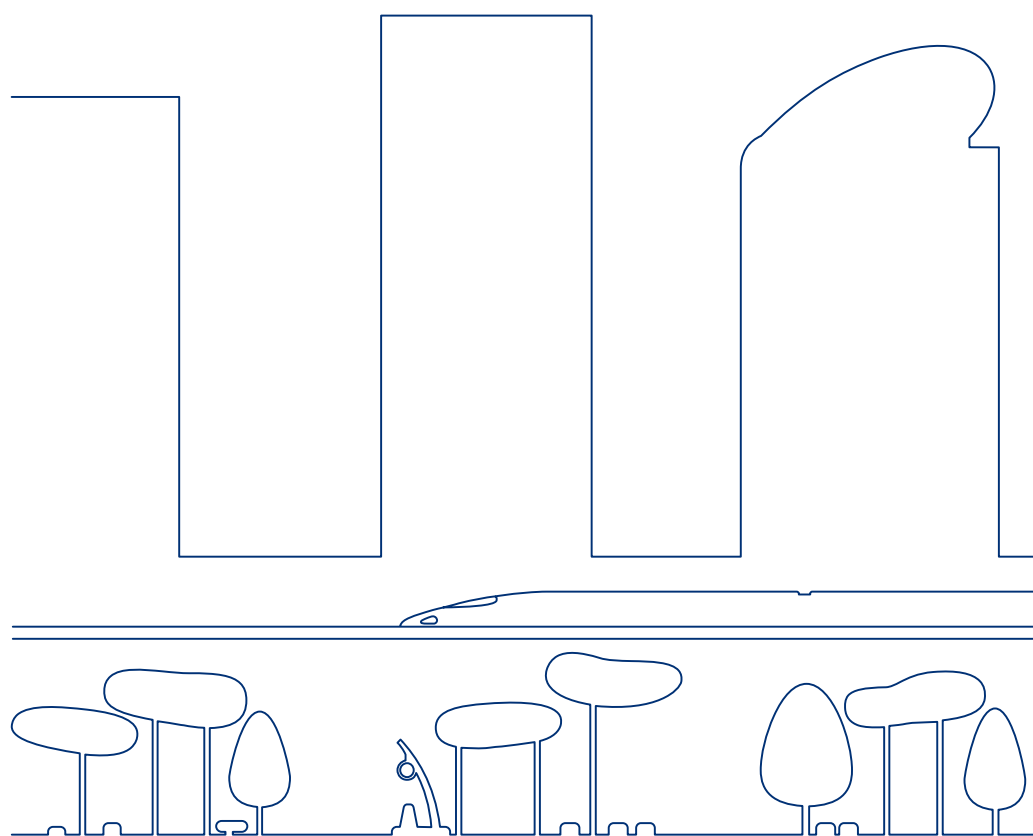


名古屋駅西側駅前広場 デザイン計画



令和4年12月
名古屋市

現在

名古屋駅西側駅前広場

令和4年10月撮影



完成イメージ



目次

1	計画の目的・上位計画	1
2	デザインコンセプト・目指す空間の考え方	5
3	ゾーニング・交通施設計画	7
4	完成イメージ	8
5	施設計画	10
6	隣接するまちとの連携と エリアマネジメントの取り組み	14
7	西側エリアの目指す姿とスケジュール	15

計画の目的

▶名古屋駅駅前広場の再整備は、リニア中央新幹線の開業の機会を捉え、スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮と、世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくりを基本コンセプトに整備を進めています。

▶西側駅前広場の再整備については、交通機能の高度化と将来を見据えた西側エリアのまちづくりと連携した重層的な拠点の形成※を目指しています。

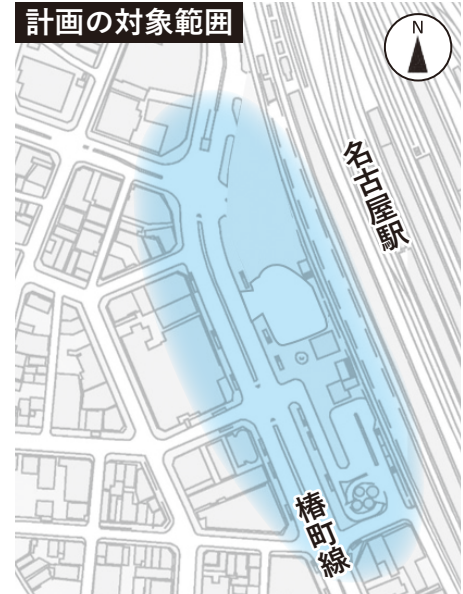
▶しかし、重層的な拠点の形成には、相当な期間を要することが想定されることから、まずは、リニア中央新幹線開業時を目指して、早期にリニア効果が発現できるよう、平面レベルに限られた空間の中で交通結節機能の確保と空間形成を行うこととしました。

▶本デザイン計画は、平面レベルの整備が、リニア中央新幹線の玄関口にふさわしいデザインに配慮した駅前広場整備となるよう考え方を取りまとめたものです。

▶今後、このデザイン計画に基づき、引き続き、関係者との協議を行いながら、具体化していきます。

※詳細については、15ページ参照

計画の対象範囲



デザイン計画は、名古屋駅西側駅前広場だけでなく、周辺のまちとの連携を意識するため、周辺街区の一部を含んだ範囲を対象とする。

上位計画



名古屋駅周辺まちづくり構想
(平成26年9月)

目標とするまちの姿と
基本方針等の提示



名古屋駅周辺交通基盤整備方針
(平成30年3月)

交通基盤関連プロジェクトの
方向性の明示



名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ)
(平成31年1月)

