

リニア中央新幹線の波及効果を より拡大させるために

～名古屋駅の機能強化と駅周辺地区再開発のあり方～

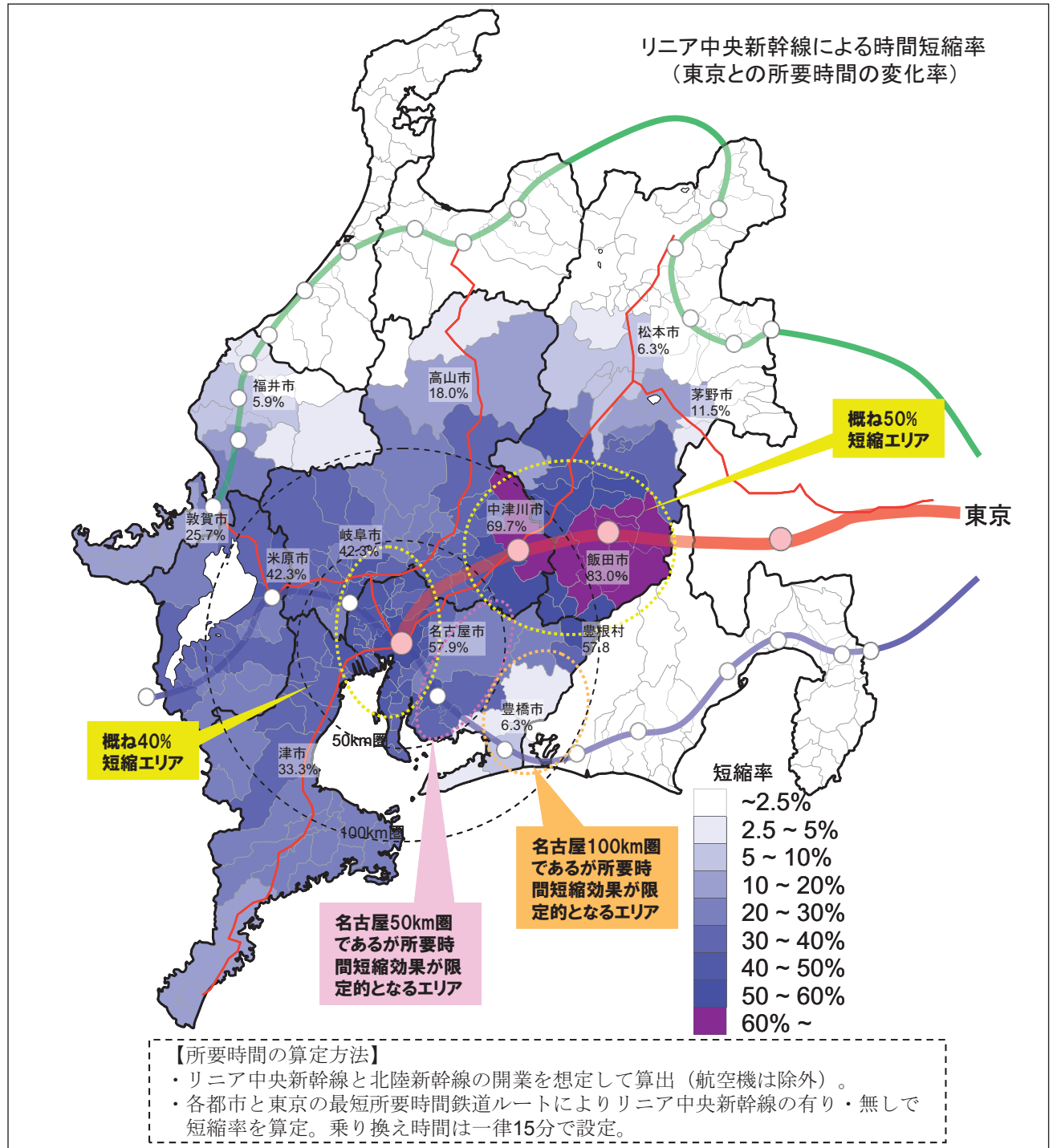
概要版

公益財団法人 中部圏社会経済研究所

■1 リニア中央新幹線開業に伴う時間短縮分布

2027年にリニア中央新幹線が開業（予定：品川～名古屋間）します。これにより、東京との所要時間は中部圏の広範囲なエリアで短縮しますが、短縮率は地域により異なります。リニア時代の中部圏の地域づくりは、時間短縮の地域分布を念頭に置いて考える必要があります。特徴的な地域は以下の通りです。

