

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～

報告書

2013年4月
公益財団法人 中部圏社会経済研究所

はじめに

リニア中央新幹線は、東京－名古屋－大阪というわが国の3大都市を、わずか1時間余りで結ぶ世界に類を見ない都市間高速鉄道計画であり、その社会経済的インパクトは、既存の3大都市圏のあり方にも大きな影響を及ぼすことが予想されています。2027年に先行開通が予定されている品川－名古屋間では、既に沿線都市を中心に、リニア開業を契機とする地域づくりに関する議論が盛んに行われており、その開通効果をいかに活用するかが新たな地域づくりの鍵とも言われています。

名古屋市とその近隣地域を含む名古屋大都市圏は、わが国の製造業をけん引している「ものづくり」の地域です。この特性を十分に活かしつつ、リニア中央新幹線がもたらすインパクトとの相乗効果を高めていくことが、これからの地域戦略を考えるうえで重要なテーマであると同時に、3大都市があたかも1つの都市として機能することにより、わが国全体の成長戦略を担う役割を持つとも考えられます。

当財団では中部広域9県にリニア中央新幹線の波及効果をいかに拡大させていくかという着眼点から、まず、リニア中央新幹線の整備による東京－拠点都市間の時間短縮効果について整理しました。そして、その効果をより向上させるためには、交通結節点としての名古屋駅及び駅周辺地区の都市機能の強化が重要であると考え、リニア開業を契機とする駅周辺地区の将来像の参考とするために、海外での鉄道駅再開発事例について調査し、名古屋駅周辺地区再開発のあり方に関する具体的なプランの案を作成いたしました。

もちろんこの案は、関係者のご了承をいただいたものではなく、あくまで今後の議論のための「たたき台」でしかありません。2027年のリニア開業までには十数年の時間はありますが、まちづくりの観点では、この数年が重要であると思われます。この間に出来るだけ広範囲かつ多角的な議論を積み重ねていくことが肝要であり、本報告が今後の議論の一助となれば幸いです。

なお、本調査研究の実施・とりまとめにあたりましては、名古屋大学大学院環境学研究科の黒田達朗教授、森川高行教授、名古屋大学経済学部経済学研究科の小川光教授、中部大学大学院国際人間学研究科の林上教授、名城大学農学部生物環境科学科の丸山宏教授、南山大学大学院ビジネス研究科の奥田隆明教授、そして三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社のご協力をいただきました。ここに深く感謝を申し上げます。

2013年4月

公益財団法人中部圏社会経済研究所

本調査研究報告書は、当財団の組織した「中部大都市圏研究会」において、以下の委員の方々の貴重なご意見を伺いながらとりまとめを行いました。

【委員】

名古屋大学大学院環境学研究科教授	黒田 達朗（座長）
名古屋大学大学院環境学研究科教授	森川 高行
名古屋大学経済学部経済学研究科教授	小川 光
中部大学大学院国際人間学研究科教授	林 上
名城大学農学部生物環境科学科教授	丸山 宏
公益財団法人中部圏社会経済研究所主席研究員	奥田 隆明

（2013年4月1日より、南山大学大学院ビジネス研究科教授）

（敬称略）

【目次】

序章	1
1. 調査目的	1
2. 調査の内容	1
(1) 名古屋市を中心とした大都市圏における時間距離圏の変化.....	1
(2) 拠点都市の成長を促すプロジェクトの方向.....	1
(3) 交通プロジェクトと連携した都市開発の事例研究.....	1
(4) 名古屋駅周辺地区における開発像の検討.....	1
第1章 中部大都市圏における時間距離圏の変化	2
1. 所要時間短縮分析の考え方.....	2
(1) 分析対象地域.....	2
(2) 所要時間短縮の考え方.....	3
(3) 主要都市と東京との所要時間変化.....	4
(4) 所要時間変化率の分布.....	5
(5) 名古屋市近郊の各都市における所要時間変化率.....	6
第2章 拠点都市の成長を促すプロジェクトの方向	8
1. リニア中央新幹線の開業を想定した拠点都市の類型.....	8
2. 類型別の地域づくりの方向.....	9
第3章 交通プロジェクトと連携した都市開発の事例研究	11
1. 検討対象都市	11
2. アムステルダム中央駅周辺整備.....	13
(1) 都市・開発区域の概要.....	13
(2) 高速道路の結節プロジェクト.....	14
(3) 3層構造の高速道路計画.....	15
(4) 自転車トンネルによる動線の確保.....	16
3. アムステルダム南駅周辺整備.....	17
(1) 都市・開発区域の概要.....	17
(2) 開発計画の概要.....	17
4. リヨン・ペラーシュ駅周辺整備.....	19
(1) 都市・開発区域の概要.....	19
(2) 開発計画のフレーム.....	20
(3) 開発の経緯と開発主体.....	21
(4) コンベンション機能の整備.....	22
5. ストラスブール中央駅周辺整備.....	23
(1) 都市の概要	23

(2) 開発内容	24
(3) 合意形成手法.....	26
6. ウィーン中央駅周辺整備.....	27
(1) 都市の概況	27
(2) 新駅開発	28
7. フランクフルト中央駅周辺整備.....	30
(1) 都市の概況	30
(2) 開発の概要	31
8. 事例から学ぶべき事項.....	31
第4章 名古屋駅周辺地区における開発像の検討.....	33
1. 広域的視点から見た名古屋駅に求められる役割.....	33
2. リニア中央新幹線を契機とした拠点都市開発の類型を踏まえた名古屋駅の役割..	33
3. 欧州の都市整備事例から見た視点.....	34
4. 名古屋都心ビジョン 2030 における名駅地区の位置づけ.....	35
5. 名古屋駅周辺地区に求められる役割.....	37
(1) 都市内への旅客誘導.....	37
(2) 広域高速交通の結節強化.....	38
(3) 商業機能の拠点性の向上.....	38
(4) 交流機能の整備.....	38
(5) 業務機能の集積強化.....	39
(6) 居住機能の整備誘導.....	39
(7) 交通結節機能の強化.....	39
(8) 防災機能の強化.....	40
6. 名古屋駅周辺地区における導入機能と整備像.....	41

序章

1. 調査目的

当財団の「中部大都市圏研究会」において、学識経験者の方々が大都市圏戦略に関する活発な議論を行うための検討資料として、リニア中央新幹線の開通による大都市圏の時間距離圏の変化に関する各種データを拠点都市別に整理するとともに、拠点都市における開発プロジェクトの活性化を促すべく、集積が促進されるべき都市機能について調査を行う。また、海外において高速鉄道駅と連携して進められている都市開発事例を収集・調査したうえで、圏域における都市拠点として重要な役割を担う名古屋駅周辺地区について、中長期的な視点からの再開発像を描く。

2. 調査の内容

(1) 名古屋市を中心とした大都市圏における時間距離圏の変化

中部9県を最大エリアとして、リニア中央新幹線の開通（品川～名古屋間）時におけるエリア内拠点都市と首都圏との時間短縮効果を測定・整理する。

(2) 拠点都市の成長を促すプロジェクトの方向

時間短縮効果の多寡を鑑みたうえで、各拠点都市における都市開発の方向性や課題を整理し、定性的な検討・分析を行う。

(3) 交通プロジェクトと連携した都市開発の事例研究

リニア中央新幹線の開通を意識し、海外において高速鉄道の拠点駅としての機能向上と連動した都市開発プロジェクトについて、事例調査を実施する。

(4) 名古屋駅周辺地区における開発像の検討

都市拠点として重要な名古屋駅周辺地区について、導入すべき機能、役割などを検討し、望ましい整備の方向性、ゾーニングのイメージを構築する。

第1章 中部大都市圏における時間距離圏の変化

1. 所要時間短縮分析の考え方

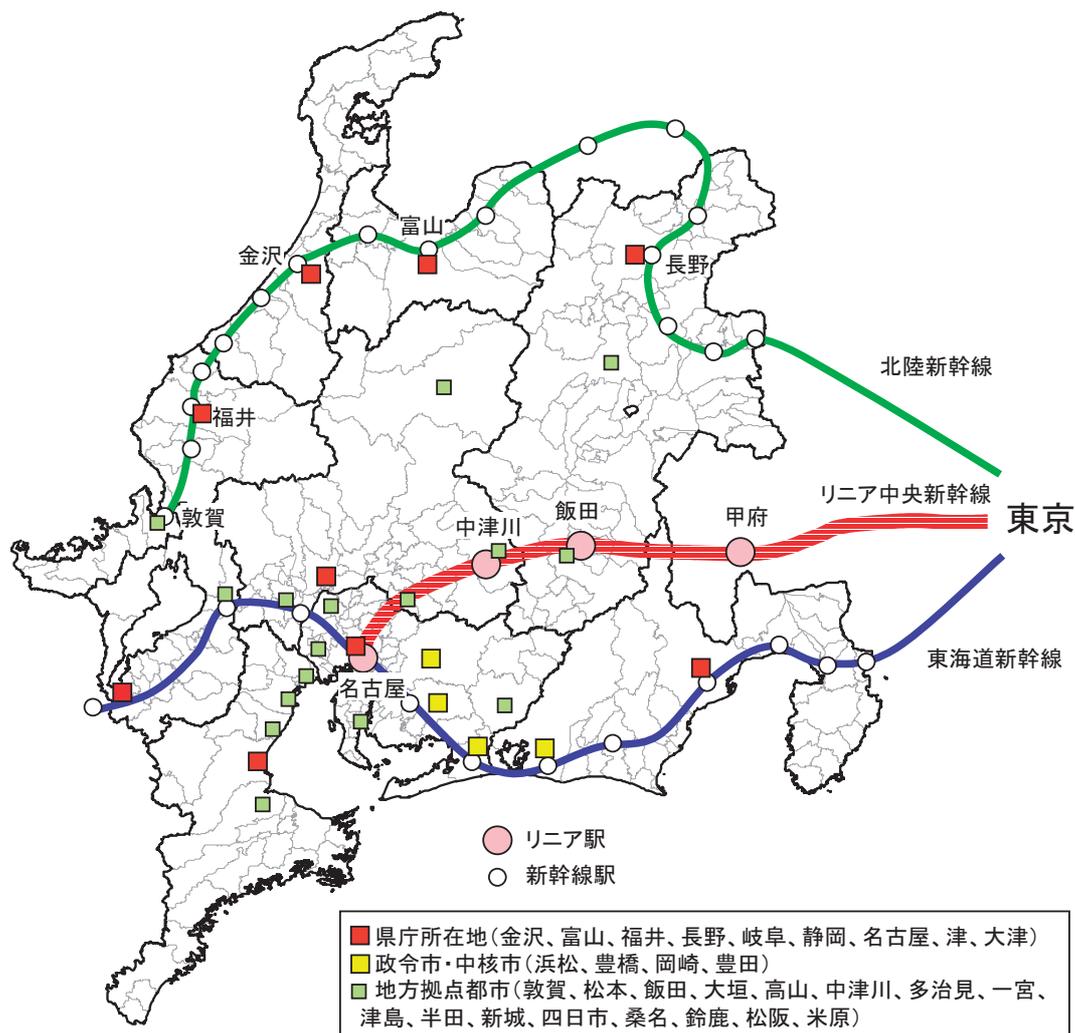
リニア中央新幹線開業による所要時間短縮効果は、沿線の各地域とリニア駅とのアクセス利便性が高いほど大きいですが、アクセス利便性が低い場合は時間短縮効果は限定的なものとなる。従って、リニア中央新幹線の開業に伴う時間短縮効果は地域によってその程度が異なり、これによって地域の開発ポテンシャルは影響を受けることとなる。

ここでは、各地域と東京間における所要時間短縮を予測・計測し、中部大都市圏における拠点都市と東京間の所要時間短縮効果の濃淡の分布を把握することとした。

(1) 分析対象地域

本検討における分析対象地域は、中部広域9県とした。リニア中央新幹線の間乗駅は、現時点で把握できる位置とし、合わせて北陸新幹線の整備も想定して検討することとした。分析対象範囲における県庁所在都市、政令市・中核市、地方拠点都市の分布は下図の通りである。

図 1-1 分析対象範囲



(2) 所要時間短縮の考え方

本検討における所要時間短縮の予測・計測の前提条件を以下とした。

【リニア中央新幹線以外の交通基盤】

- 2027年にリニア中央新幹線の名古屋開業を想定し、リニア中央新幹線以外的高速交通網の整備状況としては、北陸新幹線の敦賀開業（2025年）を想定した。
- 鉄道利用による最短時間を扱う。北陸新幹線沿線都市は公表されている所要時間を用いる。飯田市については鉄道アクセスが主要な交通機関でないため、高速バスを代表交通機関として扱った。
- 航空については、今回は扱わない（例小松←→羽田、富山←→羽田、能登←→羽田等）。

【代表駅の設定】

- 各市町村内の最も乗車人員の多い鉄道駅を代表駅と設定した。
- 鉄道駅のない市町村は最寄りの鉄道駅までの道路アクセスを加算（名古屋市周辺30km/h、それ以外45km/h）。

【所要時間短縮率導出にあたって】

- 各都市と東京の北陸新幹線敦賀開業時点の最短所要時間鉄道ルートを対象にして、所要時間短縮率を算出。
 - 所要時間の比較は、北陸新幹線敦賀開業時点の各都市と東京間の所要時間をベースに、リニア中央新幹線の有り・無しで比較。
 - リニア開業時の所要時間の設定は以下の通り。
 - 名古屋－品川 40分（駅アクセスは鉄道、自動車）
 - 中津川－品川 50分（駅アクセスは鉄道、自動車）
 - 飯田－品川 45分（駅アクセスは自動車のみ考慮）
 - 甲府－品川 40分（駅アクセスは自動車のみ考慮）
- ※JR東海公表資料より設定

【その他】

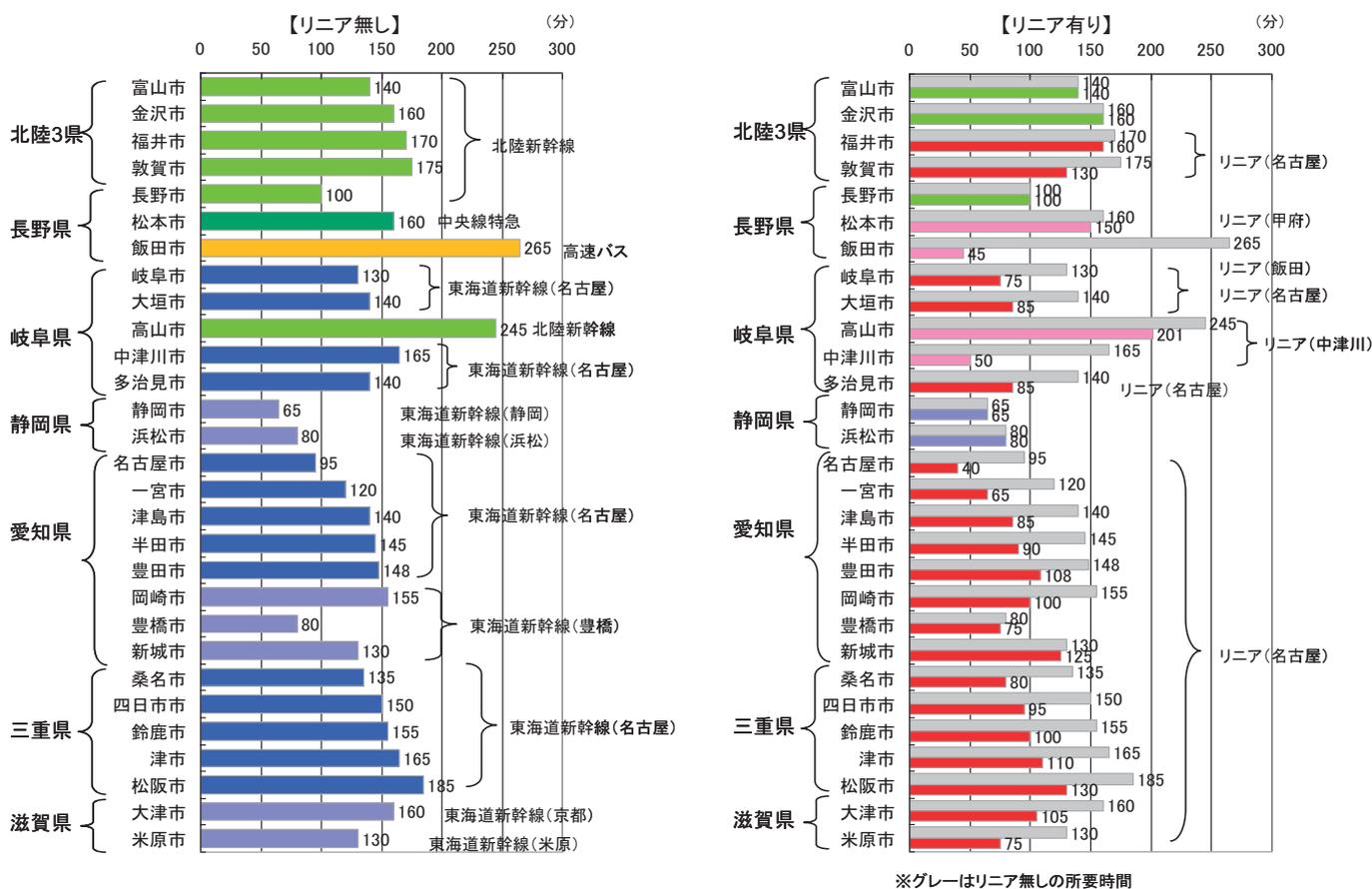
- 既存ルートは経路探索ソフトで所要時間を検索。新規路線の使用区間は別途独自試算。
- 運行頻度は考慮していない。
- 乗換時間は一律15分で設定。（自動車－鉄道、鉄道－鉄道、鉄道－リニア）

(3) 主要都市と東京との所要時間変化

中部圏大都市圏における主要都市と、東京（東京、品川、新宿）との所要時間について、リニア中央新幹線の有り無しによる所要時間変化を予測・計測した。この結果、以下のことが特徴として把握された。

- 主要都市のリニア無しの交通機関は、北陸3県及び長野市、高山市では北陸新幹線が最速の交通手段となる。
- リニア有りの場合の所要時間変化を見ると、福井市や敦賀市では、北陸新幹線経由ではなく、リニア（名古屋駅）利用が最速となる。
- 松本市、飯田市、高山市、中津川市は、リニア中間駅利用による所要時間短縮が見込める。
- 静岡市、浜松市においては、リニア利用による所要時間短縮は見込めない。但し、東海道新幹線の利便性が向上すれば時間短縮が期待できる。

図 1-2 リニア中央新幹線有り無しの東京との所要時間変化



(注) 図中の黄緑は北陸新幹線利用、緑は中央線特急利用を示す。

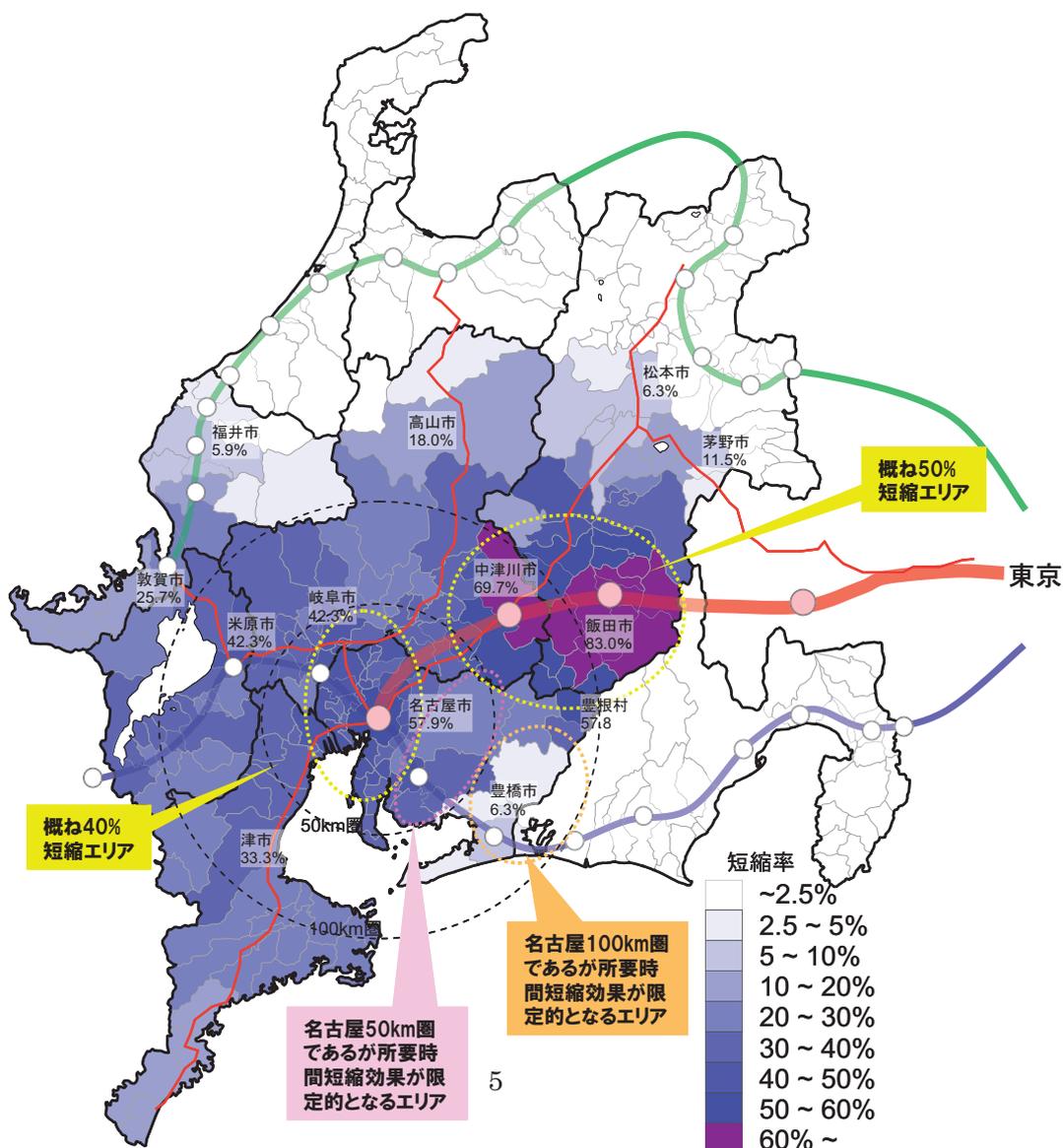
青色系は東海道新幹線利用（薄青はこだま利用）、赤色系はリニア中央新幹線利用（薄赤は中間駅利用）を意味する。

(4) 時間短縮率の分布

リニア中央新幹線の開業による東京との所要時間の変化を短縮率で捉え、都市別にその分布を調べた。その結果、以下のことが把握された。

- 中部広域 9 県の所要時間変化を見ると、リニア利用による時間短縮効果は、愛知県、長野県、岐阜県、三重県、福井県、滋賀県と広範囲に広がっている。特に、福井県においては、北陸新幹線経由よりもリニア名古屋駅利用の方が、時間短縮率が高い。
- 特に短縮率の大きいエリアを見ると、リニア中間駅のある飯田市や中津川市などで 60%以上、その周辺地域でも 50%以上の短縮率となる。(概ね 50%短縮エリア)
- また、品川と 40 分で結ばれる名古屋市は愛知県内で時間短縮インパクトが最も大きく 57.9%の短縮率、周辺部は 40%以上の短縮率となる。(概ね 40%短縮エリア)
- 一方、豊田市や岡崎市など、西三河地域は名古屋 50km 圏にあるが、時間短縮の効果は限定的となる。また、東三河地域では、リニア利用による時間短縮の効果は 10%に満たない。

図 1-3 リニア開業に伴う時間短縮率の分布

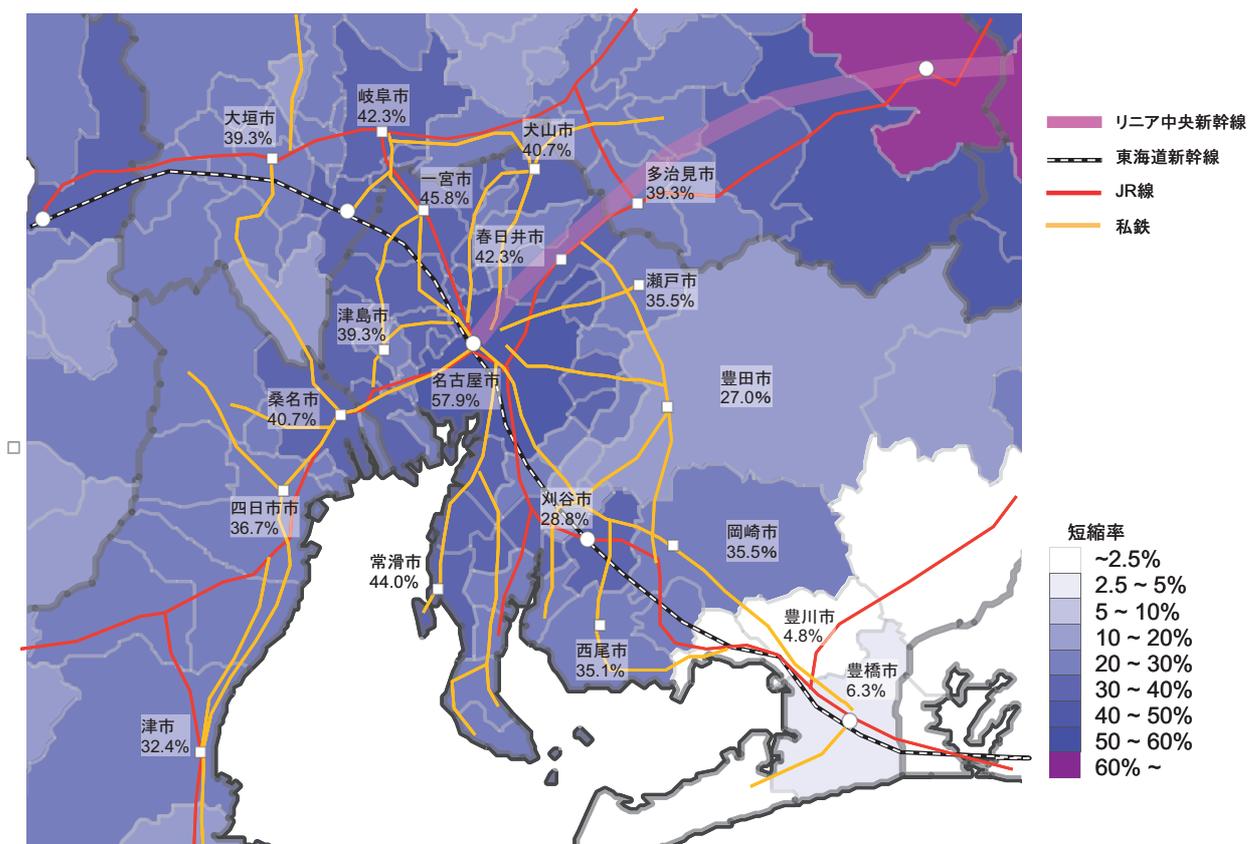


(5) 名古屋市近郊の各都市における時間短縮率

名古屋市近郊エリア（名古屋大都市圏）について、リニア開業による東京との時間短縮率を詳細に見ると、以下のことが把握された。

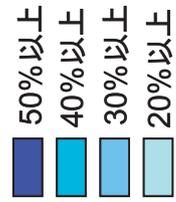
- 名古屋大都市圏において、時間短縮率が比較的高い 40%以上の地域は、岐阜市、一宮市、春日井市、犬山市、常滑市、桑名市といった、JR東海道線、JR中央線、名鉄、近鉄の鉄道等の在来線で概ね30分以内に直結している都市である。これらの都市は、地域区分としては愛知県の尾張地域、三重県の北勢地域、岐阜県的美濃地域に分布している。
- 愛知県内においても、豊田市や刈谷市など西三河地域では、リニア利用による短縮率が30%に満たない都市が多くみられ、尾張地域との比較では相対的に短縮率は低い水準になっている。
- 東三河地域は、さらに時間短縮率が低くなり、リニア開業に伴う時間短縮インパクトが直接的には波及しないエリアも見受けられる。

