

(案)

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
- 02 …… 2. 名古屋駅周辺の歴史と将来
- 03 …… 3. 現状と課題
- 04 …… 4. 基本コンセプト
- 05 …… 5. 東側エリア
- 07 …… 6. 西側エリア
- 08 …… 7. バリアフリー対応
- 09 …… 8. 関連プロジェクト
- 10 …… 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等』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

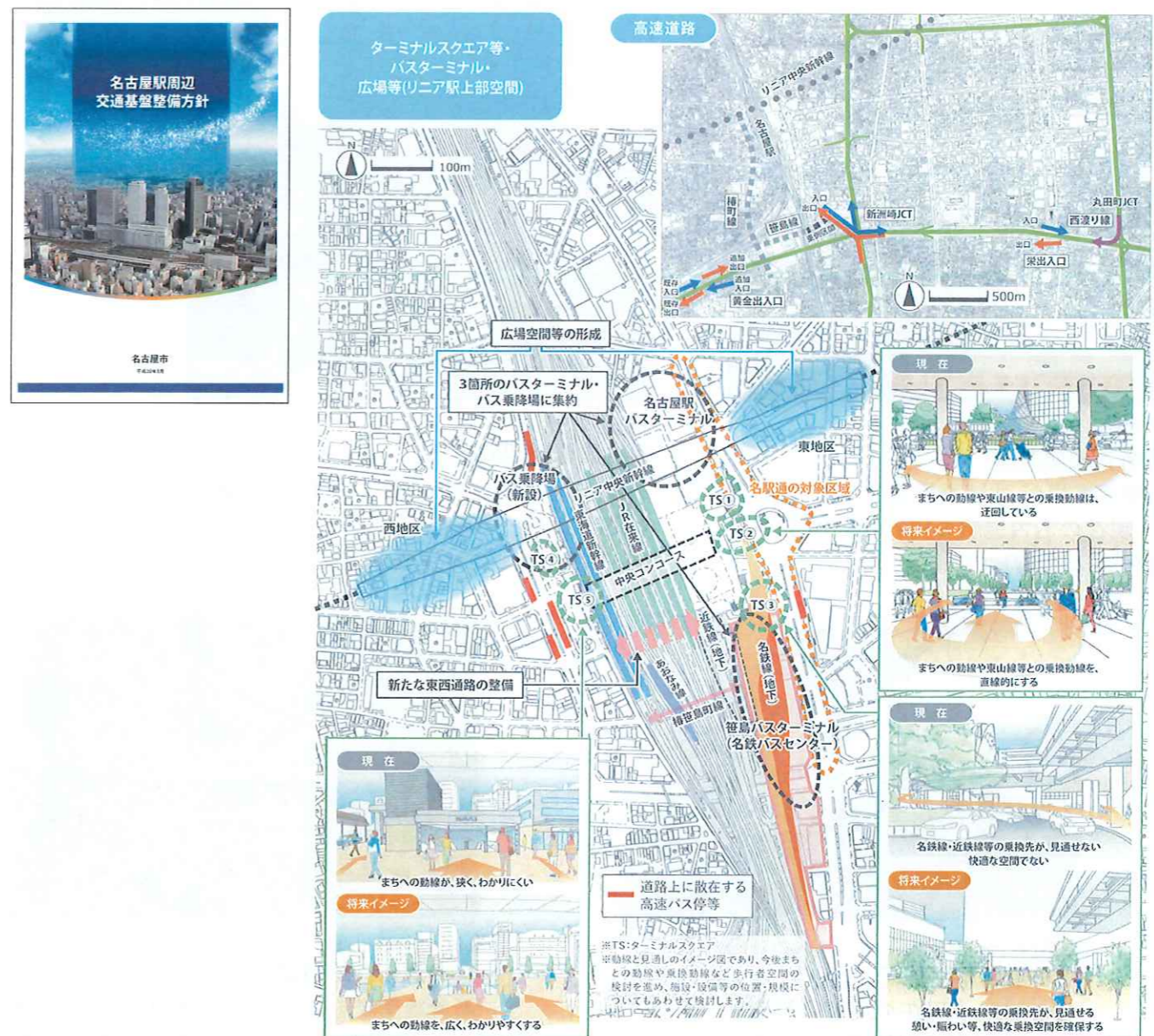
- (1) 城下町から超高層ビル群まで新旧織り交ぜた多様なまちの魅力を育て、活かす
- (2) 人が主役の歩いて楽しい空間を形成し、回遊性を高める

【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、今後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



名古屋⇄東京
所要時間

約4時間20分
東海道本線(特急)

約2時間30分
東海道新幹線(こだま)

約1時間40分
東海道新幹線(のぞみ)

約40分
リニア中央新幹線

1886年[明治19年]
初代名古屋駅開業

1898年[明治31年]
路面電車開業

1937年[昭和12年]
名古屋駅新築移転
(現在の位置に移転)

1941年[昭和16年]
名鉄線名古屋駅乗り入れ

1950年代
戦後のビル開発

1957年[昭和32年]
地下鉄開業(名古屋〜栄)

1964年[昭和39年]
東海道新幹線開業

1967年[昭和42年]
名鉄バスターミナルビル開業

1974年[昭和49年]
名古屋ターミナルビル開業

1989年[平成元年]
「飛翔」設置

1999年[平成11年]
JRセントラルタワーズ開業

2004年[平成16年]
あおなみ線開業

2000年代
再開発ビルが次々竣工

2017年[平成29年]
名古屋駅バスターミナル開業

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)



1950年代竣工の主なビル
名鉄百貨店・毎日ビル・豊田ビル など

モニュメント「飛翔」
市政100周年であるこの年に「過去から未来への発信」をもとに「縄」をイメージして造られました

2000年代竣工の主なビル
ミッドランドスクエア 大名古屋ビルヂング JRゲートタワー など

現在の名古屋駅乗降
客数鉄道利用者数
約124万人/日
※平成28年度名古屋統計年鑑



1886年[明治19年]
初代名古屋駅開業
名古屋停車場が、木造平屋建てで建てられました。現在の名古屋駅の約200m南(笹島交差点付近)に位置していました。



1950年代の
名古屋駅周辺の様子
戦後、名古屋駅の東側でビルの開発が進められました。また、1957年[昭和32年]には、名古屋〜栄間において地下鉄が開業しました。



1999年[平成11年]
JRセントラルタワーズ開業
高さ240mを超えるツインタワーのJRセントラルタワーズが開業しました。この後駅周辺において再開発ビル等の建設が進んでいます。



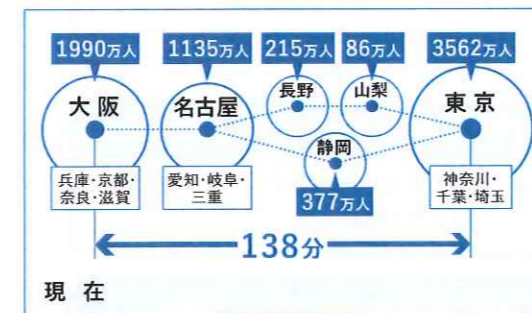
2027年(予定)
リニア中央新幹線開業(東京〜名古屋)
東京〜名古屋間が約40分で結ばれることとなります。現在名古屋駅では、開業に向けて着々と工事が進められています。



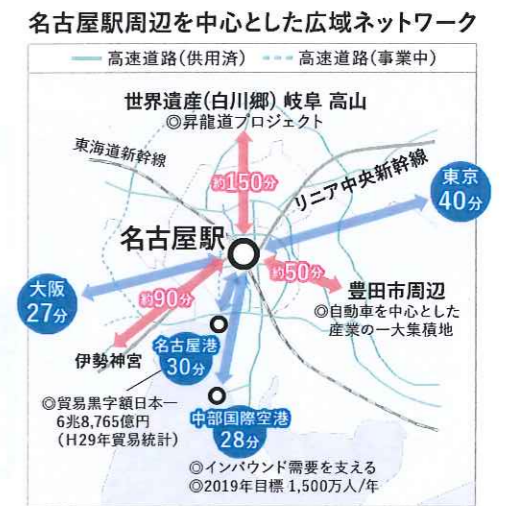
1937年[昭和12年]
名古屋駅新築移転
名古屋駅が現在の位置に移転し、地上6階地下1階の駅ビルが建てられました。竣工当時、その規模は東洋一と言われていました。



1964年[昭和39年]
東海道新幹線開業
新幹線開業を機に、地元の方々の協力・連携のもと、西側の駅前広場の整備等が行われました。



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。

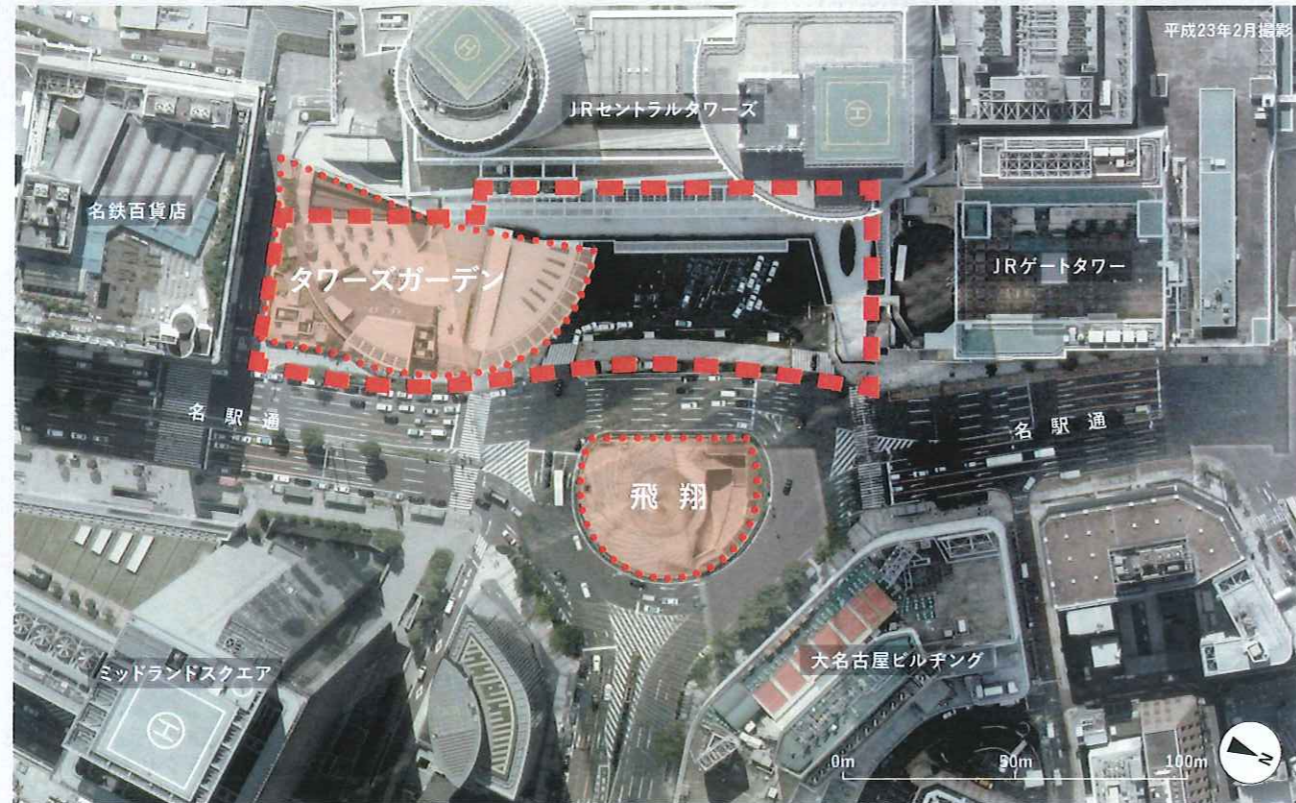


3. 現状と課題

■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。



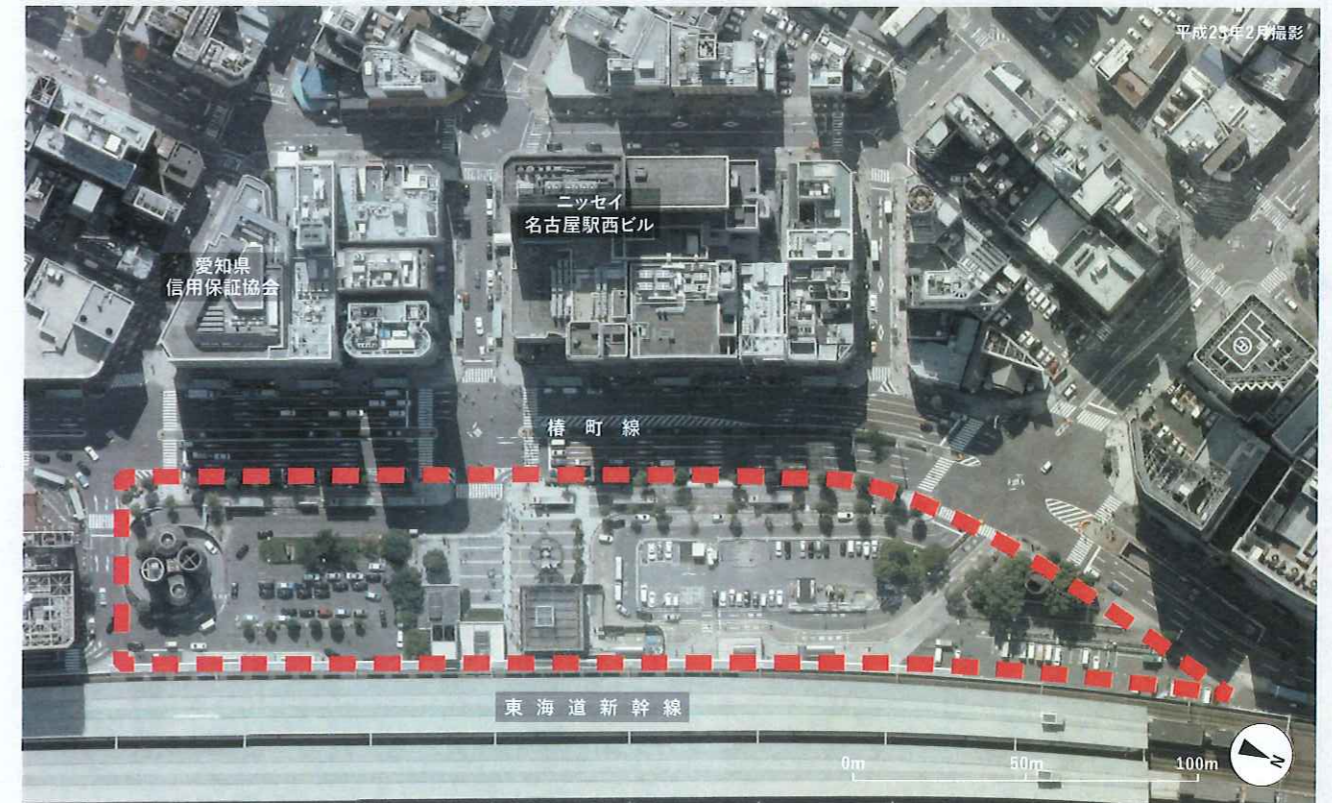
駅前広場の課題



■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

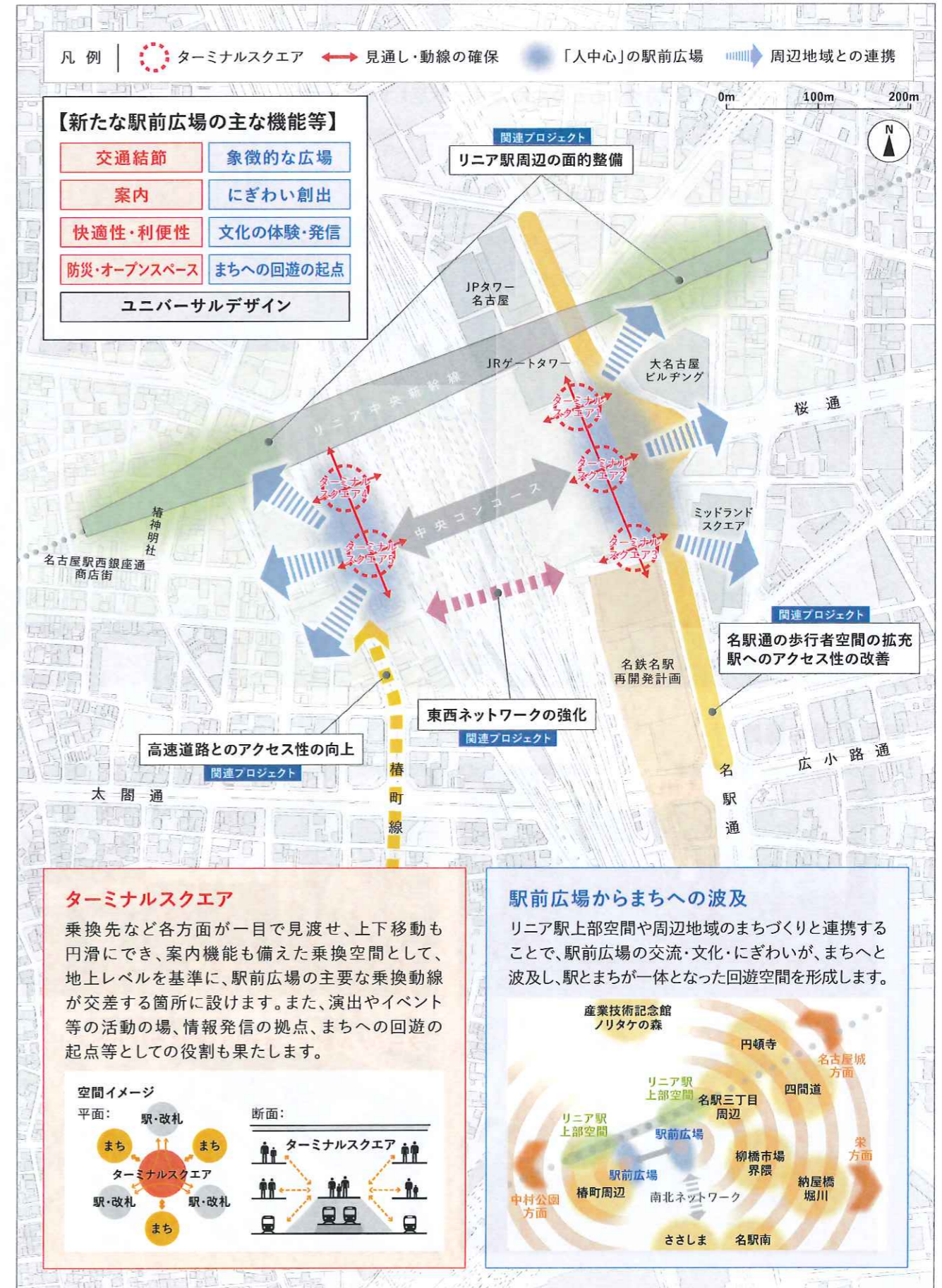
■これからの名古屋駅に求められるもの

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・一般車の乗降機能を分離

タクシー・一般車の乗降機能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

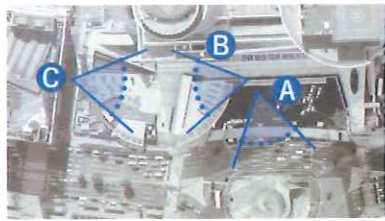


※交通施設、昇降施設、屋根等の施設の規模や配置等については、今後引き続き関係者等と協議、調整を進めていきます。
※駅前広場内に、交番、案内所、店舗等を配置することを検討しています。

■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



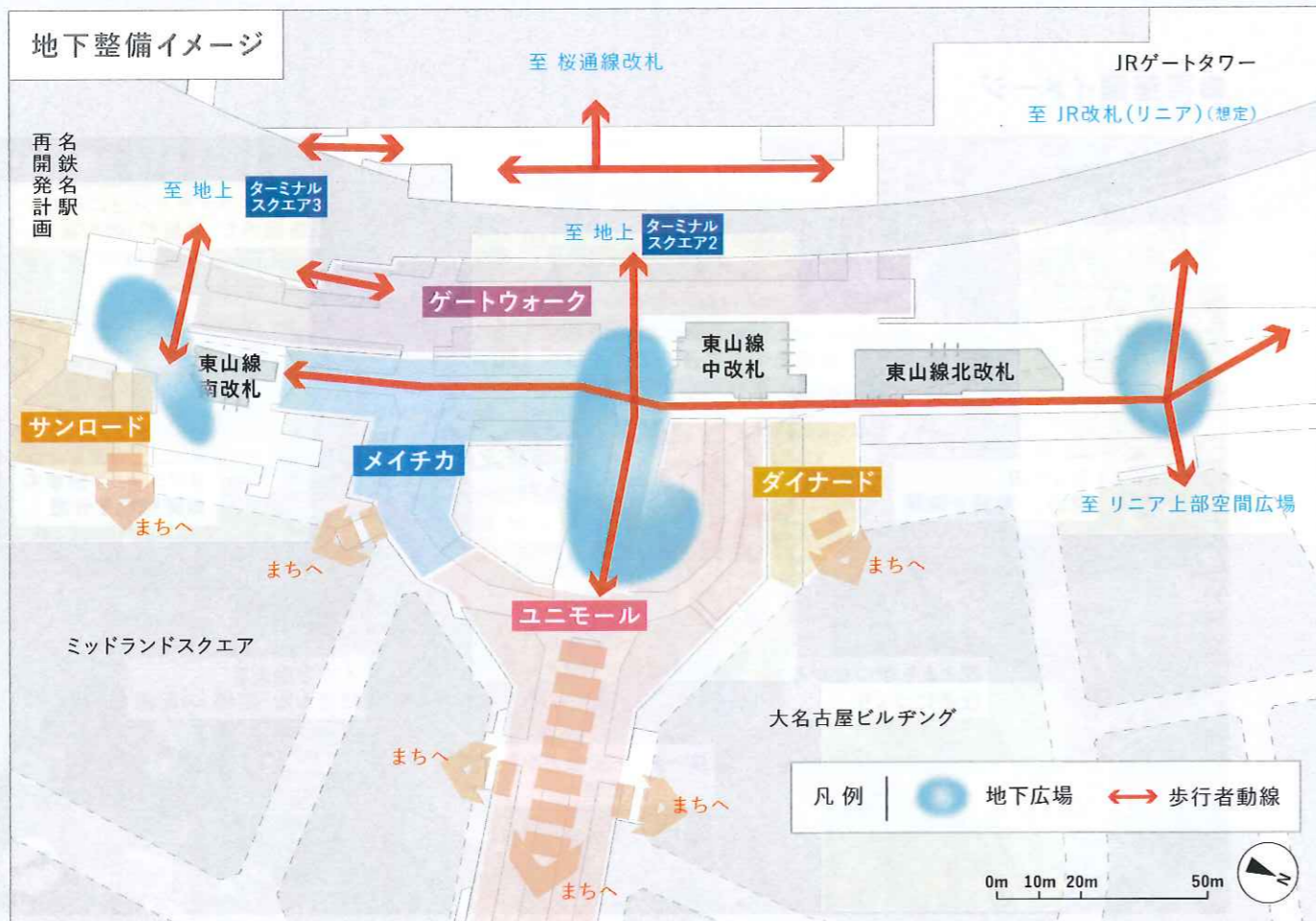
ターミナルスクエア3 中央コンコース前から名鉄側方向を臨む



ターミナルスクエア3 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、ゆとりのある空間を形成するため、動線が交差する箇所には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

【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・一般車の乗降機能の分離の検討

タクシー・一般車の乗降機能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

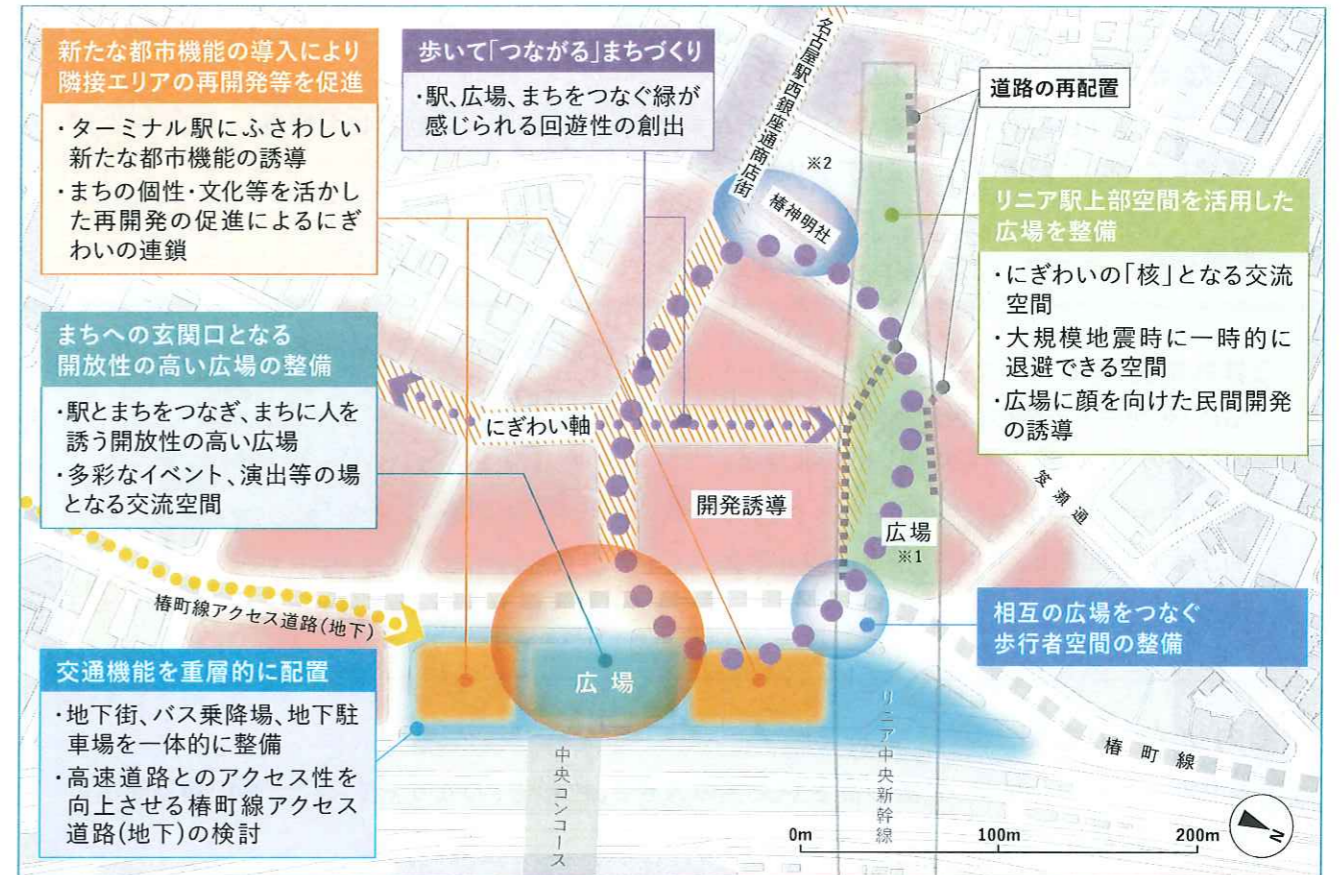
高いビジネス機能や国際文化交流機能など、スーパーメガリージョンにふさわしい新たな都市機能の導入を検討します。

【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

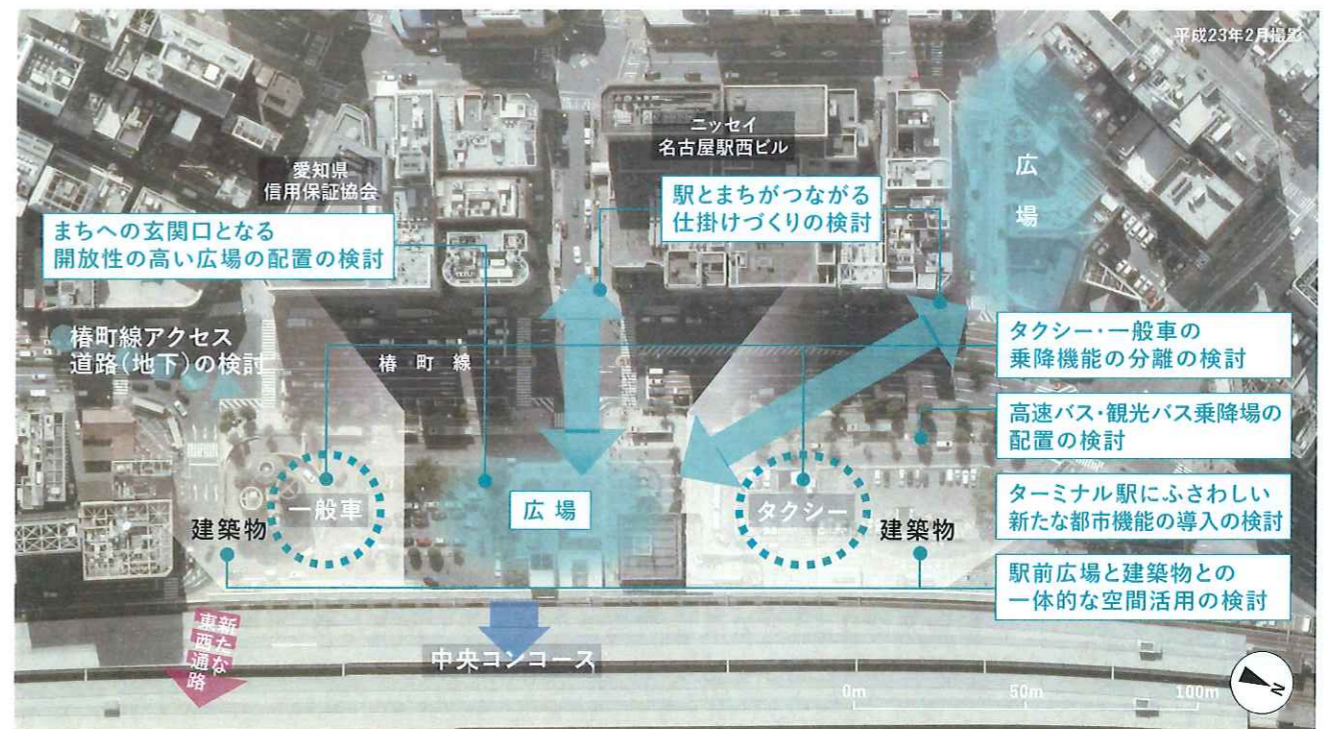
駅前広場と建築物との一体的な空間活用の検討

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、自転車駐輪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

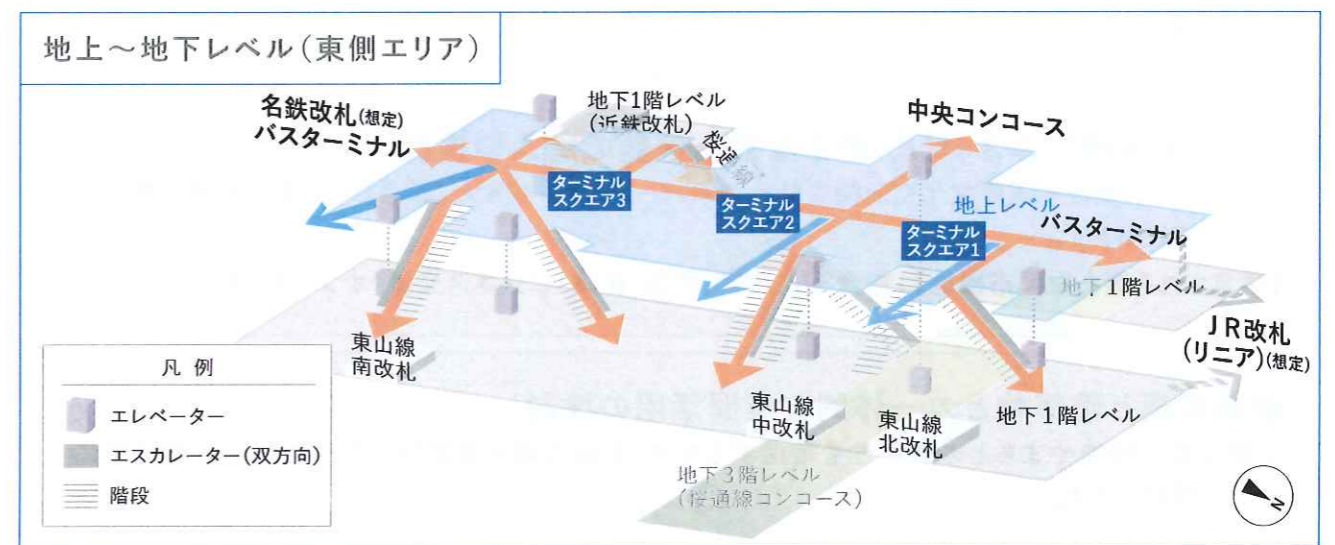
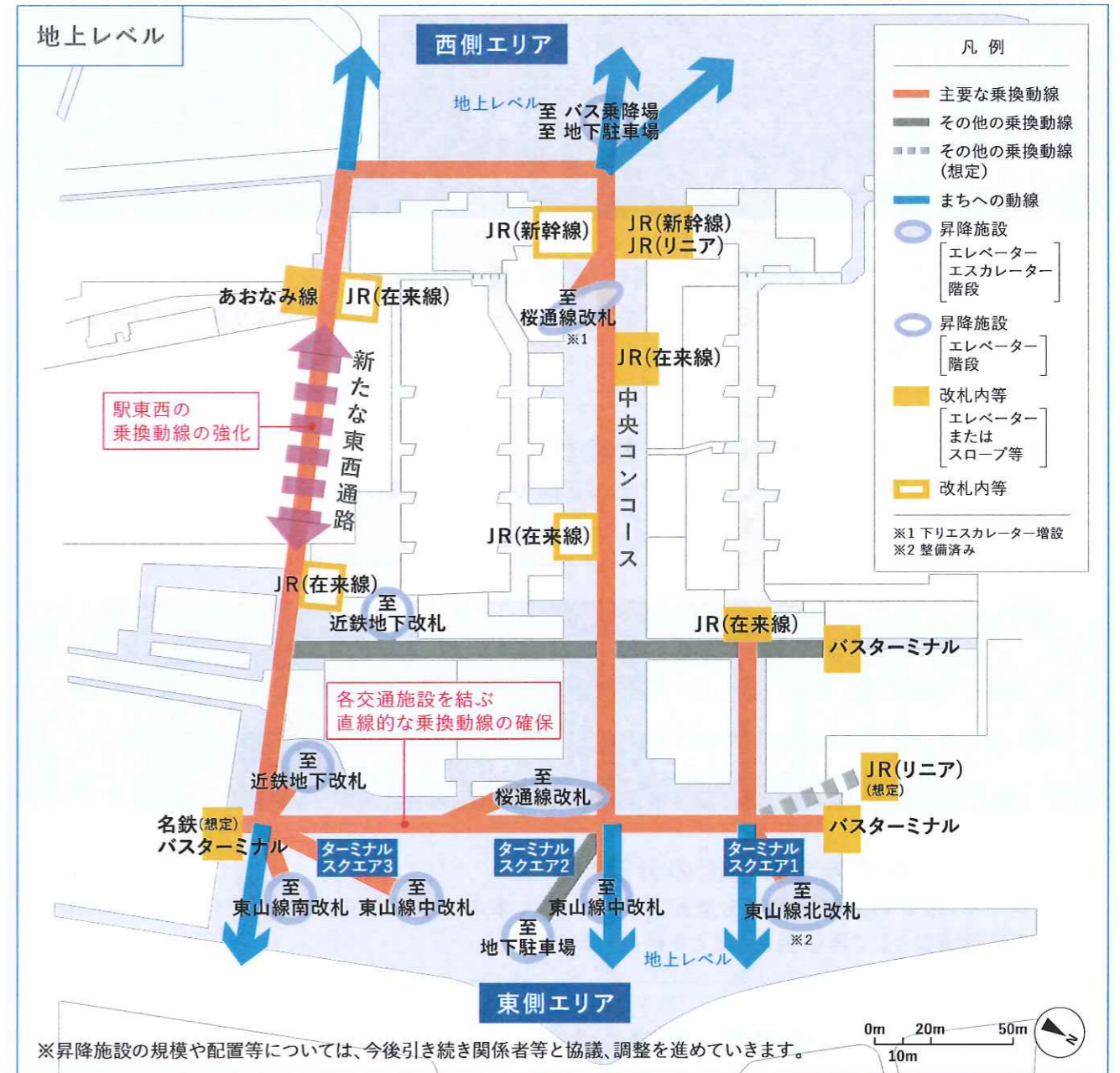
◎案内サインについては、設置の高さや文字の大きさ、色彩等、わかりやすく統一感のある表示となるよう検討します。

◎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

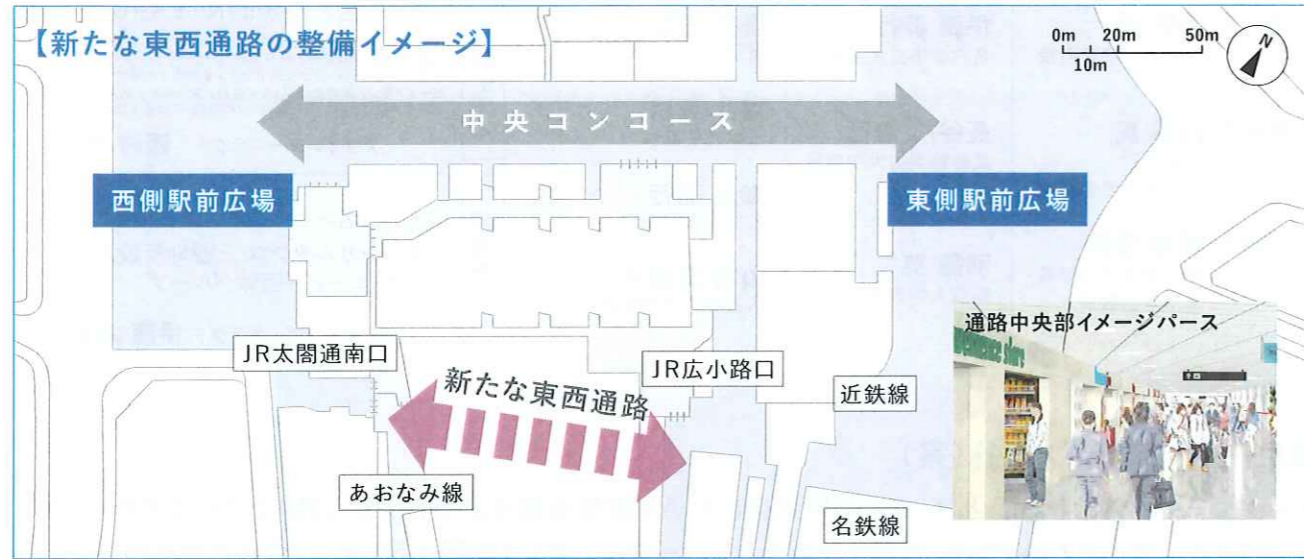


8. 関連プロジェクト

■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。

【リニア駅周辺のまちづくりの方向性(中間とりまとめ)】

目標とするまちの姿…人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち

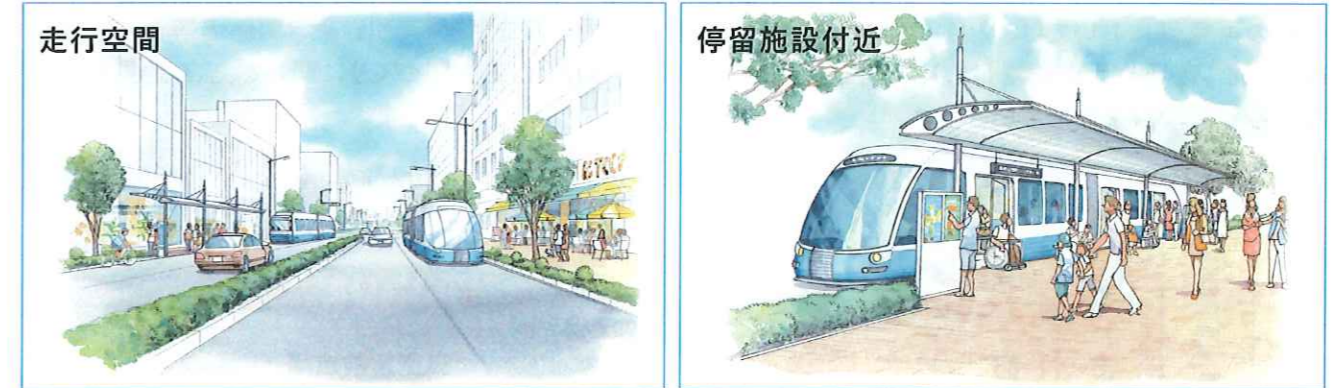
将来のまちのイメージ



■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」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」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のイメージ】



■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

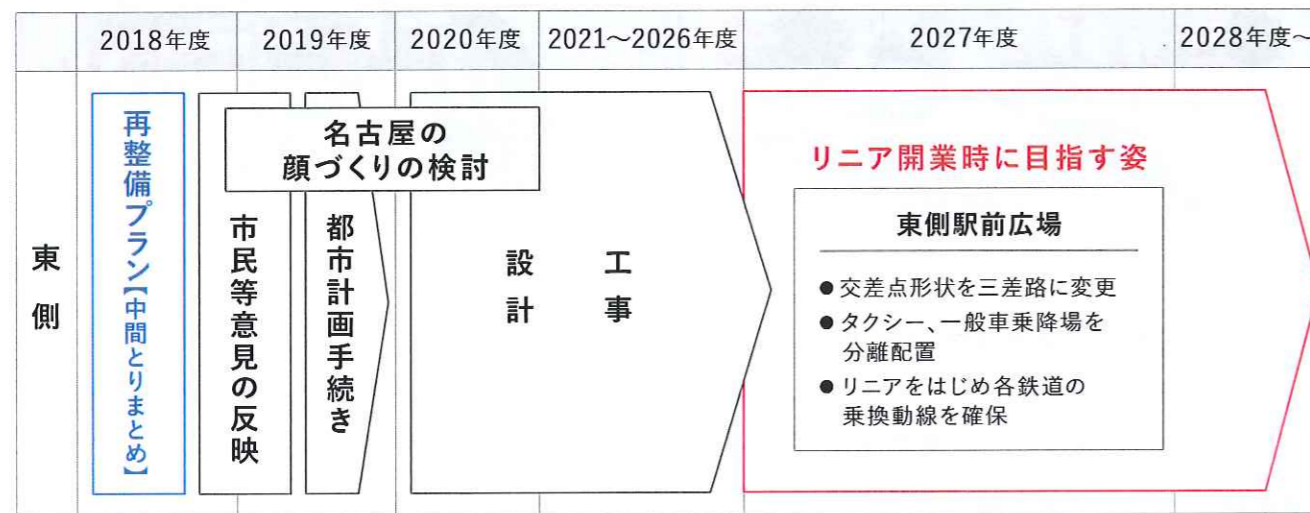
■民間事業者等との連携・協力

- ◎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>

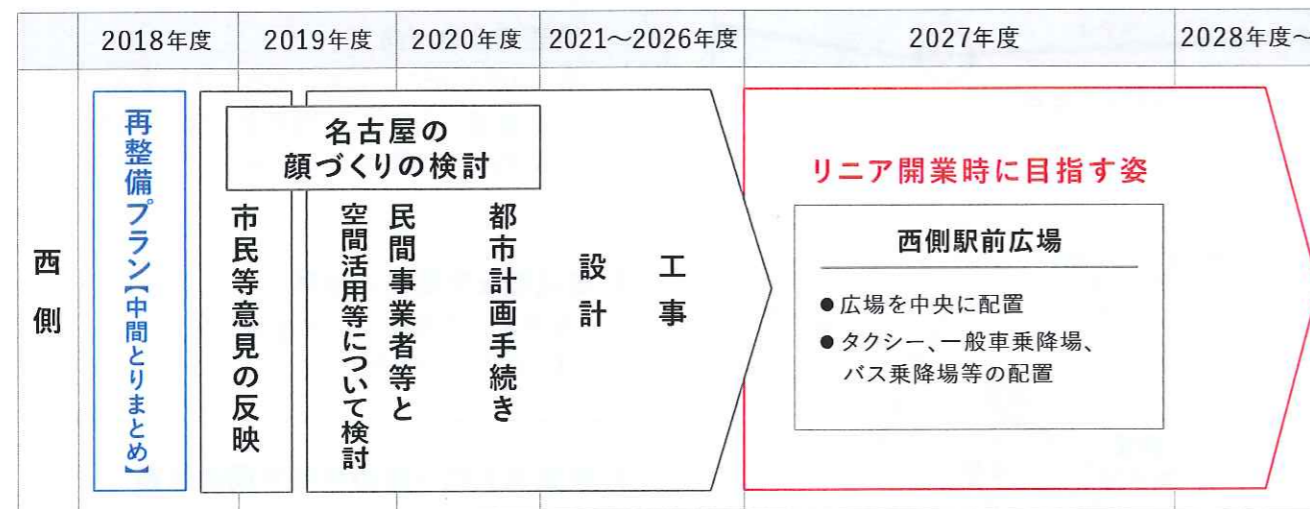
東側の再整備においては、2019年度に駅前広場の都市計画決定を目指し、引き続き関係者等との協議を進めます。広場や大屋根をはじめ、名古屋らしさを発信する顔となる空間づくりに関して、広く意見を伺いながら今後検討を進めていきます。



<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

伊藤 恭行
名古屋市立大学教授

廣村 正彰
東京工芸大学教授

副座長 内藤 廣
建築家・
東京大学名誉教授

長谷川 浩己
武蔵野美術大学教授

福井 恒明
法政大学教授

副座長 堀越 哲美
愛知産業大学学長・
造形学部教授

羽藤 英二
東京大学教授

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)
デザインアーキテクト 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
デザインアーキテクト 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