

都市消防委員会
説明資料（1）

平成30年12月19日

住宅都市局

目次

名古屋駅周辺のまちづくりについて

	頁
1 リニア中央新幹線について（名古屋市関連）	1
(1) これまでの経緯	1
(2) 計画路線	1
2 リニア駅周辺のまちづくりの方向性（中間とりまとめ）（案）の概要	2
(1) 目的	2
(2) 検討の経緯	2
(3) 目標とするまちの姿	2
(4) 西地区	2
ア 将来のまちのイメージ	2
イ まちづくりの取組	3
(5) 東地区	4
ア 将来のまちのイメージ	4
イ まちづくりの取組	4
(6) 今後の進め方	5
3 名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）（案）の概要	6
(1) 検討のための会議の概要	6
(2) 目的・位置付け	6
(3) 現状と課題	7
ア 東側エリア	7
イ 西側エリア	8
(4) 基本コンセプト	9
ア これからの名古屋駅に求められるもの	9
イ 整備の基本的な考え方	9
(5) 東側エリア	10
ア 再整備の方向性	10
(ア) スーパーターミナル駅にふさわしいインフラ施設配置	10

a	考え方	10
b	方向性	10
(i)	世界の目的地（デスティネーション）となる名古屋の顔（ランドマーク）づくりの検討	11
a	考え方	11
b	方向性	11
イ	再整備イメージ	12
ウ	ターミナルスクエアのイメージ	12
エ	地下整備	13
(参考)	交差点形状の比較検討	14
ア	考え方	14
イ	比較検討	14
(6)	西側エリア	15
ア	検討の方向性	15
(i)	世界の目的地（デスティネーション）となる名古屋の顔（ランドマーク）づくりの検討	15
a	考え方	15
b	方向性	15
(i)	スーパーターミナル駅にふさわしい空間活用の検討	15
a	考え方	15
b	方向性	15
イ	検討イメージ	16
(参考1)	高速バス・観光バス乗降場等の交通施設の配置検討の考え方	17
ア	検討にあたっての考え方	17
イ	想定される配置案の検討課題等	17
ウ	概略図	18
(参考2)	高速道路とのアクセス性の向上（関連プロジェクト）	19
(7)	バリアフリー対応	20
ア	主要な乗換動線のバリアフリー対応等	20
イ	主要な乗換動線の主な改善点	21
ウ	乗換動線のイメージ	22
(8)	今後の進め方	23
ア	民間事業者等との連携・協力	23
イ	スケジュール	23

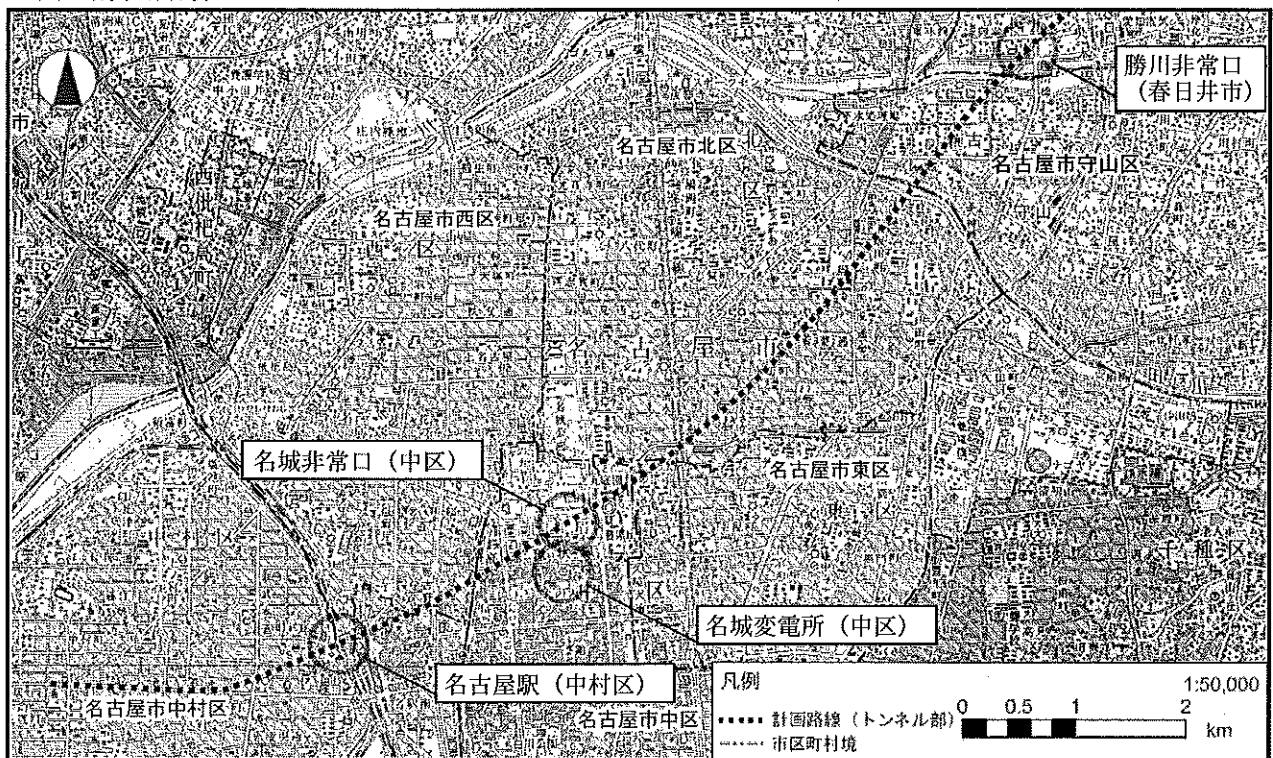
名古屋駅周辺のまちづくりについて

1 リニア中央新幹線について（名古屋市関連）

(1) これまでの経緯

時 期	内 容
平成26年10月	・工事实施計画の認可
12月	・名古屋駅準備工事の開始
平成27年1月	・名古屋市・(公財)名古屋まちづくり公社・東海旅客鉄道(株)による用地協定の締結
6月	・用地説明会の開催
平成28年6月	・名城非常口工事の着工
12月	・名古屋駅（駅中央部）工事の着工
平成30年10月	・大深度地下使用の認可
12月	・名城変電所工事の着工

(2) 計画路線



備考 東海旅客鉄道(株)資料をもとに作成

2 リニア駅周辺のまちづくりの方向性(中間とりまとめ) (案) の概要

(1) 目的

- ・ 「リニア駅周辺のまちづくりの方向性」は、「名古屋駅周辺まちづくり構想」の主要プロジェクトのうち、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、目標とするまちの姿や取り組みについて、今後の方向性を示すもの。

(2) 検討の経緯

時 期	内 容
平成27年7月 平成29年6月	・ リニア駅周辺街区の地権者を対象にアンケートを実施 ・ 「リニア駅周辺のまちづくりの方向性(案)」について、地権者説明会を実施
平成29年7月～ 平成30年1月	・ 広場・道路等について、関係地権者等の意向確認を実施
平成30年7月	・ リニアまちづくりニュースを発行し、地域へ検討状況等をお知らせ

