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「行政サービス施設」、「健康維持や体力増進のための施設」、「育児をしながら働くための環境（託児施設など）」、「公園・オープンスペース」、「街路樹や建物周辺などの緑化」、「まちの防災・減災」、「風格のあるまちなみ」が挙げられる。



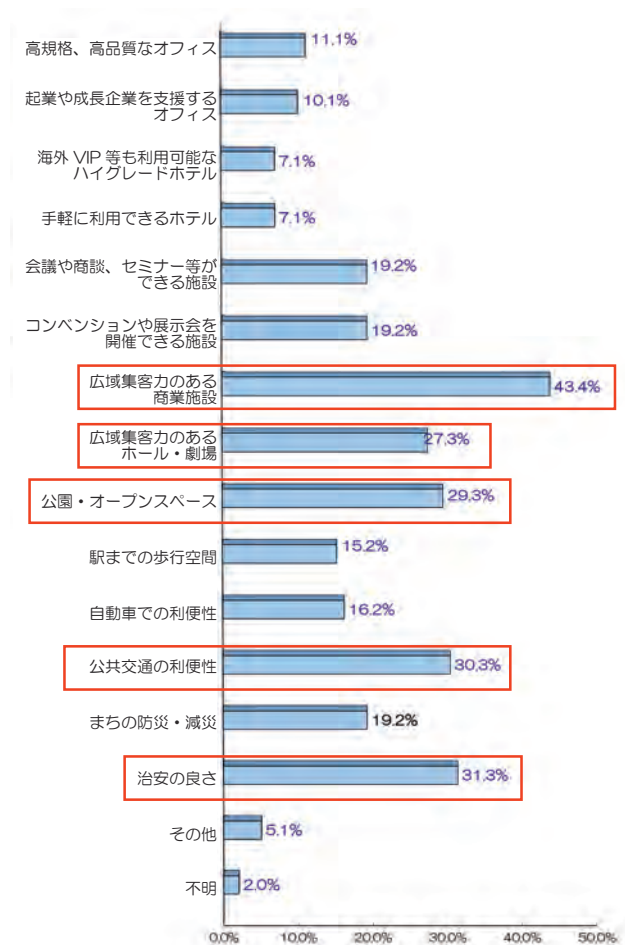
●今後、「働く側」から見て、名古屋駅周辺の
まちに望まれること（3つまで選択）

- ・比較的多く選択された項目として、「公園・オープンスペース」、「風格のあるまちなみ」、「まちの防災・減災」、「治安の良さ」、「街路樹や建物周辺などの緑化」が挙げられる。



●今後、「名古屋駅周辺」が名古屋大都市圏の
玄関口として、成長を牽引するまちになるた
めに「事業者」から見た向上すべきこと
（3つまで選択）

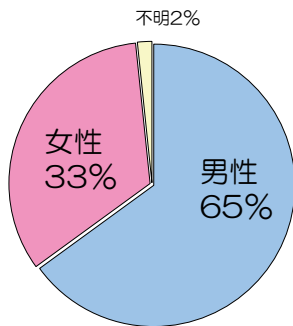
- ・「広域集客力のある商業施設」が突出して多く選択された。
- ・比較的多く選択された項目として、「公共交通の利便性」、「公園・オープンスペース」、「治安の良さ」、「広域集客力のあるホール・劇場」が挙げられる。



