

名古屋駅周辺 交通基盤整備方針(案)



名古屋市

平成29年8月

名古屋駅周辺 交通基盤整備方針(案)

1 目的・位置付け

2 目指す姿

3 整備方針

(1) 基本的な考え方

(2) 交通施設の配置・整備

(ア) 駅とのアクセス性の向上

- (a) 鉄道施設
- (b) 高速道路
- (c) 一般道路
- (d) 歩行者通路

(イ) 総合交通結節機能の強化

- (a) ターミナルスクエア等
- (b) バスターミナル
- (c) 自動車駐車場等
- (d) 自転車駐車場等
- (e) 広場等(リニア駅上部空間)

(ウ) ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成

(3) 実現に向けて

(4) 今後の進め方

- 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(以下、まちづくり構想)」を平成26年9月に策定しました。

「名古屋駅周辺まちづくり構想」

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～

まちづくりの 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
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
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
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

- まちづくり構想では、構想実現を図るため、右図の10の主要プロジェクトを進めることとしており、このうち交通基盤関連プロジェクトについては、下記となっています。

- わかりやすい乗換空間の形成
- 駅前広場周辺の再整備
- 東西ネットワークの強化
- 名鉄名駅再開発計画
- 高速道路とのアクセス性の向上
- 名駅通の歩行者空間の拡充
駅へのアクセス性の改善
- ゆとりある地下歩行者空間の形成

- 「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」は、交通基盤関連プロジェクトを中心にその推進を図るため、高速道路などの交通ネットワークの強化や、乗換空間、駅前広場、バスターミナルなどの乗換利便性の向上等を図るための各交通施設について、今後の整備内容を具体化するための方向性を示すものです。



※本方針における交通施設とは、鉄道施設、高速道路、一般道路、歩行者通路、ターミナルスクエア、バスターミナル、自動車駐車場、自転車駐車場など
 ※ターミナルスクエアとは、乗換利便性を向上させるため、乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能を備えた広場空間

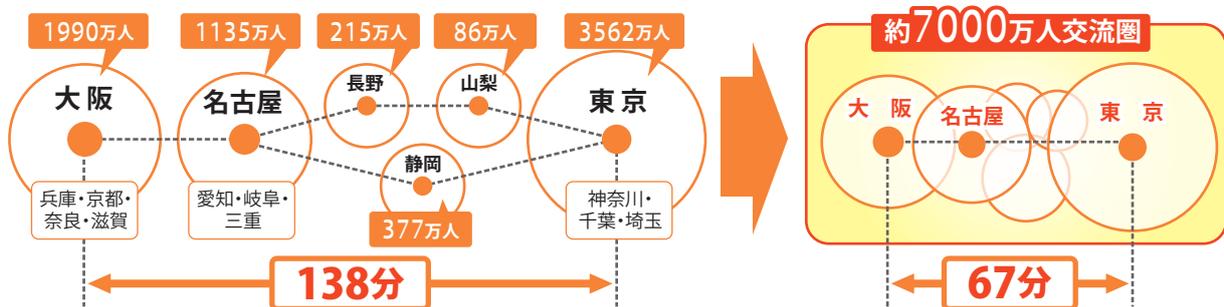
1 背景・課題

- 名古屋駅には現在9の鉄道路線が乗り入れており、1日約122万人(※)に利用されています。また、高速バスや市内路線バス等のバスターミナルや駅東西の駅前広場、駐車場などがある交通結節点となっています。
- 加えて、新たな国土軸となるリニアが10年後に開通し、鉄道ネットワーク及び高速道路ネットワークで名古屋駅と中部国際空港、貿易黒字額日本一である名古屋港がつながり、日本でトップクラスのターミナル駅になります。
- さらに東京～大阪間でリニアが開業すれば東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、1つの巨大な都市圏(スーパーメガリージョン)が誕生し、約7,000万人の交流圏が生まれることとなります。その中心に名古屋が位置しており、玄関口である名古屋駅周辺地区は、スーパーメガリージョンの交通拠点として、鉄道ネットワークや道路ネットワークを始めとする交通基盤を最大限活かすことが求められています。

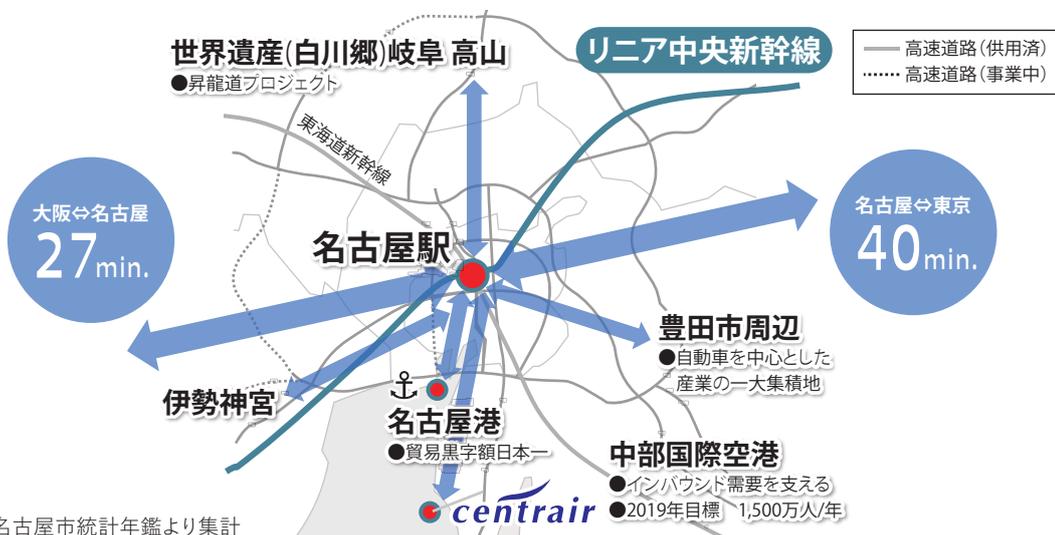
現在ある9の鉄道路線



リニア開業による交流圏の変化



名古屋駅周辺地区を中心とした広域ネットワーク



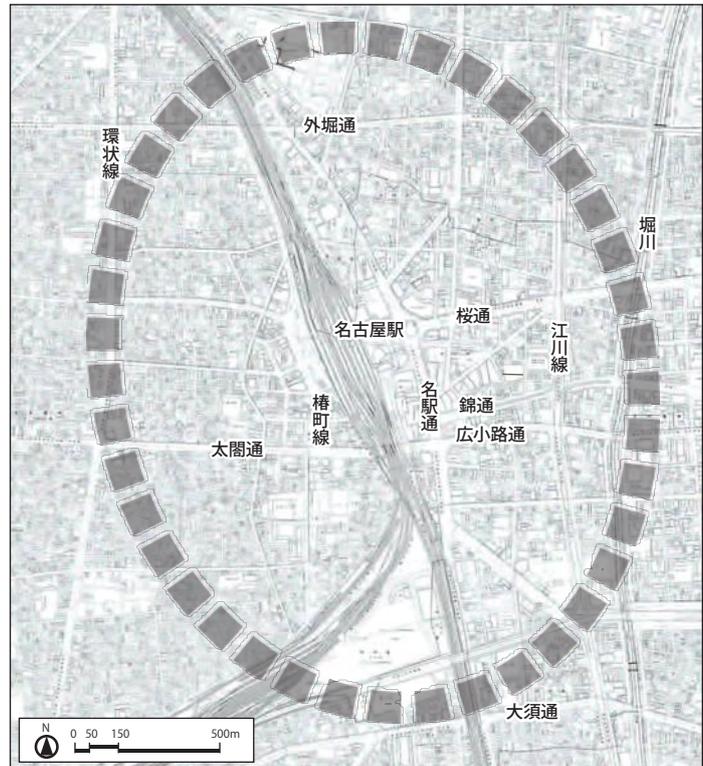
※平成27年度名古屋統計年鑑より集計

- しかし、名古屋駅においては、動線上の段差が多く、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となっています。
- また、高速道路ネットワークについては、栄方面へのアクセスを基本に整備されているため、名古屋駅へ向かうためにはUターンや迂回が必要となっており、名古屋駅への速達性に欠ける状況です。
- さらに、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しています。
- このため、これらの課題の解消が必要となっています。

