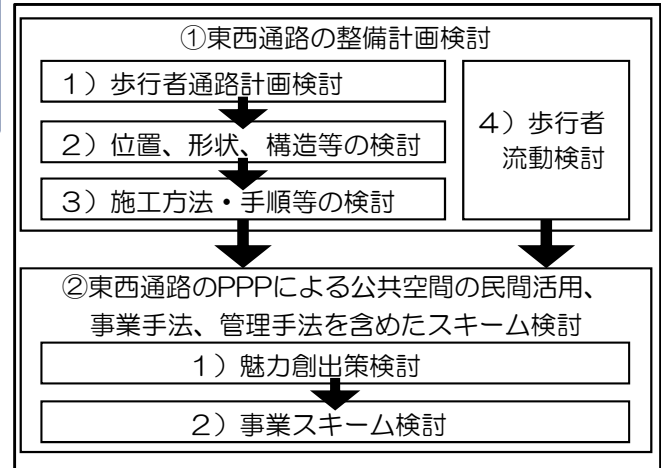


名古屋駅における圏域交流機能検討調査

(調査の手順)



○ (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、各鉄道が平面的立体的に入り組んでおり、複数の動線の交錯等が発生している。本調査では、名古屋駅における東西ネットワークの強化を図るため、新たな東西通路の整備や魅力創出を含めた事業性の検討を行うとともに、新たな通路の接続先である名古屋駅西側駅前広場の基礎調査を実施する。

調査成果

①東西通路の整備計画検討

1) 歩行者通路計画検討

過年度に実施した利用者アンケート調査等より、必要性を整理するとともに、名鉄線・近鉄線とあおなみ線の乗換動線の改善等の整備効果を整理した。

2) 位置、形状、構造等の検討

現地踏査等において把握した課題等から新たな東西通路について、現況図面等を参考に形状の比較検討をしつつ、概略設計を行った。

3) 施工方法・手順等の検討

施工方法・手順等の概略検討を行い、整備を進める上では、鉄道運行に支障がない工事用搬出入ルート・工事ヤード・作業時間の設定、駅利用者の安全性の確保策、保安施設等の代替機能確保等が施工上の前提条件となるため、関係事業者とのより詳細な調整・検討が必要であると確認された。

4) 歩行者流動検討

新たな東西通路の接続先である名古屋駅西側の歩行者流動を把握するため、JR中央コンコース及びJR太閤通南口から西側駅前広場や駅西側のまちへの歩行者の流動状況調査を実施した。

また、JR中央コンコース及び新たな東西通路から駅西側のまち等への最適な歩行者流動の検討を行った。

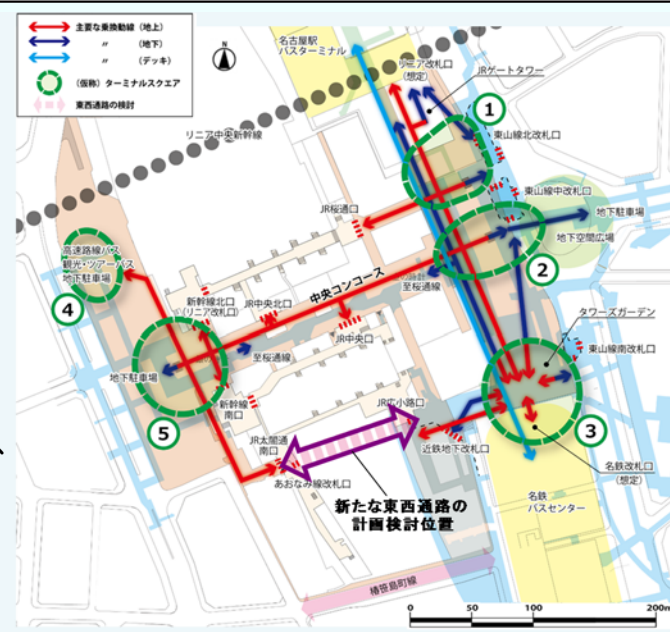
②東西通路のPPPによる公共空間の民間活用、事業手法、管理手法を含めたスキーム検討

1) 魅力創出策検討

新たな東西通路の整備効果をより高めるため、来訪者の利便性向上や賑わい創出を図る魅力創出策の検討を行った。

2) 事業スキーム検討

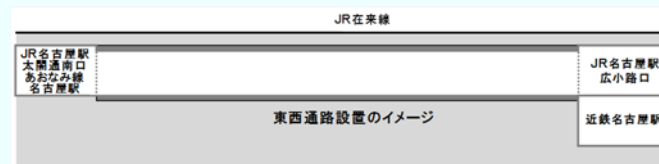
東西通路整備を進める上での整備手法等を考慮した事業スキームの検討を行った。



<新たな東西通路の設置位置イメージ>

<新たな東西通路の形状等の比較>

1案	2案	3案
通路のみ整備	通路+片側魅力創出スペース	通路+両側魅力創出スペース
JR在来線	JR在来線	JR在来線
通路	通路 魅力創出スペース	通路 魅力創出スペース



<新たな東西通路の断面イメージ(東西方向)>

基盤整備の見込み・方向性

新たな東西通路の検討を含む名古屋駅周辺まちづくり構想の主要プロジェクトについては、関係事業者等と協議を重ね、交通基盤整備方針の基本的な考え方の公表を行い、交通基盤整備方針の策定に向けて取り組んでいく。その後、事業化に向けた事業スキームの深度化を図りつつ、整備計画の策定、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29年度 交通基盤整備方針の策定
- 平成30年度～ 必要な手続・関係機関協議・設計・整備

今後の課題

- 今後、鉄道や利用者への影響、既存施設・設備等への影響の把握のため、土質調査や測量調査等の基礎的調査を関係事業者等の協力を得つつ実施するとともに、協議調整及び各種設計を行い検討の深度化を図る。
- 事業化に向けた取り組みを進めるため、官民連携による事業スキームの深度化を進めていく。

名古屋駅における圏域交流機能検討調査			
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	東西通路

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がある。

そうした中、リニア中央新幹線については、平成39年度の品川～名古屋間の開業予定に向けて工事が進められている。リニア中央新幹線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が策定された。

名古屋駅まちづくり構想においては、主要プロジェクトとして、「わかりやすい乗換空間の形成」、「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」、「東西ネットワークの強化」等を位置付けており、本調査では、「東西ネットワークの強化」の検討すべき内容である「既存通路の有効活用」、「椿笹島町線の快適な歩行環境の整備」、「駅東西を結ぶ新たな通路の検証」の中の「駅東西を結ぶ新たな通路の検証」について、JR広小路口とJR太閤通南口を結ぶ鉄道直下における東西通路整備や魅力創出を含めた事業性の検討を行うとともに、新たな通路の接続先である名古屋駅西側駅前広場の基礎調査を実施する。

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

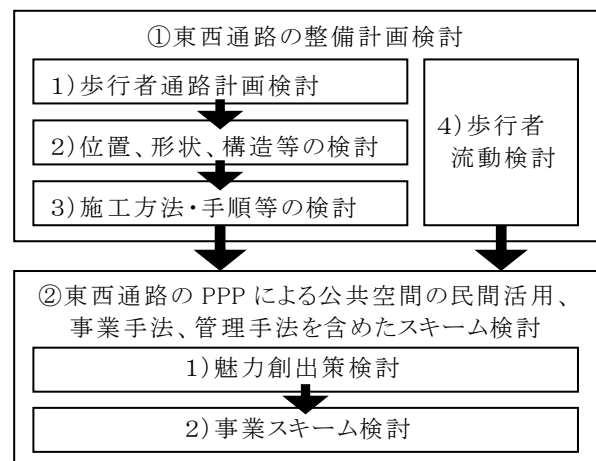
①東西通路の整備計画検討

1) 歩行者通路計画検討

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、課題などを把握するとともに、JR中央コンコース南側における新たな東西通路について、必要性や整備効果を整理した。

2) 位置、形状、構造等の検討

現地踏査等において把握した課題等から新たな東西通路について、関係事業者等の協力を得つつ、現況図面等を参考に概略設計を行った。



業務フロー

3) 施工方法・手順等の検討

既存施設・設備等への影響を想定するため、施工方法・手順等の概略検討を行った。

4) 歩行者流動検討

新たな東西通路の接続先である名古屋駅西側の歩行者流動を把握するため、JR中央コンコース及びJR太閤通南口から西側駅前広場や駅西側のまちへの歩行者の流動状況の基礎調査を実施した。

また、歩行者流動調査結果を活用し、JR中央コンコース及び新たな東西通路から駅西側のまち等への最適な歩行者流動の検討を行った。

②東西通路のPPPによる公共空間の民間活用、事業手法、管理手法を含めたスキーム検討

1) 魅力創出策検討

新たな東西通路の整備効果をより高めるため、来訪者の利便性向上や賑わい創出を図る魅力創出策の検討を行った。

2) 事業スキーム検討

東西通路整備を進める上での整備手法等を考慮した事業スキームの検討を行った。

(2) 調査結果

①東西通路の整備計画検討

1) 歩行者通路計画検討

ア) 必要性の整理

平成24年10月に、名古屋駅の利用者にアンケート(来街者(約10,500票)・居住者(約1,100票)・事業者(約100票))を実施した。アンケート項目のうち、「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」として、「各交通機関の乗換え経路の分かりやすさ」、「各鉄道機関の乗換えの際の段差・高低差」、「駅東と駅西の行き来のしやすさ」、「スロープやエレベーターなどのバリアフリー設備」、「待合わせや休憩をする空間」、「名古屋の玄関口としての風格や魅力」、「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」などが選択されている。

上記アンケート結果を参考にして、平成26年9月に名古屋駅周辺まちづくり構想を策定し、「わかりやすい乗換え空間の形成」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」、「東西ネットワークの強化」などの主要プロジェクトの検討を進めている。

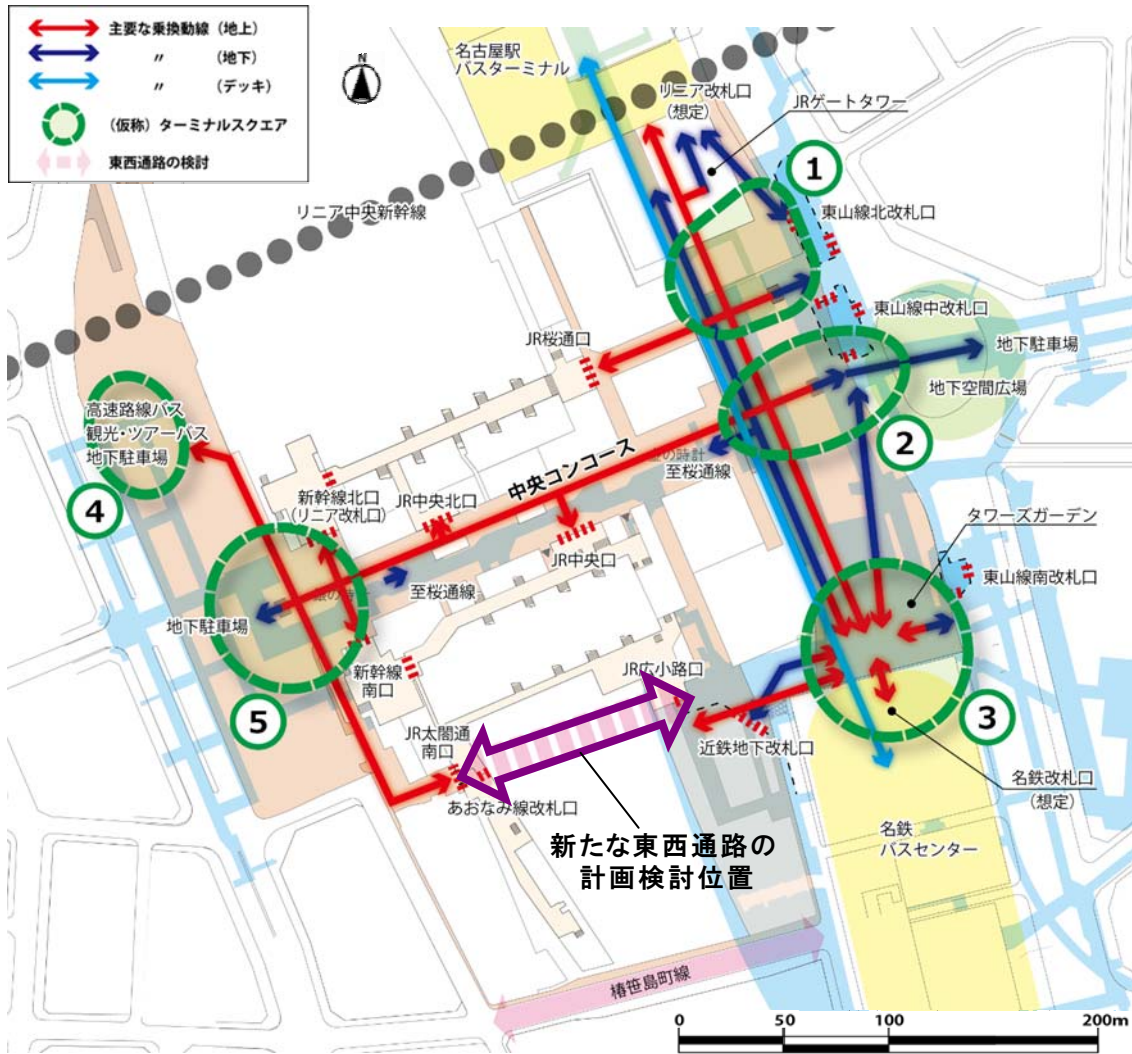
このうち、「東西ネットワークの強化」においては、歩行者が集中するJR中央コンコースの快適性の向上、乗換え動線が迂回する駅東側の名鉄線、近鉄線と駅西側のあおなみ線との乗換え利便性の向上、ビジネスの拠点である駅東側とサブカルチャーや多国籍の店舗など多様性のある駅西側のまちへの動線の強化を図るため、JR広小路口とJR太閤通南口を結ぶ平面で直線的な東西通路の整備検討が必要である。

イ) 整備効果の整理

名鉄線・近鉄線とあおなみ線との乗換えは、新たな東西通路により、迂回が必要ない直線的な乗換え動線に改善する。

また、乗換え経路が新たな東西通路に分散されることにより、JR中央コンコースの快適性が向上する。

さらに、新たな東西通路の先では、駅東側においてわかりやすい乗換え空間のターミナルスクエア③につながるため、駅東西の交流促進も期待される。



新たな東西通路の設置位置イメージ

2) 位置、形状、構造等の検討

J R 広小路口と J R 太閤通南口を結ぶ平面で直線的な東西通路整備の概略設計を行った。

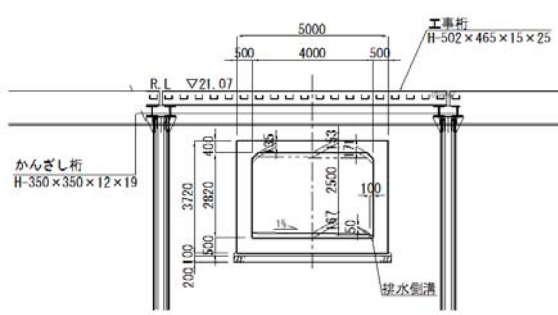
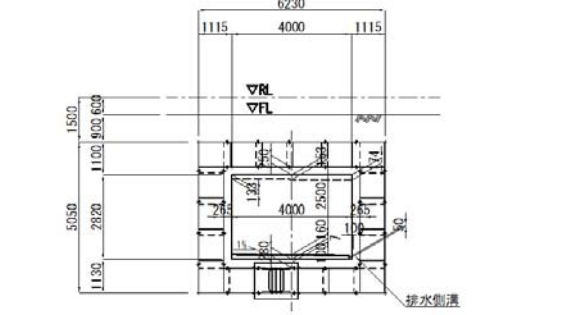
【検討を行った内容】

- ・ 駅東西の交通施設間の乗換やまちへの動線を確保する位置、規模
- ・ 現場状況等を踏まえた構造、施工方法
- ・ 東西通路の魅力創出を図るためのスペース
- ・ 概略設計図の作成

新たな東西通路の計画検討位置では、接続先の J R 広小路口改札、J R 太閤通南口改札、あおなみ線改札において乗降客の利用がある。また、通路の計画検討位置の直上には、J R 在来線の東海道本線、中央本線、関西本線等があり、J R 広小路口の地下部分には近鉄名古屋駅がある。

以上のように、駅施設等が近接している状況を踏まえ、施工方法の比較検討を行った。

<新たな東西通路の施工方法等の比較>

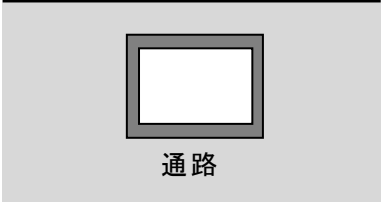
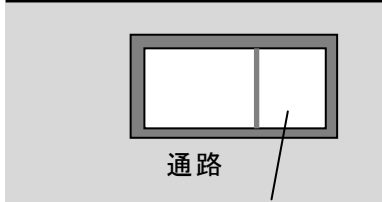
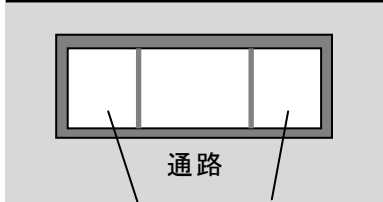
開削工法	非開削工法
<p style="text-align: center;">A 案 工事桁による開削工法</p>	<p style="text-align: center;">B 案 エレメントけん引工法 (HEP&JES 工法)</p>
<p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事桁により軌道を橋梁化しつつ軌道下部を開削し、ボックスカルバートを構築する工法 ・工事桁の支持杭、土留め、工事桁設置・撤去等を鉄道運行に支障のない深夜等に軌道内から行う 	<p><特徴></p> <ul style="list-style-type: none"> ・継手部を有した鋼製エレメントを到達側から順次けん引し、鋼製エレメントによるボックスを構築後、内部の掘削を行う工法 ・東西接続部に発進側と到達側の立坑(工事ヤード)が常時必要
	

※寸法等については今後検討

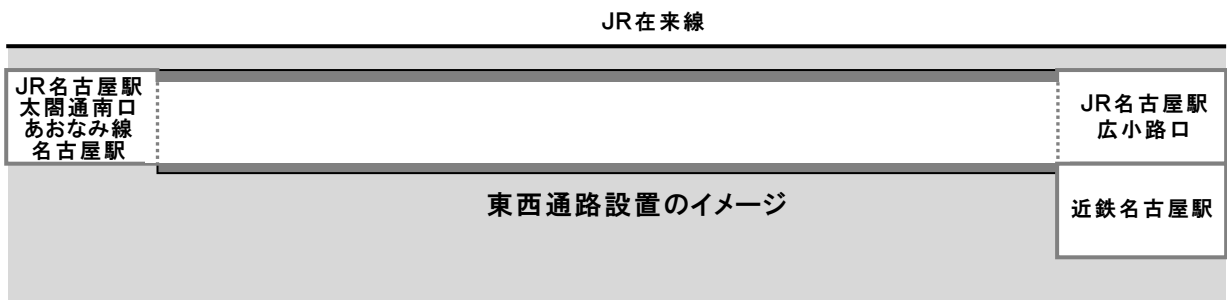
施工方法等の比較検討の結果、B案の東西接続部の立坑の確保は、駅構造物が近接している現場状況等から困難なため、A案の工事桁による開削工法を選定した。

また、A案の開削工法によるボックスカルバート構造を想定し、魅力創出を図るためのスペースを考慮した形状の比較検討を行った。

<新たな東西通路の形状等の比較>

1 案	2 案	3 案
<p style="text-align: center;">通路のみ整備</p>	<p style="text-align: center;">通路+片側魅力創出スペース</p>	<p style="text-align: center;">通路+両側魅力創出スペース</p>
<p style="text-align: center;">JR在来線</p>  <p style="text-align: center;">通路</p>	<p style="text-align: center;">JR在来線</p>  <p style="text-align: center;">通路</p> <p style="text-align: center;">魅力創出スペース</p>	<p style="text-align: center;">JR在来線</p>  <p style="text-align: center;">通路</p> <p style="text-align: center;">魅力創出スペース</p>

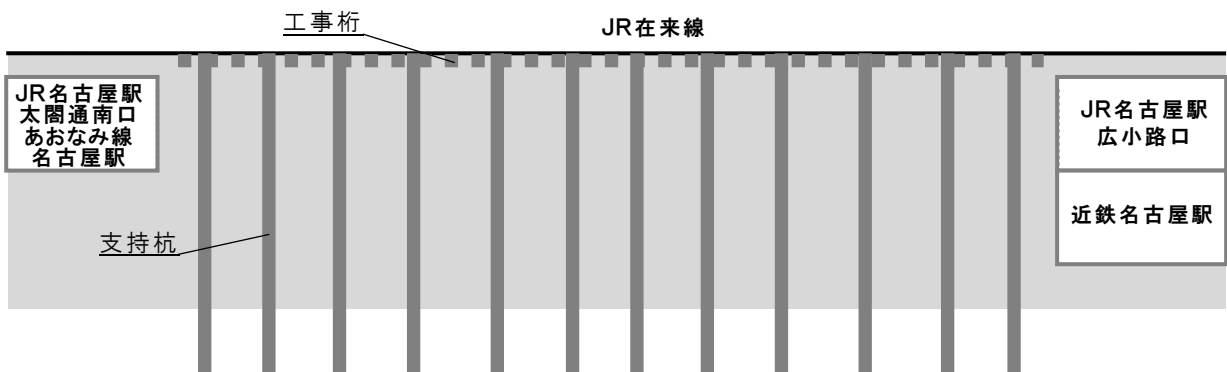
< 新たな東西通路の断面イメージ（東西方向） >



3) 施工方法・手順等の検討

新たな東西通路の整備を進める上で、鉄道や利用者への影響や既存施設・設備等への影響を想定するため、施工方法・手順等の概略検討を行った。

STEP 1 準備工・工事桁・仮ホーム設置工



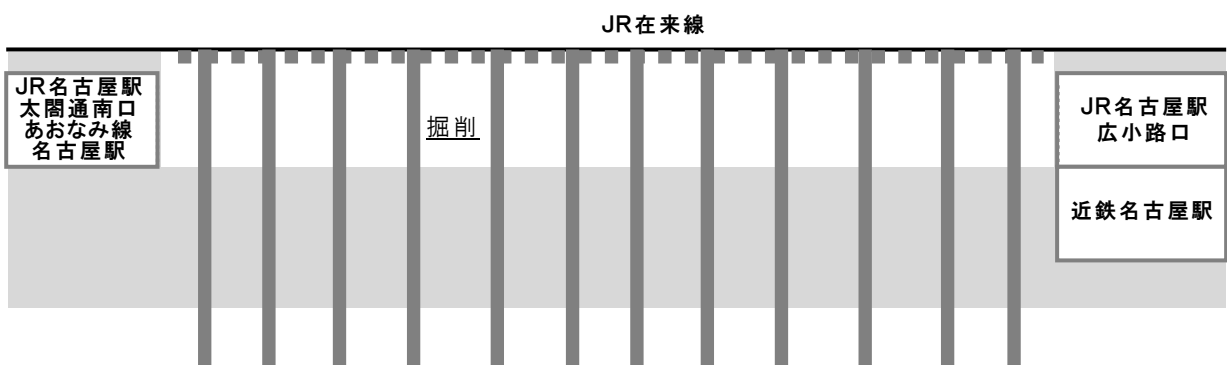
【準備工】

- ・ 工事中搬入ルート確保、支障施設等の移設、仮設ホームの設置を行う。

【工事桁設置工】

- ・ 開削工事区間の支持杭及び工事桁の施工を行う。

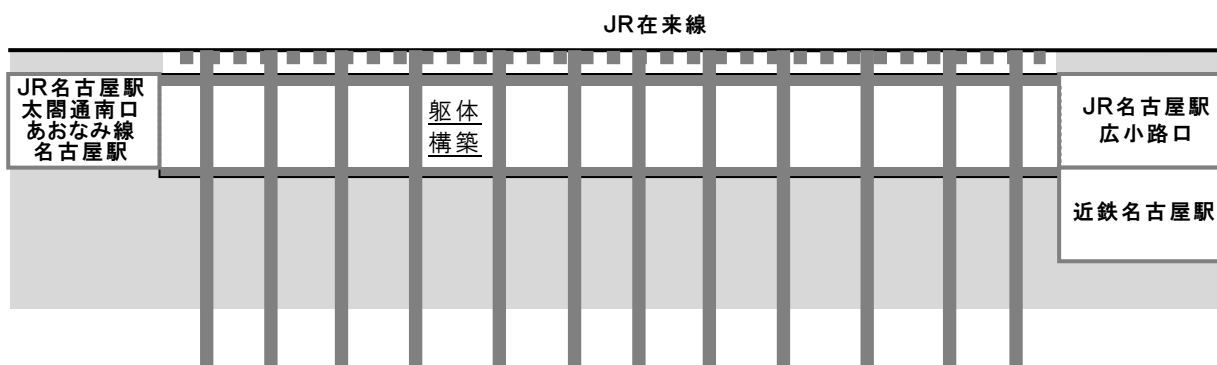
STEP 2 掘削



【掘削】

- ・ 上部より段階的に掘削し、土留め等を行う。

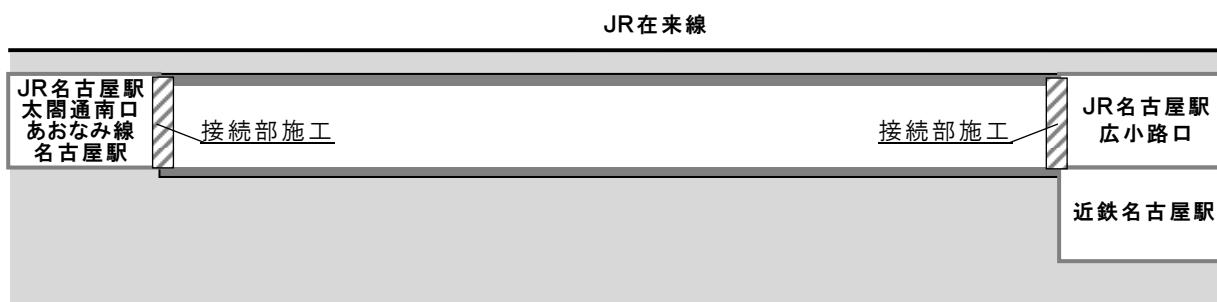
STEP 3 躯体構築



【躯体構築】

- ・ 下床版・側壁・中柱・上床版の順序で躯体施工を行う。

STEP 4 躯体完成



【躯体完成】

- ・ 躯体完成後、広小路口及び太閤通南口接続部の施工を行い、仕上げとして内装・設備工事を行う。

【工事桁等の撤去】

- ・ 軌道工事桁や仮設ホームの撤去等を行う。

新たな東西通路の整備を進める上では、鉄道運行に支障がない工事用搬出入ルート・工事ヤード・作業時間の設定、駅利用者の安全性の確保策、保安施設等の代替機能確保等が施工上の前提条件となるため、今後、関係事業者とのより詳細な調整・検討が必要であることが確認された。

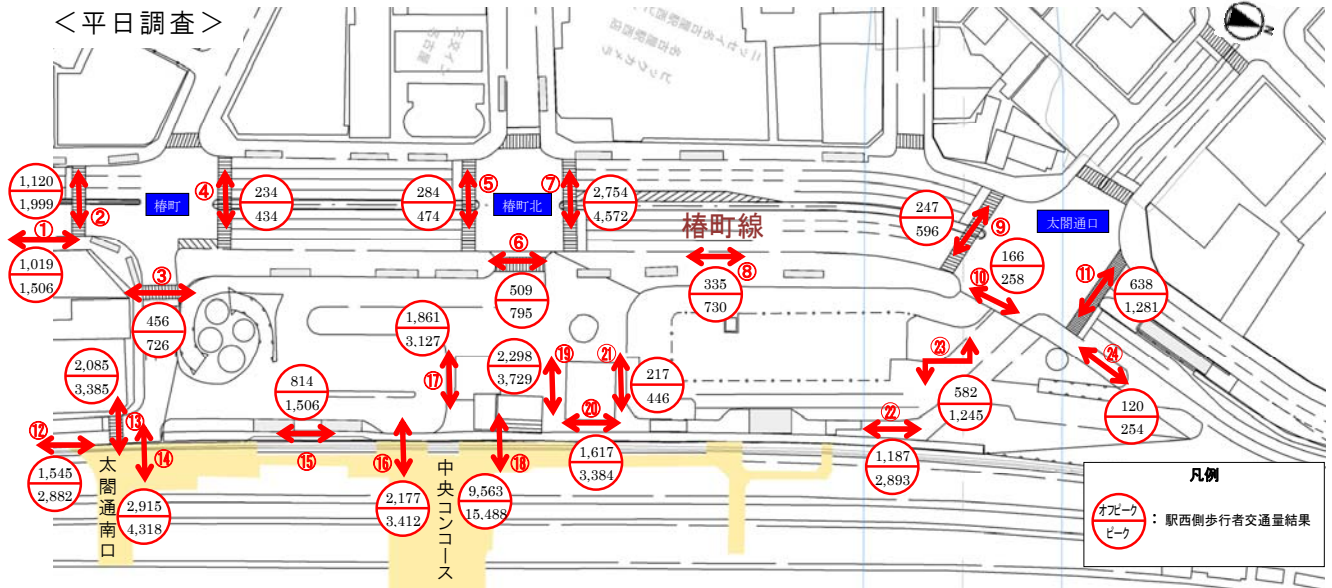
4) 歩行者流動検討

ア) 駅西側の歩行者流動調査

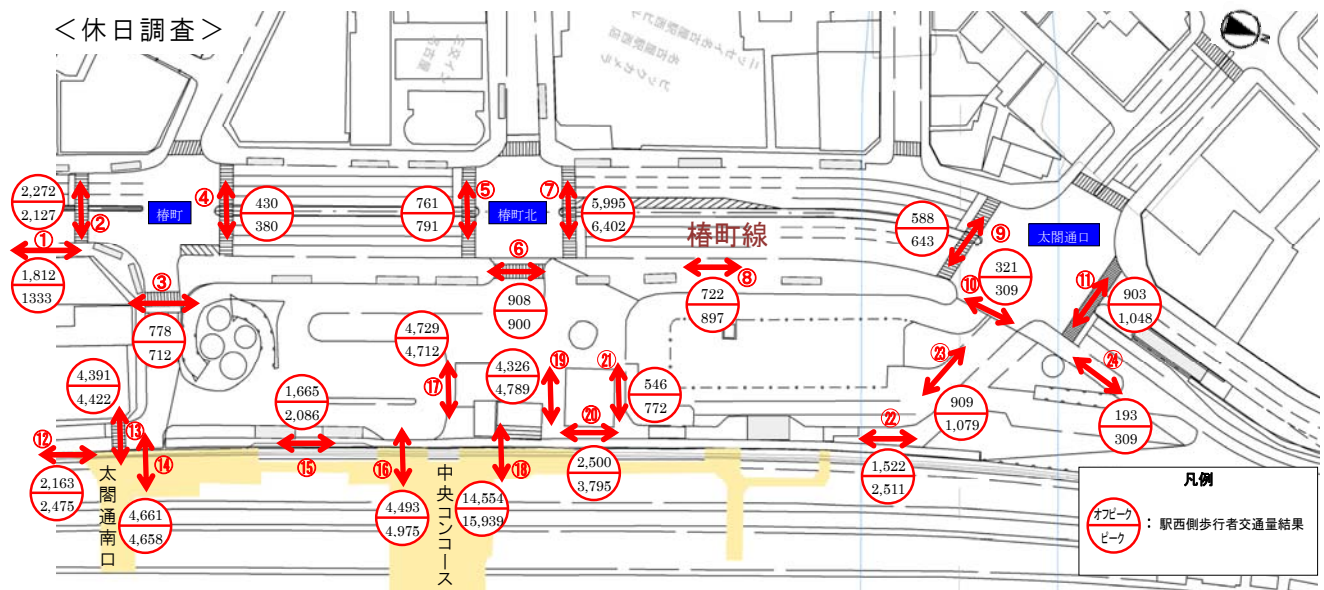
JR中央コンコース及び西側駅前広場から駅西側のまちへの歩行者の流動状況の調査を平日及び休日のピーク時間、オフピーク時間のそれぞれ2時間、24箇所において以下のように実施した。

< 歩行者流動調査実施日等 >

調査区分		時間帯	調査予定日
平日調査	ピーク時間	17:00-19:00	平成28年11月24日(木)
	オフピーク時間	13:00-15:00	
休日調査	ピーク時間	17:00-19:00	平成28年11月20日(日)
	オフピーク時間	13:00-15:00	



名古屋駅西側歩行者流動調査結果(自転車含む) 単位: 人・台/2h
 【H28.11.24(木) オフピーク 13:00-15:00/ピーク 17:00-19:00】



名古屋駅西側歩行者流動調査結果(自転車含む) 単位: 人・台/2h
 【H28.11.20(日) オフピーク 13:00-15:00/ピーク 17:00-19:00】

イ) 駅西側の歩行者流動検討

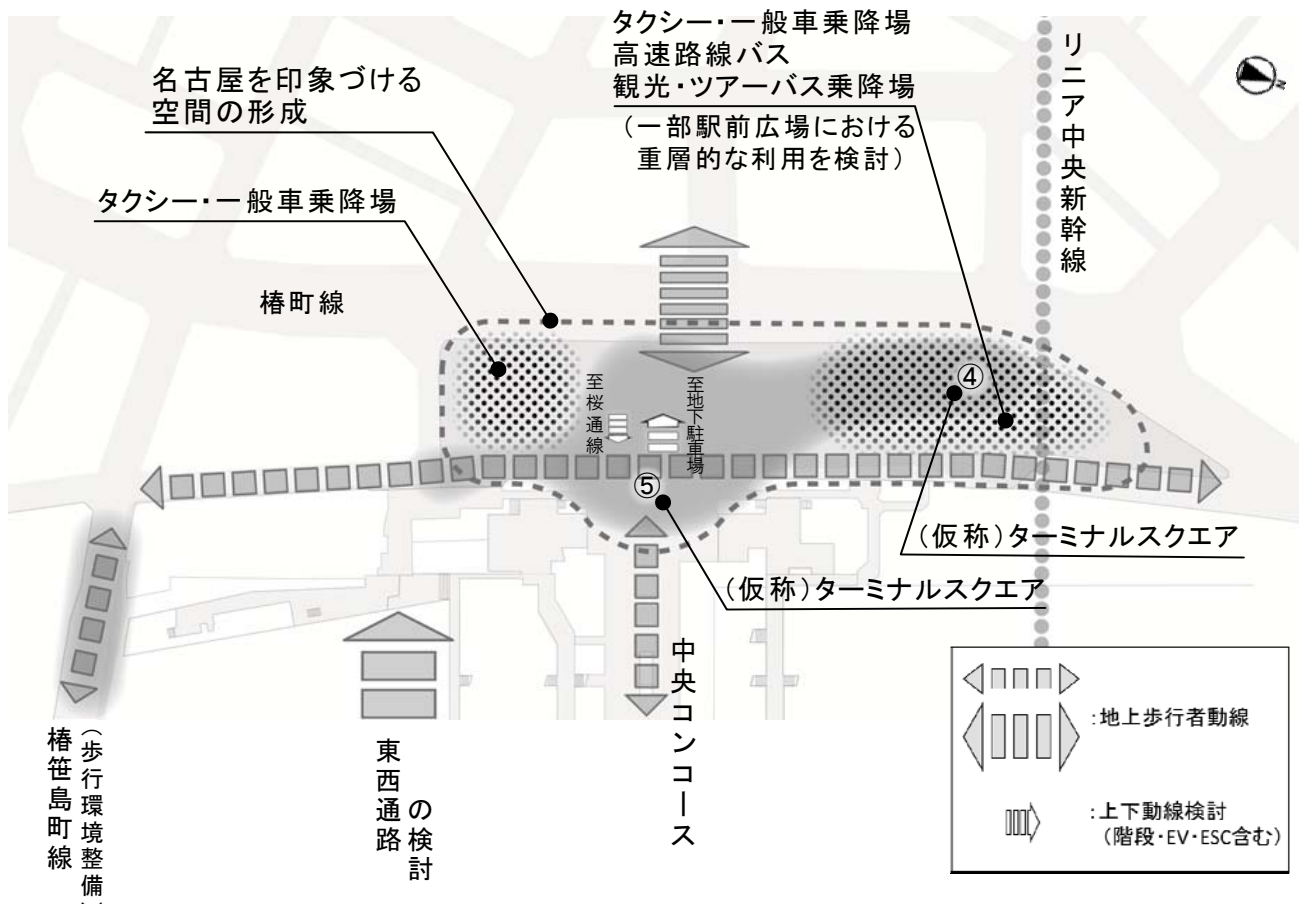
歩行者流動調査の結果より、名古屋駅から西側駅前広場や駅西側へのまち等への歩行者流動の特性について整理した。

- ・地点⑩や⑮の中央コンコースから西方面への流動では、地点⑮の幅員が狭い箇所においても直線的に利用されている。
- ・地点⑭の太閤通南口から西方面への流動は、地点⑭、⑯、⑰を合わせた駅からの出入り全体の2割程度ある。
- ・西側駅前広場内の南北方向の流動は、地点⑮の幅員が狭い箇所においても多く利用されている。
- ・全体的に平日はピーク時とオフピーク時の通行量の変動が大きく、休日は小さい。
- ・平日、休日ともに駅（地点⑩⑮）から西方面への流動が多い（地点⑦）が、北西方面（地点⑨⑪）や南西方面（地点①②⑬）にも分散利用されている。

上記の歩行者流動の特性等から、新たな東西通路や中央コンコースから駅西側のまち等への最適な歩行者流動についての検討を行った。

- ・中央コンコースから西方面への直線的な流動を考慮し、歩行者動線を確保する。
- ・太閤通南口から西方面への流動は、新たな東西通路による影響も考慮し、歩行者動線を確保する。
- ・西側駅前広場内の南北方向の流動を考慮し、歩行者動線を確保する。
- ・名古屋駅から北西方面や南西方面への流動を考慮し、歩行者動線を確保する。

最適な歩行者流動の検討結果については、別途検討を進めている駅前広場周辺の再整備の計画検討に反映する。



名古屋駅西側駅前広場周辺における施設配置と主要歩行者動線のイメージ

②東西通路の PPP による公共空間の民間活用、事業手法、管理手法を含めたスキーム検討

1) 魅力創出策検討

ア) 名古屋駅及びその周辺の現状

平成 24 年 10 月に実施した、名古屋駅の利用者に対するアンケート調査結果のうち、「これからの名古屋駅周辺のまちづくりに望まれること」において多く選択されたものの一つとして、「店舗や飲食店などの商業機能を充実させる」がある。また、平成 28 年 7 月に公表された「都市ブランド・イメージ調査」等によると、名古屋市は魅力が低い結果となっており、魅力創出が必要であるが、経済活動等は活発であるとされている。以上のことから、特に名古屋市の玄関口である名古屋駅は魅力・賑わいの創出が重要であると整理し、活用すべき魅力・賑わいの資源や充実させるべき空間・機能について検討した。

イ) 魅力創出策の検討

新たな東西通路の整備効果を高めるため、来訪者の利便性向上や賑わい創出の検討を行い、導入が考えられる施設について整理した。

<東西通路の魅力創出スペースにおいて導入が考えられる施設>

	施設	期待される効果	課題
①	商業(店舗)施設	・ 飲食・買い物サービス等の提供 ・ 賑わいの創出 (例：なごやめし等「食」への関心に着目した地元グルメ等)	・ 既存の飲食店との競合、周辺の商業施設との競合
②	イベント等の常設スペース	・ イベントや展示等による情報発信力の強化 ・ 賑わいの創出	・ 周辺のイベントスペースとの競合
③	ロッカー、宅配ボックス、ATM等のサービス	・ 来街者、日常の駅利用者の両方に向けた利便性が向上	・ 賑わい創出の効果は小さい
④	広報施設(②と併用可能)	・ デジタルサイネージ等を活用した施設案内や地域情報案内 (例：中部圏の観光振興等に資するPR等)	・ 既存の広報機能との競合 ・ 案内コンテンツ等の更新・管理

ウ) 魅力創出策導入の課題

新たな東西通路の魅力創出スペースに導入を想定する施設については、名古屋駅の東側において進展する大規模な再開発事業や名鉄名駅再開発計画等の再開発計画における新たな施設の内容や規模等を詳細に分析し、名古屋駅周辺の魅力創出との連携を考慮する必要がある。

2) 事業スキーム検討

新たな東西通路の整備・管理・運用に向けて、公設民営方式（DBO方式）を始めとするPPPの導入を検討するとともに、他都市事例等を参考に歩行者等が通行する空間と魅力創出スペースの併設が可能な、官民連携による事業スキームを検討した。

＜新たな東西通路への活用が想定される事業スキームの例＞

事業スキーム名	事業主体	国庫補助率
道路交通環境改善促進事業	地方公共団体	1/2
都市・地域交通戦略推進事業	地方公共団体など	1/3
都市再生整備計画事業	地方公共団体など	40%
鉄道駅総合改善事業	第3セクター	2/10
交通結節点改善事業	地方公共団体	1/2

※その他、自由通路の整備及び管理に関する要綱による整備等がある

※新たな東西通路部のみ対象と想定される事業スキームを含む

新たな東西通路の整備に向けては、歩行者等が通行する空間とともに魅力創出スペースの活用が想定されているため、整備段階だけではなく、整備後の運営の自由度も考慮した事業スキーム等を組み合わせることなどを検討する必要がある。

3. 基盤整備の見込み・方向性

新たな東西通路の検討を含む名古屋駅周辺まちづくり構想の主要プロジェクトについては、関係事業者等と協議を重ね、交通基盤整備方針の基本的な考え方の公表を行い、交通基盤整備方針の策定に向けて取り組んでいく。その後、事業化に向けた事業スキームの深度化を図りつつ、平成30年度以降には、整備計画の策定、必要な手続・関係機関協議・設計・整備を進めていく。

H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度以降
整備方針の基本的な考え方の公表			整備方針の策定	整備計画の策定、必要な手続・関係機関協議・設計・整備			

想定スケジュール

4. 今後の課題

今後は、新たな東西通路の整備による鉄道や利用者への影響、既存施設・設備等への影響について詳細に把握するために、現場における土質調査や測量調査等の基礎的調査を関係事業者等の協力を得つつ実施するとともに、協議調整及び各種設計を行うことで、検討の深度化を図る。その際、関連する名古屋駅周辺まちづくり構想の主要プロジェクト等との整合を図りつつ検討を進めていく。

あわせて事業化に向けた取り組みを進めるため、官民連携による事業スキームの深度化を進めていく。