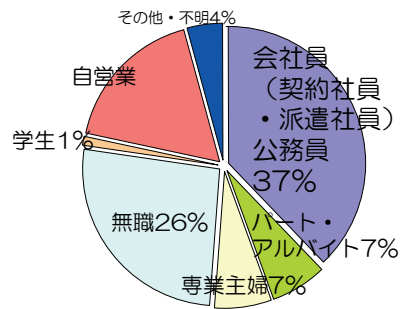
〔居住者アンケート結果概要〕

●回答者の属性

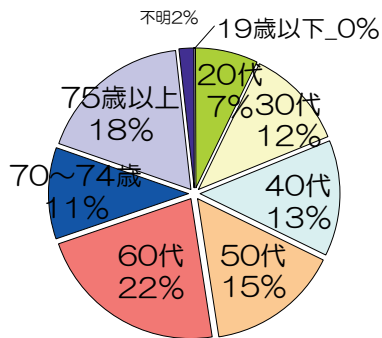
◆性別



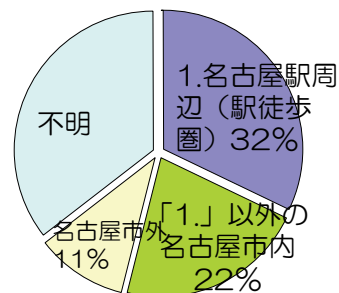
◆職業



◆年齢



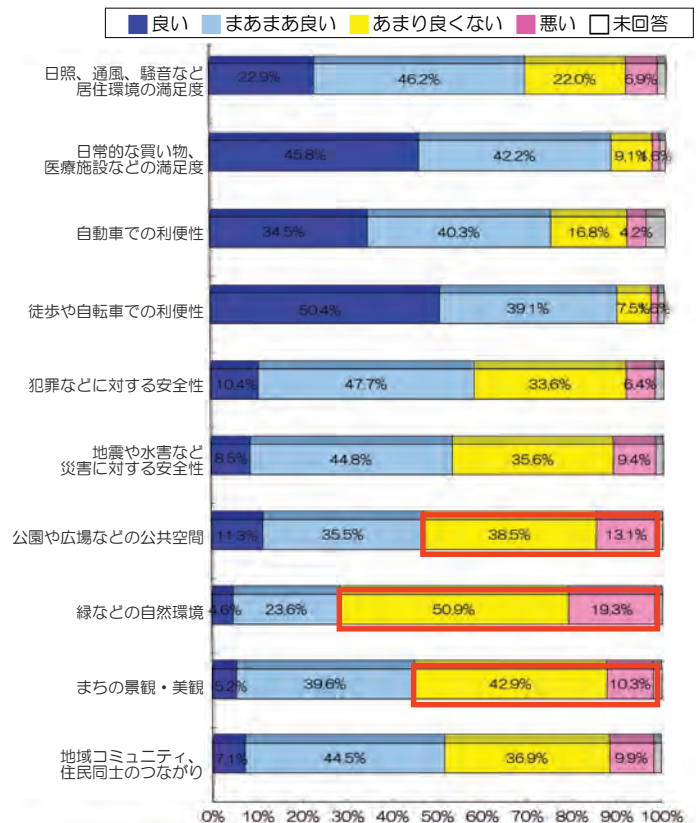
◆居住地



●居住地域の評価

（質問毎に4段階評価）

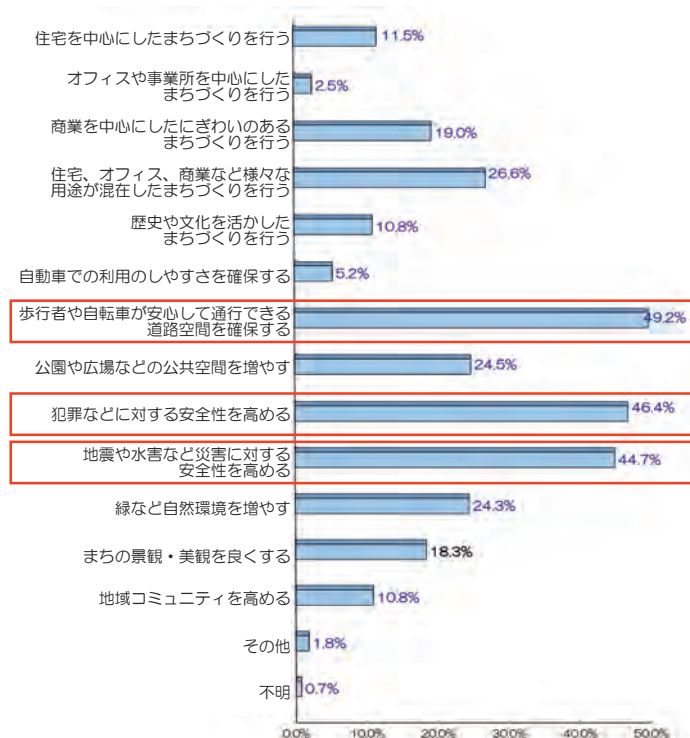
- ・《あまり良くない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目として、「緑などの自然環境」、「まちの景観・美観」、「公園や広場などの公共空間」が挙げられる。



●居住地のこれからのまちづくりに望まれること

(3つまで選択)

