

5. 東側エリア

■再整備の方向性

【スーパーターミナル駅にふさわしいインフラ施設配置】

ロータリー交差点の改良等を行い、飛翔の位置まで広場を広げ、まちにつながる歩行者空間、乗換空間等の整備を図ります。

乗換先やまちへの見通し・動線を確認

◎駅周辺の円滑な自動車交通を確保しつつロータリー交差点の改良や中央コンコース前から名鉄側に向けた地表レベルを基準とした開放的な空間の創出等により、見通しや歩行者動線を確保するなど人のための空間を拡げます。

◎地上の歩行者空間を拡充し、わかりやすく快適な広場空間「ターミナルスクエア」をつくります。

ターミナルスクエア1

新たなリニアの改札(想定)へとつながる乗換空間となります。[整備済み]

ターミナルスクエア2

駅前広場の中心となる空間として、乗換やまちへの回遊の起点としていきます。

ターミナルスクエア3

駅前広場内の適切な施設配置等によって、視認性の高い空間へと変えていきます。

駅とまちがつながる仕掛けづくり

駅とまちをつなぐ広場の配置により、まちに人が流れて行きやすい空間の創出を図り、地下広場や新たなまちへの動線と連携し、まちへの回遊の起点となるとともに、情報発信の場として活用します。

タクシー・一般車スペースを分離

タクシー・一般車スペースを分離配置することで、車の動線交錯を解消し、安全・円滑に利用できる交通施設として再整備します。

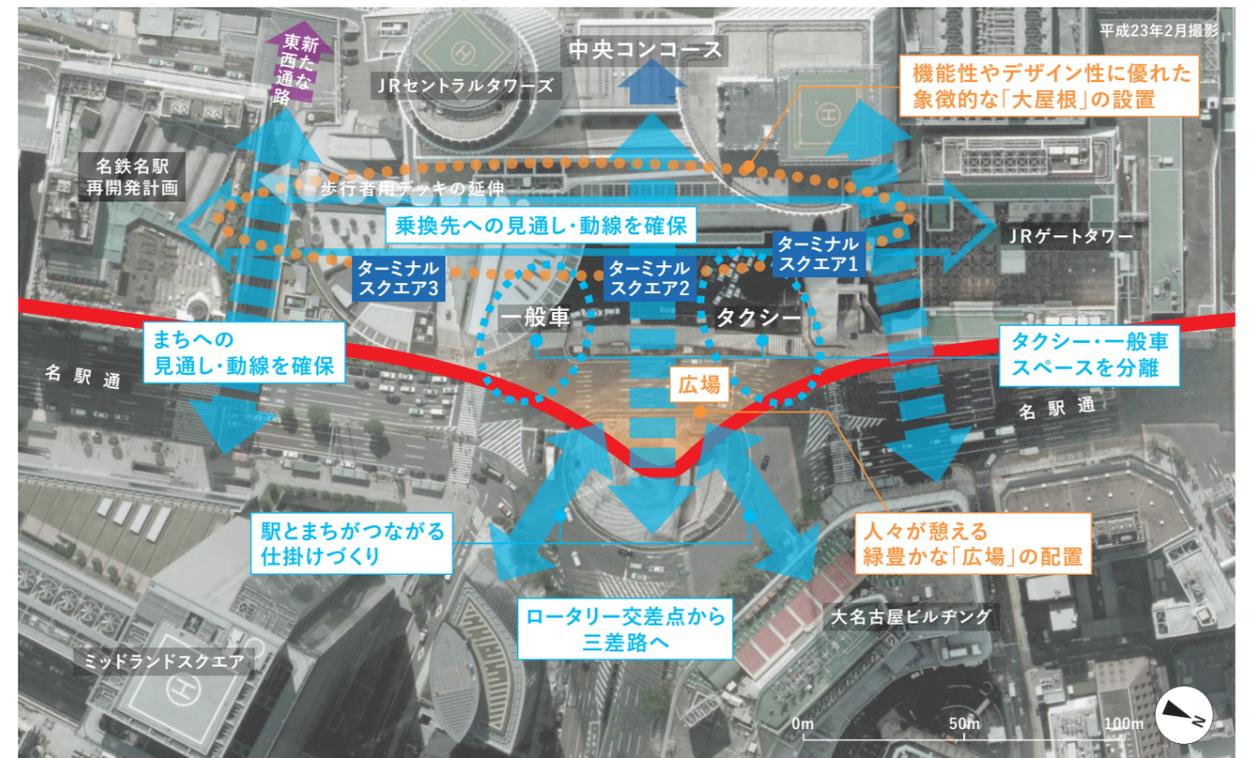
【世界の目的地となる名古屋の顔づくりの検討】

「This is NAGOYA」を感じる新たな象徴的な空間形成に向けて、今後、広く意見を伺いながら検討を進めます。

名古屋らしさを感じられる「顔」づくりの検討

- ◎歴史や文化、豊かな自然環境、最先端の環境技術など、名古屋らしさを発信する空間づくりについて、今後、広く意見を伺いながら検討を進めます。
- ◎「飛翔」に代わる新たな象徴的な空間として、名古屋を発信する多彩な演出も可能な、人々が憩える緑豊かな「広場」のデザインなどを検討します。
- ◎雨天時の快適な乗換が可能となる、機能性やデザイン性に優れた象徴的な「大屋根」の設置を検討します。