2 目指す姿

- リニア開業予定の平成39年度における名古屋駅周辺地区の人の動きは、現在より約13%増加すると想定されます。
- 名古屋駅周辺の交通基盤には、これらの増加する人々の活動に的確に対応していくため、各方面との交通ネットワークの充実・強化を図り、駅へのアクセス性の向上を図っていくことが必要です。
- また、多様な交通モードの結節点として、駅周辺に集中する交通を適切に処理していくことが重要な機能として求められます。
- 加えて、多くの来訪者が利用するスーパーターミナルとして求められるものは、ユニバーサルデザイン等に基づく空間づくりです。国内外から初めて来られた人にも、移動のストレスのない「わかりやすさ」を感じられる、利用しやすい空間を目指します。
- 次に「心強さ」です。多くの人が集まる交通拠点であるため、都市災害にも強い安心・安全な空間を目指します。
- 最後に「名古屋らしさ」です。どこにでもある空間ではなく名古屋を印象づける空間を目指します。

名古屋駅周辺地区



名古屋駅周辺交通基盤の目指す姿

交通機能

駅へのアクセス性の向上、多様な交通モードの結節機能強化の実現

空間機能

ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成の実現
「わかりやすさ」「心強さ」「名古屋らしさ」

1 基本的な考え方

「世界に冠たるスーパーターミナル・ナゴヤ」の実現に向けて、交通基盤の整備については、以下の3つの取り組みをすすめます。

- (ア) 各方面から名古屋駅へのアクセス性を向上させます。
- (イ) 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します。
- (ウ) ユニバーサルデザイン等に基づき、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい象徴的な空間を形成します。

(ア) 各方面から名古屋駅へのアクセス性を向上させます。

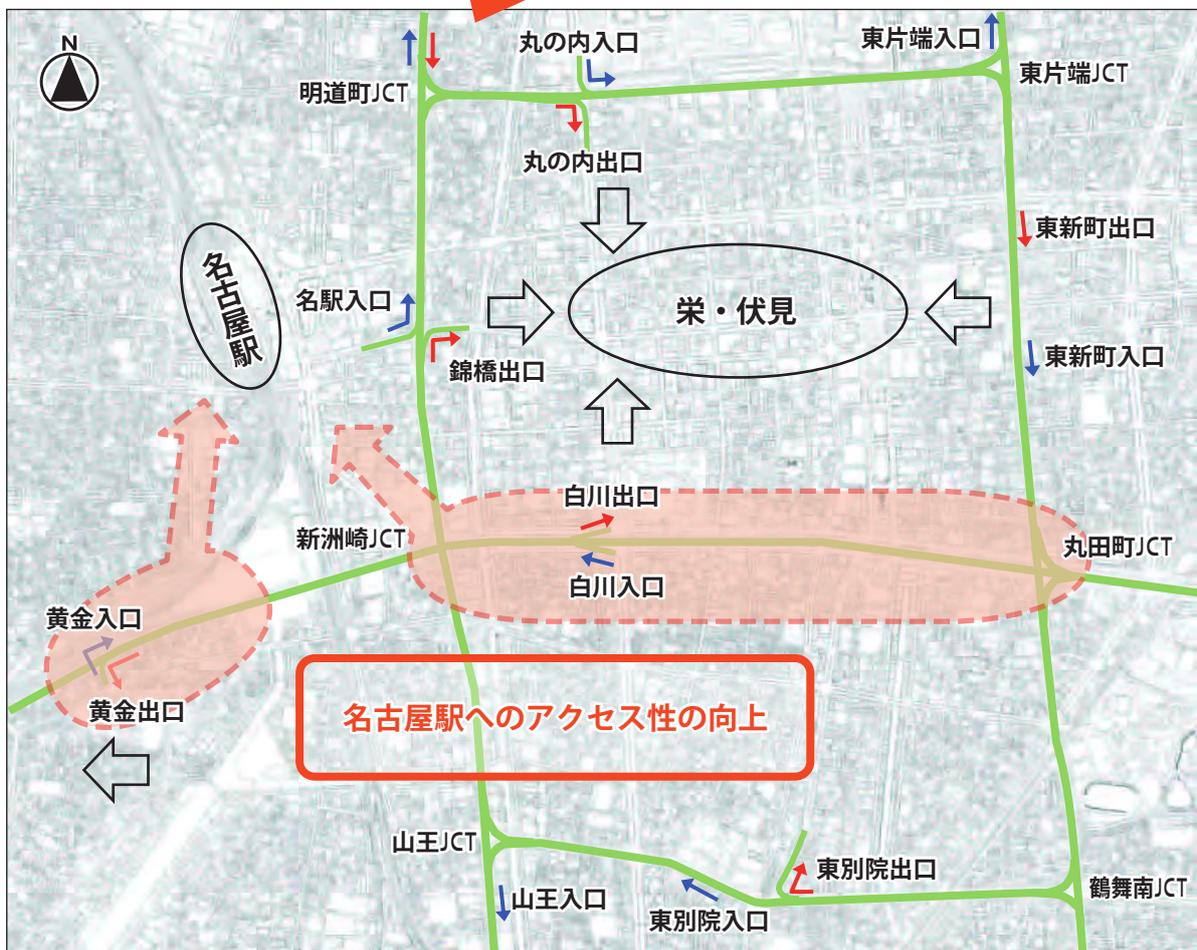
(a) 鉄道ネットワーク等の強化

- リニアという新たな国土軸の中核駅となる名古屋駅と海外からのインバウンド等の中継拠点となる中部国際空港とのアクセス強化や、地域交通拠点の形成に資する名鉄名古屋駅の機能拡張を促進します。
- リニア効果を名駅だけでなく、栄方面へ展開するため、地下鉄名古屋駅の利便性・快適性の向上を図ります。

(b) 自動車ネットワークの強化

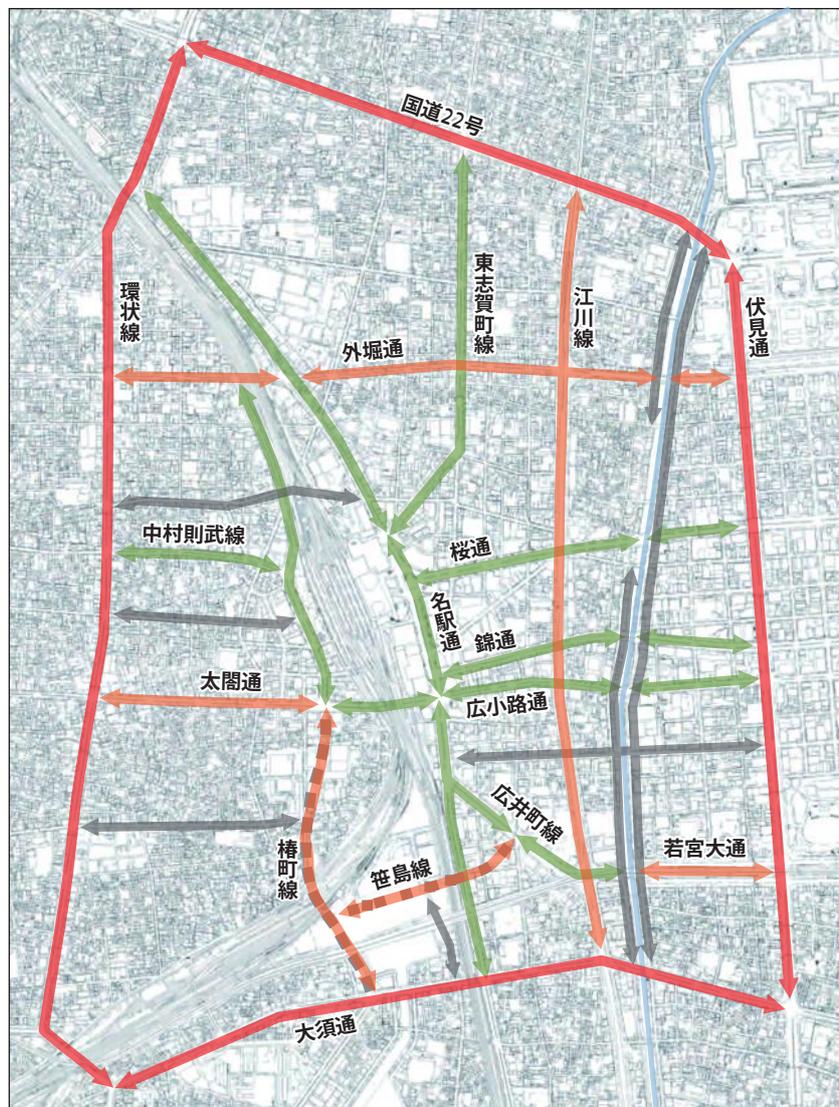
- 名古屋高速道路は、名二環と一体となって、名古屋都市圏の道路網の骨格となる自動車専用道路であり、本市への流出入交通の円滑な迂回分散を促すとともに、平面道路の混雑緩和、地域の交通環境の改善や安全性・快適性の向上等の役割を担っています。しかし現在、都心環状線は栄・伏見地区方面への出口配置であるなど名古屋駅へスムーズにアクセスしにくいことから、出入口の追加・改良等により周辺地域から名古屋駅へのアクセスの向上等を図ります。

名古屋駅周辺の高速道路ネットワーク



- 幹線道路は都市内におけるまとまった交通を受けもつとともに、都市の骨格を形成しています。現在、名古屋駅周辺では、駅や周辺施設を発着する自動車と駅や周辺施設を利用せず南北方向に通過していく自動車の混在により、駅東側の名駅通に自動車交通が集中しています。
- そのため、南北方向のネットワーク強化等により、通過交通等を周辺の幹線道路に迂回誘導するとともに、駅西側へのスムーズなアクセスの確保やJR在来線等を横断するルートの確保を図るなど、自動車ネットワークの機能分担を明確にしていきます。
- なお、交通施設の整備期間中は、歩行者や自動車などに影響を与え、交通渋滞等が懸念されます。そのため、適切な交通誘導や代替機能の確保などの対応策についても合わせて検討します。

名古屋駅周辺の自動車ネットワークの機能分担



- ➡ 通過交通等の迂回誘導を担う幹線道路
- ➡ 都心部を目的地とする交通を担う幹線道路
- ➡ 自動車だけでなく様々な機能を担う幹線道路(※1)
- ➡ 上記以外の幹線道路
- ■ ■ 整備中及び整備予定の幹線道路

※1 様々な機能とは、賑わい空間の創出、路面公共空間の充実、自転車走行・歩行の安心・安全な環境の確保
 ※地域の意向を踏まえ、整備区間や整備内容などを具体化します。

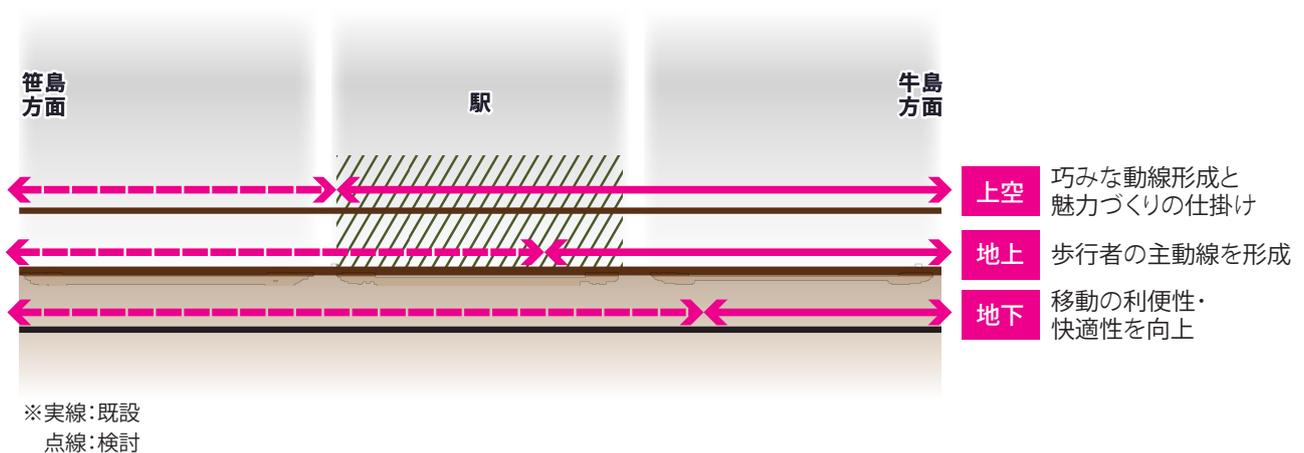
(c) 地上及び上空・地下を活用した歩行者ネットワークの強化

- 駅周辺の歩行者ネットワークについては、主動線となる中央コンコースが地上レベルで、まちとまちをつないでいるのが名古屋駅の特性です。このわかりやすい空間構造を活かし、地上レベルで乗換動線や駅からまちへのネットワークを強化します。
- また、より機能的で利便性の高い移動環境の充実を図るため、民間ビルにおける上空デッキや地下街などの地下の歩行者空間と連携し、官民一体となって、東西・南北の歩行者ネットワークを強化することにより、駅からまちへ、まちからまちへのネットワーク形成の強化を図ります。

各階層による東西ネットワーク



重層的な南北ネットワークのイメージ(駅東側)



(イ) 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します。

(a) 多様な交通施設の効果的な配置

- 名古屋駅周辺地区は鉄道、バス、タクシー、自家用車、自転車、新たな路面公共交通システム(※)など、様々な交通モードが集中するため、限られた都市空間において、これらの交通機能が効果的に発揮されるよう、必要となる交通施設の適切な配置を進めます。

(b) 来訪者にもわかりやすい乗換環境の創出

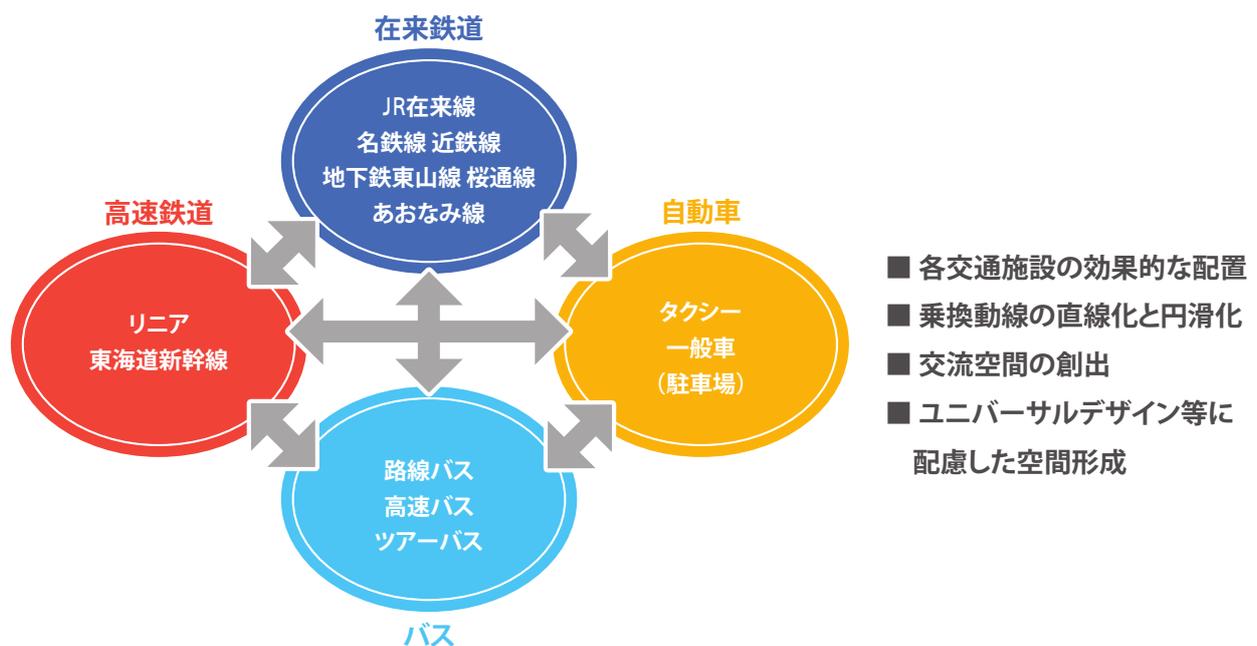
- ユニバーサルデザイン等も踏まえ、国内外からの来訪者に対しても、わかりやすく利用しやすい乗換環境を創出するため、主要な乗換動線における高い視認性の確保や、案内機能も備えた広場空間の適切な配置等を図ります。

(c) 利便性の高い円滑な乗換空間の形成

- 名古屋駅周辺地区における通勤、業務、買い物等の市民の都市活動の利便性向上等を図るため、多様な移動需要に応える円滑な乗換空間の形成を進めます。

(d) 人々の交流空間の創出

- 多様な交通が結節する空間である名古屋駅周辺地区は、多様な人々が集い、交流する空間でもあります。待ち合わせや休憩、イベント等の賑わい創出も可能な交流空間を適切に確保します。



※新たな路面公共交通システムについては、駅前広場の再整備等と整合を図りつつ、「新たな路面公共交通システムの導入に係る基本的な考え方」(H29.3公表)に基づき具体的な事業内容を検討中(以下、同様)

(ウ)ユニバーサルデザイン等に基づき、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい象徴的な空間を形成します。

(a)ユニバーサルデザインに配慮した空間形成

- 主要な乗換動線において、動線を直線化するとともに、上下移動の負担を少なくするなど、ユニバーサルデザインへの配慮をすすめることでわかりやすく、利用しやすい乗換を実現します。
- 乗換動線や駅からまちへの動線などにおいて、シンプルでわかりやすく一体性・連続性があるなど、案内サインの充実をすすめることで円滑な誘導を図ります。

(b)安心・安全な空間形成

- 多くの人が集まる交通拠点であるため、大規模地震等の自然災害に対しても安心・安全な避難が行えること等が必要となります。新たに整備する広場空間については、災害時の活用も加味した空間形成を図ります。

(c)トータルデザインに配慮した空間形成

- 各交通施設の設計にあたっては、防災性や環境に配慮しながら、統一感のある質の高い象徴的な空間形成に向け名古屋駅周辺トータルデザイン指針(案)(以下、トータルデザイン指針(案))に配慮した空間形成を目指します。(P28参照)

2 交通施設の配置・整備

(ア) 駅とのアクセス性の向上

(a) 鉄道施設

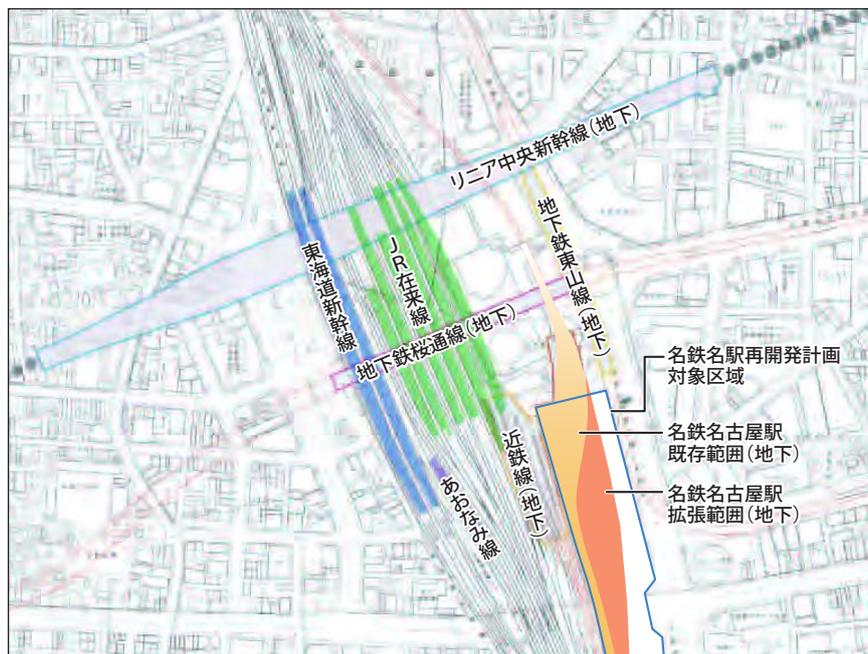
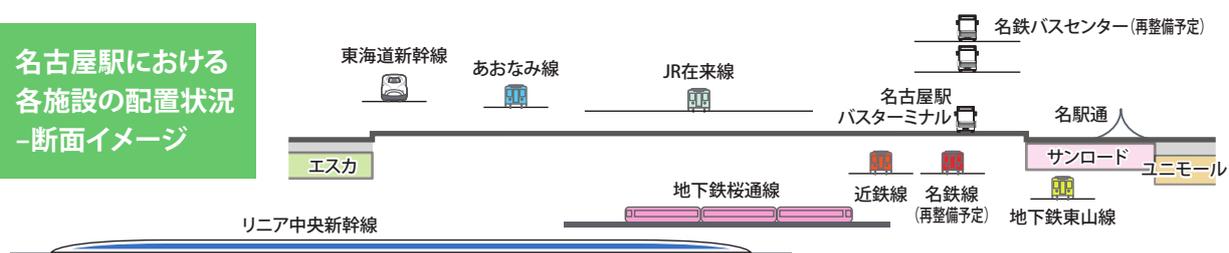
方向性

約7千万人が交流する3大都市圏を広域高速鉄道ネットワークで結ぶこととなる、リニア開業に合わせて、よりネットワーク効果を高めるため、利便性・快適性を向上させます。

内容

- 中部国際空港へのアクセス向上と地域交通拠点の形成に資する名鉄名古屋駅の機能拡張を促進します。
- リニア効果が広く栄地区等に展開されるよう、桜通線の利用促進など地下鉄名古屋駅とリニア駅の乗換利便性を高めます。
- その他の鉄道駅においても、現状の駅構造を活かしつつ、乗換等の利便性・快適性の向上を図ります。

駅施設の位置関係

名古屋駅における
各施設の配置状況
-断面イメージ

(b) 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ます。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ます。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します。

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ります。
- 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ります。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します。
- 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ります。

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、交通の円滑化を図ります。

アクセス向上の考え方



(c) 一般道路

方向性

駅周辺に集中する自動車交通に対応するため、通過交通の迂回・分散を図り、自動車の駅へのスムーズなアクセスを確保するとともに、歩行者の回遊性を向上させるため、魅力ある歩行者空間を形成します。

内容

① 椿町線、笹島線の整備・活用

● 椿町線の早期開通・改善、笹島線（東側区間）の整備により、自動車ネットワークを強化するとともに、名駅通に集中する交通の分散を図ります。

② 名駅通における自動車の駅へのアクセス性の改善及び歩行者空間の拡充

- バス停はバスターミナルなど、タクシー乗降場は駅前広場など自動車交通流を阻害しない場所への設置を基本とします。
- 一般車の乗降場は現行の交通規制を踏まえ、駅前広場など自動車交通流を阻害しない場所への設置を基本とします。
- 通過交通の抑制や歩行者動線に配慮した交差点の改良及びモニュメント「飛翔」の移設等を行うことにより、象徴性の高い駅前空間形成や自動車交通の円滑化を図ります。
- 道路交通情報の提供等による自動車交通の集中の緩和を図ります。
- 周辺の開発計画や新たな路面公共交通システムと整合を図り、自動車による駅へのスムーズなアクセス性を確保しつつ、道路空間の配分の見直し等により歩行者空間の拡充を図ります。

③ その他の幹線道路・区画道路における歩行者空間の拡充

- 新たな路面公共交通システムと整合を図りながら、自動車による駅へのスムーズなアクセス性を確保しつつ、道路空間の配分の見直し等により歩行者空間を拡充します。

(調整事項)

- ・交通円滑化に向けた駅周辺の道路網の運用 ・通過交通抑制の具体的方法 ・名鉄名駅再開発計画との整合
- ・道路空間再配分による自動車交通への影響検証 ・椿町線における高架アクセス
- ・名駅通について歩行者の横断に配慮しつつ、信号交差点の削減や改善

名古屋駅周辺の自動車・歩行者ネットワークの機能分担



- ➡ にぎわいの誘導を図る幹線道路
- ➡ 自動車だけでなく、様々な機能を担う幹線道路(※1)
- 幹線道路と地域資源等をつなぐ区画道路
- 地域資源(名古屋駅周辺まちづくり構想P34参照)
- 整備中及び整備予定の幹線道路

※1 様々な機能とは、賑わい空間の創出、路面公共空間の充実、自転車走行・歩行の安心・安全な環境の確保

※地域の意向を踏まえ、整備区間や整備内容などを具体化します。

(d) 歩行者通路

方向性

駅周辺開発等により一層増加する駅周辺への来訪者に対応し、魅力づくりや利便性・快適性の向上に向け、歩行者空間を確保し、重層的な歩行者ネットワークを強化します。

内容

① 地上レベルでの歩行者動線の強化

●地上レベルについては、周辺の開発計画や新たな路面公共交通システムの検討等と整合を図りながら、自動車による駅へのスムーズなアクセス性を確保しつつ、道路空間の配分見直し等により歩行者空間を拡充することで強化します。

② デッキレベルでの歩行者動線の確保

●駅東側において、JPタワー名古屋、JRゲートタワー、タワーズデッキ、名鉄名駅再開発計画(笹島交差点南まで)をデッキレベルで結び、南北方向の歩行者ネットワークを強化します。

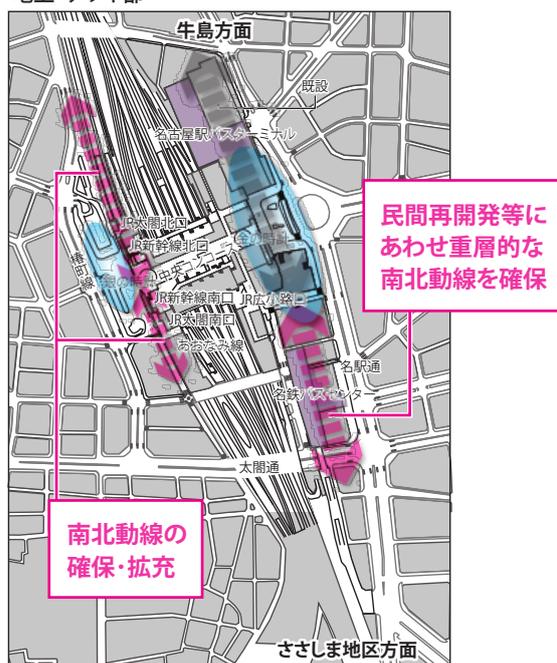
③ 地下歩行者空間の確保・拡充

●ターミナルスクエアと連携した、わかりやすくゆとりのある地下広場空間を確保するとともに、南北方向の歩行者動線を拡充します。

●また、民間再開発等にあわせて地下歩行者空間を確保し、地下の歩行者ネットワークを強化します。

●ロータリー交差点の地下部分については、交差点の改良計画と整合を図り、地上と一体でターミナル機能を発揮する地下広場空間を確保します。

地上・デッキ部



地下部



(調整事項)

・名鉄名駅再開発計画などの民間再開発の計画との整合 ・地下街店舗・設備等の移設などの機能確保

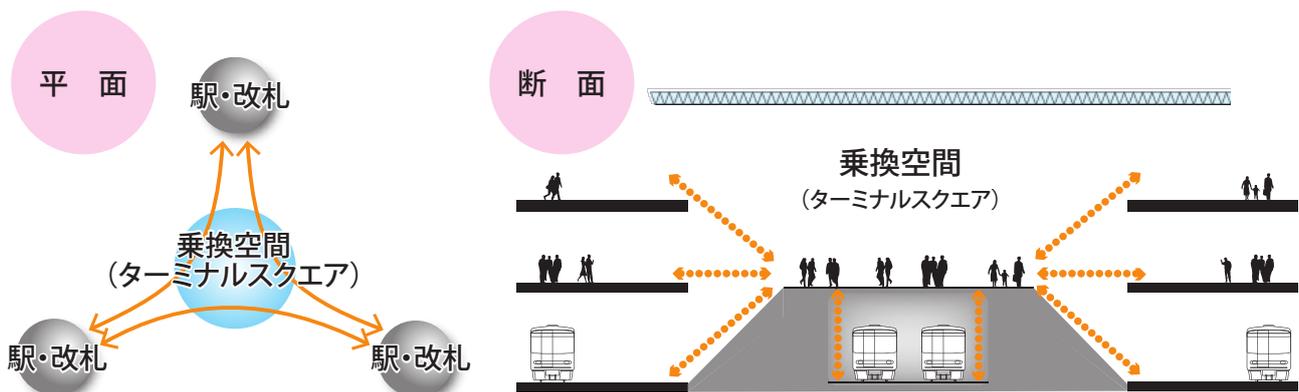
(イ) 総合交通結節機能の強化

(a) ターミナルスクエア等

方向性

名古屋駅は鉄道やバスなど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、移動の負担もかかっています。そのため、改札内～外の円滑な乗換に資するよう、主要な乗換動線をできる限り直線化し、先まで見通せるような高い視認性を確保することで、来訪者に対してもわかりやすい乗換環境の創出を図ります。併せて、主要な乗換動線に沿ってエスカレーター等を配置するなど、昇降施設等を適切に配置することで移動の円滑化を図るとともに、広場空間「ターミナルスクエア」を整備し、わかりやすく、利便性の高い円滑な乗換空間を形成します。

ターミナルスクエアのイメージ



また、タクシー・一般車の動線の交錯やタクシーの路上滞留等による道路交通の阻害を解消するとともに、人が集い・憩う広場空間や風格・魅力のある空間を確保し、駅前広場周辺の再整備を行います。

駅前広場においては、以下のことに基づいて整備を行います。

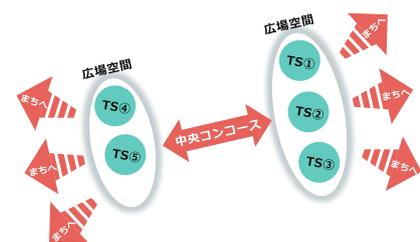
◇中央コンコースの東西に広場空間を配置

東西の主動線となる中央コンコースの東西に、わかりやすく利用しやすい空間の確保のため、案内機能とたまり機能を備えたゆとりある広場空間を配置する

◇広場空間からつながるまちへの動線を確保

中央コンコースが地上レベルで駅の東西をつないでいるという名古屋の特性を活かし、まちの東西をつなぐため、地上レベルで広場空間からつながるまちへの動線を確保する

駅前広場の整備イメージ



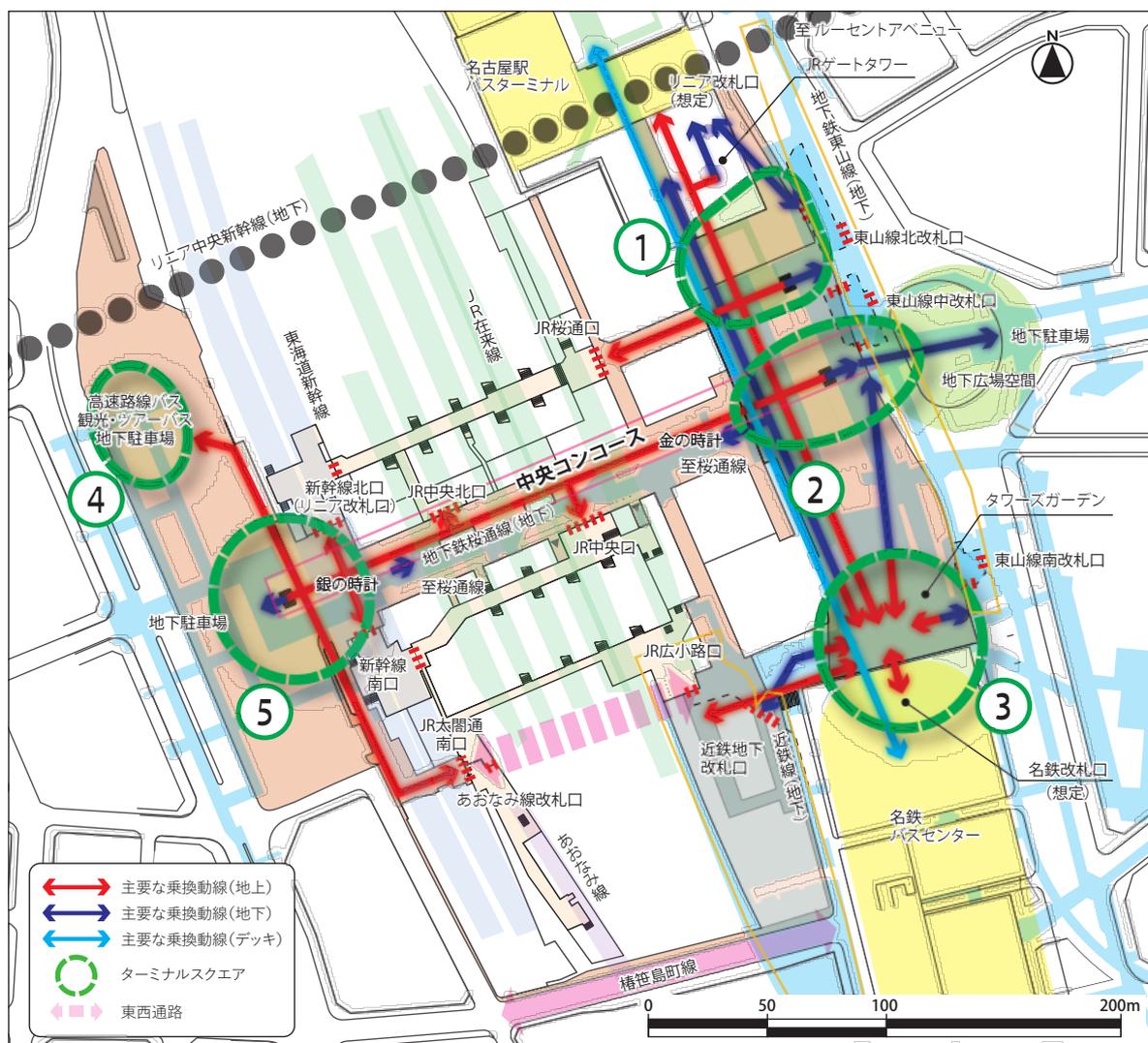
TS:ターミナルスクエア

内容

① ターミナルスクエアの整備

- 乗換利便性を向上させるため、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「ターミナルスクエア」を、主要な乗換動線が交差する5箇所において現地に即した形で設け、相互に関連し、全体として乗換空間の機能を発揮させます。
- 地下からの避難や浸水対策など、災害時の安全性に配慮するとともに、歩行者動線の連続性や視認性を考慮し、地表レベルを基準とした空間形成を図ります。

主要な乗換動線とターミナルスクエアの整備イメージ



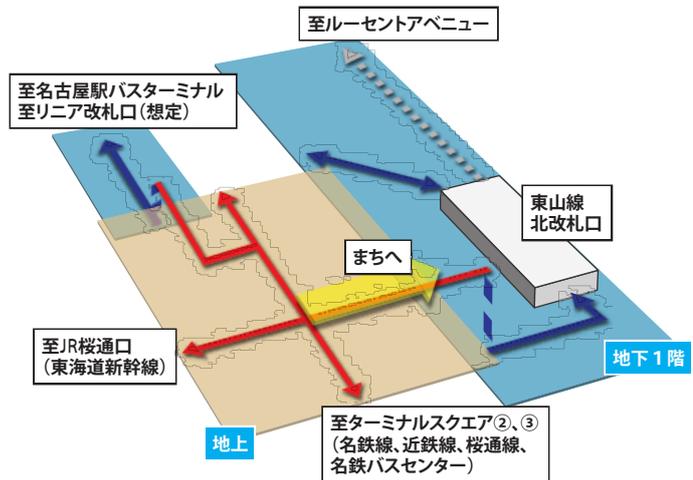
(調整事項)

- ・駅前広場の交通機能の確保 ・歩行者動線を確保しつつ、ホテルへの荷さばき動線、車寄せへの動線確保
- ・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

■ 主要な乗換動線等のイメージ

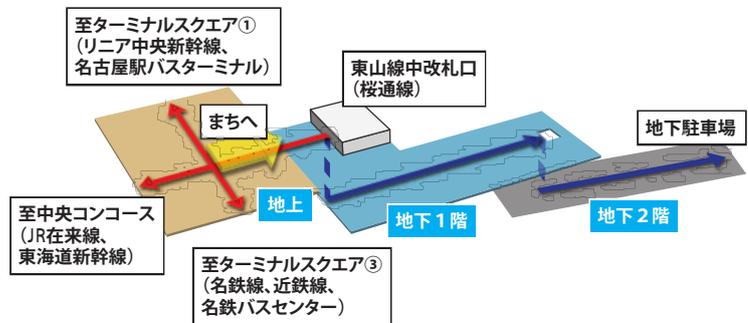
ターミナルスクエア①

- JR在来線、地下鉄東山線、リニア中央新幹線、名古屋駅バスターミナル及びまちをつなぐ乗換空間を整備
- 地下鉄施設等の再配置により南北地下動線を直線化

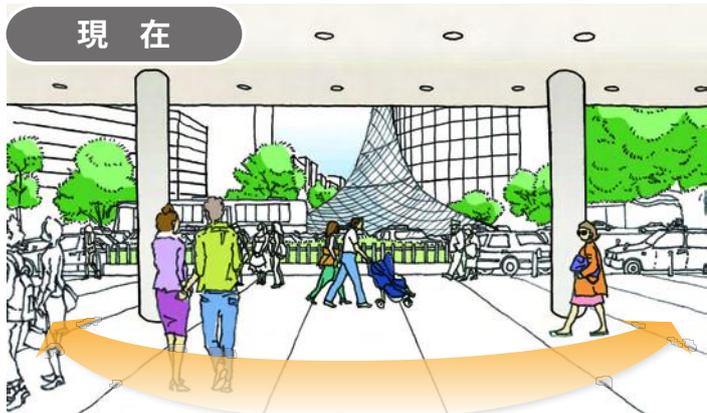


ターミナルスクエア②

- 中央コンコース正面に、地上と地下広場空間一体でターミナル機能を発揮し、地下鉄東山線(地下鉄桜通線)、地下駐車場をつなぐ動線と、視認性を確保した乗換空間を整備
- 中央コンコースからまちへと直線的につなぐ動線と視認性を確保



動線と見通しのイメージ図



まちへの動線や東山線等との乗換動線は、迂回している

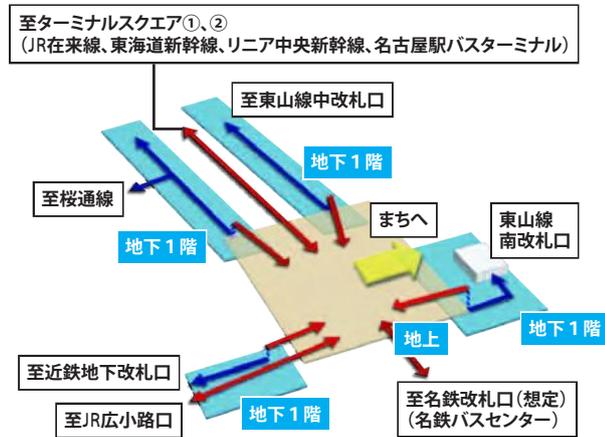


まちとの動線や東山線等との乗換動線を、直線的にする

※イメージ図であり、今後まちとの動線や乗換動線など歩行者空間の検討を進め、施設・設備等の位置・規模についてもあわせて検討します。

ターミナルスクエア③

- タワーズガーデンの撤去等により、地表レベルに乗換空間を整備
- JR在来線、名鉄線、近鉄線、地下鉄東山線、地下鉄桜通線、名鉄バスセンターの乗換先及びまちへの動線と視認性を確保



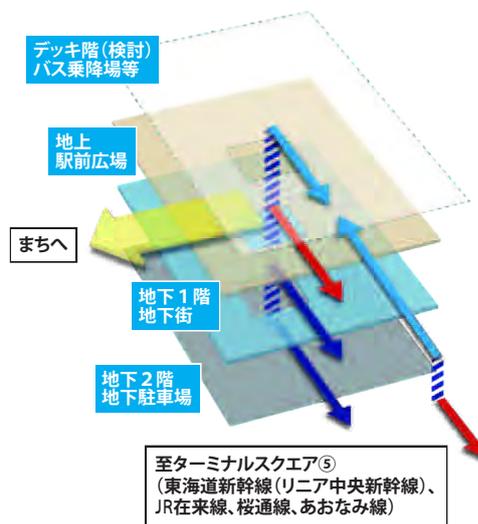
動線と見通しのイメージ図



※イメージ図であり、今後まちとの動線や乗換動線など歩行者空間の検討を進め、施設・設備等の位置・規模についてもあわせて検討します。

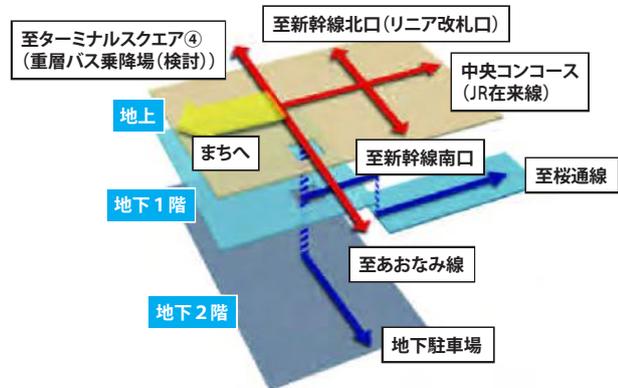
ターミナルスクエア④

- 地下駐車場、地下街、駅前広場、重層バス乗降場(検討)の4層をつなぐ乗換空間を整備



ターミナルスクエア⑤

- 中央コンコースの正面に、東海道新幹線(リニア中央新幹線)、地下鉄桜通線、あおなみ線、地下駐車場をつなぐ乗換空間を整備
- 中央コンコース前付近の昇降施設等の再配置により、乗換先やまちへの動線と視認性を確保



動線と見通しのイメージ図

現在



まちへの動線が、狭く、わかりにくい

将来イメージ



まちへの動線を、広く、わかりやすくする

※イメージ図であり、今後まちとの動線や乗換動線など歩行者空間の検討を進め、施設・設備等の位置・規模についてもあわせて検討します。

② 新たな東西通路等の整備

- 歩行者が集中する中央コンコースの快適性の向上や、駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線を確保するため、JR広小路口とJR太閤通南口を結ぶ平面で直線的な東西方向の通路の整備に向けて検討をすすめる。椿筈島町線においては、必要な自転車駐車場機能を確保しつつ、快適な歩行環境を整備します。
- 中央コンコースの地下に位置する既存のファッションワンや地下鉄桜通線コンコースをできるだけ直線化し、視認性を確保します。

③ 駅前広場

【東西駅前広場共通】

■ タクシー・一般車の乗降機能の分離・配置等

- 乗換利便性向上や、駅周辺道路交通の円滑化に資する空間を確保します。
- 駅前広場のスムーズな進入・退出のため、タクシー・一般車の乗降機能について、より安全・円滑性の確保に向けた分離・配置を検討します。
- タクシー滞留車両の適正化のための新たな運行システムを検討し、一般車についても乗降のあり方について検討します。

■ 視認性が高く、ゆとり・賑わいのある空間の確保

- 視認性の高い空間とするとともに、待ち合わせや休憩ができ、ゆとり・賑わいを感じられる空間を確保します。

■ 駅とまちを結ぶスムーズな動線の確保

- 中央コンコース及び東西の駅前広場における南北動線を主軸とし、駅とまちのつながりに配慮した歩行者動線を確保します。
- タクシー・一般車乗降場など道路系交通施設の適切な配置によりスムーズな歩行者動線を確保します。

■ 名古屋を印象づける空間の形成

- 駅東西エリアの特性や駅前広場とまちの相互の見え方に配慮した、名古屋を印象づける統一感のある空間をデザインします。
- 空間デザインにあたっては、名古屋駅を発着する新たな路面公共交通システム(P9参照)が、来訪者がまちに出る際に視界に入ってくるような工夫をするなど、名古屋を印象づける空間形成を図ります。

【西側駅前広場】

■ バス乗降場の設置及び重層的な利用の検討

- 路上乗降の解消等のため、駅前広場を中心に高速路線バス、観光・ツアーバスを含めたバス乗降場を設置するとともに、ターミナルスクエアと連携し、重層的な利用を検討します。

【東側駅前広場】

■ 駅前ロータリー交差点の改良

- 通過交通の抑制や歩行者動線に配慮した交差点の改良及びモニュメント「飛翔」の移設等を行うことにより、象徴性の高い駅前空間形成や自動車交通の円滑化を図ります。

(調整事項)

- ・駅前広場の交通機能の確保 ・送り込み方式の社会実験の評価を踏まえたタクシー等滞留機能の確保
- ・荷さばき施設の移設先の確保 ・駐車場設備等の移設先の確保 ・地下街店舗・設備等の移設などの機能確保
- ・歩行者動線を確保しつつ、ホテルへの荷さばき動線、車寄せへの動線確保 ・JR広小路口から名駅通方面への歩行者動線確保
- ・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 ・バスターミナル・バス乗降場間の関係(役割等)
- ・バス乗降場の施設規模の確保 ・リニア計画との整合 ・通過交通抑制の具体的方法 ・道路空間再配分による自動車交通への影響検証

(b)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・バス乗降場を配置します。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・安全性の確保を図ります。

内容

① 3箇所のバスターミナル・バス乗降場を集約

●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します。

バスターミナル・バス乗降場の配置



(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
- ・リア計画との整合
- ・名鉄名駅再開発計画との整合

(c) 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します。

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(ユニモール・エスカ)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ります。
- 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します。また、今後整備する駐車場等は、名駅通以外に出入口を設けるなど、名駅通の自動車交通に配慮します。

② 民間駐車場の適正な確保

- 平成29年4月の駐車場附置義務制度の改正による原単位(※1)の緩和、隔地(※2)要件の緩和、それらの既存建築物への遡及適用などの仕組みを活用して、引き続き、駐車場附置義務制度により必要な駐車場を確保するとともに、空き駐車スペースの有効活用や駐車場の集約化を行い、自動車交通の整流化、安全・快適な歩行者環境及び賑わい施設が連続した街並みの形成を図ります。

※1 原単位：附置義務駐車場1台当りの建築物の床面積

※2 隔地：附置義務の対象となる建築物の敷地外に附置義務駐車場を確保すること

(調整事項)

- ・駐車場(一般車乗降機能を備えた)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

(d) 自転車駐車場等

方向性

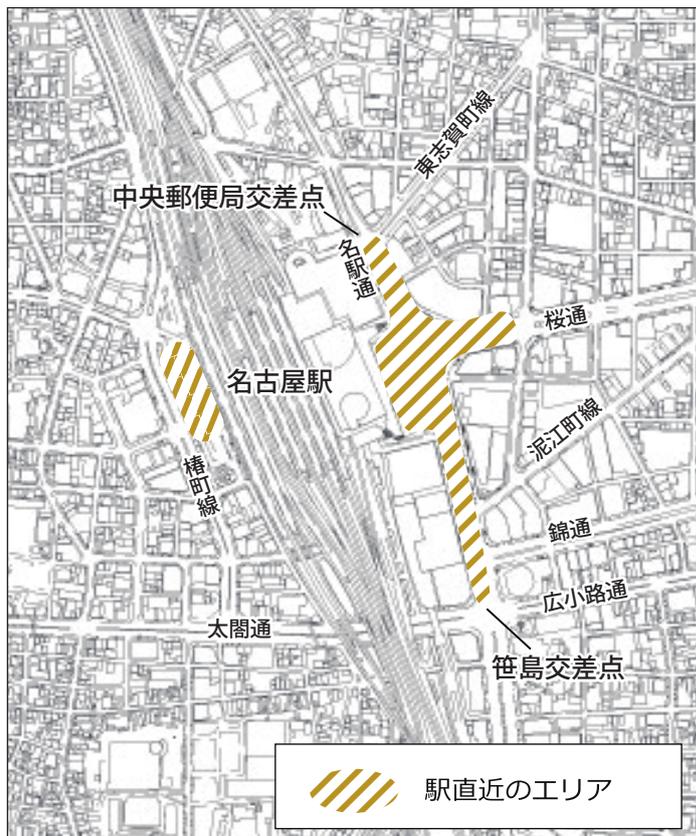
駅前にふさわしい景観形成や自転車等利用者の利便性向上に向けて自転車駐車場を適切に配置するとともに、自転車利用者の安全性・利便性向上のため通行空間を整備します。

内容

① 自転車駐車場の配置

- 行政・開発事業者・鉄道事業者等の各々の役割分担のもと、連携・協力を図りつつ、通勤、買い物など自転車等利用者の特性を踏まえて自転車駐車場を適切に配置します。
- 駅前広場の再整備等にあわせて自転車駐車場の再配置を進めます。
- 民間再開発にあわせて一般の用に供する自転車駐車場の整備を促進します。
- 駅直近のエリアにおいては、景観や歩行者の快適性に配慮した自転車駐車対策を進めます。

駅直近のエリア



② 通行空間の整備

- 安心・安全に自転車通行ができるよう総合的なネットワークの形成を図り、路面標示の活用等により通行区分の明確化を進めます。

(e) 広場等(リニア駅上部空間)

方向性

駅周辺開発等により一層増加する来訪者に対応するとともに、駅周辺ではオープンスペースが少ないことから、リニア駅上部空間を有効に活用し、街区再編等により人々が集い・憩い・交流するまちの中心となる広場空間を形成します。なお、この方向性については、関係地権者などの意見等を踏まえ検討を行い、リニア駅周辺のまちづくりの方向性を定め、進めていきます。

内容

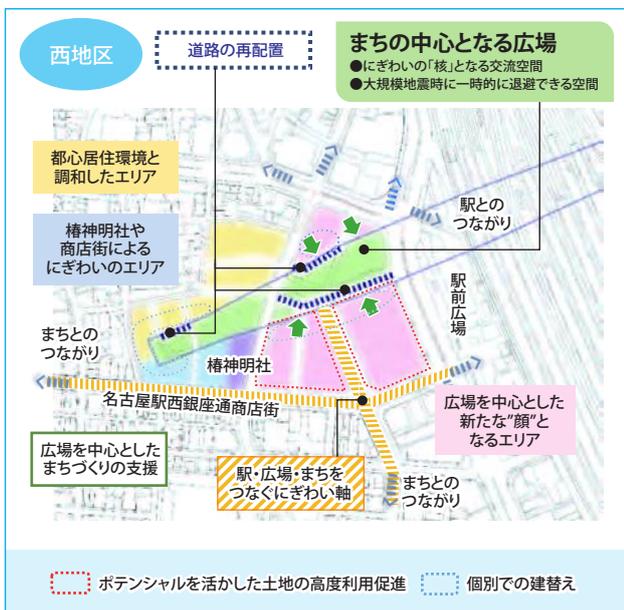
① 広場空間等の形成

- 道路を再配置し、駅へのつながりに配慮した広場空間の確保等によって駅前にふさわしい開発の誘導を図ります。
- 大規模地震時には、駅周辺の人が一時的に退避する場所として活用します。
- 駅の東側では、駅前にふさわしい風格を有し、駅から広場へ、広場から周辺のまちへと人が回遊するような、魅力的なプロムナード空間とします。
- 駅の西側では、駅につながる貴重な大空間として、イベントなどの多様な活動により、周辺から人々が集まり、にぎわいの「核」となる交流空間とします。

広場の位置



リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)



※広場内にリニア関連施設が配置される予定です。

(ウ)ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成

(a)ユニバーサルデザインに配慮した空間形成

① バリアフリー等の視点に基づく整備

- 主要な乗換動線をできる限り直線化するとともに、上下双方向のエスカレーターやエレベーター等の適切な配置を検討し、上下移動の負担を少なくします。
- 待ち合わせ、休憩等のためのスペースの確保や、視覚障害者誘導用ブロックや点字案内、音声案内など、情報案内設備を充実させます。
- 障害当事者等の意見や平成32年東京オリンピック・パラリンピックの動向を踏まえ、国際レベルのターミナル駅にふさわしい水準の整備、改善を順次行っていきます。

② 案内サインの充実

- 適切な配置、表記方法の工夫をするなど、シンプルでわかりやすく、一体性・連続性・継続性のあるサインとなるよう改善します。
- 地下街等周辺施設、道路上の歩行者系サインとの整合を図ります。
- 障害当事者等の意見や平成32年東京オリンピック・パラリンピックの動向を踏まえ、国際レベルのターミナル駅にふさわしい水準の整備、改善を順次行っていきます。

③ ソフト面の充実

- スマートフォン等の情報通信技術の活用により、目的地までの誘導情報の提供やコミュニケーションの円滑化を図ります。

(b)安心・安全な空間形成

① 防災性等の高い空間づくり

- 多くの人が集まる交通拠点であるため、防災性・防犯性の高い空間づくりを目指すとともに、大規模地震等に対しても安心・安全な避難が行えることが必要となります。
- 新たに整備する広場空間については、地下からの避難や浸水対策などの安全性に配慮するとともに、大規模地震発生時における一時的な避難場所としての活用を図ります。
- また、民間施設などの空間においても来訪者等への対応として安全に避難できる空間の確保などを進めます。

② スムーズな避難誘導の確保

- 日常的にわかりやすく利用しやすい空間を整備するにあたり、地震時においても安全・安心に避難誘導ができる空間として機能するよう配慮します。
- 通常時の案内設備を活用した緊急時の情報伝達など情報提供機能の充実を図ります。

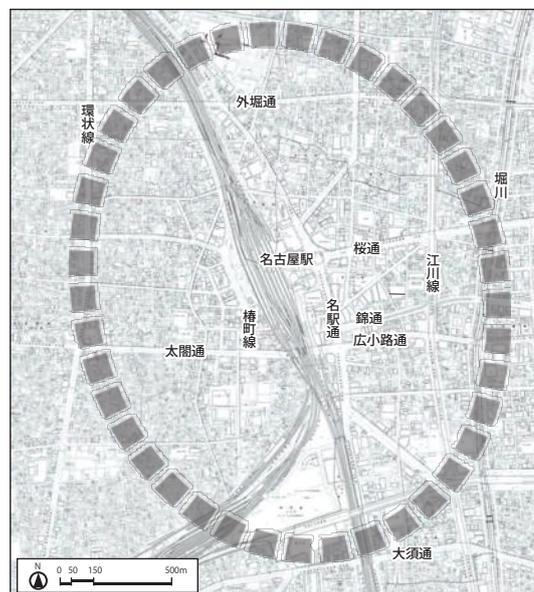
③ 官民連携による安心・安全な空間の実現

- 建築物の耐震性の向上や雨水流出抑制施設の確保など交通基盤施設の防災性向上にも資する民間の取り組みを促進します。
- 一時退避場所や退避施設の確保、避難誘導や情報伝達、避難訓練などのハードとソフトが一体となった対策に、官民が連携して取り組み、災害時にも安心・安全な空間の実現を目指します。

(c) トータルデザインに配慮した空間形成

- ターミナル駅にふさわしく統一感のある質の高い象徴的な空間形成を実現するため、トータルなデザインに配慮する必要があります。
- そのため、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)を配慮した空間形成を行います。

「トータルデザイン指針」(案)の対象範囲



トータルデザイン指針(案)

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

- ◎時代の最先端に挑戦している
- ◎新しいまちの一面が発見できる
- ◎気分が高揚し誰もがワクワクする

2 良質ストックを積み重ねているか

- ◎都市の記憶、精神を引き継いでいる
- ◎先人の生活文化を尊重している
- ◎まちとしての一体感を形成している

3 地上を楽しく歩けるまちを デザインしているか

- ◎地上に賑わいがある
- ◎地上から地下、デッキまでに緩やかに繋がれている
- ◎まちを語りたくなる、絵を描きたくなる

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

- ◎駅の賑わいがまちまで連続している
- ◎まちからまちへ賑わいが連続している
- ◎重層的な回遊が生まれる

5 楽しめる空間をデザインしているか

- ◎行き交う多様な動きが見える
- ◎眺める場所、眺められる場所がある
- ◎地上から地下、デッキまで光や風や人の賑わいが感じられる

6 市民の活動・愛着を生み続ける 仕組みをデザインしているか

- ◎緑が繋がっている
- ◎地域の素材に触れている
- ◎市民がいつも活動している

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

- ◎行き先が一目でわかる
- ◎視認性、防犯性が高い
- ◎災害に強く迅速に避難できる

8 コミュニケーションを デザインしているか

- ◎国内外の来街者による多様な対流が生まれる
- ◎face to faceの交流が生まれる
- ◎必要な情報が必要な場所で得られる

9 人の流れと滞留を デザインしているか

- ◎人の流れと滞留を受け止める空間がある
- ◎人の流れと滞留のメリハリがある
- ◎人の流れが交わる場所の近くに滞留できる場所がある

3 実現に向けて

- 本整備方針に基づいて協議・調整をすすめ、名古屋駅周辺まちづくり構想の主要プロジェクト毎に、より具体的な整備内容を示します。
- 計画については、本市がリーダーシップを発揮しながら、行政、関係事業者、民間事業者等が一丸となって引き続き取り組みます。
- 整備・施設所有・管理については、主体を明確にし、適切な費用負担を検討するとともに、広域的な観点からもそのあり方を検討します。

4 今後の進め方

- リニア開業予定の平成39年度を目標にして、これらの考え方をもとに、プロジェクトの整備内容や役割分担、資金計画、工程を明確にして関係機関協議・必要な手続きを進め、設計・整備を行い、わかりやすさ・心強さ・名古屋らしさを兼ね備えたスーパーターミナルを実現します。



皆様のご意見をお寄せください

市民の皆様をはじめ多くの方々のご意見を参考にしながら、名古屋駅周辺の交通基盤の整備方針を策定することとしております。

受付期間：平成29年8月19日～9月19日

《ご意見の提出方法》

ご意見シートもしくは、書面にご意見・住所・氏名(法人の場合は法人名)を記入し、電子メール・FAX・郵送(9月19日必着)または直接持参のいずれかの方法でご提出ください。ご記入いただいた個人情報は、この意見募集の目的の範囲内で利用します。皆さまからのご意見に対して、個別による回答はいたしませんので、ご了承ください。

名古屋市住宅都市局リニア関連都心開発部リニア関連・名駅周辺開発推進課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

電話 052-972-2745 FAX 052-972-4171

電子メール a3981@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp