

案件3 名古屋駅前広場等について

(1) 関連議案

第20号議案 名古屋都市計画道路の変更について

(2) 都市計画変更の理由

リニア中央新幹線の開業に向け、乗換動線やまちとの動線を確保し、交通施設間の乗換等の利便性向上や安全で円滑な交通処理を図るため、名古屋駅前広場を変更するもの。

(3) 都市計画変更の概要

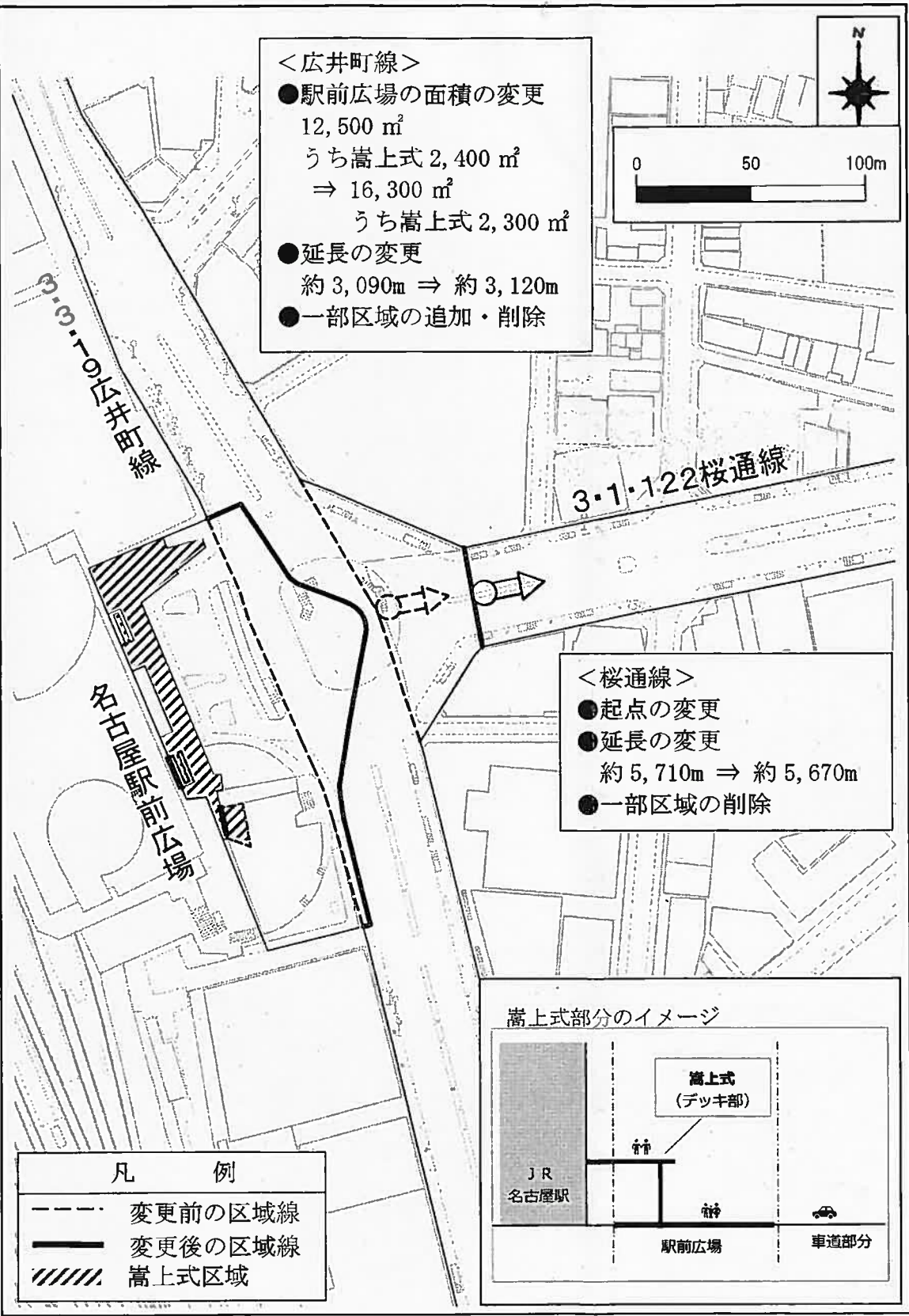
ア 3・3・19号広井町線（名古屋駅前広場）

	変更前	変更後
駅前広場の面積	面積約12,500㎡ うち 嵩上式約2,400㎡	面積約16,300㎡ うち 嵩上式約2,300㎡
起 点	西区則武新町四丁目	
終 点	中区大須一丁目	
延 長	約3,090m	約3,120m
区 域	位置図のとおり	

イ 3・1・122号桜通線

	変更前	変更後
起 点	中村区名駅一丁目	中村区名駅四丁目
終 点	千種区池下一丁目	
延 長	約5,710m	約5,670m
区 域	位置図のとおり	

位置図



※嵩上式について、階段位置の変更に伴う区域変更

■ 名古屋駅周辺のまちづくりの検討について

●これまでの経緯

名古屋駅周辺まちづくり構想（平成26年9月策定）

リニア中央新幹線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を示す

- 交通基盤関連プロジェクト
- まちづくり関連プロジェクト

名古屋駅周辺交通基盤整備方針（平成30年3月策定）

今後の整備内容を具体化するための方向性を示す

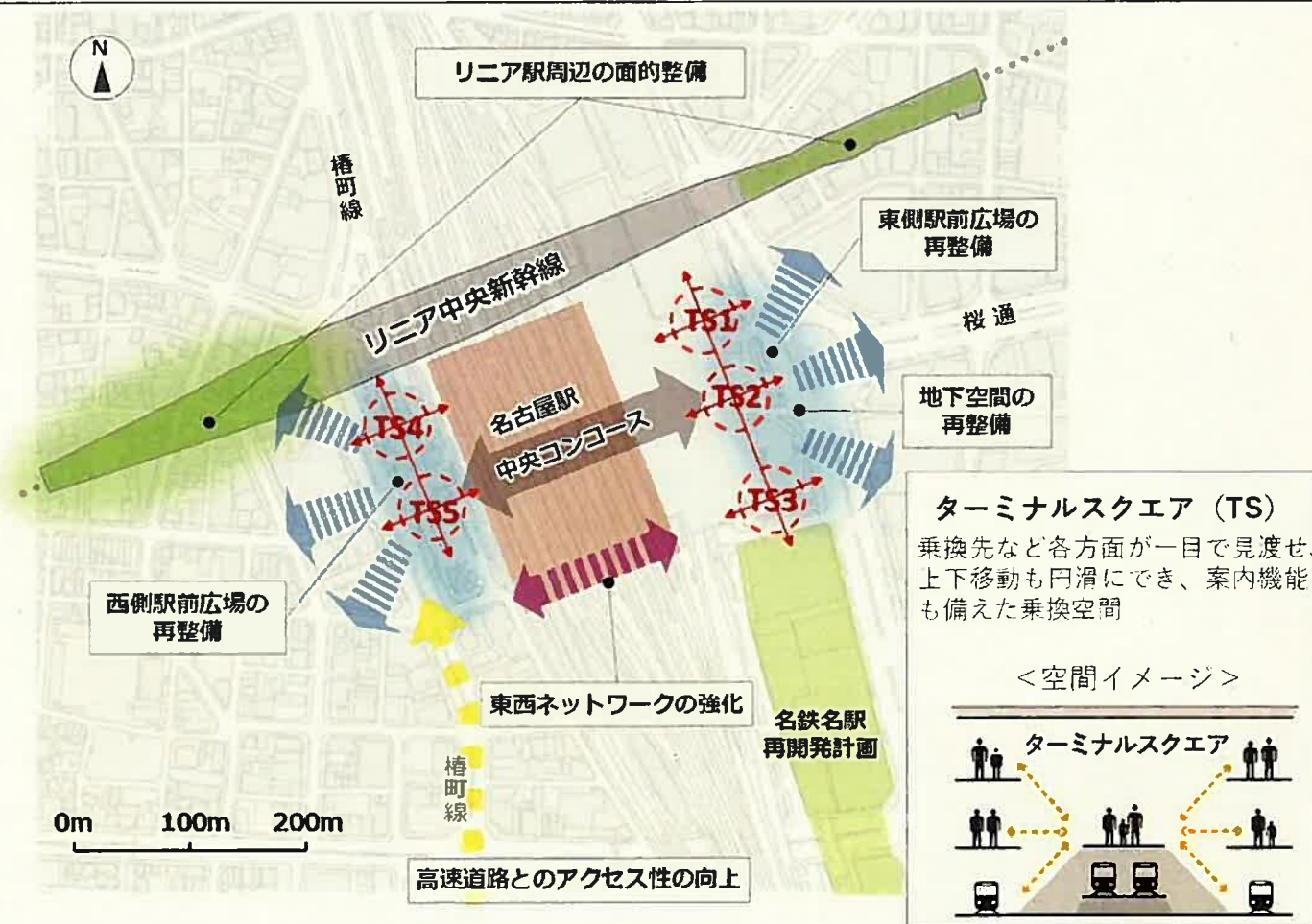
名古屋駅駅前広場の再整備プラン

【中間とりまとめ】（平成31年1月策定）
駅前広場の再整備の基本コンセプトを整理
（平成30年度第3回都計審にて報告）

- 名古屋駅前広場等 案件3

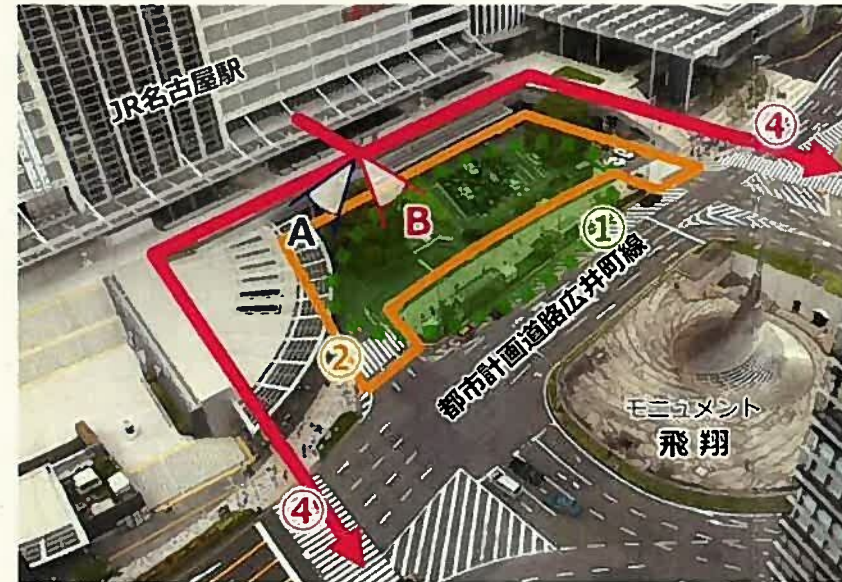
- 都市計画道路 高速1号線等 案件4

●名古屋駅周辺のまちづくり



●現状と課題

【駅前広場の現状】



- ①（人）
車のためにスペースが使われ、
地表レベルの広場空間が少ない

- ②（車）
タクシー乗降場・一般車降車場が
混在し、車両交錯が起きている

- ③（人）
乗換先への見通しがとれない

- ④（人）
駅からまちへの見通しが悪い
動線が迂回している



【交差点の現状】

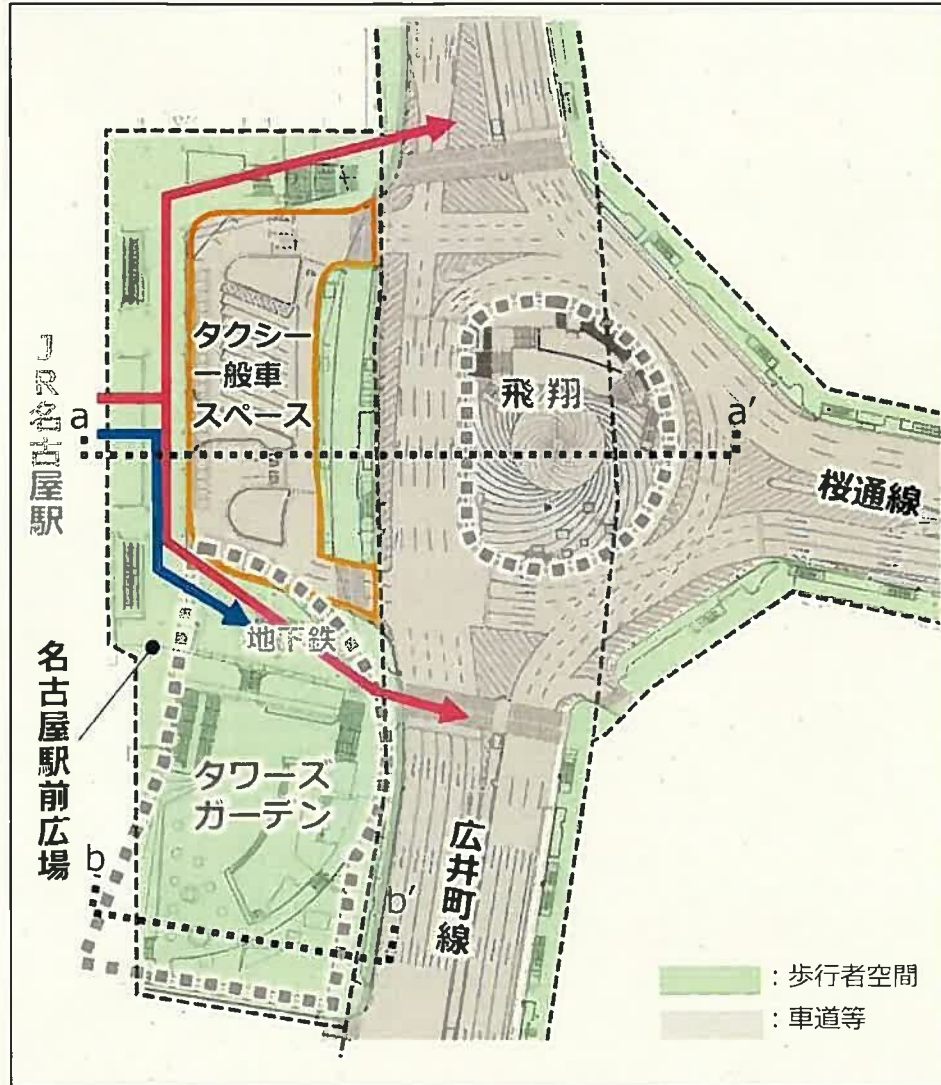


- ①（車）
交通量が多く、車線構成が複雑な
ロータリー型であり、右折や直進が
わかりにくい

- ②（人）
交差点が大きく、桜通を横断できな
いなど、回遊性を阻害している
（名駅通のみ横断できる）

●再整備の方向性

現況



整備後



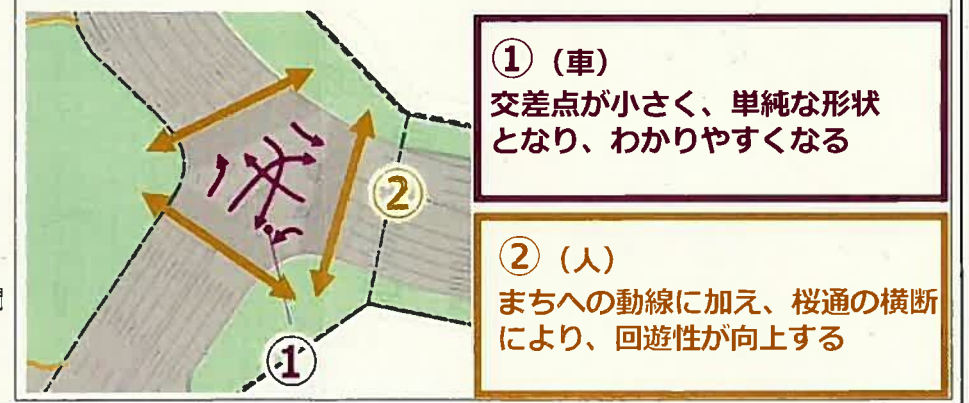
【駅前広場の拡充】

- ①. 広場空間の形成（顔づくり）
- ②. タクシー・一般車スペースの分離
- ③. 乗換先への見通し・動線の確保
- ④. まちへの見通し・動線の確保

【交差点形状の変更】

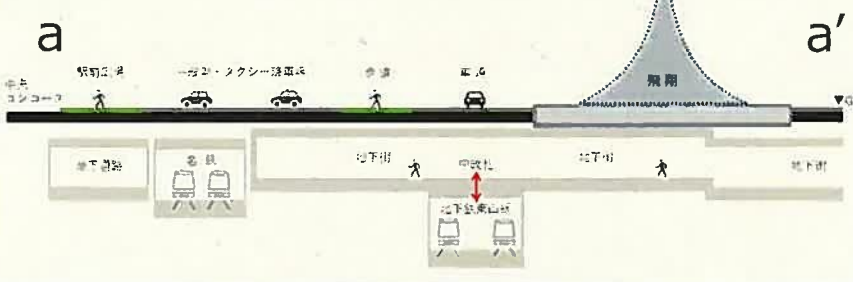
- ⑤. ロータリー型から三差路型への変更

【交差点】



断面構成

現況



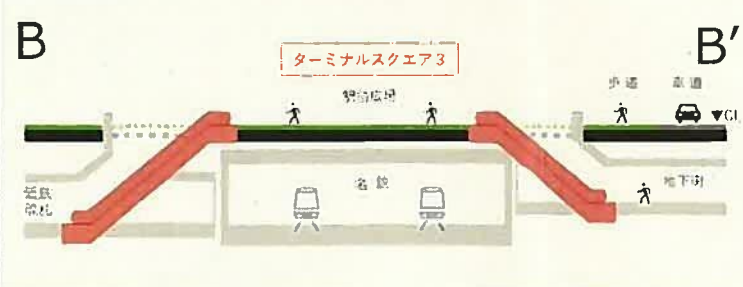
整備後



現況



整備後



●今後のスケジュール

令和元年度	令和2年度	令和3年度以降	令和9年度
都市計画手続き (駅前広場・交差点部)	設計・工事 〔 飛行機 〕 〔 地下設備等 〕 〔 広場空間 地下歩行者空間 昇降施設 タクシー・一般車 スペース 道路 等 〕		リニア中央新幹線 開業時に目指す姿 ○ タクシー・一般車 ○ スペースの分離配置 ○ 交差点形状の三差路化 ○ 顔となる広場の整備 ○ 乗換動線の確保
検討・調整 〔 地下広場・昇降施設等 の配置等 〕	都市計画手続き (地下広場・通路部等)		