■再整備イメージ

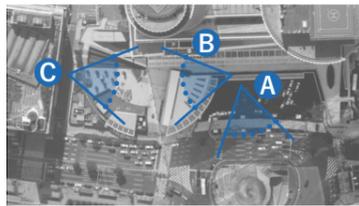


※交通施設、昇降施設、屋根等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていきます。
※駅前広場内に、交番、案内所、店舗等を配置することを検討しています。

■ターミナルスクエアのイメージ

- ◎開放的で直線的な見通しや動線が確保され、乗換先やまちが一目で見渡せ、スムーズな移動ができます。
- ◎乗換空間を一体的に覆う大屋根等によって、雨風から守られ、快適な乗換ができます。

位置図:



ターミナルスクエア2 中央コンコース前から至東山線中改札階段等方向を臨む



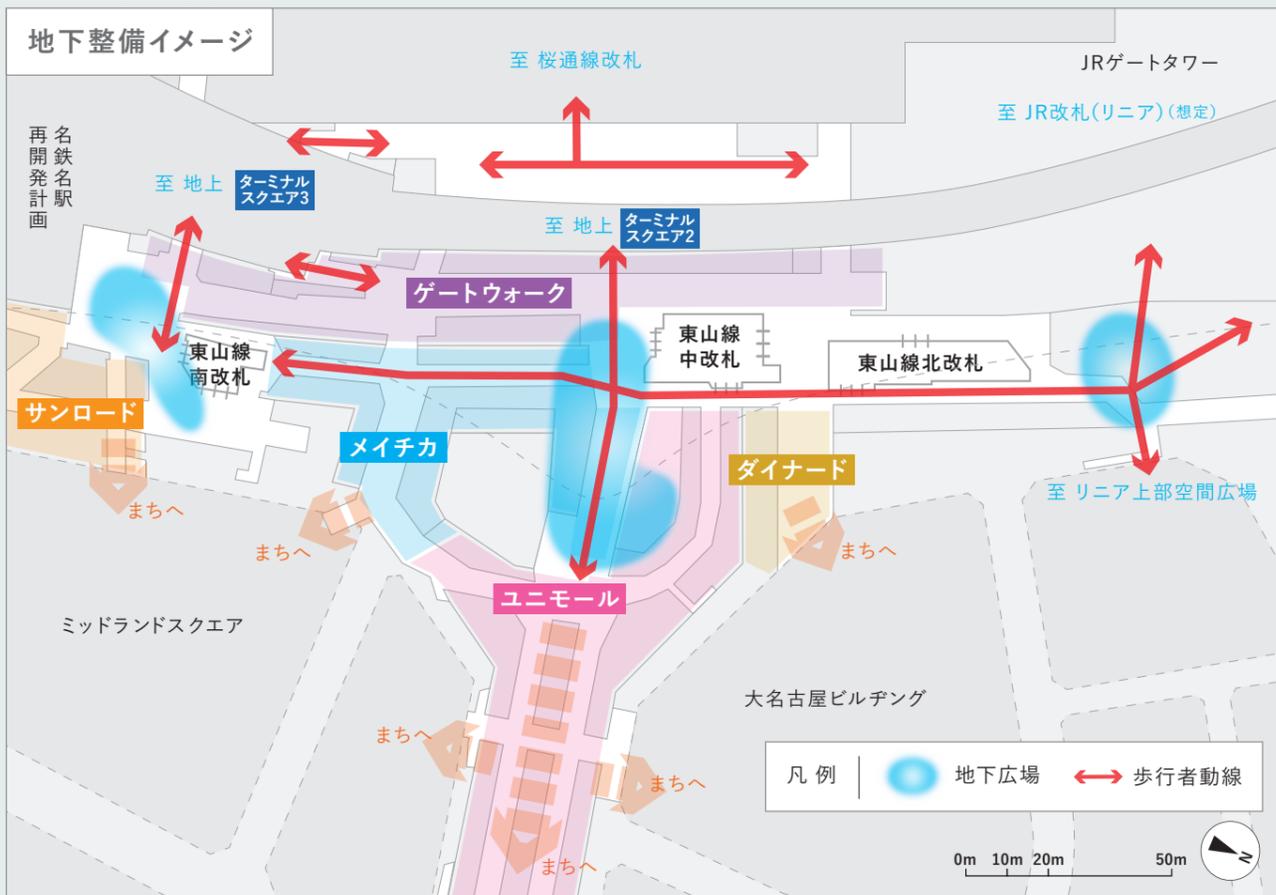
ターミナルスクエア3 中央コンコース前から名鉄側方向を臨む



ターミナルスクエア1 名鉄側から中央コンコース前方向を臨む

※名鉄公表資料(平成29年3月)をもとに市が作成したイメージです

■地下整備



わかりやすく視認性の高い歩行者空間

歩行者の通行量も多いことから、わかりやすく、視認性の高い歩行者動線への充実を図ります。

ゆとりある地下広場の確保

わかりやすく、ゆとりある空間を形成するため、動線が交差する箇所に地下広場を確保します。

防災性・安全性の向上

地下空間の防災性や安全性を向上させるため、地下広場の確保や広場から直接避難できる階段の設置等を図ります。



6. 西側エリア

■ 検討の方向性

デスティネーション ランドマーク
【世界の目的地となる名古屋の顔づくりの検討】

駅とまちをつなぐ、開放性の高い広場を駅前広場の中央に配置することを検討します。

まちへの玄関口となる開放性の高い広場の配置の検討