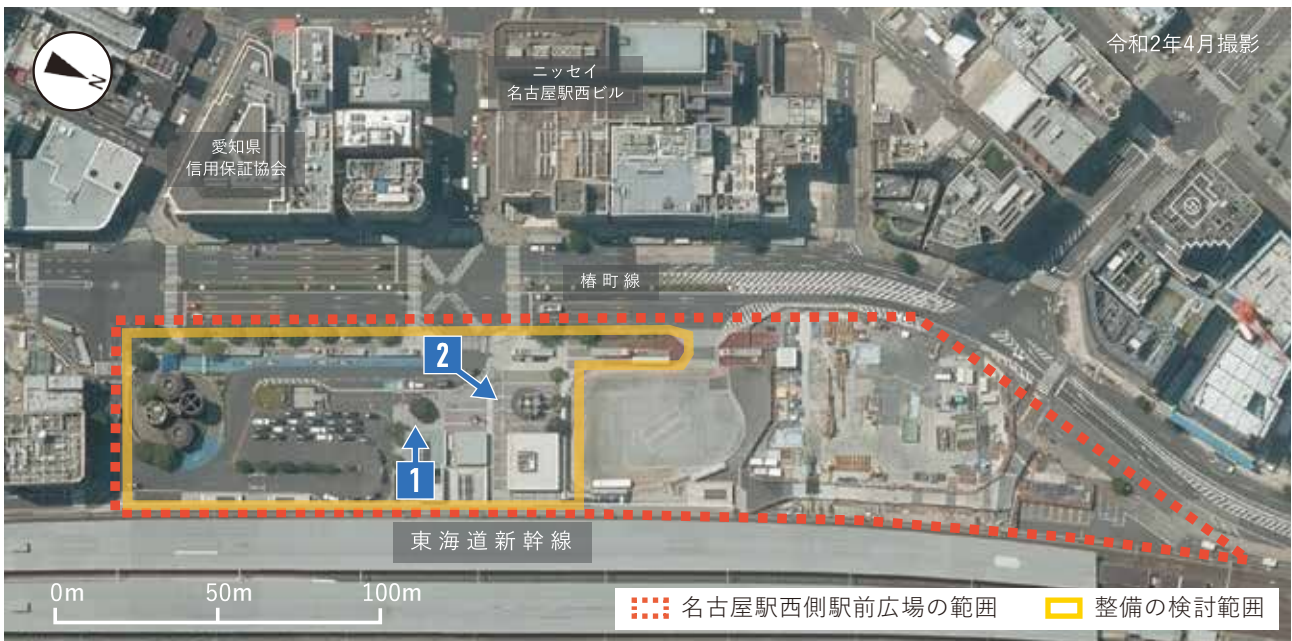
- 駅前広場の再整備の基本コンセプト
- 東側エリアの再整備の方向性
- 西側エリアの検討の方向性

リニア中央新幹線開業時の西側駅前広場の整備

アジア・アジアパラ競技大会開催時も視野に入れつつ、リニア中央新幹線開業時の来訪者を温かく迎えるために必要な交通機能の確保と空間形成を、以下の内容を始め、平面レベルの整備を行います。

- 1 顔となる広場の整備 リニア中央新幹線の玄関口にふさわしい「広場空間の形成」
- 2 まちへの動線の確保 駅とまちの主動線につながる「歩行者空間の拡幅」
- 3 タクシースペースの改善 ユニバーサルデザイン等に配慮した「利用しやすい乗降場の配置」


現在の名古屋駅西側駅前広場



検討の方向性の再整理

名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ)に示す西側エリアの検討の方向性について、リニア開業時、将来の重層的な拠点形成時に実現する内容を以下の通り整理します。

現在の名古屋駅西側駅前広場

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。	リニア開業時の姿 平面レベルの整備時	西側エリアの目指す姿 重層的な拠点形成時
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。	噴水を撤去するなどし、可能な限り開放的な空間を確保します。	地下から上空、隣接エリアも活用しながら、より開放性の高い広場空間を確保できるよう検討します。
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。	歩行者空間の拡大、まちへの見通しを確保した施設配置とすることでまちとのつながりを強化します。	西側エリアのまちやリニア駅上部空間方面と駅前広場がつながるよう回遊の仕掛けづくりを検討していきます。
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。	タクシー降車スペースの路面を着色し明示します。	タクシー・一般車スペースの分離配置について、引き続き検討していきます。
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。	現状の場所を継続して利用します。	利用しやすい乗降場の配置について、引き続き検討していきます。
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。	アジア・アジアパラ競技大会開催時も見据え、観光案内やまちづくりの情報発信ができる機能を確保します。	さらなる機能の導入に向け、引き続き検討していきます。
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。		民間開発等の動向を踏まえながら、引き続き検討していきます。

バリアフリー対応

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保するため、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。	ユニバーサルデザインに対応したタクシー乗車を整備します。	利用実態や移動困難者の意見を聞きながら、引き続き検討していきます。
--	------------------------------	-----------------------------------

上位計画やトータルデザイン指針(案)、関係者との議論を踏まえ、デザインコンセプトや施設の配置等について、基本的な考え方をとりまとめます。

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

- 縁がつながっている
- 地域の素材に触れられる
- 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

