

イー1

その他 イ

名古屋駅周辺のまちづくりについて（報告）

名古屋駅周辺のまちづくり



■西側エリア／リニア駅上部空間の活用



■東側エリア／リニア駅上部空間の活用



■西側エリア／駅前広場の検討の方向性

【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する。

【世界の目的地となる名古屋の顔づくりの検討】
駅とまちとをつなぐ、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する。

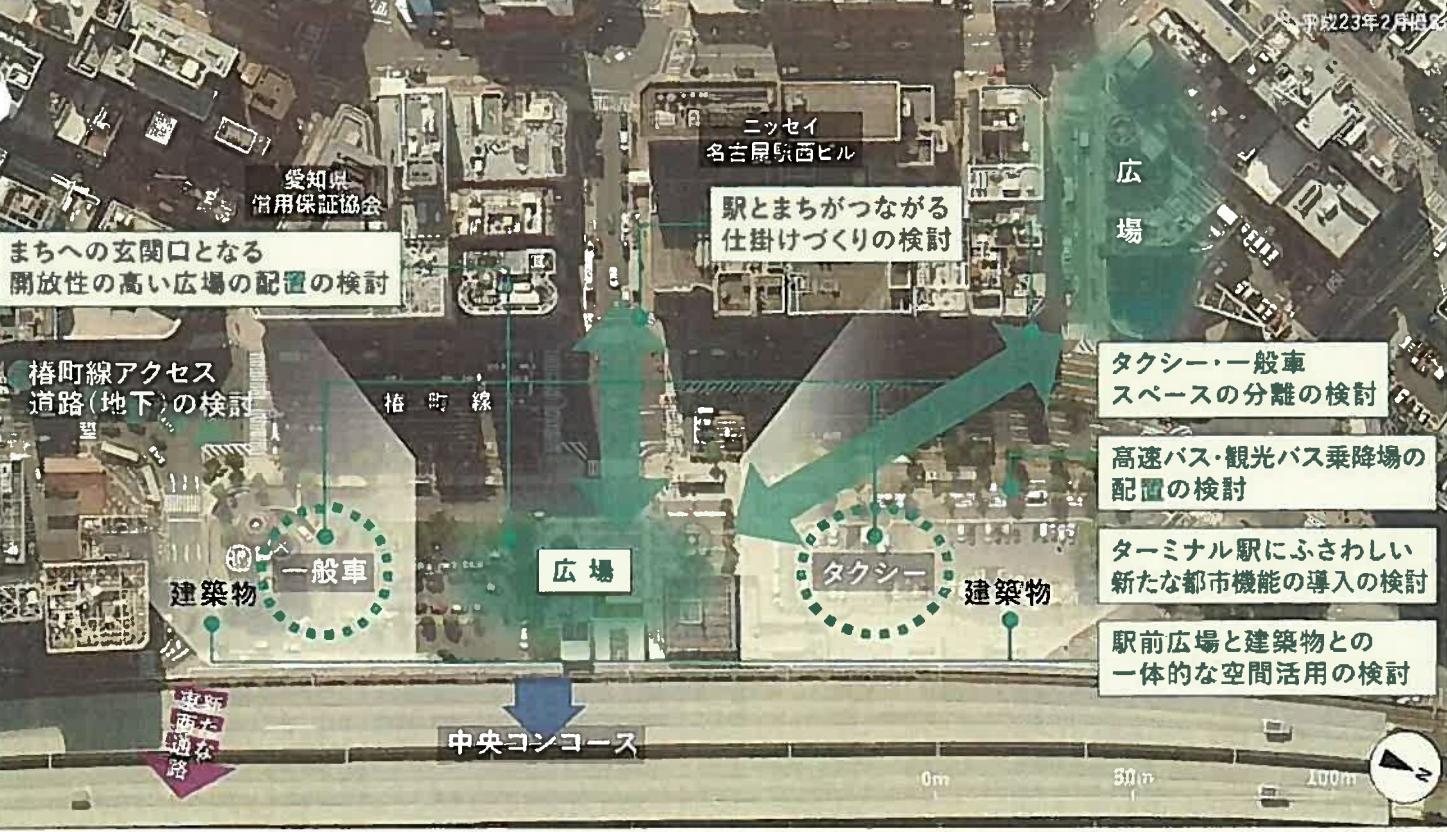
2018年度	2019年度	2020年度	2021～2026年度	2027年度	2028年度～
再整備プラン(中間とりまとめ)	名古屋の顔づくりの検討		リニア開業時に目指す姿		
市民等意見の反映	民間事業者等と空間活用等について検討	都市計画手続き	西側駅前広場		
			●広場を中央に配置		
			●タクシー・一般車スペースを分離配置		
			●バス乗降場等の配置		

■東側エリア／駅前広場の再整備の方向性

【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る。

【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る。

2018年度	2019年度	2020年度	2021～2026年度	2027年度	2028年度～
再整備プラン(中間とりまとめ)	名古屋の顔づくりの検討		リニア開業時に目指す姿		
市民等意見の反映	都市計画手続き		東側駅前広場		
			●交差点を三差路に変更		
			●タクシー・一般車スペースを分離配置		
			●リニアをはじめ各鉄道の乗換動線を確保		



想定される都市計画について

場所	都市計画施設
リニア駅上部空間	広場(新設) 区画街路(新設)
駅前広場周辺	幹線街路(駅前広場を含む)(変更) 特殊街路(変更) 駐車場(変更)
新たな東西通路	通路(新設)
都市高速道路	自動車専用道路(変更)

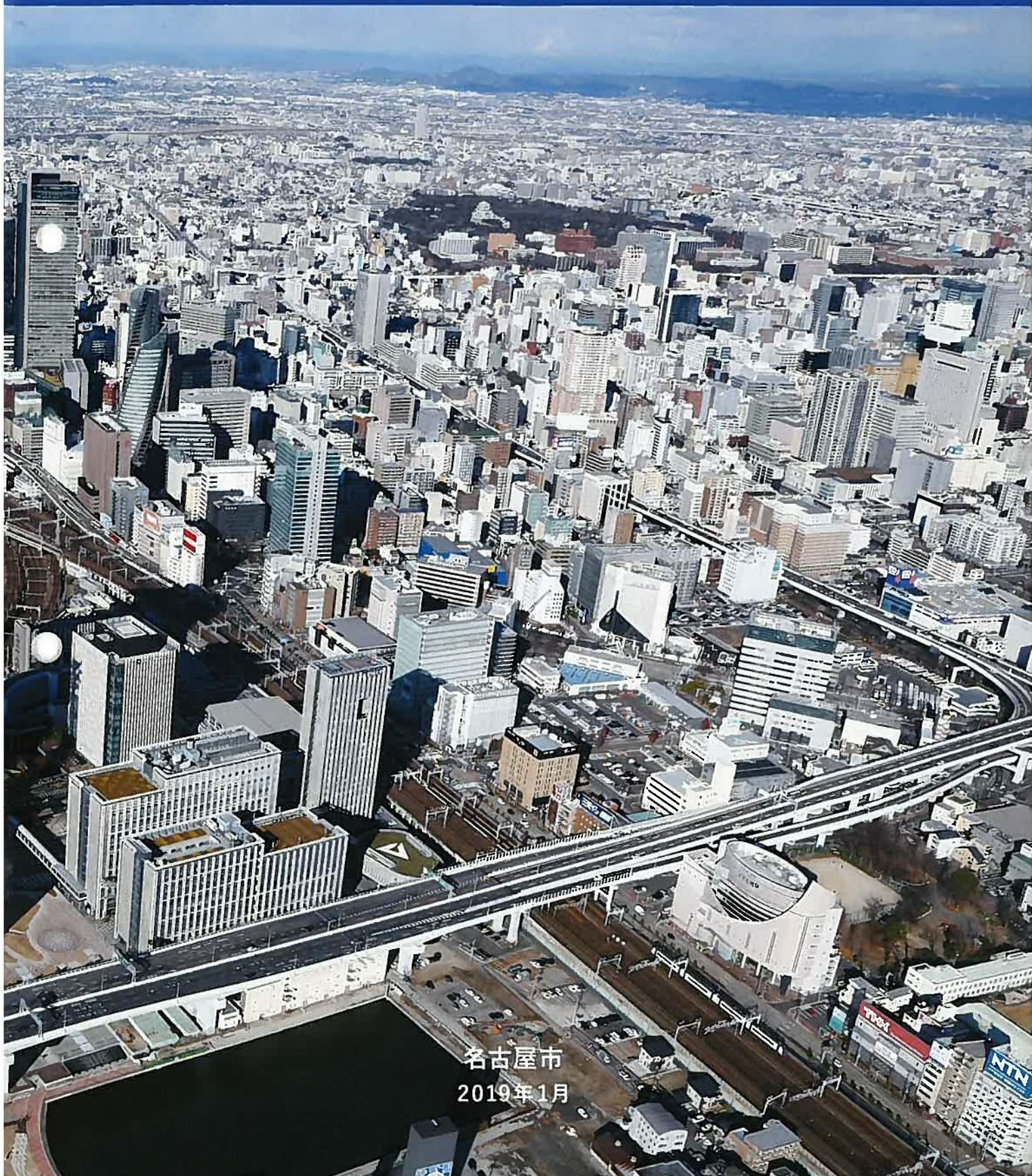
※上記のほか、都市再生特別地区、地区計画などを検討中

参考:都市高速道路変更箇所(名古屋駅周辺交通基盤整備方針より)



名古屋駅駅前広場の再整備プラン

中間とりまとめ



名古屋市
2019年1月

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」に向けて

初代名古屋駅は、明治19年に現在の笹島交差点付近に建設され、当時の名古屋区長吉田禄在による東海道線計画の実現により、駅と名古屋港とをつなぐ中川運河とともに、名古屋の暮らしとものづくりの発展の基盤を築いてきました。

昭和12年には、笹島から現在の位置に新築移転され、竣工当時は「東洋一の駅ビル」と言われ、名古屋の玄関口として多くの市民から親しまれてきました。また、昭和39年には、東海道新幹線が開業し、以降現在まで名古屋駅は発展し続けてきました。

東京・名古屋・大阪の3大都市圏は、2027年に東京－名古屋間、また2045年には大阪まで、リニア中央新幹線によって結ばれる予定となっており、ひとつの巨大な都市圏が誕生します。

- 名古屋市では、圏域の真ん中に位置する立地のポテンシャルを活かし、多くの人に名古屋のまちを訪れていただけるように、名古屋の魅力的な文化や芸術などを積極的に発信していきたいと考えています。

現在、木造復元を進めている名古屋城天守閣は、世界にひとつしかないシンボルになり、市民の誇りになると思います。リニア開業という空前のチャンスを逃がさず、名古屋のまちを盛り上げていきます。また、名古屋の大きな魅力のひとつには、食文化もあります。名古屋駅にほど近い柳橋市場の新鮮な食材や近年注目を集めているなごやめしなど、名古屋の食文化を世界に発信していきたいと考えています。

皆さまに名古屋に来ていただき、名古屋駅から「あそこへ行ってみようか」と思っただけよう、名古屋城や柳橋をはじめ、大須、四間道、円頓寺、納屋橋、堀川など名古屋駅周辺の観光名所と連携し、駅とまちが一体となった回遊空間の形成に取り組んでまいります。

- リニア開業に向けて、多くの人に足を運んでいただくために、名古屋が世界の目的地となるよう、まちのにぎわいづくりに取り組むとともに、玄関口である名古屋駅が名古屋の顔となるよう、駅前広場の再整備を進めていきます。

この「名古屋駅駅前広場の再整備プラン(中間とりまとめ)」をもとに、名古屋駅の駅前広場における、「世界の目的地となる名古屋の顔づくり」について、皆さまから広く意見を伺いながら引き続き検討を進めてまいりますので、今後とも、ご理解とご協力をお願いいたします。

平成31年1月

名古屋市長
利村たかし



名古屋駅駅前広場の再整備プラン

中間とりまとめ

目次

01	……	1. 目的・位置付け
03	……	2. 名古屋駅周辺の歴史と将来
05	……	3. 現状と課題
07	……	4. 基本コンセプト
09	……	5. 東側エリア
13	……	6. 西側エリア
15	……	7. バリアフリー対応
17	……	8. 関連プロジェクト
19	……	9. 今後の進め方

参 考

1. 目的・位置付け

2027年リニア中央新幹線開業(予定)に向けて

2027年リニア中央新幹線開業(予定)を機に世界都市にふさわしいまちづくりを推進するため、名古屋駅周辺におけるまちづくりの基本方針を掲げ、駅前広場の整備をはじめ、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してきました。

また、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形成に向けた検討を進めています。

名古屋駅周辺まちづくり推進懇談会
平成27年3月～



会議風景

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しています。

■ 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～

高いレベルの機能性を備えたまちづくりを着実に進めるとともに、広く観智を集め、世界の人々が集まり、魅了し続けるまちを目指します。

■ まちづくりの基本方針

【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

- (1) 国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点を形成する
- (2) 玄関口にふさわしい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを進める
- (3) ビジネス拠点・交流拠点にふさわしい安全性を確保するとともに、環境負荷の少ないまちを形成する

【基本方針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

- (1) 初めての人や外国人にもわかりやすいターミナル駅を形成する
- (2) リニアの速達性を活かすなど交通機関相互の乗換利便性を向上する

【基本方針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

- (1) 城下町から超高層ビル群まで新旧織り交ぜた多様なまちの魅力を育て、活かす
- (2) 人が主役の歩いて楽しい空間を形成し、回遊性を高める

【基本方針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

- (1) まちづくり構想を実現するため、行政がリーダーシップを発揮するとともに、行政と民間、民間相互など様々な主体が連携・協働してまちづくりを推進する

『名古屋駅駅前広場の再整備プラン【中間とりまとめ】』

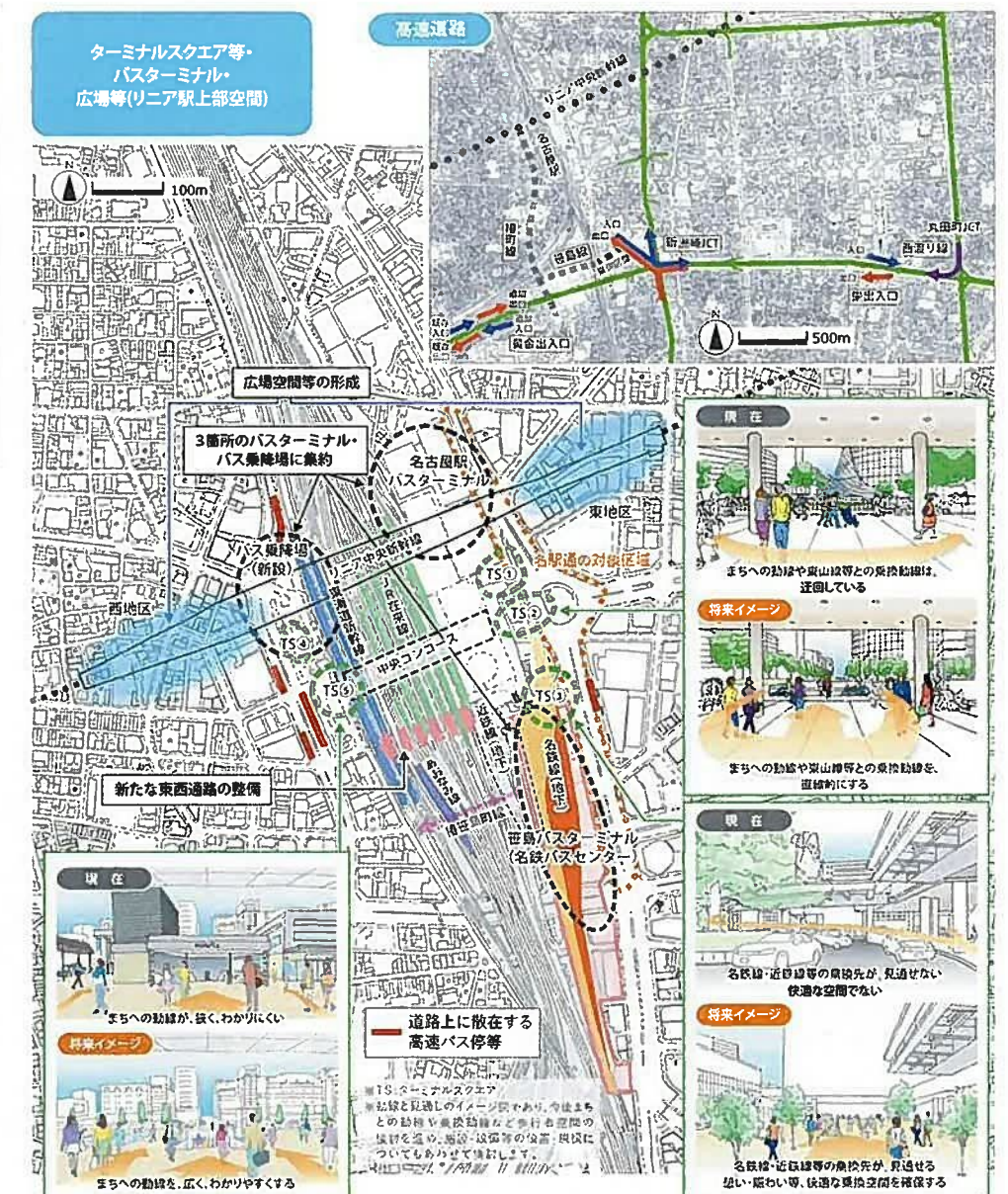
まちづくり構想や交通基盤整備方針における名古屋駅の将来の考え方や方向性等をもとに、これまで協議や検討を進めており、現時点における検討内容のとりまとめとして

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についてお示ししています。

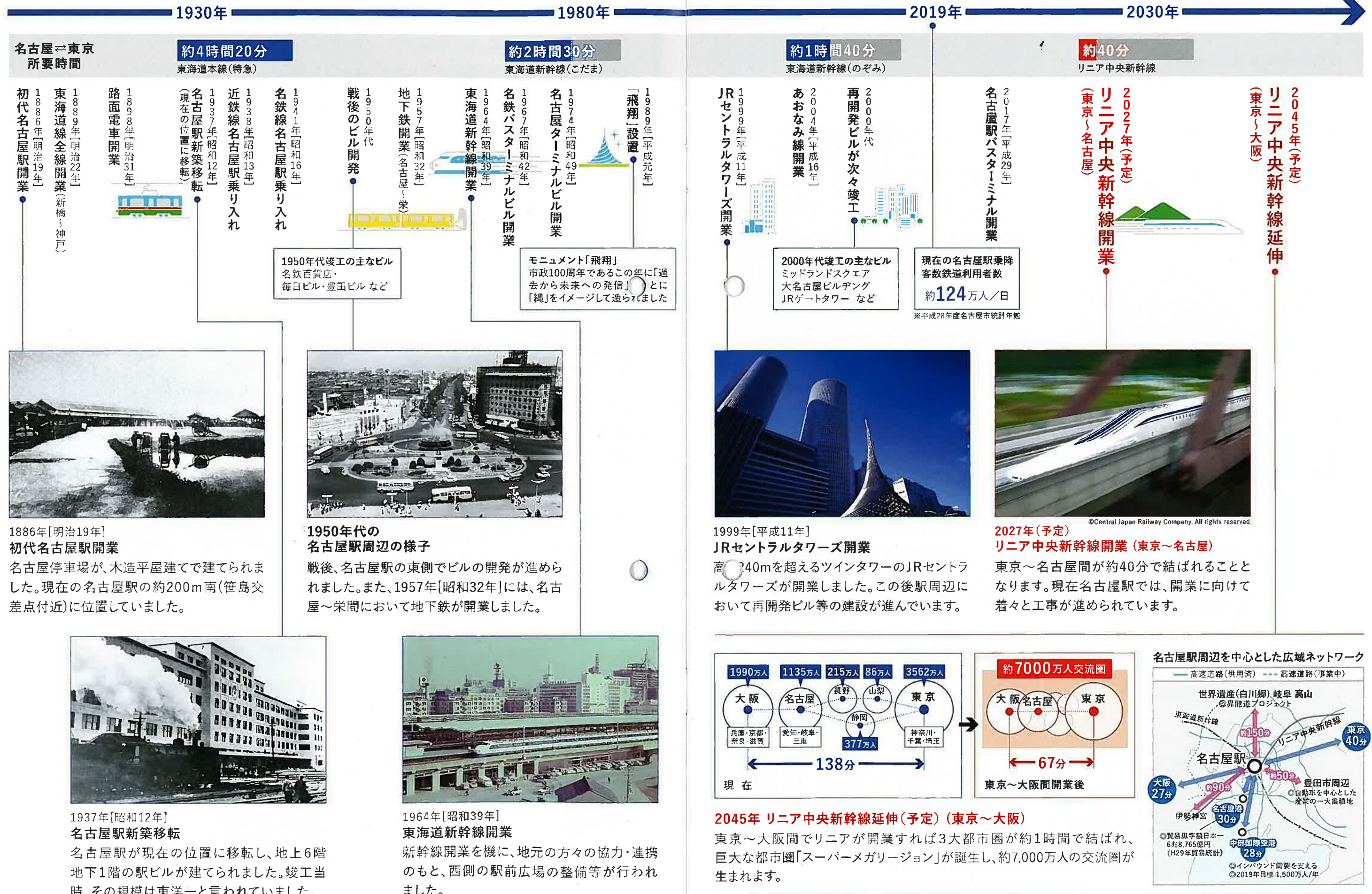
本再整備プランをもとに、市民や民間事業者、まちづくり団体等のご意見を取り入れながら、引き続き検討を進め、実現に向けて取り組んでいきます。

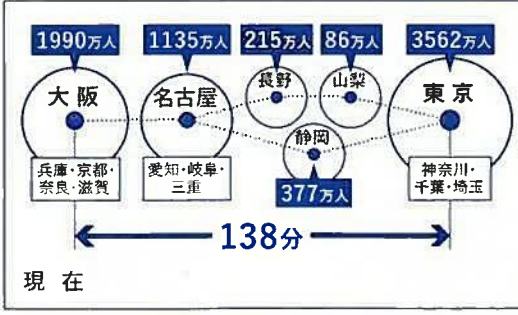
名古屋駅周辺交通基盤整備方針 平成30年3月策定

まちづくり構想に掲げる主要プロジェクトのうち、交通基盤関連プロジェクトを中心に各交通施設について、今の整備内容を具体化するための方向性を示しています。



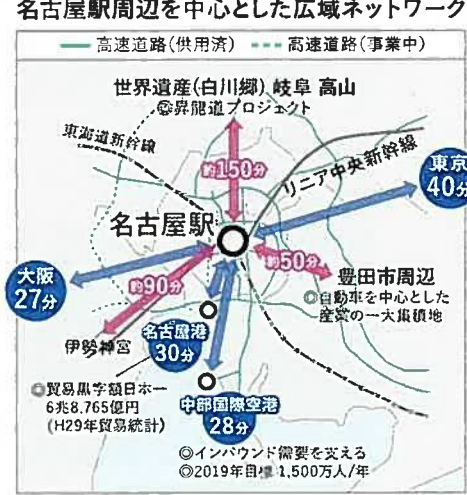
2. 名古屋駅周辺の歴史と将来





現在
約138分

東京〜大阪間開業後
約67分



名古屋駅周辺を中心とした広域ネットワーク

世界遺産(白川郷)、岐阜・高山、伊勢神宮、中部国際空港、名古屋港、豊田市周辺

2045年 リニア中央新幹線延伸(予定)(東京〜大阪)

東京〜大阪間でリニアが開業すれば3大都市圏が約1時間で結ばれ、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ます。

約7000万人交流圏

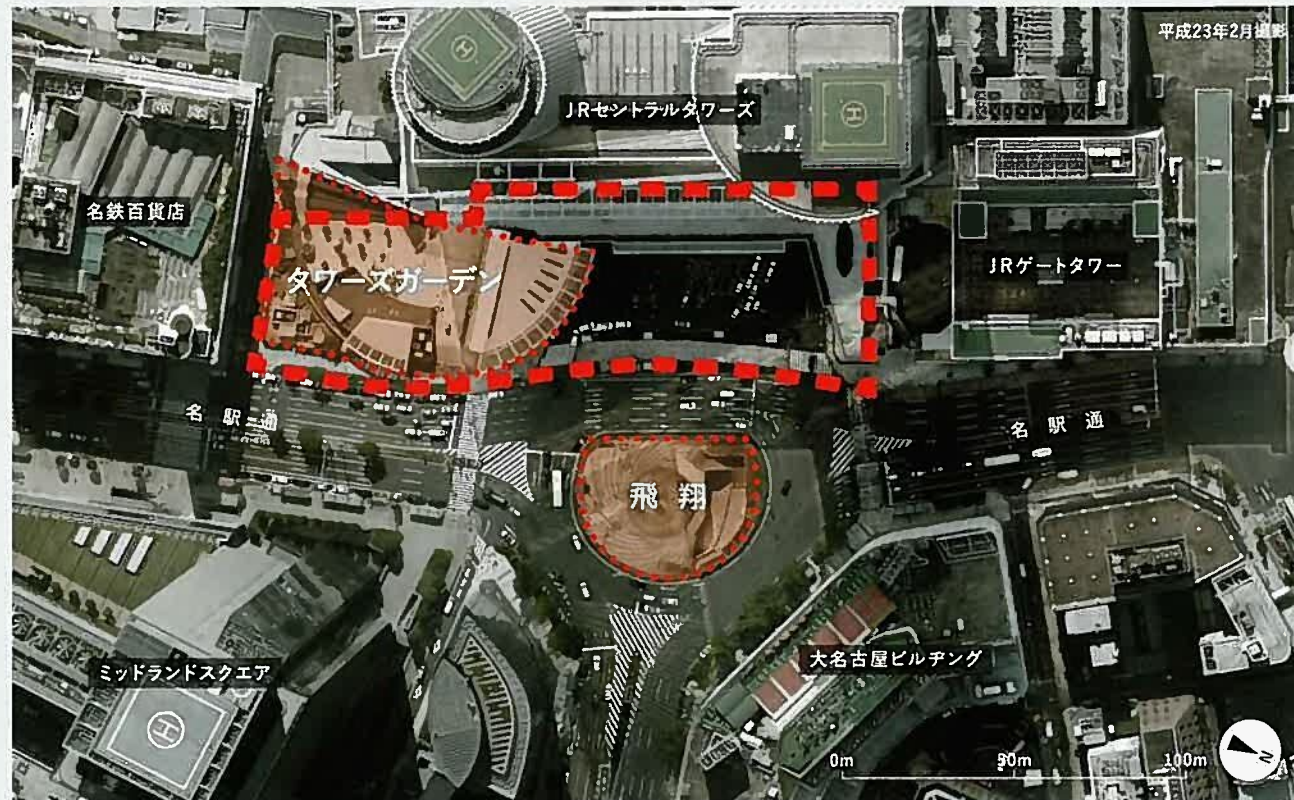
大阪・名古屋・東京

3. 現状と課題

■東側エリア

駅前広場の現状

駅前のロータリー交差点や一般車降車場・タクシー乗降場の配置により、駅前空間が狭く、また、まちの発展に伴い、人のための空間やまちとのつながりが不足してきています。



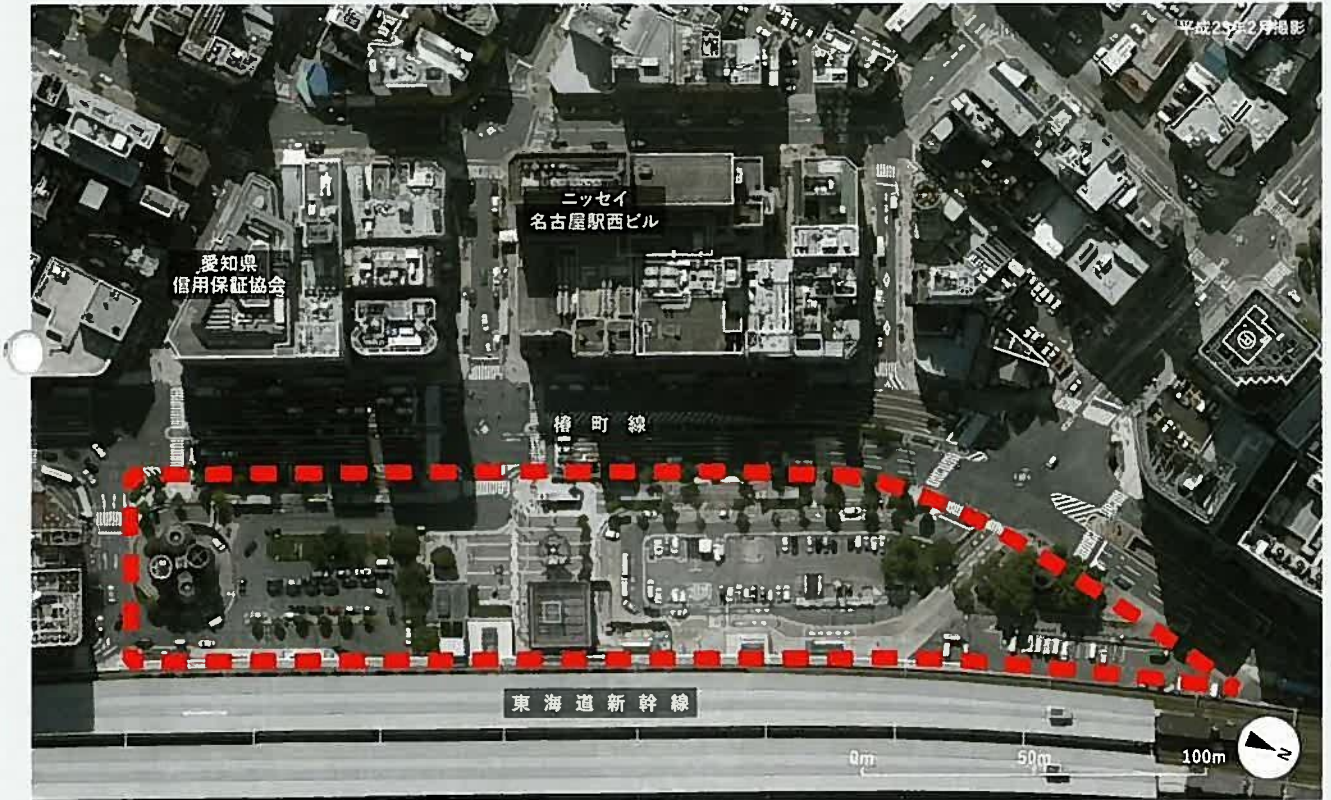
駅前広場の課題



■西側エリア

駅前広場の現状

西側の駅前空間は、歩行者空間が狭いことなどにより、駅とまちが分断されており、まちとのつながりや回遊性が乏しい空間となっています。



駅前広場の課題

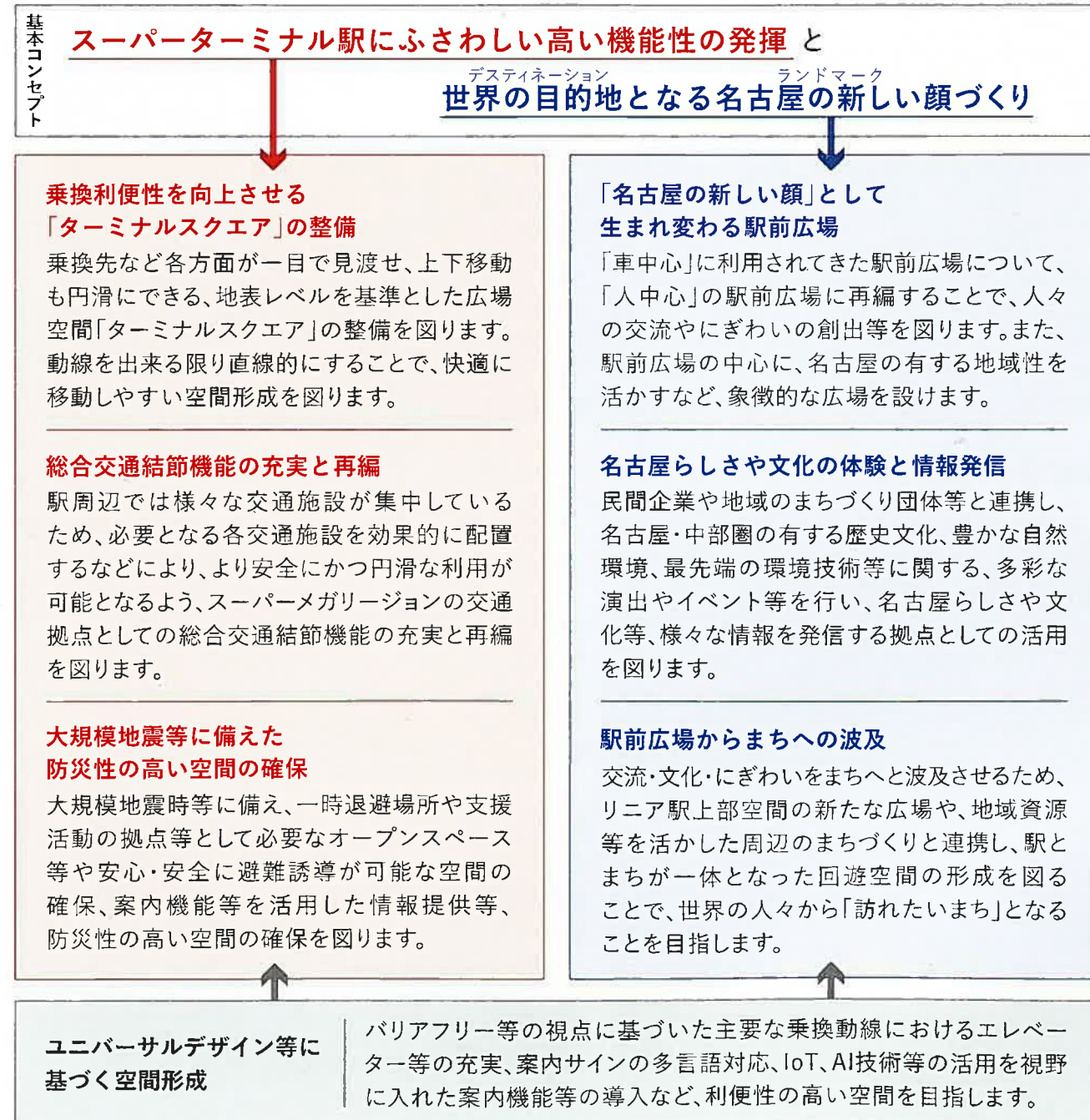


4. 基本コンセプト

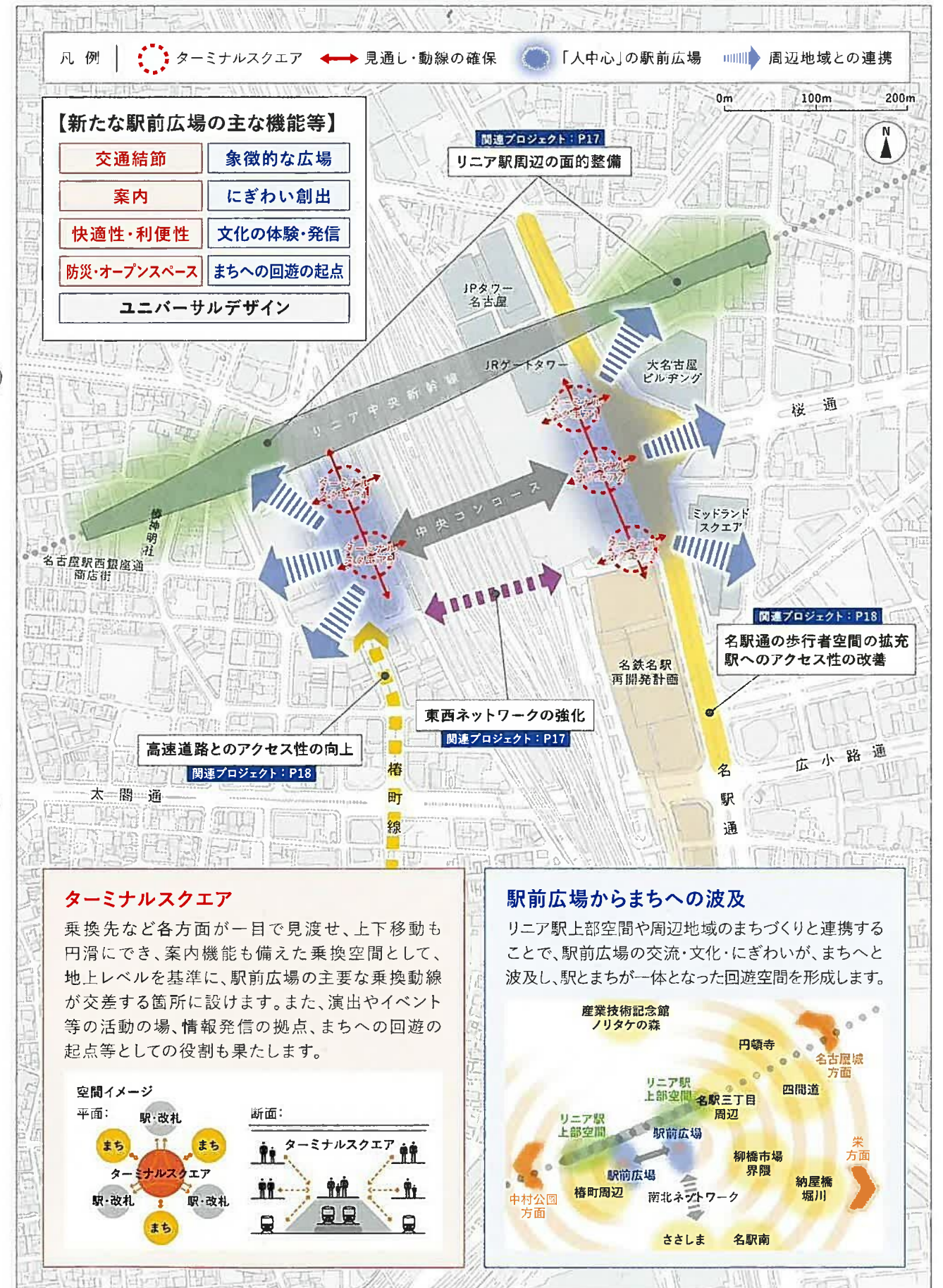
■これからの名古屋駅に求められるもの

スーパーメガリージョンの交通拠点	名古屋駅周辺地区は、スーパーメガリージョンのセンターに位置する交通拠点として、鉄道や高速道路のネットワーク等を最大限に活かすことが求められています。
快適な乗換空間	動線上の段差が多く、乗換先が視覚的にわかりにくいなど、スムーズな乗換が困難となっており、誰もが利用しやすい乗換空間としていくことが必要です。
ターミナル駅にふさわしい空間	風格や魅力に乏しく、また、人が集い、憩える空間が不足していることから、ターミナル駅にふさわしい空間づくりを進めていくことが求められています。

■整備の基本的な考え方



■整備の基本的な考え方／イメージ



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・動線を確保

◎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。

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】

「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。

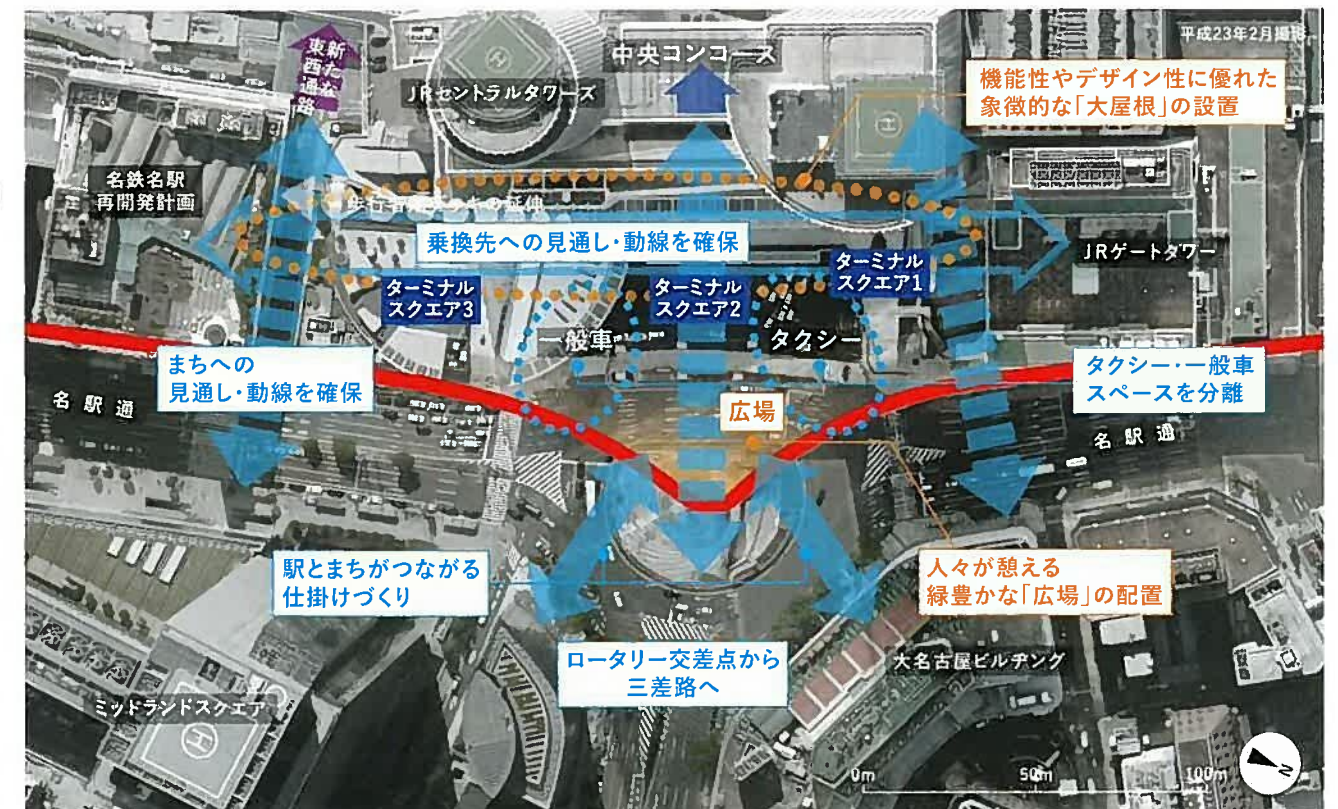
名古屋らしさを感じられる「顔」づくりの検討

◎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

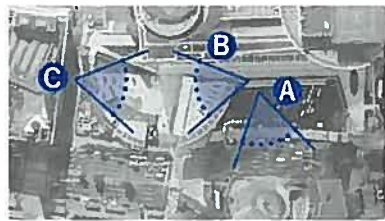


※交通施設、昇降施設、屋根等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていきます。
※駅前広場内に、交番、案内所、店舗等を配置することを検討しています。

■ターミナルスクエアのイメージ

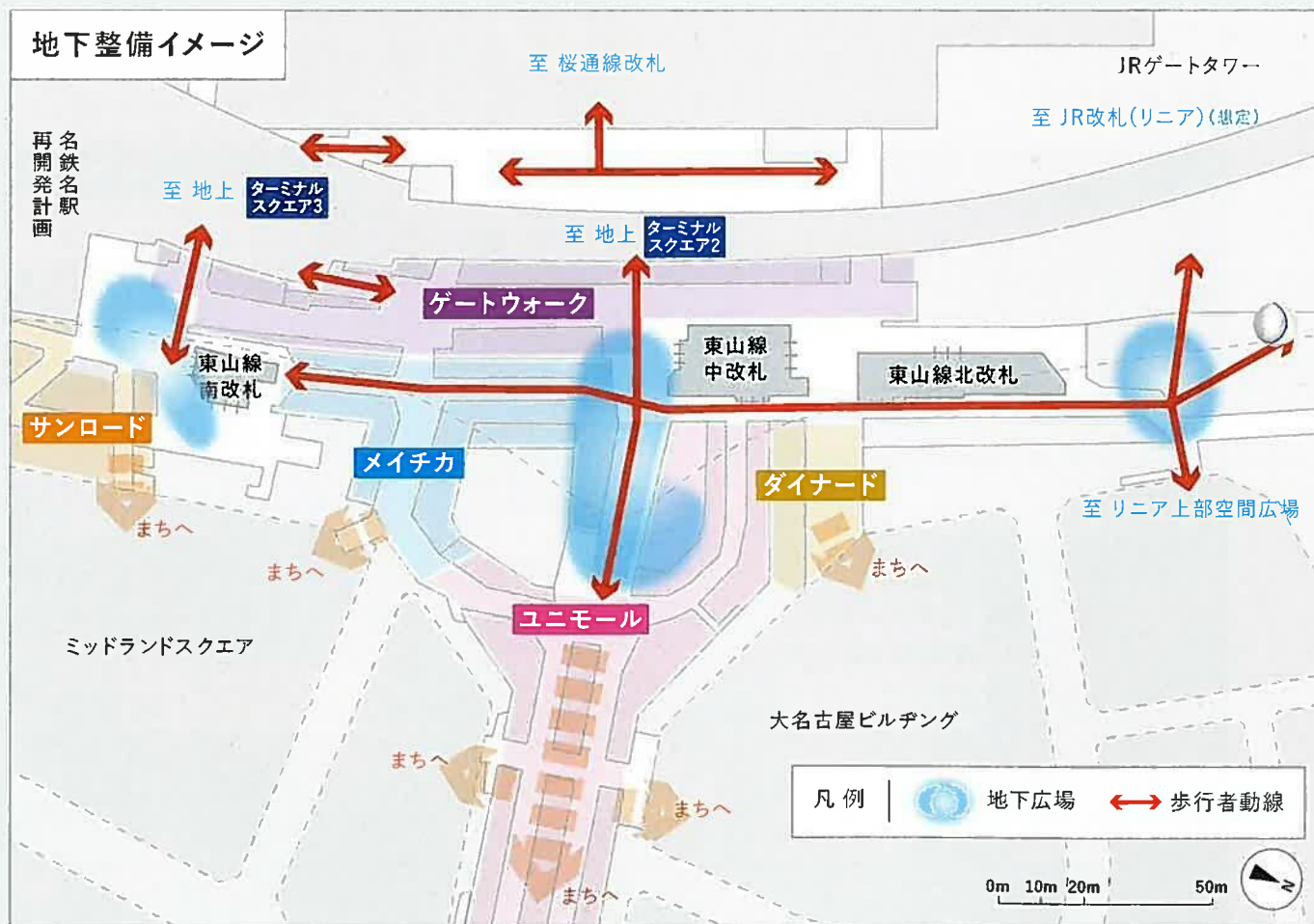
- ◎開放的で直線的な見通しや動線が確保され、乗換先やまちが一目で見渡せ、スムーズな移動ができます。
- ◎乗換空間を一体的に覆う大屋根等によって、雨風から守られ、快適な乗換ができます。

位置図：



※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】

駅とまちとをつなぐ、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、駅とまちと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

新たな都市機能の導入により隣接エリアの再開発等を促進

・ターミナル駅にふさわしい新たな都市機能の誘導
・まちの個性・文化等を活かした再開発の促進によるにぎわいの連鎖

歩いて「つながる」まちづくり

・駅、広場、まちをつなぐ緑が感じられる回遊性の創出

道路の再配置

・リニア駅上部空間を活用した広場を整備
・にぎわいの「核」となる交流空間
・大規模地震時に一時的に退避できる空間
・広場に顔を向けた民間開発の誘導

まちへの玄関口となる開放性の高い広場の整備

・駅とまちをつなぎ、まちに人を誘う開放性の高い広場
・多彩なイベント、演出等の場となる交流空間

相互の広場をつなぐ歩行者空間の整備

交通施設を重層的に配置

・地下街、バス乗降場、地下駐車場を一体的に整備
・高速道路とのアクセス性を向上させる椿町線アクセス道路(地下)の検討

※1 広場内にリニア関連施設が配置される予定
※2 リニア関連施設配置予定箇所

■検討イメージ

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。

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。

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、駅とまちとをつなぐ広場を配置します。

道路の再配置

・リニア駅上部空間を活用した広場を整備
・にぎわいの「核」となる交流空間
・大規模地震時に一時的に退避できる空間
・広場に顔を向けた民間開発の誘導

歩いて「つながる」まちづくり

・駅、広場、まちをつなぐ緑が感じられる回遊性の創出

新たな都市機能の導入により隣接エリアの再開発等を促進

・ターミナル駅にふさわしい新たな都市機能の誘導
・まちの個性・文化等を活かした再開発の促進によるにぎわいの連鎖

交通施設を重層的に配置

・地下街、バス乗降場、地下駐車場を一体的に整備
・高速道路とのアクセス性を向上させる椿町線アクセス道路(地下)の検討

相互の広場をつなぐ歩行者空間の整備

※1 広場内にリニア関連施設が配置される予定
※2 リニア関連施設配置予定箇所

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。

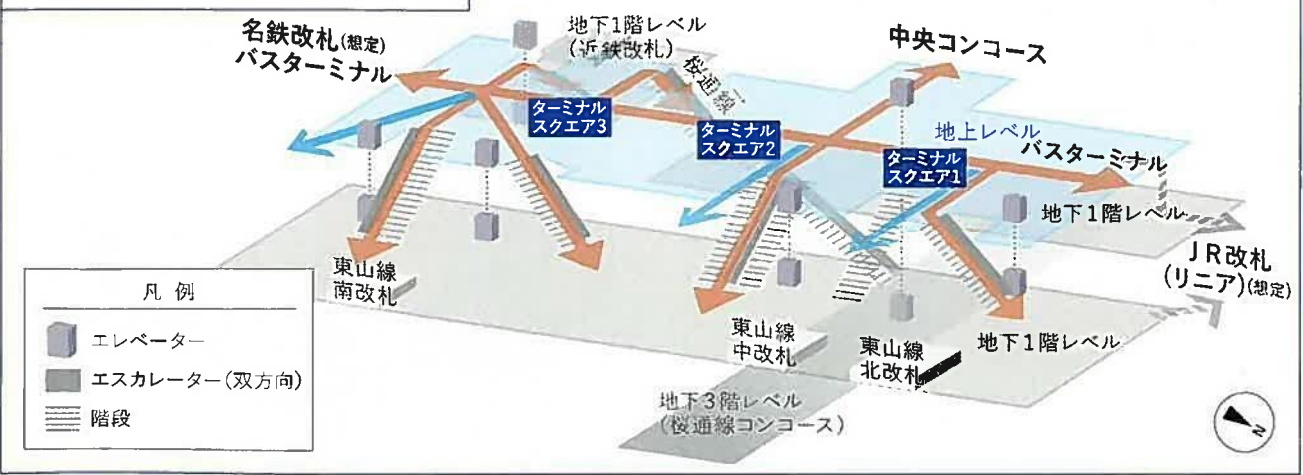
■主要な乗換動線の主な改善点

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



地上～地下レベル(東側エリア)

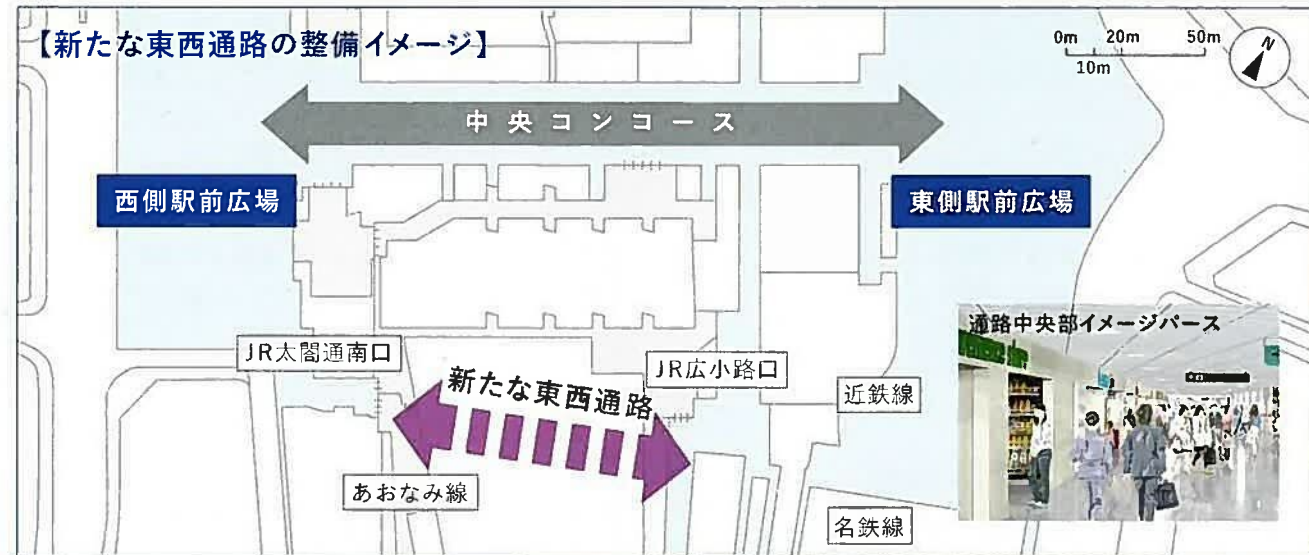


8. 関連プロジェクト

■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

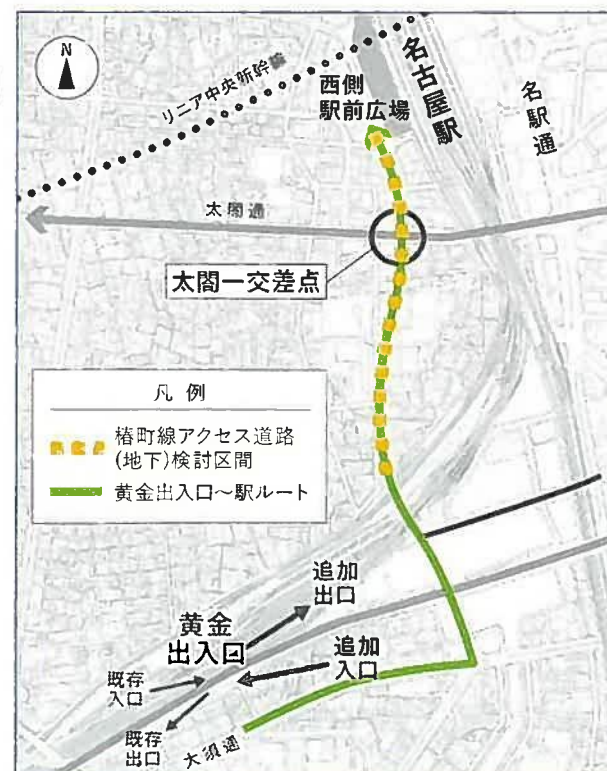


■高速道路とのアクセス性の向上

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

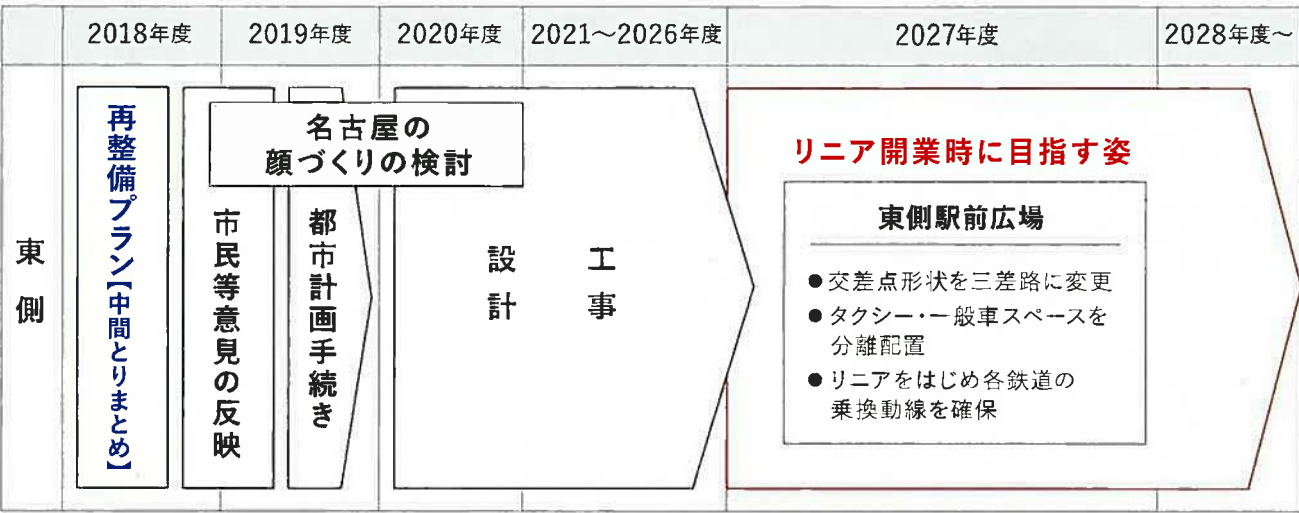
■民間事業者等との連携・協力

- ◎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>

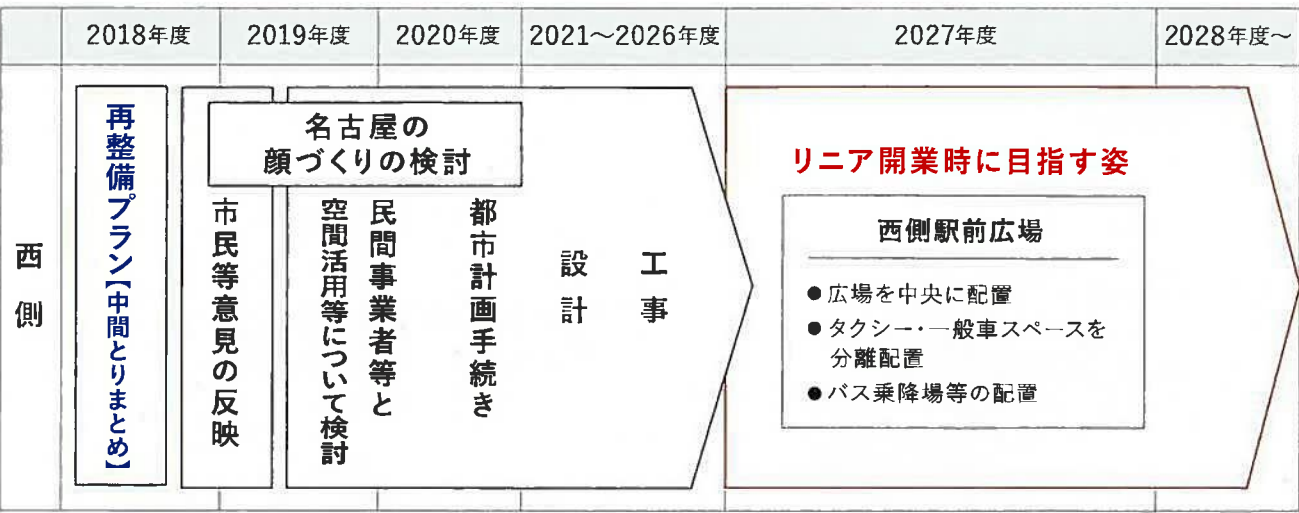
東側の再整備においては、2019年度に駅前広場の都市計画決定を目指し、引き続き関係者等との協議を進めます。広場や大屋根をはじめ、名古屋らしさを発信する顔となる空間づくりに関して、広く意見を伺いながら今後検討を進めていきます。



<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

- 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

「R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「椿神神社」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、無限に拡がることで、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

「栄ミニまちづくり会社」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



リニア駅周辺のまちづくりの方向性 [西地区]

中間とりまとめ

2019年1月

名古屋市



★ 経緯 ★

2027年に開業を予定しているリニア中央新幹線により、名古屋・品川間は40分で結ばれ、名古屋駅の拠点性・利便性がますます高まります。短時間での移動が可能となることにより、これまで以上に多くの人々が名古屋を訪れるようになるなど、交流圏域の拡大が図られるとともに、自動運転など様々な技術の進展による社会の変化が起こることも想定されます。

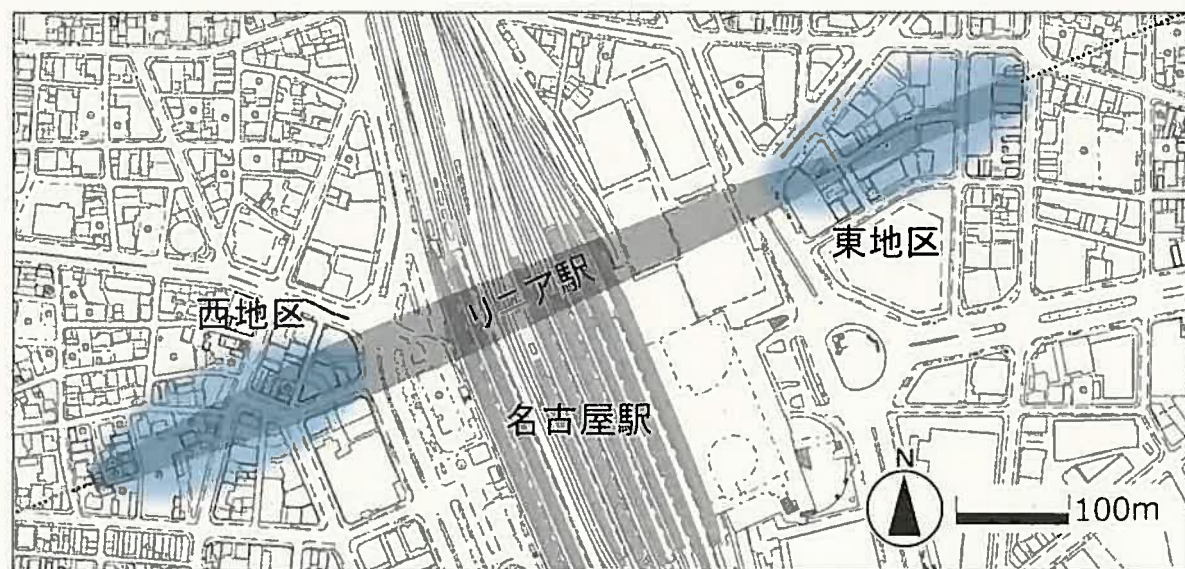
そこで、名古屋市では、リニア開業を見据え、リニア駅上部空間及び周辺街区のまちづくりを進めるため、その考え方を平成29年6月に「まちづくりの方向性（案）」として示しました。

この方向性（案）について、地権者や地域の皆さまを始め、様々な方からご意見を頂戴するとともに、関係機関との協議を進めてまいりました。

その中で、リニア駅の地上部分の空間を広場にする、またこれに伴い道路の付替えを行うことについて、賛同のご意見を多くいただくとともに、広場のイメージや将来の管理等について、様々なご意見をいただきました。

そこで、いただいたご意見を踏まえ、将来のまちのイメージを描きながら目標とするまちの姿及びこれを実現するための取り組みの検討状況を取りまとめ、今後、皆さまとともにまちづくりを進めます。

上部空間等の位置



★ 皆さまからいただいた意見の一部 ★

広場	・ 広場とすることに賛成 ・ 緑がある、イベントができる、災害時にも活用できる空間 ・ ホームレス対策を ・ まちの環境変化が心配 ・ 名駅から地下街でつながるとよい
道路	・ 道路の再配置は妥当だと思う ・ 広場がなるべく広くなるように道路を配置するとよい
周辺 まちづくり	・ 共同化勉強会があれば参加 ・ 共同化は難しいと思う ・ 市が再開発をしようと思っていた ・ 容積率の緩和など支援があるとよい ・ 駅の西側全体のにぎわいづくりも必要

コラム ～ 名古屋のあゆみ ～

1610年頃 徳川家康による名古屋城の築城に伴う碁盤割の城下町の整備
➡ 先進的な都市骨格を形成



名古屋市歴代文庫蔵

1886年頃 東海道線の敷設による名古屋駅の開業
➡ 産業基盤の形成



名古屋市交通局蔵

64年頃 戦災復興土地区画整理事業による幹線道路ネットワークの形成及び東海道新幹線の開業
➡ 現在の名古屋の都市骨格を形成



2027年(予定) リニア中央新幹線開業（東京～名古屋）

2045年(予定) リニア中央新幹線延伸（東京～大阪）

➡ 東京～大阪間でリニアが開通すれば3大都市圏が約1時間で結ばれ、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形成



目標とするまちの姿と将来のまちのイメージ

交流空間となる**広場**を中心に、
広域から人々が集い・にぎわうまち

広場や広場周辺の店舗等に、たくさんの人が集まり、交流し、様々な過ごし方のできる空間を目指します。

主な取り組み

1 広場整備・道路の再配置

2 広場等へ顔を向けた開発誘導
及び駅周辺の高度利用促進

10年後のつづき

「名駅で〇〇まつりが楽しめる!？」
そんなSNSの投稿を見て広場へ…この広場は中部圏のお祭りなど様々なイベントのサテライト会場になっているよう…早速輪に加わり参加!ライブビューイングでは現地の人たちの姿も。来年は現地へ行ってみたい!



買い物客



名古屋在住
東京への通勤者

仕事は東京、住居は名古屋の私にとって、この広場は居心地のよいサードプレイス…カフェで買ったコーヒーを片手に今日の1日を振り返る



居住者
(親子)

見通しのよい広場で子どもたちが走り回る。私たちは四季折々の風景を楽しみながら木陰で安心しておしゃべりを楽しむ。

人々が集い、憩い、交流する**広場**が中心にあるまち

広場を中心に人々が集い・にぎわうまち

回遊性の高い
歩いて楽しいまち

駅とまちをつなぐ駅前広場

安心・安全なまち

多彩で魅力的な顔をもつまち

：周辺のまちや施設とのつながり



▲広場のイメージ



▲広場のイメージ

(広場内にリニア関連施設が配置される予定)

地域資源を活かした
回遊性の高い・歩いて楽しいまち

主な取り組み

5 魅力ある地域資源の活用

3 街並み・景観のルールづくり

10年後のつづき

活気づいてきた商店街の建物をリノベして風情のある空間に仕上げたテナントをオープン…ターゲットは最近増加しているファミリー層など!



小売店主



▲歩いて楽しい空間のイメージ
(戸越銀座商店街/品川区) ※写真提供：品川区



▲安心・安全に歩ける空間のイメージ
(丸の内仲通り/千代田区)

まちへの玄関口となる開放性の高い
駅とまちをつなぐ駅前広場

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拠点となる空間を目指します。

主な取り組み

4 駅とまちをつなぐ開放性の高い広場を駅前広場に配置

2 広場等へ顔を向けた開発誘導
及び駅周辺の高度利用促進

10年後のつづき



観光客

せっかくの旅行を最大限楽しみたい!私たちは、モーニング目当てに朝から名駅へ!中央コンコースから出た駅前広場で駅西側のまちを紹介するイベントがあり、面白そうなのでまちの散策へ出発!

名古屋の“顔”となり、多彩で魅力的な“顔”をもつまち

名古屋駅前の立地を生かし、様々な働き方や住まい方に対応した多様な商業・業務・居住施設の立地を促進し、さらににぎわいが生まれる空間を目指します。

主な取り組み

2 広場等へ顔を向けた開発誘導
及び駅周辺の高度利用促進

1 広場整備・道路の再配置

5 魅力ある地域資源の活用

10年後のつづき

リニアの終電が遅いおかげで、東京などからの出張者が駅西の飲み屋の常連となり意気投合…いつの間にかビジネスに発展!



駅西の
経営者

いつもはウェブ会議でどこにいてもつながる私たちも、たまには顔を合わせたい…地理的に都合の良い名古屋で毎月集合〜ってことになり、駅西のコワーキングスペースを借りることに。



ノマド
ワーカー

交流拠点・魅力拠点にふさわしい安心・安全なまち

広場整備や周辺の開発に合わせて災害時に活用できる空間や誰もが安心・安全に歩ける空間を目指します。

主な取り組み

3 街並み・景観のルールづくり

1 広場整備・道路の再配置

10年後のつづき



居住者
(親子)

街並みの雰囲気もよくなって、散歩するのが楽しいね!



居住者
(シニア世代)

毎朝の日課は、椿神明社の掃除を兼ねたお参りと小学生の登校見守り…この頃は住民も増え活気が出てきて、町内会主催で住民と企業が一緒に防災訓練も!

1 広場整備・道路の再配置

■取り組みイメージ

(1) 広場整備

- ・リニア駅上部空間は、広場利用を主とした公共的空間として活用
- ・広場と道路は、オープンスペースとしての一体的な活用に向けた設え・ルール等を検討
- ・笈瀬通より東側は、周辺の商業・業務施設等とともに、イベントなどにより名古屋駅を訪れた人が楽しめるにぎわいのある空間を整備
- ・笈瀬通より西側は、周辺の住宅街や椿神明社と調和した視認性の高い四季折々の緑あふれる空間を整備
- ・大規模地震時に一時退避場所として活用できるオープンスペースを整備
- ・広場や周辺来訪者等の利便性の向上及び都市環境の向上のための施設等を検討

広 場	面 積			備 考	
	約 7,000㎡	〔笈瀬通以東：約 3,600㎡ 笈瀬通以西：約 3,400㎡〕			
道 路 (区画街路)		幅 員	延 長 米	歩道の有無	備考
	①	12 m	約 110 m	有 (南側歩道)	
	②	6 m	約 50 m	無	
	③	4 m	約 30 m	無	

※再配置する道路の延長



▲ イベントによりにぎわいのある空間を整備している事例（うめきた広場/大塚市）



▲ 緑あふれる空間を整備している事例（南港公園/豊島区）

2 広場等へ顔を向けた開発誘導及び駅周辺の高度利用促進

■取り組みイメージ

(1) 広場等へ顔を向けた開発誘導

- ・人々が集える空間やオープンな空間を広場やにぎわい軸へ向けて設置するなど、壁面の位置や建物の用途等について配慮した場合、インセンティブを付与する制度活用について地権者の方とともに検討



▲ 建物低層部に店舗等を設けてにぎわいを生み出している事例（コレド室町/中央区）

(2) 駅周辺の高度利用促進

- ・共同化意向のある地権者の方が中心となる勉強会等の開催を支援
- ・土地の高度利用を誘導するための制度の活用を支援

3 街並み・景観のルールづくり

■取り組みイメージ

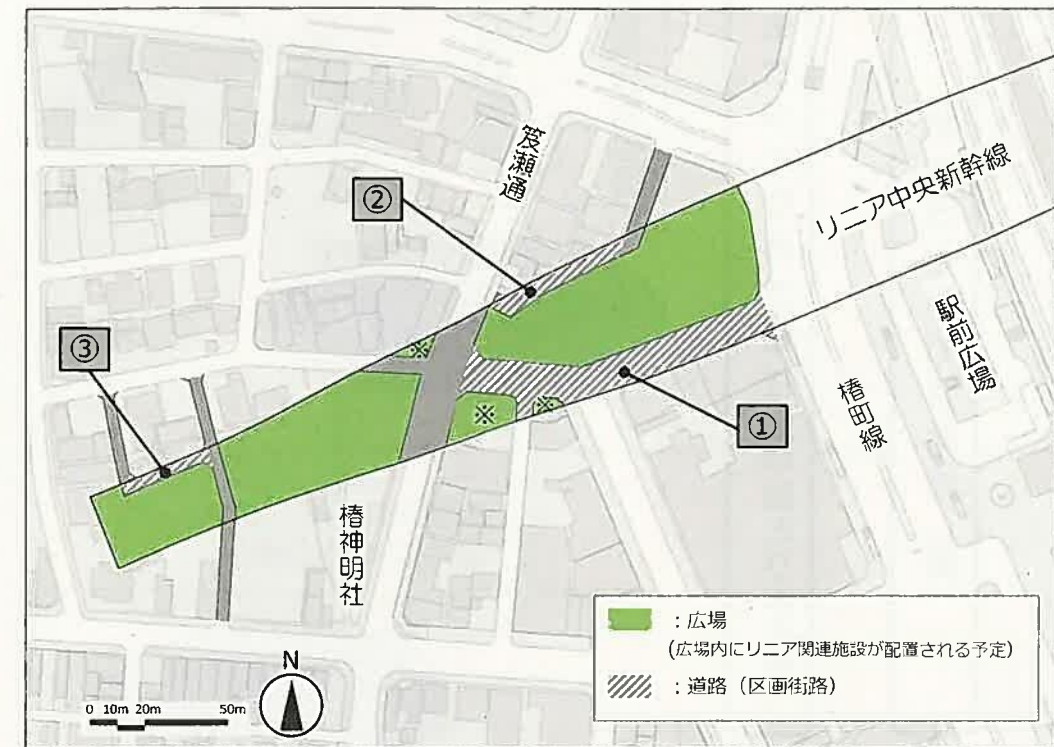
- ・安心して歩いたり楽しめる空間づくりのため、建物の外観や看板等についてルールづくり（都市景観形成地区や地区計画等）を地域の方とともに検討
- ・環境向上のための地域活動などソフトなルールづくりについて地域の方の検討を支援
- ・広場空間等の公共的空間を始め、地域のマネジメントのあり方について地域の方とともに検討



▲ 地区計画により街並みを統一している事例（丸の内仲通り/千代田区）

(2) 道路の再配置

- ・現況の交通機能を確認するため、現況の歩道・車線を考慮した道路構成として整備（下図①、②、③の路線以外の道路は、現況の道路配置）
- ・広場を横断する道路は、広場利用者の安全性を確保する設え等を検討



- ・リニア関連施設はできる限り広場空間と調和するように配置
- ・※印箇所にはリニア関連施設が配置される場合は、広場とならない可能性あり

4 駅とまちをつなぐ開放性の高い広場を駅前広場に配置

■取り組みイメージ

- ・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拠点となるような、駅とまちをつなぐ広場を配置
- ・広場をまちへの回遊の拠点として、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

5 魅力ある地域資源の活用

■取り組みイメージ

- ・地域のにぎわいづくりのため、名古屋駅と中村公園をつなぐ「太閤秀吉功路 人生大出世夢街道」をはじめ、地域の魅力を発信する事業を推進
- ・商店街等が主体となって取り組む魅力・にぎわいづくりへの支援
- ・リノベーション等による遊休化した不動産の積極的な活用を地域の方とともに検討



▲ 豊臣秀吉画像（部分）
名古屋指定文化財
名古屋市秀吉清正記念館蔵

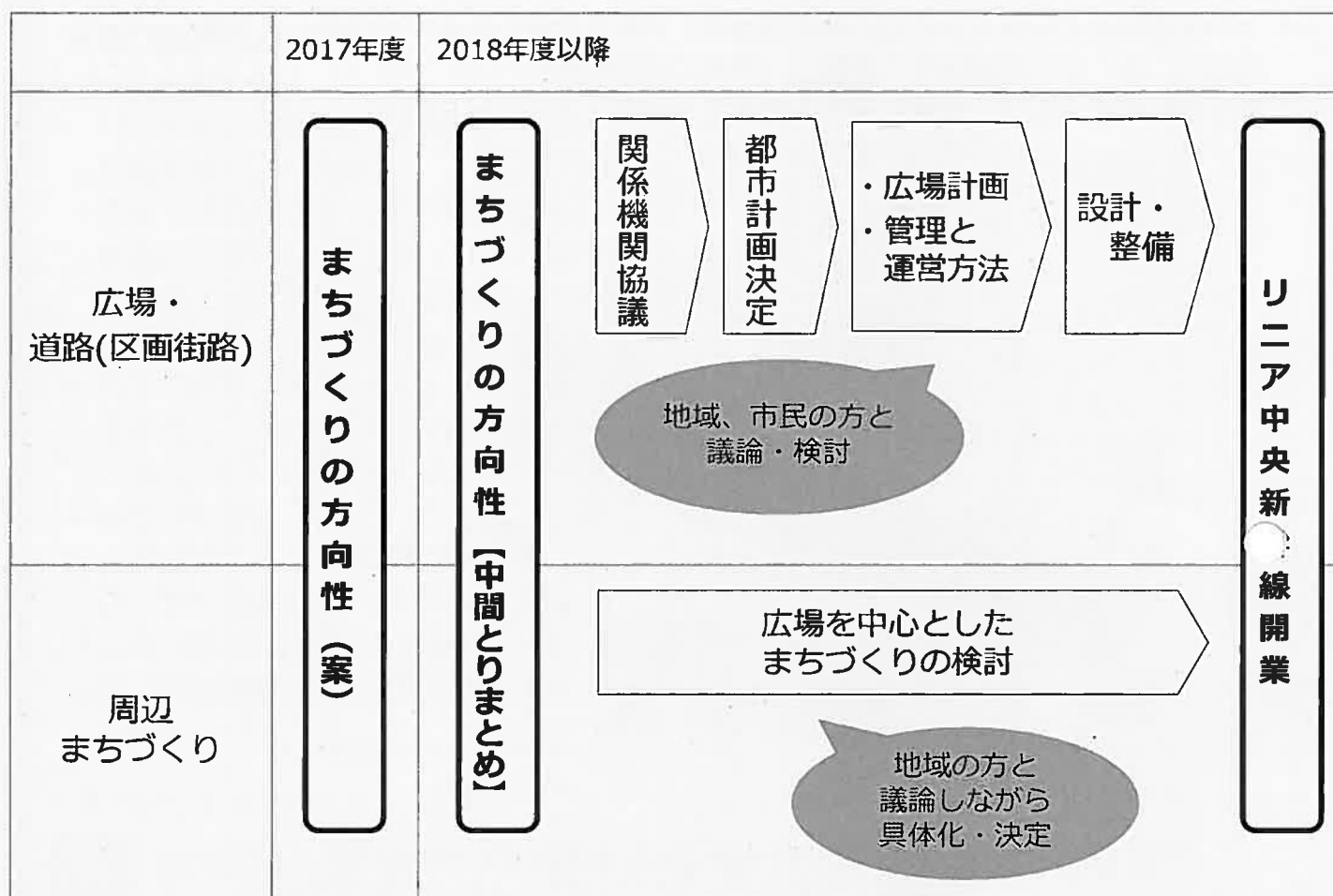


▲ 魅力ある空間へとリノベーションした事例（北九州市）

「太閤秀吉功路 人生大出世夢街道」とは、名古屋駅から中村公園をつなぐルートに、豊臣秀吉の出世過程を表現した武将モニュメントの設置などにより観光客を呼び込むとともに、地域の誇りを醸成する事業

今後の進め方

★スケジュール★



★まちづくりの体制★

各取り組みを実践していくためには、地域住民・市民・事業者・町内会・まちづくり協議会・名古屋市等のそれぞれが担い手となります。

各々の取組内容や時期に応じて、主体となる担い手の方々が参加し、議論できる場や情報の提供等必要な支援を行います。

また、実践後の持続的なまちのあり方(展開)についても併せて検討・意見交換する場の提供・支援を行っていきます。

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 052-972-3986

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

リニア駅周辺のまちづくりの方向性
[東地区]

中間とりまとめ

2019年1月

名古屋市



★ 経緯 ★

2027年に開業を予定しているリニア中央新幹線により、名古屋・品川間は40分で結ばれ、名古屋駅の拠点性・利便性がますます高まります。短時間での移動が可能となることにより、これまで以上に多くの人々が名古屋を訪れるようになるなど、交流圏域の拡大が図られるとともに、自動運転など様々な技術の進展による社会の変化が起こることも想定されます。

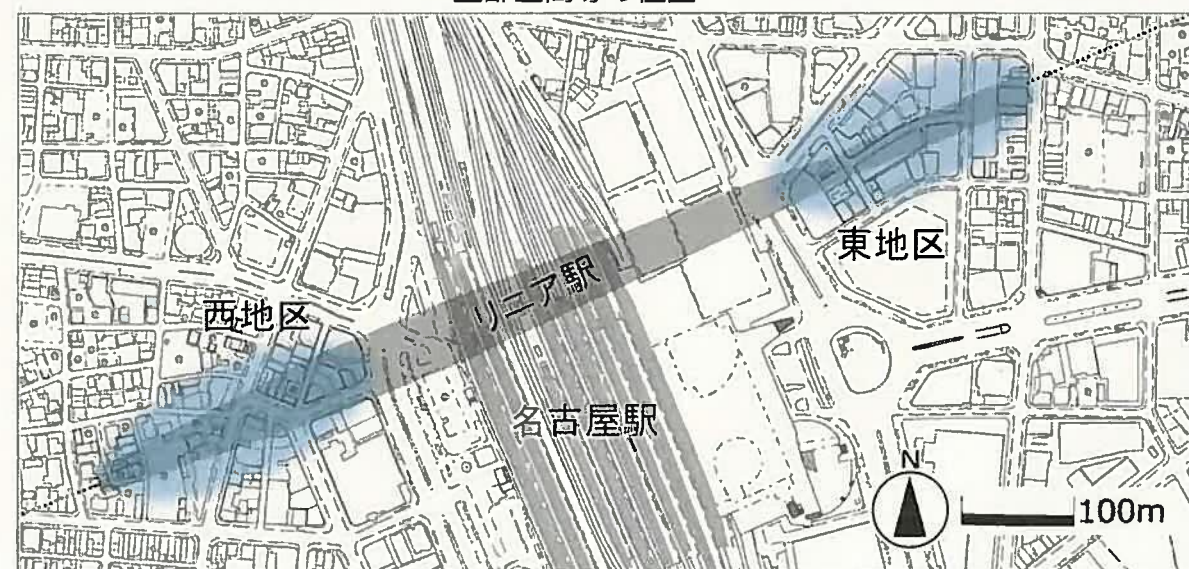
そこで、名古屋市では、リニア開業を見据え、リニア駅上部空間及び周辺街区のまちづくりを進めるため、その考え方を平成29年6月に「まちづくりの方向性（案）」として示しました。

この方向性（案）について、地権者や地域の皆さまを始め、様々な方からご意見を頂戴するとともに、関係機関との協議を進めてまいりました。

その中で、リニア駅の地上部分の空間を広場にする事、またこれに伴い道路の付替えを行うことについて、賛同のご意見を多くいただくとともに、広場のイメージや将来の管理等についても、様々なご意見をいただきました。

そこで、いただいたご意見を踏まえ、将来のまちのイメージを描きながら目標とするまちの姿及びこれを実現するための取り組みの検討状況を取りまとめ、今後、皆さまとともにまちづくりを進めます。

上部空間等の位置



★ 皆さまからいただいた意見の一部 ★

広場	・広場とすることに賛成 ・緑がある、イベントができる、災害時に活用できる空間 ・名駅から地下街でつながるとよい
道路	・道路の再配置は妥当だと思う ・道路配置をもっと工夫できないか ・広場と親和性のある道路にして欲しい ・交通規制の見直しを検討して欲しい ・廃道によってまちが分断されないか心配
周辺 まちづくり	・容積率の緩和など支援があるとよい ・広場に向けた再開発の支援が欲しい ・地域と話し合って計画を決めて欲しい
有地の活用	・新明小学校跡地がどうなるか期待

コラム ～ 名古屋のあゆみ ～

1610年頃

徳川家康による名古屋城の築城に伴う碁盤割の城下町の整備

⇒ 先進的な都市骨格を形成



名古屋市歴史文庫蔵

1886年頃

東海道線の敷設による名古屋駅の開業

⇒ 産業基盤の形成



名古屋交通局蔵

1964年頃

戦災復興土地区画整理事業による幹線道路ネットワークの形成及び東海道新幹線の開業

⇒ 現在の名古屋の都市骨格を形成



2027年(予定)

リニア中央新幹線開業（東京～名古屋）

2045年(予定)

リニア中央新幹線延伸（東京～大阪）

⇒ 東京～大阪間でリニアが開通すれば3大都市圏が約1時間で結ばれ、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形成



目標とするまちの姿と将来のまちのイメージ

プロムナード空間となる**広場**を中心に、
広域から人々が集い・にぎわうまち

広場や広場周辺の店舗等に、たくさん
の人が集まり、交流し、様々な過
ごし方のできる空間を目指します。

主な取り組み

1 広場整備・道路の再配置

2 広場等へ顔を向けた開発誘導 及び駅周辺の高度利用促進

10年後のつづき



オフィスワーカー

晴れた日の昼休みは、
木陰のベンチでテイク
アウトのランチを食べ
ながら読書が定番。

ステキな音色に魅かれてき
てみたら、まちかどコン
サートを開催中。
近くのカフェで席を確保し
て、ゆったり音楽鑑賞♪



居住者

まちへの玄関口となる 駅とまちをつなぐ駅前広場

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拠
点となる空間を目指します。

主な取り組み

4 駅とまちをつなぐ駅前広場等の整備

2 広場等へ顔を向けた開発誘導 及び駅周辺の高度利用促進

10年後のつづき



東京からの
出張者

初めて名古屋に来たけど、
地下がつながっているため
便利。
案内サインも工夫されてい
て目的地も分かりやすい！

人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち



▲広場のイメージ
(東京ミッドタウン/港区)



▲広場のイメージ
(大手町通り/千代田区)



▲歩いて楽しい空間のイメージ
(戸越銀座商店街/品川区) ※写真提供：品川区



▲安心・安全に歩ける空間の
イメージ (丸の内線/千代田区)

名古屋の“顔”となり、多彩で魅力的な“顔”もつまち

名古屋駅前の立地を生かし、様々な働き方や住まい方に対応した多様な商業・
業務・居住施設の立地を促進し、さらににぎわいが生まれる空間を目指します。

主な取り組み

2 広場等へ顔を向けた開発誘導 及び駅周辺の高度利用促進

6 市有地を活用した 新たな拠点の形成

1 広場整備・道路の再配置

4 駅とまちをつなぐ駅前広場等の整備

10年後のつづき

マニアックな品揃えのう
ちのお店だけど、リニア
開通で、遠方からお客さ
んも来てくれるおかげで
大盛況。



雑貨店
店長

経営コストを考えると、思い
切って本社を名古屋に移して
みた。社員は東京から通うは
ずだったのに、住むのにも快
適だからと、こっちに引越す
社員が続出！



会社経営

交流拠点・ビジネス拠点にふさわしい安心・安全なまち

広場整備や周辺の開発に合わせて災害時に活用できる空間
や誰もが安心・安全に歩ける空間を目指します。

主な取り組み

3 街並み・景観のルールづくり

1 広場整備・道路の再配置

6 市有地を活用した 新たな拠点の形成

10年後のつづき



居住者
(親子)

周辺のお店や
オフィスが清
掃などをやっ
てくれるから
いつも綺麗で
安心。



オフィス
ワーカー

防災訓練に参加。
備蓄倉庫に保存された食料は
おいしくて、万一帰れなく
なっても安心？
一緒に参加した地域の人とも
交流が図れてまちに愛着も。

1 広場整備・道路の再配置

■取り組みイメージ

(1) 広場整備

- ・リニア駅上部空間は、広場利用を主とした公共的空間として活用
- ・広場と道路は、オープンスペースとしての一体的な活用に向けた設え・ルール等を検討
- ・周辺の商業・業務施設等とともに、イベントなどにより名古屋駅を訪れた人が楽しめるにぎわいのある空間を整備
- ・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を整備
- ・大規模地震時に一時退避場所として活用できるオープンスペースを整備
- ・広場や周辺来訪者等の利便性の向上及び都市環境の向上のための施設等を検討

(2) 道路の再配置

- ・道路の廃道や付替え道路の整備による街区の再編を検討



・リニア関連施設はできる限り広場空間と調和するように配置



▲魅力的なプロムナード空間を整備している事例 (東京国際フォーラム/千代田区)



▲にぎわいのある空間を整備している事例 (三尊一寺館美術館/千代田区)



▲自動車の通行を抑制し歩行者の回遊性を向上している事例 (コレド室町/中央区)

2 広場等へ顔を向けた開発誘導及び駅周辺の高度利用促進

■取り組みイメージ

(1) 広場等へ顔を向けた開発誘導

- ・人々が集える空間やオープンな空間を広場へ向けて設置するなど、壁面の位置や建物の用途等について配慮した場合、インセンティブを付与する制度活用について地権者の方とともに検討

(2) 駅周辺の高度利用促進

- ・共同化意向のある地権者の方が中心となる勉強会等の開催を支援
- ・土地の高度利用を誘導するための制度の活用を支援



▲土地の高度利用を図っている事例 (コレド室町/中央区)

3 街並み・景観のルールづくり

■取り組みイメージ

- ・安心して歩いたり楽しめる空間づくりのため、建物の外観や看板等についてルールづくり (都市景観形成地区や地区計画等) を地域の方とともに検討
- ・広場空間等の公共的空間を始め、地域のマネジメントのあり方について地域の方とともに検討

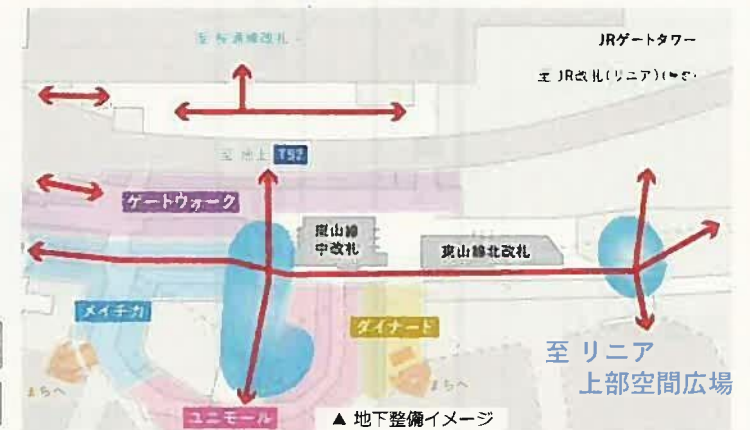


▲地区計画により街並みを統一している事例 (御堂駅/大塚市)

4 駅とまちをつなぐ駅前広場等の整備

■取り組みイメージ

- ・ロータリー交差点を改良等し、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、まちの回遊の起点や情報発信の場として活用
- ・地下広場とリニア駅上部空間の広場をつなぐ地下通路及び出入口を整備



5 魅力ある地域資源の活用

■取り組みイメージ

- ・駅来訪者を円頓寺や四間道などの地域資源へ引き込み、楽しんで滞在してもらうためのプロジェクトを検討



▲地域資源の事例 (円頓寺商店街)



▲地域資源の事例 (四間道)

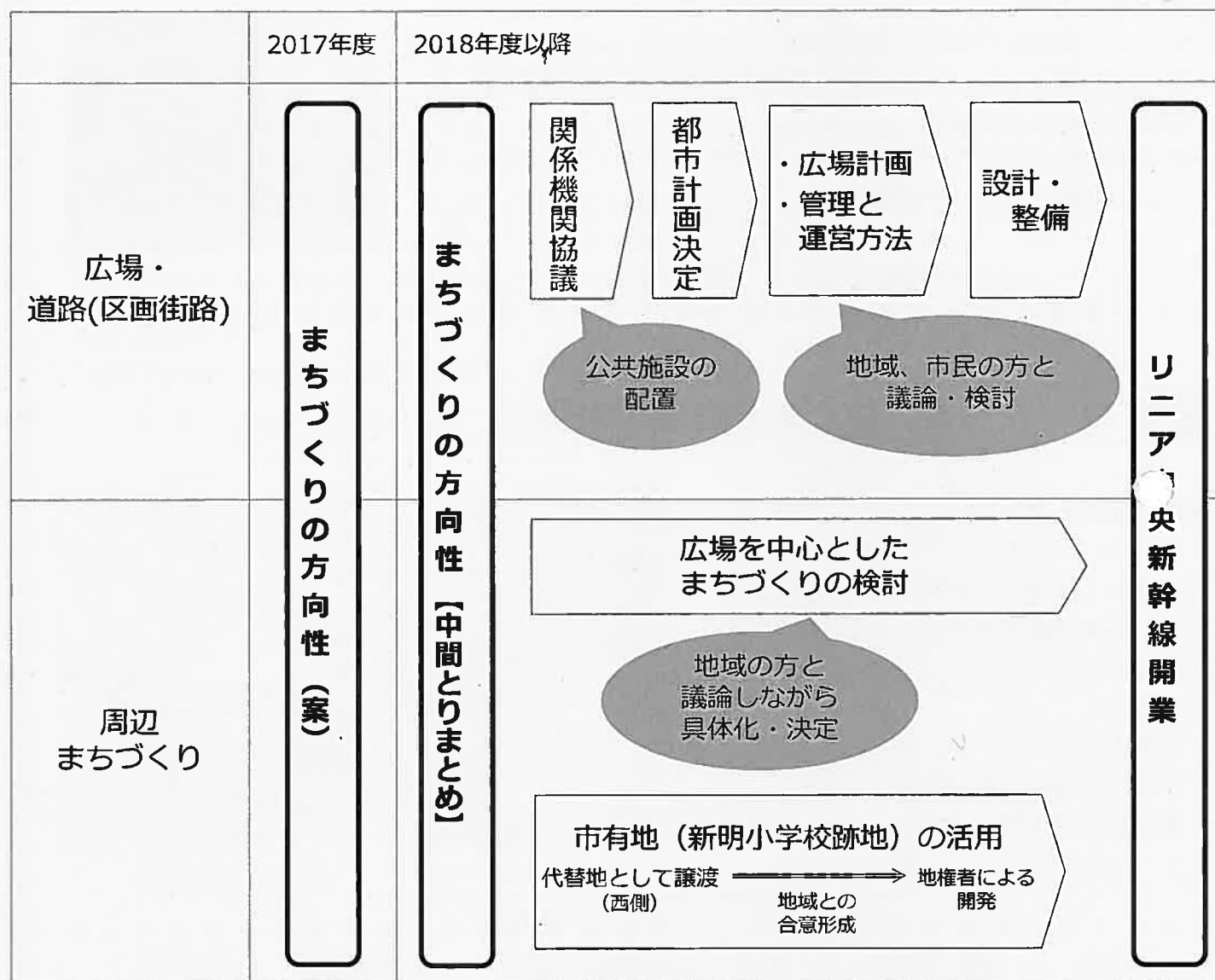
6 市有地を活用した新たな拠点の形成

■取り組みイメージ

- ・新明小学校跡地に民間の力を活用し、地域の交流・防災拠点やビジネス拠点となる空間を検討
- ・学校跡地のうち西側半分はリニア事業の代替地として検討

今後の進め方

★スケジュール★



★まちづくりの体制★

各取り組みを実践していくためには、地域住民・市民・事業者・町内会・まちづくり協議会・名古屋市等のそれぞれが担い手となります。

各々の取組内容や時期に応じて、主体となる担い手の方々が参加し、議論できる場や情報の提供等必要な支援を行います。

また、実践後の持続的なまちのあり方(展開)についても併せて検討・意見交換する場の提供・支援を行っていきます。

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 052-972-3986

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