人と人、人とまちとの交流によるにぎわい創出やまちへの回遊の起点となるような、駅とまちをつなぐ広場を配置します。

駅とまちがつながる仕掛けづくりの検討

広場をまちへの回遊の起点として、リニア上部空間の新たな広場と連携し、まちをつなぎ、まちに人を誘う空間づくりを検討します。

【スーパーターミナル駅にふさわしい空間活用の検討】

バス乗降場等の交通施設の配置や、新たな都市機能の導入に向けて、駅前広場の多様な空間活用について検討します。

タクシー・一般車スペースの分離の検討

タクシー・一般車スペースを分離配置することで、車の動線交錯を解消し、安全・円滑に利用できる交通施設として再整備することを検討します。

高速バス・観光バス乗降場の配置の検討

待合環境にも優れた利用しやすいバス乗降場の配置について、駅前広場の地下空間を始めとした活用方策について検討します。

ターミナル駅にふさわしい新たな都市機能の導入の検討

高いビジネス機能や国際文化交流機能など、スーパーメガリージョンにふさわしい新たな都市機能の導入を検討します。

【想定される新たな都市機能】 総合案内/文化発信/産業・ビジネス交流/オフィス 等

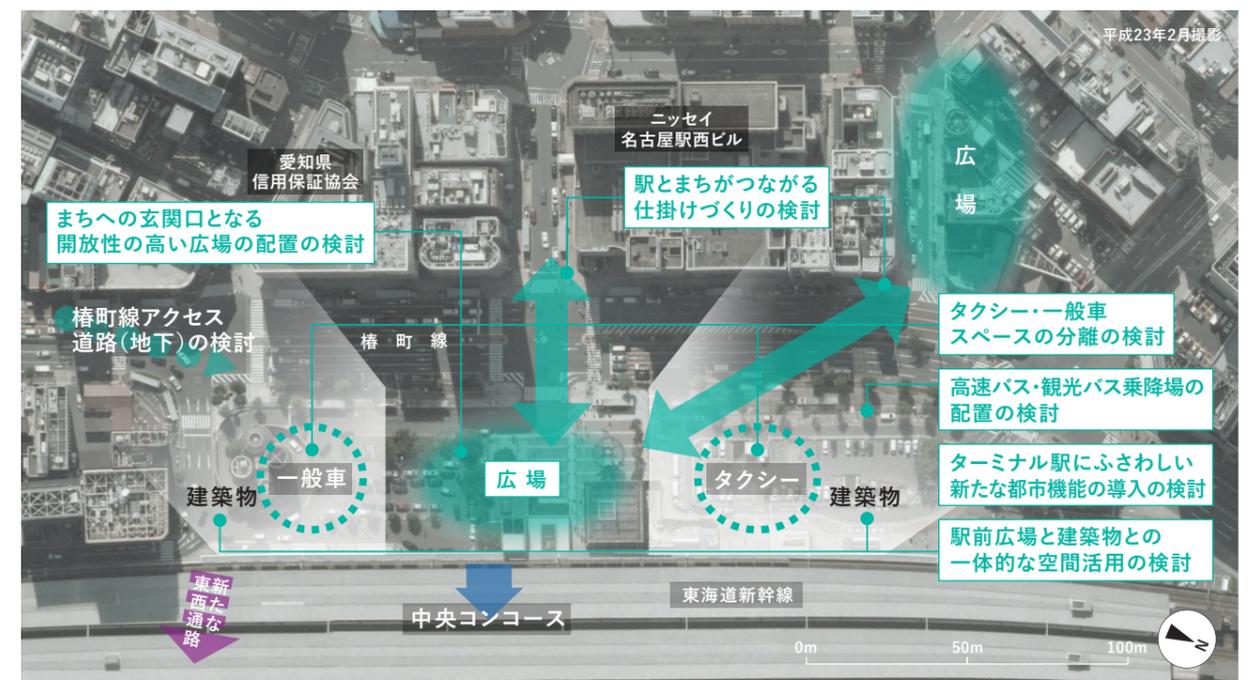
駅前広場と建築物との一体的な空間活用の検討

必要な都市機能やまちとの連続性を確保するため、駅前広場と建築物との一体的な空間活用について検討します。

■ 西側のまちづくりのイメージ



■ 検討イメージ



※駅前広場と建築物との一体的な空間活用を仮定した場合のイメージです。
 ※交通施設等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていきます。
 ※駅前広場内に、昇降施設、自転車駐車場等を配置することを検討しています。