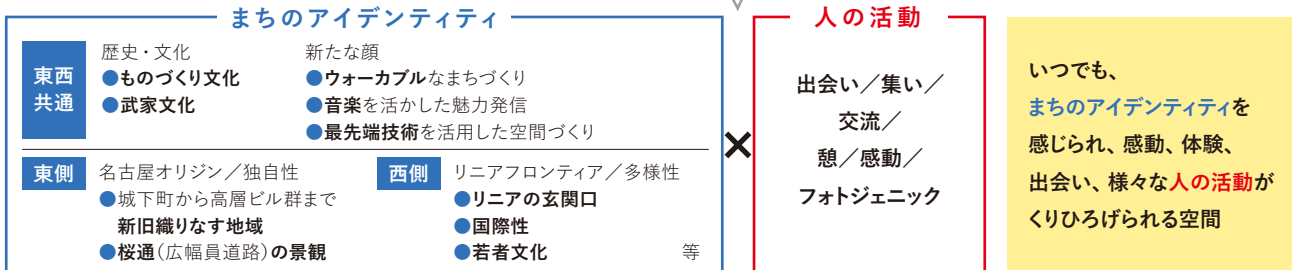
9 人の流れと滞留をデザインしているか

- 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

顔づくり検討イメージ図

※イメージであり、内容を確定するものではありません。

コンセプトの考え方



西側 リニアフロンティア／多様性



名古屋に到着
世界中から人が集結!

ウォーカブル
リニアの玄関口

×
集い 憩

西側らしさとは何か

- これまで培った親しみやすさを活かしながら、リニアの先進性にもふさわしい空間
- 様々な世代や国際性豊かな来訪者、地域の活動が見られ多様な活気を感じられる
- 様々な文化や価値観などを包容する力があり、あたたかく迎え入れられる設え

関係性を紡ぐリニアフロンティア

～ 自然を感じ 近未来を想像し 多彩な活動に触れるクラウド広場 ～

人、物、事、場が多様な関係性をもち、そこから生まれてくる状況こそが顔となるような広場とする。

- 趣があり国際色豊かで多様性のある名古屋駅西側エリアの現在やその歴史を尊重しつつ、リニア中央新幹線開業による新時代の到来を象徴するような、過去と未来をつなげる場とする。
- 自然と人工が織りなす豊かな環境をもつ場とする。
- 機能的な流動域と多様で豊かな滞留域を併せもつ場とする。
- 近隣エリアのハブ(中核)となり、駅とまち、来訪者と住民をつなげる。

目指す空間の考え方

まちとのつながり

西側エリアへの前景となりまちへとつながる回遊起点

- 広場は、その先に広がるまちの前景となり、期待感を醸成するものとする。
- 駅の中央コンコースから椿神明社、名古屋駅西銀座通商店街をつなぐ東西軸を通しつつ、周囲に多様な施設が展開している西側エリアのまちの姿・特徴を演出するデザインとする。
- リニア駅上部空間の広場や椿神明社などの周辺の緑とつながりを持つデザインとし、まちへの回遊の起点とする。
- 近景としての駅前広場、中景としての新幹線ホーム、遠景としての東側のビル群が重なりあった重層的な風景を構成する。

乗換動線

機能性、選択可能性、偶発性のある乗換空間

- 状況に応じて選択可能な複数の動線があり、様々な風景に出会える乗換空間とする。
- 機能的に場と場をつなげ、偶発的に人や事とつながる乗換空間とする。

広場

多様な人々の拠り所となる広場

- 多彩な活動や交流、様々な振舞いを誘発する拠り所が点在し、利用者が思い思いに自分のお気に入りの居場所を見つけることができる豊かな場とする。
- 屋根や木の葉が環境を調整(雨よけ、日射しを和らげるなど)し、柱や木々が人々の拠り所を提供し、流動域と滞留域がゆるやかに分節することにより、居心地の良い空間とする。
- 駅前広場自体が目的地となるような風景をつくり出すことにより、来訪者がワクワクする空間とする。

設計にあたっての配慮事項

- リニア開業時の名古屋の玄関口にふさわしい空間として、魅力を高める仕掛けづくりや、環境負荷低減に資する取り組み、先進的な技術等を取り入れた計画となるよう検討を進める。
- 設計を進めるにあたり、適宜情報発信を行う。

