

「リニア・スーパーターミナル特区」

ーヒアリング説明資料ー

平成27年1月22日

名古屋市

リニア中央新幹線計画の概要について

東京－名古屋間

総工事費 約5.5兆円

平成39年度(2027年度)開業予定

経済波及効果 (民間シンクタンク試算)

所要時間 約1時間40分 ⇒約40分

⇒約10.7兆円



経緯 S48.11 基本計画の決定

H23.05 整備計画の決定 (東京都・大阪市間)、J R 東海へ建設指示

H26.08 工事実施計画認可の申請

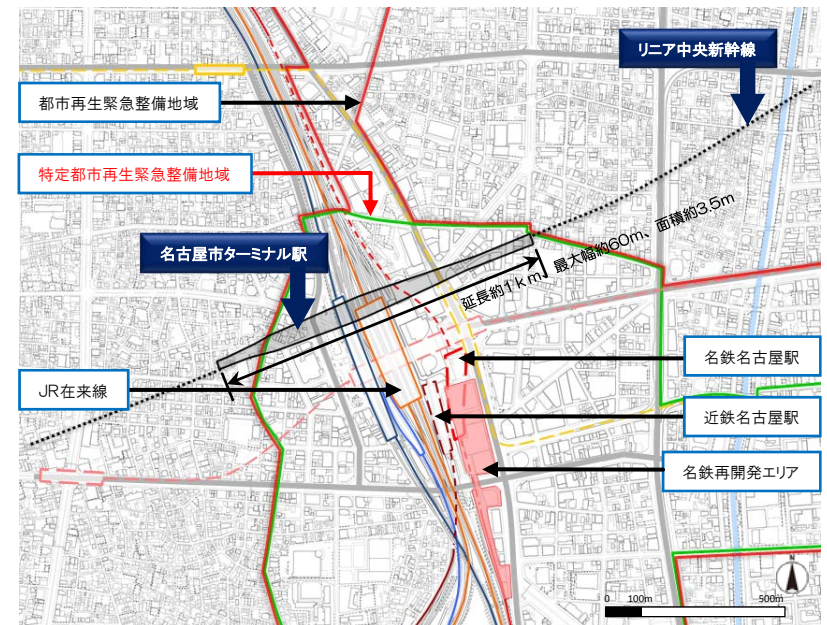
H26.10 工事実施計画の認可

H26.11 事業説明会の開始

H26.12 愛知県・名古屋市・J R 東海によるリニア中央新幹線の建設及び名駅周辺まちづくり等に関する基本合意

リニア中央新幹線（名古屋駅）の概要・広域交通ネットワークについて

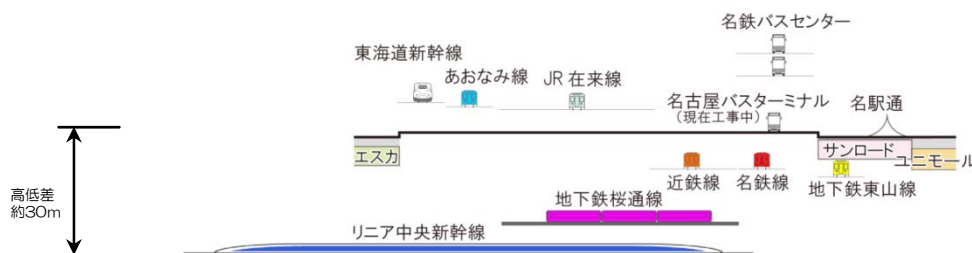
- 名古屋市ターミナル駅は東海道新幹線及び在来線名古屋駅付近の**地下(約30m)**で、名古屋駅の**北側で東西方向**に設置(延長約1km、最大幅約60m、面積約3.5ha)
- 在来線を有する東海旅客鉄道、中部国際空港・豊田市・岐阜市などを結ぶ名古屋鉄道、伊勢市・四日市市などを結ぶ近畿日本鉄道などが**この圏域の主要な地域交通網を形成**
- 広域的な路線バスのターミナルも有する名古屋駅はこの圏域に張り巡らされた鉄道・バスを中心とした**広域交通ネットワークの結節点**



名古屋駅周辺の鉄道の状況(平面イメージ)



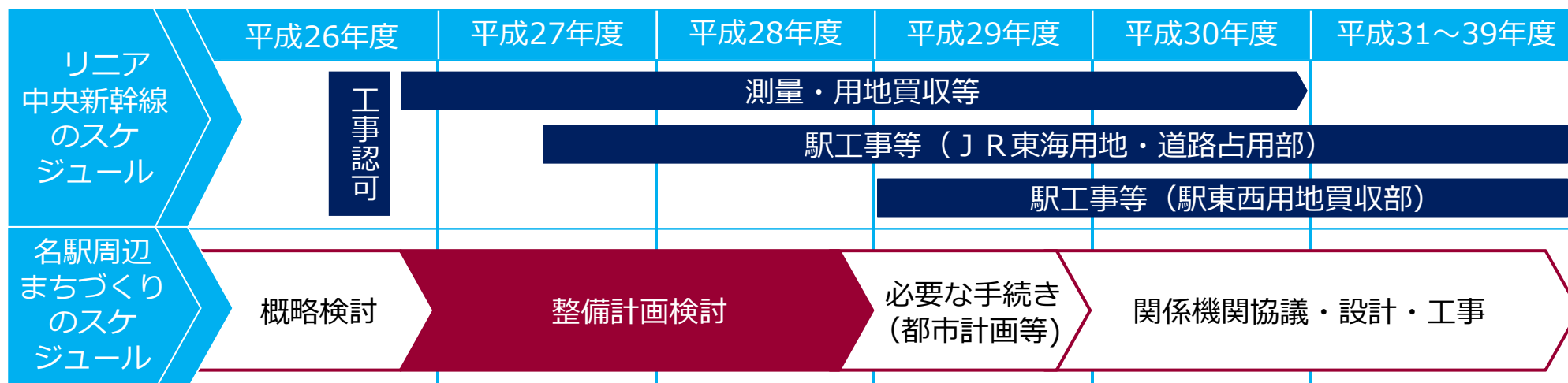
広域鉄道ネットワーク



名古屋駅周辺の鉄道の状況(断面イメージ)

名古屋駅周辺開発の課題・スケジュールについて

- リニア中央新幹線の最大の特徴である速達性を活かすためには、**名古屋駅の複雑な乗換構造の改善**がポイントであり、鉄道間の**乗換利便性の確保**が最重要課題
- リニア中央新幹線は平成39年度開業予定であるが、昨年の工事実施計画の認可を受け、駅部の工事が着手されるまでの**ここ1～2年間に名古屋駅の将来の絵姿**を描くことが必要



注：リニア中央新幹線のスケジュールについては、東海旅客鉄道による事業説明会資料より抜粋

名古屋駅の機能強化のための課題と対応について

【課題】

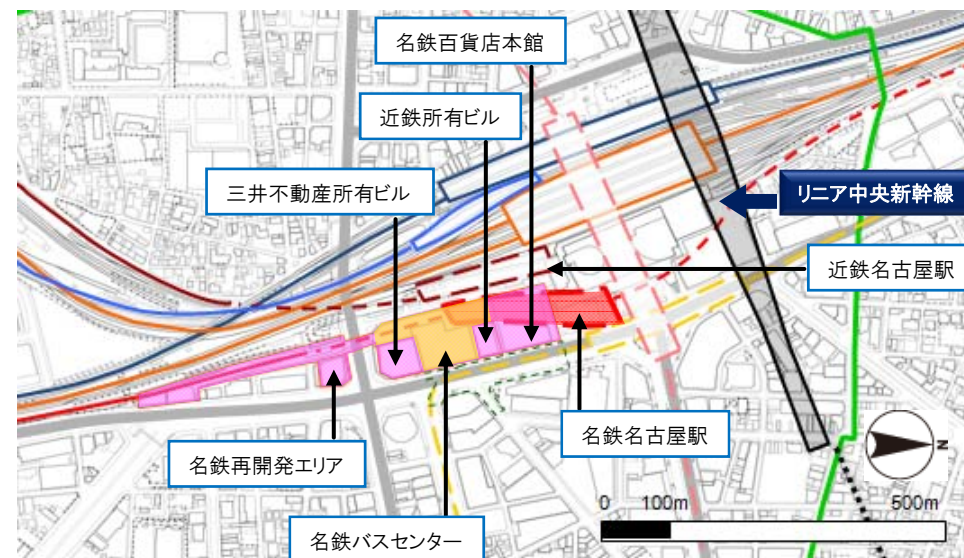
- 乗換利便性の確保を図るターミナル機能の強化
- リニアインパクトを圏域に拡大する都市機能の強化
- 地域交通結節点における防災機能の強化

【対応】

- 隣接地権者との共同再開発による鉄道駅上部空間の有効活用と鉄道駅の再整備
- バスセンターと一体的な交通拠点の再整備
- ターミナル駅への自動車アクセス利便性の確保
- 交流機能の立地促進
- 地下街の安全性・快適性の向上等



名古屋駅周辺の現況(赤丸は名鉄再開発エリア)



名古屋駅周辺の現況(平面イメージ)

- これらの課題の対応を推進するためには、提案の**規制緩和が必要**

- 具体的な提案事項

提案事項
1

ターミナル機能強化（鉄道抵当法、立体道路制度等）

- 1 - 1 鉄道駅の上部空間の活用之际し、鉄道事業者以外の第三者の参画を促進
- 1 - 2 バスターミナルなど公共交通施設の容積率の特例措置の設置
- 1 - 3 道路の上部空間の活用之际し、沿道への自動車出入口の設置要件の緩和

提案事項
2

都市機能強化（容積非対象の拡大等）

- 2 - 1 交流機能に資するホテルや会議・展示施設の立地促進

提案事項
3

防災機能強化（地下街改善、善管注意義務等）

- 3 - 1 地下街の安全性・快適性の向上・強化の促進
- 3 - 2 災害時の地区の混乱回避や企業の事業継続の実現

1-1 鉄道駅の上部空間の活用にあたり、鉄道事業者以外の第三者の参画を促進

【規制等の内容】

問題点

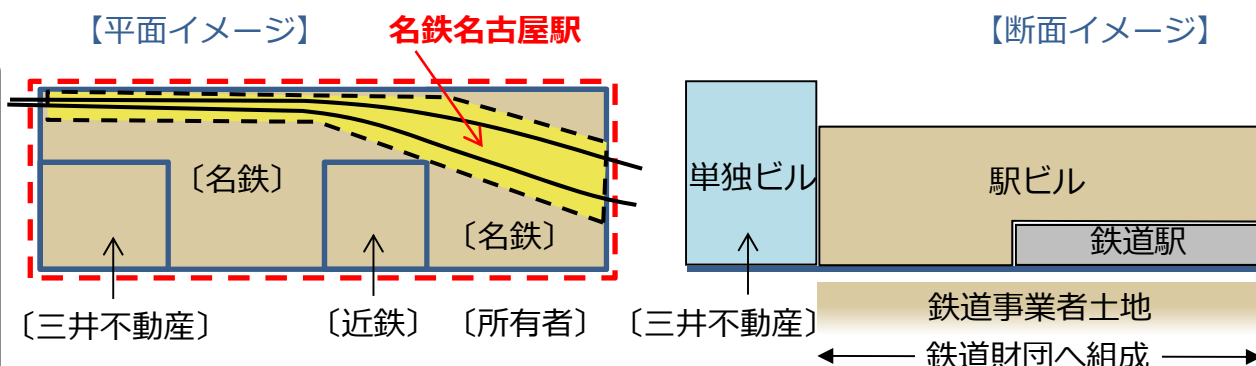
駅施設を含めた開発には鉄道事業者以外が参画する事例はなく、大都市の中心としてのターミナル駅地区の高いポテンシャルを活かせずにいる。
法制度上の制約に対する改善スキームは提示されているが、譲渡益課税等の負担が大きいため、事業者には活用されていない。

問題の背景

鉄道抵当法（明治38年制定）により、外部のディベロッパーは不動産の権利保全が出来ず、参画を阻まれている。

【根拠法令等】鉄道抵当法第3条5項、第4条第2項、等

法制度イメージ



※鉄道事業者のみが鉄道事業者所有する鉄道財団組成土地を開発でき、鉄道財団組成土地への権利設定ができない外部ディベロッパーなど民間事業者は自社所有土地しか開発することができない。（鉄道駅のある土地への共同開発への参画ができない）

鉄道抵当法におけるポイント

鉄道事業者の経営破たん時の抵当権実行による施設分割を防止し、事業推進を担保するため、鉄道事業者は鉄道営業が成立する単位ごとに**全ての土地・施設を財団に組成すべき**とされている。（第2条第1項）

鉄道財団組成土地について、**地上権等の第三者の権利設定（登記等）は認められない**。（第4条第2項）

【新たな措置内容】

- ・ 鉄道駅のある土地への鉄道事業者以外の第三者の権利設定の緩和。
- ・ 法制度の柔軟な運用時における事業推進の阻害となる事業者負担を伴わない使いやすい運用制度の構築。

【経済的社会的効果】

- ・ 鉄道事業者以外の第三者の参画が促進されることで駅改良や都市機能の集積・高度化が進むなどターミナル機能強化が図られる。

1-2 バスターミナルなど公共交通施設の容積率の特例措置の設置

【規制等の内容】

- ・容積率関連規制により、都心部の限られた用地において、バスターミナル等の大規模な公共施設の確保にあたって大きな制約を受けている。

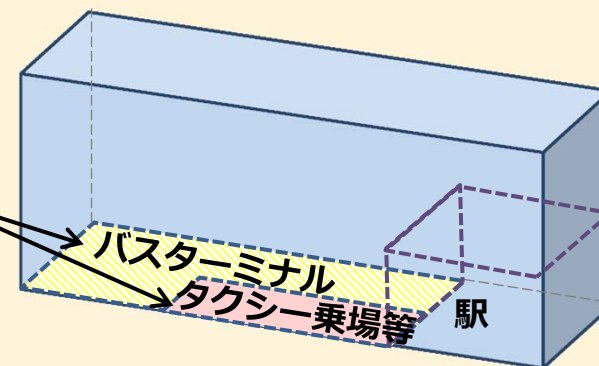
【根拠法令等】 建築基準法第52条、建築基準法施行令第2条

【新たな措置内容】

- ・都市計画施設であるバスターミナルなど公共交通施設の容積率の算入対象からの除外。

【新たな措置内容のイメージ】

容積率算入
対象から除外



【経済的社会的効果】

- ・都心部の限られた用地において、バスターミナルやタクシー乗車等の公共交通施設の効率的・効果的な立地促進が可能となることにより、交通機能の集約化による都市機能の集積・高度化が進むなど、ターミナル機能強化が図られる。

1-3 道路の上部空間の活用にあたり、沿道への自動車出入口の設置要件の緩和

【規制等の内容】

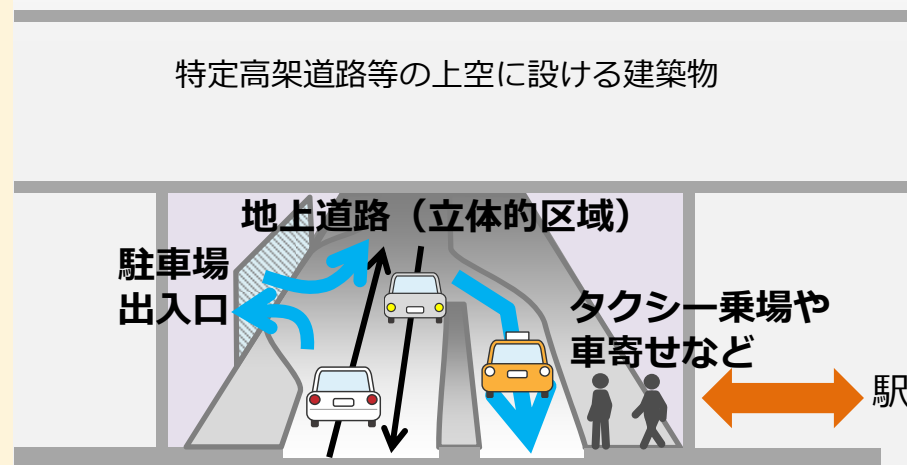
- ・ 立体道路制度が適用された道路では沿道敷地への自動車の出入りができない。
- ・ 自動車の出入口をトンネル部に設置する場合は、国土交通大臣による認定が必要である。

【根拠法令等】 道路法第47条の7、建築基準法第43条、第44条、駐車場法施行令第7条第2項

【新たな措置内容】

- ・ 立体道路制度が適用された既設道路から沿道への自動車出入口の設置にあたり、建築基準関係規定の柔軟な運用。

【新たな措置内容のイメージ】



【経済的社会的効果】

- ・ 立体道路制度が適用されている既存道路における沿道への自動車の出入りが可能となることにより、自動車利用者による駅へのアクセス及び駅からのアクセスなどの利便性が高まることでターミナル機能強化が図られる。

2-1 交流機能に資するホテルや会議・展示施設の立地促進

【規制等の内容】

- ・容積率関連規制により、都心部の限られた用地において、ホテル又は会議・展示施設等の整備にあたって制約を受けている。

【根拠法令等】 建築基準法第52条、建築基準法施行令第2条

【規制等の内容】

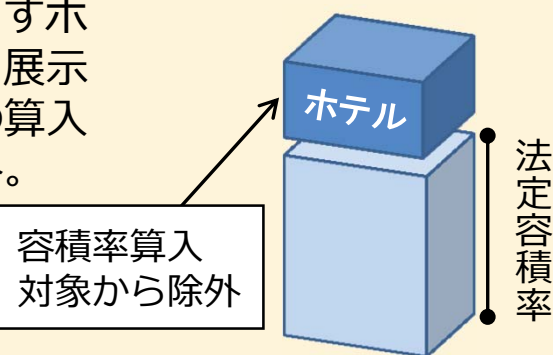
- ・玄関帳場に関する規定により、会議・展示機能を併設した国際級ホテルの玄関帳場の設置位置等に制約を受けている。

【根拠法令等】 旅館業法第3条、旅館業法施行令第2条、
旅館業法施行規則第5条
環衛第101号（昭和47年7月16日）

【新たな措置内容】

- ・一定水準を満たすホテル又は会議・展示施設の容積率の算入対象からの除外。

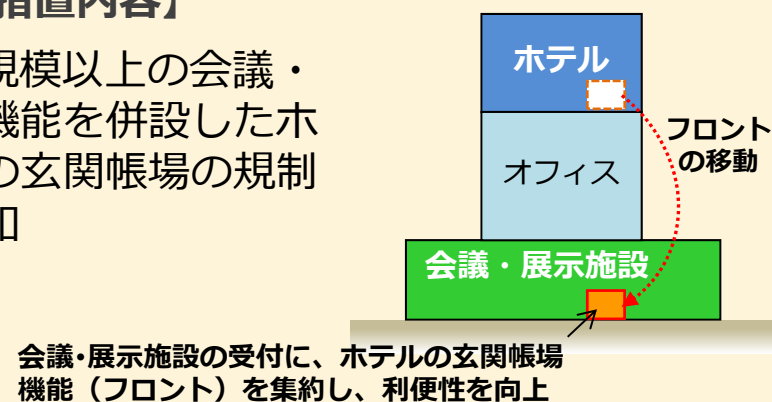
【新たな措置内容のイメージ】



【新たな措置内容】

- ・一定規模以上の会議・展示機能を併設したホテルの玄関帳場の規制の緩和

【適用例】



【経済的社会的効果】

- ・ホテル又は会議・展示施設の積極的な立地促進が可能となり、スーパーターミナルにふさわしい都市機能の強化が図られる。

3-1 地下街の安全性・快適性の向上・強化の促進

【規制等の内容】

- ・ 古く既存不適格である地下街を改修する場合、現行の建築基準関係規定への全適合が求められるため、改修が進まない。
- ・ 特に名古屋駅周辺には建設年が古い地下街が多く、その構造や設備が法適合していないケースが多い。

（例：通路幅員5m未満や天井高さ3m未満の箇所がある、排煙設備の能力が不足している等）

【根拠法令等】 建築基準法第6条

全国古い地下街BEST10（開業年月）※

1. 須田町地下鉄ストア（S7.4）
2. 三原橋地下街（S27.12）
3. 浅草地下街（S30.1）
4. **名古屋地下街（サンロード）**（S32.3）
5. **新名フード地下街**（S32.7）
6. **地下鉄名古屋駅地下街（メイチカ）**（S32.11）
6. **伏見地下街**（S32.11）
6. **地下鉄栄地下街（森の地下街）**（S32.11）
9. 渋谷地下街（S32.12）
9. 地下鉄銀座線地下店舗（S32.12）
9. NAMBAなんなん（S32.12）

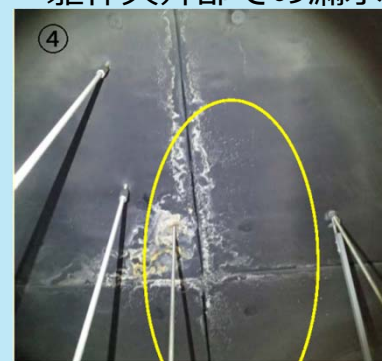
通路幅員5m未満の通路



天井高さ3m未満の通路



躯体天井部での漏水※



【新たな措置内容】

- ・ 安全性・利便性の向上・強化に資する地下街の部分的な改修に際し、建築基準関係規定の遡及適用の柔軟な運用。

【経済的社会的効果】

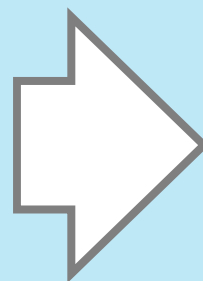
- ・ 地下街の改修への柔軟な対応が可能となり、地下街の安全性、利便性等の向上・強化の促進が図られる。

3-2 災害時の地区の混乱回避や企業の事業継続の実現

【規制等の内容】

- ・事業者には施設の所有者・管理者等としての責任・義務にもとづく損害賠償責任が発生。

【根拠法令等】 民法第717、697、698条、等



- ・事業者が、発災時に帰宅困難者等を受け入れるための退避施設を確保する際の大きな阻害要因

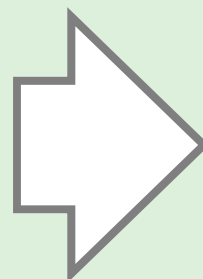
【新たな措置内容】

- ・計画[※]上の「**退避施設**」を**確保（提供）する事業者**に対し、発災時の責任・義務に基づく**損害賠償責任の及ばない制度**を創設

※都市再生緊急整備地域内で、都市再生特別措置法に基づく協議会が作成する「**都市再生安全確保計画**」又は、都市再生安全確保促進事業制度要綱にもとづく「**エリア防災計画**」

【経済的社会的効果】

- ・退避施設の確保が促進され、二次災害の防止や地区の混乱が回避
- ・地区内企業の災害時の事業継続性が可能



- ・国内外から企業・人材の呼び込みの促進等、**国際ビジネス活動拠点の形成**が推進
- ・名古屋駅及びその周辺の**防災機能が強化**