7. バリアフリー対応

■主要な乗換動線のバリアフリー対応等

主要な乗換動線のバリアフリー対応

◎各交通施設(鉄道・バス等)をつなぐ主要な乗換動線は、まちへの動線にも配慮し、昇降施設が連続して適切に配置されたバリアフリールートとします。

昇降施設:
 [改札外] エレベーター・エスカレーター(双方向)・階段の集約
 [改札内] エレベーターまたはスロープ等



- ◎昇降施設(エレベーター・エスカレーター・階段)を利用する際の、移動困難者と健常者の経路の長さの差を可能な限り小さくします。
- ◎車いすやベビーカー、キャリーバッグ等の利用者にも配慮し、エレベーターのサイズを検討します。

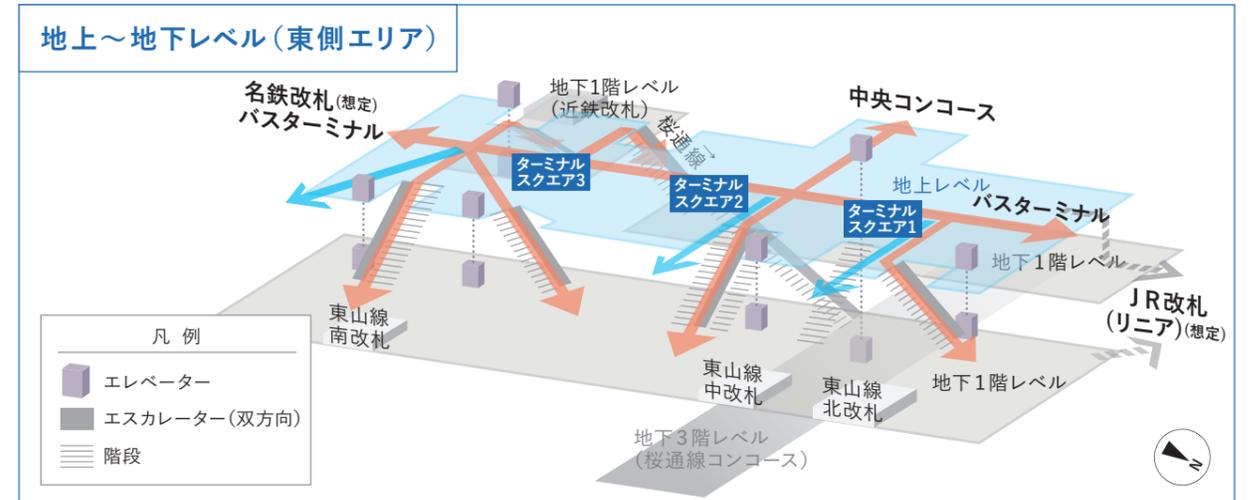
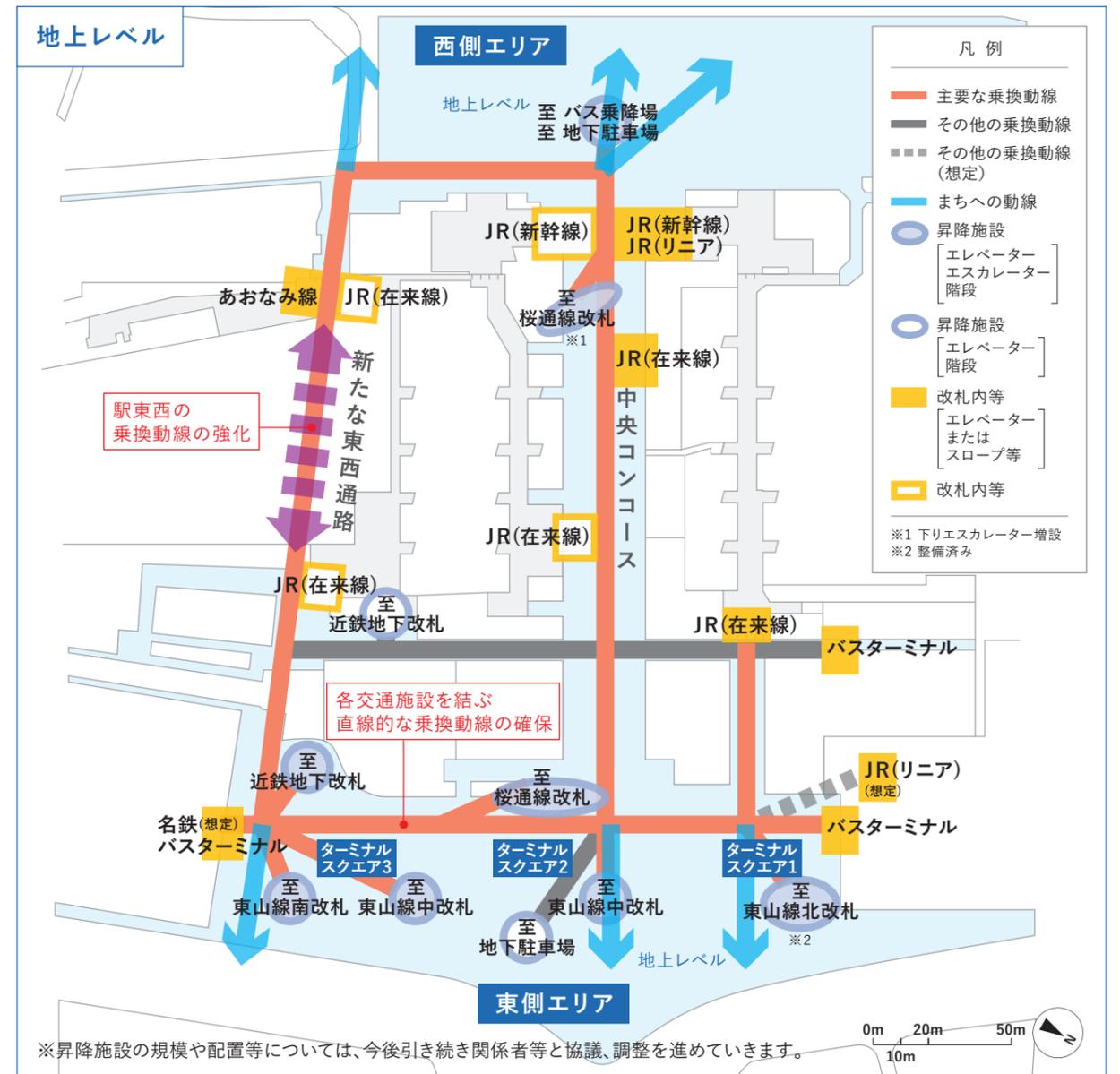
案内サインの充実