デザインコンセプトや目指す空間の考え方を踏まえた、西側駅前広場のリニア中央新幹線開業時の姿のイメージ



空とまちが見え、その先の期待感を醸成する広場の始まり



囲われた領域は、グループで集まるのにも便利で安心

駅前広場にいる人をながめながら、駅西らしさを感じる

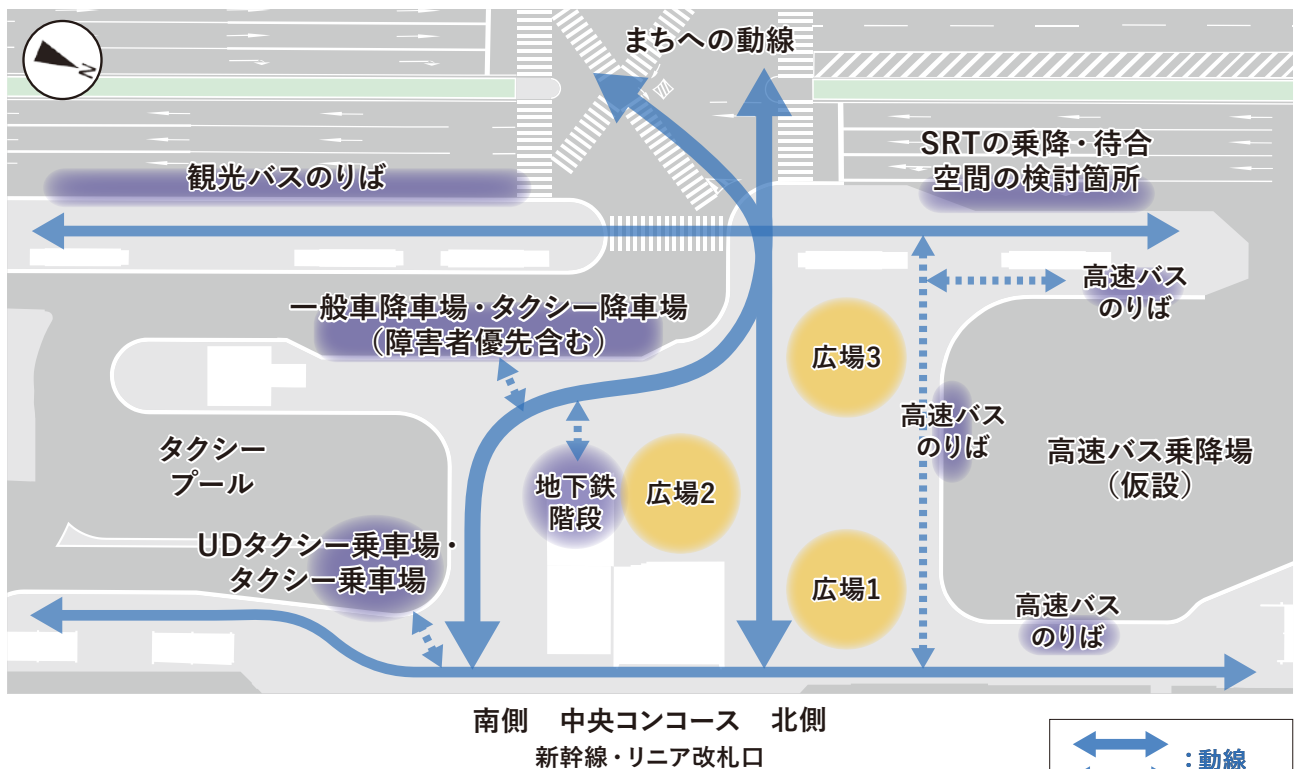


ゲートをくぐり、まっすぐに駅に向かう来訪者には、駅西らしい景観でお出迎え



イベント時にはステージとしても利用され、乗換時、来訪時の立ち寄りスポットに





動線

駅前広場内の動線は、東西方向や南北方向にまちとつながる動線、並びに、わかりやすい乗換動線を確保する。なお、乗換動線には屋根を設ける。

交通施設

UDタクシー乗車場・タクシー乗車場

停車スペースは2台分確保することとし、内1台は、ユニバーサルデザインに配慮したものとする。

一般車降車場・タクシー降車場 (障害者優先含む)

タクシー降車場の領域を路面に明示し、円滑な利用を促す。また、障害者優先スペースは現況のまま利用可能とする。

SRT乗降・待合空間の検討箇所

スムーズな乗降を促すため、バリアフリーな乗降環境を整備する。また、待合空間には屋根を設置する。

高速バス乗降場 (仮設)

現況の場所を継続して利用する。

観光バスのりば

現況の場所を継続して利用する。

広場

広場利用者の利用形態を踏まえて、広場空間を3か所に分けて配置する。また、広場空間はイベントの開催にも対応できる空間とする。

広場1

駅とつながる落ち着いた広場

道路から遠く、駅に近い場所に位置しており、短時間の休憩や待ち合わせ等に利用しやすい空間とする。

広場2

壁に囲まれた安心感のある広場

特徴的な段状のファニチャーを有し、囲まれた場所で、安心して長時間過ごすことができる空間とする。

広場3

まちとつながる活動的な広場

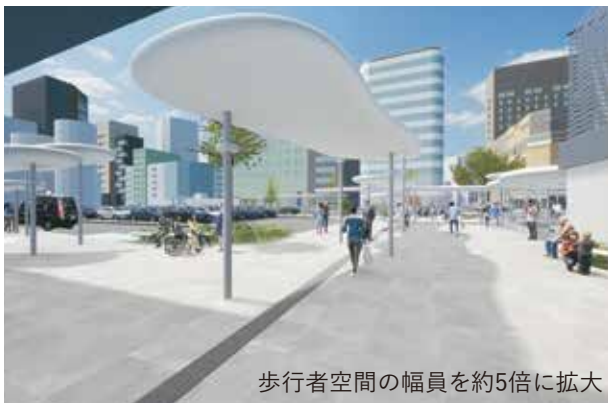
まちに近く、人の動きの多い場所であり、多目的な活動を受け入れる空間とする。

4 完成イメージ

全体計画図



屋根	照明	舗装	植栽	ファニチャー
角のない曲面の形状の白色系の屋根が、軽やかで、清潔感があり、多くの人に親しまれる空間を演出する	動線は明るく安心して歩くことができる照明とし、滞留する場所は間接光で落ち着いた演出をする	リニアの玄関口にふさわしい風格のある材料や、地場産の親しみを持つ材料を検討する	まちへの直進性を意識して高木を配置するとともに、駅前広場で過ごす人に緑陰を提供する	一人掛けのもの、複数人で並んで座れるものなど、利用者の行動に応じた使い勝手の良い配置とする



1 歩行者空間をゆとりある広さに拡幅することで、まちや乗換先の見通しを確保し、開放感とまちへの期待感のある空間にする



2 駅からまちを見通す明確な動線の確保や、移動空間と滞留空間との仕上げ材の区別により空間をゆるやかに分節する



3

駅を出たところに特徴的な形状の屋根と緑陰下にファニチャーを設置することで、印象的な滞留空間を創出し、待ち合わせや人の行き交いが感じられる場所を創出する



6

意匠性の高い屋根を位置や高さに留意し設置することで、新幹線が見える駅西らしさ、まちとの一体感を創出する



4

他よりも大きく、遊び場としての機能も備えた特徴的なファニチャーを配し、平常時・イベント時双方で活用できる中心性を持った空間を創出する。



7

移動空間での明瞭化や、滞留空間での落ち着きを意識した照明方法の採用により、夜間でも空間特性が認知できるよう配慮



5

まちと駅との接点であることを意識した屋根、ファニチャーの配置により、多様な活動を受け止める空間を創出する



8

新幹線ホームからの俯瞰を意識した樹木や屋根の形状・配置を考慮することで、まちの躍動感や期待感を創出する

屋根

角のない曲面の形状の白色系の屋根が、柔らかく、軽やかで、清潔感のある印象を与え、多くの人に親しまれる空間を演出する。

人々の行動に寄り添い環境調整の役割を担う雲のような屋根 = “クラウド屋根”

- 角のない曲面の形状とすることで、自由で、柔らかい印象を与え、すっきりとしたデザインを実現する。
- 人の歩く動線に沿って、屋根が重なり合い、動きのある流れを感じる配置とすることで、まちへの期待感を醸成する。
- 屋根が雨よけ、日よけとなることで、快適な人の動線や、居心地の良い滞留空間を創出する。

意匠性と強度を備えた素材

- 曲線が多い立体的な形状を製作することができ、必要な強度を確保できる素材を検討する。
検討の例：FRP（繊維強化プラスチック）、FRC（繊維強化セラミック）など
- 意匠性の高い形状とする一方で、汚れに強いなどメンテナンス性に優れたものとする。

開放的な空間にふさわしい色彩

- 屋根全体は軽やかで清潔感のある白色系とし、汚れを目立たなくするような明度の調整をする。
- 屋根に比べて柱の明度を落とすことで、視認性を高めることや、屋根が浮いているように見える効果を演出する。



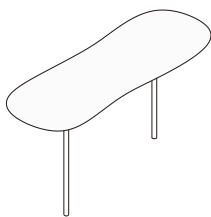
屋根の重なり

- 屋根を分割し、高さを変えながら配置することで、開放感を確保しつつ、雨に濡れない動線を形成する。



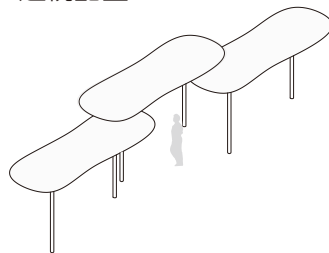
屋根の構成

- 基本ユニット



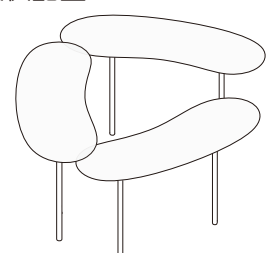
緩やかに凹凸をつけ、見る角度によって多様な表情を持たせることで、同じ形状が連続しても単調に見えない形状とする

- 連続配置



基本ユニットを動線上に連続して配置し、雨に濡れない動線を形成する

- 環状配置



基本ユニットを環状に配置し、雨よけ、日よけができる滞留空間を形成する

植栽

まちへの直進性を意識して高木を配置するとともに、駅前広場で過ごす人が、植栽による緑陰や憩いを感じられる空間とする。

風格と開放感のある樹木

- 幹がしっかりとした樹木が、名古屋駅の顔にふさわしい風格を演出するとともに、緑陰のある居心地の良い空間を提供する。また、視線の抜けを重視した樹形により、開放感を得られるようにする。

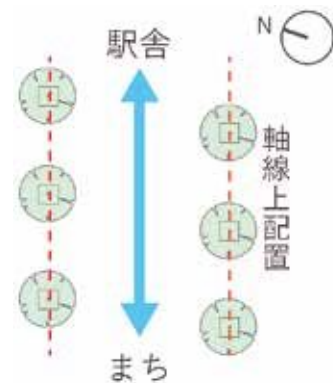


高木の例：カツラ



まちとの連携を意識した樹木配置

- 東西方向は、同一軸線上に樹木を配置することにより、駅とまちの直進性を確保する。
- 南北方向は、多様な表情をつくり出すために軸線上への配置に拘わらず、空間にアクセントをつけるように樹木を配置する。



舗装

周囲の施設や既存の舗装材と調和するとともに、リニアの玄関口にふさわしい風格のある材料や、地場産の親しみが持てる材料を検討する。

広場での人々の行動をゆるやかに分け、思いがけない体験とつながる舗装

- 人の動線となる流動域と、人が滞留する広場や待合所等の滞留域との間には段差を設けず、舗装の素材や目地の大きさなどによって切り替えることで、それぞれの場所で生まれる行動をゆるやかに分ける。
- 流動域では、来訪者等がリニアの玄関口にふさわしい風格を感じるような高質感のある素材とすることや、滞留域では、利用者のお気に入りの場所になるような親しみを感ずられる素材となるよう検討する。



流動域のイメージ



滞留域のイメージ



現況の舗装
御影石



現況の舗装と調和した
舗装材の例



滞留域に使用する舗装材の例
愛知県産のレンガ

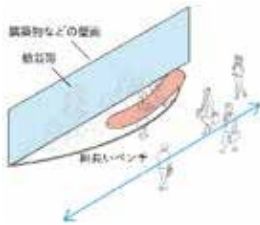
ファニチャー

利用者の行動に応じた使い勝手の良い配置とし、駅前広場を特徴づける親しみのあるデザインとする。

場所の特徴や利用者の行動に応じた4タイプのファニチャー



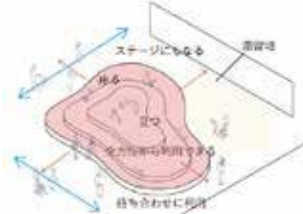
流動域のわきや屋根や樹木に囲まれた場所に配置する、1人掛けのタイプ



壁面や植栽帯を背にするような場所に配置する、並んで座れるタイプ



360度開かれた場所に配置する、どちらからでも座れるタイプ



段状で様々な方向、高さに座ることができ、ステージにもなるタイプ

造形の工夫

快適性/雨水対策/寝ころび対策

- 立体的な造形により、高さや形状に変化を持たせ、高齢者や身体が不自由な方も利用しやすくする。
- 雨天後に座面に雨が溜まらない形状とする。
- 寝転びにくい形状とする。

