研究報告書

Nagoya Urban Institute Research Reports

No.85　2010.3

名古屋プロジェクト診断2010

～名古屋のまちづくりを振り返る～

財団法人名古屋都市センター

はじめに

21 世紀初頭、人口減少や高齢社会への移行は確実なものとなり、地球温暖化に起因する環境影響に対する懸念はますます深まっている。市民社会は多様化の傾向を強めながらも、一方で成熟化してきており、都市の計画やまちづくりの様々な局面で、住民参加による合意形成や公民協働によるまちづくり活動が重要な役割を担うようになってきた。そして、自治体の財政事情が逼迫する状況下で、経済高度成長期に築き上げてきた都市基盤施設の多くが改築・更新期を迎えつつある。

このような現代日本社会の様相は、日本が極めて元気だった 20 世紀後半の高度経済成長期に比べて大きく変容し、これからの都市の計画・まちづくりを考える枠組みは、質的な転換も要請される未経験のものとなっているようだ。

本調査報告書は、行政や公的団体が 20 世紀後半に実施した都市の計画やまちづくりプロジェクトをとりあげ、当該プロジェクトが達成した様々な影響を整理し、プロジェクトに関する課題を浮かび上がらせることを目的とした。資料収集やヒヤリングを通し、できる限り事実の把握に努め、客観的な内容に仕上げたつもりであるが、コトの良否を判断する局面などでは、多少、主観的な見解が入り混じるのはどうしても避けがたく、そこは是非、寛容のお気持ちで受け止めていただきたい。

温故知新。右肩上がりの終焉といわれる今日、これからのプロジェクトを進めるにあたり、本調査結果が何らかのお役に立つことを願うものである。

平成 22 年 3 月

その後研究会　会員名簿

（平成21年度現在）

団体名	氏　名	所　属
大　学	秀島 栄三	名古屋工業大学大学院准教授
	村山 顕人	名古屋大学大学院准教授
民　間	櫻井 高志	㈱スペーシア主任研究員
公的機関	加藤 裕康	独立行政法人都市再生機構
	長安 圭治	独立行政法人都市再生機構
名古屋市	後藤 佳絵	住都局営繕企画課企画係技師
	杉野 庸介	住都局開発調整課企画係主事
	鈴木 英文	住都局都市計画課主幹
	竹川 修	住都局都市再生推進課主査
	野田 浩	住都局ささしまﾗｲﾌﾞ24総合整備事務所主査
	福永 渉	住都局都市計画課緑地計画係技師
	藤井 由佳	住都局交通施設計画課主査
	古橋 伸幸	住都局開発調整課企画係技師
	前川 滋美	住都局ささしまﾗｲﾌﾞ24総合整備事務所主査
	山口 剛史	住都局建築指導部建築指導課技師
名古屋都市センター	青山 嵩	名古屋都市センター調査課研究員
	井村 美里	名古屋都市センター調査課研究主査
	雲林院 康宏	名古屋都市センター調査課技師
	杉山 正大	名古屋都市センター専任研究員
	中薗 昭彦	名古屋都市センター調査課長
	羽根田 英樹	名古屋都市センター調査課研究主管

目次

第1章　**プロジェクト診断の背景と意義**・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
第2章　**診断対象プロジェクトについて**・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
2-1　診断対象プロジェクトの選択
2-2　プロジェクト診断の項目
第3章　**プロジェクト診断**・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
01：名古屋市都市景観基本計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
02：地区総合整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
03：名駅地下街開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
04：金山地区の開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
05：大曽根総合駅周辺のまちづくり・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
06：小幡駅前の再開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・38
07：ウエストサイドタウン名古屋の駅前整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・44
08：千種アーススクエア・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・50
09：名古屋市北部における大規模住宅地開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・56
10：白鳥地区の開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
11：神宮東地区の開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・66
12：浄心駅前地区の再開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・70
13：浜地区の防災まちづくり・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
14：広小路線東部における不燃化促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
15：志段味ヒューマン・サイエンス・タウン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・87
16：ナディアパーク・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93
17：ガーデンふ頭の再開発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・99
18：四間道の町並みの保存と再生・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・105
19：白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生・・・・・・・・・・・・・・・・・・109
20：建築協定制度・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・113
21：総合設計制度による公開空地・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・120
22：生産緑地地区・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・128
23：公共施設の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・135
24：総合駅の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・143
25：基幹バス・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・149
26：駐車場案内システム・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・155
第4章　**診断を終えて**・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・160
4-1　「プロジェクト診断」から思うこと・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・160
■評価志向の都市整備　名古屋工業大学大学院准教授　秀島栄三
■「臨床都市環境学」の実践に向けて　名古屋大学大学院准教授　村山顕人
4-2　座談会～プロジェクトその後・四方山話～・・・・・・・・・・・・・・・・・・・165

第１章　プロジェクト診断の背景と意義

人口と経済の右肩上がりの時代の中で、様々な都市計画制度による規制・誘導の適用、都市基盤施設整備や再開発などの事業展開と、多彩な市民生活と広範な経済活動が呼応しながら、土地利用や建築形態、市街地環境が大きく変化し、現代名古屋の今日の街の姿が形成されてきた。

しかし 21 世紀、人口減少・少子高齢化の進展、地球温暖化の進行、基盤施設更新需要の高まり、財政事情の逼迫化など、都市計画・まちづくりを取り巻く社会経済状況は、“右肩上がりの終焉”、“都市成長期から都市成熟期へ”といわれるように、世の中のこれまでの枠組みとは大きく様相を異にしてきている。当然こうした状況は、都市計画・まちづくりの分野に大きな影響を及ぼす。将来ビジョンをどう描くのか、事業を具体化するためにはどのような制度設計をするのかなど、これまで踏襲してきた考え方や仕組みに対して様々な変革が求められる。

そしてこれまで以上に、今までの都市計画・まちづくりが辿ってきた道筋や成果を振り返り、これからの展開に備えることが、重要になっている。

さて、ある事業を遂行する場合、一般的に、Plan(計画)⇒Do(実施)⇒Check(評価)⇒Action (改善)という一連の行動 (通称 PDCA サイクル) が重要とされている。事業をただ実施して事柄を終了とするのではなく、事業遂行の過程で評価作業を適宜織り込み、事業に関る課題を探りながら一連のプロセスで改善すべきは改善し、その後の事業展開に備えることが、この PDCA サイクルの要諦である。

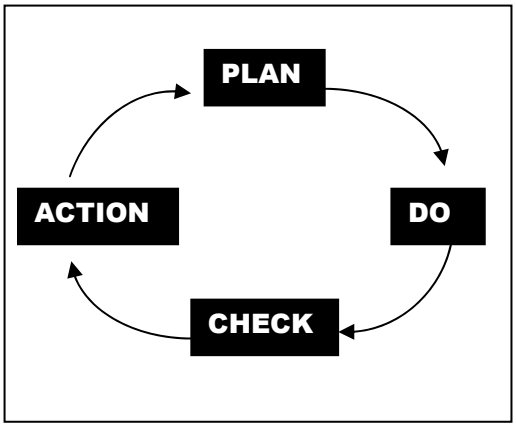


図１　PDCA サイクル

当然、都市計画・まちづくりの分野においてもこれは同様である。特に、評価は極めて重要な役割を担い、この出来如何で PDCA サイクルの意義が左右されるといっても過言ではない。評価というプロセスがあってこそ、事業展開を通して得られた経験や知識が、次の展開に活かされることになる。

そして、例えば市街地再開発や道路など基盤施設整備の評価に関しては、ある仮定の元で数値化された指標による費用便益分析が実施され、この結果が以降の事業継続可否の判断材料にされるようになってきている。確かに、評価は可能な限り数値指標やあるいは実証された事実に基づき判断することが望ましいだろう。

しかしながら、仮定条件には既にある価値判断が織り込まれているため、したがって、都市計画をめぐるパラダイムが揺れ動いている状況下においては、仮定条件そのものも揺れ動く不確実なものとなるため、客観的に評価することはまことに難しい。

また、成功裏に終えた事業はともかく、評価はともすれば過去の問題点を浮き彫りにすることにもなるので、事業担当者と評価者との関係はなかなか微妙なものでもあろう。

いずれにしても評価は、出来る限り憶測を入れず、虚心坦懐、政策や事業を立ち上げた原点に立ち返り公正に実施することが基本的な姿勢である。

本報告書では、評価の対象とする都市計画・まちづくりに関わる各種の計画、諸制度、施設整備事業をすべてプロジェクトと呼び、できるだけ多角的な視座からの評価を試み、プロジェクトがそもそもどのような意図で構想・企画・計画され、当初の意図が名古屋の市街地形成や環境形成等にどの様な形でどの程度反映されたのか、そして、街並みや賑わいなど、数量的に換算しがたい質的側面についても取り上げ、評価することとした。

なお、今回の評価作業では、数値的な判断に加えて、ある程度定性的な論考を加えることにもなるので、「評価」という語彙より、人間の健康状態の良否を推し量り処方する「診断」という表現の方がふさわしいと考え、「プロジェクト診断」という表現で統一することにした。

“縮小時代の都市計画”の必要性が様々な方面から指摘され、これまで良しとして追い求めてきた都市形態が果たして将来の望ましい姿なのか、住民、企業、NPO など多様な主体によるまちづくりがごく当たり前の風景になっている情勢で、これまでの意思決定の仕組みでいいのかどうか、また、まちづくりの役割分担の仕組みも鋭く問われ始めている。まさに都市計画・まちづくりの大変な時代である。

明日の名古屋を先導するまちづくりの展開に、この「プロジェクト診断」の結果が活かされることを大いに期待している。

第 2 章　診断対象プロジェクトについて

2-1 診断対象プロジェクトの選択

診断対象となるプロジェクトは、

① 名古屋の持つ特質を活かし構想されたプロジェクト、あるいは、類似事業の先駆けとなり、名古屋のまちづくりにおけるエポックとなったプロジェクト。

② 名古屋市の都市構造に小さからぬ影響を及ぼす空間的に大規模なプロジェクト。

③ プロジェクトの効果が市街地に定着するにはかなりの年月を要するため、事業開始から 20 年以上経過し、主要事業がおおむねもしくは完了しているプロジェクト。

以上、主に 3 つの視点から候補プロジェクトをリストアップし、資料の有無、ヒヤリングの可能性、プロジェクトの進行状況等を考慮し、26 プロジェクトを選定した。そして選定したプロジェクトは、①計画による誘導　②駅と駅周辺街区の一体的整備、③市街地の再開発、④個性的な市街地形成、⑤良好な屋外環境の形成、⑥公共サービスの充実、に大まかに類型化し、表 2-1 のように整理した。

なお、表 2-2 は時系列的にプロジェクトを整理したものである。これによれば、診断対象は石油危機を乗り越えた 1970 年代後半から、バブル崩壊前に立ち上げたプロジェクトが大半で、制度として継続しているものを除けば、プロジェクトはおおむね終了している。

また、計画や制度関連のプロジェクトを除き、地区が特定できるプロジェクトについてその位置を図 2-1 に示した。

2-2　プロジェクト診断の項目

対象としたプロジェクトは、誘導計画、再開発事業、交通施設整備、法制度などさまざまである。したがって、その診断項目は一律ではなく、各プロジェクトの性格に対応したものになるが、賑わいづくり、良好な居住環境の確保、雇用の増大、移動利便性の向上など、プロジェクトを構想・計画した当初の目的が達成されたのかどうかが最も重要な診断項目と考えた。関連地区の居住人口、施設利用者数、地価など、出来るだけ定量的な尺度でプロジェクトの開発効果を判断できるようにまとめているものの、街並みなど空間の質的な効果など、定性的な記述による診断もある。

また、施設整備に関しては、その後の維持管理の状況も重要な診断項目としている。

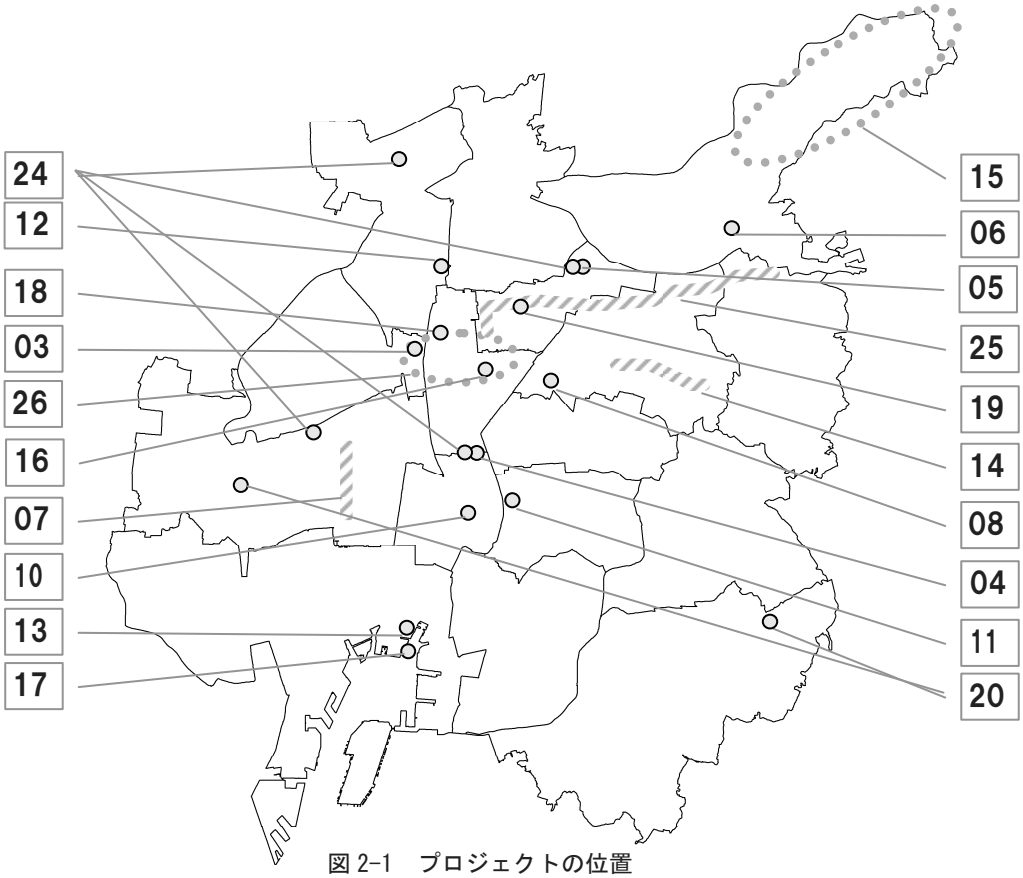


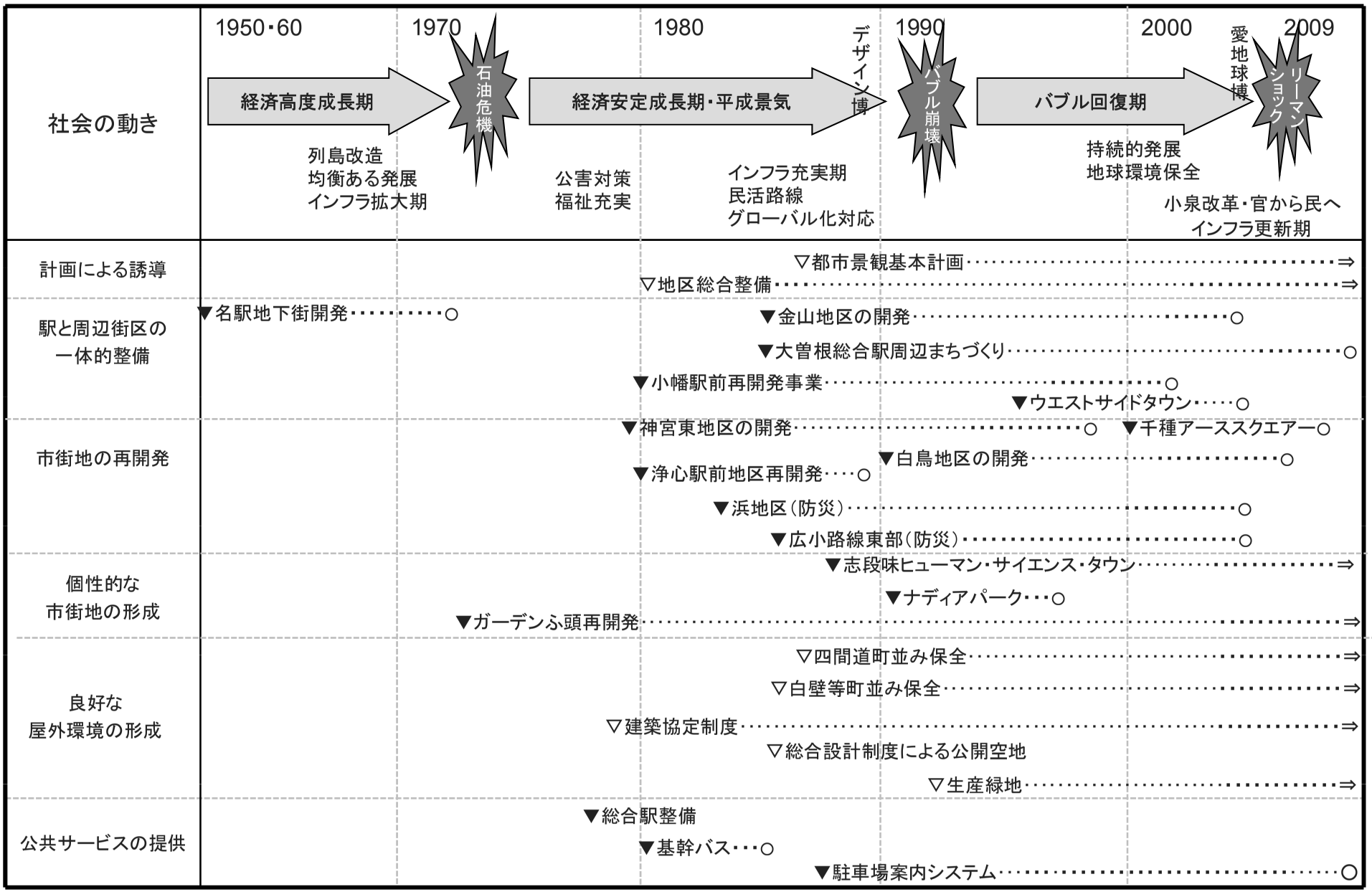
図 2-1　プロジェクトの位置

表 2-1　診断対象プロジェクトの分類

大分類	小分類	Ｎｏ	プロジェクト
計画による誘導	建築形態等の誘導	01	名古屋市都市景観基本計画
	開発事業等の誘導	02	地区総合整備
駅と周辺街区の一体的整備	広域拠点の形成	03	名駅地下街開発
		04	金山地区の開発
		05	大曽根総合駅周辺のまちづくり
	地区拠点の形成	06	小幡駅前の再開発
		07	ウエストサイドタウン名古屋の駅前整備
市街地の再開発	大規模跡地の開発	08	千種アーススクエア
		09	名古屋市北部における大規模住宅地開発
		10	白鳥地区の開発
		11	神宮東地区の開発
		12	浄心駅前地区の再開発
	防災都市づくり	13	浜地区の防災まちづくり
		14	広小路線東部における不燃化促進
個性的な市街地の形成	サイエンスパークのある住宅地開発	15	志段味ヒューマン・サイエンス・タウン
	都心の賑わい	16	ナディアパーク
	ウォーターフロントの再開発	17	ガーデンふ頭の再開発
良好な屋外環境の形成	町並み、居住環境の誘導	18	四間道の町並みの保存と再生
		19	白壁・主税・撞木地区の町並みの保存と再生
		20	建築協定制度
	オープンスペースの確保	21	総合設計制度による公開空地
		22	生産緑地地区
公共サービスの提供	コミュニティ施設の維持	23	公共施設の整備
	交通機能の充実	24	総合駅の整備
		25	基幹バス
		26	駐車場案内システム

表2-2　診断プロジェクトの時系列整理表

▼:プロジェクト開始　○:プロジェクト終了　⇒:プロジェクト継続



第3章　プロジェクト診断

本章では、選定した 26 のプロジェクト(前章、表 2-1)について、プロジェクトごとに、基本的に以下のような構成により整理・検討し、プロジェクトについての診断内容をまとめた。

１．背景と目的
２．事業の経緯
３．事業の内容
４．事業完了後の診断
５．現状と課題

また、プロジェクトを診断する視点として、特に、以下のことに留意することとした。

- 地域活性化、賑わい向上、住環境の向上など、プロジェクトの当初に志した目的の達成状況
- 開発の波及、町並みの形成、地域の利便性向上など、プロジェクトが地区周辺へ及ぼす影響
- 事業完了後の施設の維持管理状況や、プロジェクトに関る市民や民間との協働の実態
- 居住人口の変化、ライフスタイルの変化、情報技術の進展など、プロジェクトを立ち上げた後の社会情勢変化への対応状況

なお、診断プロジェクトとその担当者を、次ページの表 3－1 にまとめておく。

表 3-1　診断プロジェクトと担当者

プロジェクト番号	プロジェクト	担当者
０１	名古屋市都市景観基本計画	後藤　佳絵、　福永　渉
０２	地区総合整備	中薗昭彦
０３	名駅地下街開発	櫻井高志
０４	金山地区の開発	雲林院　康宏
０５	大曽根総合駅周辺のまちづくり	竹川　修
０６	小幡駅前の再開発	中薗昭彦
０７	ウエストサイドタウン名古屋の駅前整備	野田　浩
０８	千種アーススクエア	前川　滋美
０９	名古屋市北部における大規模住宅地開発	加藤　裕康
１０	白鳥地区の開発	雲林院　康宏
１１	神宮東地区の開発	長安　圭治
１２	浄心駅前地区の再開発	鈴木　英文
１３	浜地区の防災まちづくり	古橋　伸幸
１４	広小路線東部における不燃化促進	古橋　伸幸
１５	志段味ヒューマン・サイエンス・タウン	羽根田　英樹
１６	ナディアパーク	櫻井高志
１７	ガーデンふ頭の再開発	羽根田　英樹
１８	四間道の町並みの保存と再生	青山　嵩
１９	白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生	青山　嵩
２０	建築協定制度	井村　美里
２１	総合設計制度による公開空地	山口　剛史
２２	生産緑地地区	福永　渉
２３	公共施設の整備	後藤　佳絵
２４	総合駅の整備	杉野　庸介
２５	基幹バス	杉野　庸介
２６	駐車場案内システム	藤井　由佳

プロジェクト 01

名古屋市都市景観基本計画

都市および地区の総合的な基本計画とその運用

計画名称　：名古屋市都市景観基本計画
場所　　：名古屋市内
計画作成年：1987 年
作成主体　：名古屋市計画局（現・住宅都市局）

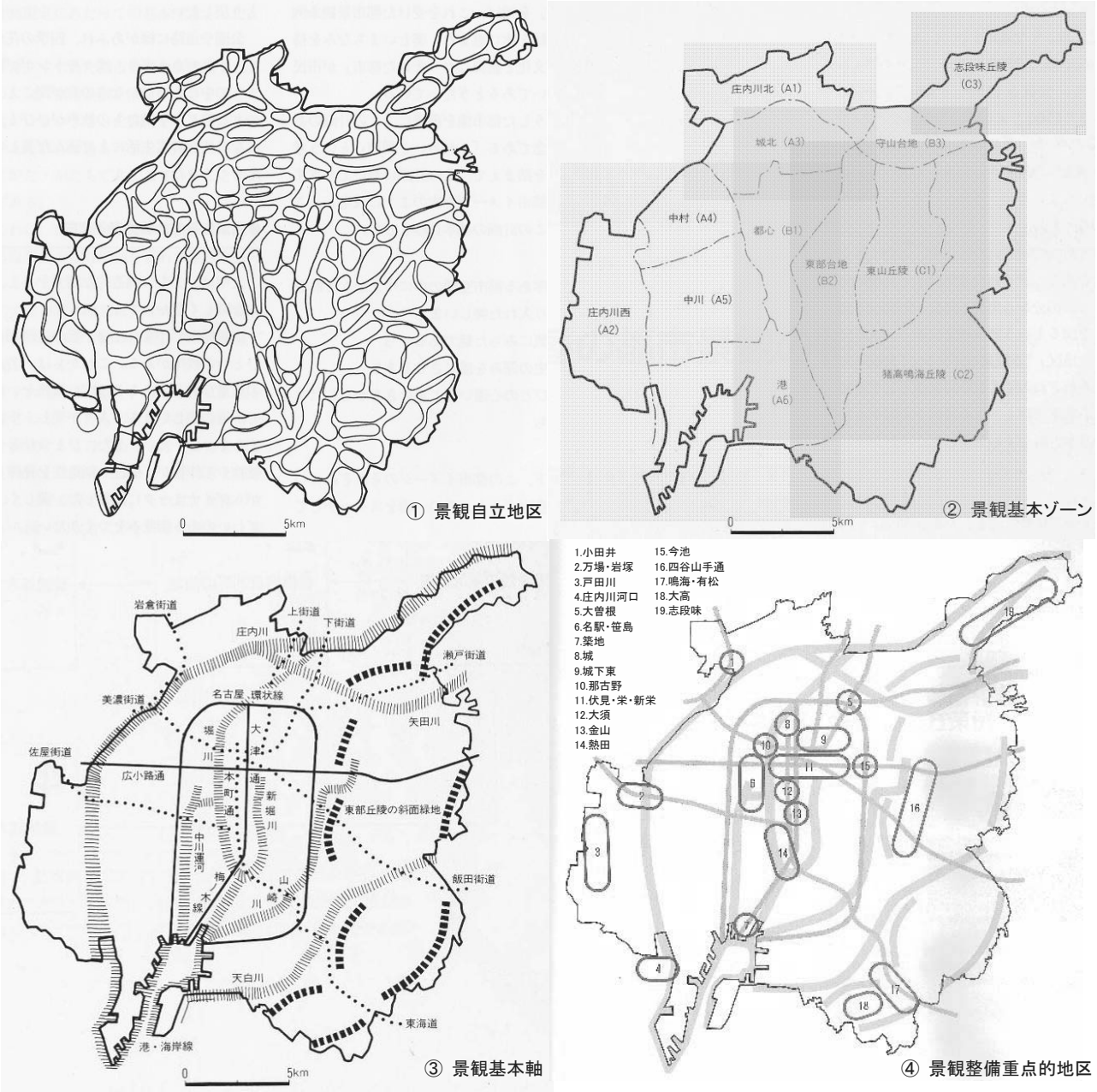


図 01-1　①景観自立地区、②景観基本ゾーン、③景観基本軸、④景観整備重点的地区

1．計画の背景と目的

都市・名古屋の歴史は、1610 年、名古屋城の築城とともに行われた清洲からの町ぐるみの引越し（清洲越し）で形成された城下町に端を発する。明治以降の近代化とともに拡大した市街地は、第 2 次大戦時の空襲で大部分が焼失した。終戦直後の 1946 年、戦災復興都市計画が作成され、土地区画整理事業を中心とした基盤整備が進められた。多くの都市では戦災復興計画がうまく進まず、計画は大幅に縮小されたが、名古屋はほぼ当初の計画どおり完了し整然とした街区が形成された。街並みは「大都市にふさわしいスケール感」「明るく開放的で清潔」などの評価をうける一方、「魅力のない都市」「ゆたかな表情やうるおいのない都市」[7]「白い街」ともいわれた。

一方、日本各地では高度経済成長を背景に、スクラップ＆ビルド型開発がすすめられ歴史的環境が侵食されていた。歴史的環境を守ろうとする動きは倉敷市、金沢市などの地方自治体から始まり、1972年、京都市において、単に歴史的環境のみでなく市街地の景観総体を対象とした「京都市市街地景観条例」が制定された。高度経済成長の反動から「自然的、社会的、歴史的条件に沿って居住環境を総合的、計画的に整備」[3)] する必要性や「地方の時代」としての機運の高まりは、景観整備の概念と結びつき、地方自治体による景観に関する自主条例制定の動きへとつながった。

名古屋もこうした日本各地と同じ流れの中にあった。1987年、長期性と総合性をうたい、名古屋市都市景観基本計画（以下、都市景観基本計画）が策定された。この計画を指導理念におき、都市・名古屋の魅力を各地区で向上すべく、様々な施策や活動が行われるよう大きな期待の込められたものであった。

２．計画の経緯

都市景観基本計画は様々な計画、制度、事業と関わりを持つものであるが、ここでは４つの時期に分けて、特徴的な事項について概観する。

2-1　1980年「都市景観懇談会」設置

1980年、市の長期総合計画である「名古屋市基本計画」が策定された。高度経済成長時代から、多様な価値観の時代への変化に対応すべく策定されたこの計画において、「都市の美観」として都市景観概念が記された。同年、名古屋市都市景観懇談会(以下、懇談会)が設置され、学識経験者13人により構成された。また、懇談会の職務の補佐として、市職員による名古屋市都市景観研究班が設置された。

丁度この時期、全市レベルの総合的な計画が立案されるのと合わせて、地区レベルのまちづくりの仕組みも整備された。そして1980年、都市計画法改正により地区計画が制度化され、地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するしくみが創設された。

また、名古屋市独自の事業計画として地区における総合的なまちづくりを推進する「地区総合整備事業」が総合計画に位置づけられたのも、同じく1980年であった。

2-2　1987年「名古屋市都市景観基本計画」策定

懇談会での議論は、都市景観行政のすすめ方、都市景観基本計画のあり方、都市景観行政推進のための制度・体制など多岐にわたり、この内容は、中間まとめ、報告書として答申・発表された。これを受け、1984年、名古屋市都市景観条例（以下、都市景観条例）が制定された。そしてこの条例に基づき、1987年、都市景観基本計画が策定され、都市景観整備地区の指定（図 01-2)、都市景観団体の認定・助成、都市景観重要建築物の指定・助成、届出制度等が実施され、調査審議機関として名古屋市都市景観審議会（以下、景観審議会）が組織された。

1988年には市の第二次長期総合計画として「名古屋市新基本計画」が策定された。この中で、都市景観基本計画の内容を反映し、地域特性を生かした優れた都市景観の形成、デザインの向上、市民の手による優れた都市景観の形成などが掲げられた。

2-3　1999年「21世紀の都市景観づくりについて(提言)」

20世紀末、景観に関連する国際的な催しが相次いで名古屋で開催された。1989 年、「世界デザイン博覧会」が開催され、「デザイン都市宣言」が市議会で決議された。ここではデザインを生活文化の一つとして重視し、デザインを大切にする風土づくりに対応すべく、“世界に開かれたデザインに関する情報発信基地を目指すとともに、デザインを大切にする世界に誇り得るまちづくりを進め、平和を願う感性あふれるデザイン都市を創造する”と宣言された。

1997年、世界15カ国、国内29自治体が参加した「名古屋世界都市景観会議’97」が開催され、会議の成果は「名古屋宣言」として発表された。ここでは都市景観に関して、歴史的背景や資産、また利用者目線と政策提言者充実の重要性、公共空間の活用と工夫の必要性等が確認され、“「感性を重視した個性と魅力と活力のある都市」の実現を目指す”と宣言された。

表 01-1　計画年表　（関連事項）

1977年12月	（名古屋市基本構想策定）
1980年01月	（名古屋市基本計画策定）
〃　10月	名古屋市都市景観懇談会発足
1982年09月	（町並み保存地区候補８地区、文化財調査委員会により報告）
1984年03月	名古屋市都市景観条例制定
1987年03月	名古屋市都市景観基本計画策定
1988年08月	（名古屋市新基本計画策定）
1989年06月	デザイン都市宣言
1997年10月	名古屋世界都市景観会議開催
1999年03月	名古屋市都市景観審議会「21世紀の都市景観づくりについて(提言)」
〃　08月	（名古屋市環境基本計画策定）
2000年09月	（名古屋新世紀計画2010策定）
2001年03月	（名古屋市みどりの基本計画策定）
〃　09月	（名古屋都市計画マスタープラン策定）
2004年06月	景観法公布
2007年03月	名古屋市景観計画策定 名古屋市都市景観条例一部改正
2008年05月	歴史まちづくり法公布
2008年10月	クリエイティブ・シティズ・ネットワーク加盟
2009年10月	（高度地区拡充、緑化地域制度創設）

都市景観基本計画策定から10年ほど経過した1999年、景観審議会により、それまでの景観行政の総括や、状況変化を反映した都市景観基本計画や景観制度の見直しについて提言が行われた（図 01-3）。この提言では特に、日本国際博覧会（2005年開催）等による広域プロジェクトや新規交通網整備への対応、環境保全の動きとの整合、歴史的遺産の保存活用などに言及されている。

2-4　2007年「名古屋市景観計画」策定

2000年、市の長期総合計画は「名古屋新世紀計画2010」となった。翌2001年、「市町村の都市計画に関する基本的な方針(都市計画マスタープラン)」が策定された。都市計画マスタープランは、都市計画法改正（1992年）により、都市の具体性ある将来ビジョンと地区別の将来のあるべき姿を明示することが定められたもので、名古屋市の地区別計画は 16の行政区ごとに設定された。また、景観に関連する施策の計画として、1999 年、「名古屋市環境基本計画」が策定され、2001 年、「名古屋市みどりの基本計画」が策定された。

2004年、景観法が公布された。自治体条例に基づく規制や誘導による景観行政の限界が社会問題となった状況を背景の１つとし、この法律は開発の中止命令や罰則規定を備え、規制強化を可能とする法として成立した。名古屋市においても、東区白壁の町並み保存地区内のマンション建設に際し、周辺住民が高さ制限を求めた仮処分申請が認められた事例（2003年）があった。2007年、景観法に基づく「名古屋市景観計画（以下、景観計画)」が策定され、都市景観基本計画は、特に改訂されることなくこの景観計画に取り込まれた。

３．計画の内容

都市景観は「都市に生活する市民の文化を最も端的に表現するもの」と都市景観条例に定義されている。都市景観基本計画では、道路・公園・建築物といった「人工的な物的要素」、海・川・山といった「自然の物的要素」に加えて、都市文化・市民生活、雰囲気・文化的香り・歴史性・親しみまで都市景観の対象とし、こうした対象を構造的に捉えるため、形態分類と施策分類を行い、景観整備の目標や方針を定めている。

3-1　形態分類（自立地区、ゾーン、軸）

計画策定にあたって、都市景観の構成要素である、地形・地質、気候、水、緑、動物、歴史的遺産、心象風景、産業、土地利用、都市施設、ランドマーク、眺望点などの現況調査が実施された。この結果に基づき、都市景観の構造が自立地区、基本ゾーン、基本軸の３つの形態で分類され（図 01-1①②③)、計画の方向性を確立するための３本柱が示された。

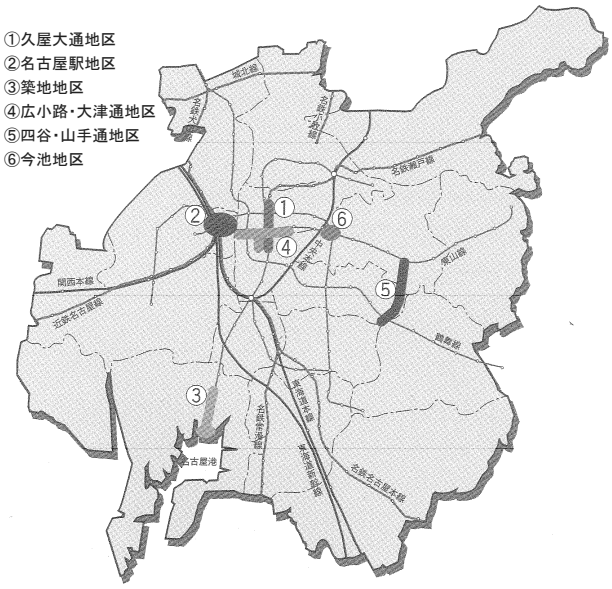


図 01-2　都市景観整備地区

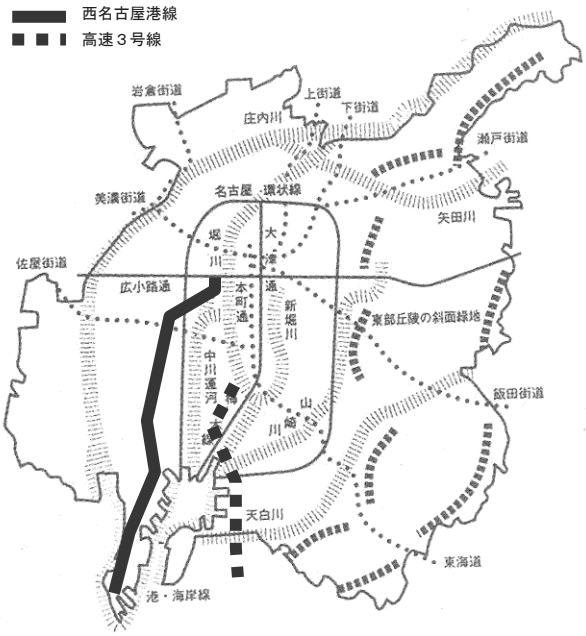


図 01-3　21世紀提言による景観基本軸の追加

(1) 景観自立地区「景観のかたまり」

様々な景観資源が組み合わさり、その総合的な印象が一つのまとまりをもつ空間として意識される地区の捉え方である（図 01-1①)。全市域、約 326k ㎡を 186 の景観自立地区に分け、都市景観の基礎的単位に位置づけ、地区ごとに整備目標・方針を定めている。

(2) 景観基本ゾーン「かたまり同士のまとまり」

地形、市街化の過程、土地利用現況などを踏まえ景観自立地区を含むより広域的な視点から、地域の景観特性を捉えることのできる空間的な括り（ゾーン）である（図 01-1②)。全市域を 12 の景観基本ゾ

ーンに分け、ゾーンごとに整備目標と方針が定められている。

(3) 景観基本軸「まとまりの結び目」

河川・海岸線や道路等は、景観基本ゾーンの相互をつなぐ線的要素である（図 01-1③）。そのうち規模が大きく全市の景観を構造づける骨組みとなっているもの、周辺との関わりにおいて自ら景観を育む役割を果たしているもの、非常に強いイメージをもつものを抽出し、特性を把握することで、全市域に11の景観基本軸を設定している（表 01-2）。それぞれに景観整備の目標と方針を定めている。

3-2　施策分類（自然、活気、歴史、人）

名古屋市基本構想の「ゆとりとうるおいのあるまちをめざす」という目標を受け、自然、活気、歴史、人の活動について４の基本目標を定め、20の施策テーマ分類している（表 01-3）。こうした分類は、都市景観基本計画が行政としての指針、マニュアルなどの機能を持つと同時に、市民の参考になるものとして、市民参加と市民合意を前提としている。

3-3　重点的地区

都市景観整備を実現する手立てとして、19の重点的地区を定め（図 01-1④）、この中から都市景観整備地区を順次指定していくものとしている。重点的地区は、景観自立地区をグルーピングした上で、市街地景観を創造する視点（創造系）から、都心・玄関口・拠点商業地・面的プロジェクト地区等が抽出され、保全の視点（保全系）から歴史的町並みや自然環境の豊な地区等が抽出された（表 01-4）。景観上重要であっても、史跡や歴史的建築物などの点要素、緑道などの線要素に限っての整備、公園整備事業で対応できるもの、景観協定等で対応する住宅地については重点的地区の対象としていない。

４．計画策定後の診断

意欲的に策定された都市景観基本計画は、その先見的、総合的な内容において評価が高い[9]。しかし、法的拘束力のある各種制度との整合（実効性）や計画の運用（実行性）において、計画内容の持つ強みを発揮できなかったといえる。

この点を踏まえ、都市景観基本計画における景観構造の把握と各種制度との整合、各種事業における運用について診断を行なう。

4-1　景観構造の把握と各種制度との整合

(1) 景観自立地区

都市景観基本計画の大きな特徴の１つは、景観自立地区にある。市民の生活に身近な地区の計画づくりや、部分の個性を活かしながら全体との調和を図るための基礎的単位として全市を網羅しており、都市を構造化する手法の１つとしてユニークであるといえる。

表 01-2　都市景観基本軸の分類

都市景観基本軸		創造系	保全系	
			歴史	水・緑
庄内川・矢田川		●		●
天白川		●		●
山崎川		●		●
堀川・新堀川		●	●	
中川運河		●	●	
港・海岸線		●		
広小路通		●		
大津通・梅ノ木線		●		
名古屋環状線		●		
旧街道	本町通		●	
	８街道		●	
東部丘陵の斜面緑地	内側のエッジ			●
	外側のエッジ			●

表 01-3　都市景観施策の分類

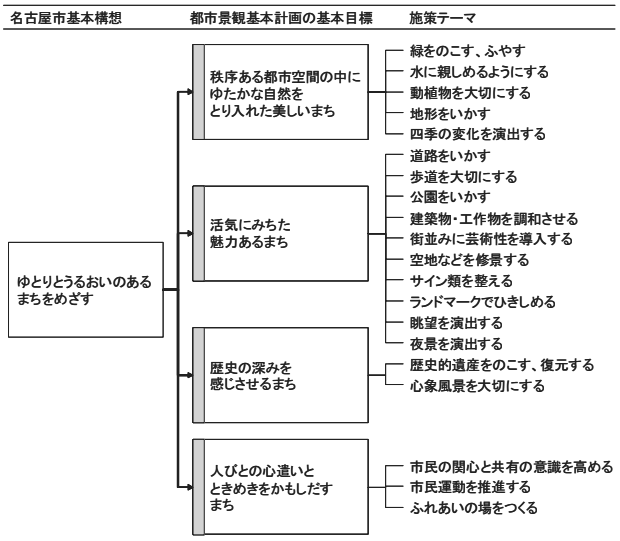


表 01-4　重点的地区の分類と都市景観整備地区指定

重点的地区	創造系			保全系		都市景観整備地区（指定年月）
	都心・玄関口	拠点・商業地	面的プロジェクト	歴史	水・緑	
小田井				●		
万場・岩塚				●		
戸田川					●	
庄内川河口			●			
大曽根		●				
名駅・笹島	●		●		●	名古屋駅 (1987.3)
築地	●				●	築地 (1990.1)
城	●			●		
城下東				●		
那古野				●	●	
伏見・栄・新栄	●					久屋大通 (1987.3) 広小路・大津通 (1991.2)
大須		●		●		
金山		●	●			
熱田			●	●	●	
今池		●				今池 (1997.3)
四谷山手通		●	●			四谷・山手通 (1993.7)
鳴海・有松				●		
大高				●	●	
志段味			●	●	●	

景観自立地区をその景観整備の目標と方針から分類し、都市計画における地域地区（用途地域）に重ねてみると、概ね一致していることがわかる（図01-4）。しかし、用途地域は路線（道路）にそって種類分けされることが多く、例えば第１、２種低層住宅地域を通り市外へ抜ける幹線道路沿いは近隣商業地域に指定されている。こうした路線沿いには、いわゆるロードサイド店が立ち並ぶことも多々あり、住宅地としての景観のまとまりに分類されるも、商業系地区の屋外広告物規格により、巨大な屋外広告物が乱立する景観が形成される。

また、ものづくり都市の顔をもつ名古屋は、準工業地域に指定されている地区が多い。しかし準工業地域の用途規制は緩く、集合住宅の建設も許容される。このため、工場との土地利用混在を回避することが難しく、町工場の建ち並ぶ従来の景観が、マンションの進出などにより変貌してきている。

地域住民の活動や行政施策展開上の基礎的単位として小学校区がある。景観自立地区の空間スケールはこの学区と同程度であるが、地域的な範囲は必ずしも一致しておらず（図 01-5）、景観施策の展開とその他行政施策の展開にあたり、両者の整合性を確保することが重要となっている。

また、一定サイズの景観のまとまりとして、全市にわたる景観整自立地区すべてに景観整備の目標と方針が必要であったか疑問が残る。明確な景観のまとまりとして認識しやすい特徴的なエリアばかりでなく、類似した目標や方針が近接して続く地区もある。他の事業区域との関係性や、行政対応の優先順位、景観構造のメリハリという点でも、白地地区（未指定地区）という選択もあったと考えられる。

(2) 重点的地区と都市景観整備地区（景観形成地区）

19 地区ある重点的地区から、6 地区の都市景観整備地区が指定された（表 01-4）。地元に都市景観整備推進委員会が組織され、景観形成基準により地区内の行為の届出が制度化され、行政及び地元による景観コントロールの可能性が比較的高く、景観整備が比較的進んでいる地区であるといえる。自主条例に基づく都市景観整備地区は、都市計画法上の地区計画への移行が条例で言及されているものの、地区計画指定されたものはない。景観法施行後は、景観法に基づく景観形成地区への移行が、地元との合意形成の上、順次、進められている（以下、あわせて景観整備地区等）。

景観整備地区等は、景観行政に勢いのあった 1990 年前後に集中して指定されており、いずれも創造する視点から抽出された名古屋の玄関口や拠点地区など商業エリアである。重点的地区のうち保全する視点で抽出された、歴史的町並みや自然環境の豊かな地区、住宅地では景観整備地区等の指定はされていない。歴史的町並みのうち、小田井（中小田井）、鳴海・有松（有松）、那古野（四間道）、城東（白壁・主税・橦木）は名古屋市町並み保存要綱により町並み保存地区に指定されている。また都市景観基本計画策定後に計画、実施された面的プロジェクトは追加されていない。

景観市民団体は、景観整備地区等とその周辺の商業エリアで 6 団体認定され、活動助成が行なわれたが解散しているものもあり、景観整備の継続性の点

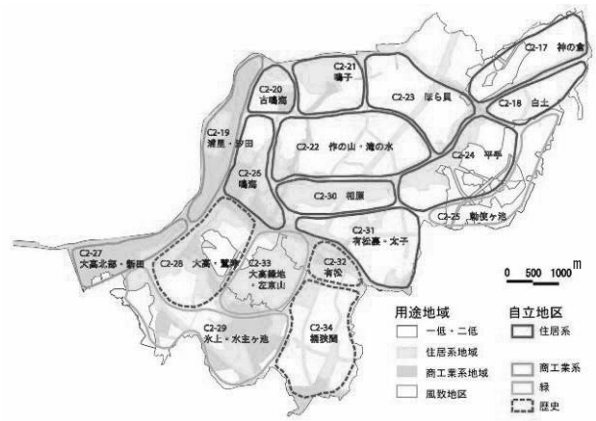


図 01-4　自立地区と地域地区（緑区）

図 01-5　自立地区（数 186）と学区（数 262，2005 年）

表 01-5　都市景観市民団体の認定

	都市景観市民団体の名称	認定年
1	久屋大通地区都市景観協議会	1985
2	錦三丁目（錦三）地区の都市景観を良くする会	1987
3	山手・四谷通懇話会	1987
4	築地ポートタウン21まちづくりの会	1987
5	名古屋駅地区都市景観協議会	1988
6	栄ウォーク街栄東景観整備協議会	1990
7	「白壁・主税・橦木」町並み保存地区の住環境を考える会	2006

では課題であるといえる。また城下東（東区白壁）は、景観整備地区指定等は行われていないが「文化のみち」の推進として、歴史的環境の残る住宅地において近代建築遺産の保存・活用事業が進められている。市民による景観活動も活発であり、景観市民団体の認定が行われている（表 01-5）。

(3) 景観基本軸

創造系の景観基本軸である道路景観は、行政で整備を行なう路面舗装、街路樹、街路灯等の整備と、民間で整備を行なう建築物の高さ、ファサードデザイン等で構成される。例えば、名古屋を貫く東西都心軸としての広小路通は、5 つの景観基本ゾーンを横断しており（図 01-7）、その景観整備の方針は「沿道に展開する地形や土地利用の変化などの織りなすシークエンスをつくりだす」とされている。しかし、景観基本軸の整備目標や方針は、景観形成基準程度までその内容が具体化されておらず、行政で整備される部分は、景観配慮がされるもののカラー舗装などで画一的である。また、民間で行なう建築物による景観整備は、地価の高い路線商業用地のため、高密に容積が積まれ、同じく画一的な景観を形成しつつあるといえる。

保全系の景観基本軸である東部丘陵の斜面緑地は、地形の変化に乏しい名古屋において、地形を感じられる緑のエッジとしての連続性が重要とされている。こうした緑のエッジは都市計画公園・緑地の指定区域では保存されるが、住宅地の広がる市街地にある台地と丘陵の際の「内側のエッジ」は、中高層建築物の増加や斜面地開発により、緑の連続性や地形による高低差の視認性が失われつつある。

このように景観基本軸は、個々の事業における景観配慮を促す基準や規制力のある制度と連動しておらず、都市の骨格としての連続性の創出としてはうまく作用してないといえる。

4-2　各種事業における運用

名古屋市内における都市景観の整備は行政（国、愛知県、名古屋市）、民間（市民、事業者）の各種主体によって進められる。

行政による創造系景観整備の指標として、街路樹や電線地中化があげられる。2000 年において、街路樹数は 1985 年の 2 倍程度に増加し、景観阻害要因である電線の地中化は 4.5 倍程度になり、個別要素の連旦として道路空間の景観形成に寄与しているといえる（図 01-8）。しかし、一定エリアの開発などの面的整備において、景観整備に関する協議や決済が事業推進のルートに組み込まれておらず、たとえ名古屋市の事業といえども連携していない。また、景観行為の届出においても一定規模の面的開発は既定されておらず、景観コントロールの機会がない。これは民間によるものも同じである。

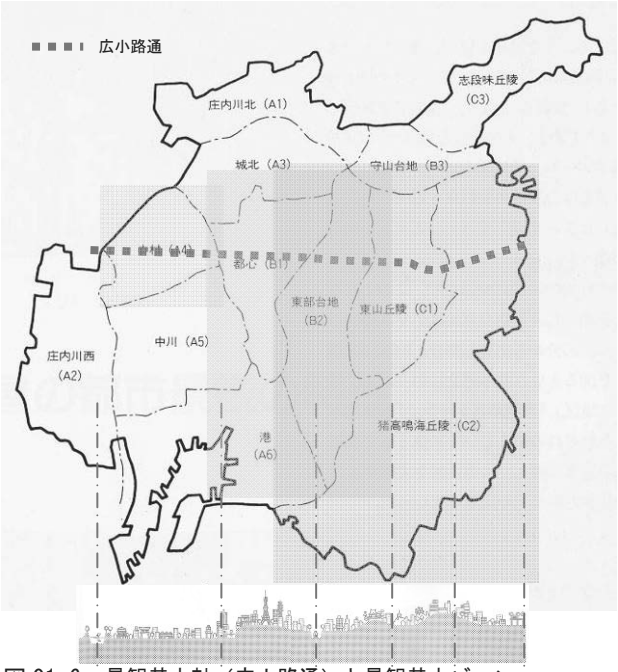


図 01-6　景観基本軸（広小路通）と景観基本ゾーン

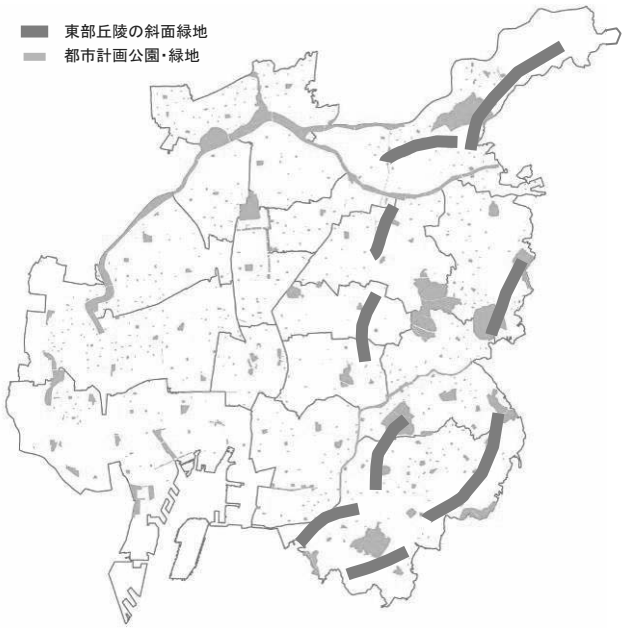


図 01-7　東部丘陵の斜面緑地と都市計画公園・緑地

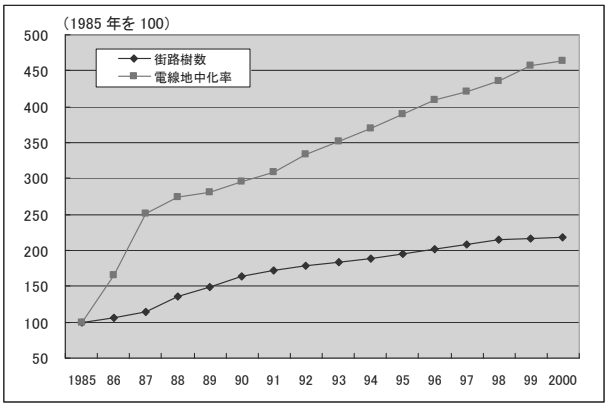


図 01-8　景観創造に関する指標

景観保全の指標として、歴史的建造物と緑被率があげられるが、ともに1980年代比で減少している。歴史性の指標を、町並み保存地区内の伝統的建造物数の現存率に見てみると、地区指定されている4地区の合計で当初指定棟数に対し、75.8%の現存率（24.2%の減少）である（図01-9）。緑は、庄内川西（景観基本ゾーンA2）、猪高鳴海丘陵(C2)、志段味丘陵（C3）といった市域周縁部での減少が著しい（図 01-10）。これら景観要素は、その重要性が認識されながらも、実効的な保全の手立てが確立されてこなかったといえる。

このように、特に面的整備や保全に関する各種事業における都市景観基本計画の運用面での弱み（実行性の希薄さ）は、市長期総合計画における景観概念の位置づけの変化に見て取れる。名古屋市基本計画において「都市の安全と環境」の章における節であった「都市景観（美観）」の概念は、名古屋市新世紀計画 2010 において「市街地の整備」の節の 1 項目に後退した（図01-11）。

５．現状と課題

市民の都市景観への関心度は、大きく向上し、都市景観基本計画が策定される直前の1985年比の2～3 倍の関心度で推移してきている。この間、生活向上の総合的指標である名古屋市社会指標[1]も、徐々に向上し、2000 年には 1985 年比の 1.3 倍となっているが、これと比較しても、都市景観への関心度の向上がかなり大きいことがわかり、市民に景観意識が浸透していっているといえる（図01-12）。

しかし、都市景観基本計画の策定以降、都市をとりまく状況は大きく変化してきた。地球環境配慮、人口減少と都市のコンパクト化対応、NPO 法成立等による市民参加機会の多様化、また震災や風水害の増加による災害予防強化も、災害輸送道路や河川等の景観軸に追加されるべき重要な考え方である。

法的規制力のある景観法が成立したとはいえ、行政による景観コントロールの可能性は数%程度にとどまる（図01-13）。一方、都市計画法、建築基準法、文化財保護法や都市緑地法などの関連法において、歴史性の尊重、市民参加、形態意匠制限、緑の創出など、景観に関する各種制度が充実している。名古屋市においても、高度地区規制、緑化地域制度の導入に加え、こうした法制度を活用し、景観を創出・保全するしくみを充実させる必要がある。例えば「見ることを通してイメージする都市の姿」という景観の１側面は、都市観光と結びつくが、こうした視覚的にわかりやすいランドマークや眺望景観を演出していくためには、一定範囲の高さ規制等、都市計画的手法が不可欠である。

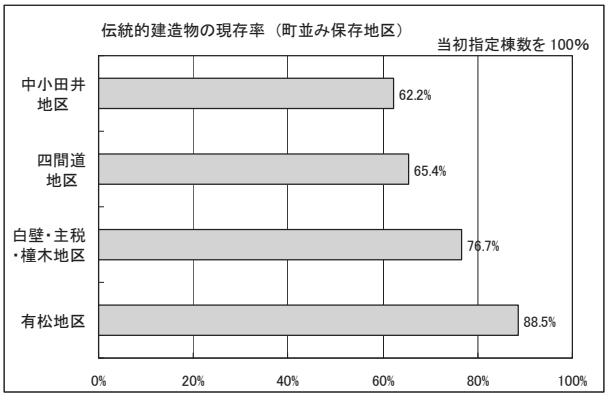


図 01-9　景観保全に関する指標１（歴史性の減少）

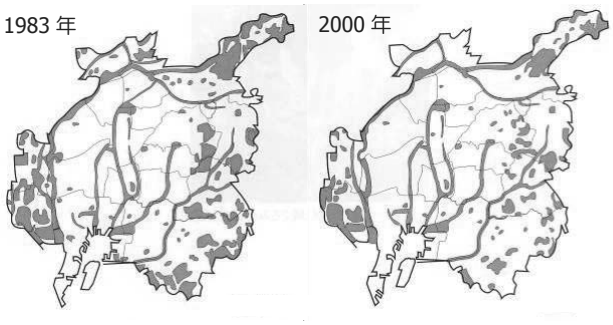


図 01-10　景観保全に関する指標２（緑の減少）

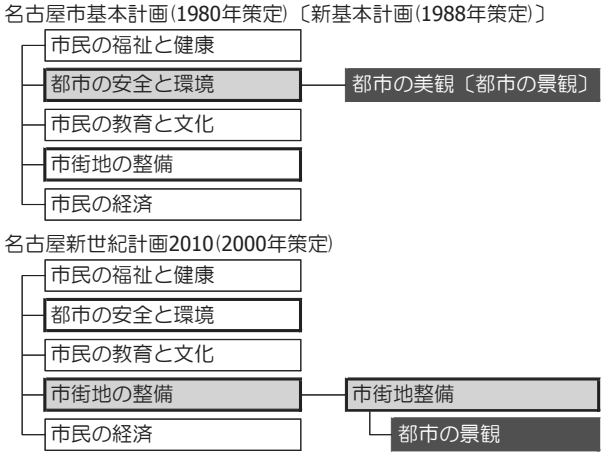


図 01-11　市総合計画における景観概念の変化

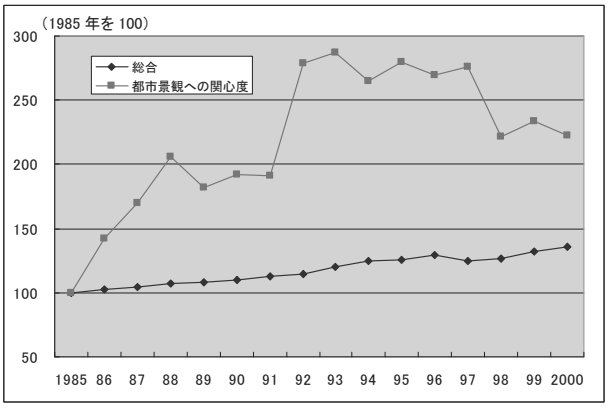


図 01-12　都市景観への関心度（名古屋市社会指標）

また、景観法と両輪の関係にある法律[10]として「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法（歴史まちづくり法）」が成立した。歴史と文化を尊重した歴史まちづくりの推進は、都市の誇り（シビック・プライド）や創造都市（クリエイティブ・シティ）と同じ文脈にあって、都市景観基本計画の内容そのものであるといえよう。

都市が、社会的に必要とされる機能にあわせ更新されていく時、記憶の継承として何を残し、何を更新するのか、明快な方針と市民合意が必要であろう。都市景観基本計画を名古屋の都市計画における財産として生かしていけるか、今後の展開が問われていると考える。

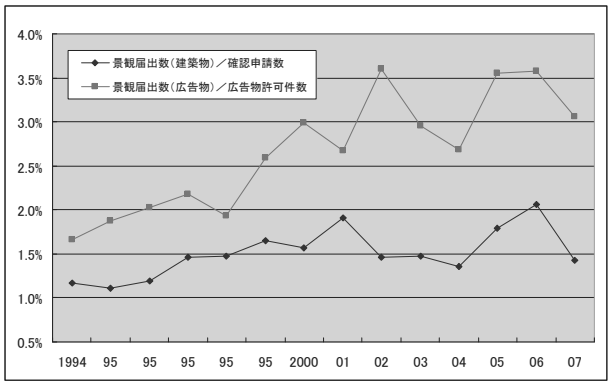


図 01-13　行政による景観コントロールの可能性割合

【補注】

(1) 市民生活の向上は GDP 等の経済指標のみでは測定できないため、様々な数値やアンケートを集計し作成される。名古屋市では 1975 年から 2000 年まで作成され、都市景観に関する指標は 1985 年に追加された。名古屋市総務局企画部統計課「2000 年度　名古屋市社会指標」2003 年.

【参考文献】

1) 名古屋市計画局, 名古屋都市センター「名古屋都市計画史（大正 8 年～昭和 44 年）」1999 年.
2) 名古屋市「都市計画概要 2003」2003 年.
3) 国土庁「第三次全国総合開発計画」1977 年, pp2.
4) 名古屋市「名古屋市基本計画」1980 年, pp65-67.
5) 名古屋市「名古屋市新基本計画」1988 年, pp94-98.
6) 名古屋市「名古屋新世紀計画 2010」2000 年, pp203-204.
7) 名古屋市都市景観懇談会「名古屋の魅力ある都市景観を求めて－名古屋市都市景観懇談会報告書」1982 年, pp7.
8) 西村幸夫＋町並み研究会「日本の風景計画　都市の景観コントロール　到達点と将来展望」学芸出版社, 2003 年.
9) 名古屋都市センター「都市景観とまちづくり」アーバン・アドバンス No4, 1994 年 11 月, pp17-21, pp27-33.
10) 越澤明“歴史まちづくり法の制定と歴史的・文化的遺産を生かしたまちづくり”「区画整理」52 巻 2 号, 街づくり区画整理協会, 2009 年 02 月, pp6-19.
11) 佐々木雅幸「創造都市への挑戦－産業と文化の息づく街へ」岩波書店, 2001 年.

表 01-6　都市景観の変化事例

自立地区	B1都心②　名古屋駅前
景観整備の目標	名古屋の玄関にふさわしい顔をつくる
景観整備の方針	名古屋大都市圏の玄関として駅前公共空間にゆとりをつくるとともに、都心商業・業務地としての活気と魅力づくりを行う。 駅に向う道路の景観を特色づける。

1985年頃

高さ31mでスカイラインが形成されている。

2010年

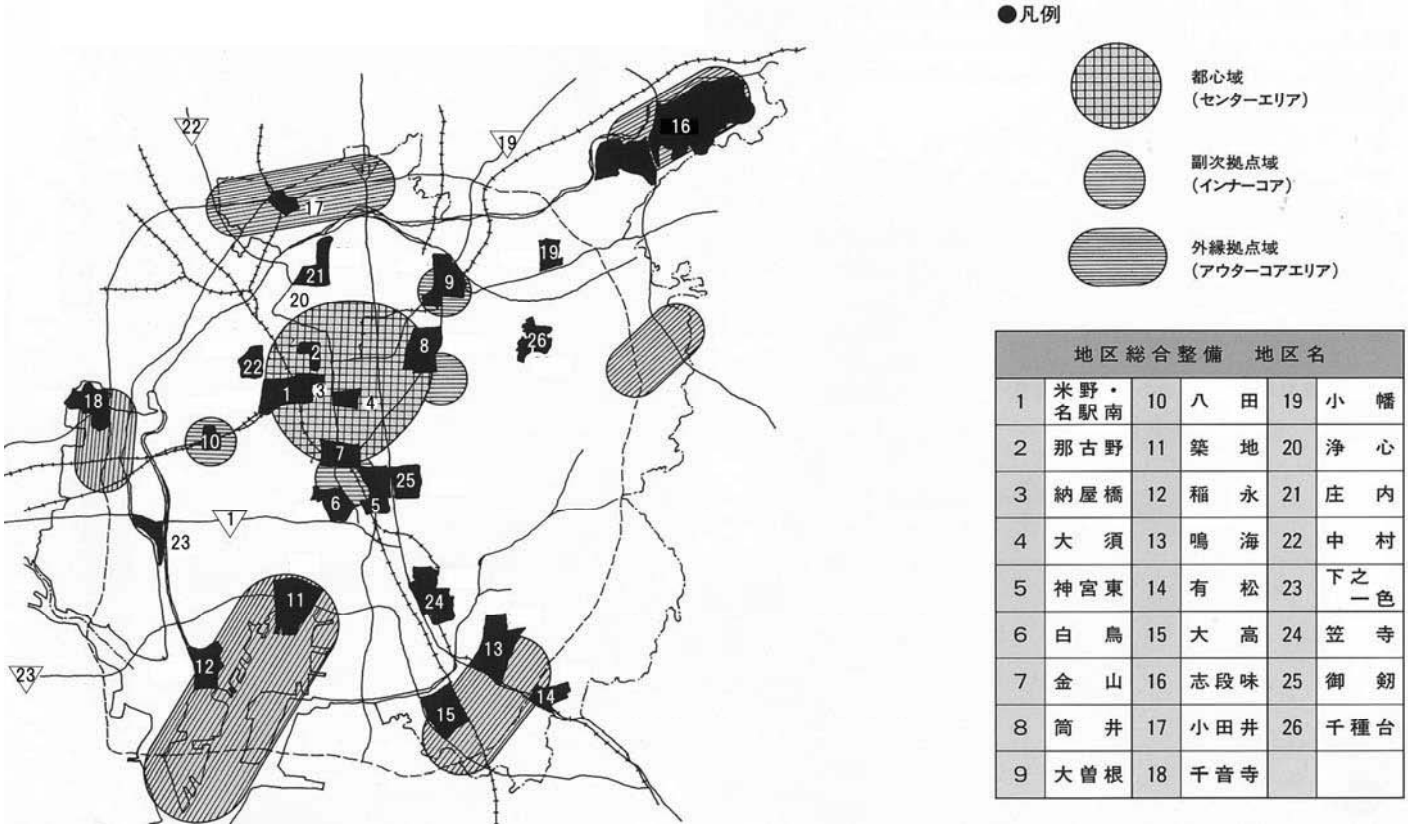
都市再生特別地区による再開発が進む。

プロジェクト 02

地区総合整備

複合的手法による地区の整備

計画名称　：地区総合整備（事業）
場所　　：名古屋市内
計画作成年：1980 年、1988 年、(2002 年)
作成主体　：名古屋市計画局（現・住宅都市局）



地区総合整備　地区名					
1	米野・名駅南	10	八　田	19	小　幡
2	那古野	11	築　地	20	浄　心
3	納屋橋	12	稲　永	21	庄　内
4	大　須	13	鳴　海	22	中　村
5	神宮東	14	有　松	23	下之一色
6	白　鳥	15	大　高	24	笠　寺
7	金　山	16	志段味	25	御　剱
8	筒　井	17	小田井	26	千種台
9	大曽根	18	千音寺		

図 02-1　地区総合整備位置図

1．計画の背景と目的

1980 年当時の名古屋市では、都心部で戦災復興土地区画整理事業が、新市街地で組合施行の土地区画整理事業が進められていた。一方、戦災を免れた地域や耕地整理等で整備された古くからの既成市街地では、木造家屋の密集、公共施設整備の立ち遅れ等、災害時における危険性が指摘されていた。このような状況で、戦災復興事業の収束に見通しが立ち、ポスト戦災復興事業の新たなまちづくりを模索していた名古屋市は、次世代のまちづくり戦略として、各種の整備手法を活用し総合的に市街地整備を推進する「地区総合整備（事業）」を打ち出した。

2．計画の経緯

地区総合整備の決定に先立ち計画局（現住宅都市局）では、1978 年度に「都市再開発基本計画策定のための基礎調査」を実施した。その中で、既成市街（約 20020ha）を対象として、①整備の緊急度が高い、②行政のかかわりが必要とされる、③一定の広

表 02-1　事業年表

1978 年度	「都市再開発基本計画策定のための基礎調査」実施 （要整備地区 40 地区の抽出）
1980 年 1 月	「名古屋市基本計画」策定 （地区総合整備事業 9 地区の指定）
1981 年	神宮東地区の追加 （地区総合整備事業 10 地区）
1984 年	白鳥地区と浄心地区の追加 （地区総合整備事業 12 地区）
1984 年 4 月	「整備、開発又は保全の方針」に 12 地区を都市計画決定
1988 年 8 月	「名古屋市新基本計画」策定 （14 地区を追加、26 地区指定）
2002 年 11 月	「名古屋市新世紀計画」策定 （完了 2 地区削除、24 地区指定）

がりをもつ、という条件を設定して 40 地区の「要整備地区」（2,848ha）を選出した（図 02-2）。

この調査をもとに 1980 年に策定された「名古屋市基本計画」において、要整備地区のうち特に緊急性の高い 9 地区（(大曽根北、小幡、筒井、大高、有松、那古野、鳴海駅前、米野、築地口：計 450ha）を「地区総合整備事業」を推進する地区として位置付けた。

その後、1981 年に神宮東地区を、1984 年に白鳥地区と浄心地区を、地区総合整備事業地区に追加指定し、計 12 地区を事業の対象とした。

さらに 1988 年、「名古屋市新基本計画」を策定するにあたって、上記の 12 地区の他に要整備地区から総合的対策の緊急性が高い地区 6 地区（庄内、中村、大須、下之一色、笠寺、御剣：計 570ha）を新たに地区総合整備事業の対象に追加指定した。

またこの際、都市機能強化並びに高質で個性豊かな都市空間の創出を目的として 8 地区（金山、八田、小田井、千種台、千種台、稲永、志段味、納屋橋、千音寺：計 1,230ha）を新たに指定し、併せて 26 地区となった（図 02-3）。

2002 年に策定された「名古屋新世紀計画 2010」においても地区総合整備の考え方は基本的に継承され、事業が完了した神宮東地区と浄心地区を削除して 24 地区を指定した。

３．計画の内容

3－1　制度の概要

旧計画局の資料によると地区総合整備の目的及び特徴としては、①一定のまとまりのある地区を単位として総合的なまちづくりをめざす、②住民と十分な話し合いを進めながらまちづくりを推進する、③いろいろな整備手法を活用し創意工夫を凝らしてまちづくりを進める、という 3 点を掲げている。

また事業の進め方のイメージとしては、①基礎調査、②地区整備方針の決定、③地区整備計画の作成、④事業計画の作成、⑤事業の実施、⑥まちの管理、と段階的に住民の理解と参加を得て進めることとしている。

このように地区総合整備では、地域住民と一緒に事業を進めることを強く意識しており、そのため当初は現地に事務所を設置し、住民の意向を敏感に受け止めながら進めることを基本姿勢としていた。

3－2　対象規模・面積

これまでに地区総合整備事業地区として指定された地区別の面積を見ると（表 02-2）、多くの地区は広い範囲が指定されていることが分かる。指定面積は 26 地区で合計が 3,230ha、平均すると 124ha となり、これは名古屋市の平均小学校区の面積と同等である。

図 02-2　要整備地区位置図

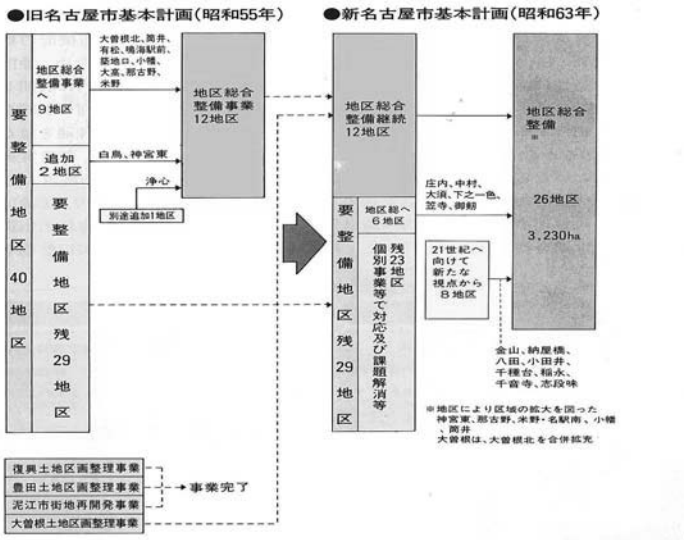


図 02-3　地区総合整備の経緯

表 02-2　地区総合整備事業地区の面積

	地区名	面積 (ha)		地区名	面積 (ha)
1	米野名駅南	180	14	有松	60
2	那古野	40	15	大高	160
3	納屋橋	10	16	志段味	780
4	大須	40	17	小田井	30
5	神宮東	120	18	千音寺	150
6	白鳥	110	19	小幡	60
7	金山	90	20	浄心	10
8	筒井	120	21	庄内	110
9	大曽根	130	22	中村	80
10	八田	20	23	下之一色	50
11	築地	250	24	笠寺	150
12	稲永	110	25	御剣	80
13	鳴海	190	26	千音寺	100

対象地区がこのように広い範囲の設定となったのは、「一定のまとまりのある地域を単位として総合的なまちづくりをめざす」という意図から、街区単位というより、幹線道路、河川、鉄道などによって空間的に区分されるまとまった範囲を対象としたことによる。

3−3　事業手法

地区総合整備は市街地を総合的に整備する仕組みと考えられたため、多彩な事業手法を複合的かつ重層的に活用することとされている。

地区総合整備の指定時期別に採用された事業手法を見ると（表 02-3）、一次指定地区では、面的な開発である市街地開発事業として土地区画整理事業が5地区、都市再開発事業が6地区、その他に住環境整備モデル事業や特定住宅市街地総合整備促進事業が採用されている。一方、単独の都市施設整備事業として街路関連事業が9地区、公園事業が2地区となっている。このように、一次指定の地区では、市街地開発事業と街路事業が主体となって事業が進められた。

二次指定では（表 02-4）全体14地区に対して、事業化された市街地開発事業としては、区画整理事業が2地区、再開発事業が2地区となっており、必ずしも面開発は実施されてはいない。一方、都市施設整備事業としては、連続立体交差化事業が3地区、総合駅整備が3地区、大規模団地の建て替え事業が2地区となっている。

表 02-3　一次指定地区の主な事業手法

地区名	市街地開発事業			都市施設整備事業		
	区画整理	再開発	その他	街路	公園	その他
大曽根北	市		住環			
筒井	市		住環	○		
有松	市	市		○		
鳴海		市		連立		
築地		市	住環	○		
小幡		市		居住		
大高	市			○		
那古野		市		○		
米野	市			○	○	
白鳥			特住		○	
神宮東			特住			
浄心		市		○		

注　住環：住環境整備モデル事業
　　特住：特定住宅市街地総合整備促進事業
　　連立：連続立体交差化事業
　　居住：居住環境整備

表 02-4　二次指定地区の主な事業手法

地区名	市街地開発事業			都市施設整備事業		
	区画整理	再開発	その他	街路事業	公園事業	その他
庄内						
中村						
大須		組合				
下之一色	市			○		
笠寺				連立		
御剣				○		
金山			公有	○		総駅
納屋橋		ＵＲ				○
八田				連立		総駅
小田井				連立		総駅
千種台						団地
稲永					○	団地
千音寺						
志段味	組合					

注）総駅：総合駅整備
　　団地：大規模団地建て替え事業

４．計画策定時の診断

前述のように一次指定地区と二次指定地区では活用された事業手法に大きな相異がある。つまり、一次指定地区は、土地区画整理事業や都市再開発事業など市街地整備事業をほぼ全ての地区で採用しているのに対して、二次指定地区では必ずしもそうではなく、連続立体交差化事業や総合駅整備が採用されている地区が多くなっている。これは、一次指定地区が基本的に要整備地区から選定され、都市基盤の改善を主たる目的（ボトムアップ型）として事業化したのに対して、二次指定では6地区が要整備地区から、そして8地区が都市機能強化並びに高質で個性豊かな都市空間の創出を目的（トップアップ型）とに選定されたことによる。

こうしてみると、トップアップ型の開発が新たに地区総合整備として位置づけられ事業対象となったことにより、基盤整備の立ち遅れや災害危険性の改善というボトムアップ型の地区総合整備の当初の概念が、結果的にぼやけてしまったようだ。また、地区総合整備を進める事業手法としてはハード事業だけでなく、地区計画や建築協定などソフト事業を想定していたが、導入した実績は見当たらない。こう

した背景もあり、指定地区によっては、地区総合整備事業区域のごく一部のみハード事業の適用区域となっているだけで、地区全体の総合的なまちづくり展開にとり不十分な状況も生じている。

５．現状と課題

5-1　進捗状況

地区総合整備事業の一次指定地区の事業化に伴い現地事務所として、1982 年に筒井都市整備事務所と小幡都市整備事務所が開設され、その後 84 年に築地総合整備と大曽根北都市整備事務所、86 年に白鳥総合整備事務所、88 年に緑都市整備事務所（鳴海・有松・大高を所管）がそれぞれ開設された。

2010 年 1 月現在、これらのうち完了した地区は 5 地区である。事業中が 7 地区で（表 02-5）、大曽根北地区や筒井地区などで、土地区画整理事業の展開が大幅に長期化した（表 02-6）ことが市議会などからも指摘されている。

次に、二次指定地区では、事業化に伴い開設された都市整備事務所は、2008 年の下之一色都市整備事務所のみである。

一方、二次指定地区の進捗状況は、5 地区が完了、4 地区が事業中、5 地区が未着手となっている。（表 02-7）未着手の 5 地区のうち 4 地区が要整備地区から選定された地区となっており、前述の一次指定地区の事業の長期化によって新規地区の事業化が難しいことが主たる原因と思われる。

5-2　診断と課題

名古屋市が、地区の課題解消のために、複数の事業手法を活用して総合的にまちづくりをするという地区総合整備の考え方を 1980 年代当初に確立したことは、1990 年代に国が「街並みまちづくり総合支援事業」などメニュー方式の補助制度を創設し、その後「まちづくり交付金」制度の中に考え方を踏襲し現在に至っていることから見ても、極めて先見性のあるものであった。

当初の地区総合整備は戦災復興事業区域から外れた焼け残り地区の整備を想定していたこともあり、土地区画整理事業が主な事業手法として選定されたが、既成市街地での土地区画整理事業は事業自体の困難さに加え財政的な制約もあり、今後ますます事業推進が難しくなることが予想されている。これからの対応としては、近年事業化された下之一色土地区画整理事業（2.1ha）のように事業区域を絞り込むことや、事業期間を短縮でき事業費用をあまり要しない事業手法を選択することが必要になると考えられる。

さらに、既決定の地区総合整備地区（特に未着手）及び要整備地区の見直しが必要となろう。30 年の時間経過とともに市街地の状況は大きく変わってきている。

表 02-5　一次指定地区の進捗状況

区分	地区数	地区名
完了	５地区	小幡、那古野、白鳥、神宮東、浄心
事業中	７地区	大曽根北、筒井、有松、鳴海、築地、大高、米野

表 02-6　一次指定地区の区画整理進捗状況

区画整理地区	事業期間		延長年数	20 年度末進捗率
	当初	現行		
筒井	10 年間	28 年間	18 年	77.1%
葵	10 年間	27 年間	17 年	73.6%
大曽根北	10 年間	28 年間	18 年	82.0%
大高駅前	10 年間	23 年間	13 年	69.9%
有松	10 年間	20 年間	10 年	95.8%

表 02-7　二次指定地区の進捗状況

区分	地区数	地区名
完了	５地区	金山、八田、小田井、千種台、稲永
事業中	４地区	下之一色、納屋橋、志段味、御剣
未着手	５地区	庄内、中村、大須、笠寺、千音寺

人口減少や高齢化社会への対応、市街地のコンパクト化、環境負荷の軽減、地震時の地盤液状化や降雨時の内水被害への対応など 30 年前には想定していなかった課題への対応が強く要請されるようになってきている。

市街地の現況を踏まえつつ、将来を見据えた総合的なまちづくりを展開するため、ハード、ソフトを含めた事業手法を視野に入れ、新たな地区指定と総合的な事業の進め方を具体的に検討すべき時期に来ている。

【参考資料】

1)名古屋市「名古屋市基本計画」1980 年, pp106-110.
2)名古屋市「名古屋市新基本計画」1988 年, pp158-161.
3)名古屋市「名古屋新世紀計画 2010」2000 年, pp193-194.
4)名古屋市「地区総合整備事業 1988」1988 年.
5)名古屋市「地区総合整備 1990」1990 年.
6)名古屋市「都市計画概要 2003」2003 年.
7)名古屋都市センター「名古屋市における地区総合整備に関する調査研究」1999 年

プロジェクト 03

名駅地下街開発

全国初の本格的地下街の誕生から５０年を経て

事業名称　：名古屋駅地区における地下街整備事業
場所　　：名古屋駅地区
事業完了年：1950 年代～1970 年代
事業主体　：民間事業者９社、名古屋市
事業手法　：地下鉄との一体建設、地下駐車場との一体建設

写真 03-1　名古屋駅地区の地下街（左上：メイチカ、右上：サンロード、左下：ユニモール、右下：エスカ）

１．事業の背景と目的

名古屋といえば地下街といわれるほど、地下街は街のシンボル的施設であり、名古屋のひとつの文化ともなっている。1957（昭和 32）年に日本で最初の本格的地下街「サンロード」が整備されてから、50 余年が経過した。

名古屋駅地区では、サンロードをはじめ、メイチカやユニモール、エスカ、テルミナなど、これまでに９つの地下街が整備されてきている。その延床面積は、約 82,000 ㎡、店舗数も 327（2002 年）にも及び、全国でも有数の規模を誇っている。

これら地下街の建設は、1950～1970 年代にかけて、地下鉄や地下駐車場の建設にあわせて進められてきたのだが、その大きな特長は、民間の提案を受け、民間の活力をうまく取り入れた点にある。名古屋駅前では都市化とともに、駅利用者の急増、自動車交通の混雑化、それによる事故の多発などの問題を抱えていた。地下街は、地下通路としてこういった地上の交通混雑を解消するだけでなく、商業空間として駅利用者の利便性を向上させること、また民間の地下街を地下鉄や駐車場と一体で整備することにより行政が負担する工事費や維持管理費などのコストを抑えるという役割も果たしてきた。

しかし､時代とともに地上の街の姿も移り変わり、最近では再開発によるビルの高層化が進むとともに、地上にもブランドショップや飲食店をはじめ、多くの商業店舗が形成されつつある。また、年数の経過とともに地下街設備の老朽化などの課題も懸念されている。2025 年頃にはリニア新幹線が開通するとされ、新しい地下空間のあり方が問われている。

２．事業の経緯

昭和初期、軍需産業の発展にともない名古屋の大都市化が進んだ。居住人口とともに流入してくる就業者も急増し、これに呼応して交通需要は急速な高まりをみせ、交通渋滞・事故が急増するようになった。そのため、路面電車に替わる新たな鉄道輸送（高速度鉄道）の必要性が高まり、市街地は既に建物が密集していたため、地下鉄計画が民間交通事業者や名古屋市により相次いで計画された。これらの計画は戦争の影響によりいずれも実現されることはなかったが、戦後の復興にあわせて再度地下鉄計画が策定され、戦災復興事業の中で実現化されることになった。

2-1　地下街構想の発端

名古屋駅周辺における高速度鉄道は当初、名古屋駅から堀川を渡るまでは、国鉄名古屋駅のホームを利用するため、地下式ではなく高架式が計画されていたが、東海道線の電化により利用ができなくなったことから、急遽、地下式に変更された。このことを契機に、地下鉄建設とあわせ、民間から地下街構想が打ち出され、行政側のコスト削減という思いも組み込まれて、地下街の建設が進められていくことになった。

同時に、大正から昭和初期にかけては、新名古屋駅舎（1937 年完成）の地階に地下商店街が、市内ビルの地階にも飲食店が入るなど、地下の商業的空間利用という新たな動きができはじめており、鉄道利用者の利便性向上、もひとつの狙いとなっていた。

(2) 地下街建設の流れ

地下街建設は様々な規制の影響などにより、大きく分けて３つの時期に分けられる。

①　1950 年代（昭和 30 年代）

…「地下鉄建設と一体的に地下街を建設」…

この時期は、地下街に対する特別な規定がなく、市や国の道路占用許可に基づいて、地下鉄軌道の上階に地下街が建設されていった。

・1957 年 3 月／名古屋地下街（サンロード）開業。名古屋市最初の地下街であり、名古屋市独自に判断した道路占用許可にもとづく。
・1957 年 7 月／新名フード地下街開業
・1957 年 11 月／名古屋駅地下街（メイチカ）開業。通達により義務付けされた国との事前協議を経た上での道路占用許可にもとづく。

②　1970 年代前半（昭和 40 年代）

…「地下駐車場建設と一体的に地下街を建設」…

都心部の自動車交通の急増とともに、駐車場法が制定（1957 年）され、駐車場建設の必要性が高まった。同時に、1966 年、地下街を道路路面下に設置することは管理や防災上の観点から抑制し、地下街の占用は、公共地下歩道又は公共地下駐車場の整備上やむを得ない場合に限って許可するという地下街占用許可基準が国から出された。この基準に基づいて大規模な駐車場と一体的に地下街が整備された。

・1970 年 11 月／ユニモール開業
・1971 年 12 月／新幹線地下街エスカ開業

③1970 年代後半（昭和 50 年代）

1972 年、大阪千日ビル火災が発生したことを受け、1973 年には「公共施設等にかかる地下街の新設・増設は今後厳に抑制する」という 4 省庁（建設省、消防庁、警察庁、運輸省）共同通達が、1974 年には「地下街に関する基本方針」が出され、地下街の規制に関する取り扱い方針等が定められた。これにもとづいて地下街が整備された。

