

交通基盤関連プロジェクト 「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」の 「基本的な考え方」(案)



1. 目的・位置付け

リニア開業後のまちを見据え、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示した「名古屋駅周辺まちづくり構想」を平成26年9月に策定

「交通基盤整備方針」

まちづくり構想を実現するため、乗換空間、駅前広場、高速道路、バスターミナルなどの各交通施設の整備について、今後の整備内容の具体化を進めるための方向性を示すもの

「交通基盤整備方針」の構成（案）

- (1) 目指す姿
- (2) 将来交通量
- (3) 交通施設の配置・整備
乗換空間、駅前広場、高速道路、バスターミナル、幹線街路・区画街路、
上空・地下歩行者空間、自動車駐車場等、自転車関連施設
- (4) 実現に向けて

「交通基盤整備方針」の「基本的な考え方」

- ・ 「交通基盤整備方針」のとりまとめにあたって、その基礎となる内容を整理するもの
- ・ 「交通基盤整備方針」の「基本的な考え方」における調整事項や検討を要する事項については、関係者との調整した結果を「交通基盤整備方針」に反映

2. 方向性・内容

(1) 目指す姿

(課題)

- ・ 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、移動の負担もかかることからスムーズな乗換が困難
- ・ 高速道路から名古屋駅へ向かうにはUターンや迂回が必要
- ・ 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なく、また、人が集い、憩える広場空間が不足

(取り組み)

- ①多様な交通モード間の乗換を円滑にし、総合交通結節機能を強化
- ②各方面から名古屋駅へのアクセス性を向上
- ③名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい象徴的空間を形成

(目指す姿)

駅周辺に集中する交通を適切に処理

わかりやすさ

国内外からの初めての人にもわかりやすく利用しやすい空間

心強さ

多くの人が集まる交通拠点にふさわしい安心・安全な空間

名古屋らしさ

どこにでもある空間ではなく名古屋を印象づける空間

(2) 将来交通量

リニア開業予定の平成39年度の名古屋駅周辺地区の人の動きは、現在より約13%増加すると想定

現在

約94.0万 (トリップ/日)

平成39年度

約106.2万 (トリップ/日)

増加量

約12.2万

約13%増加

<内訳 (代表交通手段)>

鉄道	70.3
バス	2.1
自動車	11.7
徒歩 (・二輪車)	9.9

<内訳 (代表交通手段)>

鉄道	78.9
バス	2.9
自動車	13.6
徒歩 (・二輪車)	10.8

8.6
0.8
1.9
0.9

※トリップ：
出勤や買い物などの目的を持って起点から終点へ移動する際の一方方向の移動を表すもの

※代表交通手段：
1つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段をいい、集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順

(今後の作業手順)