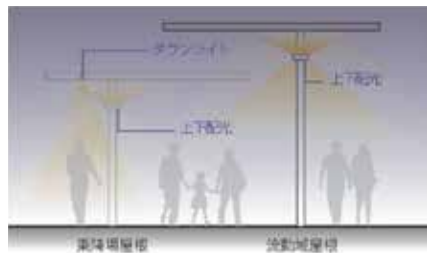


照明

人が歩く動線は、明るく安心して歩くことができる照明とし、人が滞留する空間は、間接光による照明とし、落ち着いた雰囲気演出する。

光の通路が駅とまちをつなぐ流動域

- 人の往来が多い流動域では機能性を重視し、照度を高めることで、活動的な雰囲気を表現するとともに、人の流れを安全かつ円滑にする。
- 連続して明るく照らされた光源が、駅とまちをつなぐ光の通路を形成する。



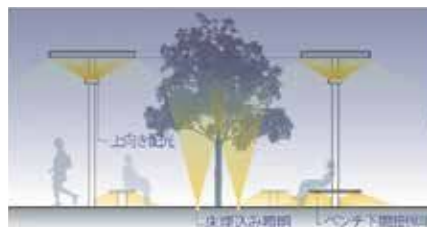
照明器具

- 耐久性やメンテナンス性を考慮して器具を選定する。
- クラウド屋根の柔らかさを引き立てるために、照明器具は柱に設置する。
- 調光による演出も視野に検討する。



柔らかい間接光が落ち着いた居場所を作る滞留域

- 人が滞在する滞留域では、居心地を重視し、照度を抑えることで、落ち着いた雰囲気を演出する。
- ベンチからの間接照明や、樹木のライトアップによる光で居心地の良い空間とする。



情報提供・サイン計画

- 東西駅前広場全体の方針の今後の具体化検討を踏まえつつ、情報案内板、サイン等についてデジタルサイネージの活用等により集約化を目指す。

全体の方針

- ◎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する。(名古屋駅周辺交通基盤整備方針)
- ◎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する。(名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ))

- 既存の乗換案内、施設案内等を活かすとともに、必要に応じて広場の再整備に合わせた再配置を実施する。
- 地域の観光やイベント、名古屋駅周辺のまちづくり等の情報を発信する総合情報案内の機能の導入を検討する。



総合情報案内機能のイメージ

その他配慮事項

- 環境負荷低減やカーボンニュートラルへの寄与、災害対策を踏まえた計画となるよう、以下の視点で検討を進める。
 - 事業全体でカーボンニュートラルに貢献するため、既存施設や設備、素材のリソースを最大限に活用することや、周囲の気温を下げ、滞在快適性を高めるミスト装置の設置を検討する。また、工事期間中のCO2排出量のモニタリングを検討するなど、環境に配慮する。
 - 浸水被害や地震発生時における対応策について検討する。

既存の施設等の例



既存樹木



既存施設(時計台)

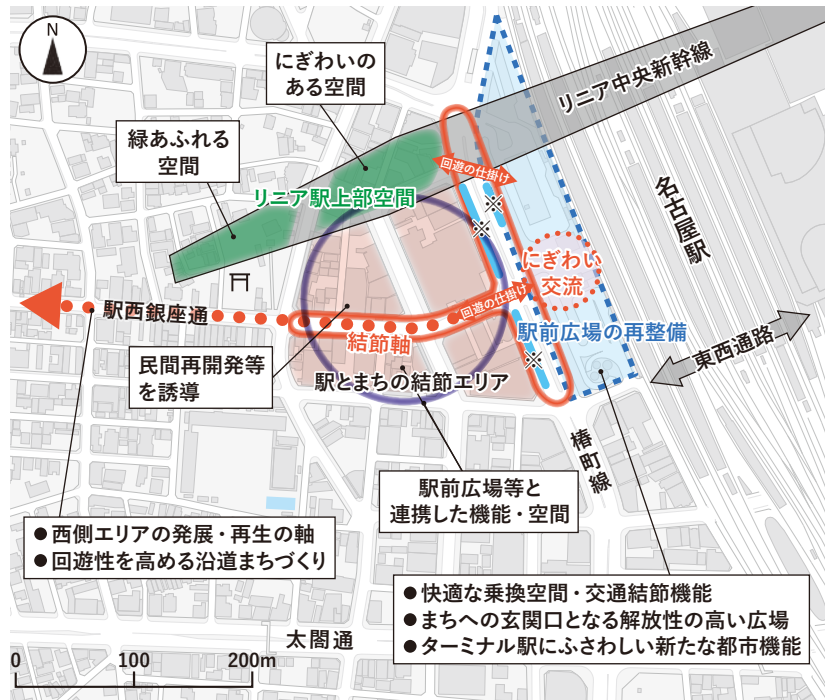
- 先進的な技術を取り入れた計画となるよう、以下の視点で検討を進める。
 - 今回整備する施設に使用する素材等に関して、地元企業と連携・協力した新たなモノづくりや、暫定整備であることを活かした、将来の計画につながるような実験的な取り組み、チャレンジを行っていけるよう検討する。
 - 今後の様々な技術の進歩を柔軟に受け止められる計画となるよう検討する。
- 地域住民や来訪者に親しまれる駅前広場となるよう、以下の視点で検討を進める。
 - 駅前広場の愛称や名称等を検討する。

隣接するまちとの連携

駅前広場のにぎわいを周辺に広げるため、名古屋駅西側エリアの回遊性を高めて、面的に広がりのあるまちづくりを進めていく必要があります。

駅前広場が再整備され回遊の起点となるよう、西側エリアのまちとつながる結節軸を強化していきます。

結節軸においては、駅前広場整備や民間再開発の動きとあわせて、先導的に、歩道のリニューアル等に取り組んでいきます。



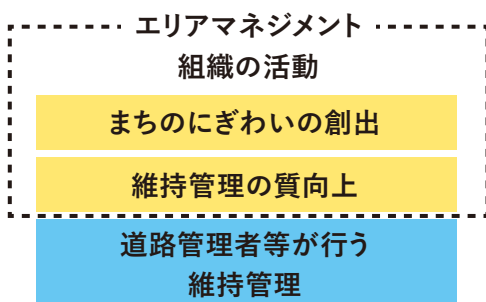
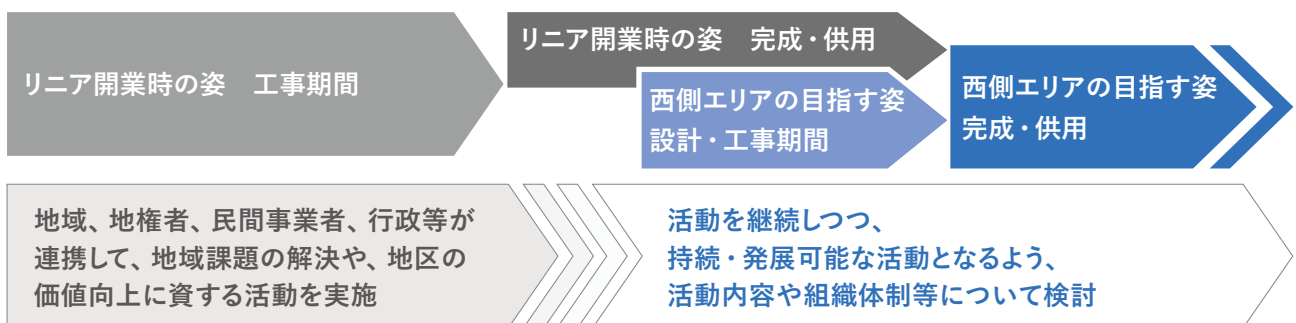
(注) 1 「※」はSRTの乗降・待合空間の検討箇所

2 リニア駅上部空間・駅前広場内にリニア関連施設が配置される予定

エリアマネジメントの取り組み

将来的には駅前広場等の活用や、一部維持管理の質を向上させるような取り組みについて、地元や周辺の事業者等と一緒に、整備段階に応じて、エリアマネジメント活動を展開していくことを目指します。

活動の展開イメージ



まちのにぎわいの創出のイメージ
地域のイベント開催

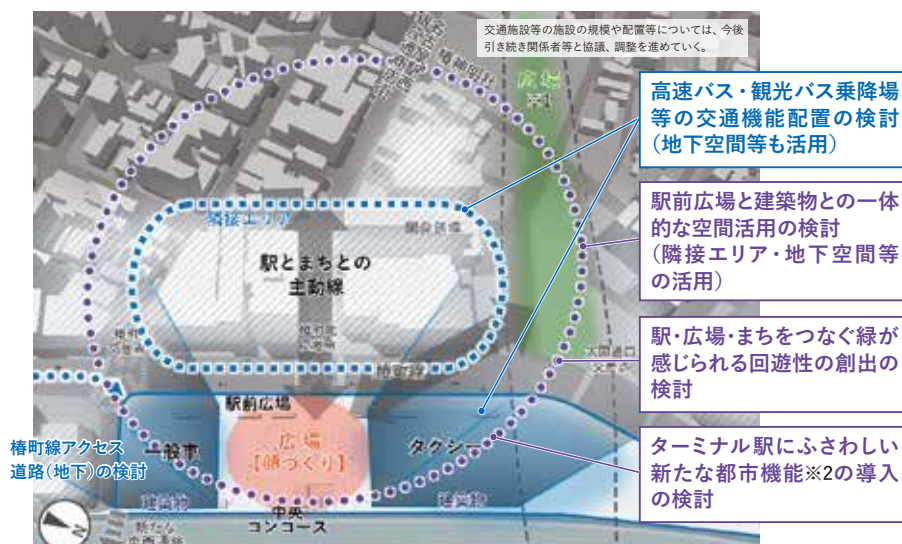


維持管理の質向上のイメージ
警備巡回

7 西側エリアの目指す姿とスケジュール

西側エリアの目指す姿 重層的な拠点形成

リニア開業後できる限り早期に、駅前広場の地下や上空なども活用し、高速・観光バス乗降場を含めた交通結節機能の立体的な配置や、総合案内機能を導入するなど、民間事業者と連携して、スーパーターミナル駅にふさわしい魅力的な拠点の形成を目指します。



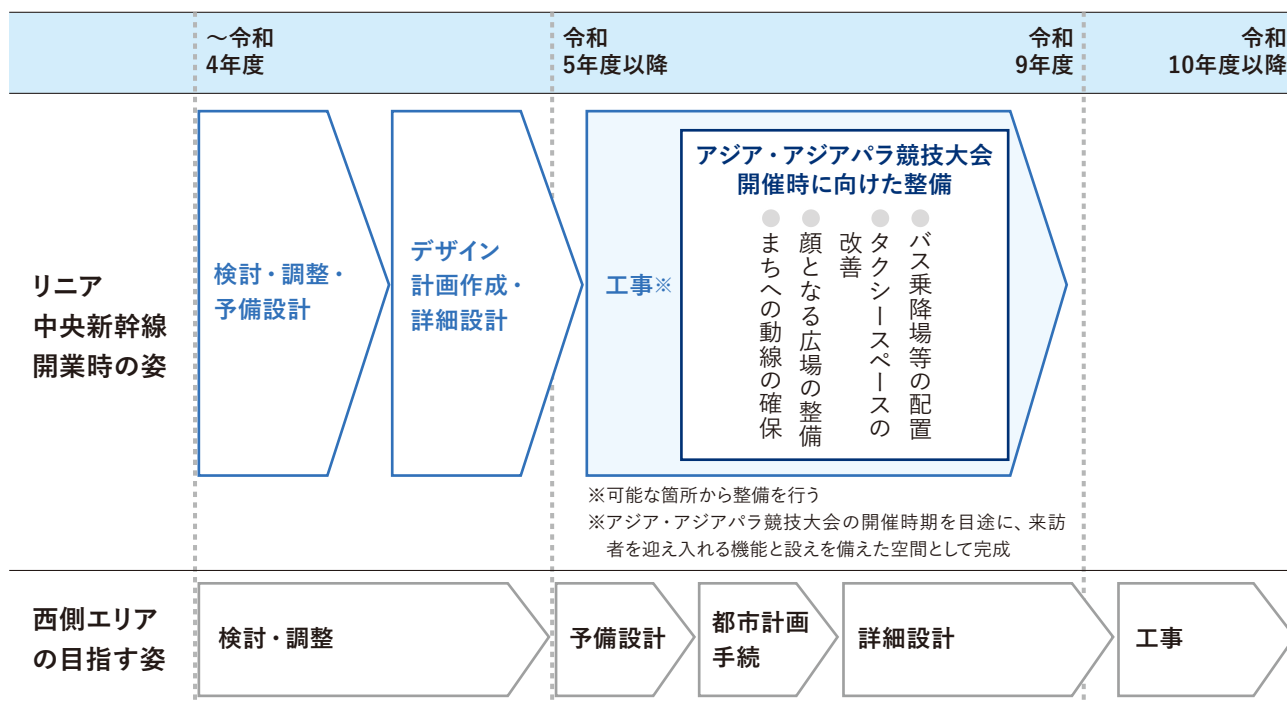
(注) 「新たな路面公共交通システム(SRT)」と整合を図りつつ、乗降・待合空間の配置について検討する。

(注) 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する。

※1 広場・駅前広場内にリニア関連施設が配置される予定。

※2 総合案内(観光案内所・交通案内所等)、文化発信(コンサートホール・美術館等)、産業・ビジネス交流(MICE施設・ハイグレードホテル等)、オフィス等を想定。

スケジュール



トータルデザイン検討会議 デザイン有識者

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 (～令和4年2月)

愛知産業大学学長・
造形学部教授

副座長 (令和4年8月～)

森川 高行

名古屋大学教授

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

グラフィックデザイナー・
多摩美術大学客員教授

福井 恒明

法政大学教授

山崎 真理子

名古屋大学教授

トータルデザイン検討会議 座長より

西駅前、雲の広場

リニアが来る名古屋駅は、スーパーターミナル駅を標榜している。ターミナル駅より一段上のスーパー駅を目指しているのだから、利便性や人の流動性に優れ、全てに機能性スーパーの駅を狙っているのだと言える。これは未来に向けての方向としては正しいが、それだけでいいの？、と問いかけるのが人間という動物なのである。

下克上の世界、一瞬たりとも油断の許されない戦国時代に生きた武将たちが切実に求めたものは、迅速性や機能性ではなく、ゆったりと時間の流れる、豪華さとは正反対の詫び茶の茶室だった。機能には無駄、速さにはゆったり、このような対極を求めるのが人間という矛盾に満ちた存在なのだ、と考えなければならない。

リニアであるいは新幹線で名古屋に着いた人間が何を求めるか。それはリニアや新幹線のカウンター価値の、ゆったりと漂う、何を慌てて、と問いかける雲である、という一つの回答を示すのが雲の西駅前広場なのだ考える。

篠原 修 東京大学名誉教授



名古屋駅西側駅前広場 設計チーム

設計チームの代表者

(デザイナー・意匠担当技術者)

意匠担当技術者

意匠担当技術者

意匠担当技術者(アドバイザー)

構造担当技術者

設備担当技術者

照明デザイン

米澤 隆

米澤隆建築設計事務所・大同大学工学部建築学科准教授

米澤 睦

米澤隆建築設計事務所・名古屋市立大学非常勤講師

村西 凱

米澤隆建築設計事務所

野村 直毅

藤尾 篤

藤尾建築構造設計事務所

佐橋 政人

株式会社明和技術管理事務所

永野 俊哉

株式会社LIGHTLINKS

設計チーム 代表者より

リニア中央新幹線開業という新たな社会の到来に向け、その後の社会を象徴するような、そして名古屋の顔となりみなさんに愛される広場をつくれたらと思っています。

白い雲のような屋根がふわふわと浮かび人々に寄り添い、ひとつひとつは小さくとも肩を寄せ合うことで形成される個性的な場を点在させ、多様な人々の多彩な活動を受け止める広場を目指しています。

米澤 隆



名古屋市 住宅都市局 リニア関連都心開発部 名駅ターミナル整備室

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

TEL 052-972-3984 FAX 052-972-4171

Mail a2745@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp