

名古屋駅ターミナル機能強化（乗換空間・駅前広場周辺・地下歩行者空間）の検討調査

○（調査の背景・目的）名古屋駅は、日本有数の交通結節点（約111万人／日）である一方で、各鉄道が平面的・立体的に入り組んでおり、複数の動線の交錯や段差が多く発生している。本調査では、名古屋駅におけるわかりやすい乗換空間の形成や駅前広場周辺の再整備、ゆとりのある地下歩行者空間の形成を図るため、整備内容の検討を進めるとともに、役割分担のための事業スキームの具体化などを行い、整備計画案をとりまとめる。

調査成果

①乗換空間整備の検討

乗換主動線や乗換空間等の設計条件を整理し、整備方針を策定した。整備方針において駅東西に配置した（仮称）ターミナルスクエアについて、乗換利便性向上、構造的整合性、代替機能等の検討を行い、概略設計を行った。整備を進める上での事業主体、整備手法を考慮した事業スキームを検討し、事業規模の把握を行った。また、概略設計を基にイメージパースの作成も行った。

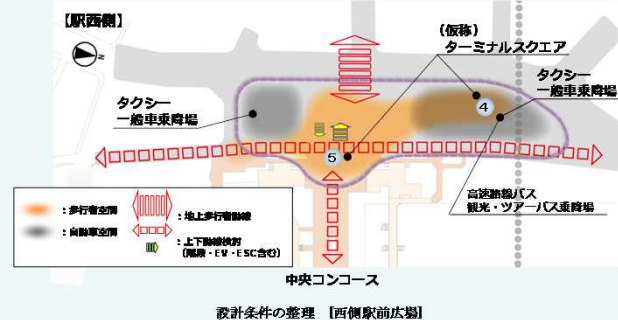
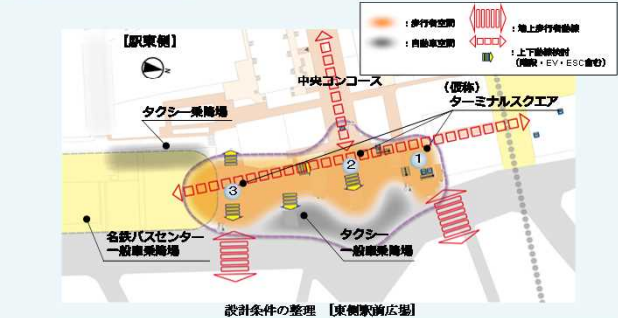
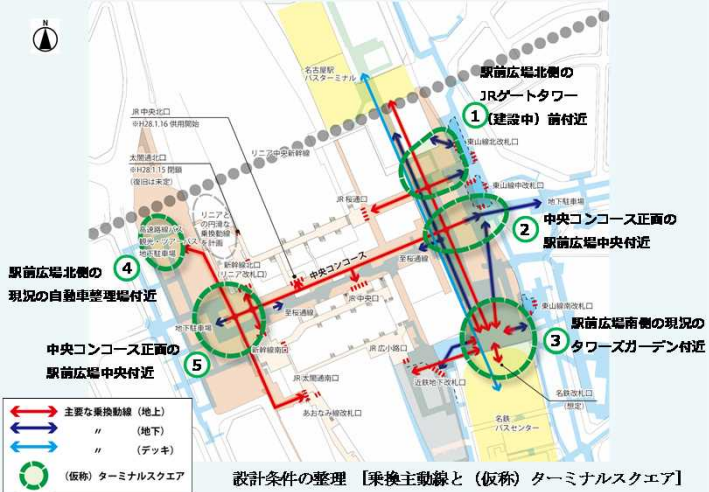
②駅前広場周辺整備計画の検討

名古屋駅東側及び西側駅前広場に配置すべき交通施設について検討を行い、設計条件を整理した。駅前広場の交通機能再配置について、複数案の比較検討を行い、概略設計を行った。併せて、駅前広場周辺道路についても複数案の比較検討等を行った。また、駅前広場周辺の概略設計図を基に事業規模の把握を行った。

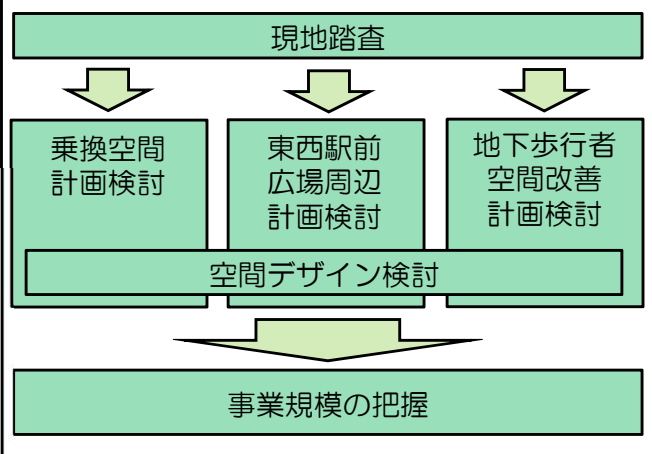
③地下歩行者空間改善計画の検討

名古屋駅東側の地下空間において、図面の収集や現地調査を行い、検討案のベース図となる現況図面を作成した。併せて、地下街施設において現行基準への適合状況の整理を行った。また、歩行者空間の拡充や広場空間の確保等に向けた複数の検討案を作成し、事業規模の把握を行った。

以上の検討とともに、玄関口に相応しい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを推進するため、名古屋駅周辺における公共施設整備に伴う空間デザインを検討し、トータルデザイン指針（骨子）についてとりまとめを行った。



（調査の手順）



基盤整備の見込み・方向性

名古屋駅ターミナル機能強化検討の方向性については、関係者と協議を重ね、整備計画の検討を行い、平成28年度末に整備計画を策定する。その後、必要な手続・関係機関協議・設計・整備を進めていく。

○スケジュール

- 平成28年度 整備計画策定
- 平成29年度～ 必要な手続・関係機関協議
・設計・整備
- 平成39年度 完成・供用

今後の課題

- 今後、個別課題についての関連事業者等と協議調整
- 検討の深度化（各種予備設計、西側駅前広場の滞留・交流空間検討、東西通路の整備計画検討、象徴性検討）
- 事業費と検討案の整合性等

名古屋駅ターミナル機能強化（乗換空間・駅前広場周辺・地下歩行者空間）の検討調査			
調査主体	名古屋市		
対象地域	愛知県名古屋市	対象となる 基盤整備分野	街路、駅前広場、通路（鉄道施設、公共地下歩道等）

1. 調査の背景と目的

名古屋駅は、新幹線や中部国際空港へのアクセスを担う私鉄を含む鉄道9路線に加え、バスターミナルも2箇所配置された日本有数の交通結節点（約111万人／日）であるが、各鉄道が平面的・立体的に入り組んでいる。また、地下鉄などの鉄道施設や地下街、民間ビルが一体となり、大規模な地下空間を形成している。そのため、複数の動線の交錯や段差が多く発生しているなどの課題*もある。

そうした中、リニア中央新幹線について、平成26年8月に東海旅客鉄道(株)による環境影響評価書が公告され、その評価書の中でリニア駅施設の範囲が示された。平成39年度にリニア中央新幹線（品川・名古屋間）が開業予定であり、リニアの最大の特徴である速達性を周辺に波及させるためにも交通施設相互の乗換利便性向上や駅前広場の整備等について、リニア中央新幹線や名鉄名駅再開発等の周辺民間企業の活動と整合・連携を図りつつ、わかりやすさ、防災・バリアフリーの観点より一体的に改善を行うことが効果的である。平成26年9月には鉄道事業者を始め多様な主体が連携してまちづくりを進めていくうえで、共有すべき目標像やその実現に向けた取り組みを明らかにするものとして、名古屋駅周辺まちづくり構想を策定した。

※名古屋駅周辺における課題として、H24年10月に実施したアンケートから、「名古屋駅の評価」として《あまりよくない》、《悪い》の評価が合わせて5割を超える項目を示す。

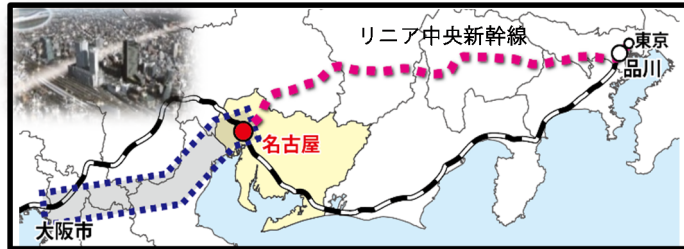
- ・各交通機関の乗換えの際の段差・高低差
- ・スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備
- ・名古屋駅周辺施設への案内サイン
- ・近隣の観光スポットの情報・案内
- ・待合わせや休憩をする空間
- ・自転車の駐輪スペース
- ・自家用車での送り迎えのしやすさ
- ・バスターミナルの利用しやすさ
- ・観光バスやツアーバスの利用しやすさ

また、本調査の中で考慮すべき事項として、同アンケートから「交通ターミナルとしてこれからの名古屋駅に望まれること、充実すべきこと」の質問で多く選択された項目を示す。

- ・待合わせや休憩をする空間
- ・スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備

- ・各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ
- ・名古屋の玄関口としての風格や魅力
- ・各交通機関の乗換えの際の段差・高低差

本調査では、先に述べた課題の解決のため、名古屋駅におけるわかりやすい乗換空間の形成や駅前広場周辺の再整備、ゆとりある地下歩行者空間の形成等の検討を行い、案をとりまとめる。



位置図

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

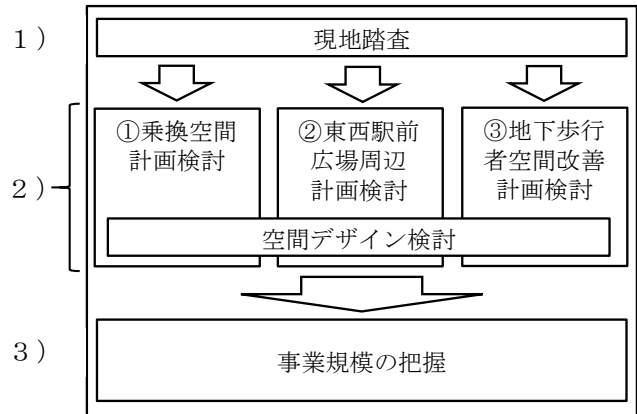
1) 現地踏査

現地踏査を行い、現地の利用状況やコントロールとなる施設、設備等の課題を把握する。

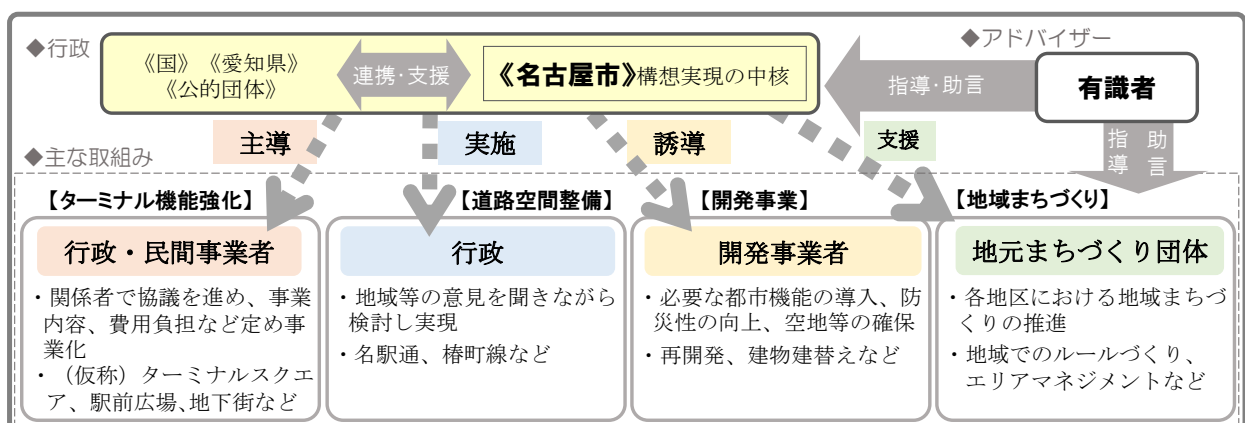
2) 乗換空間計画検討、東西駅前広場周辺計画検討、地下歩行者空間改善計画検討、空間デザイン検討

上記において把握した課題等から、乗換空間、東西駅前広場、地下歩行者空間について、空間デザインに関する観点も含めて検討を行い、概略設計等を行う。

検討は、乗換空間等の整備の方向性について国や県を含めた行政・民間事業者等から構成した会議を開催し、協議・調整を進めた上で行った。(下図参照)



業務フロー



会議の構成員イメージ

3) 事業規模の把握

上記において作成した成果より、事業規模の把握を行った。

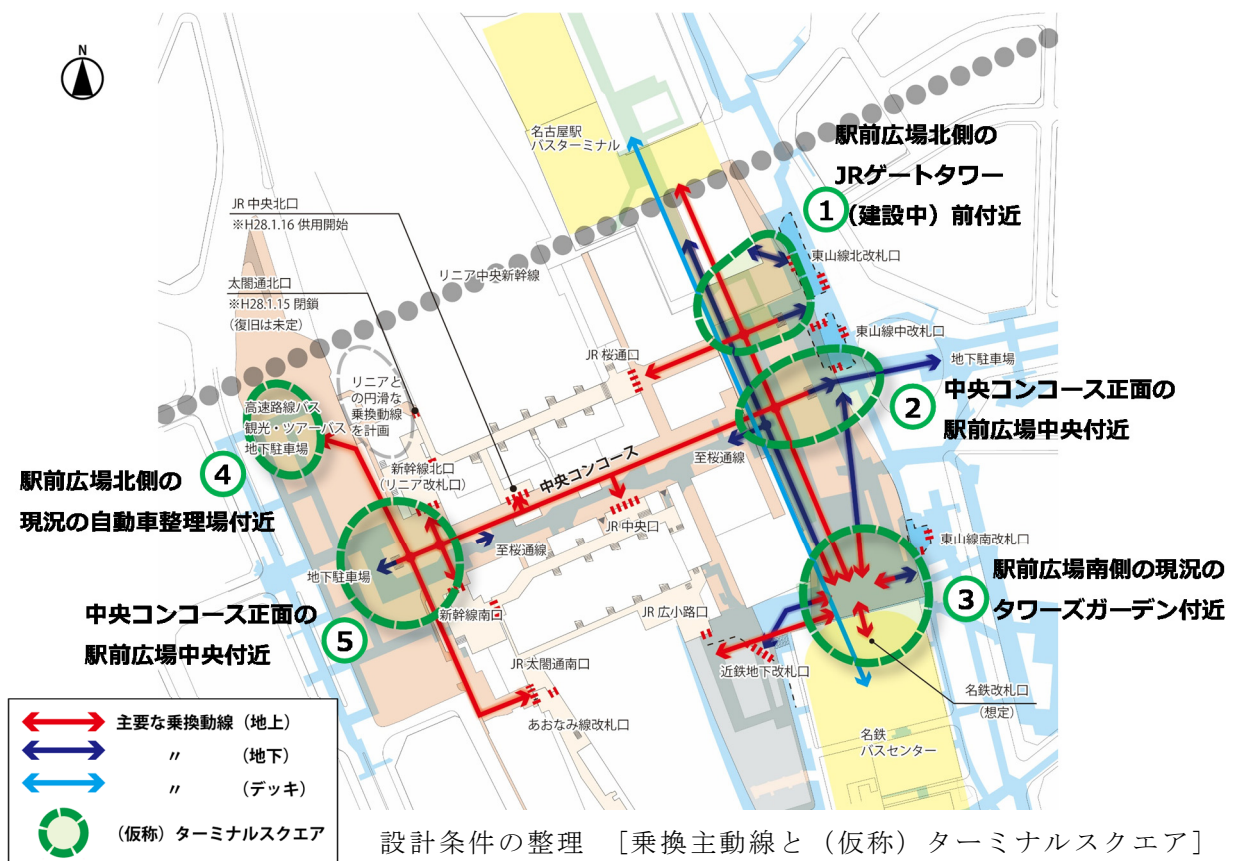
(2) 調査結果

①乗換空間計画検討

1) 設計条件の整理

過年度までの成果や現地踏査によって把握した課題から、以下のように乗換主動線や乗換空間等の設計条件を整理した。

- ・中央コンコースおよび東西の駅前広場における南北動線を乗換の主軸とし、交通機関相互をできる限り直線的に結び、視認性の高い乗換主動線を確保する。
- ・乗換主動線においては、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、基本的にエレベーター、上下双方向のエスカレーターをできる限り動線付近に確保する。
- ・乗換先が一目で見渡せ、上下移動も円滑にでき、案内機能も備えた「(仮称)ターミナルスクエア」を、乗換主動線が交差する箇所において、現地に則した形で設ける。(図参照)
- ・地下からの避難や浸水対策など、災害時の安全性に配慮するとともに、歩行者動線の連続性や視認性を考慮し、地表レベルを基準とした空間形成を図る。
- ・利用者の視点から、駅と駅やまちを適切に案内するシンプルでわかりやすい、かつ駅全体で一体性がある案内サインを配置し、乗換先の交通施設の連続的な案内にも配慮する。



2) 乗換空間概略設計

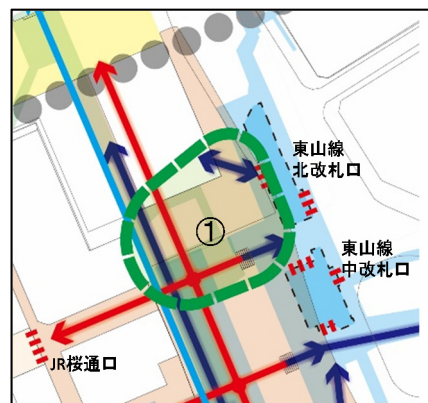
整備方針にて策定した（仮称）ターミナルスクエアについて検討を行い、概略設計を行った。

（仮称）ターミナルスクエア①

- ・駅前広場北側の JR ゲートタワー（建設中）前付近

【検討を行った内容】

- ・乗換利便性向上のための広場空間の位置、規模、形状
- ・地下鉄コンコース内における南北歩行者動線の直線化
- ・上記内容に伴う地下空間確保のための構造的整合性
- ・上記内容に伴う機械設備、既設店舗、地下埋設物等の代替機能の移設



（仮称）ターミナルスクエア①

（仮称）ターミナルスクエア②

- ・中央コンコース正面の駅前広場中央付近

【検討を行った内容】

- ・中央コンコースから地下鉄東山線への乗換主動線直線化を図るための上下動線の配置
- ・乗換主動線の円滑化を図るためのエレベーター、エスカレーターや階段の設置位置
- ・地上から地下、駅からまちへの視認性の確保
- ・上記内容に伴う上下動線確保のための構造的整合性
- ・上記内容に伴う機械設備、既設店舗、地下埋設物等の代替機能の移設



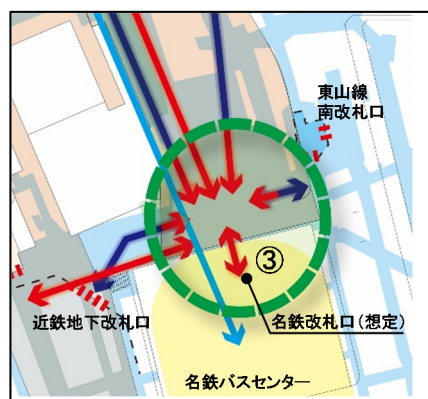
（仮称）ターミナルスクエア②

（仮称）ターミナルスクエア③

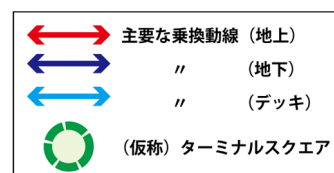
- ・駅前広場南側の現況のタワーズガーデン付近

【検討を行った内容】

- ・広場空間を地上レベルで設定した際の、視認性の確保や動線の直線化、多くの交通機関間でのわかりやすい乗換動線の確保
- ・乗換主動線の円滑化を図るためのエレベーター、エスカレーターや階段の設置位置
- ・J Pタワー名古屋、J Rゲートタワー、タワーズデッキ、名鉄名駅再開発計画（笹島交差点南まで）をデッキレベルで結ぶなど、重層的な南北動線の強化
- ・上記内容に伴う広場空間等確保のための構造的整合性
- ・上記内容に伴う機械設備、既設店舗、地下埋設物等の代替機能の移設



（仮称）ターミナルスクエア③



（仮称）ターミナルスクエア④

- ・駅前広場北側の現況の自動車整理場付近

【検討を行った内容】

- ・乗換主動線の円滑化を図るためのエレベーター、エスカレーターや階段の設置位置
- ・南北歩行者ネットワークの確保
- ・上記内容に伴う上下動線確保のための構造的整合性
- ・上記内容に伴う機械設備、既設店舗、地下埋設物等の代替機能の移設



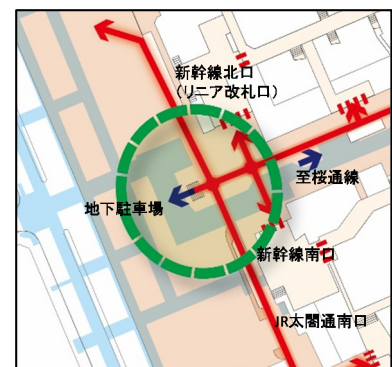
（仮称）ターミナルスクエア④

（仮称）ターミナルスクエア⑤

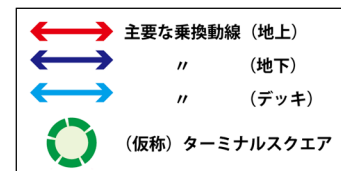
- ・中央コンコース正面の駅前広場中央付近

【検討を行った内容】

- ・乗換主動線の円滑化を図るためのエレベーター、エスカレーターや階段の設置位置
- ・歩行者動線の直線化
- ・中央コンコースからまち、まちから中央コンコースへの視認性の確保
- ・上記内容に伴う上下動線確保のための構造的整合性
- ・上記内容に伴う機械設備、既設店舗、地下埋設物等の代替機能の移設



（仮称）ターミナルスクエア⑤



- ・概略設計にあたり、バリアフリーや案内サインに関して有識者へヒアリング等を実施した。
- ・（仮称）ターミナルスクエアの概略設計や周辺地域等における類似工事事例などを参考として設定した工事単価等より、土木工事、設備工事、建築工事等の主となる工事費を積み上げることで、事業規模の把握を行った。また、整備を進める上での事業主体、整備手法を考慮した事業スキームを検討した。
- ・概略設計を基に駅東側において3案、駅西側において2案のイメージパースを作成した。

②東西駅前広場周辺計画検討

1) 交通機能再配置検討（主要構造物計画）

設計条件の整理

- ・東側駅前広場及び西側駅前広場にて配置すべき交通施設について検討を行った。

【東側駅前広場】

- ・都市計画施設として、名古屋駅バスターミナル（平成 29 年 4 月供用開始予定）、名鉄バスセンター（名鉄名駅再開発にて再整備予定）を駅前広場外に配置するため、東側駅前広場においてバス乗降施設は配置しない。
- ・現況のタクシー・一般車は、主に JR（新幹線を含む）との乗降が多数を占めていることから、東側駅前広場内に乗降施設等を配置する。

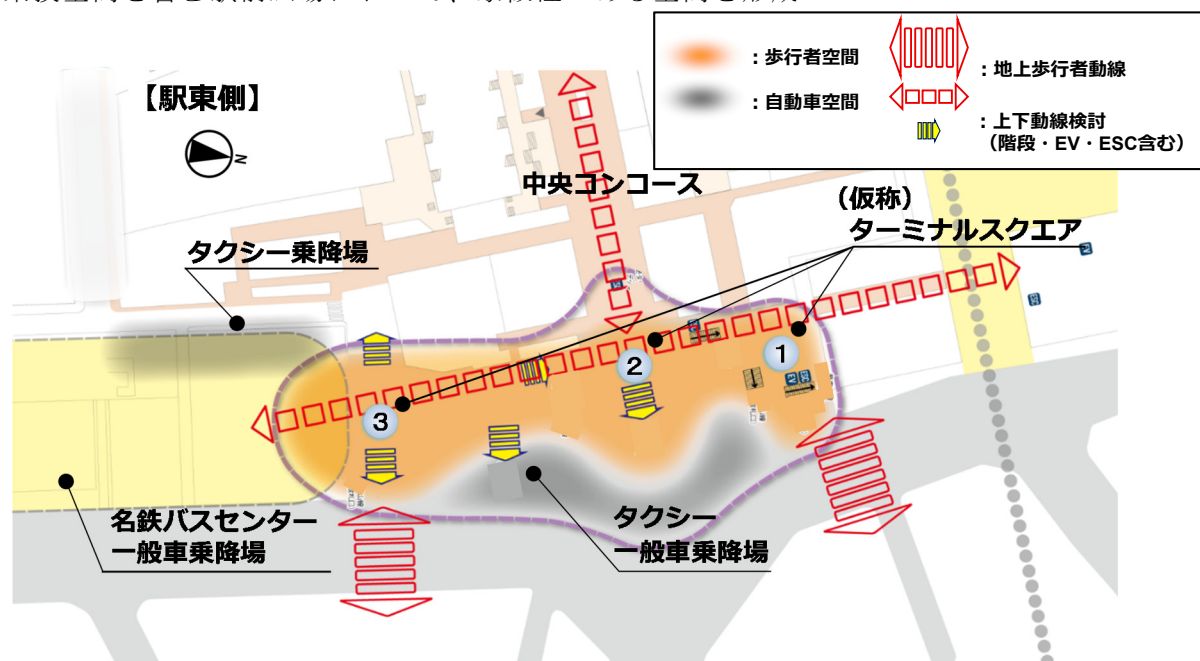
【西側駅前広場】

- ・現況のタクシー・一般車は、主に JR（新幹線を含む）との乗降が多数を占めていることから、西側駅前広場内に乗降施設を配置する。
 - ・現況の駅前広場内には、JR の高速路線バス乗降場が配置されている。また、駅前の椿町線の路上において、高速路線バスや観光ツアーバスの乗降や待機が行われており、道路交通への影響がある。
- よって、西側駅前広場においては、高速路線バス及び観光ツアーバスの乗降場を配置する。

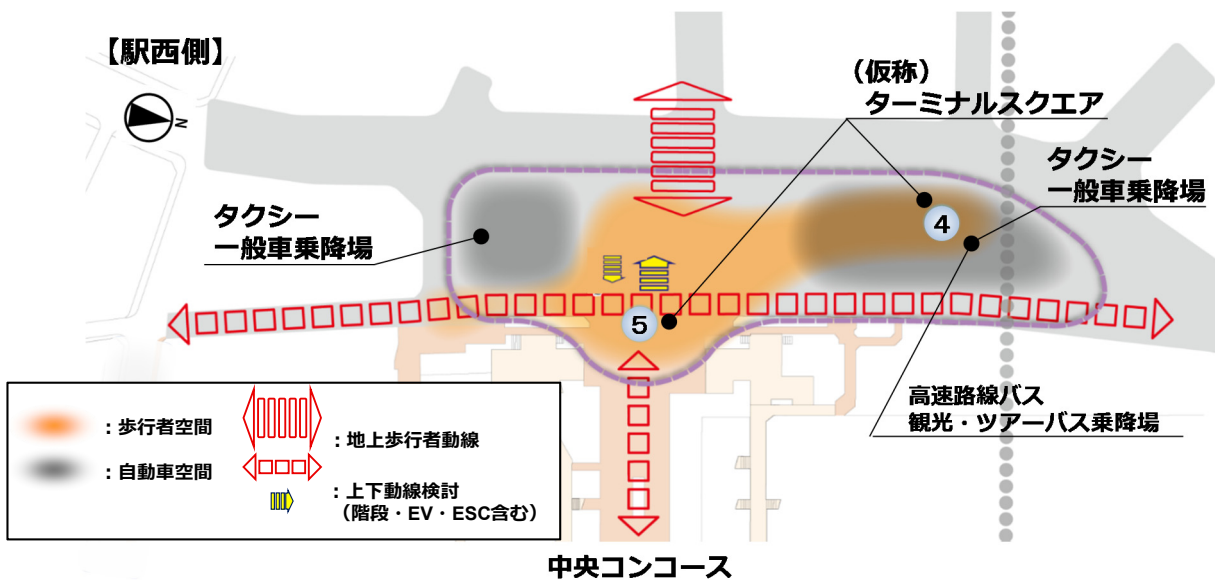
必要交通施設の整理等から、以下のように東側・西側駅前広場の設計条件を整理した。

【東側・西側駅前広場の設計条件】

- ・東西の駅前広場にて、タクシー・一般車・バスの乗降など、道路系交通施設を適切に配置
- ・近隣駐車場からの送り込み方式等のタクシー運行システムの構築
- ・東西及び南北のまちへ繋がる動線を強化
- ・名古屋を印象づける景観を形成
- ・周辺地域と統一感のある質の高いトータルなデザインに配慮
- ・乗換空間を含む駅前広場において、象徴性のある空間を形成



設計条件の整理 [東側駅前広場]



設計条件の整理 [西側駅前広場]

東側駅前広場の交通機能再配置検討

東側駅前広場においては、交通施設間を結ぶ乗換動線と中央コンコースとまちを結ぶ歩行者動線の設定、歩行者空間の配置、自動車交通空間の配置について、以下の3案についてゾーニングの比較検討を行い、これを踏まえて概略設計を行った。

①交通施設を分けて配置	②交通施設を集約して配置	
1 案	2 案	3 案
駅側 まち	駅側 まち	駅側 まち
：一般車乗降場 タクシー乗降場 ：歩行者動線 ：自動車動線		

【比較検討を行った項目】

< 歩行者空間 >

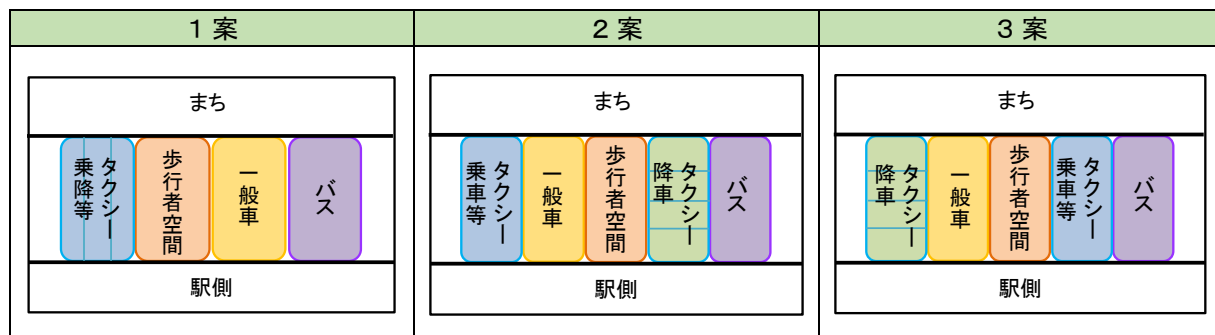
- ・歩行者空間の規模
- ・自動車との乗換利便性
- ・駅とまちを結ぶ動線
- ・南北動線の連続性

< 自動車空間 >

- ・交通空間の規模
- ・駅前広場内の自動車動線
- ・接続する交差点との関係

西側駅前広場の交通機能再配置検討

西側駅前広場においては、広場空間及び交通施設の配置について、以下の3案についてゾーニングの比較検討を行い、これを踏まえて概略設計を行った。



【比較検討を行った項目】

＜歩行者空間＞

- ・歩行者空間の規模
- ・自動車との乗換利便性
- ・駅とまちを結ぶ動線
- ・南北動線の連続性

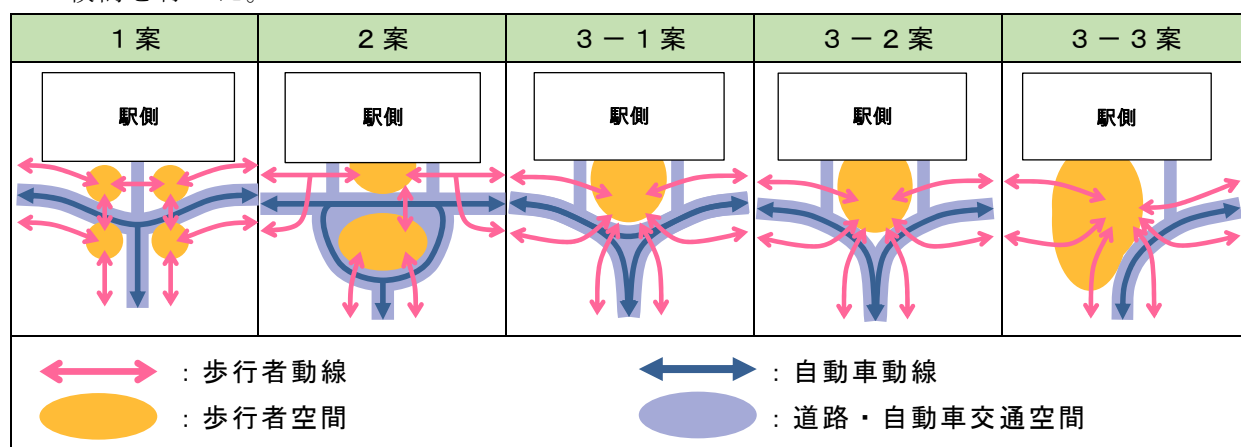
＜自動車空間＞

- ・交通空間の規模
- ・駅前広場内の自動車動線
- ・接続する交差点との関係

2) 道路空間検討

東側駅前広場周辺の道路空間検討

名古屋駅前交差点の交差点形状について、駅前広場とのつながりを考慮した以下の5パターンの検討を行った。



【比較検討を行った項目】

＜歩行者の視点＞

- ・駅とまちを結ぶ東西動線、名駅通に沿った南北動線
- ・歩行者動線と広場空間配置の関係
- ・駅と周辺街区とのつながり
- ・鉄道、自動車間の乗換利便性

＜環境空間機能＞

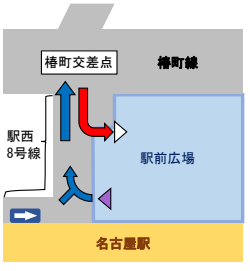
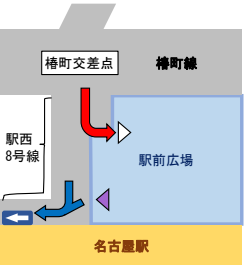
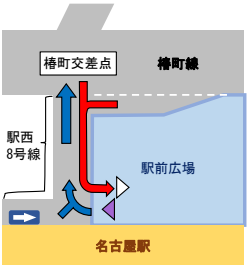
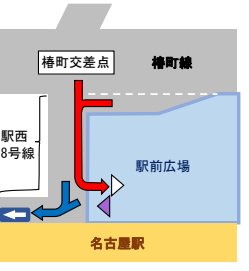
- ・交流機能としての広場空間の配置
- ・景観機能としてのまちへの見通し
- ・象徴的機能としての空間の中心性と広場空間の自由度

＜自動車の視点＞

- ・桜通、名駅通の道路線形
- ・駅前広場内の交通施設の配置
- ・各方面からの駅へのアクセス
- ・駅前広場の進入・退出と駅前広場内の交通処理
- ・交差点形状と交通処理能力
- ・滞留長等の周辺交通への影響

西側駅前広場周辺の道路空間検討

駅前広場からの歩行者動線や、タクシー・一般車・バスの交通施設及び駐輪場等の再配置検討を踏まえ、特に自動車交錯が多くなると想定される広場南側の交差点等の検討を行った。

計画案		1 案	2 案	3 案	4 案
レイアウト図					
計画概要	進入路に接続する交差点	椿町交差点（3方向からアクセス）			
	退出路に接続する交差点・道路	椿町交差点（3方向へアクセス）	駅西8号線（1方向へアクセス）	椿町交差点（3方向へアクセス）	駅西8号線（1方向へアクセス）
	椿町線の運用	進入＋退出	進入のみ	進入＋退出	進入のみ
	駅西8号線の運用	北向き一方通行	南向き一方通行	北向き一方通行	南向き一方通行
		椿町交差点からの進入は、駅広利用に限定される	椿町交差点からの進入は、駅広利用と駅西8号線沿道利用が混在する	椿町交差点からの進入は、駅広利用に限定される	椿町交差点からの進入は、駅広利用と駅西8号線沿道利用が混在する

【比較検討を行った項目】

< 歩行者の視点 >

- ・車両と歩行者との交錯
- ・歩行者空間の規模

< 自動車の視点 >

- ・交差点周辺の安全性
- ・都市計画駐車場への出入方向
- ・椿町交差点への交通負荷
- ・周辺道路からのアクセス

- ・東側、西側駅前広場周辺の概略設計図を作成し、近年の他都市事例等などを参考として設定した工事単価等より、土木工事、設備工事、建築工事等の主となる工事費を積み上げることで、事業規模の把握を行った。

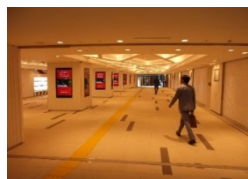
1) 現況整理、概略図の作成

現況整理

- ・ 現行基準（建築基準法、愛知県条例等）への適合状況の整理
- ・ 現地調査（地下街施設、地下鉄施設の現況調査、設備に関する調査）

[illegible]

- ・デジタルサイネージの設置
- ・通路幅員の拡幅
- ・駅との接続開口の拡大
- ・耐震補強工事の実施
- ・周辺開発に合わせたエレベーターの設置

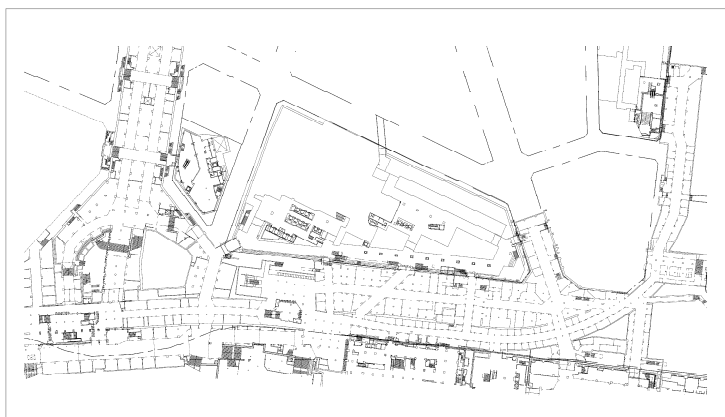


- ・地下街施設の現況設備調査
- ・地下鉄施設の現況設備調査

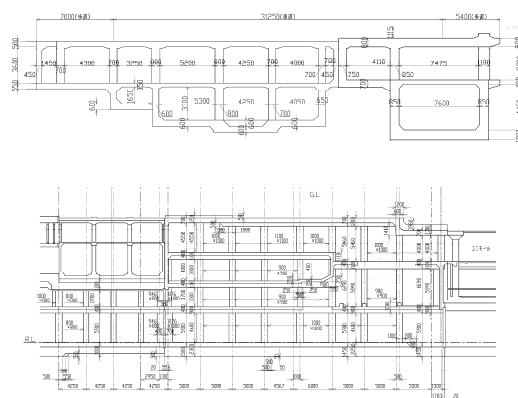


- ・平面図、断面図、縦断図、横断図を作成
- ・地下街施設等の設備図の整理

平面図



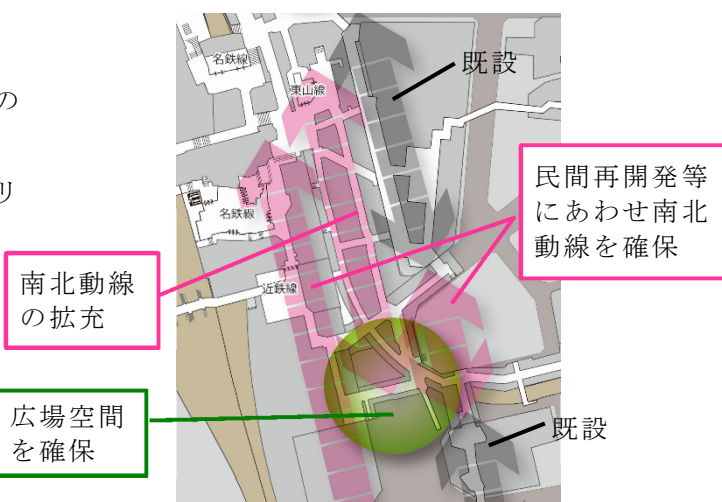
断面図



2) サンロード地下街周辺地下空間概略計画検討

名古屋駅東側における地下歩行者空間のうち、サンロード地下街と隣接する地下街・施設等を含めた改善計画について、名古屋駅周辺まちづくり構想に掲げた歩行者空間の拡充や広場空間の確保に向けた検討案を作成した。なお、検討案には利用者の快適性及び防災性の向上に資する以下の観点を考慮した。

- ・南北動線の拡充
- ・地下街端部等における地下広場空間の設置、位置、規模、形状等
- ・歩行者ネットワーク、避難経路、バリアフリー設備等の整理
- ・地上と地下の歩行者空間の連続性
- ・周辺の開発計画との整合
- ・既存店舗・施設の代替機能確保



○改善計画案の比較

	A案	B案	C案
計画案の方針	地下街を拡張したケースを想定した案	地下街の一部増築と周辺施設を結ぶ広場を想定した案	民間再開発と連携した広場空間の設置を想定した案
計画概要	・避難階段の新設、階段設置に伴う地上部計画 ・拡張部における広場の位置、規模、形状 ・通路拡幅形状 ・既存部の改修 ・拡張部内での既存施設、店舗等の再配置 ・床レベルの設定、既存部との段差解消法 ・E V新設位置	・避難階段の新設、階段設置に伴う地上部計画 ・民間再開発と連携した広場の位置、規模、形状 ・通路拡幅形状 ・既存部の改修 ・既存施設、店舗等の再配置	・避難階段の新設、階段設置に伴う地上部計画 ・民間再開発と連携した広場の位置、規模、形状 ・通路拡幅形状
課題	・地下街事業者との協議、調整 ・現行法への整合と既存適への対応 ・工事期間中の営業対策	・店舗、施設の機能確保が不足する場合への対応 ・周辺開発との整合 ・道路占用の考え方	

3) メイチカ・ユニモール地下街周辺地下空間概略計画検討

名古屋駅東側における地下歩行者空間のうち、メイチカ・ユニモール地下街と隣接する地下街・施設等を含めた改善計画について、まちづくり構想に掲げた歩行者空間の拡充や広場空間の確保に向けた検討案を作成した。なお、検討案には利用者の快適性及び防災性の向上に資する以下の観点を考慮した。

- ・地下広場空間の設置、規模、形状等
- ・地下広場空間の設置に伴う歩行者空間の改善
- ・歩行者ネットワーク、避難経路、バリアフリー設備等の整理
- ・地上と地下の歩行者空間の連続性
- ・隣接する地下街・施設における関連工事との整合
- ・既存店舗・施設の代替機能確保



○改善計画案の比較

	A案	B案	C案
計画案の方針	既存通路、広場の活用強化を想定した案	新たなルートと広場の再配置により回遊性向上を目指す案	地下街の大規模な改編を想定した広場空間を確保する案
計画概要	・避難階段の新設 ・広場の位置、規模、形状 ・地下街の一部拡張 ・既存施設、店舗等の再配置	・避難階段の新設 ・広場の位置、規模、形状 ・地下街の拡張 ・既存施設、店舗等の再配置 ・通路の見通し改善 ・新たな歩行ルート	・避難階段の新設 ・広場の位置、規模、形状 ・地下街の拡張 ・既存施設、店舗等の再配置 ・地下街の大改編
課題	・地下街事業者との協議、調整 ・現行法への整合と既存遡及の対応 ・地上部計画との整合	・店舗、施設の機能確保が不足する場合への対応 ・財産区分の整理 ・工事期間中の営業対策	・周辺計画との整合

- ・上記2)、3)で作成した各検討案について、検討案の実施に向けた組立ての整理を行い、役割分担、整備手法などを考慮した事業スキームを作成した。合わせて補助事業制度に関する整理を行い、事業スキームに盛り込んだ。
- ・周辺地域等における類似工事事例などを参考として設定した工事単価等より、土木工事、設備工事、建築工事等の主となる工事費を積み上げることで、地下空間における改善計画の事業規模の把握を行った。

<空間デザイン検討>

乗換空間計画検討等とともに、玄関口に相応しい風格とにぎわいを感じさせる顔づくりを推進するため、統一感のある良質な空間の形成に向けた名古屋駅周辺における公共施設整備に伴う空間デザインを検討した。

空間デザインを検討するにあたっては、その原則となるトータルデザイン指針（骨子）について、学識者を含めた議論を踏まえとりまとめを行った。

3. 基盤整備の見込み・方向性

名古屋駅ターミナル機能強化検討の方向性については、関係者と協議を重ね、整備計画の検討を行い、平成 28 年度末の整備計画の策定に向けて取り組んでいく。その後、必要な手続・関係機関協議・設計・整備を進めていく。

以下に想定スケジュールを記載する。



想定スケジュール

4. 調査結果と今後の課題

名古屋駅ターミナル機能強化にかかる各種設計条件を整理することにより、複数案を含む検討案を作成でき、あわせてリニア計画や民間再開発等の方向性を促すことができた。

今後は周辺交通への影響や店舗や機械室等の代替機能確保等の課題について関連事業者等と協議調整を行い、各種設計を行うことで、検討を深度化するとともに、西側駅前広場の滞留・交流空間検討、東西通路の整備計画検討、象徴性検討などについても検討を進めていく。

あわせて関連事業者等との協議調整のため、事業費と検討案の整合性等の精査を進めていく。