(3) 目標とするまちの姿

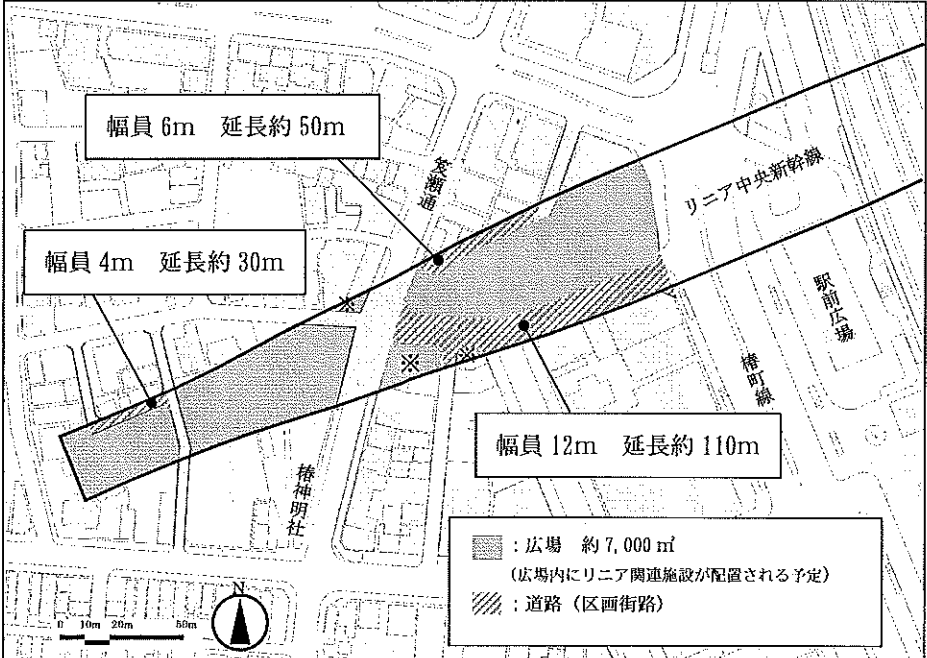
- ・ 人々が集い、憩い、交流する広場が中心にあるまち

(4) 西地区

ア 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
- ・ 名古屋の“顔”となり、多彩で魅力的な“顔”をもつまち
- ・ 交流拠点・魅力拠点にふさわしい安心・安全なまち
- ・ 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
- ・ 地域資源を活かした回遊性の高い・歩いて楽しいまち

イ まちづくりの取組

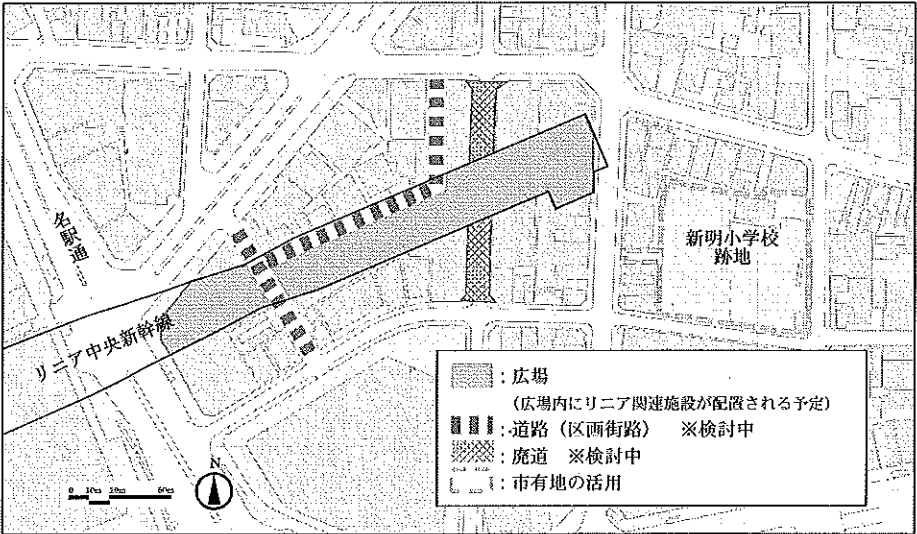
事 項	主な取組
<p>広場整備・道路の再配置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・リニア駅上部空間は、広場利用を主とした公共的空間として活用 ・広場と道路は、一体的な活用に向けた設え・ルール等を検討 ・笈瀬通より東側の広場は、イベント等によりにぎわいのある空間を、西側の広場は、視認性の高い四季折々の緑あふれる空間を整備 ・広場は、大規模地震時に一時退避場所として活用 ・道路は、現況の歩道、車線を考慮した道路構成として整備  <p>幅員 6m 延長約 50m</p> <p>幅員 4m 延長約 30m</p> <p>幅員 12m 延長約 110m</p> <p>：広場 約 7,000 m² (広場内にリニア関連施設が配置される予定)</p> <p>：道路 (区画街路)</p> <p>・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</p>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広場等へ向けて人々が集えるオープンな空間の設置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を検討 ・共同化意向のある地権者が中心となる勉強会等の開催を支援
<p>街並み・景観のルールづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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のルールづくりを地域の方とともに検討
<p>魅力ある地域資源の活用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の魅力を発信する事業を推進するとともに商店街等が主体となって取り組む魅力・にぎわいづくりを支援

(5) 東地区

ア 将来のまちのイメージ

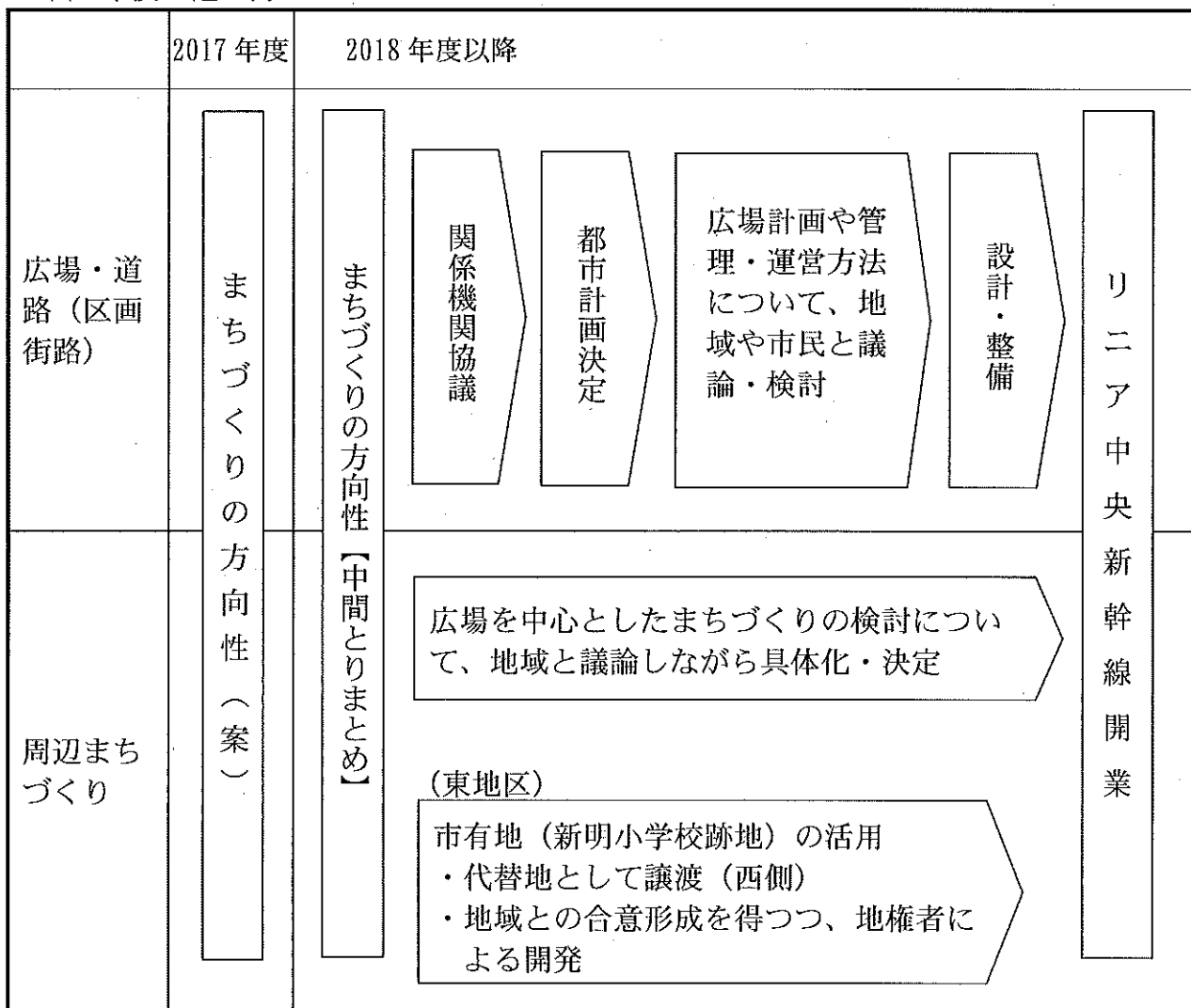
- ・プロムナード空間となる広場を中心に、広域から人々が集い・にぎわうまち
- ・名古屋の“顔”となり、多彩で魅力的な“顔”をもつまち
- ・交流拠点・ビジネス拠点にふさわしい安心・安全なまち
- ・まちへの玄関口となる駅とまちをつなぐ駅前広場
- ・地域資源を活かした回遊性の高い・歩いて楽しいまち

イ まちづくりの取組

事 項	主な取組
<p>広場整備・道路の再配置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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、一体的な活用に向けた設え・ルール等を検討 ・広場は、広場からまちへと人が回遊するようなにぎわいのある魅力的なプロムナード空間として整備 ・広場は、大規模地震時に一時退避場所として活用 ・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  <p>・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</p>
<p>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</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・広場等へ向けて人々が集えるオープンな空間の設置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を検討 ・共同化意向のある地権者が中心となる勉強会等の開催を支援

街並み・景観のルールづくり	・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のルールづくりを地域の方とともに検討
駅とまちをつなぐ駅前広場等の整備	・地下広場とリニア駅上部空間の広場をつなぐ地下通路・出入口を整備
魅力ある地域資源の活用	・駅来訪者を円頓寺や四間道等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
市有地を活用した新たな拠点の形成	・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

(6) 今後の進め方



3 名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ） （案）の概要

(1) 検討のための会議の概要

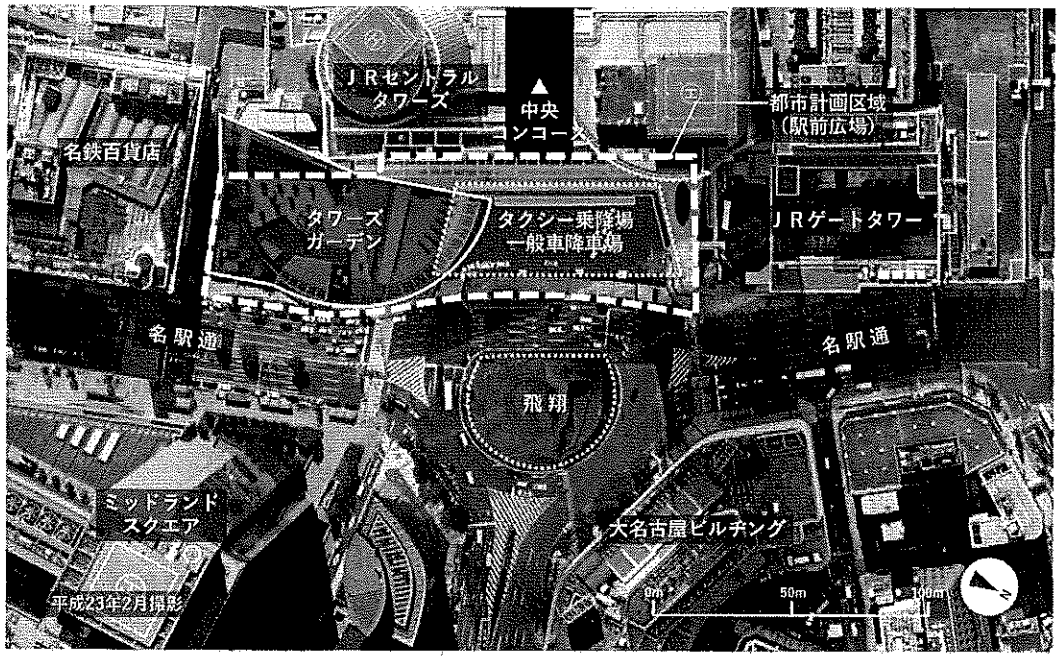
名 称	趣 旨	主な構成員
リニア中央新幹線関連 まちづくり推進本部会議	リニア中央新幹線開業に向けたまちづくり及びリニア中央新幹線の整備に関する本市として必要な対応について、全庁的に推進を図る。	・ 市長 ・ 副市長 ・ 関係局長等
プロジェクト調整会議	プロジェクトの推進に係る、関係事業者との計画条件整理等の協議・調整を行う。	・ 鉄道事業者 ・ 地下街事業者 ・ まちづくり団体 ・ 行政等
名古屋駅周辺エリアにおける トータルデザイン 検 討 会 議	景観・建築・交通等のトータルデザイン形成の視点から有識者の意見の反映を行う。	・ 有識者 ・ 鉄道事業者 ・ 行政等

(2) 目的・位置付け

- 「名古屋駅駅前広場の再整備プラン（中間とりまとめ）」は、「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」における名古屋駅の将来の考え方や方向性等をもとに、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や西側エリアの検討の方向性等について示すもの。
- 本再整備プラン（中間とりまとめ）をもとに、市民や民間事業者、まちづくり団体等の意見を取り入れながら、実現に向けて引き続き検討を進める。

(3) 現状と課題

ア 東側エリア

課 題	<ul style="list-style-type: none">・乗換先やまちへの見通し・動線の阻害・車の動線交錯による安全な交通の阻害・駅とまちのつながりが希薄・ターミナル駅にふさわしい風格や魅力が不十分
現 状	 <p>The photograph shows an aerial view of the Nagoya Station East Area. Key landmarks are labeled with text: 'JRセントラルタワー' (JR Central Tower) at the top center, '中央インコーポス' (Chuo Incopos) to its right, '都市計画区域(駅前広場)' (Urban Planning Area (Station Plaza)) to the right, 'JRゲートタワー' (JR Gate Tower) on the right side, '名鉄百貨店' (Meitetsu Department Store) on the left, 'タワースガーデン' (Tower Garden) in the center-left, 'タクシー乗降場 一般車降車場' (Taxi Drop-off/Pick-up Area, General Vehicle Drop-off Area) in the center, '飛行' (Flight) in a circular area in the center, '大名古屋ビルヂング' (Dainagonjima Building) at the bottom right, 'ミッドランドスクエア' (Midland Square) at the bottom left, and '名駅通' (Nagoya Station Street) on both the left and right sides. A scale bar at the bottom right indicates 0m, 50m, and 100m. A north arrow is also present. The text '平成23年2月撮影' (Photographed in February 2011) is visible in the bottom left corner of the image.</p>

イ 西側エリア

<p>課 題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・まちへの見通し・動線の阻害 ・車の動線交錯による安全な交通の阻害 ・バスの路上乗降による利用者の安全性の低下 ・ターミナル駅にふさわしい魅力や都市機能が不足
<p>現 状</p>	 <p>※リニア関連工事のため一部状況が異なる。</p>

(4) 基本コンセプト

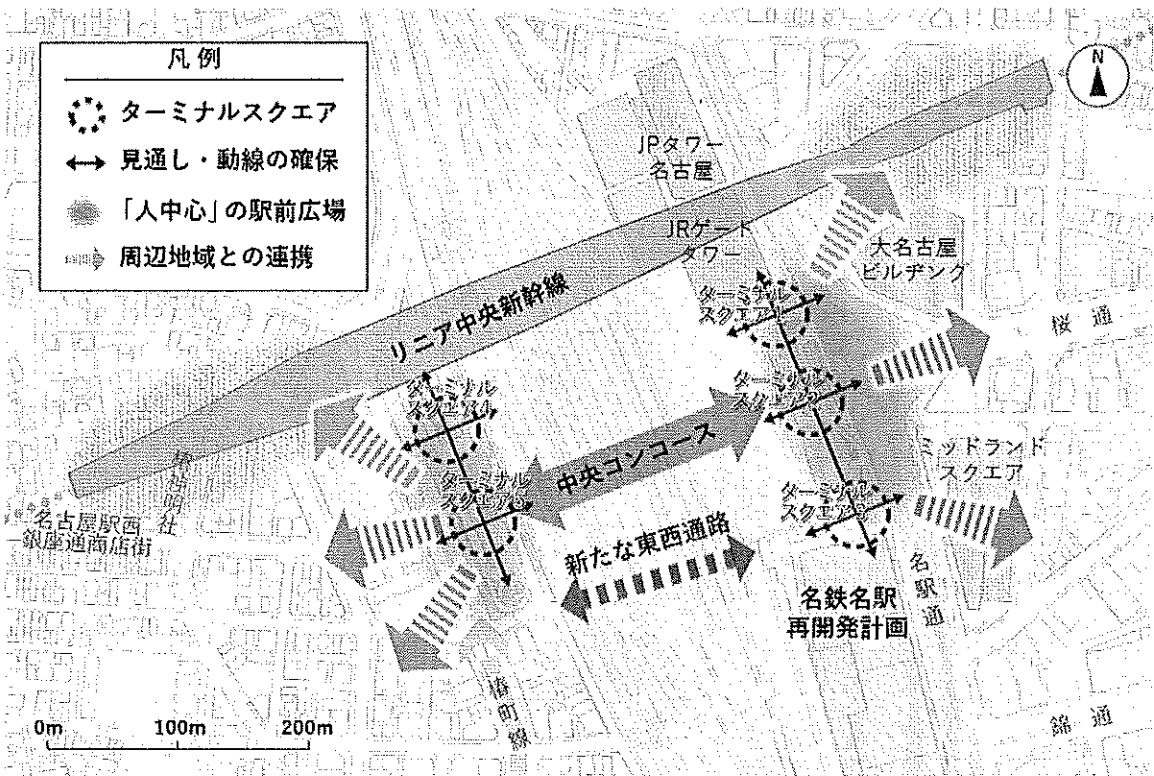
ア これからの名古屋駅に求められるもの

- ・スーパーメガリージョンの交通拠点
- ・快適な乗換空間
- ・ターミナル駅にふさわしい空間

イ 整備の基本的な考え方

基本コンセプト	内 容
スーパーターミナル駅にふさわしい高い機能性の発揮	<ul style="list-style-type: none"> ・乗換利便性を向上させる「ターミナルスクエア」の整備 ・総合交通結節機能の充実と再編 ・大規模地震等に備えた防災性の高い空間の確保 ・ユニバーサルデザイン等に基づく空間形成
世界の目的地となる名古屋の新しい顔づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・「名古屋の新しい顔」として生まれ変わる駅前広場 ・名古屋らしさや文化の体験と情報発信 ・駅前広場からまちへの波及 <p style="text-align: right;">等</p>

(イメージ)



ターミナルスクエア

乗換先など各方面が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた乗換空間として、地上レベルを基準に、駅前広場の主要な乗換動線が交差する箇所に設ける。また、演出やイベント等の活動の場、情報発信の拠点、まちへの回遊の起点等としての役割も果たす。

(5) 東側エリア

ア 再整備の方向性

(7) スーパーターミナル駅にふさわしいインフラ施設配置

a 考え方

- ・ 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。

b 方向性

事 項	方 向 性							
乗換先やまちへの見通し・動線を確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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等により、見通しや歩行者動線を確保する等、人のための空間を拡げる。 ・ 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」をつくる。 <table border="1" data-bbox="582 929 1412 1254"> <tr> <td data-bbox="582 929 790 1041">ターミナルスクエア 1</td> <td data-bbox="790 929 1412 1041">新たなリニアの改札(想定)へとつながる乗換空間となる。[整備済み]</td> </tr> <tr> <td data-bbox="582 1041 790 1153">ターミナルスクエア 2</td> <td data-bbox="790 1041 1412 1153">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く。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="582 1153 790 1254">ターミナルスクエア 3</td> <td data-bbox="790 1153 1412 1254">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く。</td> </tr> </table>		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る。[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く。	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く。
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る。[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く。							
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く。							
駅とまちがつながる仕掛けづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅とまちと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る。 ・ 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する。 							
タクシー・一般車の乗降機能を分離	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 							

