名古屋都市計画史 Ⅱ

（昭和 45 年～平成 12 年度）

上　巻

名古屋都市計画史編集実行委員会

ごあいさつ

名古屋市長　　河村　たかし

このたび「名古屋都市計画史Ⅱ」（昭和 45 年～平成 12 年度）を、（公財）名古屋まちづくり公社とともに発刊する運びとなりましたこと、大変うれしく思います。

名古屋市の都市としての発展は、1610（慶長 15）年の名古屋城築城開始と、「清須越」と呼ばれる城下町の整備に端を発し、明治・大正期以降、耕地整理や区画整理等の面的市街地整備事業に取り組むとともに、道路や運河、公園等の都市の基礎となる基盤整備を行い、近代産業都市として飛躍を遂げました。

その後、第二次世界大戦の戦禍により都市機能がほぼ停止状態となるも、復興土地区画整理事業や新市街地の土地区画整理事業に市民の皆様と一丸となって取り組み、現在の名古屋市の骨格を築いてきました。

こうしたまちづくりの歩みは、江戸期から大正期を記述した「名古屋都市計画史 上巻」、引き続き 1969（昭和 44）年までを述べた「名古屋都市計画史（大正 8 年～昭和 44 年）」にそれぞれ詳しく記述されています。

本史はこの続編をなすものであり、この時期の名古屋市は、都市の成長と発展に合わせて、都市高速道路の建設や地区総合整備制度による市街地整備に取り組むほか、都市景観条例の制定や町並み整備・保存といった新しいまちづくりの取り組みを始めています。

このような時期におけるまちづくりの歴史を取りまとめ、今後の糧として記録に残すことは非常に意義があると思っています。

現在名古屋市は、少子・高齢化の加速と人口減少社会の到来、発生が懸念される南海トラフ巨大地震をはじめとした安心・安全に対する危機感の増大やグローバルな都市間競争の激化など、様々な課題に直面しています。

こうしたなか、先人達の英知と努力によるまちづくりの歴史を積極的に学びつつ、これらの課題への取り組みを進め、さらにリニア中央新幹線の開業やアジア競技大会の開催、名古屋城天守閣の木造復元などの大規模プロジェクトを見据えたまちづくりに取り組み、名古屋の魅力を世界に発信していきたいと考えています。

今後も名古屋市が、市民の方々はじめ皆様にとって魅力があり、誇りに思えるまちとなるよう、「世界のナゴヤ、本物ナゴヤ、ぬくとい市民」の実現を目指して取り組んでいきますので、より一層のご協力をよろしくお願いします。

ごあいさつ

（公財）名古屋まちづくり公社
理事長　住田　博

「名古屋都市計画史Ⅱ」を名古屋市と共に（公財）名古屋まちづくり公社において発行できますことは、誠に喜ばしくまた意義あることであります。

当公社の母体である財団法人名古屋都市整備公社は名古屋市の外郭団体として昭和 36 年に設立されて以来、名古屋のまちづくりに名古屋市と歩調を合わせ、共に取り組んでまいりました。本都市計画史が主に扱う期間におきましても、公共事業用地の取得、市営路外駐車場を含む駐車場の設置管理運営、組合土地区画整理事業の受託など土地区画整理事業の推進、さらには、大曽根地区の事業推進や金山南ビル・アスナル金山などの拠点開発運営など、広くまちづくりにかかわりながら成長してまいりました。

一方、（財）名古屋都市センターは復興土地区画整理事業の収束を記念して平成 3 年 7 月に設立され、名古屋のまちづくりに関する調査研究、情報提供や人材育成事業などを進め、平成 11 年には「名古屋都市計画史（大正 8 年～昭和 44 年）」を発行いたしました。

この二つの団体が平成 22 年 4 月に合併統合し、平成 24 年 4 月からは公益財団法人名古屋まちづくり公社として活動することとなりました。その際、平成 21 年度から正式に取り組み始めていた名古屋都市計画史の続編の編纂事業についても引続き当公社都市センター事業部において行うこととなり、作業開始からおよそ 9 年の期間を経てここに「名古屋都市計画史Ⅱ」（昭和 45 年～平成 12 年度）の発刊のはこびとなったものであります。

本史期間の名古屋のまちづくりにおいては、復興土地区画整理事業の収束時期と組合土地区画整理事業の最盛期を迎え、一方、都心部や拠点市街地において市街地の再整備が課題とされた時代でした。また従来の都市施設整備が一定程度進む中で、都市計画とその規制と整備のバランスが問題とされた時期であり、都市計画における地方分権も更に進むなど様々に変化した時代でもあり、本史はそれらの動きの一端をデータを中心に示そうと試みたものです。

本史編纂にあたっては、都市計画史編集実行委員会及び同編集会議を設け、松尾稔元名古屋大学総長を実行委員会委員長に迎え、学者、行政経験者、名古屋市職員など様々な皆様のご協力により出来上がったものです。松尾委員長逝去に伴い、二代目に入倉憲二元名古屋市副市長、三代目として田宮正道元名古屋市副市長に委員長をお引き受けいただいた経緯もあり、ここに皆様に感謝の意を述べるとともに、この冊子が名古屋市のまちづくりのさらなる発展の一助となることを願い、挨拶とさせていただきます。

「名古屋都市計画史 Ⅱ」発刊にあたって

名古屋都市計画史編集実行委員会
委員長　　田宮　正道

この度「名古屋都市計画史Ⅱ」が9年にわたる編集作業を経て発刊されることになりました。この編集・発刊に携われました多くの関係者の皆様のご尽力に、心より敬意を表します。

この「名古屋都市計画史Ⅱ」編集の企画・準備を始めたのは、前編の「名古屋都市計画史」が平成11年3月に発刊されて5年ほどしか経っていない時期でしたが、それは前回の作業において、散逸した資料の収集に苦労した経験があり、対象期間の都市計画・まちづくりを直接担ってきた世代の皆さんが定年退職等で市役所等を去られる前に、資料の収集・整理だけでもやっておきたい、という思いからでした。

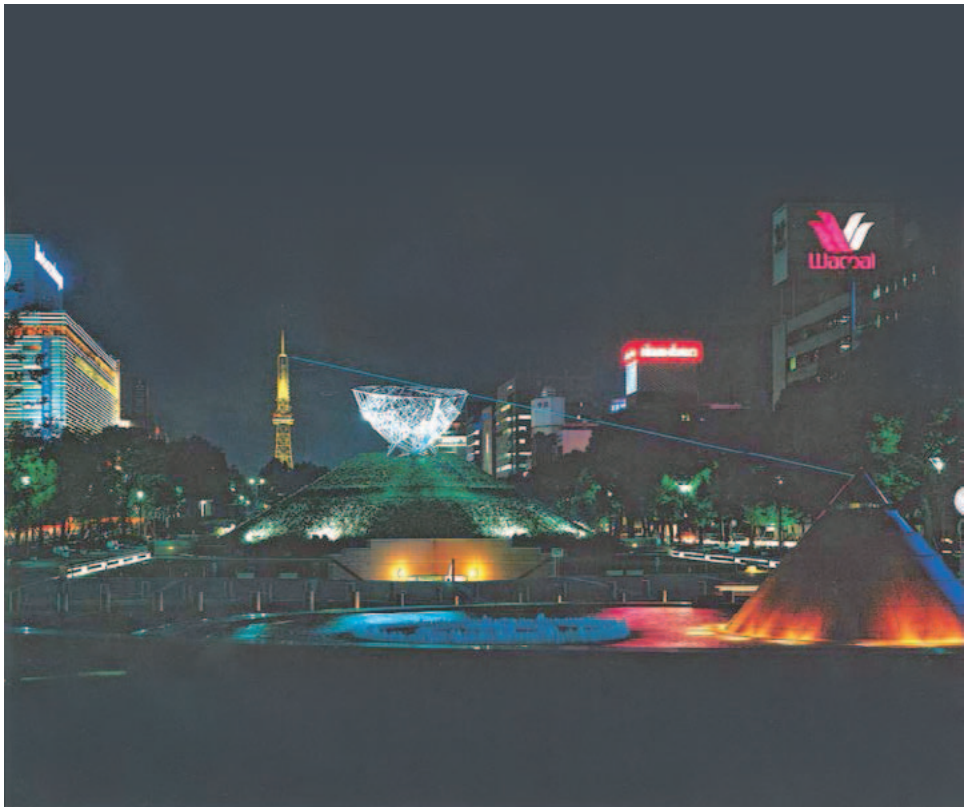
平成21年度には、名古屋都市センター理事長であった松尾稔委員長のもと名古屋都市計画史編集実行委員会が発足し、名古屋市と名古屋都市センターが共同で編集を行うこととなりました。編集作業は、都市センターに事務局を置き、資料の収集整理、原稿の執筆を行い、それを、兼松公平元計画局長を委員長とし、山本幸司名古屋工業大学名誉教授、瀬口哲夫名古屋市立大学名誉教授および市の計画局長、住宅都市局長経験者らで組織する編集会議と、現職の担当職員らによる作業部会で確認・検証するという手順で進められました。

作業を早めに着手したこともあり、前回の編集が、少ない資料を発掘し、それを繋ぎ合わせてストーリーを構築するという作業であったのに対し、今回は、むしろ、多くの資料の中から核心部分を取捨選択して、ストーリーを明確化するという作業が中心になりましたが、資料は残っているものの核心的なものがなく、40年ほど前のこととはいえ経過がわかりにくいことも多々あり、作業は膨大になるとともに、時間もかかりました。

また、本史では、計画・事業の背景を国の動きや法令・制度の制定等に遡って解説するように努めたことや、対象期間も昭和45年以降の約30年間としつつも、必要に応じて、それ以前の動きから説き起こし、その計画・事業の持つ意味、経緯を明らかにするとともに、計画・事業の成否、効果が完結しないものについてはそれ以降の推移にも言及しました。その結果、本編だけでも上下合わせておよそ2,000頁近くになり、図集編、年表編も併せ非常に大部なものとなりました。さらに、本史は冊子発刊とともに、都市センターのホームページからの提供も予定しており、幅広くご利用いただくことを期待するものです。

近年、都市計画・事業を取り巻く環境も大きく変化し、都市計画道路や公園緑地の大幅な見直しや特区制度などによる大胆な規制緩和も行われています。都市とそれを取り巻く社会経済のニーズに迅速かつ柔軟に対応できるようになったことを喜びつつ、旧来の制度や運用が守り、造ろうとしてきた都市の環境や秩序が崩壊することの危うさを散見するとき、今一度、都市計画のあり方について思いを巡らせることも必要ではないかと感じます。

そんな時、本史に綿々と記された計画・事業の歴史、その背景にある先輩諸氏の奮闘は大きな示唆を与えてくれるものと確信するものであり、本史をもとに、名古屋の都市計画・まちづくりが、改めて原点を見つめ直し、更なる発展を続けることを祈念いたします。



1　久屋大通・復興モニュメント（S56.9.19　全工区換地処分）
（名古屋市住宅都市局　提供）

2　復興土地区画整理事業（平和公園）
（名古屋市住宅都市局　提供）

3　名古屋都市高速道路
（堀田地区（工事中）　昭和 48 年）

4　名古屋都市高速道路
（最初の供用（1期供用開通式）　昭和 54 年）

（出典:いずれも「名古屋高速道路公社 30 年史」 名古屋高速道路公社 30 年史編集委員会）

5　吹上転回路（吹上暫定連絡路）（S63.4.26、H7.9 に都心ループ供用で廃止）
（出典:「名古屋高速道路公社二十年史」 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会）

6　名古屋都市高速道路（高速 2 号）

（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1997」 (財)名古屋都市センター）

7　名古屋環状 2 号線（楠 JCT 付近）

（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1993」 (財)名古屋都市センター）

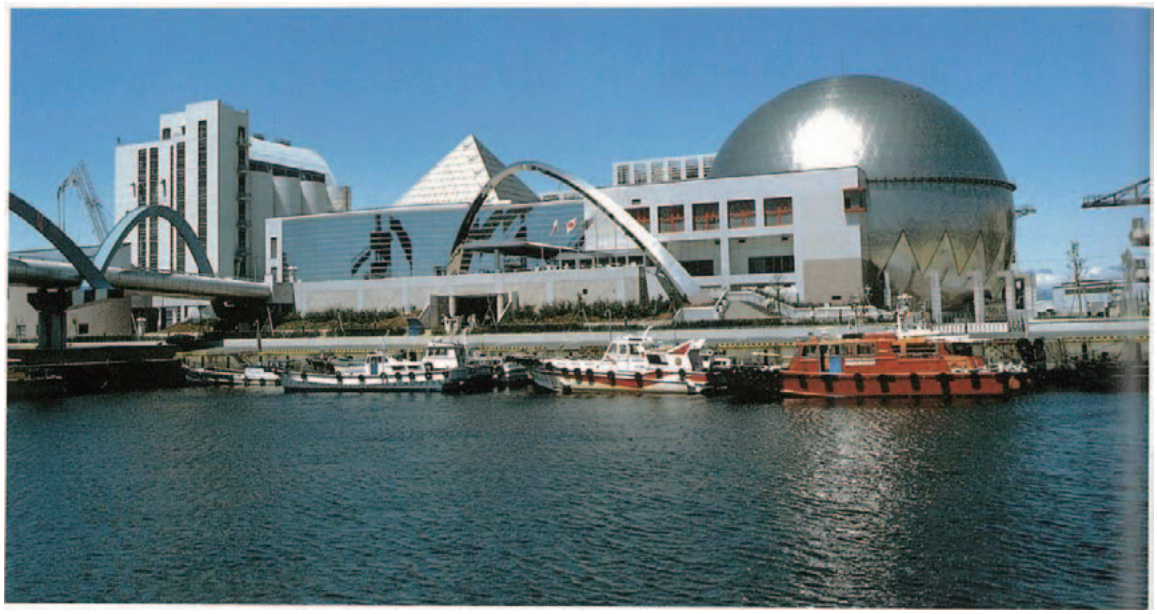
8　連続立体交差事業（名鉄瀬戸線
S58.8.21　第 1 期　高架切替）
（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1997」 ㈶名古屋都市センター）

9　連続立体交差事業（名鉄犬山線 H3.10.27　高架切替）
地下鉄鶴舞線相互直通運転開始（H5.8.12）
（出典：「名古屋の地下鉄メモリアル 50」 名古屋市交通局）

10　基幹バス新出来町線（S60.4.30　運行開始）
（出典：「基幹バス ミッキー」 名古屋市総務局企画課）

11　ガイドウェイバス志段味線（H13.3.23　開業）
（出典：「ガイドウェイバス志段味線建設記録」 名古屋ガイドウェイバス㈱）

12　名港三大橋（名港トリトン（H10.3.30　開通）
（名古屋市広報課　提供）



13　名古屋港水族館
（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1993」 ㈶名古屋都市センター）

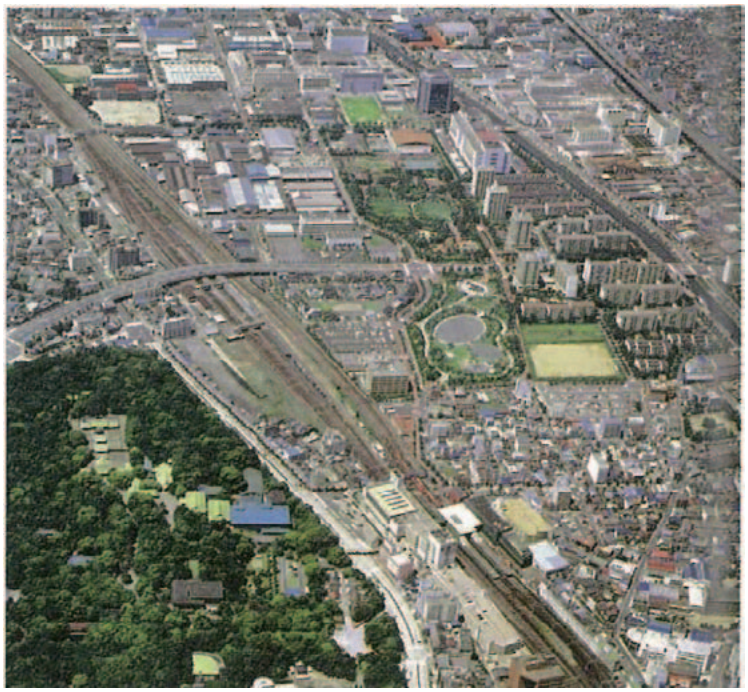
14　藤森東部空撮図（S45.7.1　換地処分）
（出典:「区画整理の街　なごや」 名古屋市土地区画整理連合会）

15　滝ノ水空撮図（H5.3.26　地区計画決定、H5.8.6　換地処分）
（出典:「区画整理の街　なごや」 名古屋市土地区画整理連合会）

16　泥江市街地再開発事業（S59.10.8 最終工事完了公告）
（名古屋市住宅都市局 提供）

17　ナディアパーク（H5.7.26 栄三丁目特定街区決定、H8.11 ナディアパーク開業）
（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1997」 ㈶名古屋都市センター）

18　池下再開発事業（H9.11.11 工事完了公告）
（出典：「池下第一種市街地再開発事業 事業史」 住宅・都市整備公団中部支社）



19　神宮東地区特定住宅市街地総合整備促進事業

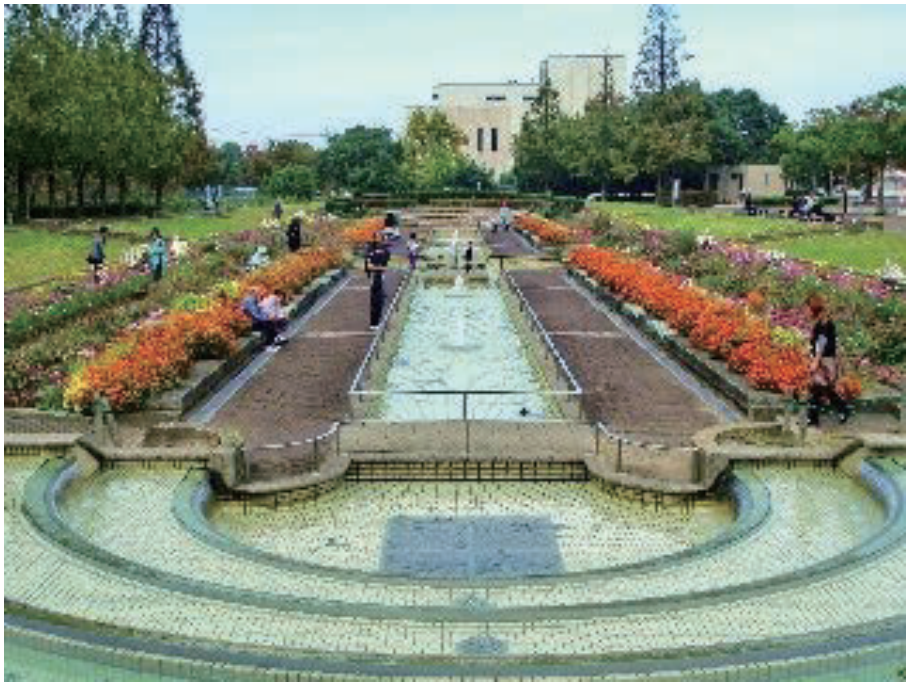
（S54.12　特定住宅市街地総合整備促進事業整備計画の建設大臣承認）

（出典：図名古屋まちづくりプロジェクト集 1997 名古屋都市センター）

20　世界デザイン博覧会（H1.7.15～11.26）（白鳥会場）
（出典：「世界デザイン博覧会公式記録」 ㈶世界デザイン博覧会協会）

21　金山総合駅供用（H1.7.9）
（出典：「復興土地区画整理事業のあらまし」 名古屋市計画局）

22　白鳥庭園開園（H3.4.14）
（出典:「白鳥庭園」ホームページ　＜http://www.shirotori-garden.jp/outline/index.html＞）



23　荒子川公園開園（S60.4.1）
（出典:「荒子川公園」（名古屋市）＜http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/page/0000014527.html＞）

24　オアシス 21 完成（H14.10.11）
（出典：「栄公園史」 名古屋市・栄公園振興株式会社）

25　松重閘門公園開園（S61.4）
（出典：「ぱ～く 名古屋市の公園 No.6 松重閘門公園」 名古屋市農政緑地局）

26　有松町並み
（出典：「名古屋まちづくりプロジェクト集 1997」 ㈶名古屋都市センター）

27　文化のみち二葉館（H17.2.8 開館）
（名古屋市住宅都市局 提供）

凡　例

【対象期間】

1. 本都市計画史は、1970（昭和 45）年から 2000（平成 12）年度の約 30 年間を基本的な記述対象とした。
2. 「名古屋都市計画史」との継続性を考慮し、同書に記述がみられない内容の補足をはじめ、事象によっては 1970（昭和 45）年以前についても一部記述した。
3. 2000（平成 12）年度以降の内容については、対象期間とのかかわりから必要と考えられる内容については簡潔を旨として記述した。

【対象区域】

1. 対象区域は名古屋市域を基本とし、必要に応じて名古屋都市計画区域、名古屋都市圏等を参照した。

【年号表記】

1. “西暦（和暦）”表記を基本とした。ただし、図、表その他において西暦のみ、和暦のみとする場合や昭和、平成等をそれぞれ S、H 等と略記する場合がある。

【度量衡】

1. 度量衡については、メートル法を基本とし、尺貫法による場合は、換算値を用いた（併記）。また、単位については原則として単位記号を用いた（例：キロメートル➪km、ヘクタール➪ha）。

【人名敬称】

1. 人名は、敬称を省略した。ただし、記述内容上必要な箇所には、氏名に役職名等を併記した。

【法律名称の扱い】

1. 本都市計画史において、**「旧都市計画法」**とは、大正 8 年法律第 36 号をいい、**「新都市計画法」**とは、昭和 43 年法律第 100 号をいう。内容（文脈）からわかる場合、比較する必要がない場合、また特段の断りのない場合において、昭和 43 年法律第 100 号を**「都市計画法」**と表記した。
2. 次の法律については、本都市計画史においては、**略称**で表記した。

「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」（昭和 50 年法律第 67 号）（「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法」（平成 2 年法律第 62 号において名称が変更された）　（略称）**「大都市法」**

「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」（平成 11 年法律第 87 号）　（略称）**「地方分権一括法」**

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成 23 年法律第 37 号）　（略称）**「第 1 次一括法」**

「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成 23 年法律第 105 号）　（略称）**「第 2 次一括法」**

【引用と参照】

1. 文献等からの引用文については「 」で明示したうえで、**直近に算用数字を振り**、脚注としてその出典元（文献名、URL など）を示した。
2. **参照した文献**、**資料等**についても同様に、適当と考えられる箇所に**算用数字**を振り、脚注として必要な書誌情報等を示した。
3. 図表の引用については、図表下欄に細字で出典元を記述するかまたは脚注で示した。
4. 法令・規則、引用文等は努めて原典どおりとしたが、読みやすさ等を考慮して、現代仮名遣い、アラビア数字に補正したものがある。

【組織等の名称の扱い】

1. 本都市計画史においては、**組織・団体・地名等**においてその名称が変遷（改変）したものについては、その記述時代に即した組織・団体の名称を使用し、特段の断りを記載しないこととした。但し、内容（文脈）等から、断りの記載をした箇所もある。
2. 本都市計画史においては、各種団体の属性（法人格の記載）は略語で表記した。

【その他】

1. 本編（上巻・下巻）に掲載した各種図面は、参考図として示したものである。
2. 本史作成に当たり収集した資料を整理・編集したものとして「図集編」、「年表編」を作成し、本編（上巻・下巻）と併せて 4 冊により「名古屋都市計画史Ⅱ（昭和 45 年～平成 12 年度）」を構成した。

上巻目次

第１編　総　論

序章　都市計画法全面改正の背景及びその後の主要改正の経緯

第1節　都市計画法全面改正の背景 …… 1
第2節　土地利用計画確立に向けての流れ …… 3
第3節　都市計画決定手続きの合理化・民主化に向けての流れ …… 7
第4節　新旧都市計画法の比較 …… 9
第5節　都市計画法・建築基準法の主な改正経緯 …… 23
コラム　大塩洋一郎 …… 30

第１章　上位計画・関連計画

第1節　上位計画・関連計画の概念と種類 …… 31
第2節　国の計画 …… 34
第3節　広域圏計画および県の計画 …… 43
第4節　名古屋市の計画 …… 47
第5節　関連計画 …… 54
コラム　首都機能移転 …… 60
コラム　工場・大学の郊外移転 …… 61

第２章　都市計画区域

第1節　名古屋市域と市域合理化方針の変遷 …… 62
第2節　旧都市計画法における名古屋都市計画区域の変遷 …… 65
第3節　新都市計画法における最初の都市計画区域指定 …… 67
第4節　その後の都市計画区域の変遷 …… 72
コラム　都市計画の図書 …… 73

第３章　都市計画制限

第1節　都市計画制限の意義と系譜 …… 74
第2節　都市計画法第 53 条許可制度の運用 …… 81
第3節　都市計画法第 55 条（事業予定地）の運用 …… 89
第4節　長期未整備都市計画施設への対応 …… 94
第5節　都市計画法第 65 条許可制度（事業制限）の運用 …… 100
コラム　許可・特許・認可・免許 …… 101

第２編　土地利用計画

第１章　都市計画におけるマスタープラン

第1節　都市計画におけるマスタープランの定義と経緯 …… 103
第2節　都市計画におけるマスタープラン（名古屋市の場合） …… 108

第２章　区域区分と整備・開発・保全の方針

第1節　区域区分をめぐる背景と区分基準 …… 110

第2節　整備・開発・保全の方針の拡充 ……115
第3節　名古屋市における区域区分総論と他都市との比較 …… 123
第4節　名古屋市における区域区分の経緯 …… 130

第３章　地域地区

第1節　地域地区の概要 ……140
第2節　用途地域 ……149
第3節　特別用途地区 ……195
第4節　高度地区 ……211
第5節　防火地域又は準防火地域 ……226
第6節　特定街区 ……243
コラム　地域地区等の照会対応 …… 252
コラム　総合設計制度 …… 253

第４章　地区計画等

第1節　地区計画制度の創設 ……254
第2節　地区計画制度の拡充と変遷 …… 266
第3節　名古屋市における地区計画制度の概要 …… 276
第4節　名古屋市における地区計画（一般型）の決定・変更の経緯 …… 285
第5節　名古屋市における地区計画（緩和型）の決定・変更の経緯 …… 300
第6節　地区計画制度の運用（届出・勧告の状況等） …… 304

第３編　交通計画・交通施設計画

第１章　交通計画

第1節　国における 1970 年代交通政策の基本思潮 ……307
第2節　都市交通審議会・運輸政策審議会 …… 311
第3節　愛知県における中京圏陸上交通整備調査会議等 …… 332
第4節　名古屋市における総合交通計画研究会等 …… 336
第5節　基幹バス …… 346
第6節　名古屋市における交通計画調査（主に道路計画） …… 353
第7節　広域交通 …… 361
コラム　行政の縦割りの功罪 ……371

第２章　道路

第1節　道路関連の法制の動向 ……372
第2節　環状2号線・伊勢湾岸道路 …… 381
第3節　都市高速道路 ……417
第4節　幹線街路 ……455
第5節　区画街路 ……481
第6節　特殊街路 ……493
コラム　ひとつの道路に複数の名称 …… 511
コラム　「保留」と「留保」 …… 512

第３章　駐車場・自動車ターミナル

第1節　自動車駐車場関連法制の経緯 …… 513
第2節　名古屋市の自動車駐車場政策 …… 526
第3節　自動車駐車場の計画 ……529
第4節　自動車駐車場の整備等 ……554
第5節　自転車駐車場関連法制等の経緯 …… 568
第6節　自転車駐車場の計画 ……577
第7節　自転車駐車場の整備 ……580
第8節　自動車ターミナル …… 582

第４章　鉄道・総合駅・駅前広場

第1節　鉄道関連法制等の動向 ……588
第2節　都市高速鉄道の都市計画 ……605
第3節　都市高速鉄道等の整備 ……637
第4節　総合駅と駅前広場の計画 …… 686
第5節　総合駅と駅前広場の整備 …… 704

第４編　都市緑化

第１章　公園・緑地

第1節　公園･緑地関連法制の経緯 …… 723
第2節　公園緑地、都市緑化に関する総合的計画 …… 730
第3節　公園の都市計画 ……745
第4節　緑地の都市計画 ……771
第5節　公園緑地の都市計画制限 ……783
第6節　公園緑地の用地先行取得 ……787
第7節　公園緑地の事業 ……792
第8節　未整備公園緑地 ……804

第２章　墓園

第1節　墓園の都市計画 ……816
第2節　墓園の整備 ……821

第３章　都市緑化にかかる地域地区

はじめに …… 823
第1節　風致地区 ……823
第2節　緑地保全地区 ……841
第3節　生産緑地地区 ……856

索引

…… 索引 1～索引 20

下巻の目次

第５編　その他の施設計画

第1章　港湾・運河 …… 1

コラム　名古屋港管理組合の発足

コラム　名古屋港における施設整備

第2章　下水道 …… 62

コラム　下水道の歴史としくみ

第3章　その他の都市施設 …… 145

第６編　市街地開発事業等

第1章　土地区画整理事業 …… 205

コラム　戦災復興土地区画整理事業

コラム　仮使用地、換地予定地、仮換地

コラム　名古屋方式（工事先行方式）

第2章　都市再開発 …… 351

コラム　改良、改造、改善、再開発

コラム　まちづくりと国際会議

第3章　開発行為 …… 512

第4章　地区総合整備 …… 551

コラム　「まちづくり」という用語

コラム　金山南ビル

第７編　都市計画関連施策等

第1章　都市景観・屋外広告物 …… 639

コラム　名古屋市市政資料館

第2章　環境影響評価 …… 722

第3章　都市防災 …… 771

第4章　土地対策 …… 835

第5章　町名・町界の整理と住居表示 …… 883

名古屋都市センター …… 921

コラム　加藤　晃

コラム　西尾武喜

索引 …… 索引 1～索引 20

付

編集体制

編集・発行作業経緯

元都市計画史編集実行委員長 松尾稔先生を偲んで

あとがき

第１編
総論

序章　都市計画法全面改正の背景及びその後の主要改正の経緯

第1節　都市計画法全面改正の背景 …… 第１編序章 － 1
第2節　土地利用計画確立に向けての流れ － 3
第3節　都市計画決定手続きの合理化・民主化に向けての流れ － 7
第4節　新旧都市計画法の比較 － 9
第5節　都市計画法・建築基準法の主な改正経緯 －23
コラム　大塩洋一郎 －30

第１章　上位計画・関連計画

第1節　上位計画・関連計画の概念と種類 …… 第１編第１章 －31
第2節　国の計画 －34
第3節　広域圏計画および県の計画 －43
第4節　名古屋市の計画 －47
第5節　関連計画 －54
コラム　首都機能移転 －60
コラム　工場・大学の郊外移転 －61

第２章　都市計画区域

第1節　名古屋市域と市域合理化方針の変遷 ……第１編第2章 －62
第2節　旧都市計画法における名古屋都市計画区域の変遷 －65
第3節　新都市計画法における最初の都市計画区域指定 －67
第4節　その後の都市計画区域の変遷 －72
コラム　都市計画の図書 －73

第３章　都市計画制限

第1節　都市計画制限の意義と系譜 …… 第１編第3章 －74
第2節　都市計画法第 53 条許可制度の運用 －81
第3節　都市計画法第 55 条(事業予定地)の運用 －89
第4節　長期未整備都市計画施設への対応 －94
第5節　都市計画法第 65 条許可制度(事業制限)の運用 －100
コラム　許可・特許・認可・免許 －101

序章　都市計画法全面改正の背景及びその後の主要改正の経緯

第１節　都市計画法全面改正の背景

1919（大正 8）年に公布、翌年施行された「都市計画法」（大正 8 年法律第 36 号）は、1968（昭和 43）年 6 月 15 日に全面改正された新しい法律「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）として公布され、翌年 6 月 14 日に施行となった。国会審議においては、市街化区域内農地の税負担に関する事項や都市計画策定に当たっての住民意思反映等、衆参両院において附帯決議がなされ、衆議院において公聴会の規定や都市計画事業により土地を提供したものに対する生活再建措置等、主に 6 項目の修正がなされた。[1]

敗戦、新憲法、地方自治法といった戦後改革の中で、戦前に公布されたカタカナ条文表記の法律が半世紀近く命脈を保ったのはなぜか、また、この時期に全面改正が実現したのは、どのような背景に基づいているのか、既存文献を中心にその根拠を探ってみる。

1　長期間旧都市計画法が維持された理由

長期間旧都市計画法が維持された理由について、都市計画法改正に携わった元建設省都市計画課長の大塩洋一郎は、内容面から以下の 2 点を挙げている。[2]

「同法は主として都市計画に関する手続面に重点を置いた制度であって、時代と共に内容が変わりやすい地域地区の制度や、いわゆる『面開発』といわれる団地開発の制度に関してはその実体を他の法律（中略）に委ねている」

「法律の規定が極めて簡潔で解釈上の弾力性に富み、決定手続の運用面に相当の幅があるので、それぞれの時代の要請によく対応し得たからであるといえる」

また、越澤明によれば、組織・体制面から次の 2 点を指摘している。[3]

「内務省解体後の中央官庁では、都市計画法と都市政策を巡る所管・権限について省庁間で調整が困難であったこと」

「国・都道府県・市町村という3層構造の中で、国と地方公共団体の間で、また、都道府県と大都市・市町村の間で事務と権限を再配分する問題が、容易には解決しなかったためである」

こうした条件下で、都市計画法の全面改正を推進した当事者の一人である前述の大塩は、インタビューに答えてその経緯を披瀝している。その中で、この時期（昭和 40 年代前半）に都市計画法改正が実現した理由の一端を説明している。地価高騰とスプロール対策を実効ある土地利用規制で対処する必要があるとの認識の上で、当時の内閣総理大臣佐藤栄作が、1967（昭和 42）年 4 月に開催された地価対策閣僚懇談会の席で、各省庁に関連のある都市計画法の改正について、西村英一建設大臣に指示するとともに、関係閣僚に協力要請するという政治決断があったと述べている。[4]

1　藤沢孝栄「新都市計画法の制度の状況とその仕組み」（「住宅」 Vol. 17, No. 7 1968.7）
2　大塩洋一郎「新・都市計画法の概要とその施行について」（「ジュリスト」 No. 403　1968.8）
3　越澤　明「我が国における都市計画の理論と実践～昭和 43 年都市計画法と土地利用コントロール～」（「新都市」 Vol. 55　No. 5　2001.5）
4　大塩洋一郎「都市計画法の制定とその後（上）」（「新都市」 Vol. 48　No. 1　1994.1）

2　都市計画法改正の背景

都市計画法改正の背景としては、以下の**表 1.序.1** に示すように、それぞれの立場からコメントがなされている。表現は種々であるものの核となる内容としては、おおむね次の 2 点に集約される。

ⅰ　土地利用計画の確立―急激な都市化に伴うスプロール防止―

ⅱ　都市計画決定手続きの合理化・民主化

・ 行政事務の再配分

・ 住民参加手続き

表 1.序.1　都市計画法改正の背景

番号	氏名	職名等*	背景等	事項	出典
1	小林　忠雄	建設省都市局 参事官	要請	1　広域的な土地利用計画確立 2　行政権限の地方委譲	「都市計画法改正の二つの課題」 （新都市　1968.8）
			課題	1　都市計画行政の広域化 2　都市計画行政の民主化 3　土地所有権に対する公益上の制限の限度	
2	大塩　洋一郎	建設省 都市計画課長	動機	1　都市のスプロール防止 2　都市計画決定の手続きの合理化	「新・都市計画法の概要とその施行について」（ジュリスト　1968.8） 「新・都市計画法の要点」 （1968.8）
3	山口　周三	建設省 都市計画課	目的	1　都市郊外部におけるスプロール防止 2　都市計画決定の手続きの合理化	「都市計画旧法と新法との体系の相違と新法の狙いとするもの」 （都市計画　1969.12）
4	宮沢　美智雄	建設省 都市計画課	眼目	1　都市計画手続きの民主化 2　土地利用規制制度の創設	「都市計画法の制定と土地利用計画」（都市計画 1978.12）
5	石田　頼房	東京都立大学	特徴点	1　都市計画決定権限の都道府県知事及び市町村への移譲 2　都市計画の案の作為性及び決定の過程における住民参加手続きの導入 3　市街化区域・市街化調整区域という区域区分的手法の創設 4　開発許可制度の導入	「1968年都市計画法の歴史的背景と評価」（都市計画 1981.12）
6	田村　明	横浜市技監	動機	1　都市地域における土地利用計画の確立 2　国と地方の権限再配分	「都市計画法の理念と現実」（都市問題　1979.8）

＊　職名はいずれも執筆当時の職名による。

土地利用計画の確立については、市街化区域と市街化調整区域の区域区分と開発許可制度の導入という形で実現をみた。

行政事務の再配分に関しては、旧都市計画法以来の「都市計画高権」（都市計画は国の事務）という概念を踏襲しつつ、機関委任事務・団体委任事務に依拠して、広域的都市計画や重要事項を含む都市計画は都道府県知事、それ以外は市町村とし、かつ、それぞれ必要に応じて大臣、知事の承認・認可を要するものとした。

住民参加手続きについては、法改正原案では計画案の縦覧および意見書を都市計画審議会に諮るのみであったが、国会審議における修正により、「公聴会」の規定が加えられた。[5]

いずれも詳細については後述する。

[5] 前掲　1　藤沢孝栄「新都市計画法の制度の状況とその仕組み」（「住宅」 Vol. 17, No. 7　1968.7）
阿部成治「1968 年法とその後の制度改正をめぐる国会の議論」（「都市計画の地方分権」 学芸出版社　1999.11 pp. 61-63）

第２節　土地利用計画確立に向けての流れ

1　スプロール対策と土地利用計画

土地利用計画という用語で当時意味していた概念は、「用途配置」や「密度配分」に関するマスタープランというよりは、スプロール防止対策を目的とする開発・建築コントロール手法としてのゾーニング・システムの色合いが濃厚であった。

高度経済成長下、大規模かつ急激な都市化圧力を受けて、都市周辺部において基盤未整備など劣悪な宅地供給により個別バラ建ちする住宅が数多く存在した。こうした蚕食的市街地開発（スプロール）の進行・外延化に対し、それを規制するとともに、後追い的な対策を余儀なくされることによる公共投資の不効率を改善することが強く要請された。旧都市計画法が、こうした事態に対処する規定を欠いていたために、新しいルールの確立が求められることとなった。

このような全国的な趨勢は三大都市圏で特に顕著ではあったが、名古屋市域に限っていえば、新規に市街地を開発していく場合には、土地所有者が組合を組織して土地区画整理事業を施行することが一般的となっていたため、影響は比較的軽度ではなかったかと思われる。

土地利用計画確立に向けての都市計画法改正につながる議論は、主として「宅地審議会」の場においてなされた。ここでは「宅地審議会」の前身にあたる「宅地制度審議会」を含め、両者における議論の流れを概略たどってみることとする。[6]

2　宅地制度審議会・宅地審議会の議論

スプロール防止のために地域区分を採用するということは、次のような発想に基づいている。まず、市街化の熟度や進行状況、自然条件・社会条件による保全対象の有無などに応じて地域を区分する。その上で、それぞれ区分した地域ごとに基盤整備に関する公共投資のスタンス（方向性）、用途地域の指定・不指定、開発・建築の許可制、農地転用の許可制、税制の援用などを総合的に組み合わせて適用する。そうした複合的な施策の適用により、憲法が保障する財産権の下で部分的ではあれ「計画なくして開発なし」という原則を打ちたてようとするものであった。

このような発想にたち、1964（昭和 39）年 3 月 31 日、宅地制度審議会は、「市街地の開発整備の方策について」（第 5 次答申）において、都市地域を市街化地域と市街化調整地域に区分することを提案した。この案は現行都市計画法の区域区分制度と同様である。

さらに 1965（昭和 40）年 2 月 10 日、宅地審議会は、「新市街地の開発に関する制度の確立」（第 1 次答申）を答申した後、1966（昭和 41）年 9 月 1 日開催の専門委員会において、**表 1.序.2** に示すような 5 地域区分の対策試案が提出された。

---

[6] 越澤　明「都市計画に関する審議会制度の沿革と歩み」（「新都市」 Vol. 64　No. 4　2010.4）
石川岳男・大野　整・高鍋　剛「線引き制度による郊外の保全と活用」（「都市・農村の新しい土地利用戦略」 学芸出版社　2003.5　pp. 71-78）

表 1.序.2　都市地域における土地の合理的利用に関する対策試案対照表 [7]

	既成市街地	市街化地域	市街化調整地域	開発保留地域	保存地域
市街地の開発整備に関連する公共施設の整備計画	都市機能を維持し、市街地の整備のために必要とされるものを中心として実施	重点的、かつ、計画的に整備を図る	① 原則として公共投資を行なわない ② 開発許可をうけた者の負担	開発事業実施までの間は公共施設の整備は留保し、開発事業の実施とあわせて総合的、かつ、重点的に整備する	原則として公共投資を行なわない
用途地域	① 建築物の用途及び密度に関する地域、地区を指定する ② 再開発地区の指定	建築物の用途及び密度に関する地域、地区を指定する	指定しない	用途地域は地域指定と同時に指定する。ただし、密度、形態等の詳細計画は開発事業施行の際決定する	指定しない
開発行為の許可	道路、排水施設等に関する一定の基準に適合したものは許可する	区画整理による開発、集団的な開発等で、都市計画及び道路、排水施設等の基準に適合したものを許可する	大規模開発で、予定建築物の用途が地域の発展動向に適合しなければ許可しない	原則として禁止	原則として禁止
農地転用	原則として許可を要しない	宅造許可をうけたときは、原則として許可する	原則として許可しない	原則として許可しない	原則として許可しない
税財政上の措置	① 都市計画税の課税の義務づけ等 ② 再開発地区内での、一定の土地及び建築物について、譲渡所得税、固定資産税の減免をする ③ 農地は宅地として評価する ④ 一定の土地について、未利用地税の賦課	① 都市計画税の課税の義務づけ等 ② 一定の土地について未利用地税の賦課 ③ 農地は、一定期間を経過したとき宅地として評価する	① 都市計画税は非課税とする ② 開発の許可を得たとき、固定資産税、都市計画税を課す ③ 農転許可をうけたときは、宅地転用税を課す	① 開発事業の完了までは都市計画税は課さない ② 一定の要件を満たした者には、一定の期間譲渡所得税、固定資産税等の減免をする ③ 開発後の一定の土地について、未利用地税を課す	都市計画税は非課税とする

この後、宅地審議会は、1967（昭和 42）年 3 月 24 日に第 6 次答申「都市地域における土地利用の合理化対策」を行った。この答申において宅地審議会専門委員会における 5 地域区分は 4 地域区分に集約された。5 地域区分と 4 地域区分との相違は、前者のうち市街化調整区域と開発保留地域を統合し、改めて市街化調整区域とし、残りについては踏襲したものである。法制化の段階では、4 地域区分がさらに 2 地域

[7] 松本　弘「区域区分と開発許可の制度化の過程での問題点」（「新都市」 Vol. 24　No. 5　1970.5）
前掲 3　越澤　明「我が国における都市計画の理論と実践～昭和 43 年都市計画法と土地利用コントロール～」（「新都市」 Vol. 55　No. 5　2001.5）

区分となった。都市計画法の市街化区域は、第 6 次答申の既成市街地と市街化地域を統合したものであり、同じく都市計画法の市街化調整区域は、第 6 次答申の市街化調整地域と保存地域を統合したものである。結局、議論は一巡して最初の宅地制度審議会第 5 次答申と同じ 2 地域区分に戻ったことになる。

3 宅地審議会第 6 次答申と都市計画法の比較

宅地審議会第 6 次答申の 4 区分案と都市計画法の 2 区分の比較及び現行制度に集約された理由を**表 1.序.3** に示す。

こうした経緯について、当事者から根拠を説明した内容としては大塩に対するインタビューなどがある。[8] 一方、批判の代表的なものとして石田論文がある。[9]

大塩は、立法者の見解として 2 地域区分に集約した理由を次のように主張している。

ⅰ 既成市街地と市街化区域を統合したのは、境界がわかりづらいことと農地の転用許可制が届出制になることにより区分する実益が減少したことにある。

ⅱ 保存地区は、歴史・文化等特定目的については他の特別法に規定があること、一般的なゾーニングとしては時期尚早であることにより、市街化調整区域の性格を当分市街化抑制する地域として対処できる。

一方、答申の 4 地域区分を 2 地域区分に集約したことについて、石田主張の概略は、次のとおりである。

ⅰ 市街化調整区域が、当面市街化を保留する地域と市街化させない保存地域とを統合したことによって、不動産活用の機会を奪われることに疑心暗鬼となった土地所有者層から忌避され、市街化区域が過大指定された。

ⅱ 過大となった市街化区域への公共施設整備が追いつかず、未市街化地域が残存している。

ⅲ 開発許可制度が緩やかなため、市街化区域内スプロールを惹き起こした。

[8] 前掲 4 大塩洋一郎「都市計画法の制定とその後（上）」（「新都市」 Vol. 48 No. 1 1994.1）

[9] 石田頼房「土地利用計画に関わる制度改革の方向」（「日笠 端・編「土地問題と都市計画」 東京大学出版会 1985.6 pp. 256-259）

表 1.序.3　宅地審議会第 6 次答申と都市計画法区域区分の比較 [10]

宅地審議会第６次答申		地域の概念		都市計画法	
名　称	規制、整備方針			名　称	二区域統合の理由
既成市街地	・個別開発行為を認め、農地転用許可不要 ・農地の宅地並課税、未利用地税の創設	・既成市街地、およびこれに接続して市街化しつつあり10年以内に同様になる見込のある地域		市街化区域	・市街化しつつある地域と市街化を図るべき地域とを分ち難い ・開発規模の規制よりは事業の積極的導入によって計画的開発を達成すべきである ・農地転用許可の扱いの差を設けるのは、農政上不適当
市街化地域	・公共施設の計画的整備と市街地開発の積極的導入 ・一定規模以上の開発行為か、あるいは詳細計画に従う	・将来一定期間に市街化の可能性のある地域	・一定期間内に計画的に市街化すべき地域		
市街化調整地域	・将来の計画的市街地開発の候補地として、当面原則として開発禁止 ・自ら必要な公共施設を整備する計画開発はありうる		・当面市街化を抑えるべき地域	市街化調整区域	・保存地域の土地買取り等の財政措置が困難 ・積極的な保存のためには緑地等の都市計画あるいは農地法、河川法、森林法等の運用によって対処する
保存地域	・開発禁止 ・土地売買制限	・歴史、文化、風致、農林地等保存のため、市街化すべきでない地域			

都市計画法の市街化区域における「二区域統合の理由」で、「農地転用許可の差を設けるのは農政上不適当」との理由が掲げられているが、「宅地審議会第6次答申」の「既成市街地」と「市街化区域」については、農地転用上の大きな差はみられないためこの表現は適切ではない。**表1.序.2**の5地域区分案における「既成市街地」と「市街化区域」については、原則許可不要と条件適合時許可の差があるため、この場合との混同があるように考えられる。

（筆者　注）

[10] 水口俊典「線引き制度の創設と当初線引きの問題点」（「土地利用計画とまちづくり」 学芸出版社　1997.8 p. 113）

第３節　都市計画決定手続きの合理化・民主化に向けての流れ

旧都市計画法における都市計画決定主体は、法上は主務大臣（改正前の時点では建設大臣）であり、内閣の認可を受けることとなっていた（旧都市計画法第 3 条）。この内閣の認可については、「戦時行政特例法」（昭和 18 年法律第 75 号）および「許可認可等臨時措置法」（昭和 18 年法律第 76 号）に基づく戦時勅令の「都市計画法及同法施行令戦時特例」（昭和 18 年勅令第 941 号）第 2 条第 1 項第 1 号により不要とされた。この勅令は戦後改革の中で内容が改正され、さらに名称も臨時特例と変更されたが、1969（昭和 44）年 6 月 14 日の「都市計画法施行令」（昭和 44 年政令第 158 号）施行に伴って廃止されるまで存続し、内閣の認可を不要とする条項もそれまで有効であった。

都市計画決定手続きの合理化・民主化の経緯については、石田論文 [11] に詳しい。以下、同論文に依拠して概略を**表 1.序.4** に紹介する。なお、原田論文にも同様の言及がある。[12]

表 1.序.4　都市計画決定手続の合理化・民主化の経緯

No.	時　　期	事　項　お　よ　び　内　容
①	1948（昭和23）年4月頃	「改正都市計画法素案」 ・決定権限を「主務大臣」から「都道府県首長」に移譲する
②	1950（昭和25）年12月12日	「都市計画法改正基本要綱案」（都市計画法改正委員会-都市計画協会） ・都市計画及び都市計画事業は、原則市町村の事務とする。
③	1950（昭和25）年12月22日	「行政事務再配分に関する勧告」（地方行政調査委員会議） ・都市計画及び都市計画事業は、市町村の事務とする。
④	1952（昭和27）年頃	「都市計画法（第5次案）」 ・都市計画区域（市の区域）は、市長が市議会の承認を経て定める。 都市計画は市の都市計画委員会が作成し、市長が市議会の承認を経て定める。 ・市の隣接町村で市の都市計画区域に含める場合は、市議会の承認を経るに先立って、その区域内の関係町村の意見を聞く。都市計画の決定は上記と同様である。 ・町村で都市計画区域とする区域は、都道府県知事が町村の意見を聞いて定める。 都市計画は都道府県の都市計画委員会が作成し、都道府県知事がその区域内の町村の意見を聞いて定める。
⑤	1963（昭和38）年12月27日	「行政事務再配分に関する答申」（地方制度調査会第9次答申） ・都市計画行政は、国の機関委任事務とされているが、市町村の事務に改めるものとする。
⑥	1965（昭和40）年9月10日	「行政事務再配分に関する第2次答申」（地方制度調査会第10次答申の2） ・都市計画区域の決定は都道府県の事務とする。 ・都市計画は市町村の事務とし、市町村が都道府県に協議して決定する。

[11] 石田頼房「1968 年都市計画法の歴史的背景と評価」（「都市計画」 SN. 119　1981.12）

[12] 原田純孝「戦後復興から高度成長期の都市法制の展開」（「日本の都市法　I　構造と展開」 東京大学出版会 2001.4　pp. 74-76）

①は、建築学会都市計画委員会収集資料によるとされ、根拠不詳ではあるが、新憲法下、地方自治法が施行されて、とりあえずの案を策定したと考えられる。

②は、建設省より都市計画協会に対し都市計画法改正の意見が求められ、同協会において国・自治体・協会等関係者からなる都市計画法改正委員会を設置して検討した結果を建設省に答申したものである。1949（昭和 24）年 8 月 27 日に出されたシャウプ勧告を受けて建設省として検討した結果である。

③は、②と同様にシャウプ勧告に基づいて、行政事務再配分問題を検討する組織として設置された地方行政調査委員会議の勧告である。

④は、建築学会都市計画委員会収集資料によるもので、②の基本要綱案を基にしていると推定されている。

⑤および⑥は、いずれも自治省に設置された地方制度調査会の答申である。

以上に掲げた都市計画法改正ないし都市計画事務再配分の検討結果は、それぞれ若干の差異はあるものの、市町村を主体とするという方向性には共通性が認められる。戦後改革の影響が色濃く残存している渦中において、地方自治、基礎的自治体中心の考え方が強く打ち出されてきたことがうかがわれる。

しかし、実際の改正は、検討や答申の方向には実現しなかった。その理由としては、次のような指摘がある。[13]

ⅰ「自治体の事務とすると自治庁が主管官庁にならないかとの危惧」

ⅱ「一般市町村の能力不足への懸念」

ⅲ「都市計画の統一性・総合性の喪失への危惧」 など

実際、ⅲの観点から建設省当局より 1951（昭和 26）年当時、上記③の地方行政調査委員会議勧告に対し、「都市計画行政は複雑多岐であり、関係省庁及び部局の事務との調整を要」することなどから、消極的な見解が示されている。[14] そのような見解を継承した上で、現実の都市計画法改正においては、「2　都市計画法改正の背景」で述べたように、都市計画は国の事務に留保され、決定内容の広狭、規模の大小、影響力の度合いなどにより、都道府県知事と市町村に分担されることとなった。結果的に上記の法制化を選択したことについて大塩は、インタビューの中の「計画高権と都市計画権限の配分」と題する部分で、「広域的な判断と調整を行いうる国または知事の実質的な関与が必要とされたものです」と語っている。[15]

これが大きく転換されるのは、20 世紀の最後となる 2000（平成 12）年になって、「地方分権一括法」（平成 11 年法律第 87 号）が施行され、都市計画が概ね自治事務となって市町村の役割が大きくなった時点である。

---

[13] 前掲　12　原田純孝「戦後復興から高度成長期の都市法制の展開」（「日本の都市法　Ⅰ　構造と展開」 東京大学出版会　2001.4　p. 75）

[14] 前掲　12　原田純孝「戦後復興から高度成長期の都市法制の展開」（「日本の都市法　Ⅰ　構造と展開」 東京大学出版会　2001.4　pp. 75-76）

[15] 大塩洋一郎「都市計画法の制定とその後（下）」（「新都市」 Vol. 49　No. 5　1995.5）

第４節　新旧都市計画法の比較

1　新旧比較可能な概念の対照

はじめに、新旧双方の都市計画法に同様な項目ないし比較可能な条項が存在する内容について比較対照を試みる。対象とする新旧の都市計画法は、新都市計画法については制定時、旧都市計画法については新都市計画法制定直前の内容を基本とする。

（1）　意義等

旧都市計画法は、第 1 条において都市計画を「交通、衛生、保安、防空、経済等に関し永久に公共の安寧を維持し又は福利を増進する為の重要施設の計画」（原文はカタカナ表記）と定め、究極のところ「施設の計画」に限定しており、東京市区改正条例以来の土木事業偏重を反映している。

新都市計画法は、憲法の規定との調和とともに建設省専管法律として他省（特に農林省）との調整をうたった上で、第4条第1項において都市計画を「都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画」と定義している。旧都市計画法のように地域地区まで施設として決定するようなあり方（旧都市計画法第10条）を改め、土地利用や市街地開発事業を都市計画の独立の項目として立てている。

（2）　都市計画区域

旧都市計画法における都市計画区域は、主務大臣（改正前の時点では建設大臣）が決定することとなっていた（旧都市計画法第 2 条）。都市計画区域は、市を基本としており、次のいずれかであった。

ⅰ　市のみで構成するか

ⅱ　（母都市と関連が深いことをもって）建設大臣が指定した町村と市を一体として構成するか

ⅲ　建設大臣が指定する町村のみで構成するか

いずれにしてもひとつの都市計画区域内に含まれる市は 1 のみであり、同一都市計画区域内に 2 以上の市が存在することはありえなかった。したがって、ⅱのケース（市と町村が一体の都市計画区域を構成している場合）において、区域内の町村が市に昇格すると、当該市について都市計画区域を分割して独立させなければならなかった。[16]

旧都市計画法による都市計画区域の概念は、戦前の 6 大都市（「六大都市行政監督ニ関スル法律」（大正11年法律第1号）に掲げる都市）のころの市を対象として想定されていた。戦後、市町村合併などで市街化されていない区域を広く含む市が出現するようになり、旧都市計画法による都市計画区域の規定が都市計画を実現するフィールドとしてそぐわなくなってきていた。一方で、市を主体とする行政区域中心の狭域的な都市計画区域の制約に対して、広域都市計画区域を志向する要請も新法を招来したひとつの条件といわれている。[17]

[16] 大塩　洋一郎「新・都市計画法の要点」（住宅新報社　1968.8　p. 24）
[17] 山口　周三「都市計画旧法と新法との体系の相違と新法の狙いとするもの」（「都市計画」 SN. 61　1969.12）

新都市計画法では第 5 条第 1 項において、市及び一定の条件を満たす町村を含んで自然的及び社会的条件等を勘案して、都道府県が一体の都市として総合的に整備し、開発し、保全する必要がある区域を指定することとしている。これによって旧都市計画法による行政区域中心を改め、実質的な都市地域を単位とすることとした。同時に広域都市計画区域を指定することも可能とした。

(3)　都市計画決定主体

旧都市計画法では都市計画と都市計画事業を同列に置き、主務大臣（改正前の時点では建設大臣）が決定し、内閣の認可を受けることとなっていた（旧都市計画法第 3 条）。この内閣の認可は、先述のとおり 1943（昭和 18）年の勅令により不要となっている。

新都市計画法では、機関委任事務・団体委任事務に依拠して、広域的都市計画や重要事項を含む都市計画は都道府県知事、それ以外は市町村とし、かつ、それぞれ必要に応じて大臣、知事の承認・認可を要するものとしている（第 15 条第 1 項）。

都市計画決定主体については、「第3節　都市計画決定手続きの合理化・民主化に向けての流れ」において、戦後まもなくから改正前に至るまで、自治省、建設省双方において検討がなされてきた経緯をみてきたところである。

新都市計画法施行後の都市計画決定主体については、その後の都市計画法改正により、次第に都道府県知事から市町村に決定権限が委譲された。1999（平成 11）年 7 月 16 日公布の地方分権一括法では、都市計画は概ね自治事務となった。

(4)　都市計画決定手続き

①　旧都市計画法の都市計画決定手続き

旧都市計画法では、都市計画決定手続きについて、第 3 条において都市計画審議会の議を経て決定することが法定されているのみである。実際の運用については、渡辺論文 [18] や大塩論文 [19] で触れられている。

渡辺によれば、「まず都道府県が建設省の調査事項にのっとり基礎調査を行い、それをもとに原案をつくり、関係市町村と協議して合意をえる。この地元案について建設省と協議し合意をえた段階で、当該市町村からの申請をうける形で、都道府県から建設省へ正式に申請する。これに建設大臣の決裁がおりると、大臣から都市計画地方審議会へ諮問をだし、同審議会の議を経たうえで、建設大臣が認可し、官報に告示する、というのが一般的であった」とされる。

大塩は、「その決定の手続は市町村長のイニシャチーヴを認めてすべてこれに発案させ、知事を経由して建設大臣に内申させ、建設大臣はその案を都道府県ごとに置かれた都市計画地方審議会に付議し、その答申によって決定する手続をとってきており」と述べていて、市町村の役割に言及している。さらに、建設省告示により、軽易な案件については都市計画地方審議会付議事項の発案権を都道府県知事に委任

[18] 渡辺　俊一「都市計画の概念と機能」（「日本の都市法　I　構造と展開」 東京大学出版会　2001.4　p. 151）
[19] 前掲　2　大塩洋一郎「新・都市計画法の概要とその施行について」（「ジュリスト」 No. 403　1968.8）

していた。[20]　また、こうした運用は、大塩によれば、地方自治法制定後の事務次官通知に基づくものであった。

②　新都市計画法の都市計画決定手続き

新都市計画法では、第16条から第20条にかけて、公聴会の開催、案の縦覧、都市計画地方審議会の議を含む都道府県知事決定・市町村決定の手続き、告示と一連の手続きが規定されている。また、第87条において大都市特例の一環として知事決定の場合の大都市に対する意見聴取を規定している。このように手続き関係の規定は、旧都市計画法に比べて一段と詳細になるとともに住民参加の内容も盛り込んだかたちとなっている（**図 1.序.1**）。

さらに法定事項ではないものの建設事務次官通達[21]により、以下の運用を規定している。

ⅰ　都道府県知事決定の場合の市町村の原案作成（区域区分を除く。ただし、後に区域区分の原案も市町村が作成するよう変更[22]）

ⅱ　市町村に地方自治法に基づく都市計画審議会の設置を義務付け、市町村が定める都市計画および都道府県知事が定める都市計画についての市町村の意見を付議するようにした。（ただし、地方分権一括法の成立に伴う都市計画法の改正により、市町村都市計画審議会が都市計画法に明確に規定されたので、同審議会によるプロセスが非法定の手続きにとどまるのは当該改正までのこととなる。）

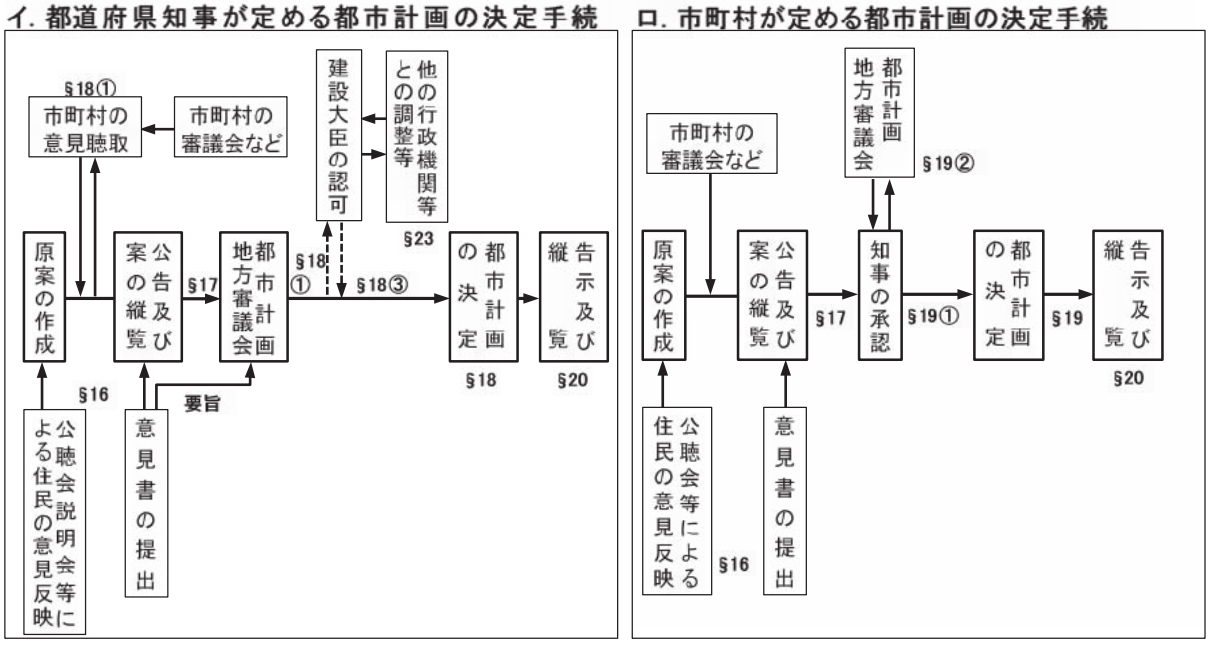


図 1.序.1　新都市計画法施行時（1969（昭和44）年）における都市計画決定手続き[23]

[20]「都市計画地方審議会付議事項の発案権委任について」（昭和29年6月8日　建設省告示第1071号）
[21]「都市計画法の施行について」（昭和44年6月14日　建設省都計発第73号　建設事務次官通達）
[22]「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画決定について」（昭和57年9月6日　建設省都計発第60号　建設事務次官通達）
[23]「都市計画ハンドブック　1972」（都市計画協会　1972.2　pp. 4-5）

③　地方分権後の都市計画決定手続き

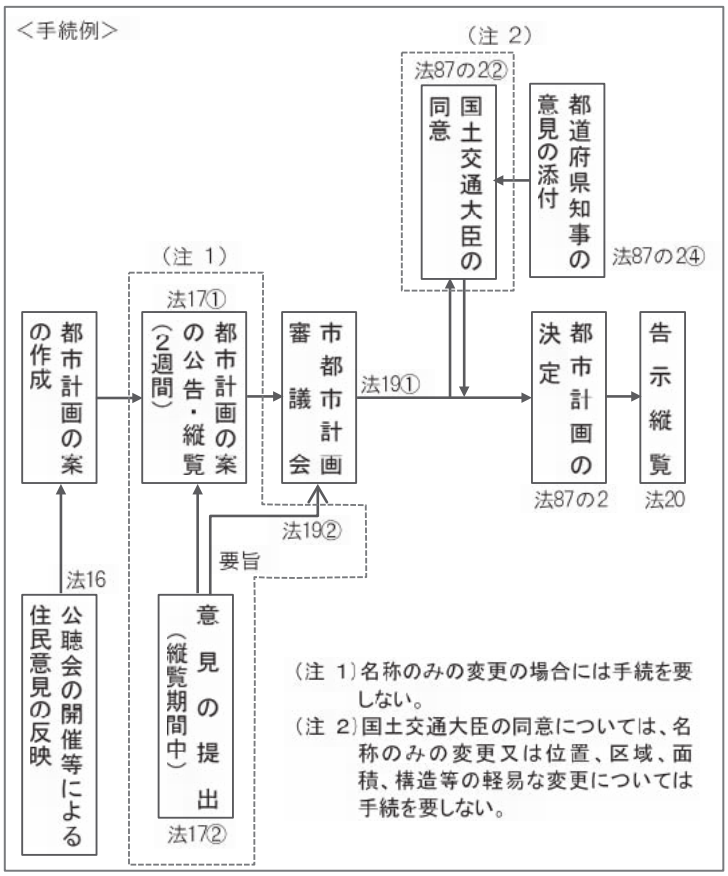
市町村決定手続きにおける都道府県知事の承認、三大都市圏内の一定要件を満たす都市計画区域等にかかる都市計画の案件や国の利害にかかわる案件等にかかる都道府県知事決定手続きにおける建設大臣の認可については、地方分権一括法の成立に伴う都市計画法の改正施行（2000（平成 12）年 4 月 1 日）により、それぞれ同意を要する知事あるいは建設大臣との協議に変更された。さらに「第 1 次一括法」（平成 23 年法律第 37 号）の施行によって都道府県および市については、それぞれ国土交通大臣や都道府県知事の同意を要しない協議に変更されている。

以下に地方分権一括法施行（2000（平成 12）年 4 月 1 日）以降で、第 1 次一括法施行（2011（平成 23）年 8 月 1 日）以前、すなわち、大臣協議に同意を要することとされていた時点の都市計画決定手続き（指定都市の場合）を例示する（**図 1.序.2**）。

○指定都市が定める都市計画の決定手続

イ. 通常都道府県が決定する都市計画（国土交通大臣の同意を要しないもの）を定める場合
市町村が定める都市計画の決定手続と同じ

ロ. 通常都道府県が決定する都市計画（国土交通大臣の同意を要するもの）を定める場合



ハ. 通常市町村が決定する都市計画を定める場合
市町村が定める都市計画の決定手続と同じ

図 1.序.2　都市計画法改正（2000（平成 12）年）時における都市計画決定手続き [24]

[24]「都市計画ハンドブック　2001」（都市計画協会　2002.3　p. 138）

④　名古屋市の都市計画決定手続き

名古屋市に係わる新都市計画法施行時の都市計画決定手続きは、**図 1.序.1** に示す流れを基本とし、愛知県原案または名古屋市原案の作成前に次の事項が付加されている。

愛知県知事決定の場合：愛知県による基本的事項の指示（広域的案件等の原案作成に限る）、愛知県と事前協議、名古屋市政調査会建設清掃部会（後に建設環境部会、計画建設部会と変遷する。以下「建設清掃部会等」という）（後述）および名古屋市都市計画審議会 [25] で審議を経、名古屋市原案として県へ提出

名古屋市決定の場合：愛知県と事前打ち合わせ、建設清掃部会等で審議を経、名古屋市原案とする

また、重要案件の場合は、以上のほかにもきめ細かい段階を踏んでいる。用途地域全市見直しの場合は、市原案の前に素案、自動車専用道路の場合は、環境影響評価手続きとの関連もあって、素案、原案概要を経て市原案としている。そのうえで、より広く広報するために「広報なごや特集号」を発行して各戸配布したり、各区役所に説明員を配置するとともに図面の閲覧を行ったりした。

⑤名古屋市政調査会

名古屋市政調査会は要綱設置にかかる市長の諮問機関であり、「市長の諮問に応じて市政に関する重要事項を調査審議する」こととされていた。名古屋市政調査会の下に市政の各分野を対象に部会を置いた。各部会に冠する名称は市会常任委員会と同じであり、構成員も当該常任委員会の委員である。建設清掃部会等とは、名古屋市政調査会に設置された部会のひとつである。建設清掃部会等は都市計画を所管する部会で、都市計画の決定変更も諮問事項であった。部会の名称、構成員は、市会常任委員会の編成変更につれて変更されている（**表 1.序.5**）。

名古屋市政調査会は 1998（平成 10）年度をもって廃止され、建設清掃部会等による議論の段階はなくなった。1999（平成 11）年度以降については、市会の該当常任委員会（都市消防委員会）の正副委員長会において、当該委員会による都市計画案件にかかる所管事務調査審議の必要性を判断した上で、必要な場合は委員会を開催して審議が行われている。

表 1.序.5　市政調査会部会名称の変遷

年度	～1973(S48)	1974(S49)～1992(H4)	1993(H5)～1998(H10)
計画局	建設清掃部会	建設環境部会	計画建設部会
建築局	建築交通部会		建築交通消防部会

（5）　地域地区

旧都市計画法においては、地域地区を一括する表現はみられないが、第 10 条に各種の地域、地区等について規制を規定する法律ごとに列挙している。すなわち第 1 項に建築基準法による地域、地区、街区、

[25] 名古屋市都市計画審議会条例が、平成 12 年 3 月 31 日　条例第 61 号として公布されて以降は、当然に法定手続きである。

第 2 項に都市計画法による風致地区、風紀地区、第 3 項から第 7 項までは建築基準法・都市計画法以外の法律に根拠を有する臨港地区など 5 種類の地区が規定されている。旧都市計画法の制定時にあっては、建築基準法の前身である市街地建築物法および都市計画法による地域、地区のみが規定されており、その他の地区については、いずれも戦後の各種の根拠法立法に伴う都市計画法改正によって追加された。

新都市計画法においては、第 4 条第 3 項において「『地域地区』とは、第 8 条第 1 項各号に掲げる地域、地区又は街区をいう」と定義され、地域地区が包括概念として法上に位置づけられた。第 8 条第 1 項において、第 1 号から第 6 号までは建築基準法に規制の根拠を有する用途地域、特別用途地区等、第 7 号は都市計画法に規制の根拠を有する風致地区、第 8 号から第 12 号までは建築基準法・都市計画法以外に法律の根拠を有する 5 種類の地区が規定されている。新都市計画法制定以降、建築基準法・都市計画法の改正、他法令の立法・改正に伴い、地域地区の種類は増加した。

(6)　都市施設

旧都市計画法においては、都市施設という表現はみられないが、都市計画事業の対象施設として都市施設に相当する概念がみられる。都市計画事業を規定する第 16 条には、「道路、広場、河川、港湾、公園、緑地其ノ他政令ヲ以テ指定スル施設ニ関スル都市計画事業ニシテ内閣ノ認可ヲ受ケタルモノニ必要ナル土地ハ之ヲ収用又ハ使用スルコトヲ得」とあり、「都市計画法施行令」(大正 8 年勅令第 482 号、以下「旧都市計画法施行令」という)においては第 21 条に「鉄道、軌道、運河、飛行場、自動車駐車場、水道、下水道、土地区画整理事業、学校、図書館、運動場、一団地ノ官公庁施設、一団地ノ住宅経営、市場、屠場、墓地、火葬場、塵埃焼却場及防風、防火、防水、防砂又ハ防潮ノ施設」が掲げられていた。

なお、都市施設の概念に相当しても都市計画事業の対象ではない施設も存在する。たとえば自動車ターミナルは旧都市計画法において都市計画事業の対象ではないが、都市計画決定の対象であり、都市施設の範疇であろう。また、政令中の土地区画整理事業は、新都市計画法では市街地開発事業の範疇であるが、旧都市計画法では都市計画事業として執行するという枠組みのなかで都市施設と同様な位置づけを与えられていた。

新都市計画法においては、第 4 条第 4 項において「『都市施設』とは、都市計画において定められるべき第 11 条第 1 項各号に掲げる施設をいう」と定義され、都市計画事業とは分離して都市施設が位置づけられた。第 11 条第 1 項においては第 1 号に道路等の交通施設、第 2 号に公園等の公共空地、第 3 号に水道、下水道等の供給施設又は処理施設、第 4 号に運河等の水路、第 5 号に学校等の教育文化施設、第 6 号に病院、保育所等の医療施設又は社会福祉施設、第 7 号に市場、と畜場、火葬場、第 8 号に一団地の住宅施設、第 9 号に一団地の官公庁施設、第 10 号に流通業務団地、第 11 号に政令委任施設として公衆電気通信の用に供する施設、防風、防火、防水、防雪、防砂、防潮の施設が掲げられている。

旧都市計画法にあっては多数の施設が政令委任されていたことに対し、新都市計画法にあってはほとんどの施設が法定され、政令委任されている施設はごくわずかにとどまっている。政令委任されている施設を含めて全体を比較すれば、旧都市計画法に列挙されている施設を新都市計画法ではおおむね踏襲しつつ一部拡大している。逆に旧都市計画法に列挙されている施設であって、新都市計画法において明示

されていない施設としては、港湾があげられる。

（7） 市街地開発事業

旧都市計画法においては、市街地開発事業という表現はみられず、第 12 条、第 13 条、第 14 条にそれぞれ土地区画整理事業、工業団地造成事業、新住宅市街地開発事業が個別に規定され、都市計画区域内もしくは所定の区域内においてそれぞれの事業を施行し得るとされていた。

新都市計画法においては、第 4 条第 6 項において「『市街地開発事業』とは、第 12 条第 1 項各号に掲げる事業をいう」と定義され、面的な整備事業が市街地開発事業の名称の下に包括概念として法上に位置づけられた。第 12 条第 1 項の第 1 号から第 4 号において、それぞれ土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業が掲げられた。さらにその後の関係法令の立法、改正により、新都市基盤整備事業等新規の市街地開発事業が追加されている。

（8） 都市計画審議会 [26]

旧都市計画法においては、「都市計画委員会官制」（大正 8 年勅令第 483 号）により国の機関として都市計画委員会が中央と地方に設置されたが、都市計画中央委員会の規定は 1941（昭和 16）年に削除された（昭和 16 年勅令第 590 号）。戦後になって建設省設置法改正（昭和 24 年法律第 163 号）に伴い、都市計画委員会は都市計画審議会と改められ、都道府県に設置されていた都市計画地方委員会は、「都市計画審議会令」（昭和 24 年政令第 188 号）により都市計画地方審議会と改められた。

これに対し新都市計画法における都市計画地方審議会は都道府県知事の諮問機関であり、法に基づいて調査審議すると同時に関係機関に対して建議する権能も有している（新都市計画法第 77 条、以下括弧書きで対応条を表記する場合、「新法」とする）。また、これまで国の附属機関として都市計画に関する諮問機関が不在であったことを改め、新たに建設大臣の諮問機関として、都市計画中央審議会が設置された（新法第 76 条）。以降、建設大臣の諮問に応じ、多岐に亘る都市計画の各分野について、時に建築審議会と二人三脚で答申を行い、都市計画法はじめ関連諸法の改正、新規立法の根拠を提供してきた。[27]

都市計画中央審議会は、中央省庁改革（「中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律」（平成 11 年法律第 102 号）、「中央省庁等改革関係法施行法」（平成 11 年法律第 160 号））に伴って改組された。2001（平成 13）年 1 月 6 日に「国土交通省設置法」（平成 11 年法律第 100 号）により国土交通省が発足する時にそれまでの所管審議会の統合が図られ、都市計画中央審議会も社会資本整備審議会の中の都市計画分科会に改組され、さらに 2002（平成 14）年度から歴史的風土分科会と統合されて都市計画・歴史的風土分科会となって現在に至っている。

また、地方分権一括法の成立に伴う都市計画法の改正により、都市計画地方審議会は、都道府県都市計画審議会となり、市町村都市計画審議会については、（4） 都市計画決定手続き の項でみたとおり、

[26] 前掲 6 越澤 明「都市計画に関する審議会制度の沿革と歩み」（「新都市」 Vol. 64 No. 4 2010.4）
[27] 「都市計画中央審議会答申集」（都市計画協会 2002.6）

新都市計画法施行以来建設事務次官通達に基づく任意設置の審議会であったものが、都市計画法に明確に規定されることとなった。

(9)　都市計画制限 [28]

都市計画制限は、広義には、地域地区による規制や開発許可制度も包含するとされるが、狭義には、都市計画施設の区域または市街地開発事業の施行区域内の土地において、許可制などの手段をもって建築行為を軽易なものに規制することにより、都市計画の実現に際して大きな阻害要素の出現を阻もうとする制度を意味する。以下、狭義の都市計画制限について触れることとする。

旧都市計画法時代の都市計画制限内容については、おおむね次のとおりである。都市計画道路については、都市計画法に規定はないものの「市街地建築物法」(大正 8 年法律第 37 号)の建築線の規定および「建築基準法」(昭和 25 年法律第 201 号、第 44 条第 2 項)を援用して、都市計画決定に伴って当然に建築規制がはたらくしくみであった。また、公園、緑地等や土地区画整理事業等の区域については、1940(昭和 15)年 4 月 1 日の都市計画法改正(法律第 76 号、第 11 条の 2 追加)によって、旧都市計画法施行令に委任した上で都道府県知事の許可にかからしめている。

新都市計画法においては、都市計画制限の対象を限定された施設や事業に限ることなく、都市計画施設および市街地開発事業全体に拡大している。かつ、都市計画法の範疇で規定を完結せしめるように改めた(新法第 53 条)。

(10)　都市計画事業

旧都市計画法における都市計画事業は、毎年度執行すべき都市計画事業とあわせ、主務大臣(改正前の時点では建設大臣)が都市計画審議会の議を経て決定していた(旧都市計画法第 3 条、以下括弧書きで対応条を表記する場合、「旧法」とする)。都市計画事業の執行については行政庁主義を採用し、原則として市町村長、例外的に都道府県知事が執行することとしていた。また、民間事業者等行政庁以外のものが主務大臣に出願することにより都市計画事業を執行する、いわゆる特許都市計画事業の途も開いていた(旧法第 5 条)。

新都市計画法においては、事業決定という手続きを省略した結果、都市計画地方審議会の議を経る手続きは不用となった。さらに旧都市計画法における都市計画事業主体の行政庁主義を公共団体施行に改めた。原則として市町村が都道府県知事の認可を受けて都市計画事業を行うこととし、広域的な事業など例外的に都道府県が建設大臣の認可を受けて都市計画事業を行うこととするほか、国の機関についても建設大臣の承認を経て都市計画事業を執行することを可能とした。特許都市計画事業については、同趣旨の規定を踏襲している(新法第 59 条)。

[28] 越澤　明「我が国における都市計画の理論と実践　～1930 年から 1945 年にかけて～」(「新都市」　Vol. 54　No. 5　2000.5　pp. 31-32)
越澤　明「都市計画決定、都市計画事業にともなう建築制限の歴史」(「新都市」 Vol. 63　No. 7　2009.7)

(11) 都市計画事業制限

都市計画事業制限は、都市計画事業段階にある対象区域内において、建築等の行為を制限して都市計画事業の進捗の阻害とならないようにする制度である。

旧都市計画法においては、都市計画事業制限について、一部の施設に限って対象とした上で、全面的に旧都市計画法施行令に委ねている(旧法第 11 条)。同施行令では、工作物の新築はじめ各種の原状変更行為を都道府県知事の許可制とし、必要な条件を付すことを可能としている。

新都市計画法においては、都市計画制限同様に、対象を限定することなく都市計画事業認可または承認を受けた事業地について、都道府県知事の許可制とすることとしている(新法第 65 条第 1 項)。また、旧都市計画法下においては、新住宅市街地開発事業など一部の個別事業法に認められていた事業地内の土地の先買いや買取請求について、都市計画事業一般に拡大した(新法第 67, 68 条)。

以下、**表 1.序.6** に比較可能な概念について新旧都市計画法の該当条項を示す。

表 1.序.6 新旧都市計画法比較

項目	旧法		新法	
	条項	条文	条項	条文
意義・基本理念・定義	§1	本法ニ於テ都市計画ト称スルハ交通、衛生、保安、防空、経済等ニ関シ永久ニ公共ノ安寧ヲ維持シ又ハ福利ヲ増進スル為ノ重要施設ノ計画ニシテ市若ハ主務大臣ノ指定スル町村ノ区域内ニ於テ又ハ其ノ区域外ニ亙り執行スヘキモノヲ謂フ	§2 §4, Ⅰ	都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。 この法律において「都市計画」とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画で、次章の規定に従い定められたものをいう。
都市計画区域	§2, Ⅰ §2, Ⅱ	都市計画区域ハ市又ハ前条ノ町村ノ区域ニ依リ主務大臣之ヲ決定ス 主務大臣必要ト認ムルトキハ関係市町村及都市計画審議会ノ意見ヲ聞キ前項ノ区域ニ拘ラズ都市計画区域ヲ決定スルコトヲ得	§5, Ⅰ	都道府県知事は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他建設省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。この場合において、必要があるときは、当該市町村の区域外にわたり、都市計画区域を指定することができる。
都市計画決定権者	§3, Ⅰ	都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ経テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ	§15	次の各号に掲げる都市計画は都道府県知事が、その他の都市計画は市町村が定める。 ① 市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画 ② 第8条第1項第9号から第12号までに掲げる地域地区に関する都市計画 ③ 一の市町村の区域をこえる広域の見地から決定すべき地域地区若しくは都市施設として政令で定めるもの又は根幹的都市施設として政令で定めるものに関する都市計画 ④ 市街地開発事業(政令で定める小規模な土地区画整理事業を除く。)に関する都市計画
都市計画決定手続	同上	同上	§16 (公聴会)	都道府県知事又は市町村は、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
			§17 (案の縦覧)	都道府県知事又は市町村は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、建設省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該公告の日から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。 2 前項の規定による公告があつたときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県知事の作成に係るものにあつては都道府県知事に、市町村の作成に係るものにあつては市町村に、意見書を提出することができる。 3 略

項目	旧法		新法	
	条項	条文	条項	条文
都市計画 決定手続	§3, Ⅰ	都市計画、都市計画事業及毎年度執行スヘキ都市計画事業ハ都市計画審議会ノ議ヲ経テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ（再掲）	§18 （知事決定）	都道府県知事は、関係市町村の意見をきき、かつ、都市計画地方審議会の議を経て、都市計画を決定するものとする。 2　都道府県知事は、前項の規定により都市計画の案を都市計画地方審議会に付議しようとするときは、前条第2項の規定により提出された意見書の要旨を都市計画地方審議会に提出しなければならない。 3　都道府県知事は、大都市及びその周辺の都市に係る都市計画区域その他の政令で定める都市計画区域に係る都市計画（政令で定める軽易なものを除く。）又は国の利害に重大な関係がある政令で定める都市計画の決定をしようとするときは、あらかじめ、建設省令で定めるところにより、建設大臣の認可を受けなければならない。
			§19 （市町村決定）	市町村は、都道府県知事の承認を受けて、都市計画を決定するものとする。 2　都道府県知事は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、都市計画地方審議会の議を経なければならない。
			§20 （告示等）	略
			§87 （大都市の特例）	略
地域地区	§10, Ⅰ §10, Ⅱ	都市計画区域内ニ於テ建築基準法ニ依ル地域、地区又ハ街区ノ指定、変更又ハ廃止ヲ為ストキハ都市計画ノ施設トシテ之ヲ為スヘシ 都市計画区域内ニ於テハ建築基準法ニ依ル地域及地区ノ外土地ノ状況ニ依リ必要ト認ムルトキハ風致又ハ風紀ノ維持ノ為特ニ地区ヲ指定スルコトヲ得 Ⅲ～Ⅶ 略	§4, Ⅲ §8, Ⅰ	この法律において「地域地区」とは、第8条第1項各号に掲げる地域、地区又は街区をいう。 都市計画には、当該都市計画区域について、次の各号に掲げる地域、地区又は街区で必要なものを定めるものとする。 ①～⑪ 略
都市施設	§16, Ⅰ	道路、広場、河川、港湾、公園、緑地其ノ他政令ヲ以テ指定スル施設ニ関スル都市計画事業ニシテ内閣ノ認可ヲ受ケタルモノニ必要ナル土地ハ之ヲ収用又ハ使用スルコトヲ得	§4, Ⅳ §11, Ⅰ	この法律において「都市施設」とは、都市計画において定められるべき第11条第1項各号に掲げる施設をいう。 都市計画には、当該都市計画区域における次の各号に掲げる施設で必要なものを定めるものとする。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。 ①～⑪ 略
市街地開発事業	§12 §13 §14	都市計画区域内ニ於ケル土地ニ付テハ公共ノ用ニ供スヘキ施設ノ整備改善及宅地トシテノ利用ノ増進ヲ図ル為土地区画整理法ノ定ムル所ニ依リ土地区画整理事業ヲ施行スルコトヲ得 略 略	§4, Ⅵ §12, Ⅰ	この法律において「市街地開発事業」とは、第12条第1項各号に掲げる事業をいう。 都市計画には、当該都市計画区域における次の各号に掲げる施設で必要なものを定めるものとする。 ①　土地区画整理法（昭和29年法律第119号）による土地区画整理事業 ②～③ 略 ④　都市再開発法（昭和44年法律第38号）による市街地再開発事業
都市計画審議会	§4	都市計画審議会ノ組織、権限及費用ニ関スル規定ハ政令ヲ以テ之ヲ定ム	§76 §77	この法律によりその権限に属させられた事項を調査審議させ、及び建設大臣の諮問に応じ都市計画に関する重要事項を調査審議させるため、建設省の附属機関として、都市計画中央審議会を置く。 2 略 3 略 この法律によりその権限に属させられた事項を調査審議させ、及び都道府県知事の諮問に応じ都市計画に関する事項を調査審議させるため、都道府県に、都市計画地方審議会を置く。 2 略 3 略

項目	旧法		新法	
	条項	条文	条項	条文
都市計画制限	§11の2	都市計画トシテ内閣ノ認可ヲ受ケタル公園、緑地、広場若ハ流通業務団地ノ境域内又ハ第12条ノ土地区画整理事業（中略）ヲ施行スベキコトニ付都市計画トシテ内閣ノ認可ヲ受ケタル区域内ニ於ケル建築物ニ関スル制限ニシテ都市計画上必要ナルモノハ政令ヲ以テ之ヲ定ム	§53	都市計画施設の区域又は市街地開発事業の施行区域内において建築物の建築をしようとする者は、建設省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。ただし、都市計画事業の施行として行なう行為（これに準ずる行為として政令で定めるものを含む。）、非常災害のため必要な応急措置として行なう行為又はその他の政令で定める軽易な行為については、この限りでない。 2　略 3　略
※ 参考 旧建築基準法 （S44.6.14 削除）	§44, Ⅱ	都市計画として決定して内閣の認可を受けた計画道路（第42条第1項第4号に該当するものを除く。）内においては、次の各号に該当する建築物で、容易に移転し、又は除却することができるものでなければ、建築してはならない。 ①　階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと ②　主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること		
都市計画事業の施行者	§5, Ⅰ	都市計画及都市計画事業ハ政令ノ定ムル所ニ依リ行政庁之ヲ行フ	§59	都市計画事業は、市町村が、都道府県知事の認可を受けて施行する。 2　略 3　都道府県は、市町村が施行することが困難又は不適当な場合、前項の規定により都の特別区が施行することができない都市計画事業に係る場合その他特別な事情がある場合においては、建設大臣の認可を受けて、都市計画事業を施行することができる。 4　国の機関は、建設大臣の承認を受けて、国の利害に重大な関係を有する都市計画事業を施行することができる。 5　国の機関、都道府県及び市町村以外の者は、事業の施行に関して行政機関の免許、許可、認可等の処分を必要とする場合においてこれらの処分を受けているとき、その他特別な事情がある場合においては、都道府県知事の認可を受けて、都市計画事業を施行することができる。 6　略 7　略
	§5, Ⅱ	主務大臣特別ノ必要アリト認ムルトキハ政令ノ定ムル所ニ依リ行政庁ニ非サル者ヲシテ其ノ出願ニ依リ都市計画事業ノ一部ヲ執行セシムルコトヲ得		
都市計画 事業制限	§11	第16条第1項ノ土地ノ境域内又ハ前条第2項ノ規定ニ依リ指定スル地区内ニ於ケル建築物、土地ニ関スル工事又ハ権利ニ関スル制限ニシテ都市計画上必要ナルモノハ政令ヲ以テ之ヲ定ム	§65, Ⅰ	第62条第1項の規定による告示又は新たな事業地の編入に係る第63条第2項において準用する第62条第1項の規定による告示があつた後においては、当該事業地内において、都市計画事業の施行の障害となるおそれがある土地の形質の変更若しくは建築物の建築その他工作物の建設を行ない、又は政令で定める移動の容易でない物件の設置若しくは堆積を行なおうとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならない。

注; 旧都市計画法は、1966（昭和 41）年 7 月 1 日改正公布による条文を基とし、
新都市計画法は、1968（昭和 43）年 6 月 15 日公布による条文を基としている。

2　都市計画法において新規に法定された事項

都市計画法において新規に法定された事項のうち、主なものは以下のとおりである。

(1)　都市計画基礎調査

旧都市計画法では都市計画基礎調査は法定事項ではなかったが、通牒 [29] によって各種統計、土地利用現況、建物用途別現況、交通関係等を調査することとなっていた。

新都市計画法では第 6 条で新たに都道府県に対し、都市計画区域について都市計画基礎調査を実施することをうたっている。都市計画基礎調査は、人口規模、市街地の面積、土地利用、交通量等についておおむね 5 年ごとの実施が規定され、内容の細目については省令に委ねられており、さらに、第 21 条において本調査に基づき都市計画を変更する必要が明らかになったときは、当該都市計画を変更しなければならないものとされている。

[29]「都市計画調査資料及計画標準ニ関スル件」（昭和 8 年 7 月 20 日　発都第 15 号　内務次官通牒）

(2)　区域区分

区域区分とそれとセットになる開発許可制度(後述)は、都市計画法に新たに導入された重要な規定である。区域区分制度の導入の背景については、「第2節　土地利用計画確立に向けての流れ」において述べたとおりである。

現実に法制化された市街化区域と市街化調整区域の区域区分制度は、(都市計画区域に線を引いて市街化区域と市街化調整区域に区分することから)線引きと称されて、さまざまな批判を受けつつも乱脈な市街化をコントロールする強力な施策となった。具体的には、都市計画区域のうち、既に市街地を形成している区域(既成市街地)および今後 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とし、残りの区域については市街化を抑制する区域として市街化調整区域に区分する(新法第 7 条)。

市街化区域においては、第 13 条の都市計画基準において、少なくとも用途地域、道路、公園、下水道を定めることとしている。また、市街化区域においては、「農地法」(昭和 27 年法律第 229 号)を連動させて農地転用を許可制から届出制とし、[30] 開発許可対象を大規模なものに限定するとともに、その中でも積極的に市街化を図る区域においては基盤整備等の公共投資を重点的に行うこととした。さらに、市街化区域内においては、「地方税法」(昭和 25 年法律第 226 号)に基づいて都市計画税を目的税として徴収することとしている。

一方、市街化調整区域においては、一定規模以上の計画開発以外は認めないこととし、原則として開発行為、建築行為を許可にかからしめることにより、無秩序な市街化を抑制することとした。

区域区分制度について、法本則上はすべての都市計画区域を対象としているが、附則第 3 項及び「都市計画法施行令」(昭和 44 年政令第 158 号)附則第 4 条に基づき、当分の間、大都市及びその周辺の都市の都市計画区域に限定していた。この限定運用は、最終的に 2000(平成 12)年の都市計画法改正(平成 12 年法律第 73 号)によって、三大都市圏等を除き、都市計画区域ごとの区域区分選択制とするまで長期間継続した。

(3)　開発許可

①　開発許可制度創設の経緯

開発許可制度は、区域区分を実効あらしめるための道具として区域区分とセットで導入された。新都市計画法立案時の担当者であった大塩は、イギリスの計画許可制度(Planning Permission)に範をとったと述べている。[31] 計画許可制度は、全国土を対象地域とし、開発行為、建築行為ばかりでなく用途変更までも許可対象とする広範な制度である。しかしながら、開発許可制度は、計画許可制度を参考にしつつも、実現した内容という点ではかなり制約されたものとなった。実際、宅地審議会第 6 次答申では、「都市地域における建築行為、宅地造成等一定の開発行為について開発許可制度を創設し」とあり、法立案段階ですでに建築行為も含めて都市計画法上の許可対象とするという内容が検討されていた。しかし、当該施策目

30　都市計画法附則第 4 項による農地法改正に基づく。
31　前掲　16　大塩　洋一郎「新・都市計画法の要点」(住宅新報社　1968.8　p. 32)

的については、建築基準法において確認制を許可制にするという建築基準法改正で対応する、という建設省内合意により都市計画法上の開発行為は、広く建築行為全般を対象としないこととなったとされる。[32] 建築審議会においても同様の答申 [33] を得ていたにもかかわらず、現実の 1970（昭和 45）年建築基準法改正は、その点には踏み込まない内容となった。結果として、立案者の当初の思いは、半ばしか具現化しないことになった。

② 開発許可制度の概要

開発行為とは、主として建築物の建築等のために行う土地の区画形質の変更をさす（新法第 4 条の定義）。都市計画区域内においては、開発行為を行う時には原則として許可を受けなければならない。ただし、市街化区域では一定規模未満は許可不要とされるのに対し、市街化調整区域では農林漁業用途のものや公益的なものなど例外的なものを除いてすべて許可が必要とされた（新法第 29 条）。さらに造成宅地の安全性確保や都市計画適合義務などの技術基準（新法第 33 条）がすべての開発行為に適用されるほか、市街化調整区域では区域区分の趣旨に照らして市街化の恐れのないものに限定する立地基準（新法第 34 条）が適用される。また、市街化調整区域では、土地の区画形質の変更を伴わない建築行為についても同趣旨の基準が適用される規定をおいている（新法第 43 条）。

開発許可制度は、その後の都市計画法令改正によって変遷を経ているが、その内容については第6編「第3章　開発行為」の章に譲る。

（4） 事業予定地

都市計画制限を強化する制度として、新たに事業予定地の制度を導入した。事業予定地は、都市計画決定と都市計画事業の中間に位置するもので、都市計画施設の区域のうち都道府県知事が指定した区域および換地手法を用いない市街地開発事業の施行区域を対象とする。事業予定地にあっては、建築を許可しないことができるとともに、都市計画事業段階に準ずる段階とみなし、土地の先買いや買取請求を認めている（新法第 55～57 条）。

（5） 土地基金

土地基金は、地方自治法上の基金として都道府県または指定都市が設置できるもので、事業予定地の制度導入に伴い、土地の先買いや買取請求に応じる制度として、都市計画法の国会審議の過程で、議員修正により付加された条文である（新法第 84 条）。

[32] 前掲　15　大塩洋一郎「都市計画法の制定とその後（下）」（「新都市」 Vol. 49　No. 5　1995.5）

[33] 「建築関係法制を整備するための方策等に関する第 1 次答申」（昭和 42 年 12 月 13 日　建設省建築審議会答申）ただし、大塩の発言のように明確な断定というよりは、含みのある表現であった。「市街化区域において（中略）一般的に道路・排水施設が計画的に整備される場合に建築を認めることを原則とすること」となっている。

3　都市計画法において廃止された事項

都市計画法において廃止された事項のうち、主なものは以下のとおりである。

（1）　風紀地区

旧都市計画法第 10 条第 2 項は地域地区のうち風致地区と風紀地区を定めていた。このうち風致地区は維持されたが、風紀地区は廃止された。風紀地区は、風俗営業等を規制する目的で設けられた地域地区である。運用上の課題もあり、実際の適用は皆無とされていることもあって、新都市計画法においては廃止された。[34]

（2）　緑地地域 [35]

緑地地域はグリーンベルト思想に源があり、市街地の膨張抑制等の目的をもつ地域である。緑地地域は「特別都市計画法」（昭和 21 年法律第 19 号）第 3 条に根拠を有する。このときの特別都市計画法は、戦災復興事業実施のための土地区画整理事業施行につき、旧都市計画法の特例法として 1946（昭和 21）年 9 月 11 日に公布され、即日施行された。なお、同名の「特別都市計画法」（大正 12 年法律第 53 号）が存在したが、これは関東大震災復興のために土地区画整理事業に関する特別措置を定めたもので、1941（昭和 16）年に廃止されている。その後、1954（昭和 29）年に「土地区画整理法」（昭和 29 年法律第 119 号）が公布され、その施行のための「土地区画整理法施行法」（昭和 29 年法律第 120 号）第 1 条において、特別都市計画法は土地区画整理法施行日と同日の 1955（昭和 30）年 4 月 1 日に廃止されたが、同施行法附則第 2 項により、緑地地域は存続することとされた。

緑地地域は市街地外縁部に指定し、低い建ぺい率等の規定により市街化の拡大を抑制しようとした。しかし東京都では違反建築が多数行われるなど効果に疑問もあり、地権者の反対もあって地域指定が解除されたなどの事情から、「都市計画法施行法」（昭和 43 年法律第 101 号）第 37 条により廃止された。

（3）　住宅地造成事業

旧都市計画法下において、住宅地造成に関する事業について、災害防止等の観点から「住宅地造成事業に関する法律」（以下「住宅地造成事業法」という）（昭和 39 年法律第 160 号）が制定されていた。これは、都道府県知事が指定した特定区域において、住宅地に限って一定規模以上の開発行為をコントロールする内容であった。新都市計画法における開発許可制度が、住宅地造成事業を拡大して継承したかたちとなったので住宅地造成事業法は新都市計画法附則第 2 項により廃止された。

34　岡本祐輝「旧都市計画法体制における風紀地区規定条文に関する試論」（日本建築学会計画系論文集　No. 612 2007.2）

35　上田恭平「挫折した緑地地域指定」（「みどりの都市計画」ぎょうせい　2004.4　pp. 138-142）
石田頼房「戦後の農業地域・緑地地域の提案と挫折」（「都市農業と土地利用計画」 pp. 36-38　日本経済評論社 1990.12）
名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3　p. 375）

第５節　都市計画法・建築基準法の主な改正経緯 [36]

都市計画法は、1968（昭和 43）年の全面改正以降も社会経済情勢の変化に対応して、折々に都市計画法本法の改正が行われた。また、都市計画に係わる関係法律の改正に伴って、都市計画法が改正されることも少なからず行われた。都市計画法の姉妹法と呼ばれることもある建築基準法は、いわゆる集団規定については都市計画法と不即不離の関係にあり、建築基準法本法の改正に伴って都市計画法の関連規定が改正されることもあれば、都市計画法と建築基準法が一体となって改正されることもしばしば行われている。以下に都市計画法と建築基準法の主な改正の経緯について、改正公布年による時系列を基本として記す（**表 1.序.7**、**表 1.序.8**）。なお、改正の背景等については、個別の内容の箇所で触れることとし、ここでは改正の事実についてのみ簡潔に触れることとする。

1　都市計画法・建築基準法の主要改正

（1）　用途地域の細分化

新都市計画法施行後、約 1 年経過した 1970（昭和 45）年に建築基準法が大きく改正された。容積地区・空地地区が廃止され、用途地域が 4 種類から 8 種類へ細分されて容積率制が全面的に採用されることとなった。これに伴い、都市計画法においても用途地域を細分化するとともに、多くの用途地域において複数の形態規制から都市計画によって決定する仕組みとなった。すなわち、これまでは基本の用途地域に加えて、用途・形態・構造を補完する地域地区を重ねて指定する運用であったが、用途地域およびその中に規定する形態規制が細分化されることにより、補完する地域地区の機能を基本の用途地域自体が、ある程度まで果たすようになった。

（2）　予定区域・促進区域等

1974（昭和 49）年には両法の改正により、開発行為の対象拡大、都市計画内容の細部が未定であっても早期に規制可能となるようなスキームの市街地開発事業等予定区域制度の創設、工業専用地域の規制強化が図られた。

1975（昭和 50）年には「都市再開発法」（昭和 44 年法律第 38 号）の改正および「大都市法」（昭和 50 年法律第 67 号）の制定により、一定期間内に組合による市街地再開発事業・土地区画整理事業の施行を促し、組合施行が実現しない場合には公共団体施行も想定する促進区域制度が創設された。

1976（昭和 51）年には建築基準法改正公布により、日影規制制度の創設や第二種住居専用地域内の規制強化が行われた。

---

[36] 馬場﨑靖「新都市計画法制定とそれ以降の主な都市計画関連制度の動きについて」（「新都市」 Vol. 54 No. 12 2000.12）
「四半世紀を経た都市計画法」（「建設月報」 SN. 542 1994.8）
建設省都市局都市計画課「都市計画法制の沿革」（「新都市」 Vol. 53 No. 6 1999.6）

（3） 地区計画制度

① 創設

1980（昭和 55）年には両法の改正により、地区計画制度が創設された。これは都市と敷地の中間にある地区・街区レベルにおいて、建築と小規模基盤施設をきめ細かに計画する手法である。

② 拡充等

1987（昭和 62）年には建築基準法改正により、第一種住居専用地域内の高さ規制を選択可能とするほか、斜線制限の緩和などを図った。

1988（昭和63）年には都市再開発法改正によって、緩和型地区計画である再開発地区計画が創設された。さらに、1990（平成 2）年には、両法改正により緩和型地区計画が追加され、住宅地高度利用地区計画・用途別容積型地区計画が加わることとなった。また、同改正により、新たな都市計画として遊休土地転換利用促進地区制度が創設された。

（4） 市町村マスタープラン・用途地域の 12 地域細分化

1992（平成 4）年には、両法改正により都市計画の基本的な枠組みにかかわる制度改正が行われた。すなわち、市町村マスタープラン、都市計画決定権限の委譲、用途地域の 12 地域細分化、開発許可基準の見直し、誘導容積制度の創設などである。

（5） 高層住居誘導地区の追加

1997（平成 9）年には、都市計画法・建築基準法改正により、容積率や斜線制限の緩和により、高層住宅の建設を誘導する高層住居誘導地区が追加された。

（6） 特別用途地区の類型廃止・都市計画決定権限の委譲等

1998（平成 10）年には、都市計画法改正により、特別用途地区について政令で種類を列挙していたことを廃し、決定主体の自主的な命名による種類とすることのほか、都市計画決定権限の委譲、市街化調整区域における地区計画制度の拡充が行われた。同年には建築基準法も大きな改正が行われ、建築確認・検査の民間開放や建築基準の性能規定化などが図られたほか、連担建築物設計制度の創設、接道義務の特例許可も導入された。

（7） 地方分権と中央省庁等の改革

1999（平成 11）年には、地方分権一括法制定に伴い、機関委任事務・団体委任事務が概ね法定受託事務・自治事務に変更された。また、中央省庁等の改革に伴い、建設省・建設大臣が国土交通省・国土交通大臣となり、これまでの都市計画中央審議会が社会資本整備審議会の中の分科会に改組されるなどの改正があった。

（8） 都市計画区域マスタープラン・区域区分選択制・開発許可基準の一部条例委任

2000（平成 12）年には両法の抜本的な改正が行われた。すなわち、準都市計画区域、都市計画区域マ

スタープラン、区域区分選択制度、開発許可基準を条例で規定可能とすること、容積率移転を可能とする特例容積率適用区域、白地地域に対する特定用途制限地域などの創設などである。

2　関係法改正に伴う改正

このほかに他の法律の制定・改正に伴う地域地区、市街地開発事業、地区計画等の新設、改廃がある。

地域地区については、1973（昭和 48）年には「都市緑地保全法」（昭和 48 年法律第 72 号）による緑地保全地区、1974（昭和 49）年には「生産緑地法」（昭和 49 年法律第 68 号）による第一種生産緑地地区・第二種生産緑地地区（1991（平成 3）年に統合）、1975（昭和 50）年には「文化財保護法」（昭和 25 年法律第 214 号）の改正による伝統的建造物群保存地区などが追加された。

市街地開発事業については、1975（昭和 50）年に大都市法による住宅街区整備事業が追加されている。

地区計画等については、1980（昭和 55）年に「幹線道路の沿道の整備に関する法律」（昭和 55 年法律第 34 号）（通称：沿道法）による沿道整備計画（1996（平成 8）年に沿道地区計画に変更）、1987（昭和 62）年には「集落地域整備法」（昭和 62 年法律第 63 号）による集落地区計画、1988（昭和 63）年には都市再開発法改正による再開発地区計画、1995（平成 7）年には、同じく都市再開発法改正による街並み誘導型地区計画、1997（平成 9）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」（以下「密集法」という）（平成 9 年法律第 49 号）による防災街区整備地区計画などが追加されている。

このほかにマスタープランに類する方針などが法定されたものとして、1980（昭和 55）年の都市再開発法改正による都市再開発方針、1990（平成 2）年の大都市法改正による住宅市街地の開発整備の方針がある。

3　2001（平成 13）年度以降の主な改正

2001（平成 13）年度以降の主な改正は次のとおりである。

2002（平成 14）年の「都市再生特別措置法」（平成 14 年法律第 22 号）による都市再生特別地区、建築基準法改正による都市計画法改正（都市計画提案制度、地区計画制度の見直しなど）、2006（平成 18）年の都市計画法改正（大規模集客施設の立地抑制、開発許可制度見直し、開発整備促進区制度創設など）、2011（平成 23）年の「第 2 次一括法」（平成 23 年法律第 105 号）による都市計画決定における義務付け規定の見直しと手続の簡素化などがある。

また、関連立法・改正に伴う新たな制度としては、2003（平成 15）年の密集法改正（特定防災街区整備地区・防災街区整備事業）、2004（平成 16）年の「都市緑地法」（昭和 48 年法律第 72 号）（旧都市緑地保全法、緑地保全地域、緑化地域）および「景観法」（平成 16 年法律第 110 号）（景観地区など）、2008（平成 20）年の「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」（平成 20 年法律第 40 号）（通称：歴史まちづくり法）（歴史的風致維持向上地区計画）、2011（平成 23）年の「津波防災地域づくりに関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」（平成 23 年法律第 124 号）（一団地の津波防災拠点市街地形成施設など）がある。

表 1.序.7　都市計画法の主要改正の変遷

公布 年		月	日	施行 年		月	日	法律番号	内容
1968	**昭和43**	**6**	**15**	**1969**	**昭和44**	**6**	**14**	**100 号**	**<都市計画法全面改正> ① 区域区分・開発許可制度の導入 ② 都市計画決定権限の地方への委譲、手続きの民主化**
1970	**45**	**6**	**1**	**1971**	**46**	**1**	**1**	**109 号**	**<建築基準法改正に伴う改正> 用途地域の細分化、容積率制限の全面的適用など**
1973	48	9	1	1974	49	2	1	72 号	<都市緑地保全法制定に伴う改正> 地域地区に「緑地保全地区」を追加
1974	49	6	1	1975	50	4	1	67 号	<都市計画法・建築基準法改正> 開発許可制度の拡充、市街地開発事業等予定区域制度の創設等
1974	49	6	1	1974	49	8	31	68 号	<生産緑地法制定に伴う改正> 地域地区に「第一種生産緑地地区」、「第二種生産緑地地区」を追加
1975	50	7	1	1975	50	10	1	49 号	<文化財保護法改正に伴う都市計画法・建築基準法の改正> 地域地区に「伝統的建造物群保存地区」を追加
1975	50	7	16	1975	50	11	1	66 号	<都市再開発法改正に伴う改正> 市街地再開発促進区域制度、第2種市街地再開発事業の創設等
1975	50	7	16	1975	50	11	1	67 号	<大都市法制定に伴う改正> 促進区域に「土地区画整理促進区域」、「住宅街区整備促進区域」を追加 市街地開発事業に「住宅街区整備事業」を追加
1976	51	11	15	1977	52	11	1	83 号	<建築基準法改正に伴う改正> 第二種住居専用地域の形態制限強化など
1980	55	5	1	1980	55	10	25	34 号	<沿道法制定に伴う改正> 沿道整備計画を追加
1980	**55**	**5**	**1**	**1981**	**56**	**4**	**25**	**35 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 地区計画制度の創設**
1980	55	5	27	1981	56	1	1	62 号	<都市再開発法改正に伴う改正> 都市再開発方針制度化
1987	62	6	2	1988	63	3	3	63 号	<集落地域整備法制定に伴う改正> 集落地区計画を追加
1987	62	6	5	1987	62	11	16	66 号	<建築基準法改正に伴う改正> 第一種住居専用地域において高さ制限をメニュー化
1988	63	5	20	1988	63	11	15	49 号	<都市再開発法・建築基準法の改正に伴う改正> 再開発地区計画の創設等
1989	平成元	6	28	1989	平成元	11	22	56 号	<道路法の改正に伴う改正> 立体道路制度の創設等
1990	2	6	29	1990	2	11	20	61 号	<都市計画法・建築基準法改正> 住宅地高度利用地区計画、用途別容積型地区計画、遊休土地転換利用促進地区計画の創設
1990	2	6	29	1990	2	11	20	62 号	<大都市法の改正に伴う改正> 「住宅市街地の開発整備の方針」を追加

公布				施行				法律	内容
年		月	日	年		月	日	番号	
1991	3	4	26	1991	3	9	10	39 号	<生産緑地法の改正に伴う改正> 生産緑地の第一種と第二種を統合
1992	**4**	**6**	**26**	**1993**	**5**	**6**	**25**	**82 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 市町村マスタープラン、誘導容積制度の創設、用途地域の12地域への細分化、開発許可基準の見直し、都市計画決定権限の委譲等**
1995	7	2	26	1995	7	5	25	13 号	<都市再開発法の改正に伴う改正> 街並み誘導型地区計画の創設
1995	7	2	26	1995	7	2	26	14 号	<被災市街地復興特別措置法制定に伴う改正> 被災市街地復興推進地域制度を創設
1996	8	5	24	1996	8	11	10	48 号	<沿道法改正に伴う改正> 沿道整備計画を沿道地区計画に変更
1997	9	5	9	1997	9	11	8	50 号	<密集法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律制定に伴う改正> 防災街区整備地区計画の創設
1997	9	6	13	1997	9	9	1	79 号	<都市計画法・建築基準法改正> 高層住居誘導地区の追加
1998	10	5	29	1998	10	11	20	79 号	<都市計画法改正> 特別用途地区の多様化、市街化調整区域における地区計画制度の拡充、都市計画の決定権限の委譲等
1999	**11**	**7**	**16**	**2000**	**12**	**4**	**1**	**87 号**	**<地方分権一括法制定に伴う改正> 機関委任事務・団体委任事務を自治事務・法定受託事務に変更、都道府県知事決定を都道府県決定に変更、都市計画決定権限の委譲、市町村都市計画審議会の創設など**
1999	11	7	16	2001	13	1	6	102 号	<中央省庁等改革行政組織関係法律整備法制定に伴う改正> 都市計画中央審議会を社会資本整備審議会に改組
1999	11	12	22	2001	13	1	6	160 号	<中央省庁等改革関係法施行法制定に伴う改正> 中央省庁改革に伴い、建設省から国土交通省へ名称変更等
2000	**12**	**5**	**19**	**2001**	**13**	**5**	**18**	**73 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 都市計画区域マスタープラン制度、線引き選択制度の創設、開発許可基準の柔軟化、特例容積率適用区域、都市施設の立体的な範囲の都市計画決定、準都市計画区域制度の創設、都市計画決定手続きへの住民参加の促進等**

施行日が複数にわたる場合は、主な条項の施行日で代表させた。

大都市法は「大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法」（大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法に題名改正(平成2年法律第62号)）、沿道法は「幹線道路の沿道の整備に関する法律」の、密集法は「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」の、地方分権一括法は「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」の、中央省庁等改革行政組織関係法律整備法は「中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律」の略

表 1.序.8　建築基準法の主要改正の変遷

公布				施行				番号	内容
年		月	日	年		月	日		
1970	**昭和45**	**6**	**1**	**1971**	**昭和46**	**1**	**1**	**109 号**	**<建築基準法第5次改正> 用途地域の8地域への細分化・専用化、容積地区・空地地区の廃止、容積率制限の全面的適用、一種住専以外の絶対高制限の廃止、建ぺい率算定上の建築面積の扱い変更（30㎡控除廃止）、総合設計制度の創設など**
1974	49	6	1	1975	50	4	1	67 号	<都市計画法・建築基準法改正> 工業専用地域の建ぺい率強化（段階規制の導入）
1975	50	7	1	1975	50	10	1	49 号	<文化財保護法改正に伴う改正> 伝統的建造物群保存地区の追加等
1975	50	7	16	1975	50	11	1	66 号	<都市再開発法改正に伴う改正> 高度利用地区の制限内容の変更
1976	51	11	15	1977	52	11	1	83 号	<建築基準法第6次改正> 道路幅員による容積制限強化、日影規制の導入、一種住専内の高さ12m認定、二種住専内の大規模建築物禁止、地域・区域内外の措置、一人建築協定など
1980	55	5	1	1980	55	10	25	34 号	<沿道法制定に伴う改正> 沿道整備計画の追加
1980	**55**	**5**	**1**	**1981**	**56**	**4**	**25**	**35 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 地区計画制度の創設**
1983	58	5	18	1983	58	5	20	43 号	<浄化槽法制定に伴う改正>
1983	58	5	20	1984	59	4	1	44 号	<建築士法・建築基準法の改正> 木造建築士の創設、確認検査の特例
1987	62	6	2	1988	63	3	3	63 号	<集落地域整備法制定に伴う改正> 集落地区計画を追加
1987	62	6	5	1987	62	11	16	66 号	<建築基準法第7次改正> 一種住専の高さ制限メニュー化、駐輪場床面積の容積率算定除外、道路斜線・隣地斜線の緩和等
1988	63	5	20	1988	63	11	15	49 号	<都市再開発法・建築基準法改正> 再開発地区計画の創設等
1989	平成元	6	28	1989	平成元	11	22	56 号	<道路法改正に伴う改正> 立体道路制度の創設等
1990	2	6	29	1990	2	11	20	61 号	<都市計画法・建築基準法改正> 住宅地高度利用地区計画の創設
1992	**4**	**6**	**26**	**1993**	**5**	**6**	**25**	**82 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 住居系用途地域の細分化、一種低層住居専用地域・二種低層住居専用地域における最低敷地面積　など**
1994	6	6	29	1994	6	7	29	62 号	<建築基準法第8次改正> 住宅地下室の容積緩和制度
1995	7	2	26	1995	7	5	25	13 号	<都市再開発法改正に伴う改正> 街並み誘導型地区計画制度の創設、道路幅員容積率制限の緩和、住居系地域内の道路斜線緩和など

公布				施行				番号	内容
年		月	日	年		月	日		
1996	8	5	24	1996	8	11	10	48 号	<沿道法改正に伴う改正> 沿道整備計画を沿道地区計画に変更
1997	9	5	9	1997	9	11	8	50 号	<密集法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律制定に伴う改正> 防災街区整備地区計画の創設
1997	9	6	13	1997	9	9	1	79 号	<都市計画法・建築基準法改正> 高層住居誘導地区の創設、共同住宅の共用部分容積率緩和
1998	10	6	12	2000	12	6	1	100 号	<建築基準法第9次改正> 連坦建築物設計制度の創設、接道義務の特例許可、建築確認・検査の民間開放、建築基準の性能規定化等
1999	11	7	16	2000	12	4	1	87 号	<地方分権一括法制定に伴う改正> 機関委任事務を自治事務に変更
1999	11	12	22	2001	13	1	6	160 号	<中央省庁等改革関係法施行法制定に伴う改正> 中央省庁改革に伴い、建設省から国土交通省へ名称変更等 建築審議会を社会資本整備審議会に改組
2000	**12**	**5**	**19**	**2001**	**13**	**5**	**18**	**73 号**	**<都市計画法・建築基準法改正> 壁面線指定における建ぺい率緩和、特例容積率適用区域、特定用途制限地域、準都市計画区域制度の創設等**

施行日が複数にわたる場合は、主な条項の施行日で代表させた。

沿道法は「幹線道路の沿道の整備に関する法律」の、密集法は「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」の、地方分権一括法は「地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律」の、中央省庁等改革行政組織関係法律整備法は「中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律」の略

一種住専は「第一種住居専用地域」、二種住専は「第二種住居専用地域」、一種低層は「第一種低層住居専用地域」、二種低層は「第二種低層住居専用地域」の略

♣♣コラム　大塩洋一郎♣♣

都市計画法の全面改正（1968（昭和 43）年）を語る上で欠かせない人物の筆頭は大塩洋一郎であろう。大塩は都市計画法改正の準備段階から国会提出までを建設省都市局都市計画課長として陣頭指揮を執った。国会審議から公布、施行に至る間についても同総務課長として対応にあたっており、文字通り新都市計画法の産みの親ともいうべき存在である。

大塩洋一郎は1925（大正14）年6月30日に鳥取県で生まれた。東京大学法学部卒業後、1948（昭和 23）年 10 月に建設省へ第 1 期生として入省した。大塩は都市化の時代の申し子のように、建設省の各課で都市関係立法に携わった。住宅局宅地開発課長時代に新住宅市街地開発法、住宅地造成事業法制定に携わったほか、都市局都市計画課長時代には古都法、都市開発資金法、流通業務市街地整備法に携わったあと、仕上げのようにして都市計画法改正に取り組んだ。都市計画課長の後は、幾多の職責を歴任し、1977（昭和 52）年 10 月、総務審議官を最後に建設省を退官した。退官後、日本住宅公団をはじめ数々の団体の総裁・理事長等を務め、2002（平成 14）年 8 月 27 日に 77 歳で逝去した。

大塩は理論家で、表面的な法律の条文構成にだけとらわれるのではなく、その背後に法律が内包すべき哲学や思想を重視する官僚であった。都市計画法改正にあたって、担当官を諸外国に派遣して法制度の現地調査を行わせるとともに、担当官と共同で自らチャールズ・M・ハール編「都市計画と土地利用」を翻訳刊行することも行っている。広報、啓発活動にも熱心で、都市計画法の解説を著したり、講演したりしたほか、退官後には求めに応じてインタビューや座談会において自らの体験を臨場感あふれる様子で語っている。その一例を以下に示そう。

「1919（大正 8）年の都市計画法では、都市計画は、内閣の認可を得て行なうのであって、内閣が最終的調整権をもつしくみのものだった」（「都市の時代」新樹社 2003.2　p. 85）

「われわれが改正作業にとりかかると、はたして各省の権限調整ということが、最大の問題となり困難をきわめました」（同 p. 254）

「宮沢さん（当時の経済企画庁長官、引用者注）が、地価対策閣僚協議会の席上、新産業都市の指定の例をあげて、内閣がこれを指定するまでに各省庁の 80 いくつかの判が要るようなことでは都市計画の決定は実際上不可能である。したがって、『建設大臣は副総理になったつもりで専管でやってもらいたい』という発言をされました」（同 p. 254）

「佐藤総理からも各省にもいろいろ問題はあるだろうが建設大臣に協力してもらいたいという発言があり」（同 pp. 254-255）

このように、大塩の証言からは、都市計画法改正にあたって、いわばトップダウンによる指示があったことがはっきりと伝わってきて貴重である。

最後に、大塩洋一郎というと、江戸時代の「大塩の乱」で有名な大塩平八郎との名前の類似が想起され、係累ではないかとの想いが気になるが、これは本人が過去帳を調べた結果、無関係だった由である。

第1章　上位計画・関連計画

第１節　上位計画・関連計画の概念と種類

1　上位計画・関連計画の概念

「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）は、第 13 条に都市計画基準を規定している。第 1 項において、「都市計画は、（中略）国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画（中略）及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに、（中略）当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない。（以下略）」としている。

渡辺俊一は後段の趣旨について、次のように解釈している。[1]

「『一体性』とは主に決定過程における広域的な整合性を意味し、『総合性』とは主に計画内容に関する部門間の整合性を意味している」

本章では渡辺の解釈も参考としながら、上位計画とは、広域的な整合性を必要とする国土計画、地方計画に関する法律に基づく計画をさすものとし、関連計画とは、部門間の整合性を必要とする各種施設等の計画をさすものとする。

2　上位計画・関連計画の種類

上位計画とは、都市計画がその計画内容に適合を義務づけられる計画であって、国土全体を対象とする国土計画や都市を超える広域を対象とする地方計画が相当する。

上位計画のうち、国土計画としては、「国土総合開発法」（昭和 25 年法律第 205 号）に基づく「全国総合開発計画」（2005（平成 17）年の改正により、国土形成計画法と改称して「国土形成計画」となっている。）が典型である。そのほかに経済計画は具体的な建設に結びつくようなハードな計画ではないが、計画実現にかかる公共投資総額に関係するなど広義には上位計画の範疇にいれてもよいであろう。また、「国土利用計画法」（昭和 49 年法律第 92 号）に基づく国土利用計画全国計画も土地利用面における上位計画と考えることができる。

地方計画の中でより広域を対象とする計画として、広域圏計画がある。これには、「中部圏開発整備法」（昭和 41 年法律第 102 号）に基づく「中部圏基本開発整備計画」が典型であるが、2005（平成 17）年には国土形成計画法に基づく「広域地方計画」が加わった。より狭域を対象とする地方計画としては、都道府県を対象圏域とする各種計画がある。たとえば、国土利用計画法に基づく国土利用計画愛知県計画などがある。そのほか、愛知県には総合計画としての「愛知県地方計画」がある。

関連計画としては、都市計画法に明示されている公害防止計画や道路、河川、鉄道、港湾、空港等に関する国の計画等が対象となる。道路を例に取れば、道路整備の長期計画、中期計画、道路整備五箇年計画などが対象といえよう。

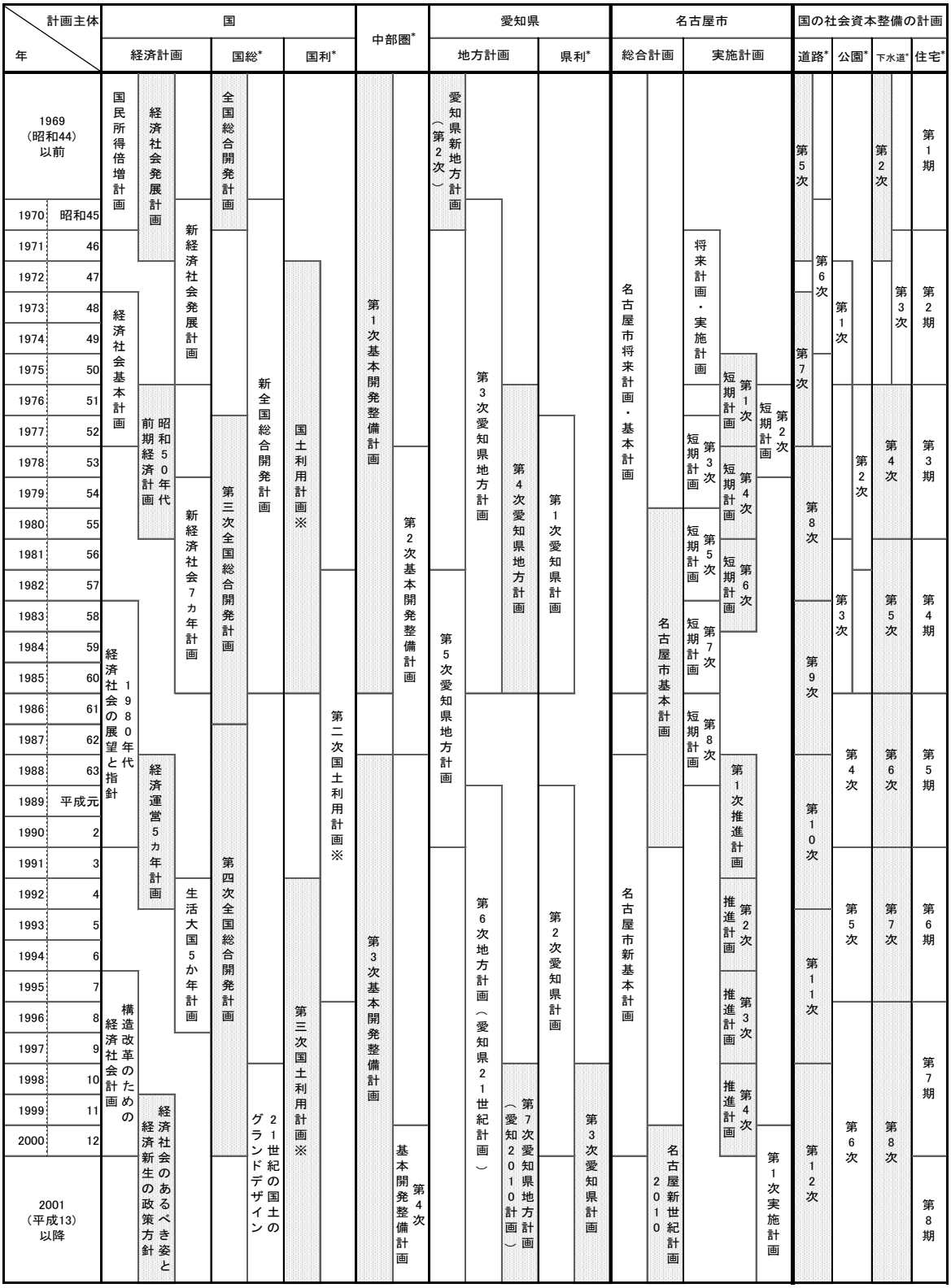
---

[1] 渡辺俊一「市町村マスタープランをめぐる『プラン体系』」（「1994 年度第 29 回日本都市計画学会学術研究論文集」 p. 7）

3　名古屋市の計画

名古屋市が策定する名古屋市域を対象とする中長期の総合計画等は、対象エリアの規模からして、いわゆる地方計画の範疇には入らないと考えられるが、名古屋都市計画史においては、上位計画および関連計画ととらえるべきであろう（**表** 1.1.1）。

表 1.1.1　上位計画・関連計画等一覧



＊「国総」、「国利」、「中部圏」、「県利」、「道路」、「公園」、「下水道」、「住宅」はそれぞれ、「国土総合開発計画」、「国土利用計画全国計画」、「中部圏基本開発整備計画」、「国土利用計画愛知県計画」、「道路整備五箇年計画」、「都市公園等整備五箇年計画」、「下水道整備五箇年計画」、「住宅建設五箇年計画」を略して表記した。

※「国土利用計画」は、基準年次、目標年次を示した。

第２節　国の計画

1　経済計画

経済計画とは、「一定期間を対象として、いくつかの経済目標とその優先順位を明らかにし、これを数量的に表し、この目標を達成するために必要な政策手段を体系化したもの」*をいい、戦後の策定主体は経済安定本部から始まり、経済審議庁、経済企画庁、国土庁を経て、現在では内閣府である。(*内閣府の定義による)

経済計画の概要一覧を**表 1.1.2** に示す。また、各経済計画の目標成長率と実績成長率が比較できるようにしたグラフを**図 1.1.1** に示す。経済計画全般さらには戦後日本経済の動向や経済政策については、経済企画庁の正史[2]が基本となる。

(1)　1960 年代以前の経済計画

日本の戦後の経済計画は、鳩山内閣の「経済自立 5 カ年計画」に始まる。岸内閣の「新長期経済計画」を経て、池田内閣の「国民所得倍増計画」が高度経済成長の端緒となったことは良く知られている。この計画は、従来の計画にくらべ、計画期間が昭和 36 年から 45 年までの 10 か年と長く、当該計画期間中に佐藤内閣の下で、「中期経済計画」、「経済社会発展計画」と 2 回の経済計画が策定されている。

(2)　1970 年代の経済計画

本章で主に扱う 1970 年代以降の経済計画は、同じく佐藤内閣による「新経済社会発展計画」から始まっている。いざなぎ景気を謳歌している中で閣議決定されたが、1971(昭和 46)年 8 月には、ドルと金との交換性の停止、いわゆるニクソンショックがあり、1ドルを360円とする固定相場は終わりを告げた。その後、同年 12 月には、スミソニアン合意により、世界通貨は変動相場制に移行した。こうした世界経済の激変を受け、日本の高度経済成長も鈍化することとなった。

それまでの経済計画では、すべて計画期間内の平均実績成長率が目標成長率を上回っていたのに対し、この「新経済社会発展計画」は、高い目標成長率に対して大きく下回る実績成長率となり、はじめて実績が目標を下回った。以降の経済計画もバブル期を除いて、ほぼ同様に実績が目標を下回る状態を続けている。

1972(昭和 47)年 7 月に田中内閣が発足したが、その前月に「日本列島改造論」が刊行された。同書は、「新全国総合開発計画」(後出)とも重なる部分が多いとされており、土地投機を招いていわゆる「列島改造ブーム」をもたらしたとされる。翌 1973(昭和 48)年 2 月には、同内閣が「活力ある福祉社会」を掲げた「経済社会基本計画」を閣議決定している。高度経済成長の残影を追って、なお高い目標成長率を掲げたものの実績成長率は下方に大きく乖離した。同年 10 月には、第 1 次オイルショックが起きて、狂乱物価と称する物価の高騰を招いた。

[2] 経済企画庁「戦後日本経済の軌跡」(大蔵省印刷局　1997.4)

表 1.1.2　日本の経済計画の概要一覧 [3]

名称	策定年月	策定時内閣	計画期間（年度）	計画の目的	実質経済成長率（計画期間平均）
経済自立5ヵ年計画	昭30.12.23	鳩山	昭和31～35	経済の自立 完全雇用	4.9%
新長期経済計画	昭32.12.17	岸	昭和33～37	極大成長 生活水準向上 完全雇用	6.5%
国民所得倍増計画	昭35.12.27	池田	昭和36～45	極大成長 生活水準向上 完全雇用	7.8%
中期経済計画	昭40.1.22	佐藤	昭和39～43	ひずみ是正	8.1%
経済社会発展計画 －40年代への挑戦－	昭42.3.13	佐藤	昭和42～46	均衡がとれ充実した経済社会への発展	8.2%
新経済社会発展計画	昭45.5.1	佐藤	昭和45～50	均衡がとれた経済発展を通じる住みよい日本の建設	10.6%
経済社会基本計画 －活力ある福祉社会のために－	昭48.2.13	田中	昭和48～52	国民福祉の充実と国際協調の推進の同時達成	9.4%
昭和50年代前期経済計画 －安定した社会を目指して－	昭51.5.14	三木	昭和51～55	我が国経済の安定的発展と充実した国民生活の実現	6%強
新経済社会7ヵ年計画	昭54.8.10	大平	昭和54～60	安定した成長軌道への移行 国民生活の質的充実 国際経済社会発展への貢献	5.7%前後
1980年代経済社会の展望と指針	昭58.8.12	中曽根	昭和58～平成2	平和で安定的な国際関係の形成 活力ある経済社会の形成 安心で豊かな国民生活の形成	4%程度
世界とともに生きる日本 －経済運営5ヵ年計画－	昭63.5.27	竹下	昭和63～平成4	大幅な対外不均衡の是正と世界への貢献 豊かさを実感できる国民生活の実現 地域経済社会の均衡ある発展	3.7%程度
生活大国5か年計画 －地球社会との共存をめざして－	平4.6.30	宮澤	平成4～8	生活大国への変革 地球社会との共存 発展基盤の整備	3.5%程度
構造改革のための経済社会計画 －活力ある経済・安心できるくらし－	平7.12.1	村山	平成7～12	自由で活力ある経済社会の創造 豊かで安心できる経済社会の創造 地球社会への参画	3%程度 （8～12年度）
経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針	平11.7.8	小渕	1999～2010	多様な知恵の社会の社会の形成 少子・高齢社会、人口減少社会への備え 環境との調和	（2%）

[3] 日本の経済計画の概要一覧（経済審議会ホームページ） http://www5.cao.go.jp/98/e/keikaku/keizaikeikaku.html（2015/03/26 閲覧）に加筆

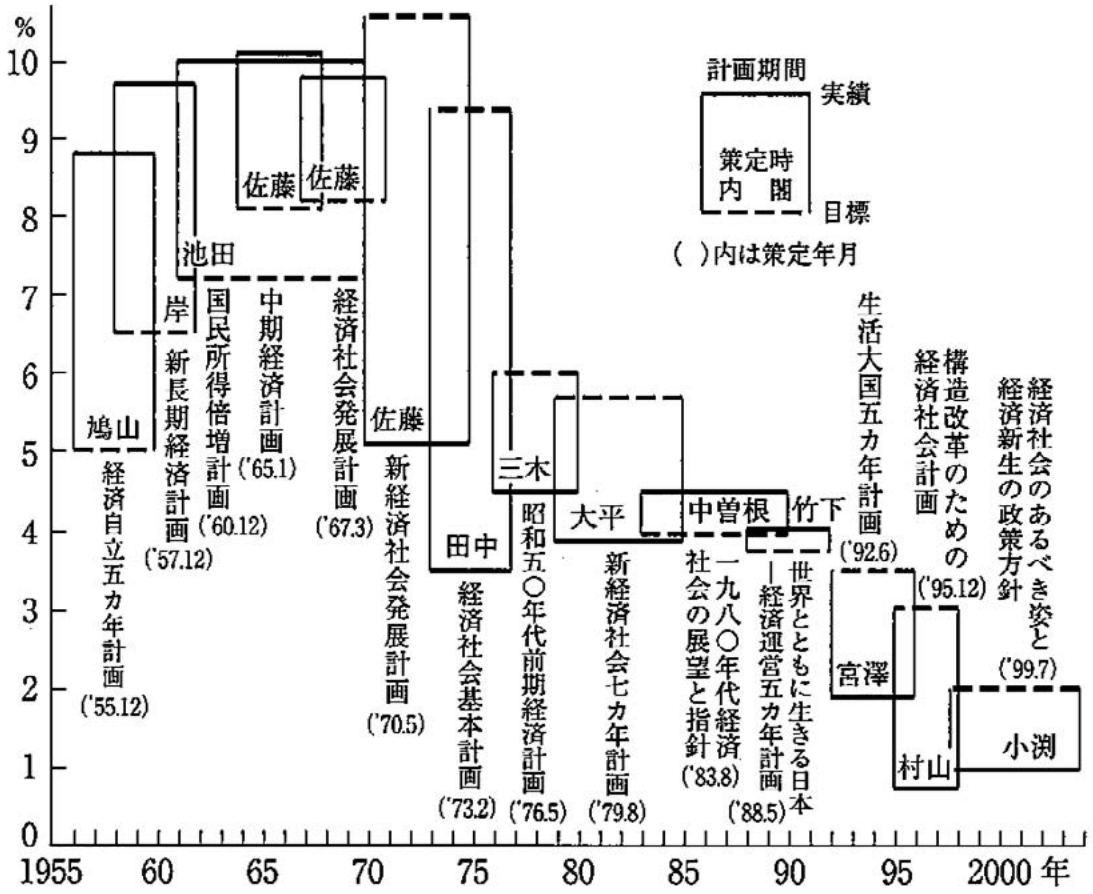


図 1.1.1　日本の経済計画と経済成長率 [4]

政府が狂乱物価終息を宣言してまもない 1976（昭和 51）年 5 月に、三木内閣は「昭和 50 年代前期経済計画」を閣議決定した。経済変動が収まって安定成長過程へ移行し、目標と実績の成長率の乖離も減少した。

1978（昭和 53）年 12 月の大平内閣発足直後に第 2 次オイルショックが襲来した。第 1 次オイルショックの経験に学び、第 1 次のときよりは軽微なかたちでこれを克服することができた。大平内閣は、1979（昭和 54）年 8 月には、やや中期の計画期間となる「新経済社会 7 カ年計画」を閣議決定し、安定成長を志向している。

（3） 1980 年代の経済計画

1980 年代に入り、1981（昭和 56）年 2 月、アメリカのレーガン大統領は、レーガノミクスと称される経済再建計画を発表した。高金利による金融引き締めなどにより、円安・ドル高基調となって輸出が拡大するとともに、経常収支の黒字幅が拡大した。

[4] 宮崎勇・本庄真「日本経済図説　第四版」（岩波書店 2013.10 p. 203 「日本の経済計画と実質成長率」）

1983（昭和 58）年 8 月には、中曽根内閣が「活力ある経済社会の形成」などを掲げ、やはり中期にわたる「1980 年代経済社会の展望と方針」を閣議決定している。

1985（昭和 60）年 9 月には、先進 5 カ国の蔵相会議が開催され、ドル高是正のための協調介入を決定した。いわゆるプラザ合意である。これによって急速に円高が進行し、円高不況を招来した。一方で、経常収支黒字の是正が課題となり、1986（昭和 61）年 4 月には、「国際協調のための経済構造調整研究会報告書」（いわゆる「前川レポート」）が中曽根総理大臣に報告された。この中では内需拡大と産業構造転換などが柱となっており、前者には、「住宅対策及び都市再開発事業の推進」が 1 項目として起こされている。ここに民間活力の活用や規制緩和などが盛り込まれ、後のアーバン・ルネッサンスひいてはバブル創生のひとつの布石となった。

地価、株価がともに騰貴していくバブル景気のさなか、1988（昭和 63）年 5 月に、竹下内閣の下で大幅な対外不均衡の是正などを掲げた「世界とともに生きる日本―経済運営 5 カ年計画」が閣議決定された。昭和が平成となり、中国で天安門事件が勃発し、東欧社会主義諸国が軒並み体制崩壊するという激動期の 1989（平成元）年末に株価はピークを迎え、以降暴落していった。地価もその後を追って下落に転じて、バブル崩壊が始まった。それ以降おおむね 1990 年代を覆う長期不況は、「失われた 10 年」といわれている。最近では、その後の経済停滞も含めて「失われた 20 年」という言葉も聞かれる。

（4） 1990 年代の経済計画

地価の下落傾向が顕著となった 1992（平成 4）年 6 月に、宮澤内閣の下で、「地球社会との共存をめざして」というサブタイトルをもつ「生活大国 5 か年計画」が閣議決定された。この経済計画に先立つ前 2 回の計画の計画期間は、プレバブルからバブルの時期をカバーしていることから、わずかながらも実績経済成長率が目標経済成長率を上回ったが、この計画から再び逆転することとなった。

宮澤内閣の後、細川、羽田と非自民の連立内閣が続き、その後の「自・社・さ」といわれた変則的な村山連立内閣の下で、「活力ある経済・安心できるくらし」を標榜する「構造改革のための経済社会計画」が 1995（平成 7）年 12 月に閣議決定された。目標成長率はやや低めに設定されたものの、平成不況と称する経済停滞のなかで、実績成長率は低迷した。

バブルの後遺症である金融機関の不良債権問題は、日本経済の大きな課題であった。村山内閣の後を受けた橋本内閣の下で、住専と略称される住宅金融専門会社の不良債権処理策が、1996（平成 8）年 1 月に開会された第 136 国会、いわゆる「住専国会」において審議され、公的資金 6,850 億円の投入が決定された。続いて 1998（平成 10）年 3 月には、銀行に対して 1 兆 8 千億円に及ぶ公的資金が投入された。同年 7 月に開会された第 143 国会は「金融国会」と略称され、小渕内閣の下で金融機関の破綻処理のスキームなどを内容とする金融再生法等が可決されて 10 月公布となった。

21 世紀を目前に控えた 1999（平成 11）年 7 月に、小渕内閣は「少子・高齢化社会、人口減少社会への備え」などを目的に盛り込んだ「経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針」を閣議決定した。

その後、小泉、安倍、麻生内閣と続く 2009（平成 21）年 1 月までに、それぞれの内閣において経済計画が、策定されている。

2　国土総合開発計画

国土総合開発計画は、1950（昭和 25）年 5 月 26 日公布の国土総合開発法（平成 17 年 7 月 29 日の改正によって国土形成計画法と改称）を根拠とする計画である。所管官庁は、当初は経済計画と同様であったが、2001（平成 13）年 1 月 6 日以降は国土交通省の所管となっている。改称以前の国土総合開発法第 2 条の定義によれば、国又は地方公共団体の施策の総合的且つ基本的な計画で、次の 5 項目に関する計画とされている。

①天然資源の利用、②災害の防除、③都市及び農村の規模及び配置の調整、④産業の適正な立地、⑤電力、運輸、通信などの重要な公共的施設の規模及び配置並びに文化、厚生及び観光に関する資源の保護、施設の規模及び配置

国土総合開発計画法に基づく全国総合開発計画の概要を**表 1.1.3** に示す。

国土計画を概観する上で、正史としては、「国土庁十年史」[5] があり、オーラルヒストリーないしインサイドストーリーとしては、「戦後国土政策の証言（上）（下）」[6] や下河辺淳のインタビュー[7] などがある。また、批判的見地からは、本間義人の著作[8] がある。

(1)　新全国総合開発計画（新全総）

最初の「全国総合開発計画（全総）」は、「国民所得倍増計画」策定を受けて 1962（昭和 37）年 10 月 5 日に閣議決定されており、目標年次を 1970（昭和 45）年としている。新都市計画法施行は 1969（昭和 44）年 6 月であるから全総の対象期間はほぼ旧都市計画法時代（1920（大正 9）年～1969（昭和 44）年）の後期と重なっている。全総では、「地域間の均衡ある発展」を目標に、拠点開発方式を採用した。俗に「新産・工特」と略称される新産業都市とその追加版である工業整備特別地域を指定して、大都市圏以外の地方拠点を開発することにより、開発効果の果実を波及させ、目標を達成しようとしたものである。

新都市計画法以降の全国総合開発計画としては、「新全国総合開発計画（新全総）」以下となる。「新全国総合開発計画（新全総）」[9] は、「豊かな環境の創造」を掲げて、1969（昭和 44）年 5 月 30 日に佐藤内閣の下で閣議決定されている。大規模開発プロジェクト方式と称して、大規模工業基地開発と、高速道路、新幹線鉄道などのネットワーク整備により、過密過疎・地域格差を解消しようとする内容であった。高速道路については、国土開発幹線自動車道建設法別表に記載された 7,600km を超える 9,000km の構想が示された。

高度経済成長を受けてさまざまなひずみが生じている中で、田中角栄自由民主党幹事長のリーダーシップにより公表された自由民主党の「都市政策大綱」が大きなインパクトをもたらし、その内容が「日本列島改造論」や、この「新全国総合開発計画（新全総）」に反映しているともいわれている。「都市政策大綱」策

5　国土庁「国土庁十年史」（ぎょうせい　1984.6）
6　国土計画研究会「戦後国土政策の検証（上）（下）」（総合研究開発機構　1996.1）
7　下河辺淳「戦後国土計画への証言」（日本経済評論社　1994.4）
8　本間義人「国土計画の思想」（日本経済評論社　1992.7）
　　同　　「国土計画を考える」（中央公論社　1999.2）
9　経済企画庁「新全国総合開発計画」（大蔵省印刷局　1969.5）

定の過程は、都市計画法の全面改正と併走する時期でもあった。

表 1.1.3　全国総合開発計画の概要一覧 [10]

	全国総合開発計画 （全総）	新全国総合開発計画 （新全総）	第三次全国総合開発計画 （三全総）	第四次全国総合開発計画 （四全総）	21世紀の国土の グランドデザイン
閣議決定	昭和37年10月5日	昭和44年5月30日	昭和52年11月4日	昭和62年6月30日	平成10年3月31日
策定時の内閣	池田内閣	佐藤内閣	福田内閣	中曽根内閣	橋本内閣
背景	1 高度成長経済への移行 2 過大都市問題、所得格差の拡大 3 所得倍増計画（太平洋ベルト地帯構想）	1 高度成長経済 2 人口、産業の大都市集中 3 情報化、国際化、技術革新の進展	1 安定成長経済 2 人口、産業の地方分散の兆し 3 国土資源、エネルギー等の有限性の顕在化	1 人口、諸機能の東京一極集中 2 産業構造の急速な変化等により、地方圏での雇用問題の深刻化 3 本格的国際化の進展	1 地球時代（地球環境問題、大競争、アジア諸国との交流） 2 人口減少・高齢化時代 3 高度情報化時代
長期構想	－	－	－	－	**「21世紀の国土のグランドデザイン」** **一極一軸型から多軸型国土構造へ**
目標年次	昭和45年	昭和60年	昭和52年からおおむね10年間	おおむね平成12年 （2000年）	平成22年から27年 （2010-2015年）
基本目標	**＜地域間の均衡ある発展＞** 都市の過大化による生産面・生活面の諸問題、地域による生産性の格差について、国民経済的視点からの総合的解決を図る。	**＜豊かな環境の創造＞** 基本的課題を調和しつつ、高福祉社会をめざして、人間のための豊かな環境を創造する。	**＜人間居住の総合的環境の整備＞** 限られた国土資源を前提として、地域特性を生かしつつ、歴史的、伝統的文化に根ざし、人間と自然との調和のとれた安定感のある健康で文化的な人間居住の総合的環境を計画的に整備する。	**＜多極分散型国土の構築＞** 安全でうるおいのある国土の上に、特色ある機能を有する多くの極が成立し、特定の地域への人口や経済機能、行政機能等諸機能の過度の集中がなく地域間、国際間で相互に補完、触発しあいながら交流している国土を形成する。	**＜多軸型国土構造形成の基礎づくり＞** 多軸型国土構造の形成を目指す「21世紀の国土のグランドデザイン」実現の基礎を築く。 地域の選択と責任に基づく地域づくりの重視。
基本的課題	1 都市の過大化の防止と地域格差の是正 2 自然資源の有効利用 3 資本、労働、技術等の諸資源の適切な地域配分	1 長期にわたる人間と自然との調和、自然の恒久的保護、保存 2 開発の基礎条件整備による開発可能性の全国土への拡大均衡化 3 地域特性を活かした開発整備による国土利用の再編成と効率化 4 安全、快適、文化的環境条件の整備保全	1 居住環境の総合的整備 2 国土の保全と利用 3 経済社会の新しい変化への対応	1 定住と交流による地域の活性化 2 国際化と世界都市機能の再編成 3 安全で質の高い国土環境の整備	1 自立の促進と誇りの持てる地域の創造 2 国土の安全と暮らしの安心の確保 3 恵み豊かな自然の享受と継承 4 活力ある経済社会の構築 5 世界に開かれた国土の形成
開発方式等	**＜拠点開発構想＞** 目標達成のため工業の分散を図ることが必要であり、東京等の既成大集積と関連させつつ開発拠点を配置し、交通通信施設によりこれを有機的に連絡させ相互に影響させると同時に、周辺地域の特性を生かしながら連鎖反応的に開発をすすめ、地域間の均衡ある発展を実現する。	**＜大規模プロジェクト構想＞** 新幹線、高速道路等のネットワークを整備し、大規模プロジェクトを推進することにより、国土利用の偏在を是正し、過密過疎、地域格差を解消する。	**＜定住構想＞** 大都市への人口と産業の集中を抑制する一方、地方を振興し、過密過疎問題に対処しながら、全国土の利用の均衡を図りつつ人間居住の総合的環境の形成を図る。	**＜交流ネットワーク構想＞** 多極分散型国土を構築するため、①地域の特性を生かしつつ、創意と工夫により地域整備を推進、②基幹的交通、情報・通信体系の整備を国自らあるいは国の先導的な指針に基づき全国にわたって推進、③多様な交流の機会を国、地方、民間諸団体の連携により形成。	**＜参加と連携＞** －多様な主体の参加と地域連携による国土づくり－ （4つの戦略） 1 **多自然居住地域**（小都市、農山漁村、中山間地域等）の創造 2 **大都市のリノベーション**（大都市空間の修復、更新、有効活用） 3 **地域連携軸**（軸状に連なる地域連携のまとまり）の展開 4 **広域国際交流圏**（世界的な交流機能を有する圏域）の形成
投資規模	「国民所得倍増計画」における投資額に対応	昭和41年から昭和60年 約130～170兆円 累積政府固定形成 （昭和40年価格）	昭和51年から昭和65年 約370兆円 累積政府固定資本形成 （昭和50年価格）	昭和61年度から平成12年度 1,000兆円程度 公、民による累積国土基盤投資 （昭和55年価格）	**投資総額を示さず、投資の重点化、効率化の方向を提示**

（注）平成17年の法改正に伴い、今後は全国総合開発計画に代わり、国土形成計画を策定する。

[10] 国土交通省国土計画局「国土交通白書平成19年度版参考資料編」資料3-1 全国総合開発計画（概要）の比較 http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/hakusho/h20/data/excel/js003010.xls（2015/03/26 閲覧）

（2） 第三次全国総合開発計画（三全総）

1977（昭和 52）年 11 月 4 日には、福田（赳夫）内閣の下で、「人間居住の総合的環境の整備」を標榜する「第三次全国総合開発計画（三全総）」が閣議決定されている。高度経済成長が終焉し、安定成長への移行過程に策定されたこの計画は、これまでの計画とは異なり、「定住構想」を前面にうちだしている。「定住構想」とは、「第 1 に、歴史的、伝統的文化に根ざし、自然環境、生活環境、生産環境の調和のとれた人間居住の総合的環境の形成を図り、第 2 に、大都市への人口と産業の集中を抑制し、一方、地方を振興し、過密過疎に対処しながら新しい生活圏を確立すること」である。「定住構想」の圏域としての「定住圏」は、「自然環境をはじめとした国土の保全と利用及び管理、生活環境施設の整備と管理並びに生産施設の設置と管理等が一体として行われ、住民の意向が十分反映されうる」圏域であって、「流域圏、通勤通学圏、広域生活圏として生活の基本的圏域」である。[11] 高規格幹線道路については、新規路線を加えて、10,000 ㎞構想としている。

（3） 第四次全国総合開発計画（四全総）

「多極分散型国土の構築」を掲げた「第四次全国総合開発計画（四全総）」[12] は、1987（昭和 62）年 6 月 30 日に、中曽根内閣の下で閣議決定された。円高不況下、東京一極集中傾向にある中、これまでの「国土の均衡ある発展」とは異なり、東京を世界都市としていくことを推進し、一極集中を是認するかのような内容の国土審議会計画部会中間報告が 1986（昭和 61）年 12 月になされた。これに対し、ブロックごとに開催された地方振興懇談会等を通じて地方からの異論が相次ぎ、東京の一極集中をトーンダウンすることをはじめとする修正を余儀なくされた経過がある。開発方式としては、再び新全総風の「交流ネットワーク構想」を採用、高規格幹線道路 14,000 ㎞構想などのネットワーク整備、大規模リゾートや学術研究機能の集積などがうたわれた。

（4） 21 世紀の国土のグランドデザイン

1998（平成 10）年 3 月 31 日には、橋本内閣の下で、本来、「五全総」となるべき「21 世紀の国土のグランドデザイン」[13] が閣議決定された。この計画を「五全総」と称しない理由については、計画策定に携わった伊藤の解説がある。[14] それは要約すれば、産業構造の変化の中で、公共事業をオーソライズすることに終始するのではなく、文化面も含めた国土の将来像を提示しなければならない、ということになろう。こうした点からは、「ガーデンアイランズ」という鍵概念が提案されている。しかしながら、「参加と連携」を掲げつつも、「多軸型国土構造形成の基礎づくり」という目標には、旧来型の発想も垣間見えている。

その後、2005（平成 17）年 7 月 29 日の国土総合開発法等の改正公布により国土形成計画法と改称さ

11 国土庁「第三次全国総合開発計画」（1977.11 p. 27）
http://www.mlit.go.jp/common/001135928.pdf（2016/09/28 閲覧）
神谷正巳「第三次全国総合開発計画における定住構想」（「新都市」 Vol. 273, No. 1 1978.1）

12 国土庁計画調整局「第四次全国総合開発計画」（大蔵省印刷局 1987.7）
高橋潤二郎・編「四全総は日本を変えるか」（大明堂 1988.3 pp. 4-7, 14-15）

13 国土庁計画調整局「21 世紀の国土のグランドデザイン」（大蔵省印刷局 1998.4）

14 伊藤滋「国土計画の考え方」（「地域開発」 SN. 403 1998.4）

れ、同年 12 月 22 日施行された。新しい法律に基づき福田（康夫）内閣の下で、2008（平成 20）年 7 月 4 日に「国土形成計画全国計画」が閣議決定され、さらに安倍内閣の下で 2015（平成 27）年 8 月 14 日に改定されている。

3　国土利用計画（全国計画）

1973（昭和 48）年 10 月に起きた第 1 次オイルショックによる地価高騰を直接的な契機として、土地の利用を規制し、秩序ある国土の開発と土地利用をめざして、国土総合開発法の改正が試みられた。しかし、与野党間の調整不調により、土地利用に関する内容のみを分離した独立法として、1974（昭和 49）年 6 月 25 日に「国土利用計画法」が公布となり、12 月 24 日に施行となった。

土地取引を直接規制する規制区域制度や届出制などが規定される一方、土地利用の基本方向を示す計画も規定され、国土利用計画法公布の翌日に、所管官庁として国土庁が発足した。

計画体系としては、全国計画、都道府県計画、市町村計画の 3 層からなる。都道府県計画および市町村計画の策定は任意となっており、実際、愛知県は愛知県計画を定めているが、名古屋市は名古屋市計画を定めてはいない。都道府県計画、市町村計画は、それぞれ上位の計画を基本とすることとされている。

全国計画は、国土利用計画法第 5 条および同法施行令第 1 条第 1 項により、①国土の利用に関する基本構想、②国土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標及びその地域別の概要、③以上の事項を達成するために必要な措置の概要、を定めることとなっている。

表 1.1.4 に、これまで閣議決定された全国計画の概要を示す。

最初の全国計画は、第 1 次オイルショック後の地価高騰が収束した頃の 1976（昭和 51）年 5 月 18 日に三木内閣の下で、閣議決定された。第二次全国計画は、第 2 次オイルショックによる地価上昇が収まった頃の 1985（昭和 60）年 12 月 17 日に中曽根内閣の下で閣議決定された。しかし、皮肉にもその直後からバブルの気配が忍び寄っていく。そのバブルによる地価高騰が一転急落となり、長い低迷期の中で、1996（平成 8）年 2 月 23 日に橋本内閣の下で、第三次全国計画は閣議決定された。

なお、表には示されていないが、2008（平成 20）年 7 月 4 日には、福田（康夫）内閣の下で、「持続可能な国土管理」を掲げる「第四次国土利用計画全国計画」[15] が閣議決定され、さらに 2015（平成 27）年 8 月 14 日に安倍内閣の下で改定されている。

[15] 国土利用計画（全体計画）－第四次－の概要 http://www.mlit.go.jp/common/000019232.pdf（2015/03/27 閲覧）

表 1.1.4　国土利用計画（全国計画）の変遷概要 [16]

	国土利用計画	第二次国土利用計画	第三次国土利用計画
閣議決定	昭和51年5月18日	昭和60年12月17日	平成8年2月23日
1．国土の利用に関する基本構想	(1)国土利用の基本方針	(1)国土利用の基本方針	(1)国土利用の基本方針
（基本理念）	・地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と国土の均衡ある発展を図る	・同左	・同左
（基本的条件）	・引き続き人口が増加し、都市化が進展し、経済社会活動が拡大することを考慮	・人口は、21世紀初頭には減少局面、都市化は進展の速度を緩め、経済諸活動は安定的に推移。当面の10年間は、都市化の進展、経済諸活動の拡大等が進むと予測	・高齢化、少子化の中で、人口の増勢は大幅に鈍化、都市化は地方都市が拠点性を高めるが、全体としては進展の速度は緩まる。経済諸活動は、構造変化を伴いながら、成熟化に向かうと予測
（土地需要）	・土地需要については、極力土地の有効利用を促進し、可能な限り、その節減を図らねばならない	・土地需要の量的調整に関しては、増勢は鈍化するものの、なお増加する都市的土地利用について高度利用を促進することにより効率化を図る。自然的土地利用については、自然循環システムの維持に配慮し、適正な保全を図る。	・土地需要の量的調整に関しては、増勢は鈍化するものの、なお増加する都市的土地利用について高度利用及び低未利用地の有効利用を促進する。自然的土地利用については、自然循環システムの維持に配慮し、適正な保全と耕作放棄地の適切な利用を図る。
（土地利用の転換）	・土地利用の転換については、土地利用の可逆性が容易に得られないこと及び利用の転換に限界があることに鑑み、計画的な調整を図りつつ、慎重に行う	・土地利用の転換については、土地利用の可逆性が容易に得られないこと等に鑑み、計画的かつ慎重に行う	・土地利用の転換については、土地利用の可逆性が容易に得られないことかつ生態系をはじめとする循環系に影響を与えることから計画的かつ慎重に行う。
（質的向上）		・国土利用の質的向上に関しては、災害に対して脆弱な構造を持つ国土構造に鑑み、安全性を強化することが重要。 快適性及び健康性については、地域の自然的及び社会的条件に則しつつ、国土の形成を図る必要がある	・国土利用の質的向上に関しては、状況の変化を踏まえ、安全で安心できる、自然と共生する持続可能な、美しくゆとりある国土利用といった観点が重要である。
（課題の実現）		・課題の実現に当たっては、低未利用地の利用促進を図るとともに、都市的及び自然的土地利用が混在する地域における利用区分ごとの土地の適切な配置と組合せの確保を図る	・課題の実現に当たっては、低未利用地の利用促進を図るとともに、都市的土地利用と自然的土地利用が混在する地域における利用区分ごとの土地の適切な配置と組合せの確保を図る
（配慮事項）			・今後の国土の利用に当たっては、首都機能移転及び地方分権の進捗状況を踏まえる必要がある
		(3)地域類型別の国土利用の基本方向 ・都市、農山漁村についての方向	(2)地域類型別の国土利用の基本方向 ・都市、農山漁村、自然維持地域についての方向
	(2)利用区分別の国土利用の基本方向 ・農用地、森林、原野、水面・河川・水路、道路、住宅地、工業用地、公用・公共用施設の用地、海岸及び沿岸域の基本方向を定める	(2)利用区分別の国土利用の基本方向 ・農用地、森林、原野、水面・河川・水路、道路、住宅地、工業用地、その他の宅地、公用・公共用施設の用地、海岸及び沿岸域の基本方向を定める	(3)利用区分別の国土利用の基本方向 ・農用地、森林、原野、水面・河川・水路、道路、住宅地、工業用地、その他の宅地、公用・公共用施設の用地、レクリエーション用地、低未利用地、沿岸域の基本方向を定める
2．利用区分ごと規模目標及び地域別概要	(1)国土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標 ・目標年次は、昭和60年 基準年次は、昭和47年 ・規模の目標は省略 (2)地域別の概要 ・地域の区分は、三大都市圏と地方圏 ・利用区分別その他、市街地の概要等を記述	(1)国土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目棟 ・目棟年次は、昭和70年 基準年次は、昭和57年 ・規模の目標は省略 (2)地域別の概要 ・地域の区分は、三大都市圏と地方圏 ・利用区分別その他、市街地の概要等を記述	(1)国土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標 ・目標年次は、平成17年 基準年次は、平成4年 ・規模の目標は省略 (2)地域別の概要 ・地域の区分は、三大都市圏と地方圏 ・利用区分別その他、市街地の概要等を記述
3．必要な措置の概要	(1)国土利用計画法等の適切な運用 (2)地域整備施策の推進 (3)土地利用に係る環境の保全及び安全の確保 (4)土地利用の転換の適正化 (5)土地の有効利用の促進 (6)国土に関する調査の推進	(1)国土利用計画法等の適切な運用 (2)地域整備施策の推進 (3)国土の保全と安全性の確保 (4)環境の保全と国土の快適性及び健康性の確保 (5)土地利用の転換の適正化 (6)土地の有効利用の促進 (7)国土に関する調査の推進及び成果の普及啓発	(1)公共の福祉の優先 (2)国土利用計画法等の適切な運用 (3)地域整備施策の推進 (4)国土の保全と安全性の確保 (5)環境の保全と美しい国土の形成 (6)土地利用の転換の適正化 (7)土地の有効利用の促進 (8)国土に関する調査の推進及び成果の普及啓発 (9)指標の活用

[16] 国土利用計画（全国計画）概要の比較 http://www.mlit.go.jp/common/001116826.pdf（2016/09/28 閲覧）を一部修正

第３節　広域圏計画および県の計画

1　中部圏基本開発整備計画

中部圏基本開発整備計画は、1966（昭和 41）年 7 月 1 日公布の「中部圏開発整備法」（昭和 41 年法律第 102 号）に基づく広域圏計画である。元来、同法第 9 条において、「基本開発整備計画」と「事業計画」の 2 段階の計画体系であったが、2002（平成 17）年 7 月 29 日の国土総合開発法等の改正（平成 17 年法律第 89 号）により、「開発整備計画」に一本化された。また、計画の決定主体は、内閣総理大臣から国土庁長官および内閣総理大臣を経て、国土交通大臣へ変更となった。

中部圏基本開発整備計画については、中部圏開発整備地方協議会による正史 [17] のほか、「名古屋都市計画史」[18] などにも発足時の紹介がある。1964（昭和 39）年のワイズマン国連調査団の提言が契機となって、中部圏開発整備法に結実したとされる。

中部圏は、富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀の 9 県の県域を区域としている。

表 1.1.5 に中部圏基本開発整備計画の概要の変遷を示す。

最初の計画は、新全総に先立つことほぼ 1 年前、都市計画法の全面改正公布とほぼ同時期に策定されている。第二次以降の計画は、国土総合開発計画の改訂を追うようにして改訂されている。なお、第五次の計画に相当する中部圏開発整備計画が 2016（平成 28）年 3 月 29 日に決定されている。

2　国土形成計画広域地方計画

国土形成計画法に基づく広域地方計画は、東北圏、首都圏、北陸圏、中部圏、近畿圏、中国圏、四国圏、九州圏の 8 ブロックを対象とする計画で、中部圏は長野、岐阜、静岡、愛知、三重の 5 県を対象圏域としている。広域地方計画における中部圏は、中部圏開発整備法の中部圏の圏域から富山、石川、福井の北陸 3 県を除いて北陸圏として独立させ、滋賀県については近畿圏の圏域とした。圏域内の 5 県および名古屋市からなる中部圏広域地方計画協議会を組織して計画を策定し、2009（平成 21）年 8 月 4 日に公表した。中部圏の将来像として「日本のまんなかから世界のまんなかへ」を掲げている。なお、この計画は 2016（平成 28）年 3 月 29 日に改訂され、中部圏の将来像として「暮らしやすさと歴史文化に彩られた“世界ものづくり対流拠点 - 中部”」を掲げている。

17　中部圏開発整備地方協議会「中部圏開発整備 25 年の歩み」（中部圏開発整備地方協議会　1992.3）

18　名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3 pp. 313-314）

表 1.1.5　中部圏基本開発整備計画の変遷概要 [19]

種別	第一次 基本開発整備計画	第二次 基本開発整備計画	第三次 基本開発整備計画	第四次 基本開発整備計画
策定時期	昭和43年6月26日	昭和53年12月20日 （第一次基本計画 の全面変更）	昭和63年7月25日 （第二次基本計画 の全面変更）	平成12年3月30日 （第三次基本計画 の全面変更）
計画期間	昭和43年度～ 昭和60年度	昭和53年度から おおむね10箇年間	昭和63年度から おおむね15箇年間	平成12年度から おおむね15箇年間
策定された背景	－	第一次オイルショック等による経済、社会情勢の変化	・中部圏の高次の諸機能集積の立ち遅れ ・技術革新・情報化、国際交流の進展 ・長寿社会の到来	・圏域内及び国内外における新たな連携・交流の進展 ・全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」の決定
人口規模	昭和60年　2,200万人 （昭和40年　1,650万人） うち都市人口 約1,700万人	昭和60年　2,120万人 （昭和50年　1,864万人） うち名古屋大都市地域 660万人	昭和75(平成12)年 2,190万人 （昭和60年　2,019万人） うち東海地域 1,120万人	平成27年　2,162万人 （平成7年　2、116万人）
開発整備の基本方針	地域間格差問題、過密問題及び過疎問題に対処する。 我が国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤の強化と生活基盤の整備を促進する。 1．交通通信施設の整備 2．都市と農山漁村との調和のとれた地域社会の形成 3．土地、水資源の計画的開発と合理配分及び観光開発の促進	国土利用の偏在を是正する。 それぞれの地域の社会的、経済的な基盤を活かし、その相互の連帯により圏域の均衡ある発展を図る。 1．一体的な圏域づくり 2．自然と調和のとれた人間居住 3．定住のための総合的居住環境の整備 4．地域社会の安定のための産業の振興 5．全国的・国際的機能の強化と基盤施設の充実	高次の諸機能を育成し、主体的な地域づくりを推進し、中枢性を向上させる。 多様性に富みまとまりのある圏域を形成する。 1．創造性に富む産業と技術の中枢的圏域の形成 2．多様で活発な交流の場の形成 3．自然を生かした美しく安全な圏域の形成 4．豊かで快適な居住環境の形成 5．多極連携型圏域構造の形成	多軸型国土形成に向けての新しい流れを創出するとともに、グローバルネットワークの一翼を担う圏域を形成する。 ●目標とする社会や生活の姿 ①世界に開かれた圏域の実現 ②国際的産業・技術の創造圏域の形成 ③「美しい中部圏」の創造 ④誰もが暮らしやすい圏域の実現 ●目指すべき圏域構造 ＝世界に開かれた多軸連結構造

3　愛知県地方計画

愛知県の地方計画は、県域を対象とする総合計画である。愛知県の地方計画を概観する上では、「愛知県の地方計画の歩み」[20] が参考となる。本都市計画史が基本的に対象とする1970年代以降に策定された地方計画としては、1970（昭和45）年1月26日策定の「第3次愛知県地方計画」以降の計画がある。ただし、その前に策定された「愛知県新地方計画」は、市町村合併の関係で、新都市計画法による都市計画区域再編成と関連するので、本編「第2章　都市計画区域」で触れる。

「第3次愛知県地方計画」は、1969（昭和44）年に決定された「新全総」およびさらにその前年に策定さ

[19] ◆中部圏基本開発整備計画の経緯◆ http://www.mlit.go.jp/common/001116835.pdf（2016/09/28 閲覧）を一部加筆

[20] 愛知県企画部企画課「愛知県の地方計画の歩み―計画行政20年の歩み―」（愛知県企画部企画課　1979.12）

れていた「中部圏基本開発整備計画」を受けて、それまでの「新地方計画」を改訂したものである。「都市的社会への対応」として、名古屋大都市圏について西三河地域を含む地域として位置づけた。

「第 4 次愛知県地方計画」は、公害問題の激化や第 1 次オイルショック後の新展開などを受けて、1976（昭和 51）年 3 月 24 日に策定されたもので、ローマクラブの「成長の限界」を反映した環境・資源の有限性を強調したことや、後の「三全総」で取り上げられる「流域圏」づくりを特色としていた。

「第 5 次愛知県地方計画」は、1977（昭和 52）年決定の「三全総」、その翌年に改訂された「中部圏基本開発整備計画」などを受けて、「三全総」の定住構想を取り入れ、1982（昭和 57）年 3 月 29 日に策定された。

「第 6 次愛知県地方計画」は、1987（昭和 62）年決定の「四全総」、その翌年に改訂された「中部圏基本開発整備計画」などを受け、産業技術首都、国際博覧会などを織り込んだ計画として、1989（平成元）年 3 月 27 日に策定された。

「第 7 次愛知県地方計画」は、全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」の決定とほぼ同時期、1998（平成 10）年 3 月 27 日に策定されている。中部国際空港や国際博覧会関係のプロジェクトを盛り込んでいる。

以上の愛知県地方計画の変遷の概要を**表 1.1.6** に掲げる。

その後、2006（平成 18）年 3 月 31 日には、地方計画に代えて「新しい政策の指針」を、さらに 2010（平成 22）年 3 月 29 日にその改訂版となる「政策指針 2010-2015」を公表している。[21] 政策指針は、総合的・体系的な地方計画に代わって、方向性を明らかにする戦略的・重点的な羅針盤と位置づけている。2014（平成 26）年 3 月には長期目標の戦略を含む「あいちビジョン 2020」を策定した。

4　国土利用計画愛知県計画

「国土利用計画全国計画」を基本として、同「愛知県計画」が策定されている。計画内容の項目は、全国計画と同様で、①県土利用の基本方針、②県土利用に関する基本構想および③施策の概要が掲げられている。

「第 1 次愛知県計画」は「全国計画」の決定の約 1 年後の 1977（昭和 52）年 4 月に策定され、「第 2 次愛知県計画」は、「第 2 次全国計画」の決定後の 1989（平成元）年 4 月に策定された。「第 3 次愛知県計画」[22] は、1996（平成 8）年決定の「第 3 次全国計画」を受けて、1998（平成 10）年 3 月に策定され、その後 2008（平成 20）年度に全国計画が改訂されたことを受けて、「第 4 次愛知県計画」[23] が 2010（平成 22）年 3 月に策定された。

21　愛知県地方計画・政策指針の策定の経緯と概要　http://www.pref.aichi.jp/kikaku/history/keiigaiyou.pdf（2015/03/27 閲覧）

22　愛知県企画部土地利用調整課「愛知県国土利用計画（第三次）」（愛知県　1998.3）

23　愛知県国土利用計画（第四次）（ダイジェスト版）　http://www.pref.aichi.jp/0000007123.html（2015/03/27 閲覧）

表 1.1.6 愛知県地方計画の変遷概要 [24]

計画の名称	第1次愛知県地方計画	愛知県新地方計画（第2次）	第3次愛知県地方計画	第4次愛知県地方計画	第5次愛知県地方計画	第6次愛知県地方計画（愛知県21世紀計画）	第7次愛知県地方計画（新世紀へ飛躍～愛知2010計画）
作成時期	昭和33年12月15日	昭和37年8月17日	昭和45年1月26日	昭和51年3月24日	昭和57年3月29日	平成元年3月27日	平成10年(1998年)3月27日
計画期間（計画年数）	昭和33年度～40年度（8か年）	昭和36年度～45年度（10か年）	昭和45年度～60年度（16か年）	昭和51年度～60年度（10か年）	昭和57年度～65年度（9か年）	平成元年度～21世紀初頭（おおむね15か年程度）	1998年度～2010年度（13か年）
計画の特色	○中部経済圏 ○県土利用と都市・農村の適正配置	○中京広域都市圏構想 ○三内陸・三臨海の工業拠点開発	○中京広域都市圏と伊勢湾の将来 ○都市圏整備	○資源・環境制約型の計画 ○流域を中心とする地域づくり(流域圏づくり)	○課題設定型の計画 ○定住生活圏整備	○ビジョン型で重点性をもった計画 ○日本・世界を視野に収めた地域づくり(国土中枢軸／産業技術首都／新伊勢湾都市圏／国際博覧会)	○策定・推進の段階での横断性・総合性を重視 ○地域づくりの担い手や行政区域の枠を越えた連携・協力を重視 ○ビジョン型計画の柱として中部国際空港・国際博覧会を様々な分野や各地域で生かす方向の提案を重視
計画の目標（理念）と計画作成の背景	○総合性と計画性を求めて ・特定地域の開発から県域の総合開発へ ・行政の計画性を求めて ○大都市名古屋との関連の問題（市町村合併等）	○国民経済の発展と地域住民の福祉向上 ○府県合併論の台頭 〈改定要因〉 ・伊勢湾台風の被災 ・国民所得倍増計画への対応 ・短期計画を上回る県経済の拡大	○新しい地域社会の建設 〈改定要因〉 ・新地方計画の延長・増補 ・新しい諸課題への対応 ・新全総計画への対応 ・中部圏基本開発整備計画への対応	○住みよい愛知県づくり 〈改定要因〉 ・3次計画中間年度の見直し ・オイルショック後の新展開への対応	○人間性と活力にあふれた愛知県づくり 〈改定要因〉 ・4次計画中間年度の見直し ・21世紀へ向けての長期課題への対応 ・国の各種計画改定への対応	○世界に開かれた魅力ある愛知 〈改定要因〉 ・5次計画の日標年度の到来 ・21世紀初頭へかけての社会経済変化への対応(国土づくりの枠組みの変化、世界経済化の進展等) ・国の各種計画改定(四全総、経済運営5ヵ年計画等)への対応	○人と地域の個性が輝き、交流・創造の拠点となる愛知 〈改定要因〉 ・従来の予想を超える社会経済情勢変化への対応 ・中部国際空港、国際博覧会など21世紀への飛躍の基盤となるプロジェクトを活用した地域づくりへの対応 ・新しい全国総合開発計画の策定等への対応
計画の構成	総合振興計画 総合部門 水政部門 交通部門 農林水産業部門 商工業部門 文化厚生部門 地方行政合理化計画	総説 計画の背景 県総合計画 ・総合基本計画 ・産業の振興 ・人的能力の向上及び生活環境の整備 ・産業及び生活基盤の整備 地域開発計画 行政合理化計画	総説 計画の背景 総合計画 ・県勢の見通し ・土地利用 ・県民生活の充実 ・社会保障・社会福祉の充実 ・教育と文化の振興 ・産業の振興 ・労働力の活用と労働福祉基盤の整備 地域計画	序説 21世紀への展望 総合計画 ・あいち1985年 ・健康で安心して暮らせる地域づくり ・心の豊かさをはぐくむ地域づくり ・快適な住まいと生活環境のための地域づくり ・暮らしの豊かさを支える地域づくり 地域計画 計画実現への課題	総説 愛知の将来ー計画のフレーム 県土の基本構想ー環伊勢湾都市圏構想 21世紀へ向けての5つの重点課題 ・生きがいと文化を育てる参加型社会の形成 ・高齢化社会への対応 ・頭脳集約産業エリアの形成 ・危機に強い地域づくり ・国際的きずなと広域連帯 部門別計画 地域別計画 計画達成のために	総説 ・21世紀をめざしてー計画の枠組み ・日本、世界のなかの愛知ーその役割と位置づけー 21世紀の愛知 ・生活のビジョン ・産業経済のビジョン ・県土のビジョン ・主要プロジェクトの展開(安心あいち地域福祉システムなど10プロジェクト) 部門計画 地域計画 計画達成のために	計画策定の趣旨 新しい愛知づくりの基本目標 ・これからの時代認識 ・地域づくりの基本とする視点 ・計画の基本目標 2010年の愛知 ・生活のビジョン ・産業経済のビジョン ・県土のビジョン ・世界的な交流・創造拠点としての愛知の発展 分野別計画 地域別計画 計画推進の基本姿勢

※計画の名称は本冊と異なる。便宜上、「第○次愛知県地方計画」とした。

[24] 前掲脚注 21 の一部を掲げた。

第４節　名古屋市の計画

1　基本構想および基本計画

名古屋市の総合計画で、新都市計画法以降に関連するのは、1968（昭和 43）年 12 月策定の「名古屋市将来計画・基本計画」以降である。同計画に至る名古屋市の総合計画の経緯については、「名古屋都市計画史」[25] に、その後を受けた「名古屋市基本計画」も含めては、「名古屋市将来計画の歩み」[26] に整理されている。また、さらにその後の「名古屋市新基本計画」までを範囲としては、「新修名古屋市史」[27] に記述がある。その後の「名古屋市新世紀計画 2010」も含めた概要を、**表** 1.1.7 に一覧として示しておく。

(1)　名古屋市将来計画・基本計画

「名古屋市将来計画・基本計画」[28] は、中部圏の中枢都市としての都市機能の向上と社会開発の重視を根幹として、杉戸市長の下で 1968（昭和 43）年 12 月 24 日に策定された。高度経済成長末期で、そのひずみも明らかになり、その克服が課題となっていた時期である。しかし、右肩上がりの傾向に疑問が投げかけられることもない時代でもあった。第一次中部圏基本開発整備計画の策定や都市計画法の全面改正に遅れること半年であるが、ほぼ同時期の検討過程を共有しているといえよう。1962（昭和 37）年策定の「名古屋市将来計画基本要綱」の内容を受け継ぎ、市域合理化を課題として掲げ、周辺 10 町村（当時）を含めた想定市域を計画のフィールドとしている点が特徴である。

同計画では、都市整備の重点方針として、①都市機能の充実と適正配置、②交通輸送体系の整備、③生活環境の整備　を掲げている。土地利用の基本構想として、商業地を都心地域、地域中心商業地、地区商業地に、住宅地は高密度、中密度、低密度に、工業地は臨海、内陸に区分している。また、流通業務地区を環状 2 号線付近に数箇所配置するとしている。

同計画では、都市整備の推進として、再開発計画、新市街地の開発、市街地の保全を記述している。特に再開発計画については、再開発構想として商業・業務、住商複能、交通拠点、高密度住宅、堀川・新堀川沿岸といったユニークな再開発地域を区分するとともに、あわせて拠点的再開発地区も示している。

主なプロジェクト例として、道路は環状 2 号線と都市高速道路、鉄道は 1961（昭和 36）年 10 月の都市交通審議会答申路線（高速鉄道 5 路線）、4 箇所の総合駅整備などがある。

---

25 前掲 18　名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3 pp. 308-313）

26 名古屋市総務局企画課「名古屋市将来計画の歩み」（名古屋市　1982.7）

27 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　pp. 267-268, 284-285, 304-306, 365-367, 390, 518-521, 546-548, 554-555, 644-645）

28 名古屋市総務局行政企画部企画課「名古屋市将来計画・基本計画」（名古屋市　1969.4）

表 1.1.7　名古屋市総合計画の変遷概要

計画名称		名古屋市 将来計画・基本計画	名古屋市 基本計画	名古屋市 新基本計画	名古屋 新世紀計画2010
策定年月		昭和43(1968)12.24	昭和55(1980)1.4	昭和63(1988)8.30	平成12(2000)9.13
策定時市長		杉戸　清	本山　政雄	西尾　武喜	松原　武久
計画期間	和暦	昭和43－60	昭和55－65	昭和63－75	平成12－22
	西暦	1968－1985	1980－1990	1988－2000	2000－2010
想定人口	常住人口	320万人＊	220万人	240万人	216.4万人
	昼間人口	380万人	260万人	280万人	261.7万人
目標・課題		1 国際的機能の向上 2 経済的機能の向上 3 文化的機能の向上 4 豊かで住みよい都市づくり	<ゆとりとうるおいのあるまち> 1 心の豊かさとふれあいのある地域社会の形成 2 魅力にあふれた美しいまちの創造 3 安全、快適で豊かな生活環境の整備と活気のある産業の振興	<住みたくなるまち名古屋> 1 心豊かな市民生活の実現 2 都市活力の維持向上 3 都市魅力の向上 4 主要潮流への対応	<誇りと愛着の持てるまち> 1 生活者の視点に立ったまちづくり 2 市民・企業・行政のパートナーシップによるまちづくり 3 ソフトを生かしたまちづくり 4 活気と交流のまちづくり 5 広域的な視点に立ったまちづくり
土地利用計画 における鍵概念等		・都心地域 ・副次的都心地区 ・地域中心商業地 ・地区商業地　など	・都心商業業務地 ・一般商業業務地 ・拠点商業地 ・地域中心商業地 ・地区中心商業地　など	・都心域 ・都心核 ・副次拠点域 ・外縁拠点域　など	・都心域 ・既成市街域 ・新市街域 ・港・臨海域 ・交流拠点 ・広域交流拠点　など
プロジェクト例		道路:2環、都市高 鉄道:都交審答申5路線 市街地整備:再開発構想	道路:2環、都市高 鉄道:都交審答申8路線 市街地整備:地区総合整備事業9地区	道路:2環、都市高、伊勢湾岸道路 鉄道:基幹公共交通網 市街地整備:地区総合整備26地区 空港:中部新国際空港	道路:2環、都市高、伊勢湾岸道路 鉄道:基幹公共交通網 市街地整備:地区総合整備24地区 空港:中部新国際空港
学識経験者による 検討体制		名古屋市将来計画 検討会議(14名)	名古屋市基本計画 研究委員(16名)	名古屋市新基本計画 研究委員(23名)	名古屋市 新世紀計画2010 審議会(41名)

＊周辺10町村を含む430k㎡を想定市域とする予測人口（想定人口は350万人）

(2)　名古屋市基本構想

1970 年代は大都市および大都市所在都府県に革新自治体が多く現れた。名古屋市においても 1973(昭和 48)年 4 月 28 日に第 18 代市長に本山政雄が就任し、第 2 期本山市長の下で「名古屋市基本構想」[29] を 1977(昭和 52)年 12 月 20 日に議決を受けて定めた。この「名古屋市基本構想」は、地方自治法

29 名古屋市総務局企画課「名古屋市基本構想」(名古屋市　1978.1)

第 2 条第 4 項に基づき、「地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための」もので、「市町村は、その事務を処理するに当たっては、これに即して行うようにしなければならない」とされていた。市町村の基本構想策定義務は、1969（昭和 44）年 3 月 25 日公布の地方自治法改正（昭和 44 年法律第 2 号）によって追加された規定で即日施行された。なお、この規定は、地域主権改革に基づき、2011（平成 23）年 5 月 2 日公布の同法改正（平成 23 年法律第 35 号）の該当条項削除によって廃止された。施行は 2011（平成 23）年 8 月 1 日である。

基本構想の策定時期は、「三全総」決定と時を同じくしており、第 1 次オイルショックの荒波が去り、安定成長へと移行しようとする時期であった。なお、1992（平成 4）年の都市計画法改正で新たに規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（いわゆる市町村マスタープラン）については、この「基本構想」と国土利用計画法に基づく「市町村計画」に即することとされている。[30]

「名古屋市基本構想」では、「まちづくりの基本理念」として、①市民自治の確立、②人間性の尊重、③特性と伝統の活用　を掲げ、「望ましい都市の姿」として、「ゆとりとうるおいのあるまち」をめざして、①安全で快適なまち、②文化の香り高いまち、③豊かで活気のあるまち、④心のふれあいとつながりのあるまちをあげている。さらに、「名古屋の役割」については、①名古屋大都市圏の中枢都市、②太平洋岸の代表的都市、③国際的にひらかれた都市　としている。

「同構想」の「施策の大綱」では、「市街地の整備」の中の「土地利用の構想」において、「都心地域」、「地区中心商業地」などの区分のほか、「都心地域の機能を分担する新しい集積の場の形成をはかる」との記述がある。また、「交通」において、「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めざす」、あるいは「都心部への自動車の過度な流入を抑制する方策を強める」との表現もみられる。そのほか、「都市の安全環境」という部門には、「都市の美観」という項目がたてられ、「魅力ある都市景観の創造をめざす」という記述も顔をのぞかせている。

（3）　名古屋市基本計画

本山市政下では、当初は 3 箇年計画の「短期計画」をローリングさせていた。その後、「名古屋市基本構想」を議決を受けて定め、長期にわたる市政運営の指導理念を得て、第 2 期本山市政後期の 1980（昭和 55）年 1 月 4 日に、「名古屋市基本計画」[31] を策定した。

この策定時期を振り返ってみると、1970 年代は、2 度のオイルショックや為替変動などの外的要因などで、経済的には波乱の様相を呈していたが、1980 年代は安定成長と比較的低い物価上昇率による穏やかなスタートとなった。新都市計画法の運用も定着し、地区計画制度の新設という大きな制度改正もこの年に行われ、以降のまちづくりに多大な影響を及ぼすことになった。

「名古屋市基本計画」は、「名古屋市基本構想」に基づいてまとめた総合計画であり、「ゆとりとうるおい

30 「市町村の都市計画に関する基本的な方針について」（1993（平成 5）年 6 月 25 日　建設省都計発第 94 号都市局長通達）
「市町村の都市計画に関する基本的な方針の策定等について」（1993（平成 5）年 6 月 25 日　建設省都計発第 95 号都市計画課長通達）

31 名古屋市総務局企画課「名古屋市基本計画」（名古屋市　1980.1）

のあるまち」の実現をめざすとしている。「名古屋市基本計画」における冒頭の市長あいさつでは、次の 4 点を大切であるとしている。

①市民参加によるまちづくり

②ハードなまちづくりからソフトなまちづくりへ

③心のつながりとふれあいのあるまちづくり

④世界にひらかれたまちづくり

「名古屋市基本計画」の土地利用構想においては、商業業務地を都心商業業務地、一般商業業務地、拠点商業地、地域中心商業地、地区中心商業地に、住宅地は専用住宅地と一般住宅地に、工業地は臨海工業地、内陸工業地、流通関連業務地に、それぞれ区分している。さらに、「複数機能の共存傾向を認め、複合地という市街地の概念を導入する」として、複合地のカテゴリーに住商複合地、住工複合地を設けた。

同計画の「市街地の整備」部門では、「既成市街地の整備」において、「居住環境、公共施設の整備など、緊急的な整備度合いの高い地区は、その地域的な課題に対応して、各種の整備手法を活用しつつ、地区総合整備事業を推進する」として、9 地区 450ha を位置づけている。

また、「都市の安全と環境」部門において、「名古屋市基本構想」を受けて「都市の美観」の項目を設け、都市景観条例、都市景観整備計画に言及している。

「市街地の整備」部門の「交通」においては、道路は引き続き環状 2 号線と都市高速道路などを掲げ、鉄道関係では、1972（昭和 47）年 3 月の都市交通審議会答申路線（高速鉄道 8 路線）などがあり、新しい交通システムとして基幹バスも登場している。

（4） 名古屋市新基本計画

3 期 12 年の本山市政が終り、1985（昭和 60）年 4 月 28 日、第 19 代名古屋市長に西尾武喜が就任した。第 1 期の後期、市制百周年を翌年に控えた 1988（昭和 63）年 8 月 30 日に、「住みたくなるまち名古屋の建設をめざして」というサブタイトルを持つ「名古屋市新基本計画」[32] を策定した。前年に「四全総」が決定しており、同年前月には「第三次中部圏基本開発整備計画」が決定し、「名古屋市新基本計画」に遅れることおよそ半年で「第 6 次愛知県地方計画」が策定されるという時期であった。時代は昭和末期、バブルによる地価上昇率が東京圏においてまさにピークに達しようという頃であった。

「名古屋市新基本計画」冒頭の西尾市長のあいさつでは、次の 3 つの視点をあげている。

①安全、快適で利便性の高いまちづくり

②広域的視点に立ったまちづくり

③心の豊かさ、感性を視点にすえたまちづくり

「土地利用の基本方向」では、CIAM（近代建築国際会議）の第 4 回会議（1933（昭和 8）年開催）で採択されたアテネ憲章にならうように、都市活動を「すむ」「はたらく」「いこう」の側面からとらえて、土地利用

32 名古屋市総務局企画部企画課「名古屋市新基本計画」（名古屋市　1988.8）

の長期的な方向性を示している。特に「はたらく」側面において、都心域、都心核、副次拠点域、外縁拠点域、地域中心地、都市軸というカテゴリーを提示している。また、「いこう」側面においては、水、歴史文化、緑の 3 つの軸とシティゲート、都市文化拠点という概念を提示している。

同計画の「市街地の整備」部門では、「拠点地域の開発・整備」「既成市街地の整備・更新」の事業計画において、「地区総合整備」を「公共施設の未整備地区、老朽家屋密集地区など、整備緊急度の高い地区はもとより、21 世紀を展望した都市機能の更新・強化に向けて、民間による開発整備を誘導する地区も含め、地区特性に応じた各種の事業・規制・誘導手法を効果的、積極的に展開していく事業」と定義し、前計画よりも概念的にも地区数的にも拡大して、26 地区 3,230ha を位置づけている。

また、「都市の安全と環境」部門において、前計画で「都市の美観」としていた項目名を「都市景観」に改め、1987（昭和 62）年 3 月 31 日に策定された「名古屋市都市景観基本計画」を位置づけるとともに、「都市景観整備地区の指定」などの施策をあげている。

「市街地の整備」部門の「交通」では、道路は環状 2 号線と都市高速道路に加えて伊勢湾岸道路などを掲げ、鉄道関係では、1988（昭和 63）年 2 月の名古屋市基幹公共交通網調査委員会答申路線などがあるほか、中部新国際空港の整備も登場している。

（5） 名古屋新世紀計画 2010

3 期 12 年の西尾市政が終り、1997（平成 9）年 4 月 28 日、第 20 代名古屋市長に松原武久が就任した。第 1 期の後期、21 世紀を間近に控えた 2000（平成 12）年 9 月 13 日に、「誇りと愛着の持てるまち・名古屋をめざして」というサブタイトルを有する「名古屋新世紀計画 2010」[33] を策定した。国および愛知県では 2 年前に最後の国土総合開発計画となった「21 世紀の国土のグランドデザイン」および「第 7 次愛知県地方計画」が、1 年前に経済計画である「経済社会のあるべき姿と経済新生の政策方針」が、半年前に「第 4 次中部圏基本開発整備計画」が決定されるという状況下であった。また、計画期間早期の 2005（平成 17）年に愛知県で「国際博覧会（愛・地球博）」が開催されるという条件の下での策定でもあった。

経済面では、長い平成不況を脱し、小康状態から一時的なゼロ金利政策の解除が実施され、やがて来る実感なき景気拡大の「いざなみ景気」の前段階の時期であった。名古屋市政にあっては、この計画の策定中に、廃棄物処理場を予定していた藤前干潟における西 1 区埋立事業の中止に伴って、1999（平成 11）年 2 月 18 日に「ごみ非常事態宣言」を発しなければならないという、これまでに例をみない事態が発生している。

こうした事態をふまえて、計画冒頭の市長あいさつでは、「市民・企業・行政が自主性を尊重しあいながら『協働』していくパートナーシップによるまちづくりが重要」との認識の下に、「ごみを出さない新しいライフスタイルへの転換をすすめ、環境問題の解決に先導的な役割を果たし、環境先進都市をめざします」と宣言している。

「都市空間形成の基本方針」においては、都心域、既成市街域、新市街域、港・臨海域というゾーン区

33 名古屋市総務局企画部企画課「名古屋新世紀計画 2010」（名古屋市 2000.11）

分の中に、交流拠点と交流軸を位置づけている。

同計画の「市街地の整備」部門では、「総合的で多様なまちづくりの推進」において、前計画の「地区総合整備」を踏襲し、完了 2 地区を除いて 24 地区 3,130ha を位置づけている。

また、従来、「都市の安全と環境」部門に登載されていた「都市景観」については、この計画から「市街地の整備」部門の中の「個性的な都市景観の形成」という項目に移された。

その後、2009（平成 21）年 4 月に河村市政が誕生し、2010（平成 22）年 9 月に「名古屋市中期戦略ビジョン」を策定している。これまでの基本計画の長期の計画期間とは異なり、「おおむね 10 年先の将来を見据えつつ、2012 年度（平成 24 年度）までを（中略）計画期間」とし、「ビジョンに定められた施策の方向性をふまえて毎年度の予算を編成」するなど従来の実施計画的な性格も併せ有しており、端的には、マニフェスト対応型のビジョンということができよう。さらに 2014（平成 26）年 10 月には「歴史に残る街・ナゴヤ」をまちづくりの方針とし、2014（平成 26）年度から 2018（平成 30）年度を計画期間とする「名古屋市総合計画 2018」を策定した。

2　実施計画等

名古屋市では、長期の総合計画に加えて、短期もしくは中期の実施計画的な計画をさまざまな名称の下に策定してきた。以下、**表 1.1.8** にその一覧を示す。これらの計画は、毎年度の行政の施策の指針となり、財政上の投資規模などの目安を指し示す役割も負っていた。都市計画上の上位計画・関連計画としての規範を果たすという役割は希薄であるが、事業実施に関しては一定の参照すべき基準となった。個々の計画の詳細は省略する。

表 1.1.8　名古屋市実施計画等の変遷概要

名称		策定年月	計画期間	策定時市長	テーマ・目標・視点等	計画事業費 百万円
将来計画 実施計画		昭和46 (1971) 10.18	昭和46～50 1971～1975	杉戸　清	都市化と産業社会の高度化に対応する安全・健康・便利かつ快適な市民生活の確保	763,241
名古屋市短期計画	1次	昭和50 (1975) 1.30	昭和50～52 1975～1977	本山　政雄	1　明るく幸せな市民生活をめざして 2　安全で快適な生活環境をめざして 3　豊かで便利な都市の建設をめざして	775,682
	2次	昭和51 (1976) 8.30	昭和51～53 1976～1978			719,602
	3次	昭和52 (1977) 8.13	昭和52～54 1977～1979			769,857
	4次	昭和53 (1978) 4.12	昭和53～55 1978～1980			835,776
	5次	昭和55 (1980) 4.28	昭和55～57 1980～1982		1　心の豊かさとふれあいのある地域社会の形成 2　魅力にあふれた美しいまちの創造 3　安全、快適で豊かな生活環境の整備と活気のある産業の振興	985,779
	6次	昭和56 (1981) 7.17	昭和56～58 1981～1983			1,067,636
	7次	昭和58 (1983) 6. 6	昭和58～60 1983～1985			1,040,494
	8次	昭和61 (1986) 7.11	昭和61～63 1986～1988	西尾　武喜	1　感性豊かなまちづくりの推進 2　連帯感あるまちづくりの推進 3　安全なまちづくりの推進 4　産業の活性化とコンベンション機能の充実 5　広域交通ネットワークの整備 6　高齢化社会への対応 7　高度情報化への対応 8　国際化の推進	1,096,311
名古屋市推進計画	1次	平成元 (1989) 7.27	昭和63～平成3 1988～1991		—21世紀への始動— 1　いきいきと暮らせるまちをめざして 2　世界に開かれた活力ある都市をめざして 3　感性ゆたかな都市をめざして	1,260,724
	2次	平成4 (1992) 7.	平成4～6 1992～1994		—やさしさ・ときめき～21世紀への序奏 1　人と地球にやさしいまちづくり 2　個性と魅力のまちづくり 3　安心して暮らせるまちづくり 4　21世紀への基盤づくり	1,149,096
	3次	平成7 (1995) 7.13	平成7～9 1995～1997		21世紀への確かな歩み～安心・うるおい・21～ 1～4　は2次推進計画に同じ	1,219,111
	4次	平成10 (1998) 7.16	平成10～12 1998～2000	松原　武久	～21世紀へのかけはし～ 1　安心して暮らせるまちづくり 2　環境に配慮したまちづくり 3　個性をはぐくむまちづくり 4　活気と交流をささえるまちづくり 5　市民がささえるまちづくり	968,950
実施計画	1次	平成13 (2001) 9.	平成12～15 2000～2003		～パートナーシップでひらく新時代～ 1　生活者の視点に立ったまちづくり 2　市民・企業・行政のパートナーシップによるまちづくり 3　ソフトを生かしたまちづくり 4　活気と交流のまちづくり 5　広域的な視点に立ったまちづくり	1,459,704

第５節　関連計画

関連計画としては、ここでは広義にとらえて、幅広く上位計画に関連する各種の代表的な計画を掲げておく。

1　公害防止計画

新都市計画法の立法当時は、公害が激化していた。そんな時代を反映してか、都市計画法は、都市計画基準に公害防止計画の具体名を記して適合義務を課している。

公害防止計画は、都市計画法全面改正をさかのぼること1年弱の1967（昭和42）年8月3日に公布された「公害対策基本法」（昭和42年法律第132号）第19条に根拠を有する計画で、内閣総理大臣の指示を受けて、都道府県知事が、現に公害が著しいか、著しくなる恐れがある地域について公害の防止を目的に策定し、内閣総理大臣の承認を受ける地域計画である。「環境基本法」（平成5年法律第91号）が1993（平成5）年11月19日に公布されたことに伴い、根拠規程は同法第17条に変わった。その後、1999（平成11）年7月16日公布の「地方分権一括法」（平成11年法律第87号）により、承認が同意に変更となった。また、環境省が2001（平成13）年1月6日に発足するに際して、内閣総理大臣の権能は環境大臣に移行している。なお、「第2次一括法」（平成23年法律第105号）により環境大臣の承認は不要となった。

愛知県においては、名古屋市等の地域について1972（昭和47）年度を初年度とする5か年計画がスタートし、1991（平成 3）年度に、県内の地域別計画を統合し、県域全体の計画に再編成した。現行計画は、2011（平成23）年度から2020（平成32）年度までの「愛知地域公害防止計画」（平成24年3月策定）である。計画内容は、大気汚染、自動車交通公害、水質汚濁等についてそれぞれ目標を掲げ、各種の公害防止施策の推進により目標の達成を図ろうとするものである。[34]

2　公共投資基本計画

公共投資基本計画は、1989（平成元）年から翌年にかけて行われた日米構造協議に基づき、1990（平成2）年6月28日に、海部内閣の下で閣議了解された政府の計画である。アメリカの対日貿易赤字是正のため、1991（平成3）年度から2000（平成12）年度に至る10年間の計画期間中に、総額430兆円の公共投資を実施するという内容であった。[35]

この計画について、1994（平成6）年10月7日、村山内閣の下で変更の閣議了解を行った。その変更は、計画期間を1995（平成7）年度から2004（平成16）年度までの10年間に修正した上で、投資総額を200兆円上積みし、630兆円とする内容である。その後、橋本内閣の下で、財政悪化を理由に「財政構造改革の推進について」を1997（平成9）年6月3日に閣議決定したことに伴い、同19日に公共投資基本

34 「愛知地域公害防止計画(平成 24 年 3 月） http://kankyojoho.pref.aichi.jp/DownLoad/DownLoad/keikaku.pdf（2015/03/27 閲覧）

35 藤森泰明「「公共投資基本計画」の実現に向けて」（「月刊建設」 Vol. 35, No. 4 1991.4）

計画も計画期間を 3 年間延長し、投資規模の縮減を図るなどの修正を含む計画変更を閣議了解した。[36]

公共投資基本計画は、都市公園、上水道、住宅などについては、具体的な数値目標が示されて、都市計画の関連計画としての機能を果たす面もあったが、概して抽象的表現にとどまり、むしろ、過大な公共投資総額が事業面でのアクセルとして働いた面の方が大きかった。

3　国土建設の長期構想 [37]

建設省（現国土交通省）においては、これまで 3 回にわたって「国土建設の長期構想」という名称の横断的な長期構想を発表している。最初は、「全総」策定翌年の 1963（昭和 38）年に 1980（昭和 55）年を目標年次とし、第 2 回は「全総」と「新全総」の中間に位置する 1966（昭和 41）年 8 月 27 日に 1985（昭和 60）年を目標年次とし、いずれも案として示されたものである。第 2 回においては、次のような記述がみられる。大都市の整備にあっては、「過密の解消と機能の純化」をうたい、「大都市への工業生産機能の今後の集積はできるだけ阻止することとする」、「学園、研究機関等は過密な都心への立地をさけ、これにふさわしい文化的な都市を数箇大都市圏外に整備して、これを誘導する」との表現がみられる。都市計画の関連計画としての数値目標的な内容は乏しいが、道路の整備延長については、幹線自動車道 7,600km、都市内道路 200,000km を掲げている。また、昭和 40 年価格で事業費を見ると、公共投資総額は、88 兆円、住宅市街地開発は 10 兆円の規模を想定している。

次の長期構想は、1986（昭和 61）年 8 月 1 日、2000 年を目標年次として、「四全総」を準備中の時期に公表された。国土建設の基本的目標として、「多極重層的な“ふるさと都市圏ネットワーク”の構築」を掲げている。目標整備水準については、各施設それぞれに一応数値目標が設定されている。たとえば、道路は、高速自動車国道の 7,600km の概成、住宅は誘導居住水準を半数の世帯が確保、下水道は市街化区域における概成（総人口普及率で概ね 7 割達成）、都市公園は 10 ㎡/人などである。

大都市圏の整備に関しては、①多核型都市構造の構築、②都市防災対策の推進、③居住環境の重点的整備、が掲げられている。名古屋圏については、「東京圏との役割分担に配慮しつつ、大阪圏、名古屋圏の再活性化をめざす必要がある」との認識に立ち、「名古屋圏については工業生産機能の集積を生かす必要がある」としている。また、プロジェクトについては、「伊勢湾岸道路、東海環状道路、名古屋環状 2 号線等の整備を推進するとともに、東海環状都市帯構想の推進を図る」との表現がある。

社会資本投資額は、昭和 55 年価格で、341 兆円を計上しているほか、部門ごとの公共・民間投資合計として、「都市の更新」に 184 兆円、「新市街地の形成」に 113 兆円を計上している。

---

[36] 池田拓哉「改定された公共投資基本計画」（「道路」 SN. 647　1995.1）
西野賢治「公共投資基本計画の改定について」（「道路」 SN. 678　1997.8）

[37] 建設省「国土建設の長期構想案」（建設省　1966.8）
建設大臣官房広報室「国土建設の長期構想」（「国土建設と建設省」 建設広報協議会　1965.9　pp. 204-210）
建設大臣官房政策課監修「国土建設の長期構想」（ぎょうせい　1986.11）

4　防災計画

都市計画法の法文上に防災計画準拠規定が明定されてはいないが、都市計画と防災は関連が深く、防災ないし災害復興を目的として都市計画が立案され、かつ、事業実施された例は枚挙にいとまがない。都市計画が防災計画に整合しなければならないことは当然であろう。防災に係る基本法は「災害対策基本法」（昭和 36 年法律第 223 号）であり、同法に防災計画の規定がある。防災計画には次のものがある。[38]

①　防災基本計画

「わが国の災害対策の根幹となる各種防災計画の基本となる計画で、災害対策基本法第 34 条に基づき中央防災会議が作成する防災分野の最上位の計画」

②　防災業務計画

「防災基本計画に基づき、各指定行政機関及び指定公共機関が作成する防災計画」

③　地域防災計画

「防災基本計画に基づき、都道府県及び市町村の防災会議が、地域の実状に即して作成する防災計画」

5　社会資本整備重点計画

一般にインフラストラクチャーと総称される国土基盤施設、都市基盤施設については、個別法により「五箇年計画」などのかたちで事業計画が策定されてきた。2003（平成 15）年 3 月 31 日に「社会資本整備重点計画法」（平成 15 年法律第 20 号）が公布され、翌日施行となり、従来個別に立案策定されてきた 13 種類の社会資本（道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地、海岸等）が、この法律の下に一括して計画が策定されることとなった。計画内容は、作る側の「事業費」から国民から見た「達成される成果」（アウトカム指標）に転換した。ここでは、都市計画の関連計画として、道路、都市公園、下水道の分野を一例として、内容を概観しておくこととする。

（1）　道路

道路の計画的整備は、1953（昭和 28）年 7 月 23 日公布の「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（昭和 28 年法律第 73 号）を根拠に、揮発油税を特定財源化し、第 1 次道路整備五箇年計画を策定することに実質的に始まるといっていいだろう。1958（昭和 33）年 3 月 31 日には、同法に代わって「道路整備緊急措置法」（昭和 33 年法律第 34 号）が制定公布され、さらに、同法も、2003（平成 15）年 3 月 31 日の改正によって「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（平成 15 年法律第 21 号）に改称され、法の意義が、緊急整備から恒久整備へと変化している。さらに 2008（平成 20）年 5 月 13 日の改正によって「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」（平成 20 年法律第 31 号）に改称されている。

当初計画以降第 6 次計画までは、モータリゼーションの急激な進展もあり、5 年の計画期間満了を待た

[38] 「わが国の災害対策」（内閣府政策統括官（防災担当））2002.3　p. 11）
http://www.bousai.go.jp/kyoiku/panf/pdf/saigaipanf.pdf（2015/03/27 閲覧）

ずに新計画に切り替えられていった。

1970 年代は、第 6 次計画からスタートする。この計画の期間中に第 7 次計画が発足し、この第 7 次計画以降は第 12 次計画に至るまですべて計画期間満了後に次期計画に移行している。**表 1.1.9** に社会資本整備計画も含めて計画の推移を示す。

表 1.1.9　道路整備五箇年計画の推移 [39]

	計画期間（年度）	閣議決定	事業費（億円）				
			一般道路	有料道路	地方単独	調整費	計
第 1 次	‘54～58 (S29～33)	‘54(S29)5.20	2,600	—	—	—	2,600
第 2 次	‘58～62 (S33～37)	‘59(S34)2.20	6,100	2,000	1,900	—	10,000
第 3 次	‘61～65 (S36～40)	‘61(S36)10.27	13,000	4,500	3,500	—	21,000
第 4 次	‘64～68 (S39～43)	‘65(S40)1.29	22,000	11,000	8,000	—	41,000
第 5 次	‘67～71 (S42～46)	‘68(S43)3.22	35,500	18,000	11,000	1,500	66,000
第 6 次	‘70～74 (S45～49)	‘71(S45)3.30	52,000	25,000	25,500	1,000	103,500
第 7 次	‘73～77 (S48～52)	‘73(S48)6.29	93,400	49,600	47,000	5,000	195,000
第 8 次	‘78～82 (S53～57)	‘78(S53)5.19	135,000	68,000	75,000	7,000	285,000
第 9 次	‘83～87 (S58～62)	‘83(S58)5.27	160,000	92,000	117,000	13,000	382,000
第 10 次	‘88～92 (S63～H4)	‘88(S63)5.27	238,000	140,000	139,000	13,000	530,000
第 11 次	‘93～97 (H5～9)	‘93(H5)5.28	288,000	206,000	252,000	14,000	760,000
第 12 次	‘98～02 (H10～14)	‘98(H10)5.29	292,000	170,000	268,000	50,000	780,000
社会資本整備重点計画	‘03～07 (H15～19)	‘03(H15)10.10	道路渋滞による損失時間：38.1億人時間/年を約1割削減				
第 2 次	‘08～12 (H20～24)	‘09(H21)3.31	三大都市圏環状道路整備率：53%→69% 踏切遮断による損失時間：約132万人・時/日→約118万人・時/日				
第 3 次	‘12～16 (H24～28)	‘12(H24)8.31	三大都市圏環状道路整備率：56%→75% 踏切遮断による損失時間：約128万人・時/日→約121万人・時/日 都市計画道路の整備率：59%→63%				

[39] 祢屋誠「道路整備五箇年計画の変遷」(「道路」 SN. 603　1991.5　p. 14 の表を基に加筆)

(2) 都市公園

都市公園の計画的整備は、道路の整備法制整備より20年ほど遅れて、1972(昭和47)年6月15日に「都市公園等整備緊急措置法」(昭和47年法律第67号)が公布され、即日施行されたことにより始まった。道路と同様に国が5年を計画期間とする「都市公園等整備五箇年計画」等を定める形にはなっているが、道路の場合のような特定財源がなく、早急な事業規模拡大を望むことができなかった。

表 1.1.10 に計画の推移を示す。

表 1.1.10　都市公園等整備五箇年計画等の推移 [40]

	計画期間（年度）	閣議決定	事業費（億円）	目標	
				整備量(ha)	1人当たり面積(㎡/人)
第　1　次	‘72～75（S47～50）	‘72(S47)6.30	9,000	16,500	2.8→4.2
第　2　次	‘76～80（S51～56）	‘76(S51)8.31	16,500	14,400	3.4→4.5
第　3　次	‘81～85（S56～60）	‘81(S56)11.27	28,800	12,011	4.1→5.0
第　4　次	‘86～90（S61～H2）	‘86(S61)11.28	31,100	9,220	4.9→5.7
第　5　次	‘91～95（H3～7）	‘91(H3)11.29	50,000	14,210	5.8→7.0
第 6 次 *1	‘96～00（H8～12）	‘96(H8)12.13	72,000	32,600	7.0→9.5
社会資本整備重点計画	‘03～07（H15～19）	‘03(H15)10.10	—	—	12.0→13.0 *2
第　2　次	‘08～12（H20～24）	‘09(H21)3.31	—	—	約13.1を1割増
第　3　次	‘12～16（H24～28）	‘12(H24)8.31	—	—	12.6→13.5

*1　第6次都市公園等整備五箇年計画は、1998(平成10)年1月30日の閣議決定により、計画の事業量を変更することなく計画期間を2年間延長して七箇年計画とした。

*2　従来の計画では、都市公園面積であったが、この計画から概念を拡大し、「都市域における自然的環境を主たる構成要素とする空間であり、制度的に永続性が担保されている空間」とした。

[40] 伊藤英昌「第6次都市公園等整備五箇年計画について」(「公園緑地」 Vol. 57, No. 9 1996.9 p. 7を基に加筆)

(3)　下水道

下水道の計画的整備は、道路整備に比べて 10 年弱遅れ、1963(昭和 38)年 12 月 24 日公布施行された「生活環境施設整備緊急措置法」(昭和 38 年法律第 183 号)に基づく下水道整備五箇年計画等から始まり、同法を 1967(昭和 42)年 6 月 21 日に「下水道整備緊急措置法」(昭和 42 年法律第 41 号)に改編してからは、この法律を根拠にして第 2 次以降の計画が策定されてきた。

表 1.1.11 に下水道整備五箇年計画等の推移を示す。

表 1.1.11　下水道整備五箇年計画等の推移 [41]

	計画期間 (年度)	閣議決定	事業費 (億円)	目標	
第 1 次	'63～67 (S38～42)	'65(S40)8.27	4,400	排水面積普及率(%)	16→27
第 2 次	'67～71 (S42～46)	'69(S44)2.21	9,300	排水面積普及率(%)	20→33
第 3 次	'71～75 (S46～50)	'71(S46)8.27	26,000	処理区域面積普及率(%)	23→38
第 4 次	'76～80 (S51～55)	'76(S51)8.31	75,000	処理人口普及率(%)	23→40
第 5 次	'81～85 (S56～60)	'81(S56)11.27	118,000	処理人口普及率(%)	30→44
第 6 次	'86～90 (S61～H2)	'86(S61)11.28	122,000	処理人口普及率(%) 雨水排水整備率(%)	36→44 35→43
第 7 次	'91～95 (H3～7)	'91(H3)11.29	165,000	処理人口普及率(%) 雨水排水整備率(%) 高度処理人口(万人)	44→54 40→49 230→750
第 8 次 *1	'96～00 (H8～12)	'96(H8)12.13	237,000	処理人口普及率(%) 雨水対策整備率(%) 高度処理人口(万人)	54→66 46→55 513→1,500
社会資本整備 重点計画	'03～07 (H15～19)	'03(H15)10.10	—	処理人口普及率(%) 都市浸水対策達成率(%) 高度処理人口普及率(%)	65→72 51→54 11→17
第 2 次	'08～12 (H20～24)	'09(H21)3.31	—	処理人口普及率(%) 都市浸水対策達成率(%) 高度処理実施率(%)	72→78 48→55 25→30
第 3 次	'12～16 (H24～28)	'12(H24)8.31	—	汚水処理人口普及率(%) *2 都市浸水対策達成率(%) 高度処理実施率(%)	87→95 53→60 33→43

*1　第8次下水道整備五箇年計画は、1998(平成10)年1月30日の閣議決定により、計画の事業量を変更することなく計画期間を2年間延長して七箇年計画とした。

*2　下水道以外による処理を含む。

41　下水道実務研究会「下水道の計画・21 世紀の下水道」(山海堂　2005.12　p. 45 の表を基に加筆)

♣♣コラム　首都機能移転♣♣

遷都論については、東京における過密、資源制約、環境、防災などの面からこれまで様々なかたちで議論され、昭和 30 年代後半、昭和 40 年代後半、昭和末期から平成初期にかけて、三次にわたって遷都論ブームが起きたとされている。[1]　特に第二次遷都論ブームにおいては、東海銀行調査部（当時）が「名古屋遷都構想」を公表しており、「名古屋はわが国の人口重心に近く、土地は広大で交通の便もよく、（中略）水資源が豊富であり、首都機能を受け入れる条件がそろっている」としている。[2]

国土計画においては、「第三次全国総合開発計画」では、「東京一点集中の要因となってきた首都機能の移転再配置を進めることが、国土総合開発政策上も重要な課題となるであろう」としており、[3]「第四次全国総合開発計画」では、「遷都問題については、国民生活全体に大きな影響を及ぼし、国土政策の観点のみでは決定できない面があるが、東京一極集中への基本的対応として重要と考えられる」としている。[4]

一方、国会は 1990（平成 2）年 11 月 7 日の衆参両院本会議において「二十一世紀にふさわしい政治・行政機能を確立するため、国会及び政府機能の移転を行うべきである」などと決議した。[5]

この国会決議と相前後して政府は首都機能移転問題について議論を開始し、その結果報告を受けて、「国会等の移転に関する法律」（平成 4 年法律第 109 号、以下「移転法」という）が、同年 12 月 24 日に公布・施行された。「移転法」に基づき、「国会等移転審議会」が設置され、同審議会は 1999（平成 11）年 12 月 10 日に審議結果を答申した。

同審議会答申は移転先候補地として 10 地域をあげて多面的に検討を加えた結果、栃木・福島地域、岐阜・愛知地域を移転先となるべきものとして選定した。なお、三重・畿央地域は、将来新たな高速交通網等が整備されることになれば、移転先候補地となる可能性があるとしている。[6]

このような中で伊藤滋慶應義塾大学大学院教授（当時）から名古屋市自体に移転してはどうか、という提案が打ち出された。伊藤は国会議事堂を笹島貨物駅跡地に建設し、官庁街は名古屋駅西口を再開発した高層ビルに入居するなどと主張し、「僕の持論」とまで言っている。[7]　この大胆な提案は、公的な検討の場で議論されることもなく、提案にとどまった。

このようにホットな議論が展開された首都機能移転問題であるが、その後、移転先候補地を絞り込むことに至らず、次第に沈静化するとともに、2011（平成 23）年 7 月には国土交通省から首都機能移転を所管する専任組織が廃止され、新たな動きは見られなくなった。

1 国立国会図書館調査及び立法考査局「首都機能移転」（国立国会図書館　1996.7　pp. 1-14）
2 土岐寛「首都機能移転問題の軌跡と展望」（第 24 号　「大東法学」 1995.3　pp. 48-49）
3 国土庁「第三次全国総合開発計画」（大蔵省印刷局　1977.11　pp. 105-106）
4 国土庁「第四次全国総合開発計画」（大蔵省印刷局　1987.7　p. 9）
5 国会等の移転ホームページ（国土交通省）
http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/iten/information/basic/b_02.html（2015/08/28 閲覧）
6 高村義晴「首都機能移転の候補地選定と都市づくり」（「新都市」 Vol. 54,　No. 5　2000.5）
7 伊藤滋「提言・都市創造」（晶文社　1996.2　　pp. 169-176）
「第 18 回都市再開発講演会　講演録　―首都機能移転―」（（財）森記念財団　1999.12　　p. 55）
「首都機能移転フォーラム　対決！首都機能移転　YES か NO か」（「Crec」2000.6　　p. 41）

♣♣コラム　工場・大学の郊外移転♣♣

工場や大学の郊外移転に関し、「首都圏の既成市街地における工業等の制限に関する法律」（昭和 34 年法律第 17 号）、「近畿圏の既成都市区域における工場等の制限に関する法律」（昭和 39 年法律第 144 号）および「工業再配置促進法」（昭和 47 年法律第 73 号）という法律があり、前二者はあわせて工場等制限法と略称されていた。工場等制限法は 2002（平成 14）年 7 月に、工業再配置促進法は 2006（平成 18）年 4 月に廃止となっている。

工場等制限法は、首都圏の既成市街地および近畿圏の既成都市区域の一部を工場等制限区域とし、この中における大規模な工場、大学等の新増設を制限して、産業および人口の過度の集中を防止しようとした。名古屋圏に関する同様な法律は制定されなかったが、大学移転については、文部省の「高等教育の計画的整備について」（昭和 50 年度高等教育懇談会報告）において、「大都市への大学の集中を抑制するために、大都市の大学の新増設を抑制し、地方の大学の計画的整備を進めること」とされ、この計画に則って文部省の高等教育行政は進められた。この計画はその後も継続されたが、工場等制限法の廃止に伴って 2002（平成 14）年には大都市における大学の新増設抑制方針は撤廃された。[1]

工業再配置促進法は、「地域を移転促進地域、誘導地域、白地地域の 3 つに区分し、過密状態になっている大都市の既存工業地帯を移転促進地域とし、工場の移転を地方の誘導地域に促進しようとするもの」である。この法律に則して移転する場合について、移転先の固定資産税の減免、移転関連費用の補助金や融資の措置が設けられていた。[2] 工業再配置促進法においては、名古屋市のおおむね旧市域が移転促進地域（既成市街地等）とされ、それ以外の愛知県については三河山間部等が誘導地域とされたほかは白地地域であった。

名古屋市の場合、工場の郊外移転に関する限り工場等制限法は対象外であるため、工業再配置促進法の政策効果が問われる。しかし、移転先候補の名古屋市近郊は白地地域であり、同法による政策の恩恵に浴することができない。ただし、「租税特別措置法」（昭和 32 年法律第 26 号）によれば、「首都圏、近畿圏及び中部圏の近郊整備地帯等の整備のための国の財政上の特別措置に関する法律施行令」（昭和 41 年政令第 318 号）の既成市街地等から「中部圏開発整備法」（昭和 41 年法律第 102 号）の都市開発区域へ移転した場合、譲渡所得の課税の特例が得られた。そのほか名古屋市の工場移転については、特別工業地区建築条例の規制が厳しく働いたこともあった。

一方、大学の郊外移転については名古屋市内においても大学の自主的判断や文部省の計画・方針に基づき、広いキャンパスを求めて 1960 年代後半から 2000（平成 12）年にかけて移転が行われた。しかし大学進学人口減少などにより、交通利便性などを求めて 2007（平成 19）年を最初の事例として名古屋市内へ逆移転している。

---

1 高等教育の計画的整備の概要
http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chukyo/chukyo4/gijiroku/030201fc.htm（2015/07/17 閲覧）
「わが国の高等教育の将来像」（中央教育審議会答申　第 2 章 2（2）地域配置に関する考え方　平成 17 年 1 月 28 日）

2 通商産業省立地公害局編「新工業再配置計画の解説」（通商産業調査会　1989.5　p. 148）

第2章　都市計画区域

第１節　名古屋市域と市域合理化方針の変遷

名古屋市と周辺市町村の合併については、都市計画と大変に深い関わりを持つ。合併にあたっては、愛知県と名古屋市とに見解の相違が見られ、「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」[1]、「名古屋都市計画史」(1999 年 3 月)[2] に記述があるほか、「愛知県地方計画の歩み―計画行政の 20 年―」[3] や梅原論文[4] にも言及がある。町村合併の経緯、市域合理化の方針等についての概略は、以下のとおりである。

1　1955(昭和 30)年周辺 6 町村合併の経緯

1949(昭和 24)年のシャウプ勧告に基づいて、「町村合併促進法」(昭和 28 年法律第 258 号)が 1953(昭和 28)年 9 月 1 日に公布された。同年 10 月 1 日に施行となり、名古屋市と周辺市町村の合併も進められた。当初は名古屋市周辺町村で組織する名隣会加入の 18 町村が合併の対象として想定された。しかし、愛知県は名古屋市と周辺町村の合併ではなく、周辺町村相互の合併を構想し、広報啓発のみならず条例制定まで含むさまざまな施策により誘導を試みた。結局 7 町村がはずれ、名古屋市周辺 11 町村の合併申請が、1954(昭和 29)年 11 月 20 日になされた。これについて愛知県議会は、天白村・猪高村を除いた 9 町村のうち 2 村を保留、7 町村を否決とした。可決の両村は翌年 4 月 5 日に編入となった。保留または否決となった 9 町村のうち豊明村を除く 8 町村が内閣総理大臣に町村合併促進法に基づく審査請求を行った。その結果、総理大臣裁定によって、2 町 2 村(富田町、南陽町、山田村、楠村)の編入が認められ、1955(昭和 30)年 10 月 1 日に編入となった。最終的には、当初編入を希望した 11 町村のうち 5 町村(鳴海町、有松町、豊明町、飛島村、十四山村)は、編入されなかったことになる。

2　名古屋市将来計画基本要綱における市域合理化の考え方

市域合理化に関する名古屋市の考え方は、1962(昭和 37)年 1 月策定の「名古屋市将来計画基本要綱」にさかのぼる。

「名古屋市将来計画基本要綱」においては、名古屋市の将来想定区域として、「公共施設計画の一体性の確保及び都市行政の合理化の見地から金山を中心とする半径 15 粁圏域をもって、絶対的に必要な地域」とし、「将来著しく発展の予想される名古屋市南部及び西部臨海工業地帯、これと一体的に合理的な連携発展を計画する上で必要な背後地域、並びに荒子川・天白川の運河化と工場地帯造成計画を根幹として、将来、都市計画上必要と考えられる周辺地域の 14 カ市町村(守山市・鳴海・有松・大高・上野・横須賀・西枇杷島・清洲・新川・甚目寺・弥富の各町と大治・十四山・飛島の各村)を併せて面積約 430 平

[1] 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」(名古屋市　1998.3　pp. 58-62)
[2] 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター　1999.3　pp. 304-307)
[3] 愛知県企画部企画課「愛知県地方計画の歩み―計画行政の 20 年の歩み―」(愛知県企画部企画課　1979.12　pp. 5-6)
[4] 梅原浩次郎「戦後復興期から高度成長期名古屋の用途地域指定の変遷に関する研究―「将来計画」との関連からみて―」(「都市計画」 207 号　1998.5)

方粁を含む地域を想定区域」としている。[5] この要綱の中には「すでに昭和 28 年に名古屋市が構想した都市計画 15 粁圏構想の枢軸をなすもの」との表現もあり [6]、詳細はつまびらかではないが、昭和 20 年代にもそのような考え方が既にあったことが伺われる。

このように周辺市町村の合併を前提とする想定区域について、「市域合理化の目的」として、以下の 3 点を掲げている。[7]

① 過大都市化の防止
② 市民並びに関係住民の生活向上
③ 産業体系の拡充整備

3 愛知県地方計画等における市域合理化の考え方

愛知県にあっては、「名古屋市将来計画基本要綱」に先立つ「愛知県地方計画」(1959(昭和 34)年 9 月)において、「名古屋市の区域」として東南部および名古屋港域等への市域拡大を盛り込んでいる。[8] 1962(昭和 37)年 8 月には「愛知県新地方計画」を策定し、名古屋市の市域合理化について、「将来の市域の範囲は、おおむね名古屋港臨海地域ならびに西部の福田川東岸、西北部の新川沿岸、北部の新川または庄内川南岸、東部から東南部へかけての尾張東部丘陵地帯など」としており [9]、この時点までは、名古屋市の市域合理化の方向について積極の見解を示していた。

4 名古屋市将来計画・基本計画における市域合理化の考え方

名古屋市は、1968(昭和 43)年 12 月に、「名古屋市将来計画・基本計画」を策定した。この計画においても、「名古屋市将来計画基本要綱」を踏襲して市域合理化を前提とした計画内容となっている。[10] 市域合理化の目標として、「都市化の進行に秩序を与え、行政投資の効率を尊重しつつ必要な都市基盤の整備を強力に推進するためには、最小限度大都市化の影響を直接受ける地域を行政的に統合し、施策の総合一体化をはからなければならない」としている。また、市域合理化計画として、「当面の市域合理化の対象は、既定の『名古屋市将来計画基本要綱』を示す範囲または方針に即するものとし、次の(「『名古屋市将来計画・基本計画』に示された」引用者補注)地帯別構想にしたがって、その具体化に強力に推進する」としている。

地帯別構想では、対象町村(いずれも当該時点における行政区域名称による)の地理的条件等によって次のようなグルーピングを行っている。

① 名古屋港周辺市町村(上野町、横須賀町、飛島村、十四山村、弥富町)
② 北部町村(西枇杷島町、新川町、清洲町)

5 「名古屋市将来計画基本要綱」(名古屋市総務局企画部企画課 1962.1 p. 100)
6 前掲 5 「名古屋市将来計画基本要綱」(名古屋市総務局企画部企画課 1962.1 p. 4)
7 前掲 5 「名古屋市将来計画基本要綱」(名古屋市総務局企画部企画課 1962.1 pp. 111-115)
8 愛知県「愛知県地方計画 第 7 巻」(愛知県 1959.9 p. 507)
9 愛知県地方計画委員会「愛知県新地方計画 Ⅱ」(愛知県 1962.8 pp. 299-300)
10 名古屋市総務局行政企画部企画課「名古屋市将来計画・基本計画」(名古屋市 1969.3 pp. 29-34)

③　西北部町村（甚目寺町、大治村）

④　その他の町村（東部の隣接町村、北部の隣接町村）

5　その後の愛知県・名古屋市の総合計画の位置づけ

愛知県の「第3次愛知県地方計画」（1970（昭和45）年1月）は、「名古屋市将来計画・基本計画」以後に策定された。「第3次愛知県地方計画」では「愛知県新地方計画」に盛り込まれた名古屋市の市域合理化方針をもはや踏襲せず、それについて触れていない。

名古屋市においても、1980（昭和 55）年 1 月策定の「名古屋市基本計画」以降の将来計画において、市域の合理化、想定市域の概念について触れることはなくなる。

以上の経過をふまえて、大胆に要約すれば、名古屋市が掲げた市域合理化とは、過大都市防止などの理念を掲げて推進しようとしたが、核となる大きな柱としては、名古屋港域構成市町村を編入して、名古屋港の管理を名古屋市による単独管理とすることと人口増を受け止める周辺市町村を編入して効率的な行政運営を図ることにあった、といえるであろう。

第２節　旧都市計画法における名古屋都市計画区域の変遷

旧都市計画法適用期における名古屋都市計画区域については、「名古屋都市計画史」(1999 年 3 月)に詳細な記述がある。[11] ここではその変遷の概要を紹介する(**表 1.2.1**、**図 1.2.1**)。

都市計画区域は、旧都市計画法第 2 条の規定に基づき、主務大臣(内務大臣、建設大臣)が決定することとなっており、1922(大正 11)年 7 月 5 日に最初の名古屋都市計画区域が、名古屋市と周辺 5 町村をもって決定された。以降、1939(昭和 14)年 5 月 17 日に名古屋市外の天白村、猪高村、大高町、上野村の 4 町村が名古屋都市計画区域に編入されている。

なお、守山都市計画区域は 1935(昭和 10)年 7 月 12 日に内務省告示第 428 号をもって、鳴海都市計画区域は 1942(昭和 17)年 2 月 20 日に内務省告示第 63 号をもって決定されている。

戦後になって 1955(昭和 30)年 4 月 5 日に天白村、猪高村、同年 10 月 1 日に山田村、楠村、富田町、南陽町が名古屋市に編入されている。これを受けて、1956(昭和 31)年 12 月 24 日には、これまで都市計画区域ではなかった山田村、楠村、富田町、南陽町も新たに名古屋市域として名古屋都市計画区域に編入された。

1962(昭和 37)年 12 月 13 日には新たに有松町が名古屋都市計画区域に編入された。(有松町は 1964(昭和 39)年 12 月 1 日には名古屋市に編入されている。) また、守山市が 1963(昭和 38)年 2 月 15 日に名古屋市に編入されたことに伴って、守山都市計画区域が同年 3 月 26 日に名古屋都市計画区域に統合編入され、さらに鳴海町が同年 4 月 1 日に名古屋市に編入されたことに伴って、同年 10 月 18 日に鳴海都市計画区域が名古屋都市計画区域に統合編入された。1964(昭和 39)年 8 月 12 日には、長久手

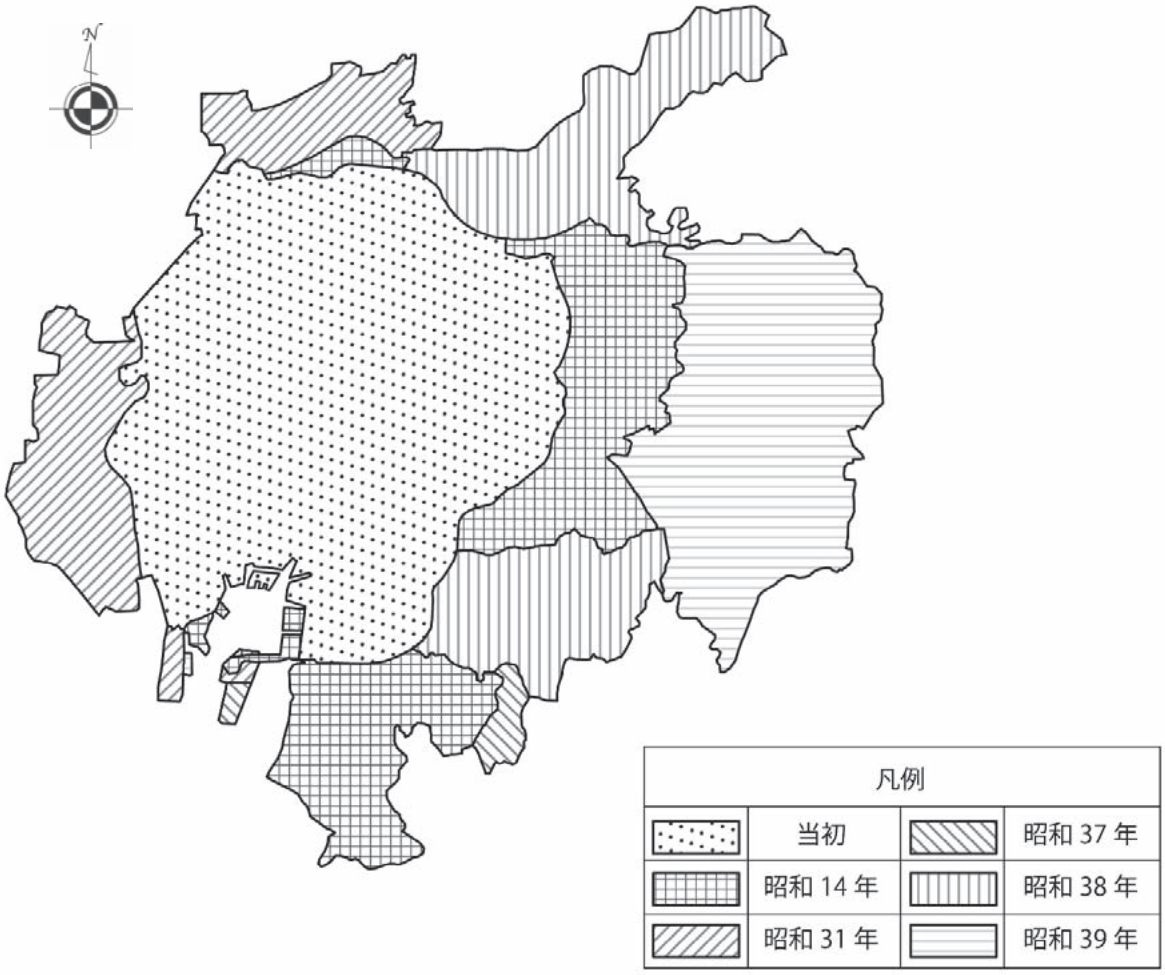
表 1.2.1　旧都市計画法における名古屋都市計画区域の変遷と同時期における名古屋市域の変遷

変更年月日	都市計画区域面積(㎢)	区域内市町村名	市町村の編入	
			時期	市町名
1922(大正11)年 7月5日 内閣総理大臣告示	162.34	名古屋市、西春日井郡萩野村、同庄内村、同西枇杷島町、愛知郡下之一色町、同天白村大字八事		
			1928(昭和 3)年 3月15日	天白村大字八事
			1937(昭和12)年 3月 1日	下之一色町、庄内町、萩野村
1939(昭和14)年 5月17日 内務省告示第293号	229.04	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、愛知郡天白村、同猪高村、知多郡大高町、同上野村		
			1955(昭和30)年 4月 5日	猪高村、天白村
			1955(昭和30)年10月 1日	楠村、山田村、富田町、南陽町
1956(昭和31)年12月24日 建設省告示第2102号	278.55	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町		
1962(昭和37)年12月13日 建設省告示第3120号	283.25	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町、同有松町		
			1963(昭和38)年2月15日	守山市
1963(昭和38)年 3月26日 建設省告示第779号	317.26	(守山都市計画区域編入)		
			1963(昭和38)年4月 1日	鳴海町
1963(昭和38)年10月18日 建設省告示第2641号	343.56	(鳴海都市計画区域編入)		
1964(昭和39)年 8月12日 建設省告示第2101号	418.3	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町、同有松町、愛知郡長久手村、同日進町、同東郷村		
			1964(昭和39)年12月 1日	有松町、大高町

[11] 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター　1999.3 pp. 52-56, 109-110, 316-318)

村、日進町、東郷村が編入されて、旧都市計画法の下での最終の都市計画区域となった。

なお、名古屋市への守山市、鳴海町の編入時期とそれぞれの都市計画区域編入時期が同時点でないため、都市計画区域編入はそれぞれの都市計画および都市計画事業の名称を名古屋都市計画および名古屋都市計画事業に変更する形式で行われた。



出典：名古屋都市計画史（㈶名古屋都市センター　1999.3）

図 1.2.1　旧都市計画法における名古屋都市計画区域の変遷

第３節　新都市計画法における最初の都市計画区域指定

1　都市計画区域の要件

「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）は、制定時にあって第 5 条第 1 項において、「都道府県知事は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他建設省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。（以下略）」と規定している。

政省令に委任された内容は、都市計画法施行令第 2 条（都市計画区域にかかる町村の要件）、同第 41 条（依拠すべき人口）、都市計画法施行規則第 1 条（都市計画区域の指定にあたり勘案すべき事項）などである。

町村の要件としては、人口が一万人以上、都市的業態に従事する就業者数が全就業者数に占める割合が 50 パーセント以上であることなどを規定している。また、人口は国勢調査に依拠すべきであるとされている。さらに、都市計画区域の指定にあたり勘案すべき事項として、都市施設の配置及び利用が示されている。

また、都市計画法の施行にあたり、建設事務次官通達 [12]、建設省都市局長通達 [13] が発せられており、その中で、政省令よりさらに詳細に内容が盛りこまれている。具体的には、「実質一体の都市として整備、開発及び保全する必要がある区域の範囲は、土地利用の状況及び見通し、地形等の自然的条件、通勤、通学圏等の日常生活圏、主要な交通施設の設置の状況、社会的、経済的な区域の一体性等から総合的に判断して都市計画を一つの単位として策定する必要がある区域とすること」などとされている。これらの通達は、「地方分権一括法」（平成 11 年法律第 87 号）によって都市計画法が 2000（平成 12）年 4 月 1 日に改正施行となってからは、「都市計画運用指針」という技術的助言に衣替えしている。また、社会経済状況の変化や都市計画法の改正に伴い、都市計画区域にかかる内容も付加されてきている。

2000（平成 12）年 5 月 19 日公布の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）では、都市計画区域外に土地利用規制を要する区域を準都市計画区域として指定することができる制度が創設された。名古屋市は全域が都市計画区域であり、準都市計画区域に該当する条件にはない。

2　愛知県の都市計画区域再編の方針

愛知県における新都市計画法の下での都市計画区域の再編について、当時の愛知県土木部計画課長山本哲は、次のように論じている。[14]

まず、都市計画区域再編成を実施した理由については、以下の 2 点を挙げている。

①　広域の観点より都市計画行政が運営できるようにする。

12　昭和 44 年 6 月 14 日建設省都計発第 73 号　建設事務次官通達「都市計画法の施行について」
13　昭和 44 年 9 月 10 日建設省都計発第 102 号　建設省都市局長通達「都市計画法の施行について」
14　山本哲「愛知県における都市計画区域の再編成」（「新都市」 Vol. 24, No. 3 1970.3 pp. 52-56）

② 市街化区域、市街化調整区域を設定するために都市の将来像（整備・開発・保全の方針）を描くには、従来の都市計画区域では不統一、不合理である。

次に、都市計画区域再編成の考え方については、以下のように述べている。

全体的な考え方としては、上位計画である「中部圏開発整備法」（昭和 41 年法律第 102 号）による都市整備区域および都市開発区域全体を都市計画区域に指定することとし、従来、都市整備区域でありながら都市計画法を適用していなかった立田村、八開村（いずれも当時の行政区域名称、現愛西市の一部）を含めて都市計画区域とした。これにより、都市計画法第 13 条に規定する都市計画基準における上位計画との整合が図られた。

3 名古屋都市計画区域の考え方

名古屋都市計画区域の考え方については、愛知県と名古屋市の間に相違があった。当初の愛知県の案は、名古屋市を単独での都市計画区域とし、その周辺に名古屋市を取り巻く別の都市計画区域（名古屋関連区域）を設ける案であった。これに対し、当初の名古屋市の案は、金山中心 15 キロ圏（名古屋市およびその関連区域 25 市町村 [15] ）を一つの都市計画区域とする案であった。両案の意見調整は難航し、最終的に愛知県副知事と名古屋市助役レベルによる協議を重ねた結果、**表 1.2.2** に示すような 17 市町村による区域となった。

4 当初の名古屋都市計画区域

以上のような前史の下で、新都市計画法にもとづく名古屋都市計画区域は、1969（昭和 44）年 11 月 14 日愛知県都市計画地方審議会付議、12 月 3 日建設大臣認可申請、12 月 4 日建設大臣認可、12 月 24 日公告、指定となった。結果は、**表 1.2.2** および**図 1.2.2** に示すとおりである。

（1） 愛知県の名古屋都市計画区域編成の考え方

愛知県が名古屋市の提案を退けて名古屋都市計画区域を**表 1.2.2** に示す案とした考え方について、山本論文にしたがって紹介しておけば、次のとおりである。[16]

「東海市、知多町（現知多市）、大府町（現大府市）は、（中略）南部臨海工業地帯の背後地として区域をとりうる（現市名は筆者）」

「春日井市は、（中略）現在かなり充実した都市計画行政が実施されている」

「旭町（現尾張旭市）は、瀬戸市とも関連を有し、現に瀬戸市と共に、瀬戸都市計画区域となっている（現市名は筆者）」

「弥富町（現弥富市）、飛島村、十四山村（現弥富市）は、（中略）3 町村で強固な都市計画の結びつきがあることと、まだ名古屋都市計画区域に入ることは時期尚早である（現市名は筆者）」

[15] 名古屋都市計画区域を構成する 17 の市町村以外で、名古屋市が区域に編入することを希望していた市町村は、東海市、知多町、大府町、春日井市、旭町、弥富町、飛島村、十四山村の 8 市町村である（いずれも当時の行政区域名称による）。

[16] 前掲 14 山本哲「愛知県における都市計画区域の再編成」（「新都市」 Vol. 24, No. 3 1970.3 p. 54）

表 1.2.2　名古屋都市計画区域関連区域新旧対照

旧都市計画法における都市計画区域	
都市計画区域名称	区域内市町村
名古屋	名古屋市
	西枇杷島町
	長久手村
	日進町
	東郷村
	上野町
新川	新川町
	清洲町
	春日村
西春	西春町
	師勝町
	豊山村
甚目寺	甚目寺
	大治村
美和	美和町
七宝	七宝町
蟹江	蟹江町
豊明	豊明町
横須賀	横須賀町
大府	大府町
知多	知多町

新都市計画法における都市計画区域	
都市計画区域名称	区域内市町村
名古屋	名古屋市
	西枇杷島町
	長久手村
	日進町
	東郷村
	新川町
	清洲町
	春日村
	西春町
	師勝町
	豊山村
	甚目寺町
	大治村
	美和町
	七宝町
	蟹江町
	豊明町
知多北部	東海市
	大府町
	知多町

（注）　表中「新都市計画法における都市計画区域」内市町村名は、2013（平成 25）年 3 月末現在、以下のとおりである。
西枇杷島町・新川町・清洲町・春日村：清須市
長久手村：長久手市、日進町：日進市、東郷村：東郷町、豊山村：豊山町、大治村：大治町
西春町・師勝町：北名古屋市、甚目寺町・美和町・七宝町：あま市、豊明町：豊明市

旧都市計画法において名古屋都市計画区域を構成していた上野町は、1969（昭和 44）年 4 月 1 日に横須賀町と合併して東海市となった。東海市は大府町・知多町とともに知多北部都市計画区域を構成することとなり、結局、旧上野町は名古屋都市計画区域からはずれることとなった。この背景としては、上野町・横須賀町が両町の地先に東海製鐵（現新日鐵住金名古屋製鉄所）を誘致することに成功したことがあげられる。誘致の決定は 1959（昭和 34）年 6 月のことであった。[17]

[17] 東海市史編さん委員会「東海市史　通史編」（東海市　1990.3　p. 744,　pp. 752-753）

注 1:□内の名称は都市計画区域の名称である。
注 2:行政区域名称は、平成の大合併以前の名称である。

図 1.2.2　名古屋都市計画区域（1969（昭和 44）年 12 月 24 日指定）

（2）　都市計画区域指定における市町村の意見聴取

都市計画法第 5 条第 3 項は、都市計画区域の指定に際し、知事が関係市町村の意見を聴取すべきことを規定している。新都市計画法に基づく当初の名古屋都市計画区域指定にあたっての愛知県知事の意見聴取に対する名古屋市の回答では、異議ない旨の回答ではあるが、従前の経緯を反映して、注目すべき文言が見られるので、ここに摘記しておく。[18]

「ただし、ご提示いただきました区域の範囲には、名古屋港及びその背後地を一体として計画し、整備すべき市町村の区域が含まれておりません。

[18]「名古屋都市計画区域の変更について」（昭和 44 年 11 月 8 日 44 計都計第 152 号の 3　名古屋市長から愛知県知事への回答）

このことは現状においては、やむを得ぬこととは存じますが、これらの市町村の区域につきましても、できるだけ早い機会に名古屋都市計画区域に含めるのが適切であると考えます。したがって県ご当局におかれましても、この点に特にご留意願います」

名古屋都市計画区域を構成する名古屋市以外の市町村の愛知県知事に対する回答は、すべて異議なく同意する内容であるが、豊明町（現豊明市）は、次のような付帯意見を述べている。[19]

「但し、今後都市計画の運用については、関係市町村の連絡協議会等の組織を設置されることを要望する」

参考までに、知多北部都市計画区域を構成する1市2町は、すべて異議なく同意すると回答している。かつて名古屋都市計画区域内であった上野町の後身である東海市は、名古屋都市計画区域を離れて新規に知多北部都市計画区域となることに同意しているということである。

[19]「都市計画区域の指定（変更）について」（昭和 44 年 10 月 30 日豊都計発第 163 号　豊明町長から愛知県知事への回答）

第４節　その後の都市計画区域の変遷

新都市計画法に基づく当初都市計画区域指定（1969（昭和 44）年 12 月 24 日）[20] 以降、平成の大合併以降の大規模な都市計画区域再編成（2010（平成 22）年 12 月）までの間になされた名古屋都市計画区域の区域変更は、2 回を数えるのみである。これらの変更は、名古屋市域外の市町における境界変更に伴う小規模な変更にとどまり、都市計画区域の構成市町村を変更するような実質的な変更はない。

第 1 回目の都市計画区域変更は 1979（昭和 54）年 3 月 2 日に行われた。[21]

これは 1970（昭和 45）年 2 月 1 日および 1977（昭和 52）年 8 月 1 日の 2 回にわたって、清洲町（現清須市）と稲沢市の間に境界変更があったことに伴い [22]、名古屋都市計画区域と稲沢中島都市計画区域相互間における区域加除の変更を行ったものである。なお、この変更までの間に、東郷、長久手、豊山、大治の各村は町制を、また、豊明町は市制を施行している。

第 2 回目の都市計画区域変更は 2001（平成 13）年 5 月 15 日に行われた。[23]

これは 1998（平成 10）年 10 月 1 日に西春町と岩倉市の間に境界変更があったことに伴い [24]、名古屋都市計画区域と尾張北部都市計画区域相互間において区域加除の変更を行ったものである。なお、この変更までの間に、春日村は町制を、日進町は市制を施行している。

その後、市町村合併や広域化する生活圏などの社会情勢の変化に対応して、2010（平成 22）年 12 月 24 日に都市計画区域の再編が行われている。[25] これまでの愛知県内 20 の都市計画区域が、名古屋、尾張、知多、豊田、西三河、東三河の 6 都市計画区域に集約された。名古屋都市計画区域については、これまでの名古屋、弥富、津島海部西部、瀬戸の 4 都市計画区域が統合された。[26]

[20] 1969（昭和 44）年 12 月 24 日愛知県告示第 789 号
[21] 1979（昭和 54）年 3 月 2 日愛知県公告
[22] 1970（昭和 45）年 1 月 24 日自治省告示第 9 号、1977（昭和 52）年 6 月 29 日自治省告示第 130 号
[23] 2001（平成 13）年 5 月 15 日愛知県公告
[24] 1998（平成 10）年 9 月 24 日自治省告示第 250 号
[25] 2010（平成 22）年 12 月 24 日愛知県公告
[26] 愛知県ホームページ都市計画区域 http://www.pref.aichi.jp/0000036546.html（2015/03/31 閲覧）

♣♣コラム　都市計画の図書♣♣

都市計画を表現する手段としては、文書表現の「計画書」および図表現の「総括図」と「計画図」があり、「都市計画の図書」として法定されている。このような規定は旧都市計画法には存在せず、1933（昭和 8）年に発せられた通牒が具体的な様式等を規定することによってその役割を果たしていた。

「都市計画の図書」については都市計画法施行規則第 9 条に規定があり、「総括図」と「計画図」の縮尺はそれぞれ 1/25,000、1/2,500 以上と定められている。旧都市計画法時代に多く用いられた図面の縮尺は、1/30,000、1/3,000 であったため、同規則の附則第 2 項において、経過措置として、当分の間はこれらの縮尺の図面を用いることを認めていた。

名古屋市にあっても、新都市計画法施行以降の一定期間、これらの旧縮尺の図面が使用された。ただし、総括図については当初から 1/25,000 の縮尺の図面が用いられている。計画図は 1/3,000 を主体に、児童公園などはその他の大縮尺も用いられた。1/2,500 の縮尺が最初に使用されたのは、1971（昭和 46）年 2 月 8 日の星ヶ丘文教地区追加都市計画変更の時である。それからしばらくの間、1/3,000、1/2,500 の両縮尺が併用される期間があり、1974（昭和 49）年 2 月 20 日の各種都市施設の都市計画変更以降は 1/3,000 の縮尺は用いられなくなる。

以上のような法定図書における個別案件にかかる表現方法も情報化の進展につれて大きく変化した。

計画書は手書きの案が和文タイプで浄書されることを常としていたが、昭和 60 年代（1985 年以降）に入り OA（オフィス・オートメーション）化が進むにつれて案の段階でもワープロやパソコンによるプリントアウトが当然のこととされるようになった。また、総括図は地域制図や施設計画図などの印刷されたベースの図面に手書きやスタンプで変更内容を記し、地域地区の計画図は、1/2,500 の都市計画基本図に筆や刷毛で彩色して作成していた。かつては都市計画の技師に対してむらなく彩色する職人技が必要とされ、そのことが一方では都市計画ではなく塗紙計画だと揶揄されるような状況でもあった。しかし、1990（平成 2）年度のデジタルマッピングの導入によって図面作成は劇的に変化し、正確で美しい図書を作成しうるようになった。また、都市計画の広報も従来の冊子やリーフレットといった印刷媒体だけではなく、インターネットを通じて広く訴えるようにもなっている。

都市計画変更の手続きに際しては、以上のような法定図書の案を名古屋市都市計画審議会に諮る必要がある。その時のプレゼンテーションのスタイルも時代とともに変化した。最初に行われていたことは、看板図面と称する大きな図面をボードに貼り出して、説明者が位置を特定する指し棒をもって案件を説明する方法であった。看板図面は総括図そのものだったり、計画図を拡大したものだったり、あるいは変更内容を簡略化した模式図であった。その後、昭和 60 年代（1985 年以降）に入ると、法定図書をはじめとした各種資料を OHP（オーバー・ヘッド・プロジェクター）でスクリーンに投射するスタイルとなり、それが 2002（平成 14）年度からは、さらに、プレゼンテーションソフトを用いて、プロジェクターでスクリーンに投射するように変化し、指し棒はレーザーポインターにとってかわった。

第3章　都市計画制限

第１節　都市計画制限の意義と系譜

1　都市計画制限の意義 [1]

(1)　概説

都市計画制限という用語は、「都市計画法」(昭和 43 年法律第 100 号)では第 1 章第 1 条の目的に出現するが、同章第 4 条の定義にはなく、第 3 章の章名「都市計画制限等」として登場し、内容を規定している。都市計画制限を「都市計画によって生じる、土地についての財産権に対する制限」と広くとらえ、規制内容を他法令に委ねている用途地域をはじめとする地域地区全体の規制も都市計画制限に含まれるとする見解もあるが、[2] ここでは基本的に都市計画法第 3 章の規定を対象とし、都市計画事業制限(都市計画事業段階における制限)についても、便宜上、本章で扱うこととする。

都市計画法第 3 章は、以下の ⅰ から ⅵ に至る 6 節からなる。このうち ⅱ 、ⅲ の一部、ⅴ 、ⅵ は、のちの法改正によって追加された内容である。

ⅰ　開発行為等の規制
ⅱ　市街地開発事業等予定区域の区域内における建築等の規制
ⅲ　都市計画施設等の区域内における建築等の規制
ⅳ　風致地区内における建築等の規制
ⅴ　地区計画等の区域内における建築等の規制
ⅵ　遊休土地転換利用促進地区内における土地利用に関する措置等

これらのうち、ⅱ および ⅲ 以外については、該当する章で別途記述することから、本章では、ⅱ および ⅲ に限定して扱うこととする。なお、ⅲ については次のように類型分けできる。

a　(最狭義の)都市計画制限(都市計画法第 53 条　許可制度)
b　事業予定地(都市計画法第 55 条に基づく特例　)
c　施行予定者が定められている都市計画施設の区域等の制限強化
　(都市計画法第 57 条の 2　許可制度)

このうち、ⅱ および ⅲ の類型 c については関連が深いため類型 c に一括して取り扱うこととする。

ここでは、以上のように整理した a、b、c の 3 類型を基本とする。

(2)　(最狭義の)都市計画制限(都市計画法第 53 条許可制度)

都市計画法第 53 条は、都市施設または市街地開発事業が都市計画決定された区域内における建築物の建築行為について、都道府県知事または指定都市市長(以下「許可権者」という)の許可制として、原則、軽易な行為に限定し、将来の事業施行時の支障を軽減しようとするものである。なお、許可権者は「地方分権一括法」(平成 11 年法律第 87 号)により中核市市長、特例市市長まで拡大され、さらに「第 2 次一括法」(平成 23 年法律 105 号)によって一般の市長まで拡大された。

1　荒　秀・小高　剛「都市計画法規概説」(信山社 1998.7 pp. 130-223)
2　前掲 1　荒　秀・小高　剛「都市計画法規概説」(信山社 1998.7　p. 130)

許可の基準が第 54 条に法定されており、次の条件に該当する場合は、許可権者は建築行為を許可しなければならない。

ⅰ 階数が 2 以下で、かつ、地階を有しないこと

ⅱ 主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造その他これらに類する構造であること

ⅲ 容易に移転、除却可能であると認められること

これに対し、許可不要対象は次のとおりである。

ⅰ 階数が 2 以下で、かつ、地階を有しない木造建築物の改築または移転

ⅱ 非常災害のため必要な応急措置として行う行為

ⅲ 都市計画事業の施行として行う行為等

第54条の許可基準は、当該要件を満たせば許可権者は許可しなければならない、と定めているのみで、当該要件以外の許可申請に対して許可権者の取るべき対応については、法文上明らかにされていない。このような当該要件以外の許可申請に対しては、許可権者の裁量の範疇とされているが、都市計画制限の主旨からすると、原則不許可とすべきとの行政実例、解釈がある。[3]

しかし、上記解釈に対して、地方公共団体によっては硬直的に過ぎるとして、裁量権を発動している例がみられる。名古屋市においても一定の条件の下で、3 階建てを許容する運用の実績などがある。

(3) 事業予定地(都市計画法第 55 条特例制度)

事業予定地制度は、新都市計画法によって新たに導入されたもので、許可権者の指定した都市施設の区域または買収方式の市街地開発事業の区域に限って、通常の都市計画制限を強化し、建築不可とすることができるものとした。事業予定地制度は、都市計画段階における通常の都市計画制限よりも一歩進んで都市計画事業制限に近い規制内容である。

このように強い規制であることから、権利者保護あるいは事業の円滑化のため、次のような措置が設けられた。

ⅰ 土地の買取り

事業予定地内の土地において、建築が許可されない場合に土地利用に著しい支障を来たすことから、当該土地の所有者が許可権者または事業施行予定者に対して、土地の買取りを申し出る途を開いた。(都市計画事業制限等の場合の買取請求にくらべて緩やかな規定である)

ⅱ 土地の先買い等

事業予定地内の土地を権利者が有償譲渡しようとする場合は、許可権者に対して届出を義務付け、許可権者が譲渡対象者に優先して買取ることができる(先買い)こととした。

[3] 「都市計画法による建築行為の規制について」(昭和 47 年 7 月 26 日 建設省都計発第 13 号 都市局長回答)
建設省都市局都市計画課「逐条問答 都市計画法の運用」(ぎょうせい 1972.12 pp. 346-347)

事業予定地制度創設の趣旨については、1969(昭和 44)年の都市局長通達では、簡潔に「都市計画事業の円滑化を図るうえから」と述べられ、[4] 1982(昭和 57)年の東京地裁判決では、次のように述べられている。[5]

「市街地等の重点的、計画的な造成のために用地の先行取得を必要とするので、これを容易ならしめるため、通常の場合よりも計画制限を強化することによって事業の円滑迅速な施行を図ろうとするものである」

(4) 市街地開発事業等予定区域の区域内および施行予定者が定められている都市計画施設の区域等における建築等の規制(都市計画法第 52 条の 2 および第 57 条の 2 許可制度)

この制度は新都市計画法の制定時には存在せず、1974(昭和 49)年 6 月 1 日公布の「都市計画法・建築基準法改正」(昭和 49 年法律第 67 号)によって、市街地開発事業等予定区域が導入されたことに伴い、創設されたものである。(施行は翌年 4 月 1 日)

前提となる市街地開発事業等予定区域とは、次のような内容である。[6]

新住宅市街地整備事業など買収方式による市街地開発事業等の本来の都市計画決定にさきがけて、計画の細目が未定であっても施行予定者、区域等の基本的事項を先行的に決定し、早期に厳しい都市計画制限を発動させようとするものである。基本的事項のみによる市街地開発事業等予定区域の都市計画決定後 3 年以内に本来の市街地開発事業等の都市計画への移行、さらにその後 2 年以内の事業化を義務付けている。

市街地開発事業等予定区域創設の背景については、1975(昭和 50)年 3 月の都市局長通達に次の記述がある。[7]

「いわゆる大規模再開発事業(新住宅市街地開発事業等をさす―引用者注)については、(中略)細部にわたる事項までもが都市計画の内容となっているため、これらの事項が確定するまでは、都市計画を定めることができず、その間、事業施行の障害となる乱開発等の進行を防止することができなかった(中略)、基本的事項が明らかになった段階において市街地開発事業等予定区域としての都市計画を定めることができることとし、(中略)大規模再開発事業の数少ない適地をできるだけ早い段階から適正に保全し、これらの再開発事業の円滑かつ迅速な実施を図ろうとするものである」

市街地開発事業等予定区域にかかる行為規制は、都市計画事業制限に準じた現状凍結的な制限であって、通常の管理行為、軽易な行為等を除き、建築物の建築行為だけにとどまらず、工作物の建設、土地の形質の変更も対象として許可にかからしめ、権利者に対して土地建物の有償譲渡に伴う届出義務を課し、施行予定者による先買いを可能とするとともに、土地の買取請求を認めるものである。

---

4 「都市計画法の施行について」(昭和 44 年 9 月 10 日 建設省都計発第 102 号 都市局長通達)

5 東京地裁 1982(昭和 57)年 11 月 26 日判決(荒 秀・小高 剛「都市計画法規概説」(信山社 1998.7 p. 209))

6 相場洋一「都市計画法及び建築基準法の一部改正」(「新都市」 Vol. 28, No. 8 1974.8 pp. 22-26)

7 「市街地開発事業等予定区域制度について」(昭和 50 年 3 月 10 日建設省都計発第 14 号 都市局長通達)

さらに、市街地開発事業等予定区域として都市計画決定後に本来の市街地開発事業等の都市計画へ移行し、かつ、施行予定者が定められている場合、または市街地開発事業等予定区域として都市計画決定を経ていないが施行予定者が定められている都市計画施設等の区域であって、事業認可に至る以前についても、同様に制限を強化する内容が規定された。

この制度は、首都圏における都市化が顕著であった時点での改正立法内容であったと考えられ、名古屋市においては、この制度に基づく都市計画制限が適用されたことはないのが実情である。

(5) 都市計画事業制限(都市計画法第 65 条許可制度)

都市計画事業の認可または承認があった後は、都市計画決定段階とは異なり、事業の施行にあたって障害となる行為を現状凍結的に許可制によって規制している。都市計画法第 53 条に基づく一般の都市計画制限に比べて、建築物の建築だけではなく、より広範な行為を規制対象としている。具体的には、次の行為が対象となる。

ⅰ 土地の形質の変更

ⅱ 建築物の建築その他工作物の建設

ⅲ (5トン超の)移動の容易でない物件の設置又は堆積

このような厳しい制限と引き換えに、土地の買取請求を認めるとともに、土地建物等の有償譲渡の届出を義務付け、施行者による先買いを可能にしている。

2 都市計画制限・都市計画事業制限の系譜 [8]

(1) 東京市区改正土地建物処分規則

近代日本における最初の法定都市計画制度は、「東京市区改正条例」(明治 21 年勅令第 62 号)であり、1888(明治 21)年 8 月 17 日に公布され翌年 1 月 1 日に施行された。その実現手段として、はじめに東京市区改正土地建物処分法が提案されたが、修正のうえ「東京市区改正土地建物処分規則」(明治 22 年勅令第 5 号)として 1889(明治 22)年 1 月 29 日に公布された。[9]

同規則第 4 条において、市区改正区域内の建築制限規定権を東京府知事に与え、建築物の新築増築改築について知事の認可制とし、必要に応じ認可しないことができることとその場合の補償等の規定をおいた。この内容は都市計画事業制限に相当するもので、鈴木栄基はこの規定について次のように評価している。[10]

「計画の有する公定性の効力が、系統的な事業の遂行に先がけて初めて重要視されるようになったことは都市計画の技術上重要である」

8 淡中泰雄「都市計画施設の計画区域等における権利制限および許可基準に関する研究」(「新都市」 Vol. 63, No. 4 2009.4)
越沢 明「都市計画決定、都市計画事業にともなう建築制限の歴史」(「新都市」 Vol. 63, No. 7 2009.7)

9 小倉庫次「東京市区改正条例前後(Ⅲ)」(「都市問題」 Vol. 55, No. 8 1964.8)

10 鈴木栄基「東京市区改正条例土地建物処分規則の成立について」(「日本建築学会計画系論文報告集 No.376 1987.6)

(2)　旧都市計画法

①　当初公布時点(大正 8 年)

「都市計画法」(大正 8 年法律第 36 号、以下「旧都市計画法」という)は 1919(大正 8)年 4 月 5 日に公布され、翌年 1 月 1 日に施行された。

旧都市計画法自体の規定中には都市計画制限は含まれず、都市計画事業制限のみであった。現在の都市施設に相当する施設(旧都市計画法第 16 条および同施行令第 21 条によって限定列挙されている道路や公園等の施設)について、内閣の認可を受けた土地、すなわち都市計画事業としての認可を受けた土地を制限の対象としている。具体的には、施行令第 11 条に委ねており、建築物を含む工作物の新築増築改築、除去、土地の形質の変更、一定の竹木土石類の採取行為について、一部の許可不要行為を除き、地方長官(都道府県知事)の許可制としている。

②　改正公布時点(昭和 15 年)

旧都市計画法は 1940(昭和 15)年 4 月 1 日に改正公布され(昭和 15 年法律第 76 号)、1941(昭和 16)年 1 月 1 日に施行された。本改正により、第 11 条ノ 2 が追加され、都市計画として認可を受けた公園、緑地、広場、土地区画整理事業の区域内における建築物の新築増築改築について、地方長官(都道府県知事)の許可制とされた。この時点になって、公園、緑地、広場、土地区画整理事業については、初めて都市計画制限が適用されることとなった。なお道路については次に述べる「市街地建築物法」(大正 8 年法律第 37 号)による。

旧都市計画法第 11 条ノ 2 に基づく許可の基準は法令では定められず、具体の運用は都道府県知事に委ねられており、愛知県においては運用方法を定めていた。「地方自治法」(昭和 22 年法律第 67 号)が 1956(昭和 31)年 9 月 1 日に改正施行されたことにより、名古屋市が政令指定都市として本条の許可権者となってからは、名古屋市においては愛知県の運用基準に準じた内規を定め運用した。[11] 詳細は第4編「第1章　公園・緑地」に譲る。

(3)　市街地建築物法

市街地建築物法は、1919(大正 8)年 4 月 5 日に公布され、翌年 12 月 1 日に施行された。市街地建築物法に基づく道路に関する都市計画制限の内容は次のとおりである。

市街地建築物法上の道路は、実態道路と計画道路双方を含み、実態道路については当初幅員 9 尺(2.7m)以上のものをさしていたが、1938(昭和 13)年 3 月 28 日公布になる同法改正(昭和 13 年法律第 29 号)において、幅員 4m 以上に変更された。

市街地建築物法においては、原則、道路境界を建築線とし、建築線を越えての建築を禁止した。また、計画道路は市街地建築物法上の道路とみなされたため、結果として計画道路の区域内での建築は禁止されることとなった。

11　名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター　1999.3 p. 377)

このように計画道路を含めた道路内建築禁止に対し、「市街地建築物法施行令」(大正 9 年勅令第 438 号)を 1924(大正 13)年 6 月 10 日に改正公布し(大正 13 年勅令第 152 号)、第 29 条ノ 2 を追加して、計画道路の区域内における仮設建築物の建築については、存続期間を附して許可することを可能とした。

さらに、1936(昭和 11)年 11 月 12 日に「仮設建築物取扱標準」を含む都市計画課長通牒を発して、2 階建以下、木造または除却容易などを骨子とする許可の基準を示した。[12] この基準は、1946(昭和 21)年 8 月 15 日に公布された「戦災都市における建築物の制限に関する件」(昭和 21 年勅令第 389 号、通称「バラック令」)に受け継がれた。[13] なお、同勅令は昭和 24 年政令第 360 号により戦災復興土地区画整理施行地区内建築制限令と改称された。これらの基準が、現在の都市計画制限の基準である都市計画法第 54 条の原点となる内容である。

(4) 建築基準法

「建築基準法」(昭和 25 年法律第 37 号)は、1950(昭和 25)年 5 月 24 日に公布され、主に同年 11 月 23 日に施行された。

市街地建築物法における計画道路内の仮設建築物許可規定を受け継ぎ、建築基準法第 44 条第 2 項において、存続期間の限定を附すことなく、建築可能な建築物の階数、構造等の基準を規定した。この基準は、上記の都市計画課長通牒の内容の流れを受け継いだもので、現在の都市計画法第 54 条の許可基準と同様であり、1968(昭和 43)年 6 月 15 日の都市計画法全面改正に伴い、同項は廃止され、都市計画法の規定に移行した。

(5) 土地区画整理法施行による許可基準の明確化

「土地区画整理法」(昭和 29 年法律第 119 号)が 1955(昭和 30)年 4 月 1 日に施行されたことに伴い、「都市計画法施行令」(大正 8 年勅令 482 号)も改正となり、第 11 条ノ 3(昭和 42 年政令第 3 号により第 11 条ノ 4 に繰り下げ)が追加され、都市計画決定された土地区画整理事業の区域内における建築制限の基準が以下のとおり規定された。

ⅰ 容易ニ移転シ又ハ除却シ得ル構造ノモノタルコト

ⅱ 階数二以下ニシテ且地階ヲ有セザルコト

ⅲ 都市計画トシテ決定シタル河川、運河、水路、堤防、護岸又ハ公共物揚場ノ用ニ供スベキ土地ノ上ニ建築セラルルモノニ非ザルコト

12 「空地地區及美観地區制度ノ運用竝ニ計畫道路ノ境域内ニ於ケル建築物の許否ニ關スル件」(1936(昭和 11)年 11 月 12 日都第 190 号 内務省都市計画課長通牒)

13 「戦災都市における建築物の制限に関する勅令」(昭和 21 年勅令第 389 号)

(6) 都市計画法

新都市計画法における都市計画制限は、道路については、建築基準法の計画道路内建築制限を受け継ぎ、旧都市計画法施行令において公園・緑地・広場(第 11 条ノ2)、流通業務団地(第 11 条ノ3)、土地区画整理事業等の面整備事業(第 11 条ノ4)と個別に規定されていた内容を第 53 条の許可制度と第 54 条の許可基準に統合するとともに対象を拡大した。

さらに、概説で記述したように、都市計画事業制限に準ずる事業予定地制度を創設した。また、1974(昭和 49)年 6 月 1 日の都市計画法改正によって、市街地開発事業予定区域制度に伴う都市計画事業制限相当の許可制度が加わった。

都市計画事業に関する制限の対象となる行為については、旧都市計画法施行令第 11 条において「工作物ヲ新築改築増築若ハ除却シ、土地ノ形質ヲ変更シ又ハ都道府県知事ノ指定シタル竹木土石ノ類ヲ採取」とされていたが、新都市計画法では「都市計画事業の施行の障害となるおそれがある土地の形質の変更若しくは建築物の建築その他工作物の建設を行ない、又は政令で定める移動の容易でない物件の設置若しくは堆積」(同法第 65 条)とし、規制対象を物件の設置等まで広げた。

第２節　都市計画法第 53 条許可制度の運用

1　名古屋市における都市計画法第 53 条許可の実績

名古屋市における都市計画法第 53 条許可の累計許可件数は、都市計画法施行以降 2000（平成 12）年度までの統計によれば、6,415 件である。

その内訳を都市計画の種類別にみると、道路が 2,932 件、公園・緑地が 2,615 件、土地区画整理事業が 417 件、都市高速鉄道が 384 件、墓園等その他施設が 67 件である。構成比で表すと、道路が全体の半数弱（45.7%）を占め、公園・緑地の 4 割強（40.8%）と併せると、全体の 86.5%となる。年間平均許可件数については、道路が 92 件/年、公園・緑地が 82 件/年、土地区画整理事業が 13 件/年、都市高速鉄道が 12 件/年となっている（**表 1.3.1**、**図 1.3.1**、**図 1.3.2**）。

表 1.3.1　都市計画法第 53 条許可件数の推移

年度 / 53条許可	69 S44	70 45	71 46	72 47	73 48	74 49	75 50	76 51	77 52	78 53	79 54	80 55	81 56	82 57	83 58	84 59
道路	78	135	102	133	93	109	132	123	143	123	134	121	86	91	125	102
公園	44	90	76	81	67	66	87	76	89	87	68	87	79	62	56	58
緑地	40	63	31	35	36	44	57	32	38	39	33	24	25	29	17	16
都市高速鉄道	9	17	25	24	27	23	7	11	8	19	11	4	0	6	21	12
バスターミナル																
墓園	4	2	3	2	3	3	3	5	3	2			2		1	3
市場	3															
一団地の官公庁施設																
土地区画整理事業	31	28	17	25	29	22	23	28	22	28	32	9	15	14	19	14
市街地再開発事業							1									
運河										1						
処理施設																
計	209	335	254	300	255	267	310	275	303	299	278	245	207	202	239	205

年度 / 53条許可	85 60	86 61	87 62	88 63	89 H元	90 H2	91 3	92 4	93 5	94 6	95 7	96 8	97 9	98 10	99 11	00 12	計
道路	110	107	112	99	81	87	73	66	56	56	57	54	38	34	33	39	2,932
公園	48	46	51	73	62	45	41	40	37	37	40	32	21	22	16	24	1,808
緑地	19	19	33	19	22	21	12	12	13	11	13	10	11	15	12	6	807
都市高速鉄道	16	12	16	19	7	6	7	11	10	13	18	2	6	3	9	5	384
バスターミナル								1			1						2
墓園	1	1			2		1				2	1	1				45
市場													2				5
一団地の官公庁施設													1				1
土地区画整理事業	5	6	6	5	7	3	8	6	4	1	0	2	1	2	2	3	417
市街地再開発事業										5	5						11
運河																	1
処理施設			1		1												2
計	199	191	219	215	182	162	142	136	120	123	136	101	81	76	72	77	6,415

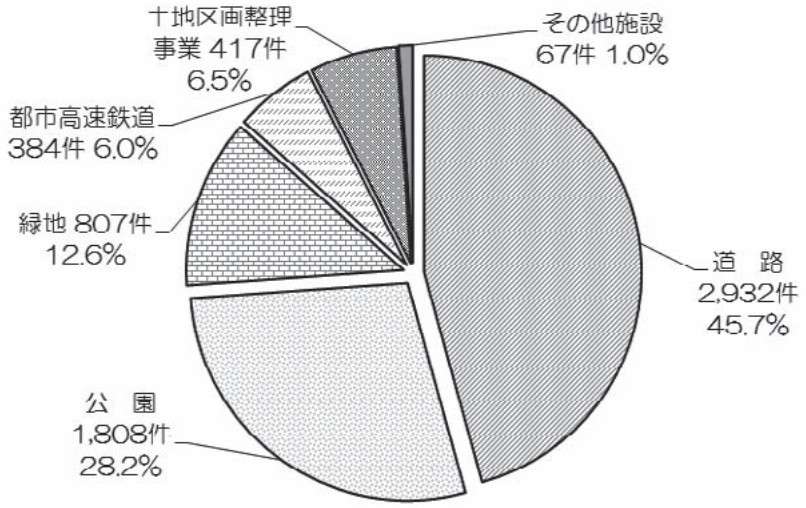
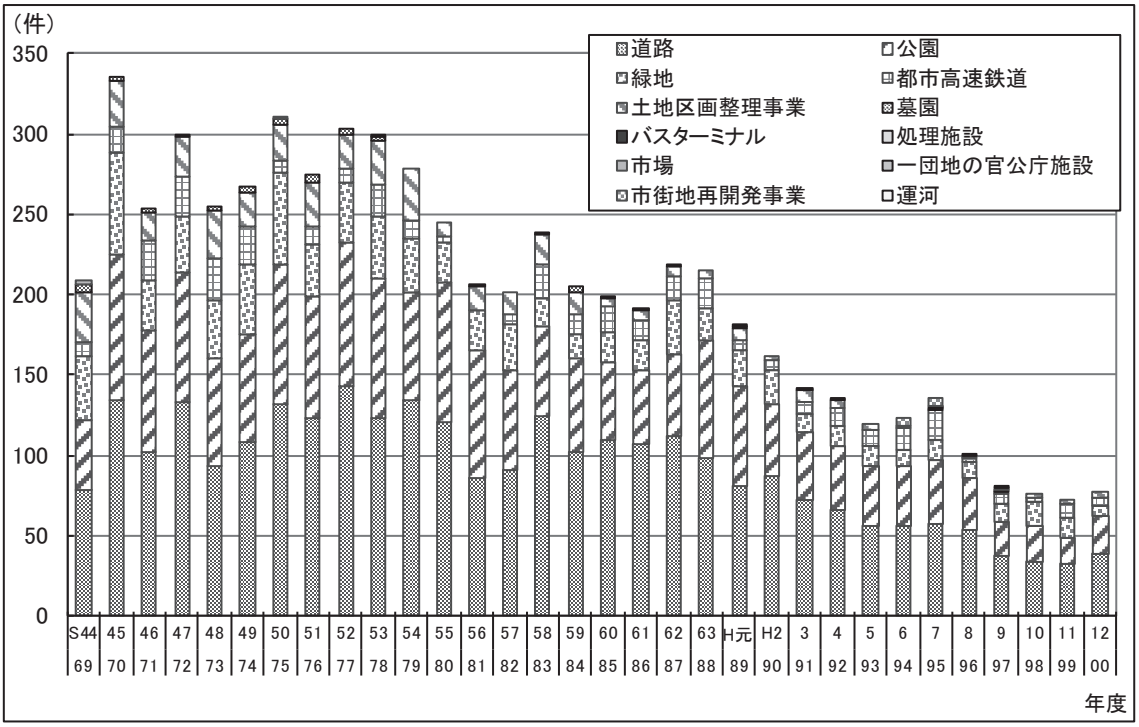


図 1.3.1　都市計画法第 53 条許可件数の施設別構成比



※「許可年月日」で集計。「廃止」を含み、「取下げ・不許可」は含まない。

図 1.3.2　都市計画法第 53 条許可件数の推移

都市計画法第 53 条許可件数総数の推移をみると、昭和年代を通じてほぼ年間 200 件以上だったものが、平成年代に入って減少傾向が続き、世紀末の 4 年間は 100 件未満となっている。

道路の許可件数を路線別にみると、未整備延長および拡幅規模の大きい高田町線の 286 件を筆頭に、江川線の 152 件、守山本通線の 100 件、広小路線の 89 件が続く。中心部の復興土地区画整理事業施

行地区と周辺部の組合施行土地区画整理事業施行地区の中間部に位置する未整備道路の区間において、都市計画法第 53 条許可申請がなされてきたことがうかがわれる(**図 1.3.3**)。

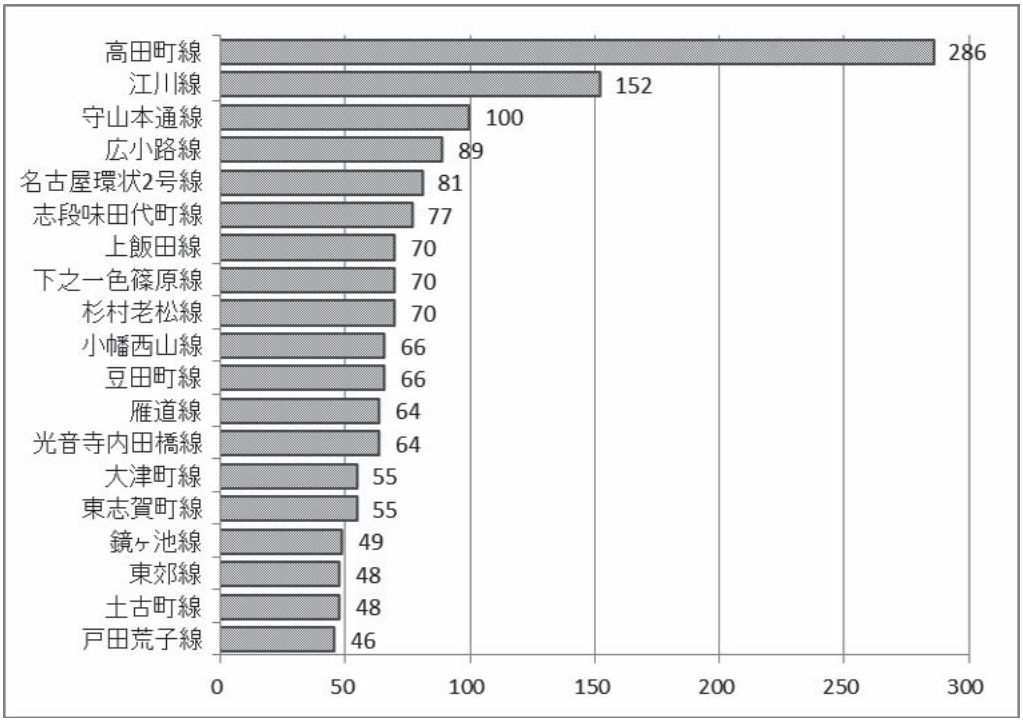


図 1.3.3　施設別都市計画法第 53 条許可件数(道路)

公園・緑地の許可件数を施設別にみると、東山公園の 585 件を筆頭に、相生山緑地の 300 件、多加良浦公園の 210 件、小幡緑地の 199 件、荒池緑地の 154 件が続いており、大規模な未整備公園・緑地に多くの許可申請がなされていることがわかる(**図 1.3.4**)。

道路、公園・緑地以外のその他の施設等では、都市高速鉄道および土地区画整理事業に 400 件前後の許可件数がみられるが、これらについては高速度鉄道 5 号線および大曽根土地区画整理事業における他とは異なる状況に起因するところが大きいため、次の特例の項で触れる。

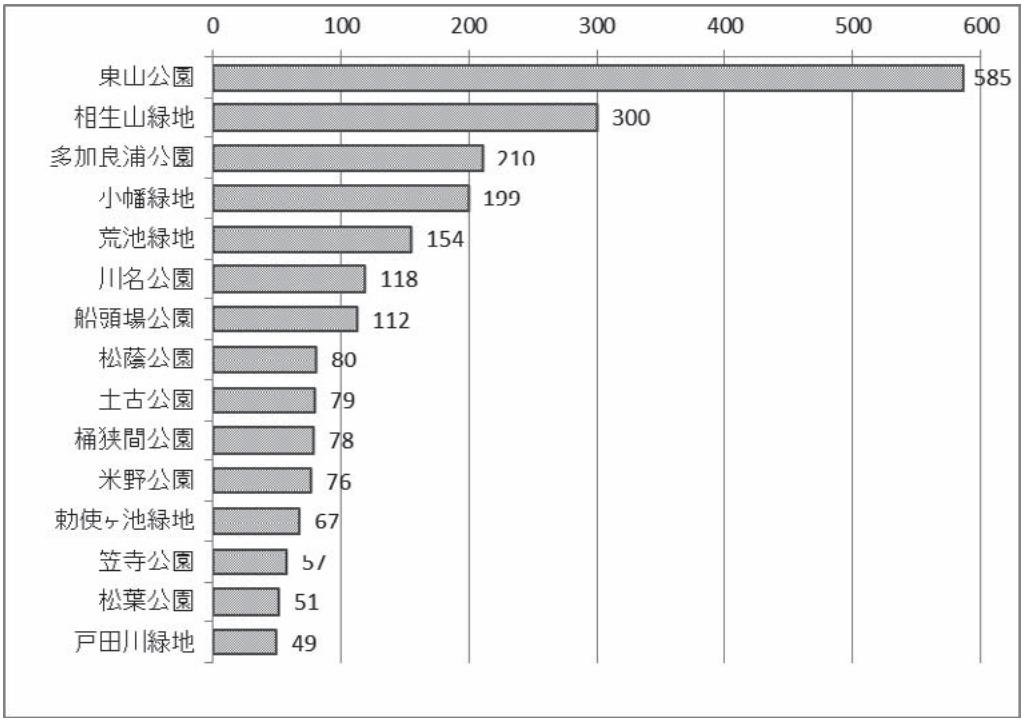


図 1.3.4 施設別都市計画法第 53 条許可件数(公園・緑地)

2 名古屋市における都市計画法第 53 条許可の特例

都市計画法第 54 条の許可基準にはずれる許可申請に対して、許可権者が一定の条件下で許可する特例措置を設けている例がある。名古屋市においては、長期未整備となっている都市施設や土地区画整理事業について特例を設けて運用している。このなかで道路・公園・緑地については、市会における議論の経緯もあり、特例内容も変遷していることから第4節において記述することとし、ここでは都市高速鉄道と土地区画整理事業の特例について紹介する。

(1) 都市高速鉄道

① 背景等

旧都市計画法における高速度鉄道(新都市計画法施行以降は「都市高速鉄道」という)の都市計画決定内容には、区域という概念は含まれず、延長のみであった。したがって、計画図の表示も鉄道路線の中心線であった。ただし、名古屋市においては 1966(昭和 41)年 10 月 13 日の高速度鉄道第 1 号線変更以降、計画図において区域も表示するようになった。

高速度鉄道第 5 号線は、1961(昭和 36)年 2 月 8 日に建設省告示第 144 号にて都市計画決定され、1967(昭和 42)年 12 月 28 日に建設省告示第 4568 号で一部変更となった。この変更では、金山以南の高速度鉄道第 2 号線の線形変更に伴い、高速度鉄道第 5 号線の線形が西寄りに変更され、変更区間にかかる図郭 * のみ区域が表示されたが、それ以外の図郭にかかる区間については中心線表示のままで区域表示がなされない状況となっている。

＊　国土地理院の用語集によれば、「図郭とは、地図の区画（輪郭）」をいうとされ、また測量会社による定義では「ある一定の基準で区切られた一つ一つの地図の範囲」を指すとあり、本書における用法としては後者に相当する。

高速度鉄道第5号線の事業主体については、伏屋と金山を連絡する起終点および都市計画道路八熊線北側の民有地を通過する経路であることから、近畿日本鉄道㈱（以下「近鉄」という）名古屋線の金山乗り入れを強く示唆する都市計画内容である。しかし、1961（昭和 36）年の都市計画決定の理由には近鉄を事業主体とするような内容の記載がなく、また、同年の都市交通審議会の答申にもそのような記述はみられない。わずかに 1972（昭和 47）年の都市交通審議会の答申には、高速度鉄道第 5 号線の説明として、「関西本線、近畿日本鉄道名古屋線のバイパス的機能を果たす路線である」との文言がみられるのみである。[14]

近鉄線がバイパスを必要とした背景としては、ターミナルである名古屋駅が開業以来 2 面 3 線と狭小で混雑を来たしていたことがあげられる。1961（昭和 36）年の都市交通審議会の答申においても、「名古屋駅改良等による輸送力増強」がうたわれていた。[15]

このため、近鉄は国鉄名古屋駅地下を借用して駅の拡張を図り、1967（昭和 42）年 12 月 1 日に 4 面 5 線で供用開始した。[16] この結果、懸案だった名古屋駅乗入れが成し遂げられ、バイパス建設の必要性が薄れた。この時点で、近鉄には別線で金山へ乗入れる意向がなくなったとされる。

1972（昭和 47）年の都市交通審議会の答申では、1961（昭和 36）年の都市交通審議会の答申と同様に高速度鉄道第 5 号線が踏襲されているが、上記の経緯を踏まえると、事業主体は必ずしも近鉄を想定しているとは限らない状況であったといえよう。

1992（平成 4）年の運輸政策審議会答申では、高速度鉄道第 5 号線の代替路線として名古屋市交通局を事業主体とする金山線の一部区間が充てられる内容となっている。金山線の高速度鉄道第 5 号線後継区間の経路は明確に示されているわけではないが、「鉄道用地確保のために、道路、公園等公共用地下の利用（中略）を図る」とあることから、主に八熊線地下が想定される。一方で、金山線の優先順位としては、「目標年次までに整備の推進を図ることが適当である路線」として、最優先路線の次位に位置づけられている。[17]

② 特例の内容

旧都市計画法の下では、高速度鉄道は都市計画制限の対象とはなっていなかったが、新都市計画法においては都市計画制限の対象となったことから、新都市計画法施行日（1969（昭和 44）年 6 月 14 日）以降に次のような内容の特例の取扱いが開始された。すなわち、都市計画決定内容の実現性が考慮され、

14 都市交通審議会「名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について（答申第 14 号）」（都市交通審議会　1972.3　p. 11）

15 都市交通審議会「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　1961.3　p. 5）

16 「近畿日本鉄道　80 年のあゆみ」（近畿日本鉄道株式会社　1990.10　pp. 156-157）
新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　p. 409）

17 「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について（運輸政策審議会答申第 12 号）」（運輸政策審議会　1992.1　p. 6, 17, 24, 28）

高速度鉄道第 5 号線の都市計画決定中心線より一定の範囲を対象とし、都市計画法第 54 条許可基準を超える建築を許可することとされた。

(2) 土地区画整理事業

① 背景等

ア 背景

都市計画決定した土地区画整理事業の施行区域内において、土地区画整理事業の事業計画が認可された後は土地区画整理法第 76 条の建築制限が働き、事業の支障となる建築等の行為は許可制によってコントロールする仕組みが担保されている。土地区画整理事業の都市計画決定後、土地区画整理事業着手までの期間は、個々の建築計画の妥当性を判断する基準が明確でないことから、事業の円滑な進捗を妨げないよう都市計画法第 53 条の都市計画制限が機能することとなる。

都市計画決定される公的団体施行の土地区画整理事業は、多くの場合、宅地造成型ではない都市改造型の土地区画整理事業である。市街地では、敷地が細分され、地価水準も高いことなどから地権者に土地の高度利用への意向が強いことが多い。名古屋市においては、大曽根土地区画整理事業の施行区域(都市計画決定された区域)の一部は事業化されていない。このため、新都市計画法施行にあわせて、事業未着手の区域の土地利用動向、今後の事業の見通し、地権者ニーズなどを総合的に勘案して、土地区画整理事業施行の妨げとならないであろう範囲を想定し、都市計画法第 54 条の基準を超える許可権者の裁量のガイドラインを定めたと考えられる。

イ 大曽根土地区画整理事業の経緯

大曽根土地区画整理事業の経緯の詳細は、第6編「第1章 土地区画整理事業」に譲るが、概略は次のとおりである。

大曽根土地区画整理事業は、1963(昭和 38)年 10 月 4 日の都市計画決定、翌年 3 月 28 日の都市計画変更を経て、施行区域(都市計画決定された区域)面積は 112.13ha となった。大曽根土地区画整理事業の施行区域のうち土地区画整理事業を施行している地区は、都市計画名称と同じ大曽根土地区画整理事業とそれに隣接する大曽根北土地区画整理事業の 2 地区である。

大曽根土地区画整理事業は、1967(昭和 42)年 11 月 1 日に最初の事業計画決定がなされ(61.16ha)、1998(平成 10)年 8 月 21 日の事業計画変更により 61.07ha となった。大曽根北土地区画整理事業は、1 次施行地区の事業計画決定が 1985(昭和 60)年 2 月 15 日になされ(22.67ha)、2 次施行地区(7.3ha)編入の事業計画変更が 1992(平成 4)年 1 月 30 日になされて施行地区は 29.97ha となった。

結局、大曽根土地区画整理事業の施行区域 112.13ha のうち、土地区画整理事業を施行済もしくは施行中の面積合計は 91.04ha であり、差引 21.09ha は都市計画決定段階にあって土地区画整理事業が施行されていない区域である(**図 1.3.5**)。

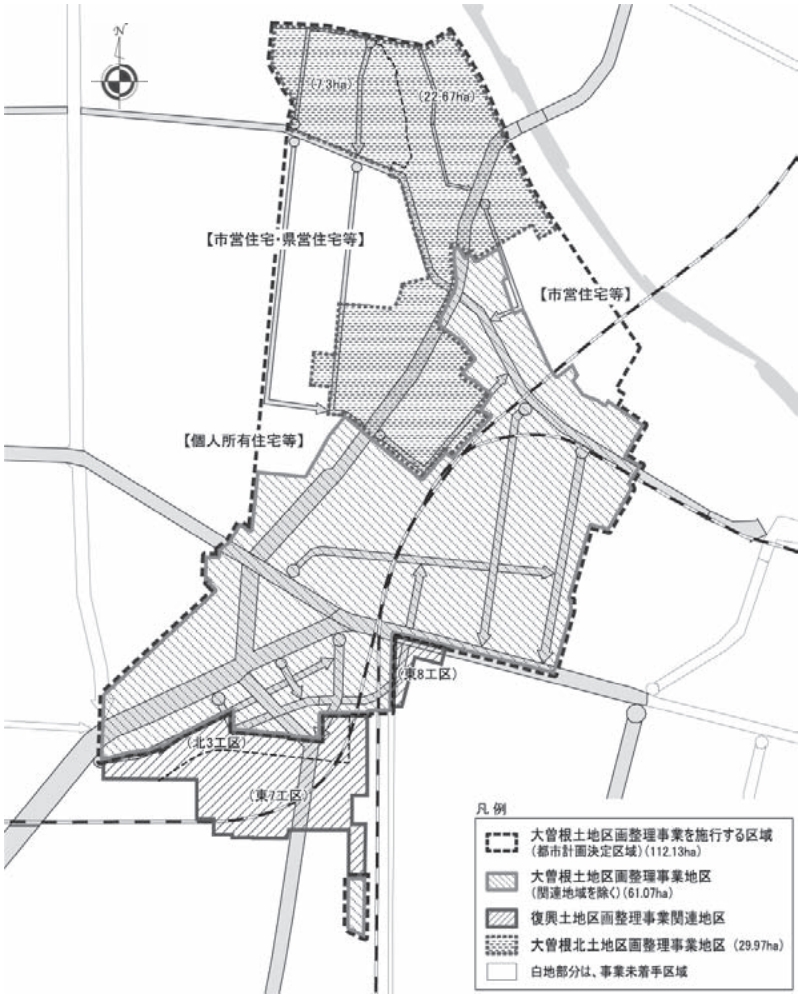


図 1.3.5　大曽根土地区画整理事業施行区域の変遷

② 特例の内容

特例を定めた名古屋市の規定は、「都市計画施設の区域内等における建築行為等の許可申請及び許可の手続等に関する運用方針」で、新都市計画法施行日と同日の 1969（昭和 44）年 6 月 14 日に施行された。

特例の要件は、以下のすべてを満たすことである。[18]

ⅰ　予定公共施設に支障のないこと

ⅱ　建ぺい率が 10 分の 4 以内であること

建ぺい率を 10 分の 4 以内とした根拠としては、大曽根土地区画整理事業における第一次仮換地指定区域にかかる概ねの換地率 70%に住居地域の建ぺい率 60%を乗じた 42%を参考としたとされる。

[18] 名古屋市計画局「名古屋都市計画概要　1971」（名古屋市計画局　1971.3　p. 114）

③ 大曽根土地区画整理事業の経緯と建築制限の経緯

大曽根土地区画整理事業の施行区域（都市計画決定された区域）について、土地区画整理事業は上記経緯に記したように段階を経て実施された。このため土地区画整理事業が施行されていない区域は順次縮小されており、それにつれて都市計画制限の適用は、法令の変遷に従って**表 1.3.2** のように変化した。

表 1.3.2 大曽根土地区画整理事業施行区域における建築制限の変遷

<table>
<tr><th rowspan="2">区分</th><th colspan="2">大曽根　61.1ha [1]</th><th rowspan="2">大曽根北1次
22.7ha</th><th rowspan="2">大曽根北2次
7.3ha</th><th rowspan="2">左以外の区域
21.1ha</th></tr>
<tr><th>当初区域</th><th>追加区域　15.1ha</th></tr>
<tr><td>1963(S38)10.4
～1964(S39)3.27</td><td>旧都市計画法施行令第
11条ノ3</td><td>土地区画整理法
第76条 [2]</td><td colspan="3">旧都市計画法施行令第11条ノ3</td></tr>
<tr><td>1964(S39)3.28
～1967(S42)1.5</td><td colspan="5">旧都市計画法施行令第11条ノ3</td></tr>
<tr><td>1967(S42)1.6
～1967(S42)10.31</td><td colspan="5">旧都市計画法施行令第11条ノ4 [3]</td></tr>
<tr><td>1967(S42)11.1
～1969(S44)6.13</td><td colspan="2">土地区画整理法
第76条</td><td colspan="3">旧都市計画法施行令第11条ノ4</td></tr>
<tr><td>1969(S44)6.14
～1985(S60)2.14</td><td colspan="2">土地区画整理法
第76条</td><td colspan="3">都市計画法第53条
名古屋市運用方針</td></tr>
<tr><td>1985(S60)2.15
～1994(H6)1.29</td><td colspan="3">土地区画整理法
第76条</td><td colspan="2">都市計画法第53条
名古屋市運用方針</td></tr>
<tr><td>1994(H6)1.30
～2004(H16)11.18</td><td colspan="4">土地区画整理法
第76条</td><td>都市計画法第53条
名古屋市運用方針</td></tr>
<tr><td>2004(H16)11.19～</td><td colspan="2">建築制限なし</td><td colspan="2">土地区画整理法
第76条</td><td>都市計画法第53条
名古屋市運用方針</td></tr>
</table>

1 当初事業計画（1967（昭和42）年11月1日）では約61.2ha、1998（平成10）年8月21日の事業計画変更で約61.1haに変更
2 1964（昭和39）年3月28日に都市計画追加された区域については、それまで復興土地区画整理事業として都市計画決定されていた区域であり、その中の一部区域について土地区画整理事業の事業計画認可区域であった
3 昭和42年政令第3号による第11条ノ3の繰り下げ、内容に変更はない
※ 各区域における面積は、約 表示である

大曽根土地区画整理事業の当初都市計画決定（1963（昭和 38）年 10 月 4 日から最初の事業計画決定（1967（昭和 42）年 11 月 1 日）に至る期間は、旧都市計画法施行令に基づく制限が課されており、同政令改正により根拠条文は第 11 条ノ 3 から第 11 条ノ 4 と変遷した。

大曽根土地区画整理事業の事業計画決定（1967（昭和 42）年 1 月 6 日）以降は、土地区画整理事業が施行されている区域（施行地区）については土地区画整理法第 76 条の許可制度が適用され、施行地区の拡大に伴って同許可制度の適用範囲も拡大していった。一方、土地区画整理事業が施行されていない区域については、新都市計画法の施行（1969（昭和 44）年 6 月 14 日）に伴い同法第 53 条の許可制度に移行するとともに、名古屋市の定めた特例措置も併せて適用されるようになった。大曽根土地区画整理事業（61.1ha）は 2004（平成 16）年 11 月 19 日に換地処分公告がなされたため、建築制限の対象外となった。

第３節　都市計画法第 55 条（事業予定地）の運用

1　名古屋市における事業予定地指定

名古屋市における事業予定地の指定は、都市計画法が施行された 1969（昭和 44）年度から 2002（平成 14）年度にかけて行われ、2003（平成 15）年度以降の指定実績はない。

本市では事業予定地の指定は主に大規模公園・緑地で、その他に一部の道路を対象に行われた。

公園・緑地においては、事業予定地の指定による規制および買取りの制度と、国から借り入れる都市開発資金（「都市開発資金の貸付けに関する法律」（昭和 41 年法律第 20 号、以下「都市開発資金法」という）による。本節3（2）①都市開発資金の概要 にて詳述）とを組み合わせ運用した。

都市開発資金の貸し付けは、政令（「都市開発資金の貸付けに関する法律施行令」（昭和 41 年政令第 122 号））により公園・緑地は 30ha 以上のもの（政令制定時。昭和 46 年政令第 107 号の改正により対象面積は 10ha 以上となった。）が対象とされていた。また、先行買収制度であり、物件補償を想定しない制度であったため、大規模公園・緑地であって建物等の既存物件の少ない公園・緑地におのずと貸付対象が限定された。

事業予定地の指定は最初、東山公園において一定の広がりのある区域を対象として面的に指定する集団指定方式が採られた。同公園では当時「東山総合公園再開発計画」（1968（昭和 43）年 7 月発表）が進められており、1969（昭和 44）年 12 月 22 日に約 27.4ha を事業予定地に指定した。次いで、相生山緑地では 1970（昭和 45）年 10 月 20 日に約 29.5ha を事業予定地に指定し、都市開発資金により先行買収を進めようとした。相生山緑地は戦前から計画されていたが事業実施が遅れる一方で、周辺の区画整理等の都市開発が相当に進んでいたことによる。しかし、相生山緑地において区域指定を行い土地所有者等に通知したところ、事業予定地として原則建築行為は禁止などの都市計画制限がかけられることや買取りに相当期間がかかることなどから、地元に「相生山事業予定地指定反対期成同盟」が立ち上るなど大きな反発があった。

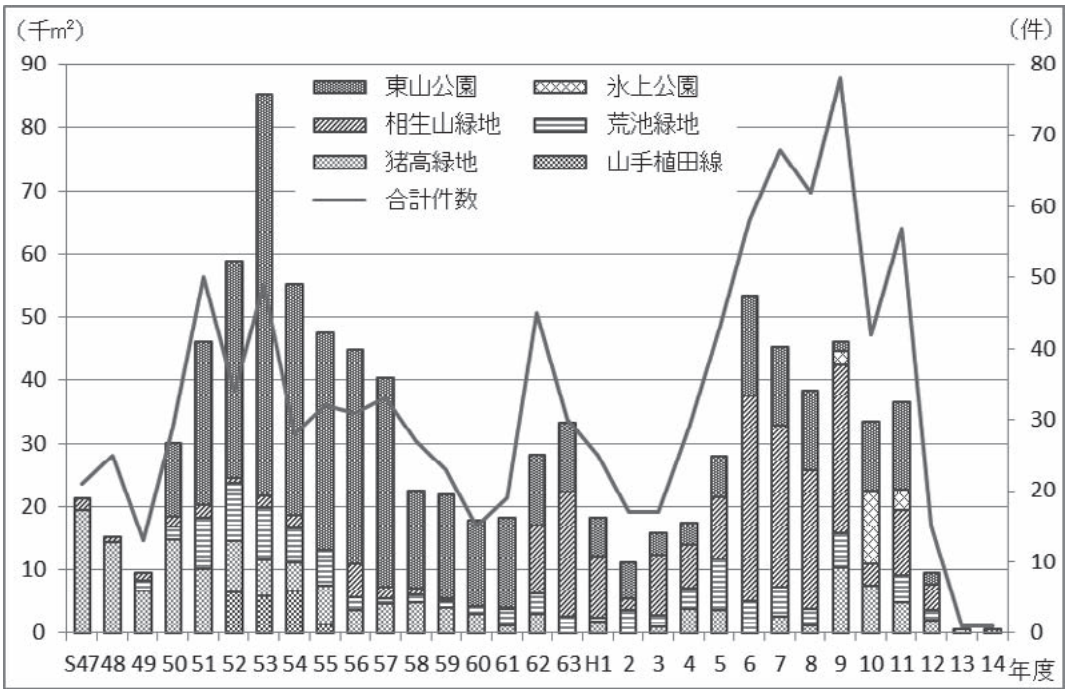
結果として、制度上は変則運用であるとしても、都市開発資金貸付対象公園・緑地において、あらかじめ広く買取対象区域を設定し、土地権利者等と協議しつつ、事業予定地を個別で指定するという個別指定方式で 1972（昭和 47）年度以降は運用された。またこの方式で、1972（昭和 47）年度猪高緑地、1974（昭和 49）年度荒池緑地、1997（平成 9）年度氷上公園を都市開発資金貸付対象公園・緑地に加え、事業予定地の指定と開発資金による先行買収を進めた。

公園・緑地以外の主な指定対象は守山上野線（現高針大高線）と山手植田線である。守山上野線は 1969（昭和 44）年に指定された。山手植田線は東山公園内を貫通する線形で 1971（昭和 46）年 8 月 25 日に都市計画決定されたため、もともと東山公園の区域内であった区間について 1977（昭和 52）年から 1980（昭和 55）年にかけて指定された。そのほか、1979（昭和 54）年に名古屋環状 2 号線が指定された実績がある。

2　年度別・施設別の指定状況

集団指定については、指定時から買取り時までの期間中における町名変更や分合筆などにより詳細な数値の把握が困難なため、概数の紹介にとどめる。1969（昭和 44）年度には東山公園の約 27.4ha、守山上野線の延長約 2.5km が指定され、翌年に相生山緑地に約 29.4ha が指定された。[19]

1972（昭和 47）年度以降の事業予定地の指定状況を年度別・施設別にみると**図 1.3.6** に示すとおりで、昭和 50 年代初頭にかけて指定面積、件数ともに増加し、その後減少に転じている。昭和 60 年代初めに件数の顕著な増加をみたが、1990～1991（平成 2～3）年度にかけて件数・面積とも地価高騰の影響によると思われる減少傾向を示した。1991（平成 3）年度以降、未整備公園・緑地問題に関連し用地先行取得にも積極的に取組まれ増加がみられるが、1994（平成 6）年度をピークに徐々に減少している。



※ 昭和 44、45 年度の集団指定および昭和 54 年度の名古屋環状 2 号線を除いている。

図 1.3.6　事業予定地の指定件数・指定面積の推移

施設別に事業予定地指定の概況をみると**表 1.3.3** のようになる。

[19] 前掲 18　名古屋市計画局「名古屋都市計画概要　1971」（名古屋市計画局　1971.3　p. 114）

表 1.3.3　施設別事業予定地指定概況

施設 / 統計	東山公園	相生山緑地	荒池緑地	猪高緑地	氷上公園	山手植田線	計
指定件数累計（A）	335	282	157	180	41	21	1,016
指定面積累計 ha（B）	44.92	21.39	9.56	15.55	1.77	2.06	95.25
通算指定年度数（C）	26	28	26	29	4	4	—
1件あたり指定面積 ㎡（B/A）	1,341	759	609	864	433	980	—
年間平均指定件数（A/C）	13	10	6	6	10	5	—
年間平均指定面積 ㎡（B/C）	17,277	7,640	3,677	5,361	4,433	5,146	—

1　1972(S47)年度から202(H14)年度までを対象としている
2　守山上野線（現・高針大高線）と名古屋環状2号線は省略した

指定面積累計は、東山公園の 44.92ha を筆頭に、相生山緑地の 21.39ha、猪高緑地の 15.55ha、荒池緑地の 9.56ha が続く。通算指定年度数をみても、これらの 4 公園・緑地が 26 年間から 29 年間の長期にわたって指定されているが、氷上公園や山手植田線はともに 4 年間に過ぎない。長期にわたって指定された 4 公園・緑地について、年間平均指定件数と年間平均指定面積をみると、東山公園が 13 件/年、17,277 ㎡/年と大きく、相生山緑地の 10 件/年、7,640 ㎡/年が続く。また、1件あたり指定面積を比較すると、規模が大きいのは東山公園の 1,341 ㎡/件で、次いで東山公園区域を通過する山手植田線が 980 ㎡/件となっている。逆に氷上公園は 433 ㎡/件と小規模である。

3　建築許可・不許可と買取り

(1)　許可・不許可の概況

1969（昭和 44）年度から 2003（平成 15）年度までの事業予定地における建築許可・不許可処分件数を**表 1.3.4** に示す。事業予定地の立法趣旨から、建築許可申請に対しては原則不許可とすることが通常の運用と考えられ、許可処分は例外的である。1,179 件の不許可件数に対して許可件数はわずか 32 件に過ぎず、許可・不許可件数合計の 3%に満たない。

施設別に不許可件数をみると、道路は 20 件で 2%にとどまり、緑地の 803 件と公園の 356 件と合わせると 98%となって、指定面積の比率と同様に公園・緑地が大多数を占めることがわかる。

表 1.3.4　事業予定地における許可・不許可件数

施設区分		許可		不許可		計
		件数	%	件数	%	
公園		2	6	356	30	358
緑地		30	94	803	68	833
道路		0	0	20	2	20
計	件数	32	100	1,179	100	1,211
	%	3	—	97	—	100

(2) 買取り申し出と買取りの概況

事業予定地内における建築許可申請が不許可処分となった場合は、権利者は土地の利用に著しい支障を来たすことから買取り申し出ができることとなっており、買取りの申し出を受けたもの(都市計画事業を施行しようとするものなど)は、特別の事情がない限り時価で買取るものとされている。

こうした買取り申し出に対して、名古屋市は都市開発資金を買取りの財源に充当して対応してきた。

① 都市開発資金の概要 [20]

都市開発資金は、1966(昭和 41)年 3 月 31 日公布の都市開発資金法に基づくもので、同法の施行は同年 4 月 1 日である。

都市開発資金法の背景としては、地価高騰に対する土地対策があった。1960(昭和 35)年末に策定された国民所得倍増計画を契機とする高度経済成長に伴い、工業用地需要の増大から地価が高騰したため、政府は 1965(昭和 40)年に地価対策閣僚協議会を設置した。同年 11 月 9 日の地価対策閣僚協議会決定に基づき、数々の措置が講じられた中の一環として都市開発資金法が制定された。立法目的は、地方公共団体の用地取得財源調達に資することであった。都市施設の用地先行取得とともに首都圏・近畿圏における工場等制限区域から工場が転出した跡地を取得することも柱の一つであった。

都市開発資金は、国が地方公共団体に対して都市整備用地の買取りに必要な資金を低利で貸付ける制度であり、NTT 資金導入など社会経済情勢の変化に伴う法改正により、制度内容は多様化した。その中でも骨格的な内容として当初から存在しているものが、用地先行取得資金中の都市施設用地買取りである。

2013(平成 25)年度における都市施設用地買取りの内容は次のとおりである。[21]

ⅰ 貸付対象者　地方公共団体

ⅱ 対象都市(その周辺地域を含む)
- 人口集中の著しい大都市
- 地方拠点都市地域の中心となる都市

ⅲ 対象用地
- 道路(幅員 22m以上の幹線道路等)
- 公園・緑地(面積 10ha* 以上等)
- 下水道終末処理場(計画処理人口 10 万人以上)
- 高規格堤防

ⅳ 貸付条件
- 利率:国土交通大臣が財務大臣と協議して定める金利
- 償還期間:10 年(4 年の据置期間を含む)

* 「都市開発資金の貸付けに関する法律施行令」改正(昭和 46 年政令第 107 号)による。

---

20 山口周三「都市開発資金制度」(「新都市」 Vol. 20, No. 4 1966.4)
佐藤啓二「都市開発資金の現状と今後の方向」(「新都市」 Vol. 30, No. 11 1976.11)
横手 正「土地対策について」(「改訂増補 公有地拡大推進法詳解」 ぎょうせい 1974.3 pp. 3-5)

21 「用地先行取得資金」(国土交通省)
http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/shuhou/tokai/images/gaiyou-01youchi.pdf(2015/09/16 閲覧)

② 名古屋市における運用

都市計画法に基づく事業予定地の買取申出制度と、都市開発資金法に基づく都市施設用地買取制度は、用地先行取得という大きな枠組みとしては共通するものの、そもそもは別個の制度である。名古屋市は政策的に事業予定地の買取り申し出に応える財源として、都市開発資金を充当することとした。

本市における都市開発資金の執行状況は、**図 1.3.7**、**表 1.3.5** のとおりである。本表の数値が事業予定地の買取り額に必ずしも一致しているわけではないが、参考までに示すこととする。

概ね 1970 年代を通じて増加傾向にあって 1980（昭和 55）年に 30 億円/年に達し、その後 1980 年代はほぼ 20 億円/年で推移している。1990 年代前半にはバブル崩壊後の地価低迷と景気浮揚策のほか、1991（平成 3）年度以降には未整備公園・緑地問題にも積極的に取組み再び増加傾向となり、1994（平成 6）年に 65 億円/年を記録してからは、減少傾向を示している。

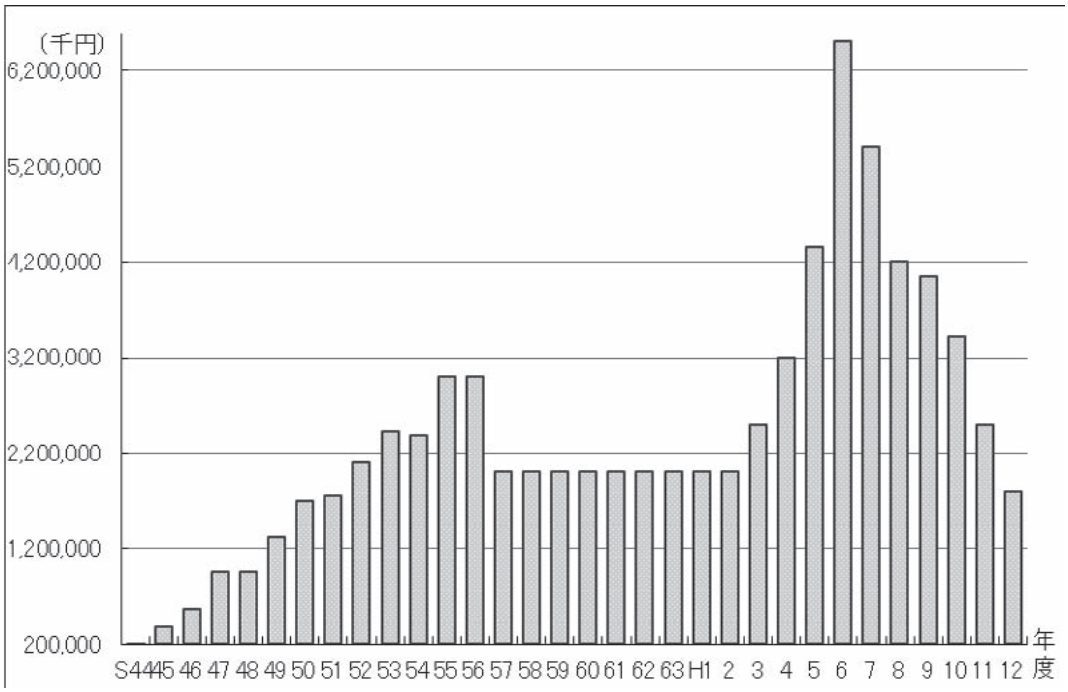


図 1.3.7 都市開発資金 事業費の推移

表 1.3.5 都市開発資金 事業費の推移

年 度	1969 S44	1970 S45	1971 S46	1972 S47	1973 S48	1974 S49	1975 S50	1976 S51	1977 S52	1978 S53	1979 S54
事業費(千円)	223,342	368,940	568,979	949,004	949,970	1,317,275	1,696,099	1,749,491	2,099,479	2,417,612	2,383,978
年 度	1980 S55	1981 S56	1982 S57	1983 S58	1984 S59	1985 S60	1986 S61	1987 S62	1988 S63	1989 H1	1990 H2
事業費(千円)	2,999,944	2,999,967	2,001,626	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000
年 度	1991 H3	1992 H4	1993 H5	1994 H6	1995 H7	1996 H8	1997 H9	1998 H10	1999 H11	2000 H12	計
事業費(千円)	2,500,000	3,200,000	4,355,000	6,500,000	5,410,000	4,208,000	4,044,000	3,419,000	2,500,000	1,800,000	86,121,707

第４節　長期未整備都市計画施設への対応

1　背景・経緯等

(1)　都市計画公園緑地等検討委員会

名古屋市における都市施設は、復興都市計画によって全面的に見直され（但し、緑地の見直しは昭和30 年代となった）、その後も市域拡大など経済社会の変化に伴って、追加を含む見直し変更がなされてきた。名古屋市は土地区画整理事業促進をはじめ、街路事業、公園事業等の施行により、道路と公園・緑地の整備を図ってきたが、なお事業着手に至らない区域については、都市計画制限が長期にわたって継続することになった。（長期未整備公園緑地の件は第4編　第1章　第8節　未整備公園緑地　に詳述する）

都市計画法の建築規制事務は、政令指定都市特例が施行された 1956（昭和 31）年 9 月から愛知県より名古屋市に移譲され、名古屋市は従来の愛知県の基準を引き継ぎつつ基準等を制定し、建築規制事務を開始した。市会等においては、この時点から既に公園・緑地に関する建築規制についても質疑の対象とされてきた。一方で、土地の高度利用に対する要請が高まり、長期間未整備の状況にある公園・緑地、道路について、計画の早期事業化あるいは計画の廃止・変更、規制の緩和など明確な方針を示すよう求められることが多くなった。こうしたことから特に 1980（昭和 55）年から 1988（昭和 63）年にかけて、長期未整備の都市計画施設の扱いについて再三質疑の対象となったため対応方針の確立が求められた。

1988（昭和 63）年 4 月には、計画局をはじめとする関係各局からなる「都市計画公園緑地等検討委員会」（以下「公園緑地等検討委員会」という）が設置され、1989（平成元）年 12 月に検討結果を名古屋市政調査会建設環境部会に報告した。[22]

公園緑地等検討委員会の検討過程にあって、特に道路では、1988（昭和 63）年 8 月に策定公表された「名古屋市新基本計画」の計画目標年次の 2000（平成 12）年度までに事業着手予定の施設の箇所や区間が明らかにされた。これを受けて検討結果報告書は対応方針として、新基本計画に基づく整備、用地の先行取得、整備手法の検討、都市計画制限の運用を掲げた。

この中で都市計画制限の運用を具体化するものとして、「都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱」（以下「第 53 条取扱要綱」という）を制定し、1990（平成 2）年 1 月 1 日から運用を開始した。

(2)　都市計画公園緑地等整備推進検討委員会および都市計画道路整備推進検討委員会

第 53 条取扱要綱の施行をはじめとして、検討結果報告書にうたわれた内容が具体化されつつある中で、なお長期未整備の都市計画施設の扱いについて一層の取り組みが望まれ、1992（平成 4）年度の市会等において質疑が繰り返された。特に 1993（平成 5）年 3 月の予算委員会の質疑において、新たに検討のための委員会設置と組織強化等の答弁があり、1993（平成 5）年度から関係局に専任主幹が設置されるとともに、「都市計画公園緑地等整備推進検討委員会」（以下「公園等検討委員会」という）および「都市計画

[22] 「都市計画公園緑地・道路の今後の対応について」（計画局　1989.12）

道路整備推進検討委員会」(以下「道路検討委員会」という)が設置された。公園等検討委員会と道路検討委員会による最終報告は、名古屋市政調査会計画建設部会に対して、1994(平成 6)年 5 月になされた。最終報告中の「関係権利者への対応」において、土地に対する税の評価軽減と建築規制緩和の見直しや拡大などがうたわれた。[23]

なお参考までに、1994(平成 6)年度に改正施行された土地に対する税の評価軽減に関する内容について**表 1.3.6** に示す。

表 1.3.6 都市計画施設予定地補正率表 [24]

該当地積/総地積	0.30未満	0.60未満	0.60以上
補正率	0.7	0.6	0.5

都市計画決定もしくは都市計画事業認可があった都市計画施設の区域内の土地については、一般に建築制限を受けるために周辺より資産価値が低減する。このような土地は、固定資産税等における評価において**表 1.3.6** の「都市計画施設予定地補正率表」を用いて、都市計画施設の区域の割合に応じて補正率を乗じた評価額としている。補正率は、該当地積／総地積が 0.60 以上のもので最大 0.3 であったものについて、1994(平成 6)年度以降、同表のように 0.5 としている。

(3) 2001(平成 13)年度以降の長期未整備都市計画施設への対応

① 未着手都市計画道路の整備方針等

未着手都市計画道路の整備に関して整備事業費が減少するなどさまざまな課題を抱える中で、課題を解決するための見直しが必要とされ、「未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会」(以下「未着手道路委員会」という)が 2004(平成 16)年 7 月に設置され、2005(平成 17)年 3 月に「未着手都市計画道路の整備に関する提言」(以下「提言」という)を行った。提言においては、「(おおむね 10 年以内に整備着手する道路以外の道路については)これまでの建築制限の緩和措置について、さらに拡大して運用することが望ましい」としている。[25] この提言を受けて、2006(平成 18)年 3 月に「未着手都市計画道路の整備方針」(以下「道路整備方針」という)が策定された。さらにこの道路整備方針に基づき、「都市計画道路整備プログラム」(以下「道路整備プログラム」という)が 2007(平成 19)年 3 月に公表され、ただちに第 53 条取扱要綱のうち「道路」について全面的に刷新された新しい要綱が制定された。

23 「都市計画公園緑地及び道路の事業推進について(報告)」(農政緑地局・計画局・土木局 1994.5)

24 「関係権利者への対応策」(未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会資料 5 2004 p. 5) http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000000/511/05_kento_05.pdf(2015/04/09 閲覧) 「平成 27 基準年度 名古屋市土地評価事務取扱要領」(名古屋市 平成 27 年 2 月 23 日 26 財固第 71 号 p. 117 附表 18) http://www.city.nagoya.jp/zaisei/cmsfiles/contents/0000076/76648/H27_tochiyouryou.pdf (2016/06/07 閲覧)

25 未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会「未着手都市計画道路の整備に関する提言」(2005.3 pp. 20-21)

② これからの公園緑地のあり方 ―長期未整備公園緑地について― 等

未着手都市計画道路の検討に引き続き、長期未整備公園緑地についても課題の解決が急務となり、松原市長は名古屋市緑の審議会に対して 2005(平成 17)年 11 月に、「これからの公園緑地のあり方 ―長期未整備公園緑地について―」を諮問し、2006(平成 18)年 11 月に同審議会による答申がなされた。同答申中の「市民・関係権利者への対応」においては、「10 年以内に事業着手する公園緑地は従来[都市計画法第 54 条の内容]の建築制限を継続し、それ以外の公園緑地は、現行[特例による]の建築制限を継続することが望ましい([ ]内引用者)」としている。[26] この答申に基づき、「長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム」(以下「公園緑地整備プログラム」という)が策定公表された。公園・緑地についても道路と同様に、公園緑地整備プログラムに基づき、第 53 条取扱要綱のうち公園・緑地について全面的に刷新された新しい要綱が制定された。

(4) 他都市の都市計画道路特例許可の事例

未着手道路委員会による提言に至る検討過程において、都市計画法第 53 条許可の特例について他都市に事例照会(平成 15 年度)をしているので参考までに**表 1.3.7** に示す。

表 1.3.7 他都市における都市計画法第53条の建築制限の緩和 [27]

	都市計画道路対象区間の事業化予定	建築物の敷地の条件			階数・形状	最終変更年月日	当初運用開始日
		用途地域等	容積率	規模			
仙台	都市計画道路整備計画に事業着手時期が定められていないこと	商業・近商	制限なし	都計道区域以外の敷地での建築が著しく困難であること	階数3階以下 地階を有しない		H 9. 7.25
横浜	当初区間の現道幅員が20m以上で、将来歩道を整備するものであり、都市計画決定後20年経過しており、近い将来事業化が見込まれないこと	商業・近商 防火・準防火	近商の場合 300%以上		一階部分以上(有効2.7m)を公開し、その上階を近商で3階以下、商業で4階以下 地階を有しない	H13. 4. 1	S62. 8. 1
名古屋	都市計画決定後20年以上経過しており、近い将来事業化が見込まれていないこと	商業・近商 防火・準防火	300%以上	都計道区域以外の敷地での建築が著しく困難であること	階数3階以下 地階を有しない		H 2. 1. 1
京都	制限なし ただし、都市計画事業の施行に支障のある区域を除く	制限なし	制限なし		階数3階以下 地階を有しない	H13.11. 1	S47. 8
大阪	都市計画決定後20年以上経過しており、概ね10年以内に事業に着手することが見込まれていないこと	工専、工業以外	制限なし	都計道区域以外の敷地のみでは建築が著しく困難であること	階数3階以下 (一部4階以下) 地階を有しない		S60. 5. 1
神戸	都市計画決定後20年以上経過しており、近い将来の事業化が見込まれていないこと	商業・近商 防火・準防火 ただし、既成市街地内	300%以上	都計道区域に抵触する部分が全体面積の1/3以上又は1m以上 都計道区域以外の敷地での建築が著しく困難であること	階数3階以下 地階を有しない		S62. 1. 1
福岡	都市計画決定後20年以上経過しており、近い将来の事業化が見込まれていないこと 概ね10年以内の事業執行の見込みがないこと	商業・近商 防火・準防火	300%以上	都計区域外の面積が概ね100㎡以下であること	階数3階以下 地階を有しない 高さ12m以下		H 1. 5. 1

26 名古屋市緑の審議会「これからの公園緑地のあり方 ―長期未整備公園緑地について― 答申」(2006.11)

27 前掲 24 「関係権利者への対応策」(未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会資料 5 2004 p. 3) http://www.city.nagoya.jp/_res/usr/9017/05_kento_05.pdf(2015/04/09 閲覧)

それによると、政令指定都市 13 都市中、名古屋市を含め 7 市が特例を規定している。最も早く特例を規定したのは京都市で 1972(昭和 47)年 8 月、次に大阪市が 1985(昭和 60)年 5 月、次いで 1987(昭和 62)年の神戸市、横浜市と続く。対象区間の条件としては、都市計画決定後 20 年以上経過していることを要件としている市が 5 市ある。またすべての市が近未来の事業化予定がないことを要件としており、うち 10 年以内と特定している市が 2 市ある。対象用途地域は、大多数の市が、商業・近隣商業地域で容積率 300%以上としているが、京都市は制限がなく、大阪市も工業専用地域・工業地域以外と範囲が広い。特例内容としては、地階を含まず 3 階以下とする市が多く、大阪市は一部 4 階を許容し、横浜市は条件付きで 4 階を許容している。

2 都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱(第 53 条取扱要綱)

(1) 第 53 条取扱要綱の内容 [28]

第 53 条取扱要綱は 1990(平成 2)年 1 月 1 日から施行され、一定の要件に該当し、真にやむを得ない場合は都市計画法第 54 条の許可基準を超えて許可する基準を規定したものである。その趣旨としては、周辺で現に高度利用が進行しつつあって、土地の高度利用要望が高い区域にある長期未整備の都市計画施設を想定し、近未来に事業着手の予定がなければ、移転除却容易で軽易な構造のものに限り、3 階建てを許容しようという内容である。第 53 条取扱要綱および同要綱の運用を定めた事項によれば一定の要件とは次のとおりである。

ア 対象区域(次に掲げる要件のすべてに該当する区域内)

i 当該都市計画施設が都市計画決定後、相当長期間経過していること
(要綱の施行日において、都市計画決定後 20 年以上経過していること)

ii 当該都市計画施設の事業着手が近い将来に見込まれていないこと
(原則として、「名古屋市新基本計画」(昭和 63 年度から平成 12 年度)に事業着手の予定のないものをいう)

iii 当該都市計画施設が商業地域又は近隣商業地域(容積率 300%以上の区域)及びそれに準ずる地域であること
(「それに準ずる地域」とは、商業地域又は近隣商業地域に近接した都市計画公園緑地で、周辺が商業地的利用がなされているとみなされる地域をいう)

iv 建築許可を受けようとする土地が、防火地域又は準防火地域であること

イ 階数は 3 以下で地階を有しないこと

ウ 構造は容易に移転・除却可能であって、主要構造部が木造、鉄骨造、その他これらに類する構造であること

28 「都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱」

(2) 対象施設と許可実績

第 53 条取扱要綱施行日(1990(平成 2)年 1 月 1 日)時点で、上記の要件に該当し、対象となった施設は、次のとおりである。

道路では、高田町線、梅ノ木線ほか 20 路線 11.94km であり、また、公園・緑地では川名公園、米野公園、昭和橋公園、土古公園の 4 公園 12.4ha である。

第 53 条取扱要綱施行日以降に事業着手となって対象から除外されたのは、雁道線、梅ノ木線、川名公園、米野公園である。

雁道線は 1990(平成 2)年 9 月 12 日の、また、梅ノ木線は 1994(平成 6)年 10 月 12 日の都市計画事業認可取得により特例許可対象から除外された。また、名古屋市新基本計画の期間内(昭和 63 年度から平成 12 年度)に事業着手が見込まれないことが明らかとなったことにより、守山本通線・豆田町線・大津町線について「区間追加」がなされている。

公園では、1996(平成 8)年 12 月 10 日に川名公園が、1999(平成 11)年 1 月 14 日に米野公園が、都市公園法に基づく「都市公園を設置すべき区域」と決定され防災緑地緊急整備事業に着手したため、特例許可対象から除外された。

第 53 条取扱要綱に基づく特例許可の累計件数は、道路 14 件、公園 26 件である。

(3) 道路、公園・緑地に関する整備プログラムの策定に伴う第 53 条取扱要綱の改訂

道路整備プログラムが 2007(平成 19)年 3 月に策定され、その 1 年後に公園緑地整備プログラムが策定された。これに伴い、建築規制緩和に関する第 53 条取扱要綱は全面的に改正されることとなった。

道路整備プログラム策定後、公園緑地整備プログラムが策定されるまでの間、一時変則的な運用がなされた。すなわち、道路については、「都市計画道路内における都市計画法第 53 条許可特例適用に関する取扱要綱」(以下「道路第 53 条特例要綱」という)が制定されて対象路線が拡大されるとともに、新たに手続きに関する「都市計画道路での都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱」(以下「道路第 53 条許可要綱」という)が制定され、両要綱はともに 2007(平成 19)年 4 月 1 日から施行された。一方で、公園については従来の第 53 条取扱要綱が継続適用された。

公園緑地整備プログラムが、2008(平成 20)年 3 月に策定された後は、「都市計画公園・緑地内における都市計画法第 53 条許可特例適用に関する取扱要綱」(以下「公園緑地第 53 条特例要綱」という)が制定され、同年 4 月 1 日から施行されて対象施設が拡大されると同時に道路第 53 条許可要綱が改正されて「都市計画道路・公園・緑地内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱」(以下「道路・公園・緑地第 53 条許可要綱」という)となった。なお、道路第 53 条特例要綱は名古屋市以外の事業主体(国土交通省)に関する条項を当初から含んでいたが、公園緑地第 53 条特例要綱は名古屋市以外の事業主体(愛知県)に関する条項を当初には含んでいなかったため、当該条項を盛り込んだ要綱に改訂され、2009(平成 21)年 4 月 1 日から施行された(**表 1.3.8**)。

表 1.3.8　都市計画法第 53 条特例許可関係要綱の推移

期間	道路	公園・緑地	手続き・根拠
1990(H 2) 1. 1～ 2007(H19) 3.31	第53条取扱要綱		
	対象20路線(11.9km)	対象4公園(12.4ha)	—
	対象19路線へ(1990. 9.12) 対象18路線へ(1994.10.12) →対象18路線(12.9km)	対象3公園へ(1996.12.10) 対象2公園へ(1999. 1.14) →対象2公園(4.7ha)	
2007(H19) 4. 1～ 2008(H20) 3.31	道路第53条特例要綱 対象71路線(68.2km)		道路第53条許可要綱
2008(H20) 4. 1～		公園緑地第53条 特例要綱 対象32公園・緑地	道路・公園・緑地 第53条許可要綱
		対象35公園・緑地へ (2009. 4. 1)	

第５節　都市計画法第 65 条許可制度（事業制限）の運用

1 年度別許可件数の推移

新都市計画法が施行となり、第 65 条の規定に基づく都市計画事業制限が発効した 1969（昭和 44）年度から 2000（平成 12）年度に至る 32 年間で、合計許可件数は 85 件であり、年間平均許可件数は 2.7 件となる。このうち、許可件数皆無の年度が 7 年度あり、許可件数ありの年度のみによる年間平均許可件数は、3.4 件となる（**表 1.3.9**）。

許可件数が多い年度は、1998（平成 10）年度の 9 件、1993（平成 5）年度の 7 件、1985（昭和 60）年度の 6 件の順である。許可件数が多い年度における対象施設としては、1998（平成 10）年度に久屋大通公園 4 件と東山公園 3 件が、1985（昭和 60）年度には名古屋鉄道常滑線 3 件がみられる。

表 1.3.9 年度別第 65 条許可件数の推移

年度	1969 S44	1970 S45	1971 S46	1972 S47	1973 S48	1974 S49	1975 S50	1976 S51	1977 S52	1978 S53	1979 S54
件数	1	3	0	2	0	1	2	0	0	0	1
年度	1980 S55	1981 S56	1982 S57	1983 S58	1984 S59	1985 S60	1986 S61	1987 S62	1988 S63	1989 H1	1990 H2
件数	0	3	3	3	4	6	3	1	4	5	3
年度	1991 H3	1992 H4	1993 H5	1994 H6	1995 H7	1996 H8	1997 H9	1998 H10	1999 H11	2000 H12	合計
件数	0	4	7	4	1	5	4	9	2	4	85

2 対象事業別許可件数

1969（昭和 44）年度から 2000（平成 12）年度に至る 32 年間の合計許可件数 85 件を対象事業別にみると、**表 1.3.10** のとおりである。

表 1.3.10 対象事業別許可件数

対象事業	道路	公園	緑地	鉄道	墓園	運河	再開発	計
件　数	39	23	12	6	2	2	1	85
構成比（%）	46	27	14	7	2	2	1	100

対象事業を個別に見ると、都市高速道路高速 1 号線の 11 件、小幡緑地の 7 件などが目立っている。

♣♣コラム　許可・特許・認可・免許♣♣

法令上では都市計画に限らず、しばしば許可、特許、認可、免許といった用語が用いられている。これらの用語はまぎらわしくどのように使い分けられているのかわかりづらい。以下に法律用語辞典などを参照して説明を試みる。

個々の用語の説明の前に「法令上の用語」と「講学上の用語」という概念がある。「法令上の用語」は文字どおり具体的な法令上で用いられている用語である。しかし、法令上で用いられている許可、特許、認可、免許は、必ずしも厳密に使い分けられているわけではない。そのため、それぞれの用語に混乱を生じないよう統一した解釈を定義したものが「講学上の用語」である。たとえば免許という用語は、法令上ではさまざまに用いられるため「講学上の用語」の範疇には入らないとされている。以下、「講学上の用語」を主体として適宜「法令上の用語」と比較する。[1]

1　許可

許可とは「本来自由になしうる行為について、法令又は行政行為によって一般的禁止を課したうえで、特定の場合に一般的禁止を解除し、事実として一定の行為をすることの自由を回復させる行為」である。たとえば都市計画法第 53 条の建築の許可などが該当する。しかし道路交通法では運転免許の規定があるが、この場合の免許は講学上では許可に相当するとされている。

2　特許

特許とは「人が本来有していない新たな権利を認定し、その他法律上の力ないし法律上の地位を与える行為」である。軌道法の特許は、まさにこの特許に該当する。しかし、特許に相当する概念に法令上ではしばしば許可、免許という用語が用いられることがある。都市計画法第 59 条第 4 項の民間事業者等に対する都市計画事業の認可は講学上では特許に該当する。また、自動車ターミナル法は制定時に自動車ターミナル事業の免許を規定し、1996（平成 8）年改正時に免許を許可に改めているが、これらは講学上では特許に相当するとされている。

3　認可

認可とは「第三者の行為を補完してその法律上の効力を完成させる行為」である。たとえば都市計画法第 59 条第 1 項や同第 2 項の都市計画事業の認可は講学上でも認可に該当する。また、鉄道事業法には「鉄道事業の譲渡及び譲受」は国土交通大臣の認可を要する規定があり、譲渡契約の締結は認可を受けることにより法的効力が生ずることになる。

なお、許可と特許の違いとしては、次のようなことがある。

許可については、「許可条件を満たせば、誰に対してでも、許可しなければならない」とされ、行政庁による自由裁量が認められないのに対し、特許については「政策的な見地から、その者に与えてもよいかを判断」するとされ、裁量の幅が大きく認められている。

1　「間違えやすい法令用語 4　許可・特許・認可・免許」 http://mbp-okayama.com/kikuchi/column/1860/（2016/04/22 閲覧）
園部逸夫　他「新行政法辞典」（ぎょうせい　1999.3）

第２編
土地利用計画

第１章　都市計画におけるマスタープラン

第1節　都市計画におけるマスタープランの定義と経緯 …… 第2編第1章　－103
第2節　都市計画におけるマスタープラン（名古屋市の場合）　－108

第２章　区域区分と整備・開発・保全の方針

第1節　区域区分をめぐる背景と区分基準 …… 第2編第2章　－110
第2節　整備・開発・保全の方針の拡充　－115
第3節　名古屋市における区域区分総論と他都市との比較　－123
第4節　名古屋市における区域区分の経緯　－130

第３章　地域地区

第1節　地域地区の概要 …… 第2編第3章　－140
第2節　用途地域　－149
第3節　特別用途地区　－195
第4節　高度地区　－211
第5節　防火地域又は準防火地域　－226
第6節　特定街区　－243
コラム　地域地区等の照会対応　－252
コラム　総合設計制度　－253

第４章　地区計画等

第1節　地区計画制度の創設 …… 第2編第4章　－254
第2節　地区計画制度の拡充と変遷　－266
第3節　名古屋市における地区計画制度の概要　－276
第4節　名古屋市における地区計画（一般型）の決定・変更の経緯　－285
第5節　名古屋市における地区計画（緩和型）の決定・変更の経緯　－300
第6節　地区計画制度の運用（届出・勧告の状況等）　－304

第1章　都市計画におけるマスタープラン

第１節　都市計画におけるマスタープランの定義と経緯

1　都市計画におけるマスタープランの定義

マスタープラン (Master Plan) は、文字どおりに解釈すれば、“Master”（支配的な、主要な、最上の）“Plan”（計画）といえよう。マスタープランは通常「基本計画」あるいは「総合計画」と言い換えられることが多い。地方公共団体における「基本計画」または「総合計画」は、一般に、都市計画に限らずその地方公共団体の施策全体についての中長期の計画を意味するが、それらについては第1編の「第1章　上位計画・関連計画」で扱っており、この章では「都市計画におけるマスタープラン」に限定して対象とする。

都市計画におけるマスタープランの定義として、渡辺俊一は次のように記述している。[1]

「都市開発の将来目標を全体的に示すプラン」

「あらかじめ定めた全体的観点に基づいて個別の都市計画上の決定を主導的に行うものである。マスタープランは、直接に私権を制限するものではないから即地的な表示形式をとらないが、各種のコントロール手法を通じて私権を制限する際の最重要な判断基準ないし根拠として機能する」

また、中井検裕は次のように記述している。[2]

「既存の都市を対象として、全体的な見地から都市の将来のあるべき姿を描き出し、道路や公園、土地利用といった個別の都市計画に関する判断に合理性を与え、誘導するもの」

「[目標－実現手段]という構造をとる近代都市計画制度においては、『目標』として体系の最上流の位置づけが与えられている」

こうした定義の最大公約数として以下のものがある。

① 全体性－総合性

② 非即地的（直接私権制限しない）

③ 上位計画（個別計画に対する規範）

2　都市計画におけるマスタープランの経緯

都市計画におけるマスタープランの定義に部分的にせよ該当する制度としては、「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」（本編において「整備、開発又は保全の方針」という）に始まり、「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン（略称「都市マス」または「市町村マス」））」、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン（略称「区域マス」））」と拡充されてきた。また、部門別のマスタープランのような制度としても、「緑の基本計画」や「都市再開発方針」など多様な制度が次第に拡充されてきた。「整備、開発又は保全の方針」に定めることとされていた「都市再開発方針」など拡充の過程については「第2章　区域区分と整備・開発・保全の方針」に譲ることとし、「緑の基本計画」については、本章において概要を示す。

---

[1] 渡辺俊一「1992 年都市計画法改正の意義」（「法律時報」 Vol. 66, No. 3 1994.3 p. 47）

[2] 中井検裕「都市計画のマスタープランとその行く末」（「新都市」 Vol. 65, No. 1 2011.1 p. 10）

（1） 整備、開発又は保全の方針

わが国では旧都市計画法時には個々の都市計画を総合的に統括するような非即地的なマスタープランは不在であるといわれてきたが、「都市計画法」（昭和43年法律第100号）の施行に至って、区域区分とセットになる「整備、開発又は保全の方針」がマスタープランに相当するという解釈があった。

2000（平成12）年の都市計画法改正以前においては、区域区分に伴って都市計画決定されていた「整備、開発又は保全の方針」は、「始めて（原文のまま）直接には法的規制力をもたない『方針』が都市計画の内容となることとなった」とされる。[3]

「整備、開発又は保全の方針」がマスタープランたり得ているかについては、渡辺の紹介がある。[4] そこでは、積極的に解する論旨として、1969（昭和 44）年の都市計画法施行通達 [5] において、この「方針」に基づいて各種都市計画を総合的に定めることを求めていることなどを引いている。さらに1980（昭和55）年の通達 [6] においては、通達本文中に「当該都市計画区域における マスタープラン としての役割を十分機能しうるよう整備、開発又は保全の方針を（中略）定める」（下線は引用者）との文言がみえる。

消極的に解する論旨として渡辺は、「具体の都市計画決定が整開保に『適合』ないし『即して』行われるようにという規定が見あたらない」点や区域区分非実施都市計画区域に適用されないことをあげている。

「整備、開発又は保全の方針」は、法定以降「緑のマスタープラン」や「都市再開発方針」などの通達レベル、法定レベルで、部門別には多種多様に拡充されていく。最終的に2000（平成 12）年の都市計画法改正によって、市街化区域・市街化調整区域の区域区分と「整備、開発又は保全の方針」とが分離され、すべての都市計画区域において「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を定めることとなり、都市計画区域のマスタープランの機能を果たすようになった。これにあわせて、これまで「都市再開発法」（昭和44年法律第38号）など他の法律によって部門別マスタープランの機能を果たすべく、例えば「整備、開発又は保全の方針」に定めることが規定されていた「都市再開発方針」などについては、別個に独立の都市計画内容とされるに至った。

（2） 市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）

① 経緯

ア 都市計画中央審議会答申（1991（平成 3）年 12 月 20 日）

市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）を含む都市計画法改正の契機となったのは、バブル景気の中での地価高騰により住宅宅地問題が深刻化したことである。1991（平成 3）年 1 月 23 日、都市計画中央審議会に対して「経済社会の変化を踏まえた都市計画制度はいかにあるべきか」との諮問がなされた。1991（平成 3）年 12 月 20 日に答申がなされ、当面講ずべき都市計画制度上の施策

[3] 宮澤美智雄「都市計画におけるマスタープランの系譜」（「都市計画」 SN. 139　1986.2　p. 15）
[4] 渡辺俊一「市町村マスタープランをめぐる「プラン体系」（「第 29 回日本都市計画学会学術研究論文集」 1994）
[5] 「都市計画法の施行について」（1969(昭和 44)年 6 月 14 日建設省都計発第 73 号　建設事務次官通達）
「都市計画法の施行について」（1969(昭和 44)年 9 月 10 日建設省都計発第 102 号　都市局長通達）
[6] 「市街化区域および市街化調整区域に関する都市計画の見直しの方針について」（1980（昭和 55）年 9 月 16 日建設省都計発第 100 号　建設省都市局長通達）

の一つに都市のマスタープランの充実が掲げられた。[7]

同答申中の課題認識について、都市のマスタープランにかかわる内容としては次のように述べられている。

「（前略）個別具体の都市計画に反映させていくためには、望ましい都市像を都市計画の中で明らかにする必要がある。（中略）具体の都市計画が適用されることによる土地利用上の制約に対する住民の理解を深めるためにも、望ましい都市像が明確に示されなければならない」

また、当面講ずべき都市計画制度上の施策の中の「都市のマスタープランの充実」において、「整備、開発又は保全の方針」の充実とともに「市町村による都市計画のマスタープランの創設」がうたわれた。この中で次のように述べられている。

「基礎的自治体である市町村が、住民参加の下に、地区ごとの将来のあるべき姿、道路、公園等の公共施設の計画、地域における都市づくりの課題及びそれに対応した整備等の方針をより具体的かつきめ細かく定めることのできるマスタープランとして、市町村による都市計画のマスタープランを創設することが必要である」

イ　1992（平成 4）年都市計画法改正 [8]

上記都市計画中央審議会答申を受けて、都市計画法は 1992（平成 4）年 6 月 26 日に改正公布され（平成 4 年法律第 82 号）、翌年 6 月 25 日施行された。

答申を反映して用途地域細分化等を含む多数の制度改正が行われる中で、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（市町村マスタープラン）も制度創設された。

市町村マスタープランの規定は、法案段階では「定めることができる」規定であったものが、衆議院段階で「定めるものとする」と修正され、実質的な義務付け規定に変わるとともに住民の意見反映が十分になされるように地方公共団体を指導することなどの附帯決議が行われた。[9]

市町村マスタープランの策定手続きには、一般の都市計画決定手続きとは異なる独自の内容が含まれている。一つは附帯決議を受けて公聴会の開催等住民の意見を反映させる措置を講ずることとするとされている。もう一つは市町村の都市計画決定において必要とされる都道府県知事の承認（「地方分権一括法」（平成 11 年法律第 87 号）施行（2000（平成 12）年 4 月）後に協議に改正）は不要とされ、通知で足りるとされている。また、策定後の公表が法定されている。市町村マスタープランは、市町村の「基本構想」と「整備、開発又は保全の方針」に即して定めることとされ、かつ、市町村が定める都市計画は、市町村マスタープランに即したものでなければならないとされている。[10]

---

[7] 都市計画中央審議会の答申（1991 年 12 月 20 日）
http://www2.educ.fukushima-u.ac.jp/~abej/law/rep_91.htm#200（2008/10/04 閲覧）を参照し、引用した。

[8] 建設省都市局都市計画課「改正都市計画法の施行について」（「新都市」 Vol. 47, No.8 1993.8 pp. 16-18）

[9] 第 123 国会衆議院建設委員会議録第 13 号
http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/syugiin/123/0350/12305210350013.pdf（2016/09/28 閲覧）
阿部成治　他「制度創設のねらいと今後の展望」（「都市計画」 SN. 219 1999.7 p. 15）

[10] 丸山康人「わが国の都市計画行政と市町村マスタープランの創設」（「都市計画と地方自治」 敬文堂 1994.11 pp. 139-146）

改正都市計画法施行に伴い、建設省は市町村マスタープランに関する通達[11]を発した。

(3) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)

① 経緯

ア 都市計画中央審議会答申(2000(平成12)年2月8日)

少子高齢化の進行、地球温暖化の進行などのトレンド、都市化社会から都市型社会への移行などを背景として、1995(平成7)年7月18日、都市計画中央審議会に対して「今後の都市政策はいかにあるべきか」という諮問がなされた。

この諮問に対して、1998(平成10)年1月13日に第1次答申「都市計画における役割分担のあり方について」がなされ、さらに2000(平成12)年2月8日に第2次答申「今後の都市政策はいかにあるべきか」がなされた。[12]

同答申の中で、「整備、開発又は保全の方針」の拡充がうたわれ、非線引き都市計画区域にまで対象を拡大し、マスタープランとしての位置づけを法律上明確にしてその機能を高めることを求めている。

同答申を審議している時の都市計画中央審議会会長である伊藤滋は、都市計画区域マスタープランの審議経過の中で、拡充するマスタープランの対象が、当初は都市計画区域を超えた都道府県基本計画であったことに触れて、次のように語っている。[13]

「結果として、都道府県の都市基本計画はなくなり、都市計画区域の基本方針を都道府県が作ろうということになりました」

イ 2000(平成12)年都市計画法改正[14]

上記都市計画中央審議会答申を受けて、都市計画法は2000(平成12)年5月19日に改正公布され(平成12年法律第73号)、翌年5月18日施行された。

答申を反映して改正内容は多岐にわたった。その中で、区域区分の選択制、開発許可制度の一部条例委任化、準都市計画区域制度などとともに、「整備、開発又は保全の方針」制度も改正された。これまでの区域区分に伴う「整備、開発又は保全の方針」は、区域区分と分離され、区域区分対象都市計画区域だけではなく、すべての都市計画区域において定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に制度改正され、都市計画区域マスタープランと位置づけられることとなった。

都市計画区域マスタープランは「定めるものとする」と規定され、都市計画はこの都市計画区域マスタープランの内容に即することが求められる。都市計画区域マスタープランと市町村マスタープランは、前者が

---

[11] 「市町村の都市計画に関する基本的な方針について」(1993(平成5)年6月25日　建設省都計発第94号　都市局長通達)
「市町村の都市計画に関する基本的な方針の策定等について」(1993(平成5)年6月25日　建設省都計発第95号　都市計画課長通達)

[12] 「『今後の都市政策は、いかにあるべきか』第二次答申」(「新都市」 Vol. 54, No. 2 2000.2)

[13] 「伊藤滋都市計画中央審議会会長に聞く」(「建設月報」 Vol. 53, No. 4 2000.4 p. 3)
伊藤　滋「今回の都市計画法の改正にあたって」(「新都市」 Vol. 54, No. 9 2000.9)

[14] 建設省都市局都市計画課「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律(平成12年5月19日法律第73号)について(概要)」(「新都市」 Vol. 54, No. 5 2000.5)(論文表題筆者修正)
馬場崎靖「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律(平成12年5月19日法律第73号)による都市計画法の改正とその施行について」(「新都市」 Vol. 55, No. 5 2001.5)

都市計画決定の対象であり、後者は対象外であるという手続き上の相違がある。

建設省は改正法施行にあたり、地方分権一括法の内容に照らして、これまでの通達にかわり、ガイドラインとなる「運用指針」を発した。[15]

都市計画区域マスタープランと従来の市町村マスタープランの関係について、「運用指針」はつぎのように記している。

「都市計画区域マスタープランにおいては、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主として定め、市町村マスタープランにおいては、地域に密着した都市計画に関する事項を主として定めることが要請される」

また、都市計画区域マスタープランと市町村マスタープラン双方の記載事項について、「運用指針」は次のように例示し、マスタープランとしての役割を表現している。

「どのような方針でどのような都市を作ろうとしているのかを地域毎の市街地像等で示すとともに、主要な土地利用、都市施設、市街地開発事業について将来のおおむねの配置、規模等を示し、（中略）個々の都市計画が将来の都市全体の姿の中でどこに位置づけられ、どのような役割を果たしているかを理解できるようにすることが望ましい」

（4）　緑の基本計画―部門別法定マスタープラン

1992（平成4）年12月9日、都市計画中央審議会は「『経済社会の変化を踏まえた都市公園制度をはじめとする都市の緑とオープンスペースの整備と管理の方策はいかにあるべきか』についての答申」（第23号答申）において、都市計画区域単位で従来の公共緑化を主体とする計画「緑のマスタープラン」と、民有地緑化を主とする「都市緑化推進計画」を統合した都市緑化に関する基本計画策定の必要をうたった。

1994（平成6）年6月24日、「都市緑地保全法」（昭和48年法律第72号、現都市緑地法、以下同じ）が改正公布され（平成6年法律第40号）、「市町村の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画（緑の基本計画）」が制度化された。[16]

緑の基本計画は、「市町村」が「策定できる」計画で、緑地の保全および緑化の目標や、同じく推進のための施策等を内容とし、市町村の基本構想に即するとともに市町村マスタープランに適合することが求められる。市町村は策定にあたり公聴会等の措置を講ずる（都市緑地保全法改正（平成13年法律第37号）による追加）とともに、定めたときには公表し、都道府県知事に通知しなければならないものとされている。（第2次一括法（平成23年法律第105号）の施行（2012（平成24）年4月1日）に伴い、公聴会開催、公表の義務づけは努力義務に改正されている。）

[15] 「都市計画運用指針の策定について」（2000（平成12）年12月28日　建設省都計発第92号　都市局長技術的助言）
「Ⅲ．都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方」（第2版　都市計画運用指針」（都市計画協会　2001年4月　pp. 5- 8）

[16] 「都市緑地保全法の一部改正について」（1994（平成6）年10月20日　建設省都公緑発第83号　都市局長通達）
「都市緑地保全法の一部改正の運用について」（1994（平成6）年10月20日　建設省都計発第136号・都公緑発第84号　都市計画課長・公園緑地課長通達）

第２節　都市計画におけるマスタープラン（名古屋市の場合）

1　名古屋市都市計画マスタープラン

名古屋市は「名古屋新世紀計画 2010」（2000（平成 12）年 9 月 13 日）の策定にあわせて、都市計画に関わる部分を広くとりまとめ、将来の都市像、土地利用の方針、都市整備に関連する計画、地域別の将来構想などを示した最初の市町村マスタープランとして、2010（平成 22）年度までを計画期間とする「まちづくりの基本方針～名古屋市都市計画マスタープラン～」を 2001（平成 13）年 9 月に策定した。[17]

名古屋市都市計画マスタープラン策定過程における名古屋市都市計画審議会（2001（平成 13）年 7 月 17 日）では、水害に対する対応、法定都市計画内容以外の内容の記述（総合計画との関連）、地区計画・建築協定などの議論がなされている。

このマスタープランは、全体構想と地域別構想に分かれており、全体構想の都市整備方針の項目は以下のとおりである。

1　都市空間将来構想（土地利用の方針）
2　交通施設（道路・鉄道等）の整備方針
3　緑と水の整備方針
4　市街地の整備方針
5　港湾・空港関連の整備方針
6　防災まちづくりの方針
7　住宅の整備方針
8　その他の都市施設の整備方針
9　環境に配慮した都市形成の方針
10　都市景観の整備方針

地域別構想については、「名古屋新世紀計画 2010」の地域別計画における各区別の将来構想図の内容を踏襲している。

その後、名古屋市都市計画マスタープランは、2011（平成 23）年 12 月に改定された。[18] 改定されたマスタープランは、駅そばまちづくり、戦略的まちづくり、地域まちづくりの 3 点を特色とし、集約連携型都市構造をめざすとしている。

[17] 名古屋市住宅都市局都市計画部都市計画課「まちづくりの基本方針　～名古屋市都市計画マスタープラン～」（名古屋市　2001.9）

[18] 名古屋市住宅都市局都市計画部都市計画課「名古屋都市計画マスタープラン　人・まち・自然がつながる交流・創造都市」（名古屋市　2011.12）
http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000002/2733/toshi(WEB).pdf（2015/03/27 閲覧）

2　名古屋都市計画区域マスタープラン

2000（平成 12）年の都市計画法改正によって「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）制度が創設され、同改正法附則第 2 条第 3 項により施行日（2001（平成 13）年 5 月 18 日）から 3 年以内に「都市計画区域マスタープラン」を決定することとされた。なお、経過措置により「都市計画区域マスタープラン」を決定するまでは、従前の区域区分に伴う「整備、開発又は保全の方針」が「都市計画区域マスタープラン」とみなされることとなった。ただし、「整備、開発又は保全の方針」のうち、「都市再開発方針」等については、別途、単独の都市計画とみなされることから、この経過措置に基づく「都市計画区域マスタープラン」からは除かれている。

この経過措置に基づき、愛知県は改正法施行日直前の 2001（平成 13）年 5 月 15 日に区域区分を変更し（愛知県告示第 400 号）、当該変更に伴う「整備、開発又は保全の方針」を当面の「都市計画区域マスタープラン」とみなすこととした。

愛知県は改正法に基づき、内容を一新した「都市計画区域マスタープラン」を 2004（平成 16）年 4 月 6 日に都市計画決定した（愛知県告示第 352 号）。

愛知県は 2010（平成 22）年 12 月 24 日に都市計画区域を集約再編し、これを受けて 2011（平成 23）年 9 月 9 日に新しい名古屋都市計画区域について「都市計画区域マスタープラン」を決定した（愛知県告示第 514 号）。

3　名古屋市みどりの基本計画

都市緑地保全法の改正（1994（平成 6）年 6 月 24 日）を受け、名古屋市は、緑の基本計画を策定するために「緑の基本計画研究会」を設置した。同研究会は、1999（平成 11）年 8 月 10 日に「緑を愛する暮らしへ」と題する提言を行った。

名古屋市は、この提言を基に 2001（平成 13）年 3 月に「名古屋市みどりの基本計画　花・水・緑　なごやプラン」を策定した。[19] この計画は、これまでの「緑のマスタープラン」と「名古屋市都市緑化推進計画　緑のグランドデザイン 21」の内容をあわせもっている。また、2000（平成 12）年 9 月に策定された名古屋市の総合計画「名古屋新世紀計画 2010」の個別計画としても位置づけられている。

その後、この計画は、2011（平成 23）年 3 月に改定されている。[20] 改定された緑の基本計画は、「みんなで取り組む緑のまちづくり」、「人と生き物が快適に暮らすまちづくり」、「既存の緑を大切にするまちづくり」の 3 つの基本方針に基づき、「緑と水の豊かな自然共生都市」をめざすとしている。

19　名古屋市緑政土木局緑地部緑化推進課「名古屋市みどりの基本計画　花・水・緑なごやプラン」（名古屋市 2001.3）

20　名古屋市緑政土木局緑地部緑化推進課「なごや　緑の基本計画　2020～緑と水の豊かな自然共生都市をめざして～」（名古屋市 2011.3）
http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/cmsfiles/contents/0000029/29836/NagoyaGP2020-1-honpen.pdf
（2015/03/27 閲覧）

第2章　区域区分と整備・開発・保全の方針

第１節　区域区分をめぐる背景と区分基準

「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）全面改正内容の核をなす市街化区域、市街化調整区域の区域区分（以下「区域区分」という。）（都市計画区域に線を引いて市街化区域と市街化調整区域に区分することから俗に「線引き」ということがある。）の運用については、各省庁との熾烈な調整を経た後に政省令や通達の形式で示された。その後の経済社会の変動によって運用のあり方は変遷している。都市の成熟化に伴い、区域区分制度は、2000（平成 12）年の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）によって選択制へと大きく移行した。

以下に変遷に伴う背景と経緯を紹介する。

1　背景と経緯 [1]

(1)　当初基準（1969（昭和 44）年）

地価高騰をはじめとした高度経済成長に伴う土地問題に対処するために、地価対策閣僚協議会が 1965（昭和 40）年 8 月に設置された。同協議会は「地価対策について」を同年 11 月 9 日に決定し、同月 12 日に閣議了承された。その中の「地価対策として今後基本的に検討すべき事項」において、「無秩序な市街化を防止し、適正な土地利用を促進することにより地価の安定を図るため、将来市街化が予想される地域について、すみやかに市街化すべき区域と、その他の区域に区分し（中略）土地利用規制を行なう」ことを盛り込んだ。[2]

上記地価対策閣僚協議会決定を受け、宅地審議会第 6 次答申を骨格的な内容として、1968（昭和 43）年 6 月に都市計画法が全面改正され、市街化区域・市街化調整区域の区域区分、開発許可制度が創設された。都市計画法によって都市計画中央審議会が設置され、1968（昭和 43）年 7 月 26 日に「市街化区域及び市街化調整区域の設定並びに市街化区域の整備の方策について」が諮問された。同審議会は同年 11 月 28 日に上記諮問に対して第 1 号答申を行った。市街化区域中の新市街地の規模について、住宅地においては、想定人口と人口密度から新市街地の面積（規模）を想定するため、根拠となる人口密度の基準に関して、同答申は次のように示している。[3]

① 大都市の既成市街地の周辺等の土地を高度に利用すべき区域　100 人/ha 以上が適当
② その他の区域　80 人/ha 以上を目標
③ 土地の利用度が現在低い地域　少なくとも 60 人/ha 以上とすべき

建設省は、上記答申を受けて 1969（昭和 44）年に当該内容を含む施行通達を発した。[4]

一方、農林省（現農林水産省、以下同じ）は、区域区分によって農地等が影響を受けることから、区域

[1] 多田英明「線引き制度の導入と変遷」（「新都市」 Vol. 52, No. 7 1998.7）
[2] 「地価対策について」（1965（昭和 40）年 11 月 9 日　地価対策閣僚協議会決定　11 月 12 日閣議了承）
[3] 「市街化区域市街化調整区域の設定並びに市街化区域の整備の方策に関する答申出さる」（「新都市」 Vol. 23 No. 2 1969.2）
[4] 「都市計画法の施行について」（1969（昭和 44）年 6 月 14 日建設省都計発第 73 号　建設事務次官通達）
「都市計画法の施行について」（1969（昭和 44）年 9 月 10 日建設省都計発第 102 号　建設省都市局長通達）

区分に対応する際の農林漁業側の方針を通達として発した。[5] それによれば、次のいずれかに該当する場合は市街化区域に含めないこととしている。

① 集団的優良農用地
② 国の直轄または補助による土地基盤整備事業を実施中または完了後一定期間内の農用地
③ 農林漁業の維持保全施設用地

(2) 見直し方針(1980(昭和 55)年)

都市計画法の施行後 10 年以上を経過して、当初区域区分の結果が見えてきたことから、「市街化区域内における都市基盤の整備の立ち遅れや住宅地供給の伸び悩みなどの現下の市街地形成の状況及び住宅宅地需給の実態を踏まえ」、建設省は、1980(昭和 55)年に区域区分見直しの方針を通達した。その中には、市街化区域における住宅地の規模の想定にあたっての基準の取り扱いに関する次のような事項が含まれている。[6]

① 住宅地の将来人口密度は、当該都市計画区域内の住宅市街地全域の平均人口密度として想定する
② 人口が定着するまで長期間を必要とする市街地開発事業等の施行中又は施行予定の区域については、(中略)目標年次の人口に基づき算定される住宅市街地の規模を超えて市街化区域へ算入することが出来るものとする

(3) 保留人口フレームの導入(1982(昭和 57)年)

1980(昭和 55)年の見直し方針の後、同方針をさらに広く、また、実態に即してより適切に適用するように 1982(昭和 57)年に再度細目にわたる通達を発した。[7]

区域区分制度の弾力的運用を図るため、区域見直しの際、必ずしも市街地内人口の目標値(人口フレーム)に相当する面積のすべてを市街化区域として設定することを要しないこととした(これを保留人口フレームと呼ぶ)。この保留人口フレームのうち計画的な市街地の整備が確実と見通せる区域については、区域を定め人口を保留し(特定保留人口フレーム)、その他は区域を設定せず保留する(一般保留人口フレーム)。いずれの場合も、市街地整備の見通しと、必要な調整がついた時点で、随時市街化区域に編入

[5] 「都市計画法による市街化区域および市街化調整区域の区域区分と農林漁業との調整措置等に関する方針について」(1969(昭和 44)年 8 月 22 日　44 農地第 374 号)

[6] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの方針について」(1980(昭和 55)年 9 月 16 日　建設省都計発第 100 号　建設省都市局長通達)
「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの方針について」(1980(昭和 55)年 9 月 16 日　事務連絡　建設省都市局都市計画課長通達)

[7] 福富光彦「線引き制度の運用方針に関する通達について」(「新都市」 Vol. 36, No. 11　1982.11)
高井憲司「市街化区域と市街化調整区域の区域区分制度をめぐる最近の情勢」(「区画整理」 Vol. 25, No. 12　1982.12)
「市街化区域及び市街化調整区域の区域区分制度の運用方針について」(1982(昭和 57)年 9 月 6 日　建設省都計発第 61 号　建設省都市局長通達)
「市街化区域及び市街化調整区域の区域区分制度の運用方針について」(1982(昭和 57)年 9 月 30 日　建設省都計発第 76 号　建設省都市局都市計画課長通達)

が可能となった。[8]

建設省のこの見直し方針に対応して、農林省も農林漁業との調整に関して改正通達を発した。[9]

1969（昭和 44）年の施行通達においては、区域区分にかかる原案作成は都道府県知事とされていたが、1982（昭和 57）年の建設事務次官通達により、「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画を決定するに当たっても地元の意向等をきめ細く反映させる必要性が高まってきたことにかんがみ」市町村が原案を作成することとなった。[10]

（もっとも名古屋市にあっては実質的には当初から原案を作成していた。）

（4）　保留解除推進等（1985（昭和 60）年）

臨時行政改革推進審議会答申（「行政改革の推進方策に関する答申」1985（昭和 60）年 7 月 22 日）を受け、「当面の行政改革の具体化方策について」が同年 9 月 24 日に閣議決定されるとともに 10 月 15 日には経済対策閣僚会議において「内需拡大に関する対策」が決定された。

都市計画分野においても規制緩和を推進すべく第 2 回の区域区分見直しの早期完了と保留解除推進等が通達された。[11]

（5）　特別将来人口密度等（1987（昭和 62）年）

地方都市等において人口減少傾向が見られるようになったことなどを受け、区域区分の廃止や特別の将来人口密度として従来より低い値の基準を設定可能とする内容を通達した。[12]

（6）　宅地化農地と保全農地の区分（1991（平成 3）年）[13]

臨時行政改革推進審議会（土地臨調）は、バブル景気による地価高騰を受けて、1988（昭和 63）年 6 月 15 日に「地価等土地対策に関する答申」を行い、その中で市街化区域内農地を宅地化農地と保全する農地に区分することをうたった。

同答申直後の 6 月 28 日に閣議決定された「総合土地対策要綱」においても同様の内容が含まれている。

1991（平成 3）年 1 月 23 日の都市計画中央審議会答申第 18 号は、市街化区域内農地の区分の明確

---

[8] 和多　治　他「区域区分制度（線引き制度）の柔軟化に関する研究」（「1990 年度第 25 回都市計画学会学術研究論文集」）

[9] 「市街化区域及び市街化調整区域の区域区分と農林漁業との調整の運用方針について」（1982（昭和 57）年 10 月 20 日　57 構改 C 第 600 号）

[10] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画決定について」（1982（昭和 57）年 9 月 6 日　建設省都計発第 60 号　建設事務次官通達）

[11] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの推進等について」（1985（昭和 60）年 12 月 27 日　建設省都計発第 91 号　建設省都市局長通達）

[12] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用改善について」（1987（昭和 62）年 1 月 8 日　建設省都計発第 1 号　建設省都市局長通達）
「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用改善について」（1987（昭和 62）年 3 月 31 日　建設省都計発第 54 号　建設省都市局都市計画課長通達）

[13] 伊藤　亘「市街化区域内農地に関わる法制度の経緯・現状と課題」（「都市計画」 SN. 274　2008.8）

化、生産緑地地区制度の見直し等を骨子としており、同答申に基づいて生産緑地法が改正された（平成3年法律第39号）。

生産緑地法改正に伴って都市計画法も改正され、宅地化農地と保全農地の区分を主体として区域区分に関する内容も含め、1991（平成3）年9月に通達が発せられた。[14]

（7） 将来人口密度の柔軟化等（1996（平成8）年）

建設省は、地方における人口増の鈍化、世帯あたりの人員減少、住宅一戸あたりの床面積の増大などの傾向をふまえ将来人口密度の設定を柔軟化するなどの見直し方針を通達した。[15]

この見直しに対応して、農林省も農林漁業との調整に関する通達を改正通知している。

（8） 運用指針（2000（平成12）年）

1999（平成11）年の「地方分権一括法」（平成11年法律第87号）により、都市計画に関する事務が機関委任事務等から自治事務等へと変わった。このことに伴い、国と地方公共団体が対等の立場となり、従来の通達は法令の根拠によらない国の関与や義務付け部分については効力を失うこととなった。また、あわせて決定権限の一部が市町村へ委譲された。[16]

さらに、2000（平成12）年2月8日の都市計画中央審議会答申「経済社会の変化を踏まえた新たな都市計画制度のあり方について」を受けて、同年5月に都市計画法が改正された（平成12年法律第73号）。同改正の主な内容は、区域区分の選択制、開発許可制度の一部条例委任、準都市計画区域などである。

以上の経緯を踏まえ、建設省は従来の通達に替えて、都市計画にかかわる包括的な指針を、地方自治法第245条の4による「技術的助言」の性格を有する「都市計画運用指針」として、2000（平成12）年12月28日に策定通知し、翌年4月18日国土交通省として改めて同指針を発し、以降改定を続けている。[17]

なお、三大都市圏や地方自治法上の政令指定都市については、従来通り区域区分は必須とされ、選択制はその他の都市計画区域に限定されている。選択制の対象となる都市計画区域については、同指針中に区域区分の廃止の項目が含まれている。

---

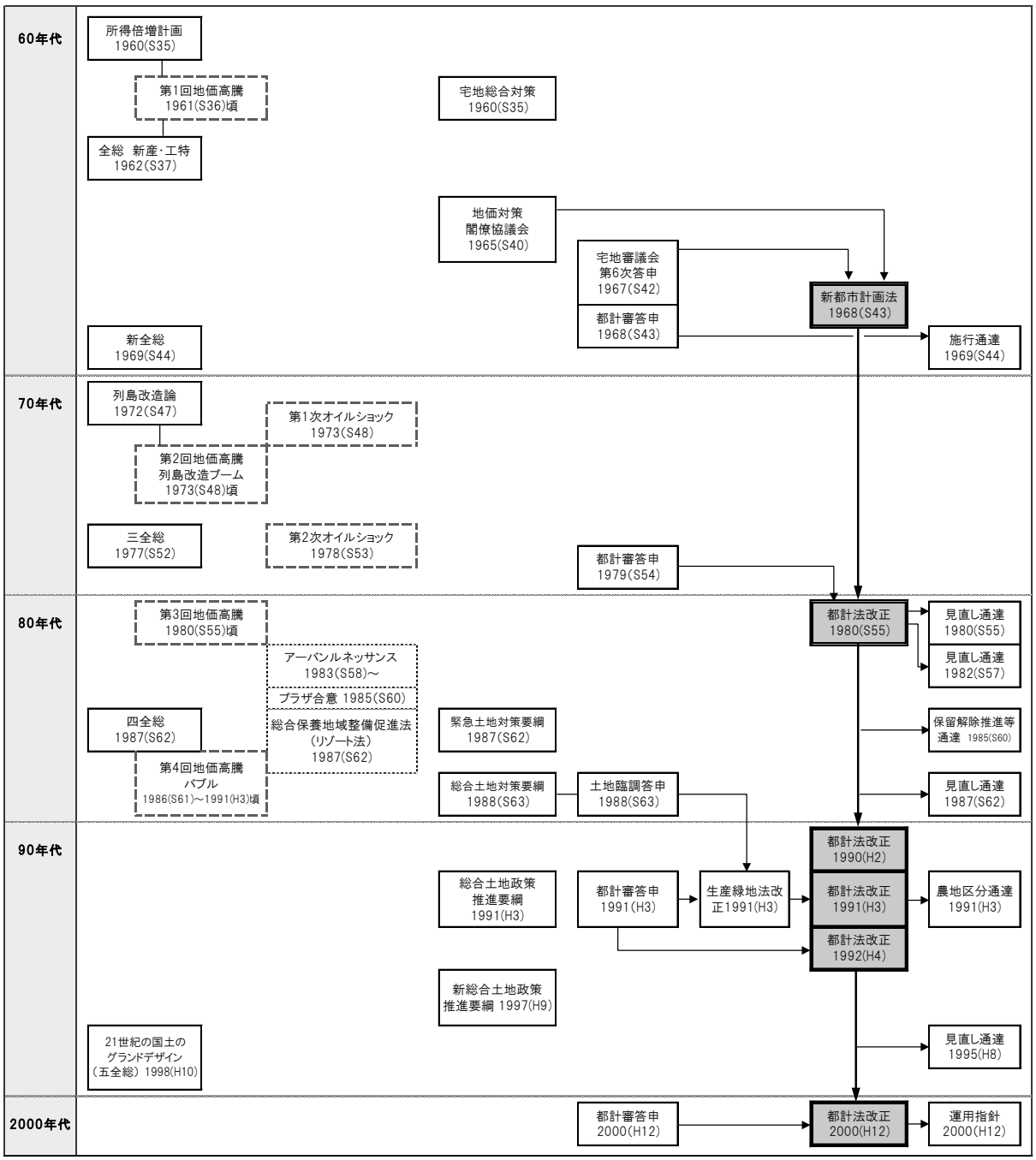
[14] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用方針について」（1991（平成3）年9月10日　建設省都計発第102号　建設省都市局長通達）
「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用方針について」（1991（平成3）年9月10日　建設省都計発第103号　建設省都市局都市計画課長通達）

[15] 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用の見直しについて」（1996（平成8）年7月26日　建設省都計発第80号　建設省都市局長通達）
「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の運用方針について」（1996（平成8）年7月26日　建設省都計発第81号　建設省都市計画課長通達）

[16] 地方分権一括法だけでなく歴史的経緯を追って2000年改正までを包含した論文として次のものがある。
石田頼房「日本の都市地域政策における地方の独自性と分権」（「総合都市研究」No. 74　2001.3）

[17] 「都市計画運用指針の策定について」（2000（平成12）年12月28日　建設省都計発第92号　建設省都市局長技術的助言）

以上の背景と経緯の概略を次の**図 2.2.1** に示す。



図中、「都計審」は都市計画中央審議会、「施行通達」は都市計画法の施行について(建設省通達)、「都計法」は都市計画法をいう。

図 2.2.1　線引き基準の系譜

第２節　整備・開発・保全の方針の拡充

1　意義

「整備、開発又は保全の方針」は、「都市計画の総合性の確保に努める」ために、都市計画の目標や各種の方針を記述するものであり、区域区分に伴う方針として、区域区分対象都市計画区域に適用された。

従来の都市計画が即地的に定められて私権制限を伴うのに対し、附図を伴う「方針」として個別の都市計画をコントロールする役割を負うものの、方針自体が直接私権を制限するものではない。[18]

かつて建設省都市計画課に在職しており、1992（平成 4）年都市計画法改正を担当していた村上純一は新都市計画法の立法趣旨を振り返って次のように述べている。[19]

「ひとつは、調整区域での開発を制限するという現行の都市計画法の最大の権利制限が入ってきますので、その根拠をしっかり示すことです。もうひとつは、市街化区域に計画的に公共施設の整備を行っていくわけですから、その方針を示し、整備の計画を明らかにした上で行う必要がある、という点です」

2000（平成 12）年 5 月 19 日公布の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）により、すべての都市計画区域において「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「整備、開発及び保全の方針」という）を定めるものとするとされ、都市計画はこの方針に即したものでなければならないとされた。これにより、「整備、開発及び保全の方針」は、マスタープランとしての性格をより強めることとなり、「都市計画区域マスタープラン」と呼ばれることとなった。[20]

2　拡充の経緯と概要

「整備、開発又は保全の方針」は、経年的にその内容が拡充された。以下にその経緯と概要を記す。[21]

(1)　緑のマスタープラン [22]

「緑のマスタープラン」は、1971（昭和 46）年 8 月「都市における公園緑地等の計画的整備を推進するための方策に関する中間答申」および 1976（昭和 51）年 7 月都市計画中央審議会答申において策定の方向付けがなされ、この答申に基づく 1977（昭和 52）年 4 月 1 日都市局長通達「緑のマスタープラン策定の推進について」において策定要綱が示された。同プランは、都市における緑とオープンスペースの総合的な整備および保全を図るための指針であり、長期的な視点に立って確保すべき緑地の目標量を掲げ、主として、環境保全・レクリエーション・防災（のちに景観構成が追加）の 3 つの視点からの系統的緑地の配置計画および実現のための施策の方針を、各都道府県知事が都市計画区域ごとに定め、その基本的事

18　渡辺俊一「一九九二年都市計画法改正の意義」（「法律時報」 Vol. 66, No. 3 1994.3）
渡辺俊一「市町村マスタープランをめぐるプラン体系」（「1994 年度第 29 回日本都市計画学会学術研究論文集」）
19　村上純一　他「制度創設のねらいと今後の展望」（「都市計画」 SN. 219 1999.7）
20　「第 2 版　都市計画運用指針」（都市計画協会 2001.4 pp. 6-7）
21　前掲 18　渡辺俊一「一九九二年都市計画法改正の意義」（「法律時報」 Vol. 66, No. 3 1994.3）
22　城野好樹「緑のマスタープランと特色あるまちづくり」（「公園緑地」 Vol. 44, No. 1 1983.4）

項を「整備、開発又は保全の方針」として定めることとされた。[23]

詳細については、第4編「第1章　公園・緑地」に譲る。

(2)　市街地整備基本計画 [24]

「市街地整備基本計画」は、「根幹的都市施設整備と面的整備を総合して、各事業間の調整及び公共投資財源との調整を図り、市街地全体の整備に関する体系的プログラム」[25] とされ、1978(昭和 53)年の国庫補助調査に関する通達で位置づけられた。[26]

この通達の中で、三大都市圏の人口急増都市について、「市街地整備基本計画」を策定し、その基本的事項を「整備、開発又は保全の方針」に定めることを規定している。その後、対象都市や対象区域を拡大する趣旨の改正通達を発した後、1986(昭和 61)年の通達で「広域都市基盤周辺地域整備計画」に変更されてマスタープラン的な意義は薄れ、「整備、開発又は保全の方針」に定める規定もなくなった。[27]

(3)　1980(昭和 55)年都市計画課長事務連絡による項目内容の詳細化

1969(昭和 44)年の施行通達においては、「整備、開発又は保全の方針」の内容は大まかな項目しか示されなかったが、1980(昭和 55)年の区域区分見直しに関する都市計画課長事務連絡 [28] においては、別表のかたちで、①少なくとも定めるべき事項、②地域の特性に応じ定めるべき事項、③参考として定めるべき事項　の別に詳細に記述された。

(4)　都市再開発方針

「都市再開発方針」は、都市再開発の長期的かつ総合的なマスタープランである。その創設に至る経緯は以下のとおりである。

「都市再開発法」(昭和 44 年法律第 38 号)の施行にあたって、1969(昭和 44)年の建設省都市局長・住宅局長通達 [29] において、「整備、開発又は保全の方針」に基づき、「都市再開発に関する基本構想」を策定するように努めることが記述されている。[30]

都市計画中央審議会は、1973(昭和 48)年 7 月 23 日の第 6 号答申において、「都市再開発基本計画

[23] 「緑のマスタープラン策定の推進について」(1977(昭和 52)年 4 月 1 日　建設省都計発第 12 号　都市局長通達)
[24] 岩井彦二「人口急増都市市街地整備基本計画」(「新都市」 Vol. 31, No. 5 1977.5)
高橋　進「市街地整備基本計画について」(「新都市」 Vol. 33, No. 5 1979.5)
荒木英昭「市街地整備基本計画の効果と課題」(「新都市」 Vol. 37, No. 4 1983.4)
矢島　隆　他「市街地整備基本計画について」(「都市計画」 SN. 139 1986.2)
[25] 前掲 24 荒木英昭「市街地整備基本計画の効果と課題」(「新都市」 Vol. 37, No. 4 1983.4)
[26] 「都市計画推進費補助金(市街地整備基本計画策定費補助及び宅地供給計画策定費補助)制度について(1978(昭和 53)年 8 月 23 日　建設省都計発第 56 号　建設事務次官通達)
[27] 「 同　改正」(1979(昭和 54)年 9 月 22 日　建設省都計発第 70 号、1981(昭和 56)年 7 月 28 日　同第 105 号、1983(昭和 58)年 7 月 22 日　同第 47 号、1986(昭和 61)年 8 月 1 日　同第 60 号)
[28] 前掲 6 「市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの方針について」(1980(昭和 55)年 9 月 16 日　事務連絡　建設省都市局都市計画課長通達)
[29] 「都市再開発の施行について」(1969(昭和 44)年 12 月 23 日　建設省都再発第 88 号 建設省都市局長・住宅局長通達)
[30] 井上良蔵「都市再開発法の運用について」(「新都市」 Vol. 23, No. 7 1969.7)

の確立」をうたったが、その後の 1975（昭和 50）年 7 月 16 日の都市再開発法改正（昭和 50 年法律第 66 号）においては取り入れられなかった。[31] なお、この時の審議は、当時の建設省都市再開発課長後藤國臣の回顧談によると、「日本列島改造に乗り出した際の田中総理大臣自身の指示に基づいて」なされたものであった。[32]

その後、都市計画中央審議会は、1979（昭和 54）年 12 月 5 日第 10 号答申「都市の再開発を広く、かつ、強力に推進するための新しい制度についての答申」を行い、その中で「一定規模以上の大都市の既成市街地について、都市計画として、再開発の基本方針となる都市再開発基本計画を定めなければならない」としている。[33]

上記答申を受けて、1980（昭和 55）年 5 月 27 日公布の都市再開発法改正（昭和 55 年法律第 62 号）において、第 2 条の 3「都市再開発方針」を追加し、「整備、開発又は保全の方針」に「都市再開発方針」を定めなければならないとした。[34] 改正法施行に際して、建設省は、1981（昭和 56）年 4 月局長通達 [35] および翌年 5 月に「都市再開発方針」に関する課長通達 [36] を発している。

「都市再開発方針」は、2000（平成 12）年の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）において、「整備、開発及び保全の方針」が都市計画区域のマスタープランの役割を担うようになったことに伴い、単独の都市計画である「都市再開発の方針」に移行した。

「都市再開発方針」の詳細については、第6編「第2章　都市再開発」の章に譲る。

（5） 地下利用のガイドプラン

「地下利用のガイドプラン」は、都市における高度利用の要請に従って錯綜しがちな地下利用を秩序付けるための地下の公共的利用の基本計画である。1991（平成 3）年の建設省都市計画課長通達 [37] で、「地下利用のガイドプラン」の基本的事項を「整備、開発又は保全の方針」として定めることとしている。その経緯は以下のとおりである。

地下利用について議論が高まった背景として、矢島隆らは次のように述べている。[38]

「近年、都市中心部においては、用地の取得難、地価の高騰などの理由により、地下の空間資源としての価値が高まり、その高度利用に対する要請が高まってきている」

バブル期を迎える頃、都市計画中央審議会に設置された「経済社会の変化に対応した都市計画のあり

31 井上貞男「都市再開発基本計画の策定」（「新都市」 Vol. 30, No. 12 1976.12）
32 後藤國臣「都市再開発法の揺籃期を振り返って」（「新都市」 Vol. 53, No. 11 1999.11）
33 松井邦彦「都市再開発推進のための新制度に関する答申について」（「新都市」 Vol. 34, No. 2 1980.2）
34 伊藤　直「都市再開発法の一部改正および都市開発資金の貸付けに関する法律の一部改正について」（「新都市」 Vol. 34, No. 7 1980.7）
35 「都市再開発法の一部改正について」（1981（昭和 56）年 4 月 1 日　建設省都再発第 35 号、同　住街発第 18 号　建設省都市局長・住宅局長通達）
36 「都市再開発方針の策定とこれに基づく再開発の推進について」（1982（昭和 57）年 5 月 27 日　建設省都計発第 43 号、都再発第 71 号、都区発第 35 号、住建発第 96 号、住街発第 42 号　建設省都市局都市計画課長・都市再開発課長・区画整理課長・住宅局住宅建設課長・市街地建築課長通達）
37 「地下の公共的利用の基本計画の策定等に関する今後の方針について」（1991（平成 3）年 1 月 11 日　建設省都計発第 1 号　建設省都市局都市計画課長通達）
38 矢島隆　他「地下利用のマスタープラン」（「新都市」 Vol. 41, No. 7 1987.7）

方に関する検討委員会」は、1989（平成元）年 2 月 10 日に「地下における都市計画のあり方について」を報告した。

一方で、建設省道路局は、同年 5 月に道路地下空間利用研究委員会より中間報告を受けている。

このような経緯を受け、建設省は、「地下利用のガイドプラン」を含む一連の通達 [39] を発した。[40]

「地下利用のガイドプラン」においては、地下利用計画地区および地下交通ネットワーク計画などを定めることとしている。

(6)　住宅市街地の開発整備の方針

「住宅市街地の開発整備の方針」は、1990（平成 2）年 6 月 29 日改正公布の「大都市法」（昭和 50 年法律第 67 号）で導入された。バブル期の地価高騰により大都市圏の住宅・宅地需要が逼迫したことを受けて、住宅・宅地供給促進策を集中的に実施する住宅市街地の開発整備の拠点を「整備、開発又は保全の方針」に定めることを法定している。その経緯は以下のとおりである。

上記大都市法改正において、法の名称、目的に住宅地だけではなく住宅および住宅地の供給をうたうよう改め、新たに 3 層からなる住宅・宅地供給計画の体系を創設した。[41]

①　供給基本方針	建設大臣が三大都市圏について定める
②　供給計画	関係都府県が供給基本方針に即して策定
③　住宅市街地の開発整備の方針	供給計画に適合するよう「整備、開発又は保全の方針」において策定

上記供給基本方針は、1991（平成 3）年 3 月 28 日に告示された。[42] この告示をうけて、建設省は通達を発し、その中であらためて供給計画に適合するよう「整備、開発又は保全の方針」において「住宅市街地の開発整備の方針」を策定することを求めている。[43]

「住宅市街地の開発整備の方針」は、2000（平成 12）年の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）において、「整備、開発及び保全の方針」が都市計画区域のマスタープランの役割を担うようになったことに伴い、単独の都市計画である「住宅市街地の開発整備の方針」に移行した。その後、「住生活基本法」（平成 18 年法律第 61 号）が 2006（平成 18）年 6 月 8 日に公布施行され、附則第 8 条によって大都市法が改正された。供給基本方針および供給計画については、名称、概念を若干変化させて住生活基本法に移行し、「住宅市街地の開発整備の方針」のみが大都市法に残存することとなった。

---

[39] 「地下の公共的利用の基本計画の策定等の推進について」（1989（平成元）年 9 月 18 日　建設省都計発第 94 号、道政発第 53 号　建設省都市局長・道路局長通達）、前掲 37

[40] 井上隆三郎「地下の都市計画」（「新都市」 Vol. 43, No. 12　1989.12）
森山誠二「地下における都市計画に関する最近の動向」（「都市計画」 SN.167　1991.2）

[41] 建設省建設経済局宅地開発課「宅地開発をめぐる現状と大都市法の改正について」（「新都市開発」 Vol. 28, No. 11　1990.11）
建設省都市局都市計画課「住宅地供給と都市計画」（「新都市」 Vol. 44, No. 10　1990.10）

[42] 「中部圏の大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針」（1991（平成 3）年 3 月 28 日　建設省告示第 798 号）

[43] 「大都市地域における住宅及び住宅地の供給に関する基本方針の施行等について」（1991（平成 3）年 6 月 24 日　建設省住政発第 71 号　建設事務次官通達）

(7)　駐車施設整備に関する基本計画

「駐車施設整備に関する基本計画」は、1991(平成3)年5月2日公布の駐車場法改正(平成3年法律第 60 号)において、従来の路上駐車場整備計画に加えて路外駐車場整備計画もあわせた駐車場整備計画を定めることとしたことに伴って導入された。建設省都市計画課長が 1991(平成 3)年 11 月に発した通知 [44] の中で、駐車場整備計画のうち基本的事項を「整備、開発又は保全の方針」に反映させることとしている。その経緯は以下のとおりである。

都市計画中央審議会は、1970(昭和45)年8月14日、1987(昭和62)年8月12日に行った答申の中で、駐車場整備に関する基本計画の策定に触れているが、具体の施策に至らなかった。

1990(平成2)年6月21日に都市計画中央審議会に対して、「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」について諮問がなされた。諮問にかかる検討事項のうち緊急性のある「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策はいかにあるべきか」について、1991(平成3)年3月1日に中間答申がなされた。[45] この中間答申において、「駐車施設整備に関する基本計画の策定」がうたわれ、そのうち主要な事項を「整備、開発又は保全の方針」に位置づけることとしている。

この答申に基づき、1991(平成3)年5月2日に駐車場法が改正公布され、同年11月1日に施行された。

当該改正により、市町村に対して「駐車場整備計画」の策定を義務づけた。[46] (2011(平成 23)年の第2次一括法(平成23年法律第105号)により努力義務に修正) これに伴い、建設省は、「駐車施設整備に関する基本計画策定要領」を定め、その中で駐車施設整備に関する基本計画のうち基本的事項については、「整備、開発又は保全の方針」に反映させることを盛り込んでいる。[47]

(8)　防災再開発促進地区等

「防災再開発促進地区」は、1997(平成9)年5月9日公布の「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」(平成 9 年法律第 49 号)(以下「密集法」という)において導入された。密集市街地における防災性向上のため整備対象となる地区を「防災再開発促進地区」として「整備、開発又は保全の方針」に定めることを法定している。その経緯は以下のとおりである。

1995(平成7)年1月17日に発生した阪神・淡路大震災での建築物の倒壊や市街地火災などによる未曾有の被害は、密集市街地の防災性を向上させることが喫緊の課題であることを再認識させた。多くの密集市街地においては、道路幅員狭隘、敷地狭小、権利輻輳などにより自立建替え困難なことが多い。こ

44 「駐車施設整備に関する基本計画の策定等の推進について」(1991(平成3)年11月25日　建設省都計発第150号　建設省都市局都市計画課長通知)

45 望月明彦「駐車場整備に関する都市計画中央審議会の中間答申について」(「新都市」 Vol. 45, No. 5 1991.5)

46 菊池雅彦「計画的な駐車場整備の推進」(「新都市」 Vol. 45, No. 5 1991.5)
宮武晃司「総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて」(「都市と交通」 SN. 41 1997.2)

47 前掲 44 「駐車施設整備に関する基本計画の策定等の推進について」(1991(平成 3)年 11 月 25 日　建設省都計発第 150 号　建設省都市局都市計画課長通知)

のような状況を解決する手法を提供するために密集法が制定され、同年 11 月 8 日から施行された。

密集法成立の必要性について、村上純一は次のように述べている。[48]

「経済的なポテンシャルが比較的に低く、土地が細分化されているため、市街地再開発事業や土地区画整理事業を実施することが困難な地域について、いわば段階的、修復的な整備を着実に進め、早急に都市に広がる密集市街地の防火安全性を確保するために、その隘路を打開し、円滑な整備を推進することができるような法制度を整備することが必要とされたのである」

密集法の施策体系の柱は次に示す三つであり、これらの施策の場としての「防災再開発促進地区」と当該地区の整備・開発の概要を、市街化区域の「整備、開発又は保全の方針」に定めることとしている。[49]

① 耐火建築物等への建替え、延焼防止上危険な建築物の除却

② 地区の防災性の向上を目的とする新たな地区計画制度（防災街区整備地区計画）の創設等

③ 地域住民による市街地整備の取組を支援する仕組みの構築（防災街区整備組合等）

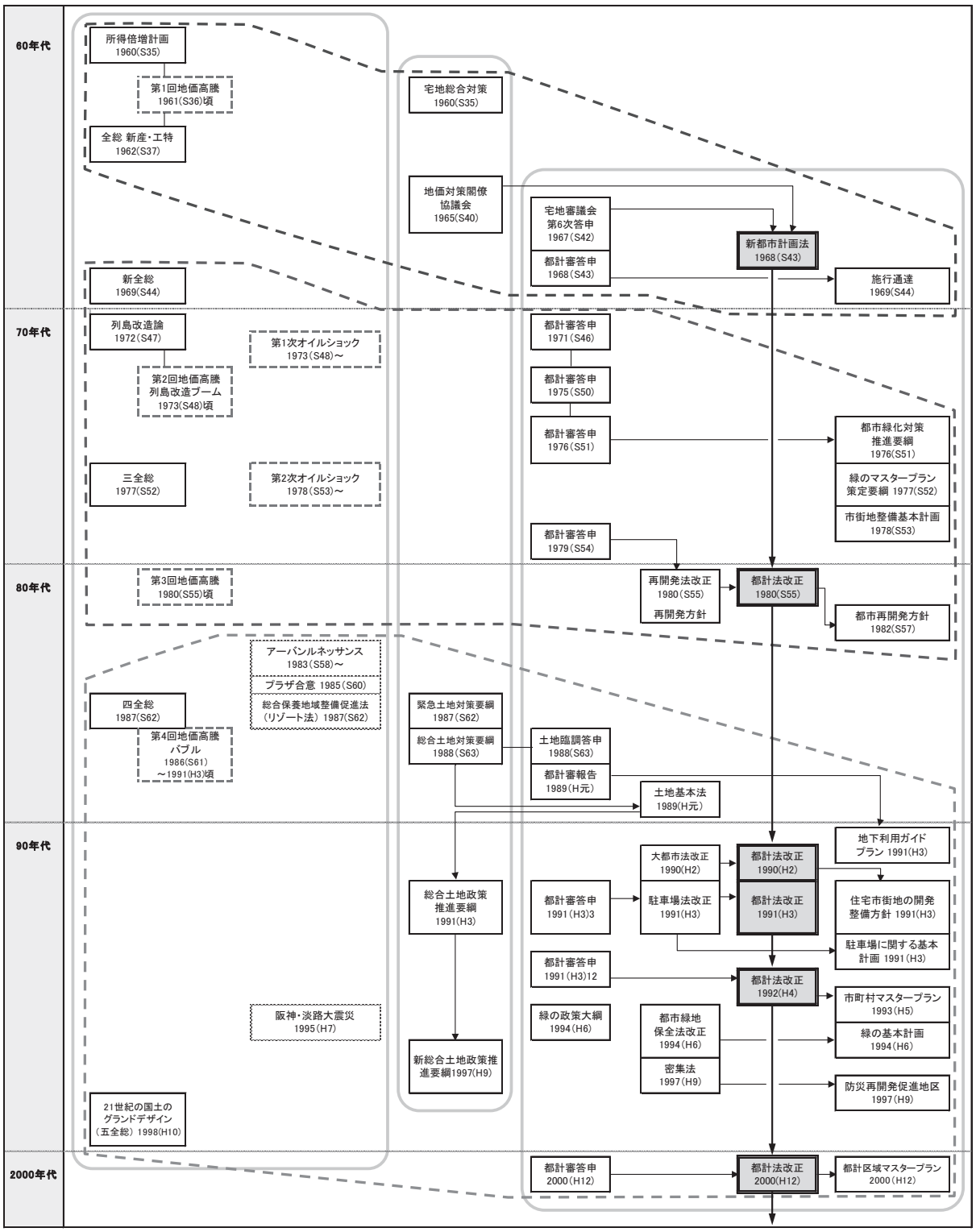
「防災再開発促進地区」は、2000（平成 12）年の都市計画法改正（平成 12 年法律第 73 号）において、「整備、開発及び保全の方針」が都市計画区域のマスタープランの役割を担うようになったことに伴い、単独の都市計画である「防災再開発の方針」に移行した。

2003（平成 15）年 6 月 20 日公布の密集法一部改正（平成 15 年法律第 101 号）により、「防災再開発の方針」は「防災街区整備方針」に移行している。

以上の「整備、開発又は保全の方針」の拡充の経緯をマスタープラン制度の導入経過とあわせて社会経済状況の変化と対照させると**図 2.2.2** および**図 2.2.3** のようになる。経済変動、特に地価高騰の対策として、一定のタイムラグを伴って都市計画制度が対応していることがわかる。

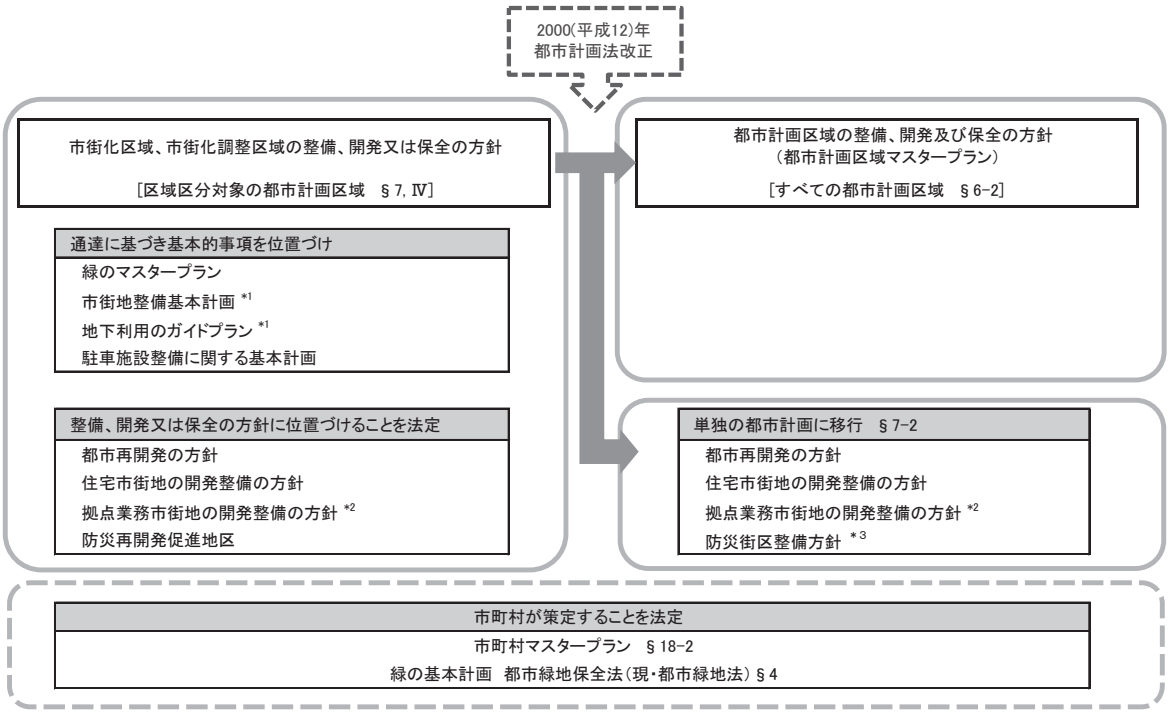
[48] 村上純一「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律の制定について」（「都市計画」 SN. 208 1997.9）

[49] 建設省都市局都市計画課「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の施行について」（「新都市」 Vol. 52, No. 1 1998.1）



図中、「都計審」は都市計画中央審議会、「施行通達」は都市計画法の施行について（建設省通達）、「再開発法」は都市再開発法、「都計法」は都市計画法、「大都市法」は大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法、「密集法」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、「都計区域」は都市計画区域をいう。

図 2.2.2　整備・開発・保全の方針、マスタープランの系譜



＊1　名古屋都市計画区域では位置づけていない
＊2　名古屋都市計画区域は対象外
＊3「防災再開発促進地区」は、平成12年の都市計画法改正により単独の都市計画「防災再開発の方針」に移行し、さらに平成15年の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改正により「防災街区整備方針」へと移行した。

図 2.2.3　整備・開発・保全の方針、マスタープランの体系

第３節　名古屋市における区域区分総論と他都市との比較

1　名古屋市における区域区分総論

(1)　最初の区域区分

名古屋都市計画区域における最初の区域区分は、1970(昭和 45)年 11 月 24 日に都市計画決定された(愛知県告示第 907 号)。名古屋市域については、当初「市の全域を市街化区域とするという基本的方針で検討に着手した」とされる。[50] しかし、政令等で詳細な基準が明確になり、優良農地や地形の厳しい箇所を市街化区域に含めないという方針に従い、検討および調整した結果、次の地区を市街化調整区域とした。土地改良事業施行中ないし完了後間もない西南部(中川区富田町、港区南陽町)、東南部の勅使ヶ池緑地、その北の豊明市側に突出した地区、東北部の守山区森孝新田地区、県森林公園と東谷山付近の地区および北区内名古屋空港敷である。名古屋市案の段階では、小幡緑地と猪高緑地が市街化調整区域となっていたが、愛知県知事案では市街化区域となった。結果として、市街化区域面積は 30,410ha となり、当時の市域面積 32,560ha のうち 93%を超える市街化区域比率となった。

(2)　区域区分の見直し

名古屋都市計画区域は、その後 2000(平成 12)年度末までに 8 次にわたる区域区分変更を実施するが、名古屋市についてはいずれも変更なし、あるいは部分的な変更にとどまっている。

① 見直し内容総論

市街化調整区域から市街化区域への変更は、港区南陽町や守山区の一部などにおいて、開発条件が整った場合や公有水面の埋立に伴って市街化区域に編入した場合などがある。市街化区域から市街化調整区域への変更(いわゆる逆線引き)は、実質的には行われていないも同然である。行ったものは、河川区域における国の直轄管理区間を市街化区域から市街化調整区域へ変更したもののほか、民有宅地については行政区域界変更や土地区画整理組合設立に伴う微修正のみである。そういう意味では、最初の区域区分において長期的な将来にわたる名古屋市の市街地像をほぼ描き切ったといえるであろう。

「整備、開発又は保全の方針」の見直しについては次節で詳述するが、区域区分の変更ごとに見直しされたほか、1984(昭和 59)年 4 月に「再開発方針」と「緑のマスタープラン」の基本的事項を位置づけ、以降、順次拡充していった。なお、1999(平成 11)年 10 月の変更は、区域の変更を伴わない変更で、「防災再開発促進地区」を「整備、開発又は保全の方針」に定める変更である。

② 面積および人口の変遷

名古屋都市計画区域における区域区分変更の変遷を**表 2.2.1**、**表 2.2.2** および**図 2.2.4** に示す。

名古屋都市計画区域で見ると、当初の市街化区域面積は 37,480ha で都市計画区域の 73.3%を占めている。1999(平成 11)年 10 月時点では、市街化区域面積は 38,130ha と微増にとどまっている。名古屋市域については、第 1 回見直し時点で市街化区域面積が 30,410ha から 30,134ha と減少しているが、主と

[50] 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」(名古屋市　2001.10　p. 374)

して河川区域の直轄管理区間を市街化調整区域に変更した影響が大きく、実質的には市街化区域は増加している。その後、1991（平成 3）年 9 月と 1993（平成 5）年 3 月にわずかに市街化区域が増加し、1999（平成 11）年 10 月の変更時には 30,138ha となっている。

2001（平成 13）年度以降では、2001（平成 13）年 5 月と 2007（平成 19）年 8 月に区域の変更を伴う変更を行い、市街化区域は 30,258ha となっている。そのほか、2004（平成 16）年 4 月、2010（平成 22）年 12 月、2011（平成 23）年 9 月に「整備、開発及び保全の方針」の変更を行っている。

表 2.2.1　区域区分変更の変遷（面積）

変更回次	変更年月日	名古屋市					名古屋都市計画区域				
		市街化区域		市街化調整区域		面積計（ha）	市街化区域		市街化調整区域		面積計（ha）
		面積（ha）	%	面積（ha）	%		面積（ha）	%	面積（ha）	%	
当初	1970（S45）11.24 A907	30,410	93.4	2,150	6.6	32,560	37,480	73.2	13,710	26.8	51,190
1	1979（S54） 3. 2 A188	30,134	92.3	2,501	7.7	32,635	37,530	73.1	13,781	26.9	51,311
2	1984（S59） 4. 4 A390	30,134	91.9	2,657	8.1	32,791	37,930	73.9	13,416	26.1	51,346
3	1991（H 3） 9. 4 A817	30,135	91.9	2,656	8.1	32,791	37,950	73.9	13,396	26.1	51,346
4	1993（H 5） 3.26 A353	30,138	91.9	2,653	8.1	32,791	37,977	74.0	13,369	26.0	51,346
5	1994（H 6） 3.23 A295	30,138	91.9	2,653	8.1	32,791	37,982	74.0	13,364	26.0	51,346
6	1997（H 9） 4.18 A380	30,138	91.9	2,653	8.1	32,791	38,096	74.2	13,250	25.8	51,346
7	1997（H 9）12.26 A999	30,138	91.9	2,653	8.1	32,791	38,130	74.3	13,216	25.7	51,346
8	1999（H11）10.29 A790	30,138	91.9	2,653	8.1	32,791	38,130	74.3	13,216	25.7	51,346

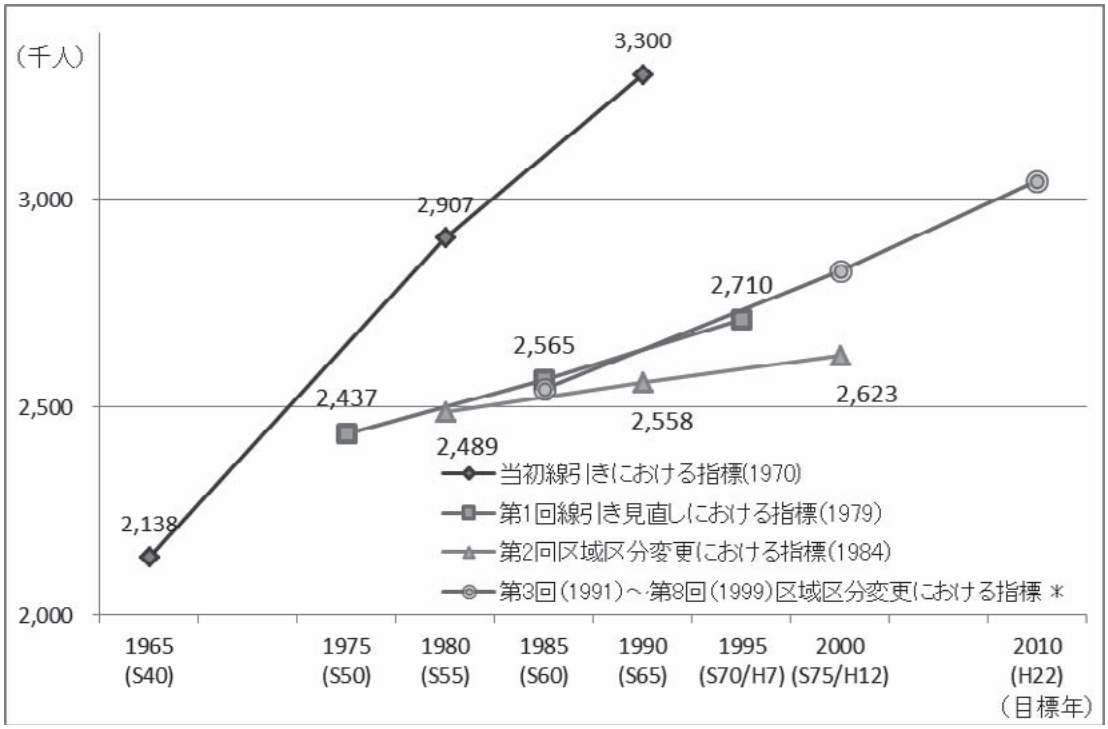
変更年月日中のA907は愛知県告示第907号を示す。以下同じ

表 2.2.2　区域区分変更の変遷（人口）

単位：千人

変更回次	変更年月日	区域	1965(S40)	1975(S50)	1980(S55)	1985(S60)	1990(H2)	1995(H7)	2000(H12)	2010(H22)
当初	1970(S45) 11.24	都市計画区域	2,138		2,970		3,300			
		うち市街化区域	1,760		＊2,864					
1	1979(S54) 3. 2	都市計画区域		2,437		2,565		2,710		
		うち市街化区域		2,329			＊2,473			
2	1984(S59) 4. 4	都市計画区域			2,489		2,558		2,623	
		うち市街化区域			2,380		2,439		2,522	
3	1991(H 3) 9. 4	都市計画区域				2,545			2,823	3,041
		うち市街化区域				2,415			2,708	2,904
4	1993(H 5) 3.26	都市計画区域				2,545			2,825	3,043
		うち市街化区域				2,415			2,710	2,906
5	1994(H 6) 3.23	都市計画区域				2,545			2,825	3,043
		うち市街化区域				2,415			2,710	2,906
6	1997(H 9) 4.18	都市計画区域				2,545			2,828	3,046
		うち市街化区域				2,415			2,713	2,907
7	1997(H 9) 12.26	都市計画区域				2,545			2,829	3,047
		うち市街化区域				2,415			2,714	2,908
8	1999(H11) 10.29	都市計画区域				2,545			2,829	3,047
		うち市街化区域				2,415			2,714	2,908

＊予測年次でおおむね10年後と表現のある年次は、計画変更告示年のおおむね10年後で国勢調査実施年に該当する年を想定し、本表をまとめた



※第３回～第８回の区域区分変更における指標については、データの変動が小さいので、おおむねの位置で、まとめて表示した。各回の内訳は、**表 2.2.2** を参照

図 2.2.4　名古屋都市計画区域内の将来予測人口の推移

都市計画区域内の将来人口予測の推移を見ると、当初とその後では顕著な差があることがわかる。すなわち、当初予測にあっては、まだ都市化圧力が大きいことを想定して 20 年後に 330 万人となるとしているが、その後の予測にあっては伸び率を低く見積もり、1990 年代以降の予測では、305 万人弱としている。

2　区域区分の他都市との比較

名古屋市都市計画課にて、2009（平成 21 年）度末現在における区域区分の状況について、政令指定都市および東京都に対して照会を行った。

近年に政令指定都市に昇格した都市については、統計データの比較ベースが異質であることが多いため、ここでは札幌、仙台、東京都区部、横浜、川崎、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡および名古屋の 11 市、23 区について比較を試みた。総括表を**表 2.2.3** に示す。

表 2.2.3　区域区分大都市比較総括表

（単位：ha）

事　項				名古屋市	東京都区部	札幌市	仙台市	川崎市	横浜市	京都市	大阪市	神戸市	広島市	北九州市	福岡市
都市計画区域が行政区域の「全域又は一部」				全域	全域	一部	一部	全域	全域	一部	全域	全域	一部	島しょ部を除く全域	一部
区域区分	当初区域区分	公告年月日		S45.11.24	S45.12.26	S45.7.27	S45.8.31	S45.6.10	S45.6.10	S46.12.28	S45.6.20	S45.12.28	S46.3.12	S45.12.28	S45.12.28
		（都市計画区域）		32,560	59,161	56,990	23,688	13,617	41,755	48,050	20,717	54,000	※2 31,381	47,660	24,480
		市街化区域面積	a	30,410	56,141	22,010	11,678	11,954	31,082	14,881	20,717	18,570	※2 12,793	17,780	13,840
		市街化調整区域面積	b	2,150	3,020	34,980	12,010	1,663	10,673	33,169	0	35,430	※2 18,588	29,880	10,640
		その他区域面積	c	0	0	54,808	0	0	0	13,011	0	0	56,657	0	164
		市域面積	d	32,560	※1 59,161	111,798	23,688	13,617	41,763	61,061	20,560	53,718	※2 88,038	45,904	24,644
		都市計画区域に対する市街化区域面積 a/都市計画区域	ア	93.4%	94.9%	38.6%	49.3%	87.8%	74.4%	31.0%	100.0%	34.4%	40.8%	37.3%	56.5%
	直近区域区分	公告年月日		H19.8.21	H20.10.21	H19.3.27	H21.5.22	H21.9.18	H22.3.23	H19.11.13	H16.4.1	H22.8.13	H21.3.30	H20.10.10	H22.1.25
		（都市計画区域）		32,643	61,343	56,795	44,284	14,435	43,579	48,051	22,496	55,337	39,929	※3 48,865	33,988
		市街化区域面積	A	30,258	58,193	24,930	18,091	12,726	33,095	14,987	21,145	20,365	15,952	20,435	16,114
		市街化調整区域面積	B	2,385	3,150	31,865	26,193	1,709	10,484	33,064	1,351	34,972	23,977	28,430	17,874
		その他区域面積	C	0	0	55,317	34,525	0	0	34,739	0	0	50,596	0	144
		市域面積	D	32,643	62,198	112,112	78,809	14,435	43,498	82,790	21,130	55,280	90,525	48,788	34,132
		都市計画区域に対する市街化区域面積 A/都市計画区域	イ	92.7%	94.9%	43.9%	40.9%	88.2%	75.9%	31.2%	94.0%	36.8%	40.0%	41.8%	47.4%
当初⇒直近 市街化区域面積の伸び率A/a				99.5%	103.7%	113.3%	154.9%	106.5%	106.5%	100.7%	102.1%	109.7%	124.7%	114.9%	116.4%

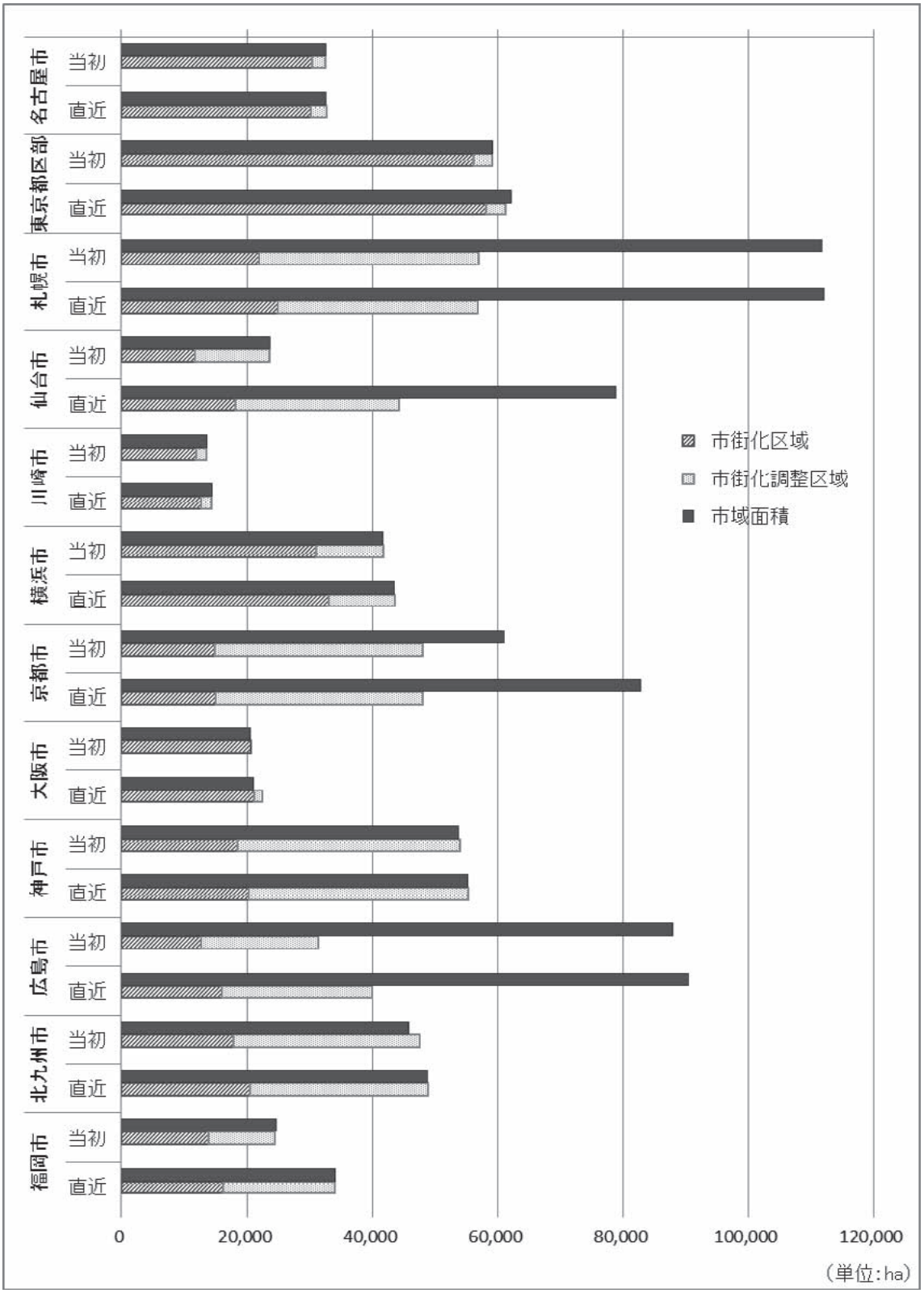
※1 東京都区部　S45 当時、面積の積算をしていないため未記入(区域区分の割合から便宜上、都市計画区域と同面積としている)
※2 広島市　未合併市町村を含む数値
※3 北九州市　都市計画区域面積が市域面積よりも大きいのは、埋め立て竣工前の公有地面積を含むため
＊　その他区域面積は、原則都市計画区域外面積。一部に非線引き都市計画面積を含む

表 2.2.3 を基に、各都市の当初区域区分（おおむね 1970（昭和 45）年ころ）と、照会時点における直近の区域区分（おおむね 2008（平成 20）年前後）の状況を**図 2.2.5** に示す。

市町村合併による市域面積の増加の有無と市域全体が都市計画区域となっているか、あるいは市域の一部が都市計画区域となっているか、という 2 指標は、各都市を比較するうえで初めに考慮しておかなければならない要素である。

市町村合併による市域面積の増加の有無については、仙台市、広島市、京都市、福岡市が該当し、特に仙台市は当初区域区分時点の市域面積からは 3 倍超となっている。仙台市以外の 3 市についても 3 割を超える増加となっている。（ただし、広島市の増加割合は、入手統計の制約から 1980（昭和 55）年の政令指定都市移行時点（67,562ha）からとしており、かつ、表中の面積は、当初区域区分時点でまだ広島市と合併していない市町村を含んでいるため増加割合は一致しない。）

表 2.2.3 の都市の多くは、名古屋市も含め市域全体が都市計画区域となっている。しかし、札幌市、仙台市、京都市、広島市は、直近区域区分時点では、市域面積の半数前後が都市計画区域ではない。つまり、都市計画の対象とならない環境条件の区域を市域内に半数近く抱えているということである。特に仙台市、京都市は合併市町村に非都市計画区域を多く包含している。

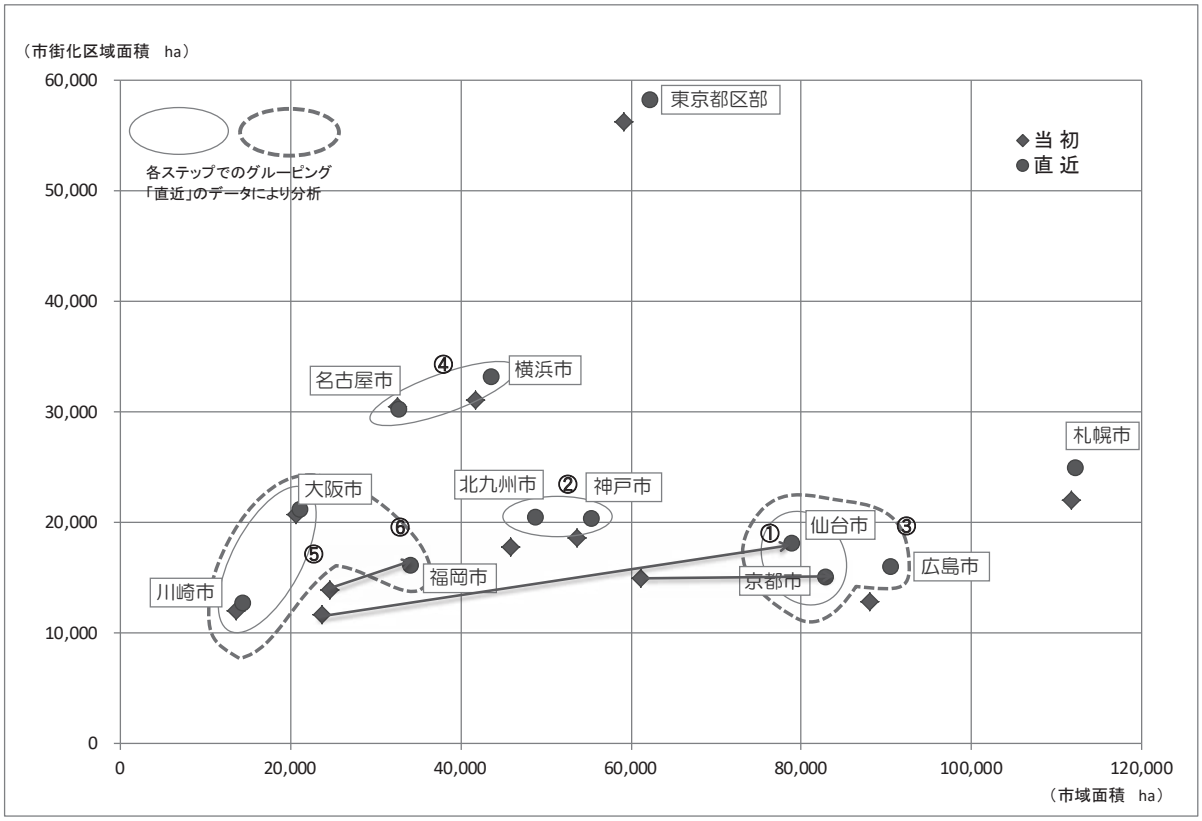


注　「当初」は概ね 1970（昭和 45）年頃の、「直近」は概ね 2008（平成 20）年前後の区域区分の状況
表 2.2.3 をもとに作図した

図 2.2.5　市域面積と市街化区域・市街化調整区域面積（当初・直近）

都市計画区域に占める市街化区域の比率（以下、「市街化区域率」という）についてみると、東京都区部、大阪市、名古屋市が 9 割を超え、ほぼ都市計画区域全域が市街化区域となっている。以下、首都圏の川崎市、横浜市も高い「市街化区域率」を示している。それ以外の都市の「市街化区域率」は、いずれも直近区域区分時点をみる限り 3 割から 5 割弱となっており、都市計画区域内に明らかに市街化調整区域に区分すべき自然的要素をかなり含んでいることがわかる。

次に**図 2.2.6** に市域面積と市街化区域面積の相関の推移を示す。



※　グルーピングは、「直近」データのクラスター分析における第 6 ステップまでを表現した。
　　①（数字）は、クラスター分析のステップ番号を表わす。

図 2.2.6　市域面積と市街化区域面積の相関の推移（当初・直近の比較）

当初区域区分時から見た直近区域区分時の市街化区域面積は、名古屋市以外はすべて増加している。しかし、名古屋市についても、実質的には減少ではなく増加である。その理由は次のとおりである。市街化区域面積が減少した事由の多くは、市街化区域であった河川区域を直轄管理区間となったために市街化調整区域に変更したことに起因しており、一方では市街化調整区域から市街化区域へ変更した面積も拮抗する程度に存在した。したがって、現実的にはすべての市で市街化区域は増加しているといえよう。

市街化区域面積が 2,000ha 以上増加している都市は、仙台市、広島市、札幌市、北九州市、福岡市、東京都区部、横浜市である。このうち、仙台市、広島市、福岡市については、いずれも対象期間中に合併

により市域を拡大している。京都市は合併により市域面積を大きく拡大したが、市街化区域面積はほとんど増加していない。

参考までに、直近区域区分時における市域面積、都市計画区域面積、市街化区域面積の正規化したデータを用いてウォード法に基づくクラスター分析を実施した結果を示す。それによると、もっとも親縁性が高い第 1 群は、仙台市と京都市、第 2 群は神戸市と北九州市、第 3 群は第 1 群と広島市である。その次の段階としては、第 4 群名古屋市と横浜市、第 5 群川崎市と大阪市と続き、第 6 群は第 5 群と福岡市という結果になった（**図 2.2.7**）。

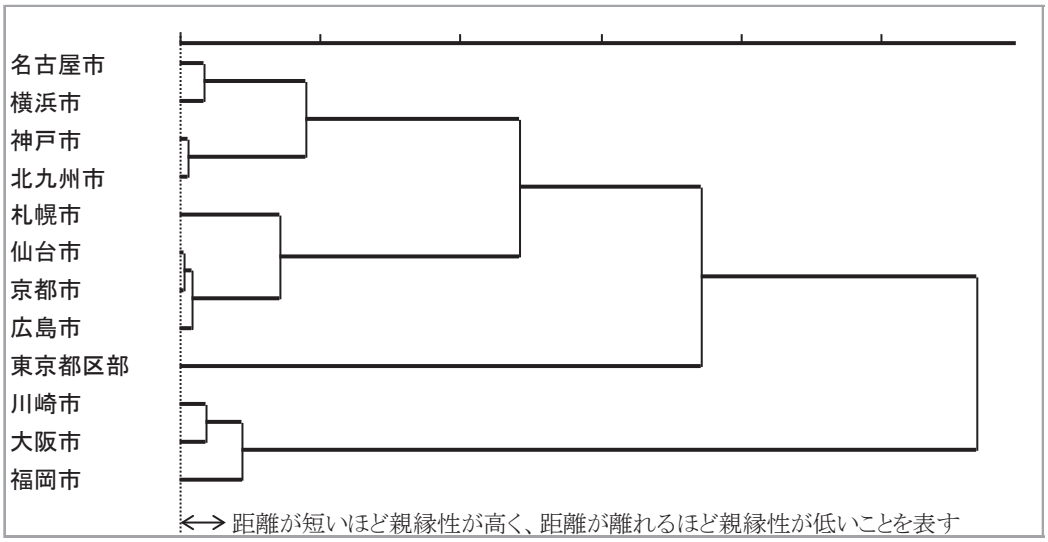


図 2.2.7　市域面積、都市計画区域面積、市街化区域面積によるクラスター分析の結果
（直近区域区分による）

第４節　名古屋市における区域区分の経緯

１　当初区域区分（1970（昭和 45）年 11 月 24 日都市計画決定　愛知県告示第 907 号）

（1）　計画決定の経緯 [51]

区域区分はこれまでの都市計画制度にない新しい制度であり、その結果いかんにより厳しい制限が課されることから計画案の作成にあたっては慎重に検討され、多くの調整過程を経ることとなった。

① 農林調整

都市計画法施行時の都市局長通達等（本章脚注 4、5 参照）に基づき、換地処分公告後 5 年を経過していない国庫補助対象土地改良事業施行地区は集団的優良農用地として市街化区域に含めないこととされた。このため土地改良事業施行地区を中心に関係機関、関係団体との調整が行われ、結果は**表 2.2.4** のようになった。市街化区域とされたうち大高西部第 3 および同第 4 は、換地処分後 5 年を経過していない。逆に市街化調整区域とされたうち茶屋後は換地処分後 5 年を経過している。以上の 3 土地改良事業施行地区の区域は、通達の規定の例外に該当するが、市街化区域、市街化調整区域それぞれの区域の一団性(まとまり)を考慮した結果であると考えられる。

名古屋市の主な調整対象事業は、宮田用水を含む国営かんがい排水事業濃尾用水第 2 期地区で

表 2.2.4　区域区分と土地改良事業施行地区の関係

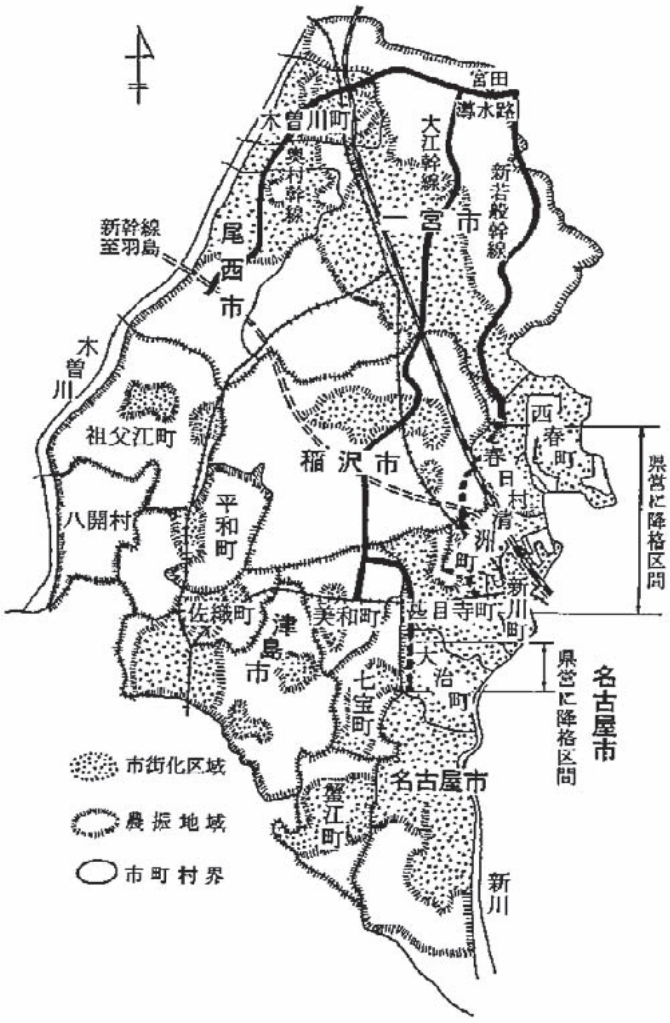
市街化区域					市街化調整区域				
名称	面積(ha)	国補助	県補助	換地処分公告	名称	面積(ha)	国補助	県補助	換地処分公告
楠	171.3	無	無	1967(S42) 5.31	富田(江松)	10.1	無	無	1983(S58)11.30
富田(戸田第2)	35.7	無	無	1988(S63) 2.10	富田(榎津)	14.7	無	無	1981(S56) 3. 6
大高西部第1	11.4	無	無	1958(S33) 5.19	富田(富永)	53.4	無	無	1982(S57)10. 8
大高西部第2	68.4	有	有	1965(S40) 4.24	富田(戸田第1)	22.8	有	有	1981(S56) 9.30
大高西部第3	31.3	有	有	1968(S43) 8.22	藤高(七島)	19.6	有	有	1981(S56)12. 4
大高西部第4	21.5	有	有	1967(S42) 3.30	藤高(藤高)	107.8	有	有	1981(S56)12. 4
					小川	64.3	有	有	1981(S56) 3. 6
					海東	77.9	有	有	1968(S43) 6. 3
					協和	85.1	無	無	1970(S45) 3.30
					茶屋新田	225.8	無	無	1976(S51) 3.12
					茶屋後	168.9	有	有	1965(S40) 7.29
					西福田	30.4	有	有	1979(S54)11.16
					福島	24.4	無	無	1982(S57) 6.25
					西蟹田	15.9	無	無	1986(S61) 3.14
計	339.6				計	921.1			

「換地処分状況図」（平成18年9月　愛知県尾張農林水産事務所）及び同事務所聞き取りによる

[51] 前掲 50　新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　p. 374）

あった。同事業は、都市計画法施行と同時期の 1969（昭和 44）年度を初年度としており、都市側と農政側とが協議の末に、区域区分の都市計画決定の 1 か月ほど前に覚書を取り交わしている。代表的な覚書の例として、宮田用水土地改良区と取り交わした覚書の内容の骨子は次のとおりである。[52]（**図 2.2.8**）

① 線引きにより土地改良受益者の負担が増加しないように努める
② 都市計画事業等により排水量が増加する場合には、対応措置について協議
③ 用水路の維持管理が困難となった場合の維持管理について協議
④ 都市排水を農業用水路に注入しない。その場合以外でも下流農業用水に支障を及ぼさない
⑤ 用排水施設に影響を及ぼす場合は、原因者負担による工事を実施
⑥ 市街化の進展に伴い、用排水施設の保全のために必要となる施設の設置について、都市計画事業主体等と協議　等



図中に新若般幹線とあるは、新般若幹線が正しい（筆者注）

図 2.2.8　濃尾用水 2 期事業幹線配置図 [53]

[52]「覚書」（1970（昭和 45）年 10 月 14 日　名古屋市長・宮田用水土地改良区理事長）
[53] 宮田用水土地改良区「新編　宮田用水史」（宮田用水土地改良区 1988.11　p. 910）

② 志段味地区

志段味地区は、名古屋市の当初区域区分の素案段階では市街化調整区域とする方向であった。しかし、地元から市街化区域とするよう要望があったため、名古屋市は土地区画整理事業を施行することを条件として市街化区域とすることを提案した。これに対して地元からは、関係権利者の 8 割以上の同意書を添付して、名古屋市に対して土地区画整理法上の技術援助申請を行ったことから、名古屋市の当初案は、最終的に志段味地区を市街化区域とする案になった（**図 2.2.9**）。

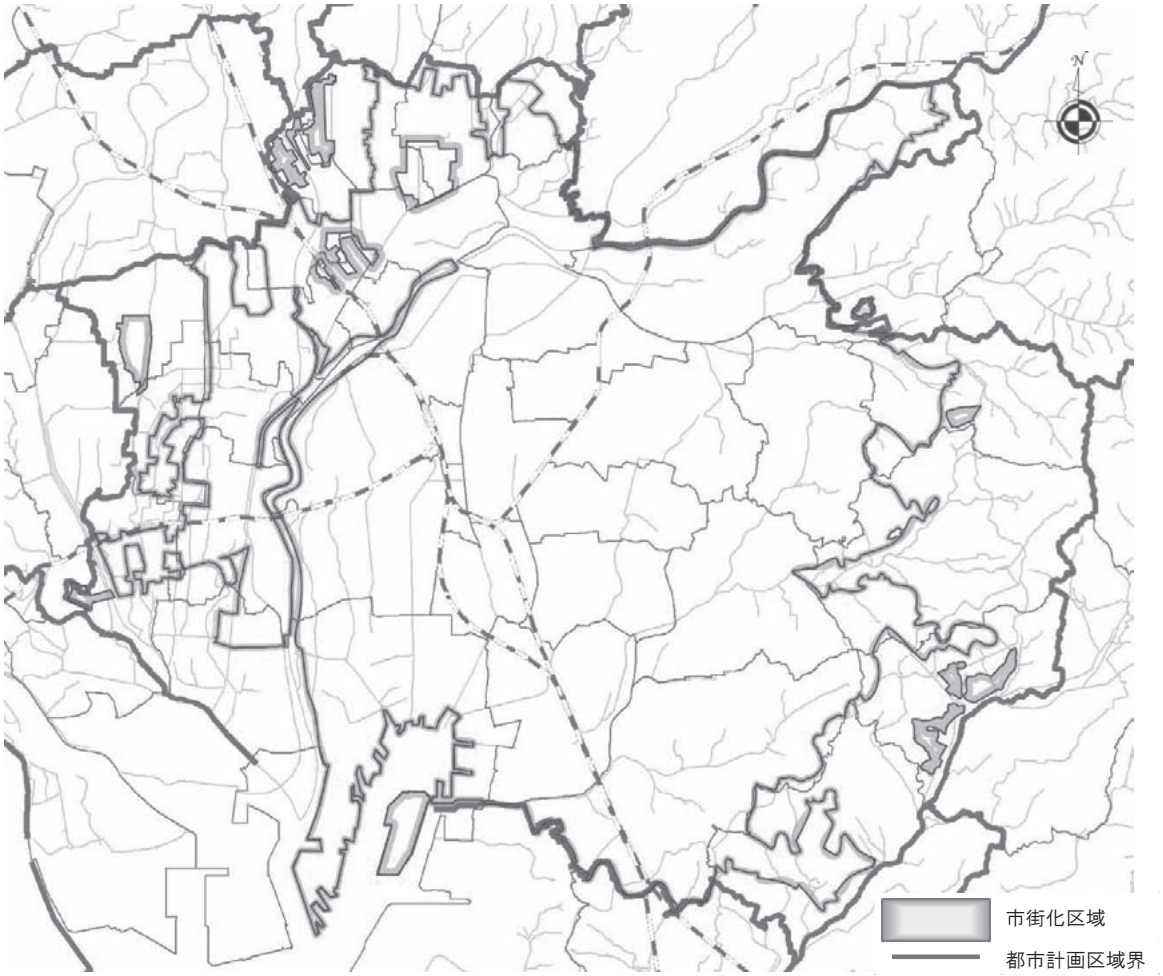


図 2.2.9 当初区域区分（1970（昭和 45）年 11 月 24 日）

(2) 計画の内容

① 計画指標

当初区域区分における名古屋都市計画区域内人口は、将来人口として 1990（昭和 65－平成 2）年時点で 330 万人を想定し、計画策定時点である 1965（昭和 40）年人口の約 214 万人からは 1.5 倍強を見込んでいた。また、現況市街化区域内人口に相当する 1965（昭和 40）年 DID 人口は、都市計画区域内で約 176 万人であり、都市計画決定時よりおおむね 10 年後（1980（昭和 55）年に相当）の市街化区域内人

口は約 286 万人とほぼ 1.6 倍強を想定していた(**表 2.2.5**)。

表 2.2.5　1970(昭和 45)年決定時の計画指標(人口)

人口	1965(昭和40)	1980(昭和55)	1990(昭和65)
都市計画区域内人口(千人)	2,138	2,907	3,300
市街化区域内人口(千人)	1,760　*1	2,864　*2	—

*1　DID人口
*2　おおむね10年後の市街化区域内人口

面積指標では、都市計画区域内の市街化区域面積は 37,480ha、名古屋市内の市街化区域面積は 30,410ha であり、都市計画区域全体におけるおおむね 10 年後(1980(昭和 55)年に相当)の計画上の市街化区域内人口密度は、約 76 人/ha である(**表 2.2.6**)。

表 2.2.6　1970(昭和 45)年決定時の計画指標(面積)

面積	既成市街地	周辺市街地	新市街地	合計
都市計画区域内の市街化区域面積(ha)	20,590		16,890	37,480
名古屋市内の市街化区域面積(ha)	15,340	3,050	12,020	30,410

② 整備、開発又は保全の方針

「整備、開発又は保全の方針」には、マスタープランとしての性格を付与する要素のひとつとして附図が添付されている。この附図において土地利用は住居地、商業地、工業地の 3 区分で示され、交通施設は自動車専用道路、幹線街路のほか国鉄、私鉄、地下鉄、公共空地は主な公園緑地が示されている(**図 2.2.10**)。

図 2.2.10　名古屋都市計画・市街化区域・市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針　附図 [54]
（1970（昭和 45）年 11 月 24 日）

2　第 1 回区域区分変更（1979（昭和 54）年 3 月 2 日都市計画変更　愛知県告示第 188 号）

（1）　計画変更の経緯 [55]

最初の区域区分（1970（昭和 45）年）が都市計画決定されてから足掛け 10 年となる 1979（昭和 54）年 3 月に第 1 回目の変更が行われた。第 2 期本山市政下にあって、2 度にわたるオイルショックを経た後、三全総による定住構想が標榜され、環境影響評価が制度化されようとし、日本語ワードプロセッサーや本格的な国産パーソナルコンピューターが登場するなど、情報化が目に見え始めたころである。

[54]「名古屋都市計画概要 1971」（名古屋市計画局 1971.3　p. 21-22）
[55] 前掲 50　新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　p. 636）

計画変更の背景となる事案としては、次のようなものがある。

ⅰ　建設省は庄内川の直轄管理区間を 1973（昭和 48）年 4 月 12 日に庄内川橋（旧橋）から東谷橋まで延伸し、1974（昭和 49）年 4 月 1 日にさらに虎渓大橋まで延伸した。[56]

ⅱ　「名古屋市についての流通業務施設の整備に関する基本方針」（1972（昭和 47）年 9 月 22 日）を受けて、名古屋市は藤前地区を流通業務団地の位置に想定し、1977（昭和 52）年 9 月 26 日に関連道路・公園を都市計画変更した。

ⅲ　名古屋市住宅供給公社は、港区南陽町の市街化区域隣接地において、1972（昭和 47）年度から住宅団地の計画開発構想をもって用地取得、農地転用手続き等の準備作業に着手した。[57]

ⅳ　名古屋港管理組合は 1973（昭和 48）年に 2 号地再開発計画を立案、1975（昭和 50）年 1 月 16 日公有水面埋立免許を取得（竣工は 1981（昭和 56）年 1 月 19 日）した。[58]

そのほか 6 号地（大江ふ頭）地先水面について 1976（昭和 51）年 4 月 26 日に埋立竣工認可を得ている。

ⅴ　守山区森孝新田白山地区については、1978（昭和 53）年度に宅地開発設計協議会で議論され、土地区画整理組合設立の動きが確実となった（設立認可は 1980（昭和 55）年 6 月 23 日）。

ⅵ　繁盛川は天白区にあって日進町（現日進市、以下同じ）との境界に沿って流れる二級河川で、名古屋市は 1974（昭和 49）年度から 1979（昭和 54）年度にかけて改修事業を実施した。[59] 天白区側は平針土地区画整理事業（1970（昭和 45）年 10 月 27 日設立認可、1986（昭和 61）年 8 月 9 日換地処分）、日進町側は日進土地改良区施行による赤池地区の土地改良事業が施行中であった。名古屋市天白区と日進町との境界は、1976（昭和 51）年 2 月 1 日に繁盛川の旧河道から改修後河道に変更された。[60] これに伴って平針土地区画整理事業は、1976（昭和 51）年 11 月 25 日と 1979（昭和 54）年 10 月 3 日の 2 回にわたって区域を変更している。