- ◎案内サインについては、設置の高さや文字の大きさ、色彩等、わかりやすく統一感のある表示となるよう検討します。
- ◎誘導ブロックは可能な限り連続して敷設ができるよう検討します。

■主要な乗換動線の主な改善点

東側エリア	ターミナルスクエア1 バスターミナル、リニア(想定)、地下鉄東山線など各乗換先への見通しと動線を確保します。[整備済み]
	ターミナルスクエア2 地上と地下鉄東山線等を結ぶバリアフリールートを確認するため、中央コンコース正面に昇降施設を新たに設けます。
	ターミナルスクエア3 名鉄、近鉄、地下鉄東山線・桜通線など各乗換先の見通しと動線を確保するため、中央コンコース前から名鉄側に向けた地表レベルを基準とした開放的な空間を創出し、新たな昇降施設を設けます。
西側エリア	バス乗降場、地下駐車場など、各交通施設を結ぶバリアフリールートを確認するため、中央コンコース正面に新たな昇降施設の設置の検討を進めます。
中央コンコース	新幹線及びリニアとの乗換利便性の向上等を図るため、中央コンコースと地下鉄桜通線を結ぶエスカレーターを双方向化します。(下りエスカレーター増設)
新たな東西通路	駅東西の交通施設間を結ぶ乗換動線の強化等を図るため、新たな東西通路の整備に向けた検討を進めます。

■乗換動線のイメージ

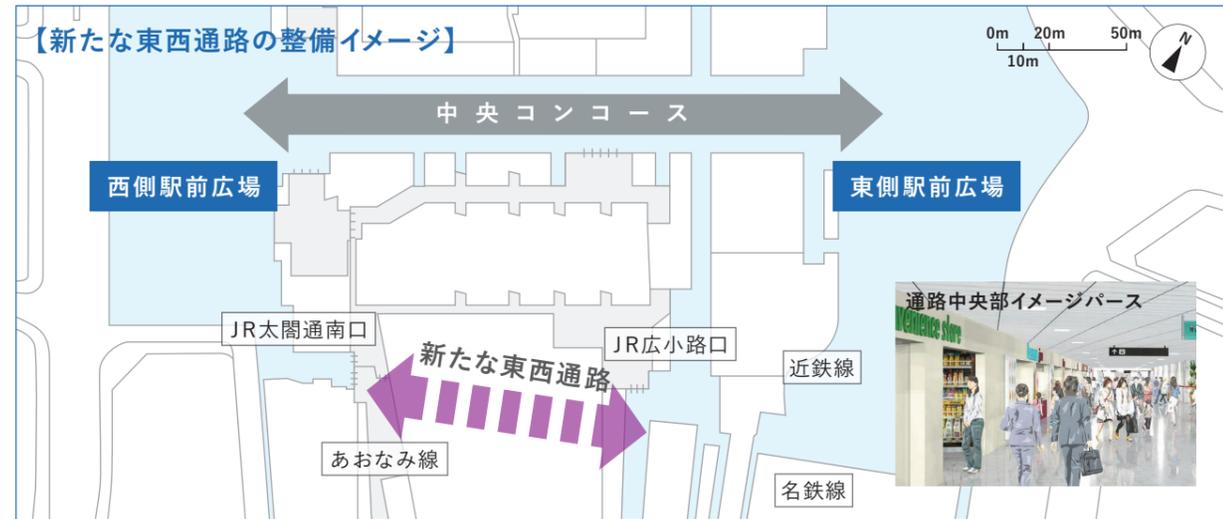


8. 関連プロジェクト

■東西ネットワークの強化

新たな東西通路の整備

駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線の利便性を高めるとともに、歩行者が集中する中央コンコースの混雑解消等を図るため、JR広小路口とJR太閤通南口・あおなみ線改札口を結ぶ平面で直線的な新しい東西方向の通路の整備に向けて検討を進めています。



■リニア駅周辺の面的整備

リニア駅上部空間に広場等を整備

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を形成します。



■名駅通の歩行者空間の拡充・駅へのアクセス性の改善

名駅通においては、周辺の開発計画や「新たな路面公共交通システム(SRT)」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る歩行者空間の拡充について検討します。「新たな路面公共交通システム(SRT)」については、名古屋駅から栄や名古屋城など、都心全体の回遊性を高める移動手段として導入を検討しており、駅前広場からの視認性に配慮するなど、再整備等と整合を図りつつ、事業内容の具体化を進めています。

【新たな路面公共交通システム(SRT)のイメージ】

走行空間



待合・乗降空間



■高速道路とのアクセス性の向上

黄金出入口付近フルIC化による、名古屋駅とのアクセス機能の強化を図るため、椿町線の地下空間を活用したアクセス道路の整備について、事業性や地域への影響などの検討を進めます。

【椿町線アクセス道路の検討】

検討区間



期待される効果

- 1. 自動車の専用道路としての信頼性をもって高速へ誘導**
 - ・自動車の専用道路と一般道を選べる(ダブルネットワーク)
 - ・交通安全性が向上
 - ・発進・停止がないことによる走りやすさ
 - ・一般道通行止め時に、自動車の専用道路が迂回路として機能(リダンダンシー効果)
- 2. 速達性を安定的に確保**
 - ・通過する信号交差点の削減(10箇所→4箇所)
- 3. 黄金出入口～駅の所要時間の短縮**
 - ・高速道路から駅へのアクセスが約5分

9. 今後の進め方

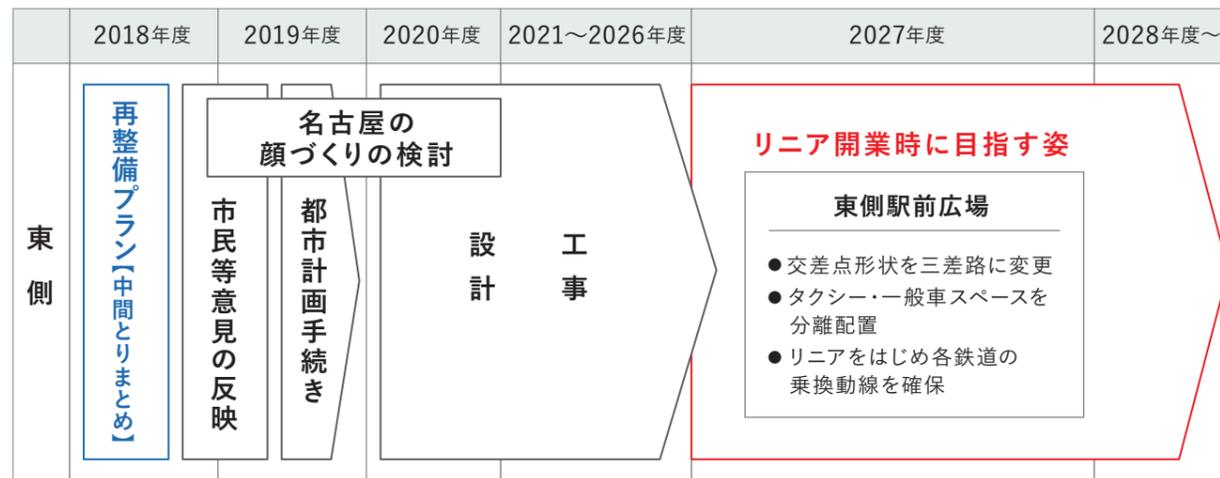
■民間事業者等との連携・協力

- ◎駅前広場の再整備に当たっては、市民、鉄道利用者等の多くの人々が利用する公共的空間として、名古屋市が主体となる公共事業を基本に各鉄道事業者や民間事業者等との連携・協力のもと進めていきます。
- ◎施設の管理については、民間事業者やまちづくり団体等と連携した施設管理のあり方について検討していきます。

■スケジュール

<東側エリア>

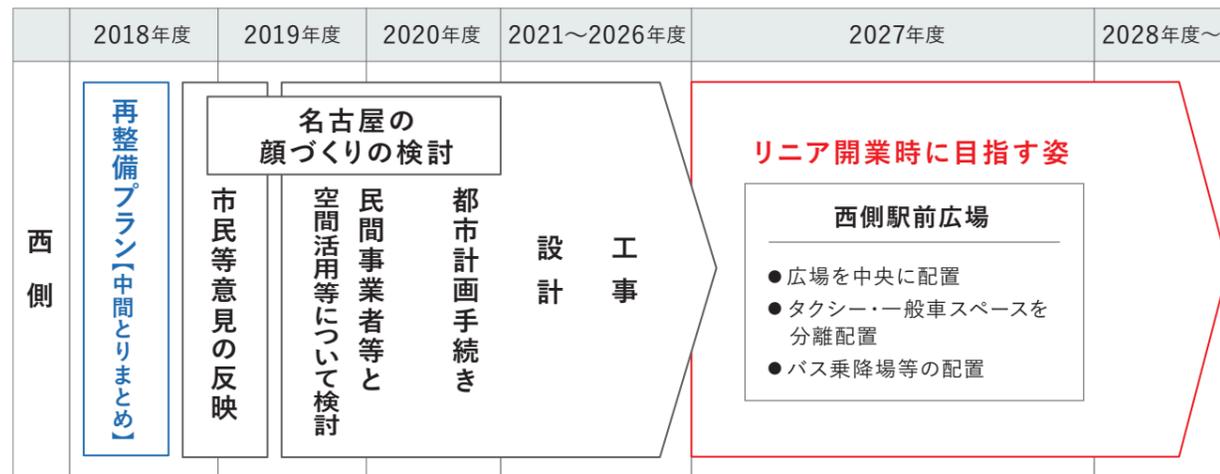
東側の再整備においては、2019年度に駅前広場の都市計画決定を目指し、引き続き関係者等との協議を進めます。広場や大屋根をはじめ、名古屋らしさを発信する顔となる空間づくりに関して、広く意見を伺いながら今後検討を進めていきます。



<西側エリア>

西側の再整備においては、駅前広場と建築物との一体的な空間活用等について、民間事業者等とのPPPの可能性も視野に入れながら、今後検討を進めていきます。広場をはじめ、名古屋らしさを発信する顔となる空間づくりに関して、広く意見を伺いながら今後検討を進めていきます。

PPP：公共施設等の設計、建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的な使用や行政の効率化を図るもの。(出典：内閣府／PPP/PFI手法導入優先的検討規程運用の手引)



※「名古屋駅周辺まちづくり構想」や「名古屋駅周辺交通基盤整備方針」等に基づき、調整が必要な事項については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていきます。

<参考> トータルデザイン検討会議

■トータルデザイン検討会議

トータルなデザインによる質の高い空間形成の検討を行うため、『トータルデザイン検討会議』を設置し、デザイン有識者の方々に意見を伺いながら、民間設計チームと共に検討を進めています。

【デザイン有識者】

※50音順 【民間設計チーム】

座長 篠原 修 東京大学名誉教授	副座長 内藤 廣 建築家・ 東京大学名誉教授	副座長 堀越 哲美 愛知産業大学学長・ 造形学部教授
伊藤 恭行 名古屋市立大学教授	長谷川 浩己 武蔵野美術大学教授	羽藤 英二 東京大学教授
廣村 正彰 東京工芸大学教授	福井 恒明 法政大学教授	森川 高行 名古屋大学教授
		山崎 真理子 名古屋大学准教授

駅東チーム
 <チーム名> Team4N+ESHG
株式会社日建設計/株式会社日建設計シビル/株式会社日建設計総合研究所/株式会社ワークヴィジョンズ/株式会社イー・エー・ユー/ナグモデザイン事務所/有限会社ハートビートプラン/株式会社ジイケイ設計/スペースシンタックス・ジャパン株式会社 監修：中村英樹(名古屋大学大学院)
 デザイナー・アーキテクト **西村 浩**

駅西チーム
 <チーム名>
 中央コンサルタンツ/三菱地所設計
 タイプ・エービー団体グループ
 デザイナー・アーキテクト **伊藤 孝紀**

■トータルデザイン指針(案)

トータルデザイン指針(案)とは、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示しているものであり、世界に誇れるスーパーターミナルを実現するために、今後の具体的な設計の指針としていくものです。

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**
 - 地上ににぎわいがある
 - 地上から地下、デッキまで緩やかにつながっている
 - 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・活気をあげているか**
 - 駅のにぎわいがまちまで連続している
 - まちからまちへにぎ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にぎわいが感じられる
- 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**
 - 緑がつながっている
 - 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

トータルデザイン検討会議 座長より

駅のデザインに自信を

日本は運に恵まれていた。江戸時代の封建割拠から近代的な中央集権国家に生まれ変わろうとする時代が、鉄道全盛の時代であったから。九州から関東を通して北海道に至る日本列島は線的な鉄道という交通機関に適していた。戦前には既に鉄道王国となり、戦後に植民地から独立したアジア、中東、アフリカなどでは、モータリゼーションの時代に直面しなければならなかった。鉄道系は発達せず、慢性的な交通渋滞に悩む非効率な都市づくりとなったのである。

鉄道王国、日本にも弱点は残った。路線延長を稼ぐことを第一にした為、乗客が利用し、時に都市の玄関となる駅を軽視した点である。お手本としたヨーロッパ、アメリカの鉄道駅は「19世紀の大聖堂」と言われる豪華さを誇った。鉄道が「民鉄」だったから社会的信用を得る為だった。銀行の建物が立派であるのと同様。我が国の幹線は「官鉄」だったからそんな努力はしなかった。

以来、100年あまり、真似る一方だった鉄道にも民営化と共に

大きく変化が来る。乗客数の増加が望めなくなって、駅に力を入れ始め「駅ナカ」を始めとして、今や駅は都市の都会となっている。元はと言えば阪急の小林一三が始めた駅のデパートや宝塚、東急がそれを真似た大学誘致が元となっているのだが、民営化でその勢いが加速したのだ。原広司の京都駅ビルなどは一時代昔では考えられなかった駅の在り方である。

ヨーロッパに駅を尋ねるとトレインシェッドの駅舎は立派だが、都会性には欠け、駅広もなんですかというものばかりだった。いまや攻守は逆転しつつある。日本の駅がヨーロッパのモデルとなりつつある。もっと自信を持って世界をリードする駅を創る時代なのである。

篠原 修 東京大学名誉教授

主な設計指導

「新西海橋」土木学会田中賞

「JR九州 日向市駅」ブルネル賞建築部門優秀賞等

「東京駅丸の内駅前広場と行幸通り」2018年度グッドデザイン金賞



デザイナーアーキテクトより

東側

遠い未来へのまなざし

名古屋駅東側の履歴を少し振り返って見たいと思います。昭和31年「もはや戦後ではない」と経済白書で宣言された高度成長期に、以降のモータリゼーションの到来を予感させるロータリーが建設され、そして名古屋市制100周年を迎えた平成元年には、その年に開催された「世界デザイン博覧会」を記念して、モニュメント「飛翔」が設置されました。21世紀に向けて、市民が大きな輪になって新しいまちづくりを進める様子と、情報を世界に発信する名古屋を象徴することがそのコンセプトだったと聞いています。

いずれも未来への予言なのです。車社会、市民協働、IT社会など、急速に発展を遂げる戦後以降20世紀の様相を予感するように、都市の未来像を、これからの市民生活のあり様を、名古屋の玄関口で堂々と覚悟を持って宣言してきました。だから、今回の再整備における“THIS IS NAGOYA”の表明も、遠い未来への予言でなければなりません。答えは過去の歴史にもなければ、20世紀社会の象徴である“量と消費”を追求する都市化の延長上にもありません。この中間とりまとめは、私たち設計チームが示す覚悟のプロローグです。様々な議論を尽くして、道路をロータリー型から人文字型に変更し、ようやく人のための広場のためのスペースを生み出すことができましたが、まだまだこれから本番。今後、より多くの皆さんと一緒に、名古屋の豊かな未来を共有したいと思っています。

西村 浩 株式会社ワークヴィジョンズ 代表取締役

主な受賞作品

「岩見沢複合駅舎」

グッドデザイン賞大賞／北海道赤レンガ建築賞

日本建築学会賞作品賞／第51回BCS賞／

ブルネル賞／アルカシア建築賞



西側

まちづくりとデザインについて想うこと

西側エリアは、駅の「裏」ではなく、駅の「顔」となるデザインを標榜したい。交通機能を地下に集約することで、地上にはヒューマンスケールの設えがある広場が生まれ、既存の商店街や街へと繋がる潤滑油としての役割を担うべきです。

西側エリアには独自のアイデンティティが幾つもあり、これらをデザインに活かすのです。例えば、新幹線の姿が一望できる駅広場は他にありません。また、まちづくり活動も盛んであり、サブカルチャーの発信地とアジア的な個性ある店舗群が介在します。他方、伊勢神宮とも縁がある「椿神明社」など由緒ある神社や、「太閤口」と呼ばれる由縁となる豊臣秀吉の生家跡地があるなど、歴史文化が残っています。

駅広場は、新幹線を一望できるテラスにコスプレイヤーが集ったり、中部圏の特産品がならぶ屋台が連なったり、豊臣秀吉の馬印「千成瓢箪」のように、幾千のコンテンツが重なり合い、無限に広がることで、街へ賑わいを押し出すポンプ役となるべきです。また、太閤口と駅広場との空間的な視認性と連続性も大切。地上からは地下の様子が垣間見える吹抜けや、上階からは駅広場を見下ろせるデッキ、階段には客席となるスペースが確保され、あたかも駅広場が舞台空間のように。交通技術の発展を見据えた、未来のモビリティのショーケースと、独自のカオス的な空気感が融合した、世界に類のない駅広場を目指したいと思っています。

伊藤 孝紀 名古屋工業大学准教授

主な作品と活動

「JPタワー KITTE名古屋」デザインアドバイザー

2023年開通「新幹線芦原温泉駅」周辺のまちづくりデザイン選定

「桑名駅周辺地区整備構想委員会」委員長

「栄ミナミまちづくり会社」顧問



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

TEL 052-972-2745 FAX 052-972-4171

MAIL a3980@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp