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

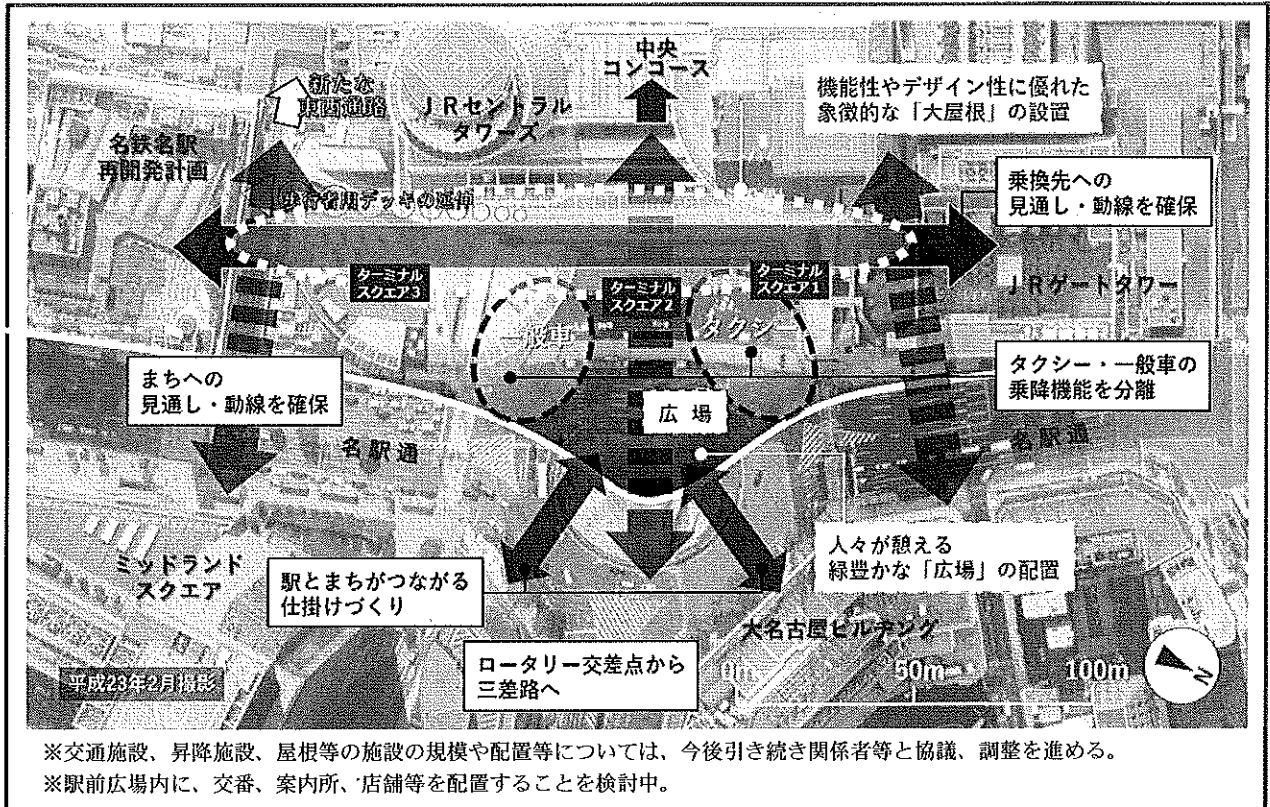
a 考え方

「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。

b 方向性

事 項	方 向 性
名古屋らしさを感じられる「顔」づくりの検討	<ul style="list-style-type: none">・ 歴史や文化、豊かな自然環境、最先端の環境技術等、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る。・ 「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」のデザイン等を検討する。・ 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」の設置を検討する。

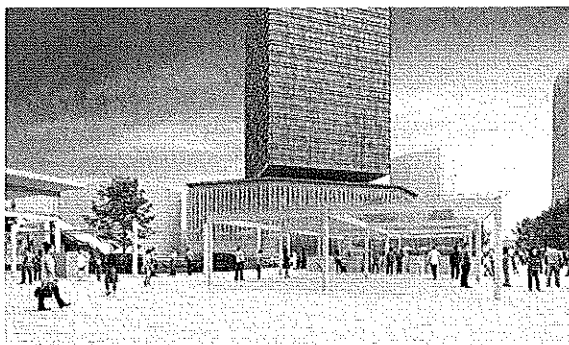
イ 再整備イメージ



ウ 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る。
- ・ 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、快適な乗換ができる。

(イメージパース)



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



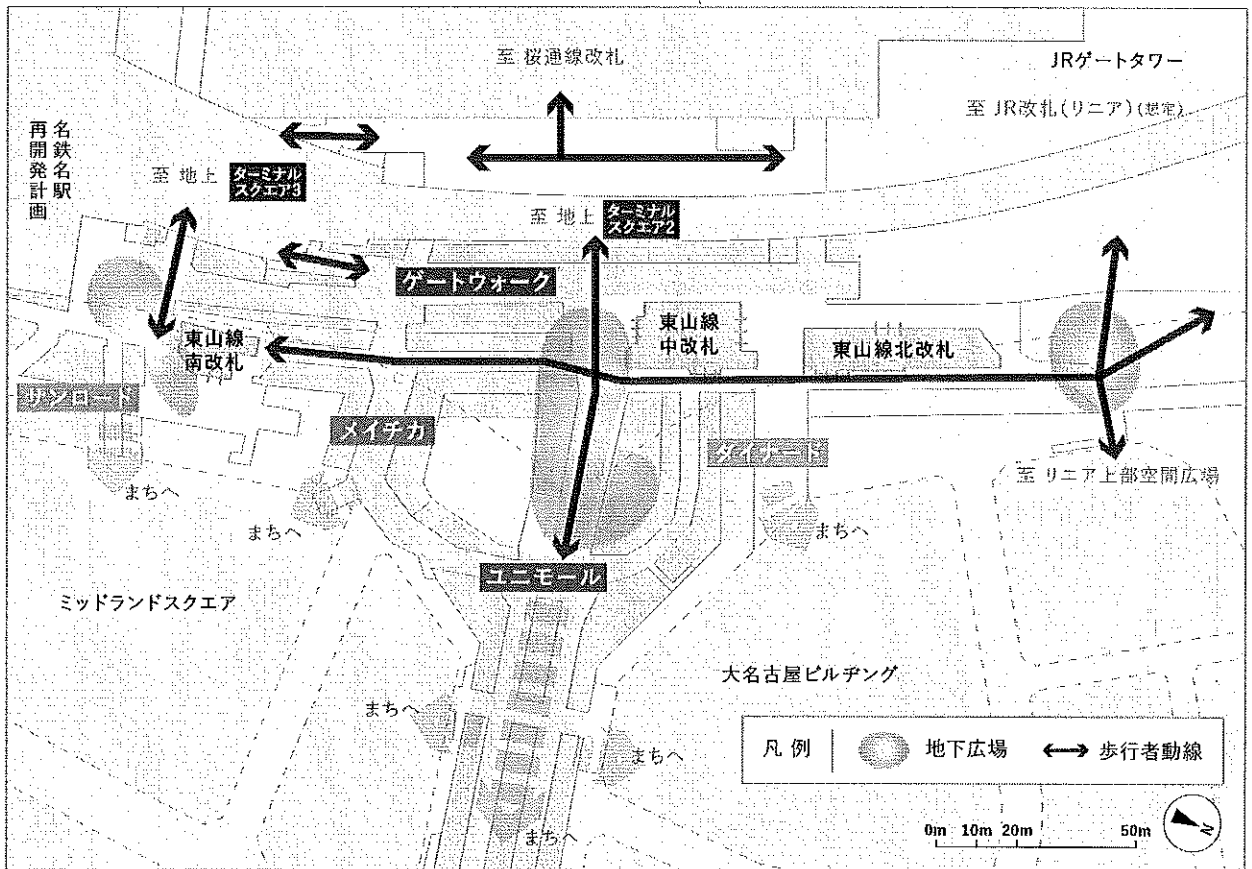
ターミナルスクエア3
中央コンコース前から名鉄側方向を臨む

※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

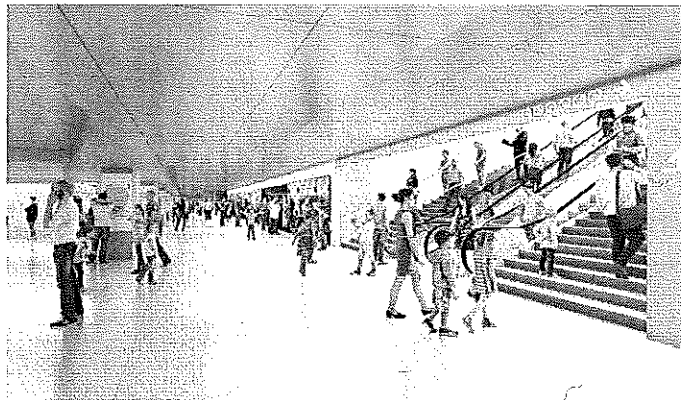
エ 地下整備

事 項	方 向 性
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る。
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する。
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避難できる階段の設置等を図る。

(地下整備イメージ)



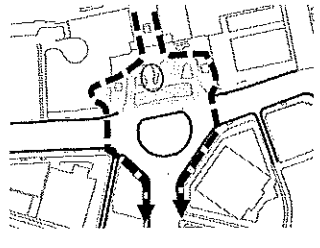
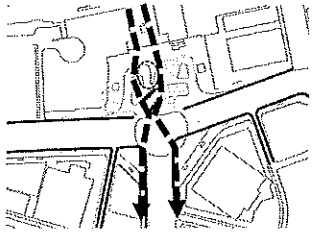
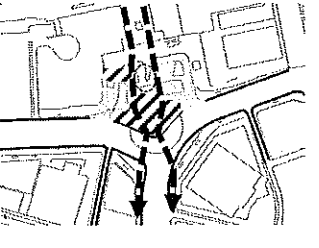
(地下広場のイメージ)



(参考) 交差点形状の比較検討
ア 考え方

- ・ 交差点形状について、広場空間の確保、まちへの直線的な見通し・動線の確保、交通処理等の観点から比較検討を行い、三差路案を採用した。

イ 比較検討

	ロータリー案	丁字路案	三差路案
交差点形状			
	凡例 ◀--- 歩行者動線 ■■■ タクシー・一般車乗降場等 // 新たな広場空間		
広場空間の確保	駅前広場中央部に乗降場等があり、広場空間を大きく確保できない。	駅前広場中央部に乗降場等の出入口があり、広場空間を大きく確保できない。	駅前広場両端部に乗降場等を配置し、広場空間を大きく確保できる。
まちへの直線的な見通し・動線の確保	う回する必要があるため、直線的な動線を確保できない。	直線的な動線を確保できる。	直線的な動線を確保できる。
地下設備等の再配置	再配置の必要なし	再配置が困難	再配置が可能
交通処理	歩車分離できず、安全性変わらず	歩車分離でき、安全性向上	歩車分離でき、安全性向上

(6) 西側エリア

ア 検討の方向性

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

a 考え方

- ・ 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。

b 方向性

事 項	方 向 性
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する。
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する。

(i) スーパーターミナル駅にふさわしい空間活用の検討

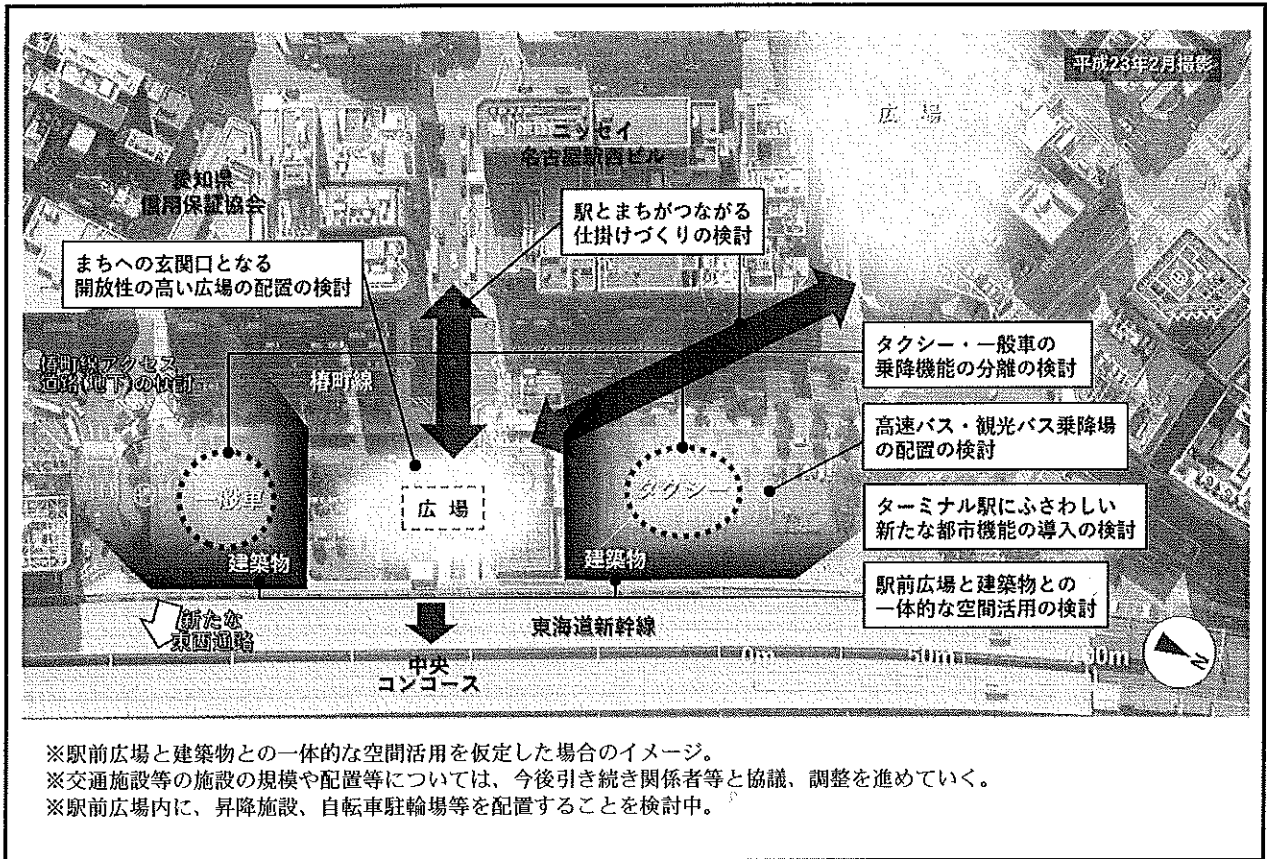
a 考え方

- ・ 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。

b 方向性

事 項	方 向 性
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する。
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はじめとした活用方策について検討する。
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等、スーパーメガリジョンにふさわしい新たな都市機能の導入を検討する。 【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する。

イ 検討イメージ



(参考1) 高速バス・観光バス乗降場等の交通施設の配置検討の考え方

ア 検討にあたっての考え方

- ・ 一般車・タクシー乗降場等は分離して利用しやすい地上レベルの配置を検討する。
- ・ 高速バス・観光バス乗降場の配置については、まちにつながる見通し・歩行者動線の改善、利用しやすいバス乗降場の整備等の観点から検討を進める。

イ 想定される配置案の検討課題等

事項	①地上レベルに バス乗降場を配置	②デッキレベルに バス乗降場を配置 (地下構造物と一体的に整備)	③地下空間に バス乗降場を配置
まちにつながる見通し・歩行者動線の改善	歩行者動線が交錯	高架アクセス道路により見通しが阻害	見通しや歩行者動線を確保
開放的な空間の創出	広場が小さい	デッキやデッキの柱による圧迫感あり	開放的な広場を広く確保
利用しやすいバス乗降場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス乗降場の一部が駅前広場内に収まらない。 ・ バス利用者の動線が大きく回す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 待合環境がバス乗降場と一体的に確保できない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速バス・観光バス乗降場を地下空間に確保できる。 ・ 待合環境がバス乗降場と一体的に確保できる。
事業費	抑えられる	①より大きい	①、②より大きい

ウ 概略図

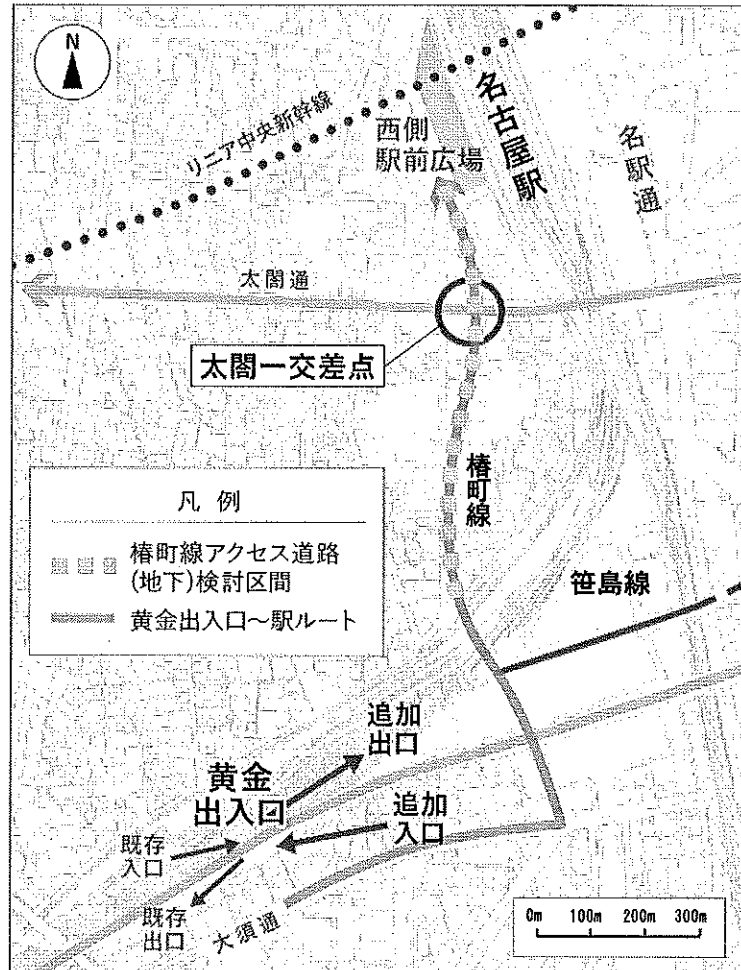
想定される配置案	概略図
<p>① 地上レベルに バス乗降場を配置</p>	
<p>② デッキレベルに バス乗降場を配置 (地下構造物と 一体的に整備)</p>	
<p>③ 地下空間に バス乗降場を配置</p>	

備考 想定される配置案は、構造的な成立性については検討中の段階であり、施工方法等についても、今後、関係者との調整、協議等が必要である。

(参考2) 高速道路とのアクセス性の向上 (関連プロジェクト)

- 黄金出入口付近フル IC 化により、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等の検討を進める。

(検討区間)



(7) バリアフリー対応

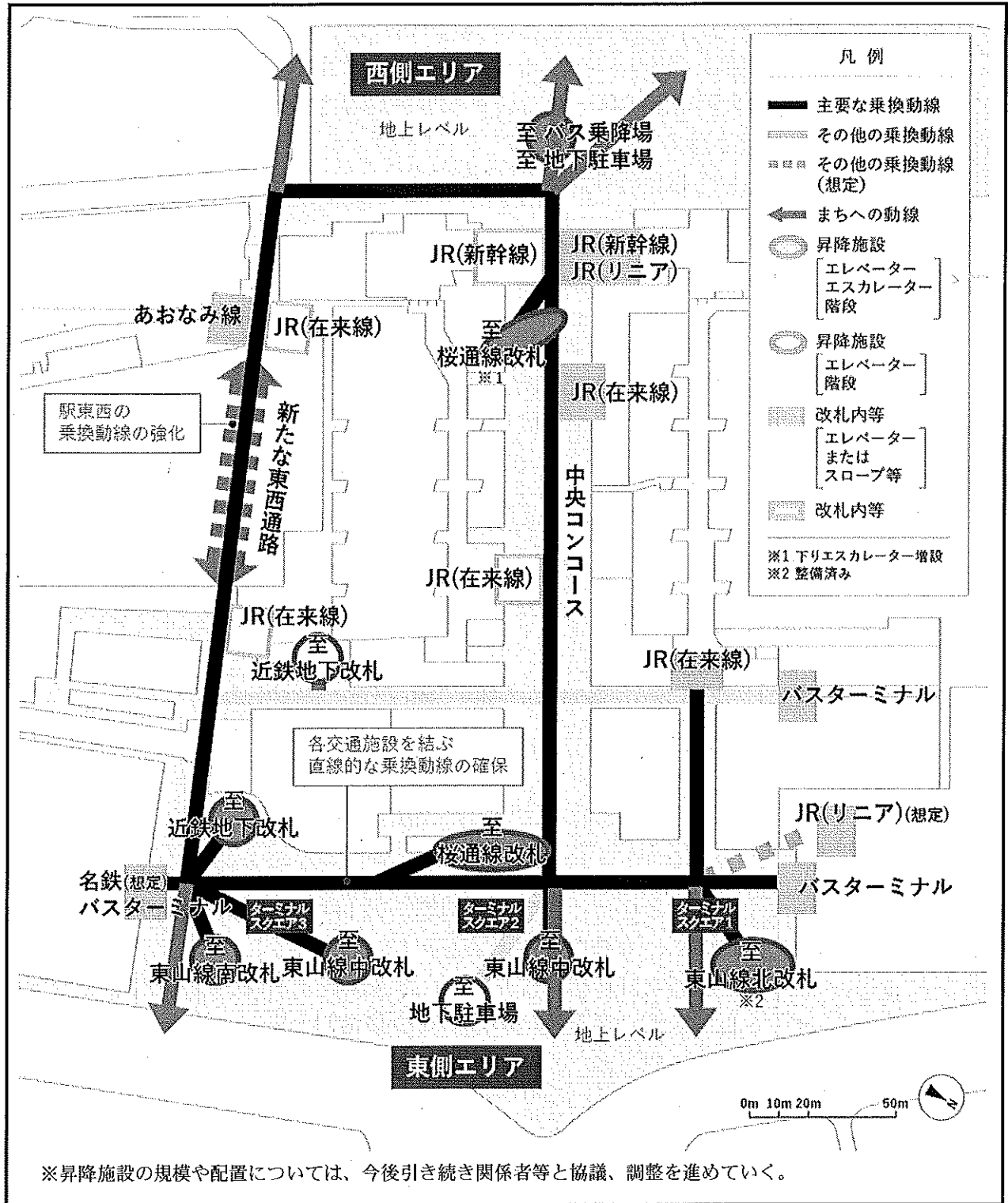
ア 主要な乗換動線のバリアフリー対応等

<p>主要な乗換動線のバリアフリー対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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する。 <p>(昇降施設)</p> <table border="1" data-bbox="480 499 1430 651"> <tr> <td data-bbox="480 499 627 577">改札外</td> <td data-bbox="627 499 1430 577">エレベーター・エスカレーター（双方向）・階段の集約</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 577 627 651">改札内</td> <td data-bbox="627 577 1430 651">エレベーター又はスロープ等</td> </tr> </table> <ul style="list-style-type: none"> 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する。 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する。 	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	エレベーター又はスロープ等
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	エレベーター又はスロープ等				
<p>案内サインの充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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する。 				

イ 主要な乗換動線の主な改善点

箇所	主な改善点	
東側エリア	ターミナルスクエア1	<ul style="list-style-type: none"> バスターミナル、リニア（想定）、地下鉄東山線等、各乗換先への見通しと動線を確保する。 [整備済み]
	ターミナルスクエア2	<ul style="list-style-type: none"> 地上と地下鉄東山線と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昇降施設を新たに設ける。
	ターミナルスクエア3	<ul style="list-style-type: none"> 名鉄、近鉄、地下鉄等、各乗換先の見通しと動線を確保するため、中央コンコース前と名鉄間を地表レベルでつなぎ、必要な昇降施設を新たに設ける。
西側エリア	<p>バス乗降場、地下駐車場等、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る。</p>	
中央コンコース	<p>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とを結ぶエスカレーターを双方向化する。（下りエスカレーターの増設）</p>	
新たな東西通路	<p>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る。</p>	

ウ 乗換動線のイメージ



(8) 今後の進め方

ア 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の連携・協力のもと進める。
- ・ 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する。

イ スケジュール

<p>東側エリア</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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る。 ・ 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る。 <table border="1" data-bbox="451 808 1430 1227"> <thead> <tr> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021~2026年度</th> <th>2027年度</th> <th>2028年度~</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>再整備プラン【中間とりまとめ】</td> <td>市民等意見の反映 都市計画手続き</td> <td>名古屋の顔づくりの検討</td> <td>設計 工事</td> <td>リニア開業時に目指す姿 東側駅前広場 ●交差点形状を三差路に変更 ●タクシー、一般車乗降場を分離配置 ●リニアをはじめ各鉄道の乗換動線を確保</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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】	市民等意見の反映 都市計画手続き	名古屋の顔づくりの検討	設計 工事	リニア開業時に目指す姿 東側駅前広場 ●交差点形状を三差路に変更 ●タクシー、一般車乗降場を分離配置 ●リニアをはじめ各鉄道の乗換動線を確保	
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】	市民等意見の反映 都市計画手続き	名古屋の顔づくりの検討	設計 工事	リニア開業時に目指す姿 東側駅前広場 ●交差点形状を三差路に変更 ●タクシー、一般車乗降場を分離配置 ●リニアをはじめ各鉄道の乗換動線を確保									
<p>西側エリア</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、今後検討を進める。 ・ 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る。 <table border="1" data-bbox="451 1518 1430 1937"> <thead> <tr> <th>2018年度</th> <th>2019年度</th> <th>2020年度</th> <th>2021~2026年度</th> <th>2027年度</th> <th>2028年度~</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>再整備プラン【中間とりまとめ】</td> <td>市民等意見の反映 空間活用等について検討 民間事業者等と</td> <td>名古屋の顔づくりの検討</td> <td>都市計画手続き 設計 工事</td> <td>リニア開業時に目指す姿 西側駅前広場 ●広場を中央に配置 ●タクシー、一般車乗降場、バス乗降場等の配置</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>※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）</p>	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】	市民等意見の反映 空間活用等について検討 民間事業者等と	名古屋の顔づくりの検討	都市計画手続き 設計 工事	リニア開業時に目指す姿 西側駅前広場 ●広場を中央に配置 ●タクシー、一般車乗降場、バス乗降場等の配置	
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】	市民等意見の反映 空間活用等について検討 民間事業者等と	名古屋の顔づくりの検討	都市計画手続き 設計 工事	リニア開業時に目指す姿 西側駅前広場 ●広場を中央に配置 ●タクシー、一般車乗降場、バス乗降場等の配置									