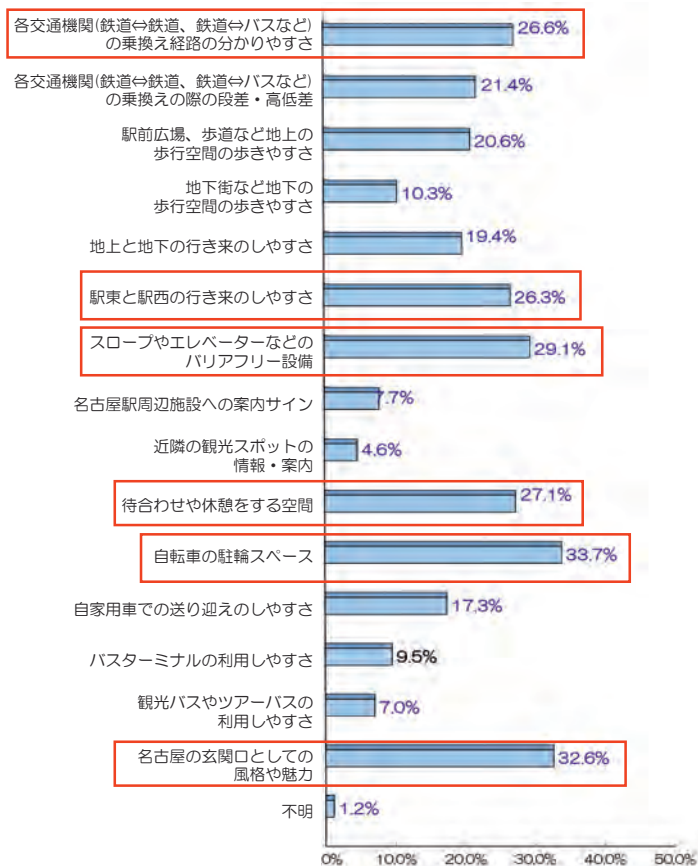
- ・多く選択された項目として、「歩行者や自転車が安心して通行できる道路空間を確保する」、「犯罪などに対する安全性を高める」、「地震や水害など災害に対する安全性を高める」が挙げられる。



●交通ターミナルとして、これからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと

(3つまで選択)

- ・比較的多く選択された項目として、「自転車の駐輪スペース」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」が挙げられる。



3. 検討体制と経緯

●検討体制について

- ・本構想の検討にあたっては、「名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会（以下、懇談会という。）」（公開）を設置し、多岐広範にわたる意見を聴き検討を進めた。

◆名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会 名簿（第1回～第5回） （委員）

	所 属 等	氏 名	備 考
有識者	東京大学大学院教授	家田 仁	
	名古屋市立大学大学院教授	伊藤 恭行	
	フリーライター	大竹 敏之	
	中京大学教授	奥野 信宏	
	東京都市大学教授	小林 重敬	
	金城学院大学教授	佐藤 久美	
	東京理科大学教授	辻本 誠	
	名古屋工業大学大学院教授	堀越 哲美	
	名古屋大学大学院教授	森川 高行	
各種団体	名古屋商工会議所専務理事	細谷 孝利	
	中部経済連合会専務理事	伊藤 範久	
	名古屋市商店街振興組合連合会理事長	坪井 明治	
地元	中村区区政協議会議長	清水 稔	
	西区区政協議会議長	吉戸 安之	
	名古屋駅地区街づくり協議会会長	神尾 隆	
	名古屋駅太閤通口まちづくり協議会会長	西川 富夫	
市会	名古屋市長	中川 貴元	第1～2回
		藤田 和秀	第3～4回
		うかい 春美	
	名古屋市長都市消防委員長	長谷川 由美子	第1～2回
		中村 満	
行政	名古屋市副市長	入倉 憲二	

（オブザーバー）

近畿日本鉄道株式会社
 東海旅客鉄道株式会社
 名古屋鉄道株式会社
 国土交通省中部地方整備局
 国土交通省中部運輸局
 愛知県

●検討経緯について

- ・これまで懇談会を計5回開催した。

開催年月日	名古屋駅周辺まちづくり構想懇談会
平成 24 年	
11 月 12 日（月）	第1回 ・名古屋駅周辺まちづくり構想について ・名古屋駅周辺地区の状況と今後の動き
平成 25 年	
2 月 1 日（金）	第2回 ・まちづくりの視点・方向性について
6 月 3 日（月）	第3回 ・まちづくりの基本方針について
11 月 5 日（月）	第4回 ・名古屋駅周辺まちづくり構想の骨子について
平成 26 年	
3 月 24 日（月）	第5回 ・名古屋駅周辺まちづくり構想素案について