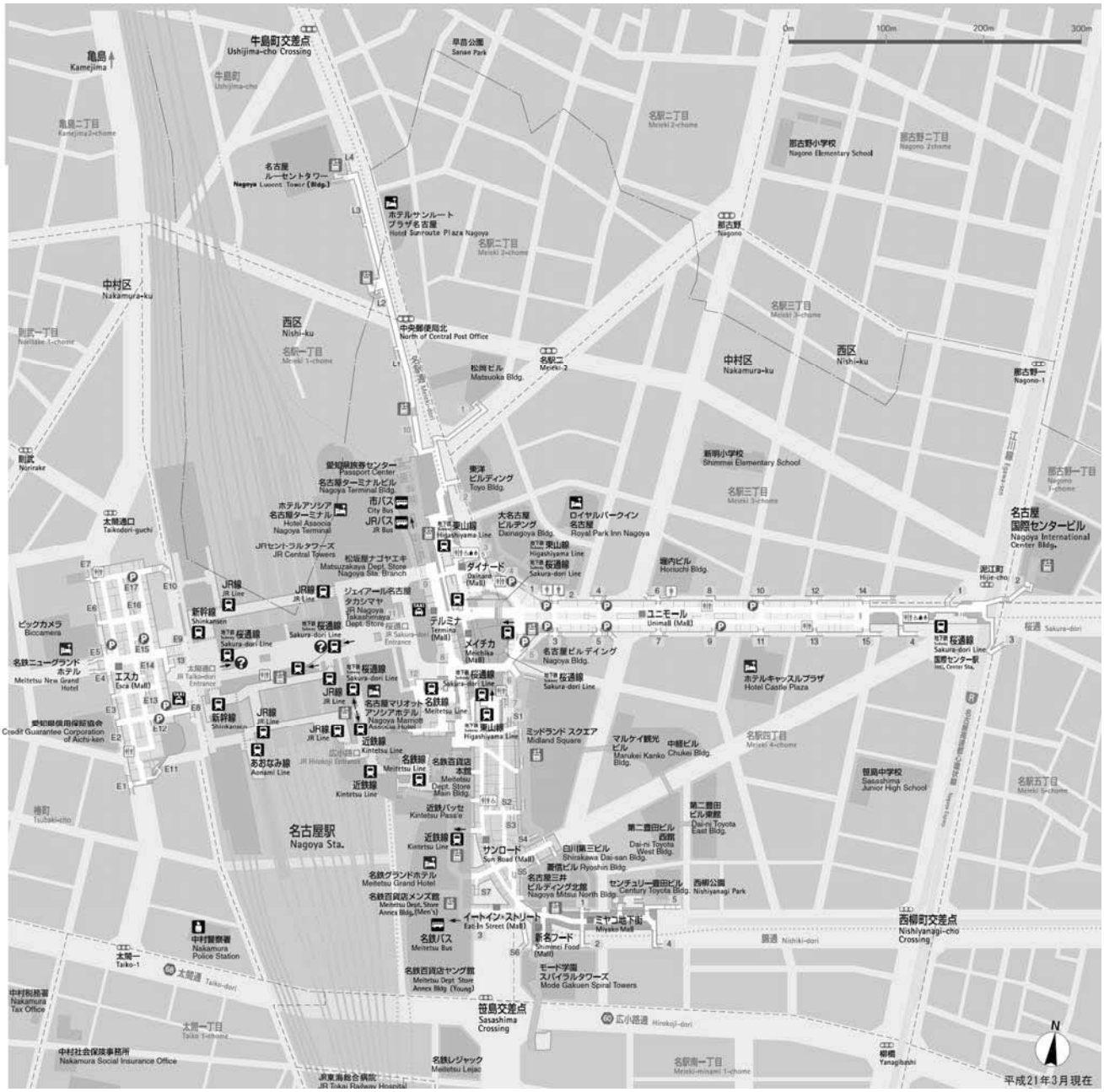
・1976 年 11 月／テルミナ開業（基本方針以前から計画されていたが、その背景を踏まえて整備）

さらに 1980 年には、静岡駅前地下街（ゴールデン街）爆発事故があったためにガス保安対策が強化されるなど、地下街建設は全国的に停滞することとなり、名古屋駅ではこれ以降新たな地下街は整備されていない。しかし、全国的には地下街整備のニーズは依然として高かったため、制度の改正や規制緩和も進められ、大阪、川崎、京都などでは地下街が公共主導で整備されていった。

2001 年 6 月、地方分権の流れを受けて、国による一連の通達が廃止され、自治体独自の対応ができるようになった。名古屋市では、国の通達に代わる「名古屋市地下街基本方針」を平成 16 年 3 月に定め、地下街の新増設等を適切に誘導するとともに、既存地下街の改善を進めていくことになった。

表 03-1　事業年表

1950 年 1 月	名古屋市都市計画高速度鉄道網決定
1937 年 2 月	第 3 代名古屋駅（現名古屋駅）が竣工、駅舎地階に地下商店街が設置される
1941 年 8 月	名鉄の地下駅が開業
1953 年 8 月	名古屋地下街株式会社設立
1953 年 9 月	高速度鉄道の高架式計画が急遽地下式に変更（名古屋駅～堀川）
1957 年	名古屋地下街（3 月）、新名フード（7 月）、名古屋駅地下街（11 月）が開業
1957 年 11 月	名古屋～栄町間に地下鉄開通（国内 3 番目）
1963 年	大名古屋ビル地下街（3 月）、ミヤコ地下街（9 月）が開業
1966 年 11 月	中部近鉄百貨店（地下街）開業
1970 年 11 月	ユニモール開業
1971 年 12 月	新幹線地下街エスカ開業
1976 年 11 月	テルミナ開業


名古屋駅
Nagoya Sta.
中村区
Nakamura-ku
西区
Nishi-ku
名古屋国際センタービル
Nagoya International Center Bldg.
ユニモール
Unimall (Mall)
サンロード
Sun Road (Mall)
新名フード
Shinmei Food (Mall)
ミヤコ地下街
Miyako Mall
イートイン・ストリート
Eat-In Street (Mall)
ミッドランド スクエア
Midland Square
ダイナード
Dainaard (Mall)
メイチカ
Meichika (Mall)
テルミナ
Terminal (Mall)
エスカ
Esca (Mall)
名古屋ルーセントタワー
Nagoya Luoent Tower (Bldg.)
ホテルサンルート プラザ名古屋
Hotel Sunroute Plaza Nagoya
ホテルキャッスルプラザ
Hotel Castle Plaza
名古屋ターミナルビル
Nagoya Terminal Bldg.
ホテルアソシア名古屋ターミナル
Hotel Associa Nagoya Terminal
JRセントラルタワーズ
JR Central Towers
名古屋マリオット アソシアホテル
Nagoya Marriott Associa Hotel
名古屋ビルディング
Nagoya Bldg.
名古屋ビルディング北館
Nagoya Mitsui North Bldg.
名古屋三井ビルディング北館
Nagoya Mitsui North Bldg.
名鉄ニューグランドホテル
Meitetsu New Grand Hotel
名鉄グランドホテル
Meitetsu Grand Hotel
名鉄百貨店 本館
Meitetsu Dept. Store Main Bldg.
名鉄百貨店メンズ館
Meitetsu Dept. Store Annex Bldg. (Men's)
名鉄百貨店ヤング館
Meitetsu Dept. Store Annex Bldg. (Young)
名鉄バス
Meitetsu Bus
名鉄レジャック
Meitetsu Lejac
近鉄パッセ
Kintetsu Passe
モード学園 スパイラルタワーズ
Mode Gakuen Spiral Towers
ビックカメラ
Biccamera
太閤通口
Taikodori-guchi
牛島町交差点
Ushijima-cho Crossing
笹島交差点
Sasashima Crossing
西柳町交差点
Nishiyanagi-cho Crossing
中村警察署
Nakamura Police Station
中村税務署
Nakamura Tax Office
中村社会保険事務所
Nakamura Social Insurance Office
JR東海総合病院
JR Tokai Railway Hospital
名古屋市立笠寺小学校
Nagoya Municipal Kasadera Elementary School
笠寺中学校
Kasadera Junior High School
名古屋市立笠寺高等学校
Nagoya Municipal Kasadera High School
名古屋市立名古屋高等学校
Nagoya Municipal Nagoya

３．事業の内容

3-1　規模とネットワーク

名駅地下街は管理主体と建設時期が異なる９つの地下街（表 03-2）が接続され、地下１階部分に作られている。その範囲は、東西の駅前広場地下と名駅通、桜通、広小路通などの道路下（地下鉄軌道の上など）に広がり、規模は、延床面積が約 8.2 万㎡。その内訳は、公共通路、店舗、駐車場面積がそれぞれ約２万㎡となっている。ユニモールやエスカに併設された駐車場は地下２階部分にある(図 03-2)。

さらに、ミッドランドスクエアや三井ビル、大名古屋ビルヂング、名鉄百貨店など周辺の多数のビルの地下階と接続されており、地下階を含めた複雑な地下ネットワークができあがった。また、地下鉄と同時に建設された地下街は、鉄道線形にあわせて建設され曲線的な形態となっている。

3-2　設置根拠

手続き的に見ると、名古屋地下街、名古屋駅地下街は都市計画決定を行わず、道路占用許可により設置されている。ユニモール、エスカは地下駐車場と同時に通路を都市計画施設として決定して設置されている。

3-3　民設民営手法

名駅における地下街建設の特徴は、民設民営によるものであることである。その中でも、地下街建設の発端となったナゴヤ地下街（サンロード）（図 03-3)の事業について詳しくみる。地下鉄の建設に当たっては、かねてから民間有志で計画されていた地下街を同時建設することになった。地下鉄建設は地上から掘削するオープンカット方式であるため、共同で工事をすればコストを削減できることから、ナゴヤ地下街は地下鉄軌道の上に駅のコンコースと連続する形で造られることとなった。工事実施に当たっては名古屋市と名古屋地下街㈱との間で協定を結び、名古屋市の受託工事として施工した。合意した主な内容は、

・地下街の設計は地下鉄との共同設計
・工事費用は工事費に応じて按分
・地下街の床の維持管理は地下街側による

などであった。

写真 03-2　事業完了直後の写真

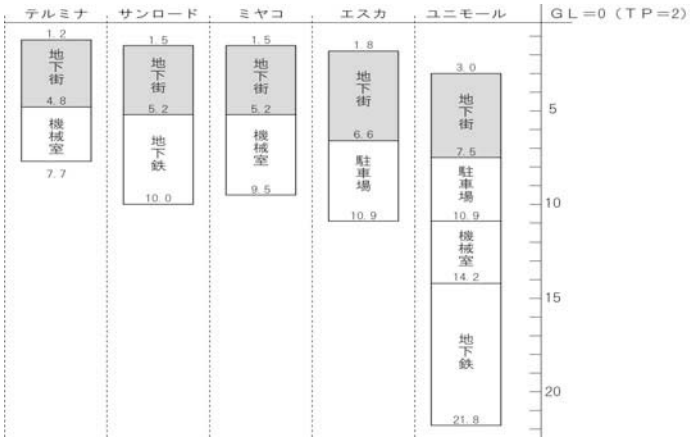


図 03-2　地下街の床レベルと断面構成

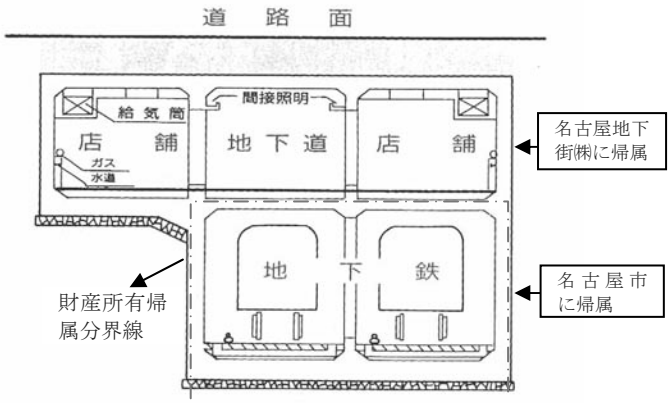


図 03-3　サンロード断面図

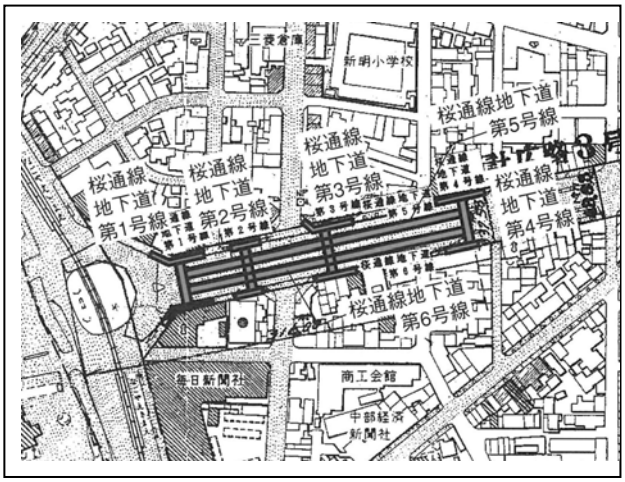


図 03-4　ユニモール地下道位置

4. 事業完了後の診断

4-1　地下通路

地下街は地下通路として、交通混雑による危険の回避と利用者の利便性、快適性の向上を目的にしている。その観点からみると、次のことがいえる。

・地上の交通混雑を回避するための地下通路として安全性は確保された。
・駅間やビル間が通路により接続され、地下で移動できるようになり、利用者の利便性は高まった。
・夏の暑さや冬の寒さ、雨天など気候に左右されない快適な移動空間が創出された。

しかし、複数の地下街が統一的な計画もなく建設され、パッチワーク状に接続されたことによる弊害もみられる。

・幅員が建設時期によって異なっている。昭和 30 年代に建設された地下街では、規定が定められていなかったため 4～5mと狭いものがある。昭和 40 年代以降に建設された地下街は基準に従い 6mが確保されている。しかし、朝夕のピーク時には非常に混雑する箇所もある。
・地下鉄軌道上に建設されたため曲線状の通路の区間があり、さらにビル地下階とも多くの箇所で接続しているため、全体としては迷路のような地下通路網が形成され、目的地へのスムーズなアクセスが阻害されている。しかし一方で、その迷路性がよいという見方もある。

4-2　歩行者交通

地下街を含む学区の昼間人口は増加している(図 03-6)にもかかわらず、最近の地下街歩行者数をみると(図 03-5)、ＪＲへの乗り換え部分では増加しているが、地下街・サンロード部分では減少傾向にある。これは、通勤・業務・買い物等に関連する JR(鉄道、JR タワーズ)利用が高まっているものの、名鉄や地下街などの利用が相対的に低下していることを示しているように思われる。

4-3　商業

地下街にある商業店舗は、飲食、食料品店、衣料品店が主体であり（図 03-7)、全地下街が完成した直後の店舗数は 359、店舗面積が約 32 千㎡となっている（参考文献 8))。当時は、地上に人がいないほど地下に人が流れ、「地下はラッシュ、地上はガラガラといった光景も珍しくない」と評されたほどであり、地下街は「都市化時代における小売商業施設のチャンピオンであろう」とも表現されている（参考文献 8))。その一方で、あまりにも整然とした立ち並びは、「都市の冷たさをも表現しているため、若年層に受けても、年配層になじまれていない」「人間復活の風潮の中で美観や機能性以外の何かが欠けている」という地下街の短所も述べられている。

店舗は、昭和 59 年以前から 25 年以上続く店舗が約半数と多く(図 03-8)、店舗の入れ替わりの頻度はそれほど高くないことが伺える。業種構成については、近年、小売業が減少する変わりに飲食店・サービス業が増加している。

4-4　コスト面

地下街の建設に当たり保証金をとることで建設費の捻出ができたことから、以降、全国各地での地下街建設を促進することにつながり、先進性があった。

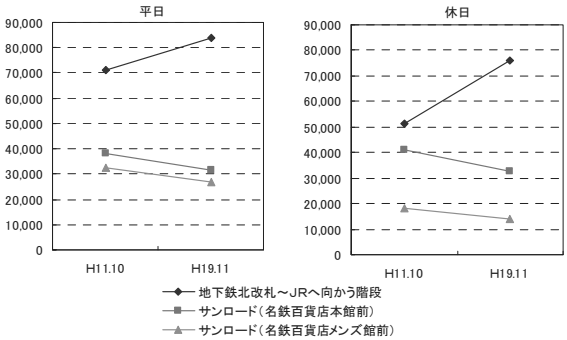


図 03-5　歩行者数の推移（12 時間交通量）

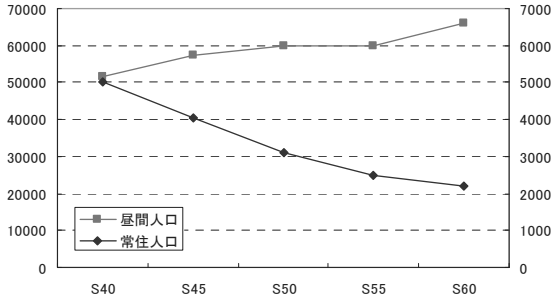


図 03-6　昼間・夜間人口（新明学区）の推移

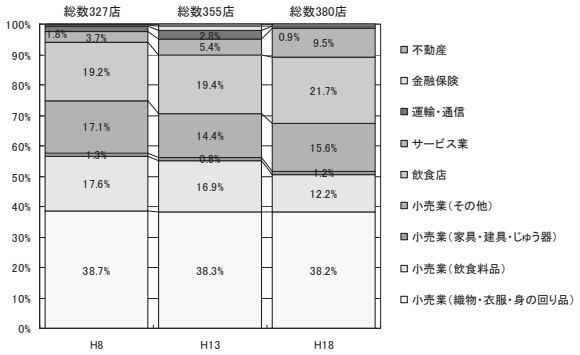


図 03-7　業種構成の推移

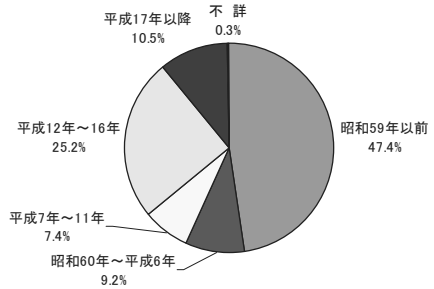


図 03-8　開設時期別事業所数割合

5. 現状と課題

5-1　通行環境

①バリアフリー化の促進

地下街同士の接続部分やビルとの接続部分に段差があり、バリアフリー化が不十分である。特に、ビル接続部分のほとんどが階段による段差接続であり、エレベータ、エスカレータが少ない(写真 03-3)。高齢者や車イス、ベビーカーにとって非常に不便となっている。

また、地上での回遊性創出へのニーズも高くなっている中、地下～地上～ビル間のスムーズな行き来も考えていく必要がある。

②サイン類の充実

迷路的な複雑な地下の歩行ネットワークを構造面から根本的に解消することは難しいため、有効な対策としては案内誘導などのサイン類の整備・改善が考えられる。現在も、表示はあるものの、様々な種類が混在しており(写真 03-4)、わかりにくさがあるとともに、全体像も把握しづらい状況である。地下街の通りごとに名称（愛称）を付けたり、路面表示を変えるなどの対策が工夫として考えられる。また、国際化への対応も必要である。名古屋市では、「名古屋市地下空間サイン整備ガイドライン」を定め、今後、地下歩道における案内の統一性と連続性とを確保していくこととしている。

③快適空間の創出

防犯、防災上、地下街にはベンチや植栽などが設置できない(写真 03-5)。しかし見た目にも好ましく、休憩や待ち合わせに利用できるオープンスペースが必要に思われる。通路空間につながる滞留スペースを設けたり、吹き抜けスペースをより広く取るなどの工夫をし、空間をより快適にすることが重要に思われる。

5-2　商業空間

現在、店舗や通路の閉鎖時間が早い。店舗はほとんどが 21 時には閉まり(写真 03-6)、出入口も場所によっては閉鎖時間が早いという点が利用者の不満点としてあがっている。名駅地区での就業者が増え、夜の賑わいへのニーズも高くなっており、地下街の商業空間としてもその対応が求められている。

5-3　安心・安全

①防犯ネットワーク

通路の複雑性から、見通しが効かず、死角になる箇所もある。そういったところでは、窃盗などの犯罪が起きたケースもある。防犯カメラの設置や見回りの強化などによる防犯面での対策が求められる。

②災害への対応

地下水位が高く水害に弱いのが名駅地区の短所でもある。先の東海豪雨でも地下街が浸水した。水害への対応が強く求められる。また地震に対して、地

写真 03-3 階段による地下街とビルの接続

写真 03-4　複雑なサイン類

写真 03-5　ベンチのないオープンスペース

写真 03-6　夜間のシャッター通り

下街の発達した名古屋駅では、特に災害時のパニック対策や避難誘導などのソフト面の対応が必須のことといえる。

5-4　施設・設備面

①老朽化への対応

地下街の中には設置後 40 年以上経過しているものもあり、幅員が不足するなど、現行の法令等に適合していない既存不適格となっている箇所もある。このため、安全性の確保と一層の利用向上に向けた改善が必要である。名古屋市は、先述した「基本方針」に加え、バリアフリーの視点から「福祉都市環境整備指針」(2003 年 2 月策定）を策定し、それらに適合するように、地下街管理会社が改善計画書を作成し、自主的な改善が行なわれるように指導している。しかし、コスト面等の懸念から改修が進まないのが現状である。

②ビル等との新規接続

名古屋市は「基本方針」に加え、平成 17 年に「地下街と他の建築物の地下階との接続基準について」を制定した。基本方針では地下街とビル等の他の地下階との接続は原則禁止とされていたが、公共性があり十分な安全性が確保される場合には、接続が認められるように基準が定められた。それによると、接続する際には、接続建築物側に一定規模以上の地下広場（いわゆるサンクンガーデン）を設けることが要件とされた。

最近では、これらの基準が運用され、ビルの建替えや再開発にあわせてサンクンガーデンを設け(写真 03-7)地下街と接続するケースや、地下通路という形式で地下街と接続され（写真 03-8)、地下空間のネットワークが拡張されている。

写真 03-7　サンクンガーデン（ミッドランドスクエア）

写真 03-8　地下通路（ルーセントアベニュー）

【参考文献】

1) 「ナゴヤ地下街誕生物語」藤川壽男、C&D 出版、2007.3
2) 「名古屋都市計画史（大正 8 年～昭和 44 年)」、名古屋市計画局・㈶名古屋都市センター、1999.3
3)「C&D」No.143(vo1.38)、名古屋 CD フォーラム、2007.12
4) 「名古屋市の商店街」、名古屋市経済局商工課、1973.3
5) 「名古屋の地下街」、名古屋市総務局企画部統計課、平成 18 年、平成 13 年
6) 「名古屋駅前地区歩行者空間整備指針策定調査報告書」、名古屋市 2000.3
7) 「名古屋駅周辺歩行者通行量調査」、名古屋市住宅都市局 2008.3
8)「名古屋の商業」、名古屋市、1973.3

プロジェクト 04

金山地区の開発

「賑わいの創出」を目指して

事業名称　：金山地区の開発
場所　　：中区金山一丁目、熱田区金山町１丁目
事業完了年：1980 年～2005 年
事業主体　：名古屋市、(財)名古屋都市整備公社、ＪＲ東海㈱、名古屋鉄道㈱
事業手法　：金山南ビル開発（開発提案競技による整備）、アスナル金山開発（事業用借地による暫定整備）、戦災復興土地区画整理事業など

写真 04-1　金山総合駅北側より南側を望む

1. 事業の背景と目的

金山地区は名古屋市のほぼ中央に位置し、都市間・都市内の鉄道路線が結節する総合駅や伏見通・大津通といった主要幹線道路も通っており、交通上優れた立地条件となっている。1988 年の「名古屋市新基本計画」の「地区総合整備」の中で、副次拠点域の1つとして位置づけられ、広域交流拠点の形成、そして駅前敷地および周辺市街地の土地の高度利用を進め商業・業務拠点を形成することが謳われた。

こうした中、地区の中心的な役割を担う金山総合駅と駅鉄道敷きの上空を利用した連絡橋（自由通路）が 1989 年 7 月に完成した。これを契機に、その後、総合駅南の市有地には金山南ビル、北の市有地にはアスナル金山が建設されるなど、広域交流拠点の形成を目指して多彩な事業が駅前地区で展開された。

図 04-1　金山総合駅の位置

2. 事業の経緯

1980 年、戦災復興土地区画整理事業の換地処分が終わり、骨格となる整備が一旦完了した。当時の名古屋圏の鉄道網は各鉄道路線が名古屋駅に集中し、ラッシュ時の輸送処理能力は限界に達していた。そのため名古屋駅へ集中する鉄道利用客の分散化を図り混雑緩和するため、交通結節点の機能強化の一環として金山駅の総合駅化が進められた。そして、地下鉄 4 号線の開通や中部国際空港の開港を控え金山総合駅の広域的な交通結節点機能の高まりが予想されるため、1985 年、地域拠点性の向上をめざして地区総合整備地区が指定され、広域交流拠点にふさわしい都市機能を金山地区に集積させ、「総合駅の北側を人々が集う交流の場として整備を進め、南側と一体的な交流空間の形成を図る」とされた。金山総合駅の実現は名古屋市にとって長年の懸案事項で、1989 年に開催された名古屋市制 100 周年事業「世界デザイン博覧会」の開催は、金山総合駅実現の強力な追い風となった。

その後、総合駅の南側は名古屋市所有地を活用して、1999 年、「賑わいの創出」をテーマに複合機能を持つ金山南ビルが建設された。まちづくりの拠点となる「名古屋都市センター」、米国ボストン美術館の姉妹館となる「名古屋ボストン美術館」、都市型ホテルの「全日空ホテルズ　ホテルグランコート名古屋」が入居している。また、地下駐輪場は駅南広場に整備され、地下駐車場「金山南パーク」は金山南ビルと一体的に整備された。

一方、総合駅の北側は、第 1 段階の開発として、名古屋市所有地を活用し、道路、バス停、駐車場等の施設の再編整備により、交通ターミナル機能の強化が図られた。そして、さらに賑わい機能の創出を図るため、15 年間の事業用借地権を設定して、市有地を財団法人名古屋都市整備公社に貸し付け、整備公杜が名古屋市の意向を反映した商業開発を実施した。

3. 事業の内容

3-1　金山総合駅

総合駅整備により、当時の国鉄東海道本線及び中央本線、名鉄本線、高速度鉄道（地下鉄）の各路線に対する乗り換え機能を高め、鉄道利用客の都市内への分散導入を促し名古屋駅への集中を緩和するとともに、総合駅周辺の活性化が目指された（表 04-2）。

事業費は 63.2 億円で、事業化にあたり 1987 年に名古屋市、JR東海、名鉄の 3 者で「金山総合駅基本協定書」を締結し、JR施設建設負担分については自治省と協議が行われた。東海道本線のホーム新設と名鉄の駅が移設され、JR と名鉄が通る掘割上に連絡橋(自由通路（事業費約 14 億円))が建設され、駅南口が開設された。さらに連絡橋（自由通路）から地下鉄金山駅改札口へのエスカレータが設けられ、従前は 3 つだった鉄道駅が（図 04-3）、1 つの屋根の下で直結する総合駅が整備

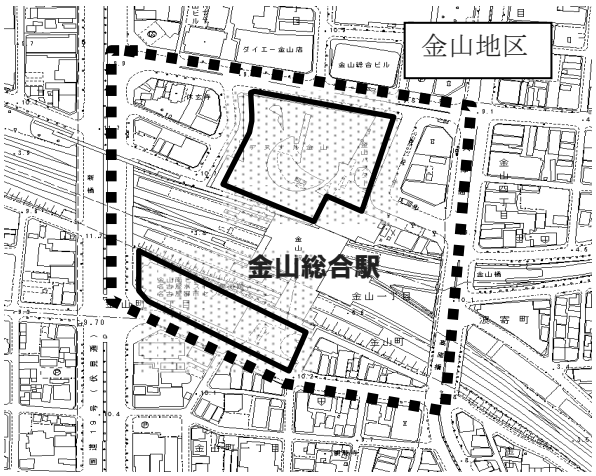


図 04-2　実施計画図

表 04-1　事業年表

1980 年 7 月	戦災復興土地区画整理事業（熱田第 1 工区換地処分）
1985 年	地区総合整備地区の指定
1989 年 7 月	金山駅の総合駅化（ＪＲ東海道線新駅開業）
1989 年 7 月	金山連絡橋（自由通路）の完成
1989 年 7 月	世界デザイン博覧会開催
1990 年 7 月	名古屋国際会議場完成
1993 年 7 月	(財)名古屋都市センター設立
1995 年 3 月	ＪＲ尾頭橋駅開業
1996 年 8 月	サイプレスガーデンホテル開業
1999 年 3 月	金山南ビル完成（名古屋ボストン美術館、全日空ホテルズ・グランコート名古屋、(財)名古屋都市センター、金山南パーク）
1999 年 3 月	金山駅前広場整備
2004 年 10 月	地下鉄 4 号線（環状線）全線開通
2005 年 2 月	中部国際空港開港
2005 年 3 月	国際博覧会開催
2005 年 3 月	金山北駅前広場暫定整備（アスナル金山）

表 04-2　金山総合駅計画の概要

集中する鉄道施設	計画内容
国鉄:東海道本線、中央本線 名鉄:名古屋本線 高速度鉄道:2 号線(名港線)、4 号線(名城線)	・国鉄東海道本線の新駅の設置（当時の東海道線は、金山駅・尾頭橋駅が無かったため、熱田－名古屋であった） ・名鉄金山橋駅の移設及び高速度鉄道駅との総合駅化 ・駅前広場の整備

された(写真 04-3)。

3-2　金山駅南側

金山駅南側の代表的な事業として、金山南ビル開発(事業費約 226 億円)が挙げられる。金山南ビルは、表 04-3、図 04-4 で示すように、

① 新しい出会いや賑わいをもたらす全日空ホテルズ・グランコート名古屋
② 文化の拠点となる名古屋ボストン美術館
③ まちづくり活動拠点である名古屋都市センター
④ 隣接する道路・地下を利用してビルと一体となった公共駐車場の金山南パーク

以上の4つの施設で構成されている。また、1F には 2,000 ㎡ほどの屋内公開空地(インターコモン)が設けられ、イベント開催も行われている。金山南ビルは名古屋の都心南部のランドマークとなり、新たな交流拠点として機能している。

なお金山南ビルの建設は、民間のノウハウや経験を活用した開発提案競技(事業コンペ)が実施され、設計 JV(日建設計・日本設計・東海設計)、施工 JV(清水建設・大林組・大日本土木・矢作建設・名工建設)の最優秀提案が採用された。

このほか、南側駅前広場、地下駐輪場(収容台数 423 台)等の交通施設の整備も行われ、南側駅前広場では路上パフォーマンスが行われるなど、集客・交流・にぎわいの核として機能している。

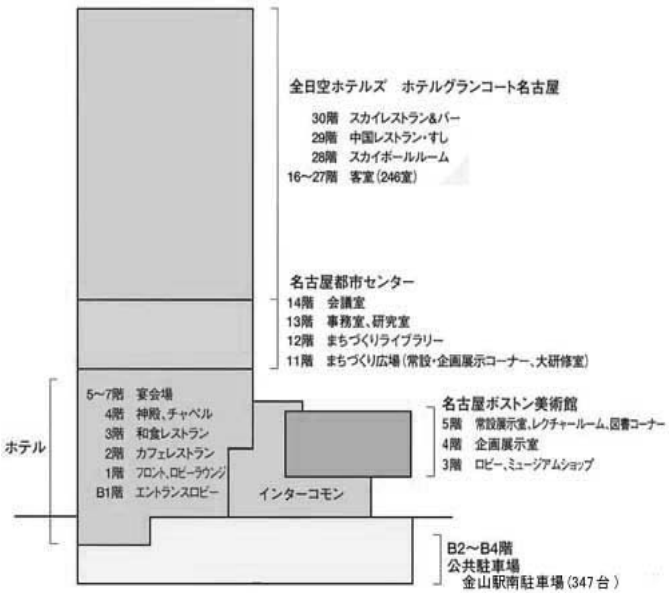


図 04-4　金山南ビル用途図

3-3　金山駅北側

金山駅北側の代表的な開発はアスナル金山(事業費約 42.6 億円)である。表 04-4、図 04-5 に示すように、商業施設主体の低層型建物の建設事業で、広場空間を中心した飲食物販店等の配置が実現し、全体的に歩行者回遊性の高い施設となっている。

図 04-3　3つの鉄道駅 (1977 年)

写真 04-2　金山総合駅整備前 (1969 年)

写真 04-3　金山総合駅整備後 (1989 年)

表 04-3　金山南ビルの概要

主要用途	美術館、都市センター、ホテル、駐車場
地域・地区	商業地域・防火地域・駐車場整備地区 建ぺい率 80%、容積率 800%
規　模	敷地面積　約 4,600 ㎡ 建築面積　約 3,400 ㎡ 延床面積　約 61,100 ㎡
階　数	地下4階　地上31階　最高高さ 134.50m

ここは財団法人名古屋都市整備公社が 15 年契約で市から用地を借り受け、道路を位置変更し駅前広場の区画を整え、アスナル金山の事業を進めた。民間のノウハウを活用するために、金山南ビルと同様に事業コン

ペが実施され、北山創造研究所・清水建設等の JV の提案が最優秀となり採用された。市民の元気創造というコンセプトが込められた提案内容で、バスターミナル(乗車 2 バース、待機 2 バース、約 15 系統)(図 04-6)、タクシーベイ、立体駐車場、地上駐輪場、地下鉄出入り口などの交通施設と商業施設が歩行者動線上うまく配置された。商業施設を囲む広場空間中央には多彩な交流を創出し賑わいをかもし出すためにステージが設けられ、現在、様々なイベントが開催されている。

表 04-4　アスナル金山の概要

主要用途	商業施設(地上 4 階) 交流の場(広場) 交通ターミナル(地上 6 階)
地域・地区	商業地域・防火地域・駐車場整備地区 建ぺい率 80%、容積率 800%
規模	敷地面積 14,200 ㎡ 建築面積 9,900 ㎡ 延床面積 29,000 ㎡

4. 事業完了後の診断

4-1　総合駅の完成

総合駅整備以前、国鉄金山駅と名鉄金山橋駅は幅員 30m の大津通をはさみ約 250m 離れていたが(図 04-3)、整備後、両駅の歩行移動距離は大きく短縮され、歩行に要する時間としてはおよそ 5 分の短縮となった。そして、JR(旧国鉄)と名鉄が通る掘割上に自由通路としての連絡橋(写真 04-4)が整備されて国鉄、名鉄そして地下鉄の各駅が 1 つの屋根の下で乗り換え可能となった。さらにバスターミナル等の交通施設整備により、乗り換え利便性が大きく向上した。この結果、1989 年の日乗降人員が 167,151 人であったのに対し、総合駅化以後の 2007 年では 397,008 人となり、2.38 倍の増加となった。

4-2　広域交流拠点の形成

金山は名古屋市新基本計画では都心核に準ずる副次拠点として位置づけられ、名古屋新世紀計画 2010 では、白鳥、熱田とともに広域交流拠点として位置づけられている。そこで、行政機能、業務機能、商業機能(飲食、物販)、宿泊機能の立地状況からこの地区の様相を眺めてみよう。

総合駅の完成に伴い、商業施設のアスナル金山、宿泊施設のホテルグランコート名古屋やサイプレスガーデンホテルも立地し、周辺の飲食店も様変わりしてきた。金山駅での鉄道乗降客は確実に増加し、名古屋市南部、三河・知立方面などからの通勤通学者や買い物客にとって、金山地区の拠点性は高まってきていると思われる。しかし、行政施設の立地やオフィスの立地はさほど顕著なものになってはいない。

4-3　地価の変化

金山総合駅が整備された 1989 年から 2008 年までの「熱田区金山町」地価公示の推移を図 04-7 に示した。1989 年では 2,320 千円/㎡、最高値となる翌年では 2,800 千円/㎡となったが、2008 年では 878 千円/㎡と約 3 分の 1 程度まで下落している。全市商業地平均の地価推移とこの地区の推移を比較するため、1989 年の公示地価を1とし、両者の推移を図 04-8 に示した。両者の地価下落傾向おおむね似ているが、地下鉄環状線が開通した 2004 年以降、熱田区金山町の方が早く上昇傾向に転じている。

図 04-5　アスナル金山

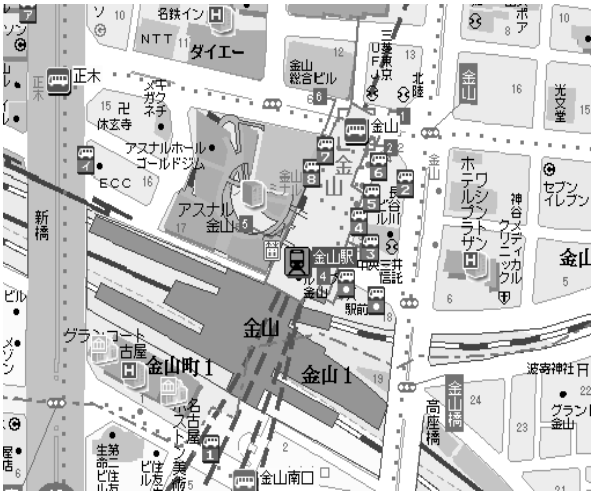


図 04-6　バスターミナルのバス停位置

写真 04-4　総合駅の連絡橋（自由通路）

4-4　居住人口の変化

図 04-9 は、総合駅が整備される前の 1985 年から 2009 年までの人口の変化を示している。地区の熱田区側(南側)は漸減、中区側(北側)は微増傾向で、全体として横這い傾向である。

図 04-10 は、総合駅が整備される前の 1985 年から 2009 年までの世帯数の変化を示している。熱田側（南側）は横這い、中区側（北側）は増加傾向が顕著で、全体として世帯数は増加傾向となっている。

4-5　商業・業務地としての変化

図 04-11 は、事務所数、従業員数といった商業活動の変化を示している。総合駅化以前から現在に至るまでの推移をみると、2001 年には、IT バブルの崩壊などの影響もあり減少したが、事業所数、従業員数ともに概ね増加傾向と言える。

また、とくに駅の北東方面では、機械部品の組み立てなど工業系の用途として利用されていた建物が、高層マンションに変るなど、駅そばの居住機能が増大してきている。

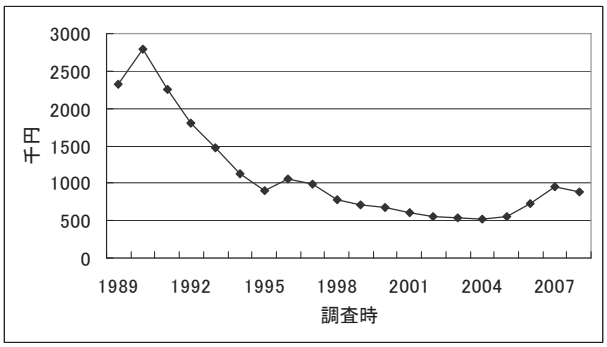


図 04-7　地価公示価格の推移

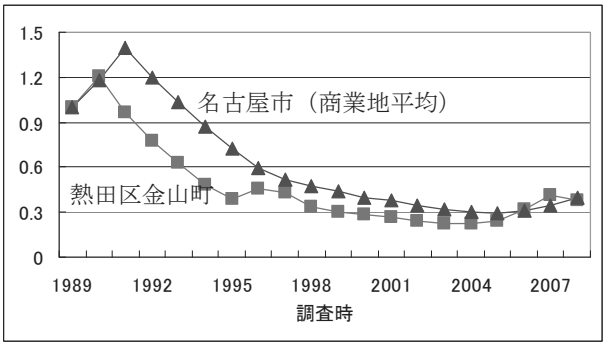


図 04-8　地価公示の比較

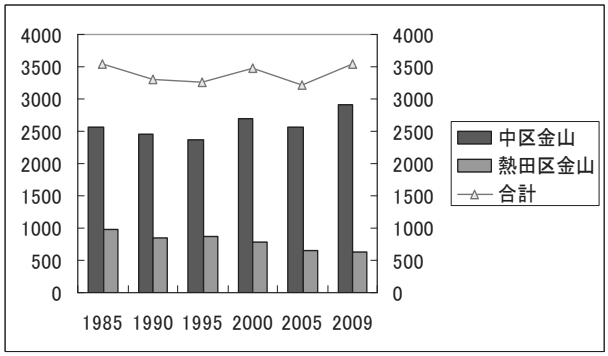


図 04-9　人口の推移

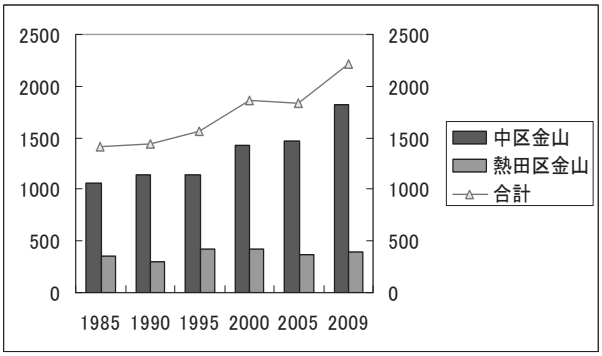


図 04-10　世帯数の変化

5. 現状と課題

金山地区は東海道線、中央本線、名鉄名古屋本線、そして地下鉄が集中し、広域交通アクセスの至便な立地条件にある。しかし、掘割構造の鉄道敷きで地区は南北に分断され、また、総合駅周辺は比較的小さな敷地規模の建物が既に立地しており、周囲には大規模な土地利用転換が想定される土地はない。そして、地区の東側は大津通（都市計画道路大津町線）、西側は国道19号線（都市計画道路伏見町線）という広幅員の幹線道路で画されており（写真 04-5）、開発が一体的に連坦していく空間状況にはおかれていない。

こうした状況が、景気動向の影響があるものの、金山地区の開発が比較的狭い範囲にとどまっている背景の一つと考えられる。

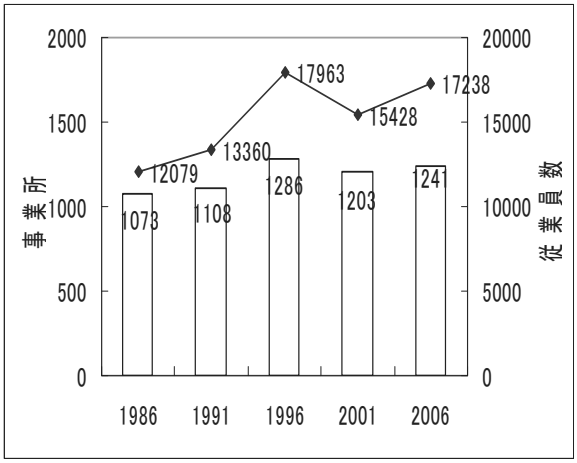


図 04-11　商業活動の変化

しかし、地下鉄 4 号線（通称環状線）の全線開通による市東部・南部との連絡強化や中部国際空港の玄関口としての役割を持つなど、金山地区の広域交通結節点としての重要性は高まりつつある。そこで、広域交流拠点としての機能強化を図るため、鉄道敷き上空のさらなる利用可能性、中京大学文化市民会館更新の方向性、地区外に位置する名鉄金山橋駅跡地の将来的な開発などを視野に入れておく必要があるだろう。そして既に整備されたアスナル金山の広場空間や、駅南口の駅前広場の積極的な活用により、地区の賑わいを着実に高めていくことも重要である。

写真 04-5　広幅員の幹線道路（国道 19 号線）

写真 04-6　金山駅南口駅前広場

【参考文献】

1)都市計画概要,名古屋市計画局都市計画課,1985.
2)計画局９０：名古屋市計画局総務課,1990.
3)研究報告書（金山駅及び周辺における施設整備と土地利用等の変化に関する調査）,（財）名古屋都市センター,2003.
4)研究報告書（名古屋市の地区総合整備に関する調査研究）,（財）名古屋都市センター,1999.
5)国土交通省土地総合情報ライブラリー（HP）.
6)統計なごや web 版.
7)名古屋新土地宝典（熱田区）,アルプス出版社,1955.
8)名古屋市中区史区政施行 80 周年,中区制八十周年記念事業実行委員会,1992.
9)空から見た戦後 40 年の変貌　「鯱」,㈱航測写真センター,1987.
10)太陽コレクション地図,平凡社,1977.

プロジェクト 05

大曽根総合駅周辺のまちづくり

土地区画整理を中心に様々な手法を活用したまちづくり

事業名称　：大曽根都市改造事業
場所　　：東区東大曽根町他、北区東大曽根町他
事業完了年：2009 年度事業完了
事業主体　：名古屋市（土地区画整理事業他）、民間（優良建築物等整備事業）
事業手法　：土地区画整理事業、連続立体交差事業、優良建築物等整備事業、
　　街並み・まちづくり総合支援事業

写真 05-1　大曽根土地区画整理事業区域

１．事業の背景と目的

当地区は、名古屋市北東部から都心への玄関口にあたり、大曽根駅を中心として古くから交通の要衝として栄え、鉄道（国鉄、名鉄、地下鉄）や道路（国道１９号など）の集中する地区であった。しかし、戦災を免れた木造家屋が密集しており、公共施設の整備が立ち遅れていた。特に東大曽根交差点は、国道１９号をはじめとする主要街路が集中して六差路となっており、更に名鉄瀬戸線が平面交差で近接し、名古屋環状線と国鉄中央線の立体交差部では桁下高が不十分で幅員が狭いなど、自動車交通の増加に伴い交通の難所となっていた。このため、土地区画整理事業などを活用して、国鉄中央線の架道橋増改築、名鉄瀬戸線の立体交差化、国道１９号その他都市計画道路、区画街路、大曽根駅前広場等の公共施設整備を進め、交通渋滞の解消を図るとともに木造住宅密集地を改善することにより、宅地の利用増進を図ることとされていた。

一方、大曽根駅から西へ延長約 600mにわたるアーケードを中心とした大曽根商店街は、２つの商店街振興組合により形成され、歴史のある商店街として発展してきたが、都心への商業機能の集中により活力が衰退し始めていた。

そこで、土地区画整理事業を契機として大曽根総合駅を核とした再開発を促進し、商業業務拠点の形成を図るとともに、建物移転による商店の再配置を実施し商店街の再構築が図られた。

２．事業の経緯

2-1　公共施設整備

1963 年、瀬戸線高架化を含む区域を「土地区画整理事業を施行すべき区域」として都市計画決定が告示され、翌年には戦災復興土地区画整理事業区域を編入した。（同年、大曽根都市改造事務所が設置）

1967 年には国鉄中央線架道橋増改築工事が完成。同年、名鉄瀬戸線高架化を含む事業計画決定公告及び施行規程が公布された。

1974 年には名鉄瀬戸線高架化を他事業とする事業計画変更を行い、翌年、名鉄瀬戸線高架化については連続立体交差事業として都市計画決定された。

1970 年から 1972 年にかけて、矢田地区・山田地区・大曽根地区の仮換地が指定され、1978 年には、国鉄・名鉄の仮換地が指定された。また、1981 年には関連地区（戦災復興土地区画整理事業区域の北３工区：1949 年仮換地指定）の換地処分が行われた。

2-2　商店街の再構築

土地区画整理事業を契機として大曽根商店街の再構築を進める中で、1983 年に「大曽根近代化推進協議会」、翌年には「大曽根街づくり協議会」が設立され個別建替や共同化による開発が検討され、同時期、大曽根商店街の区域に大曽根本通線等の自転車歩行者専用道が都市計画決定された。

「近代協」の地区では、駅前再開発を検討する組織として 1985 年に「第一地区再開発準備組合」が設立され、1987 年に「第二地区再開発準備組合」、1989 年に「第三地区再開発準備組合」が設立された。その後、第一地区・第二地区に 108 街区を加えた駅前四街区一体開発が検討され、「大曽根駅前地区再開発準備組合」が 1990 年に設立されたが、事業化の目途が立たず 2002 年に解散した。また、第三地区は大曽根中央地区とし優良建築物等整備事業として整備が実施され、ポルト大曽根が 1996 年に竣工した。

西側の「大街協」地区では優良建築物等整備事業（旧景観形成型）による整備が進められ、1989 年には建築協定が締結され、「ＯＺモール」として竣工した。

2-3　総合駅等の整備

1996 年には、駅前広場地下施設として地下駐車場等が都市計画決定され、それに伴い大曽根本通線も駅前広場地下部まで延伸する変更が行われた。

1997 年にはナゴヤドームがオープン（当時、地下鉄は大曽根まで）し、国道 19 号線地下にはＯＺパーキングがオープンした。

その後、1998 年に東駅前広場地下駐輪場が開業、東商店街のアーケード撤去も撤去され、2004 年には換地処分公告を行い、住居表示が実施された。

2001 年には東駅前広場までガイドウェイバス志段味線が開通し、2006 年には西駅前広場地下の駐車場、駐輪場、集客施設と駅前広場が供用開始された。

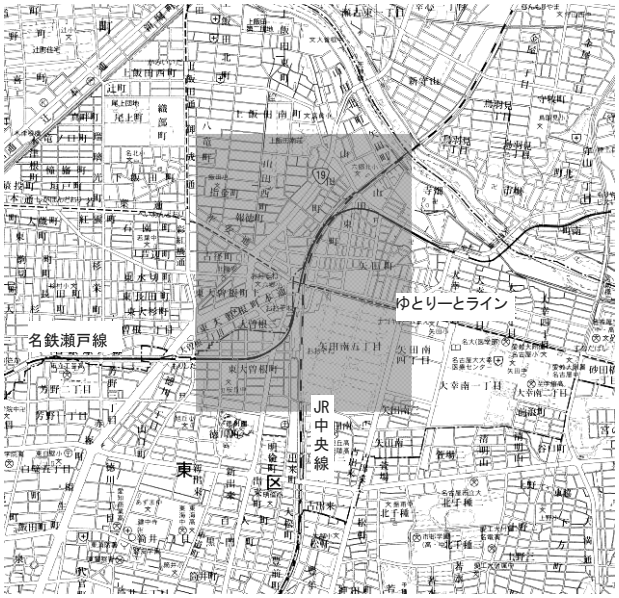


図 05-1　大曽根地区の位置

表 05-1　事業年表

1963年10月	都市計画決定（土地区画整理事業）
1964年 3月	区域変更（復興地区編入）
1965年10月	市電廃止（大曽根～東大曽根）
1967年 7月	国鉄中央線架道橋増改築工事完成
1967年11月	事業計画決定公告（S38～S43）及び施行規程公布
1971年12月	地下鉄開通（市役所～大曽根）
1975年 3月	都市計画決定（名鉄瀬戸線連続立体交差事業）
1978年 8月	名鉄瀬戸線栄乗り入れ
1981年 9月	関連地区換地処分
1983年 7月	大曽根近代化推進協議会（近代協）設立
1983年 8月	名鉄瀬戸線連続立体交差化完成（森下～矢田）
1984年 8月	大曽根街づくり協議会（大街協）設立
1984年 9月	都市計画決定（大曽根本通線、大曽根本通東線）
1985年11月	第一地区再開発準備組合設立（106･109街区）
1987年 2月	第二地区再開発準備組合設立（107街区）
1988年 5月	ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業地区指定
1988年 8月	大街協地区一斉移転
1989年 3月	建築協定（ＯＺモール）
1989年 4月	第三地区再開発準備組合設立（103街区）
1989年 9月	ＯＺモールオープン
1990年12月	大曽根駅前地区再開発準備組合設立（第一・第二地区・108街区）
1991年 6月	大曽根中央地区再開発準備組合（第三地区名称変更）
1995年12月	街並み・まちづくり総合支援事業採択（～H15）
1996年 2月	都市計画決定（駅前広場地下施設）
1997年 3月	（ナゴヤドームオープン）
1997年 3月	ＯＺパーキング（国道19号線地下）オープン
1998年 4月	東駅前地下駐輪場開業
1998年 9月	東商店街アーケード撤去
2000年 1月	地下鉄名城線開通（大曽根～砂田橋）
2001年 3月	ガイドウェイバス志段味線開通
2002年 2月	大曽根駅前地区再開発準備組合解散
2004年11月	換地処分公告（土地区画整理事業）
2004年11月	住居表示実施
2006年12月	西駅前広場及び地下施設供用開始

３．事業の内容

3-1　公共施設整備

名鉄瀬戸線の高架化による踏み切りの廃止、ＪＲ中央線の架道橋増改築、区画道路の付け替え及び国道 19 号の一部ルート変更によって東大曽根交差点の著しい交通混雑が解消された（写真 05-2,3）。

土地区画整理事業等により、都市計画道路の葵町線、赤萩町線、大曽根駅前線、東大曽根山田東線、名古屋環状線、山田東町線、堀越天神橋線、矢田町線、山田矢田線が幹線道路として整備され、大曽根本通線、大曽根本通東線が自転車歩行者専用道として整備された（図 05-2,3、表 05-2）。

表 05-2　整備された主な都市計画道路

3･2･3	名古屋環状線	6車線	32.73
3･2･55	上飯田線	4車線	30
3･2･56	赤萩町線	6車線	30
3･4･59	矢田町線	2車線	20
3･5･104	堀越天神橋線	2車線	15
3･4･180	大曽根駅前線	2車線	20
3･4･181	山田東町線	2車線	16
3･4･182	山田矢田線	2車線	16
3･4･183	東大曽根山田東線	2車線	16
8･6･29	大曽根本通線	－	11
8･4･30	大曽根本通東線	－	16
9･7･1	ｶﾞｲﾄﾞｳｪｲﾊﾞｽ専用道志段味線	－	7.5

写真 05-2　東大曽根交差点　従前（東側より）

写真 05-3　東大曽根交差点　従後（東側より）

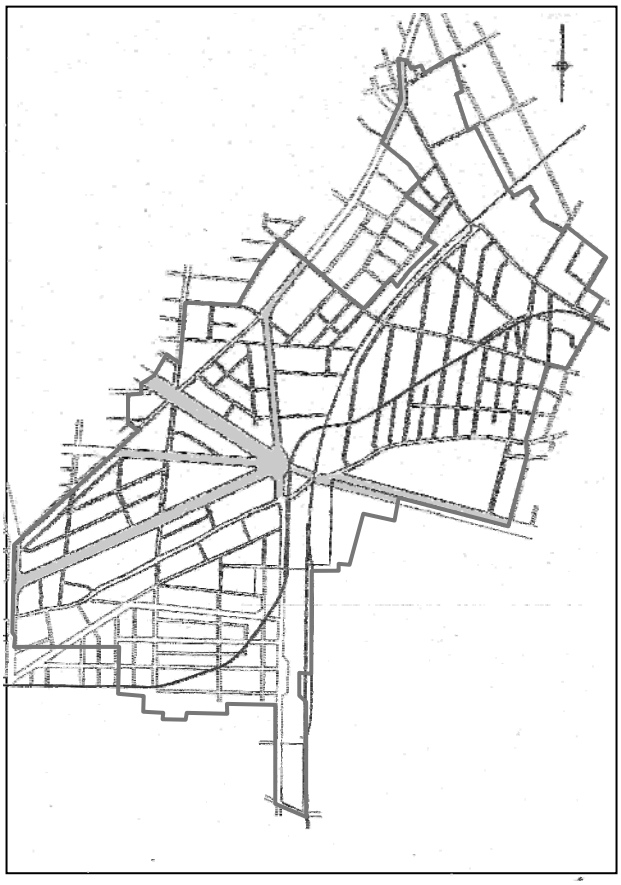


図 05-2　土地区画整理事業前

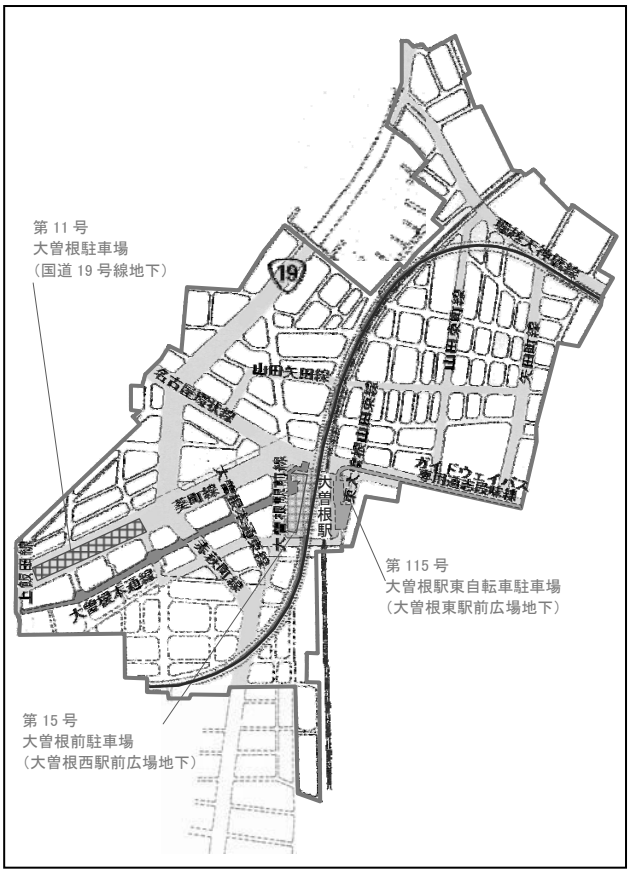


図 05-3　土地区画整理事業等後

3-2　商店街の再構築

(1) ２つの協議会によるまちづくり

大曽根駅西側の商店街では「大曽根近代化推進協議会(近代協)」、「大曽根街づくり協議会（大街協)」が設立され、商店街の再構築が進められた。近代協地区では市街地再開発事業、優良建築物等整備事業等による共同化が検討され、大街協地区では、建築協定に基づくまちづくりや優良建築物等整備事業が検討された。また、両地区とも街づくりに関し申し合せ事項を決めており、その細目の中で「権利調整に関する基準」として、土地所有者・借地権者・借家権者間の標準的な権利割合が定められた。

区画整理による移転を進める中で共同化の合意形成が進んだ地区では優良建築物等整備事業による整備が進められた。

表 05-3　優良建築物等整備事業（共同化）

地区名	施設名称	階数	延床面積	総事業費	完成年月
大曽根B	サン大曽根	地上12	約3,700㎡	約 8億円	1990年5月
大曽根A	大曽根中央ビル	地上9	約8,500㎡	約23億円	1991年3月
大曽根中央	ポルト大曽根	地上14	約11,000㎡	約26億円	1996年10月
大曽根駅前	パークスクエア	地上14	約15,700㎡	約28億円	2005年12月

(2) OZ モールの整備

「大街協」地区では、整備スケジュールの検討を進める中で、輻輳する仮換地の指定状況から一斉移転案がでてきた。一斉移転のポイントとは、「一斉移転の時期」「全員の協力」であり、商店街振興組合、大街協による賛成多数による決定、オープン時期を「世界デザイン博覧会」に合わせ1989年9月とした。そして、地元のまちづくり組織が独自に進めていた三角屋根や 1.5mセットバックなどの街づくりルール（建築協定）に基づく協調的な建替えを土地区画整理事業を契機とした一斉移転により実施し、優良建築物等整備事業（旧景観形成型、総事業費：約 26 億円）により OZ モールとして整備し（写真 05-5)、1990 年には、名古屋都市景観賞を受賞した。

また、ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業の地区指定を受け、駅前広場やモールについて、グレードアップなど質の高い整備が行われた。

(3) 市街地再開発事業の検討

「近代協」の地区は、街区単位での再開発を目指した準備組合が設立され、共同化に向けて検討が進められた。「近代協」地区は、土地区画整理事業により幹線道路である赤萩町線の東側と西側に跨る形となり、赤萩町線の東側では４街区をまとめた再開発の検討が進められた。しかし、キーテナントの撤退や地区内の合意形成が進まなかったこともあり再開発は実現しなかった。その後、しばらく進展は見られなかったが 90 年代後半には、103 街区で共同化が図られ、順次、優良建築物等整備事業により共同住宅を中心とした整備が進められた。

表 05-4　標準的な権利割合

	土地所有者 A	借地権者 建物所有者 B	借家権者 C
土地所有者のみ（AAA）	100	——	——
土地所有者十借地権者（ABB）	40	60	——
土地所有者十借地権者十借家権者（ABC）	40	30	30
土地所有者十借家権者（AAC）	70	——	30

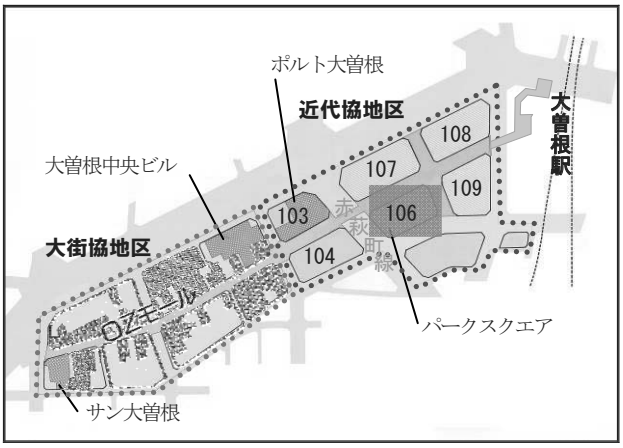


図 05-4　大曽根商店街　街づくり事業

写真 05-4　大曽根商店街（従前）

写真 05-5　大曽根商店街 ＯＺモール（従後）

3-3　総合駅・駅前広場・駐車場等

ＪＲ、名鉄及び地下鉄の各駅を連続立体交差事業や土地区画整理事業により集約した後、交通結節点として駅前広場が東西に整備された（表 05-5、写真 05-6）。

表 05-5　駅前広場の都市計画決定

名　　称	都市計画路線名	面　積
大曽根西駅前広場	大曽根駅前線	約 6,800㎡
大曽根東駅前広場	東大曽根山田東線	約 4,000㎡

大曽根西駅前広場については、地下鉄からＪＲ・名鉄へ連絡するサンクンガーデンが整備され、地上部にはバス停が整備された。地下については、平成 14 年度に大曽根駅周辺の駐車需要の変化に応じた見直しを行い、当面の間、西駅前広場地下の駐車場を 150 台、駐輪場を 300 台として整備し、また商店街へ続く賑わいを創出するため、地下 1 階に集客施設を整備した（表 05-6、図 05－5）。地下 3 階には浸水対策として雨水調整池（計画貯水量:約 34,000 ㎥）が整備された（図 05-6）。

表 05-6　駐車場の都市計画決定

名　　称	収容台数	面　積
第11号 大曽根駐車場	約 200台	約 5,500㎡
第15号 大曽根駅前駐車場 （自転車駐車場）	約 200台 （約 750台）	約 7,400㎡ （約 1,100㎡）
第118号 大曽根駅東 自転車駐車場	約 630台	約 1,000㎡

一方、東駅前広場については、ガイドウェイバス大曽根駅、タクシー乗り場、自転車駐車場を立体的に配置する整備が行われた。

４．事業完了後の診断

4-1　公共施設の充実

1967 年 11 月に事業計画が決定されてから、1969 年 3 月に始まり 2007 年 3 月まで計 12 回にわたり事業計画が変更され期間が延長されてきた。長い事業期間においては、時代の背景も高度成長期からバブル経済を経て現在へと大きく変動しており、公共施設の整備内容も大きく変わっていった。

当初の公共施設整備は、鉄道高架化と道路の整備など車社会の到来による渋滞の解消を図ることを大きな目的として進められていた。その後、地下鉄の環状線化やガイドウェイバスなどの整備に伴い、交通結節点としての乗り換え利便性をより効果的に向上させるため、駅前広場を立体的に活用した整備が進められていった。

写真 05-6　大曽根総合駅周辺

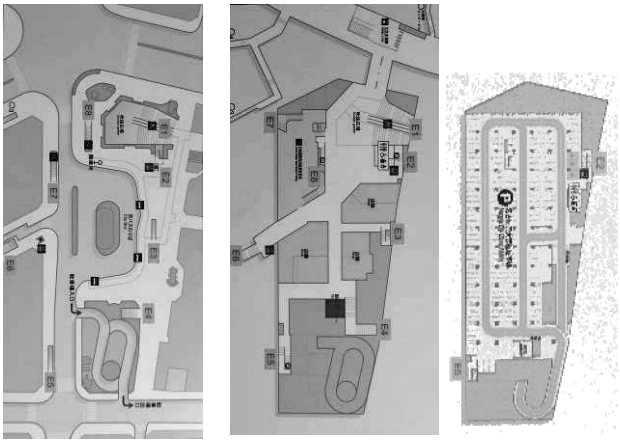


図 05-5　西駅前広場案内図（左：1 階　中：B1　右：B2）

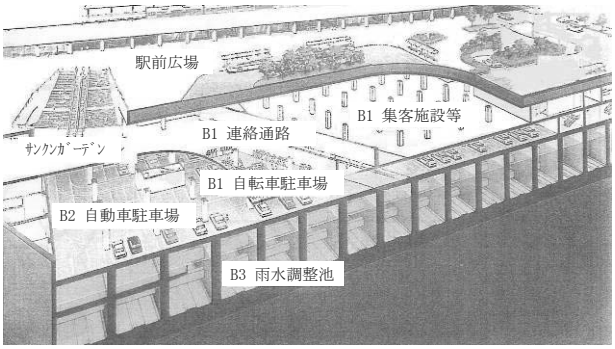


図 05-6　大曽根駅前地下施設イメージ図

道路整備などは当初の目的通り達成できてはいるが、長期にわたる事業期間とその間の事業内容の変化などもあり、土地区画整理事業の総事業費は約 436　億円となった。

4-2　商店街の再構築

「大街協」の地区では、区画整理を契機として期限を決めた一斉移転を行うとともに建築協定を締結して新たな商店街として整備を進めていった。その一方で駅から近い「近代協」の地区では、駅前の立地

条件を活かし、街区単位での共同化を図り収益性を高めるための大規模な民間再開発を目指していた。２つの地区では異なったまちづくりの道筋が検討され、大規模な開発とせず協調建替えを目指した「大街協地区」のＯＺモールが早期に事業を完了させ、商店の一斉移転と街づくりルールで全国的に注目を集めた。しかし、駅前の街区統合を目指す「近代協地区」の再開発は合意形成やテナント誘致が進まず実現しなかった。そのため、駅から離れた方の OZ モールが完成しても、駅前の再開発が進まないこと、西駅前広場の工事が長期に及んだことが一層 OZ モールを駅から隔絶し、こうした状況が 10 年以上も続いた。さらに、幹線道路の赤萩町線により、空間的に商店の連坦性が東西に分離されることとなった。

4-3　乗り換え利便性の向上

地下鉄からの JR や名鉄への乗り換えについては、従来の通路利用と広場の新たな地下通路利用とを比較しても大幅な時間短縮になってはいない。しかし、後者の通路は、鉄道事業者や道路管理者との調整により、雨に濡れずに移動ができるため、利用者にとっては快適である。

５．現状と課題

5-1　駅前の開発動向

地下鉄名城線の環状線化やガイドウェイバスの開通などにより総合駅の乗降客は増加傾向にあり（図 05-7)、こうした乗降客を見込んだ商業施設が駅前広場地下に誘致された。また、当初計画の再開発が実現できなかった地区では、依然として空き地や青空駐車場が存在するものの、徐々に集合住宅の立地が進み高度利用が図られてきている（写真 05-7)。一方、駅東口の名古屋環状線北側には、大規模駐車場を有する家電量販店等の大規模小売店舗が立地した。

住宅立地による居住人口の増加(図 05-8)は期待できるが、広域商圏を持つ商業施設の大曽根駅前地区での立地は、先が見えない状況といえよう。

5-2　道路等施設の状況

OZ モールは地元に根付いた商店街としての性格を強めており、かつての拠点的な商店街としての賑わいは見られない。しかし、モールに設置されたモニュメントなどは 20 年を経た現在でも良好に維持されている（写真 05-5)。

駐車場は、駅前広場や国道 19 号線の地下に整備されたが、この利用率はさほど高くはない。背景として、大規模駐車場が必要な施設が駅の西側に立地していないこと、そして、地区内に小規模な駐車場が附置義務駐車場も含め多く存在し、無料で運営されている駐車場も多いことが指摘できる。

なお大曽根本通線を駅前広場地下から駅西に向かう出口には、かつてこの地区が交通拠点として繁栄していたことを物語る道標が(写真 05-8)、未だに維持されている。

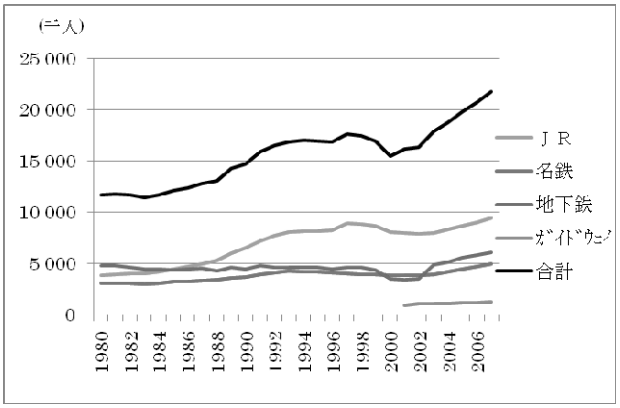


図 05-7　大曽根総合駅の乗車人員の推移

図 05-8　人口の変化（地区を含む４学区）

写真 05-7　少しずつ高度利用が進む駅前（西口）

写真 05- 8 道標

【参考文献】
1）都市計画概要 2003
2）NAGOYA 土地区画整理事業
3）月刊建設 89-4
4）「おおぞね」パンフレット
5）「名古屋の優良再開発」パンフレット
6）「大曽根雨水調整池築造工事」パンフレット
7）「大曽根近代化推進協議会ニュース(号外)」
8）名古屋市統計年鑑
9）都市交通年報

プロジェクト 06

小幡駅前の再開発

コンパクトで複合的な市施行の駅前再開発

事業名称　：小幡駅前第一種市街地再開発事業
場所　　：守山区小幡南一丁目
事業完了年：2002 年
事業主体　：名古屋市
事業手法　：第一種市街地再開発事業

写真 06-1　アクロス小幡（小幡駅前再開発ビル B 棟）

1．事業の背景と目的

小幡駅は、瀬戸電気鉄道（現名鉄瀬戸線）が瀬戸～矢田間で整備されたのに合わせ、1905 年に開業した。また、駅周辺の基盤整備は、昭和初期から耕地整理事業によって進められた。

1963 年に旧守山市が名古屋市に合併し守山区になった頃から、小幡地区は急激に市街化が進み、戸建住宅、公営住宅、官舎、社宅などが建てられていった。

1971 年に守山総合庁舎ができ、区役所や保健所が小幡に移転してから、小幡は守山区の中心地としての役割を担うようになった。この頃から、駅前に店舗が立地するようになり、商店街が形成されてきた。

1978 年に名鉄瀬戸線が栄に乗り入れ、小幡～栄町間が 15 分足らずで結ばれると交通利便性が一気に高まり、小幡駅の乗降客数は一日約 6 千人から 1 万 2 千人に倍増した。反面、駅前は放置自転車に占拠されるようになったため、地域拠点として駅前整備が強く求められるようになった。

こうした状況を受けて、1980 年に策定された「名古屋市基本計画」では、都市計画道路松川橋線、山の手通線、公園線及び守山本通線・名鉄瀬戸線に囲まれた小幡地区約 60ha を地区総合整備事業の一つとして、また「快適な買い物空間などを整備した広域を商圏とする地域商業中心地」として位置づけた。

1981 年に小幡都市整備事務所が開所され、1982 年、現地に整備事務所が設置された。

整備手法として、地区内の幹線道路に加え区画街

路も都市計画道路として整備する居住環境整備事業と小幡駅前で市街地再開発事業が実施されることになった。

２．事業の経緯

小幡地区は、1956 年に都市計画決定された駅前広場などの公共施設が未整備であり、老朽した店舗や住宅が混在密集し、放置自転車(写真 06-2)に駅周辺が占拠されるなど、守山区の拠点駅としての役割を期待されながら、それに相応しい姿には程遠い状況にあった。

まず、1979 年に地元説明会、引き続き住民アンケートが実施された。アンケートでは住民から駅前広場や駅前商店街の整備の要望が寄せられた。

1980 年 1 月には、前述のように名古屋市基本計画の中で地区総合整備事業の一つに位置付けられた。

1980 年度に駅周辺の 7.2ha を対象として市街地再開発事業の事前調査（Ａ調査）が実施され、翌 1981 年には再開発予定地区で住民に対するまちづくりの意向調査が実施された。これらの調査を踏まえ、再開発事業予定区域を駅北 2 街区の 1.0ha に絞り込み、最初の再開発構想案が作成された。

1988 年 3 月には、再開発事業への理解を深めることを目的に地区内関係者 52 名を会員とした「小幡駅前再開発協議会」が発足した。

1992 年 3 月には、当初予定の事業区域が 1.0ha から 1.2ha に変更され、市街地再開発事業及び駅前広場、自転車駐輪場、地域地区等関連事項の都市計画決定・変更が行われた。

1993 年 9 月に当初の事業計画を、1994 年 5 月に当初の権利変換計画が決定された。その後、事業期間、事業費、施設内容等の変更に伴い、事業計画は 4 回、権利変換計画は 2 回変更された。

また、1994 年度に小幡地区は名古屋市の「福祉のまちづくり推進委員会」から「福祉施策のまちづくりモデル地区」の指定を受けている。

1995 年 5 月には、店舗事業者の移転先として再開発事業区域の隣接地で仮店舗の利用が開始された。

再開発地区内の権利者の移転、施設の除却後 1995 年度から 1996 年度にかけて名古屋市教育委員会によって文化財調査が実施された。

1997 年 3 月にはＢ棟、1998 年 4 月にはＣ棟の工事が着手され、1999 年 4 月にＢ・Ｃ棟揃って供用が開始されている。

その後、2000 年度に駅前広場の整備、2001 年度から残ったＡ棟の工事が着手され、2002 年 3 月に市街地再開発事業の清算業務が終了し、一連の事業が収束した。

図 06-1　小幡地区の位置

表 06-1　事業年表

1956 年 8 月	小幡駅前広場の都市計画決定
1979 年 6 月	地区整備方針等の地元説明
1979 年 11 月	住民アンケート調査の実施
1980 年 1 月	小幡地区を名古屋市基本計画で地区総合整備事業に位置付け
1980 年度	市街地再開発等Ａ調査の実施
1981 年度	再開発予定地区で意向調査の実施
1982 年度	市街地再開発等Ｂ調査（詳細調査）の実施
1988 年度	小幡駅前再開発協議会の発足
1992 年 3 月	市街地再開発事業の都市計画決定
1993 年 9 月	市街地再開発事業の事業計画決定
1994 年度	小幡地区を「福祉のまちづくり事業モデル地区」に指定
1994 年 5 月	権利変換計画の決定
1995 年 4 月	仮設店舗の利用開始
1995～96 年度	文化財調査の実施
1997 年 3 月	Ｂ棟の建築工事着手
1998 年 4 月	Ｃ棟の建築工事着手
1998 年 5 月	市街地再開発事業の事業計画変更
1999 年 4 月	Ｂ・Ｃ棟の供用開始
2000 年度	小幡駅前交通広場の整備実施
2000 年 7 月	Ａ棟の建築工事着手
2002 年 1 月	Ａ棟の建築工事竣工
2002 年 3 月	市街地再開発事業・精算業務完了

表 06-2　再開発事業の諸元

区域面積	：約 1.2ha
所在地	：守山区小幡南一丁目及び二丁目地内
事業費	：約 171 億円
交通広場	：約 0.3ha
乗客数	：2,054 千人／年（2007 年）

3-1　施設建築物

施設建築物は、西側から各街区に一棟ずつＡ棟、Ｂ棟、Ｃ棟が建設された(図 06-2、3)(表 06-3)。

Ａ棟は、駅前立地を生かすため、1 階東側の駅前広場に面して外向き戸割り店舗を配し、店舗のバックヤードや住宅のエントランスは西側に配置された。自転車駐輪場は、公共施設として他施設との空間的な分離を図るために地階に配し、1 階南面に出入り口が設けられている。2 階から 13 階は、各階 3 戸の分譲住宅が配置された。

Ｂ棟は、店舗、劇場、福祉施設、共同住宅などからなる複合施設である。店舗は、1 階がオープンフロア方式、2 階が通路を挟んだ戸割り店舗方式となっている。これとは空間的に分離して、西側の 1、2 階に信用金庫が配置されている。2、3 階にはデイサービス施設や訪問看護ステーションなどから構成される在宅サービスセンターが配置された。3 階には、400 席を有するホールや練習室などからなる文化小劇場が配置された。4 階から 8 階には 25 戸の定住促進住宅が配置された。

Ｃ棟は、1 階に戸割り店舗が配置されているが、それ以外 1 階から 6 階まで 165 台の自走式の駐車場となっている。

3-2　公共施設

駅前広場は、再開発事業の都市計画決定の際に 2,000 ㎡から 3,000 ㎡に拡大された。広場内には、バスベイ 5 ヶ所、タクシーベイ 1 ヶ所、及び一般車乗降場が設けられている。

名鉄瀬戸線をまたぐ跨線橋として小幡駅前線を幅 6ｍの歩行者自転車専用道路として都市計画決定された。この橋に名鉄小幡駅（橋上駅）と再開発ビルＢ棟の 2 階デッキが接続している。両端には市道として初めてエレベーターが設置された。

この他、守山本通線、小幡駅東線、区画街路の拡幅整備、電線地中化などが実施された。

3-3　福祉のまちづくり事業

福祉のまちづくり事業モデル地区に指定されたことによって、通常よりも高齢者や障害者等に配慮した事業が実施された。

前述のように跨線橋には車いす対応エレベーターが設置された。加えて、駅舎と駅前広場のバス停留所を結ぶ連続上屋が設置され、また跨線橋から直接Ｂ棟に段差なく行き来するルートも確保されている。

公共施設が多く配置されたＢ棟は、建物内部もバリアフリー対応の施設として、トイレ、動線、昇降機などモデル的に整備された。

写真 06-2　従前の状態

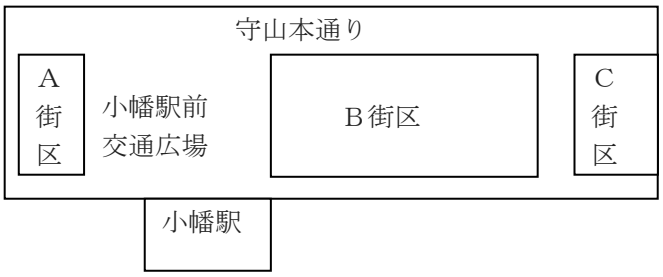


図 06-2　街区配置図

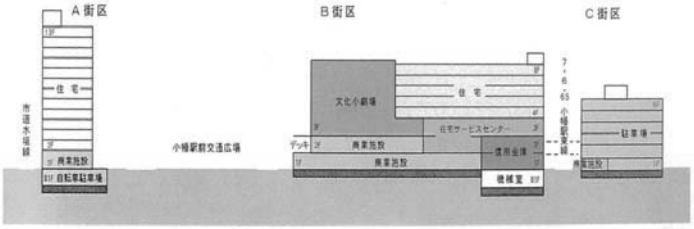


図 06-3　施設配置図

表 06-3　施設概要

	Ａ棟	Ｂ棟	Ｃ棟	計
敷地面積(㎡)	851	3,551	1,460	5,862
建築面積(㎡)	548	2,993	1,118	4,659
延床面積(㎡)	4,421	12,833	5,897	23,153
建蔽率	64.3%	84.3%	76.6%	79.5%
容積率	418.5%	355.8%	323.2%	395.0%
規模	地上13階、地下１階	地上８階、地下１階	地上６階	
構造	ＳＲＣ造	ＳＲＣ造	Ｓ造	
主要用途	住宅、店舗、自転車駐輪場	住宅、店舗、事務所、劇場	店舗、駐車場	

４．事業完了後の診断

4-1　施設建築物と保留床処分

Ａ棟は(写真 06-3)、店舗、住宅と公共自転車駐輪場からなる建築物である。床の区分は、権利床が店舗の一部にあり、残りが保留床となっている。店舗の保留床は隣接する権利床所有者に特別分譲で処分された。住宅 36 戸については、住宅供給公社に一括処分され、公社が「シティコーポ小幡駅前」として一般に分譲販売したが、低廉で立地が良いため早期に完売となった。地下一階にある自転車駐輪場は、名古屋市の緑政土木局に処分した。なお、この自転車駐車場は有料で供用するのに合わせ、小幡駅周辺には放置自転車禁止区域の指定をかけている。

Ｂ棟は(写真 06-4)、住宅、公益施設、店舗からなる複合施設である。床の区分は、権利床が店舗の一部にあり、残りが保留床となっている。住宅 25 戸については、定住促進住宅「シティファミリー小幡駅前」として名古屋市の旧建築局（現住宅都市局）に処分された。公益施設としては、文化小劇場と在宅サービスセンターで、それぞれ名古屋市の旧市民局（現市民経済局）と名古屋市守山社会福祉協議会に処分された。店舗床のうち、2 階部分は権利床取得者へ特定分譲された。1 階部分では処分できない共有床持ち分が発生した。現在も 1,163 ㎡相当が処分できず、このため施行者である名古屋市が保有し、住宅供給公社を介してキーテナントに貸している。

Ｃ棟は(写真 06-5)、店舗及び駐車場からなる建築物である。権利床が店舗と駐車場の一部にあり、店舗の保留床は権利床所有者に特別分譲で処分された。駐車場 165 台分のうち権利床が 5 台分で、公益施設事業者に 35 台分を処分したが、残りの 125 台分（3,707 ㎡）は施行者である名古屋市が保有し、一般向け駐車場として供用している。なお、駐車場の管理も住宅供給公社に委託されている。また、Ｃ棟の駐車場は、駅前ということでパークアンドライド利用が期待されていたが、現在は 4、5 台程度の利用と低迷している。

当初計画した施設建築物はすべて竣工し、供用している。その意味では、事業の目的は達成したと言えるだろう。しかし、保留床の処分計画と現実は共有店舗と駐車場で大きく乖離した。キーテナントは、駐車場を含め賃貸なのか床買取りなのか、その価格はいくらかといった条件を十分に詰めておくことが重要であり、一方で他の機関がテナント経営する道筋も想定しておくことが必要であろう。

4-2　駅前広場

駅前広場には、バスベイ 5 ヶ所（広場内 3 ヶ所、守山本通り側 2 ヶ所)、タクシーベイ 1 ヶ所、送迎用一般車乗降場が設けられた。当初は市バス、名鉄バス、ＪＲバスの 3 社の乗り入れが想定されていた。

写真 06-3　Ａ棟（東面）

写真 06-4　Ｂ棟（南面）

写真 06-5　Ｃ棟（南面）

写真 06-6　駅前広場（連続上屋）

しかし、2001 年度にガイドウェイバスが大曽根から志段味方面に供用すると、小幡を経由する名鉄バスとＪＲバスは路線が廃止された。そのため、現在は市バスのみが乗り入れ 7 路線を営業しており、バスベイ 5 ヶ所のうち 4 ヶ所が利用されている。

駅舎とバス停留所を結ぶ連続した上屋の整備が、「福祉のまちづくり事業モデル地区整備計画」に位置付けられたことにより、駅前広場の竣工後に関係機関との協議を経て、2002 年、名古屋市が初めて連続上屋(写真 06-6)を完成させた。

4-3　駅関連施設

鉄道をまたぐ跨線橋と橋上駅が整備されたことによって(写真 06-7)、駅南側からも駅へのアクセスが可能となった。

また、連絡橋と駅構内にエレベーター(写真 06-8)が設置されたことによって、障害者や高齢者の利用に優れた駅施設となり、Ｂ棟の医療・福祉関連施設や駅北側の保健所の利用には有効な整備となった。

一方小幡駅の乗客数は、1987 年に 234 万人、1997 年に 206 万人、2007 年に 205 万人と下方に推移し、この数字を見た限りでは、駅前整備による乗客数の増加には至っていない。

4-4　自転車駐輪場

Ａ棟の地下に 560 台収容の自転車駐輪場が整備され、併せて放置自転車の禁止区域が指定された。放置自転車で占拠された従前の状況（写真 06-2）からすると現状はまさに隔世の感で、整備効果は非常に大きかった。

一方で、自転車駐輪場の管理者から聞いたところでは、写真 06-9 のようにピーク時でも 2 段式のラックの上段が利用されることは少ないと聞いた。まだ収容台数に相当ゆとりがある状況である。国からの補助金の関係などあるにせよ、開設当初から全て 2 段式で整備するべきか疑問が残る。

4-5　波及効果

周辺土地利用の変化を見ると駅前再開発事業の波及があったようで、守山本通りの向かい側は、老朽した木造店舗であったものが、こうした再開発事業を経てこの 10 年間に 5、6 階建ての店舗付きマンションに建て替わった(写真 06-10)。また、やはり再開発事業後に駅南側にあったタイル工場が、三井不動産によって総戸数 307 戸の大規模マンションに土地利用転換した（パークシティと呼ばれる)。

駅前の再開発事業によって分譲36戸、賃貸25戸、計 61 戸の住宅が整備された。駅周辺の 2 学区での人口の推移を見ても、この 10 年間で 6.5%の増加となっており、名古屋市全体の増加率（+4.3%）よりも大きくなっている（図 06-4)。

写真 06-7　連絡橋・橋上駅（駅南側）

写真 06-8　連絡橋エレベーター（駅広側）

写真 06-9　自転車駐車場

写真 06-10　Ｂ棟北側

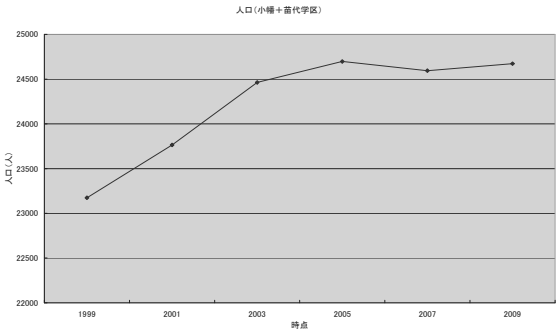


図 06-4　人口変動（小幡＋苗代学区）

５．現状と課題

5-1　キーテナント

再開発全体の店舗の配置計画としては、まず駅前に相応しい商業施設としてＢ棟１階にオープンフロア形式のキーテナント（スーパーマーケット）を配置し、スーパー事業者に床を取得してもらい集客の核施設とする計画であった。

ところが、前述のように床を取得して進出する事業者は見つからず、賃貸で事業者を募集することとなった。その上で、1999 年のオープン以来、2009 年秋までの 10 年間にキーテナントの入れ替えが既に 2 回あり(写真 06-11)、経済状況が低迷しているにせよ、経営的に安定した事業者が選定されてきたとは言い難い。ビル管理者からは、キーテナントが営業するかどうかでビル全体の集客、売上に大きく影響すると聞いた。

一方で、商業事業者から見ると、もともと鉄道や小幡緑地という大規模空地により商圏が分断され、周辺での大規模商業開発やガイドウェイバスによる人の流れの変化など、小幡駅周辺は厳しい営業環境に映るとのことであった。

このように、事業者や関係者の声に耳を傾けてビル経営を進めることが重要と考えられる。そして、地域の開発方針を決める際に、単純に駅前だから地域商業中心地といった決め付けをせず、また導入する機能や規模について慎重な検討を要することが必要である。

5-2　医療福祉拠点

社会福祉協議会が入居し(写真 06-12)、デイサービス、老人給食サービス、区ボランティアセンターなど複合的な福祉事業を行っており、どこも利用する高齢者などで賑わっている。同じＢ棟 2 階に入居するテナントもオープン以来一部入れ替わり、整形外科、内科、皮膚科、歯科及び調剤薬局と 8 つのテナントのうち 5 つが医療系のテナントとなってきた(写真 06-13)。そしてバス、自転車、徒歩などで早朝から高齢者を中心とした多くの人々が、これらの施設に通院していると聞いた。

福祉のまちづくりのモデル地区として整備を進めた結果、店舗テナントも含め医療・福祉の地域拠点となっているようだ。

5-3　ライフサイクルコスト

ビル管理者からは、本事業が市施行の再開発で、かつ福祉のモデル事業ということから、通常のビル以上に館内監視や身障者対応などで手厚い整備を行い、その結果、供用後 10 年を経て機器の老朽化・更新が課題となってきていると聞いた。

市施行であっても運用時も事業採算性を求められる再開発ビルでは、ライフサイクルコストを想定した施設整備が求められる。

写真 06-11　Ｂ棟 1 階キーテナントの入れ替え

写真 06-12　社会福祉協議会（2 階）

写真 06-13　アクロス小幡 2 階店舗

【参考文献】
1)名古屋市「地区総合整備 1990」1990 年.
2)名古屋市「名古屋市新基本計画」1988 年, pp160.
3)名古屋市「小幡地区総合整備」2004 年.

プロジェクト 07

ウエストサイドタウン名古屋の駅前整備

住宅市街地総合整備事業による駅前整備

事業名称　：ウエストサイドタウン名古屋（八田・高畑地区住宅市街地総合整備事業）
場所　　：中川区小本三丁目ほか
事業完了年：2009 年度
事業主体　：名古屋市、名古屋市住宅供給公社、都市再生機構等

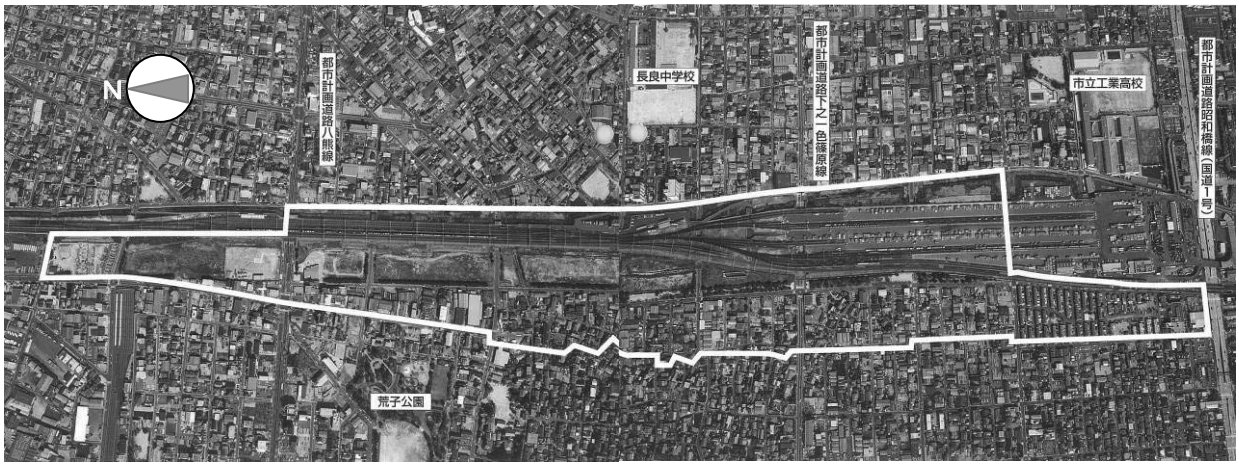


図 07-1　ウエストサイドタウン名古屋（八田・高畑地区住宅市街地総合整備事業）　整備前の状況

1．事業の背景と目的

ウエストサイドタウン名古屋の事業区域（八田・高畑地区）は名古屋駅から南西 4km に位置し、名古屋臨海高速鉄道あおなみ線（以下、あおなみ線という。）に沿った、南北約 2.3km におよぶ約 47.5ha の地区である。

2004 年に開業したあおなみ線は、名古屋駅と名古屋港を結ぶ貨物線であった西名古屋港線が旅客化されたものである。開業に遡ること 12 年、1992 年の運輸政策審議会により、21 世紀初頭を目処とする西名古屋港線の旅客化が現実的となるなか、八田・高畑地区においては、沿線にひろがっていた国鉄清算事業団の売却用地（約 8ha）が未利用地となっており、この有効利用が課題となっていた。

名古屋市はこの大規模未利用地について、当初は住宅開発を中心に有効活用の検討をすすめていたが、周辺で長期未整備となっていた都市計画道路土古町線等の公共施設整備の必要性や、老朽化した市営中島荘・中島北住宅の建替等があることに鑑み、面的整備の検討を進めることとした。具体的には 1995 年に「八田・高畑地区整備計画作成検討委員会」を設けて整備計画を作成した。翌 1996 年 12 月に住宅市街地総合整備事業整備計画の大臣承認を受け、以後住宅建設と公共施設の整備を本格実施するにいたったものである。

このように道路、公園等の都市基盤に加え、貨物線の旅客化に伴う駅前広場等の公共空間の整備、老朽化した市営住宅の建て替えと大規模な未利用地における住宅開発をおこない、面的整備を展開するという全体計画をふまえ、住宅供給と公共施設整備の双方を補助対象としている住宅市街地総合整備事業の適用を受けることが最も効果的であるとされたものである。

表 07-1　あおなみ線整備の経緯

1992 年 1 月	運政審において 2008 年までに整備することが適当である路線と位置づけ
1997 年 12 月	名古屋臨海高速鉄道㈱設立第一種鉄道事業の免許取得
2001 年 3 月	臨港地区において本格工事着手
2001 年 9 月	全線において本格工事着手
2002 年 8 月	需要予測を下方修正（83→67 千人／日）
2004 年 10 月	開業

2．ウエストサイドタウン名古屋整備計画の内容

整備計画においては、表 07-2 のように土地利用が計画された。

表 07-2　土地利用に関する事項（整備計画書）

住宅用地	約 14.9ha	31.4%
複合用地	約 4.0ha	8.4%
公益施設用地	約 1.0ha	2.1%
公園・緑地	約 1.2ha	2.5%
広場	約 0.6ha	1.3%
道路	約 6.9ha	14.5%
鉄道	約 18.9ha	39.8%
合計	約 47.5ha	100.0%

また、住宅等に関する事項については、国鉄清算事業団用地において、名古屋市、都市基盤整備公団（現都市機構）、名古屋市住宅供給公社により分譲、賃貸あわせて計約 680 戸、名古屋市による市営住宅

の建替えが約 200 戸、このほか、民間事業者による分譲住宅の建設による住宅供給約 270 戸、合計 1,200 戸の住宅建設が計画された。

このほか、公共施設については街路が幅員 16.20 mの都市計画道路土古町線、下之一色篠原線、幅員 13mの都市計画道路荒子若山線の改築のほか、中島駅前広場及び荒子駅前広場が計 5,700 ㎡、街区公園、都市緑地が計画された。

公益施設については東海郵政局による中川郵便局と、名古屋市による図書館及び文化小劇場が計画された。

３．事業の内容

3-1 住宅の整備の状況

名古屋市による公営住宅等の整備として、地区南端の中島荘・中島北住宅の建替（202 戸）が行われたほか、定住促進住宅の建設（シティファミリー吉良 146 戸）、高齢者専用住宅の建設（小城シルバー30 戸、小城南シルバー30 戸）が行われている。また、国鉄清算事業団用地の事業としては最後の住宅事業となる公営住宅の建設（29 戸）が現在進められている。名古屋市住宅供給公社は、分譲住宅の建設（シティコーポ荒子公園 110 戸、シティコーポ荒子 139 戸）を行っているが、いずれも 50 年の一般定期借地権付となっており、低価格での分譲が行われている。この他、都市再生機構（旧都市基盤整備公団）による賃貸住宅の建設（パークハイツ荒子 97 戸、アーバニア荒子東 96 戸）や、国鉄清算事業団と民間事業者による分譲住宅の建設（アトレ高畑 170 戸）が行われている。

このほか地区内では、民間事業者による分譲マンションの建設も進んでおり、地区全体のこれまでの住宅供給は約 1,100 戸におよび、良好な住宅市街地の形成が図られている。

表 07-3　ウエストサイドタウン名古屋の経緯

1996 年 12 月	住宅市街地総合整備事業整備計画承認
1997 年 7 月	東海郵政局により中川郵便局が完成
1997 年 10 月	国鉄清算事業団と民間事業者により分譲住宅 170 戸完成 （①アトレ高畑）
1998 年 12 月	公営住宅中島荘 202 戸が完成
1999 年 7 月	名古屋市により定住促進住宅 146 戸が完成 （②シティファミリー吉良）
1999 年 10 月	名古屋市住宅供給公社により一般定期借地権付分譲住宅 110 戸が完成 （⑤シティコーポ荒子公園）
1999 年 12 月	都市機構により様々なタイプの賃貸住宅 97 戸が完成 （④パークハイツ荒子）
2002 年 3 月	都市機構により商業施設と賃貸住宅 96 戸が完成 （③アーバニア荒子東）
2002 年 7 月	名古屋市により中川図書館・中川文化小劇場が完成
2003 年 12 月	名古屋市により高齢者専用住宅 30 戸が完成 （⑥小城シルバー）
2009 年 6 月	名古屋市住宅供給公社により一般定期借地権付分譲住宅 139 戸が完成 （⑥シティコーポ荒子）
2009 年 5 月	名古屋市により高齢者向け住宅 30 戸が完成 （⑥小城南シルバー）
2010 年 8 月 （予定）	名古屋市により公営住宅 29 戸が完成予定

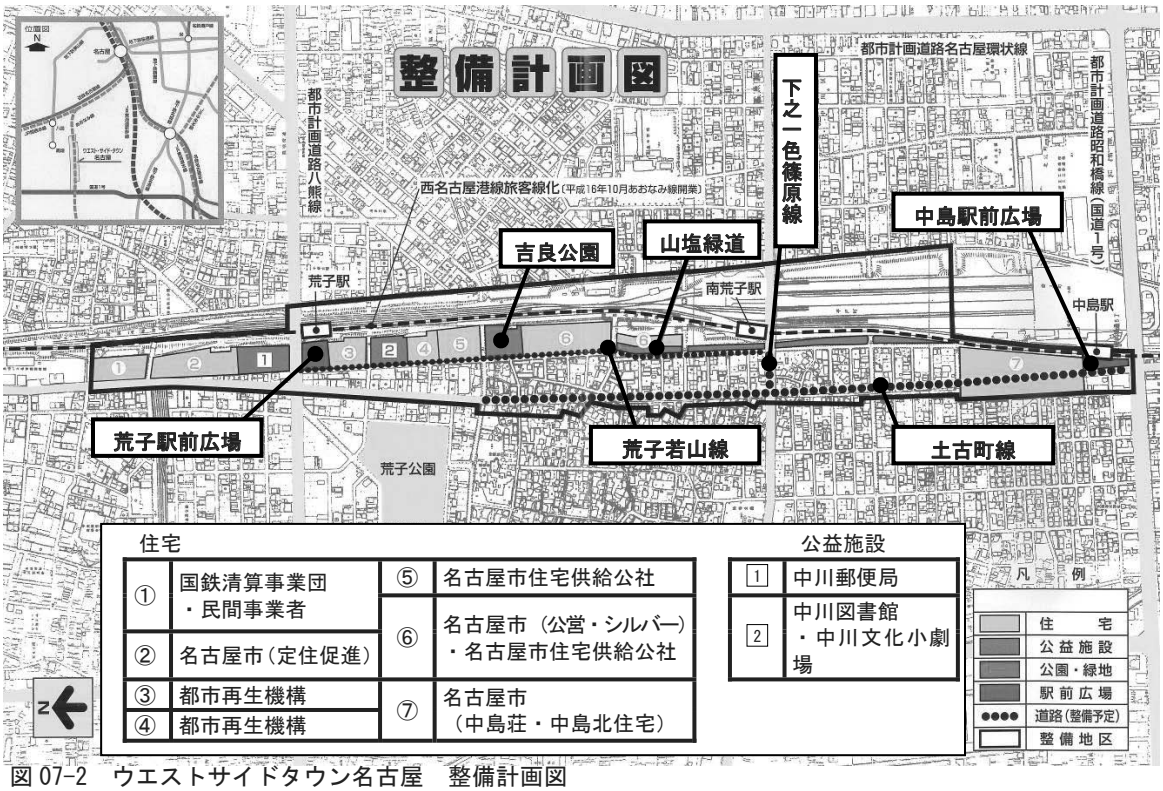


図 07-2　ウエストサイドタウン名古屋　整備計画図

3-2 公共施設及び公益施設の整備の状況

公共施設の整備としては、道路、駅前広場、公園および緑地の整備が一体的に行われている。

地区を南北に縦断する土古町線は、都市計画決定以降長らく未整備のままとなっていたが、国鉄清算事業団用地での開発機運が高まる中、住宅との一体整備を目的として整備計画へ位置付けられた。第 1 期整備として、国道 1 号線から下之一色篠原線までの東中島工区が 1997 年に事業化され、中島荘・中島北住宅の建替に合わせて整備を進めている。東中島工区は 2007 年に整備が完了し供用開始している。下之一色篠原線以北の荒子工区は第 2 期整備として、2002 年に事業化されているが、用地取得の難航により未整備となっている。この他、下之一色篠原線は同じく用地取得の難航により事業は継続中であるが、荒子若山線は 2009 年度中の完成予定となっている。

駅前広場は、1999 年に中島駅前広場、2002 年に荒子駅前広場がそれぞれ都市計画決定され、街路事業として住宅市街地総合整備事業の補助を受け 2004 年にあおなみ線の開業に合わせて整備が完了している。

公園は、国鉄清算事業団用地の一部において吉良公園の整備が整備計画に位置付けられている。公園予定地は、近隣の住宅事業の工事ヤード等に活用するため、長らく未整備となっていたが、住宅事業の収束に合わせて現在工事が進められており、2009 年度中の完成予定となっている。また、荒子若山線に隣接する山塩緑地については、道路の線形変更に伴う再整備を実施しており、2008 年度に整備が完了している。

公益施設としては、東海郵政局による中川郵便局の建設（1997 年 7 月完成）、及び名古屋市による中川図書館・中川文化小劇場の合併施設の建設（2002 年 7 月）がそれぞれ完了している。

3-3 住宅市街地総合整備事業計画

整備計画に位置付けられた各事業のうち、都市再生機構による賃貸住宅（195 戸）、名古屋市住宅供給公社による一般定期借地権付分譲住宅（110 戸）、土古町線をはじめとする 3 路線の街路事業（駅前広場含む）及び吉良公園が住宅市街地総合整備事業の事業計画に位置付けられている。事業費としては住宅建設が約 30 億、街路事業が約 72 億、公園事業が約 4 億となっており、総事業費は約 106 億となっている。

その他の施設についても、各種補助事業の適用等により、順次整備がすすめられている。

図 07-3　シティファミリー吉良

図 07-4　パークハイツ荒子

図 07-5　小城南シルバー

図 07-6　中川図書館・中川文化小劇場

４．事業完了後の診断

4-1 駅前整備前後の状況

(1) 荒子駅

荒子駅は、主要幹線道路である八熊線と交差する位置に設置されている。従前は国鉄清算事業団跡地が線路沿いに南北に連なる地域であり、長らく未利用地のままとなっていたが、本事業により都市再生機構による商業施設及び賃貸住宅の複合施設の整備、中川図書館及び中川文化小劇場の整備や東海郵政局による中川郵便局の移転などが行われるなど、様々な用途の施設が駅周辺に集約され、賑わいを見せている。

また、公共施設の整備として、都市計画道路荒子若山線及び駅前広場の整備が街路事業により行われている。(図 07-7)

2007年４月には有志でつくる「前田利家公顕彰会」や「名古屋クオリティライオンズクラブ」により前田利家の銅像が駅前に建立された。荒子駅周辺整備に合わせて、地元の歴史的資産を活かしたまちづくりの機運が高まっており、その勇壮な姿は、荒子の歴史文化発信の新たなシンボルとなっている。(図 07-8)

(2) 南荒子駅

南荒子駅は、都市計画道路下之一色篠原線と荒子若山線が交差する位置に設置している。従前より駅西側には低層住宅が広がっており、本事業により、駅北側の国鉄清算事業団跡地に名古屋市による公営住宅および高齢者専用住宅の建設が行われているものの、閑静な住宅地が引き続き形成されている。

南荒子駅では、駅前広場の整備は行われていないが、線路沿いに連なる山塩緑道が駅施設と一体となり、緑豊かな公共空間を形成している。(図 07-9)

(3) 中島駅

中島駅は、都市計画道路昭和橋線（国道１号線）と交差する位置に設置されているが、本事業により都市計画道路土古町線が南北に新設され、昭和橋線に新たに信号交差点が設置されたことにより、これまで昭和橋線の東西方向のみだった交通量が南北方向にも新たに形成された。

土古町線は、旧中島荘・中島北住宅の敷地を縦断する形で整備されているが、土古町線より西側の敷地は用途廃止し、用途地域の見直しも行われ、新たな商業施設が立地している。

また、土古町線の整備とともに駅前広場の整備が街路事業により行われ、駅前の姿は大きく変化している。(図 07-10)

図 07-7　荒子駅

図 07-8　前田利家公銅像

図 07-9　南荒子駅

図 07-10　中島駅

4-2 駅そば人口の変化

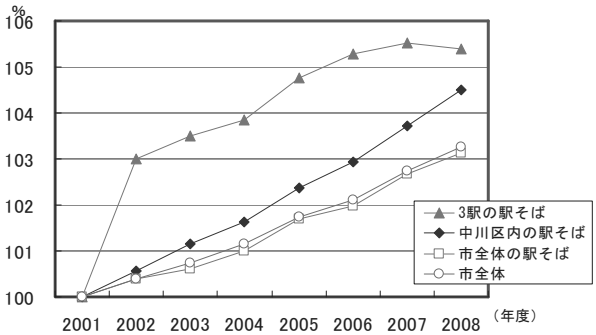


図 07-11　駅そば人口の推移（2001 年度=100）

図 07-11 に駅そば人口の変化を示す。駅そば人口は、鉄道駅から概ね半径 800m以内の範囲において、駅の中心から半径 500mに一部でも含まれる 2005 年 10 月現在の町丁目人口を計上している。2001 年度からの推移を見てみると、市全体で 3%程度の伸びを示している。中川区では 4.5%前後であり、この中からあおなみ線の荒子、南荒子、中島の 3 駅に関する部分を抽出すると、2002 年度に大きな伸びを示し、その後も順調に増加を続けており、5%以上増加している（人数にして約 1,500 人）。

4-3 地価公示価格の推移

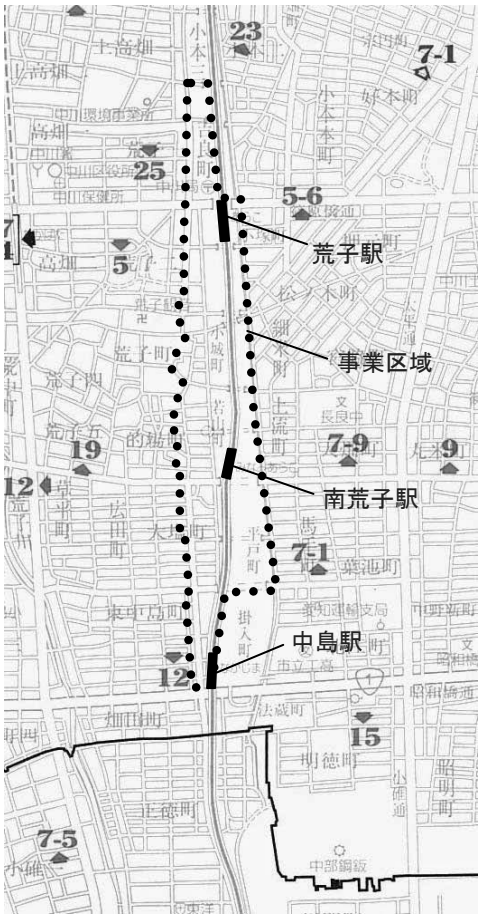


図 07-12　地価公示図

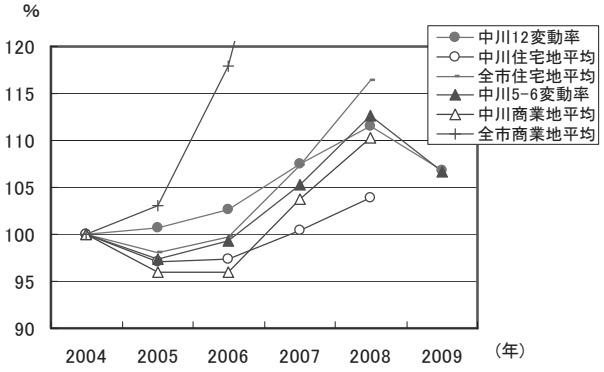


図 07-13　地価公示価格の推移（2004 年=100）

表 07-4　3 駅の近くの地価公示価格

公示地	所在地	2004 年	2009 年
商業地 中川 5-6	篠原橋通 3-36 他	151,000	161,000
住宅地 中川 12	東中島町 3-87	148,000	158,000

図 07-13 に近隣の地価公示価格の推移を示す。商業地は荒子駅より 330mにある中川 5-6 番（近隣商業地域）の標準値の変動率を見る。区の商業地の変動率は市全体の商業地ほど変化しておらず、住宅地と同様に変動しているが、中川 5-6 番はこれをやや上回る（1～2%程度）価格で上昇している。

住宅地は、中島駅より 180mの位置にある中川 12 番の標準値の変動率を見る。住宅市街地総合整備事業による基盤整備が進められ、あおなみ線が開通した 2005 年から 2006 年にかけては全市及び中川区の住宅地の平均価格が下落に転じているなかでも、当該地については上昇を続けていることがわかる。中川区の住宅地の平均価格は全市平均よりも 5～10%程度低くなっているなかで、2007 年以降においては、中川区の住宅地の平均価格よりは上だが、市全体の住宅地よりは低い水準で上昇を続けている。

4-4 用途別土地利用の変化

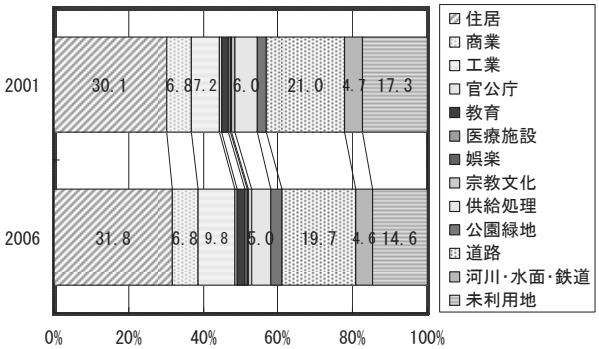


図 07-14　3 駅の用途別土地利用面積比率の変化
（2001 年→2006 年）

図 07-14 に 3 駅の駅そばの用途別土地利用面積の比率を示す。3 駅の駅そばの用途別土地利用面積は、鉄道駅から概ね半径 800m以内の範囲において、3 駅の中心から半径 500mに一部でも含まれる 2005 年 10 月現在の町丁目の面積を計上している。（計約 380ha）未利用地は 3%程度減少している。

4-5 あおなみ線乗車人員の変化

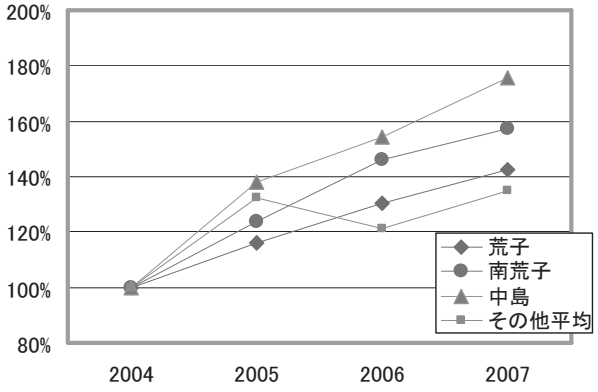


図 07-15　あおなみ線乗車人員（1 日あたり）の推移（2004 年度=100）

図 07-15 にあおなみ線の 1 日あたり乗車人員の推移を示す。荒子、南荒子、中島の 3 駅ともあおなみ線開業年度である 2004 年度から順調に増加している。

図 07-16　整備後の状況（荒子駅周辺）

5．今後の課題

八田・高畑地区住宅市街地総合整備事業の計画期間は整備計画では 2009 年度までとなっているが、これまでに未利用地の住宅地等としての土地利用をはじめ、公共施設や公益施設の整備がすすめられるなど、地区全体としては概ね整備が完了しており、まちの姿は従前に比べて大きく様変わりしている。荒子、南荒子、中島の 3 駅にはタクシーベイや交通広場が設けられた駅前広場や、まとまった緑地が設けられるなど、必要十分な公共空間の整備が行われている。また、駅を含む周辺では用地地域の見直しがなされ、スーパーなどの生活利便施設、商業施設が立地するなど、駅を中心として生活しやすいまちが形成されたといえる。

ウエストサイドタウン名古屋における大規模な住宅供給が、あおなみ線 3 駅の乗車人員にどの程度寄与しているのか、その具体的数値はつかめていない。しかし、客観的な指標として、駅そば人口、地価公示価格、あおなみ線の乗降客数の推移から、事業による一定程度の効果が表れていると推察できる。ただし、効果は今のところ開発区域に限定的で、効果の周辺地域への波及や、また、公共交通機関へのさらなる利用転換については、今後とも注意深く状況変化をみていく必要がある。

駅前のまちの姿は新しくなり徐々に変わってきたが、周辺住民の利用交通手段が車から鉄道へと転換し、あおなみ線の利用者が一層増加するには、かなりの時間を要するものと思われる。今後しばらくは、周辺の土地利用変化やあおなみ線乗車人員の増減などを見守りつつ、駅前広場が整備された荒子、中島においては、バス路線との連携強化といった新たな展開などが、駅や鉄道の利便性の向上のため必要であると思われる。

【参考文献】

1) 八田・高畑地区整備計画報告書, 名古屋市, 1996. 3
2) 八田・高畑地区整備計画報告書, 名古屋市, 1997. 3

プロジェクト 08

千種アーススクエア

都心部に残された大規模工場跡地の再開発

事業名称　：千種アーススクエア
場所　　：名古屋市千種区千種二丁目
事業完了年：2006 年（まち開き）、2007 年（C－２街区竣工）
事業主体　：都市基盤整備公団（現都市再生機構）
事業手法等：都市再生事業、住宅市街地整備総合支援事業、事業用定期借地制度、民間供給支援型賃貸住宅制度

写真 08-1　千種アーススクエア航空写真（2007 年 2 月）

1. 事業の背景と目的

当事業は 2000 年に閉鎖したサッポロビール㈱名古屋工場跡地における都市再生事業で、名古屋の都心部に位置する稀少な大規模敷地約 8.4ha の開発事業であることから、その展開が大きな注目を集めた。

敷地の位置は若宮大通千早交差点の東にあり、南側は若宮大通と名古屋高速 2 号線に面し、吹上 IC が近接している。西側には JR 中央線が通り鶴舞駅や千種駅、さらには地下鉄鶴舞駅や吹上駅も徒歩圏内にあり交通至便の立地である。さらに若宮大通の南エリアには鶴舞公園、名古屋市公会堂、鶴舞中央図書館等の公共施設群、名古屋大学医学部や名古屋工業大学等の文教施設群があり、環境・文化資源に恵まれた地域にある。

サッポロビール㈱名古屋工場は 1925 年に操業が開始された。1931 年には敷地の一部にビヤガーデン浩養園が開設され、以来、ここは名古屋市民に親しまれてきた。敷地周辺は工場操業以来、耕地整理や戦災復興土地区画整理事業が実施され、都市基盤が整備されてきたが、敷地は幹線道路や鉄道敷地に囲まれ、かつ従前用途が工場であったため周辺市街地との連続性は遮られ、地域環境が連担しているとは言いがたい状況にあった。そのため本事業においては、市街地の連続性の確保や歩行者ネットワークの構築が整備課題となっていた。さらに、歴史ある工場の記憶を後生に残すことや景観形成にも配慮したまちづくりスキームの策定について、計画当初から組み込まれていた。

2. 事業の経緯

1925 年よりビール工場として操業してきたサッポロビール㈱名古屋工場は 1998 年に工場閉鎖方針を発表した。閉鎖後の跡地開発の開発パートナーとして都市基盤整備公団（現都市再生機構、以下「都市機構」という）に開発協力を要請し、1999 年に二者間で跡地開発のコーディネートに関する覚書を締結した。さらにサッポロビール㈱の工場跡地の公的機関への売却意向を受けて 2000 年に土地売買契約を締結し都市機構が土地を取得した。

2-1　整備計画共同企画方式の実施

都市機構は開発コーディネートに関する覚書締結以降の各種調査を踏まえ、都市機構単独の開発ではなく、民間事業者とパートナーシップを組み一体的なまちづくりを進める方式(整備計画共同企画方式)を採用した。この方式では共同開発事業者の意向を反映した土地譲渡により、敷地の規模・形状や施設内容の条件にとらわれることなく開発ができるというメリットがあった。都市機構は 2000 年 11 月にプロポーザル方式による公募を実施し、トヨタ自動車㈱・森ビル㈱共同事業体の提案(図 08-1)を採用し、共同開発事業者とした。しかしながらその後、この共同事業体は解散してしまった。引き続き同事業での継続を検討したものの、2002 年 5 月に共同企画方式での開発は断念された。

2-2　事業方式変更による事業推進

共同企画方式での開発を断念した都市機構は新たな事業方式の検討に着手した。一方、政府においては都市再生にかかる法の整備や推進本部を設置し、当地区を含む地域を都市再生緊急整備地域〔名古屋千種･鶴舞地域〕として指定した（図 08-2)。またこれに先立ち、都市機構は千種駅南地区とともに住宅市街地整備総合支援事業の整備計画を策定し大臣認定を受けている。これらの背景を踏まえ、新たな事業方式の採択に当たっては、土地利用方針等の開発条件を民間事業者が事業参画の検討や見通しを立てやすいものとした。具体的には、都市機構が土地利用方針を定め、道路等の基盤整備を実施したうえで各敷地を民間事業者に譲渡するほか、事業用借地制度や民間供給支援型賃貸住宅制度等を導入することで、民間事業者が開発に参画しやすい方式で本地区の開発事業を推進することとした。2003 年 11 月に基盤整備工事が着手され、A-1、A-2 街区（図 08-4) 事業者募集を皮切りに2005年2月までに各街区の事業者が選定された。順次、施設建設が着手され、2005 年 5 月千種アーススクエアのまち開きセレモニーが盛大に行われた。なお、サッポロビール㈱名古屋工場に併設し、市民の憩いの場として親しまれてきた浩養園は存続することになった。

写真 08-2　従前の状態(航空写真)

表 08-1　事業年表

2000年３月	サッポロビール㈱から用地取得
2000年11月	サッポロビール工場の解体着手
2000年11月	共同開発事業者募集(整備計画共同企画方式)
2001年４月	共同開発事業者(トヨタ自動車・森ビル㈱)決定
2002年３月	千種地区住宅市街地整備総合支援事業の整備計画承認
2002年５月	共同開発事業(整備計画共同企画方式)断念
2002年10月	都市再生緊急整備地域(名古屋千種・鶴舞地域)の指定
2002年11月	地区開発に伴う調整等に関する覚書締結
2003年２月	A-1街区事業者(イオン)、A-2街区事業者(メガロス)決定
2003年11月	基盤整備工事(公団分)着手
2003年11月	B街区分譲住宅事業者(大京)決定
2004年２月	千種二丁目地区計画(都市計画決定)
2004年６月	基盤整備工事完了
2004年７月	都市再生機構発足
2004年７月	C―1街区賃貸住宅事業者(東建)決定
2004年８月	D-2街区医療・高齢者施設等事業者(医療法人純正会)決定
2004年10月	地区名称(千種アーススクエア)決定
2005年２月	D-1街区起業家育成施設事業者(独立行政法人中小企業基盤整備機構)決定
2005年３月	千種二丁目民間都市再生事業計画認定
2005年３月	地区内道路の供用、交通規制開始
2005年４月	高松南公園供用開始
2005年４月	メガロス(A-2街区)開業
2005年５月	千種アーススクエアまち開きセレモニー、イオン(A-1街区)開業
2005年８月	C―2街区賃貸住宅事業者(大和ハウス工業)決定
2005年12月	中小機構(D-1街区)開設
2006年２月	大京(B街区)入居開始

3. 事業の内容

本事業は、大規模工場跡地の再開発により、民間活力を導入した都市機能の創出と良好な市街地形成を主な目的としている。ここでは良好な市街地を形成するための誘導手法とインフラ面にかかる整備内容について述べる。

3-1　まちづくり誘導手法

(1) 地区計画

当事業では都市機構が道路等の基盤整備を行い、敷地内を選定された事業者が整備する手法を取っている。周辺地区との課題解決や敷地内に良好な公共空間整備し、その永続性を確保するため地区計画が設定された（図 08-3、表 08-2）。地区計画の主な定めは用途・壁面位置・建物高さ・垣柵構造の制限、地区施設として区画道路、広場・歩道者専用通路・既存樹木の活用を含む緑道が設定され、敷地内での地区施設は公募の条件となっており、選定された事業者が整備と管理を受け持っている。

(2) デザインガイドライン

地区計画区域全体として調和の取れた街並みを誘導するため「デザインガイドライン」が策定された。このガイドラインは 8 章で構成され、地区の整備方針から建築物の配置・デザイン、屋外空間のデザイン等について定めている。色彩については「デザインガイドライン色彩計画」として別途まとめられた。これらは都市機構と地区内の選定事業者で構成する「まちづくり推進協議会」に設置されたデザイン部会で運用され、事業者間の調整などに用いられた。

なお、本地区では電線等の共同化が行われ無電柱化を実現している。

3-2　歩行者専用通路（歩道状空地）及び緑道

良好な公共空間を形成するため、街区を取り囲む区画道路の歩道に並行して歩行者専用通路（3～3.5 m）が設けられ、このことにより区画道路の歩道部分（3m）と専用通路が一体的に整備され快適な歩行者空間が実現した。また南北方向の歩行者ネットワークを確保するため、A-1 街区内に南北に貫くプロムナードが整備され、これを地区施設の歩行者専用通路として位置づけ、その機能を担保するため事業者が通路を管理することとしている。

従前、敷地境界に植えられていた樹木を保存活用するとともに、敷地周辺との調和を図るため、地区計画区域の北東と西側に緑道を地区施設として位置づけ整備した。これにより、従前、周辺と壁で隔てられていた工場敷地内の豊かな緑が開放されることになり、ボリューム感のある建物郡と周辺地区とをこの緑が柔らかにつなぎ、街の調和に寄与することとなった。

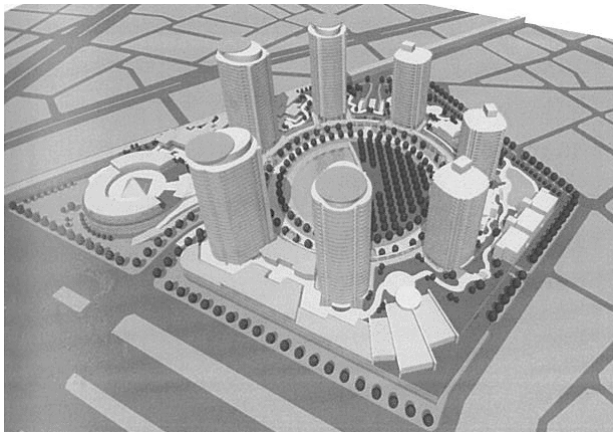


図 08-1　共同企画方式での選定案

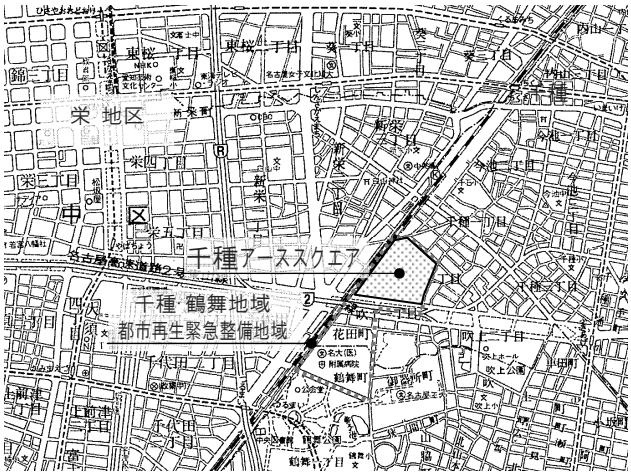


図 08-2　敷地の位置と都市再生緊急整備地区

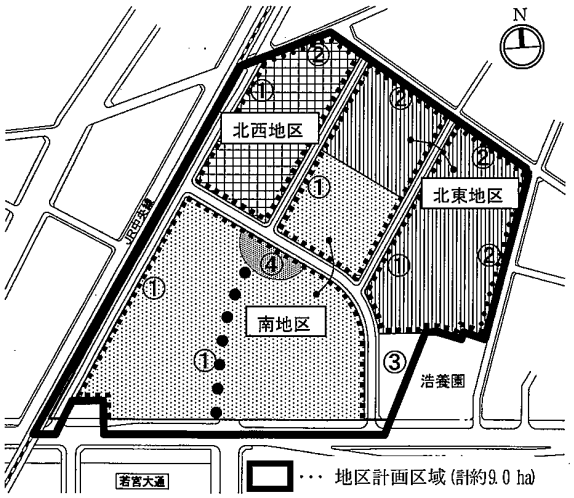


図 08-3　地区計画の概要

表 08-2　地区計画の概要

地区整備方針	南地区	にぎわいや楽しさ、うるおいのある商業等の土地利用を図る。
	北西地区	周辺環境と調和したうるおいのある業務･研究開発等の土地利用を図る。
	北東地区	周辺環境と調和したゆとりとうるおいのある中高層住宅等の土地利用を図る。
地区施設	①	歩行者専用通路（10・3.5・3m）
	②	緑道（6m）
	③	公園（約1,900㎡）
	④	広場（約2,100㎡）

また、A-2街区とC-2街区の間、及びB街区とC-1街区の間に「テラスストリート」と言われる歩行者専用通路が設けられている（図08-4、写真08-4）。これは単に通り抜けができるということだけではなく、壁や柵などで無機質になりがちな敷地境界を積極的に緑化することにより、プライバシーやセキュリティの確保と緑豊かな街並みの形成に寄与することを目的としている。

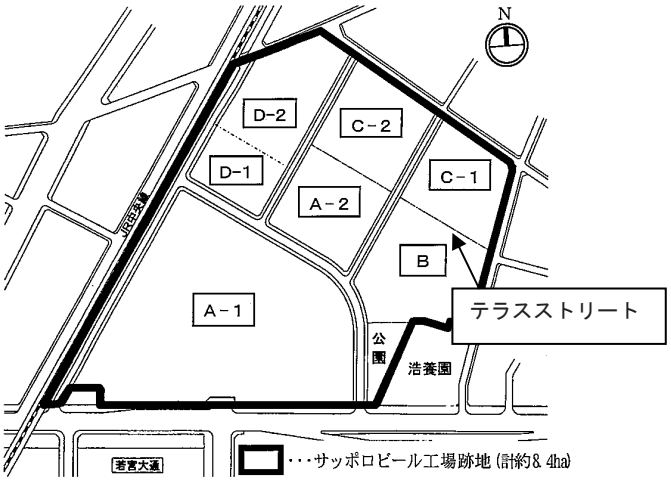


図08-4　共同開発方式における土地利用計画

表08-3　共同開発方式における土地利用計画

街区名	街区面積(㎡)	容積率(%)	施設延床面積(㎡)	用　途	事業者	開　業
A－1	30,828	200・400	約46,700	商業施設	イオン㈱	2005.5
A－2	6,436	200・400	約 8,200	スポーツ施設	㈱メガロス	2005.4
B	9,364	200・400	約25,700	分譲住宅	㈱大京	2006.2
C－1	6,614	200・400	約18,000	賃貸住宅	東建ｺｰﾎﾟﾚｰｼｮﾝ㈱	2007.3
C－2	6,905	200・400	約19,600	賃貸住宅	大和ﾊｳｽ工業㈱	2007.12
D－1	3,300	200・400	約 3,300	起業家育成施設	中小企業基盤整備機構	2005.12
D－2	7,423	200・400	約11,600	医療・高齢者施設等	医療法人純正会 他	2006.5

3-3　公園・広場

本事業では開発許可基準に準じて基盤の整備計画を策定している。この中で開発公園については、開発許可基準に準じた面積を確保することとなるが、地区内居住者への公共の用に供するとともに本事業の開発テーマの一つ「賑わい」及び、都市再生緊急整備地域の地域整備方針にある「賑わいのある広場」を実現するため、開発公園の基準面積のうち、分譲住宅居住者数に見合った規模を名古屋市（以下、「市」という。）への移管公園とすること、その他を事業者の整備及び管理する広場とすることを市に提案した。市では広場整備の底地所有者が都市機構であること、適切な管理及び永続的な維持管理の担保として地区施設として位置づけること、さらに別途、整備と維持管理に関する協定を締結することを条件に提案を許可した。事業者が管理するこの広場については「なごみの広場」と名付けられ、街区利用者の憩いの場となるとともに、イベントの開催など賑わい創出の場としての活用も想定され、開発公園整備及び管理の新たな手法として注目された。

また、市への移管公園については隣接する浩養園の庭とつなぐことにより、公園利用者が庭にある滝の修景を楽しむことができるよう工夫がされている。

写真08-3　歩道と歩道状空地

写真08-4　緑豊かなテラスストリート

3-4　土地の記憶の継承

ビール工場がかつてあったことを土地の記憶として

継承するため、工場のファサードにあったレリーフが公園内に保存され、またビールの仕込み用銅釜についてもモニュメンタルなパーゴラとして活用され（写真 08-5)、ここに訪れる人にこの土地の歴史を語りかけている。

4. 事業完了後の診断

4-1　開発テーマ・土地利用計画の実現

本事業では開発テーマである「賑わい」「健康」「環境」や、都市再生緊急整備地域整備方針に基づいて設定された地区整備方針を踏まえ、各街区の土地利用計画が定められている。

「賑わい」については地区整備方針に基づき幹線道路である若宮大通沿いの A-1 街区に商業施設用地が設定され、2002 年、事業者募集によりイオン㈱が選定され、2005 年に「イオン千種ショッピングセンター」として開業している。「健康」についてはこのテーマを象徴的に具現化するため、地区中央の B-2 街区にスポーツ施設用地を、健全な都市生活を実現するため D-2 街区に医療･高齢者施設用地が設定され、さらに地区を貫通するプロムナードや緑道及び敷地境に設けられたテラスストリートにより、歩いて楽しい環境整備が行われている。またこれらは「環境」にもかかわり、既存緑地帯の活用やテラスストリートの積極的な緑化が実現している（写真 08-4、6)。

各街区の設定用途に対する状況は表 08-3 のとおりで、すべての街区において土地利用計画に沿った事業者選定及び整備がなされている。これは本事業が社会状況の比較的よい時期に短期間で実施されたこと、また事業者募集にあたって地区施設等公共施設の整備条件を細かく明示することにより、各街区の整備内容を上手くコントロールできたためと考えられる。中でも分譲及び賃貸の住宅が約 600 戸供給されており、開発目標に掲げられる「都市型居住の実現」にもとづくさまざまなライフスタイルへの対応が実現されており、地域の活性化にも寄与しているものと考えられる。

4-2　整備誘導方策の効果

各街区の整備に際しては、公募条件に加え地区計画やデザインガイドラインを用いた誘導が行われている。地区計画では壁面位置や高さの制限など建築物にかかる制限のほか地区施設を設定し、後述する豊かな公共空間の確保に寄与している。また、デザインガイドラインは都市デザインのイメージ共有ツールとして都市機構が設けたデザイン会議によって監修されたものである。ガイドラインでは、各街区の配置計画方針から沿道景観や街並み形成への配慮が示され、特に色彩計画については別途「デザインガイドライン色彩計画」がまとめられている。これ

写真 08-5　記憶の継承（ビール工場銅釜の保存）

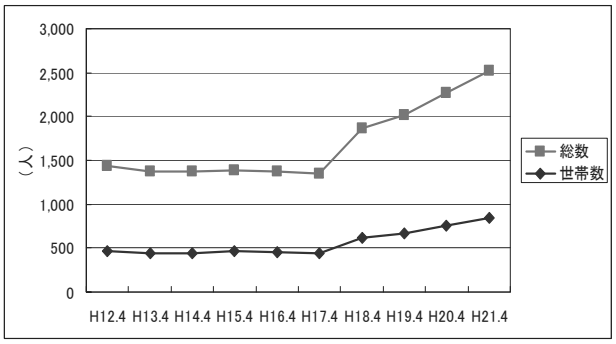


図 08-5　人口の変化（千種二丁目公募人口）

写真 08-6　敷地境界沿いの既存樹を活用した緑道

写真 08-7　事業者整備及び管理の「なごみの広場」

を運用するため、地区内の事業者で組織する「まちづくり推進協議会」の中にデザイン部会が設置され、この中でガイドラインに基づいた調整を行う仕組みづくりがなされた。デザイン部会は 2003 年 5 月から 2006 年 1 月まで計 13 回開催され、各事業者のデザイン提案書に対する協議や調整が行われた。部会ではガイドラインに基づきデザインコーディネータによるきめ細かなデザイン調整が行われた反面、ガイドラインに反して表通りに立体駐車場が面してしまった事例など、強制力がなく、あくまでも事業者の努力義務の限りであったことも指摘したい。

5. 現状と課題

最後に、2007 年末の C-2 街区の竣工により全体整備が完了した本事業の現状と課題について整理する。

5-1　土地利用の現状と課題

土地利用については募集要項でのコントロールなどにより、土地利用計画に則った整備が行われた。しかしながら事業が概成してみると、短い期間に一体的に開発した割には施設配置などが散漫で、街としての一体感にかける印象が残る。これは街区単位で各事業を完結させる事業スキームであるため、例えば駐車場は地区全体で一体的に確保するのではなく各街区ごとに平面又は立体で整備された。このため建物が連続せず分節されたことが一体感にかける要因のひとつと考えられる。また、整備段階での調整機能を果たしていた「まちづくり推進協議会」が解散しているため、街づくりの理念が今後とも適切に継承されていくのかが気がかりである。

5-2　地区施設の現状と課題

地区計画での位置づけや募集要項での誘導により、豊かな歩行者系の施設が整備された。これらは目論見とおり機能しアクセス機能の向上と地区の良好な公共空間形成に寄与している。課題としては、自転車によるアクセスが想定以上に多かったこともあり、

写真 08-8　自転車に占領される「プロムナード」

商業ゾーンを貫くプロムナードやそれを取り巻く歩道上空地が、自転車置き場化していることである。無論、商業施設には駐輪場の設置がなされているが、施設出入口から離れた位置のために利用されておらず、駐輪場容量の数倍の自転車がプロムナードを占領している状態である（写真 08-8）。適切な容量の駐輪場を利用しやすい場所に配置することが商業施設側に求められよう。「まちづくり推進協議会」が解散してしまい横断的な協議組織がないため、空間を上手に維持・活用していく仕組みづくりや方策が求められる。

本事業では開発公園の一部を民間事業者に整備及び管理させることが実現し、現状においても事業者によりほぼ適切な維持管理が行われている。しかしながら定期的なイベント開催など、当初期待した「賑わい」創出は近隣への配慮などから行われておらず、賑わいの創出や柔軟な広場の活用という面が実現されていないのは残念である。

写真 08-9　千種アーススクエア遠景

【参考文献】

「千種アーススクエア事業史」都市機構　2007 年 3 月

プロジェクト 09

名古屋市北部における大規模住宅地開発

大規模工場跡地の用途転換による公共住宅開発

１．事業の背景と目的

1-1　名古屋市北部の開発史

名古屋市北部は大正初期まで、稲作による農村地帯であった。この地域の都市基盤整備は、表 09-1 のとおり、1912 年に組合を設立した城東耕地整理を初めとする耕地整理や、旧都市計画法に基づく土地区画整理事業により進められた。これらの基盤整備は、農地の改良よりも、市の中心部との道路のつながりを確保しつつ車の通行を可能にすることで、工場を誘致することを目的としていた。

その結果、1916 年～1926 年頃にかけて、紡績、製陶、鉄鋼、機械等の大規模工場が、交通利便性、水利、地価等が好条件であることから進出し、関連する中小工場も立地した。さらにその従業員を当て込み、農地を宅地化して借家経営を行う者が登場し、住工が混在する地域へと転換していった。

これらの大規模工場の一部は現在も操業しているが、その多くは戦後から現在にかけて転出あるいは廃業した（図 09-1、2）。転出の要因としては、設備の老朽化や工場規模拡大への対応、産業構造の変化への対応等、個々の企業にとり様々な事情があると考えられる。「セロファン公害対策協議会」を中心とした住民運動の高まりの中で、アイセロ化学が 1970 年に工場を閉鎖したケースのように、環境問題の高まりによる転出もあった。

一方、戦後の昭和 20 年代から、住宅の不足を解消すべく、公的資金による住宅建設が計画的かつ大規模に行われることとなった。その建設用地として前述の大規模工場跡地が多数活用されている。

1-2　大規模工場跡地開発による住宅開発

大規模な住宅開発を行うにあたり、量的な住宅供給は勿論であるが、人口増に対応するための小学校や保育園等の教育施設の整備や店舗・病院等の利便施設の整備もあわせて行われた。また、耕地整理により基盤整備が行われ地区で不足している児童公園等の整備も行われた。

住宅の質についても年代が経つにつれ徐々に向上してきており、屋外空間や利便施設の整備内容も時代の要請により変化してきている。

表 09-1 名古屋市北区における耕地（区画）整理

組合名	総地積㎡	組合設立	工事完了
城東	6,263,884	T1.8	S6.8
光音寺	916,555	T14.2	S20.6
田幡	480,950	S2.1	S8.6
西志賀	842,011	S2.7	S9.10
城北	1,144,717	S2.9	S15.2
志賀	447,228	S4.7	S26.10
川中	744,691	S5.11	S19.7
鏡陽	398,514	S12.7	S14.10
光音寺	20,714	S16.6	S18.10

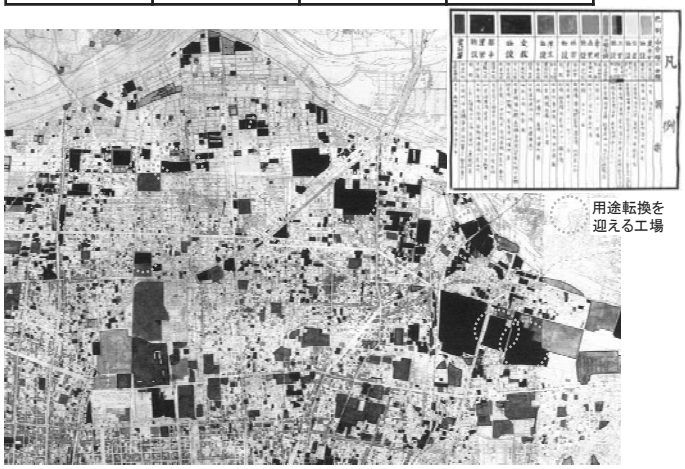


図 09-1 建物用途別現況図（1955 年）

図 09-2 建物用途別現況図（1991）

表 09-2 評価対象

事業名称	UR 賃貸住宅又穂団地	名古屋市営住宅上飯田南荘	愛知県営住宅辻町住宅	UR 賃貸住宅アーバニア志賀公園団地
場所	西区又穂二丁目	北区上飯田南町４丁目	北区辻町一丁目	北区中丸２丁目、３丁目他
事業完了年	1964、65 年（建設）	1975、76 年（建設）	1978～81 年（建設）	1996～2006 年（建設～入居）
事業主体	日本住宅公団 （現　UR 都市機構）	名古屋市	愛知県、愛知県住宅公社	住宅・都市整備公団 （現　UR 都市機構）
事業手法	公団賃貸住宅 （一般市街地住宅）	公営住宅（市営）	公営住宅（県営・公社）	公団賃貸住宅 （住宅市街地総合整備事業）
概要	敷地面積約 32,000 ㎡ 建設戸数 1,044 戸 スーパーマーケット、店舗、プール、レストラン	敷地面積 82,559 ㎡ 建設戸数 1,612 戸 小学校、公園、保育園、遊園地、広場、施設付住宅	敷地面積 64,011.25 ㎡ 建設戸数 1,019 戸 小学校、保育所、公園、店舗・医療施設	敷地面積約 53,000 ㎡ 建設戸数 712 戸 スーパーマーケット、店舗

1-3　診断対象

年代、整備主体の異なる物件を選定し、①昭和 40 年代初期建設の公団又穂団地、②昭和 50 年代初期建設の市営上飯田南荘、③昭和 50 年代後期建設の県営・県公社辻町住宅、④平成に入ってからの建設の公団アーバニア志賀公園をとりあげる。

２．又穂団地

2-1　背景と目的

昭和20～30年代はめざましい経済復興と大都市への人口集中が進んだ時代である。名古屋市北区においても、戦後4万人まで減った人口が1952年に戦前の人口を超え88千人となり、その後1年に1万人程度の増加を続け、1965年に180千人に達した。この人口増加に起因する住宅不足や過密居住などの深刻な住宅問題を改善するため、多くの公的住宅が建設された。北区内においては、名古屋市により2,375戸、日本住宅公団（以下「公団」）により2,834戸の公的住宅が建設されている。

なお1966年には住宅建設計画法が制定され、住宅建設5カ年計画が開始された。第1次住宅5ヵ年計画（1966～1970年度）では「一世帯一住宅」を目標に住宅建設を行うこととされた。

又穂団地は、林紡績の敷地を名古屋鉄道㈱（以下「名鉄」）が取得し車掌寮等として使用していた土地において、住宅問題の改善に資するために公団と名鉄により建設された。当時の公団住宅には、近傍で建設された志賀団地や鳩岡団地のように中層住宅を主体とする団地住宅以外に、市街地住宅というカテゴリーがあった。この市街地住宅は、既成市街地において土地の高度利用、建物の不燃化、街並みの整備改善を図りつつ利便性の高い職住近接の住宅を供給するため、店舗・事務所などの市街地施設と公団住宅を一体的に建設するもので、高層・高密度な開発が多く、基本的には借地により整備を行うものである。又穂団地は全国でも最大規模の市街地住宅である。なお、名古屋市北部には、このほかに、上飯田（387戸）、上飯田第二（1,048戸）御成通（42戸）の市街地住宅がある。

2-2　建設時の診断

中部建築賞を受賞した近代的な外観を備えた高層住宅の又穂団地は、建設当時高い評価を受けた。入居も高倍率となり、1000戸を超える勤労世帯の単身者・家族を受け入れ、プールや店舗も賑わった。

2-3　現状と課題

現在では住宅の間取りは古く面積は狭小な水準といえよう（図09-4,5）。設備の老朽化も進み、都市再生機構（旧公団）は当団地の新規入居を停止しており、空家が目立つ状況となっている。屋外の空地やプールは、居住者の車の所有率の増加に伴う駐車

〔開発年表〕又穂団地

1965年2月　名鉄と公団の間で借地契約を締結
1965年3月　～建設工事
1967年6月　入居

写真 09-1　又穂団地開発当時の写真
プール、広場の賑わいが見て取れる

図 09-3 又穂団地配置図

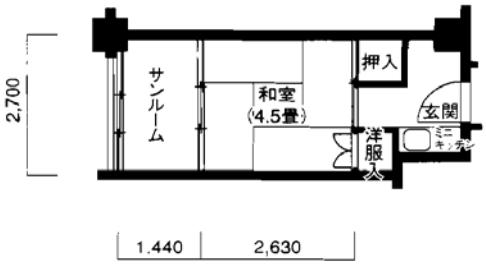


図 09-4　又穂団地間取り（1K）

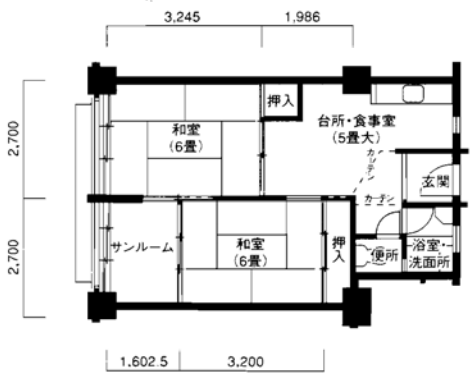


図 09-5　又穂団地間取り（2DK）

場台数の決定的な不足に対応するため、駐車場に転用されており、整備当初に比べて緑環境は低下している。また、足元の施設については社会ニーズの変化に対応し多くの施設が入れ替わっているが、小児科、接骨院、歯科、薬局が集約され入居しているのが特徴と言える。

３．上飯田南荘

3-1　背景と目的

住宅建設5カ年計画の中でも最大の計画戸数を数える第2期（1971～1975年度）は、「一人一室」を目標に、日本全体で最大の住宅供給が行われた時期である。名古屋市北区でも表09-3のとおり多くの公営住宅が建設され、上飯田南荘は、名古屋市による東洋紡績大曽根工場跡地の開発であった（写真09-2）。

昭和30年代までの住宅団地は、土地区画整理事業によって生じた土地や買収した農地の活用によるものが多かった。しかし市街化の進展に伴い、利便性の高い既成市街地における用地取得は困難になり、この時期、北区の大規模工場の移転が相次いだため、工場跡地での公営住宅の建設が多く進められることとなった。そして敷地の有効利用を図るため、公共住宅の高層化による高密度化が進められた。

このように、昭和40年代半ばから50年代にかけて建設された住宅団地の特徴としては、工場跡地利用と建物の高層化が挙げられる。

3-2　整備の内容

住宅建設に合わせて、名古屋市は周辺の区画道路、小学校（宮前小）、消防分団庁舎、公園等を整備し、また、住宅の1階部分に併設する形で保育園も整備した。住宅については、高密度化を図るため、南北軸・ツインコリドールの14階建て住棟4棟をはじめとする9棟から構成されており、1,612戸（2DK12戸、2LDK3戸、3DK1,561戸、3LDK36戸）が供給された。

3-3　建設時の診断

飯田小学校50年誌によると、住宅、学校、消防庁舎ともに、起工、竣工とも盛大に式が催され、学区待望の施設整備の行われたことが伺える。また、宮前小学校の建設により、当時50クラス、児童数約1,800名を抱え過密状態にあった飯田小学校を分校することができた。

3-4　現状と課題

現状の入居状況は良好であるが、上飯田南荘には、店舗等の利便施設の併設が無いため、買い物、医療等については団地外の施設に頼る形となっている。団地周辺には高齢者介護関係の施設の進出が進んでいるが、団地施設として利便施設スペースが確保されていれば、団地内に高齢者支援や医療施設等の整備ができたように思われる。

また、高層・南北軸住棟による建築形式や、和室

表 009-3　第二期五カ年計画前後の住宅建設

主体	年度	団地名	戸数
市	47	城北荘	133
市	45～46	東志賀荘	383
市	45～48	成願寺荘	430
市	46	福徳荘	348
市	47	西上飯田荘	140
市	49	山田北荘	225
市	50～51	上飯田南荘	1612
市	50	新山田北荘	216
県	50	織部住宅	409
県	50～51	味鋺住宅	40
公団	46	中丸団地	733
公団	47～48	尾上団地	1368
公団	50	楠団地	100

〔開発年表〕上飯田南荘

1975年 2月　名古屋市が東洋紡績大曽根工場跡地（112,571㎡）を取得。
1975年 7月　宮前小学校　起工式
1975年12月　1～4号棟　起工式
1976年12月　5～8号棟　起工式
1977年10月　消防救助隊庁舎　起工式
1978年 4月　消防救助隊庁舎　完工
1978年 7月　上飯田南荘1,612戸　竣工
1979年 4月　宮前小学校開校

写真 09-2　上飯田南荘　外観（2010）

図 09-6　上飯田南荘配置図

を中心とした3DKという間取りは（図09-7）、現在の居住ニーズからすると古い形式で、建築・設備の老朽化に対応すると同時に、これからの居住ニーズにどのように対応するのか課題になろう。なお、保育園が併設されている3号棟は、耐震診断の結果、改修が予定されている。

屋外環境について、公園には学童保育所（どんぐりクラブ）が設置され、憩いの環境に加えて子育ての環境も備わり、広場は球技等を楽しめる市街地の貴重な空間として市民に活用されている。

４．辻町住宅

4-1　背景と目的

1973年のオイルショック以降は経済不況になり、昭和50年台前半の住宅建設戸数は落ち込んだ。その状況下で制定された第3期住宅5カ年計画（1976～1980年度）では最低居住水準が定められ、良好な住宅の供給による居住水準の向上が目標とされた。こうした状況の下、愛知県が大隈鉄工所跡地を取得し辻町住宅を建設した。

4-2　整備の内容

辻町住宅では、高層高密度開発のあり方を見直し、優れた居住環境や良好なコミュニティの形成を目的に、以下の取り組みが実施された。

①低層、中層、高層の住棟を混在させ、変化に富んだ景観形成を図る。

②団地内に保育所、集会所、商業施設を設けて居住者の利便性向上を図るとともに、3階、5階部分に広い廊下を設け、公共施設や利便施設と住居を結び付ける。

③団地外から児童遊園へアプローチできるよう、小学校と住宅との間に緑道機能を持った幅員12ｍのコミュニティ道路を整備する。

④商業施設として小売店舗と医療施設を設ける。

この結果、住宅は3～10階建県営住宅1,019戸、公社分譲住宅104戸が建設され、3DKを中心とする住宅が供給された。

4-3　建設時の診断

オイルショック後の経済不況のもとで、住宅については4期に分けられ、年間約250戸ずつの建設が行われた。住宅と小学校の整備時期にずれが生じたが、居住環境に対する整備内容が評価され、昭和59年度全建賞（全日本建設技術協会）を受賞している。

4-4　現状と課題

公園、小学校に近接した生活利便性の高い住宅で、市民のニーズも一定水準継続している。3階、5階部に設けられた広い廊下は、利用しやすさが伝わってくるものの、コミュニティを育む空間とまでは至っていないように思われる。また階段室型の間取りが多用されているため、バリアフリーの確保がなされ

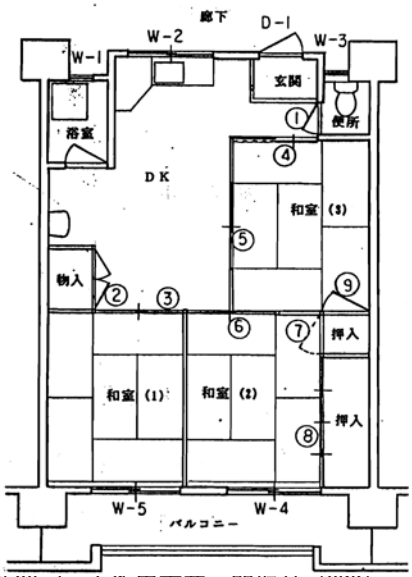


図 09-7　上飯田南荘　間取り（3DK）

写真 09-3　上飯田南荘広場（グラウンド）（2010）

〔開発年表〕辻町住宅

1978年 5月　県辻町住宅計画説明
1979年 1月　辻町住宅起工（1期240戸）
～1981年度まで4期に分けて起工
1983年 4月　辻小学校開校

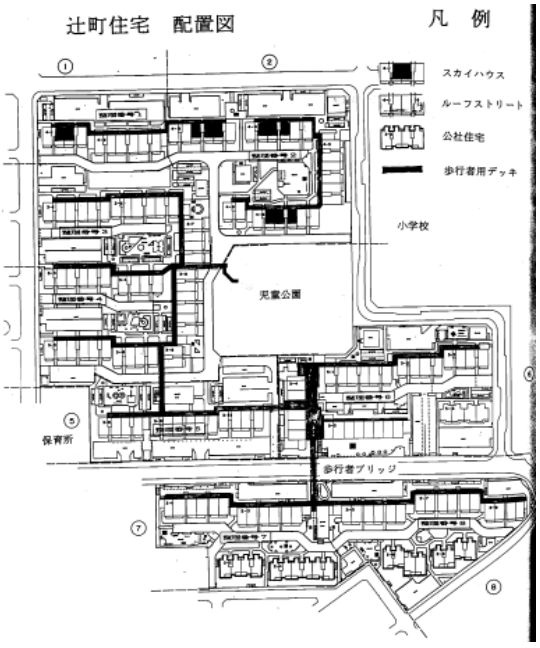


図 09-8　辻町住宅配置図

ていない住宅が多く、今後の課題と考えられる。

1 階に配置されている店舗は空きが少なく、いわゆる下駄履き施設としては成功した事例といえるが、一方、奥まった位置や 2 階に配置された医療施設は空きが目立つ状況にある。

屋外空間は、小学校と隣接するコミュニティ道路や（写真09-4）児童遊園の緑が大きく成長し(写真09-5)、低中高層の建物と調和した良好な空間が形成され、児童の遊びの場、住民のコミュニケーションの場としても機能している。

写真 09-4　辻町住宅コミュニティ道路（2010 年）

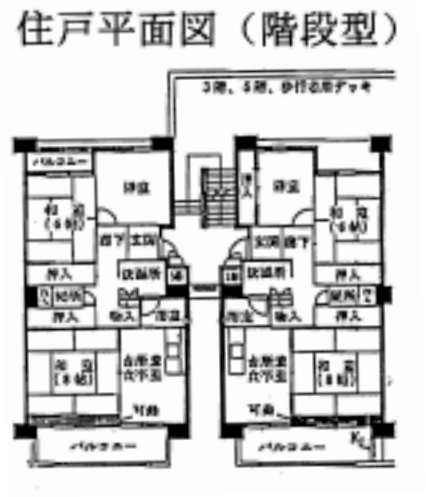


図09-9　辻町住宅間取り

写真09-5　辻町住宅児童遊園周りの緑（2010年

５．アーバニア志賀公園団地

5-1　背景と目的

第四期5ヵ年計画（1981～1985年度）、第五期5ヵ年計画（1986～1990年度）の期間は、第2次オイルショック以降の経済が上向いてきた時期で、住宅需要に再度勢いが出てきた。第六期5ヵ年計画(1991～1995年度)は、誘導居住水準の確保、最低居住水準未満の世帯の解消のほか、住戸一戸あたりの平均床面積を約95㎡とすることがうたわれ、さらなる居住水準の向上が目標とされた。

北区においては、昭和60年代以降は地価の高騰で市街地における住宅用地の取得が困難となり、公共住宅の整備は建替えが主となっていった。この状況下で、公団（当時、住宅都市整備公団）が神戸製鋼の転出跡地を取得し、良好な住宅・住環境の創出をめざしてアーバニア志賀公園団地を整備した。

5-2　整備の内容

住宅団地の居住環境整備として、環境共生、防災性向上について以下の取り組みが行われた。

①居住者の参加による「花物語」の取り組み（団地を花で彩り、景観形成・コミュニティ形成を図る）

②災害に強い街づくり（団地北側から南側の志賀公園へ抜ける避難路の確保、雨水貯留槽、災害用仮設トイレの設置、集会所へソーラー電力の供給）

さらに、当時としては先進的に自走式立体駐車場を導入して駐車場を団地の北側に集約し、高密度開発でありながら団地内に緑地園地を確保し、良好な居住環境を実現している。

なお、住宅は4～11階建12棟で、2LDKを主体とする1DK～4LDKまでの712戸が建設され、団地の四周に整備された歩道上空地や共用部分に住宅市街地総合整備事業の補助が当てられた。

5-3　建設時の診断

建設当時は、経済環境の悪化も影響して公団住宅応募倍率の低下や空家が発生したため、建設・供給時期を調整しながら整備が進められることとなった。そして、当初1番街から4番街まで住宅が整備されることになっていたが、1番街を定期借地方式による施設整備に切り替え、住宅からスーパーマーケット、

〔開発年表〕アーバニア志賀公園

1996年 3月	用地引渡、工事着手
1997年 8月	第一次入居
2001年 9月	竣工・供給調整
2005年	愛知万博参加国用宿舎として使用
2006年	最終入居

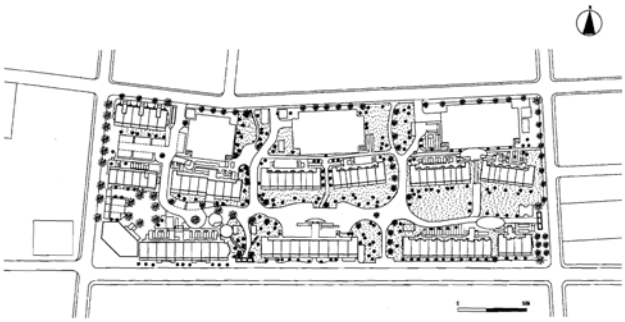


図09-10　アーバニア志賀公園配置図

ドラッグストアの誘致へと転換された。

なお、防災性向上への取り組みが評価され、平成12年度全建賞を受賞した。

5-4　現状と課題

敷地内外の緑地・園地により良好な居住環境が形成されている。入居当初に比べ「花物語」の活動は少なくなっているが、毎年春、居住者により志賀公園沿いの道路に花が植えられ、いろどりのある景観が持続している。商業的な利便性も向上し子育て環境も良好といってよい。

しかし、近隣にはUR賃貸住宅が多数立地していることや地下鉄最寄駅から団地は1Kmほど離れていることもあり、近年の不況下、空家が増加しつつある。

近い将来、城北病院が近くに移転する計画があり生活利便性はさらに向上するだろう。こうした環境を生かし、例えば質の高い医療等サービスが得られるよう、さらなる居住環境の向上が望まれる。

６．４つのプロジェクトの今後

大規模工場跡地を住宅へ転換したプロジェクトは、その時代のニーズや社会要請に応じ住宅を大量供給し、現在も地域の居住環境を形作っており、大きな存在感を示し続けている。

昭和20年代から30年代に供給された住宅の多くは低中層住宅で、容積に余裕があったこともあり老朽化対応や敷地の高度利用の為の建替えが進められている。しかし、今回示した住宅はいずれも高層の住宅であり、建替えるにあたり大きなコストを伴う住宅群である。老朽化が進行した際にどのように対応するか、大きな課題を抱えている。

西区、北区の緑被率は庄内川河川敷を含むエリアにもかかわらず、市平均に比べて低く、また少子高齢化が市内でも進んでいるエリアである。住宅団地の改修や建替え等の検討にあたっては、社会のニーズに合わせた住宅・施設の整備を進めるとともに、大規模敷地を生かし、地域住民の高齢化対応や地域の緑化率の向上に貢献することが重要となっている。

写真09-6　アーバニア志賀公園（沿道景観）

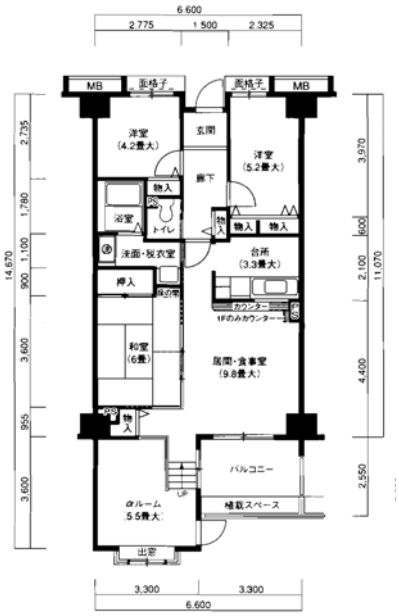


図 09-11　アーバニア志賀公園間取り（3LDK+α）

志賀公園に面してαルームを設けた間取り

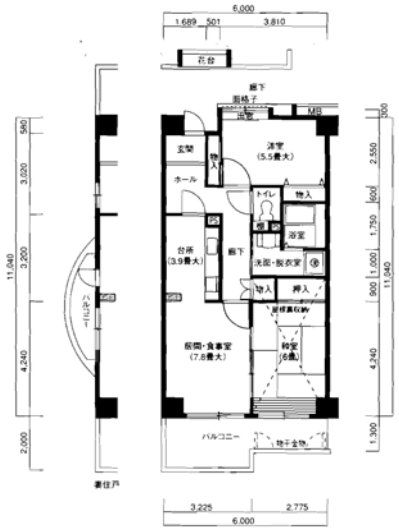


図 09-12　アーバニア志賀公園間取り（3LDK）

廊下側にも花台を設けている

【参考文献】

1) 上飯田のむかし，上飯田のむかしⅡ, pp21-24, 59-51, 自費出版，1989.

2) 飯田小学校 50 年記念誌「飯田」，pp18, 48-64，飯田編集委員会，1980.

3) 北区誌，pp308-309、326-333、458-468，名古屋市，1993.

4) ：名古屋の住宅地，pp144-147、150-151、162-165, 日本建築学会東海支部都市計画委員会名古屋の住宅地部会，1994.

5) 建築局 25 年のあゆみ，pp98-102，名古屋市建築局，1984.

6) 日本住宅公団史，pp151-158，日本住宅公団，1981.

7) C&D 別冊都市基盤整備公団中部支社街づくり特集，pp32-33，C&D 出版，2002.

プロジェクト 10

白鳥地区の開発

広域拠点の形成

事業名称　：白鳥地区の開発
場所　　：熱田区大宝一丁目ほか
事業完了年：1980 年　～
事業主体　：名古屋市、住宅・都市整備公団（現都市再生機構）
事業手法　：名古屋国際会議場の建設、第一種市街地再開発事業、密集住宅市街地整備促進事業、
　　特定住宅市街地総合整備促進事業

写真 10-１　御陵橋より国際会議場北側を望む

1. 事業の背景と目的

白鳥地区は熱田神宮の北西に位置し、堀川の両岸に広がる歴史性豊かな地区である。営林局白鳥貯木場や国鉄白鳥貨物駅を中心に発展してきたが、社会経済情勢の変化により、貯木場は縮小、貨物駅は廃止となり、広大な未利用地が都心の南部に出現することとなった。住宅の老朽化が進む区域もあり、人口減少や高齢化も進展する傾向となった。しかし、都心の南部に位置する広大な未利用地の存在という好条件と、少し先に市政 100 周年を迎えるという社会情勢も重なり、歴史と水と緑にかこまれた魅力あるまちづくりを目指して、1987 年、図 10-1 に示す 73.2ha の区域について特定住宅市街地総合整備促進事業(現都心共同住宅供給事業)が着手された。事業は、貯木場の縮小に伴い名古屋市等が用地取得したことから始まり、地区は 1989 年には市制 100 周年記念の世界デザイン博覧会の会場となった。

当時の開発に対する考え方は①中央の大規模敷地の利用転換を契機に、②市民の心のふるさとと、熱田の町と堀川をよみがえらせ、③その堀川を軸に「歴史」と「新しい都市文化」の融合を図り、④21 世紀にむけて地域の活性化と住環境を向上させ、⑤歴史と水と緑にかこまれた魅力あるまちづくりを目指すというもので、世界デザイン博覧会記念として名古屋国際会議場等を建設するとともに、道路・公園などの基盤整備及び既成市街地での良好な住宅供給が目的であった。

２．事業の経緯

道路、公園、河川等の公共施設の整備を名古屋市が、住宅建設は主に住宅・都市整備公団（現都市再生機構）が実施した。また、地下鉄日比野駅を中心に、地区の活性化、居住環境の改善を図り、白鳥地区の玄関口にふさわしい魅力的な市街地を形成することを目的と

して、1990 年に日比野第一種市街地再開発事業の都市計画が決定された。1992 年に事業計画決定、権利変換計画が決定され事業着手、1998 年に A、B 街区(ヴェルクレート日比野:商業・住宅棟)、2006 年に C 街区(名古屋学院大学日比野校舎)の建築工事が完了し、2007 年に大学は開校した。さらに、地区南部の老朽木造家屋が密集している一番一丁目地区において、生活道路の整備と老朽木造住宅の改善を目指して、1993 年、住宅市街地総合事業(密集住宅市街地整備型)が実施され、2007 年に完了した。

住宅建設の整備については、公共施設の整備に合わせて、市街地内での良好な住宅供給を目途に、4 工区で 1682 戸の住宅建設が 2000 年に完了した。

3. 事業の内容

3-1　名古屋国際会議場

名古屋国際会議場は、1989 年に開催された名古屋市制 100 周年記念世界デザイン博覧会のテーマ館として利用された白鳥センチュリープラザをベースに、1990 年、国際コンベンション都市名古屋の中核施設として整備された。1992 年から始まった第 2 期整備工事では、大規模な会議に対応するため会議室等を増設し、1994 年 10 月に全館供用を開始した(表 10-2)。

表 10-2　名古屋国際会議場概要

正式名称	名古屋国際会議場 (愛称:白鳥センチュリープラザ)
所在地	名古屋市熱田区熱田西町1番1号
開　館	1号館／第1期整備 1990 年 4 月 28 日
	2～4 号館／第 2 期整備 1994 年 10 月1日
敷地面積	98,168 ㎡
延床面積	72,165 ㎡
総事業費	392 億円 (第 1 期 200 億円、第 2 期 192 億円)
設置目的	国際交流の推進並びに産業、学術及び文化の向上に資するため
設置者	名古屋市
管理運営	(財)名古屋観光コンベンションビューロー

3-2　市街地再開発事業

地下鉄日比野駅周辺の日比野地区(面積約 1.9ha)は市中心部の栄から南へ約 4km の距離にある。江川線、西町線等の幹線道路の交差する交通の要所で、周辺には従来から名古屋市中央卸売市場があり、さらに国際会議場、白鳥庭園が整備された。しかし都市計画道路が未整備で木造家屋の老朽化も進んでおり(写真 10-2)、道路等の整備と地区の活性化や居住環境の改善が求められていた。同地区は 1992 年度に第1種市街地再開発事業が着手され、2011 年度に事業完了の予定となっている。西町線をはじめとした都市計画道路を整備すると同時に、再開発事業地区の A、B、C の 3 街

表 10-1　事業年表

1980 年 5 月	白鳥貯木場跡地（営林局用地 4.9ha）を名古屋市土地開発公社取得
1981 年 8 月	白鳥貯木場跡地（営林局）白鳥公園として都市計画決定
1982 年 11 月	国鉄白鳥貨物駅（12.5ha）廃止(1983～1985 年名古屋市先行取得)
1987 年 5 月	特定住宅市街地総合整備促進事業地区採択（同年整備計画大臣承認）公園、街路等都市計画決定
1988 年 8 月	地区総合整備地区の指定
1990 年 7 月	名古屋国際会議場完成(世界デザイン博覧会メイン会場)
1990 年 12 月	日比野第一種市街地再開発事業都市計画決定
1992 年	日比野第一種市街地再開発事業の着手
1993 年 10 月	一番一丁目地区住宅市街地総合整備事業を実施
1998 年 4 月	日比野第一種市街地再開発事業 A 街区及び B 街区工事完了公告
2006 年 1 月	日比野第一種市街地再開発事業 C 街区施設建築物工事完了公告
2007 年	一番一丁目地区住宅市街地整備事業完了
2007 年 3 月	C 街区で名古屋学院大学開設

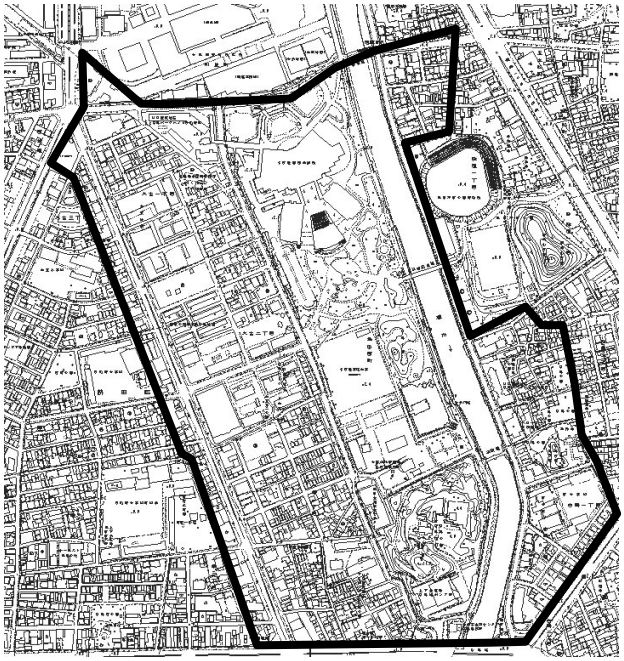


図 10-1　特定住宅市街地総合整備事業区域（73.2ha）

区には、都市景観に配慮した魅力ある商業・業務施設や良質な住宅を整備する計画内容で(図 10-2)、1999 年に A、B 街区の建物が、2006 年には C 街区の建物が完成した(写真 10-3)。

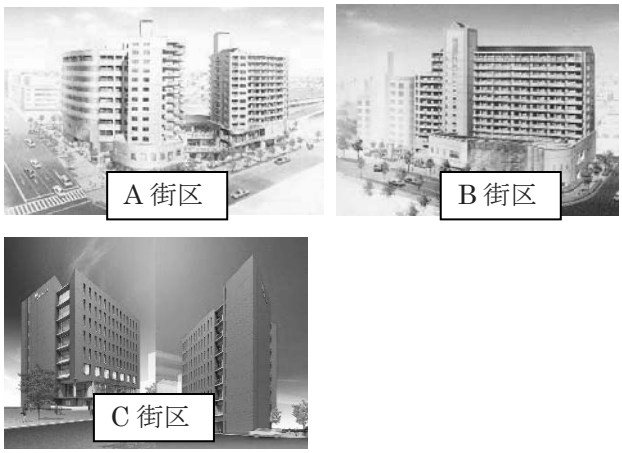


図 10-2　日比野第一種市街地再開発の完成予想図

3-3　住宅市街地総合整備事業

既成市街地内で住宅や居住環境が悪化し人口流出や高齢化の進む老朽住宅密集地区において、良質な住宅の供給、居住環境の整備等を促進するため、老朽住宅の除去・建て替え促進、コミュニティ住宅の建設、生活道路・小公園等の生活関連公共施設の整備などを総合的に行い、あわせて都市防災の向上に寄与するもので、1993 年度、熱田区一番一丁目地区(約 4.6ha)で事業着手され 2007 年度に完了した。

4. 事業完了後の診断

4-1　市街地の形成

日比野駅周辺は、再開発で建設されたヴェルクレート日比野をはじめ土地の高度利用が進み、商業施設も誘致され大学も進出してきたが、反面、駅直近という立地にも関わらず空き店舗も目立ち、開発により商業的なポテンシャルが高まったとはいいがたい状況もある。

一方、駅近傍という立地を活かし、かつての工業系の建物群が大規模マンションに建て変る状況もみられる。

4-2　地価の変化

名古屋国際会議場が全館供用を開始した 1994 年から再開発事業も完了した 2008 年までの地価公示の推移を図 10-3 に示した。1994 年で 467 千円/㎡の地価は 2008 年では 167 千円/㎡と約 3 分の 1 程度まで下落している。全市商業地平均の地価推移とこの地区の推移を比較するため、1994 年の公示地価を1とし、両者の推移を図 10-4 に示した。両者はほぼ同じ傾向にある。

4-3　居住人口の変化

白鳥地区に関連する熱田区大宝学区の 1993 年から 2008 年までの人口及び世帯の変化を図 10-5 に示した。居住人口については、1994 年から 2002 年までは右肩

写真 10-2　整備前の交差点の状況

写真 10-3　整備後の交差点の状況

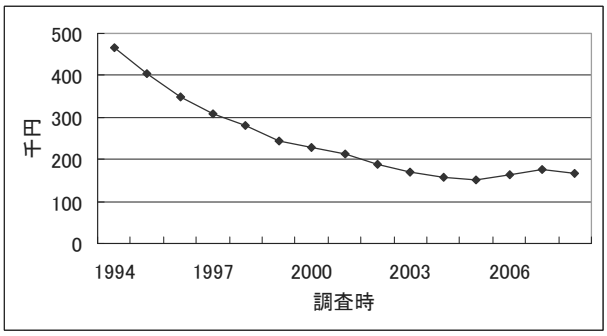


図 10-3　地価公示の推移（熱田区中出町）

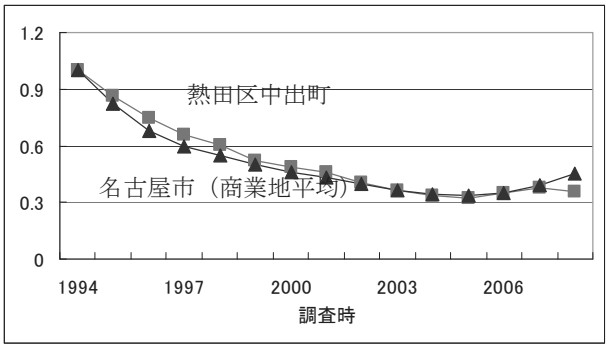


図 10-4　地価公示の比較

上がりの増加傾向となっており、それ以降は横這いとなっている。世帯数は、一貫して増加傾向にある。

1994 年の熱田区全体の人口と大宝学区の人口を1とし、両者の人口推移を図 10-6 に示した。熱田区全体は減少横這い傾向であるのに対し、大宝学区の方は、住宅・都市整備公団（現都市再生機構）が同学区内で集合住宅を建設したこともあり、増加横這い傾向となっている。

図 10-7 は事務所数及び従業員数の変化を示している。1991 年から 2006 までの推移は、いずれも減少傾向と言える。

4-4　広域的機能の発信

白鳥地区で様々なプロジェクトが実施された結果、比較的まとまった範囲に名古屋国際会議場、白鳥庭園、名古屋学院大学、中央卸売市場という広域的な圏域を持つ施設が集積した。

名古屋国際会議場は、3,000 人を収容するセンチュリーホールなど、名古屋圏においてこれまでになかったステイタス感ある施設で、白鳥庭園は「水の物語」をテーマにした市内随一の規模を誇る日本庭園である。名古屋学院大学は名古屋市郊外から白鳥地区に回帰した大学で、最近では在籍学生数が増大し、学術文化のみならず地元商店街との地域連携を展開している。そして中央卸売市場は機能向上が図られ、都市景観にも配慮した改築が実施されている。

5. 課題

白鳥地区は、世界デザイン博覧会の開催を契機に、名古屋国際会議場の建設そして道路整備や市街地再開発事業などが展開され、市街地の様相が大きく様変わりした。集合住宅が建設された区域では、当然のこととして居住人口が増大し、駅そばまちづくりという視点では好ましい傾向といえよう。しかし、市内有数の広域機能を持つ施設が整備されたのにもかかわらず、商業展開、業務展開という側面では、こうした開発による波及効果が見えにくく、広域施設が集積している地区の優位性がさほど発揮されていないように思える。

また、堀川沿いを、国際会議場から名古屋学院大学を抜け白鳥庭園に至る空間の眺めは、対岸の歴史を醸す緑とあいまって実に素晴しい。広域施設相互のつながりや広域施設と地域との関りを強めながら、白鳥地区の持つ魅力を発信していくことがこれからの課題といえよう。

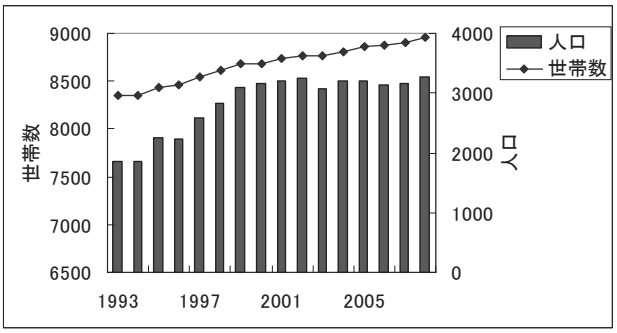


図 10-5　人口・世帯数の推移（大宝学区）

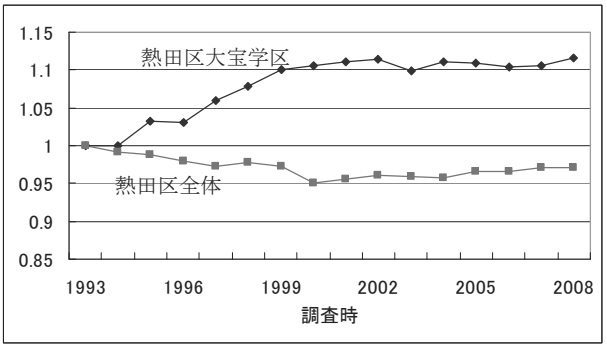


図 10-6　人口の比較

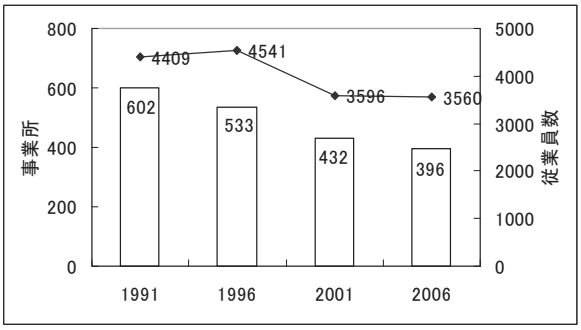


図　10-7　商業活動の変化

【参考文献】

1)計画局 90,名古屋市計画局総務課,1990.

2)Planning for NAGOYA,名古屋市計画局,1997･2002.

3)名古屋のまちづくりデータブック,(財)名古屋都市センター,1999.

4)名古屋新世紀計画 2010,名古屋市,2000.

5)名古屋新土地宝典（熱田区）,アルプス出版社,1955

6)空から見た戦後 40 年の変貌　「鯱」,㈱航測写真センター,1987.

7)太陽コレクション地図,平凡社,1977.

8)明治・昭和　東海都市地図：柏書房㈱,1996.

9)しらとり 1986,名古屋市計画局,1986.

10)なごやの地価,名古屋市開発調整課,1999・2009.

11)研究報告書（名古屋市の地区総合整備に関する調査研究）,（財）名古屋都市センター,1999.

プロジェクト 11

神宮東地区の開発

面的・総合的な住環境整備の実施

事業名称　：神宮東地区
場所　　：熱田区六野二丁目、三本松町ほか
事業完了年：1998 年
業主体　：住宅・都市整備公団（現：独立行政法人都市再生機構）、名古屋市
事業手法　：特定住宅市街地総合整備事業（現：住宅市街地総合整備支援事業）、都市防災不燃化促進事業

写真 11-1　神宮東公園とＵＲ賃貸住宅

１．事業の背景と目的

神宮東地区は、名古屋の都心栄から南へ約４ｋｍ、JR、名鉄、地下鉄の駅から徒歩圏に位置し、交通至便な立地にある。

1980 年、名古屋都心部の復興土地区画整理事業の換地処分が完了し、名古屋の街づくりは質的に高い都市空間の創造といった、より総合的な施策が重要となってきた。

このような背景のもと、人口の減少、防災性の向上等の問題を抱えていた熱田区にあり、内陸部の工業地帯を形成する大規模工場が複数立地していた当地区は、それらの問題解消のための、大規模開発適地として注目された。

２．事業の経緯

熱田の町は、熱田神宮の鳥居前町を起源とし、明治の頃からは、各種工場が立地する大規模内陸工業地帯を形成していた。

一方で、市街地の路面電車と郊外電車の乗り換え地として、神宮前駅は重要な交通結節点となっていたため、駅前には商店街が形成され、戦後は、戦災復興土地区画整理事業による都市基盤整備が推進され市街地が形成されてきた。

当地区の開発の端緒としては、1968 年に熱田神宮外苑土地開発株式会社（名古屋市も出資）により、レジャー・スポーツレクリエーション基地を目指した開発の検討がなされたが、社会、経済条件等が整

わず事業実現には至らなかった。

その後、名古屋市は名古屋市基本計画（1980 年）を策定し、多様な街づくりの課題に対応するため、次の３つの目標を設定した。

①良好な市街地環境を創設し、魅力ある都市とする。
②都市の安全性を確保し、都市防災への配慮を行う。
③都市機能を更新させ、都市活動を活発化させる。

さらに、工場再配置の動きに連動して当地区では大規模工場移転が相次ぎ、住宅・都市整備公団（現都市再生機構、以下、公団と呼ぶことにする。）が中心となって用地取得を進めた。

時期を同じくして、建設省（現国土交通省）により面的、総合的な住環境整備を主たる目的とした特定住宅市街地整備総合整備促進事業制度が制定され、神宮東地区は、木場地区（東京都）、淀川リバーサイド地区（大阪市）とともに、その第一号として大臣承認を受けた。

特定住宅市街地整備総合整備促進事業における神宮東地区整備計画の整備方針は、

①安全な避難地確保による都市防災性能の向上
②職住近接を目的とした定住性のある住宅地の形成・市街地住宅の大量供給
③都市魅力増大のため広域的視野に立った公共公益施設の積極的な導入等による土地の高度利用の促進と都市機能の更新

とされた。

整備計画が定められる地区の面積は 52.6ha であり、うち住宅用地 18.2 ha、道路 10.3ha 公園・緑地 9.6ｈａ等の整備が計画された。住宅建設計画戸数は 2,400 戸（開発前現況 430 戸）、開発による地区の計画人口は 9,000 人（開発前現況 1,050 人）であった。

その後、1980 年 3 月に公団による賃貸住宅建設が開始され、1979 年に公団から名古屋市へ再譲渡された土地や、日本車輌等から名古屋市が取得した土地もあわせて、都市計画公園、都市計画道路等の整備が開始された。

以降、1998 年までの間に公団による賃貸住宅 891 戸、分譲住宅 268 戸、計 1,159 戸の建設、そして名古屋市による公園整備（都市計画公園約 12ha）および道路整備が行われた。

1998 年には住宅市街地整備総合支援事業（特定住宅市街地整備総合整備促進事業）の事業完了報告が国土交通大臣に対してなされ、当地区の住宅市街地整備総合支援事業としての事業は完了した。

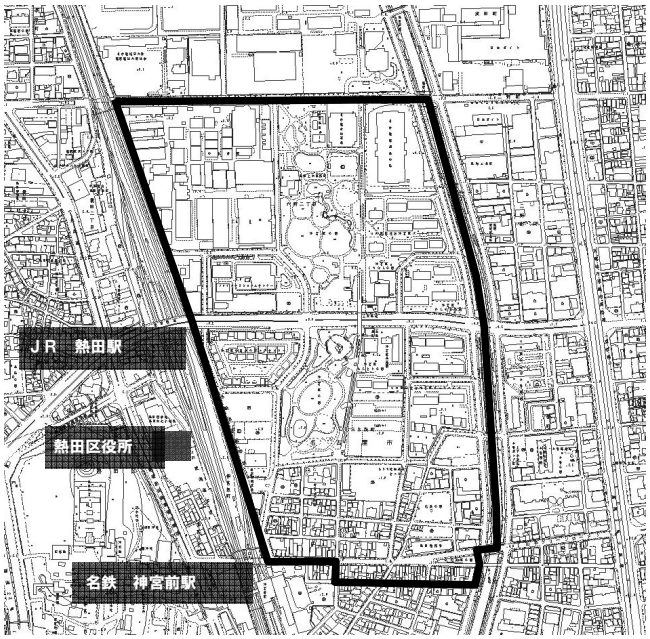


図 11-1　神宮東地区の位置

表 11-1　事業年表

1968 年 7 月	熱田神宮外苑㈱による開発構想
1977 年 1 月	公団、東洋プライウッド跡地 8.1ha 買収
1977 年 12 月	名古屋市基本構想の策定
1978 年 1 月	公団、日本車輌跡地 5.9ha 買収
1979 年 1 月	建設省、新制度モデル地区のひとつに神宮東地区を選定
1979 年 9 月	市、都市計画変更案承認（第１段階）
1979 年 12 月	神宮東地区、整備計画大臣承認
1980 年 3 月	市、公団から公園道路用地を取得
1980 年 3 月	公団、第一期住宅工事着工
1981 年 2 月	市、都市計画変更案承認（第２段階）
1981 年 6 月	市、公団から公園用地取得
1982 年 3 月	市、公団から公園用地取得
1982 年 6 月	市、日本車輌から公園用地取得
1982 年 10 月	市、日本車輌から公園用地取得
1983 年 4 月	第一期事業完成式典
1983 年 8 月	市、都市計画変更案承認（第３段階）
1998 年 3 月	住宅市街地整備総合支援事業完了
(2003 年 7 月	イオン熱田店オープン)

３．事業の内容

3-1　防災・不燃化

当初計画では、避難を想定する圏域人口は約65,000人と設定され、必要となる安全面積は約13ha（１人当たり２㎡）とされていた。このため地区公園8.7haを防災広域避難地の核として整備し、さらに児童公園等を配置するなど、安全な避難地確保を行うこととされた。

また、南北に伸びる形で地区公園が整備されるとともに、東西に伸びる広幅員道路の整備、ＲＣ造の中高層住宅群の建設により、住宅自体が不燃建物であることに加え、災害時の延焼防止帯としての役割も果たすこととなった。

3-2　総合的な住環境整備

団地設計の基本コンセプトは、「緑豊かな公園住宅地の形成」であり、都心に立地する団地としては、ゆったりとしたオープンスペースを有し、大規模な地区公園、緑道、児童公園、住棟間プレイロットといったオープンスペースの段階的構成とネットワーク化により、防災対策としての広域避難地と魅力ある住宅地形成といった要請に応えている。

施設計画においても、周辺に不足する利便施設（郵便局、歯科、内科、銀行、店舗）を団地内居住者のみではなく、広域的な利用者を対象としてセンターゾーンに整備された。

また、整備計画にもとづき、公団が用地を名古屋市および愛知県に譲渡し、ファインセラミックスの試験、研究開発、そしてＰＲを実施する（財）ファインセラミックセンターの誘致が実現した。

その他、スカイラインの形成、新堀川沿いの住棟壁面の壁面後退などの景観形成への配慮や、①分流式公共下水道の導入、②盛土上への植栽基盤改良、③雨水排水の貯留浸透方式の採用、④電力・電話配線の地中化、⑤有線情報管理システム、⑥コミュニティー意識醸成をねらったサイン・デザイン計画といった住環境整備の新しい試みも多くなされている。

さらに、住市総による基盤整備や住宅の集積との直接の相関関係は不明であるが、近年、地区の北西側に民間大規模商業施設が立地し、地区の生活利便性が格段に向上した。そして、商業施設の近傍に超高層の集合住宅を含む民間分譲住宅の建設も行われた。

このように、当初計画された住宅や公園、利便施設などを核として、時間経過とともにさまざまな開発が進み、単なる住宅地ではない、総合的な住環境整備が整った。

４．事業完了後の評価

4-1　防災・不燃化

これまで工場があった敷地に、不燃建築物の住

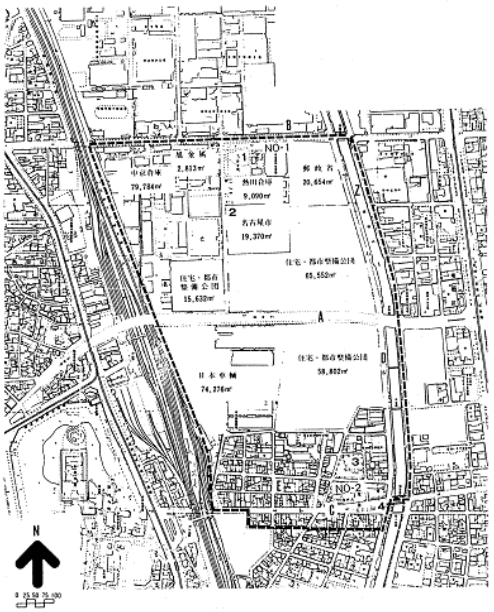


図　11-2　従前の状態

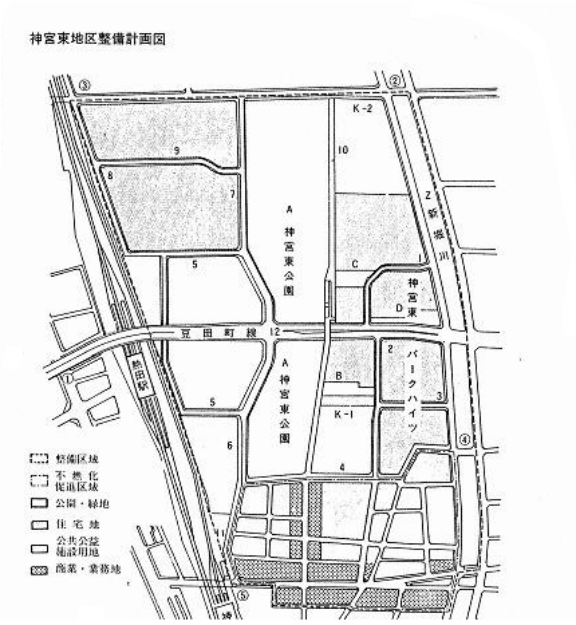


図 11-3　開発構想図

写真 11-2　事業完了後の光景

宅を建設し、あわせて広幅員道路や公園等を整備することにより、延焼防止帯が形成された。また、当初の計画時点で、避難経路として、新堀川が障害となることが予想されたため、本事業で橋梁幅員を広げ、スムーズな避難路の確保を行った。

また、地区公園 8.7 ha を中心とする公園を整備して避難地の確保を行うなど、市の懸案のひとつであった、都心南部の防災性の向上が具体化することとなった。

4-2　総合的な住環境整備

当地区の将来土地利用の方向性は、名古屋市基本計画の土地利用構想において、住宅地とされており、特定住宅市街地整備総合整備促進事業においても、前述のように総合的な住環境整備を目指すこととされていた。当地区の開発により、都心南部に一定規模の住宅地が形成され、都心に隣接する当地区において定住人口の向上が図られ、職住近接にも一定の貢献がなされたと思われる。

また、住宅市街地総合整備事業という、面的に整備を行う手法を用いることにより、住宅の整備と比較的大規模な公園などの一体的整備、車道のみではなく広幅員歩道（6～8m）の整備、研究所、地区センターへの商業施設誘致など、単なる住宅地ではない、総合的な住環境整備が実現された。

５．現状と課題

5-1　防災・不燃化

開発区域内は、防災・不燃化が進んだものの、神宮前駅周辺など、開発区域外については、建築物の更新・不燃化が進んでいるとは言えない状況も見受けられる。

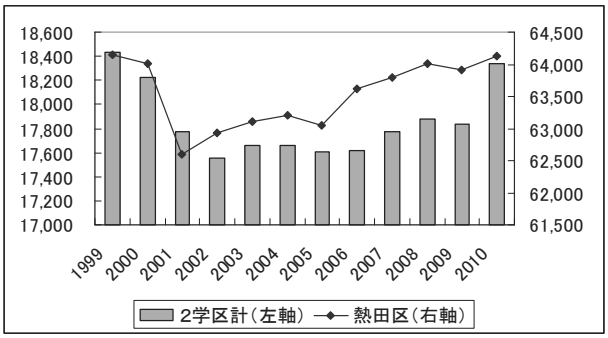
今後、不燃化を進めるとすれば、再開発等の手法による整備の検討も一方法ではないかと思われる。

5-2　総合的な住環境整備

開発が行われた時点において、屋外など一定のバリアフリー化は意識されていたものの、現在の視点で評価を行うと、中層住宅はエレベーター未設置であることや、屋外における数段の段差が残ることなど、急速に進行した高齢化社会に対し、万全とは言えない部分もでてきている。これらの改善には費用的な面だけではなく、居住しながらの工事が必要となることが課題となっている。

また、近隣にある新堀川の河川沿いも開発がそれほど進んでいるとは言えず、水際空間が有効に利用されているとは言い難い。

一方で、当初計画には含まれなかった地区北西の大規模商業施設開業にあわせ、その駐車場利用者による周辺道路の混雑がみられ、また、商業施設へ金山駅から歩く人がみられるようになったが、これらの交通量発生に対し、住市総事業完了後であったこともあり、大規模な道路整備などの基盤整備は行われなかった。



参考：神宮東 PH 周辺２学区と熱田区の比較

図 11-4　人口の変化

写真 11-3　神宮前駅周辺

写真 11-4　整備地域周辺の住宅開発

このように、一定の期間での基盤整備や開発は実施されたが、その後の開発や、開発にあわせた基盤整備の継続性、時代のニーズにあった再整備が課題と思われる。

【参考文献】

1)「神宮東パークハイツの計画・設計記録」（昭和 61.3 住宅・都市整備公団）

2)「神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業整備計画」（昭和 58.4 名古屋市、住宅・都市整備公団）

プロジェクト 12

浄心駅前地区の再開発

名古屋市住宅供給公社による地下鉄整備にあわせた駅前複合開発

事業名称　：浄心第一種市街地再開発事業、定住促進モデル住宅
場所　　：西区浄心一丁目
事業完了年：1989 年（第一種市街地再開発事業）、1991 年（定住促進モデル住宅）
事業主体　：名古屋市住宅供給公社
事業手法　：第一種市街地再開発事業、定住促進モデル住宅

写真 12 -1　浄心駅前再開発ビル

１．事業の背景と目的

美濃街道、岩倉街道などの旧街道にほど近い浄心地区は、名古屋北西部の交通の要所として繁栄し、明治以降もバス、市電等の交通ターミナルとして賑わいを見せた。1935 年前後には商店街が形成されたが、交通網の整備に伴い同地区のターミナル機能が低下し、あわせて商店街の役割も低下していった。

明治以降多くの工場が立地していた同地区は、戦災による被害が大きく、商店街も一部を残してほぼ消失した。戦災復興により広幅員街路の沿道に商店街が再整備されたが、自動車交通の増大や、1972 年のこの地区の市電廃止に伴い、次第ににぎわいを失っていった。

1977 年に地下鉄 3 号線が伏見から浄心まで延伸されることが決まったのを機に、この地区の 4 商店街は地域住民を含めた再開発協議会を結成し、浄心交差点北西角に残された市電車庫跡地の活用を中心とする街づくり活動を開始した。

協議会の要請で市が作成した車庫跡地を含む浄心地域総合再開発マスタープランにおいては、跡地と市バス車庫用地を含めた再開発を実施し、商業・文化・住宅で構成される複合施設の建設や、地区南側にある弁天通の歩道拡幅による緑道整備を基本構想としている。

再開発事業としては商業施設、社会教育センター等の利便施設を整備し、あわせて住宅供給を図り、地域防災機能を高めることを目的としている。

2. 事業の経緯

1972 年の市電廃止に伴い、活気を失っていたこの地区において、地下鉄 3 号線が伏見から浄心まで延伸されることとなったのを機に、1977 年 3 月に弁天町、江川端通、浄心、浄心本通の 4 商店街が地域住民を含めた再開発協議会を結成した。

浄心交差点北西角にある市電車庫跡地は、当時名古屋市交通局及び名古屋都市整備公社が所有し、地下鉄工事の事務所等に使われていた。再開発協議会では、研究及び計画策定のための地元資金を集めるとともに、名古屋市に車庫跡地を含む浄心地域総合再開発のマスタープランづくりを要請した。名古屋市は、商店街振興施策として商店街改造計画の策定に対し補助を行うこととなり、弁天通商店街が補助金を受ける組織になるとともに、改造計画作成委員会を組織し、再開発協議会のメンバーが参加する形で同委員会は 1979 年 8 月にスタートした。

1980 年 3 月に「浄心地区商店街改造計画」が取りまとめられ、市電車庫跡地と市バス車庫用地を含めた再開発事業の実施による商業・文化・住宅の複合核施設の建設と、弁天通の歩道拡幅による緑道の整備を基本構想として位置づけ、その後の再開発協議会並びに各商店街の活動指針となった。

1980 年 5 月の都市再開発法の一部改正公布により、地方住宅供給公社が市街地再開発事業の施行者となることが可能となり、同年 6 月に公社施行による再開発に向け、市・名古屋市住宅供給公社（以下「公社」という。）で協議が開始された。

1982 年 1 月市街地再開発事業が都市計画決定され、1984 年 1 月に第一工区の工事が着手された。翌年 7 月に名古屋西社会教育センターが開館し、それ以外の施設は、同年 12 月に完成した。

第二工区については、1984 年 9 月に店舗部分（1,700 ㎡）への出店者の募集を開始した。核店舗部分（1,400 ㎡）への応募があった 1 社に対し、地元の商店街などから大型店舗出店への反対運動が始まる一方、再開発事業の権利者からは、誘致要望が県・市に提出されるなどの状況となり、協議が続く中、1987 年 7 月に出店予定者側から辞退する結果となった。そこで地下 1 階および地上 1,2 階に予定されていた大型店の計画を変更し、地下 1 階に 500 ㎡未満の食品スーパーを誘致し、1,2 階は個別店舗とすることとした。

施設建設物については、1988 年 1 月に第二工区の工事が着手され、翌年 11 月に完成した。

一方、市電車庫跡地の西側街区は、交通局の事務所ビル及び市バス車庫として利用されていたが、1991 年、その一部に公社による定住促進モデル住宅（写真 12-2）が建設された。これは、市交通局の所有地に公社が地上権を設定し、賃貸住宅を建設したもので、建設にあわせて、市バス車庫が再整備されて現在の姿になっている。

表 12-1　事業年表

1977 年 3 月	浄心地区再開発協議会発足
1979 年 8 月	浄心地区商店街改造計画作成委員会発足
1980 年 3 月	「浄心地区商店街改造計画」作成
1980 年 5 月	都市再開発法の一部の改正する法律公布
6 月	公社施行による再開発にむけ，市・公社で協議開始
1980 年 12 月	名古屋市・公社による地元説明会
1981 年 11 月	地下鉄「伏見」～「浄心」開通
1982 年 1 月	市街地再開発事業都市計画決定
1983 年 10 月	事業認可縦覧公告
1983 年 10 月	施行規程及び事業計画縦覧
1983 年 11 月	施行規定 及び事業計画認可・公告
1984 年 1 月	第一工区着手
1985 年 7 月	名古屋西社会教育センター開館
1985 年 12 月	第一工区施設建設物工事完了公告
1988 年 1 月	第二工区着手
1989 年 11 月	第二工区施設建設物工事完了公告
1991 年	隣接西街区に定住促進モデル住宅建設

写真 12-2　西側隣接街区の定住促進モデル住宅

3. 事業の内容

3-1　施設建設物

再開発事業による施設建設物として、敷地の北側と南側に 2 棟の住宅施設を建設し北棟、南棟とし、その間に社会教育センターを設置している（図 12-1)。これにより、2 棟間の通風や日照の確保が図られ良質な住宅となっている。住宅は、1LDK から 4LDK まであり、南棟に 6 タイプ 75 戸、北棟に 9 タイプ 79 戸が整備されている。

店舗は、南棟・社会教育センター棟に 15 店舗、北棟に 18 店舗の計 33 店舗の区画割りを実施している。

駐車場は、南棟・社会教育センター棟に 24 台の平面駐車場と、北棟に 32 台収用のタワーパーキングが整備されている。また、駐輪場を 1 階に 27 台整備するとともに、自転車の乗り入れが可能なエレベーターの設定にあわせて、各階に駐輪場を設置している。

3-2　社会教育センター

16 区のうち西区と中村区のみが未整備となっていた社会教育センターについて、再開発協議会は地下鉄駅に隣接する立地条件の良さ等から、地域住民の理解が得られると考え、市に対し積極的に誘致を行い、整備実現に至った。

建物 1 階には商業施設が多く配置される、センターは 2 階中央に事務室を配置し、各室及び 3 階の体育館の管理ができる平面計画となった。床面積約 2,400 ㎡で、体育室、3 つの集会場、技術室、調理実習室、事務室等で構成されている。

3-3　公共空間

公共の利用を意図して、敷地内に幅員 5mの歩道状空地と約 350 ㎡の広場が確保されている。

3-4　隣接街区における施設等

西側隣接街区に、公社により 124 戸の賃貸住宅が定住促進モデル住宅として整備されている。再開発事業の終了から 2 年後に建設されているが、外観のデザインを再開発事業とあわせることにより、調和のある景観を生み出している。同建物には、市交通局や公社の事務所とともに、それぞれが 1 階に保有する床を店舗として貸している。

また、この賃貸住宅にも再開発事業区域内の分譲住宅と同様、自転車の乗り入れが可能なエレベーターが設置されているとともに、居住者用に 101 台の立体駐車場が併設されている。

3-5　工区分けによる事業推進

事業への同意に時間がかかるなか、早期開設の要請が強い社会教育センターを含む南棟を、先行的に整備するための方法として工区分けの方式が取られた(表 12-2)。

具体的には、南棟・社会教育センター棟の建設が予定されていた市電車庫跡地のみの敷地を第一工区として先行的に整備を進め、民有地を含む敷地を第

写真 12-3　従前の状況

写真 12-4　市街地再開発事業区域

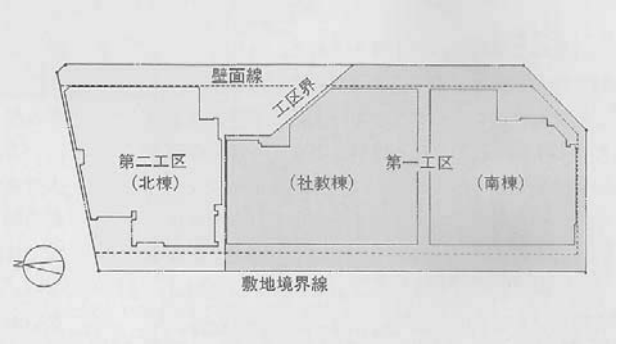


図 12-1　市街地再開発事業区域図

表 12-2　事業計画内容

	第一工区	第二工区	計
敷地面積(㎡)	約 3,400	約 1,800	約 5,200
建築面積(㎡)	約 2,400	約 1,200	約 3,600
延床面積(㎡)	約 13,700	約 11,000	約 24,700
建ぺい率	約 70%		
容積率	約 450%		
規模	地上 14 階 地下 1 階	地上 14 階 地下 1 階	
構造	SRC 造	SRC 造	

二工区として、土地所有者との協議に時間をかけながら事業が進められた。

4. 事業完了後の診断

4-1　地区内人口の動向

第一工区完了直後(写真 12-5)の 1986 年からの人口推移を見ると（図 12-2)、1997 年にかけて西区全体の人口が大きく減少している中、この地区を中心とする上名古屋、城西、児玉の 3 学区の人口の減少幅が小さいことがわかる。駅に隣接する利便性の高い場所に、再開発事業による分譲住宅 156 戸と、隣接街区における定住促進モデル住宅 124 戸の供給や、商業施設、社会教育センター等が整備されたことにより、この地区の魅力が高まったことが、人口の維持に貢献したと考えられる。

4-2　地域商業の活性化

当初計画されていた地下 1 階、1 階、2 階を一括で利用する大型店舗の誘致については、地元商店街の反対により断念せざるを得なかったが、1,2 階に個別店舗の面積を増やすとともに、地下 1 階には 500 ㎡未満の食品スーパーを誘致することで、集客力の低下への懸念に対応した。

開業後は、立地の良さもさることながら、再開発事業にあわせて進められた弁天通商店街の緑道整備などとともに地域の商業活性化に寄与している。

4-3　周辺地域における開発促進

浄心地区市街地再開発事業の都市計画決定告示と同年の 1982 年に「浄心地区市街地再開発事業基本計画」（図 12-3）が作成されている。同基本計画においては、当地区の再開発事業に加え、浄心交差点南東地区の再開発構想や弁天通商店街のショッピングモール整備構想についても記されている。そのうち、弁天通の歩道拡幅事業は、市街地再開発事業の取り組みと並行して進められるなど、この再開発を契機に、地域全体のまちづくりへの取り組みがなされたことは、評価されるべき点である。

写真 12-5　事業完了直後の写真（第一工区）

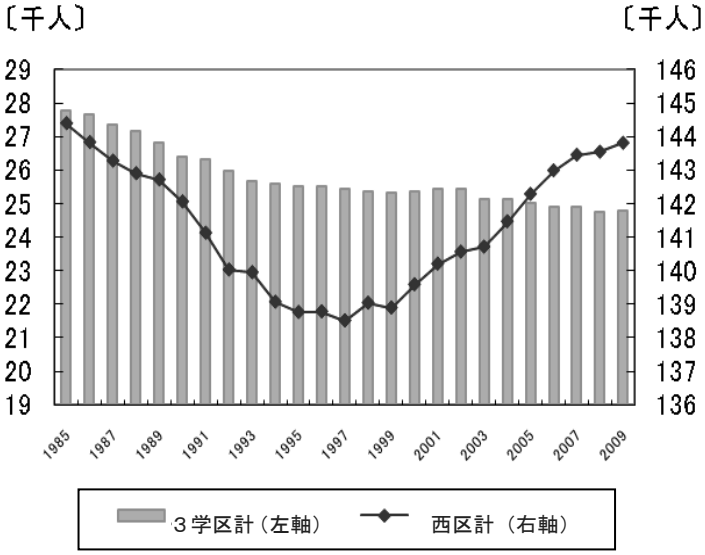


図 12-2　地区周辺３学区および西区人口の変化

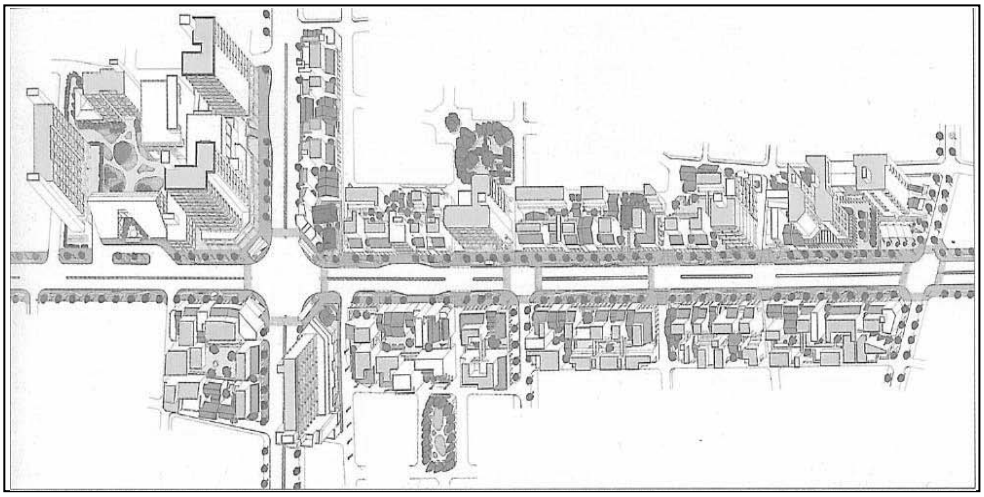


図 12-3　浄心地　　区市街地再開発事業基本計画

5. 現状と課題

5-1　歩道上の放置自転車など

地下鉄浄心駅前という立地もあり、駅利用者と当該建物の商業施設への来客による自転車が歩道上に多く駐輪されている。写真 12-6 と写真 12-7 は、2009 年 9 月 1 日の自転車放置禁止区域実施前後の状況を示している。放置禁止区域の実施により、自転車の放置が無くなったことがわかる。今後、歩道の整備により再開発事業敷地内と一体的な景観整備がなされる予定になっている。

一方、商業施設の広告については、地下鉄駅出口付近の目立つ場所にあることからからも、景観面からの配慮が望まれるところである。

5-2　店舗の状況

再開発事業に伴う店舗の整備から現在まで、比較的空き店舗率の低い状況で推移している。2008 年の書店の撤退を含めて、現在は 1 階の 2 店舗が空き店舗となっているが、2 階の店舗は事務所等としての利用も含めてすべて埋まっている状態である。

また、西側隣接街区の賃貸住宅棟 1 階の空き店舗を活用し、NPO による木曽川流域における物産販売の店舗として期間限定で活用された。

5-3　空地の状況

再開発事業による建物のシンボルともなるオープンスペース（写真 12-8）が整備された。中央には彫刻が設置され、ベンチを組み入れた植栽スペースがそれを取り囲む形で整備されている。

しかしながら自転車の駐輪が増え、シンボル的空間あるいは休憩スペースとしての役割など、本来の機能を果たせなくなってきたことから、自転車の進入をふせぐ柵が設置されている。自転車利用客のうち、地下鉄利用者と店舗利用者の区別が困難であることから、敷地内の駐輪を規制するのが難しい状況であるが、せっかくのスペースが利用されていないのは残念である。

5-4　市バス車庫

西側隣接街区にある市バス車庫は（写真 12-9）、現在約 100 台が駐車できるスペースがあり、ここから 15 路線のバスが運行されている。

賃貸住宅棟に隣接する立体駐車場の 1 階が市バスの車庫になっている。

写真 12-6　歩道上の自転車

写真 12-7　自転車等放置禁止区域実施後

写真 12-8　空地の状況

写真 12-9　市バス車庫

5-5　自転車駐輪場の整備

浄心交差点周辺が、2009 年 9 月 1 日から自転車放置禁止区域になったことにより、西側隣接街区の市バス車庫の一角にあった駐輪場（写真 12-10）の利用促進が図られた。1 階は交通局の駐車場で、2 階が 297 台収用の駐輪場になっている。10 月の日平均利用率は約 56%であり、高速道路高架下や歩道上に整備された定期利用の駐輪場 426 台とあわせると利用率は 6 割を超える状況となっている。

5-6　周辺街区の状況

西側隣接街区の公社による定住促進モデル住宅については、124 戸のうち 6 戸が空室であるが、うち 3 戸は入居手続き中であるとともに、希望階における空室待ちが 6 件あるなど、高い入居率を維持している。(2009 年 10 月時点)

賃貸住宅棟の北側に隣接して建設されている賃貸住宅居住者用の立体駐車場は 101 台のうち、13 台が空いている状況である。このことから居住者の高齢化や地下鉄駅に近い利便性と、賃貸住宅居住者の自動車保有率の関連が伺える。

北側隣接街区（写真 12-12, 13）においては、幹線道路沿いに 2 階建の建物が連坦しているとともに、街区内においても細街路に沿って住宅が立ち並んでいる状況である。駅に近いという立地特性などを生かし、敷地の共同化など土地の有効利用が図られることが望まれる地域であり、再開発事業の効果が波及することが期待される。

【参考文献】

1) 再開発・浄心，名古屋市建築局　名古屋市住宅供給公社，1990

写真 12-10　隣接敷地内の自転車駐輪場

写真 12-11　駐輪場の内部

写真 12-12　北側隣接街区の状況

写真 12-13　北側隣接街区の状況

プロジェクト 13

浜地区の防災まちづくり

都市計画事業ではない、防災性と住環境の向上を目指したまちづくり

事業名称　：住環境整備モデル事業（着手時）※現在は住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）
場所　　：港区浜一丁目、二丁目　他
事業完了年：2005 年
事業主体　：名古屋市
事業手法　：狭隘道路の整備　他

写真 13-1　事業着手前の浜地区（赤線：事業区域）

1．事業の背景と目的

浜地区は、名古屋市港区の地下鉄名港線築地口駅から名古屋港駅にかけての臨海地区に位置する密集市街地である。ここは 1903 年に竣工した埋立地で、名古屋港開港時から港湾関連施設の後背住宅地として市街化してきたが、港湾機能が外側の新たな埋立地（金城埠頭）へ移ったことにより、人口の流出や高齢化が生じ、整備・開発されない市街地として取り残された。住環境整備モデル事業(図 13-1)の着手（1986 年）以前において、同地区の区画道路は埋め立て当初より整備されているものの、その区画道路で囲まれたブロック（約 1.3ha）内の道路については狭隘な生活道路（計 11 本）しかなく、都市基盤施設の整備が著しく立ち遅れており、老朽化した木造住宅が密集している状況であった。

このような状況の浜地区は、1980 年、地区総合整備事業の築地口地区（現築地地区）として名古屋市基本計画に位置づけられ、その後、築地地区総合整

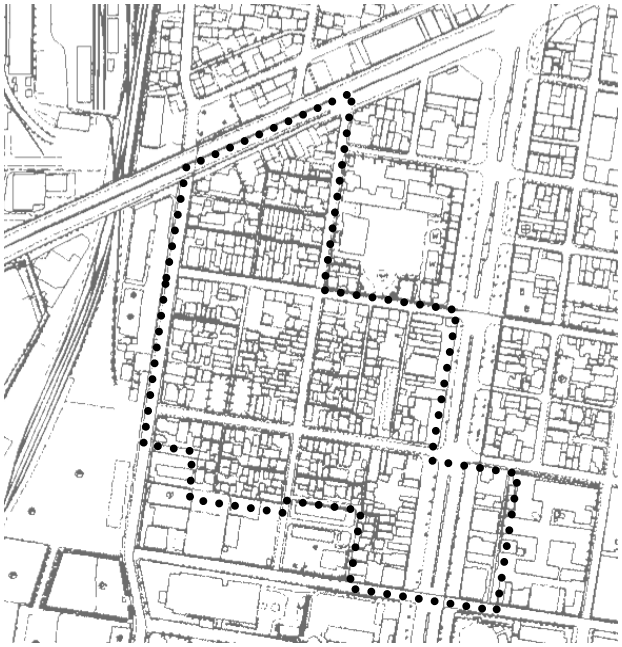


図 13-1　住環境整備モデル事業区域

備の一環として「情緒ある港を背景としたうるおいのある住宅地づくり」を目標に住環境整備モデル事業（現在の事業名称は、住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）面積約 7.1ha）の事業承認を 1986 年 7 月 12 日に建設省（現在、国土交通省）から得て、名古屋市建築局（現在、住宅都市局）の事業としてまちづくりを行うこととなった。

2．事業の制度と経緯

住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）とは、老朽住宅の密集、公共施設の著しい不足等により、居住環境の整備及び良質な住宅の供給が必要と認められる住宅市街地において、住宅事情の改善、居住環境の整備、老朽住宅の建替え等により、防災性の向上、公共の福祉に寄与することを目的とする国土交通省所管の要綱による補助事業である。

事業化において、住宅戸数密度（戸／ha）と換算老朽住宅戸数率（%）が一定の条件を満たす必要があり、このような地区において整備計画（国土交通大臣承認）、事業計画（国土交通大臣同意）を定め地方公共団体が事業を展開していく流れである。

当事業は、防災性と環境の双方の向上を目的とする事業であることから、補助対象となる整備メニューが表 13-1 のように豊富である。このようなことから地区の特性や自治体の創意工夫による様々な事業展開が可能となっている。浜地区においては、1983 年度に現地調査等を行っており、これによれば、図 13-2、表 13-2 のように老朽住宅が密集する市街地であった。1986 年度の整備計画承認以後、要綱事業であるメリットを生かし、整備計画・事業計画の変更を地元の意見を踏まえながら柔軟に行い、事業の推進を行ってきた。また、円滑な事業推進を行うため、コミュニティ住宅を事業の前段階である 1989 年度に整備し、事業により除却される老朽木造賃貸住宅の入居者など住宅困窮者への配慮も行ってきた。1997 年には、「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」が制定され、当浜地区をはじめ、同様の事業を行っている筒井地区など 5 地区が防災再開発促進地区として 1999 年に都市計画決定されている。2005 年度に事業完了に至り、総事業費（補助対象事業費）1,826,0591 千円、国庫補助金 953,444 千円であった。

表 13-2　事業承認時の地区状況データ

住宅戸数：403 戸
戸数密度：56.76 戸/ha
換算老朽住宅戸数：248 戸
換算老朽住宅戸数割合：61.53%

表 13-1　住宅市街地総合整備事業の主な補助対象

- ○　老朽住宅の買収除却費
- ○　公共施設の整備費
  道路、下排水道、緑地、児童遊園、集会場、防災施設　等
- ○　都市再生住宅の整備費（旧コミュニティ住宅の整備）
- ○　建物の共同化に係る費用の一部
  （調査費、設計費、共用部分等）

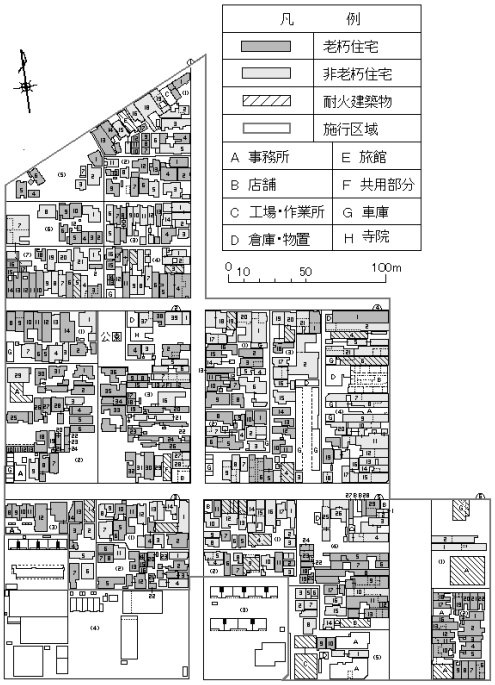


図 13-2　事業着手前の老朽住宅

表 13-3　事業年表

1983 年度	現地調査、建物調査
1984 年度	整備基本構想作成
1986 年度	住環境整備モデル事業整備計画承認
1988 年度	整備計画の変更
1989 年度	コミュニティ住宅の完成
1991 年度	整備計画の変更
1992 年度	コミュニティ道路の整備
1994 年度	整備計画変更、生活道路整備
1997 年度	整備計画変更、事業計画変更
1998 年度	事業計画変更、耐震性貯水槽の整備 事業再評価
1999 年度	防災再開発促進地区の指定、生活道路の整備
2000 年度	事業計画変更、コミュニティセンターの整備
2002 年度	整備計画変更、事業計画変更
2003 年度	事業計画変更、事業再評価
2004 年度	生活道路の整備
2005 年度	生活道路、ポケットパークの整備 （事業完了）

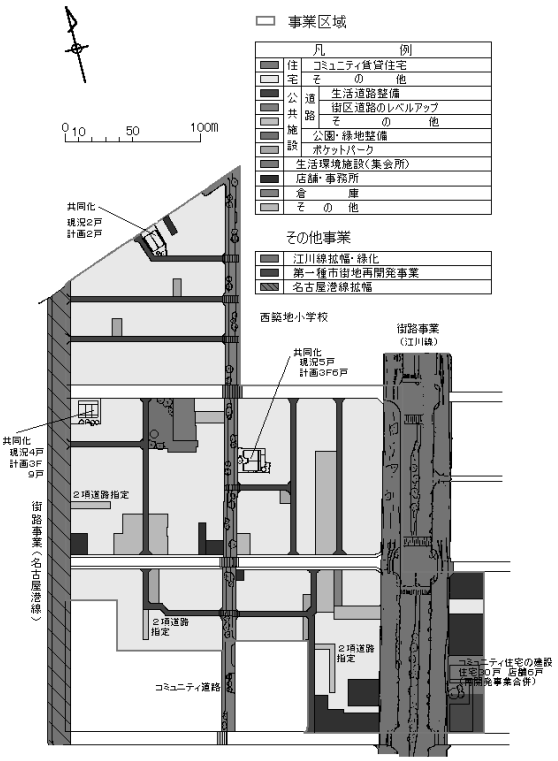


図 13-3　基本構想図

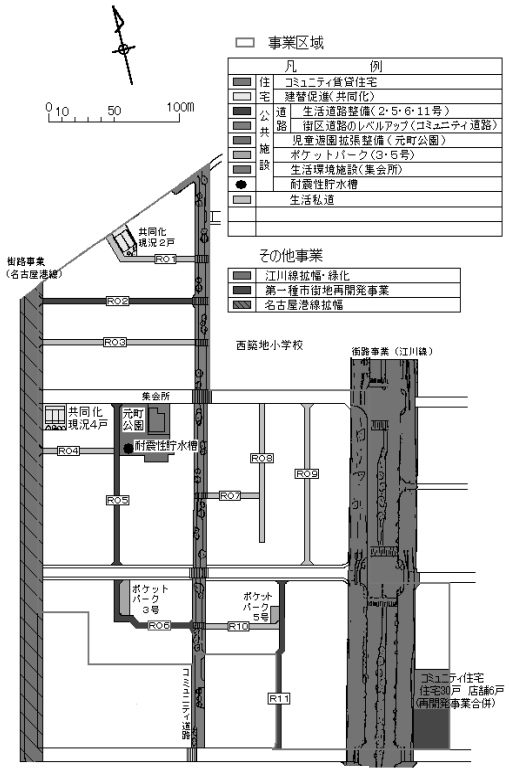


図 13-4　事業完了状況図

３．事業の内容

3-1　生活道路の整備

浜地区における生活道路の拡幅・整備については、都市計画道路ではなく要綱事業であるため、権利者の全員同意が前提であり、事業着手後もなかなか整備が進まなかった。このことからブロック内に１本、補助事業により幅員 4mの生活道路を整備するとして、優先整備道路の設定を 1997 年に行った。これら優先道路の整備に向け、地元調整・協議を重点的に行った結果、4 路線、延長 437mの整備に至った。生活道路整備に係る補助対象事業費は 733,288 千円、国庫補助金は 366,644 千円（3-3 で紹介するコミュニティ道路分も含む）であった。

3-2　コミュニティ住宅の整備

住宅市街地総合整備事業においては、事業による住宅困窮者のための賃貸住宅として、コミュニティ住宅（現都市再生住宅）の建設が認められている。

浜地区においても、1989 年度に「築地シティ住宅」として 12 階建ての住宅 30 戸（3DK20 戸、4DK10 戸）が建設された。地区内には住宅兼商店の老朽した建物もあったことから大臣認可により補助メニューにはない店舗 6 戸についても補助事業として住宅とともに建設されている（写真 13-2、3）。また、コミュニティ住宅の建設にあたっては、市施行の再開発事業である「築地第一種市街地再開発事業」と合併施行が行われた。なお、コミュニティ住宅の整備に係る補助対象事業費は 590,000 千円、国庫補助金は 352,381 千円であった。

写真 13-2　コミュニティ住宅整備前の写真

写真 13-3　コミュニティ住宅（写真中央）整備後の写真

3-3　ポケットパークの整備等

浜地区においては、当事業によりポケットパークと呼ばれる広場が、整備された生活道路沿いに 2 箇所整備された。そのうちの一つ（写真 13-4）は、住民とのワークショップを通じて公園設計を行っている。また、元々ある元町公園を当事業により拡張整備を行うとともに、耐震性貯水槽や西築地コミュニティセンターについても併せて整備することにより、地区の住環境と防災性双方の向上をめざした。さらに住環境の向上を図るため、地区の中央を縦断し、西築地小学校に接する幅員 9mの市道において、コミュニティ道路化（写真 13-5）も行われた。

また、生活道路やポケットパークの整備にあわせ、老朽住宅の買収除却を 27 戸（補助対象事業費 192,223 千円、国庫補助金 80,526 千円）行っている。

写真 13-4　生活道路整備とポケットパーク整備

写真 13-5　整備されたコミュニティ道路

４．事業完了後の診断

4-1　防災性の向上について

写真 13-6、7 のような生活道路の整備（狭隘道路の拡幅）は、幅員が 4mと狭いながらも避難のしやすさと防火性を高める上で有意義である。整備した路線の配置についても密集地内を縦断し、安全な避難が可能となる広幅員道路と両端で接道するように整備しており、災害時には効果が期待される。また、生活道路沿いにポケットパークを整備（写真 13-4）し、少しでも延焼遮断帯としての機能を高める工夫がされており、複数のメニューを組み合わせることができる当事業のメリットを引き出している。ただし、道路整備には約 20 年を要しており、整備の緊急性が求められている地区において補助事業として行ったことを考慮すると、もう少し整備期間を短縮できる手法がなかったのか検討の余地が残る。しかし一方で、要綱事業による事業展開では強制力がないことから、限界であったとも考えられる。

国の指標などでは、不燃領域率 40%以下の市街地では大火の危険性が指摘されているが、当事業区域は事業完了時約 40%で、補助事業により最低限の安全性が確保されている。そして、道路整備の効用で今後耐火建築物等への建替えが進んでいけば、さらに安全な市街地になると思われる。

写真 13-6　生活道路整備前の写真

写真 13-7　生活道路整備後の写真

4-2　住環境の向上について

地区における公園の面積は、1.3%から 2.1%と少ないながらもほぼ倍増となった。区画整理時の基準である 3%には及ばないものの、ガーデンふ頭緑道としての江川線（写真 13-3）やコミュニティ道路（写真 13-5）などとあわせ十分な緑を確保していると思われる。また、道路整備に伴う下水道の整備やコミュニティセンターの整備は、地区の住環境の向上に役立っている。

表 13-4　関連する他の補助事業

	事　業　名	築地第一種市街地再開発事業	街路事業（江川線）	街路事業（名古屋港線）
都市計画事業その他の事業との関係	事　業　年　度	1986～1996 年度	1984～2004 年度	1991～2004 年度
	区　域　面　積	0.50ha	1.26ha	0.65ha
	重　複　面　積	0.40ha	0.30ha	0.02ha

4-3　まちづくりの進め方について

浜地区の広域避難所である港北公園や港区役所を結ぶ江川線の拡幅が街路事業として行われた。地区内の防災性の向上と地区外への避難性向上を図った

このようなまちづくりは、災害時には相乗効果が期待され、防災まちづくりとして評価されるべきである。また密集市街地においては、狭小な敷地が多く見られ、これを解決するには建物の共同化・耐火化が有効である。このような視点で見れば、表 13-4 のように、事業区域内で市街地再開発事業を立上げ、防災まちづくりと連携できたことも特筆すべき点である。

さらに、補助事業間の連携だけではなく、補助事業として整備が行われなかった狭隘道路についても 2 項道路としての指定や、道路中心線測量を地元の同意を得ながら進めたことにより、居住者の状況に応じた建替えとそれに伴うセットバックによる安全性の確保が可能となった。土地区画整理事業などによる市街地の大改造ではなく、時間をかけて順次修復しながら地区の安全性・住環境性を高めていく事業が進められたことは、住民主体によるまちづくりの第一歩を歩んだといってよいだろう。事業、規制、誘導などの施策を取り入れながら、市民と協働でまちづくりを進める地区総合整備の区域に位置づけられていたからこそ、このような事業展開が実現したと考えられる。

５．現状と課題

浜地区においては、先述したように狭隘道路の 2 項指定により、ほぼすべての住宅で建替えが可能となった。これは道路沿いの権利者の合意に基づき建築審査会へ諮り達成された。しかし、2 項指定により道路中心線から 2mセットバックして建替えしても、後に塀や駐車場を設置するケースが他の密集市街地と比べ少ないとはいえず、実際、浜地区においても見受けられた。また密集市街地特有の問題として、狭隘道路と 4m以上の道路が接する角地の権利者と、狭隘道路に面した権利者間での諍いも見受けられる。

このような課題を抱えながらも、住民による、より良いまちづくりを持続的に行っていくには、まちづくりのルールづくりや住民同士によるチェック体制の構築、まちづくりを議論できる良好なコミュニティづくりが大きな課題である。

【参考文献】

1)　パンフレット「コミュニティを育むまちづくり」, 名古屋市建築局.
2)　パンフレット「ちょっとエキサイティング築地」, 名古屋市築地総合整備事務所, 1995.
3)　住宅市街地整備ハンドブック, pp. 1-138, 社団法人全国市街地再開発協会, 2009.
4)　浜地区事業完了報告書, 名古屋市市街地整備課.

プロジェクト 14

広小路線東部における不燃化促進

骨格避難路等沿道の不燃化による防災都市づくり

事業名称　：都市防災不燃化促進
場所　　：広小路線東部第二地区（千種区池下～東山公園）
事業完了年：2005 年
事業主体　：名古屋市
事業手法　：骨格避難路沿いの建物を耐火建築化

写真 14-1　広小路線（池下付近から東を望む）

１．事業の背景と目的

本市は名古屋城が築城された江戸時代以降、幾度かの大火により城下町の大半を焼失し、その経験から、広小路の拡幅による火除け地の確保や四間道の建設とその周辺の不燃化など、防災まちづくり上の対策が行われてきた。

1961 年には伊勢湾台風を教訓として災害対策基本法が制定され、総合的かつ計画的な防災対策として防火・準防火地域の指定や公園・道路の整備が進められた。このように各種防災に配慮したまちづくりが進められ、1979 年には、地震防災上緊急に整備すべき施設の整備計画として「防災対策緊急事業計画」を策定し、避難地、避難路等の都市防災施設を総合的に整備するとともに、その周辺の一部で不燃化を進めることにより、都市の防災構造化を計画的に推進することになった。この計画は 1991 年に「都市防災構造化対策事業計画」として拡充され、広小路線の東部が不燃化すべき場所として新たに指定された。その後、1997 年に「都市防災構造化計画」、2007 年には「防災都市づくり計画」として見直され、現在に至っている。

広小路線東部地区の不燃化促進事業が進められることになった「都市防災構造化対策事業計画」における不燃化の目的・考え方は、「避難地までの避難距離が 2ｋｍを超える部分を有する路線のうち、さらに安全な外周避難地へ通じる路線で、特に都市防災構造上重要な避難路については、避難者の安全の確保及び市街地大火の延焼防止のため、その沿道建築物の耐震不燃化を図る」とある。

千種区池下から東山にいたる広小路線の東部区間は、東山公園等の広域避難地に通じる避難路となっているが、道路拡幅や沿線建物の不燃化が進んでおらず、避難路としての安全性に不安を残していた。このような中、街路事業による道路拡幅とあわせ、沿線建物の不燃化を促進し避難路としての安全性の向上をめざし、また全地区が交通至便な商業地域であることから、魅力的で連続性のある商業空間の形成を目指して、広小路線東部地区（のちに広小路線東部第二地区へ統合）（図 14-1）と広小路線東部第二地区（図 14-2）として、それぞれ 1994 年、1996 年から不燃化促進が事業化された。

２．事業の制度と経緯

不燃化促進事業とは、避難路等の周辺において建築物を不燃化・難燃化することにより、大規模な地震等に伴い発生する火災に対して、住民の避難の安全性の確保と市街地における大規模な延焼の遮断・延焼を図ることを目的とした国土交通省都市・地域整備局の補助事業である。市街地大火の延焼を防ぐため、不燃領域率と焼失率の関係から、おおむね70％の耐火率(図 14-3 参照)を目指すものである。

名古屋市が補助の対象としているのは、

①高さ 7m以上でかつ 2 階建以上の耐火建築物または準耐火建築物

②建築物の敷地面積が 65 ㎡以上、または建築面積が 40 ㎡以上

③避難路に面した敷地に建築する場合、建築物が避難路に面する部分では、ベランダの設置、網入りガラスの使用等、落下物の防止対策を講ずる

を満たす建築物を建築もしくは建替えをする場合で、建築主が個人、中小企業者、公益法人などの場合、表 14-2 のように建築床面積に応じ、市が補助を行う。特に、敷地面積 200 ㎡以上の建築物を数人が共同して建築する場合は、30％程度補助率がアップされる。なお、宅地建物取引業者が建築する販売のための建築物（いわゆる分譲住宅の建設）は含まれない。

また、事業化を行う前に都市計画で高度地区を指定する必要があり、本地域においても 7mの最低限高度地区が指定されている。

なお、耐火率（含む準耐火構造）とは、(耐火構造＋準耐火構造×0.8）／（耐火構造＋準耐火構造＋耐火構造・準耐火構造以外の構造）である。

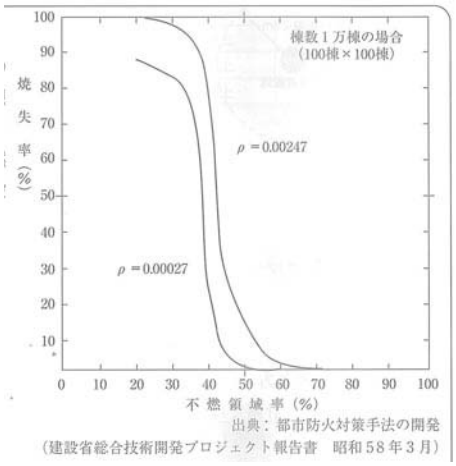


図 14-3　不燃領域率※と焼失率

※不燃領域率=空地率＋(1－空地率/100)×耐火率

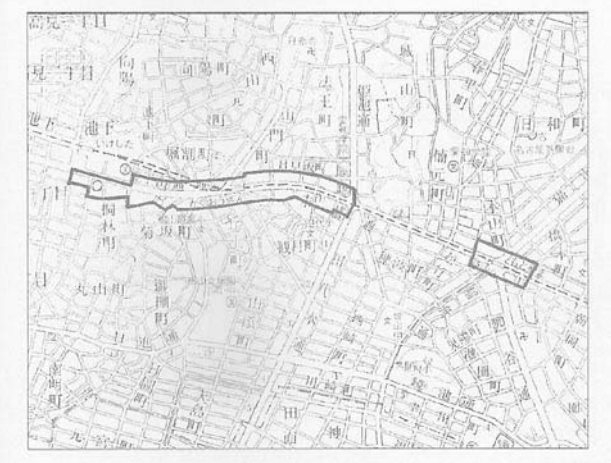


図 14-1　広小路線東部地区（当初）

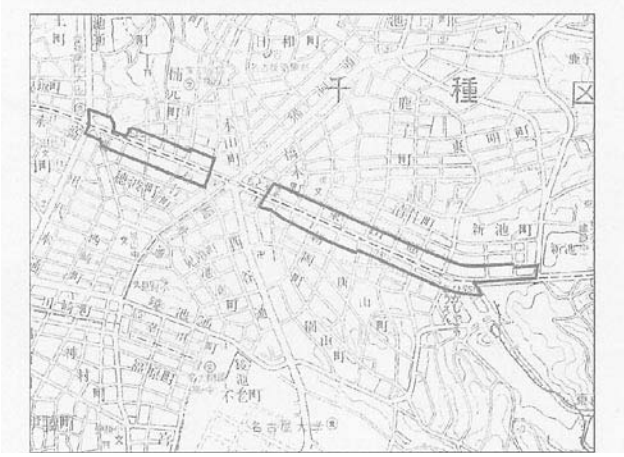


図 14-2　広小路線東部第二地区（当初）

表 14-1　事業年表

1975 年度	防災対策緊急事業計画の策定
1982 年度	神宮東地区事業化
1986 年度	広小路線地区事業化
1991 年度	都市防災構造化対策事業計画の策定
1993 年度	広小路線東部地区において防火地域・高度地区の指定
1994 年度	広小路線東部地区事業化
1996 年度	神宮東地区事業完了
1996 年度	広小路線東部第二地区において防火地域・高度地区の指定
1996 年度	広小路線東部第二地区事業化
1996 年度	都市防災構造化計画の策定
2004 年度	広小路線東部地区を広小路線東部第二地区に統合
2005 年度	広小路線東部第二地区事業完了
2006 年度	震災に強いまちづくり方針の策定

表 14-2　名古屋市における補助金額の例（建築面積と補助金額）

一般建築助成額表（耐火建築物）

a)対象床面積			b)金額	a)対象床面積			b)金額	a)対象床面積			b)金額
㎡以上		㎡未満	千円	㎡以上		㎡未満	千円	㎡以上		㎡未満	千円
	～	5	0	120	～	130	2,868	380	～	400	6,632
5	～	10	119	130	～	140	3,107	400	～	420	6,871
10	～	15	239	140	～	150	3,346	420	～	440	7,110
15	～	20	358	150	～	160	3,585	440	～	460	7,349
20	～	25	478	160	～	170	3,824	460	～	480	7,588
25	～	30	597	170	～	175	4,063	480	～	500	7,827
30	～	35	717	175	～	180	4,182	500	～	550	8,066
35	～	40	836	180	～	200	4,242	550	～	600	8,424
40	～	45	956	200	～	220	4,481	600	～	650	8,783
45	～	50	1,075	220	～	240	4,720	650	～	700	9,141
50	～	60	1,195	240	～	260	4,959	700	～	750	9,500
60	～	70	1,434	260	～	280	5,198	750	～	800	9,858
70	～	80	1,673	280	～	300	5,437	800	～	850	10,217
80	～	90	1,912	300	～	320	5,676	850	～	900	10,575
90	～	100	2,151	320	～	340	5,915	900	～	950	10,934
100	～	110	2,390	340	～	360	6,154	950	～	1,000	11,292
110	～	120	2,629	360	～	380	6,393	1,000 ㎡以上			11,651

共同建築助成額表（耐火建築物）

a)対象床面積			b)金額	a)対象床面積			b)金額	a)対象床面積			b)金額
㎡以上		㎡未満	千円	㎡以上		㎡未満	千円	㎡以上		㎡未満	千円
	～	5	0	120	～	130	3,648	380	～	400	8,436
5	～	10	152	130	～	140	3,952	400	～	420	8,740
10	～	15	304	140	～	150	4,256	420	～	440	9,044
15	～	20	456	150	～	160	4,560	440	～	460	9,348
20	～	25	608	160	～	170	4,864	460	～	480	9,652
25	～	30	760	170	～	175	5,168	480	～	500	9,956
30	～	35	912	175	～	180	5,320	500	～	550	10,260
35	～	40	1,064	180	～	200	5,396	550	～	600	10,716
40	～	45	1,216	200	～	220	5,700	600	～	650	11,172
45	～	50	1,368	220	～	240	6,004	650	～	700	11,628
50	～	60	1,520	240	～	260	6,308	700	～	750	12,084
60	～	70	1,824	260	～	280	6,612	750	～	800	12,540
70	～	80	2,128	280	～	300	6,916	800	～	850	12,996
80	～	90	2,432	300	～	320	7,220	850	～	900	13,452
90	～	100	2,736	320	～	340	7,524	900	～	950	13,908
100	～	110	3,040	340	～	360	7,828	950	～	1,000	14,364
110	～	120	3,344	360	～	380	8,132	1,000 ㎡以上			14,820

事業主体名		名古屋市	地区名	名古屋市全域	（縮尺）約 1/150,000　（方位） N
凡		広域避難地		避難施設周辺の不燃化	
		一次避難地		不燃化促進実施区域	
例		避難路		不燃化促進完了区域	

図 14-4　本市における不燃化促進実施位置図（2005 年時点）

３．事業の内容

3-1　広小路線東部地区

1994 年度に千種区池下から末盛交差点間及び本山交差点付近の広小路線約 1.3km の区間において、道路境界（拡幅線）からおおむね 30m の区域、面積 13.7ha にて事業化された。事業化時において耐火建築物 101 棟（建築面積 22,423 ㎡）、非耐火建築物 226 棟（建築面積 18,034 ㎡）、耐火率 55.4%であり、目標を計画戸数 70 戸、耐火率 80%とした。広小路線第二地区に統合される 2003 年度までの事業期間に 40 件の建築に助成し、助成金総額は 125,366 千円となっている。

3-2　広小路線東部第二地区

1996 年度に千種区末盛交差点から本山交差点西間及び本山交差点東から東山公園間の広小路線約 1.6km の区間において、道路境界線（拡幅線）からおおむね 30m の区域、面積約 10.6ha にて事業化された。事業着手時において耐火建築物 108 棟（建築面積 18,295 ㎡）、非耐火建築物 393 棟（建築面積 26,846 ㎡）、耐火率 40.5%であり、目標を計画戸数 99 戸、耐火率 70%とした。2005 年度までの事業期間に 88 件の建築に対し助成し、助成金総額は 330,612 千円となっている。

４．事業完了後の診断

4-1　防災性の向上について

本事業は、広幅員の道路に沿って一定の奥行きを不燃化することにより、延焼を遮断するとともに人々を輻射熱から守り、道路を避難路として機能させることが目的である。

こうした目的から事業を診断すると、広小路線東部地区は事業完了年度の 2003 年度末時点で耐火率が 72.4%、広小路線東部第二地区は事業完了年度の 2005 年度末時点で耐火率が 72.7%と 70%を超えている。不燃領域率が 70%以上で延焼の可能性がほぼなくなることが図 14-3 で示されており、その不燃領域率は空地があるほど耐火率より数値が高くなることから、耐火率で 70%を超えていれば延焼の危険性がないことが判断でき、防災上の目的は達成できたといえる。ただし、防災的に効果の高い建物の共同化については、補助率が高くなるものの、この補助を活用した例は見られなかった。

4-2　事業の進め方について

不燃化促進事業の補助金額は、表 14-2 にあるように決して低くはないが、この補助金により建替えを促すまでには至ってないと思われる。これは広小路線地区（図 14-4）において不燃化促進事業がなかなか進まないことからも明らかである。しかし一方で広小路線東部においては、道路拡幅の街路事業と一体的に進めたことにより効率よく耐火建築物へ

写真 14-2　広小路線（東山公園付近から西を望む）

写真 14-3　東山公園付近の商店（南側）

写真 14-4　東山公園付近の商店（北側）

の転換が行われたようである。最近は防災環境軸という考え方（図 14-5）のように、街路事業と建物共同・不燃化を一体的に進めることを国土交通省も進めているが、この東部区間はその先取りになった事例といってよいだろう。

4-3　商業地の形成について

不燃化促進事業を行った広小路線の沿線地区は、交通至便な立地条件や容積率が高いにもかかわらず分譲マンションの立地が比較的少ないようだ。これは、名古屋市の助成制度が分譲用マンションを補助対象外としたことが一つの要因と考えられる。結果として、写真 14-3 のように比較的間口の狭い雑居ビルや賃貸マンションが多く建設され、その１階部分は大半が商店となり、結果的に連続性ある沿道商業地の形成にある程度貢献したように思われる。また線的な連続性だけではなく、覚王山商店街など面的に広がる商業空間と一体的に商業地が形成されてきている地区もあり、名古屋東部の魅力形成に一役買っている。

５．現状と課題

千種区本山から東山にかけて、広小路線の北側では空地も目立っており、空地は月極駐車場や商店の駐車場、コインパーキングとして主に利用されている。路上駐車を無くすという視点から必要な駐車場が増えることは望ましく、また火災時の延焼を防ぐという視点でも、空地が増えれば不燃領域率が上がることになり望ましいといえよう。

反面、不燃化促進事業のもう一つの目的である避難時の安全性を考えると、空地部分においては熱を遮るものがなく、安全な避難路の確保という視点では望ましくないともいえる。本山から東山公園に至る広小路線から一本北側の町並みを見てみると（写真 14-5）、集合住宅の集積が見られ不燃化率も高く、一部に空地があっても不燃化帯として十分機能すると考えられる地区もある。しかしまた、広小路沿道から一歩入ったところで木造住宅の多いところもあり、このような場所の付近で広小路線沿道上に駐車場等の空地が増えるのは、防火対策上も問題といえよう。

図 14-5　防災環境軸イメージ

写真 14-5　広小路線北側の町並み

【参考文献】

1)　都市計画概要 2003, pp. 171-173,
名古屋市住宅都市局, 2003.

2)　震災に強いまちづくり方針「名古屋市防災都市づくり計画」, pp. 3-8, 54-60, 名古屋市都市計画課, 2007.

3)　都市防災構造化対策事業計画,
名古屋市都市計画課, 1991.

4)　都市防災不燃化促進事業パンフレット,
名古屋市耐震化支援室, 2009.

5)　都市防災実務ハンドブック, pp. 17-26,
ぎょうせい, 2005.

6)　国土交通省ＨＰ
(www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/tobou/bosaikankyojiku.htm)

プロジェクト 15

志段味ヒューマン・サイエンス・タウン

なごやサイエンスパークを核にしたまちづくり

事業名称　：志段味ヒューマン・サイエンス・タウン
場　　所　：守山区志段味
区域面積　：約 780ha
計画人口　：60,000 人
事業期間　：1988 年～
事業主体　：名古屋市
事業手法　：特定土地区画整理事業、サイエンスパーク事業、ガイドウエイバス志段味線事業

図 15-1　志段味ヒューマン・サイエンス・タウン　土地利用計画図

1. 事業の背景と目的

昭和 60 年代、高齢化、技術革新、高度情報化、国際化の急速な進展という社会情勢の中で、経済の活性化や雇用機会の増大を図り、都市活力を向上させることが大きな行政課題となっていた。

そこで、 都心から北東 10～15km 圏に位置する守山区の志段味において、都心への交通アクセスを改善し、地区の恵まれた自然・歴史環境を生かした良質な住宅地の形成するとともに、新しい研究開発を担う大学、企業の研究所、公的試験研究機関が集積するサイエンスパークを建設して新産業の創出、雇用の拡大、税収の増大を達成することが、1988 年 8 月、新基本計画の重要事業に位置づけられた。

2. 経緯

1980 年 5 月、「志段味まちづくり構想」で、「豊かな緑と水辺のあるまち」に志段味地区が位置づけられ、1983 年度「科学技術に関する懇談会」（通称学長懇）で、サイエンスパークという概念が名古屋で紹介され、1987 年 3 月、「名古屋市産業振興懇談会」による「産業活性化計画」で、東部丘陵地におけるヒューマン・サイエンスパーク（人間と科学技術が調和した 21 世紀の新しいまち）の建設が提言された。

この間、1984 年 3 月には吉根地区の土地区画整理組合が設立認可されている。

1988 年 2 月、名古屋市基幹公共交通網調査委員会答申で、ガイドウエイバス志段味線がデュアルモード方式鉄軌道系の整備路線に位置づけられた。

同年 6 月、「名古屋市新基本計画」で土地区画整理事業とヒューマン・サイエンスパークの建設が一体となった市街地開発の「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン」という重点事業が打ち出され、1989 年 3 月には、志段味地区が東海地域研究学園都市構

想において、名古屋東部丘陵研究学園都市重点整備地区に位置づけられた。

1990 年 6 月、大曽根から志段味地区を連絡するガイドウエイバス志段味線が事業採択された。

1992 年 9 月には下志段味地区の土地区画整理組合が、1993 年 9 月には上志段味地区の土地区画整理組合が設立認可され、続いて、1995 年 12 月に中志段味地区の土地区画整理組合が設立認可された。

1996 年 2 月、軌道法に基づきガイドウエイバス志段味線が建設着手され、2001 年 3 月に開業した。

同年 11 月には産業技術総合研究所中部センターが開館し、翌年 4 月にクリエーション・コアなごやも開館した。同年にはテクノヒル名古屋における企業立地の受付も開始され、サイエンスパークの輪郭がいよいよ具体的になってきた。

1997 年 3 月には「庄内川水と緑のふれあい回廊」研究会が設置され、この中で当事業区域とその周辺を含む区域をめぐる健康回廊として、歩行者自転車の周回ルートが提案された。

2006 年度から、新世紀計画で提示された「循環型環境都市」という都市イメージの実現のため、自然エネルギーの活用、省エネルギーの推進を図ったエコビレッジ志段味（循環型社会対応住宅）事業が展開されている。

3. 事業の内容

3-1　特定土地区画整理事業

事業区域は西から吉根、下志段味、中志段味、上志段味の 4 地区より構成され、総面積 758ha、計画人口は全体で 6 万人と想定されている。

土地区画整理の換地設計に際し、サイエンスパーク建設に必要とされる用地をあらかじめ地区内に分散配置し、古墳などの史跡を残しながら街路設計や学校や公園を配置し、さらに幅員 12m総延長 4,582 m（東西方向）と幅員 8m総延長 596m（南北方向）の自転車歩行者専用道路を、地区内に配置している。

総事業費は約 1,750 億円（2005 年度積算価格）。道路率は平均で約 21%、公園緑地率は約 5%、また集合農地地区は約 3%となっている。

土地区画整理事業の平成 22 年度末における進捗（見込み）については、吉根地区は完了、下志段味地区は約 91%の進捗、中志段味地区は約 13%の進捗、上志段味地区は約 57%の進捗となっている。

3-2　なごやサイエンスパーク事業

公的研究機関の集積を図るＡゾーン、大学・研究機関等の誘致を図るＢゾーン、研究開発型企業立地を図るＣゾーン、そして産業化支援・産業技術交流を図るふれあいゾーンの４ゾーンに機能集積を図っている（図 15-2）。

ゾーン別の立地施設の進捗状況を表 15-2 に示した。特にＡゾーンの先端技術連携リサーチセンター内には、中小企業への波及を意図したプラズマ技術産業応用センターが、またサイエンス交流プラザには、起業を促すインキュベータールームが設けられている。なお、Ｃゾーンのテクノヒル名古屋では企業誘致がほぼ完了した。

表 15-1　事業年表

1980 年 5 月	「志段味まちづくり構想」の決定
1983 年	「科学技術に関する懇談会」でサイエンスパークの紹介
1984 年 3 月	吉根地区土地区画整理組合設立認可
1987 年 3 月	「産業活性化計画」でサイエンスパーク建設提言
1988 年 2 月	名古屋市基幹公共交通網調査委員会でガイドウエイバス志段味線の答申
同年　6 月	志段味ヒューマン・サイエンス・タウンを名古屋市新基本計画の重点事業に位置づけ
1989 年 3 月	名古屋東部丘陵学園都市重点整備地区に位置づけ
1990 年 6 月	ガイドウエイバスシステム志段味線事業採択
1992 年 9 月	下段味地区土地区画整理組合の設立認可
1993 年 9 月	上段味地区土地区画整理組合の設立認可
1994 年 4 月	「名古屋ガイドウエイバス株式会社」設立
1995 年 12 月	中段味地区の土地区画整理組合が設立認可
1996 年 2 月	ガイドウエイバスシステム志段味線建設着手
1997 年 3 月	「庄内川水と緑のふれあい回廊」研究会設置
1997 年 5 月	研究開発センター開館
1999 年 11 月	先端技術連携リサーチセンター開館
2001 年 3 月	ガイドウエイバスシステム志段味線開業
2001 年 11 月	産業技術総合研究所中部センター開館
2002 年 4 月	クリエイション・コア名古屋開館
2002 年 8 月	テクノヒル名古屋立地企業受付開始
2004 年 5 月	サイエンス交流プラザ開館、志段味図書館開館
2006 年	エコビレッジ志段味事業の開始

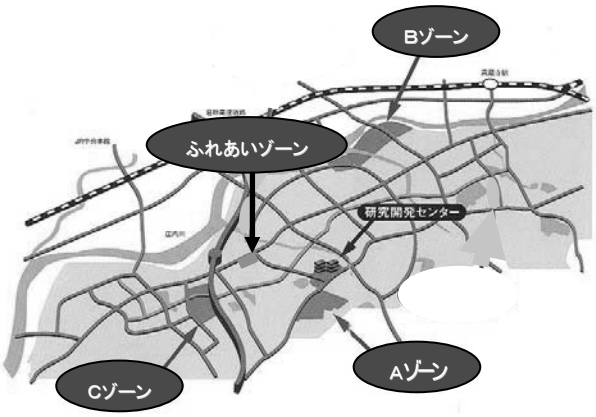


図 15-2　なごやサイエンスパークのゾーン

表 15-2　ゾーン別進捗状況

ゾーン	主な施設	計画敷地
Aゾーン 公的研究機関の集積	・サイエンス交流プラザ ・研究開発センター ・産業技術総合研究所中部センター ・先端技術連携リサーチセンター ・クリエーション・コア名古屋	14ha
Bゾーン 大学・研究機関等の集積	誘致活動中	11ha
Cゾーン （テクノヒル名古屋） 研究開発型企業集積	世紀東急工業㈱、医療法人善樹会なごや健康未来研究所、ビーティーティー㈱、(有)ヤマタケはじめ２０社	9.8ha (9.687 ha 決定済み)
ふれあいゾーン 産業化支援・産業技術交流	検討中	0.5ha

3-3　ガイドウエイバス

志段味ヒューマン・サイエンス・タウンに関連して発生する交通需要に対応するため、高架専用区間も走るデュアルモード方式の新しい公共交通機関であるガイドドウエイバスシステムが、日本で初めて大曽根～志段味支所間に導入された（写真 15-1, 2）。

総延長は約 11.3km、内高架専用区間は約 6.8km で、総事業費は約 3758 億円である。一般公募により「ゆとりーとライン」と愛称がつけられ、2001 年３月に開業した。

運行系統はサイエンスパーク経由を含めて５系統あり、朝のピーク時は約 3～4 分間隔、夕方のピーク時は約 5 分間隔で運行されている。

なお、専用区間は「名古屋ガイドウエイバス株式会社」が運営している。

2001 年 3 月 23 日の開業以来、2005 年 4 月 14 日には乗車人員 1,000 万人、2008 年 5 月 17 日に乗車人員 2,000 万人を達成し、現在の乗車人員は日平均 9,700～9,800 人である。

写真 15-1　高架専用区間のガイドウエイバス（地区外）

写真 15-2　一般道路上のガイドウエイバス（地区内）

3-4　歴史の里の整備

守山区には市内に残る約 200 基の古墳のおよそ半分があり、とりわけ上志段味地区の河岸段丘には、4 世紀から 7 世紀に築造された国史跡白鳥塚古墳や志段味大塚古墳など貴重な古墳が数多く残っている。

こうした史跡を保存活用し、「歴史の里」として整備することが、名古屋新世紀計画で位置づけられ、2007 年に白鳥塚古墳地区の用地が取得され、構想の具体化が進められている（図 15-3）。

図 15-3　「歴史の里」整備構想図

4. 現在までの評価

4-1　住宅地の形成

①居住人口の増大

現在、区域内における居住人口は約 25,000 人。計画人口にはまだ到達していないが、土地区画整理事業の進展に伴ない順調に人口が増大している。

1998 年から 2007 年の守山区における 10 年間の人口変化を見ると、区内では人口減少地区があるものの、志段味地区の人口増加が顕著で、守山区全体としては、市全体の 4%増を上回る 8%増となっている。

②住宅市街地の環境

区域の大半は住宅系用途地域に指定され、そこでは戸建て住宅の立地(写真 15-3)が進んできている。しかし、各世帯に２台の自家用車は今や普通の光景ともなっており、敷地規模によっては、写真 15-4 のように、第１種低層住居専用地域（建蔽率 40%、容積率 80%）における分譲住宅地であるものの、「緑」がほとんど確保できない状況が出現している。

他方、区画整理事業は白鳥塚古墳など古代の歴史資産を保存しながら進められており、「歴史の里」構想の具体化を始め、住宅市街地と調和した歴史的環境の整備が待たれている。

また、サイエンスパークの形成をめざし、比較的狭い範囲で準工業地域に加え研究開発地区そして地区計画が指定されているため、周辺の住宅地とは明確に区分されて、研究開発型企業が集積している。ある意味で、工業系のミクロ純化、地区全体で住工のマクロ混在の市街地が実現している(写真 15-5)。

③商業利便性の向上

土地利用計画図(図 15-1)のような商業地の形成はいまだ途上段階にあるといえるものの、吉根地区では 2000 年 3 月に大型商業施設（床面積：27,291 ㎡）が既に営業しており、地域の中心的な商業地が形成されている。

写真 15-7　大規模小売店舗（吉根地区）

写真 15-3　分譲住宅地（吉根地区）

写真 15-4　駐車場に占有された屋外敷地

写真 15-5 上　テクノヒル名古屋の企業（研究開発地区）
写真 15-5 下　隣接の住宅（第１種低層住居専用地域）

④自然環境の保全

区域は周囲を庄内川、小幡緑地、森林公園、東谷

山フルーツパークに囲まれており、もともと自然が豊かな環境にある。

土地区画整理事業は、区域内の平池、風越池、安田池、大久手池、新池、馬舟池、石拾池などのため池や古墳群の多くを保全しながら実施されており、区域の公園・緑地面積の割合は５％で、集合農地区を含めると 9%を実現している。

⑤交通アクセスの向上

ガイドウエイバスの導入により、サイエンスパークから名古屋都心の栄までの市バスによる所要時間は、従来より 10～20 分程度短縮された。

また区域内には歩行者・自転車の専用道路が事業の進捗にあわせて一部整備されているが、沿道の住宅密度も余裕があることや、ネットワークとしては未完成ということもあり、目下のところ利用者は少ない。（写真 15-8）

4-2　都市活力の強化

①ヒューマンサイエンス新産業の創出

独立行政法人理化学研究所バイオ・ミメティックコントロールセンターを誘致し、1997 年 5 月、研究開発センター理化学研究所が開館した。そして本市の北区にあった名古屋工業技術研究所が移転し、独立行政法人産業技術総合研究所中部センターが開設されている。

また、ベンチャー企業の進出をねらいとしたサイエンス交流プラザのインキュベータールームは、現在ほぼ満室状態である。しかし、ヒューマン・フロンティア・サイエンスという分野のみにこだわった研究開発機能の集積や企業立地の促進は、分野を限定するほどにその実現は困難といえよう。

そして、区域内に立地している研究機関や企業相互間での交流・連携はさほど活発という状況にはなく、住宅地としての質と、こうした研究開発機能立地との因果関係は、今のところ不明瞭である。

②雇用機会の増大

全市の事業所数は、1996 年から 2007 年にかけて 15%減、これに対し守山区全体の事業所数は、11%減である。従業者数は、全市の 8%減に対して 3%減となっており、減少の程度は相対的に小さい。

また、Cゾーン（吉根地区）のテクノヒル名古屋では企業立地がほぼ完了し、現在20社が営業している。その内、5社が市外から移転してきた企業で、雇用機会の純増に貢献しているといえよう（写真 15-10）。

5. 現状と課題

5-1　土地利用計画の実現

商業地の形成については、吉根地区で大規模施設が立地したことを除き、その他の地区では、このプロジェクトが未だ事業継続中ということ、地域の現在の居住人口が計画人口に達していないことなどもあり、当初想定していた地区中心的な商業地の形成には今のところ至っていない。一方、公共施設の配置は一部変更があったものの、緑地・公園などはおおむね計画（図 15-1）通りに整備されており、住宅も指定された用途地域に対応して立地してきている。

写真 15-8　歩行者自転車専用道路

写真 15-9　産業技術総合研究所中部センター

写真 15-10　テクノヒル名古屋の立地企業

5-2　サイエンスパークの発信力

「志段味ヒューマンサイエンスパーク」という名称で当初スタートしたこの事業は、現在、名称のうち「志段味」はより高い知名度ということで「なごや」に変更された。そして、ヒューマンサイエンスという理念のもとに先端科学技術の振興と新産業の創造という方針は堅持されつつも、名称から「ヒューマン」という表現がなくなり、現在は「なごやサイエンスパーク」という名称になっている。

また、研究開発機能を5つのゾーンに集積するとしていたが、研究機関や開発型企業の立地に関わるその後の情勢判断から、4つのゾーンに縮小され、その中で、

ふれあいゾーンについては整備内容が検討段階にあり、基礎研究の中核施設になる大学・研究機関のBゾーンへの誘致も検討段階にある。

5-2　自然環境への配慮

2005 年に開催された愛・地球博に合わせて、著名な芸術家の荒川修作氏の構想に基づく志段味循環型モデル住宅が４棟建設された（図 15-11）。企業の協力も得て自然エネルギー活用、省エネルギー、雨水利用など環境に配慮が施された住宅である。現在では賃貸住宅として 7 世帯が居住している。当時から、面白い、革新的、住みにくいなど様々な意見が取り交わされたが、ともかくも挑戦的な住宅で、環境配慮へのメッセージを強烈に発した試みであった。

その後、こうした試みを引き継ぎ、循環型社会に向けた住宅整備のきっかけになるものとして、中庭やビオトープのある「エコビレッジ志段味」事業として（図 15-12）、下志段味地区の 3.1ha の敷地に平成 23 年度の完成をめざして、200 戸の集合住宅の建設が進められている。

5-3　広域との交通アクセス改善

東名高速道路の守山パーキングエリアに、ＥＴＣ利用を前提にしたスマートインターチェンジの建設が検討されている。実現すれば、名古屋空港やセントレアなど広域的な道路交通アクセスが向上する。

また、これまで市営バスと異なる料金制度（距離帯制）が適用されていたガイドウエイバスについては、2009 年 10 月 1 日から平面走行区間の料金が市営バスと同じ均一制になり、また敬老パスの利用も可能となった。運行頻度が少ないという課題があるものの、移動性が改善されてきている。

5-4　地域の魅力

志段味に移り住む魅力について、2008 年 3 月にインターネット調査が実施されている 9)。これによると、人々は志段味に対して豊かな自然を感じられるという印象を持っているようである。しかし、一方で、暮らすまちとしては、日常の買い物が便利である、治安が良い、公共交通が利用しやすいことを望んでおり、全体としては結果的に、志段味に移り住む魅力を感じていない人のほうが多く、とりわけ日常生活を優先する 20 代の女性にとっての魅力が低い結果となっている。

図 15-11　志段味循環型モデル住宅

図 15-12　中庭のあるエコビレッジ志段味のイメージ

【参考文献】

1)「東海リサーチ・リンケージ便覧」　東海地域研究学園都市構想推進連絡会議 中部経産局　1996.1

2)「産業活性化計画」名古屋市産業振興懇談会 名古屋市 1987.5

3)「名古屋新基本計画」名古屋市 1988.8

4)「名古屋まちづくりプロジェクト集」名古屋都市センター1997.4

5) 志段味ヒューマン・サイエンス・タウン整備計画 1997.5

6) 庄内川中流域整備計画検討調査　名古屋都市センター 1998.3

7)「名古屋新世紀計画」名古屋市　2000.10

8)「都市計画概要 2003」名古屋市住宅都市局　2003.3

9)「志段味地区におけるまちの将来像に関する調査研究Ｎｏ.0079　」平成１９年度名古屋都市センター研究報告書　2008.3

10)「居住、研究開発、商業業務、文化などの機能が調和したヒューマン・サイエンス・タウンを目指して：吉根特定土地区画整理事業」区画整理　社団法人街づくり区画整理協会 2008.12

プロジェクト 16

ナディアパーク

栄地区に新たな拠点を創出した複合商業施設の整備

事業名称　：ナディアパーク（NADYA PARK）
場所　　：中区栄３丁目１８－１
事業完了年：1996 年
事業主体　：名古屋市、株式会社国際デザインセンター、三菱 UFJ 信託銀行株式会社
事業手法　：公有地信託制度

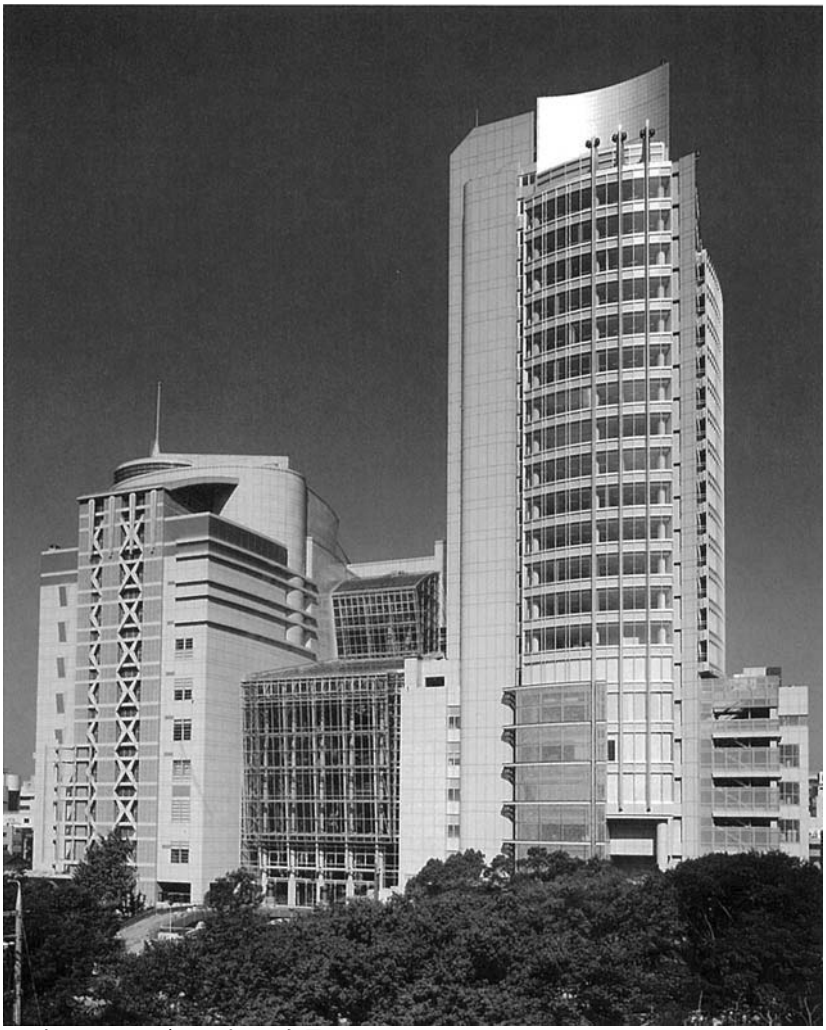


写真 16-1　ナディアパーク全景

１．事業の背景と目的

本事業は、1988 年に移転した市立中央高等学校跡地を有効利用し、世界デザイン博覧会に関連し発表された『デザイン都市宣言』に盛り込まれた国際デザインセンターと、青少年文化センターおよび商業・業務施設を整備したプロジェクトである。

この事業地は都心に残された数少ない大規模な市有地で（図 16-1）、中央高校の移転後は区役所や郵便局の仮営業所となっていた。しかし、利用者は少なく周辺地区の治安が危惧されていたため、隣接する矢場公園と一体となり、まちの賑わいづくりに貢献するような土地の有効活用が望まれていた。

そこで開発のテーマとして、「これからの名古屋の都市生活をデザインする文化・産業・アミューズメントの情報、交流の場の創出」を掲げられ、デザイン都市名古屋の要としての機能創出が期待された。

公共施設の青少年文化センターは若者の芸術文化活動の拠点に、国際デザインセンターはあらゆるデザイン創造活動を支援する拠点となることが目標とされた。そして、これら2つの拠点施設と一体となった商業・業務・アミューズメントといった民間施設を、公有地信託制度の活用により誘致し、地域の活性化が実現されていくことが狙いであった。

２．事業の経緯

2-1　開発基本構想

長期総合計画の名古屋市新基本計画(1988-2000年)において、市立中央高校移転後の開発基本構想について次のような方針が立てられた。

①名古屋大都市圏の商業・業務・情報等の中心地として高次都市機能の集積と土地の高度利用をめざす。

②魅力ある都市景観の形成をはかるとともに、文化・芸術・娯楽などの施設の配置を計画的に誘導し、国際的な都市文化の拠点として魅力と賑わいのある多様な交流空間の形成をめざす。

③まちづくりの手法として、公有地信託制度の活用、事業コンペ方式の適用など、民間の持つ創意・活力を導入したまちづくり方策の積極的な活用に努める。

2-2　土地信託事業計画等提案競技

開発基本構想を踏まえ、美術館、科学館、音楽ホールがあり文化的拠点ともいえる白川公園地区と都心商業地の栄地区を結ぶ中間地点という立地を活かし、「これからの都市生活をデザインする文化・産業・アミューズメントの情報・交流の場」をテーマに、地域活性化拠点として開発を進めることとなった。そこで、若者の芸術文化活動拠点となる「青少年文化センター」とデザイン創造支援拠点となる「国際デザインセンター」の整備と、これらと一体的となって地域の活性化に寄与する商業・業務・娯楽など民間施設の導入を図ることとし、民間施設側(ビジネスセンタービルという)の建設にあたっては、民間活力で市有地を有効活用する土地信託制度を、本市で初めて導入することとなった。

1991年８月、計画提案と事業受託する信託銀行を決めるために「中央高校跡地開発土地信託事業計画等提案競技」(表 16-2)が実施され、その結果、三菱 UFJ 信託銀行株式会社の案が採用された。

2-3　土地信託制度の仕組み

土地所有者である名古屋市は、三菱 UFJ 信託銀行株式会社に土地を信託し、三菱 UFJ 信託銀行株式会社は、自己の調達資金により事業の企画、建物の設計・建設、テナント誘致から運営管理までを行い、30 年間の信託期間終了後、名古屋市に土地・建物を返還する。賃貸による収入は、諸経費・借入返済金・積立金等を差引いて名古屋市に配当される。

2-4　建築設計

実施設計にあたって、ビル本体は名古屋市建築局からの発注、公園及び連絡する歩道橋は農政緑地局からの発注と別々であったが、提案競技で採用された公園と一体化したプランに基づいて設計が進められた。

また、都市計画法に基づく特定街区が指定され、有効空地(屋外有効空地・屋外デッキ・アトリウム)、公共駐車場(B2F～B4Fの自走式駐車場)及び文化・教育・福祉等に寄与する施設(展示室・ホール等)の設置及び周辺

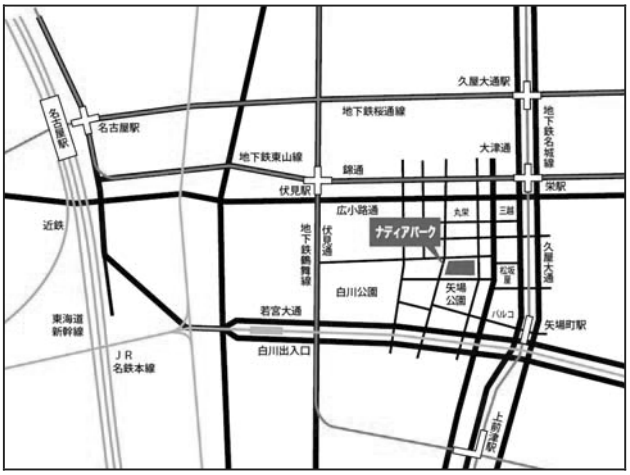


図 16-1　ナディアパークの位置

表 16-1　事業年表

1990 年	開発基本構想策定
1991 年 8 月	「中央高校跡地開発土地信託事業計画等提案競技」の実施
1992 年	土地信託契約の締結
	建築設計に着手
	環境影響評価手続き開始
1994 年 3 月	工事着工
1996 年 10 月	建物竣工
1996 年 11 月	オープン

表 16-2　提案競技における主な諸条件

＜計画目標＞
- 公共公益施設と一体となる地域の活性化拠点の創出
- 栄地区と白川地区を結ぶ回遊ネットワーク拠点の創出
- シンボルとなる個性あふれる斬新な都市空間の創造
- 若者が楽しめるアミューズメント空間の創出
- デザイン拠点の創出

＜施設等に関する計画条件＞
- 当地区を公共公益施設と民間施設用地に区分し、民間施設用地を信託する。両施設は、垂直線で明確に財産区分できるように配置する。
- 信託した民間施設用地内で、受託者が施設を建設し、賃貸することにより、土地及び施設の管理運用を行う。
- 信託期間は、信託契約締結の日から建物竣工までに要する期間及び建物竣工後 30 年間とする。
- 信託期間中の建物は、市、第３セクター（国際デザインセンター）及び受託者の区分所有とする。
- 公共公益施設と民間施設は、別棟方式により計画し、ツインビル形態をとる。
- 特定街区制度を活用し、適切な空地の確保及び多様な施設整備に対応できるよう敷地の有効利用を図る。
- イベントによるにぎわい、豊かな市民活動の演出が可能な十分なスペースを持つアトリウムを設け、施設全体に回遊性を持たせる。
- 敷地が、矢場公園及び矢場公園駐車場の北側に位置することに留意し、将来の一体的利用に考慮して、建物配置及び駐車場配置を計画する。

状況などへの配慮により、基準容積率 600%が指定容積率 900%に緩和された。

なお、設計は、㈱大建設計のもと、米国設計事務所所属のマイケル・ウィニック氏が基本設計から実施設計までを担当した。

2-5 環境影響評価

名古屋市環境影響評価指導要綱に基づき、建築物の建設に伴う環境影響評価を実施し、周辺地区への風対策としてデザインセンタービル壁面の形状を変更、電波障害対策としてビジネスセンタービル壁面の一部を曲面化するなど、周辺地区への環境対策を強化した。

2-6 建築着工ー竣工

建築工事は、デザインセンタービル(公共施設棟)とビジネスセンタービル(民間施設・信託棟)それぞれの個別発注とし、双方とも入札手続きを経て建築契約され、1994 年 3 月着工された。両棟の受注業者が統括工事事務所を設け、密接に連絡調整しながら実施し、1996 年 11 月にオープンを迎えた。

３．事業の内容

3-1　名称

「NADYA　PARK」という名称は、Nagoya（名古屋）・Design（デザイン）・Youth（若さ）・Amusement（楽しさ）・Park（人が集まり、楽しい場所）の頭文字をとった造語であり、デザイン都市・名古屋から新しいもの、楽しいことを発信し、世界の人々が集うメディアポートでありたいとの願いが込められている。

3-2　建築概要

ナディアパークは、公共公益施設として、「青少年文化センター」（アートピア）を上層部に「国際デザインセンター」を下層部に配置したデザインセンタービルと、民間施設である商業・業務施設を有するビジネスセンタービルからなるツインビルである（図 16-2）。

二つのビルはアトリウム（写真 16-2）をはさんで並立している。アトリウムは 12Fまで吹き抜けの連続した空間になっており、この空間を囲む両ビルの壁面には開口部が多く設けられ、連絡ブリッジやエレベーター、エスカレーターが配置されているため、アトリウムは共有のアプローチ機能を担い、両ビルを一体化している目玉施設となっている。なお、アトリウムの 2F 部分はイベントスペースとして利用されている。両ビルとも低層階にはロフト、クレアーレなどの商業施設が配置され、ビルの歩行者出入口は南、北、西側に設けられ、周囲の道路から入りやすいように配置されている。特に南側は、アトリウム 2F 部分と矢場公園とがデッキによって直接連結されている。また地下 2F～地下 4F には、440 台収容できる駐車場が整備され、構造的には地下で一体化されている。

ビル外観は、透明ガラスを多用することで、内部と外部との視覚的な連続性を持たせるとともに、自然採光が差し込むつくりとなっている。

表 16-3　建築概要

事業主体（建築主）	名古屋市、株式会社国際デザインセンター、三菱信託銀行株式会社	
構造	地下 SRC 造地上 S 造（ビジネスセンタービル） SRC 造（デザインセンタービル）	
敷地面積	8,271.07 ㎡	
建築面積	6,835.27 ㎡	
延床面積	91,668.60 ㎡	
	青少年文化センター	約 11,000 ㎡
	国際デザインセンター	約 16,000 ㎡
	民間施設	約 47,000 ㎡
	駐車場（440 台）	約 17,000 ㎡
階数	地上 23 階、地下 4 階（ビジネスセンタービル） 地上 12 階、地下 4 階（デザインセンタービル）	
高さ	108m（ビジネスセンタービル） 70m（デザインセンタービル）	
着工	1994 年 3 月	
竣工	1996 年 10 月	
開館開所	1996 年 11 月	
事業費	約 476 億円	

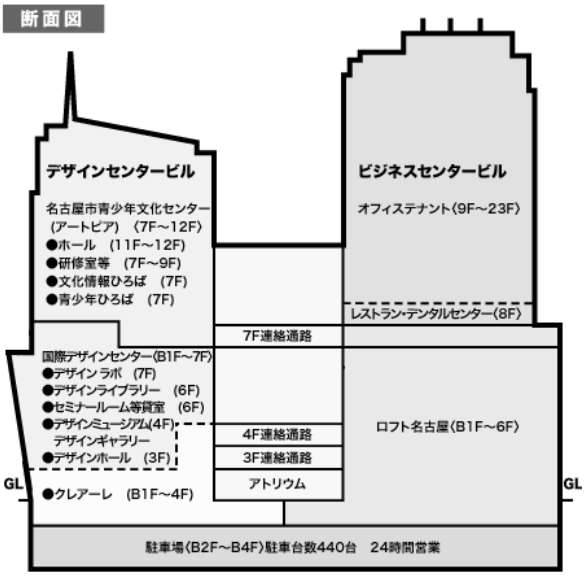


図 16-2　施設構成図

写真 16-2　アトリウム

デザインセンタービルは名古屋市(7F-12F)、(株)国際デザインセンター(BIF-7F)、ビジネスセンタービル(全階)は三菱 UFJ 信託銀行(株)の三者による区分所有になっている。

４．事業完了後の診断

4-1　地域の活性化・回遊性

（1）建物内外とのネットワーク創出

上述したように、ビルには南側、北側、西側に出入口が設けられ、歩行者は周辺からスムーズにアクセスできる。特に南側は矢場公園と直結するデッキを通すことで（写真 16-3）、公園との一体的な空間利用を可能とした。こうしたことで、建物内と外部との歩行者の繋がりをスムーズなものにし、ビル周辺では面的な回遊性をもつ歩行者動線が形成されている。なお、有効空地がビルの周囲に設けられたことで、余裕のある歩行者の回遊空間が生み出された。

建物内部においては 1 階から 12 階まで連続するアトリウムが設けられ、そこにシースルーエレベーター、エスカレーター、多数のバルコニーが配置されている。このため、アトリウムでは常に人の動きを感じることができ、縦の回遊性をも同時に生み出されている。

（2）周辺地域の活性化

ナディアパーク完成後、特に、北側の住吉地区で飲食店の出店、改装ラッシュがあり、ある調査によると、開業後、4 年間で周辺の栄南地区に新規出店した店舗はアパレルを中心に約 100 店を超えたといわれている。

その後、南大津通りを中心に、ブランド路面店が出店し、通りはブランド街を形成するまでになり、非常に多くの人々で賑わっている。最近では、若者をターゲットとした規模の小さい個性的な店が増えつつある。

（3）地域全体の面的回遊性の創出

従前は、買い物客が滅多に歩かないひっそりとした地区であった。しかしナディアパークの完成後は、都心の新たな拠点として若者の人気を集めた。周辺へ出店した路面店や大津通の発展に呼応して、栄地区の人の流れは大きく変った。ナディアパークがひとつの核となり、栄北地区から大須地区までの比較的広域に及ぶ回遊性が生み出されてきたといえる（図 16-3）。

（4）住民等によるまちづくりの動き

ナディアパークを含めた栄南地区を舞台にして、地元の商店街や地権者等で構成する「栄ミナミ地域活性化協議会」が中心となっているソフト面でのまちづくり活動が、最近、活発化してきている。ナディアパーク・矢場公園をメイン会場に、栄南地区の街中で音楽ライブを楽しめる「栄ミナミ音楽祭」が 2007 年から始まった。2008 年には「栄ミナミ盆おどり」が復活し、2009 年冬には矢場公園においてアイススケートリンクを設置した「NAGORIN」が実施されるなど、さまざまな催しが展開され人々を惹き付けている。

図 16-3　矢場公園とアトリウムをつなぐブリッジ

図 16-4　周辺に出店したカフェ

写真 16-5 事業後の周辺地区

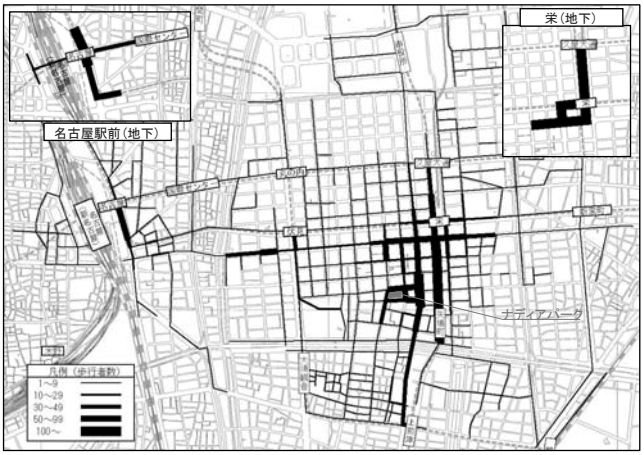


図 16-3　歩行者アンケートに基づく主要な都心内歩行経路（休日）（平成 11 年度、名古屋市実施）

4-2　良好な都市景観の形成

建築物としてのナディアパークは、「デザイン都市名古屋」のシンボル性をもつもので、デザインセンタービル、ビジネスセンタービルといった 2 つの建築棟に備えられる複合機能が建物頂部のデザインで表現され、美しい都市景観を創出している。昼間は、ガラスと金属の輝くクリスタルタワーとして、夜間はライトアップと内部からの照明により、夜空に優雅に浮かび上がるランドマークとしての存在感をより強めている（写真 16-7）。建物低層部は南側に位置する矢場公園と歩行者デッキで結ばれ、建物と都市公園とが空間的に一体化された。このような優れた景観の形成に対して様々な賞が与えられ（表 16-4）高い評価を得た。

4-3　デザイン拠点の形成

デザインセンタービルには、名古屋市も出資する第3セクターである㈱国際デザインセンターが入居し、デザインホール、デザインミュージアム（写真 16-8）、デザインギャラリー、デザインライブラリーをはじめ、デザイン関連企業育成施設・デザインラボ等を運営しており、日本で初めての本格的な総合デザインセンターとしての機能を持っている。地域に密着しつつ、施設機能は無論のこと、多彩な人的ネットワークも活かして、人材育成、研究開発、プロジェクト企画・制作など多彩な活動を行っている。

2008 年 10 月には、世界デザイン博覧会の開催や国際デザインセンターの設立が評価され、名古屋市が国際連合教育科学文化機関(ユネスコ)に加盟申請していた「クリエイティブ・シティズ・ネットワーク(デザイン分野)」について、加盟が認定された（図 16-4）。今後さらなるデザイン面での活躍が期待されている。

５．現状と課題

5-1　商業施設の活性化

入居する商業施設全体の売上げは把握できないが、デザインセンタービル側で㈱国際デザインセンターが運営する商業施設「クレアーレ」の売上高の推移をみると（図 16-5）、2002 年度以降下降気味であり、またビジネスセンタービル側にオープン当初より入居している「ロフト」は健在であるものの、ジュンク堂など大規模書店が新たに入居するなどテナントの入れ換えも起きている。

テナントリーシングや施設改修を含め、商業施設の売上げ増加に貢献することが課題といえる。

UNESCO
United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

City of design NAGOYA
Member of the UNESCO Creative Cities Network since 2008

図 16-4　クリエイティブ・デザインシティなごやのロゴマーク

写真 16-6　矢場公園に登場したアイスリンク

表 16-4　受賞歴

1996 年度	照明普及賞
1997 年度	名古屋市都市景観賞
	第 29 回中部建築賞
	優良消防防災システム消防庁長官賞
	第 5 回愛知まちなみ建築賞
1998 年度	第 39 回建築業協会賞

写真 16-7　夜間の景観

写真 16-8　デザインミュージアム

5-2　周辺環境の改善

地区全体の回遊性が生まれたものの、周辺の歩行空間については、歩行障害となる自転車交通との軋轢や歩道上の駐輪が多数みられ（写真 16-9）、一層快適な歩行者空間の確保が大きな課題となっている。

5-3　まちのトータルマネジメント

商業地としてナディアパークを含む栄ミナミ地区は、市内の一等地となっており、商業施設の出店ニーズは高い。しかし、景気の影響に左右されながら既存店の撤退や新規出店の動きも激しく、2009 年 10 月には東海地区最大級のユニクロもオープンし、周辺で新たな再開発の動きもみられる。

このような状況の中で、商業地としてナディアパーク周辺の存在感を一層発揮するためには、周辺地区全体としての独自の色合い（ブランド）を発展させ、市民に認知される一体的かつ継続的な活動がますます重要になると思われる。

【参考文献】

1)財団法人名古屋都市センター「名古屋まちづくりプロジェクト集」1993.10

2)財団法人名古屋都市センター「名古屋まちづくりプロジェクト集」1997.4

3)「C&D」No.109(vo1.28),名古屋 CD フォーラム,1997.1

4)「Esplanade」No.66,INAX,1999.3

5)ナディアパークホームページ

6)「名古屋市外郭団体の概要」名古屋市ホームページ

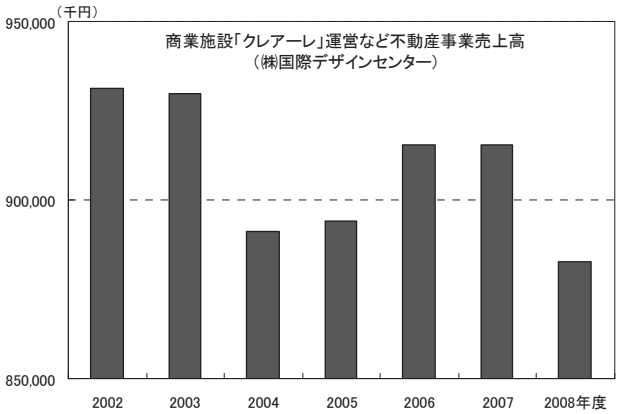


図 16-5　商業施設の売上げ推移

写真 16-9　ナディアパーク横の歩きにくい歩道

プロジェクト 17

ガーデンふ頭の再開発

事業名称：ガーデンふ頭再開発
場　　所　：名古屋市港区
事業開始年：1973 年の港湾計画変更～
事業主体：名古屋港管理組合
事業手法：港湾整備事業

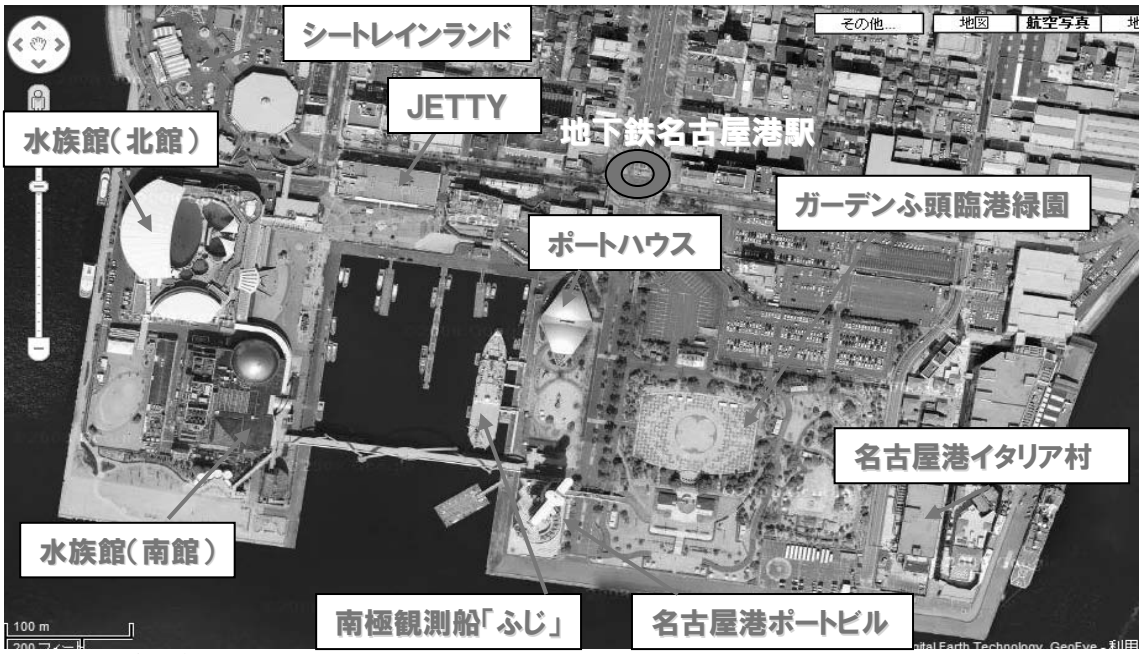


写真 17-1　ガーデンふ頭の市民利用施設配置

1. 事業の背景と目的

ガーデンふ頭地区にあたる旧 2 号地は、西、中央、東の 3 つのふ頭があり、名古屋の港湾物流を担う中心的なふ頭として活躍してきた。しかし昭和 40 年代に入り、ふ頭施設は老朽化が進み、一方、金城ふ頭における新たな施設整備に伴い、港湾物流機能の中心は徐々に沖合に移行し、ガーデンふ頭の物流中枢機能は大幅に低下した。

こうした状況の中で環境保全、都市緑化への社会的関心の高まりに応えるため、ガーデンふ頭は親しまれる港を象徴する空間として変貌を遂げることとなった。

2. 経緯

1972 年、ガーデンふ頭地区の再開発について、名古屋港管理組合議会および地元住民から、管理組合に対して要望が出され、港湾機能の近代化を図るとともに、親しまれる港としての環境整備に取り組むこととなった。

翌年には港湾計画の一部が変更され、1974 年度から再開発事業が着手された。

1977 年 11 月には学識者、女性団体、教育関係者、海事・港湾関係者などで構成された「親しまれる港づくり懇談会」から「親しまれる名古屋港づくりに関する提言」がなされ、この中で早期整備を求められた 2 号地について「親しまれる 2 号地ふ頭再開発計画」が 1978 年 3 月に策定された。この計画に基づき順次埋め立てが進められ、1980 年 7 月には愛称が公募され「ガーデンふ頭」と命名されることになった。」

1981 年 1 月には埋め立てが完了し、1983 年 4 月にガーデンふ頭臨港緑園の開園、1984 年 7 月に海洋博物館のある名古屋港ポートビルの完成、1985 年 8 月には南極観測船「ふじ」の係留展示、1986 年 4 月には無料休憩施設を備えたポートハウスの完成と、次々に施設整備が名古屋港管理組合により進められ、続いて、1992 年 10 月には「名古屋港水族館（南館）」が、2001 年 11 月には「名古屋港水族館（北館）」が同組合により建設され開館した。

また、1991 年 10 月には、名古屋市と名古屋港管理組合の両者連携により、築地口からガーデンふ頭に至る約 110 万㎡の地区について、親しみの向上と賑わいの振興を主な狙いとした「築地ポートタウン計画」が策定された。この計画のもと、翌年の 3 月には 3 号岸壁が、全国初の試みとして 24 時間市民開放されることなり、水族館（南館）の開館に合わせて 10 月には「「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法の指定を受け、民間の商業施設である「ＪＥＴＴＹ（ジェティ)」が営業を開始し、また「ガーデン緑園総合案内所」も設置された。

「築地ポートタウン計画」の文化・交流ゾーンに当たる水族館の北側地区に、1994 年 7 月、アミューズメント施設シートレイン、1995 年 7 月、大観覧車など大型遊具で構成された複合的集客施設のシートレインランドが開業し、さらに、2002 年 9 月には結婚式場がシートレインランドの北側にオープン、そして、ガーデンふ頭東地区に既存倉庫群を保存活用した飲食物販施設の名古屋港イタリア村が、PFI 事業により 2005 年 4 月にオープンした。

しかし、愛・地球博終了後、飲食物販を扱うシートレインは 2007 年 8 月に、続き 2008 年 5 月にはイタリア村が閉鎖となった。

3. 事業の内容

港湾物流機能が沖合い展開するにつれ、ガーデンふ頭では、市民に親しまれる港を目指して、様々な施設整備が展開されてきた。

3-1　臨港緑園

1983 年 4 月、ガーデンふ頭の中央部の埋立地に、ステージのあるつどいの広場や、噴水広場、花壇、世界の主要港の樹木を植栽した展示林、休憩所、そして観光バス 30 台、乗用車 300 台収容できる面積 1 万 2 千㎡の駐車場が配置され、総面積約 4 万㎡の緑地広場が臨港緑園として整備された。

その後、名古屋港ポートビル、水族館など市民利用施設の建設に対応して拡張され、現在では約 14 万 9 千㎡が緑園として整備されている。総事業費は約 21 億円である。

表 17-1　経緯

1972年	名古屋港管理組合議会及び地元住民から、ガーデンふ頭再開発の要望が提出
1973年	港湾計画の一部変更
1974年	再開発事業に着手
1977年11月	「親しまれる名古屋港づくりに関する提言」
1978年３月	「親しまれる2号地ふ頭再開発計画」策定
1979年７月	中央ふ頭と東ふ頭間の埋め立て着手
1980年７月	埋立地の愛称が「ガーデンふ頭」と決まる。
1981年１月	ガーデンふ頭埋め立て完了
1983年４月	ガーデンふ頭臨港緑園開園
1984年７月	名古屋港ポートビル完成
1985年８月	南極観測船「ふじ」係留展示
1986年４月	ポートハウス完成
1991年10月	「築地ポートタウン計画」策定
1992年10月	名古屋港水族館（南館）およびＪＥＴＴＹ(商業施設)開館
1994年７月	シートレイン(アミューズメント施設)開館
1995年７月	シートレインランド開業
1999年６月	東側倉庫で「アートポート99」開催
2001年11月	名古屋港水族館（北館）開館
2005年４月	名古屋港イタリア村(商業施設)オープン
2007年11月	「築地ポートタウン計画」見直し
2008年５月	名古屋港イタリア村閉鎖
2010年８月	名古屋港管理組合新本庁舎完成予定

写真 17-2　　臨港緑園からの景色

3-2　名古屋港ポートビル

海に浮かぶ白い帆船をイメージした建物で（写真 17-3）、地上高 63m、延床面積 6,503 ㎡、総事業費は約 26 億円。海洋博物館、特別展示室、ホール、会議室、展望室を備えている。設計コンペを経て設計者は村瀬卯市氏に決まり、1984 年 7 月に完成した。最上階の展望室の北端は熱田「宮の渡し」を指し示している。

3-3　南極観測船「ふじ」

1965 年に建造され、18 年間にわたり南極観測に従事してきた基準排水量 5,250 トン、全長 100m、最大幅 22m、最大速力 17 ノットの「ふじ」を、1984 年に国の払い下げを受け、1985 年から永久係留されている（写真 17-3）。船内活動の一部が再現され、船の博物館としての役割を担っている。

3-4　ポートハウス

延床面積 1,391 ㎡、かもめをイメージした施設で、1986 年 4 月にオープンした（写真 17-4）。総事業費は約 4 億円。修学旅行などの団体客の食事スペースを提供するためのもので、無料休憩所や、飲食設備からなる。

なお、名古屋港ポートビル、南極観測船「ふじ」、ポートハウスは、現在、（財）名古屋みなと振興財団が管理・運営している。

3-5　名古屋港水族館

1984 年 9 月に港区公職者会から建設を要望する請願書が提出され、同年、名古屋港管理組合議会で採択され、以後、具体的な構想作成、設計作業、建設工事が進められた。第 1 期計画の南館は 1992 年 10 月に完成し、また第 2 期計画の北館は 2001 年 11 月に完成した（写真 17-5）。なおこの建設にあたり、ふ頭の先端にあった穀物保管サイロの保全については継続的に検討がなされ、最終的には緑園と一体的な修景施設としてそのイメージが残されている（写真 17-6）。総事業費 344 億円、敷地面積 41,300 ㎡、総延床面積 39,900 ㎡、総展示水槽 76 槽で、事業費は愛知県、名古屋市、名古屋港管理組合がそれぞれ 1/3 づつ負担している。

管理運営は、当初、公益法人の「（財）名古屋港水族館」が担っていたが、ガーデンふ頭内にある公の施設の一体的な管理運営を図るため、名古屋港ポートビルや名古屋港港湾会館等の管理運営をしていた（財）名古屋港文化センターが、（財）名古屋みなと振興財団と名称を改め、水族館業務を継承することとなった。

写真 17-3　ポートビルと南極観測船「ふじ」

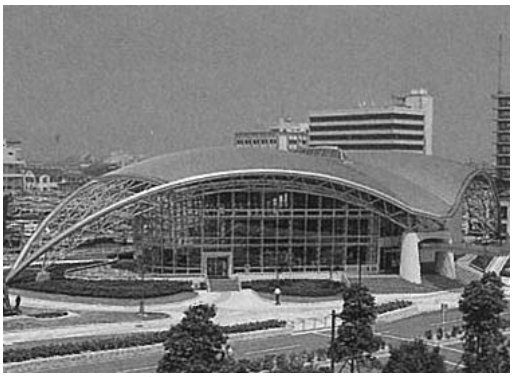


写真 17-4　ポートハウス

写真 17-5　名古屋港水族館

写真 17-6　残されたサイロのイメージ

3-6　ＪＥＴＴＹ（ジェティ）

ＪＥＴＴＹはフードコート、アウトレットストアー、アクセサリーショップ等からなる延床面積 6,341 ㎡の商業施設で(写真 17-7)、当初は㈱シービーシーフロンティアが営業していた。　しかし民間経営の見直しにより、1999 年 3 月、名古屋港管理組合が施設の寄付を受けることとなった。寄付受納金額は約 13 億円である。水族館との連携、ポートタウン計画の実現という観点から、現在は（財）名古屋みなと振興財団が営業している。

3-7　シートレインランド

名古屋港管理組合、名古屋市、土地所有者のＪＲ貨物からなる「西倉地区整備研究会」がシートレイン計画を提案し、最初の施設シートレイン（延床面積 3,800 ㎡）が 1994 年に開業し、翌年、大観覧車などの遊具が加わり敷地面積 32,300 ㎡のシートレインランドが完成した（図 17-1)。しかし最初のシートレインは 2007 年 8 月に閉館した。

3-8　名古屋港イタリア村

現代芸術の実験「「アートポート 99」が終了した後の古い倉庫を修復し活用するため、ＰＦＩ事業による「憩いの場、賑わいの場」としての臨港緑地整備が公募され、セラヴィリゾートグループが事業会社として選定され、2005 年 4 月に延床面積 30,451 ㎡、総事業費約 87 億円のイタリア村がオープンした（写真 17-8)。　イタリアの古き街並みを模した施設は、愛・地球博の開催、中部国際空港の開業もあり開業当初 435 万人を記録し一躍人気の的となった。しかしその後、客足は減少の一途をたどり、結果的にイタリア村は閉鎖になった。

4. 現在までの診断

4-1　市民利用施設の増強

港湾物流の中心であった頃のガーデンふ頭（写真 17-10）と現在のふ頭（写真 17-11）を見比べると、施設の大半が倉庫などの物流系から市民利用施設へと大きく様変わりしたことは一目瞭然。護岸も東側の一部を除き、市民は自由にアクセスできるようになった。

特に人気の高い水族館は、1993 年度の入館者数が 291 万人を記録した。2009 年 7 月のこれまでの入館者総数は 3,000 万人を達成し、名古屋港水族館は名実ともに名古屋の新たな観光拠点となっている。

4-2　地区来街者の増減

ジェティ、シートレインなど民間商業施設の利用者については、2005 年の愛・地球博開催に合わせたイタリア村の開店による利用者の増加が、とりわけ顕著に現れた（図 17-2)。しかし、現在イタリア村は解体したこともあり、公的施設の利用者が微増傾向にあるのに

写真 17-7　ＪＥＴＴＹ（ジェティ）

図 17-１シートレインランド

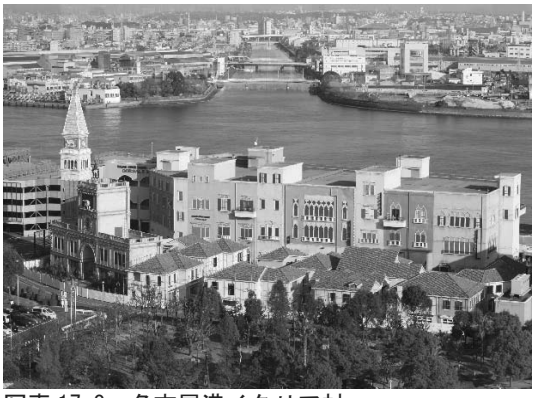
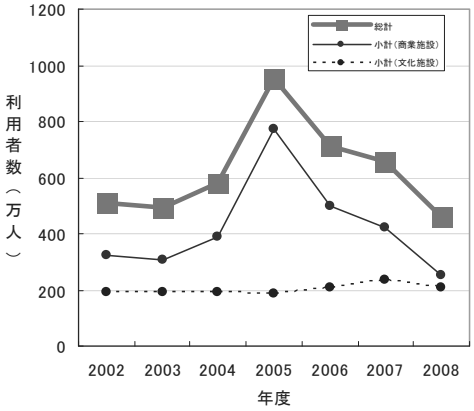


写真 17-8　名古屋港イタリア村

写真 17-9　1973 年頃のガーデンふ頭

写真 17-10　2007 年頃のガーデンふ頭

比べ、民間商業施設の利用者は、2005 年以降大きく減少している。また、地下鉄名古屋港駅の乗降客数も総じて増加傾向にあり（図 17-3）、定期券利用者も最近は増加傾向に転じている。



【利用施設】水族館、ポートビル、南極観測船、ＪＥＴＴＹ、シートレインランド、ウエディングビレッジ、イタリア村

図 17-2　施設利用者数

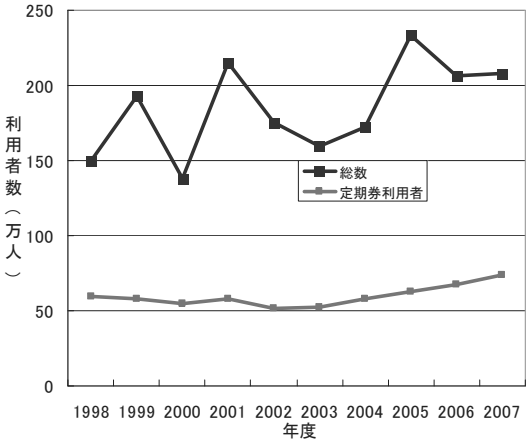


図 17-3　地下鉄名古屋港駅乗降客数

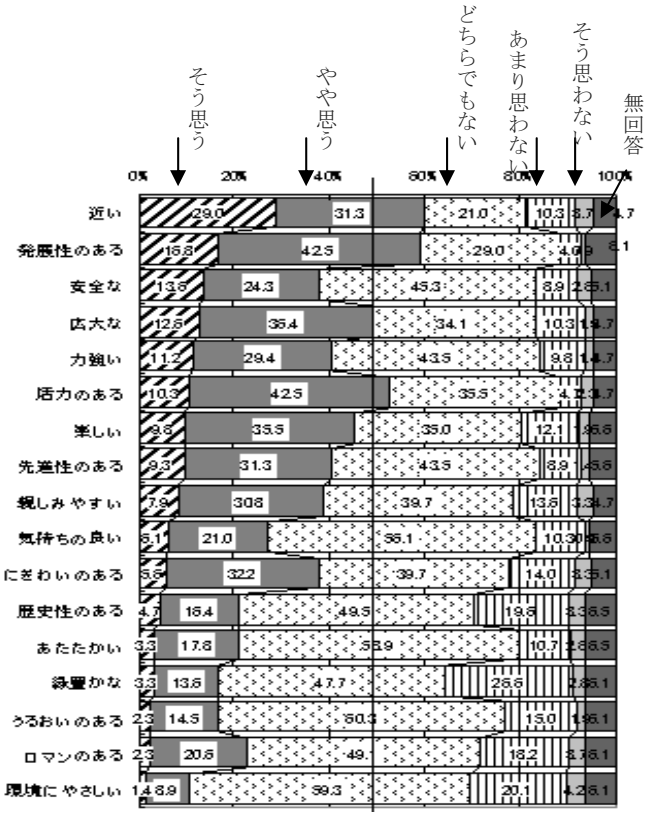


図 17-4　港のイメージ・アンケート結果（2005. 10）

4-3　良好な景観形成

1984 年名古屋港ポートビルが最初の都市景観賞を受賞した。その後、水族館南館が 1993 年、北館が 2003 年に受賞し、この間、ガーデンふ頭一帯で繰り広げられるスターライトレヴューが（写真 17-11）、1995 年に都市景観賞を受賞した。

4-4　市民のイメージ

2005 年 10 月、名古屋市、東海市、知多市、弥富町、飛島村市民を対象に、名古屋港管理組合で実施された名古屋港全体に関するアンケート調査によれば（図 17-4）、港が親しみやすい、賑わいがあると感じている人は、おおむね 4 割となっている。

5. 現状と課題

5-1　港の眺望確保

親しみと賑わいある港を実現するうえで、一般市民の港に行く機会が増えることは重要で、ガーデンふ頭に多くの市民利用施設が整備されたことは大いに評価できる。そしてこのような施設が都市景観賞を受賞するなど、良好な都市景観形成に貢献するようになったことも評価できる。スターライトレヴューのような港の夜景を印象付けるイベントはとても良い試みといえよう。

しかし 2005 年の市民アンケートでは、施設自身の景観ということ以上に、港の景色を楽しめるようにする、緑を楽しめるようにする、海と触れあえるようにすべきという意見が上位を占めた。水辺により近くアクセスでき、個々の施設というより、港らしい風景の眺められる場づくりと、一層の緑化が必要ということであろう。

5-1　民間開発の推進

ＪＥＴＴＹ、シートレイン、イタリア村などの登場は華々しいものであったが、当初の勢いは持続せず、その後は規模縮小、撤退、あるいは、運営の行政支援というように、当初意図した民間による賑わいの継続はなかなか難しいようである。築地ポートタウン計画の将来的なゾーニングで、文化・交流ゾーン、商業アミューズメントゾーン、商業業務ゾーンなど民間の施設が想定されるエリアの再開発が実現するには、各種の行政支援も含めて、かなり慎重な検討と工夫が必要となろう。

5-2　後背地と一体的なまちづくり

後背地との一体的なまちづくりについては、名古屋市と名古屋港管理組合が共同で作成した「築地ポートタウン計画」がある。この中の土地利用計画では、ガーデンふ頭と地下鉄駅築地口界隈の中心商業ゾーンが江川線を中心とするシンボル軸ゾーンで結ばれ、また東の商業・アミューズメントゾーンと西の文化・交流ゾーンとが連携軸ゾーンと商業・業務ゾーンと結ばれている構造になっている。しかし、江川線沿いの建物更新は一部に道路拡幅に伴う民間再開発が実現したものの、全体的にシンボルを形成する建物の連続性は乏しく、さらに、連けい軸ゾーンの東西を結ぶ機能は、歩行者の流れや集客施設のつながりという側面から見ても弱い。また、商業業務ゾーンにおける、商業立地はあまりみられず、一体的なまちづくりの形成は未だ途上の段階といえよう。

写真 17-11　スターライトレヴュー

図 17-5　築地ポートタウン・土地利用の方向

【参考文献】
1)「名古屋港開港 100 年史」名古屋港管理組合 2008.1
2)「名古屋港が長期的に目指すべき方向（提言）」名古屋港基本構想懇談会 1988.3
3)「世界に開く日本のゲートウエイ・名古屋港基本構想」名古屋港管理組合　1988.10
4)「名古屋港-世界に開く日本のゲートウエイ-名古屋港基本構想フォローアップ」名古屋港管理組合　1999.3
5)「きらめき愛される港－長期構想「名古屋港の指針－」名古屋港管理組合　2007.3
6) 美しいみなとまち・築地―築地ポートタウン計画」名古屋港管理組合・名古屋市住宅都市局 2007.11

プロジェクト 18

四間道の町並みの保存と再生

歴史的資源を活かした活性化への取り組みについて

事業名称　：四間道の町並みの保存と再生
場　　所　：西区那古野町一丁目、二丁目
事業開始年：1986 年地区指定～現時継続中
事業主体　：名古屋市等
事業手法　：名古屋市歴史的町並み保存事業等

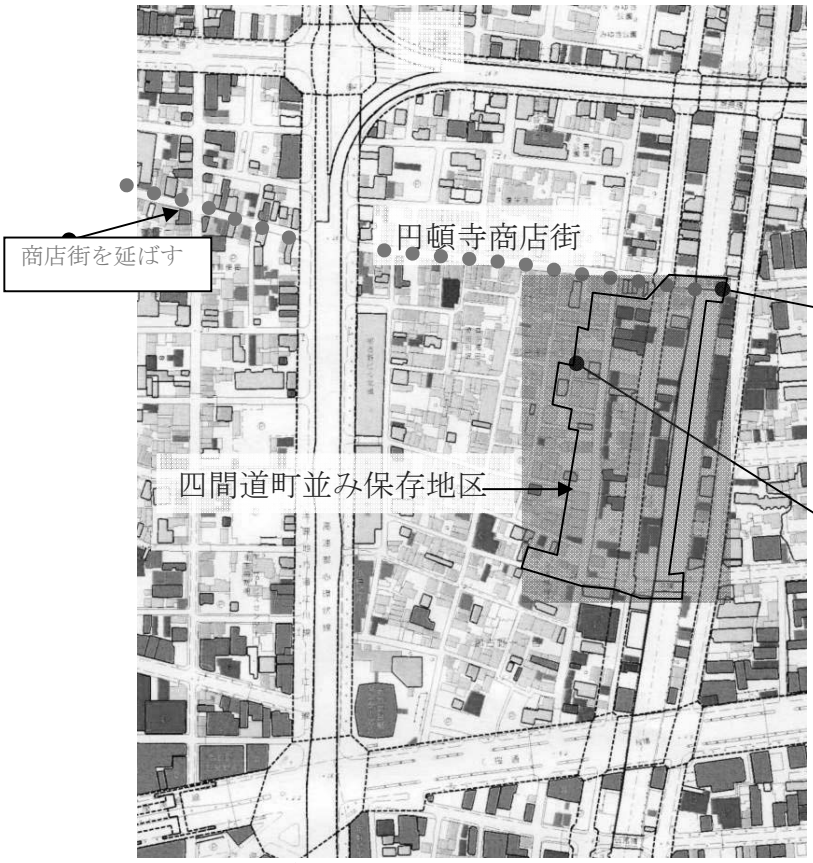


図 18-1　四間道町並み保存地区

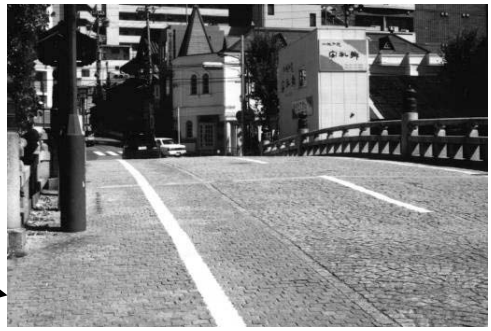


写真 18-1 五条橋
（名古屋市都市景観重要工作物指定）

写真 18-2 子守地蔵

１．事業の背景と目的

四間道地区は、名古屋の城下を流れる堀川の西側にあって、江戸時代のはじめ名古屋城築城とともに始まった清須越を契機に、当時、掘川沿いに大船町（現在の四間道）、塩町、船入町が町人地として形成されたことに始まる。1700 年の大火の後、防火目的と商人の商業活動のため、道路幅を４間とし、四間道の名がつけられた。石垣の上に建つ土蔵群と軒を連ねる町屋が通りに面して建ち並ぶ現代の四間道の景観は、1740 年頃に形成された。

名古屋城下町の縁部であった円頓寺地区に、市民の都市的娯楽を与えたのは、４つの社寺が行う定期･不定期の行事、とりわけ信行院の開帳であった。これら一時的な娯楽の場が形成され、続く明治期以降は恒常的な盛り場となり、第二次大戦後は広小路、大須と並ぶ名古屋の３大盛り場として、成長していった。しかし、高度成長期以降、商店街としての賑わいは次第に薄れていった。

名古屋駅周辺の再開発の動きは、最近、特に顕著な様相を呈しているが、四間道地区の戦災を免れた区域は都市基盤が未整備でかつ木造家屋が密集しており、都心部にありながら長年新たな開発はなかなか進展してこなかった。

しかしこのことが、名古屋駅周辺の目覚しい近代的な開発に対して、この地区を際立たせることとなり、歴史的環境を活かしながら地区再生に肌理細やかに取組む機運が地元に生まれている。四間道に残る町並みを地域の貴重な財産として、その保全と活用により魅力あるまちが結実していくことが期待されている。

２．事業の経緯

2-1　四間道町並み保存事業

名古屋市は、1986 年に四間道地区を町並み保存地区（図 18-1）に指定し、以下の内容の歴史的町並み保存事業を実施している。

①地区内の修理・修景基準及び補助金を定めた。

②地区内で建築工事をする場合、事前に教育委員会へ現状変更行為を届け出る。

③町並み保存にふさわしい修理･修景等について、指導・助言をする。

④修理・修景に合う工事には、補助基準に従い補助金を交付する。

2-2　ものづくり文化の道構想

2001 年以降、名古屋駅北東の円頓寺から概ね美濃路にいたる地域を対象地区とした「ものづくり文化の道」構想の具体化が取り組まれている。これは西区役所が中心となり「特色ある区づくり推進事業」の１つとして取組んでいるもので、ものづくりを中心とした地域の魅力を再発見し、人とモノのネットワークを構築することにより、地域の活性化を達成しようとするものである。

地区には、四間道の土蔵群（写真 18-3）をはじめ歴史街道である美濃路、風情のある円頓寺商店街界隈、また、名古屋友禅、名古屋扇子、菓子製造・菓子問屋など古くからこの地域に根付いてきた歴史的資源が貴重な地域財産として存在している。

2-3　都市計画道路深井岩井町線の見直し

四間道町並み保存地区内を南北に縦貫する幅員 15mの都市計画道路深井岩井町線（図 18-2）が計画されていたが、町並み保存と道路整備の関わりが慎重に検討された結果、都市計画の廃止が市から提示された。都市計画の廃止により、道路拡幅に伴う歴史的建物の消滅あるいは変更が回避された。

３．事業の内容

3-1　伝統的建造物の修復保全実績

四間道地区の町並み保存地区内で保存事業を開始した 1986 年から 2006 年までに、伝統的建造物に対して、50 件、155 百万円の修復費用が利用された（表 18-2）。

また、町並み保存地区指定を受けた当初、52 棟あった伝統的建造物は、平成 18 年度で 34 棟が現存するのみで、既に 18 棟が消滅している。

3-2　活用される伝統的建造物

地区に現存する伝統的建造物のいくつかは、一般の来訪者に公開されている。ただ、公的な施設として再生され利用されているケースは少なく、レスト

図 18-2　四間道町並み保存地区と都市計画道路

写真 18-3　町並み保存地区内の土蔵

表 18-1　事業年表

1980 年	名古屋市伝統的町並み保全基礎調査実施（四間道と有松）
1983 年	名古屋市町並み保存要綱制定
1986 年	四間道町並み保存地区指定
1989 年	円頓寺本町商店街近代化計画書『楽しく歩ける街』
1991 年	「ものづくり文化のみち」構想
2005 年	名古屋あるく下町情報誌「ポウ」創刊号の発行
2006 年	都市計画道路深井岩井町線の見直し案公表
2008 年度	円頓寺本町商店街のアーケード改修
2008 年度	史跡表札の作成設置（那古野一丁目町づくり研究会）

ラン、喫茶、物販など建築物の特色を生かして営業をしている民間施設が中心となっている。

表 18-2　町並み保存事業補助金交付実績
（1986 年～2008 年度）

区分	件数	金額（千円）
伝統的建築物	50	145,434
必要物件の復旧	3	1,180
修景上必要な経費	8	8,783
住民団体の活動	0	0
合計	61	155,397

表 18-3　伝統的建造物の現存率（2006 年 3 月現在）

①指定当時の棟数	52
②現存数	34
①－②	18
現存率（%）	65.4

3-3　まち“夢”工事の実施

2008 年度、地区に残る歴史的資源をＰＲする目的で、地元のまちづくり研究会が名古屋都市センターの制度「まち“夢”工事」を利用し、歴史的建物や跡地 12 箇所に解説文を入れた看板を設置した（写真 18-4）。

４．事業完了後の診断

四間道界隈は戦災を免れ、歴史的な町並みの残る木造密集区域である。歴史資源を活かした最近のまちづくりの状況を診断してみよう。

4-1　都市景観（奨励）賞の受賞

町並み保存地区に残る土蔵や長屋などを再生したカフェ・ド・サラ、ナゴノ･サロン、番茶茶屋・不二が（写真 18-5）、地域資源を活かした活性化への取り組みとして評価され、2003 年、名古屋市の都市景観（奨励）賞を受賞した。

4-2　まちの再生への取組み

藁の棲（わらのすみか）、ふれあい館えんどうじなど円頓寺商店街にある家屋の一部を、いくつかの団体が拠点として活用し（写真 18-6）、商店街振興、歴史保存、地域の活性化などのまちづくりに取組んでいる。また、有志により、「名古屋のあるく下町情報誌『ポウ』」（写真 18-7）が 2005 年から発刊されている。

4-3　商店街への影響

（１）地価の推移

円頓寺本町商店街の道路に面した地点の地価は、最近、上昇傾向となっている（表 18-4 参照）。

写真 18-4 解説文が掲載された建物と跡地

番茶茶屋・不二

ナゴノ･サロン

カフェ・ド・サラ

写真 18-5　都市景観（奨励）賞

藁の棲家

ふれあい館えんどうじ

写真 18-6　まちの再生への取組み事例

写真 18-7　名古屋のあるく下町情報誌「ポウ」

（２）新たな商業施設の開業

名古屋駅に近接するという立地条件が奏功しているのかもしれないが、地区に残る土蔵や木造家屋など、歴史的資源をうまく活用した飲食店や衣類などの物販店が新たに開業している。

こうした商店の集積が地域個性を高め話題性を発信し、歴史性が色濃く残る円頓寺商店街の活性化に繋がっていくことが期待されている。

５．現状と課題

5-1　現状

円頓寺商店街は、名古屋の広小路商店街や大須商店街と並ぶ３大商店街のひとつとして発展してきたが（写真 18-8）、戦災を免れた地区は、道路など都市基盤施設整備が遅れ、都心部でありながらビル化はさほど進まず、戦前の古い町並みが残っていた。この中には、四間道という名古屋の歴史の中でも特色ある歴史的遺産も含まれている。

そこで名古屋駅に近接した立地も活かし、都心のビジネスマン、最近増加傾向にあるマンションの居住者、さらには名古屋への来訪者などを新たな顧客ターゲットとし、地域の歴史性も取り込んだ新しい感覚の商業施設の立地に期待がもたれている。

5-2　課題

高層ビルが林立してきた名古屋駅およびその周辺は大きく様変わりし、新たな顧客層も生み出されてきている。こうした時代の流れに呼応し、人々が魅力を感じてもらえるようなまちづくりの展開が四間道界隈でも求められおり、これまで述べてきたように、歴史的資源を活用した住民主体による新たな取り組みが、随所に見られるようになった（写真 18-9）。しかし、依然として既存商店街の活性化へ連動するところまでには至っていない。

また、四間道地区の都市基盤は脆弱といえるものの、都心に隣接するという立地条件から、用途地域指定は商業地域で、建蔽率／容積率は幹線道路沿いが、８０％／５００％、それ以外でも８０％／４００％の地域となっている。かなりの高度利用が可能という都市計画上のこうした条件を踏まえながら、住民とともに新たな町並み保存と再生に取り組んでいくことが重要であろう。

表 18-4　公示地価の推移（西区那古野 2-19-25）

年度	平米単価（円）	年度	平米単価（円）
2003	187,000	2007	211,000
2004	186,000	2008	239,000
2005	181,000	2009	228,000
2006	185,000		

写真 18-8　今も続く七夕祭り

写真 18-9 ふれあいの館でのイベント

【参考文献】

1）名古屋市伝統的町並み保全基礎調査（名古屋市教育委員会）（1980）

2）名古屋市四間道町並み保存事業（名古屋市教育委員会（1986）

プロジェクト 19

白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生

歴史的資源を活かしたまちづくりへの取組みについて

事業名称　：白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生
場　　所　：白壁・主税・橦木地区とその周辺
事業開始年：1985 年地区指定
事業主体　：名古屋市
事業手法　：名古屋市歴史的町並み保存事業等

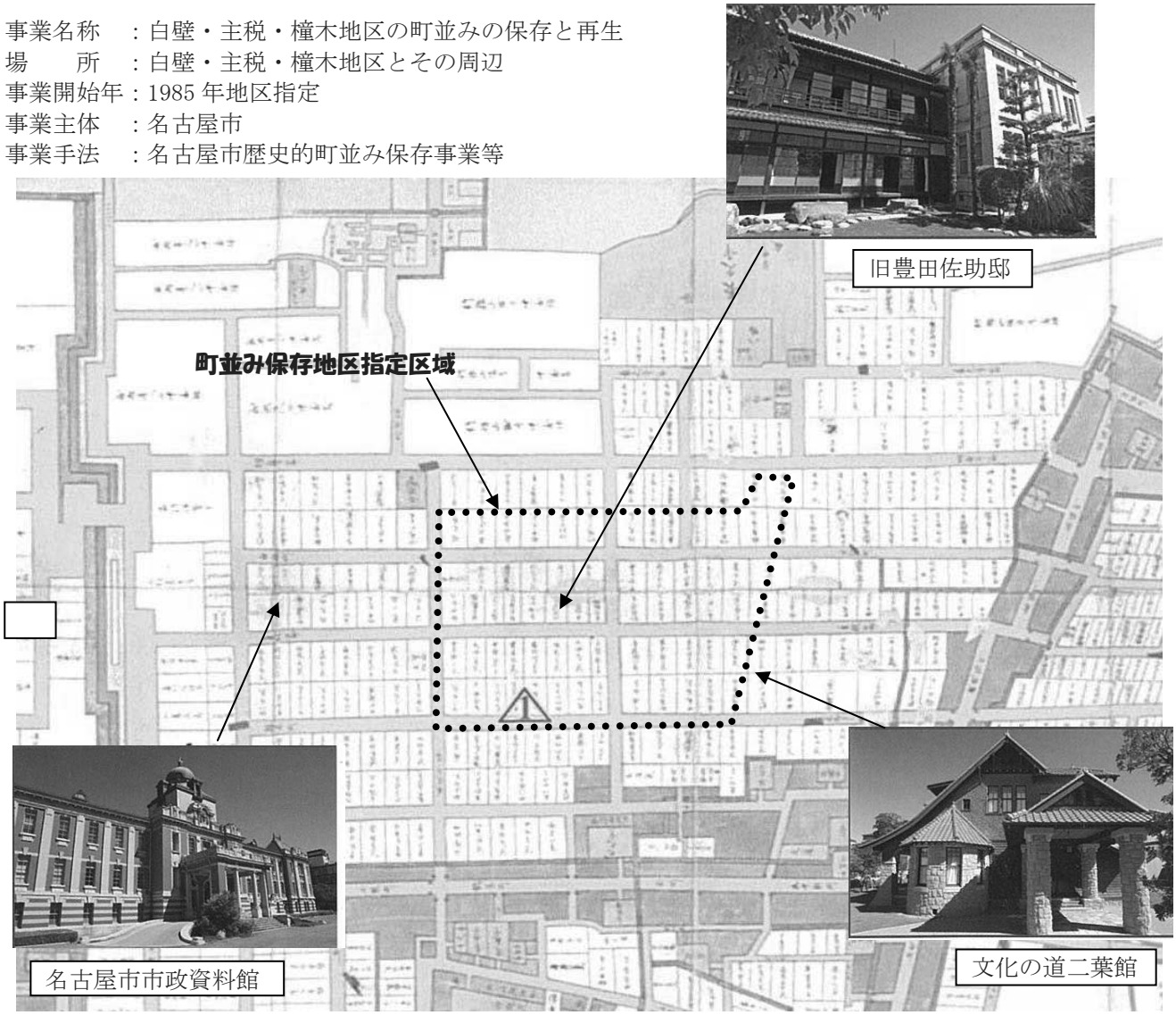


図 19-1　町並み保存地区と主要な施設

1．事業の背景と目的

名古屋城の東側に広がる白壁・主税・橦木地区を中心とする一帯は、名古屋城築城以来、江戸時代には 300 石級の中級武士の屋敷地であった。

明治に入り武家屋敷はなくなったが、跡地の広い敷地と交通の便のよさという好条件を備えていたことから、明治から大正にかけて輸出向け陶磁器産業の発展、勃興期にあった中部財界の居住地として優れた近代洋風建築が建ち並び、名古屋屈指の高級住宅地となり、現代においても歴史的に優れた景観を有した地域となっている。しかし、時代を経て、建物の老朽化も進み、土地・建物を手放す所有者が増え、また、都心に隣接するという立地条件の良さから、大きな宅地割りを活かしたマンションの立地も散見され、歴史的町並みは、大きく変質しつつある。

こうした背景の中で名古屋市は、名古屋市内で貴重な歴史的地区の保存を目的として、旧名古屋控訴院地方裁判所区裁判所庁舎の保存再生、文化のみち二葉館の移築再生、橦木館の買取と指定管理者制度で選ばれた市民団体による活用など、直接建物の保存再利用に取り組むとともに、白壁・主税・橦木地区町並み保存事業により面的な地域を対象として、建物の新築、増築、改築、移転または除却等を行う場合に届出を要請し、保存修復に対する助成を行っている。

2. 事業の経緯

2-1　旧名古屋控訴院地方裁判所区裁判所庁舎の

保存と再生

当地区の歴史的資源の保存への関心の高まりは、旧名古屋控訴院地方裁判所区裁判所庁舎の保存に端を発する。この建物は、大正 11 年（1922 年）に建設されて以来、昭和 54 年（1979 年）に裁判所としての役割を終えるが、ネオバロック様式のこの建物は、貴重な文化遺産として保存再生して欲しいという市民の要望に応え、国の重要文化財への指定（1989 年）を受け、建物の保存・復元修理工事を行い、「名古屋市市政資料館」として整備再生された。

2-2　白壁・主税・槿木地区の町並み保存地区指定

裁判所庁舎に隣接する白壁･主税･槿木町が、1985 年に町並み保存地区指定を受けた。保存地区内において、「町並みの特性を維持していると認められる、主に戦前までに建てられた和風、洋風建築・土蔵等の建築物及び門・塀」が「伝統的建造物」に指定され､また､「町並みと一体をなす環境を保存するため、特に必要と認められる物件」が「必要物件」として指定された。そして、これらの指定された物件について市からの助成制度を活用して修復・保存修理に努めてきた。また、現在の良好な住環境を保全し、近世の武家屋敷地の面影を伝える町並みの景観を可能なかぎり保存していくことを目標として、電線の地中化をはじめ、街路灯や広告物、看板、テレビアンテナなど町並みと調和するデザイン等に配慮する取り組みも行われている。

2-3　「東区文化のみち」の指定

名古屋城から徳川園にいたる一帯に残されている伝統的建造物などの保存活用をはかる目的で、名古屋市新世紀計画（2000 年～2010 年）の東区の将来ビジョンに「東区文化のみち」が位置づけられた。

2-4　文化のみち二葉館の移築再生

名古屋市が 2000 年に建物の寄付を受け､解体保管後、東区槿木町３丁目の現在地に移築復元した。建物配置を 90 度回転させるなど､敷地の形状や法規制､機能面などにより創建当時と異なるが、解体保管材を極力活用するなど当時の雰囲気を残す配慮をした。2005 年 2 月に開館し、それと同時に国の文化財として登録を受けた。市民団体の白壁アカデミアが指定管理者協力団体として企画事業を担当している。

2-5　槿木館の保存再生

白壁・主税・槿木地区には、明治・大正期の和洋折衷の旧館がいくつか残っている。その中でも、陶磁器商であった井元氏の旧邸は、「槿木館」として、市民団体により管理運営が続けられてきたが、建物を保存再生していくために、市によって用地取得され、建物の修復後にこの市民団体を指定管理者に決めて、活用を図っている。

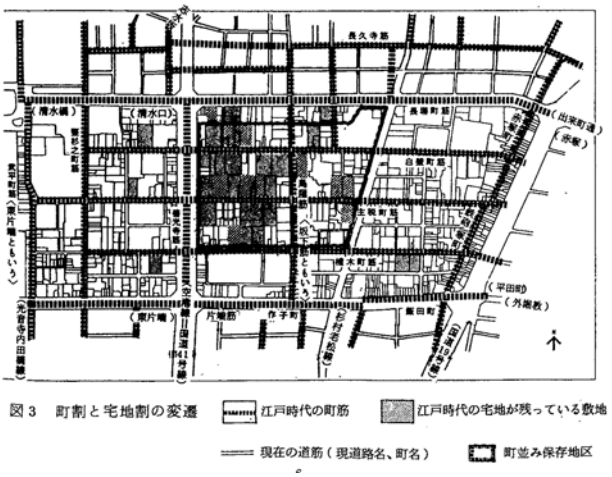


図 19-2　地区の現況

表 19-1　町並み保存地区指定当時の建物情況

保存地区の建物建設時期状況（昭和６０年５月）　〔単位：棟〕

建設時期	木造	木造以外	計
戦前	66	2	68（ 37%）
戦後	75	41	116（ 63%）
計	141	43	184（100%）

保存地区の門・塀・樹叢の状況　〔両側、単位m〕

筋名	道路延長	門・塀延長	樹叢延長
白壁町筋	900	490（54%）	570（63%）
主税町筋	820	420（51%）	250（30%）
槿木町筋	740	230（31%）	125（16%）
鳥屋筋	660	210（32%）	260（39%）

表 19-2　事業年表

1983 年	名古屋市町並み保存要綱制定
1984 年	市政資料館・重要文化財指定
1984 年	名古屋市地区別景観整備計画策定調査（白壁）
1985 年	白壁・主税・槿木町並み保存地区指定
1989 年	市政資料館開館
1998 年	白壁アカデミア活動開始
1999 年	豊田邸・春田邸開館
1999 年	東区文化のみち指定
2000 年～	電線共同溝と道路の舗装（街路灯含む）
2003 年	マンション建設問題で、「白壁・主税・槿木」町並み保存地区の住環境を考える会が発足
2005 年	文化のみち二葉館開館（指定管理者制度）
2006 年	市が槿木館取得
2007 年	文化のみち百花百草開館
2009 年	文化のみち槿木館開館（指定管理者制度の活用による）

３．事業の内容

3-1　伝統的建造物の修復保全実績

白壁・主税・槿木地区の町並み保存地区内で保存事業を開始した 1985 年から 2008 年までに、伝統的

建造物に対して、33 件、112 百万円の修復費用が使われた（表 19-3）。　町並み保存地区指定を受けた当初、伝統的建造物は主屋、門・塀が 60 棟あったが、平成 18 年現在 46 棟が現存、14 棟が消滅している（表 19-4）。取り壊された主な建物としては、櫻明荘、長屋の一部などがある。

3-2　公開された伝統的建築物

地域に現存する伝統的建築物のいくつかは、内部改装や新たな機能が付加され、一般の来訪者に向けて公開されている。主な施設には下記のものがある。この他に建築物の特色を生かし、料亭、レストランなどを営業している民間施設もある。

1）名古屋市市政資料館（国の重要文化財）
2）文化のみち二葉館（国の登録文化財）
3）旧豊田佐助邸、旧春田鉄次郎邸
4）文化のみち百花百草
5）文化のみち橦木館（市の有形文化財）

3-4　町並み景観の修景整備

2000 年～2004 年にかけて、町並み保存地区内の主要路線について（図 19-3）、電線共同溝と道路の舗装（街路灯含む）整備がなされた。

表 19-3　町並み保存事業補助金交付実績（1985 年～2008 年度）

区分	件数	補助金額（千円）
伝統的建築物	33	85,806
必要物件の復旧	1	500
修景上必要な経費	11	26,542
住民団体の活動	0	0
合計	45	112,848

表 19-4　伝統建造物の保存状況（2006 年 3 月現在）

①当初指定数	60
②現存数	46
①－②	14
現存率	76.7%

4．事業の診断

4-1　建物単体保存からまちづくりルールの確立へ

2003 年に保存地区内で発生したマンションの建設問題を契機に、地域住民を主体とする団体「白壁・主税・橦木」町並み保存地区の住環境を考える会が発足し、2007 年度「白壁・主税・橦木町並み保存地区・まちづくり憲章」が策定された。

憲章の内容は以下の通りである。

①町並み保存地区の良好な地区景観を保全します。
②良好な住環境の保全のため、建築物の制限、緑の保全などしていきます。
③現在ある樹木は可能な限り保存に努め、やむを得ず伐採する時は、代わる植栽をします。

文化のみち二葉館内部　　旧春田鉄次郎邸

写真 19-1　整備され公開された建物

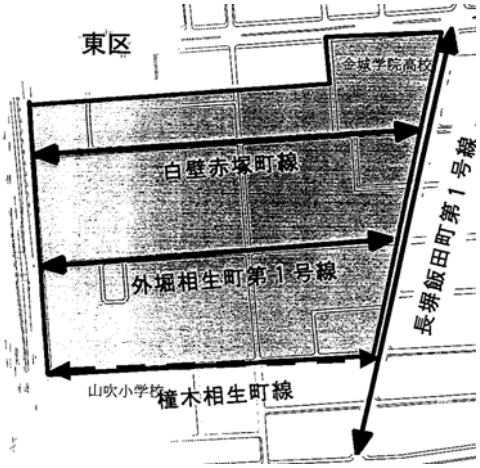


図 19-3　電線共同溝事業路線

写真 19-3　電線共同溝ですっきりした町並み

④防災・防犯対策に地域ぐるみ、全力で取り組みます。
⑤違法駐車や地区内通過車両などの、道路問題を解決します。

4-2　来訪者への「おもてなし」実績

地区内の主要な集客施設である市政資料館、文化のみち二葉館の来館者は表 19-5 に示すとおり多い。また、主にこの地区への来訪者を対象として活躍している東区ガイドボランティアの会の活動の実績を表 19-6 に示す。

4-3　都市景観の向上

この地区の様々な活動や事業に対して、二つの部門で名古屋市の都市景観賞を受賞した。

①まちなみ部門での受賞

・白壁町ハウス（1985 年）
・名古屋市市政資料館（1990 年）
・モーニングパーク主税町（1991 年）
・白壁の家（2003 年）
・文化のみち百花百草（2005 年）

②まちづくり部門での受賞

・パンフレットよる「文化のみち」の広報・イメージアップ活動（2005 年）

4-4　住宅地としての評価

公示地価から見ると、名古屋市内で最も高い住宅地としての評価を受けており、特に、直近の 3 年その評価が高まっている（表 19-7）。

５．現状と課題

5-1　現状

白壁・主税・橦木地区は都心に隣接している立地条件のよさと、白壁という住宅地としての高級感から、現在においてもマンションの立地が進んでいる。しかし一方では、名古屋の近代化の過程を今なお残す地区であり、名古屋市は「文化のみち」というテーマを掲げ、一部歴史的建造物を市が直接取得し、保存、再生するとともに、民間の施設に対しても歴史的町並み保存事業による助成を行ってきた。そして、電線の地中化などにより町並みの景観の向上にも努めてきた。またパンフレットを通じて各種事業を PR し、来訪者を増やす努力をしてきた。

その結果、地区内にある個々の施設の持つ集客力、歴史的町並み保存事業をはじめとした地区の景観整備などにより優れた景観も生まれ、「文化のみち」のアイデンティティを確立しつつあるといえる。

5-2　課題

（１）総合的な景観施策の実施

この地区について、これまで行政の果たしてきた役割は大きかった。「文化のみち」構想の打ち上げ、歴史的町並み保存事業での助成、また、電線の地中化や路面の舗装、そして、個々の施設の保存と活用と多岐にわたってきた。しかし、これらの施策は有機的なつながりを持って実施されてきた形跡は見られない。今後、一元化された総合的な景観施策の実施が望まれる。

（２）地区のまちづくりルールの確立

現在、地区の地主を主体にして組織された「白壁・主税・橦木保存地区の住環境を考える会」では、2007 年度地域の歴史的町並みと住環境の保存を目指した、「まちづくり憲章」が作成された。今後、このまちづくり憲章を具体化すべく、地区計画などの具体的な展開が求められる。

表 19-5　施設の入り込み客数（産業の名古屋 2007 版より）

年度	市政資料館	文化のみち二葉館
2002	69220	－
2003	65228	－
2004	59274	20565
2005	67749	56550
2006	59240	35436

表 19-6　ガイド実績（東区文化のみちガイドボランティアの会 2004 年活動実績報告書より）

種類	日数（日）	延べ人数（人）
佐助邸常駐ガイド	52	1343
文化のみち二葉館定時ガイド	9	360
依頼ガイド	58	1215
その他（公的機関からの依頼、勉強会、研修会）		

白壁町ハウス

ﾓｰﾆﾝｸﾞﾊﾟｰｸ主税町

白壁の家

文化の道百花百草

写真 19-4　都市景観賞（まちなみ部門）

表 19-7　公示地価の推移（場所：東区白壁 3-18-24）

年度	平米単価（円）	年度	平米単価（円）
2001	267,000	2005	240,000
2002	263,000	2006	251,000
2003	250,000	2007	288,000
2004	240,000	2008	325,000

【参考文献等】

1）建築的文化遺産の保存に関する研究名古屋高等裁判所の事例（名古屋青年都市研究会）
2）名古屋市白壁・主税・橦木街並み保存事業昭和 60 年 5 月地区指定（名古屋市教育員会）
3）産業の名古屋 2007 版
4）東区文化のみちガイドボランティアの会 2004 年活動実績報告書

プロジェクト 20

建築協定制度

一人協定の更新で自覚する、いつまでも残していきたいと思う街並みと地域コミュニティ

事業名称　：なかのタウンハウス建築協定、タウン黒石建築協定
場所　　：中川区助光二丁目、緑区黒沢台５丁目
事業年　　：1979 年、1984 年
事業主体　：各建築協定運営委員会（当初は愛知県住宅供給公社及び住宅・都市整備公団）
事業手法　：建築協定
権利関係　：住宅及び駐車場は個人所有、通路・広場は共有

写真 20-1　なかのタウンハウス　共用広場のシンボルツリーを囲む住宅

１．事業の背景と目的

建築協定制度は、「住宅地としての環境又は商店街としての利便を高度に維持増進する等建築物の利用を増進し、かつ、土地の環境を改善する」ことを目的に、建築基準法に定められる規定よりも、さらにきめ細かいルール（敷地、位置、構造、用途、形態、意匠、建築設備等）を区域毎に取り決め、行政の認可を受けるもので、建築基準法第 69 条～77 条に定められた制度である。土地所有者等がルールを定めるという点では都市計画法による地区計画と似ているが、土地所有者等が自ら協定運営委員会を組織し、違反への対処等主体的に運営するという点で異なっている。

1950 年の建築基準法制定時から建築協定制度は規定されていたが、当初あまり活用されなかった。1967 年に、新規開発地の建築協定として全国で初めて「上飯田モデル住宅地区建築協定」（横浜市泉区）が認可され、1972 年には地元発意の全国で初めての事例といわれる「美しが丘個人住宅会建築協定」（横浜市青葉区）が認可された。[1)]

その後、1976 年には土地所有者等が一人で定める「一人協定」[2)]が可能になり、1996 年には建築協定区域に隣接した区域外の土地のうち、区域内の人が将来建築協定区域となることを希望する土地を「建築協定区域隣接地」として定めておくことで、建築協定締結後でも簡単な手続きで隣接地を区域に加入することができるようになった。

名古屋市では 1976 年に「名古屋市建築協定条例」が制定され、市内で建築協定締結が可能となった。1978 年「緑黒石台住宅建築協定」(現在廃止)が名古屋市の建築協定第 1 号となって以降、45 地区で協定が締結されている(2009 年 10 月 9 日現在)。

今回のプロジェクト診断では特に、これまで締結された建築協定区域のうち、いずれもタウンハウス形式[3)]で開発され、開発事業者が一人協定で締結したものを 30 年間更新・継続し続けている「なかのタウンハウス建築協定」の街区(以下、「なかのタウンハウス」という。)と、同じく一人協定締結後、1度は自動更新[4)]によって継続したが、2度目の期間満了時更新せず失効した「タウン黒石建築協定」の街区(以下、「タウン黒石」という。)の2つの事例を取り上げ、建築協定制度の果たした役割についてみることにする。

２．事業の経緯

2-1　なかのタウンハウス

なかのタウンハウスは、周囲にまだ空き地が多い新興住宅地に 1979 年、愛知県住宅供給公社が土地区画整理地内の保留地を買収し、ミサワホームの企画により開発したタウンハウスで、一人協定締結後、分譲住宅として販売され、建物及びその敷地が個人所有になったものである。協定締結から 10 年後の協定期間満了時に更新手続きを行い、現在まで計4度の更新がされている。2回目以降の協定期間は5年間。

図 20-1　なかのタウンハウスの位置

表 20-1　事業年表･なかのタウンハウス

1979 年 3 月	なかのタウンハウス建築協定認可	
1989 年 11 月	〃	更新①
1994 年 11 月	〃	更新②
2000 年 6月	〃	更新③
2005 年 7月	〃	更新④

2-2　タウン黒石

タウン黒石は、1984 年、当時の住宅・都市整備公団(現・独立行政法人都市再生機構、以降「都市再生機構」という。)が、連棟式住宅の並ぶタウンハウスの街区と戸建住宅が並ぶ街区を合わせて開発・分譲し、一人協定により建築協定を締結後、建物及びその敷地が個

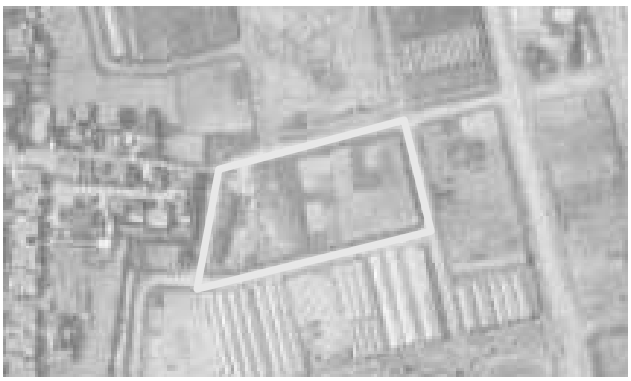


写真 20-2　従前の状態・なかのタウンハウス(1978 年)

写真 20-4　現在の状態・なかのタウンハウス

写真 20-5　従前の状態・タウン黒石(1978 年)

写真 20-6　現在の状態・タウン黒石(2007 年)

人所有になったものである。協定締結から 10 年後の協定期間満了時は自動更新で継続し、さらに 10 年後の 2004 年は更新手続きが行われず、失効となった。

この診断では、タウンハウス形式の街区を「タウン黒石」として取り上げる。

図 20-2　タウン黒石の位置

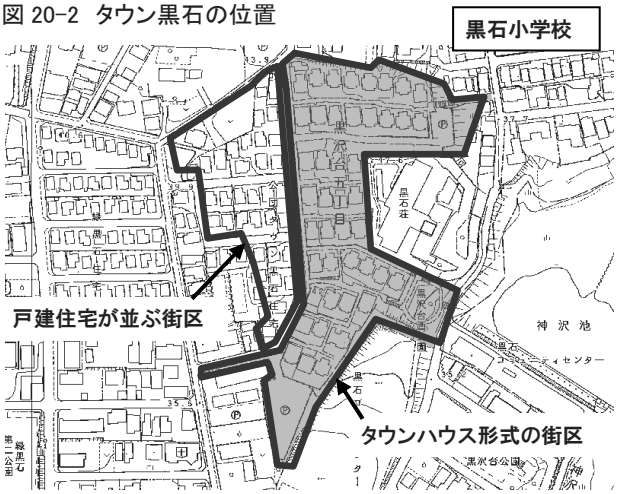


表 20-2　事業年表・タウン黒石

1984 年 8 月	タウン黒石建築協定認可	
1994 年 8 月	〃	更新
2004 年 8 月	〃	建築協定失効

３．事業の内容

なかのタウンハウスとタウン黒石は共に連棟式住宅で、街区内に広場と通路を備えている。

3-1　なかのタウンハウス

開発面積 4233 ㎡に 30 戸 15 棟の連棟式住宅と広場及び通路があり、全住戸が街区外周道路に面している。居住者用の 30 台分駐車スペースは街区北側及び南側にまとめて配置されている。

(1)各戸につながる共用広場

街区中央に共用広場が配され、芝生と樹木、散策路とベンチ代りの御影石が置かれ、住宅玄関はこの広場に面して計画されている。共用広場及び通路の敷地は住宅敷地所有者等の共有地で、街区外とは幅 900～1500mm 程度の小径状通路で6ヶ所繋がっている。そのうちの1ケ所の通路だけが車両乗入が可能な構造。

(2)連棟式住宅

2戸で1棟の2階建て住宅は木質パネル造スレート葺で界壁は二重壁になっている。1 戸あたりの延床面積は約 80 ㎡、建築面積約 45 ㎡。各戸敷地と共用広場の仕切りや、エアコン室外機等を囲うブロック塀も、隣家と繋がった構造になっている。敷地は1戸ずつ分筆された個人所有だが、建物は土地2筆分に1棟の建物が建つ区分所有。

(3)建築協定の内容

多くの建築協定が建築物の高さ制限、地盤高さ変更

図 20-3　配置計画図・なかのタウンハウス

写真 20-7　共用広場・なかのタウンハウス(完成当時)

写真 20-8　住戸から共用広場へのアプローチ・なかのタウンハウス(完成当時)

写真 20-9　共用通路・なかのタウンハウス(現在)

制限、壁面後退距離、土地の分割禁止等、具体的な数字を挙げ細かく規制している中、なかのタウンハウスの協定内容は以下の通りである。

①オープンスペース（共用広場）は共同の庭園として維持、保全、活用し、建築物の建築又は駐車場としては利用しない。

②建築物の用途は居住用のみとする。

③建築物の建替え、増築を行う場合は、委員長の承認を得ること。

④建築物の意匠はみだりに変更しない。

⑤居住環境に悪影響を及ぼす工作物、広告板等を設置しない。

表 20-4　施設の概要・なかのタウンハウス

全体面積	4, 223 ㎡
住宅戸数	30 戸
地区内施設	共用広場及び通路、駐車場（30 台分）

3-2　タウン黒石

開発面積約 0.2haに 89 戸 45 棟の連棟式住宅と広場及び通路があり、全住戸は街区内に東西方向に配置された8本の通路に面して建てられており、街区全体で建築基準法第 86 条に基づく団地認定を受けている。通路随所に小さな広場が配され、居住者用 89 台分の駐車スペースは区域北東及び南にまとめて配置されている。

（1）共用広場と通路

8本の東西通路の途中に芝生や樹木を配した共用広場が配置され、住宅玄関はこの通路に面して計画されている。共用広場及び通路の敷地は住宅敷地所有者等の共有地となっており、8本の通路のうち1本だけが駐車場への進入路を兼ね車両乗入が可能な構造になっている他は、入口にボラードを設置した幅 1500mm 程度の通路である。

（2）連棟式住宅

２戸で１棟の２階建て住宅[5]は鉄筋コンクリート造セメント瓦葺。1 戸あたりの延床面積は約 85 ㎡。建物北面及び南面で街区内通路に面している。敷地は1戸ずつ分筆された個人所有だが、建物は土地2筆分に1棟の建物が建つ区分所有になっている。

（3）建築協定の内容

すでに失効してしまったタウン黒石の協定内容の詳細は不明だが、平成13年に建築協定連絡協議会発行の「まちづくり名古屋」[6]に次のようなコメントがある。

「当地区の特徴を一言でいえば、協定内容に数値を入れてないことです。・・・これまで当地では、特に問題は起っていませんが、協定内容では垣根、フェンスなど透視可能なもの、植栽につとめ、緑を多くという点を重視しています。」

写真 20-10　街区内にある看板・タウン黒石

写真 20-12　街区内の共用通路・タウン黒石

写真 20-13　共用通路にある広場・タウン黒石

写真 20-14　手入れされた共用広場・なかのタウンハウス

タウン黒石の住民からは、増改築や敷地の形状変更に対する制限もルール化されていたと聞いている。

表 20-4　施設の概要・タウン黒石

全体面積	約 20,000 ㎡
住宅戸数	89 戸（44 棟）
地区内施設	共用広場及び通路、駐車場（89 台分）、集会所

４．事業完了後の診断

4-1　住宅地としての環境

いずれの協定区域も単一の開発業者によって開発整備されたため、建物外観はデザイン統一が施され、樹木や広場など共用空間の整備にもかなり配慮された住環境が提供されている。入居直後に行われた、なかのタウンハウスの入居者意識調査[7]の中でも、住民の街区内公園・緑地への満足感は高い。

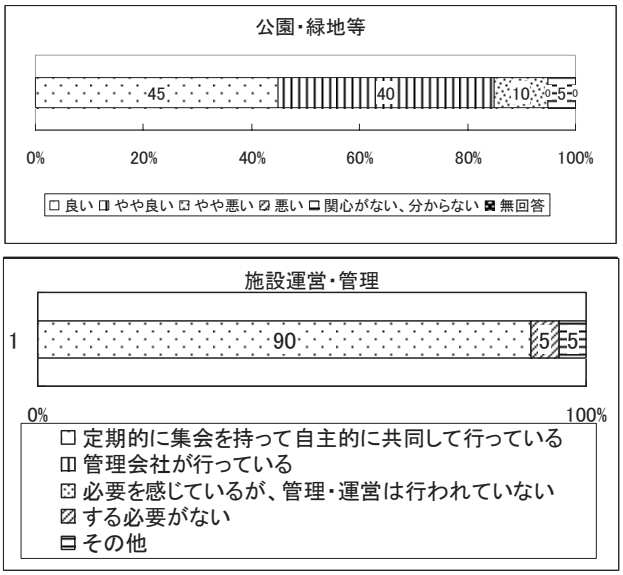


図 20-3　入居者意識調査抜粋・なかのタウンハウス

4-2　共用広場の維持管理と協定更新

なかのタウンハウスでの入居者意識調査によると、90%の人が自主的に共同して、共用地の運営・管理を行っている。事実、当初から入居していた方へのヒアリングでも、「当初、建築協定に関する意識はそれほど無かったが、自治会年間行事として共用広場での餅つき大会があり、普段地域の繋がりの薄い親父同士がソフトボールチームを作り、練習後のバーベキュー大会もやっていた」ことや、「子どもたちが遊ぶ共用広場を月１回の樹木管理と5戸ずつが輪番で取組む清掃活動」に取組んでいたことも分かった。なかのタウンハウスでは、同世代の家族が、必要から取組んだ地域活動の中で、楽しみを作り出し、互いの顔の見える住民関係を築きながら、入居当初はそれほど意識していなかった建築協定制度の最初の更新をごく当たり前に実施した。

一方、タウン黒石は、当初から共用地及び集会所の管理を販売者である都市再生機構に委託し、管理組合（協定運営委員会を兼ねる）の事務局的役割を任せている。しかし、なかのタウンハウスと同じように、「毎月第 1 日曜を掃除の日」として自主的に共用通路を清掃したり、子ども会活動として広場整備を行っていた。最初の更新時期には都市再生機構からのアドバイスもあり、何等問題なく最初の自動更新は行うことができた。

写真 20-16　隣接公園と連続する緑・なかのタウンハウス

写真 20-17　タウン黒石(左)と戸建住宅の街区(右)

写真 20-18　植栽と物置・タウン黒石

５．現状と課題

建築協定の更新手続きは協定区域の土地建物権利者が申請書に押印して行われる。そのため、区域内住

民の「協定内容の理解」と更新に向けた「話し合いができる住民関係」が無ければ成立しない。

そこで、4度の更新を経たなかのタウンハウスと、1度更新し5年前に失効したタウン黒石の現状を見つつ、建築協定制度が抱える課題に触れてみたい。

5-1　なかのタウンハウスの現状

なかのタウンハウスは、現在もまだ周囲に畑が残るこの地域で、遠めにも外観デザインが揃った緑多い街区として存在している。街区中央にある共用広場は樹木や芝の手入れも行き届き、これを囲むように配置された住宅は各戸が外壁塗替え等丁寧に手を加え、一部でデザインを似せたデッキが造られているが、増築や建替えをした建物は無く、30 年の歴史を感じさせない当初からのデザインが継承されている。

入居当時から住民の3分の1世帯が入れ替わり、子どもも減り、住民も高齢化・単身化したため、餅つき大会やソフトボールチームはなくなった。しかし、共用広場や通路は、30 年前から変わらない月 1 回の樹木管理と5戸ずつが輪番で取組む清掃活動が実施されており、そのため、とてもきれいに保たれている。

5-2　タウン黒石の現状

タウン黒石と戸建住宅の外観を見比べると（写真20-17 参照）、タウン黒石側道路は緑も多く、建物デザインも揃った街並みが続いている。しかし、タウン黒石でも一歩街区の中に入ると、個人の敷地部分には増築や目隠しフェンス等の手が加えられ、共用通路沿いの緑も連続性が途切れる箇所がある。

広場はきれいに清掃され、樹木も選定されているが、自主的に行っていた毎月第 1 日曜の一斉掃除の日は、いつの間にか、一斉から個人へ、「各戸周りは各自で清掃すること」に変わった。

5-3　建築協定制度が抱える課題

（1）ライフステージに応じた協定内容

年月の経過と共に、入居者は子どもたちとの同居や親の引き取りのために建物の増改築を望み、あるいは高齢化のために住宅や庭木を手入れのしやすい形へ改修したいと考え始める。同時期に入居した住民は同世代の人々が多く、このようなライフステージの変化は同じ時期にやってくる。

そこで、多くの住民が望む変更を受け入れる方向で協定更新できれば、ライフステージに応じた住民の納得できるルール化も可能である。しかし、制度上は可能でも、協定内容の変更作業には、住民間の議論と合意形成を経て、具体的な条文化が不可欠で、あまりにもパワーと時間そして専門的知識が必要となり、難しい。

（2）顔が見える関係づくり

当初入居時は住宅購入世代である 30～40 代が多く、彼らはまた子育て世代でもある。子どもを通じた地域コミュニティも生まれやすいし、積極的な地域活動も期待できる。相手の顔が見える関係の中で、地域のルールを守るための自治やリーダーが自然に育ってくる。しかし、住民の世代交代や転出入等によって入居する新住民は、当初からの入居者とは世代や収入、子どもの年代、家族構成も異なり、両者間のコミュニティ形成はなかなか難しい。また協調を優先する世代と個人を優先する世代との意識ギャップ等もあり、住まいや暮らし方に対する想いも一様ではない。

具体的な数値の入らない協定内容の両地区において、住民が、自らの裁量で違反等への対処をするには、自分たちの街の理想像に納得し、それを地区全体で共有できている近隣関係やコミュニティの存在が重要である。この点で、タウンハウス形式の住宅街区には、世代や収入、家族構成等の違いを埋める絶好の機会として、共用広場や通路等の維持管理がある。しかし、タウン黒石の「一斉清掃日の廃止」に見られるように、地域活動への消極的参加、団体行動よりも個人行動の優先、外部委託による住民自らの活動機会の減少など、住民が直接、顔を合わせる機会の減少が、更なるコミュニティ形成の難しさを作り出し、結果的に、建築協定制度が目指す、よりよい住環境を作るという志とその持続を困難なものとしている。

なかのタウンハウスの住民から、

「ヨーロッパの街並みのように外観デザインの揃ったこの地区に誇りを持っている。そのデザインを継承するために建築協定がある。個人の敷地といえども、各自が勝手に手を加えることを防ぎ、きれいな街並みを残すのに役立っていると思う」

と話を聞いた。とても上手くいっているようにみえる、なかのタウンハウスも今はまだ、3分の2の世帯が当初からの入居者で、互いを知り、よい街並みを残そうという意識や、それは街並みに合わないからダメといえる協定運営委員会が存在するため、更新が継続している。しかし、世帯の入替えが進み、本当の建物寿命が来た時、どうなっていくのだろうか、彼らもまた、悩んでいる。

写真 20-19　共用広場で遊ぶ子供たち・なかのタウンハウス(完成当時)

【参考文献等】

1)横浜市公式ウェブサイト(平成 22 年 3 月 3 日現在)
http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/ken-kyoutei/kaisetsu.html

2)一人協定とは、土地所有者等が一人で定める協定で、認可の日から起算して 3 年以内に土地所有者等が 2 人以上になった時に効力が発生する。

3)タウンハウスとは、1970 年代半ばのオイルショック以後、ミニ開発の劣悪な狭小住宅に対抗し住宅の質向上の手段として見直された低層集合住宅の設計手法で、低層集合住宅「テラスハウス」にさらに中間領域の共用空間(コモンスペース)の概念を導入したもの。

4)建築協定の更新手続きには、有効期間満了時に再度認可申請を行う期間満了のタイプと、有効期間満了前6か月以内に協定者の過半の申し出がない場合に限って再認可申請することなく建築協定が更新できる自動更新のタイプがある。

5)1 棟だけ、3戸の連棟式住宅

6)「街づくりなごや第7号」 2001 年 3 月 30 日　名古屋市建築協定連絡協議会発行

7)「宅地開発調査研究～ミニ開発に対する誘導策としてのタウンハウス方式等の検討」 1982 年 3 月　愛知県建築部建築指導課発行／なかのタウンハウス 30 戸中 20 戸からアンケート回答

＊1 「建築協定の更新による持続的協定運営の情勢実態について」 鈴木克彦　日本建築学会計画系論文集第 607 号 9-16

＊2 「都市コミュニティと法　建築協定・地区計画による公共空間の形成」 2005年4月　長谷川貴陽史著　東京大学出版会

＊3 「DA建築図集　低層集合住宅Ⅰ　まちのコアとしての集合住宅」 1989年 (社)新日本建築家協会編　彰国社

プロジェクト 21

総合設計制度による公開空地

許可基準の変遷と公開空地実例の時系列分析

事業名称　：総合設計制度に基づく公開空地
場所　　：名古屋市内各所
事業完了年：継続中
事業主体　：開発事業者
事業手法　：特定行政庁の許可による誘導的建築行政手法

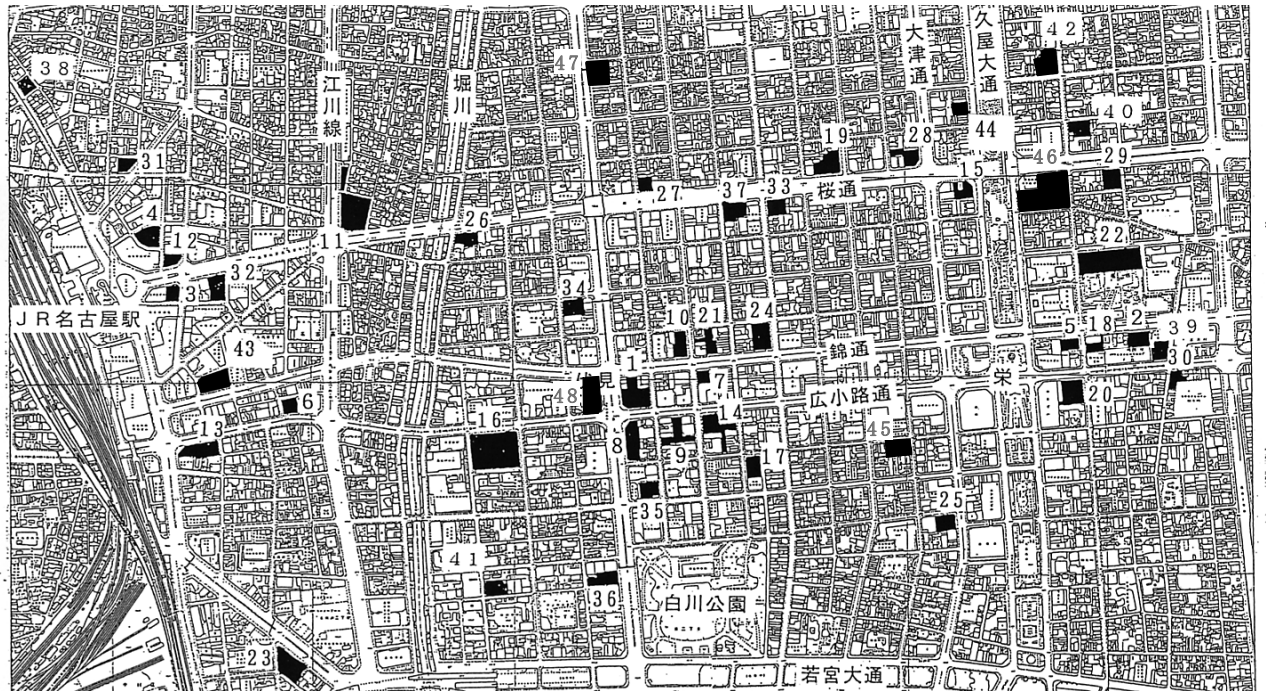


図 21-1　都心における総合設計制度を用いた物件位置（2005 年度許可物件まで）建物番号は表 21-2 参照

１．制度の概要と目的

総合設計制度は、建築基準法に基づき、敷地内に一般歩行者が自由に通行・利用できる公開空地等を設けることにより、市街地環境の整備・改善に役立つ計画について、容積率や高さの制限を緩和する制度である。

総合設計の目的は制度創設時の通達（昭和 46 年 9 月 1 日　建設省住街発第 48 号）「総合設計に係る許可準則」において、次のように示されている。

「近年、市街地において建築物の中高層化が進行しているが、零細な敷地に小規模な中高層建築物が乱立するという現象を呈しており、長期的な都市遺産の形成という立場からみると、必ずしも望ましくない場合が多い。さきに都市再開発法が制定され、市街地の計画的な再開発を図るため市街地再開発事業が推進されているが、このほか任意の民間の建築活動を計画面で誘導することが強く要請されてきているところである。この見地から、先般建築基準法が改正され市街地における環境の改善に資する敷地内空地を確保した大規模建築物の建設を積極的に推進するため、一定規模以上の空地を伴った建築物の計画に対して、同法（中略）の規定によりそれぞれ容積率制限、絶対高さ制限および斜線制限についての例外許可を適用することができる制度としていわゆる総合設計制度を設けることとしたものである。」

なお、総合設計の目的は次の 3 点に要約できる [1)]。

① 市街地における公共空地を確保する。
② 建築物の設計の自由度を増し、新たな可能性の追求を促す。
③ 零細敷地を統合して計画することを促す。

この制度は、民間の建築プロジェクトに対して、規制を緩和する許可手続きにより、よりよい魅力的な空間になるように誘導していく制度である。一般に建築基準法の許可制度は、法律上認められないがやむを得ない場合として例外的に許可する“消極的許可”である場合が多い。これに対して総合設計の許可は事業者に容積率制限や高さ制限の緩和といったインセンティブを提供することによって、より良い魅力的な空間を創出するという“積極的許可”という性格を持っていることが特徴といえる。なお、特定行政庁の許可に際しては、建築審査会の同意が

必要となる。

名古屋市では、1971 年に制度が創設されて以来、2010 年 2 月現在 123 件の許可事例があり、そのうち住宅施設系が 54 件、商業施設系が 69 件となっている。表 21-3 に示すように、名古屋は政令市の中でも比較的事例が多い都市である。本稿では、都心部で計画された商業系を中心とする 48 件の事例について、公開空地の使われ方について実態調査を行った。

２．主な制度改正の変遷

1971 年に総合設計制度が制定された。当時の国の通達では、歩道状空地や広場状空地といった区別はなく、公開空地の要件も“歩行者が日常自由に通行又は利用できるもの“といった定義で、幅や道路からの高低差の制限があるほか、ピロティ下などは低減係数があるものの、係数（公開空地等の有効面積に乗じ、容積率の割増の根拠となる率。以下係数という）を一律 1.0 とするものであった。

名古屋市は 1986 年に、翌年の国の準則改正に先だって、「名古屋市総合設計制度指導基準」を制定した。この基準により、歩道状空地と広場状空地の係数について、これまでの 1.0 だけでなく、歩道のない道路に新たに歩道状空地を計画する場合は係数 1.2 とするなど、公開空地の規模・位置する場所によって係数に差をつけることとなった。同基準の特徴として、公開空地の種別である歩道状空地、広場状空地、通り抜け用空地および広場状内部空間の４つが明確に区別されている点が挙げられる。翌年改正された国の準則にも、歩道状空地および広場状空地については区別されているが、他の二つの公開空地は概念的には取り上げられているものの、公開空地の種別として、区別して取り扱われているわけではない。名古屋市は当時、通り抜け用空地、及び、広場状内部空間について、有効な公開空地として積極的に評価していこうという行政上の意図があったものと思われる。

翌年の 1987 年には、国の準則改正に伴い市の基準は見直しがなされ、歩道の無い道路に新たに歩道状空地を計画する場合は係数 1.5、既に歩道のある道路に対して設ける場合は係数 1.2 とし、商業・近隣商業地域内で 500 ㎡を超え、主要な道路に面する広場状空地を設ける場合は係数 1.5 とするなど、公開空地の形状や内容をより細かく規定するようになった。

1996 年には、国の準則が歩道状空地については最大 2.5 の範囲で係数を定めることができると改正された。これを受けて市の基準が改正され、商業地域で歩道と合わせ 6m 以上の幅員で延長 50m 以上の歩道状空地は係数 2.5、商業地域で主要道路に面し、

表 21-1　名古屋市総合設計制度の改正経緯

1971.1.1	・総合設計制度制定
1986.1.1	・名古屋市総合設計制度指導基準制定
1987.4.1	・再開発型メニューの創設 ・歩道状空地の係数 1.5 の創設 （歩道のない道路に計画する場合） ・広場状空地の係数 1.5 の創設 （近隣商業地域・商業地域であり 500 ㎡以上で主要道路に面し良好な環境を創出するもの）
1989.11.1	・都心市街地住宅型メニューの創設 ・建物内に公共施設を計画したり、歴史的建築物を保存する場合には容積緩和が可能になる
1990.5.8	・超高層事前協議制度運用開始
1994.6.1	・高さのみ緩和の総合設計制度運用開始 ・広場状空地の係数 1.5 のエリアが容積 800%以上の地域のみに限られる
1996.5.31	・歩道状空地の係数 2.0、2.5 の創設 （2.5－商業地域で歩道と合わせ 6m以上であり延長 50m 以上 2.0－商業地域又は主要な道路に面し、歩道と合わせ 6m以上） ・地下鉄等に接続する場合は道路から高低差のある公開空地も低減係数なし ・準公開空地創設（建物居住者が利用する中庭・屋上も公開空地とみなす） ・都心居住型メニューの創設（旧市街地内の住宅用途の建築物に対する大幅な容積率緩和メニュー） ・公開空地の一時使用手続き開始
2002.4.1	・屋上緑化をすることによる容積緩和
2005.3.10	・歩道状空地 2.5 及び 2.0 として、街区貫通 ・途中の車路なしの条件追加 ・建物内の通り抜け空地が可能となる ・環境配慮型メニューを創設 (CASBEE の S ランクを取ることによる容積緩和) ・中心市街地において低層部を店舗とすることによる容積緩和 ・公開空地の一時使用基準を緩和し、幅広い活用が可能となる

歩道と合わせ 6m 以上の幅員がある歩道状空地は係数 2.0 となった。また、歩道状空地の条件として歩道との段差がないことが追加された。

2000 年には、地方分権推進の流れの中で、都市行政に係る国の既存の通知等の取り扱いが、拘束力を持たない技術的助言等となることが明確にされ、行政庁独自の制度運用に拍車がかかった。

2005 年には、1996 年に改正となった係数 2.5 及び 2.0 の歩道状空地に対して、さらに街区を貫通していること及び途中に連続する公開空地を分断する車路等がないことという条件が付け加わった。また、共同住宅のピロティ下の公開空地は駐輪場へ転用されたものが多数あったことから、原則としてこれを認めないものとした。

このほか、国の準則には無い名古屋市独自の基準として、公開空地の係数だけでなく敷地共同化による容積率割増（1986 年）、屋上緑化による容積率割増（2002 年）、環境配慮指針（CASBEE）に基づく容積率割増（2005 年）、中心市街地における低層部店舗化による容積率割増（2005 年）など、様々な運用がなされてきた。

このように国の準則、市の基準のいずれも過去何回にもわたり見直しが行われている。見直しの方向性は、良い公開空地にはより高い係数をあたえ、一般市民の利用の少ない公開空地は係数を下げるもしくは公開空地として認めず、より良い公開空地を誘導できる運用となっている。

なお、現在、建築基準法に天空率による高さ制限の緩和が創設され、斜線による高さ制限緩和のみを目的とした計画に対するインセンティブはなくなっている。従ってこれ以後、高さ制限緩和のみを目的とする場合は、絶対高さや高度地区の制限の緩和を目的とする住宅系の計画に、主として活用されている。

表 21-2　都心部の総合設計制度適用事例[2)]

	位置番号	許可日	名称	敷地面積（㎡）	建築面積（㎡）	高さ（m）	容積率（%）	緩和容積率（%）	高さ緩和	歩道状空地					広場状空地				通り抜け空地	広場状内部空間	
	係数									1.0	1.2	1.5	2.0	2.5	1.0	1.1	1.2	1.5	1.2	1.0	
	1	1973/2/23	NTT　DATA東銀ビル	4577	2600	79	810	10	○						○				–	–	
	2	1978/12/26	NTT栄ビル	7090	1375	74	751	0	○						○				–	–	
	3	1980/10/27	第三堀内ビル	1521	1189	61	1000	0	○						○				○	–	事例1
	4	1980/12/1	ロイヤルパークイン	2707	1363	31	470	0	○						○				–	–	事例2
	5	1980/12/27	名古屋栄ビルディング	1709	1366	45	872	0	○						○				–	–	
	6	1981/12/3	名古屋大同生命ビル	1702	1120	51	796	0	○						○				–	–	
	7	1982/7/23	名古屋鴻池ビル	1154	746	52	800	0	○						○				–	–	
	8	1983/4/11	日土地名古屋ビル	3007	2120	58	728	0	○						○		–		–	–	事例3
	9	1983/4/11	中電電気文化会館	1925	1531	60	797	75	○						○		–		–	–	
	10	1983/6/17	豊島ビル	5119	1187	42	279	79	–						○		–		–	–	事例4
	11	1983/7/29	名古屋国際センタービル	6645	3296	102	650	75	○						○		–		–	–	
	12	1984/5/26	名古屋駅前日興証券ビル	1354	968	63	971	0	○						○		–		–	–	
	13	1984/10/24	名古屋新三井ビルディング本館	3527	1750	78	793	43	○						○		–		–	–	
	14	1985/4/8	名古屋広小路ビルディング	4096	3116	77	781	0	○						○		–		○	–	
1986.1.1市基準改正	15	1985/6/13	アネックス	2002	1523	44	841	41	○						○		–		–	–	
	16	1986/5/19	アムナットスクエア	10777	7571	111	699	34	○	–	–				○		○		–	–	
	17	1986/5/19	白川ビル（別館）	2105	1444	31	660	60	○	–	–				–		○		–	–	
	18	1986/9/18	鹿島建設（株）名古屋支店ビル	1255	920	45	800	0	○	–	–				○		–		–	–	
1988.4.1市基準改正	19	1987/2/24	安田火災名古屋ビル	2730	1421	80	743	11	○	–	–				○		–		–	–	
	20	1988/2/16	中区役所朝日生命共同ビル	3426	1969	77	1015	122	○		–	–			–	–	○	○			事例5
	21	1988/7/26	円山ニッセイビル	1965	1062	59	762	49	○		–	–			○	–	–	–	–	–	
	22	1988/10/3	ＮＨＫ名古屋放送センタービル	7927	5967	95	892	92	–		–	–			○	–	–	○	○	○	
	23	1988/10/31	中部電力名駅南ビル	3787	1973	62	704	172	○		–	○			○	○	–	–	–	–	
	25	1989/6/12	大津通電気ビル	1960	1500	50	894	94	○		–	–			○	–	○	–	–	–	
	26	1989/7/31	三井海上名古屋ビル	1760	998	66	841	53	○		○	–			–	○	–	–	–	–	
	27	1989/10/9	丸の内ＫＳビル	1732	1307	84	923	123	○		–	–			–	–	–	○	–	–	
	28	1990/1/26	中外東京海上ビル	2420	1570	72	830	30	○		–	–			–	–	○	–	–	–	
	29	1990/3/9	東桜第一ビル	2268	1353	45	590	77	–		○	–			○	○	–	–	–	–	
	24	1990/4/10	瀧定本社ビル	3167	1520	75	791	78	○		–	–			–	–	○	○			事例6
	30	1990/7/30	ホテルプリシード名古屋	1003	790	47	746	0	○		○	–			○	–	–	–	–	–	
	31	1990/10/15	古屋	1511	950	45	563	63	○		○	○			○	–	–	–	–	–	
	32	1990/12/3	近鉄新名古屋ビル	2723	1955	69	994	100	–		–	–			–	○	–	○			事例7
	33	1991/8/1	十六銀行名古屋ビル	2017	1325	88	874	74	○		–	–			–	–	○	○	–	–	
	34	1991/10/1	マルカン酢伏見ビル	1981	1331	53	748	60	○		○	–			○	○	–	–	–	–	
	35	1992/2/5	住友海上名古屋ビル	2092	1768	62	678	0	○		–	–			○	○	–	–	–	–	
	36	1992/4/8	伏見ライフプラザ	2650	1785	80	811	96	○		–	–			○	–	–	–	○	–	
	37	1992/12/3	錦パークビル	2441	1451	93	995	0	○		○	–			–	–	–	–	–	–	
	38	1993/7/23	同和火災名古屋ビル	1435	812	69	672	172	–		–	○			–	–	○	–	–	–	
1996.5.31市基準改正	39	1995/2/10	スカイオアシス栄	2096	1675	60	905	105	○		○	–			○	–	○	–	–	–	
	40	1997/3/31	ザ・センチュリーステイツ	1908	1313	60	596	0	○		–	–	–	–	○	–	–	–	–	–	
	41	1997/7/29	ダイアパレス白川公園	2007	1179	44	490	0	○		–	○	–	–	○	–	–	–	–	–	
	42	1999/10/15	NTTDoCoMo名古屋ビル	3137	1170	102	761	75	○		–	○	○	–	–	–	○	–	–	–	
	43	2000/9/22	豊田センチュリービル	3169	2017	81	1000	200	–		○	○	○	○	–	–	○	–	○	–	
	44	2001/5/16	日本メナード化粧品本社ビル	1008	806	67	830	30	○		–	–	○	–	○	–	–	–	–	–	
	45	2002/7/29	名古屋平和ビル	1463	1083	35	599	0	○		–	○	○	–	–	–	–	–	–	–	
	46	2002/12/20	ブロッサ	6954	4308	92	1034	276	–		–	–	○	○	○	–	–	–	○	–	事例8
2005.3.10市基準改正	47	2005/2/9	㈱アルペン本社ビル	2254	1561	116	883	83	–		–	–	–	–	–	–	–	○	–	–	
	48	2006/2/2	インターシティ	3329	2043	94	1000	200	–		–	–	○	○	○	–	–	–	○	–	事例9

※低減係数は反映していない

表 21-3　政令指定都市総合設計許可件数（2006 年度まで）

政令市	札幌	仙台	さいたま	千葉	東京都	川崎	横浜	新潟	静岡
許可件数	28	46	6	16	687	34	211	2	0
政令市	浜松	名古屋	京都	大阪	堺	神戸	広島	北九州	福岡
許可件数	0	121	20	854	3	161	81	20	114

３．公開空地の時系列分析

事例 1　第三堀内ビルディング

（1978 年　写真 21-1、2　位置番号 3）

第三堀内ビルディングは 1978 年に建築された。名古屋駅前ということもあり、桜通に面する北側の歩道は非常に人通りの多い空間である。上部が開放された公開空地は係数 1.0 であるが、ピロティ下の公開空地は低減率が乗じられ、0.8 や 0.6 となっている。この公開空地と歩道との境界には段差があり、あえて段差を上って通行するといった歩行者は少なく、公開空地の利便性が損なわれている。

また、敷地の西側には桜通から南面道路（現ミッドランドスクエア側）に抜ける通り抜けが可能な公開空地がある。当時、公開空地の種別として通り抜け空地が規定されていたわけではないが、名古屋市において通り抜けを目的とした公開空地が設けられた最初の事例である。

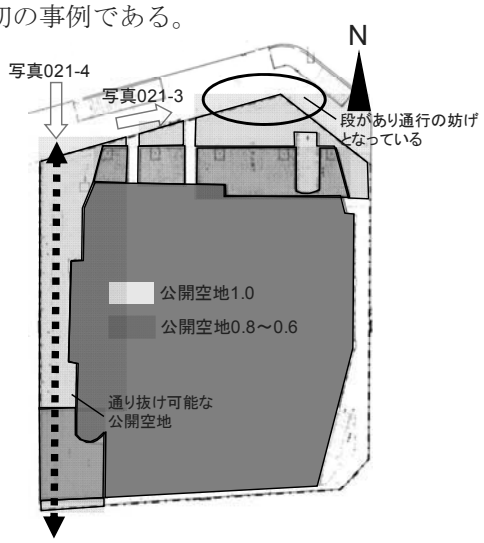


図 21-2　第三堀内ビルディングの公開空地図

事例 2　ロイヤルパークイン

（1980 年　写真 21-3　位置番号 4）

ロイヤルパークインは、名古屋駅前の大名古屋ビルヂングの北東に位置し 1980 年に建築された。この建物には、西側と北東側に係数 1.0 の公開空地が設けられている。しかし、公開空地と道路の境界には背の高い垣根が植えられており視認性が悪く、閉塞性の高い空間となっている。

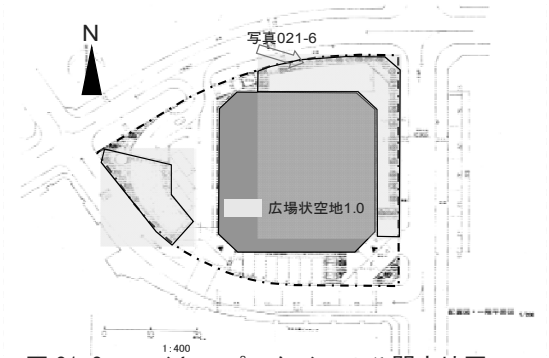


図 21-3　ロイヤルパークインの公開空地図

写真 21-1　歩道との境界に段があり公開空地を通行しにくい

写真 21-2　通り抜けを目的とした公開空地の最初の事例

写真 21-3　視認性の悪い公開空地

事例 3　日土地名古屋ビル

（1983 年 写真 21-4、5 位置番号 8）

日土地名古屋ビルは 1983 年に地下鉄伏見駅に地下通路で直結する形で建築された。公開空地は地下鉄の出入口と接続される形で、地下 1 階および地上 1 階に計画され、さらに屋上広場として 2 階にも計画された。公開空地の係数は地上 1 階部分は 1.0、地下 1 階および地上 2 階部分は道路面からの高低差

があるため低減率が乗じられ、いずれも0.6である。地下1階および地上1階は駅に直結する天井高さが10m以上あるピロティ下の開放的なオープンスペースであり、雨がしのげることから利用者が多い。また、幹線道路どうしの大きな交差点（この交差点の4つの角地のうち3つが総合設計を適用した物件となっている）の角に位置し、特徴的な交差点の風景を形成している。しかし、2階部分の公開空地については、1階を通行する人から2階部分に公開空地があることがわかりづらく、さらにアクセスが階段のみに限られることから、利用しづらい空間となっている。

この公開空地は地下鉄駅と接続する最初の事例であり、1996年の改正により公開空地が地下街等に接続する場合は、道路面からの高低差があっても低減率を乗じなくてもよいことになった。

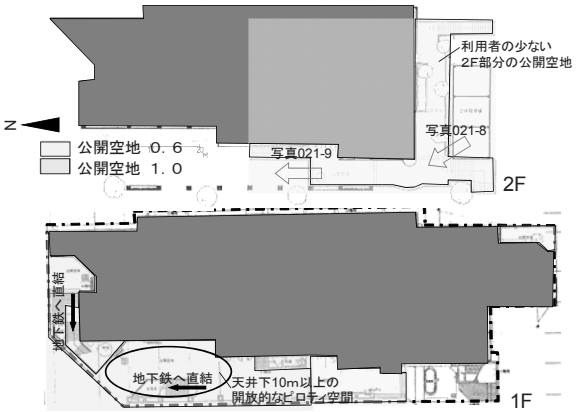


図 21-4　日土地名古屋ビルの公開空地図（1、2F）

事例 4　豊島ビル

（1983年 写真21-6、7　位置番号10）

豊島ビルは1983年に伏見地区に建築された。公開空地は南側錦通沿いと東側の歩道に面する部分、及び北側の2階部分に計画された。この建物の東側の歩道から公開空地を通る動線がショートカット動線になっているが、ここに段差が設けられている。当時は歩道状空地と広場状空地の区別がなかったため、歩道に接する公開空地に歩行者の利便性向上といった役割を持たせるという考えが乏しく、このような計画となったと考えられる。このような計画を受けて、1996年の市の指導基準改正により歩道状空地の条件として歩道との段差がないことが盛り込まれた。また、この建物の北側2階部分の公開空地は、道路からの見通しが悪く、利用者は極めて少ない。

このように国の基準で運用していた1986年までの公開空地によく見られるケースとして、歩道と公開空地の境界に段があり、歩行者が自然に進入することの妨げとなっているものがある。また道路から

写真 21-4　利用者の少ない2F部分の公開空地

写真 21-5　開放的なピロティ下の公開空地

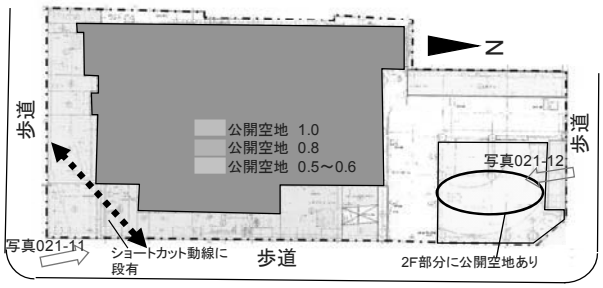


図 21-5　豊島ビルの公開空地図

写真 21-6　段差のある公開空地

公開空地が見通せず、公開空地の利用性を著しく低下しているといったケースが数多く見受けられる。

事例 5　中区役所朝日生命共同ビル

（1988 年 写真 21-8　位置番号 20）

中区役所朝日生命共同ビルは 1988 年に建設された。この建物の北側広場は広小路通に面し面積は 600 ㎡以上で、広場状空地としては最高の係数 1.5 となっている。公開空地では、区役所のガラス面を鏡代わりに夜中にダンスの練習をする若者も多く、都心部の特徴的な広場となっている。敷地北東部の公開空地を通過してショートカットする人も多い。さらに、公開空地内にベンチが設置してあり、座って休憩している人も見受けられる。

なおこの建物は、敷地共同化による割増容積率も適用している。

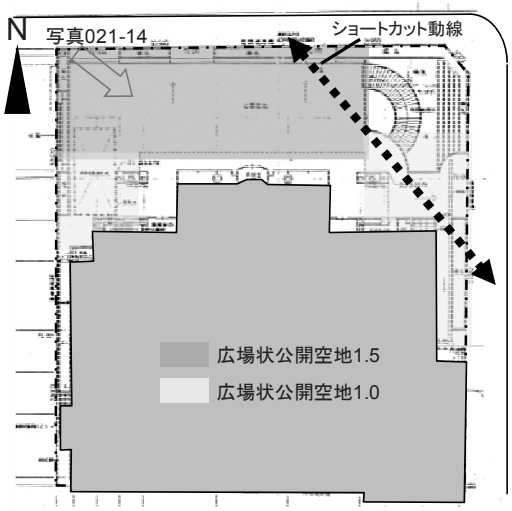


図 21-6　中区役所朝日生命共同ビルの公開空地図

事例 6　瀧定本店ビル

（1990 年 写真 21-9　位置番号 24）

瀧定本店ビルは 1990 年に伏見と栄の中間の錦通り沿いに建築された。南側の公開空地は錦通に面しており、規模も大きいことから係数が 1.5 の広場状公開空地となっている。公開空地は敷地南側に位置していることから、日当たりがよく緑豊かで非常に明るい印象を受ける。

事例 7　近鉄名古屋ビル

（1990 年 写真 21-10　位置番号 32）

近鉄新名古屋ビルは、1990 年に名古屋駅前の桜通り沿いに建築された。桜通に面して係数 1.5 の公開空地と、東側道路に面して係数 1.1 の公開空地が設けられた。

桜通に面した公開空地は、交差点角に位置しているということもあり、ショートカット動線や信号待ちの際のたまり場として活用されている。一方、東

写真 21-7　利用者の少ない２F 部分の公開空地

写真 21-8　通り抜けに利用されている広場状空地

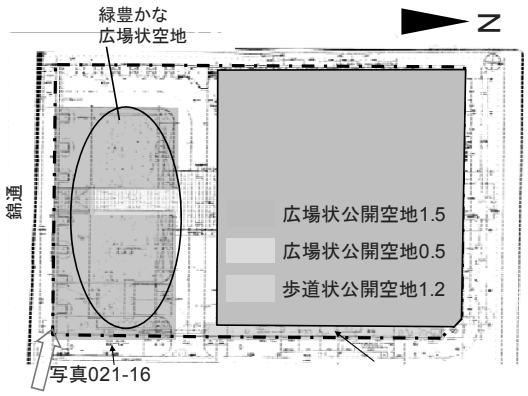


図 21-7　瀧定本店ビルの公開空地図

写真 21-9　錦通りに面する敷地南側広場状空地

側の公開空地は途中に車の乗り入れがあり、公開空地上も荷さばきスペースとして利用され、連続的な歩行者空間の一部が分断されてしまっている様子も見受けられる。本敷地ではすでに歩道があり、東側の公開空地は広場状公開空地として取り扱われているが、2005 年に、市の基準が歩道状空地で途中に車路乗り入れのないものに対して、高い係数が与えられるように改正された。

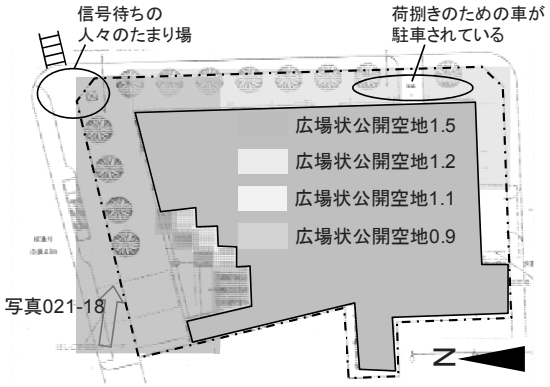


図 21-8　近鉄名古屋ビルの公開空地図

事例 8　ブロッサ

（2002 年 写真 21-11、12　位置番号 46）

ブロッサは 2002 年に久屋大通のセントラルパーク地下街に直結する形で建築された。南側道路に面する部分に 1996 年市基準の改正を受けて最高の有効係数である係数 2.5 の歩道状公開空地、南側道路から北側の桜通に抜ける係数 1.2 の通り抜け空地が計画された。セントラルパーク地下街につながるサンクンガーデンの壁面は緑化パネルと滝が計画されており、安らぎのある空間となっている。南北に計画されている通り抜け空地は幅が 2mほどと狭いものの、壁面が緑化されており気持ちの良い通り抜け空間となっている。

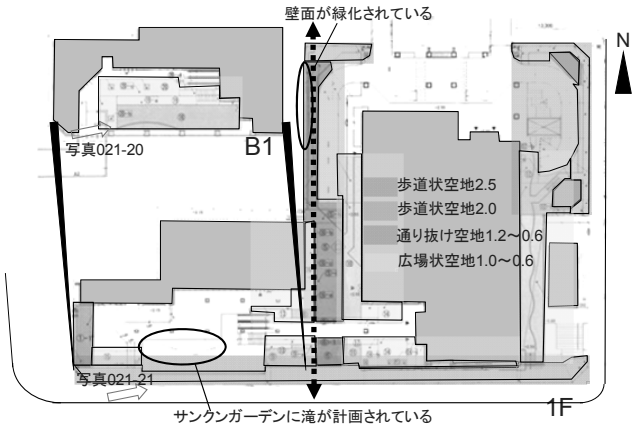


図 21-9　ブロッサの公開空地図

写真 21-10　北側の広場状空地上を通過する人々

写真 21-11　地下街と直結するサンクンガーデン（広場状公開空地）

写真 21-12　係数 2.5 の歩道状公開空地

事例 9　**インターシティ**

（2006 年 写真 21-13～15　位置番号 48）

インターシティは 2006 年地下鉄伏見駅に直結する形で計画された。敷地東側に街区を貫通する形で係数 2.5 の歩道状空地が計画された。街区を貫通して両端の横断歩道が東側道路から少し西に入った位置に取り付いているため、空地をショートカット動線として利用する歩行者が多い。

また、地下鉄の出入口と直結する形でサンクンガーデン内を通り抜け空地として計画し、人通りが非常に多い空間となっている。そしてサンクンガーデンには水盤が計画されており、潤いのある空間が演出されている。

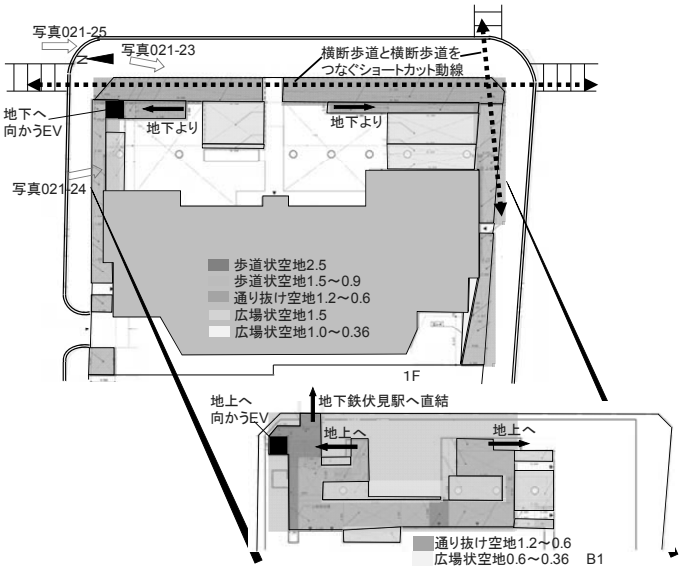


図 21-10　インターシティの公開空地図

写真 21-13　係数 2.5 の歩道状公開空地

写真 21-14　地下鉄伏見駅に直結する通り抜け公開空地（朝の通勤時間帯）

写真 21-15　歩道状空地を通行する人々と公開空地内樹木のイルミネーション

４．課題

公開空地は本来、誰もが自由に通行し利用できるものであるが、これまで述べてきた事例にもあるように、計画・設計によっては期待されている機能を十分に発揮できていないものもある。適正な基準を設け誘導するなど、本来の主旨に即した空地が計画され実現していくよう様々な知恵と工夫を凝らしていくことが重要である。

名古屋市の総合設計制度は、これまで零細敷地の統合やオープンスペースの確保といった目的を果たしながら、バリアフリー化、緑化、環境配慮など時代の要請を受けて基準が改正・運用されてきた。質の高い公共的空間の形成は今後も要請されるだろう。求められる公共空間の要件を的確に捉え、適切なインセンティブを講じ、より良い建物、より快適な公開空地の実現を誘導していくことが求められる。

【参考文献】

1）建築基準法に基づく総合設計制度の解説, 財団法人 日本建築センター, 1971 年
2）建築基準法施行状況調査 平成 19 年度報告書, 国土交通省住宅局市街地建築課, 2008 年

プロジェクト 22

生産緑地地区

地産地消・緑地保全の視点から注目される都市農地の保全制度

事業名称　：生産緑地地区制度（生産緑地法）
場所　：名古屋市全域（東区、中区、昭和区、熱田区を除く）
事業完了年　：継続中
事業主体　：名古屋市
事業手法　：農地の継続維持と課税の減免措置

写真 22-1　生産緑地地区における農業の事例

1. 生産緑地法制定の背景

戦後の都市開発においては、スプロール化が大きな課題のひとつとされていた。都市のスプロール化を促進させていた要因として、農地法による農地転用の許可の必要の無い山間地において、農地の多くが建売住宅用地などとして小規模開発されたことがあげられる。こうした問題に応えるべく、1968 年 6 月 15 日に新都市計画法が公布された。この法では都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分し、市街化区域には用途地域などの土地利用制限を課す一方、農地法の農地転用許可制度からは対象外とすることとされた。これらの法改正は都市のスプロール化の防止には一定の効果があったが、一方で市街化区域内農地の宅地転用が急速に進むという新たな問題を招いた。このような状況のもと、市街化区域内における都市農地を保全する主旨で 1974 年 5 月に生産緑地法が制定された。

2. 生産緑地法の制定

2-1　制定までの経緯

新都市計画法による線引きにより、市街化調整区域については、丘陵地や農業がまとまった面積で継続的に進められる地域、河川区域に指定された一方、市街化区域については地域の都市発展に必要な用地を積極的に確保し、宅地転用を図る必要性を重視した。このため、一層の宅地転用を促す目的で、市街化区域内農地は農地法による許可を不要とし、届出のみで宅地転用ができるようにすることとされた。しかしその結果、土地価格の更なる上昇が期待され、農地を手放す土地所

有者は多くなかった。むしろ土地成金が現れ、税制の不平等感が問題となったため、これを改善するべく、農地に対する課税の評価方法が変更された[1)]。

このように市街化区域内農地の宅地化を推進しようとする方針がある一方で、農地の宅地並み課税[※1]に対する税制の不平等感があることへの対応として、市街化区域内農地を計画的に多目的保留地として存続させるため、1974 年 5 月に生産緑地法（以下、1992 年の法改正以前を「旧法」、以後を「新法」という）が公布された。

2-2　旧法の内容と市の運用

旧法では、市街化区域内であっても営農を続けたいという農家側の要望と、宅地供給を促進させようとする行政側の意見を両方加味し、生産緑地地区という指定制度を設けることで、農地の宅地並み課税を適用除外[※2]とされた。この目的として、「市街化区域内において良好な生活環境を有する市街地の計画的かつ段階的な形成を図るため、生産行為を通じて適正に管理されている農地等で一定の要件に該当するものを、第一種生産緑地地区および第二種生産緑地地区として定め、計画的な保全を図ること」としている。

旧法による生産緑地地区は以下の 2 種類がある。

〔第一種生産緑地地区〕

土地区画整理や開発行為による基盤整備が行われていない区域について指定を行う地区をいう。施行当時の近隣公園の標準的規模 2ha を勘案して、面積要件を 1ha 以上の農地とし、10 年以上継続することとされた。

〔第二種生産緑地地区〕

土地区画整理や開発行為による基盤整備が行われている区域について指定を行う地区をいう。第二種生産緑地地区の指定は期限付きの都市計画決定（指定から 10 年間。一回に限り 10 年間の指定期間延長が可能）である。第二種生産緑地地区は、基盤整備等が行われた区域の概ね 30％を超えない範囲内においてのみ指定可能とした。理由として、①市街化区域内で、積極的に宅地化のための投資がなされた区域であり、投資効果を上げるためにも施行区域内のうち公共施設用地（約 30％）以外の土地の約半分は都市計画上宅地化すべきこと、②当時の実態として、農家の意向調査により、所有農地の 1/3 は営農意思があったことという政策的判断によっている。面積要件としては、施行当時の児童公園の標準的規模 0.25ha を勘案して、0.2ha 以上の農地を 5 年以上継続することとされた[2)]。

名古屋市では、第一種生産緑地地区の指定は無く、第二種生産緑地地区の指定を 1975 年から行った。図 22-1 は名古屋市における第二種生産緑地地区の指定地区数と面積を、年度ごとに表したものである[3)]。これによれば、当初 12 地区（約 2.3ha）を指定しており、旧法による最後の第二種生産緑地地区の都市計画変更を行った 1989 年には、全 120 地区（約 28.8ha）を指定していたことがわかる。

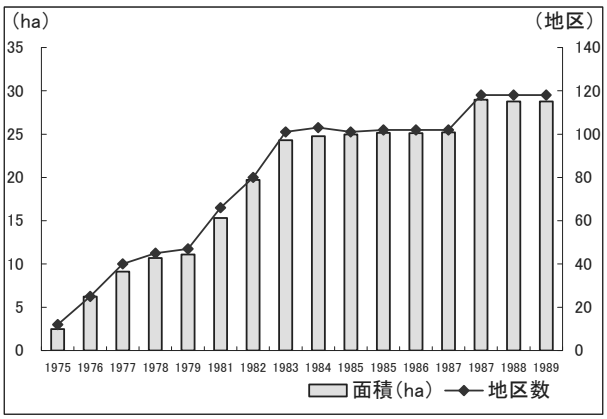


図 22-1　名古屋市の第二種生産緑地地区の指定面積・地区数の推移

表 22-1　生産緑地法に関連する事柄の年表

1968 年 6 月	新都市計画法の公布
1970 年 5 月	農地法の改正
1973 年 9 月	市街化区域内農地の宅地並み課税
1974 年 5 月	生産緑地法の公布（8 月施行）
1975 年 12 月	名古屋市の第二種生産緑地地区の当初指定
1982 年	長期営農継続農地制度の創設
1989 年 6 月	特定農地貸付法の制定
1990 年 6 月	市民農園整備促進法の制定
1992 年 4 月	長期営農継続農地制度の廃止 生産緑地法の改正 相続税法等の改正
1992 年 12 月	名古屋市の生産緑地地区の当初指定
1993 年 5 月	建設省都市局長の通達
2005 年 6 月	特定農地貸付法の改正

3. 新法の制定

3-1　新法への改正

旧法の施行後、三大都市圏の特定市[※3]（以下、特定市という）において、農地の宅地並み課税への移行と、その負担の軽減措置（長期営農継続農地制度等）がとられた[※4]。こうしたことから、特定市の土地所有者にとって生産緑地地区の指定がされなくとも、市街化区域内農地の税負担が大きくならない状況が続くこととなった。また、地価は不動産バブルで高騰し、特に市街化区域内農地が宅地化されずに残っていることが宅地供給量不足の原因と見なされた。これらの問題を解決すべく、1992 年 4 月に旧法が改正された。

この改正等により生産緑地地区制度は、指定要件が緩和され、また農地の相続税納税猶予を生産緑地地区に限るという制度となった。旧法における制度の意義は、「良好な生活環境の確保や公共施設設置を見込んだ

空地確保」であったが、新法においては都市計画上の位置づけとしての農地を積極的に評価するという姿勢から、以下の文言が法に追加された。

① 公園、緑地その他の公共空地の整備の現況及び将来の見通しを勘案して、都市における農地等の適正な保全を図る。

② 農林漁業と調和した都市環境の保全を図る。

これらの変更にあわせ従来の課税負担の軽減措置が廃止されることとなり、特定市の市街化区域内農地の所有者は、“生産緑地地区指定を受ける”か、“宅地並み課税される”か、という選択をすることとなった。

3-2　新法の内容と市の運用

旧法施行後、全国的に農地の減少が進み、都市内農地は小面積でも貴重と見なされていた。また、都市内で農業を営む農家の土地は小規模な場合が多く、これらに配慮した結果として法改正等により、生産緑地地区制度は以下のように変更された。

① 第一種・第二種生産緑地地区の区別の廃止

② 農地の継続期間の長期化（30 年間の営農義務）

③ 生産緑地地区に限った農地の相続税納税猶予（相続税法等※5 の改正）

④ 以下の指定要件の変更

- 都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効果があり、かつ公共施設の敷地に適すこと
- 500m^2 以上であること
- 農業の継続が可能であること

上記の法定指定要件は、都市計画において農地の持つ緑地機能を評価し、これに権利制限を加えて保全を行う以上、一定の規模が必要であるとしている。その際に、農地の持つ緑地機能を都市公園の最低規模（都市緑地の補助要綱）や都市内における樹木の集団の指定面積要件（都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律施行令第 2 号）、農地の所有形態、また取引慣行等では 5 畝（約 495.87 m^2）という度量衡を用いていること等を勘案して都市計画上緑地として評価できる限界まで評価し、その数値を 500m^2 とした。

新法の運用において、生産緑地地区の指定は 1992 年の末までに完了させることとされていた。これを受け特定市は、1992 年の法改正に際し、農家に対し指定希望を受け付け、都市計画に位置づけるべき土地かどうかを判断しながら生産緑地地区への指定を行うこととなった。

1993 年、建設省（現在の国土交通省）の“関係都府県知事あて建設省都市局長通達（1993 年 1 月 27 日建設省都公緑発第 7 号）”により、『（生産緑地地区の指定作業を）遅くとも平成 4 年末までに完了させる必要があるとしていたところであるが、・・・例外的に、農地所有者等の意向把握に基づく生産緑地地区の指定を平成 5 年以降において行っても差し支えないこと。なお、このほか、地域の実情を踏まえた都市計画決定権者の判断により生産緑地地区の指定を行うことができるものであること※6』と通知された。

これを受けて名古屋市では、生産緑地地区として一体化又は集団化が可能と考えられる農地については、毎年決まった時期に土地所有者（農業従事者）からの指定希望の申請を受け、指定要件を満たすものについては継続して追加指定を行っている。

4. 市の旧法・新法運用についての診断

4-1　旧法運用

名古屋市において、旧法による第二種生産緑地地区の都市計画変更が最後に行われた 1989 年において、第二種生産緑地地区が指定されていた農地は、市街化区域内農地の面積の約 1.2%（1990 年時点の市街化区域内農地は 2,366ha[4)]）に過ぎない。

1973 年の税制改正により、特定市の市街化区域内農地について段階的に適正化措置を講ずることとされた。このため一般的には、農家の税負担が大きくなることが予想された。しかし、この税制改正の時点で部分的に課税を先送りすることが決定していた上、長期営農継続農地制度を実施したことから、結果として農地の宅地並み課税が見送られる形となった。このため、土地所有者にとっては第一種・第二種生産緑地地区の指定を受けるメリットが明確ではなくなり、農地の宅地並み課税への移行が効果的に行われることがなかった。このようなことが名古屋市の第二種生産緑地地区への指定が小規模であった理由の一つとして考えられる。

ところで、名古屋市は第二種生産緑地地区の指定理由の一つを、「緑のオープンスペースとして公害又は災害の防止等良好な生活環境の確保」としている。2010 年現在において、名古屋市の第二種生産緑地地区として指定されていた場所が、現在も生産緑地地区として指定されている土地もある。それらは指定を受けた当時には既に整形化された土地であったにも関わらず、宅地化されることなく農地として土地所有者等により維持管理され、約 30 年以上が経過している市街化区域内農地である。

このように第二種生産緑地地区の指定は、近年における緑地やオープンスペースの確保という課題に対し、宅地化の抑制を図り、まとまった形で農地を維持する作用として働いたと言えよう。

4-2　市の新法運用

旧法の指定要件は改変され、指定可能面積の下限が旧法に比べ 1/4 程度に緩和された。また生産緑地地区に指定されなければ市街化区域内農地は宅地並み課税となるため、土地所有者にとっては指定を受けるメリットが明らかとなった。こうした制度改正を受けて、名古屋市では生産緑地地区の当初指定面積が、従来指定していた第二種生産緑地地区の約 15 倍となった。

生産緑地地区に指定をする際、名古屋市は土地所有者から指定希望を受け付け、要件を満たすものは指定していった。結果として、市内に大小様々な規模の生産緑地地区が点在する状況となった。図 22-2 は 2010 年 1 月 1 日時点で指定されている市内の生産緑地地区を示している。旧市街地である東区、中区、昭和区、熱田区においては、制度運用当初から生産緑地地区の指定がない。

また図 22-3 に、名古屋市各区の生産緑地地区面積の推移を示す。これからもわかるように、特に郊外の中川区、緑区、名東区においては当初指定を受けた面積が年々減少しており、土地の転用が進んでいるだろうとの予想ができる。

図 22-4 は、名古屋市における新法による生産緑地地区の都市計画決定以降の農地面積の推移を示している。黄色に示した生産緑地地区以外の市街化区域内農地の面積は年々減少しているが、緑色に示した生産緑地地区については概ね一定の面積で推移している。よって、市街化区域内農地が生産緑地地区に指定されたことにより、農地の宅地化の流れを抑える働きをしたと言えよう。

名古屋市の制度運用の特徴として、生産緑地地区の追加指定を継続して行っていることが挙げられる。これは、土地所有者の要望もあることから行っているものであるが、その条件として既存の生産緑地地区と一体的な配置にある土地についてのみ指定するとしている。しかし現状では、市街化区域内農地の面積が追加指定面積を上回って減少している。

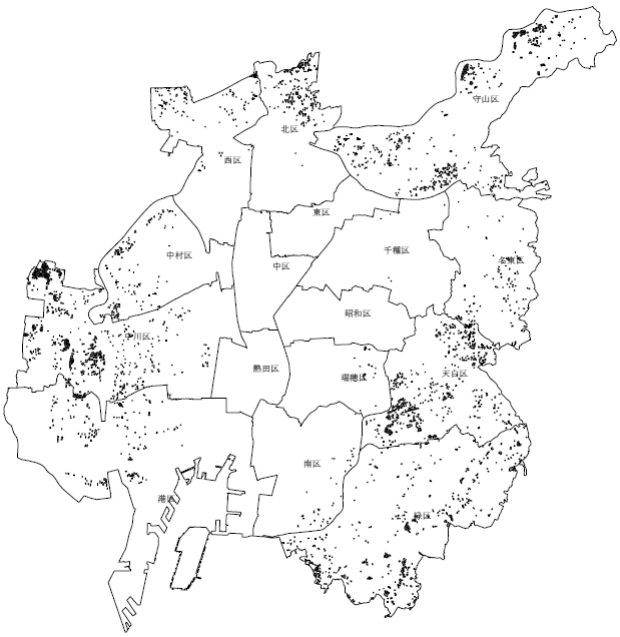


図 22-2　名古屋市の生産緑地地区分布図

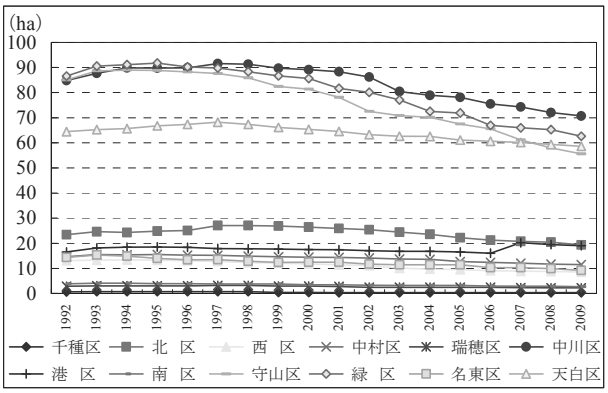


図 22-3　各区の生産緑地地区面積の推移

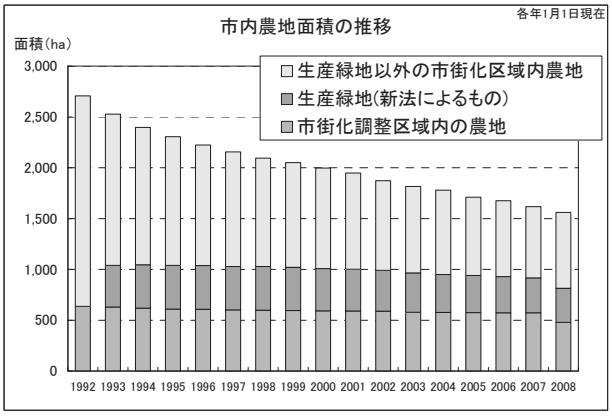


図 22-4　名古屋市における農地面積の推移

5. 現状と課題

5-1　生産緑地地区の将来像

都市計画の地域地区に位置づけられる生産緑地地区について、その指定から解除することを除外という。図 22-5 は名古屋市における生産緑地地区の除外面積（以下、除外面積という）とその要因の推移を示している。年毎に変動はあるものの、除外面積が増加傾向にあることがわかる。

除外の理由を見てみると、一番大きな原因に“買取申出”がある。ここでいう買取申出とは、土地所有者が生産緑地地区に指定されている土地を市に買い取るよう要求することをいう。ただし、いつでも買取申出ができるというわけではなく、指定されている土地については、30 年間は農地として活用し、営農することが条件としてある。買取申出が可能となる条件は 2 つあり、いずれかに該当する場合に申し出ることができる。それは①指定後 30 年が経過した時点で初めて買取申出が可能となる場合と、②生産緑地地区に係る主たる従事者（営農者）の死亡、もしくは営農不可能とみれる故障の場合である。2010 年現在において①の条件を満たす生産緑地地区は存在しないため、②の条件を満たす土地所有者（営農者）より買取申出がなされているということになる。

買取申出の次に大きな要因として“土地区画整理事業の減歩”がある。生産緑地地区が指定されている土地を含む区域において土地区画整理事業を行う場合、既存の宅地面積が減歩されることと同様に、農地（生産

緑地地区も含めて)も減歩される。このとき、市から事業者(土地区画整理組合)に対し、農地の集約換地を要請しているものの、換地照応の原則や土地所有者の意向もあり、換地後の生産緑地地区の面積が指定要件である 500 m^2 を割ることもあるため、それらの面積が除外されることとなる。

また、緑被率の変化に着目したい。表 22-2 にあるように、名古屋市における緑被率は、4 つの種別に分類して調査しており、このうち農地についての緑被率の減少は他に比べ大きくなっていることがわかる。特に 1990 年から 1995 年における農地の緑被率の変化は、他の年の変化に比べ 1.4 ポイントと大きく減少している。この要因の一つとして、法改正後も指定のない農地が宅地へと転用されたことが考えられよう。

農地の内数としての生産緑地地区の緑被率を見ると、2005 年時点で農地の緑被率の約 2 割を生産緑地が担っていることがわかる。図 22-4 の農地面積の減少傾向からもわかるように、生産緑地地区以外の市街化区域内農地の面積が減少するなか、生産緑地地区は、将来的に希少な場所となる可能性があろう。これらのことから、緑被率の低減傾向に歯止めをかける手段の一つとして、生産緑地地区制度の活用を再考する必要が出てくるだろう。

5-2　法の目的と実態

新法の目的は、農地を宅地化する農地と保全する農地に二分することである。そして生産緑地地区として指定された土地は、農地の保全という目的で 30 年間は維持しようという場所である。名古屋市において、2009 年の時点での生産緑地地区の固定資産税と都市計画税を合わせた税額は、宅地並み課税の農地に係る税額の約1/180 である。この税の減免は、土地所有者が生産緑地地区の指定を受ける理由であると同時に、営農意欲のある農業従事者への金銭的な支援ととることができる。

では、なぜ前項に述べたような買取申出の増加傾向がみられるのだろうか。その理由として 2 つの問題が考えられる。

まず一つ目は、土地の資産価値に鑑み、生産緑地地区である土地を転用や売買等に活用する場合である。土地所有者に相続等が生じたとき、これを物納する場合もあると考えられよう。

二つ目には、営農していく上で困難が伴う場合である。具体的には、「農業従事者の高齢化」とそれに伴う相続後の農業に従事する「後継者の不足」である。

こうした買取申出に対し、名古屋市の対応はどうであっただろうか。新法では生産緑地地区に指定する基準の一つに、公共施設用地として適するものという文言がある。しかし、運用については、指定の際に農業従事者の意向を十分尊重することとの附帯決議※7 により、農業従事者の意向をくんだ指定を行うこととなった。

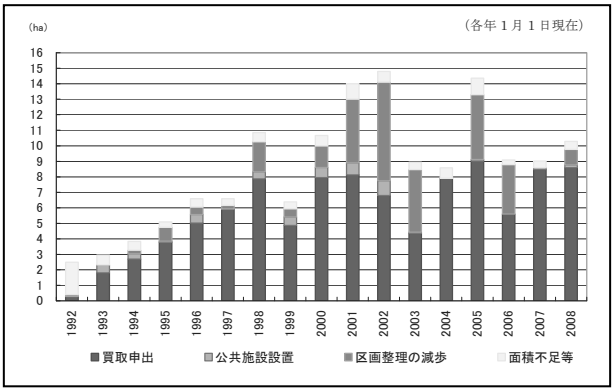


図 22-5　名古屋市の生産緑地の除外原因の推移

表 22-2　名古屋市における緑被率の変化 5)

緑被種別		項　目	1990年	1995年	2000年	2005年
樹林地		緑被率(%)	12.5	11.9	11.5	11.3
		面　積(ha)	4085	3886	3752	3686
芝・草地		緑被率(%)	7.4	7.1	6.5	6.5
		面　積(ha)	2409	2324	2126	2111
水　面		緑被率(%)	3.1	3.0	2.9	3.0
		面　積(ha)	1005	962	960	971
農　地		緑被率(%)	6.8	5.4	4.4	4.0
		面　積(ha)	2232	1785	1434	1320
	内生産緑地	緑被率(%)	0.1	1.3	1.3	1.1
		面　積(ha)	28.3 (※1)	430	416	365
計		緑被率(%)	29.8	27.4	25.3	24.8
		面　積(ha)	9731	8957	8272	8088

※2005年現在の市域面積＝32624(ha)
※1　1989年12月4日時点における第二種生産緑地地区の面積

多くの農地の相続問題と後継者の不在は、名古屋市への買取申出として表面化した。そして、公共施設等の用地として全てが適する訳ではなく、それらを買い取るだけの財源が手当てできないことから、市としても除外するという決定をせざるを得なかった。そのため、名古屋市は生産緑地地区を公共用地の確保手段として十分に扱うことができず、農地の宅地転用が進むことになったと考えられる。

市の実績として、2009 年までの買取申出に対し、名古屋市が公共用地として買い取ったものは計 18 地区ある。これらは公園や道路用地、事業の代替地等として買い取っている。また、買取申出への対応ではないが、公共用地とするために 2009 年までに約 40 の生産緑地地区を活用している。

5-3　市内の農業と生産緑地地区

名古屋市の農地は、第二種生産緑地地区を指定した 1975 年から生産緑地法が改正される 1992 年までの間に約 2,700ha が減少し、またそれ以降から 2008 年に至るまでに約 1,150ha が減少した。

図 22-6 は名古屋市における農家戸数と経営面積の推移を表したグラフである。これから明らかなように両者とも年々減少を続けている。このまま推移するとすれば、将来的には十分に手の行き届かない農地が都市部に点在することへと繋がるだろう。

しかしながら、近年では市民の農業体験に対するニーズや“地産地消”といった生活の場に近い農環境を

求める声が高まっている。また、名古屋市緑政土木局農政課の行った一般市民と農家へのアンケート結果によると、一般市民や農家らは市内に残る農地の価値を重く受け止め、作物をつくることや営農という目的以外に、自然環境や住環境、また教育や防災の視点をもって評価していることがわかる。また、こうした農地を残していくため、農家等への支援が必要であるという意見もある。

現在、新法により指定されている生産緑地地区は、10 年以上の農業活動がされている土地が大半である。このため、名古屋市の各地域でそれぞれに特徴的な農業が行われている。実例として、写真 22-2 にある緑区のハクサイ農園や、写真 22-3 にある中川区のエダマメ農園などがある。

しかし、生産緑地地区における農業の実情は、営農が前提である制度であっても、財産管理として植物が植えられているだけの土地もあるようだ。その例として、梅や柿を作物としている土地がある。これらは管理し易さく効率的な土地管理といえよう。

こうした状況が生産緑地としてあるべき姿か否かについては賛否があるが、典型的な生産緑地の維持手法となっている。

5-4　生産緑地地区の市民農園への活用

生産緑地地区である農地を活用する手段の例として、市民農園の制度 [6)7)] が挙げられる。市民農園とは、①特定農地貸付法適用の農地、もしくは②相当数の者を対象とした非営利で継続的な農業に供される農地の 2 つの条件のいずれかを満たす営農者以外の都市の住民の利用に供される農地をいう（市民農園整備促進法）。先にも挙げた“地産地消”という言葉が流行するように、農産物を身近にあるべきものとして、改めて認識されつつある制度である。

2008 年において、市内にある市民農園の内、約 5 割が生産緑地地区を利用して運営されている。市民農園利用への応募は毎年多数あり、名古屋市全体で 900 弱の世帯が年間契約により利用できる状況にあるものの、募集の上限を超える応募数で人気が高いことがうかがえる。こうした住民からの都市部農地へのニーズの高まりのなか、本制度により用地を提供することは有効な手段といえよう。

しかし、市民農園を生産緑地地区で運営する際、税制面において問題がある。それは、生産緑地を市民農園として開設する場合に、当該生産緑地の主たる農業従事者が不明確となり、営農の条件を満たしていないと判断されることから、相続税納税猶予のメリットが受けられなくなってしまうことである。

この課題は生産緑地地区の市民農園化を妨げる理由の一つとしても挙げることができ、人気の高い市民農園として活用しやすくするような仕組みを整える必要があるだろう。

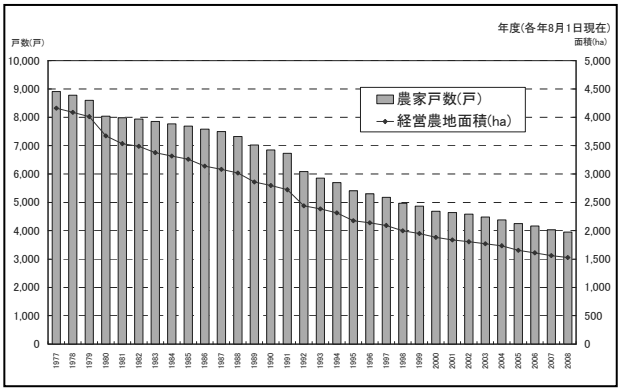


図 22-6　名古屋市の農家戸数・経営面積の推移

写真 22-2　生産緑地（緑区）のハクサイ農園

写真 22-3　生産緑地（中川区）のエダマメ園

写真 22-4　市民農園の利用例

5-5　都市計画としての生産緑地地区

法改正当時は、全国的な宅地供給不足という課題もあり、市街化区域内農地は生産緑地地区の指定により宅地化するものと保全するものに分けられることとなった。これを受け、名古屋市でも生産緑地地区に指定されなかった約 1,500ha の農地については適切な土地利用転換を行い、宅地化が図られるものとして見なされた。

しかし、この生産緑地地区制度に対して、各地の土地所有者の反応はそれぞれ異なっていたようだ。東京都や大阪府における土地所有者からの生産緑地地区

の指定申請は、市街化区域内農地の面積に対して5割程度であった。しかし、愛知県のそれは2割程度であった。この違いは、当時の地価や土地利用転換の要求等の地域差と捉えることができよう。

近年、名古屋市においては、人口減少等の傾向から新法による当初指定当時ほど宅地化を推進する必要性は低くなりつつある。一方で、緑被率の低下傾向もあり、都市における緑地やオープンスペースの必要性は高まり、都市部の面積の小さな緑地も貴重と見なされる傾向がある。名古屋市では、宅地と農地が共存している地域は少なくない。このとき農地は、住宅地の中の希少な緑地として、また住宅密集を防いだり、ゆとりある空間づくりの役割を果たすだろう。これらは災害時のオープンスペースとしても有用であり、都市環境の保全を促すものと考えられる。

2009年1月1日における市の市街化区域内農地のうち、宅地化されると考えられる農地が約700haある。これらについて、緑地への時代のニーズに応えるべく、新たに生産緑地を指定することは、一時的ながらも緑地の確保手段としては有効であるように考えられる。4章に述べたように、名古屋市では条件はあるが、生産緑地地区の追加指定を継続している。しかしながら、生産緑地地区の追加指定や除外は土地所有者の意向に依っており、市の計画的な緑地の確保手段として十分に機能しているとは言い難い。

生産緑地地区の追加指定が行われると、都市部の土地利用等へ新たな制約が生じることになる。指定された土地では、土地利用等の自由度が制限され、また農地として管理・保全を行うことが義務づけられるため、容易に開発行為を行うことができなくなる。また、生産緑地地区のある地域において、土地区画整理事業や開発行為が行われる場合、無条件に生産緑地地区を宅地化することはできない。よって、生産緑地地区としての指定が将来の都市環境に影響を及ぼし、農地のある空間を創出する可能性を秘めていると言える。

このように、市街化区域内農地の宅地並み課税に対し、そうした農地の保全と土地所有者の納税負担を軽減するというきっかけに始まった生産緑地地区制度であるものの、現代における都市部の緑地に対するニーズに応え得る可能性が考えられる。今後、名古屋市の実情に合わせた制度の運用が望まれる。

【注釈】

※1　固定資産税＝宅地としての課税額の1/3
　　都市計画税＝宅地としての課税額の2/3

※2　地方税法附則第19条の2。1991年以降は地方税法附則第29条の7にて三大都市圏の市街化区域農地以外の市街化区域農地は適用除外の旨を明記。

※3　①首都圏整備法第2条第3項に規定する既成市街地又は同条第4項に規定する均衡整備地帯
　　②近畿圏整備法第2条第3項に規定する既成都市区域又は同条第4項に規定する均衡整備区域
　　③中部圏開発整備法第2条第3項に規定する都市整備区域

※4　1971年度税制改正において、全国の市街化区域農地について、A農地（坪5万円以上、又は当該市町村の平均宅地価格以上の農地）は1972年度から、B農地（坪1万円以上で、かつ当該市町村の平均宅地価格の1/2以上、同価格未満の農地）は1973年度から、C農地（A・B農地以外）は1976年度から段階的に適正化措置を講ずることとされた。

その後1972年度改正において、当年度限りの措置として、A農地に対する課税にあたり、耕作の用に供されているものについては一般農地の税額まで減額されることとした。

1973年度改正において、対象地域を三大都市圏の特定市のA・B農地とし、A農地は1973年度から、B農地は1974年度から段階的に適正化措置を講ずることとされた。

1976年改正において、C農地については1979年度分以降必要な措置をとることとするほか、引続き3年以上農地として保全することが適当な農地について、条例による減額制度が設けられた。1979年度には、当面1981年度まで制度を継続することとされた。

1982年度改正では、長期安定的な土地税制を確立するため、土地の保有課税の適正化等の議論が行われ、宅地並み課税については、

①C農地も課税対象とする。（3.3 m^2当たりの評価額が3万円未満のものは除く。）

②条例による減額制度を廃止し、10年間営農を継続することが適当と認められる農地について、徴収猶予の措置を講じる長期営農継続農地制度を創設する。

等の措置を講ずることとされた。

※5　新法による生産緑地地区制度の関連税制

・固定資産税・都市計画税：　生産緑地地区に指定された農地等については、農地課税

・贈与税：　納付すべき贈与税額のうち農地等の価格に対応する部分の税額は、その農地等の贈与者又は受贈者の死亡の日まで納税が猶予される。

・相続税：　相続税による取得日において、生産緑地地区に指定されている農地等については相続税の納税猶予の適用除外があり、相続人が終身営農することにより相続税免除

・所得税：　生産緑地地区に指定されている農地等が地方公共団体等に買い取られる場合は譲渡所得に対して1,500万円の特別控除を適用

※6　例外的な平成5年以降の追加指定の要件

(1) 真にやむを得ない事由により、平成4年中に手続きができなかったものと認められる場合
　Ex. 農地等の所有権等に係る裁判が係争中のため権利者が確定しなかった場合

(2) 平成4年の時点で特定市街化区域農地等となっておらず生産緑地地区の指定について農地所有者等の意向把握をしていない場合及び他の制度に基づき指定の要請ができる場合
　Ex. 土地区画整理事業の実施に伴う市街化区域への編入により新たに市街化区域農地等となった場合

※7　1991年4月9日　衆議院建設委員会

【参考文献】

1) みどりの都市計画，上田恭幸，pp.172-178，株式会社ぎょうせい，2004.
2) 生産緑地法の解説と運用，建設省都市局都市計画課・公園緑地課，株式会社ぎょうせい，1992.
3) 名古屋市都市計画 第二種生産緑地地区の変更 永久縦覧図書，1975～1989.
4) 平成4年度 名古屋市都市計画審議会 資料.
5) 名古屋のみどり 平成17年度，名古屋市緑政土木局緑地部緑化推進課，名古屋市，2006.
6) 平成21年度 市民農園申込要領，(財) 名古屋市みどりの協会 名古屋市緑政土木局，2009.
7) 憩いの農園利用者募集案内，(財) 名古屋市みどりの協会 名古屋市緑政土木局，2009.

プロジェクト 23

公共施設の整備

市設建築物の方面整備とアクセシビリティ（文教系施設によるケーススタディ）

事業名称　：ー
場所　　：名古屋市内
事業完了年：継続中
事業主体　：名古屋市

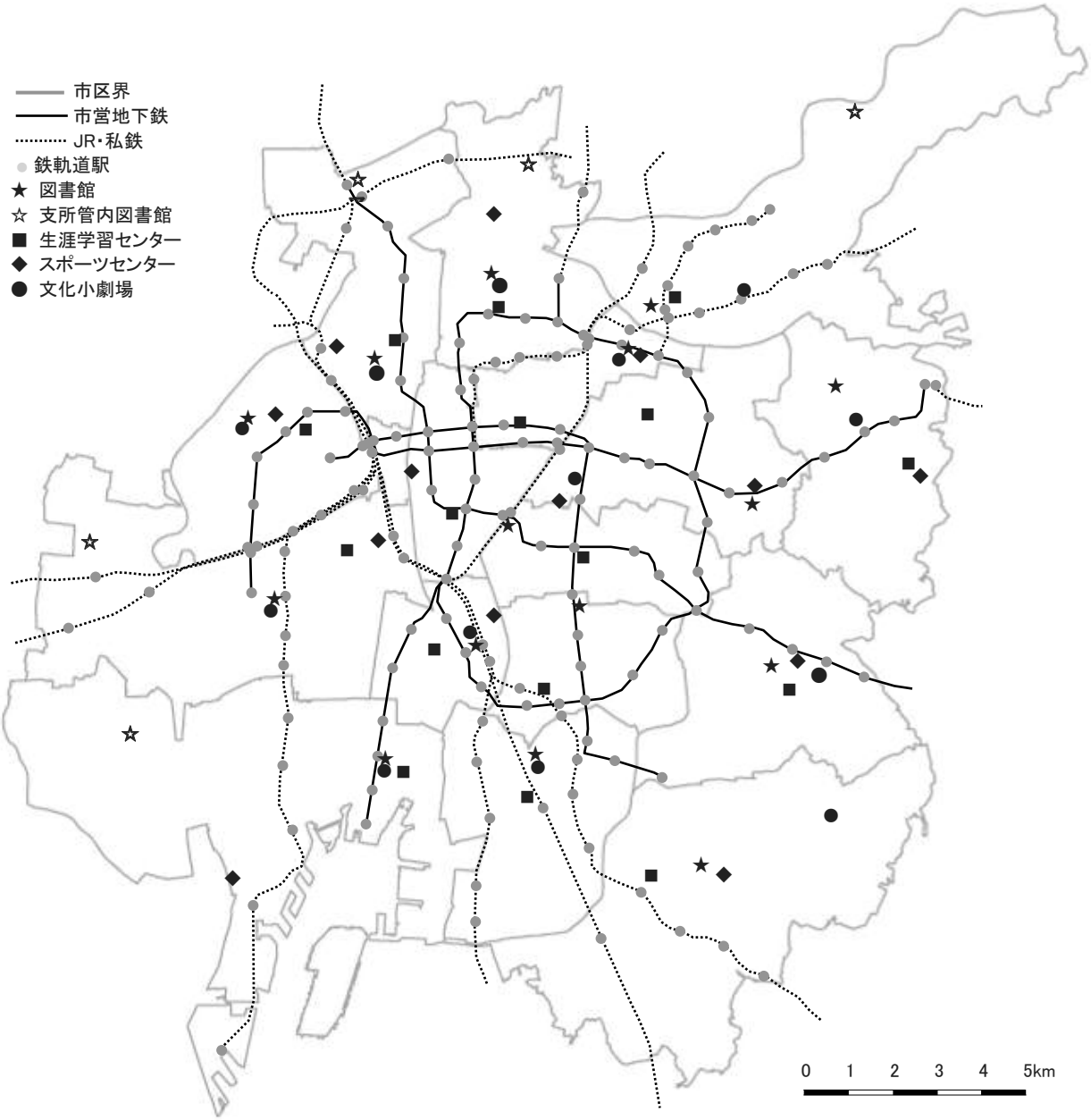


図 23-1　公共施設配置図（市設建築物／１区１館施設（文教系施設））

１．事業の背景と目的

公共サービスの提供や市民の活動拠点として、公共施設はまちづくり活動を支える重要な基盤で、その１つである市設建築物は、社会背景、時代要請を受けて、様々な目的をもち市内各方面に整備されてきた。戦後、名古屋市は周辺市町村の吸収合併により市域面積が拡大し、1975 年には 16 区制へ移行した。この 16 の行政区ごとに整備された市設建築物は、総称して「1 区 1 館施設」と呼ばれている。

1 区 1 館施設は、用途や設置目的によって、事務所系（区役所、土木事務所）、文教系（図書館、生涯学習センター、スポーツセンター、文化小劇場）、福祉系（保健所、老人福祉施設、児童館）に大別できる。こうした 1 区 1 館施設の整備は、戦災復興区画整理などによる「町づくり」[(1)]からの方向転換をはかり、「文教、福祉面をキメ細かく充実させ」[(1)]るた

め、各区に図書館等を建設することを公約に掲げた1960 年代半ばの杉戸市政に端を発する[1]。現在、1区 1 館施設の建設は概ね完了し、当初の目的はほぼ達成された。

しかし、一旦建設された建築物は物理的劣化に加え、社会情勢の変化や技術革新に伴う社会的劣化も進行するため、建築物はこれまで 30～40 年程度で建替えられるものとされてきた。このサイクルを名古屋市の市設建築物にあてはめると、高度成長期の1960～70 年代に大量建設された市設建築物が更新時期をむかえることになり（図 23-2)、その建替えコストは近年の工事費等予算の数倍に匹敵する（図23-3)。また、建築物にかかるコストは単に建設工事費のみでなく、維持保全費や光熱水費等を含めた総コスト（ライフサイクルコスト）は、建設工事費の約 4 倍[2]とされ、建設費より維持管理費が圧倒的な割合を占める。

1 区 1 館施設構想がほぼ達成された現在、市設建築物という公共施設をどのように整備していくのか、行政コストに占める負担や、利用者観点からの検証が必要である。ここでは利用者数などのデータが存在する文教系施設に焦点をあて、その建設の経緯や利用状況等について、主に利用者のアクセシビリティ(目的施設への到達しやすさ)からの評価を行なうものとする。

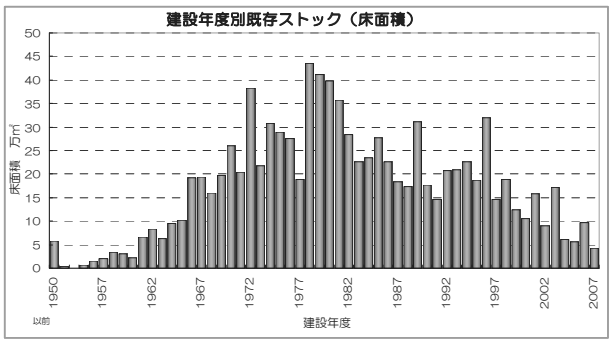


図 23-2　市設建築物の既存ストック（床面積）[5]

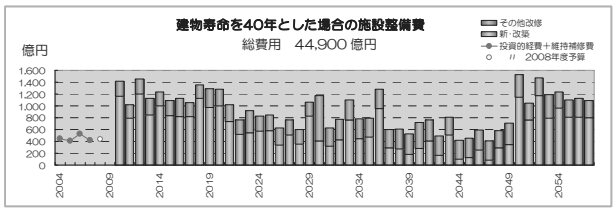


図 23-3　市設建築物の施設整備費予測[5]

表 23-1　計画年表

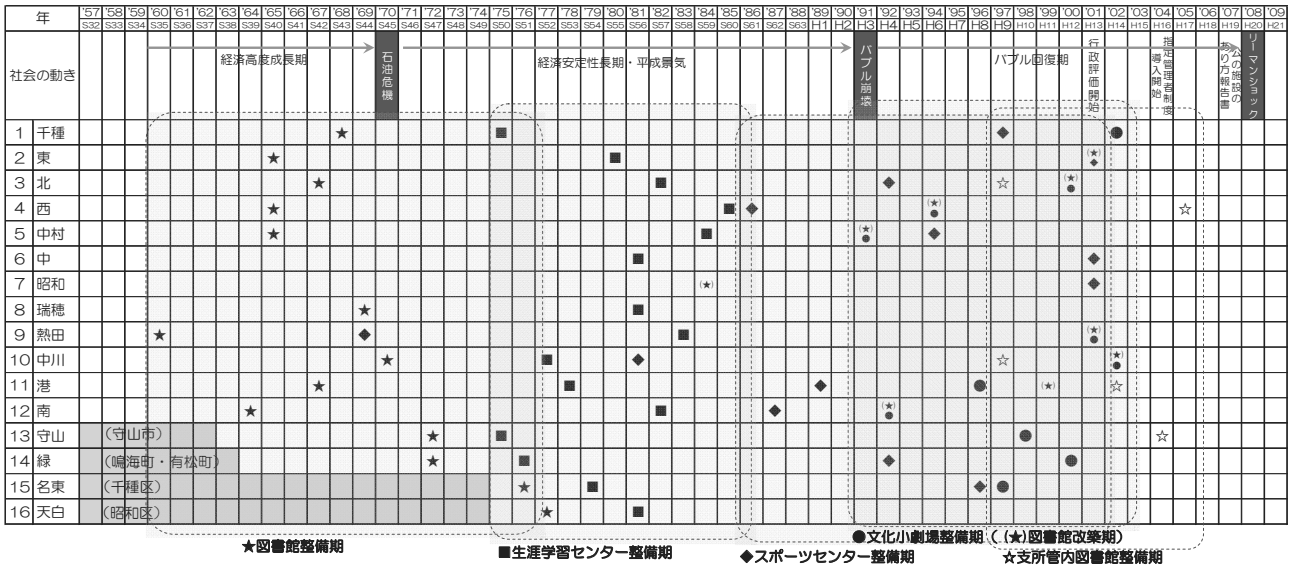
1950 年 10 月	名古屋市図書館条例
1951 年 12 月	名古屋市体育館条例
1963 年	名古屋市公民館条例
1965 年 04 月	各区に図書館等の建設を公約
1991 年 03 月	名古屋市文化小劇場条例
2000 年 03 月	名古屋市生涯学習センター条例
2001 年	行政評価開始
2001 年 09 月	財政健全化計画策定
2003 年 06 月	指定管理者制度（地方自治法改正）
2006 年 03 月	行財政集中改革計画策定
2006 年 04 月	公の施設、使用料の改定
2007 年 03 月	新財政健全化計画策定
〃	公の施設のあり方に関する報告書公表
2009 年 03 月	アセットマネジメント基本方針公表

２．事業の経緯

2-1　図書館の建設

名古屋の図書館の歴史は、1913 年、名古屋教育会により鶴舞公園内に設置された私立名古屋図書館に始まる。1923 年、鶴舞公園内に市立名古屋図書館（図023-4）が建設される一方で、1937 年、民間寄付により市立名古屋公衆図書館が東区(現在の中区)に開館した。名古屋大空襲で市立名古屋図書館は焼失し

表 23-2　施設整備年表



たが、1952年に名古屋市鶴舞図書館として再建され、その後民間からの寄付により熱田図書館、南図書館が開館した。

戦後の市立図書館は、図書館法に基づく名古屋市図書館条例により、「教育と文化の発展」を目的として設置されている。中央館としての鶴舞中央図書館と、各区及び支所管内に設置された分館により、市内に図書館ネットワークが形成されてきた。

1 区 1 館施設の先駆けとしての図書館は、昭和 40 年代に集中的に整備された。築後 30～40 年の施設更新サイクルに伴い、現在 9 館が建替えられるとともに、平成 10 年代以降は、支所管内に分館（以下、支所管内図書館という）が新設されている。

2-2　生涯学習センターの建設

生涯学習センターは、公民館に始まり、市民が自ら学習活動を行うことへの支援の場として社会教育センターとして整備されてきた。現存する施設では1975年建設の千種社会教育センターが最も古く、オイルショックによる資材高騰のため、規模が縮小された。以降はこれを標準として建設され、1985年建設の中村及び西社会教育センターまで、昭和50年代に集中的に整備された。現在、各区１館と生涯学習推進センター及び１分館の整備が完了している。

1997 年に生涯学習センターと名称変更され、「生涯学習の振興を図るとともに市民の交流と地域活動の発展に資する」ことを目的とした名古屋市生涯学習センター条例に基づく施設となっている。

2-3　スポーツセンターの建設

スポーツセンターは、生涯学習センターの整備完了後、昭和 60 年代から平成にかけて整備された。1969 年建設の名古屋市体育館（熱田区）が最も古く、1 区 1 館施設としては 1986 年の西スポーツセンターに始まり、現在、南区、瑞穂区、守山区を除いた 13 区に建設されている[(3)]。「市民のスポーツ及びレクリエーションの振興を図る」ことを目的とした名古屋市体育館条例に基づく施設となっている。

2-4　文化小劇場の建設

文化小劇場は、スポーツセンターとほぼ同時期に整備され、既設建築物として 30～40 年の更新サイクルによる更新時期を迎えた区役所や図書館の建替えにあわせ合築（同一敷地内に重層あるいは併存）された施設が多い。1991 年の中村文化小劇場の建設に始まり、2002 年までに 13 館が建設され、特に、千種はセンターステージの円形劇場型で外観は壁面緑化で覆われており、北は枡席をもった伝統芸能に対応できる特長的な施設となっている。

多機能な活動が可能な小規模ホールとして「市民の身近な文化活動の場を提供することにより、市民文化の振興に寄与する」ことを目的とした名古屋市文化小劇場条例に基づく施設となっている。

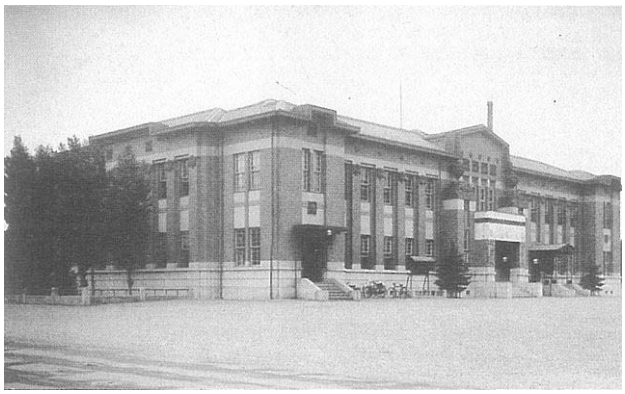


図 23-4　市立名古屋図書館（戦災にて焼失）

図 23-5　生涯学習センター（東）

図 23-6　スポーツセンター（東）／複合施設

図 23-7　文化小劇場（千種）

3　事業の内容

3-1　サービス機能と整備諸室

図書館によって提供されるサービスは、資料閲覧・貸出、レファレンス、集会・自習機能である。市民利用の主たる室は図書閲覧であり、ここで資料閲覧・貸出およびレファレンスのサービスが提供される。

生涯学習センターは、主催事業として各種講座や講演の企画運営とともに、自主的な生涯学習活動の機会と場所を提供する貸室事業を行なっている。貸室は、通常の集会室機能に加え、和室、視聴覚室、料理室、美術室、料理室といった付加機能をもつ室や、大規模空間として体育室が整備されている。

スポーツセンターは、スポーツの機会と場所の提供とともに、各種スポーツ講習の開催や相談を行なっている。スポーツの種類に対応するため、整備される室や設備は多様で、プール、体育館、練習室、トレーニングジムに加え、集会室も整備されている。

文化小劇場は、800 ㎡程度の小規模ホールと楽屋等のホール付属施設、練習室 1 室が整備され、ホールと練習室の貸館が主たる提供サービスである。

各施設のサービスを提供する市民利用の諸室は、施設の目的の違いはあるが、集会的利用に供する室は、付加機能の多少はあるものの、50～100 ㎡程度の各種集会室と 1,000 ㎡超の大規模空間に分類され、各施設には類似性が見られる(図 23-8)。

3-2　管理運営

図書館は、司書職員等により管理運営されており、現在、業務の一部委託が試行的に開始されている。生涯学習センターも、市職員等により管理運営されている。

2003 年の地方自治法改正以降、名古屋市においても公の施設の一部で指定管理者による管理への移行が進められている。スポーツセンターと文化小劇場は、2006 年より順次指定管理者の管理に移行し、現在、全ての 施設が指定管理者により運営されている。なお、生涯学習センターは、当初教育委員会の管理であったが、1990 年に区の管理に編入された。文化小劇場も、当初教育委員会所管であったが、1994 年より市民局（現市民経済局）へと所管換えされた。

各施設の休館日の設定をみると、図書館と文化小劇場は全館が月曜休館であるのに対し、生涯学習センターとスポーツセンターは、それぞれ休館日の設定をずらしており（表 23-3)、休館日は他区施設が利用できる機会を提供している。

2006 年には、受益者負担の原則に基づき、公の施設の使用料算定を、収益性と行政が係わる必要性の 2 軸から設定し、名古屋市の統一基準を作成した。これに基づき使用料を徴収する施設の使用料が改定された。

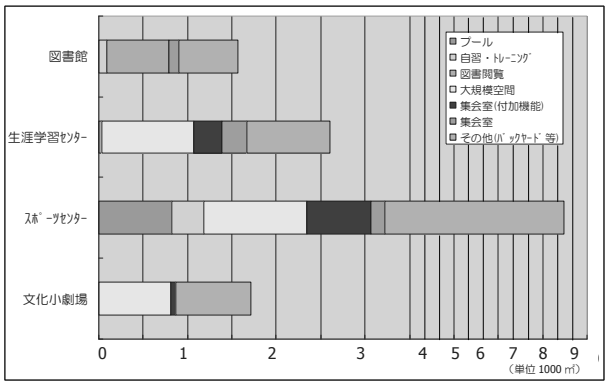


図 23-8　施設と整備諸室の面積

表 23-3　休館日（曜日）の設定

	千種	東	北	西	中村	中	昭和	瑞穂	熱田	中川	港	南	守山	緑	名東	天白
月		◆			◆	◆			◆		◆			◆	◆	
	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
火			2			2		2			2		2	2	2	2
水	2	2		2	2		2		2	2		2				
木																
金	◆		◆	◆			◆			◆						◆
土																
日																

凡例　生涯学習ｾﾝﾀｰ【2(第2週)　4(第4週)】　ｽﾎﾟｰﾂｾﾝﾀｰ【◆（毎週）】

表 23-4　生涯学習開放されている小学校

区名	小学校名		
千種	高見小学校	見付小学校	
東	旭丘小学校	矢田小学校	山吹小学校
西	比良西小学校		
中村	諏訪小学校		
中	松原小学校		
昭和	吹上小学校	滝川小学校	
瑞穂	穂波小学校		
中川	八熊小学校	春田小学校	
港	明徳小学校	東海小学校	神宮寺小学校
南	明治小学校	道徳小学校	伝馬小学校
守山	守山小学校	森孝西小学校	
緑	相原小学校	常安小学校	
名東	本郷小学校	極楽小学校	
天白	表山小学校	相生小学校	

表 23-5　地域スポーツセンター開放されている中学校

区名	中　学　校　名							
千種	振甫	千種	千種台	今池	若水	城山	東星	
東	矢田	桜丘	あずま	富士				
北	大曽根	北	志賀	北陵	若葉	八王子	楠	
西	名塚	平田	山田	山田東	浄心	天神山	菊井	
中村	御田	笈瀬	豊国	豊正	日比津	黄金		
中	伊勢山	白山	丸の内	前津	桜山			
昭和	北山	駒方	川名	円上				
瑞穂	萩山	瑞穂ヶ丘	津賀田	田光	汐路			
熱田	宮	日比野	沢上					
中川	長良	助光	昭和橋	富田	供米田	山王	一色	
	高杉	一柳	八幡	はとり				
港	宝神	南陽	当知	東港	港明	港南	港北	南陽東
南	名南	明豊	桜田	大江	南光	本城	新郊	
守山	守山北	守山西	森孝	大森	守山	志段味	守山東	
緑	扇台	大高	鳴子台	有松	東陵	千鳥丘	滝ノ水	神沢
	鳴海	左京山	鎌倉台	神の倉				
名東	高針台	猪子石	藤森	猪高	牧の池	上社	香流	神丘
天白	天白	南天白	植田	平針	久方	御幸山	原	

3-3 類似サービス機能の提供

文教系施設で提供されるサービスに類似したサービス機能は、図書館、生涯学習センター、スポーツセンター、文化小劇場以外でも提供されている。

市内 27 の小学校の校舎の 1 部が「生涯学習開放」され（表 23-4）、体育館、視聴覚室・特別活動室、運動場、図書室、音楽室、研修会議室、プール、多目的室といった諸室が、生涯学習利用を目的として提供されるとともに、生涯学習に関する講座が開催されている。

スポーツやレクリエーション施設としては、名古屋市体育館条例に基づくスポーツセンター以外にも、瑞穂運動場（瑞穂区）、港サッカー場（港区）、黒川トレーニングセンター（北区）、名城庭球場（北区）や屋外冷水プールが整備されている。屋外の冷水プールは、屋内温水プールを備えたスポーツセンターの整備に伴い、代替機能があるという理由で一部が廃止された。中学校の 1 部は「地域スポーツセンター」として平日夜間と日曜日に開放され（表 023-5）、体育館・格技場・運動場・テニスコートなどの体育施設が提供されている。

文化ホールは、名古屋市文化小劇場条例に基づく施設以外に、名古屋市民会館（中区）、名古屋市芸術創造センター（東区）、名古屋市青少年文化センター（中区）、名古屋市公会堂（昭和区）が整備され、500～1,000 人程度の中規模ホールと、2,000 人程度の大規模ホールを備えている。練習室は、地域のランドマーク的存在であった歴史的建造物・旧稲葉地給水塔を用途転用した、演劇練習館アクテノン（中村区）がある。

４．事業完了後の診断

4-1　施設利用者数と施設整備の実感

各施設の利用実態を、市民 1 人あたりの年間利用回数に見ると、0.6～1.5 人回／年程となっている（図 23-9）。

図書館は 1.0～1.4 人回／年で推移し、近年は微減傾向がみられる。1990 年代後半に増加しているが、駅勢圏内に移動した改築館[4]の利便性の向上や、支所管内図書館の新設にともなう利用者の増加であると推察される。新設館（支所管内図書館）の平方メートル（㎡）あたりの年間利用者数は、既設館や改築館の 1.5～2.0 倍程度と多いが、減少しており、近年は横ばい傾向である（図 23-10）。改築館は、既設館より利用者数が若干多いものの、既設館同様ほぼ横ばいで推移している。

生涯学習センターの年間利用回数は、0.6～0.8 人回／年で推移し、近年は徐々に減少してきている。施設の新設や更新がなく、大きな増減はないものの、市民の年間利用回数は 1.0 人回／年に満たない。

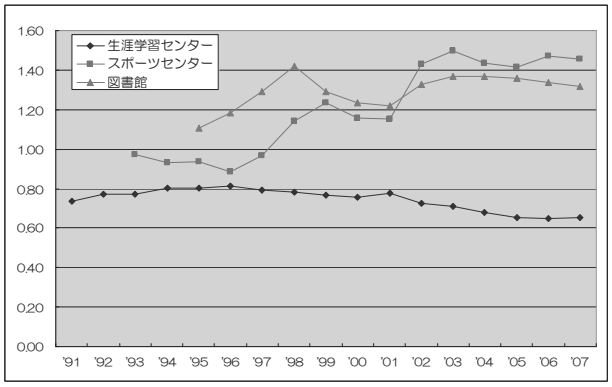


図 23-9　市民 1 人あたりの年間利用回数

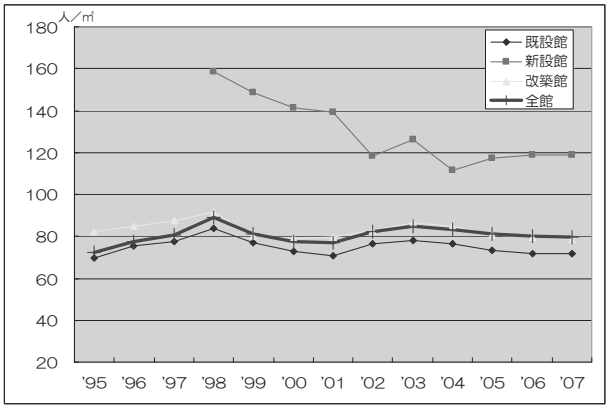


図 23-10　図書館㎡あたりの年間利用人数

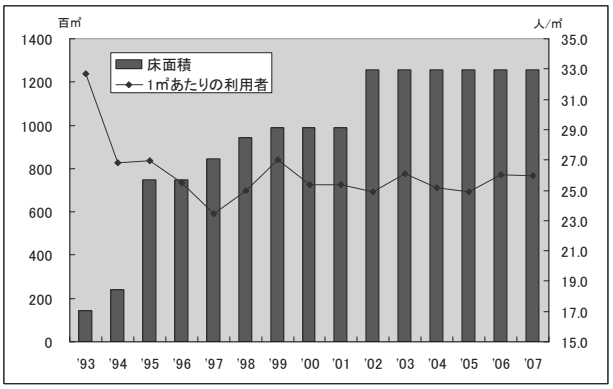


図 23-11　スポーツセンター整備面積と㎡あたり利用者数

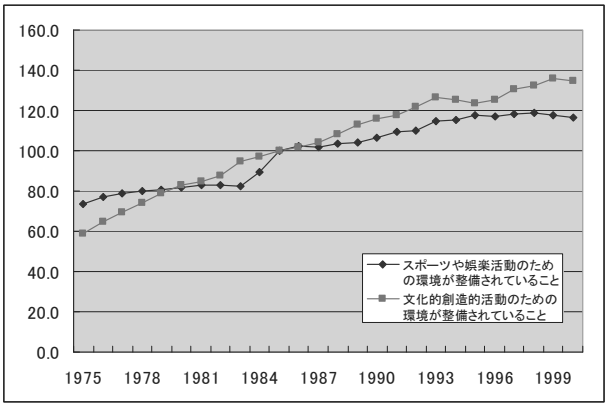


図 23-12　活動環境整備の実感（名古屋市社会指標）

スポーツセンターは、0.8～1.5 人回／年で推移し、他施設に比べると増加傾向がみられる。施設面積当り（㎡）の利用者数でみてみると、当初に 70％程度減少したが、2000 年以降はほぼ横ばいであり（図 23-11）、施設床面積の増加に対応して利用者の増加していることがわかる。

こうした文化施設やスポーツ施設の整備に関する市民の充実度に対する実感は向上しており、2000 年においては 1975 年比で、文化環境が 2 倍程度、スポーツ環境が 1.5 倍程度である（図 23-12）。このように施設整備の充実度に対する実感が向上する一方で、図書館や生涯学習センターの近年の利用者数は横ばいから微減傾向にあり、施設整備の満足度と利用実態は必ずしも一致せず、施設数増加（床面積増加）は利用者増と一致していない。

4-2　図書館へのアクセシビリティ

施設の利用しやすさを表すものとしてアクセシビリティという指標がある。名古屋市の図書館を事例に、既設交通機関を利用した施設へのアクセシビリティについて分析してみる。

(1)　日常サービス圏域と圏域内人口

図書館利用者がその居住地(行動の起点)から、目的とする施設(行動の目的点)まで、既設交通機関を利用して 20 分程度以内でアクセスできる範囲を、各施設の日常サービス圏域として仮定する[5]。各図書館の日常サービス圏域を、地域メッシュ（平成 17 年国勢調査）に落としたものが図 23-13 である。図書館ネットワークの既設交通機関利用による日常サービス圏域の居住人口は 1,377,509 人で、これは市内全人口の 60％となる。日常サービス圏域人口と利用者数の相関を見ると、相関係数 0.65 であり、日常サービス圏域人口と利用者数は概ね比例しているといえる（図 23-14）。

日常サービス圏域を支えている地下鉄と市バスの営業路線延長は、1965 年から 2005 年にかけて、地下鉄が 9.1 倍、市バスが 1.67 倍に伸びている（図 23-15）。乗車人員は地下鉄が 5.1 倍に増加しているが市バスは 0.29 倍と減少している。駅勢圏外に建設された市設建築物の日常サービス圏域は市バスの運行に支えられているが、利用者数の少ない市バス路線の運行頻度は低く、施設へのアクセシビリティを確保する視点からも大きな課題といえよう。

(2)　影響館と被影響館の利用者数の変化

日常の生活動線の途中に図書館がある場合にはその利用が高くなるが、日常の生活動線と反対方向に図書館がある場合、距離的に近くてもなかなか図書館へ行かないという利用者の行動実態が、名古屋市などを事例とした調査で明らかにされている[7),8)]。これをモデル化したものが図 23-16 である。名古屋市のように市内随所に図書館が設置されている場合、

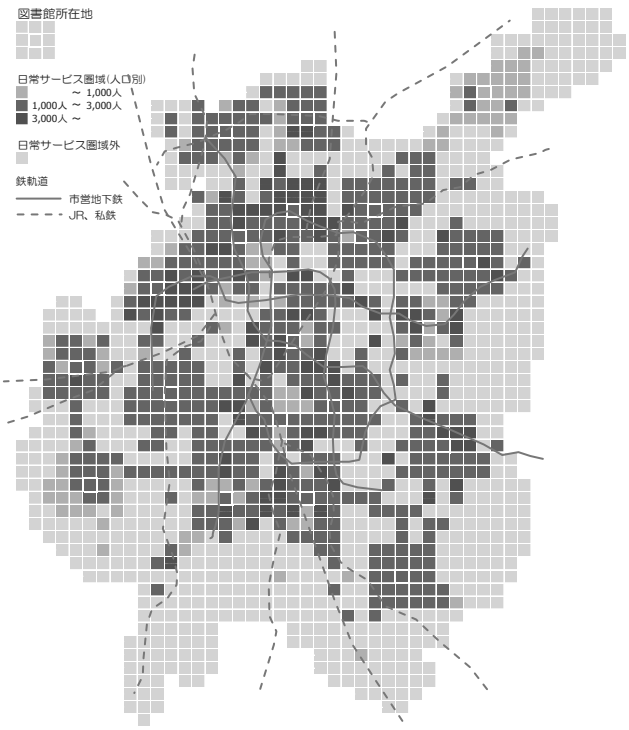


図 23-13　日常サービス圏域（図書館）

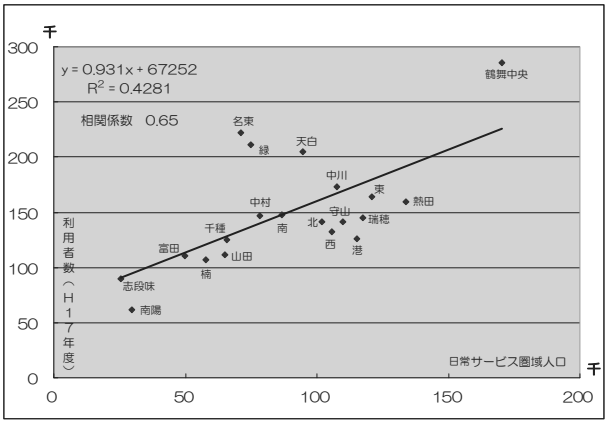


図 23-14　日常サービス圏域人口と利用者数（図書館）

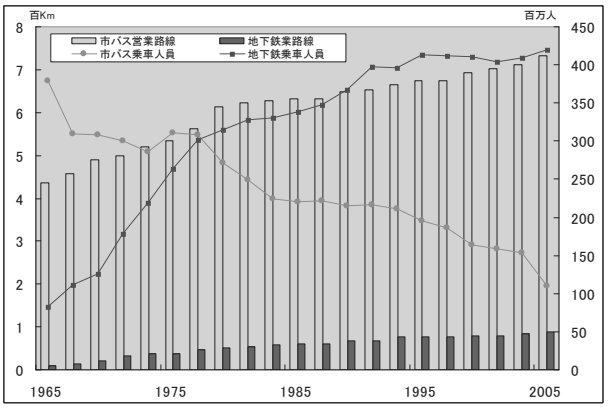


図 23-15　地下鉄、市バスの営業路線、乗車人員

（1)　図 3-8、3-9 を加工）

新たな図書館が建設されたり、従来の設置場所が変更されると、当然、他の既存図書館の利用者数に影響が及ぶだろう。そこで、新築や移転改築により他図書館の利用者数に影響を及ぼす図書館（影響館）と影響館と日常サービス圏域が重なり利用者数が影響を被る図書館(被影響館)の利用者数変化を見る。

図 23-17 は、北部方面の 4 図書館で、2000 年に北図書館、2001 年に東図書館が移転改築され、2004 年に志段味図書館が新築されている。駅勢圏内に移転改築された東図書館と支所管内に新築された志段味図書館の利用者増が著しい。一方、被影響館と考えられる守山図書館、北図書館の利用者は減っている。図 23-18 は、南部方面の 5 図書館で、1999 年に港図書館、2001 年に熱田図書館、2002 年に中川図書館が移転改築され、2002 年に南陽図書館が新築されている。駅勢圏内に移転改築された中川図書館、区役所や文化小劇場との集約化により利便性の向上した熱田図書館、支所管内に新築された南陽図書館の利用者が増加しており、被影響館と考えられる港図書館、南図書館の利用者が減少している。

これら影響館は、公共交通機関による図書館へのアクセシビリティが高いか、スーパーマーケット等の日常的な便益施設と近接して立地しており、日常の生活動線上で図書館を利用するといった図書館利用者の行動実態を表しているといえる。

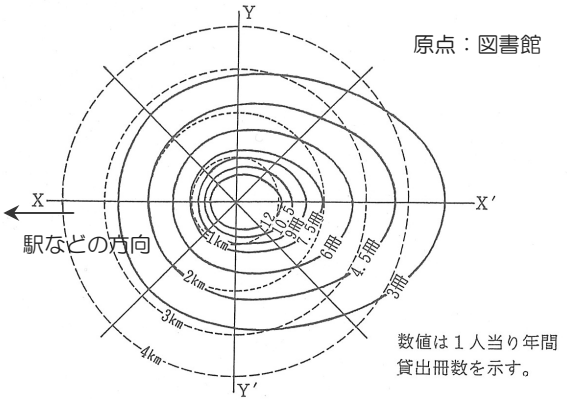


図 23-16　図書館利用圏域のモデル [7)8)]

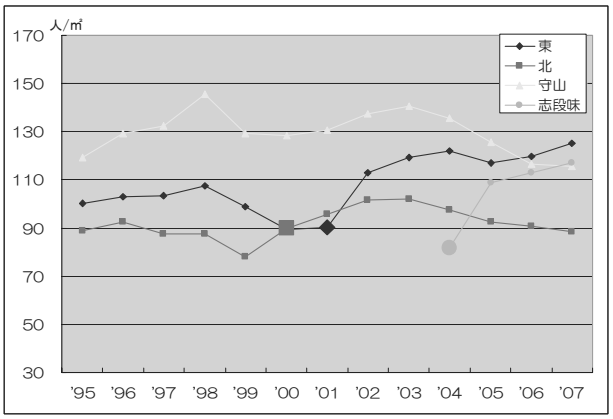


図 23-17　被影響館の利用者数の増減 1

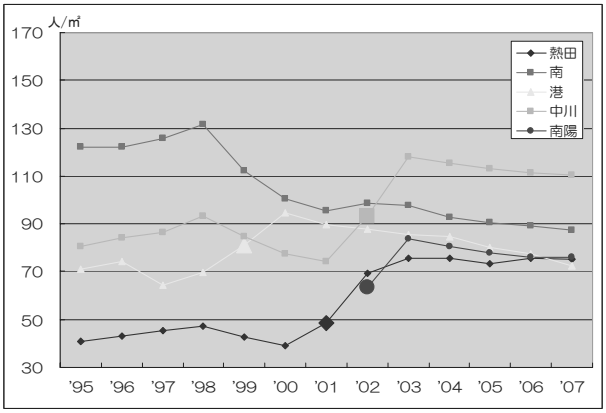


図 23-18　近接館の利用者数の増減影響 2

５．現状と課題

5-1　現状

1 区 1 館という文教系施設の整備は、1960 年代半ば、高度経済成長と人口増加により都市が拡大し、市設建築物のある意味均等な分散配置が要請された時代の構想であった。構想からおよそ 50 年が経過し、地下鉄や市バスの営業路線の延長に伴う公共交通網の充実や、道路網整備に伴う自動車利用の進展により、日常生活圏域は大きく拡大した。

この間、行政に求められる市民ニーズは変化している。例えば図書館サービスでは、貸出中心の小図書館を身近なところに配置することが 1970 年代の最重要課題であったが、1990 年頃からの高度情報化社会の進展や本離れの社会的傾向などにより、居心地のよさを提供する滞在型図書館や、高度なレファレンスサービスの提供、そして生涯学習拠点としての役割が求められるようになっている。このような変化に対応すべく、名古屋市は地域の大学図書館等[(6)]との相互利用サービスによる連携を行い、多様なレファレンス機会を提供している。

なお近隣市町村では、滞在型図書館として施設の魅力を高めるため、生涯学習機能との一体利用を可能とする建築プログラムを採用した日進市図書館[(7)]や、中心市街地活性化の役割を担い、生涯学習、ホール、市民活動拠点、行政窓口機能等を集約化した岡崎市図書館交流プラザ[(8)]が整備されている。また両館では従来の施設の重複機能を圧縮し、総床面積を減少することでライフサイクルコストの低減を図っている。

2000 年度決算から赤字財政に転じた名古屋市は財政健全化計画を策定し、財政支出の圧縮に着手している。2007 年策定の新財政健全化計画を受け、公共施設を全市的な立場から効率的かつ計画的に維持管理するものとして、アセットマネジメントシステム

が導入された。2009年に公表された名古屋市アセットマネジメント基本方針では、建築物、道路、橋梁など保有資産の有効活用とともに、環境負荷軽減、災害対策、少子高齢化対応などのまちづくり課題の対応を視野に入れ、市設建築物については築80年以上を目標とした長寿命化や、駅を中心としたまちづくりに呼応した施設更新と集約化について言及されている[5)]。

5-2　課題

施設へのアクセシビリティと施設の利便性度合いは相関する。そこで利用者の利便性中心に施設配置を考えるなら、1区1館ということのみで施設建設をするのではなく、たとえ1区1館という方針が部分的に変更されても、公共交通網による日常生活圏のアクセシビリティを重視した配置が重要となる。これは単に施設が利用しやすくなるだけではなく、公共交通の利用促進という観点からも必要となろう。

またある土地に着目し、その有効活用について1施設の建設という点でのみ考えれば、例えば、施設建設投資に対する最大収益を確保するということで、建物用途や最大容積をおおむね想定するのは可能であろう。しかし、都市全体からみた当該土地の有効活用ということになると、環境保全、景観形成、生活利便性、災害対策など多様な観点から考える必要があり、当該土地に最大容積の建物を建設することが必ずしも最適とならない場合もある。公共施設の整備は、今後求められるコンパクトな市街地形成の計画と一体不可分で、このため市設建築物も鉄軌道・道路等と同じ公共資産として捉え、それぞれ個別計画によるのではなく、都市の全体的な生活の質（Quality of Life）を向上させるという都市計画のもとで考えていく必要がある。

【補注】

(1) 1964年11月25日名古屋市本会議。1965年4月26日中日新聞朝刊掲載。

(2)LCC3000形モデル（鉄筋コンクリート造、地上4階、規模3,444㎡、官庁建築物、事務所用途、耐用年数65年）の場合。ここにはプログラム機能の運営費である、図書購入費、プール水道代などは含まれていない。財団法人建築保全センター編集,国土交通省大臣官房官庁営繕部監修「建築物のライフサイクルコスト」pp.5-8,財団法人経済調査会,2005年.

(3)計画当初は拠点的整備であったが、市民要望により1区1館整備へと計画が変更され、名古屋新世紀計画2010（2000年発行）で明文化された。

(4)既設の施設の更新に伴い、同敷地あるいは、別敷地において新たに建設された施設をいう。他用途の施設と合築されたものも含む。

(5)地下鉄、ＪＲ、私鉄各線の鉄軌道と、市バス、施設周辺約1.5kmで算出した。乗換え時のロスを5分、徒歩80m/分、午前10時前後に施設に到着する場合の所要時間とした。

(6)名古屋市立大学、名古屋大学、名古屋工業大学、愛知大学（車道）、名城大学、金城学院大学、中京大学、南山大学、愛知学院大学（千種）、大同工業大学、愛知県図書館

(7)2008年度開館、施設延べ面積6,100㎡

(8)2008年度開館、施設延べ面積23,980㎡

【参考文献】

1) 名古屋都市センター「日常生活圏域の基礎的研究」2007年.

2) 名古屋都市センター「日常生活圏域の基礎的研究（その２）」2008年.

3)林良嗣,加藤博和ほか著「都市のクオリティ・ストック」鹿島出版会,2009年.

4)井上裕「まちづくりの経済学」学芸出版社,2001年.

5)名古屋市「名古屋市アセットマネジメント基本方針」2009年3月, http://www.city.nagoya.jp/_res/usr/c/064/778/AM_basic_policy.pdf.

6)日本図書館協会「図書館ハンドブック第6版」2005年.

7)栗原喜一郎ほか著「公共図書館の地域計画」pp.107,日本図書館協会,1977年.

8) 栗原喜一郎,中村恭三著「地域に対する公共図書館網計画」pp.62,日本図書館協会,1977年.

9)名古屋市鶴舞中央図書館「鶴舞中央図書館60年譜」1984年.

10)名古屋市西図書館「西図書館50年史」1975年.

11)名古屋市教育委員会「平成21年度名古屋市生涯学習センター年報」2009年10月.

11)名古屋市交通問題調査会「なごや交通戦略」2004年6月,http://www.city.nagoya.jp/_res/usr/3538/NagoyaKoutuuSenryaku.pdf.

12)名古屋市交通事業経営検討委員会「名古屋市交通事業の経営改善方策について提言」2005年7月, http://www.kotsu.city.nagoya.jp/dbps_data/_material_/localhost/_res/about/keiei_kentou_committee/report.pdf.

13)名古屋市交通局,http://www.kotsu.city.nagoya.jp/.

14)YAHOO 路線検索,http://transit.map.yahoo.co.jp/.

プロジェクト 24

総合駅の整備

駅移設や駅前広場等の整備による交通結節点機能の強化

事業名称　：総合駅整備
場所　　：金山・大曽根・八田・小田井
事業完了年：2007 年（八田総合駅）
事業主体　：名古屋市ほか
事業手法　：連続立体交差事業ほか

写真 24-1　ＪＲ八田駅と八田南駅前広場

１．事業の背景と目的

名古屋圏においては各鉄道路線が名古屋駅に集中し、このため、ラッシュ時の名古屋駅は著しい混雑に見舞われていた。この混雑を緩和するために、名古屋駅に集中する乗降客の分散化が大きな課題と認識され、この課題に対応するため、名古屋市においては、市内にある他の交通結節点の機能を充実することにより、名古屋駅に集中する乗降客の分散化を実現し、望ましい公共交通網を形成することが目標となっていた。

この目標達成のため、鉄道郊外線と都市内の鉄道幹線との連絡及び都市内鉄道幹線相互の連絡強化を図るため、主要な交通結節点となる金山、大曽根、八田、小田井の４駅を総合駅として整備するとともに、地域の活性化に寄与することが意図された。

総合駅整備については、「名古屋市将来計画/基本計画」で、金山、大曽根、八田、小田井における総合駅整備の促進が位置づけられ、「名古屋市新基本計画」では、前三者が土地利用構想における「副次拠点域」に、小田井が「外縁拠点域」に指定され、総合駅を中心として、それぞれの拠点にふさわしい市街地形成を図ることが位置づけられた。

２．事業の経緯

①金山：金山地区については、鉄道駅を集約整備する構想が、戦後の復興都市計画にも謳われていた。その後、ＪＲ東海道本線の複線立体化、地下鉄の建設、高座橋の改築といった関連事業の進捗に合わせ

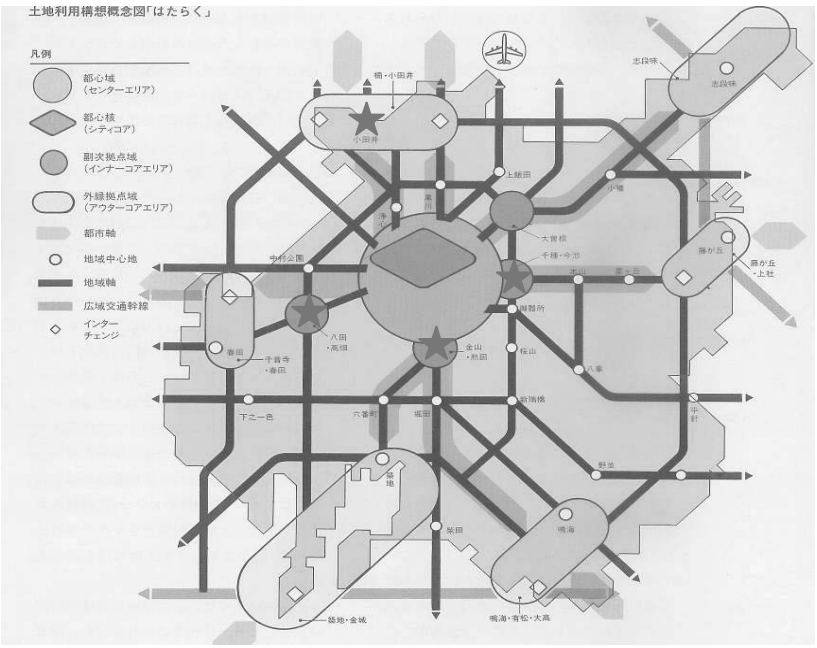


図 24-1　名古屋市新基本計画における土地利用構想概念図と総合駅★の位置

次第に計画が具体化されていった。特に、1989 年の世界デザイン博覧会開催に合わせた交流拠点の形成に向けて、名鉄金山橋駅と国鉄金山駅の集約、南北連絡橋の整備等による総合駅化が進められた。

②大曽根：「大曽根土地区画整理事業」のなかで、鉄道の高架化とともに、交通拠点としての機能確保と名古屋市北東部の玄関口にふさわしい駅前広場の整備を駅前の商業開発と合わせて実施していく、という方針が示された。

③小田井：名古屋市新基本計画において、地下鉄３号線と名鉄犬山線の相互乗り入れの実施、駅の新設と駅前広場の整備が事業計画に盛り込まれ、また地域別計画では、ＪＲ瀬戸線（現在の城北線）の整備促進が位置づけられた。

④八田：連続立体交差事業の着手前、都市計画道路高畑町線が鉄道との交差部分で分断されているという課題があった。そこで、鉄道を高架化すると同時に、総合駅としての整備とあわせて都市計画道路も整備され、交通拠点としての機能強化が進められた。

総合駅を含むいずれの地区も、地区総合整備の中で広域交通拠点の形成を目指す地区として位置づけられ、周辺における土地の高度利用を促進し、商業・業務機能の強化を図ることとされている。

３．事業の内容

各総合駅の概要、施設の事業規模、事業費、管理主体は表 24-2～6 に示すとおりである。

表 24-1　事業年表

1981年８月	（大曽根）駅前広場の都市計画決定
1983年８月	（〃）名鉄瀬戸線連続立体交差事業完了
1987年９月	（金山）金山総合駅基本協定締結（市、ＪＲ東海、名鉄）
1989年７月	（〃）総合駅供用開始
1991年10月	（小田井）名鉄犬山線上小田井駅開業
12月	（〃）東海交通事業城北線小田井駅開業
1993年８月	（〃）名鉄・地下鉄相互直通運転開始
1994年３月	（〃）上小田井駅前広場の整備完了
11月	（大曽根）ガイドウェイバス志段味線都市計決定
1998年４月	（〃）東駅前広場地下自転車駐車場供用開始
８月	（八田）南北駅前広場の都市計画決定
1999年１月	（〃）南北駅前広場の事業認可
３月	（金山）南駅前広場の整備完了
2001年３月	（大曽根）東駅前広場の整備完了
３月	（〃）ガイドウェイバス大曽根駅の整備完了
2002年４月	（八田）ＪＲ関西本線八田駅移設
８月	（〃）近鉄名古屋線八田駅（下り）移設
2004年４月	（〃）地下連絡通路（近鉄側）の供用開始
７月	（〃）地下連絡通路（ＪＲ側）の供用開始
2005年３月	（金山）北駅前広場（アスナル金山含む）の整備完了（約12,600㎡）
５月	（八田）近鉄名古屋線八田駅（上り）移設
12月	（〃）自転車駐車場の供用開始
2006年３月	（〃）立体横断施設の供用開始 南駅前広場の整備完了
12月	（〃）北駅前広場の整備完了
12月	（大曽根）西駅前広場の整備完了、地下施設の供用開始
2007年１月	（八田）南北連絡通路の供用開始

表 24-2　総合駅の概要

名称	集中する鉄道施設等	整備計画
金山	ＪＲ東海道本線・中央本線、名鉄名古屋本線、地下鉄名城線・名港線	ＪＲ東海道本線の新駅の設置、名鉄金山橋駅の移設及び地下鉄金山駅との総合駅化。南北駅前広場の整備。
大曽根	ＪＲ中央本線、名鉄瀬戸線、地下鉄名城線、ガイドウェイバス志段味線	ＪＲ中央本線、名鉄瀬戸線及び地下鉄の各駅を連続立体交差事業や土地区画整理事業により集約し、さらにガイドウェイバスとの連絡を図り、総合駅化を図る。東西駅前広場の整備。
小田井	東海交通事業城北線（小田井駅）、名鉄犬山線、地下鉄鶴舞線（上小田井駅）	上小田井駅における名鉄犬山線と地下鉄鶴舞線との相互直通と駅前広場の整備。城北線小田井駅の駅前広場及び上小田井駅との連絡方法を検討。
八田	ＪＲ関西本線、近鉄名古屋線、地下鉄東山線	地下鉄八田駅を中心に、ＪＲ関西本線、近鉄名古屋線の立体化に伴い、各々の駅移設を行い総合駅化を図る。併せて駅前広場の整備を行う。

3-1　金山

ＪＲ、名鉄、地下鉄の各駅の総合駅化を図るため（写真 24-2）、駅の移設や新設、連絡通路や駅前広場の整備が行われ、1989 年度に総合駅として供用が開始された（表 24-3）。

写真 24-2　金山総合駅の事業計画エリア

表 24-3　金山総合駅の概要

	事業規模	管理主体
JR 東海道線（新設）	ホーム 1 面 2 線	各鉄道事業者
JR 中央線（移設）	ホーム 1 面 2 線	
名鉄（移設）	ホーム 2 面 4 線	
地下鉄 2、4 号線（新設）	ホーム 2 面 4 線	
南駅前広場	面積 2,500 ㎡	緑政土木局
北駅前広場	面積 12,600 ㎡	名古屋都市整備公社
連絡通路橋	有効幅員 20m 延長 87.3m	住宅都市局
各駅間連絡施設	エスカレーター6 基	名古屋都市整備公社
南口自転車駐車場	約 1,000 台	緑政土木局

3-2　大曽根

ＪＲ、名鉄、地下鉄の各駅を連続立体交差事業や土地区画整理事業により集約し、東駅前広場、西駅前広場、地下施設（自動車駐車場、自転車駐車場、集客施設、サンクンガーデン、地下通路）の整備を行い(図 24-2)、2006 年度に全ての事業が完了した。2001 年にはガイドウェイバス大曽根駅の整備が完了し運行が開始された。これにより、大曽根総合駅を結節点とする志段味方面から都心方面への基幹公共交通ネットワークが実現した（表 24-4）。

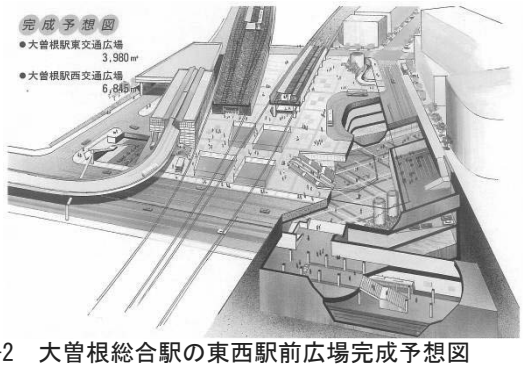


図 24-2　大曽根総合駅の東西駅前広場完成予想図

表 24-4　大曽根総合駅の概要

	事業規模	管理主体
JR 中央線	ホーム 1 面 2 線	各鉄道事業者
名鉄瀬戸線	ホーム 1 面 2 線	
地下鉄 2、4 号線	ホーム 1 面 2 線	
ガイドウェイバス志段味線	ホーム 2 面 2 線	名古屋ガイドウェイバス
東駅前広場	面積約 4,000 ㎡	緑政土木局、ＪＲ
西駅前広場	面積約 6,800 ㎡	緑政土木局
東自転車駐車（東駅前広場下）	約 630 台	緑政土木局
駅前駐車場（西駅前広場下）	自動車約 200、自転車約 750 台	緑政土木局
地下連絡通路		
高架下自由通路	南北 2 箇所	
雨覆い	約 200 ㎡	

3-3　小田井

名鉄犬山線の連続立体交差事業による立体化や駅前広場の整備を行い（図 24-3）、名鉄犬山線と地下鉄 3 号線との相互直通運転を実現した。また、㈱東海交通事業城北線が全線（勝川～枇杷島間）開通している。1993 年度の駅前広場の整備完了をもって、総合駅の整備は完了した（表 24-5）。

図 24-3　小田井総合駅の構想図

3-4　八田

八田地区に分散するＪＲ、近鉄の各駅を連続立体交差事業に併せて地下鉄八田駅付近に集約し、北駅前広場、南駅前広場、駅間連絡施設（地下連絡通路、立体横断施設、南北連絡通路）、自転車駐車場の整備を行い（図 24-4）、2006 年度に整備が完了した（表 24-6）。

４．事業完了後の診断

駅前広場を含む総合駅の整備により鉄道、バス、タクシー、自動車、自転車の乗り換え利便性やアクセシビリティーが改善され、交通結節点機能が高められた。この結果、４駅とも乗降客数は増加しており（表 24-7）、利用客にとっての利便性向上が図られたことが伺える。

①金山総合駅について：連絡通路（写真 24-3）に名鉄とＪＲの改札が集約されて地下鉄とも結ばれ、乗換え利便性が向上した。さらにＪＲ東海道本線の新駅ができ、同中央線と東海道線の乗換えが名古屋駅以外でも可能となるなど、名古屋駅への集中の緩和に一定の効果があったと思われる。

写真 24-3　金山連絡通路の光景

表 24-5　小田井総合駅の概要

	事業規模	管理主体
地下鉄 3 号線・名鉄犬山線	ホーム 2 面 4 線	各鉄道事業者
東海交通事業城北線	ホーム 1 面 2 線	
西駅前広場	約 5,000 ㎡	
東第 1 駅前広場	約 600 ㎡	
東第 2 駅前広場	約 1,800 ㎡	

表 24-6　八田総合駅の概要

	事業規模	管理主体
JR 関西本線	ホーム 2 面 3 線	各鉄道事業者
近鉄名古屋線	ホーム 2 面 4 線	
地下鉄 1 号線	ホーム 1 面 2 線	
南駅前広場	約 4,800 ㎡	緑政土木局
北駅前広場	約 2,700 ㎡	
地下連絡通路		交通局（住都費用負担）
立体横断施設	延長約 120m 幅員 3m	緑政土木、近鉄
自転車駐車場	1,142 台	緑政土木局

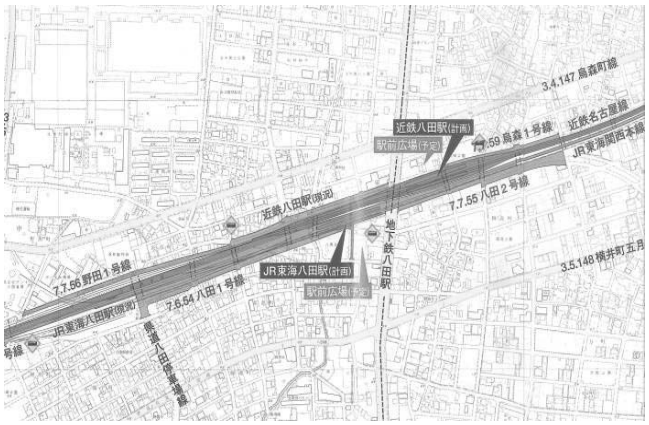


図 24-4　連続立体交差事業（八田駅）事業計画図

表 24-7　乗降客数の変化

総合駅名		金山	大曽根	小田井	八田
整備前	上	S63	H11	H5	H6
整備後	下	H19	H19	H19	H19
日乗降人員		167,151	93,016	13,278	28,817
（人/日）		397,008	119,357	16,097	64,275
変動率		2.38	1.28	1.21	2.23

写真 24-4　金山駅のバスターミナル

②大曽根総合駅について：名鉄・ＪＲと地下鉄が西駅前広場サンクンガーデン･地下連絡通路で結ばれ、ガイドウェイバスが東駅前広場で他の路線と結ばれ乗り換え利便性が向上し、さらに、駅舎からサンクンガーデンとの間には上屋が設けられ（写真 24-5）、利用者は雨に濡れずに移動できるようになった。

③小田井総合駅について：名鉄犬山線と地下鉄鶴舞線の直通運転により（写真 24-6）、路線相互のシームレス化が実現した。しかし、名鉄・地下鉄上小田井駅と城北線小田井駅とは離れて整備されたため、乗換え利便性について課題が残る状況となっている。

④八田総合駅について：連続立体交差事業により近鉄名古屋線とＪＲ関西線の各駅が集約され、地下連絡通路により地下鉄駅に接続され（写真 24-7）、乗換え利便性が向上した。近鉄とＪＲは立体横断施設によって結ばれている。

なお、連続立体交差事業が実施された駅については、都市計画道路のボトルネックが解消され、線路で分断されていた地域同士の往来が可能となり、自動車交通の利便性が飛躍的に向上した（写真 24-8）。そして、総合駅整備に合わせて駅を起点とするバス路線網に再編成され、交通結節点機能は一層高められた。ただし八田総合駅については、地下鉄東山線の両隣の駅（岩塚、高畑）よりも路線網は薄く相対的に結節点機能は弱い。

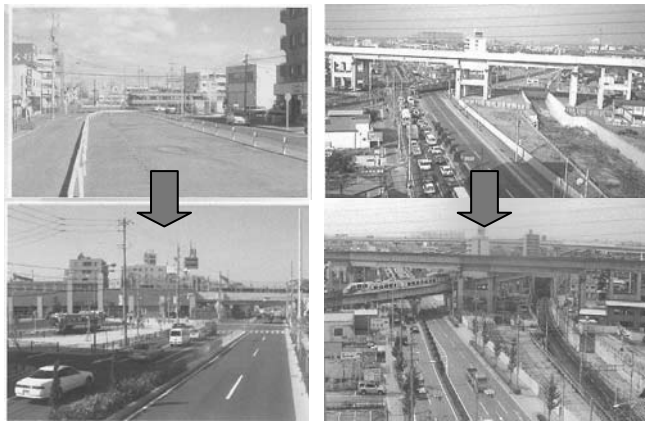


写真 24-8　渋滞解消（左：八田、右：上小田井）

５．現状と課題

5-1　交通結節点機能の充実

鉄道駅、バス亭、駐輪場など異なった交通手段の諸施設を集約し、交通機関相互の乗り換え利便性を向上した総合駅において、さらに各交通手段の時刻表や観光情報の案内（写真 24-9）の充実、公共サービアスの提供、そして快適な歩行者空間の整備を進めるなど、利用者利便性・快適性を一層高めるソフト的な諸機能を充実していくことが、交通結節点にも求められる。

写真 24-5　大曽根西駅前広場サンクンガーデン

写真 24-6　上小田井駅（名鉄・地下鉄）

写真 24-7　八田総合駅の地下連絡通路

写真 24-9　金山駅の観光案内所

5-2　地域拠点の形成

集約型都市構造の構築を視野に入れると、総合駅の持つ潜在力を活かし、総合駅を中心とした地域の拠点性を高めていくことが、ことさらに重要と思われる。単なる乗換え地点の形成ではなく、総合駅の整備を契機として、公的施設や多彩な商業施設の立地、さらには居住施設の立地も進み、駅を中心として地域拠点が形成されていくことが望まれる。もちろん、身近な範囲に公園などの憩い空間が配置されることも、地域拠点を快適な生活空間とする上で不可欠のことといえよう。

こうしてみると、金山総合駅の周囲には広域的な商圏の商業施設（写真 24-10）やホテル、公益施設が立地し、徐々にではあるが拠点性が強まってきている。大曽根総合駅周辺では、商業的な賑わい（写真 24-11）が当初の目論見と異なってきているが、一方で、高層マンションなど集合住宅の立地が次第に増えており、駅そば居住の動きが出てきている。

上小田井総合駅の周辺には大規模商業施設が立地しているが（写真 24-12）、駅周辺地区との連携はさほどなく、また八田総合駅周辺において公園整備はされたものの、商業的な賑わいは見受けられない状況である。

写真 24-10　金山駅北口（アスナル金山）

写真 24-11　OZONE AVENUE（大曽根）

写真 24-12　MOZO ワンダーシティ（小田井）

写真 24-13　八田南駅前広場横の公園

【参考文献】
1）名古屋市将来計画/基本計画（1969 年、名古屋市）
2）名古屋市新基本計画（1988 年、名古屋市）
3）都市計画概要 2003（2003 年、名古屋市）
4）他、各種パンフレット（名古屋市発行）

プロジェクト 25

基幹バス

既存道路ストックの活用による基幹交通の整備

事業名称　：特定安全施設等整備事業　等
場所　　：東郊線、新出来町線
事業完了年：1985 年（新出来町線運行開始）
事業主体　：名古屋市、名鉄
事業手法　：

写真 25-1 古出来町停留所

1．事業の背景と目的

名古屋市は東京や大阪と比べ、利用交通手段に占める自動車の利用率が高く自動車型の都市といわれている。

こうした状況に対し、1977 年に策定された「名古屋市基本構想」では、公共交通機関優先の原則にたった総合交通体系の確立を目指すことがうたわれている。そして同年に設置された「名古屋市総合交通計画研究会」（以下「研究会」）により、1979 年 5 月に「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」が策定され、その中で基幹バス構想（表 25-1）が提示され、名古屋市における公共交通体系の中で、基幹バスは鉄道を補完もしくは代替する交通システムとして位置づけられた。

表 25-1　基幹バス構想

	基幹バスの要件
1	道路中央部に専用車線を有し、乗り降りは専用車線に沿って設けられた交通島で行う。このため、基幹バス路線を設置できる道路は、最低 25m 程度の幅員を必要とする。
2	専用優先信号によって交差点での停止をなくし、停留所間隔を地下鉄並みの 800～1000m 程度とすることにより、表定速度 25km/h を目標とする。
3	車両は大型・多扉・低床車両を開発し、座席定員を増加し、従来のバスのイメージを一新するようなタイプを考える。また、乗り心地及び公害対策の観点から、将来は動力として電気式をも考慮する。
4	地下鉄などとの連絡は、路外に設置した専用ターミナルで、物理的抵抗を最小限にした設備を通じて行えるようにする。
5	地下鉄の代替機関としてのイメージを強調し、乗り換えの抵抗を小さくするため、料金体系は地下鉄と一体的なシステムとする。

この基幹バスは、既存の道路空間を有効に活用することによって、少ない投資で地下鉄に近いサービスを提供し、バス利用者の増加と通勤・通学目的の自動車利用からの転換を図ることを主な狙いとし、時間当たり片方向 3,000 人から 5,000 人の輸送量を担うことを前提に計画が策定された。

なお、整備目標としては基幹バス構想のほかに、バスシェルター、自転車輪場の設置などによるバス利用環境の改善などがあげられている。

２．事業の経緯

基幹バスは、鉄道や地下鉄と同じく基幹的交通機関として位置づけられ、きめ細かなサービスを担う一般バスとは機能を分担し、ネットワークを形成することとされた。

基幹バスとして設定が考えられる路線は次の 2 種類であった。

① 当分の間、地下鉄計画路線の代替として整備する路線。

② 地下鉄の計画はないが、基幹的交通機関の必要な地域に整備する路線。

名古屋市は、「研究会」が提案した基幹バス構想を、1980 年 1 月に策定された名古屋市基本計画に盛り込み、基幹バス運行の早期実現をめざした。1980 年度に運輸省から基幹バス構想についての調査委託を受け、そこで 1980 年 4 月、運輸、建設、警察の各省庁を含めた関係行政機関、学識経験者などにより構成される「名古屋市基幹バス調査委員会」が設置された。委員会では基幹バス運行の具体的方法、運行効果の予測、モデル路線の選定など、構想を具体化する検討が進められ、8 つの構想路線（図 25-1、表 25-2）が提示された。また、運行方式については、交通規制や道路管理にかかわる法制上の課題が多いため、委員会に法制部会が別途設置され、詳細な検討がすすめられた。

委員会により、8 つの構想路線の中から東郊線と新出来町線の 2 路線がモデル路線として選定され、早期の整備が図られることとなった。

３．事業の内容

3-1　モデル運行路線の選定

構想路線のうち、東郊線については、

①都心と南部を直結し、鉄道との連絡箇所が多い。

②需要が多く、採算性が高い。

③道路幅員が全線を通じて 40m 以上ある。

④並行する迂回路が多く、一般交通へ与える影響が少ない。

という理由で、また新出来町線については、

①鉄道路線の中間にあって、都心到達時間距離が長い地区であり、整備効果が高い。

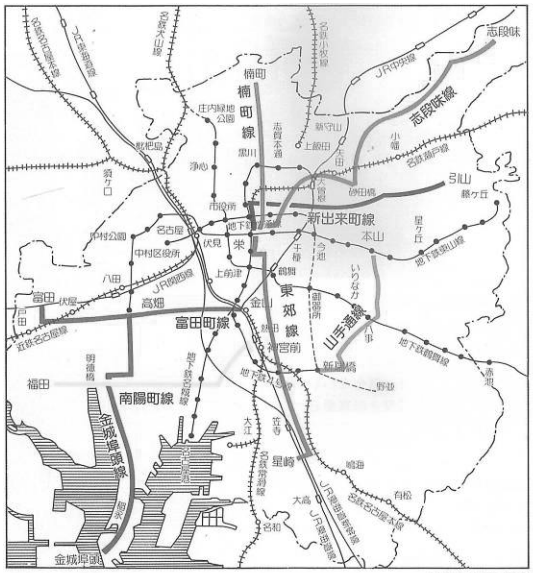


図 25-1　基幹バス全体計画図

表 25-2　構想路線一覧

路線名	起終点	路線延長
楠町線	栄～楠町	7.0km
志段味線	栄～志段味	15.0km
山手通線	本山～新瑞橋	7.2km
富田町線	金山～富田	9.0km
南陽町線	神宮前～福田	11.0km
金城埠頭線	高畑～金城埠頭	11.3km
新出来町線	栄～引山	10.3km
東郊線	栄～星崎	10.5km

表 25-3　事業年表

1977 年 8 月	「名古屋市総合交通計画研究会」設置
1980 年 4 月	「名古屋市基幹バス調査委員会」設置
7 月	「名古屋市バス路線総合整備計画協議会」設置
1981 年 6 月	東郊線、新出来町線での運行実施を決定
8 月	東郊線地元説明開始
12 月	東郊線工事着手
1982 年 1 月	東郊線基幹バス運行計画、車両公表
2 月	基幹バス愛称募集
3 月	東郊線基幹バス運行開始
1983 年 11 月	新出来町線の運行システム整備計画案を決定
	新出来町線地元説明開始
1984 年 10 月	新出来町線工事着手
1985 年 2 月	新出来町線実施計画案を決定
4 月	新出来町線運行開始
1988 年 10 月	引山交通広場完成
1989 年 1 月	赤塚白壁東行停設置
1993 年 10 月	違法駐車等監視活動専従班を発足
1995 年 3 月	新出来町線に、バスレーンへ進入する一般車両を監視、警告するシステムを導入（県警）
8 月	新出来町線リフレッシュ工事実施（道路管理者）

②需要が多く、区画整理施行に伴い、将来も増加が見込める。
③通勤・通学目的のマイカーが多く、自動車からの転換が期待できる。
という理由で、それぞれモデル運行路線に選定された。

3-2　東郊線（路側走行方式）

1982 年 3 月 28 日、全国初の基幹バスが東郊線栄・星崎間（10.5km）に開通した。東郊線については、都市高速道路の橋脚が中央に存在していたことなどから路側走行方式となったが、表定速度を高めるため急行運転とし（栄～星崎間の 25 停留所のうち、基幹バスは 15 停留所に停車。平均バス停留所間隔は約 750m）、カラー舗装した専用バスレーン（円上～星崎間 6.75km、平日午前 7 時～9 時）、追い抜きをスムーズにするためのバスベイが設置された（車道側部に停車帯のない凹形状の 6 停留所、12 箇所）。また、冷暖房完備・空気バネ構造専用車両の使用（写真 25-2）や停留所へのシェルターの設置により利用者サービスの向上を図り、一般バスと乗り継ぐ利用者のために乗継割引料金制度を設けた。なお、東郊線の総事業費は約 6 億 2 千万円、km あたり約 5 千 9 百万円であった。

写真 25-2　東郊線車両

3-3　新出来町線（中央走行方式）

新出来町線は、東郊線開通から 3 年後の 1985 年 4 月 30 日、名古屋市交通局及び名古屋鉄道株式会社によって運行が開始された。栄・引山間を基本系統として、この他に栄～自由ヶ丘、名古屋駅前～自由ヶ丘、名鉄バスセンター～本地ヶ原方面の 3 系統が設定された。路線延長約 10.4km のうち約 9.4km に、全国初の中央走行方式が採用された。中央走行区間では、原則的に、交差点流入部の道路中央に相対式に 15 停留所が設置された。基本系統（栄～引山）では 17 停留所が設置され、平均停留所間隔は約 650m である。　安全対策として、バス停留所への車両の衝突を防止するため、反射板、チャッターバー等が設置された。また、バス停留所利用者の横断を安全に誘導するために、歩行者用灯器（写真 25-3）、音声警告装置、歩行者誘導案内表示板も設置された。

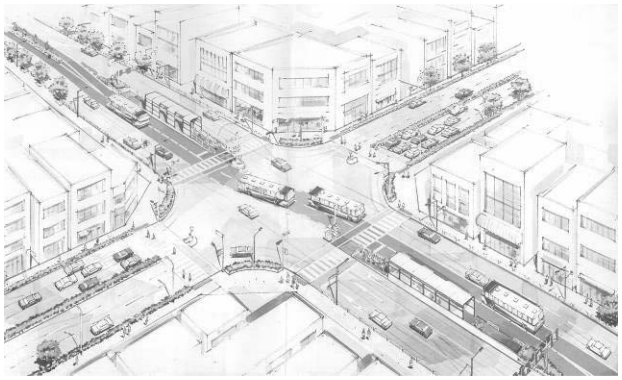


図 25-2　中央走行方式イメージ

写真 25-3　歩行者用灯器

写真 25-4　バス接近表示器

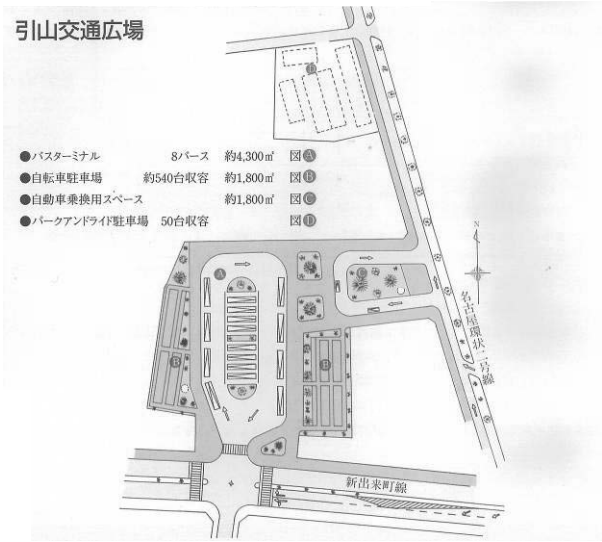


図 25-3　引山交通広場

カラー舗装したバスレーンは朝夕のラッシュ時には専用レーンとなるほか、バス路線総合管理システムの採用により、道路中央部に設けられた停留所にバス接近表示器が設置された（写真 25-4）。車両も東郊線と同様に専用車両とし、地下鉄なみの高密度運行されている。また、名鉄基幹バスとの間で共通乗車制度が実施されている。

さらに、端末停留所である引山に交通広場が整備され、1988 年 10 月に完成した（図 25-3）。バスターミナル（8 バース、約 4300 ㎡）、自転車駐車場（約 540 台収容、約 1800 ㎡）、自動車乗換用スペース（約 1800 ㎡）、パークアンドライド駐車場（50 台収容）の整備により、結節点としての機能が充実し、一層の利便性向上が図られた。なお、事業費については表 25-5 に示した。

４．事業完了後の診断

4-1　基幹バス導入後の市バスの利用状況

基幹バスの利用者数と、基幹バスの導入に伴う関連市バス系統の利用者数の変化を表 25-5 に示す。これによれば、基幹バスの導入前には、57,250 人/日であったが、導入後には 61,290 人/日となっている。基幹バスの導入及び関連市営バス系統の再編成により、4,040 人/日、市バスの利用者が増加した。これは、基幹バスの導入によりバス利用へ切り替えた人が存在するということで、基幹バスの利便性が評価されたもので、バス利用者を増やすという当初の目的のひとつを実現したといえる。

利用者数の推移は図 25-5 のとおり、東郊線については 1991 年度、新出来町線については 1993 年度をピークに減少に転じ、2003、2004 年度は、地下鉄名城線の環状化（2004 年に全線開通）の影響もあって、利用者数が急減した。しかしそれでも 2008 年度の営業係数（表 25-6）は、東郊線で 95、新出来町線で 97 となっており、市バス路線のなかで数少ない黒字路線である。

表 25-5　関連市営バス日平均利用者数の変化

基幹バス 導入前後 ＼ 市営バス系統	導入前	導入後	増加量
市営一般バス 16 号、18 号 68 号、95 号 96 号、112 号 143 号、東区 計 8 系統	人/日 57,250	人/日 36,300 （16号系統は廃止）	人/日 △20,950
基幹バス（市営）	－	24,990	24,990
計	57,250	61,290	4,040

表 25-5　新出来町線　事業費　（単位：千万円）

事業内容		事業費	補助金
交通事業	車両 シェルター バス路線総合管理システム　など	98	10.9
道路改良	交差点改良 交通島築造 カラー舗装　など	146	21.7
計		244	32.6
キロ当たり事業費		23.6	

（事業費は当初投資額）

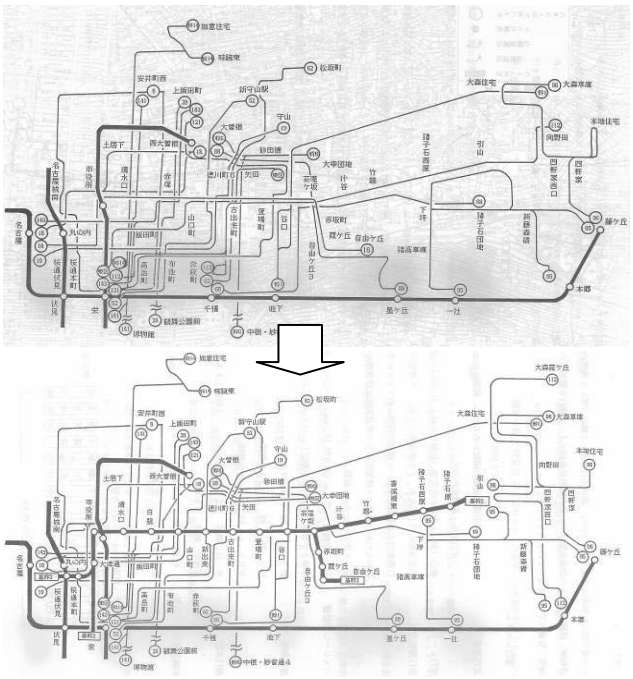


図 25-4　新出来町線運行前後のバス路線網の変化

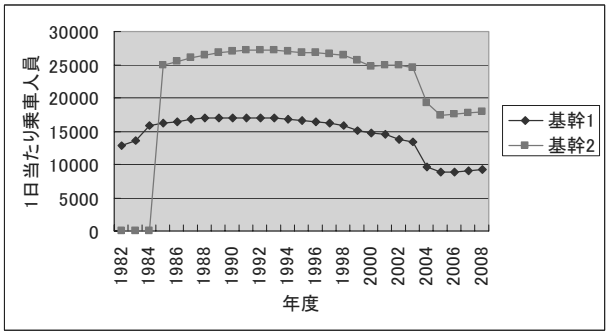


図 25-5　基幹バス利用者数の推移
（基幹 1：東郊線、基幹 2：新出来町線）

表 25-6 基幹バスの営業係数（2008 年度）

	起点	終点	営業係数
東郊線	栄	星崎	95
新出来町線	栄	引山	97

4-2　表定速度の向上と所要時間の短縮

基幹バス東郊線については、急行運転の実施、バスレーン・バスベイの設置の結果、表定速度は13km/h から 17km/h まで向上した。

基幹バス新出来町線における表定速度の終日往復平均は約 20km/h であった。基幹バス導入以前は、新出来町路線における市バスの表定速度は約 14.5km/h、名鉄バスは約 19.2km/h であり、基幹バスに対し、市バス、名鉄バスいずれも速度の向上がみられ、基幹バス導入の効果があったと考えられる。

所要時間については、基幹バス導入以前の市バスと比較すると、栄・引山間の往復で終日平均約 12 分 08 秒（728 秒）短縮されている。短縮時間の 728 秒をバス停停車時間、走行時間、信号停車時間、渋滞停車時間、その他停車時間の 5 つの時間に区分し、その実数及び構成比を図 25-6 に示した。5 つの区分それぞれの時間は短縮され、中でも走行時間は全短縮時間の約 6 割を占めており、全体の所要時間短縮に大きく寄与している。

4-3　基幹バスへの利用転換

基幹バス利用者の、基幹バス新出来町線運行以前の利用交通手段についての調査（図 25-7）によると、基幹バス運行以前の交通手段として「バス」を利用していた人（図中の 4、10、11～13、18～20）は、合わせて全体の 90%を超えている。このことは、既存の市バス路線が廃止されたということもあるが、基幹バス整備により当該路線サービスの利便性・快適性が向上したことによる結果と考えられる。一方、はじめに述べたように、公共交通機関の利便性を向上させることにより、自動車から公共交通への転換を促進することも、基幹バスの主目的のひとつとされている。その点からみると、自家用車、自動二輪車、タクシー利用（図中 5、6、8、11、13、14、16～18、20、21）から基幹バス利用に転換した人の割合は、合わせて 6%程度となっている。

5．現状と課題

5-1　整備コストについて

表 25-7 は、地下鉄（名城線大曽根～新瑞橋間）と基幹バス（新出来町線栄～引山間）のキロ当たり事業費の比較を示している。地下鉄に比べ、基幹バスはおよそ 10 分の 1 の費用で整備が可能である。今後、公共交通の利用促進を図るためには、基幹的な交通機関のサービス水準の向上が必要とされるが、一方で、財政的制約から大規模な交通基盤施設の整備は行政上実施が困難になってくると考えられる。既存の道路網を活用し、高速運行を可能とする基幹バスは、現代の課題に対応した公共交通サービスの形といえよう。

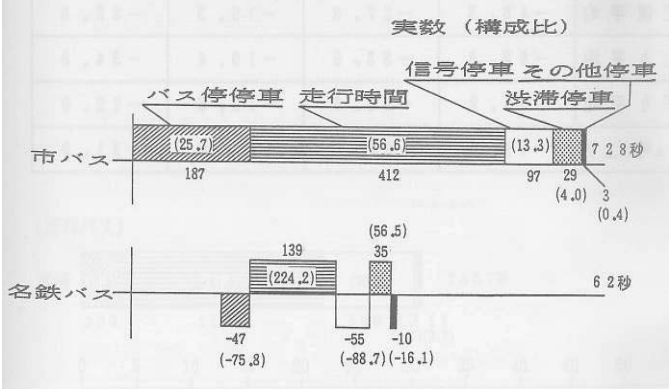


図 25-6　短縮時間の内訳（栄・引山間往復終日平均）

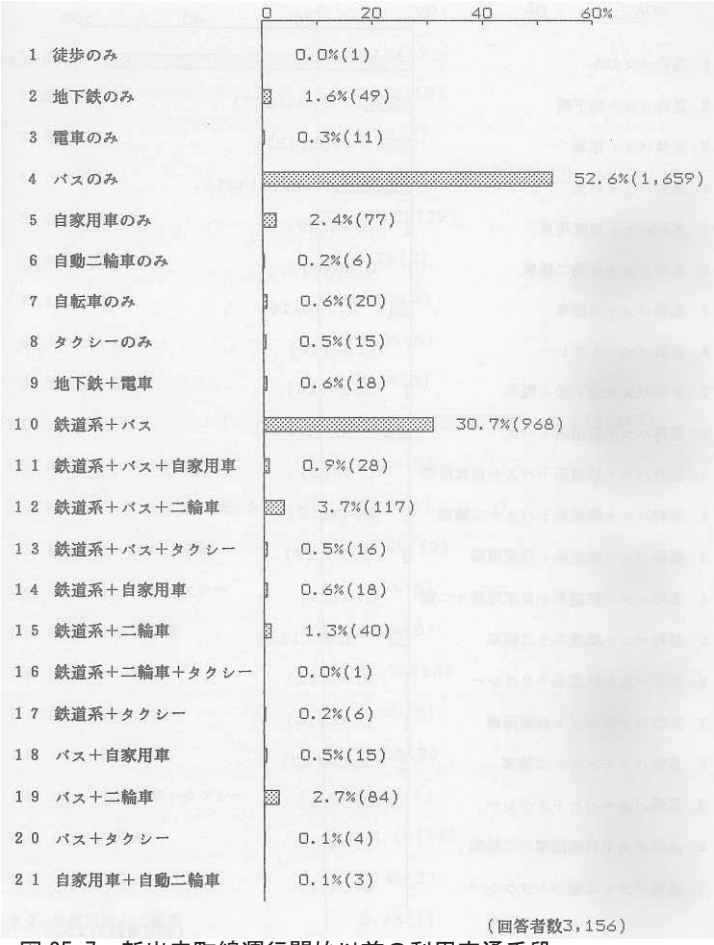


図 25-7　新出来町線運行開始以前の利用交通手段

表 25-7　整備コストの比較

	地下鉄 4 号線大曽根～新瑞橋間（11.8km）	基幹 2 号新出来町線（10.4km）
キロ当たり事業費（億円）	215.8	23.6

5-2　公共交通の整備と一体となったまちづくり

将来的な人口減少や CO2 削減そして行政の財政的な制約に対応するため、“コンパクトシティ”が注目されている。これを具体化するひとつの道筋として、基幹的な公共交通網を軸にして多様な都市機能を駅周辺に集積させる“駅そば”のまちづくりが名古屋市でも検討されている。

写真 25-5 は、基幹バスの整備前後の沿線建物の変化を示している。写真の交差点南東側は新出来土地区画整理事業の区域で建物の更新が進んでいるが、基幹バスの整備に合わせた沿線の建て替えや住宅・商業施設の集積が進んだとは必ずしもいえない現状である。今後、公共交通の整備段階から沿線地域のまちづくりを視野に入れ、都市交通施策と市街地整備が連携した“交通まちづくり”を進めていくことが重要である。

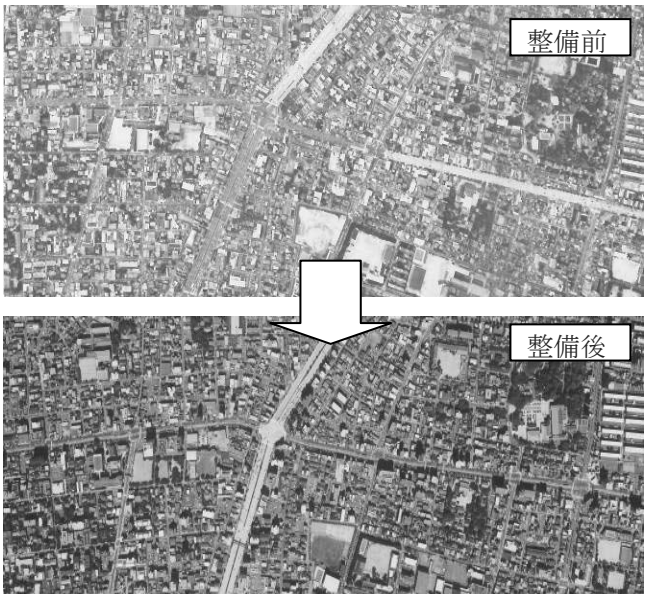


写真 25-5　新出来町線沿線の建物の変化

5-3　安全性、快適性

基幹バス車両も他の路線バスと同様、車両の左側から乗り降りする。そこで、停留所では車両左側につける必要があることから、交差点内を S 字に走行する線形となっている。運行速度の速さと、交差点に入るたびに S 字に曲がりながら走行しなければならないことから、乗客にとって乗り心地は必ずしも快適とはいえない。また、反対方向を走るバスレーンと対面して通行する車線があるため、乗用車が反対走行のバスレーンに進入してしまう恐れがある。

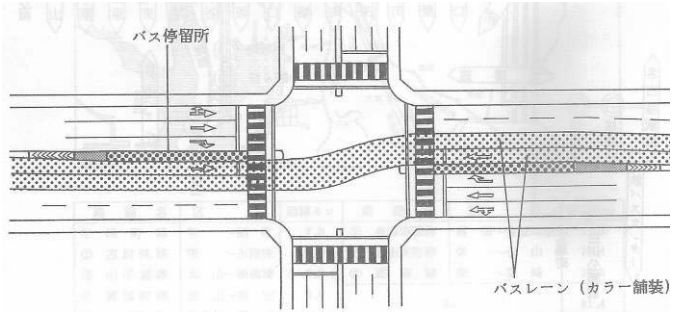


図 25-8　交差点の構造

自家用車の走行空間としての、中央走行方式の道路の課題もある。写真 25-6 のように、自家用車がバス走行レーンを走る姿が頻繁に見られ、バスの運行の妨げにつながり事故を起こす危険性を増大させている。

写真 25-6　バス走行レーンを走る自家用車

さらに、走行空間の分かりにくさも問題であり、実際に確認した例としては、交差点を右折しようとした自家用車が誤ってバス走行レーンに進入してしまい、バス走行レーンを走ってきた自動車と交錯する、といった光景がしばし見受けられた（写真 25-7）。このように、基幹バスの中央走行方式が導入された道路は、この区間を走り慣れていないマイカー利用者にとって危険と思われ、高いバスサービス水準の維持と安全な自動車走行環境の確保との両立をいかに実現するか、大きな課題となっている。

写真 25-7　右折車線と間違えてバスレーンに入った自動車が、隣の右折車両と交錯

【参考文献】
1）市営交通 70 年の歩み（名古屋市交通局）
2）基幹バス　パンフレット（名古屋市交通局）
3）基幹バス運行効果測定調査報告書（名古屋市交通局）
4）名城線事後評価（名古屋市交通局ホームページ）

プロジェクト 26

駐車場案内システム

モビリティとアクセシビリティを高める

事業名称　：駐車場案内システム
場所　　：栄地区・名古屋駅地区
事業完了年：1991 年（栄地区）、1999 年（名古屋駅地区）
事業主体　：名古屋市
事業手法　：補助事業

写真 26-1　入庫待ちの自動車

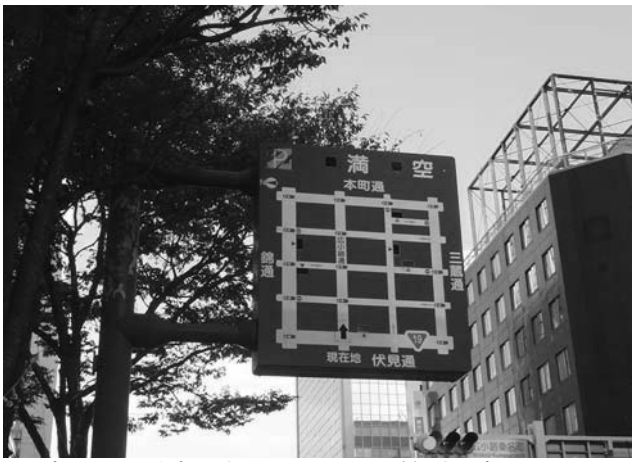


写真 26-2　駐車場案内システム（詳細案内板）

１．事業の背景と目的

1980 年代、急激に自動車が増加し都心部の駐車場が不足したため、路上駐車や駐車場を探すためのうろつき交通や駐車場入庫待ち自動車の車道占領などの問題が発生してきた時代である。

名古屋市は、駐車場利用者を目的の駐車場へスムーズに案内するため 1987 年に制度が創設された「駐車場案内システム整備事業（国土交通省街路・公安補助）」により、駐車場案内システムを設置している。

名古屋市の駐車場案内システムは、ドライバーに駐車場の位置や満空情報などを提供することにより、適切な駐車場選択を支援してドライバーの利便性を高めるとともに、既存駐車場のストックを有効活用し、違法路上駐車やうろつき交通の削減による道路交通の円滑化および都市交通の効率化を図ることを目的とするものである。

２．事業の経緯

「名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言」（1987 年 9 月　駐車施策の基本方針に関する調査委員会）に、駐車場案内システムの導入を早急に具体化する必要性がうたわれた。そして 1987 年度に「駐車場案内システム整備事業（国土交通省街路・公安補助）」が創設されたことを契機に、名古屋市では 1991 年に都心部の商業・業務の中心地である栄地区で駐車場案内システムが整備された。その後、1992 年度に策定された「名古屋市における駐車施策整備に関する基本計画」において、駐車場案内システムを拡充するため、栄地区の成果を踏まえて名古屋駅地区等へ導入することが位置づけられた。また、2001 年度に策定された「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」では、駐車に関する情報提供方策として導入している駐車場案内システムの精度を向上するとともに、他地区への拡大や、利用者が行動を起こす前あるいは途中で情報を入手できるように広域的に情報提供することとなっている。

共用開始時点は駐車場案内システムの一環として、電話・ＦＡＸ・カーナビゲーション（以下カーナビ）等で情報が提供され、2003 年度からはパソコンや携帯電話を活用した情報提供も実施されている。しかし 2010 年度からは、駐車場の満空情報提供が休止されたため、電話、ＦＡＸによる情報提供も休止となった。

表 26-1　事業年表

1987 年度	駐車場案内システム整備事業創設
1987 年 9 月	「名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言」（調査委員会）を受ける
1991 年 5 月	栄地区供用開始
1992 年度	「駐車施策整備に関する基本計画」策定
1999 年 6 月	名古屋駅地区供用開始
2001 年度	「駐車施設整備に関する基本計画」「名古屋市駐車場整備計画」策定
2003 年度	パソコン・携帯電話による情報提供開始
2009 年度	「駐車基本計画検討委員会」部会において駐車場案内システムの今後の方針を決定し、満空情報の提供休止

３．事業の内容

3-1　システムの対象エリア

駐車場案内システムの対象エリアは全国的にも広い約 380ha で、図 26-1 のとおりである。

1991 年に都心部のうち商業・業務の中心地である栄地区、1999 年に自動車交通の著しく輻輳する名古屋駅地区が対象となっている。

3-2　概要

（１）　構成

駐車場案内システムは、刻々と変わる各駐車場の状況を情報収集装置によりコントロールセンターで収集し、その情報を基に、駐車場の位置、満車・空車状況等の情報を、街角に設置した案内板で駐車場利用者に提供するものである。(図 26-3、4)

なお、2009 年度までは名古屋市ではＶＩＣＳによる道路交通情報を提供してきており、ＶＩＣＳの道路の渋滞情報を案内板で情報提供を行うとともに、ＶＩＣＳへ駐車場案内システムの満空情報を提供してきた（図 26-3、4)。

駐車場案内システムの参加駐車場は、当初、栄地区で開始した 1991 年 5 月に 68 箇所約 6,900 台であった。名古屋駅地区で開始した 1999 年 6 月時点では、名古屋駅地区では 45 箇所、約 5,200 台であった。しかし現在は、全エリアで参加駐車場は 86 箇所で、約 14,400 台（表 26-2）となっており、当初の規模と比べると、箇所ベース、台数ベースどちらも加入割合が少なくなっている。

（２）整備費・維持管理費

本システムは、当初整備費として、栄地区で約 12.8 億円が、名古屋駅地区で約 17.6 億円がかかっており、維持管理費としても年間約 7 千万円が必要となっている。

（３）案内板の種類（図 26-3 参照）

名古屋市で最初に整備した栄地区での案内板は、対象区域が広く駐車場数も多いため、情報を一度に表示してもドライバーが瞬時に読み取ることが難しいことから、「ブロック案内板」「詳細案内板」「個別案内板」を設置し、「個別案内板」で誘導しきれない駐車場に対して「補助案内板」を設置してきた。

国の定めた駐車場案内システムの事例では「ブロック案内板」「詳細案内板」までであったが、それでは本来の駐車場案内の目的を達成できないことから、名古屋市では「個別案内板」及び「補助案内板」を設置し、きめ細やかな誘導をおこなってきている。

名古屋駅地区でも案内板の役割は同様で、栄地区と名古屋駅地区は連携して情報提供されている。

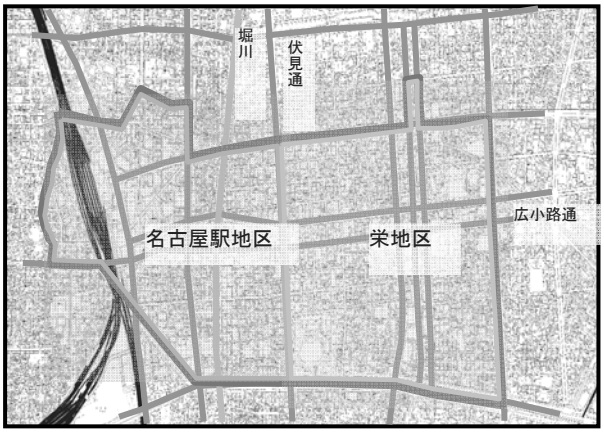


図 26-1　駐車場案内システム対象エリア

表 26-2　駐車場案内システム概要

（参加駐車場台数は 2009. 3. 31 時点）

	栄地区	名古屋駅地区	全エリア
対象区域	約 200ha	約 180ha	約 380ha
供用開始時期	1991 年 5 月 27 日	1999 年 6 月 9 日	－
当初整備費	約 12 億 8,000 万円	約 17 億 6,000 万円	約 30 億 4,000 万円
参加駐車場数（台数）	52 箇所（約 8,600 台）	34 箇所（約 4,800 台）	86 箇所（約 14,400 台）

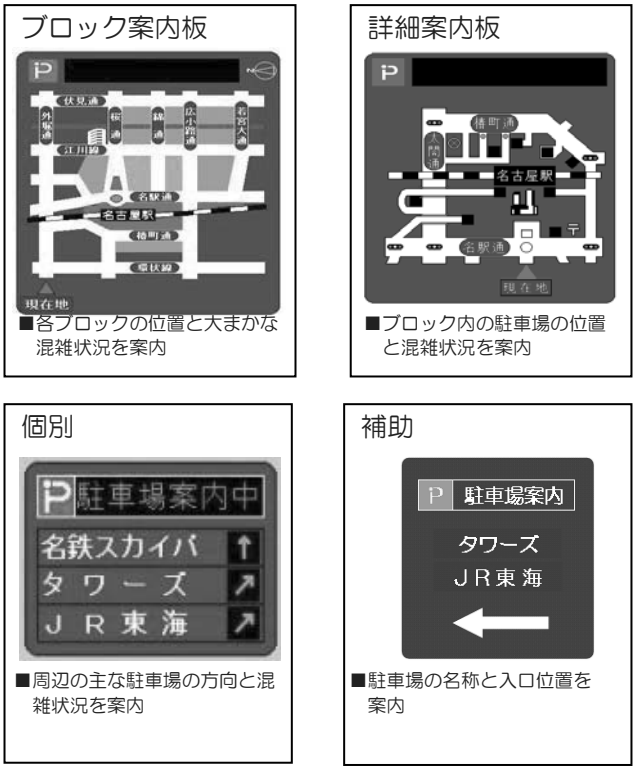


図 26-2　案内板の種類

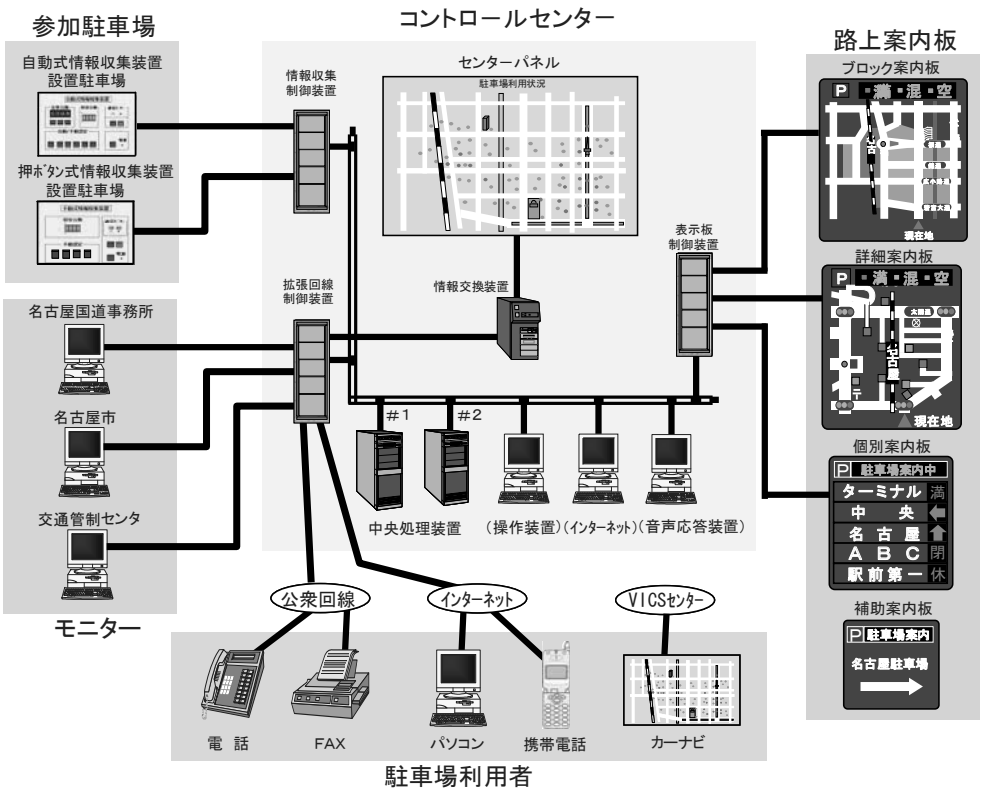


図 26-3　2009 年度までのシステムの構成

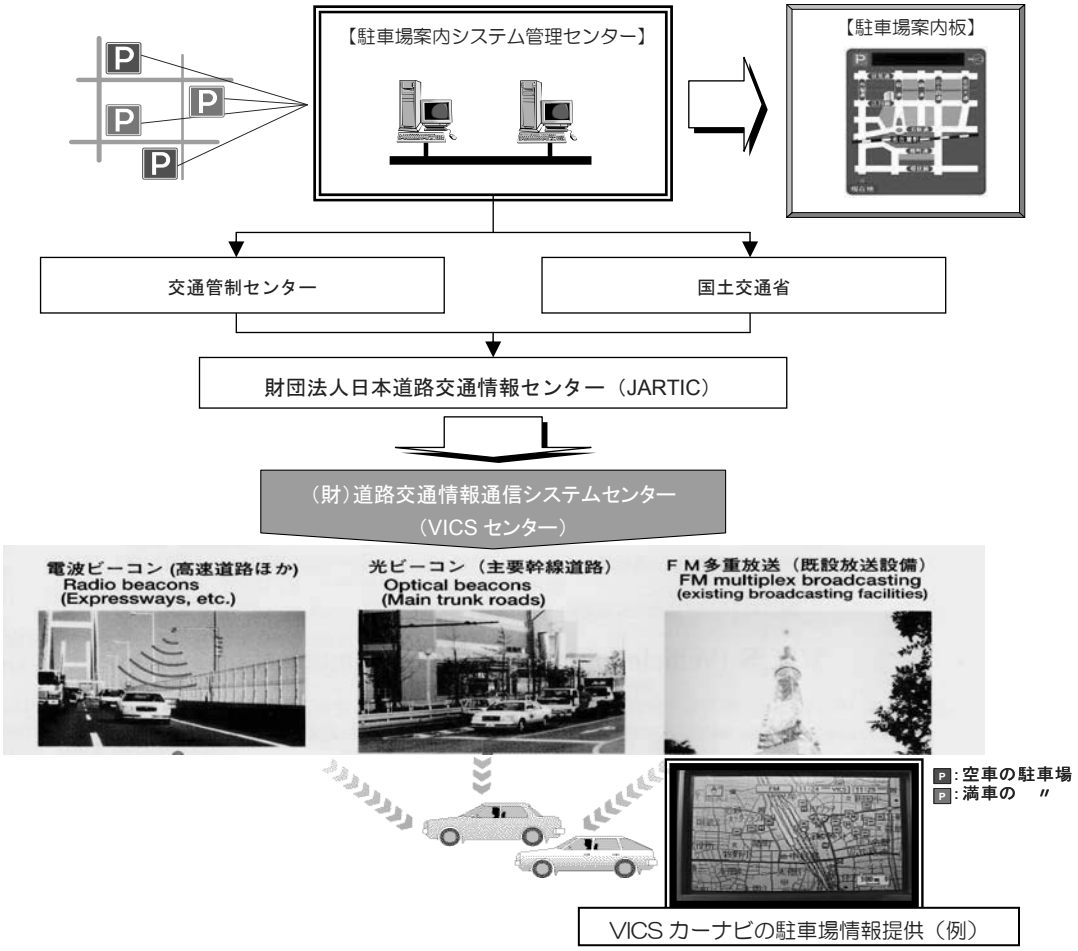


図 26-4　VICS による駐車場案内システム情報配信の流れ（2010 年度から休止）

４．事業完了後の診断

4-1　認知度・参考率

1991 年に栄地区で駐車場案内システムが稼動した時代は、カーナビ・インターネット・携帯電話などが普及していなかったため、都心部の駐車場を案内板で誘導することが大変有効な手段であった。しかし、昨今では、カーナビ・インターネット・携帯電話の普及が猛スピードで進んでいる。

アンケート調査によれば（図 26-5）、駐車場案内システムを参考にした割合としては、名古屋地区も整備された 1998 年度がもっとも高かった。2009 年度に中止するまでの案内板の提供情報内容は、位置・駐車場満空及び渋滞情報であったが、その他の情報媒体では、料金などの利用者にとって有効な情報が提供され、目的地付近の駐車場情報をリアルタイムに入手することができることから、案内板を参考にする利用者が減少してきたと考えられる。なお、2007 年度には案内板別に調査した。この結果、補助案内板を参考にした人が若干多くなっている（図 26-５）。

4-2　導入効果について

栄地区への導入前後（1988 年と 1992 年の比較）及び名駅地区への導入前後（1994 年と 1999 年の比較）にシステムの利用状況（都心部駐車場利用者を対象）や効果について調査 [3)4)] されており、下記のような効果が示されている。

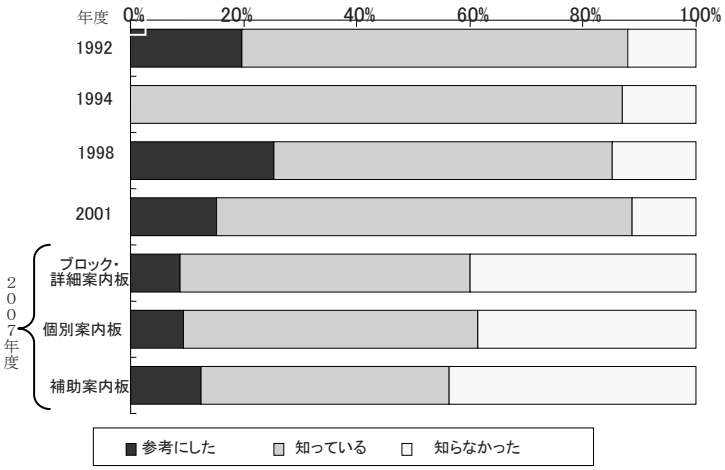
①駐車場利用者の増加
②駐車場利用の分散
③道路交通の円滑化
④駐車場探しの利便性の向上

現在では、駐車場情報を提供するカーナビなどが普及し、システム導入時とは状況が異なっている。また、道路交通法改正による取締りの強化や駐車場の供給量の急激な増加という要因もあり、駐車場案内システムのみの効果とは一概に言えないが、違法路上駐車比率の推移については表 26-5 のとおり減少している。

4-3　駐車場案内システム加入駐車場事業者

駐車場案内システムへ参加する駐車場事業者と名古屋市は、システムの整備・維持管理等について基本協定を結んでいる。この協定では、駐車場事業者の整備に対する負担額や維持管理に対する負担金などについて定めており、官民一体となって駐車場案内システムを維持管理している。

駐車場案内システムの加入者は、任意団体として「名古屋駐車場案内システム協会」を立ち上げており、駐車場に対する勉強会や講演会などの活動を行っている。



※資料：各年度における駐車場案内システムに関するアンケート調査結果より作成
※2007 年度では各種案内板について個別に質問しているが、その他の年度は案内板全体についての質問となっている
※1994 年度調査については「参考にした」に該当するデータがないため未掲載

図 26-5　駐車場案内システム利用実態の経年比較

表 26-3　入庫待ち台数の減少（休日・ピーク時）

調査年度	1988	1992	1994	1999	2007
待ち台数（台）	355	221	199	242	45

表 26-4　駐車場利用の分散（栄地区）

調査年度	1988	1992
中心部	46%	37%
周辺部	54%	63%

表 26-5　違法路上駐車比率の推移（休日）

調査年度	1988	1992	1994	1999	2007
違法駐車比率（%）	23.4	19.1	17.6	15.5	6.7

表 26-6　エリア内における加入割合の経緯

※1992 年度は栄地区のみ

年度	箇所ベース	台数ベース
1992	45%	69%
1999	32%	70%
2007	15%	49%

（各年度実態調査結果より）

５．現状と課題

5-1 他都市の状況

駐車場案内システムは、1987 年に国の補助制度が創設されて以来、全国約 80 地区で整備されている。民間活力の積極的な導入などによって大幅な効率化、高度化を図っている都市もある。しかし、多くの都市では、設備の老朽化とそれに伴う維持管理・更新費用の増大、都心部の駐車需給バランスによる必要性の可否、利用率の低下といった問題が顕在化しており､既に最近までに 20 地区以上で休廃止されてきているのが現状といえよう。

名古屋市においては、都心部の駐車場供給は需要を大幅に上回っているが、都心部での駐車場の必要性は依然として高く、駐車場案内は重要課題となっている。その中で、設備の老朽化問題などからもシステムの高度化をおこなう時期にきており、維持管理費の削減を視野に入れ、さらに駐車場案内のあり方を検討することが必要となっている。

5-2　駐車案内情報の提供方法

駐車場案内システムが名古屋市に導入された当時において、今日のように、情報技術が進化普及し多様化する姿を予想するのは極めて困難であった。2009 年度の最終的なシステムは、出発地でインターネットや携帯電話で必要な情報を入手し、カーナビなどで最適な経路を決定し、都心エリア周辺から案内板によって駐車場の詳細な位置・満空情報などを入手し駐車場を探すことを想定し、特定の駐車場に集中する入庫待ち車両の路上滞留、駐車場探しのうろつき交通、そして違法路上駐車を解消することを目的としていた。

しかしながら、現在では車中で情報を入手できるカーナビなどが普及してきているため、案内板の利用は減少している。そして、最新の情報を通信で入手できるＩＴカーナビの普及も徐々に増えてきており、案内板によるサービスの必要性が問われるようになってきた。しかし一方で、現在のカーナビは目的地直近までの案内は十分に対応できるが、駐車場によっては、装置の精度上、出入口のわかりにくい状況も生じ、案内版の役割を再認識しておく必要もある。

また、百貨店と駐車場の特約状況がひとつの影響要因となり、駐車場が増加し全体的な駐車容量が駐車需要をカバーできたとしても、特定駐車場の自動車待ち行列が解消されないことがあり、人々の行動様式を視野に入れたより肌理の細かい情報提供を考えていくことが重要である。

こうした状況から、名古屋市では今後の駐車場案内システムのあり方についてさらに検討することとされ､ＶＩＣＳにおける満空情報の提供は 2009 年度で一旦休止となり、案内板では駐車場の位置情報を提供するのみとなっている。

5-3　駐車場案内のエリア

駐車場案内のエリアは栄地区・名古屋駅地区の都心部の特定地区に限られており、このエリアでも土地利用の一形態として暫定的に設置される青空駐車場が最近増加し、駐車場案内システムに加入する駐車場は都心部における総駐車台数の 50％程度のカバー率まで落ち込んでいる。このため、現在のシステムが都心部全体の駐車場案内というより、特定駐車場に対する案内システムという性格に変容し始めている。再度、都心部の対象とする駐車場の位置づけを明確にしておかなければならない。

また、CO_2削減そして都心への自動車流入抑制などの社会的問題の解決策のひとつとしても、この駐車場案内システムを構築していくことが重要で、例えば、公共交通機関と連携して郊外部のパークアンドライド駐車場に関する案内情報を提供するなど、都市圏を視野に入れた広域的エリアをカバーする駐車場案内システムを組み立てることが必要と思われる。

【参考文献】

1)駐車施設整備に関する基本計画
（平成 4・13 年度）

2)駐車場整備計画（平成 13 年度）

3)駐車場案内システム効果測定調査（平成 4 年度）

4)駐車場案内システム効果測定調査（平成 10 年度）

5)駐車場のあり方検討調査委託（平成 12 年度）

6)都心部における駐車施策検討調査（平成 19 年度）

第 4 章　診断を終えて

本章では、「その後研究会」による 26 のプロジェクトの診断を通じて思いを馳せたこと、そして客観的なデータとして整理できず診断結果として明記しにくいものの、後世に伝えたい事柄について、前者は秀島、村山両先生にまとめていただき、後者については、座談会における自由な意見交換の内容としてまとめることとした。

4-1　「プロジェクト診断」から思うこと

■評価志向の都市整備　名古屋工業大学大学院准教授　秀島栄三

■「臨床都市環境学」の実践に向けて　名古屋大学大学院准教授　村山顕人

■評価志向の都市整備

秀島栄三（名古屋工業大学大学院工学研究科産業戦略工学専攻）

１．はじめに

本書は，私たちの名古屋，その町並みや都市基盤の整備を，名古屋市の行政担当者が中心になって評価するという試みによってできたものである．マネジメントの観点から言えば，所作に対し，評価（診断）を加えるというプロセスを踏むのは当然のことである．しかしながら名古屋の都市整備を，努めて客観的に捉え，それに評価を加えるといったことはほとんどされてこなかったのも事実である．本稿では「評価」ということに焦点を当て，本書を振り返る（評価する？）こととする．

２．評価の動機：私情と市場と・・・

いきなり私事になるが，筆者が母の胎内に居た頃，両親らは桜山に住んでいた．高齢出産を勧めなかった医師に母は反発し，父の転勤に伴って広島で出産した．私は名古屋生まれとは言えなくなったが，父の転勤で再び名古屋に，小学１年生の１年間だけだったが，移り住んだ．今はもうない振甫プールの近くだった．泳いだ後に近くで食べた味噌おでん（田楽）の味は忘れられない．そして三十過ぎに名古屋工業大学に着任したとき，どちらの地にも足を運んでみた．自分が育った，関わったまちへの思い入れは多くの人にあるだろう．懐かしみだけでなく，意外と坂が急だと感じたり，繁華街に近くて便利であると改めて気づくなどして，まちに独自の評価を加えることとなる．

個々人がまちに評価を与える一方で，「地価」はまちに対する一つの客観的評価指標である．“神の見えざる手”というように需要と供給が釣り合うようにして均衡価格が決まる．土地市場は一つ一つの地点で供給者が独占的になるので必ずしも完全競争のメカニズムに従わないし，地価はストックの価値を表すものだが，その推移を追跡することでまちの趨勢が確認できるし，買い手が減ると地価も低下していくことが確認できる場合がある．

このようにして都市，まちに対し，私情を交えた評価，それに市場を通じた評価が日常的に行われる．

都市空間の中には開発された街区，それに道路や公園といった都市基盤がある．これらには「作り手」がいる．本書はいわば都市の作り手あるいはそれに近い人々による，古くて新しい形の評価をまとめたものと言える．なぜかこういったものはあまり見あたらない．これまでも作り手達は，自らの所作に何らかの評価を加えてきたに違いない．作り手ゆえにわかっていることも多いはずだ．しかしながらあまり見あたらないのはなぜだろうか．

３．押し寄せる評価志向の波

何かにつけて「評価」を意識する時代になった．政策評価，人事評価，授業評価，ISO，JABEE（日本技術者教育認定）等々．背景には以下に述べるようなマネジメントの強化，成果主義への期待，標準化という新たな競争などがあるといえる．

（１）マネジメントサイクル

PLAN-DO-CHECK-ACTION というマネジメントサイクルについて，実行(DO)に先がけて計画をたてること(PLAN)が重要なことは子供でも知っている．マネジメントサイクルという言葉でもってさらに評価(CHECK)を加え，次の実行(ACTION)や計画に活かすことの重要性が指摘される．

関係者自身が「評価」を意識することに加え，評価が計画に活かされる可能性を，既往の業務手順や組織体制が阻害していないか，流行に押し流されていないか，補助を受けたがために変質してしまっていないか，そのようなメタレベルの評価も行われるべきである．

計画において何かを意図していた作り手と，造作されたものを利用する受け手とで評価が一致しない場合もある．すなわち評価者が多様であること，計画時の「事前評価」と，利用時の「事後評価」が一致するとは限らないこと，これらを背景として都市整備においてマネジメントサイクルを実行しようとすれば，一般製品の企画・生産に比べ，より多主体的かつ多重的なサイクルとなる．

（２）活かされる成果主義

成果主義が我が国で言われ出した頃（1990 年代），年功序列の給与体系が瓦解していくことへの不安が論争を呼んだ．誤った成果主義の危険性は確かに大きい．例えば評価対象期間が短期的すぎる，時期が近すぎるなどして評価どころか観測することすら容易でない場合も多い．行政評価などでも僅か１年間（単年度）でどれだけの成果，改善効果が得られるかという疑問が多発する．

評価の制度設計には確かに幾多の困難がある．しかしそれでもしないよりする方がいい．マネジメントサイクルを意識するようになるからである．関係者の信賞必罰などよりも，プロジェクトなどの全体的な改善において成果主義は反映されるべきものといえるだろう．

（３）標準化という競争

評価されることを前提として計画し，実施すると

いうことは，あらかじめ評価の項目，範囲，基準を定めることにもなる．例えば構造物に関して耐震設計基準を設けることで将来受けるかもしれない被害が軽減される．消費者あるいは市民を守るために品質規格の標準化が図られることは大切である．政府ですら他国から WTO に反するという指摘を受け，建設契約方式などで修正を余儀なくされる，そのような標準化の時代が来ている．

しかし標準化により一部の主体を市場から排除しようという発想も生まれないわけではない．排除の意思があるか否かは部外者には量りかねる場合もあるが，結果的に消費者（市民）の厚生が向上することが何よりも優先されるべきだろう．

４．言い表せないこと，言い尽くせないこと

本書を手がけた「その後研究会」の第１ステップは，やはり評価の項目，範囲，基準を定めることであった．そしてあらゆるプロジェクトを対象とすることは不可能なため，都市整備の多様性が現れるようにプロジェクトが選定されていった．評価項目等が確定しなければ評価を与えることができないし，どのようなデータを揃えるべきかもわからない．逆に実在のプロジェクトに触れなければ評価項目等が思い浮かべにくい．研究会を通じて相互反復的な手順を踏む面倒さはあったと思うが，同時に創造的な作業でもあったといえる．自ら変数を設け，解く数学の問題のようでもある．

定量化しにくい変数もあった．欲しいデータと既存資料とで時間や空間がずれることも多々あった．プロジェクトとして対象範囲を限定しにくいケースもあった．当該地区，当該プロジェクト，それとも関連する制度，いずれの特色を評価しているのかがわかりにくくなるケースもあった．他都市と比較する方法も採られた．余談だが名古屋市役所の方々は横浜市を参照基準にするのがお好きのように思えるときがある．他都市を参考にすることは効率的ではあるが，計画を立案していくうちに地域のオリジナリティが損なわれる危険性もある．

評価の結果を見て，市全域，周辺地域を見据えて構想されたもの，逆にそうでないものといった違いも現れる．地区や形質面のオリジナリティだけでなく「地区総合計画」のように制度として名古屋のオリジナリティが高いものも俎上にあがった．

生物多様性という言葉が定着しつつある昨今だが，生活文化などが特定の地域にしか残らなくなる現象を“ガラパゴス化”と呼ぶらしい．公共交通システムなど利便性が問われるものがガラパゴス化すると，住民には便利でも市外からの来訪者にはわかりにくいものとなる．名古屋が誇る基幹バスは（筆者は好きでも嫌いでもないが）最近やや元気を失っていないだろうか，パークアンドライドは住民の生活の中に定着したのか，定着する背景はあったのか，定着させるべきなのか，といったことが気にかかる．

「ウエストサイドタウン」という地名も特色的である．実は研究会に参加するまで知らなかった．住民にとって名古屋の西方にあることは日々意識すること，あるいは意識すべきことなのだろうか．地名の「命名」はしばしば根深い問題になる．本書では「住居表示（板の設置）」は取り上げていないが，旧町名への執着から拒否される場合もあると聞いたことがある．

後だから言えることもある．当面は評価が下せないこともある．本当の当事者しか知らないこともあるかもしれない．偶然の帰結もありうる．補助事業が採択されていなかったら大きく変わっていたかもしれない．そして率直に言うとプロジェクトに関わった当事者と近すぎて書きにくいこともあっただろう．事業計画が立案されたプロセスも気になる．そのプロセスには議会の反応もあるだろう．逆に議員の関心が得られないまま粛々と進められたものもあるかもしれない．いずれにしても執筆者はまとめるのに大変な苦労をされたはずである．こういったことはたまにやれば十分だと思う．

５．「その後」の後に

「評価は歴史が下す」と言われるが，本書はそれに必要とされる事実関係をプロジェクトごとにまとめたものともいえる．都市構造や都市景観はともすれば事実として存する，目にみえる空間ばかりが評価されがちである．しかし町並み景観などにはそこに生きる人々の生活が反映されているし，あらゆる造作物は建築基準法や道路構造令など法律のもとに作られ，かつ法律そのものは時代的背景を伴う．結果としての空間構成には地域の変遷，計画・設計の段取りに見出されるダイナミクスが作用しているはずである．本書に記された事実関係とは，そういったことも含むものである．今後につくられる計画，制度に本書の内容が反映され，結果としても好ましい都市空間がつくられていくならば，関係者の一人としてこの上ない幸せである．

「その後研究会」のメンバーに限らずプロジェクトを手がけた方々には自負と誇りが強く感じられることがよくある．ナディアパーク，志段味サイエンスパーク，国際会議場，地下街，本書でも取り上げた様々なプロジェクトが複合して名古屋らしさを醸し出している．それらは 100 年後には目立たなくなっているかもしれないし，手がけた人々はさすがに生きていない．それぞれのプロジェクトに向けられた熱い思いはどのようにして伝えられるだろうか．（本書を読んでもらえるだろうか？）

■「臨床都市環境学」の実践に向けて

村山顕人（名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻）

１．常に変化する都市環境の計画・マネジメント

我々が生活する都市環境は、その作り手・使い手である住民、地権者、事業者、企業、政府、非営利活動団体等の多様な主体の諸活動の結果として形成されるものであり、俯瞰的に見れば、それはまるで生命を持つ生き物のように、常に変化している。都市の構築環境（built environment）の形成に携わるアーバン・プランナーやアーバン・デザイナーの仕事は、多様な主体の諸活動によって変化し続ける都市環境をより良い状態にうまく計画・マネジメントすることであり、都市の構築環境に関わる病気（問題）の診断、その適切な予防と治療、さらに治療の副作用の予測や防止に至るまでの「都市環境の医者」としての取り組みであると言えよう。

２．「臨床都市環境学」—問題の診断・予防・治療

人間の体は、身長や体重が増加する成長期を脱して成熟期に入り、年を重ねると、様々な箇所の不具合が目立つようになり、自力で不具合が解消できない場合は、医者の診断と治療を受けることとなる。また、定期的に様々な検査や問診を含む健康診断を受け、体全体の現状と趨勢を把握し、必要に応じて予防の対策をしたり、治療を受けたりする。時には、過去に治療した箇所に同様のまたは新たな不具合が生じることもある。ともあれ、体は常に変化しているので、健康な状態を維持するためには、定期的な診断、適切な予防と治療が必要であり、それを医学という体系化された学問に基づき実践する医者という専門家は不可欠である。

都市も同じで、成長期を脱して成熟期に入った都市において、都市の構築環境の形成に携わるアーバン・プランナーやアーバン・デザイナーには、グローバル経済・地域経済や国際政治・国内政治、地球環境といった都市を取り巻く状況を見据えながら、様々な調査や市民の声に基づき都市全体の現状と趨勢を分析し、問題を特定し、その適切な予防と治療を行い、都市環境を健全な状態で持続させることが求められる。しかし、極めて範囲が広く複雑な都市の現状と趨勢を全体的・総合的に分析しようとすると、どうしても広く浅い分析になってしまい、問題の根源を特定することが難しい。そこで、手始めに、過去の診断で問題が特定され、予防や治療が施された箇所、つまり、何らかの都市プロジェクトが実施された箇所に着目し、プロジェクトの背景と目的、経緯、内容、完了直後の評価、現状と課題を行い、その成果を今後の予防や治療に役立てようとするのが、本研究会の取り組みの趣旨であった。直接患者の診療に携わらない「基礎医学」に対して患者を実際に診断・治療する「臨床医学」の体系があるように、都市環境の問題の診断・予防・治療の一連の実践的取り組みを体系化する言わば「臨床都市環境学」の試みであると言えよう。

３．予防・治療の多様なアプローチ

ところで、医学には、体の悪い部分を特定し、それを除去または改善する「西洋医学」と、適切なツボを押さえて体全体の調子を整え、体が本来持っている自然治癒力を回復させる「東洋医学」があり、両者の融合が試みられている。西洋医学のみでは現代社会で急増するストレスや心の不調からくる病気には十分に対応できず、東洋医学による補完が必要であると認識されているからだ。

都市の構築環境の形成もそれと似ていて、問題地区の再開発やバイパス道路の整備といった西洋医学的アプローチのみでは不十分で（場合によっては問題を悪化させ）、都市の持続的に再生しようとする力（都市の自然治癒力）を引き出す東洋医学的アプローチも必要である、と理念的には考えられる。

都市環境の問題の内容や程度は様々である。よって、予防・治療の方法も多様である。次項では、本研究会で扱った名古屋市の都市プロジェクトを予防・治療のアプローチの違いによって改めて類型化し、各類型の都市プロジェクトの成果（予防・治療の成果）と課題（未対応の部分や副作用）の概略を整理する。

４．予防・治療のアプローチから見る名古屋市の都市プロジェクト

名古屋市都市景観基本計画及び地区総合整備は、《特定分野の総合的な診断に基づく治療》である。前者は、名古屋市を景観上の特性から「景観自立地区」に区分し、それらのまとまりを「景観基本ゾーン」、結び目を「景観基本軸」として、景観形成の目標・方針を定め、重点的地区さらに都市景観整備地区で積極的な施策を展開するものである。後者は、少なくとも当初は、土地区画整理事業等の都市基盤整備が実施されず整備の緊急度が高い既成市街地を抽出し、そこで各種手法を組み合わせた総合的な市街地整備を展開するものである。いずれも、国の法制度に先行した取り組みで、一定の成果がある一方、財政難や環境問題といった新しい課題への対応や特定分野を超えたエリア・マネジメントへの展開の課

題がある。

四間道や白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生、建築協定、地区計画は、《現在の良好な都市環境を守り育てるための予防策》である。これらのプロジェクトでは、一定の都市環境が守られて来た成果がある一方、さらに洗練された予防策を講じるためには、継承すべき要素と新たに創造する要素のバランス、街並み形成ルールの内容やその法的拘束力、事前確定的な規制・誘導と裁量的なデザイン審査の組み合わせについて、熟議が必要であろう。

広小路東部における不燃化の促進と浜地区の密集市街地のまちづくりは、《大規模災害時の被害を軽減するための予防策》であり、都市の防災骨格づくりと地区レベルの防災まちづくりで構成される防災都市づくり計画の基本である。プロジェクトにより防災性能は確実に向上しているが、予想される大地震や様々な環境問題のリスクに対して、今後さらにどこまで予防策を講ずるべきか検討が必要である。

金山地区の開発、総合駅の整備、基幹バス、駐車場案内システムは、《交通混雑を緩和するための治療》である。プロジェクトの当初の目的は概ね達成され、今後は周辺の都市環境の改善に期待が寄せられているが、その具体的な道筋は明らかではない。

名駅地下街開発、大曽根総合駅周辺のまちづくり、小幡駅前再開発事業、ナディアパークの開発、ガーデンふ頭の再開発、志段味ヒューマン・サイエンス・タウンの開発、ウエストサイドタウン名古屋におけるあおなみ線駅前整備は、《新しい個性的な街をつくるための治療》である。一部のプロジェクトは、その立地と時期、内容がうまく整合していないためか、当初の目的が達成されない状況にある。都市環境を取り巻く近年の状況を再確認し、思い切ってプロジェクトの目的と内容を再設定すること、つまり、治療方法を変更することが必要なのかも知れない。

名古屋市北部大規模住宅地開発、白鳥地区の開発、神宮東地区の開発、千種アーススクエア、浄心駅前地区の再開発は、《大規模工場等跡地を再生するための治療》である。都市環境の組織の一部の大きなかたまりを丸ごと取り替える移植手術のような都市プロジェクトであるゆえ、手術後の新しい組織の機能や周辺環境との調和が問題となる。

総合設計制度による公開空地、生産緑地地区は、《市街地内にオープンスペースを確保するための治療》である。こうしたプロジェクトにより、市街地内にオープンスペースが量的に確保されていくが、その質や配置が必ずしも計画的・戦略的に担保されているわけではないことが課題である。

公共施設のマネジメントは、《公共施設を大事に長く利用していくための予防と治療》で、人々の生活を支えていくためには不可欠である。来るべき人口減少と財政難の時代を見据え、公共施設を土地利用・交通戦略とも関連付けてリストラクチュアリングすることが求められる。

５．予防・治療の方法に関する インフォームド・コンセント

医療現場では、インフォームド・コンセント（informed consent）が普及している。これは、患者が、医学的処置や治療に先立って、それを承諾し選択するのに必要な情報を医師から受ける権利である。診断された病気（問題）に対する予防・治療の方法は複数存在し、その効果、副作用、難易度、所要時間、費用等は異なるはずである。このことについて患者に十分に説明するのは医師の責任であり、患者は情報を得た上で予防・治療の方法（特に、どの程度まで治療するのか）を承諾・選択する。

都市の構築環境についても同様で、アーバン・プランナーやアーバン・デザイナーは、市民に対して、診断の結果（＝都市の構築環境に関わる問題）を分かりやすく伝え、その予防や治療の方法（＝都市プロジェクト）について、いくつかの代替案を提示し、その効果や所要期間、費用等の想定を説明する。そして、市民は、得られた情報に基づき、代替案から採用すべき案を選択したり、セカンド・オピニオンなども検討して別の代替案を提示したりする。予防・治療方法の選択肢が多い成熟期の都市の構築環境形成には、こうした社会的インフォームド・コンセントのプロセスが必要であるし、そもそもアーバン・プランナーやアーバン・デザイナーも予防や治療の方法をこのプロセスを経ずして科学的・客観的な資料のみに基づき提示することはほとんど不可能なはずである。

６．「臨床都市環境学」を実践する組織

都市の構築環境に関わる病気（問題）の診断・予防・治療で構成される「臨床都市環境学」は、今後、どの主体が実践すべきか。今回の試みは、(財)名古屋都市センターに設置された研究会のメンバー（名古屋市役所及び(財)名古屋都市センターの職員と大学研究者）によって行われたが、本業の合間のわずかな時間しか費やすことができず、扱う都市プロジェクトの数は大幅に削減され、名古屋市の都市環境を総合的に診断することには到底辿り着かない状況であった。やはり、名古屋市役所でも民間コンサルタント会社でも大学でもない中立的なシンクタンク（あるいはアーバン・デザイン・センターのようなもの）の専従の専門家が継続的に「臨床都市環境学」を実践し、名古屋市の都市計画・都市デザイン行政に有用な情報を提供することが必要だと思う。

4-2 座談会　～プロジェクトその後・四方山話～

【開催日時】平成２２年４月２１日（水）午後 2 時～5 時
【開催場所】名古屋都市センター13 階 C 会議室

【出席者】
名古屋工業大学大学院准教授　秀島栄三
名古屋大学大学院准教授　村山顕人
名古屋市役所・・・・・・鈴木英文、野田　浩
名古屋都市センター・・・杉山正大、井村美里、羽根田英樹

内　　容	
羽根田	● **今日の座談会は、診断対象プロジェクトの分類を実務的に確認するところから始めてみましょう。** 少し気になる分類について触れると・・・ 「浄心駅前地区の再開発（No. 12)」は、駅前地区のプロジェクトですが地下鉄駅の整備はないので、「駅と周辺街区との一体整備」ではなく「市街地の再開発」に分類し、サイエンスパーク、都心の賑わい、ウォーターフロント関連のプロジェクトは「個性的な市街地の形成」に分類しました。そして、歴史的町並み保存の取り組みと、建築協定など外部空間を規制誘導する制度については「良好な屋外環境の形成」に分類しました。また、当初、「交通」という分類項目を設けていましたが、診断プロジェクトの「公共施設のマネジメント（No. 23)」が市民利用施設の診断に焦点を当てたので、交通関連プロジェクトと合わせて「公共サービスの提供」という分類にまとめました。 まず、これらの分類で良いかどうかご意見をいただければと思います。あわせて、この時系列整理表(表 2-2)は、プロジェクトをいつから始め、いつ完了したのかを示し、完了時期の明記のないものは継続ということで右端を矢印で表現しています。制度関連については制度の設立年ではなく、ここで取り上げたプロジェクトに対して制度が適用された時点を記入しています。この表についてもどうでしょうか？
村山	表 2-1 でNo. 7 のウエストサイドタウンがありますが、中身を見ると周辺街区の開発とか住宅供給も含んでいるので、駅前公共空間の整備という分類にせず、またここは広域拠点ではありませんので「地区拠点の形成」という分類でどうでしょうか。 Ｎｏ. 13, 14 のプロジェクトは「脆弱市街地の改善」としてありますが、「防災都市づくり」とした方がいいかもしれません。特に広小路の不燃化は広小路自体が脆弱の市街地であるわけではないので。
羽根田	そうですね。「地区拠点の形成」「防災都市づくり」の方が良いですね。
杉山	浄心駅前地区は大規模跡地でしたか？
羽根田	そう、大規模跡地です。
杉山	Ｎｏ. 8～11 は典型的な大規模工場跡地のプロジェクトなので、Ｎｏ. 12 の浄心がここに分類されるのは違和感があります。それよりも駅前地区の再開発、小幡駅前再開発事業と同じ並びという感じがします。
羽根田	浄心は駅整備とともに地区開発するというものではなく、たまたまそこに土地が空いたから開発をしたということですね。

内　　容	
鈴木	実態はそうです。浄心は駅とつなげて再開発したものではないので、「駅と周辺街区の一体的整備」に分類し難い。Ｎｏ.8～12 の順番には何か規則性がありますか？典型的な大規模跡地開発を上位に入れ替え、並べた方がいいかもしれません。
羽根田	順番を整理します。 「大規模工場等」という表現は「大規模敷地の開発」にしましょうか。しかし、大規模敷地だと新規開発のように見られますが・・・
村山	「大規模跡地の開発」はどうですか？何の跡地かわからないので。
羽根田	「大規模跡地」で良いですね。
羽根田	「ウェストサイドタウン名古屋におけるあおなみ線駅前整備」の名称はかなり長いので、もう少し短くならないでしょうか？
野田	このプロジェクトは単なる住宅地開発だけでなく、駅前等の公共空間をあわせて整備したものです。ですからウェストサイドタウンを評価したわけではなく、あくまでウェストサイドタウン事業によってできあがった駅や駅前がどのようになったかという観点で評価しています。「ウェストサイドタウン名古屋の駅前整備」というのはどうでしょう。
羽根田	短くなりましたね。プロジェクトの分類はこれぐらいにしましょう ● **それではこれからは、プロジェクト診断を通して浮き上がってきた課題などについて、各診断結果のチェックを分担された方から簡潔に内容説明していただきます。** まず野田さんに「総合設計制度による公開空地（No. 21)」についてコメントしていただき、その内容について遠慮なく自由に意見交換しましょう。
「総合設計制度による公開空地」	
野田	これは他のプロジェクトと違い建設事業ではなく、市が関わっている総合設計制度の適応事例を中心に、制度運用について主に評価したものです。基準が時代に応じて遂次変わってきているわけですが、その時々の問題点を改善するために基準が遂次修正され、運用されている状況が整理されています。
羽根田	ここで取り上げた内容についての課題は？例えば、最後のまとめ部分で「・・・計画によって機能が十分発揮できていないものもある。・・・」とあるが、何が原因でこうなのか、よく解らない。制度上の問題なのか、運用上の問題なのか、設計上の問題なのか。
野田	公開空地に対する社会的要請が変わってきています。極端なことを言えば、昔はバリアフリーという概念そのものがなかったわけですから、当時はその視点から公開空地の良し悪しを議論されなかった。時代とともに、大規模建築物に求められる社会的な機能、例えば、バリアフリーでないといけないとか、環境に配慮したもの

内　　容	
	でないといけないとか、皆が憩えるようなものでないといけないとか、すぐに他に転用されるものではいけないとか、いろんな内容が付加されてきて、それにできるだけ対応するように制度運用されるようになってきた。だから、昔の公開空地を今の基準から見ると不十分なものがある。 　したがってこの診断では、社会的な要請と公開空地の対応を、時系列に整理しており、課題対応しながら制度を運用していく必要がありますね。
羽根田	公開空地の段差については確かにいわれる通り、バリアフリーが社会通念上非常に重要になってきてから問題視されるようになった。当初の公開空地としては仕様がないですよね。 　段差は解るが、2 階に公開空地を設ける場合、例えば朝日新聞のところ、係数 0.6 で考慮しているというけれど、2 階ってそもそも行きにくいところで、そこに公開空地を設けてボーナスというのは、考慮対象に入れたこと自身問題じゃないの？こうした問題は、次の制度変更のときに改善されているのでしょうか？ 　それから公開空地の植栽の事例は計画・設計というより、整備後の管理上の問題ではないのですか？
野田	まず、事例にあげた 2 階部分の公開空地は良くないと診断しています。そして、これについて制度は改善されており、このことは後段で言及しています。また植栽例は当初の設計から想定されたもので、視認性が極めて悪く閉塞性の高い空間になっている点が問題であると指摘しています。 　公開空地の制度はバリアフリー、緑化、環境配慮といった時代の要請を受けて改正されながら運用されており、最後のまとめでは、今後もこういった弾力的な対応が引き続き求められるとしています。
羽根田	なおこの座談会での議論は診断書にはフィードバックしません。診断書には書いていないが、触れておかなければいけないことを座談会形式でしゃべり、それを記録としてまとめておくということです。
鈴木	プロジェクト診断してみて全体でどうだったかとか、診断の考え方が次の展開にどうつながるのか、そもそもの診断の意義は、というのと、今回の診断によって次のプロジェクト展開につなげていくような評価が果たして可能であるのか？などを一般論でしゃべるのかなと思っていたのですが。
羽根田	一般論でいいのですが、抽象的なやり取りになってしまうと分かりにくいので、具体的事例に触れながら、今言われたようなことをまとめていきたい。余り深く突っ込まないほうがいいのですが、思わず聞いてしまった(笑)。野田さん、一個一個やるよりも、まとめてさらりと説明してもらった方がいいのでしょうね。
「生産緑地地区」　「公共施設のマネジメント」　「総合駅整備」　「基幹バス」　「駐車場案内システム」	
野田	「総合設計制度による公開空地（Ｎｏ.21)」と「生産緑地地区（Ｎｏ.22)」は法制度の運用に関するものです。様々な社会の動きにどのように対応してきたかが記述され、いずれも、それぞれの時代に合わせて運用してきたという流れでまとめら

内　　容	
	れています。 「公共施設のマネジメント（Ｎｏ.23)」は、特に１区１館施設と呼ばれるような市民利用施設を取り上げています。改築更新費用・維持費用がますます増大する状況下、公共サービスを各区均等に提供するという主旨で建設する施設を、交通アクセスに着目して今後どのように整備していくべきか、検討しています。 「総合駅整備（Ｎｏ.24)」は、総合駅として整備されてきた４駅の改良後の診断です。交通利便性がどれだけ改善されたのか、他の交通機関との連絡がどの程度良くなったのかなどについて診断しています。 「基幹バス（Ｎｏ.25)」については、二つのバス路線に基幹バスを導入した背景にふれ、異なった方式（路側走行方式、中央走行方式）で実現した東郊線と新出来町線の内容を整理し、利便性がどの程度向上したか、利用状況がどうなっているかをまとめています。 それから、「駐車場案内システム（Ｎｏ.26)」は、1980 年代以降モータリゼーションが急激に進展した中で、国の制度と併せて、名古屋市独自の案内標識を設置し運用してきたものですが、高度情報化の進展により、その役割が見直される状況になりました。現在、システムの運用を続けるかどうか行政側で検討されている段階で、今回どこまで診断内容として記述できるか、悩ましいものがあったようです。 最後に、個人的な感想ですが、プロジェクトをある事項、観点、尺度から評価する場合、数値的なデータだけからの評価ではなく、こうして文章にして一定の考えをまとめる内容にすると、どうしても主観的な部分が出てきます。書き手の意志みたいなものが反映されると感じました。
杉山	最後に言われたことはもっともだと思いますね。客観的であろうとしても、どうしても主観的になってしまう。議論にもありましたが、プロジェクト前後の航空写真、人口の増減、地価だけを並べ診断することがありますが、ここちょっとおかしいね！と言いたくなることが出てくると、ついつい文章展開してしまう。そういうことはコメントせずにデータだけ出していけばいいのかもしれないが、それでは面白くない。
秀島	自分の小論にも書いたのですが、データ集ではない今回のまとめ方がいいと考える理由の一つは、データが十分得られないからということがあると思います。そして、プロジェクトによっては継続中のものがあり、まだ完了していないことも理由の一つです。このように、いろんな意味で今回の方がいいのではないかと思います。 最後の「駐車場案内システム」の例では、プロジェクトが終わったものとして扱うほうが評価しやすいとも言えるのかもしれません。
羽根田	いくつかの診断で何が浮き彫りにされてきたのでしょう。総合駅も基幹バスも、課題としてまちづくりとの一体化の必要性が指摘されている。確かにどのような公共事業でも、実施にあたり地区周辺との関りが生じてくるので、まちづくりと一体としなければならないという課題が出て来るのは当然いいことでしょう。
野田	個別的な物件やプロジェクトについて、ここがこう改善されたと評価しています

内　　容	
	が、例えば、大曽根駅のサンクンガーデンができ雨に濡れずに移動でき、この部分については良いと評価していますが、だからといって果たして、大曽根全体としては良かったかどうかは一言では言いがたいところがある。
羽根田	大曽根サンクンガーデンがあって雨に濡れずに良いと言うと、どこでもサンクンになってしまう可能性があるでしょう？やっぱり大曽根はそのサンクンガーデンの良し悪しよりも別の問題がある気がする。
野田	まさに先程、主観といったのですが、Ａさんは大曽根をこうとらえる、Ｂさんは大曽根をサンクンという観点からとらえる、人によっても評価の内容、軸、観点、答えも違ってくるものですから、書き手の評価基準なり尺度がそこに表われる。ただ、個々に対してはっきりと良し悪しを書いているのでもないので、全体的にかなり客観的に書いてあると思います。
羽根田	施設へのアクセスは雨に濡れずにいけることが望ましいと、一般論では言えるのかもしれない。この金山南広場も当初計画にはなかったが、あとから広場にキャノピーができたのですよね。苦情があったのかその背景は知らないが。総合駅の歩行アクセスや利用施設は、当初から考えておく方が良いというのは当然のことかもしれない。
鈴木	「生産緑地地区」については、生産緑地法の関係、全国的な農地保全等、非常によくまとめてある。この制度は、農地が急速に宅地化する状況の中で道路整備が間に合わず、そこで計画的に宅地化を進めるために都市内農地を一旦保留する形で維持しておこうということから始まったものです。この制度が名古屋市でどのような受け止め方をされ、さらに、都市計画として生産緑地をどうとらえているか、農政と都市計画との関わりなどコンパクトにうまくまとめている。ここまで法律の体系から全部調べ、名古屋市という切り口で整理したレポートは今までにないので、こういう診断をやってみてよかった。生産緑地が減っていく中で、今後の課題は、今ある生産緑地に宅地化農地がくっついているところは生産緑地にできるが、それ以外は新規指定ができないことです。
杉山	宅地化農地と保全農地の区分ということだったのでそのように区分したら、本来その後の新規指定はないはずだったのに、実態はずるずると新規指定ができるような状況で、今、又、県はダメといっているということなの？
鈴木	新規指定はダメといっても例外的なものは認めており、それ以外は追加でくっつけるしかなかった。それを最近は農地が大事だということで、生産緑地や宅地化農地が減っている中で、もう一度生産緑地の新規指定がよいのではないかとの議論に傾きつつある。名古屋市も、生産緑地の新規指定について再度検討しようとしている。
羽根田	市街地が縮小していく時、そういうことは必要なのではないか。
鈴木	農地の保全が必要なのでしょう。この診断では宅地化農地に切り替えてもらうというところまでは踏み込んでいない。新規指定まではなかなか書ききれず、次の議論ではあるべきなのでしょう。

内　　容	
羽根田	当然出てくるよね、そもそも市街化のとらえ方が変わるのだから。それと農地の緑としての評価は、具体的にどういうことになるのだろうか？
鈴木	緑比率として評価されています。ヒートアイランドの効果はそんなにはない。ただ、保水機能とかオープンスペースの機能がある。建て詰まったところに、クライネガルテンのような生産緑地があるのはいいのでは。畑は避難地にもなる。
井村	生産緑地と公開空地、そして地区総合整備や景観計画は図 2-1 のプロジェクト位置に場所を記すことができなった。これらのプロジェクトは具体的な地区を指定して診断しているのではなく、制度や計画そのものを診断しています。どれも全体を概観すると、時代の要請、価値観によって内容が変わり、「時代に求められるニーズを的確にとらえ、それに制度対応することが課題である」とまとめられているのですが、現実的に難しいと感じます。それでも、生産緑地地区についていうなら、今後は緑が必要なので、今までの運用の仕方を考え直し、新たな生産緑地として活用していこうというのが時代に求められるニーズということでしょうか。
羽根田	また公開空地という制度に戻ってしまいますが・・・ 先日、市のある課長から、エリアマネジメントはお金がいる。暫定的でもいいので公開空地で商売してお金を稼き、そのお金の一部を当該地域の向上のために還元する。公開空地のそもそもの主旨を少し逸脱した使い方かもしれないが、商業的に使うことも考えるべきではないか、という意見を伺った。時代に求められるニーズと今後の対応ということで、制度としての公開空地をどのようにとらえるか、その辺はどうなのでしょう？
野田	確保された公開空地は、容積率や高さ制限との交換条件みたいなものです。今回の診断は、その妥当性までは言及していません。公開空地を誘導していく基準と、基準に則り出来上がった公開空地の状態、使われ方、そして、法が求める誰もが自由に入れる空間かどうかという視点から評価をしている。容積率が妥当かどうかという点については、そもそも建築物の形態制限の中で、高さ制限、建ぺい率、絶対高さ、斜線制限は建物の形を抑えるという意味で明快ですが、容積率はあいまいな制限です。容積率は床面積に関る制限ですが、今日では、共同住宅の共有部分は容積から除外できるとか、駐車場を作ったら 5 分の 1 までは緩和できるとか、いろんな緩和規定がある。結局、容積率は、市街地に及ぼすインパクトをコントロールする上で、極めて輪郭線が不明瞭なものになってしまった。容積率の制限についての診断があると非常に面白かったと思っています。
羽根田	随分前に、ニューヨークのミッドタウンでは取引による確保は止めて、必要な公共空間は都市計画制限として確保するというように変えたと聞いています。公開空地は取引ではなく、必要なところはつくれという地区計画みたいなものがありうるのでしょうか？
杉山	制度論になってしまいますが、都市計画や市条例で決めてこうやりなさいということをコンセンサスとしてやるならいいが、建築基準法に任せると結局、行政庁の許可か確認かという仕組みになってしまいます。公開空地をつくりなさいというの

内　　容	
	ならば許可制度にならざるを得ず、当然取引になってしまうと思う。都市計画あるいは他の仕組みで、公開空地をつくるべき地区をオープンにして展開できれば、仕組みとしてはいい。
鈴木	あらかじめ決めるというのは、何でもそうですけど最低限を決めるということです、高さ制限でも。それより望ましいものを作るインセンティヴを働かせようと思うと、そこから先はボーナスですよということになる。例えば、場所性を踏まえてこういうデザインにしましょうという動機付けは、ある程度ボーナスのようなものがあってもいいのではないか。そうでなければ、単に壁面を1.50mセットバックして下さい！最低限ここまでつくればいいのですよ、で終わってしまう。
野田	まさに今言われたように、どのような広がりの公開空地があると良いのかを、この診断書は分析していると思います。2.5mあるといいのかというところまで細かくは書ききれませんが、横断歩道からまっすぐ接続しているので通りやすいデザインになっている、というようにコメントしています。
羽根田	この地区の 1 階部分には公開空地を何%取りなさいという都市計画制限だったら、どこでどう取るかは自由です。ボーナスと取引して空地をつくることがいいのかどうかをはやり疑問に思っている。取引したところでそんなに良い空地は出てこないんじゃないかと。それより、建物としてもっとしっかりデザインを考えた方が良いのではないか。
野田	公開空地を誘導しているということは、やりたくない人はやらなくても良いわけで、選択権は当事者にある。だから、どんな市街地でも公平に適用できる。ただ全部公開空地を設けなくてはいけないとなると、閉鎖性の高い機能を確保したい施設にとっては、矛盾が出てくるかもしれません。最初は、この診断書で「総合設計制度」を書こうとしていましたが、容積率との妥当性とかを深く突っ込んでいくと、与えられた紙面ではとても書ききれないので、誘導されるべき公開空地の形態と誘導している内容について評価をしたものになっているわけです。 公開空地に関する基準だけでも非常に細かく決まっているんですね。歩道上だと2.5倍とか、通り抜けだと0.8倍とか。今回の診断は、昔の建物の公開空地に比べると、最近の建物のものは使い勝手が良さそうな公開空地に仕上がっていますね、というようなことを時系列にまとめています。
井村	この公開空地の診断は、過去の公開空地を整理した上で、個別の事例を取り上げ、最後にまとめを書いている。しかし他のプロジェクトの診断は「現時点での課題」を書いている。公開空地について現時点での課題をまとめるとしたら、「今の時代に合わせるべき視点」は何かということではないか。それが例えば、羽根田さんが言われた空地を作ったはいいけどその使い方はちゃんとできているのか？とか、或いは、空地に賑わいを作るために、極端ですが、公開空地を商売に使うこともあるのではないか？それが今の公開空地制度に対する必要な視点ということになるなら、この座談会で補足してもいいと思います。
野田	商売に使えるようにすると占用利用になり公開空地ではなくなってしまう。例え

内　　容	
	ば、喫茶店のテーブルをそこにおけば営業使用になるわけです。誰もが自由に入れるといいながら、そこでお客さんがお茶を飲んでいるとなると占用されるわけじゃないですか。全然公開性がない。そういうのは公開空地ではないですよ。ただ名古屋市の運用では、よく商店街がやるイベントや路上でのオープンカフェのようなキャンペーン的な一定程度短期間のものであればいいですよというふうに運用しています。そこまでは一歩踏み込んでいます。今のご質問に対する答えですが、この診断では確かに今の課題ということには言及してないですね。
杉山	公開空地に求めるものが、今言われていた賑わいだとしたならば、賑わいをもたせるための仕組みに応じたボーナス提供というようにしてもいいわけですね。ニューヨークのブロードウェイだって、劇場を作ったらボーナスというやり方があったわけでしょ。今はどうか知らないけど。
羽根田	名古屋も真似してやったけど、劇場地区を作るというエリアのコンセプトがないままに導入してしまいました。
杉山	劇場は一つの例だと思うのですが、賑わい等の目的がある広小路の１階に店舗とかいう話があるじゃないですか。セットバックだけではなかなか人は来ません。
羽根田	公開空地を商業利用することで賑わいも出るし、また得られた収益を地区に還元できる。だからそのための装置空間として公開空地を活用しましょうというのは、そもそも空地を設けた主旨に合わないと思うのですが。
野田	そうですね。総合設計制度は容積率を緩和するものですから、賑わいに貢献する計画として作りましたと言った時に、それが賑わいに貢献しなかった場合、容積オーバーみたいになっちゃうわけですね。ハードウェアとして賑わいを醸し出すことにずっと担保し続けられるのかが問題なのです。
杉山	実際に自由に出入りできない公開空地だってあるわけで、目的に合わないものにも容積のインセンティヴを提供しているわけでしょ。ハード的に担保しているというけれども、自由な出入りについてさえも、実質は担保しきれているかどうか？
野田	しきれてないところが結構あります。
羽根田	またもこの話に集中しそうだけど（笑）、次にいってよろしいですか？
村山	生産緑地もそうですが、個別な敷地の話ですよね。公開空地もこんなに増えてくると、今度は隣の敷地で公開空地ができる機運が起こるかもしれません。そうすると、もう少しエリアマネジメントの視点で、つまりエリアでこういう公開空地のネットワークをつくるんだということがあったとしたら、それにマッチする形で誘導していく。その時、もしかすると賑わいが求められているかもしれないし、その地区レベルのビジョンによっては、そこはそんなに賑やかじゃなくて憩いの空間にしたかったりするかもしれませんね。こういうことは市役所だけでは判断できない話です。だから、地区レベルの計画と連動してやっていくと、より集合体としては豊かな公共空間ができるじゃないかと思っている。
野田	今の話、なるほどと思いました。しかし、隣に公開空地があるからこの建物でも設けた場合、隣がなくなってしまうとそこだけ特別になってしまうということが生

内　　容	
	じて、やっぱり難しいのでは。
村山	隣がなくなって建て替わったりする時も、おそらくその地区のビジョンに従って建てなきゃいけないので、継承されるとは思うのですけれどね。 生産緑地も同様で、より積極的にオープンスペースをつくっていくことを考えると、個別にやるのではなくて、土地を交換とかしながらある程度計画的にやれるといいですね。
鈴木	生産緑地については、宅地化農地と生産緑地を持つ同じ地主が、生産緑地にくっついている農地を生産緑地に変えていくケースが殆どだと思っています。ですから、こうした状況を変えて生産緑地をネットワークしようとする場合、新規で生産緑地指定できる柔軟性がないと実現が難しい。生産緑地を含むエリアで区画整理を実施する時は、仮換地によって１回だけ違う場所に生産緑地を移すことが認められている。区画整理はそれだけ柔軟性があり、土地交換が認められる。さらに、新たに生産緑地を自由に指定できるようになれば、ネットワーク形成はやり易い。その柔軟性がこれからの協議のポイントと思う。
羽根田	**●次に進みましょう。**
「四間道の町並み保存と再生」　「白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生」「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン」　「ナディアパーク」「ガーデンふ頭の再開発」　「建築協定制度」	
井村	「四間道の町並み保存と再生（Ｎｏ.18）」の対象地区は戦災を免れた地区で、名駅近傍にもかかわらず開発に取り残されていましたが、結果的に古い町並みが残り、今、そこに着目したまちづくりが展開されるようになっています。伝統的建造物の修復保全の実績は減っていますが、古い建物を公開しているところが数軒あります。課題の一つは、町並みの保存とまちづくりをどのように連携し活性化につなげていくのか、二つ目は、名古屋駅の近傍ということで商業地域指定され、建ぺい率、容積率も高く指定されているが、この地区の目指すところと合っているのかという点があげられています。 「白壁・主税・橦木地区の町並みの保存と再生（Ｎｏ.19）」の対象地区では市政資料館（旧名古屋地方裁判所）の再生後、橦木地区の町並み保全地区指定、東区文化の道の指定、双葉館の移築再生、橦木館の保存再生など全体として歴史的建造物を残す動きが着実に進んでいます。伝統建造物の修復保全実績もあり、いくつかが公開されているし、電線地中化や道路舗装というハード的な整備も実施されています。地区のアイデンティティも徐々に確立してきて、来訪者に対するガイドボランティア活動も展開されています。そして、地域の町づくりルール・まちづくり憲章が作成されました。課題の一つは、マンションの立地が進む一方で、総合的な景観施策がなされていないということ、二つ目は、まちづくり憲章が作られたけれども、どう具体化していくのか道筋が不明瞭という点です。 「志段味ヒューマン・サイエンス・タウン（Ｎｏ.15）」は、都心への交通アクセスの改善、自然歴史環境を生かした良質な住宅地の形成、研究開発施設の集積を主

内　　容	
	目的とし、特定土地区画整理事業、名古屋サイエンスパーク事業、ガイドウェイバス事業、歴史の里の整備などが取り組まれています。住宅立地も徐々に進んできていますが、良質な住環境形成につながっているのかどうか、またサイエンスパークが地区内で整備されているものの広域的な発信力は未だ不十分で、志段味のまちづくりとの関わりが希薄のように感じられるなどの課題が指摘されています。地域の魅力に関連して、若い女性ほどこの志段味に移り住む気にはならない！というアンケート結果があるのもの気になります。 「ナディアパーク（Ｎｏ.16)」は、中央高校跡地に土地信託という事業手法で建設され管理されているものです。事業完了後、周辺地域の商業は活性化し人々の回遊性も高まっています。このエリアでは住民の町づくり活動も活発で、ＮＡＧＯＲＩＮというスケートリンクや栄南音楽祭が開催されています。課題としては、ナディアパークに入居している商業施設の魅力がイマイチ！周辺環境の歩行空間デザインがイマイチ！といったことがあげられ、地域のエリアマネジメントが必要と指摘しています。 「ガーデンふ頭の再開発（Ｎｏ.17)」の主目的は、環境保全や都市緑化に対する関心の高まりに応えるため、親しまれる港を象徴する空間整備です。各種施設の完成後、来訪者は増大しました。都市景観賞も受賞し、親しみがある、賑わいがあるといった市民イメージも定着してきています。しかし、直接的に海の景観を楽しむ場が少ない、持続的な商業的賑わいづくりがうまくいっていない、後背地と一体的なまちづくりが不十分といった課題があるようです。 「建築協定制度（Ｎｏ.20)」では、1 人協定制度が適用された二つの地区を比較し、制度の課題について検討しています。課題としては、ライフステージに応じて協定内容を柔軟に変更することが難しい、顔の見える当初のコニュニティは時間の経過とともに変容し希薄になっている、数値の入らない建築協定内容では、地区の目標についても、適合しているのかいないのか住民の裁量によらなければならない部分が生じ、あとから地区に転居してきた人にとって不明瞭で対応しにくい、といったことがまとめられています。
羽根田	以上について何かあれば。
秀島	このまとめ方だと「四間道」と「白壁」を、読者が比較して読むことになりますね。それと「志段味」は当初想定人口 6 万人だったが、今、人口は 2 万 5 千人。目標は達成していないが、環境の時代になったらこれでよかったかもしれません。また、志段味でイオンが立地することは、当初、想定外だったわけですね。
羽根田	人口については区画整理が継続中ですので 6 万人になるのかもしれません。人口が達する達しないについては評価対象にしていません。最初の土地利用計画の時には小規模商店の立地を想定したのでしょうが、街区割で大規模敷地を用意しているので、途中段階でイオンの立地を想定したと思います。大高の区画整理区域でもそうですし、大規模店舗の立地はある程度、事前に想定していると思います。

内　　容	
杉山	志段味には４つの区画整理区域がありますね。狭い範囲かも知れないが、どの区域にも商業的なエリアを計画していたと思うのです。ある位置をそれぞれに想定したのだけれども、実際進める段になったら、誘致する側の意見とかなんとかの事情からすり合わせがあり、結局、現位置になったのではないでしょうか。
羽根田	誘致の経緯を確認します。 診断内容ではないのですが、四間道は、少し前まではこんな風になるとは思ってもみず、突然世の中が変わって、流行のトップランナーになってしまったような…というエリアですよね。今は流行っているからいいけれど次の時代に、こんなレトロなのはいやだという価値観が卓越したら、町並みは残るでしょうか？
秀島	四間道沿いは家並みが揃っていて、綺麗いと感じる人が多いのですけど、一歩路地へ入ると、戦争で焼け残ったという雰囲気がありますね。
村山	一過性の流行なのか、それとも価値観が変わって定着するのか。
杉山	四間道で、カフェ・ド・サラとかナゴノサロンとかのお店が入ってるのは全く民間ベースですね。誰かプロデユーサーとかコーディネーターみたいな方がいるのですか？
秀島	ナゴノ・サロンの人などが頑張っています。
村山	歴史的環境保全とまちなみ居住環境誘導で共通しているのは、比較的良い環境を残そうとしていることです。その場合、継承すべき要素と新しく取り入れる要素のバランスをどうするのかが悩ましい課題。双方で問題になったりしますが、一般的には、町並み保存のルールにどれだけ拘束力を持たせて実行していけるということになるのでしょうが、事前確定的に全部決めないで、課題に応じて裁量的に判断したほうがいいこともあるでしょう。裁量的というのは双方にとって共通かなと思います。
秀島	それは住民と保全活動しようとする人との関係もありますね。白壁ではとくにその関係が作用しているようです。
村山	そうですね。白壁で町並み保全しようという動きは確かにあるのですが、一方、地権者によっては、マンションを建ててしまうようなことがおきました。保全型で規制をかけることはやってないですよね。成り行き次第のこうした状況が継続していくのかどうか。
羽根田	継承すべき要素は外見ですか。
村山	何をどの程度まで継承するべきかが大切なことでしょう。塀だけが残っていればそれで良いのか？　その場合、地区の町並みとしてどうなのか？といった検討が重要です。
羽根田	塀を残してマンションを建てた事例は、かなり議論になりましたが、結果として都市景観賞を受賞しました。
村山	そのへん、この場でどちらがいいという価値判断はできません。ただ、都市景観賞の受賞は地域でも問題になったと聞いています。

内　　容	
秀島	そういう時、市は建物を買い取る事もできたわけですね。今後、市はもう買い取りはしないという方針のようなものがあるようですが。
羽根田	でもそれも市民の声が大きくなれば別でしょう。トップの政治的判断が大きいと思いますね。
秀島	制度で一律に買い取る、あるいは買い取らないということを決めるのは、とても難しいところです。
村山	地域毎に住民や地権者の皆さんが、これからどうするんだ？ともう少し議論しないといけません。行政はそれを受けて対応するという形になるのでしょう。
羽根田	白壁地区は行政主導で四間道も同じでしょうが、地域委員会も含めて、今、地域でまちづくりを議論する動きが出ています。
秀島	もう市は買い取ることはしたくないのでしょうね。
羽根田	橦木館の時もそうで、当初は買い取るつもりはありませんでした。どこでどうなったのでしょう。揚輝荘もそうでした。保存の意義は横において、松坂屋の伊藤家だから何で大企業に税金出すのっていう声があったと聞いています。しかし、やはりその時の政治判断というのは大きい。
秀島	診断書には書いてありませんでしたが、建物の保存は固定資産税とか税制の話も絡んできますね。
羽根田	橦木館や春田邸が保全に至るまでには、固有名詞を上げて称えたい市の職員の献身的な活躍がありました。税金はもちろん個人的な相続問題に至るまで随分相談を受けながら、建物保存の道筋をつけられました。行政の努力もかなりありますが記述がありませんね、そして建築士会や、白壁アカデミアなど、そういう外部応援団の活動も保存実現に大きな役割を果たしました。 さて次ですが、ナディアパークは評価が高い。課題らしきものがない。
杉山	周辺は活性化しましたが、入居しているテナントの状況は今どうですか？これは土地信託方式の開発ですから、順調にいけば相当額の信託配当が名古屋市に入る。大阪は先走ってこうした制度を取り込みましたが、バブル経済崩壊でコケちゃった事例があります。ここは、そのようにはなってないですよね。
羽根田	信託報酬はあまりいいとは聞いてない。バブル崩壊を何とか乗り切ってこれは完成したのです。テナントも入っているし、アトリウム西側の店舗は評判がいいと聞いていますが、お客がそんなに入っているようには見えない。
井村	信託配当も厳しい状況ではないでしょうか。あと、中の商業施設、低層階はいいでしょう。しかしロフトの上にこどもの施設がありますが、その階にあって本当にいいのかなって言う疑問が若干あります。
羽根田	ナディアパーク周辺の歩行者動線の図面がありますが、凄いですよ。ナディアパーク中心に歩行者動線がこんなふう変貌するとは。昔は百貨店の周囲だけ歩行者動線が太かった。確かに指摘されているようにエリアのトータルマネージメントが今後の課題かなあ。建築協定もそうだけど、時代の要請に応えていくのは難しい。

内　　容	
杉山	ガーデンふ頭で、民間がジェティ、イタリア村などを開発・経営しましたが、結局うまくいかなかった。何故だろう、立地条件ですか？
羽根田	お客が少ないということに尽きるんじゃないですか。周辺半分は海だからアクセスも限られ居住密度も低い。内環状線が東西に横断すれば自動車アクセスはいいのかもしれない。ジェティは、日本で最初のアウトレットでしたよね。しかし、小規模で徐々に広げる中途半端なやり方で、話題性が極めてローカル。屋外の利用についても臨港地区の規定がいろいろあったようです。しかし、商業的なポテンシャルの見方がまずかったということに尽きると思いますので、だから慎重にやらなければいけないよと書いてあります。
村山	ナディアパークとサイエンスタウン、ガーデンふ頭は新しく開発していくという話ですね。開発内容と立地が時代に整合しているナディアパークはうまくいっていて、他の２つは時代もバブル期よりも後ですし、商業的には立地が不利なので、それに応じた内容で開発しなければいけなかったところを、ちょっと無理したため、必ずしも成功してないという診断になってしまった。だから思いきって、今の状況にあわせて内容を変えていくということが必要かも知れません。 イタリア村の所でまた同じようなことをやろうとしていますよね。開発を募集していますが、あまり集客を目標しない別のタイプの開発があるのではないかと思う。 これから人口があまり増えなくなる時代に、志段味は今の内容で開発を進めていっていいのか気になります。ちょっと驚くのは、郊外住宅地にしては高密で、ゆとりある住宅地ではないのですね。名古屋市内の住宅の多様性を確保するという意味から、もっと低密度で豊かな環境を考え、ソーラーパネルなど環境負荷を少なくするような仕組みを積極的に導入して開発する方向に転換できればいいですね。しかし、市場がそうなってないので難しいですね。また、新しい住宅地ができると、皆さんそちらを選択する傾向にありますから、人口が増大しない状況では、結果的に既成市街地のどこかが空洞化することになり、駅そば居住をいくら推奨していても、そうはならない全く逆の現象が起こります。
羽根田	周囲に大規模な公園や緑があるからいいようなもので、住宅地としては、厳しいですが、特に良質とは思えない。都市センターのアンケート調査結果では、春日井とか同じ守山区内からは、転居してもいいという人はありましたが、他の地区からここに来たいという人はほとんどいなかった。 **● 少し休憩してから、次のプロジェクトに移りましょう。**
「小幡駅前再開発事業」　「浄心駅前地区の再開発」　「名古屋市北部大規模住宅地開発」 「白鳥地区の開発」　「神宮東地区の開発」　「千種アーススクエア」 「浜地区の防災まちづくり」　「広小路線東部における不燃化の促進」	

内　　容	
鈴木	はじめに「小幡駅前再開発事業（Ｎｏ.06)」。キーテナントがうまく納まらず、入れ替えが頻繁に起こっている。駅前なのにキーテナントの定着率の悪いことが大きな課題としてまとめられています。 「浄心駅前地区の再開発（Ｎｏ.12)」は市電の車庫跡地開発ですが、この再開発に合わせて、その西側街区で定住促進モデル住宅が整備された。西区の人口は伸びつつあるのですが、この地区は沈滞ムード。 「名古屋市北部大規模住宅地開発（Ｎｏ.09)」はＵＲ又穂団地、上飯田南市営住宅、辻町住宅、アーバニア志賀の診断です。これらの住宅は高層のため、建て替えの際に大きなコストをともなうことが課題。 「白鳥地区の開発（Ｎｏ.10)」は開発効果が地価にあまり表れなかった。国際会議場など広域施設はあるが、地区に活かされていないのが課題。 「神宮東地区の開発（Ｎｏ.11)」については、エレベーター未設置であるとか、バリアフリーへの配慮の少し弱いことが課題。 「千種アーススクエア（Ｎｏ.08)」は地区計画とデザインガイドラインを策定したが、施設配置やデザインが散漫で一体感に欠けることや、プロムナードが自転車置き場になっているなどが課題。 「浜地区の防災まちづくり（Ｎｏ.13)」はセットバックの効果が薄れていることが課題。 「広小路線東部における不燃化の促進（Ｎｏ.14)」は、道路北側の空地が目立っていることなどが課題。以上です。 なお今回、座談会で話す主旨を考えてきました。様々なプロジェクトの診断を行う意義は、成熟社会においてこれからの都市計画・まちづくりをどう描くのかという問に答えるためにあり、過去のプロジェクトが、時間を経ても時代の要請に答え続けられるものであるのかどうか？それから、その当時、将来を展望した計画が概ね正しい方向性を見いだし得ていたのかどうかを検証する作業であった。 評価・診断を行うのは極めて難しい。計画時の時代背景や法制度といった制約下で立案されたプロジェクトの診断であるということ、将来の社会経済情勢の変化を推測し立案された計画であるものの、合意形成や事業完了までに予想外の年月を要した場合、計画立案時に予測した将来と大きく変わってしまったのではないかということ、歳月が変わることによって当初の計画意図が十分発現できなかったということなど、その場合はどう診断すればいいのかということが課題として残ったと思います。 例えば、大曽根や志段味などの大規模区画整理事業は長期間かかっていますので、道路設計や街路計画、土地利用計画の変更を行い、時代時代に合わせて対応しているといえますが、必ずしも十分とはいえない。大規模な計画や長期間に及ぶ計画に、時代対応性、柔軟性をどう織り込むかが今後の課題と思います。 それから、これからの展開や将来ビジョンの策定にとって評価指標が役立ったの

内　　容	
	かちょっと疑問。地価動向、人口動向といった評価指標や、完成したものがどう利用されているか、維持管理がうまくいっているか、周辺への波及効果の有無という視点がうまく評価に役立ったのか。地価や人口動向については社会経済的変容の影響がかなりあって、プロジェクトのみによる変動を抜き出すことは難しく、殆ど使えなかったのではないかと思います。施設利用状況は定性的に把握することぐらいが可能であった。というのは、公的施設であれば空室率等のヒアリングが可能ですが、民間施設の場合、空室率や売り上げ等については聞き出せないことがあった。あとは見た目の主観的評価くらいです。そうすると、将来の計画・まちづくりを考える上で役立つ評価指標をどう見いだしうるのか。その辺を整理できると次に繋がるという思いがしました。 今後のことですが、かなり年数が経ったプロジェクトでないと評価しがたいとすると、主だったプロジェクトについては今回評価した感があるので、他都市のうまくいっている例、あるいはそうでなかった例を評価するとか、また指標をどのように作って、次にどう繋げるかということがあると思います。
羽根田	今後については時間があったらやりたいと思っているのですが、グサッときたのは、地価や人口などの評価指標があまり役に立たなかったいということです。逆に計画の柔軟性とか、社会情勢の変動にうまく対応できたかとか、そういう視点のほうが、結果として課題がそのような内容ばかりだから、良かったかもしれない。周辺への影響をみることが非常に大事でしたね。 浄心でちょっと解らなかったのが、最後に再開発事業の効果が波及することが望まれると書いてあるけれど、もっとビルドアップせよというイメージでしょうか？
鈴木	駅直近でありながら地区の北側が低層利用になっている。老朽住宅が多いので、今後、建て替えに合わせて駅そば型の住宅に変わっていくといいなあと思います。
羽根田	下駄履きマンションは評価するのですか？
鈴木	下駄履きだからという意味での評価はあまりしてない。
羽根田	**●次に進みましょう。**
「名古屋市都市景観基本計画」　「地区総合整備」　「名駅地下街開発」 「金山地区の開発」　「大曽根総合駅周辺のまちづくり」 「ウェストサイドタウン名古屋による駅前整備」	
羽根田	「名古屋市都市景観基本計画（Ｎｏ.01)」。これは計画内容としては非常に優れているのですが、自立地区や景観軸のように、実現する行政上の仕組みとあまり連動してないのが最大の欠陥。しかし今後は充実していきたい意向もあり、歴史まちづくりの中で自立地区を再評価する動きも出ています。また、景観室が他の具体的なプロジェクトに実質的な関与をしていないということも課題。 「地区総合整備（Ｎｏ.02)」は、元来、インフラ整備が遅れていて防災上の問題がある地区を特定し、いろいろな手法を組み合わせて総合的に地区整備していくというものです。しかし、途中から新規都市機能を付加するような開発エリアも、この地区総合整備の対象に入りました。したがって、今の地区総合整備は概念の違う

内　　容	
	地区が混在しているし、問題がある地区として最初に指定したものの未だ手付かずのところもあります。今後、コンパクトシティを目指す中で、総合整備の総合という意味合いを再度見つめ直すことが必要となっています。 「名駅地下街開発（Ｎｏ.03)」では、地下街の更新が大きな課題であり、また、それぞれの振興組合でバラバラに運営しているので動線処理、サイン、管理が一貫しておらず、トータルなガイドプランが必要、さらには、道路下という制約はあるが、もう少し溜まり場や緑空間が必要と指摘している。ミッドランドやルーセントタワーへの地下通路に関しては、新たな接続基準が功を奏した。 「金山地区の開発（Ｎｏ.04)」は、ここで言及する地区の範囲が地区総合整備のエリアと同一かどうか不明瞭だが、地区総合整備の範囲と理解しておいた方がいい。また、かつて副次拠点と位置づけされたわりには、金山にプラスワンの都心機能が立地していないことや、周辺と連動した開発を今後どのように展開するのかが課題。 「大曽根総合駅周辺のまちづくり（Ｎｏ.05)」では、街路整備は進み交差点も改良されオズモールも完成したが、駅前地区とオズモールの分断された期間が長かったため、商業的な賑わいづくりではうまくいってないようだ。今になって集合住宅が立地してきたのは、駅そば居住ということでよかったのかもしれない。かなり長期にわたる事業なので、途中から新たな事業が加わり、当初目的がどのように変容したのか不明瞭になっているので単純には評価しがたい。ただ完成した駅前の姿と利用状況を見ると、地下広場は課題を抱えているような気もする。
野田	「ウェストサイドタウン名古屋による駅前整備（Ｎｏ.07)」。ここはもともと大規模な用地があり、あおなみ線の旅客化とセットで駅前整備できる状況にありました。最も有利な補助率である市街地総合整備事業の適応を受けて事業化され、道路等の基盤整備のほか、公共、公益施設の整備が盛り込まれ、住宅地としての土地利用が駅前だけでなく駅周辺の土地利用を含めて整備されました。先ほど人口や地価という指標は、対象となるプロジェクトだけの影響かどうか特定しがたいという話がありましたが、ここでは３駅の周辺に限定し、都市計画等のデータを利用して分析をしています。駅そば区域として、駅から徒歩 500m圏内の人口変化を同じ区内の人口変化と比較し、地価公示は駅に最も近い地点と、同じ区内の他の住宅地の値を比較し、結果的に駅前整備による一定の影響が表れています。また、開発が実現した結果、効用が想定していたレベルに到達しているのか全体的に判断するのは難しいけれど、あおなみ線の乗降客数は現在までのところ、想定していたレベルにまで達していません。駅前整備による効果が広域に及んでいないと推測しており、あおなみ線を今後一層利用してもらえる工夫が必要と指摘しています。 元交通局長が、「全国の地下鉄で黒字路線になっているのは、建造後 30 年以上経過したような路線くらいだ」と言われていたのが印象に残っています。鉄道が整備されたらすぐに住宅が立地するものではなく、かなり長い年月を経て、その鉄道の利便性が地域に受け入れられ、土地利用や行動パターンが定着し、乗降客数が安定

内　　容	
	するわけです。あおなみ線を評価するには、まだまだ時間が必要か、判断はなかなか難しいところ。
羽根田	確かに評価するのは早すぎると思う。まだ5年しか経っていない。それでは土地利用も大きく変わらないし、通勤パターンも変わらない。
野田	用途別の土地利用変化は、3駅周辺の領域に限定すれば、未利用地の割合17.3%が14.3%に約3%減っていることになります。約380ヘクタールです。概ねこの区域の未利用地だったところが解消されていると思います。
杉山	大曽根の地下は、そもそも駐車場で都市計画決定しているわけですね。しかし駐車場需要が見込まれないと判断された時に、駐車場を廃して計画変更する手立てはなかったのかなあと思うのですが。
羽根田	大曽根に限らず、池下、金山といった都心フリンジの駐車場は、ことごとく利用状況が悪いようです。
杉山	大曽根の場合に調整池も合わせて整備することになっており、雨水対策上それを中止する話はありえず、駐車場も変更はないという話になっているのか。
鈴木	暫定利用で駐輪場として一緒に利用しているのですが、それも上手くいってないとすると、他にどのような利用があるのか？商業施設利用では上手くいってないようだし。
杉山	商業施設に転換するという事ではないのです。現時点からすると、地下連絡も動線的にあまり良くないという診断ですね。従来からの動線がうまく機能しているなら、サンクン広場を作って地下で通路する必要はない、店舗スペースも設ける必要はない、駐車場も駐輪場も要らない。結果的に調整池をつくるだけでいいのではと思ってしまいます。
鈴木	私は、歩行者動線的にあそこの連絡通路はあってもいいと思っているのですが、商業施設に魅力がないのはおっしゃるとおり。もともとの連絡通路より距離が短縮されず歩行者を誘導する効果があまりない。また、地下はオーブンが使えず飲食店経営がむつかしい。ガスも入らないなど制約が多かったんです。
羽根田	**●さて、今回のプロジェクト診断の成果をどのように見るのかについて、話を進めたい。如何でしょうか？　今後につながっていくのでしょうか？**
野田	今回の検討した成果としては、診断する視点を提供したことでしょうか。こういうプロジェクトの場合は、こういうことが後で問題になってくるとか、こういう視点が後で効いてくるとか、随分提供できたと思います。
羽根田	指摘された課題を考えることは、これからにつながるのでは。 例えば、具体的な行政施策と連携していない「景観基本計画」の方策は、具体化していかないことが指摘され、自立地区や景観軸という概念は素晴らしいもので計画上描いたけれど、具体化する手立ては何も考えておらず、絵に描いた餅のようですね。「地区総合整備」は総合ということにもっと拘るべきで、時代の要請に対応できるものにするはずだったのに、なかなかできない。制度や手法があるかどうかは別にして、再開発もその周辺地域との関係に考えがなかなか及ばないし、交通施

内　　容	
	設整備も周辺まちづくりと殆ど関りなく具体化されてきたようだ。それから、「地域の賑わい・活性化」というよくあるコンセプトは、どうやって実現するのか、もう少し個別に議論しておかなければいけない。 　このような課題はこれからのプロジェクト展開の参考になる。
鈴木	有松や小幡でもそうですが、駅前の一等地で再開発を普通にやれば、まず間違いなく商業施設も入って成功するかのように思い推進していたのですが、あまりうまくいかなかった。本当に反省すべき点があります。 　今後、「駅そば」のまちづくりといって、商業・業務施設を入れたいと思う時に、駅直近だから必ず成功するという保障はない。ではどうすればうまくいくのか、これが悩ましい。駅そばの商業施設が流行とされていても、商業施設の規模が判らない。「駅なか」の商店としてちょっとした規模でいいのか、コンビニぐらいでいいのか、専門スーパーなのか、あるいは、大規模なショッピングセンターが要るのか、そこの判断が難しい。
杉山	再開発事業は商業施設に床を売って、売れる見込みをつけて事業費を組み立てる。これだけの床が商業で売れるという前提でそろばんを合わせていると思うのですが、実際は、そろばんは全然合わずペイしない。あおなみ線の乗降客数と同じようで、当初の目論みと異なることがある。
鈴木	床を売るので買う人がいないと施設床は空いてしまう。面積の広い床ではなかなか買う人がいないので、床をもち続けながらも小規模に小分けして貸し、採算が少しでも取れるようしないといけないが、では、その床を誰が持ち続けるのかが問題となる。
羽根田	建築協定の事例で、自分達で管理する共用広場は、コミュニティを保つ仕組みとしての評価は高い。都市ではコミュニティがなかなか育ちにくいが、駅そばにおけるコミュニティ形成、これ大事なんで、育まれるにはどうしたらいいのか？そのヒントがこの診断にあるような気がしている。 　またいろいろな開発事例の診断を見ていると、緑を絶対残すという開発が重要に思える。
杉山	緑は大事だなと本当に思うのです。実際に事業をやっている時、あそこの緑を残せと誰かが言うと、その時はくだらんことを言っているなあと横を向いていたのですが、四苦八苦し本当に苦労して残しました。結果的に苦労したところはいいという感じがします（笑い）。無理難題を言って残せ！という人が居ることは、大事なんだという気がします。
羽根田	変なパブリックアートよりも、緑のほうがよっぽどいい。 **●さて、それで、今年はどうしましょう。** 　鈴木さんの言だと「もう少し診断をやれ」という感じですが。
鈴木	秀島先生が本文中で、そう頻繁にやるもんじゃない！と言われたのがグサッときて、おっしゃるとおりです。

内　　容	
羽根田	プロジェクトを変えて再度診断をやるのは、メンバーにエネルギーが残っていそうもないので、それで、今年は 5、6 回議論を重ねて、今後のあり方をまとめてはと考えていました。
村山	事業の評価をすることは重要だと思うのですが、研究会形式でやると本業の傍らで作業することになり、厳しいですね。
羽根田	行政的に担当がしっかり位置づけられないと、継続的にできないし、ここまでのデータはなかなか取れない。 研究会としては、今回の診断結果全体を見なおして、次につなげるための共通の留意点などを抽出しまとまるといいな、という気がしています。そして、これからのプロジェクトはこうすべきだというのをアイデア出してもらい、それをまとめると面白いものができそう。例えば、総合設計制度はかなり関心があるみたいだから、前で言われたように、あるエリアを特定して公開空地のネットワークが形成できると面白いですよね。
野田	そういう観点で行くと、都心のきわめて限定的なエリアだったら、多少ボーナスをあげるのがいいというのはあります。
羽根田	都心でエリアを特定するのは、都心ビジョンで位置づけないと、実際に展開するのは難しいのでしょうね？
野田	日本の都市計画はヨーロッパに比べると、細かいところまで取り決めてないところがあって、地権者の自由に任せられている度合いが高いと思います。イギリスやドイツだと、都心部で何かしようとすると、制約が大きくて日本のような自由なところはそんなにない。世界の都市と比べ、ゆるやかな誘導的施策が多い中で、総合設計とか提案型の都市計画といっても、地権者の提案に基づいて緩和、誘導するということが多いですね。フィンランドへ行ったとき、都心部の土地の 7 割位は公有地で、一般が勝手なものを作れないほどに行政がコントロールしていると聞きました。税金も含めて一般からどれだけ負担を求めて空間形成するのか、どこまで行政が関わっていけばいいのか、どこかにバランスがあると思います。この点、総合設計は今の法制度の体系のなかでは、いいバランスかなと思っています。
羽根田	そうは思わない。建築基準法というのは主に敷地に着目しているから、エリアに対して広がりがないんじゃない？どうみてもそこがこれからの課題となってくる。
野田	例えば、都心部に地区計画をかけるにしても、それには地権者の 8 割の合意が要るという制度になっている。そうではなく、行政がもっと都市計画で地区計画を勝手にかけられ、その地区計画をかけた所では公開空地を提供してやりなさいというような法制度になっていないということを言いたいのです。地権者の自由度に委ねられすぎている仕組みなんです。
羽根田	それを脱却するようなことを個別的に考えていかないといけない。前例ができないとなかなか変わらない。 **●エリアマネジメントについて**

内　　容	
	さて「エリアマネジメント」が流行っていますね。これからのまちづくりは大きく変わるのでしょうか？
村山	基本的な大きな流れとして、地区レベルで話し合いを始めながら、その街の将来を考えるようになってきています。都市整備に関しても、もっとこういうことをやればいいという案が地域発意で出てきているので、そういう取組みを大事にしながら、その中で行政が対応すべきことはやっていくことになる。しかし目下のところ、行政はこうした動きに深く関わっているとは思えない。
杉山	名古屋駅前のように高密度、高容積のところ以外、普通の住宅地や地区の商業地のようなところで、現実にエリアマネジメントをやりかけているところとか、機能しているところはあるのですか？
村山	僕も少し関わっているのですが、錦二丁目は地区の資産をうまく活かしながら、例えば、古い建物をリフォームして、そこで収益を上げたお金を地区整備に落としていくというような機運があります。エリア全体の防犯、セコムの地区版みたいなものですが、こうした取り組みも俎上に上っています。
羽根田	今後取組みとして、各担当者に今後どうしたいか？という問いかけをして考えてもらいましょうか？
秀島	今回の研究会では、一般論的に、制度の側面、地域の空間形質に関る事柄、時代的背景とか固有の事情の三つを切り離さずに評価しています。制度に対する提案という話もあるでしょうし、そこの地区がこうあるべきという意見も出て来うるし、実情に関してこういう背景だったらこういう展開もありえたとかという話もあるでしょう。そういう切り口を発端にして更に意見交換を深める事はできると思います。成果を公表ということにすると、行政の立場でこうするべきだとは言いにくいし、書き記しにくい訳じゃないですか。研究会という形の成果にとどめ、オープンにしないのなら、今のような意見はいくらでも出てくる。
羽根田	これからのまちづくりを担う人達に、そういう議論をして欲しい。
秀島	先ほどのフィンランドの都心の公有地の話は個人的に大賛成ですが、名古屋市でもそうするべきだとか、なかなか公言はできない。
杉山	公有地化については、税法体系も関係しているような気がします。公有地として広大な土地を管理することになりますので資金が必要になります。彼の地は一方で、所得税を 3 割とか 4 割取っていますね。日本は 10％ぐらいの所得税に消費税が数％、固定資産税も何％取っている状況下で行政サービスを展開しています。今後は基盤の改築更新需要がますます高まり、新規整備に回すお金の確保は難しいといわれるほどになってきているわけですよね。それを踏まえると、都心部の土地を買うような話にはなかなかならない。
井村	研究会としてこの診断書を作るのも目的ですが、若手職員に過去を振り返ってもらい今後に活かすという、職員育成みたいな視点もあると思います。今回はこのメンバーで座談会をやっていますが、若いメンバーはどう思うのかという座談会的な機会を設けるのはいいかもしれないですね。例えば、この診断書の大分類毎に、こ

内　　容	
	れからの時代にどう思う、ということを自由討議するわけです。
村山	それは教育というか研修のいい材料だと思います。若い職員もそうですし、僕の研究室にいるような学生は、都市計画や都市デザインがどんな仕事かほとんど解っていない。こういう診断書を読むと、プロジェクトはいろんなことを考えて長い時間かけて実施していることがわかります。若い人たちに読んでもらい、これからの仕事について考えてもらうことが重要と思います。
羽根田	**●診断内容についての意見交換は、とりあえずこれで終わりにしましょう。** 皆さん、今日はどうもありがとうございました。

名古屋プロジェクト診断2010

～名古屋のまちづくりを振り返る～

発　行　　平成22年３月
財団法人　名古屋都市センター
〒460-0023　名古屋市中区金山町一丁目1番1号
TEL　052-678-2200
FAX　052-678-2211
印　刷　　名港印刷　株式会社

この印刷物は再生紙を使用しています。