	主たる地域	東京との時間短縮率
名古屋市から50km圏	名古屋市を中心とする尾張地域	40%～50%短縮し、インパクトが大きい。
	モノづくり産業の集積する西三河地域	短縮率は10%～30%で限定的。
	四日市市等三重県北勢地域	短縮率は30%～40%が期待できる。
名古屋市から100km圏	豊橋市を中心とする東三河地域	直接的な時間短縮は生じない。
	中津川市を中心とする東濃地域	60%以上の短縮率が期待でき首都圏と名古屋圏の双方との時間短縮が享受できる。
	三重県津市、滋賀県米原市等	短縮率は20%～30%が期待できる。



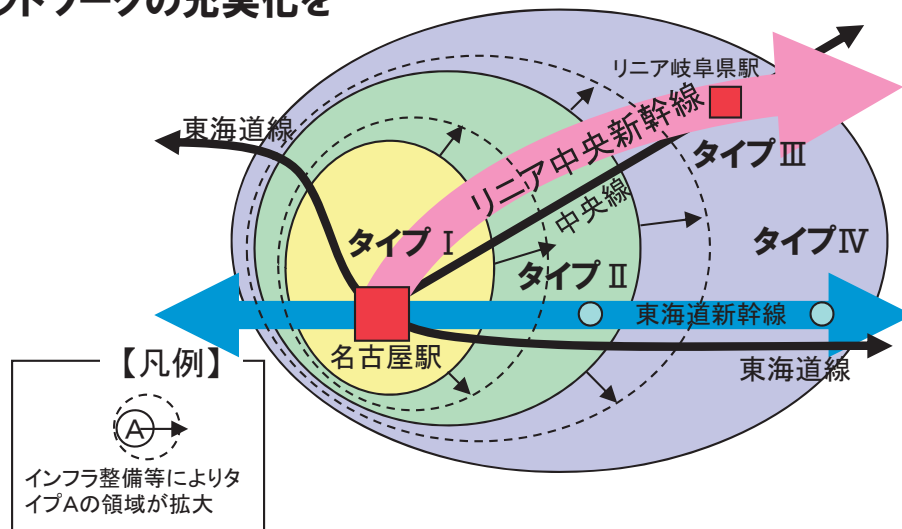
■2 リニア時代の地域づくりの方向

リニア中央新幹線の開業による時間短縮の見通しや、地域の特性を踏まえると、リニア時代の拠点都市の成長を促す地域づくりのあり方が見えてきます。その方向性は4つのタイプの地域別に整理することができます。

類型	地域の特徴と位置づけ	地域づくりの方向
タイプⅠ	首都圏との一体的な交流が可能になり、多様な都市機能や産業機能の立地が期待できる都市。 (例)名古屋市、一宮市、岐阜市等	業務機能、商業機能、交流機能、居住機能等について、リニア駅と近接した立地条件を活かし、新たな機能増進を図ることで、地域を牽引する拠点都市として新たな発展を目指すことが望まれます。
タイプⅡ	名古屋駅経由での時間短縮が限定的であることから、名古屋駅へのアクセス向上が重要となる都市。 (例)豊田市、岡崎市、半田市等	時間短縮効果を最大限に享受するために、名古屋駅へのアクセス性を高めるとともに、地域の拠点駅の使い易さを高めていくことが望まれます。その上で、多様なライフスタイルを実践できる地域として発展することが期待されます。
タイプⅢ	大幅な時間短縮を享受できる小規模都市で、大都市との連携による地域資源の活性化が期待される都市。 (例)中津川市、飯田市	リニア中間駅へのアクセス網を整備することが求められ、その結果、広域的交流の新たなゲートウェイとしての役割が期待されます。観光や郊外居住など、大都市との連携による地域の活性化を目指していく必要があります。
タイプⅣ	東海道新幹線のひかり号増便等により利便性向上が期待される都市。 (例)豊橋市、浜松市等	ひかり号の増便等が実現すれば、東海道新幹線の利便性が高まることから、新幹線駅を有する資質を更に活性化させて発展していくことが期待されます。

リニアに結節する交通ネットワークの充実化を

リニア中央新幹線開業後の中部地域が、リニア開業効果をより広域的に享受しながら発展していくためには、リニアと接続するインフラ網を更に充実化させ、タイプⅠやタイプⅡの地域が拡大していく地域構造を目指していく必要があります。



■3 名古屋駅周辺地区に求められる役割

名古屋市は、我が国における三大都市圏の一つを構成する母都市でもあり、名古屋駅はリニア中央新幹線のターミナル駅となることから、リニア時代の中部地域の発展を考える上で最も重要な位置づけとなります。このため、リニア中央新幹線が開業を予定している2027年までに、名古屋駅周辺地区の開発像を検討していくことが重要な課題です。

タイプⅠに属する名古屋市における名古屋駅周辺地区の役割は、以下の事項が挙げられます。

- ①業務機能：本社機能、支社支店機能、バックアップ機能等の立地促進
- ②商業機能：拠点的商业機能の集積促進
- ③交流機能：コンベンション機能等の整備
- ④居住機能：リニアを利用するライフスタイルの実現

■4 欧州諸都市に学ぶ高速鉄道駅周辺開発のトレンド

欧州では、各国が鉄道の高速化に取り組んでおり、これに呼応した拠点駅のリニューアルと駅周辺地区の開発を進めています。ここでは、名古屋駅周辺地区のまちづくりに向けて参考となる事例を紹介します。

アムステルダム中央駅

アムステルダムは、人口76万人のオランダの首都です。中央駅は背後を運河に接していますが、この運河上に人工地盤を組み合わせて高速道路を整備し、鉄道駅と結節させる計画を進めています。結節される高速道路は3層構造で、バスや自家用車などを円滑に処理する計画です。これにより、アムステルダム中央駅は、高速鉄道と高速道路が結節するターミナルとなります。



アムステルダム南駅

アムステルダム南駅は、中央駅とスキポール空港の間に位置します。中央駅周辺の旧市街地は古都を保存する必要があるため、南駅周辺地区に新たな都市機能の集積を図ることが狙いです。駅上部に人工地盤を整備し、この人工地盤上に都市機能を整備し、人工地盤の下部で全ての交通を処理する計画です。これにより、駅両側地区の一体性を高めることが可能となります。



ウィーン中央駅



ウィーンは、人口173万人のオーストリアの首都です。音楽の都、芸術文化都市、住みやすい都市、国際コンベンション都市など、様々な顔を持つ都市ですが、これまでは古都保存路線を歩んできました。近年の鉄道の高速化に伴い、古都を保存しつつ駅の大規模改修に着手し、駅周辺開発も推進しています。

【中央駅大規模改修（左上写真）】

駅は、乗換の利便性やバリアフリーに積極的に配慮した計画とし、旧市街地と反対側（写真の右側）に大規模な駐車場、バイクスペース、タクシープール、キス&ライドスペースなど交通結節機能を集中的に配置する計画です。また、駅の両側を結ぶ歩行者動線が6本整備される予定です。

【駅周辺開発（左下写真）】

駅から連担する鉄道沿線地域を開発し、新都心地域を形成する計画です。メインストリートには商業機能や宿泊機能を導入し、背後にオフィス機能、居住機能、教育機関などの立地を予定しています。緑豊かな中層開発としていることも特徴です。



事例から学ぶトレンド

欧州の諸都市の事例から学ぶべきトレンドは、以下の事項が挙げられます。リニア中央新幹線のターミナル駅となる名古屋駅周辺地区においても、参考にすることが望ましい事項です。

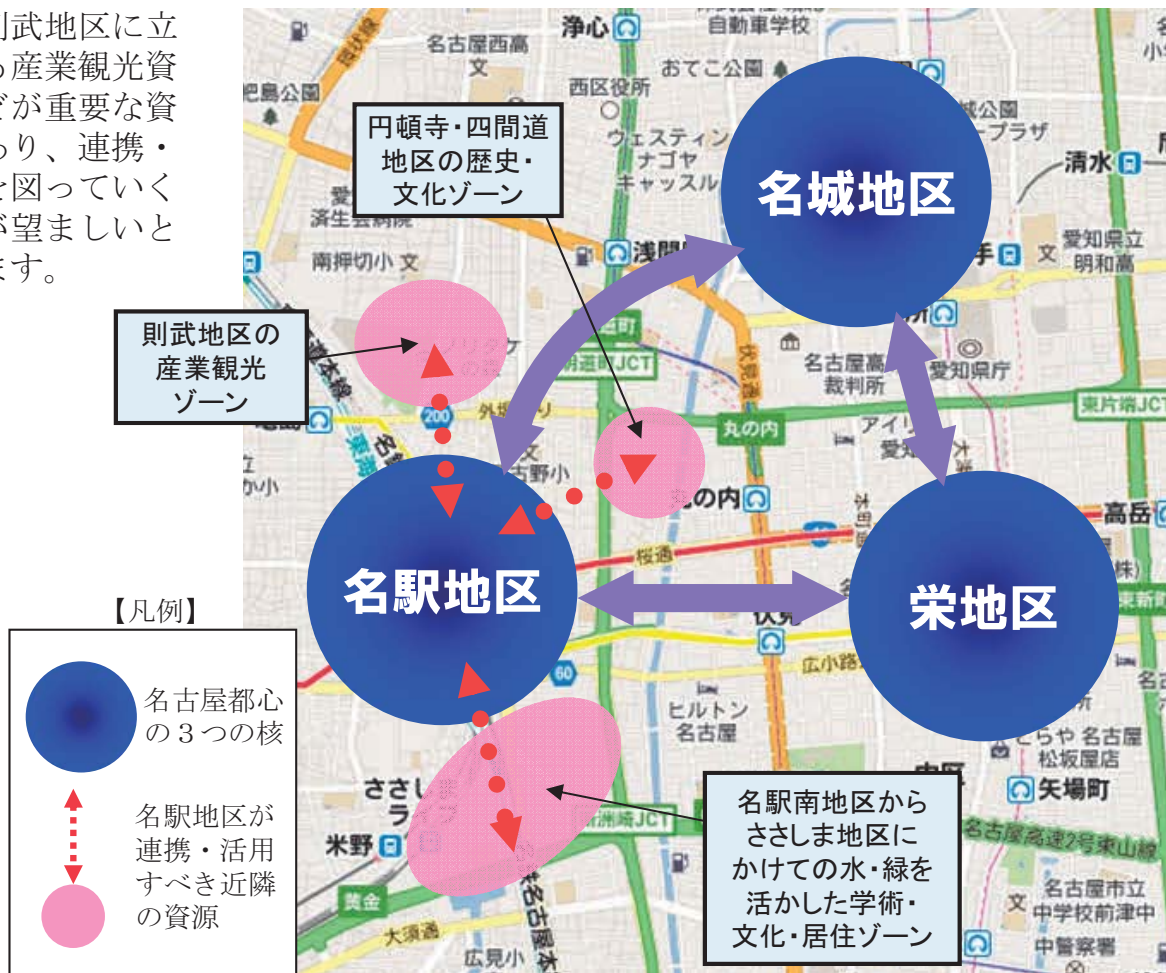
- ◆ゆとりある空間形成とヒューマンスケールの開発を行っていること
- ◆鉄道、道路、公共交通および歩行者による多モードの交通の結節に工夫がされていること
- ◆コンベンション機能、大学機能等の公共施設を中核施設として導入していること
- ◆駅徒歩圏における居住機能の整備を重視し、駅周辺地区の夜間人口の確保を計画的に図っていること
- ◆駅の両側地区を結ぶ連絡動線を確保していること

■5 名駅地区の位置づけと近隣資源

名古屋都心ビジョン2030（名古屋都市センター）では、市内にある3つの核の魅力を高めていくことが、都心の中枢性を高め、ステイタスを強化していくことに繋がるとしています。とりわけ、名駅地区は、「スーパーターミナルシティ」として位置づけられ、土地の高度利用や広域活動拠点の立地促進、公共交通結節機能の拡充、地上・地下立体的歩行者空間の整備などが求められるとしています。

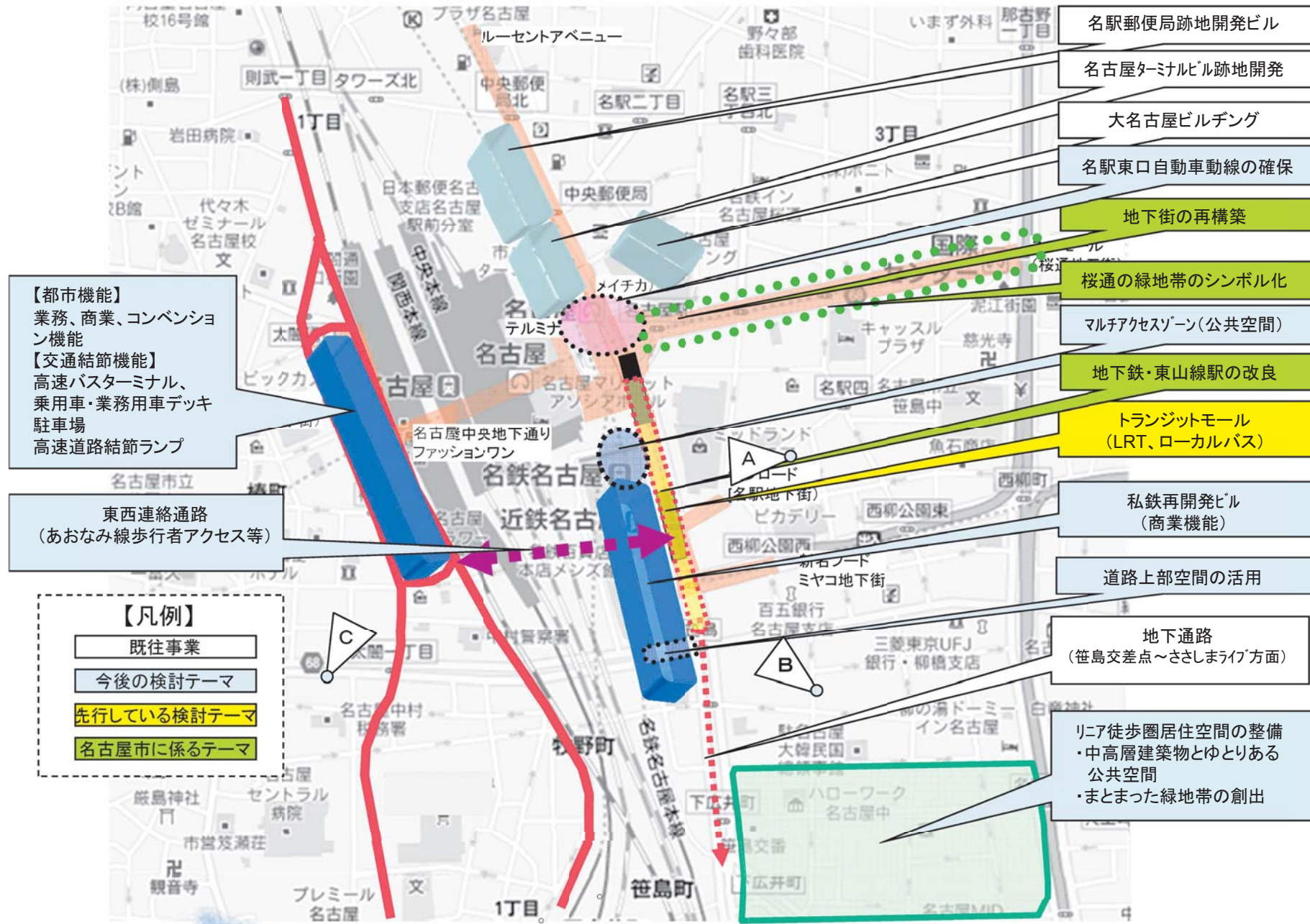
これを踏まえ、当財団では、3つの核の個性を活かしつつ相乗効果を促して名古屋市らしい新しい魅力を創出していくことを考慮し、名駅地区近隣にある資源を活用しながら、魅力的な都心の形成を図っていく必要があると考えました。名駅地区が活かすべき近隣資源としては、円頓寺・四間道などの歴史・文化的資源や、ささしま地区から名駅南地区にかけての中川運河と堀留等の水際線をはじめとした都市空間における憩いを育む資

源、則武地区に立地する産業観光資源などが重要な資源であり、連携・活用を図っていくことが望ましいと考えます。



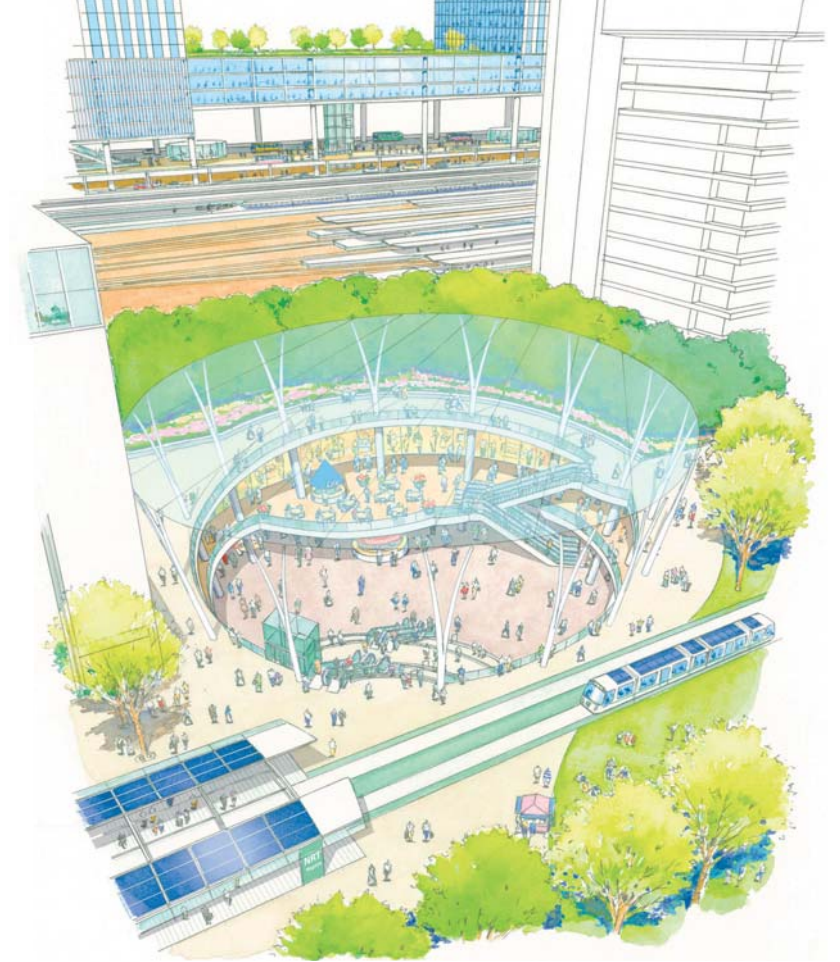
■6 名古屋駅周辺地区における開発像

名古屋駅に求められる役割と、欧州の都市開発事例から見たトレンドを踏まえ、リニア中央新幹線の開業に合わせた名古屋駅周辺地区の開発像を検討しました。



〈視点A〉マルチアクセスゾーン（公共空間）のイメージ

地上と地下空間の移動、JR、私鉄、地下鉄、バス等の公共交通間の乗換などがスムーズに行える公開空間。トランジットモールとも一体的な連携し東側地区の顔に。



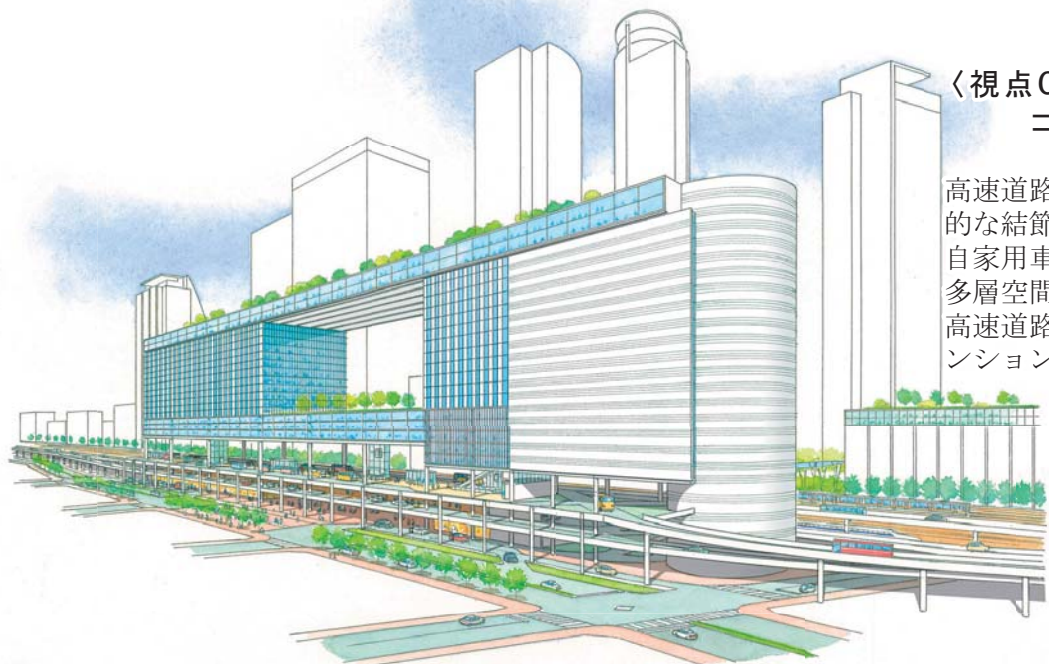
〈視点B〉トランジットモールのイメージ

自動車交通を排除し、歩行者と公共交通機関（LRTやバス等）の専用空間。人々の往来が活性化するとともに、賑わい空間の創出に貢献。笹島交差点の上空は再開発ビルが南北をつないでいる。



〈視点C〉西側地区高速道路結節、コンベンション施設のイメージ

高速道路を駅に結節させ、高速交通網の総合的な結節拠点に。自家用車、バス、業務用車などを処理出来る多層空間。高速道路にはオフィス、商業施設、コンベンション施設、駐車場等を立体的に配置。





公益財団法人

中部圏社会経済研究所

Chubu Region Institute for Social and Economic Research

〒460-0008

名古屋市中区栄 2-1-1 日土地名古屋ビル15階

TEL:052-221-6421 FAX:052-231-2370

URL:<http://www.criser.jp>

本概要版は、当財団の調査研究報告書「リニア中央新幹線の波及効果をより拡大させるために
～名古屋駅の機能強化と駅周辺地区再開発のあり方～」の内容を抜粋し、再構成したものです。