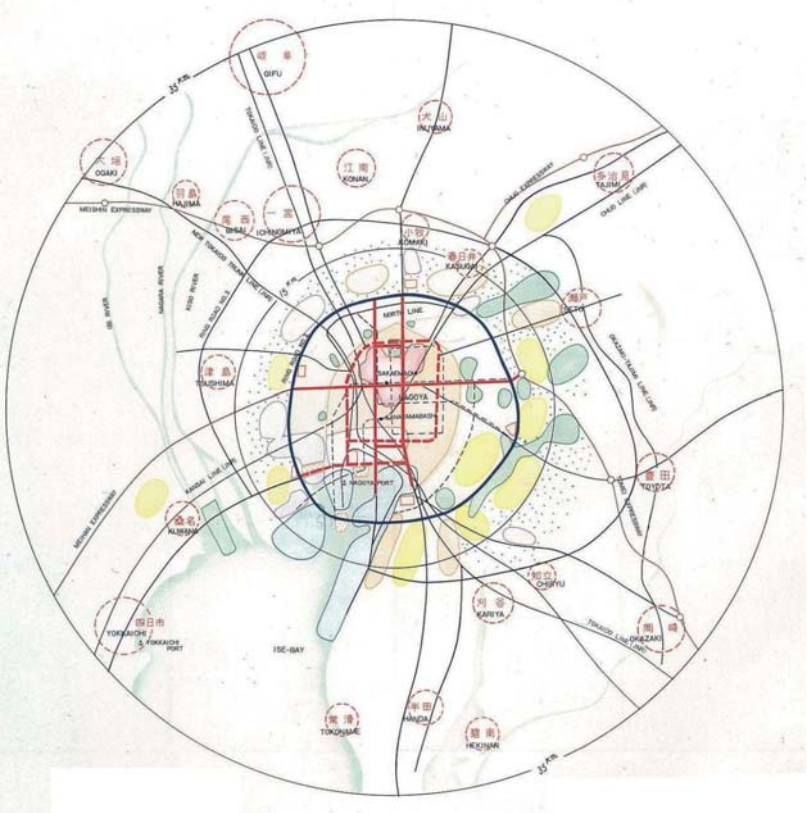
名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.013　2013.3 ｜ 平成 24 年度 NUI レポート

土地区画整理事業から見た名古屋環状 2 号線のあゆみ
―名古屋都市計画史編集の現場から―



名古屋環状 2 号線は名古屋の外環状線として計画され、 近い将来に全線完成を迎えようとしている。 大都市圏環状道路としておそらく日本で最初となることが確実視され、 その計画と整備の過程は画期的である。 国、 愛知県、 名古屋市の連携がこうした成果をもたらしたことは確かであるが、一方で、膨大な用地確保にあたって、土地区画整理事業が果たした役割が大きいことも見逃せない。 本レポートでは、計画と整備の概略の経緯をたどるとともに、 土地区画整理事業がいつどのようなかたちで名古屋環状 2 号線の整備に寄与したかを探っている。

平成 24 年度　NUI レポート　No.013

土地区画整理事業から見た名古屋環状 2 号線のあゆみ

―名古屋都市計画史編集の現場から―

名古屋都市センター　専任研究員　杉山　正大

はじめに

2012 年度の政府予算の箇所付けにおいて、国土交通省は名古屋環状 2 号線専用部の名古屋西 JCT から飛島 JCT 間の事業費 16 億円を計上し、完成供用は 2016 年度以降の見込みとの報道があった。さらに中日本高速道路会社が同区間の事業許可を受けたとの報道もあった。[1]　名古屋環状 2 号線専用部の唯一の未整備区間である西南部・南部区間の整備が着手されることになる。用地は飛島 JCT 部を除き全線にわたって既に確保されていることからおおむね工事を残すのみであり、早期完成の見通しが立ったといってよいであろう。その時点でおそらくは日本で最初の大都市環状道路全線供用となると思われる。こうした状況を迎えることができたのは、名古屋環状 2 号線(以下「２環」)の大部分の区間を含む区域に土地区画整理事業が施行され、用地確保の目途が早期にたったことが大きく貢献している。本稿では、既刊の「名古屋都市計画史」の記述とともにその続編にあたる現在進行中の編集作業から２環の計画と整備の概略の経過を記述したうえで、特に整備の推進力となった土地区画整理事業について紹介することとしたい。

1　２環の計画の経緯

(1)　原 2 環の都市計画決定

名古屋市内には既成市街地を周回する都市計画道路名古屋環状線があり、半径約 3～6km、幅員約 33m、6 車線の幹線道路として重要な機能を果たしている。この道路は古く 1924(大正 13)年に都市計画決定された。大部分の区間は戦前に耕地整理事業・旧法土地区画整理事業よって整備された。内務省技師石川栄耀が都市計画愛知地方委員会に在職した折に、都市計画道路実現のために土地区画整理事業を積極的に施行するよう指導した結果である。この道路には内環状線の愛称があるため、おおむね名古屋市域を周回する環状道路を新たに計画するに際して、名古屋環状 2 号線(２環)の名称を付与することとなった。環状道路としての半径は約 8～10km である。

２環の計画は昭和 30 年代にさかのぼる。1957(昭和 32)年 9 月に当時の名古屋都市計画区域において、現在の２環と類似のルートを外環状線としての計画意図をもって幅員 25m で都市計画決定したことに始まる。さらにその後、隣接都市計画区域においても環状を形成するように既決定路線に接続するかたちでの都市計画道路の路線追加がなされるとともに既決定路線の延伸変更も行われた。これらの路線の多くの区間は現在の２環に引き継がれている。２環のルートを部分的に外れた区間については、当初決定幅員を維持して別の都市計画道路となっている。(表 1、図 1)

その後、1959(昭和 34)年の愛知県地方計画において次のような記述があり、現２環計画の嚆矢とされている。[2]　(図 2)

「東京―神戸間高速自動車道路の建設に伴い、これと名古屋港及び都心部からの連絡を図るため、<u>市街地周辺循環高速道路</u>及び補助幹線道路を建設し、都市内及びその周辺の交通網を整備する。また将来における交通量の増加に対応して、都市内高速道路を考慮する。」(下線は引用者)

また、1961(昭和 36)年の都市交通審議会答申において、環状高速道路の構想が萌芽的に提起されている。[3]　さらに建設省・愛知県・名古屋市等で構成する名古屋大都市整備計画懇談会[4]が 1965(昭和 40)年に名古

屋環状２号線の名称をもって構想図を発表している。(図 3)

表１　原２環の都市計画決定

都計区域	No	都計決定年月日	告示番号	番号	名称	幅員(m)	延長(m)	2環ルート外の現都市計画道路*2	
名古屋	1	1957(S32) 9.24	建設省告示第924号	1･3･16	引山野並線	25	11,962	3･3･81	高針大高線
		1958(S33) 10.3	建設省告示第1653号	1･3･16	引山野並線(終点変更)	25	12,082		
	2	1957(S32) 9.24	建設省告示第1174号	2･1･10	山ノ木線	20,25	1,349	3･3･23	平中町線
		1964(S39) 2.20	建設省告示第230号	1･3･20	山ノ木線	25	1,310		
	3	1957(S32) 9.24	建設省告示第924号	1･3･17	西枇杷島楠線	25	5,146	3･3･25	枇杷島小田井線
		1963(S38) 3.23	建設省告示第702号	1･3･17	西枇杷島楠線	25	5,281		
		1965(S40) 1.27	建設省告示第118号	1･3･2	枇杷島楠線	25,20	7,430	3･3･25 3･3･654	枇杷島小田井線 枇杷島小田井線
	4	1957(S32) 9.24	建設省告示第924号	1･3･18	千音寺茶屋線	25	9,510	3･3･6	茶屋線
	5	1961(S36) 3.17	建設省告示第537号	1･3･101	外環状線	25,30	2,310	3･2･3	守山上野線
		1961(S36) 9.26	建設省告示第2196号	1･2･102	外環状線(変更)	30	1,800		
	6	1965(S40) 1.27	建設省告示第118号	1･3･21	守山上野線(統合延伸*)	25,30	23,190	3･3･81 3･2･3	高針大高線 守山上野線
鳴　海	7	1958(S33) 10.3	建設省告示第1652号	1･3･2	古鳴海下汐田線	25	3,650	3･3･81	高針大高線
		1962(S37) 10.4	建設省告示第25413号	1･3･2	古鳴海下汐田線	25,30	3,650		
春日井	8	1961(S36) 2.8	建設省告示第172号	1･3･2	勝川線	25,32	4,500	―	―
		1963(S38) 8.12	建設省告示第1954号	1･3･1	勝川線	25,32	4,700	―	―
新　川	9	1963(S38) 8.12	建設省告示第1952号	1･3･1	名清線	25,31	3,320	―	―

＊　従来の引山野並線、古鳴海下汐田線、外環状線を統合するとともに起点を引山から守山へ延伸変更した。

＊2 現都市計画道路の番号名称は、2010(平成22)年12月の都市計画区域再編以前のものである。

(2)　２環の当初都市計画決定

これをうけて、1967(昭和 42)年 3 月から翌年 10 月にかけて旧都市計画法の下で、名古屋及び春日井の二つの都市計画区域(一部区間は両都市計画区域外)にわたって名古屋環状２号線(延長 56.4km)が都市計画決定された。(表 2、図 4)　1967(昭和 42)年 3 月には名古屋市港区～中川区の区間が広路 8-1 号、同北区～西区の区間が広路 8-3 号、同守山区～名東区(決定時は千種区) の区間が広路 8-4 号、同名東区(決定時は千種区)～東海市(決定時は上野町) の区間が広路 8-5 号、春日井市域は広路 1 号としてそれぞれ同名の名古屋環状 2 号線で決定された。次いで同年 9 月には広路 8-1 号の起点を名古屋都市計画区域外の飛島に変更した。さらに、翌年の 1968(昭和 43)年 10 月には広路 8-1 号の終点を名古屋都市計画区域外の大治に変更するとともに、甚目寺～名古屋市西区を広路 8-2 号として追加決定し、環状道路としての体裁を整えた。

この時の計画では、専用部 6 車線、一般部 4 車線の複断面構造で、基本幅員は土工部 60m、高架部 50m、鉄道並行区間 72.5mであった。ただし、次のような場合には、幅員を 25mに据え置くなどの措置を講じている。２環を含む区域内において現に土地区画整理事業が施行中であって、２環の計画ルート上に既決定幅員 25mの都市計画道路が存在しており、土地区画整理事業が進捗しているため拡幅対応が困難な場合に上記の対応とした。[5]

なお、ここで鉄道並行区間とは、東海交通事業城北線(計画当時の名称は国鉄瀬戸線)が２環と並行している区間をいう。春日井市・名古屋市北区・同西区にわたる区間であり、同区間沿線（予定地）に成立していた土地区画整理組合から道路と鉄道が別々にルート選定すると土地利用上支障をきたすことなどから並行す

ることを要望したことなどに起因するとされている。

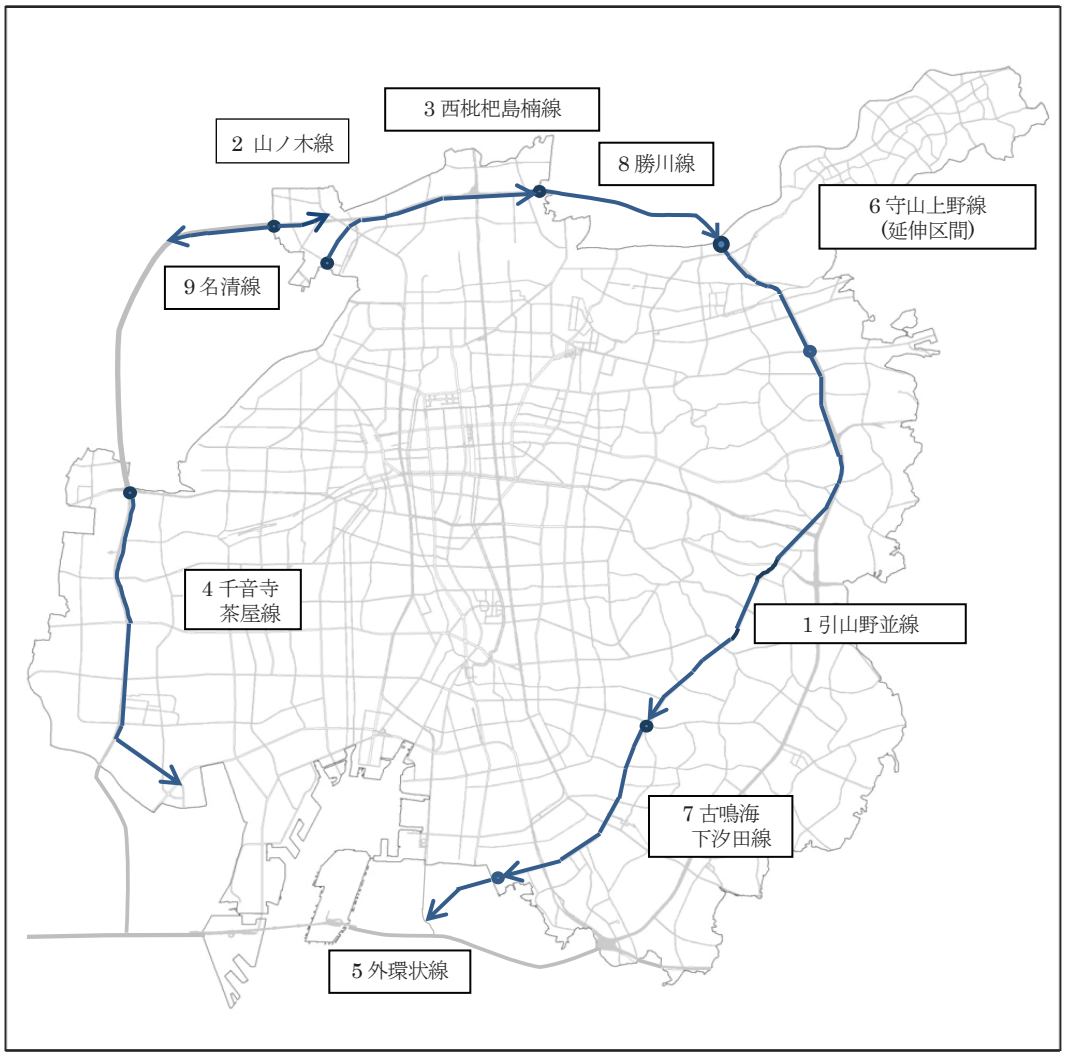


図１　原２環の都市計画決定

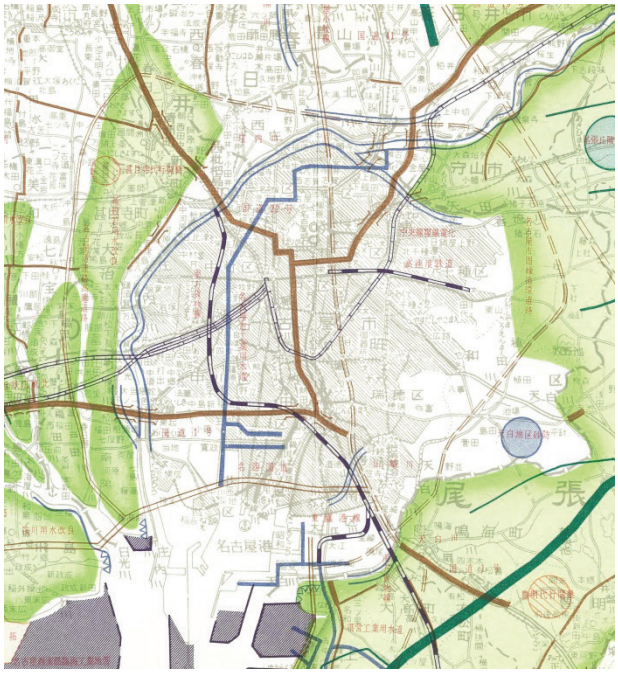


図２　愛知県地方計画主要事業計画図(部分)

図３　名古屋大都市圏整備構想図(部分)

表２　２環の当初都市計画決定

都計区域	No	都計決定年月日	告示番号	番号	名称	幅員(m)	延長(m)	起点	終点
名古屋	1	1967(S42)3.17	建設省告示第682号	広路8-1	名古屋環状２号線	60,25	7,600	港区小川	中川区万場
		1967(S42)9.7	建設省告示第2827号	広路8-1	名古屋環状２号線(起点の変更)	60,25	10,880	飛島	中川区万場
		1968(S43)10.18	建設省告示第3130号	広路8-1	名古屋環状２号線(終点の変更)	60,25	14,060	飛島	大治
	2	1968(S43)10.18	建設省告示第3130号	広路8-2	名古屋環状２号線	60,50,25	7,000	甚目寺	西区平田
	3	1967(S42)3.17	建設省告示第682号	広路8-3	名古屋環状２号線	25,72.5	4,510	西区上小田井	北区味鋺
	4	1967(S42)3.17	建設省告示第682号	広路8-4	名古屋環状２号線	25,50	7,370	守山区川上町	名東区高針
	5	1967(S42)3.17	建設省告示第682号	広路8-5	名古屋環状２号線	60,50	18,590	名東区高針	東海市名和
春日井	6	1967(S42)3.17	建設省告示第683号	広路	名古屋環状２号線	25	4,500	味美	松河戸

起点・終点の名称は計画書記載の名称によらず、便宜的な名称による。

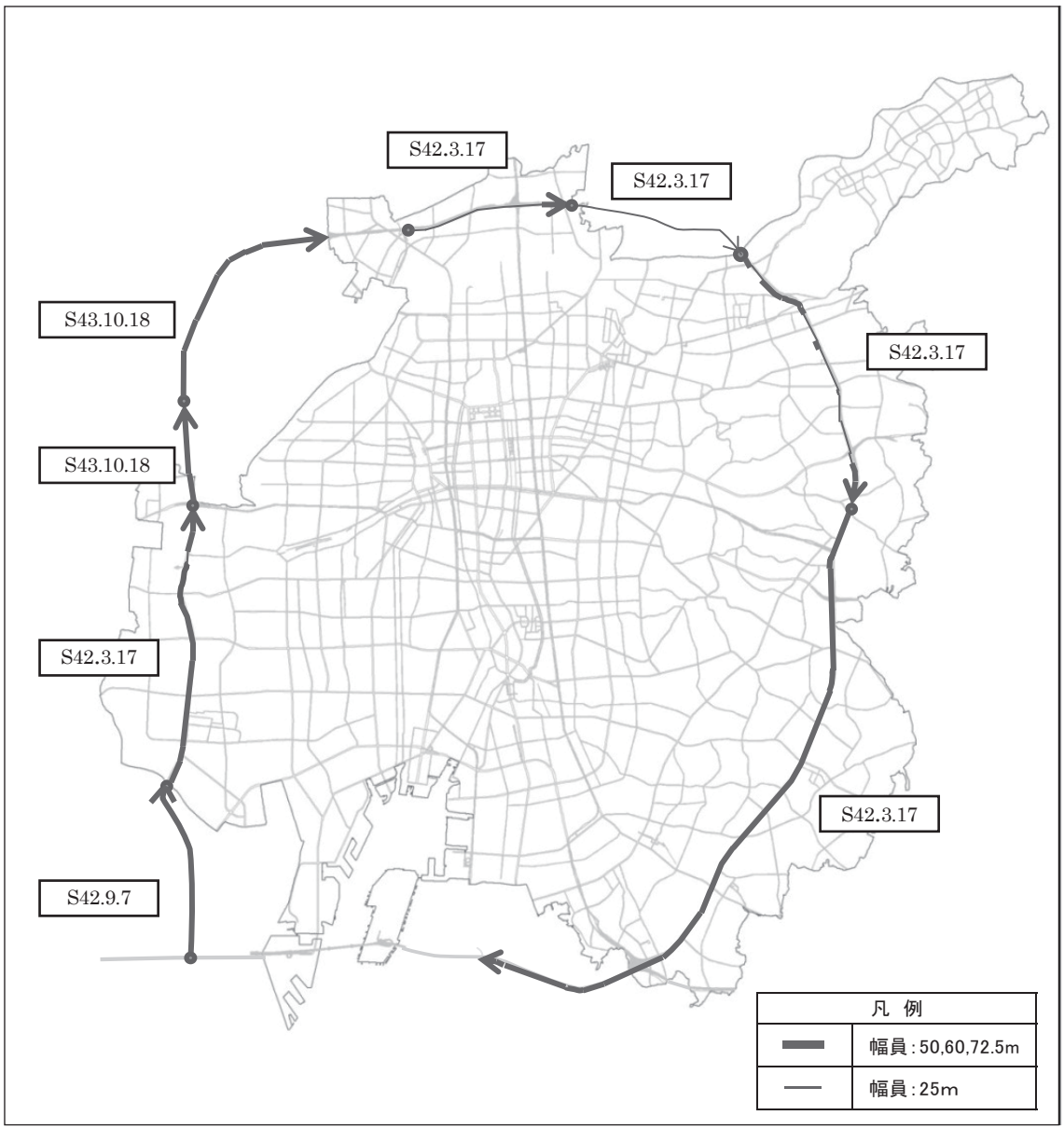


図４　２環の当初都市計画決定

(3)　新都市計画法の下での再編と変更

２環の都市計画決定以降、都市計画法が全面改正されて都市計画区域が再編され、２環も新しい都市計画区域の下で番号名称が変更となった。(表 3)　一方で２環と両輪となる名古屋都市高速道路も新都市計画法の下で都市計画決定されていった。しかし、高度経済成長のひずみともいうべき公害の激化に伴い、道路公害反対運動も活発となって、名古屋都市高速道路はルート、構造などの都市計画変更が必要となった。特に1976(昭和 51)年の都市計画変更は、２環との東部における接続を上社の４枝交差から高針における３枝交差とする変更を予定しており、２環としては大規模な変更を受け止める必要があった。

こうした状況及び時代の趨勢をうけ、２環においても交通量や環境対策等の検討を踏まえ、1982(昭和 57)年に環境アセスメントとともに都市計画変更が行われた。(1979(昭和 54)年には２環の海上部区間 9.1km が都市計画決定され、後に伊勢湾岸道路に変更されていくが、このレポートにおいては省略する。)