図 1-4 名古屋大都市圏における時間短縮率



【付属資料：リニア中央新幹線の開業に伴う、中部広域9県内の各市町村から東京までの時間短縮率】

北陸3県	短縮率	愛知県	短縮率	岐阜県	短縮率	静岡県	短縮率	三重県・滋賀県	短縮率	長野県①	短縮率	長野県②	短縮率
富山市	0.0%	名古屋	0.0%	中津川市	69.7%	湖西市	-4.0%	桑名市	-40.7%	飯田市	-83.0%	栄村	0.0%
高岡市	0.0%	豊原市	-57.8%	意都市	-60.0%	伊東市	0.0%	川越町	-37.9%	碓氷村	-73.7%	碓氷町	0.0%
津川市	0.0%	日進市	-47.8%	瑞浪市	-50.0%	伊豆の国市	0.0%	朝日町	-37.0%	高森町	-72.3%	御代田町	0.0%
魚津市	0.0%	一宮市	-45.8%	東白川村	-46.7%	伊豆市	0.0%	四日市市	-36.7%	豊丘市	-71.9%	高山村	0.0%
黒部市	0.0%	清須市	-45.8%	笠松町	-42.3%	下田市	0.0%	鈴鹿市	-35.5%	阿曽村	-71.3%	佐久市	0.0%
射水市	0.0%	大治町	-45.8%	岐阜市	-42.3%	河津町	0.0%	大聖岬町	-35.3%	松川町	-69.1%	佐久穂町	0.0%
舟橋村	0.0%	尾張旭市	-45.8%	安八町	-41.2%	掛川市	0.0%	津市	-33.3%	桑草村	-66.0%	坂城町	0.0%
小矢部市	0.0%	安城市	-44.4%	羽島市	-40.7%	樹川市	0.0%	東真町	-32.4%	中川村	-65.4%	山ノ内町	0.0%
上市町	0.0%	愛西市	-44.0%	岐南町	-40.7%	吉田町	0.0%	菟野町	-31.4%	阿南町	-62.9%	小海町	0.0%
新白町	0.0%	瑞浪市	-44.0%	土岐市	-40.0%	御前崎市	0.0%	いなべ市	-30.6%	下條村	-62.3%	小窪町	0.0%
新渡戸市	0.0%	常滑市	-44.0%	瑞穂市	-39.3%	御殿場市	0.0%	亀山市	-30.0%	大唐村	-61.7%	小川村	0.0%
南砺市	0.0%	東海市	-44.0%	多治見市	-39.3%	三島市	0.0%	松阪市	-29.7%	平谷村	-60.4%	小谷村	0.0%
入善町	0.0%	大聖町	-42.3%	大垣市	-39.3%	小山町	0.0%	伊勢市	-28.2%	伊勢市	-60.4%	小布施町	0.0%
水見町	0.0%	岩倉市	-42.3%	輪之内町	-39.1%	松崎町	0.0%	明和町	-26.8%	飯島町	-59.7%	松川村	0.0%
立山町	0.0%	江南市	-42.3%	八百津町	-37.0%	沼津市	0.0%	多気町	-26.2%	根羽村	-55.1%	上田市	0.0%
金沢市	0.0%	富浜市	-42.3%	各務原市	-36.7%	焼津市	0.0%	鳥羽市	-26.2%	赤木村	-54.7%	須坂町	0.0%
七尾市	0.0%	春日井市	-42.3%	垂井町	-35.5%	森町	0.0%	名張市	-26.2%	駒ヶ根市	-52.0%	須坂市	0.0%
珠洲市	0.0%	弥富市	-42.3%	北方町	-35.1%	稲野市	0.0%	大台町	-25.0%	南木曾町	-51.2%	生坂村	0.0%
小松市	0.0%	東郷町	-41.0%	山県市	-34.4%	清水町	0.0%	玉城町	-24.4%	大森村	-51.1%	青木村	0.0%
かほく市	0.0%	阿久比町	-40.7%	下呂市	-34.1%	西伊豆町	0.0%	会合町	-23.8%	宮田村	-48.3%	千曲市	0.0%
羽咋市	0.0%	大山市	-40.7%	白川町	-33.5%	静岡市	0.0%	志摩市	-22.4%	木曾町	-46.3%	川上村	0.0%
野々市市	0.0%	知多市	-40.7%	可児市	-33.3%	山根本町	0.0%	大紀町	-22.4%	上松町	-45.7%	大町市	0.0%
輪島市	0.0%	東浦町	-40.7%	関ヶ原町	-33.3%	袋井町	0.0%	伊賀市	-22.0%	伊那市	-36.6%	池田町	0.0%
加賀市	0.0%	扶桑町	-40.7%	坂祝町	-32.4%	豊泉町	0.0%	南伊勢町	-20.7%	南箕輪村	-34.5%	筑北村	0.0%
能美市	0.0%	北名古屋	-40.7%	神戸町	-32.4%	島田市	0.0%	尾鷲市	-20.4%	箕輪町	-29.4%	中野市	0.0%
白山市	0.0%	大口市	-39.3%	美濃加茂市	-32.4%	美伊豆町	0.0%	熊野市	-19.0%	木祖村	-25.3%	長野市	0.0%
六水町	0.0%	大府市	-39.3%	川辺町	-32.2%	藤枝市	0.0%	紀北町	-17.7%	王滝村	-18.2%	長和町	0.0%
志賀町	0.0%	津島市	-39.3%	池田町	-31.4%	南伊豆町	0.0%	御浜町	-13.8%	茅野市	-11.5%	東御市	0.0%
中能登町	0.0%	飛鳥村	-39.3%	養老町	-31.4%	熱海市	0.0%	紀宝町	-13.3%	諏訪市	-11.1%	南相木村	0.0%
津幡町	0.0%	碧南市	-39.3%	御嵩町	-31.0%	函南町	0.0%	米原市	-42.3%	岡谷市	-10.7%	南牧村	0.0%
内灘町	0.0%	小牧市	-37.9%	本巣市	-30.6%	磐田市	0.0%	彦根市	-39.3%	下諏訪町	-10.7%	白鳥村	0.0%
能登町	0.0%	喜久手町	-37.9%	揖斐川町	-30.6%	浜松市	0.0%	近江八幡市	-35.5%	辰野町	-10.7%	飯綱町	0.0%
宝達志水町	0.0%	半田市	-37.9%	海津市	-29.7%	富士宮市	0.0%	長浜市	-35.5%	塩尻市	-10.0%	飯山市	0.0%
敦賀市	-25.7%	武豊町	-37.9%	七宗町	-29.5%	富士市	0.0%	大津市	-34.4%	山形村	-8.1%	北相木村	0.0%
南越前町	-23.8%	豊明市	-37.9%	富加町	-28.9%	牧之原市	0.0%	野洲市	-34.4%	朝日村	-8.1%	麻績村	0.0%
美浜町	-20.0%	幸田町	-36.7%	美濃市	-27.9%	草津市	0.0%	草津市	-32.4%	松本市	-6.3%	木島平村	0.0%
若狹町	-19.0%	豊山町	-35.7%	大野町	-27.4%	守山市	0.0%	守山市	-31.4%	富士見町	-4.2%	野沢温泉村	0.0%
おおい町	-15.1%	瀬戸市	-35.5%	郡上市	-24.0%	東近江市	0.0%	東近江市	-30.8%	原村	-3.8%	立科町	0.0%
越前市	-14.8%	西尾市	-35.1%	高山市	-18.0%	栗東市	0.0%	栗東市	-29.7%	安曇野市	-2.9%		
高浜町	-14.5%	美浜町	-34.4%	飛騨市	-3.3%	湖南市	0.0%	湖南市	-28.9%				
鯖江市	-10.5%	南知多町	-32.4%	白川村	-0.8%	甲良町	0.0%	甲良町	-27.5%				
越前町	-7.3%	蟹江町	-32.0%			高島市	0.0%	高島市	-26.8%				
福井市	-5.9%	およし市	-30.8%			甲賀市	0.0%	甲賀市	-26.8%				
大野市	-4.2%	知立市	-30.5%			多賀町	0.0%	多賀町	-26.8%				
池田町	-3.1%	刈谷市	-28.8%			豊畑町	0.0%	豊畑町	-26.2%				
あわら市	-2.8%	豊田市	-27.0%			愛荘町	0.0%	愛荘町	-26.2%				
坂井市	-2.5%	設楽町	-26.9%			日野町	0.0%	日野町	-23.9%				
永平寺町	-0.6%	豊橋市	-6.3%										
勝山市	0.0%	蒲郡市	-4.8%										
		豊川市	-4.8%										
		新城市	-3.8%										
		田原市	-3.8%										



第2章 拠点都市の成長を促すプロジェクトの方向

1. リニア中央新幹線の開業を想定した拠点都市の類型

前章では、中部広域9県（名古屋大都市圏を含む）におけるリニア中央新幹線の開業による時間短縮インパクトの分布状況について把握した。これによると、北陸地域の一部では北陸新幹線よりもリニア名古屋駅を経由した方が東京へのアクセス時間が短縮する地域が存在すること、名古屋大都市圏では尾張地域を中心に大幅な時間短縮が期待できること、西三河・東三河地域では時間短縮効果が相対的に限定的であること、などが把握された。

こうしたことから、リニア中央新幹線は、東海地域と北陸地域との交流・連携をさらに深める可能性があると同時に、時間短縮効果を広域に波及させるためには、リニア駅へのアクセス性を高めることが重要であることが示唆されたと言える。

こうしたことを踏まえた上で、中部大都市圏におけるリニア中央新幹線の開業を契機とした今後の拠点都市開発の方向性について、以下のように類型化した。

表 2-1 リニア中央新幹線を契機とした拠点都市の類型

	リニア名古屋駅利用が中心となるエリア	リニア中間駅およびその他の駅の利用が中心となるエリア
時間短縮を享受する拠点都市	【タイプⅠ】 首都圏との一体的な交流が可能になる都市として多様な都市機能、産業機能等の立地ポテンシャルが向上することから、その受け皿となる駅周辺地域の都市機能増進が必要となる都市。 （例）名古屋市、一宮市、岐阜市、桑名市、米原市 等	【タイプⅢ】 大幅な時間短縮を享受できるが、リニアの運行頻度や都市規模は高くないことから、従来にないライフスタイルやビジネススタイルを想定した地域整備が必要となる都市。また、名古屋大都市圏の新たな構成地域として資質を活性化させることが望ましい都市。 （例）中津川市、飯田市 等
時間短縮が限定的な拠点都市	【タイプⅡ】 リニア名古屋駅の利用により首都圏との時間距離が短くなるが、その変化率が大きくないことから、名古屋駅へのアクセス性の向上が重要になる都市。 （例）豊田市、岡崎市、半田市、高山市、四日市市、津市 等	【タイプⅣ】 リニア中間駅へのアクセス性向上よりも、在来新幹線等の利用しやすさの向上等を追求していくことが必要となる都市。 （例）豊橋市、新城市、浜松市、福井市、金沢市、富山市 等

2. 類型別の地域づくりの方向

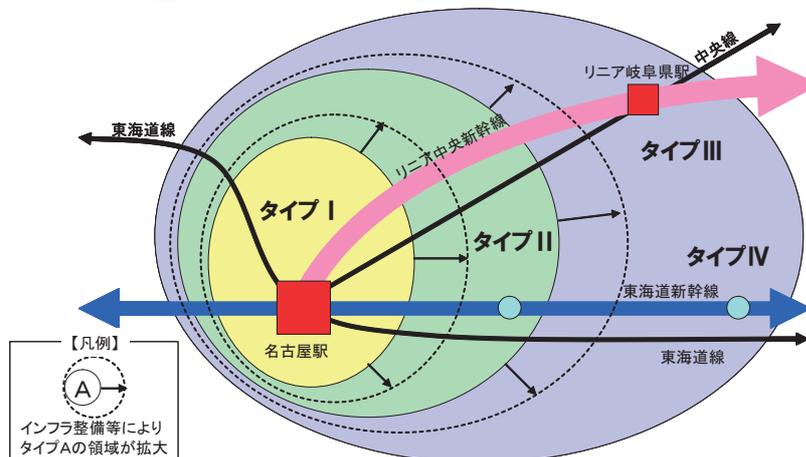
前項で整理した類型別に、リニア中央新幹線開業を契機とした、都市・地域の発展を促す「地域づくりの方向性」を整理した。リニア名古屋駅は、ターミナル駅としてリニア中央新幹線と東海道新幹線が頻度高く運行されることが想定されることから、名古屋駅をゲートウェイとする都市・地域は首都圏との交流利便性が最も高い地域であり（タイプⅠ・Ⅱ）、こうした地域は、所要時間の実態に応じて首都圏との一体化を想定した地域づくりが求められる。また、名古屋駅をゲートウェイとしない都市・地域は、リニア中央新幹線以外の交通手段によって首都圏をはじめとする広域交流を行うことが想定されるため、これを前提とした地域づくりを進めていく必要がある。この場合においても、広域交流に要する所要時間の短縮を追求していくことは重要であるため、これを念頭に以下を整理した。

表 2-2 類型別の地域づくりの方向

類型	開発整備の方向
タイプⅠ	<p>名古屋駅をゲートウェイとして首都圏との一体化が可能な都市・地域であるため、これを踏まえた都市機能整備が求められる。</p> <p>① 業務機能：あたかも首都圏に立地している時間距離条件で、立地コストが首都圏に比して低廉であることを活かし、本社機能、支社支店機能、バックアップ機能等の集積を図ることが望ましい。 また、起業家や成長が期待される企業、研究者などが集積する業務機能空間の確保も必要である。</p> <p>② 商業機能：首都圏との一体化は、首都圏の商業機能の吸引力に影響を受ける可能性はあるが、名古屋駅を中心に名古屋大都市圏における拠点の商業機能の高度化を図っていく必要がある。</p> <p>③ 交流機能：首都圏との交流機会の増進、国際交流機会の増進を想定する必要があることから、コンベンション機能等をはじめとする交流の受け皿となる機能を整備していく必要がある。</p> <p>④ 居住機能：リニア中央新幹線を利用した通勤や、頻度の高い東京出張等を想定したライフスタイルに対応するため、リニア駅アクセスが容易な都心型居住機能を整備していく必要がある。</p>
タイプⅡ	<p>名古屋駅をゲートウェイとして首都圏との所要時間短縮効果を楽しむものの、その程度が限定的である地域は、名古屋駅へのアクセス性向上を図っていくことが地域ポテンシャルを向上するために重要である。このため、多モードを想定したアクセス網の強化を進める必要がある。</p> <p>① 鉄道アクセス強化：名古屋駅で在来線（JR線、私鉄線）から乗り換えることによりリニア名古屋駅を利用する地域は、乗換利便性の</p>

類型	開発整備の方向
	<p>向上と名古屋駅への高速化が求められる。このため、名古屋駅における乗換利便性の向上をはじめ、中間乗換拠点の利便性の向上、連続立体交差化（踏切廃止）による高速化、快速・急行運行の増進・開発、リニア接続運行等を検討していく必要がある。</p> <p>② 道路アクセス強化：自動車依存度の高い交通利用実態と、充実している高規格道路網を活かし、道路利用による名古屋駅アクセスの向上を図ることも、当地としては有効である。このため、名古屋駅における高速道路接続をはじめ、各ICへのアクセス性の向上を図っていくことが望ましい。また、名古屋駅にアクセスするための駅への道路アクセスの向上も必要となる。</p>
タイプⅢ	<p>従来の国土構造では、首都圏との日常的な交流は想定し難かった都市・地域であり、リニア中間駅の整備は、その周辺地域に革新的な変化をもたらす可能性がある。ただし、運行本数の制約や地域規模の制約等があることから、地域特性を活かした地域づくりが必要となる。このため、リニア中間駅へのアクセス道路の整備充実、リニア中間駅における端末モード接続性の向上（バス、タクシー、レンタカー等）といったインフラ整備に加え、観光客の入り込み等を想定した商業機能、郊外型居住を志向する人々の受け皿となる居住機能の整備等が望ましい。</p>
タイプⅣ	<p>リニア駅から離隔した地域であること、リニア沿線地域にないことから、リニア中央新幹線による時間短縮効果を事実上享受しがたい都市・地域である。そのため、東海道新幹線の沿線地域であれば、ひかり号等の増発を求めていくことが利便性享受（こだま号より時間短縮を享受でき、移動しやすさが向上する）に繋がり、北陸新幹線の沿線地域であれば、駅へのアクセス性を高めるインフラ整備等（北陸新幹線駅へのアクセス手段の充実、端末交通の強化等）を推進していくことが望ましい。</p>

図 2-1 名古屋市大都市圏におけるリニア時間短縮インパクトの概念図



第3章 交通プロジェクトと連携した都市開発の事例研究

1. 検討対象都市

リニア中央新幹線の開業インパクトを契機とした都市開発を検討する上で参考とするため、高速鉄道駅の整備に連携して進められている都市開発事例を検討対象とした。高速鉄道の整備推進は、欧州が先進的に進められており（TEN-Tプロジェクト）、これに呼応して歴史のある諸都市が駅前地区等における都市機能の高度化に取り組んでいる。本検討では、鉄道駅の機能更新を核として駅周辺地区の都市機能の高度化に取り組んでいる事例を中心に、5都市を対象として整理した。これらの都市は、いずれもTEN-Tプロジェクトにおいて高速鉄道整備が進められているネットワーク上に位置する都市である。

図 3-1 欧州TEN-Tプロジェクトによる高速鉄道網図と検討対象都市



表 3-1 検討対象事例

対象都市	都市の概要
アムステルダム（オランダ）	<ul style="list-style-type: none"> ・オランダの首都。 ・都市圏の人口は約 230 万人。 【中央駅開発】 ・アムステルダム中央駅では、高速道路を結節するプロジェクトが推進されている。 【南駅周辺地区開発】 ・アムステルダム南駅では、駅上に人工地盤を整備し、これを活用した駅上空及び駅周辺地区に都市機能集積を進めている。
リヨン（フランス）	<ul style="list-style-type: none"> ・フランス南部に位置する第 2 の都市。 ・都市圏の人口は約 530 万人。 ・古くから絹織物を中心に工業が栄え、今日でも光ファイバー産業等の製造業集積が進む。 ・コンベンション活動も活発に展開されている。 ・TGVにてパリまで約 2 時間。
ストラスブール（フランス）	<ul style="list-style-type: none"> ・フランスの東部に位置するフルからの交通の要衝 ・都市圏の人口は約 45 万人。 ・1990 年代にトラムを再導入（1960 年に廃止）し、旧市街地をトランジットモール化 ・2007 年に TGV がパリと結ばれ（約 2 時間 20 分）、中央駅にてトラム線と結節。
ウィーン（オーストリア）	<ul style="list-style-type: none"> ・オーストリアの首都。 ・ウィーン中央駅にて欧州各国と結ばれ、東西欧州の結節地域でもある。 ・中央駅の新駅開発計画が進められ、これに合わせて駅周辺の都市開発が進められている。
フランクフルト（ドイツ）	<ul style="list-style-type: none"> ・ドイツを代表する商業・金融都市。 ・中央駅にて ICE（Inter City Express）を中心に国内外拠点都市とネットワーク。 ・1980 年代以降、中央駅周辺地区の再開発気運が高まり、2005 年に中央駅周辺地区の再開発が概成した。

2. アムステルダム中央駅周辺整備

(1) 都市・開発区域の概要

- ・アムステルダムはオランダの首都で、アイ川を背後に 13 世紀頃から集積の進んだ旧都であり、都市圏人口約 230 万人（アムステルダムの人口は 76 万人）を擁する拠点都市である。
- ・古くから水路が発達しており、都市内では舟運交通も盛んであったが、近年は駅を中心に道路、地下鉄等の整備が進み、市民の足となっていると共に都市の骨格を形成している。
- ・アムステルダム中央駅は、欧州の拠点都市とを結ぶオランダ高速鉄道の拠点駅であり、高速鉄道の高速化により、パリとの所要時間は 4 時間 10 分（2000 年当時）から 2 時間 40 分（2010 年）へと短縮された。
- ・アムステルダムの市街地は、アイ川に接しているアムステルダム中央駅から半円状に展開している旧市街地が都心部を形成しているが、この旧市街地は世界遺産に指定されており、再開発等による都市開発は困難な状況となっている。
- ・しかし、この駅を中心とした交通体系を構築する必要があることから、高速道路との結節を図るプロジェクトが進められている。

図 3-2 アムステルダム中央駅と旧市街地の全景



(2) 高速道路の結節プロジェクト

- ・ アムステルダム中央駅の背面（アイ川側）に高速道路を駅と平行して整備し、高速鉄道網と国内道路ネットワークを結節させるプロジェクトが推進されている。
- ・ 高速道路は人工地盤により3層構造として人流・車流を整流化させることとしている。これにより、駅乗降客は自家用車、バス、タクシー等により直接高速道路を利用できる状況が整えられることとなる。
- ・ また、駅背後のアイ川沿いにあった栈橋群は、高速道路の整備に合わせて再構築され、水上交通との結節性も保たれる計画となっている。

図 3-3 アムステルダム中央駅における高速道路結節計画



整備前



整備後

出典) Het vernieuwde Stationseiland Amsterdam Centraal

図 3-4 アムステルダム中央駅背後のフェリー乗り場（計画）



出典) Het vernieuwde Stationseiland Amsterdam Centraal

(3) 3層構造の高速道路計画

- ・アムステルダム中央駅に結節される高速道路は、地下構造と人工地盤を組み合わせた3層構造で計画されている。
- ・地下レベルは主として通過する自動車交通を処理するとともに、上部レベルとのランプを整備することとしている。このランプから車種別にレベルが分けられ、駅乗降客との結節空間へと導かれる。
- ・地上レベルは自家用車及びタクシーの乗降場となっており、地上2階レベルがバスベースとなる計画である。これらにより、高速道路を利用する自動車交通は、アムステルダム中央駅背後に集約されることとなり、表玄関側（旧市街地側）の自動車交通の負荷を軽減する狙いもある。

図 3-5 地上2階レベルのバス乗り場（計画）



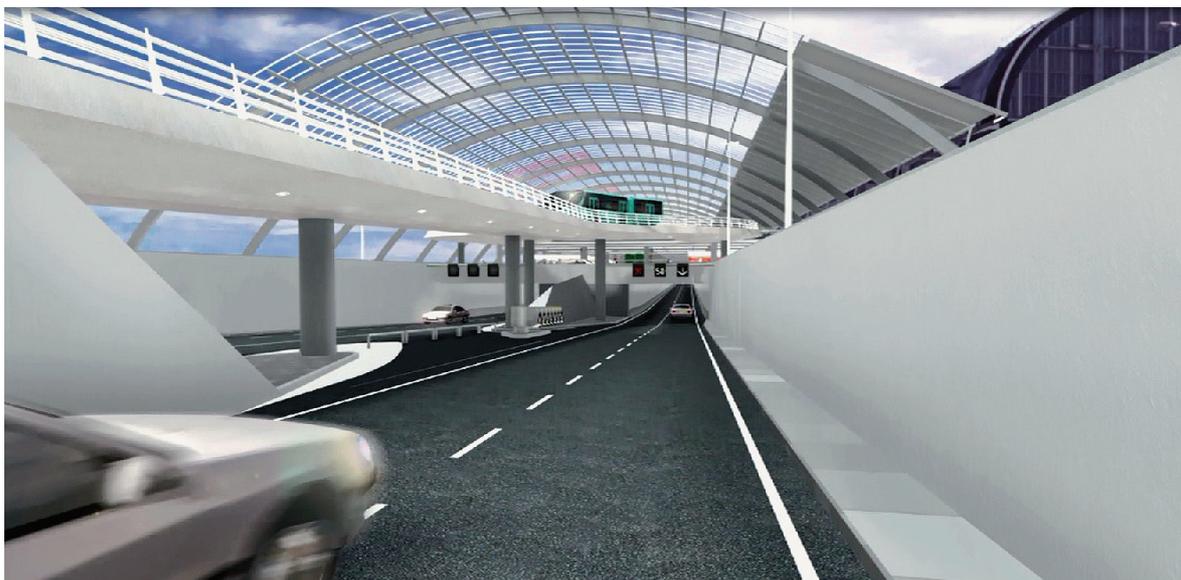
出典) Het vernieuwde Stationseiland Amsterdam Centraal

図 3-6 地上レベルの自家用車及びタクシー乗降場（計画）



出典) Het vernieuwde Stationseiland Amsterdam Centraal

図 3-7 地下レベルの高速道路と上部レベルとのランプウェイ



出典) Stationseiland Amsterdam Werk in uitvoering

(4) 自転車トンネルによる動線の確保

- ・アムステルダム市民は、移動手段として自転車を利用する人々が多く、市民の足として定着していることから、自転車専用の駅横断動線の確保が図られる予定である。
- ・旧市街地側から、アイ川側のウォータースクウェア（フェリー乗り場を含む親水空間を活用した賑わい空間）への人々の動線として自転車専用のトンネルと駐輪場が整備される計画となっている。
- ・これにより、アムステルダム市民は、中央駅と高速道路で遮断されることなく、アイ川側の親水空間へのアクセスが可能になっている。

図 3-8 自転車トンネルの計画



出典) Het vernieuwde Stationseiland Amsterdam Centraal

3. アムステルダム南駅周辺整備

(1) 都市・開発区域の概要

- ・アムステルダム南駅は、アムステルダム中央駅とスキポール空港の間に位置する駅である。
- ・アムステルダムの旧市街地は、高密度な土地利用に再開発していくことができないことから、新しい都市機能の誘導は、南駅を中心とした地区に誘導することが計画されている。
- ・南駅周辺地区は、スキポール空港と都心部の双方へのアクセスが高く、この立地を活かした都市機能の立地誘導が計画されている。

図 3-9 アムステルダム南駅の位置



(2) 開発計画の概要

- ・開発の特徴は、①駅上空に人工地盤を整備して、人工地盤の下部に交通機能、上部に都市機能を配置して上部空間は人々の回遊性を高めていること、②アムステルダム南駅の立地条件を活用した公共機能を重点的に配置すること、③歩行者空間と自転車動線を確保すると共に、水と緑のネットワークを計画的に配置すること、などに集約され、これらを通してコンパクトな都市の形成を標榜している。
- ・駅周辺地区は、3つのゾーンに区分されており、中央地区は業務機能と商業機能を中心に配置、西地区と東地区は公共機能を重点的に配置する計画となっている。
- ・導入される公共機能は、西地区ではアムステルダム自由大学など、東地区では国際展示場などが計画されている。これらは、いずれも都心と国際空港の間に位置することの立地特性を活かした計画となっている。

図 3-10 アムステルダム南駅地区開発における3つのゾーン

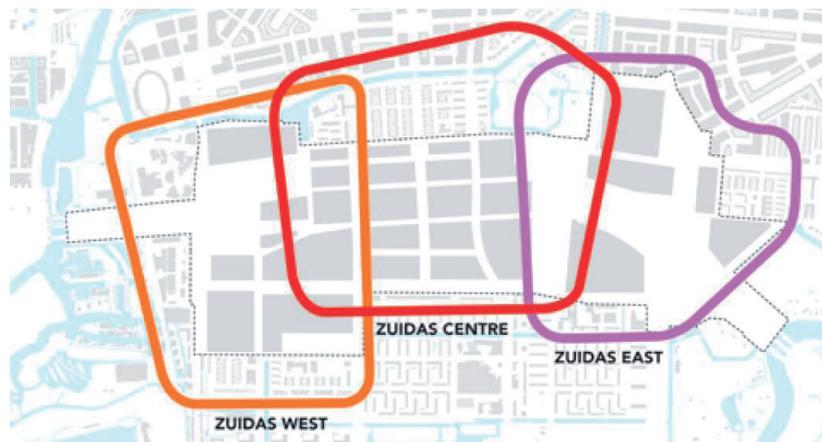


図 3-11 人工地盤の整備を活用した開発のイメージ



現在

将来

図 3-12 人工地盤を活用した中央地区の断面

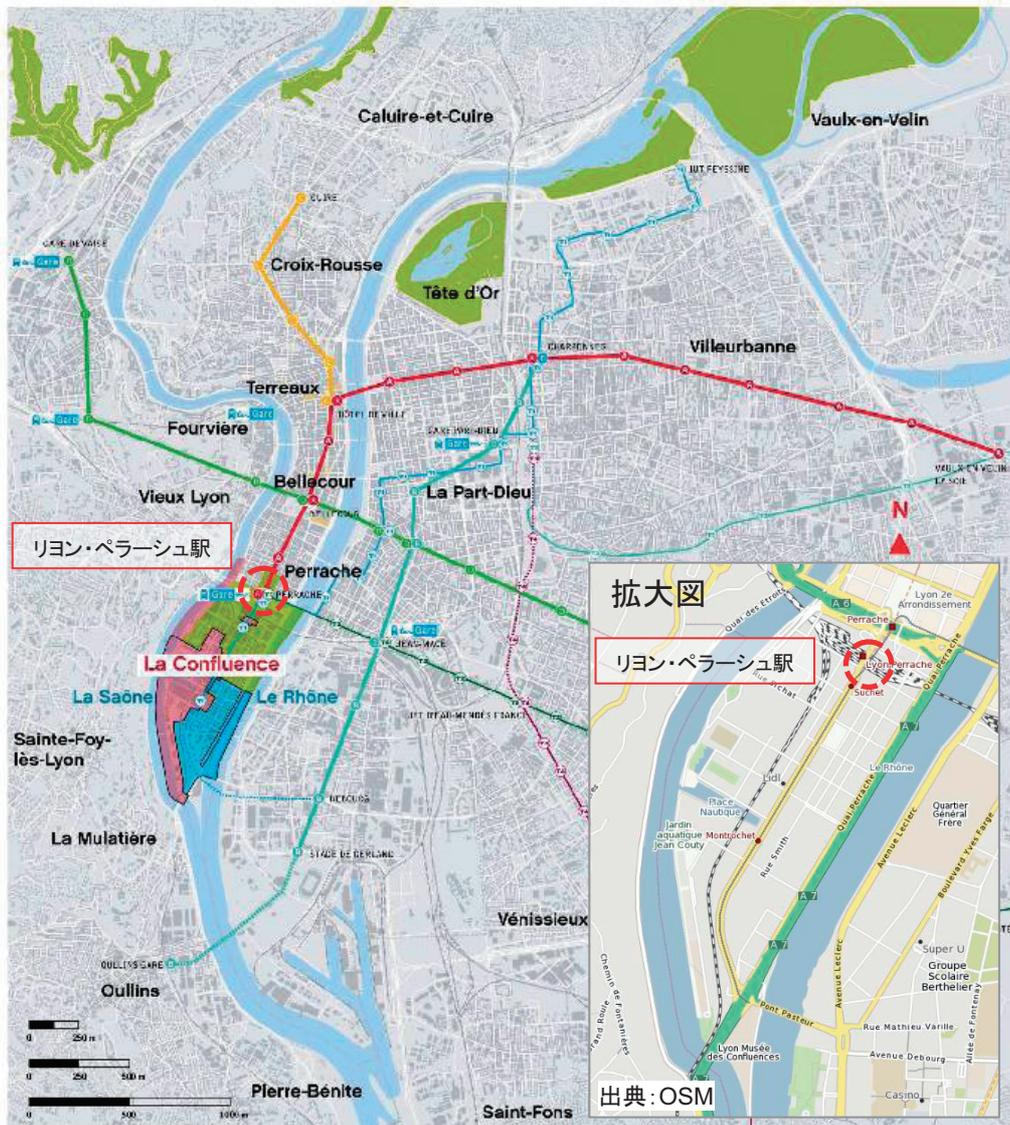
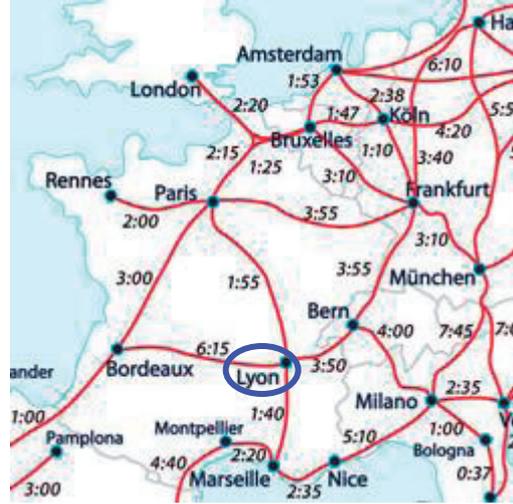


注) 人工地盤上空に都市機能を配置し、人工地盤下部に交通機能を配置する計画としている。この結果、人工地盤上空は人々の往来空間として確保されている。

4. リヨン・ペラーシュ駅周辺整備

(1) 都市・開発区域の概要

- ・フランス第2位の人口規模を誇る南部地域の中心都市で、ローヌ・アルプ地域圏の圏域人口は約530万人（2011年）。
- ・リヨンは、コンベンション会場として選ばれるフランス第2位の都市でもある（The Union of International Associations の調査による）。
- ・TGVでパリまで約2時間で結ばれている他、マルセイユと約2時間20分、ベルン（スイス）と3時間50分で結ばれるなど、高速鉄道により多様な都市と結ばれている。

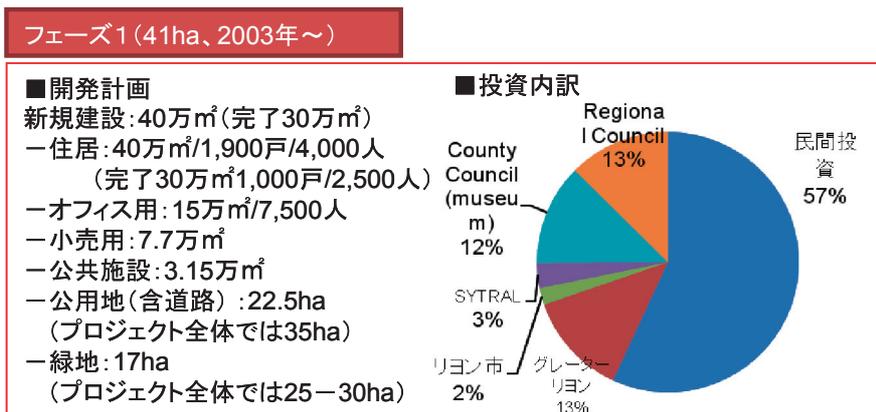


出典：リヨン市HP、リヨン観光局HP、LYON CONFLUENCEのHP

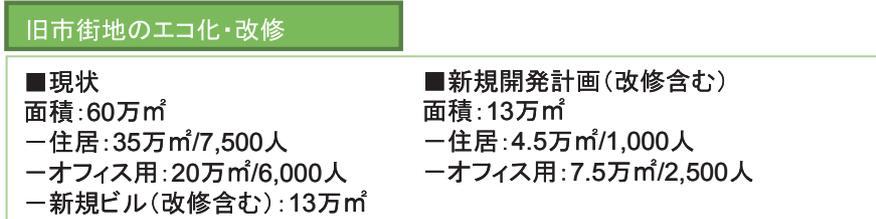
- ・リヨン・ペラーシュ駅は、TGVの発着する駅で、市東部郊外のサン＝テグジュペリ国際空港まで50分で結ばれている。このリヨン・ペラーシュ駅の南側の150haが都市開発の対象となっており、既存建物の有効利用を優先しつつ再開発を進めている。
- ・近年、パールデュ駅の利用客が増加し、リヨン・ペラーシュ駅周辺地区の相対的地盤沈下が懸念されていたが、住宅、オフィス、コンベンション等の機能を核とした都市機能の更新を図ることによりリヨン・ペラーシュ駅周辺地区の活性化を図る計画。
- ・リヨン・ペラーシュ駅はマルチモーダルハブとする計画で、高速鉄道、地下鉄、トラム、バスを結節させることとしている。

(2) 開発計画のフレーム

- ・開発区域はフェーズ1とフェーズ2の区域および旧市街地区の3区域に区分されて計画されている。
- ・3つの区域の開発フレームは以下の通り。フェーズ1区域は居住機能が中心の開発となっており、フェーズ2区域ではオフィス機能が中心の開発となっている。また、旧市街地区域では新規開発面積（改修を含む）を抑制気味に計画されている。



SYTRAL (スイトラル): ローヌ県・リヨン都市圏交通混成事務組合。リヨン都市圏内における公共交通網整備への出資、交通網の維持管理、施設設備の近代化(駐車場のリニューアル、パーク・アンド・ライド施設の設置、公共交通機関へのアクセスを容易にするための道路整備など)、サービスの質のチェック、料金決定などを行っている。(財)自治体国際化学会より



※数値は2012年10月現在
出典: LYON CONFLUENCE HPより



リヨン・ペラーシュ駅と開発区域

リヨン・ペラーシュ駅



リヨン・ペラーシュ駅（南側）



出典：LYON CONFLUENCE資料より作成

(3) 開発の経緯と開発主体

リヨンの発展の歴史上、中核を担った製造業と運送業が集積した中心地区を再開発することとし、官民により再開発会社を設立して、後に完全公社化している。

■開発の背景

- ・開発区域 150ha の半分は製造業と運送業、もう半分は 7,000 人が住む住宅市街地。
- ・製造業と運送業が 20 世紀後半に減少し、地域が不活性な状態に陥った。
- ・しかしながら、住宅地区はリヨン都市圏の中心部に位置し、ソーヌ川の穏やかな中州上にあり周囲の景色も良好で、住人は 19 世紀から居住している世帯が多く、コミュニティがしっかりしている。このため、こうした居住機能は保全する必要があった。
- ・リヨン・ペラーシュ駅は交通結節点（鉄道駅、地下鉄、2 系統のトラム）となっていた。

■開発計画にかかる年表

- ・1998年、Greater Lyon authority が最初の計画を市民に提示
- ・1999年、Greater Lyon authority とリヨン市が官民再開発会社を設立
- ・2000年、建築家と風景画家を起用
- ・2003年、フェーズ1地区のデザインと同意を得るための会議を開始
- ・2007～2009年、フェーズ2の検討
- ・2008年、フェーズ2に対する一般参加型のモニタリング団体を設立
→選ばれた公務員、住民団体、ステイクホルダー、地域の代表など30名
→どの建設計画が適切かを年3回の会議で判断する
- ・2008年、官民開発会社を完全公社化
- ・2010年、フェーズ2に対する一般参加型のモニタリング団体が役目を終える

■会社の概要

- ・名称：リヨン再開発公社（SPLA）
- ・資産：180万ユーロ（リヨン大都市圏から89%出資）
- ・役割
 - ①再開発や建設事業に先立つすべての研究の代行
 - ②高度化を前提とした建物の買収や建設中止および取り壊し
 - ③計画外の土地の再開発や第三者への売買を制御するための契約や協定の締結
 - ④必要なすべての研究、金融、工業、財産活動
 - ⑤建設段階における運営、管理、メンテナンスや機能拡張の代行
 - ⑥リヨン コンフリュアンスプロジェクトの推進と実行に係る相談や連絡の引き受け

（4）コンベンション機能の整備

再開発フレームにおける公共施設として、中心的な位置づけを担っているのがコンベンション施設である。リヨンでは2つの国際コンベンション機能が整備されており、その概要は下表の通り。リヨン国際会議場は、比較的リヨン・ペラーシュ駅から近い位置に国際会議場を中心に整備され、ユーロエキスポリオンは駅からやや遠い位置に展示施設を中心に整備されている。

施設名称	ユーロエキスポリオン	リヨン国際会議場
駅からのアクセス時間	30分	15分
空港からのアクセス時間	35分	25分
会議室数	26室	26室
最大収容会議室主要人数	600人	3,000人
最大展示室規模	12,000 m ²	8,400 m ²
ホテルの収容数	—	19,000人

5. ストラスブール中央駅周辺整備

(1) 都市の概要

- ・2007年にTGVが中央駅に導入された後、旧市街を中心に展開していたトラム線を中央駅に引き込んだ。
- ・フランス東部にあり都市名が「道の街」を意味する中世からの交通の要衝である。
- ・人口26万人（1999年現在）、市域の面積は78平方キロメートル。
- ・中心駅はストラスブール中央駅で旧市街の西側に位置する。
- ・2007年のTGV開通により、パリ東駅から約2時間20分で結ばれた（パリから飛行機で約1時間）
- ・近郊のエンツハイム市にあるストラスブール国際空港まで約15分。
- ・1990年以降のトラムを中心とした都市開発により旧市街地ににぎわいを取り戻した。特に、トランジットモールとP&Rにより人の界隈空間の創出に効果を上げている。
- ・2010年にストラスブール中央駅にトラム線を引き込んだ。これにより、ストラスブール中央駅は、高速鉄道とトラム線を中心とする公共交通との結節点となった。

■都市の位置と広域鉄道網図



■ストラスブール中央駅付近



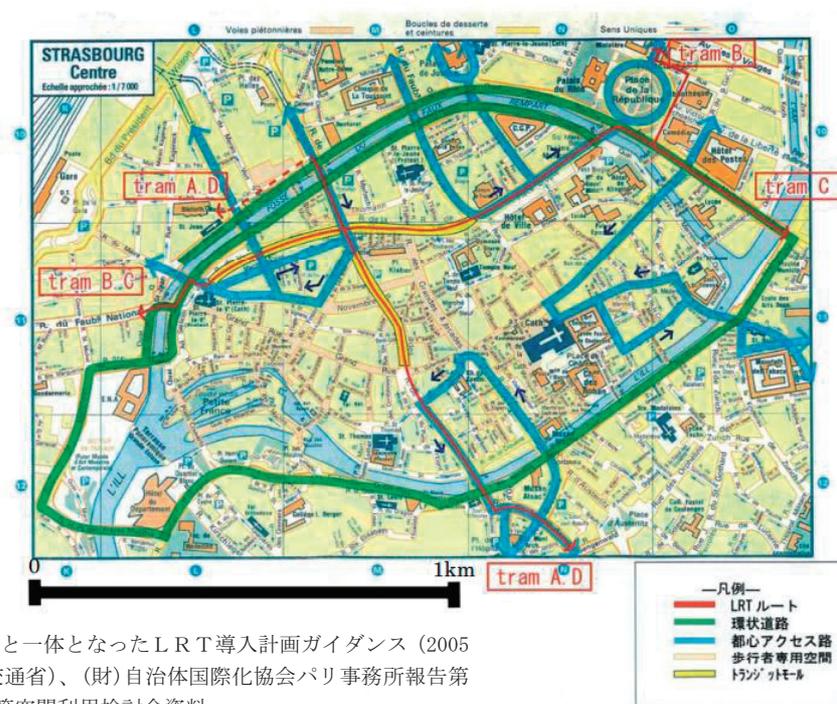
出典：(財)自治体国際化協会パリ事務所報告、第3回 御堂筋空間利用検討会資料

- ・ストラスブールは、28 の都市で構成されるストラスブール大都市共同体の母都市でもあり、大都市共同体としての人口は約 45 万人（1999 年現在）で、総面積約 306 平方キロメートル。
- ・このストラスブール大都市共同体は基礎自治体としての機能を有しており、都市計画、居住区及び経済活動区の整備、教育施設、都市交通、下水設備、家庭ゴミ、道路及び駐車場、課税権などの管理権限を持っている。公共交通網の計画・整備も大都市共同体の下に行われている。

(2) 開発内容

- ・トラムの導入、通過交通用の道路の整備、P&R 用の駐車場の整備、およびトランジットモール化により旧市街地の交通を再構築した。
- ・P&R 駐車場をトラム駅の地下に整備（10 箇所、4,630 台分）し、1 日 1 台 2.8 ユーロで乗車人数分のバス・トラムの往復チケットを購入可能とした。
- ・歴史的建造物のある旧市街地への車両の進入を禁止し、トラムを貫通させ、同時にトランジットモール化を図り、人々の往来と賑わいの創出を図った。
- ・自動車交通については、旧市街地を通らずに市内を東西方向、南北方向へ移動できる道路を整備して旧市街地への流入車両を抑制するとともに、旧市街地への商品納入など営業車は午前 11 時までには制限し、旧市街地の居住者には許可証を発行するなどして自動車交通を制御している。

■旧市街地内外の交通網



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス（2005年、国土交通省）、（財）自治体国際化協会パリ事務所報告第3回 御堂筋空間利用検討会資料

■トラムの導入年表

- ・ 1991 年、中心部のトランジットモール化と LRT の建設を発表
- ・ 1994 年、市内中心部に 9.8km の路線が開通
- ・ 2010 年現在、5 線 54km、66 駅のネットワークを展開
- ・ 2010 年、ストラスブール駅構内までトラム線を引き込み
(参考) トラムの運営
- ・ ピーク時 3 分間隔、日中 4～6 分間隔で運行
- ・ 官民出資のストラスブール交通会社 (CTS) が運営
- ・ CTS は域内の全ての公共交通を運営
- ・ CTS の幹部はストラスブールの市長など都市圏の重要ポストが兼任

■トラム路線と P&R 駐車場



(3) 合意形成手法

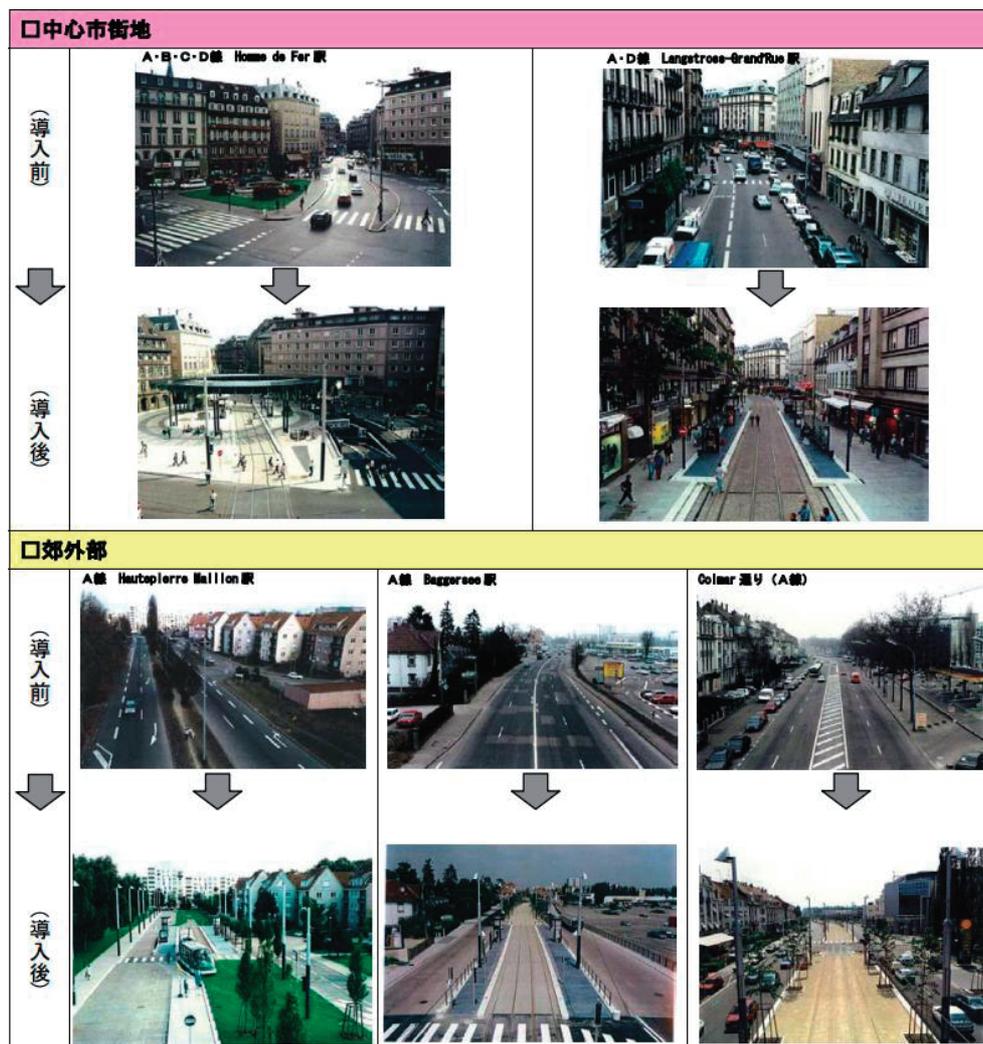
- ・ ストラスブール大都市共同体が住民の合意形成を行いつつ開発を計画し実施した。
- ・ 車両規制による商店利用客の減少を懸念する声に対して、自動車利用者の増加に伴う騒音や大気汚染による街の魅力の低下を訴えた。
- ・ また、トラム導入により、アクセス性向上と安全に快適に買い物ができるメリットを訴えた。
- ・ 住民説明会は、計画主体であるストラスブール大都市共同体が行い、幾度となく開催され、時間を要した。
- ・ 中心市街地における自動車交通の排除と公共交通と人流を中心とした賑わい創出の成功例として世界への発信力を高めた。

■ 同一ホームでバスとLRTの乗り継ぎができる停留場



出典：まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイドンス(2005年、国土交通省)、(財)自治体国際化協会パリ事務所報告第3回御堂筋空間利用検討会資料

■ トラム導入前後の街並みの変化

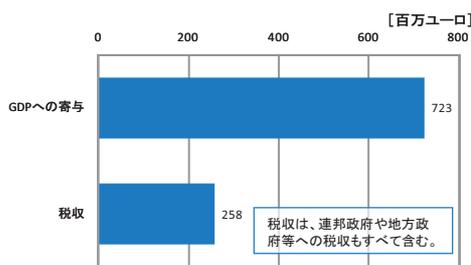


6. ウィーン中央駅周辺整備

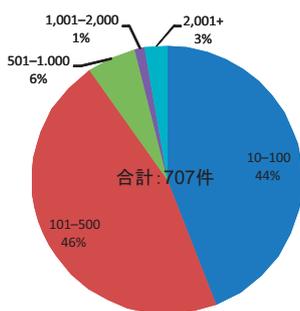
(1) 都市の概況

- ・人口 173 万人（2012 年当初）のオーストリアの首都。
- ・世界で最も住みやすい都市に 4 年連続で選ばれる。（ Mercer Quality of Living Survey による。東京は 44 位）
- ・ウィーン国際空港から市の中心街まではシティエアポートトレインで約 16 分となっている。
- ・最も住みやすい都市としての品質を維持し、人口増加をすることを目的として新都市開発計画を実施中。
- ・世界で最もコンベンションが盛んな都市であり、 ICCA による国際会議開催件数（イベントとしての件数）は 181 件で 1 位となっている。
- ・市内の主要コンベンション施設へのアクセスは直線距離で概ね 6 km 以内にあり、トラム等で結ばれている。
- ・市の統計によると、2012 年は、市内で 707 の国際的な会議セッション（各イベントを構成する会議の数。企業主催の会議を除く）が開催されており、約 25 万人が参加した。
- ・国際会議の GDP への寄与は 723 百万ユーロに上り、税収合計は 258 百万ユーロとなっている。
- ・招待客規模別のコンベンション開催件数シェアは 101 人～500 人が 46%と最も高く、次いで 10 人～100 人が 44%となっている。

■国際会議開催によるGDPと税収への寄与
(国際会議(企業主催を除く)707について)



■招待客規模別のコンベンション開催件数シェア

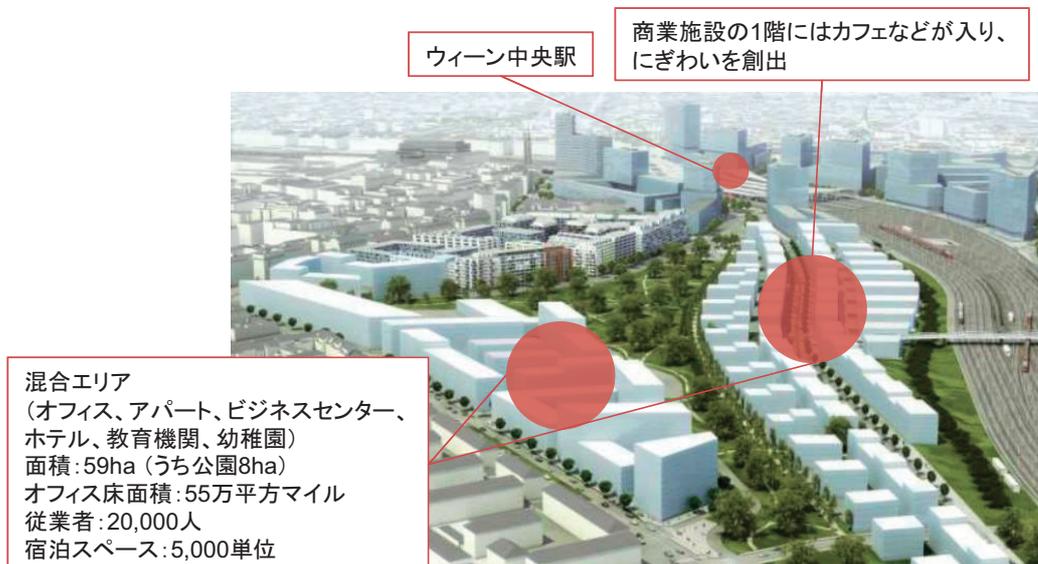
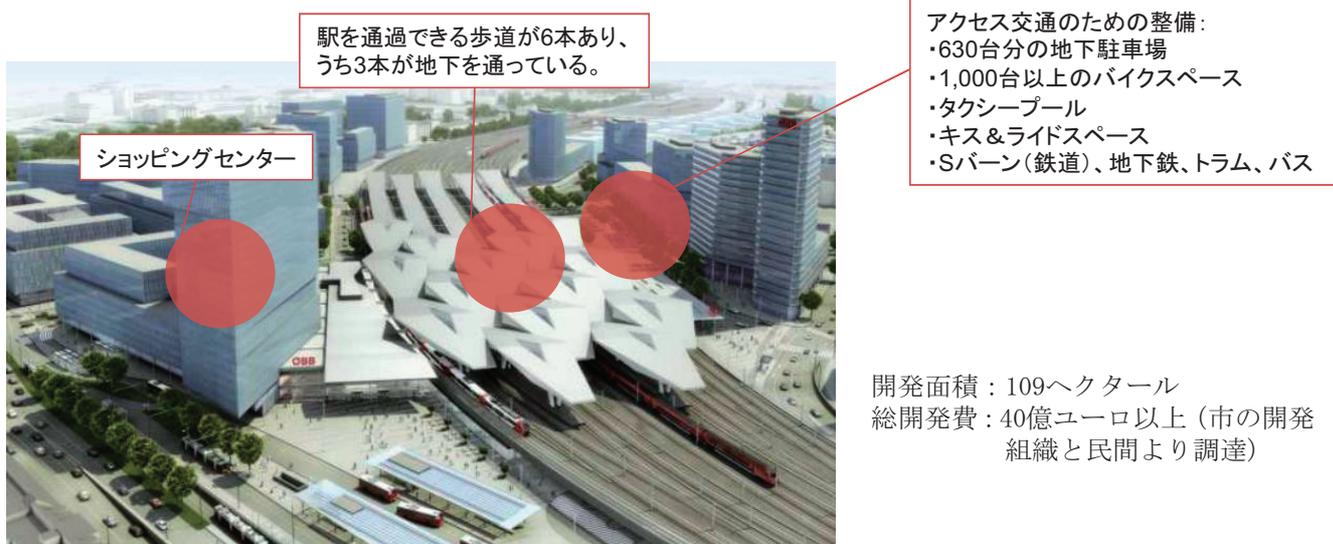


■市内の主要なコンベンション施設



(2) 新駅開発

- 2015年を目標としたウィーンの新都市開発計画の一環として新駅とした大改築を推進中。
- この新しい中央駅整備と周辺地区整備は新都市開発計画の中で最も重要と位置づけられ、駅周辺のエリア一帯で1万人以上の居住スペースと、2万人以上の雇用が提供される。
- 新駅のプラットフォームは、乗客がホームを変えずに同じ方向に乗り換えられるように配慮され、バリアフリーにも積極的な対応を図っている。
- 新駅の旧市街地と反対側には多様なモードによるアクセス交通のための機能が集中的に配置されており、地下駐車場(630台)、バイクスペース(1,000台)、タクシープール、キス&ライドスペース、Sバーン(鉄道)、地下鉄、トラム、バス等が結節する計画。
- また、新駅から連担する鉄道沿線地域には、新たな複合都市機能エリアの整備が計画されており、オフィス、住宅、ホテル、教育機関および公園緑地が整備される予定。
- 新駅の旧市街地側と外側は、駅の中に合計6本の歩道が整備される計画で、駅の両側地区を結ぶ歩行者動線の確保に重点が置かれている。



- ・このウィーン中央駅および周辺地区整備計画は、欧州における高速鉄道の整備推進に合わせてウィーン中央駅の拠点性の向上を図ると共に、古都を保存しつつ新しい都市機能の誘導を図り、都市の活性化を図ることを目的に2000年以降に計画された。
- ・2006年から環境影響評価が開始され、2009年に建設が着工された。
- ・現在、鉄道及び駅舎の整備が選考して進められる中、都市開発が順次進められており、部分的な開業が続いている状況で、2015年にはフル開業が予定されている。
- ・また、中央駅にはウィーン国際空港へのアクセス鉄道であるシティエアポートトレイン（CAT）が乗り入れており、欧州各都市及び世界からのゲートウェイ機能を担う駅とされている。
- ・古都を保存することを大切にしてきた都市であるが、欧州全体の高速鉄道網の整備にが都市開発の着手に大きな影響を与えたものと考えられる。

■開発スケジュール

2006	環境影響評価の開始
2007	鉄道に関する環境影響評価の開始
2008	道路に関する環境影響評価の開始
2009	開発エリアの整地 南駅と東駅の閉鎖
2010	鉄道の建設開始 Sudtiroler Platz 駅の立ち上げ
2011	最初のビル(オーストリア鉄道連邦ビル)の建設
2012	新駅の部分的開業 住宅の着工
2013/2014	駅を部分的に順次開業 第1住宅、公園の完成
2015	完全開業

■市街地へのアクセス

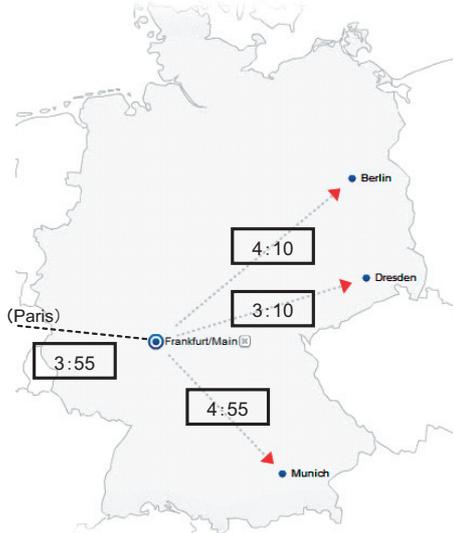


7. フランクフルト中央駅周辺整備

(1) 都市の概況

- ・人口約 70 万人のドイツ国内 5 番目の都市で、商業・業務機能の中心都市である。
- ・首都ベルリンまで約 4 時間、隣国フランスの首都パリまでも約 4 時間と大都市から等距離に位置している。
- ・市内にコンベンション施設が 2 箇所あり、最大規模のメッセフランクフルトは中央駅からトラムで 2 駅の位置に整備されている。
- ・フランクフルトには、ドイツ最大規模にして 24 時間運用のフランクフルト国際空港が立地しており、中心市街地まで S バーン（鉄道）で約 12 分の良好なアクセス距離となっている。

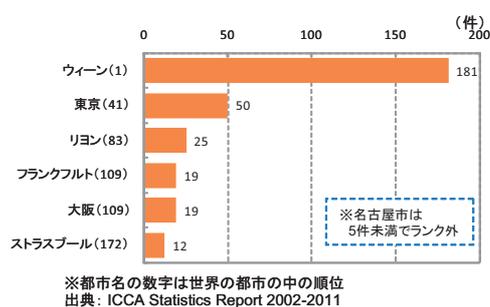
■主要都市間の高-speed鉄道での平均所要時間



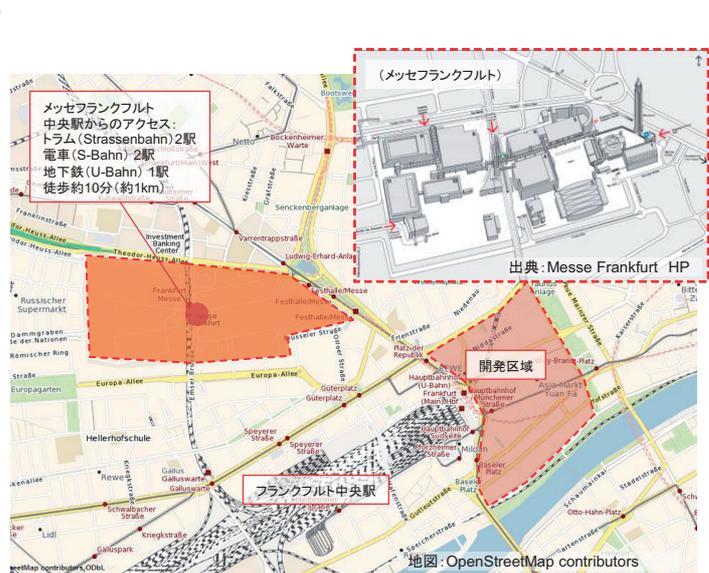
■フランクフルト中央駅周辺の状況



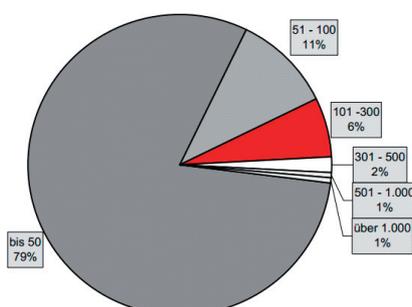
■国際会議開催件数と世界ランキング



■駅から代表的な国際会議場 (メッセフランクフルト) へのアクセス



■参加者規模別の市内会議件数



(2) 開発の概要

- ・戦後の経済成長時（1980～）に無秩序なオフィス開発が行われ、住宅スペースが減少した。このため、中心部における夜間人口が減少すると共に、都市空間の荒廃が進んだ。
- ・元々は 11,000 人が計画されていた駅前地区の居住人口は、2005 年には約 2,400 人しか住んでおらず、住宅の空室も目立つ状況となった。
- ・居住人口の減少やその後の古いオフィスの空室率の増加を背景に、居住機能を再整備して夜間人口を確保し、賑わいと秩序ある都心空間の再構築を図ることを目的とした。
- ・このため、フランクフルト中央駅周辺地区全体の都市機能バランスとしては、オフィス専用スペースを減少させ、居住機能を主軸として職住混在型の用途計画とした。
- ・居住機能としては、高級住宅街区を中心部に配置すると共に、その両側に一般住宅街区を整備することとし、これらの中にホテルが集積するエリア、文化・商業施設が集積するエリアを配置すると共に、都市型アミューズメントエリアを集約的に配置することとした。
- ・オフィス機能は新都市整備が進んでいることから、大規模なオフィスは新都市のオフィスビル群を受け皿とすることとして中心市街地との棲み分けを図っている。
- ・これにより、中央駅を核とした旧市街地、その外側に位置する新都心、郊外のコンベンション機能および国際空港により、新しい都市の輪郭が構成されることとなった。
- ・計画期間は 2004 年から 2020 年としている。

■2005年の状況



■開発計画(2020年)



欧州の鉄道駅を核とした都市開発事例の特徴から、名古屋駅周辺地区の今後の開発像を検討するに当たり、参考にすべき点を以下の通り整理する。

事例	参考にすべき特徴点
アムステルダム中央駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高速鉄道と高速道路を結節させる計画。 ・ 高速鉄道乗降客が自動車、バス、タクシーを利用して高速道路を利用しやすい計画としている。 ・ 駅の両側を結ぶ自転車動線を確保している。
アムステルダム南駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 人工地盤を活用して都市機能の立地誘導と交通機能とを上下に分離した計画としている。 ・ 上部空間は歩行者と自転車の空間が十分に確保される。 ・ 公共機能として大学とコンベンション機能を誘致している。
リヨン・ペレーシュ駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の建物を活かして居住機能の更新を先行させるとともに、業務機能の誘導を図る計画としている。 ・ コンベンション機能を中核機能として配置している。
ストラスブール中央駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ TGV が導入された中央駅を核に、トラムを結節させた。 ・ 中心部をトランジットモール化して歩行者の回遊性と公共交通の乗換利便性を高めた。 ・ P&R を活用して自動車の都心部流入を抑制した。
ウィーン中央駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大規模な駐車場とバイクスペースの確保および中央駅の両側地区を結ぶ歩道6本が整備され、歩行者流動に配慮されている。 ・ 居住、業務、コンベンション機能の整備が複合されている。
フランクフルト中央駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中央駅周辺の夜間人口確保と賑わい機能の共存を目指し、業務機能は新都心への集約を図る計画としている。 ・ コンベンション機能と空港との良好なアクセスが確保されている。

こうしたことから、名古屋駅周辺地区の今後の開発像を検討するに当たり、参考にすべき点として以下が集約される。

- ◆ 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、公共交通及び歩行者による多モードの交通の結節が工夫されていること
- ◆ コンベンション機能、大学機能等の公共施設を中核施設の一つとしていること
- ◆ 駅徒歩圏における居住機能の整備を重視していること
- ◆ 駅の両側地区を結ぶ連絡動線を確保すること

第4章 名古屋駅周辺地区における開発像の検討

1. 広域的視点から見た名古屋駅に求められる役割

名古屋市は中部大都市圏で最大の都市であり、産業経済の中心となっているとともに、概ね 40 km～50 km 圏域のエリアに名古屋大都市圏を形成している。この名古屋大都市圏は、我が国を代表する製造集積地域を背後に擁し（三河地域を中心に）、郊外には名古屋市に通勤する人々の居住地となっている住宅都市も多く集積している。また、名古屋市を中心とした 40 km～50 km 圏域の内外には、歴史文化資源や自然資源をはじめとした観光資源も広く分布していることとも相まって、名古屋大都市圏として産業活動やレジャー活動を含む総合的な日常生活圏が形成されている。

国内外の大都市圏との比較においては、名古屋大都市圏は製造業集積を基軸として高い生産性があることが最大の特徴である一方で、オフィス機能、商業・サービス機能、国際交流機能等については突出した集積が途上であることも課題として認識されている。

こうした現状を踏まえると、名古屋大都市圏の母都市となる名古屋市においては、製造業の集積を活かしたオフィス機能、大都市圏の中心都市としての拠点的な高次商業機能、国際交流の舞台となる交流機能の整備増進を図っていくことが求められ、こうした機能が都心を中心にコンパクトに集積していくことが望ましい。また、大都市圏内に立地する個性豊かな地方中核都市や拠点都市との連携をさらに高めていくためには、交通結節機能の更なる高度化を図っていくことも、名古屋大都市圏の重要な課題になると考えられる。

2. リニア中央新幹線を契機とした拠点都市開発の類型を踏まえた名古屋駅の役割

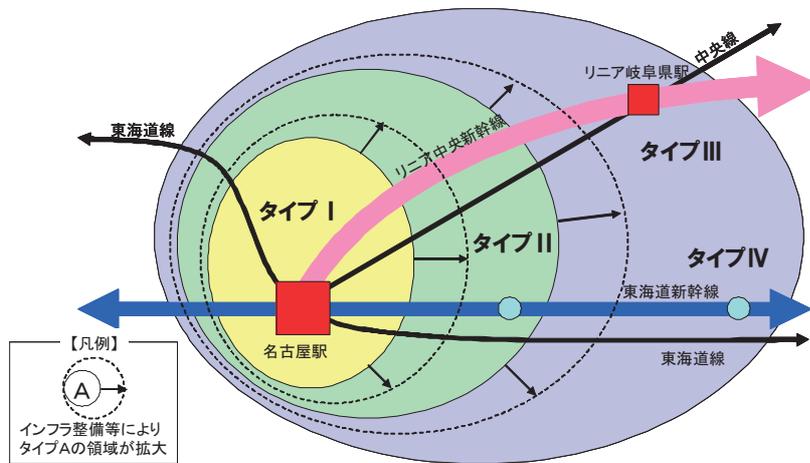
本検討で行ったリニア中央新幹線の開業による時間短縮インパクトの特質による拠点都市類型では、名古屋市はタイプⅠに属し、首都圏との一体的な交流が可能になることから多様な都市機能、産業機能等の立地ポテンシャルが向上することが期待でき、その顕在化を誘発していくためには駅周辺地域における魅力的な都市機能の増進を図っていくことが求められるものと整理した。

また、名古屋大都市圏にはこの他に、タイプⅡとした名古屋駅へのアクセス性向上を図ることが重要な拠点都市が存在すること、タイプⅢとした新たな名古屋大都市圏の構成地域としての資質を活性化させていくべき都市が存在すること、なども整理された。

こうした事を踏まえると、首都圏との一体的な交流が可能な立地ポテンシャルを活かした都市機能の集積を誘導する観点と、名古屋大都市圏内の諸都市との連携性を高めることで名古屋大都市圏全体の活性化を図る観点の双方に着眼していく必要がある。

前者の視点からは、本社機能、バックアップ機能、国際交流機能、都心型居住機能等の整備ポテンシャルが高まるものと考えられ、後者の視点からは、交通結節機能を高め、名古屋大都市圏の母都市としての拠点的な商業機能の集積の高度化を進めていく必要があるものと考えられる。

図 4-1 名古屋市大都市圏におけるリニア時間短縮インパクトの概念図（再掲）



3. 欧州の都市整備事例から見た視点

欧州では、各国の拠点都市において高速鉄道の都心乗り入れに呼応して拠点駅周辺の都市開発を進めている事例が見られる。本検討で整理した5都市の事例からは、以下の着眼点が得られた。

第一は、必ずしも高密度な開発を広大なエリアを対象に展開するわけではなく、拠点駅から徒歩可能な範囲の地域に効率的な土地利用と都市機能整備を誘導することで、ヒューマンスケールな開発を標榜している例が多いことである。我が国の大都市の拠点駅においては、空間的な制約が強いこと、地価が高水準であることなどを背景に高密度な都市開発が進められているが、名古屋駅周辺の場合は、東京や大阪と比べれば相対的に空間的ゆとりがあり、地価水準も、一部を除き相対的には低いことなどから、欧州の例を参考としたゆとりある空間形成を図るゾーンを駅周辺に構築することが可能ではないだろうか。そして、このことが都市の魅力を発信していく上で、優位に働くものと考えられる。

第二は、多モードの交通結節機能の形成が図られていることである。各都市では、高速鉄道駅を中心に、都市鉄道、LRT、自動車、自転車等が目的に応じて利便性高く乗り換えられる工夫がされており、同時にトランジットモールに代表されるように、歩行者の空間確保についても高い配慮がなされている。これらの点は、今後の名古屋駅のあり方を考える上で重要な示唆になると考えられる。名古屋大都市圏は、国内の大都市圏の中にあって公共交通分担率が低く、自動車依存度の高いことが特徴的な交通特性である。これを踏まえると、名古屋駅については、公共交通機関との結節性の向上や歩行者空間の確保に加えて、自動車交通との乗換結節についても十分に考慮していくことが当地の特性を活かす上で望ましいものと考えられる。

第三は、コンベンション機能の整備である。欧州において高速鉄道が発着する拠点駅を持つ都市においては、拠点的なコンベンション機能を整備していることが共通している。

欧州の各都市では、人と人との交流機能が、都市活動の活性化、都市機能の集積増進、内外への都市アピールにおいて、重要な役割を果たしていると考えられている。名古屋市においてもコンベンション機能は整備されているが（白鳥国際会議場における会議機能、ポートメッセ名古屋における展示機能）、会議機能と展示機能が離隔している点や、駅や空港に近接していない点で、欧州の各都市とは状況が異なっている。我が国では東京都がコンベンション開催において圧倒的に高い実績を誇っているが、東京都のコンベンション機能は都心立地型で整備されており、欧州との共通性が認められる。名古屋市においてもこの点に留意し、拠点駅に近接したコンベンション機能（会議機能と展示機能の併設）の整備を図っていくことが望ましいと考えられる。

第四は、駅から徒歩圏エリアにおける居住機能の導入を中核的に位置づけている例が多いことである。フランクフルトでは都心部における夜間人口の減少が都市の荒廃を招いたとして都心部における居住機能の再構築を図っている。この際、同時に商業・業務・アミューズメントエリアを駅周辺に配置し、都市における秩序ある賑わいの創出を図ることも狙っている。フランクフルト以外でも、夜間人口の集積を重視し、賑わいの創出に繋げている都市が見受けられることから、駅徒歩圏における居住機能の導入は、名古屋駅周辺地区においても考慮すべきものと考えられる。

第五は、拠点駅の両側地区を結ぶ動線の確保である。鉄道駅は、その線路敷地によって都市のエリアが分断され、駅前地区も表地区と裏地区のような対照性が形成されることが多い。欧州の都市開発では、ゾーニングや都市機能の配置および開発密度等については両者に相違があっても、両側地区を連絡する動線を複数確保している。この点は、名古屋駅周辺地区に対しても示唆深く、名古屋駅の東側地区、西側地区を連絡する動線を強化していくことが必要になると考えられる。

4. 名古屋都心ビジョン 2030 における名駅地区の位置づけと活用すべき近隣資源

名古屋都市センター都市ビジョン研究会がとりまとめた「名古屋都心ビジョン 2030」では、リニア中央新幹線の開通を念頭に置いた名古屋市の都心のあるべき方向について、都心の中枢性を高め、ステイタスを強化して行く必要があることなどを指摘している。

同ビジョンでは、名古屋市における都心は、「3つの核と5つの拠点」を強化し魅力を高めることを基本に置いている。3つの核とは、「名駅地区」、「名城地区」、「栄地区」であり、5つの拠点とは「則武地区」、「徳川園地区」、「鶴舞地区」、「大須地区」、「笹島地区」を指しており、土地利用の現状と今後のポテンシャルを踏まえての指定がされている。

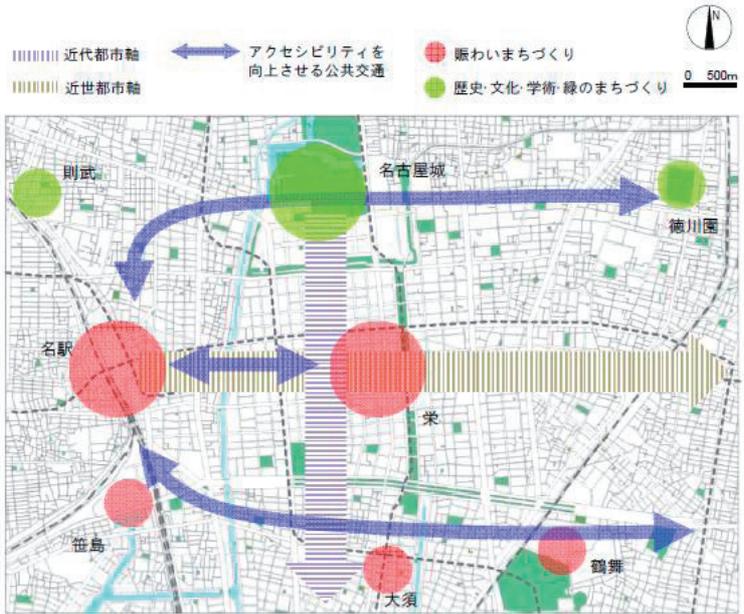
3つの核を構成する各地区の位置づけと棲み分けについては、本検討においても念頭に置くべき重要な事項であり、名古屋市の都心地域が総合的に中枢性を高めてステイタスを強化していくためには、これらの3つの核のバランスの取れた発展を考えていく必要があるとしている。

図 4-2 名古屋都心ビジョン 2030 における「3つの核と5つの拠点」

名駅地区に求められる方向性は、「スーパーターミナルシティ」とされ、その実現に向けて土地の高度利用・街区統合、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整備などが必要であるとされている。

また、土地利用の高度化を推進して世界とビジネス交流するグローバルシティを標榜すると同時に、歩行者の回遊性を高めるためにトランジットモールを形成し、賑わいの創出と駅前の良好な都市景観の形成を図ることも必要であるとしている。

これに対し、他の2つの核については、名城地区は「名古屋シンボルゾーン」として位置づけ、名古屋城を核とした歴史文化資源を中心に門前及び官庁街の賑わい空間を創出していくことが必要であること、栄地区は「お洒落社交タウン」として位置づけ、緑陰回廊の形成やオープンカフェの常設化などによって名古屋市民の質の高い憩い空間となる必要があることが指摘されている。



出典)名古屋都心ビジョン2030(2011.4 名古屋都市センター)

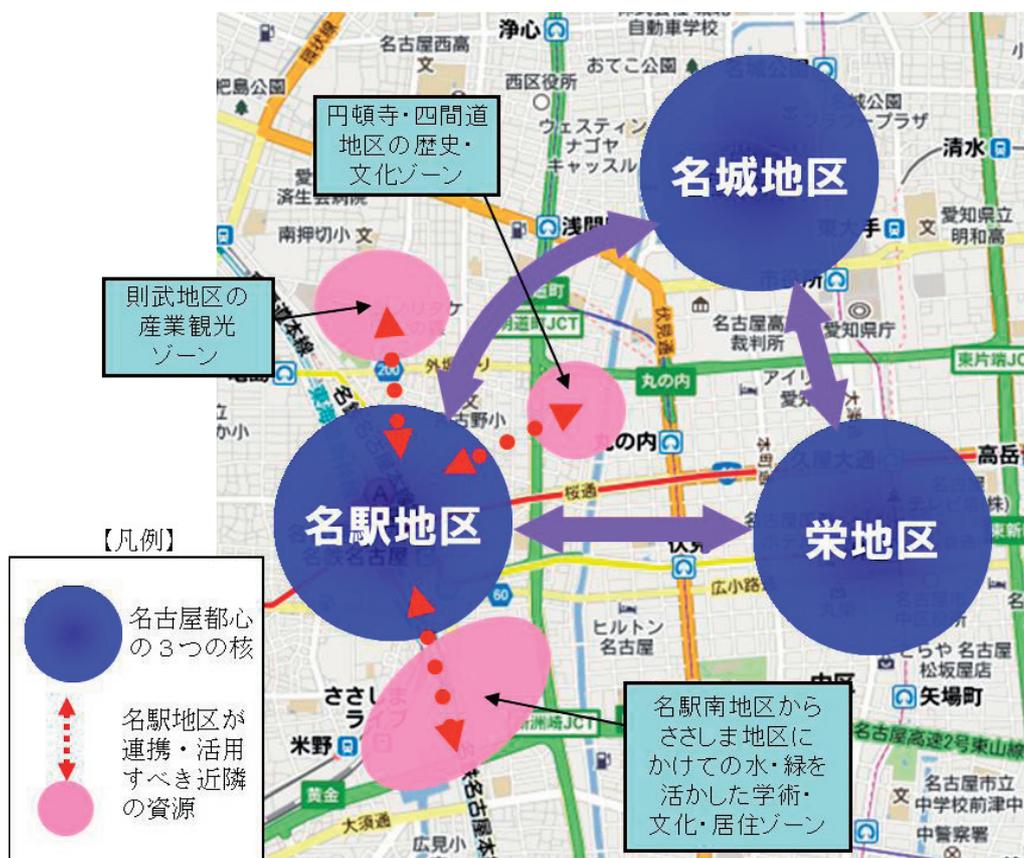
図 4-3 名古屋都心ビジョン 2030 における3つの核と5つの拠点の目指すべき方向性

広域拠点	方向性	魅力増進
名駅地区	スーパーターミナルシティ	・土地の高度利用、街区統合 ・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整備
名城地区	名古屋シンボルゾーン	・本丸御殿、天守閣等の復元 ・門前及び官庁街の賑わい空間の創出と歩行者空間整備 ・公共交通アクセスの強化(名駅アクセス、栄アクセス)
栄地区	お洒落社交タウン	・自動車交通抑制と歩行者空間の拡大 ・オープンカフェの常設化 ・緑陰回廊の形成 ・公共交通アクセスの増強(名駅アクセス、東部地区アクセス)
則武地区 産業技術記念館 ノリタケの森	ものづくり日本文化拠点	・陶磁器尾張の拠点性発揮 ・緑の塊の形成 ・公共交通アクセスの増強(名駅アクセス)
徳川園 徳川美術館	尾張徳川の文化拠点	・植栽と公園の演出、花の名所づくり ・公共交通アクセスの充実(名駅アクセス、大曾根アクセス)
鶴舞地区	健康知的拠点	・大学の医工連携強化 ・植栽と公園の演出、花の名所づくり ・鉄道高架下利用の促進
大須地区	庶民賑わい拠点	・小規模建物更新の持続 ・イベント支援 ・公共交通アクセスの充実(名駅アクセス、栄アクセス)
笹島地区	トランスエリア	・アート、水上利用など新しい動きの創出 ・中川運河アクセスの改善 ・公共交通アクセスの増強(名駅アクセス)

出典)名古屋都心ビジョン2030(2011.4 名古屋都市センター)

こうしたことを踏まえた上で、当研究会では、3つの核がその個性を活かしつつ、互いに競い合うことで相乗効果を発揮して、新しい魅力を創出していくことが重要であると考えます。名駅地区は、その近隣にある地域資源を活用しながら、これまでにない魅力的な駅前空間の形成を図っていく必要がある。活かすべき有用な地域資源としては、円頓寺・四間道などの歴史・文化的資源、ささしまライブ 21 の中川運河と堀留の親水空間、則武地区に立地する産業観光資源などがあり、こうした地域資源をまちづくりに取り入れながら、双方向での連携・活用を図っていくことが望ましい。

図 4-4 名駅地区が連携・活用すべき近隣資源と都心の3つの核



5. 名古屋駅周辺地区に求められる役割

(1) 都市内への旅客誘導

リニア中央新幹線は、名古屋市を目的地とする旅客流動の増加を促すと同時に、名古屋駅を経由して中部大都市圏に広域的に展開する旅客流動の乗換拠点となることが見込まれる。これらの増加が見込まれる名古屋駅発着の旅客を対象に、名古屋市内の都市空間へと滞留・周遊を促していく必要がある。このためには、駅前地区における界限性の高い賑わい空間を形成する必要がある。

このためには、歩行者による賑わい空間、商業・業務機能の集積空間、都市内交通乗換拠点、駅アクセス自動車交通の処理機能等が一体的に形成されることが望ましい。

(2) 広域高速交通の結節強化

名古屋大都市圏の交通行動は自動車依存が高い状況を踏まえると、名古屋駅から広域的に展開する流動に対しては、高速道の利用を想定しておくことが効率的である。このため、リニア名古屋駅における高速道路との結節化を図ることが望ましい。これが実現することにより、都市間鉄道に加えて高速道路を利用した移動が可能となり、選択の多様性が確保されるとともに、名古屋大都市圏におけるリニア開業による時間短縮効果により広域に波及させることが可能になる。

この際、リニア中央新幹線と高速道路の結節は、歩行者を中心とした賑わい空間とは動線を分離して整備することが望ましい。このため、駅の東西における機能分担を考慮して検討する必要があるものと考えられる。

(3) 商業機能の拠点性の向上

リニア中央新幹線の開業は、買い物行動において首都圏への買物流出を招く可能性があるが、名古屋大都市圏における拠点的な商業機能は必要である。このため、名古屋市における商業機能の高度化を図ることは重要であり、栄地区と名駅地区の棲み分けを図りながら推進していかねばならない。名駅地区は、広域的な流動の拠点となるため、広域流動を対象とした商業機能の集積強化が望ましい。対して栄地区は、名古屋市民の憩いの拠点としての歴史を重視し、名古屋文化の薫る飲食・物販機能が集積するエリアとして商業機能を高めていく必要があると考えられる。

(4) 交流機能の整備

欧州の事例にもあるように、名古屋駅地区に隣接するエリアに、会議場機能と展示機能を併設した国際コンベンション機能を整備することが望ましい。リニア中央新幹線の開業を契機として、名古屋市は我が国の東西における交流拠点としての性格を強めていく可能性が見込まれる。また、中部国際空港をはじめ、首都圏の空港（成田国際空港、羽田空港）や関西国際空港を経由した外国人との交流機会も増加していくものと考えられる。こうした交流の舞台となる国際コンベンション機能を名古屋駅周辺地区に整備することは、当地のポテンシャルを最大限に活かすこととなる。加えて名古屋駅周辺地区には、多様なホテルの集積があることから、コンベンション機能の立地条件としては優れており、様々なコンベンションの誘致に向けた都市の競争力向上に多大に貢献するものと考えられる。

さらに、コンベンション機能の整備に向けては、アジア各国との国際交流を意識した「アジアセンター」としての位置づけや、災害時における駅周辺地区の広域避難施設と

しての活用も念頭に置いた検討を深めていくことが望ましい。

(5) 業務機能の集積強化

名古屋駅の東側地区においては、新たな高層ビルの開発整備が進められ、リニア開業前に高層ビル群が形成されることが見通される。こうした大規模なオフィスビル群は、大口のオフィス需要への対応、高い家賃負担能力のあるテナントの誘致を進めていく可能性が高い。具体的には、本社機能、大手企業の支社・支店機能、中堅企業等の営業拠点機能等が対象になるものと考えられる。

一方、名古屋市は、元来より地価水準が東京や大阪と比べて低く、オフィス賃料も相対的に低廉な大都市である。リニア開業により、首都圏と一体的な交流が可能な立地条件を得る名古屋駅前地区が、低廉な賃料のオフィスを供給することが可能であるならば、魅力的で競争力の高いオフィス機能の集積が進むこととなる。このため、地価の比較から見て、名古屋駅の西側地区に低廉なオフィス機能集積を形成していくことが有効であると考えられる。こうしたオフィスには、世界からの起業家や研究者、将来に向けて成長力が期待される企業等のオフィスを誘致することが望ましいであろう。

(6) 居住機能の整備誘導

名古屋駅周辺地区における賑わい空間、商業機能の増進を図っていくためには、昼間人口だけでなく夜間人口も着実に誘導していく必要がある。欧州の例においても駅周辺地区における居住機能は重要視されており、都市のコンパクト化が求められている名古屋市においても「駅そば生活圏」を推進しているところであり、名駅地区においてもその実現を模索していくべきである。とりわけ、リニア中央新幹線が開業すれば、「リニア徒歩圏住宅」という性格が魅力的な付加価値を伴う居住エリアとして認知される可能性がある。この際、タワーマンションの様な形態にこだわらず、豊かな緑を配した中低層住宅を形成することにより、空間的・時間的・経済的にゆとりのある名古屋らしい都心型居住の実現を模索していくことが望ましいものと考えられる。

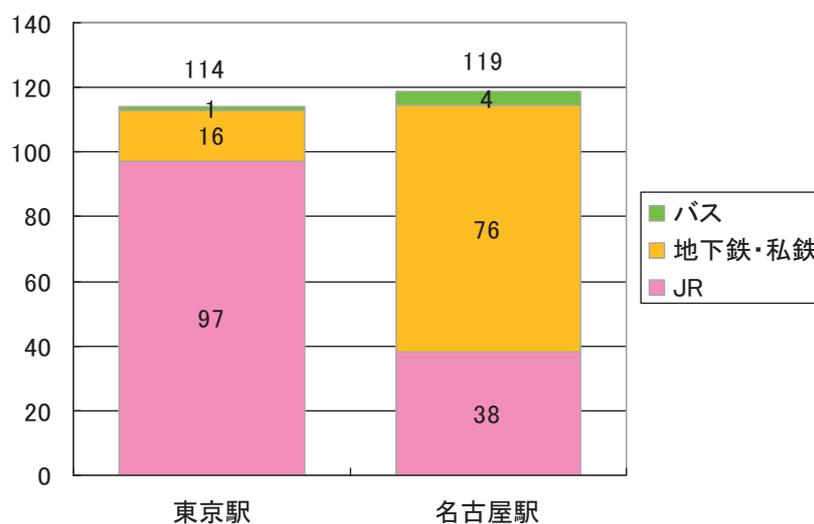
(7) 交通結節機能の強化

名古屋駅は、東京駅（大手町駅等の結節する地下鉄駅は除く）とほぼ同等もしくはそれ以上の乗降利用客が往来する一大拠点駅である。このため、リニア中央新幹線の開業に合わせて、多様な交通手段を分かりやすい動線で処理する工夫が必要となる。

具体的には、JR在来線、私鉄線、地下鉄線、あおなみ線およびバス等の利用が容易になるよう、乗降客動線を整流化する「マルチアクセス機能」を整備していくことが必要になると考えられる。この際、地上空間と地下空間を円滑に往来できる空間が整備されることが望ましい。

また、名古屋駅の東側地区と西側地区を結ぶ歩行者動線については、現在の名古屋駅の中央コンコースだけに依存するのではなく、複数ルート化を図る等、さらに強化していく必要がある。

図 4-4 東京駅と名古屋駅の乗降客数



出典) 鉄道: 駅別乗降者数総覧'12 (株)エンタテインメントビジネス総合研究所
 バス: 平成22年都市交通常報 (財)運輸政策研究機構 (2006年実績)

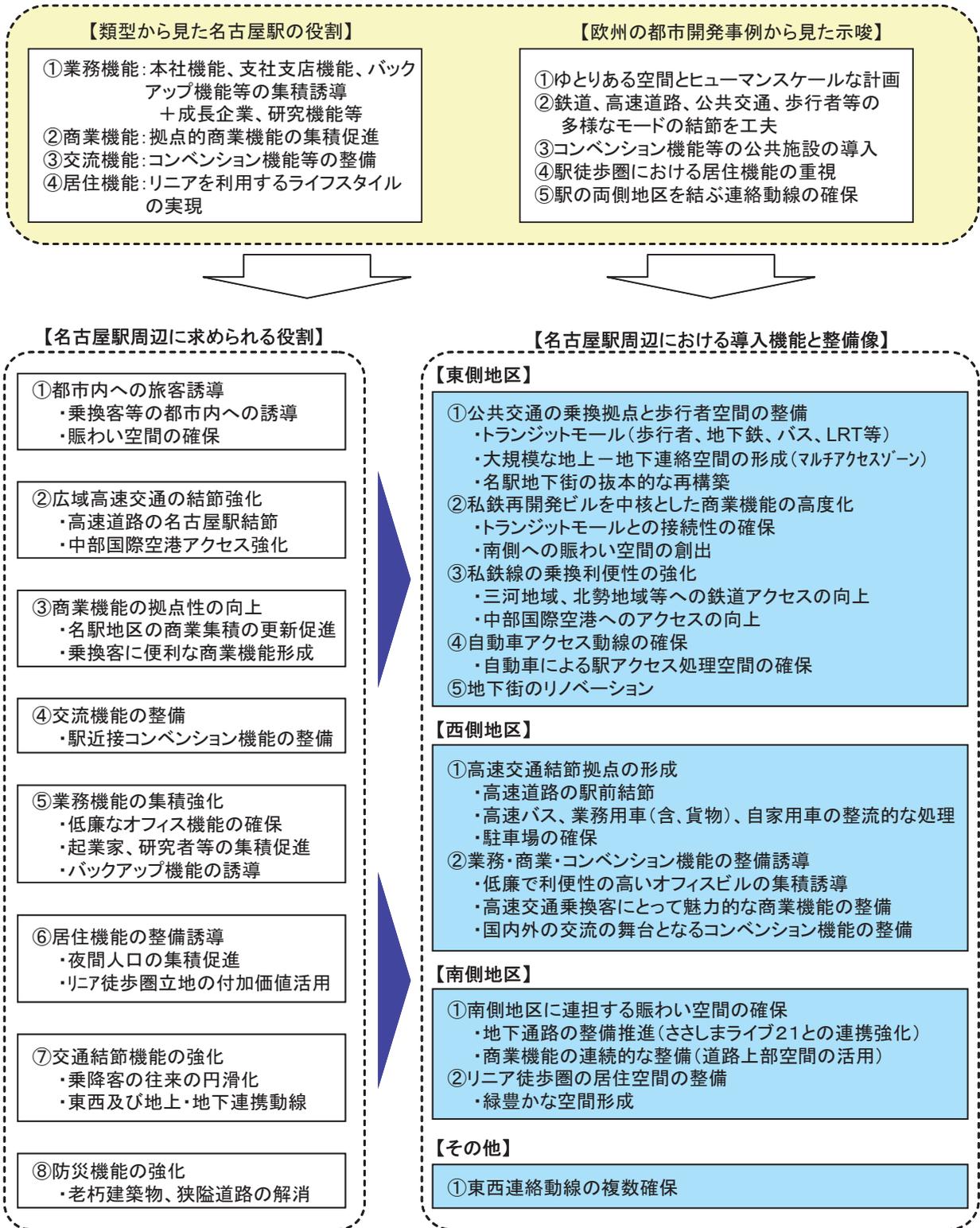
(8) 防災機能の強化

名古屋駅周辺地区は標高が低く、大規模自然災害による高潮や津波が発生した場合は、広範囲に浸水する可能性が指摘されている。また、全国に先駆けて整備された地下街は老朽化が進行しており、防災機能が必ずしも十分でない状況にある。

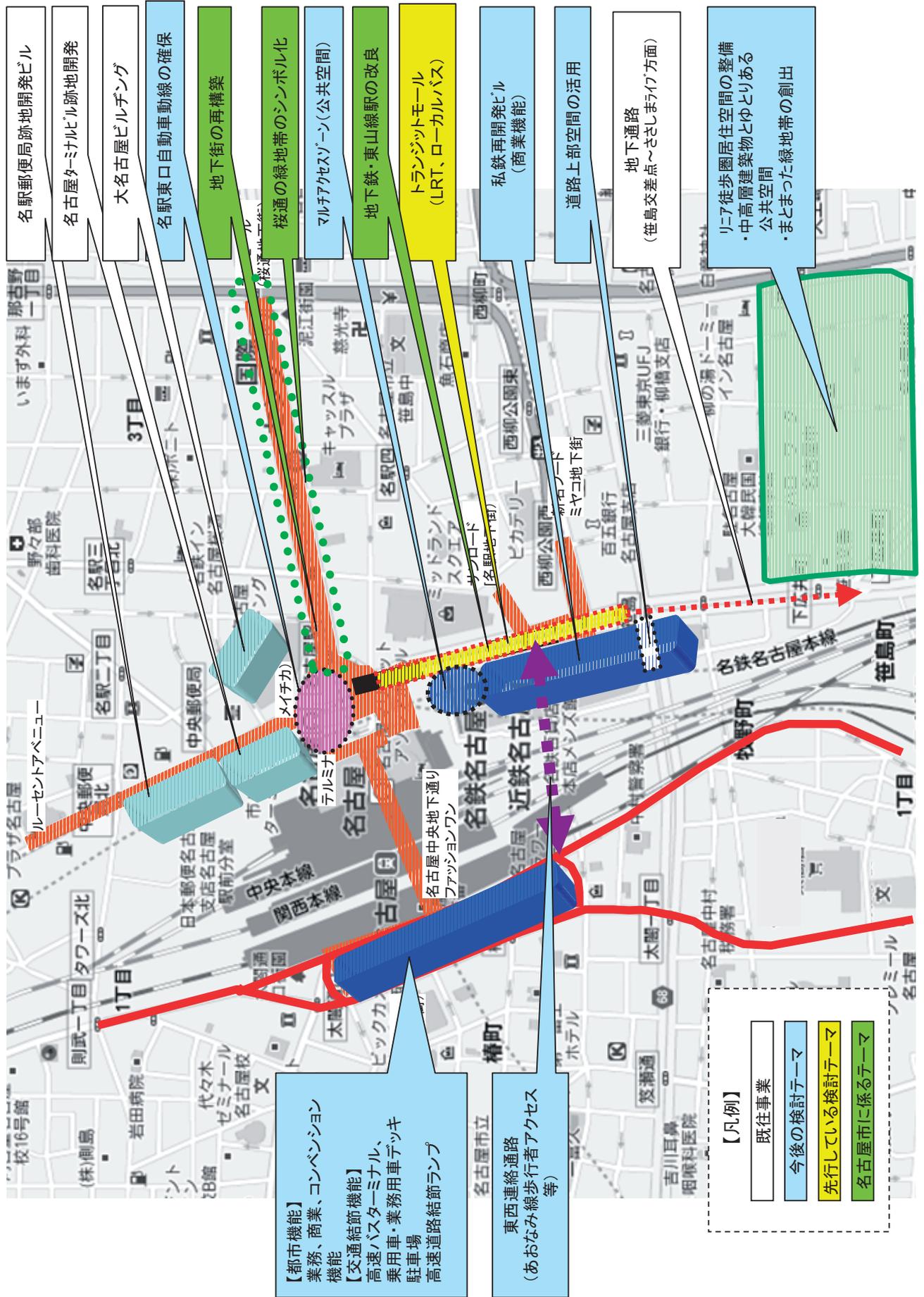
こうしたことを踏まえ、リニア中央新幹線の開業に伴う名古屋駅の大改造にあたっては、駅及び駅周辺地区における防災機能の強化を図ることも考慮しなければならない。そして、老朽化した建物・設備、狭隘道路の更新、地下街のリノベーション等を着実に進め、安心・安全なまちづくりの実現していくことが期待される。

6. 名古屋駅周辺地区における導入機能と整備像

名古屋駅周辺地区に求められる役割を踏まえ、リニア時代を想起した名古屋駅周辺地区を大胆に改造する整備イメージとして以下を想定する。



リニア時代に向けた名古屋駅周辺地区大改造プラン



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～

2013年4月

制作発行 公益財団法人中部圏社会経済研究所
担当：地域整備部 荒川 由章
〒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

制作協力 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社
担当：政策研究事業本部名古屋本部
副本部長兼主席研究員 加藤 義人
研究開発部主任研究員 宮下 光宏
研究開発部研究員 水谷 洋輔
〒460-8621 名古屋市中区錦 3-20-27 御幸ビル 6 階
TEL：052-203-5322 FAX：052-201-1387
URL：http://www.murc.jp