将来交通量を予測して
歩行者・自動車ネットワークに配分



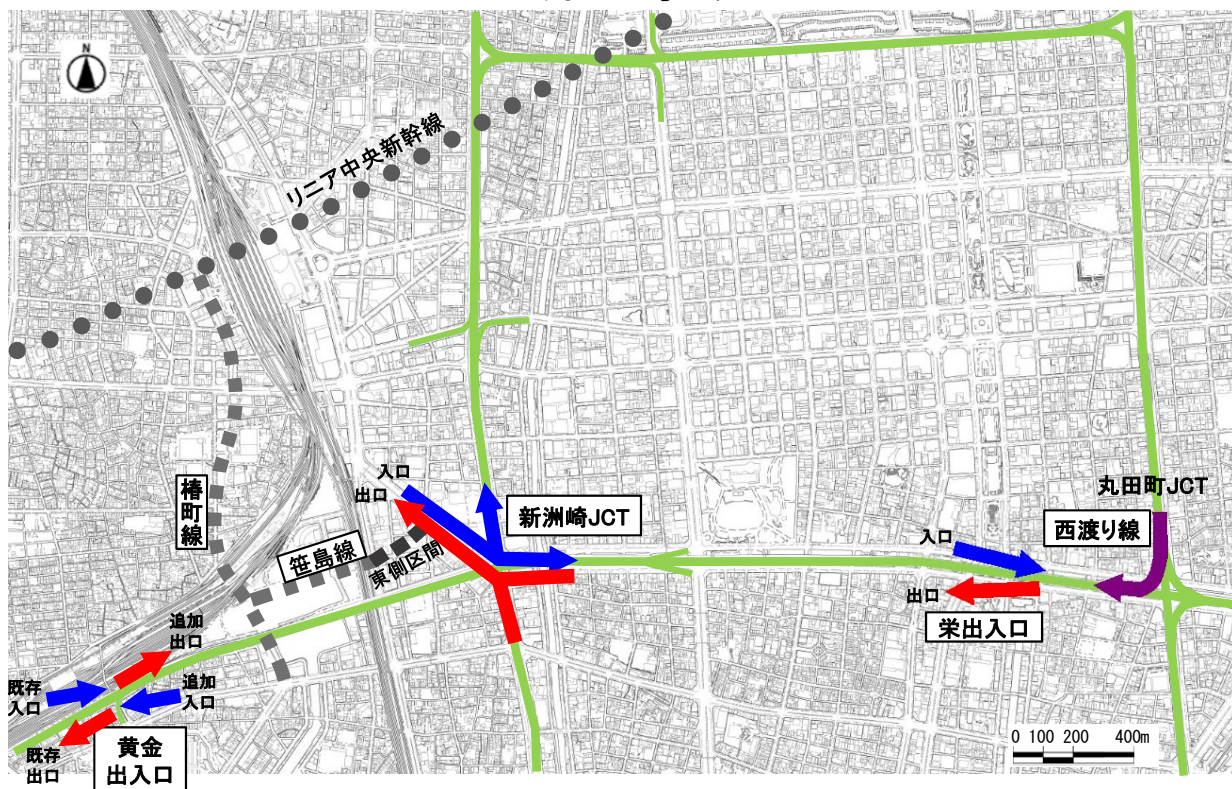
配分結果を活用し、円滑な交通処理を検討するとともに交通施設の規模等を設定して設計に反映

ウ 高速道路

方向性

名古屋高速道路の名駅周辺のランプは、栄・伏見地区を向いた出口配置であり、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は渋滞が発生している。また、再開発の進展やリニア開業に伴い、名駅通の交通が増大している。これらに対応するため、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する。

アクセス向上の考え方



内容

1 高速道路出入口の追加・改良等によるアクセスの改善

- ・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る。
- ・新洲崎JCT方面からの接続方法については、名駅通への接続を図る。なお、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する。
- ・名駅周辺の改善だけでなく、栄出入口・西渡り線の追加を行うことにより、都心環状線の渋滞緩和を行い、名駅へのよりスムーズなアクセス向上を図る。

2 名駅通に集中する交通の分散

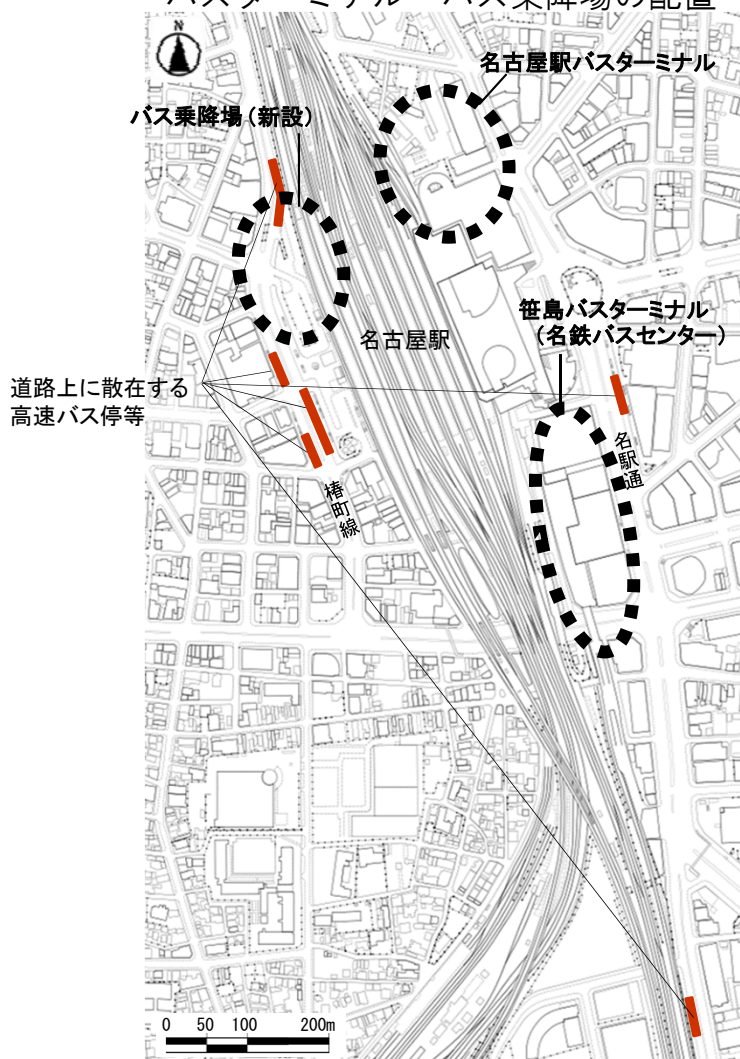
- ・笹島線・椿町線の整備により、交通の円滑化を図る。

エ バスターミナル

方向性

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・バス乗降場を配置する。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・安全性の確保を図る

バスターミナル・バス乗降場の配置



内容

1 3箇所のバスターミナル・バス乗降場に集約

- ・ 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する

(調整事項)

- ・ 駅前広場の交通機能の確保
- ・ バスターミナル・バス乗降場間の関係（役割等）
- ・ バスターミナル・バス乗降場の施設規模の確保
- ・ リニア計画との整合
- ・ 名鉄名駅再開発計画との整合

キ 自動車駐車場等

方向性 駅付近において都市計画駐車場の活用等により交通結節機能の向上を図るとともに、駐車場の需給バランスを踏まえて民間駐車場を適正に確保する

内容 1 交通結節機能の向上

- ・乗換空間や駅前広場の再整備等にあたっては、都市計画駐車場へのアクセスに配慮して設計を進めるなど、都市計画駐車場の活用を図る
- ・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や駅との円滑な乗換動線を確保する

(調整事項)

- ・一般車乗降機能を備えた駐車場やタクシー乗降場の規模
- ・短時間無料駐車機能の確保
- ・民間再開発の計画との整合
- ・駐車場の規模に応じた出入口の確保

内容 2 民間駐車場の適正な確保

- ・附置義務駐車場1台あたりの建築物の床面積の見直しにより実態に即して駐車場を確保するとともに、敷地外に附置義務駐車場を確保する要件の緩和により、空き駐車スペースを有効活用する

ク 自転車関連施設

方向性 自転車利用者の安全性・利便性の向上や放置自転車の解消を図るとともに、駅前にふさわしい景観形成に向け、自転車関連施設を整備する

内容 1 走行環境の整備

- ・道路空間配分の見直しや自転車駐車場へのアクセスなどを踏まえ走行環境を整備する
- ・歩行者が頻繁に通行する歩道では、自転車の押し歩きを促進する

(調整事項)

- ・道路空間再配分による自動車交通への影響検証
- ・他の交通施設や民間再開発の計画との整合

内容 2 自転車駐車場の配置

- ・走行環境の整備の考え方や利用者特性を踏まえ行政・民間の連携・協力のもと自転車駐車場を適切に配置する

(4) 実現に向けて ～デザインの方向性～

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、交通施設に関する協議調整や今後の具体の設計の際の参考とする。

「トータルデザイン指針」(案)の概要

トータルデザインの原則と視点

原則1. 名古屋らしい近未来のデザインを目指す

1. リニア時代を感じさせる空間となっているか
2. 良質ストックを積み重ねているか
3. 地上を楽しく歩けるまちをデザインしているか

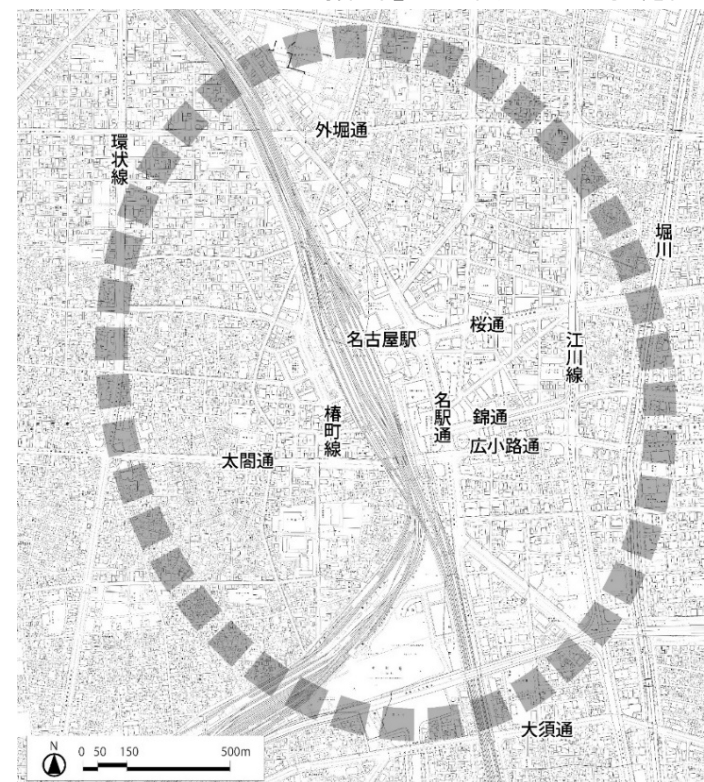
原則2. 活気ある駅周辺とまちのデザインを目指す

4. 駅と駅前空間を中心にまちへ魅力・活気を広げているか
5. 楽しめる空間をデザインしているか
6. 市民の活動・愛着を生み継続する仕組みをデザインしているか

原則3. わかりやすくユニバーサルなデザインを目指す

7. 安心できる空間となっているか
8. コミュニケーションをデザインしているか
9. 人の流れと滞留をデザインしているか

「トータルデザイン指針」(案)の対象範囲



3. 今後の予定

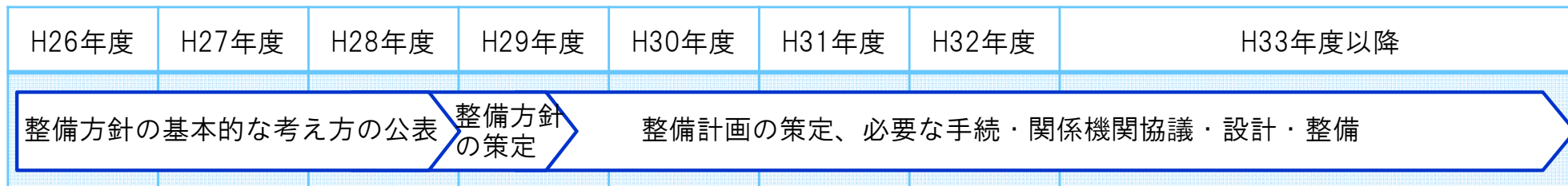
平成29年度
夏頃

「名古屋駅周辺交通基盤整備方針（案）」について、
市民意見の聴取を実施



「名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会」を開催し、
「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」を策定

■ プロジェクトのスケジュールイメージ



- ・名古屋駅東側駅前広場において、タクシー送り込み方式の社会実験を実施し、その効果を検証した。
（平成28年11月24日（木）～29日（火））

＜社会実験 概要図＞



＜隔地プール運用時間等＞

	天候	社会実験期間					トータル 運用時間
		10 ～ 12	12 ～ 14	14 ～ 16	16 ～ 18	18 ～ 20	
11/24(木)	曇	■	■	■	■	■	8時間15分
11/25(金)	晴				■		1時間9分
11/26(土)	晴			■	■		3時間25分
11/27(日)	雨						0分
11/28(月)	晴			■	■		3時間11分
11/29(火)	晴			■			1時間11分

■：隔地プール運用時間

運用開始の条件(社会実験2日目以降)

- ・駅前プール内のタクシーが30台以上待機かつタクシー利用者の待機列がなくなったときから運用開始

＜実験の結果と今後の取り組み＞

- ・実験2日目以降は概ね午後1時から午後5時までの時間帯で隔地プールを運用。
- ・社会実験期間中、タクシーが駅前プールへの入庫待ちで名駅通に並ぶことはなかった。
- ・送り込み方式の運用を行う上での課題や駅前広場の構造等に起因する課題を把握。
- ・送り込み方式に限らずタクシー滞留車両の適正化に向けた新たな運行システムを引き続き検討。