1982(昭和 57)年の都市計画変更においては、専用部を自動車専用道路高速名古屋環状 2 号線、一般部を幹線街路名古屋環状 2 号線に明確に区分し、基本的な断面構成を専用部 4 車線、一般部 6 車線(原則外側各 1 車線はバスレーン)及び環境施設帯に変更した。専用部の構造はこれまで高架主体であったが、多くの区間で掘割構造を採用した。(表 4、表 5、図 5)　特筆すべきは都市計画手続き中のドラスティックな構造変更である。都市計画原案の時点では矢田川・香流川を橋梁構造で渡河していたものをトンネル構造にするという変更を行っている。また、インターチェンジ(IC)についても基本的に簡素化を志向して縮小を図った。名古屋都市高速道路の変更を受け止め、３枝交差の高針 IC を新設するとともに上社 IC も３枝交差に縮小した。一般部においては土地区画整理事業の進捗にあわせて、決定保留していた区間を新たに追加するとともに 25m の幅員に据え置いた区間を本来幅員に拡幅した。[6]

表 3　新都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の再編（告示番号のＡは愛知県を表わす。以下同様）

都市計画区域	番号	名称	告示番号	告示年月日	延長(m)	幅員(m)	変更前名称
名古屋 (内名古屋市)	3･1･4	名古屋環状2号線	A331	1973(S48)4.4	43,460 (35,420)	25,50, 60,72.5	広路8-1～5名古屋環状2号線
弥富	3･1･17	名古屋環状2号線	A283	1973(S48)3.30	3,280	60	広路8-1名古屋環状2号線
春日井	3･1･35	国道302号線	A146	1972(S47)3.10	4,830	25	広路1名古屋環状2号線
知多北部	3･1･1	名古屋環状2号線	A266	1971(S46)3.31	2,840	60	広路8-5名古屋環状2号線
計					54,410		

表 4　1982(昭和 57)年の名古屋環状 2 号線の都市計画変更

都市計画区域	番号	名称	告示番号	告示年月日	延長(m)	幅員(m)
名古屋 (内名古屋市)	3･1･4	名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	45,200 (36,280)	50,60
弥富	3･1･17	名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	3,280	60
春日井	3･1･35	名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	4,860	50
知多北部	3･1･1	名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	5,720	60
計					59,060	

表 5　1982(昭和 57)年の高速名古屋環状 2 号線の都市計画決定

都市計画区域	番号	名称	告示番号	告示年月日	延長(m)	幅員(m)
名古屋 (内名古屋市)	1･4･4	高速名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	49,320 (40,400)	19.75～42
弥富	1･4･2	高速名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	6,010	19.75
春日井	1･4･1	高速名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	4,860	19.75
知多北部	1･3･3	高速名古屋環状2号線	A1099	1982(S57)11.5	5,970	26.75
計					66,160	

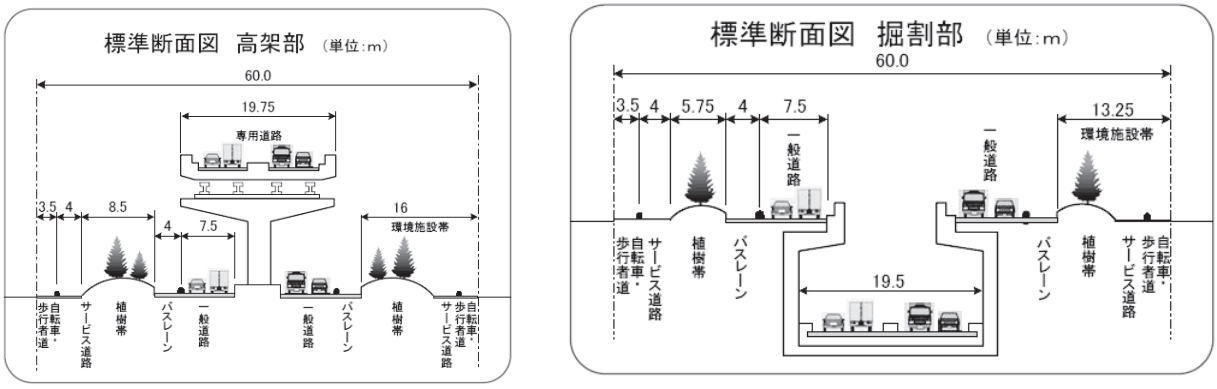


図 5　名古屋環状 2 号線の標準断面図

2　2環の整備

2環の整備については、愛知県・名古屋市は構想段階から連携して国が事業主体となるよう要望してきた。沿線市町村からなる名古屋環状 2 号線整備促進協議会を 1963(昭和 38)年に設立し、1966(昭和 41)年には愛知県、経済団体なども含む名古屋環状 2 号線整備促進期成同盟委員会に発展改組して要望を継続している。国はこの要望を受け入れて、基本的に一般部は一般国道として国道直轄事業、専用部陸上部区間は高速自動車国道として国土開発幹線自動車道建設法等に則り、日本道路公団（現 NEXCO 中日本）が建設してきている。

(1)　一般部の整備

2環一般部の東北部・北部・西北部・西南部区間は、1969(昭和 44)年 12 月に一般国道 302 号に路線指定され(昭和 44 年政令第 280 号)、1974(昭和 49)年 11 月には政令改正により海上部も含め全区間が一般国道 302 号となった。(昭和 49 年政令第 363 号)

愛知県と名古屋市は、2環用地の先行取得のために 1965(昭和 40)年 11 月に「財団法人名古屋環状二号線開発公社」（2環公社）を設立した。公有地の拡大の推進に関する法律の施行に伴い、同法に基づく愛知県土地開発公社と名古屋市土地開発公社が設立され、2環公社はそれぞれの土地開発公社に分割承継されて2環用地の先行取得を継続した。名古屋市土地開発公社は 2000(平成 12)年度までの累計で2環用地を約 120ha 先行取得している。[7]

建設省は一般国道 302 号の直轄事業施行主体として 1971(昭和 46)年 4 月に愛知国道工事事務所(現愛知国道事務所)を設立し、北部区間（国道 19 号～国道 22 号間延長 8.6km）から着工した。その後、1980(昭和 55)年 4 月の同区間の暫定 2 車線供用を皮切りに順次供用延長を延伸するとともに 4 車線化を進めてきている。2011(平成 23)年 3 月に JR 中央線交差区間の暫定 2 車線供用及び東南部区間が 4 車線供用開始したことにより、全線開通の状況となっている。

一般部の区間別の整備の考え方は、一部推測も交えて述べれば次のとおりである。

① 交通量の多い放射幹線国道が集中している北部区間(国道 22 号～国道 41 号～国道 19 号)を最優先区間とする。

② 専用部の部分供用に伴い、インターチェンジの出入路から直近の交差道路に至る一般部区間は、専用部の当該部分供用時までに最低限整備する。

③ 既存平面鉄道交差区間は、鉄道高架による立体交差を原則とするが、立体交差事業が近未来に想定しがたく、かつ、直近の既存踏切を廃止可能など鉄道事業者との協議が整う場合は、暫定踏切による 2 車線供用も採用する。

④ 一般部の整備進捗状況を考え合わせ、最低限、地先道路については可能な限り先行整備する。

表 6　2 環一般部(国道 302 号)の供用経緯[8]

供用年月	区間名	供用区間	車線数	延長(km)
1980(S55)4	北部	国道22号～国道19号	暫定2	8.6
1982(S57)4	東部	名東区高針地区	暫定2	0.7
1983(S58)5	西南部	中川区服部地区	暫定2	0.4
1984(S59)2	東北部	春日井市勝川地区	暫定2	0.3
1985(S60)3	海上部	名港西大橋関連区間	暫定2	3.2
1985(S60)4	西南部	中川区富田地区	暫定2	1.0
	南部Ⅱ	飛島村木場地区	暫定2	2.7
1986(S61)3	東部	名東区高針地区	暫定2	0.7
1988(S63)3	西南部	国道23号～国道1号	暫定2	5.3
	西北部	名古屋西JCT～国道22号	暫定2	5.0
1989(H1)4	東部	名東区高針地区	暫定2	0.5
1990(H2)3	西北部	清須市地区	暫定2	0.5
1991(H3)3	西北部	大治町地区	暫定2	1.6
1991(H3)4	東南部	天白区植田地区	暫定2	2.0
1992(H4)4	西南部	中川区富田地区 (この供用で西南部区間全線(9.3km)暫定2車線で供用開始)	暫定2	2.2
1993(H5)4	東部	名東区上社地区 (この供用で東部区間全線(4.0km)暫定2車線で供用開始)	暫定2	0.5
1993(H5)12	東北部	名東区引山～上社IC	完成4	2.4
		守山区大森地区	暫定2	0.5
		春日井市松河戸地区	暫定2	0.5
1994(H6)3	西北部	清須市地区	暫定2	0.8
	東北部	守山区小幡地区	暫定2	0.2
	東南部	天白区植田～平針	暫定2	0.9
1994(H6)10	東北部	矢田川大橋関連区間	完成4	1.1
		庄内川大橋関連区間	暫定2	1.3
1994(H6)12	西北部	甚目寺南IC～甚目寺北IC(名鉄津島線部を除く)	暫定2	1.1
1994(H8)4	東北部	春日井市松河戸地区	暫定2	0.8
1995(H9)2	北部	国道22号～国道19号拡幅	暫定4	8.6
1998(H10)3	南部Ⅰ	緑区大高町～東海市	暫定4	4.3
1999(H11)3	西南部	国道1号～名古屋西JCT拡幅	暫定4	3.6
2000(H12)2	東北部	守山区小幡地区	暫定2	1.1
2000(H12)8	西北部	甚目寺地区(名鉄津島線部) (この供用で西北部区間全線(9.3km)暫定2車線で供用開始)	暫定2	0.3
2003(H15)3	西北部	清須市地区拡幅	暫定4	1.1
	東南部	名東区上社～天白区天白町拡幅	暫定4	2.7
2011(H23)3	東南部	天白区平針～国道23号	暫定2	10.1
	東北部	春日井市勝川地(JR中央線交差区間)	暫定2	
2011(H23)12	東南部	天白区平針～国道23号拡幅	暫定4	10.1

(2)　専用部の整備

2環専用部は、最初に北回り区間(名古屋市中川区～名東区)が近畿自動車道名古屋亀山線の位置づけにより1978(昭和 53)年の基本計画、1982(昭和 57)年の整備計画を経て翌年施行命令、1993(平成 5)年 12 月に北回り区間の全線供用となった。北回り区間を最初の整備区間とした理由は、東名阪自動車道と東名高速道路を連絡し、国土開発幹線自動車道のネットワーク化を急ぐことにあった。その後、東部・東南部区間と西南部・南部区間の整備については、前者の需要が後者より大きいと予測されること、後者は一般部区間が暫定とはいえ供用していたのに対し、前者は一般部区間も未供用であったことなどから前者を優先することとなった。

東部・東南部区間について 1997(平成 9)年の基本計画、1998(平成 10)年の整備計画、1999(平成 11)年の施行命令を経て全面着手、2011(平成 23)年 3 月に供用開始した。

西南部・南部区間の名古屋西 JCT から飛島 JCT 間については近畿自動車道伊勢線の位置づけを得た。2000(平成 12)年の基本計画、2009(平成 21)年の整備計画を経て、2012(平成 24)年度に直轄事業と有料道路事業により着手された。(表 7、表 8、図 6)

表７　２環専用部陸上部区間の国幹道法・高速法の位置づけの経緯

段階＼区間		北回り区間	東部・東南部区間	西部・西南部区間
		(中川区～名東区)	(緑区～名東区)	(中川区～飛島村)
基本計画	国幹審	1978(S53)11.21	1996(H8)12.27	1999(H11)12.24
	決　定	1978(S53)12.20	1997(H9)2.5	2000(H12)2.16
整備計画	国幹審	1982(S57)1.20	1996(H8)12.27 1998(H10)12.25	2009(H21)4.27
	決　定	1982(S57)3.1	1998(H10)12.25	2009(H21)5.29
施行命令		1983(S58)8.5	1997(H9)12.25 1998(H10)12.25 1999(H11)12.24	2012(H24)4.20 有料道路事業許可

表８　２環専用部陸上部区間の供用経緯

供用年月日	供用区間(km)	延長(km)
1988(S63)3.23	名古屋西JCT～清須東IC	5.0
1991(H3)3.19	清須東IC～勝川IC	8.7
1993(H5)12.3	勝川IC～名古屋IC	11.0
1998(H10)3.30	飛島JCT～名古屋南JCT	9.7
2003(H15)3.29	上社JCT～高針JCT	2.7
2011(H23)3.20	高針JCT～名古屋南JCT	12.7

図６　２環の整備状況図

３　２環と土地区画整理事業

名古屋市をはじめ愛知県は土地区画整理事業施行に積極的な土地柄である。名古屋市については、戦前に市街化を見越した耕地整理事業や旧都市計画法に基づく土地区画整理事業を活発に展開してきた。これによって、近世以来の城下町周辺の市街化が計画的に進行した。

戦後は日本で最大規模となる戦災復興土地区画整理事業（施行面積 3,451.7ha）を中心市街地に施行した。2 本の百メートル道路をはじめとする広幅員街路の高密配置や墓地を隔地工区に集団移転して平和公園とするなどの成果は広く知られている。

一方で、組合施行の土地区画整理事業についても戦前からの伝統を引き継ぎ、土地区画整理法施行以降、周辺部に精力的に実施してきた。2010(平成22)年度末現在、全部で204組合(個人施行を含む)、9,000ha弱(市域面積の約27％)を組合施行の土地区画整理事業で整備してきたことになる。

2環との関係については、土地区画整理事業は用地確保に多大の貢献をしている。[9] 表 9 に示すように名古屋市で 43 事業、春日井市で7事業、計 50 事業が2環と関連を有している。その中で4事業が施行中で、他はすべて完了している。施行者別に見ると、公共団体施行が 3 事業、住都公団施行が1事業で残り 46 事業は組合施行となっている。(図 7)

2環との関連の内容を表では「2環対応」という欄で A～D の略号で表している。

A:昭和 40 年代の2環当初決定時に既に土地区画整理事業が進行中で、2環の決定を保留ないし既決定都市計画街路の旧幅員 25m を維持した対応

B:2環の全幅員を土地区画整理事業の区域に含み、区画整理によって対応

C:2環地先道路の一部を土地区画整理事業の区域に含み、区画整理によって対応

D:2環の区域を含まず、2環に接するのみ

A 類型に属する事業としては 17 事業あり、初期の事業が多い。この場合、既決定幅員 25m については土地区画整理事業により公共施設として確保されるが、それを超える範囲の用地確保については行政指導によって次のように処理した。[10]

① 25m を超える2環計画用地内に保留地をできる限り集合させ、土地開発公社等が先行買収する。

② 2環計画用地外の保留地であっても代替地として活用するため買収する。

③ 保留地が残存しない組合では、2環計画用地内の仮換地(換地)を所有者の申出により直接買収する。

B 類型に属する事業としては 9 事業あり、おおむね先行取得の活用や公共施設管理者負担金の充当によっている。

C 類型に属する事業としては 14 事業あり、2環が本来幅員で都市計画決定され、かつ地先道路が未整備の時期に開始した事業が多い。2環沿道宅地の接道を満たすために2環内に区画街路相当分だけを土地区画整理事業区域内に取り込む対応とした。2環用地取得に際し、区画整理保留地や区画整理地区内において先行買収した用地を代替地として活用している。ただし、徳重西部は住都公団施行であり、一部が2環に面するかたちで他とは性格が異なる。

D 類型に属する事業としては 11 事業あり、比較的後期の事業が多い。2環整備がある程度進捗し、少なくとも地先道路が供用されている段階であれば、C 類型のように区画街路相当分を取り込む必要はないため2環用地をそっくり除外することが可能となる。組合によっては地先道路が供用されていない段階であっても、2 環に接する宅地について、2 環に並行する区画街路に背割り線なしで接道させるかたちの設計などを採用し、D 類型としたケースもある。いずれにせよ D 類型の場合は、土地区画整理事業が2環用地に直接寄与しているわけではないが、代替地提供など間接的な貢献を果たしている。

以上の土地区画整理事業の事業期間が、A～D の各類型によってどのように分布しているかを見たのが図 8 である。

A 類型はその多数が 2 環の 1967（昭和 42）年の当初決定以前に事業を開始しているが、春日井の味美新開は

例外的に 1970(昭和 45)年に組合が設立されている。

B 類型は多くが 2 環の当初決定以降に事業開始している。勝川駅南は当初決定以前の設立であるが、ごくわずかの面積の2環用地を含むのみである。事業期間の大半は、おおむね 1960 年代半ばから 1980 年代にかけて分布している。松河戸と大高南は他のB類型とはかけ離れて後期の事業開始であるが、前者は春日井市施行、後者は特定組合であり、いずれも 2 環整備推進という行政施策に沿った事業展開と考えられる。

C 類型は主に名古屋市の東部・東南部に位置し、2 環の当初決定以降に設立認可された組合が多い。2 環一般部(国道 302 号)の整備が比較的遅く開始されたことが一因をなしているのであろう。C 類型の中で明願組合だけが他組合とはかけ離れて近年の認可である。2010(平成 22)年 2 月という 2 環一般部供用開始が迫った時期の認可であるにもかかわらずC類型としたのは、沿道土地利用と高低差の関係を処理するための地形条件もあってのことと推測される。

D 類型は 2 環一般部(国道 302 号)の直轄事業開始以降に設立認可された組合が多く、各区間に分布している。服部組合はやや特異な経緯を有し、設立当初は２環区域を包含していたが、その後に区域変更により２環区域を除外している。

以上の各類型について、それぞれ典型的と思われる組合の設計を以下に紹介することとしたい。

春田組合(表 9 の No.6)は、中川区内の土地区画整理組合で、比較的初期に設立された。区域内を 2 環が南北に縦貫し、かつ、北半分は A 類型、南半分はB類型と異なる類型が重複している唯一の例である。(図 9)

緑黒石組合(表 9 の No.41)は、緑区内の土地区画整理組合で、後期に設立されている。地先道路相当部分を取り込んだC類型の典型例である。(図 10)

最後に滝ノ水組合(表 9 の No.44)は、同じく緑区内の土地区画整理組合で、やはり後期に設立されている。2 環に接する街区は背割りを有しない設計とすることでD類型を採用していることがわかる。(図 11)

表9　2環関連の土地区画整理事業

No	名称	施行者	面積 (ha)	事業期間	2環対応
1	茶屋新田	組合	148	H19-	D
2	福田	組合	70	S49-S63	D
3	春田野	組合	37	S56-H1	D
4	包里	組合	26	S49-H1	B
5	供米田	組合	22	S51-H2	B
6	春田	組合	58	S42-S55	A,B
7	松下	組合	24	S56-H1	D
8	服部	組合	42	S47-S57	D
9	万場川西	組合	33	S45-S59	B
10	平田	組合	223	S39-S48	A
11	中小田井	組合	88	S37-S55	A
12	上小田井	組合	170	S34-S51	A
13	大野木	組合	93	S34-S48	A
14	比良	組合	131	S36-S56	A
15	大蒲	組合	50	S41-S48	A
16	如意	組合	196	S40-S54	A
17	味美	春日井市	156	S31-S43	A
18	味美新開	組合	60	S45-S54	A
19	勝川北部	組合	57	S41-S51	A
20	勝川	愛知県	42	S53-H3	B
21	勝川駅南	組合	10	S37-S43	B
22	南部第二	組合	74	S48-S56	B
23	松河戸	春日井市	66	H4-	B
24	城山	組合	63	S36-S48	A
25	大森	組合	244	S41-S60	A
26	猪子石原	組合	40	H2-H13	D
27	猪子石	組合	424	S37-S61	A
28	上社	組合	201	S40-S60	A
29	西一社	組合	98	S37-S53	A
30	東一社	組合	68	S45-S61	C
31	町田	組合	5	S41-S47	A
32	高針北部	組合	88	S44-S61	C
33	高針南部	組合	30	S46-S59	C
34	西山南部	組合	21	S51-S60	C
35	高針原	組合	18	S62-H7	D
36	植田中央	組合	227	S49-H9	C
37	平針	組合	52	S45-S61	C
38	平針中央	組合	69	S48-H1	C
39	島田東部	組合	37	S58-H10	C
40	桃山	組合	28	S44-S49	C
41	緑黒石	組合	37	S47-S61	C
42	徳重西部	住都公団	27	S52-S57	C
43	鳴海黒石	組合	50	S45-S57	C
44	滝ノ水	組合	167	S53-H5	D
45	緑ヶ丘	組合	76	S48-H3	C
46	坊主山	組合	15	S55-H5	D
47	明願	組合	5	H22-	C
48	南ヶ丘	組合	17	S62-H15	D
49	大根山	組合	16	H4-H20	D
50	大高南	特定組合	122	H7-	B

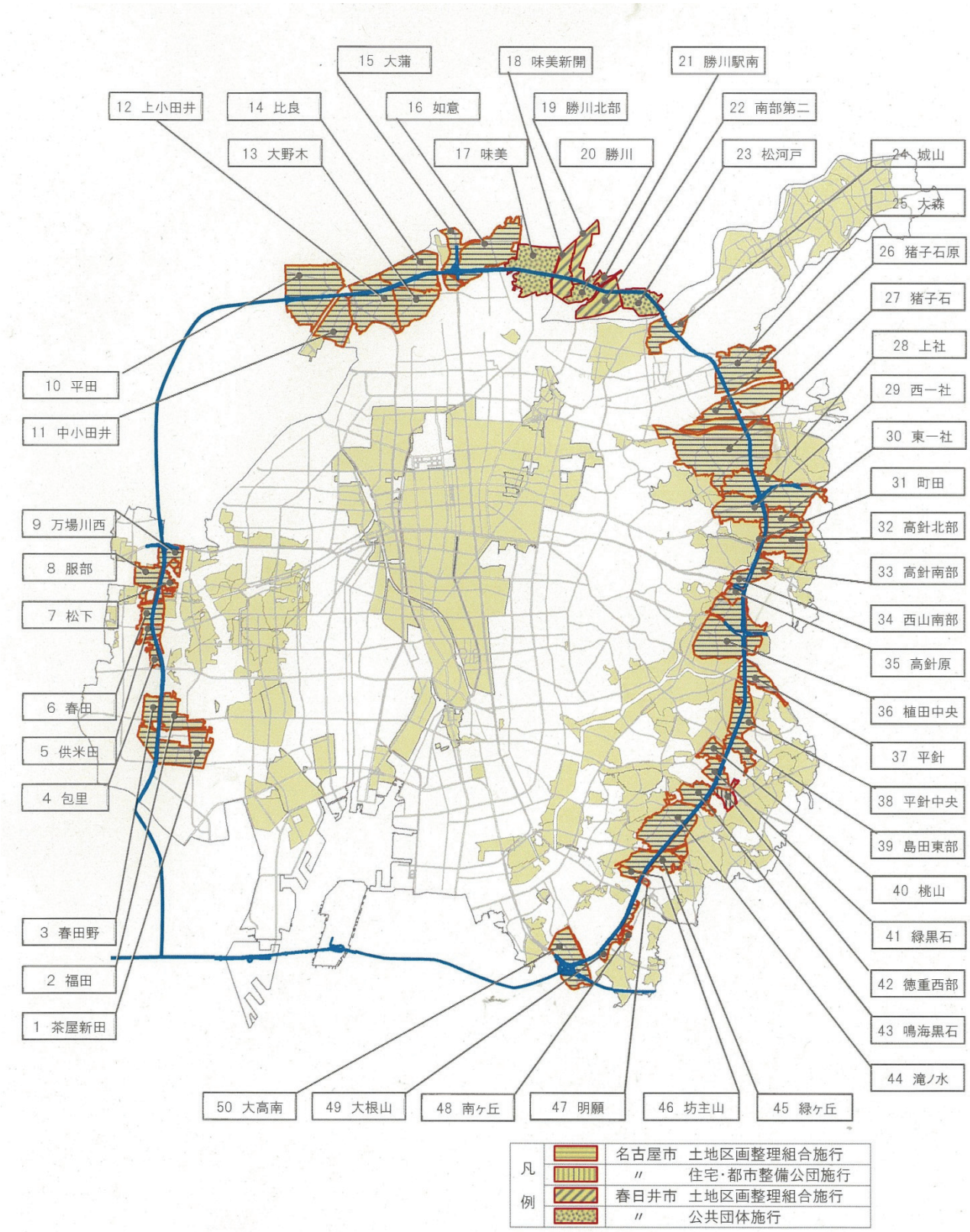


図７　２環と土地区画整理事業

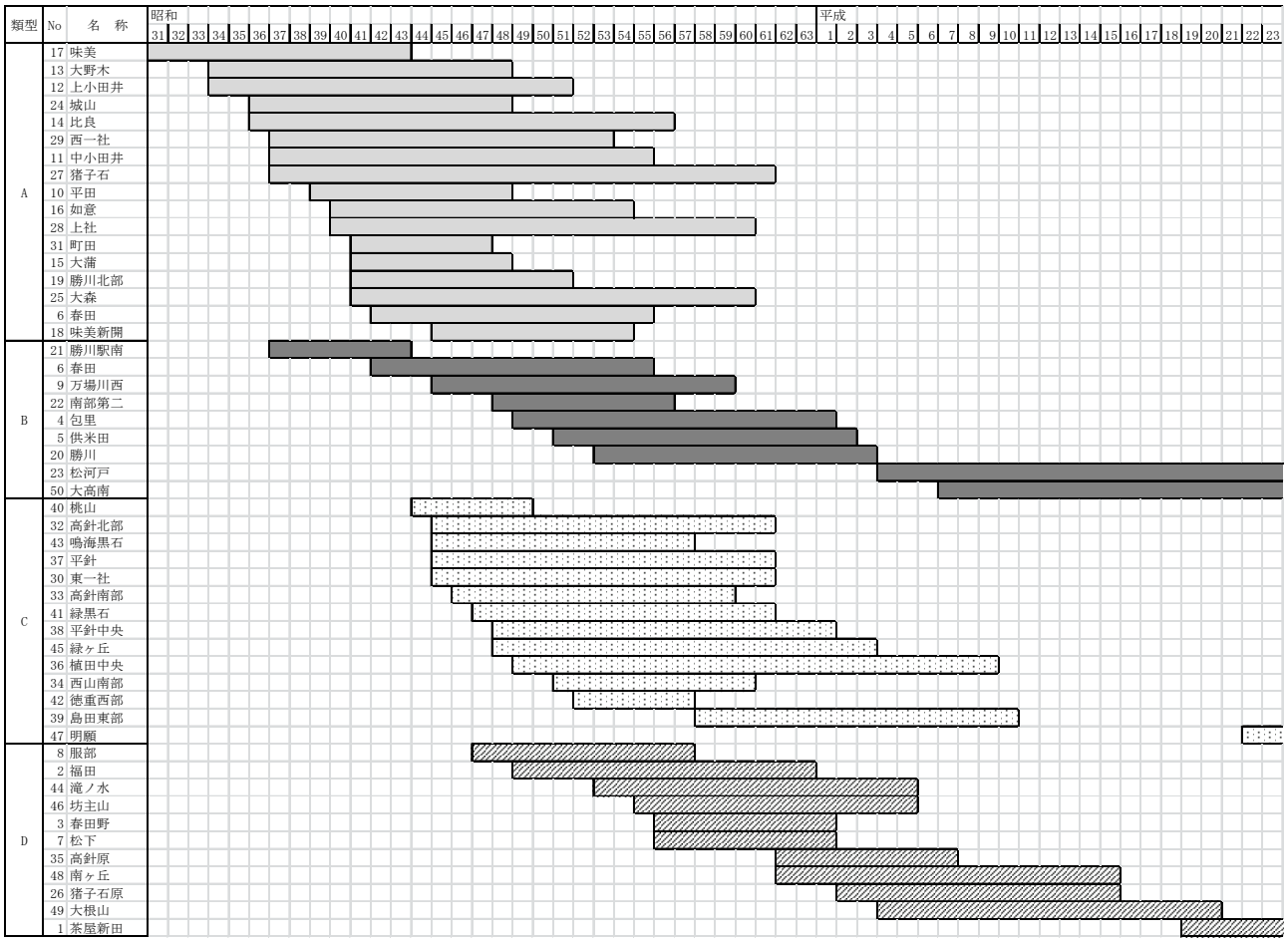


図８　類型別土地区画整理事業の事業期間の分布

おわりに

本レポートの内容は、筆者が「区画整理士会報　No.156」に寄稿した「名古屋環状 2 号線と区画整理」を基に加筆したものである。紙幅の制約上省略せざるを得なかった図表を補い、時点修正をはじめ一部表現を改めた。

2環の計画が具体化したころは、現在のように都市の縮退が取りざたされるような状況とは反対に都市化が進行中であった。本稿では主として2環の用地確保に資する土地区画整理事業の貢献を見てきたが、2環の意義はもとよりこれにとどまるものではない。

2環は名古屋周辺部都市開発における要としての役割を担い、都市構造の基軸をなすことが期待されていた。土地区画整理事業はこうした期待に応え、2環の早期整備だけではなく、整然とした都市環境と早期の沿道利用を実現することに大きく貢献したといえよう。

冒頭にも述べたように 2 環専用部の最後のミッシングリンクである西南部・南部区間の施工区分が決定し、早期全線供用の期待が高まる今、広範囲に施行された土地区画整理事業の成果を一層豊かなものにし、名古屋圏の活性化に役立てることを思いつつ小論の結びとしたい。

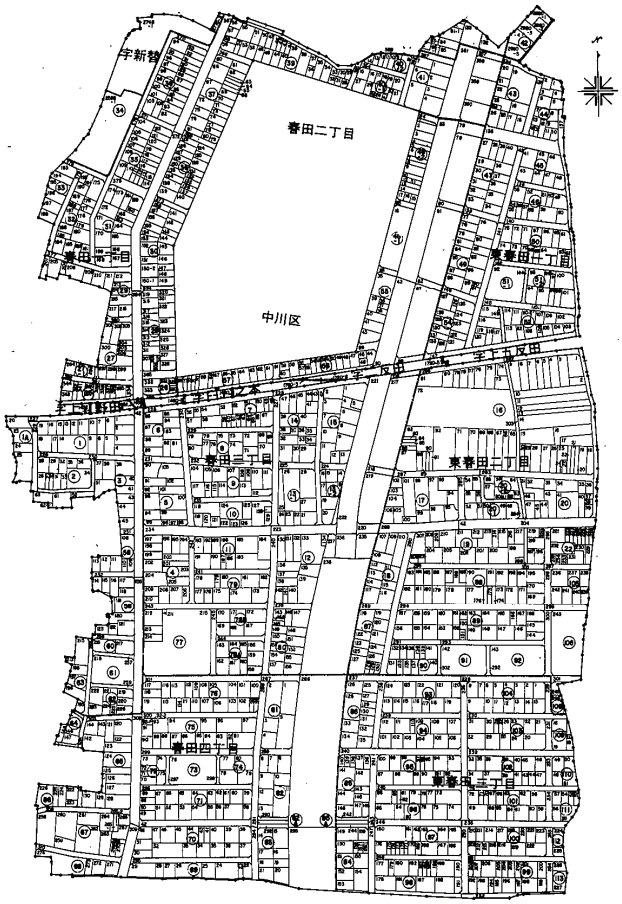


図 9　春田土地区画整理組合[11]

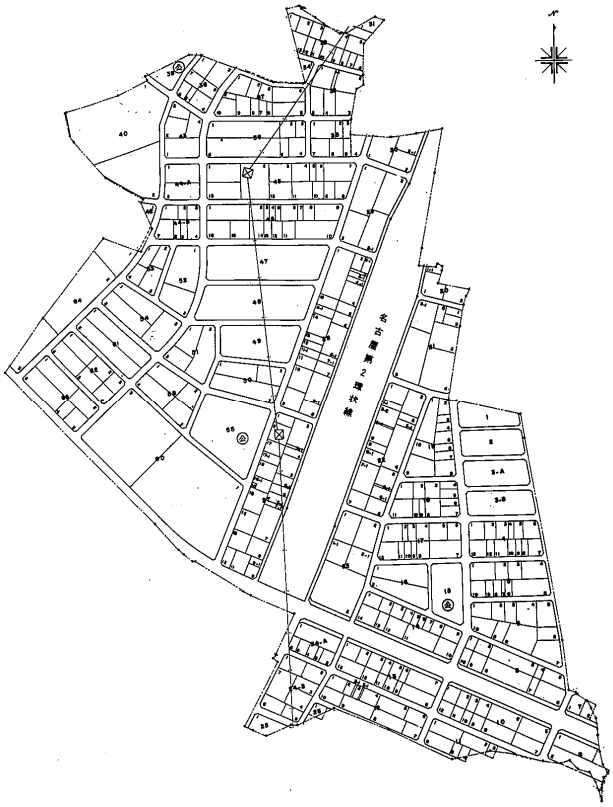


図 10　緑黒石土地区画整理組合[12]

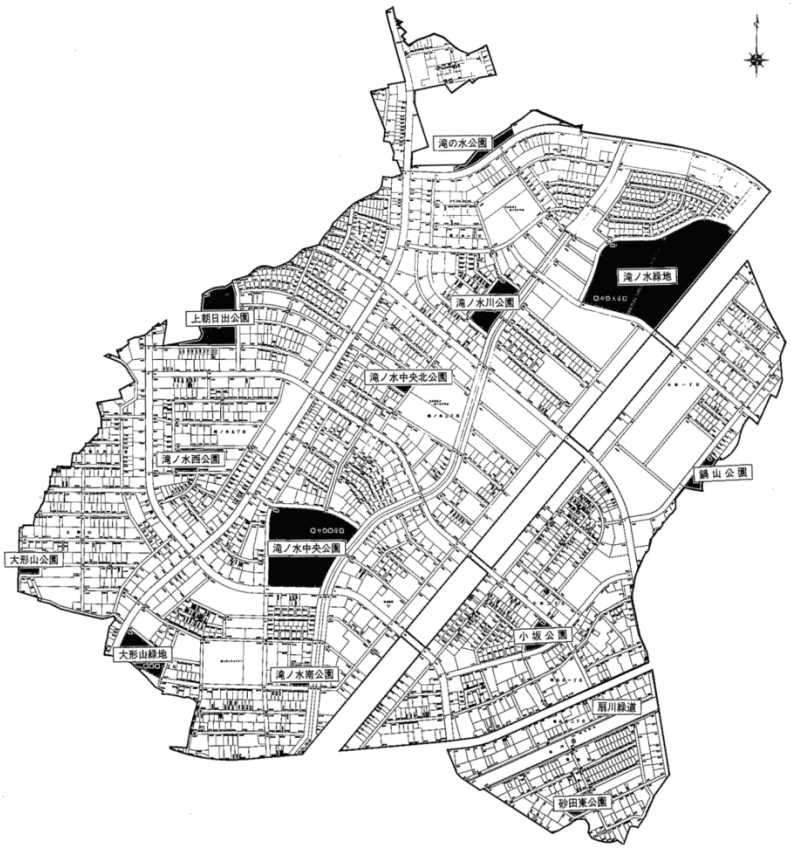


図 11　滝ノ水土地区画整理組合[13]

[1] 2012 年 4 月 6 日朝日新聞夕刊、同 7 日中日新聞朝刊、4 月 21 日中日新聞
[2] 「愛知県地方計画書　第 1 巻　総合振興計画　総合部門」(p.15　愛知県　1959.1)
[3] 「名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申」(都市交通審議会答申第 5 号　付図 3　1961.10)
[4] 名古屋市計画局・名古屋都市センター「名古屋都市計画史」(pp.350-352 名古屋都市センター　1999.3)
[5] 前掲 4(pp.353-354)
松田治美「名古屋環状 2 号線計画の土地区画整理事業に及ぼす影響について」(「区画整理」1968.10)
[6] 山本善行「国道 302 号名古屋環状 2 号線」(「道路」1990.7)
[7] 名古屋市土地開発公社設立 30 周年記念事業実施委員会事務局「30 年のあゆみ」(p.21　名古屋市土地開発公社　2003.10)
[8] 国土交通省愛知国道事務所「名古屋環状 2 号線」(2007.4)の「主な経緯」を基に加筆して作成
[9] 梶川正美「名古屋環状 2 号線と土地区画整理」(「土木技術」2000.12)
[10] 前掲 5　松田論文
[11] 名古屋市計画局区画整理課編集「区画整理の街　なごや」(p.555 名古屋市土地区画整理連合会発行　1983 年 5 月)
[12] 名古屋市計画局区画整理課編集「区画整理の街　なごや」(p.801 名古屋市土地区画整理連合会発行　1983 年 5 月)
[13] 名古屋土地区画整理協会編集「滝ノ水の流れ」(滝ノ水土地区画整理組合発行　1994 年)

NUI レポートとは
調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとまったもの、 あるいは、 名古屋市職員と共同で調査したものなどを、 短期間で整理し、 レポートとしてまとめたものです。

No.013 2013.3 | 平成 25 年度 NUI レポート

土地区画整理事業から見た名古屋環状 2 号線のあゆみ
―名古屋都市計画史編集の現場から―

平成 25 年 3 月

発 行 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 / FAX 052-678-2200 / 2211
http://www.nui.or.jp/

この印刷物は再生紙を使用しています。