ⅶ　包里地区は最初の区域区分決定時点において土地区画整理組合設立準備中であったが、1974（昭和 49）年 12 月 14 日に近鉄線以南の市街化調整区域の一部を含む区域で設立認可となり、1976（昭和 51）年 2 月 16 日の事業計画変更により名古屋環状 2 号線用地を一部削除した。

（2）　変更の内容

①　計画指標

都市計画区域人口は当初区域区分において、1990（昭和 65－平成 2）年時点で 330 万人と想定していたが、今回の見直しでは、1995（昭和 70－平成 7）年時点で 271 万人と大きく減少させた。市街化区域

56 「庄内川河川維持管理計画」（p. 4　中部地方整備局庄内川河川事務所　2012.5（2014.6 修正版））
http://www.cbr.mlit.go.jp/shonai/keikaku/seibi/ijikanri/pdf/kasenijikanri.pdf（2015/03/31 閲覧）

57 建築局 25 年のあゆみ編集委員会「建築局 25 年のあゆみ」（名古屋市建築局　1984.3　pp. 190-191）

58 「ガーデンふ頭臨港緑園の整備」（「名古屋港開港 100 年史」名古屋港管理組合　2008.3　p. 238）
「地区別埋立竣功面積表」（同名古屋港開港 100 年史資料編「計画・建設」3-14　名古屋港管理組合　2008.3）

59 「天白川水系の河川　繁盛川」 http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/page/0000022259.html（2016/09/28 閲覧）

60 「市町の境界変更」（1976（昭和 51）年 1 月 14 日　自治省告示第 1 号）

内人口も同様に、1980(昭和 55)年時点で 286 万人強と想定していたが、おおむね 10 年後(1990(昭和 65－平成 2)年頃)に 247 万人強と、大きく減少させた。結果として、計画上のおおむねの 10 年後(1990(昭和 65－平成 2)年頃)の市街化区域人口密度は約 66 人/ha に減少した(**表 2.2.7**)。

表 2.2.7　1979(昭和 54)年変更時の計画指標(人口)

人口	1975(昭和50)	1985(昭和60)	おおむね10年後	1995(昭和70)
都市計画区域内人口(千人)	2,437	2,565	—	2,710
市街化区域内人口(千人)	2,329	—	2,473	—

当初、名古屋市域については、市街化区域の立法時の概念に忠実に、「既成市街地」と「周辺市街地」を区分していたが、今回の変更から「既成市街地」に一括した。

名古屋市内の市街化区域面積は、当初の 30,410ha から 30,134ha と減少しているが、庄内川・矢田川の直轄管理区間の河川区域等約 449ha を市街化区域から市街化調整区域へ変更しているためで、市街化区域面積は、実質約 173ha 程度増加している(**表 2.2.8**)。

表 2.2.8　1979(昭和 54)年変更時の計画指標(面積)

面積	既成市街地	新市街地	合計
都市計画区域内の市街化区域面積(ha)	22,750	14,780	37,530
名古屋市内の市街化区域面積(ha)	20,995	9,139	30,134

② 変更内容 [61]

市街化調整区域から市街化区域へ変更した箇所は、次のとおりである。

i　港区藤前地区　　西部流通業務団地造成、流通業務地区指定のため
ii　港区南陽地区　　南陽団地(市営住宅西茶屋荘、名古屋市住宅供給公社分譲住宅南陽台住宅)建設のため
iii　港区名古屋港地区　　2 号地中央ふ頭～東ふ頭間埋立地(現ガーデンふ頭)および 6 号地埋立地(現大江ふ頭)の土地利用のため
iv　守山区森孝新田地区　　土地区画整理事業施行の見通し確実なため

市街化調整区域と市街化区域の境界にかかる相互加除の変更箇所は、次のとおりである。

i　中川区包里地区　　包里土地区画整理事業施行地区に関連する調整
ii　天白区繁盛川地区　　繁盛川河川改修による名古屋市と日進町との行政区域境界変更に伴う調整

市街化区域から市街化調整区域へ変更した箇所は、次のとおりである。

[61] 前掲 55　新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」(名古屋市　2001.10　p. 636)

ⅰ　庄内川地区　　旧庄内川橋橋梁境～東谷橋

ⅱ　矢田川地区　　庄内川合流地点～宮前橋

「整備、開発又は保全の方針」については、フレームの変更にかかる箇所の修正や市街地の開発および再開発の方針を若干充実しているが、大きな変更はない(**図 2.2.11**)。

図 2.2.11　第 1 回区域区分の変更(1979(昭和 54)年 3 月 2 日)

3　第 2 回区域区分変更(1984(昭和 59)年 4 月 4 日都市計画変更　愛知県告示第 390 号)

(1)　計画変更の経緯

最初の変更からおよそ 5 年後となる 1984(昭和 59)年 4 月 4 日に第 2 回目の都市計画変更が行われた。

プラザ合意前の円安ドル高基調の下で、概して安定成長が継続していた時期である。事務機器の電子化が進捗し、環境影響評価が国においても要綱レベルで制度化される時期であった。名古屋市にあっては本山市政末期であり、復興土地区画整理事業の換地処分を終えて、地区総合整備事業に着手し始めていた時期における変更であった。

(2)　変更の内容

①　計画指標

第1回変更時において、都市計画区域内人口を、1995(昭和70－平成7)年時点で271万人、市街化区域内人口をおおむね10年後(1990(昭和65年－平成2)年頃)で247万人強と想定していたものを、今回の変更では2000(昭和75－平成12)年時点で、都市計画区域人口は、262万人強と減少、市街化区域内人口(市街地内人口と称している。)は252万人強と増加している。計画上のおおむね10年後の市街化区域内人口密度はほぼ変わらず約67人/haである(**表 2.2.9**)。

表 2.2.9　1984(昭和59)年変更時の計画指標(人口)

人口	1980(昭和55)	1990(昭和65)	2000(昭和75)
都市計画区域内人口(千人)	2,489	2,558	2,623
市街地内人口(千人)	2,380	2,439	2,522

市街化区域面積は、名古屋市外では200haほど増加しているが、名古屋市内では変更はない。

②　変更内容

名古屋市内における区域相互の変更はなく、「整備、開発又は保全の方針」に、都市再開発法改正を受けて「都市再開発方針」を「既成市街地の再開発の方針」として定めるとともに、「緑のマスタープラン」のうち基本的事項を「自然環境の保全及び公共空地系統の整備の方針」として位置づけた。詳細については、それぞれ第6編「第2章　都市再開発」および第4編「第1章　公園・緑地」に譲る。

4　第3回以降の区域区分変更

(1)　第3回以降の区域区分変更の概要

1991(平成3)年の第3回変更以降、2000(平成12)年度までに合計6回の区域区分変更が行われた。その変遷の概略は、前節1　名古屋市における区域区分総論　に記したとおりである。この時期は、西尾市政から松原市政初期にかけての時期にあたる。名古屋圏においてバブルがまさにピークから崩壊へ向かう過程にあり、国全体においても経済の混乱から長期低迷の始まりとなる期間であった。情報化の一層の進展の一方で、地球環境が関心を集めるようになる一方で、阪神・淡路大震災によって都市防災への対応が改めて求められた時期でもある。

名古屋市の主な都市計画の動向としては、都市内自動車専用道路網がネットワークとしての完成をめざしている一方で、大規模な連続立体交差事業が着手され、地区計画に規制緩和が可能な制度が追加され活用が進んだ。また、主に住宅系の用途地域が細分化されたことを受け、用途地域の全市見直しが行われた。さらに、地区総合整備が進展した時期でもあった。

名古屋市域にかかる区域間相互の変更については、1991(平成3)年の第3回および1993(平成5)年の第4回見直し時に名古屋港埋立地と河川計画変更に伴う小規模な変更がなされたのみで、その後第5回から第8回までは変更がなかった。名古屋都市計画区域全体では、1994(平成6)年の第5回および

1997（平成 9）年の第 6 回見直し時にも小規模な区域間相互の変更がなされている。

「整備、開発又は保全の方針」については、第 3 回見直し時に、「都市再開発方針」の拡充、「緑のマスタープラン」の改定、「名古屋市都市景観基本計画」に基づく「都市景観形成に関する施策の概要」を位置づけている。また、第 5 回見直し時に、「住宅市街地の開発整備の方針」を定めるとともに、「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」の基本的事項を位置づけている。さらに、1999（平成 11）年の第 8 回見直し時に、密集法に基づく「防災再開発促進地区」を位置づけている。これらの詳細については、「都市再開発」等それぞれの章に譲る。

都市計画区域内人口は、第 2 回見直し時に 2000（平成 12）年時点で 262 万人強だったものが、第 3 回見直し時では 2010（平成 22）年時点で 304 万人強、市街地内人口が、同様に 252 万人強から 290 万人強と大きく増加している。計画上の市街化区域人口密度は 77 人/ha と当初のレベルに復した。このフレームは、以降の第 4 回から第 8 回に至るまで大きな変化はない。

（2） 名古屋市域における第 3 回以降の区域間相互の変更内容

名古屋市域における第 3 回以降 2000（平成 12）年度までに区域間相互に変更された内容は以下のとおりである。

1991（平成 3）年の第 3 回見直し時の変更箇所は、次のとおりである。

ⅰ 10 号地ふ頭（現稲永ふ頭）の埋立免許が 1974（昭和 59）年 10 月 9 日に得られたことから埋立竣工認可後に市街化区域に編入することとして特定保留区域に指定

ⅱ 7～8 号地間運河が、1987（昭和 62）年 11 月 7 日に埋立竣工認可となったことにより、当該埋立地を市街化区域に編入

1993（平成 5）年の第 4 回見直し時の変更箇所は、次のとおりである。

ⅰ 10 号地ふ頭（現稲永ふ頭）の埋立竣工認可が 1991（平成 3）年 3 月 8 日に得られたことから特定保留区域を市街化区域に編入

ⅱ 上志段味地区における従前庄内川河川区域の一部を河川法線（計画断面における河川側ののり肩（斜面の上端）を連ねた縦断方向の線）変更により、市街化調整区域から市街化区域に編入

第3章　地域地区

第１節　地域地区の概要

1　地域地区の定義

地域および地区は地域地区として「都市計画法」（昭和 43 年法律第 100 号）に定義があり、その中には街区も含まれる。一方、地域、地区、街区は普通名詞として一般にも用いられる。はじめに地域、地区、街区がどのように解釈されているか、辞書「大辞泉」（小学館、1995 年）をみてみる。

地域：区画された土地の区域。一定の範囲の土地

地区：①ある限られた範囲内の土地。地域。 ②行政上、ある目的のために特に指定された地域。

街区：市街地で、道路に囲まれた一区画。街郭。

地域と地区は類似概念であるが、地域の方が一般的、包括的であるのに対し、地区の方が限定的であって地域と比較するとやや狭域である印象を受ける。街区はさらに狭域な一区画ということになる。

都市計画法における定義は、第 4 条第 3 項に地域地区として「第 8 条第 1 項各号に掲げる地域、地区又は街区をいう」とあり、第 8 条第 1 項には第 1 号に用途地域として総称する地域をはじめ、地域、地区又は街区が列挙されている。それぞれの地域、地区又は街区に関して定義めいた内容は、多くが第 9 条に記述されているほか一部は「駐車場法」（昭和 32 年法律第 106 号）、「港湾法」（昭和 25 年法律第 218 号）など他の法律に委ねられている。

以上の都市計画法の構成からみるように、地域地区を総体として具体的に定義づける表現はみられないが、あえて試みるとすれば、「都市計画区域において、都市計画決定権者が都市計画上の目的を達成するために一定の区域を指定し、区域内の建築行為等に対して『建築基準法』（昭和 25 年法律第 201 号）をはじめ多様な法令をもって目的達成に資する規制または利益等を施すことにより、所定の効用を誘導しようとするものである」といえよう。

また、地域地区制はゾーニングと呼ばれることがある。

なお、本章における都市計画法および建築基準法の該当条項については、特段の断りのない限り、平成 12 年法律第 73 号により改正された都市計画法および建築基準法の条項を示した。

2　地域地区の種類

地域地区は前項の定義において記したように、都市計画法に基づいて区域の指定を行い、規制等については建築基準法はじめ他の法令に委ねていることが多い。したがって地域地区は都市計画法、建築基準法の改正および地域地区を律する他の法令の制定、改正により変遷することになる。2000（平成 12）年度末現在における地域地区の種類を**表 2.3.1** に示す。

用途地域は 1919（大正 8）年の「市街地建築物法」（大正 8 年法律第 37 号）制定以来の歴史を有し、地域地区のうちもっとも基本的なものである。住居、商業、工業等に関する用途のほか建ぺい率、容積率、高さ、外壁の後退距離などを用途に応じて選択的に決定することにより市街地環境を良好に維持、誘導するものである。

表 2.3.1　地域地区の種類(2000(平成 12)年度末現在)

No.	名称	根拠1	根拠2	規制	創設時期	名古屋市の指定状況
1	用途地域	§8 Ⅰ①	都市計画法	建築基準法	1919(T 8)	あり
2	特別用途地区	§8 Ⅰ②	都市計画法	建築基準法、条例	1950(S25)	あり
3	特定用途制限地域	§8 Ⅰ②の2	都市計画法	建築基準法、条例	2000(H12)	対象外
4	高層住居誘導地区	§8 Ⅰ②の3	都市計画法	建築基準法	1997(H 9)	なし
5	高度地区	§8 Ⅰ③	都市計画法	建築基準法	1931(S 6)	あり
6	高度利用地区	§8 Ⅰ③	都市計画法	建築基準法	1969(S44)	あり
7	特定街区	§8 Ⅰ④	都市計画法	建築基準法	1961(S36)	あり
8	防火地域又は準防火地域	§8 Ⅰ⑤	都市計画法	建築基準法	1950(S25)	あり
9	美観地区	§8 Ⅰ⑥	都市計画法	建築基準法、条例	1919(T 8)	なし
10	風致地区	§8 Ⅰ⑦	都市計画法	都市計画法、条例	1919(T 8)	あり
11	駐車場整備地区	§8 Ⅰ⑧	駐車場法	条例	1957(S32)	あり
12	臨港地区	§8 Ⅰ⑨	都市計画法	港湾法、条例	1950(S25)	あり
13	歴史的風土特別保存地区	§8 Ⅰ⑩	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法	古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法	1966(S41)	対象外
14	第一種歴史的風土保存地区 第二種歴史的風土保存地区	§8 Ⅰ⑪	明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境等の整備等に関する特別措置法	明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境等の整備等に関する特別措置法	1980(S55)	対象外
15	緑地保全地区	§8 Ⅰ⑫	都市緑地保全法	都市緑地保全法	1973(S48)	あり
16	流通業務地区	§8 Ⅰ⑬	流通業務市街地の整備に関する法律	流通業務市街地の整備に関する法律	1966(S41)	あり
17	生産緑地地区	§8 Ⅰ⑭	生産緑地法	生産緑地法	1974(S49)	あり
18	伝統的建造物群保存地区	§8 Ⅰ⑮	文化財保護法	条例	1975(S50)	なし
19	航空機騒音障害防止地区 航空機騒音障害防止特別地区	§8 Ⅰ⑯	特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法	特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法	1978(S53)	対象外

根拠 1 は都市計画法の該当条項を表し、§8 Ⅰ①は第 8 条第 1 項第 1 号を表す
根拠 2 は都市計画法第 9 条に規定がある地域地区は都市計画法とし、その他の地域地区は当該地域地区の内容を定義している法律を表す
美観地区は景観法施行に伴って景観地区となり、根拠 2 および規制は景観法となった
緑地保全地区は都市緑地保全法改正(都市緑地法と改称)に伴って特別緑地保全地区となった

特別用途地区は 1950(昭和 25)年の建築基準法制定によって創設された。特別用途地区は「きめ細かな用途規制により土地利用を誘導し、用途地域を補完する制度」であり、「地域的な特別の目的から、用途地域と重ね合わせて指定することにより土地利用の増進、環境の保護などを図る」ものである。[1]

特定用途制限地域は 2000(平成 12)年の都市計画法・建築基準法改正(平成 12 年法律第 73 号)で創設された。区域区分が定められていない都市計画区域であって用途地域が指定されていない区域(いわゆる非線引き白地地域)において、「地域の実情に応じ、良好な環境の形成または保持の観点から立地が望ましくない用途および規模の建築物を特定し、その立地を制限する」もので、名古屋市は対象外である。[2]

高層住居誘導地区は 1997(平成 9)年の都市計画法・建築基準法改正(平成 9 年法律第 79 号)で創設された。[3] 高層住居誘導地区は「住宅と他用途との複合立地を前提とした複合市街地系の用途地域

[1] 日本都市計画学会編「新都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地域地区」(丸善　2002.9　pp. 20-21)
[2] 前掲 1　日本都市計画学会編「新都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地域地区」(丸善　2002.9　pp. 25-26)
[3] 建設省都市局都市計画課「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律について」(「新都市」 Vol. 51, No. 8　1997.8)

において高層住宅の建設を誘導することにより、住宅と非住宅の適正な用途配分を回復し、都心における居住機能の確保、職住近接の都市構造の実現、良好な都市環境の形成を目的」としている。[4]

高度地区は建築物の高さの最高限度または最低限度を定める地区である。1931（昭和 6）年の市街地建築物法施行令改正（昭和 6 年勅令第 294 号）で規制内容が創設され、1938（昭和 13）年の市街地建築物法改正（昭和 13 年法律第 29 号）で高度地区の名称とともに法定された。

高度利用地区は 1969（昭和 44）年の「都市再開発法」（昭和 44 年法律第 38 号）制定に伴って創設された。小規模建築物を抑制し、都市再開発を推進するために容積率の最高限度および最低限度などを定める地区であり、市街地再開発事業の施行要件の一つとなっている。

特定街区は 1961（昭和 36）年の建築基準法改正（昭和 36 年法律第 115 号）に伴って創設された。特定街区は市街地の整備改善を図るために街区の整備又は造成が行われる地区について、建築物の容積率並びに高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定めることにより形態制限を適用除外するものである。

防火地域又は準防火地域は、市街地における火災の危険を防除するために定める地域である。市街地建築物法制定時には防火地区として規定されているが、1950（昭和 25）年の建築基準法制定により防火地域又は準防火地域として規定された。

美観地区は市街地の美観を維持するため定める地区であり、1919（大正 8）年の市街地建築物法制定時に規定された。「景観法」（平成 16 年法律第 110 号）制定に伴い、景観地区に移行した。

風致地区は 1919（大正 8）年の「都市計画法」（大正 8 年法律第 36 号）において創設され、都市の風致を維持するために定める地区である。

駐車場整備地区は 1957（昭和 32）年の駐車場法制定に伴って創設された。駐車場整備地区は商業地域、近隣商業地域等やその周辺の地域内において自動車交通が著しくふくそうする地区で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域に指定され、駐車需要を満たすための施策が講じられる地区である。

臨港地区は 1950（昭和 25）年の港湾法制定に伴って創設された。臨港地区は港湾を管理運営するための地区であり、港湾管理者による分区指定に基づき、条例により用途規制を行うものである。分区が指定された場合は用途地域や特別用途地区の用途制限は適用されない。

歴史的風土特別保存地区は、1966（昭和 41）年に「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」（昭和 41 年法律第 1 号、以下「古都保存法」という）制定に伴って創設された。この法律および「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法第二条第一項の市町村を定める政令」（昭和 41 年政令第 232 号）によって指定された京都市をはじめ 10 市町村が対象となっており、名古屋市は適用対象外である。歴史的風土特別保存地区は、古都保存法に基づく歴史的風土保存区域内において定めることとされ、土地の買い入れ申出や損失補償などを背景として許可制により現状凍結的な規制がなされる。

第一種歴史的風土保存地区および第二種歴史的風土保存地区は、1980（昭和 55）年に「明日香村に

[4] 前掲 1　日本都市計画学会編「新都市計画マニュアル I【土地利用編】地域地区」（丸善　2002.9　pp. 32-34）

おける歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法」（昭和 55 年法律第 60 号、以下「明日香法」という）が古都保存法の特別法として制定されたことに伴って創設された。明日香村全域を古都保存法の歴史的風土特別保存地区に相当するとして、明日香法では別途段階規制をしたものである。

緑地保全地区は 1973（昭和 48）年の「都市緑地保全法」（昭和 48 年法律第 72 号）制定に伴って創設された。緑地保全地区は、樹林地、草地、水辺地、岩石地等が、単独で又は一体となって良好な自然環境を形成している土地であって、風致又は景観がすぐれているなど一定の要件に該当する土地の区域について指定される。土地の買い入れ申出や損失補償などを背景に現状凍結的な規制がなされる。

流通業務地区は 1966（昭和 41）年の「流通業務市街地の整備に関する法律」（昭和 41 年法律第 110 号、以下「流市法」という）制定に伴って創設された。流通業務地区は流市法に基づく対象都市において流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るために定める地区であって、原則として流通業務施設以外の立地が制限される。

生産緑地地区は 1974（昭和 49）年の「生産緑地法」（昭和 49 年法律第 68 号）において、第一種生産緑地地区と第二種生産緑地地区が創設され、1991（平成 3）年の生産緑地法改正（平成 3 年法律第 39 号）により生産緑地地区の種別区分は廃止された。生産緑地地区は市街化区域内において緑地・環境保全的機能や多目的保留地機能に優れており一定の要件を満たす農地等を計画的に保全し、良好な都市環境の形成につなげることを目的として定められる。

伝統的建造物群保存地区は 1975（昭和 50）年の文化財保護法改正（昭和 50 年法律第 49 号）に伴って創設された。伝統的建造物群保存地区は、伝統的建造物群（周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的な建造物群で価値の高いもの）及びこれと一体をなしてその価値を形成している環境を保存するために定める地区である。

航空機騒音障害防止地区および航空機騒音障害防止特別地区は、1978（昭和 53）年の「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法」（昭和 53 年法律第 26 号）制定に伴って創設された。この法律は「特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法施行令」（昭和 53 年政令第 355 号）によって成田国際空港のみに適用されており、名古屋市は対象外である。航空機騒音障害防止地区は学校、病院、住宅等に対して防音上有効な構造が義務づけられ、航空機騒音障害防止特別地区はこれらの建築が原則として禁止される。

3　地域地区の分類

地域地区に関連する法律の制定、改正により、地域地区の種類は増加し、多種多様となっている。これらの地域地区について、前項2　地域地区の種類　においては都市計画法第 8 条各号の順に紹介した。これらの地域地区を二つの切り口で分類してみたものが**図 2.3.1** である。二つの切り口のうち一つは、都市計画法および建築基準法が基本となっているか否かであり、一つは地域地区の目的とするところが一般か、あるいは特定かという点である。

都市計画法および建築基準法が基本であって、かつ、目的が一般という区分には、土地利用を誘導していくうえでの基本的な地域地区が含まれる。すなわち、用途地域を筆頭として、用途地域を補完する特別用途地区、高度地区、防火地域又は準防火地域があり、若干、特定目的に近く高度利用や景観形成

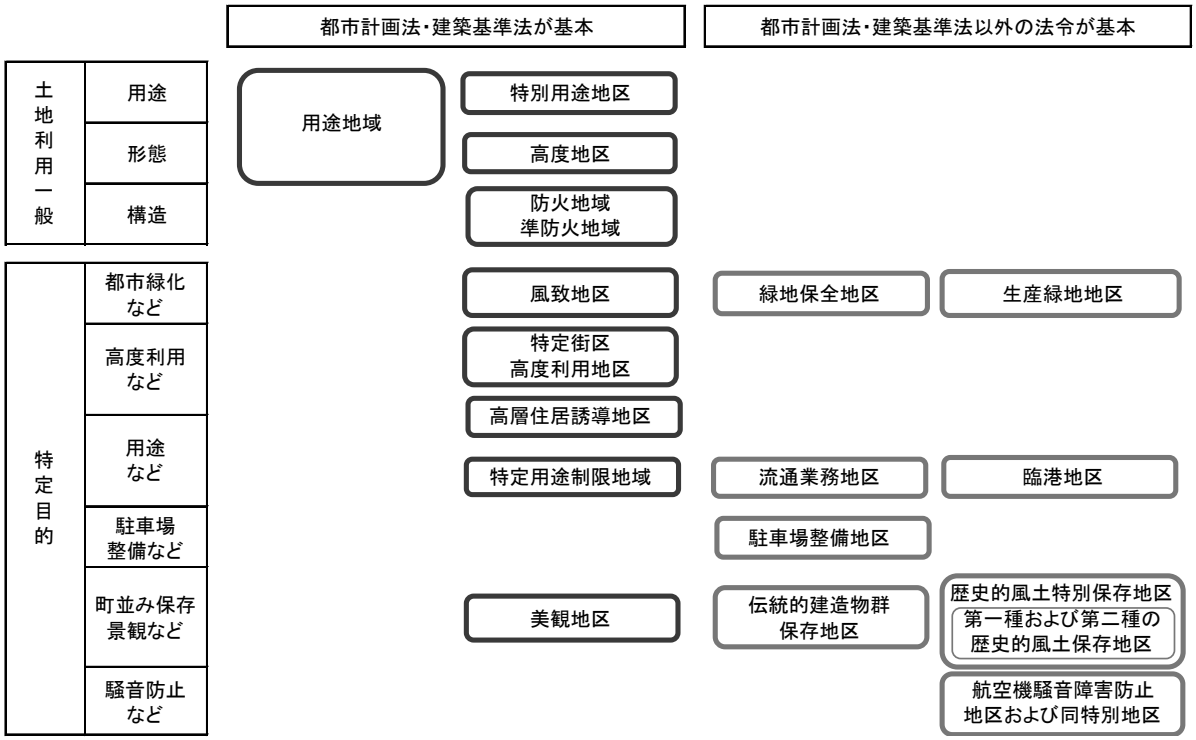


図 2.3.1　地域地区の分類（2000（平成 12）年度末現在）

などに資するものとして特定街区や高度利用地区がある。

都市計画法および建築基準法が基本であって、特定の目的を有する地域地区としては、長い歴史をもつ風致地区と美観地区のほかは歴史の浅い特定用途制限地域と高層住居誘導地区がある。特定用途制限地域は適用区域がいわゆる非線引き白地地域に限定されている。また、高層住居誘導地区は主に首都圏等の大都市圏を対象として住宅用途を導入することにより高度利用を認めようとするものである。

都市計画法および建築基準法以外の法律が基本となっている区分は、すべて特定目的に沿って立法ないし改正された法律に基づく地域地区である。そのうち、特に都市計画に関連が深いものとしては、都市緑化等を目的とする緑地保全地区や生産緑地地区、駐車場整備等を目的とする駐車場整備地区、再開発と関連が深い流通業務地区があげられ、次いで都市景観と大きくかかわる伝統的建造物群保存地区や港湾行政と都市行政の接点となる臨港地区がある。

歴史的風土特別保存地区は町並み保存の先駆をなしたが、その性格上適用対象がきわめて限定的であり、第一種歴史的風土保存地区および第二種歴史的風土保存地区は歴史的風土特別保存地区の特殊なバリエーションであって、適用対象は明日香村一村のみと一層限定的である。航空機騒音障害防止地区および航空機騒音障害防止特別地区に至っては、適用対象は成田国際空港周辺のみに限定されている。これらは地域地区に連なっているが、極論すると地区指定の手続きを都市計画決定手続きに負わせるために地域地区に位置づけたといえよう。

4　地域地区の変遷

地域地区は関係法令の制定改正に伴って変遷する。本章の主な対象期間は 1970（昭和 45）年から 2000（平成 12）年であるが、期間を前後にやや広く取り、市街地建築物法制定の 1919（大正 8）年から 2010（平成 22）年までの変遷概要を**図 2.3.2** に示す。なお、本図は日本都市計画学会編の「新都市計画マニュアルⅠ-3 土地利用編」中の表Ⅰ-1 地域地区制の変遷を基に、根拠法、名古屋市関連事項等を追加するとともに期間を延長したものである。

地域地区に関する変遷の詳細はそれぞれ個別の地域地区の節で記述する。

ここでは大きな節目となる事柄を紹介する。

最初は1919（大正8）年の都市計画法および市街地建築物法制定で、住居、商業、工業および未指定の種類からなる用途地域のほか風紀地区、風致地区、防火地区、美観地区が規定された。

次に 1938（昭和 13）年の市街地建築物法改正により住居専用地区、工業専用地区、高度地区、空地地区が創設された。

戦況の転換点を迎えて「戦時行政特例法」（昭和 18 年法律第 75 号）が施行され、同法に基づいて「都市計画法及同法施行令戦時特例」（昭和 18 年勅令第 941 号）および「市街地建築物法及同法施行令戦時特例」（昭和 18 年勅令第 942 号）が 1943（昭和 18）年 12 月 27 日に公布施行された。両勅令により風致地区および用途地域の規制は適用されないこととなった。

戦後になって風致地区の規制は、昭和 21 年勅令第 476 号により 1946（昭和 21）年 10 月 12 日をもって、用途地域の規制は昭和 22 年政令第 331 号により 1947（昭和 22）年 12 月 31 日をもって復活することとなった。

1950（昭和 25）年には建築基準法が制定され、用途地域に準工業地域が創設されて 4 用途地域となったほか文教地区および特別工業地区からなる 2 種類の特別用途地区が創設された。なお、特別用途地区はその後 1959（昭和 34）年、1970（昭和 45）年、1993（平成 5）年の政令改正によって 11 種類に拡大された後、1998（平成 10）年の都市計画法改正（平成 10 年法律第 79 号）によって政令による種類指定が廃止された。

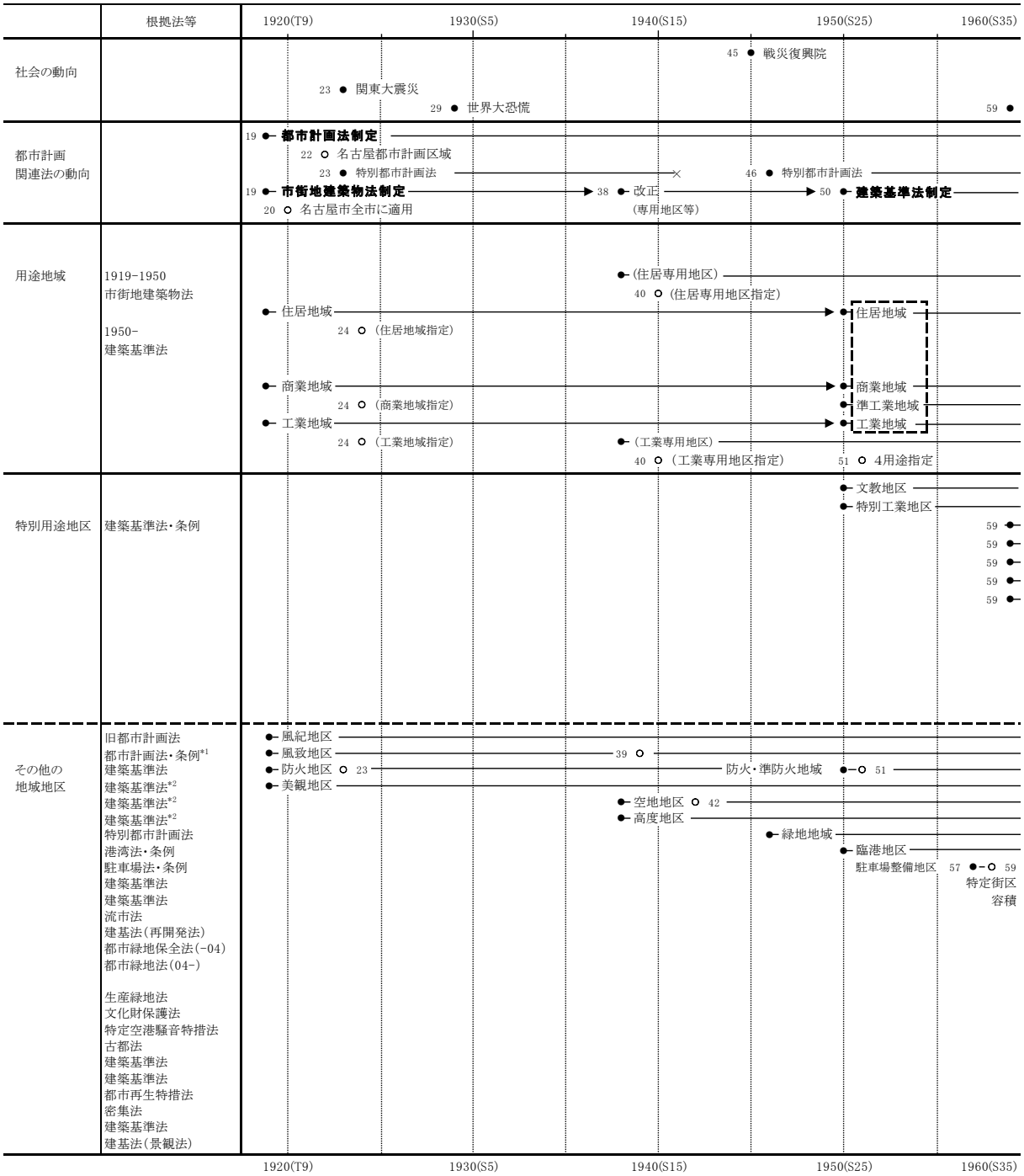
1968（昭和 43）年の都市計画法全面改正を受けるかたちで 1970（昭和 45）年に建築基準法が大きく改正されたことに伴い（昭和 45 年法律第 109 号）、用途地域は 8 種類に拡大され、全面的に容積率制が採用された。

都市計画法および建築基準法が 1992（平成 4）年に改正され（平成 4 年法律第 82 号）、住居系の用途地域が細分化されて 12 種類の用途地域となった。

このほかにも都市計画法、建築基準法以外の法律の制定、改正に伴い、多くの地域地区が創設された。これらの概略については前項　3　地域地区の分類　で記したとおりである。そのほか 2000（平成 12）年の都市計画法および建築基準法改正により特例容積率適用区域制度が創設された。特例容積率適用区域は創設時には地域地区としてではなく、商業地域内において容積率移転を可能とする制度として導入された。2004（平成 16）年の建築基準法改正および都市計画法改正（平成 16 年法律第 67 号）により、第

一種および第二種の低層住居専用地域を除く地域に拡大され、地域地区の一種である特例容積率適用地区となった(施行は同年 7 月 1 日)。

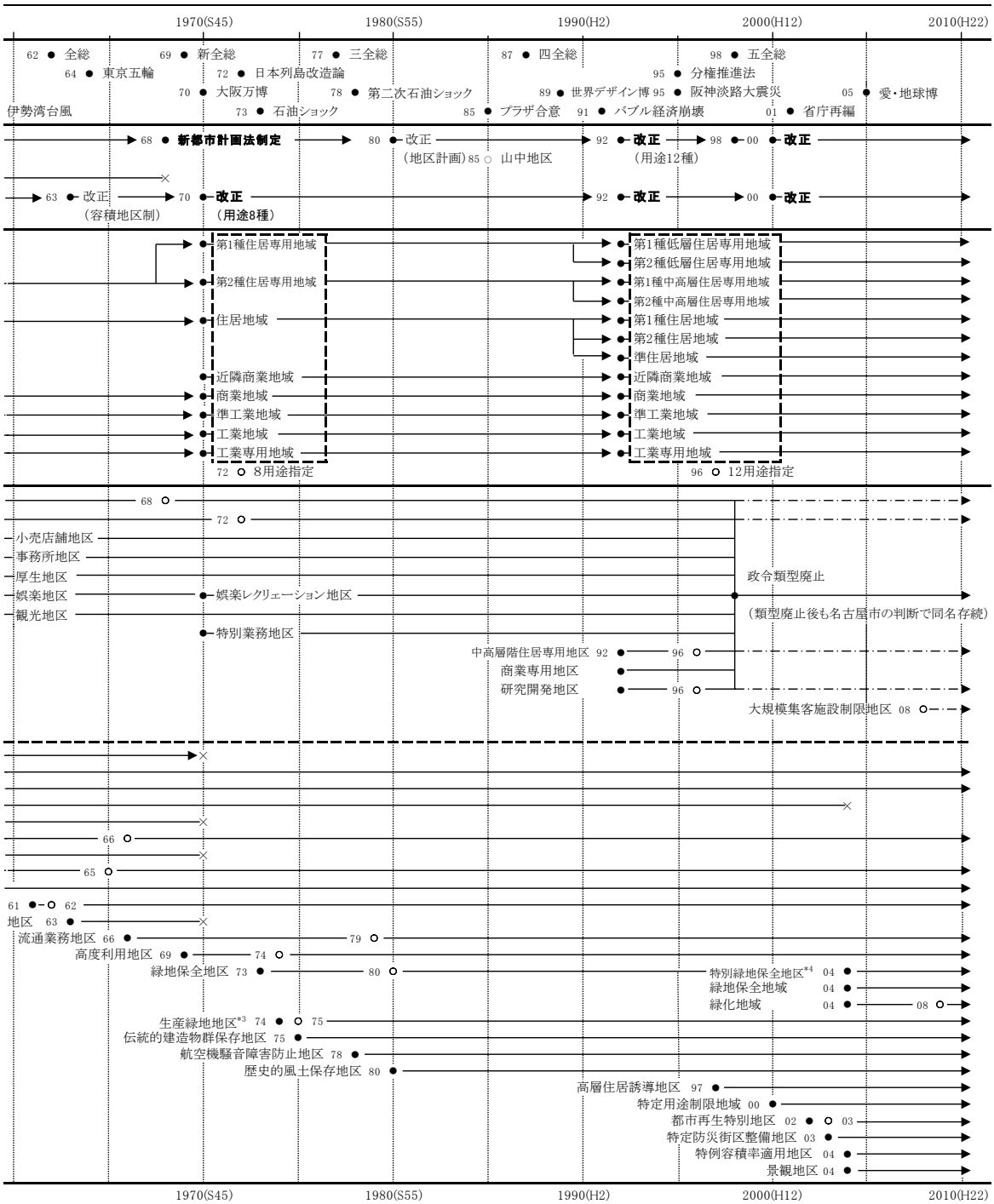
図 2.3.2　地域地区の



*1　旧法下では規則　*2　建築基準法制定以前は市街地建築物法
根拠法名称については、都市再開発法を再開発法とするなど一部において略称を用いた。
制度創設の時期を●印、制度廃止の時期を×、名古屋市指定の時期を○印で示す。

なお、2001（平成 13）年度以降についても、都市再生特別地区、景観地区などの重要な地域地区が創設されている。

変遷概要



*3　名古屋市にあっては、1992(平成4)年以前は第2種生産緑地地区、以降は生産緑地地区
*4　改正法附則の経過措置によるみなし規定で、従前の緑地保全地区は特別緑地保全地区とみなされている。

（「新　都市計画マニュアル Ⅰ-3　土地利用編　地域地区　p.8　表1-1　地域地区制の変遷」（日本都市計画学会　2002.9）を基に加筆）

5　本章次節以降における地域地区の記述の範囲

本章次節以降では、本節3　地域地区の分類　において「都市計画法および建築基準法が基本となっている」区分の地域地区を主に対象とする。なお、この区分であっても名古屋市で指定実績がない地域地区（高層住居誘導地区、美観地区）については記述の対象としない。美観地区については第7編「第1章　都市景観・屋外広告物」で簡潔に触れているので、参照されたい。

「都市計画法および建築基準法が基本となっていない」区分であって、名古屋市が指定対象外となっている地域地区（特定用途制限地域、歴史的風土特別保存地区、第一種歴史的風土保存地区、第二種歴史的風土保存地区、航空機騒音障害防止地区、航空機騒音障害防止特別地区）および名古屋市で 2000（平成 12）年度末現在において指定実績がない伝統的建造物群保存地区については記述の対象としない。伝統的建造物群保存地区については美観地区と同様に第7編「第1章　都市景観・屋外広告物」で簡潔に触れているので、参照されたい。

なお、都市計画法および建築基準法が基本となっているかいないかに関わらず、関連が深い都市施設、市街地開発事業等が存在する地域地区については、それらの該当する都市施設等の章で**表 2.3.2** のように扱うこととする。

表 2.3.2　他章で記述する地域地区

地域地区名	関連の施設・事業	記述対象の章
駐車場整備地区	駐車場	第3編第3章 駐車場・自動車ターミナル
風致地区	公園・緑地	第4編第3章 都市緑化にかかる地域地区
緑地保全地区		
生産緑地地区		
臨港地区	港湾	第5編第1章 港湾・運河
流通業務地区	流通業務団地	第5編第3章 その他の都市施設
高度利用地区	市街地再開発事業	第6編第2章 都市再開発

第２節　用途地域

1 用途地域に係る建築基準法等改正の背景と経緯

(1) 用途地域関連法制変遷概要

用途地域に関連する法律としては都市計画法、建築基準法(その前身である市街地建築物法を含む)などであり、主な変遷は**表 2.3.3** のとおりである。

表 2.3.3 用途地域関連法制の主な変遷概要

No.	法律		公布年月日	施行年月日	主な内容
1	市街地建築物法	T 8 No. 37	1919(T 8) 4. 5	1920(T 9)12. 1	用途地域(住居、商業、工業)創設
2	市街地建築物法	S13 No. 29	1938(S13) 3.28	1939(S14) 2. 1	住居専用地区、工業専用地区創設
3	建築基準法	S25 No.201	1950(S25) 5.24	1950(S25)11.23	準工業地域を創設(4用途地域)
4	建築基準法	S45 No.109	1970(S45) 6. 1	1971(S46) 1. 1	第一種住居専用地域はじめ8用途地域に拡大
5	都市計画法及び建築基準法	S49 No. 67	1974(S49) 6. 1	1975(S50) 4. 1	工業専用地域に建ぺい率の段階規制を導入
6	建築基準法	S51 No. 83	1976(S51)11.15	1977(S52)11. 1	第一種住居専用地域の高さ規制の緩和 第二種住居専用地域の規制強化
7	建築基準法	S62 No. 66	1987(S62) 6. 5	1987(S62)11.16	第一種住居専用地域の高さ規制のメニュー化
8	都市計画法及び建築基準法	H 4 No. 82	1992(H 4) 6.26	1993(H 5) 6.25	第一種低層住居専用地域はじめ12用途地域に拡大
9	建築基準法	H 7 No. 13	1995(H 7) 2.26	1995(H 7) 5.25	道路幅員による容積率制限の緩和 住居系地域内の道路斜線制限緩和
10	都市計画法及び建築基準法	H12 No. 73	2000(H12) 5.19	2001(H13) 5.18	用途地域を定めていない区域における形態制限の強化 特例容積率適用区域(後の特例容積率適用地区)創設

表中のT、S、Hはそれぞれ大正、昭和、平成の略
法律名称の後の表記は法律番号の略表示で、たとえばT8 No.37は大正8年法律第37号を表す

用途地域の変遷のうえで節目となるような重要な制定や改正は、**表 2.3.3** のうち、No.1～4、8 である。

市街地建築物法は 1920(大正 9)年 12 月 1 日に制定施行され、市街地建築物法適用区域について住居、商業、工業からなる用途地域を都市計画法に基づいて指定することができるようになった。市街地建築物法適用区域においては用途地域を指定しない区域もありえたため、未指定地域という範疇が実質的に存在することとなった。

市街地建築物法は 1939(昭和 14)年 2 月 1 日に改正施行され、住居専用地区および工業専用地区が創設された。両地区は用途地域ではないが、それぞれの用途規制を強化するために住居地域、工業地域のそれぞれの一部に重ねて指定された。1970(昭和 45)年の建築基準法改正で創設された専用地域制の前身となる地区である。

建築基準法が 1950(昭和 25)年 11 月 23 日に制定施行され、従来の未指定地域の範疇に相当する準工業地域が加わり 4 種類の用途地域となり、住居専用地区および工業専用地区も存続することとなった。

建築基準法は制定後改正を重ねたが、用途地域に関する大きな改正は都市計画法の全面改正後の 1971(昭和 46)年 1 月 1 日に施行された。住居専用地区および工業専用地区に替えて独立の用途地域として第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、工業専用地域が創設されたほか近隣商業地域が創

設されて 8 種類の用途地域となった。

さらに、都市計画法および建築基準法が 1993（平成 5）年 6 月 25 日に改正施行され、住居系の用途地域は大きく拡充された。すなわち、第一種住居専用地域は第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域に、第二種住居専用地域は第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域に、住居地域は第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域に細分され、全体で 12 種類の用途地域となった。

1971（昭和 46）年および 1993（平成 5）年の建築基準法改正施行は、用途地域の種類が増加するという大きな改正内容であるので本節1（4） 建築基準法大改正の背景等 で詳しく触れることとする。

なお、用途地域の都市計画決定主体は、旧都市計画法にあっては主務大臣であった。新都市計画法にあっては当初は三大都市圏等にかかる都市計画区域については都道府県知事であったが、「地方分権一括法」（平成 11 年法律第 87 号）に基づく都市計画法改正施行（2000（平成 12）年 4 月 1 日）により、指定都市も都市計画決定主体となった。以降は名古屋市が用途地域を定めている。

（2） 用途規制の変遷概要

用途地域の主な規制内容は、名称にもあるように建築物の用途である。ただし、用途地域の指定に伴って用途だけではなく建築物の高さや建ぺい率などの形態についても規制がなされる。はじめに用途規制がどのように変遷したかについて概要を紹介する。

① 用途規制手法

用途規制内容は一部法令本則に規定されることもあったが、主に法令の別表において用途地域（専用地区を含む。以下同じ）ごとにその用途地域に建築してはならない用途を限定列挙する形式で規定された。一部の専用地区および用途地域は逆にその用途地域等に建築可能な用途を限定列挙する形式で規定された。例外的に市街地建築物法施行令に規定する工業地域は、工業地域内でなければ建築してはならない用途を限定列挙する形式で規定された。すなわち大規模工場等は工業地域でしか建築できないが、工業地域で建築できない用途に言及しておらず、工業地域では用途無制限ということに他ならない（**表 2.3.4**）。

② 市街地建築物法施行令および市街地建築物法施行規則に基づく用途規制

1920（大正 9）年の市街地建築物法施行時において、住居地域は零細規模を除く工場、一定規模の自動車車庫、劇場・映画館等、待合等、倉庫業倉庫、火葬場等の特殊建築物を建築不可とし、商業地域は中規模以上の工場、火葬場等の特殊建築物を建築不可とし、大規模工場および危険物を扱う工場等は工業地域以外では建築不可とした。なお、用途名称は一部現在用いられる名称に適宜修正して用いた（以下同じ）。

1932（昭和 7）年 2 月 1 日施行の市街地建築物法施行令改正（昭和 6 年勅令第 294 号）により、工業地域以外の地域において建築不可用途のうち一般工場の規模を増加させたほか工場の種類をより詳細に規定した。

1939（昭和 14）年の市街地建築物法改正施行時において、住居地域、商業地域、工業地域の規制に

ついては同法施行令改正により一部用途を修正した。さらに同法施行規則改正により住居専用地区に建築可能な用途は住宅、小規模な店舗、学校・図書館、宗教施設、保育所等に限定され、工業専用地区に建築できない用途として住宅、物品販売店舗、劇場・映画館等、料理屋・飲食店・待合等、学校・図書館等が列挙された。

表 2.3.4　用途規制手法の主な変遷

<table>
<tr><th>法令
施行日
規制手法</th><th>物法施行令制定
大正9年
勅令第438号</th><th>物法施行令改正
昭和14年
勅令第11号</th><th>建築基準法制定
昭和25年
法律第201号</th><th>建築基準法改正
昭和45年
法律第109号</th><th>建築基準法改正
平成4年
法律第82号</th></tr>
<tr><td></td><td>1920（大正9）年
12月1日</td><td>1939（昭和14）年
2月1日</td><td>1950（昭和25）年
11月23日</td><td>1971（昭和46）年
1月1日</td><td>1993（平成5）年
6月25日</td></tr>
<tr><td rowspan="11">建築不可用途
限定列挙</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td><td>二専</td><td>二中高</td></tr>
<tr><td rowspan="3">住居</td><td rowspan="3">住居</td><td rowspan="3">住居</td><td rowspan="3">住居</td><td>一住</td></tr>
<tr><td>二住</td></tr>
<tr><td>準住</td></tr>
<tr><td rowspan="2">商業</td><td rowspan="2">商業</td><td rowspan="2">商業</td><td>近商</td><td>近商</td></tr>
<tr><td>商業</td><td>商業</td></tr>
<tr><td rowspan="3">—</td><td rowspan="2">—</td><td>準工</td><td>準工</td><td>準工</td></tr>
<tr><td>工業</td><td>工業</td><td>工業</td></tr>
<tr><td>工専地区</td><td>工専地区</td><td>工専</td><td>工専</td></tr>
<tr><td rowspan="3">建築可能用途
限定列挙</td><td rowspan="3">—</td><td rowspan="3">住専地区</td><td rowspan="3">住専地区</td><td rowspan="3">一専</td><td>一低</td></tr>
<tr><td>二低</td></tr>
<tr><td>一中高</td></tr>
<tr><td>当該地域以外
建築不可用途
限定列挙</td><td>工業</td><td>工業</td><td>—</td><td>—</td><td>—</td></tr>
</table>

物法は市街地建築物法の略

住居、商業、工業、準工、一専、二専、近商、工専、一低、二低、一中高、二中高、一住、二住、準住、住専地区、工専地区は、それぞれ住居地域、商業地域、工業地域、準工業地域、第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、近隣商業地域、工業専用地域、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、住居専用地区、工業専用地区の略

1939（昭和14）年の改正に関し、住専地区、工専地区の規制は物法施行規則（昭和14年内務省令第1号）に基づく

③　建築基準法に基づく用途規制

ア　1950（昭和 25）年の建築基準法制定施行

1950（昭和 25）年の建築基準法制定施行時にあっては、住居地域および商業地域の用途規制は微修正にとどまった。一方、未指定区域に代わる準工業地域は非常に広範な用途の建築が可能とされ、工業地域でしか許容されないような大規模もしくは危険性の高い工場以外が建築可能とされた。

工業地域の規制のあり方を改め、当該地域以外で建築してはならない用途を限定列挙するという特異な形式であったものを、他の用途地域と同様に当該地域に建築してはならない用途を限定列挙する形式とした。これによって工業地域では学校、病院等の用途は工業地域で建築できないこととなった。ただし、住宅はこれまでと同様に工業地域で建築できることが継続し、住宅を建築不可とするには重ねて工業専用地区を指定することが必要であった。

なお、火葬場等の特殊建築物については、用途地域の一般規制とは別に特定行政庁の許可を要する

など別途の規定を創設した。特殊建築物に関する詳細については、第5編「第3章　その他の都市施設」（第3節　1（2）　特殊建築物）を参照されたい。

イ　1971（昭和 46）年の建築基準法改正施行

1971（昭和 46）年の建築基準法改正施行は、先行して全面改正された都市計画法の内容ともあわせて、きわめて広範かつ影響の大きい内容の改正であった。そのうち用途規制については専用地区制を廃し、用途地域に専用地域としてとりいれて全体で 8 種類とした。

住居系の用途地域としては低層住宅を主体とする第一種住居専用地域、中高層住宅を主体とする第二種住居専用地域、住宅を主体としながら一部用途混在を許容する住居地域に細分化した。第一種住居専用地域は建築可能な用途を限定列挙する形式で規定され、住宅（小規模併用住宅および共同住宅等を含む）、大学等を除く学校、宗教施設、公益施設などに限定された。第二種住居専用地域は第一種住居専用地域とは異なり、建築不可用途を限定列挙する形式で規定された。工場（一定の要件を満たすものを除く）、ボーリング場などのスポーツ施設、まあじやん屋など一部の風俗営業施設、ホテル・旅館などが建築不可とされた。住居地域は建築不可対象工場を一部追加したほかはおおむね従前の規制を踏襲した。

商業系の用途地域としては新たに近隣商業地域を創設して 2 種類とした。近隣商業地域は、近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする店舗等を主に想定しつつ住商混在を許容する用途地域である。住居地域では許容されない倉庫業倉庫および一定の要件を満たす工場が近隣商業地域では許容される。一方で、劇場等や風俗営業施設は商業地域では認められるが、近隣商業地域では住居地域と同様まあじやん屋などの一部を除き許容されない。

準工業地域についてはおおむね従前の規制内容を引き継いでおり、工業地域については待合など一部の風俗営業施設を建築不可施設として追加している。工業専用地域についても、まあじやん屋など一部の風俗営業施設を建築不可施設として追加しているほかは、工業地域の規制内容改正と併せて考えればおおむね工業専用地区の規制を引き継いでいる。

なお、1977（昭和　52）年の建築基準法改正施行により、第二種住居専用地域において第一種住居専用地域では許容されない用途（政令で定める用途を除く）を 3 階以上に設けてはならないことや当該床面積が 1,500 ㎡を超えてはならないことが規定された。

ウ　1993（平成 5）年の建築基準法改正施行

1993（平成　5）年には都市計画法および建築基準法が改正施行された。1971（昭和　46）年の建築基準法改正施行と同様に広範かつ大規模な改正であった。

用途地域は住居系が拡充されて 12 種類となった。本節1（1）　用途地域関連法制変遷概要　で記述したように、第一種住居専用地域は第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域に、第二種住居専用地域は第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域に、住居地域は第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域に細分化された。

第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域および第一種中高層住居専用地域は、建築可能な用途を限定列挙する形式で規定された。このうち第一種低層住居専用地域の用途規制は従前の第

一種住居専用地域の規制を引き継いでいる。第二種低層住居専用地域は第一種低層住居専用地域に加えて、店舗の床面積 150 ㎡以下で 2 階以下の店舗・飲食店などが許容された。第一種中高層住居専用地域は第二種低層住居専用地域に加えて、大学等、病院、老人福祉センター等、店舗の床面積 500 ㎡で 2 階以下の店舗・飲食店などが許容され、結果として従前の第二種住居専用地域を引き継ぐかたちとなった。第二種中高層住居専用地域は建築不可用途を限定列挙する形式で規定され、それぞれの用途の床面積 1,500 ㎡以下で 2 階以下の店舗・飲食店、事務所、危険物の量の非常に少ない工場などが許容された。

第一種住居地域は「住居の環境を保護するために定める地域」、第二種住居地域は「主として住居の環境を保護するために定める地域」、準住居地域は「道路の沿道としての地域の特性にふさわしい業務の利便の増進を図りつつ、これと調和した住居の環境を保護するため定める地域」とされる。従前の住居地域におおむね該当するのは第二種住居地域であり、第一種住居地域は店舗等、事務所等、ホテル・旅館、ボーリング場の規模が 3,000 ㎡以下に制限され、準住居地域は逆に小規模な劇場等や倉庫業倉庫が許容された。

住居系地域以外の用途規制については、おおむね従前の規制を引き継いでいる。ただし、近隣商業地域では小規模な劇場等が許容され、準工業地域における建築不可用途として、セルロイドの製造が削除されたかわりに石綿含有製品の製造・粉砕や個室付浴場業などが追加された。また、工業専用地域における建築不可用途として老人ホーム等が追加された。

8 用途地域から 12 用途地域への用途規制の変更概略を**表 2.3.5** に示す。

表 2.3.5　8 用途地域から 12 用途地域への用途規制の変更概略

改正前		改正後	
用途地域	用途規制	用途地域	用途規制
第一種住居専用地域	住宅のほかは、学校、公衆浴場、診療所、50㎡以内の兼用住宅等に限って建築を許容	第一種低層住居専用地域	現行の第一種住居専用地域とおおむね同じ（養老院を老人ホームに改める等）
		第二種低層住居専用地域	第一種低層住居専用地域適格建築物のほか、150㎡以内の店舗等に限って建築を許容
第二種住居専用地域	工場、ボーリング場、ぱちんこ屋、ホテル、1,500㎡超又は3階以上の事務所、店舗等の建築を禁止	第一種中高層住居専用地域	第二種低層住居専用地域適格建築物のほか、病院、児童厚生施設、500㎡以内の店舗等に限って建築を許容
		第二種中高層住居専用地域	現行の第二種住居専用地域の不適格建築物のほか、一定の運動施設の建築を禁止
住居地域	50㎡超の工場、火災危険性、公害発生等のおそれが商業地域・近隣商業地域禁止工場に次いで大きい工場、50㎡超の自動車車庫、倉庫業を営む倉庫等の建築を禁止	第一種住居地域	現行の住居地域不適格建築物のほか、ぱちんこ屋、カラオケボックス、3,000㎡超の事務所、店舗等の建築を禁止
		第二種住居地域	現行の住居地域とおおむね同じ（300㎡以内の自動車車庫の建築の許容等）
		準住居地域	現行の住居地域不適格建築物のほか、木材の粉砕工場等の建築を禁止、現行の住居地域不適格建築物のうち、自動車車庫、150㎡以内の自動車修理工場等の建築を許容
近隣商業地域	商業地域不適格建築物のほか、劇場、映画館、キャバレー、個室付浴場等の建築を禁止	近隣商業地域	現行の近隣商業地域不適格建築物のほか、個室付浴場に類する一定の建築物の建築を禁止。客席部分200㎡未満の劇場、映画館等の建築を許容
商業地域	150㎡超の工場、火災危険性、公害発生等のおそれが準工業地域禁止工場に次いで大きい工場の建築を禁止	商業地域	現行の商業地域不適格建築物のほか、コンクリートの粉砕工場等の建築を禁止
準工業地域	火災危険性、公害発生等のおそれが大きい工場の建築を禁止	準工業地域	現行の準工業地域不適格建築物のほか、石綿含有製品の製造工場等、個室付浴場に類する一定の建築物の建築を禁止
工業地域	ホテル、キャバレー、個室付浴場、劇場、学校、病院等の建築を禁止	工業地域	現行の工業地域不適格建築物のほか、個室付浴場に類する一定の建築物の建築を禁止
工業専用地域	工業地域不適格建築物のほか、住宅、店舗、図書館、ボーリング場、ぱちんこ屋等の建築を禁止	工業専用地域	現行の工業専用地域不適格建築物のほか、老人ホーム、一定の運動施設等の建築を禁止

出典:「用途地域の細分化と用途規制の改正」(「時の法令」 1993.6.30-1452)

本表は建築基準法の 1993（平成 5）年 6 月 25 日改正施行前後を対照した内容で、同法別表の表記とは異なる場合がある。

(3) 形態規制の変遷概要

① 1971(昭和 46)年建築基準法改正施行以前の形態規制

用途地域における形態規制は、1971(昭和 46)年建築基準法改正施行を境としてその前後で大きく異なる。当該改正以前の規制内容は、絶対高さを基本とする高さの規制と建ぺい率であった。容積率は空地地区、容積地区、特定街区など一部の地区・街区に適用されるだけであった。1971(昭和 46)年建築基準法改正施行以前の形態規制を**表 2.3.6** に示す。

表 2.3.6 1971(昭和 46)年建築基準法改正施行以前の形態規制

形態＼法令＼施行日	物法施行令制定 大正9年勅令第438号 1920(大正9)年12月1日		物法施行令改正 昭和6年勅令第294号 1932(昭和7)年2月1日		物法施行令改正 昭和14年勅令第11号 1939(昭和14)年2月1日		建築基準法制定 昭和25年法律第201号 1950(昭和25)年11月23日	
高さ	住居地域	65尺	住居地域	20m	住居地域	同左	住居地域	20m
	住居地域以外	100尺	住居地域以外	31m	住居地域以外	同左	住居地域以外	31m
建ぺい率	住居地域	6/10	住居地域	同左	商業地域以外	6/10	住居地域、準工業地域、工業地域	敷地面積から30㎡を控除した残りの6/10
	商業地域	8/10	商業地域	同左	商業地域	8/10		
	上記以外	7/10	上記以外	同左			商業地域、未指定	7/10

物法は市街地建築物法の略
斜線制限による高さの規制は省略した

絶対高さについては、市街地建築物法から 1971(昭和 46)年改正施行以前の建築基準法までほぼ同一である。1920(大正 9)年の市街地建築築物法施行令制定施行時には尺貫法を採用しており、住居地域 65 尺、住居地域以外 100 尺であった。[5] 1932(昭和 7)年の市街地建築物法施行令改正施行時にメートル法に切り替え、それぞれ 20m、31mとなった。1950(昭和 25)年の建築基準法制定施行以降もそれらの数値が踏襲された。なお、高さの制限には但し書き規定があり、周囲に広い空地があるなど一定の条件の下ではこれらの高さを超えることができる旨規定されていた。

高さについては絶対高さのほかに道路斜線制限の規定があり、住居地域とそれ以外について異なる勾配と最高限度を規定している。

建ぺい率については、1920(大正 9)年の市街地建築築物法施行令制定施行時には、住居地域 6/10、商業地域 8/10、それ以外 7/10 であった。1939(昭和 14)年の市街地建築物法施行令改正施行以降においては商業地域以外が 6/10 となったことにより、結果として工業地域および未指定地域(住居、商業、工業のいずれも未指定の地域)はそれまでの 7/10 から 6/10 に強化されることとなった。1950(昭和 25)年の建築基準法制定施行以降は、建ぺい率は未指定区域が 6/10 から再び 7/10 に緩和されたほかは全体に強化された。すなわち、商業地域は 8/10 が 7/10 となり、住居地域等については敷地面積から 30 ㎡を差し引いた残りの面積に対して 6/10 となった。

そのほか、建ぺい率については角地緩和規定や商業地域かつ防火地域における耐火建築物の場合の緩和規定の変遷もある。

[5] 大澤昭彦「市街地建築物法における絶対高さ制限の成立と変遷に関する考察」(「土地総合研究」(Vol. 16, No. 1 2008 年冬) 土地総合研究所) http://www.lij.jp/html/jli/jli_2008/2008winter_p051.pdf(2015/07/23 閲覧)

② 1971(昭和 46)年建築基準法改正施行から 1993(平成 5)年建築基準法改正施行に至るまでの形態規制

ア 1971(昭和 46)年建築基準法改正施行の形態規制

用途地域における形態規制は 1971(昭和 46)年の建築基準法改正施行により大きく変化した。この改正から 1993(平成 5)年建築基準法改正施行に至るまでの形態規制の内容を**表 2.3.7** に示す。

表 2.3.7 1993(平成 5)年建築基準法改正施行に至るまでの形態規制

形態 / 地域	改正施行	建ぺい率	容積率	外壁の後退距離	高さの最高限度
第一種住居専用地域	1971(S46) 1. 1	3/10, 4/10, 5/10, 6/10	5/10, 6/10, 8/10, 10/10, 15/10, 20/10	1m, 1.5m	10m
	1977(S52)11. 1				一定要件下で**12m**可
	1987(S62)11.16				10m, 12m
第二種住居専用地域	1971(S46) 1. 1	6/10	20/10, 30/10, 40/10		
	1977(S52)11. 1	**3/10, 4/10, 5/10,** 6/10	**10/10, 15/10,** 20/10, 30/10		
住居地域	1971(S46) 1. 1	6/10	20/10, 30/10, 40/10		
近隣商業地域	1971(S46) 1. 1	8/10			
商業地域	1971(S46) 1. 1		40/10, 50/10, 60/10, 70/10, 80/10, 90/10, 100/10		
準工業地域	1971(S46) 1. 1	6/10	20/10, 30/10, 40/10		
工業地域	1971(S46) 1. 1				
工業専用地域	1971(S46) 1. 1	6/10			
	1975(S50) 4. 1	**3/10, 4/10, 5/10,** 6/10			
未指定	1971(S46) 1. 1	7/10	40/10		

改正施行欄中のSは昭和の略
数値が複数存在する場合は、そのうち都市計画で定められたもの
太字は改正時点で新規に規制されることとなった内容である
斜線制限による高さの規制は省略した

1971(昭和 46)年の建築基準法改正施行においては、第一種住居専用地域を除いて絶対高さ規制を撤廃し、全体に容積率規制を導入した。容積率についてはすべての用途地域において複数の選択肢から都市計画で決定することとした。選択肢の種類は、第一種住居専用地域については 5/10 から 20/10 まで 6 段階とし、商業地域については 40/10 から 100/10 まで 7 段階とし、第一種住居専用地域および商業地域を除くその他の地域については 20/10 から 40/10 まで 3 段階とした。

建ぺい率については、第一種住居専用地域について同様の方式として 3/10 から 6/10 まで 4 段階としたほかは、これまでのように建築基準法に法定した。商業地域についてはこれまでの 7/10 から 8/10 へ緩和し、第一種住居専用地域と商業地域を除くその他の用途地域にあっては、敷地面積から 30 ㎡を控除する規定を削除したうえで 6/10 とした。

高さの規制としては、第一種住居専用地域に 10mの絶対高さ規制を導入し、すべての用途地域について道路斜線制限、第一種住居専用地域を除くすべての用途地域について隣地斜線制限を採用した。

さらに第一種住居専用地域および第二種住居専用地域について北側斜線制限を採用し、これらの高さの規制は原則としてその後も踏襲されている。

イ　1971（昭和 46）年建築基準法改正施行以降の形態規制

1975（昭和 50）年の建築基準法改正施行により工業専用地域の建ぺい率が第一種住居専用地域と同様に 3/10 から 6/10 まで 4 段階の選択制となった。[6]

1977（昭和 52）年の建築基準法改正施行により、第二種住居専用地域においても建ぺい率が第一種住居専用地域と同様に、3/10 から 6/10 まで 4 段階の選択制となった。第二種住居専用地域の容積率については 40/10 を削除し、10/10 および 15/10 を新たに選択肢に加えた。第一種住居専用地域の絶対高さ規制について一定要件下で 12mを許容することとした。

本改正においてはそのほか高さの規制として日影規制が創設された。[7] 商業地域、工業地域および工業専用地域を除く用途地域において、高さが 10m（第一種住居専用地域にあっては軒高 7m超または地階を除く階数が 3 階以上）を超える建築物については、建築基準法別表に掲げる選択肢のうちから条例で定める数値の時間以上の日影を冬至日において生じさせてはいけないこととした。[8] なお、名古屋市においては本改正施行以前の 1974（昭和 49）年 3 月 20 日に「名古屋市日照等指導要綱」を施行し、用途地域に応じて冬至日における一定の日照時間を行政指導により確保することなどを主に規定していた。建築基準法に日影規制が導入されたことに伴い、日影規制については「名古屋市中高層建築物日影規制条例」（昭和 52 年条例第 58 号）を 1978（昭和 53）年 6 月 1 日に施行し、その他の内容については「名古屋市中高層建築物指導要綱」に移行した。この要綱は建築基準法改正による建築確認業務の民間移行に伴い、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」（平成 11 年条例第 40 号）に移行している。[9]

---

[6] 相場洋一「都市計画法及び建築基準法の一部改正」（「新都市」 Vol. 28, No. 8 1974.8）

[7] 「市街地環境の整備の促進のための方策に関する答申―法制の整備等について（第一次）―」（昭和 49 年 1 月 28 日　建築審議会答申）
「日照問題に関する対策についての中間報告」（昭和 47 年 10 月 11 日、日照問題専門委員会報告）
「日照確保のための建築規制基準についての中間報告」（昭和 48 年 8 月 31 日　日照基準専門委員会報告）
上田康二「建築審議会日照規準専門委員会の中間報告」（「新都市」 Vol. 27, No. 12 1973.12）

[8] 「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」（昭和 52 年 10 月 25 日　建設省住指発第 770 号　建設事務次官通達）
「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」（昭和 52 年 10 月 28 日　建設省住指発第 771 号　建設省住宅局長通達）
「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」（昭和 52 年 10 月 31 日　建設省住指発第 778 号　建設省建築指導課長、市街地建築課長通達）
「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」（昭和 52 年 11 月 28 日　建設省都計発第 102 号　建設省　都市計画課長通達）
野村信之「建築基準法改正について」（「新都市」 Vol. 31, No. 2 1977.2）

[9] 「名古屋市日照等指導要綱」（昭和 49 年 3 月）
「名古屋市中高層建築物指導要綱」（昭和 53 年 6 月）
「名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱」（平成元年 9 月）

1987(昭和 62)年の建築基準法改正施行により第一種住居専用地域における絶対高さの規制は、10mと 12mの複数の選択肢から都市計画で定めることとなった。そのほか、道路幅員による容積率制限の緩和、道路斜線制限および隣地斜線制限の緩和などがある。[10]

③ 1993(平成 5)年建築基準法改正施行の形態規制

1993(平成 5)年建築基準法改正施行により、第一種低層住居専用地域および第二種低層住居専用地域は、ほぼ第一種住居専用地域の規制を引き継いだ。そのほか両地域とも新たに 200 ㎡を限度とする敷地面積の最低限度を都市計画で定めることができるようになった。

第一種中高層住居専用地域および第二種中高層住居専用地域は、ほぼ従前の第二種住居専用地域の規制を引き継いだ。

第一種住居地域、第二種住居地域および準住居地域は従前の住居地域と同様であり、商業地域を除くその他の地域についてもそれぞれ従前の対応する用途地域と同様である。商業地域については容積率の選択肢に新たに 20/10 および 30/10 が追加された。

そのほか用途地域未指定地域における建ぺい率および容積率について、これまで単一の値が法定されていたものを特定行政庁が都市計画地方審議会の議を経て複数の選択肢から定めることができるように改正された。建ぺい率は従来の 7/10 に 5/10、6/10 が追加され、容積率は従来の 40/10 に 10/10、20/10、30/10 が追加された。

以上の変更内容を**表 2.3.8** に示す。

なお、用途地域未指定の場合の形態制限については、2000(平成 12)年 5 月 19 日公布の改正都市計画法・建築基準法をもって一部変更された。建ぺい率に 3/10 および 4/10、容積率に 5/10 および 8/10 の選択肢が加わり、特定行政庁が都市計画審議会の議を経て定めることとなった。施行は翌年 5 月 18 日である。

[10] 「建築基準法一部改正に伴う第一種住居専用地域における建築物の高さの限度の指定方針について」(昭和 62 年 12 月 3 日 建設省都計発第 117 号 建設省都市局長通達)
「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」(昭和 62 年 12 月 3 日 建設省住指発第 394 号 建設事務次官通達)
「建築基準法の一部を改正する法律等の施行について(抜粋)」(昭和 62 年 12 月 3 日 建設省住指発第 395 号 建設省住宅局長通達)
建設省住宅局建築指導課 他「建築基準法の一部改正について」(「住宅」 Vol. 36, No. 12 1987.12)

表 2.3.8 1993(平成 5)年建築基準法改正施行の形態規制

形態 / 地域	建ぺい率	容積率	外壁の後退距離	高さの最高限度	敷地面積の最低限度
第一種低層住居専用地域	3/10, 4/10, 5/10, 6/10	5/10, 6/10, 8/10, 10/10, 15/10, 20/10	1m, 1.5m	10m, 12m	≦200㎡
第二種低層住居専用地域					
第一種中高層住居専用地域		10/10, 15/10, 20/10, 30/10			
第二種中高層住居専用地域					
第一種住居地域	6/10	20/10, 30/10, 40/10			
第二種住居地域					
準住居地域					
近隣商業地域	8/10				
商業地域		**20/10, 30/10,** 40/10, 50/10, 60/10, 70/10, 80/10, 90/10,100/10			
準工業地域	6/10	20/10, 30/10, 40/10			
工業地域					
工業専用地域	3/10, 4/10, 5/10, 6/10				
未指定	7/10 (**5/10, 6/10**)	40/10 (**10/10, 20/10, 30/10**)			

数値が複数存在する場合は、そのうち都市計画で定められたもの
用途地域未指定におけるかっこ内の数値は、特定行政庁が都市計画地方審議会の議を経て定めるもの
敷地面積の最低限度については200㎡を超えてはならないことを表す
太字は1993(平成5)年の改正施行で新規に規制されることとなった内容である
斜線制限による高さの規制は省略した

(4) 建築基準法大改正の背景等

① 1970 (昭和 45)年建築基準法改正(第 5 次改正)

ア 背景・経緯等

新都市計画法の基となったのは 1967(昭和 42)年 3 月 24 日の宅地審議会第 6 次答申であり、用途地域を 8 種類に拡大する建築基準法第 5 次改正の基となったのは、同年 12 月 13 日の建築審議会答申である。建築審議会答申のうち「地域・地区制度の整備の基本方針」においては、用途の規制について「1 細分化・専用化の方向、2 行政庁の裁量による規制方式、3 工作物等の規制導入」など、形態の規制について「1 地域地区の種類、制限内容の改善整理、2 住居地域における日照維持に寄与するための形態制限」などを挙げるとともに用途と形態の規制を「地域地区毎に一定の組合せで定めて実施する方式をとること」を提案している。[11]

建設省はこの答申のほぼ 1 年後にあたる 1968(昭和 43)年 2 月 1 日建築基準法改正第 1 次案を公表した。都市計画法全面改正の国会審議が本格化する直前である。この案においては用途地域の細分化を徹底しており、6 種類の住居地域、4 種類の商業地域、6 種類の工業地域合計 16 種類に再編した。各用途地域の形態制限について、容積率をそれぞれ単一の値とし、空地率、壁面の位置の後退および斜

[11] 「建築関係法制を整備するための方策等に関する第 1 次答申」(昭和 42 年 12 月 13 日 建築審議会答申)

線制限に関して複数の値とした。[12]

建築基準法改正案は建築審議会の答申に沿いつつ建設省の第 1 次案を簡略化した内容でまとまり、1970（昭和 45）年 6 月 1 日に改正公布され、翌年 1 月 1 日から施行された。改正のねらいのうち用途地域に関しては、人口産業の都市集中への対応について用途地域の細分化、用途の純化、建ぺい率の緩和など、建築物の不燃高層化への対応について容積率規制の全面適用など、住宅地環境の維持への対応について北側斜線制限の新設がある。[13]

イ 施行通達の概要

本改正施行に際して建設省から建設事務次官通達をはじめ複数の通達が発せられた。[14] その中の建設省都市局長通達は「用途地域に関する都市計画の決定基準について」と題して 1972（昭和 47）年 4 月 28 日に発せられた。この通達の中には主に次のような内容が含まれていた。[15]

i 第一種住居専用地域又は第二種住居専用地域は、原則として商業地域、工業地域もしくは工業専用地域又は交通量の多い幹線道路、鉄道等に接して定めないこと

ii 工業専用地域は（中略）、臨海部の重化学工業地帯のみならず内陸部の工業団地等についても積極的に定めること

iii 商業、業務、娯楽等の集中立地を図るべき区域については、商業地域を定めること

iv （第一種住居専用地域の形態制限に関して）新たに計画的に市街化を図るべき区域については、土地区画整理事業その他の市街地開発事業等による面的な市街地整備に備え、容積率を十分の五又は十分の六に、建ぺい率を十分の三又は十分の四に定め、また、必要に応じて外壁の後退距離の限度を定めること

v （商業地域の容積率に関して）原則として容積率を十分の四十、十分の五十又は十分の六十に定めること

なお、商業地域の容積率について十分の七十以上は例外的とし、特に十分の九十又は十分の百は特定大都市の特に必要がある場合など一定の条件を満たす地区を除き定めないこと

② 1992（平成 4）年都市計画法・建築基準法改正

ア 背景・経緯 その 1（1990（平成 2）年都市計画法・建築基準法改正まで）

都市計画法・建築基準法改正（平成 2 年法律第 61 号）および大都市法改正（平成 2 年法律第 62 号）

12 「地域の種類第一次案」（昭和 43 年 2 月 1 日 建設省）

13 高瀬三郎「法は今日をどう捉えているか」（「建築雑誌」 SN. 1014 1969.9）

14 「建築基準法の一部を改正する法律の公布及び建築基準法の運用について」（昭和 45 年 7 月 24 日 建設省住指発第 326 号 建設事務次官通達）
「建築基準法の一部改正にともなう地域地区指定の方針について」（昭和 45 年 10 月 13 日 建設省住街発第 69 号・都計発第 93 号 建設省住宅局長・都市局長通達）
「用途地域に関する都市計画の決定基準について」（昭和 47 年 4 月 28 日 建設省都計発第 42 号 建設省都市局長通達）
「用途地域等の決定と建築行政について」（昭和 47 年 10 月 25 日 建設省住街発第 80 号 建設省住宅局長通達）

15 前掲 14「用途地域に関する都市計画の決定基準について」（昭和 47 年 4 月 28 日 建設省都計発第 42 号 建設省都市局長通達）

は、昭和末期から平成初期にかけての地価高騰に対する住宅・宅地対策の一環として行われ、ひき続き用途地域を 12 種類に拡大することを含む改正が、都市計画法・建築基準法改正として 1992（平成 4）年に行われた。

建設大臣は建築審議会に対して、「国民生活・経済活動の高度化・多様化に対応した市街地環境整備の方策について」という諮問を 1988（昭和 63）年 3 月 28 日に行っており、この諮問に対して建築審議会建築行政部会市街地環境分科会小委員会は、1989（平成元）年 6 月 28 日に市街地環境分科会に対して、「大都市地域の既成市街地等における住宅の確保方策について」という中間報告を行った。[16]

一方、都市計画中央審議会の「経済社会の変化に対応した都市計画のあり方に関する検討委員会」は、建築審議会における中間報告の直後である 6 月 30 日に、「大都市地域における良好な住宅・宅地供給を促進するための都市計画のあり方について」という中間報告を行った。[17]

以上の中間報告の内容は、1990（平成 2）年の都市計画法・建築基準法改正および大都市法改正に反映され、1990（平成 2）年 6 月 29 日に公布、同年 11 月 20 日に施行となった。[18]

イ　背景・経緯　その 2（1992（平成 4）年都市計画法・建築基準法改正）

建築審議会は 1988（昭和 63）年の諮問に対して、1990（平成 2）年 6 月 28 日に第 1 次答申を行い、さらに 1991（平成 3）年 12 月 20 日に第 2 次答申を行った。第 2 次答申における具体的施策としては、「1 用途地域等の見直し、2 地区計画制度の拡充、3 建築物と公共施設との関係の強化」が挙げられた。このうち用途地域等の見直しとして、「1 用途地域の種別の見直し等、2 用途制限の合理化、3 用途地域による敷地規模規制の導入、4 商業地域の容積率メニューの拡充」などがあった。[19]

一方、建設大臣は都市計画中央審議会に対して、「経済社会の変化を踏まえた都市計画制度はいかにあるべきか」について 1991（平成 3）年 1 月 23 日にあらためて諮問し、都市計画中央審議会はこの諮問に対して同年 8 月 8 日に計画制度部会から中間報告を受けた。審議過程の中で用途地域の見直し案として住居系地域を 6 種類、商業系地域を 5 種類、工業系地域を 6 種類、合計 17 種類とする案を示している。[20] 都市計画中央審議会はこの報告を受け、同年 12 月 20 日建築審議会答申と同日に答申を行った。本答申において、都市のマスタープランの充実、地区計画等の策定の推進、開発許可制度等の充実などとならんで用途地域制度の見直しが挙げられた。[21]

建築審議会および都市計画中央審議会の両答申を踏まえて、改正都市計画法・建築基準法は 1992

16 「大都市地域の既成市街地等における住宅の確保方策について」（建築審議会建築行政部会市街地環境分科会中間報告　平成元年 6 月 28 日）

17 「大都市地域における良好な住宅・宅地供給を促進するための都市計画のあり方について（中間報告）」（経済社会の変化に対応した都市計画のあり方に関する検討委員会　平成元年 6 月 30 日）

18 都市計画法制研究会「今回の法改正の経緯」（「平成 2 年都市計画法・建築基準法改正の要点」住宅新報社 1990.12　pp. 8-18）

19 「国民生活・経済活動の高度化・多様化に対応した市街地環境整備の方策に関する第 2 次答申」（建築審議会平成 3 年 12 月 20 日）

20 「経済社会の変化を踏まえた都市計画制度のあり方について（中間報告）」概要（都市計画中央審議会計画制度部会　平成 3 年 8 月 8 日）

21 「経済社会の変化を踏まえた都市計画制度のあり方についての答申」（都市計画中央審議会　平成 3 年 12 月 20 日）

(平成 4)年 6 月 26 日に公布、翌年 6 月 25 日に施行され、施行に伴う通達が同日に発出された。[22] 用途地域の細分化については、都市計画中央審議会審議段階における商業系地域および工業系地域の細分化案を採用せず、住居系のみを細分化して全体で 12 種類とした。そのほか用途地域と関連の深い特別用途地区を拡充しており、その内容については次節で触れる。

2 名古屋市における用途地域変遷の概要

名古屋市における用途地域の変更経緯に係る期間については、法令の制定または改正施行後に都市計画変更に至るため法令の変遷に係る期間と若干のずれを伴いつつも概ね期間を同じくしている。大きく分けると、1924(大正 13)年から 1951(昭和 26)年にかけての 3 用途地域期、1951(昭和 26)年から 1972(昭和 47)年にかけての 4 用途地域期、1972(昭和 47)年から 1996(平成 8)年にかけての 8 用途地域期、1996(平成 8)年以降の 12 用途地域期、以上の 4 期間となる。以下にそれぞれの期間ごとの変遷概要を紹介し、8 用途地域期および 12 用途地域期の主要変更の背景等については項を改めて詳述する。

(1) 3 用途地域期(1924(大正 13)年～1951(昭和 26)年)

住居、商業、工業の 3 用途地域期は、用途地域が名古屋市に 1924(大正 13)年 10 月 27 日にはじめて指定されてから 1951(昭和 26)年 4 月 23 日に準工業地域を加えた 4 用途地域が指定される前日までの期間である。この期間における用途地域の変遷を**表 2.3.9** に示す。

用途地域が指定されている範囲は市街地建築物法適用区域を対象としている。市街地建築物法は名古屋市には 1920(大正 9)年 12 月 1 日に適用され(大正 9 年勅令第 539 号)、1925(大正 14)年 12 月 15 日には下之一色町、天白村大字八事、西枇杷島町、庄内村、萩野村(当該時点において名古屋市以外で都市計画区域を構成する町村)に適用された(大正 14 年内務省告示第 184 号)。この区域は西枇杷島町を除いておおむね旧市域(昭和 30 年代の合併以前の市域)に相当している。なお、名古屋都市計画区域は 1939(昭和 14)年 5 月 17 日に猪高村、天白村、大高町、上野村に拡大されたが、これらの拡大町村には市街地建築物法が適用されず、用途地域は指定されなかった。

住居地域は中心部を取り巻くように周辺部の東部、西部、北部に配置され、商業地域は中心部、幹線都市計画街路沿道および名古屋港周辺部等に配置され、工業地域は主に南部、北部・北東部に配置された。未指定地域は当初主に名古屋駅西部と山王地区であったが、両地区はその後区域変更・追加・廃

[22] 「都市計画法及び建築基準法の一部改正等について」(1993(平成 5)年 6 月 25 日 建設省都計発第 90 号 建設事務次官通達)
「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律等の施行について」(1993(平成 5)年 6 月 25 日 建設省住指発第 224 号 住宅局長通達)
「用途地域及び特別用途地区に関する都市計画の決定・運用等について」(1993(平成 5)年 6 月 25 日 建設省都計発第 92 号 都市局長通達)
「用途地域等に関する都市計画の決定・運用等について」(1993(平成 5)年 6 月 25 日 建設省都計発第 93 号 都市計画課長通達)
樺島 徹「改正都市計画法の施行について」(「新都市」 Vol. 47, No. 8 1993.8)
樺島 徹 他「総合的土地対策の一環として土地利用計画を充実」(「時の法令」 NO. 1452 1993.6.30)

表 2.3.9　3 用途地域期(1924(大正 13)年～1951(昭和 26)年)の変遷

No.	告示		住居地域			商業地域	工業地域			未指定地域	合計
	年月日	番号	うち 住専地区	うち 非住専地区	計		うち 非工専地区	うち 工専地区	計		
1	1924(T 13) 10.27(11.15)	I 675			8,082.3 54.9%	1,471.4 10.0%			4,788.4 32.5%	374.5 2.6%	14,716.6 100.0%
2	1933(S 8) 11.14(12. 4)	I 397			8,724.3 53.1%	1,880.0 11.4%			5,461.8 33.2%	375.5 2.3%	16,441.6 100.0%
3	1935(S10) 3.16(4. 5)	I 130			8,024.6 48.2%	2,229.1 13.4%			5,986.6 36.0%	391.1 2.4%	16,631.4 100.0%
4	1939(S14) 10.11(10.31)	I 484			7,949.7 47.6%	2,189.4 13.1%			6,133.3 36.7%	431.4 2.6%	16,703.8 100.0%
5	1940(S15) 3.13(4. 2)	I 113			7,949.7 47.6%	2,189.4 13.1%	5,487.2 32.8%	646.1 3.9%	6,133.3 36.7%	431.4 2.6%	16,703.8 100.0%
6	1940(S15) 9.24(10.14)	I 515 I 516	829.2 5.0%	7,116.5 42.6%	7,945.7 47.6%	2,189.4 13.1%	5,491.2 32.8%	646.1 3.9%	6,137.3 36.7%	431.4 2.6%	16,703.8 100.0%
7	1943(S18) 7. 6(7.26)	I 481	829.2 5.0%	7,012.7 42.0%	7,841.9 47.0%	2,183.4 13.0%	5,601.0 33.5%	646.1 3.9%	6,247.1 37.4%	431.4 2.6%	16,703.8 100.0%

本表は市街地建築物法適用区域における数値を掲げる。
各用途地域(専用地区を含む)の欄中、上段は指定面積(ha)、下段は合計面積に対する各指定面積の比率(%)を表す。
各用途地域の「住専地区」は住居専用地区、「工専地区」は工業専用地区を表す。
各用途地域(専用地区を含む)の指定面積については、計画書原記載の坪表示をヘクタール表示に換算して掲載している。
告示年月日におけるT、Sはそれぞれ大正、昭和の略、( )内の月日は効力発生月日を示す。
告示番号のIは内務省告示を表わす。

止された。そのほか大曽根周辺地区や名古屋港 1 号地・同 2 号地が未指定地域に変更された。

各用途地域の指定面積についてみると、1933(昭和 8)年の第 1 回変更時に対象区域が拡大したことによりいずれも増加している。住居地域は一旦増加して 8,724.3ha となってから徐々に縮小して 1943(昭和 18)年には 7,841.9ha となっている。商業地域は当初 1,471.4ha であったが、都心商業地域の拡大などにより 2,229.1ha に拡大した後名古屋港地区などを縮小し、1943(昭和 18)年には 2,183.4ha となっている。工業地域は一貫して拡大傾向にあり、当初の 4,788.4ha が 6,247.1ha まで拡大している。未指定地域は期間全体を通じて市街地建築物法適用区域全体の 3%に満たないが、縮小、追加を経て当初の 374.5ha が 431.4ha まで拡大している。

住居・工業の両専用地区については、市街地建築物法が 1939(昭和 14)年 4 月 1 日に改正施行されてからほぼ 1 年後の 1940(昭和 15)年 3 月 13 日にまず工業専用地区が指定された。指定面積は中川運河沿線、名古屋港東部および名古屋港西部の 3 箇所合計 646.1ha で、工業地域全体のうち 10.5%であった。住居専用地区はそれからほぼ半年後の 1940(昭和 15)年 9 月 24 日に東部 9 地区、西部 1 地区合計 10 地区 829.2ha が指定され、住居地域全体のうち 10.4%であった。

以下、各都市計画決定・変更の概要について順に記す。なお、用途地域と同時に他の地域地区が都市計画決定・変更されることはしばしばあり、住居および工業の専用地区の変更等については併せて記述した。

① 当初決定（1924（大正 13）年 10 月）

市街地建築物法が 1920（大正 9）年に名古屋市に適用され、1923（大正 11）年 7 月に名古屋都市計画区域が決定されたことに伴い、用途地域を決定した。

② 第 1 回変更（1933（昭和 8）年 11 月）

市街地建築物法が 1925（大正 14）年に名古屋都市計画区域全域に適用されたことに伴い、名古屋市外の町村に用途地域を追加するとともに都心東部へ集団商業地域を拡大し、周辺部路線商業地域の追加を行った。

③ 第 2 回変更（1935（昭和 10）年 3 月）

土地の現状および商工業発展に対処し、都心集団商業地域の隣接周辺部等を拡大し、名古屋駅北部・堀川周辺部・新堀川周辺部・南区の東海道線東部を工業地域へ変更するとともに、名古屋港 7 号地・同 8 号地・同 9 号地を工業地域に追加した。また、大曽根周辺部の一部を中小工場の存在により未指定地域とした。

④ 第 3 回変更（1939（昭和 14）年 10 月）

大幸町等を工業地域に変更し、名古屋港 1 号地・同 2 号地を未指定地域へ変更するとともに同 10 号地を工業地域に追加した。

⑤ 第 4 回変更（1940（昭和 15）年 3 月）

中川運河沿線、名古屋港東部および名古屋港西部の 3 箇所 646.1ha に工業専用地区を決定した。なお、工業専用地区決定に伴う用途地域自体の変更はなかった。

⑥ 第 5 回変更（1940（昭和 15）年 9 月）

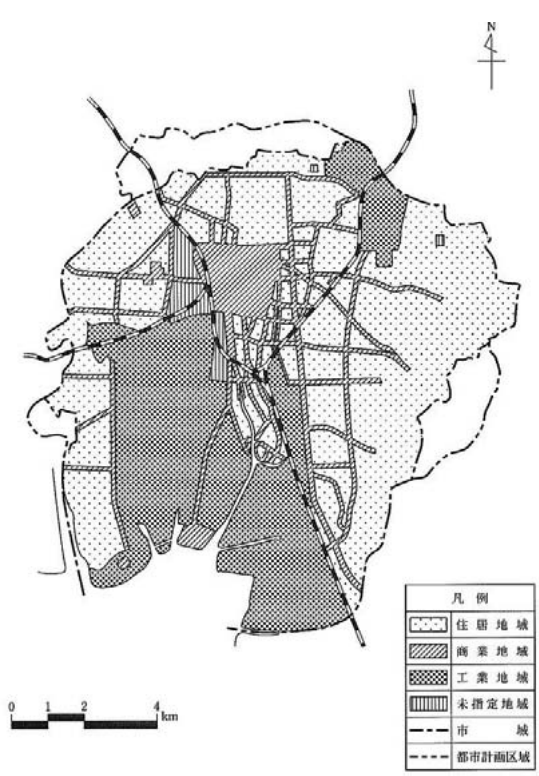
三菱重工（株）立地に伴い、大幸町等を工業地域に変更し、あわせて鍋屋上野地区をはじめ東部周辺部の住宅地 9 箇所および西部の住宅地 1 箇所、計 10 箇所 829.2ha に住居専用地区を決定した。

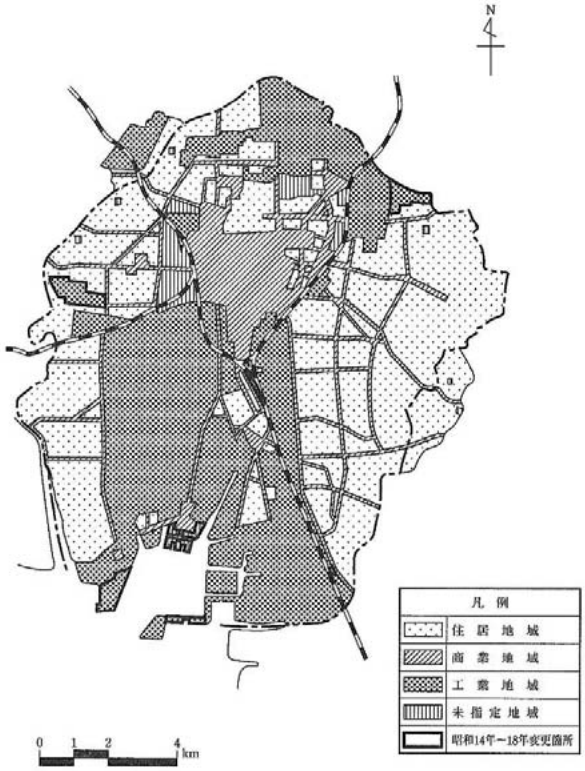
⑦ 第 6 回変更（1943（昭和 18）年 7 月）

三菱重工（株）岩塚工場立地に伴い、岩塚町等を工業地域に変更した。

3 用途地域期における当初決定（1924（大正 13）年 10 月）と最終変更（1943（昭和 18）年 7 月）を**図 2.3.3** および**図 2.3.4** に示す。

なお、1938（昭和 13）年の市街地建築物法の改正により創設された空地地区が、1942（昭和 17）年に名古屋市で初めて指定された。詳細については、次項（2） において紹介する。





出典:名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」(p. 76, p. 121 (財)名古屋都市センター 1999.3)

図 2.3.3 3 用途地域期における当初決定
(1924(大正 13)年 10 月)

図 2.3.4 3 用途地域期における最終変更
(1943(昭和 18)年 7 月)

(2) 4 用途地域期(1951(昭和 26)年～1972(昭和 47)年)

住居、商業、準工業、工業の 4 用途地域期は、1951(昭和 26)年 4 月 23 日以降 1972(昭和 47)年 9 月 15 日までである。これは建築基準法が施行され名古屋市に 4 用途地域が指定された日を始期とし、同法が 1971(昭和 46)年 1 月 1 日に改正施行されて 8 用途地域が指定される前日を終期としている。

表 2.3.10 に 4 用途地域期における用途地域の変遷を示し、次項より、用途地域の各都市計画決定・変更の概要について順に記す。

① 建築基準法に基づく当初決定(1951(昭和 26)年 4 月)

建築基準法が施行された 1950(昭和 25)年 11 月時点における名古屋市の状況は、復興土地区画整理事業が進捗し、千種 4 工区(平和公園区域)を除いて全域に仮使用地が指定されて建築活動が活発になろうとしている時期であった。そのような中で従来の土地利用のあり方を再検討したうえで、「戦前の未指定地を廃止して代わって準工業地域を指定し、工業地域を大幅に縮小してこれを住居地域と準工業地域に変更し、都心部及び拠点的な商業地域を拡大」した。[23] また、住居専用地区 3 地区 23.4ha、工業専用地区 2 地区 38.7ha を縮小した。

[23] 名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 p. 321)

表 2.3.10　4 用途地域期(1951(昭和 26)年～1972(昭和 47)年)の変遷

No.	告示		住居地域			商業地域	準工業地域	工業地域			合計
	年月日	番号	うち 住専地区	うち 非住専地区	計			うち 非工専地区	うち 工専地区	計	
1	1951(S26) 4.23	K 335	805.7 4.8%	7,868.9 46.8%	8,674.6 51.6%	2,311.7 13.7%	1,167.0 6.9%	4,067.9 24.2%	607.4 3.6%	4,675.3 27.8%	16,828.6 100.0%
2	1953(S28) 3.30(3.30)	K 347	805.7 4.8%	7,576.3 45.0%	8,382.0 49.8%	2,448.8 14.6%	1,297.5 7.7%	4,099.8 24.3%	600.5 3.6%	4,700.3 27.9%	16,828.6 100.0%
3	1956(S31) 3. 5(3.25)	K 380	805.7 4.8%	7,673.5 45.3%	8,479.2 50.1%	2,448.8 14.5%	1,297.5 7.6%	4,099.8 24.3%	600.5 3.5%	4,700.3 27.8%	16,925.8 100.0%
4	1956(S31) 10.27(10.27)	K1704	805.7 4.8%	7,723.5 45.6%	8,529.2 50.4%	2,460.8 14.6%	1,366.5 8.0%	3,968.8 23.5%	600.5 3.5%	4,569.3 27.0%	16,925.8 100.0%
5	1957(S32) 9.24(10.14)	K1173	805.7 3.3%	12,001.5 48.7%	12,807.2 52.0%	2,699.6 10.9%	3,028.2 12.3%	5,528.0 22.4%	584.2 2.4%	6,112.2 24.8%	24,647.2 100.0%
6	*1958(S33) 3.11(3.31)*	*K 307*			*1,074.4* *84.2%*	*71.7* *5.6%*	*62.7* *4.9%*			*67.1* *5.3%*	*1,275.9* *100.0%*
7	1959(S34) 3.17(4. 6)	K 332	805.7 3.3%	12,001.0 48.7%	12,806.7 52.0%	2,700.1 10.9%	3,028.2 12.3%	5,528.0 22.4%	584.2 2.4%	6,112.2 24.8%	24,647.2 100.0%
8	*1959(S34) 10.19(11. 8)*	*K1987*			*796.7* *66.5%*	*62.7* *5.2%*	*186.8* *15.6%*			*152.5* *12.7%*	*1,198.7* *100.0%*
9	1960(S35) 3. 9(3.29)	K 389	805.7 3.3%	11,945.0 51.4%	12,750.7 51.7%	2,781.3 11.3%	3,007.2 12.2%	5,523.8 22.4%	584.2 2.4%	6,108.0 24.8%	24,647.2 100.0%
10	1961(S36) 3.17(4. 6)	K 534	805.7 3.2%	12,476.5 48.7%	13,282.2 51.9%	2,804.5 11.0%	3,069.2 12.0%	5,825.8 22.8%	584.2 2.3%	6,410.0 25.1%	25,565.9 100.0%
11	*1962(S37) 10. 4(10.24)*	*K2548*			*1,071.2* *76.7%*	*72.3* *5.2%*	*186.1* *13.3%*			*66.6* *4.8%*	*1,396.2* *100.0%*
12	1963(S38) 3.26(3.26)	K 779	805.7 3.0%	13,273.2 49.6%	14,078.9 52.6%	2,867.2 10.7%	3,256.0 12.2%	5,978.3 22.3%	584.2 2.2%	6,562.5 24.5%	26,764.6 100.0%
13	1963(S38) 10.18(10.18)	K2641	805.7 2.9%	14,344.4 50.9%	15,150.1 53.8%	2,939.8 10.4%	3,442.1 12.2%	6,044.9 21.5%	584.2 2.1%	6,629.1 23.6%	28,161.1 100.0%
14	1964(S39) 8.15(9. 4)	K2202	805.7 2.9%	14,266.4 50.6%	15,072.1 53.5%	2,992.7 10.6%	3,686.0 13.1%	5,829.4 20.7%	580.6 2.1%	6,410.0 22.8%	28,160.8 100.0%
15	1965(S40) 1.27(2.16)	K 117	805.6 2.6%	17,065.8 55.2%	17,871.4 57.8%	3,003.3 9.7%	3,639.0 11.8%	5,829.4 18.9%	580.6 1.9%	6,410.0 20.7%	30,923.7 100.0%
16	1965(S40) 8.28(9.17)	K2473	805.6 2.6%	17,508.2 56.6%	18,313.8 59.2%	3,003.3 9.7%	3,744.4 12.1%	5,281.6 17.1%	580.6 1.9%	5,862.2 19.0%	30,923.7 100.0%
17	1966(S41) 10.13(11. 2)	K3392	805.6 2.5%	18,347.1 57.2%	19,152.7 59.7%	3,022.7 9.4%	3,928.2 12.3%	5,378.5 16.8%	580.6 1.8%	5,959.1 18.6%	32,062.7 100.0%
18	1967(S42) 3.17(4. 6)	K 680	805.6 2.4%	20,657.5 59.8%	21,463.1 62.2%	3,022.7 8.7%	4,082.8 11.8%	5,378.5 15.6%	580.6 1.7%	5,959.1 17.3%	34,527.7 100.0%
19	1968(S43) 3.27	K 456	2,584.3 7.5%	18,878.8 54.7%	21,463.1 62.2%	3,022.7 8.7%	4,082.8 11.8%	5,378.5 15.6%	580.6 1.7%	5,959.1 17.3%	34,527.7 100.0%
20	1968(S43) 10.18(11. 7)	K3128	2,573.5 7.5%	18,863.2 54.6%	21,436.7 62.1%	3,078.6 8.9%	4,056.7 11.8%	5,373.3 15.5%	582.4 1.7%	5,955.7 17.2%	34,527.7 100.0%
21	1968(S43) 11.13(12. 3)	K3394	2,959.8 8.6%	18,476.9 53.5%	21,436.7 62.1%	3,078.6 8.9%	4,056.7 11.8%	5,373.3 15.5%	582.4 1.7%	5,955.7 17.2%	34,527.7 100.0%
22	1971(S46) 2.15	A 128	2,959.8 7.9%	21,621.4 57.7%	24,581.2 65.6%	3,137.4 8.4%	4,259.9 11.3%	4,919.1 13.1%	582.4 1.6%	5,501.5 14.7%	37,480.0 100.0%

本表は都市計画区域における数値を掲げる。斜字で示したNo.6およびNo.11は鳴海都市計画区域、No.8は守山都市計画区域であり、その他は名古屋都市計画区域である。
各用途地域(専用地区を含む)の欄中、上段は指定面積(ha)、下段は合計面積に対する各指定面積の比率(%)を表す。
各用途地域の「住専地区」は住居専用地区、「工専地区」は工業専用地区を表す。
告示年月日におけるSは昭和の略、( )内の月日は効力発生月日を示す。
告示番号のK、Aはそれぞれ建設省告示、愛知県告示を表わす。

② 第 1 回変更(1953(昭和 28)年 3 月)

都心東部・都心隣接西北部等の商業地域拡大、環状線西北部区間沿道等の準工業地域への変更、新瑞橋南部等の工業地域への変更とともに中川運河工業専用地区を 6.9ha 縮小変更した。

③　第 2 回変更（1956（昭和 31）年 3 月）

猪高西山土地区画整理事業の都市計画決定とあわせて住居地域 97.2ha を新規追加した。

④　第 3 回変更（1956（昭和 31）年 10 月）

西枇杷島町において工業地域を縮小して他の用途地域を拡大する変更を行った。

⑤　第 4 回変更（1957（昭和 32）年 9 月）

1955（昭和 30）年合併の 6 町村はこれまで用途地域未指定であったため、この 6 町村について用途地域を 7,721.4ha 新規追加した。住居地域を主体として、新川周辺および南陽町南部に工業地域、新川、境川、矢田川、天白川周辺に準工業地域を指定した。また、既指定地域についても見直しを図り、あわせて名古屋港東部工業専用地区を 16.3ha 縮小変更した。

⑥　鳴海都市計画区域における用途地域決定（1958（昭和 33）年 3 月）

鳴海町は戦前 1942（昭和 17）年に鳴海町単独で都市計画区域を決定しているが、1958（昭和 33）年 3 月 11 日に住居地域を主体として、名鉄鳴海駅周辺等を商業地域、国道 1 号沿道等を工業地域および準工業地域とする用途地域を決定した。

⑦　第 5 回変更（1959（昭和 34）年 3 月）

島田松和線（現島田線）の線形変更（1959（昭和 34）年 3 月 10 日）に伴い、路線商業地域を区域変更した（1959（昭和 34）年 3 月 17 日）。

⑧　守山都市計画区域における用途地域決定（1959（昭和 34）年 10 月）

守山都市計画区域の決定は守山町における 1935（昭和 10）年であるが、用途地域の指定は都市計画区域決定よりも遅れ、1959（昭和 34）年 10 月 19 日となった。主に旧守山町（1954（昭和 29）年、守山町と志段味村が合併し守山市となる）を対象として、瀬戸街道（守山本通線）沿道等に商業地域、庄内川左岸西部等に工業地域、矢田川右岸等に準工業地域を配し、その他を住居地域とした。

⑨　第 6 回変更（1960（昭和 35）年 3 月）

主に住居地域と準工業地域を縮小し、路線商業地域を拡大した他ごく一部で準工業地域を拡大した。

⑩　第 7 回変更（1961（昭和 36）年 3 月）

名古屋港南部臨海工業地帯造成に伴い、上野町に住居地域および工業地域を主として新規に用途地域を 918.7ha 追加した。

⑪　鳴海都市計画区域における用途地域変更（1962（昭和 37）年 10 月）

天白川沿いに準工業地域を追加し、有松駅付近の商業地域を拡大した。

⑫　第 8 回変更（1963（昭和 38）年 3 月）

名古屋市が守山市を 1963（昭和 38）年 2 月 15 日に編入したことに伴い、同年 3 月 26 日に守山都市計画区域を名古屋都市計画区域に統合し、守山都市計画区域において決定されていた用途地域を名古屋都市計画区域に引き継いだ。

⑬　第 9 回変更（1963（昭和 38）年 10 月）

名古屋市が鳴海町を 1963（昭和 38）年 4 月 1 日に編入したことに伴い、同年 10 月 18 日に鳴海都市計画区域を名古屋都市計画区域に統合し、鳴海都市計画区域において決定されていた用途地域を名

古屋都市計画区域に引き継いだ。

⑭　第 10 回変更（1964（昭和 39）年 8 月）

用途地域と専用地区を別個の都市計画としていたことを改め、計画書の様式上、同一計画書に用途地域と専用地区を併記することとした。あわせて市街地の著しい発展および開発計画の進行に伴い、用途地域の一部見直しを図るとともに名古屋港東部工業専用地区 3.6ha を削除した。

⑮　第 11 回変更（1965（昭和 40）年 1 月）

合併に伴い拡大した都市計画区域について都市計画全般を再検討し、街路の整理統合、公園の整理統合と追加等とあわせて、用途地域についても旧守山市および旧鳴海町地内の未指定部分に関する追加指定と既指定部分に関する一部変更を行った。

⑯　第 12 回変更（1965（昭和 40）年 8 月）

市街化の進展状況等に伴い、荒子川運河を縮小変更することとあわせて用途地域を変更した。荒子川運河計画区域周辺の工業地域のうち北部は住居地域、南部は準工業地域に変更した。（第5編「第1章 港湾・運河」（第5節2（1）③　戦後の縮小変更の経緯）参照）

⑰　第 13 回変更（1966（昭和 41）年 10 月）

名古屋市が有松町と大高町を 1964（昭和 39）年 12 月 1 日に編入したことに伴い、両町に用途地域を追加指定するとともに新瑞橋東南かつ山崎川左岸区域の一部を工場移転に伴い住居地域に変更した。

⑱　第 14 回変更（1967（昭和 42）年 3 月）

1964（昭和 39）年 8 月 12 日に長久手村、日進町、東郷村を名古屋都市計画区域に編入したことをうけて、今後の市街化に対処するためこれら編入 3 町村について用途地域 2,465.0ha を追加指定した。

⑲　第 15 回変更（1968（昭和 43）年 3 月）

昭和 30 年代に名古屋市に編入された東部の新市域については、「区画整理等による宅地開発が活発に行われ、事業の進捗とともにその土地利用が明らかになってきた」ので、良好な住宅地の造成に資するため住居専用地区 14 地区 1,778.7ha を追加指定した。[24] これに先立ち学識経験者や建設省、愛知県および名古屋市計画局・建築局担当者を加えた東部住宅地区計画委員会 [25] により、「住宅地の望ましい土地利用のありかたについて用途、形態、密度の観点から、また地形や交通利便度など立地条件から検討」を行った。その結果、「用途純化の観点から住居専用地区の指定を、密度規制に関して四種類の空地地区を、また、高さ制限のため二種類の高度地区を組合せて定める」こととした。[26]

なお、住居専用地区変更に伴う用途地域自体の変更はなかった。

⑳　第 16 回変更（1968（昭和 43）年 10 月）

土地区画整理事業の進捗に伴う道路の改廃によって用途地域や空地地区の指定線が不明確となっているため区画整理設計に則した指定線に改めることを主とする変更を行った。また、工業専用地区を変更

[24] 前掲 23　名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3　p. 325）
[25] 名古屋市計画局「東部住宅地区計画　報告書」（名古屋市計画局　1968.3）
[26] 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　p. 369）

して 582.4ha とした。

㉑ 第 17 回変更（1968（昭和 43）年 11 月）

本変更は住居専用地区および空地地区にかかる変更で、用途地域自体の変更はなかった。「既決定の東部旧市域の住居専用地区の見直しを行い、千種区自由ヶ丘及び名古屋大学周辺」の変更により住居専用地区は 2,959.8ha となった。[27]

㉒ 第 18 回変更（1971（昭和 46）年 2 月）

新都市計画法が施行となり、再編成された新しい名古屋都市計画区域が 1969（昭和 44）年 12 月 24 日に指定された。新しい名古屋都市計画区域における最初の区域区分が 1970（昭和 45）年 11 月 24 日に決定され、区分された市街化区域について用途地域等の変更が行われた。都市計画法の抜本改正に並行して検討されていた建築基準法の改正が、都市計画法改正の約 2 年後となり、両法の施行時期にずれが生じたためいわば端境期ともいうべき時期の用途地域等の変更となった。

4 用途地域期全体を見渡すと、名古屋都市計画史では「合併市町村や新たに名古屋都市計画区域に編入された町村に対する追加指定、運河計画、街路計画、区画整理の計画との整合性を図るための変更、既決定の部分についての土地利用の変化に対応した変更の3つに区分することができる」としている。[28] なお、初期（1951（昭和 26）～1953（昭和 28）年）および最終期（1968（昭和 43）年）の 4 用途地域の指定状況を**図 2.3.5** および**図 2.3.6** に示す。

㉓ 4 用途地域期における空地地区の変遷

この時期には用途地域の変更とともにあわせて空地地区および高度地区を変更している事例がある。空地地区は、1970（昭和 45）年の建築基準法の改正で廃止されたので、本項において紹介する。高度地区については第4節で詳述する。

空地地区は、日照通風の確保や防災などのために建ぺい率または容積率規制等により敷地内に空地をもたらす地区である。1938（昭和 13）年の市街地建築物法改正により容積率規制に基づく 5 種類が創設され、1950（昭和 25）年の建築基準法制定により建ぺい率規制に基づく 4 種類が追加されて全部で 9 種類となり、指定も住居地域のみに限られることとなった。規制内容を**表 2.3.11** に示す。

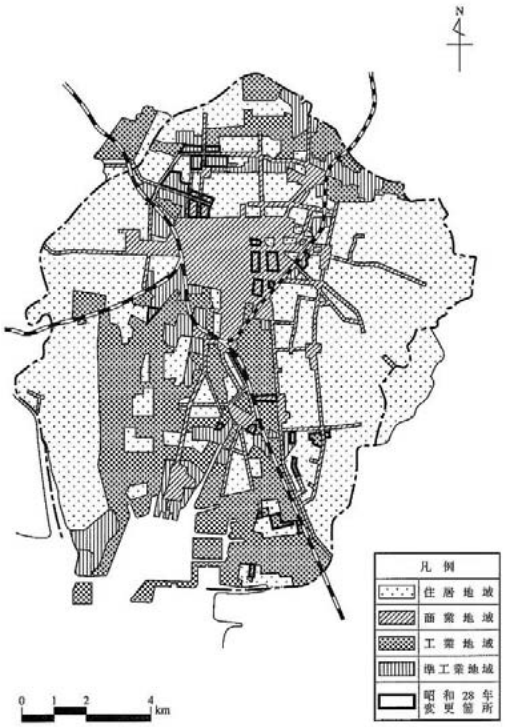
名古屋市においては、1942（昭和 17）年にはじめて周辺部に第二種から第五種までの空地地区を指定した。建築基準法施行に伴う 1951（昭和 26）年の変更では全体に緩和する方向で、主な変更内容は第二種空地地区の一部を第三種空地地区に、第三種、第四種空地地区の大部分をそれぞれ第四種、第五種空地地区に変更したことである。そして、建築基準法改正に伴う 1972（昭和 47）年の空地地区の指定の解除までに、追加・変更により第二種から第五種、第七種、第八種の空地地区を指定してきた。指定の変遷について**表 2.3.12** に示す。[29]

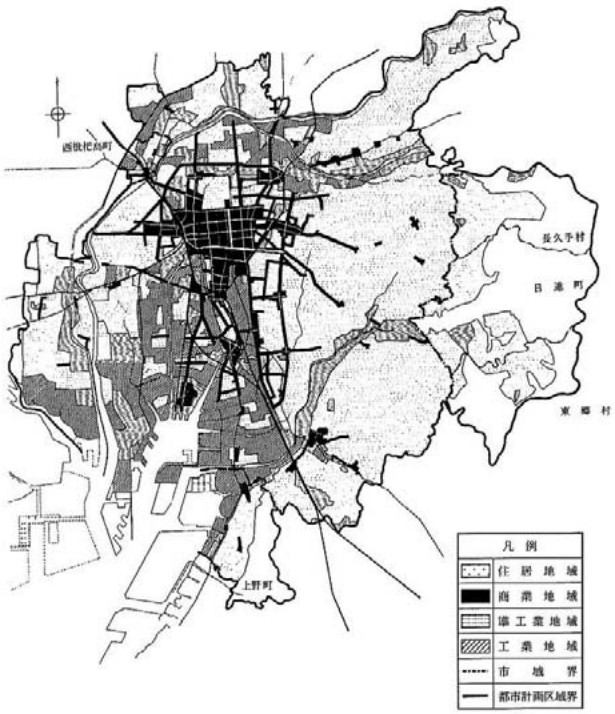
---

[27] 前掲 23 名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 p. 325）

[28] 前掲 23 名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 p. 323）

[29] 前掲 23 名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 pp. 328-330）





出典:名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」(p. 322, p. 324 (財)名古屋都市センター 1999.3)

図 2.3.5 初期の 4 用途地域期
(1951(昭和 26)-1953(昭和 28)年)

図 2.3.6 最終期の 4 用途地域期
(1968(昭和 43)年)

表 2.3.11 空地地区の種別と規制内容

空地地区の種別	容積率(%)	建ぺい率(%)	外壁等の後退距離(m)
第一種空地地区	20以下	—	1.5以上
第二種空地地区	30以下	—	1.5以上
第三種空地地区	40以下	—	1以上
第四種空地地区	50以下	—	—
第五種空地地区	60以下	—	—
第六種空地地区	—	20以下	1.5以上
第七種空地地区	—	30以下	1.5以上
第八種空地地区	—	40以下	—
第九種空地地区	—	50以下	—

表 2.3.12　空地地区の変遷(1942(昭和 17)年～1971(昭和 46)年)

No.	告示		第二種	第三種	第四種	第五種	第七種	第八種	合計
	年月日	番号							
1	1942(S17) 6.18(7. 8)	I 468	1,847.3 23.6%	4,630.7 59.1%	1,073.7 13.7%	286.0 3.6%	— —	— —	7,837.7 100.0%
2	1951(S26) 4.23	K 335	1,226.9 22.7%	680.9 12.6%	2,855.1 52.8%	643.2 11.9%	— —	— —	5,406.1 100.0%
3	1953(S28) 3.30	K 346	1,226.9 22.8%	680.9 12.7%	2,852.9 53.0%	617.0 11.5%	— —	— —	5,377.7 100.0%
4	1956(S31) 10.27(11.16)	K1705	1,226.9 22.9%	658.2 12.3%	2,852.9 53.3%	617.0 11.5%	— —	— —	5,355.0 100.0%
5	1958(S33) 10. 3(10.23)	K1649	2,451.6 36.6%	2,205.8 32.9%	— —	— —	— —	2,039.9 30.5%	6,697.3 100.0%
6	1959(S34) 3.17(4. 6)	K 338	2,410.0 35.9%	2,271.2 33.8%	— —	— —	— —	2,039.9 30.3%	6,721.1 100.0%
7	1964(S39) 8.15(9. 4)	K2203	2,410.0 36.1%	2,231.2 33.5%	— —	— —	— —	2,027.5 30.3%	6,668.7 100.0%
8	1966(S41) 10.13(11. 2)	K3396	1,662.7 25.8%	1,956.9 30.4%	— —	— —	917.7 14.2%	1,908.6 29.6%	6,445.9 100.0%
9	1968(S43) 3.27	K 457	1,467.1 18.9%	1,933.6 24.8%	— —	— —	927.9 11.9%	3,451.7 44.4%	7,780.3 100.0%
10	1968(S43) 10.18	K3129	1,467.1 19.0%	1,908.1 24.7%	— —	— —	922.2 11.9%	3,434.8 44.4%	7,732.2 100.0%
11	1968(S43) 11.13(12. 3)	K3393	1,467.1 19.0%	1,908.1 24.7%	— —	— —	920.5 11.9%	3,431.7 44.4%	7,727.4 100.0%
12	1971(S46) 2.15	A 134	1,467.1 19.4%	1,527.5 20.2%	— —	— —	1,131.5 15.0%	3,431.7 45.4%	7,557.8 100.0%

本表は市街地建築物法適用区域または名古屋都市計画区域を表す。
表中、上段は指定面積(ha)、下段は合計面積に対する各指定面積の比率(%)を表す。
告示年月日中のSは昭和の略、末尾の( )内は施行年月日を表す。
告示番号のI、K、Aはそれぞれ内務省告示、建設省告示、愛知県告示を表す。

建築基準法施行に伴う変更後の主要な変更としては次のようなものがある。

1958(昭和 33)年　　周辺町村合併に伴う新市域への指定で第二種空地地区(主に丘陵部)および第三種空地地区(主に平坦部)を追加するとともに第四種および第五種空地地区を廃止し、従前の第四種空地地区の大部分について第八種空地地区を指定するなどの変更

1966(昭和 41)年　　東部旧市域における第二種および第三種空地地区を第七種および第八種空地地区へ変更

1968(昭和 43)年　　新市域における土地区画整理事業進捗に伴う第二種、第三種および第八種空地地区の追加指定(本節2(2)⑲ 第 15 回変更 もあわせて参照されたい)

などである。

(3)　8 用途地域期(1972(昭和 47)年～1996(平成 8)年)

第一種住居専用、第二種住居専用、住居、近隣商業、商業、準工業、工業、工業専用の 8 用途地域期は、1972(昭和 47)年 9 月 16 日以降 1996(平成 8)年 5 月 30 日までである。これは建築基準法が 1971(昭和 46)年 1 月 1 日に改正施行され、附則経過措置により 3 年以内に新用途地域に変更しなければならないことを受けて名古屋市に 8 用途地域が指定された日を始期とし、同法が 1993(平成 5)年 6 月 25 日に改正施行された後、名古屋市に 12 用途地域が指定された日の前日を終期としている。

この期間における用途地域の変遷を**表 2.3.13** に示す。なお、3 用途地域期および 4 用途地域期については用途地域指定面積を都市計画区域単位で表していたが、8 用途地域期以降については都市計画区域がより広域となったため名古屋市域単位で表すこととする。

表 2.3.13　8 用途地域期(1972(昭和 47)年～1996(平成 8)年)の変遷

No.	告示		第一種住居専用地域	第二種住居専用地域	住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	合計
	年月日	番号									
1	1972(S47) 9.16	A 743	6,678 21.9%	2,286 7.5%	10,116 33.3%	2,119 7.0%	2,293 7.5%	3,430 11.3%	2,787 9.2%	701 2.3%	30,410 100.0%
2	1979(S54) 3. 2	A 198	6,619 22.0%	2,284 7.6%	9,846 32.7%	2,119 7.0%	2,300 7.6%	3,505 11.6%	2,759 9.2%	702 2.3%	30,134 100.0%
3	1979(S54) 12.21	A1308	6,150 20.4%	2,345 7.8%	10,215 33.9%	2,289 7.6%	2,313 7.7%	3,551 11.8%	2,630 8.7%	641 2.1%	30,134 100.0%
4	1983(S58) 11.25	A1096	5,987 19.9%	2,406 8.0%	10,317 34.2%	2,289 7.6%	2,313 7.7%	3,551 11.8%	2,630 8.7%	641 2.1%	30,134 100.0%
5	1984(S59) 10. 1	A 923	5,982 19.8%	2,406 8.0%	10,322 34.3%	2,289 7.6%	2,313 7.7%	3,551 11.8%	2,630 8.7%	641 2.1%	30,134 100.0%
6	1986(S61) 4.14	A 396	5,889 19.5%	2,351 7.8%	10,419 34.6%	2,413 8.0%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.8%	641 2.1%	30,134 100.0%
7	1986(S61) 5.30	A 531	5,889 19.5%	2,351 7.8%	10,419 34.6%	2,413 8.0%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.8%	641 2.1%	30,134 100.0%
8	1987(S62) 5.18	A 415	5,880 19.5%	2,351 7.8%	10,428 34.6%	2,413 8.0%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.8%	641 2.1%	30,134 100.0%
9	1987(S62) 12.16	A 986	5,878 19.5%	2,351 7.8%	10,430 34.6%	2,413 8.0%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.8%	641 2.1%	30,134 100.0%
10	1989(H 1) 10. 9	A 956	5,867 19.5%	2,351 7.8%	10,429 34.6%	2,425 8.1%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.7%	641 2.1%	30,134 100.0%
11	1991(H 3) 9. 4	A 818	5,867 19.5%	2,351 7.8%	10,429 34.6%	2,425 8.1%	2,350 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.7%	642 2.1%	30,135 100.0%
12	1992(H 4) 3.30	A 365	5,843 19.4%	2,365 7.9%	10,438 34.6%	2,425 8.1%	2,351 7.8%	3,436 11.4%	2,635 8.7%	642 2.1%	30,135 100.0%
13	1993(H 5) 3.26	A 354	5,826 19.3%	2,368 7.9%	10,438 34.6%	2,413 8.0%	2,378 7.9%	3,451 11.5%	2,622 8.7%	642 2.1%	30,138 100.0%
14	1994(H 6) 3.23	A 296	5,825 19.3%	2,368 7.9%	10,436 34.6%	2,416 8.0%	2,378 7.9%	3,451 11.5%	2,622 8.7%	642 2.1%	30,138 100.0%

本表は名古屋市域における数値を掲げる。
各用途地域の欄中、上段は指定面積(ha)、下段は合計面積に対する各指定面積の比率(%)を表す。
告示年月日におけるS、Hはそれぞれ昭和、平成の略を示す。
告示番号のAは愛知県告示を表わす。

用途地域の各都市計画変更の概要について順に記す。

①　改正建築基準法に基づく 8 用途地域への変更(1972(昭和 47)年 9 月)

名古屋市においては 8 用途地域への変更に関して 5 点の重要課題を掲げた。すなわち、「1 新制度へのスムーズな移行、2 周辺部等条件変化地区への対応、3 住宅地への環境上の諸問題への対処、4 住工

混在地区の公災害防止、5 容積率制の活用」である。このうち、新制度へのスムーズな移行については、たとえば、4 用途地域期末期の 1968（昭和 43）年 3 月以降、住宅地について住居専用地区や高度地区等を組み合わせて指定する方式としたことに対し、8 用途地域の下では住居系地域の形態制限選択と高度地区等を組み合わせる方式とすることなどがある。また、容積率制の活用については、「良好な市街地空間の形成」をめざし、名古屋市における交通網の整備計画と土地利用動向を把握したうえで将来容積の推計と地区別配分を行うなど詳細な調査を行い、容積率の設定に備えた。[30]

4 用途地域から 8 用途地域への変更は、建築基準法改正附則により施行（1971（昭和 46）年 1 月 1 日）以降 3 年以内と定められていたが、1970（昭和 45）年 10 月 13 日に発せられた建設省の局長通達において「大都市にあっては施行後 2 年以内に行うことを目標」とするとされていたため、名古屋都市計画区域にあっては施行後 1 年 9 か月半の 1972（昭和 47）年 9 月 16 日に変更告示が行われた。[31]

従前の住居専用地区のうち既成市街地分については第二種住居専用地域に移行し、そのほかはおおむね第一種住居専用地域に移行した。用途混合の少ない住居地域については第二種住居専用地域に移行した。周辺部にあって基盤未整備の地区は第一種住居専用地域とし、厳しい形態制限を課した。

近隣商業地域の配置については、従前路線商業地域の一部、星ヶ丘等の地区中心商業地を商業地域から近隣商業地域へ変更したほか、都心周辺部や幹線街路沿道の一部などでは住居地域から近隣商業地域へ変更した。また、名古屋港などでは既存商業地域を拡大した。

工業系用途地域については、工場の移転に伴う土地利用転換などの実態に即し、天白川周辺や矢田川周辺の従前準工業地域、西区・北区旧市域内の従前工業地域を住居地域に変更した。また、市内西部の国道 1 号以北の工業地域を準工業地域に変更した。さらに従前工業専用地区については名古屋港西部を削除し、中川運河工業専用地区を縮小、名古屋港東部を拡大して工業専用地域とした（**図 2.3.7**）。

なお、4 用途地域から 8 用途地域への変更は、都市が膨張していく過程における大規模な変更であったため、地域住民、議会等関係者の理解を得るのに慎重な対応が求められた。名古屋市原案作成以前に素案を準備し、説明と法定外閲覧手続きを行ったほか名古屋市政調査会建設清掃部会（市会議員で構成される市長の諮問機関で都市計画案件についても対象とした）を原案提出までに少なくとも 6 回開催し、名古屋市都市計画審議会も 2 回開催した。愛知県案についての愛知県からの意見照会時点においては、建設清掃部会および名古屋市都市計画審議会はともに 1 回の開催であった。

[30] 前掲 26　新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」（名古屋市　2001.10　p. 627）
[31] 「建築基準法の一部改正にともなう地域地区指定の方針について」（昭和 45 年 10 月 13 日　建設省住街発第 69 号・都計発第 93 号　建設省住宅局長・都市局長通達）

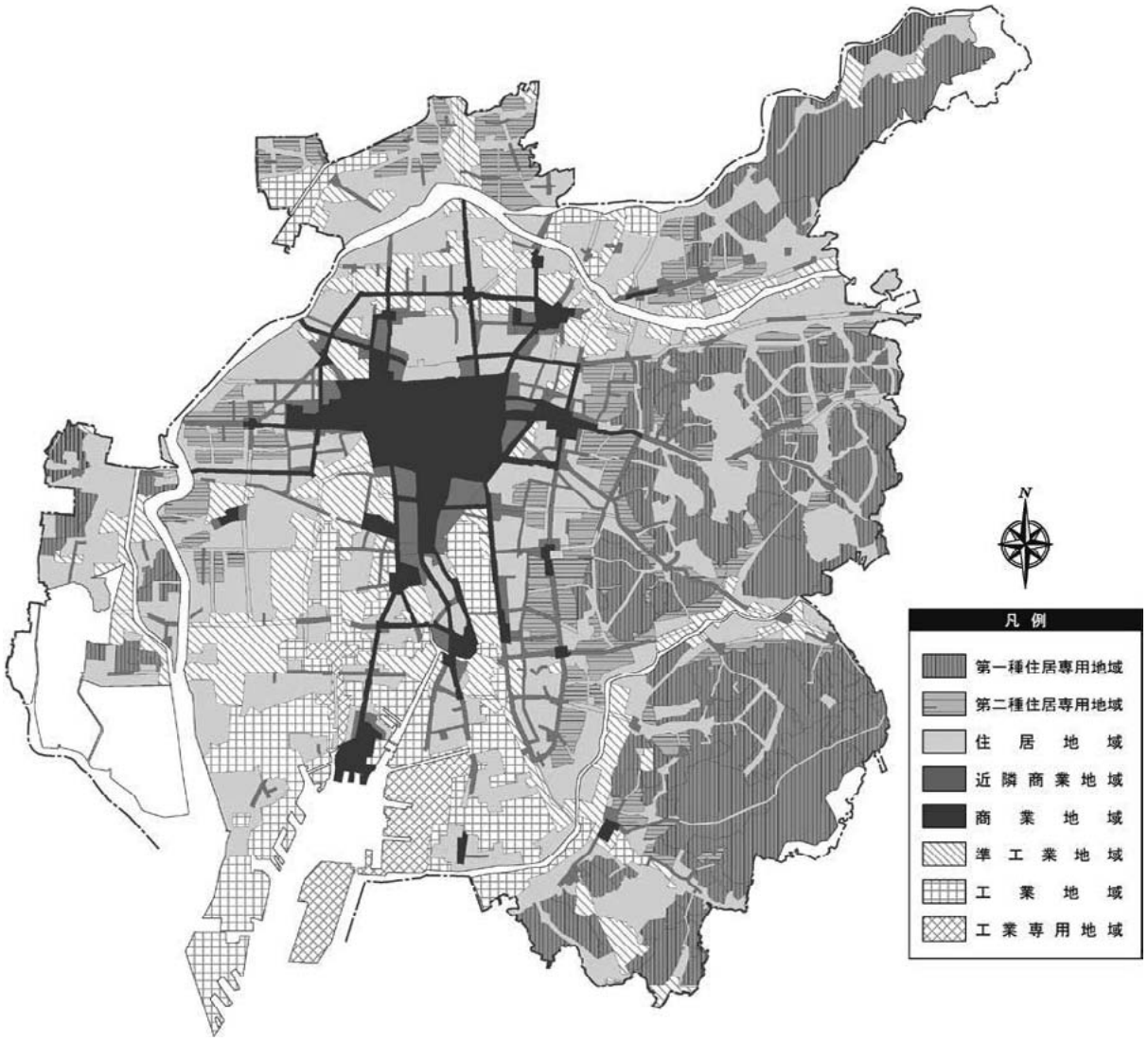


図 2.3.7　最初の 8 用途地域の指定(1972(昭和 47)年 9 月 16 日)

② 8 用途地域の第 1 回変更(1979(昭和 54)年 3 月)

区域区分の変更に伴い用途地域を変更した。新たに市街化区域となった主な地区は港区藤前地区、同南陽地区、同名古屋港地区、守山区森孝新田地区の 4 地区である。藤前地区は西部方面の流通業務団地を計画し、準工業地区を指定するとともに流通業務地区を決定した(第5編「第3章 その他の都市施設」(第2節 2(3)③ 流通業務地区・流通業務団地等の都市計画決定)を参照)。南陽地区は市営住宅等を計画し、住居地域を指定した。名古屋港地区の埋立造成地中、ガーデンふ頭地区に商業地域を、6 号地(大江ふ頭)に工業専用地域を指定した。森孝新田地区は新出来町線沿道に住居地域、後背地に第一種住居専用地域を指定した。

逆に市街化調整区域となった主な地区は庄内川および矢田川の直轄管理区間であり、従前指定の第一種住居専用地域、住居地域、準工業地域、工業地域を削除した(第2編「第2章 区域区分」(第4節2(2)② 変更内容)を参照)。

③ 8 用途地域の第 2 回変更(1979(昭和 54)年 12 月)[第 1 回全市見直し]

8 用途地域の当初指定からおよそ 7 年が経過し、その間に建築基準法改正により日影規制が導入されたほか、第二種住居専用地域の形態規制が強化されるなどの制度改正もあった。こうした規制内容の変化をうけて、都市計画基礎調査の成果を基に市域全体にわたる検討を踏まえて全面的な見直しを 1979(昭和 54)年 12 月 21 日に行った。

名古屋市において変更の重点課題として、「1 土地利用変化への対応、2 都市施設、面的事業の進捗への対応、3 住環境の維持と向上への対応、4 内陸工業地への対応」の 4 点を掲げた。このうち内陸工業地への対応については、内陸工業地として今後も整備していくところと、適切な土地利用への転換を図るべきところを区分して対応することとした。

土地利用変化への対応としては、たとえば北区水草地区や東区大幸地区で準工業地域を住居地域に、東区東大曽根地区や中川区法華地区で住居地域を近隣商業地域に変更するなどした。都市施設、面的事業の進捗への対応としては、土地区画整理事業が進捗したところについては、全般的に第一種住居専用地域を第二種住居専用地域や住居地域に変更したほか第一種住居専用地域の形態制限を緩和した。御器所、平針など新設地下鉄駅周辺を近隣商業地域に、千音寺インターチェンジ周辺を準工業地域に、小田赤池線など住宅地における幹線街路沿道を第一種住居専用地域から住居地域に変更した。住環境の維持と向上への対応としては、名東区香流地区、天白区八事地区などで第二種住居専用地域の容積率 200%を 150%に変更したほか小幡西山線や茶屋ヶ坂牛巻線沿道の住居地域を近隣商業地域に変更した。内陸工業地への対応としては、熱田区六ッ野地区、瑞穂区新開地区において、土地利用転換が明確な区域については工業地域および準工業地域を住居地域に、まだ明確となっていない区域については工業地域を準工業地域に変更した。そのほか東海橋線以北の工業地域については、中川運河周辺地区に特別用途地区である特別工業地区を指定し、一部について準工業地域に変更した(**図2.3.8**)。

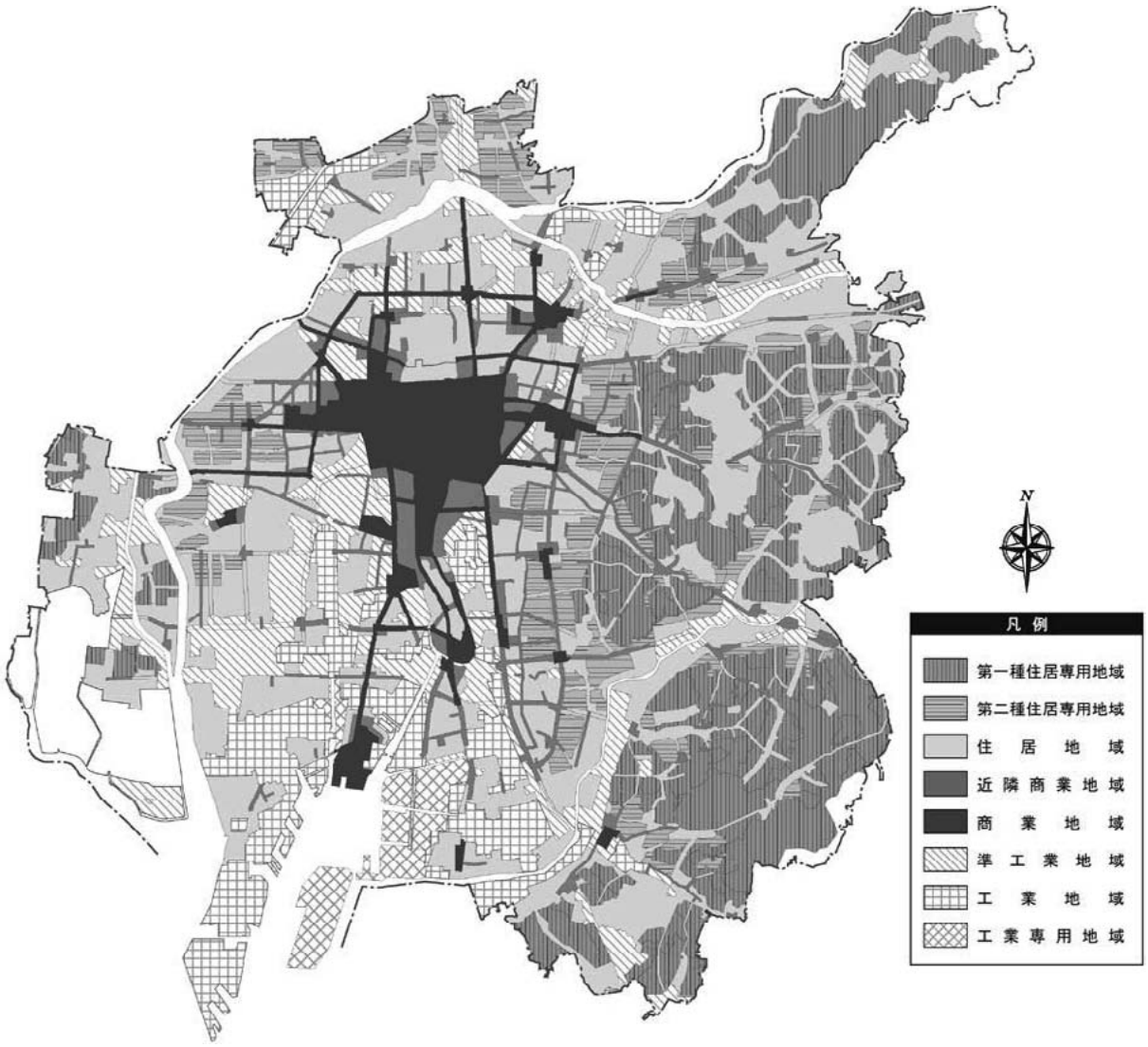


図 2.3.8　第 1 回用途地域の全市見直し(1979(昭和 54)年 12 月 21 日)

④ 8 用途地域の第 3 回変更(1983(昭和 58)年 11 月)

組合施行の 10 土地区画整理事業(森孝新田白山、横吹、滝ノ水、平手南部、坊主山、桶狭間南部、大高、春田野、松下、万場川東)の進捗にあわせて、**表 2.3.14** に示すように第一種住居専用地域の形態緩和とともに第一種住居専用地域から第二種住居専用地域、住居地域への変更を行った。

表 2.3.14 第 3 回変更(1983(昭和 58)年 11 月)箇所の内訳

No.	箇所		変更前		変更後	
	土地区画整理事業	箇所細部	用途地域	形態	用途地域	形態
1	森孝新田白山	幹線道路背後地	一専	6/4, 1m	二専	15/6
2	横吹	河川沿線	一専	5/3, 1.5m	住	20/6
		背後地			二専	15/6
3	滝ノ水	幹線道路沿道	一専	5/3, 1.5m	住	20/6
		背後地			一専	15/5
						6/4, 1m
4	平手南部	河川沿線	一専	5/3, 1.5m	住	20/6
		背後地		5/3, 1.5m 6/4, 1m	二専	15/6
					一専	6/4, 1m
5	坊主山	幹線道路沿道	住	20/6	住	20/6
			一専	10/5	一専	15/5
6	桶狭間北部	地区幹線沿道	一専	6/4, 1m	住	20/6
7	大高	背後地	一専	5/3, 1.5m	一専	15/5
8	春田野	一部地区	一専	6/4, 1m	住	20/6
9	松下	名古屋西IC付近	住、準工	20/6	準工、住	20/6
10	万場川東	一部地区	一専	6/4, 1m	住	20/6

用途地域欄の一専、二専、住、準工はそれぞれ第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、準工業地域を表わす。
形態欄の分数表示は分子は容積率、分母は建ぺい率を表し、いずれも10に対する比率である。
形態欄の第一種住居専用地域における1.5m、1mはそれぞれ外壁の後退距離を表わす。

⑤ 8 用途地域の第 4 回変更(1984(昭和 59)年 10 月)

藤塚土地区画整理事業の進捗に従い、第一種住居専用地域を形態緩和するとともに幹線街路名古屋春木線沿道を住居地域に変更した。

⑥ 8 用途地域の第 5 回変更(1986(昭和 61)年 4 月)[第 2 回全市見直し]

1979(昭和 54)年の第 1 回用途地域全市見直しの後、主として土地区画整理事業の進捗に伴う用途地域部分見直しを 2 回にわたって実施した。第 1 回用途地域全市見直しからおおよそ 5 年程度経過した時点で、経済社会状況の全般的な変化、土地利用の動向、交通基盤整備の進捗等を考慮して全市的な調査検討を踏まえ、2 回目となる用途地域全市見直しの都市計画変更手続きに着手し、1986(昭和 61)年 4 月 14 日に変更告示を行った。

名古屋市は第 2 回用途地域全市見直しにあたって、基本方針として「都市環境の変化への対応」と「魅力ある町づくりの推進」などを掲げ、後者についてはその内訳として、「1 住環境の維持・向上、2 町の活性化」を挙げている。[32]

主な変更内容は次のとおりである(**図 2.3.9**)。

[32] 「用途地域等の見直しについて」(名古屋市都市計画審議会参考資料 名古屋市計画局 1986.2 p. 1)

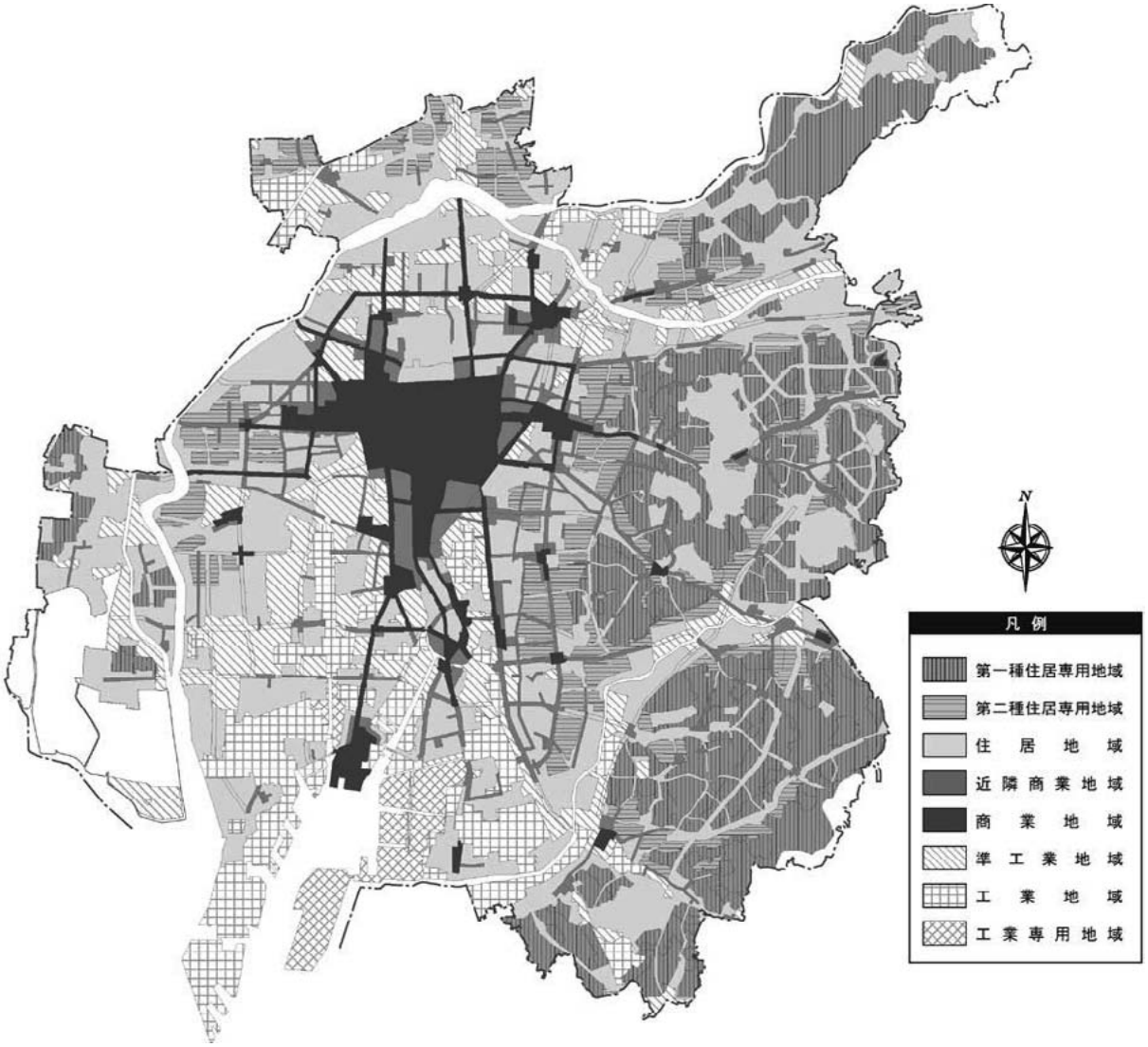


図 2.3.9　第 2 回用途地域の全市見直し(1986(昭和 61)年 4 月 14 日)

ア　都市施設、面的整備事業進捗への対応

東区赤萩町線沿道は新出来土地区画整理事業の開始および街路事業の進捗にあわせて主に住居地域の容積率を 200%から 300%に変更し、中川区および港区の稲永埠頭線沿道の準工業地域および住居地域の容積率を 200%から 300%に変更した。地下鉄庄内通駅周辺で近隣商業地域を商業地域に、地下鉄高畑駅周辺で住居地域を商業地域に変更した。土地区画整理事業の進捗に応じて第一種住居専用地域を形態緩和したほか、用途転換に伴って北区山田西町や港区木場地区では工業系用途地域を住居地域に、神宮東地区の一部では住居地域を商業地域に変更した。

イ　住環境の維持向上への対応

東区、北区、守山区の既成市街地の一部で準工業地域を住居地域に、熱田区伝馬二丁目、同三丁目、中川区花池町(近鉄八田駅南)で商業地域を近隣商業地域に変更し、滝ノ水、猪子石、島田地区などで第一種住居専用地域を形態緩和した。

ウ 事業所操業環境確保への対応

中小工場集積地の保全のため中川区東起町、緑区鳴海町杜若(天白橋以北の天白川・藤川左岸)を準工業地域から工業地域に、沿道土地利用の適正化などのため北区楠インターチェンジ周辺の準工業地域について東部を拡大、西部を縮小し、第二種住居専用地域を縮小して住居地域を拡大した。

エ 魅力ある町づくりへの対応

名古屋市基本計画の土地利用構想に従い、都心商業業務地のうち中村区名駅三丁目や中区栄一丁目の一部において容積率を 500%から 600%に変更し、拠点商業地の北区大曽根の一部では容積率を500%から 600%に、同じく拠点商業地の千種区今池の一部でも容積率を 400%から 500%に変更した。地域中心商業地の千種区星ヶ丘や名東区藤が丘では近隣商業地域を商業地域に変更し、千種区四谷通や昭和区山手通の一部では住居地域を近隣商業地域に変更した。

オ 土地利用動向への対応

商業系施設の立地動向から集積が進行した中村区権現通等においては住居地域を近隣商業地域に変更する一方で、集積が進んでいない熱田区神宮四丁目や中川区尾頭橋四丁目では商業地域を準工業地域に変更した。また、工業系施設の立地動向からは、住居系用途地域への工場の混在が進行した東区山田東町(現矢田一丁目、矢田二丁目)の一部を住居地域から準工業地域に、逆に工業系施設の集積が進んでいない西区中小田井四丁目については工業地域を準工業地域に変更した。

⑦ 8 用途地域の第 6 回変更(1986(昭和 61)年 5 月)

「オアシス 21」整備につながる一連の変更の一環として、都心部集団商業地域の一部について容積率400%を 800%に変更した。久屋大通に面していた愛知県文化会館と NHK 放送会館を従前栄公園であった区域に移転新築することになり、以前立地していた区域と同様の容積率としたものである。[33]

(第4編「第1章 公園・緑地」(第3節 2(5)④ 公園の機能増進のため、あるいはその他複数の理由による見直し変更)中の「久屋大通公園」を参照)

⑧ 8 用途地域の第 7 回変更(1987(昭和 62)年 5 月)

鳴海姥子山土地区画整理事業の進捗に従い、第一種住居専用地域を形態緩和するとともに幹線街路境松線および敷田大久伝線沿道を住居地域に変更した。

⑨ 8 用途地域の第 8 回変更(1987(昭和 62)年 12 月)

次の 3 点について用途地域を変更した。

i 一団地の官公庁施設の区域の一部である三の丸一丁目 2 番街区の一部を削除し、その区域を名城公園の一部へ変更することに伴い、当該変更区域の容積率を 400%から 200%へ変更(第4編「第1章 公園・緑地」(第3節 2(5)④ 公園の機能増進のため、あるいはその他複数の理由による見直し変更)中の「名城公園」、第5編「第3章 その他の都市施設」(第6節 2(3) 新都市計画法下における一団地の官公庁施設の計画)を参照)

[33] 名古屋市・栄公園振興(株)「栄公園史」(名古屋市・栄公園振興(株) 2014.9 pp. 32-33)

ii 大清水地区開発行為に伴う第一種住居専用地域を形態緩和し、あわせて地区計画を決定（第2編「第4章 地区計画等」（第4節 4（1） 大清水）を参照）

iii 平針中央土地区画整理事業の進捗に従い、幹線街路小田赤池線沿道を住居地域から近隣商業地域、第一種住居専用地域から住居地域へ変更など

⑩ 8 用途地域の第 9 回変更（1989（平成元）年 10 月）

次の 3 点について用途地域を変更した。

i 新出来土地区画整理事業の進捗に従い、車道町線沿道の近隣商業地域の容積率を 200％から 300％へ変更

ii 筒井土地区画整理事業の進捗に従い、全体に住居地域を近隣商業地域（容積率 200％、うち手代町線沿道については容積率 300％）へ、車道町線沿道の近隣商業地域の容積率を 200％から 300％へ変更

iii 島田東部土地区画整理事業の進捗に従い、名古屋環状 2 号線および島田線沿道を第一種住居専用地域から住居地域へ変更し、あわせて後背地にかかる第一種住居専用地域の形態を緩和

⑪ 8 用途地域の第 10 回変更（1991（平成 3）年 9 月）

区域区分の変更に伴い、新たに市街化区域となった名古屋港の昭和町と船見町にかかる埋立造成地（7 号地 8 号地間運河）に工業専用地域を指定した。（第2編「第2章 区域区分」（第4節4（2） 名古屋市域における第 3 回以降の区域間相互の変更内容）参照）

⑫ 8 用途地域の第 11 回変更（1992（平成 4）年 3 月）

次の 4 点について用途地域を変更した。

i 小幡地区市街地再開発事業の決定に伴い、用途地域を近隣商業地域（容積率 300％）から商業地域（容積率 400％）に変更、あわせて高度利用地区を決定（第6編「第2章 都市再開発」（第5節 2（4） 小幡駅前第一種市街地再開発事業）を参照）

ii 住宅・都市整備公団が星ヶ丘団地を建替えるため一団地の住宅施設を都市計画変更することと併せて第一種住居専用地域を近隣商業地域（容積率 400％）および第二種住居専用地域（容積率 200％）へ変更（第5編「第3章 その他の都市施設」（第5節 2（2）① 日本住宅公団による施行）を参照）

iii 桶狭間北部第二土地区画整理事業の進捗に従い、第一種住居専用地域の形態緩和を行い、あわせて地区計画を決定（第2編「第4章 地区計画等」（第4節 5（1） 武路）参照）

iv 高針原土地区画整理事業の進捗に従い、第一種住居専用地域から住居地域および第二種住居専用地域（容積率 150％）へ変更、あわせて地区計画を決定（第2編「第4章 地区計画等」（第4節 5（2） 高針原）参照）

⑬ 8 用途地域の第 12 回変更（1993（平成 5）年 3 月）

区域区分の変更により新たに市街化区域となった港区潮凪町および守山区上志段味の 2 地区に用途地域を指定するとともに、地下鉄や幹線道路の整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業の施行にあわせて13 地区の用途地域を変更した。この時には用途地域の変更と併せて御器所地区はじめ 10 地区

において同時に地区計画を決定した(**表 2.3.15**)。(第2編「第2章 区域区分」(第4節 4(2) 名古屋市域における第3回以降の区域間相互の変更内容)、第2編「第4章 地区計画等」(第4節 1～3、5)、第6編「第2章 都市再開発」(第5節 3(3) 池下第一種市街地再開発事業)を参照)

表 2.3.15 1993(平成5)年3月の用途地域変更概要

区分	No.	地区	変更前		変更後		関連計画
			用途	形態	用途	形態	
鉄道	1	御器所	近商	30/8	商業	40/8	御器所地区計画
			住	20/6	住	30/6	
	2	野並	近商	30/8	商業	40/8	野並地区計画
	3	原	近商	30/8	近商	40/8	原駅周辺地区計画
	4	池下	近商	30/8	近商	40/8	池下駅前市街地再開発事業
幹線道路	5	広小路	近商	30/8	商業	40/8	末盛通地区計画
			住	30/6	商業	40/8	東山通地区計画
			住	20/6	商業	40/8	広小路線東部不燃化促進事業
	6	鏡ケ池線	住	20/6	近商	20/8	田代第一地区計画
			二専	20/6	近商	20/8	田代第二地区計画
			二専	20/6	住	20/6	
			一専	15/5	住	20/6	
土地区画整理事業	7	諸ノ木北部	一専	5/3, 1.5m	二専	20/6	諸ノ木北部地区計画
			一専	5/3, 1.5m	一専	8/4, 1m	
	8	神ノ倉東部	一専	5/3, 1.5m	二専	20/6	神ノ倉東部地区計画
			一専	6/4, 1m	一専	8/4, 1m	
			一専	5/3, 1.5m	一専	8/4, 1m	
その他	9	中村日赤病院	住	20/6	近商	30/8	—
	10	八事日赤病院	住	20/6	近商	30/8	—
	11	市立大学病院	住	20/6	近商	30/8	—
	12	東山公園	一専	5/3, 1.5m	住	20/6	—
	13	笠寺駅西	工	20/6	準工	20/6	笠寺駅西地区計画
区区分域	14	10号地ふ頭	水面	—	工	20/6	—
	15	上志段味	調整区域	—	一専	6/4, 1m	—

1 表中用途欄の一専、二専、住、近商、商業、準工、工、調整区域は、それぞれ第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、市街化調整区域を表わす。
2 表中形態欄の数値は、たとえば5/3, 1.5mは、容積率5/10、建ぺい率3/10、外壁の後退距離1.5mを表わす。

⑭ 8用途地域の第13回変更(1994(平成6)年3月)

名古屋都市計画区域における区域区分が1994(平成6)年3月に変更されたが、名古屋市域においては整備、開発又は保全の方針が改正されただけで区分の変更はなかった。土地区画整理事業(南ヶ丘、鳴海ヶ丘、桶狭間中部)の進捗、開発行為(大清水)に伴う第一種住居専用地域の形態緩和とともに有松駅前市街地再開発事業の都市計画決定にあわせて住居地域・第一種住居専用地域を近隣商業地域(容積率 300%)に変更した。(第2編「第4章 地区計画等」(第4節 4(1) 大清水)および第6編「第2章 都市再開発」(第5節 2(6) 有松駅前第一種市街地再開発事業)を参照)

以上、8 用途地域期の都市計画変更の変遷を通して、どのような変更理由が主であったかについて**表 2.3.16** に示す。

表 2.3.16 8 用途地域期の都市計画変更の主な理由

No.	告示		全市見直し（全般）	区域区分	土地区画整理事業	市街地再開発事業	開発行為	公園	その他の都市施設	その他
	年月日	番号								
1	1972(S47) 9.16	A743	○							
2	1979(S54) 3. 2	A198		○						
3	1979(S54) 12.21	A1308	○							
4	1983(S58) 11.25	A1096			○					
5	1984(S59) 10. 1	A923			○					
6	1986(S61) 4.14	A396	○							
7	1986(S61) 5.30	A531						○		
8	1987(S62) 5.18	A415			○					
9	1987(S62) 12.16	A986			○		○	○	○	
10	1989(H 1) 10. 9	A956			○					
11	1991(H 3) 9. 4	A818		○						
12	1992(H 4) 3.30	A365			○	○			○	
13	1993(H 5) 3.26	A354		○	○	○			○	○
14	1994(H 6) 3.23	A296			○	○	○			

告示年月日におけるS、Hはそれぞれ昭和、平成の略を示す。
告示番号のAは愛知県告示を表わす。

(4) 12 用途地域期(1996(平成 8)年～)

第一種低層住居専用、第二種低層住居専用、第一種中高層住居専用、第二種中高層住居専用、第一種住居、第二種住居、準住居、近隣商業、商業、準工業、工業、工業専用の 12 用途地域期は、1996(平成 8)年 5 月 31 日以降である。これは建築基準法が 1993(平成 5)年 6 月 25 日に改正施行され、附則経過措置により3 年以内に新用途地域に変更しなければならないことを受けて、名古屋市に12 用途地域が指定された日を始期としている。本章ではこのうち主に2000(平成 12)年度までの期間を対象とすることとし、この期間における用途地域の変遷を**表 2.3.17** に示す。

次に、用途地域の各都市計画変更の概要について順に記す。

① 改正建築基準法に基づく 12 用途地域への変更(1996(平成 8)年 5 月)[第 3 回全市見直し]

第 3 回用途地域全市見直しは、改正建築基準法に基づき 8 用途地域を 12 用途地域へ変更する対応として実施した。第 3 回用途地域全市見直しの実施は、第 2 回用途地域全市見直しから 10 年余を経過した時期となり、その間に 8 用途地域として 8 回の部分見直しを実施してきた。第 3 回用途地域全市見直しの変更告示は、建築基準法改正施行に基づき 8 用途地域を 12 用途地域へ変更する経過措置期限間際

表 2.3.17 12 用途地域期(1996(平成 8)年～2000(平成 12)年)の変遷

変更年月日 / 告示番号 / 用途地域	1996(H 8) 5.31 A467		1997(H 9) 4.18 A386		1997(H 9)11.10 A875		1998(H10) 9.18 A683		1999(H11) 4.13 A348		1999(H11)10. 1 A733	
	面積(ha)	比率	面積(ha)	比率	面積(ha)	比率	面積(ha)	比率	面積(ha)	比率	面積(ha)	比率
第一種低層住居専用地域	5,116	17.0%	5,099	17.0%	5,076	16.9%	5,075	16.8%	5,033	16.7%	5,003	16.6%
第二種低層住居専用地域	85	0.3%	85	0.3%	86	0.3%	86	0.3%	86	0.3%	86	0.3%
第一種中高層住居専用地域	939	3.1%	939	3.1%	940	3.1%	940	3.1%	970	3.2%	976	3.2%
第二種中高層住居専用地域	1,779	5.9%	1,779	5.9%	1,800	6.0%	1,800	6.0%	1,820	6.0%	1,820	6.0%
第一種住居地域	7,119	23.6%	7,127	23.6%	7,122	23.6%	7,122	23.6%	7,118	23.6%	7,123	23.6%
第二種住居地域	2,946	9.8%	2,955	9.8%	2,960	9.8%	2,960	9.8%	2,976	9.9%	2,988	9.9%
準住居地域	265	0.9%	265	0.9%	265	0.9%	265	0.9%	272	0.9%	272	0.9%
近隣商業地域	2,817	9.3%	2,817	9.3%	2,817	9.3%	2,818	9.4%	2,821	9.4%	2,821	9.4%
商業地域	2,435	8.1%	2,435	8.1%	2,435	8.1%	2,435	8.1%	2,435	8.1%	2,435	8.1%
準工業地域	3,390	11.3%	3,390	11.3%	3,390	11.3%	3,390	11.3%	3,360	11.2%	3,369	11.2%
工業地域	2,605	8.6%	2,605	8.6%	2,605	8.6%	2,605	8.6%	2,605	8.6%	2,603	8.6%
工業専用地域	642	2.1%	642	2.1%	642	2.1%	642	2.1%	642	2.1%	642	2.1%
合計	30,138	100.0%	30,138	100.0%	30,138	100.0%	30,138	100.0%	30,138	100.0%	30,138	100.0%

本表は名古屋市域における数値を掲げる。
告示年月日におけるHは平成の略を示す。
告示番号のAは愛知県告示を表わす。

の 1996(平成 8)年 5 月 31 日に行われた(**図 2.3.10**)。

第 3 回用途地域全市見直しの指定方針としては、名古屋市新基本計画における土地利用の構想を目指すべき市街地像として、「1 都市骨格の強化、2 定住の促進、3 住環境の保全・改善、4 商業の育成・展開、5 工業の振興、6 都市基盤整備への対応、7 土地利用変化への対応」の 7 点を方針として掲げた。[34]

住居系の用途地域が細分化されたことに伴い、施行通達中の移行基準に基づいて従前の第一種住居専用地域、第二種住居専用地域および住居地域はそれぞれ第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域および第一種住居地域に変更することを原則とした。第二種住居地域は一部の幹線街路沿道、都市計画公園中の都市公園の区域などに、準住居地域は周辺が住居地域である一部の幹線街路沿道に指定した。そのほか主な変更内容は**表 2.3.18** のとおりである。

[34] 「名古屋市都市計画用途地域決定案について」他(名古屋市都市計画審議会説明資料 名古屋市計画局 1996.1 pp. 2-4)

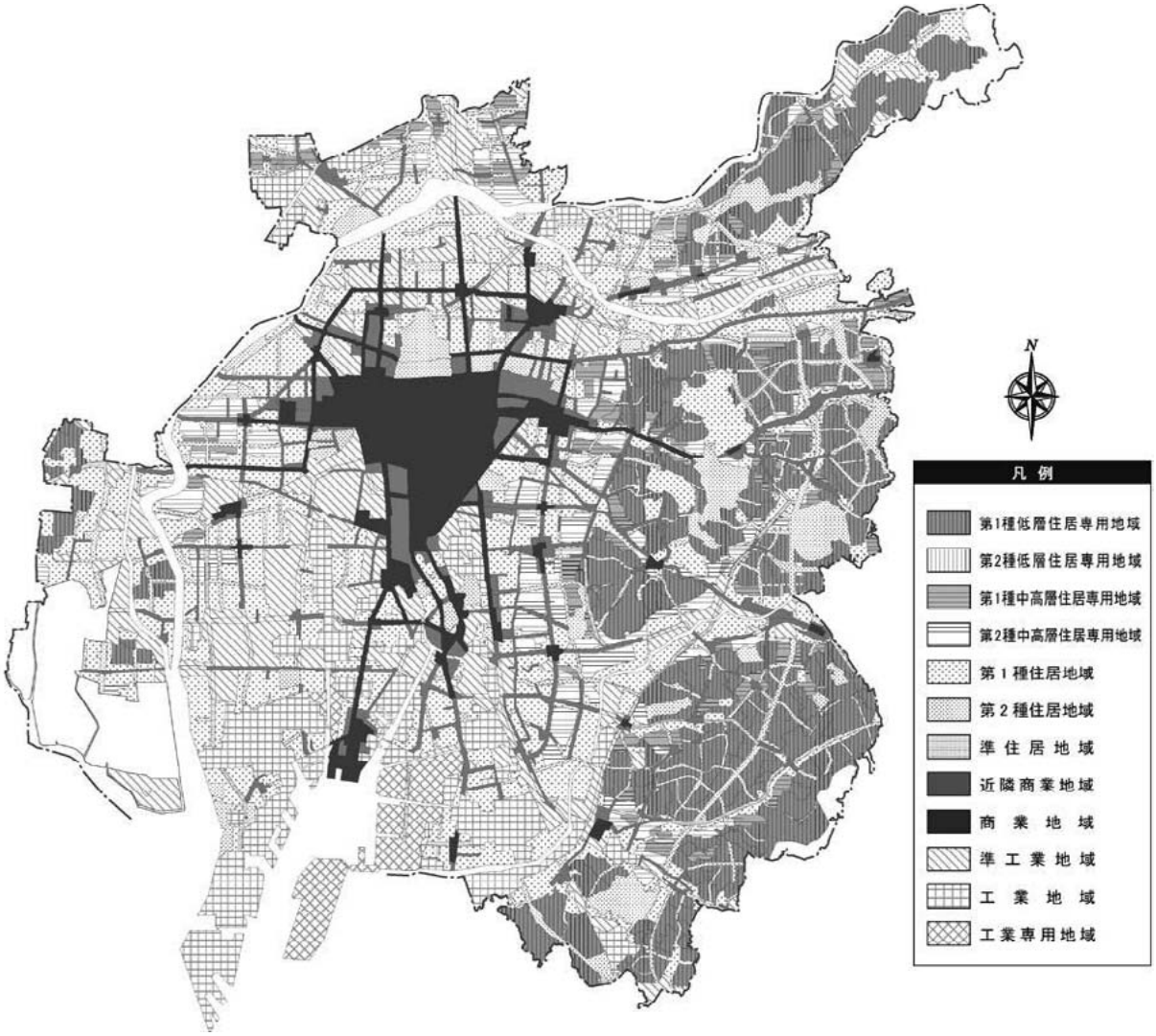


図 2.3.10　第 3 回用途地域の全市見直し(1996(平成 8)年 5 月 31 日)

表に掲げた以外に土地区画整理事業(吉根、清水山)や開発行為(梅森坂)の進捗に伴う形態緩和、都市計画公園のうち都市公園とした区域について第一種住居専用地域を第二種住居地域に変更したこと、境界線を微修正したこと(日進市との市域界変更関連等)などがあった。なお、建築基準法改正に伴い、第一種低層住居専用地域および第二種低層住居専用地域において敷地面積の最低限度を定めることができる規定が導入されたが、名古屋市においては採用しなかった。

表 2.3.18　第 3 回用途地域全市見直し(1996(平成 8)年 5 月)の主要変更箇所内訳

方針	分類	箇所	変更前		変更後	
			用途地域	形態	用途地域	形態
都市骨格の強化	都心核	中区丸の内三丁目	商業	60	商業	80
		中村区則武一丁目	商業	40	商業	50
	都心域	東区葵一丁目	近商	30	近商	40
		東区筒井二丁目	近商・住居	20	近商	30
	副次拠点域	千種区今池	商業	50	商業	60
			商業	40	商業	50
		千種区内山一丁目	住居	20	近商	30
		熱田区金山	商業	50	商業	60
			商業	40	商業	50
	地域中心地	千種区本山	商業	40	商業	50
			住居	20	近商	30
		港区築地口	商業	40	商業	50
			工業	20	近商	20
	都市軸	千種区広小路線	商業	40	商業	50
		西区新名西橋線	住居	20、30	近商	30
	地域軸	中川区高畑町線	住居	30	近商	30
		地下鉄鶴舞線植田駅周辺	準工	20	近商	30
			準工・住居	20	近商	20
		地下鉄鶴舞線原駅周辺	準工	20	近商	20
定住の促進	中高層住宅供給促進	地下鉄東山線一社、上社駅周辺 地下鉄鶴舞線植田駅周辺　等	一専	15/5	一中高	15/5
	用途混在の防止	中川区ゆたか一丁目	住居	20	二中高	20/6
		守山区大森四丁目	住居	20	二中高	20/6
	専用住宅地での利便性向上	名東区貴船一丁目	一専	15/5、8/4	二低	15/5、8/4
		植田中央区画整理	一専	15/5	二低	15/5
商業の育成・展開	商業立地誘導	西区師勝坂井戸線	住居	20	近商	20
		中川区八熊線	住居	20、30	近商	30
	商店街振興	緑区鹿山商店街	住居	20	近商	20
都市基盤整備への対応	幹線道路	東区・守山区 赤萩町線	住居	30	近商	30
		北区東志賀町線	準工・住居	20	近商	30
	地下鉄桜通線	名古屋環状線	近商	30	商業	40
		東海橋線	住居	30	近商	30
		野並駅周辺	準工	30	近商	30
			住居	20、30	近商	30
	ガイドウェイバス	志段味田代町線	住居	20	近商	30
			住居	20、30	準住	30
			住居	20	二住	20
土地利用変化への対応	店舗等の増加	守山区新出来町線	住居	20、30	近商	20、30
		緑区名古屋岡崎線	住居	20	近商	30
	工場の減少	西区城北町	準工	20	一住	20
		守山区市場	準工	20	一住	20
	店舗等の減少	中村区中島町	商業	40	近商	40
		港区浜一丁目	商業	40	近商	30

用途地域欄の一専、住居、二低、一中高、二中高、一住、二住、準住、近商、商業、準工、工業はそれぞれ第一種住居専用地域、住居地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域を表す。

形態欄の分数表示は分子は容積率、分母は建ぺい率、分数表示以外は容積率を表し、いずれも10に対する比率である。

② 12 用途地域の第 1 回変更（1997（平成 9）年 4 月）

猪子石原土地区画整理事業の進捗に従い、幹線区画街路沿道を第一種低層住居専用地域から第二種住居地域へ、後背地を第一種住居地域へ変更した。

③ 12 用途地域の第 2 回変更（1997（平成 9）年 11 月）

3 土地区画整理事業（新家特定、水広下、大高緑地西）の進捗に従い、次のように用途地域を変更した。

ア 新家特定土地区画整理事業

第一種低層住居専用地域を第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域および第二種住居地域に、第一種住居地域を第二種中高層住居専用地域および第二種住居地域に変更した。

イ 水広下土地区画整理事業

平手豊明線および熊野豊明線沿道については、第一種低層住居専用地域を第二種中高層住居専用地域に変更し、後背地については第一種低層住居専用地域を形態緩和した。

ウ 大高緑地西土地区画整理事業

第一種低層住居専用地域を形態緩和した。

④ 12 用途地域の第 3 回変更（1998（平成 10）年 9 月）

大高中部土地区画整理事業の進捗に従い、大高インターチェンジ沿道については第一種低層住居専用地域を第二種住居地域に変更し、後背地については第一種低層住居専用地域を形態緩和した。また、有松土地区画整理事業の進捗に従い、旧東海道沿道については近隣商業地域の容積率を 200％から 300％に変更するとともに第一種住居地域および第二種住居地域を容積率 300％の近隣商業地域に変更し、あわせて地区計画を決定した。（第2編「第4章 地区計画等」（第4節 5（6） 有松駅南）参照）

⑤ 12 用途地域の第 4 回変更（1999（平成 11）年 4 月）

下志段味特定土地区画整理事業および荒池土地区画整理事業の進捗に従い、用途地域を変更した。

下志段味地区については、主に東名高速道路東部および品川白煉瓦工場に指定されていた準工業地域と志段味田代町線南部に指定されていた第一種低層住居専用地域を、幹線街路の整備状況や地形条件等を考慮して多様な用途地域を駆使して変更した。

荒池地区については小田赤池線沿道を第一種低層住居専用地域から第二種中高層住居専用地域に変更し、後背地については第一種低層住居専用地域を形態緩和した。

両地区の主要変更内容を**表 2.3.19** に示す。

表 2.3.19　下志段味・荒池地区の主要変更内訳

No.	土地区画整理事業	変更前		変更後		箇所
		用途地域	形態	用途地域	形態	
1	下志段味	一低	5/3, 1.5m	一住	20/6	幹線道路沿道
				二住	20/6	
				一中高	20/6	幹線道路後背地
				二中高	20/6	
				一低	10/5	後背地
					8/4, 1m	
2		一住	20/6	二住	20/6	幹線道路沿道
				二中高	20/6	幹線道路後背地
3		二住	20/6	近商	30	幹線道路沿道
				準住	30/6	
				二中高	20/6	
4		準工	20/6	準住	30/6	幹線道路沿道
				一住	20/6	幹線道路後背地
				二住	20/6	幹線道路沿道
				一中高	20/6	幹線道路後背地
				二中高	20/6	
5	荒池	一低	5/3, 1.5m	二中高	20/6	幹線道路沿道
				一低	8/4, 1m	後背地

用途地域欄の一低、一中高、二中高、一住、二住、準住、近商、準工はそれぞれ第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、準工業地域を表わす。
形態欄の分数表示は分子は容積率、分母は建ぺい率を表し、いずれも10に対する比率である。
形態欄における近隣商業地域の数値は容積率を10に対する比率で表す。
形態欄の第一種低層住居専用地域における1.5m、1mはそれぞれ外壁の後退距離を表わす。

⑥ 12 用途地域の第 5 回変更(1999(平成 11)年 10 月)

4 土地区画整理事業(大根山、定納山、戸田、赤松北部)の進捗に従い、用途地域を変更した。

大根山土地区画整理事業は、名古屋環状 2 号線沿道について第一種低層住居専用地域および工業地域を第二種住居地域に、後背地について第一種低層住居専用地域および工業地域を第一種住居地域に変更するとともに第一種低層住居専用地域の形態を緩和した。

定納山土地区画整理事業は、知多半島道路および名四国道沿道について第一種低層住居専用地域と第二種住居地域を準工業地域に、西大高線沿道について第一種低層住居専用地域を第二種住居地域に変更するとともに後背地の第一種低層住居専用地域の形態を緩和し、あわせて地区計画を決定した。(第2編「第4章　地区計画等」(第4節　5(7)　定納山)参照)

戸田土地区画整理事業は、新家戸田線沿道について第一種低層住居専用地域を第二種住居地域に、弥富名古屋線沿道について第一種住居地域を第二種住居地域に、JR 関西本線沿線について第一種低層住居専用地域を第一種住居地域に、後背地について第一種低層住居専用地域を第一種中高層住居専用地域に変更するとともに第一種低層住居専用地域の形態を緩和した。

赤松北部土地区画整理事業は第一種低層住居専用地域の形態を緩和した。

3 名古屋市における8用途地域期以降の主要変更 [35]

8用途地域期以降について制度変更や全市見直し等主要変更が4回あり、それらは次のとおりである。すなわち、「1972(昭和47)年の8用途地域への変更」(以下「当初指定」という)、「1979(昭和54)年の第1回全市見直しの変更」(以下「第1回全市見直し」という)、「1986(昭和61)年の第2回全市見直しの変更」(以下「第2回全市見直し」という)、「1996(平成8)年の12用途地域への変更」(以下「第3回全市見直し」という)である。前項ではそれぞれ個別に用途地域変更をみてきた。本項では当初指定および全市見直しに限ってその詳細を比較する。

(1) 当初指定および全市見直しの背景等

当初指定および全市見直しの背景等について、**表 2.3.20** に一括して全体を比較して示す。(本節2(3)① 改正建築基準法に基づく8用途地域への変更、③ 8用途地域の第2回変更、⑥ 8用途地域の第5回変更、同(4)① 改正建築基準法に基づく12用途地域への変更 を参照)

当初指定の時期は、高度経済成長晩期とはいえまだ成長を前提とした施策が脚光を浴び、新全国総合開発計画に代表されるような高速ネットワークの計画が隆盛である一方で、公害関連立法等や四大公害裁判の判決が相次ぐなど公害対策が焦眉の急であった時期である。このような時代背景から土地利用面においても都市化対策、スプロール対策、公害対策は重要課題であったといえよう。政治面では内閣総理大臣が佐藤栄作から田中角栄に交代し、名古屋市では杉戸市政末期にあたり、周辺市町村合併を前提とする「名古屋市将来計画・基本計画」が策定された。また用途地域変更に際しては土地区画整理事業の進捗状況を考慮する必要があり、1972(昭和47)年当初指定をさかのぼること3年半程度の期間に仮換地指定を開始した土地区画整理事業が1,000haを超えるような状況であった。

第1回全市見直しの時期は、経済成長が減速し環境影響評価が制度化される一方で、「大規模地震対策特別措置法」(昭和53年法律第73号)立法や防災対策緊急事業計画立案などで都市防災対策が注目される時期であった。国においては大平正芳内閣総理大臣が田園都市国家構想を主唱し、第三次全国総合開発計画において定住圏構想が位置付けられたころであった。名古屋市では第2期本山市政にあたり、名古屋市基本構想を議決した後、名古屋市基本計画策定過程の最終段階であった。地下鉄鶴舞線が天白区方面へ延伸され、都市高速道路が最初の供用を迎えるなど交通基盤整備が進捗しつつある時期であった。土地区画整理事業は盛んに施行されていたが、この時期に用途地域変更を考慮すべき対象としては1972(昭和47)年当初指定時と比較して400ha超と減少した。

第2回全市見直しの時期は、プラザ合意に起因する円高不況の下で金融緩和が求められ、東京都心部で地価高騰が顕著となって東京一極集中問題が議論されるようになり、やがてバブル経済へと続く下地が形成されていたころである。国政では中曽根康弘内閣総理大臣にあたり、民間活力の活用という概念がもてはやされ、国の三公社の一番手として電電公社の民営化が実施されたころである。名古屋市にお

[35] 梅原浩二郎「新都市計画法以降の名古屋都市計画における市街地像の位置づけと用途地域指定の関連に関する研究」(「日本建築学会東海支部研究報告集」 No. 36 1998.2)

いては 1985（昭和 60）年 4 月に西尾市政が始まり、1989（平成元）年の名古屋市制百周年に向けて記念事業の準備作業が緒に就いたころである。

上位計画については国において第四次全国総合開発計画策定作業中にあり、名古屋市においても名古屋市基本計画の計画期間の半ばを過ぎ、次期基本計画策定作業を開始しようとする時期であった。土地区画整理組合の新規設立は減少傾向にあり、解散が面積ベースでピークを迎える中、植田中央など大規模組合が仮換地指定を開始したこともあり、用途地域変更を考慮すべき対象としては 500ha 超と若干増加した。周辺部における基盤整備が大きく進捗すると同時に地下鉄や環状 2 号線、都市高速道路などの交通基盤整備も進みつつある時期であった。

第 3 回全市見直しの時期は、国にあってはバブル崩壊に続く経済の長期低迷が続き、金融機関の不良債権処理対策に余念がない時期であり、阪神・淡路大震災の大きな被害を教訓として耐震対策を実施しつつある時期であった。国政では橋本龍太郎内閣総理大臣、名古屋市政では西尾市政末期にあたる。上位計画としては国にあっては第五次全国総合開発計画に相当する「21 世紀の国土のグランドデザイン」の策定作業中にあり、名古屋市にあっては名古屋市新基本計画の計画期間後半に入ったころであった。名古屋市においては地下鉄、自動車専用道路など骨格的な交通基盤整備が一層進捗する一方で、志段味地区や大高地区で大規模な特定土地区画整理組合が設立されるのを最後に新規の土地区画整理組合設立が大きく減少するという節目でもあった。そうした中で土地区画整理事業のうち用途地域変更を考慮すべき対象としては 300ha 弱程度が施行中であった。

なお、用途地域は部分見直しとして、2001（平成 13）年度以降に土地区画整理事業の進捗等に伴ってしばしば変更されたが、第 4 回の全市見直しは 2006（平成 18）年 3 月 15 日に行われた。

表 2.3.20　当初指定および全市

項　目			8用途地域当初指定（1972(昭和47)年9月16日）	第1回全市見直し（1979（昭和54）年12月21日）
主な背景	政治	首相	佐藤栄作～田中角栄	大平正芳
		市長	杉戸　清	本山政雄
	経済社会		ニクソンショック(1971.8)～スミソニアン合意(1971.12) 公害激化～公害国会（1970.11～12） 大阪万博(1970. 3～ 9)	第2次石油ショック(1978.12)、世界同時不況 環境影響評価に関する当面の措置方針（建設事務次官通知）(1978. 7) 名古屋市環境影響評価指導要綱施行(1979. 4)
	インフラ整備状況	地下鉄供用区間	名古屋～中村公園、星ヶ丘～藤が丘(1969. 4) 金山～名古屋港(1971. 3) 市役所～大曽根(1971.12)	金山～新瑞橋(1974. 3) 伏見～八事(1977. 3) 八事～赤池(1978.10)
		都市高供用区間		高辻～大高(1979.7)
		2環供用区間		
	直近3箇年間の区画整理事業	事業数＊	20	12
		施行面積	1,118.5ha	417.5ha
		主な組合名等	大森、上社、天白、藤森南部、宝神 大曽根	高針北部、東一社、平針
上位計画	国土計画		新全総（1969(昭和44)年5月30日閣議決定）	三全総(1977(昭和52)年11月4日閣議決定）
	市長期計画 土地利用方針		将来計画・基本計画（1968(昭和43)年12月24日策定） 商業地：都心地域（都心業務地・副次的都心地区・一般商業地） 地域中心商業地、地区商業地 住宅地：高密度住宅地、中密度住宅地、低密度住宅地 工業地：臨海工業地、内陸工業地、流通業務地区	将来計画・基本計画～基本計画（1980(昭和55)年1月4日策定） 商業業務地：都心商業業務地、一般商業業務地、拠点商業地、 地域中心商業地 住宅地　：専用住宅地、一般住宅地 複合地　：住商複合地、住工複合地 工業地　：臨海工業地、内陸工業地、流通関連業務地 農用地
用途地域 指定・変更方針			1 新制度へのスムーズな移行 現用途地域等を改正建築基準法の定める規制に、スムーズに移行させること。現行規制が有効な地区は、その規制意図が十分尊重されたものとすること 2 周辺部等、条件変化地区への対応 周辺部における都市計画上の条件変化－宅地開発の進行、地下鉄等根幹的施設計画の進捗状況、地価・建築活動の変動など－に対応した規制に変えること 3 住宅地の環境上の諸問題への対応 過密等による日照、プライバシーなどの相隣関係の悪化、用途混合による環境の悪化防止に資するように定めること 4 住工混合地区の公災害防止 住工混合の著しい地区及びその傾向のある地区について、公害防止対策の強化に資するよう定めること 5 容積率制の活用 将来必要と考えられる建築物の床面積、都市施設の整備状況等を勘案し、本地域の市街地形成過程の特性に合わせて、良好な都市空間の形成及び今後の健全な都市整備の推進に資するよう定めること	1 土地利用変化への対応 土地利用の進行に対して、地区条件に即した適切な土地利用に誘導できる変更とすること 2 都市施設、面的事業の進捗への対応 地下鉄、幹線道路等の都市施設の整備および区画整理事業等の面的事業の進捗にあわせた合理的な土地利用の推進に資する変更とすること 3 住環境の維持と向上への対応 日照確保等の快適性の増進と生活利便の向上等、住宅地の環境の質的向上に資する変更とすること 4 内陸工業地への対応 内陸工業地として今後とも整備していくところと、適切な土地利用へ転換を図るべきところを区分し、前者は、公害防止に十分配慮するものとし、後者は、市街地内での合理的な土地利用への誘導を図るものとすること

＊　土地区画整理事業については、主要用途見直しに係る都市計画変更告示をさかのぼること半年以前より3年間に仮換地指定した土地区画整理事業

国土計画中、新全総、三全総、四全総、五全総は、それぞれ新全国総合開発計画、第三次全国総合開発計画、第四次全国総合開発計画、21世紀

見直しの背景等

第2回全市見直し（1986(昭和61)年4月14日）	第3回全市見直し（12用途指定）（1996(平成8)年5月31日）
中曽根康弘	橋本龍太郎
西尾武喜	西尾武喜
レーガノミクス(1981. 2)、プラザ合意(1985. 9)、円高不況 アーバンルネッサンス 環境影響評価実施要綱（閣議決定要綱）(1984. 8)	日米構造協議～公共投資基本計画(1990. 6) バブル発生と崩壊、住専破綻と住専国会(1996. 1) 環境基本法(1993.11) 阪神・淡路大震災(1995. 1)
浄心～伏見(1981.11) 中村公園～高畑(1982. 9) 庄内緑地公園～浄心(1984. 9)	中村区役所～今池(1989. 9) 上小田井～庄内緑地公園(1993. 8) 今池～野並(1994. 3)
東新町～高辻、東別院～丸田町(1985.5)	千音寺～白川(1986.10) 白川～吹上、東別院～新洲崎(1988.4)、吹上暫定連絡路（Uターン路）の設置 都心環状線完成、1号線、2号線のネットワーク化(1995. 9)
302号：北部区間(1980. 4) 名港西大橋(1985. 3)	302号：西南部・西北部一部区間(1988. 3)、西南部全通(1992. 4) 東部区間全通(1993. 4)、西北部一部区間(1994.12) 東名阪：名古屋西～清洲東(1988. 3)、清洲東～勝川(1991. 3) 勝川～名古屋(1993. 5)
11	10
589.4ha	285.4ha
植田中央、福田、平針中央、平手南部、菅田	下志段味
三全総～四全総（1987(昭和62)年6月30日閣議決定）	四全総～五全総（1998(平成10)年3月31日閣議決定）
基本計画（1980(昭和55)年1月4日策定） 商業業務地：都心商業業務地、一般商業業務地、拠点商業地、 地域中心商業地 住宅地　：専用住宅地、一般住宅地 複合地　：住商複合地、住工複合地 工業地　：臨海工業地、内陸工業地、流通関連業務地 農用地	新基本計画(1988(昭和63)年8月30日策定) すむ：都心域、既成市街地、新市街地、地域中心地 はたらく：都心核、都心域、副次拠点域、外縁拠点域、地域中心地、都市軸、地域軸 いこう：都心核、都市文化拠点、シティゲート、水の軸、歴史文化軸、緑の軸
1 長期的な土地利用の方針 「名古屋市基本計画」の土地利用基本構想及び「市街化区域・市街化調整区域の整備、開発、保全の方針」による。 2 都市環境の変化への対応 ①人口の動向 住環境に配慮し、定住化の促進に有効な規制、誘導策とする。 ②産業の動向 大工場の転出とその跡地への集合住宅の立地動向を受け、既存工場の操業環境と住環境の調和に有効な規制、誘導策とする。 ③公共施設整備の動向 公共投資の効果を高め、環境とも調和した規制、誘導策とする。 3 魅力ある町づくりの推進 ①住環境の維持向上 ・住環境の純化が進みつつある地区→環境の維持向上を図るために有効な制限とする。 ・高層住宅と低層住宅の相隣関係→地区の実情を検討したうえで有効な制限とする。 ・一定の宅地開発が行われた地区→地価水準と宅地規模の関係に留意し、一定の居住水準の確保を図るものとする。 ②町の活性化 大規模な公共事業により町の再生を図りつつある地区、地域の中心商業地として地元の整備意欲も強い地区、あるいは名古屋を代表する特色のある地区など、土地利用の誘導効果が高い地区にあっては町の活性化に有効な規制誘導策とする。 4 国、県の方針 5 請願、陳情、市民要望等の尊重	1 都市骨格の強化 ・ 都市の骨格となる地域の商業・業務機能の充実を図るため、商業系用途地域の拡大、容積率の緩和等を行う。 2 定住の促進 ・ 住環境に配慮しながら、住宅供給の促進を図るため、駅周辺での住居系用地地域の緩和、都心部における中高層階住居専用地区の指定等を行う。 3 住環境の保全・改善 ・ 住居系用途地域の指定替えにあたっては、住宅以外の用途の混在を抑制する方向での移行を原則とする。 ・ 基盤整備水準の低い低層住宅地における住環境保護のため、15m高度地区の新設・指定を行う。 ・ 専用住宅地における利便性を向上させるため第2種低層住居専用地域を活用する。 4 商業の育成・展開 ・ 商業系用地地域の拡大、容積率の緩和等を行う。 5 工業の振興 ・ 都市型産業の維持・育成のため、工業系用途地域を極力維持しつつ、研究開発地区の指定等を行う。 6 都市基盤整備等への対応 ・ 幹線道路や地下鉄の整備に伴い、用途地域の変更、容積率の緩和等を行う。 ・ 面的整備事業の進捗に合わせて、用途地域の変更、建ぺい率・容積率の緩和等を行う。 7 土地利用変化への対応 ・ 土地利用変化の生じている箇所について、地区に即した適切な対応をとるため、用途地域の変更等を行う。

を対象としてカウントし、面積50ha以上の事業を例示した。
の国土のグランドデザインを省略した。

(2)　当初指定および全市見直し時の変遷の概要

①　用途地域面積の変遷

4 回の主要変更の用途地域面積の変遷を**表 2.3.21** および**図 2.3.11** に示す。ただし 1996(平成 8)年の変更は 12 用途地域であり、8 用途地域と比較するために類似用途を集約した数値となっている(以下同様)。

表 2.3.21　主要変更の変遷

主要変更 / 用途地域	1972(S47) 9.16		1979(S54)12.21		1986(S61) 4.14		1996(H 8) 5.31	
	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比
第一種住居専用地域 *1	6,678	22.0%	6,150	20.4%	5,889	19.5%	5,201	17.3%
第二種住居専用地域 *2	2,286	7.5%	2,345	7.8%	2,351	7.8%	2,718	9.0%
住居地域 *3	10,116	33.3%	10,215	33.9%	10,419	34.6%	10,330	34.3%
近隣商業地域	2,119	7.0%	2,289	7.6%	2,413	8.0%	2,817	9.3%
商業地域	2,293	7.5%	2,313	7.7%	2,350	7.8%	2,435	8.1%
準工業地域	3,430	11.3%	3,551	11.8%	3,436	11.4%	3,390	11.3%
工業地域	2,787	9.2%	2,630	8.7%	2,635	8.7%	2,605	8.6%
工業専用地域	701	2.3%	641	2.1%	641	2.1%	642	2.1%
計	30,410	100.0%	30,134	100.0%	30,134	100.0%	30,138	100.0%

*1　1996(H8)年の数値は第一種および第二種の低層住居専用地域の合算値である。
*2　1996(H8)年の数値は第一種および第二種の中高層住居専用地域の合算値である。
*3　1996(H8)年の数値は第一種および第二種の住居地域と準住居地域の合算値である。
以上の注記は、**図2.3.11**において同様である。

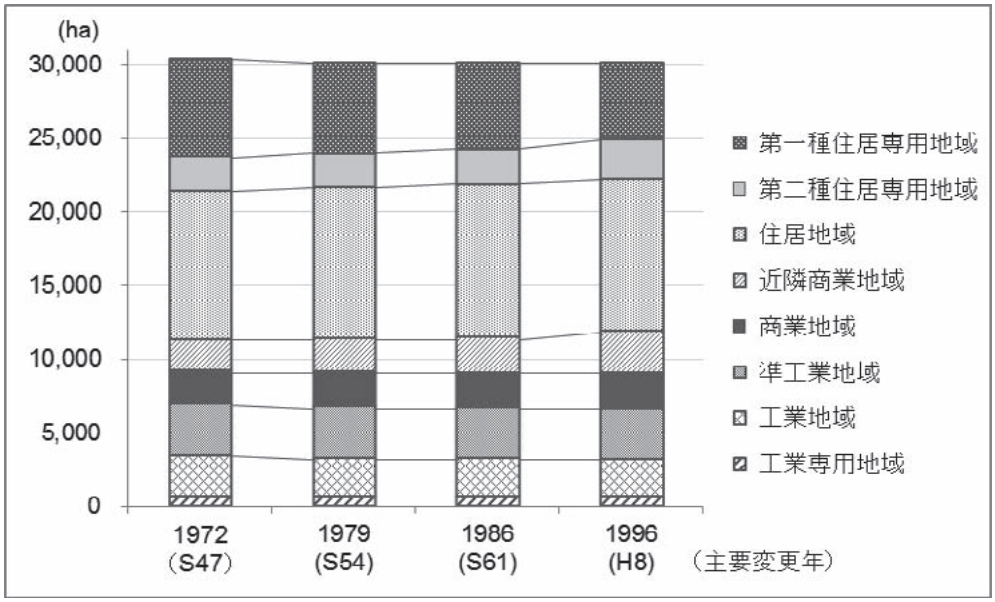


図 2.3.11　主要変更の変遷

4 時点を通じて一貫して増加傾向にあるのは第二種住居専用地域、近隣商業地域および商業地域であり、一貫して減少傾向にあるのは第一種住居専用地域である。住居地域は 8 用途地域期を通じて増加

傾向にあったが、12 用途地域になってわずかに減少している。工業系地域はそれぞれ若干の増減はあるが、総体的には減少傾向にあるといえよう。これらは次のような理由が考えられる。

土地区画整理事業等が未施行で基盤未整備の状況にある地区については、まず第一種住居専用地域が指定され、基盤が整備されるに従って幹線街路沿道等が住居地域や近隣商業地域に変更されることを基本としている。従って土地区画整理事業等が進捗するにつれて第一種住居専用地域が減少し、住居地域や近隣商業地域が増加することになる。

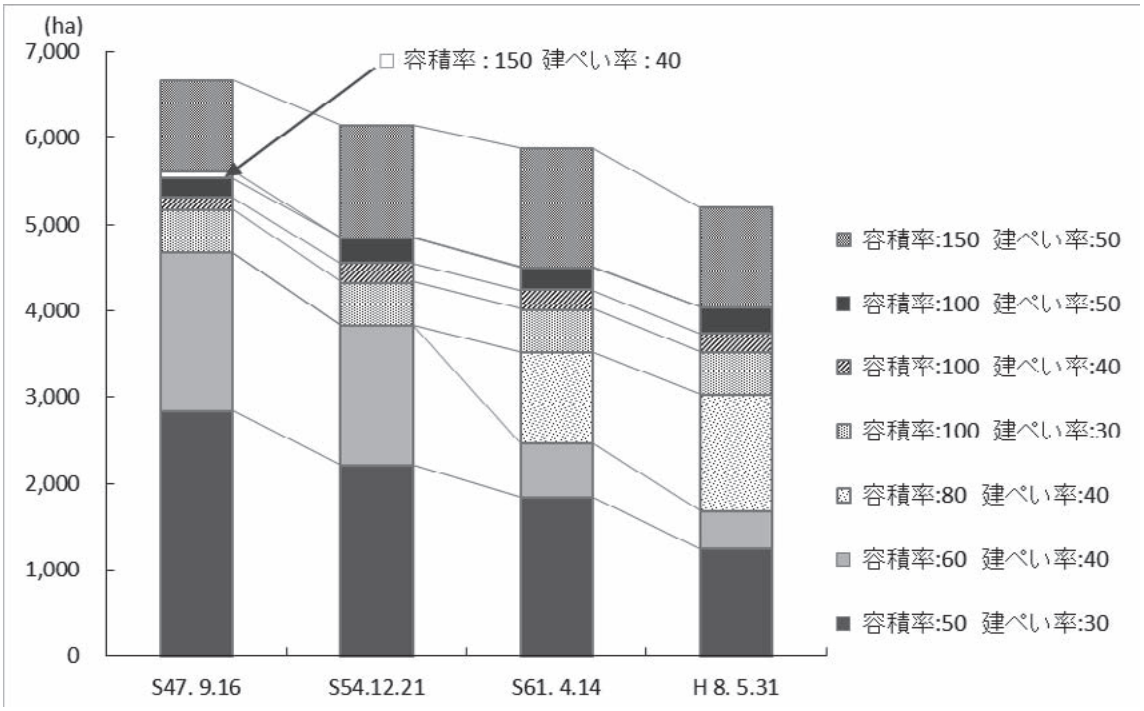
工業系地域の趨勢については、産業構造の転換により工場が移転したり用途転換したりした結果、工場跡地に集合住宅や商業施設が立地したことなどに起因しているのであろう。

② 形態規制類型の変遷

同一用途地域であっても形態制限の組合せによって複数の類型がある。第一種住居専用地域と商業地域については類型が多数であり、類型による市街地像の両極端としてこれら 2 種類の用途地域類型の変遷を**図 2.3.12** と**図 2.3.13** に示す。

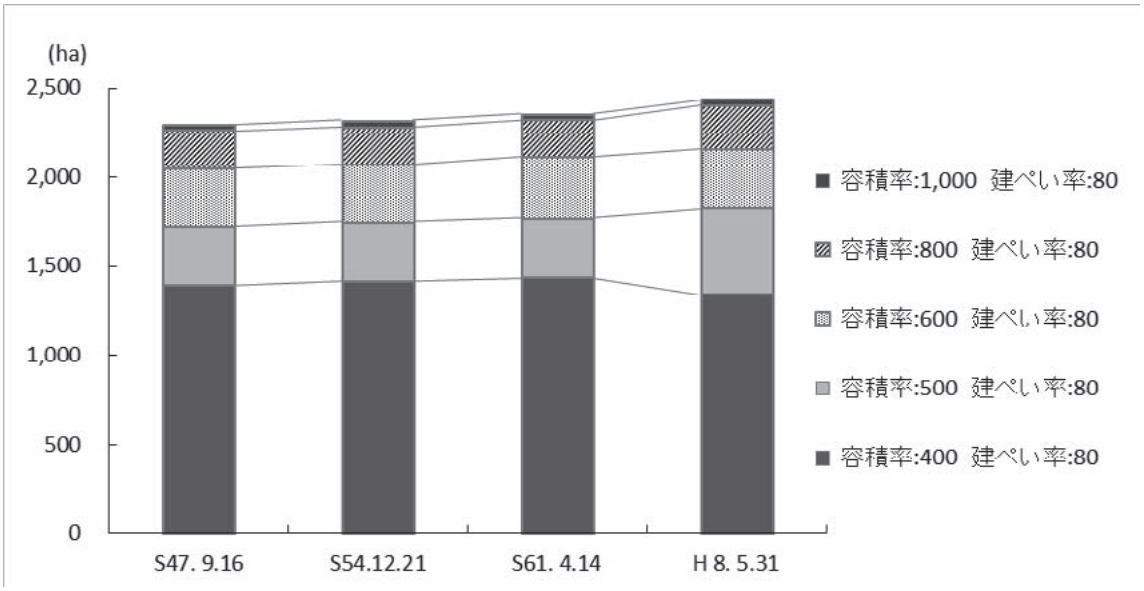
第一種住居専用地域における厳しい形態制限の類型は大きく減少しており、1972（昭和 47）年と 1996（平成 8）年を比較すると、容積率 50%、建ぺい率 30%の類型は二分の一弱、容積率 60%、建ぺい率 40%の類型は四分の一弱となっている。容積率 80%、建ぺい率 40%の類型は、第 2 回全市見直しの時に創設され、低密度な良好住宅地として指定されている。容積率 100%、建ぺい率 30%ないし 40%の類型は大きな増減はみられない。これらの地区は既成市街地にあって、かつて空地地区が指定されていた地区である。この中で建ぺい率 30%の地区については主として風致地区が重複している地区である。建ぺい率 50%の類型は、中高密度の一般住宅地として容積率 150%を基本に、一部容積率 100%が指定されている。

商業地域の容積率の基本となるのは 400%であり、おおむね全体の 6 割を占めるが、第 3 回全市見直しの時に「都市骨格の強化」の方針の下により高い容積率に変更したため減少した。容積率 500%と 800%の区域は第 3 回全市見直しの時に大きく増加し、容積率 600%の区域は第 2 回全市見直しの時に増加し、その後若干減少した。容積率 1,000%の区域は都心核中の枢要拠点である名古屋駅前と栄中心部に指定され、大きな変化はない。



注：容積率および建ぺい率の単位は（%）である。また、平成 8 年については第一種および第二種の低層住居専用地域の合算値である。

図 2.3.12　第一種住居専用地域の形態類型変遷



注：容積率および建ぺい率の単位は（%）である。

図 2.3.13　商業地域の形態類型変遷

第３節　特別用途地区

1 特別用途地区関連の法制

(1) 特別用途地区関連の法制の経緯

特別用途地区は地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護など特別の目的の実現を図るため用途地域を補完する地域地区であり、市町村が都市計画決定する。具体的な規制内容は建築基準法に基づく地方公共団体の条例で定める。特別用途地区は1950(昭和25)年の建築基準法制定で導入され、以後法令改正に伴い変遷してきた。

特別用途地区が法定される前に、東京都は 1945(昭和 20)年末に帝都復興改造案を公表し、その中で文教地区を含む特別地区を提案しており、一方でこれとは別に東京都市計画地方委員会は公館地区、文教地区、消費歓興地区、港湾地区の指定案を用途地域の特別地区として1946(昭和21)年8月に答申した。市街地建築物法改正がなされず、特別地区は法定されなかったため、東京都は特別地区を都市計画決定するに至らなかった。その結果東京都はこの答申にしたがって行政指導を行うにとどまった。[36] この施策は当時の東京都都市計画課長であった石川栄耀の肝いりで進められたもので、特別用途地区の先鞭となった。また戦災復興院が戦災復興計画立案に際して同年10月に発した土地利用計画に関する通牒においても、市街地建築物法には定めがない特別地区として公館地区、慰楽地区、港湾地区、特別工業地区、体育地区、文教地区が掲げられていた。[37]

特別用途地区に関する法令の変遷を**表 2.3.22** に示す。[38]

[36] 帝都復興改造案要旨(試案)(二)(「復興情報」 Vol. 2, No. 1 1946.1 pp. 9-12)
都市計画協会「近代都市計画年表」(都市計画協会 1991.11 p. 109)

[37] 「戦災都市における土地利用計画の設定について」(昭和21年10月1日 復計第198号 戦災復興院計画局長・建築局長通牒)

[38] 小松ゆり枝 他「土地利用整序手法の進化過程における特別用途地区の制度的特性に関する研究」(「日本都市計画学会論文集」 No. 34 1999)

表 2.3.22　特別用途地区に関する法令の変遷

No.	法令		公布年月日	施行年月日	主な内容
1	建築基準法制定	S25 No.201	1950(S25) 5.24	1950(S25)11.23	特別工業地区、文教地区を法定し、その他を政令委任（この時点で該当する政令条文なし）
2	建築基準法改正	S34 No.156	1959(S34) 4.24	1959(S34)12.23	特別用途地区内における条例による緩和規定創設
3	建築基準法施行令改正	S34 No.344	1959(S34)12. 4	1959(S34)12.23	小売店舗地区、事務所地区、厚生地区、娯楽地区、観光地区を追加
4	都市計画法改正	S43 No.100	1968(S43) 6.15	1969(S44) 6.14	根拠法律を都市計画法に変更
5	都市計画法施行令制定	S44 No.158	1969(S44) 6.13	1969(S44) 6.14	受任政令を都市計画法施行令とし、娯楽地区を娯楽・レクリエーション地区に変更、特別業務地区を追加
6	都市計画法施行令改正	H 5 No.170	1993(H 5) 5.12	1993(H 5) 6.25	中高層階住居専用地区、商業専用地区、研究開発地区を追加
7	都市計画法改正	H10 No. 79	1998(H10) 5.29	1998(H10)11.20	特別用途地区の種類例示（政令委任を含む）を廃止
8	都市計画法施行令改正	H10 No.331	1998(H10)10.21	1998(H10)11.20	特別用途地区の種類例示（政令受任規程）を廃止

表中のS、Hはそれぞれ昭和、平成の略
法令名称の後の表記は法令番号の略表示で、たとえばS25 No.201は昭和25年法律第201号を表す

① 特別用途地区創設（1950（昭和 25）年）

特別用途地区について 1950（昭和 25）年の建築基準法制定時にあっては、特別工業地区、文教地区およびその他政令で定める地区を指定できると規定し、もっぱら用途地域（専用地区を含む）の規制を超えて強化することについて地方公共団体の条例で定めるとした。「建築基準法施行令」（昭和 25 年政令第 338 号）は同年 1 月 16 日に公布されたが、特別用途地区に関する該当条文は規定されなかったため、特別用途地区は結局法定の 2 種類にとどまった。戦災都市土地利用計画設定標準における特別地区 6 種類のうち、特別工業地区および文教地区が法定されたかたちとなった。

② 特別用途地区 7 種類へ拡大（1959（昭和 34）年）

建築基準法は 1959（昭和 34）年に改正され（昭和 34 年法律第 156 号）、建設大臣の承認を得たうえで用途地域（専用地区を含む）の規制を緩和することについて条例で定めることができるとされた。この時、建築基準法施行令も改正され（昭和 34 年政令第 344 号）、この政令において小売店舗地区、事務所地区、厚生地区、娯楽地区、観光地区の 5 種類が新たに規定され、特別用途地区は合計 7 種類となった。特別用途地区の拡大について改正時における建設省の担当官は、「従来、混合地域制をとっている現行法に対して、もっと地域の純化を図れというような声にも併せて、この措置をとった」としている。[39]

③ 特別用途地区 8 種類へ拡大（1968（昭和 43）年）

都市計画法は 1968（昭和 43）年の全面改正により地域地区関係の規定も含めて抜本的に刷新され、特別用途地区の根拠は都市計画法および「都市計画法施行令」（昭和 44 年政令第 158 号）に規定されることとなり、規制はひきつづき建築基準法および条例に委ねられた。この時の都市計画法施行令において娯楽地区が娯楽・レクリエーション地区に変更となり、新たに特別業務地区が追加されて合計 8 種類となった。娯楽・レクリエーション地区とした背景としては、歓楽街的な印象の娯楽地区に対して、当時しばし

[39] 前川芳広「建築基準法施行令の改正と都市計画」（「新都市」 Vol. 13, No. 12 1959.12）

ば建設される傾向にあった遊園地等のレジャー・レクリエーション施設の立地をこの地区によってコントロールしようとしたところがある。また、特別業務地区の追加については、類似する流通業務地区の適用対象が政令で定める大都市に限定されていることや流通業務団地の造成を前提とするなど適用に限界があったことがある。[40]

④ 特別用途地区 11 種類へ拡大(1992(平成 4)年)

都市計画法は1992(平成4)年に改正され、用途地域は12種類に細分化された。あわせて都市計画法施行令も改正され(平成5年政令第170号)、特別用途地区に中高層階住居専用地区、商業専用地区、研究開発地区の3種類が新たに規定されて合計11種類となった。用途純化のための規制手法として、住居と工業については既に市街地建築物法の時期において専用地区が創設されたが、商業関連の専用地区としては今回の改正で初めて登場したことになる。

本改正は「地価高騰が広範な地域に波及する過程において、大都市地域の住居系の土地利用の地域、住商混在地域において地価負担力の比較的高い商業・業務系土地利用を圧迫し、居住人口の流出による都心部の空洞化を加速させ、住宅の確保や居住水準の向上等に重大な影響を与えてきたことを重要な契機として」行われた。[41] 本改正の基となった 1991(平成 3)年 12 月 20 日の都市計画中央審議会答申において、当面講ずべき都市計画制度上の施策の中に、用途地域制度の見直しの一環として次のような地域創設検討の指摘があった。[42]

「都心部等の住商混在地域において、居住人口の流出による空洞化現象が生じていることに対応して、一定階以上を住宅に限定する立体的な用途規制により、住宅と商業・業務施設の調和のとれた並存を図る地域」

「産業、経済のサービス化、ソフト化を背景に商業・業務施設が集積する市街地が多く見られる状況に対応して、これら商業・業務施設の集約的な立地を誘導する地域」

「産業の高度化に伴い、研究施設、開発試作型工場が集積する市街地が多く見られる状況に対応して、公害を発生するおそれのある工場や集客施設の立地を制限することにより、これら研究施設、開発試作型工場の利便の増進を図る地域」

建設省都市局長通達が都市計画法改正施行と同日の 1993(平成 5)年 6 月 25 日に発せられ、特別用途地区の運用についても方針が示された。[43]

⑤ 特別用途地区種類廃止(1998(平成 10)年)

1998(平成10)年の都市計画法改正および都市計画法施行令改正(平成10年政令第331号)は、「地方分権推進法」(平成 7 年法律第 76 号)施行後の地方分権推進の動向の中で行われた。この改正では都市計画権限の委譲とあわせて特別用途地区の種類を法令に規定することが廃止され、市町村が創意

40 遠藤二三男「建築基準法施行令の改正について」(「新都市」 Vol. 25, No. 2 1971.2)
41 樺島 徹「改正都市計画法の施行について」(「新都市」 Vol. 47, No. 8 1993.8)
42 前掲 21 「経済社会の変化を踏まえた都市計画制度のあり方についての答申」(都市計画中央審議会 平成 3 年 12 月 20 日)
43 前掲 22 「用途地域及び特別用途地区に関する都市計画の決定・運用等について」(1993(平成 5)年 6 月 25 日 建設省都計発第 92 号 都市局長通達)

工夫の下に名称、種類、規制内容ともに柔軟に規定することができるようになった。[44] これまでの「限定された用途地域の補足制度から、積極的にまちづくりを誘導できる制度へと質的に変化」したということができる。[45]

(2) 特別用途地区関連の種類と内容

特別用途地区は1950(昭和25)年11月23日の建築基準法施行以来、1998(平成10)年11月20日に都市計画法が改正施行されるまでは種類が法令で定められており、それぞれの地区の目的とするところは通達に記述があった。前記改正施行以降各地区の種類や内容は地方公共団体の自主性に委ねられたが、従前の名称や規制内容を維持している市町村も多く、以下に法令等に規定されていた種類と目的の概要を示す(**表 2.3.23**)。

表 2.3.23 特別用途地区関連の種類

No.	名称	内容	規制
1	中高層階住居専用地区	建築物の中高層階における住宅の確保及び住居の環境の保護を図るため定める地区	強化
2	商業専用地区	店舗、事務所等の商業業務施設の複合的かつ高度な集積を図り、これらの商業業務施設に係る業務の利便を増進するため定める地区	強化
3	特別工業地区	特定の工業の利便の増進を図り、又はその利便の増進を図りつつこれと調和した住居等の環境の保護を図るため定める地区	強化 緩和
4	文教地区	学校その他の教育文化施設に係る良好な環境の保護又は住宅地の良好な文教的環境の保護を図るため定める地区	強化
5	小売店舗地区	小売店舗の集約的な立地を図り、小売店舗に係る業務の利便の増進を図るために定める地区	強化
6	事務所地区	事務所の集約的な立地を図り、事務所に係る業務の利便の増進を図るために定める地区	強化
7	厚生地区	医療施設、社会福祉施設その他の厚生施設に係る良好な環境の保護を図るため定める地区	強化 緩和
8	娯楽・レクリエーション地区	興行場その他の娯楽施設、スポーツ施設又はレクリエーション施設等に係る利便の増進又はこれらの施設等に係る環境の保護を図るため定める地区	強化 緩和
9	観光地区	温泉その他の観光資源のある地域において、観光地としての地区の特性にふさわしい宿泊施設、休養施設その他の施設の利便の増進又は環境の保護を図る地区	強化 緩和
10	特別業務地区	流通業務施設、沿道サービス施設及びこれらに関連する工場等の集約的な立地を図り、これらの施設に係る業務の利便の増進を図るため定める地区	強化 緩和
11	研究開発地区	研究所、研究支援施設その他の研究開発施設の集約的な立地を図り、これらの研究開発施設に係る環境の保護及び業務の利便の増進を図るため定める地区	強化 緩和

建設省都市局通達「用途地域及び特別用途地区に関する都市計画の決定・運用等について」(平成5年6月25日 建設省都計発第92号)を基に作成

規制欄に強化と緩和が併記してある場合は、規制手法としていずれの場合もあり得ることを示し、強化のみの場合は緩和が考えられない場合を想定している

[44] 「都市計画法の一部改正等について」(1998(平成10)年11月20日 建設省経民発第67号・同都計発第118号 建設経済局長・都市局長通達)

[45] 「特別用途地区制度の概要」(小林重敬・編「条例による総合的まちづくり」(学芸出版社 2002.12 pp. 72-75)

なお、1998（平成 10）年改正施行以降に政令指定都市が独自に設定した特別用途地区には次のようなものがある。

・戸建住環境保全地区（札幌市）
・新港経済振興地区（千葉市）
・横浜都心機能誘導地区（横浜市）
・工業保全地区（大阪市）
・小倉都心小売商業振興特別用途地区（北九州市）
・戸建住環境形成地区、福岡市南公園特別用途地区（福岡市）

特別用途地区は建築基準法に基づく地方公共団体の条例によって用途地域の用途規制を強化または緩和できるとされている。しかし、強化または緩和を想定する特別用途地区としては、1993（平成 5）年の建設省都市局長通達における例示では、特別工業地区、厚生地区、娯楽・レクリエーション地区、観光地区、特別業務地区、研究開発地区の 6 地区で、他の 5 地区については緩和規定を想定していない。このうち特別工業地区の強化目的では、たとえば工業系用途地域において、「公害防止上の観点からここに立地すべき工場の業種、業態を制限する」ことがあり、緩和目的ではたとえば住居系用途地域において、「地場産業として古くから続く繊維、木工等の家内工業を保護、育成するため」工場の業種、業態を緩和することがある。[46]

名古屋市にあっては、特別用途地区の種類が法令に規定されている期間内において、文教地区、特別工業地区、中高層階住居専用地区、研究開発地区を都市計画決定・変更し、いずれも用途を強化する条例を制定して運用してきた。特別用途地区の種類等が市町村に委ねられてからもこれらの地区については当初の名称を維持している。なお、その後 2008（平成 20）年 9 月 1 日に新規の特別用途地区である大規模集客施設制限地区を準工業地域全域に指定した（平成 20 年名古屋市告示第 373 号）。

2 名古屋市における文教地区

(1) 文教地区の都市計画変更経緯

文教地区が名古屋市において初めて指定されたのは 1968（昭和 43）年 11 月 13 日であり、新都市計画法が公布されて施行を待つという旧都市計画法期の最晩期にあたる。この文教地区指定は名古屋市における最初の特別用途地区指定であった。その後の文教地区変更は新都市計画法に基づいて行われた。名古屋市における文教地区の都市計画変更経緯を**表 2.3.24** に示す。このうち主要変更は当初の東山地区指定と 1971（昭和 46）年 2 月 8 日の星ヶ丘地区追加である。

[46] 前掲 26 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 戦後編」（名古屋市 2001.10 p. 379）

表 2.3.24 名古屋市における文教地区の都市計画変更経緯

No.	告示		面積(ha)	内容	同時変更の用途地域等
	年月日	番号			
1	1968(S43)11.13	K3394	514.9	東山地区の当初決定	住居専用地区の追加等
2	1971(S46) 2. 8	N 58	562	星ヶ丘地区の追加	当初区域区分に伴う用途地域見直し(1971(S46)2.15)
3	1979(S54) 3. 2	N 86	562	計画書様式の変更	第1回区域区分見直しに伴う用途地域等の変更
4	1996(H 8) 5.31	N 208	562	区域界の微小な変更	第4回用途地域全市見直し(12用途指定)

変更年月日のS、Hはそれぞれ昭和、平成を表わす
告示番号のK、Nはそれぞれ建設省告示、名古屋市告示を表わす
面積の数値は計画書記載の約の表示を省略している

① 東山文教地区指定

名古屋市の千種区から昭和区にかけての東部丘陵地には名古屋大学などの大学をはじめ小学校、中学校、高校が立地しており、「良好な教育環境を形成」していた。[47] しかしこれらの教育施設周辺に「マージャン・パチンコ屋や旅館ホテルなどが建ちはじめたため、住民や学校関係者から学園環境を保護するように強い要望が寄せられた」。[48] 名古屋市はこうした状況に対応するため 1968(昭和 43)年 11 月 13 日に特別用途地区の文教地区を東山地区に指定した(効力発生は同年 12 月 3 日)。おおむね北を広小路線、東を東山公園、南を飯田線、西を志段味田代町線に囲まれた区域約 515haとし、文教地区に併せて住居専用地区、空地地区、高度地区を活用して環境保護を図った。

② 星ヶ丘文教地区追加

千種区星ヶ丘地区では、1960 年頃(昭和 30 年代半ば)から愛知淑徳大学、東山工業高校、菊里高校が相次いで移転、立地し、1970 年前後には椙山女学園、東邦学園が移転するなど文教地区指定の機運が高まった。そうした中で近隣におけるボーリング場建設が直接の契機となって文教地区指定の運動が起こり、これを受けて広小路線をはさんで南北両側の星ヶ丘地区約 47ha について 1971(昭和 46)年 2 月 8 日に文教地区が追加指定された(**図 2.3.14**)。この変更と最初の区域区分に伴う用途地域変更は同時期に実施された。

(2) 文教地区建築条例と規制内容

特別用途地区の規制は建築基準法によって地方公共団体の条例で定めることとされている。名古屋市は「文教地区建築条例」(昭和 43 年条例第 48 号)を 1968(昭和 43)年 12 月 17 日に公布し、即日施行した(文教地区都市計画効力発生と建築制限開始の間に2週間ほどのずれがあったことになる)。文教地区

[47] 前掲 23 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 326-327)
[48] 前掲 26 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 戦後編」(名古屋市 2001.10 p. 378)

建築条例はその後改正を重ねたが、都市計画法や建築基準法の改正に伴う形式的な改正などが主であり、基本的な内容に大きな変更はない。

文教地区建築条例の規制内容の骨子は次に掲げる用途の建築を禁止することである。

ⅰ「風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」(昭和 23 年法律第 122 号、以下「風俗営業法」という)に規定する風俗営業等

ⅱ「旅館業法」(昭和 23 年法律第 138 号)に規定する旅館業(下宿営業を除く)

ⅲ「公衆浴場法」(昭和 23 年法律第 139 号)に規定する公衆浴場(一般の公衆浴場を除く)

ただし、東山文教地区にあっては教育施設が立地している区域以外の大部分に同時に住居専用地区が指定され、その後も住居専用地区の後継となる第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、第一種低層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域などが指定されたため文教地区の規制以前に本来の用途地域等の規制によって目的とする建築禁止が達成されている状況があった。したがって幹線街路沿道等に指定された住居地域および後年に指定された第一種住居地域、近隣商業地域の区域において文教地区が規制強化の意味を果たすこととなった。

また、星ヶ丘文教地区にあっては、当初は全域住居地域に文教地区が指定されたため文教地区の規制が有効に機能したが、1972(昭和 47)年の 8 用途地域指定以降においては、一部の区域について第二種住居専用地域、後年に第二種中高層住居専用地域が指定されたため、文教地区と同様な効用を発揮する結果となった。

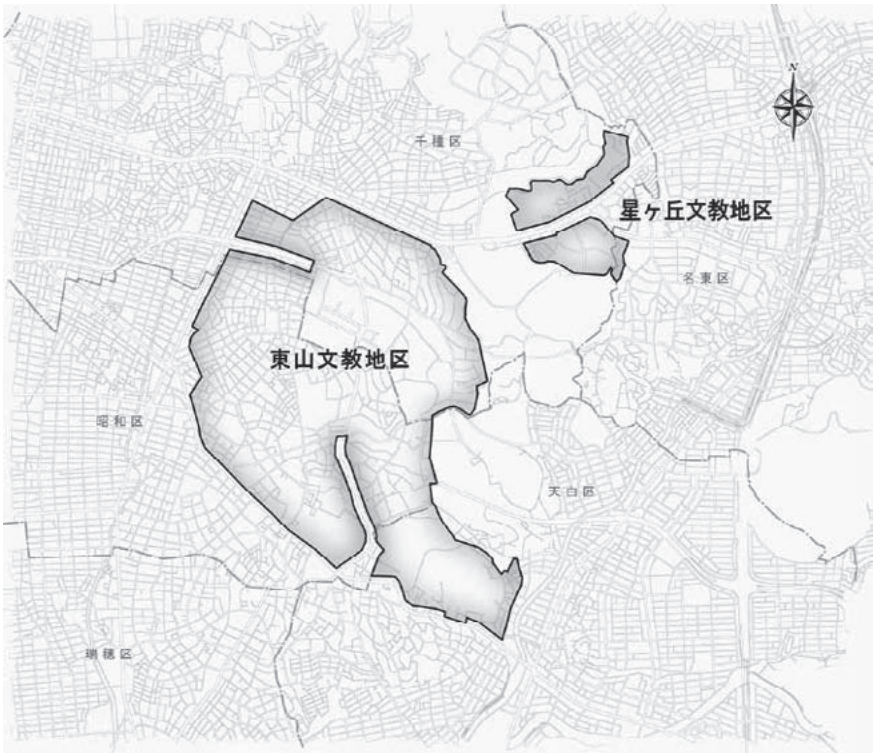


図 2.3.14　文教地区の変更(1971(昭和 46)年 2 月 8 日)

3 名古屋市における特別工業地区

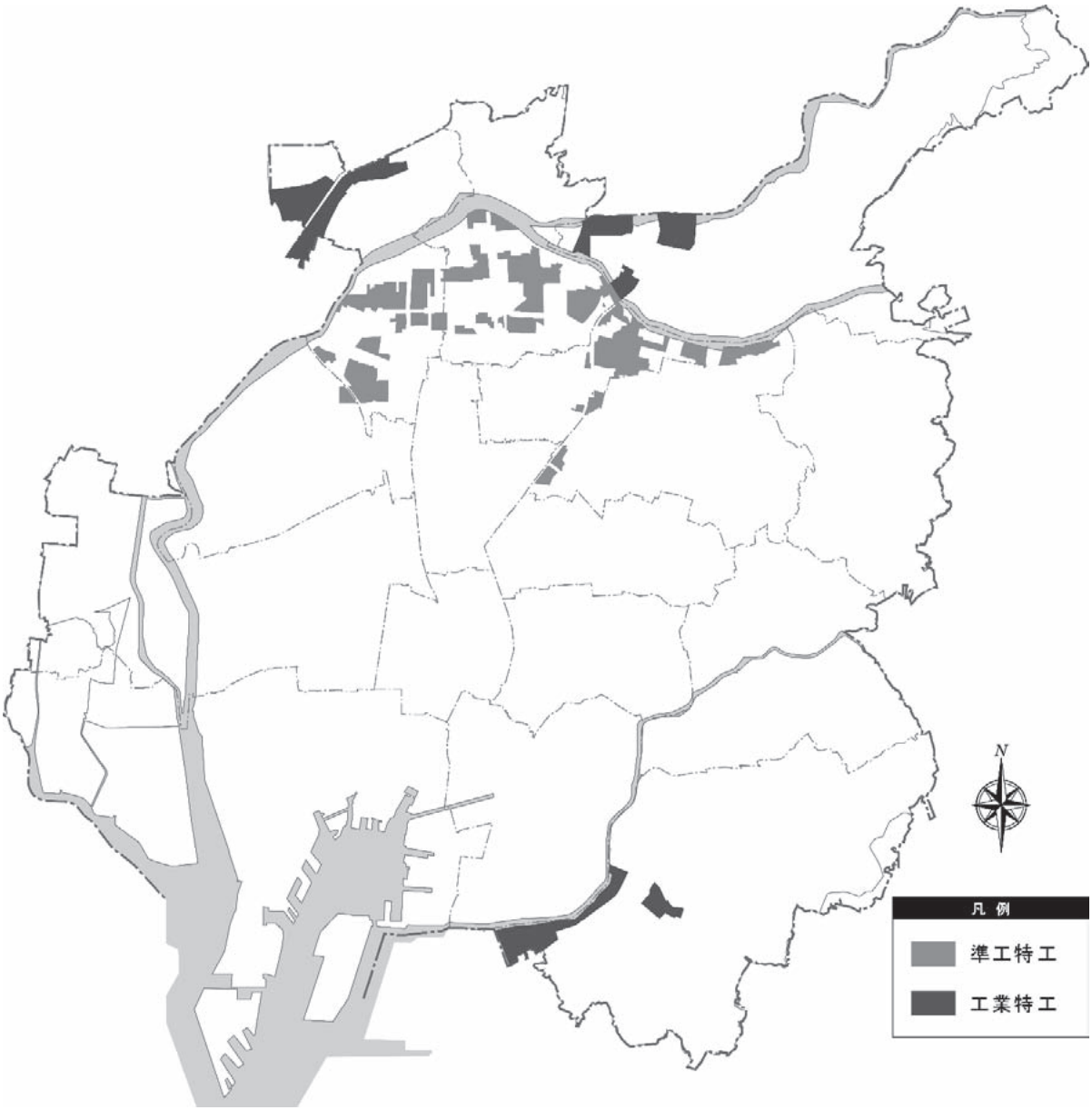
(1) 特別工業地区の都市計画変更経緯

① 特別工業地区当初指定の背景等

1960 年代後半から 1970 年代初頭にかけて公害問題は深刻な状況を呈しており、内政のきわめて重要な課題であった。国は 1969(昭和 44)年に公害白書をはじめて公表し、1970(昭和 45)年 11 月の国会では公害関連の多数の新規立法、改正が行われた。名古屋市においても 1971(昭和 46)年 8 月 1 日には公害対策局を衛生局から分離新設し、1973(昭和 48)年 1 月 8 日には「公害防止条例」(昭和 48 年条例第 1 号)を制定施行するなど体制が整えられた。なお、2003(平成 15)年には公害防止条例を全面改正して「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」(平成 15 年条例第 15 号)と改称した。新都市計画法は公害防止計画への適合義務をうたい、地域地区制度などによる土地利用計画が公害対策に資することを期待されていた。1970(昭和 45)年の建築基準法改正による 8 用途地域への変更に際して、名古屋市においては住工混合地区の公害防止が大きな柱となり、特別工業地区を活用することが方針として立てられた。

② 特別工業地区の当初指定

特別工業地区の当初指定は 8 用途地域への変更と併せて都市計画手続きが進められたが、特別工業地区の変更告示は 8 用途地域への変更よりも1か月弱遅れて 1972(昭和 47)年 10 月 7 日となった。これは特別工業地区の規制根拠となる「特別工業地区建築条例」(昭和 47 年条例第 70 号)の公布と同日とするためであった。特別工業地区建築条例の内容等については後述するが、準工業地域に指定する特別工業地区(1979(昭和 54)年 3 月変更以降の計画書上では第一種特別工業地区と称する。以下「準工特工」という)および工業地域に指定する特別工業地区(1979(昭和 54)年 3 月変更以降の計画書上では第二種特別工業地区と称する。以下「工業特工」という)の 2 種類を区分し、準工特工についてはおおむね商業地域なみに、工業特工についてはおおむね準工業地域なみに規制を強化することが骨子であった。準工特工は庄内川、矢田川以南で 8 用途地域変更に際して工業地域から準工業地域に変更された区域(西区、北区、東区など)に主に指定され、工業特工は西区の新川沿い、守山区の庄内川、矢田川沿い、緑区の天白川沿いなどに指定された(**図 2.3.15**)。



凡例中、準工特工は、準工業地域に指定する特別工業地区をいい、工業特工は、工業地域に指定する特別工業地区をいう

図 2.3.15　特別工業地区当初決定(1972(昭和 47)年 10 月 7 日)

③　特別工業地区の都市計画変更経緯

特別工業地区の当初指定が 8 用途地域当初指定とほぼ同時期になされて以後、用途地域の全市見直し等と併せて特別工業地区の変更が行われた(**表 2.3.25**)。

表 2.3.25 名古屋市における特別工業地区の都市計画変更経緯

No.	告示		種別	面積(ha)	内容	同時変更の用途地域等
	年月日	番号				
1	1972(S47)10.7	N321	計	1,393	公害防止の観点から西区・北区・東区の内陸の準工業地域および西区、守山区、緑区などの工業地域に特別工業地区を指定	建築基準法改正に伴う8用途地域当初指定 1972(S47)9.16
2	1979(S54) 3. 2	N 86	第1種	802	庄内川・矢田川の建設省直轄管理区間に指定されていた準工特工、工業特工を削除	第1回区域区分見直しに伴う8用途地域等の変更
			第2種	554		
			計	1,356		
3	1979(S54)12.21	N583	第1種	752	東区、北区などで準工特工を住居地域に変更、東海橋線以北の中川運河沿線に工業特工を指定	第1回全市見直し
			第2種	881		
			計	1,633		
4	1986(S61) 4.14	N171	第1種	727	北区、東区などで準工特工を住居地域に変更、中川区等で準工業地域を工業特工に変更	第2回全市見直し
			第2種	948		
			計	1,675		
5	1996(H 8) 5.31	N208	第1種	681	北区で準工特工を第1種住居地域、近隣商業地域に変更、西区で準工特工を第1種住居地域、近隣商業地域等に変更	第3回全市見直し
			第2種	949		
			計	1,630		
6	1999(H11)10. 1	N327	第1種	681	大根山土地区画整理事業進捗に伴い、2環沿道の工業特工を第1種住居地域および第2種住居地域に変更	第5回12用途地域部分見直し
			第2種	947		
			計	1,628		

変更年月日のS、Hはそれぞれ昭和、平成を表わす
種別の第1種は準工特工、第2種は工業特工を表わす
告示番号のNは名古屋市告示を表わす
面積の数値は計画書記載の約の表示を省略している

ア 第 1 回特別工業地区変更(1979(昭和 54)年 3 月)

庄内川、矢田川の建設省直轄管理区間を市街化区域から市街化調整区域に変更したことに伴い、従前指定していた特別工業地区を削除した。削除対象区域は河川区域のため建築活動に実質的な影響はなかった。(本章第2節 2(3)② 8 用途地域の第 1 回変更(1979(昭和 54)年 3 月) 参照)

イ 第 2 回特別工業地区変更(1979(昭和 54)年 12 月)

特別工業地区の変更は第 1 回全市見直しと同時に行われた。第 1 回全市見直しの検討過程は、「名古屋市基本計画」の策定過程と重なる。「名古屋市基本計画」の土地利用構想において複合地の概念を導入し、住工複合地については特別用途地区制度の活用をうたった。全市見直しに際しての方針の一つとして「内陸工業地として今後とも整備していくところと、適切な土地利用へ転換を図るべきところを区分」するとし、東海橋線以北の中川運河沿線などに工業特工を指定するとともに、「都心北部の大規模工場跡地に建設された公的住宅団地(東区大幸団地、北区上飯田南荘など)」の準工特工の区域を住居地域に変更した。[49]

[49] 前掲 26 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 戦後編」(名古屋市 2001.10 pp. 637-638)

ウ 第 3 回特別工業地区変更(1986(昭和 61)年 4 月)

第 3 回となる特別工業地区の変更は、先回と同様に第 2 回全市見直しと同時に行われた。見直し方針の一つとして、「大工場の転出とその跡地への集合住宅の立地」という動向を受けて対応することと、「既存工場の操業環境と住環境の調和に有効な規制誘導策とする」ことがあった。[50] 北区山田西町、東区黒門町の準工特工を住居地域に変更する一方で、東区山田東町(現矢田一丁目等)の住居地域を準工特工に変更した。また、西区新川左岸の工業特工のうち上小田井駅周辺を近隣商業地域、中小田井四丁目を準工業地域へ変更し、守山区瀬古の工業特工を住居地域へ変更する一方で、中川区東起町および緑区天白川左岸鳴海町杜若地区の準工業地域を工業特工に変更した。

エ 第 4 回特別工業地区変更(1996(平成 8)年 5 月)

第 4 回となる特別工業地区の変更は、第 3 回全市見直し(12 用途地域指定)と同時に行われた。既存工場の操業環境の保全などのため工業系用途地域を極力維持することを方針の一つとして掲げており、大幅な変更はなかった。西区城北町の準工特工を第一種住居地域に、名鉄栄生駅東地区の準工特工を第二種住居地域に、西区児玉一丁目の準工特工を近隣商業地域に変更した。そのほか東区や北区でも準工特工を小規模な範囲で近隣商業地域や第一種住居地域に変更した。また、緑区大高町に工業特工を指定した。

なお、この変更と同時に、後述する中高層階住居専用地区と研究開発地区という特別用途地区についても指定しており、**図 2.3.16** に変更結果を示す。

オ 第 5 回特別工業地区変更(1999(平成 11)年 10 月)

第 5 回の特別工業地区変更は 1999(平成 11)年 10 月の用途地域部分見直しと同時に行われた。大根山土地区画整理事業の進捗に伴って名古屋環状 2 号線周辺に指定されていた工業特工の一部を第一種住居地域および第二種住居地域に変更した。

(2) 特別工業地区建築条例の経緯

① 特別工業地区建築条例の制定

特別工業地区の規制内容を規定する特別工業地区建築条例は、1972(昭和 47)年 10 月 7 日に公布され、同年 11 月 16 日に施行された。文教地区建築条例公布が文教地区の当初決定から 1 か月強遅れたことに鑑み、特別工業地区については都市計画告示を 8 用途地域変更告示よりも若干遅らせて特別工業地区建築条例公布と同日とした。

規制内容の概略は次のとおりである。

[50] 前掲 32 「用途地域等の見直しについて」(名古屋市都市計画審議会参考資料 名古屋市計画局 1986.2 p. 1)

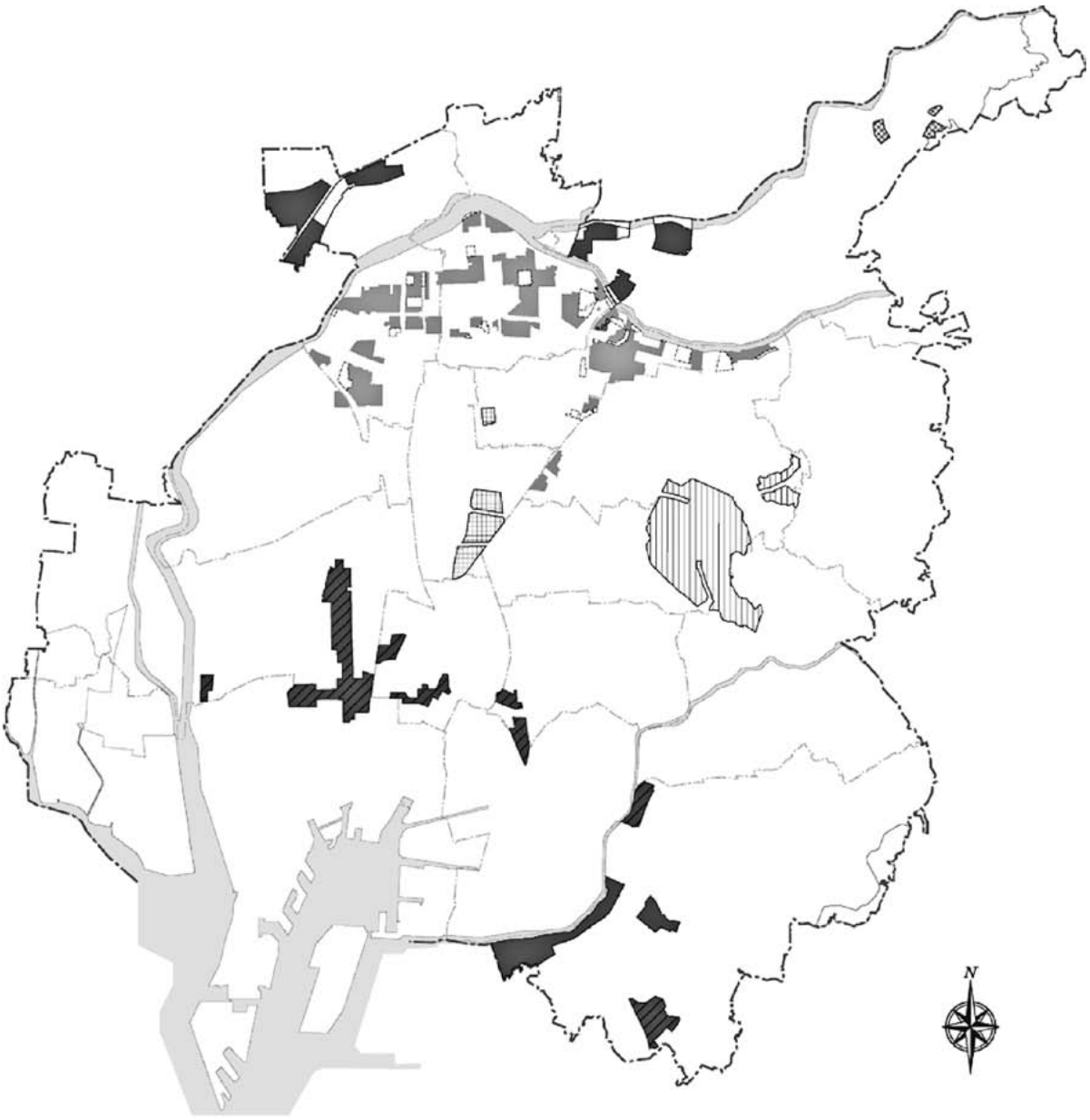


図 2.3.16　特別用途地区の変更(1996(平成 8)年 5 月 31 日)と特別工業地区の追加削除の変遷

準工特工においては、「住居が多く人口密度が高い地区での近隣に環境悪化をもたらすおそれのある工場の業種を規制する」ため、準工業地域の規制内容を基本的に商業地域相当の規制に強化し、さらに「愛知県公害防止条例」(昭和 46 年条例第 32 号、2003(平成 15)年に全面改正して「県民の生活環境の

保全に関する条例」(平成 15 年条例第 7 号)に改称)を参照して、住居地域の規制に該当する業種の一部まで強化した。工業特工においては、「空地が多い地区での広域に公害をもたらすおそれのある工場の業種を規制する」ため、工業地域の規制内容を準工業地域相当の規制に強化した。また、準工特工、工業特工いずれにあっても既存不適格工場の増改築に関し、建築基準法の規定より厳しく工場床面積について現状を超えることができないとした。[51]

② 特別工業地区建築条例の改正経緯

特別工業地区建築条例は制定後改正を重ねたが、規制内容にかかる改正は 1989(平成元)年と 1995(平成 7)年に行われた。

ア 1989(平成元)年の改正

1989(平成元)年の改正は 10 月 20 日に公布され(平成元年条例第 29 号)、1990(平成 2)年 1 月 1 日に施行された。本改正は 1972(昭和 47)年の条例施行後における技術革新等を考慮し、関係局で 1986(昭和 61)年度から総合的な検討が進められた結果として行われ、改正内容は次の 3 点であった。

ⅰ 既存不適格工場の増築規制の見直し

ⅱ 準工特工内の作業場床面積制限の廃止

ⅲ 業種、業態の見直し

ⅰについては、これまで工場の増築は既存面積を超えることができないため公害防止用の新規設備投資が不可能となっていたので建築基準法に準拠して 2 割まで増築可能とした。

ⅱについては、作業場床面積を 150 ㎡に制限していた規制を撤廃するものである。これは公害防止技術の進歩等により作業場床面積の大小による公害発生の因果関係が薄れてきていることや産業構造の高度化対応の必要性などの理由による。

ⅲについては、公害の発生状況、公害防止の可否、公害苦情の状況および将来にわたる立地の可能性等の観点から準工特工の 27 業種、工業特工の 2 業種を規制解除した。

イ 1995(平成 7)年の改正

1995(平成 7)年の改正は 10 月 23 日に公布され(平成 7 年条例第 41 号)、12 用途地域指定と同日の 1996(平成 8)年 5 月 31 日に施行された。本改正は 1992(平成 4)年の都市計画法および建築基準法の改正に伴って所要の改正が行われたほか次のような内容について見直しが図られた。

ⅰ 例外許可制度の合理化

ⅱ 既存不適格建築物の制限の緩和の合理化

ⅲ 罰則の見直し

ⅰについては、建築基準法による用途規制の例外許可制度の合理化にあわせて、一定の条件下における特例許可を受けた建築物の増改築等については、従前必要であった公開による意見の聴取会および建築審査会の意見を聴く手続きを不要とするものである。

[51] 昭和 47 年 9 月名古屋市会建築交通委員長報告「名古屋市会会議録」(昭和 47 年第 24 号 pp. 22-25)

ⅱについては、地区計画建築条例が定められている地区計画の区域内にあっては建ぺい率および容積率が、基準時における敷地面積に対して当該条例による制限に適合していることと、用途不適合の事由が原動機の出力等による場合にあっては2割までの増加を認めることを追加した。

ⅲについては罰金の額を5万円から20万円に変更した(その後平成17年条例第6号により50万円に改定している)。

(3) 特別工業地区指定による土地利用の変化

特別工業地区を指定することにより、工場の新規立地がベースの用途地域よりも限定され、かつ、既存不適格工場の増改築も制約される。その結果、中長期的には土地利用に変化をもたらすことになる。準工特工は既成市街地の住工混在地に指定され、厳しい規制を課すためにしばしば工場の移転や工場から他用途への転換が行われた。そのため結果的に住工混在地から住宅地ないし住商混在地へ転換するに至ったともいえよう。一方、工業特工は未利用地が多い工場適地に指定され、当初の広域公害防止という指定目的に加えて都市型工業の受け皿としての役割も負うようになった。こうした政策意図が現実の土地利用変化にどのように表れたかについて、梅原浩次郎は名古屋市が実施している土地利用計量調査および住宅地図を基に計量的な分析を行っている。以下の記述は梅原の論文を参照した。[52]

① 第一種特別工業地区(準工特工)

ア 土地利用計量調査

準工特工としては、当初指定された東区、北区、西区の区域のうち土地利用計量調査の 500mメッシュで準工特工の区域が 15%を超えるメッシュ(以下「指定メッシュ」という)を対象とし、調査時点としては1971(昭和46)年、1981(昭和56)年、1992(平成4)年の3時点を対象としている。

指定メッシュの3区計で1971(昭和46)年から1992(平成4)年までの変化をみると、工業は20%から11%へ半減し、住居は28%から34%へ増加している。指定メッシュ以外を含む3区の全メッシュで同様に比較すると工業は10%から6%へ減少、住居は27%から31%へ増加である。このように準工特工地区においては3区全体と比べて工業の減少、住宅の増加の傾向が顕著となっている。

イ 住宅地図

住宅地図の読図集計によると、準工特工3区計の1971(昭和46)年から1992(平成4)年までの変化は、「1971年現存1152工場のうち877工場(構成比77.0%)が現存し、265工場(23.0%)が滅失し、新設工場は57工場(4.9%増)」となっている。工場滅失後の土地利用は、約4割が住宅であった。土地利用変化の傾向を区別にみると、「現存比が最も低く滅失比が高いのは北区であり、その反対に滅失比が低いのは東区等で、中間に西区等が位置している」。

[52] 梅原浩次郎「新都市計画法以降名古屋の特別工業地区指定の目標と土地利用変化に与えた指定に影響に関する研究」(「日本都市計画学会学術研究論文集」 No. 33, 1998)

② 第二種特別工業地区(工業特工)

ア 土地利用計量調査

工業特工としては、準工特工の場合に準じて、当初指定された西区、守山区、緑区の区域の指定メッシュを対象とし、調査時点も同様である。指定メッシュの3区計で1971(昭和46)年から1992(平成4)年までの変化をみると、工業は12%から20%へ増加し、住居も11%から16%へ増加している。逆に未利用が44%から19%へ大きく減少しており、この傾向は3区とも同様である。要するに未利用地から規制業種の範囲の工場または住宅が立地したという傾向がうかがわれ、都市型工業の立地誘導という目的は一定程度果たされたといえよう。

イ 住宅地図

住宅地図の読図集計による工業特工3区計の1971(昭和46)年から1992(平成4)年までの変化は、「1992年現存1818工場のうち、1971年当時に1198工場(構成比65.9%)が現存しており、620工場(34.1%)が新設」で、滅失した工場は104(8.0%減)であった。「3区のうち新設比が高いのは緑区(46.7%)であり、次いで守山区(30.3%)・西区(28.3%)となっている」。

4 名古屋市における中高層階住居専用地区および研究開発地区

(1) 中高層階住居専用地区

① 中高層階住居専用地区の都市計画決定(1996(平成8)年5月)

中高層階住居専用地区は1993(平成5)年の都市計画法施行令改正で追加され、名古屋市においては1996(平成8)年5月31日の12用途地域指定に併せて中区、東区の約116haに新たに指定された(平成8年名古屋市告示第207号)。中高層階住居専用地区を指定する理由としては、「都心市街地における住宅の確保及び住居の環境の保護を図る」(計画書の記述による)ことがあった。行政の政策意図としては都心居住の推進があり、一方で都心部地権者の意向としては高度利用を実現するために高容積率指定の要望があった。用途地域全市見直しの検討過程にあって、双方の意向をともに満たす手法として高容積率指定に条件を付すかたちでの中高層階住居専用地区を活用することとした。

都心居住促進に適すると考えられる区域として次の区域を対象とした。すなわち、東区では泉一丁目はほぼ全域、中区ではおおむね矢場町線、東郊線、JR中央本線、大津町線、前津通で囲まれた区域とし、いずれも原則として幹線街路沿道を除いた。これらの区域について、従前の商業地域もしくは近隣商業地域の容積率400%を商業地域の容積率500%に変更した上で、中高層階住居専用地区を指定した(**図 2.3.16**)。

② 中高層階住居専用地区建築条例

「中高層階住居専用地区建築条例」(平成7年条例第40号)は、1995(平成7)年10月23日に公布され、施行は12用途地域指定、中高層階住居専用地区指定と同日の1996(平成8)年5月31日であった。特別用途地区に関する建築条例の公布が、これまでの例とは異なり、関係する特別用途地区の都市計画決定告示より先行したことになる。なお、本条例の公布と施行は、前述した特別工業地区建築条例の2回目の改正および後述する研究開発地区建築条例制定と同時期であった。

中高層階住居専用地区建築条例は他の法令改正等に伴う改正を経ているが、骨子となる規制内容について変更はない。主な内容は次のとおりである。

ⅰ 5階以上の部分を住宅以外の用途に供する建築物は、容積率が400%に制限される。

ⅱ 商業地域内では認められている風俗営業施設が禁止される。

(2) 研究開発地区

① 研究開発地区の都市計画決定(1996(平成8)年5月)

研究開発地区は中高層階住居専用地区と同様に1996(平成8)年5月31日の12用途地域指定に併せて守山区の約28haに指定された(平成8年名古屋市告示第207号)。計画書によれば「市街地における研究開発施設の集約的な立地を図り、これに係る環境の保護及び業務の利便の増進を図るため決定する」ものであった。研究開発地区が指定された区域は、吉根および下志段味の特定土地区画整理事業施行地区内にあって志段味ヒューマンサイエンスパークとして位置づけられていた区域である。吉根の研究開発地区は東名高速道路の西側に位置する研究開発型企業団地、下志段味の研究開発地区は地区東部にあって風越池線の南北にわたり、研究機関集積地等を目指す内容であった。従前の用途地域は第一種住居専用地域で厳しい形態制限であったものを準工業地域(一部は第二種住居地域)に変更し、サイエンスパークとしての建築を誘導するため研究開発地区を指定するとともに併せて地区計画も都市計画決定した(**図 2.3.16**)。なお、サイエンスパークについては第6編「第1章 土地区画整理事業」(第6節 1(1)② 事業概要、同(2)② 事業概要)、地区計画については第2編「第4章 地区計画等」(第4節5(5) 志段味ヒューマンサイエンスパーク地区)を参照されたい。

② 研究開発地区建築条例

「研究開発地区建築条例」(平成 7 年条例第 43 号)は、中高層階住居専用地区建築条例と同様に1995(平成7)年10月23日に公布され、施行は12用途地域指定、研究開発地区指定と同日の1996(平成8)年5月31日であった。研究開発地区建築条例は他の法令改正等に伴う改正を経ているが、骨子となる規制内容について変更はない。主な内容としては、研究開発施設の環境を保護するために、住宅および500㎡を超える店舗、ホテルまたは旅館(ともに研究開発施設に付属するものを除く)、ボーリング場等のスポーツ練習場、マージャン屋、劇場、倉庫業倉庫、キャバレー等の建築が制限される。

第４節　高度地区

1 高度地区関連の法制

高度地区は「用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区」（都市計画法第 9 条第 16 項）であり、新都市計画法施行後の都市計画決定権者は市町村である。

高度地区の沿革をたどってみると、1931（昭和 6）年の市街地建築物法施行令改正で規制内容が創設され、1938（昭和 13）年の市街地建築物法改正で高度地区の名称とともに法定された。1950（昭和 25）年の建築基準法制定に際し、高度地区については市街地建築物法の規定を受け継ぐかたちで規定された。1957（昭和 32）年には高度地区に関する通達が建設省から発せられたが、高度利用地区創設以前であり、最低限高度地区活用による土地の高度利用を図ることも大きな目的であった。[53] 1968（昭和 43）年の都市計画法全面改正において、高度地区を都市計画法で定義し、建築基準法で「高度地区においては、建築物の高さは、高度地区に関する都市計画において定められた内容に適合するものでなければならない」（建築基準法第 58 条）と規定された。

高度地区の規制内容は、絶対高さや斜線制限も含めて都市計画の計画書で表現される。これは特別用途地区の規制内容が地方公共団体の条例で規定されることや、後述する防火地域又は準防火地域の規制内容が建築基準法で規定されることと異なる点である。

2 名古屋市における高度地区制度の変遷概要

高度地区の具体的な種類、名称、規制内容は、先述のように都市計画の計画書で表現される。名古屋市において高度地区を最初に指定したのは、旧都市計画法晩期の 1966（昭和 41）年 10 月 13 日であり、高さの最高限度を 10mとし、北側斜線制限として立ち上がり高さ 5mで水平距離 1.5 に対して垂直距離 1 の勾配を有するという内容の単一種類であった。

その後、旧都市計画法末期の 1968（昭和 43）年 3 月 27 日に、北側斜線制限をそのままにして高さの最高限度を 20mとする種類を第二種高度地区として追加し、従来の種類を第一種高度地区とした。

新都市計画法施行後、1972（昭和 47）年 9 月 16 日の 8 用途地域指定時に第三種高度地区を追加し、その規制内容は高さの最高限度が 20mで北側斜線制限の勾配はそのままに立ち上がり高さを 10mとした。

1979（昭和 54）年 12 月 21 日の第 1 回全市見直し時には、第三種高度地区の立ち上がり高さ 10mを 7.5mに変更した（**表 2.3.26**）。これは 1977（昭和 52）年 11 月の建築基準法改正施行による日影規制の導入に伴って高度地区規制内容を整合させたものであった。

1982（昭和 57）年 3 月 31 日には、神宮東地区の都市防災不燃化促進事業の前提として、高さの最低限度が 7mの第四種高度地区を追加した。都市防災不燃化促進事業は、三大都市圏の既成市街地等に

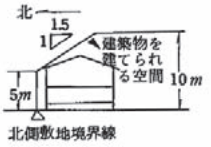
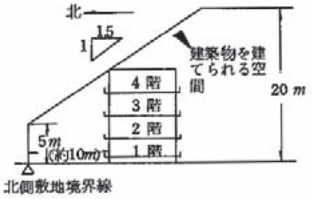
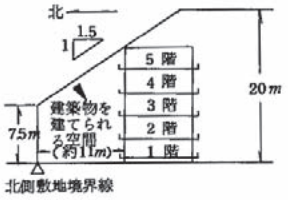
[53] 「高度地区の指定について」（昭和 32 年 12 月 6 日　建設計発第 369 号　建設省計画局長・住宅局長通達）

おいて、避難地または避難路の周辺の区域で一定の基準に適合する耐火建築物を建築するものに対して、費用の一部を助成する事業である。詳細については第7編「第3章　都市防災」(第1節　2(4)②　都市防災不燃化促進事業および第5節　2　都市防災不燃化促進事業)を参照されたい。

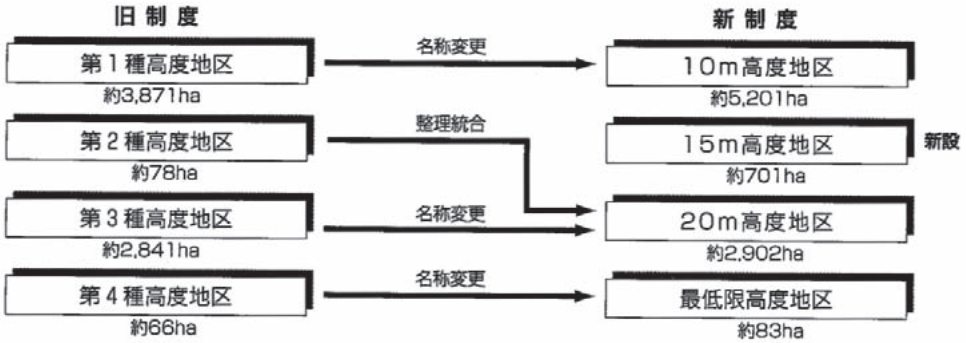
1996(平成 8)年 5 月 31 日の第 3 回全市見直し(12 用途地域指定)時には、「住宅市街地の地区特性をふまえて、高度地区における建築物の高さの最高限度の制限を改正し、あわせて区分の名称を改め」た(計画書の記述による)。従来の第一種高度地区を 10m高度地区とし、従来の第二種高度地区および第三種高度地区を統合して第三種高度地区の規制内容をもって 20m高度地区とし、新たに高さの最高限度が 15mで北側斜線制限の勾配は従来の第三種高度地区と同様とする 15m高度地区を加え、第四種高度地区の名称を最低限高度地区に変更した(**図 2.3.17**、**図 2.3.18**)。

なお、名古屋市は、2008(平成 20)年 10 月 31 日名古屋市告示第 459 号をもって高度地区を拡充し、指定区域も大幅に拡大した。新たに 31m高度地区、絶対高 31m高度地区、45m高度地区、絶対高 45m高度地区を創設し、指定区域を住居系用途地域以外にも拡大した。[54]

表 2.3.26　1979(昭和 54)年変更後の高度地区の制限

地区名	第 1 種高度地区	第 2 種高度地区	第 3 種高度地区
絶体高	10m	20m	20m
北側斜線 立上り	5m	5m	7.5m
北側斜線 勾配	1：1.5	1：1.5	1：1.5
詳細図			

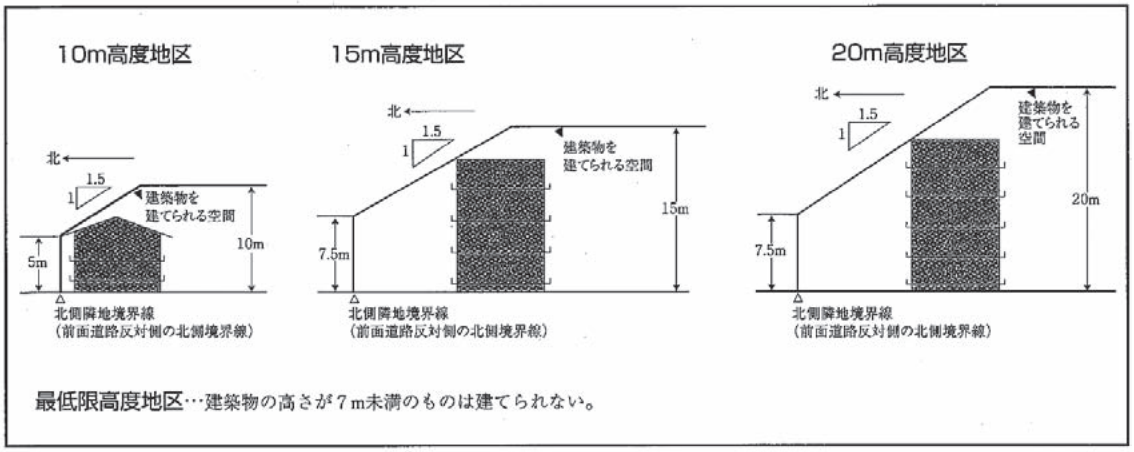
出典:「都市計画概要 1980」(名古屋市計画局　S55.3)



出典:「都市計画概要 1996」(名古屋市計画局　H8.3)

図 2.3.17　1996(平成 8)年の高度地区制度改正

[54] 「『高度地区』の拡充」(高度地区の拡充について(概要版)　名古屋市　2008.6)



（注）風致地区では、10mの制限が定められている。　　出典：「都市計画概要 2003」（名古屋市住宅都市局 H15.3）

図 2.3.18　1996（平成 8）年変更後の高度地区の制限

3　都市計画高度地区の変更の経緯概要

名古屋市の高度地区には最高限度を定めるものと最低限度を定めるものとがあり、指定意図、変更の契機等はそれぞれ大きく異なる。

最高限度を定める高度地区は、主に用途地域等の変更に伴って変更されてきた。1966（昭和 41）年の高度地区の当初指定から 2000（平成 12）年までの変更内容については、旧都市計画法期、8 用途地域期、12 用途地域期に区分される。なお、先述したとおり高度地区の大きな制度拡充と指定拡大が 2008（平成 20）年にあったので、2001（平成 13）年以降を含む 12 用途地域期については、当該指定を境として前期と後期に細分することが妥当であろう。

最低限度を定める高度地区は、土地利用の増進を促す地域地区の一種であり、役割の一つとして都市防災不燃化促進事業の対象区域である不燃化促進区域の要件とされていることがある。名古屋市における最低限度を定める高度地区は、もっぱら都市防災不燃化促進事業を実施しようとする時点を契機として追加指定されてきた。以下の記述においては、最高限度を定める高度地区の時期区分に従って、その中で最低限度を定める高度地区についても触れる。

4　旧都市計画法期の高度地区変更経緯 [55]

旧都市計画法期においては、本節2 名古屋市における高度地区制度の変遷概要 で記述したように 1966（昭和 41）年 10 月 13 日の当初指定と 1968（昭和 43）年 3 月 27 日の変更があった（**表 2.3.27**）。

[55] 前掲 23 名古屋市計画局、（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 pp. 331-332）

表 2.3.27 旧都市計画法期の高度地区変更経緯

No.	告示		面積 (ha)	変更理由
	年月日	番号		
1	1966(S41) 10.13	K3397	662.1	空地地区規制内容を建ぺい率に変更
2	1968(S43) 3.27	K458	1,557.0	住居専用地区、空地地区変更

告示番号中のK3397は、建設省告示第3397号を表す。
1968(S43)年の変更では、第一種および第二種の区分が設けられ、「規定書」にその規制内容が示された。
表中の面積は、約の表示を省略している。

1966(昭和 41)年の高度地区指定は、住居地域の当時の絶対高さ制限 20mの下で、低層住宅地に中層の建築物が無秩序に建てられることを防止するために行われた。この時には千種区、昭和区、瑞穂区の東部旧市域に指定されていた空地地区が、第二種(容積率 30%)から第七種(建ぺい率 30%)に変更された。これによって当該区域に中層建築物の建築可能性が高まったので、低層住宅地としての環境を守るため当該区域の大部分について北側斜線制限を伴い、高さの最高限度を 10mとする高度地区を指定した。

1968(昭和 43)年の高度地区変更は、東部住宅地に関する総合的な地域地区変更の一環として行われた。この時の変更では第一種および第二種の区分が設けられ、第一種高度地区は従前の高度地区を踏襲する内容であり、建物の高さの最高限度を 10mとするものであった。また、第二種高度地区は、北側斜線制限を従来のままに高さの最高限度を 10mから住居地域の高さと同じ 20mとした。これは中層建築物の混在を一部許容するが、中層建築物を計画する場合には北側の敷地境界から建物を一定程度後退させようという趣旨であった。第二種高度地区が指定された範囲は、千種区(現名東区)、昭和区(現天白区)、守山区、緑区の東部新市域であり、主に第八種空地地区(建ぺい率 40%)指定区域内であった。当初指定の高度地区は第一種高度地区としておおむね存続したほか、新たに千種区(現名東区)、緑区の一部が第一種高度地区に追加指定された。

5 8用途地域期の高度地区変更経緯

高度地区は新都市計画法施行後、建築基準法の大改正による1972(昭和47)年の8用途地域指定に伴って第三種高度地区創設という制度改正とともに大きく指定拡大された。その後、1979(昭和 54)年の第三種高度地区の規制内容変更、1982(昭和 57)年の第四種高度地区創設を経て、1996(平成 8)年の高度地区制度改正、名称変更までは 8 用途地域期である。8 用途地域期の高度地区変更経緯を**表 2.3.28** に示す。

表 2.3.28 8用途地域期の高度地区変更経緯

No.	告示 年月日		番号	第一種高度地区	第二種高度地区	第三種高度地区	第四種高度地区	計	変更理由
1	1972(S47)	9.16	N286	2,072	1,198	2,646	—	5,916	建築基準法改正に伴う 8用途地域指定
2	1979(S54)	3. 2	N 86	2,072	1,198	2,644	—	5,914	区域区分変更
3	1979(S54)	12.21	N583	3,515	78	2,756	—	6,349	第1回全市見直し
4	1982(S57)	3.31	N114	3,515	78	2,756	9.8	6,358.8	不燃化促進(神宮東)
5	1983(S58)	11.25	N400	3,684	78	2,834	9.8	6,605.8	部分見直し(滝ノ水 等)
6	1984(S59)	10. 1	N371	3,699	78	2,834	9.8	6,620.8	部分見直し(藤塚)
7	1986(S61)	4.14	N171	3,735	78	2,804	52	6,669	第2回全市見直し 不燃化促進(広小路線)
8	1987(S62)	5.18	N157	3,773	78	2,813	52	6,716	部分見直し(鳴海姥子山)
9	1987(S62)	12.16	N397	3,772	78	2,815	52	6,717	部分見直し(平針中央 等)
10	1989(H元)	10. 9	N320	3,800	78	2,820	52	6,750	部分見直し(島田東部 等)
11	1992(H 4)	3.30	N 90	3,792	78	2,834	52	6,756	部分見直し(高針原 等)
12	1993(H 5)	3.26	N 73	3,844	78	2,841	52	6,815	部分見直し(神ノ倉東部 等)
13	1994(H 6)	3.23	N 98	3,871	78	2,841	66	6,856	部分見直し(南ヶ丘 等) 不燃化促進(広小路線東部)

告示番号中のN286は、名古屋市告示第286号を表す。
表中の面積の単位は(ha)で、約の表示を省略している。
変更理由中、不燃化促進は都市防災不燃化促進事業、部分見直しは用途地域の部分見直し関連の変更をさし、カッコ内は変更対象地区名を表す。

(1) 8用途地域指定に伴う高度地区変更(1972(昭和 47)年)

新都市計画法の下で最初の高度地区変更は、1970(昭和 45)年の建築基準法改正に伴う8用途地域指定と併せて1972(昭和 47)年9月 16 日に行われた。8用途地域期では中高層住宅地の形成を指向する第二種住居専用地域が創設された。これを受けて第三種高度地区が創設された。この理由は次のとおりである。すなわち、第二種住居専用地域が、「第二種高度地区で意図した集合住宅より高密高層な中高層住宅地の形成を意図する制度」として創設されたことに伴い、より高密高層な集合住宅の計画を可能とするように北側斜線の立ち上がりを 5mから 10mに変更したものである。[56]

各高度地区の指定方針は次のとおりである。

ⅰ 第一種高度地区

第一種住居専用地域で、主に東部の建ぺい率 40%、容積率 60%の区域(一部に建ぺい率 30%、容積率 100%の区域を含む)および西部の建ぺい率 50%、容積率 100%の区域等に指定する。

ⅱ 第二種高度地区

主に建ぺい率 50%、容積率 150%の第一種住居専用地域(一部の第二種住居専用地域を含む)に指定する。

[56] 前掲 26 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第7巻 戦後編」(名古屋市 2001.10 pp. 376-377)

iii 第三種高度地区

第二種住居専用地域には基本的に第三種高度地区を指定するほか、第一種住居専用地域を貫通する幹線道路沿道の住居地域にも指定する。

従来の第一種高度地区の指定区域は、おおむね第一種高度地区が継続して指定されたほか、土地区画整理事業の進捗等に応じて東部新市域および一部西部新市域に新規指定された結果、2,072ha とほぼ 2.5 倍となった。

従来の第二種高度地区の指定区域も、おおむね第二種高度地区が継続して指定されたが、千種区(現名東区)、緑区の一部においては第一種高度地区に変更された。そのほか千種区、昭和区、瑞穂区の旧市域の新規指定や千種区(現名東区)における区域拡大の結果 1,198ha となって 1.6 倍に増加した。元々第二種高度地区は用途地域自体に高さ制限のある時期に創設され、住居地域において 20mの高さ制限を同じとしながら北側斜線制限を強化する趣旨であった。しかし 8 用途地域期においては第一種住居専用地域自体に 10mの高さ制限があるため、第一種住居専用地域に第二種高度地区を指定しても、結局第一種高度地区を指定したことと同じ結果とならざるを得ない。そのような事情にもかかわらず、第二種高度地区を第一種住居専用地域に指定した背景としては、従来の指定との継続性を考慮し、第一種住居専用地域の高さ制限 10mを超えて特例許可がなされる場合を想定してのことであった。

新規の第三種高度地区は、主に第二種住居専用地域を対象として旧市域周辺部や北区、西区の新市域、守山区はじめ東部新市域等に 2,646ha が指定された。その結果、3 種類の高度地区指定面積合計は 5,916ha となり、1968(昭和 43)年に比較して 3.8 倍弱と大きく拡大された(**図 2.3.19**)。

なお、高度地区は第 1 回区域区分変更に伴い 1979(昭和 54)年 3 月 2 日に変更されているが、変更対象区域は庄内川、矢田川の河川区域のごくわずかであった。

(2) 第1回全市見直しに伴う高度地区変更(1979(昭和 54)年)

高度地区の大きな変更は、第 1 回全市見直しに併せて 1979(昭和 54)年 12 月 21 日に行われた。建築基準法が 1976(昭和 51)年に改正されて日影規制が導入されたほか第二種住居専用地域の形態規制が強化され、これまでより低い値の建ぺい率や容積率を選択できるようになった。これをうけて高度地区の制度を改正し、指定方針を変更した。

制度改正としては第三種高度地区の北側斜線の立ち上がりを 10mから 7.5mに切り下げた。

指定方針は次のとおりである。

i 第一種高度地区

基盤未整備の区域を除き、原則として第一種住居専用地域に指定する。

ii 第二種高度地区

従前第二種高度地区を指定していた区域は、原則として第一種高度地区に変更する。

iii 第三種高度地区

第三種高度地区については規制内容を強化したうえで、指定方針は従前の内容を踏襲し、第二種住居専用地域のほか、第一種住居専用地域を貫通する幹線道路沿道の住居地域に指定する。

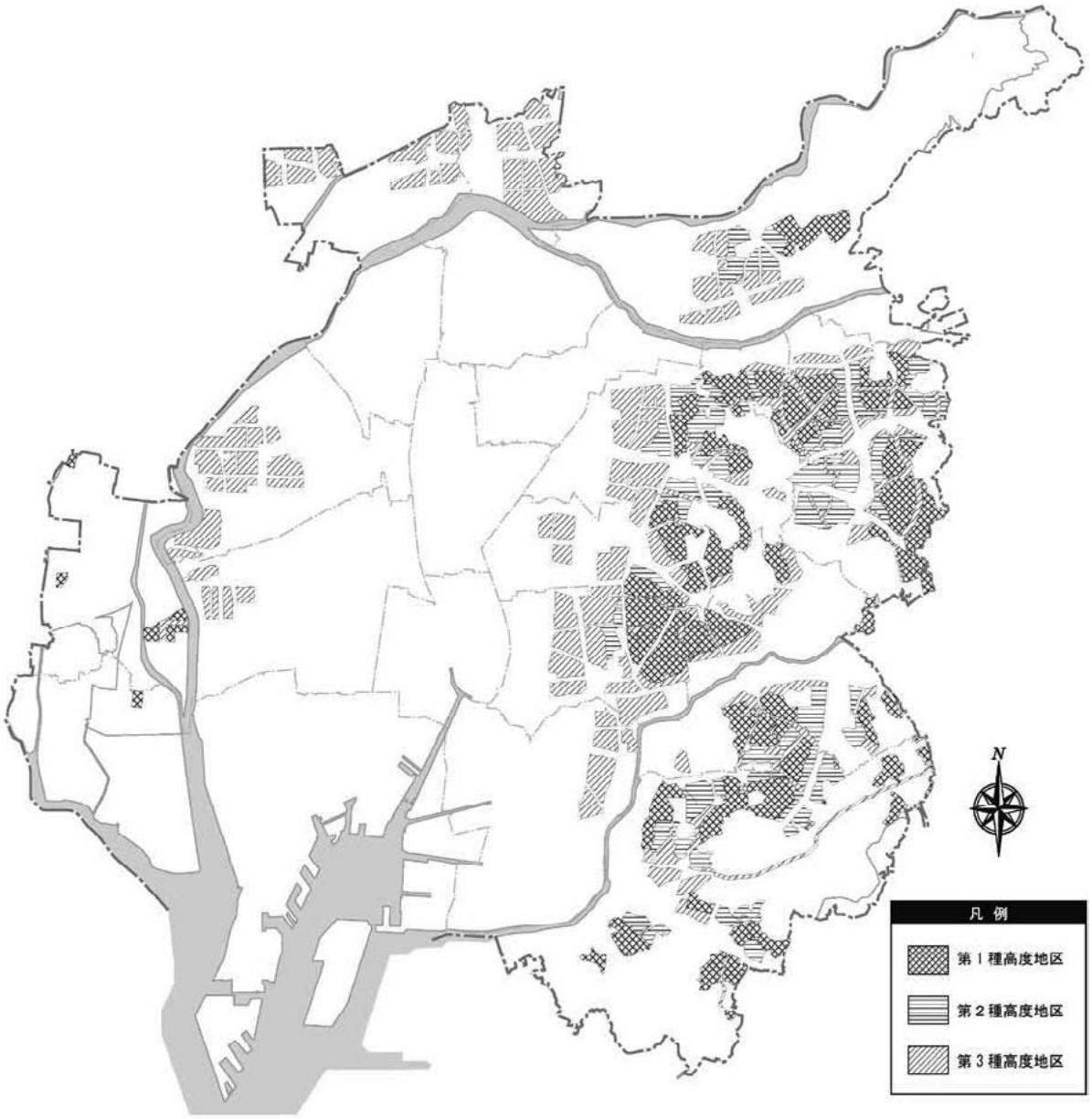


図 2.3.19　8 用途地域指定に伴う高度地区指定（1972(昭和 47)年 9 月 16 日）

第一種住居専用地域に指定された第二種高度地区は、これまでの運用では、結局、第一種高度地区指定とほとんど変らない結果となった。これにより、第一種住居専用地域に指定された第二種高度地区は、第一種高度地区に変更することとし、第二種高度地区の指定を一部の第二種住居専用地域等に限定することとした。この結果、第二種高度地区の指定区域は激減した。

見直しの結果、第一種高度地区は土地区画整理事業の進捗に伴い、3,515ha とこれまでの 1.7 倍に増加した。

第二種高度地区は 78ha と大幅に減少した。残存した第二種高度地区は緑区鳴子団地、鳴海団地の

一部および名東区一社駅周辺で第二種住居専用地域の区域であった。この区域は 1996（平成 8）年の 12 用途地域指定時まで維持され、このときの制度改正によって第二種高度地区が 20m高度地区に統合されたことにより20m高度地区となった。

第三種高度地区は 2,756ha と微増にとどまった（**図 2.3.20**）。

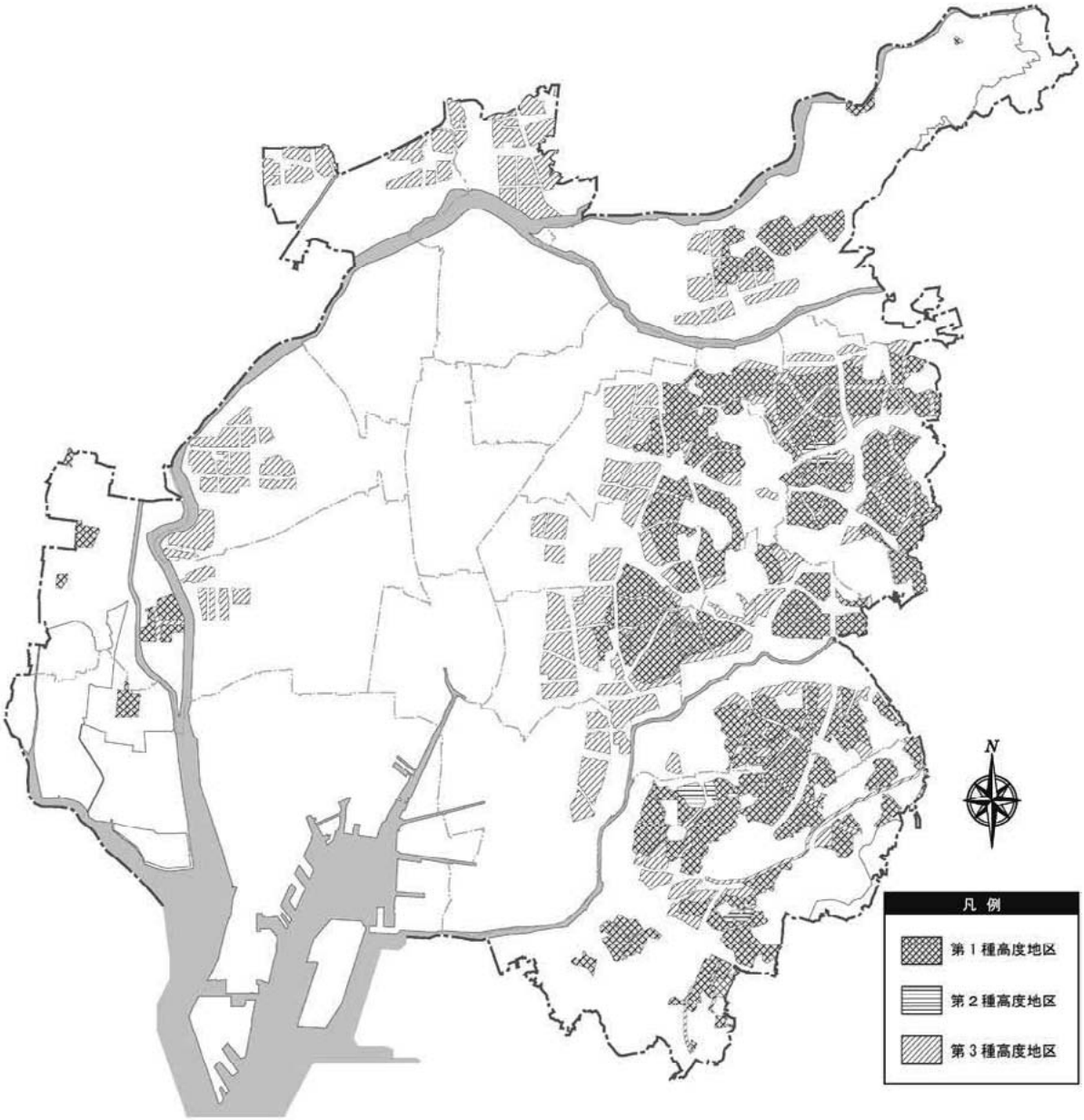


図 2.3.20　第1回全市見直しに伴う高度地区変更（1979(昭和 54)年 12 月 21 日）

(3)　三本松・花表地区に係る最低限高度地区の創設（1982（昭和 57）年）

名古屋市で最初の最低限高度地区は、熱田区三本松・花表地区において不燃化促進区域の前提として 1982（昭和 57）年 3 月 31 日に都市計画変更により新規種別として創設された。名称は第四種高度地

区とされ、規制内容は建築物の各部分の高さの最低限度を 7mとするもので、区域面積は約 9.8ha であった(**図 2.3.21**)。このときあわせて不燃化促進区域の前提として防火地域が指定されている。

三本松・花表地区は地区総合整備に位置づけられた神宮東地区の南部に位置している。神宮東地区は防災対策緊急事業計画をはじめとする防災関係の諸計画において避難地として位置づけられ、三本松・花表地区は避難地への経路にあたることから、地区内の建築物を不燃化する不燃化促進区域とされた。都市防災不燃化促進事業は、不燃化促進区域において耐火建築物の建築を促進するために建築費用の一部を助成するものである。不燃化促進区域は防火地域と最低限高度地区等が指定されていることが要件となっている。(地区総合整備については第6編「第4章　地区総合整備」(第2節　2(1)　神宮東地区)、都市防災については第7編「第3章　都市防災」(第5節　2(3)　神宮東地区)を参照)

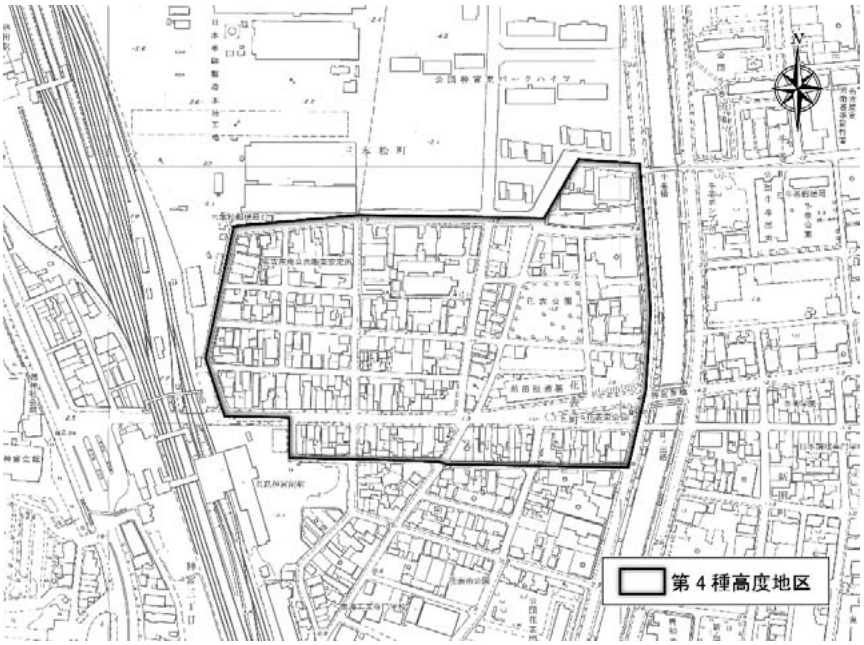


図 2.3.21　熱田区三本松・花表地区に係る第 4 種高度地区(1982(昭和 57)年 3 月 31 日)

(4)　用途地域の部分見直しに伴う高度地区変更(1983(昭和 58)年～1984(昭和 59)年)

最高限高度地区の変更は、土地区画整理事業の進捗による用途地域の部分見直しに伴って 1983(昭和 58)年および 1984(昭和 59)年の 2 回にわたって実施された。1983(昭和 58)年には滝ノ水、桶狭間北部および大高の各土地区画整理事業区域(本項における地区名については、土地区画整理事業の区域名を表す)の大部分、平手南部の一部について、第一種住居専用地域の形態制限変更に伴い、第一種高度地区が指定された。また滝ノ水および平手南部の一部、森孝新田および横吹の大部分について、第一種住居専用地域が第二種住居専用地域や住居地域に変更されたことに伴い第三種高度地区が指定された。1984(昭和 59)年には藤塚の大部分について、第一種住居専用地域の形態制限変更に伴い、第一種高度地区が指定された。以上の変更に従って、第一種高度地区および第三種高度地区がそれぞれ 3,699ha、2,854ha と若干増加した。

(5)　第2回全市見直しに伴う高度地区変更(1986(昭和 61)年)

第 2 回全市見直しは 1986(昭和 61)年 4 月 14 日に行われ、最高限高度地区は用途地域変更に伴って変更された。またこの時、都市防災不燃化促進事業の広小路線地区事業化に先立って最低限高度地区も追加指定された。

① 最高限高度地区の変更

第一種高度地区は 3,735ha とわずかに増加した。第一種住居専用地域の形態制限緩和に伴って追加指定されることと、第一種住居専用地域が第二種住居専用地域や住居地域に変更されることに伴って削除されることによる加除の結果である。

第二種高度地区には変更はない。

第三種高度地区は2,804haとわずかに減少した。第二種住居専用地域や第一種住居専用地域を貫通する幹線街路沿道住居地域の変更に伴う加除の結果である。

② 最低限高度地区の追加

神宮東地区に続き中村区の広小路線地区(笹島ガード西～新大正橋東詰)について都市防災不燃化促進事業が実施されることとなり、不燃化促進区域を指定するために第四種高度地区と防火地域が指定された。(第7編「第3章　都市防災」(第5節　2(4)　広小路線地区)を参照)

(6)　用途地域部分見直し等に伴う高度地区変更(1987(昭和 62)年～1994(平成 6)年)

用途地域の部分見直しは、第 2 回全市見直しの後、第 3 回全市見直し(12 用途地域指定)までの間に 8 回行われ、そのうち高度地区に係る変更が 6 回行われた。土地区画整理事業の進捗や土地利用の変化に応じ、高度地区の指定方針に沿って都市計画変更が行われた結果、最終的に第一種高度地区および第三種高度地区は、それぞれ3,871ha、2,841haとわずかに増加し、第二種高度地区には変更はなかった。

なお、8 用途地域期最後の変更となった 1994(平成 6)年 3 月 23 日の変更では広小路線東部地区(池下～末盛および本山交差点付近)に不燃化促進区域を指定するために、第四種高度地区および防火地域が新たに約 14ha 指定されている(第7編「第3章　都市防災」(第5節　2(5)　広小路線東部地区)を参照)。また、有松駅前市街地再開発事業の都市計画決定に伴い用途地域が第一種住居専用地域から近隣商業地域となり、第一種高度地区の指定が解除されている。

表 2.3.29 に 6 回の都市計画変更にかかる箇所別の内訳を示す。

表 2.3.29　高度地区変更の箇所別内訳（1987（昭和 62）年～1994（平成 6）年）

No.	告示			変更箇所	変更前		変更後		変更の事由
	年月日		番号		用途地域	高度地区	用途地域	高度地区	
1	1987（S62）	5.18	N157	鳴海姥子山	一専	—	一専	一高	区画整理
							住居	三高	
2	1987（S62）	12.16	N397	大清水	一専	—	一専	一高	開発行為
				平針中央	一専	一高	住居	三高	区画整理
3	1989（H元）	10. 9	N320	島田東部	一専	—	一専	一高	区画整理
							住居	三高	
4	1992（H 4）	3.30	N 90	星ヶ丘団地	一専	一高	二専	三高	団地建替
				高針原	一専	—	二専	三高	区画整理
5	1993（H 5）	3.26	N 73	鏡ヶ池線	二専	三高	近商	—	道路整備
							住居	—	
					一専	一高	住居	三高	
				諸ノ木北部	一専	—	一専	一高	区画整理
							二専	三高	
				神ノ倉東部	一専	—	一専	一高	区画整理
							二専	三高	
6	1994（H 6）	3.23	N 98	南ヶ丘	一専	—	一専	一高	区画整理
				鳴海ヶ丘	一専	—	一専	一高	区画整理
				桶狭間中部	一専	—	一専	一高	区画整理
				大清水	一専	—	一専	一高	開発行為
				有松	一専	一高	近商	—	再開発
				広小路線東部	商業	—	商業	四高	不燃化

告示番号中のNは、名古屋市告示を表す。
変更前後において、用途地域と高度地区の組合せに係る区分の面積がわずかの場合は省略した。
変更事由の区画整理は、土地区画整理事業、再開発は市街地再開発事業、不燃化は不燃化促進事業をいう。
用途地域の一専、二専、住居、近商、商業はそれぞれ第一種住居専用地域、第二種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域、商業地域を表す。
高度地区の一高、三高、四高はそれぞれ第一種高度地区、第三種高度地区、第四種高度地区を表す。

6　12 用途地域期の高度地区変更経緯

高度地区の名称、規制内容等の制度は、12 用途地域指定（第 3 回用途地域全市見直し）に併せて変更となった。制度変更の内容は前項に記したとおりであるが、再掲すれば次のとおりである。

存在意義が薄らいでいた第二種高度地区を第三種高度地区に統合し、高さ制限 15mの高度地区を新設したうえで、最高限高度地区の名称は高さの制限内容をもって高度地区名称とした。すなわち、10m高度地区、15m高度地区、20m高度地区とした。一方、最低限の高度を定める地区である第四種高度地区は、最低限高度地区という名称に変更した。

12 用途地域期における高度地区変更のうち、2000（平成 12）年度までの期間の都市計画変更は**表 2.3.30** に示すとおり 1996（平成 8）年の全市見直し以降 5 回にわたる部分見直しに伴う変更があり、合計 6 回であった。

表 2.3.30　12 用途地域期の高度地区変更経緯

No.	告示		10m 高度地区	15m 高度地区	20m 高度地区	最低限 高度地区	計	変更理由
	年月日	番号						
1	1996(H 8) 5.31	N208	5,201	701	2,902	83	8,887	第3回全市見直し 不燃化促進 （広小路線東部第二）
2	1997(H 9) 4.18	N160	5,184	701	2,902	83	8,870	部分見直し（猪子石原）
3	1997(H 9) 11.10	N356	5,162	711	2,915	83	8,871	部分見直し（新家　他）
4	1998(H10) 9.18	N304	5,161	711	2,915	83	8,870	部分見直し（大高中部）
5	1999(H11) 4.13	N156	5,119	712	2,976	83	8,890	部分見直し（下志段味　他）
6	1999(H11) 10. 1	N327	5,089	718	2,987	83	8,877	部分見直し（大根山　他）

告示番号中のN208は、名古屋市告示第208号を表す。
表中の面積の単位は(ha)で、約の表示を省略している。
変更理由中、部分見直しは用途地域の部分見直し、（ ）内は変更対象地区名をさす。不燃化促進は都市防災不燃化促進事業関連変更をさす。

（1） 12 用途地域指定に伴う高度地区指定（1996（平成 8）年）

1996（平成 8）年の高度地区の変更は、下記の指定方針に基づいて行われた。その結果、10m高度地区が広範に指定されて 5,201ha と第一種高度地区に比べて 1.3 倍になった。新設の 15m高度地区は 701ha であった。20m高度地区は 2,902ha となり、第二種高度地区と第三種高度地区の合計と比べると微減であった。

指定方針は次のとおりである。

ⅰ　10m高度地区

従前の第一種高度地区は土地区画整理事業未施行など基盤未整備の区域（第一種住居専用地域で建ぺい率 30％、容積率 50％の区域等）には指定しなかったが、10m高度地区はすべての第一種低層住居専用地域および第二種低層住居専用地域に指定する。

ⅱ　15m高度地区

15m高度地区は原則として第一種中高層住居専用地域で建ぺい率 50％、容積率 150％の区域に指定する。そのほか既存集落地など中高層建築物の混在を抑制すべき地区に指定されたその他の用途地域（第二種中高層住居専用地域や第一種住居地域など）においても活用を図る。

ⅲ　20m高度地区

20m高度地区は、15m高度地区指定対象区域を除き、原則として第一種中高層住居専用地域と第二種中高層住居専用地域に指定する。そのほか第一種低層住居専用地域を貫通する幹線道路沿道の第一種住居地域、第二種住居地域などにも指定する。

このときには広小路線東部第二地区（末盛～東山公園、本山交差点付近を除く）の都市防災不燃化促進事業が広小路線東部地区に続いて実施されることとなり、不燃化促進区域を指定するために最低限高度地区と防火地域が指定された。（第7編「第3章　都市防災」（第5節　2（6）　広小路線東部第二地区）を参照）

1996（平成 8）年の高度地区変更を**図 2.3.22** に示す。

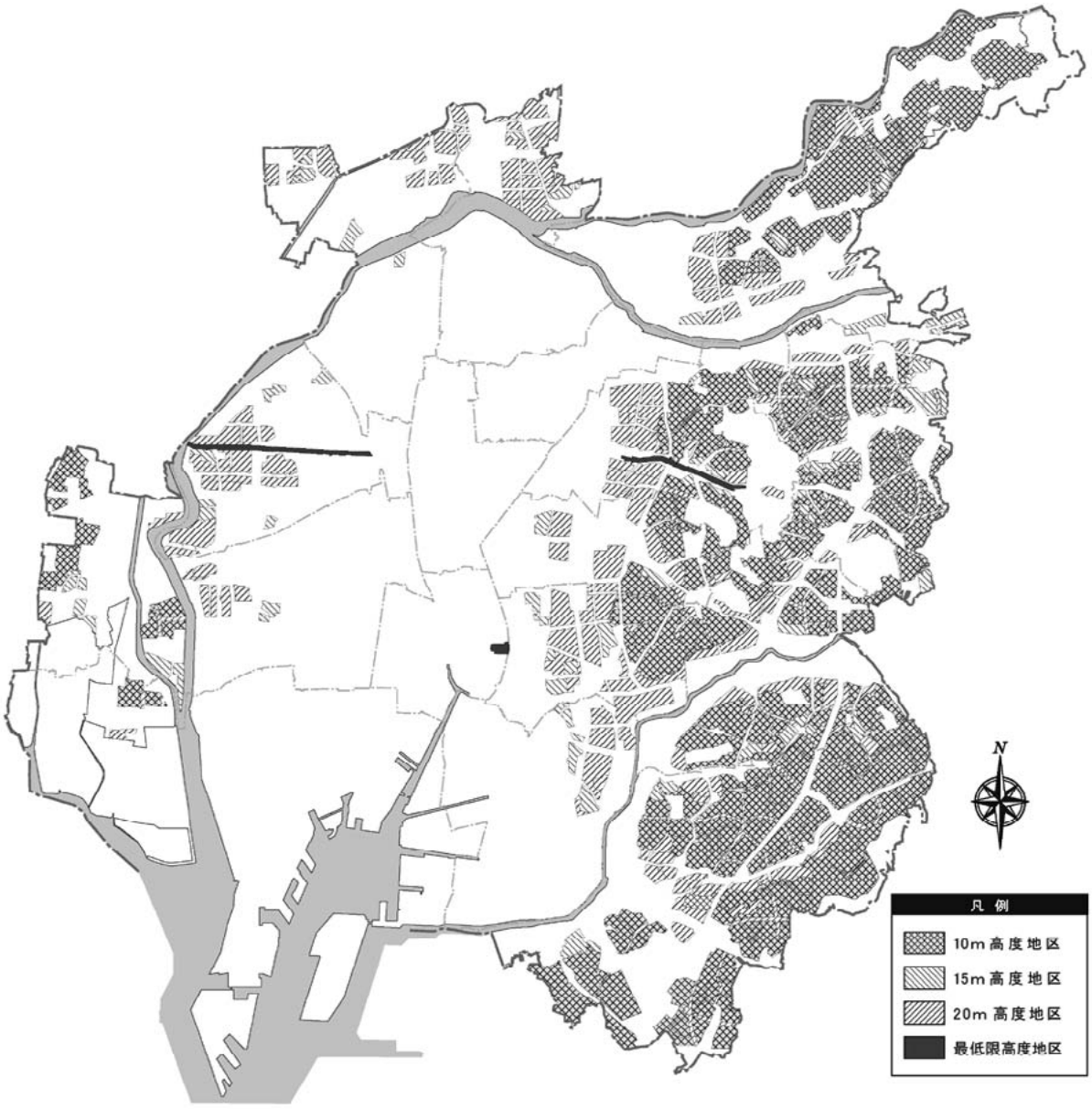


図 2.3.22　12 用途地域指定時の高度地区（1996（平成 8）年 5 月 31 日）

（2）　用途地域部分見直しに伴う高度地区変更等（1997（平成 9）年～1999（平成 11）年）

12 用途地域指定以降、1997（平成 9）年に 2 回、1998（平成 10）年に 1 回、1999（平成 11）年に 2 回の合計 5 回にわたって用途地域部分見直しに伴う高度地区変更が行われた。いずれの変更も土地区画整理事業の進捗に伴うものである。第一種低層住居専用地域が第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域等に変更されるにつれて 10m高度地区が 15m高度地区や 20m高度地区に変更されたり、第二種中高層住居専用地域の変更につれて 20m高度地区が変更されたりすることが主な内容であった（**表 2.3.31**）。そうした変更の積み重ねにより 10m高度地区は漸減して 5,089ha となり、15m高度地区および 20m高度地区はともに漸増して、それぞれ 718ha、2,987ha となった。

表 2.3.31 高度地区変更の箇所別内訳（1997（平成 9）年～1999（平成 11）年）

No.	告示			変更箇所	変更前		変更後	
	年月日		番号		用途地域	高度地区	用途地域	高度地区
1	1997（H 9）	4.18	N160	猪子石原	一低	10m	一住	—
							二住	—
2	1997（H 9）	11. 1	N356	新家	一低	10m	二中高	20m
							一住	—
							二住	—
					一住	—	二中高	20m
				水広下	一低	10m	一中高	20m
							二中高	15m
3	1998（H10）	9.18	N304	大高中部	二住	—	一低	10m
4	1999（H11）	4.13	N156	下志段味	一低	10m	一中高	20m
							二中高	20m
							一住	20m
							二住	20m
								—
					一住	—	二中高	20m
					二住	—	二中高	20m
					準工	—	一中高	20m
							二中高	20m
				荒池	一低	10m	二中高	15m
							二住	—
5	1999（H11）	10. 1	N327	戸田	一低	10m	一中高	15m
							一住	—
							一住	20m
							二住	20m
				定納山	一低	10m	二住	20m
							準工	—
				大根山	一低	10m	一住	—
							二住	—

告示番号中のNは、名古屋市告示を表す。
変更箇所は、土地区画整理事業区域をいう。
変更前後において、用途地域と高度地区の組合せに係る区分の面積がわずかの場合は省略した。
用途地域の一低、一中高、二中高、一住、二住、準工はそれぞれ第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準工業地域を表す。
高度地区の10m、15m、20mはそれぞれ10m高度地区、15m高度地区、20m高度地区を表す。

なお、2001（平成 13）年度以降、2008（平成 20）年 10 月 31 日の高度地区拡充、拡大までの間に従前種別の高度地区の変更が行われた。さらに2008（平成20）年の高度地区拡充、拡大では、31m 高度地区、絶対高 31m 高度地区、45m 高度地区、絶対高 45m 高度地区が新設され、各高度地区の指定区域面積は、2014（平成 26）年度末現在で**表 2.3.32** のとおりである。

表 2.3.32 高度地区の指定区域面積(2014(平成 26)年度末現在)

地区	面積 約 ha
10m高度地区	5,077
15m高度地区	728
20m高度地区	3,152
31m高度地区	9,463
絶対高 31m高度地区	6,576
45m高度地区	201
絶対高 45m高度地区	1,840
計	27,037
最低限高度地区	95

第５節　防火地域又は準防火地域

1　防火地域又は準防火地域関連の法制

防火地域又は準防火地域は「市街地における火災の危険を防除するため定める地域」（都市計画法第9条第19項）である。日本の市街地は伝統的に木造建築主体で形成されてきたため火災に対してきわめて脆弱であった。時として大火を惹起し、広範な市街地に大きな被害、損害をもたらすこともしばしばであった。したがって火災対策は都市における施策として歴史上連綿と継続する重要課題であったといえよう。本項では防火地域または準防火地域に関する法制の系譜を概観する。[57]

（1）　市街地建築物法以前

火災対策として建築物に関して防火上の規制をすることは、近代法制以前にさかのぼることができる。近世における屋根材の規制等はひとまず措き、1919（大正　8）年の市街地建築物法以前には「防火線屋上制限規則」（東京府達明治14年甲第27号）があった。これは繁華な路線を防火線として指定し、防火線沿道における新築建築物の構造を煉瓦石造、土蔵造、石造に限定するほか日本橋区等都心3区における新築建築物の屋根材を不燃とするなどの規制であった。

（2）　市街地建築物法期

①　防火地区および特殊建築物耐火構造規則

市街地建築物法では防火手法としてアメリカの制度にならって二つの手段を採用した。一つは防火地区で、地域を限ってその地域内では耐火構造等とするというものである。もう一つは地域を限定せず建築物の用途を特殊建築物として限定し、すべての地域で耐火構造等とするというものである。[58]

このうち防火地区については、「市街地建築物法施行規則」（大正9年内務省令第37号）において甲種と乙種の2種類に区分した。「甲種防火地区は、それ自体火災が延焼しないことを主眼とし、乙種防火地区は、相当時間火災の延焼を防止することを目的として、それぞれ設定されたもので」、[59] 甲種防火地区はほぼ後の防火地域に、乙種防火地区はおおむね後の準防火地域に引き継がれた。

一方で特殊建築物については、「市街地建築物法第十四条ノ規定ニ依ル特殊建築物耐火構造規則」（大正12年内務省令第15号）が1923（大正12）年6月1日に公布され、同年7月1日に施行された。劇場、百貨店等多数の者が利用する施設について、規模に応じて主要構造部あるいは外壁を耐火構造または準耐火構造とした。同様の規定は建築基準法にも受け継がれている。

57　吉川仁「防火地域制の変遷と地区レベルの難燃化方策に関する研究」（日本都市計画学会学術研究論文集 No. 27　1992）

58　山縣治郎「防火地區の設定に就て」（「都市公論」 Vol. 5, No. 5 1922.5）

59　横山浩　他「防火地域制の指定の変遷と建築物の耐火化傾向に関する資料（東京区部の場合）」（「建築研究資料　No. 37」 1982.3）

② 防空法関係の規制

戦時体制に備えて「防空法」(昭和 12 年法律第 47 号)が 1937(昭和 12)年 4 月 5 日に公布され、同年 10 月 1 日に施行された。これに伴い、都市計画法および市街地建築物法の規定中にも防空の用語が追加された。防空法に基づき、「防空建築規則」(昭和 14 年内務省令第 5 号)が、1939(昭和 14)年 2 月 17 日に公布され、同年 4 月 1 日に施行された。特定区域内において、隣地と近接する木造建物の外壁等は、準耐火構造とするかまたは鉄網モルタル等で被覆すること、また一定規模以上の鉄筋コンクリート構造の建物については耐弾構造等に強化させるものであった。

防空法は 1941(昭和 16)年 11 月 26 日に防火改修に関する規定の追加を含む改正が公布され(昭和 16 年法律第 91 号)、同年 12 月 20 日に施行された。これに伴って 1942(昭和 17)年 3 月 27 日に防空建築規則の改正(昭和 17 年内務省令第 15 号)とともに、「防火改修規則」(昭和 17 年内務省令第 16 号)が公布され、いずれも同年 4 月 1 日に施行された。防空建築規則の改正により特定区域に限る条項が削除され、原則として市街地建築物法適用区域全体に規制が及ぶこととなった。さらに防火改修規則により同じく市街地建築物法適用区域全体について、既存木造建築物に対して防空建築規則の規定相当に改修することを定めた。

③ 臨時防火建築規則

用途地域や風致地区の規制は、1943(昭和 18)年の市街地建築物法及同法施行令戦時特例および都市計画法及同法施行令戦時特例の施行により適用外となったが、防火地区、空地地区、建ぺい率等の規定は戦時中においても適用された。戦後になって「臨時防火建築規則」(昭和 23 年建設省令第 6 号)が 1948(昭和 23)年 10 月 27 日に公布され、同年 11 月 1 日から施行された。臨時防火建築規則は戦後の混乱がようやくおさまりかけたころの制定で、その趣旨は「資材難資金難の時代にも守り易く、然も建築や都市の防火の點から絶對に譲れない最後の一線を明確に定めることにあった」。[60] 臨時防火建築規則では耐火構造をおおむね踏襲したほか、準耐火構造に替えて新たに防空建築規則の規定に類似する防火構造が規定された。また、建設大臣が指定する準防火区域を創設したうえで、甲種防火地区では原則として耐火構造、乙種防火地区および準防火区域では適用範囲に差を設けて防火構造とすることが規定された。

(3) 建築基準法期

建築基準法は 1950(昭和 25)年に制定されてから、1970(昭和 45)年、1992(平成 4)年に用途地域等に関する大規模な改正が行われた。これらの改正を節目として 4 用途地域期、8 用途地域期、12 用途地域期に区分されるが、防火地域又は準防火地域については 建築基準法制定後、1959(昭和 34)年、1992(平成 4)年に主要な改正が行われ、1970(昭和 45)年には改正が行われなかった。

60 菅 陸二「臨時防火建築規則の概要」(「建築雑誌」 SN. 749 1949.3)

① 建築基準法制定時(1950(昭和 25)年)

防火に関する規制内容は、市街地建築物法に基づき内務省令(建設省令を含む)に委任されていたが、建築基準法が 1950(昭和 25)年に制定されたことにより、「第 6 章 防火地域」として法定された(1959(昭和 34)年の建築基準法改正により第 3 章第 5 節に変更)。防火地域又は準防火地域が区分され、防火地域は零細規模(延べ面積 100 ㎡以内)を除き、原則として主要構造部の耐火構造を義務づけた。準防火地域は一定規模以上(3 階建て以上または延べ面積 500 ㎡超)に原則として主要構造部の耐火構造を義務づけたほか、木造建築物については外壁および軒裏で延焼のおそれのある部分について防火構造を義務づけた。また、特殊建築物耐火構造規則を受け継ぎ、「特殊建築物の主要構造部の耐火構造」と題して単体規定中の第 27 条に類似する規定をおいた。

なお、附則第 4 項において、建築基準法施行時に現に指定されている甲種防火地区は防火地域とみなし、乙種防火地区および準防火区域は準防火地域とみなすこととされた(**図 2.3.23**)。

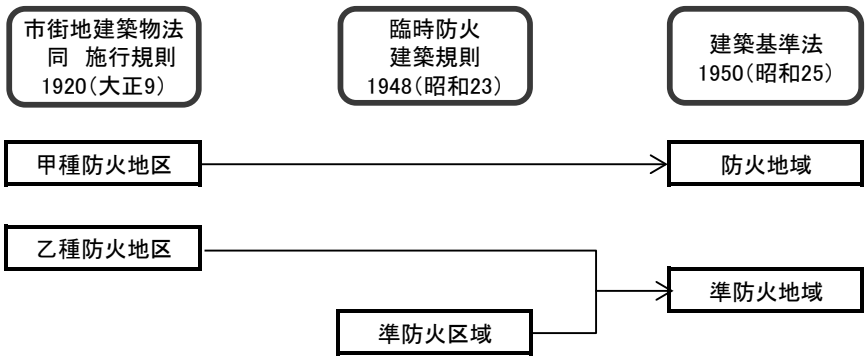


図 2.3.23 防火に関する地域地区の変遷

② 建築基準法第二次改正時(1959(昭和 34)年)

1959(昭和 34)年の建築基準法第二次改正時において、耐火建築物および簡易耐火建築物(耐火構造と木造の防火構造との中間の防火性能を有するもの)を定義したことにより、防火地域および準防火地域の規制内容をこれらの用語を用いて定義した。[61] また、準防火地域においては対象建築物の規模を区分して、大規模なものについては耐火建築物とすることを義務づけ、そうでないものについては耐火建築物または簡易耐火建築物とすることとした。

③ 12 用途地域改正時(1992(平成 4)年)

1992(平成 4)年の 12 用途地域改正時において耐火構造に準ずる耐火性能を有する準耐火構造を定義し、簡易耐火建築物に替えて準耐火構造という用語を用いて準耐火建築物を定義した。これにより防火地域および準防火地域の規制内容を準耐火建築物という用語を用いて定義した。

以上の主要改正内容を**表 2.3.33** に示す。

[61] 「建築基準法の一部を改正する法律の公布について」(昭和 34 年 5 月 29 日 建設省住指発第 164 号 建設省住宅局長通達)

表 2.3.33 防火地域又は準防火地域の主要規制内容の変遷概要

地域区分＼改正年		1950(昭和25)年	1959(昭和34)年	1992(平成4)年
防火地域	100㎡超3階以上	(階数にかかわらず100㎡超については)主要構造部を耐火構造	耐火建築物	耐火建築物
	その他	(階数にかかわらず100㎡以下については)外壁を耐火構造	耐火建築物または簡易耐火建築物	耐火建築物または準耐火建築物
準防火地域	3階*	主要構造部を耐火構造	耐火建築物または簡易耐火建築物	耐火建築物または準耐火建築物
	4階*以上		耐火建築物	耐火建築物
	500㎡超～1,500㎡以下		耐火建築物または簡易耐火建築物	耐火建築物または準耐火建築物
	1,500㎡超		耐火建築物	耐火建築物
	木造建築物等	外壁および軒裏で延焼のおそれのある部分を防火構造	外壁および軒裏で延焼のおそれのある部分を防火構造	外壁および軒裏で延焼のおそれのある部分を防火構造

＊ 1959(昭和34)年、1992(平成4)年については、地階を除く階数
表中の面積は、延べ面積

(4) 耐火建築物建築に対する補助等

① 防火地区建築補助規則

「防火地区建築補助規則」(大正13年内務省令第19号)は、1924(大正13)年8月2日に公布された。関東大震災復興にあたり、「東京府及び神奈川県の震災による火災を蒙った地区で、かつ、市街地建築物法の適用区域で甲種防火地区の指定された区域を対象とし、木造と耐火造の建築費の差額の約 1/3を補助する」という内容であった。[62] 施行は東京府においては1924(大正13)年8月2日(公布と同日施行)、神奈川県においては同年9月1日であった。

② 耐火建築促進法

「耐火建築促進法」(昭和27年法律第160号)は、1950(昭和25)年5月1日の衆議院本会議における「都市建築物の不燃化の促進に関する決議」を受け、1952(昭和27)年5月31日に公布施行された。この法律は「市街地を分割することにより火災延焼を局限しようとするものであり、この実現手段として助成措置を講ずることとした」ものであった。助成内容は、「防火地域で、かつ、防火建築帯として指定された区域内で耐火建築物を建築しようとするものに対し、木造と耐火造の差額の1/2を地方公共団体が補助し、(補助対象は2階建て以上の耐火建築物で、道路から奥行 11m高さ 11m以内の部分)国はその補助金の 1/2 を当該地方公共団体に補助する」ものであった。[63] 従来の路線防火地区等の指定幅は6間を基本としていたが、防火建築帯としては6間に近似する11mを採用した。[64]

62 井上良蔵「都市不燃化施策の歴史」(「新都市」 Vol. 30, No. 12 1976.12)
63 前掲 62 井上良蔵「都市不燃化施策の歴史」(「新都市」 Vol. 30, No. 12 1976.12)
64 「防火地域指定について」(昭和27年6月17日 建都発第651号 建設省都市局長・住宅局長通達)

③ 都市防災不燃化促進事業

耐火建築促進法は、「防災建築街区造成法」(昭和36年法律第110号)を経て、都市再開発法に収斂していった(この間の経緯の詳細については、第6編「第2章 都市再開発」(第2節 1(1) 都市再開発法の系譜)参照)。このように不燃化や共同化をめざす法体系が、より大規模を指向する方向で推移し、都市再開発法の規定は厳密、詳細になって適用範囲が限定されることとなった。その結果として単体木造建築物を耐火建築物に建て替える場合に適用可能な補助制度が不在という状況がもたらされた。

こうした状況に対し、都市防災という視点から補助制度の復活が要請されることとなった。それが都市防災不燃化促進事業である。同事業創設の前段階にあたる防災建築事業計画に関して、斎藤親は次のように述べている。[65]

「避難地周辺等の地域的な不燃化を早期に実現するため」に、「耐火建築促進法同様何らかの形で直接補助を含み、個別建替や簡便な共同化に対応し得る助成制度をつくる必要がある」

都市防災不燃化促進事業は 1980(昭和 55)年度に創設され、次第に適用範囲を拡大し、事業制度もより包括的な制度に包含されつつ継続している(詳細については第7編「第3章 都市防災」(第1節 2(4)② 都市防災不燃化促進事業および第5節 2 都市防災不燃化促進事業)を参照)。

2 防火地域又は準防火地域の都市計画変更経緯の概要

名古屋市における防火地域又は準防火地域、さらにその前身の防火地区にまでさかのぼって都市計画変更変遷を通観すると、大きくは市街地建築物法期と建築基準法期に区分される。建築基準法期については、多数の変更が用途地域変更に伴って行われているため、用途地域の制度変更による区分に基づき、4用途地域期、8用途地域期、12用途地域期の3時期に細分することが妥当であろう。以下の記述は以上の区分に従うこととする。

市街地建築物法期においては、大正期に路線防火地区が指定され、戦後、臨時防火建築規則に基づいて準防火区域が指定された。

4用途地域期においては、建築基準法施行に伴う変更や防火地域又は準防火地域に関する固有の変更理由による場合が多く、用途地域等の変更に伴う変更は少なかった。

8 用途地域期においては、区域区分や用途地域等の変更に伴う変更が大半を占めるようになったが、そのほかに都市防災不燃化促進事業のための不燃化促進区域の前提として防火地域が指定される場合や市街地再開発事業の都市計画決定に伴って防火地域が指定される場合がみられるようになった。

2000(平成12)年度までの12用途地域期においては、ほぼ用途地域等の変更に伴う変更であり、併せて不燃化促進区域に関する変更を含む場合がみられた。

3 市街地建築物法期

市街地建築物法期における防火地区は大正期における当初指定とそれに続く追加指定のみであり、

[65] 斎藤 親「防災建築事業計画作成について」(「新都市」 Vol. 32, No. 3 1978.3)

戦後になって臨時措置としての準防火区域が広く指定されたにとどまった。以下の**表 2.3.34** にその概要を示す。

表 2.3.34 防火地区および準防火区域の指定変遷

No.	告示		決定種別	甲種防火地区	乙種防火地区	準防火区域
	年月日	番号				
1	1923(T12) 5.25(7. 1)	I 186	指定	広小路線 柳橋-東新町 大津町線 栄町-上前津	—	—
2	1924(T13) 2.13(2.15)	I 60	追加	従前に加えて以下を追加 本町線 本町-門前町 岩井町線 鶴舞-水主町	本町線 門前町-橘町 大津町線 上前津-古沢町 広小路線 東新町-新栄町 東郊線 東片端-鶴舞 大津町線 大津橋-栄町	—
3	1948(S23) 12.13(12.13)	K231	指定	従前のとおり	従前のとおり	防火地区および空地地区の指定がなかった区域

告示年月日におけるT、Sはそれぞれ大正、昭和の略、( )内の月日は効力発生月日を示す。
告示番号のI、Kはそれぞれ内務省告示、建設省告示を表わす。
甲乙両防火地区については、各路線の各区間において両側6間(約10.91m)の区域を指定した。各路線、各区間の名称については計画書記載によらず、適宜現行都市計画道路名称と通称地名を用いた。

(1) 防火地区の当初指定(1923(大正 12)年)

名古屋市における最初の防火地区は 1923(大正 12)年 5 月 25 日に指定された。このとき甲種防火地区が都心部幹線街路の広小路線と大津町線(路線名称は現行都市計画道路名称による。以下同様)の沿道奥行 6 間に指定された。都市計画愛知地方委員会の審議において、奥行を深くする意見もあったが、東京をはじめとする先行都市と同様に 6 間に決着した。[66] なお、この 6 間という数値の根拠について、市街地建築物法の解説書では、「建物の體裁、敷地の奥行等より割り出されたもので、6 間あれば防火は完全であると云ふ意味より出たものではないので、中間に相當幅の道路もあるから、合わせて充分効果を擧げ得るものと考へられてゐるのである」とされている。[67]

防火地区の当初指定は用途地域の当初指定より 1 年半近く先行して行われた。これは都市計画上の課題として市街地における防火の必要性が切実であったことを物語っているといえよう。

(2) 防火地区の追加指定(1924(大正 13)年)

防火地区の当初指定直後より防火地区の拡大の検討を開始し、1924(大正 13)年 2 月 13 日に追加指定された。追加地区はいずれも路線型で甲種 2 路線、乙種 5 路線とし、奥行 6 間を踏襲した。甲種は本町線、岩井町線、乙種は本町線南部、大津町線南部、広小路線東部、東郊線、大津町線北部であった。このうち甲種の本町線は、当初指定案において乙種として指定予定でありながら最終案では指定されなかったものが、追加指定では甲種となった。また、乙種のうち大津町線北部については検討案中にはなか

66 前掲 23 名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 59-60)
67 井上新二「建築法規の解説」(常盤書房 1939 pp. 290-293)

ったものが最終案に追加されたものであった。

(3) 準防火区域の指定(1948(昭和 23)年)

臨時防火建築規則施行に伴い、準防火区域が 1948(昭和 23)年 12 月 13 日に全国で一斉に指定された。

名古屋市における準防火区域は、「名古屋都市計画概要 昭和 30 年」[68] によれば面積約 8,771.5ha であり、指定区域の「範囲は非常に広範囲にして空地々区以外は全市包含されて居た」。

4 4用途地域期

4 用途地域期における防火地域および準防火地域の変更は、建築基準法施行に伴う経過措置以降 8 回に及ぶ。以下の**表 2.3.35** にその概要を示す。

表 2.3.35 防火地域又は準防火地域の指定変遷(4 用途地域期)

No.	告示			防火地域	準防火地域	計	変更理由
	年月日		番号				
1	1950(S25)	10.25	—	17.02	8,771.40	8,788.42	建築基準法施行に伴う経過措置
2	1951(S26)	4.28	K 335	14.0	6,168.8	6,182.80	建築基準法施行に伴う変更
3	1952(S27)	12.26	K1512	14.1	6,168.7	6,182.8	防火建築帯指定に伴う変更 指定幅6間を11mに変更
4	1953(S28)	3.30	K 346	14.1	6,176.0	6,190.1	用途地域等変更に伴う変更
5	1953(S28)	10.21	K1374	34.1	6,156.0	6,190.1	広小路線、大津町線延長 桜通線、広井町線、公館地区追加
6	1958(S33)	10. 3	K1648	200.7	7,528.3	7,729.0	都心部を集団防火地域へ拡大 路線防火、準防火地域の拡大
			K1650	—	145.8	145.8	鳴海都市計画区域で準防火地域指定
7	1962(S37)	2.12	K 257	204.4	7,524.6	7,729.0	仁王門地区を集団防火地域に変更
8	1963(S38)	10.18	K2641	204.4	7,670.4	7,874.8	鳴海都市計画区域を編入
9	1968(S43)	11.13	K3392	204.4	7,688.6	7,893.0	指定線不明確により修正変更

告示番号のKは建設省告示を表わす。
計画書における区域面積の単位は(ha)で、約の表示を省略している。

(1) 建築基準法施行に伴う経過措置(1950(昭和 25)年)

建築基準法附則第 4 項により、建築基準法に関する地域地区の施行日である 1950(昭和 25)年 10 月 25 日には、甲種防火地区は防火地域、乙種防火地区および準防火区域は準防火地域とみなすこととされた。これによって名古屋市においても市街地建築物法の下で指定されていた甲種防火地区 17.02ha が防火地域に、乙種防火地区および準防火区域の合計 8,771.40ha が準防火地域とみなされることとなった。なお、これらの面積数値については、次項の建築基準法施行に伴う変更における計画書の前後対照によった。

[68] 名古屋市復興局計画課「名古屋都市計画概要 昭和 30 年」(名古屋市 1955.4 p. 25)

(2)　建築基準法施行に伴う変更(1951(昭和 26)年)

建築基準法施行に伴う経過措置によって防火地域および準防火地域とみなされた区域について、準防火地域の規制内容が強化されたこと、復興土地区画整理事業の進捗による街路の整備等を受けて、1951(昭和 26)年 4 月 28 日に指定変更が行われた。防火地域は 14.0ha、準防火地域は 6,168.8ha といずれも縮小変更となった。

(3)　防火建築帯指定に伴う変更(1952(昭和 27)年)

耐火建築促進法施行をうけて、既指定の防火地域全体について 1952(昭和 27)年 12 月 26 日に防火建築帯が指定された(昭和 27 年建設省告示第 1513 号)。防火建築帯の指定幅は通達によって 11mとされたことにより(本節1(4)② 耐火建築促進法 を参照)、防火地域と防火建築帯の指定幅の整合を図るため同日に防火地域の指定幅を 6 間(10.91m)から 11mに変更した。これに伴い、重複する準防火地域を縮小した。なお、耐火建築促進法附則に基づく建築基準法改正により、次のとおり建ぺい率が緩和された。

ⅰ　商業地域内でかつ防火地域内にある建築物で主要構造部が耐火構造の場合は建ぺい率不適用

ⅱ　住居地域、準工業地域または工業地域内でかつ防火地域または準防火地域内の建築物の建ぺい率にあっては、建築面積から 30 ㎡を控除する規定を適用しない。

名古屋市は耐火建築促進法に基づき、「耐火建築促進条例」(昭和 27 年条例第 50 号)を 1952(昭和 27)年 12 月 15 日に公布施行し、耐火建築の助成事業を開始した。

(4)　用途地域等変更に伴う変更(1953(昭和 28)年)

用途地域および空地地区の変更に伴い、準防火地域を 1953(昭和 28)年 3 月 30 日に 6,176.0ha に拡大した。

(5)　都心部防火地域の拡大変更(1953(昭和 28)年)

都心部強化のために路線防火地域を 1953(昭和 28)年 10 月 21 日に 20ha 拡大して 34.1ha とし、逆に準防火地域を 20ha 縮小して 6,156.0ha とした。路線防火地域については、名古屋駅前の広井町線と名古屋駅へ通じる桜通線を追加し、広小路線を西へ笹島まで延伸するほか大津町線を北へ大津橋まで延伸した。なお、同日、変更対象となった防火地域について防火建築帯が指定された(昭和 28 年建設省告示第 1371 号)。

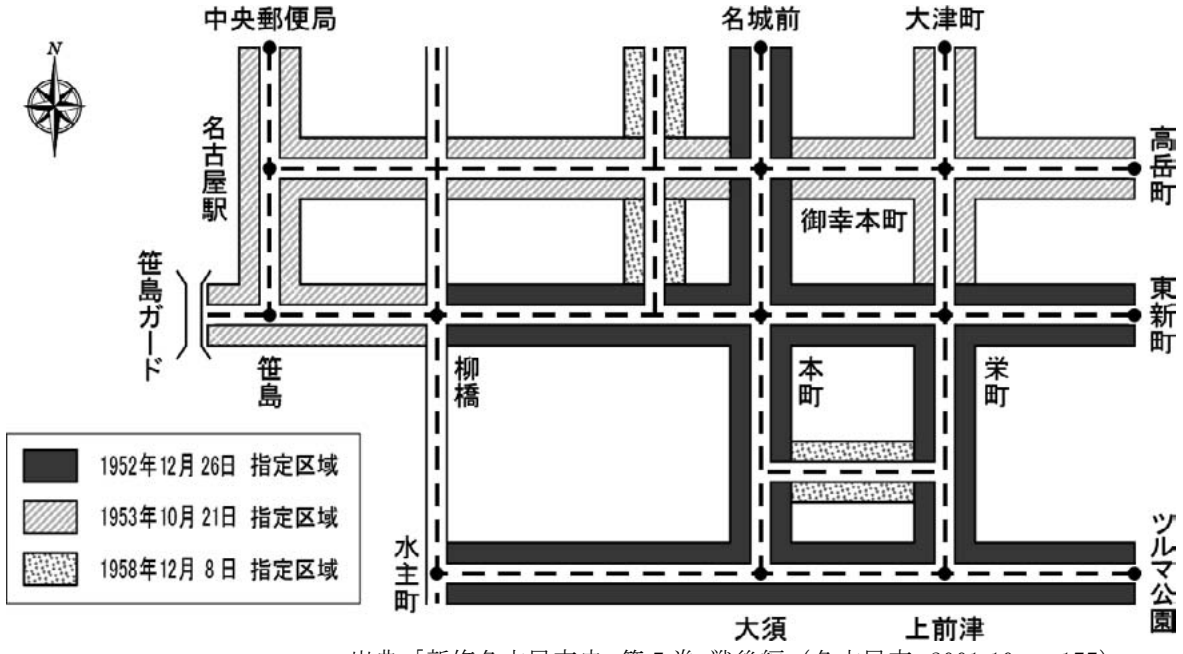
また、このとき三の丸地区を公館地区とする方針が確認されたことに従って、名城公園の縮小変更、郭内の区画街路の追加と併せて防火地域が主に街区を単位として指定された。公館地区に指定されていた用途地域は住居地域であり、商業地域以外に初めて防火地域が指定された。(第5編「第3章 その他の都市施設」(第6節 2(1) 一団地の官公庁施設の都市計画決定に至る経緯)を参照)

(6)　都心部防火地域および周辺部準防火地域の拡大ならびに鳴海都市計画区域の準防火地域指定(1958(昭和 33)年)

都市不燃化の推進、復興土地区画整理事業の進捗による街路の整備等を受け、1958(昭和 33)年 10 月 3 日に名古屋駅前から栄町に至る都心部に集団防火地域が指定された。さらに路線防火地域の対象路線についても、久屋町線、矢場町線、江川線、伏見町線、東郊線、外堀町線などが追加され、桜通線、広小路線、広井町線が東部に延伸された。この結果、防火地域は 200.7ha となり、従前と比べてほぼ 6 倍となった。準防火地域については、新たに防火地域が指定された区域が削除されたほか、既指定区域周辺部に面的に追加(一部は路線的に追加)された結果、7,528.3ha と約 1.2 倍になった。

なお、同日、鳴海都市計画区域においては、主に鳴海町既成市街地を対象として準防火地域 145.8ha が指定された。

また、防火建築帯はこれまで幹線街路沿道を対象に指定されてきたが、同年 12 月 8 日には仁王門通と長者町通(都市計画道路ではない区画街路)沿道に指定された(昭和 33 年建設省告示第 2097 号)。防火建築帯指定はこれが最終指定となった(**図 2.3.24**)。



出典:「新修名古屋市史　第 7 巻　戦後編」(名古屋市　2001.10　p. 177)

図 2.3.24　防火建築帯指定区域

(7)　仁王門地区の集団防火地域への変更(1962(昭和 37)年)

防災建築街区造成法が 1961(昭和 36)年 6 月 1 日に公布施行され、この法律に基づく防災建築街区造成事業の候補地として中区の白川地区と仁王門地区があった。白川地区については既存の集団防火地域内にあったが、仁王門地区については路線防火地域であったため防災建築街区の候補地を包含するように小規模の集団防火地域へ 1962(昭和 37)年 2 月 12 日に変更された。この変更によって防火地域

は 204.4ha に増加し、準防火地域は 7,524.6ha に減少した。なお、白川地区と仁王門地区への防災建築街区の指定は、防火地域変更から少し遅れて同年 2 月 21 日になされた（昭和 37 年建設省告示第 312 号）。（防災建築街区および防災建築街区造成事業については、第6編「第2章　都市再開発」（第6節　1（3）　防災建築街区造成事業）を参照）

（8）　鳴海都市計画区域編入による準防火地域の拡大等（1963（昭和 38）年）

鳴海町が 1963（昭和 38）年 4 月 1 日に名古屋市に編入されたことに伴い、それまで単独の都市計画区域であった鳴海都市計画区域が同年 10 月 18 日に名古屋都市計画域に統合編入された。これによって鳴海都市計画区域に指定されていた準防火地域 145.8ha が名古屋都市計画域に追加されて 7,670.4ha となった。

（9）　指定線を明確にするための準防火地域の変更（1968（昭和 43）年）

土地区画整理事業の進捗等により、準防火地域の指定線が不明確となっている例があったので境界を明確にするための変更が 1968（昭和 43）年に行われた。その結果、準防火地域は 7,688.6ha となった。

5　8 用途地域期

8 用途地域期における防火地域および準防火地域の変更は、最初の 8 用途地域指定に伴う変更を含め全部で 15 回に及ぶ。以下にその概要を**表 2.3.36** に示す。

表 2.3.36　防火地域又は準防火地域の指定変遷(8 用途地域期)

No.	告示		防火地域	準防火地域	計	変更理由
	年月日	番号				
1	1972(S47) 9.16	N286	537	23,195	23,732	建築基準法改正に伴う8用途地域指定
2	1979(S54) 3. 2	N 86	537.0	22,978.0	23,515.0	区域区分変更
3	1979(S54) 12.21	N583	539.8	23,444.2	23,984.0	第1回全市見直し
4	1982(S57) 3.31	N114	549.6	23,434.4	23,984.0	不燃化促進(神宮東)
5	1983(S58) 11.25	N399	549.6	23,596.9	24,146.5	部分見直し(滝ノ水　等)
6	1984(S59) 10. 1	N370	549.6	23,602.3	24,151.9	部分見直し(藤塚)
7	1986(S61) 4.14	N171	732	23,516	24,248	第2回全市見直し 不燃化促進(広小路線)
8	1987(S62) 5.18	N157	732	23,525	24,257	部分見直し(鳴海姥子山)
9	1987(S62) 12.16	N397	730	23,529	24,259	一団地の官公庁施設変更 部分見直し(平針中央　等)
10	1989(H元) 10. 9	N320	730	23,540	24,270	部分見直し(島田東部　等)
11	1990(H 2) 12. 5	N351	731	23,539	24,270	再開発(日比野)
12	1991(H 3) 9. 4	N261	731	23,540	24,271	区域区分変更(名古屋港)
13	1992(H 4) 3.30	N 90	734	23,561	24,295	再開発(小幡駅前) 部分見直し(高針原　等)
14	1993(H 5) 3.26	N 73	758	23,557	24,315	再開発(鳴海駅前　等) 部分見直し(神ノ倉東部　等) 区域区分変更(名古屋港　等)
15	1994(H 6) 3.23	N 98	775	23,541	24,316	再開発(有松駅前) 不燃化促進(広小路線東部)

告示番号のNは、名古屋市告示を示す。
計画書における区域面積の単位は(ha)で、約の表示を省略している。
変更理由中、部分見直しは用途地域の部分見直し、( )内は変更対象地区、不燃化促進は都市防災不燃化促進事業、再開発は市街地再開発事業を示す。

(1)　8 用途地域指定に伴う防火地域又は準防火地域の変更(1972(昭和 47)年)

1970(昭和 45)年の建築基準法改正に基づく 8 用途地域指定と同時に、防火地域又は準防火地域も 1972(昭和 47)年 9 月 16 日に大きく変更された。

集団防火地域は従前区域の南北および名古屋駅西地区に拡大され、東部へは主に広小路線と錦通の間の帯状区域が延長された。そのほか飛地で金山地区にも小規模な集団防火地域が指定された。路線防火地域は新たに葵町線、昭和橋線(国道 1 号)が指定され、名古屋環状線、東志賀町線、江川線、伏見町線、大津町線、東郊線、新出来町線、外堀町線、山王線などが大きく延伸指定された。これらにより防火地域は 537ha と約 2.6 倍になった。

準防火地域は第一種住居専用地域以外で、防火地域指定のない区域に指定された結果、23,195ha と約 3 倍になった(**図 2.3.25**)。

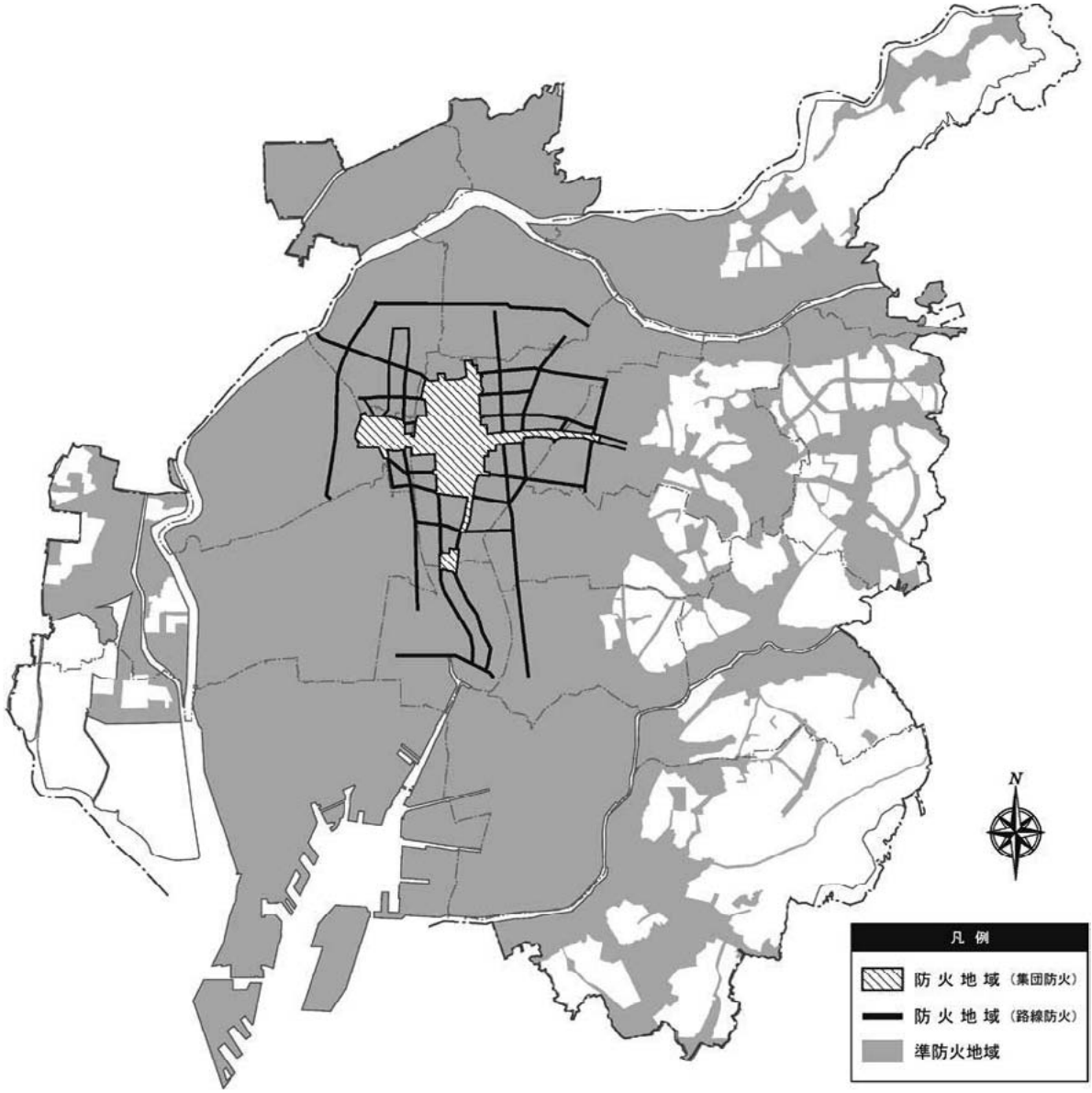


図 2.3.25　8 用途地域指定に伴う防火地域又は準防火地域の変更（1972(昭和 47)年 9 月 16 日）

(2)　第1回区域区分変更に伴う準防火地域の都市計画変更（1979（昭和 54）年）

第 1 回区域区分変更に伴う準防火地域の都市計画変更が、1979（昭和 54）年 3 月 2 日に行われた。庄内川、矢田川の建設省直轄管理区間が市街化区域から市街化調整区域に変更されたことに伴い、従前指定されていた準防火地域が削除された。また、港区の南陽団地地区、藤前地区、名古屋港地区、守山区の森孝新田地区が市街化調整区域から市街化区域となったため、森孝新田地区のうち第一種住居専用地域が指定された区域を除き準防火地域が指定された。この結果、準防火地域は 22,978ha となった。

（3）　第1回全市見直しに伴う防火地域又は準防火地域の変更（1979（昭和 54）年）

第 1 回全市見直しが 1979（昭和 54）年 12 月 21 日に行われ、これに併せて防火地域および準防火地域が変更された。防火地域は路線指定の向田町線が追加されたほか、伏見町線、大津町線および昭和橋線（国道 1 号）の新堀川までの延伸が行われ、539.8haとなった。準防火地域は第一種住居専用地域が他の用途地域に変更されたことに伴って追加指定され、23,444.2ha となった。

（4）　三本松・花表地区に係る防火地域の指定等（1982（昭和 57）年～1984（昭和 59）年）

神宮東地区中の三本松地区における都市防災不燃化促進事業の経緯については、前節5（3）　三本松・花表地区に係る最低限高度地区の創設（1982（昭和 57）年）　に記したとおりである。不燃化促進区域の要件として、最低限高度地区と併せて小規模の集団防火地域が 1982（昭和 57）年 3 月 31 日に指定され、549.6ha となり、準防火地域は防火地域が指定された区域が削除された。

用途地域の部分見直しが、第 2 回全市見直し以前に 2 回にわたって 1983（昭和 58）年 11 月 25 日および 1984（昭和 59）年）10 月 1 日に行われた。これらの変更はいずれも土地区画整理事業の進捗に伴って実施されたもので、第一種住居専用地域が他の用途地域に変更されたことに伴って準防火地域が指定されて 23,602.3ha となった。

（5）　第2回全市見直しに伴う防火地域又は準防火地域の変更（1986（昭和 61）年）

第 2 回全市見直しが 1986（昭和 61）年 4 月 14 日に行われ、これに併せて防火地域又は準防火地域が変更された。

防火地域は都心部集団防火地域の一部拡大（丸の内一丁目、栄四丁目）、拠点商業地等における小規模集団防火地域の追加（大曽根、新瑞橋、八田、高畑、星ヶ丘、藤が丘、平針、神宮東）や拡大（今池）が行われた。帯状の防火地域が、都市防災不燃化促進事業の関係で笹島以西の広小路線に指定され、特に中村公園以西区間は近隣商業地域に防火地域が指定された。路線防火地域は八事交差点付近や江川線の秩父通への延伸等があり、防火地域は全体で 732ha とそれまでの約 1.3 倍になった。

一方、準防火地域は防火地域へ変更された区域の削除のほか、用途地域の見直しにより第一種住居専用地域が他の用途地域に変更されたことに伴って準防火地域が指定され、23,516ha となった。

（6）　第3回全市見直しまでの防火地域又は準防火地域の変更（1987（昭和 62）年～1994（平成 6）年）

①　用途地域部分見直しに伴う防火地域又は準防火地域の変更（区域区分変更に伴う場合を含む）

防火地域又は準防火地域の変更が、用途地域部分見直しのみを契機として行われたのは、1987（昭和 62）年 5 月 18 日、1989（平成元）年 10 月 9 日の 2 回であり、区域区分変更のみを契機として行われたのは、1991（平成 3）年 9 月 4 日であった。

用途地域部分見直しに伴う変更は、主として土地区画整理事業の進捗に応じて第一種住居専用地域が他の用途地域に変更されたことに伴って準防火地域が指定される場合であった。

1991（平成 3）年の区域区分変更の場合は、名古屋港の昭和町と船見町にかかる埋立地が市街化区

域となり、工業専用地域とともに準防火地域が指定された。

②　一団地の官公庁施設変更等に伴う防火地域の変更

一団地の官公庁施設変更に伴う防火地域の変更が、1987（昭和 62）年 12 月 16 日に行われた。これは三の丸一丁目 2 番街区の一部を一団地の官公庁施設から削除することに伴い、住居地域の容積率を 400％から 200％に変更するとともに防火地域を削除したものであった。そのほか平針中央土地区画整理事業の進捗に伴い、第一種住居専用地域が住居地域に変更されたことにより準防火地域が指定された。

③　市街地再開発事業等に関連する防火地域又は準防火地域の変更

市街地再開発事業の都市計画と併せて高度利用地区と小規模の集団防火地域が指定されたのは、日比野、小幡駅前、鳴海駅前、池下、有松駅前であった。

ア　日比野地区（1990（平成 2）年）

日比野第一種市街地再開発事業が 1990（平成 2）年 12 月 5 日に熱田区の日比野交差点付近に都市計画決定されることに伴って同日に高度利用地区とともに防火地域が指定された。

イ　小幡駅前（1992（平成 4）年）

小幡駅前第一種市街地再開発事業が、1992（平成 4）年 3 月 30 日に守山区小幡駅前に都市計画決定された。これに伴って同日に施行区域の大部分の用途地域が近隣商業地域から商業地域に変更された。近隣商業地域のままであった区域は、施行区域中もっとも東に位置する駐車場棟のC街区であった。このとき施行区域全体について高度利用地区とともに防火地域が指定された。したがってC街区については近隣商業地域に防火地域が指定されることとなった。

なお、このときにはそのほかに団地建替えや土地区画整理事業の進捗により、星ヶ丘、高針原地区において準防火地域が指定された。

ウ　鳴海駅前等（1993（平成 5）年）

鳴海駅前第一種市街地再開発事業（1998（平成 10）年 8 月 7 日に第二種市街地再開発事業に変更）および池下第一種市街地再開発事業の計画が進行中であることにより、その動向を考慮して 1993（平成 5）年 3 月 26 日に防火地域又は準防火地域が変更された。鳴海駅前については、市街地再開発事業の区域のほか鉄道敷等を含めた範囲で準防火地域から防火地域へ変更された。また、市街地再開発事業施行の区域に高度利用地区が指定されており、市街地再開発事業の都市計画決定は、防火地域指定 3 日後の 3 月 29 日であった。

池下については市街地再開発事業予定区域と周辺区域を含んで、商業地域と近隣商業地域にわたり高度利用地区とともに防火地域が指定された。市街地再開発事業の都市計画決定は、防火地域指定から約 4 か月後の 7 月 23 日であった。

市街地再開発事業に関連する防火地域および準防火地域の変更と併せて、区域区分変更や用途地域部分見直しと関連する変更も行われた。区域区分変更に伴い、稲永地区の埋立地が市街化区域となり、工業地域とともに準防火地域が指定された。用途地域部分見直しにおいては、御器所、野並に集団防火地域、広小路線の末盛通から東山公園の区間（本山交差点付近を除く。）に路線防火地域、土地区画整理事業の進捗により、諸ノ木北部、神ノ倉東部地区において一部準防火地域が指定された。

エ　有松駅前(1994(平成 6)年)

有松駅前第一種市街地再開発事業が、1994(平成 6)年 3 月 23 日に都市計画決定されることに伴って同日に近隣商業地域について高度利用地区とともに防火地域が指定された。

このとき併せて広小路線東部地区(池下から末盛通および本山交差点付近)に関する不燃化促進区域指定の前提となる帯状の集団防火地域が指定された。これをうけて広小路線東部地区の都市防災不燃化促進事業は 1994(平成 6)年度から開始された。

6　12 用途地域期

12 用途地域期における2000(平成 12)年度までの防火地域又は準防火地域の変更は、第 3 回全市見直しに伴う変更を含め全部で 6 回に及ぶ。その概要を**表 2.3.37** に示す。

表 2.3.37　防火地域又は準防火地域の指定変遷(12 用途地域期)

No.	告示		防火地域	準防火地域	計	変更理由
	年月日	番号				
1	1996(H 8) 5.31	N208	1,052	23,885	24,937	第3回全市見直し 不燃化促進(広小路線東部第二)
2	1997(H 9) 4.18	N160	1,052	23,902	24,954	部分見直し(猪子石原)
3	1997(H 9) 11.10	N356	1,052	23,924	24,976	部分見直し(新家　等)
4	1998(H10) 9.18	N304	1,052	23,925	24,977	部分見直し(大高中部)
5	1999(H11) 4.13	N156	1,052	23,967	25,019	部分見直し(下志段味　等)
6	1999(H11) 10. 1	N327	1,052	23,997	25,049	部分見直し(大根山　等)

本表は2000(平成12)年度までを示す。
告示番号のNは、名古屋市告示を示す。
計画書における区域面積の単位は(ha)で、約の表示を省略している。
変更理由中、部分見直しは用途地域の部分見直し、( )内は変更対象地区、不燃化促進は都市防災不燃化促進事業を示す。

(1)　第3回全市見直しに伴う防火地域又は準防火地域の変更(1996(平成 8)年)

第 3 回全市見直しに伴い、防火地域又は準防火地域は 1996(平成 8)年 5 月 31 日に大きく変更された。

都心部集団防火地域は、東南部の一帯(岩井町線、JR 中央本線、前津通～大津町線で囲まれた区域で、同日指定された中高層階住居専用地区の区域と大部分が重複する)、泉一丁目および東桜一丁目の大部分、葵一丁目および則武一丁目の一部、今池地区周辺部に拡大された。そのほか中央卸売市場本場から白鳥地区にかけての一帯、地下鉄上社駅および本郷駅周辺、港区築地口にも集団防火地域が指定された。また、広小路線東部第二地区に関する不燃化促進区域指定の前提となる防火地域が、路線防火地域から帯状の集団防火地域に変更された。これにより広小路線東部第二地区について、1996(平成 8)年に都市防災不燃化促進事業が着手された。一方、路線防火地域は名古屋環状線が新瑞橋まで延伸されたほか名古屋駅西地区の中村則武線が新たに指定された。この結果、防火地域は 8

用途地域期最終段階で 775ha であったものが、1,052ha となった。

準防火地域については、防火地域指定に伴って削除されたほか、従前の第一種住居専用地域であって第一種低層住居専用地域または第二種低層住居専用地域以外の地域に指定された箇所に指定された。この結果、準防火地域は 8 用途地域期最終段階で 23,541ha であったものが、23,885ha となった（**図 2.3.26**）。

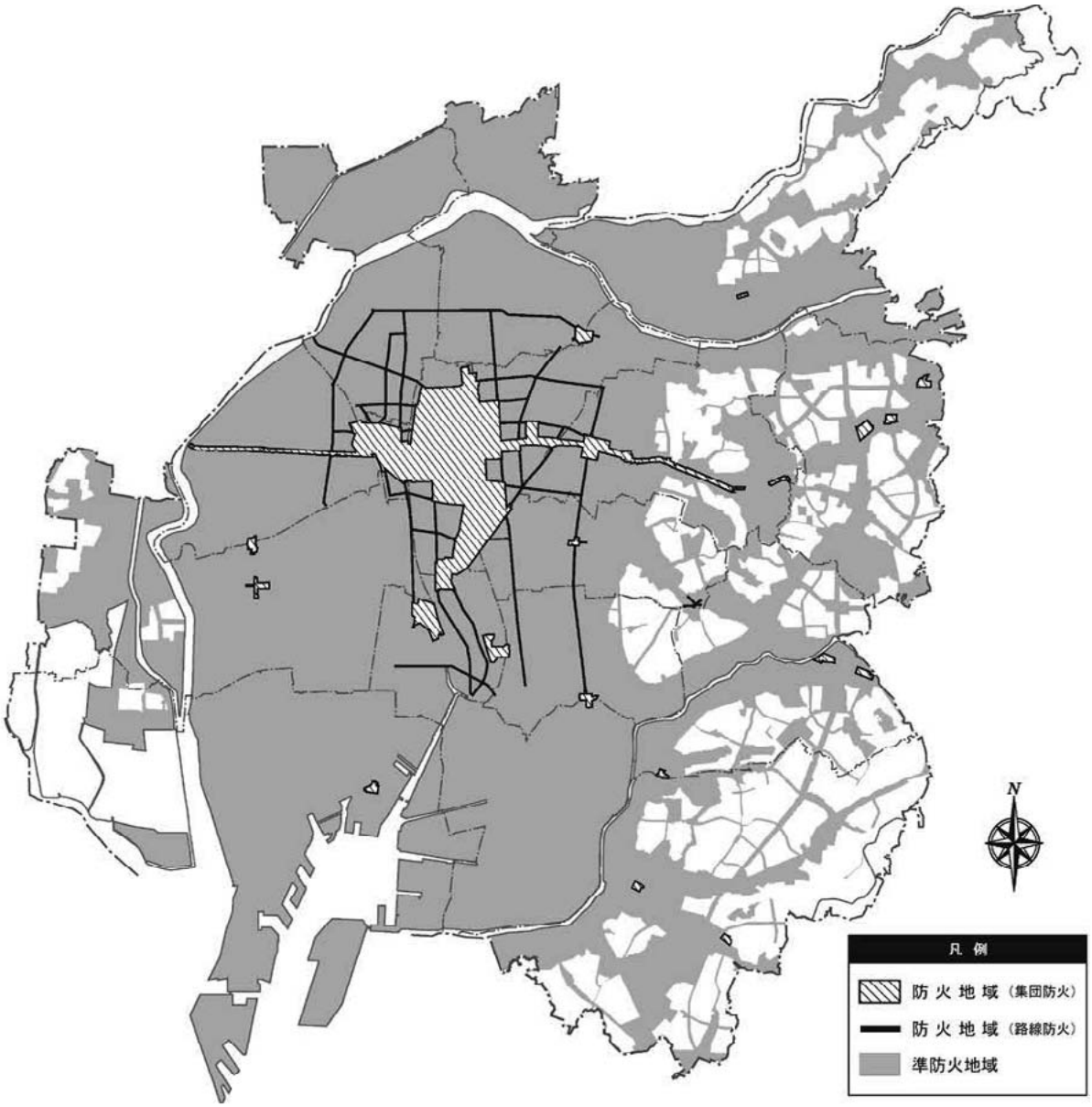


図 2.3.26　12 用途地域指定に伴う防火地域又は準防火地域の変更（1996(平成 8)年 5 月 31 日）

（2）　12 用途地域期における用途地域部分見直しに伴う変更（1997（平成 9）年～1999（平成 11）年）

12 用途地域指定以降、2000（平成 12）年度までに 5 回の用途地域部分見直しが行われた。5 回の内訳は 1997（平成 9）年度に 2 回、1998（平成 10）年度に 1 回、1999（平成 11）年度に 2 回であり、いずれも土地区画整理事業の進捗によるものであった。第一種低層住居専用地域が低層住居専用地域以外の用途地域に変更されることに伴い、準防火地域が指定された結果、23,997ha となった。この間には防火地域の変更はなかった。

なお、2001（平成　13）年度以降の用途地域変更や不燃化促進区域指定に伴って、防火地域および準防火地域の変更が行われ、2014（平成 26）年度末現在で、防火地域は 1,330ha、準防火地域は 23,847ha となっている。

第６節　特定街区

1 特定街区に関する法制等

(1) 特定街区の趣旨

特定街区は「市街地の整備改善を図るため街区の整備又は造成が行われる地区について、その街区内における建築物の容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定める街区」（都市計画法第 9 条第 18 項）である。また都市計画運用指針では「良好な環境と健全な形態を有する建築物を建築し、併せて有効な空地を確保すること等により都市機能に適応した適正な街区を形成することにより、市街地の整備改善を図るために定める地域地区」としている。[69]

特定街区が都市計画決定されると、容積率、建ぺい率、高さ、日影規制など建築基準法の一般規制は適用されず、都市計画で定めた規制（容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限）が街区全体として適用される。こうした「一般規制の解除は、無制限にゆるめるということではなく、一律規制に代えて個別建築計画にみあった実効型の基準によるということ」であって、「有効な空地の確保、街区への統合等の事業者の努力に対して、その建築計画上支障となる一般的形態規制を緩和することによって行政が応えるという、ギブアンドテイクによって市街地の整備改善を図る制度」ということができる。[70] このような規定であることを反映して、特定街区の都市計画に際して、街区内の地権者等利害関係を有する者の同意を得なければならないこととされている（都市計画法第 17 条第 3 項）。

(2) 特定街区の法制

特定街区は 1961（昭和 36）年の建築基準法改正（昭和 36 年法律第 115 号）によって創設された。創設時点の特定街区は、住宅地区改良事業や防災建築街区造成事業など再開発的手法により、建築物および敷地の整備が行われる地区または街区を対象とする制度であった。特定街区は個別具体的な建築設計を前提としつつ、建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を都市計画で定め、容積率については 100%から 600%までに相当する第一種から第六種の中から条件に適合した種別を指定することとされた。当時の建築基準法は 4 用途地域制の下で建ぺい率と絶対高さを含む高さ制限を基本とする形態規制であったが、特定街区においてはこれらの一般規制を適用外とし、合理的な設計を可能とする制度とされた。

特定街区はこのような趣旨に基づいて創設されたが、「当時の間接的な許容容積に比べ計画基準により定められた容積率が低率に据えられていたことから」特定街区の活用は進展しなかった。[71] このため建築基準法が 1963（昭和 38）年に改正（昭和 38 年法律第 151 号）され、容積地区制度が創設された。容積地区の容積率については 100%から 1,000%までに相当する第一種から第十種までの種別が規定され、その中から条件に適合した種別を選択することとされた。これにより容積率を主要な形態規制内容とする

[69]「都市計画運用指針　第 8 版（平成 28 年 9 月 1 日一部改正）」
[70]「特定街区の趣旨」（「特定街区制度の手引き　1988 年版」 全国市街地再開発協会　1988.3　p. 1）
[71] 遠藤二三男「特定街区制度の運用改善」（「新都市開発」 Vol. 23，No. 1　1985.1）

手法は容積地区となったため特定街区の種別が廃止され、個別に容積率を定めるように変更された。

その後、1968(昭和 43)年の都市計画法の全面改正や 1970(昭和 45)年の建築基準法の第 5 次改正をはじめとする改正により、条項移動や字句修正等の変更が行われたが、骨格となる内容に関する変更は行われていない。**表 2.3.38** に特定街区関連の法制変遷概要を示す。

表 2.3.38 特定街区関連の法制変遷概要

No.	法令		公布年月日	施行年月日	主な内容
1	建築基準法改正	S36 No.115	1961(S36)6. 5	1961(S36)12. 4	第一種から第六種の特定街区制度創設 一般規制に代えて容積率、高さの最高限度、壁面の位置により規制
2	建築基準法改正	S38 No.151	1963(S38)4.24	1964(S39) 1.15	第一種から第十種の容積地区制度創設 特定街区の種別廃止
3	都市計画法改正	S43 No.100	1968(S43)6.15	1969(S44) 6.14	特定街区の定義を都市計画法に変更
4	都市計画法施行法制定	S43 No.101	1968(S43)6.15	1969(S44) 6.14	建築基準法の規定を都市計画法改正に則して改正
5	建築基準法改正	S45 No.109	1970(S45)6. 1	1971(S46) 1. 1	用途地域を8種に拡大、容積率制を全面採用、空地地区・容積地区を廃止

表中のSは昭和の略
法令名称の後の表記は法令番号の略表示で、たとえばS36 No.115は昭和36年法律第115号を表す

(3) 特定街区の運用

特定街区が創設されてからその具体的運用にかかる基準等を示す通達が計画標準等の名称で建設省から発出された。その経緯を**表 2.3.39** に示す。

表 2.3.39 特定街区関連の計画標準等の変遷概要

No.	名称	発出年月日	発出番号	発出者	主な内容
1	特定街区計画標準について	1962(S37) 6.26	建設省 発都第18号	建設事務次官	特定街区制度創設に伴う計画標準 周辺道路の幅員、面積規模、街区内の建ぺい率、種別選定等の基準
2	特定街区計画標準の改正について	1964(S39) 4. 3	建設省 発都第7号	建設事務次官	容積地区制度創設に伴う改正 有効空地率による割増容積率の基準を追加
3	特定街区制度の運用方針について	1984(S59) 6.15	建設省 都計発第36号	建設省都市局長	計画標準の弾力的運用 建築物用途を住宅等に供する場合の割増等 複数街区に指定した場合の容積率の移転
4	特定街区の指定について 特定街区指定標準	1986(S61)12.27	建設省 都計発第116号	建設省都市局長	一定条件下で容積率の最高限度を引き上げ 容積率割増対象とする建築物用途を文化施設、屋内の公開広場等に拡大
5	特定街区の指定について 特定街区指定指針	1995(H 7)12.27	建設省 都計発第175号	建設省都市局長	大都市法改正に伴い、建築物用途の一部を住宅の用に供する場合等の容積率指定基準、一定条件下の容積率の最高限度引き上げ等を追加
6	都市計画 運用指針	2000(H12)12.28	建設省 都計発第92号	建設省都市局長	地方分権に基づき、数値的指針の通達から抽象的表現の助言に変更

表中のS、Hはそれぞれ昭和、平成の略
大都市法は「大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別別措置法」の略

① 特定街区計画標準（1962（昭和 37）年）

最初の通達は「特定街区計画標準について」と題して、特定街区創設にかかる改正建築基準法が施行されてからおよそ半年後の 1962（昭和 37）年 6 月 26 日に発せられた。特定街区の種別ごとに、周囲の道路の幅員、面積規模、街区形状、街区における建ぺい率など建築物および敷地に関する事項、地域特性に応じた種別選定基準等が示された。

② 特定街区計画標準の改正（1964（昭和 39）年）

特定街区の性格は容積地区創設により容積率を形態制限の主要素とする一般ゾーニングからインセンティブ・ゾーニングとなった。これを明確に位置づけるために計画標準が改正され、1964（昭和 39）年 4 月 3 日に発せられた。特定街区が単一となったことにより、容積地区または空地地区が指定されている区域に指定することを基本とし、有効空地率に応じて基準容積率を割り増しする仕組みが提示された。

③ 特定街区制度の運用方針（1984（昭和 59）年）

総合設計制度が 1970（昭和 45）年の建築基準法改正により創設され、敷地単位で特定街区に類似する容積率の割り増しが得られることとなった。これによって総合設計制度を適用する事例も増加し、特定街区の適用は相対的に減少した。こうした状況に対して特定街区の運用改善を図るため、弾力的運用を図る運用方針が 1984（昭和 59）年 6 月 15 日に発せられた。容積率を割り増しする条件として、有効空地率だけではなく、住宅等特定用途に供する場合や歴史的建造物等の保全を行う場合などを追加したほか複数街区間に特定街区を指定した場合に一の街区とみなすことにより容積率の移転を可能とした。

④ 特定街区指定標準（1986（昭和 61）年）

1984（昭和 59）年の運用方針が暫定的な性格であったため、あらためて指定標準が 1986（昭和 61）年 12 月 27 日に発せられた。容積率割り増し対象用途が文化施設等に拡大されたほか一定の条件の下で割り増し容積率の最高限度を引き上げた。

⑤ 特定街区指定指針（1995（平成 7）年）

特定街区指定標準は 1995（平成 7）年 12 月 27 日に特定街区指定指針に改められた。これは、大都市法が同年 5 月 25 日に改正施行されたことと、「地方分権推進法」（平成 7 年法律第 96 号）が同年 7 月 3 日に施行されたことによる。一つには地方分権の観点から特定街区指定にあたって、従来の指示的な指定標準から参考とする目安としての指針に改められたことであり、もう一つには大都市法改正によって都心共同住宅供給事業が創設されたことに呼応して、一定割合以上を住宅の用に供する場合の容積率割り増しが規定されたことである。

⑥ 都市計画運用指針（2000（平成 12）年）

地方分権一括法が 2000（平成 12）年 4 月 1 日に施行されたことに伴い、国の地方に対する関与のあり方が定められ、従来の通達類は法令の根拠によらない関与や義務付けの部分は拘束力を失い、国の考えは助言のかたちで地方へ表明されることとなった。都市計画分野においても個別分野の通達類に代えて包括的な運用指針が 2000（平成 12）年 12 月 28 日に発せられた。その中で特定街区についても地方の自主性を重んじることを前提に数値的な基準ではなく重視すべき考え方が抽象的に表現された。

2 旧都市計画法下の特定街区

旧都市計画法の下では、名城郭内団地第 5 街区、同第 4 街区、又穂特定街区、池下特定街区の 4 街区が指定された。**表 2.3.40** にその概要を示す。

表 2.3.40 旧都市計画法下の特定街区

名称	告示		対象建築物	面積 (ha)	容積率の最高限度	高さの最高限度 (m)	壁面の位置の制限
	年月日	番号					
名城郭内団地第5街区	1962(S37) 9.27	K2358	県分庁舎（愛知県庁西庁舎）	1.1	30/10	45	計画書では「図面表示のとおり」とされている
名城郭内団地第4街区	1964(S39) 3.31	K1033	市分庁舎（名古屋市役所西庁舎） 他	1.34	34/10	50	
又穂特定街区	1965(S40) 3.23	K 723	又穂団地	3.3	22/10	45.0	
池下特定街区	1967(S42) 3.13	K 546	千種区役所公団池下住宅	0.35	55/10	41	

都市計画告示番号のKは建設省告示を表す。
表中の面積は、約の表示を省略している。

(1) 名城郭内団地第 5 街区(1962(昭和 37)年)

名城郭内団地第 5 街区は愛知県庁西庁舎の建設を契機として、1962(昭和 37)年 9 月 27 日に指定された。特定街区として全国初であるとともに、容積地区制創設にかかる建築基準法改正以前の唯一の事例であり、第三種特定街区として都市計画決定された。

名城郭内の区域は、復興都市計画において都市計画公園名城公園として都市計画決定された区域の一部であったが、この区域を公館地区とするという方針の下に都市計画公園から削除された経緯があった。このような経緯を踏まえて、関係行政機関を構成員とする郭内処理委員会が 1956(昭和 31)年 2 月に設置され、名城郭内における建築については、壁面後退をはじめこの委員会による申し合わせ事項を遵守することとされた。さらに一団地の官公庁施設が名城郭内の東部を中心とする区域に 1959(昭和 34)年 10 月に都市計画決定された。名城郭内団地第 5 街区は、以上の延長上に具体的な建築計画に沿って、容積率 300%、壁面後退 15mが指定された。壁面後退については郭内処理委員会の申し合わせ事項に即した内容となっている。なお、用途地域は住居地域であり、当時の絶対高さ規制は 31mであったが、高さの最高限度としてはそれを超える 45mが指定された。(一団地の官公庁施設および郭内処理委員については第5編「第3章 その他の都市施設」(第6節 一団地の官公庁施設)を参照)

(2) 名城郭内団地第 4 街区(1964(昭和 39)年)

名城郭内団地第 4 街区は名古屋市役所西庁舎の建設を契機として、1964(昭和 39)年 3 月 31 日に指定された。特定街区の例として全国第 2 番目にあたり、容積地区制創設にかかる建築基準法改正施行後として全国初の事例であった。用途地域等は名城郭内団地第 5 街区と同様の条件下にあって、高さの最高限度については 50mとし、容積率は 340%、壁面後退は 15mが指定された。

(3) 又穂特定街区(1965(昭和 40)年)

又穂特定街区は西区又穂町の工場跡地において日本住宅公団の市街地住宅制度を前提として、1965(昭和 40)年 3 月 23 日に指定された。市街地住宅とは「土地所有者が求める店舗等の施設を住宅に併存する施設として公団が住宅と一体に建設し、その施設を土地所有者に長期割賦により譲渡し、住宅は借地により施設の上部空間を利用した公団賃貸住宅として公団が管理運営する制度」で、下駄ばき住宅として広く知られる制度である。[72]

又穂特定街区は街区面積 3.3ha、住宅戸数 1,000 戸を超える大規模団地であり、「その後の既成市街地での大規模再開発に先鞭をつけるとともに、これ以降はほとんど高層市街地住宅となった」とされる。[73] 中層、高層の住棟、低層の付属施設が配置される敷地計画に基づき、多様な壁面の位置が定められ、高層棟の高さの最高限度は 45mとされたが、容積率は 220%であった。

(4) 池下特定街区(1967(昭和 42)年)

池下特定街区は地下鉄池下駅に近接し、当時未拡幅であった都市計画道路広小路線の南に位置する。木造 2 階建ての千種区役所の建替えに併せて、住宅供給と高度利用を兼ねて市街地住宅制度を活用することとし、1967(昭和 42)年 3 月 13 日に指定された。高さの最高限度は 41mとされ、容積率は高密高層を前提として 550%であった。前面道路である広小路線の拡幅を前提に 3m(拡幅前の当時の現道境界からでは 10.7m)程度の壁面後退に加えて、他の 3 面の区画街路については壁面後退相当分を歩道状の有効空地として確保している。

3 新都市計画法下の特定街区

新都市計画法の下では 2000(平成 12)年度までに、丸の内二丁目、栄三丁目の 2 つの特定街区の指定と名城郭内団地第 4 街区の変更がなされた。旧都市計画法下の特定街区を含めた 6 特定街区の位置を**図 2.3.27** に示すとともに新都市計画法下の特定街区の概要を**表 2.3.41** に示す。

[72] 青葉憲明「住宅・都市整備公団における市街地住宅制度の果たした役割と今後の方向について」(「再開発研究」1985.12 No. 3)

[73] 「一般市街地住宅」(日本住宅公団 20 年史刊行委員会「日本住宅公団史」 日本住宅公団 1981.9 pp. 151-156)

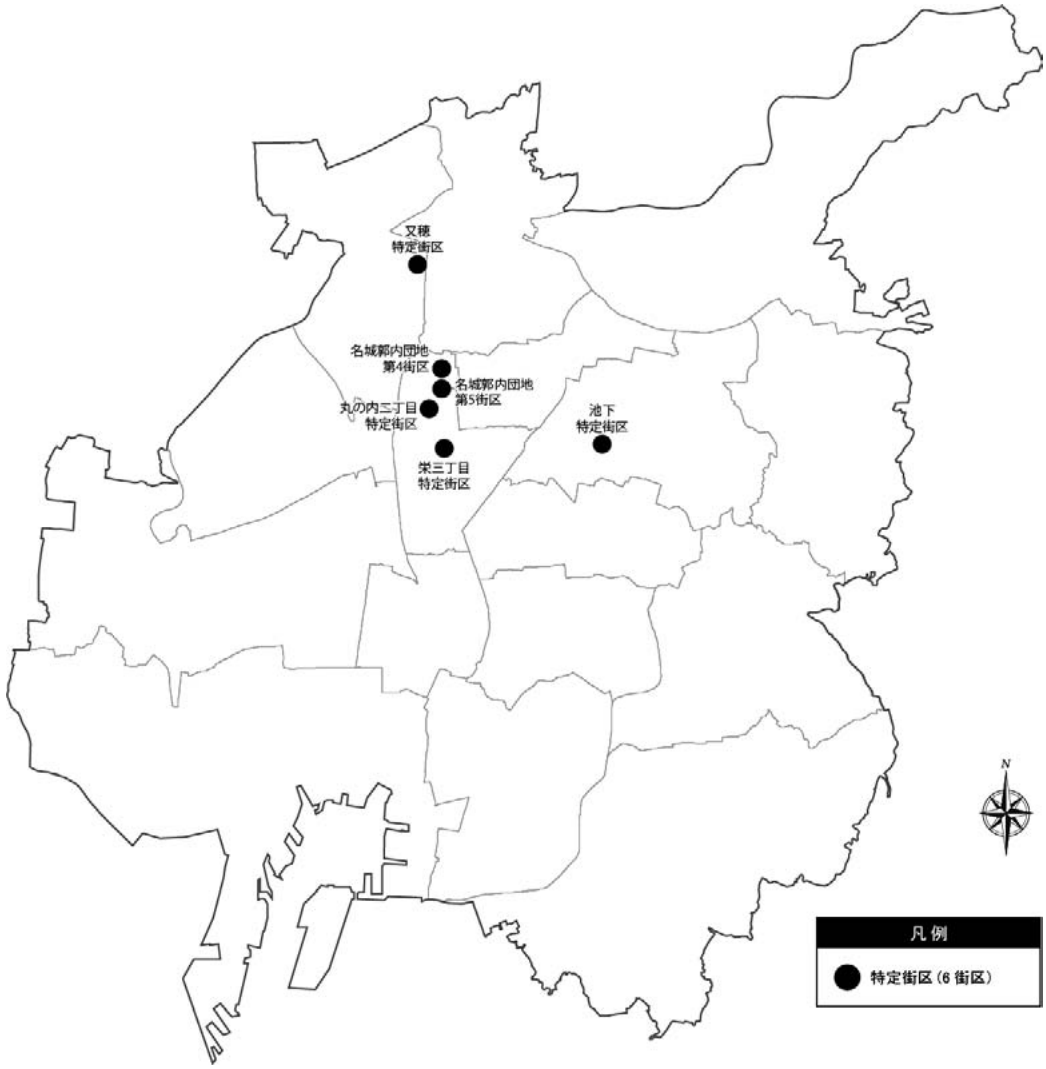


図 2.3.27　特定街区の位置図（2014（平成 26）年度末現在）

表 2.3.41　新都市計画法下の特定街区

名称	対象建築物	都市計画告示		面積 (ha)	容積率の最高限度	高さの最高限度 (m)		壁面の位置の制限
		年月日	番号					
丸の内二丁目特定街区	タキヒョー丸の内ビル	1971(S46) 11.30	N406	0.4	96/10		88	計画書では「図面表示のとおり」とされている
名城郭内団地第4街区	名古屋市役所西庁舎 愛知県自治センター	1982(S57) 9.30	N377	1.34	45/10		23	
栄三丁目特定街区	ナディアパーク	1993(H 5) 7.26	N213	0.8	90/10	高層部	115 80	
						中層部	65 45	
						低層部	20 10	

都市計画告示番号のNは名古屋市告示を表す。
表中の面積は、約の表示を省略している。
名城郭内団地第4街区は、愛知県自治センター建築に伴う既決定特定街区の変更である。

(1)　丸の内二丁目特定街区(1971(昭和 46)年)

丸の内二丁目特定街区は新都市計画法施行後最初の特定街区で、1971(昭和 46)年 11 月 30 日に指定された。容積率全面採用の建築基準法改正施行後ではあったが、経過措置に従って既定の用途地域が有効であったことにより、容積率の指定はなく高さ制限が存在していた(用途地域は商業地域)。

丸の内二丁目特定街区は中区の桜通本町交差点北西角に立地し、三方が道路に面する形状で完全な街区ではなかった。元々繊維商社の瀧兵㈱が明治初期から立地しており、地上 6 階建ての鉄筋コンクリート構造の本社社屋が桜通等に支障するため復興土地区画整理事業によって曳家移転したという歴史があった。本社社屋の建替えに際し、高層ビルを計画するため特定街区が選択され、容積率は960%、高さの最高限度は 88m、壁面の位置の制限は**図 2.3.28** のように建物形状に応じて指定された。

瀧兵㈱は 1967(昭和 42)年にタキヒヨー㈱と社名変更されていたために、この建物はタキヒヨー丸の内ビルとされ、その後ビル所有者の変更により 1980(昭和 55)年 1 月に名称が東京海上ビルに変更され、さらに 2004(平成 16)年 10 月に東京海上日動ビルに変更された。なお、再度の建替えのため 2009(平成 21)年 3 月 6 日に特定街区の変更が行われ(名古屋市告示第 102 号)、新しい東京海上日動ビルは 2013(平成 25)年 7 月に竣工した。

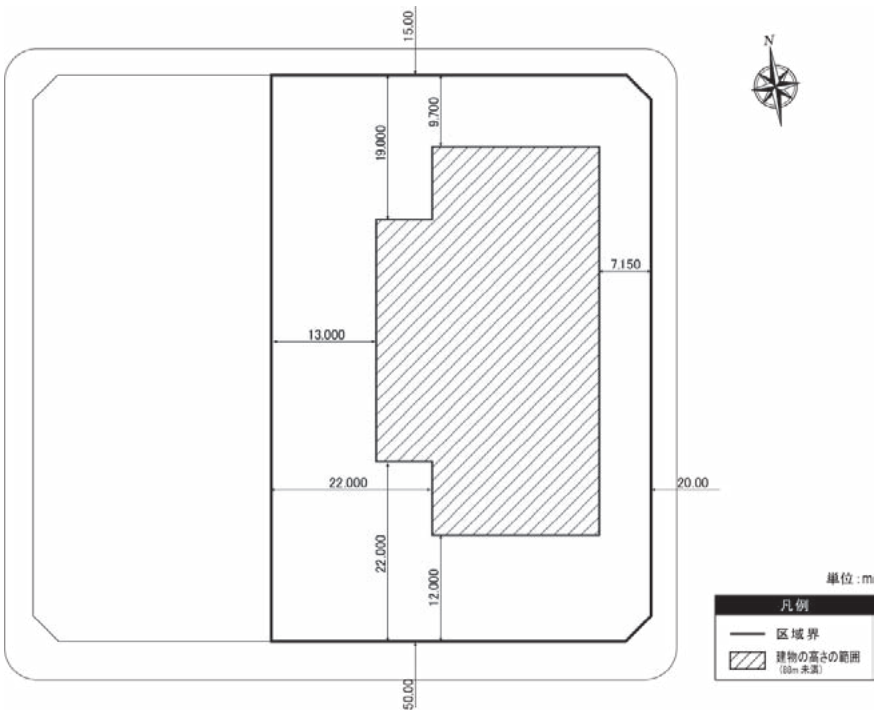


図 2.3.28　丸の内二丁目特定街区

(2)　名城郭内団地第 4 街区変更(1982(昭和 57)年)

名城郭内団地第 4 街区は、街区内の名古屋市役所西庁舎以外の区域について土地の権原が整理され、愛知県自治センターの建設が具体化するに伴って 1982(昭和 57)年 9 月 30 日に変更された。名城

郭内団地第 4 街区の用途地域は住居地域で、容積率は 400%であったが、特定街区の指定により変更前の 340%から 450%に引き上げられた(**図 2.3.29**)。

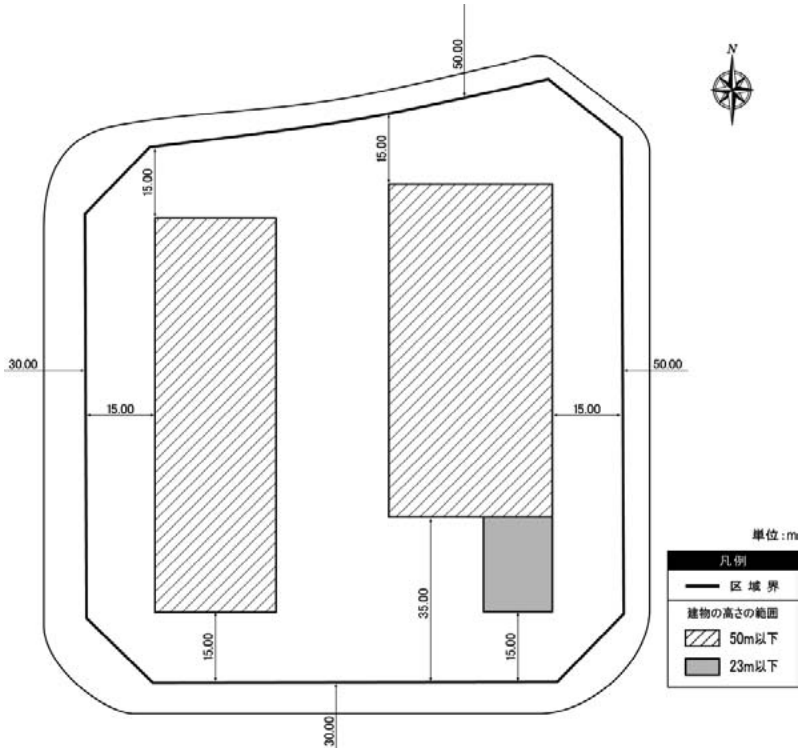


図 2.3.29 名城郭内第 4 街区特定街区(変更)

(3) 栄三丁目特定街区(1993(平成 5)年)

栄三丁目特定街区は、広小路線と矢場町線(若宮大通)の中間、大津町線から 1 街区西に離れた位置で、矢場公園の北にあたる。この街区には元々名古屋市立中央高校が立地していたが、移転に伴う跡地開発計画に基づいて 1993(平成 5)年 7 月 26 日に特定街区が指定された。

名古屋市は都心部の拠点開発を検討する組織を 1985(昭和 60)年度にたちあげ、1990(平成 2)年度には都心開発推進室として拡大した。都心開発推進室は即地的、具体的なプロジェクトをめざして構想段階から計画、事業手法の検討から事業に至るまでを担当した。中央高校跡地開発はその一環として民間活力を活用する方針で取り組まれた。公的施設としては教育委員会が所管する青少年文化センターおよび市民局が所管する国際デザインセンターが核となり、これらと商業店舗、オフィスからなる民間施設を複合することとされた。事業手法としては公有地の有効活用を図り、民間活力を活かすため公有地信託が選択され、1991(平成 3)年度に提案競技が実施された。その結果、建築物は公的施設主体のデザインセンタービルと民間施設主体のビジネスセンタービルのツインタワー形式となり、ナディアパークという愛称で呼

ばれるようになった。ナディアパーク（NADYA　PARK）とは、Nagoya（名古屋）・Design（デザイン）・Youth（若さ）・Amusement（楽しさ）・Park の略である。[74]

栄三丁目特定街区の用途地域は商業地域で容積率は 600％であったが、特定街区指定により 900％とされた。高さの最高限度と壁面の位置の制限については、具体的な建築計画が民間施設棟と公共施設棟のツインタワー形式となったことを受けて、低層、中層、高層の建築設計に併せて指定された（**図 2.3.30**）。

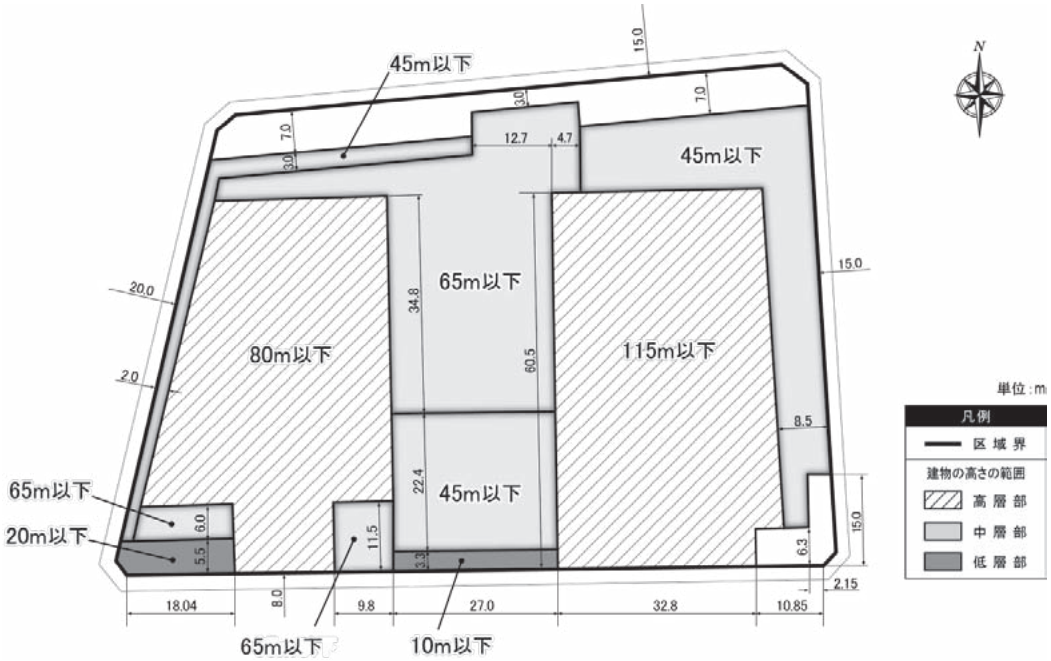


図 2.3.30　栄三丁目特定街区

[74] ㈶名古屋都市センター「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　pp. 14-15）

♣♣コラム　地域地区等の照会対応♣♣

家やビルを建築する場合や不動産売買を行う場合に非常に重要なことは、用途地域をはじめとする地域地区等の指定状況を確認することである。

建築主当事者や建築設計者による地域地区等の照会もあるが、宅地建物取引業者が照会することが最も頻繁である。これは不動産取引を律する「宅地建物取引業法」が、「重要事項の説明等」として第 35 条に、「取引の相手方等に対し一定の重要事項について、事前に説明を行うことを業者に義務づけて」おり、その中に地域地区等が含まれているからである。[1]

地域地区を所管する組織では、以上のような照会に対応するために多大なエネルギーを費やしてきた。対応の仕方は以下のように変遷している。

1　人的対応の時代（～1985（昭和 60）年度）

2　システムに支援される時代

①　第一世代（1986（昭和 61）年度～1994（平成 6）年度）：データのディスプレイ表示

②　第二世代（1995（平成 7）年度～2003（平成 15）年度）：GIS のタッチパネル方式

③　第三世代（2004（平成 16）年度～）：ウェブサイト上での検索システム

人的対応の時代は、照会にかかる町名地番を土地宝典または土地区画整理事業の換地図もしくは仮換地指定図を用いて特定し、地域地区の計画図と照らし合わせて読み取り、回答していた。

システムに支援される時代の第一世代は、光ディスクを利用し、背景図としての計画図（ラスターデータ）とともに、土地地番データと街区の対応テーブルを基に該当地番を含む街区中心点を相対的にディスプレイに表示させたものを読み取る手法である。

次の第二世代は、都市計画基本図をデジタルマッピングで作成するようになってからのシステムである。計画図の内容を GIS[2] のレイヤー（積層可能な画像表現面）に載せ、端末機器をタッチパネル方式で直接操作することによりピンポイントで規制内容がわかるようにした。電話照会に対して職員が操作して対応するばかりでなく、来庁者が窓口に設置された端末機を操作して確認することもできるようになった。

第三世代は第二世代の拡張発展形である。ウェブサイト上で都市計画内容にアクセスできるシステム（「都市計画情報提供サービス」[3] ）を構築し、これまでの電話照会、窓口における端末機に加えて、パソコンやスマートフォンなどによる検索が可能なウェブシステムまで広がった。

土地区画整理事業未施行の不規則地番地区（元の一筆が大規模で、分筆をかさねて現在地番が不連続な枝番となった地区）の土地宝典を凝視して、照会の地番がなかなか把握できず途方に暮れていたなどということは、今は昔の話となった。

1　宅地建物取引業法令研究会「宅地建物取引業法の解説（新版）」（住宅新報社　1990.7　p. 199）

2　地理情報システム（GIS：Geographic Information System）は、地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示し、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術である。（国土地理院ホームページによる）

3　名古屋市都市計画情報提供サービス http://www.tokei-gis.city.nagoya.jp/（2015/08/28 閲覧）

♣♣コラム　総合設計制度♣♣

総合設計制度は建築基準法に基づき、「一定規模以上の敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物について、計画を総合的に判断して、敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地（公開空地）を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、特定行政庁の許可により、容積率制限や高さ制限を緩和する制度」である。特定街区と類似する仕組みであるが、特定街区が基本的には街区単位で都市計画決定を要することに対し、総合設計制度は敷地単位で特定行政庁の許可を要することが大きく異なる点である。

特定街区は法律上の用語であるが、総合設計制度は法律上の用語ではなく通称である。総合設計制度は1970（昭和45）年の建築基準法改正で創設され、この時は容積率と高さを規定する各条文中における特例許可中の1項として個別に規定された。したがって各条の見出しは容積率と高さを表現する内容であり、総合という用語は法律、政令のいずれにも用いられていない。しかし、この時点で既に建設省は総合設計制度という名称を用いて通達を発している。[1] 総合設計制度が単独の条文（第59条の2）にまとめられたのは、1976（昭和51）年の建築基準法改正であり、この条文中に初めて「総合的な配慮がなされている」ことをもって、特定行政庁が許可する趣旨が盛り込まれた。ただし、現行の本条の見出しについても「敷地内に広い空地を有する建築物の容積率等の特例」とされ、総合設計という用語は用いられていない。

一方、建築基準法には一般に「一団地認定」として知られる規定（第86条）がある。この条文は内容が変遷するとともに拡大しており、複雑な様相を呈している。1957（昭和32）年の建築基準法改正から本条の見出しは「総合的設計による一団地の建築物の取扱い」とされ、用語上では総合設計と紛らわしい状況が続いた。ただし、1998（平成10）年改正によって見出しの「総合的設計」という表現はなくなっている。

総合設計制度は創設後、時代の要請を受けて拡充された。建設省が示す許可準則では、1983（昭和58）年には住宅用途を重視して容積率を割り増す市街地住宅総合設計制度、1995（平成7）年にはそれをさらに徹底した都心居住型総合設計制度、1997（平成9）年には敷地規模に応じて容積率を割り増す方式が新たに導入された。名古屋市では、許可準則を参考にしながら独自の許可基準を制定し、運用している。

名古屋市における総合設計制度の適用状況をみると、2000（平成12）年度までの許可件数は、109件であり、その後2015（平成27）年度末までの36件を合せた許可件数合計は145件となっている。そのうち、高さ制限の緩和のみを受けているものは全体の約1/4となっており、約3/4は容積率制限のみ、または容積率制限および高さ制限の緩和を受けている。所在地別でみると、最も多いのが中区、二番目に多いのが中村区、次いで東区、千種区となっている。[2]

1「総合設計に係る許可準則について」（昭和46年9月1日　建設省住街発第48号　住宅局長通知）
2「名古屋市総合設計制度適用事例一覧」
http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/cmsfiles/contents/0000008/8509/H27.10jirei.pdf
（2016/12/20閲覧）

第4章　地区計画等

第１節　地区計画制度の創設

1　地区計画制度創設に至る背景

建築物の規制については、永く用途地域をベースにしながら、特別用途地区のような制度を重ね合わせるいわゆる地域地区制度により行われてきた。その中で地域や地区の種類を増やすことによって、よりきめ細かな規制をするよう改正がなされてきた。しかし急激な都市化の波の中で様々な都市問題が露呈し、地域地区制度の限界を指摘する声も聞かれるようになった。このような事情から地域地区制度を補完する地区計画制度が創設されるに至った。そうした背景について既存文献から探ると次のような記述がある。

（1）　日本都市計画学会による「都市計画マニュアル」の表現

表題のマニュアルには背景として次のように整理されている。

①　市街地整備上の課題

以下のような課題に対しては、「従来の地域地区制度による規制では必ずしも十分な対応が図りきれなかった」[1] としている。

ⅰ　新市街地　　スプロール、ミニ開発、土地区画整理事業等面整備後の市街地環境の悪化

ⅱ　既成市街地　　ミニ開発、木造賃貸共同住宅の集積、基盤の未整備、住環境の悪化、防災性の低下

②　住環境に対する意識の変化

「国民の市街地環境及び防災に対する意識が高まり、都市において安全、快適で地域社会に根ざしたゆとりのある生活を営もうという欲求が高まっている」（1979（昭和 54）年建築審議会答申）

③　参加型行政の定着と地区レベルの市街地整備、住環境保全の取組み

建築協定など行政・住民双方から地区レベルの市街地整備、住環境保全の取り組みが各地で行われるようになった。

（2）　日端論文の表現 [2]

日端論文には次のような観点 [3] で整理されている。

①　都市計画制度抜本改革の学界の意向

「当時の都市計画学界に、日本の都市計画制度を全市計画と地区計画の体系に根本を改変すべきだという動きがあった」

②　住民のまちづくり運動

「大都市内部に立地する老朽化した密集市街地の改善を求める住民のまちづくり運動の根強い活動が拡大していた」

1　日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（丸善　2002.9　p. 3）

2　日端康雄「地区計画制度の導入」（「新都市」 Vol. 64,　No. 9　2010.9）

3　前掲 2　日端康雄「地区計画制度の導入」（「新都市」 Vol. 64,　No. 9　2010.9　pp. 9-10）

③ 新都市計画法の評価

「市街化区域が広大に指定され、区域内でスプロール市街地が形成されていくことに歯止めがかからなかった」

「宅地、敷地周りの道路や公園遊び場などの都市基盤整備をどうするかが国の担当者の間で検討され」た。

④ 住環境の保全

「既成市街地内の良好な住環境の保全も危機に瀕していた」

2 地区計画制度創設の経緯

前項のような背景のもとに、建築審議会および都市計画中央審議会が、建築基準法と都市計画法のはざまの領域に関しどう対処するかについて、課題認識を部分的に共有しながらそれぞれ個別の諮問に対して独立して議論を展開していた。

日端によれば、「建築審議会は市街地のきめ細かなコントロール、都市計画中央審議会は宅地周りの道路整備による都市基盤をつくる狙いであった」[4] としている。

都市計画中央審議会および建築審議会における議論が進展していった時点で、都市計画中央審議会総合部会と建築審議会建築行政部会市街地環境分科会が合同会議を設けて検討に当った。

その合同会議では、検討結果を「地区建設計画(仮称)制度についての報告」[5] と題してそれぞれの審議会に対して報告したが、両審議会は統一答申をすることなくそれぞれ別個に答申を行った。

その後それぞれの答申を基に立法化の検討がなされ、最終的には独立法としてではなく、建築基準法と都市計画法の一部改正という形で、都市計画のひとつの類型である地区計画として制度化される運びとなった。

以下に各審議会の審議経過と答申の概略を紹介する。

(1) 建築審議会

① 「市街地環境の整備の促進のための方策に関する答申―法制の整備等について(第一次)―」(1974(昭和 49)年 1 月 28 日答申)[6]

本答申の主な内容は日影規制導入にかかわるもので、地区計画に関する内容は「今後さらに検討を続ける必要がある基本的な問題」として扱われている。

そして今後さらに検討を続ける必要がある基本的な問題として、次のような事項があげられている。

---

4 前掲 2 日端康雄「地区計画制度の導入」(「新都市」 Vol. 64, No. 9 2010.9 p. 11)

5 建設省都市局都市計画課・同住宅局市街地建築課「地区建設計画(仮称)制度に関する審議について」(「新都市」 Vol. 34, No. 3 1980.3)

6 建築審議会答申「市街地環境の整備の促進のための方策に関する答申―法制の整備等について(第一次)―」(1974(昭和 49)年 1 月 28 日答申)

ⅰ 土地利用関係法令等の再検討

「現行の都市計画法、建築基準法をはじめとする各種土地利用関係法令（中略）、これらの法令の再編成を含めた抜本的な法体系の整備を行う」

ⅱ 建築確認制度の再検討

「建築基準法の集団規定については、許可制度を導入する」

「集団規定と都市計画法の開発許可に関する規定の一体化を図る」

ⅲ 建築計画制度の導入

「建築計画制度たとえば西欧諸国にみられる詳細計画のごとき手法を導入する」

② 「地区建設計画（仮称）制度についての報告」（都市計画中央審議会総合部会・建築審議会建築行政部会市街地環境分科会合同会議による両審議会に対する報告）（1979（昭和 54）年 10 月 24 日）[7]

前述の合同会議から両審議会に以下のような内容の報告がなされた。

ⅰ 地区建設計画：計画決定の主体及び手続き、対象区域、計画内容

ⅱ 建築又は開発行為の制限等

ⅲ 地区建設計画に係る助成措置

などである。

③ 「市街地環境の整備の促進のための方策に関する答申―地区建設計画制度等について（第二次）―」（1979（昭和 54）年 11 月 28 日答申）[8]

「現行都市計画法及び建築基準法では十分に対応されていない街区から住区にいたる地区のレベルにおいて、一定水準の環境を備えた市街地の形成を図るための計画規制、即ち、宅地回りの公共施設の配置と建築物の形態等を一体的、総合的に扱う計画を作成し、この計画に基づいて建築又は開発行為に関して必要な誘導及び規制を行う制度」が必要であるとし、「現行都市計画法と建築基準法との中間領域としての地区建設計画制度の導入を図る必要がある」との答申がなされた。

(2) 都市計画中央審議会

都市計画中央審議会は、1976（昭和 51）年 7 月 21 日に「長期的視点に立った都市整備の基本方向は如何にあるべきか」という諮問をうけ、1979（昭和 54）年 12 月 5 日に答申を行った。地区計画制度創設はその答申の一部に含まれており、審議経過の概略は雑誌「新都市」によれば**表 2.4.1** のとおりである。

以下、審議経過に沿って地区計画制度に関する概略を紹介する。

7 前掲 5 建設省都市局都市計画課・同住宅局市街地建築課「地区建設計画（仮称）制度に関する審議について」（「新都市」 Vol. 34, No. 3 1980.3）

8 石川哲久「市街地環境の整備の促進のための方策」（「ビルディングレター」 No. 126, 1980）

表 2.4.1 雑誌「新都市」記事にみる都市計画中央審議会の審議経過 [9]

No.	タイトル	発行年月	掲載ページ	VOL.
1	昭和75年を目標とする都市整備の基本方向を諮問	1976(S51) 8	82	30
2	21世紀を目ざした都市整備の長期ビジョンの諮問	1976(S51)12	32-33	
3	21世紀を目ざした都市整備の長期ビジョンの審議状況	1977(S52) 8	31～35	31
4	都市計画中央審議会諮問8 のうごき 都市の行財政について議論 ―第14回総合部会―	1977(S52)12	74	
5	都市計画中央審議会総合部会の中間とりまとめ	1978(S53) 7	16～26	32
6	都市計画中央審議会総合部会の審議	1978(S53) 9	47	
7	都市計画中央審議会総合部会の審議状況	1979(S54) 2	11～14	33
8	地区建設計画(仮称)制度に関する審議について	1980(S55) 3	28～30	34
9	「長期的視点に立った都市整備の基本方向」について	1980(S55) 1	43～59	

① 諮問「長期的視点に立った都市整備の基本方向は如何にあるべきか」(1976(昭和 51)年 7 月 21 日) [10]

本諮問にあたって建設省からは次のような説明があった。

「今後の人口動態等からみて、21 世紀初頭が、急激な変化の社会から安定的な社会に移行する転換期であること(中略)から、(中略)昭和 75 年を目標時点として、都市政策の目標を設定し、都市整備のビジョンを策定することが必要である」[11]

② 総合部会による審議

諮問に対し、都市計画中央審議会は総合部会を設置して、3 つのテーマを議論することとした。

その 3 つのテーマは以下のとおりである。

ⅰ 都市の基本的諸問題に関する検討

ⅱ 都市の理念及び都市のビジョン

ⅲ 都市の整備方策

上記のテーマに沿って総合部会で議論が進む中、第 8 回の審議 (1977(昭和 52)年 3 月 22 日)では、「市街地整備 ―当面の問題点―」について議論され、成田頼明委員が「詳細計画について(西ドイツを中心として)」と題する報告を行っている。

そして土地利用規制に関しては、以下のような発言があった。

「土地の細分化を規制するために詳細計画が必要である。詳細計画の導入には問題点が残されているが、詳細計画を作成して将来の発展を規制、誘導するのに適切な地域では、例えば特別都市計画の形式で積極的に導入を図るべきである」[12]

9 「新都市」(1976.8～1980.3 表中各発行年月号を参照した)

10 鈴木 一「21 世紀を目ざした都市整備の長期ビジョンの諮問」(「新都市」 Vol. 30, No. 12 1976.12)

11 前掲 10 鈴木 一「21 世紀を目ざした都市整備の長期ビジョンの諮問」(「新都市」 Vol. 30, No. 12 1976.12 p. 32)

12 鈴木 一「21 世紀を目ざした都市整備の長期ビジョンの審議状況」(「新都市」 Vol. 31, No. 8 1977.8 p. 34)

③「都市計画中央審議会総合部会の審議について－中間とりまとめ－」(1978(昭和 53)年 4 月 21 日)

中間とりまとめの中の「主要検討課題」に次のような指摘がある。以下にその概要[13]を記す。

「市街地整備における計画体系のあり方(都市に必要な施設は総合的、一体的に都市計画に位置づけること、広域化に対応した計画、コミュニティレベルの計画導入等)」

「市街化区域においては、基盤整備が行われていないところでも建築が可能であること」

「住宅、宅地供給と都市基盤整備との制度的リンクが十分でないこと」

「現行の都市計画制度は根幹主義的であり地区レベルの計画が十分定められていないこと」

「小規模開発行為は開発許可の対象ではなく、また、面的計画開発に比べ公共公益施設整備の負担も少ないこと」

「市街地整備に充てる財源に制約があり市街化に対応した先行的整備が困難であること」

また総合部会の下に総合的市街地整備方策分科会と大都市・地方都市分科会を設置し、総合的市街地整備方策分科会において次の 3 点について審議した。[14]

ⅰ　市街地形成の秩序化に関する方策(この中の「良好な市街地形成の誘導」をテーマとする中で「地区計画の策定」が盛り込まれている)

ⅱ　既成市街地の整備方策

ⅲ　良好な市街地環境の形成に関する方策

④「地区建設計画(仮称)制度についての報告」(都市計画中央審議会総合部会・建築審議会建築行政部会市街地環境分科会合同会議による両審議会に対する報告)(1979(昭和 54)年 10 月 24 日)

本報告の内容は、本節2(1)②「地区建設計画(仮称)制度についての報告」(都市計画中央審議会総合部会・建築審議会建築行政部会市街地環境分科会合同会議による両審議会に対する報告)(1979(昭和 54)年 10 月 24 日)と同様のため、そちらを参照されたい。

⑤「長期的視点に立った都市整備の基本方向についての答申」(1979(昭和 54)年 12 月 5 日答申)[15]

都市計画中央審議会は④の報告を受けて答申がなされ、その中には以下のような指摘がある。

「都市整備の基本的視点」においては、「地区レベルの計画を中心とした都市計画のミクロ化と、広域的都市行政への展開を軸とした都市計画のマクロ化という都市計画に対する新しい要請に対して応える必要がある」。

「当面講ずべき都市計画制度上の施策」として「地区建設計画制度の創設」を掲げたうえで、「開発許可制度と建築確認制度との中間領域については、地区レベルの計画を策定し、これに基づき民間の開発行為、建築行為を適正に規制、誘導するような新たな制度の創設が必要となっている」。

13 鈴木　一「都市計画中央審議会総合部会の中間とりまとめ」(「新都市」 Vol. 32, No. 7 1978.7 p. 25)

14 竹歳　誠「都市計画中央審議会総合部会の審議状況」(「新都市」 Vol. 33, No. 2 1979.2)

15 建設省都市局都市政策課「都市計画中央審議会第 8 号答申『長期的視点に立った都市整備の基本方向』について」(「新都市」 Vol. 34, No. 1 1980.1)

このように都市計画中央審議会の 1979（昭和 54）年 12 月 5 日の答申「長期的視点に立った都市整備の基本方向」は、広範な内容を盛り込んだもので、1976（昭和 51）年 7 月の諮問から 1979（昭和 54）年 12 月の答申に至るまで審議期間も 3 年半の長きにわたっている。

3　地区計画類似制度（都市計画法・建築基準法等によるインセンティブ・ゾーニング等）の経緯

地区計画制度創設以前からさまざまな条件に応じてインセンティブ（容積率のボーナス等）を付与する制度が存在しており、地区計画制度創設以降はその拡大に伴い、地区計画制度も含めてさらに多様な制度が創設された。

特に容積率を割り増す制度については、都市計画法による特定街区、建築基準法による総合設計をはじめとして、緩和型地区計画、都市再生特別地区等に至るまで多種多様な制度がある。

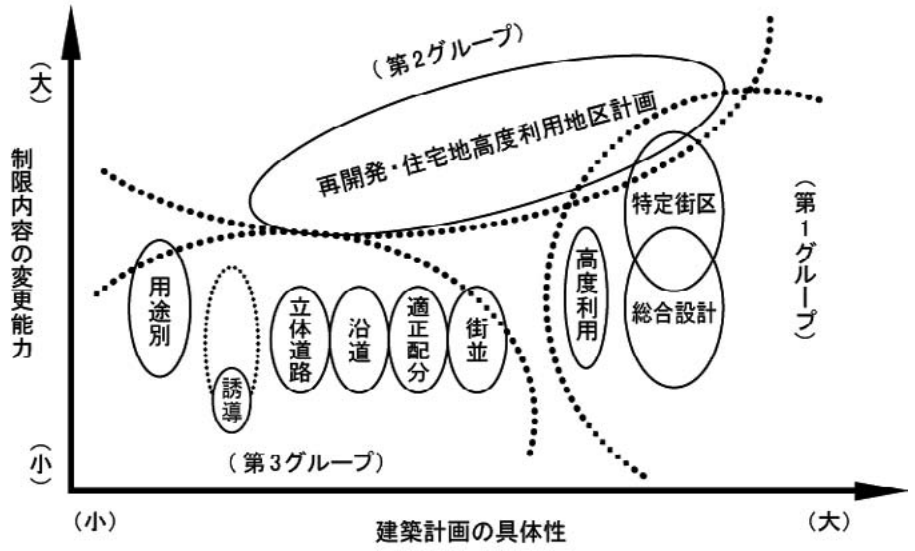
こうした制度の系譜と課題等については、柳沢厚の「容積インセンティブ手法の系譜と今後」と題する論文に見通しの良い紹介がなされているほか、和泉洋人に「容積率緩和型都市計画論」という著作があり、詳細は両者を参照されたい。[16]（**表 2.4.2** および**図 2.4.1**）。

表 2.4.2　容積インセンティブ手法の系譜

		制 度 の 動 き	備　　考
昭和	36	特定街区（創）	防災建築街区造成事業等に対応
	38	特定街区（改）	この改正を機に「有効空地」率と連動した容積ボーナス制に移行
	44	高度利用地区（創）	市街地再開発事業を実施できる区域要件として導入
	45	総合設計（創）	敷地単位で特定街区に近い誘導が可能
	50	高度利用地区（改）	容積ボーナス制を導入
	51	総合設計（改）	条文統合による性格の明確化
	63	再開発地区計画（創）	既成市街地の大規模土地利用転換プロジェクトに対応
			用途制限も緩和対象
平成	元	立体道路型地区計画（創）	幹線都計道の整備促進をねらった手法
			道路内建築制限の解除
平成	2	住宅地高度利用地区計画（創）	再開発地区計画の考え方を住居専用地域にも適用
		用途別容積型地区計画（創）	都心居住推進の一手段として住宅用途について容積ボーナス
	4	誘導容積型地区計画（創）	市街地環境の誘導手段の豊富化の一環として創設
		容積適正配分型地区計画（創）	
	7	街並誘導型地区計画（創）	道路幅による容積制限の解除
	8	沿道地区計画（改）	沿道整備計画が改定され、容積適正配分型地区計画の内容を兼備

（創）：創設　／　（改）：改正　　出典：「都市住宅学 1997年第17号(都市住宅学会)」(1997.4)

16 柳沢　厚「容積インセンティブ手法の系譜と今後」（「都市住宅学」 No. 17, 1997.4）
和泉洋人「容積率緩和型都市計画論」（信山社　2002.1）



出典:「都市住宅学 1997年第 17号(都市住宅学会)」(1997.4)

図 2.4.1　容積インセンティブ手法の分類

4　地区計画制度の創設

(1)　都市計画法および建築基準法の改正による地区計画制度の創設と施行

地区計画制度の創設と施行にあたっては次のような順を追って行われた。

①　都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律(昭和 55 年法律第 35 号)[17]

長年にわたる都市計画中央審議会および建築審議会の議論と答申を経て、「都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律」が 1980(昭和 55)年 5 月 1 日公布され、1981(昭和 56)年 4 月 25 日に施行され、地区計画制度が創設された。

立法当時の都市計画課長高橋進は、担当官として立案過程を回顧して次のように述べている。[18]

「立案過程では、都市計画全体の中でその位置づけをどうするか、計画実現の担保をどのような手段に求めるか、公共と私人の負担関係をどう考えるかなど、議論すればするほど迷路に踏み込む感のすることも多かった」

「一つの立場からのみ理想を求めて結局スタートできないよりも、現段階で制度化可能なものを先ず世に送り出して、そのあと運用面で内容を充実させ、またどうしても必要な場合には機の熟するのをまって法律改正するという考えも成り立つであろう」

17　片山正夫「都市と建築行政　―地区計画制度の創設と今後の展開―　」(「新都市」 Vol. 34, No. 9　1980.9)

18　高橋　進「地区計画立法のころのこと」(「新都市」 Vol. 38, No. 2　1984.2　p. 43)

② 都市計画法施行令及び建築基準法施行令の一部を改正する政令(昭和 56 年政令第 144 号)

都市計画法施行規則及び建築基準法施行規則の一部を改正する省令(昭和 56 年建設省令第 6 号)

両法の施行令を改正する政令および施行規則を改正する省令が、法改正のほぼ1年後の 1981(昭和 56)年 4 月 24 日に公布され、翌日の 4 月 25 日に施行となった。

③ 都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律の施行通達 [19]

1981(昭和 56)年 8 月 5 日に建設省事務次官通達が、そして同年 10 月 6 日に建設省計画局長・都市局長・住宅局長通達が出された。

(2) 制度創設当初の地区計画の内容 [20]

① 位置づけ

都市計画の一として地区計画と沿道整備計画(現沿道地区計画)を新設し、両者をあわせて地区計画等とするとともに、地区レベルの計画として任意、選択的な自由度の高い柔軟な制度とする。

② 決定主体

市町村とする。

③ 決定手続

通常の都市計画決定手続きに加えて、地区計画の案にかかる区域内の土地所有者等の意見を求めて作成することとされている。

④ 対象区域

市街化区域または未線引き都市計画区域で用途地域が定められている土地の区域のうち以下の区域を対象区域としている。(制定時の該当条項は、第 12 条の 4 第 3 項第 1～3 号)

ⅰ 市街地開発事業等の事業が行われる又は行われた区域(事業関連地域)

ⅱ 今後市街化する土地の区域で不良な街区の環境が形成される恐れのある地域(スプロール地域)

ⅲ 現に良好な居住環境が形成されている土地の区域(保全関連地域)

なお、2000(平成 12)年 5 月の都市計画法改正により、区域区分が選択制となった。これに伴い、地区計画の対象区域の限定列挙は廃止され、用途地域が定められている土地の区域であればよいこととなった。

⑤ 計画事項

地区計画の内容として盛り込むことのできる事項は以下の項目である。

ⅰ 種類、名称、位置、区域、区域の面積

19 「都市計画法と建築基準法の一部改正について」(昭和 56 年 8 月 5 日 建設省都計発第 109 号建設事務次官通達)
「都市計画法と建築基準法の一部改正について」(昭和 56 年 10 月 6 日 建設省計民発第 29 号、都計発第 122 号、住街発第 72 号 建設省計画局長・都市局長・住宅局長通達)
建設省都市局都市計画課「「地区計画制度」に関する局長通達について」(「新都市」 Vol. 35, No. 11 1981.11)

20 日笠 端 他「地区計画の構造と具体化の手法」(「ジュリスト」 1980.8.1-15)
高橋 進「「地区計画」新立法の概要」(「ジュリスト」 1980.8.1-15)
井上貞夫「地区計画制度について」(「区画整理」 Vol. 24, No. 8 1981.8)

ii　地区計画の目標その他当該区域の整備、開発及び保全に関する方針

iii　地区整備計画

また上記地区整備計画には次の事項を盛り込むことができるとされている。

i　地区施設の配置及び規模

ii　建築物等：用途の制限、高さの最高限度又は最低限度

建築物：容積率の最高限度又は最低限度、建ぺい率の最高限度、敷地面積又は建築面積の最低限度、壁面の位置の制限

そのほか政令に委ねられた事項として、「形態若しくは意匠の制限」、「かき若しくはさくの構造の制限」、「樹林地等の制限」が定められていた。なお、2004（平成 16）年の都市緑地保全法改正（平成 16 年法律第 109 号）により、「緑化率の最低限度」が法律事項に加えられ、同年の「景観法」（平成 16 年法律第 110 号）の制定により、「形態又は色彩その他意匠の制限」が法律事項となっている。

⑥　計画の実現手法（規制内容等）

ア　届出・勧告制

地区整備計画が定められた区域内においては、土地の区画形質の変更、建築物の建築等の行為に先立ち、市町村長に一定の内容を届け出なければならないと定められており、市町村長は届け出内容が地区計画に適合しないと認めるときには、必要な措置を執ることを勧告することができるとされている。

イ　開発許可基準

地区整備計画が定められた区域内における要許可開発行為については、当該開発行為は地区計画の内容に即することを要すると定められている。

ウ　道路位置指定準拠

地区整備計画において、地区施設として道路の配置および規模が定められている場合は、道路位置の指定はその内容に即して行わなければならないとされている。

エ　建築条例による建築確認対象化

地区整備計画における建築物に関する事項について、市町村の条例に定めた場合は建築確認の対象とされ、建築確認する場合の審査事項となる。

オ　予定道路の指定

地区整備計画において、地区施設として道路の配置および規模が定められている場合であって、一定の要件を満たしている場合にあっては、特定行政庁は予定道路を指定することができ、当該道路は建築基準法上の道路とみなされる。このことについて石田頼房は、予定道路の指定は市街地建築物法における積極的指定建築線と類似の制度であるとの見解を表明している。[21]

⑦　地区計画の特徴―規制内容の段階性

一律に規制される地域地区制と異なり、地区計画制度においては、その地区の特性により、また目指す街づくりの方針により規制内容に段階性を持たせることができるという特徴を有している。

21　日笠　端　他「地区計画の構造と具体化の手法」（「ジュリスト」 1980.8.1-15　p. 117）

地区方針のみ決定した場合は理念的なガイドプラン（手続き的な要素はない）にとどまり、地区整備計画を決定すると、届出・勧告制の適用（行政指導）や開発許可、道路位置指定の計画準拠の網がかかり計画実現の担保性が増す。

更に建築条例の制定や予定道路の指定がなされれば、条例事項や指定道路が建築確認の審査事項となり、一層計画内容の担保性が増すこととなる。

（3） 沿道整備計画（現沿道地区計画）

沿道整備計画は、「幹線道路の沿道の整備に関する法律」（昭和 55 年法律第 34 号、以下「沿道法」という）によって制度創設されたもので、道路交通騒音により生ずる障害を防止するとともに、適正かつ合理的な土地利用の促進が図られることを目的としている。

同法は地区計画制度を創設した都市計画法・建築基準法改正と同日の 1980（昭和 55）年 5 月 1 日公布、施行は地区計画より早く同年 10 月 25 日からとなっている。

沿道整備計画においては、通常の地区計画とは異なる計画項目が沿道法に規定されている。

一つは建築物に関して間口率の最低限度、構造に関する防音上または遮音上必要な制限が、そして今一つは緑地その他の緩衝空地の配置及び規模の規定が、通常の地区計画と異なる計画項目である。

沿道整備計画については、第3編「第2章　道路」（第1節2（3）　幹線道路の沿道の整備に関する法律）に沿道法の紹介に関連して記述があるので、ここでは一部を以下に再掲しておく。

ア　沿道整備道路の指定

一定の要件を満たす幹線道路を所定の手続きに従い、都道府県知事が指定する。

イ　沿道整備協議会

都道府県知事、都道府県公安委員会、関係市町村、道路管理者等で組織する。

ウ　沿道整備計画

当初、沿道整備計画として、地区計画における地区整備計画相当の内容で沿道騒音対策固有の事項を含む内容であったが、1996（平成 8）年の沿道法改正（平成 8 年法律第 48 号）により地区計画と同様に、区域および方針と沿道地区整備計画の 2 段階のレベルを有する地区計画相当の内容に改正された。

エ　その他

1996（平成 8）年の沿道法改正によって、新たに沿道整備道路に「道路騒音減少計画」を定めることと、沿道地区整備計画に「沿道整備権利移転等促進計画」を定めることが規定された。

5 ドイツの制度との類似点・相違点

ドイツにはベバウウンクスプラン（Bebauungsplan、略して B プラン）という名称の地区詳細計画があり、日本における地区計画制度の先行例としてしばしば比較対象とされてきた。その類似点や相違点を既存文献によって概略を紹介する。

ドイツの制度の紹介、日本の制度との比較は、多数の書籍、論稿がある。

日本における地区計画制度創設以前におけるドイツの制度の紹介の例としては、次のものがある。

ⅰ　日本建築センター　「西ドイツの都市計画制度と運用」（日本建築センター　1977.11）
ⅱ　河中自治振興財団　「新しい街づくりの計画手法に関する研究　―西ドイツの地区詳細計画と我が国への導入―」（河中自治振興財団　1978.9）
ⅲ　ハルトムート・ディーテリッヒ　他
「西ドイツの都市計画制度」（学芸出版社　1981.3）

また日本における地区計画制度創設以降におけるドイツの制度の紹介の例としては、次のものがある。

ⅰ　北畠照躬　「ドイツ建設法典の概説」（住宅新報社　1991.4）
ⅱ　ヴィンフリート・ブローム　他
「都市計画法の比較研究《日独比較を中心として》」（日本評論社　1995.11）

日独制度の比較（相違点）の例として、成田頼明、日端康雄の記述を紹介する。

まず成田頼明によれば、[22]

① 西ドイツではＢプランの策定されていない適用外地域（Außenbereich）は、原則として一切の開発ができないのに対し、わが国ではそうでないこと
② 西ドイツのＢプランは、連邦建設法により、計画そのものを保障し、実現する手法が豊富に与えられているのに対して、わが国では当面そこまでは考えられていないこと
③ 西ドイツのＢプランは、建築許可と連動して強力な規制力を発揮しているのに対して、わが国では、前述のように届出・勧告といった行政指導を主体として誘導しようとしていること
④ 西ドイツでは、関連公共施設の整備について土地所有者等に応分の負担を求める地区施設負担金（Erschließungsbeitrag）の制度がＢプランに基づく開発との関連で明記されているのに対して、わが国では、今回はこの制度を組みこむことは見送られたこと

などが相違点として指摘されている。

また日端康雄によれば、[23] 日本の地区計画制度は、

① 私的財産権への社会的拘束という面では、一般的な‘建築不自由’を前提とせず、従来と連続的な‘建築自由’の土地制度的風土で運用される。これは、つまり、‘建築不自由’を前提とする状況ではＢプランの策定は建築可能性の拡大になるが、‘建築自由’を前提とする状況では『地区計画』は建築可能性の縮小になるということである。
② 土地利用に関する都市計画制度体系としては、（中略）用途地域制を中心とする従来からの都市計画制度と地区計画制度の二元的構造となっている。
③ 『地区計画』は市町村に義務づけられているものではなく、その利用はかなり選択的である。

22 成田頼明「生活拠点づくりの法制度的課題　―地区建設計画制度の導入をめぐって―」（ジュリスト増刊「現代人の生活拠点」有斐閣　1980.4　p. 243）
23 日端康雄「西ドイツの制度モデルと地区計画制度」（「ミクロの都市計画と土地利用」学芸出版社　1988.12　pp. 334-337, p. 342）

④　計画内容も相当に自由度があり、幅広い選択に委ねられている。（B プランは最低限①用途②敷地の利用程度③敷地面の建ぺい出来る範囲と出来ない範囲および④地区交通用地の四つを定めなければならない。）

⑤　土地利用規制は、（中略）大部分は強制的な制限を伴わない届出・勧告という行政指導に委ねられる。

⑥　土地投機などの計画の目標達成を阻害する行為を防止するための計画の保証措置はなく、計画は利害の調整を土地所有者等の合意形成に期待する。

⑦　地区施設の開発負担については規定されず、したがって、その実現は基本的には地区住民、土地所有者等の自発的行動と負担に委ねられている。（中略）公共の利用のための用地として指定し、財産権の侵害の場合には市町村が補償するという西ドイツモデルにあるような仕組みをとっていない。

などの指摘がなされている。

第２節　地区計画制度の拡充と変遷

地区計画制度は、創設以来各市町村において様々な局面で適用された。折々の決定内容の一覧や比較等については、たとえば㈳日本都市計画学会誌「都市計画」の特集などに見ることができる。[24]

一方で地区計画制度は、その後、経済社会の変化を受けてさまざまに制度改正され、他の法律に基づく新たなメニューが登場するとともに都市計画法・建築基準法自体の改正に伴ってのバリエーションが多数創設されて、ラビリンス（迷宮）のような様相を呈するに至った。そのうち際立った変化は、当初の地区計画では一般規制を強化するかたちでしか認められなかった地区整備計画内容が、一定の条件の下で一般規制を緩和することも可能となった点である。この章では前者を一般型、後者を緩和型と整理することとする。

1　緩和型地区計画の制度創設の背景等

多様な緩和型地区計画の導入経緯については、バブルの発生・地価高騰とその対処策としての住宅宅地政策やさらなる高度利用の促進という視点を抜きには語ることができないであろう。

そうした対応策の主な内容は、1988（昭和 63）年都市再開発法・建築基準法改正、1990（平成 2）年および 1992（平成 4）年都市計画法・建築基準法改正で創設された。

① 都市再開発法及び建築基準法の一部を改正する法律（昭和 63 年法律第 49 号）

本改正によって最初の緩和型地区計画である再開発地区計画が制度化された。

再開発地区計画制度創設については、第6編「第2章 都市再開発」（第2節1（2）④ 都市再開発法・建築基準法改正）を参照されたい。

② 都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律（平成 2 年法律第 61 号）

本改正によって再開発地区計画の住宅地版の感のある住宅地高度利用地区計画および床のほとんどがオフィス床で利用されていた首都圏に容積率インセンティブをもって住宅床を供給しようとした用途別容積型地区計画、さらには遊休土地転換利用促進地区の導入が図られた。

本改正は、建築審議会・都市計画中央審議会のいずれも答申ではなく、1989（平成元）年 6 月の中間報告段階で改正法案に至っていることからも緊急対策の要請が強かったことがうかがわれる。

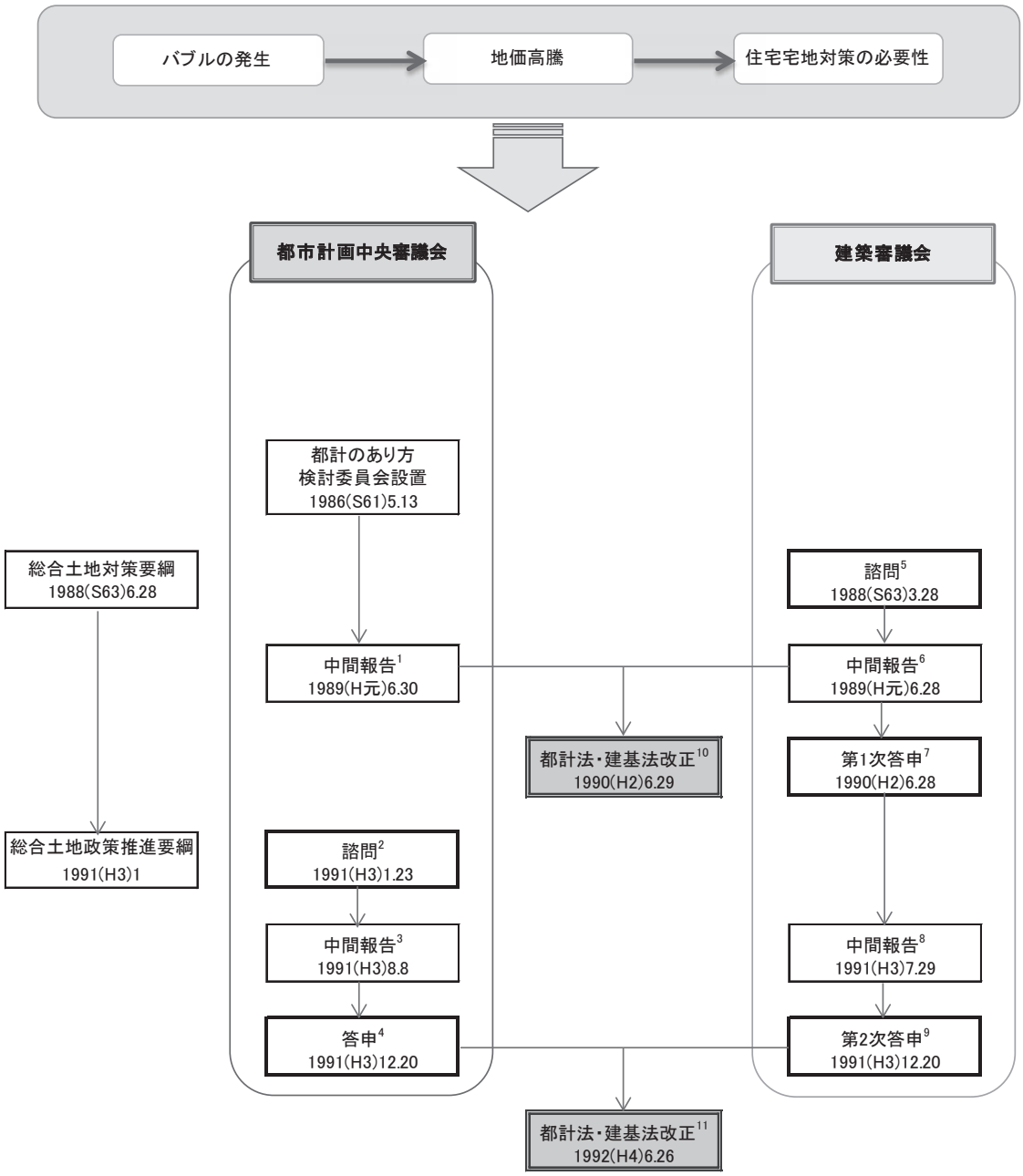
③ 都市計画法及び建築基準法の一部を改正する法律（平成 4 年法律第 82 号）

首都圏におけるバブルはすでにピークを越していたが、本改正によって市町村マスタープラン、住宅系用途地域細分化、中高層階住居専用地区等の特別用途地区、誘導容積型地区計画、容積適正配分型地区計画等の導入が図られた。前項②および本項の都市計画法・建築基準法の改正の経緯について、**図 2.4.2** に示した。

なお、本改正の背景等については、第2編「第3章 地域地区」（第2節1（4）② 1992（平成 4）年都市計画法・建築基準法改正） を参照されたい。

---

24 「特集：実践初動期の地区計画」（「都市計画」 No. 124　1982.12）
「特集：地区計画―3 年間の実践をふまえて―」（「都市計画」 No.132　1984.6）



1　大都市地域における良好な住宅・宅地供給を促進するための都市計画のあり方について
2～4　経済社会の変化を踏まえた都市計画制度はいかにあるべきか
5　国民生活・経済活動の高度化・多様化に対応した市街地環境整備の方策について
6　大都市地域の既成市街地等における住宅の確保方策について
7　国民生活・経済活動の高度化・多様化に対応した市街地環境整備の方策に関する第1次答申
8　市街地における建築物の用途規制の在り方について
9　国民生活・経済活動の高度化・多様化に対応した市街地環境整備の方策に関する第2次答申
10　主な創設制度は、住宅地高度利用地区計画、用途別容積型地区計画、遊休土地転換利用促進地区等
11　主な創設制度は、市町村マスタープラン、用途地域細分化、誘導容積型地区計画、容積配分型地区計画等
図中、都計法は都市計画法、建基法は建築基準法をいう

図 2.4.2　1990（平成 2）年および 1992（平成 4）年都市計画法・建築基準法改正の経緯

2　地区計画制度拡充の概観

複雑多岐に分化した地区計画制度は、その後、一部統合化に向かうが、総体としての複雑さが解消されたとはいいがたい状況である。

以下に制度改正の概要を紹介する(**表 2.4.3**)。

表 2.4.3　地区計画制度の拡充と変遷の概要

地区計画制度	根拠法				備考	名古屋市の適用例
	名称	番号	公布	施行		
沿道整備計画	沿道法	S55 No.34	1980(S55) 5. 1	1980(S55) 10.25		—
地区計画	都市計画法 建築基準法	S55 No.35		1981(S56) 4.25		山中など
集落地区計画	集落地域整備法	S62 No.63	1987(S62) 6. 2	1988(S63) 3. 1		—
再開発地区計画	都市再開発法 建築基準法	S63 No.49	1988(S63) 5.20	1988(S63) 11.15		木場など
立体道路制度への適用拡張	道路法	H 1 No.56	1989(H 1) 6.28	1989(H 1) 11.22	立体道路制度創設	—
住宅地高度利用地区計画 用途別容積型地区計画	都市計画法 建築基準法	H 2 No.61	1990(H 2) 6.29	1990(H 2) 11.20		千種台南など 太閤
誘導容積型地区計画 容積適正配分地区計画 市街化調整区域内地区計画	都市計画法 建築基準法	H 4 No.82	1992(H 4) 6.26	1993(H 5) 6.25	H12に用途地域非指定地域に拡大	— — —
街並み誘導型地区計画	都市再開発法 都市計画法	H 7 No.13	1995(H 7) 2.26	1995(H 7) 5.25		—
沿道整備計画 →沿道地区計画	沿道法	H 8 No.48	1996(H 8) 5.24	1996(H 8) 11.10		—
防災街区整備地区計画	密集法	H 9 No.49	1997(H 9) 5. 9	1997(H 9) 11. 8		—
再開発等促進区を定める地区計画 高度利用型地区計画	都市計画法 建築基準法	H14 No.85	2002(H14) 7.12	2003(H15) 1. 1	再開発地区計画・住宅地高度利用地区計画廃止	高見二丁目など
開発整備促進区を定める地区計画	都市計画法 建築基準法	H18 No.46	2006(H18) 5.31	2007(H19) 11.30		茶屋新田など
歴史的風致維持向上地区計画	歴史まちづくり法	H20 No.40	2008(H20) 5.23	2008(H20) 11. 4		—

※根拠法中名称は、「沿道法」は「幹線道路の沿道の整備に関する法律」、「密集法」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」、「歴史まちづくり法」は「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」を表す。
※根拠法中番号は、例えば「S55 No.34」は、「昭和55年法律第34号」を表す。
※名古屋市の適用例欄では適用となった地区名を掲げた。

（1） 地区計画

① 根拠条項　　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 1 号（制度創設時における条項。以下同じ）

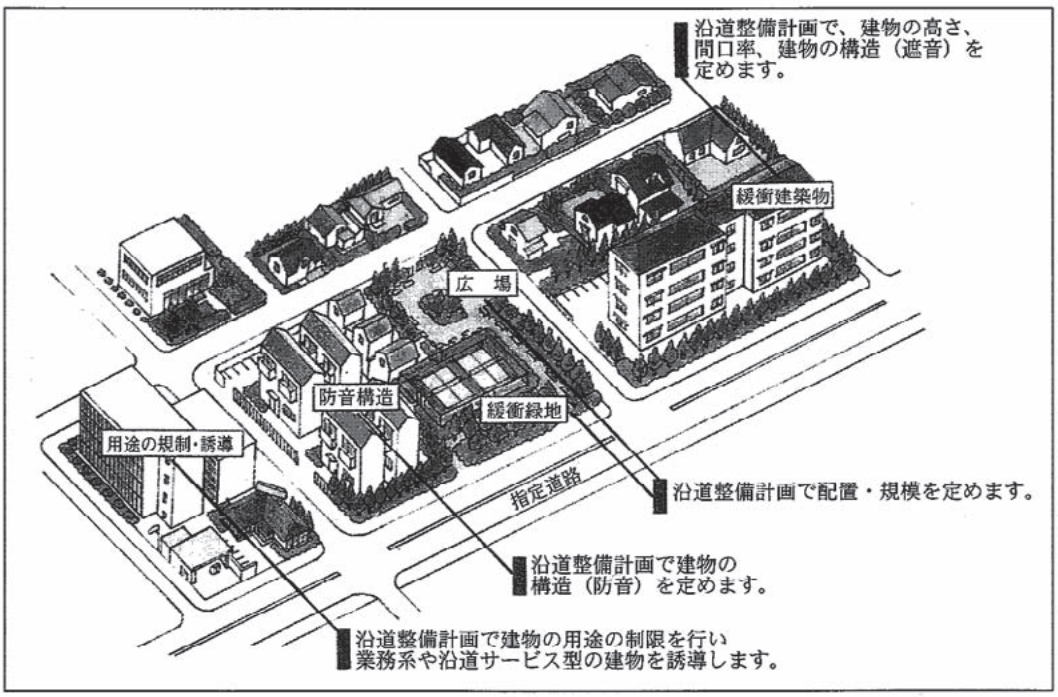
② 内容　　本章第1節4（2） 制度創設当初の地区計画の内容 を参照

（2） 沿道整備計画（現沿道地区計画）[25]

① 根拠条項　　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 2 号

② 内容　　本章第1節4（3） 沿道整備計画（現沿道地区計画） を参照

1996（平成 8）年 5 月 24 日公布の沿道法改正により、当初地区整備計画相当の沿道整備計画のみであった内容を地区計画と同様に方針と整備計画に再編したため名称を沿道地区計画に変更した（**図 2.4.3**）。



出典：「実務者のための新・都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（㈳日本都市計画学会：編　H14.9.25）

図 2.4.3　沿道地区計画のイメージ

[25] 前掲 1　日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（丸善　2002.9　p. 148）
熱海郁三「⑧沿道地区計画」（「造景」 No. 8,　1997.4）

(3) 集落地区計画 [26]

① 背景等　集落地域は都市サイド、農林サイドともに積極的な投資あるいは整備ができなかった地域であり、スプロールの進展により営農条件からも居住環境からも問題を生じていたことから当時の建設省と農林水産省が協調し、両省で共管する法として「集落地域整備法」(昭和 62 年法律第 63 号)が制定され、地区計画の一類型として集落地区計画が位置付けられた。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 3 号

③ 内容　市街化調整区域などにおいて「営農条件と調和のとれた良好な居住環境の整備のため、集落とその周辺における農業的土地利用と都市的土地利用の整序を行い、そのうち居住環境については集落地区計画を策定することで詳細な土地利用計画とそれに沿った開発行為を開発許可できることとした」[27]

(4) 再開発地区計画(現再開発等促進区を定める地区計画) [28]

① 背景等　大規模工場用地や鉄道用地などの大規模未利用地の大量の発生と、これらを活用した土地利用転換・都市基盤の整備が求められていたこと、民間活力を適切に誘導するために手続きの簡素化・一元化が必要とされたことなどから都市再開発法・建築基準法等の改正が行われ、再開発地区計画が位置付けられた。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 2 号(その他を号移動)

③ 内容　都市再開発法第 7 条の 8 の 2 第 2 項第 2 号に規定するいわゆる 2 号施設(都市計画施設と地区施設の中間に位置する規模の道路等の公共施設)＊ 等を定めることにより一般規制を超える内容を規定することができる(最初の緩和型地区計画)。

＊ 2 号施設の根拠は 2002(平成 14)年の法律改正で都市計画法に移り、さらに「第 2 次一括法」(平成 23 年法律第 105 号)により都市計画法第 12 条の 5 第 5 項第 1 号に規定する施設(1 号施設)となった。

「相当規模の土地利用転換を円滑に推進することを目的に、必要な都市基盤施設の整備を条件に従前の規制よりも大幅な高度利用を可能とするという、いわば条件付き都市計画という構成をとった」[29]

第6編「第2章 都市再開発」(第2節1(2)④ 都市再開発法・建築基準法改正)を参照されたい。

26 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 155)
田渕和也「⑨集落地区計画」(「造景」 No. 8, 1997.4)
岡田 恵 他「集落地区計画制度による田園居住環境に関する研究(その1)」(日本建築学会中国支部研究報告集 No. 30, 2007.3)

27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」(「新都市」 Vol. 52, No. 7 1998.7 p. 68)

28 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 142)
須永和久「⑥再開発地区計画」(「造景」 No. 8, 1997.4)

29 前掲 27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」(「新都市」 Vol. 52, No. 7 1998.7 p. 66)

(5) 住宅地高度利用地区計画(現再開発等促進区を定める地区計画) [30]

① 背景等　住宅地高度利用地区計画は、バブル期の「大都市地域を中心とした地価高騰を背景とした住宅地供給の促進に対する要請及び市街地整備の課題とされていた市街化区域内農地や低未利用地の有効活用を推進するものとして創設された」[31]

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 2 号(その他を項号移動)

③ 内容　「再開発地区計画と同じように、いわゆる緩和型の地区計画であり、地区の主要な道路など必要な事項を定めることで用途地域の変更なしに、特定行政庁の認定等によって、建築物の高さや容積率等の制限を緩和できる制度である」[32]

創設当時は、住宅地高度利用地区計画を指定する区域は住居専用地域に限られていたが、1995(平成 7)年 5 月 25 日施行の都市計画法改正(平成 7 年法律第 13 号)により、地区の大部分が住居専用地域内に含まれればよいものとされた。

(6) 用途別容積型地区計画 [33]

① 背景等　用途別容積型地区計画は、バブル期の「大都市の都心部等における地価高騰や業務施設等の立地の集中の影響による住宅や人口の減少に対応するため、これらの区域における建築物の更新に併せて都心居住型の住宅を積極的に誘導することを目的として地区整備計画の特例として拡充された」[34]

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 5 第 4 項(その他条項改廃等)

③ 内容　「容積率の最高限度を住宅と住宅以外について、施設負荷の違いという観点に着目し、異なる容積率の制限値を定めることができるものとし、施設負荷の少ない住宅については容積率を緩和できることとした」[35] (**図 2.4.4**)

(7) 誘導容積型地区計画 [36]

① 背景等　誘導容積型地区計画は、大都市の基盤未整備密集市街地における細街路整備や、市街化進行地区・未整備幹線道路沿道地区などで、道路を整備しつつ良好な市街地を形成していく手法を地区整備計画の特例として構想されたもので、いわばダウンゾーニング的な手法である。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 5 第 4 項(その他を項移動)

30 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 145)
高見真二「⑦住宅地高度利用地区計画」(「造景」 No. 8, 1997.4)

31 前掲 27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」(「新都市」 Vol.52, No. 7 1998.7 p. 67)

32 前掲 30 高見真二「⑦住宅地高度利用地区計画」(「造景」 No. 8 1997.4 p. 78)

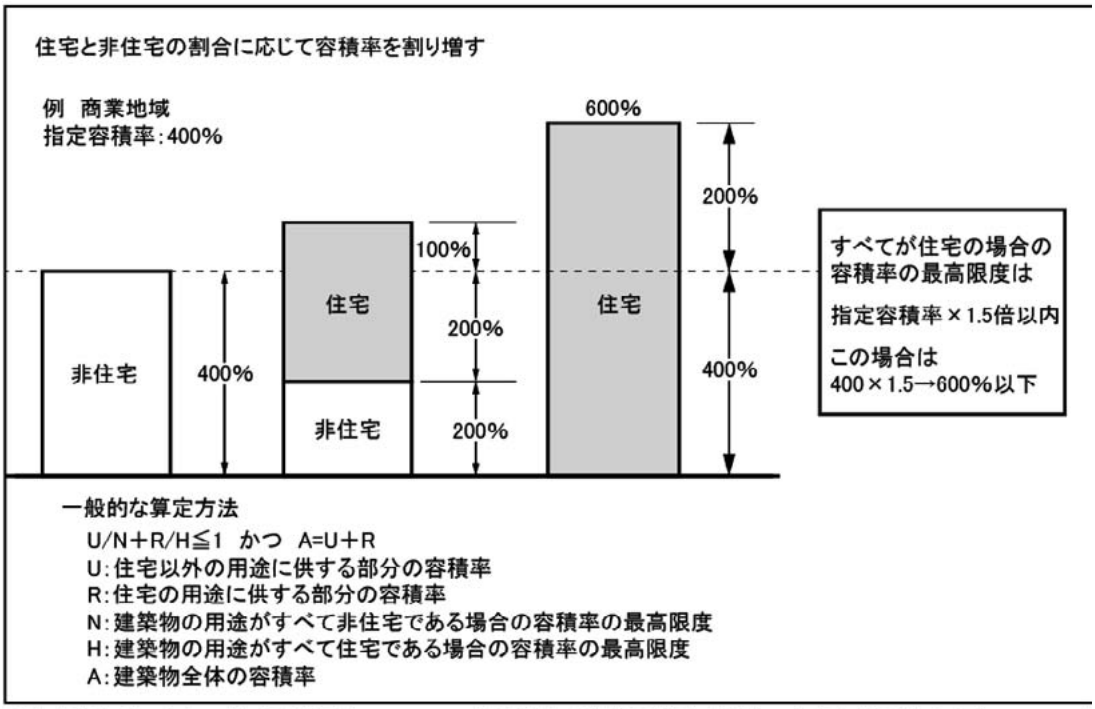
33 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 127)
佐谷和江「②用途別容積型地区計画」(「造景」 No. 8, 1997.4)

34 前掲 27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」(「新都市」 Vol. 52, No. 7 1998.7 p. 67)

35 前掲 27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」(「新都市」 Vol. 52, No. 7 1998.7 p. 67)

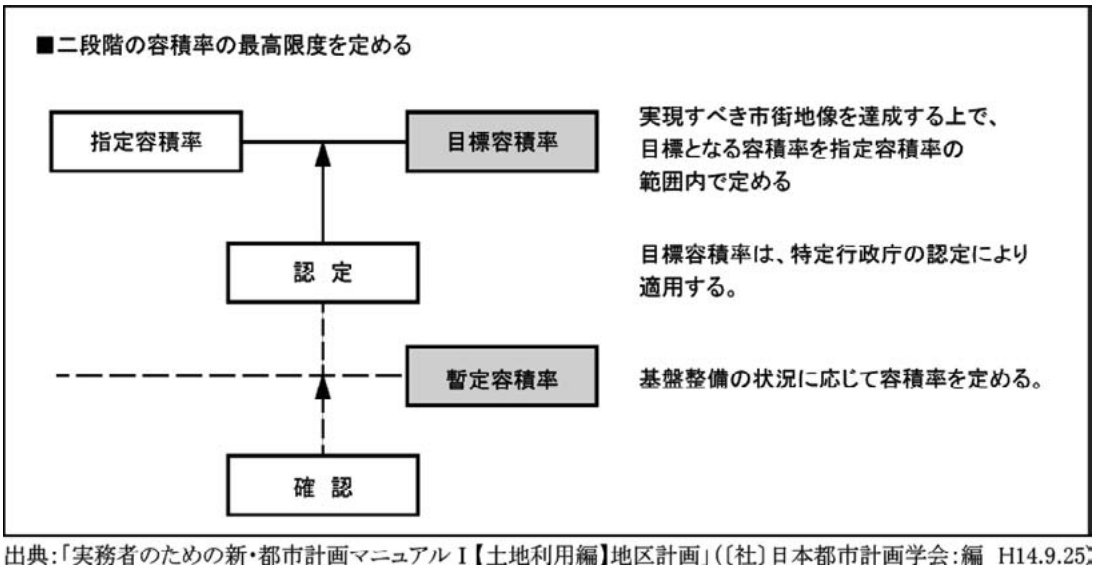
36 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 124)
佐谷和江「③誘導容積制度」(「造景」 No. 8, 1997.4)

③ 内容　　「整備すべき公共施設を位置づけた上で、容積率の最高限度を公共施設が未整備時のものと、整備時のものを事前に明示し、さらに必要に応じて地区内での容積率を再配分することにより、公共施設の整備が行われたことを特定行政庁の認定という行為で担保する手法をとった」[37]（**図 2.4.5**）



出典：「実務者のための新・都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（〔社〕日本都市計画学会：編　H14.9.25）

図 2.4.4　用途別容積型地区計画における容積率割増し



出典：「実務者のための新・都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（〔社〕日本都市計画学会：編　H14.9.25）

図 2.4.5　誘導容積制度の概念図

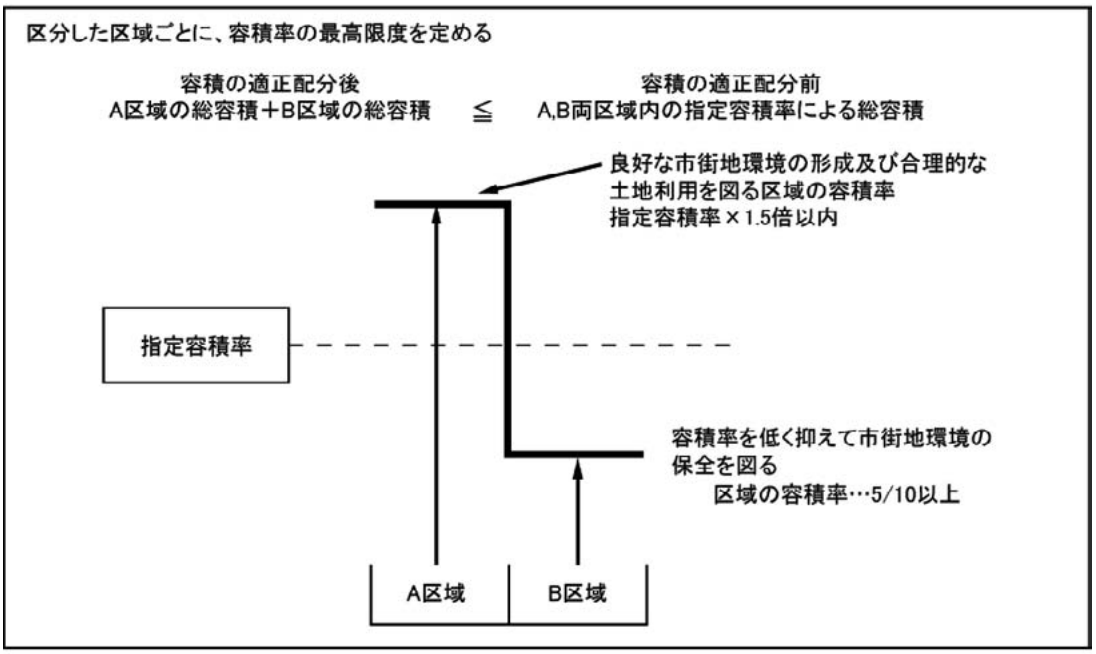
[37] 前掲 27　多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」（「新都市」 Vol.52, No. 7　1998.7　p. 68）

(8) 容積適正配分型地区計画 [38]

① 背景等　容積の適正配分制度は、TDR(開発権譲渡制度)等の容積率移転制度を参考にしつつ発想された。たとえば開発ポテンシャルの高いエリアにおいて、低利用に留まる歴史的建造物の区域と高度利用を図るべき区域が共存しているような場合に、それぞれの区域の特性に応じて容積率規制の差別化を図ることによって高度利用を可能とする制度として地区整備計画の特例が構想された。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 5 第 5 項(その他を項移動)

③ 内容　容積適正配分型地区計画は、区域内において区域を区分して指定容積率と比較して相対的に差のある高低の容積率を設定することにより(区域内の総容積の最高限度を守りつつ)一方における保存、他方における高度利用を実現しようとするものである(**図 2.4.6**)。



出典:「実務者のための新・都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」([社]日本都市計画学会:編 H14.9.25)

図 2.4.6 容積の適正配分制度の概念図

(9) 市街化調整区域内地区計画(現用途地域非指定区域地区計画)

① 背景等　市街化調整区域内における計画開発地や既存の良好環境地区などについて住環境を担保する目的で創設された。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 5 第 1 項第 2 号

[38] 前掲 1　日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善　2002.9　p. 131)
佐谷和江「④容積の適正配分」(「造景」 No. 8, 1997.4)

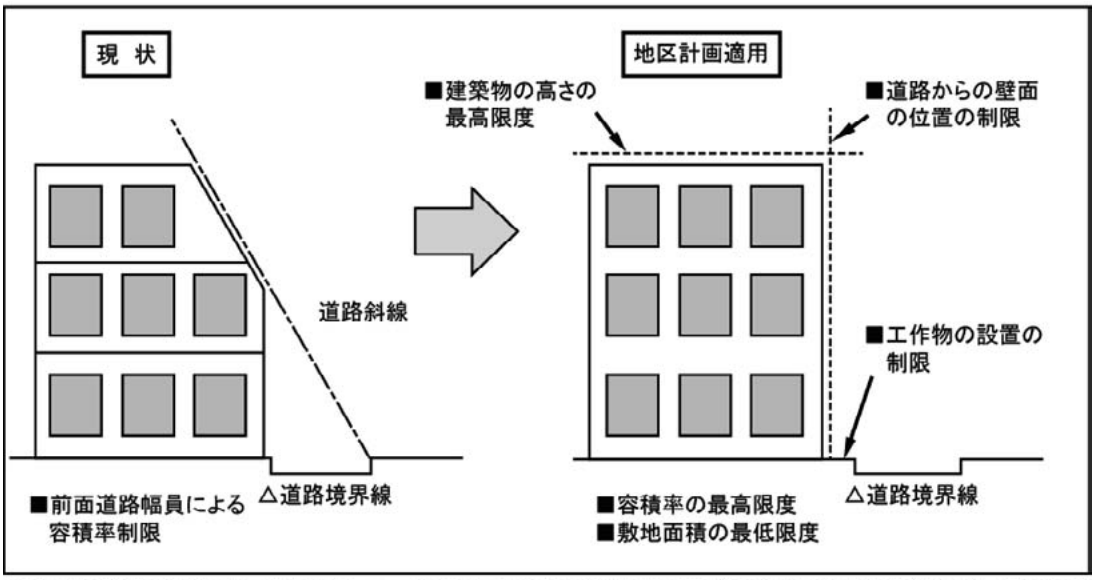
③ 内容　　市街化調整区域内地区計画は、1992（平成 4）年に① 背景等 に記述したような目的で創設され、2000（平成 12）年に非線引き都市計画区域で用途地域の指定のない区域にも拡大するとともに計画開発地や既存の良好環境地区に加えて、スプロール進行の恐れのある地区にも適用可能とした。

（10） 街並み誘導型地区計画 [39]

① 背景等　　「全国一律の建築規制を地域の実情に即した規制（ローカルルール）に置き換え、一定の市街地環境を確保しつつ、土地の有効活用の促進、良好な街並み形成、わかり易い形態規制といった趣旨から創設された」[40]

② 根拠条項　　都市計画法第 12 条の 5 第 7 項

③ 内容　　街並み誘導型地区計画においては、地区整備計画に壁面の位置の制限などを定め、建築条例で制限した場合には、特定行政庁の認定により一般規制を地区整備計画の内容に置き換えることができる（**図 2.4.7**）。



出典:「実務者のための新・都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（〔社〕日本都市計画学会:編 H14.9.25）

図 2.4.7 街並み誘導型地区計画制度の概念図

[39] 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」（丸善 2002.9 p. 133）
前掲 27 多田英明「地区計画制度の創設と発展の経緯」（「新都市」 Vol.52, No. 7 1998.7 p. 68）
須永和久「⑤街並み誘導型地区計画」（「造景」 No. 8, 1997.4）

[40] 前掲 39 須永和久「⑤街並み誘導型地区計画」（「造景」 No. 8, 1997.4 p. 70）

(11) 防災街区整備地区計画 [41]

① 背景等　1995(平成 7)年 1 月 17 日に発生した阪神・淡路大震災における被災状況に鑑み、密集市街地の整備を総合的に推進することを目的に「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(密集法)」(平成 9 年法律第 49 号)が 1997(平成 9)年 11 月 8 日に施行され、その中の一手法として防災街区整備地区計画制度が創設された。

② 根拠条項　都市計画法第 12 条の 4 第 1 項第 4 号(その他号移動)

③ 内容 [42]　「防災街区整備地区計画は、従来の地区計画を、特に密集市街地の整備を有効に機能させるように、計画事項等を充実させて制度化したもの」

「道路等の公共施設を地区防災施設として必ず位置づけることとし、これに沿って建築物の耐火構造化を促進することで、道路と建築物が一体となって地区の延焼による被害の軽減、一次避難路等の確保が図られる」

なお、地区計画に関する改正は 2001(平成 13)年度以降も引き続き行われた。その中には次のようなものがある。

ア 再開発等促進区を定める地区計画・高度利用型地区計画

2002(平成 14)年の都市計画法・建築基準法改正(平成 14 年法律第 85 号)により、これまでの再開発地区計画と住宅地高度利用地区計画は廃され、かわって同様な内容の再開発等促進区を定める地区計画が創設された。同時に同じく緩和型の地区計画である高度利用型地区計画も高度利用地区類似の地区計画として創設された。

イ 開発整備促進区を定める地区計画

2006(平成 18)年の都市計画法・建築基準法改正(平成 18 年法律第 46 号)により、商業系用途地域、準工業地域以外の用途地域での大規模集客施設の立地が規制され、これに併せてショッピングモール等による土地利用転換が見込まれる土地を総合的に開発整備するための開発整備促進区を定める地区計画が緩和型の地区計画として創設された。

ウ 歴史的風致維持向上地区計画

2008(平成 20)年の「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」(平成 20 年法律第 40 号、略称「歴史まちづくり法」)制定により歴史的風致維持向上地区計画が創設された。

41 前掲 1 日本都市計画学会「都市計画マニュアルⅠ【土地利用編】地区計画」(丸善 2002.9 p. 151)
建設省都市局・住宅局「「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」の概要」(「新都市」 Vol. 51, No. 7 1997.7)

42 前掲 41 建設省都市局・住宅局「「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」の概要」(「新都市」 Vol. 51, No. 7 1997.7 p. 20)

第３節　名古屋市における地区計画制度の概要

1　適用に向けての検討と関連条例の制定

(1)　背景等

国が地区計画制度を検討していた昭和 50 年代前半は、名古屋市にあってはおおむね第 2 期本山市政下にあって基本計画を策定しようとしている時期であった。

当該時期は復興土地区画整理事業が収束の大詰めを迎えていた時期で、同事業収束後に向けて計画・事業・組織の再編を期す時期でもあり、地区総合整備事業のアイデアが名古屋市基本計画（1980（昭和 55）年 1 月策定）に位置づけられていく過程であった。地区総合整備事業とは、様々な課題が重複する地区、整備の必要性の高い課題をもつ地区のうち、行政が係わり、具体的に事業に取り組む必要性の高い地区について地区住民の意見を聞きながら多様な整備手法を適用しようとするものである。詳細については、第6編「第4章　地区総合整備」を参照されたい。

密集市街地対応、基盤未整備、土地区画整理事業施行地区における建築誘導、ミニ開発問題、良好な環境の保全など再開発基本計画の検討から地区総合整備事業に至る検討過程において、従前の制度手法だけでは対応困難と感じられる閉塞感を抱く中で、ドイツの地区詳細計画に範をとるという地区計画制度には大きな期待が寄せられていた。

(2)　適用に向けての検討

地区計画制度が建築審議会・都市計画中央審議会で議論の対象となり、検討過程が伝えられ、また 1980（昭和 55）年 5 月に都市計画法および建築基準法が改正される中で、名古屋市においても関係職員による制度の勉強会が発足した。その結果は「地区計画検討会報告書」としてまとめられており、そこには「本市におけるこれまでの地区にかかる計画課題－既成市街地の再整備、新市街地の計画的な建築誘導やスプロールの抑止など－を解決していく上でこの『地区計画制度』がいかなる役割をはたしうるのか、あるいはまたいかなる役割をはたさせるべきなのか」[43] について関係各課の議論と合意形成を図ると、検討会の目的が記されている。

この「地区計画検討会報告書」は、制度概要、ケーススタディー、実現の検討から構成されており、ケーススタディーにおいては、つぎの 3 地区を対象としている。

ⅰ　大高地区　　ミニ開発進行地区（大高西部土地改良事業施行地区）
ⅱ　植田中央地区　　土地区画整理事業施行地区の建築誘導
ⅲ　筒井地区　　密集市街地における各種事業との複合適用

43　地区計画検討会「地区計画検討会報告書」（名古屋市計画局　1981.5　p. 3）

(3)　手続き条例の制定

地区計画は従来の都市計画に比べ、より狭い区域を対象としてやや詳細にわたる内容を決定することから土地所有者等利害関係人の意見を求めて案を作成することとしており、案の内容となるべき事項の提示方法や意見の提出方法を条例で定めることとなっている。

その条例に関して名古屋市では、1981(昭和 56)年 4 月の地区計画制度創設にかかる改正法施行後、3 年半ほど経過した 1984(昭和 59)年 12 月 18 日に「名古屋市地区計画等の案の作成手続に関する条例」(昭和 59 年名古屋市条例第 63 号)(以下「地区計画手続条例」という。)として公布され、即日施行された。

(4)　名古屋市地区計画等の区域内における建築物の制限に関する条例の制定

地区計画の内容を建築確認対象とするための「名古屋市地区計画等の区域内における建築物の制限に関する条例」(平成 5 年名古屋市条例第 41 号)(以下「地区計画建築条例」という)は、最初の地区計画が 1985(昭和 60)年 10 月に都市計画決定されてから 8 年経過した 1993(平成 5)年 7 月 20 日に公布され、同年 10 月 1 日から施行された。1993(平成 5)年条例制定時における市会審議においては、条例化による効果、対象地区の選定理由、将来における他地区の追加の考えについて質され、それぞれ地区整備計画の内容が建築確認対象となること、土地区画整理事業や街路事業に伴い環境を保全すること、地区住民の意向や地区の土地利用状況など地区の実情を勘案して条例化を検討していくことが答弁された。

2　名古屋市における地区計画制度適用の概要

1984(昭和 59)年に地区計画手続条例が公布、施行された後、翌年 10 月に山中地区の地区計画を都市計画決定したのを皮切りに 2000(平成 12)年度までに地区計画等として都市計画決定した地区は 28 地区に及んでいる。その内訳は、一般型 23 地区、緩和型 5 地区となっている。

なお名古屋市の地区計画を事例とした論考には次のものがあるので紹介しておく(**表 2.4.4**)。

表 2.4.4　名古屋市における地区計画等に関する文献の例

著者	論文タイトル	掲載誌	発表年月
服部　聡　他	名古屋市における地区計画制度についての研究 —実態とその分析—	日本建築学会大会 学術講演梗概集	2003.9
川島　佑介	地区計画の理念と運用実態の変遷 ～事例研究:名古屋市～	都市問題	2006.9

(1)　決定地区数

一般型の地区計画は、1985(昭和 60)年 10 月 1 日決定の山中地区をはじめとして 1999(平成 11)年 10 月 1 日決定の定納山地区まで 23 地区である。その後、2014(平成 26)年度末現在までで 20 地区の追加決定がなされている。

緩和型の地区計画は、2000(平成 12)年度までにおいては、住宅地高度利用地区計画を 3 地区、再開発地区計画を 2 地区決定しており、合計で 5 地区となっている。緩和型の地区計画は、2014(平成 26)年度末現在までで 12 地区の追加決定がなされている。

一般型および緩和型地区計画の決定の推移について、**表 2.4.5**、**図 2.4.8-1** および**図 2.4.8-2** に示す。

また、指定の位置図を、**図 2.4.9** に示す。

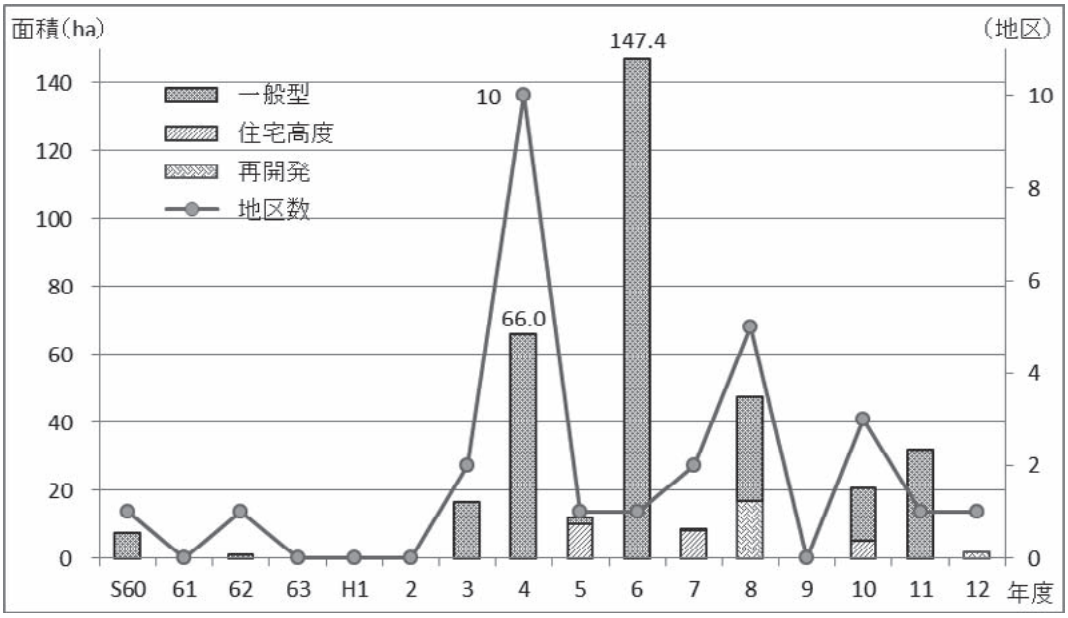
地区数および指定面積の推移を**図 2.4.8-1** でみてみると、地区数については 1992(平成 4)年度が 10 地区と突出しているが、それは、1993(平成 5)年 3 月 26 日に行われた用途地域の見直し変更に併せて地区計画が多数指定されたことによるものである。指定面積については 1994(平成 6)年度が 147.4ha と突出しているが、それは、1994(平成 6)年 12 月 6 日に滝ノ水土地区画整理事業施行地区(167.49ha)の大部分が指定されたことによるもので、名古屋市における最大規模の地区計画である。内容の詳細については、次の第4節に譲る。

なお、2000(平成 12)年度末までの指定面積の累計は 362.5ha、地区数累計は 28 であり、上記の滝ノ水地区を特異値として除外すると、1 地区あたりの平均指定面積は約 8.0ha となる。

表 2.4.5　地区計画決定の推移(一般型・緩和型)

年度	面積 (ha)			面積累計	地区数			地区数累計
	一般型	住宅高度	再開発		一般型	住宅高度	再開発	
S60	7.7			7.7	1			1
61	0.0			7.7	0			1
62	1.1			8.8	1			2
63				8.8				2
H 1				8.8				2
2				8.8				2
3	16.7			25.5	2			4
4	66.0			91.5	10			14
5	2.0 *	10.3		103.8		1		15
6	147.4			251.2	1			16
7	0.2	8.3		259.7	1	1		18
8	30.8		16.9	307.4	4		1	23
9				307.4				23
10	15.3	5.5		328.2	2	1		26
11	32.2			360.4	1			27
12			2.1	362.5			1	28
合計	319.4	24.1	19.0		23	3	2	

＊平成5年度数値 '2.0' は、都市計画変更により増加した面積を掲げた
表中、「住宅高度」は「緩和型～住宅地高度利用地区計画」、「再開発」は「緩和型～再開発地区計画」を表す



※「住宅高度」は「緩和型～住宅地高度利用地区計画」、「再開発」は「緩和型～再開発地区計画」を表す

図 2.4.8-1　地区計画決定の推移(一般型・緩和型)

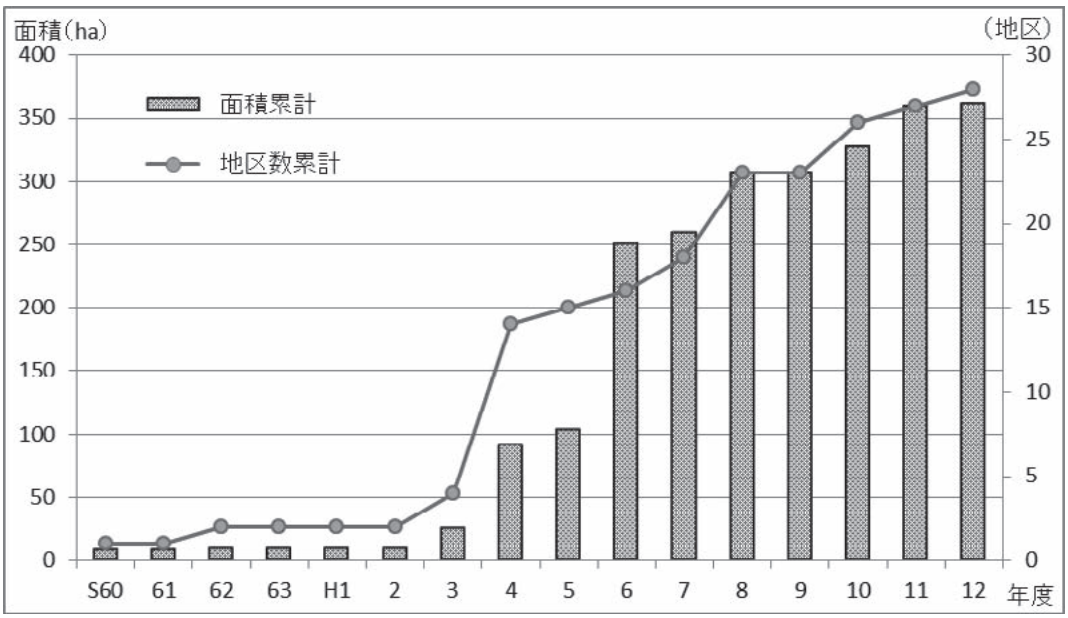
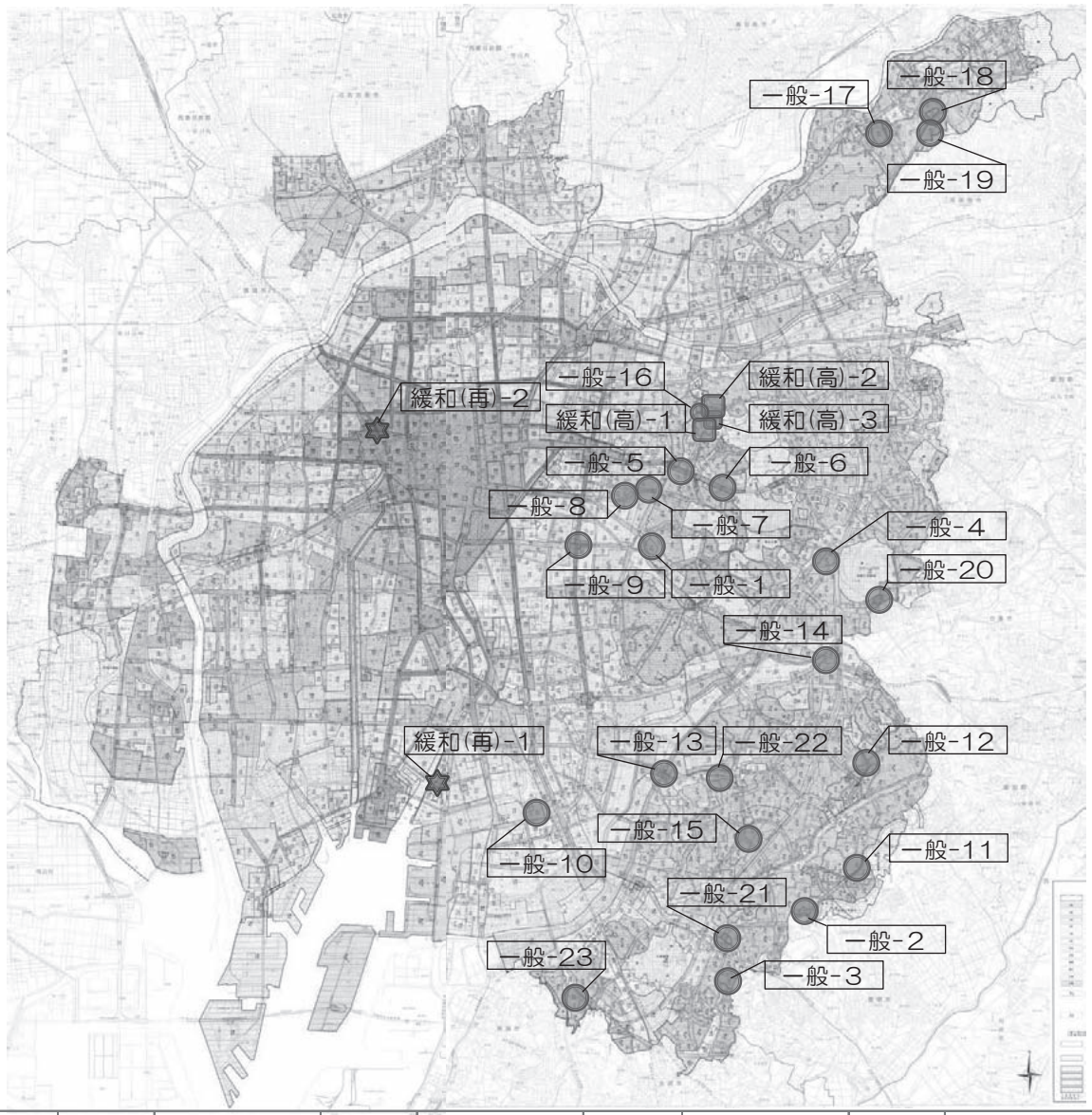


図 2.4.8-2　地区計画決定の推移(一般型・緩和型)(累計)



●	一般-1	山中	一般-2	大清水	一般-3	武路	一般-4	高針原
	一般-5	末盛通	一般-6	東山通	一般-7	田代第一	一般-8	田代第二
	一般-9	御器所	一般-10	笠寺駅西	一般-11	諸ノ木北部	一般-12	神ノ倉東部
	一般-13	野並	一般-14	原駅周辺	一般-15	滝ノ水	一般-16	千種台霞ヶ丘
	一般-17	志段味HSP吉根	一般-18	志段味HSP研究開発C	一般-19	志段味HSP穴ヶ洞	一般-20	梅森坂西
	一般-21	有松駅南	一般-22	相川南部	一般-23	定納山		
■	緩和(高)-1	千種台南	緩和(高)-2	千種台北	緩和(高)-3	千種台中央		
★	緩和(再)-1	木場	緩和(再)-2	牛島南				

一般：一般型、緩和(高)：緩和型－住宅地高度利用地区計画、緩和(再)：緩和型－再開発地区計画
HSP：ヒューマンサイエンスパーク、C：センター

図 2.4.9　地区計画指定位置図

(2)　名古屋市地区計画等の区域内における建築物の制限に関する条例の改正経緯

地区計画建築条例の制定以降、地区計画の拡大追加決定に伴い、次第に対象地区を追加するかたちでの条例改正が行われた(**表 2.4.6**)。

表 2.4.6　地区計画建築条例の経緯

条例名称	公布年月日	施行年月日	新規対象地区等
平成 5年条例第41号	1993(H 5) 7.20	1993(H 5)10. 1	武路、高針原、田代第一、田代第二、諸ノ木北部、神ノ倉東部
平成 6年条例第 7号	1994(H 6) 3.25	1994(H 6) 4. 1	条例書式を左横書きに変更
平成 6年条例第50号	1994(H 6) 7.25	1994(H 6) 7.25	大清水
平成 7年条例第17号	1995(H 7) 3.27	1995(H 7) 6. 1	行政手続条例制定に伴う改正
平成 7年条例第24号	1995(H 7) 3.31	1995(H 7) 4. 1	滝ノ水
平成 8年条例第45号	1996(H 8)10.24	1996(H 8)11. 1	木場、志段味HSP吉根、志段味HSP研究開発C、志段味HSP穴ヶ洞、梅森坂西
平成10年条例第35号	1998(H10)10.20	1998(H10)11. 2	相川南部
平成11年条例第 3号	1999(H11) 3.18	1999(H11) 4. 1	有松駅南
平成12年条例第11号	2000(H12) 3.21	2000(H12) 4. 1	定納山
平成13年条例第 6号	2001(H13) 3.26	2001(H13) 3.26	牛島南

※対象地区等の欄の「HSP」は「ヒューマンサイエンスパーク」、「C」は「センター」を表わす

2001(平成 13)年度以降、2014(平成 26)年度末までに追加決定された地区計画地区は一般型、緩和型合せて 32 地区であり、そのうち 28 地区について地区計画建築条例の対象地区に追加されている。

(3)　一般型

2000(平成 12)年度末までの 23 地区を対象として特徴をみると次のとおりである(**表 2.4.7**)。

名古屋市ではすべて地区整備計画が決定されており、地区方針のみのケースは存在しない。

一般型地区計画においては、地区整備計画を地区計画区域の一部のみに決定するケースは存在せず、地区計画区域全域に決定している。緩和型の住宅地高度利用地区計画では千種台北地区の当初決定時に一部区域のみに地区整備計画を決定している例がある。

地域分布としては東部に多く、西部や都心部にはみられず、また区別の分布をみると、緑区 8 地区、千種区 5 地区、守山区 3 地区、昭和区、名東区、天白区はそれぞれ 2 地区、南区 1 地区となっている。ない、複数区にわたる場合は主要な区で計上した。

2000(平成 12)年の都市計画法改正以前においては、一般型地区計画は決定対象地区が限定されていた。その地区種別を見ると、名古屋市ではスプロール型はみられず、事業関連型と環境保全型のみである。

23 地区のうち環境保全型は 5 地区で、残り 18 地区は事業関連型であり、開発行為関連が 2 地区、街路事業関連が 4 地区あるほかは主として土地区画整理事業関連である。

地区施設を決定しているのは、開発行為関連 2 地区と千種台ふれあいタウン関連 1 地区および志段味ヒューマンサイエンスパーク関連 2 地区合計 5 地区のみである。ただし、2001（平成 13）年度以降は、団地建替えに伴うケース等が増え、地区施設を決定することが多くなる。

地区計画決定と同時にベースの用途地域を変更している例が多く、用途地域を変更していない例としては、山中、千種台霞ヶ丘、滝ノ水、相川南部の合計 4 地区のみである。

地区整備計画のうち建築物等の制限事項で多く採用されているのは、用途の制限および壁面位置の制限が 18 地区で対象とされている。次いで敷地面積の最低限度が 11 地区となっている。2001（平成 13）年度以降は、高さの最高限度と形態・意匠等の制限が多く対象とされるようになる。

表 2.4.7　名古屋市における地区計画等（一般型）

No.	地区名	決定変更年月日	告示番号	面積（ha）	地区種別		地区整備計画										地区計画建築条例施行年月日
							地区施設	用途	敷地面積最低限度	高さの最高限度	建ぺい率最高限度	容積率最高限度	容積率最低限度	壁面位置の制限	かき・さくの構造	形態意匠等	
1	山中	1985(S60) 10. 1	356	7.7	3	住環境保全	—	○	○	○				○	○		—
2	大清水	1987（S62） 12.16	398	1.1	1	開発行為	—	○	○					○	○		—
		1994(H 6) 3.23	101	3.1	1	開発行為	区画道路公園	●	●					●	○		1994(H6) 7.25
3	武路	1992(H 4) 3.30	91	9.0	1	土地区画整理事業	—		●					●	○		1993（H5） 10. 1
4	高針原			7.7	1	土地区画整理事業	—	●	●								
5	末盛通	1993(H 5) 3.26	72	5.4	1	街路事業	—	○					○	○			—
6	東山通			11.0	1	街路事業	—	○					○	○			—
7	田代第一			1.9	1	街路事業	—	●									1993（H5） 10. 1
8	田代第二			3.4	1	街路事業	—	●									
9	御器所			11.8	1	地下鉄	—	○					○	○			—
10	笠寺駅西			14.9	3	環境保全	—	○						○			—
11	諸ノ木北部			2.3	1	土地区画整理事業	—	●	●					●			1993(H5) 10. 1
12	神ノ倉東部			4.9	1	土地区画整理事業	—	●	●					●			
13	野並			3.9	1	地下鉄	—	○					○	○			—
14	原駅周辺			6.5	3	高度利用環境保全	—	○					○	○			—
15	滝ノ水	1994(H 6) 12. 6	401	147.4	3	住環境保全	—	●	●	●				●	○	○	1995(H 7) 4. 1
16	千種台霞ヶ丘	1995(H 7) 12. 6	401	0.2	1	住市総	区画道路広場			○	○	○		○		○	—
17	志段味HSP吉根	1996(H 8) 5.31	209	12.8	1	土地区画整理事業	—		●	●				●	○		1996(H 8) 11. 1
18	志段味HSP研究開発C		210	3.8	1	土地区画整理事業	区画道路			●	●	●		●	○		
19	志段味HSP穴ヶ洞		211	11.0	1	土地区画整理事業	区画道路緑地		●	●	●	●		●	○		
20	梅森坂西		212	3.2	1	開発行為	区画道路公園	●	●						○	○	
21	有松駅南	1998(H10) 9.18	303	7.5	1	土地区画整理事業	—	●		●				●		○	1999(H11) 4. 1
22	相川南部	1998(H10) 11. 2	358	7.8	3	住環境保全	—	●		●							1998(H10) 11. 2
23	定納山	1999(H11) 10. 1	328	32.2	1	土地区画整理事業	—	●	●					●			2000(H12) 4. 1
		2004(H16) 2.10	61	32.2	—	土地区画整理事業	—	●	●	●				●			2004(H16) 3.18
		2006(H18) 3.15	101	32.2	—	土地区画整理事業	—	●	●	●				●			—

1　地区整備計画中の●は地区計画建築条例対象事項を表し、○は地区計画建築条例非対象事項を表す
2　告示番号は、すべて名古屋市告示である
3　面積表示はすべて約表現の約を省略している
4　地区種別 1 は制度創設当初都市計画法第 12 条の 4 第 3 項第 1 号(平成 2 年改正第 12 条の 5 第 1 項第 1 号)をさす
5　地区種別 3 は制度創設当初都市計画法第 12 条の 4 第 3 項第 3 号(平成 2 年改正第 12 条の 5 第 1 項第 3 号)をさす
6　平成 12 年改正により地区種別は廃止された
7　地区名中 HSP はヒューマンサイエンスパーク、C はセンターを表し、地区種別中住市総は住宅市街地総合整備事業を表す

23 地区中 14 地区が地区計画建築条例による建築制限を定めており、それによって制限される地区整備計画の内容は、建築確認申請の対象として建築確認と連動して審査されている。その条例による建築制限を定めていない地区整備計画の内容は、届出・勧告制度の対象となる。規制誘導の内容から届出・勧告制度が妥当と考えられる建築制限や、主として公的セクターの建築に係る制限などが該当する。規制誘導内容から届出・勧告制度が妥当と考えられる建築制限としては、例えば容積率の最低限度や 1 階部分の用途を非住居とする制限、もしくは建築物の形態・意匠等の制限などで、これはその制限を条例により一律の規制とすることが必ずしも適当でないと考えられることによるものである。

（4） 緩和型

① 住宅地高度利用地区計画

2000（平成 12）年度末までの住宅地高度利用地区計画は、千種台ふれあいタウン整備事業関連の 3 地区のみである（**表 2.4.8**）。

主要な公共施設（2 号施設）は、主に地区幹線道路が決定内容に含まれている。

また建築条例については、2000（平成 12）年度末までの住宅地高度利用地区計画に係る建築行為は、公的セクターによるものが大部分であるため対象とはされていない。

なお、2001（平成 13）年度以降については、住宅地高度利用地区計画または再開発等促進区を定める地区計画として、千種台ふれあいタウン関連地区のほかに団地建替えに伴って一団地の住宅施設廃止と同時に決定される例が多くなる。一団地の住宅施設については第5編「第3章 その他の都市施設」（第5節 一団地の住宅施設） を参照されたい。

② 再開発地区計画

2000（平成 12）年度末までの再開発地区計画は、市街地再開発事業を伴わない木場地区と市街地再開発事業を伴う牛島南地区の 2 地区のみである（**表 2.4.8**）。

主要な公共施設（2 号施設）は、主に地区幹線道路であるが、牛島地区においては、主要な公共施設（2 号施設）として地下歩行者用通路が含まれているのが特徴である。

2000（平成 12）年度末までの再開発地区計画については、すべて建築条例の対象となっている。

なお、2001（平成 13）年度以降 2015（平成 27）年度末までに、用途別容積型地区計画 1 地区、再開発等促進区を定める地区計画 9 地区（旧再開発地区計画および旧住宅地高度利用地区計画を含む）、開発整備促進区を定める地区計画 3 地区の合計 13 地区が都市計画決定されている。

表 2.4.8　名古屋市における地区計画等(緩和型)

種別	No.	地区名	決定変更年月日	告示番号	面積(ha)	主要公共施設	地区整備計画											地区計画建築条例施行年月日
							地区施設	用途	敷地面積最低限度	建築面積最低限度	高さの最高限度	建ぺい率最高限度	容積率最高限度	容積率最低限度	壁面位置の制限	かき・さくの構造	形態意匠等	
住宅地高度利用地区計画	1	千種台南	1994(H 6) 2. 9	41	10.3	地区幹線道路 公園 歩行者用通路	区画道路 緑地				○	○	○		○		○	—
			1998(H10) 12. 4	404	10.3	地区幹線道路 公園	区画道路 緑地				○	○	○		○		○	—
	2	千種台北	1995(H 7) 12. 6	402	8.3	地区幹線道路 公共空地 歩行者用通路	区画道路 歩行者専用通路 広場				○		○		○		○	—
			2001(H13) 8.27	297	9.3	地区幹線道路 公共空地 歩行者用通路	区画道路 歩行者専用通路 緑地 広場				○		○		○		○	—
	3	千種台中央	1998(H10) 12. 4	405	5.5	地区幹線道路	区画道路 緑地 広場 まちかど広場				○		○		○		○	—
再開発地区計画	1	木場	1996(H 8) 8. 8	285	16.9	地区幹線道路	—	●	●				○		●	○	○	1996(H 8) 11. 1
	2	牛島南	2000(H12) 12. 5	435	2.1	地区幹線道路 地下歩行者用通路	広場	●		●		●	○	●	●	○	○	2001(H13) 3.26

1　地区整備計画中の●は地区計画建築条例対象事項を表し、○は地区計画建築条例非対象事項を表す
2　告示番号は、すべて名古屋市告示である
3　面積表示はすべて約表現の約を省略している

第４節　名古屋市における地区計画（一般型）の決定・変更の経緯

１　環境保全型

(1)　山中地区

①　背景　　当地区は都市計画道路飯田線(国道 153 号)を介して都市計画公園川名公園と相対する立地で、戦前に施行された広路耕地整理事業と伊勝土地区画整理事業にまたがる区域である。

建築協定(1983(昭和 58)年認可)締結地区であったところ、恒久的な制度志向や協定除外対象地対応等を考慮して行政側からの働きかけに地元が呼応したかたちで成立した。

(土地区画整理事業地区の森孝新田白山地区も適用を働きかけたが、実現に至らなかった。)

②　都市計画決定　　1985(昭和 60)年 10 月 1 日　名古屋市告示第 356 号

③　一般規制(当時)

沿道地区　　近隣商業地域(300/80)(( )内数字は、前が容積率、後が建ぺい率を表わし、単位は%である。以下、法規制表現について同じ)

低層住宅地区　　第二種住居専用地域(200/60)、第三種高度地区(高さの最高限度 20m)、文教地区

④　地区整備計画　　**表 2.4.9** のとおり

表 2.4.9　山中地区の地区整備計画

地　区	面積 (ha)	建築物等の制限				
		用途の制限	敷地面積最低限度	高さの最高限度	壁面位置の制限	垣又はさくの構造
沿道地区	0.8	1 マージャン屋等 2 作業場床面積50㎡超の工場	—	20m	道路:1.0m 隣地:0.5m	ブロック塀等の高さは60cm以下
低層住宅地区	6.9	店舗・事務所部分用途50㎡超	180㎡	12m		
計	7.7					

面積はすべて約表示の約を省略している(以下同様)。

(2)　笠寺駅西地区

①　背景　　当地区は旧帝人跡地を名古屋市が用地取得し、名古屋市総合体育館等を整備した地区を主体に一部周辺(名古屋環状線沿道地区)を含む地区である。スポーツ施設主体の地区にふさわしくない施設立地を制限するために地区計画と同日に行われた用途地域変更(工業地域から準工業地域へ変更)と併せて都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日　名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)　準工業地域(200/60)

④ 地区整備計画　**表 2.4.10** のとおり

表 2.4.10 笠寺駅西地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限	
	用途の制限	壁面位置の制限
14.9	1 マージャン屋等 2 カラオケボックス等 3 バー、キャバレー、個室付特殊浴場業等 4 作業場床面積150㎡超の工場	道路:2.0m 5.0m

(3) 原駅周辺地区

① 背景　当地区は主として平針原土地区画整理事業施行地区内にあり(一部は平針土地区画整理事業施行地区内)、1978(昭和 53)年 10 月には地下鉄 3 号線(鶴舞線)赤池延伸による原駅開業があって、1984(昭和 59)年 7 月には換地処分が行われている。

当地区は名古屋市新基本計画(1988(昭和 63)年 8 月策定)において地区中心地に位置づけられており、地区計画と同日に行われた用途地域変更(近隣商業地域の容積率を300%から400%へ変更)と併せて、商業業務施設の立地誘導等を図るために都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日　名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)　近隣商業地域(400/80) 、防火地域

④ 地区整備計画　**表 2.4.11** のとおり

表 2.4.11 原駅周辺地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限		
	用途の制限	容積率 最低限度	壁面位置の制限
6.5	都市計画道路及び一部市道沿道敷地では1階部分の住宅等用途	基準容積率の1/3	都市計画道路及び一部市道沿道敷地では1階部分0.5m

(4) 滝ノ水地区

① 背景　当地区は滝ノ水土地区画整理事業施行地区内にあり、同事業は 1993(平成 5)年 8 月 6 日に換地処分を実施している。遊技施設(パチンコ店)の立地に対する住民運動を発端として、良好な市街地環境の誘導をめざして都市計画決定された。

当地区においては、土地区画整理事業施行区域（167.49ha）の大部分（147.4ha）について地区計画を定めるという大規模な内容である。

都市計画決定当時における遊技施設建築の経緯に照らし、建築届出に対して勧告を実施した例を有している。

当地区の低層住居地区においては、住戸床面積29㎡未満の共同住宅を制限しており、一人住まい用の共同住宅を排除しようという計画意図がうかがえる。

② 都市計画決定　1994（平成 6）年 12 月 6 日　名古屋市告示第 401 号

③ 一般規制（当時）

沿道地区　住居地域（200/60）、第三種高度地区（高さの最高限度 20m）

低層住宅地区　第一種住居専用地域（80/40、壁面後退 1m）

第一種住居専用地域（150/50）

第一種高度地区（高さの最高限度 10m）

④ 地区整備計画　**表 2.4.12** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1995（平成 7）年 4 月 1 日施行

表 2.4.12　滝ノ水地区の地区整備計画

地　区	面積（ha）	建築物等の制限					
		用途の制限	敷地面積最低限度	高さの最高限度	壁面位置の制限	垣又はさくの構造	意匠等の制限
低層住居地区(A)	86.1	住戸床面積29㎡未満の共同住宅	130㎡	—	—	道路に面するものは生垣、アルミフェンス等（高さ60cm以下及び門は可）	色彩は地区に調和
低層住居地区(B)	35.0	住戸床面積29㎡未満の共同住宅	130㎡	—	道路：1.0m 隣地：0.5m	道路に面するものは生垣、アルミフェンス等（高さ60cm以下及び門は可）	
沿道地区(C)	18.9	1 ゴルフ練習場等 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館 5 床面積200㎡超の倉庫 6 畜舎 7 ゲームセンター	—	18m	—	—	
沿道地区(D)	7.4	1 マージャン屋等 2 カラオケボックス等 3 ホテル・旅館 4 畜舎 5 ゲームセンター	—	—	—	—	
計	147.4						

(5) 相川南部地区

① 背景　当地区は相生南部土地区画整理事業施行地区内にあり、1980(昭和55)年6月に換地処分を終えている。中高層マンションの立地に対する住民運動を発端として、良好な住環境の保全を図るために都市計画決定された。
なお、決定時点で12m(軒高10m)の高さ制限に不適合となる特定の建築物については、その時点の高さおよび軒高を超えない範囲での建替えを認めるための特例措置を設けている点が特徴である。

② 都市計画決定　1998(平成10)年11月2日　名古屋市告示第358号

③ 一般規制(当時)
住居地区(A)　第一種住居地域(200/60)
住居地区(B)　第二種住居地域(200/60)

④ 地区整備計画　**表 2.4.13** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1998(平成10)年11月2日施行

表 2.4.13 相川南部地区の地区整備計画

地 区	面積 (ha)	建築物等の制限	
		用途の制限	高さの最高限度
住居地区 (A)	6.9	1 住戸床面積29㎡未満の共同住宅 2 ボーリング場等 3 ホテル・旅館 4 小規模工場以外の工場 5 床面積15㎡超の畜舎 6 床面積500㎡超の公衆浴場	12m 軒の高さ:10m
住居地区 (B)	0.9	1 住戸床面積29㎡未満の共同住宅 2 ボーリング場等 3 マージャン屋等 4 カラオケボックス等 5 ホテル・旅館 6 小規模工場以外の工場 7 床面積15㎡超の畜舎 8 床面積500㎡超の公衆浴場	20m
計	7.8		

2 事業関連型1―街路事業

(1) 末盛通地区・東山通地区

① 背景　都市計画道路広小路線(池下～東山公園)は、名古屋市新基本計画では都市軸に位置づけられており、現道幅員24.54mを計画幅員40mに拡幅するために1988(昭和63)年度から1996(平成8)年度にかけて、区間別に順次都市計画事業認可を得て整備に入った。商店等の連なる幹線道路の大規模な拡幅事業のため沿道建築物の移転再築新築は多数にのぼり、共同化誘導や街並み景観への配慮も必要とされた。

地区計画と同日に行われた用途地域変更(近隣商業地域および住居地域を商業地域へ変更)、防火地域変更(準防火地域を防火地域へ変更)と併せて都市計画決定された。

なお、地区計画の都市計画決定後 1 年余の 1994(平成 6)年 6 月から地区計画区域を含む区域で都市防災不燃化促進事業広小路線東部地区が、さらに 1996(平成 8)年 5 月から同東部第二地区の事業が開始されている。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日　名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)

末盛通地区　商業地域(400/80)、防火地域

東山通地区　商業地域(400/80)、防火地域

④ 地区整備計画　**表 2.4.14** および**表 2.4.15** のとおり

表 2.4.14 末盛通地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限		
	用途の制限	容積率 最低限度	壁面位置の制限
5.4	都市計画道路沿道敷地では 1階部分の住宅等用途	基準容積率の1/3	都市計画道路内設置不可

表 2.4.15 東山通地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限		
	用途の制限	容積率 最低限度	壁面位置の制限
11.0	都市計画道路沿道敷地では 1階部分の住宅等用途	基準容積率の1/3	都市計画道路内設置不可

(2) 田代第一地区・田代第二地区

① 背景　鏡ヶ池線は、一部区間は現道が存在しない新設都市計画道路である。鏡ヶ池線沿道の田代第一・田代第二地区は、鏡ヶ池線を整備することに伴って、戦前に施行された千種耕地整理事業と田代土地区画整理事業によって形成された住宅街区群を大幅に改編していくこととなり、土地利用の変化が予測される地区である。1982(昭和 57)年度から 1986(昭和 61)年度にかけて区間別に順次都市計画事業認可を得て整備に入ったため道路沿道およびその周辺の住宅地との環境と調和した土地利用を図ることが必要とされた。

地区計画と同日に行われた用途地域変更(住居地域および第二種住居専用地域を近隣商業地域、第二種住居専用地域を住居地域へ変更)と併せて都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日 名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)

田代第一地区　沿道商業地区:近隣商業地域(200/80)

沿道住居地区:住居地域(200/60)

田代第二地区　住居地域(200/60)、第三種高度地区(高さの最高限度 20m)

④ 地区整備計画　**表 2.4.16** および**表 2.4.17** のとおり

⑤ 地区計画建築条例 1993(平成 5)年 10 月 1 日施行

表 2.4.16 田代第一地区の地区整備計画

地 区	面積 (ha)	建築物等の制限
		用途の制限
沿道商業地区	0.7	1 倉庫(建築物附属の自己用を除く) 2 作業場床面積100㎡超の原動機使用工場
沿道住宅地区	1.2	1 倉庫(建築物附属の自己用を除く) 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館
計	1.9	

表 2.4.17 田代第二地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限
	用途の制限
3.4	1 倉庫(建築物附属の自己用を除く) 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館

3 事業関連型2―地下鉄

(1) 御器所地区

① 背景　当地区は名古屋市新基本計画で地域中心地と位置づけられ、1994(平成 6)年 3 月の地下鉄 6 号線(桜通線)野並延伸を控えて、幹線道路沿いに商業業務施設の集積を、その周辺には中高層住宅の集積を図ることを目的とし、地区計画と同日に行われた用途地域変更(近隣商業地域を商業地域へ変更、住居地域の容積率 200%を 300%へ変更)と併せて都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日 名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)

沿道地区　商業地域(400/80)、防火地域(一部準防火地域)

周辺地区　住居地域(300/60)

④ 地区整備計画　**表 2.4.18** のとおり

表 2.4.18 御器所地区の地区整備計画

地 区	面積 (ha)	建築物等の制限		
		用途の制限	容積率 最低限度	壁面位置の制限
沿道地区	6.9	都市計画道路沿道敷地では 1階部分の住宅等用途	基準容積率の1/3	都市計画道路沿道敷地では 1階部分0.5m
周辺地区	4.9	4階以上の非住宅等用途	—	—
計	11.8			

(2) 野並地区

① 背景　当地区も御器所地区と同様に名古屋市新基本計画で地域中心地と位置づけられており、1994(平成 6)年 3 月の地下鉄 6 号線(桜通線)野並延伸を控え、商業業務施設の立地誘導を図ることを目的として、地区計画と同日に行われた用途地域変更(近隣商業地域を商業地域へ変更)と併せて都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日 名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)　商業地域(400/80)、防火地域(一部準防火地域)

④ 地区整備計画　**表 2.4.19** のとおり

表 2.4.19 野並地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限		
	用途の制限	容積率 最低限度	壁面位置の制限
3.9	都市計画道路沿道敷地では 1階部分の住宅等用途	基準容積率の1/3	都市計画道路沿道敷地では 1階部分0.5m

4 事業関連型3―開発行為

(1) 大清水地区

① 背景　大清水地区の開発行為は 1986(昭和 61)年 1 月 23 日に開発許可を受け、翌年 12 月 3 日に完了した。[44] 予定建築物の建築にあたり開発業者から良好な低層住宅地としての環境を維持保全するために用途地域変更(第一種住居専用地域の形態緩和)と併せて地区計画を決定する要望があった。名古屋市としては、開発行為施行箇所の用途地域部分見直しは、地区計画をあわせて決定することを基本とし、用途地域と地区計画を 1987(昭和 62)年 12 月 16 日に同時に変更した。

大清水における最初の開発行為の東隣において、新たに別の開発許可申請がなされた(許可年月日は 1994(平成 6)年 1 月 19 日)。[45] これを契機に既決定地

44 名古屋市土地区画整理区域図(平成 21 年 3 月発行)による開発行為番号 45

45 名古屋市土地区画整理区域図(平成 21 年 3 月発行)による開発行為番号 65

区計画区域に新規許可区域を取り込んで拡大し、用途地域変更（第一種住居専用地域の形態緩和）と併せて地区計画も同日に都市計画変更された。この変更は部分見直しにおける用途地域と地区計画の同時決定という基本に従い、地区施設を担保するとともに良好な低層住宅地としての環境を維持保全するために行われた。

② 都市計画決定　1987（昭和 62）年 12 月 16 日　名古屋市告示第 398 号
　都市計画変更　1994（平成　6）年　3 月 23 日　名古屋市告示第 101 号

③ 一般規制（当時）　第一種住居専用地域（80/40、壁面後退 1m）
　第一種高度地区（高さの最高限度 10m）

④ 地区整備計画　**表 2.4.20** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1994（平成 6）年 7 月 25 日施行

表 2.4.20　大清水地区の地区整備計画

経 緯	面積（ha）	地区施設	建築物等の制限			
			用途の制限	敷地面積最低限度	壁面位置の制限	垣又はさくの構造
当 初	1.1	—	兼用住宅で原動機使用のサービス業・製造業店舗	180㎡	道路：2.0m 隣地（一部）：2.0m	道路に面するものは生垣、フェンス、鉄さく等（高さ60cm以下及び門は可）
変更後	3.1	区画道路 公園	兼用住宅で原動機使用のサービス業・製造業店舗	180㎡	道路：2.0m	道路に面するものは生垣、フェンス、鉄さく等（高さ60cm以下及び門は可）

（2） 梅森坂西地区

① 背景　当地区は 1994（平成 6）年 9 月 12 日許可の開発行為[46] について、地区施設を担保するとともに良好な低層住宅地としての環境を維持保全するために、地区計画と同日に行われた 8 種類から 12 種類への全市における用途地域指定変更と併せて都市計画決定された。

② 都市計画決定　1996（平成 8）年 5 月 31 日　名古屋市告示第 212 号

③ 一般規制（当時）　第一種低層住居専用地域（80/40、壁面後退 1m）、10m 高度地区
　第二種風致地区

④ 地区整備計画　**表 2.4.21** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1996（平成 8）年 11 月 1 日施行

[46] 名古屋市土地区画整理区域図（平成 21 年 3 月発行）による開発行為番号 66

表 2.4.21 梅森坂西地区の地区整備計画

面積（ha）	地区施設	建築物等の制限			
		用途の制限	敷地面積最低限度	垣又はさくの構造	意匠等の制限
3.2	区画道路 公園	住宅・共同住宅（住戸面積48.5㎡以上）及び付属車庫・物置に限る	200㎡	生垣（門は可）	色彩は周囲の環境に調和

5 事業関連型4―土地区画整理事業

（1） 武路地区

① 背景　当地区は桶狭間北部第二土地区画整理事業施行地区内にあり、1990（平成 2）年 5 月の仮換地指定を受け、良好な低層住宅地としての環境を維持保全するために、地区計画と同日に行われた用途地域変更（第一種住居専用地域の形態緩和）と併せて、都市計画決定された。

② 都市計画決定　1992（平成 4）年 3 月 30 日　名古屋市告示第 91 号

③ 一般規制（当時）　第一種住居専用地域（100/50）、第一種高度地区（高さの最高限度 10m）

④ 地区整備計画　**表 2.4.22** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1993（平成 5）年 10 月 1 日施行

表 2.4.22 武路地区の地区整備計画

面積（ha）	建築物等の制限		
	敷地面積最低限度	壁面位置の制限	垣又はさくの構造
9.0	130㎡	道路：1.0m 隣地：0.5m	道路に面するものは生垣、ネットフェンス等（高さ60cm以下及び門は可）

（2） 高針原地区

① 背景　当地区は高針原土地区画整理事業施行地区内にあり、1991（平成 3）年 4 月の仮換地指定を受けて、地区計画と同日に行われた用途地域変更（第一種住居専用地域を第二種住居専用地域へ変更）と併せて、良好な低層住宅地としての環境を維持保全するために都市計画決定された。

② 都市計画決定　1992（平成 4）年 3 月 30 日　名古屋市告示第 91 号

③ 一般規制（当時）　第二種住居専用地域（150/60、壁面後退 1m）、第三種高度地区（高さの最高限度 20m）

④ 地区整備計画　**表 2.4.23** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1993（平成 5）年 10 月 1 日施行

表 2.4.23 高針原地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限	
	用途の制限	敷地面積最低限度
7.7	店舗・事務所部分用途2階以上又は500㎡超	150㎡

(3) 諸ノ木北部地区

① 背景　当地区は諸ノ木北部土地区画整理事業施行地区内にあり、地区計画と同日に行われた用途地域変更(第一種住居専用地域を第二種住居専用地域へ変更、第一種住居専用地域の形態緩和)と併せて、ゆとりある良好な市街地を形成するために都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日　名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)　第二種住居専用地域(200/60) 、第三種高度地区(高さの最高限度 20m)

④ 地区整備計画　表 2.4.24 のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1993(平成 5)年 10 月 1 日施行

表 2.4.24 諸ノ木北部地区の地区整備計画

面積 (ha)	建築物等の制限		
	用途の制限	敷地面積最低限度	壁面位置の制限
2.3	店舗・事務所等用途部分500㎡超	130㎡	道路:1.0m 隣地:0.5m

(4) 神ノ倉東部地区

① 背景　当地区は神ノ倉東部土地区画整理事業施行地区内にあり、諸ノ木北部地区と同様に、地区計画と同日に行われた用途地域変更(第一種住居専用地域を第二種住居専用地域へ変更、第一種住居専用地域の形態緩和)と併せて、ゆとりある良好な市街地を形成するために都市計画決定された。

② 都市計画決定　1993(平成 5)年 3 月 26 日　名古屋市告示第 72 号

③ 一般規制(当時)　第二種住居専用地域(200/60)、第三種高度地区(高さの最高限度 20m)

④ 地区整備計画　表 2.4.25 のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1993(平成 5)年 10 月 1 日施行

表 2.4.25 神ノ倉東部地区の地区整備計画

面積（ha）	建築物等の制限		
	用途の制限	敷地面積最低限度	壁面位置の制限
4.9	店舗・事務所用途部分500㎡超	130㎡	道路：1.0m 隣地：0.5m

（5） 志段味ヒューマンサイエンスパーク吉根地区、志段味ヒューマンサイエンスパーク研究開発センター地区、志段味ヒューマンサイエンスパーク穴ヶ洞地区

① 背景　志段味ヒューマンサイエンスパークは、東部丘陵研究学園都市の一翼を担うものとして名古屋市産業活性化計画および名古屋市新基本計画に位置づけられており、志段味 4 地区の特定土地区画整理事業の進捗とあわせて核施設等の誘致が展開されてきた。研究開発生産機能の集積を促進し、区域周辺の良好な市街地環境と共存した志段味ヒューマンサイエンスパークの建設を図るために地区計画と同日に行われた 8 種類から 12 種類への全市における用途地域指定変更および特別用途地区の研究開発地区指定と併せて、志段味ヒューマンサイエンスパーク吉根地区（以下「吉根地区」という）、志段味ヒューマンサイエンスパーク研究開発センター地区（以下「研究開発センター地区」という）、志段味ヒューマンサイエンスパーク穴ヶ洞地区（以下「穴ヶ洞地区」という）の 3 地区の地区計画が都市計画決定された。

② 都市計画決定　1996（平成 8）年 5 月 31 日　名古屋市告示第 209～211 号

③ 一般規制（当時）

吉根地区　準工業地域（200/60）、研究開発地区

研究開発センター地区　第二種住居地域（200/60）、研究開発地区

穴ヶ洞地区　準工業地域（200/60）、研究開発地区

④ 地区整備計画　**表 2.4.26～表 2.4.28** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1996（平成 8）年 11 月 1 日施行

表 2.4.26 吉根地区の地区整備計画

面積（ha）	建築物等の制限			
	敷地面積最低限度	壁面位置の制限	高さの最高限度	垣又はさくの構造
12.8	500㎡	道路：5.0m 隣地：2.0m	20m	道路に面するものは生垣

表 2.4.27 研究開発センター地区の地区整備計画

面積 (ha)	地区施設	建築物等の制限				
		容積率 最高限度	建ぺい率 最高限度	壁面位置の制限	高さの 最高限度	垣又はさくの構造
3.8	区画道路	100%	50%	道路:10.0m	20m	道路に面するものは生垣

表 2.4.28 穴ヶ洞地区の地区整備計画

面積 (ha)	地区施設	建築物等の制限					
		容積率 最高限度	建ぺい率 最高限度	敷地面積 最低限度	壁面位置の制限	高さの 最高限度	垣又はさくの構造
11.0	区画道路 緑地	150%	50%	2,000㎡	道路:10.0m 隣地:5.0m	30m	道路に面するものは生垣

(6) 有松駅南地区

① 背景　当地区は有松地区総合整備事業の一環として、有松土地区画整理事業を施行している区域に駅前地区を加えた区域である。区域内に有松町並み保存地区の一部を抱えており、都市計画道路有松線の沿道や背後地の景観が、旧東海道の町並みと調和するよう誘導する必要があった。

1995(平成 7)年 10 月に仮換地指定を終え、移転がピークを迎えようとする 1998(平成 10)年度に、地区計画と同日に行われた用途地域変更(第一種住居地域および第二種住居地域を近隣商業地域へ変更、近隣商業地域の容積率 200%を 300%へ変更)と併せて都市計画決定された。

また、地区の歴史的な町並みと調和した建築物を誘導するために、屋根や外壁等のデザインに関する「まちなみ指針」を定めている。

② 都市計画決定　1998(平成 10)年 9 月 18 日　名古屋市告示第 303 号

③ 一般規制(当時)

沿道地区　近隣商業地域(300, 200/80)

周辺地区　第一種住居地域(200/60)

④ 地区整備計画　**表 2.4.29** のとおり

⑤ 地区計画建築条例　1999(平成 11)年 4 月 1 日施行

表 2.4.29 有松駅南地区の地区整備計画

地 区	面積 (ha)	建築物等の制限			
		用途の制限	壁面位置の制限	高さの最高限度	意匠等の制限
有松地区 (A)	6.0	1 ボーリング場等 2 マージャン屋等 3 床面積500㎡超の公衆浴場 4 畜舎	旧東海道以外の道路:0.3m	12m (小学校を除く)	1 屋根の形状は本区域内の伝統的形式に調和 2 外壁及び屋根の色彩は街並み景観に調和した落ち着きのある色調
有松地区 (B)	1.0	1 ボーリング場等 2 床面積500㎡超の公衆浴場 3 畜舎	旧東海道以外の道路:0.3m	12m	
駅前地区	0.5	1 小規模工場以外の工場 2 床面積500㎡超の公衆浴場 3 畜舎	―	20m	―
計	7.5				

(7) 定納山地区

① 背景　当地区は定納山土地区画整理事業施行地区内にあり、名四国道と知多半島道路に囲まれ、大高 IC に接するという立地条件である。幹線道路沿道の有効な土地利用を図りつつ良好な住宅市街地の形成をめざすため地区計画と同日に行われた用途地域変更(第一種低層住居専用地域および第二種住居地域を第一種低層住居専用地域、第二種住居地域、準工業地域へ変更)と併せて都市計画決定された。

当地区は土地区画整理事業の事業計画変更に伴い、2 回変更を行っており、1 回目は流通業務系の土地利用を図るため、用途地域変更(第一種低層住居専用地域を準工業地域へ変更)と併せて地区の区分を増やし、2 回目は用途地域等の境界根拠となっている道路の線形変更に併せて、地区計画の区分線の位置の変更を行っている。

② 都市計画決定　1999(平成 11)年 10 月 1 日 名古屋市告示第 328 号

都市計画変更(1 回目)

2004(平成 16)年 2 月 10 日 名古屋市告示第 61 号

都市計画変更(2 回目)

2006(平成 18)年 3 月 15 日 名古屋市告示第 101 号

③ 一般規制(当時)　当初決定のみ掲げる。

沿道地区　準工業地域(200/60)、

第二種住居地域(200/60)、20m 高度地区

周辺地区　第一種低層住居専用地域(80/40、壁面後退 1m)、

第一種低層住居専用地域(150/50)

10m 高度地区

④ 地区整備計画　　**表 2.4.30** のとおり

⑤ 地区計画建築条例 2000(平成 12)年 4 月 1 日施行

表 2.4.30　定納山地区の地区整備計画

経　緯	地　区	面積 (ha)	建築物等の制限			
			用途の制限		壁面位置の制限	高さの最高限度
当　初	低層住宅地区(A)	10.3	1 畜舎 2 床面積500㎡超の公衆浴場	—	—	—
	低層住宅地区(B)	10.9		—	道路:1.0m 隣地:0.5m	—
	住宅地区	2.1	1 ボーリング場等 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館	—	—	—
	沿道地区	8.9	1 ボーリング場等 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館 5 劇場、映画館等 6 小規模工場以外の工場 7 建築基準法別表第2(り)項第3号の工場 8 同第4号の危険物貯蔵・処理施設 9 火葬場、と畜場等	200㎡	—	—
変更 (2回目)	低層住宅地区(A)	10.2 (10.3)	1 畜舎 2 床面積500㎡超の公衆浴場	—	—	—
	低層住宅地区(B)	4.8		—	道路:1.0m 隣地:0.5m	—
	住宅地区	1.6	1 ボーリング場等 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館	—	—	—
	沿道地区(A)	9.0 (8.9)	1 ボーリング場等 2 マージャン屋等 3 カラオケボックス等 4 ホテル・旅館 5 劇場、映画館等 6 小規模工場以外の工場 7 建築基準法別表第2(り)項第3号の工場 8 同第4号の危険物貯蔵・処理施設 9 火葬場、と畜場等	200㎡	—	—
	沿道地区(B)	6.6			—	15m
計		32.2				

※( )内は、1回目の変更後の面積を表す

6 事業関連型 5―住宅市街地総合整備事業

(1) 千種台霞ヶ丘地区

① 背景　当地区は千種台ふれあいタウン整備事業地区内にあり、市営住宅の建替えに際して、周辺の低層住宅に係る良好な環境と調和のとれた都市居住空間の形成を図るべく都市計画決定された。

手続き開始当時は、住宅地高度利用地区計画を指定する区域は住居専用の用途地域に限られており、近隣商業地域が含まれている霞ヶ丘地区は、その部分を千種台北地区から切り離して一般型の地区計画として決定した。

(なお、住居専用の用途地域に限るという条件は 1995(平成 7)年 5 月 25 日施行の都市計画法改正により、地区の大部分が住居専用の用途地域内に含まれればよいものとされた。)

② 都市計画決定　1995(平成 7)年 12 月 6 日　名古屋市告示第 401 号

③ 一般規制(当時)　近隣商業地域(300/80)

④ 地区整備計画　**表 2.4.31** のとおり

表 2.4.31 千種台霞ヶ丘地区の地区整備計画

面積 (ha)	地区施設	建築物等の制限				
		容積率最高限度	建ぺい率最高限度	壁面位置の制限	高さ最高限度	意匠等の制限
0.2	区画道路 広場	150%	40%	都市計画道路:3m 区画道路:2m 隣地:2m	15m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感

第５節　名古屋市における地区計画（緩和型）の決定・変更の経緯

1　住宅地高度利用地区計画

(1)　千種台南地区

① 背景　当地区は千種台ふれあいタウン整備事業地区内にあり、市営住宅の建替えや名古屋市住宅供給公社等への建築主体の転換に際して、土地の合理的かつ健全な高度利用および都市機能の更新を図り、周辺の低層住宅に係る良好な環境と調和のとれた都市居住空間の形成を図るべく都市計画決定された。
1998(平成 10)年の変更は、都市計画道路の変更に伴うものである。

② 都市計画決定　1994(平成　6)年　2 月 9 日　名古屋市告示第　41 号
都市計画変更　1998(平成 10)年 12 月 4 日　名古屋市告示第 404 号

③ 一般規制(当時)　当初決定のみ掲げる。
第一種住居専用地域(100/40、壁面後退 1m)、
第一種高度地区(高さの最高限度　10m)

④ 地区整備計画　**表 2.4.32** のとおり

表 2.4.32　千種台南地区の地区整備計画

経緯	地区面積(ha)	主要公共施設	地区施設	地区	整備計画面積(ha)	建築物等の制限				
						高さの最高限度	建ぺい率最高限度	容積率最高限度	壁面位置の制限	形態意匠等
当初	10.3	地区幹線道路 公園 歩行者用通路	区画道路 緑地	住宅地区	3.9	20m	—	150%	都市計画道路:3m その他道路:2m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感
				沿道地区	2.0		60%	200%		
				文教地区	4.4		—	—		
変更	10.3	地区幹線道路 公園	区画道路 緑地	住宅地区	3.9	20m	—	150%	都市計画道路:3m その他道路:2m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感
				沿道地区	2.0		60%	200%		
				文教地区	4.4		—	—		

面積表示はすべて約表現の約を省略している

(2)　千種台北地区

① 背景　当地区は千種台ふれあいタウン整備事業地区内にあり、市営住宅の建替えや公益施設等の建築に際して、土地の合理的かつ健全な高度利用および都市機能の更新を図り、周辺の低層住宅に係る良好な環境と調和のとれた都市居住空間の形成を図るべく都市計画決定された。地区整備計画は、東部まで建替計画が具体化されていなかったため、当初地区の西部のみ 4.1ha に決定された。
手続き開始当時は、住宅地高度利用地区計画を指定する区域は住居専用の地域に限られており、近隣商業地域が指定されている都市計画道路池内猪高線沿道地区は建替計画が具体化されていなかったこともあり、地区計画は指定されなかった。しかし、1995(平成 7)年 5 月 25 日施行の都市計画法改正により、地区の

大部分が住居専用の地域内に含まれればよいとされたため、2001（平成 13）年の変更では、住宅供給公社併用住宅を市営住宅に建替えること等に伴い、都市計画道路沿道を編入拡大するとともに地区整備計画を全域に拡大した。

② 都市計画決定　1995（平成 7）年 12 月 6 日 名古屋市告示第 402 号
都市計画変更　2001（平成 13）年 8 月 27 日 名古屋市告示第 297 号

③ 一般規制（当時）　当初決定のみ掲げる。
第一種住居専用地域（100/40、壁面後退 1m）
第一種高度地区（高さの最高限度 10m）

④ 地区整備計画　**表 2.4.33** のとおり

表 2.4.33　千種台北地区の地区整備計画

経緯	地区面積（ha）	主要公共施設	地区施設	地区	整備計画面積(ha)	建築物等の制限			
						高さの最高限度	容積率最高限度	壁面位置の制限	形態意匠等
当初	8.3	地区幹線道路 公共空地 歩行者用通路	区画道路 歩行者用通路 広場	住宅地区(A)	2.1	20m	150%	歩行者用通路：3m 区画道路・隣地：2m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感
				住宅地区(B)	2.0	15m			
				計	4.1				
変更	9.3	地区幹線道路 公共空地 歩行者用通路	区画道路 歩行者用通路 緑地 広場	住宅地区(A)	7.3	20m	150%	歩行者用通路：3m 区画道路・隣地：2m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感
				住宅地区(B)	2.0	15m			
				計	9.3				

面積表示はすべて約表現の約を省略している。

(3) 千種台中央地区

① 背景　当地区は千種台ふれあいタウン整備事業地区内にあり、市営住宅の建替えや千種台中学校の移転に際して、土地の合理的かつ健全な高度利用および都市機能の更新を図り、周辺の低層住宅に係る良好な環境と調和のとれた都市居住環境の形成を図るべく都市計画決定された。

② 都市計画決定　1998（平成 10）年 12 月 4 日 名古屋市告示第 405 号

③ 一般規制（当時）　第一種住居専用地域（100/40、壁面後退 1m）
10m 高度地区

④ 地区整備計画　**表 2.4.34** のとおり

表 2.4.34 千種台中央地区の地区整備計画

地区面積(ha)	主要公共施設	地区施設	地区	整備計画面積(ha)	建築物等の制限			
					高さの最高限度	容積率最高限度	壁面位置の制限	形態意匠等
5.5	地区幹線道路	区画道路 緑地 広場 まちかど広場	住宅地区	2.9	20m	150%	都市計画道路・地区幹線道路:3m その他道路:2m	形態・意匠は周辺環境と調和 色彩は統一感
			文教地区	2.6		—		

面積表示はすべて約表現の約を省略している

2 再開発地区計画

再開発地区計画については、第6編「第2章 都市再開発」(第3節2 再開発地区計画) を参照、以下に略記する。

(1) 木場地区

① 背景等　当地区では、かつての木材の集積地が名古屋港西部方面に移転し、集合住宅が立地するなど土地利用の転換が進展する中、1994(平成 6)年には都市高速 3 号線の都市計画変更と港楽木場町線の新規追加があり、地区内を通過するこれらの路線整備の蓋然性が高まった。また地区内の基幹的な区画街路整備について、仮に土地区画整理事業を施行した場合の減歩負担に見合うような地積の地権者負担が求められたため、再開発地区計画の 2 号施設が妥当と判断された。

② 都市計画決定　1996(平成 8)年 8 月 8 日名古屋市告示第 285 号

③ 主な計画内容

ⅰ 面積　約 16.9ha

ⅱ 2 号施設　地区幹線道路 1 号～4 号(幅員 12m)

ⅲ 再開発地区整備計画の主な事項

地区区分　中心地区(3.5ha)、一般地区(10.7ha)　計 14.2ha

容積率の最高限度　最大 30/10(一般規制は 20/10)　※認定により最大 30/10 まで

敷地面積の最低限度　500 ㎡

壁面の位置の制限　都市計画道路港楽木場町線および地区幹線道路境界から 1m

④ 関連市街地再開発事業 : なし

⑤ 地区計画建築条例 1996(平成 8)年 11 月 1 日施行

(2) 牛島南地区

① 背景等　当地区は名古屋駅直近の立地ながら低・未利用の状態であったが、地権者のひとりである中部電力㈱が地上変電所を増強改築するにあたり、これを地下化してその周囲の地権者とともに地上部を活用しようとする機運が高まった。

しかし、地区内の地権者が共同で大規模再開発を行うには、周辺の区画街路が貧弱な他、名古屋駅方面からの歩行者アクセスが地上平面歩道だけでは不十分と見込まれていた。

そこで、この地区において必要な地区幹線道路や、名古屋駅から地下道を延伸する地下歩行者用道路を整備するとともに、土地の高度利用を図るために再開発地区計画を活用した。

② 都市計画決定　2000(平成 12)年 12 月 5 日名古屋市告示第 435 号

③ 主な計画内容

ⅰ 面積　約 2.1ha

ⅱ 2 号施設　地区幹線道路(幅員 9.5m)

地下歩行者用道路(幅員 6.5m)

ⅲ 再開発地区整備計画の主な事項

地区施設	広場(面積 240 ㎡)
容積率の最高限度	81/10(一般規制は 50/10)
容積率の最低限度	20/10
建ぺい率の最高限度	5/10 ただし耐火建築物は 7/10(一般規制は 8/10)
建築面積の最低限度	200 ㎡
壁面の位置の制限	都市計画道路広井町線および地区北側の道路境界から 5m 都市計画道路鷹羽町線および地区西側の道路(地区幹線道路)境界から 2.5m

④ 関連市街地再開発事業 : 牛島南第一種市街地再開発事業

⑤ 地区計画建築条例 2001(平成 13)年 3 月 26 日施行

第６節　地区計画制度の運用（届出・勧告の状況等）

1　届出･勧告の状況

地区整備計画が定められた地区計画等が都市計画決定された場合には、地区内における建築等の行為について一定の内容を市町村長に届け出る必要がある（本章第1節4（2）⑥　計画の実現手法（規制内容等））。

名古屋市における地区ごとの届出状況の推移を**表 2.4.35** および**図 2.4.10** に示す。

表 2.4.35　地区計画等届出の状況

（単位:件）

No	地区名	届出年度										～H12小計
		～H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	
1	山中	31	5	7	3	5	4	3	3	3	2	66
2	大清水	51	0	0	1	15	47	3	10	1	1	129
3	武路	－	24	9	8	2	6	1	1	1	0	52
4	高針原	－	9	8	0	0	0	0	0	1	1	19
5	末盛通	－	－	4	2	0	10	5	4	7	2	34
6	東山通	－	－	5	3	9	18	7	13	4	7	66
7	田代第一	－	－	2	0	0	0	0	0	0	2	4
8	田代第二	－	－	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	御器所	－	－	2	8	4	4	4	5	4	4	35
10	笠寺駅西	－	－	1	1	0	1	0	0	0	0	3
11	諸ノ木北部	－	－	2	0	0	0	0	0	2	1	5
12	神ノ倉東部	－	－	1	0	0	0	0	1	0	3	5
13	野並	－	－	6	1	2	2	1	1	1	1	15
14	原駅周辺	－	－	0	4	7	5	2	2	2	3	25
15	千種台南(高)	－	－	－	1	0	0	0	0	0	0	1
16	滝ノ水	－	－	－	42	141	122	78	64	133	78	658
17	千種台霞ヶ丘	－	－	－	－	0	0	0	0	0	0	0
18	千種台北(高)	－	－	－	－	0	1	1	0	0	0	2
19	志段味HSP吉根	－	－	－	－	－	0	0	0	0	0	0
20	志段味HSP研究開発センター	－	－	－	－	－	0	0	0	0	0	0
21	志段味HSP穴ケ洞	－	－	－	－	－	0	0	0	1	1	2
22	梅森坂西	－	－	－	－	－	29	20	8	19	16	92
23	木場(再)	－	－	－	－	－	2	5	1	2	2	12
24	有松駅南	－	－	－	－	－	－	－	0	4	1	5
25	相川南部	－	－	－	－	－	－	－	0	0	0	0
26	千種台中央(高)	－	－	－	－	－	－	－	0	0	0	0
27	定納山	－	－	－	－	－	－	－	－	0	0	0
28	牛島南(再)	－	－	－	－	－	－	－	－	－	0	0
年度計		82	38	47	74	185	251	130	113	185	125	1,230

勧告件数…1件（平成6年度　滝ノ水）

地区名中、HSPはヒューマンサイエンスパーク、（高）は住宅地高度利用地区計画、（再）は再開発地区計画を表す

1985（昭和 60）年度の最初の地区計画決定から 2000（平成 12）年度までの届出件数の合計は 1,230 件で、うち緩和型は 15 件であった。地区別にみて届出件数が多い地区は、658 件の滝ノ水を筆頭に 129 件の大清水、92 件の梅森坂西などである。件数が多い年度は 1995（平成 7）、1996（平成 8）、1999（平成 11）の各年度で、主に滝ノ水の件数が多いことによるものである。

なお、2001（平成 13）年度から 2010（平成 22）年度までの 10 年間における届出件数の合計は 1,152 件であった。

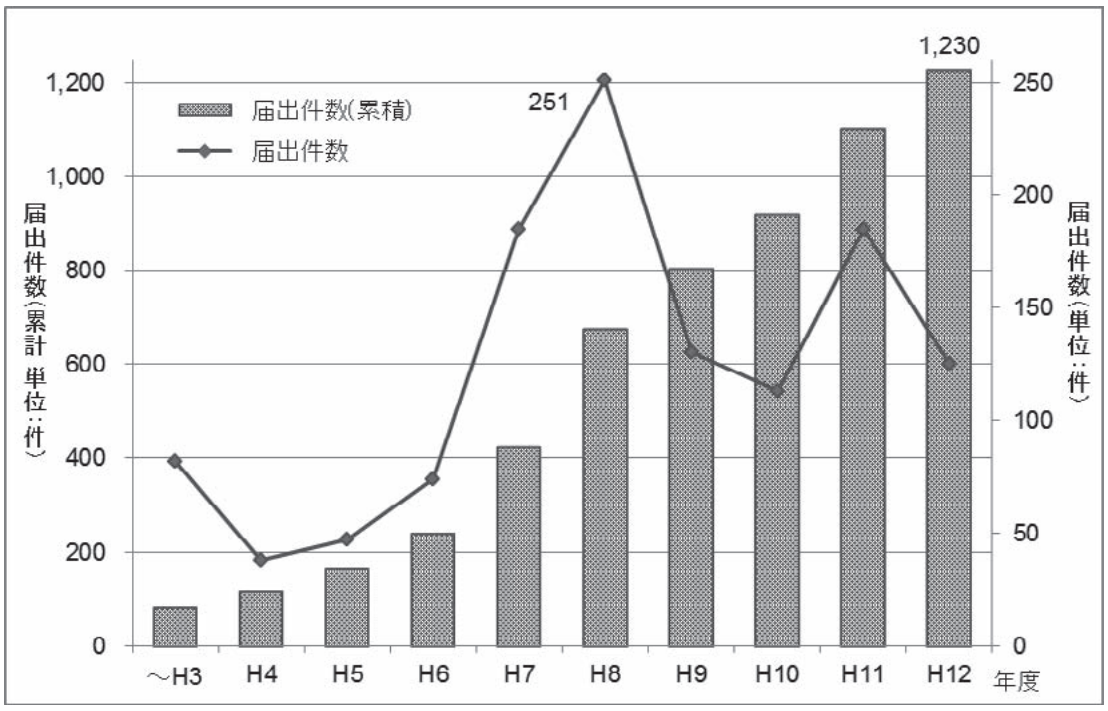


図 2.4.10　地区計画等届出の状況

2　地区整備計画の運用実績

地区整備計画で計画した内容がどの程度実現したかについて、現在も建築活動が行われている地区もあり、定量的に把握することは困難であるが、以下のような指摘が可能であろう。[47]

まず地区整備計画に盛り込まれた建築に関する様々な規制についてである。このうち地区計画建築条例における条例対象事項については、建築確認対象となることから、新築行為等建築確認の手続きを要する事項に関しては、地区整備計画で計画した内容が実現していると考えて良いであろう。

そして地区計画建築条例による制限以外の制限に関しては、届出勧告制度が機能することとなるが、勧告事例が 1 件のみであることからすれば、地区整備計画の内容を大きく逸脱する事例は少ないと考えら

47 この課題認識にやや近いテーマの論考として次のものがある。
日端康雄　他「地区を単位とした計画規制の実効性について　―地区計画制度決定地区を事例として―」（第 28 回日本都市計画学会学術研究論文集 1993　pp. 295-300）

れ、全体として地区整備計画に盛り込まれた建築物に関する制限は、概ねその内容に沿って建築が行われていると思われる。

次に都市計画の立場から見た宅地周りの道路等の都市基盤の整備についてである。これらは地区整備計画の中で地区施設として定められている。

一般型の地区計画 23 地区のうち、区画道路が 5 地区で地区整備計画に盛り込まれているが、その 5 地区のうち 4 地区において広場、緑地、公園等のオープンスペースも定められている。これらは開発行為や区画整理に伴う地区計画であり、その面的開発事業とともに地区施設も整備されている。

また緩和型 5 地区のうち 4 地区において、区画道路や緑地、広場等のオープンスペースが地区整備計画に地区施設として定められている。これらは市営住宅団地の再整備や民間再開発に伴う地区計画であり、その事業の進捗とともに地区施設も整備されている。

第３編
交通計画・
交通施設計画

第１章　交通計画

第1節　国における 1970 年代交通政策の基本思潮 …… 第3編第1章　－307
第2節　都市交通審議会･運輸政策審議会　－311
第3節　愛知県における中京圏陸上交通整備調査会議等　－332
第4節　名古屋市における総合交通計画研究会等　－336
第5節　基幹バス　－346
第6節　名古屋市における交通計画調査(主に道路計画)　－353
第7節　広域交通　－361
コラム　行政の縦割りの功罪　－371

第２章　道路

第1節　道路関連の法制の動向 …… 第3編第2章　－372
第2節　環状2号線･伊勢湾岸道路　－381
第3節　都市高速道路　－417
第4節　幹線街路　－455
第5節　区画街路　－481
第6節　特殊街路　－493
コラム　ひとつの道路に複数の名称　－511
コラム　「保留」と「留保」　－512

第３章　駐車場・自動車ターミナル

第1節　自動車駐車場関連法制の経緯 …… 第3編第3章　－513
第2節　名古屋市の自動車駐車場政策　－526
第3節　自動車駐車場の計画　－529
第4節　自動車駐車場の整備等　－554
第5節　自転車駐車場関連法制等の経緯　－568
第6節　自転車駐車場の計画　－577
第7節　自転車駐車場の整備　－580
第8節　自動車ターミナル　－582

第４章　鉄道・総合駅・駅前広場

第1節　鉄道関連法制等の動向 …… 第3編第4章　－588
第2節　都市高速鉄道の都市計画　－605
第3節　都市高速鉄道等の整備　－637
第4節　総合駅と駅前広場の計画　－686
第5節　総合駅と駅前広場の整備　－704

第1章　交通計画

第１節　国における 1970 年代交通政策の基本思潮

1　総合交通体系論[1]

(1)　定義

総合交通体系の定義については、総合交通体系の論点をテーマとして開催された第 26 回運輸政策コロキウムにおける講演の概要[2] から引用して示す。

醍醐昌英はその講演で、「総合交通体系の概念としては、1930 年代以降の英米で使用されてきた co-ordination of transport または integrated of transport がある。これらは『補完的及び代替的な関係にある異種交通機関の効率的利用を達成するために調整を図ること』を意味する。

しかし、日本における議論の限界は、機関間のアクセスを重視しないこと、対象を国内市場の中でも鉄道および道路市場に限定してきたこと、交通市場単独の効率化を目標として設定してきたことである。

そこで、総合交通体系論の概念を、社会的厚生の最大化を目的とし、交通機関間での合理的な代替関係及び補完関係を交通市場と非交通市場との相互関係に基づいて形成する政策と定義する」と述べている。

(2)　各答申等の経緯

1969（昭和 44）年 12 月 12 日に建設大臣は「都市交通施策の総合的な計画および整備をいかに進めるべきか」を、その諮問機関である都市計画中央審議会に諮問した。一方で、運輸大臣は翌年 6 月 25 日に「総合交通体系のあり方、及びこれを実現するための基本的方策について」を、その諮問機関である運輸政策審議会に諮問した。

都市計画中央審議会は 1971（昭和 46）年 6 月 4 日に答申第 3 号として建設大臣に答申し、運輸政策審議会は同年 7 月 31 日に答申第 1 号として運輸大臣に答申した。

① 都市計画中央審議会答申（1971（昭和 46）年）[3]

答申[4] では、総合交通体系の確立の必要性に触れて、「総合交通体系とは都市の土地利用計画と交通計画とが整合して樹立された交通計画にほかならない」とされ、「総合交通体系の策定にあたっては、自動車、バス、タクシー、トラック、都市高速鉄道、路面電車、モノレールなどの各種交通機関について、その特性に応じて受け持つべき役割を明らかにして行うべき」としている。

---

[1] 運輸政策審議会「わが国の総合交通体系」（運輸経済研究センター　1972.6）
石月昭二「総合交通体系に関する答申について」（「時の法令」 SN. 765　1971.10.2）
山根　孟「総合交通体系に関する諸提言」（「高速道路と自動車」 VOL. XIV　1971.7）
ハイモビリティネットワーク研究会「『総合交通体系』理念の歴史的系譜」（「歴史に交通の未来を探る」1988.11　pp. 123-135）
経済企画庁総合計画局「21 世紀の総合交通体系」（大蔵省印刷局　1989.5）

[2] 醍醐昌英「総合交通体系の論点」（第 26 回運輸政策コロキウム講演（1998.11.17）概要）（運輸政策コロキウム 運輸政策研究所<http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no03-09.pdf>（2015/06/12 閲覧）

[3] 並木昭夫・住田陸快「都市交通施設の総合的な計画及び整備に関する答申の概要」（「新都市」 Vol. 25, No. 8 1971.8）

[4] 「都市交通施設の総合的な計画及び整備に関する答申」（「区画整理」 Vol. 14, No. 8　1971.8　p. 7）

また、「都市交通の特性を把握するためには、交通発生の基本にたちかえり、広域都市圏を単位としてパーソントリップ調査と物資流動調査を積極的に行って、人の動きと物の動きの現況を正確にとらえる必要がある」としている。

② 運輸政策審議会答申(1971(昭和 46)年)

答申は 3 章構成で、総合交通体系形成の意義と基本的な考え方、総合交通施設整備計画および総合交通体系形成のための行財政措置からなっている。このうち、第 2 章の総合交通施設整備計画では 1985(昭和 60)年を目標とした輸送需要予測を旅客、貨物について行い、全国交通体系では 1985(昭和 60)年までに新幹線最大 7,000 キロメートルの建設や高速道路 7,600 キロメートルの整備などが必要としている。また、大都市交通体系では公共交通機関の計画的整備や、都市高速道路の整備、鉄道の高架化などを挙げている。

これらに加えて、それぞれの立場から総合交通体系に関しての考え方が発表され(次の③と④)、政府全体レベルとしての総合交通体系のビジョンがまとめられた(次の⑤)。

③ 「総合交通政策に関する基本的考え方」(建設省(1971(昭和 46)年 9 月))

1985(昭和 60)年での予測交通需要(たとえば、国内旅客輸送人員は 1969(昭和 44)年の 2.5 倍の 970 億人、自動車の走行台キロは同 3.2 倍の 6,700 億台キロ)に対処するためには、高速自動車国道や一般国道、都市高速道路、幹線街路などあわせて 85 兆円(昭和 45 年価格)が必要とし、交通施設の費用負担や財源調達に関しての考え方が示されている。

④ 「総合交通体系における道路交通管理」(警察庁(1971(昭和 46)年 9 月))

1960 年代の高度成長は交通需要の増大に追いつかない施設整備に起因して、交通事故の増大や交通渋滞の深刻化、交通公害の発生など社会問題となってきた。この対策として、交通安全と交通公害防止に向けて交通管理および運転者管理体制整備のための基本的施策がとりまとめられた。このためには、1985(昭和 60)年までに約 2 兆 7200 億円(昭和 45 年価格)が必要とし、財源の調達方法にも言及している。

⑤ 「総合交通体系について」(臨時総合交通問題閣僚協議会(1971(昭和 46)年 12 月 17 日))

1971(昭和 46)年 4 月に大蔵、農林、通産、運輸、建設および自治大臣ほか関係閣僚で組織された表題の協議会で決定されたもので、総合交通体系の必要性と総合交通体系形成の考え方に基づいて、以下の七つの施策を講ずるものとした。

i 交通機関別分担関係の確立
ii 交通需要調整策の推進
iii 総合的施設整備の方向
iv 費用負担と財源調達の合理化
v 運賃料金政策の確立
vi 新しい体制の確立と自動車交通
vii 日本国有鉄道およびその他の公共交通機関についての考え方

(3) 経過と実態[5]

昭和 30 年代より国の経済計画、国土計画などで、適正機関分担と市場重視を骨格とする総合交通体系論の萌芽が見られた。すなわち、1957(昭和 32)年に策定された新長期経済計画において、「鉄道、自動車、船舶および航空機の 4 者は、それぞれの特性に応じて独自の分野を受け持つとともに、相互に補完的であり、またある程度代替的な関係にあるが、今後は、これら 4 者の合理的分業性を十分に発揮させるような総合的輸送体系の確立を目標として輸送力の増強と近代化をはかり、とくに鉱工業地帯における輸送の円滑化と大都市における交通混雑の緩和をはかる必要がある」としている。

また、国民所得倍増計画(1960(昭和 35)年)では、「今後の交通投資を行なうに当たっては交通部門全体にわたり総合的計画を策定し、投資効率の向上をはかるとともに、国民経済全体としてみた産業立地のあり方にとくに留意して、重点主義を強化すべきである」としている。

1969(昭和 44)年に至り、自由民主党田中幹事長提唱になる自動車新税構想を契機として、公共交通機関に補助するための運輸省の「総合交通特別会計」[6] 対建設省の「第 6 次道路整備五箇年計画の財源不足充当」[7] の争いとなり、その理論武装として国土レベルでの「総合交通体系論」が浮上した。

関係省庁間の調整には、経済企画庁長官が当たることとなり、1971(昭和 46)年 1 月に同庁に総合交通対策調査室が発足し、臨時総合交通問題閣僚協議会を組織して前項⑤を決定した。

総合交通体系整備のための財源としての新税は、1971(昭和46)年より自動車重量税として施行されたが、翌年度に総合交通特別会計は実現せず、新税の税収の大半は第 6 次道路整備五箇年計画の財源に充てられ、市町村道を含めた道路整備の推進が図られることになった。

2 イコール・フッティング(Equal Footing)論

(1) 定義(背景)

各種交通手段の発達によって、交通機関の利用が多様化し、それらの間に激烈な競争が行なわれるに伴って、従来、各交通機関それぞれに特有のものとして存在した補助や規制の諸制度が、公正な競争を歪めるおそれのある外的条件として問題とされるに至った。特に鉄道経営の再建策の論議の過程から、交通機関間の競争条件の均衡化ーイコール・フッティング[8] ーが交通政策の中心課題の一つとして提起されるに至った。

わが国においては、交通問題調査会の答申(1964(昭和 39)年)や国鉄財政再建推進会議の意見書(1968(昭和 43)年 11 月)においてそのような考え方が見られるようになってきた。

[5] 前掲 1 山根 孟「総合交通体系に関する諸提言」(「高速道路と自動車」VOL. XIV 1971.7 p. 54)
[6] 堀木常雄「総合交通特別会計について」(「運輸と経済」 Vol. 31, No. 2 1971.2)
[7] 前掲 1 山根 孟「総合交通体系に関する諸提言」(「高速道路と自動車」 VOL. XIV 1971.7)
山根 孟「総合交通問題と道路」(「新都市」 Vol. 25, No. 3 1971.3)
[8] 原田昇左右「総合交通政策におけるイコール・フッティング」(「運輸と経済」 Vol. 30, No. 4 1970.4)
谷藤正三「イコール・フッティング論」(「総合交通計画」技報堂 1976.4 pp. 40-48)

（2） 趣旨[9]

道路整備は、そのほとんどが税により負担されているのに対し、鉄道整備は利用者負担となっており、こうした負担のギャップを残したままで、各交通機関に競争をさせるのは不公平ではないのか、鉄道整備に公的負担を投入しないと 1969（昭和 44）年に策定された新全国総合開発計画が描く新ネットワークが実現できないのではないか、少なくとも新幹線の建設資金程度は税による負担を増やすべきではないか、という考え方が論拠となっている。

（3） 展開

主として、自動車新税導入に際して、「総合交通特別会計」実現に向けての運輸省側の論拠としてイコール・フッティング論が援用された。[10]

しかし、「総合交通特別会計」が成立しない形で新税が自動車重量税として制度化され、税収の大半が道路整備に投入されることになったことから、通路費の負担水準を基調としたイコール・フッティング論は、その後、表面的には退潮した。

近年の欧州では、通路費の負担方式に焦点を当てた議論がなされ、実施されてきている。[11]

すなわち、鉄道改革では鉄道事業は公共的領域と企業的領域に区分され、ドイツやスウェーデンでは鉄道線路事業を公共的領域に、鉄道輸送事業を企業的領域とし、それぞれの領域ごとに公正重視、効率重視の政策が展開されている。EU 市場統合後の欧州の鉄道改革は、上下分離、オープン・アクセスを伴う鉄道事業の民営化を中心に展開されている。

[9] 前掲 1 ハイモビリティネットワーク研究会「『総合交通体系』理念の歴史的系譜」（「歴史に交通の未来を探る」1988.11 pp. 127-128）
[10] 前掲 6 堀木常雄「総合交通特別会計について」（「運輸と経済」 Vol. 31, No. 2 1971.2）
[11] 堀 雅通「現代交通政策にみるイコール・フッティング論」（三田商学研究 2000.8）

第２節　都市交通審議会・運輸政策審議会

都市交通審議会は運輸大臣の諮問機関で、「都市における交通に関する基本的な計画について調査審議」するために1955（昭和30）年7月に設置され、主として三大都市圏における将来鉄道網等の計画を諮問に応じて審議し、答申してきた。[12]

運輸政策審議会は同じく運輸大臣の諮問機関で、「総合的輸送体系の樹立のための基本的な政策及び計画の策定（中略）について調査審議する」ために1970（昭和45）年6月に設置された。[13] 運輸政策審議会の審議対象には都市交通審議会にかかる内容も含まれており、都市交通審議会は運輸政策審議会に包摂されるはずであった。しかし、運輸政策審議会設置当時に、都市交通審議会において審議が継続中であったため暫時存続することとなり、名古屋圏の答申を最後として1972（昭和47）年3月に廃止となった。[14]

名古屋圏における鉄道網を主体とする交通計画については、主に都市交通審議会や運輸政策審議会において議論されてきた。これらの議論を含め、名古屋市における交通計画の経緯については、河上省吾が簡潔に紹介している。[15]

なお、運輸政策審議会はその後、中央省庁改革に伴って他の運輸省所管審議会と統合され、2001（平成13）年1月6日に交通政策審議会として改組されている。

1　1961（昭和36）年都市交通審議会答申[16]

（1）　経緯

1958（昭和33）年3月28日に都市交通審議会に名古屋部会を設置して審議開始することを決定し、1960（昭和35）年8月に高速鉄道に関する中間結論が報告され、路面交通や高速道路などその他の内容も含めて1961（昭和36）年10月21日に答申がなされた。なお、高速鉄道に関する内容は中間結論と同一となっている。

審議開始時点においては、既に復興都市計画（1950（昭和25）年1月19日建設省告示第9号）による高速度鉄道路線網があり、6路線約49kmが都市計画決定されていた。このうち、第1号東線の名古屋駅～堀川間は高架式で決定されていたが、1954（昭和29）年7月9日建設省告示第1261号により、地下式に変更された。その後、都市交通審議会による中間結論を得て、その内容に即した形で都市計画変更（1961（昭和36）年2月8日建設省告示第144号）がなされ、5路線約75kmとなった。

都市交通審議会の審議開始時点においては、復興都市計画高速度鉄道路線中の第1号東線覚王山線（現在の1号線東山線）の名古屋～栄町間が開業済みで、栄町～池下間が工事着手の手続き中、第2

[12] 「都市交通審議会令」（昭和30年政令第130号）第1条
[13] 「運輸省設置法等の一部を改正する法律」（昭和45年法律第80号）第38条第1項
[14] 井山嗣夫「都市交通審議会を振り返って」（「運輸と経済」Vol. 32, No. 6 1972.6）
[15] 河上省吾「名古屋における交通計画史をレビューする」（「都市計画」 SN.175 1992.5）
[16] 都市交通審議会「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 1961.10）

号北線城北線（現在の 2 号線名城線）の市役所～栄町間および第 2 号南線熱田線（現在の 2 号線名城線）の栄町～金山間が免許取得の段階であり、他の路線区間はまだ手続きに入っていなかった。第 1 号東線覚王山線および第 3 号東山線の池下～東山公園間（都市計画変更後の 1 号線）は答申と相前後して建設手続きに入り、1963（昭和 38）年 4 月 1 日に開業している（**図 3.1.1**）。

なお、本節における開業済みまたは建設中の駅名称については、原則として営業駅名を表記している。

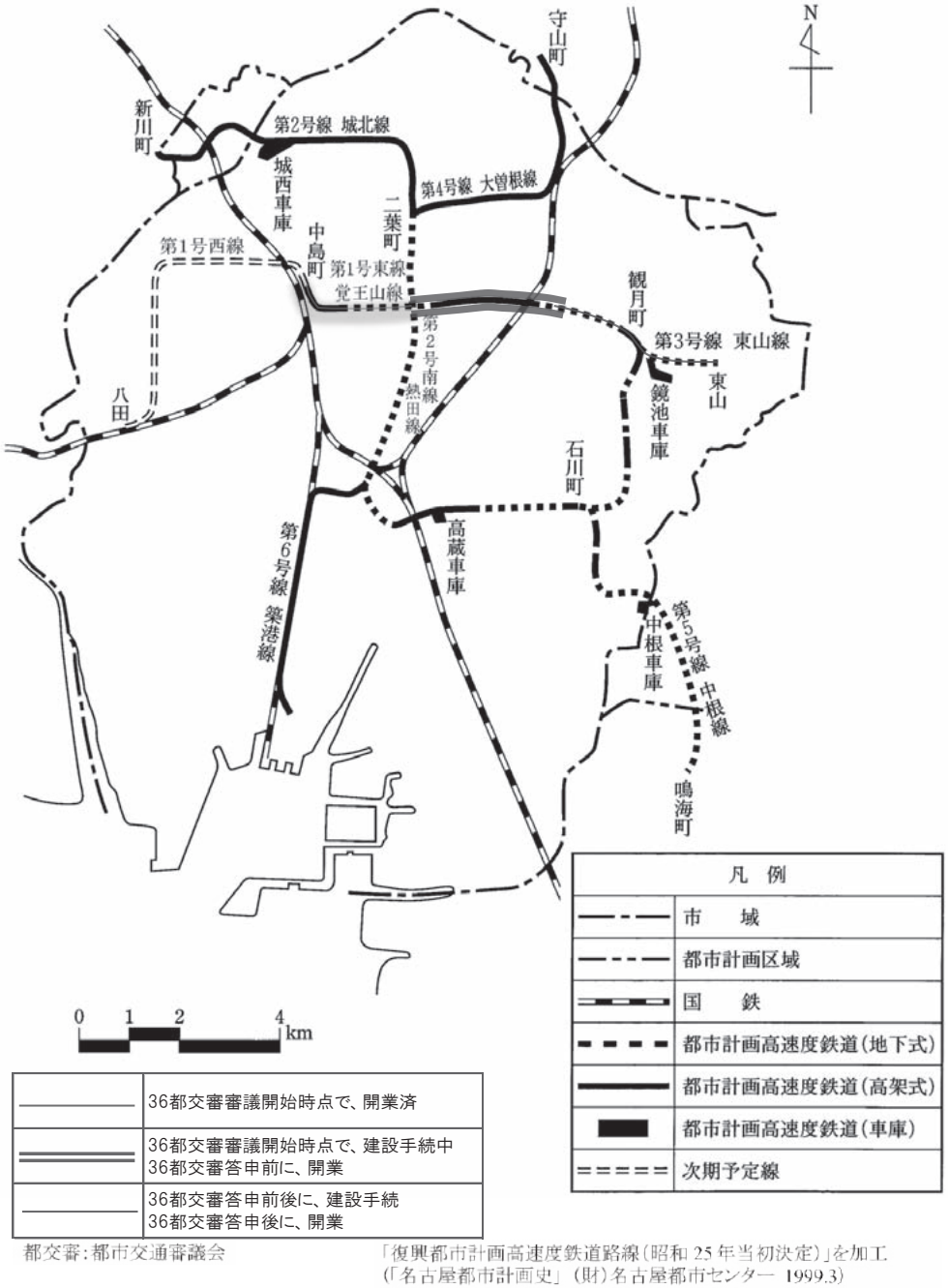


図 3.1.1　復興都市計画決定（昭和 25 年）から昭和 36 年都市交通審議会までの鉄道建設状況

(2)　答申路線の概要

名古屋市とその周辺市町村を合わせた1985(昭和60)年の将来人口はおよそ350万人に達すると考え、その時点の輸送需要を1957(昭和32)年の3倍強の19億人と見込んでいる。

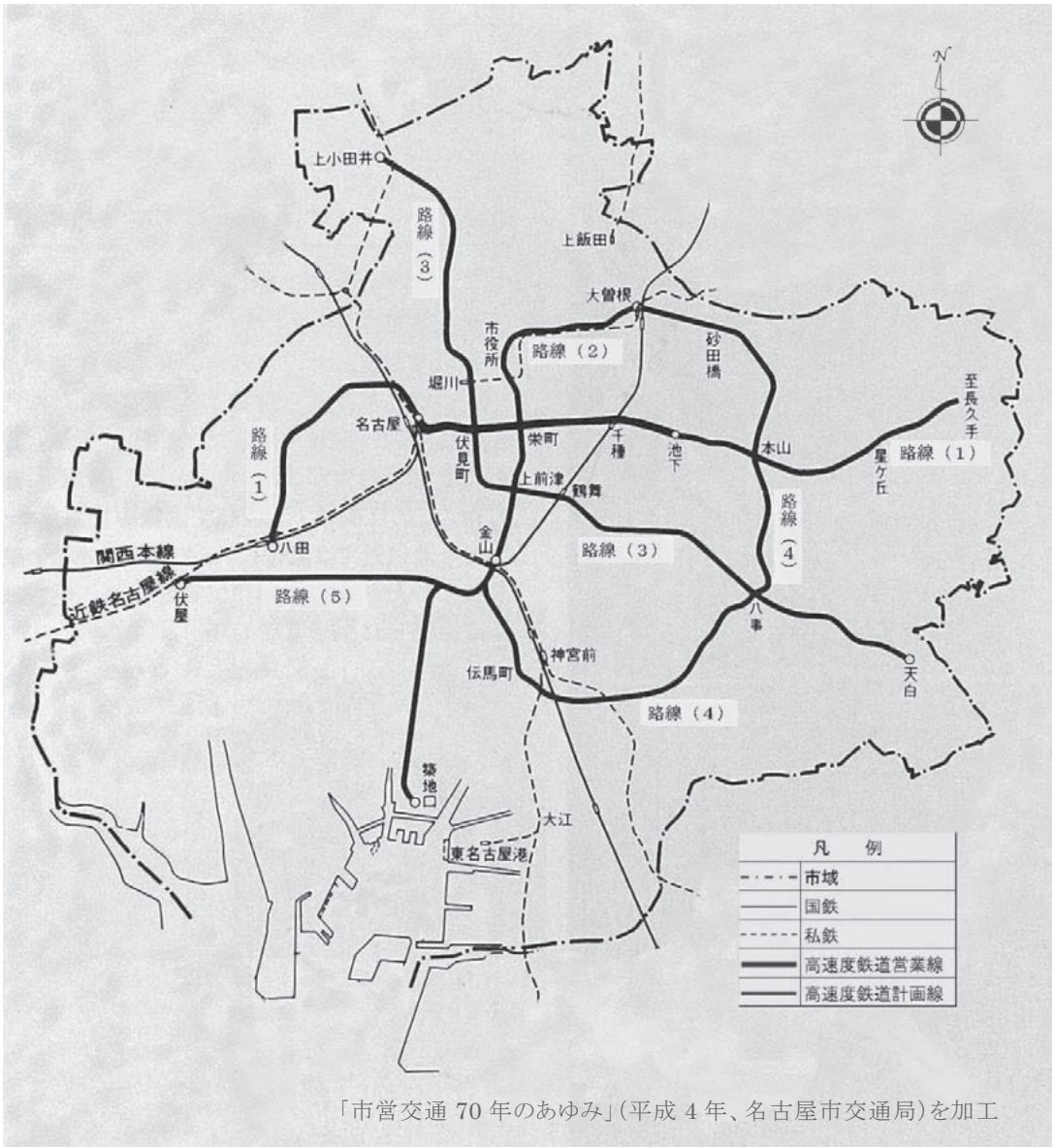
答申の計画意図と答申路線の概要は、以下のようになっている。また、答申路線図を**図 3.1.2** に示す。

①　路線網全体の考え方

ア　基本形は需要方向放射路線の都心貫通型とする。

イ　部分的に環状路線となる形態を取り入れる。

ウ　都心部と住宅地とを直結するため、他の高速鉄道との相互乗り入れを考える。



「市営交通70年のあゆみ」(平成4年、名古屋市交通局)を加工

図 3.1.2　昭和36年都市交通審議会答申路線

② 路線(1)

既に開業済みの名古屋～栄町および手続き中の栄町～池下間を前提に、八田から名古屋の都心を経由して長久手まで東西に縦貫する路線として計画する。

＊1 復興都市計画高速度鉄道路線中の第1号東線覚王山線は、覚王山と本山の間で現在の4号線より西側の経路で南進し、第 2 号南線熱田線が金山以南の高蔵から東進してくるのと合流して変則環状ルートを形成していたが、この環状ルートを大きく見直すことにより、第 1 号東線覚王山線とその枝線扱いであった第 3 号線東山線を統合する。

＊2 名古屋～八田間の第1号西線は復興都市計画では留保されていたが、都市交通審議会審議においては、既決定の第 1 号東線覚王山線および第 3 号線東山線とあわせて一路線とする。

③ 路線(2)

名古屋都心部を南北に縦貫し、北部にあっては大曽根に接続し、南部にあっては築地口に至る路線として、北東部から南部に抜けるルートとする。

＊1 復興都市計画高速度鉄道路線中の第4号線大曽根線、第2号線北線城北線の市役所付近以南から第 2 号南線熱田線の金山までの区間および第 6 号線築港線を統合したかたちとなっている。

＊2 金山以南区間においては、貨物線の名古屋港線のルートを活用して築地口に至る経路を踏襲している。

④ 路線(3)

名古屋北西部、名鉄の上小田井から都心部を経由して東南部の天白へ抜ける路線とし、路線(1)、(2)と都心部で接続して乗り換えの便を図る。答申内容の整備に当たっての留意事項の一つに「他の高速鉄道との相互乗入れを考慮する」とあることから、名鉄との相互乗り入れも視野に入っていたと思われる。

＊ 復興都市計画高速度鉄道路線中には類似路線は見当たらない。

⑤ 路線(4)

大曽根から東部市街地を本山、八事を経由して金山に至る路線で、両端で路線(2)と接続することにより、環状線を構成することを想定する。

＊ 復興都市計画高速度鉄道路線中、第 2 号南線熱田線が熱田付近から東進する区間を南側に広げるとともに、第 1 号東線覚王山線の観月町以南の区間を東側に広げ、本山以北の区間については環状線を構成するよう北に伸ばしたかたちとなっている。

⑥ 路線(5)

近鉄の伏屋と金山を結ぶ路線である。答申本文には明記されていないが、都市計画決定が幹線街路を外れて民有地内になされていることなどから類推すると、近鉄の混雑緩和を考慮して都心乗り入れを図るため伏屋から東進して金山に至る路線としたものと想定される。

＊ 復興都市計画高速度鉄道路線にはみられない新規路線である。

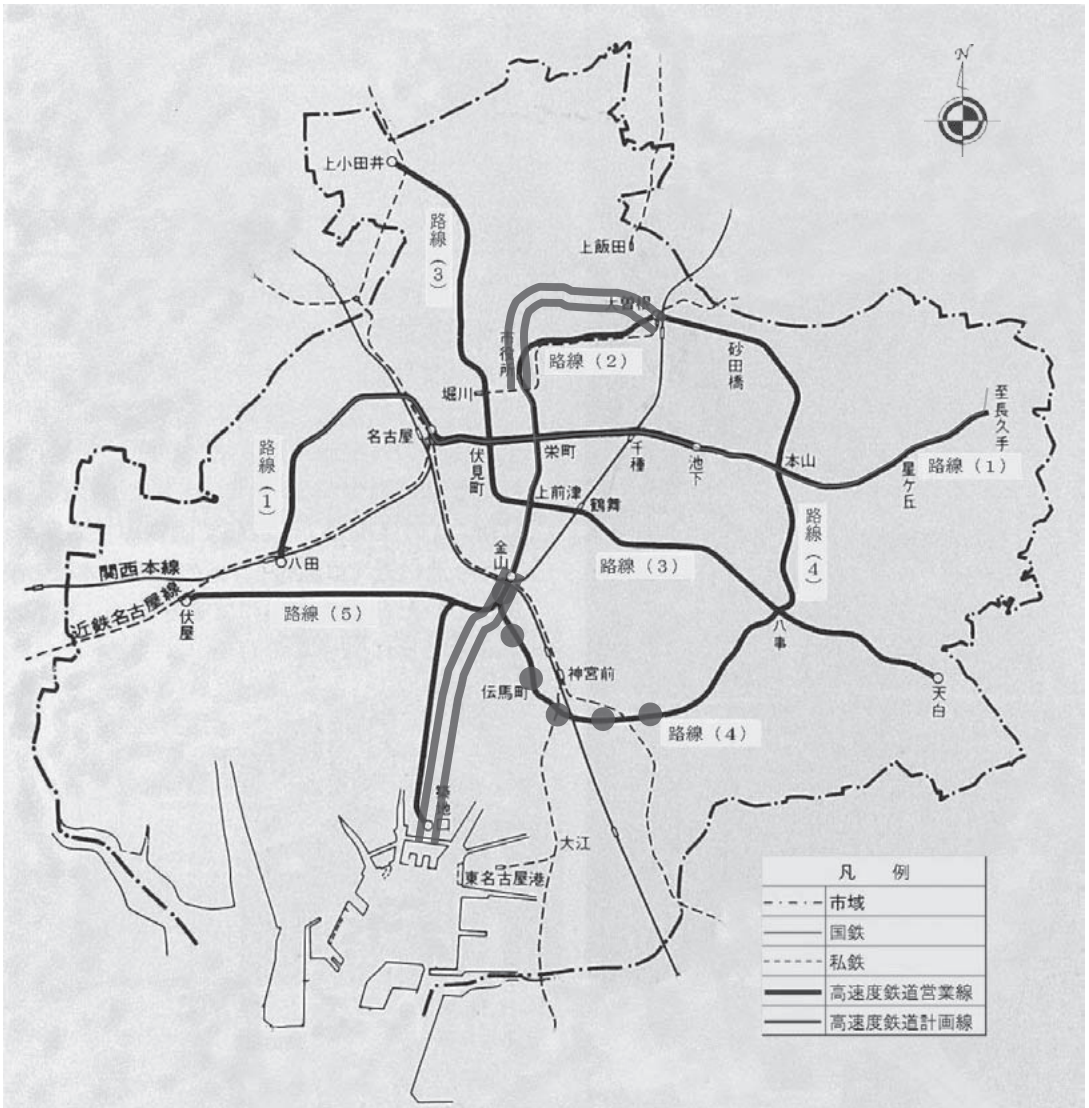
(3) 1961(昭和 36)年都市交通審議会答申路線の整備状況

1961(昭和 36)年都市交通審議会答申路線の整備状況は**表 3.1.1** のとおりであり、次の 1972(昭和 47)年都市交通審議会の答申までには路線(1)の中村公園～藤ヶ丘間が 1969(昭和 44)年 4 月 1 日までに段階的に開通している。路線(2)は、市役所～金山間が開業済みで、答申までの間に工事中であった金山～名古屋港間および市役所～大曽根間が開業して全通した。路線(4)は未着手であったが、諮問後に金山～新瑞橋間が工事着手し、答申の 2 年後に開通している。その他の路線(3)、路線(5)は未着手のままとなっている。

表 3.1.1 1961(昭和 36)年都市交通審議会答申路線の整備状況

路線名	区間	開業時期	備考
路線(1)	長久手 － 藤ケ丘	×	
	藤ケ丘 － 星ヶ丘	1969(S44) 4. 1	
	星ヶ丘 － 東山公園	1967(S42) 3.30	
	東山公園 － 池下	1963(S38) 4. 1	
	池下 － 栄町	1960(S35) 6.15	
	栄町 － 名古屋	1957(S32)11.15	
	名古屋 － 中村公園	1969(S44) 4. 1	
	中村公園 － 八田	×	
路線(2)	大曽根 － 市役所	1971(S46)12.20	
	市役所 － 栄町	1965(S40)10.15	
	栄 － 金山	1967(S42) 3.30	「栄町」の駅名は1966(昭和41)年6月から「栄」に変更
	金山 － 名古屋港	1971(S46) 3.29	
路線(3)	上小田井 － 天白	×	
路線(4)	大曽根 － 新瑞橋	×	
	新瑞橋 － 金山	1974(S49) 3.30	
路線(5)	伏屋 － 金山	×	

1972(昭和 47)年都市交通審議会答申までの鉄道建設状況を**図 3.1.3** に示す。



「市営交通 70 年のあゆみ」(平成 4 年、名古屋市交通局)を加工

都交審:都市交通審議会

図 3.1.3　昭和 36 年都市交通審議会から昭和 47 年都市交通審議会までの鉄道建設状況

2 1972(昭和 47)年都市交通審議会答申[17]

(1) 経過

都市交通審議会が 1961(昭和 36)年 10 月 21 日に名古屋圏に関する答申を行ってから 10 年弱を経て、1971(昭和 46)年 3 月 8 日に再度、同審議会に「名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」諮問があり、翌 1972(昭和 47)年 3 月 1 日に答申第 14 号として答申された。

(2) 体制

検討体制として名古屋圏部会が設置され、都市交通審議会委員の中から6名のほか臨時委員 10 名および専門委員 2 名の計 18 名で構成された。部会長には臨時委員の東海銀行相談役金子嘉徳があたった。また、検討の基となる輸送需要予測を担当する需要予測ワーキング・グループが置かれ、部会委員の中の学識経験者 3 名で構成された。他に、二つの小委員会(鉄道網小委員会、経営財務小委員会)が置かれた。

(3) 答申概要

目標年次を 1985(昭和 60)年、名古屋市の将来人口を 264 万人、流入人口を 84 万人と推計している。

高速鉄道路線については、先回答申の 1～5 号線に加えて、6～8 号線の新設が主な内容であり、既存路線の混雑緩和のためのバイパス路線に特徴がある(**図 3.1.4**)。

① 新規路線網の考え方

ア 既営業区間の混雑解消を図るための路線を計画する。

イ 相互直通運転を重視する。

ウ 金山の結節強化を図る。

② 6 号線(七宝・・稲葉地-名古屋-今池-鶴里・・豊明)

1 号線の名古屋～伏見間の混雑が著しく、その解消を図るためのバイパス路線として計画する。

都市計画道路名古屋環状線を南北に走る市電路線は、頻行路線として最終段階の 1973(昭和 48)年度末まで残存した。6 号線の今池～新瑞橋間は、この需要を受け止め、さらに新瑞橋以東へ延伸して土地区画整理事業による市街化進展の顕著な東南部方面の需要に対応する。

③ 7 号線(金山-桜通本町-清水口-上飯田)

答申上には明記されていないが、名鉄小牧線の複線化と併せて上飯田における相互直通を想定したうえで、2 号線の混雑緩和のためのバイパス機能を果たすため都心部を南北に貫通して金山に至る路線とする。

[17] 都市交通審議会「名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について(答申第 14 号)」(都市交通審議会 1972.3)
草島 和「名古屋圏における高速鉄道網の整備増強計画―都市交通審議会答申第 14 号」(「トランスポート」Vol. 22, No. 5 1972.5)

凡　例			
———	都交審　答申路線 （破線は、経過地未定）	—・—・—	都父審　検討線
①～⑨	都交審　答申路線番号 （…号線）	都父審：都市交通審議会	

図 3.1.4　昭和 47 年都市交通審議会答申路線（名古屋圏高速鉄道網図）

④　8 号線（枇杷島−水主町−瓦町−清水口・・楠町）

これも答申上には明記されていないが、国鉄との枇杷島における相互直通を想定したうえで、北西部より都心を貫通して連絡の便を図り、北部方面とを結ぶ路線である。

⑤　9 号線（瀬戸−大曽根−東大手−栄）

名鉄瀬戸線の東大手と栄間を新設し、守山、瀬戸方面と都心とを結ぶ路線とする。

⑥　その他

国鉄岡多線（岡崎−豊田−瀬戸）と瀬戸線（瀬戸−高蔵寺−勝川−枇杷島）の新設が答申されている。

⑦ 検討線

次回の再検討の際に、新設すべき路線とするか否かを検討すべき路線として、八田～汐止間はじめ 6 区間が示されている。

(4) 1972(昭和 47)年都市交通審議会答申路線の整備状況

1972(昭和 47)年都市交通審議会答申路線の名古屋市内での整備状況を見ると、1992(平成 4)年運輸政策審議会答申までに整備された路線は以下のとおりである(**表 3.1.2**)。

表 3.1.2 1972(昭和 47)年都市交通審議会答申路線の整備状況

路線名	区間	開業時期	備考
1号線	長久手 － 藤ケ丘	×	
	中村公園 － 高畑	1982(S57) 9.21	47答申では八田以南は検討区間
3号線	上小田井 － 庄内緑地公園	×	
	庄内緑地公園 － 浄心	1984(S59) 9. 6	
	浄心 － 伏見	1981(S56)11.27	
	伏見 － 八事	1977(S52) 3.18	
	八事 － 赤池	1978(S53)10. 1	47答申では天白以東は経過地未定区間
4号線	大曽根 － 新瑞橋	×	
5号線	伏屋 － 金山	×	
6号線	七宝 － 中村区役所	×	七宝－稲葉地は経過地未定区間
	中村区役所 － 今池	1989(H 1) 9.10	
	今池 － 鶴里	×	
	鶴里 － 豊明方面	×	経過地未定区間
7号線	金山 － 上飯田	×	
8号線	枇杷島 － 楠町	×	
9号線	東大手 － 栄町	1978(S53) 8.20	名鉄瀬戸線、「栄」の駅名は「栄町」となった
瀬戸線	勝川 － 尾張星の宮	1991(H 3)12. 1	東海交通事業城北線
	尾張星の宮 － 枇杷島	1993(H 5) 3.18	

① 1 号線の八田～汐止間は検討区間であるが、このうち八田～高畑間は 1982(昭和 57)年 9 月 21 日に供用され、合わせて高畑車庫が整備された。

② 3 号線は伏見～八事間が 1977(昭和 52)年 3 月 18 日に開通し、八事～赤池間が翌年 10 月 1 日に開通した後、1979(昭和 54)年 7 月 29 日の名鉄豊田線の開通と同時に名鉄との相互直通運転を開始した。一方、伏見以北へは 1981(昭和 56)年 11 月 27 日に浄心まで延伸し、1984(昭和 59)年 9 月 6 日に庄内緑地公園まで開通した。

③ 新規路線中 6 号線は、中村区役所～今池間が 1989(平成元)年 9 月 10 日に開通した。

④ 9 号線は名鉄瀬戸線の栄乗り入れとして、1978(昭和 53)年 8 月 20 日に開通した。これに合わせて、休止されていた「お濠電車」と呼ばれた名古屋城の外堀を走る堀川までの区間は廃止された。

⑤ 国鉄瀬戸線の一部となる勝川～枇杷島間は、東海交通事業城北線として、勝川～尾張星の宮間が 1991(平成 3)年 12 月 1 日、次いで、尾張星の宮～枇杷島間が答申後の 1993(平成 5)年 3 月 18 日に開通した。

⑥　その他の路線は未着手のままとなっている。

なお、諮問時点で工事中であった 3 号線の上小田井～庄内緑地公園間、6 号線の今池～野並間は答申後に開業となった。

1992（平成 4）年運輸政策審議会答申までの鉄道建設状況を**図 3.1.5** に示す。

凡　例			
――――	都交審　答申路線 （破線は、経過地未定）	―・―・―	都交審　検討線
①～⑨	都交審　答申路線番号 （…号線）		
――――	H4運政審諮問時点で、開業済	●●●●●●	H4運政審諮問・答申時点で、工事中

都交審：都市交通審議会、　運政審：運輸政策審議会　（昭和47年都市交通審議会附図(附図2)を加工）

図 3.1.5　昭和 47 年都市交通審議会から平成 4 年運輸政策審議会までの鉄道建設状況

3 1992(平成 4)年運輸政策審議会答申[18]

(1) 背景・経緯

1972(昭和 47)年都市交通審議会答申の目標年次である 1985(昭和 60)年が既に到来したことに加え、答申以後、「社会経済情勢の変化に伴い、名古屋圏の人口、交通流動等の状況も変化してきていること等から、長期的な展望に立った新たな基本計画を策定する必要が生じた」ことによる。

1990(平成 2)年 4 月 25 日、運輸大臣から運輸政策審議会に対して諮問第 12 号「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」がなされ、同審議会は、1992(平成 4)年 1 月 10 日、答申第 12 号として答申した。

(2) 体制

諮問は運輸政策審議会の地域交通部会に付託され、同部会に加藤晃岐阜大学学長を委員長とし、学識経験者、行政、経済界、鉄道事業者等 21 名で構成する名古屋圏都市交通委員会が設置された。

また、同委員会の下に学識経験者等 9 名で構成するワーキンググループが設置された。

(3) 答申概要

① 前提条件

ア 目標年次等　2008(平成 20)年とし、名古屋圏の人口は 1985(昭和 60)年から約 15%増の 1,024 万人、名古屋市の人口は 230 万人と見込んで、名古屋市域への通勤、通学者の流動を同じく約 27%増の 57 万人と予測している。

イ 対象交通機関　高速鉄道を中心とし、モノレール、新交通システム等を含む鉄軌道

ウ 答申路線の区分

A 路線　目標年次までに整備することが適当である路線

B 路線　目標年次までに整備の推進を図ることが適当である路線

C 路線　今後、整備について検討すべき路線

② 基本的考え方

次の 3 点をあげている。

i 地域の発展に応じた鉄道ネットワーク拡充強化

ii 都市構造の多極化や地域開発プロジェクトへの対応

iii 鉄道を中心とする公共交通サービスの高度化・多様化の推進

③ 答申路線網(**図 3.1.6**)

答申された新設路線の概要は次のようになる。

A 路線　市交(名古屋市交通局の略、以下同じ)東部線、市交上飯田線や西名古屋港線、東部丘陵線、志段味線など 9 路線

[18] 運輸省運輸政策局「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(答申第 12 号)」(運輸政策審議会 1992.1)

B 路線　　市交金山線、名鉄名古屋空港線など 4 路線

C 路線　　南部線など 5 路線

この他に、中部新国際空港の検討に併せて高速鉄道によるアクセス線を検討するとしている。

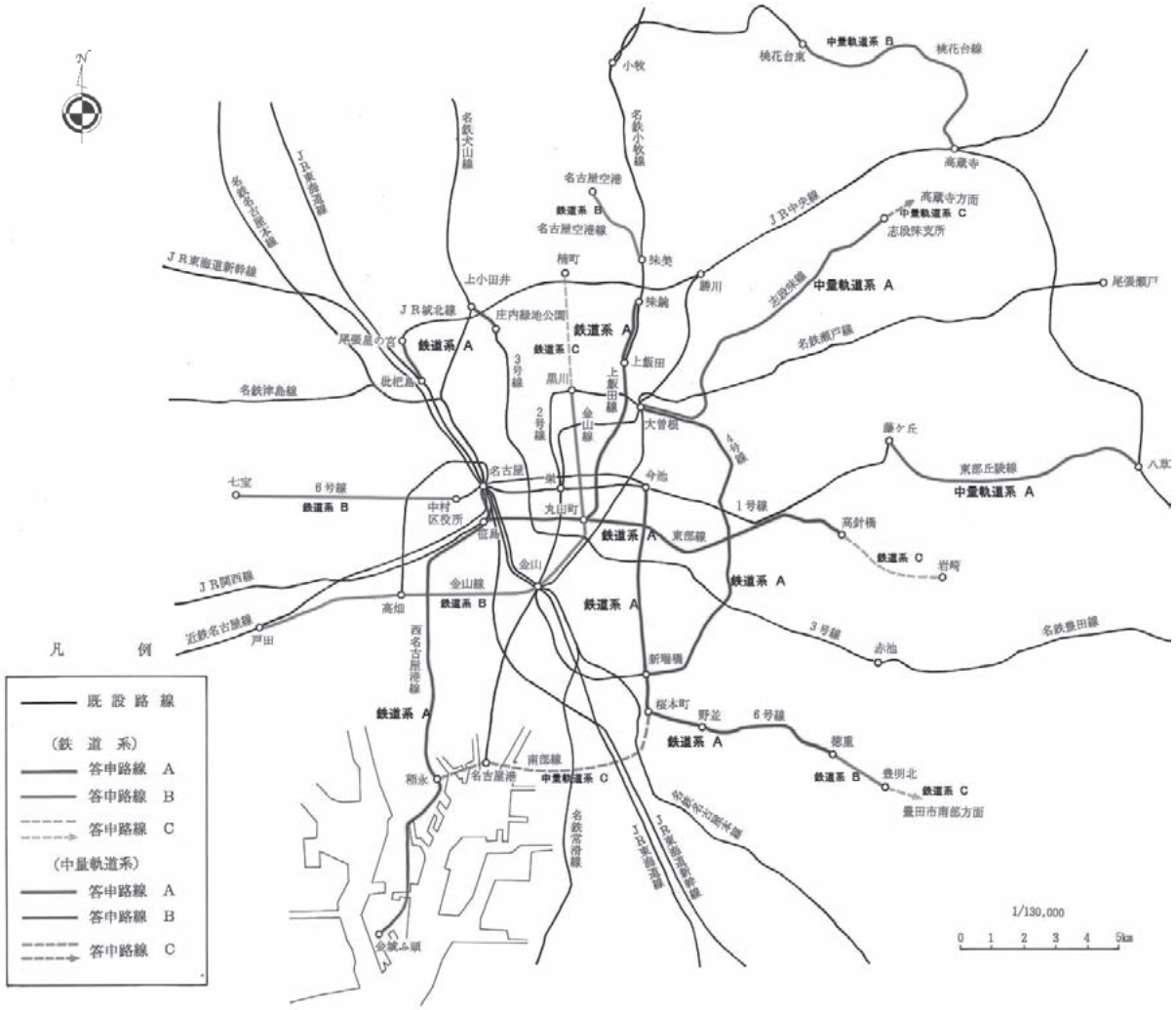


図 3.1.6　平成 4 年運輸政策審議会答申路線（名古屋圏高速鉄道網図（新設路線）より）

ア　新規路線網の考え方

ⅰ　地域開発プロジェクトの進展に適切に対応する。

ⅱ　相互直通運転を重視する。

ⅲ　需要に応じて、中量輸送軌道システムの導入を考慮する。

イ　名鉄小牧線・市交上飯田線

上飯田駅で名鉄小牧線と相互直通運転を行い、丸田町駅で東部線と直通運転を行う。上飯田駅と平安通駅との結節改善を図るため、味鋺駅～平安通駅間については、第 3 セクター方式等を活用しつつ地方公共団体の支援の下に上飯田連絡線として緊急に整備するとした。

1972（昭和 47）年都市交通審議会答申路線中の 7 号線の後継路線の性格を有する。7 号線が都心部区間で都市計画道路本町線をルートとしていたため、1 号線との連絡が困難なことや幅員狭小なため高コストとなることなどから、広幅員の葵町線を利用して新栄町駅で 1 号線との連絡も可能としたものである。

ウ　市交東部線

笹島貨物駅の廃止後の土地利用について笹島地区整備の具体化が検討されていたタイミングにあり、同地区のアクセシビリティを高めて付加価値を増すために地下鉄の路線を乗り入れることが重要とみなされていた。

笹島から都市計画道路矢場町線（若宮大通）を利用して東進し、高針橋に至るルートで、笹島駅付近において JR 関西本線との相互直通を明記するとともに西名古屋港線との相互直通についても検討するとしている。

エ　西名古屋港線

名古屋駅～西名古屋港駅間は貨物営業中であり、貨物線の旅客線化である。これを金城ふ頭まで延伸する。

第 3 セクター方式を活用し、地方公共団体等の支援の下に整備を行うことが示された。

オ　市交金山線

1961（昭和 36）年の答申路線中の路線（5）と 1972（昭和 47）年の答申路線の 8 号線の一部区間を接続した後継路線の性格を有する。

1961（昭和 36）年の答申では近鉄伏屋駅での接続としていたが、より西側の戸田駅接続による近鉄との相互直通を検討するとし、営業主体も名古屋市交通局と明記した。

カ　名鉄名古屋空港線

諮問時点では、財団法人中部空港調査会は設立されていたものの中部新国際空港は基本構想を策定中で実現時期は明確ではなく、名古屋空港の役割はまだ重要なものがあった。

愛知県の新中京圏鉄道網構想においては、地下鉄 8 号東線を利用して名古屋空港西側からのアプローチを提案していたが、運輸政策審議会においては名鉄小牧線味美駅から分岐して東側からアプローチするルートとしている。

キ　東部丘陵線

諮問時点では、国際博覧会（「愛・地球博」）はまだ愛知県が開催表明した程度で具体的な内容は未定であったが、名古屋東部丘陵研究学園都市構想における「あいち学術研究開発ゾーン」については、1989（平成元）年 3 月に愛知県 21 世紀計画において主要プロジェクトに位置付けられ、アクセス強化が望まれる状況であった。

運輸政策審議会においては、上記プロジェクトを受けて、藤ヶ丘で 1 号線に接続し、八草で愛知環状鉄道に接続する中量軌道系の交通システムとして答申されている。

ク 志段味線

運輸政策審議会に先立つ名古屋市の基幹公共交通網調査委員会は、1988(昭和 63)年 2 月の答申で、志段味線の砂田橋～高蔵寺間を鉄軌道系路線として提案している。

建設省によって開発が進められてきたガイドウェイバスシステムの市内での適用について、1990(平成 2)年度時点にはインフラ補助の対象として建設省の補助事業採択がなされたことを受けて、名古屋市は同年 10 月には、学識経験者、関係行政機関からなるガイドウェイバス志段味線検討委員会を発足させて実施に向けての検討を進めた。

このように、いわば既成事実が積み重ねられた結果を受けて、運輸政策審議会は大曽根～志段味支所間を中量軌道系の A 路線、志段味支所～高蔵寺方面間を C 路線として答申した。

ケ 南部線

名古屋港周辺における環状方向のサービスが十分でないとの指摘から 6 号線桜本町に接続して名古屋港を経由、稲永に至る路線を中量軌道系の交通システムとして答申した。

コ その他

1972(昭和 47)年の都市交通審議会で経過地未定であった 3 号線の天白以東は、1973(昭和 53)年 10 月 1 日に八事～赤池間が開通し、翌年 7 月 29 日から名鉄豊田線との相互直通運転が開始されていたことから赤池までとされ、6 号線の鶴里以東は徳重、豊明北経由と明示された。

④ 県市による提案路線の反映

各答申路線を A、B、C 路線ごとに整理して、**表 3.1.3** に示す。

後述するように、愛知県と名古屋市それぞれの総合計画を策定するタイミングに運輸政策審議会答申が合致しなかったため、各々独自に将来公共交通路線網の検討を行って総合計画に反映させることとなった。それらの将来公共交通路線網は、運輸政策審議会の審議に反映されることも期待するところであったので、表の備考欄に答申路線への反映状況を記載した。

主な内容は以下のとおりである。

ア 東部線、東部丘陵線、志段味線、南部線などの県市の検討委員会等による新規路線はおおむね運輸政策審議会答申に採用されている。

イ 1972(昭和 47)年都市交通審議会の 7 号線は、名古屋市の基幹公共交通網路線、愛知県の新中京圏鉄道網路線にあっては 7 号新線としてルートを変更して上飯田と名古屋駅を結んでいたが、運輸政策審議会答申では上飯田線として、上飯田と丸田町を結び上飯田における名鉄小牧線との相互直通を求めている。

ウ 名古屋市の基幹公共交通網路線、愛知県の新中京圏鉄道網路線にあっては、1972(昭和 47)年都市交通審議会の 8 号線を東西に分割して金山連絡としていたが、運輸政策審議会においては 8 号西線を不採用とし、8 号東線と 1972(昭和 47)年都市交通審議会の 5 号線を結んで金山線としたうえで、近鉄との連絡を伏屋から戸田に変更している。

表 3.1.3 運輸政策審議会 名古屋圏高速鉄道網

路線名	A路線	B路線	C路線	備考
3号線	上小田井－庄内緑地公園			S36都交審答申路線
4号線	大曽根－砂田橋－本山－八事－新瑞橋			S36都交審答申路線
6号線	今池－野並－徳重	七宝－稲葉地－中村区役所 徳重－豊明北	豊明北－豊田市南部方面	S47都交審答申路線 C路線は新中京圏路線
上飯田線	味鋺－上飯田－平安通－新栄町－丸田町			S47都交審7号線のルート変更、短縮
東部線	笹島－丸田町－吹上－星ヶ丘－高針橋		高針橋－岩崎	基幹公共路線 C路線は新中京圏路線
金山線		戸田－金山－丸田町－黒川	黒川－楠町	戸田－金山は旧5号線接続駅変更(伏屋→戸田) 金山－丸田町は基幹公共路線8号東線の一部 黒川－楠町は旧8号線の一部
JR城北線	枇杷島－尾張星の宮			S47都交審答申路線
西名古屋港線	名古屋－笹島－稲永－金城ふ頭			基幹公共路線
名古屋空港線		味美－名古屋空港		新中京圏では楠町－名古屋空港
東部丘陵線	藤ケ丘－八草			新中京圏路線
志段味線	大曽根－砂田橋－松坂町－志段味支所		志段味支所－高蔵寺方面	基幹公共路線
桃花台線			桃花台東－高蔵寺	新中京圏路線
南部線			桜本町－大江－名古屋港－稲永	基幹公共路線

1 備考欄「都交審」は「都市交通審議会」をいう
2 備考欄のS36、S47都交審路線は、当該審議会答申路線を踏襲していることを表す。
3 備考欄の基幹公共路線は、名古屋市基幹公共交通路線提案路線をほぼ採用していることを表す。
4 備考欄の新中京圏路線は、愛知県の新中京圏鉄道網提案路線をほぼ採用していることを表す。
5 運輸政策審議会答申路線に採用されている路線が、名古屋市基幹公共交通網提案路線と愛知県新中京圏鉄道網提案路線の双方に重複している場合は、前者で代表させて記載した。

(4) 1992(平成 4)年運輸政策審議会答申路線の整備状況

1992(平成 4 年)運輸政策審議会答申路線の 2004(平成 16)年度末までにおける整備状況は**表 3.1.4** のとおりである。

① 地下鉄路線として整備されたのは、3 号線、4 号線および 6 号線の A 路線区間と上飯田連絡線の味鋺～平安通間であり、他に整備されたのは、貨物線西名古屋港線の複線・旅客化であるあおなみ線、志段味線の一部区間の大曽根～小幡緑地間でガイドウェイバスシステムを採用したゆとりーとライン、磁気浮上方式(HSST システム)を採用した東部丘陵線(リニモ)などである。

② 3 号線は、1993(平成 5)年 8 月 12 日の上小田井までの開通によって全線が供用となり、同日から名鉄犬山線との相互乗り入れが開始された。

③ 4 号線は、2000(平成 12)年 1 月 19 日に大曽根から砂田橋までが開通し、2003(平成 15)年 12 月 13 日の名古屋大学への延伸を経て、翌年 10 月 6 日に新端橋までの全線が開通した。これによって、2 号線(名城線)の大曽根～金山間と組んで環状ルートが形成され。全国の地下鉄路線としては初めての本格的な環状運転が開始された。

④ 6 号線は、1994(平成 6)年 3 月 30 日に野並まで開通した。

表 3.1.4 1992(平成 4)年運輸政策審議会答申路線の整備状況

路線名	区間		開業時期	備考
3号線	上小田井	－ 庄内緑地公園	1993(H 5) 8.12	
4号線	大曽根	－ 砂田橋	2000(H12) 1.19	
	砂田橋	－ 名古屋大学	2003(H15)12.13	
	名古屋大学	－ 新瑞橋	2004(H16)10. 6	
6号線	七宝	－ 中村区役所	×	
	今池	－ 野並	1994(H 6) 3.30	
	野並	－ 徳重	×	
上飯田連絡線	味鋺	－ 平安通	2003(H15) 3.27	名鉄と市交との相互直通運転
	平安通	－ 丸田町	×	
東部線	笹島	－ 高針橋	×	
金山線	戸田	－ 黒川	×	戸田－金山は5号線代替区間
西名古屋港線	枇杷島	－ 楠町	2004(H16)10. 6	あおなみ線
名古屋空港線	味美	－ 名古屋空港	×	
東部丘陵線	藤ケ丘	－ 八草	2005(H17) 3. 6	愛称:リニモ
志段味線	大曽根	－ 小幡緑地	2001(H13) 3.23	ガイドウェイバス:ゆとりーとライン
	小幡緑地	－ 志段味支所	×	(一般バスとして直通運転)
南部線	桜本町	－ 稲永	×	

備考欄:市交は名古屋市交通局を表す

⑤ 上飯田連絡線の完成により、7 号線の一部区間に相当する平安通～上飯田間が市交上飯田線として 2003(平成 15)年 3 月 27 日に開通し、同時に名鉄小牧線との相互直通運転が開始された。

⑥ 中部新国際空港へのアクセス線の整備については、1999(平成 11)年 6 月に第三セクターの中部国際空港連絡鉄道株式会社が設立されて工事が進められ、中部国際空港の開港に先立つ 2005(平成 17)年 1 月 29 日に名鉄常滑駅～中部国際空港駅間 4.2km が開通した。列車の運行は名鉄が受け持ち、名古屋方面から空港駅まで直通運転されている。

なお、A 路線として答申された東部線については、具体化の動きは見られない。

4 名古屋圏における答申概要と都市計画変更の推移

(1) 名古屋圏における都市交通審議会等の答申概要

これまでの二度にわたる都市交通審議会とその後の運輸政策審議会答申の概要を次の**表 3.1.5** にとりまとめた。また、参考図として、都市交通審議会等答申路線の変遷イメージ図を添付した(**図 3.1.7**)。

表 3.1.5　都市交通審議会等の答申概要比較

項目		昭和36年 都市交通審議会	昭和47年 都市交通審議会	平成4年 運輸政策審議会	
主体		都市交通審議会 （名古屋部会）	都市交通審議会 （名古屋圏部会）	運輸政策審議会 （地域交通部会名古屋圏都市交通委員会）	
諮問	年月日	1955(昭和30)年9月23日	1971(昭和46)年3月8日	1990(平成2)年4月25日	
	番号	第1号	第10号	第12号	
答申	年月日	1961(昭和36)年10月21日	1972(昭和47)年3月1日	1992(平成4)年1月10日	
	番号	第5号	第14号	第12号	
対象圏域		名古屋駅中心40km圏	名古屋駅中心40km圏	名古屋駅中心40km圏	
目標年次		1985（昭和60）年	1985（昭和60）年	2008（平成20）年	
目標人口(万人)					
	名古屋圏	—	987	1,024	
	名古屋市	350*	264	230	
	流入人口	—	84	57	
高速鉄道				A　目標年次までに整備	B　目標年次までに推進
	新設路線	(1) 長久手—星ヶ丘—栄町—名古屋駅—八田（—汐止）	(1) 既営業線に加え、長久手—藤が丘、中村公園—八田新設	藤が丘—八草(東部丘陵線)	
		(2) 大曽根—市役所—栄町—金山—築地口（—飛島）	(2) 大曽根—名古屋港　全線営業線		
		(3) 上小田井—伏見通—鶴舞公園—天白（—名和、星ヶ丘、東郷）	(3) 上小田井—伏見—八事—天白—東郷—豊田（西春、岩倉への延長を考慮）	上小田井—庄内緑地公園	
		(4) 大曽根—砂田橋—本山—八事—伝馬町—金山	(4) 既営業線に加え、大曽根—砂田橋—本山—八事—新瑞橋	大曽根—砂田橋—本山—八事—新瑞橋	
		(5) 金山—伏屋	(5) 金山—伏屋		戸田—金山—丸田町—黒川（金山線）
			(6) 七宝—稲葉地—中村公園—名古屋—桜通本町—高岳—今池—御器所—新瑞橋—鶴里—鳴海—豊明	今池—野並—徳重	七宝—稲葉地—中村区役所、徳重—豊明北
			(7) 金山—若宮—桜通本町—市役所—清水口—平安通—上飯田	味鋺—上飯田—平安通—新栄町—丸田町（上飯田線等）	味美—名古屋空港（名古屋空港線）
			(8) 枇杷島—浅間町—水主町—矢場町—瓦町—高岳—黒川—楠町		
			(9) 名鉄瀬戸線既営業線に加え、東大手—栄新設		
			(10) 岡多線		
			(11) 瀬戸線	枇杷島—尾張星の宮(JR城北線)	
				笹島—丸田町—吹上—星ヶ丘—高針橋（東部線）	
				名古屋—笹島—稲永—金城ふ頭（西名古屋港線）	
				大曽根—砂田橋—松坂町—志段味支所（志段味線）	
					桃花台東—高蔵寺（桃花台線）
	検討路線	水分橋—大曽根　新設による国鉄高山線の大曽根乗り入れ	(1) 1号線南部延伸（八田—汐止）	豊明北—豊田市南部方面（6号線延伸）	
			(2) 8号線南部延伸（瓦町—熱田）	高針橋—岩崎（東部線延伸）	
			(3) 名和—鳴海—天白—猪高—勝川	黒川—楠町（金山線延伸）	
			(4) 8号線北部延伸（楠町—小牧方面）	志段味支所—高蔵寺方面（志段味線延伸）	
			(5) 9号線東部延伸（瀬戸—藤岡方面）	桜本町—大江—名古屋港—稲永（南部線）	
			(6) 瀬戸線延伸（瀬戸—多治見、志段味）	中部新国際空港アクセス線	
	改良路線	国鉄	国鉄	JR東海	
		中央本線（名古屋—中津川　複線化、電化） 関西本線（名古屋—亀山　複線化、電化）　など	東海道本線（稲沢—大垣複々線化、大府—名古屋　線増） 関西本線（名古屋—四日市複線化、名古屋—亀山　電化）等	関西本線（名古屋—南四日市　複線化）	
		名鉄	名鉄	名鉄	
		名古屋本線（神宮前—須ヶ口　複々線化）　など	名古屋本線（神宮前—須ヶ口　複々線化） 小牧線、三河線等の複線化等	小牧線（味鋺—犬山　複線化）など	
その他		路面交通機関、高速道路等についても言及がある。	路面交通機関、計画実現のための措置についても言及がある	計画実現のための方策についても言及がある	

＊S36都市交通審議会における名古屋市の想定人口は周辺市町村（名古屋市と一体として都市施設の計画がされるべき地域）の人口を含む

「都市交通審議会」「運輸政策審議会」答申の【新設路線】について、S36 都市交通審議会からの変遷イメージをしめす。

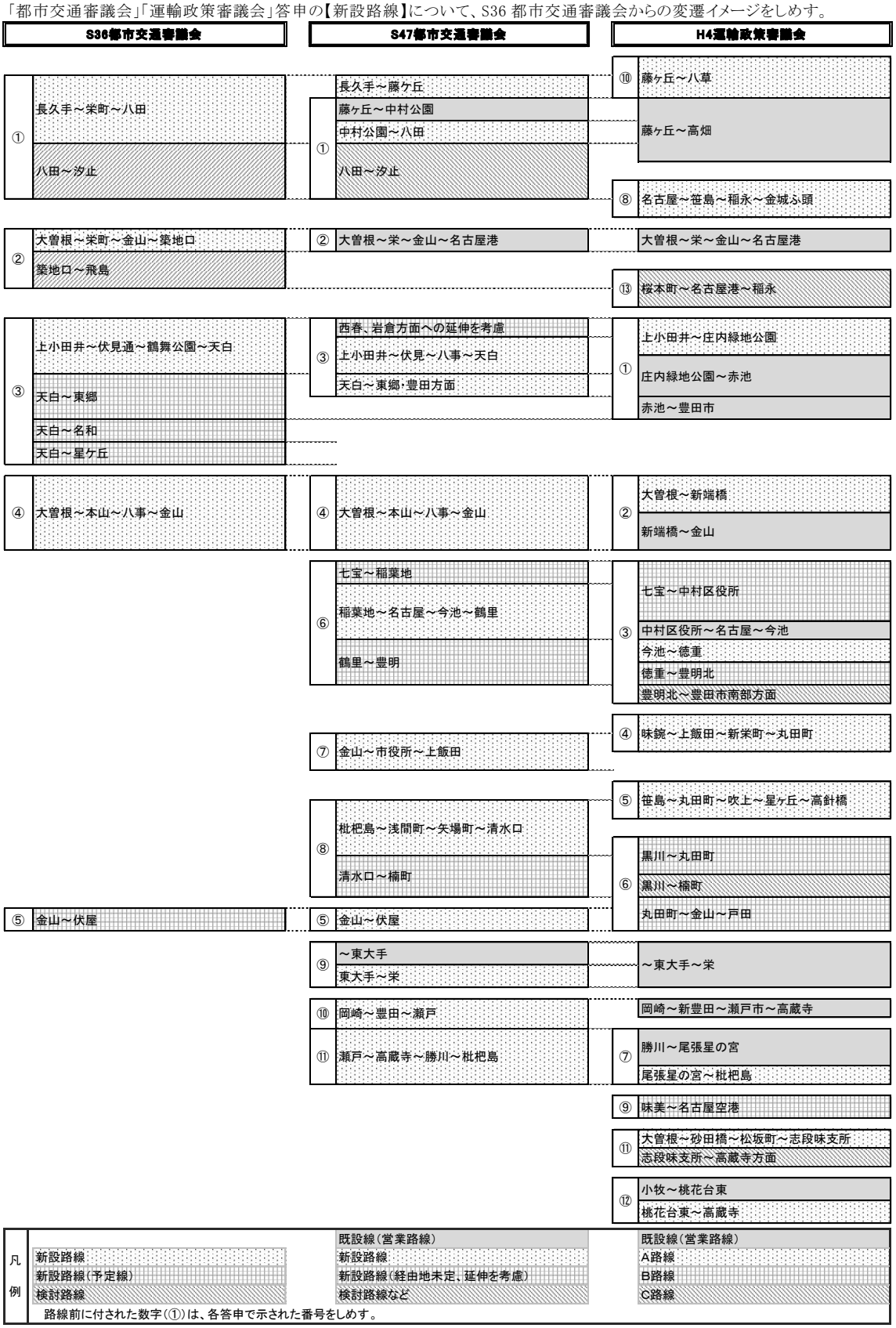


図 3.1.7　都市交通審議会等答申路線の変遷

(2) 都市交通審議会・運輸政策審議会答申路線と都市計画の関係

① 1961(昭和 36)年都市交通審議会答申路線の都市計画変更推移

1961(昭和 36)年の都市交通審議会答申路線 5 路線は、最終答申より前の中間結論が出された後、1961(昭和 36)年 2 月 8 日に旧都市計画法によって都市計画決定された。

その後の各路線の主な変更は、次のとおりである(**表 3.1.6**)。

表 3.1.6 1961(昭和 36)年都市交通審議会答申路線の都市計画変更推移

路線名	都市計画決定・変更 年月日/告示番号		主な変更内容
1号線	1961(S36) 2. 8	K144	当初決定
	1965(S40) 3.23	K725	高架式区間を地下式に変更
	1966(S41)10.13	K3403	本陣付近、中村公園～岩塚の経路変更 一社付近以東の経路・構造変更、藤森車庫(現藤ケ丘車庫)追加
	1975(S50) 3.12	A195	岩塚～八田の経路変更(高畑町線地下)、八田～高畑の追加
	1978(S53) 3.31	A381	中村公園～高畑の火災対策基準適合への変更
2号線	1961(S36) 2. 8	K144	当初決定
	1965(S40) 3.23	K725	高架式区間を地下式に変更
	1967(S42)12.28	K4568	金山以南区間を臨港線ルートから江川線ルートへ変更
	1968(S43) 3.30	K799	市役所以北区間を瀬戸線重複ルートから環状線ルートへ変更
	1975(S50) 3.12	A195	名城公園～志賀本通の経路変更
	1986(S61) 4.28	A429	6号線連絡のために東桜駅を追加
	2005(H17) 8.16	N444	駅名の変更(東桜→久屋大通)
3号線	1961(S36) 2. 8	K144	当初決定
	1975(S50) 3.12	A195	起終点の変更 浅間町～丸の内、西大須(現大須観音)付近、鶴舞～荒畑、山中(現川名)～杁中(現いりなか)、八事～平針原(現 原)の経路変更 平針原～平針の追加
	1976(S51) 6.30	A617	平針～赤池の追加
	1978(S53) 3.31	A381	庄内公園～伏見の火災対策基準適合への変更 庄内通の工法の変更
	1978(S53)10. 2	A7251	都市計画上の駅名を営業駅名と同じに変更
	1980(S55)12.26	A1312	名鉄犬山線連続立体交差の都市計画とあわせて上小田井～庄内公園追加
4号線	1961(S36) 2. 8	K144	当初決定
	1967(S42)12.28	K4568	2号線金山以南区間変更に伴い、金山付近の経路の変更
	1975(S50) 3.12	A195	神宮西～堀田、新瑞橋付近の経路変更
	1994(H 6) 2.25	A173	大曽根～名古屋大学の事業化に伴う経路等の変更
	1997(H 9) 9. 8	A708	名古屋大学～新瑞橋の事業化に伴う経路等の変更
	2005(H17) 8.16	N444	駅名の変更(千種台→自由ケ丘 ほか3駅)
5号線	1961(S36) 2. 8	K144	当初決定
	1967(S42)12.28	K4568	2号線金山以南区間変更に伴い、金山付近の経路の変更

告示番号のK、A、Nはそれぞれ建設省、愛知県、名古屋市を表す。

ア 1 号線

i 1965(昭和 40)年 3 月 23 日には、一部高架式区間を地下式に変更している。

ii 1966(昭和 41)年 10 月 13 日の変更は、概略、次のとおりである。

・中村公園～岩塚を西側民有地から主に都市計画道路高畑町線地下へ変更

・本陣付近の曲線半径緩和の経路変更

・一社付近以東区間を区画整理設計にあわせ広小路線から北側の路外に変更

・藤森車庫（現藤ケ丘車庫）の追加

iii 1975（昭和 50）年 3 月 12 日の変更は、概略、次のとおりである。

・新都市計画法施行に伴う書式変更

・八田駅を国鉄・近鉄在来地上駅付近から高畑町線地下へ変更するとともに岩塚～八田間の経路を高畑町線地下へ変更する。

・ 八田～高畑間および高畑車庫の追加

イ 2号線

i 1965（昭和 40）年 3 月 23 日には、一部高架式区間を地下式に変更している。

ii 1967（昭和 42）年 12 月 28 日には、金山以南区間を臨港線ルートから都市計画道路江川線ルートに変更するとともに、築地口～名古屋港間および名港車庫を追加している。

iii 名古屋市は 1962（昭和 37）年 7 月段階で、名鉄瀬戸線の地下鉄乗り入れ断念を名鉄に通告していることを受け、路線免許申請に先立つ 1968（昭和 43）年 3 月 30 日に、市役所以北区間を名鉄瀬戸線重複区間から黒川経由の都市計画道路名古屋環状線ルートへ変更している。

iv 1975（昭和 50）年 3 月 12 日には、新都市計画法施行に伴う書式変更とともに、名城公園～志賀本通間の経路を変更している。

v 1986（昭和 61）年 4 月 28 日には、6 号線連絡のための東桜（現久屋大通）駅を追加している。

ウ 3号線

i 1975（昭和 50）年 3 月 12 日の変更は、概略、次のとおりである。

・新都市計画法施行に伴う書式変更

・起終点の変更

・浅間町～丸の内間の曲線緩和のための路外への経路変更

・西大須（現大須観音）付近の経路変更

・鶴舞～荒畑間の経路変更

・山中（現川名）～杁中（現いりなか）間の曲線緩和のため経路変更

・八事～平針原（現 原）間の経路変更

・平針原（現 原）～平針間の追加

ii 1976（昭和 51）年 6 月 30 日には、平針～赤池間を追加している。

iii 1980（昭和 55）年 12 月 26 日には、名鉄犬山線の高架化とあわせて起点を中小田井付近から上小田井へ変更している。

エ 4号線

i 1967（昭和 42）年 12 月 28 日には、2 号線の金山以南区間変更に伴い、金山付近の経路を変更している。

ii 1975（昭和 50）年 3 月 12 日には、新都市計画法施行に伴う書式変更とともに、神宮西～堀田間、新瑞橋付近の経路を変更している。

iii 1994（平成 6）年 2 月 25 日には、大曽根～名古屋大学間の事業化に伴い経路等を変更している。

iv 1997(平成 9)年 9 月 8 日には、名古屋大学～新瑞橋間の事業化に伴い経路等を変更している。

オ 5号線

i 1967(昭和 42)年 12 月 28 日には、2 号線の金山以南区間変更に伴い、金山付近の経路を変更している。

なお、5 号線については、新都市計画法施行以降の書式に関する変更も行われておらず、旧都市計画法決定内容が維持されたままである。

② 1972(昭和 47)年都市交通審議会答申新規路線の都市計画変更推移

1972(昭和 47)年都市交通審議会答申新規路線については、6 号線が事業化に伴って該当区間を都市計画決定しているほかには、7 号線に相当する路線の一部区間(上飯田～平安通)を都市計画決定しているにすぎない(**表 3.1.7** 参照)。

表 3.1.7 1972(昭和 47)年都市交通審議会答申新規路線の都市計画変更推移

路線名	都市計画決定・変更 年月日/告示番号		主な変更内容
6号線	1983(S58) 3.25	A306	中村区役所～野並を決定
	2005(H17) 8.16	N444	野並～徳重の事業化に伴う追加、駅名の変更(泥江→国際センター ほか2駅)
7号線	1996(H 8) 3.15	A197	上飯田連絡線味鋺～平安通の一部として決定

告示番号のA、Nはそれぞれ愛知県、名古屋市を表す。

③ 1992(平成 4)年運輸政策審議会答申新規路線の都市計画変更推移

1992(平成 4)年運輸政策審議会答申新規路線中、鉄道の路線として都市計画決定されているのは、上飯田連絡線として決定された味鋺～平安通間のみである。

他に中量軌道系の交通システムとして、東部丘陵線の藤ヶ丘～八草間および志段味線の大曽根～小幡緑地間が都市計画決定されている(**表 3.1.8** 参照)。

表 3.1.8 1992(平成 4)年運輸政策審議会答申新規路線の都市計画変更推移

路線名	都市計画決定・変更 年月日/告示番号		主な変更内容
上飯田線	1996(H 8) 3.15	A197	味鋺～平安通を決定
東部丘陵線	2001(H13)10. 2	N347	藤ヶ丘～八草を決定
	2005(H17) 8.16	N443	藤ヶ丘駅の変更
志段味線	1994(H 6)11. 2	A950	大曽根～小幡緑地を決定
	1998(H10) 2.13	A 98	7駅に出入口を追加
	2001(H13) 2.26	N 60	砂田橋駅に出入口を追加

告示番号のA、Nはそれぞれ愛知県、名古屋市を表す。

第３節　愛知県における中京圏陸上交通整備調査会議等

1　1974(昭和 49)年中京圏陸上交通整備調査会議[19]

(1)　背景・経緯

名古屋圏に関する都市交通審議会への諮問とほぼ同時期の 1971(昭和 46)年 3 月に愛知県が、愛知県およびその周辺地域の最適な鉄道網計画のあり方について調査研究するため中京圏陸上交通整備調査会議を設置した。

まず、計画専門部会が 1971(昭和 46)年 4 月に設けられ、具体的な鉄道網計画の検討が始まり、翌年 8 月に中間報告がなされた。次いで、同月に経営制度専門部会が設けられて、計画路線についての経営制度面での問題と計画実現のための必要な措置について調査研究が行われ、1973(昭和 48)年 5 月に中間報告がなされた。その後、都市交通審議会の答申から 2 年ほど経過した 1974(昭和 49)年 3 月 23 日に調査会議による調査結果が報告された。

(2)　体制

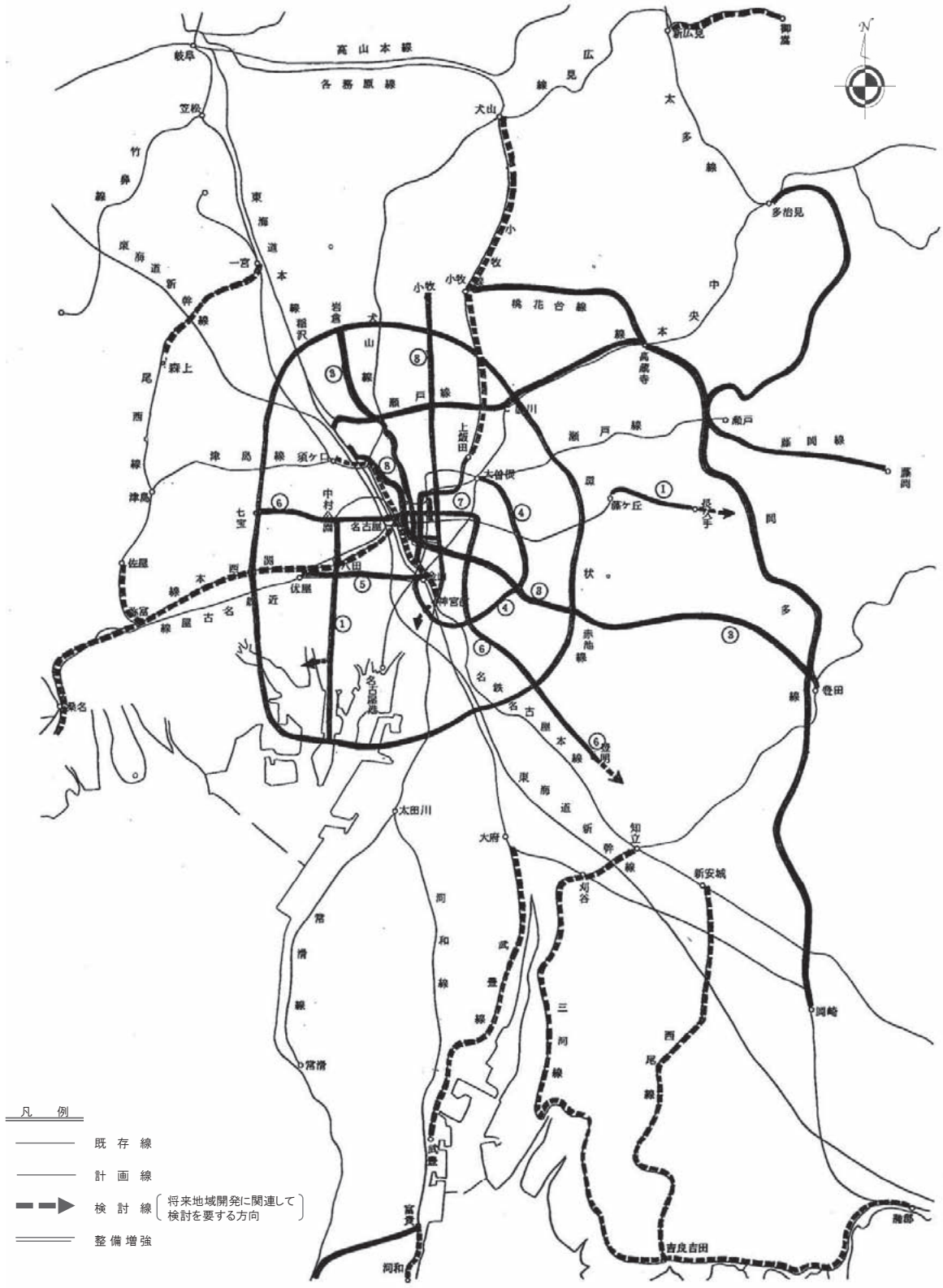
調査会議は八十島義之助東京大学教授を座長とし、学識経験者、愛知県議会議員、関係行政機関、鉄道事業者などからなる 34 名で構成された。

調査会議の下に、計画専門部会と経営制度専門部会の 2 専門部会が置かれた。

(3)　報告概要(**図 3.1.8**)

①　目標年次	1985(昭和 60)年
②　提案路線網	1972(昭和 47)年都市交通審議会答申路線網に加えて新たに提案している路線区間について取り上げる。
ア　1号線	汐止以南金城ふ頭までの検討線としての延伸および、長久手以東の検討線としての延伸
イ　3号線	上小田井以北岩倉までの延伸
ウ　6号線	豊明以東の検討線としての延伸
エ　外環状線	都市交通審議会答申路線であった、勝川から名和に至る東部の環状方向検討線を北部、西部、南部に延伸して完全環状化を図った路線で、ルートの東部、西部、南部区間は、おおむね都市計画道路の名古屋環状 2 号線に並行していると想定されるが、北部、北西部は外側に、南東部は内側にルートを採っているように想定される。

[19] 愛知県企画部交通対策室「中京圏陸上交通整備調査会議報告書」(愛知県企画部　1974.3)



出典:「中京圏陸上交通整備調査会議報告書」(中京圏陸上交通整備調査会議　S49.3)

図 3.1.8　中京圏鉄道網計画図

2 1989(平成元)年新中京圏陸上交通整備調査会議[20]

(1) 背景・経緯

1974(昭和 49)年中京圏陸上交通整備調査会議の目標年次(1985(昭和 60)年)を経過し、人口動態の変化、マイカー交通の急増などの状況の変化が生じていたことに加え、産業技術首都構想の推進、新伊勢湾時代の展開に対応し、成熟社会にふさわしい交通網のあり方について構想をまとめる必要があった。

また、策定を進めていた愛知県 21 世紀計画の交通部門へ反映するための指針が必要であるとともに、予定されている 1972(昭和 47)年の都市交通審議会答申の見直しに反映するためにも地域の考え方をとりまとめる必要があった。

このため、鈴木愛知県知事は新たに県が設置した新中京圏陸上交通整備調査会議に対して 1987(昭和 62)年 3 月 17 日に「愛知県及びその周辺地域における鉄道を主体とした交通網のあり方について」意見を求め、同会議はおよそ 2 年の議論を経て、1989(平成元)年 3 月 27 日に知事に対して報告を行った。

(2) 体制

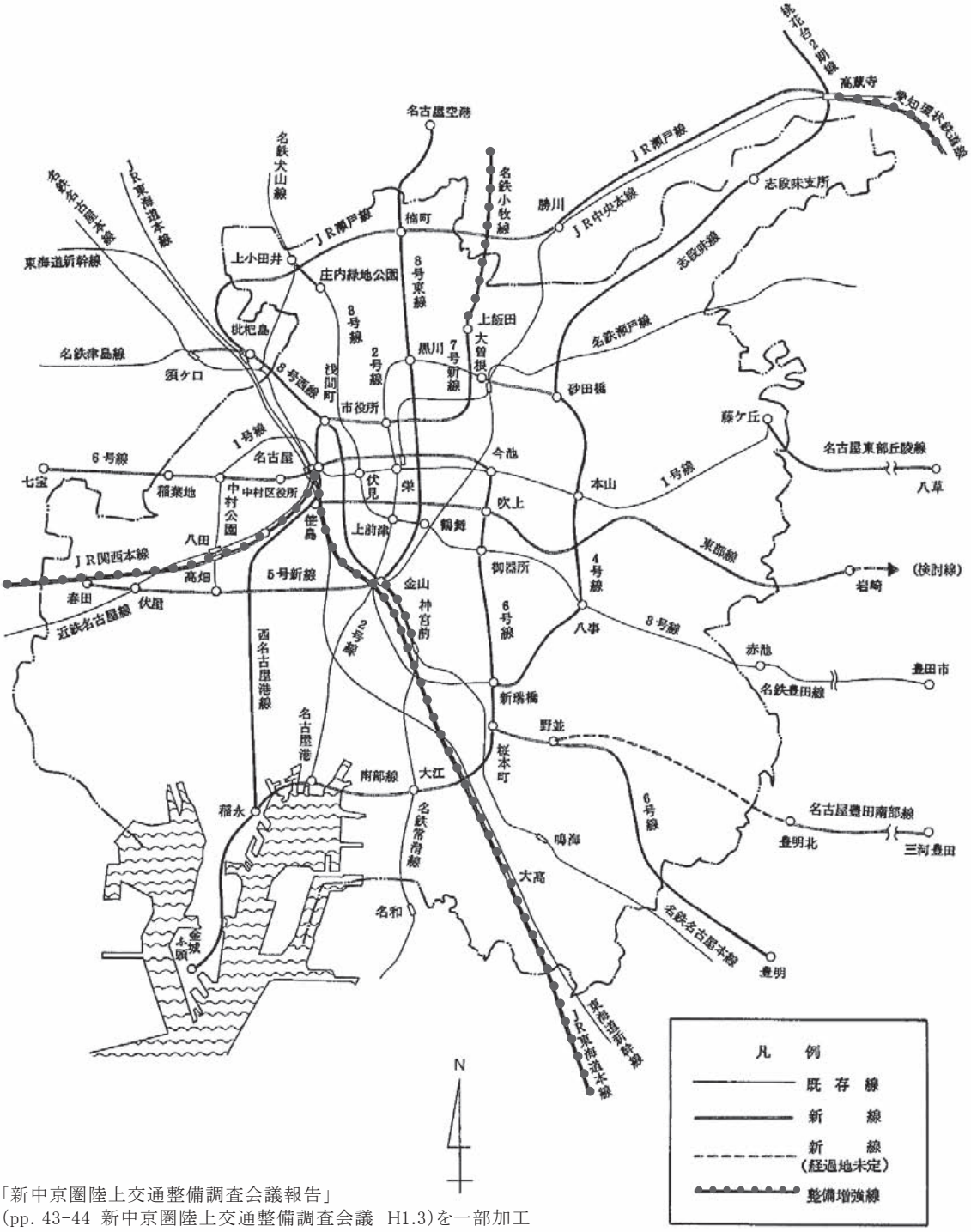
新中京圏陸上交通整備調査会議は、渡辺新三名古屋工業大学名誉教授を座長とし、学識経験者、愛知県議会議員、関係行政機関、鉄道事業者等からなる 51 名で構成された。

委員会の下に小委員会が設けられ、さらにその下にワーキンググループが置かれた。

(3) 報告概要(**図 3.1.9**)

① 目標年次	目標を 2025(平成 37)年とし、中間目標を 2005(平成 17)年とした。
② 提案路線網	後述の名古屋市基幹公共交通網調査委員会提案路線網(以下「基幹公共路線網」という)と類似するので、異なる路線・区間のみを以下に示す。
ア 1号線	高畑以南金城ふ頭に至る区間を代替線としても提示していない。
イ 名古屋東部丘陵線	藤ケ丘―八草(基幹公共路線網にはない。)
ウ 6号線	路線の両端、名古屋市外区間を明記した。稲葉地―七宝、市域界―豊明
エ 6号支線	野並―(経過地未定)―豊明北を提案した。
オ 名古屋豊田南部線	6 号支線の豊明北から三河豊田までを新規路線として明示した。
カ 東部線	名古屋市域外終点を岩崎とし、岩崎以東を検討線とした。 (基幹公共路線網では、名古屋市域外を経過地未定で日進方面とした。)

[20] 愛知県企画部交通対策室「新中京圏陸上交通整備調査会議報告」(愛知県企画部 1989.3)



出典:「新中京圏陸上交通整備調査会議報告」
(pp. 43-44 新中京圏陸上交通整備調査会議　H1.3)を一部加工

図 3.1.9　新中京圏鉄道網構想図(2025(平成 37)年)

第４節　名古屋市における総合交通計画研究会等

1 名古屋市総合交通計画研究会

(1) 背景

① 都市高速道路の都市計画変更のフォローアップ

都市高速道路の当初計画の決定とその後の高速 1 号線の東部延伸に際して、県市の両議会から課された「3 条件 8 項目」の中には、公共交通に関する要望として、「大衆輸送機関の早期建設」、「総合交通対策の確立」があった。

さらに、都市高速道路についての第 2 次調査専門委員の調査検討結果（1974（昭和 49）年 8 月 21 日）においては、「総合交通体系確立の必要性」や「鉄道分担率の向上」などが報告され、その対応が必要とされていた。

② 名古屋市基本構想のフォローアップ

名古屋市基本構想の策定過程における名古屋市基本構想審議会小委員会の「都市政策部会報告書」[21] では、基本的考え方の中に「総合交通体系の確立」、「公共交通機関の充実」がうたわれ、道路整備にあたっての段階構成の考え方も取り入れられた。

③ 全庁的な対応の必要性

名古屋市基本構想はもとより、都市高速道路の変更問題も市政の重要課題であり、局横断的、全庁的な対応を要することから、プロジェクトチーム体制が必要だった。

(2) 名古屋市総合交通計画研究会の概要[22]

① 研究期間

1977（昭和 52）年 8 月～1979（昭和 54）年 5 月

② 体制

学識経験者　　渡辺新三名城大学教授（座長）はじめ 6 名

市職員　　総務、公害対策、計画、土木、交通局から 19 名

③ 基本的考え方

ア 市民重視

イ 単なる需要追随ではなく、エネルギー、環境、都市空間の有効利用など都市交通全体としての最適化

ウ 弱者へも公平な交通サービス供給の確保

エ ハードな施設整備計画だけでなく、ソフトな交通管理・サービス供給計画を含む

④ 基本政策

ア 自動車交通総量の抑制

---

[21] 名古屋市基本構想審議会「名古屋市基本構想審議会小委員会　都市政策部会報告書」（名古屋市　1977.8）

[22] 名古屋市総合交通計画研究会「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」（名古屋市　1979.5）

イ 公共交通サービス供給計画の重視

ウ 道路の機能別整備と居住環境の確保

エ 交通政策推進のための現行組織、行財政制度の改善

(3) 報告概要

① 自動車交通の抑制

ア 必要性と意義

自動車公害対策、交通事故防止、省都市空間、省資源、公共交通機関の充実などから自動車交通の抑制が必要とされた。

イ 結果

オイルショック後の自動車交通量の一時的減少を潜在抑制可能量とみて、自動車抑制交通量の試算を行っている。

抑制手法については、想定しうる手法を体系化して示しているが[23]、総じて課題の列挙にとどまっている。

② 公共交通施設整備計画

ア 公共交通体系の考え方

基本的には、基幹的交通機関と補助的交通機関の 2 段階の交通機関の組み合わせで市内の公共交通体系を構成するものとして、鉄道・地下鉄・基幹バスを基幹路線として位置付け、一般路線バスは基幹路線網を補完するものとして位置付けた。

イ 基幹バス

地下鉄に準じる基幹公共交通として、低コストで短期間に導入可能、将来の地下鉄への転換可能性、地下鉄とバスの中間的な需要への対応などから、道路中央部に専用車線を有する基幹バスシステムが提案された。

基幹バスシステムのイメージは次のとおりである。

i 道路中央部に専用車線を有し、乗降は専用車線に沿って設けられた安全島によって行う。このため、基幹バス路線を設置できる道路は最低 25m 程度の幅員を要するであろう。(**図 3.1.10**)

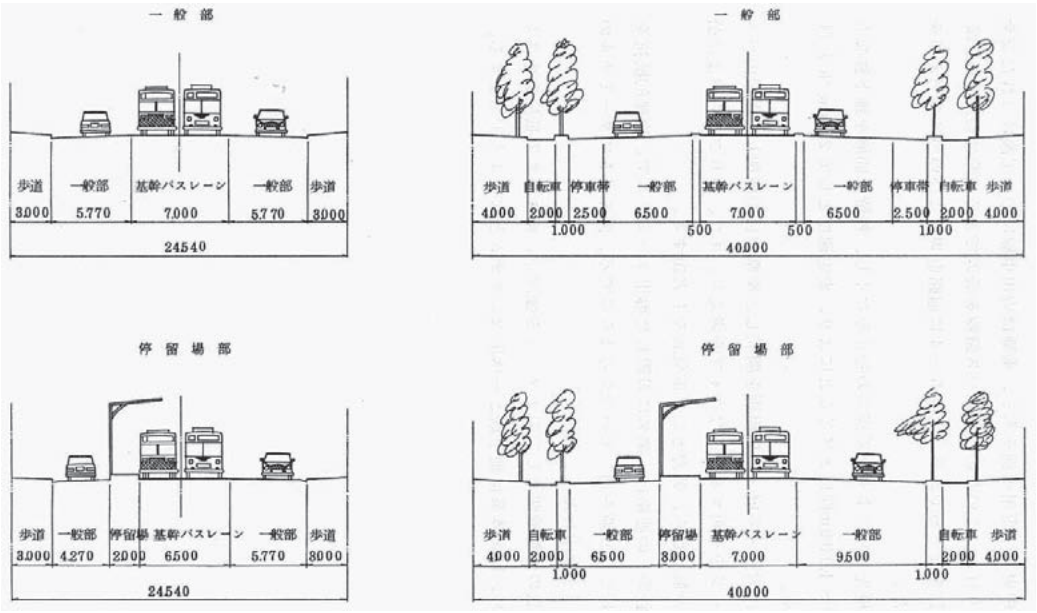
ii 専用優先信号により交差点での停止をなくし、停留所間隔を地下鉄なみの 800～1,000m とすることにより、表定速度として 25km/h を目標とする。

iii 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、乗りごこちおよび公害対策の観点から、動力として電気式をも考慮する。

iv 地下鉄との連絡は、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。

[23] 前掲 22 名古屋市総合交通計画研究会「自動車交通抑制手法の体系」(「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」 名古屋市 1979.5 p. 79)

v　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なるよう工夫する。



出典:「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」(p. 98 名古屋市 1979.5)

図 3.1.10　基幹バスを考慮した道路断面図

ウ　公共交通サービスの計画目標最低基準

美濃部都政の下で策定された「東京都中期計画'68—いかにしてシビルミニマムに到達するか」などにより、シビルミニマム論が台頭している中で検討された。

市民意識調査の結果も受け、駅・バス停までの距離(500m)、公共交通機関の運転間隔、乗り換え回数など 13 項目にわたって設定している。

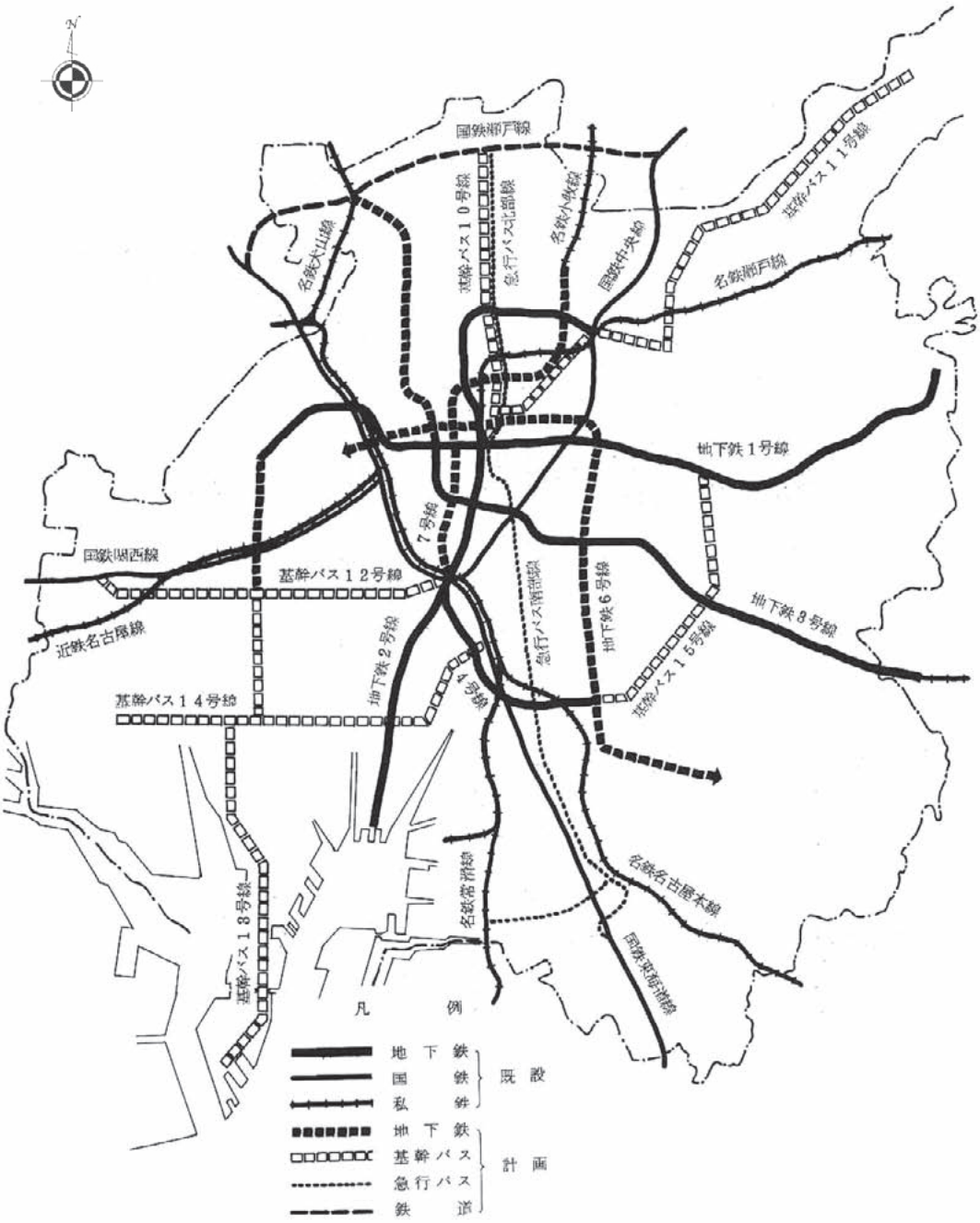
エ　公共交通網の整備増強計画

1990(昭和 65)年までに整備増強すべき路線として、地下鉄 4 路線延長計 36.4km、基幹バス 6 路線延長計 60.5km を始め、都市高速道路を利用した急行バス 2 路線の新設などがあげられた(**図 3.1.11**)。

このうち、基幹バス路線の延長、経路等を**表 3.1.9** に示す。

表 3.1.9　基幹バス路線

名　称		延長(km)	経　路	機　能
10号線	楠町線	7.0	栄～黒川～楠町	地下鉄8号線代替
11号線	志段味線	15.0	栄～大曽根～志段味	
12号線	富田町線	9.0	金山～高畑～伏屋～富田地区	地下鉄5号線代替
13号線	金城ふ頭線	11.3	高畑～金城ふ頭	西臨港線代替
14号線	南陽町線	11.0	神宮前～東海通～南陽町福田	
15号線	山手通線	7.2	新瑞橋～八事～本山	地下鉄4号線代替
計		60.5		



出典:「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」(p. 109 名古屋市 1979.5)

図 3.1.11　整備増強計画公共交通網図

③ 道路整備計画

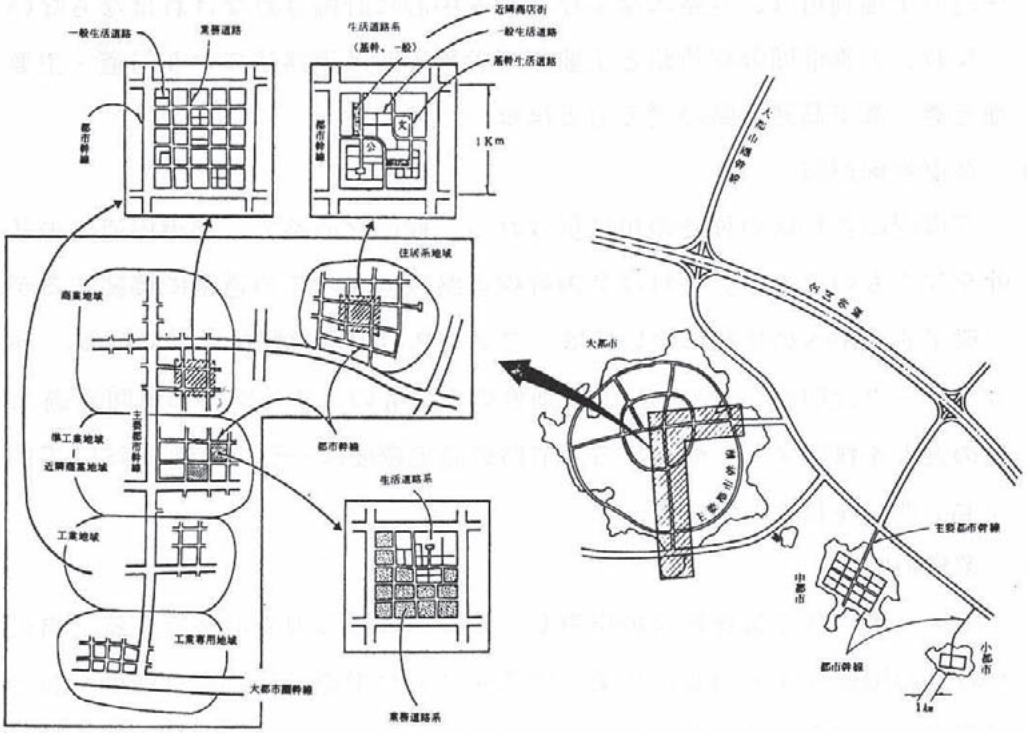
ア 道路段階構成

自動車交通の増大によって、戦後の道路計画で使われてきた幹線道路、補助幹線道路などの道路段階が実態に合わなくなってきたこと、および、発生してきた自動車公害等に対応するためには、従来の道路段階ではきめが粗く困難であるとして、8 段階の道路段階構成を提案している。

道路段階は、道路機能特性、道路構造、交通の種類、周辺土地利用などによって規定するものとし、次のように分類した。

ⅰ 全国幹線道路
ⅱ 大都市圏幹線道路
ⅲ 主要都市幹線道路
ⅳ 都市幹線道路
ⅴ 業務道路
ⅵ 基幹生活道路
ⅶ 一般生活道路
ⅷ 特殊道路

道路網の空間構成を概念的に示したものが**図 3.1.12** である。



原出典:「昭和 52 年度大都市幹線街路調査報告書」(名古屋市 1978.3)

図 3.1.12 道路網の空間構成概念図

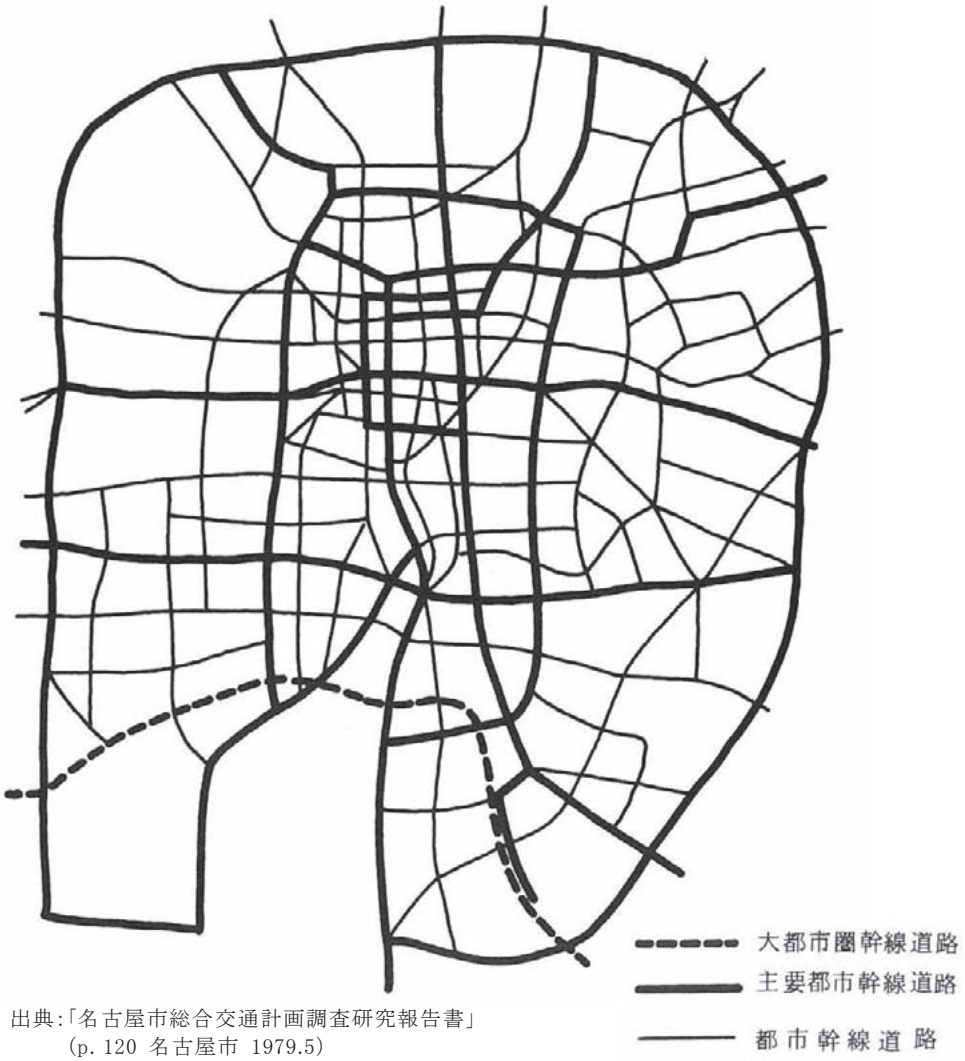
イ　将来道路網案

名古屋市の都市計画道路について、上記の道路段階指定の考え方を当てはめると次の**図 3.1.13** のようになった。

ウ　その他

ⅰ　歩行者・自転車道の整備を積極的に取り上げた。

ⅱ　交通管理計画にも言及している。



出典:「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」
(p. 120 名古屋市 1979.5)

図 3.1.13 段階別道路網図

2 名古屋市基幹公共交通網調査委員会[24]

(1) 背景・経緯

① 1985(昭和 60)年 4 月に発足した第 1 期西尾市政は、次期へ向けての布石として長期計画を策定するため将来交通計画を立案する必要があった。

② 1980(昭和 55)年策定の名古屋市基本計画では、1972(昭和 47)年都市交通審議会答申に依拠した将来交通計画を登載しており、名古屋市新基本計画(以下「新基本計画」という)に際しても都市交通審議会を引き継いだ運輸政策審議会答申を待つことが望ましいと考えられたが、1986(昭和 61)年 4 月に新基本計画策定作業を開始した時点では、運輸政策審議会は、1985(昭和 60)年 7 月 11 日に東京圏に関して答申しており、新基本計画策定作業中には大阪圏に関する審議が進行中であった。

名古屋圏についても運輸政策審議会の諮問と答申が期待されたが、タイミングとして新基本計画策定に間に合わないことが明らかとなったので、名古屋市として独自の将来交通計画を立案し、新基本計画の内容とするとともに運輸政策審議会の審議に反映させようと目論んだ。

③ 1986(昭和 61)年 9 月 5 日に西尾市長は、名古屋市基幹公共交通網調査委員会に対して「名古屋市を中心とした基幹的公共交通網のあり方とその整備方策について」諮問した。

委員会の審議にあたっては、21 世紀を目前にして、高齢化、国際化、高度情報化などの潮流に対応した将来交通計画が必要とされた。

名古屋市基幹公共交通網調査委員会は、1 年 5 か月ほどの審議ののち、1988(昭和 63)年 2 月 5 日に答申を行った。答申のまえがきには「需要に見合った交通機関を弾力的に採用すると同時に、各種の整備方策を導入して、より効率的な基幹公共交通網の整備を促進する必要がある」とある。

(2) 体制

渡辺新三名古屋工業大学名誉教授を座長とする学識経験者 32 名、市会議員 11 名、関係行政機関職員 4 名、名古屋市職員 7 名で構成されていた。

委員会の下に交通計画専門部会、整備方策専門部会を置き、さらにその下にそれぞれワーキンググループを設置した。

(3) 答申概要

① 名古屋市を中心とした基幹公共交通網のあり方

ア 目標年次

将来のあるべき姿としての長期の目標年次は2025(昭和 100)年とし、2000(昭和 75)年を当面の目標とする。

イ 路線網の提案(**図 3.1.14**)

昭和 47 年都市交通審議会答申路線に対して新規に提案している内容を主に記述する。

[24] 名古屋市基幹公共交通網調査委員会「名古屋市を中心とした基幹的公共交通網のあり方とその整備方策について」(名古屋市 1988.2)

出典:「専門部会報告」(名古屋市基幹公共交通網調査委員会　交通計画・整備方策専門部会 S63.1)

図 3.1.14　名古屋市基幹公共交通路線網図(2025(昭和 100)年)

ⅰ 鉄軌道系

a 5号新線　近鉄伏屋からJR春田への延伸

b 7号新線　在来7号線のルートが上飯田―平安通―赤塚―清水口―市役所―桜通本町―金山であったのに対し、市役所以南ルートを大きく変更し、市役所―浅間町―名古屋とした。

c 8号西線　在来8号線西部区間の枇杷島―浅間町―水主町を踏襲し、北へ経過地未定で須ケ口方面へ、南は江川線経由で金山へ延伸する私鉄関連路線（名鉄複々線化相当路線）

d 8号東線　在来8号線東部区間の小牧方面―楠町―黒川―高岳―丸田町を踏襲し、鶴舞を経由して金山へ延伸

e 志段味線　砂田橋―川村―志段味支所―高蔵寺
従来、基幹バス路線として提案されていた路線を軌道系路線として、地下鉄4号線砂田橋に連絡させるとともに高蔵寺への延伸

f 東部線　笹島―丸田町―吹上―牧野ヶ池―経過地未定で日進方面
在来8号線の一部区間を含むものの、ほぼ新規ルートで、笹島で西名古屋港線等、いりなかで地下鉄3号線、星ケ丘で地下鉄1号線との連絡を構想

g 南部線　桜本町―大江―名古屋港―稲永

h 西名古屋港線　名古屋―烏森―稲永―金城ふ頭
JR東海が継承した貨物線の西名古屋港線を旅客化して金城ふ頭へ延伸
JR東海との調整によっては、替って1号線高畑以南の路線を検討する必要

ⅱ 基幹バス

a 東郊線　栄―星崎 （既に運行中）

b 新出来町線　栄―引山 （既に運行中）

c 外環状線　勝川―引山―鳴海―名和

d 島田線　新瑞橋―中根―島田―経過地未定で徳重方面

e 南陽町線　西福田―神宮前

ⅲ 2000（昭和75）年の路線網

既設路線を含め、次のような規模の路線網を整備すべきとした。

鉄軌道系 約100km、 基幹バス 約40km

② 計画実現化のための方策[25]

ア 事業主体

「市域内の路線については、(中略)原則として名古屋市が整備運営にあたるのが適当」とし、「郊外部延伸路線や他鉄道事業者の計画と係わりのある路線については、多様な資金の活用が可能な第三セクターによる整備・運営についても検討すべきである」とした。

イ 交通機関の選択

今後は建設費を低減化し基幹公共交通網の整備を促進する必要があり、「将来の需要、社会的な便益、事業の採算性などを総合的に考えて、地下鉄、基幹バスほか、小型地下鉄、中量軌道等の交通機関を弾力的に採用することが適当と考えられる」とした。

ウ 整備方策

「基幹公共交通網の整備にあたっては、交通事業者の企業努力や市としての取組みが必要不可欠」であるとしたうえで、「利用者にも適正な負担を求め、さらに公的助成の拡充を求めていくことが望ましい」として、「交通事業者および市の役割」、「利用者負担について」など 5 項目についての考え方をまとめている。

[25] 前掲 24 名古屋市基幹公共交通網調査委員会「名古屋市を中心とした基幹的公共交通網のあり方とその整備方策について」(pp. 12-13 名古屋市 1988.2)

第５節　基幹バス

1　基幹バス調査委員会とバス路線総合整備計画協議会

名古屋市総合交通計画研究会が取りまとめた報告書（1979（昭和 54）年 5 月）で基幹バスシステムが提案されたことを受けて、その具体化に向けた取り組みが開始された。

当時のバスに係る所管の中央官庁は、運行に係る許認可等は運輸省、基幹バスシステムを構成するための道路施設整備は建設省、運行に係る交通管理は警察庁であり、名古屋市においても市バスの運行は交通局、道路の計画は計画局、道路の整備は土木局に分かれていた。

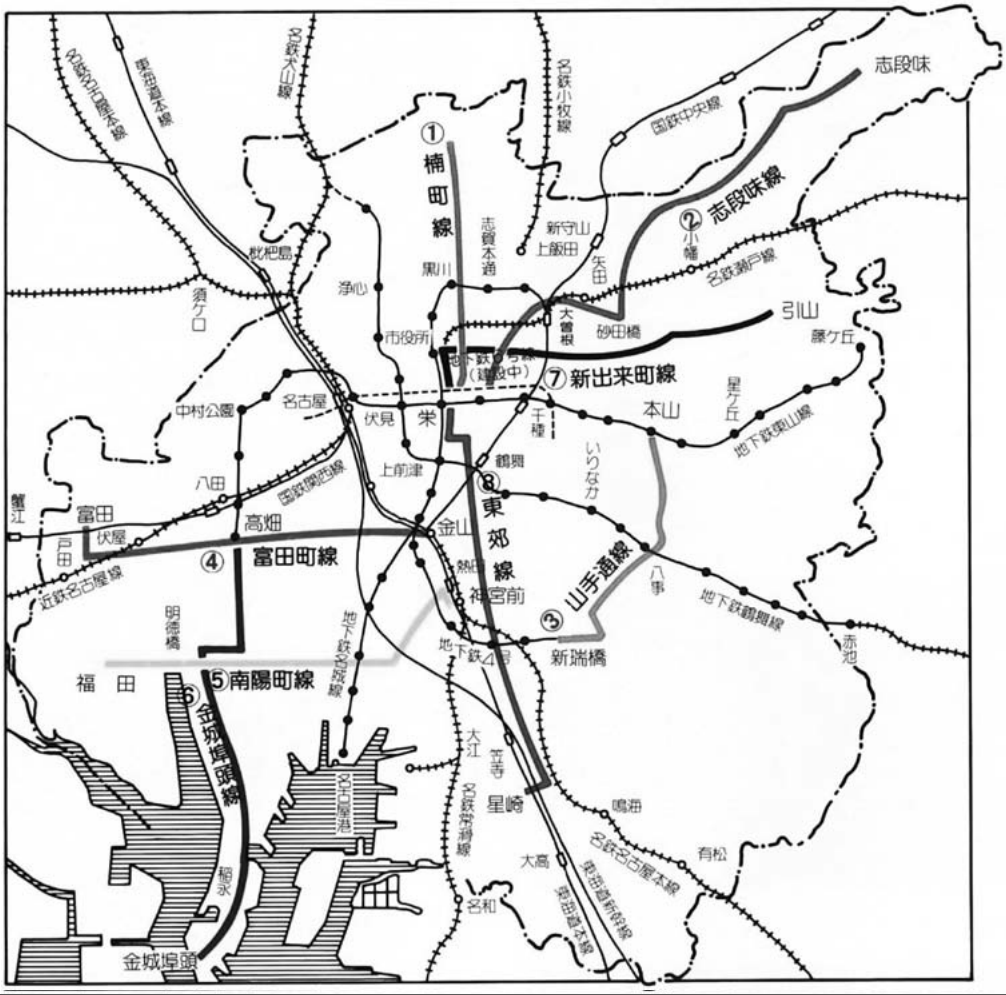
こうした状況の下で、基幹バスシステムを推進していくためには関係者間の協調と調整が重要であることから、主として総務局が名古屋市総合交通計画調査研究会以降もその任に当たることとなった。1980（昭和 55）年度に運輸省の調査費補助が予算化されたことがひとつの契機となり、総務局が事務局となって基幹バス調査委員会を 1980（昭和 55）年 4 月 17 日に設置した。委員は学識経験者、関係行政機関で構成された。

一方、建設省の国庫補助調査の一つに路面公共交通計画調査があって、その目的は、バスや路面電車などの運行路線にかかる都市計画道路の整備・改良等の計画作成を調査するものであったことから、名古屋市ではこの調査を活用して基幹バスの道路整備を検討していくこととした。調査は計画局が担当し、バス路線総合整備計画協議会を同年 7 月 28 日に設置した。

基幹バス調査委員会とバス路線総合整備計画協議会は、構成員も重複していることが多く、扱うテーマも共通する内容が多かったので、会議は合同で開催することが恒例であった。両委員会・協議会は、基幹バス実施路線の選定にあたり、名古屋市総合交通計画調査研究報告書による基幹バス構想 6 路線に加えて、現行バス路線で幹線機能を担っており、広幅員道路を走行する路線から新規に 7 路線を追加し、合計 13 路線について検討した。

この検討結果により、**図 3.1.15** に示す 8 路線を基幹バス構想路線とし、1981（昭和 56）年 2 月には基幹バスモデル運行検討対象路線を山手通線、新出来町線、東郊線の 3 路線に絞り、さらに同年 6 月には、1981（昭和 56）年度に東郊線で、1982（昭和 57）年度以降に新出来町線で基幹バスの運行を実施すると決定している。[26]

[26] 名古屋市総務局企画課「基幹バス」（名古屋市　1986.3　p. 26）ほかの資料による。



	路線名	区間	路線キロ		路線名	区間	路線キロ
①	楠町線	栄～楠木町	7.0	⑥	金城埠頭線	高畑～金城ふ頭	11.3
②	志段味線	栄～志段味	15.0	⑦	新出来町線	栄～引山	10.4
③	山手通線	本山～新瑞橋	7.2	⑧	東郊線	栄～星崎	10.5
④	富田町線	金山～富田	9.0	計			81.4
⑤	南陽町線	神宮前～福田	11.0				

図 3.1.15 基幹バス構想路線

なお、基幹バス調査委員会とバス路線総合整備計画協議会は、基幹バス新出来町線が 1985（昭和 60）年 4 月 30 日に運行を開始し、その運行効果測定調査を報告する 1986（昭和 61）年度まで存続してその役目を終えた。

2 基幹バスの整備

(1) 東郊線

① 経緯等

基幹バス東郊線のルートは、名古屋市総合交通計画調査研究報告書では急行バス南部線の候補路線とされていた。同報告書では、急行バスは次のように規定されていた。[27]

「急行バスは、特別に用意された専用車線を走行するものではなく、都市高速道路を走行し、郊外住宅地と都心をノンストップで結ぶバス」で、「都市高速道路高速 2 号線の開業に合わせて急行バス 2 路線を新設する」こととされた。

＊急行バスのアイデアは、1979(昭和 54)年 7 月 25 日に高速 2 号線(大高線)の円上～大高間が供用となったことを受けて具体化され、1980(昭和 55)年 2 月 15 日に市バスの高速 1 号系統として栄～森の里間での運行を開始した。

前項で述べたとおり、基幹バス調査委員会とバス路線総合整備計画協議会による基幹バス実施路線の選定過程の中で、急行バス南部線のルートをとる基幹バス東郊線は、モデル運行検討対象路線 3 路線の一つとなり、最終的に 1981(昭和 56)年度に運行実施することとされた。このように早期に実施する方針となったことについては、運輸省の名古屋市に対する都市新バスに関する補助が 1981(昭和 56)年度に予算化されたことが背景にあったと考えられる。

1981(昭和 56)年度に実施するという前提条件および、東郊線ルート上には高架構造の都市高速道路があり、オン・オフランプが道路中央部に配置されていたこともあって、中央走行方式ではなく路側走行方式が選択されることとなった。

東郊線(栄～星崎間、10.46km)が路側走行方式による基幹バスのモデル路線となったことについては、次のような好条件があったことによる。[28]

a 都心と南部を直結し、鉄道との連絡箇所も多い。

b 需要が多く、採算性が高い。

c 道路幅員が全線を通じて 40m 以上ある。

d 並行するう回路が多く、一般交通へ与える影響が少ない。

＊基幹バスのオリジナルアイデアである中央走行方式については、基幹バス調査委員会に法制部会を設けて検討していたが、解決すべき課題も多く実現に向けては一定の期間を要することが想定された。

1981(昭和 56)年 12 月には、バス停付近や走行路面の整備工事に着手し、1982(昭和 57)年 3 月 28 日に運行開始した。

---

27 前掲 22 名古屋市総合交通研究会「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」(名古屋市 1979.5 pp. 106-107)

28 前掲 26 名古屋市総務局企画課「基幹バス」(名古屋市 1986.3 p. 6)

② 整備内容[29]

ⅰ 速度向上のための施策

a バス専用レーン　区間:円上～星崎間 6.75km
方向:両方向
時間:午前 7 時～9 時
舗装:基幹バス停付近 50m 区間をカラー舗装

b 急行運転方式　既存 24 停留所中 15 停留所に停車(平均停留所間隔 750m)

c バスベイ　停留所で停車中の一般路線バスを追い越すため、幅員 40m 区間での基幹バスの通過するバス停 6 停留所に設置

ⅱ 運転間隔

a 朝ラッシュ時　3～5 分

b 夕ラッシュ時　5～8 分

ⅲ 車両の改善　新しい感覚のデザイン、空気バネの採用、冷暖房完備など

ⅳ 停留所施設

a シェルター　11 箇所

b 基幹バス停周囲の歩道　カラー舗装

③ 事業費

基幹バスの整備に要した事業費は、新型車両の導入やシェルター設置などの交通事業費とバスベイの設置やカラー舗装などの道路改良費を合わせて 6.2 億円であった(**表 3.1.10**)。また、1 キロメートル当たりの事業費は約 6 千万円である。

表 3.1.10 基幹バス東郊線の事業費

(百万円)

事業費別	交通事業	道路改良	計
事業費	420	200	620

出典:「ミッキー 基幹バス」(p. 25 名古屋市 1986.3)

(2) 新出来町線

① 経緯等

名古屋市総合交通計画調査研究報告書では、新出来町線は基幹バス候補路線となってはいなかったが、基幹バス調査委員会とバス路線総合整備計画協議会の検討過程で、基幹バスの候補路線として新出来町線が浮上し、先述した経緯を経て中央走行方式のモデル路線として選定された。

a 名鉄瀬戸線と地下鉄東山線の 2 本の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。

29 杉野尚夫「基幹バス東郊線の運行効果について」(「地域問題研究」 SN. 23 1984.1)

b 需要が多く、区画整理施行に伴い、将来も増加がみこめる。

c 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。

新出来町線（栄～引山間、10.4km）は 1983（昭和 58）年 11 月に整備計画案を決定し、1984（昭和 59）年 10 月から工事に着手、1985（昭和 60）年 4 月 30 日に運行を開始した。

② 整備計画案の推移

ア 専用通行帯の確保方式

1982（昭和 57）年 8 月時点の「運行システム・整備計画案策定のための基本方針（案）」（以下「基本方針（案）」という）では、専用通行帯の確保方式について、道路法・道路交通法を併記し、基幹バスレーンと一般車線を物理的に分離する分離帯を設置する方針であった。

その後の 1983（昭和 58）年 11 月の「運行システム・整備計画案」（以下「整備計画案」という）では、道路交通法により、ピーク時バス専用レーン、オフピーク時バス優先レーンとし、分離帯に替えてバスレーンをカラー舗装することとなった。

イ 谷口以東区間（4 車線区間）の方針

基本方針（案）では、ひき続き調査検討を進めるとなっていたが、整備計画案では、将来、拡幅による平面中央走行方式または基幹バス専用高架方式の導入を検討するとした。[30]

1985（昭和 60）年 2 月の「運行実施計画案」では、谷口～引山間についても往復 4 車線のままで中央走行方式を採用し、基幹バスレーンを設置することとした。

③ 整備内容

a 基幹バスレーン　区間：桜通大津～引山間 9.4km
方向：両方向
時間：午前 7 時～9 時、午後 5 時～7 時は基幹バス専用レーン
：上記以外のバス運行時間帯は基幹バス優先レーン
舗装：全線カラー舗装

b バス停留所　設置方式：交差点流入部に相対式で設置することを原則とする。各停留所にはシェルターを設ける。
シェルター：30 基

c 関連道路改良　交差点改良：車道拡幅・分離帯移設等（12 箇所）

d 交通広場

基幹バスの終点となる引山には名古屋環状 2 号線用地を利用して暫定交通広場が整備され、基幹バスと一般バスとの乗り換え用のバスターミナル（6 バース）が設けられ、約 240 台収容の自転車駐車場と約 100 台収容のパークアンドライド用駐車場も併設された。

その後、恒久的な交通広場として都市計画道路新出来町線の都市計画変更により引山交通広場が決定され、事業化の後、1987（昭和 62）年度内に移設を終えた。

[30] 名古屋市計画局「昭和 57 年度バス交通計画調査報告書」（名古屋市 1983.3 pp. 91-108）

e 専用車両の導入

基幹バスレーンを走行できる車両は基幹バスに限り、その他の路線バスは走行できないとされたことから、市バス、名鉄バスともに専用の車両を用意することとし、市バス 41 両、名鉄バス 30 両が導入された。

f 運行形態の特徴

運行は市バスと名鉄バスの共同運行の形態をとり、共通の回数券と定期券が用意され、車両も後乗りに統一されて利便性の向上が図られた。

運行系統は、栄～引山間の 10.4km(市バス)を基本とするほか、次の 3 系統が設けられた。

栄～茶屋ヶ坂～自由ケ丘(市バス)

名古屋駅前～大津通～茶屋ヶ坂～自由ケ丘(市バス)

名鉄バスセンター～栄(北)～引山～四軒家方面(名鉄バス)

④ 事業費[31]

基幹バス新出来町線の整備に要した事業費は**表 3.1.11** のとおりであり、車両やシェルターなどの交通事業費と中央走行のための交差点改良やバス停となる交通島の整備などの道路改良費のほか、信号機改良などの交通規制・管制費を合せて約 32 億円となっている。1 キロメートル当たりの事業費は、3 億円強である。

表 3.1.11 基幹バス新出来町線の事業費

(百万円)

事業費別	交通事業	道路改良	交通規制・管制	計
事業費	1,440	1,460	300	3,200

(3) 基幹バスの運行効果

① 東郊線[32]

1982(昭和 57)年 3 月からの基幹バス東郊線の運行開始に伴って、関係バス路線の再編成が行われた。

基幹バス東郊線の運行の前後において、バスの運行状況、バス利用の実態、バス利用者の意向などが調査された。このうち、定量的な指標の主な変化は次の**表 3.1.12** のとおりである。

表 3.1.12 基幹バス東郊線の運行効果

比較項目		運行前(3月)	運行後(6月)	変化
平均表定速度		13.0km/h	17.0km/h	4.0km/h
平均所要時分		約 48分	約 37分	△ 11分
利用者数	一般バス	60,900人	49,400人	△ 11,500人
	基幹バス	―	12,100人	12,100人
	計	60,900人	61,500人	600人

表中、運行前の一般バス利用者は前年6月の調査結果

[31] 鈴木公英 他「基幹バス中央走行の計画と実施」(「都市問題研究」 Vol. 37, No. 11 1985.11)

[32] 名古屋市総務局交通担当「基幹バス東郊線運行効果測定調査報告書」(名古屋市 1983.3)
前掲 29 杉野尚夫「基幹バス東郊線の運行効果について」(「地域問題研究」 SN. 23 1984.1)

② 新出来町線[33]

基幹バス新出来町線の運行に際してもバス路線の再編成が行われたが、基幹バスと並行する路線の設定は極力避けるようにすることと、引山を起終点とする路線の新設による基幹バスとの乗り継ぎの利便を図ることに配慮された。

新出来町線の運行効果を把握するために、東郊線の場合と同様な調査が実施された。

次の**表 3.1.13** に主な結果を示す。

代表的な指標として表定速度を見ると、路側走行方式である東郊線が平均 4km/h の向上であったのに対し、中央走行方式を採用した新出来町線においては、両方向の終日平均で市バスは 5km/h 以上の改善を示していることがわかる。また、朝ラッシュ時(7 時～9 時)の都心方向である引山～栄(北)間では 16 分の短縮となり、バス専用レーンの効果が顕著に表れている。

また、利用者数は市バスと名鉄バスの合計で約 25%の増加となっている。

表 3.1.13 基幹バス新出来町線の運行効果

比較項目		運行前(S59.5)		運行後(S60.11)	変化
表定速度 km/h	朝都心方向 (7時～9時)	市バス	12.21	17.92	5.71km/h
		名鉄バス	13.26		4.66km/h
	両方向 終日平均	市バス	14.55	19.93	5.38km/h
		名鉄バス	19.18		0.75km/h
所要時分	朝都心方向 (7時～9時)	市バス	50分	34分	△16分
		名鉄バス	45分		△11分
	両方向 終日平均	市バス	42.5分	30.5分	△12分
		名鉄バス	31.5分		△ 1分
利用者数 *	市バス	20,220人		24,050人	3,830人
	名鉄バス	5,610人		8,390人	2,780人
	計	25,830人		32,440人	6,610人

＊利用者数の調査日は、運行前は市バスS60.4.23、名鉄バスS59.5.29であり、運行後はS60.10.29である。

[33] 名古屋市総務局「基幹バス新出来町線運行効果測定調査報告書」(名古屋市 1986.11)
前掲 31 鈴木公英 他「基幹バス中央走行の計画と実施」(「都市問題研究」 Vol. 37, No. 11 1985.11)

第６節　名古屋市における交通計画調査（主に道路計画）

1　道路交通センサス

(1)　一般交通量調査[34]

道路交通センサス(全国道路・街路交通情勢調査)は、道路交通の現状と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で 1928(昭和 3)年から全国的な規模で継続的に実施されてきている。[35] 道路交通センサスは、断面交通量等を計測する「一般交通量調査」と自動車による交通特性を把握する「自動車起終点調査」からなり、1994(平成 6)年からは「駐車場調査」が加わっている。

以降は、1997(平成 9)年に一般交通量調査が、1999(平成 11)年に 3 種類すべての調査が実施されており、2005(平成 17)年には一般交通量調査と自動車起終点調査が実施されている。

一般交通量調査の結果から市域内の自動車台数の推移をみると、市内全体では増加傾向にあるが、地域別に見ると、名古屋環状線内側での減少傾向とは逆に、その外側、特に名古屋環状 2 号線の外側での増加が著しくなっている。また、車種別では乗用車と普通貨物車が伸びてきている一方で、バスと小型貨物車は減少傾向となっている(**表 3.1.14**、**図 3.1.16** および**表 3.1.15**)。

表 3.1.14　地域別平均交通量の推移

区別		名古屋環状線 内　側		名古屋環状線 上		名古屋環状線～ 名古屋環状2号線		名古屋環状2号線 外　側		市内全体	
年次		台／12h	推移	台／12h	推移	台／12h	推移	台／12h	推移	台／12h	推移
1968	S43	28,651	100	30,441	100	13,627	100	8,218	100	19,546	100
1971	46	32,187	112	30,794	101	15,881	117	8,542	104	21,863	112
1974	49	29,198	102	27,456	90	15,727	115	9,751	119	20,642	106
1977	52	28,246	99	27,653	91	16,137	118	11,651	142	20,712	106
1980	55	26,777	93	26,886	88	16,334	120	12,161	148	20,312	104
1983	58	27,761	97	27,557	91	16,425	121	12,582	153	20,767	106
1985	60	28,094	98	25,923	85	16,643	122	13,480	164	20,892	107
1988	63	27,344	95	25,640	84	17,214	126	14,241	173	20,975	107
1990	H2	28,182	98	25,264	83	18,145	133	13,951	170	21,825	112
1994	6	28,809	101	27,172	89	18,552	136	14,331	174	22,472	115
1997	9	26,580	93	29,216	96	19,738	145	12,770	155	22,470	115
1999	11	24,646	86	24,564	81	16,728	123	13,471	164	19,969	102

注:1999(平成11)年については、調査データから算出した値である。
推移については、1968(昭和43)年を100とした場合の割合を示した。**図3.1.16**および**表3.1.15**において同様

[34] 1970 年代以前の主要地点の交通量については、
名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」(p. 341　(財)名古屋都市センター　1999.3)

[35] 名古屋市緑政土木局「平成 17 年度　全国道路・街路交通情勢調査報告書(一般交通量調査) ―名古屋市における道路交通の現況―」(名古屋市緑政土木局　2007.3)ほか

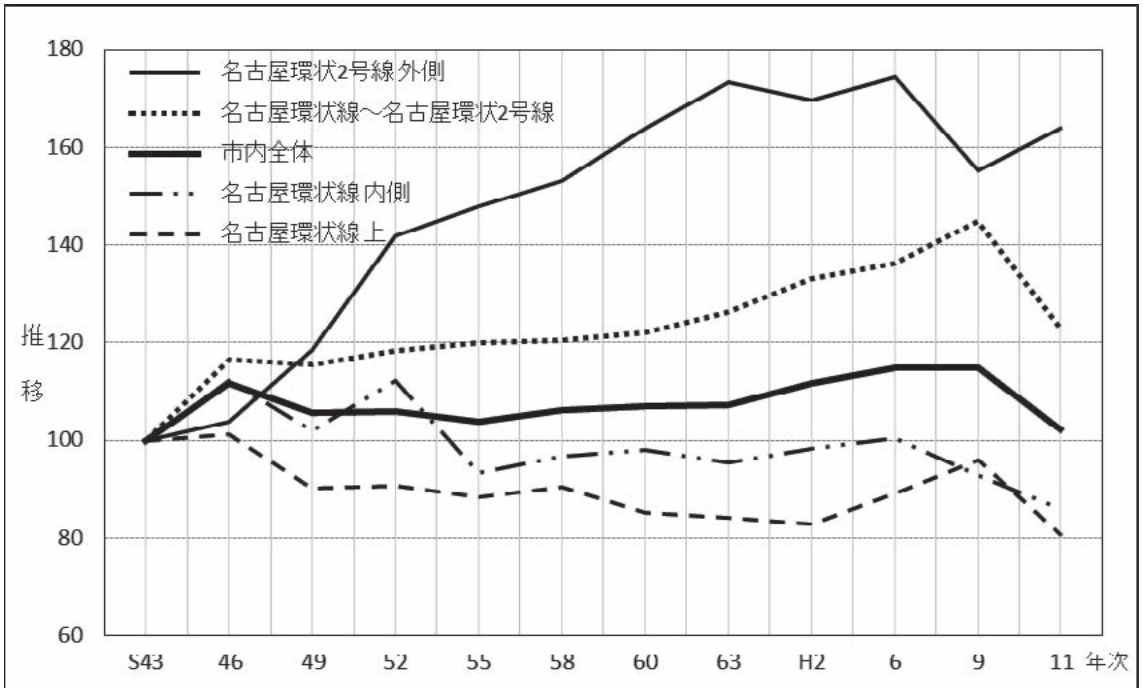


図 3.1.16　地域別平均交通量の推移

表 3.1.15　車種別平均交通量

区別		乗用車(小型車)		バス(大型車)		小型貨物(小型車)		普通貨物(大型車)	
年次		台/12h	推移	台/12h	推移	台/12h	推移	台/12h	推移
1974	S49	10,220	100	358	100	5,923	100	1,953	100
1977	52	11,635	114	334	93	6,282	106	2,286	117
1980	55	10,608	104	310	87	6,031	102	2,555	131
1983	58	10,924	107	295	82	6,122	103	2,600	133
1985	60	11,551	113	268	75	5,884	99	2,731	140
1988	63	11,285	110	271	76	6,011	101	3,253	167
1990	H2	11,819	116	268	75	5,887	99	3,130	160
1994	6	12,893	126	272	76	5,115	86	3,224	165
1997	9	12,670	124	270	75	4,666	79	3,050	156
1999	11	13,178	129	238	66	3,739	63	2,556	131

（2）　自動車起終点調査[36]

自動車起終点調査は自動車 OD 調査とも呼ばれ、道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）の一環として行われており、1980（昭和 55）年以前は一般交通量調査と同時に 3 年ごとに実施されてきたが、以降はほぼ 5 年ごとに実施されてきている。

このうち、1965（昭和 40）年と 1968（昭和 43）年の調査では、都市 OD 調査として市内を 48 ゾーンに分割して詳細なデータを収集しており、その結果をもとに将来（昭和 50 年と昭和 60 年）の自動車交通量を推計して、都市高速道路や名古屋環状 2 号線の当初の都市計画決定などに反映されてきた。

その後は、都市圏交通計画に用いるデータとしてパーソントリップ調査と物資流動調査が主流となってきており、自動車起終点調査は都市圏レベルとしては、補完的な性格を帯びてきている。

2　パーソントリップ調査

（1）　パーソントリップ調査[37]

自動車起終点調査のように、交通手段別に調査していたのでは手段選択のメカニズムを把握できないことから、交通発生の元となる人に着目してその行動を調査することが希求され、パーソントリップ調査の重要性が認識されてきた。

大都市圏における系統的な調査と計画立案は、1950 年代のシカゴ地域輸送研究（CATS）[38] に始まったとされているが、わが国における大規模なパーソントリップ調査は、1967（昭和 42）年の広島都市圏のパイロットスタディを経て、翌 1968（昭和 43）年には大規模な調査が東京都市圏で始まり、1970（昭和 45）年の京阪神都市圏、1971（昭和 46）年の中京都市圏と続いた。

以降、大都市圏等では、おおむね 10 年ごとに継続して実態調査を実施し、現状分析、予測推計、将来計画立案を行っている。

（2）　中京都市圏におけるパーソントリップ調査

①　実態調査（都市圏全体）の経年比較[39]

中京都市圏において実施されてきた第 1 回から第 3 回までのパーソントリップ調査の概要と、調査時点での発生トリップ数などの経年変化を次の**表 3.1.16** にまとめた。

都市圏の拡大に応じて調査圏域も広げられてきたため、総トリップ数は大きく増加しているものの、発生原単位としての 1 人当りのトリップ数はあまり変化していないとみられる。

---

[36] 1970 年代以前の自動車起終点調査については、名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3　pp. 343-344）

[37] 「PT 調査とは？」（国土交通省）：http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt.html（2015/06/11 閲覧）
新谷洋二「パーソントリップ調査の意義について」（「新都市」 Vol. 24, No. 2　1970.2）
新谷洋二「パーソントリップ調査が交通計画に果たした役割」（「土木学会誌」 VOL. 81 1996.12）

[38] 加藤　晃「シカゴ地域における輸送施設に関する研究」（「新都市」 Vol. 18, No. 6-8, 10, 11　1964.6～8, 10, 11　Vol. 19,　No. 2　1965.2）

[39] 「PT 調査の実施状況・結果概要」（国土交通省）：http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/pt/city/cyukyo/04.html（2015/06/11 閲覧）などより

なお、調査はその後も 10 年間隔で継続されており、実態調査は第 4 回が 2001（平成 13）年に実施されている。

表 3.1.16　中京都市圏におけるパーソントリップ調査（実態調査）の経年比較

項　目	第1回	第2回	第3回
調査年	1971（S46）	1981(S56)	1991(H3)
区域設定の考え方	名古屋、岐阜、四日市への通勤通学圏		名古屋市を中心とする概ね50km圏
対象市町村	33市54町9村	40市77町7村	39市72町4村
総人口(万人)	611	779	810
抽出率(%)	4	4	2.74
総トリップ（万トリップ）	1,543	1,837	1,881
1人当たりトリップ数	2.75	2.52	2.45
同（外出人口一人当たり）	3.02	3.01	2.96
外出率(%)	91.2	83.7	82.8
自動車保有台数(台/千人)	248	394	520

② 実態調査および将来予測（名古屋市）の経年比較[40]

それぞれの調査年次における名古屋市に関連するデータと、それぞれの調査での将来推計年次における推計値を次の**表 3.1.17** にまとめた。

表 3.1.17　名古屋市におけるパーソントリップ調査（実態調査・将来予測）の経年比較

項目		第1回パーソントリップ調査					第2回パーソントリップ調査					第3回パーソントリップ調査				
年次		実態調査年次		将来推計年次			実態調査年次		将来推計年次			実態調査年次		将来推計年次		
		1971（S46）		1990（S65(H2)）			1981（S56）		2000（S75（H12））			1991（H3）		2015（H27）		
都市圏人口（万人）		618		900		伸び率 1.46	779(S55)		916		伸び率 1.18	873（H2）		1,031		伸び率 1.18
名古屋市	夜間人口(万人)	204(S45)		252		1.24	209(S55)		230		1.10	215(H2)		252		1.17
	昼間人口(万人)	229(S45)		296		1.29	240(S55)		277		1.15	252(H2)		305		1.21
名古屋市関連トリップ数		実数(万トリップ)	構成比	実数(万トリップ)	構成比	伸び率	実数(万トリップ)	構成比	実数(万トリップ)	構成比	伸び率	実数(万トリップ)	構成比	実数(万トリップ)	構成比	伸び率
	鉄道	83	13.4	208	22.7	2.51	131	20.2	147	20.4	1.12	151	22.7	210	26.0	1.39
	バス	62	10.0	62	6.8	1.00	27	4.2	30	4.2	1.11	14	2.1	14	1.7	1.00
	自動車	209	33.8	313	34.1	1.50	234	36.1	274	38.0	1.17	285	42.9	388	48.1	1.36
	二輪	264	42.6	334	36.4	1.27	257	39.6	271	37.5	1.05	97	14.6	90	11.2	0.93
	徒歩											117	17.6	105	13.0	0.90
	計	619	100.0	917	100.0	1.48	649	100.0	722	100.0	1.11	664	100.0	807	100.0	1.22
名古屋市関連自動車トリップ数（万台）		203		297		1.46	232		295		1.27	313		415		1.33

＊　名古屋市関連自動車トリップ数は通過交通を含まない値である。

[40] 名古屋市計画局「名古屋市の都市交通の将来」（名古屋市計画局　1976.3）
愛知県土木部・名古屋市計画局「名古屋の都市交通の将来」（愛知県土木部・名古屋市計画局　1985.10）
愛知県土木部・名古屋市計画局「名古屋市の都市交通」（愛知県土木部・名古屋市計画局　1997.3）ほか

実態調査結果をみると、名古屋市関連トリップ数の総量は増加してきているが、これを交通手段別にみると、増加してきているのは鉄道利用と自動車利用であり、バス利用と二輪車・徒歩トリップは減少してきている。

将来推計の結果では、鉄道利用の割合が増えているものの、自動車利用の伸びもそれに劣らず増加すると予測されている。

3 物資流動調査

(1) 物資流動調査[41]

貨物の動きは、人の主体的な移動目的とは直接の係わりがないため、貨物自体の動きをその発生原因に沿って把握する必要があることから物資流動調査が行われることとなった。

わが国における物資流動調査は、パーソントリップ調査を追いかけるようにして同様な経緯で実施され、1970(昭和 45)年の広島都市圏のパイロットスタディに始まり、1972(昭和 47)年の東京都市圏、1975(昭和 50)年の京阪神都市圏、1976(昭和 51)年の中京都市圏と続いた。

以降、大都市圏等では、おおむね 10 年ごとに継続して実態調査を実施し、同じくおおむね 10 年ごとに実施されているパーソントリップ調査とあわせて、ほぼ 5 年サイクルで現状分析、予測推計、将来計画の立案を行ってきている。

(2) 中京都市圏における物資流動調査

① 実態調査(都市圏全体)の経年比較[42]

1976(昭和 51)年に始まった中京都市圏での実態調査は、その後 10 年ごとに行われてきたが、第 3 回調査は抽出率が小さく調査対象貨物の範囲も狭いことから中間年次調査と呼ばれることがある。

なお、2007(平成 19)年には第 4 回の実態調査が実施されている(**表 3.1.18**)。

41 黒川 洸「都市内物資流動調査に関する研究」(「都市計画」 SN. 78 1974.3)
有安 敬「パーソントリップ調査と物資流動調査」(「道路」 SN. 534 1985.8)

42 「実施都市圏の一覧」(国土交通省):http://www.mlit.go.jp/crd/tosiko/supplies/list.html(2015/06/11 閲覧)の「中京」)
中京都市圏総合都市交通計画協議会「Ⅰ－2 小規模物流調査(現況分析)」(「中京都市圏中間年次調査報告書」 1998.3)

表 3.1.18　中京都市圏における物資流動調査（実態調査）の経年比較

項　目	第1回	第2回	第3回（中間年次）
調査年	1976（S51）	1986（S61）	1996（H8）
区域設定の考え方	名古屋市を中心とする概ね50km圏	名古屋市を中心とする概ね60km圏	同左
対象市町村	155	155	132
夜間人口（万人）	768	917	923
事業所数（万件）	40	52	50
抽出率（%）	4	4	1
従業者数（万人）	362	459	492
全物資流動量（万トン/日）	96	107	116
物資発生量（万トン/日）	64	80	84
物資集中量（万トン/日）	81	91	93

＊　第1回物流調査の物流量については、3日間の数値を3等分した値を示している。
＊　第3回（中間年次）調査の物流量は、貨物車のみ対象。その他は、鉄道、船舶、その他も加えられている。

② 実態調査および将来予測（名古屋市）の経年比較[43]

それぞれの調査年次における名古屋市に関連するデータと、それぞれの調査での将来推計年次における推計値を次の**表 3.1.19** にまとめた。

なお、第 3 回調査での名古屋市発生集中物流量が他の調査と比べて少ないのは、営業用貨物車のみの受け持つ物流量だけであり、自家用貨物車や船舶などの受け持ち分を計上していないからである。

表 3.1.19　名古屋市における物資流動調査（実態調査・将来予測）の経年比較

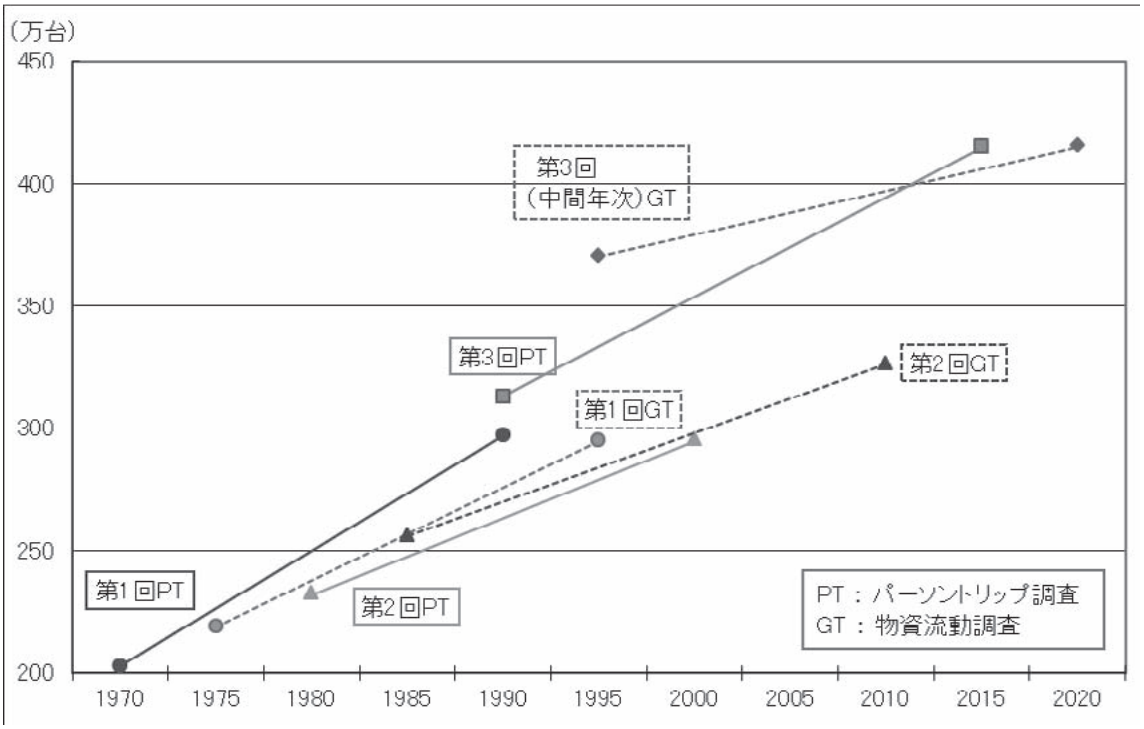
項目		第1回物流調査					第2回物流調査					第3回（中間年次）調査				
年次		実態調査年次		将来推計年次			実態調査年次		将来推計年次			実態調査年次		将来推計年次		
		1976（S51）		1995（S70(H7)）			1986（S61）		2010（H22）			1996（H8）		2022（H34）		
都市圏人口（万人）		768(S50)		971		伸び率 1.27	924		1,083		伸び率 1.17	928		971		伸び率 1.05
名古屋市	夜間人口（万人）	208(S50)		225		1.08	211(S60)		250		1.18	215(H7)		212		0.99
名古屋市	昼間人口（万人）	238(S50)		268		1.13	244(S60)		291		1.19	255(H7)		250		0.98
名古屋市関連物流量		実数(千トン/日)	構成比	実数(千トン/日)	構成比	伸び率	実数(千トン/日)	構成比	実数(千トン/日)	構成比	伸び率	実数(千トン/日)	構成比	実数(千トン/日)	構成比	伸び率
名古屋市関連物流量	発　生	144	43.0	241	44.4	1.67	141	47.0	171	47.5	1.21	98	49.7	116	52.5	1.18
名古屋市関連物流量	集　中	191	57.0	302	55.6	1.58	159	53.0	189	52.5	1.19	99	50.3	105	47.5	1.06
名古屋市関連物流量	計	335	100.0	543	100.0	1.62	300	100.0	360	100.0	1.20	197	100.0	221	100.0	1.12
名古屋市関連自動車トリップ数（万台）		219		295		1.35	256		326		1.27	370		415		1.12

＊　第1回物流調査の物流量については、3日間の数値を3等分した値を示している。
＊　第3回（中間年次）調査の物流量は、貨物車のみ対象。その他は、鉄道、船舶、その他も加えられている。
＊　名古屋市関連自動車トリップ数は、通過交通を含まない値である。

[43] 中京都市群総合都市交通体系調査協議会・名古屋市計画局「名古屋市の将来交通」（中京都市群総合都市交通体系調査協議会・名古屋市計画局　1980.3）
愛知県土木部・名古屋市計画局「名古屋の都市交通の将来」（愛知県土木部・名古屋市計画局　1980.3）
愛知県土木部・名古屋市計画局「名古屋市の都市交通」（愛知県土木部・名古屋市計画局　1990.3）
中京都市圏総合都市交通体系調査協議会「都市圏交通計画」（中京都市圏総合都市交通体系調査協議会 1999.3）ほか

③名古屋市関連自動車交通量の将来予測比較

各種調査における名古屋市関連の自動車交通量の将来予測値を、同一の図中に表わすと次の**図 3.1.17** のようになる。



第 1 回物流調査の名古屋市関連自動車トリップ数は、1977(昭和 52)年時点である。
※各調査の当初マークは実態調査年次、後段マークは将来推計年次を示す。

図 3.1.17 名古屋市関連自動車トリップ数の将来予測比較

4 パーソントリップ調査・物資流動調査の活用

(1) 将来計画への活用

パーソントリップ調査と物資流動調査(以下「パーソントリップ調査等」という)の結果から得られる各種データを活用する主な事例としては、都市圏内の道路ネットワークの検討が挙げられる。

一方、都市圏内の鉄道ネットワークの検討には、国勢調査の通勤通学人口をベースとして用いることが多いが、パーソントリップ調査等の結果を併用する場合も見られるようになってきた。

(2) 中京都市圏での鉄道関係の交通需要予測

中京都市圏での鉄道関係の検討にパーソントリップ調査等の結果が用いられた事例として、1992(平成 4)年運輸政策審議会答申があり、この場合は国勢調査とパーソントリップ調査結果が併用されている。

また、1993(平成 5)年の地下鉄 4 号線免許申請時の交通需要予測においては、同様に国勢調査とパーソントリップ調査結果が併用されている。

参考までに、活用事例を**表 3.1.20** に紹介する。

表 3.1.20 パーソントリップ調査等の結果の活用事例

調 査	活用事例
第1回PT (S46-50)	基幹バス整備計画 → 名古屋市総合交通計画研究会
第1回物流 (S51-55)	名古屋市基本計画 → 名古屋市基本計画策定委員会 名古屋環状2号線都市計画変更
第2回PT (S56-60)	名古屋市新基本計画 → 名古屋市新基本計画策定委員会 高速2号線北部都市計画変更 運輸政策審議会答申の検討 → 運輸政策審議会
第2回物流 (S61-H 2)	高速1号線東部、高速3号線都市計画変更 名古屋市における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
第3回PT (H 3- 7)	地下鉄4号線1期(大曽根～名古屋大学間)免許申請 ガイドウェイバス志段味線整備計画 椿町線都市計画変更、春田新駅駅前広場計画
第3回物流 (H 8-12)	西名古屋港線免許申請 名古屋新世紀計画2010 → 名古屋市総合交通21検討委員会

調査欄:「PT」はパーソントリップ調査、「物流」は物資流動調査

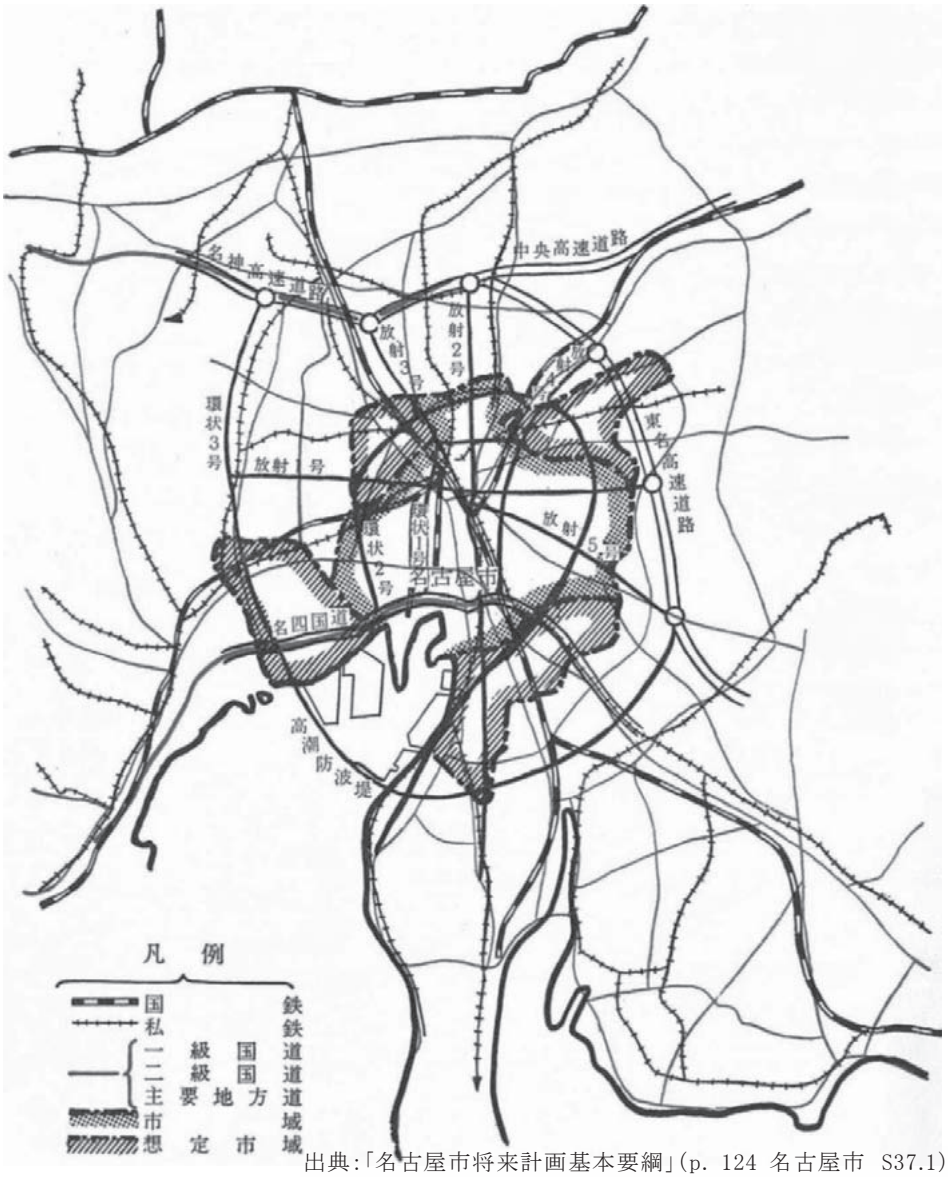
第７節　広域交通

1　都市圏道路・都市間道路

(1)　基本計画等における道路網

①　名古屋市将来計画基本要綱

「名古屋市将来計画基本要綱」(1962(昭和 37)年 1 月)では、都市高速道路の前身のような主要幹線道路として、放射 1 号線から放射 5 号線までを記述すると同時に、「これらを相互に連絡する第 1・第 2・第 3 の環状線の計画など先づ幹線道路網の配置がなされるべきであり」[44] との記述がある(**図 3.1.18**)。



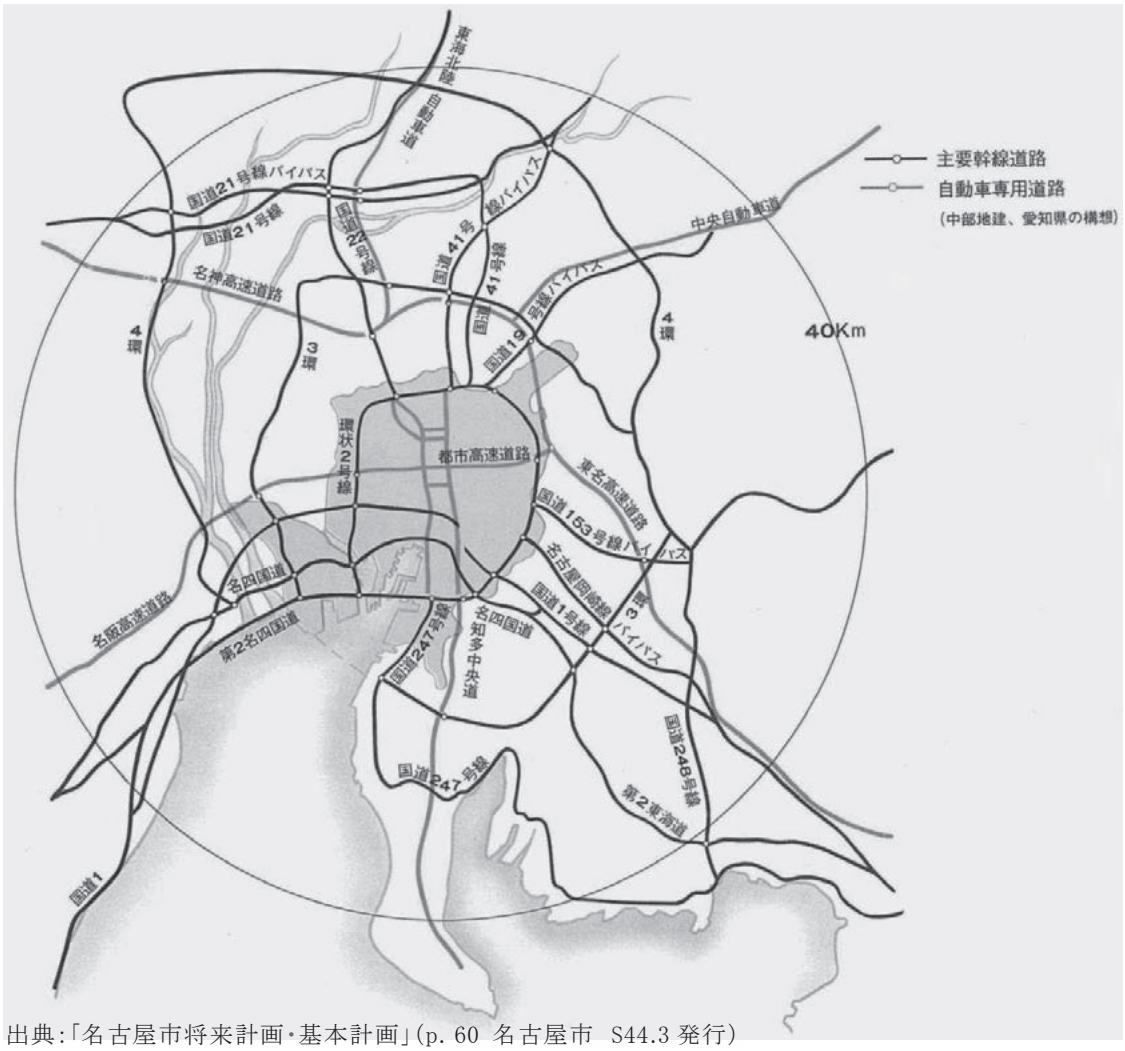
出典:「名古屋市将来計画基本要綱」(p. 124 名古屋市 S37.1)

図 3.1.18　道路計画図

[44] 名古屋市「名古屋市将来計画基本要綱」(名古屋市　1962.1　p. 123)

② 名古屋市将来計画・基本計画

「名古屋市将来計画・基本計画」(1968(昭和 43)年 12 月)では、名古屋大都市圏道路網計画の中に「自動車交通の集中分散をはかる環状道路も重要であり、計画または構想中の環状 2 号線、環状 3 号線および環状 4 号線のほかに、将来における都市圏の拡大に対処して、新たな環状道路の建設を促進する」[45] と表現されている(**図 3.1.19**)。



出典:「名古屋市将来計画・基本計画」(p. 60 名古屋市　S44.3 発行)

図 3.1.19　大都市圏道路網整備構想

(2) 東海環状都市帯整備計画調査

東海環状都市帯整備計画調査は、1982(昭和 57)年度～1983(昭和 58)年度に亘って国土庁はじめ、農林水産省、通商産業省、運輸省、建設省の共同調査として実施された。主な内容を以下に示す(**図 3.1.20**)。

[45] 名古屋市「名古屋市将来計画基本計画」(名古屋市　1969.3　p. 61)

① 東海環状都市帯整備の基本方向

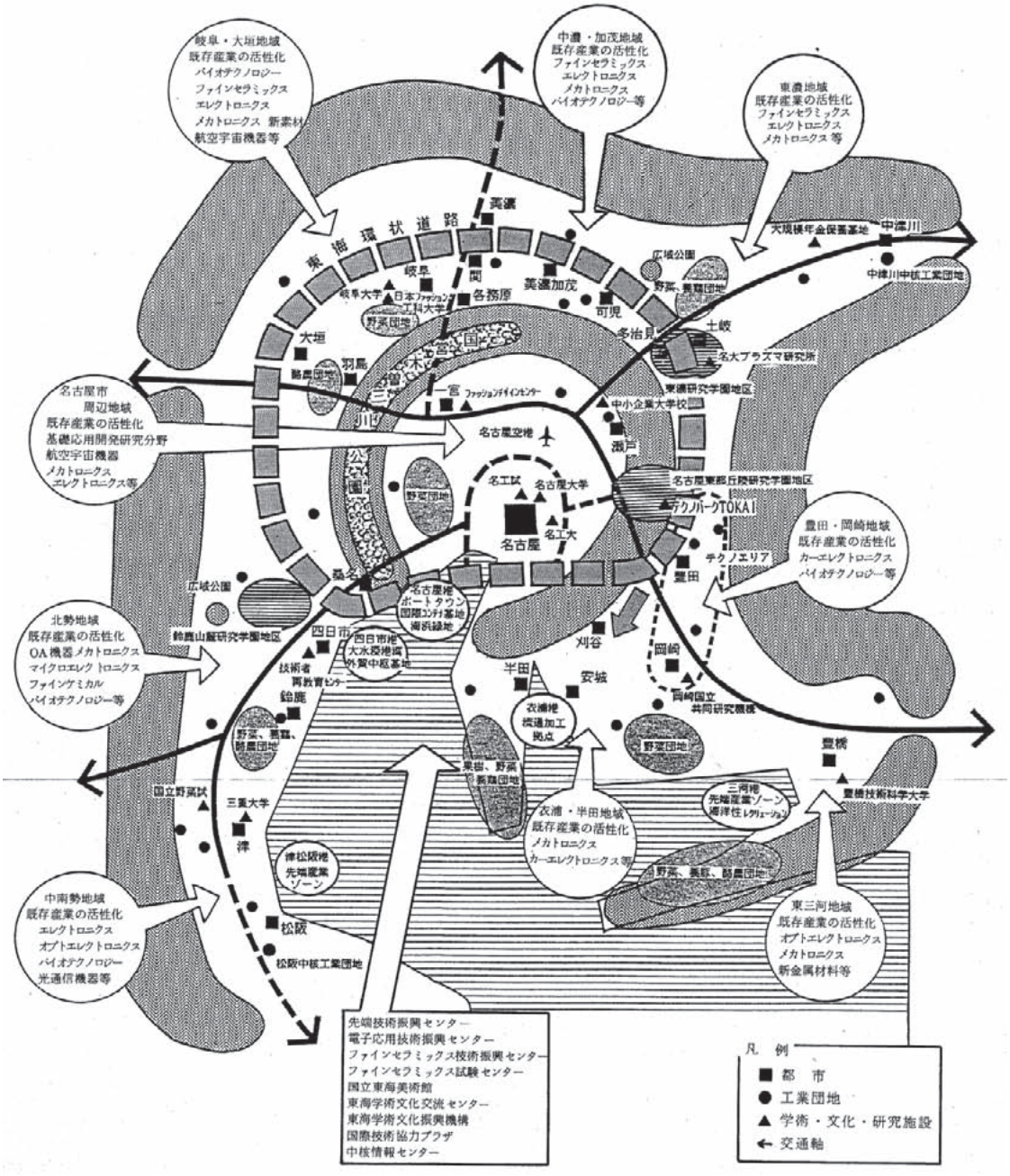
・ 環状交通体系等の整備による活力ある都市圏の形成

・ 情報機能、国際機能の拡充による中枢管理機能の強化　など

② 主な施策とプロジェクト

・ 交通ネットワークの形成による地域活性化（東海環状道路の整備等）

・ 環状道路を開発軸とする新たな地域開発　など



出典:「東海環状都市帯整備計画調査報告書」(p. 141 国土庁・農林水産省・通商産業省・運輸省・建設省 1984.3)

図 3.1.20　東海環状都市帯整備構想図

(3) 高速道路計画

我が国の高速道路の整備は、議員立法によって1957(昭和32)年4月に国土開発縦貫自動車道建設法(昭和32年法律第68号)が制定されて、6路線が予定路線とされたことに始まる。まず、同年10月に名神高速道路(小牧市～西宮市)の整備計画が決定され、高速自動車国道としての建設が開始された。

① 国土開発幹線自動車道路網

当初は、個別法の制定によって路線の整備が進められたが、国土全体を見通して有機的、一体的な高速道路網が必要とされて、1966(昭和41)年7月に国土開発幹線自動車道建設法(昭和41年法律第107号により「国土開発縦貫自動車道建設法」から改題)が制定され、7,600kmの予定路線が決定された。

このうち、愛知県内を通るのは、東海自動車道(東名高速道路)、中央自動車道(東京都～小牧市～西宮市、小牧市以西は名神高速道路)、東海北陸自動車道(一宮市～砺波市)、近畿自動車道伊勢線(名古屋市～伊勢市)、同名古屋大阪線(名古屋市～吹田市)となっている。

② 高規格幹線道路網

1987(昭和62)年9月に国土開発幹線自動車建設法が改正(昭和62年法律第83号)され、予定路線は11,520kmに変更された。高規格幹線道路網としては、一般国道自動車専用道路2,480kmを追加して、計14,000kmの計画が決定され、第四次全国総合開発計画にも位置付けられた(**図 3.1.21** 参照)。

このうち、愛知県内で追加されたのは、第二東海自動車道(東京都～名古屋市)、近畿自動車道名古屋神戸線(名古屋市～神戸市)、および、一般国道自動車専用道路としての東海環状自動車道(豊田市～関市～四日市市)である。

なお、詳細については第3編「第2章 道路」を参照されたい。

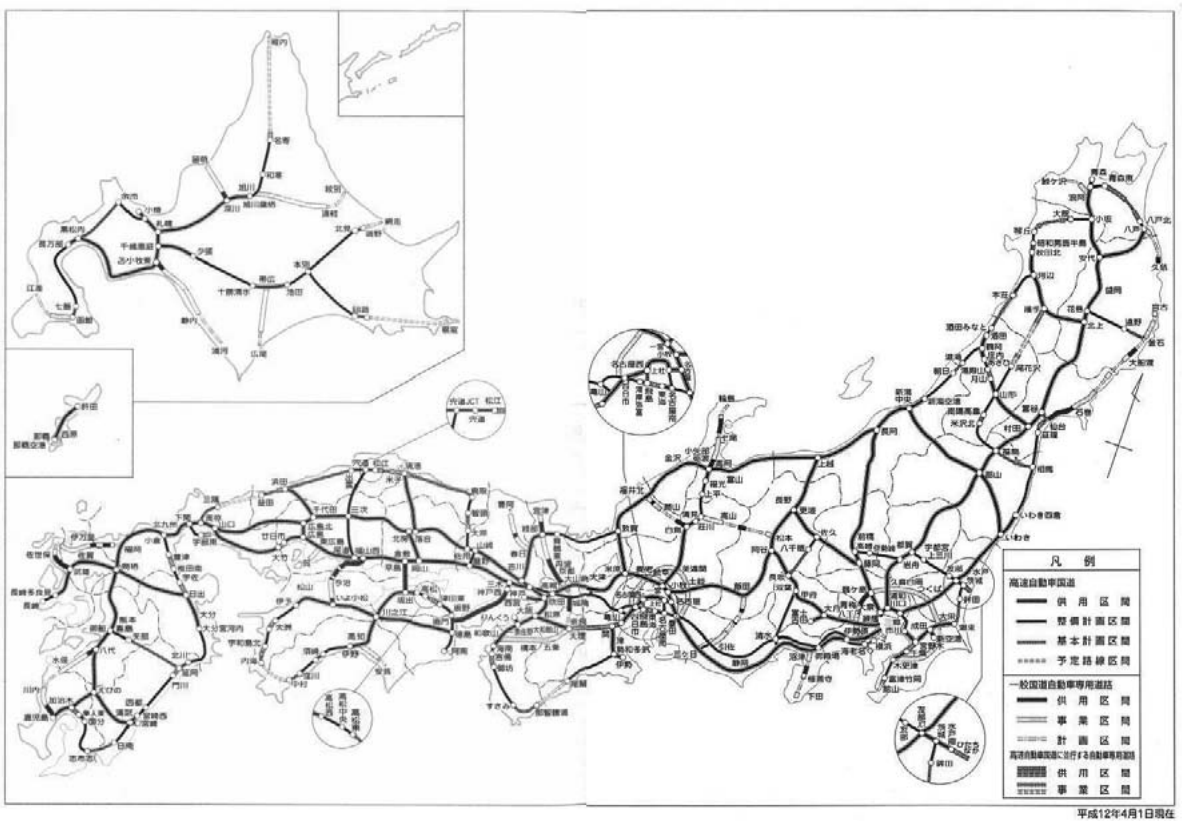


図 3.1.21 高規格幹線道路網[46]

2 都市間鉄道

(1) 東海道新幹線

昭和 30 年代には東海道本線の輸送力が逼迫して、その増強を図ることが課題となり、国鉄内での検討の結果、高速運転が可能な新線を標準軌で建設することが決定され、1959(昭和 34)年 4 月に着工、東京オリンピック開会直前の 1964(昭和 39)年 10 月 1 日に開業した。東京～新大阪間、515.4km が比較的短期間で開業できたのは、戦前からの東京～下関間の弾丸列車計画によって既に用地が確保できていた部分や先行して進められていたトンネル工事区間の活用などによると言われている。

新幹線の名古屋駅は在来線の駅の西側に併設される計画であり、新幹線ルートの確保のほか、都市計画道路の新設や駅前広場の整備のために 1957(昭和 32)年から市施行による駅西都市改造事業が実施され、計画的な整備に寄与した。

開業時に愛知県内に設けられた駅は名古屋駅と豊橋駅であったが、その後、1988(昭和 63)年 3 月 13 日に三河安城駅が設置されている。

なお、1987(昭和 62)年 4 月 1 日の国鉄分割民営化では、東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)が東海道新幹線の全線の運営を継承することとされた。

46 平成 12 年建設白書(資料編 資料 2-3-3 建設省)を一部加工
http://www.mlit.go.jp/hakusyo/kensetu/h12_2/h12/index_s.htm(2015/06/11 閲覧)

(2) 中央新幹線および北陸・中京新幹線

「全国新幹線鉄道整備法」(昭和45年法律第71号)に基づいて、「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」(以下「新幹線基本計画」という)に定められた路線のうち、愛知県に関わるものに中央新幹線と北陸・中京新幹線がある。

中央新幹線は、1973(昭和48)年11月15日の運輸省告示第466号によって新幹線基本計画に追加されたもので、起点を東京都、終点を大阪市、主要な経過地は甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近とされた。中央新幹線には、従来から国鉄で開発が進められてきた超電導リニアの技術を採用すべく、国鉄の分割民営化後は、JR 東海によって実用化への研究が続けられており、1997(平成 9)年からは山梨リニア実験線の先行区間 18.4km での試験走行が開始されている。

また、北陸・中京新幹線は、起点を福井県敦賀市、終点を名古屋市とした路線で、中央新幹線と同時期に新幹線基本計画に追加された。北陸新幹線(東京都～大阪市間)が、全国新幹線鉄道整備法に規定する「(新幹線)基本計画で定められた建設線の建設に関する整備計画」(以下「新幹線整備計画」という)の対象路線として決定された時に、その経過地に小浜市付近が追加されたことを受けて、北陸新幹線と名古屋方面とを結ぶ路線として位置付けられた。両路線ともに、2000(平成 12)年時点では、新幹線整備計画の決定には至っていない。

なお、中央新幹線については 2011(平成 23)年 5 月に新幹線整備計画が決定されたことを受けて、JR 東海は環境影響評価の手続きを進め、2014(平成 26)年 10 月に国土交通大臣から品川～名古屋間 285.6km の工事実施計画の認可を得て、同年 12 月に着工した。

(3) 整備新幹線

全国新幹線鉄道整備法に基づいて 1973(昭和 48)年 11 月に新幹線整備計画が決定された次の 5 路線を整備新幹線といい、1989(平成元)年から整備が進められている。このうち、北陸新幹線の高崎～長野間は 1997(平成 9)年 10 月に開業している。

ⅰ 北海道新幹線(新青森～札幌間、360km)
ⅱ 東北新幹線(盛岡～新青森間、179km)
ⅲ 北陸新幹線(東京～大阪間、600km)
ⅳ 九州新幹線鹿児島ルート(博多～西鹿児島間、257km)
ⅴ 九州新幹線長崎ルート(博多～長崎、118km)

これら、整備新幹線の 2000(平成 12)年時点での整備状況を**図 3.1.22** に示す。

なお、その後の整備状況としては、東北新幹線では八戸までの部分開業を経て 2010(平成 22)年 12 月に全線開業となり、九州新幹線鹿児島ルートでは新八代までの部分開業を経て 2011(平成 23)年 3 月に全線開業となったほか、北陸新幹線の長野～金沢間が 2015(平成 27)年 3 月に開業した。さらに、2016(平成 28)年 3 月には北海道新幹線の新青森から新函館北斗間が部分開業している。

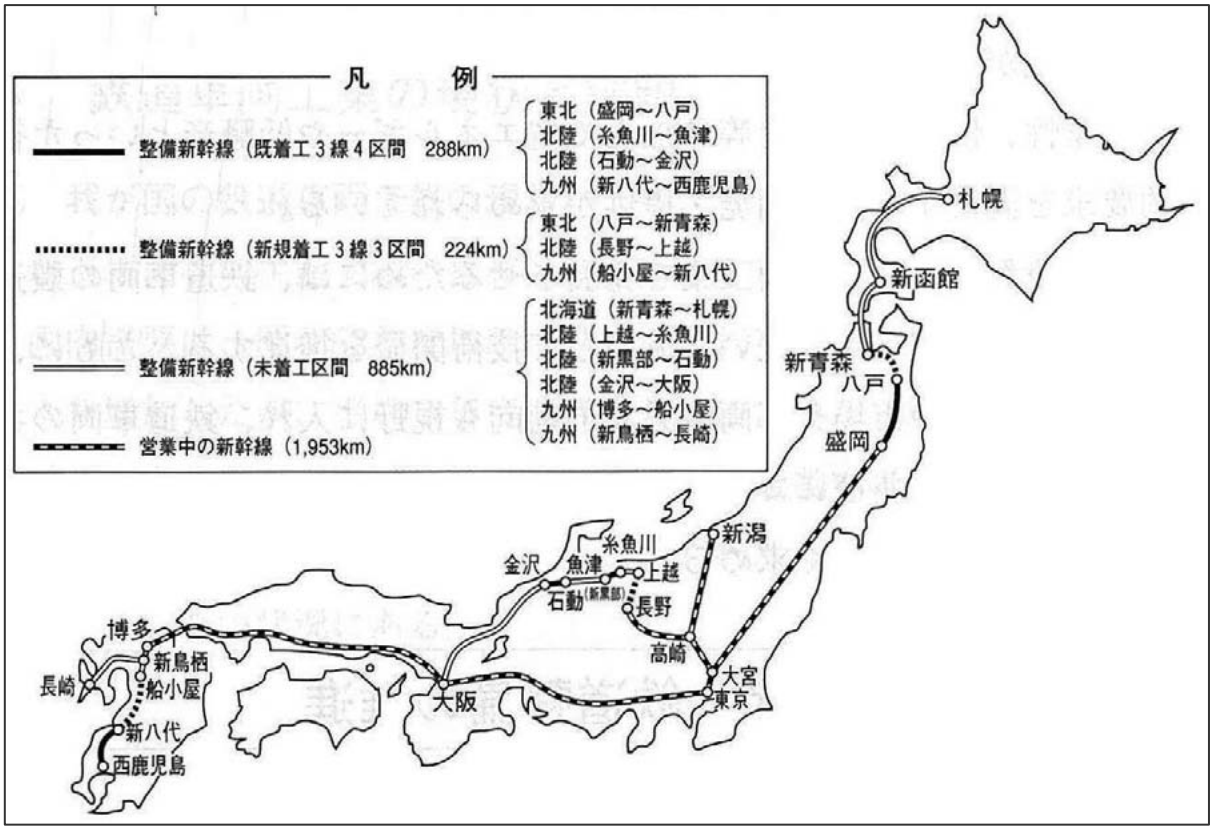


図 3.1.22 整備新幹線概要図[47]

3 空港アクセス

(1) 名古屋空港

① 空港の概要

1960(昭和 35)年 4 月 1 日に第二種空港として指定された名古屋空港は、1966(昭和 41)年 3 月 11 日の国際線定期便の初就航やその後の利用客増に対応して、1986(昭和 61)年 7 月 20 日には新国内線ターミナルビルが完成し、国内線と国際線利用の分離が図られた。さらに、1999(平成 11)年 4 月 9 日には新国際線旅客ターミナルビルが完成している。

なお、中部国際空港が 2005(平成 17)年 2 月 17 日に開港したことから、名古屋空港は同日から愛知県に移管され、設置区分は「その他公共用飛行場」となり、名称は名古屋飛行場(通称:県営名古屋空港)となって国内線主体の運用が開始された。

② 道路アクセス

名古屋市内からの空港アクセスの主要道路は、国道 41 号(東郊線)であるが、途中、庄内川にかかる新川中橋などで交通渋滞が多発してその解消が課題となっていた。

[47] 平成 12 年度運輸白書(3-4-3 図 運輸省):http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei12/3-4/zu3-4-3.htm (2015/06/11 閲覧)

1995(平成 7)年 9 月に平面街路の拡幅と合わせて建設されてきた都市高速道路高速 2 号線北部区間が開通して、アクセスの改善が図られた。また、2001(平成 13)年 3 月の名濃道路の部分開通によって高速 2 号線と繋がり、利便性が向上した。

名古屋駅から名古屋空港への直行バスも、都市高速道路経由となって所要時間の短縮と定時性の向上が図られた。

なお、名濃道路から分岐して空港に向けてのオフランプが平面街路の空港中央線上に計画されているが、実現していない。[48]

③ 鉄道アクセス

名古屋駅から鉄道利用での空港アクセスは、名鉄犬山線の西春駅で路線バスに乗り換える必要がある。運輸政策審議会の答申では、名鉄小牧線の味美駅から分岐して名古屋空港に至る名鉄名古屋空港線が B 路線として答申されたが、実現していない。

(2) 中部国際空港

① 空港の概要

1980(昭和 55)年に策定された名古屋市基本計画では、広域交通施設の整備の中で「文化的、経済的な国際交流の進展をはかるため、新しい国際空港の整備を関係方面に要請し、その実現に協力する」[49] とあり、1982(昭和 57)年の第 5 次愛知県地方計画では、広域交通の施策の中に「現空港の限界に備え、新国際空港建設のための検討を進める」[50] と新空港が位置付けられた。また、同年、中部経済連合会が「21 世紀の中部ビジョン」で中部新国際空港の建設を提言したことなどを受けて、1985(昭和 60)年 12 月に「財団法人中部空港調査会」が設立された。

1991(平成 3)年 6 月に同調査会が「中部新国際空港の全体像について」を公表、同年 11 月の第 6 次空港整備五箇年計画で調査実施空港に位置付けられ、1996(平成 8)年 12 月の第 7 次空港整備五箇年計画では実施空港に位置付けられたことなどを経て、1998(平成 10)年 5 月に新空港の設置および管理主体となる中部国際空港株式会社が設立された。

その後の環境影響評価手続き、飛行場設置許可申請、公有水面埋立免許出願などを経て、2000(平成 12)年 8 月に建設工事が始まり、2004(平成 16)年 10 月に旅客ターミナルビルが竣工、2005(平成 17)年 2 月 17 日に中部国際空港(愛称:セントレア)が開港した。

② 道路アクセス

中部国際空港の新設に当たっては、その開港に間に合うことを目指して自動車専用道路と鉄道アクセスおよび海上アクセスの検討・整備が進められた。

道路については、既存の知多半島道路から分岐して知多半島を横断し、空港島まで橋梁を架設することとされ、半島内については 1998(平成 10)年 6 月に知多横断道路として地域高規格道路の計画路線に

48 豊山町「豊山町都市計画マスタープラン」(豊山町経済建設部都市計画課 2010.3)
49 名古屋市「名古屋市基本計画 4-4 交通」(p. 135 名古屋市総務局 1980.1)
50 愛知県地方計画委員会事務局「第 5 次愛知県地方計画 17 交通」(p. 180 愛知県企画部企画課 1982.3)

指定され、2000（平成12）年5月に都市計画決定がなされた。路線は、知多半島道路に半田中央ジャンクションを設けて分岐し、既存の知多半島横断道路を東西に延伸・拡幅して臨海部に至る延長 8.5km で、愛知県道路公社により建設、管理される一般有料道路である。

一方、臨海部と空港島を結ぶのは中部国際空港連絡道路で、知多横断道路と同じ事業主体により建設、管理される一般有料道路であり、延長は 2.1km、うち、橋梁の長さは 1,414m となっている。工事は2000（平成 12）年 11 月に着手され、2002（平成 14）年 8 月からは 2 車線分を工事用の道路として使用した後、2005（平成 17）年 1 月 30 日に知多横断道路と同時に開通した。

両道路を合わせた名称として、「セントレアライン」が使われている。

開港に合わせて愛知、岐阜、三重、静岡など各方面からのバスサービスが提供されるようになった。名古屋市内からは、セントレアラインを経由して名古屋駅から約 55 分で、藤が丘からは約 65 分で空港へのアクセスが可能となった。

なお、2014（平成 26）年 3 月現在では、名古屋駅からのルートは市内主要ホテルを経由するセントレアリムジンとして運行されており、藤が丘からは時間短縮され約 55 分となっている。

③ 鉄道アクセス

鉄道については、1999（平成 11）年 1 月に中部国際空港連絡鉄道施設整備協議会が「中部国際空港アクセス鉄道等の概要」を公表し、同年 6 月 17 日には愛知県、名古屋市、名鉄など 45 の団体・企業の出資による第三セクター、中部国際空港連絡鉄道株式会社が設立された。名鉄常滑駅から中部国際空港駅までの 4.2km をつなぐものとして、鉄道事業の許可手続き等を経て 2001（平成 13）年 1 月から工事に着手し、2004（平成 16）年 10 月から空港関係者に限定した暫定運行を開始した後、2005（平成 17）年 1 月 29 日に開業した。

この路線は、中部国際空港連絡鉄道株式会社が施設を建設・保有し、名鉄が運行する形態であり、名鉄空港線として名古屋方面から常滑線を通って空港駅まで直通運転がなされるものである。

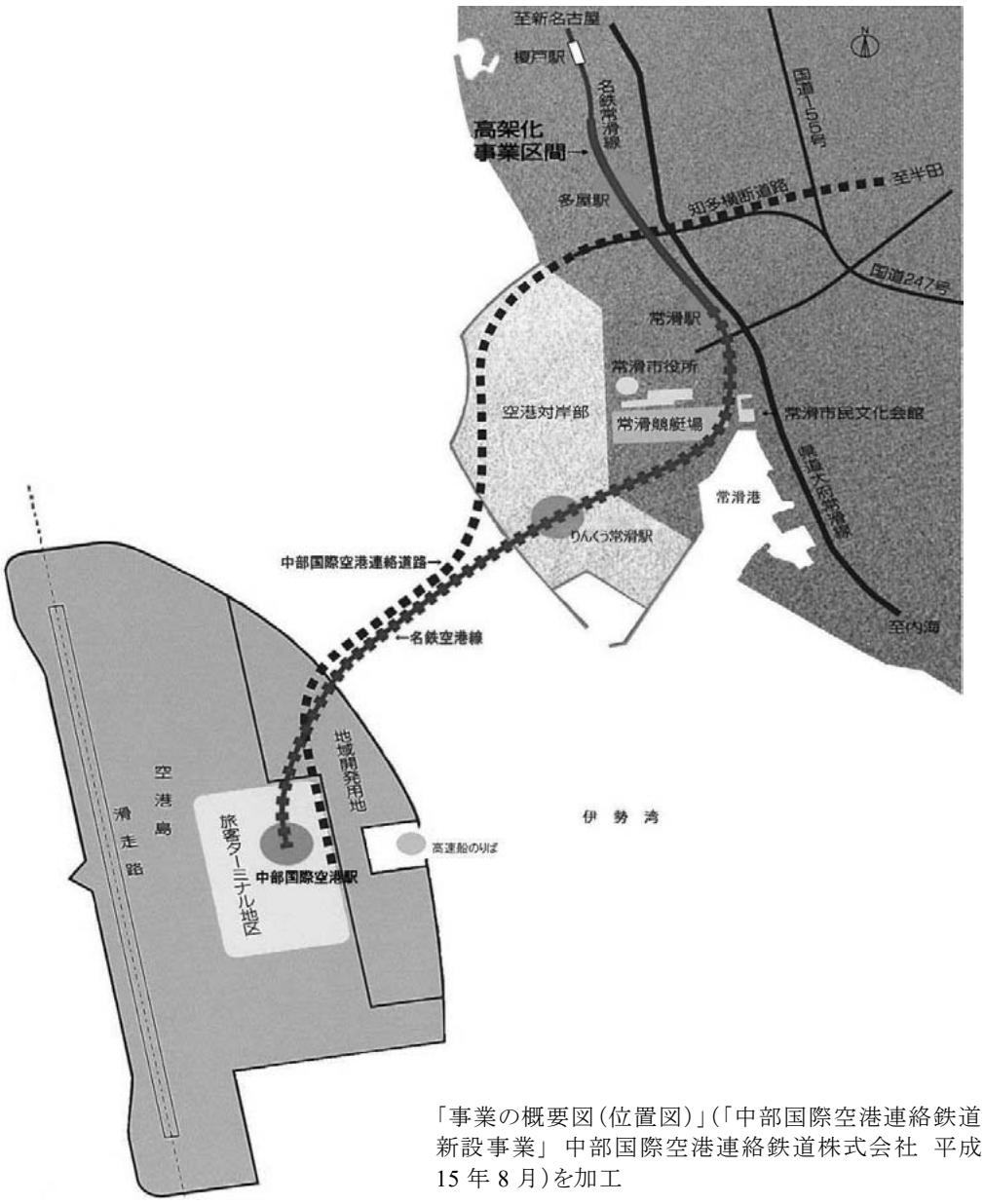
また、名鉄では、常滑線の高速化に向けた曲線改良工事を空港開港に合わせて進め、新型車両の開発・導入によって名古屋駅からの所要時間は最速 28 分で到達できることとなった。

④ 海上アクセス

海上交通の利点を生かして空港等には高速船乗り場が整備され、伊勢湾対岸からの空港への海上アクセスとして高速船の運行が検討された。開港に合わせて津なぎさまち（津新港）から高速船が就航し、津エアポートライン株式会社によって約 40 分で結ばれた。その後、2006（平成 18）年 4 月からは四日市浜園旅客ターミナルから、同年 12 月からは松阪港からそれぞれ別会社によって航路が開設された。

なお、2014（平成 26）年 3 月現在では、津エアポートライン株式会社による津なぎさまちおよび松坂港（津経由）からのアクセスのみとなっている。

中部国際空港へのアクセスルートについて、**図 3.1.23** に示した。



「事業の概要図(位置図)」(「中部国際空港連絡鉄道新設事業」 中部国際空港連絡鉄道株式会社 平成15年8月)を加工

図 3.1.23 中部国際空港へのアクセスルート

♣♣コラム　行政の縦割りの功罪♣♣

行政は縦割りで組織横断的な連絡調整に乏しいとはよく聞かれる批判である。中央省庁にあっては、省庁間に大きな懸隔があるどころか、省内の各局間に大きな壁があるといわれる。しばしば「局あって省なし」といわれるように、省内の各局が権限・権益を競いあい、互いの領域を侵させまいとしのぎをけずってきた。それが生産的な方向に働けばより良好な成果を生み出す基となるが、時には単に角をつきあわせて妥協点を見出すためだけの消耗戦にとどまることもある。

地方公共団体もその組織の相当部分は、中央省庁の組織と関連付けられて編成されることが多く、縦割りのそしりを免れないこともある。しかし一方で、地方公共団体が独自の施策を打ち上げ、その施策が中央省庁の複数部局にまたがるような場合、その施策を実現するために関連する中央省庁の複数部局の連絡調整を地方公共団体が主体的に行っていくという例もある。また、中央省庁の打ち出す新規施策が複数の部局にわたる場合、その施策の地方における実施過程で、地方公共団体が中央省庁の地方支分部局間、さらには中央省庁関連部局自体の連絡調整にまであたるようなケースもある。前者の例として典型的なのは基幹バスであり、後者の例としては駐車場案内システムなどが該当しよう。なお、ガイドウェイバスについては、両者の要素があるように考えられる。

基幹バスは地下鉄ないし新交通システムと一般バスとの中間の領域を狙って幹線機能を持たせた中央走行方式のバスである。中央走行を実現するための道路の物的環境を整備する道路管理者、中央走行を交通管理・交通管制の面から担保する交通管理者、中央走行方式でバスを運行する交通事業者、三者三様の主体がかかわることになった。さらに、それぞれに対して根拠法に基づく指導監督やそれぞれの事業を促進するための補助金を交付する主体が存在した。

基幹バスの場合、名古屋市では総合交通施策を所管する部局が名古屋市内部の連絡調整にあたるとともに、交通管理者（愛知県警察）とも粘り強い交渉にあたった。また中央省庁との連絡調整については、警察庁とは愛知県警察が窓口となったが、建設省と運輸省とは直接名古屋市があたった。当時、両省は中央合同庁舎 3 号館にあり、基幹バスにかかわる建設省道路局、同都市局、運輸省自動車局それぞれが異なる階に存在した。重要な時期には名古屋市の担当者が日参するようにして各階をまわっては調整する局面があった。ガイドウェイバスの時には、さらにそれを上回るような内容について、より多くの交渉相手との困難な調整をへて実現にこぎつけたのである。

駐車場案内システムは、路側の可変情報表示板による駐車場の混雑状況の情報提供という施策であり、情報提供の機器や通信手段が格段に進歩した現在では考えにくいが、導入の時点では新鮮で魅力的な施策であった。交通流をコントロールし、駐車場の稼働を平準化し、既存施設を有効活用することが施策導入の要因でもあった。しかし、この施策も原点において、交通管理者、道路管理者、都市計画者という行政主体相互の権限に基づくつばぜり合いがあり、それに加えて参加する駐車場事業者の利害もからんで非常に厳しい調整過程を経て実現をみたのである。行政の縦割りによって担当部門のエネルギーを費消される一方で担当者の練磨にもつながっている例であるといえよう。

第2章 道路

第１節　道路関連の法制の動向

道路関連の法制は多岐にわたる。基本法としての道路法を核に高規格幹線道路関連の法令があり、特定財源や整備計画にかかる道路整備緊急措置法等、有料道路制度にかかる道路整備特別措置法、各種有料道路整備主体にかかる根拠法等がある。以上の諸法は多くの変遷を重ねており、以下に主な内容を概説する。これらを道路審議会の答申・建議等を含めて概観すると**図 3.2.1** のようになる。

1　道路法

(1)　道路法

「道路法」(大正 8 年法律第 58 号)(以下「旧道路法」という)は、1919(大正 8)年 4 月 10 日に公布され、翌年 4 月 1 日に施行された。「都市計画法」(大正 8 年法律第 36 号)は、旧道路法とほぼ同時期の 1919(大正 8)年 4 月 5 日の公布である。新しく制定された「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号)(以下「道路法」という)の誕生は、全面改正された「都市計画法」(昭和 43 年法律第 100 号)よりも格段に早く、公布は 1952(昭和 27)年 6 月 10 日、施行は同年 12 月 5 日であった。以降、関連する他の法律改正に伴う頻繁な改正のほかに、本法自体にかかる重要な改正が数回行われている。1970 年代以前の主な改正としては、1957(昭和 32)年の高速自動車国道の追加、1959(昭和 34)年の自動車専用道路の規定の追加、1964(昭和 39)年の一級国道と二級国道を統合して一般国道とするなどの改正がある。

① 1971(昭和 46)年改正(昭和 46 年法律第 46 号) －自転車専用道路等の追加－

1970 年代に入って最初の本法改正は、1971(昭和 46)年 4 月 15 日公布、同年 12 月 1 日施行になるもので、自転車専用道路等や都道府県公安委員会に対する意見聴取規定が追加されている。自転車専用道路等を追加した意図としては「当時の交通事故の発生の状況をかんがみて、車両の通行に関する規制措置を強化し、それにあわせて自転車専用道路等に関する規定の整備を図った」とされる。[1]

② 1989(平成元)年改正(平成元年法律第 56 号) ―立体道路制度―

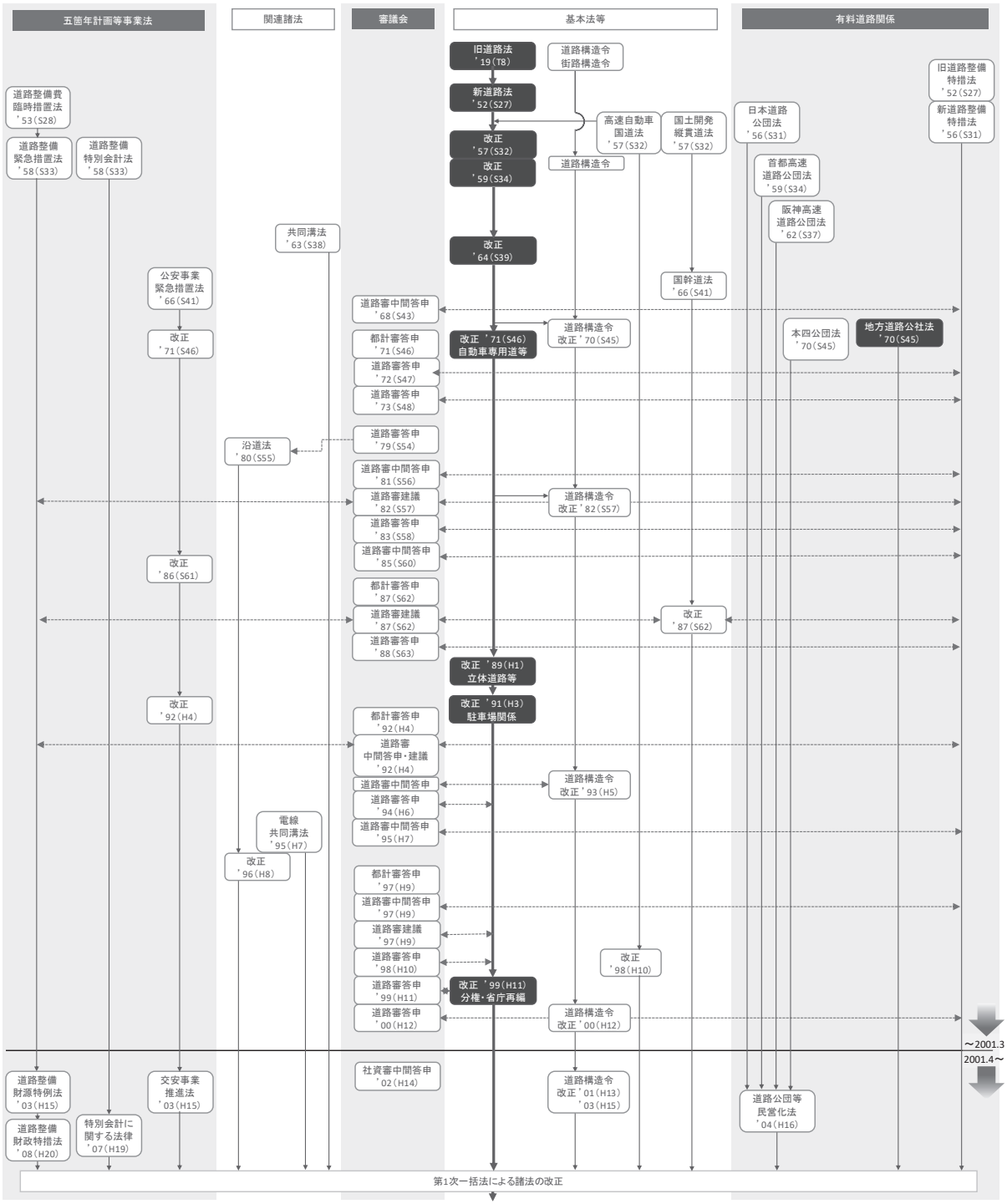
ア 背景と経緯[2]

1980 年代後半のバブル経済に伴う地価高騰により、道路整備に要する用地補償費が急騰し、整備対象道路の上下空間利用が志向された。一方で、良好な市街地環境を維持しつつ、適正かつ合理的な土地利用を促進するため幹線道路の整備にあわせ、周辺地域を含めて一体的かつ総合的な整備を行う必要性が高まった。

1987(昭和 62)年 6 月 26 日の道路審議会建議「確かな明日への道づくり」[3] においては、「都市中心部における道路の上下空間を活用した都市複合施設の整備方策を検討し、都市空間の開発を促進する必要がある」と記されている(本節3(1) 道路審議会 参照)。

---

[1] 国土交通省道路局路政課「自転車専用道路等について」(「道路行政セミナー」 No. 36　2011.9)
[2] 立体道路制度研究会「立体道路制度一問一答」(大成出版社　1989.12　pp. 1-3)
立体道路制度研究会「立体道路制度の解説と運用(ぎょうせい　1990.5　pp. 4-7)
[3] 建設省道路局「確かな明日への道づくり」(道路広報センター　1987.6　p. 24)



表中に使用した略称は次のとおり ： 道路整備費臨時措置法(道路整備財源等に関する臨時措置法)、道路整備財源特例法(道路整備費の財源等の特例に関する法律)、道路整備財政特措法(道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律)、交安事業緊急措置法(交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法)、交安事業推進法(交通安全施設等整備事業の推進に関する法律)、沿道法(幹線道路の沿道の整備に関する法律)、共同溝法(共同溝の整備等に関する特別措置法)、電線共同溝法(電線共同溝の整備等に関する特別措置法)、国幹道法(国土開発幹線自動車道建設法)、本四公団法(本州四国連絡橋公団法)、道路公団等民営化法(高速道路株式会社法はじめ 4 本の法律の総称)、道路整備特措法(道路整備特別措置法)、道路審(道路審議会)、都計審(都市計画中央審議会)、社資審(社会資本整備審議会)

図 3.2.1　道路関連法制の系譜

一方、1987(昭和 62)年 8 月 12 日の都市計画中央審議会答申「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策について」においては、道路と建築物との重層的一体的整備による道路空間の確保がうたわれ、次の措置を検討する必要がある、としている。[4] (第1編「序章」第4節1(8) 都市計画審議会および本節3(2) 都市計画中央審議会 参照)

ⅰ 都市施設に関する立体的な都市計画の確立

ⅱ 関係法制度等の整備

ⅲ 建築物の整備に関する助成措置

そのほか、1988(昭和 63)年 6 月には、臨時行政改革推進審議会(土地臨調)答申、総合土地対策要綱においても、道路上空利用について関係法改正に関する言及がある。

このような答申等をうけて、1989(平成元)年 6 月 28 日には道路法、都市計画法、「都市再開発法」(昭和 44 年法律第 38 号)、「建築基準法」(昭和 25 年法律第 201 号)を改正公布して立体道路制度を創設した。施行は同年 11 月 22 日である。

創設された立体道路制度は、道路法から発想された内容であって、このときの都市計画法改正においては、地区整備計画内容に立体道路を担保する仕組みを追加するかたちで地区計画制度が援用されたに過ぎず、積極的に都市施設を立体的に定めることは含まれなかった。都市施設を立体的に定めることが、都市計画法改正に取り込まれるのは、2000(平成 12)年 5 月 19 日の改正を待たなければならない。

イ 内容[5]

立体道路制度は道路法を核に関連法律を巧みに活用する仕組みであり、適用条件はおのずと地価が高く、高度な土地利用が求められる地区に限定される。

立体道路の具体的な適用事例としては、首都圏における東京外郭環状道路(和光市)、近畿圏における阪神高速道路の梅田出口・湊町出入口(大阪市)やりんくう JCT(以下、固有のものについてはジャンクションを「JCT」と表記する)(泉佐野市)などの例があるが、名古屋市には適用例はない。守山区喜多山地区において名古屋環状 2 号線を対象に検討された経緯があるが、同地区は制度検討時点で用地取得済みであったため、あえて立体道路制度を適用する必然性に乏しいことにより、実現には至らなかった。[6]

③ 1991(平成 3)年改正(平成 3 年法律第 60 号) ―道路附属物路上駐車施設等―

1991(平成 3)年 3 月の都市計画中央審議会答申「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策に関する答申」を受け、同年 5 月 2 日「駐車場法」(昭和 32 年法律第 106 号)および道路法が改正公布され、同年 11 月 1 日に施行された。道路法の主な改正内容としては、道路附属物としての路上駐車施設が新たに規定された。

改正趣旨は、次のように表現されている。

「道路管理者が、路外駐車場の整備のみでは対応できない短時間駐車需要に対応し、路上駐車の秩

[4] 吉兼三郎「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての答申」(「新都市」Vol. 41, No. 11 1987.11)

[5] 榊 正剛「立体道路制度の一部を改正する法律について」(「月刊建設」 Vol. 33, No. 11 1989.11)

[6] 土屋功一「名古屋環状 2 号線 喜多山地区の一体的整備について」(「月刊建設」 Vol. 33, No. 11 1989.11)

序の回復を通じて道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、こうした短時間駐車需要のための路上駐車施設を整備することとした」[7]

(2) 道路構造令

旧道路法においては、道路構造の一般規定をなす省令として、「道路構造令」(大正 8 年 12 月 6 日内務省令第 24 号)と市街地における道路を規定する「街路構造令」(大正 8 年 12 月 6 日内務省令第 25 号)が併存していた。ちなみに、街路構造令第 2 条には広路、一等大路、二等大路、一等小路、二等小路の街路の種別ごとに幅員が示してあり、それぞれ 24 間以上、12 間以上、6 間以上、4 間以上、1 間半以上とされていた。この内容は、旧都市計画法における都市計画道路の等級名称や「市街地建築物法施行令」(大正 9 年勅令第 438 号)上のみなし道路の幅員に受け継がれている。街路構造令の内容については矢島隆の論文に詳しい。[8]

道路法が制定され、1919(大正 8)年公布の「道路構造令」と「街路構造令」は、「道路構造令」(昭和 33 年政令第 244 号)に一本化された。これに伴い、従来、街路構造令に規定されていた内容を一部盛り込むとともに、これまで対象外であった市町村道まで適用範囲を拡大したが、高速自動車国道については規定されなかった。[9]

その後、道路構造令は 1970(昭和 45)年 10 月 29 日に全面改正公布され(昭和 45 年政令第 320 号)、1971(昭和 46) 年 4 月 1 日に施行された。その内容の骨格は、現在に至るまで維持されている。この抜本改正は、「自動車交通の爆発的増加に伴う渋滞や事故の顕在化に対応」するためになされた。基本的な考え方として、これまでの幅員主義から車線主義へ舵を切った。新たに高速自動車国道を対象とする一方で、1 車線道路も取り入れるなど構造規格体系を統合するとともに、交通安全上の配慮から混合交通を分離すること基本とする規定を導入した。[10]

1970(昭和 45)年の抜本改正以降の主な変更は次のとおりである。

1982(昭和 57)年 9 月 25 日公布の道路構造令改正においては、環境施設帯に関連して植樹帯と副道が追加された。

道路審議会は 1993(平成 5)年 7 月 23 日に「21 世紀に向けた新たな道路構造のあり方」について中間答申を行った。これに基づく 1993(平成 5)年 11 月 25 日公布の道路構造令改正においては、歩道等の幅員拡大や車両の大型化への対応が図られた。[11]

その後、2000(平成 12)年、2001(平成 13)年、2003(平成 15)年と 3 回の改正が行われ、歩道(自転車歩行者道)における歩行者と自転車の接触の危険性を回避するための自転車道の設置規定の強化、路面電車の軌道敷規定追加、完成 2 車線自動車専用道路や小型車専用道路の追加などが規定された。さ

[7] 「駐車場の整備とスムーズで安全な道路交通の確保をめざして」(「時の法令」 NO. 1417 1992.1.15)
[8] 矢島 隆「街路構造令 40 年の展開(その 1)」(「都市と交通」 SN. 78 2009.11)
矢島 隆「街路構造令 40 年の展開(その 2)」(「都市と交通」 SN. 79 2010.1)
[9] 淡中泰雄 他「近代的構造基準の創生期」(「道路」 SN. 838 2011.1)
[10] 大脇鉄也「幅員主義から車線主義へ」(「道路」 SN. 840 2011.3)
[11] 佐藤信彦「道路構造令等の改正について」(「道路」 SN. 635 1994.1)

らに 2011（平成 23）年の「第 1 次一括法」（平成 23 年法律第 37 号）により、地方道の技術基準は、当該地方公共団体の条例で定めることとされている。

2 その他の関連法

（1） 道路財源・道路整備五箇年計画等関連法

「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」（昭和 28 年法律第 73 号）が、1953（昭和 28）年 7 月 23 日に公布施行され、道路整備特定財源制度が発足した。同法は 1958（昭和 33）年 3 月 31 日に「道路整備緊急措置法」（昭和 33 年法律第 34 号）に改められ、「道路整備特別会計法」（昭和 33 年法律第 35 号）も公布されて 1958（昭和 33）年度から道路整備特別会計が設置された。道路財源は拡充され、道路整備五箇年計画に基づいて道路整備は着実に進められることとなった。

その後、2003（平成 15）年 3 月 31 日に「社会資本整備重点計画法」（平成 15 年法律第 20 号）が公布されて道路整備五箇年計画を含む各種公共事業整備計画が統合された。同時に道路整備緊急措置法は「道路整備費の財源等の特例に関する法律」（平成 15 年法律第 21 号）に改正されている。さらに同法は 2008（平成 20）年 5 月 13 日に「道路整備事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」と改称され、2009（平成 21）年度から道路特定財源はすべて一般財源化された。

2007（平成 19）年 3 月 31 日に「特別会計に関する法律」（平成 19 年法律第 23 号）が公布されて道路整備特別会計は社会資本整備事業特別会計に統合された。

（2） 有料道路等関連法

道路は公共物として無料公開を基本としていたが、一定の条件下において渡船、橋梁、トンネル等局所的かつ特殊形態として有料道路が存在していた。これに対し、普遍的な有料道路制度としては、運輸省が所管する「道路運送法」（昭和 26 年法律第 183 号）が 1951（昭和 26）年 6 月 1 日に公布されて一般自動車道として規定され、観光地を主体に事業展開された。一方、建設省は借入金等を原資として整備する道路法上の道路としての有料道路を構想し、1952（昭和 27）年 6 月 6 日に有料道路制度の基本法となる「道路整備特別措置法」（昭和 27 年法律第 169 号）を公布施行し、さかのぼって 4 月 1 日から適用した。

1956（昭和 31）年 3 月 14 日に「日本道路公団法」（昭和 31 年法律第 6 号）および新しい「道路整備特別措置法」（昭和 31 年法律第 7 号）を公布し、本来の道路管理者の権限代行主体として国の機関である日本道路公団（以下「道路公団」という）を設立するとともに、道路整備特別措置法を全面的に改めた。

1957（昭和 32）年 4 月 16 日には「国土開発縦貫自動車道建設法」（昭和 32 年法律第 68 号）を公布して中央自動車道はじめ 6 路線を位置づけた。また、同年 4 月 25 日には道路法の特別法である「高速自動車国道法」（昭和 32 年法律第 79 号）を公布して道路の種類に高速自動車国道を追加し、その内容を規定した。その後、「東海道幹線自動車国道建設法」（昭和 35 年法律第 129 号）はじめ個別法による高速道路の路線追加が相次いだため、1966（昭和 41）年 7 月 1 日公布の国土開発縦貫自動車道建設法改正において「国土開発幹線自動車道建設法」（昭和 41 年法律第 107 号）と改称するとともに既存諸路線統合と近畿自動車道等の新規路線追加により 19 路線 7,600km を同法の別表に位置づけた。さらに 1987（昭和

62)年 9 月 1 日の同法改正(昭和 62 年法律第 83 号)では 26 路線 11,520km に拡大した。(同年 6 月 30 日閣議決定の「第四次全国総合開発計画」(1987(昭和 62)年 6 月 30 日閣議決定)では、高速自動車国道と同等の機能を有する一般国道自動車専用道路 2,480km を加えた高規格幹線道路網として 14,000km を位置づけている。)

一方で、「首都高速道路公団法」(昭和 34 年法律第 133 号)が 1959(昭和 34)年 4 月 14 日に、「阪神高速道路公団法」(昭和 37 年法律第 43 号)が 1962(昭和 37)年 3 月 29 日に公布され、都市高速道路整備主体として国の機関である首都高速道路公団(以下「首都公団」という)と阪神高速道路公団(以下「阪神公団」という)がそれぞれ設立された。1970(昭和 45)年 5 月 20 日には「本州四国連絡橋公団法」(昭和 45 年法律第 81 号)が公布され、本州四国連絡道路の整備主体として本州四国連絡橋公団(以下「本四公団」という)が設立されたほか、同じく 5 月 20 日には「地方道路公社法」(昭和 45 年法律第 82 号)が公布施行され、地方公共団体の出資に係る有料道路整備主体として地方道路公社が位置づけられた。

道路公団、首都公団、阪神公団および本四公団については、2004(平成 16)年 6 月 9 日に「高速道路株式会社法」(平成 16 年法律第 99 号)はじめ 4 公団の民営化に関する 4 本の法律が制定され、その後 2005(平成 17)年 10 月 1 日に民営化された。(道路公団の場合は 3 社への分割民営化である。)

(3) 幹線道路の沿道の整備に関する法律

① 法の制定

「幹線道路の沿道の整備に関する法律」(昭和 55 年法律第 34 号)(以下「沿道法」という)は、1980(昭和 55)年 5 月 1 日に公布され、同年 10 月 25 日に施行となった。その背景として次のようなことがあげられる。

- 幹線道路の交通量の増加につれて深刻化した沿道の騒音問題に対して、騒音対策の実施、特に道路本体における対策だけではなく、沿道土地利用とも連携した対策が求められた。
- 1977(昭和 52)年度には、建設省道路局において「沿道環境整備要綱」が策定され、後に法制化される内容をおおむね要綱ベースで規定していた。[12]
- 1979(昭和 54)年度に至って、建設大臣から道路審議会および都市計画中央審議会に沿道環境対策に関する諮問がなされた。
- 両審議会は合同で審議を行い、同年 8 月 20 日に都市計画中央審議会が、同じく 8 月 23 日に道路審議会が答申を行った。[13]

沿道法公布は、地区計画制度創設等を核とする都市計画法・建築基準法改正(昭和 55 年法律第 35 号)と同日である。しかし、沿道法の場合はその審議期間が 3 か月に満たなかったのに対し、都市計画法・建築基準法案を準備検討する審議会の審議期間は 3 年余と長時間をかけている。さらに施行時期も沿道

[12] 尾見博武「沿道環境整備要綱」(「高速道路と自動車」 Vol. 21, No. 2 1978.2)
[13] 建設省都市局都市計画課「沿道環境整備制度について」(「新都市」 Vol. 33, No. 12 1979.12)

法が公布後 6 か月以内であるのに対し、都市計画法・建築基準法は、公布後 1 年以内となっている。これらをみると、沿道環境対策の早期実施がいかに求められていたかがうかがわれる。

沿道法においては、はじめに、都道府県知事は道路交通騒音が沿道における生活環境に著しい影響を及ぼすおそれがある等の要件を満たす道路を「沿道整備道路」として指定する。次に、当該沿道整備道路の沿道において、市町村が沿道整備計画を策定し都市計画決定する。その沿道整備計画区域について、道路管理者が緩衝建築物の建築や既存住宅の防音工事等に対する助成を行うこととしている。

② 法の改正

沿道法施行以降も騒音問題は解決に至ることなく、幹線道路沿道における騒音被害について、数箇所で訴訟が提起された。1995（平成 7）年 7 月 7 日には、国道 43 号および阪神高速神戸線沿道における騒音公害等について道路管理者の管理瑕疵責任を認める最高裁判決が出されるに及び、同法を改正して対策を拡充することとなった。[14] 同改正法（平成 8 年法律第 48 号）は、1996（平成 8）年 5 月 24 日に公布され、同年 11 月 10 日に施行となっている。

沿道法の規定には、沿道整備道路の指定、沿道地区計画（改正前は沿道整備計画）、沿道整備協議会、道路騒音減少計画、沿道整備権利移転等促進計画などがあり、沿道地区計画は地区計画等の一種として都市計画決定される。

沿道法の適用状況は、首都圏、近畿圏に一定程度見られるが、中部圏においては四日市市における国道 23 号の例がみられるのみで、名古屋市内にあっては名四国道（国道 23 号）において適用検討がなされたが、実施には至っていない。そのような背景としては、次のようなことが考えられる。ひとつには、環境対策は本来道路管理者が行うべきところ、沿道法の制度によれば環境対策の主導権が道路管理者から地方公共団体に移ることについて道路管理者と地方公共団体の双方が危惧したこと、もうひとつには、沿道からは地価が下がる懸念があるとの反対があったことである。

（4） その他

「共同溝の整備等に関する特別措置法（共同溝法）」（昭和 38 年法律第 81 号）は、1963（昭和 38）年 4 月 1 日公布になり、共同溝（電気、ガス、水道、下水道等の公益物件を道路地下に複数収容する施設）について規定している。

「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」（平成 7 年法律第 39 号）は 1995（平成 7）年 3 月 23 日に公布され、同年 6 月 22 日に施行された。[15] 同法の前提として 1994（平成 6）年 11 月 10 日、道路審議会は「21 世紀に向けた新たな道路構造のあり方」について答申し、その中で高度情報化の進展に伴い、情報通信基盤収容のためにも電線共同溝（C・C・BOX）の整備必要性と法制整備の検討をうたっている。[16]

---

[14] 建設省道路局路政課 他「幹線道路の沿道の整備に関する法律等の一部を改正する法律の成立について」（「新都市」 Vol. 50, No. 7 1996.7）

[15] 山崎篤男「電線・電柱を地中化して安全で快適な都市づくり」（「時の法令」 NO. 1511 1995.12.1）
建設省都市局街路課「電線共同溝整備事業について」（「都市と交通」 SN. 35 1995.8）

[16] 建設省道路局企画課「道路審議会答申 21 世紀に向けた新たな道路構造のあり方」（「道路」SN. 648 1995.2 p. 43）

3 審議会

(1) 道路審議会

道路審議会は、道路法に基づき、「建設大臣の諮問に応じて、道路整備計画、国道の路線の指定又は道路の構造及び工法その他道路に関する制度を調査し、又は審議するために」建設省に設置された審議会で、これらの事項について建議することもできる。「中央省庁等改革のための国の行政組織関係法律の整備等に関する法律」(平成 11 年法律第 102 号)第 151 条による改正により、2001(平成 13)年 1 月 6 日からは道路審議会は、社会資本整備審議会の道路分科会となっている。

道路審議会は建議というかたちで道路政策全般にわたる内容について次のように提案している。

1982(昭和 57)年 3 月 5 日 「21 世紀をめざした道路づくりへの提言」

1987(昭和 62)年 6 月 26 日 「確かな明日への道づくり」

1992(平成 4)年 6 月 22 日 「『ゆとり社会』のための道づくり」

1997(平成 9)年 6 月 30 日 「道路政策変革への提言―より高い社会的価値をめざして―」

また 2000(平成 12)年 11 月 30 日には、道路審議会から社会資本整備審議会へ議論が引き継がれることを前提に、「21 世紀の国土・地域・社会と道路政策の在り方について」報告がなされている。

個別施策については主に有料道路関係施策についての答申・報告がなされている。高速自動車国道については、1972(昭和 47)年、1981(昭和 56)年、1985(昭和 60)年、1988(昭和 63)年、1992(平成 4)年、1995(平成 7)年、2000(平成 12)年に答申・報告がなされており、1972(昭和 47)年答申に基づいて「道路整備特別措置法施行令」(昭和 31 年政令第 319 号)が改正されて料金プール制が導入されたほか 1992(平成 4)年答申では事業区分の見直しによる一般道路事業の活用等がうたわれ、1995(平成 7)年答申では一般国道自動車専用道路による代替等がうたわれた。

都市高速道路については、1973(昭和 48)年、1992(平成 4)年、1997(平成 9)年、2000(平成 12)年に答申がなされており、1992(平成 4)年答申では高速自動車国道と同様な事業区分の見直しなどが提案されている。

そのほかの個別施策としては、1979(昭和 54)年、1998(平成 10)年に沿道環境、1999(平成 11)年に地球環境、1994(平成 6)年に道路構造、1999(平成 11)年に直轄管理区間の指定基準が答申されている。

(2) 都市計画中央審議会

都市計画中央審議会において、都市交通、特に都市計画道路に関する内容が対象とされたのは、次の答申である。

① 第 3 号答申(都市交通施設の総合的な計画および整備)(1971(昭和 46)年 6 月 4 日答申)[17]

中央省庁間で総合交通体系論が論議されている中で答申され、総合都市交通体系の確立をうたい、具体的な道路関係施策としては、環状道路整備、道路と鉄道の立体化・交差点立体化の推進、駅前広

[17] 「都市交通施設の総合的な計画及び整備に関する答申」(「区画整理」 Vol. 14, No. 8 1971.8)

場の整備、都市高速道路の整備などを提起している。そのほか、自動車・自転車・歩行者のそれぞれ専用化されたネットワーク整備促進、面整備事業との一体的整備、沿道環境対策などについて触れている。

② 第 13 号答申(都市内道路の整備のあり方とその推進方策中間答申)(1983(昭和 58)年 5 月 10 日答申)[18]

「都市内道路の整備のあり方とその推進方策」についての中間答申においては、都市内道路(幹線街路・補助幹線街路)の目標とすべき整備水準については**表 3.2.1** のとおりとし、一般住宅市街地における区画街路の目標とすべき整備水準については、おおむね 20 km/km^2 としている。

表 3.2.1 都市内道路の目標とすべき整備水準

	住宅地	商業地	工業地	市街地全体
道路延長密度	4 km/㎢	5～7 km/㎢	1～2 km/㎢	3.5 km/㎢

③ 第 16 号答申(都市内道路の整備のあり方とその推進方策)(1987(昭和 62)年 8 月 12 日答申)

第 16 号答申においては、第 13 号答申における目標とすべき整備水準を踏襲するとともに、地価高騰期を反映して、沿道街区のスーパーブロック化による幹線道路整備、建築物と道路の重層的な一体整備、立体歩道ネットワークの整備などが提起されている。

④ 第 21 号答申(都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策)(1992(平成 4)年 6 月 15 日答申)[19]

第 21 号答申には都市内道路整備のあり方の中で、都市内幹線道路網の都市計画上の位置づけとして以下の内容が含まれている。

i 都市内幹線道路網の都市計画上の区分(主要幹線、幹線、補助幹線)の明示
ii 都市内幹線道路網の整備プログラムの確立
iii 都市空間の多層的利用による都市内幹線道路の整備促進
iv 都市内幹線道路網と土地利用の調和(大規模開発に伴う交通への影響と対応策の検討 など)

⑤ 第 26 号答申(都市交通の整備のあり方とその推進方策)(1997(平成 9)年 6 月 9 日答申)[20]

提言された施策の概要には、交通結節点の立体的整備、歩行者動線の立体的整備、公共交通の成立基盤整備の推進、都市計画道路整備プログラムの策定、都市内道路と沿道地域の一体的整備の推進、都市内物流システムの改善、地区内道路の計画と整備、地区レベルの公共的施設の整備と管理、パッケージアプローチの導入、交通実験・試行の導入が含まれている。

---

[18] 「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての中間答申」
前掲 4 吉兼三郎「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての答申」(「新都市」 Vol. 41, No. 11 1987.11)

[19] 建設省都市局街路課「経済社会の変化に対応した都市交通施設整備のあり方とその整備推進方策について」(「新都市」 Vol. 46, No. 8 1992.8)

[20] 「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」についての答申(都市計画中央審議会):http://www.mlit.go.jp/crd/city/singikai/sn081.html(2013/02/01 閲覧)

第２節　環状２号線・伊勢湾岸道路

1 環状2号線・伊勢湾岸道路の経緯（概説）

環状 2 号線は、おおむね名古屋市域付近を周回する外郭環状道路であり、伊勢湾岸道路は、東京と名古屋を結ぶ第二東海自動車道（新東名高速道路）および名古屋と神戸を結ぶ近畿自動車道名古屋神戸線（新名神高速道路）両路線の一部区間である（**図 3.2.10** 参照）。環状 2 号線専用部と伊勢湾岸道路は、いずれも高速自動車国道（いわゆる高速道路）として整備されている。ただし、伊勢湾岸道路の名古屋港横断部区間（飛島 IC*～東海 IC）は、事業手法を直轄国道整備事業と一般有料道路事業の合併施行としたことにより、高速自動車国道ではなく一般国道の自動車専用道路となっている。

環状 2 号線は、1982（昭和 57）年の都市計画変更によって、おおむねルート・構造が最終形に近くなった。この時点で、環状 2 号線は文字通り環状路線を形成していたが、1988（昭和 63）年から 1991（平成 3）年にかけて、環状 2 号線の飛島 IC から名古屋南 JCT に至る区間が伊勢湾岸道路に都市計画変更された結果、環状 2 号線の路線形状は馬蹄形となった。この馬蹄形の環状 2 号線と、かつて環状 2 号線であった区間の伊勢湾岸道路の名称については、根拠となる法令や管理主体によって多様な名称があり、かつ、経年的に変遷して非常に複雑となっている。環状 2 号線専用部の名古屋西 JCT から飛島 IC に至る区間の高速自動車国道整備計画変更時点現在（2009（平成 21）年 7 月 17 日）における名称を一覧表にしてみると**表 3.2.2** のとおりである。

（*IC：以下、固有のものについてはインターチェンジを「IC」と表記する）

表 3.2.2　環状2号線・伊勢湾岸道路の名称一覧表

構造・区間 ＼ 名称の根拠	一般部	専用部			
		伊勢湾岸道路区間以外		伊勢湾岸道路区間	
		名古屋南JCT～名古屋西JCT	名古屋西JCT～飛島IC	飛島IC～東海IC	東海IC～名古屋南JCT
都市計画法	名古屋環状2号線	高速名古屋環状2号線		伊勢湾岸道路	
道路法	一般国道302号	—		一般国道302号	—
国土開発幹線自動車道建設法	—	近畿自動車道名古屋大阪線	近畿自動車道伊勢線	—	第二東海自動車道
高速自動車国道法	—	近畿自動車道名古屋亀山線	近畿自動車道伊勢線	—	第二東海自動車道横浜名古屋線
管理名称	環状2号	名古屋第二環状自動車道（名二環）		伊勢湾岸自動車道（伊勢湾岸道）	

路線名称は変遷を経ているため、近畿自動車道伊勢線の整備計画変更時点現在（2009（平成21）年7月17日）とした
名古屋南JCT～名古屋西JCTの区間は、「高速自動車国道の路線を指定する政令」では、伊勢線も重複指定されている

一般に親しまれている名称は、環状 2 号線一般部は道路法による国道 302 号、環状 2 号線専用部は管理名称略称の名二環、伊勢湾岸道であると考えられるが、本章においては基本的に、環状 2 号線一般部を名古屋環状 2 号線、環状 2 号線専用部を高速名古屋環状 2 号線、伊勢湾岸道路とし、環状 2 号線の一般部と専用部をあわせて表現するときには環状 2 号線とする。ただし、文脈上、名古屋環状 2 号線を環状 2 号線一般部または国道 302 号、高速名古屋環状 2 号線を環状 2 号線専用部と表記する場合もある。

(1) 環状2号線・伊勢湾岸道路の計画の経緯

環状 2 号線・伊勢湾岸道路の計画の経緯は、おおよそ次の段階を経ている。

i 環状 2 号線以前の環状路線の計画(1957(昭和 32)～1965(昭和 40)年)
ii 旧都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の決定(1967(昭和 42)年～1968(昭和 43)年)
iii 新都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の番号名称変更(1971(昭和 46)年～1973(昭和 48)年)
iv 高速名古屋環状 2 号線(海上部)の決定(1979(昭和 54)年)
v 高速名古屋環状 2 号線(陸上部)の決定と名古屋環状 2 号線の変更(1982(昭和 57)年)
vi 伊勢湾岸道路の決定と高速名古屋環状 2 号線の変更(1988(昭和 63)年～1991(平成 3)年)
vii 都市計画法施行令改正に基づく車線数付加の変更(2000(平成 12)年)

(2) 環状2号線以前の環状路線の計画

環状 2 号線以前の環状路線の計画については、次のとおりである。1955(昭和 30)年の名古屋市域拡大に伴って、「将来市域外部分が接続されれば環状道路となるように」幅員 25m の引山野並線はじめ 4 路線が、1957(昭和 32)年 9 月 24 日に追加決定された。[21] その後、路線の追加・延伸が行われて、完全な環状形態ではないものの環状機能を果たす平面街路ネットワークの計画がひとまず完成した(**表 3.2.3**、**図 3.2.2**)。

(3) 環状2号線の当初計画の背景

自動車専用道路と平面街路の複断面構造を有する環状 2 号線計画のはじまりは、1959(昭和 34)年の愛知県地方計画における次のような記述とされている。[22]

「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、市街地周辺循環高速道路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」

また、1961(昭和 36)年の都市交通審議会答申においても、同様のルートで環状高速道路の構想が提起されている。[23]

「中京地区道路網会議」(会長:田淵壽郎)は建設省はじめ関係行政機関と学識経験者で構成され、1962(昭和 37)年 3 月に「中京地区道路網計画」を発表した。その中で次のような記述がみられる。[24]

「4 本の環状線と 18 本の放射線と 1 本の観光路線の合計 23 本の路線を中京地区の幹線道路網として編成することとした」

[21] 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 p. 353)
[22] 「愛知県地方計画書 第 1 巻 総合振興計画 総合部門」(愛知県 1959.1 p. 15)
[23] 「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 1961.10)
[24] 中京地区道路網会議「将来の中京道路網」(1964 pp. 7-9)

表 3.2.3 環状2号線以前の環状路線(変更経緯)

都市計画区域	No.	都市計画決定年月日	告示番号	番号	名称	幅員(m)	延長(m)	環状2号線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(西枇杷島町)
	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(上野町)
		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*1)	25,30	23,190	3·3·81 3·2·3	高針大高線 守山上野線(上野町)
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2541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	—	(清洲町)

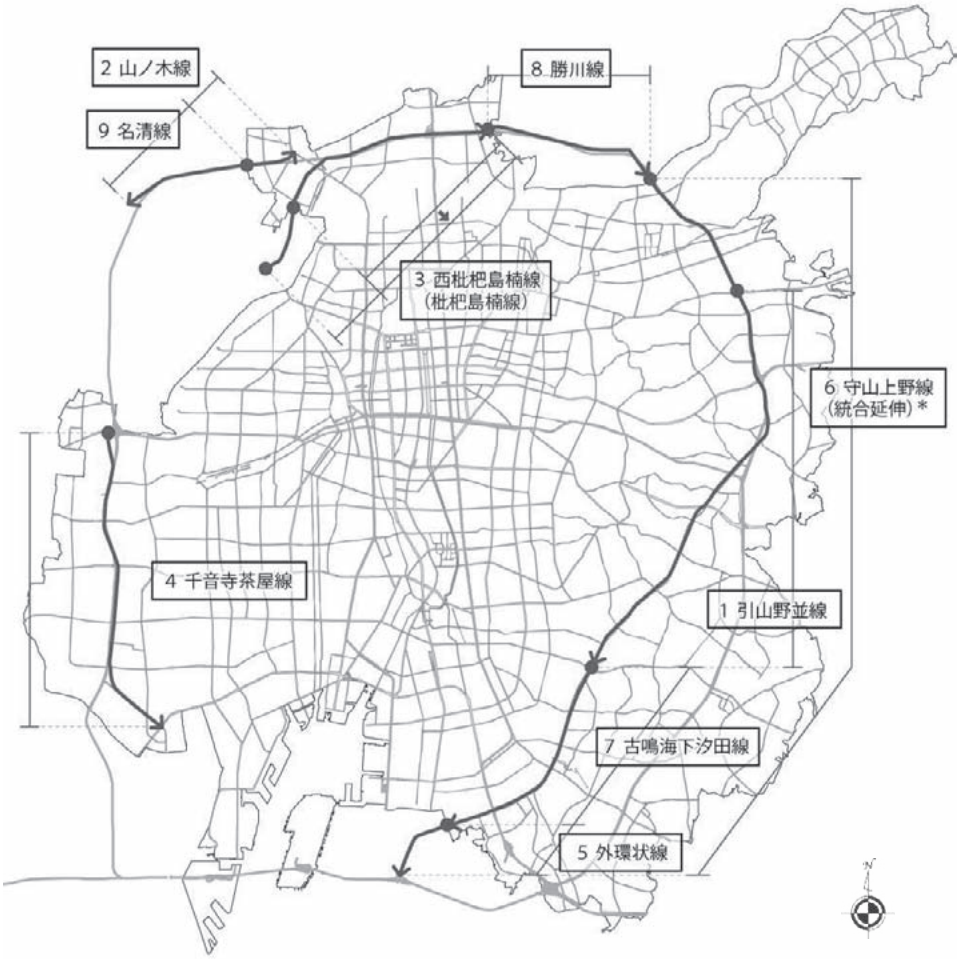
＊1 従来の引山野並線、古鳴海下汐田線、外環状線を統合するとともに起点を引山から守山へ延伸変更した。
＊2 現都市計画道路の番号名称は、2010(平成22)年12月の都市計画区域再編以前のものである。
なお、表中のNo. は、**図3.2.2**の番号に対応する。

中京地区道路網会議の検討と前後しつつ名古屋市将来計画基本要綱が 1962(昭和 37)年 1 月に策定されており、その中では次のように表現されている。[25]

「名古屋市の中心部から東は東名高速道路に連絡し、西は津島付近において環状線と連絡する放射 1 号線をはじめ、本市の中心部から北へ小牧において名神高速道路と連絡し、南は知多縦貫道路と結ぶ放射 2 号線、一宮・岐阜方面に至る放射 3 号線、長野方面に向かう放射 4 号線、更に東南部の豊田方面と連絡する放射 5 号線とこれらを相互に連絡する第 1・第 2・第 3 の環状線の計画など先づ幹線道路網の配置がなさるべきであり、これと関連して市街化計画に対応する街路網を、それぞれの地区の発展に応じて計画することが必要である」

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が、1965(昭和 40)年の中間報告書で以上のような検討の総決算のように名古屋環状 2 号線の名称をもって構想図を発表している。[26]

[25] 名古屋市総務局企画部企画課「名古屋市将来計画基本要綱」(名古屋市総務局企画部企画課 1963.3 pp. 123-124)
[26] 前掲 21 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 350-352) 同 「図集編」(pp. 111-112)



＊ 従来の 1 引山野並線、7 古鳴海下汐田線、5 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。
なお、道路名称の番号は、**表 3.2.3** の No. に対応する。

図 3.2.2 環状 2 号線以前の環状路線

(4) 環状2号線の決定・変更の経緯

環状 2 号線を含む名古屋圏の幹線道路網の構想提起を受けて、1967(昭和 42)年から翌年にかけて名古屋およ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)において名古屋環状 2 号線(延長 56.4km)が都市計画決定された。ルートはかつて外環状線機能を果たすべく 25m 幅員で決定された複数路線がおおむね踏襲されたが、西南部・東南部区間は若干外側へ変更された。複断面構造を前提として、基本幅員は 50m、60m(鉄道並行区間は 72.5m)とされた。事業中の土地区画整理事業において名古屋環状 2 号線の計画区域を含む場合は、道路の幅員を拡大変更すると土地区画整理事業の事業計画を変更しなければならず、土地区画整理事業の進捗状況によっては、事業計画の変更が困難な場合もあるため、一部区間については決定保留ないし既存幅員 25m に据え置かれた。その後、新都市計画法の施行に伴い都市計画区域の再編があり、1971(昭和 46)年から 1973(昭和 48)年にかけて、関連都市計画区域において番号名称等が新都市計画法の書式体系に変更された。

環状 2 号線海上部区間は、当初決定では都市計画決定が保留されていたが、東名高速道路と東名阪

自動車道の連絡路の必要性や名古屋港の港湾機能の維持・改善の必要性などを背景として、1979（昭和 54）年に名古屋、弥富、知多北部の 3 都市計画区域にわたって延長 9,830m が都市計画追加された。

その後 1982（昭和 57）年に将来交通量の見直し、環境問題への対処、関連土地区画整理事業の進捗などを受けて、自動車専用道路部分（陸上部区間）が高速名古屋環状 2 号線として追加されるとともに、車線数の縮小や半地下構造の採用など計画内容が見直された。一方、名古屋環状 2 号線の区域も当初決定時に保留ないし在来幅員に据え置かれていた区間やインターチェンジの区域を見直すなどの変更が行われた。この都市計画変更にあわせて環境影響評価も実施された。

（5） 伊勢湾岸道路の決定・変更の経緯

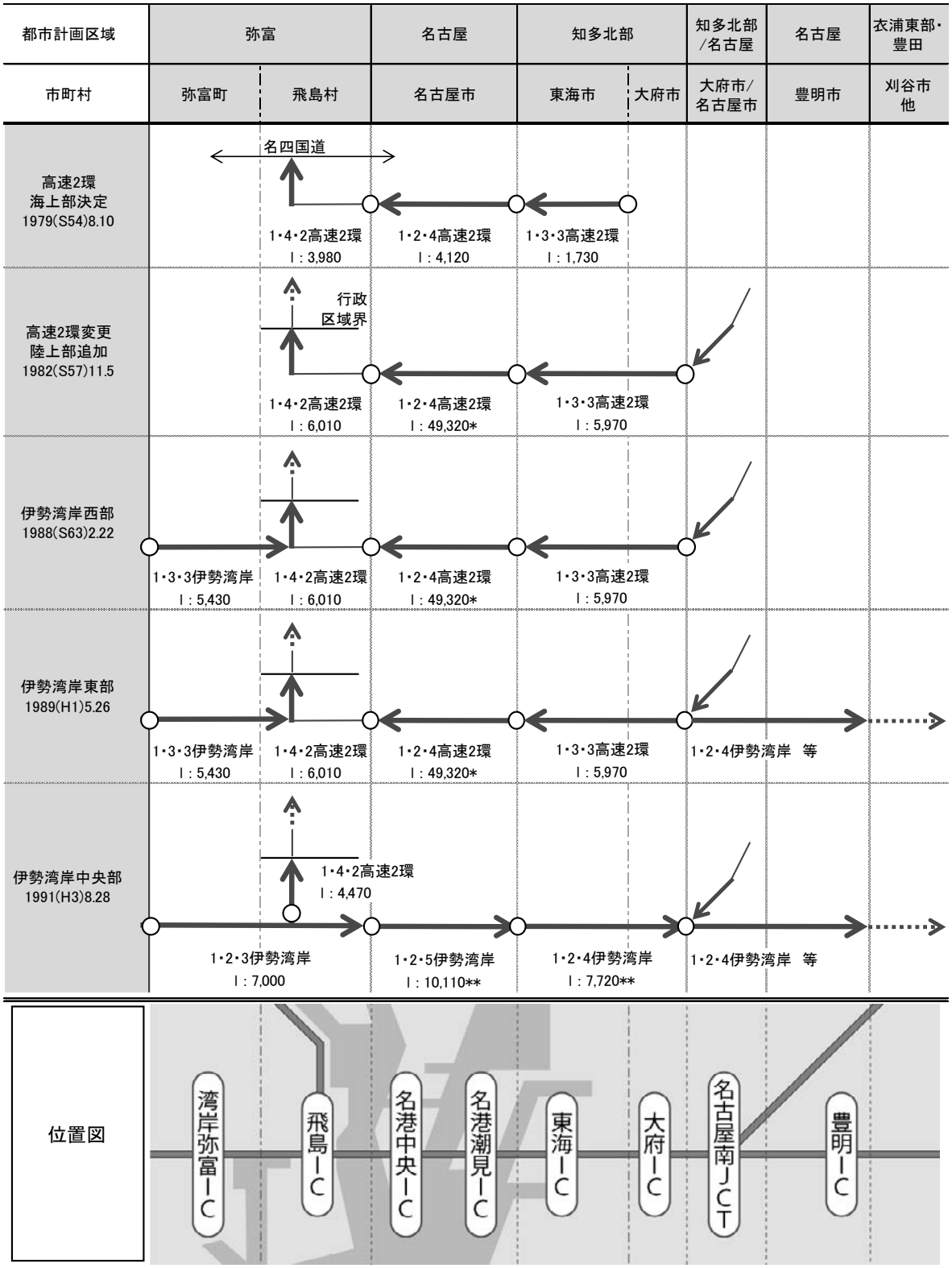
「国土開発幹線自動車道建設法」が、1987（昭和 62）年に改正公布施行され、同法別表が改められて第二東海自動車道（通称第二東名－現新東名）、近畿自動車道名古屋神戸線（通称第二名神－現新名神）などが国土開発幹線自動車道の予定路線に追加された。東海地方における第二東名と第二名神のルートをどのように設定するかについて調査検討が進められる中で、伊勢湾岸道路が元来、近畿自動車道名古屋亀山線（東名阪道）と東海自動車道（東名）を連絡することを主たる目的として計画されたことから、伊勢湾岸道路に第二東名と第二名神を兼ねさせることが構想された。

伊勢湾岸道路は以下の 4 期にわたって都市計画の追加・延伸がされた。

i	西部区間 1 期（鍋田（現弥富木曽岬）IC～西 2 区（現飛島）IC）	1988（昭和 63）年
ii	東部区間（23 号東 IC（現名古屋南 JCT）～豊田東 IC）	1989（平成 元）年
iii	西部区間 2 期（四日市 JCT～湾岸長島 IC）	1990（平成 2）年
iv	中央部区間（鍋田（現弥富木曽岬）IC～23 号東 IC（現名古屋南 JCT））	1991（平成 3）年

これに伴い、伊勢湾岸道路と重複することとなる高速名古屋環状 2 号線の区間については、名称、構造規格等が変更となった。三重県内の西部区間 2 期を除いて変更経緯を**図 3.2.3** に示す。

なお、湾岸長島 IC から鍋田（現弥富木曽岬）IC の区間は都市計画未決定である。木曽岬干拓地の愛知・三重県境等行政区域界が確定していなかったためと考えられるが、1996（平成 8）年 9 月に県境が確定した後も未決定のままである。



＊　l は延長を約表示し、名古屋都市計画区域全体の高速2環の距離
＊＊　l は延長を約表示し、表示区間以東の該当都市計画区域を含む
なお、本図中「高速2環」、「伊勢湾岸」は、それぞれ「高速名古屋環状2号線」、「伊勢湾岸道路」を表す
また、図中　○は起点、→は終点　を意味する。

図 3.2.3　伊勢湾岸道路の都市計画の経緯

2 環状2号線の計画

(1) 旧都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の決定

名古屋環状 2 号線が最初に都市計画決定されたのは、1967(昭和 42)年から 1968(昭和 43)年にかけてである。これは、高度経済成長が終盤にさしかかり、国民所得倍増計画や全国総合開発計画の計画期間末期にあたる。1964(昭和 39)年に東京オリンピックが開催されて首都圏の道路インフラストラクチャーが格段に改善され、1966(昭和 41)年には「国土開発縦貫道建設法」が拡充改正されて、「国土開発幹線自動車道建設法」となり、全国に 7,600km の高速道路網が計画されるという状況であった。名古屋市では第 2 期杉戸市政下にあり、名古屋環状 2 号線の都市計画追加は、旧都市計画法に基づく道路の都市計画変更としては大規模なものであった。

名古屋環状 2 号線計画の契機となった名古屋大都市整備計画懇談会は、名古屋環状 2 号線計画の果たすべき役割について 1965(昭和 40)年の中間報告書で次のように記述している。[27]

「名古屋外周を一巡する外郭環状道路は、

イ) 都心に対する流出入自動車交通の合理的な分散導入

ロ) 都心に用のない通過交通のバイパス的誘導

ハ) 都心交通機能の純化

ニ) 名古屋港と周辺拠点群との有機的な連結

ホ) 周辺拠点開発の推進

等をはかるという重要な総合的使命を持っており、その役割を十分に果たし得るよう最重点的に整備すべきである」

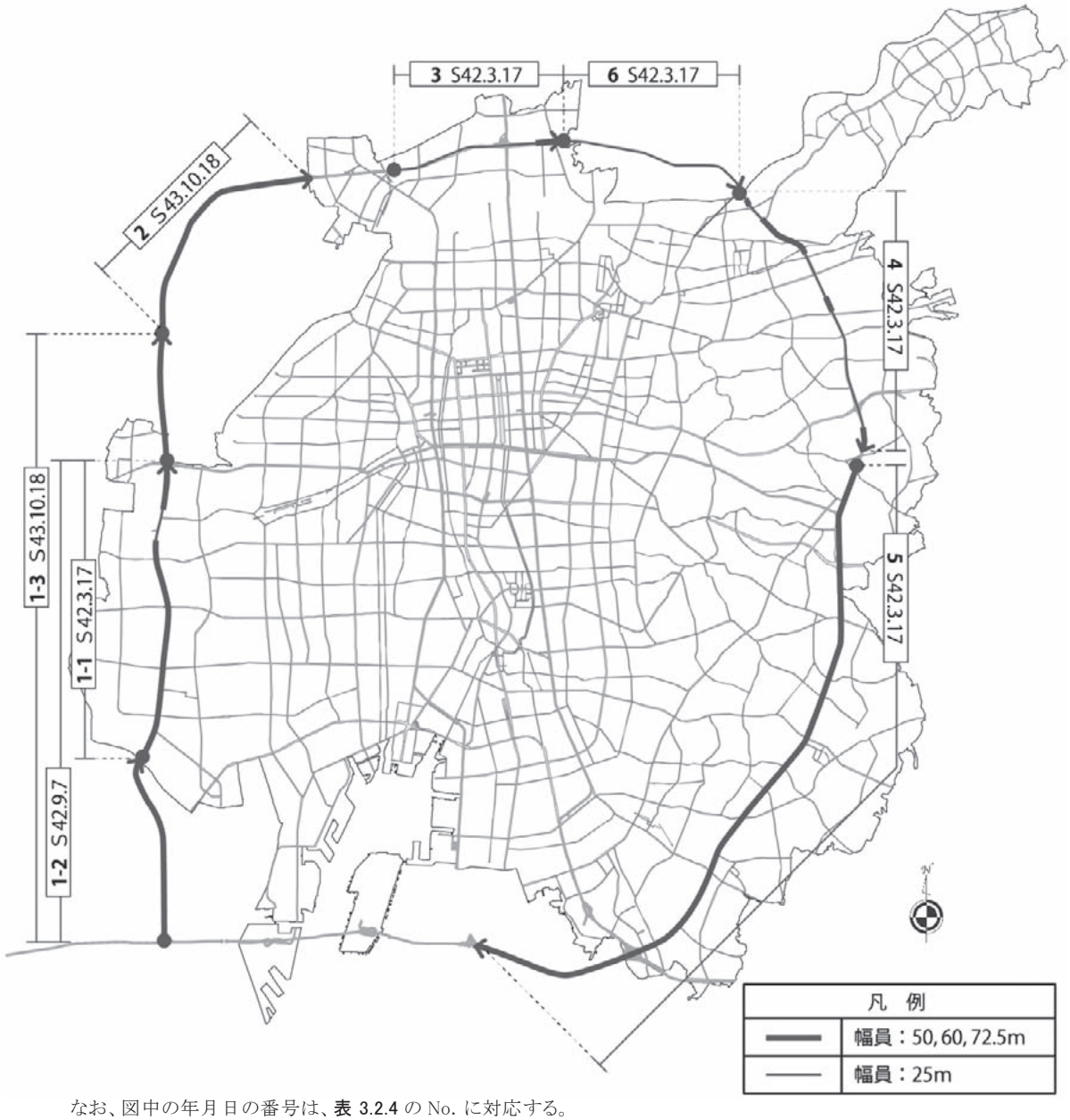
旧都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の決定経緯を以下の**表 3.2.4**、**図 3.2.4** に示す。

表 3.2.4 旧都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の決定経緯

都市計画区域	No.	都市計画決定年月日	告示番号	番号	名称	幅員(m)	延長(m)	起点	終点
名古屋	1-1	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
	1-2	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
	1-3	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1	名古屋環状2号線	25	4,830	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。
春日井都市計画区域では、1961(昭和36)年2月8日に名古屋環状2号線の前身となる勝川線を都市計画決定している。
なお、表中のNo.は、**図3.2.4**の番号に対応する。

[27] 名古屋大都市圏整備計画懇談会「名古屋大都市整備計画中間報告書」(1965.6 pp. 16-17)



なお、図中の年月日の番号は、**表 3.2.4** の No. に対応する。

図 3.2.4　旧都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の決定経緯

広路 8－1 号、広路 8－3 号～広路 8－5 号が、1967（昭和 42）年 3 月 17 日に名古屋都市計画区域において都市計画追加され、同日、春日井都市計画区域において広路 1 号がそれぞれ名古屋環状 2 号線の名称で都市計画追加された。

その後、名古屋都市計画区域において 1967（昭和 42）年 9 月 7 日に広路 8－1 号の起点が変更され、1968（昭和 43）年 10 月 18 日に広路 8－1 号の終点が変更され、併せて広路 8－2 号が追加された。これらの起終点変更および追加は、名古屋都市計画区域外の区域も含めた名古屋都市計画という例外的な措置によるものであった。

なお、この時点では海上部区間の都市計画決定は保留された。海上部区間は構想段階から、名古屋港域を通過して環状を構成するルートを想定しており、必然的に大規模構造物を前提とすることから事業主体もまだ明確になっていない当初決定段階では保留と判断されたのであろう。

この一連の都市計画追加・変更によって、各都市計画区域内の陸上部延長総計は、56.4km となった。旧都市計画法における都市計画であったことから、構造等は明示されないが、車線数としては専用部 6 車線、一般部 4 車線、基本幅員としては、盛土部 60m、高架部 50m、鉄道併設区間 72.5m を想定し、主要幹線道路との交差にはインターチェンジやランプウェイを設けることとされた。**図 3.2.5** に当初計画時点で想定されていた標準断面を示す。なお、その後の計画変更および整備過程において断面構成は逆転して専用部 4 車線、一般部はバスレーン部を含めて 6 車線となっている。

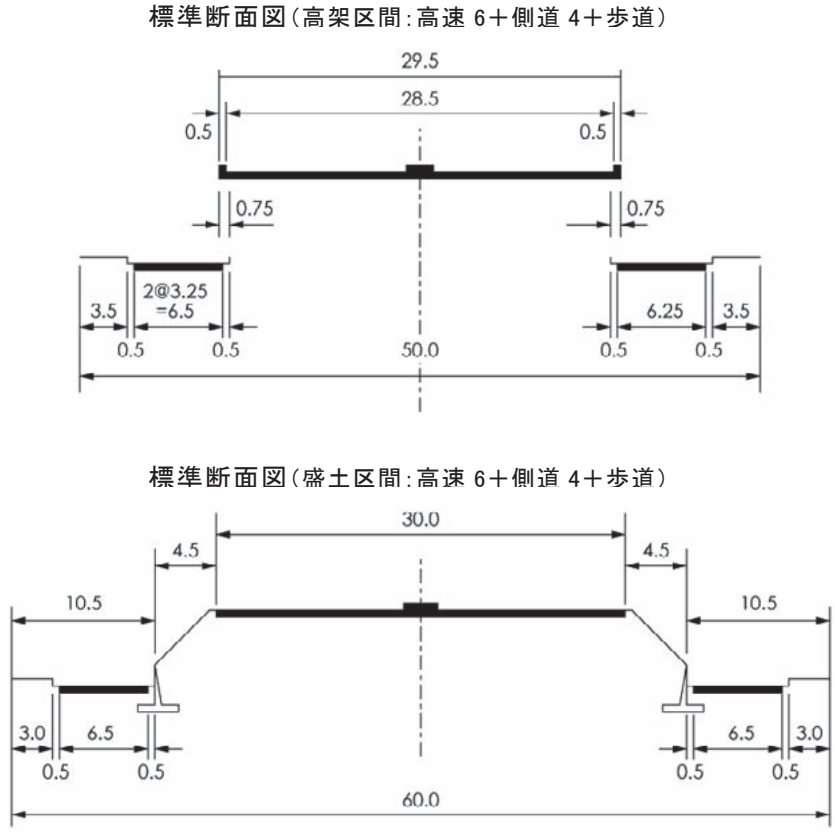


図 3.2.5 名古屋環状 2 号線標準断面図[28]

この都市計画にあたり、名古屋環状 2 号線の計画区域が既存の土地区画整理事業と関連する区域を通過する場合は、事業の進捗状況に応じて、以下のように対応することとした。[29]

[28] 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」 Vol. 11, No. 10 1968.10）

[29] 前掲 28 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」 Vol. 11, No. 10 1968.10）および松田治美「名古屋環状二号線計画と土地区画整理事業について」（「新都市」 Vol. 22, No. 4 1968.4）を参考とした。

i 名古屋環状 2 号線の計画区域が従前都市計画道路と重複しており、従前都市計画決定幅員 25m に基づく土地区画整理事業が進行していて、土地区画整理事業による計画幅員への拡幅対応が不可能な場合は、従前都市計画決定幅員 25m を維持したまま名古屋環状 2 号線として変更

名古屋市:大野木、比良、城山、西一社、猪子石、如意、上社、大蒲、大森の各土地区画整理組合

春日井市:味美(春日井市施行)、勝川北部、勝川駅南の各土地区画整理組合

ii 従前都市計画道路に対して名古屋環状 2 号線が線形を一部変更して外れているか、もしくは従前都市計画道路が存在せず、かつ、名古屋環状 2 号線の計画区域にかかる土地区画整理事業が進行していて、整備対応が不可能などの場合は、名古屋環状 2 号線の都市計画決定を保留

名古屋市:中小田井、町田の各土地区画整理組合

以上の例外として、両者の境界に位置する上小田井組合の区域は、ごく一部区間の都市計画決定を保留し、残区間について従前都市計画決定幅員 25m を維持して決定している。また、平田組合の区域は、相当区間にわたって従前都市計画道路が存在するが、名古屋環状 2 号線の都市計画としては組合区域全体を保留している。そのほか、春田組合は幅員 25mと 60mが併存しているが、これは次の経緯による。すなわち、同組合は 1967(昭和 42)年 9 月 7 日の起点変更直後の同年 9 月 20 日に 30.74ha で認可され、設立時の状況を勘案して従前都市計画決定幅員 25m を維持して決定した。しかし、1972(昭和 47)年 7 月 13 日に施行地区を拡大したため拡大区域については当初決定幅員の 60m となった。

(2) 新都市計画法に基づく名古屋環状2号線の変更

都市計画法が施行されて都市計画区域が再編された後、各都市計画区域において 1971(昭和 46)年から 1973(昭和 48)年にかけて都市計画道路全体が都市計画法の書式体系に変更された。一部に具体的な変更を伴う事案もあったが、おおむね形式的な変更であった。名古屋環状 2 号線もその一環として変更対象となり、名古屋、春日井、弥富、知多北部の4都市計画区域にわたって番号名称が変更された(**表 3.2.5**)。

表 3.2.5 都市計画法に基づく名古屋環状 2 号線の変更

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)	変更前名称	
名古屋 (うち名古屋市)	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	※1 ＊飛島村
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	※2 ＊春日井市
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	※3 ＊大府市・東海市
計					54,410			

告示番号中のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

旧法時代の決定状況

※1:飛島村:昭和42年9月7日、建設省告示第2827号により、飛島村地内(当時飛島村は弥富都市計画区域)において、名古屋都市計画街路の起点変更の扱いで「広路8-1号線」が決定されている。

※2:春日井市:昭和42年3月17日、建設省告示第683号により、春日井都市計画区域において、広路第1号名古屋環状2号線(味美白山町字中野～松河戸町字河戸)延長4,830m、幅員25mが変更決定されている (当初決定は昭和36年2月8日、建設省告示第172号による1・3・2勝川線、延長4,500m、幅員25mで、昭和38年8月12日、建設省告示第1954号により1・3・1勝川線、延長4,700m、幅員25mに変更されている。)

※3:大府市・上野町(現東海市):昭和42年3月17日、建設省告示第682号により、名古屋都市計画区域において広路8－5号線が決定されている。

(3) 高速名古屋環状2号線(海上部)の決定

① 背景

高速名古屋環状 2 号線の海上部区間は、1979(昭和 54)年 8 月 10 日に都市計画追加された。第 2 次オイルショックはあったものの地価は比較的安定的で都市化が一段落した時期であった。国にあっては「第三次全国総合開発計画」(1977(昭和 52)年 11 月 4 日閣議決定)による定住構想がうたわれ、また、環境問題に対する意識が一層高まる中で環境影響評価制度創設への努力が重ねられ、法制化はされなかったが要綱という形での制度が立ち上がってくる段階であった。一方名古屋市にあっては、第 2 期本山市政の下で短期計画を積み重ね、1977(昭和 52)年に「名古屋市基本構想」を議決し、基本計画を準備しようとしている段階であった。

都市計画法施行に伴い、「都市計画法施行規則」(昭和 44 年建設省令第 49 号)によって都市計画道路の種別が明確になった。旧都市計画法では名古屋環状 2 号線の専用部と一般部をひとつの都市施設として決定していたが、新都市計画法では専用部を自動車専用道路、一般部を幹線街路として区分する必要が生じた。名古屋環状 2 号線全線にわたって自動車専用道路を追加決定するには諸条件が整わないため、必要に迫られていた海上部区間を先行して都市計画決定することとした。その理由としては次のようなことが考えられる。

ⅰ 名四国道の混雑が想定されるにつれて、バイパスとしての第二名四国道の必要性

ⅱ 東名高速道路と東名阪自動車道の連絡路の必要性

ⅲ 名古屋港の港湾機能が沖合展開するにつれて、港湾関連車両のふ頭間移動に迂回を余儀なくされることに対する短絡路の要請

② 経過

建設省では、1969(昭和 44)年度から名古屋環状 2 号線海上部について、直轄の幹線道路計画調査(路線計画調査)を実施し、1973(昭和 48)年度からは、豊田～四日市間の伊勢湾岸道路として、大規模特殊事業計画調査を実施した。[30]

名古屋港管理組合では、1964(昭和 39)年改訂の名古屋港港湾計画において、既に名古屋環状 2 号線海上部の片鱗をうかがわせる道路が構想されているが、1970(昭和 45)年改訂の同計画において、名古屋環状 2 号線が位置づけられ、さらに 1979(昭和 54)年の同計画の一部変更において、「名古屋環状 2 号線に関連する 3 橋の計画(追加)」として、新たに桁下空間が規定された。[31]

建設省では、上記の大規模特殊事業計画調査の中で、伊勢湾岸道路全体にわたる環境調査を行っており、名古屋環状 2 号線海上部区間については、1978(昭和 53)年度に「建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針」に基づいて、環境影響評価を実施している。

[30] 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 281-282)

[31] 「昭和 39 年改定名古屋港港湾計画平面図」(「名古屋港開港 100 年史 資料編」名古屋港管理組合 2008.3)
「昭和 45 年改定名古屋港港湾計画平面図」(「名古屋港開港 100 年史 資料編」名古屋港管理組合 2008.3)
名古屋港港湾管理者「名古屋港港湾計画書 ―一部変更―」(名古屋港管理組合 1979.3)

③ 都市計画決定の内容

高速名古屋環状 2 号線(海上部)の都市計画決定は、名古屋、弥富、知多北部の 3 都市計画区域にわたって 1979(昭和 54)年 8 月 10 日に行われた(**表 3.2.6**、**図 3.2.3**)。

表 3.2.6 高速名古屋環状 2 号線(海上部)の決定

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 (うち名古屋市)	1・2・4	高速名古屋環状2号線	A867	1979(S54) 8.10	4,120 (4,120)	32
弥富	1・4・2	高速名古屋環状2号線	A871	1979(S54) 8.10	3,980	21
知多北部	1・3・3	高速名古屋環状2号線	A870	1979(S54) 8.10	1,730	28
計					9,830	

告示番号中のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

都市計画の内容としては、3 都市計画区域全体の総延長約 9.8km(うち名古屋市内延長は約 4.1km)、9 号地(潮見町)にハーフセット、金城ふ頭にフルセットのインターチェンジが計画されている。構想段階においては、ルートは 9 号地(潮見町)南端を通過する予定であったが、インターチェンジを設置することなどから、やや、北よりに線形変更した。これに併せて幹線街路 3・2・36 梅ノ木線を高速名古屋環状 2 号線に接続させるため終点が変更され、880m 延伸された。

名古屋市都市計画審議会における議論としては、桁高、公聴会・意見書の内容、環境影響評価、9 号地の安全対策、供用に伴う物流の変化、交通量等に関する質疑、耐震性の要望等がある。

(4) 高速名古屋環状2号線(陸上部)の決定と名古屋環状2号線の変更

① 背景と経緯

環状 2 号線の当初決定以降、都市計画法が施行され、2 次にわたるオイルショックをはじめ大きな経済変動があり、高度経済成長は終焉して安定成長期を迎えた。その一方でモータリゼーションの一層の進展に伴い、交通量が増大して道路公害が深刻となった。その結果、国道 43 号訴訟や西淀川訴訟が提起され、一方で国において環境影響評価制度が模索されていたが立法化に至らず、主として省ごとに行政指導に依拠している段階であった。

名古屋市においては、杉戸市政から本山市政に変わり、短期計画をローリング(計画期間中の計画見直し)しながら 1980(昭和 55)年に「名古屋市基本計画」を策定している。この間、都市高速道路問題が市政の主要争点となって大きな議論を呼びつつ変更された。環境影響評価については 1979(昭和 54)年に「名古屋市環境影響評価指導要綱」(以下「市要綱」という。)に基づく制度化が図られている。

以上のような状況の下で、専用部陸上部区間全線追加と一般部全線を見直す都市計画変更が 1982(昭和 57)年に行われた。その前提として次のようなことがあげられる。

i 当初決定時の自動車 OD 調査(自動車起終点調査)に基づく 1985(昭和 60)年の将来交通量約 427 万台を、パーソントリップ調査・物資流動調査に基づく 2000(昭和 75－平成 12)年の将来交通量

約 316 万台に見直した。

ii 道路公害反対等を旗印とする住民運動が活発に展開され、環境対策に取り組む必要があった。

iii 建設省は、経済社会情勢の変化等を踏まえ、1975(昭和 50)年 7 月、専用部車線数を 6 車線から 4 車線に減少するなどの事業計画変更を公表した。[32]

iv 1976(昭和 51)年 11 月には、本山市政下で都市高速道路を半地下構造の採用や車線数減少、都心部の一方通行など当初決定から大きく変更していた。(環状 2 号線においても車線数・構造等の計画面・環境面での見直し、都市高速道路 1 号線ルート変更に伴うインターチェンジ変更など対応が必要となっていた。)

v 環状 2 号線ルートを含む土地区画整理事業が当初決定時から進捗したため、従前幅員(25m)に据え置く、ないし未決定であった区間を本来幅員に変更する条件が整った。

vi 環状 2 号線専用部北廻り区間について、国土開発幹線自動車道建設審議会の議を経て、位置づけと整備主体が決定した。

環状 2 号線専用部北廻り区間は、国土開発幹線自動車道建設法上は予定路線(いわば単なる候補路線)に過ぎなかったが、1978(昭和 53)年 12 月に近畿自動車道の基本計画(名古屋市中川区～同名東区)が決定されたことにより、当該区間が高速自動車国道の具体的な整備対象として特定されたことになった。

さらに、当該区間の整備計画が、1982(昭和 57)年 3 月に決定されたことにより、その区間におけるインターチェンジの位置が既決定の都市計画の内容に即して位置づけられるなど、高速自動車国道としてより詳細な計画内容と整備主体(日本道路公団)が明らかになった。

vii 1978(昭和 53)年 7 月に建設事務次官通達「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施についての当面の措置方針」(以下「当面の措置方針」という)、1979(昭和 54)年 4 月には、市要綱が施行されて、環境影響評価の制度が整えられた。

② 都市計画と環境影響評価の経過

環状 2 号線の環境影響評価については、名古屋市と国との協議により、名古屋市域内については名古屋市長が都市計画原案を作成する手続きにおいて、建設省中部地方建設局の作成した資料の提供を受け、原則として市要綱に準じて行うものとされ、その後は当面の措置方針に従って手続きを行うこととされた。

都市計画と環境影響評価の経過は**表 3.2.7** のとおりである。

ア 名古屋市政調査会建設環境部会の議論

環状 2 号線の都市計画変更は重要案件ということで、名古屋市政調査会建設環境部会(以下「部会」という)は名古屋市原案段階で 2 回、愛知県知事案の意見照会段階で 2 回開催されている。

名古屋市原案にかかる部会は、1981(昭和 56)年 11 月に開催され、「環境影響評価審査書の指摘事項については、関係機関にも働きかけ可能な限り対応するよう努力すること」という要望を付して了承した。

[32] 山本善行「国道 302 号名古屋環状 2 号線」(「道路」 SN. 539 1990.7)

愛知県知事案の意見照会段階にかかる部会は、1982(昭和 57)年 10 月に開催され、「今後の事業実施にあたっては、環境に十分配慮するよう市当局から県ならびに事業者に対して強く働きかけること」という要望を付して了承した。

表 3.2.7 都市計画と環境影響評価の経過

年月日		都市計画	環境影響評価
1981(S56)	2. 5		現況調査報告書届出
	4.30	名古屋市素案公表	環境影響評価準備書届出
	5.13		意見書提出開始
	8. 1		見解書提出
	11.11		環境影響評価審査書作成
	11.16	建設環境部会(原案)	
	11.19	建設環境部会(原案)	
	11.25	市都市計画審議会(原案)流会	
	12.11	市都市計画審議会(原案)	
1982(S57)	9. 6	市都市計画審議会(構造変更報告)	
	9.13		環境影響評価書届出
	10. 1	建設環境部会(意見)	
	10. 7	建設環境部会(意見)	
	10. 8	市都市計画審議会(意見)	
	10.26	県都市計画地方審議会	
	11. 5	変更告示	

イ 名古屋市都市計画審議会の議論

名古屋市都市計画審議会(以下「市都計審」という)も部会と同様に、名古屋市原案段階と愛知県知事からの意見照会段階の 2 回にわたって審議されているほか、名古屋市原案が愛知県知事案では構造変更(香流川・矢田川横断部を橋梁構造からトンネル構造に変更)されていることから、その中間に当該変更内容が報告されている。

名古屋市原案にかかる市都計審は、当初 1981(昭和 56)年 11 月 25 日に開催される予定であったが、市民団体多数の陳情と傍聴要望で紛糾し、流会となった。このため、1981(昭和 56)年 12 月 11 日に再度市都計審が開催され、冒頭に「環 2 問題懇談会」等の代表者の要望書朗読を含む陳情が認められた後、傍聴は認められない状況で審議が行われた。

審議における論点の主な内容は、次のとおりである。

i 環境影響評価審査書の指摘を尊重し、評価書を待ってからその内容を反映した名古屋市原案とすべきこと

ii 環境予測結果、交通量予測と推計条件

iii 名古屋市基本計画における環状 2 号線の位置づけ、総合交通体系、自動車交通量抑制の考え方など

採決の結果、部会と同趣旨の要望を付して、名古屋市原案を了承した。

構造変更報告にかかる市都計審は、1982(昭和 57)年 9 月 6 日に開催され、関係機関間で合意された上記の構造変更の内容を報告している。

愛知県知事案にかかる市都計審は、1982(昭和 57)年 10 月 8 日に開催され、冒頭に「環 2 問題懇談会」等の代表者の要望書朗読を含む陳情が認められた後、傍聴は認められない状況で審議が行われた。

審議における論点の主な内容は、次のとおりである。

ⅰ 環境保全目標値の考え方

ⅱ 広小路線(県道名古屋長久手線)沿道の環境

ⅲ 計画交通量 など

採決の結果、部会と同趣旨の要望を付して、愛知県知事案を了承した。

③ 都市計画変更の内容

この変更は 1982(昭和 57)年 11 月 5 日に 4 都市計画区域にわたって行われ、その結果、専用部の陸上部区間が追加され、自動車専用道路として完全に環状を構成するとともに一般部全線が 50m、60m を基本とする幅員に統一され、一部インターチェンジが変更となった。

ア 高速名古屋環状 2 号線

主な変更内容は、**表 3.2.8** のとおりである。

表 3.2.8 高速名古屋環状 2 号線の変更

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 (うち名古屋市)	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	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

(ア) 基本的な車線構成、構造

1975(昭和 50)年 7 月に建設省が公表した事業計画変更に即して、専用部 4 車線とし、原則として、平地部は高架構造、丘陵部はオーバーハングを伴った掘割構造とする。一般部は、中央部に専用部収容帯を有し、原則 6 車線、一部区間は 4 車線(6 車線区間にあっては、両側とも路側寄り 1 車線をそれぞれ可能な限りバスレーンとする)、歩道・地先道路・植樹帯からなる環境施設帯とする横断構成となった。変更後の標準的な横断構成を**図 3.2.6** に示す。

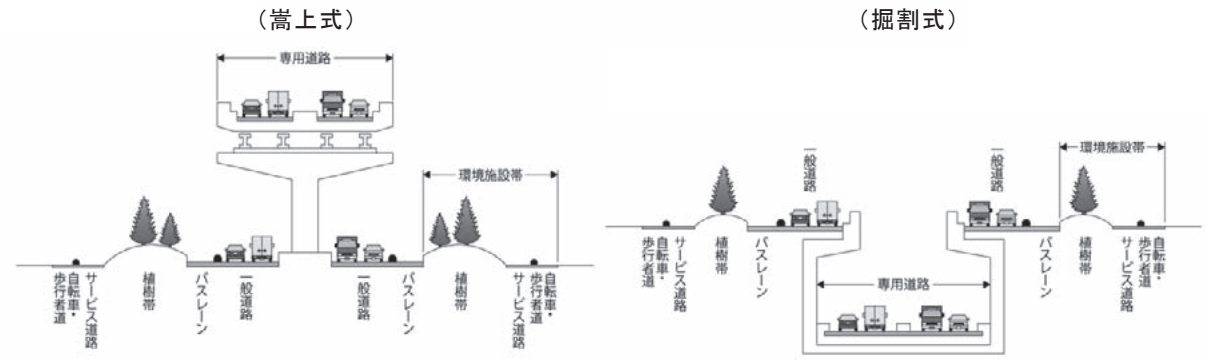


図 3.2.6 変更後の標準的な横断構成

（イ） 上社 JCT と高針 IC

1976（昭和 51）年 11 月の都市高速道路の変更に伴う都市高速 1 号線のルート変更方針（ルート変更自体は留保されて決定には至らなかった）と整合をとり、4 枝交差想定だった上社 JCT は規模縮小の上 3 枝交差とされ、新たに高針に都市高速 1 号線と接続を予定する 3 枝交差が計画されて都市高速 1 号線の留保解除を待つこととなった。高針 IC について、自動車専用道路としてはこの時点では未決定で、幹線街路としての名古屋環状 2 号線の区域のみ決定された。

（ウ） 東名名古屋 IC との接続

環状 2 号線専用部北廻り区間が、近畿自動車道名古屋亀山線（東名阪自動車道）の位置づけを得て、上社 IC から広小路線（県道名古屋長久手線）上を 4 車線の高架構造のロングランプで東名名古屋 IC と接続することとなった。

（エ） その他のインターチェンジ

構造、規模ともこれまで想定していたものとほぼ同一内容で決定したインターチェンジは、千音寺（名古屋西）IC、清洲 IC、大高南 IC である。

一部変更を行ったインターチェンジは、楠 IC、東海 IC である。区域縮小を伴い、ランプ形状を大きく変更したインターチェンジは、名四西 IC（ダイヤモンド形式に変更）、植田 IC（国道 153 号豊田市方向へのサービスのみに縮小）である。

イ 名古屋環状 2 号線

幹線街路としての名古屋環状 2 号線については、土地区画整理事業施行中の区域内であったために、これまで未決定ないし従前都市計画決定幅員（25m）であった区域ならびに区間が変更された。これによって都市計画上は不統一であった幅員、区域が環状ルート全体を通じて一貫することとなった。

主な変更内容は、**表 3.2.9** のとおりである。

表 3.2.9 名古屋環状2号線の変更

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 (うち名古屋市)	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	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

(ア) インターチェンジ区域

これまで未決定で点線表示となっていた区域が新たに都市計画決定されたインターチェンジは、次のとおりである。

清洲 IC　名古屋市域内(平田土地区画整理事業区域内)のみ未決定であったものを決定

楠 IC　大蒲、如意土地区画整理事業区域内の点線表示区域を一部変更して決定

上社 JCT　3枝交差に変更するため上社、西一社土地区画整理事業区域内の点線表示区域を縮小決定

植田 IC　東端部の梅森坂土地区画整理事業区域内の点線表示区域を決定

インターチェンジを想定して新たに区域が決定されたのは、高針 IC のための区域である。

既決定であったが、縮小変更したインターチェンジは、名四西 IC、植田 IC である。

(イ) 単路区間

未決定でこれまで点線表示となっていた区間が決定された箇所

平田土地区画整理事業区域の東部区間

中小田井土地区画整理事業区域内

上小田井土地区画整理事業区域の西部区間

町田土地区画整理事業区域内

25m 幅員で据え置かれていた区間が 50m、60m を基本とする幅員に拡幅変更された箇所

春田土地区画整理事業区域の北部区間

平田土地区画整理事業区域の西部区間(2 環としては未決定区間)

上小田井土地区画整理事業区域の東部区間

大野木、比良、大蒲、如意、城山、大森、猪子石、上社、西一社の土地区画整理事業区域内

その他の関連の変更は次のとおりである。

高速名古屋環状 2 号線の追加に伴い、都市高速 2 号線、同 3 号線を高速名古屋環状 2 号線に接続させる変更

名古屋環状 2 号線の変更に伴い、名古屋環状 2 号線と交差する幹線街路の起終点位置の微修正

名古屋環状 2 号線の変更に伴い、交差角度が鋭角のため線形を変更(山の手通線)

(5) 伊勢湾岸道路追加決定に伴う変更

伊勢湾岸道路の計画については、三重県内の区間を除くと 3 回にわたって順次変更された。伊勢湾岸道路は一部区間を環状 2 号線のルートを利用することとしたため、その変更に伴って環状 2 号線も変更されることとなった。伊勢湾岸道路の飛島 IC から名古屋南 JCT に至る区間は、名古屋、弥富、知多北部の 3 都市計画区域にわたって、1991(平成 3)年 8 月 28 日に追加変更された。これにより伊勢湾岸道路と同一区間となる高速名古屋環状 2 号線の区間は削除され、その結果、高速名古屋環状 2 号線は環状の路線から馬蹄形の路線となった。なお、伊勢湾岸道路西部区間が 1988(昭和 63)年 2 月 22 日に追加されたことと併せて、名古屋環状 2 号線は弥富都市計画区域において飛島村政成新田(現新政成)地先から飛島 IC まで延伸された。

(6) 車線数付加の都市計画変更

都市計画法施行令が 1998(平成 10)年 10 月 21 日に改正され(平成 10 年政令第 331 号)、同年 11 月 20 日に施行された。この改正において都市計画道路の都市計画決定の内容に車線数が追加された。

これに基づいて、愛知県下の都市計画区域全域において、逐次全路線について車線数を追加する都市計画変更が行われた。一部を除いて大部分の路線は、車線数を都市計画決定内容に追加するだけの形式的な変更であり、物理的な計画内容の変更を伴わない内容であった。

環状 2 号線に係る車線数追加の変更内容は、**表 3.2.10** のとおりである。

表 3.2.10 環状 2 号線の車線数の追加

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)	車線数
名古屋 (うち名古屋市)	1・4・4	高速名古屋環状2号線	A929	2000(H12)11.28	45,200 (36,280)	19.75	4
	3・1・4	名古屋環状2号線			45,200 (36,280)	60	4
弥富	1・4・2	高速名古屋環状2号線	A667	2000(H12) 8.18	4,470	19.75	4
	3・1・17	名古屋環状2号線			4,660	60	4
春日井	1・4・1	高速名古屋環状2号線	A671	2000(H12) 8.18	4,860	19.75	4
	3・1・35	名古屋環状2号線			4,860	50	4
知多北部	1・3・3	高速名古屋環状2号線	A672	2000(H12) 8.18	180	17.75	4
	3・1・1	名古屋環状2号線			5,560	65	4
専用部計					54,710	—	—
一般部計					60,280		

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

3 環状2号線の整備

環状 2 号線の整備は大規模で長期にわたることから段階整備が行われた。その方針はおおむね次のとおりである。

(1) 段階整備の考え方

全体を通じて次のようなことが考えられた。

ⅰ 専用部、一般部を併用し、できる限り早期に環状路線を構成する。

ⅱ 用地取得済み区間については極力、地先道路部分を先行整備する。

ⅲ 専用部が高架構造の区間は一般部整備先行で、暫定 2 車線を段階施行とし、交通量増加に伴って 4 車線供用とすることを基本とする。

ⅳ 専用部が掘割構造の区間は、専用部と一般部を同時施行で、当初から 4 車線供用を基本とする。

一般部については次のようなことが考えられた。

ⅰ 交通量の多い放射国道路線が集中している北部区間(国道 22 号～国道 41 号～国道 19 号)を最優先整備区間とする。北部区間を優先する理由については、荒牧英城による以下のような論及がある。[33]

ア 一般国道 22 号、41 号、19 号、主要地方道等の幹線道路が放射状にあって、これらを横断的に結ぶ交通需要が非常に大きいと予測されたこと

イ 沿線で実施中の土地区画整理事業がほぼ終末段階にあり、区画道路等と接続する幹線道路が不可欠であったこと

ウ 名古屋市の中央卸売市場の移転に伴う発生交通を円滑に処理するため、強い要望があったこと

ⅱ 専用部の部分供用に伴い、インターチェンジのランプウェイから直近の交差道路に至る一般部区間は当該部分供用時までに最低限整備する。

ⅲ 既存平面鉄道交差区間は、鉄道を 2 階レベルに高架化したうえでの立体交差を原則とするが、交通量が比較的少なく、立体交差事業が近未来に想定しがたい場合で、直近の既存踏切を廃止するなど鉄道事業者との協議が整うケースにあっては、2 車線での踏切新設供用を行う。鉄道との交差については、高田邦彦の論及がある。[34]

陸上部区間の専用部については次のようなことが考えられた。

ⅰ 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図る最短ルートとして北廻り区間を優先する。

ⅱ 北廻り区間については、名古屋西 IC から順に名古屋 IC に向けて延伸供用を図る。

ⅲ 北廻り区間以外の区間については、東部・東南部区間の方が西南部・南部区間より交通需要が大きいので、前者を優先する。

ⅳ 北廻り区間以外の区間については、西南部・南部区間は一般部を既に供用しているのに対し、東部・東南部区間は、地先道路を除いて未供用である。一般部・専用部を混合供用としても環状ルートを構成するためには東南部・南部区間を優先する。

[33] 荒牧英城「名古屋環状 2 号線の計画概要」(「高速道路と自動車」 Vol. 45, No. 5 1982.5)
[34] 高田邦彦「名古屋環状二号線の現況と課題」(「建設月報」 Vol. 38, No. 9 1985.9)

海上部区間については、本節5 伊勢湾岸道路の整備 で触れる。

(2) 環状2号線専用部の整備

① 事業手法

環状 2 号線の事業手法・事業主体は、愛知県・名古屋市等が共同で、国が主体となるように要望してきた。関係市町村によって「名古屋環状 2 号線整備促進協議会」が 1963(昭和 38)年 12 月 9 日に設立され、さらに 1966(昭和 41)年 3 月 29 日に愛知県、経済団体を含めて「名古屋環状 2 号線整備促進期成同盟委員会」に拡大改組されて活動を続けてきた。このような経緯の下に、環状 2 号線専用部は区間ごとに逐次高速自動車国道(いわゆる高速道路)として、一般部は国道の直轄事業として整備されることとなった。

高速自動車国道としての整備の段階は次の**図 3.2.7** のとおりである。

② 位置づけの経緯

環状 2 号線専用部は「国土開発幹線自動車道建設法」および「高速自動車国道法」に基づいて所定の手続きにより段階的に位置づけられてきた。1966(昭和 41)年の「国土開発縦貫自動車道建設法」の改正(昭和 41 年法律第 107 号)により法律名称が「国土開発幹線自動車道建設法」に変わった際、同法別表の予定路線が追加されて総計延長が 7,600km となった。このときに近畿自動車道名古屋大阪線、同伊勢線が位置づけられている。環状 2 号線専用部の陸上部区間を国土開発幹線自動車道として建設していくことについては、これら近畿自動車道の両路線を予定路線とすることが根拠となった。一方、海上部区間の予定路線は、「国土開発幹線自動車道建設法」が 1987(昭和 62)年 9 月 1 日に改正公布され(昭和 62 年法律第 83 号)、同法別表に第二東海自動車道(現新東名)、近畿自動車道名古屋神戸線(現新名神)が加えられたことによる。予定路線以後の位置づけの経緯を**表 3.2.11** に示す。

以上の位置づけにより、環状 2 号線専用部の整備主体は「道路整備特別措置法」に基づいて日本道路公団となった。

表 3.2.11 国土開発幹線自動車道法・高速自動車国道法に基づく位置づけ

区間 / 段階		北廻り区間 (中川区～名東区)	東部・東南部区間 (緑区～名東区)	西南部・南部区間 (中川区～飛島村)
予定路線		近畿自動車道名古屋大阪線追加		近畿自動車道伊勢線追加
		(1966(S41) 7.31 国土開発縦貫自動車道法改正法施行)		
基本計画	国幹審	1978(S53)11.21	1996(H 8)12.27	1999(H11)12.24
	決 定	1978(S53)12.20 総理府告示第40号	1997(H 9) 2. 5 総理府告示第4号	2000(H12) 2.16 総理府告示第8号
整備計画	国幹審	1982(S57) 1.20	1996(H 8)12.27 1998(H10)12.25	2009(H21) 4.27
	決 定	1982(S57) 3. 1 運輸大臣・建設大臣決定	1998(H10)12.25 運輸大臣・建設大臣決定	2009(H21) 5.29 国土交通大臣決定
施行命令		1983(S58) 8.5	1997(H 9)12.25 1998(H10)12.25 1999(H11)12.24	直轄事業 有料道路事業事業許可 (2012(H24) 4.20)

「国幹審」は国土開発幹線自動車道建設審議会または国土開発幹線自動車道建設会議を表す

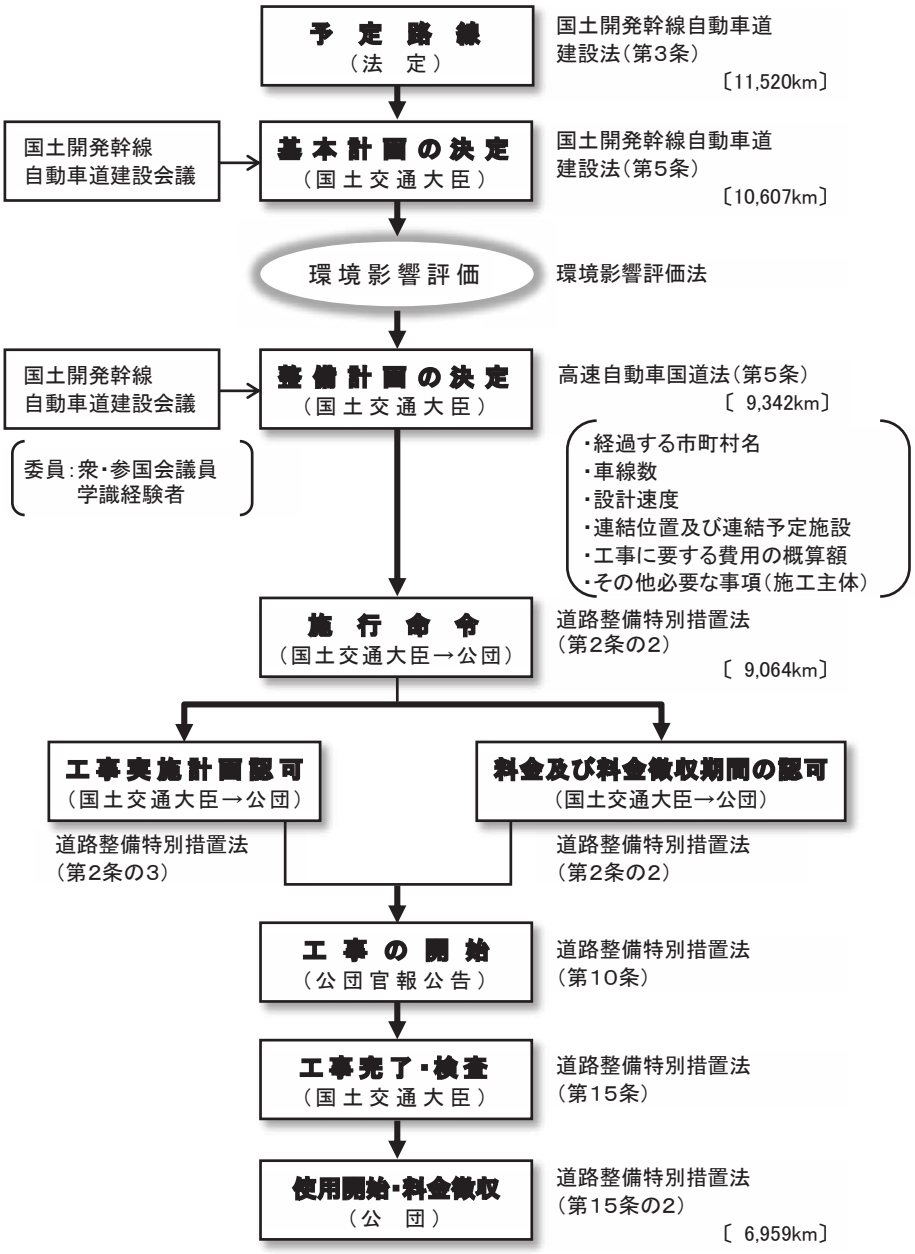


図 3.2.7 高速自動車国道としての整備フロー[35]

*1 図中、国土開発幹線自動車道建設会議となっているが、これは 1999（平成 11）年 12 月 22 日法律第 160 号中央省庁等改革関係法施行法第 1104 条により、それまでの国土開発幹線自動車道建設審議会を変更したものである。同法施行は、2001（平成 13）年 1 月 6 日であり、本都市計画史が対象とする期間においては国土開発幹線自動車道建設審議会がその役割を担っていた。

*2 同様に、国土交通大臣は基本計画にあっては内閣総理大臣、整備計画にあっては運輸大臣および建設大臣、その他にあっては建設大臣と読み替えられるべきである。

*3 また、この図で公団と記されているのは、かつての日本道路公団であり、現在では高速道路株式会社法に基づく東・中・西の 3 高速道路株式会社が相当する。

*4 図中の道路整備特別措置法の該当条項は、その後の改正により変更となっている。

35 「有料道路事業の手続きの流れ（高速自動車国道の法的位置付けについて）（「第一回有料道路政策研究会資料（平成 14 年 3 月 5 日）（国土交通省 http://www.mlit.go.jp/road/singi/sgtrp1/ref1-2-5.html（2015/08/12 閲覧）

段階整備の考え方に記述したように、最初に北廻り区間（中川区～名東区）が 1978（昭和 53）年から 1982（昭和 57）年にかけて位置づけられ、1983（昭和 58）年に施行命令が発せられている。

続いて東部・東南部区間（緑区～名東区）が 1996（平成 8）年から 1998（平成 10）年にかけて位置づけられ、1997（平成 9）年の上社 JCT の延伸、1998（平成 10）年の名古屋南 IC の延伸、1999（平成 11）年の全線と順次施行命令が発せられている。この間の手続きは若干複雑な経緯をたどったため、以下にその事情を紹介する。

国土開発幹線自動車道建設審議会は不定期開催かつ開催頻度は低く、1 年に 1 回を超える開催事例はないため、開催時に該当議案となる機会をのがすと先の予定がたちにくいのが通例であった。

名古屋市は愛知県とともに北廻り区間に続いて、東部・東南部区間を高速自動車国道（高速道路）として整備するよう強く要望していたところ、第 30 回国土開発幹線自動車道建設審議会が 1996（平成 8）年 12 月 27 日に開催された。この会議において、東部・東南部区間を高速自動車国道（高速道路）として整備する旨の地元要望を受け入れるため、議案として次のような構成をとった。

東部・東南部区間について、予定路線としては既に法定されている近畿自動車道名古屋大阪線であると認め、まず基本計画に組み入れた。次に、同じ会議において当該区間を同時に整備計画に組み入れることは叶わないため、路線区間としては基本計画にあっても事業に着手できるようにするための対策を提示した。

それが「既に策定済みの整備計画の変更」と称して提示された、「追加インターチェンジ」という手法である。「追加インターチェンジ」による渋滞対策として第二東名名四東 IC（現名古屋南 JCT）の連結道路に国道 302 号を新たに加え、環状 2 号線本線をロングランプとみなして国道 302 号に接続する直近の本来ランプまで整備可能にしようとするものである。

同じく「追加インターチェンジ」において、近畿自動車道（旧東名阪道、現名二環）上社 JCT の連結道路に地域高規格道路との接続として名古屋高速 1 号線を新たに加え、環状 2 号線本線をロングランプとみなして高針まで整備可能にしようとするものである。

こうしたいわば緊急避難的な手法は、1998（平成 10）年 12 月 25 日開催の第 31 回国土開発幹線自動車道建設審議会において、東部・東南部区間を整備計画に組み入れることにより通常の整備フローに移行していくこととなった。

最後の区間となる西南部・南部区間（中川区～飛島村）は、2000（平成 12）年に基本計画が決定してから整備計画が決定するまでに 10 年余経過している。これは、この間に日本道路公団の民営化や政権交代などがあったことも影響している。有料道路整備に関する制度スキームも変更となり、国土交通省による直轄事業と中日本高速道路株式会社による有料道路事業に区分して施行することとなった。

③ 建設・供用の経緯

建設・供用の経緯は、**表 3.2.12** のとおりである。

1988（昭和 63）年 3 月の名古屋西 JCT から清洲東 IC までの区間の供用を皮切りとして、1991（平成 3）年 3 月に勝川 IC まで延伸し、1993（平成 5）年 12 月には名古屋 IC に接続して北廻り区間全線供用となった。これによって東名阪道と東名高速道路が連絡されることとなり、国土開発幹線自動車道のネットワー

ク化がなされた。

東部・東南部区間（上社～名古屋南）は、2003（平成 15）年の高針延伸をはさんで 2011（平成 23）年に全線供用し、伊勢湾岸道路との連絡がなされた。

表 3.2.12 環状 2 号線専用部陸上部区間建設・供用の経緯

供用年月日	供用区間(km)	延長(km)
1988(S63) 3.23	名古屋西JCT～清洲東IC	8.5
1991(H 3) 3.19	清洲東IC～勝川IC	8.7
1993(H 5)12. 3	勝川IC～名古屋IC	11.0
1994(H 6) 3.30	小幡IC供用	—
1995(H 7) 3.28	勝川IC供用	—
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

④ 環境対策

環状 2 号線における環境対策は、環境影響評価において設定した環境保全目標を達成すべく、次に示すような多種多様かつ一部に先進的な対策を施している。

i 環境施設帯と高遮音壁
ii 高架高欄上の遮音壁
iii 高架裏面吸音板
iv 掘割開口部の遮光・遮音ルーバー
v 掘割側壁の吸音板
vi 掘割開口部のソーラーパネル
vii 高機能（低騒音）舗装
viii NO_X 対策用光触媒二酸化チタンの試験運用
ix ASE（アクティブソフトエッジ）試験施工
（ASE とは、自動車などの騒音を、スピーカーから発生する音波と吸音効果により減音する装置）
x 分岐型遮音壁試験施工
（分岐型遮音壁とは、多重回析と破壊的干渉の組み合わせにより減音する装置）

⑤ 地方協力

高速自動車国道の整備主体は建設大臣ないしその権限代行者としての日本道路公団であって、その整備は国の責任においてなされ、地方の負担は原則としてないことが、元来の整備手法であった。しかし、道路審議会において国の財政状況、有料道路としての採算性向上等のために、様々な形での施策提案がなされ、高速自動車国道が通過する地方公共団体に対して有形無形の地方協力が求められた。都市高速道路についても同様な協力が志向されることとなった。

1992(平成 4)年 6 月 15 日の道路審議会中間答申「今後の有料道路制度のあり方について」[36] においては「事業区分の見直しによる一般道路事業の活用等」という項目があり、その後の 1995(平成 7)年 11 月 30 日道路審議会中間答申にあっては高速自動車国道[37] について、1997(平成 9)年 1 月 24 日道路審議会中間答申にあっては都市高速道路等[38] についても述べられている。

このような道路審議会答申にみられる内容に即したかたちで、たとえば、これまで有料道路事業者が負担して整備していたインターチェンジ取付道路の料金所から一般道路との接続地点までの区間や都市高速道路のオフランプなどが、一般道路事業の整備範疇とされるようになった。

その他、現実の有料道路事業の実施にあたって、具体的な目標を示した上での協力が国から求められ、名古屋市としては有形無形の工夫を凝らした協力内容の積み重ねをもって応えるかたちとなった。

(3) 環状2号線一般部の整備

① 事業手法

環状 2 号線一般部について、愛知県・名古屋市は直轄国道としての整備を要望し、建設省はそれに応えて 1969(昭和 44)年 12 月 4 日に北廻り区間を新規に国道 302 号として路線指定した。[39] その後、建設省は 1971(昭和 46)年度から建設省中部地方建設局に国道 302 号の新設を主眼とする愛知国道工事事務所を設置し、国道 302 号の直轄事業を開始した。

国道 302 号の起点終点が 1974(昭和 49)年 11 月 12 日に改正され、環状路線全体が国道 302 号となった。[40] 後に伊勢湾岸道路の位置づけを得ることになる海上部区間を除き、以降、国道 302 号全線にわたり、直轄事業により整備されてきている。

既設平面鉄道との交差処理については、連続立体交差事業または単独立体交差事業により、鉄道を 2 階高架構造(環状 2 号線専用部を 3 階高架)とすることを原則とし、一部は踏切設置により暫定供用している。環状 2 号線と鉄道の交差状況を**表 3.2.13** に示す。

② 用地取得

環状 2 号線の用地取得については、名古屋市は愛知県と協力して精力的に先行取得や土地区画整理組合の設立を促進し、整備の円滑な進捗に尽力した。

愛知県と折半出資により、1965(昭和 40)年 11 月 1 日に(財)名古屋環状二号線開発公社(以下「2 環公社」という)を設立し、用地の先行取得に努めた。1972(昭和 47)年 9 月 1 日の「公有地の拡大の推進に関する法律」(昭和 47 年法律第 66 号)(公拡法)の施行後に、「名古屋市土地開発公社」と「愛知県土地開発公社」が設立されて「2 環公社」の事務をそれぞれ承継して継続した。このうち「名古屋市土地開発公

[36] 山根 孟「道路審議会中間答申 今後の有料道路制度のあり方について」(「高速道路と自動車」 Vol. 35, No. 10 1992.10)
[37] 藤井弥太郎「中間答申の概要」(「道路」 SN. 660 1996.2)
[38] 杉山武彦「道路審議会中間答申 ―都市高速道路―」(「高速道路と自動車」 Vol. 40, No. 5 1997.5)
[39] 「一般国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令」(昭和 44 年 12 月 4 日政令第 280 号)
[40] 「一般国道の路線を指定する政令の一部を改正する政令」(昭和 49 年 11 月 12 日政令第 364 号)

表 3.2.13 環状 2 号線と鉄道の交差状況[41]

交差鉄道名	鉄道の状況		計画交差方式			事業対応
	(事業以前)	(現況)	鉄道	道路		
				一般部	専用部	
近鉄名古屋線	複線平面	複線高架	2	1	3	単独立体
JR関西本線	単線平面	単線高架	2	1	3	単独立体(交差区間複線)
名鉄津島線	複線平面	暫定踏切	2	1	3	単独立体の予定
名鉄本線(清須)	複線平面	暫定踏切	2	1	3	単独立体の予定
東海道新幹線(清須)	複線高架	同左	2	1	3	現況どおり
JR東海道本線(清須)	複線中盛土	同左	2	1, B1	3	一般部アンダーパス
名鉄犬山線	複線平面	複線高架	2	1	3	連続立体
城北線	—	複線高架	2	1	3	新設
名鉄小牧線	単線平面	複線高架	2	1	3	単独立体(高架区間のみ複線)
JR中央本線	複線中盛土	複線高架	2	1	3	連続立体
名鉄瀬戸線	複線平面	暫定踏切	2	1	B1	単独立体(事業中)
地下鉄1号線	複線高架	同左	2	1	3	現況どおり
地下鉄3号線	複線地下	同左	B1	1	2	現況どおり
名鉄本線(有松)	複線平面	同左	2	3	3	新設(立体交差済)
東海道新幹線(大高)	複線盛土	同左	1	2	2	現況どおり(地形状況から道路が高架とならざるを得ない。)
JR東海道本線(大高)	複線低盛土	同左	1	2	2	
名鉄常滑線	複線低盛土	同左	1	2	2	

計画交差方式欄の表中の数字は、交差対象施設の階数を表す
(1は地上平面、2, 3はそれぞれ2階高架、3階高架、B1は地下1階を表す)

社」による 2000(平成 12)年度までの累計取得面積は約 120ha に上る。[42]

一方で名古屋市は、環状 2 号線の区域を含む地区において、既に設立されている組合については環状 2 号線の用地取得が容易となるよう換地設計や保留地処分等を行政指導するとともに、まだ土地区画整理事業が施行されていない地区においては土地区画整理組合設立を促進し、設立後は保留地処分等を通じ、環状 2 号線用地の先行取得が円滑に進行するよう調整した。

名古屋環状 2 号線の当初決定よりも、組合設立が先行した場合における具体的な手法は、次のとおりである。[43]

i 25m を超える計画幅員用地内に残存する保留地を「2 環公社」が最優先に先行取得

ii 25m を超える計画幅員用地へ極力保留地を変更して当該保留地を取得

iii 25m を超える計画幅員用地へ換地された民有地を所有者の申し出により取得

iv 計画幅員用地内への保留地の変更が不可の場合は、計画幅員用地外の保留地であっても代替地予定地として取得

41 前掲 34 高田邦彦「名古屋環状二号線の現況と課題」(「建設月報」 Vol. 38, No. 9 1985.9)中の p. 105「表－3 Ⅱ環鉄道交差計画(貨物専用線は除く)」を基に加筆(鉄道名は、現在名とした)

42 「30 年のあゆみ」(名古屋市土地開発公社 2003. p. 6, 21)

43 前掲 28 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」 Vol. 11, No. 10 1968.10)

名古屋環状 2 号線の当初決定より後に設立した組合は、広幅員の環状 2 号線への用地対応として次の 3 ケースがある。

ⅰ すべての区域を包含する場合

ⅱ 地先道路幅員のみを区域に含める場合

ⅲ すべての区域を除外する場合

このうち、すべての区域を包含する場合は、基本的に公共施設管理者負担金を充当している。

公共施設管理者負担金を充当する条件が整わないが、積極的な先行取得が可能な場合は、地先道路幅員のみを区域に含め、除外区域の地権者から先行買収するとともに、要望に応じて保留地をあっせんしている。

公共施設管理者負担金を充当することができず、積極的な先行取得も不可能な場合はすべての区域を除外している。この場合、環状 2 号線に接する宅地は、環状 2 号線が整備されるまで接道要件を満たさないことが想定されるため、区画整理の設計において環状 2 号線に面する街区に背割りを設けず、環状 2 号線に並行する区画街路をもって接道することにしていることが多い。

以上の関係を**図 3.2.8**、**表 3.2.14** に示す。

③ 建設・供用の経緯[44]

供用の経緯を時系列で示す(「l」は延長を表わす)。

1980(昭和 55)年 4 月	北部区間(l : 8.6km) 2 車線供用
1982(昭和 57)年 4 月	名東区高針地区(l : 0.7km) 2 車線供用
1983(昭和 58)年 5 月	中川区服部地区(l : 0.4km) 2 車線供用
1984(昭和 59)年 2 月	春日井市勝川地区(l : 0.3km) 2 車線供用
1985(昭和 60)年 4 月	中川区富田地区(l : 1.0km)、飛島村木場地区(l : 2.7km) 2 車線供用
1986(昭和 61)年 3 月	名東区高針地区(l : 0.7km) 2 車線供用
1987(昭和 62)年 4 月	港区南陽地区(l : 0.4km) 2 車線供用
1988(昭和 63)年 3 月	西南部(国道 23 号～国道 1 号 l : 5.3km) 2 車線供用
	西北部(名古屋西 JCT～22 号交差点 l : 5.0km) 2 車線供用
1989(平成元)年 4 月	名東区高針地区(l : 0.5km) 2 車線供用
1990(平成 2)年 3 月	清洲町地区(l : 0.5km) 2 車線供用
1991(平成 3)年 3 月	大治町地区(l : 1.6km) 2 車線供用
1992(平成 4)年 4 月	中川区富田地区(l : 2.2km) 2 車線供用
	上記供用により西南部区間全体 9.3km 2 車線供用
1993(平成 5)年 4 月	名東区上社地区(l : 0.5km) 2 車線供用
	上記供用により東部区間全体 4.0km 2 車線供用

[44] 愛知国道工事事務所「名古屋環状 2 号線」(国土交通省中部地方整備局 2007.4)

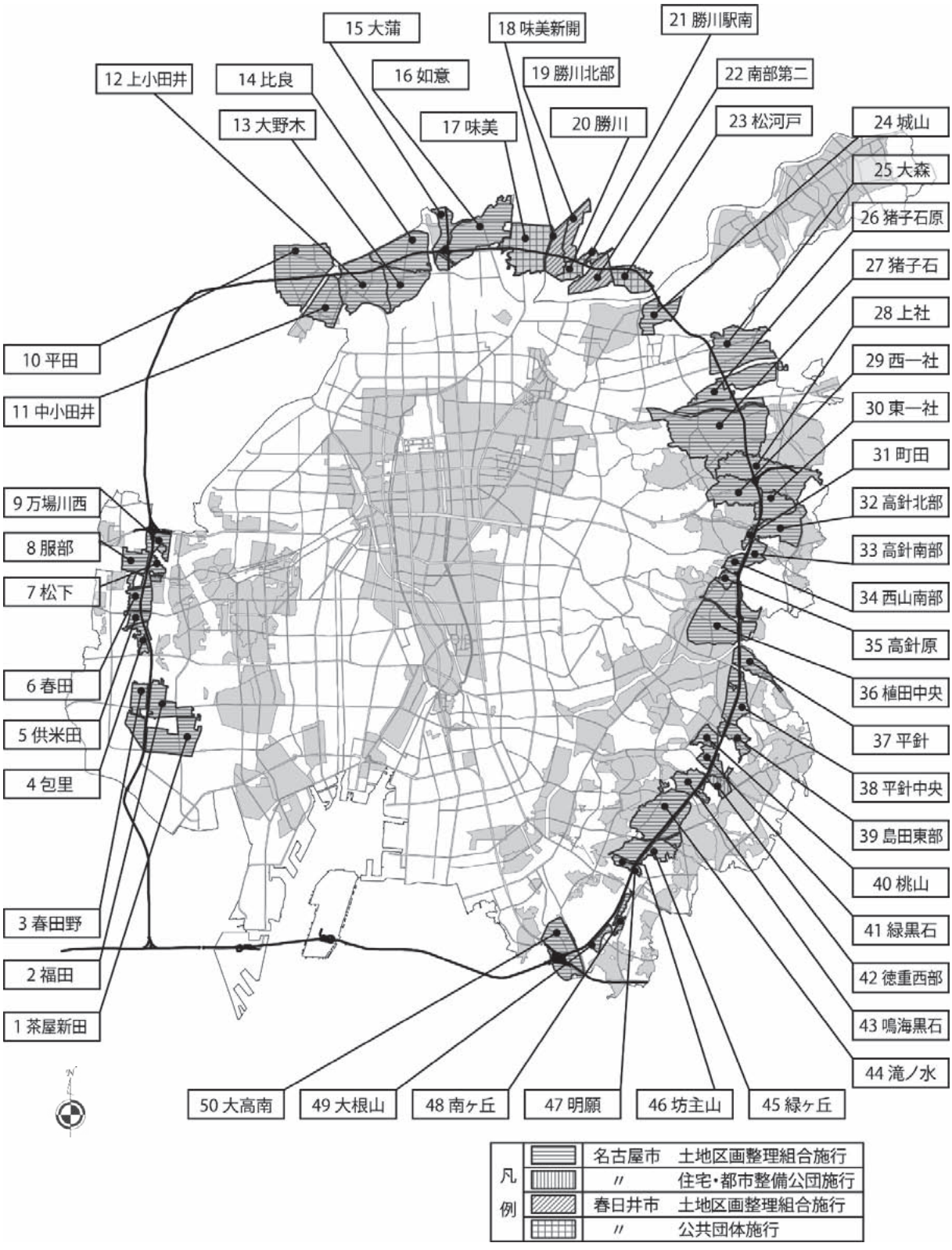


図 3.2.8　環状2号線と土地区画整理事業の関係

表 3.2.14 環状2号線と土地区画整理事業の関係

No.	名称	施行者	面積 (ha)	事業期間	2環対応	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	26	猪子石原	組合	40	H2-H13	D
2	福田	組合	70	S49-S63	D	27	猪子石	組合	424	S37-S61	A
3	春田野	組合	37	S56-H1	D	28	上社	組合	201	S40-S60	A
4	包里	組合	26	S49-H1	B	29	西一社	組合	98	S37-S53	A
5	供米田	組合	22	S51-H2	B	30	東一社	組合	68	S45-S61	C
6	春田	組合	58	S42-S55	A, B	31	町田	組合	5	S41-S47	A
7	松下	組合	24	S56-H1	D	32	高針北部	組合	88	S44-S61	C
8	服部	組合	42	S47-S57	D	33	高針南部	組合	30	S46-S59	C
9	万場川西	組合	33	S45-S59	B	34	西山南部	組合	21	S51-S60	C
10	平田	組合	223	S39-S48	A	35	高針原	組合	18	S62-H7	D
11	中小田井	組合	88	S37-S55	A	36	植田中央	組合	227	S49-H9	C
12	上小田井	組合	170	S34-S51	A	37	平針	組合	52	S45-S61	C
13	大野木	組合	93	S34-S48	A	38	平針中央	組合	69	S48-H1	C
14	比良	組合	131	S36-S56	A	39	島田東部	組合	37	S58-H10	C
15	大蒲	組合	50	S41-S48	A	40	桃山	組合	28	S44-S49	C
16	如意	組合	196	S40-S54	A	41	緑黒石	組合	37	S47-S61	C
17	味美	春日井市	156	S31-S43	A	42	徳重西部	住都公団	27	S52-S57	C
18	味美新開	組合	60	S45-S54	A	43	鳴海黒石	組合	50	S45-S57	C
19	勝川北部	組合	57	S41-S51	A	44	滝ノ水	組合	167	S53-H5	D
20	勝川	愛知県	42	S53-H3	B	45	緑ヶ丘	組合	76	S48-H3	C
21	勝川駅南	組合	10	S37-S43	B	46	坊主山	組合	15	S55-H5	D
22	南部第二	組合	74	S48-S56	B	47	明願	組合	5	H22-	C
23	松河戸	春日井市	66	H4-	B	48	南ヶ丘	組合	17	S62-H15	D
24	城山	組合	63	S36-S48	A	49	大根山	組合	16	H4-H20	D
25	大森	組合	244	S41-S60	A	50	大高南	特定組合	122	H7-	B
						合計			4,121		

事業期間は年度で表示

2環対応とは、土地区画整理組合の環状2号線用地に対する対応趣旨で、その略号は次のとおり

A:当初都市計画決定時点で事業中、既決定都計幅員25mを維持

B:当初都市計画決定時点以後に事業開始、2環全幅員を包含

C:当初都市計画決定時点以後に事業開始、地先道路幅員のみ包含

D:当初都市計画決定時点以後に事業開始、2環全幅員を除外

1993(平成 5)年 12 月　名東区(引山～上社 IC l : 2.4km) 4 車線供用
守山区大森地区(l : 0.5km) 2 車線供用
春日井市松河戸地区(l : 0.5km) 2 車線供用

1994(平成 6)年 3 月　清洲町地区(l : 0.8km) 2 車線供用
守山区小幡地区(l : 0.2km) 2 車線供用
天白区(植田～平針 l : 0.9km) 2 車線供用

1994(平成 6)年 10 月　矢田川大橋関連(l : 1.1km) 4 車線供用
庄内川大橋関連(l : 1.3km) 2 車線供用

1994(平成 6)年 12 月	甚目寺南 IC～甚目寺北 IC(l : 1.1km) 2 車線供用
1996(平成 8)年 4 月	春日井市松河戸地区(l : 0.8km) 2 車線供用
1997(平成 9)年 2 月	北部区間(l : 8.6km) 4 車線供用
1998(平成 10)年 3 月	南部 I 区間(大高～東海 l : 4.3km) 4 車線供用
	西南部国道 23 号梅之郷立体化供用
1999(平成 11)年 3 月	西南部(国道 1 号～名古屋西 JCT l : 3.6km) 4 車線供用
2000(平成 12)年 2 月	守山区小幡地区(l : 1.1km) 2 車線供用
2000(平成 12)年 8 月	甚目寺地区(l : 0.3km) 2 車線供用
	上記供用により西北部区間全体 9.3km 2 車線供用

2001(平成 13)年度以降の供用状況は次のとおりである。

2003(平成 15)年 3 月	清洲町地区(l : 1.1km) 4 車線供用
	名東区上社～天白区天白町(l : 2.7km) 4 車線供用
2005(平成 17)年 3 月	国道 1 号かの里東立体化供用
2011(平成 23)年 3 月	名東区高針～緑区大高町(l : 12.7km) 2 車線(一部 4 車線)供用
	上記供用により東南部区間全体 11.4km 4 車線供用
	春日井市勝川地区(JR 中央本線交差区間) 2 車線供用
	上記供用により東北部区間全体 9.0km 供用(2 車線含む)
	上記供用により一般部全線 58.6km 供用(2 車線含む)
2011(平成 23)年 12 月	平針五丁目交差点～水主ヶ池交差点(l : 10.1km) 4 車線供用

4 伊勢湾岸道路の計画

(1) 背景と経緯

建設省は、名古屋環状 2 号線について 1969(昭和 44)年度から調査を開始し、1973(昭和 48)年度からは、名四国道の混雑解消と港湾関連交通の円滑な処理などのために、名古屋環状 2 号線の海上部を中心とする伊勢湾岸道路調査を開始した。[45]

伊勢湾岸道路は、「伊勢湾周辺都市の広域的、一体的発展に資するため、現況道路網および計画中の広域幹線道路網と有機的に結合させ、調和のとれた広域交通への対処、都市の環境整備を兼ねた道路網を構成しようとして」計画された。[46]

一方、第二東名・第二名神の動向については、第四次全国総合開発計画が 1987(昭和 62)年 6 月 30 日に閣議決定され、高規格幹線道路ネットワーク 14,000km が盛り込まれたことにより具体化した。

[45] 前掲 30 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 281-282)

[46] 伊勢湾岸道路工事事務所「伊勢湾岸道路 ―移りゆく東海道五十三次―」(日本道路公団伊勢湾岸道路工事事務所)

第四次全国総合開発計画と歩調を合わせ、「国土開発幹線自動車道建設法」が 1987(昭和 62)年 9 月 1 日に改正公布され、即日施行されている(昭和 62 年法律第 83 号)が、これにより、同法別表が改められて国土開発幹線自動車道の予定路線に第二東海自動車道(通称第二東名―現新東名)、近畿自動車道名古屋神戸線(通称第二名神―現新名神)などが追加された。

東海地方における第二東名と第二名神のルートをどのように設定するかについて調査検討が進められる中で、伊勢湾岸道路が元来、近畿自動車道名古屋亀山線(東名阪道)と東海自動車道(東名)を連絡することを主たる目的として計画されたことから、伊勢湾岸道路に第二東名と第二名神を兼ねさせることが基本となったと考えられる。

こうした経緯の中で、伊勢湾岸道路の都市計画決定においては、既決定の高速名古屋環状 2 号線と重複する区間について調整を要することなどから、区間ごとに逐次都市計画決定されていくこととなった。その概略の経緯は、本節1 環状 2 号線・伊勢湾岸道路の経緯(概説) に示すとおりである。以下に名古屋市と関係が深い区間について述べる。

(2) 東部区間の決定(1989(平成元)年 5 月 26 日愛知県告示第 499 号)

① 経緯

伊勢湾岸道路東部区間の都市計画手続きが進行していたのは、バブルの気配が濃厚な時期であった。第四次全国総合開発計画策定の後に中曽根政権下で民間活力の活用がうたわれ、その余韻の下に地価・株価ともに急上昇傾向を示していた時期である。名古屋市にあっては西尾市政となって都市高速道路の構造変更という大きな都市計画変更を遂行した後であり、1 期目から 2 期目に移る時期で「名古屋市新基本計画」を策定したころにあたる。

環境影響評価制度については、1984(昭和 59)年 8 月 28 日に「環境影響評価の実施について」が閣議決定され、翌年 4 月 1 日には建設事務次官通達、6 月 6 日には都市局長通達が発せられた。この都市局長通達は「6・6 通達」と呼びならわされており、都市計画を伴う対象事業については当該通達に基づいて環境影響評価を実施することとされた。[47] このため伊勢湾岸道路の都市計画においては、この「6・6 通達」に基づく環境影響評価を実施することとなった。

伊勢湾岸道路と第二東名・第二名神は微妙な関係にあり、最初の都市計画となる西部区間第 1 期の都市計画手続き中に第二東名・第二名神が予定路線となるという状況であった。西部区間第 1 期も当初は 4 車線を想定して都市計画決定され、東部区間についても各市町村原案作成に係る愛知県知事の最初の基本的事項指示[48] においては、伊勢湾岸道路としては 4 車線が基本であった。

しかし、最初の基本的事項指示以降に第二東名・第二名神が予定路線となったことを受けて、「伊勢湾

[47] 「建設省所管事業に係る環境影響評価の実施について」(昭和 60 年 4 月 1 日 建設省経環発第 10 号建設事務次官通達)
「都市計画における環境影響評価の実施について」(昭和 60 年 6 月 6 日 建設省都計発第 34 号都市局長通達)

[48] 「名古屋、知多北部、衣浦東部、豊田都市計画道路伊勢湾岸道路の都市計画決定について(通知)」(昭和 62 年 5 月 15 日付け 62 都計第 58 号 愛知県知事より名古屋市長あて)

岸道路の計画線は第二東名としても適当なものである」との認識の下に、「伊勢湾岸道路が将来第二東名にふさわしい計画となるよう見直し、都市計画決定しようとする」ため再度基本的事項を発出し、6 車線とするなどの変更を行った。[49]

② 都市計画の内容

伊勢湾岸道路東部区間は、1989(平成元)年 5 月 26 日に名古屋、知多北部、衣浦東部、豊田の 4 都市計画区域にわたって**表 3.2.15** のように都市計画決定された。なお全体の経緯は**図 3.2.3** を参照されたい。

この変更に伴って、伊勢湾岸道路と重複することとなる名四国道線の幅員も拡幅された。そのほか、高速名古屋環状 2 号線および名古屋環状 2 号線についても関連する軽微な変更が行われた。

市都計審は名古屋市が原案を提出した段階と愛知県知事案に対する意見照会段階の 2 回にわたって開催され、伊勢湾岸道路と第二東名の関係、設計速度等構造規格、地方負担、環境影響評価の予測条件、環境保全目標設定の考え方や達成度などが質された。

表 3.2.15 伊勢湾岸道路東部区間の都市計画

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 (うち名古屋市)	1・2・5	伊勢湾岸道路	A499	1989(H元) 5.26	5,990 (2,270)	31
知多北部	1・2・4	伊勢湾岸道路			1,900	31
衣浦東部	1・1・1	伊勢湾岸道路			3,060	45
豊田	1・1・1	伊勢湾岸道路			11,390	45
計					22,340	—

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

(3) 中央部区間の決定(1991(平成 3)年 8 月 28 日愛知県告示第 785 号)

① 経緯

伊勢湾岸道路中央部区間の都市計画手続きが進められていたのは、海外では社会主義諸国が次々と体制変革し、国内にあってもバブルが反転して地価の下落傾向がみられるようになった激動の時期である。名古屋市にあっては第 2 期西尾市政下で、重要な都市計画案件が継続する時期であった。すなわち、伊勢湾岸道路と並行して都市高速道路高速 1 号線の留保解除(高針延伸)という案件が進められる一方で、大規模な連続立体交差事業も計画されるという状況であった。

第二東名・第二名神と伊勢湾岸道路との関係では、一部区間を除いて基本計画が決定されている段階であったが、都市計画決定後 3 か月余で整備計画が決定されている。このように伊勢湾岸道路が第二東名・第二名神となることの見通しがほぼたてられた状況下で、既決定の高速名古屋環状 2 号線およびその一部として既に供用中の名港西大橋 1 期線を第二東名・第二名神のルートとしても可能な伊勢湾岸道路とすることについて、法規上、構造上の検討が関係機関間で重ねられた。

[49] 「名古屋、知多北部、衣浦東部、豊田都市計画道路伊勢湾岸道路の都市計画決定について(通知)」(昭和 62 年 9 月 28 日付け 62 都計第 131 号 愛知県知事より名古屋市長あて)

特に設計速度を高規格の都市間高速道路として100km/hとすることについて、名港西大橋1期線の道路構造令上の対応、その他の区間の諸元変更、事業手法と国土開発幹線自動車道との関係などの解決が求められた。

環境影響評価は、関係者協議の結果、引き続き「6・6 通達」に基づく環境影響評価を実施することとされた。

② 都市計画の内容

伊勢湾岸道路中央部区間は、1991(平成3)年8月28日に名古屋、知多北部、弥富の3都市計画区域にわたって都市計画変更された(**表 3.2.16**、**図 3.2.9**)。今回の変更については、従来の高速名古屋環状2号線海上部区間と重複する区間が伊勢湾岸道路に変更されるとともに、起点、線形および幅員等が変更された。弥富都市計画区域において1988(昭和63)年2月22日に先行して都市計画決定されていた区間(鍋田(現弥富木曽岬)IC～飛島IC)についても幅員等が見直された(**図 3.2.3** 参照)。また、9号地IC(現名港潮見IC)が西行きハーフインターチェンジからフルインターチェンジへ変更された。

表 3.2.16 伊勢湾岸道路中央部区間の都市計画変更

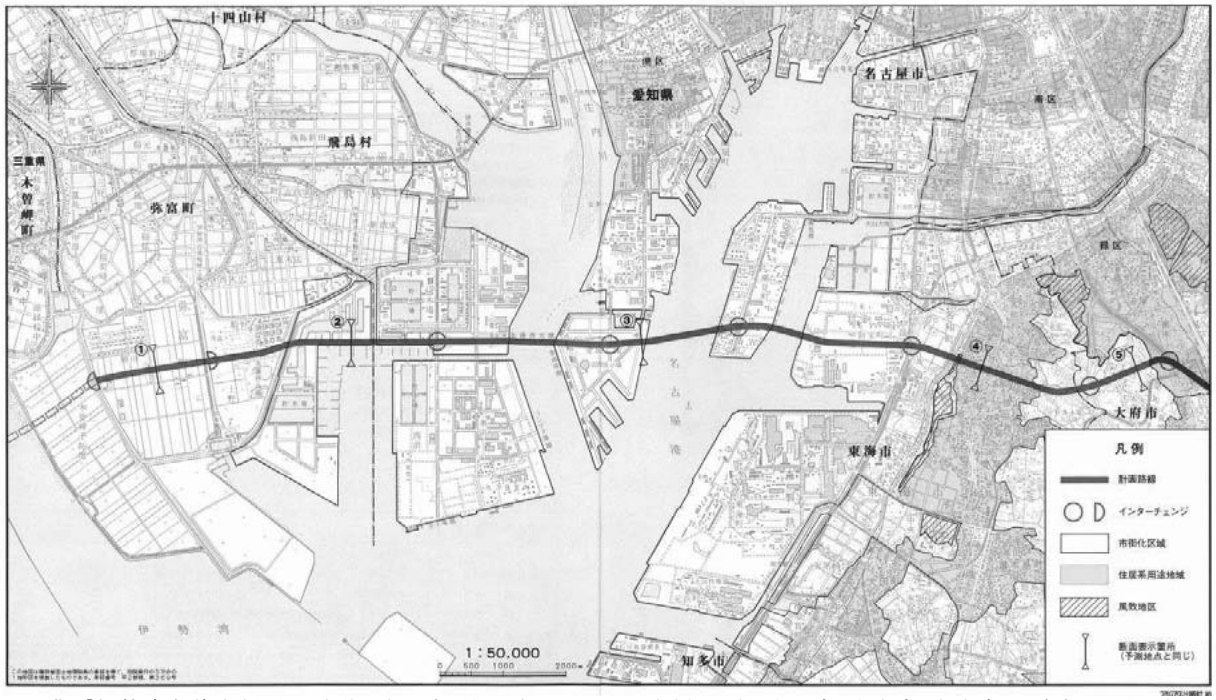
都市計画区域	番号	名称	告示番号	告示年月日	延長(m)	幅員(m)	備考
名古屋 (うち名古屋市)	1・2・5	伊勢湾岸道路	A785	1991(H 3) 8.28	10,110 (6,390)	31 37.5	
弥富	1・2・3	伊勢湾岸道路	A786	1991(H 3) 8.28	7,000	31	
知多北部	1・2・4	伊勢湾岸道路	A787	1991(H 3) 8.28	7,720	31	
衣浦東部	1・1・1	伊勢湾岸道路	A499	1989(H元) 5.26	3,060	45	変更なし
豊田	1・1・1	伊勢湾岸道路	A177	1991(H 3) 3. 4	11,680	45	
計					39,570	—	—

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

伊勢湾岸道路の変更に伴い、高速名古屋環状2号線も重複する区間を削除する都市計画変更が行われ、名古屋、弥富、知多北部3都市計画区域合計の延長66,160mは54,710mとなって11,450m減少となった。(名古屋市内延長については40,400mが36,280mとなって4,120mの減少である。)

(4) 車線数付加の都市計画変更

2000(平成12)年に各都市計画区域の都市計画道路全路線に都市計画事項として車線数が付加された。伊勢湾岸道路については、全区間6車線である。



出典:「伊勢湾岸道路(弥富～大府間)環境影響評価のあらまし」(愛知県(名古屋市・東海市・大府市・飛島村・弥富町) 1990.11)

図 3.2.9 伊勢湾岸道路中央部区間の都市計画変更

5 伊勢湾岸道路の整備

(1) 位置づけと整備手法

第二東名・第二名神の位置づけが伊勢湾岸道路の整備手法と密接に関連するため、**表 3.2.17** に位置づけの経緯を示す。

名港三大橋の区間は、かつて高速名古屋環状 2 号線海上部区間として都市計画決定されており、整備の緊急性から一般国道 302 号の自動車専用道路として一般有料道路事業を基本とする事業が先行した。その結果、この区間に関する国土開発幹線自動車道の位置づけは基本計画にとどまっている。

その他の区間については国土開発幹線自動車道建設法に基づく基本計画の後に高速自動車国道法に基づく整備計画が策定され、施行命令が発せられて高速自動車国道としての整備が行われている。

以上にみるように名港三大橋の区間とその他の区間とでは様相を異にするため別に記述する。

表 3.2.17 第二東名・第二名神の位置づけの経緯

区間 / 段階		第二東海自動車道(新東名)		近畿自動車道名古屋神戸線(新名神)	
		(横浜～東海)	(東海～名古屋)	(名古屋～飛島)	(飛島～神戸)
予定路線		第二東海自動車道追加		近畿自動車道名古屋神戸線追加	
		(1987(S62) 9. 1 国土開発幹線自動車道建設法の一部を改正する法律施行)			
基本計画	国幹審	1989(H 1) 1.31	1996(H 8)12.27	1996(H 8)12.27	1989(H 1) 1.31
	決 定	1989(H 1) 2.27 総理府告示第10号	1997(H 9) 2. 5 総理府告示第4号	1997(H 9) 2. 5 総理府告示第4号	1989(H 1) 2.27 総理府告示第10号
整備計画	国幹審	1991(H 3)12. 3 (長泉～東海)	―	―	1991(H 3)12. 3 (飛島～四日市 他)
	決 定	1991(H 3)12. 3 (長泉～東海) 運輸・建設大臣決定	―	―	1991(H 3)12. 3 (飛島～四日市 他) 運輸・建設大臣決定
施行命令		1993(H 5)11.19	―	―	1993(H 5)11.19

「 国幹審」は国土開発幹線自動車道建設審議会を表す

(2) 名港三大橋区間の整備

① 事前検討・調査等[50]

名四国道工事事務所では、1975(昭和 50)年度に名古屋環状 2 号線海上部と伊勢湾岸道路をダブルデッキ構造とする検討を行ったが、フレーム見直し等により、両者を兼ねて 6 車線とすることとした。

同事務所は、1977(昭和 52)年度には橋梁案、沈埋トンネル案、混合案の比較を行い、一層 6 車線の橋梁案を採択した。

② 名港西大橋 1 期線の整備

名古屋港港湾機能の維持・改善、特にふ頭間連絡を短絡するために、西 2 区(現飛島ふ頭)と金城ふ頭を結ぶ名港西大橋の整備を急ぐことを地元が強く要請した。その結果、名港三大橋のうち、まず名港西大橋に着手することとした。当面の予測利用交通量や事業採算性などから上下方向を分離した独立の橋梁 2 橋のうちまず 1 橋のみを 1 期線として建設する段階施工を採用したうえで、一般有料道路事業と直轄事業の合併施行をもって整備することとした。

名港西大橋の事業化に際し、国から地元協力の必要性を迫られ、事業主体である日本道路公団の発行する低利縁故債を地元経済界が引き受けるかたちで実施することとなった。[51]

1979(昭和 54)年度には、橋梁取り付け区間が建設省直轄事業で開始となり、日本道路公団による橋梁本体の一般有料道路事業も同年 12 月 7 日に事業許可を得て着手となった。

名港西大橋 1 期線は、1985(昭和 60)年 3 月 20 日に完成し、暫定 2 車線で供用を開始した。

③ 名港西大橋 1 期線以外の名港三大橋の整備

名港西大橋 1 期線の供用後、単独橋梁による利用勝手の不都合を改善するため、引き続き残りの名港三大橋の整備が急がれる中で、第二東名・第二名神の名古屋市通過ルートについて、名港三大橋利用

[50] 前掲 30 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 281-282)

[51] 前掲 31 名古屋港開港百年史編さん委員会「名古屋港開港 100 年史」(名古屋港管理組合 2008.3 pp. 342-343)

の可能性が高まった。

残りの名港三大橋の整備を急ぐためには、高速自動車国道としての位置づけを得るための法制面、構造面の調整を並行して進めながら、従前の一般国道自動車専用道路としての一般有料道路事業と直轄事業の合併施行を継続することとした。

日本道路公団は、1987(昭和 62)年 11 月に名港西大橋 1 期線以外の名港三大橋の整備にかかる一般有料道路事業の事業許可を得て整備に着手した。

伊勢湾岸道路の西部区間第 1 期以降の都市計画決定に際し、後日、高速自動車国道としての供用に耐え得るように、規格を 1 種 2 級設計速度 100km/h に変更した。西大橋の既設 1 期線については、道路構造令の特例値を用いることとし、並行 2 期線橋梁は幅員等構造規格を対応した。

事業推進にあたり、国から地方協力が引き続き求められ、9 号地 IC(現名港潮見 IC)について、立地条件の特殊性から地元協力の一環として、地元施設として建設することとし、愛知県・名古屋市の費用負担の下に名古屋港管理組合が建設することとなった。[52]

日本道路公団は、名港三大橋等の供用に先立ち、1997(平成 9)年に名港三大橋の愛称を募集し、「名港トリトン」を採用した。[53]

名港三大橋を含む伊勢湾岸道路の飛島 IC から名古屋南 JCT までの区間は、伊勢湾岸自動車道の名称で、1998(平成 10)年 3 月 30 日に供用された。供用にあたり、景観上の配慮もあって、名港三大橋のライトアップを可能とする設備が施された。

(3) 名港三大橋以外の区間の整備

名港三大橋以外の区間の整備については、既述のとおり高速自動車国道として日本道路公団により整備されることとなった。建設・供用の経緯は次のとおりである。

1998(平成 10)年 3 月 30 日　伊勢湾岸自動車道(新東名) 名古屋南 JCT～東海 IC 供用

2000(平成 12)年 3 月 25 日　伊勢湾岸自動車道(新名神) 飛島 IC～湾岸弥富 IC 供用

以後、段階供用を経て、次のとおり全区間が整備されている。

2003(平成 15)年 3 月 21 日　伊勢湾岸自動車道(新名神)が東名阪自動車道と四日市 JCT で連絡

2004(平成 16)年 12 月 12 日　伊勢湾岸自動車道(新東名)が東名高速道路と豊田 JCT で連絡

名港三大橋区間とそれ以外の区間は、道路法上の位置づけを異にするが、両区間を一体として伊勢湾岸自動車道という管理名称(通称)が採用された。

---

[52] 前掲 31 名古屋港開港百年史編さん委員会「名古屋港開港 100 年史」(名古屋港管理組合 2008.3 pp. 342-343)

[53] 山田隆昭「JH 名古屋建設局のトピックス ―名古屋三大橋のネーミング(名港トリトン)など―」(「高速道路と自動車」 Vol. 41, No. 7 1998.7)

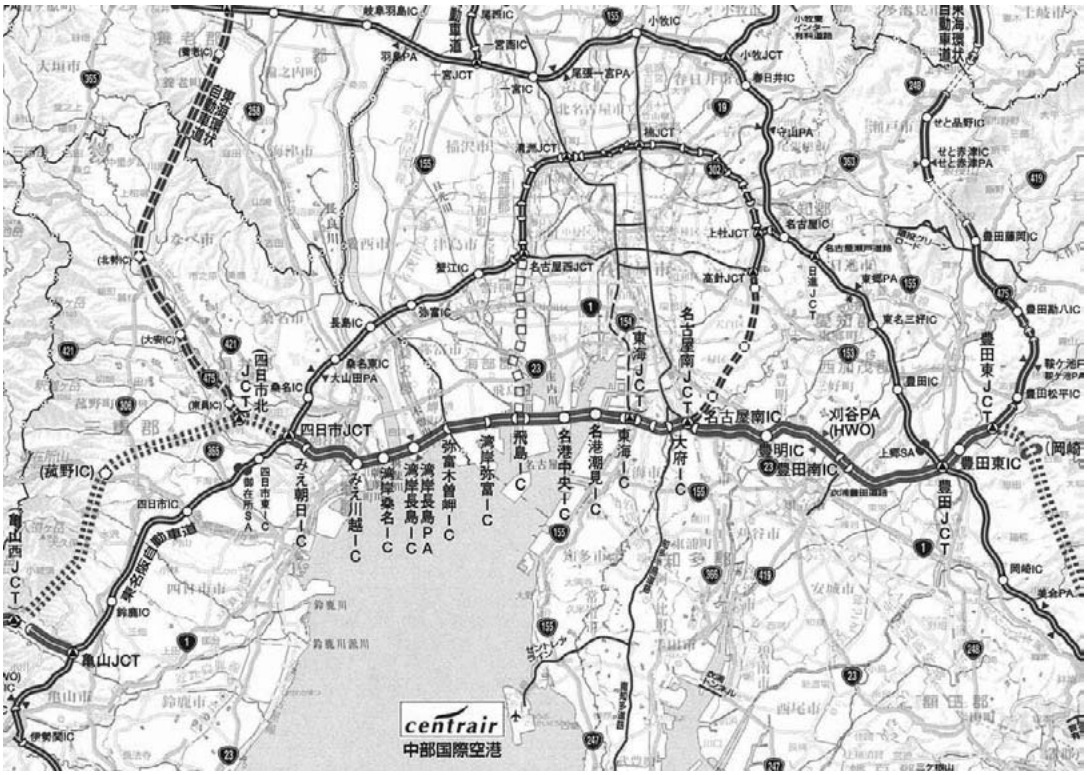


図 3.2.10 伊勢湾岸自動車道[54]

[54] 愛知県「新東名・新名神高速道路」(「新東名・新名神高速道路計画路線の概要」 2008.10)より抜粋

第３節　都市高速道路

1 都市高速道路の経緯

(1) 都市高速道路の前史[55]

名古屋都市高速道路の必要性は、1961(昭和 36)年の都市交通審議会第 5 号答申における次のような記述が初めてであるとされ、同答申において 9 路線に及ぶ広範な路線網を提起している。[56]

「現在道路の幅員拡張及び立体交差化並びに計画道路の建設の早期実現を図るべきであるが、特に、この際、高速道路建設の必要を痛感する」

運輸省関係の審議会において高速道路が答申内容に含まれることは、その後の状況からすると奇異に映るが、元々有料道路事業を本格的に法制化したのは運輸省による 1951(昭和 26)年の「道路運送法」(昭和 26 年法律第 183 号)であって、建設省が道路整備特別措置法で有料道路事業を法制化したのはその翌年であった。昭和 30 年代においては有料道路事業をいずれの法律に基づいて施行するか、競合していた時期であろう。

その後、環状 2 号線の経緯においても記述したように、愛知県・名古屋市の総合計画、中京地区道路網計画、名古屋大都市問題整備計画中間報告書などに位置づけられていった。こうした構想を具体化していくために、建設省は 1961(昭和 36)年度から愛知県と名古屋市に「大都市幹線街路調査」を委託した。その調査内容を**表 3.2.18** に示す。

都市高速道路を所管する組織体制も、1962(昭和 37)年度から翌年度にかけて愛知県・名古屋市に新設されるとともに、関係機関を含めた「名古屋都市高速道路連絡会」も発足した。さらに 1967(昭和 42)年度になって愛知県と名古屋市で構成する都市高速道路調査室が愛知県に設置されている。

上記連絡会の中で放射方向への路線網について検討がなされたが、想定目標年次(1985(昭和 60)年)までの総投資額の制約条件から絞り込まざるを得ず、東西 1 路線、南北 2 路線を骨格とし、内環状線等については交差点立体化街路を志向することとなった。結局、1966(昭和 41)年度に環状 2 号線の内側に「サ」の字の形で接続する路線網が選択され、環状 2 号線の「マル」と都市高速道路の「サ」を併せて「マルサ」計画と呼びならわされることとなった。

(2) 都市高速道路の計画の経緯(概説)[57]

都市高速道路の計画の経緯は、おおよそ次の段階を経ている。

---

[55] 前掲 21 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 349-352, 354-355)
谷 重幸「名古屋都市計画街路網再検討試案」(「新都市」 Vol. 20, No. 3 1966.3)
山本 哲「名古屋都市高速道路建設の必要性」(「新都市」 Vol. 24, No. 2 1970.2)

[56] 都市交通審議会「名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申」(1961.10 pp. 10-11)

[57] 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 戦後編」(名古屋市 2001.10 pp. 402-407, 515-518, 658-663)
名古屋市住宅都市局都市計画部街路計画課「都市高速道路計画の概要」(名古屋市住宅都市局 2002.3)

表 3.2.18 大都市幹線街路調査

調査年度	主な調査内容
1961－62 （S36－37）	・基礎調査 交通量調査、駐車実態調査等
1963－64 （S38－39）	・路線網検討
1965 （S40）	・基本的路線網と比較案を検討 （1961（昭和36）年自動車OD調査結果を基に1980（昭和55）年交通量を予測推計） 基本案：全線往復交通、都心部6車線 比較案：都心環状線一方通行、全線4車線
1966 （S41）	・路線網案のうち基本案を主体にして、インターチェンジを簡略化した案に集約 （1965（昭和40）年自動車OD調査結果を基に1985（昭和60）年交通量を予測して利用台数を推計） ・路線案の特徴 1号線 矢場町線区間を掘割構造 2号線 概ね現計画と同じ 3号線 現計画より西側のルートを採り、堀川両岸を往復分離構造
1967 （S42）	・1/1,000地形図および現地踏査により路線位置を検討 ・交通量推計に基づき、車線数を検討して路線計画をまとめた
1968 （S43）	・2環内外の延伸計画の立案 ・利用台数の推計（都心ループ一方通行案、2環有料案等の比較） ・建設事業計画の策定 ・インターチェンジ・ランプウェイの設計 ・基本路線案の特徴 1号線 広小路線接続箇所を東山公園前から唐山へ変更、矢場町線区間を掘割構造 2号線 概ね現計画と同じ 3号線 浅間町以北区間を上下分離構造、堀川沿岸利用は中央卸売市場以南 関連街路 拡幅後幅員を32.7mから40mへ変更 ・延伸路線案の概要 2号延伸 現名濃道路 3号延伸 現名岐道路 4号 国道19号方面へ黒川―勝川―春日井IC 5号 国道153号バイパス方面へ山王JC―山王線延伸―植田IC 6号 名古屋江南線方面へ江川線を北進 7号 国道1号西線方面へ昭和橋線（国道1号）を西進
1969 （S44）	・適正なランプの設計、取付平面街路周辺の交通処理計画 ・路線網のルートは概ね現計画に収束している
1970 （S45）	・将来交通需要の分析と費用便益分析

i 当初都市計画決定(都心部 6 車線・高速 1 号線東部区間の保留)(1970(昭和 45)年)
ii 高速 1 号線東部区間の延伸(1973(昭和 48)年)
iii 都心ループ一方通行、地下・半地下構造採用(高速 2 号線、高速 3 号線、高速分岐 2 号線の一部区間)、高速 1 号線東部区間の留保(1976(昭和 51)年)
iv 地下・半地下構造から高架構造へ再変更(1987(昭和 62)年)
v 高速 1 号線東部区間留保の解除と高針延伸(1991(平成 3)年)
vi 環状 2 号線の外への延伸と高速 3 号線の変更(1994(平成 6)～1996(平成 8)年)
vii 都市計画法施行令改正に基づく車線数付加の変更(2000(平成 12)年)
その推移を略図で示すと**図 3.2.11**[58] のようになる。

都市高速道路に関する最初の都市計画決定は環状 2 号線の当初計画よりも若干遅れて、都市計画法の下で 1970(昭和 45)年に行われた。この時は都心部 6 車線で一部ダブルデッキ構造、分岐線に一方通行があるほかはすべて相互通行である。高速 1 号線東部区間のルートとなる新設平面街路鏡ヶ池線に関する地元了解が得られなかったことなどから、吹上以東の高速 1 号線東部区間が保留された。

1973(昭和 48)年には幹線街路鏡ヶ池線とともに吹上以東の高速 1 号線東部区間が名古屋 IC まで延伸変更された。

その後、高速道路反対運動の高まりがあり、工事予算凍結、都市高速道路調査専門員会の議論などを経て都心部区間が基本 3 車線一方通行とされ、可能な区間において地下・半地下構造をとり入れることとする大幅な変更が 1976(昭和 51)年に行われた。この時には環状 2 号線専用部との東部における接続が上社から高針へ変更されたが、環状 2 号線専用部の事業計画が確定していないため四谷以東の高速 1 号線東部区間が留保された。

工事施工性の確実性や事業採算性などの課題から再度の都市高速道路調査専門員会の議論などを経て、1987(昭和 62)年には地下・半地下構造が見直され、高速 2 号線北部区間に Y 型ダブルデッキ構造の採用など多くの区間で高架構造への再変更が行われた。

1991(平成 3)年には高速 1 号線東部区間の留保を解除して高針まで延伸する都市計画変更が行われた。

1994(平成 6)年から 1996(平成 8)年にかけて環状 2 号線の外への延伸と都市間高速道路との接続となる名濃道路・名岐道路の追加、事業化に向けての高速 3 号線の変更が行われた。

2000(平成 12)年には他の都市計画道路と同様に、都市高速道路のすべての路線に対して車線数を付加する都市計画変更が行われた。

[58] 「名古屋高速道路ハンドブック(名古屋高速道路公社 2008 年 12 月)」(pp. 25-27, 29-30, 33)による

（昭和 45 年 9 月）
高速 1 号線東部区間は未決定

（昭和 48 年 1 月）
高速 1 号線東部区間の追加

（昭和 51 年 11 月）
高速 1 号線東部区間　四谷～高針間の留保

（昭和 62 年 8 月）
高速 2 号線、3 号線、分岐 2 号線の変更

（平成 3 年 8 月）
高速 1 号線東部区間　四谷～高針間の追加

（平成 6 年 2 月･平成 8 年 11 月）
名濃道路の追加･名岐道路の追加

図 3.2.11　都市高速道路の都市計画変更の推移

(3) 環状2号線・都市高速道路にかかる交通量予測の推移

以上のような都市計画変更の基となった交通量予測は、**表 3.2.19** のとおりである。

表 3.2.19 環状 2 号線・都市高速道路にかかる交通量予測の推移

主要都市計画変更		根拠となる調査		将来予測交通量	
事項	年月	名称	実査年	台数(万台)	予測年
環状2号線 当初計画	1967(S42) 3～ 1968(S43)10	都市OD	1965 (S40)	423	1985 (S60)
都市高速道路 当初都市計画	1970 (S45) 9	都市OD	1965 (S40)	423	1985 (S60)
都市高速道路 都心ループ一通	1976 (S51)11	第1回PT	1971 (S46)	306	1990 (S65)
環状2号線 変更	1982 (S57)11	第1回GT	1976 (S51)	316	2000 (S75)
都市高速道路 2号北部	1987 (S62) 8	第2回PT	1981 (S56)	309	2000 (S75)
都市高速道路 1号留保解除	1991 (H 3) 8	第2回GT	1986 (S61)	326	2010 (H22)
都市高速道路 3号変更	1994 (H 6) 9	第2回GT	1986 (S61)	326	2010 (H22)

OD、PT、GTはそれぞれ自動車起終点調査、パーソントリップ調査、物資流動調査をあらわす

名濃道路・名岐道路の場合は、名古屋市外区間が主であり、自動車起終点調査を基とする予測結果が用いられた。

2 都市高速道路の計画

(1) 都市高速道路の当初決定と関連街路の変更

(1970(昭和 45)年 9 月 25 日 愛知県告示第 745・747 号)

① 背景

都市高速道路の当初決定手続きをしている時期は、70 年安保闘争をはじめ政治的に高揚している時期であり、社会的にもよど号ハイジャックなど騒然としている時期であった。1969(昭和 44)年には「新全国総合開発計画(新全総)」が閣議決定(1969(昭和 44)年 5 月 30 日)されるとともに全面改正された都市計画法が施行され、高度経済成長が転回点にさしかかったころでもあった。名古屋市においては第 3 期杉戸市政にあって、新しい都市計画法に従って都市計画を全面的に再編成していこうとする中で、都市高速道路問題が市政の大きな焦点となっていた。

環状 2 号線が旧都市計画法末期の重要案件であるのに対し、都市高速道路は新都市計画法初期にあって区域区分と並ぶ重要案件であるといえよう。

② 必要性

名古屋都市高速道路の必要性について、名古屋大都市整備計画懇談会中間報告書(1965(昭和 40)

年 6 月 1 日）は、次のように記述している。[59]

「都市高速道路網は、都市交通の機能純化と高速化をはかり、都市内の交通混雑を防止するために、その建設を促進する必要があり、また重要幹線街路網および重要交差点の立体化は、街路交通容量の増大のために、これと同時に整備する必要がある」

また、当時愛知県都市計画課長兼都市高速道路調査室長であった山本哲は次のように述べている。[60]

「走行距離の長い交通を高速で市街地内の目的地に導入するには、都心と郊外とを結ぶ自動車専門（原文のまま）道路即ち都市高速道路に収容し、あらゆる交通が混在する平面街路から質的分離をはかり、効率的、経済的に道路交通事情の悪化を防ぐ必要がある」

③ 都市計画決定の経緯

愛知県知事から名古屋市長あてに都市高速道路の原案作成に関する基本的事項が 1969（昭和 44）年 9 月に指示された。その具体的な内容は次のとおりである。[61]

ⅰ 路線網は、東西方向 1 路線、南北方向 2 路線とそれらを相互に連絡することを基本とする。

ⅱ 車線数は、都心部における名古屋環状線と国道 1 号線に囲まれる区域においては 6 車線および 4 車線、その他の区域においては、4 車線を基本とする。

この基本的事項を受けて作成された名古屋市原案は、おおむね「大都市幹線街路調査」結果に基づくものである。調査の過程にあっては堀川沿岸利用のルートも検討されたことがあったが、最終的には河川周辺利用を避けて、既存の広幅員都市計画街路を利用することを主体とし、都市高速道路のルートとなる街路が狭幅員である区間については、原則として 40m に拡幅するものとした。

ただし、復興土地区画整理事業区域内の東郊線（清水口～黒川間）、江川線（浅間町～秩父通間、一部同事業外）は 30m の幅員のままであり、同事業外の万場大橋線（岩塚～岩塚本通 5 丁目間）は 33m 弱の幅員のままであった。

また、1 号線で 100m 道路の矢場町から黄金橋を経由し万場大橋線に至る区間では、笹島貨物駅の縦断利用ができなかったので、貨物駅の南側を経由することとなり、六反公園を通過することとなった。復興土地区画整理事業施行中の公園の変更も難しく、公園上空を道路が占用する方向で協議し、難航したもののそのかたちで決着した。六反公園の例は、公園の上空占用の先駆例となった。

都市高速道路のルートとして、原則、広幅員街路を選定したことから沿道利用との兼ね合いで出入口の形式を主にセンターランプとすることとなった。これにより、都市高速道路本線の右側車線から中央部の出入口に分合流することとなり、道路交通法のキープレフト原則との関係について愛知県公安委員会との間で厳しい協議調整を要した。

名古屋市の東西を連絡する 1 号線は、西は東名阪自動車道の名古屋西 IC、東は東名高速道路の名古屋 IC と接続する案であり、吹上以東は鏡ヶ池線新設と広小路線拡幅により高架構造で結ぶ計画であった。この計画案の検討段階において沿線住民から反対運動がおこり、1968（昭和 43）年 12 月には「阿由

[59] 前掲 27 名古屋大都市圏整備計画懇談会「名古屋大都市整備計画中間報告書」（1965.6 pp. 16-17）
[60] 前掲 55 山本 哲「名古屋都市高速道路建設の必要性」（「新都市」 Vol. 24, No. 2 1970.2）
[61] 「都市高速道路の原案作成に関する基本的事項の指示」（昭和 44 年 9 月 17 日付け 44 計号外）

知通鏡ヶ池線反対期成同盟」、1969(昭和 44)年 2 月には「鏡ヶ池線東山学区反対期成同盟」が結成されて活発な活動を展開した。[62] このため名古屋市原案から高速 1 号線の吹上以東区間および鏡ヶ池線の都市計画追加が保留された。

名古屋市会の都市開発整備促進委員会および名古屋市政調査会建設清掃部会は、1970(昭和 45)年 5 月 25 日の原案審議において次の 3 条件(要旨)の要望を附した。[63]

ⅰ 補償に十分配慮すること

ⅱ 計画決定後といえども時勢に即応するよう最善の方策を講ずること

ⅲ 高速道路と相互に関連する路線網の充実を図ること

また、市都計審においては、名古屋高速道路公社(以下「道路公社」という)と市の連携、美観、市民意見の重視、公害等が議論されている。

④ 決定内容

都市高速道路は、原案に沿ったかたちで1970(昭和45)年9月25日に都市計画追加された(**表 3.2.20**、**図 3.2.11**)。また、これとあわせて都市高速道路関連街路として、江川線、東郊線、新名西橋線、万場大橋線のうち出入口を計画する箇所で幅員狭小な区間については、構造物から路側端までの余裕幅を見込み、40m まで拡幅された。そのほか、高速 2 号線が名四国道上空のルートを通るときに、天白扇川橋の前後を上下分離の橋梁で通過することに伴い、都市高速道路構造物が民地に接近することから側道 2 路線(浮島鳴尾 1 号線および浮島鳴尾 2 号線)が区画街路として計画された。ただし、1971(昭和 46)年 3 月 31 日愛知県告示第 262 号をもって、直轄国道名四国道が都市計画追加されたときに、上記区画街路 2 路線は、ともに名四国道線に包含されることとなって廃止された。

(2) 高速2号線延伸、高速1号線東部延伸と鏡ヶ池線の追加

(1972(昭和 47)年 9 月 13 日 愛知県告示第 735 号、1973(昭和 48)年 1 月 19 日 愛知県告示第 43 号)

① 背景

当初計画は高速 1 号線東部区間を欠いた不完全ネットワークであったため、これを補って本来のネットワークとする必要があった。しかし、一方で鏡ヶ池線、都市高速道路に対する反対運動が続き、1971(昭和 46)年 6 月には「名古屋都市高速道路反対連絡協議会」が結成されるといった状況の中で、明確な対案を示す必要もあった。このことが高速 1 号線の鏡ヶ池線区間を掘割構造とすることにつながっている。また、鏡ヶ池線が広小路線に接続する箇所と東山公園の位置関係についての公園行政等との調整も課題であった。そのほかにも当初計画における高速 2 号線の終点は、名四国道へ接続する出入口となっており、将来環状 2 号線との接続を見越して本線を延伸する必要もあった。

62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路公社 1991.3 pp. 78-79)

63 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路公社 1991.3 pp. 20-21, 81-83)
名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」(名古屋高速道路公社 2012.3 p. 236)

表 3.2.20 都市高速道路の当初都市計画決定

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)	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A745	1970(S45) 9.25	10,340	19	吹上以東保留
	1・4・2	高速2号線			19,350	19	都心部2層
	1・6・1	高速分岐1号線			2,200	9.5	東向一方通行
	1・6・2	高速分岐2号線			2,200	9.5	西向一方通行
	1・6・3	高速分岐3号線			2,290	9.5	2層
(うち名古屋市)	1・4・3	高速3号線			19,950 (17,340)	19	都心部2層
知多北部	1・4・2	高速3号線	A747	1970(S45) 9.25	1,160	19	
—	高速3号線 延長小計				21,110	—	
全路線延長 合計					57,490	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している

さらに、杉戸市政末期にあって市議会各会派の都市高速道路に対する考え方には微妙な相違があり、そのような会派間のねじれ的な状況下で進めていく必要があった。

② 経緯

最初の変更は大高地区における高速 2 号線の終点を 1km 程度延伸するもので、1972(昭和 47)年 9 月 13 日(愛知県告示第 735 号)の変更であった。

引き続き、鏡ヶ池線の追加と高速 1 号線の名古屋 IC への延伸の手続きを進める中で、1972(昭和 47)年 3 月 22 日開催の愛知県議会土木建築委員会において、配慮すべき事項(予算案審議の際の要望事項)として次の 8 項目について発言があった。

1 住民の理解と納得を得る
2 大衆輸送機関の早期建設(高速鉄道、バスレーン、パークアンドライド方式、公共駐車場の充実)
3 第二環状線の早期完成
4 渋滞地帯の解消
5 交通安全、交通規制の強化(生活道路確保)
6 公害の防止
7 都市環境との調和
8 総合交通対策の確立

この 8 項目は、名古屋市議会における先の 3 条件とあわせて「3 条件 8 項目」としてその後の都市高速道路の事業実施に際して常に議論されることとなった。

1972(昭和 47)年 9 月 15 日開催の名古屋市政調査会建設清掃部会においては、鏡ヶ池線沿線における構造設計上の注意、対策に努めることが要望された。同じく 9 月 18 日開催の市都計審では、冒頭に鏡ヶ池線沿線の反対組織の陳情があり、出入口、騒音・振動・大気汚染、都市計画手続き、支障家屋数、

事業費等の議論がなされ、上記建設清掃部会における要望と同内容の要望が付された。[64]

高速 2 号線大高延伸に続く高速 1 号線の保留区間の延伸は、1973（昭和 48）年 1 月 19 日（愛知県告示第 43 号）に都市計画変更となった（**表 3.2.21**、**図 3.2.11** 参照）。

表 3.2.21 高速1号線東部延伸変更等

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)	備考
名古屋	**1・4・1**	**高速1号線**	**A43**	**1973(S48) 1.19**	**19,110**	**19**	**吹上以東追加**
	1・4・2	**高速2号線**	**A735**	**1972(S47) 9.13**	**20,400**	**19**	**大高延伸**
	1・6・1	高速分岐1号線	A745	1970(S45) 9.25	2,200	9.5	変更なし
	1・6・2	高速分岐2号線			2,200	9.5	
	1・6・3	高速分岐3号線			2,290	9.5	
	1・4・3	高速3号線			19,950	19	
（うち名古屋市）					(17,340)		
知多北部	1・4・2	高速3号線	A747	1970(S45) 9.25	1,160	19	
—	高速3号線 延長小計				21,110	—	
全路線延長 合計					**67,310**	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長（m）は「約」表示を省略している
太字（網）は変更箇所を表す。

③ 変更内容

変更内容としては、鏡ヶ池線が千種通から東山通までの区間、延長約 3.2km、幅員 40m で追加され、その鏡ヶ池線の存在が前提であるため保留されていた高速 1 号線の名古屋環状線以東区間が掘割構造で延伸され、さらに広小路線上では高架構造として東名高速道路の名古屋 IC まで延伸された。

なお、この変更に伴い、飯田線の起点・線形が変更された。

(3) 都心ループ一方通行、地下・半地下構造の採用の変更

（1976（昭和 51）年 11 月 29 日 愛知県告示第 1077 号）

① 変更の背景

この時期の国政・海外情勢にあっては、総理大臣が田中角栄から三木武夫に替り、ロッキード事件の表面化、ベトナム戦争終結、天安門事件などといった激動の時期であった。名古屋市政においても折からの革新首長躍進の趨勢に乗って、1973（昭和 48）年 4 月から杉戸市政に替わって本山市政がスタートし、市政が大きく転換した時期である。

1973（昭和 48）年度予算を審議する名古屋市会は、結果として杉戸市政最後の市会となった。この市会審議において附帯決議が附され、「3 条件 8 項目」の尊重が確認されるまで都市高速道路関係部分の予算の執行が一時凍結されることとなった。[65]

[64] 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」（名古屋市 1978.3 p. 29）
[65] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」（名古屋高速道路公社 1991.3 pp. 81-83）

道路公社が都市高速道路建設主体として 1970(昭和 45)年 9 月に設立され、高速 2 号線工事を継続している中にあって 1973(昭和 48)年度予算の執行が凍結され、1973(昭和 48)年 7 月には堀田地区での工事一時中止に至ったため、道路公社としては一刻も早い凍結解除が望まれた。

本山市長は自らの支持母体の都市高速道路反対の意見を背景としつつも現実の打開策を模索せざるを得ず、予算凍結に対する対応と今後の方針を明らかにするために有識者の見解を求め、都市高速道路調査専門委員を二次にわたり委嘱した。[66]

② 変更の経緯

ア 第1次都市高速道路調査専門委員[67]

都市高速道路調査専門委員は、昭和 48 年度都市高速道路関連予算の凍結解除に対処するため「名古屋市の現状をふまえ総合交通体系の中における都市高速道路建設について」調査審議することとされた。都市計画等各分野から 12 名の委員が、「地方自治法」(昭和 22 年法律第 67 号)に規定する専門委員として、1973(昭和 48)年 9 月 10 日に委嘱された。

「環境」、「都市・交通」、「行財政」の 3 分科会を設置して 3 か月審議し、1973(昭和 48)年 12 月 10 日に市長に報告を行った。12 委員の現計画に対する賛否の意見としては、「一時中止して再検討」が 6、「取りやめ」が 3、「継続」が 1、「2 号線のみ実施、他は再検討」が 1、「賛否は行政が決めるべき」が 1 という結果であった。また、一致した見解としては「環境問題を重視して対処すること」、「都市構造の適正化と総合交通体系の確立」、「自動車交通の規制」という事項があった。

市長はこの報告を受けて、1973(昭和 48)年 12 月 22 日の名古屋市政調査会建設清掃部会において以下の考え方(骨子)を表明した。[68]

ⅰ 現計画について環境対策等さらに検討を強めたい。

ⅱ 関係住民の理解と納得が得られる部分について事業を執行したい。

ⅲ このために必要な本年度(昭和 48 年度)予算の執行を認められたい。

この考え方を諒として市会は 1973(昭和 48)年度予算凍結の解除を承認したため、市長は 1974(昭和 49)年 1 月に道路公社に対して昭和 48 年度予算の執行に関して条件を付したうえで了承した。[69] また検討を進めるために第 2 次都市高速道路調査専門委員を委嘱した。

---

[66] 服部千之「都市の高速道路」(「ジュリスト 増刊 総合特集 No.2」 1975.12)

[67] 都市高速調査専門委員「都市高速道路に関する調査報告書」(名古屋市 1973.12)
前掲 64 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1978.3 pp. 31-32)

[68] 前掲 64 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1978.3 pp. 30-31)

[69] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路公社 1991.3 pp. 87-88)

イ 第2次都市高速道路調査専門委員[70]

第 2 次都市高速道路調査専門委員は、都市高速道路の現計画について専門的・学問的立場からの調査検討をさらに強めるため、1974(昭和 49)年 5 月 7 日に第 1 次の場合と同様のかたちで委嘱された。環境対策部門、都市交通部門、行財政制度部門という 3 つの部門が置かれ、各部門の調査事項はそれぞれ以下のとおりである。

「都市高速道路の現計画について、その環境対策は如何にあるべきか、その方策及びそれぞれの問題点について」

「総合交通体系における都市高速道路の現計画の位置づけについて」

「都市高速道路の建設に係る行財政制度上のさまざまな問題について」

3 か月の審議を経たのち、専門委員は 1974(昭和 49)年 8 月 21 日に市長に報告を行った。

環境対策部門において委員の意見の一致した内容の要旨は次のとおりである。

ⅰ 基本的に環境基準は守られるべき

ⅱ 騒音は掘割式を含む各種対策を検討、NO_X は有効な環境対策を見出せず

ⅲ 総合的都市交通計画の樹立、環境優先の都市づくりをめざすべき

都市交通部門において委員の意見の一致した内容の要旨は次のとおりである。

ⅰ 「総合交通体系」確立の必要性

ⅱ 「環境交通容量」の考え方の重視

ⅲ 鉄道分担率の首都圏並みへの向上

ⅳ 個人乗用車利用の公共交通利用への転換

ⅴ 都市構造の多核型への移行と職住近接への配慮

行財政制度部門各委員は、それぞれ「費用便益分析」、「住民の理解と納得をうる行政的対応方法」、「道路計画代替案の比較分析」を分担報告した。

なお、1987(昭和 62)年 8 月の再変更に先立って第 3 次の都市高速道路調査専門委員を委嘱している。これら第 1 次から第 3 次までの都市高速道路調査専門委員についての概要を**表 3.2.22** に示す。

ウ 都市高速道路調査専門委員報告以降の経緯[71]

市長は第 2 次都市高速道路調査専門委員の報告を受けた翌月、1974(昭和 49)年 9 月 12 日開催の部会において以下の見解(抜粋)を表明した。

ⅰ、ⅱ、ⅵ 略

ⅲ (調査専門委員の検討結果によれば)

「環境保全について現計画のままでは有効な対策がないこと及び公共交通機関の整備拡充と総合交通体系確立の必要が強く指摘されている」

[70] 名古屋市「都市高速道路に関する調査報告書」(名古屋市 1974.8)
前掲 64 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1978.3 pp. 32-33)

[71] 前掲 64 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1978.3 pp. 33-41, 26-27, 29-30)

表 3.2.22 都市高速道路調査専門委員概要

項目	第1次調査専門委員		第2次調査専門委員		第3次調査専門委員		
期間	1973(S48) 9.10～12.10		1974(S49) 5. 7～ 8.21		1985(S60)10.23～1986(S61) 2 .7		
調査理由	昭和48年度都市高速道路関連予算の凍結解除に対処するため		都市高速道路建設の現計画について、専門的・学問的立場からの調査検討をさらに強めるため		都市高速道路の事業計画の変更に関する道路公社の検討結果を踏まえ、名古屋市の対応すべき方策について、専門的、学術的立場から調査検討する。		
調査委員	環境	名大教授 水野 宏 大市大教授 宮本憲一 名市大教授 奥谷博俊	環境対策	京大教授 天野光三 名大教授 小島武男 名大教授 水野 宏 京大教授 山本剛夫	環境対策	大気	名市大名誉教授 奥谷博俊 京大教授 佐田栄三
						騒音	名城大教授 池谷和夫 名大助教授 久野和宏
						景観	愛工大助教授 曽田忠宏
	都市・交通	三重大教授 伊藤達雄 名大教授 植下 協 東大教授 新谷洋二 名工大教授 服部千之 大市大教授 平井都士夫 阪大教授 毛利正光 名工大教授 渡辺新三 名大教授 早川文夫	都市交通	三重大教授 伊藤達雄 名大教授 早川文夫 大市大教授 平井都士夫 名工大教授 渡辺新三	交通計画	交通計画	岐阜大教授 加藤 晃 名大教授 河上省吾 名大教授 松尾 稔
	行財政	名大教授 室井 力	行財政	名市大教授 牛嶋 正 関西学院大教授 加藤一明 静大教授 高橋 清 名大教授 室井 力		財政	名市大教授 牛嶋 正 名城大教授 平井都士夫
調査事項	・予算凍結の問題にどう対処すべきか。 ・都市高速道路の是非論		環境対策	都市高速道路の現計画について、その環境対策は如何にあるべきか、その方策及びそれぞれの問題点について	環境対策	・都市高速道路の環境対策について ・高架構造案の環境対策について ・高架構造の景観からみた望ましい姿について	
			都市交通	総合交通体系における都市高速道路の現計画における位置づけについて	交通計画	・都市高速道路の将来の整備構想について ・名古屋市北部地域の総合交通体系のあり方について ・高速2号線、同分岐2号線の施工性と道路空間の利用方策について ・都市高速道路事業の採算性について	
			行財政	都市高速道路の建設に係る行財政制度上のさまざまな問題について			
報告概要	<現計画に対する賛否の意見> ・一時中断して再検討 6 ・取りやめ 3 ・継続 1 ・2号線のみ実施、他は再検討 1 ・賛否は行政が決めるべき 1 <一致した見解> ・環境問題を重視して対処 ・都市構造の適正化と総合交通体系の確立 ・自動車交通の規制		環境対策	意見の一致した内容の要旨 1基本的に環境基準は守られるべき 2騒音は掘割式を含む各種対策を検討、NO_Xは有効な環境対策を見出せず 3総合的都市交通計画の樹立、環境優先の都市づくりをめざすべき	環境対策	・NO_X濃度からは、半地下式より高架式の方が優位 ・騒音面からは半地下式が優位	
			都市交通	意見の一致した内容の要旨 1「総合交通体系」確立の必要性 2「環境交通容量」の考え方の重視 3鉄道分担率の首都圏並みへの向上 4個人乗用車利用の公共交通機関への転換 5都市構造の多核化への移行と職住近接への配慮	都市交通	・公共交通(基幹バス、高速バス、パークアンドライド)の導入 ・ネットワークとしては最小限十字と内部環状線が必要 <現計画の課題> ・地下空間の有効利用の制約 ・施工性に対する疑問 ・採算性(償還不可能) <高架構造採用の場合> ・交通費用面での優位 ・採算性は確保可 ・マイナス便益への配慮必要 など	
			行財政	各委員は「費用便益分析」、「住民の理解と納得を得る方法」、「道路計画代替案の比較分析」を分担報告			

名大、大市大、名市大、三重大、東大、名工大、阪大、京大、関西学院大、静大、名城大、岐阜大は、それぞれ名古屋大学、大阪市立大学、名古屋市立大学、三重大学、東京大学、名古屋工業大学、大阪大学、京都大学、関西学院大学、静岡大学、名城大学、岐阜大学の省略形である。

ⅳ 「現計画を総合的に見なおし、自動車公害を減少しうるよう必要な変更を加え建設すべきであると考える」

ⅴ 「可能な範囲で地下・半地下などの方式を採用することが望ましい」

また、名古屋市計画局は同日の部会において、以下の「名古屋都市高速道路計画検討にあたっての考え方」を表明した。

「1 既に事業認可をうけ、現在事業中の部分については既定計画による。

2 地域の実情を勘案し、可能な範囲で地下・半地下などの方式を採用する。

3 環状 2 号線との接続は、同専用部の構造に合わせる。

4 新川、庄内川などの河川は、高架構造で越えることとする。

5 高速 1 号及び 3 号線のうち、既設の高速度鉄道と重複する部分については、路線の一部変更をも含めて再検討を行なう。

6 都心部のループについては、通過交通を許容しないような再検討をも行なう。

7 高架部沿線の環境保全については、関係住民の意見を聴取し万全を期する。

8 都市高速道路が建設される平面街路については、バス専用レーン、緑地帯の設置なども併せて検討する」

以上のような経過を踏まえて、都市高速道路変更案を作成するうえにおいて、環境影響評価制度の確立以前ではあったが、環境予測を実施し、予測結果に基づいて車線減を含む各種の環境対策を講じることによって、現況非悪化（都市高速道路整備以前の環境を整備後においても悪化させないとすること）という環境保全目標を守ることにした。

その後、都市計画変更に向けて以下のようなステップが踏まれた。

1975（昭和 50）年 5 月 27 日	名古屋都市高速道路検討素案の提示 （都心ループ一方通行方式、高速 3 号線は 1985（昭和 60）年以降の課題、高速 1 号線都心部区間の分断、高速 1 号線東部区間・鏡ヶ池線のルート変更、地下・半地下構造の採用 など）
1975（昭和 50）年 7 月 15 日	名古屋都市高速道路検討素案についての知事見解
1976（昭和 51）年 2 月 24 日	名古屋都市高速道路計画変更原案概要書
1976（昭和 51）年 4 月 28 日～5 月 14 日	各区地元説明会開催
1976（昭和 51）年 6 月 1 日	名古屋市政調査会建設環境部会における附帯条件および要望事項 （原案概要で分割されていた高速 1 号線の都心部区間を高架構造で連結することと、高速 1 号線四谷以東区間を留保することが条件とされた）
1976（昭和 51）年 11 月 1 日	名古屋市都市計画審議会 （高速 1 号線直結に伴う配慮、高速 3 号線については、計画が具

体化した際、改めて審議すること などが要望された。）

1976（昭和 51）年 11 月 12 日　愛知県都市計画地方審議会

1976（昭和 51）年 11 月 29 日　都市計画変更告示（愛知県告示第 1077 号）

③ 都市計画変更内容

都心ループ一方通行方式の採用に伴い、環状区間を基本 3 車線、放射区間を基本 4 車線とし、従来の 2 層式構造をすべて廃して高架 1 層式を基本とし、一部掘割式を採用した。これに伴い、高速分岐 1 号線が削除された。高速 1 号線は素案段階で分割されていた都心部区間を直結させ、環状 2 号線との接続を高針とすることとしたが、専用部の事業計画が未定のため四谷通以東区間が留保された。高速 3 号線の放射区間については、整備が 1985（昭和 60）年以降の課題とされたことにより変更対象とされなかった（**表 3.2.23**、**図 3.2.11** 参照）。

表 3.2.23　都心ループ一方通行、地下・半地下構造の採用に伴う変更

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)	備考
名古屋	**1・4・1**	**高速1号線**	A1077	1976(S51)11.29	**13,500**	19	**一部半地下**
	1・4・2	**高速2号線**			20,400	19	**都心部一方通行、一部地下・半地下**
	1・6・1	**高速分岐1号線**			**—**	**—**	**廃止**
	1・5・2	**高速分岐2号線**			2,200	**15.85**	**都心部一方通行、一部地下・半地下**
	1・5・3	**高速分岐3号線**			2,290	**12.75**	
（うち名古屋市）	**1・4・3**	**高速3号線**			19,950 (17,340)	19	
知多北部	1・4・2	高速3号線	A747	1970(S45)9.25	1,160	19	変更なし
—	高速3号線　延長小計				**21,110**	—	
全路線延長　合計					**59,500**	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長（m）は「約」表示を省略している
太字（網）は変更箇所を表す。

都市高速道路の変更に伴い、幹線街路にも変更が行われた。鏡ヶ池線は線形・終点の変更により延長が 0.3km 減少し、あわせて代表幅員は 40m から 30m となった。また、これまでの千種隼人町線については、鏡ヶ池線と重複する区間延長が増加したことに伴い、起点・延長が変更され、名称が四谷通隼人町線に改められた。

（4） 高速名古屋環状 2 号線陸上区間の決定に伴う都市高速道路の変更

高速名古屋環状 2 号線陸上区間が 1982（昭和 57）年 11 月 5 日に追加変更されたことに伴い、インターチェンジ部において都市高速道路のランプを高速名古屋環状 2 号線に接続させる変更が行われた（愛知県告示第 1099 号）。

(5) 高架構造再変更(1987(昭和 62)年 8 月 10 日 愛知県告示第 654 号)

① 背景

1980 年代後半(昭和 60 年代初頭)は、中曽根政権下にあって民間活力の活用や都市再開発が標榜され、電電公社や国鉄の民営化が推進された時期であり、定住構想の実現をめざした第三次全国総合開発計画が交流ネットワークを旗印とする第四次全国総合開発計画に改定されようとする時期にあたる。経済面では 1985(昭和 60)年 9 月のプラザ合意により円高基調となり、地価も上昇傾向にあった。名古屋市政にあっては、1985(昭和 60)年 4 月、3 期 12 年にわたった本山市政にかわって西尾市政が始まった。西尾市政においても都市高速道路の整備は大きな課題であった。

都市高速道路については、1976(昭和 51)年 11 月の都市計画変更手続きにおいて、地下・半地下構造にかかる施工性・事業採算性に関する厳しい見方が存在していた。事業が進捗するにつれて、こうした制約条件から地下・半地下構造を再び高架構造に変更することが必要との認識が高まり、市会をはじめ様々な場で変更案に関する議論がなされた。

② 経緯

ア 名古屋高速道路公社の事業計画変更依頼

道路公社は 1976(昭和 51)年変更の都市計画に基づき、「道路整備特別措置法」の整備計画(本節3(2)② 道路整備特別措置法に基づく整備計画 参照)に従って整備を進めてきたが、整備計画の期限が迫ってきたため事業者の立場から整備計画を検討したところ、次の点などから地下・半地下構造から高架構造に変更することが必要との結論に達し、1985(昭和 60)年 10 月 15 日愛知県・名古屋市に対して、名古屋高速道路計画の事業計画変更を依頼した。[72]

「① 平面街路幅員 30 メートル区間において、民地との近接施工となること
② 久屋大通付近において平面街路の嵩上げとなること
③ 工期の長期化および事業費の増大により採算上多大の制約があること
④ 沿線および付近地住民への影響が多大であること
⑤ 道路内に収容する他の諸施設との調整等が困難であること」

イ 第3次都市高速道路調査専門委員

名古屋市長は道路公社の要請を受け、同日コメントを発表し[73]、その中で市としての方向性を見出していくために、専門委員を委嘱することを明らかにした。そして、1985(昭和 60)年 10 月 23 日、第 3 次にあたる都市高速道路調査専門委員を委嘱した。同専門委員は、交通計画と環境対策の 2 部門に分かれて調査検討を行い、翌年の 1986(昭和 61)年 2 月 7 日に報告書を提出した。専門委員は地方自治法に基づく独任制であり、統一された結論を導いているものではないが、内容としては現計画の施工上および採

[72] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路協会 1991.3 p. 234)
名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1988.12 p. 52)
[73] 前掲 72 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1988.12 p. 53)

算上の課題と高架案の比較優位が指摘されている。[74] 第 1 次および第 2 次と併せて**表 3.2.22** を参照されたい。

ウ 都市高速道路調査専門委員以降の経緯

(ア) 名古屋市政調査会建設環境部会

名古屋市長はこの報告書を受けて、地下・半地下構造を高架構造へ変更することを骨子とする市長見解を 1986(昭和 61)年 2 月 15 日に明らかにした。[75] 続いて同月 20 日に市長見解を反映した都市計画変更素案を建設環境部会に提出公表し、都市計画変更の手続きに入った。[76] さらに同年 3 月 19 日に変更原案概要を同部会に提出公表した。[77] 以上を含め、その後の変更原案の議論も併せ、都合 15 回に及ぶ審議が行われ、1986(昭和 61)年 5 月 15 日に各党要望を付して変更原案が了承された。

愛知県知事案の意見照会に関しては、1987(昭和 62)年 6 月 15 日、29 日の 2 回にわたり、高速分岐 2 号線のオンランプや黒川ランプの環境など審議が行われ、了承された。

(イ) 名古屋市都市計画審議会

名古屋市原案にかかる市都計審は、1986(昭和 61)年 9 月 27 日、29 日と 2 回開催され、いずれも審議会冒頭には市民団体の陳情が行われた。第 1 回目の審議会は、おおむね資料の説明に終始し、実質の審議は第 2 回目に行われた。

愛知県知事案にかかる市都計審は、1987(昭和 62)年 7 月 8 日に開催され、原案審議会と同様に、冒頭には市民団体の陳情が行われた。

全体を通じて議論された主な事項は、再変更に係るメモ、地下・半地下構造を高架構造に変更する理由と根拠、環境影響評価の手続き・内容、将来交通量、ランプ計画などである。

③ 都市計画と環境影響評価の関係

1984(昭和 59)年に「環境影響評価実施要綱」が閣議決定され、都市計画決定対象となる事業については都市局長通達が 1985(昭和 60)年 6 月 6 日に発せられた(いわゆる「6・6 通達」と呼ばれる)。都市計画変更にかかる市長見解表明時(1986(昭和 61)年 2 月 15 日)には通達内容が明らかになっていたが、通達の施行時期(1986(昭和 61)年 3 月 26 日)直前であったため、関係者協議の上でほぼ「6・6 通達」に沿い、「市要綱」も尊重して実施することされた。[78]

なお、環境影響評価については、第7編「第2章 環境影響評価」で詳述する。

都市計画と環境影響評価の経過は、**図 3.2.12** に示すとおりである。

④ 都市計画変更の内容

主な変更内容は次のとおりである(**表 3.2.24**、**図 3.2.11** 参照)。

---

[74] 「都市高速道路調査専門委員報告書」(名古屋市計画局街路計画課 1986.2)
[75] 前掲 72 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1988.12 p. 55)
[76] 「都市計画変更素案」(名古屋市計画局 1986.2.20)
[77] 「名古屋都市高速道路 都市計画変更原案概要及び環境影響評価準備書素案のあらまし」(名古屋市計画局 1986.3)
[78] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路協会 1991.3 p. 243)

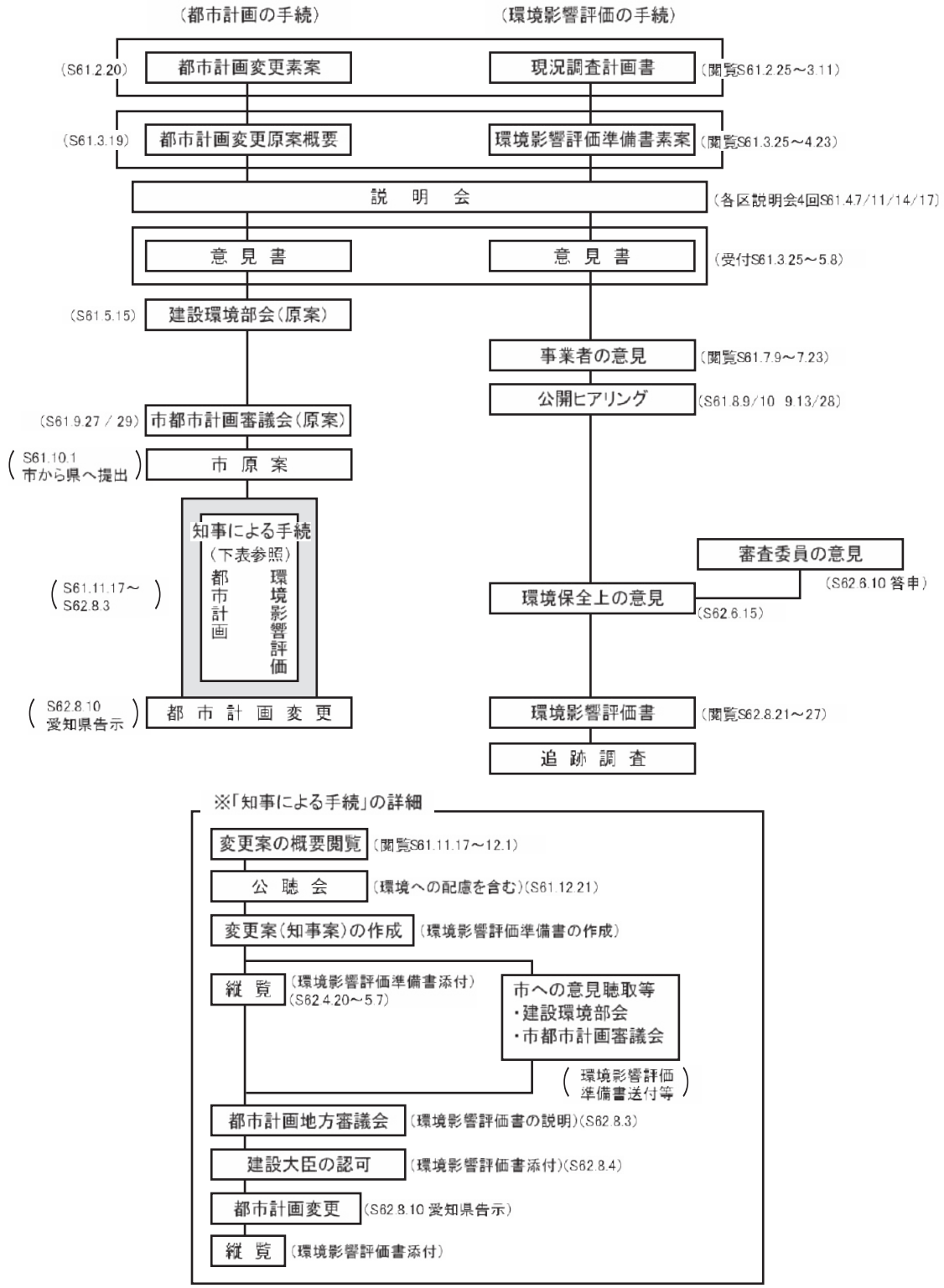


図 3.2.12 都市計画と環境影響評価の経過（高架構造へ再変更）[79]

[79] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」（名古屋高速道路協会 1991.3　p. 235）

表 3.2.24 高架構造再変更

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)	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A1077	1976(S51)11.29	13,500	19	変更なし
	1・4・2	**高速2号線**	**A654**	**1987(S62) 8.10**	**21,070**	**19**	**Y型2層等高架再変更**
	1・5・2	**高速分岐2号線**			**2,210**	**15.85**	
	1・5・3	高速分岐3号線	A1077	1976(S51)11.29	2,290	12.75	変更なし
(うち名古屋市)	**1・4・3**	**高速3号線**	**A654**	**1987(S62) 8.10**	**19,970 (17,340)**	**19**	**高架再変更**
知多北部	1・4・2	高速3号線	A1099	1982(S57)11.5	1,760	19	変更なし
—	高速3号線 延長小計				**21,730**	**—**	
全路線延長 合計					**60,800**		

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している
太字(網)は変更箇所を表す。

ひとつは地下・半地下構造を高架構造に変更することで、これには平面街路幅員 30m 区間における高速 2 号線を高架の Y 型ダブルデッキ構造とすることと、高速 3 号線、高速分岐 2 号線を 1 層高架構造とすることがある。高速 1 号線は鏡ヶ池線区間の掘割構造を踏襲して変更していない。

もうひとつは出入口の変更で、黒川における東郊線接続南北両方向の出入口を東志賀町線接続のフルサービス集約ループランプとすることと高速分岐 2 号線の出口の位置を丸の内に変更することがある。

素案では高速分岐 2 号線の入口は丸の内に計画されていたが、合意調整が難しく、原案では削除された。(当該入口は、高速 3 号線の変更(1994(平成 6)年 9 月 16 日愛知県告示第 800 号)の際に追加されている。)

(6) 伊勢湾岸道路東部区間決定に伴う都市高速道路の変更

(1989(平成元)年 5 月 26 日愛知県告示第 499 号)

伊勢湾岸道路東部区間決定に伴い、高速 2 号線を名四東 IC(現名古屋南 JCT)で伊勢湾岸道路に接続させるため高速 2 号線の終点位置が変更された。併せて高速 2 号線の利便性を向上させるため、大高北ランプに出入口が追加され、知多半島道路だけの接続に加えて周辺の大高地区からも利用できるようになった。

この時、同告示をもって幹線街路の名古屋環状 2 号線と名四国道線も一部変更となっている。

(7) 高速1号線高針延伸(留保解除)の変更(1991(平成 3)年 8 月 28 日愛知県告示第 785 号)

① 背景

この時期はいわゆるバブルによって象徴される時期である。1989(平成元)年末に株価が史上最高値を記録し、名古屋圏における地価が 1991(平成 3)年にピークに達している。世界的にも社会主義体制が崩壊するなど大きな変革の時期であった。名古屋市政においては第 2 期西尾市政下にあって、新基本計画の基にこれまでの短期計画という名称を改め、第 1 次の推進計画を文字通り推進している時期にあたる。

都市高速道路問題は高架再変更を果たして市政の課題としてのピークをひとつ越した感があったものの、留保区間の存在がなお大きな課題であり続けていた。環状 2 号線と都市高速道路の整備が進捗するにつれて次第に留保区間解除の問題が深刻化するようになった。国策ベースで名古屋圏の伊勢湾岸道路の都市計画を進行していく最終段階と歩調を合わせて留保解除の都市計画変更も進められることとなった。

② 経緯

ア 名古屋高速道路公社の動向

1987(昭和 62)年 8 月に半地下構造が高架構造へ変更されたことに伴い、道路公社は同年 12 月 17 日に建設大臣の許可を得て、「道路整備特別措置法」に基づく整備計画および工事実施計画を変更した。この工事実施計画では、高速 1 号線を 1998(昭和 73－平成 10)年 3 月までに完成させることとなっていた。

高速 1 号線の都市計画留保区間を整備することなくこのまま放置すると、鏡ヶ池線および高速 1 号線終点付近において深刻な渋滞など交通混乱をきたすことが危惧されることから、事前に都市計画の留保を解除して高速 1 号線を高針まで延伸し、高速名古屋環状 2 号線に接続させる必要があった。

留保解除については環状 2 号線専用部の事業計画を確定することが前提であった。北廻り区間以外の区間については、事業主体・事業手法が厳密には決定していなかったが、方向性としては北廻り区間と同様な手法によることが確実視されていた。(名東区から緑区に至る近畿自動車道の区間が国土開発幹線自動車道の基本計画区間となるのは、1996(平成 8)年 12 月 27 日開催の第 30 回国土開発幹線自動車道建設審議会においてである。)

道路公社は、1989(平成元)年 10 月 9 日に既決定の高速 1 号線の事業認可を得たことから、整備区間と留保区間とは一体となって機能すべきものとの考えに立ち、1990(平成 2)年 2 月 5 日に名古屋市に対し留保解除を目的として、高速道路計画の推進を依頼した。[80]

イ 名古屋市政調査会建設環境部会

道路公社による「名古屋都市高速道路計画の推進」の依頼を契機として、1990(平成 2)年 2 月 20 日の都市計画手続き開始の報告を皮切りに、都市計画原案概要、同変更原案について都合 3 回に及ぶ報告・審議が行われ、1990(平成 2)年 4 月 27 日に各党要望を付して名古屋市原案が了承された。

また、1991(平成 3)年 6 月 14 日に愛知県知事案が了承された。

ウ 名古屋市都市計画審議会

名古屋市原案にかかる市都計審は 1990(平成 2)年 6 月 21 日に開催され、審議会冒頭には市民団体の陳情が行われた。

愛知県知事案にかかる市都計審は 1991(平成 3)年 7 月 12 日に開催され、伊勢湾岸道路中央部区間の追加についても同時に審議された。

全体を通じて議論された主な事項は、計画道路網の整備状況と供用時期、環境影響評価の手続きと

[80] 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1992.3 p. 55)

内容、環境目標値、トンネルの避難路、換気塔などである。

③ 都市計画と環境影響評価の関係

環境影響評価については、関係者協議の上で、いわゆる「6・6 通達」に基づいて実施することとされた。

都市計画と環境影響評価の経過は**図 3.2.13** のとおりである。

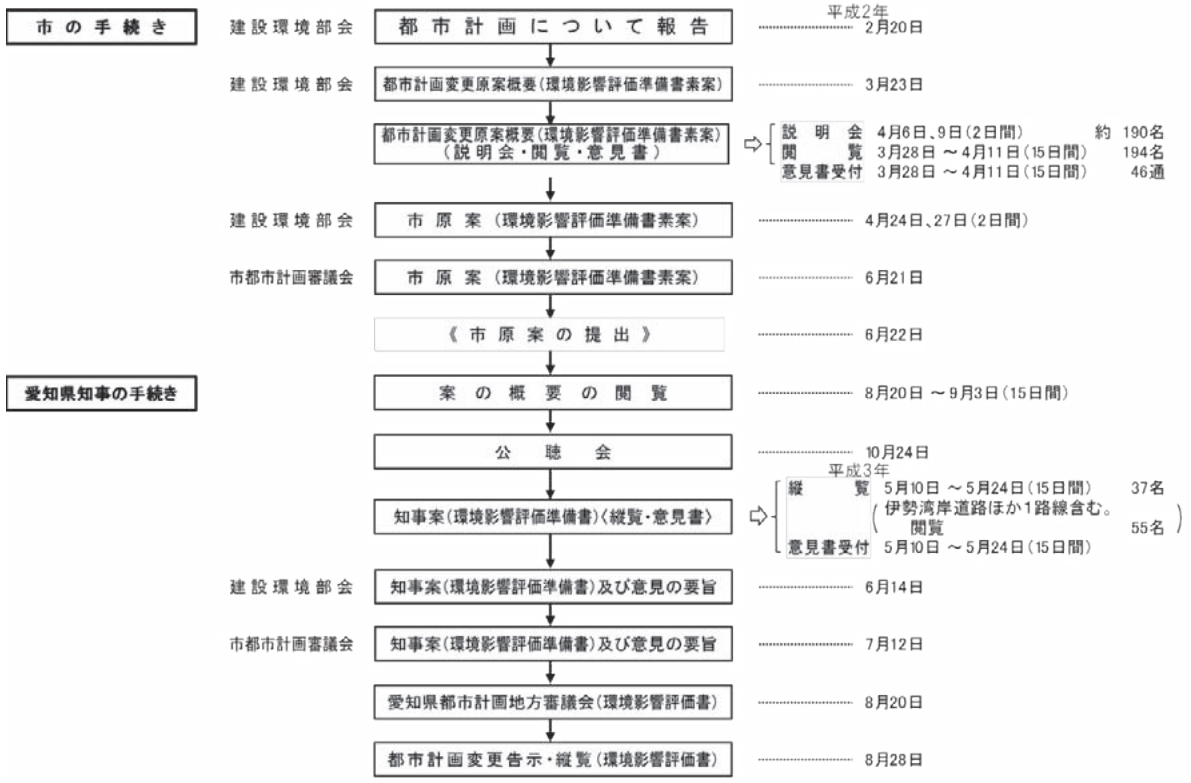


図 3.2.13 都市計画と環境影響評価の経過(留保解除)[81]

④ 都市計画変更の内容

高速 1 号線の高針延伸(留保解除)の都市計画変更は、1991(平成 3)年 8 月 28 日であった。その変更内容は、高速 1 号線の既決定終点である鏡池通よりトンネル構造で延伸し、東山公園区域を抜けてから高架構造として高速名古屋環状 2 号線と高針 IC で接続するものであった(**表 3.2.25**、**図 3.2.11** 参照)。

高速 1 号線の高針延伸変更に伴い、高速名古屋環状 2 号線についても高速 1 号線と接続する変更が行われた。

また同日、名古屋市告示第 256 号で区画街路荒田線が幅員 18m、延長 990m で追加変更された。その理由は次のとおりである。

i 周辺地区の開発を促進し、土地利用の効率化を図るとともに、東山公園と牧野ヶ池緑地の連続性の確保及び沿道環境の保全に資するため(計画書)

[81] 前掲 80 名古屋市「名古屋都市高速道路計画の概要」(名古屋市 1992.3 p. 56)

ii 高速 1 号線の東山公園から高針大高線に至る区間は、高架単独区間となるため、沿道利用のための側道が必要

iii 高針大高線以東については、既に名古屋環状 2 号線の高針 IC 予定区域として 1982（昭和 57）年 11 月 5 日に都市計画決定されているため、その区域内で環境対策が可能であるが、東山公園から高針大高線に至る区間は環境対策上の側方余裕も必要

表 3.2.25 高速 1 号線高針延伸（留保解除）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)	備考
名古屋	**1・4・1**	**高速1号線**	**A785**	**1991(H 3) 8.28**	**17,130**	**19**	**留保解除**
	1・4・2	**高速2号線**	**A499**	**1989(H 1) 5.26**	**20,700**	**19**	**湾岸東部関連**
	1・5・2	高速分岐2号線	A654	1987(S62) 8.10	2,210	15.85	変更なし
	1・5・3	高速分岐3号線	A1077	1976(S51)11.29	2,290	12.75	
（うち名古屋市）	1・4・3	高速3号線	A654	1987(S62) 8.10	19,970 (17,340)	19	
知多北部	1・4・2	高速3号線	A1099	1982(S57)11.5	1,760	19	
—	高速3号線 延長小計				21,730	—	
全路線延長 合計					**64,060**		

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長（m）は「約」表示を省略している
太字（網）は変更箇所を表す。

（8） 名濃道路の追加決定（1994（平成 6）年 2 月 25 日 愛知県告示第 172 号）

① 背景・経緯

国においては自民党長期政権が細川連立政権に交代し、平成不況と言われるような経済状況であった。名古屋市では第 3 期西尾市政が始まったころである。

高速 1 号線の留保解除を実現した結果、高速 3 号線のみが既決定ネットワーク中で未着手の路線となった。名古屋市としては高速 3 号線を整備計画に組み入れて事業化を図るのが基本姿勢であり、そのために高速 3 号線の環境影響評価とともに都市計画変更することを優先する立場であった。

一方、建設省は都市高速道路の環状 2 号線外への延伸と国土開発幹線自動車道との接続を優先すべきとの立場であった。その背景として、もともと都市内高速道路を都市間高速道路と接続させようという構想が存在しており、1968（昭和 43）年度に愛知県が実施した「大都市幹線街路調査」において、国道 22 号、国道 41 号など放射国道路線をルートとして環状 2 号線外への延伸、東名・名神への接続の検討がなされていることがある。[82]（**表 3.2.18** 参照）

その構想は 1988（昭和 63）年 5 月 27 日に閣議決定された第 10 次道路整備五箇年計画において、名古屋圏の広域幹線ネットワークとして、北部 3 方向、東部 2 方向の 5 路線が図示された。その中でも特に名濃道路が例示され、「調査を推進する。また、路線計画の定まった区間について、逐次整備に着手する」

[82]「昭和 43 年度 大都市幹線街路調査報告書 第 1 部（都市高速道路網計画編）」（愛知県 1969.3 pp. 3-5）

というかたちで具体化された。[83] さらに 1993(平成 5)年 5 月 28 日に閣議決定された第 11 次道路整備五箇年計画において、名古屋圏自動車専用道路網というカテゴリーの下に、環状 2 号線と東海環状道路の間を連絡する路線として、名濃道路および名岐道路のほか名古屋瀬戸道路、名古屋豊田道路なども位置づけられた。[84] このような位置づけと国道 41 号の渋滞状況が名濃道路を優先させようとする背景にあったとみられる。

名濃道路のルートとなる国道 41 号は、物流幹線であると同時に名古屋空港への主要アクセスも担っており、渋滞が頻繁に発生した。中部国際空港開港以前に中部圏の空の玄関であった名古屋空港へのアクセスはほぼ国道 41 号のみといってよい状態で、定時性確保のための手段が求められていた。

関係者協議の結果、名濃道路を先行整備するため都市計画および環境影響評価の手続を進めることとされた。

環境影響評価については、関係者協議の上で、いわゆる「6・6 通達」に基づいて実施することとされた。

名古屋市都市計画審議会において、主に議論の対象となった点は、空港アクセス、設計速度、環境目標値、名濃道路のネットワーク上の位置づけ、騒音予測結果と評価などである。

② 都市計画変更の内容

主な変更内容は次の 3 点である(**表 3.2.26**、**図 3.2.11** 参照)。

表 3.2.26 名濃道路の追加変更

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)	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A785	1991(H 3) 8.28	17,130	19	変更なし
	1・4・2	高速2号線	A499	1989(H 1) 5.26	20,700	19	
	1・5・2	高速分岐2号線	A654	1987(S62) 8.10	2,210	15.85	
	1・5・3	高速分岐3号線	A1077	1976(S51)11.29	2,290	12.75	
	1・4・3	高速3号線	A654	1987(S62) 8.10	19,970 (17,340)	19	
(うち名古屋市)	**1・3・6**	**名濃道路**	**A172**	**1994(H 6) 2.25**	**3,530 (1,220)**	**26.2**	**名濃道路追加**
知多北部	1・4・2	高速3号線	A1099	1982(S57)11. 5	1,760	19	変更なし
—	高速3号線 延長小計				21,730	—	
尾張北部	**1・3・1**	**名濃道路**	**A172**	**1994(H 6) 2.25**	**4,640**	**26.2**	**名濃道路追加**
—	**名濃道路 延長小計**				**8,170**	—	
全路線延長 合計					**72,230**	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している
太字(網)は変更箇所を表す。

[83] 建設省道路局「豊かさを支える道づくり 地方版」(道路広報センター 1988.10 p. 122, pp. 127-128)
[84] 岩崎泰彦「夢 いろいろ ネットワーク 中部の道づくり」(「道路」 SN. 624 1993.2)

ⅰ 名古屋都市計画区域および尾張北部都市計画区域にまたがって、高速2号線起点の楠JCT以北を延伸し、名神小牧ICと接続させるもので、都心方向について入口3箇所と出口2箇所、郊外方向について入口2箇所と出口3箇所を配置する。

ⅱ 名古屋空港へのアクセスを考慮して、空港方面への出口ロングランプを計画する。

ⅲ これまでの環状2号線内ネットワークは道路構造令の2種2級を採用して設計速度60km/hであったものを、環状2号線の外については2種1級80km/hとする。

なお、名濃道路追加に関連するその他の変更は次の2点である。

ⅰ 名古屋都市計画区域においては、空港方面への出口のルートとして、豊山町地内に幅員 25m、延長880mの空港中央線を追加する。

ⅱ 尾張北部都市計画区域においては、名濃道路の計画に伴い、国道41号の名神小牧IC付近を一部拡幅する。

(9) 高速3号線等事業化のための変更(1994(平成6)年9月16日 愛知県告示第800号)

① 背景

高速3号線については、道路整備特別措置法に基づく1977(昭和52)年5月25日許可の整備計画変更で放射区間が除外されて、その整備は1985(昭和60)年以降の課題とされた。[85]

都市高速道路の供用延長が伸びて、一部区間に渋滞が発生するようになり、既定整備計画どおり南北の路線が1本だけでは将来の容量不足が懸念された。また、高速3号線放射区間を整備計画の対象外とした理由のひとつである償還計画についても、この時点における都市高速利用台数の現況と将来予測から、高速3号線放射区間を整備計画に組み入れても償還計画が成立するめどが立った。

一方、高速 3 号線放射区間は、当初決定以降変更していないため、この時点で出入口や沿道対応など計画内容を見直す必要があった。さらに環境影響評価の手続きを経ていないため、事業化に先立ってその手続きを踏む必要もあった。

もうひとつ別な側面として、中部新国際空港への空港アクセス路線の問題がある。中部新国際空港の建設候補地として常滑沖が関係首長間で合意されたのは1989(平成元)年 3 月である。その後、中部新国際空港は1991(平成3)年に第6次空港整備五箇年計画で調査対象となった。中部新国際空港の実現性が高まったことから、空港アクセス路線としての高速 3 号線がクロースアップされて、その整備促進が期待されることとなった。

建設省は道路整備五箇年計画の推進と国道22号の混雑緩和等から、名岐道路の整備を推進しようとしていた。このため、名岐道路の追加決定を高速3号線に引き続き行うことを前提としつつ、高速3号線の都市計画変更と環境影響評価を実施することとされた。

[85] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路協会 1991.3 pp. 92-94)

② 経緯

環境影響評価については、関係者協議の上で、いわゆる「6・6 通達」に基づいて実施することとされた。

都市計画案件を審議する名古屋市政調査会計画建設部会は、原案概要の報告を含め、名古屋市原案の提示段階で 3 回開催されて了承され、県知事案の意見照会段階では都市高速道路事業全体の進捗状況、高速 3 号線の事業スケジュール、環境影響評価の評価方法などが質された。

市都計審の名古屋市原案にかかる審議においては、将来予測交通量、関連街路の整備、高速 3 号線の位置づけ、事業費と採算性、環境影響評価予測値などが議論の対象となり、県知事案にかかる審議においては、騒音予測手法、平面街路の騒音対策などが審議された。

③ 都市計画変更の内容

主な変更内容は主として出入口に関するもので、浅間町付近に郊外向けサービスの出入口 1 対、高速分岐 2 号線に丸の内入口が追加され、船見町付近の都心向けサービスの平行配置出入口 1 対が新設の幹線街路船見町線に接続する集約ループランプに変更された。そのほか、堀川横断区間について、新設の幹線街路港楽木場町線と計画内容が調整された(**表 3.2.27**、**図 3.2.11** 参照)。

関連する変更としては、船見町ランプの変更に伴い、大津町線と星崎鳴海線に接続する短区間の幹線街路船見町線が追加され、併せて船見町線が接続する星崎鳴海線の交差区間が一部拡幅された。

表 3.2.27 高速 3 号線等事業化のための変更

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)	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A785	1991(H 3) 8.28	17,130	19	変更なし
	1・4・2	高速2号線	A499	1989(H 1) 5.26	20,700	19	
	1・5・2	**高速分岐2号線**	**A800**	**1994(H 6) 9.16**	**2,210**	**15.85**	**ランプ追加等**
	1・5・3	高速分岐3号線	A1077	1976(S51)11.29	2,290	12.75	変更なし
	1・4・3	**高速3号線**	**A800**	**1994(H 6) 9.16**	**19,680 (17,340)**	**19**	**ランプ追加等**
(うち名古屋市)	1・3・6	名濃道路	A172	1994(H 6) 2.25	3,530 (1,220)	26.2	変更なし
知多北部	**1・4・2**	**高速3号線**	**A801**	**1994(H 6) 9.16**	**1,790**	**19**	
—	**高速3号線 延長小計**				**21,470**	—	
尾張北部	1・3・1	名濃道路	A172	1994(H 6) 2.25	4,640	26.2	変更なし
—	名濃道路 延長小計				8,170	—	
全路線延長 合計					**71,970**	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している
太字(網)は変更箇所を表す。

(10) 名岐道路の追加決定(1996(平成 8)年 11 月 6 日 愛知県告示第 872 号)

① 背景

社会面では阪神・淡路大震災やオウム真理教関連で世上騒然とした時期を過ぎ、国政では自民・社会・さきがけ 3 党連立の村山政権から同じく 3 党連立の橋本政権に移行した時代にあたる。経済面ではバ

ブル崩壊後の金融危機対処に余念がない時期であり、名古屋市では西尾市政の末期にあたる。

名岐道路は名濃道路に続き、都市高速道路を環状 2 号線の外側へ延伸して都市間高速道路と接続する計画である。名岐道路が接続する名神高速道路一宮 IC 付近の国道 22 号では慢性的な混雑が生じており、名岐道路の終点を一宮 IC 付近とすると、一宮 IC 以北の国道 22 号に極端な混雑を生じることが予測された。このため名岐道路を一宮 IC より北の国道 155 号付近まで延伸することにより対処しようとした。

しかし、道路公社は愛知県と名古屋市による折半出資であることから、道路公社による都市高速道路整備事業の対象ネットワークは環状 2 号線内であるべき、との意見も名古屋市においては根強かった。したがって、名濃道路に引き続いて名岐道路も環状 2 号線を超えて整備するということには抵抗感があった。さらに、名濃道路の終点が名神高速道路小牧 IC 付近であるにもかかわらず、名岐道路では一宮 IC を大きく超えるところを終点とするという計画であったため、名岐道路の将来構想である東海環状道路への延伸までもが道路公社による都市高速道路整備事業の対象となるのではないか、との疑念が生じた。そのため、都市高速道路の環状 2 号線外側への延伸区間に関する愛知県と名古屋市の公社への出資比率を変更する案も議論の対象となった。結局、検討の結果、名岐道路の国道 155 号付近までの延伸計画は都市高速道路のネットワークとしてやむを得ない範囲であるとの結論に落ち着き、また、出資比率についても環状 2 号線内部と同様折半が維持されることとなった。

そのほか、第 7 次空港整備五箇年計画において、中部新国際空港の位置づけを強化しようとする地元の動きの中で、岐阜方面からのアクセスとして想定する一宮西港道路のかわりに名岐道路を空港アクセス路線の一部として促進させようとする動きがあった。

② 経緯

環境影響評価については、関係者協議の上で、いわゆる「6・6 通達」に基づいて実施することとした。

名岐道路は、名古屋都市計画区域と尾張西部都市計画区域にまたがって計画されているが、名古屋市域については清洲 JCT の一部が含まれるに過ぎない。

市都計審において、原案段階で主に議論の対象となった点は環境目標値、高速 3 号線と名岐道路接続の影響、国道 22 号の交通状況などであり、意見照会段階で主に議論の対象となった点は環境保全目標、設計速度などである。

③ 都市計画変更の内容

主な変更内容は、名古屋都市計画区域と尾張西部都市計画区域にまたがって、高速 3 号線起点の清洲 JCT 以北を延伸し、名神一宮 IC と接続させた後、さらに国道 22 号上を北進して、国道 155 号付近まで延伸させるもので、設計速度は名濃道路同様に 2 種 1 級 80km/h である（**表 3.2.28**、**図 3.2.11** 参照）。

表 3.2.28 名岐道路の追加決定

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)	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A785	1991(H 3) 8.28	17,130	19	変更なし
	1・4・2	高速2号線	A499	1989(H 1) 5.26	20,700	19	
	1・5・2	高速分岐2号線	A800	1994(H 6) 9.16	2,210	15.85	
	1・5・3	高速分岐3号線	A1077	1976(S51)11.29	2,290	12.75	
	1・4・3	高速3号線	A800	1994(H 6) 9.16	19,680 (17,340)	19	
	1・3・6	名濃道路	A172	1994(H 6) 2.25	3,530 (1,220)	26.2	
（うち名古屋市）	**1・3・7**	**名岐道路**	**A872**	**1996(H 8) 11.6**	**4,430 (0)***	**28.1**	**名岐道路追加**
知多北部	1・4・2	高速3号線	A801	1994(H 6) 9.16	1,790	19	変更なし
—	高速3号線 延長小計				21,470	—	
尾張北部	1・3・1	名濃道路	A172	1994(H 6) 2.25	4,640	26.2	変更なし
尾張西部	**1・3・1**	**名岐道路**	**A873**	**1996(H 8) 11.6**	**4,890**	**28.1**	**名岐道路追加**
—	名濃道路 延長小計				8,170	—	
—	**名岐道路 延長小計**				**9,320**	—	
全路線延長 合計					**81,290**	—	

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している
太字(網)は変更箇所を表す。

(11) 車線数の追加等

① 車線数の付加

都市計画道路の都市計画決定内容に車線数を付加することについては、第2節2(6) 車線数付加の都市計画変更 において述べたとおりである。

都市高速道路に係る車線数付加の都市計画変更は、4 都市計画区域で 2 回にわたって**表 3.2.29** のように実施された。このうち、名古屋都市計画区域を除く知多北部、尾張北部、尾張西部の 3 都市計画区域については、2000(平成 12)年 8 月 18 日に、名古屋都市計画区域については 2000(平成 12)年 11 月 28 日に行われている。

② 名岐道路の幅員縮小

名岐道路の幅員を縮小する都市計画変更が、名古屋都市計画区域における車線数付加の都市計画変更と同日で、名古屋都市計画区域と尾張西部都市計画区域にまたがって行われている。

名岐道路の当初追加決定においては、広幅員路肩を採用していたが、名濃道路と同様の通常路肩幅員に縮小するとともに、適当な間隔で非常停車帯を設けることとし、代表幅員を 28.1mから 26.1mに縮小する変更が行われた。

表 3.2.29 都市高速道路に係る車線数追加

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)	車線数	備考
名古屋	1・4・1	高速1号線	A929	2000(H12)11.28	17,130	19	4	車線数付加
	1・4・2	高速2号線			20,700	19	4	
	1・5・2	高速分岐2号線			2,210	15.85	3	
	1・5・3	高速分岐3号線			2,290	12.75	3	
	1・4・3	高速3号線			19,680 (17,340)	19	4	
	1・3・6	名濃道路			3,530 (1,220)	26.2	4	
	1・3・7	名岐道路			4,430	28.1	4	
(うち名古屋市)			A932		(0)*	26.1	4	幅員縮小等
知多北部	1・4・2	高速3号線	A672	2000(H12) 8.18	1,790	19	4	車線数付加
—	高速3号線 延長小計				21,470	—		
尾張北部	1・3・1	名濃道路	A699	2000(H12) 8.18	4,640	26.2	4	車線数付加
尾張西部	1・3・1	名岐道路	A670	2000(H12) 8.18	4,890	28.1	4	車線数付加
			A933	2000(H12)11.28	4,890	26.1	4	幅員縮小等
—	名濃道路 延長小計				8,170	—		
—	名岐道路 延長小計				9,320	—		
全路線延長 合計					81,290	—		

告示番号のAは愛知県告示を表す。延長(m)は「約」表示を省略している
太字(網)は変更箇所を表す。
＊ 名古屋市域内はインターチェンジ内のランプウェイのみで本線延長は存在しない。

3 都市高速道路の整備

(1) 名古屋高速道路公社の発足と整備手法

① 地方道路公社法の成立

都市高速道路の整備に関しては、1967(昭和 42)年に結成された「名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会」が中心となって、国に対して公団方式による都市高速道路建設を要望していた。しかし、当時、建設省においては、本州四国連絡橋を新しく公団方式で実施することから新規の公団設立を認めない方針であった。また、地方レベルの都市高速道路建設を新規の公団で行うとすると、名古屋以外に他の地方都市においても同様の設立要望がなされて収拾がつかなくなるという懸念があった。この間の事情について菊池三男は次のように記している。[86]

「名古屋においても公団を設けることが考えられたが、東京、大阪に比べて名古屋都市高速道路の事業規模が小さいこと、および今後福岡市、北九州市等にも都市高速道路の建設が必要になるが、その都度公団を設けることは公団の性格からできないので、このような地方的大都市における都市高速道路の建設管理のできる新しい組織を設けるための制度が必要になってきた」

以上のことから、地方の出資と国の貸付金、民間の借入金をベースとして、有料道路事業を執行・管理する主体としての地方道路公社の制度が立案され、「地方道路公社法」が 1970(昭和 45)年 5 月 20 日に

[86] 菊池三男「地方道路公社法の目的と問題点」(「高速道路と自動車」 Vol. 13, No. 9 1970.9)

公布施行された。

名古屋高速道路公社は、地方道路公社法に基づく全国最初の地方道路公社として、出資団体である愛知県と名古屋市のそれぞれの議会の議決を経たうえで、建設省の設立認可を得て 1970(昭和 45)年 9 月 24 日に設立された。

② 指定都市高速道路事業

指定都市高速道路事業は、道路整備特別措置法に規定するところにより、政令指定された市およびその周辺の区域内でネットワークを形成し、都市計画決定された自動車専用道路網を地方道路公社が有料道路として整備・管理するものである(**図 3.2.14**)。有料道路融資事業の名称の下に、国の出資に替えて設立地方公共団体(愛知県・名古屋市)の出資、国の無利子貸付金および財政投融資資金による特別転貸債と民間借入金を財源としている。(結果、国:地方は 60:40、無利子:有利子は、40:60 となった。)

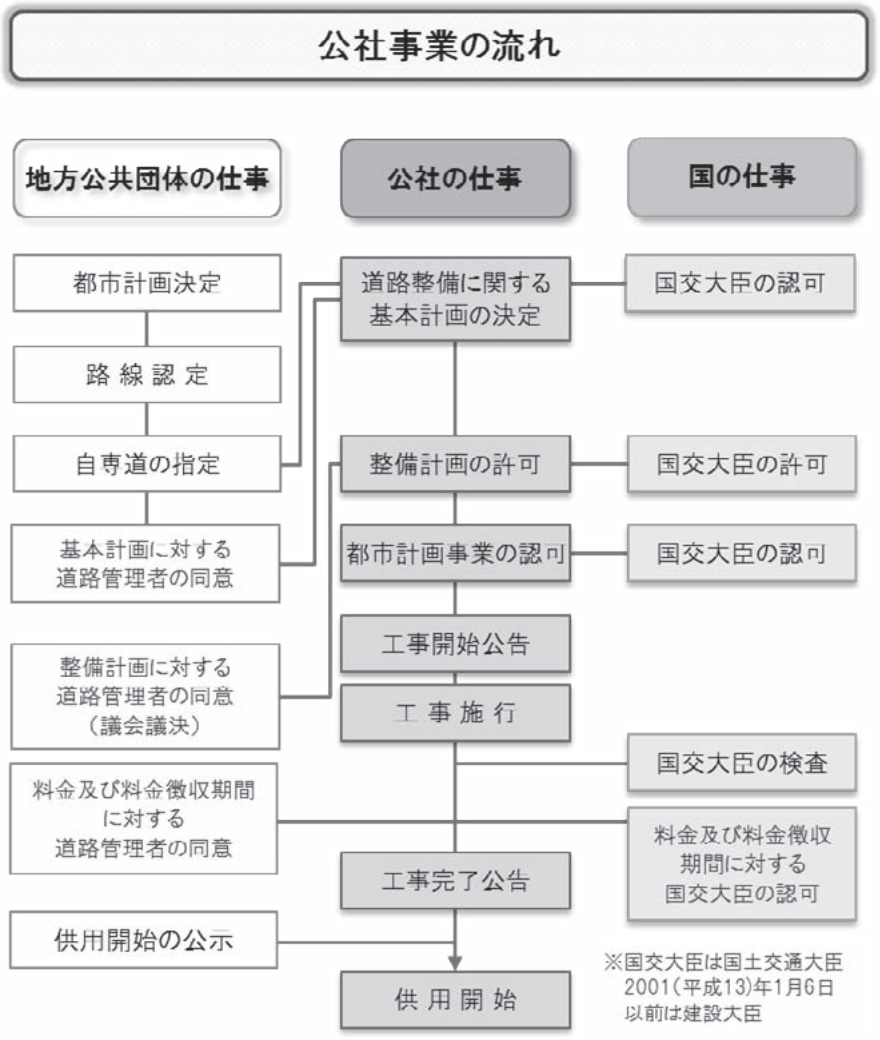


図 3.2.14 指定都市高速道路の事業の流れ

国の説明によると、指定都市高速道路事業の財源構成は、首都公団および阪神公団の資金コストと同様になるよう定められた。[87]

地方道路公社（以下「公社」という）と首都公団および阪神公団（「以下「公団」という）の無利子資金の主な違いは、公団は国および地方の出資金のみであることに対し、公社は地方の出資金のほかに国の無利子貸付金となっている。形は同じようだが、現実には大きな差があった。出資金は建設終了まで無利子であるのに対し、無利子貸付金は建設期間を15年と定義し、据置期間の3年を過ぎると償還金は高利の民間資金を充てざるを得ず、実質的には有利子融資と同等であるからである。ただし、無利子資金の比率が公社と公団とでは異なり、一概に有利・不利を結論付けることはできない。

「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」（昭和62年9月4日法律第86号）により、NTT無利子貸付金制度が発足し、その中のAタイプ（収益回収型）として、総合有料道路事業（関連街路と指定都市高速道路を一括して整備する手法）が創設され、1989（平成元）年度に採用開始となり、2007（平成19）年度まで継続した（**表 3.2.30**）。

2004（平成16）年度からはNTT資金による総合有料道路事業と同等な資金構成となる新有料融資事業が導入されている。

表 3.2.30 指定都市高速道路事業の財源構成比率

財源 / 財源融資制度	出資金	無利子貸付金	特別転貸債	民間資金
有料道路融資事業	15%	25%	35%	25%
総合有料道路事業（NTT-A）	25%	35%	25%	15%

（2） 事業関連計画の経緯

① 地方道路公社法に基づく基本計画[88]

基本計画は地方道路公社法に基づき、「道路公社が事業主体として取り組む路線を規定する計画で、公社の定款において、指定都市高速道路を新設して料金を徴収する路線及び管理の区間を定める」ものである。

最初の基本計画は当初の都市計画決定とほぼ同時期の1970（昭和45）年9月21日に都市計画と同じ路線が認可された。その後、基本計画は6回の変更を経ている。都心ループを一方通行とする都市計画変更後の1977（昭和52）年3月24日、高速1号高針延伸の都市計画変更後の1991（平成3）年11月8日、名濃道路追加変更後の1994（平成6）年9月14日、名岐道路追加変更後の1996（平成8）年11月19日に、それぞれ都市計画変更に即した内容の基本計画変更が行われた。さらに、その後2回にわたり、市町村合併に伴う起終点名・路線名の形式的な変更が行われている（**表 3.2.31**）。

[87] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」（名古屋高速道路協会 1991.3 pp. 28-29）

[88] 前掲 63 名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」（名古屋高速道路公社 2012.3 p. 14, pp. 26-27）

表 3.2.31 基本計画の変遷

路線	S45.9.21(当初)	S52.3.24 (第1回変更)	H3.11.8 (第2回変更)	H6.9.14 (第3回変更)	H8.11.19 (第4回変更)	H18.6.13 (第5回変更)	H19.8.20 (第6回変更)
高速1号 高速1号	中川区富田町 ～千種区千種本町	中川区富田町 ～千種区鏡池通	中川区島井町 ～千種区鏡池通	→	→	→	→
高速1号四谷高針線			千種区鏡池通 ～名東区猪高町	→	→	→	→
高速2号	北区楠町 ～緑区大高町	北区楠町 ～緑区大高町 ※	北区大我麻町 ～緑区大高町	→	→	→	→
高速3号 高速名古屋朝日線	中村区泥江町 ～清洲町大字朝日	→	中村区名駅四丁目 ～清洲町大字朝日	→	→	中村区名駅四丁目 ～清須市朝日	→
高速名古屋新宝線	中村区泥江町 ～東海市新宝町	→	中村区名駅四丁目 ～東海市新宝町	→	→	→	→
高速分岐1号	西区北駅町 ～東区長塀町	廃止	—	—	—	—	—
高速分岐2号	東区東片端町 ～西区隅田町	西区隅田町 ～東区東片端町	西区那古野二丁目 ～東区泉二丁目	→	→	→	→
高速分岐3号	中川区松重町 ～昭和区東郊通	中川区山王三丁目 ～昭和区御器所一丁目	→	→	→	→	→
高速名古屋小牧線	—	—	—	北区大我麻町 ～小牧市大字村中	→	→	→
高速清須一宮線 (旧清洲一宮線)	—	—	—	—	清洲町大字朝日 ～一宮市緑四丁目	清須市朝日 ～一宮市緑四丁目	→ (路線名変更)
合計	7路線	6路線	7路線	8路線	9路線	→	→
参考(延長)	57.5km	59.5km	63.8km	72.3km	81.2km	→	→

※大高地区の線形変更

② 道路整備特別措置法に基づく整備計画[89]

整備計画は道路整備特別措置法に基づき、路線網全体に関して名称、区間、車線数、設計速度、出入口、概算事業費等を定めるもので、そのほかに工事の着手・完成の予定年月日等の細目についての工事実施計画も定める。

整備計画は 11 回の変更を経ている。最初の整備計画は当初都市計画決定に即した内容で 1970(昭和 45)年 12 月 1 日に許可された。都心ループを一方通行とする都市計画変更後の 1977(昭和 52)年 5 月 25 日、高架再変更後の 1987(昭和 62)年 12 月 17 日、高速 1 号高針延伸の都市計画変更後の 1992(平成 4)年 8 月 5 日、名濃道路追加変更後の 1994(平成 6)年 11 月 24 日、高速 3 号線変更後の 1996(平成 8)年 1 月 10 日、名岐道路追加変更後の 1997(平成 9)年 3 月 13 日、1998(平成 10)年 2 月 6 日にそれぞれ都市計画変更に即した内容で整備計画の変更が許可されている。ただし、1977(昭和 52)年の変更においては高速 3 号線放射区間が削除され、1996(平成 8)年の変更においては高速 3 号線放射区間のうち北部区間のみが対象とされ、南部区間は 1998(平成 10)年に組み入れられた。

その後にランプの組入れや事業費の変更などの変更が 4 回行われている(**表 3.2.32**)。

都市計画、基本計画、整備計画の変遷の概略を対照させると**図 3.2.15** のとおりである。

[89] 前掲 63 名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」(名古屋高速道路公社 2012.3 pp. 14-15, 27-31)

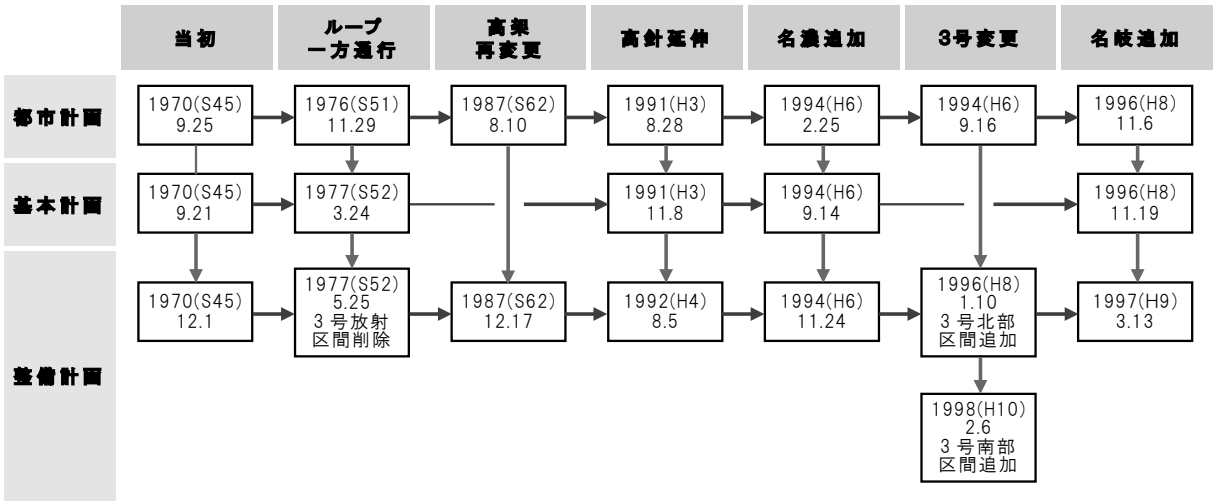
表 3.2.32　整備計画の変遷

許可年月日	S45.12.1(当初)	S52.5.25(第1回変更)	S62.12.17(第2回変更)	H4.8.5(第3回変更)	H6.11.24(第4回変更)	H8.1.10(第5回変更)
延長	57,870m	41,260m	41,350m	44.8km	53.1km	60.1km
概算事業費	1,330億円	3,535億円	5,540億円	7,750億円	9,410億円	11,300億円
完成年度	昭和54年	昭和62年	昭和72年	平成9年	平成12年	平成16年
変更概要	—	高速2号、新宝線、朝日線及び分岐2号の構造を地下・半地下へ変更／都心ループ一方通行方式の採用(分岐1号の削除など)	高速2号、高速3号及び高速分岐2号の構造を地下・半地下から高架へ変更	高速1号四谷高針線組入れ／高速2号大高中ランプ追加(改良)	高速名古屋小牧線組入れ／高速2号南部延伸組入れ	高速名古屋朝日線(3号北部)組入れ／地震対策費
愛知県道 高速名古屋朝日線	中村区泥江町 ～清洲町大字朝日 7,570m	中村区泥江町 ～西区隅田町 630m	中村区名駅四丁目 ～西区那古野二丁目 →	→ 0.6km	→ →	中村区名駅四丁目 ～清洲町大字朝日 7.6km
愛知県道 高速名古屋新宝線	中村区泥江町 ～東海市新宝町 13,540m	中村区泥江町 ～中川区山王三丁目 2,240m	中村区名駅四丁目 ～中川区山王三丁目 →	→ 2.3km	→ →	→ →
名古屋市道 高速1号	中川区富田町 ～千種区千種本町 10,340m	中川区富田町 ～千種区鏡池通 13,500m	中川区島井町 ～千種区鏡池通 →	→ 13.5km	→	→
名古屋市道 高速1号四谷高針線	—	—	—	千種区鏡池通 ～名東区牧の原二丁目 3.4km	→	→
名古屋市道 高速2号	北区楠町 ～緑区大高町 19,730m	→ 20,400m	北区大我麻町 ～緑区大高町 20,480m	→ 20.5km	→	→
名古屋市道 高速分岐1号	西区北駅町 ～東区長塀町 2,200m	—	—	—	—	—
名古屋市道 高速分岐2号	東区東片端町 ～西区隅田町 2,200m	西区隅田町 ～東区東片端町 →	西区那古野二丁目 ～東区泉二丁目 2,210m	→ 2.2km	→ →	→ →
名古屋市道 高速分岐3号	中川区松重町 ～昭和区東郊通 2,290m	中川区山王三丁目 ～昭和区御器所一丁目 →	→ →	→ 2.3km	→ →	→ →
愛知県道 高速名古屋小牧線	—	—	—	—	北区大我麻町 ～小牧市大字村中 8.2km	→ →
愛知県道 高速清須一宮線	—	—	—	—	—	—

議会の議決	県	S45.10.13	S52.3.11	—	—	H6.10.13	H7.10.13
	市	S45.9.30	S52.3.9	S62.10.7	H3.12.4	H6.9.30	H7.10.6
道路管理者の同意	県	S45.10.14	S52.3.12	—	—	H6.10.14	H7.10.17
	市	S45.10.14	S52.3.12	S62.10.9	H3.12.11	H6.10.14	H7.10.18

許可年月日	H9.3.13(第6回変更)	H10.2.6(第7回変更)	H12.9.25(第8回変更)	H17.2.9(第9回変更)	H18.2.3(第10回変更)	H22.2.25(第11回変更)
延長	69km	81.2km	→	→	→	→
概算事業費	13,120億円	16,200億円	17,400億円	16,900億円	→	→
完成年度	→	平成17年	→	平成22年	→	平成25年
変更概要	高速清洲一宮線(名岐道路)組入れ	高速名古屋新宝線(3号南部)組入れ／国幹道との連絡路組入れ	国幹道との連絡路組入れ／ETC整備組入れ	建設コストの削減	連絡位置及び連絡予定施設の変更(六番町ランプ、西知多産業道路連絡路の追加)	名古屋西JCT連絡路組入れ／路線名、地名の変更
愛知県道 高速名古屋朝日線	→ →	→ →	→ →	→ →	中村区名駅四丁目 ～清須市朝日 →	→ →
愛知県道 高速名古屋新宝線	→ →	中村区名駅四丁目 ～東海市新宝線 14.3km	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速1号	→	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速1号四谷高針線	→ →	千種区鏡池通 ～名東区猪高町 3.6km	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速2号	→	→	→	→	→	→
名古屋市道 高速分岐1号	—	—	—	—	—	—
名古屋市道 高速分岐2号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
名古屋市道 高速分岐3号	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速名古屋小牧線	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
愛知県道 高速清須一宮線 (第10回変更まで清洲一宮線)	清洲町大字朝日 ～一宮市緑四丁目 8.9km	→ →	→ →	→ →	清須市朝日 ～一宮市緑四丁目 →	→ →

議会の議決	県	H8.12.17	H9.10.9	H12.7.17	H16.10.7	H17.12.16	H21.10.14
	市	H8.12.6	H9.10.3	H12.7.10	H16.10.1	H17.12.8	H21.9.30
道路管理者の同意	県	H8.12.18	H9.10.15	H12.7.18	H16.10.13	H17.12.21	H21.10.15
	市	H8.12.18	H9.10.16	H12.7.18	H16.11.1	H17.12.22	H21.10.19



整備計画については、2000(平成 12)年以降の都市計画変更関連や事業費に係わる変更を省略した。

図 3.2.15 都市計画、基本計画、整備計画の変遷の概略

(3) 地域高規格道路としての都市高速道路

① 地域高規格道路の概念

1992(平成 4)年 6 月 22 日の道路審議会建議において、今後の道路政策の中で「活力ある地域づくり」という項目が立てられ、交流・連携といったキャッチフレーズとともに地域高規格道路という概念が新たに登場した。[90]

地域高規格道路は、「高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交流拠点との連結に資する路線」であって、「自動車専用道路もしくはこれと同等の規格を有する道路」とされている。[91]

地域高規格道路は、第 11 次道路整備五箇年計画(1993(平成 5)年 5 月 28 日閣議決定)において、新たなカテゴリーとして登場し、以降踏襲されている。

地域高規格道路の整備手順は、高規格幹線道路の法定手続きに準じて、建設省道路局内の行政手続きとして類似の手順が設けられている(**図 3.2.16**)。

[90] 岡野行秀「道路審議会建議「ゆとり社会」のための道づくり」(「道路」 SN. 619 1992.9)

[91] 「地域高規格道路の区間指定について」
(国土交通省:http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060926_3_.html(2013/02/07 閲覧))

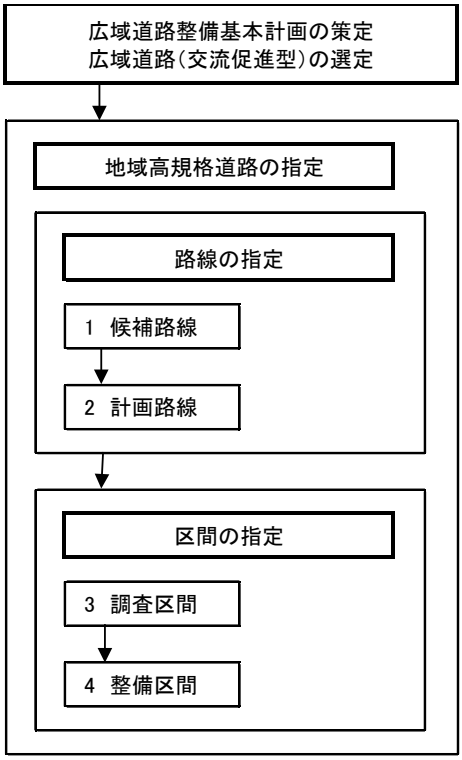


図 3.2.16 地域高規格道路の整備手順[92]

② 地域高規格道路としての都市高速道路

都市高速道路については、名古屋圏自動車専用道路網を構成する基本路線として、1994(平成 6)年 12 月 16 日に一括して地域高規格道路の路線指定を受けている。

高速 3 号線南部区間および名岐道路を除く路線・区間については、それまでの進捗状況を勘案して、地域高規格道路に関する手続きとしては最終段階の整備区間の指定を 1995(平成 7)年 4 月 28 日に受けている。

名岐道路については、その後 1995(平成 7)年 8 月 23 日に同じく整備区間の指定を受けている。

高速 3 号線南部区間については、名岐道路と同日の 1995(平成 7)年 8 月 23 日に調査区間となり、翌年 8 月 30 日に整備区間の指定を受けている。

(4) 整備と供用の経緯[93]

都市高速道路の整備と供用の経緯を**表 3.2.33** と**図 3.2.17** に示す。

供用の経緯は出入口のみの供用などを除けば 20 期にわたる。これをネットワーク形成の面から見ると、おおむね次の 6 段階に分類できる(括弧内の数字は**表 3.2.33** 中の期数を表す)。

[92] 「地域高規格道路の指定の手順と経緯」
(国土交通省:http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/06/060926_3/01.pdf(2015/08/12 閲覧))を基に作図

[93] 前掲 63 名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」(名古屋高速道路公社 2012.3 pp. 54-147)

i 最初の供用:高速 2 号線南部(1)

ii 都心小ループ形成:高速 1 号線西部・都心環状南部(2～5)

iii T 字ネット形成:高速 2 号線北部・都心環状北部(6～9)

iv 十字ネット形成:高速 1 号線東部(10, 12, 15)

v 環状 2 号線外への延伸:名濃道路・名岐道路(11, 13, 16)

vi 完成ネットワーク:高速 3 号線(17～20)

表 3.2.33 都市高速道路の整備と供用の経緯

期	供用年月日	路線	区間	延長(km)		工事着手年月	事業費(億円)	備考
				新規	累計			
1	1979(S54) 7.25	高速2号線	高辻～大高	10.9	10.9	1972(S47) 1	753	＊1
2	1985(S60) 5. 7	高速2号線 高速分岐3号線	東新町～高辻 東別院～鶴舞南	3.0 1.1	15.0	1981(S56) 7 1983(S58) 2	359	
3	1986(S61)10.27	高速1号線	名古屋西～白川	7.3	22.3	1979(S54)10	1,241	
4	1987(S62) 8.31	高速3号線	名駅～新洲崎JCT	0.8	23.1	1985(S60) 2	75	
5	1988(S63) 4.26	高速1号線 高速3号線 高速分岐3号線	白川～吹上 新洲崎JCT～山王 山王～東別院	2.7 1.0 1.2	28.0	1984(S59)11 1985(S60) 7	522	都心小ループ
6	1988(S63)12.21	高速2号線	楠～萩野	2.2	30.2	1972(S47) 9	295	暫定出入口
7	1991(H 3) 3.19	高速2号線	楠JCT～楠	0.1	30.3	1988(S63) 6	100	環状2号線専用部接続
8	1994(H 6) 9.12	高速3号線 高速分岐2号線	名駅～明道町 明道町～丸の内	1.1 0.6	32.0	1989(H 1) 5	314	
9	1995(H 7) 9.19	高速2号線 高速分岐2号線	萩野～東新町 丸の内～東片端JCT	4.3 1.6	37.9	1989(H 1) 5 1990(H 2) 1	1,300	＊2 ＊3
10	2000(H12)12.11	高速1号線	吹上～四谷	3.5	41.4	1991(H 3) 2	—	西行き
11	2001(H13) 3.10	名濃道路	楠JCT～小牧南	5.4	46.8	1996(H 8) 1	—	
12	2001(H13) 6. 1	高速1号線	吹上～四谷	3.0	46.8	1991(H 3) 2	1,600	東行き
13	2001(H13)10.19	名濃道路	小牧南～小牧IC	2.8	49.6	1996(H 8) 1	1,700	＊4
14	2003(H15) 3.23	高速2号線	大高～名古屋南	0.1	49.7	1997(H 9) 1	290	
15	2003(H15) 3.29	高速1号線	四谷～高針	3.6	53.3	1996(H 8)10	1,670	
16	2005(H17) 2.11	名岐道路	清洲JCT～一宮	8.9	62.2	1998(H10) 2	1,460	
17	2007(H19)12. 9	高速3号線	明道町～清洲JCT	7.0	69.2	2000(H12)10	1,330	
18	2010(H22) 9. 4	高速3号線	山王～六番北	2.8	72.0	2005(H17) 5	540	＊5
19	2011(H23)11.19	高速3号線	木場～東海JCT	5.3	77.3	2006(H18)11	1,007	＊6
20	2013(H25)11.23	高速3号線	六番北～木場	3.9	81.2	2006(H18)10	630	

＊1 堀田出口は1989(平成元)年3月29日、堀田入口、東別院入口は同年6月16日供用
大高出口は1996(平成8)年10月14日、大高入口は1997(平成9)年3月27日供用

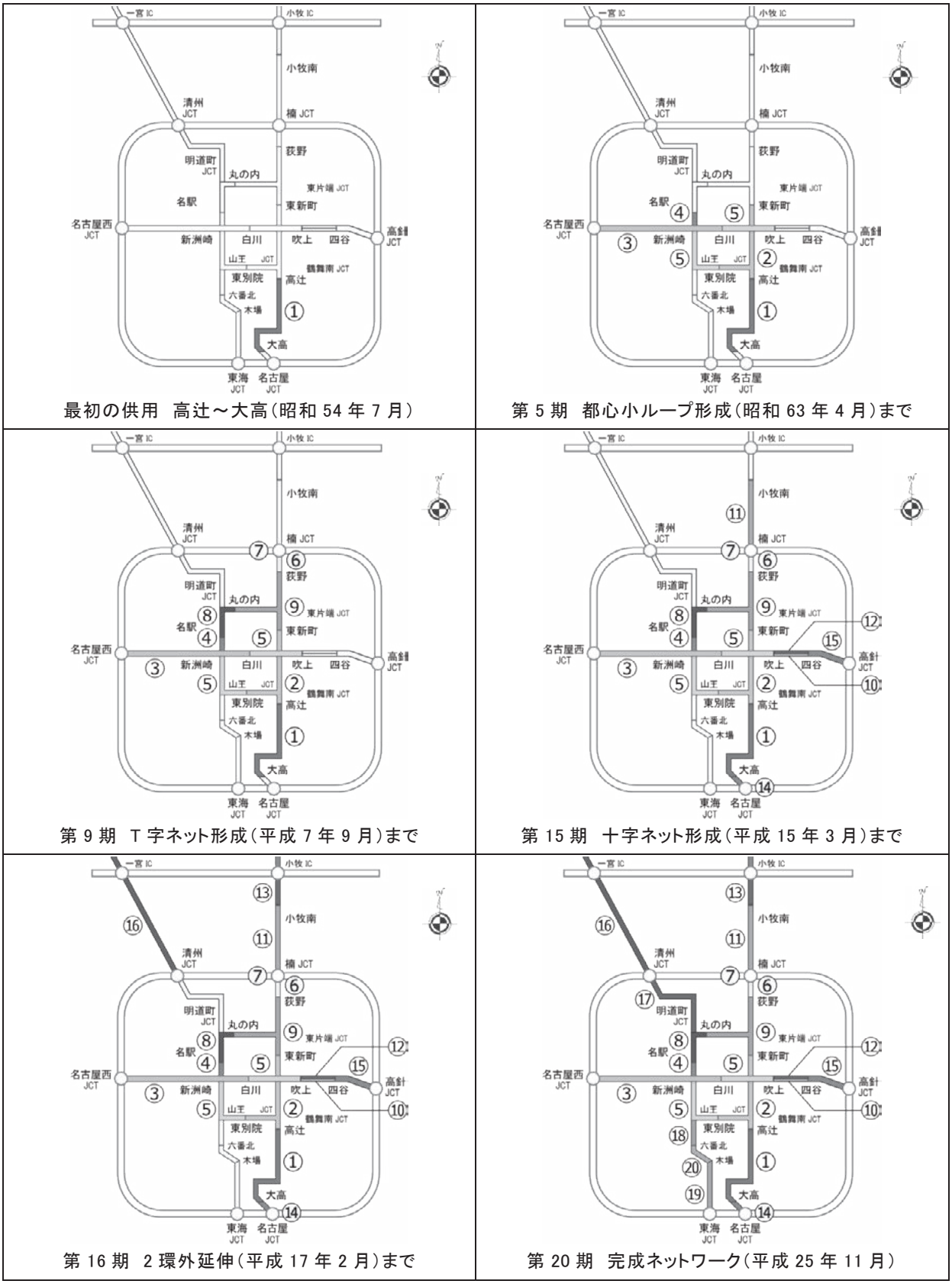
＊2 黒川出入口は1997(平成9)年10月13日供用

＊3 丸の内入口は1997(平成9)年11月11日供用

＊4 小牧北入口は2002(平成14)年4月24日供用

＊5 山王入口、尾頭橋出口は2011(平成23)年11月19日供用

＊6 港楽木場町線区間は、2001(平成13)年8月に着手



最初の供用 高辻～大高(昭和 54 年 7 月)

第 5 期 都心小ループ形成(昭和 63 年 4 月)まで

第 9 期 T 字ネット形成(平成 7 年 9 月)まで

第 15 期 十字ネット形成(平成 15 年 3 月)まで

第 16 期 2 環外延伸(平成 17 年 2 月)まで

第 20 期 完成ネットワーク(平成 25 年 11 月)

図 3.2.17 ネットワーク形成から見た都市高速道路の供用の段階

① 最初の供用(高速2号線南部)(1979(昭和 54)年)

都市高速道路の最初の事業着手区間は、高速 2 号線南部区間(高辻～大高)で、1972(昭和 47)年 1 月に本体工事が着手された。1973(昭和 48)年度予算凍結のために 1973(昭和 48)年 6 月に工事一時停止を余儀なくされるなどの厳しい状況を乗り越え、1979(昭和 54)年 7 月 25 日に供用開始となった。

この区間で特徴的なことは、南区の国道 23 号(名四国道)区間の要町地区における環境施設帯の設置である。名四国道の現況に加えて都市高速道路が新たに設置されるため、住民より環境面での強い拒否反応があり、環境対策として建設省と道路公社が合併事業により環境施設帯を設置することとした(**図 3.2.18**)。

環境施設帯は、建設省都市局長・道路局長通達に基づき、一定の要件を満たす場合は環境対策のために自動車専用道路の車道端より 20m を道路用地(環境施設帯)とするものである。[94]

環境施設帯の設置にあたっては、名四国道線の都市計画変更が行われ、幅員が 37m から 55m に拡幅された(1977(昭和 52)年 3 月 2 日愛知県告示第 189 号)。

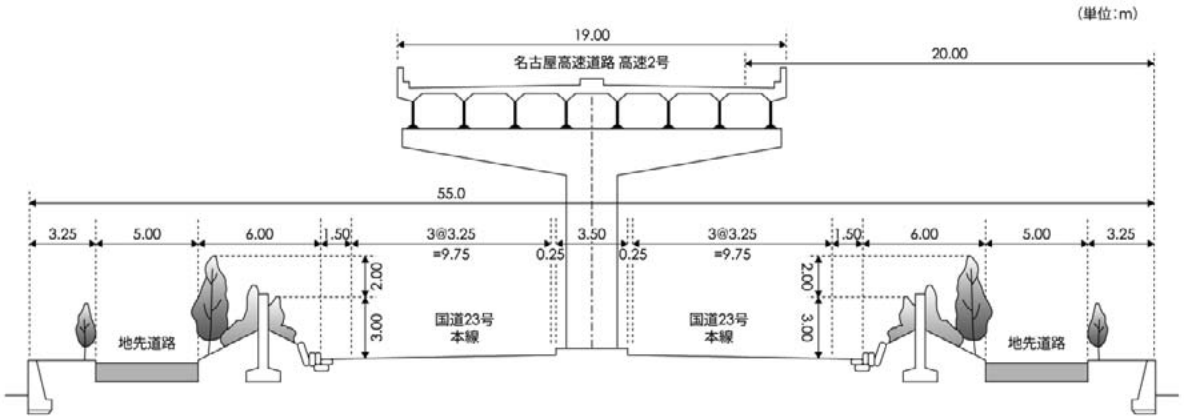


図 3.2.18 環境施設帯の標準断面図[95]

② 都心小ループ形成(高速1号線西部他)(1988(昭和 63)年)

この時期は、都心ループ一方通行の都市計画変更後に、まず高速 1 号線西部区間(名古屋西～白川)の 1979(昭和 54)年 10 月の工事着手を皮切りに、都心環状線を構成する高速 2 号線(東新町～高辻)、高速分岐 3 号線、高速 3 号線(名駅～山王)、さらにその後を追うように高速 1 号線(白川～吹上)の工事が着手され、激しい反対運動に対処しながら工事が進められた。

1986(昭和 61)年 10 月 27 日には高速 1 号線西部区間が供用され、東名阪自動車道と名古屋高速道路が直結された。

---

[94] 「道路環境保全のための道路用地の取得及び管理に関する基準について」(昭和 49 年 4 月 10 日付け都計発第 44 号、道政発第 30 号 建設省都市局長・道路局長通達)

[95] 前掲 62 名古屋高速道路公社 20 年史編集委員会「名古屋高速道路公社二十年史」(名古屋高速道路協会 1991.3 p. 68)

1987(昭和 62)年 8 月 31 日には、高速 3 号線を名古屋駅まで延伸することにより、高速 1 号線が新洲崎 JCT を介して都心環状区間と接続し、名駅出口(現錦橋出口)を利用できるようになった。短区間供用ながら都心へのアクセスが便利になった。

1988(昭和 63)年 4 月 26 日には都心環状南部区間(都心小ループ)を構成する残りの区間を供用するとともに高速 1 号線を白川から吹上まで延伸し、吹上に転回可能な暫定連絡路を建設した。これによって都心小ループを利用して高速 1 号線と高速 2 号線との連絡を可能とした。このネットワーク効果によって都市高速道路の利便性が向上した。

③ T 字ネット形成(高速 2 号線北部・都心環状完成)(1995(平成 7)年)

T 字ネットとは T 字を横にしたようなネットワークをさし、都心環状線および 3 放射線からなる。都心小ループ形成以降 T 字ネットを形成するために必要な区間の建設については、原則として高架化再変更後に工事着手された区間ばかりである。ただし、高速 2 号線北部区間(楠～萩野)はごく初期の 1972(昭和 47)年 9 月に工事着手しており、その後の都市計画変更の経過の中で供用まで長期を要している。1976(昭和 51)年の都心ループ一方通行の都市計画変更により、萩野以南が地下・半地下構造となったため、萩野において暫定出入口を設置して 1988(昭和 63)年 12 月 21 日に一旦暫定供用している。

そのほかの高速 2 号線(楠 JCT～楠、萩野～東新町)、都心環状北部区間を構成する高速 3 号線(名駅～明道町)および高速分岐 2 号線は、1988(昭和 63)年から 1989(平成元)年度にかけて工事着手され、再変更後の都市計画に即して高架構造で建設された。高速 2 号線の萩野暫定出入口は撤去され、高架で本線が接続された。なお、高速 2 号線の清水口から黒川に至る区間については北行と南行を若干ずらした 2 層構造、いわゆる Y 型ダブルデッキとしている。

これらの供用により、高速 2 号線はおおむね全通し、都心環状区間が完成した。高速 1 号線西部区間と高速 2 号線が都心環状区間によって連絡することとなり、T 字ネットワークが形成された。これに伴い都心小ループを構成するための吹上連絡路が撤去された。

④ 十字ネット形成:高速 1 号線東部(2003(平成 15)年)

この時期は高速 1 号線東部区間が完成して、南北 1 路線、東西 1 路線および分岐線により、都心環状 4 放射の十字ネットが完成して都市高速道路網としての体裁がひとまず整い、環状 2 号線との連絡も進捗した時期にあたる。

高速 1 号線東部区間は、大きく二つの区間に分けられる。一つは吹上から四谷の区間で、新設幹線街路鏡ヶ池線を利用する掘割構造の区間である。もう一つは四谷から高針の区間で、東山公園の区域をトンネル構造で抜けた後、高架構造で高速名古屋環状 2 号線に接続する区間である。

鏡ヶ池線は住宅密集地を貫通する新設街路であり、都市計画の変遷過程における強力な反対運動の影響もあって整備は難航した。当初、名古屋市が事業に入り、1985(昭和 60)年 6 月以降は道路公社が関連街路事業として名古屋市から受託して事業を進めた。鏡ヶ池線は 1976(昭和 51)年の都市計画変更に基づく路線であり、制度としての環境影響評価を経ていないが、事業にあたり環境影響評価に準じた環境予測を行い、対策を施すことを地元に対して説明している。

掘割構造区間の工事開始の手続きは、留保されていた高速 1 号線の四谷から高針までの区間を延伸

する都市計画変更が緒に就く時点と同じころの 1990（平成 2）年 2 月に始まり、工事自体は翌年 3 月に開始された。留保解除の都市計画変更は 1991（平成 3）年 8 月になされた。しかし、高針まで全体を通して開通させるには掘割構造区間の完成後、長期間未供用の状態にせざるを得なくなるため掘割構造区間の部分供用が行われた。具体的には、影響を少なくするようにまず都心方向西行きのみが 2000（平成 12）年 12 月 11 日に供用され、次いで郊外方向東行きが、接続道路となる茶屋ヶ坂牛巻線の地下鉄 4 号線（名城線）工事の進捗にあわせて 2001（平成 13）年 6 月 1 日に供用された。

トンネル構造区間は、1996（平成 8）年 10 月に工事着手され、2003（平成 15）年 3 月 29 日に供用された。

⑤ 環状 2 号線外への延伸（名濃道路・名岐道路）（2005（平成 17）年）

名濃道路は 1996（平成 8）年 1 月に工事着手され、段階供用を経て最終的に 2002（平成 14）年 4 月 24 日の小牧北入口供用をもって完成している。

名岐道路は 1998（平成 10）年 2 月に工事着手され、「国際博覧会（愛・地球博）」の開催を目前にする 2005（平成 17）年 2 月 11 日に供用された。ただし、この時点では環状 2 号線内の受け皿となる高速 3 号線は工事中であった。

この段階では名古屋圏自動車専用道路網の形成が一段と進み、名古屋市域外にある東名・名神の都市間高速道路と名古屋都市高速道路がネットワークとして接続したという意義を有する。

⑥ 完成ネットワーク：高速 3 号線（2013（平成 25）年）

先行する名岐道路を追いかけるようにして、まず高速 3 号線北部区間が 2000（平成 12）年 10 月に工事着手され、2007（平成 19）年 12 月 9 日に供用された。高速 3 号線南部区間は、ルートとなる平面街路の拡幅状況等により段階着手、段階供用となった。最初に山王 JCT から六番北の区間が 2005（平成 17）年 5 月に、次いで翌年の 10 月に木場から東海 JCT の区間、同年 11 月に六番北から木場の区間が工事着手された。

そして、最初に都心環状区間に連絡する山王 JCT から六番北の区間が 2010（平成 22）年 9 月 4 日に、次に木場から東海 JCT の区間が 2011（平成 23）年 11 月 19 日に、最後に残りの区間が両区間をつなぐかたちで 2013（平成 25）年 11 月 23 日に供用され、完成ネットワークとなった。

第４節　幹線街路

1 幹線街路の計画

都市施設を都市計画として定める事項の中には種別があり、都市計画法施行規則第 7 条に細目規定がある。道路の場合は自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路に区分されており、このうち幹線街路の意義は都市計画法の施行通達によると次のとおりである。[96]

「都市の主要な骨格をなす道路で、都市に出入する交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受けもち、近隣住区等の地区の外郭を形成する道路又は近隣住区等の地区における主要な道路で、当該地区の発生又は集中する交通を当該地区の外郭を形成する道路に連結するもの」

(1) 幹線街路の都市計画変更の類型

都市計画法の施行以降、名古屋市における幹線街路の都市計画変更は多くの変遷を重ねてきたが、通観するといくつかの類型が浮かび上がる。それらは次のようにまとめられる。

A 都市計画区域全体にわたる全路線の変更

都市計画区域の再編に伴い、番号・名称・起終点等を変更する場合や計画内容に車線数を付加する場合がある。

B 路線の追加・変更（主に当該路線固有の理由による場合）

都市計画変更の典型的なケースであり、都市計画道路網の粗密などから新規路線を追加したり、事業化に伴って検討した結果、線形や幅員等を見直したりする場合が相当する。

C 自動車専用道路の決定・変更に伴う変更

都市高速道路の計画に際して、収容空間となる平面街路を追加・拡幅変更する場合のほか、自動車専用道路の変更に伴って幅員、線形、起終点等の変更を行う場合などがある。

D 土地区画整理事業等面整備事業に関連する変更

土地区画整理事業等面整備事業の施行に伴い、路線を追加したり右折帯設置のため交差点付近区間の幅員を拡幅したりする場合などがある。

E 橋梁整備事業に伴う変更

主に橋梁の事業化に際して具体的な設計レベルに即して幅員等を変更する場合である。

F 主として駅前広場の新設・変更等、鉄道に関連する変更

駅前広場の新設・変更をはじめとする鉄道に関連する変更である。なお、駅前広場自体については「第4章　鉄道・総合駅・駅前広場」で扱う。

[96]「都市計画法の施行について」（昭和 44 年 9 月 10 日　建設省都計発第 102 号　都市局長通達）

(2) 都市計画区域全体にわたる全路線の変更

① 旧都市計画法期における整理統合

1963(昭和 38)年の守山市、鳴海町との合併に伴い、都市計画道路網全体が見直され、1965(昭和 40)年 1 月 27 日に路線の統合、番号・名称の変更が行われた。[97] (建設省告示第 118 号)

② 新都市計画法施行後の整理統合

ア 必要性

都市計画法施行後、都市計画区域が再編され、都市計画道路網全体について見直す必要が生じた。その理由は次のようなことである。

i 等級類別体系から区分規模体系への変更

ii 都市計画道路網編成方針に伴う変更

iii 都市計画区域再編に伴う番号名称不整合の解消

i は、旧都市計画法期には1933(昭和8)年の内務次官通牒に基づく等級類別体系によって番号が付されていたが、新都市計画法において 1969(昭和 44)年 9 月の建設省都市局長通達に基づく区分規模体系による番号を新たに付す必要があったことによるものである(**表 3.2.34**) 。

表 3.2.34 都市計画道路の等級区分附番体系の新旧比較

旧都市計画法			新都市計画法			
等級	類別	幅員(m)	区分		規模	
			番号	名称	番号	幅員(m)
広路		44m以上	1	自動車専用道路	1	40m以上
一等大路	第一類	36m以上	3	幹線街路	2	30m以上40m未満
	第二類	29m以上	7	区画街路	3	22m以上30m未満
	第三類	22m以上	8	特殊街路	4	16m以上22m未満
二等大路	第一類	18m以上			5	12m以上16m未満
	第二類	15m以上			6	8m以上12m未満
	第三類	11m以上			7	8m未満
一等小路		7m以上				
二等小路		4m以上				
都市計画区域ごとに等級ごとの一連番号を付す			都市計画区域ごとに区分ごとの一連番号を付す			

ii は都市計画道路網のネットワーク編成の方針として、名古屋環状 2 号線の内と外では路線の性格が異なるという考え方を名称の上からも明確にしようとしたものである。したがって、これまで同一路線であったもののうち異なる路線に分割されている路線がある。

iii は名古屋都市計画区域を構成する市町村間において、かつて異なる都市計画区域であった場合に

[97] 前掲 21 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 345-346)、「同 年表編」(pp. 195-196)

は同一の番号で異なる名称の路線が存在し得たことを解消しようとするもので、ⅰ、ⅱに従えばおのずと解決することになる。

イ 方針

名古屋市の都市計画道路網整理統合についての方針は、おおよそ次のとおりである。

ⅰ 愛知県知事決定路線と市町村決定路線相互に調整をとり、都市計画区域内の行政区域ごとに一連番号を付す。

ⅱ 上記必要性のⅱにあるように、名古屋環状2号線の内外で機能・性格が異なるとみなし、従来単一路線であったとしても別な路線とすることを基本とする。

ⅲ 線形が主に南北を基調とする路線を先に、東西を基調とする路線を後に附番することを基本とする。

ⅳ 南北を基調とする路線にあっては、西の路線から順次東の路線へと附番することを基本とする。

ⅴ 東西を基調とする路線にあっては、北の路線から順次南の路線へと附番することを基本とする。

以上の方針に基づく都市計画変更は、愛知県知事決定(愛知県告示第 331 号)および名古屋市決定(名古屋市告示第 126 号)ともに 1973(昭和 48)年 4 月 4 日に行われた。

なお、2010(平成 22)年 12 月 24 日に都市計画区域の拡大再編が行われたことにより、都市計画区域全体として整合を図るため、同日付けで愛知県決定(愛知県告示第 767 号)、名古屋市決定(名古屋市告示第 651 号)により、番号名称が整理されている。

③ 車線数付加

車線数は、もともと都市計画決定対象ではなかったが、1998(平成 10)年 10 月 21 日公布の都市計画法施行令改正(平成 10 年政令第 331 号)によって決定内容に追加されることとなり、同年 11 月 20 日から施行された。同年 5 月 29 日に改正公布されていた都市計画法(平成 10 年法律第 79 号)も同時に施行され、地方分権を体した都市計画決定区分の見直しも行われている。

一般国道、都道府県道、自動車専用道路以外の道路に係る知事決定か市町村決定かの区分は、従来、幅員が基準となっていたが、車線数が決定内容に追加されたことにより、幅員に替えて車線数が基準となった。[98] 道路構造令においては、1970(昭和 45)年改正時点で車線主義を採用しており、車線あたり幅員の車線数倍を基本として車道幅員を決定することとしていたが、都市計画法施行令においては 30 年弱遅れて車線数を基本とする考え方を受け入れたことになる。

車線数付加の都市計画変更については、既に「環状2号線」、「伊勢湾岸道路」、「都市高速道路」においてそれぞれ記述したところである。

幹線街路についても愛知県決定(愛知県告示第 929 号)、名古屋市決定(名古屋市告示第 427 号)とも 2000(平成 12)年 11 月 28 日に都市計画変更が行われた。

98 「都市計画法の一部改正について」(平成 10 年 11 月 20 日 建設省経民発第 67 号・都計発第 118 号 建設経済局長・都市局長通達)

(3) 路線の追加・変更(主に当該路線固有の理由による場合)

他の変更理由に帰すことがなく、主に当該路線固有の理由による都市計画変更には、新規路線の追加と既存路線の変更がある(**表 3.2.35**)。

① 新規路線追加(**表 3.2.35** 中 No.3, 11, 16)

路線固有の理由による都市計画法施行後の新規路線追加は、次の 3 回にわたって行われている。

ⅰ 山手植田線の追加(1971(昭和 46)年 8 月 25 日)

ⅱ 熊野豊明線の追加(1980(昭和 55)年 9 月 22 日)

ⅲ 西条新家線はじめ 4 路線の追加(1987(昭和 62 年 5 月 11 日)

ア 山手植田線

山手植田線の追加は、1970 年代初頭において、鏡ヶ池線と並ぶ大きなテーマであった。山手植田線の追加の背景としてはふたつの点が考えられる。

ひとつは、復興土地区画整理事業はその施行区域内で広幅員の幹線街路を整備したが、いったん施行区域外に出ると極端に道路密度・道路容量が減少するため、その境界付近で道路渋滞を招いていた。特に東部方面からの需要圧力は強く、これを解消する一環として各種の拡幅延伸の案が考えられた。

もうひとつは、名古屋市と豊田市方面を結ぶ在来の国道 153 号の大部分が狭隘 2 車線で、渋滞を来たしているところから、建設省においてバイパスが計画され[99]、環状 2 号線内でバイパスを受け止める路線の必要性があったことである。

以上の解決のために、1968(昭和 43)年度に山王線の拡幅延伸の案が提起された。しかし、住宅密集地域を通過する広幅員幹線街路の新設計画であり、地域の反対もあって決定に至らなかった。その後、名古屋市東部方面の交通処理対応を都市高速道路も含めて検討・整理し、1971(昭和 46)年 8 月 25 日に山手植田線が都市計画追加された。

イ その他の追加路線

市域東南部の緑区内において、土地区画整理事業が活発に施行されていくのに対して、都市計画道路網密度が薄いことから 1980(昭和 55)年 9 月 22 日に熊野豊明線が追加決定された。さらに、既存都市計画道路で熊野豊明線と交差する路線については、あわせて右折帯設置可能となるよう交差点区間の拡幅変更が行われている。

地区総合整備の拡充を検討している過程にあって、千音寺地区もその候補として想定される中、市域西部中川区富田町地区内の都市計画道路網密度を向上させようとして、愛知県、七宝町、大治町と調整の上、西条新家線、新家戸田線、大治藤前線、千音寺線の 4 路線が 1987(昭和 62)年 5 月 11 日に追加決定された。

[99] 前掲 30 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 271-273)

表 3.2.35　路線の追加・変更の変遷

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
1	1970（S45） 9.25	N290	3･4･1	万場藤前線	番号 起点	2･1･10→3･4･1 l：7,740→7,730	
2	1971（S46） 3.31	A262	3･2･13	名四国道線	路線追加		既存国道を都市計画追加
			3･3･14	港陽線	番号名称 終点	1･3･11東築地線 →3･3･14港陽線 l：2,755→350	名四国道決定に伴う一部区間削除と番号名称変更
			3･5･15	浮島線	番号名称 終点	2･2･40浮島鳴尾線 →3･5･15浮島線 l：5,292→2,530	
3	1971（S46） 8.25	A720	1･1･3	山手植田線	路線追加		
4	1972（S47） 9.13	A735	3･1･20	伏見町線	番号 終点 一部幅員	広路6→3･1･20 l：24,750→18,300 w:15.3→16.5	都市計画区域変更に伴う番号・終点の変更 新内田橋橋梁
			3･3･37	潮凪線	番号名称 終点	1･2･15一州海岸線 →3･3･37潮凪線 l：2,790→4,900	金城ふ頭整備計画に伴う延伸
5	1974（S49） 2.20	N54	3･4･12	土古町線	線形		
			3･4･137	西山下社線	線形		
6	1976（S51） 10. 7	N425	3･4･89	一つ山鳴海線	線形	l：4,340→4,320	土地利用計画の変化に対応
			3･4･165	笠寺緑線	線形	l：5,700→5,750	
7	1977（S52） 1.17	A52	3･4･74	風越池線	終点	l：1,670→1,700	
			3･2･163	名古屋岡崎線	線形・幅員	w：20→30	市域外幅員と整合
8	1978（S53） 9.30	N464	3･4･93	水主ケ池線	一部幅員	w：16→20	
9	1979（S54） 11.26	A1211	3･4･117	田籾名古屋線	起点・線形	l：8,690→8,600	
10	1980（S55） 9.22	A945	3･4･171	名古屋春木線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	熊野豊明線交差部
11		N456	3･4･166	平手豊明線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	熊野豊明線交差部
			3･4･179	熊野豊明線	路線追加	w：16, l：3,430	
			3･4･79	弥富相生山線	線形		
12	1983（S58） 3.25	N90	3･4･88	鳴子団地大高線	線形		終点付近
13	1983（S58） 7.22	A740	3･2･168	名四国道線	一部幅員	w：40.5→48	北頭地区にバッファーゾーン設置
14	1984（S59） 9.26	N361	3･4･12	土古町線	一部幅員	w：16→16～23	名古屋競馬場西区間
15	1986（S61） 3.31	N138	3･4･12	土古町線	線形		あおなみ線交差部付近
16	1987（S62） 5.11	N153	3･4･190	西条新家線	路線追加	w：20, l：1,200	中川区富田町地区の道路網充実
			3･4･191	新家戸田線	路線追加	w：16, l：1,460	
			3･4･192	大治藤前線	路線追加	w：16, l：80	
			3･4･193	千音寺線	路線追加	w：16, l：1,370	
17	1988（S63） 2.15	A115	3･3･64	志段味田代町線	線形・区域		沿道の法面処理
18	1988（S63） 12. 5	A1078	3･3･111	千代田通線	起点	新出来町線拡幅に伴う起点・終点位置の微修正	基幹バスレーン設置のため大幸線～千代田通線間の新出来町線を拡幅
			3･3･112	大幸線	終点		
			3･3･113	新出来町線	一部幅員	w：24.54→32.5	
19	1992（H 4） 7.30	N220	3･5･118	池内猪高線	線形・幅員	w：15→15～20.1	沿道地形、土地利用との整合
20	1993（H 5） 3.22	N64	3･5･133	四谷通隼人町線	一部幅員		起点部幅員の変更
21	2000（H12） 11.28	N427	3･5･167	枯木上旭出線	線形・起点・区域・車線数	w：12→12～32.5	周辺道路網との整合 沿道地形との整合

告示番号中のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示の略である。
変更内容中の略号 w, l はそれぞれ幅員、延長を表し、単位は m で、「約」表示を省略している。

② 特定課題対応のための変更(**表 3.2.35** 中 No.4, 13, 18)

特定の行政課題に対応するために変更する場合で、次の例がある。

ⅰ 金城ふ頭整備計画に伴う潮凪線の延伸(1972(昭和 47)年 9 月 13 日)

ⅱ 北頭地区に環境施設帯設置のための名四国道線の拡幅変更(1983(昭和 58)年 7 月 22 日)

ⅲ 基幹バス新出来町線バスレーンによる渋滞対策のための新出来町線(東海病院地先区間)の拡幅変更(1988(昭和 63)年 12 月 5 日)

③ 都市計画道路の構成にかかる変更(**表 3.2.35** 中 No.2, 19, 21 など)

都市計画道路の構成にかかる変更として一括したが、これには多種多様な変更内容が含まれる。

たとえば、一般国道のうち名四国道など国土レベルの幹線機能が強い路線は、従来都市計画対象とされてこなかったが、一般国道を都市計画道路網の一部に位置づけるために都市計画追加を行った例がある。名四国道については、都市高速道路計画により拡幅を要する区間の事業対応を図ることが考慮され、都市高速道路の当初決定時にあわせて決定されていた名四国道側道の区画街路を本線に都市計画上包含することを含めて、1971(昭和 46)年 3 月 31 日に都市計画追加された。一部区間が名四国道と重複していた東築地線および浮島鳴尾線はこの変更にあわせて港陽線および浮島線に変更された。

そのほか、池内猪高線の 1992(平成 4)年 7 月 30 日の都市計画変更は、「沿道における地形及び土地利用との整合」(計画書)などを図るための変更であるが、その性格としては、いわゆる「事業都市計画」に該当するといえよう。「事業都市計画」は、都市計画法上の用語ではなく、都市計画行政における便宜的な通念の用語であり、実施すべき事業の条件が整った時点において、当該事業を実施する前提として事業内容に即して(その事業に係る区域を基本的に対象として)都市計画決定ないし変更することをいう。

枯木上旭出線の 2000(平成 12)年 11 月 28 日の都市計画変更も、「事業都市計画」の性格を有しているが、計画変更の理由としては周辺の道路網や沿道における地形との整合などを図ることが主である。

(4) 自動車専用道路の決定・変更に伴う変更

都市高速道路をはじめとする自動車専用道路の決定・変更に伴う幹線街路の変更について**表 3.2.36** に示す。

① 都市高速道路の変更に伴う幹線街路の変更(**表 3.2.36** 中 No.1, 5～7, 15 など)

都市高速道路のルートとなる幹線街路の幅員が不足する区間は、関連街路として都市高速道路の当初決定にあわせて 1970(昭和 45)年 9 月 25 日に拡幅変更している(**表 3.2.37**)。この時、従来の新名西橋線の終点・線形変更により、堀越天神橋線の起点を変更し、これまでの新名西橋線の一部区間を堀越線としている。

鏡ヶ池線の追加・変更については、第3節2 都市高速道路の計画において触れたとおりである。高速 1 号線東部区間のルートとなる鏡ヶ池線は、都市高速道路の当初決定では保留となり、1973(昭和 48)年 1 月 19 日の高速 1 号線東部延伸に伴って、千種通から東山通までの区間が追加された。1976(昭和 51)年 11 月 29 日の都市高速道路都心ループの一方通行への変更に際して、鏡ヶ池線の幅員・線形が変更され、終点は四谷通となった。

表 3.2.36 自動車専用道路の決定・変更に伴う変更の変遷

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
1	1970 (S45) 9.25	A745	3･1･1	江川線	番号	広路5→3･1･1	都市高速道路当初決定に伴う関連街路変更
					一部幅員	w：24.54→40	
			3･1･2	東郊線	番号	1･3･16→3･1･2	
					一部幅員	w：24.54→40	
			3･1･3	新名西橋線	番号	1･1･2→3･1･3	
					名称	堀越天神橋線の一部区間→新名西橋線	
					一部幅員	w：14.54→40	
					終点	l：2,820→2,690	
			3･2･2	万場大橋線	番号	1･3･5→3･2･2	
					一部幅員	w：32.73→40	
2	1970 (S45) 9.25	N290	3･5･1	堀越天神橋線	起点	l：6,530→5,670	新名西橋線変更による区間削除
3	1970 (S45) 11. 9	A867	3･2･3	大津町線	番号	1･2･10→3･2･3	都市高速道路当初決定に伴い番号と橋梁部幅員を変更
					一部幅員	船見大橋→32	
4	1972 (S47) 9.13	A735	3･2･168	名四国道線	番号	3･2･13→3･2･168	高速2号線変更に伴い天白川左岸取付け部拡幅
					一部幅員	w：37～58→37→69	
5	1973 (S48) 1.19	A43	3･1･4	鏡ヶ池線	路線追加		高速1号東部延伸に伴う追加
			3･3･1	飯田線	起終点･線形	l：14,890→7,150	鏡ヶ池線追加に伴う変更
6	1976 (S51) 11.29	A1077	3･1･134	鏡ヶ池線	終点	東山通→四谷通	都市高ループ一方通行に伴う変更
					幅員	40→30	
					線形･延長	3,200→2,900	
		A1078	3･2･130	万場大橋線	一部幅員	→33～40	万場小橋前後
		N494	3･5･133	四谷通隼人町線	名称	千種通隼人町線→	鏡ヶ池線ルート変更に伴う変更
					起点	鏡ヶ池通→四谷通	
					延長	l：3,750→3,150	
7	1977 (S52) 3. 2	A189	3･2･168	名四国道線	一部幅員	w：37→55	要町環境施設帯
8	1978 (S53) 12. 6	A1334	3･1･48	東郊線	一部幅員	w：40→40～51	楠ICテーパー部
9	1979 (S54) 8.10	A867	3･2･36	梅ノ木線	終点	l：9,690→10,570	環状2号線海上部接続延伸
10	1982 (S57) 11. 5	A1099	3･3･28	名古屋江南線	終点	起点または終点の微修正変更	名古屋環状2号線の幅員変更に伴い、起点または終点を当該幅員変更にあわせて修正
			3･1･29	江川線	起点		
			3･1･47	国道41号線	終点		
			3･1･48	東郊線	起点		
			3･3･81	高針大高線	起点		
			3･4･83	島田線	終点・一部線形・2環との交差形状		
			3･2･124	広小路線	終点		
			3･2･125	青少年公園線	起点・一部幅員・東海自動車道、2環に接続		
			3･4･536	給父西枇杷島東線			
			3･1･703	国道153号ﾊﾞｲﾊﾟｽ線			
11	1982 (S57) 11. 5	N416	3･4･77	新屋敷一社線	終点	起点または終点の微修正変更	名古屋環状2号線の幅員変更に伴い、起点または終点を当該幅員変更にあわせて修正
			3･4･139	東山公園線	終点		
			3･4･140	植田松和線	終点		
			3･5･148	横井町五月通線	起点		
			3･4･100	山の手通線	線形	交差点線形変更	
12	1987 (S62) 5.11	A403	3･3･177	中一色名古屋線	一部幅員	w：25→16～25, 25→25～51	名古屋西IC西部区間

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
13	1989 (H元) 5.26	A499	3･1･4	名古屋環状2号線	一部幅員	IC区域変更	伊勢湾岸道路東部区間決定に伴う変更
			3･2･168	名四国道線	一部幅員	w：47～89.8→65～133	
			3･3･701	瀬戸大府線		市域外の変更	
			3･2･706	名豊線			
14	1994 (H6) 2.25	A172	3･3･645	空港中央線	路線追加	市域外の変更	名濃道路決定に伴う変更
			3･3･646	岩倉西春線	路線追加		
15	1994 (H6) 9.16	A800	3･3･170	星崎鳴海線	一部幅員	w：24.54→24.54～30.25	高速3号線変更に伴う変更
	1994 (H6) 9.27	N307	3･4･201	港楽木場町線	路線追加	w：21, l：1,090	
			3･4･202	船見町線	路線追加	w：18, l：460	
16	1996 (H8) 11. 6	A872	3･1･601	国道22号線		市域外の変更	名岐道路決定に伴う変更

告示番号中のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示の略である。
変更内容中の略号 w, l はそれぞれ幅員、延長を表し、単位は m で、「約」表示を省略している。。

表 3.2.37 関連街路の当初変更

路線名	区間		幅員(m)		延長(km)	番号		
	起点	終点	変更前	変更後		変更前	変更後	現在
3･1･1 江川線	庄内通3	秩父通	24.54	40	0.65	広路5	3･1･1	3･1･29
3･1･2 東郊線	落合町北	北清水橋	24.54	40	3.19	1･3･16	3･1･2	3･1･48
	松田橋	星崎一	24.54	40	3.56			
3･1･3 新名西橋線	新名西橋	堀越	38	40	1.43	1･1･2	3･1･3	3･2･21
	堀越	庄内通3	15	40				
3･2･2 万場大橋線	万場大橋の前後		32.73	32～40	2.14	1･3･5	3･2･2	3･2･130
	岩塚駅	黄金橋北	32.73	40	1.46			

番号欄の「変更前」は「変更後」の直前(旧都市計画法期)の番号を、「変更後」は1970(昭和45)年9月25日変更による番号を、「現在」は2000(平成12)年11月28日現在の番号をいう。

そのほかの主要な変更としては次のものがある。環境施設帯設置のため要町地区の名四国道線が1977(昭和 52)年 3 月に拡幅変更された。また、高速 3 号線の堀川渡河区間前後は高速道路単独区間であったが、1994(平成 6)年 9 月の変更の折には、港区内の堀川両岸の利便性向上のために港楽木場町線が追加された。このときには、港区船見町地内に高速 3 号線のランプを新設するために接続路となる船見町線が追加され、船見町線との交差の関係で星崎鳴海線の一部区間の幅員が拡幅された。

② 環状2号線等の変更に伴う変更(**表 3.2.36** 中 No.9～12)

環状 2 号線専用部海上部区間決定(1979(昭和 54)年 8 月 10 日)に伴う梅ノ木線の変更、同じく陸上部区間の追加変更(1982(昭和 57)年 11 月 5 日)に伴う名古屋環状 2 号線の変更および名古屋環状 2 号線と交差する都市計画道路の起終点微修正については、第2節2 環状 2 号線の計画 で触れたとおりである。

伊勢湾岸道路東部区間の変更(1989(平成元)年 5 月 26 日)に伴って、名古屋環状 2 号線に係る名古屋南 JCT の区域が変更され、併せて伊勢湾岸道路のルートとなる名四国道線の幅員が拡幅変更された。

(5) 土地区画整理事業等面整備事業に関連する変更

これには主として土地区画整理事業の施行に関連する変更、地区総合整備の施行に関連する変更、その他の場合がある(**表 3.2.38**)。

① 公共団体等施行土地区画整理事業に関連する変更（**表 3.2.38** 中 No.4, 6, 7, 9, 13, 28）

大曽根土地区画整理事業については、土地区画整理事業で設計されている主要な区画街路が、1981（昭和 56）年 8 月 17 日に都市計画道路として追加された。追加された路線は大曽根駅前線、東大曽根山田東線、山田東町線、山田矢田線の 4 路線である。大曽根駅前線には西駅前広場が附属し、東大曽根山田東線は国鉄中央本線とアンダーパスで交差し、東駅前広場が附属する。山田東町線および山田矢田線は矢田地区の主要路線であり、そのほかに名古屋環状線が拡幅された。

「駅前広場」および「交通広場」の呼称については、次のような経緯がある。鉄道駅前の広場を一般的には「駅前広場」と称することが多かったが、都市計画の計画書上は、「交通広場」と記述していた。鉄道駅ではなくバスが発着する広場も「交通広場」として都市計画決定するようになり、1998（平成 10）年に建設省から、バスが発着する広場については「交通広場」とするが、鉄道駅前の広場については、「交通広場」に替えて「駅前広場」と記述するよう指導があった。これによって、名古屋市は 1998（平成 10）年 8 月 7 日の名古屋駅前広場の都市計画変更以降、鉄道駅前の広場を計画書上、「駅前広場」と記述するようになった。この章では、全体を通じて「駅前広場」を用いることとする。

なお、駅前広場については、「第4章 鉄道・総合駅・駅前広場」において詳述する。

1981（昭和 56）年 8 月 17 日には豊田土地区画整理事業区域内においても豊田本町駅前線と豊門豊郷線が追加された。

復興土地区画整理事業除外地区である筒井地区において土地区画整理事業の都市計画決定とあわせて道路が追加された。筒井地区内の新出来土地区画整理事業にあわせて 1983（昭和 58）年 11 月 14 日に車道町線、同じく筒井・葵土地区画整理事業にあわせて 1986（昭和 61）年 3 月 31 日に手代町線・布池町線が追加され、車道町線が延伸された。1992（平成 4）年 7 月 30 日には大高駅前土地区画整理事業にあわせて大高北線が追加された。

さらに、1999（平成 11）年 8 月 13 日には、ささしまライブ 24 土地区画整理事業にあわせて椿町線が延伸変更され、既設平面鉄道（JR 関西本線・近鉄名古屋線等）と大規模な立体交差となるとともに、当該椿町線と掘割部で T 字交差する笹島線が追加された。椿町線の変更とあわせて椿町線と一部区間重複する駅西線が一部削除され、日置中野新町線が延伸された。

② 組合施行土地区画整理事業に関連する変更（**表 3.2.38** 中 No.8, 11, 17, 19, 21, 22, 25, 26）

組合施行土地区画整理事業に関連する変更は、大部分が特定土地区画整理事業にかかる変更である。

志段味地区において、まず吉根特定土地区画整理事業にあわせて 1983（昭和 58）年 3 月 25 日に春日井吉根線が追加され、志段味田代町線、吉根線の一部区間について右折帯設置のための拡幅が行われた。同様に、下志段味特定土地区画整理事業にあわせて 1992（平成 4）年 3 月 30 日に志段味環状線が追加され、志段味田代町線、風越池線、下志段味線の一部区間について右折帯設置のための拡幅が行われた。上志段味特定土地区画整理事業の場合は、1993（平成 5）年 2 月 22 日に志段味田代町線、上志段味線、東谷線の一部区間について右折帯設置のための拡幅変更、同年 3 月 22 日に大久手池線、勝手塚線、上志段味水野線の追加、白鳥線の拡幅変更が行われた。中志段味特定土地区画整理事業

については 1995（平成 7）年 9 月 29 日に中志段味線が追加され、志段味田代町線、下志段味線の一部区間について拡幅、風越池線、志段味環状線の延伸および上志段味水野線を延伸して志段味水野線とする名称変更が行われた。これは、土地区画整理事業の都市計画が庄内川下流域から順に決定されたわけではなく、吉根、下志段味の次が上流側の上志段味、最後に下志段味と上志段味の間の区域である中志段味となり、単純に風越池線の延伸とはならず、一時、上志段味水野線という別路線が追加された結果である。後に上志段味水野線と風越池線が相互に延伸された結果、両路線が一貫して接続する場合にも上志段味水野線を廃して風越池線に統一せず、名称変更に留めることとした（**図 3.2.25** 参照）。

大高南特定土地区画整理事業においては、JR 東海道本線新駅（現南大高駅）設置と関連して、駅前広場設置に伴い平子線が追加され、大高大府線と水主ヶ池線の一部幅員が 1995（平成 7）年 3 月 15 日に変更された。

そのほか、滝ノ水土地区画整理事業の進捗に併せて 1985（昭和 60）年 2 月 26 日に境松線が延伸された。

③ 地区総合整備に関連する変更（**表 3.2.38** 中 No.5, 10, 12, 14～16, 18, 23, 27, 29）

神宮東地区については、1981（昭和 56）年 8 月 17 日に区画街路神宮東 5 号線、同 6 号線が追加され、あわせて豆田町線の幅員が拡幅された。さらに 1984（昭和 59）年 9 月 26 日にも豆田町線、雁道線が変更された。

1985（昭和 60）年 12 月 23 日には、筒井地区の中の黒門・百人町地区において外堀町線の幅員が変更された。これは街路事業（居住環境整備事業）の関係で、外堀町線が赤萩町線と交差する箇所に関する拡幅変更である（詳細については第6編「第4章 地区総合整備」を参照）。

小幡地区では、1986（昭和 61）年 9 月 18 日に小幡瀬古線の幅員、1992（平成 4）年 3 月 30 日には市街地再開発事業とあわせて公園線と守山本通線の幅員が変更されるとともに、守山本通線に附属する駅前広場の拡大変更が行われた。

白鳥地区では、1987（昭和 62）年 12 月 2 日に大宝線が追加されるとともに雁道線が堀川旗屋橋から日比野まで延伸されて下之一色篠原線に接続している。

鳴海地区では、1992（平成 4）年 3 月 2 日に名鉄名古屋本線の連続立体交差事業に関連して鳴海駅西線が追加され、あわせて古鳴海停車場線の変更により駅前広場が変更された。

有松地区では、1994（平成 6）年 2 月 25 日に市街地再開発事業に関連して大将ヶ根線が追加され、駅前広場の接続路線が有松線から大将ヶ根線に変更された。また、2000（平成 12）年 3 月 7 日には敷田大久伝線の事業化に伴い、有松線との交差形状を改良するため両路線が変更された。

千種台地区では、1998（平成 10）年 12 月 4 日に茶屋ヶ坂牛巻線が一部拡幅変更され、さらに地下鉄 4 号線（名城線）千種台駅（現自由ヶ丘駅）の駅前広場が追加された。あわせて池内猪高線についても一部拡幅変更された。

④ その他（**表 3.2.38** 中 No1～3, 24）

弥富鳴海線と相生山線は、1975（昭和 50）年 3 月 3 日に起終点、線形、交差形状、名称が変更され、一つ山鳴海線と弥富相生山線となった。従前、弥富鳴海線に相生山線が T 字交差していた形状に対し、一つ山鳴海線に弥富相生山線が T 字交差する形状に変更された。この変更は相生山住宅（一団地の住宅施設）が 1966（昭和 41）年 3 月 16 日に都市計画決定されたことに伴い、団地へのアクセス道路が弥富鳴海線南部区間より東に築造されて相生山線と接続したため、この一連の路線を一つ山鳴海線とし、弥富鳴海線北西部区間を一つ山鳴海線に短絡させて弥富相生山線としたものである。

流通業務地区および藤前流通業務団地の都市計画決定（1979（昭和 54）年 3 月 23 日）に先駆けて、同地区のアクセスとなる名四国道線と万場藤前線が 1977（昭和 52）年 9 月 26 日に変更されている。これは、万場藤前線を延伸して名四国道と立体交差させ、流通業務地区内の主要動線とするとともに、茶屋線の延長となる区画街路藤前線を追加して地区内のネットワークを構成させようとするものである。

名古屋市中央卸売市場北部市場は、1977（昭和 52）年 1 月 12 日に名古屋市北部の西春日井郡豊山町地内に都市計画決定されていたが、名古屋市内への主要アクセスとなる国道 41 号への場内流出入交通が右左折を伴うことから交差点での渋滞が懸念され、円滑な交通処理のため市場から国道への右折立体が計画された。1979（昭和 54）年 12 月 21 日に国道 41 号線の拡幅変更が行われた。

大幸南開発に伴い、自動車交通と歩行者等の分離による安全確保等のために大幸南線が 1994（平成 6）年 9 月 27 日に追加された。

表 3.2.38 土地区画整理事業等面整備事業に関連する変更の変遷

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
1	1975（S50） 3. 3	N69	3･4･79	弥富相生山線	名称 終点・線形	弥富鳴海線 →弥富相生山線 l : 6,800→3,830	一団地の住宅「相生山住宅」など弥富鳴海線・相生山線の相互の交差形式、線形と名称を変更
			3･4･89	一つ山鳴海線	名称 終点・線形	相生山線→ 一つ山鳴海線 l : 1,130→4,340	
2	1977（S52） 9.26	A963	3･2･168	名四国道線	幅員	w : 37.25～45→37.25～50.75	藤前流通団地関連（万場藤前線の延伸と名四国道との立体交差）
		N403	3･4･7	万場藤前線	終点	l : 7,730→9,060	
3	1979（S54） 12.21	A1305	3･1･47	国道41号線	一部幅員	w : 25→40～45.5	北部市場関連
4	1981（S56） 8.17	A867	3･2･3	名古屋環状線	一部幅員	w : 32.73→32.73～37.83	大曽根土地区画整理事業
5			3･2･156	豆田町線	一部幅員	w : 30→30～39	神宮東地区総合整備
6	1981（S56） 8.17	N372	3･4･180	大曽根駅前線	路線追加 駅広追加	w : 20, l : 270 SP : 6,800	大曽根土地区画整理事業
			3･4･181	山田東町線	路線追加	w : 16, l : 560	
			3･4･182	山田矢田線	路線追加	w : 16, l : 640	
			3･4･183	東大曽根山田東線	路線追加 駅広追加	w : 16, l : 790 SP : 4,000	
7			3･5･184	豊田本町駅前線	路線追加	w : 15, l : 640	豊田土地区画整理事業
			3･5･185	豊門豊郷線	路線追加	w : 16, l : 350	
8	1983（S58） 3.25	A309	3･3･64	志段味田代町線	一部幅員	w : 25→25～28(右折帯)	吉根特定土地区画整理事業
			3･4･69	吉根線	一部幅員	w : 16→16～18(右折帯)	
		N90	3･5･186	春日井吉根線	路線追加	w : 12, l : 550	
9	1983（S58） 11.14	N387	3･5･187	車道町線	路線追加	w : 15, l : 510	新出来土地区画整理事業
10	1984（S59） 9.26	A908	3･2･156	豆田町線	一部幅員	w : 38→39.5	神宮東地区総合整備
		N361	3･5･155	雁道線	一部幅員	w : 11.5→15	

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
11	1985（S60） 2.26	N64	3･4･90	境松線	起点・延長	l：2,290→3,380	滝ノ水土地区画整理事業
12	1985（S60） 12.23	A1196	3･3･114	外堀町線	一部幅員	w：15→17.46～17.64	黒門・百人町地区居住環境整備事業
13	1986（S61） 3.31	N138	3･5･187	車道町線	終点	l：510→1,000	筒井・葵土地区画整理事業
			3･4･188	手代町線	路線追加	w：20, l：1,640	
			3･4･189	布池町線	路線追加	w：20, l：900	
14	1986（S61） 9.18	N376	3･4･103	小幡瀬古線	一部幅員	w：12→12～17	小幡地区総合整備
15	1987（S62） 12. 2	N372	3･5･155	雁道線	起点	l：4,190→4,770	白鳥地区総合整備
			3･4･194	大宝線	路線追加	w：16, l：700	
16	1992（H4） 3. 2	A199	3･4･87	古鳴海停車場線	駅広追加	SP1：1,700 SP2：3,500	鳴海地区総合整備
		N53	3･5･196	鳴海駅西線	路線追加	w：12, l：360	
17	1992（H4） 3.30	A367	3･3･64	志段味田代町線	一部幅員	w：25→25～28(右折帯)	下志段味特定土地区画整理事業
			3･4･74	風越池線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	
18			3･4･67	公園線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	小幡地区総合整備
			3･4･108	守山本通線	一部幅員	w：18→20, SP：2,000→3,000	
19	1992（H4） 3.30	N93	3･4･70	下志段味線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	下志段味特定土地区画整理事業
			3･4･195	志段味環状線	路線追加	w：16, l：1,620	
20	1992（H4） 7.30	N220	3･4･197	大高北線	路線追加	w：18, l：440	大高駅前土地区画整理事業
21	1993（H5） 2.22	A174	3･3･64	志段味田代町線	一部幅員	w：25→25～28(右折帯)	上志段味特定土地区画整理事業
			3･3･71	上志段味線	一部幅員 番号	w：20→23～25(右折帯) 3･4･71→3･3･71	
			3･4･73	東谷線	起点 一部幅員	l：1,240→1,170 w：16→16～18(右折帯)	
22	1993（H5） 3.22	N64	3･4･72	白鳥線	線形・幅員	w：16→16～18(右折帯)	
			3･4･198	大久手池線	路線追加	w：16, l：1,070	
			3･4･199	勝手塚線	路線追加	w：16, l：860	
			3･4･200	上志段味水野線	路線追加	w：16, l：2,060	
23	1994（H6） 2.25	A172	3･4･91	有松線	駅広廃止		有松地区総合整備
		N62	3･4･203	大将ヶ根線	路線追加 駅広変更	w：16, l：710 SP：3,000→4,000	
24	1994（H6） 9.27	N307	3･4･205	大幸南線	路線追加	w：20, l：780	大幸南開発
25	1995（H7） 3.15	A221	3･4･174	大高大府線	一部幅員	w：16→16～18(右折帯)	大高南特定土地区画整理事業
		N84	3･4･93	水主ヶ池線	一部幅員	w：16→20 w：23→25	
			3･4･204	平子線	路線追加 駅広追加	w：20, l：610 SP：4,100	
26	1995（H7） 9.29	A751	3･3･64	志段味田代町線	一部幅員	w：25→25～28(右折帯)	中志段味特定土地区画整理事業
			3･4･74	風越池線	起点・線形	l：1,700→1,710	下志段味特定土地区画整理事業
		N335	3･4･70	下志段味線	一部幅員	w：12→16～18	
			3･4･195	志段味環状線	終点	l：1,620→5,030	中志段味特定土地区画整理事業
			3･4･200	志段味水野線	名称・起点等	l：2,060→3,500	
			3･4･206	中志段味線	路線追加	w：16, l：1,160	
27	1998（H10） 12. 4	A863	3･3･65	茶屋ヶ坂牛巻線	一部幅員 駅広追加	w：15→18.5～20 SP：5,000	千種台ふれあいタウン整備事業
		N409	3･5･118	池内猪高線	一部幅員	w：15→20	
28	1999（H11） 8.13	A604	3･3･14	椿町線	終点・延長	l：1,160→2,210	ささしまライブ24土地区画整理事業
			3･2･208	笹島線	路線追加	w：30, l：630	
		N274	3･5･18	日置中野新町線	起点	l：3,880→4,240	
			3･5･131	駅西線	起点	l：1,540→950	
29	2000（H12） 3. 7	A179	3･4･91	有松線	起点	l：3,160→3,240	有松地区総合整備
			3･4･175	敷田大久伝線	線形・幅員	l：1,860→1,820 w：16→16～18(右折帯)	

告示番号中のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示の略である。
変更内容中の略号 w, l はそれぞれ幅員、延長を表し、単位は m で、「約」表示を省略している。
また、SP は駅前広場を表し、単位は㎡である。

(6) 橋梁整備事業に伴う変更

橋梁に関連する変更は主に橋梁の事業化に際して行われ、橋梁本体区間の幅員の変更、取付区間の拡幅などがある(**表 3.2.39**)。

① 橋梁本体の変更(**表 3.2.39** 中 No.1)

橋梁本体の変更としては、梅ノ木線中川陸橋の縮小変更が 1974(昭和 49)年 2 月 20 日に行われた。

② 取付区間の拡幅(**表 3.2.39** 中 No.3～8, 11, 15)

橋梁附近区間に係る従前の都市計画幅員については、橋梁取付区間が橋梁区間と同一の幅員であることが多いことから、主として橋梁整備事業に際して沿道土地利用のために橋梁取付区間を拡幅変更する事例が多い。

八熊線新前田橋の庄内川右岸ならびに東海橋線明徳橋の庄内川左岸および日之出橋の新川右岸取付区間が 1982(昭和 57)年 12 月 27 日に拡幅変更された。赤荻町線天神橋の矢田川左岸取付区間については、1984(昭和 59)年 9 月 26 日に拡幅変更された。八熊線榎光橋の新川左岸および明治町東築地線東築地橋の山崎川右岸取付区間については、1985(昭和 60)年 12 月 23 日に拡幅変更された。八熊線榎光橋の新川右岸取付区間については、1987(昭和 62)年 5 月 11 日に拡幅変更された。万場藤前線正江橋の新川両岸取付区間については、1998(平成 10)年 12 月 4 日に拡幅変更された。

③ 橋梁本体・取付区間双方の変更(**表 3.2.39** 中 No.2, 9, 10, 12～14, 16)

橋梁本体および取付区間双方の変更としては次の場合がある。

如意線は師勝町の高田寺久地野線と接続するため 1979(昭和 54)年 12 月 21 日に延伸され、喜惣治大橋が計画されるとともに大山川左岸取付区間が拡幅変更された。喜惣治大橋については、さらに 1989(平成元)年 10 月 2 日にも橋梁幅員縮小変更が行われた。

下之一色篠原線大当郎橋は、庄内川橋梁幅員の縮小変更とあわせて右岸取付区間の拡幅変更が 1987(昭和 62)年 5 月 11 日に行われた。

昭和橋線については、三日月橋の橋梁幅員および新川左岸取付区間の拡幅変更が 1987(昭和 62)年 12 月 2 日に、また庄内川河川改修に伴う国道 1 号一色大橋架替により、橋梁幅員および庄内川右岸取付区間の拡幅変更が 2000(平成 12)年 11 月 28 日に行われた。

戸田荒子線南陽大橋については、庄内川左岸・新川右岸取付区間の拡幅変更が 1989(平成元)年 10 月 2 日に行われ、さらに 1993(平成 5)年 10 月 5 日には橋梁幅員が拡幅変更された。

東志賀町線三階橋は橋梁および矢田川左岸取付区間が 1996(平成 8)年 11 月 6 日に拡幅変更された。この変更の背景としては、三階橋南橋詰で上飯田線と東志賀町線が合流し、さらにその南側で両路線と市道が交差することにより合計 3 箇所の交差点が近接するため、慢性的な渋滞区間となっていたことがある。このため、交通の円滑化を目的として橋梁形式を含む交通処理が検討され、上飯田線の北行き 1 車線を立体化し、信号交差点 2 箇所をなくす橋梁形式が採用された。

表 3.2.39 橋梁整備事業に伴う変更の変遷

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
1	1974 (S49) 2.20	A158	3･2･36	梅ノ木線	線形･幅員	w : 30→24	中川陸橋 橋梁幅員
2	1979 (S54) 12.21	N584	3･4･95	如意線	起点 一部幅員	l : 2,480→2,550 w : 16→25	喜惣治大橋 市外都市計画道路との接続 大山川左岸取付区間幅員
3	1982 (S57) 12.27	A1261	3･3･152	八熊線	一部幅員	w : 25→25～44	新前田橋 庄内川右岸取付区間幅員
4			3･3･162	東海橋線	一部幅員	w : 24.54→24.54～32.5	明徳橋 庄内川左岸 日之出橋 新川右岸取付区間
5	1984 (S59) 9.26	A908	3･2･56	赤萩町線	線形･幅員	w : 30→30～47	天神橋 矢田川左岸取付区間幅員
6	1985 (S60) 12.23	A1196	3･3･152	八熊線	一部幅員	w : 25→29.8～38	榎光橋 新川左岸取付区間幅員
7		N460	3･5･40	明治町東築地線	一部幅員	w : 15→15～23.5	東築地橋 山崎川右岸取付区間幅員
8	1987 (S62) 5.11	A403	3･3･152	八熊線	一部幅員	w : 25→31	榎光橋 新川右岸取付区間幅員
9		N153	3･4･154	下之一色篠原線	一部幅員	w : 20→18.3～33	大当郎橋 庄内川 橋梁･右岸取付区間幅員
10	1987 (S62) 12. 2	A948	3･2･158	昭和橋線	線形･幅員	w : 25→25.3, 30→30～40	三日月橋 新川 橋梁･両岸取付区間幅員
11	1989 (H元) 10. 2	N310	3･4･5	戸田荒子線	一部幅員	w : 20→22, 32	南陽大橋 庄内川左岸 ･新川右岸取付区間幅員
12			3･4･95	如意線	一部幅員	w : 16→12.8	喜惣治大橋 大山川橋梁幅員
13	1993 (H5) 10. 5	N292	3･4･5	戸田荒子線	一部幅員	w : 20→26	南陽大橋 庄内川･新川橋梁幅員
14	1996 (H8) 11. 6	A872	3･2･53	東志賀町線	一部幅員	w : 30→30～44, 24.54→30.54	三階橋 橋梁幅員等 矢田川両岸取付区間幅員
			3･2･55	上飯田線	一部幅員	w : 30→36	
		N387	3･6･99	庄内辻町線	終点	他線変更による微修正	
15	1998 (H10) 12. 4	N409	3･4･7	万場藤前線	一部幅員	w : 20→18.8～35.8	正江橋 新川両岸取付区間幅員
16	2000 (H12) 11.28	A931	3･2･158	昭和橋線	幅員･車線数	w : 30→48.2, 20→29.8	一色大橋 庄内川橋梁･右岸取付区間幅員

告示番号中のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示の略である
変更内容中の略号 w, l はそれぞれ幅員、延長を表し、単位は m であり、延長の数値は「約」を省略している

(7) 主として駅前広場の新設･変更等、鉄道に関連する変更

鉄道に関連する変更は、主として駅前広場の新設･変更に係る内容であり、面整備事業に伴って駅前広場を追加･変更する場合、連続立体交差事業に伴って駅前広場等を追加･変更する場合、バス･鉄道等の路線新設に伴って駅前広場を追加･変更する場合およびそれ以外の理由に帰する場合がある(**表 3.2.40**)。

このうちの一部については、前々項(5) 土地区画整理事業等面整備事業に関連する変更 と重複している。また、駅前広場の変更の内容については「第4章 鉄道･総合駅･駅前広場」で記述する。

① 面整備事業に伴って駅前広場を追加･変更(**表 3.2.40** 中 No.2, 7, 8, 10, 12, 13, 17)

大曽根土地区画整理事業では、1981(昭和 56)年 8 月 17 日の都市計画変更で大曽根駅前線、東大曽根山田東線追加により大曽根駅東西に駅前広場が都市計画追加され、東大曽根山田東線については国鉄中央本線とアンダーパスで立体交差することとされた。

小幡地区総合整備(市街地再開発事業)では、1992(平成 4)年 3 月 30 日に守山本通線変更により小

幡駅前広場が拡大された。

有松地区総合整備（市街地再開発事業）に伴い、1994（平成 6）年 2 月 25 日に駅前広場の規模が拡大され、併せて附属する都市計画道路が有松線から新設の大将ヶ根線に都市計画変更された。

大高南特定土地区画整理事業に伴い、新設の平子線に JR 東海道本線新駅（現南大高駅）の駅前広場が 1995（平成 7）年 3 月 15 日に追加された。

春田駅前広場は次のような背景による。国道 302 号と JR 関西本線の立体交差化を契機として新駅構想が具体化したことに伴い、住宅市街地総合整備事業に基づく新駅整備を想定して 1996（平成 8）年 8 月 8 日に春田駅前広場を含む春田駅前線が追加された。

地区総合整備（千種台ふれあいタウン推進事業）の一環としての千種台住宅市街地総合整備事業に伴い、茶屋ヶ坂牛巻線変更により地下鉄 4 号線（名城線）千種台駅（現自由ヶ丘駅）に駅前広場が 1998（平成 10）年 12 月 4 日に追加された。

② 連続立体交差事業に伴って駅前広場等を追加・変更（**表 3.2.40** 中 No3, 5, 6, 15）

名鉄犬山線連続立体交差事業に伴い、枇杷島小田井線変更により上小田井駅に駅前広場が 1982（昭和 57）年 10 月 6 日に追加された。

名鉄名古屋本線鳴海地区の連続立体交差事業に伴い、古鳴海停車場線変更により鳴海駅の駅前広場が 1992（平成 4）年 3 月 2 日に変更・追加され、鳴海地区総合整備（市街地再開発事業）において整備を図ることとされた。このとき鉄道敷に並行する鳴海駅西線が追加された。

JR 関西本線・近鉄名古屋線連続立体交差事業に伴い、高畑町線変更により 1998（平成 10）年 8 月 7 日に八田駅南北に駅前広場が追加された。

③ バス・鉄道等の路線新設に伴って駅前広場を追加・変更等（**表 3.2.40** 中 No.4, 9, 11, 14, 18, 19）

基幹バス新出来町線整備に伴い、それまでの環状 2 号線用地暫定利用のバス発着場等に替えて新出来町線変更により、1985（昭和 60）年 12 月 23 日に基幹バス路線終点に引山交通広場が追加された。

地下鉄 4 号線（名城線）が事業化をめざして 1994（平成 6）年 2 月 25 日に都市計画変更されたこととあわせて、新出来町線変更により茶屋ヶ坂駅に駅前広場が追加された。

ガイドウェイバス志段味線導入に伴い、導入空間の整備のため名古屋環状線の大曽根地区、志段味田代町線および大幸線の砂田橋交差点付近、宮前橋北の一部区間が 1994（平成 6）年 9 月 16 日に拡幅変更された。さらに 1998（平成 10）年 2 月 13 日、2001（平成 13）年 2 月 26 日の 2 回にわたってガイドウェイバスの駅出入口用地を確保するために志段味田代町線および大幸線の一部区域拡幅変更が行われた。

西名古屋港線旅客化に伴い、1999（平成 11）年 8 月 13 日に土古町線変更により昭和橋通駅（現中島駅）に駅前広場が追加された。

④ その他（**表 3.2.40** 中 No.1, 16）

国鉄による駅前広場用地を活用したターミナルビル計画を契機として、広井町線変更により既存の名古屋駅前広場が 1974（昭和 49）年 2 月 20 日に都市計画決定された。また、1998（平成 10）年 8 月 7 日には、名古屋駅本屋建替え（JR セントラルタワーズ建設）に際して発生・集中する歩行者交通の円滑化を

図るとともに、名古屋駅バスターミナルと接続するため、従来の名古屋駅前広場区域にペデストリアンデッキ部分を追加する変更等が行われた。

表 3.2.40 鉄道に関連する変更の変遷

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名		変更対象項目	変更内容	備考
1	1974 (S49) 2.20	A159	3･3･19	広井町線	駅広追加	SP : 10,100	名古屋駅前広場
2	1981 (S56) 8.17	N372	3･4･180	大曽根駅前線	路線追加 駅広追加	w : 20, l : 270 SP : 6,800	大曽根西駅前広場
			3･4･183	東大曽根山田東線	路線追加 駅広追加	w : 16, l : 790 SP : 4,000	大曽根東駅前広場
3	1982 (S57) 10. 6	A989	3･3･25	枇杷島小田井線	駅広追加	SP1 : 600 SP2 : 1,800 SP3 : 5,000	上小田井東第1駅前広場 上小田井東第2駅前広場 上小田井西駅前広場
4	1985 (S60) 12.23	A1196	3･3･113	新出来町線	駅広追加	SP : 7,900	引山交通広場
5	1992 (H 4) 3. 2	A199	3･4･87	古鳴海停車場線	駅広追加	SP1 : 1,700 SP2 : 3,500	鳴海北駅前広場 鳴海南駅前広場
6		N53	3･5･196	鳴海駅西線	路線追加	w : 12, l : 360	名鉄名古屋本線連続立体交差事業
7	1992 (H 4) 3.30	A367	3･4･108	守山本通線	駅広変更	SP : 2,000→3,000	小幡駅前広場 小幡駅前市街地再開発事業
8	1994 (H 6) 2.25	A172	3･4･91	有松線	駅広廃止		大将ヶ根線に付け替え拡大
9			3･3･113	新出来町線	駅広追加	SP : 3,500	茶屋ヶ坂駅前広場
10	1994 (H 6) 2.25	N62	3･4･203	大将ヶ根線	路線追加 駅広変更	w : 16, l : 710 SP : 4,000←3,000	有松駅前広場 有松駅前市街地再開発事業
11	1994 (H 6) 9.16	A800	3･2･3	名古屋環状線	一部幅員	w : 32.73→37.83	ガイドウェイバス志段味線決定に伴う変更
			3･3･64	志段味田代町線	区域	宮前橋北、砂田橋	
			3･3･112	大幸線	区域	砂田橋	
	1994 (H 6) 9.27	N307	3･4･110	町南通線	起点	微修正	
12	1995 (H 7) 3.15	N84	3･3･204	平子線	路線追加 駅広追加	w : 20, l : 610 SP : 4,100	南大高駅前広場 大高南特定土地区画整理事業
13	1996 (H 8) 8. 8	N284	3･4･207	春田駅前線	路線追加 駅広追加	w : 16, l : 120 SP : 3,600	春田駅前広場 新駅(現春田駅)関連
14	1998 (H10) 2.13	A97	3･3･64	志段味田代町線	区域		ガイドウェイバス志段味線駅出入口追加
			3･3･112	大幸線	区域		
15	1998 (H10) 8. 7	A593	3･3･11	高畑町線	駅広追加	SP1 : 2,700 SP2 : 4,800	八田北駅前広場 八田南駅前広場
16			3･3･19	広井町線	駅広変更	一部嵩上式 : 2,400	名古屋駅前広場
17	1998 (H10) 12. 4	A863	3･3･65	茶屋ヶ坂牛巻線	一部幅員 駅広追加	w : 15→18.5～20 SP : 5,000	千種台(現自由ヶ丘)駅前広場 千種台ふれあいタウン整備事業
18	1999 (H11) 8.13	N273	3･4･12	土古町線	駅広追加	SP : 2,700	昭和橋通(現中島)駅前広場
19	2001 (H13) 2.26	N61	3･3･112	大幸線	区域		ガイドウェイバス志段味線駅出入口追加

告示番号中のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示の略である
変更対象項目中の駅広は駅前広場の略である
また、1998(平成10)年以前に決定された「交通広場」も「駅前広場」とした(第4節1(5)①参照)
変更内容中の略号 SP は駅前広場を表し、単位は㎡で、「約」表示を省略している
また、w, l はそれぞれ幅員、延長を表し、単位は m である。延長の「約」表示を省略している

(8) 都市計画道路網の見直し

① 発端(地域の要望・市会質疑)

名古屋市の都市計画道路の整備率は、土地区画整理事業が活発に施行されてきたこともあって高い水準を維持してきている。しかし、都市計画道路全体が 1946(昭和 21)年に復興都市計画で全面刷新さ

れて以来、未着手の路線やその後の追加路線であっても事業着手していない路線は相当存在しており、当該路線の計画区域内の土地は長期間建築制限の対象となっている。こうした状況により、権利者から都市計画変更や制限緩和を求める要望が出されてきた。こうした要望を受けて市会においても再三質疑が行われてきた。

② 都市計画公園緑地等検討委員会による検討と建築制限緩和

1980年代後半(昭和61年から63年にかけて)の市会の場で、都市計画公園・道路の早期事業化および制限緩和について質問された。一方で、1988(昭和63)年8月には「名古屋市新基本計画」が策定され、計画期間(1988(昭和 63)年～2000(昭和 75－平成 12)年)内の道路・公園等の事業着手対象が明らかになった。言い換えれば、当面着手しない対象を明確にしたということでもある。

このような状況下にあって、関係当局は「都市計画公園緑地等検討委員会」を設置して対応策の検討を行った。[100] その結果を1989(平成元)年12月に名古屋市政調査会建設環境部会に報告した。報告中の対応方針の骨子は次のとおりである。[101]

都市計画の見直しは基本的には行わず、整備を進めることを前提として次の方針を掲げた。

ⅰ 新基本計画に基づく整備

ⅱ 用地の先行取得

ⅲ (密集市街地における)新しい整備手法の検討

ⅳ 都市計画制限の運用

以上のうち、「ⅳ 都市計画制限の運用」については、「都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第53条第1項の許可に関する取扱要綱」を制定し、1990(平成2)年1月1日から施行した。[102] 同要綱は一定要件に該当する場合には、3階建てを許可するもので、詳細は第1編「第3章 都市計画制限」に譲る。

③ 「都市計画公園緑地等整備推進検討委員会」および「都市計画道路整備推進検討委員会」による検討

1993(平成 5)年 3 月の名古屋市会予算委員会の場で、長期未整備公園・緑地・道路に関し、都市計画の見直しも含む質疑がなされ、検討委員会の設置、組織強化等の答弁があった。これに基づいて 1993(平成 5)年度から農政緑地局・計画局に公園担当専任主幹が設置されるとともに、1993(平成 5)年 5 月 14 日に「都市計画公園等整備推進検討委員会」および「都市計画道路整備推進検討委員会」が設置された。[103] 両検討委員会は、検討結果について同年12月15日に名古屋市政調査会計画建設部会に対して中間報告し、翌1994(平成6)年5月10日に最終報告を行っている。1989(平成元)年12月に名古屋市政調査会建設環境部会に報告した内容を概ね引き継いだうえで、整備優先度を明らかにしたほか、

100 「都市計画公園緑地等検討委員会設置要綱」(1988(昭和63)年4月23日施行)

101 「都市計画公園緑地・道路の今後の対応について」(1989(平成元)年12月1日 計画局)

102 「都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第53条第1項の許可に関する取扱要綱」(1990(平成2)年1月1日施行)

103 「都市計画道路整備推進検討委員会設置要綱」(1993(平成5)年5月14日施行)

税の評価軽減措置を拡充することとした。[104] なお、公園緑地に関する経過は第4編「第1章 公園・緑地」に述べる。

④ 未着手都市計画道路の整備方針、都市計画道路整備プログラム

国の動きとして、都市計画中央審議会の第 26 号答申「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」についての答申（1997（平成 9）年 6 月 9 日）中の「都市交通のあり方と整備推進方策」において、「都市計画道路整備プログラムの策定」がうたわれた。[105] さらに社会資本整備審議会に設置された都市交通・市街地整備小委員会による 2003（平成 15）年 4 月 14 日のとりまとめにおいても「都市交通のあり方とその実現・運営方策」中に「都市計画道路の見直し」と「都市計画道路の整備プログラムの策定と事業の短期化・効率的な実施」がうたわれている。[106]

このような国の動きとして、都市計画道路整備に関する見通しを明らかにする施策の提示がなされる一方で、名古屋市においても都市計画道路をめぐる社会経済情勢の変化や市民ニーズの多様化、縮小しつつある事業費などの事業環境等を勘案し、2004（平成 16）年度に「未着手都市計画道路の整備に関する検討委員会」を設置した。同委員会から 2005（平成 17）年 3 月 30 日に「未着手都市計画道路の整備に関する提言」がなされた。この提言を受けて、2006（平成 18）年 3 月に「未着手都市計画道路の整備方針」を策定し、各未整備道路について、計画の「廃止」「変更」「現計画どおり」の 3 区分で今後の方針を明らかにしている。さらにこの方針を踏まえて 2007（平成 19）年 3 月に、路線別の整備着手時期を示した「都市計画道路整備プログラム」を策定している。

2 幹線街路の整備

（1） 幹線街路の整備手法

名古屋市内の幹線街路の整備は、**表 3.2.41** に示すように道路整備自体を単独で行うものと市街地開発事業等面的な整備の中で道路整備を行うものとがある。

道路整備を単独で行うということは、新たに道路の区域となる用地について、しばしば家屋等の移転補償を伴いつつ買収することが主体となる。これには都市計画法に基づいて都市計画事業認可を得て整備する街路事業と、都市計画道路であっても基本的に道路法を適用して整備する道路事業とがある。

街路事業には規模等の採択要件により建設省都市局の補助対象となるものと対象外の名古屋市単独事業がある。

---

104 「都市計画公園・緑地及び道路の事業推進について」（1993（平成 5）年 12 月 15 日中間報告）
同 （1994（平成 6）年 5 月 10 日報告）

105 前掲 20「安心で豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策は、いかにあるべきか」についての答申（都市計画中央審議会）
http://www.mlit.go.jp/crd/city/singikai/sn081.html（2013/02/01 閲覧）

106 「良好な市街地整備及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営するべきかとりまとめ」（都市交通・市街地整備小委員会 pp. 26-27）
http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city_history/2/images/shiryou5.pdf（2015/08/12 閲覧）

表 3.2.41 幹線街路の整備手法

事業種別		根拠法	区分	内容	事業主体	事例
単独整備	街路事業	都市計画法	補助事業	主に名古屋環状2号線内で面整備事業外の幹線街路(都市局補助)	名古屋市	豆田町線等
			単独事業	主に名古屋環状2号線内で面整備事業外の補助幹線街路		山の手通線等
	道路事業	道路法	直轄事業	一般国道指定区間(国の直轄整備)	建設省(国土交通省)	国道302号等
			補助事業	主に名古屋環状2号線外の幹線街路(道路局補助)など	名古屋市	中一色名古屋線等
			単独事業	主に名古屋環状2号線外の補助幹線街路など		局所改良等
面的整備	土地区画整理事業	土地区画整理法	市施行	復興、大曽根、豊田、筒井、有松、大高等	名古屋市	久屋町線等
			組合施行	下八事、天白、平針原等	土地区画整理組合	中根町線等
	市街地再開発事業	都市再開発法	市施行	泥江、小幡、日比野、有松、鳴海	名古屋市	江川線等

道路事業の事業内容については、「土木局事業概要 1994」(p. 28 名古屋市土木局 1994.3)ほかによる
施行者が名古屋市以外の市街地再開発事業では、都市計画道路は整備していない
(既決定の都市計画道路は整備済であった)

道路事業には国道 302 号(環状 2 号線一般部)など一般国道指定区間について建設省が直接事業執行する直轄事業、名古屋市が建設省道路局の補助を受けて実施するもの、比較的小規模な事業を対象とする名古屋市単独事業がある。

街路事業と道路事業の区分については、建設省都市局・道路局間の申し合わせがあり、名古屋圏については次のとおりである。原則として名古屋環状 2 号線の内側については、指定区間外の一般国道は街路事業、指定区間の一般国道は道路事業、名古屋環状 2 号線および名古屋環状 2 号線の外側の一般国道は道路事業、一般国道以外については原則として既成市街地(1970(昭和 45)年国勢調査による人口集中地区)内は街路事業、それ以外は道路事業とすることとしている。

面的な整備による道路整備は、一定の広がりを有する地区を対象として道路だけではなく、宅地や場合によっては建物も一体的に整備するというものであり、土地区画整理事業や市街地再開発事業などが相当する。神宮東地区など住宅市街地総合整備事業の系列に連なる面的整備においても道路を整備しているが、個別に都市計画事業認可を取得していることもあり、単独整備として扱うこととする。

名古屋市における幹線街路の整備が、以上のような整備手法のうち、いずれによって実施されているかを 2006(平成 18)年度末現在で**表 3.2.42**、**図 3.2.19** に示した。

資料の制約条件から、一部推計を用いているほか厳密な重複排除を行っていないなどの理由により傾向の把握に留める必要があるが、全体のうち土地区画整理事業などの面的整備で約 6 割となり、その中で公的再開発は 0.2%に過ぎない。土地区画整理事業の内訳では、組合施行と公的団体施行とでほぼ折半となっている。さらに公的団体施行整備延長約 207km のうち 9 割弱に相当する約 182km が復興土地区画整理事業による整備であり、全整備延長とくらべてみてもおよそ 4 分の1を同事業で整備したことになる。

(2) 街路事業

街路事業には改良、橋梁、立体交差などがあるが、鉄道との立体交差は「第4章 鉄道・総合駅・駅前広場」で取り上げ、ここでは街路事業のうち立体交差を除く一部の路線・区間を以下に紹介する。

表 3.2.42 幹線街路手法別整備状況

事業区分		幹線街路		
		延長 (km)	整備率 (%)	手法内訳 (%)
面的整備	公的区画整理	206.79	24.4	28.2
	組合区画整理	224.31	26.4	30.6
	公的再開発	1.29	0.2	0.2
	計	432.39	51.0	58.9
面的整備以外		301.79	35.6	41.1
整備延長合計		734.18	86.6	100.0
決定延長合計		848.25	100.0	

本表は一部推計によるほか重複排除を行っていないなど取扱いには注意を要する
整備延長合計及び決定延長合計は「都市計画年報平成19年版」による。
公的区画整理及び公的再開発は積み上げによる独自推計による
組合区画整理の整備合計値は、「組合区画整理2009」(名古屋市)p. 8による
面的整備以外の数値は、整備延長合計から面的整備分を除くことによる
(面的整備以外の数値には、単独整備および計画決定時点で既に整備済であった路線・区間が含まれる)

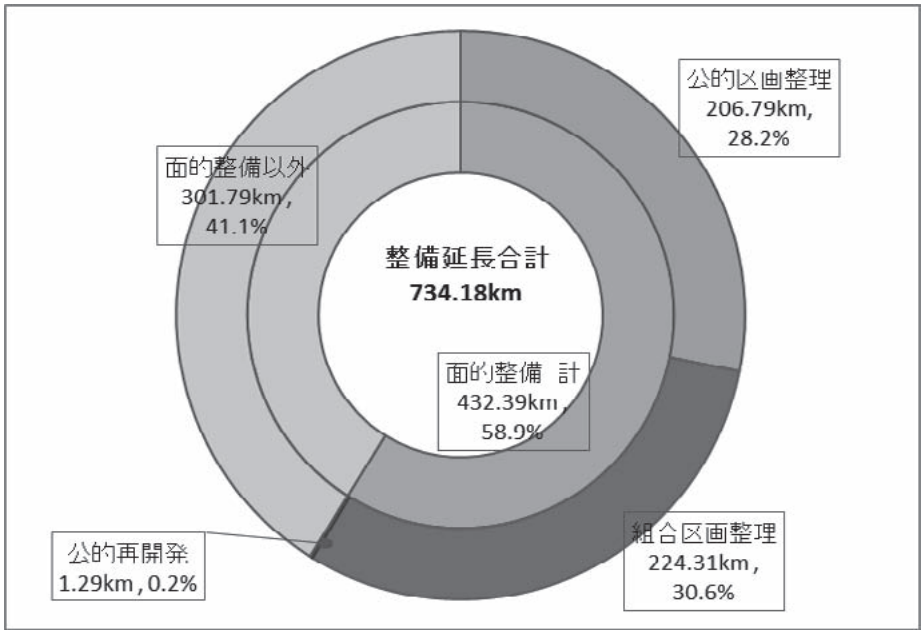


図 3.2.19 幹線街路の整備手法別延長の割合

① 都市高速道路に関連する街路事業

都市高速道路は広幅員幹線街路上を基本として計画されたが、区間によっては平面街路の拡幅を要する場合もある。都市高速道路の決定に際して幹線街路の拡幅も併せて変更した区間については第4節1(4) 自動車専用道路の決定・変更に伴う変更 で、鏡ヶ池線の最終変更は第3節2(3)③ 都市計画変更内容 において記したとおりであるが、そのほかに既決定であって未整備の区間についても都市高速道路の整備に先立って拡幅整備する必要がある。このような幹線街路の整備手法には関連街路事業、密接関連街路事業、有料道路支援関連事業などがある。

都市高速道路建設に起因して新設・拡幅を要する平面街路を都市高速関連街路と称し、都市高速関連街路を整備する事業を関連街路事業という。関連街路事業については、費用の一部（原則三分の一）を都市高速道路事業者が負担しなければならない規定がある（地方道路公社法第 29 条、同法施行令（昭和 45 年政令第 202 号）第 6 条等）。

総合有料道路事業（密接関連街路事業）はNTT無利子貸付金制度の中のNTT－Aタイプ（収益回収型）に属し、有料道路事業者が通常の有料融資事業よりも利子負担の少ない資金構成の下で、有料道路とこれに密接に関連した街路を一体的に整備する途を開いた。NTT 無利子貸付金制度の終焉に伴い、資金構成を同じくする新有料融資事業制度が創設されている。

一方で、道路審議会による 1992（平成 4）年中間答申などに基づき、有料道路事業と一般道路事業の事業区分の見直しが図られる中で、道路管理者による平面街路の拡幅整備を通常の街路事業とは別枠で促進支援する有料道路支援関連事業が制度化された。

以上の手法に基づいて都市高速道路に関連する幹線街路を整備した例を**表 3.2.43** に掲げる。

表 3.2.43　都市高速道路に関連する幹線街路整備

事業手法	路線名	区間		当初事業認可		事業期間（年度）	受委託協定締結年月日	対象となる都市高速道路
				年月日	告示番号			
関連街路事業（A）	東郊線	A1	松田橋～星崎一	1971(S46) 1.16	A 29	1970(S45)～1981(S56)	1972(S47) 5.30	高速3号大高線
		A2	新川中橋南～黒川	1972(S47) 5. 8	A 379	1972(S47)～1998(H10)		高速1号楠線
		A3	楠IC～新川中橋北	1979(S54) 4.23	A 498	1979(S54)～1992(H 4)	1979(S54) 4. 3	
		A4	新川中橋南北	1979(S54)10. 8	A1061	1979(S54)～1986(S61)		
	万場大橋線	A5	畑江通1～9丁目	1978(S53) 2.27	A 213	1977(S52)～1986(S61)	1978(S53) 4. 5	高速5号万場線
	鏡ヶ池線	A6	吹上～春岡	1982(S57) 2.10	A 127	1981(S56)～1996(H 8)	1985(S60) 6. 1	高速2号東山線
		A7	春岡～田代本通	1984(S59)12.28	A1230	1984(S59)～2000(H12)		
		A8	田代本通～四谷通	1986(S61)11.12	A 955	1986(S61)～2000(H12)	1986(S61)11.20	
	江川線	A9	秩父通～庄内通3	1994(H 6) 3. 2	A 202	1993(H 5)～2008(H20)	1997(H 9) 5.12	高速6号清須線
		A10	浄心北～秩父通	1999(H11) 3.17	A 176	1998(H10)～2008(H20)	1998(H10) 5.18	
密接関連街路事業（B）	鏡ヶ池線	B1	田代本通～四谷通	1986(S61)11.12	A 955	1986(S61)～2000(H12)	1989(H 1) 4. 1	高速2号東山線
	新名西橋線	B2	堀越西～庄内通3	1996(H 8) 3.29	A 330	1995(H 7)～2009(H21)	2002(H14) 4. 1	高速6号清須線
	船見町線	B3	南北区間	2010(H22) 1.19	A 19	2009(H21)～2010(H22)	2007(H19) 3.28	高速4号東海線
				2011(H23) 2. 1	A 51	2010(H22)～2015(H27)		
	江川線	B4	山王橋交差点～日比野北交差点	2009(H21)10.30	A 718	2009(H21)～2015(H27)	2006(H18) 4. 3	高速4号東海線
有料道路支援関連事業（C）	江川線	C1	日比野北交差点～日比野南交差点	1997(H 9) 1.10	A 10	1996(H 8)～2013(H25)	—	高速4号東海線
		C2	東海通～港区役所前	1997(H 9) 5.28	A 468	1997(H 9)～2015(H27)		
		C3	南郊公園～東海通	1997(H 9) 8.29	A 694	1997(H 9)～2016(H28)		
		C4	日比野南交差点～六番町	1997(H 9)10.31	A 854	1997(H 9)～2016(H28)		
		C5	六番町～南郊公園	1997(H 9)10.31	A 855	1997(H 9)～2016(H28)		
	大津町線	C6	竜宮町～船見町	1997(H 9) 5.28	A 469	1997(H 9)～2019(H31)予定		

1　区間の起終点は交差点名称等通称による
2　告示番号のAは愛知県告示を表す
3　対象となる都市高速道路名は管理名称による
4　鏡ヶ池線の田代本通～四谷通については、1989（平成元）年度に関連街路事業から密接関連街路事業に切り替えている

ア 関連街路事業

表中の A1 は東郊線南部の国道 1 号区間、A2 から A4 はいずれも東郊線北部の国道 41 号区間で、旧幅員 24.54m が 40m に拡幅された。国道 41 号区間については、はじめに新川中橋以南区間の A2 が着手され、A3、A4 は旧幅員 25m で事業施行中であった如意土地区画整理事業の換地処分（1978（昭和 53）年 8 月 26 日）後に着手された。A5 は万場大橋線の岩塚駅前交差点から黄金陸橋に至る区間で、旧幅員 32.73m が 40m に拡幅された。A9～10 は江川線北部区間であり、秩父通～庄内通 3 丁目区間については旧幅員 24.54m が 40m に、浄心北～秩父通区間は旧幅員 24.54m が 30m に拡幅された。

A1（東郊線南部（国道 1 号)） 区間については工事のみ、A9～10（江川線北部）区間については用地のみ、それ以外の区間については用地・工事ともに道路公社が事業を受託している。[107]

イ 密接関連街路事業

鏡ヶ池線（A6～8、B1）は新設幹線街路であり、名古屋市が事業着手した後、関連街路事業として道路公社に事業委託した。その中で、B1（田代通～四谷通）区間は 1989（平成元）年度以降、密接関連街路事業に切り替えて進められた。B2 の新名西橋線は、いずれも高速 3 号線北部区間整備のために拡幅を要する区間で、道路公社に事業委託して、密接関連街路事業により旧幅員 14.54m（一部 38m）が 40m に拡幅された。[108] さらに、B3 の船見町線の一部新設および B4 の江川線（尾頭橋工区）について新有料融資事業による密接関連街路事業が行われた。

ウ 有料道路支援関連事業

有料道路支援関連事業を適用した江川線南部区間と大津町線南部区間は、いずれも都市高速道路の決定に伴って拡幅変更した区間ではなく、既決定幅員内に都市高速道路を建設する計画であったにもかかわらず未整備であった区間である。

江川線は旧幅員 24.54m を 50m に拡幅するもので、日比野交差点付近の C1 区間については東側の一部が日比野市街地再開発事業、その他が有料道路支援関連事業により整備着手された。また C1～C5 の各区間については 1997（平成 9）年度から江川線整備事務所を設置され、高速 3 号線の段階供用とも調整しながら整備が進められた。

大津町線（C6）区間は旧幅員 24.54m が 30m に拡幅された。

② 一般の街路事業

赤荻町線のうち、庄内川と矢田川の間は、一般国道 19 号を幅員 30m に拡幅するとともに天神橋橋梁を架け替えて拡幅整備するもので、指定区間の一般国道を直轄事業ではなく街路事業で整備した事例である。道路整備予算を勘案のうえ、名古屋市が建設省と協議して街路事業としたと考えられる。また、復興土地区画整理事業除外地区で未整備であった区間を筒井地区総合整備の一環として街路事業で整備した。

[107] 前掲 63 名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」（名古屋高速道路公社 2012.3 p. 55, 90, 85, 125, 128）

[108] 前掲 63 名古屋高速道路公社 40 年史編集委員会「名古屋高速道路公社四十年史」（名古屋高速道路公社 2012.3 pp. 104-105, p. 125, 128）

引山野並線等（現高針大高線）は外環状線の位置づけで旧都市計画法期に都市計画決定された路線で、名古屋環状 2 号線の都市計画決定にあたって外環状線の位置付けから外れた区間である。名東区、天白区、緑区の一部区間は土地区画整理事業で整備され、その他の区間は街路事業で整備された。

新出来町線の千種区から名東区にかけての多くの区間は街路事業で整備された。特に猪子石原付近の区間は基幹バス新出来町線のルートにあたり、基幹バスの供用時期に合わせて整備が急がれた区間である。また、大幸線～千代田橋通線の区間は、基幹バスの供用後にボトルネック（隘路）となっていた区間を郊外方向に 1 車線分拡幅整備したうえで、都心方向 3 車線、郊外方向 2 車線とし、合計 5 車線の運用としている。

広小路線については、池下（復興土地区画整理事業区域界）以東の区間が 1960（昭和 35）年に幅員 24.54m から 40m に都市計画変更された。池下～東山公園間が長く未整備で典型的なボトルネック（隘路）を形成していた。沿道には商業用途を中心に建築物が連担し、中には中層の堅牢建築物も複数存在している状況であった。このため、整備にあたっては長期大規模な公共投資を要することを勘案し、全体事業費の配分等を考慮して 1987（昭和 62）年度から段階的に整備を開始し、1989（平成元）年度には広小路線整備事務所を設置して整備にあたった。広小路線整備事務所は土木局の公所（現地事務所）として設置されたもので、2004（平成 16）年度まで存続した。広小路線整備は本来の街路事業としての整備以外に、堅牢建築物の移転建替えについては住宅・都市整備公団による市街地再開発事業およびゾーニングとしての高度利用地区指定、一般沿道建物の建て替え促進を兼ねて都市防災不燃化促進事業、用途地域変更および地区計画決定等、多種多様な政策手法を組み合わせて適用している。2005（平成 17）年に愛知県で「国際博覧会（愛・地球博）」が開催されることが 1997（平成 9）年 6 月に決定した。2000（平成 12）年には、主会場が瀬戸市から長久手町に変更され、広小路線の整備を急ぐ必要が一層高まったことにより、その開催前に供用することを目標として 2004（平成 16）年度までに整備された。

山手植田線は国道 153 号バイパス線の受け皿となる路線として、都市計画公園である東山公園隣接区間において都市開発資金による用地の先行取得を行いつつ、1971（昭和 46）年度から 1995（平成 7）年度にかけて街路事業により整備された。背景としては、愛知県で 1994（平成 6）年に第 49 回国民体育大会が開催されたことがある。山手植田線の周辺に立地する「東山テニスセンター」が、同大会のテニス競技会場として使用されるため、それにあわせて整備された。

飯田線のかなり多くの区間が、飯田街道という通称を有する国道 153 号に該当している。植田川以東区間は土地区画整理事業によって整備されているが、その他の多くの区間については旧都市計画法期より引き続いて街路事業によって整備されている。

東海橋線西部区間は、古くは 1872（明治 5）年に東海道のバイパスとして計画・築造された歴史を有する路線である。[109] 都市計画道路としては名古屋市南部を東西に貫通する幹線街路であり、部分的に土地区画整理事業で整備されているが、街路事業により整備された区間も多い。

[109] 名古屋市建設局「名古屋都市計画史 上巻」（名古屋市 1957.7 p. 69）

(3) 道路事業

① 直轄事業

1970(昭和 45)年度以降の名古屋市内における直轄事業は、国道 302 号(環状 2 号線一般部)が主体であり、その整備については第2節3(3) 環状2号線一般部の整備 において述べたところである。

国道 302 号以外の主な直轄改築事業としては、国道 1 号、国道 23 号、国道 41 号、国道 153 号がある。

1970 年代以降の国道 1 号の名古屋市内における改築は橋梁架替が主体で、1976(昭和 51)年には堀川の白鳥橋、1981(昭和 56)年には中川運河の昭和橋が着手された。また、庄内川の一色大橋は 1996(平成 8)年、新川の三日月橋は 1985(昭和 60)年に架替工事に着手され、それぞれ 2010(平成 22)年 3 月 20 日と同年 8 月 6 日に 4 車線拡幅とあわせて供用された。

国道 23 号は当初名古屋と四日市を結ぶ産業幹線として計画され、国道 1 号のバイパスとされた。1959(昭和 34)年度に名四国道工事事務所が設置されて工事が本格化した。1970(昭和 45)年度以前に部分供用を重ねていたが、全線供用したのは名古屋市内の道徳高架橋が完成した 1972(昭和 47)年 10 月 5 日であり、名古屋環状線との交差点立体化(寛政立体化)が完成したのは 1974(昭和 49)年度である。[110]

愛知県内を貫通する大規模バイパスである名豊バイパスの直轄工事開始にあたって、「一般国道の路線を指定する政令」(昭和 40 年政令第 58 号)が改正され(昭和 49 年政令第 364 号、施行は 1975(昭和 50)年 4 月 1 日)、国道 23 号の起点が四日市市から豊橋市へと変更された。これに伴って国道 1 号バイパスであった名四国道は国道 23 号となり、名豊バイパスと接続して豊橋まで延伸されることとなった。

国道 41 号の原型は愛知県による尾張中央道構想であり、当初幅員は 25m であった。このルートを国道 41 号バイパスとすることで名古屋市近郊区間の幅員は 40m を基本に直轄事業化された。名古屋市中央卸売市場北部市場が豊山町地内に建設されることとなったため、1981(昭和 56)年度から 8 車線化工事が着手され、1983(昭和 58)年度末に国道 302 号から北部市場付近まで約 1.7km が 8 車線で供用された。[111] その後、2001(平成 13)年 3 月 10 日の都市高速道路名濃道路の供用に伴って 6 車線となっている。

国道 153 号は、旧二級国道ながら名古屋と豊田を連絡する幹線放射国道であり、バイパスが計画されて直轄事業化された。名古屋市域内の直轄事業区間は名古屋環状 2 号線植田 IC から市域界までの短区間である。1973(昭和 48)年度に工事着手、1980(昭和 55)年度に植田～日進間を暫定 2 車線供用、1989(平成元)年度に全線暫定 2 車線で供用され、その後暫定 4 車線への拡幅供用が重ねられて 2006(平成 18)年度に全線暫定 4 車線で供用された。[112]

---

[110] 前掲 30 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 35-36)

[111] 愛知国道工事事務所「二十年のあゆみ」(愛知国道工事事務所 1991.10 p. 88)

[112] 前掲 30 名四国道工事事務所「二十年のあゆみ」(建設省中部地方建設局名四国道工事事務所 1980.3 pp. 274-275)
「中部地建の 50 年」(中部建設協会 1999.1 pp. 192-193)
「国道 153 号豊田西バイパス」
http://www.cbr.mlit.go.jp/meishi/doro/153toyota_nishi/aramashi.html (2013/02/23 閲覧)

② 名古屋市による道路事業

名古屋市が執行する道路事業のうち主なものとしては、中一色名古屋線（名古屋蟹江弥富線）、名古屋春木線（諸輪名古屋線）、東谷線（国道 155 号）などがある（括弧内は道路法による名称である）。

このうち、中一色名古屋線の一部区間は、東名阪自動車道が名古屋西 IC に至るルートと重複し、当初の幅員は 25m であったが、インターチェンジ区域に即して幅員が漸次 51m まで拡大していくこととなった。1972（昭和 47）年度から用地取得に着手し、1976（昭和 51）年度以降は日本道路公団とも連携して事業にあたった。[113] 東名阪自動車道の名古屋西 IC 延伸を控えて 1986（昭和 61）年 3 月に供用されたが、供用後の 1987（昭和 62）年 5 月 11 日に都市計画上の幅員を整備後の幅員に整合させる変更が行われた。

(4) 橋梁整備事業

橋梁整備は一般に事業規模も大きく交通流に与える影響も大きい。名古屋市内における橋梁整備は街路事業による整備が主体であるが、一部は道路事業によっている。1970 年代以降の都市計画道路に関する橋梁整備について、**表 3.2.44** に示した。

表 3.2.44 主な橋梁整備事業（概ね 1970（昭和 45）年以降架橋

河川名	No.	橋梁名	都市計画道路名		橋長(m)	幅員(m)	架橋年月	備考	管理者
庄内川	1	南陽大橋	3･4･5	戸田荒子線	461.4	19.20	2004(H16) 8		
	2	明徳橋	3･3･162	東海橋線	295.2	9.70	1981(S56)12		
					295.2	9.70	1983(S58)11		
	3	一色大橋	3･2･158	昭和橋線	214.9	29.80	2010(H22) 3	直轄事業	国交省
	4	大当郎橋	3･4･154	下之一色篠原線	215.0	17.50	1992(H 4) 3		
	5	新前田橋	3･3･152	八熊線	230.0	9.75	1981(S56) 9		
					230.0	9.75	1981(S56) 9		
	6	横井大橋	3･5･148	横井町五月通線	220.8	15.20	2002(H14)11		
	7	万場大橋	3･2･130	万場大橋線	302.6	15.10	1984(S59) 2		
					302.6	15.10	1984(S59) 2		
	8	新大正橋	3･1･124	広小路線	308.2	21.00	1996(H 8) 3		愛知県
	9	豊公橋	3･3･114	外堀町線	363.2	18.00	1972(S47) 3		愛知県
	10	庄内川橋	3･1･29	江川線	326.5	11.25	1968(S43) 3		
					326.5	11.25	1968(S43) 3		
	11	勝川橋	3･2･56	赤萩町線	301.2	26.00	1990(H 2)10		国交省
	12	庄内川大橋	3･1･4	名古屋環状2号線	282.8	13.50	1994(H 6)10	直轄事業	国交省
	13	吉根橋	3･4･69	吉根線	231.5	13.50	2003(H15) 2		
	14	下志段味橋	3･4･70	下志段味線	202.0	11.50	1972(S47) 8		愛知県
	15	新東谷橋	3･3･64	志段味田代町線	256.4	25.00	1985(S60) 3	道路事業	愛知県
矢田川	16	三階橋	3･2･53	東志賀町線	130.4	16.25	事業中		
					130.1	13.00			
					357.1	6.50		ランプ橋	
	17	天神橋	3･2･56	赤萩町線	137.0	27.20	1993(H 5) 3		国交省
	18	千代田橋	3･3･111	千代田通線	197.1	20.00	1976(S51) 1		
	19	小原橋	3･4･68	小幡西山線	135.5	15.00	1979(S54) 1		
	20	矢田川大橋	3･1･4	名古屋環状2号線	365.0	27.60	1994(H 6)10	直轄事業	国交省
新川	21	正江橋	3･4･7	万場藤前線	122.6	18.80	事業中		

[113] 用地･測量 30 年の記録発行委員会「用地･測量 30 年の記録」（名古屋市土木局用地部 1988.2 p. 115）

河川名	No.	橋梁名	都市計画道路名		橋長(m)	幅員(m)	架橋年月	備考	管理者
新川	22	日之出橋	3･3･162	東海橋線	127.0	9.75	1974(S49)12		
					127.0	9.50	1981(S56)12		
	23	三日月橋	3･2･158	昭和橋線	153.4	25.50	2010(H22) 8	直轄事業	国交省
	24	榎光橋	3･3･152	八熊線	89.0	22.20	1988(S63) 2		
	25	長須賀橋	3･5･148	横井町五月通線	92.2	15.20	1995(H 7) 5		
	26	万場小橋	3･2･130	万場大橋線	103.0	14.35	1983(S58) 3		
					103.0	14.35	1983(S58) 3		
	27	丸中橋	3･4･22	西春中小田井線	79.2	15.00	1981(S56) 8		
	28	新平田橋	3･1･29	江川線	80.0	12.75	1978(S53) 3		
					80.0	7.25	1978(S53) 3		
	29	名師橋	3･4･30	師勝小田井線	80.7	15.50	1978(S53)11		
	30	新橋	3･4･31	師勝坂井戸線	67.9	16.00	1972(S47) 9		愛知県
天白川	31	新島田橋	3･3･159	中根町線	84.0	23.00	1966(S41)		
	32	星園橋	3･3･170	星崎鳴海線	77.6	20.00	2005(H17)11		
	33	天白橋(下流)	3･4･165	笠寺緑線	81.7	15.00	1975(S50) 3		
	34	新音聞橋	3･3･81	高針大高線	72.0	11.10	1977(S52)12		
					72.0	11.10	1977(S52)12		
	35	菅田橋	3･5･79	弥富相生山線	96.0	15.20	1984(S59) 1		
	36	千鳥橋	3･1･20	伏見町線	180.2	24.50	1967(S42), 1984(S59)		愛知県
	37	天白大橋	3･2･42	大津町線	468.2	14.00	1979(S54) 3		
					468.2	14.00	1984(S59) 1		
	38	天白橋(上流)	3･3･145	飯田線	82.7	24.20	1958(S33) 5		
	39	天白川大橋	3･1･4	名古屋環状2号線	268.9	11.80	1994(H 6) 3	直轄事業	国交省
山崎川	40	出合橋	3･3･64	志段味田代町線	12.8	22.55	1971(S46) 3		
	41	北頭高架橋	3･2･168	名四国道線	80.0	26.50	1972(S47) 3	直轄事業	国交省
	42	落合橋	3･3･159	中根町線	39.3	23.70	1957(S32)12		
	43	可和名橋	3･3･65	茶屋ヶ坂牛巻線	30.7	11.35	1975(S50) 3		
					30.7	11.35	1975(S50) 3		
	44	広路橋	3･1･144	山王線	15.7	23.80	1976(S51)10		
	45	青峰橋	3･5･160	豊田新屋敷線	58.4	13.80	1977(S52)10		
	46	祐竹橋	3･3･162	東海橋線	39.2	23.70	1977(S52)12		
	47	匏橋	3･3･145	飯田線	15.7	23.70	1978(S53)10		
	48	東築地橋	3･5･40	明治町東築地線	87.4	14.20	1987(S62) 3		
	49	新瑞橋	3･2･3	名古屋環状線	32.0	31.93	1994(H 6) 3		
堀川	50	きらく橋	3･4･201	港楽木場町線	300.0	14.00	2004(H16) 3		
	51	紀左エ門橋	3･3･162	東海橋線	505.5	15.80	1974(S49) 3		
	52	大瀬子橋	3･5･39	大瀬子中ノ切線	88.8	11.70	1973(S48) 7		
	53	白鳥橋	3･2･158	昭和橋線	53.5	40.00	1978(S53) 3		国交省
	54	旗屋橋	3･5･155	雁道線	75.0	7.50	1994(H 6) 1		
	55	尾頭橋	3･4･149	秋竹線	41.8	19.20	1994(H 6) 3		
	56	古渡橋	3･5･150	古渡松風線	32.0	14.20	1988(S63) 3		
	57	山王橋	3･1･144	山王線	30.0	49.00	1958(S33), 1981(S56)		
	58	納屋橋	3･1･124	広小路線	27.0	30.00	1981(S56)10	道路事業	
	59	黒川ランプ	1･4･6	高速2号線	26.8	23.14	1997(H 9)10	都市高	名高速
	60	北清水橋	3･1･48	東郊線	28.5	30.00	1996(H 8) 3		国交省
新堀川	61	新内田橋	3･1･20	伏見町線	174.5	15.50	1982(S57) 3		
	62	新堀田橋	3･5･156	豆田町線	28.0	29.20	1971(S46) 3		
	63	高蔵橋	3･5･155	雁道線	31.0	14.20	1986(S61) 3		
	64	立石橋	3･3･152	八熊線	25.5	23.70	1990(H 2) 3		
	65	東雲橋	3･5･150	古渡松風線	26.0	14.20	1991(H 3)10		
	66	記念橋	3･2･132	岩井町線	30.8	31.80	1977(S52) 3		
中川運河	67	中野橋	3･4･154	下之一色篠原線	71.2	12.00	1979(S54) 3	歩道除く	
	68	柳原橋	3･5･18	日置中野新町線	38.6	14.20	1992(H 4) 4		
	69	西日置橋	3･1･144	山王線	43.9	29.20	1974(S49)12		
	70	南北橋	3･1･29	江川線	17.7	49.20	1978(S53) 3		

1　二段書きの橋梁については、上段が上り線、下段が下り線である。
2　幅員は有効幅員を記載している。
3　管理者欄の「国交省」、「名高速」は、それぞれ「国土交通省」、「名古屋高速道路公社」を表す。
4　管理者欄空欄は「名古屋市管理」を表す。

第５節　区画街路

1 区画街路の計画

都市計画道路の種別としての区画街路の意義は、都市計画法の施行通達によれば、「近隣住区等の地区における宅地の利用に供するための道路」となっている。[114]

区画街路については、いわゆる事業都市計画の性格が濃厚で、プロジェクトエリアごとに主として補助金活用を目的としてその事業に関連する路線が追加・変更されることが多い。

名古屋市における区画街路の都市計画には、大別して次の 4 類型がある。

ⅰ 鉄道関連の変更

ⅱ 土地区画整理事業関連の変更

ⅲ 土地区画整理事業以外の面整備事業関連の変更

ⅳ その他の理由による変更

(1) 鉄道関連の変更

鉄道関連の変更には、連続立体交差事業の都市計画または鉄道を高架とする立体交差事業に伴って側道を都市計画決定する場合のほか、新駅設置に関連して周辺公共施設整備の一環として側道を都市計画決定する場合がある。その概要を**表 3.2.45** に示す。

名鉄常滑線の連続立体交差事業の都市計画が 1975(昭和 50)年 3 月 12 日に決定されるのと同日に、道徳 1～2 号線が常滑線の西側に追加され、さらに 1985(昭和 60)年 10 月 2 日には東側に道徳 3～4 号線が追加されるとともに、道徳 2 号線が延伸された。

国鉄東海道本線繰出地区については、連続立体交差事業の都市計画決定時ではなく、連続立体交差化協議会による関連側道に関する決定事項に対して建設省から 1976(昭和 51)年 5 月に通知[115] が発せられた後の 1977(昭和 52)年 12 月 6 日に繰出 1～2 号線が都市計画追加されている。

名鉄犬山線の連続立体交差事業に関連する側道(上小田井 1～5 号線、中小田井 1～2 号線)は 1980(昭和 55)年 12 月 26 日に、また JR 関西本線・近鉄名古屋線の連続立体交差事業に関連する側道(八田 1～2 号線、野田 1～3 号線、烏森 1～2 号線)は 1991(平成 3)年 3 月 27 日に、名鉄名古屋本線鳴海地区の連続立体交差事業に関連する側道(鳴海 1～4 号線)は 1992(平成 4)年 3 月 2 日に、いずれもそれぞれの連続立体交差事業の都市計画決定と同日で都市計画追加されている。

名鉄瀬戸線喜多山駅付近の立体交差事業は、名鉄瀬戸線と名古屋環状 2 号線(国道 302 号)との交差方式を鉄道高架とすることに伴い、都市計画道路守山本通線・小幡西山線もあわせて同じ方式で立体交差とするもので、建設省と名古屋市との共同事業である。連続立体交差事業と異なり、鉄道の都市計画決定を伴わないが、高架延長規模は連続立体交差事業に匹敵し、連続立体交差事業に準じて側道が

[114] 前掲 96「都市計画法の施行について」(昭和 44 年 9 月 10 日　建設省都計発第 102 号　都市局長通達)

[115] 「連続立体交差化事業の取扱いについて」(昭和 51 年 5 月 12 日　建設省都街発第 23 号・道政発第 25 号　都市局長・道路局長通知)

表 3.2.45 鉄道関連の区画街路の計画

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容	幅員(m)	延長(m)
1	1975 (S50) 3.12	N 75	7･6･ 9 道徳1号線	名鉄常滑線連立側道追加	8	480
			7･6･10 道徳2号線		8	370
2	1977 (S52) 12. 6	N508	7･7･15 繰出1号線	国鉄東海道本線繰出地区連立側道追加	7	460
			7･6･16 繰出2号線		8	450
3	1980 (S55) 12.26	N619	7･7･23 上小田井1号線	名鉄犬山線連立側道追加	6	180
			7･4･24 上小田井2号線		17	250
			7･5･25 上小田井3号線		15	140
			7･7･26 上小田井4号線		6	180
			7･7･27 上小田井5号線		7	660
			7･4･28 中小田井1号線		17	580
			7･4･29 中小田井2号線		17	460
4	1985 (S60) 10. 2	N363	7･6･10 道徳2号線	延伸変更(ｌ:370m→500m)	8	500
			7･7･43 道徳3号線	名鉄常滑線連立側道追加	4	480
			7･7･44 道徳4号線		4	370
5	1991 (H 3) 3.27	N 89	7･6･54 八田1号線	JR関西本線・近鉄名古屋線連立側道追加	10	580
			7･7･55 八田2号線		6.5	370
			7･7･56 野田1号線		6	830
			7･7･57 野田2号線		6	50
			7･7･58 野田3号線		6	150
			7･7･59 烏森1号線		6	260
			7･7･60 烏森2号線		6	150
6	1992 (H 4) 3. 2	N 53	7･6･61 鳴海1号線	名鉄名古屋本線連立側道追加	10	110
			7･7･62 鳴海2号線		6	290
			7･7･63 鳴海3号線		6	640
			7･7･64 鳴海4号線		6	190
7	1994 (H 6) 2.25	N 62	7･6･69 小幡東1号線	名鉄瀬戸線喜多山立体交差側道追加	10	270
			7･6･70 小幡東2号線		10	300
			7･6･71 喜多山1号線		10	640
			7･6･72 喜多山2号線		10	530
8	1996 (H 8) 8. 8	N284	7･7･74 春田1号線	新駅(現春田駅)関連側道追加	6	70
			7･7･75 春田2号線		6	80

告示番号のNは名古屋市告示を表す
変更内容のｌは延長を表し、延長(m)の数字は「約」表示を省略している
また、「連立」は「連続立体交差事業」を表す

区画街路として1994(平成6)年2月25日に都市計画追加された。

かねてから駅新設に関する地元要望のあった春田地区では、名古屋環状2号線(国道302号)とJR関西本線の交差方式を鉄道高架とすることを契機として具体化の機運が盛り上がり、その後に名古屋市住宅供給公社による新駅周辺住宅開発の開発利益を新駅設置費用の一部に充当することで事業化の目途がたった。名古屋市は新駅設置の一環で周辺公共施設整備を受け持ち、幹線街路としてのアクセス道

路(駅前広場を含む)のほかに区画街路としての側道春田 1～2 号線を 1996(平成 8)年 8 月 8 日に都市計画追加している。

(2) 土地区画整理事業関連の変更

土地区画整理事業内の街路網設計に関し、事業計画を勘案して主要な区画街路で幹線街路に接続する路線を都市計画決定する場合がある。これは**表 3.2.46** に示すように、公的団体施行土地区画整理事業と特定土地区画整理事業の場合のみにみられる。

表 3.2.46 土地区画整理事業関連の区画街路の変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容	幅員(m)	延長(m)
1	1977 (S52) 1.18	N 15	7･6･12 徳重1号線	徳重西部特定土地区画整理事業 変更に伴う追加	9	590
			7･6･13 徳重2号線		12	400
			7･6･14 徳重3号線		9	790
2	1983 (S58) 3.25	N 90	7･5･32 吉根1号線	吉根特定土地区画整理事業 決定に伴う追加	12	1,250
			7･5･33 吉根2号線		12	1,420
			7･5･34 吉根3号線		12	1,090
			7･5･35 吉根4号線		12	1,240
3	1990 (H 2) 2.23	N 39	7･6･45 大曽根北1号線	大曽根北土地区画整理事業 事業計画変更に備えて追加	8	880
			7･6･46 大曽根北2号線		10	760
			7･6･47 大曽根北3号線		11	270
			7･6･48 大曽根北4号線		11	670
			7･6･49 大曽根北5号線		11	440
			7･6･50 大曽根北6号線		8	320
4			7･6･51 新出来線	新出来土地区画整理事業 事業計画変更に備えて追加	8	180
5	1991 (H 3) 11.25	N344	7･5･52 新家線	新家特定土地区画整理事業 決定に伴う追加	12	730

告示番号のNは名古屋市告示を表す
延長(m)の数字は「約」表示を省略している

本体の土地区画整理事業と同日に区画街路が都市計画追加されている例としては、特定土地区画整理事業の吉根と新家がある。吉根は 1983(昭和 58)年 3 月 25 日に吉根 1～4 号線が、新家は 1991(平成 3)年 11 月 25 日に新家線が都市計画追加されている。

その他の場合はいずれも本体土地区画整理事業の都市計画決定以降に区画街路が都市計画追加されている。

徳重西部の場合は、「大都市法」(昭和 50 年法律第 67 号)立法直前に日本住宅公団施行で土地区画整理事業が都市計画決定され、大都市法施行後に特定土地区画整理事業に切り替えるために都市計画変更する時期の 1977(昭和 52)年 1 月 18 日に区画街路徳重 1～3 号線が都市計画追加された。

大曽根北土地区画整理事業は、元々、旧都市計画法期の 1963(昭和 38)～1964(昭和 39)年に都市

計画決定された大曽根土地区画整理事業の 2 次施行区域という位置づけである。大曽根北土地区画整理事業の当初の事業計画決定は 1985（昭和 60）年 2 月 15 日である。当初設計段階から存在していた主要区画街路について補助金制度を活用して事業遂行を円滑にするために 1990（平成 2）年 2 月 23 日に都市計画追加することにしたものである。都市計画追加対象とした区画街路は大曽根北 1～6 号線で、多くは大曽根北土地区画整理事業の区域内であるが、ネットワーク構成上、一部は大曽根土地区画整理事業区域内となり、一部は大曽根土地区画整理事業施行区域（土地区画整理事業の都市計画決定区域）内ではあるが、大曽根・大曽根北いずれの土地区画整理事業からも対象外となるという複雑な様相を呈している。参考までに大曽根地区における区画街路の概略図を**図 3.2.20** に、そして推計値を交えた同地区における区画街路の内訳を**表 3.2.47** に示す。

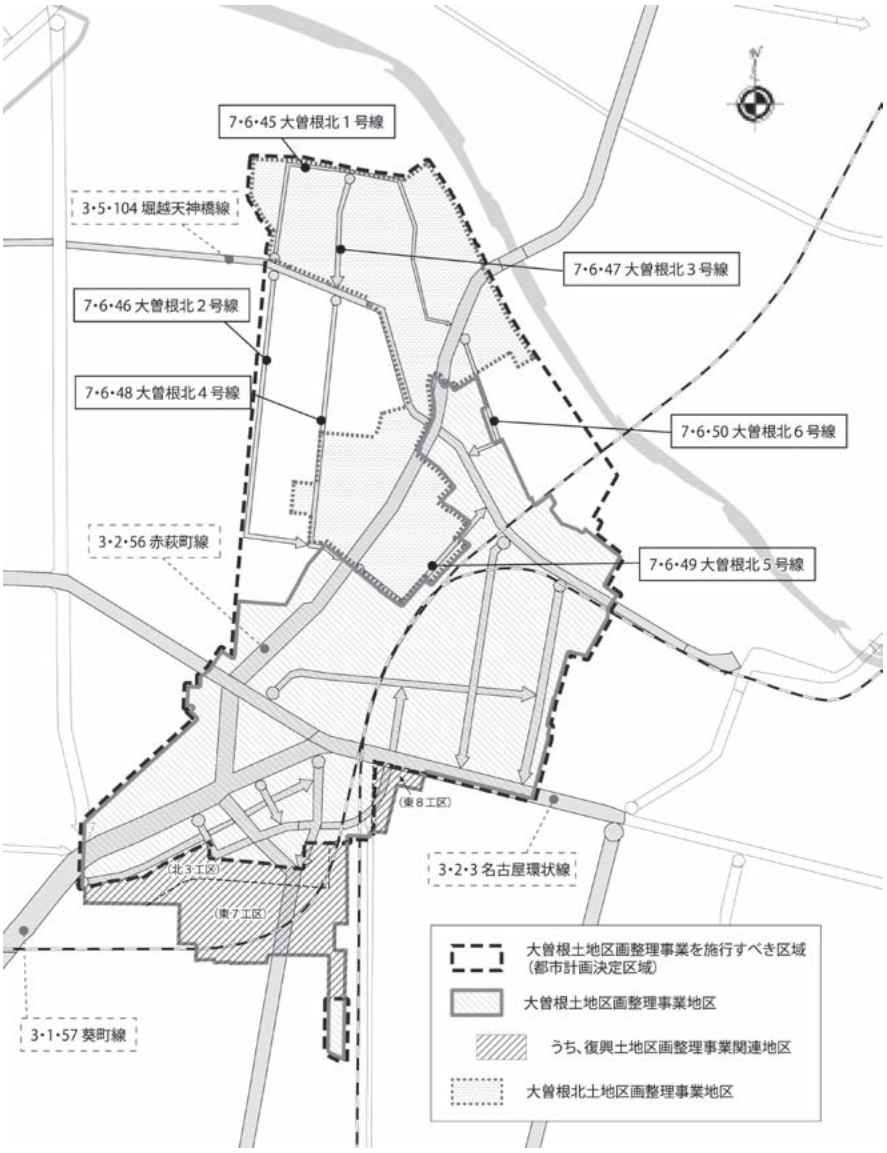


図 3.2.20　大曽根地区の区画街路（概略図）

表 3.2.47 大曽根地区の区画街路の地区別内訳

	大曽根土地区画整理事業区域内	大曽根北土地区画整理事業区域内	両地区外	単純 計	重複排除 計
大曽根北1号線		880		880	880
大曽根北2号線			760	760	760
大曽根北3号線		270		270	270
大曽根北4号線	60	340	330	730	670
大曽根北5号線	320	340		660	440
大曽根北6号線	230	100		330	320
単純計	610	1,930	1,090	3,630	
重複排除 計	2,250		1,090		3,340

地区内外にわたる場合は推計による。
同様に大曽根と大曽根北に重複する場合の中には推計値も含まれる。
単位は m である。

新出来土地区画整理事業の場合は、1983(昭和 58)年 11 月 14 日の土地区画整理事業都市計画決定後、1990(平成 2)年 2 月 23 日に区画街路新出来線が都市計画追加された。

(3) 土地区画整理事業以外の面整備事業関連の変更

土地区画整理事業以外の面整備事業で区画街路を都市計画決定している地区は、**表 3.2.48** に示すように地区総合整備地区に該当していることが多い。

地区総合整備地区のうち、特定住宅市街地総合整備促進事業～住宅市街地総合整備事業(事業の詳細については、第6編「第2章 都市再開発」に譲る。)の流れでは、神宮東地区と千種台地区がある。また、居住環境整備事業と市街地再開発事業の関連では小幡地区、市街地再開発事業の関連で鳴海地区、有松地区がある。

神宮東地区においては、事業の進展に伴い、**図 3.2.21** に示すように逐次区画街路が追加・変更されている。1979(昭和 54)年 12 月 21 日に主に地区東部で神宮東 1～4 号線が追加され、1981(昭和 56)年 8 月 17 日には地区西南部で神宮東 5～6 号線が追加された。さらに 1985(昭和 60)年 10 月 2 日には、地区北西部で神宮東 7～8 号線の追加とともに、これと接続する神宮東 5 号線が環状をなすように延伸変更された。

表 3.2.48 土地区画整理事業以外の面整備事業関連の区画街路の変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容	幅員(m)	延長(m)
1	1977 (S52) 9.26	A963	7･2･11 藤前線	藤前流通業務団地関連の追加	30	420
2	1979 (S54) 10. 1	N463	7･5･17 南陽線	南陽団地関連の追加	12	1,020
3	1979 (S54) 12.21	N584	7･5･18 神宮東1号線	神宮東特住関連の追加	12	200
			7･5･19 神宮東2号線		12	250
			7･5･20 神宮東3号線		12	120
			7･5･21 神宮東4号線		16	600
4	1980 (S55) 9.22	N456	7･5･22 辻町線	県営辻町住宅関連の追加	12	550
5	1981 (S56) 8.17	N372	7･4･30 神宮東5号線	神宮東特住関連の追加	21	370
			7･4･31 神宮東6号線		17	130
6	1985 (S60) 2.26	N 64	7･6･36 小幡1号線	小幡地区総合整備関連の追加 (居住環境整備事業)	8	630
			7･6･37 小幡2号線		10	380
			7･6･38 小幡3号線		8	340
			7･6･39 小幡4号線		8	320
			7･6･40 小幡5号線		8	270
7	1985 (S60) 10. 2	N363	7･5･30 神宮東5号線	神宮東7･8号線追加に伴う 神宮東5号線の延伸等変更 番号：7･4･30→7･5･30 w：21m→15m l：370m→800m	15	800
			7･5･41 神宮東7号線	神宮東特住関連の追加	15	280
			7･5･42 神宮東8号線		10	370
8	1992 (H 4) 3.30	N 93	7･6･65 小幡駅東線	小幡地区総合整備関連の追加 (小幡駅前市街地再開発事業)	10	200
9	1993 (H 5) 3.22	N 64	7･6･66 鳴海5号線	鳴海地区総合整備関連の追加 (鳴海駅前市街地再開発事業)	9	160
			7･6･67 鳴海6号線		9	150
10	1994 (H 6) 2.25	N 62	7･4･68 東丘線	有松地区総合整備関連の追加 (有松駅前市街地再開発事業)	16	300
11	1998 (H10) 12. 4	N409	7･4･76 千種台線	千種台地区総合整備関連の追加 (千種台センター地区住市総)	16	500
12	1999 (H11) 8.13	N273	7･5･77 荒子若山線	八田･高畑地区住市総関連の追加	13	990

告示番号のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示を表す
変更内容中、「特住」、「住市総」は、それぞれ「特定住宅市街地総合整備促進事業」、「住宅市街地総合整備事業」を表す
また、w, l はそれぞれ「幅員」、「延長」を表し、延長については「約」表示を省略している

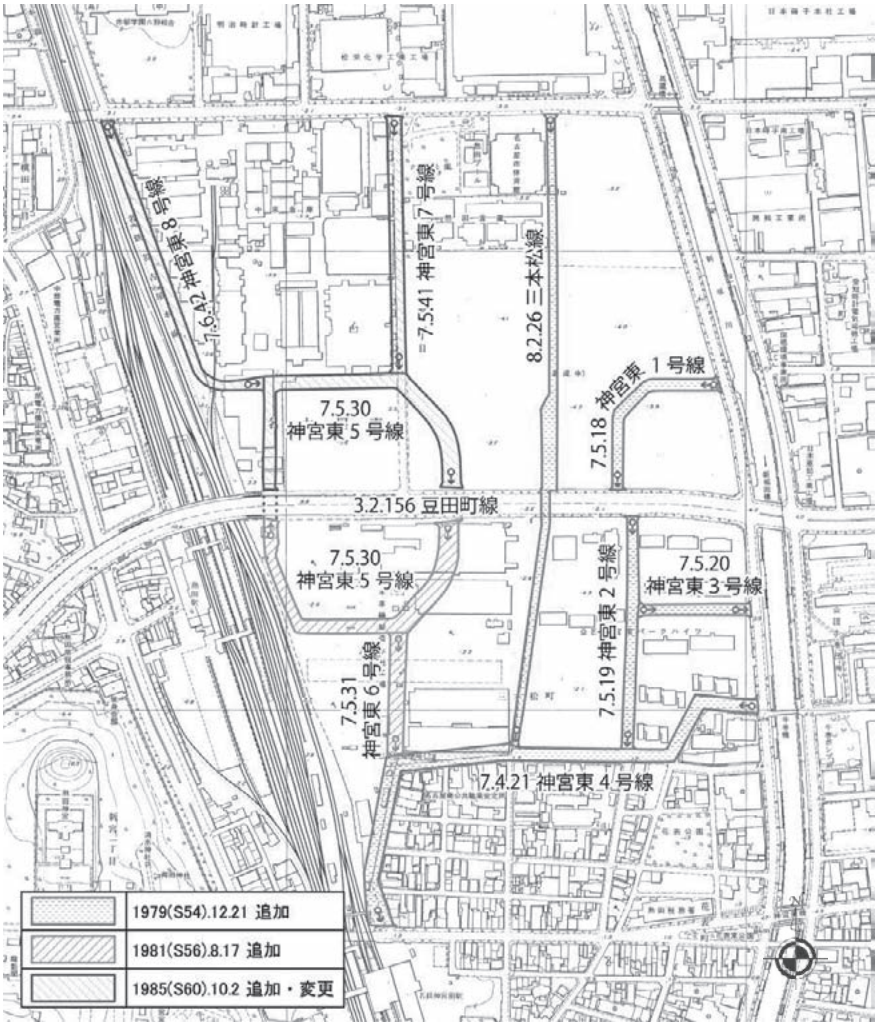


図 3.2.21　神宮東地区の区画街路と特殊街路

小幡地区では、1985（昭和 60）年 2 月 26 日に居住環境整備事業の対象路線として小幡 1～5 号線が**図 3.2.22** に示すように追加された。居住環境整備事業は、イギリスのブキャナンレポート（1963（昭和 38）年）を参考としながら、「小学校区程度の地区を対象として、通過交通の排除と快適な住環境保全を目的」として、建設省が 1975（昭和 50）年度に創設した補助事業であり、「居住環境が阻害されている地区において、居住環境を改善するため、補助幹線街路、区画街路、歩行者優先道路等の総合的整備を行う」制度である。[116] また、1992（平成 4）年 3 月 30 日には市街地再開発事業に伴って、区画街路小幡駅東線が追加された（**図 3.2.28** 参照）。

[116] 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「名古屋の住宅地」（日本建築学会東海支部 1994.8　p. 250）
天野光三「歩者共存道路の計画手法」（都市文化社 1986.12　p. 100）
深水正元「居住環境整備事業」（「建設月報」 Vol. 28, No. 7　1975.7）

図 3.2.22 小幡 1～5 号線と居住環境整備事業区域

鳴海地区にあっては、連続立体交差事業の都市計画決定に伴い、幹線街路鳴海駅西線、区画街路鳴海 1～4 号線が 1992(平成 4)年に追加されていることは既述のとおりであり、さらに市街地再開発事業に関連して区画街路鳴海 5～6 号線が 1993(平成 5)年 3 月 22 日に追加された。

有松地区では、市街地再開発事業に伴って、1994(平成 6)年 2 月 25 日に幹線街路大将ヶ根線とともに区画街路東丘線が追加された。

千種台地区では、ふれあいタウン整備の一環として住宅市街地総合整備事業により公的住宅の建替えを図っており、地区内の主要な区画街路を拡幅するために区画街路千種台線として 1998(平成 10)年 12 月 4 日に追加された。

地区総合整備地区以外では、次の 4 件がある。

ⅰ 藤前流通業務団地の関連で、幹線街路万場藤前線の延伸とあわせて区画街路藤前線を 1977(昭和 52)年 9 月 26 日に追加

ⅱ 南陽団地関連で、特殊街路秋葉線とともに区画街路南陽線を 1979(昭和 54)年 10 月 1 日に追加

iii 愛知県営辻町住宅関連で、区画街路辻町線を 1980(昭和 55)年 9 月 22 日に追加

iv 八田・高畑地区住宅市街地総合整備事業関連で、区画街路荒子若山線を 1999(平成 11)年 8 月 13 日に追加

(4) その他の理由による区画街路の変更

その他の理由は多種多様である。変更概要を**表 3.2.49** に示す。

都市計画法施行による都市計画区域再編に伴う都市計画道路全路線の番号・名称・起終点等にかかる都市計画変更(いわゆる整理統合)は、名古屋都市計画区域においては 1973(昭和 48)年 4 月 4 日に行われた。三の丸官庁街における広幅員区画街路についても番号・名称が変更となった(三の丸 1～8 号線)。

なお、伏見町線西側の三の丸 8 号線については、愛知県図書館が三の丸一丁目に立地することになったことに伴い、1986(昭和 61)年 5 月 30 日の都市計画変更で廃止となっている。

区画街路荒田線の追加は、都市高速道路 1 号線の東部区間留保解除の都市計画変更に伴うものである。

区画街路東大曽根出来町線は、大曽根駅東広場と幹線街路新出来町線を連絡するために 1996(平成 8)年 2 月 16 日に追加された。

表 3.2.49 その他の理由による変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容		幅員(m)	延長(m)
1	1973 (S48) 4. 4	A331	7·2· 1 三の丸1号線	整理統合に伴う番号・名称の変更	旧1·3· 3新出来町線支線第1号	30	280
			7·2· 2 三の丸2号線		旧1·3· 3新出来町線支線第2号	30	110
			7·2· 3 三の丸3号線		旧1·3· 3新出来町線支線第3号	30	240
			7·2· 4 三の丸4号線		旧1·3· 3新出来町線支線第4号	30	250
			7·2· 5 三の丸5号線		旧3·1·20伏見町線支線第1号	30	790
			7·2· 6 三の丸6号線		旧3·2· 3大津町線支線第1号	30	420
		N126	7·5· 7 三の丸7号線		旧3·1·20伏見町線支線第2号	15	120
			7·5· 8 三の丸8号線		旧3·1·20伏見町線支線第3号	15	200
2	1986 (S61) 5.30	N242	7·5· 8 三の丸8号線	愛知県図書館建設に伴う路線の廃止		—	—
3	1991 (H 3) 8.28	N256	7·4·53 荒田線	高速1号高針延伸に伴う追加		18	990
4	1996 (H 8) 2.16	N 43	7·5·73 東大曽根出来町線	交通結節点(大曽根駅東広場)と新出来町線を連絡するための追加		13	980

告示番号のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示を表す
延長(m)の数字は「約」表示を省略している

2 区画街路の整備

区画街路の整備は、鉄道関連、面整備関連など都市計画上の類型によってそれぞれの事業手法が定まる。

(1) 鉄道関連の区画街路の整備

鉄道関連の区画街路の整備状況を**表 3.2.50** に示す。表の番号 1～5 はそれぞれ名鉄常滑線、国鉄東

海道本線繰出地区、名鉄犬山線、JR 関西本線・近鉄名古屋線、名鉄名古屋本線の連続立体交差事業に伴って、番号 6 は名鉄瀬戸線の鉄道高架方式の立体交差事業に伴い、いずれも街路事業により整備されている。番号 7 は JR 関西本線の新駅（現春田駅）設置に伴う道路事業により整備されている。

表 3.2.50 鉄道関連の区画街路の整備

No.	整備対象路線名	当初事業認可		事業期間（年度）	備 考
		年月日	告示番号		
1	7･6･ 9 道徳1号線	1976（S51）2. 4	A117	1975(S50)～1985(S60)	名鉄常滑線連立
	7･6･10 道徳2号線		A118		
	7･7･43 道徳3号線	1986(S61) 2. 3	A 73	1985(S60)	
	7･7･44 道徳4号線		A 74		
2	7･7･15 繰出1号線	1978(S53) 2.27	A215	1977(S52)～1978(S53)	国鉄東海道本線連立
	7･6･16 繰出2号線		A214		
3	7･7･23 上小田井1号線	1981(S56)11.24	A1192	1981(S56)～1992(H 4)	名鉄犬山線連立
	7･4･24 上小田井2号線		A1188	1981(S56)～1995(H 7)	
	7･5･25 上小田井3号線		A1191	1981(S56)～1993(H 5)	
	7･7･26 上小田井4号線		A1193	1981(S56)～1992(H 4)	
	7･7･27 上小田井5号線		A1194		
	7･4･28 中小田井1号線		A1189	1981(S56)～1993(H 5)	
	7･4･29 中小田井2号線		A1190		
4	7･6･54 八田1号線	1993(H 5) 4.30	A524	1993(H 5)～2013(H25)	JR関西本線・近鉄名古屋線連立
	7･7･55 八田2号線		A525	1993(H 5)～2006(H18)	
	7･7･56 野田1号線		A526		
	7･7･57 野田2号線		A527		
	7･7･58 野田3号線		A528		
	7･7･59 烏森1号線		A529		
	7･7･60 烏森2号線		A530		
5	7･6･61 鳴海1号線	1993(H 5) 4.30	A520	1993(H 5)～2007(H19)	名鉄名古屋本線連立
	7･7･62 鳴海2号線		A521		
	7･7･63 鳴海3号線		A522		
	7･7･64 鳴海4号線		A523		
6	7･6･69 小幡東1号線	2000(H12) 3. 3	A165	1999(H11)～	名鉄瀬戸線小幡架道橋単立
	7･6･70 小幡東2号線		A166		
	7･6･71 喜多山1号線		A167		
	7･6･72 喜多山2号線		A168		
7	7･7･74 春田1号線	—	—	—	春田駅（新駅）住市総・道路事業
	7･7･75 春田2号線				

告示番号のAは愛知県告示を表す
備考欄の「連立」、「単立」、「住市総」は、それぞれ「連続立体交差事業」、「単独立体交差事業」、「住宅市街地総合整備事業」を表す

(2) 土地区画整理事業関連の区画街路の整備

土地区画整理事業関連の区画街路の整備は、当該土地区画整理事業によって整備される（**表 3.2.51**）。なお、土地区画整理事業施行地区内の個々の道路の整備・供用状況は把握しがたいので、ここでは当

該区画街路が都市計画として追加決定された以降の、土地区画整理事業の事業計画決定・変更から換地処分に至る期間を事業期間とした。徳重西部、吉根、新家は特定土地区画整理事業であり、そのほかは名古屋市施行の土地区画整理事業である。

表 3.2.51 土地区画整理事業関連の区画街路の整備

No.	整備対象路線名	土地区画整理事業の事業期間(年度)	対象土地区画整理事業
1	7･6･12 徳重1号線 7･6･13 徳重2号線 7･6･14 徳重3号線	1977(S52)～1982(S57)	徳重西部特定土地区画整理事業
2	7･5･32 吉根1号線 7･5･33 吉根2号線 7･5･34 吉根3号線 7･5･35 吉根4号線	1983(S58)～2006(H18)	吉根特定土地区画整理事業
3	7･6･45 大曽根北1号線 7･6･46 大曽根北2号線 7･6･47 大曽根北3号線 7･6･48 大曽根北4号線 7･6･49 大曽根北5号線 7･6･50 大曽根北6号線	1984(S59)～	大曽根土地区画整理事業 大曽根北土地区画整理事業
4	7･6･51 新出来線	1983(S58)～2003(H15)	新出来土地区画整理事業
5	7･5･52 新家線	1991(H 3)～2005(H17)	新家特定土地区画整理事業

土地区画整理事業の事業期間は、事業計画決定・変更(認可)から換地処分までとする
大曽根北1～6号線は大曽根北土地区画整理事業以外の地区を含むが、事業期間については大曽根北土地区画整理事業の期間を示した

(3) 土地区画整理事業以外の面整備事業関連の区画街路の整備

土地区画整理事業以外の面整備事業関連の区画街路の整備について**表 3.2.52** に示す。

面整備事業に関連する区画街路の整備ではあるが、表番号 1、6～8 を除いては、原則街路事業により整備されている。

表番号 1 の藤前線は藤前流通業務団地整備事業によって整備された。

表番号 2 の南陽線、表番号 4 の辻町線はいずれも大規模な公的住宅団地建設に際して計画された区画街路を街路事業により整備した例である。

表番号 3 の神宮東 1～8 号線、表番号 9 の千種台線、表番号 10 の荒子若山線は、特定住宅市街地総合整備促進事業(特住)ないしその後継となる住宅市街地総合整備事業にかかる計画に基づいて街路事業により整備されている。(ただし、神宮東 6 号線のみ都市計画事業認可を取得していない。用地取得を土地交換によったことに起因していると考えられる。)

表番号 5 の小幡 1 号線から 5 号線の整備は居住環境整備事業によって整備された。

表番号 6 の小幡駅東線は小幡駅前市街地再開発事業および街路事業、表番号 7 の鳴海 5～6 号線は鳴海駅前市街地再開発事業、表番号 8 の東丘線は有松駅前市街地再開発事業によって整備された。

表 3.2.52 土地区画整理事業以外の面整備事業関連の区画街路の整備

No.	整備対象路線名	当初事業認可		事業期間(年度)	備 考
		年月日	告示番号		
1	7･6･11 藤前線	1979(S54) 9.25	A1005	1979(S54)～1985(S60)	流団事業による整備
2	7･5･17 南陽線	1980(S55) 6.25	A 693	1980(S55)	南陽団地関連
3	7･5･18 神宮東1号線	1980(S55) 1.11	A 22	1979(S54)～1982(S57)	神宮東特住関連
	7･5･19 神宮東2号線		A 23	1979(S54)～1981(S56)	
	7･5･20 神宮東3号線		A 24		
	7･5･21 神宮東4号線		A 25		
	7･4･30 神宮東5号線	1985(S60)11.8	A1051	1985(S60)～1989(H 1)	
	7･4･31 神宮東6号線	—	—	1981(S56)～1984(S59)	
	7･5･41 神宮東7号線	1989(H 1)12.11	A1162	1989(H 1)～1998(H10)	
	7･5･42 神宮東8号線	1985(S60)11. 8	A1052	1985(S60)～1989(H 1)	
4	7･5･22 辻町線	1980(S55)10.29	A1081	1980(S55)～1982(S57)	県営辻町住宅関連
5	7･6･36 小幡1号線	1985(S60) 6.10	A 609	1985(S60)～1992(H 4)	小幡地区 居住環境整備事業
	7･6･37 小幡2号線		A 610	1985(S60)～1989(H 1)	
	7･6･38 小幡3号線		A 611	1985(S60)～1990(H 2)	
	7･6･39 小幡4号線		A 612	1985(S60)～1998(H10)	
	7･6･40 小幡5号線		A 613	1985(S60)～2001(H13)	
6	7･6･65 小幡駅東線	1993(H 5) 9. 9	N 263	1993(H 5)～1999(H11)	小幡駅前第一種 市街地再開発事業
		1992(H 4)12.24	A1187	1992(H 4)～2000(H12)	同上関連
7	7･6･66 鳴海5号線	1998(H10)11.26	N 388	1998(H10)～2005(H17)	鳴海駅前第二種 市街地再開発事業
	7･6･67 鳴海6号線			1998(H10)～	
8	7･4･68 東丘線	1997(H 9) 1.17	N 11	1996(H 8)～2006(H18)	有松駅前第一種 市街地再開発事業
9	7･4･76 千種台線	1999(H11)11.19	A 835	1999(H11)～2006(H18)	千種台地区総合整備 (千種台センター地区住市総)
10	7･5･77 荒子若山線	1999(H11)11.16	A 818	1999(H11)～2008(H20)	八田･高畑住市総関連

告示番号のAは区画街路の都市計画事業認可にかかる愛知県告示、Nは市街地再開発事業の事業計画の決定にかかる名古屋市告示を表す

1の藤前線は流通業務団地整備事業(表中「流団事業」)、6の小幡駅東線の一部区間、7の鳴海5～6号線及び8の東丘線は市街地再開発事業による整備である

市街地再開発事業の事業期間は、事業計画決定から工事完了公告までを期間とした

備考中、「特住」、「住市総」は、それぞれ「特定住宅市街地総合整備促進事業」、「住宅市街地総合整備事業」を表す

(4) その他

その他の理由による区画街路の都市計画変更のうち、1970 年代以降に整備された路線は荒田線のみである。荒田線以外の路線については、官庁街の区画街路は整備済であり、東大曽根出来町線は事業に着手していない。荒田線は、1992(平成 4)年 11 月 25 日に最初の事業認可を取得した後、2 回の事業期間延伸を経て 2000(平成 12)年度までを事業期間とする街路事業で整備されたものであり、都市高速道路 1 号線の側道的な機能を有することから都市高速道路 1 号線の高針延伸供用に先駆けての完成が急がれていた。

第６節　特殊街路

1 特殊街路の計画

都市計画道路の種別としての特殊街路は、時代を追うにつれてその範囲を拡大してきた。当初、都市計画法施行に関する都市局長通達（1969（昭和 44）年）[117] にあっては、区分番号 8 の「もっぱら歩行者の交通の用に供する道路」および区分番号 9 の「もっぱら自転車の交通の用に供する道路」の 2 区分であった。

1974（昭和 49）年度から「都市モノレール建設のための道路整備事業に対する補助制度」（いわゆるインフラストラクチャー補助方式）に則り、モノレール道整備事業が創設された。（翌年にはモノレール等として新交通システムにも適用が拡大されている。）これに伴って都市モノレールの取扱に関する通達が発せられ、あわせて上記都市局長通達も改正となった。[118] この結果、これまでの特殊街路の歩行者専用道と自転車道の 2 区分は統合整理され、「歩行者専用道、自転車及び自転車歩行者道」は新しい区分番号 8 となり、「もっぱら都市モノレール等の交通の用に供する道路」が新しい区分番号 9 の都市モノレール専用道として加えられた。

さらに 1997（平成 9）年度から路面電車に対する補助制度として路面電車走行空間改築事業が創設されたことに伴い、上記都市局長通達も改正されて新たに「主として路面電車の交通の用に供する道路」が区分番号 10 の路面電車道として追加された。[119]

名古屋市における特殊街路の追加・変更には路面電車道の例がなく、歩行者自転車専用道および都市モノレール専用道については、大別して次の 3 類型がある。

ⅰ　地下街の変更に係る歩行者専用道の追加・変更

ⅱ　面整備事業関連の歩行者自転車専用道の追加・変更

ⅲ　ガイドウェイバスシステム等のインフラストラクチャー部分を都市モノレール専用道として追加・変更

(1)　地下街の変更に係る歩行者専用道の追加・変更

①　地下街の定義

地下街という用語は、法規上の定義として表現される以前から通称として通用していたようである。事実、1930（昭和 5）年時点で地下街という表現が見られる。[120] また、地下街という名称を当初から冠していたかどうかは定かではないが、日本最初の地下街と目される上野駅地下街が同年 4 月 1 日に開業している（2002（平成 14）年 11 月に閉鎖）。[121] 地下街という名称については、おそらくは地上の商店街と同様に地

[117] 前掲 96「都市計画法の施行について」（昭和 44 年 9 月 10 日　建設省都計発第 102 号　都市局長通達）

[118] 建設省都市局「都市モノレールの取扱いについて」（「新都市」 Vol. 29, No. 9 1975.9）
「都市モノレールの取扱いについて」（昭和 50 年 7 月 18 日　建設省都計発第 41 号　都市局長通達）
池田 均「モノレール道等整備事業の推進」（「道路」 SN. 589 1990.3）

[119] 「都市計画法の施行について（改正）」（平成 10 年 4 月 8 日　建設省都計発第 43 号　都市局長通達）

[120] 「地下街の實現　阪神電車の地下商店街計畫」（「建築と社会」 Vol. 13, No. 11 p. 68 1930.10）

[121] 日本建築学会東海支部環境工学委員会「名古屋の地下街　－その現状と対策－」（日本建築学会東海支部環境工学委員会 1981.5 pp. 22-23）
杉浦暢二「日本の地下街」（大明堂 1983.10 p. 8）

下通路に面して店舗が連担する状態を地下の商店街とみなして地下街と称したのであろう。

法規上の用語としては、1952(昭和27)年の道路法占用対象物件として記述されたのが最初と考えられ、次いで1959(昭和34)年の「建築基準法施行令」(昭和25年政令第338号)の改正に伴って地下街が規定されたが、いずれも地下街自体の定義はなされていない。

地下街を定義したのは、「消防法」(昭和23年法律第186号)改正により追加された第8条の2においてである(昭和43年法律第95号)。それによれば、地下街とは「地下の工作物内に設けられた店舗、事務所その他これらに類する施設で、連続して地下道に面して設けられたものと当該地下歩道とを合わせたものをいう」とされる。

しかし、一般に流布している地下街の定義としては、1973(昭和48)年の地下街関係4省庁通達「地下街の取扱いについて」、さらにその翌年に地下街中央連絡協議会から発せられた「地下街に関する基本方針」が用いられることが多い。前者の表現は次のとおりである。

「一般公共の用に供される地下工作物内の道(地下道)に面して設けられた店舗、事務所その他これらに類するもの(通常の建築物の地階とみなされるものを除く。)の一団(地下道を含む。)」

後者の表現は、前者の表現を若干詳細にした内容で、次のとおりである。

「公共の用に供される地下歩道(地下駅の改札口外の通路、コンコース等を含む。)と当該地下歩道に面して設けられる店舗、事務所その他これらに類する施設とが一体となった地下施設(地下駐車場が併設されている場合には、当該地下駐車場を含む。)であって、公共の用に供されている道路又は駅前広場(土地区画整理事業、市街地再開発事業等により建設中の道路又は駅前広場を含む。)の区域に係るものとする(以下略)」

なお、和田裕之はこの表現を次のように簡略にしている。[122]

「地下街とは、地下道路と地下店舗等との一体の施設であって、道路、駅前広場等の公共的な非建築地を占用してその地下に設けられたものを指している」

「地方分権一括法」(平成11年法律第87号)が2000(平成12)年4月1日に施行され、国の地方公共団体に対する関与が法定事項以外認められないこととなったため、上記の地下街関連の一連の通達も廃止された。[123] 名古屋市はこれに伴って地下街に関する名古屋市独自の規程である「名古屋市地下街基本方針」を2004(平成16)年3月1日に制定しているが、地下街の定義についてはおおむね国の通達に準じている。

---

122 「地下街の取扱いについて」(昭和48年7月31日 建設省都計発第71号・消防庁消防安第1号・警察庁乙交発第5号・運輸省鉄総第304号 建設事務次官・消防庁長官・警察庁次長・運輸事務次官通達)
「地下街に関する基本方針について」(昭和49年6月28日 建設省都計発第58号 地下街中央連絡協議会)
「同」(昭和49年6月28日 建設省都計発第60号・道政発第53号・住指発第554号 都市局長・道路局長・住宅局長通達)
和田裕之「地下街の取扱いについて」(「新都市」Vol. 27, No. 8 1973.8)

123 「地方分権に伴う地下街関連通達の廃止について」(平成13年6月1日 国都計発第92号・消防予第179号・警察庁乙備発第3号、平成13・05・31原院第5号 国土交通事務次官・消防庁長官・警察庁次長・経済産業省資源エネルギー庁原子力安全・保安院長通達)

② 地下街に関する規制の経緯[124]

地下街については包括的な管理法が存在せず、関連する道路法、建築基準法、消防法等によって個別に規制されてきた。以下に個別の規制の経緯および関係省庁が連絡して共同通達により規制を図ってきた経緯について紹介する。

ア 道路占用許可

道路法が 1952(昭和 27)年 12 月 5 日に施行され、占用許可対象に地下街が規定された。

1957(昭和 32)年 5 月 29 日には道路占用について建設省道路局長通達が発せられた。道路地下占用については同日付けの路政課長通達により、地下街や地下通路の占用は、原則として地上交通を緩和する施設に限って許可することとされ、建設省道路局への事前協議を要することなどが規定された。[125]

1966(昭和 41)年 11 月 17 日には「地下街の占用について」(建設省道路局内規)により、地下街占用許可基準が定められ、「道路の管理上のみならず、防災、衛生等の観点からも好ましくないので、抑制の方針をとること」とされ、「公共地下歩道又は公共地下駐車場の整備の必要上地下街を設置することが真にやむを得ないと認められる場合に限って許可すべき」とされた。かつ、「公共地下歩道の幹線部分及び公共地下駐車場は、都市計画として決定されるものでなければならない」ということも規定された。[126]

イ 駅前広場の地下施設

建設省と国鉄は、駅前広場地下施設(地下街を含む)に関し、1956(昭和 31)年 11 月 7 日に覚書を交わした。その中には当該地下施設について都市計画決定することを原則とすることが含まれている。さらに 1969(昭和 44)年 8 月 15 日には駅前広場における地下施設の設置に関し、申し合せを行っている。この中で当該施設の公共性を強調し、都市計画事業として国鉄または地方公共団体が実施することを基本としているが、地下附帯店舗の設置については特許事業としてその他の者が実施することを認めたうえで、店舗面積の比率等について一定の制約条件を課している。[127]

ウ 建築基準法施行令

1959(昭和 34)年 12 月 4 日の建築基準法施行令改正(昭和 34 年政令第 344 号)に伴って、地下街の各構え* が接すべき地下道に関する規定が追加され(同施行令第 128 条の 3)、同年 12 月 23 日から施行された。さらに、1969(昭和 44)年 1 月 23 日の同施行令改正(昭和 44 年政令第 8 号)により、地下街の各構えに関する基準が追加され、同年 5 月 1 日から施行された。その後も改正を重ねて基準を充実してきている。[128]

(*地下街の各構え:各構えとは、地下街における各店舗部分をいい、「建築基準法施行令第 128 条の 3」に規定がある。法令上に定義はなく、該当条項を併せて解釈すると次のとおりである。地下道に 2m以上接し、それぞれ耐火構造の床、もしくは壁または防火戸によって区画された部分をいう。法令上 1 棟の建築物と同様に扱われている。)

124 地下都市計画研究会「地下空間の計画と整備」(「行政の対応の経緯と『地下街に関する基本方針』」 1994.5 pp. 87-97)

125 「道路の管理について」(昭和 32 年 5 月 29 日 建設省道発第 147 号 道路局長通達)
「道路の管理に関する取扱いについて」(昭和 32 年 5 月 29 日 建設省道発第 147 号の 2 路政課長通達)

126 「地下街の道路占用について」(建設省道路局内規 昭和 41 年 11 月 17 日)

127 菊池 正「駅前広場における地下施設」(「新都市」 Vol. 23, No. 12 1969.12)

128 大橋雄二 他「建築法令キーワード資料 第 2 版」(彰国社 2001.8 p. 152)

エ 消防法

1968(昭和 43)年 6 月 10 日の消防法改正により、地下街が定義されるとともに、消防計画の作成等が義務づけられた。同時にスプリンクラー、屋内消火栓、排煙設備等の設置についても義務づけられた。その後も 1981(昭和 56)年 1 月 23 日には「消防法施行令」(昭和 36 年政令第 37 号)が改正(昭和 56 年政令第 6 号)となって地下街等への規制強化がなされた。2002(平成 14)年にも本法の大幅な拡充改正がなされている。

オ 1973(昭和 48)年 4 省庁通達および 1974(昭和 49)年基本方針等

1972(昭和 47)年 5 月 13 日に発生した大阪の千日デパート火災を契機に、地下街の防災問題が国会でも論議され、翌 1973(昭和 48)年 7 月 31 日に建設省、消防庁、警察庁、運輸省の 4 省庁により、「地下街の取扱いについて」という共同通達が発出された。

この通達において、今後は、公益上真に止むを得ないと認められるものを除き、地下街の新設または増設は厳に抑制するものとするとされた。また地下街の指導監督に関する連絡調整のため、都道府県および指定都市に地下街連絡協議会を、国に地下街中央連絡協議会を設置することも規定している。

さらに 1974(昭和 49)年 6 月 28 日、地下街中央連絡協議会より「地下街に関する基本方針」が発出された。この方針の中で、地下街の新・増設を認める場合は「地上交通の著しく輻輳する地区において、歩行者を含む一般交通の安全と円滑を図るため、公共地下歩道又は公共地下駐車場を緊急に整備しなければならない場合であって、かつ、地下街の設置が必要やむを得ない場合に限る」ものとされた。

公共地下歩道または公共地下駐車場は都市計画として決定し、公的団体が 1/3 以上出資した事業主体が都市計画事業として整備することや、公共地下歩道の最低幅員(具体的には 6m)、公共地下歩道の面積条件、地上に通じる階段の基準、地下広場の義務付け、他の施設との接続の条件などの技術基準についても定めている。[129]

1975(昭和 50)年 1 月 22 日には地下街中央連絡協議会は、既存地下街を他の建築物の地下階に接続しようとするときには地下街連絡協議会において協議を要する旨の通達を発している。[130]

カ 1980(昭和 55)年 5 省庁通達および 1981(昭和 56)年改正基本方針

1980(昭和 55)年 8 月 16 日に静岡駅前のゴールデン街でガス爆発事故が発生した。この事故を契機として地下街中央連絡協議会に資源エネルギー庁が加えられ、同年 10 月 9 日に従来の 4 省庁に資源エネルギー庁を加えた 5 省庁通達が発せられた。また、1981(昭和 56)年 4 月 21 日には地下街中央連絡協議会が改正基本方針を発出し、この中で新たにガス保安対策の項を起こしている。[131]

---

129 前掲 122「地下街に関する基本方針について」(昭和 49 年 6 月 28 日 建設省都計発第 58 号 地下街中央連絡協議会)

130「地下街と他の建築物の地下階との接続の取扱いについて」(昭和 50 年 1 月 22 日 建設省都計発第 8 号 地下街中央連絡協議会)

131「地下街の取扱いについて」(昭和 55 年 10 月 9 日 建設省都計発第 110 号・消防庁消防予第 209 号・警察庁乙備発第 13 号・運輸省鉄総第 682 号・55 資庁第 12279 号 建設事務次官・消防庁長官・警察庁次長・運輸事務次官・資源エネルギー庁長官通達)
「地下街に関する基本方針について」(昭和 56 年 4 月 21 日 建設省都計発第 25 号 地下街中央連絡協議会)

キ 1986(昭和 61)年地下街の取扱いについて

昭和60年代に入って中曽根政権も後半になる頃は、民活・規制緩和が唱われてバブルがふくらもうとしている時であった。1986(昭和 61)年の総合経済対策には、地下街の新増設について「公益上の観点から真にやむを得ないものとして認められる範囲の明確化を図る」ことが盛られた。これをうけて同年 10 月 16 日に地下街中央連絡協議会はその趣旨に則した通達を発した。また、従来事業主体の公的出資割合を 1/3 以上としていたことを緩和した。[132]

ク 1988(昭和 63)年 5 省庁通達および改正基本方針等

1987(昭和 62)年 4 月 1 日に国鉄が分割民営化されたため、1988(昭和 63)年 8 月 3 日に 5 省庁通達を発して、地下街中央連絡協議会および地下街連絡協議会の構成員を分割された主体に見合った表現に改めた。また、同日づけで地下街中央連絡協議会より通達を発し、地下街と他の建築物の地下階との接続に関して緩和規定を導入した。[133]

なお、地下街中央連絡協議会はその構成に関する変更と標準駐車場条例改正に伴う基本方針の改正を 1992(平成 4)年 1 月 13 日に発出している。

地方分権一括法の施行に伴い、2001(平成 13)年 6 月 1 日付けで地下街に関する通達を含む従前の通達類が廃止され、地下街中央連絡協議会および地下街連絡協議会もその根拠を失って廃止された。その後、名古屋市が 2004(平成 16)年 3 月 1 日に名古屋市独自の「名古屋市地下街基本方針」を定めたことについては① 地下街の定義 において触れたとおりである。

③ 地下街と都市計画決定および旧都市計画法期における名古屋市の地下街

名古屋市における地下街の歴史は、1957(昭和 32)年 3 月開業の名古屋地下街(サンロード)に始まる。サンロード以前の名古屋の地下街前史に相当する内容については、建築物地下階を利用した地下商店街の紹介など中津三郎の論究がある。[134] サンロード以降、名古屋駅、栄駅を中心として多くの地下街が多数の事業主体によって建設・管理されてきている。初期の地下街は、道路占用許可によって建設され、地下公共通路は都市計画決定されていない。最初に旧都市計画法の下で都市計画決定された地下街の地下公共通路は、1967(昭和 42)年 9 月 7 日決定のサカエチカ、栄東地下街(現森の地下街の一部、以下同じ)にかかる久屋町線地下街路第 1 号線(現久屋町線地下道 1 号線)、広小路線地下街路第 2 号線(現広小路線地下道 1 号線)、大津町線地下街路第 3 号線(現大津町線地下道 1 号線)およびエスカにかかる椿町線(地下街として独自の路線名称を有することなく、「都市計画決定図書」の書式内における「なお書き」で表現している。現椿町線地下道 1～3 号線)である。次いで 1968(昭和 43)年 3 月 19 日

132 「地下街の取扱いについて」(昭和 61 年 10 月 16 日 建設省都計発第 83 号 地下街中央連絡協議会)
原田保夫「地下街整備の現状と課題」(「新都市」 Vol. 41, No. 7 1987.7)

133 「「地下街の取扱いについて」の改正について」(昭和 63 年 8 月 3 日 建設省都計発第 86 号・消防庁消防予第 99 号・警察庁乙備発第 5 号・運輸省官鉄施第 69 号・地施第 119 号・63 資庁第 8938 号 建設事務次官・消防庁長官・警察庁次長・運輸事務次官・資源エネルギー庁長官通達)
「「地下街の取扱い(昭和 48 年 7 月 31 日付建設省、消防庁、警察庁、運輸省共同通達)の運用について」の改正について」(昭和 63 年 8 月 3 日 建設省都計発第 88 号 地下街中央連絡協議会)
森山誠治「地下街の経緯と今後の展望について」(「新都市」 Vol. 43, No. 12 1989.12)

134 中津三郎「戦前の名古屋の地下鉄建設と地下空間の利用/地下街のはじまり」(「C&D」 Vol.38, No.12 2007.12)

決定のユニモールにかかる桜通線地下道 1～6 号線である。[135]

地下街の建設に関して、都市計画決定を義務付ける規定は、1956（昭和 31）年の「駅前広場地下施設に関する国鉄と建設省の覚書」にみられ、次いで 1966（昭和 41）年の建設省道路局内規「地下街占用許可基準」において、地下街の公共地下歩道の幹線部分および公共地下駐車場について、都市計画決定義務を課し、1974（昭和 49）年の地下街に関する基本方針以降についても同様の規定が踏襲されている。[136]

道路局内規が地下街の通路の都市計画決定を義務付けている事例として、サカエチカ等にかかる建設省との協議過程が興味深い経緯を示している。その経過は概略次のとおりである。当初サカエチカ単独の道路占用申請が栄地下センター（株）から 1965（昭和 40）年に出され、同年 11 月 6 日に名古屋市が建設省と協議に入ったところ、これと接続する栄東地下街建設の申請が名古屋地下鉄振興（株）から出されたため、1967（昭和 42）年 6 月 6 日に両者を一体として改めて建設省に協議した。再協議に至る過程で道路局内規が施行されており、再協議の文中に道路局内規に従って設計を変更したこと、公共地下道を都市計画決定することの記述がみられる。[137]

④ 地下街の変更に係る歩行者自転車専用道の追加・変更

都市計画法施行以降の地下街関連の都市計画変更について**表 3.2.53** に示す。

ア 整理統合による番号名称の変更

整理統合による既存地下街の番号名称の変更は、1973（昭和 48）年 4 月 4 日に行われた。前述のサカエチカ、栄東地下街にかかる久屋町線地下道 1 号線、広小路線地下道 1 号線、大津町線地下道 1 号線をはじめ、エスカにかかる椿町線地下道 1～3 号線、ユニモールにかかる桜通線地下道 1～6 号線が対象となった。

イ セントラルパークと栄北地下街（現森の地下街の一部）

整理統合とあわせて同日に新規追加となったのは、**図 3.2.23** に示すようにセントラルパークと栄北地下街（現森の地下街の一部、以下同じ）にかかる久屋町線地下道 2～12 号線である。

セントラルパークと栄北地下街は、名鉄瀬戸線の栄乗り入れ計画が久屋町線東側地下をルートとして具体化する中で、公共駐車場と地下街を名鉄瀬戸線の地下掘削工事と同調施工することの利点を追求することがひとつのきっかけとなって計画された。

都市計画決定の約 4 か月後に 4 省庁通達「地下街の取扱いについて」が出され、1973（昭和 48）年 11 月 8 日の都市計画事業認可のおよそ半年後に「地下街に関する基本方針」が出されるという微妙な時期での整備となったため、おおむね同方針に準じた計画整備内容となっている。

---

135 前掲 21 名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 pp. 391-393）

136 前掲 126 「地下街の道路占用について」（建設省道路局内規 昭和 41 年 11 月 17 日）
前掲 127 菊池 正「駅前広場における地下施設」（「新都市」 Vol. 23, No. 12 1969.12）

137 前掲 21 名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 p. 392）

表 3.2.53　地下街の変更に係る歩行者自転車専用道の追加・変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容	備考	幅員(m)	延長(m)
1	1973（S48）　4. 4	N124	8･7･13　久屋町線地下道2号線	セントラルパーク地下街関連の路線追加		6	40
			8･6･14　久屋町線地下道3号線			8	100
			8･6･15　久屋町線地下道4号線			8	280
			8･6･16　久屋町線地下道5号線			8	120
			8･6･17　久屋町線地下道6号線			8	280
			8･7･18　久屋町線地下道7号線			6	40
			8･7･19　久屋町線地下道8号線			6	110
			8･7･20　久屋町線地下道9号線			6	110
			8･7･21　久屋町線地下道10号線			6	100
			8･7･22　久屋町線地下道11号線			6	100
			8･6･23　久屋町線地下道12号線			8	100
2		N126	8･7･ 1　椿町線地下道1号線	整理統合による番号・名称変更（エスカ地下街）	旧1･3･14椿町線（6m地下道）	6	80
			8･6･ 2　椿町線地下道2号線		旧1･3･14椿町線（8m地下道）	8	90
			8･7･ 3　椿町線地下道3号線		旧1･3･14椿町線（6m地下道）	6	80
3			8･7･ 4　桜通線地下道1号線	整理統合による番号・名称変更（ユニモール地下街）	旧広路3桜通線地下道1号	6	40
			8･7･ 5　桜通線地下道2号線		旧広路3桜通線地下道2号	6	40
			8･7･ 6　桜通線地下道3号線		旧広路3桜通線地下道3号	6	40
			8･7･ 7　桜通線地下道4号線		旧広路3桜通線地下道4号	6	40
			8･7･ 8　桜通線地下道5号線		旧広路3桜通線地下道5号	6	210
			8･7･ 9　桜通線地下道6号線		旧広路3桜通線地下道6号	6	210
4			8･6･10　大津町線地下道1号線	整理統合による番号・名称変更（サカエチカ地下街）	旧3･2･3大津町線地下街路第3号線	8	90
			8･7･11　久屋町線地下道1号線	整理統合による番号・名称変更（栄東地下街）	旧広路1久屋町線地下街路第1号線	6	130
			8･6･12　広小路線地下道1号線	整理統合による番号・名称変更（サカエチカ地下街）	旧1･1･1広小路線地下街路第2号線	8	390
5	1974（S49）　2.20	N 55	8･6･24　広井町線地下道1号線	テルミナ地下街関連路線追加		10	200
6	1985（S60）　10. 2	N363	8･7･ 7　桜通線地下道4号線	地下鉄6号線関連地下街延伸等	一部幅員拡大	6	40
			8･7･ 8　桜通線地下道5号線		l：210m→420m	6	420
			8･7･ 9　桜通線地下道6号線		l：210m→370m	6	370
			8･7･31　桜通線地下道7号線		路線追加	6	40
			8･7･32　桜通線地下道8号線			6	40

告示番号のNは名古屋市告示を表す
備考欄中の略号 l は延長を表わす。延長の「約」表示を省略している

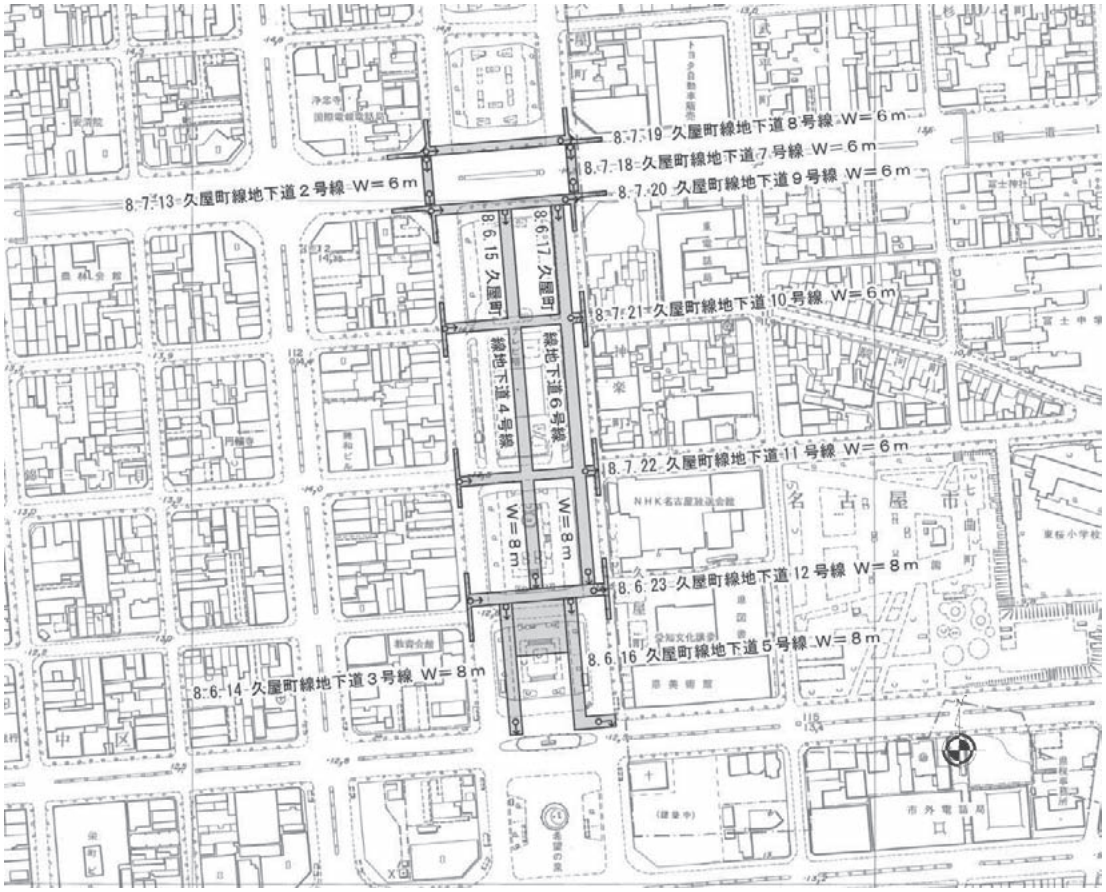


図 3.2.23　久屋町線地下道 2～12 号線の追加（セントラルパークと栄北地下街）

ウ　テルミナ地下街

1974（昭和 49）年 2 月 20 日には、テルミナ地下街の基幹公共通路となる広井町線地下道 1 号線が追加された。国鉄によって名古屋駅前広場の一部を敷地とする名古屋ターミナルビルの計画が浮上すると、名古屋市と建設省は名古屋駅前広場を都市計画決定して都市計画施設としての機能を担保することとあわせ、名古屋駅前の既存地下公共通路の混雑解消を目論んだ。このため、既存地下公共通路に並行するバイパスとして広井町線地下道 1 号線が**図 3.2.24** 左端に示すように都市計画追加された。なお、テルミナ地下街は 2015（平成 27）年 7 月 17 日からゲートウォークに名称変更された。

エ　ユニモール地下街拡大

1985（昭和 60）年 10 月 2 日にはユニモール地下街拡大となる桜通線地下道 4～6 号線の変更および同 7～8 号線の追加が行われた。これは地下鉄 6 号線（桜通線）が 1983（昭和 58）年 3 月に都市計画決定され、整備が具体化することを受けてのことである。桜通線の「国際センター駅」が泥江町交差点付近に計画されているため、桜通線地下道 5～6 号線の終点が同駅の区域に接続するよう延伸され、併せて起点が駅前ロータリー付近に変更された。また、終点変更（東側延伸）に伴い、交差する桜通線地下道 7～8 号線が追加され、さらに安全面を考慮して適宜地下広場が追加された（**図 3.2.24**）。

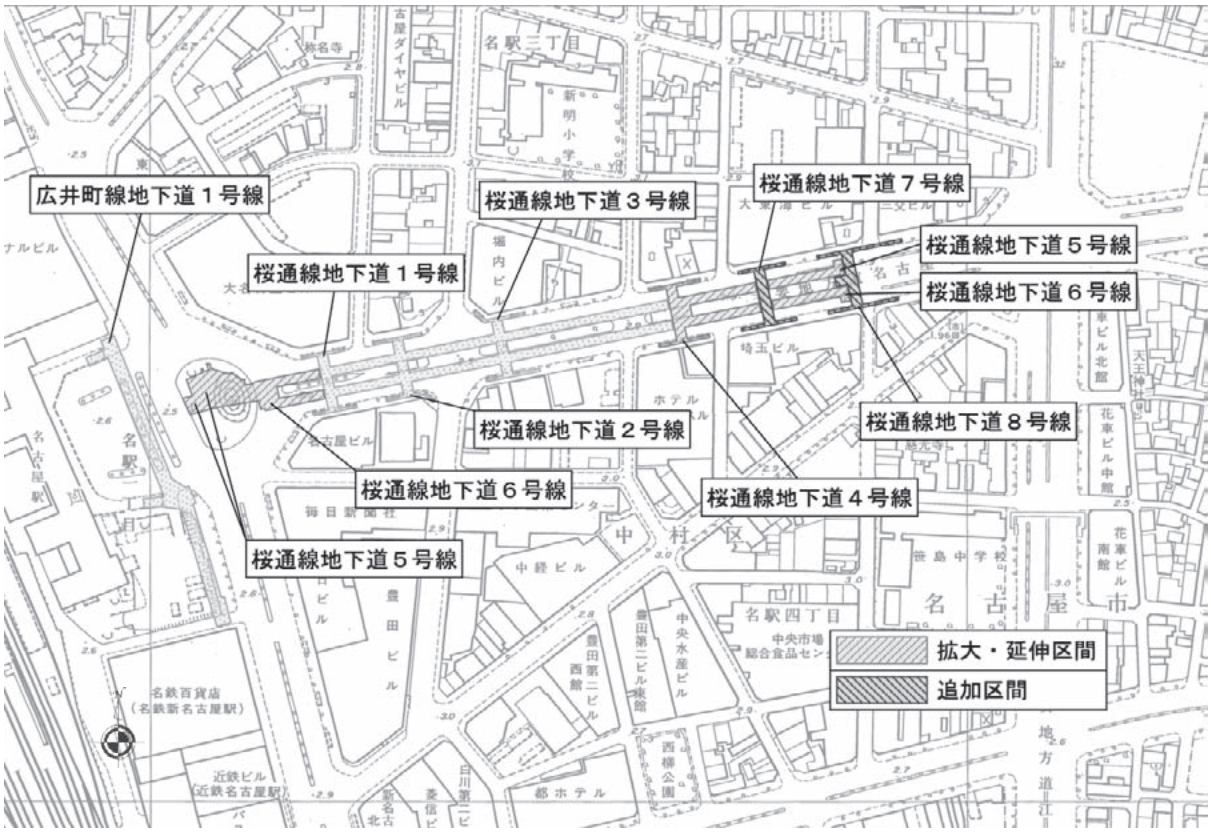


図 3.2.24 桜通線地下道 4～6 号線の変更および同 7～8 号線の追加等

(2) 面整備事業関連の歩行者自転車専用道の追加・変更

面整備事業関連の歩行者自転車専用道の追加・変更について**表 3.2.54** に示す。面整備事業としては土地区画整理事業のほかに公的住宅団地建設（南陽団地）と神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業、小幡駅前市街地再開発事業がある。

表 3.2.54 土地区画整理事業等面整備事業関連の歩行者自転車専用道の追加・変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名	変更内容	備考	幅員(m)	延長(m)
1	1979 (S54) 10. 1	N463	8･6･25 秋葉線	南陽団地関連の路線追加		8	930
2	1979 (S54) 12.21	N584	8･6･26 三本松線	神宮東関連の路線追加		8	700
3	1983 (S58) 3.25	N 90	8･5･27 志段味線	吉根特定土地区画整理事業決定に伴う路線追加		12	1,150
			8･5･28 笹ヶ根線			8	630
4	1984 (S59) 9.26	N361	8･6･29 大曽根本通線	大曽根土地区画整理事業関連の路線追加		11	570
			8･4･30 大曽根本通東線			16	110
5	1992 (H 4) 3.30	N 93	8･5･27 志段味線	下志段味特定土地区画整理事業決定に伴う延伸変更	I : 1,150m→2,300m	12	2,300
6			8･7･33 小幡駅前線	小幡駅前市街地再開発事業決定に伴う路線追加		6	150
7	1993 (H 5) 3.22	N 64	8･5･34 志段味東線	上志段味特定土地区画整理事業決定に伴う路線追加		12	790
8	1995 (H 7) 9.29	N335	8･5･27 志段味線	中志段味特定土地区画整理事業決定に伴い、志段味線と志段味東線の中間部を決定して統合	I : 2,300m→4,820m	12	4,820
9	1996 (H 8) 2.16	N 43	8･6･29 大曽根本通線	大曽根駅西広場内地下通路延伸	I : 570m→680m	11	680

告示番号のNは名古屋市告示を表す
備考欄中の略号 I は延長を表わす。延長の「約」表示を省略している

① 土地区画整理事業の歩行者自転車専用道の追加・変更

土地区画整理事業としては、志段味地区および大曽根地区がある。

ア 志段味地区

志段味地区については、組合設立以前から「志段味地区まちづくり基本構想」(1980(昭和 55)年)などに基づいて、吉根・下志段味・中志段味・上志段味の4地区を貫通する歩行者自転車専用道路の構想があった。また一方で、「名古屋市緑道整備基本計画」(1981(昭和 56)年)においても小幡・東谷山緑道の一部区間に該当している。こうした構想や計画に基づき、地区ごとに土地区画整理事業に関する都市計画が具体化する都度、歩行者自転車専用道路が都市計画追加・変更された。その過程において、土地区画整理事業に関する都市計画が庄内川の下流地区から上流地区に向けて必ずしも順次には進行せず、中志段味地区が最後となった。このため、上志段味地区での歩行者自転車専用道路が都市計画上ネットワークとして連続しない時期があり、暫時、上志段味地区においては別名称(志段味東線)が採用された。しかし、中志段味地区において中抜けとなっていた歩行者自転車専用道路が、1995(平成 7)年 9 月 29 日に都市計画追加されたことにより、最終的に一連の路線としての志段味線に変更された。最終的には志段味線はおおむね当初構想に従って計画され、総延長 4.8km、幅員 12m と歩行者自転車線専用道路としては大規模で、幹線街路とは立体交差する計画であった。

なお、吉根地区については 1983(昭和 58)年 3 月 25 日に、上記志段味線のほかにも笹ヶ根線が追加され、区画街路吉根 1 号線と志段味線を結んでいる(**図 3.2.25**)。

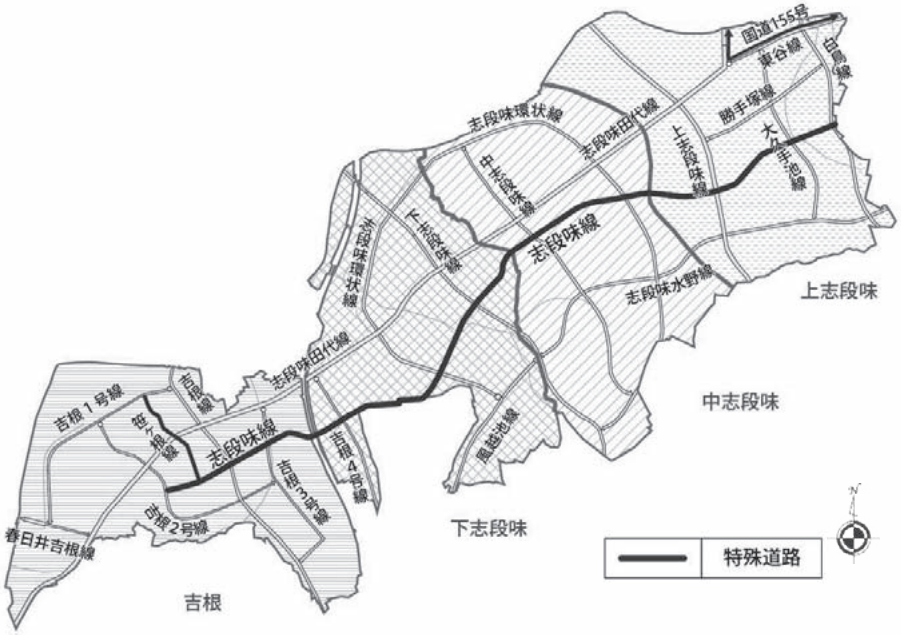


図 3.2.25 志段味線と笹ヶ根線等[138]

イ 大曽根地区

大曽根地区では 1984(昭和 59)年 9 月 26 日に商店街を形成していた大曽根本通線とこれに直行する大曽根本通東線が追加された。大曽根本通線については、1996(平成 8)年 2 月 16 日に延伸変更された(**図 3.2.26**)。

大曽根地区では元々近世の下街道沿いに店舗が連担し、アーケード商店街を形成していた。この商店街にあっては土地区画整理事業実施以前から交通規制による歩行者空間を実現していた。商店街が面する街路(大曽根本通)は、土地区画整理事業により、従前幅員 6～7m を 16m に拡幅する事業計画であった。拡幅後の建築更新に関し、大曽根駅寄りでは共同化(再開発)を志向し、西側では個別建替えを志向することとなって、1983(昭和 58)年から翌年にかけて、それぞれ「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)を組織するに至った。このように大曽根駅寄り街区において再開発を志向する状況下で、従前は土地区画整理事業における区画街路であった大曽根本通線を特殊街路歩行者自転車専用道路として都市計画変更することとなった。再開発については市街地再開発事業としては事業化に至らなかったが、一部優良建築物等整備事業として実現している。

大曽根本通線の延伸変更は次のような事情による。大曽根駅東広場・同西広場は 1981(昭和 56)年 8 月 17 日に都市計画として追加されており、さらに 1996(平成 8)年 2 月 16 日に大曽根駅西広場の地下に大曽根駅前駐車場(自転車駐車場を含む)、大曽根雨水調整池が追加された。これまで大曽根本通線は平面で大曽根駅西広場に接続する計画であったが、大曽根駅西広場の地下に駐車場等の公共的空

[138] 野田明伸「吉根特定土地区画整理事業」(「区画整理」 Vol. 51, No. 12 2008.12 p. 72 の図を基に加筆)

間が整備されることにあわせて、大曽根駅西広場の地下 1 階レベルで地下鉄コンコースに接続させるように延伸変更された。

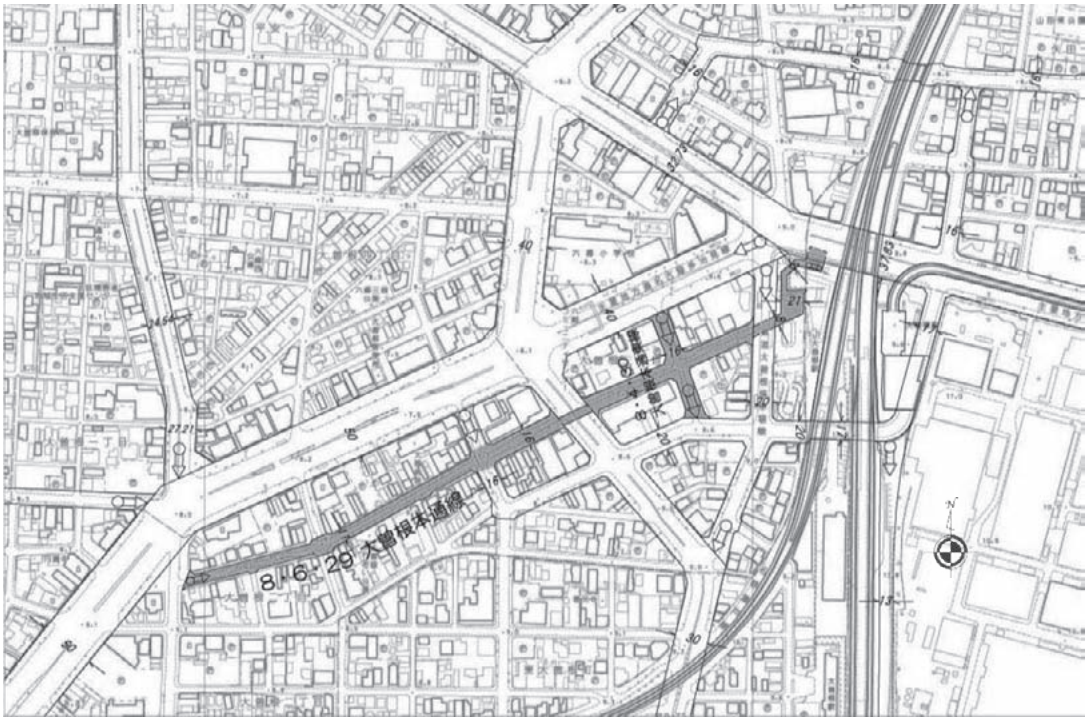


図 3.2.26 大曽根本通線・大曽根本通東線

② 土地区画整理事業以外の歩行者自転車専用道の追加・変更

南陽団地関連では 1979(昭和 54)年 10 月 1 日に、区画街路南陽線とあわせて歩行者自転車専用道秋葉線が**図 3.2.27** のように追加された。この路線は団地を鍵の手型で東西に貫き、幹線街路万場藤前線と名古屋環状 2 号線を結んでいる。[139]

神宮東関連では 1979(昭和 54)年 12 月 21 日に地区中央を南北に貫く三本松線が追加された(**図 3.2.21** 参照)。

小幡駅前市街地再開発事業関連では 1992(平成 4)年 3 月 30 日に**図 3.2.28** に示すように小幡駅前線が追加された。これは橋上駅化する小幡駅および施設建築物(B 棟)に接続する南北連絡橋(跨線橋)、ならびに線路の南北で跨線橋と地上を緩傾斜で接続する通路が一体で計画されたものである。

[139] 建築局 25 年のあゆみ編集委員会「建築局 25 年のあゆみ」(名古屋市建築局 1984.3 p. 191)

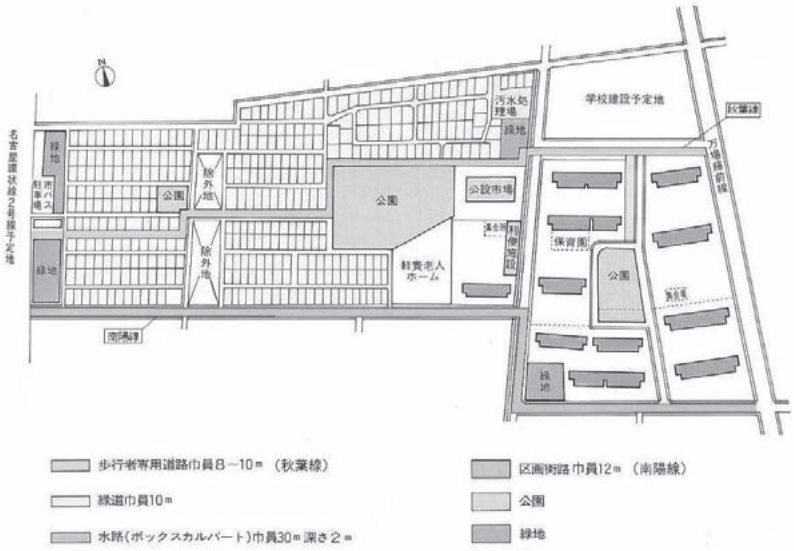


図 3.2.27 区画街路南陽線と特殊街路秋葉線

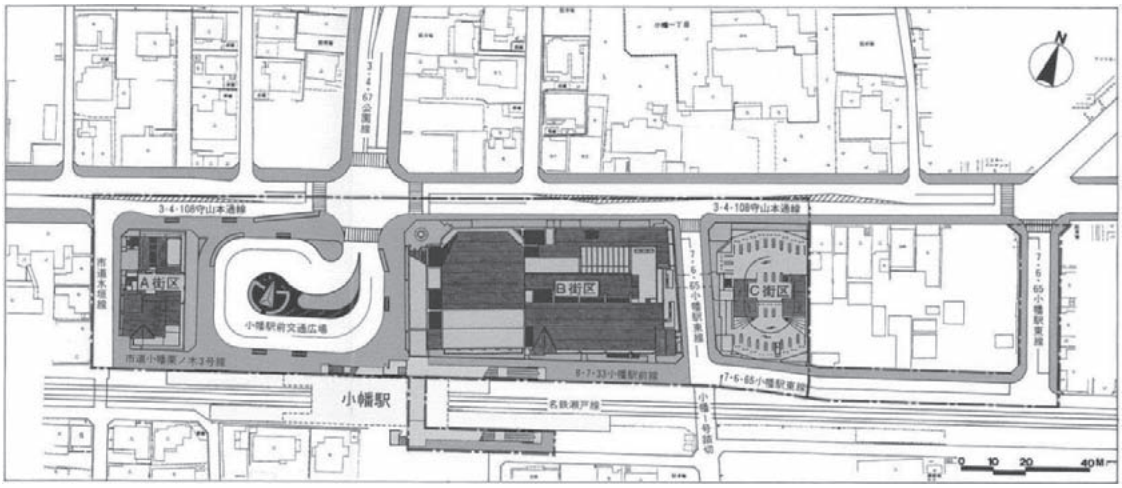


図 3.2.28 小幡駅前線と小幡駅東線

(3) 都市モノレール専用道としてのガイドウェイバス等の追加・変更

都市モノレール専用道としてのガイドウェイバス等の追加・変更を**表 3.2.55** に示す。

表 3.2.55 都市モノレール専用道としてのガイドウェイバス等の追加・変更

No.	変更年月日	告示番号	変更対象路線名及び変更内容	変更内容	備考	幅員(m)	延長(m)
1	1994 (H 6) 9.16	A800	9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線	路線追加		7.5	6,770
2	1998 (H10) 2.13	A 97	9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線	路線変更	駅出入口追加	7.5	6,770
3	2001 (H13) 2.26	N 61	9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線	路線変更	駅出入口追加	7.5	6,770
4	2001 (H13) 10. 2	N348	9･6･2 東部丘陵線	路線追加	地下式	11.2	590

告示番号のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示を表す
延長(m)の「約」表示を省略している

ガイドウェイバス志段味線については「第4章 鉄道・総合駅・駅前広場」の章で詳述することとし、ここでは特殊街路都市モノレール専用道について簡略に触れる。

ガイドウェイバスの「軌道法」(大正 10 年法律第 76 号)適用区間については、都市計画の位置づけとして軌道本体を都市高速鉄道とするほかインフラストラクチャー部分を道路の一部とみなして特殊街路都市モノレール専用道としている。

都市モノレール専用道としてのガイドウェイバス専用道志段味線は、都市高速鉄道ガイドウェイバス志段味線の都市計画とほぼ同時期の 1994(平成 6)年 9 月 16 日に大曽根駅東広場を起点とし、小幡緑地を終点とする約 6.8km が追加された。

1998(平成 10)年 2 月 13 日および 2001(平成 13)年 2 月 26 日の 2 度にわたる変更は、いずれもガイドウェイバス志段味線に出入口施設を追加するためガイドウェイバス専用道志段味線の区域を一部拡大するものである。

なお、2001(平成 13)年 10 月 2 日に東部丘陵線(名古屋市告示第 348 号)が都市モノレール専用道として、都市高速鉄道東部丘陵線(名古屋市告示第 347 号)と併せて都市計画決定されている。

2 特殊街路の整備

(1) 地下街の整備

主として初期の地下街を中心とする計画・整備については名古屋都市計画史等に記述がある。[140]

都市計画法施行後に都市計画事業認可を取得して地下街を整備した事例(旧都市計画法期に都市計画事業決定し、特許を得た後、都市計画法に基づく都市計画事業認可を取得して継続した場合を含む)について、**表 3.2.56** に示す。

[140] 前掲 21 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 385-394)
藤川壽男「ナゴヤ地下街誕生物語」(C&D 出版 2007.3)
前掲 121 日本建築学会東海支部環境工学委員会「名古屋の地下街 ―その現状と対策―」(日本建築学会東海支部環境工学委員会 1981.5 pp. 10-17, 22-25, 57-58)
三木常義「素描「名古屋の地下街」」(「都市と交通」 SN.18 1989.11)
奥山健二「名古屋の地下利用(地下街、地下鉄、地下駐車場)」(「アーバンアドバンス」 SN. 11 1998.9)

表 3.2.56 地下街に関する都市計画事業の経緯

No.	整備対象路線名	当初事業認可		事業期間（年度）	事業主体
		年月日	告示番号		
1	8･7･ 1 椿町線地下道1号線	1967(S42) 9. 7	K2830	1967(S42)～1971(S46)	名古屋駅西駐車場 *1
	8･6･ 2 椿町線地下道2号線				
	8･7･ 3 椿町線地下道3号線				
2	8･7･ 4 桜通線地下道1号線	1968(S43) 3.19 1986(S61)10.29	K361 A916	1967(S42)～1970(S45) 1986(S61)～1988(S63)	名古屋駅前駐車場 *2
	8･7･ 5 桜通線地下道2号線				
	8･7･ 6 桜通線地下道3号線				
	8･7･ 7 桜通線地下道4号線				
	8･7･ 8 桜通線地下道5号線				
	8･7･ 9 桜通線地下道6号線				
	8･7･31 桜通線地下道7号線	1986(S61)10.29	A916	1986(S61)～1988(S63)	
	8･7･32 桜通線地下道8号線				
3	8･6･10 大津町線地下道1号線	1967(S42) 9. 7	K2829	1967(S42)～1969(S44)	栄地下センター *3
	8･7･11 久屋町線地下道1号線				名古屋地下鉄振興 *4
	8･6･12 広小路線地下道1号線				栄地下センター （一部 名古屋地下鉄振興）
4	8･7･13 久屋町線地下道2号線	1973(S48)11.12	A1045	1973(S48)～1978(S53)	セントラルパーク
	8･6･15 久屋町線地下道4号線				
	8･6･17 久屋町線地下道6号線				
	8･7･18 久屋町線地下道7号線				
	8･7･19 久屋町線地下道8号線				
	8･7･20 久屋町線地下道9号線				
	8･7･21 久屋町線地下道10号線				
	8･7･22 久屋町線地下道11号線				
	8･6･23 久屋町線地下道12号線		A1045 A1046		セントラルパーク 名古屋地下鉄振興
	8･6･14 久屋町線地下道3号線		A1046		名古屋地下鉄振興
	8･6･16 久屋町線地下道5号線				
5	8･6･24 広井町線地下道1号線	1974(S49) 3.18	A235	1973(S48)～1976(S51)	名古屋ターミナルビル *5

整備対象路線名は、新都市計画法による整理統合（S48.4.4, 名古屋市告示第126号）後の名称をいう
告示番号のKは建設省告示、Aは愛知県告示を表す
建設省告示の場合は、旧都市計画法による都市計画事業決定を表す
事業主体は、当初事業認可時の名称を示し、株式会社を省略している
＊1 名古屋駅西駐車場㈱は、㈱エスカに社名変更
＊2 名古屋駅前駐車場㈱は、1987（S62).11.1に㈱ユニモールとなり、同年12.16の都市計画道路事業の認可の改正（A987)により施行者名が改められた
＊3 栄地下センター㈱は、2017（H29).5.29にサカエチカマチ㈱に社名変更
＊4 名古屋地下鉄振興㈱は、2010（H22).4.1に㈱名古屋交通開発機構に合併された
＊5 名古屋ターミナルビル㈱は、2010（H22).4.1にジェイアールセントラルビル㈱に合併された

① サカエチカ･栄東地下街

名古屋で最初に地下街の公共地下通路として栄地区で都市計画決定したのは、前述のとおりサカエチカおよび栄東地下街である。都市計画決定と同日の 1967（昭和 42）年 9 月 7 日に事業決定され、栄東地下街は 1969（昭和 44）年 9 月 15 日、サカエチカは同年 11 月 11 日に開業している。サカエチカ･栄東地下街の事業主体はそれぞれ栄地下センター（株）、名古屋地下鉄振興（株）である。

名古屋地下鉄振興(株)は栄東地下街以外にも地下街を建設管理してきている。その中には栄東地下街以前に公共地下通路を都市計画決定せず、道路占用によって開設した地下街が複数ある。地下鉄東山線の名古屋～栄町(現栄、以下同じ)間が 1957(昭和 32)年 11 月 15 日に開業した時に栄地下街、地下鉄名城線の栄町～市役所間が 1965(昭和 40)年 10 月に開業する直前の 9 月 8 日に栄中・南地下街を開業している。一方で、1978(昭和 53)年 8 月 20 日の名鉄瀬戸線栄乗り入れ後の同年 11 月 2 日に、セントラルパークとあわせて栄北地下街という公共地下通路の都市計画追加を伴う地下街も開設している。

名古屋地下鉄振興(株)の管理に係る地下街の通称が 2002(平成 14)年 10 月に「森の地下街」として一括され、都市計画追加された特殊街路と地下街との関係が分かりにくくなっている。参考までに、栄地区における栄地下センター(株)および名古屋地下鉄振興(株)の管理する地下街と都市計画決定された公共地下通路の関係を**表 3.2.57** に示す。

なお、名古屋地下鉄振興(株)は 2010(平成 22)年 4 月に(株)名古屋交通開発機構(1989(平成元)年 7 月設立)に合併され、栄地下センター(株)は 2017(平成 29)年 5 月 29 日にサカエチカマチ(株)と社名変更された。

表 3.2.57 栄地区の地下街(セントラルパークを除く)と特殊街路路線名の関係

事業主体	現在の地下街名称		旧称	都市計画路線名称
栄地下センター	サカエチカ			広小路線地下道1号線の大部分
				大津町線地下道1号線
名古屋地下鉄振興	森の地下街	中央一番街	栄地下街	—
		南一番街	栄中地下街	—
		南二番街	栄東地下街	久屋町線地下道1号線
		南三番街		広小路線地下道1号線の一部＊
		南四番街	栄南地下街	—
		北一番街	栄北地下街	久屋町線地下道3号線
				久屋町線地下道12号線の一部
		北二番街		久屋町線地下道5号線の一部

＊ 広小路線と久屋町線の交差点の一部区間地下(サカエチカの区間を除く)
事業主体の株式会社を省略している

② エスカ

エスカ地下街については、サカエチカおよび栄東地下街と同日の 1967(昭和 42)年 9 月 7 日に駐車場とあわせて都市計画決定および事業決定され、名古屋駅西駐車場(株)(現㈱エスカ)が特許都市計画事業により事業着手した後、新都市計画法施行後に都市計画事業認可を更新取得し、1971(昭和 46)年 12 月 1 日に開業した。

③ ユニモール

ユニモール地下街については、1968(昭和 43)年 3 月 19 日に駐車場とあわせて都市計画決定および事業決定され、名古屋駅前駐車場㈱が特許都市計画事業により事業着手した後、新都市計画法施行後

に都市計画事業認可を更新取得し、1970(昭和 45)年 11 月 1 日に開業した。

本節1(1)④エ ユニモール地下街拡大 で述べたように、地下鉄 6 号線(桜通線)の建設に併せてユニモール地下街の東西それぞれの延伸が図られるとともに、交差する地下道 2 路線が追加されることとなった。名古屋駅前駐車場㈱(現(株)ユニモール)は 1986(昭和 61)年 10 月 29 日に都市計画事業認可を取得し、1989(平成元)年 7 月に改装開業した。なお、地下鉄 6 号線(桜通線)の中村区役所～今池間の開業は同年 9 月 10 日である。

④ セントラルパーク・栄北地下街

(株)セントラルパークによるセントラルパーク地下街は、本節1(1)④イ セントラルパークと栄北地下街に記述したように名鉄瀬戸線栄乗り入れを契機とし、同時施工のメリットを追及して駐車場とともに計画された。この時、名古屋地下鉄振興(株)による栄北地下街も一体として計画された。

(株)セントラルパークおよび名古屋地下鉄振興(株)は、1973(昭和 48)年 11 月 8 日に都市計画事業認可を得て整備を行い、1978(昭和 53)年 8 月 20 日の名鉄瀬戸線栄乗り入れ後の同年 11 月 2 日に開業した。

概ね「地下街に関する基本方針」に沿った整備内容となっており、久屋町線(100m 道路)の地下という立地条件を活かして「もちのき広場」と称する空間で地上と連絡したり、地上に達する吹き抜けを設けたりしている。また、地上空間は都市公園であることから久屋大通の復旧工事に際して、せせらぎの「さかえ川」などの修景整備も実施している。

⑤ テルミナ

既存地下通路の混雑解消をめざして計画されたテルミナ地下街(現ゲートウォーク)については、名古屋ターミナルビル(株)(現ジェイアールセントラルビル㈱)が 1974(昭和 49)年 3 月 18 日に都市計画事業認可を得て整備を行い、1976(昭和 51)年 11 月 20 日に開業した。

(2) 面整備事業関連の歩行者自転車専用道の整備

秋葉線は南陽団地の計画の一環として計画されたもので、街路事業により 1979(昭和 54)年度から 1980(昭和 55)年度にかけて整備された。

三本松線は神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業の一環として、街路事業により 1979(昭和 54)年度から 1983(昭和 58)年度にかけて整備された。

志段味線は志段味 4 地区(吉根・下志段味・中志段味・上志段味)の特定土地区画整理事業によって整備中である。吉根地区は 2006(平成 18)年 11 月 24 日に換地処分を終えており、笹ヶ根線ともども完成供用している。

大曽根本通線および大曽根本通東線については、大曽根土地区画整理事業によって整備され、2006(平成 18)年 12 月 20 日に完成している。大曽根本通線中央部の線形は、西側をスラローム型、東側をクランク型として整備し、緊急車などの通行を可能とするとともに、歩行者自転車の安全にも配慮した。西側の区間にはオズモール、東側の区間にはオゾンアベニューの愛称がある。オゾンアベニューの東端、大曽根駅前線の手前から地下 1 階レベルに入り、名鉄瀬戸線等へ連絡する吹き抜け広場を介して地下鉄名

城線大曽根駅のコンコースに通じている。

小幡駅前線は、名鉄瀬戸線北側の区域は小幡駅前市街地再開発事業により、跨線橋部分および南側の区域は街路事業により、それぞれ整備された。1998(平成 10)年 6 月に工事着手し、1999(平成 11)年 5 月に小幡橋上駅舎とともに供用している。[141]

以上の面整備事業関連の歩行者自転車専用道の整備について**表 3.2.58** に示す。

表 3.2.58 面整備事業関連の歩行者自転車専用道の整備

No.	整備対象路線名	当初事業認可・決定		事業期間(年度)	事業手法
		年月日	告示番号		
1	8･6･25 秋葉線	1980(S55) 3.10	A233	1979(S54)～1980(S55)	街路事業(南陽団地関連)
2	8･6･26 三本松線	1980(S55) 1.11	A 26	1979(S54)～1983(S58)	街路事業(神宮東関連)
3	8･5･27 志段味線	1984(S59) 3.30	N113 *	1983(S58)～	特定土地区画整理事業(吉根・下志段味・中志段味・上志段味)
4	8･5･28 笹ヶ根線	1984(S59) 3.30	N113 *	1983(S58)～2006(H18)	特定土地区画整理事業(吉根)
5	8･6･29 大曽根本通線	1986(S61) 3.25	N119 *	1985(S60)～2004(H16)	土地区画整理事業(大曽根)
6	8･6･30 大曽根本通東線				
7	8･7･33 小幡駅前線	1993(H 5) 9. 9	N263 *	1993(H 5)～2001(H13)	市街地再開発事業(小幡)
		1994(H 6)12.26	A1072	1994(H 6)～1998(H10)	街路事業

告示番号のAは愛知県告示を表す
街路事業・市街地再開発事業の事業期間は最終事業変更時の事業期間による
土地区画整理事業の事業期間は特殊街路の都市計画決定・変更後の事業計画変更から換地処分までとした
＊ No. 3および4については土地区画整理事業の事業計画の認可、No. 5および6については土地区画整理事業の事業計画の変更認可、No. 7については市街地再開発事業の事業計画の認可に係る名古屋市告示を示す

(3) ガイドウェイバス専用道志段味線の整備

特殊街路ガイドウェイバス専用道志段味線については、いわゆるインフラストラクチャー補助方式によりガイドウェイバス志段味線の支柱、走行路、停留場、交通安全施設等が街路事業で整備された。最初の都市計画事業認可は 1995(平成 7)年 5 月 1 日であったが、同年の阪神・淡路大震災によって耐震設計を見直す必要が生じたため、本体着工は翌年 3 月となった。期間延伸の変更認可の後、2000(平成 12)年 10 月に本体工事が完了し、2001(平成 13)年 3 月 23 日に運行開始している。[142]

[141] 名古屋市住宅都市局市街地整備部市街地整備課「小幡地区総合整備」(名古屋市 2004.3 p. 58)
[142] 高木茂樹 他「ガイドウェイバスシステム志段味線の開業」(「道路」 VOL. 723 2001.5 p. 35)

♣♣コラム　ひとつの道路に複数の名称♣♣

同じ道路でも複数の名称があり、わかりにくい。その理由は、管理上の名前、法律上の名前、とそれぞれ別の名前がつけられるからである。

名古屋高速道路を例にとってみよう。交通渋滞情報などで用いられる名称は下の図のとおりである。

下の図の名称は管理上の名称であり、機能面からの命名で、都心環状線から 6 放射方向へ右回りで番号と終点ないし経由地の特徴的な名称を付したものである。

一方、都市計画法の名称は、最初の計画段階で東西 1 路線、南北 2 路線、カタカナのサの字の路線網形態というネットワーク構成による。

道路法の名称は本来道路管理者が命名し、名古屋市域内に起終点を有する路線は名古屋市道、名古屋市域外に起終点のいずれか又は両方を有する路線は愛知県道となる。このため両法の名称は同一とならないことになる。

管理上の名称		都市計画法の名称	道路法の名称
名称	区間		
高速1号楠線	楠JCT～東片端JCT	高速2号線	高速2号
高速2号東山線	新洲崎JCT～四谷出入口	高速1号線	高速1号
	四谷出入口～高針JCT		高速1号四谷高針線
高速3号大高線	鶴舞南JCT～名古屋南JCT	高速2号線	高速2号
高速4号東海線	山王JCT～東海JCT	高速3号線	高速名古屋新宝線
高速5号万場線	名古屋西JCT～新洲崎JCT	高速1号線	高速1号
高速6号清須線	清洲JCT～明道町JCT	高速3号線	高速名古屋朝日線
高速都心環状線	明道町JCT～東片端JCT	高速分岐2号線	高速分岐2号
	東片端JCT～鶴舞南JCT	高速2号線	高速2号
	鶴舞南JCT～山王JCT	高速分岐3号線	高速分岐3号
	山王JCT～桜通付近	高速3号線	高速名古屋新宝線
	桜通付近～明道町JCT		高速名古屋朝日線
高速11号小牧線	小牧北入口～楠JCT	名濃道路	高速名古屋小牧線
高速16号一宮線	一宮中入口～清洲JCT	名岐道路	高速清須一宮線

名古屋高速道路路線図より：http://www.nagoya-expressway.or.jp/guide/rosenzu/（2016/11/10 閲覧）

これが環状 2 号線となるとさらに一層ややこしいことになる。専用部の既供用区間は NEXCO 中日本の管理名称である名古屋第二環状自動車道（名二環）のほかに、国土開発幹線自動車道建設法別表では近畿自動車道名古屋大阪線、高速自動車国道法の路線を指定する政令では近畿自動車道名古屋亀山線などとなる。また、一般部は一般国道 302 号であり、通称は環状 2 号と多様を通り越して混乱気味に映る。

♣♣コラム　「保留」と「留保」♣♣

「保留」と「留保」は紛らわしい用語である。一般的な用法として特に厳密に使い分けられていないように考えられる。「精選版　日本国語大辞典」（小学館）を参照すると、語義解釈に若干の差異はあるが、「保留」の項にも「留保」の項にも相互参照の記述がみられ、類義語であることは確かである。以下に同辞典の語義を抜粋して紹介する。

【保留】
1　おさえとどめておくこと。他に移さないように保っておくこと。また、とどまって元の状態でいること。留保。
2　その場でとり決めたり手をつけたりしないで、処置をしばらく先に延ばすこと。留保。
【留保】
1　今の状態のままに保っておくこと。また、すぐその場で行わないで条件をつけて一時そのままにしておくこと。保留。
2　特に、権利・義務を移す場合に、その全部または一部を残留・保持すること。
3　（国際法上の条約に関する内容のため）省略

混同しがちな二つの用語は、名古屋市における都市計画の歴史の中で意識的に区別され使い分けられてきた経緯がある。両者の使い分けは、1970 年代を通じて名古屋市政を揺るがしたといってもいい都市高速道路の都市計画変更の過程において行われた。

最初に用いられたのは、「保留」である。都市高速道路が 1970（昭和 45）年 9 月 25 日に都市計画決定されたときに、高速 1 号線の吹上以東区間および同時に都市計画決定する予定であった幹線街路鏡ヶ池線について、その手続が「保留」された。

「保留」されていた高速 1 号線の吹上以東区間および鏡ヶ池線については、1973（昭和 48）年 1 月 19 日の都市計画変更により「保留」が解除され、いったん都市高速道路としての「サ」の字のネットワークが都市計画上完成した。しかし、同年 4 月には杉戸市政から本山市政へ変わり、昭和 48 年度都市高速道路予算の凍結や都市高速道路反対運動の高まりなどから、都市高速道路計画を見直さざるを得なくなった。「都市高速道路調査専門委員」による調査審議の報告などを受けて、1976（昭和 51）年 11 月 29 日に路線、線形、構造を含む大幅な都市計画変更が行われ、高速 1 号線の終点が東名名古屋 IC から環状 2 号線植田 IC へ変更されるとともに、鏡ヶ池線の線形、終点も変更された。このとき環状 2 号線専用部の事業計画が未定であることにより、高速 1 号線の四谷通以東区間の線形変更等の手続が「留保」された。「保留」ではなく、「留保」としたのは、ただ単純に「処置をしばらく先に延ばすこと」ではなく、「条件をつけて一時そのままにしておくこと」のためであった。すなわち、条件として示された環状 2 号線専用部の事業計画が明らかになった時点において、すみやかに「留保」を解除する、との意思を明確にするために、「留保」という用語を用いたのである。

（「保留」と「留保」に係る都市高速道路変更経緯の詳細については、第3編「第2章　道路」第3節 2　都市高速道路の計画　参照）

第3章　駐車場・自動車ターミナル

第１節　自動車駐車場関連法制の経緯

1　自動車の駐車場所と保管場所

(1)　基本概念の定義

自動車の駐車の定義は、「道路交通法」(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 18 号にあり、それによれば次のとおりである。

「車両等が客待ち、荷待ち、貨物の積卸し、故障その他の理由により継続的に停止すること(貨物の積卸しのための停止で 5 分を超えない時間内のもの及び人の乗降のための停止を除く。)、又は車両等が停止し、かつ、当該車両等の運転をする者(以下「運転者」という。)がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあることをいう」

一方、自動車の保管場所の定義は、「自動車の保管場所の確保等に関する法律」(昭和 37 年法律第 145 号)(以下「車庫法」という)第 2 条第 3 号にあり、それによれば次のとおりである。

「車庫、空地その他自動車を通常保管するための場所をいう」

一般に自動車が短時間停車している場合を除いて停止している状態としては、上記のように使用の目的地・中間地における駐車場所と使用の本拠における車庫(保管場所)とがある。前者の基本法は、「駐車場法」(昭和 32 年法律第 106 号)である。駐車場法における駐車場の定義は「都市における自動車の駐車のための施設」と解され、駐車の定義は道路交通法を援用している。

(2)　自動車が停止している場所や利用の態様による駐車場所と保管場所の分類

自動車の駐車場所と保管場所を自動車が停止している場所や利用の態様に従って分類してみると**表 3.3.1** のとおりである。

表 3.3.1　自動車の駐車場所と保管場所

<table>
<tr><th>内容
性格</th><th>場所</th><th>利用の態様</th><th>種類</th><th>根拠法</th></tr>
<tr><td>保管場所</td><td>路外</td><td>専用利用</td><td>車庫</td><td>車庫法</td></tr>
<tr><td rowspan="8">駐車場所</td><td rowspan="3">路上</td><td rowspan="3">公共利用</td><td>路上駐車場</td><td>駐車場法</td></tr>
<tr><td>路上駐車施設</td><td>道路法</td></tr>
<tr><td>パーキングメーター等</td><td>道路交通法</td></tr>
<tr><td rowspan="5">路外</td><td>専用利用</td><td>専用駐車場</td><td>―</td></tr>
<tr><td rowspan="4">公共利用</td><td>附置義務駐車施設</td><td rowspan="4">駐車場法
都市計画法
道路法</td></tr>
<tr><td>都市計画駐車場</td></tr>
<tr><td>届出駐車場</td></tr>
<tr><td>その他の駐車場</td></tr>
</table>

自動車の保管場所は、車庫法の目的に「道路を自動車の保管場所として使用しないよう義務づける」ことが含まれているように、当然に路外に求められることになる。また、自動車の保管場所元来の性格からして排他的な専用利用となることはいうまでもない。

自動車の駐車場所としては、道路の路面上を使用する路上とそれ以外の場所を使用する路外とに分かれる。

路上の駐車場所については、公共物を一時使用するため原則として専用利用はありえず、一般公共の用に供するいわゆる公共利用のみである。これには駐車場法に基づく路上駐車場、「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号)に基づく路上駐車施設、道路交通法に基づくパーキングメーター等がある。路上駐車場は「駐車場整備地区内の道路の路面に一定の区画を限って設置される自動車の駐車のための施設」である。名古屋市においては 1960(昭和 35)年 6 月に供用開始されたが、1973(昭和 48)年度から廃止されている。[1] 路上駐車施設は、1991(平成 3)年 5 月 2 日公布の道路法改正(平成 3 年法律第 60 号)によって創設されたもので、道路の附属物に新たに「道路上に道路管理者が設ける自動車駐車場」が加えられたことによる。名古屋市における路上駐車施設の例は存在しない。パーキングメーターやパーキングチケット発給機による路上駐車は、道路交通法に基づくもので、1971(昭和 46)年に導入され、1986(昭和 61)年に拡張された。元々、駐車禁止規制が行われていた沿道において時間を限って禁止規制を解除するものである。名古屋市においては、都心部を中心として存続している。

路外の駐車場所については専用的に利用される形態と一般公共の用に供する形態の双方がある。駐車場法は特に後者を路外駐車場と定義して規定している。その中で車室面積 500 ㎡以上については、政令で定める技術基準の適用があり、さらにその中でも都市計画区域内にあって有料のものについては一定の事項を都道府県知事等に届け出る必要がある。これを届出駐車場という。また、都市計画駐車場とは「その対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なもので、かつその位置に永続的に確保すべきものであるとして、都市計画に定められる路外駐車場をいう」とされている。[2] なお、駐車場法によれば駐車場整備地区内等一定の条件下において、地方公共団体の条例で建築物の新増築に対して駐車施設の附置を義務づけることができる規定がある。この条例に基づいて設置される施設を附置義務駐車施設と称している。附置義務駐車施設については、専用的利用・公共的利用いずれの態様もあり得る。

(3) その他の視点による駐車場所と保管場所の分類

設置する位置の階層により、平面、地下、立体(多層)の別がある。

自動車の格納位置への移動方法により、自走式、機械式の別がある。自走式はドライバーが自ら運転して車室へ納める方式であり、機械式は機械装置により車室ないし収容空間へ納める方式である。この場

[1] 名古屋市計画局「名古屋都市計画概要 昭和 37 年」(名古屋市計画局 1962.4 p. 25)
名古屋市駐車場条例改正(昭和 48 年 条例第 4 号)
名古屋市住宅都市局「駐車施策のあり方検討調査委託報告書」(名古屋市住宅都市局 2001.3 p. 38)
[2] 駐車場法研究会「駐車場法解説 改訂版」(ぎょうせい 2005.6 p. 9)

合、ドライバーが装置を直接操作するか、もしくは駐車場管理者等に自動車を委ねて納めることになる。機械式には多段式、2 段式、垂直循環式、エレベーター方式などがあり、いわゆるタワーパーキング類はこの機械式に該当する。

料金徴収の有無により無料駐車場、有料駐車場の別がある。有料駐車場の主な形態としては、契約者に対して自走式の場合は車室を特定して駐車場所等を提供する月極め駐車場、不特定多数に対して、車室等を特定せず、占有されていない車室等を主に時間単位で提供する時間貸し駐車場がある。時間貸し駐車場の中には定期契約と称して車室等を特定しないものの月極め駐車場に近い運用形態の場合もある。また、時間単位を基本としつつそのほかに日単位等で提供する時間貸し駐車場のバリエーションも存在する。コインパーキングは時間貸し駐車場の一類型であって、通常、無人の料金徴収方式をとる平面式駐車場で、車止め装置等により料金徴収を担保する方式をいう。

パークアンドライド駐車場は、通常、駅又は主要バス停付近に立地する駐車場で、自宅から目的地に至る途中に位置する当該駐車場に駐車して鉄道等に乗り換えて目的地に達するパークアンドライド用に用いられる駐車場である。主に月極め駐車場として運用されている場合が多いが、その他の運用を併用する場合もある。

路面外に設置される駐車施設について、駐車場法の規定を主体として、様々な切り口による分類を試みると**図 3.3.1** のようになる。

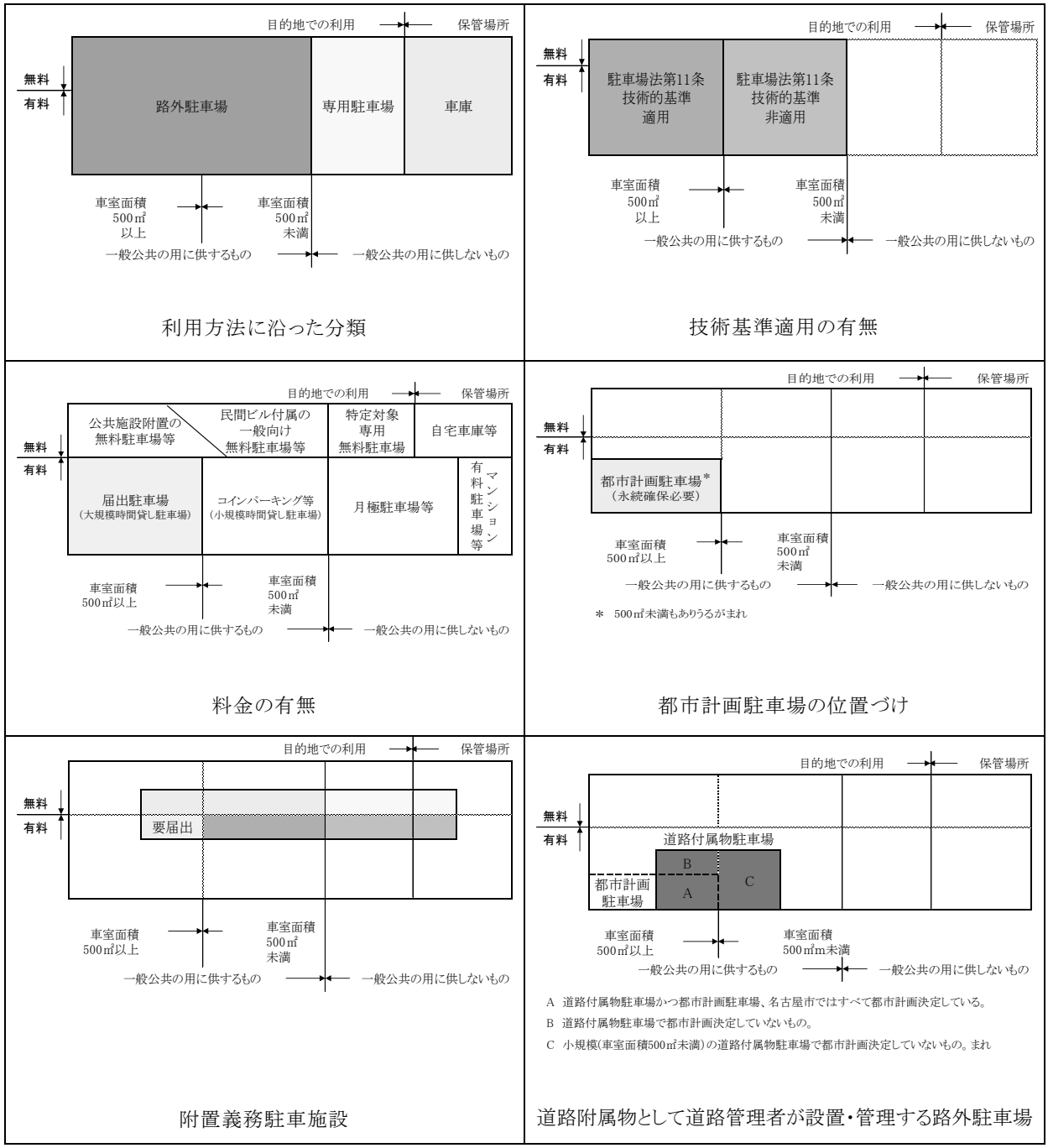


図 3.3.1 駐車場法を基本とした駐車場所と保管場所の分類

2 自動車の駐車場所にかかる法制の経緯

(1) 駐車場法の経緯

① 駐車場法立法の背景

駐車場法は、我が国のモータリゼーションが端緒につきかけた1957(昭和32)年5月16日に公布され、翌1958(昭和33)年2月1日に施行された。施行通達は同年1月29日に発せられている。[3] 1956(昭和31)年度末の全国の自動車保有台数をみてみると 177 万台ほどであり、2008(平成 20)年度現在の約7,900万台と比較すると約2%に過ぎなかった。

駐車場法が成立する以前の 1954(昭和 29)年 10 月 18 日に東京都交通対策協議会から建設大臣に対して建築物に対する駐車施設附置の強制が建議されている。さらに同年 12 月 6 日には首都建設委員会から建設大臣および運輸大臣に対して「駐車場の建設促進に関する申し入れの件」が提出され、その中で路上駐車場および路外駐車場に関する法的措置が要望されている。[4]

また、駐車場法立法の背景として、次のような記述もみられる。

「昭和30年代に入って、自動車保有台数の増加に伴い、特に大都市の市街地内における自動車交通量も増加を続けたため交通困難が深刻となり、おびただしい路上駐車がこれに拍車をかけた。この対策として、無秩序な路上駐車を規制するとともに、駐車施設を整備する必要性が認識されるに至った」[5]

「駐車場に関する制度制定の背景には、当時の GHQ から丸の内の交通渋滞と駐車問題を解消するために策を講じるようにとの指導があった」[6]

このように昭和 30 年代以降に顕著となった自動車交通量の増加による路上駐車の増加と交通渋滞対策の施策として、駐車場法が制定され、おおむね以下のような施策体系が盛り込まれた。

ⅰ 都市計画法の地域地区としての「駐車場整備地区」

ⅱ 路上駐車場(路外駐車場が整備されるまでの暫定、又は短時間駐車の受け皿)

ⅲ 都市計画法の都市施設としての「都市計画駐車場」(基幹的かつ永続性を担保)

ⅳ 一定規模以上の有料駐車場の届出制

ⅴ 一定規模以上の駐車場の技術的基準の規定

ⅵ 附置義務(一定要件にかかる建築物に対して原因者負担として駐車場の附置義務を地方公共団体の条例により課す)

[3] 林 光夫「駐車場法の問題点」(「都市問題」 Vol. 48, No. 7 1957.7)
「駐車場法の施行について」(昭和 33 年 1 月 29 日 建設計発第 23 号 計画局長通達)
[4] 京須 實「駐車場法について」(「新都市」 Vol. 11, No. 6 1957.6 p. 7)
[5] 前掲 2 駐車場法研究会「駐車場法解説 改訂版」(ぎょうせい 2005.6 p. 6)
[6] 岸井隆幸 他「駐車場からのまちづくり」(学芸出版社 2012.4 p. 11)

② 駐車場法改正の経緯[7]

ア 1962(昭和 37)年改正

1962(昭和 37)年 4 月 16 日に駐車場法は改正され(昭和 37 年法律第 81 号)、即日施行された。主要改正点としては駐車場附置義務対象地区の拡大がある。これまでの駐車場附置義務対象地区は、駐車場整備地区および条例で定めるその周辺の区域(周辺区域)であったが、改正後は駐車場整備地区および商業地域のほかこれらの周辺地域およびこれらに準ずる地域などのうち条例で定める地区(周辺地区)に広げられ、同年 8 月 20 日に改正施行通達が発せられた。[8] (なお、1970(昭和 45)年の建築基準法改正による用途地域の細分化に基づき、近隣商業地域にも適用が拡大された。) さらに翌 1963(昭和 38)年 8 月 7 日に都市局長通達が発せられ、「標準駐車場条例」により地方公共団体の条例のひな型が示された。[9] なお、標準駐車場条例はその後の駐車場法の改正等の状況に応じて、改定が図られている。その変遷の状況については、第3節2(2) 附置義務規定の変遷 において触れる。

イ 1971(昭和 46)年改正

1971(昭和 46)年 6 月 2 日には道路交通法が改正され(昭和 46 年法律第 98 号)、同年 12 月 1 日から施行された。これにより「駐車時間の制限」が導入され、都道府県公安委員会の設置するパーキングメーターによる規制として創設された。(本項 (2)道路交通法の経緯 参照) この規制と駐車場法に基づく路上駐車場が類似しているため、両者の調整事項を含む通達が発せられた。[10]

ウ 1985(昭和 60)年改正

中曽根政権における民間活力の活用という旗印の下で、「許可、認可等民間活動に係る規制の整理及び合理化に関する法律」(昭和 60 年法律第 102 号)が 1985(昭和 60)年 12 月 24 日に制定され、これに伴って駐車場法に基づく届出の時期が事前から事後に変更された。[11]

エ 1991(平成 3)年改正

1987(昭和 62)年には、6 月の道路審議会の建議に続いて、翌 8 月に都市計画中央審議会の第 16 号答申「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての答申」がなされ、その中で駐車場整備について、以下の指摘がなされた。[12]

① 駐車場整備の基本計画策定の必要性

② 公的駐車施設整備に対する助成拡大

③ 荷捌きのための駐車施設整備

④ 駐車場案内システムの整備

---

[7] 前掲 2 駐車場法研究会「駐車場法解説 改訂版」(ぎょうせい 2005.6 pp. 6-11)
高橋洋二「駐車場政策の歴史と今後の課題」(「新都市」 Vol. 47, No. 11 1993.11)
菊池雅彦「駐車場行政の経緯と今後の課題」(「都市計画」 SN. 289 2011.2)

[8] 「駐車場法及び同施行令の一部改正について」(昭和 37 年 8 月 20 日 建設計発第 200 号 都市局長通達)

[9] 「標準駐車場条例について」(昭和 38 年 8 月 7 日 建設省都発第 149 号 都市局長通達)

[10] 「駐車場法及び関係法令の一部改正について」(昭和 46 年 10 月 16 日 建設省都再発第 54 号 都市局長通達)

[11] 「駐車場法の一部改正について」(昭和 60 年 12 月 25 日 建設省都再発第 78 号 都市局長通達)

[12] 吉兼三郎「良好な市街地の形成のための都市内道路の整備のあり方とその推進方策についての答申」(「新都市」 Vol. 41, No. 11 1987.11)

1991（平成 3）年 3 月 1 日には、都市計画中央審議会の第 19 号答申「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策に関する答申」がなされた。主な指摘事項は次のとおりである。[13]

① 駐車場整備の基本計画策定（第 16 号答申よりもより具体的に内容を記すとともに「整備・開発・保全の方針」に位置づけることも加えた）

② 附置義務制度の強化拡大

③ 国庫補助制度の創設等、公的助成の拡充

④ 共同利用駐車場整備

上記答申を受けて、1991（平成 3）年 5 月 2 日法律第 60 号をもって駐車場法は改正公布され、同年 11 月 1 日施行された。改正内容は、次のとおりである。[14]

ⅰ 国および地方公共団体の責任の明確化

ⅱ 駐車場整備地区の対象区域の拡大

ⅲ 駐車場整備計画の創設

ⅳ 附置義務対象建築物の延べ面積下限の引き下げ等

ⅰについては、従来、駐車場整備が需要発生の原因者である民間に責があるとの考えを改め、「国及び地方公共団体が責任をもって総合的かつ計画的に駐車場問題に取り組むことを明確に法律に位置づけ」たものである。

ⅱについては、駐車場整備地区をこれまで商業系地域とその周辺に限定していたものを住居系地域および準工業地域であって、かつ、駐車需要が高いと考えられる特別用途地区が重ねて指定されている地区にも拡大した。

ⅲの駐車場整備計画の創設については、第2編「第2章 区域区分と整備・開発・保全の方針」第2節2（7） 駐車施設整備に関する基本計画 において記述したように、これまでの路上駐車場整備計画に加え、路外駐車場整備計画をあわせた総合的な駐車場整備のマスタープラン策定を市町村に義務づけたものである。（2011（平成 23）年 8 月の第二次一括法施行後は、地方の自主性を尊重するため国による市町村への義務付けを廃し、努力義務に変更された。）

ⅳの附置義務対象建築物の延べ面積下限の引き下げについては、3,000 ㎡を 2,000 ㎡とした。

あわせて、国庫補助制度として、「特定交通安全施設等整備事業」[15] に駐車場整備をメニューに加えるとともに「共同駐車場整備促進事業」（現在は「都市再生交通拠点整備事業」に包含）[16] を創設した。

---

[13] 望月明彦「駐車場整備に関する都市計画中央審議会の中間答申について」（「新都市」 Vol. 45, No. 5 1991.5）

[14] 「駐車場法の一部改正について」（平成 3 年 11 月 1 日 建設省都再発第 99 号 都市局長通知）
建設省都市局都市再開発課「建設省における駐車場政策の動向」（「新都市」 Vol. 47, No. 11 1993.11）
宮武晃司「総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて」（「都市と交通」 SN. 41 1997.2）
「駐車施設整備に関する基本計画の策定等の推進について」（平成 3 年 11 月 25 日 建設省都計発第 150 号 都市計画課長通知）

[15] 建設省都市局街路課「道路事業による駐車場整備」（「新都市」 Vol. 45, No. 5 1991.5）
鈴木克宗「道路事業による駐車場整備」（「新都市」 Vol. 47, No. 11 1993.11）

[16] 「共同駐車場整備促進事業の紹介」（「都市と交通」 SN. 47 1999.3）

この時に道路法も改正され、道路附属物としての路上駐車施設が新たに規定された。[17] この趣旨は、次のように表現されている。

「道路管理者が、路外駐車場の整備のみでは対応できない短時間駐車需要に対応し、路上駐車の秩序の回復を通じて道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、こうした短時間駐車需要のための路上駐車施設を整備することとした」[18]

(2) 道路交通法の経緯

道路交通法は、戦後まもない 1947(昭和 22)年に制定された道路交通取締法にかわり、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図ることを目的」として、1960(昭和 35)年 6 月 25 日に法律第 105 号として公布され、同年 12 月 20 日に施行された。

駐車に係わる主な改正経緯は次のとおりである。

道路交通法第 8 次改正(昭和 46 年法律第 98 号)は、1971(昭和 46)年 6 月 2 日に公布され、同年 12 月 1 日から施行された。限定された時間内の路上駐車をパーキングメーターにより認める規定(駐車時間の制限)を導入した。一方で駐車場法による路上駐車場は、道路管理者たる地方公共団体の管理になるため警察権を有せず、料金徴収が滞ることなどから順次廃止されていった。名古屋市においても前述のとおり 1973(昭和 48)年度には廃止されている。(第1節1(2) 自動車が停止している場所や利用の態様による駐車場所と保管場所の分類 参照)

1986(昭和 61)年 5 月 23 日には、道路交通法第 12 次改正(昭和 61 年法律第 87 号)において、駐車時間の制限の規定を拡張し、時間制限駐車区間を導入してパーキングメーターに加えてパーキングチケットをもって同様な内容を認めることとした。施行は翌年 4 月 1 日である。

こうした道路交通法に基づく駐車禁止規制の限定的解除施策は、実質的に短時間駐車需要を路上で受け止める内容であり、駐車場法に基づく路上駐車場と同様な性格であるほか、付近の路外駐車場の需要と競合するなど都市計画・道路管理サイドと交通管理サイドの間にしばしば調整を要する局面をもたらすこととなった。施行に際して警察庁と建設省双方が、関係する通達を発している。[19]

[17] 「道路法の一部改正について」(平成 3 年 11 月 1 日 建設省道政発第 58 号 道路局長通達)

[18] 「駐車場の整備とスムーズで安全な道路交通の確保をめざして」(「時の法令」 SN. 1417 1992.1.15)

[19] 「時間制限駐車区間規制の実施基準について」(昭和 62 年 1 月 5 日 警察庁丙規発第 2 号 交通局長通達)
「時間制限駐車区間規制の実施基準にいう幹線道路の意義等について」(昭和 62 年 1 月 5 日 警察庁交通規制課長事務連絡)
「道路交通法の一部を改正する法律等の施行に伴う時間制限駐車区間規制の実施に際しての留意事項について」(昭和 62 年 1 月 29 日 建設省都計発第 9 号・道交発第 5 号 都市局長・道路局長通達)
「時間制限駐車区間規制の実施に際しての留意事項の詳細について」(昭和 62 年 1 月 29 日 建設省都計発第 10 号・都再発第 6 号・道政発第 4 号・道交発第 6 号・道企発第 3 号 都市計画課長・都市再開発課長・路政課長・道路交通管理課課長・企画課長通達)

3 自動車の保管場所等にかかる法制の経緯

(1) 自動車の保管場所の確保等に関する法律(車庫法)

車庫法は、駐車場法に遅れること 5 年、道路交通取締法が道路交通法に変わってから 2 年後の 1962(昭和 37)年 6 月 1 日に公布されている。車庫法公布時における全国の自動車保有台数は約 410 万台であり、駐車場法公布時からは、230 万台以上の増加で、伸び率で見ると 2.3 倍である。保有自動車が道路上に長時間駐車ないし車庫的に放置されることにより交通の阻害要因となっていたことが推測される。末沢善勝は立法趣旨について次のように述べている。[20]

「自動車を使用しないときには、これを路上に放置し、ために他の自動車を立往生させたり、歩行者の通行を困難にさせたりしている実例が多いことにかんがみ、このような自己の便益のために道路を利用して、他の迷惑をかえりみないところの誤った道路使用感を正し、もって、道路の効率的使用及び道路交通の円滑化を図ることを目的とする」

車庫法は、1990(平成 2)年 7 月 3 日に法律第 74 号として改正公布され、保管場所の要件(自動車の使用の本拠と保管場所の距離等)を政令委任の上で明確化したほか、軽自動車に関する保管場所の届出制、保管場所変更時の届出制、保管場所標章などを新たに規定した(施行は翌年 7 月 1 日)[21] 。

(2) 名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱

名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱は、「共同住宅型集合建築物の建築にあたり、建築計画及び管理について必要な事項を定め、建築主等に理解と協力を求めることにより、建築に伴う紛争を未然に防止するとともに、良好な居住環境の確保を図る」ことを目的として 1989(平成元)年 9 月 1 日に施行された。ただし、駐車場に関する規定は、翌 1990(平成 2)年 3 月 1 日から施行されている。

本要綱中の「建築計画に関する事項」の中に「駐車場及び駐輪場は、住戸数又は地域性に応じた台数分を、敷地内に確保すること」という項目がある。さらに、同要綱を受けた実施細目において、駐輪場は住戸数の 10 分の 5 以上、駐車場は用途地域に応じて、10 分の 3 から 10 分の 7 の範囲を規定している。(第3節1(3) 名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画 参照)

本要綱の規定は、駐車場という表現ではあるが実態上は保管場所を確保しようとする意図と考えられる。

本要綱の背景としては、次のような経緯がある。

集合住宅の建築に際して、主として日照に関する紛争を調整するための「名古屋市日照等指導要綱」が、1974(昭和 49)年 3 月 20 日に施行された。建築基準法改正による日影規制導入に伴い、日照の確保が公法規制となり(1977(昭和 52)年 11 月 1 日施行)、1978(昭和 53)年 6 月 1 日に同法に基づく「名古屋市中高層建築物日影規制条例」(昭和 52 年条例第 58 号)が施行されるとともに、「名古屋市日照等指

[20] 末沢善勝「自動車の保管場所の確保等に関する法律について」(「新都市」 Vol. 16, No. 12 1962.12)

[21] 鈴木次雄「道路交通法及び自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正について」(「月刊建設」 Vol. 34, No. 10 1990.10)
東川 一「駐車及び車庫問題の現状と取り組み」(「都市計画」 SN. 171 1991.9)

導要綱」が廃止され、より一般的なかたちで中高層建築物の建築にかかる紛争未然防止のための「名古屋市中高層建築物指導要綱」が同日に施行された。

「名古屋市中高層建築物指導要綱」を運用していく中で、中高層建築物のなかでも共同住宅、特にワンルーム形式の住戸が近隣に与える影響による紛争を未然防止する必要性が高まり、そのことに特化した調整が必要となった。そのため「名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱」が 1989（平成元）年に施行され、建築計画、管理について調整が図られることとなった。

（3） 名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例

従前の「名古屋市中高層建築物指導要綱」と「名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱」を一体として、「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」（平成 11 年条例第 40 号）が 1999（平成 11）年 12 月 14 日に制定され、両要綱の内容が統合された。

この背景として、一つには 1998（平成 10）年 6 月 12 日建築基準法第 9 次改正（平成 10 年法律第 100 号、施行は 1999（平成 11）年 5 月 1 日）により確認検査が民間開放され、指導を徹底させるために条例化されたことがある。

今一つには「地方分権一括法」（平成 11 年法律第 87 号）が 2000（平成 12）年 4 月 1 日から施行されることとなり、建築基準法に関する事務は自治事務となったことに伴い、権利を制限し、または義務を課す内容は条例で定めなければならないため条例化が図られたことがある。

本条例の施行は、地方分権一括法の施行と同日の 2000（平成 12）年 4 月 1 日である。

目的とするところは、「中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整並びに共同住宅型集合建築物の建築の計画等に関し必要な事項を定めることにより、良好な近隣関係を保持するとともに、健全で快適な居住環境の保全及び形成に資する」ことであり、その中に駐車場に関する規定が含まれ、要綱の内容が踏襲されている。

4 駐車場整備制度の経緯

（1） 融資制度

民間による駐車場整備が多くを占めていることから駐車場整備に対する支援施策としては融資制度が先行した。

① 日本開発銀行融資

日本開発銀行※ は、1962（昭和 37）年度以降都市計画駐車場に対して、さらに 1966（昭和 41）年度以降は都市計画駐車場に準ずる駐車場についても対象を拡大して政策融資を行った。[22] （※「日本政策投資銀行」（1999（平成 11）年）、「（株）日本政策投資銀行」（2008（平成 20）年）と変遷。日本政策投資銀行が民営化された 2008（平成 20）年 10 月以降、政策融資は廃止された。）

[22] 日本政策投資銀行「日本開発銀行史」（日本政策投資銀行 2002.3 p. 328, p. 452）

② 有料融資事業

有料融資事業は 1968(昭和 43)年度に有料道路整備に対して道路整備特別会計から無利子で貸し付ける有料道路整備貸付金制度として創設された。1973(昭和 48)年度からは、有料融資事業の制度拡大が行われ、道路管理者(主に地方道路公社)が道路の附属物としての駐車場を整備する事業に対して、有料道路整備貸付金から融資できるようになった。対象となる駐車場は一定規模以上の都市計画駐車場である。[23]

③ 道路開発資金

1985(昭和 60)年度には民間活力活用の一環として道路開発資金貸付金制度が発足した。民間が建設する都市計画駐車場または道路の高架下等に設置する大規模駐車場等に対して、道路整備特別会計からの道路開発資金貸付金と同額の民間資金を融資する仕組みである。[24]

④ NTT 無利子融資

第 2 次臨時行政調査会(臨調)は 1983(昭和 58)年 3 月 14 日に第 5 次答申(最終答申)を行い、その中で「国鉄については分割・民営化、電電公社については再編成・民営化、専売公社については民営化」を提案した。この臨調答申を受けて 1985(昭和 60)年 4 月 1 日に電信電話公社は民営化されて日本電信電話株式会社(以下「NTT」という)となった。

NTT 民営化に伴う株式上場において、折からの民間活力活用の流れに従い、政府の歳入となる株式売却金を活用するスキーム(手法)が考えられた。国債整理基金特別会計に繰り入れられた株式売却金について、いったん一般会計を経由した後、産業投資特別会計の社会資本整備勘定に繰り入れたうえで、各種の社会資本整備に無利子融資を行おうとするものである。1987(昭和 62)年 9 月 4 日に公布された「日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法」(昭和 62 年法律第 86 号、略称「社会資本整備特別措置法」)は即日施行され、この法律に基づいて無利子融資制度が創設された。その中には次の 3 タイプがある。[25]

A 型(収益回収型) 公共施設の整備により収益が生ずる場合に、地方公共団体以外のものが国からの無利子融資により整備を行い、収益で償還する事業

B 型(補助金型) 地方公共団体等が一定の条件下で国からの無利子融資により公共施設整備を行い、償還時に交付される補助金で償還する事業

C 型(民活型) 第 3 セクターが地域活性化に資する施設整備を行う場合に日本開発銀行等が所要資金の一部を無利子で融資し、事業収益によって償還する事業

1987(昭和 62)年度から A 型事業の一環として総合駐車場整備事業制度が創設された。これは地方道路公社等を事業主体として、道路附属物である都市計画駐車場の整備に対して適用するものである。さ

[23] 遠藤元一「有料融資事業による駐車場整備について」(「月刊建設」 Vol. 34, No. 10 1990.10)
[24] 井上隆三郎「道路開発資金の活用と街づくり」(「都市と交通」 SN. 9 1986.7)
[25] 総務省「その 2 無利子・低利融資」(「情報通信ビジネス支援ハンドブック」(2007.6 pp. 107-111) http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/joho_tsusin/top/business_support/pdf/bs_hand-book_2007.pdf(2016/02/19 閲覧)

らに翌 1988（昭和 63）年度から C 型事業として、第 3 セクターが整備する都市計画駐車場および都市計画駐車場に準ずる駐車場の整備に対して適用する制度が創設された。[26] なお、「特別会計に関する法律」（平成 19 年法律第 23 号）が 2007（平成 19）年 4 月 1 日に施行されたことにより、NTT 無利子融資制度は 2007（平成 19）年度をもって終了し、産業投資特別会計の中の社会資本整備勘定は一般会計に移行した。※

※財務省「産業投資特別会計」
https://www.mof.go.jp/about_mof/mof_budget/special_account/santou/santou.htm（2016/09/30 閲覧）

（2） 補助制度

1991（平成 3）年 3 月 1 日の都市計画中央審議会答申では、「公共的駐車施設の整備推進の基本的考え方」中の「公的助成の拡充」において「基幹的な公的駐車施設については、その整備の重要性・緊急性に鑑み国庫補助による助成制度を創設すべきである」としている。

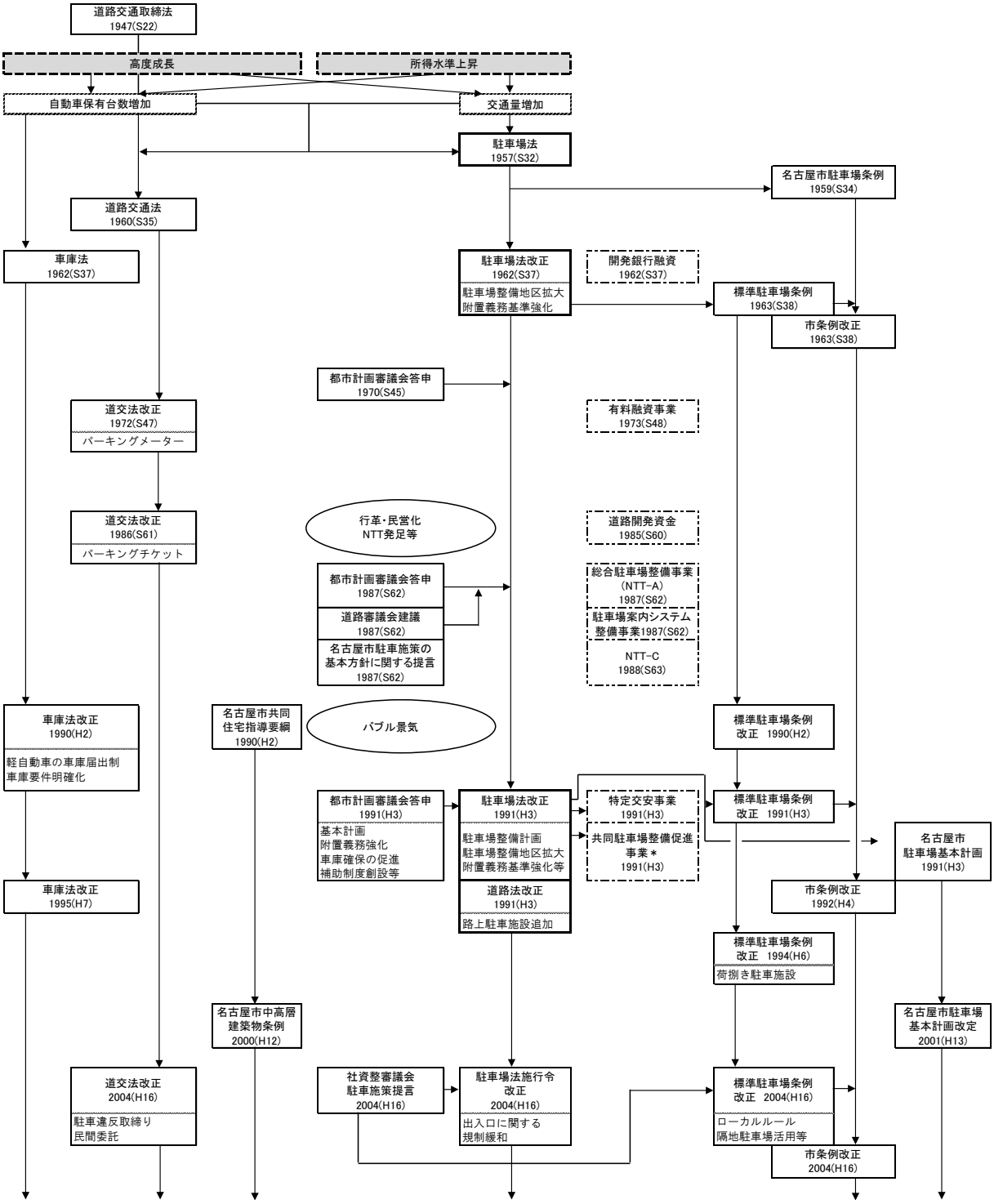
この答申を受けて 1991（平成 3）年度には特定交通安全施設等整備事業を拡充し、道路管理者が整備する一定規模（原則 100～200 台）の駐車場に対する補助制度を創設した。

また、同年度には商店街等における民間の駐車場共同整備に対する補助制度（共同駐車場整備促進事業）や公営住宅等における駐車場整備に対する補助制度も創設している。[27]

以上に記したような法制や整備制度と社会経済情勢の推移や審議会答申との関係を**図 3.3.2** に示す。

[26] 建設省都市局都市再開発課「駐車場整備のための NTT 無利子貸付制度」（「新都市開発」 Vol. 26, No. 5 1988.5）
石井和夫「自動車駐車場関連街路事業について」（「都市と交通」 SN. 17 1989.6）

[27] 前掲 15 建設省都市局街路課「道路事業による駐車場整備」（「新都市」 Vol. 45, No. 5 1991.5）
鈴木克宗「道路事業による駐車場整備」（「新都市」 Vol. 47, No. 11 1993.11），
前掲 16 「共同駐車場整備促進事業の紹介」（「都市と交通」 SN. 47 1999.3）参照



＊ 共同駐車場整備促進事業は、現在は都市再生交通拠点整備事業に包含

図中、車庫法は「自動車の保管場所の確保等に関する法律」、道交法は「道路交通法」、都市計画審議会は「都市計画中央審議会」、特定公安事業は「特定交通安全施設等整備事業」、名古屋市共同住宅指導要綱は「名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱」(1990 年は駐車場に関する規定施行)、名古屋市中高層建築物条例は「名古屋市中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例」、名古屋市駐車場基本計画は「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」

図 3.3.2 駐車場関係法制の系譜

第２節　名古屋市の自動車駐車場政策　―名古屋市基本計画等の記述に見る駐車場施策等―

昭和 30 年代から 40 年代にかけては、諸指標が右肩上がりであったことを受けて基本的に駐車場整備推進基調に終始している。1961（昭和 36）年の都市交通審議会答申には駐車場の項目があり、都心部における路外駐車場の積極的整備の記述がある。

それに対して、自動車交通を抑制しようとする名古屋市の方針は、1968（昭和 43）年の「名古屋市将来計画・基本計画」、1971（昭和 46）年の「名古屋市将来計画・実施計画」などにも表現されはじめ、1975（昭和 50）年に本山市政下で策定された「第 1 次短期計画」では明確に方針転換し、都心部における駐車場整備から郊外部のパークアンドライド駐車場整備にシフトする旨言及している。

さらにその方向性が本格的に記述されたのは、1977（昭和 52）年 12 月に議決された「名古屋市基本構想」である。同構想において、「都心部への過度な流入を抑制する」というフレーズが初出し、若干表現を変化させつつも 2000（平成 12）年の「名古屋新世紀計画 2010」まで踏襲されている。

この点でもっとも踏み込んだ表現となっているのは、本山市政下の 1980（昭和 55）年に策定された「名古屋市基本計画」で、「自動車交通抑政策を積極的にすすめる」としており、駐車場附置義務の見直し、路外駐車場の総量規制などの駐車施策は、自動車交通抑政策の例示となっている。

一方、中曽根政権下で規制緩和や民間活力活用といったフレーズが躍り、バブルの階段を駆け上がっている頃、駐車場施策にスポットライトが当たるようになった。1987（昭和 62）年には、都市計画中央審議会答申第 16 号において「駐車場整備の推進方策」が掲げられ、名古屋市においても「駐車施策の基本方針に関する提言」がなされた。それ以降「都心部への過度な流入を抑制する」という方針の旗は降ろさないものの条件を課しつつ適正整備基調に回帰した。

その後の駐車場施策は、1988（昭和 63）年の「名古屋市新基本計画」では「総合的な駐車対策の推進」、2000（平成 12）年の「名古屋新世紀計画 2010」では「総合的な駐車施策の推進」という方向性の下で適正整備基調は維持されるが、2011（平成 23）年に改定された「名古屋市都市計画マスタープラン」にあっては、「駐車需要に応じた駐車場整備から総合的な駐車マネジメント施策への転換」とうたっている。

駐車場案内システムについては、既存駐車場の有効利用という観点から 1987（昭和 62）年の「駐車施策の基本方針に関する提言」において初めてその導入が取り上げられ、1988（昭和 63）年の「名古屋市新基本計画」においてその整備がうたわれている。2000（平成 12）年の「名古屋新世紀計画 2010」においては「最先端の情報通信技術を積極的に活用し、駐車場の混雑状況などの駐車情報を提供」との表現となっている。名古屋市における駐車場案内システムは、1991（平成 3）年 5 月に栄地区で運用を開始し、1999（平成 11）年 6 月に名古屋駅地区へ拡大した後 2010（平成 22）年 4 月 1 日より休止となっている。

以上のような名古屋市基本計画等に見られる記述を次の**表 3.3.2** に示す。

表 3.3.2　基本計画等の記述にみる駐車場施策等

計画等	自動車交通に対する方針等	駐車場政策
都交審 '61(S36)10	—	自動車交通量の増加に伴って必然的に増加する駐車需要に対処し、あわせて、道路の本来の目的と使命である道路交通に支障を与えないため、特に自動車交通の輻輳が予想される都心部に重点をおいて、路外駐車場の積極的整備が必要である。
将来計画 基本要綱 '62(S37) 1	—	—
将来計画 基本計画 '68(S43)12	・将来は高速度鉄道の整備に伴い都心部の自動車利用のあり方に検討を加えるものとするが、このばあい、市街地周辺部の主要ターミナル地点においては大規模駐車場の配置を考慮する必要がある。	・市内において駐車需要の激増が予想されるので、都心地域のみではなく市街地周辺のとりわけ大量輸送機関のターミナル付近において、必要に応じ駐車施設の整備に努める。 ・当面の対策として都心部の建築物に対する駐車場附置義務を強化するものとし、あわせて適切な指導を行って、民間資金による駐車場の設置を促進する。 ・再開発地区においては、街区内に共同の駐車場を設けるなど計画的に駐車空間の確保を図る。
将来計画 実施計画 '71(S46)10	・有効な土地利用規制により市街地の無秩序な拡大を抑制しながら地下鉄を中心とした大量輸送機関の整備を急ぎ、マイカー利用者の地下鉄への転換をはからなければならない。	・公共駐車場は、50年度までに全体で4,300台分の施設を整備する。この場合、本市は古沢駐車場等(約470台)を建設し、その他については民間資金の導入により建設整備する。
短期計画 '75(S50) 1	・都市内での自動車交通量をできるだけ抑制するための比較的有効な手段としては駐車制限がある。	・これまでの都心での駐車場整備の方式を転換し、都心部では必要最小限にとどめ、むしろ郊外部の鉄道・地下鉄駅付近に積極的に整備し、公共交通機関への転換をはかる必要がある。
基本構想 '77(S52)12	・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めざす。 ・都心部への過度な流入を抑制する方策を強める。	—
基本計画 '80(S55) 1	・環境交通容量も配慮しつつ自動車交通の抑制につとめる。 ・都市活動に必要な自動車は、適正に管理、規制しつつ、市民の理解と協力をえて自動車交通抑制策を積極的にすすめる。	・駐車場附置義務の見直し、路外駐車場の総量規制、広幅員道路の車線減によるバスレーン化、緑化など、総合的な抑制策をすすめる。
駐車施策 提言 '87(S62) 9	・駐車施策は自動車交通の抑制だけではなく、調和のとれた交通体系への誘導の中で位置づけることが必要であり、交通の特質に応じて駐車場を整備したり、駐車場を有効に運用したり、駐車需要を調整したりといった多角的、有機的な対応が必要である。	・駐車場整備地区の拡大 ・駐車場案内システムの導入 ・都市計画駐車場の整備 ・附置義務制度の改善 ・パークアンドライド駐車場の整備 ・暫定的措置としての秩序ある路上駐車　など
新基本計画 '88(S63) 8	・都心部への過度な流入を抑制するなど、公共交通機関優先の原則に立ちつつ、効率的で調和のとれた総合交通体系の形成をはかる。	・駐車場整備地区を拡大、地区内の駐車施策の検討 ・都心核などでの都市計画駐車場の整備、附置義務制度のきめ細かな運用、助成措置の拡大 ・駐車場案内システムの整備、都心核外縁部における駐車場の整備、周辺部におけるパークアンドライド駐車場の整備促進、料金制の検討　など
新世紀計画 '00(H12) 9	・都心部においては快適で魅力的な歩行者空間の形成とともに自動車の過度な流入を抑制するため、公共交通機関優先策の強化につとめます。	・附置義務制度や助成制度の運用により駐車場の適正な供給・配置につとめるとともに、今後のあり方について検討します。 ・市内の周辺部の鉄道駅などに近接してパークアンドライド駐車場の確保につとめるとともに近隣の自治体などとも連携をはかり、パークアンドライドの促進につとめます。 ・駐車場の混雑状況などの駐車情報を提供することにより、自動車利用の適正化や駐車場の有効活用を推進します。

※計画等の欄において、「都交審」は都市交通審議会をいい、本市の将来計画の名称の「名古屋市」または「名古屋」は省略した。
「駐車施策提言」は「名古屋市駐車施策の基本方針に関する提言」をいう。

なお、都心部への自動車の過度の流入抑制と駐車場整備のバランスの中で考えられた「都心核外縁部の駐車場」について付言しておけば、名古屋市新基本計画に先立つ 1987（昭和 62）年 9 月の「名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言」の中で、次のような記述が見られる。

「栄地区など多くの市民が多様な交流をする地区では、量的な駐車需給バランスを確保するだけでなく、自動車交通の整流化や快適な歩行空間の形成など総合的な交通対策を進める施策をバックアップする駐車施策の取り組みが必要である。

その一例として、自動車交通の処理を主体的に担う道路を明確にし、その道路に面して駐車場を集約配置していくことが有効と考えられ、これにより自動車交通を整流化するとともに地区内への過度な自動車の流入を防止し、歩行空間の拡大やゾーンシステムの採用が可能となるものと考えられる。

駐車場の計画的な集約配置は民間の任意な整備では難しく、上記の効果をねらった都市計画駐車場の整備（フリンジパーキング）を、都心部の交通ネットワーク計画に組み入れて具体化する必要がある」

上記引用からは、要するに都心核内まで自動車交通を過度に流入させないため都心核近辺の外側に駐車場を計画配置して需要を受け止め、都心核内は歩行を中心に転換させようという意図があったことがうかがえる。ここで都心核とは、おおむね北を外堀町線、東を東郊線、南を矢場町線、西を広井町線によって囲まれた区域を想定している。この考え方に沿って複数の「都心核外縁部の駐車場」が構想されたが、実現を見たのは若宮大通駐車場のみである。

第３節　自動車駐車場の計画

1　自動車駐車場整備計画

自動車駐車場（路外駐車場）の整備計画は、1991（平成 3）年駐車場法改正に伴って法定計画の位置づけを得たが、名古屋市では非法定計画として昭和 30 年代から策定されてきている。以下にその内容を略記する。

（1） 昭和 30 年代の駐車場整備計画[28]

① 駐車実態調査

1957（昭和 32）年から 1960（昭和 35）年にかけて駐車実態調査が実施された。[29]

同調査の調査区域は**図 3.3.3** のとおりである。駐車場整備地区は同調査に基づいて都市計画決定されているとみられ、この区域は 1959（昭和 34）年に都市計画決定された駐車場整備地区および当時設定された周辺区域と類似している。（**図 3.3.7** 参照）

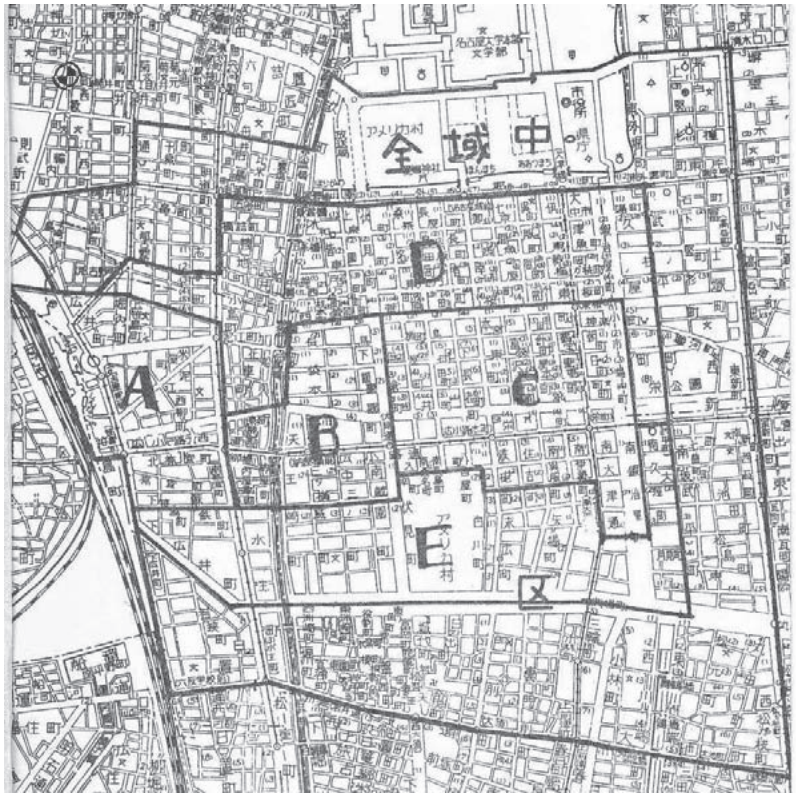


図 3.3.3 駐車実態調査区域（1957（昭和 32）～1960（昭和 35）年調査）

[28] 名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 pp. 356-361）
[29] 名古屋市計画局計画課「駐車実態調査報告書」（名古屋市計画局計画課 1961.6）

② 1959(昭和 34)年の名古屋都市計画駐車場整備地区計画案

最初の駐車場整備地区計画案は、1958(昭和 33)年度に実施した駐車実態調査を基に翌年作成された。

同計画案は、1958(昭和 33)年調査時点の駐車需要 4,740 台から将来駐車需要を推計し、1963(昭和 38)年時点において 10,490 台としている。

この推計結果および将来土地利用動向より、駐車場整備地区、路上駐車対策、路外駐車対策、建築規制等について記述している。

③ 1962(昭和 37)年の駐車場整備計画

継続実施された駐車実態調査を基に、1962(昭和 37)年 7 月に 1970(昭和 45)年度を目標年度とする駐車場整備計画が策定された。

この計画を要約して表に示すと、**表 3.3.3** のとおりである。

表 3.3.3 1962(昭和 37)年の駐車場整備計画[30]

(単位:台)

	年度	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
各年需要の台数	駐車台数	5,888	6,556	7,808	9,147	10,645	12,372	14,265	16,398	18,776	21,403	24,428	27,786
	大規模建築物		61	158	365	711	1,242	1,950	2,887	4,076	5,164	6,335	7,110
	民間路外駐車場		115	406	696	987	1,277	1,568	1,858	2,149	2,439	2,730	3,020
	路外駐車場	1,943	2,282	2,715	3,191	3,731	4,347	5,041	5,832	6,730	7,379	8,015	8,720
	同上各年の純増加		339	433	476	540	616	694	791	898	649	636	705
	路上駐車場	3,945	4,098	4,529	4,895	5,216	5,506	5,706	5,821	5,821	6,421	7,328	8,336
	同上各年の純増加		153	431	366	321	290	200	115	0	600	907	1,008
	路外＋路上	5,888	6,380	7,244	8,086	8,947	9,853	10,747	11,653	12,551	13,800	15,343	17,056
	路外の純増＋路上の純増		492	864	842	861	906	894	906	898	1,249	1,543	1,713
計画数	路外駐車場			850	1,700	2,700	3,700	4,700	5,700	6,700	7,700	9,200	10,656
	同上純増				850	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,500	1,456
	路上駐車場		6,380	6,394	6,386	6,247	6,153	6,047	5,952	5,851	6,100	6,143	6,400
	同上純増			14	−8	−139	−94	−106	−95	−101	249	43	257

(2) 昭和 40 年代の駐車場整備計画検討

昭和 40 年代には駐車場整備計画の検討がされたが、最終的に策定には至っていない。

「名古屋都市計画概要 1971」によれば、次の記述がある。[31]

[30] 前掲 28 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 p. 361)を一部加筆

[31] 名古屋市計画局「名古屋都市計画概要 1971」(名古屋市計画局 1971.3 p. 38, p. 61)

「昭和 42 年度、昭和 43 年度にわたって行った調査に基づき駐車場整備地区の変更について検討中である」

「都心部における都市活動も年々活発化し、自動車交通も著しく増大してきており、駐車場整備計画もこのような情勢に対応し得るよう改訂が必要であるので、駐車場整備地区の変更検討と併せて検討中である」

上記記述の基となるものとして「駐車場整備計画検討資料」がある。[32]

(3) 名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画(1991(平成 3)年 12 月 19 日策定)

① 背景

都市計画中央審議会第 19 号答申「自動車の駐停車施設整備のあり方とその整備推進方策」が 1991(平成 3)年 3 月 1 日になされ、この答申を基に駐車場法は 1991(平成 3)年 5 月 2 日に改正され、同年 11 月 1 日に施行された。(第1節2(1)② 駐車場法改正の経緯 参照)

これにより、法定計画である駐車場整備計画の策定が市町村に義務づけられたことが、名古屋市の駐車場整備計画を策定する直接の契機となっている。そのほかにも次のような事情が背景にあったと考えられる。

ⅰ 1991(平成 3)年度に道路管理者が道路附属物としての駐車場を補助事業である特定交通安全施設整備事業により整備する途が開けたことなどを契機として、道路地下や駅前広場地下を利用する路外駐車場が計画されようとしていたことに筋道をつけることが必要と考えられた。

ⅱ 駐車場整備地区の拡大や附置義務基準の見直しについて計画の論理を必要としていた。

ⅲ 1991(平成 3)年 5 月に栄地区における駐車場案内システムが稼働し、地区的な拡大が検討されようとしていた。

1991(平成 3)年度には、「名古屋市駐車場整備計画検討調査」[33] を実施して駐車場整備計画の内容の検討を行った。名古屋圏の地価上昇がピークを越えて転換点にさしかかった 1991(平成 3)年 12 月の時点に策定された。

② 内容

この基本計画は「特にハード面の対策としての駐車施設整備を総合的・計画的に進めるための基本方針や推進方策を定める」もので、公民の適切な分担による駐車施設整備、既存駐車場の有効利用、都心部駐車需要調整のためのパークアンドライド駐車場整備などの施策を総合的・効率的に展開することとしている。

ア 基本方針

駐車施設整備の目標年次は 2000(平成 12)年とし、目標年次における一時預かり駐車場の整備目標量は、約 18,600 台としている。

[32] 名古屋市計画局都市再開発課「駐車場整備計画検討資料」(名古屋市計画局 1971.3)
[33] 名古屋市計画局「名古屋市駐車場整備計画検討調査報告書」(名古屋市計画局 1992.1)

駐車施設整備に関する民間と公共の役割分担について、次のように整理している。

目的地での駐車施設の整備については、民間セクターによる整備を主体とし、「公共セクターは、(中略)総合的なまちづくりの観点から計画的、または先行的に整備を図るべき駐車施設については、都市計画施設として位置付け、あるいは整備主体として参加する」こととしている。

目的地に至る途中での駐車施設の整備については、「市域の外縁部や周辺市町村の交通結節点において、パークアンドライド駐車場の整備を促進することが重要である」としている。

自動車の保管場所の確保については、「市営住宅において駐車施設の設置を進めるとともに、『名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱』により、民間マンション等に対して、駐車施設の設置を指導していく」としている。

イ 駐車施設の整備推進方策

駐車施設の附置義務制度による整備推進方策として、附置義務の適用下限の引き下げ、駐車施設の設置単位の適正化、駐車施設の設置技術基準の適正化をうたっている。

公共的駐車施設の整備推進方策として、次の事項を掲げている。

a 民間駐車場等の整備における国の助成制度等の活用
b 民間駐車場等の整備に対する本市の助成制度等の創設
c 都市計画駐車場の整備
d 面開発事業による駐車場整備
e 道路整備・管理の一環としての駐車場整備
f 市有地等を活用した駐車場整備(名古屋都市整備公社の活用促進)
g 技術面や運営面に関する措置等

自動車の保管場所の整備推進方策としては、基本方針に掲げたように「名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱」(1989(平成元)年 9 月 1 日実施。ただし、「建築計画に関する事項」については1990(平成 2)年 3 月 1 日実施)に基づく指導を継続するとともに、市営住宅の建替え等に際して目標設置率に応じて設置を図ることとしている(**表 3.3.4**、**表 3.3.5**)。

表 3.3.4 名古屋市共同住宅型集合建築物に関する指導要綱における駐車場設置率

用途地域	第一種 住居専用	第二種 住居専用	住居・準工業 工業・他	近隣商業	商業
駐車台数/住戸数	7/10	6/10	5/10	4/10	3/10

＊ ワンルーム形式の住戸の場合は、住戸数の算定にあたって 2 戸で 1 戸とみなす。

表 3.3.5 市営住宅等における駐車施設の設置率※

	新規団地	建替団地	特別市営	既設団地
目標設置率	80%	70%	100%	60%

※「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画(1991(平成 3)年 12 月 19 日策定)」より

駐車施設の有効利用方策としては、駐車場案内システムの整備と駐車場有効利用システムの整備（共通利用券・専用駐車場の一般開放等）を挙げている。

その他の施策として、パークアンドライド駐車場の整備、公共公益施設における駐車場整備、荷さばき駐車施設の整備を挙げている。

ウ　駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区

駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区の設定方針について、「名古屋市新基本計画の土地利用構想において、商業・業務土地利用を核とし、かつその周辺の住商複合系土地利用を含めておおむね 50ha を超え、自動車交通の集中の著しい地区を基本としながら、都市再開発方針、地区総合整備地区等を考慮」することとした。

この方針に基づき、北は三の丸地区から南は金山地区、西は名古屋駅地区から東は千種・今池地区に至る逆三角形の区域を基本とし、大曽根地区と築地地区を加えた約 2,000ha としている（**図 3.3.4**）。

この地区を基に 1992（平成 4）年 7 月 30 日に駐車場整備地区が拡大変更されている。

図 3.3.4　駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区（1991（平成 3）年）

(4) 名古屋市駐車場整備計画(1992(平成 4)年 10 月 29 日策定)

名古屋市駐車場整備計画(以下「市駐車場整備計画」という)は、「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」(以下「市駐車場基本計画」という)を基にして、計量的な分析を加え、具体的な施策展開の基礎となる内容を定めたもので、整備の進捗に伴い適時に維持更新して計画の達成状況を把握していく性格の計画である。

市駐車場整備計画の目的は、「駐車場整備地区における駐車場の整備に関する施策を総合的、計画的に推進」することとしており、1992(平成 4)年 7 月 30 日の駐車場整備地区拡大変更を受けて、施策実施対象箇所を明確に駐車場整備地区に限定している点が市駐車場基本計画と異なる点である。

市駐車場整備計画の目標年次および目標量は市駐車場基本計画を前提としている。そのうえで目標量については、**表 3.3.6**、**表 3.3.7** のように整備主体・整備手法等あるいは地区別に細分が図られた。

表 3.3.6 整備主体・整備手法等による内訳

整備主体・整備手法等	台 数
附置義務駐車施設のうち路外駐車場として運用されるもの	約 5,300台
民間によるもの	約 9,300台
都市計画駐車場および公共が整備主体として参加するもの	約 4,000台
合 計	約 18,600台

表 3.3.7 地区別の内訳(目標年次:平成 12 年)

地区	一時預かり駐車場の整備目標量
三の丸地区	約 1,200台
名古屋駅地区	約 2,100台
笹島地区	約 3,100台
伏見・納屋橋地区	約 2,600台
栄地区	約 2,700台
大須地区	約 1,700台
大曽根地区	約 1,400台
千種・今池地区	約 1,500台
金山地区	約 1,900台
築地地区	約 400台
合 計	約 18,600台

駐車場整備地区における都市計画駐車場および届出駐車場の整備に関する事業の計画として、策定時点で明らかとなっている駐車場について、名称、整備主体、位置、規模、種別、供用(予定)を一覧表の形式で記し、年 1 回程度見直しをして更新している。

なお、「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」は、目標年次が到来したことから 2001(平成 13)年 12 月に改定され、同時に「名古屋市駐車場整備計画」も改定されている。

2 駐車場整備地区と附置義務制度

(1) 駐車場整備地区の意義

駐車場法は変遷を経ており、改正の概略の経緯は第1節2(1) 駐車場法の経緯 に記したとおりである。駐車場整備地区については、駐車場施策の対象の場として位置付けられ、特に附置義務を課す区域の基本をなすという性格である。

駐車場整備地区の当初の対象区域は、商業地域で自動車交通が著しく輻輳する地区という簡素なものであったが、1962(昭和 37)年改正により「周辺地域」に拡大し、1970(昭和 45)年改正により商業地域に加えて近隣商業地域にも拡大している。さらに 1991(平成 3)年改正では特別用途地区指定という条件付きで住居系地域および準工業地域にも拡大している。以下、第 2 次一括法(平成 23 年法第 105 号)により改正された駐車場法に基づいて概略内容を紹介する。

① 駐車場整備地区を定めうる範囲

駐車場整備地区を定めうる範囲は、駐車場法第 3 条第 1 項に規定があり、次のいずれかに該当する地区である。

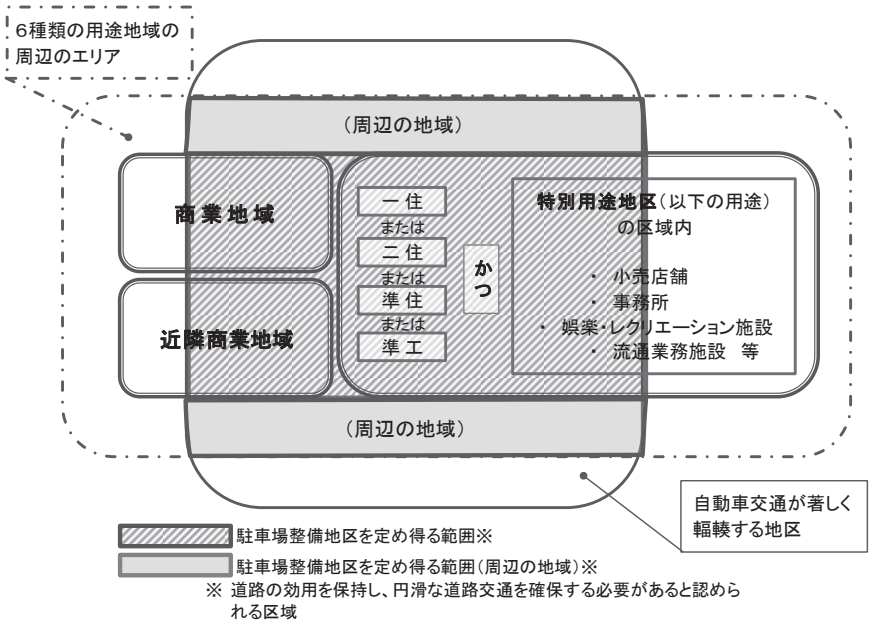
ⅰ 商業地域、近隣商業地域内で自動車交通が著しく輻輳する地区

ⅱ 第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域のうち特別用途地区内(小売店舗地区、事務所地区、娯楽・レクリエーション施設地区、流通業務施設地区など)で自動車交通が著しく輻輳する地区

ⅲ ⅰ、ⅱの地区の周辺の地域内において自動車交通が著しく輻輳する地区

で、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保する必要があると認められる区域

以上を模式図にすると**図 3.3.5** のとおりである。



図中、一住は第一種住居地域、二住は第二種住居地域、準住は準住居地域、準工は準工業地域の略

図 3.3.5 駐車場整備地区を定め得る範囲

② 駐車場整備地区を定めることに伴う効果

駐車場整備地区を定めることに伴う効果としては、次のような事項がある。

ⅰ 市町村に対する「駐車場整備計画」策定義務の発生（駐車場法第 4 条第 1 項、2012（平成 24）年 4 月 1 日の第 2 次一括法施行後は「できる規定」に改正）

ⅱ 地区内の長時間駐車需要に応ずるための都市計画駐車場の都市計画決定義務および整備の努力義務（駐車場法第 10 条）

ⅲ 駐車場整備地区等において条例により一定の建築物に対して駐車場の附置義務を課すことができる（駐車場法第 20 条）

(2) 附置義務規定の変遷

駐車場整備地区等において地方公共団体の条例で自動車駐車施設の附置義務を課すことができる旨は、上記のように駐車場法第 20 条に規定がある。規制を条例に委任した理由について、京須實は次のように述べている。[34]

「都市によりその建築物と道路の関係に差異があり、一律に規制することが不適当であるからである」

① 附置義務対象地区

1959（昭和 34）年の制定時点における附置義務を課すことができる対象地区は、駐車場整備地区およびその周辺の条例で定める区域（周辺区域）であった。

1962（昭和 37）年改正では附置義務対象地区は駐車場整備地区または商業地域に拡大され、さらにその周辺地域で条例により定める地区（周辺地区）およびそれに準ずる地域等に拡大された。

1970（昭和 45）年の建築基準法改正に伴い、近隣商業地域にも拡大されている。

② 附置義務基準

1959（昭和 34）年の制定時点において、対象とする建築物の規模は、3,000 ㎡以上としており、その理由として村山幸雄は次のように述べている。[35]

「狭小宅地について逐一駐車施設を設けさせることは間口の點から無理であるのみならず、各戸毎に道路への出入口が設けられると却って交通障害が多いからである」

1962（昭和 37）年改正では、駐車需要を生じさせる程度の大きい用途が特定用途として政令指定され、駐車場整備地区または商業地域にあっては条例で定める規模以上、周辺地区等にあっては 3,000 ㎡以上とされた。

1991（平成 3）年改正では、これまで 3,000 ㎡以上としていた基準が 2,000 ㎡以上と厳しくされた。この理由として宮武晃司は中小都市においては従前基準では附置義務対象となる建築物が少なく効果を十分期待しえないことなどを挙げている。[36]

[34] 前掲 4 京須 實「駐車場法について」（「新都市」 Vol. 11, No. 6 1957.6 p. 11）
[35] 村山幸雄「駐車場法に伴ふ技術的基準の考え方」（「新都市」 Vol. 11, No. 6 1957.6 p. 17）
[36] 前掲 14 宮武晃司「総合的かつ計画的な駐車場整備に向けて」（「都市と交通」 SN. 41 p. 15 1997.2）

③ 標準駐車場条例

1962(昭和 37)年の駐車場法改正に伴う特定用途導入等を契機として、駐車場条例のひな型となる標準駐車場条例が 1963(昭和 38)年 8 月 7 日に参考として通達された。以降、駐車実態の動向や法令改正に応じて標準駐車場条例の改正が通達されている。以下、附置義務基準関係規定について略記する。

ア 1963(昭和 38)年当初通達[37]

駐車場整備地区又は商業地域(1971(昭和 46)年の建築基準法改正施行以降は近隣商業地域を含む)にあっては、特定用途の延べ床面積が 2,000 ㎡超の建築物の超える部分に対して 300 ㎡ごとに 1 台、すべて非特定用途の場合は 3,000 ㎡超の建築物の超える部分に対して 450 ㎡ごとに 1 台、周辺地区等にあっては特定用途の延べ床面積が 3,000 ㎡超の建築物の超える部分に対して 450 ㎡ごとに 1 台としている。

イ 1990(平成 2)年改正[38]

特定の地区を限って異なる基準値を設けることができるようにした。

これまでの駐車場附置義務下限値以下の延べ床面積分に対しては附置義務対象とならなかったことを改め(足切り制度の廃止)、これに伴い延べ床面積が 6,000 ㎡までの建築物に対して緩和措置を設けた。

大規模事務所に対する附置義務面積の逓減措置を導入した。これは昭和 50 年代に入ってから日本ビルヂング協会等から大規模事務所に対する附置義務制度改善の要望があったことをうけ、1979(昭和 54)年 4 月 5 日に基準を変更することなどを内容とする通達が発せられており、この内容があらためて標準条例にとり入れられたものである。[39]

ウ 1991(平成 3)年改正[40]

1991(平成 3)年の駐車場法改正施行に伴い、当該改正に併せて附置義務対象基準値 3,000 ㎡が 2,000 ㎡に変更された。

エ 1994(平成 6)年改正[41]

新たに建築物の新築の場合の荷さばきのための駐車施設附置の条項が追加された。

標準駐車場条例は、その後、2004(平成 16)年 7 月 2 日および 2012(平成 24)年 12 月 4 日に改正されている。[42]

---

[37] 前掲 9 「標準駐車場条例について」(昭和 38 年 8 月 7 日 建設省都発第 149 号 都市局長通達)

[38] 「標準駐車場条例の改正について」(平成 2 年 6 月 11 日 建設省都再発第 58 号 都市局長通達)
「標準駐車場条例の改正について」(平成 2 年 6 月 11 日 建設省都再発第 59 号 都市再開発課長通達)
本多 晃「駐車場の附置義務条例」(「月刊建設」 Vol. 34, No. 10 1990.10)
前掲 2 駐車場法研究会「駐車場法解説 改訂版」(ぎょうせい 2005.6 p. 125)

[39] 山下澤治「附置義務駐車場について」(「新都市」 Vol. 39, No. 2 1985.2)
「駐車場条例における附置義務駐車施設の規模等について」(昭和 54 年 4 月 5 日建設省再発第 28 号 都市再開発課長通達)

[40] 「標準駐車場条例の改正について」(平成 3 年 11 月 1 日 建設省都再発第 103 号 都市局長通達)
前掲 2 駐車場法研究会「駐車場法解説 改訂版」(ぎょうせい 2005.6 p. 126)

[41] 「標準駐車場条例の改正について」(平成 6 年 1 月 20 日 建設省都再発第 3 号 都市局長通達)

[42] 「標準駐車場条例の改正について(技術的助言)」(平成 16 年 7 月 2 日 国土交通省国都街発第 17 号 都市・地域整備局長通達)
「標準駐車場条例の改正に関する技術的助言」(平成 24 年 12 月 4 日)

(3) 名古屋市駐車場条例と駐車場整備地区

① 名古屋市駐車場条例等の制定と駐車場整備地区の当初決定(1959(昭和 34)年)

「名古屋市駐車場条例」(昭和 34 年条例第 9 号)は、1959(昭和 34)年 3 月 26 日に公布され、「名古屋市駐車場条例の規定に基く大規模の建築物に附置する駐車施設の規模等に関する条例」(昭和 34 年条例第 34 号)(以下「大規模建築物駐車施設附置条例」という)とともに、1959(昭和 34)年 10 月 1 日に施行された。

当初の駐車場整備地区は、名古屋市駐車場条例施行に若干遅れて 1959(昭和 34)年 10 月 16 日に面積約 411.8ha で都市計画決定された(建設省告示第 1969 号)(**図 3.3.6**)。

図 3.3.6 当初決定駐車場整備地区

② 名古屋市駐車場条例に基づく「周辺の区域」指定(1960(昭和 35)年)

駐車場法に基づき附置義務を課すことができる対象地区は、駐車場整備地区およびその周辺の条例で定める区域(周辺区域)であったことにより、1960(昭和 35)年 3 月 1 日には条例に基づく周辺の区域 322.5ha が駐車場整備地区の周辺 1,000m 以内の範囲に指定された[43] (**図 3.3.7**)。

[43] 「騒車場整備地区の周辺の区域を定める規則」(昭和 35 年名古屋市規則第 4 号)
前掲 1 名古屋市計画局「名古屋市都市計画概要」(名古屋市計画局 1962.4 p. 25)

周辺の区域は名古屋市駐車場条例改正(昭和 38 年第 68 号)に基づき、1964(昭和 39)年 11 月 25 日に廃止されている(昭和 39 年規則第 74 号)。

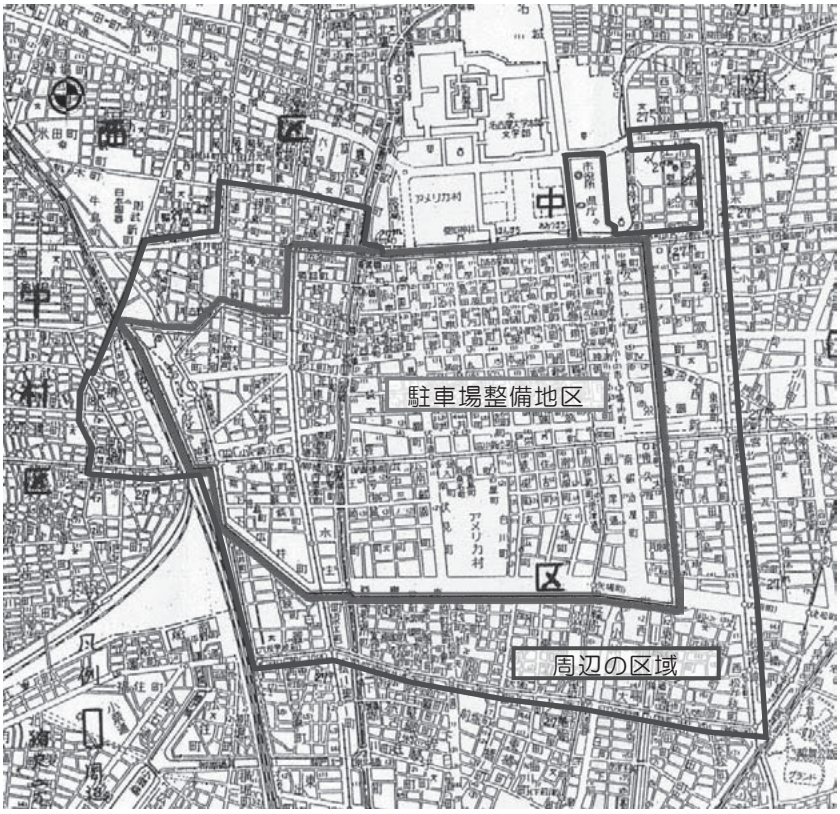


図 3.3.7 周辺の区域(1960(昭和 35)年)

③ 名古屋市駐車場条例改正(1963(昭和 38)年)

1962(昭和 37)年 4 月 16 日改正公布同日施行の駐車場法に従い、同法の改正内容に則して名古屋市駐車場条例は、1963(昭和 38)年 10 月 3 日条例第 68 号として改正公布され、即日施行された。同改正条例附則第 2 項により、「大規模建築物駐車施設附置条例」は廃止され、附置義務関係の規定は名古屋市駐車場条例に一本化された。

附置義務基準がこの改正によりどのように強化されたかについて**表 3.3.8** に示す。

この条例改正施行に伴い、改めて官公庁地区を含む名古屋城周辺のエリアが条例に定める周辺地区として同日に指定された(**図 3.3.8**)。

表 3.3.8 名古屋市駐車場条例による附置義務制度の概要[44]

施 行 時（昭和34年10月1日）		
適用区域	概　　要	
駐車場整備地区	特定用途(1)　ー百貨店、劇場、映画館等	床面積3,000㎡以上の建築物につき400㎡あたり1台
	特定用途(2)　ー事務所、店舗等	床面積3,000㎡以上の建築物につき500㎡あたり1台
改 正 時（昭和38年10月3日）		
適用区域	概　　要	
駐車場整備地区、商業地域	特定用途　ー駐車場法に定める	床面積2,000㎡以上の建築物につき300㎡あたり1台
	非特定用途　ー駐車場法に定める	床面積3,000㎡以上の建築物につき300㎡あたり1台
周辺地区	特定用途　ー駐車場法に定める	床面積3,000㎡以上の建築物につき300㎡あたり1台

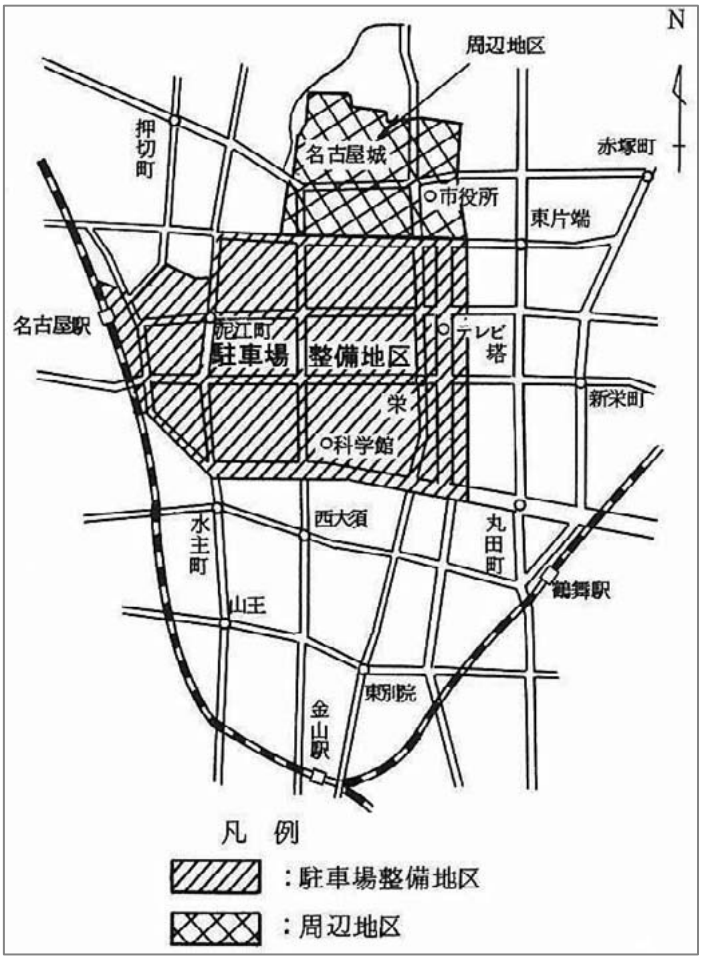


図 3.3.8 周辺地区[45]（1968(昭和 43)年）

[44] 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 p. 356)
[45] 名古屋市計画局「都市計画概要 1980」(名古屋市計画局 1980.3 p. 51)

④ 駐車場整備地区拡大変更と名古屋市駐車場条例改正(1992(平成 4)年)

ア 背景等

名古屋市は1992(平成4)年7月30日に駐車場整備地区を拡大変更した(名古屋市告示第221号)。

この背景として、1987(昭和 62)年 9 月の「名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言」において、駐車施設の整備を重点的に推進すべき地区を2,000ha程度に拡大することを位置づけていることがある。

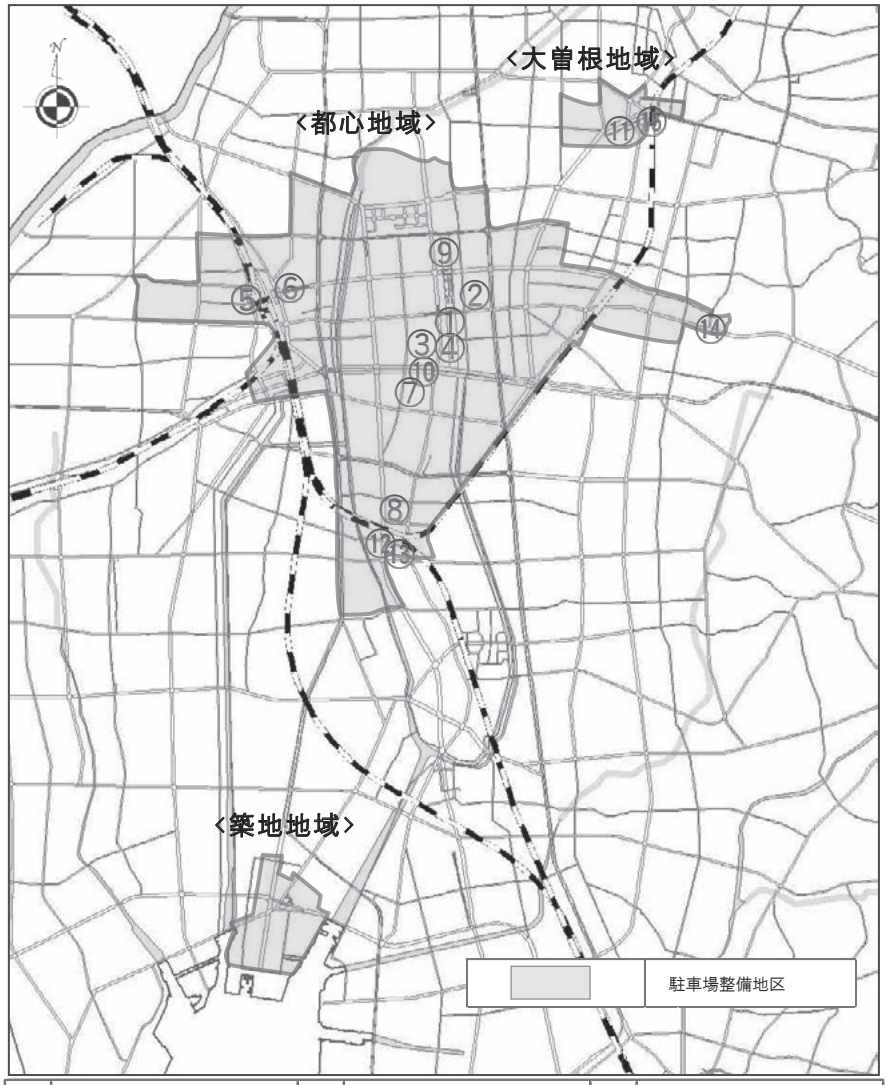
また、1991(平成 3)年の道路法改正により、道路管理者が道路附属物としての駐車場を建設管理できるようになったことを受けて、建設省名古屋国道工事事務所が、大曽根・金山の国道地下に駐車場を計画しているほか、名古屋市も大曽根・金山で駐車場を計画するなど、都市計画の位置づけを拡大する背景があった。

イ 駐車場整備地区の変更内容

従来の駐車場整備地区が拡大されるとともに、隔地の大曽根地区と築地地区が新規指定され、合計で約 1,919.0ha となった。(**表 3.3.9**、**図 3.3.9**)

表 3.3.9 拡大変更後の駐車場整備地区の内訳

面 積	備 考	
約 1,919.0ha	都心地域	約 1,720.8ha
	大曽根地域	約 85.9ha
	築地地域	約 112.3ha



①	久屋駐車場	②	栄公園駐車場	③	矢場公園駐車場
④	エンゼルパーク駐車場	⑤	名古屋駅西口駐車場	⑥	名古屋駅前駐車場
⑦	大須駐車場	⑧	古沢公園駐車場	⑨	東桜駐車場
⑩	若宮大通駐車場	⑪	大曽根駐車場	⑫	金山南駐車場
⑬	金山駅南駐車場	⑭	池下駐車場	⑮	大曽根駅前駐車場

図 3.3.9　拡大変更後の駐車場整備地区（1992（平成 4）年）と都市計画駐車場一覧

ウ　名古屋市駐車場条例の変更内容

駐車場整備地区変更と並行して名古屋市駐車場条例が 1992（平成 4）年 3 月 19 日に改正公布され（平成 4 年条例第 6 号）、罰則規定を除き同年 10 月 1 日に施行された。

駐車場整備地区拡大により、従来の周辺地区が駐車場整備地区自体に包含されたため、条例から周辺地区が削除された。また、1991（平成 3）年 12 月策定の「名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画」の内容に従い、附置義務基準の強化、駐車ます規模の合理化が規定された。

附置義務基準の強化については、1990(平成 2)年および 1991(平成 3)年の標準条例の考え方がとり入れられた。その結果、従来の足切り基準(この床面積未満については附置義務の対象としない。)が廃止され、足切り基準に相当する数値が見直されるとともに、その見直した値から 6,000 ㎡までの規模について、6,000 ㎡超の規模の規定との整合を図る規定が設けられた(**図 3.3.10**)。

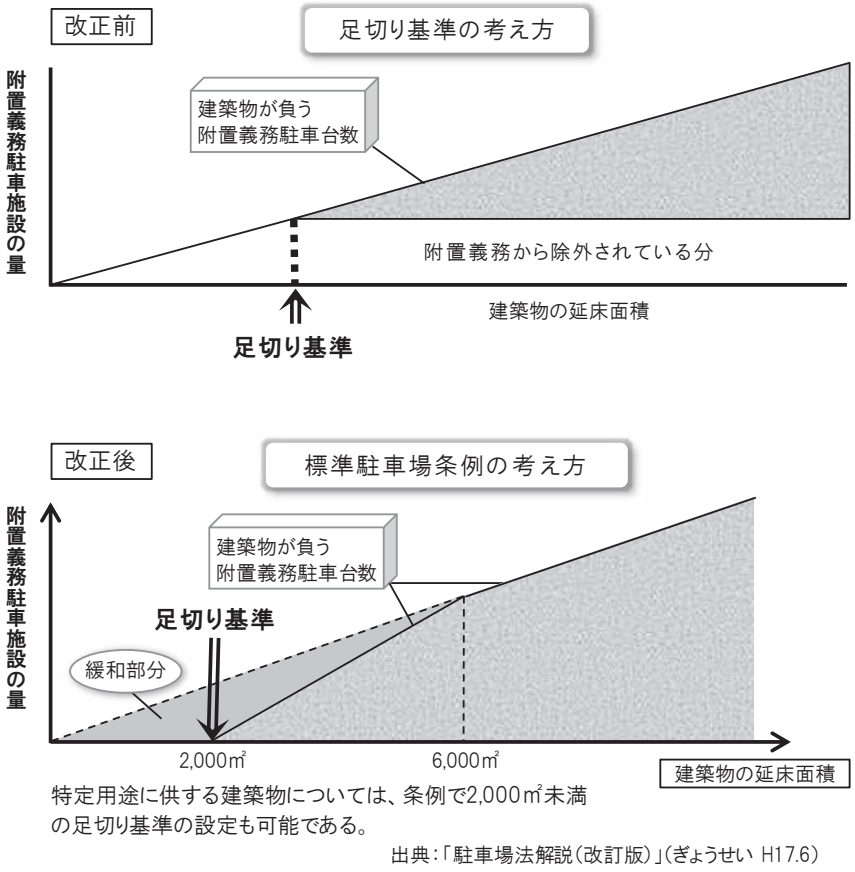


図 3.3.10 足切り基準の考え方[46]

6,000 ㎡超の規模の規定について、用途別に差別化を図るなどの原単位が採用された。

以上について**表 3.3.10**、**図 3.3.11** に示す。

表 3.3.10 足切り基準と原単位の改正内容(1992(平成 4)年)

内容 / 用途		足切り基準(㎡)		原単位	
		改正前	改正後	改正前	改正後
特定用途	事務所・店舗	2,000	1,500	台/300㎡	台/200㎡
	その他			台/300㎡	台/250㎡
非特定用途		3,000	2,000	台/300㎡	台/300㎡

[46] 前掲 2 駐車場法研究会「駐車場法解説 改定版」(ぎょうせい 2005.6 p. 125)

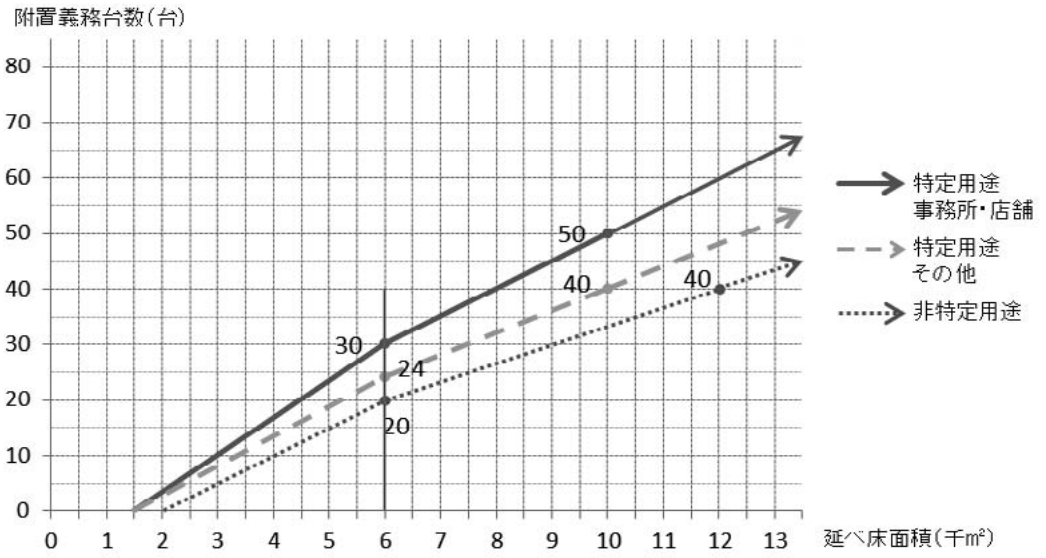


図 3.3.11 用途別附置義務台数

1 万㎡、5 万㎡、10 万㎡を超えるような大規模な事務所用途については、その限度を超えるごとに緩和規定を設けた(**図 3.3.12**)。

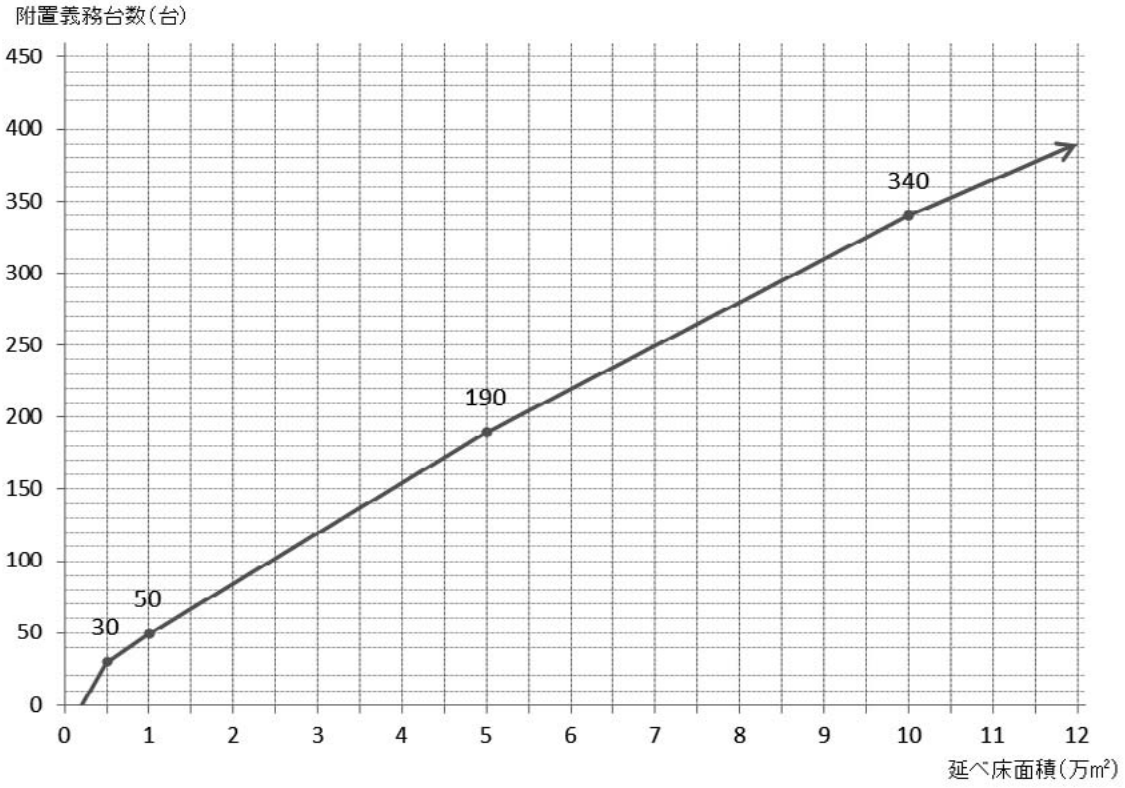


図 3.3.12 大規模事務所の緩和規定

なお、名古屋市駐車場条例は2004(平成16)年10月15日に改正公布され(平成16年条例第52号)、2005(平成17)年4月1日に施行された。この改正により荷さばき駐車場附置に関する規定の追加等がなされている。このとき「市長が指定する地区」内の一定の用途の建築物についての緩和規定も創設されている。

3 自動車駐車場の都市計画

(1) 旧都市計画法下の都市計画決定等[47]

旧都市計画法の下で、**表 3.3.11** のように7箇所の駐車場が都市計画決定されていた。

7箇所のうち市営2箇所、民営5箇所である。

7箇所のうち、大須自動車駐車場を除いてすべて地下駐車場である。道路地下は3箇所で、栄町(現久屋)、南鍛冶屋町(現エンゼルパーク)、名古屋駅前(通称ユニモール)であり、駅前広場地下は1箇所で名古屋駅西口(通称エスカ)、公園地下は2箇所で栄公園と矢場公園である。

名古屋駅前(通称ユニモール)と名古屋駅西口(通称エスカ)は、ともに地下街を併設している。

表 3.3.11 旧都市計画法下の都市計画駐車場決定状況

番号	駐車場名	決定年月日	告示番号	駐車台数
第1号	栄町自動車駐車場	1964(昭和39)年 2月25日	K 285	850台
第2号	栄公園地下自動車駐車場	1964(昭和39)年12月 2日	K 3275	約370台
第3号	矢場公園地下自動車駐車場	1965(昭和40)年 3月23日	K 727	約140台
第4号	南鍛冶屋町自動車駐車場	1965(昭和40)年 3月23日 (1966(昭和41)年10月13日変更)	K 727 K 3408	約300台 (約400台)
第5号	名古屋駅西口自動車駐車場	1967(昭和42)年 3月13日	K 545	約300台
第6号	名古屋駅前自動車駐車場	1968(昭和43)年 3月19日	K 362	約220台
第7号	大須自動車駐車場	1968(昭和43)年12月28日	K 4009	約200台

告示番号のKは建設省告示を表す

(2) 新都市計画法に基づく自動車駐車場の都市計画変更概観

自動車駐車場は新都市計画法施行後、2000(平成 12)年度までに 11 回の都市計画変更を経ている(**表 3.3.12**)。

形式的な変更が2回(**表 3.3.12** 中の No. 1, 7)、内容変更が4回(**表 3.3.12** 中の No. 1, 3～5)、追加変更が7回(**表 3.3.12** 中の No. 1, 2, 6, 8～11)である。

形式的な変更は、新都市計画法施行に伴う1970(昭和45)年12月19日の書式変更および自転車駐車場との番号区分整理のための1992(平成4)年10月23日の若宮大通駐車場の変更である。前者では、既決定の全駐車場を対象として番号名称等が新都市計画法の書式に改められた。この時には、久屋駐

[47] 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター1999.3 pp. 355-365)

車場とエンゼルパーク駐車場の区域等が変更され、古沢公園駐車場が追加されるといった変更が含まれている。

内容変更は、前述の久屋駐車場とエンゼルパーク駐車場の区域等変更のほか、1983(昭和 58)年 7 月 22 日の大須駐車場の区域・構造の変更、1986(昭和 61)年 4 月 28 日の地下鉄 2 号線(名城線)東桜駅(現久屋大通駅)新設に伴う東桜駐車場(セントラルパーク駐車場)の区域変更、1989(平成元)年 2 月 6 日のオアシス 21 計画に伴う栄公園駐車場の位置等の変更がある。

追加変更は、前述の古沢公園駐車場のほか、名鉄瀬戸線栄乗り入れを契機とした 1973(昭和 48)年 4 月 4 日の東桜駐車場(セントラルパーク駐車場)、1992(平成 4)年 3 月 31 日には都心核外縁部駐車場の位置づけを有する若宮大通駐車場、金山南開発に関連して 1993(平成 5)年 11 月 27 日の金山駅南口駐車場がある。さらに 1993(平成 5)年度以降では、道路管理者による道路附属物としての駐車場が 3 回の都市計画変更により4駐車場追加されている。すなわち、1993(平成 5)年 7 月 26 日の国道管理者による国道 19 号地下における整備を想定した大曽根駐車場、金山南駐車場、1995(平成 7)年 9 月 19 日の名古屋市道管理者による広小路線地下における整備を想定した池下駐車場、1996(平成 8)年 2 月 16 日の同じく名古屋市道管理者による大曽根駅西広場地下における整備を想定した大曽根駅前駐車場である。

以上の追加変更を概観してみると、バブル期に駐車場施策が注視され、1991(平成 3)年に駐車場法等が改正されてから集中的に駐車場新設計画が構想され、追加変更が継続されたことがうかがわれる。

表 3.3.12 自動車駐車場の都市計画変更

No.	都市計画決定・変更		駐車場					備考
	年月日	告示番号	名称	台数(台)	面積(㎡)	場所	変更内容	
1	1970(S45)12.19	N421	久屋	510	11,000	久屋大通地下	区域縮小等	新法施行
			エンゼルパーク	870	17,000		区域拡大等	
			古沢公園	250	5,000	古沢公園地下	追加	
			栄公園 他4	1,230	40,000		書式変更	
2	1973(S48) 4. 4	N125	東桜 (セントラルパーク)	570	15,000	久屋大通地下	追加	地下街併設
3	1983(S58) 7.22	N251	大須	200	210		構造変更等	
4	1986(S61) 4.28	N190	東桜 (セントラルパーク)	570	15,000	久屋大通地下	区域変更	名城線 新駅設置
5	1989(H 1) 2. 6	N 23	栄公園	370	12,800	愛知芸文地下	位置変更等	オアシス21
6	1992(H 4) 3.31	N100	若宮大通	510	10,000	若宮大通地下	追加	
7	1992(H 4)10.23	N311	若宮大通	510	10,000	若宮大通地下	番号変更	
8	1993(H 5) 7.26	N214	大曽根	200	5,500	国道19号地下	追加	
			金山南	200	5,400			
9	1993(H 5)11.17	N353	金山駅南	360	5,400	金山南ビル地下	追加	
10	1995(H 7) 9.19	N318	池下	190	5,000	広小路通地下	追加	自転車駐車場 併設
11	1996(H 8) 2.16	N 42	大曽根駅前	200	7,400	大曽根駅西 広場地下	追加	自転車駐車場 併設

1 告示番号のNは名古屋市告示を表す
2 台数、面積はいずれも約の表示を省略

(3) 新都市計画法に基づく個別の自動車駐車場の都市計画変更

① 書式変更等(1970(昭和 45)年)

新都市計画法の施行に伴い、1970(昭和 45)年 12 月 19 日に既決定 7 駐車場の書式が同法の様式に改められた。そのほか久屋駐車場とエンゼルパーク駐車場の区域等が変更され、古沢公園駐車場が追加された(**表 3.3.13**)。

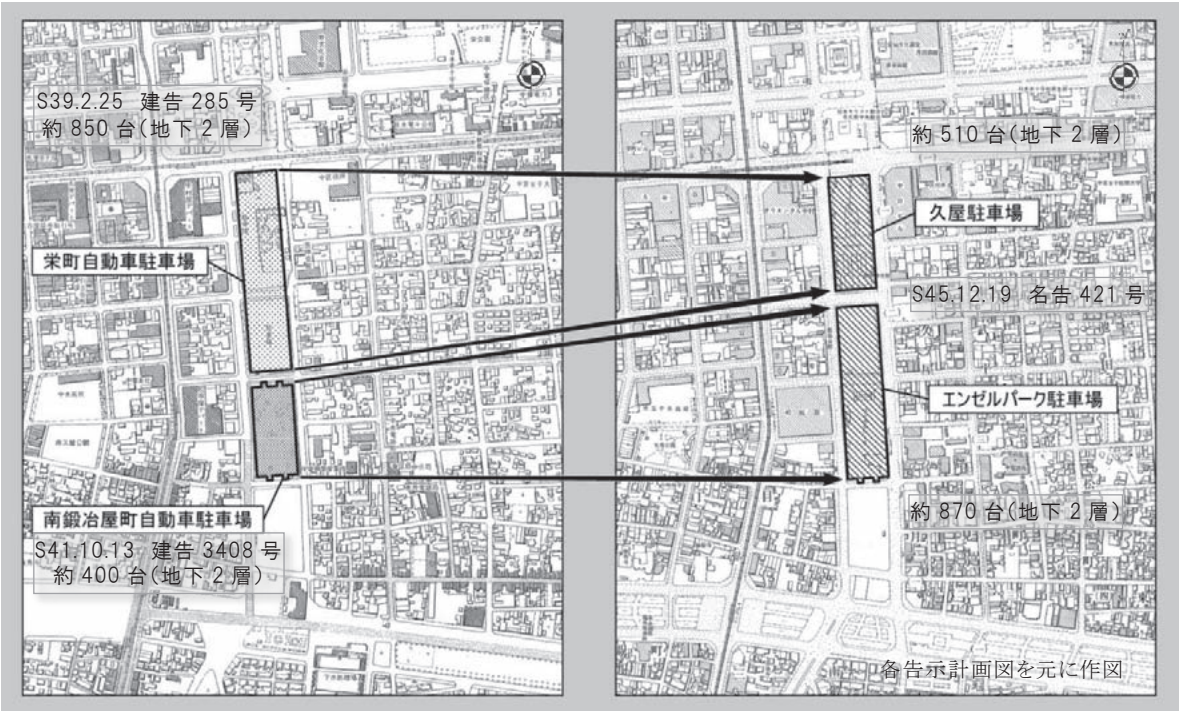
表 3.3.13 新都市計画法に基づく書式変更等

名称		位置	面積	構造	摘要	備考
番号	駐車場名					
1	久屋駐車場	中区栄三丁目	約1.1ha	地下2層	約510台	旧栄町自動車駐車場 2.162ha→1.1ha 850台→510台
2	栄公園駐車場	東区武平町4丁目 他	約0.8ha	地下2層	約370台	旧栄公園自動車駐車場
3	矢場公園駐車場	中区栄三丁目	約0.5ha	地下1層	約140台	旧矢場公園自動車駐車場
4	エンゼルパーク駐車場	中区栄三丁目	約1.7ha	地下2層	約870台	旧南鍛冶屋町自動車駐車場 0.85ha→1.7ha 400台→870台
5	名古屋駅西口駐車場	中村区椿町1丁目 他	約1.4ha	地下1層	約300台	旧名古屋駅西口自動車駐車場
6	名古屋駅前駐車場	中村区笹島町1丁目 他	約1.1ha	地下1層	約220台	旧名古屋駅前自動車駐車場
7	大須駐車場	中区大須三丁目	約0.2ha	地上6層 地下1層	約200台	旧大須自動車駐車場
8	古沢公園駐車場	中区東雲町	約0.5ha	地下2層	約250台	追加

書式変更については、名称を「自動車駐車場」から「駐車場」へ改めるほか、旧都市計画法では「駐車台数」を項目としてたて摘要欄に「構造」を記述していたが、新都市計画法では逆に「構造」を項目としてたて摘要欄に「駐車台数」を記述している。

また、第 1 号栄町自動車駐車場は同久屋駐車場に名称変更され、従前の駐車台数 850 台、面積 2.162ha については第 1 期工事にて既供用台数の 510 台、面積 1.1ha に縮小変更された。第 4 号南鍛冶屋町自動車駐車場は同エンゼルパーク駐車場に名称変更され、従前の駐車台数 400 台、面積 0.85ha については駐車台数 870 台、面積 1.7ha に拡大変更された。

この変更は、いってみれば用地交換のようなもので、従来栄町自動車駐車場(久屋駐車場)の計画区域(第 2 期工事区域)であった袋町通から本重町通までの間の久屋大通地下をエンゼルパーク駐車場の拡大対象区域に振り替えたようなかたちである(**図 3.3.13**)。



図中、「建告」は建設省告示を、「名告」は名古屋市告示を表す

図 3.3.13　久屋駐車場とエンゼルパーク駐車場の規模変更の関係

また、あわせて駐車台数 250 台、面積 0.5ha の第 8 号古沢公園駐車場が追加された。同駐車場の追加の理由は、計画書によれば「副次的都心としての金山地区の都市基盤整備のため」とされている。

市営駐車場の管理を受託していた（財）名古屋市駐車場公社の「20 年の歩み」には古沢公園駐車場の追加決定に関して次の記述がみられ、名古屋市民会館利用者の需要を想定していることがうかがわれる。[48]

「この金山周辺は、国鉄中央線金山駅を中心に金山副都心計画に含まれているため、昭和 40 年代後半の好況による自動車保有台数の伸びを考慮して、駐車場の整備をする必要があった。このため市民会館の来場者用とこの周辺の駐車対策先行投資として、（中略）市民会館のオープンにあわせて供用を開始し、（以下略）」

② 東桜駐車場（セントラルパーク駐車場）の追加と変更（1973（昭和 48）年・1986（昭和 61）年）

東桜駐車場（セントラルパーク駐車場）は、名鉄瀬戸線の栄乗り入れの具体化などを契機として地下街に付属するかたちで計画され、**表 3.3.14** に示すように 1973（昭和 48）年 4 月 4 日に都市計画追加された。[49] 都市計画道路全路線の新都市計画法の書式変更、いわゆる整理統合と同日に変更されている。

計画書記載の理由は、「都心部の駐車需要に対処するため」となっている。第3編「第2章　道路」（第6節　特殊街路）において記述したように、地下街の許可に際しては、駐車場の併設が事実上義務化されていたことも背景にあったものと考えられる。

[48] 名古屋市駐車場公社「20 年の歩み」（名古屋市駐車場公社　1986.3　pp. 1-2, p. 32 ）
[49] 株式会社セントラルパーク社史編集委員会「セントラルパーク 10 周年記念」（株式会社セントラルパーク　1988.11）

表 3.3.14 東桜駐車場（セントラルパーク駐車場）の追加

名称		位置	面積	構造	摘要	備考
番号	駐車場名					
9	東桜駐車場	中区丸の内三丁目 他	約1.50ha	地下2層	約570台	追加

地下鉄 2 号線（名城線）の東桜駅（現久屋大通駅）新設変更が 1986（昭和 61）年 4 月 28 日にされたこととあわせて東桜駐車場（セントラルパーク駐車場）の桜通以南の区域が東桜駅（現久屋大通駅）の区域と整合を図るために一部変更されている。ただし、面積に変更はない。

③ 大須駐車場の変更（1983（昭和 58）年）

大須駐車場の 1968（昭和 43）年 12 月 28 日の当初決定については、次のような背景があったとされる。[50]

「中警察署跡地が地元商店街や矢場町の場外馬券売場への来場者用に無料駐車場として開放されていたのを、地元の要望もあって実現したものである」

しかしながら、当初決定においては、狭小敷地条件等から機械式（エレベータースライド方式）を採用しており、自走式にくらべて使い勝手が悪く、また出入口が区画街路にしか面していないことから利用率が低く推移する状況であった。

このため「管理の合理化を図る」（計画書記載の理由）ことも一端となって、**表 3.3.15**、**図 3.3.14** に示すように大須駐車場の区域・構造を 1983（昭和 58）年 7 月 22 日に変更することとなった。

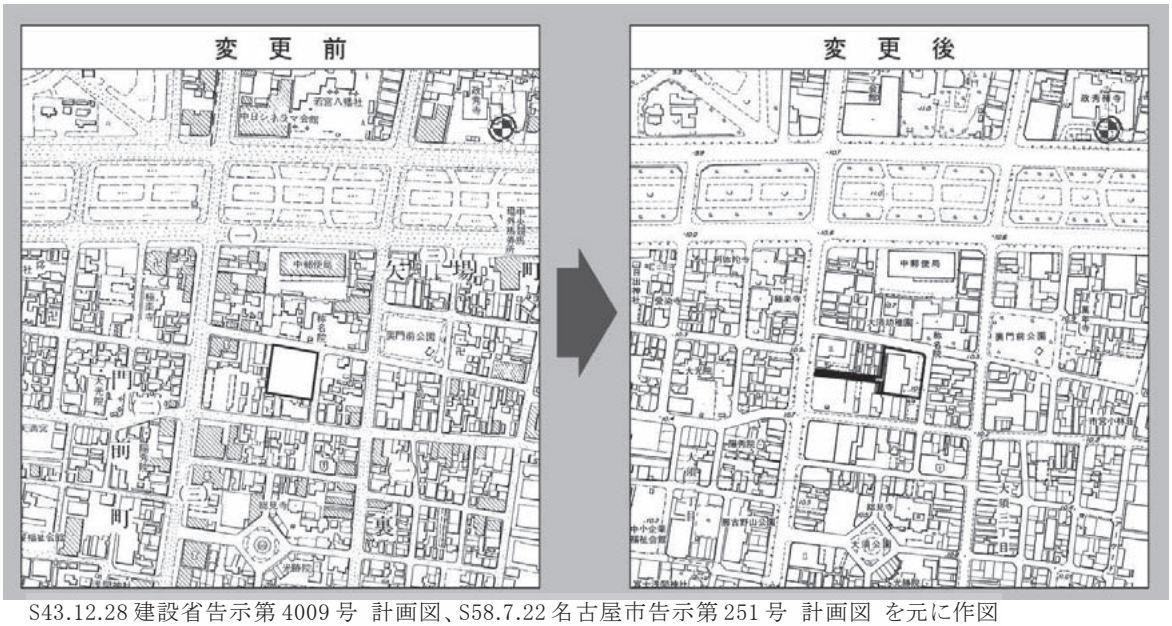
表 3.3.15 大須駐車場の変更

名称		位置	面積	構造	備考	変更対照
番号	駐車場名					
7	大須駐車場	中区大須三丁目	約0.21ha	地上5階 地下1階 6層	約200台	地上6層、地下1層 →地上5階、地下1階、6層

この変更に関連して、市営駐車場の管理を受託していた（財）名古屋市駐車場公社の「20 年の歩み」には次の記述がみられる。[51]

「大須駐車場は昭和 51 年頃から経営赤字を市議会で指摘され、経営改善の抜本的対策を迫られた。このため人手を要する機械式から自走式とし、入口も幹線道路（本町通り）から入れるように構造変更し（以下略）」

[50] 前掲 48 名古屋市駐車場公社「20 年の歩み」（名古屋市駐車場公社 1986.3 p. 1 ）
[51] 前掲 48 名古屋市駐車場公社「20 年の歩み」（名古屋市駐車場公社 1986.3 pp. 1-2）



S43.12.28 建設省告示第 4009 号　計画図、S58.7.22 名古屋市告示第 251 号　計画図　を元に作図

図 3.3.14　大須駐車場の変更

④　栄公園駐車場の変更（1989（平成元）年）

オアシス 21 計画に基づき栄公園等が廃止され、久屋大通公園が追加決定されたことに伴い、栄公園地下を占用していた栄公園駐車場が 1989（平成元）年 2 月 6 日に「愛知芸術文化センター」地下に変更された。この都市計画変更は、現都市計画駐車場が立地する位置に「愛知芸術文化センター」という新たな公益施設が立地するため、都市計画駐車場が移転することとなったものである。

結果として、公園地下占用による単独の都市計画駐車場であったものが、音楽ホール、ギャラリー等の複合施設と一体となり、かつ当該建築物の附置義務駐車場も階層こそ違え、同じ建築物の地下に設置されるという複雑な構造となった（**表 3.3.16**）。

オアシス 21 計画関連の公園の変更については、第4編「第1章　公園・緑地」に譲る。

表 3.3.16　栄公園駐車場の変更

変更	番号	名称	位置	面積	構造 階層	備考
変更前	2	栄公園駐車場	東区武平町4丁目　他	約　0.8ha	地下2層	約　370台
変更後			東区東桜一丁目	約 12,800㎡	地下3階、4階 2層	出入口各1個所 約　370台

⑤　若宮大通駐車場の追加（1992（平成 4）年）

1987（昭和 62）年 9 月の「名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言」の中でうたわれた「都心核外縁部の駐車場」の適地のひとつとして若宮大通地下が想定された。また、名古屋パルコが 1989（平成元）年 6 月に開店し、さらに 1991（平成 3）年には松坂屋南館が開店するなど、栄南地区で大型商業施設の立地が相次ぎ、地元商店街等が駐車需要増加を見越して公共駐車場整備を要望した。これがひとつの契機となって 1992（平成 4）年 3 月 31 日に若宮大通駐車場が都市計画追加された（**表 3.3.17**）。

表 3.3.17 若宮大通駐車場の追加

名 称		位置	面積(㎡)	構造	備考
番号	駐車場名			階層	
23	若宮大通駐車場	中区大須三丁目	10,000	地下2階 2層	出入口各2個所 約 510台

＊面積の数値は、すべて約の表示を省略している。以下同様

⑥ 自動車駐車場と自転車駐車場の区分整理(1992(平成 4)年)

これまで自動車駐車場と自転車駐車場について決定追加の時系列で番号が付与されてきたが、自転車駐車場が増加してきたためそれぞれを区別して付番・整理するために名称変更された。

この都市計画変更は 1992(平成 4)年 10 月 23 日に行われ、自動車駐車場は 1 桁台から、自転車駐車場は 3 桁台からの連番とされた。この場合、変更前には番号 10 番から 22 番まで自転車駐車場が続き、23 番に若宮駐車場が自動車駐車場として追加されていたため、**表 3.3.18** に示すように若宮駐車場の番号が 10 番とされ、自転車駐車場は新たに 101 番から付番された。

表 3.3.18 自動車駐車場と自転車駐車場の区分整理

変更前		変更後	
名 称		名 称	
番号	駐車場名	番号	駐車場名
10	堀田駅自転車駐車場	101	堀田駅自転車駐車場
11	神宮前駅東口自転車駐車場	102	神宮前駅東口自転車駐車場
12	黒川駅自転車駐車場	103	黒川駅自転車駐車場
13	八田駅自転車駐車場	104	八田駅自転車駐車場
14	神宮前駅東口第2自転車駐車場	105	神宮前駅東口第2自転車駐車場
15	堀田駅第2自転車駐車場	106	堀田駅第2自転車駐車場
16	高畑駅自転車駐車場	107	高畑駅自転車駐車場
17	池下駅自転車駐車場	108	池下駅自転車駐車場
18	庄内通駅自転車駐車場	109	庄内通駅自転車駐車場
19	桜山駅自転車駐車場	110	桜山駅自転車駐車場
20	新瑞橋駅自転車駐車場	111	新瑞橋駅自転車駐車場
21	小幡駅自転車駐車場	112	小幡駅自転車駐車場
22	金山駅南口自転車駐車場	113	金山駅南口自転車駐車場
23	若宮大通駐車場	10	若宮大通駐車場

⑦ 大曽根駐車場と金山南駐車場の追加(1993(平成 5)年)

特定交通安全施設等整備事業により、道路管理者が道路附属物としての駐車場を整備する途が、1991(平成 3)年度から開かれたことにより、名古屋市内における直轄国道管理者においても広幅員直轄国道地下を利用した駐車場の計画が浮上した。具体化に伴って**表 3.3.19** に示すように、大曽根駐車場、金山南駐車場が、1993(平成 5)年 7 月 26 日にそれぞれ国道 19 号(葵町線)、同(伏見町線)地下に都市計画追加された。このうち金山南駐車場は未整備となっている。

表 3.3.19 大曽根駐車場・金山南駐車場の追加

名 称		位置	面積(㎡)	構造	備考
番号	駐車場名			階層	
11	大曽根駐車場	北区東大曽根町本通 2～4丁目 他	5,500	地下2階 2層	出入口各1個所 約 200台
12	金山南駐車場	中区金山町一丁目 熱田区金山町一丁目	5,400	地下3階 3層	出入口各1個所 約 200台

⑧ 金山駅南駐車場の追加(1993(平成 5)年)

1989(平成元)年 7 月の金山総合駅供用後、名古屋市は周辺開発構想を練り、まず南地区から具体化を図ることとした。金山南開発は、要するに名古屋市有地を核として地区活性化の起爆剤となる金山南ビルと駅前広場等公共公益施設を一体整備しようとするものである。金山南開発の詳細については、第6編「第4章 地区総合整備」に譲る。

金山駅南駐車場は金山南開発の一環として、道路交通の円滑化を図り都市機能の維持および増進に寄与するため金山南ビル敷地および秋竹線にまたがる地下に金山南ビルと一体で計画された。変更後の栄公園駐車場と同様に、建築物と一体であると同時に当該建築物の附置義務駐車場と都市計画駐車場が共存している例である。この都市計画追加は**表 3.3.20** に示すように 1993(平成 5)年 11 月 17 日に行われた。

表 3.3.20 金山駅南駐車場の追加

名 称		位置	面積(㎡)	構造	備考
番号	駐車場名			階層	
13	金山駅南駐車場	中区金山町一丁目	5,400	地下4階 3層	出入口各1個所 約 360台 地下2階～4階

⑨ 池下駐車場の追加(1995(平成 7)年)

池下駐車場は**表 3.3.21** に示すように自転車駐車場と併設で道路管理者により計画され、1995(平成 7)年 9 月 19 日に都市計画追加された。この背景となったのは、都市計画道路広小路線の拡幅に伴い、池下市街地再開発事業(公団住宅の建替え、都市計画決定は 1993(平成 5)年 7 月 23 日)や千種区役所の建替えをはじめ、沿道の高度利用が進むことを想定してのことであった。

表 3.3.21 池下駐車場の追加

名 称		位置	面積(㎡)	構造	備考
番号	駐車場名			階層	
14	池下駐車場	千種区覚王山通8丁目 他	5,000	地下3階 3層	自動車駐車場 出入口各1個所 約 190台 自転車駐車場 出入口2個所 約 590台

⑩ 大曽根駅前駐車場の追加(1996(平成 8)年)

大曽根駅前駐車場は 1996(平成 8)年 2 月 16 日に都市計画追加された(**表 3.3.22**)。これは大曽根駅前広場地下の多目的利用の一環であり、地下 1 階における地下鉄と名鉄、JR との乗り換え連絡のためのサンクンガーデン、既決定特殊街路の延伸、さらにその地下も含め自動車駐車場、自転車駐車場、雨水調整池が多層配置され、複合利用することが図られた。

表 3.3.22 大曽根駅前駐車場の追加

名 称		位置	面積(㎡)	構造	備考
番号	駐車場名			階層	
15	大曽根駅前 駐車場	北区東大曽根町本通6丁目、同中4丁目 東区東大曽根町本通6丁目、同中4丁目 他	7,400	地下2階 2層	自動車駐車場 出入口各1個所 約 200台 自転車駐車場 出入口1個所 約 750台

第４節　自動車駐車場の整備等

1 都市計画駐車場

都市計画駐車場は、2000（平成 12）年度末現在 15 箇所あり、そのうち 1 箇所（金山南駐車場）を除き整備済である。

(1) 当初決定都市計画駐車場（旧都市計画法）

旧都市計画法時代に都市計画決定・都市計画事業決定を得たものが 7 箇所あり、新都市計画法施行後に単なる書式変更以外に新都市計画法に基づき変更を経ているものは 4 箇所（久屋、栄公園、エンゼルパーク、大須）である。**表 3.3.23** に都市計画変更経過とあわせて整備状況を示す。

表 3.3.23 当初決定都市計画駐車場の整備状況（旧都市計画法）

事　項		久屋駐車場	栄公園駐車場	矢場公園駐車場	エンゼルパーク駐車場	名古屋駅西口駐車場	名古屋駅前駐車場	大須駐車場
都市計画決定	年月日	1964(S39) 2.25	1964(S39) 12. 2	1965(S40) 3.23	1965(S40) 3.23	1967(S42) 3.13	1968(S43) 3.19	1968(S43) 12.28
	告示	K285	K3275	K727	K727	K545	K362	K4009
都市計画変更	年月日	1970(S45) 12.19	1970(S45) 12.19	1970(S45) 12.19	1966(S41) 10.13	1970(S45) 12.19	1970(S45) 12.19	1970(S45) 12.19
	告示	N421	N421	N421	K3408	N421	N421	N421
	年月日	—	1989(H元) 2. 6	—	1970(S45) 12.19	—	—	1983(S58) 7.22
	告示	—	N23	—	N421	—	—	N251
都市計画事業決定	年月日	1964(S39) 12. 2	1964(S39) 12. 2	1965(S40) 3.23	1965(S40) 8.28	1967(S42) 9. 7	1968(S43) 3.19	1968(S43) 12.28
	告示	K3282	K3275	K727	K2492	K2831	K362	K4009
都市計画事業認可	年月日	—	1989(H元) 3.20	—	1971(S46) 2. 1	1971(S46) 3.26	1970(S45) 3.18	1983(S58) 8.24
	告示	—	A239	—	A75	A240	A232	A834
同変更認可	年月日	—	—	—	1972(S47) 1.21	—	—	—
	告示	—	—	—	A42	—	—	—
事業主体		名古屋市	㈱東海放送会館	㈱エンゼルパーク	㈱エンゼルパーク	㈱エスカ	㈱ユニモール	名古屋市
事業期間	当初	1964(S39) ～1966(S41)	1964(S39) ～1965(S40)	1965(S40) ～1966(S41)	1965(S40) ～1966(S41)	1967(S42) ～1968(S43)	1967(S42) ～1969(S44)	1968(S43) ～1969(S44)
	変更後	—	1988(S63) ～1992(H4)	—	1970(S45) ～1972(S47)	1967(S42) ～1971(S46)	1967(S42) ～1970(S45)	1983(S58) ～1984(S59)
駐車台数		510	370	140	810	300	220	200

1 駐車場名・事業主体について変更あるものは変更後のみを示した。
2 事業期間は年度で示している。
3 駐車台数は都市計画内容を表示し、変更あるものは変更後のみを示し、かつ、約表示を省略している。
4 都市計画決定等の告示は、建設省、愛知県、名古屋市をそれぞれK、A、Nの略号で表している。

旧都市計画法時代に都市計画決定・都市計画事業決定を得た駐車場の事業主体は**表 3.3.24** のとおりである。事業主体の内訳は公的セクター2、第 3 セクター1、民間 5 となって、民間が過半を占めている。

表 3.3.24 当初決定都市計画駐車場の事業主体(旧都市計画法)

事業主体		対象駐車場
公的セクター	名古屋市	久屋、大須
第3セクター	㈱エスカ	名古屋駅西口
民 間	㈱東海放送会館	栄公園
	㈱エンゼルパーク	矢場公園、エンゼルパーク
	㈱ユニモール	名古屋駅前駐車場

事業主体については、変更後の名称とした。

名古屋市以外の事業主体は、旧都市計画法第 5 条第 2 項のいわゆる特許都市計画事業によるものであり、新都市計画法施行以降に事業継続もしくは都市計画変更により新規に事業着手する場合は、都市計画法第 59 条第 5 項(昭和 43 年公布時。現行同条第 4 項)の都市計画事業認可を得て施行している。

(2) 追加決定都市計画駐車場(新都市計画法)

新都市計画法施行以降に都市計画追加した駐車場は 8 箇所である。都市計画変更経過とあわせて整備状況を**表 3.3.25** に示す。

表 3.3.25 新都市計画法による追加都市計画駐車場の整備状況

事 項		古沢公園駐車場	東桜駐車場	若宮大通駐車場	大曽根駐車場	金山南駐車場	金山駅南駐車場	池下駐車場	大曽根駅前駐車場
都市計画決定	年月日	1970(S45) 12.19	1973(S48) 4. 4	1992(H 4) 3.31	1993(H 5) 7.26	1993(H 5) 7.26	1993(H 5) 11.17	1995(H 7) 9.19	1996(H 8) 2.16
	告示	N421	N125	N100	N214	N214	N353	N318	N42
都市計画変更	年月日	—	1986(S61) 4.28	—	—	—	—	—	—
	告示	—	N190	—	—	—	—	—	—
都市計画事業認可	年月日	1971(S46) 1.18	1973(S48) 11.12	1992(H 4) 5.27	特定交通安全施設等整備事業による	未着手	1996(H 8) 2.21	1995(H 7) 10.11	特定交通安全施設等整備事業による
	告示	A39	A1044	A548			A120	A778	
同変更認可	年月日	1989(H元) 3.20	1976(S51) 1.28	—	—	—	—	1997(H 9) 4. 7	—
	告示	A239	A852	—	—	—	—	A355	—
事業主体		名古屋市	㈱セントラルパーク	若宮大通駐車場㈱	建設省	建設省	(公財)名古屋まちづくり公社	名古屋市	名古屋市
事業期間	当初	1970(S45) ～1972(S47)	1973(S48) ～1975(S50)	1992(H 4) ～1993(H 5)	1993(H 5) ～1996(H 8)	—	1995(H 7) ～1998(H10)	1995(H 7) ～1998(H10)	1996(H 8) ～2006(H18)
	変更後	—	1973(S48) ～1977(S52)	—	—	—	—	1995(H 7) ～1999(H11)	—
駐車台数		250	570	510	200	300	360	190	150

1 駐車場名・事業主体について変更あるものは変更後のみを示した。
2 事業期間は年度で示している。
3 駐車台数は都市計画内容を表示し、変更あるものは変更後のみを示し、かつ、約表示を省略している。
4 都市計画決定等の告示は、愛知県、名古屋市をそれぞれ A、Nの略号で表している。

道路管理者によって特定交通安全施設等整備事業をもって整備された3箇所（大曽根、池下、大曽根駅前）以外は、都市計画事業によるものであるが、池下は都市計画事業認可も得ている。

事業主体は**表 3.3.26** のとおりで、内訳は公的セクター5、第 3 セクター1、民間 1 となり、新都市計画法施行後の整備状況としては公的セクターの比重が大きくなっている。

なお、吹上駐車場は**表 3.3.23** および**表 3.3.26** に記載がない。この駐車場は都市計画決定をせず、したがって都市計画事業認可を得ることなく道路管理者によって特定交通安全施設等整備事業で整備された地下駐車場である。位置は高田町線および吹上ホール敷地地下、構造・規模概要は、地下 2 層、約200 台、約 5,000 ㎡で、1992（平成 4）年度から 1994（平成 6）年度にかけて整備された。[52]

表 3.3.26 新都市計画法による追加都市計画駐車場の事業主体

事業主体			対象駐車場
公的セクター	特定交通安全施設等整備事業	建設省	大曽根
		名古屋市	池下、大曽根駅前
	都市計画事業	名古屋市	古沢公園
		（公財）名古屋まちづくり公社	金山駅南
第3セクター	都市計画事業	若宮大通駐車場㈱	若宮大通
民 間	都市計画事業	㈱セントラルパーク	東桜

事業主体については、変更後の名称とした。

2 パークアンドライド駐車場

（1） 定義と位置づけ等

パークアンドライドとは「鉄道駅・地下鉄駅やバス停まで、自家用車で行き、駐車場に車を置き（パーク）、電車やバスに乗換えて（ライド）、目的地までいく移動方式」をいい、その駅等に近接する駐車場をパークアンドライド駐車場という。[53]

パークアンドライドに関する名古屋市の基本計画等における施策の位置づけについては、大略、**表 3.3.27** のとおりである。

昭和 40 年代から都心流入交通量緩和の点から市周辺部の駐車場等の整備が志向されており、1987（昭和 62）年の駐車施策に関する提言のころから名古屋市の行政図書においても「パークアンドライド駐車場」の表現が用いられるようになる。1991（平成 3）年の駐車施設整備基本計画からより積極姿勢を示すようになり、市域外の整備についても言及するようになった。

パークアンドライド駐車場整備に関するさらに体系的な整理は、2005（平成 17）年 3 月の「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」で行われている。この計画では、パークアンドライド駐車場を整備型、店舗利用型、郊外契約型に区分し、認定制度や補助制度を通じて整備支援を実施している。

[52] 名古屋市土木局道路部維持課「交通安全事業としての駐車場整備 《吹上駐車場（仮称）》（名古屋）」（「新都市開発」 Vol. 32, No. 8 1994.8）

[53] 名古屋市総務局企画課「名古屋市新基本計画」（名古屋市総務局企画課 p. 188）

表 3.3.27 基本計画等におけるパークアンドライド施策の表現

計画		パークアンドライドに関する表現
名称	策定年月	
将来計画・基本計画	1968(S43)12	都心地域のみではなく市街地周辺のとりわけ大量輸送機関のターミナル付近において、必要に応じ駐車施設の整備に努める。
将来計画・実施計画	1971(S46)10	自動車利用の限界を考慮して地下鉄の市周辺部への路線延長、地下鉄駅ターミナルにおける駐車場の整備をはかるほか、バス路線網の再編成により、地下鉄との連けいを効率的に行う必要がある。
第1次短期計画	1975(S50) 1	これまでの都心での駐車場整備の方式を転換し、都心部では必要最小限にとどめ、むしろ郊外部の鉄道・地下鉄駅付近に積極的に整備し、公共交通機関への転換を図る必要がある。
基本計画	1980(S55) 1	—
駐車施策提言	1987(S62) 9	パークアンドライド駐車場整備の方向 ① 週間の需要変動を活用したパークアンドライド駐車場の整備 ② 市街化の進展度合に対応したパークアンドライド駐車場の整備
新基本計画	1988(S63) 8	自動車から公共交通機関への利用の転換を誘導するため、パークアンドライド駐車場の整備促進や、料金制の検討など駐車施策の活用につとめる。
駐車施設整備基本計画	1991(H 3)12	パークアンドライドを、名古屋圏において積極的に導入していく必要があり、このため、市域の外縁部や周辺市町村の交通結節点において、パークアンドライド駐車場の整備を促進することが重要である。 民間等によるパークアンドライド駐車場の整備に対して一定の基準のもとに助成措置を講ずることについて検討する。 市域内においては、名古屋環状2号線付近の交通結節点や地下鉄の起終点駅近傍において、公共用地を有効に活用するなど積極的にパークアンドライド駐車場の整備を推進する。 市域外においてもその整備の促進を図るため、必要な場合には、県や周辺市町村に対しても、要請していくものとする。
新世紀計画2010	2000(H12) 9	都心部への自動車の過度な流入を抑制し、公共交通機関の利用をより一層促進するため、市内の周辺部の鉄道駅などに近接してパークアンドライド駐車場の確保につとめるとともに、近隣の自治体などとも連携をはかり、パークアンドライドの促進につとめます。

※計画の欄において、名称の「名古屋市」または「名古屋」は省略した（駐車施設整備基本計画を除く）。
また、「駐車施策提言」は「名古屋市駐車施策の基本方針に関する提言」を、「駐車施設整備基本計画」は「名古屋市における駐車施設設備に関する基本計画」をいう。

(2) 公的セクターによるパークアンドライド駐車場の整備例

上記のような名古屋市のパークアンドライドに対する施策方針の経緯のもとで、具体的なパークアンドライド駐車場がどのように整備されてきたかについて概略は次のとおりである。公的セクターによるパークアンドライド駐車場の整備例を**表 3.3.28** に示す。

表 3.3.28 公的セクターによるパークアンドライド駐車場

No.	名称	台数	最寄駅 最寄停	整備者	管理者	用地状況	期間
1	平針	339	地下鉄 原	名古屋 駐車場公社	㈶名古屋市 駐車場公社	名古屋環状2号線 先行取得用地	1978(S53) －1990(H 2) 9
2	引山	107	基幹バス 引山	名古屋 駐車場公社	㈶名古屋市 駐車場公社	名古屋環状2号線 先行取得用地	1985(S60) 4 －1988(S63) 9
3	引山P&R	49	基幹バス 引山	名古屋 駐車場公社	㈶名古屋都市 整備公社	民間宅地借地	1989(H元) 3 －2011(H23) 3
4	上社P&R	93	地下鉄 上社	名古屋市	㈶名古屋都市 整備公社	名古屋環状2号線 高架下占用	1996(H 8) 5－
	同 最終拡張	144	地下鉄 上社		㈶名古屋都市 整備公社	名古屋環状2号線 高架下占用	2006(H18)－
5	上社駅南	71	地下鉄 上社	名古屋建設事業 サービス財団	㈶名古屋建設事業 サービス財団	県道オーバーパス 高架下占用	1998(H10) 5－
6	アクロス小幡 パーキング	25	名鉄瀬戸線 小幡	名古屋市	名古屋市 住宅供給公社	市街地再開発事業 施設建築物活用	1999(H11) 5－
7	志段味P&R	50	ガイドウェイバス 小幡緑地	㈶名古屋都市 整備公社	㈶名古屋都市 整備公社	名古屋市有地 暫定利用	2001(H13) 4 －2004(H16) 3
8	上社南P&R	51	地下鉄 上社	名古屋市	㈶名古屋都市 整備公社	名古屋環状2号線 高架下占用	2004(H16)11－
9	小幡緑地駅 P&R	39	ガイドウェイバス 小幡緑地	名古屋市	㈶名古屋都市 整備公社	県道オーバーパス 高架下占用	2005(H17) 4－

整備者名・管理者名は開設時の名称による。

① 地下鉄鶴舞線原駅周辺駐車場(**表 3.3.28** 中 No. 1)

地下鉄原駅周辺にあってパークアンドライドを主目的とする駐車場には平針駐車場があった。平針駐車場については、(財)名古屋市駐車場公社の「20 年の歩み」に次の記述がある。

「地下鉄鶴舞線が名鉄豊田新線との相互乗入れにより豊田駅に連絡し、名古屋東部から都心への通勤客を対象に、地下鉄原駅まで徒歩 3 分の平針駐車場を 53 年 12 月から開設した。この駐車場用地は、環状 2 号線用地として名古屋市土地開発公社が先行取得したもので、事業化されるまでの暫定利用の土地であった」[54]

平針駐車場は名古屋環状 2 号線の事業進捗に伴い 1990(平成 2)年 9 月をもって終了している。

② 基幹バス新出来町線引山バス停周辺駐車場(**表 3.3.28** 中 No. 2, 3)

中央走行方式の基幹バス新出来町線の運行開始にあわせて、終点引山にバス乗降場・自転車駐車場とともにパークアンドライド駐車場が計画され、名古屋市から(財)名古屋市駐車場公社に要請があった。この要請を受けた(財)名古屋市駐車場公社が引山駐車場を整備・管理した。[55]

当初は平針駐車場と同じく名古屋環状 2 号線先行取得用地の暫定利用として 1985(昭和 60)年 4 月 30 日の基幹バス運行開始と同時に供用した。

[54] 名古屋市駐車場公社「20 年の歩み」(名古屋市駐車場公社 1986.3 p. 3)
[55] 前掲 54 名古屋市駐車場公社「20 年の歩み」(名古屋市駐車場公社 1986.3 p. 3)

名古屋環状2号線の事業進捗に伴い、バス乗降場・自転車駐車場が都市計画交通広場に移転することとなり、パークアンドライド駐車場も移転し、1989(平成元)年3月から引山P&R駐車場が供用された。

このパークアンドライド駐車場は、バス乗降場に近接し、名古屋環状2号線に接する民間宅地を名古屋市が借地し、(財)名古屋都市整備公社が整備・管理していたが、2010(平成22)年度をもって閉鎖している。

③ 地下鉄東山線上社駅周辺駐車場(**表 3.3.28** 中 No. 4, 5)

1993(平成5)年12月に名古屋環状2号線専用部の東名名古屋IC延伸供用があり、高架下を利用してパークアンドライド駐車場を設置することができるようになった。これを契機として、国道管理者等と名古屋市が協議の上で、1996(平成8)年5月から名古屋市が上社P&R駐車場を整備し、(財)名古屋都市整備公社が管理している。

また、広小路線(県道名古屋長久手線)が名古屋環状2号線(国道302号)とオーバーパス方式で立体交差する箇所において、(財)名古屋市建設事業サービス財団が1998(平成10)年5月から高架下に上社駅南駐車場を整備・管理している。

④ 名鉄瀬戸線小幡駅周辺駐車場(**表 3.3.28** 中 No. 6)

小幡駅前第一種市街地再開発事業の施設建築物C棟駐車場の一部がパークアンドライド駐車場として1999(平成11)年5月から供用され、名古屋市住宅供給公社が管理している。

2001(平成13)年度以降供用の公的セクターによるパークアンドライド駐車場としては次の例がある。

ガイドウェイバス志段味線吉根バス停付近に名古屋市有地を利用した志段味P&R駐車場を(財)名古屋都市整備公社が2001(平成13)年4月から開設していたが、2004(平成16)年3月に廃止となっている。(**表 3.3.28** 中 No. 7)

2004(平成16)年11月から地下鉄東山線上社駅付近において、名古屋環状2号線高架下利用の上社南P&R駐車場が、(財)名古屋都市整備公社によって開設され供用中である。(**表 3.3.28** 中 No. 8)

2004(平成16)年11月からガイドウェイバス志段味線小幡緑地駅付近に名古屋市有地等を利用した小幡緑地駅P&R駐車場を(財)名古屋都市整備公社が開設していたが、2008(平成20)年12月に廃止している。(**表 3.3.28** 中 No. 9)

(3) 民間セクターによる事例

① 民間セクターが需要に応じて供給しているパークアンドライド駐車場

民間セクターが駅付近地の活用策として需要に応じて主にパークアンドライド用に供給している駐車場は多くみられるが、ここでは具体の事例は省略する。

なお、2005(平成17)年3月の「名古屋市パークアンドライド駐車場整備計画」において、パークアンドライド駐車場整備に関する体系的な整理が行われている。(本項2(1) 定義と位置づけ等 参照)

② ショッピングセンター駐車場を平日パークアンドライド駐車場利用可とする例

ショッピングセンターは週末の駐車需要にあわせた規模の台数の駐車場を確保することが通例であり、平日には余裕があることが多い。鉄道駅付近に立地するショッピングセンターにおいて、こうした平日の余裕台数分を一定の条件の下にパークアンドライド利用に提供する事例がみられる。[56]

3 届出駐車場

(1) 定義

駐車場法第 12 条に次のような内容の規定があり、この規定に従って届け出られた駐車場を「届出駐車場」と称している。

「駐車スペース 500 ㎡以上の有料の路外駐車場(道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供するもの)を設置する場合は、あらかじめその位置、規模、構造、設備その他必要な事項を都道府県知事・指定市長等に届け出なければならない。変更の場合も同様とする」

届出に関する立法趣旨について、林光夫は次のように述べている。[57]

「駐車料金の適正化と駐車場管理者の責任の明確化を図り、一般駐車場利用者を保護するため、行政庁が路外駐車場の設置および管理に関する状況を把握して、これに必要な監督と指導の措置を講ずるためのものである」

(2) 届出の状況

新都市計画法施行後の名古屋市における届出の状況について、**表 3.3.29**、**図 3.3.15** に示す。

① 届出件数

届出件数について見ると、1994(平成 6)年度の 30 件が突出して大きく、10 件を超える届出があった年度は 10 ある(昭和 60, 62, 63, 平成 2, 4～7, 9, 12 年度)。

1970(昭和 45)年度から 2000(平成 12)年度までの 31 年間を通じての年間平均届出件数は約 7 件/年である。

② 届出台数

面積と台数はおおむね相関していると考えられる。そこで、台数についてみると、1993(平成 5)年度が 5,000 台を超えて突出しており、次いで 1994(平成 6)、1987(昭和 62)、1999(平成 11)年度がそれぞれ 3,000 台を超えて続いている。

1970(昭和 45)年度から 2000(平成 12)年度までの 31 年間を通じての年間平均届出台数は約 1,300 台/年である。

[56] 岸田伸一郎「「日本型 P&R」のすすめ」(「道路」 SN. 589 1990.3)
[57] 前掲 3 林 光夫「駐車場法の問題点」(「都市問題」 Vol. 48, No. 7 1957.7 p. 46)

表 3.3.29 届出の状況

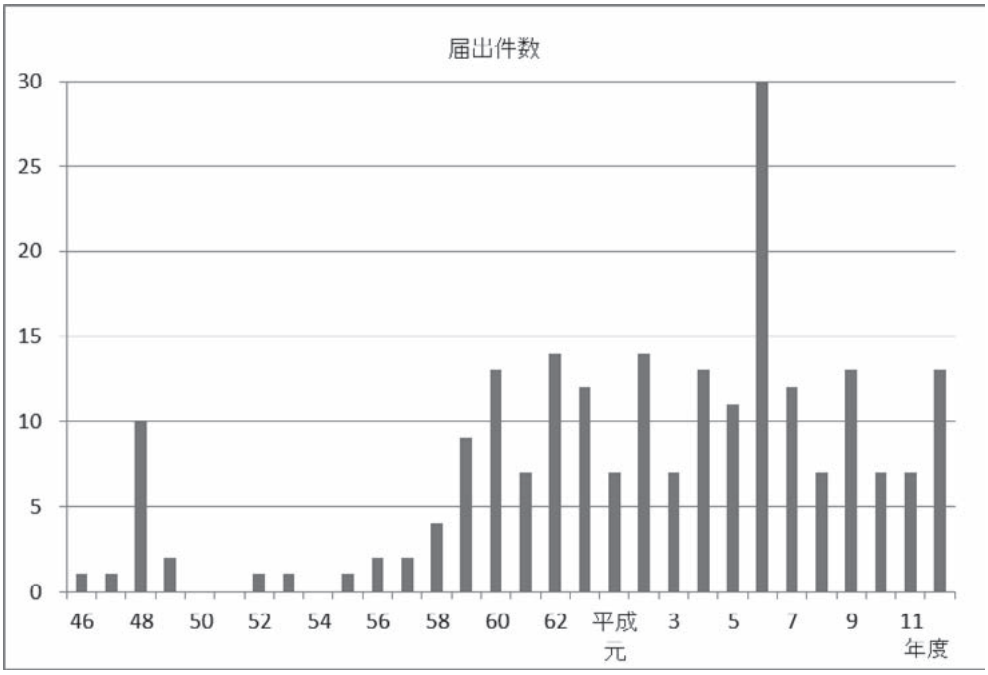
届出年度（当初）	届出件数	年度合計		1件あたり面積 ㎡/件	1件あたり台数 台/件
		面積（㎡）	台数（台）		
1970(S45)	0	0	0	—	—
1971(S46)	1	7,344	385	7,344	385
1972(S47)	1	720	60	720	60
1973(S48)	10	17,385	1,474	1,739	147
1974(S49)	2	1,682	142	841	71
1975(S50)	0	0	0	—	—
1976(S51)	0	0	0	—	—
1977(S52)	1	887	74	887	74
1978(S53)	1	2,870	282	2,870	282
1979(S54)	0	0	0	—	—
1980(S55)	1	951	83	951	83
1981(S56)	2	1,560	144	780	72
1982(S57)	2	11,420	857	5,710	429
1983(S58)	4	8,780	1,083	2,195	271
1984(S59)	9	13,850	1,093	1,539	121
1985(S60)	13	20,239	1,672	1,557	129
1986(S61)	7	14,553	1,011	2,079	144
1987(S62)	14	47,659	3,165	3,404	226
1988(S63)	12	24,160	1,600	2,013	133
1989(H元)	7	28,622	1,623	4,089	232
1990(H 2)	14	25,229	1,435	1,802	103
1991(H 3)	7	14,574	1,017	2,082	145
1992(H 4)	13	19,782	1,305	1,522	100
1993(H 5)	11	66,138	5,143	6,013	468
1994(H 6)	30	48,918	3,599	1,631	120
1995(H 7)	12	28,464	2,104	2,372	175
1996(H 8)	7	12,748	970	1,821	139
1997(H 9)	13	38,700	2,968	2,977	228
1998(H10)	7	25,532	1,966	3,647	281
1999(H11)	7	37,311	3,081	5,330	440
2000(H12)	13	34,926	2,712	2,687	209
計	221	555,004	41,048	2,511	186

1 届出後、廃止届が提出されている場合は含まない。
2 現に廃止されていても廃止届が提出されていないケースがあり得る。

③ 1 件あたり届出台数

1 件あたり届出台数が 300 台を超えているのは、1993（平成 5）年度の 468 台/件を筆頭にして、以下、1999（平成 11）、1982（昭和 57）、1971（昭和 46）年度の順であり、こうした年度には、大規模な駐車場の届出があったことがうかがわれる。

1994（平成 6）年度の届出件数は 30 件と大きいが、1 件あたり届出台数は 120 台/件と小さく、小規模駐車場が多数届け出られているとみられる。同様に 1990（平成 2）、1992（平成 4）年度についても同じ傾向がみられる。



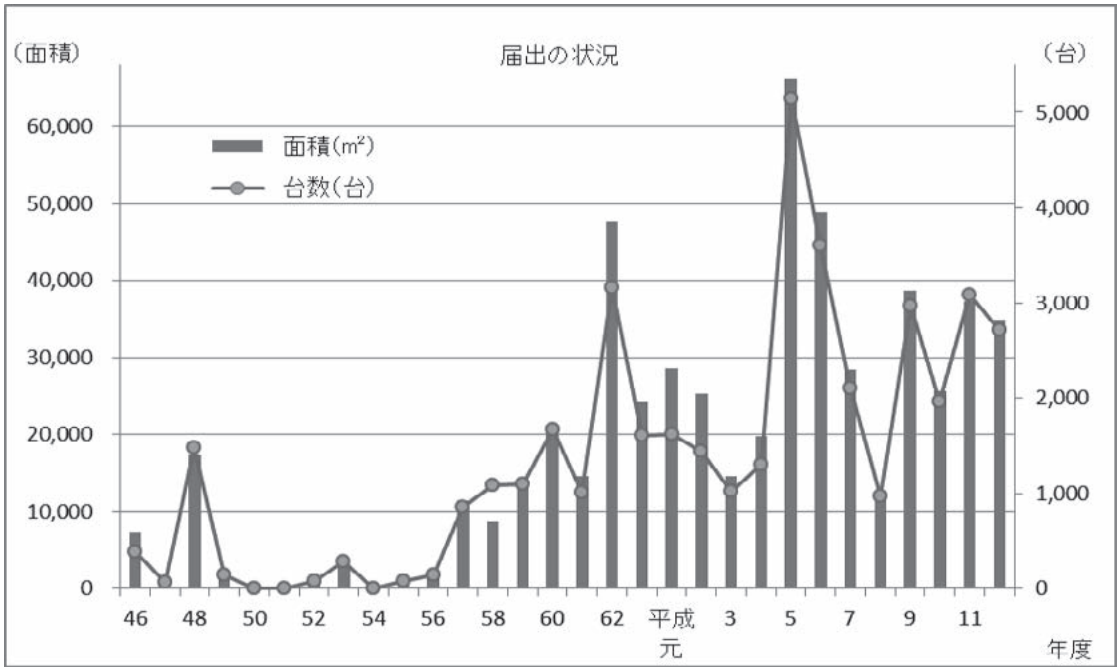


図 3.3.15　届出の状況

4 駐車場案内システム

(1) 駐車場案内システムの概要と事業制度化

① 背景等

駐車場案内システムとは、道路上の案内板等を用いてドライバーに対して駐車場の位置や満空情報を提供して適切に案内することにより、駐車場利用の偏りを少なくするともに駐車場探しのためのうろつき交通を排除しようとするものである。

駐車場案内システムは 1971(昭和 46)年にドイツのアーヘン市で最初に導入したとされる。[58]

我が国における駐車場案内システム導入の背景としては、次の 3 点が掲げられている。[59]

ⅰ 駐車場不足による都心部の経済的な地盤沈下

ⅱ 利用駐車場の偏り

ⅲ 交通混雑

駐車場案内システム導入の効果として近藤秀明は次の 4 点を挙げている。[60]

ⅰ 自動車交通の改善(入庫待ち行列・駐車場探し交通・路上駐車の減少)

ⅱ 駐車場利用者の利便性の向上(駐車場位置確認の容易化、空き駐車場利用の容易化など)

ⅲ 駐車場経営の改善等

ⅳ 都市の健全な発展への寄与(中心市街地の来街者の増加による商業振興など)

② システム構成の概要

当時発想されたシステムは、おおよそ次のようなシステム構成であった。すなわち、駐車場案内システム対象エリア内の一般利用可能な個々の駐車場からコントロールセンターへ駐車状況(混雑度合)を送信し、コントロールセンターにおいて個々の駐車場の情報を集約整理したうえで路上に設置する各種の案内表示板等にて駐車場利用を希望するドライバーに駐車状況(混雑度合)の情報を提供するものである(**図 3.3.16**)。

案内表示は広域から狭域、個別駐車場と段階性をもって表現されることが多い。

③ 事業制度化

駐車場案内システムは、案内表示板の性格(道路附属物か占用物件か)や事業手法(街路事業か特定交通安全施設等整備事業か)をめぐって、建設省都市局と道路局の間で議論があった。

一方、市町村における計画検討および事業化段階では、交通管制と都市計画・道路管理の両側面から交通管理者(都道府県公安委員会)と都市計画者・道路管理者(市町村)の間で要調整事項があった。

58 浅野光行「駐車場案内システム」(「都市と交通」 SN. 18 1989.11)
59 駐車場案内システム計画研究会(「駐車場案内システム －計画と整備の考え方―」(大成出版社 1991.3 p. 3)
60 近藤秀明「駐車場案内システム」(「都市と交通」 SN. 11 1987.9)

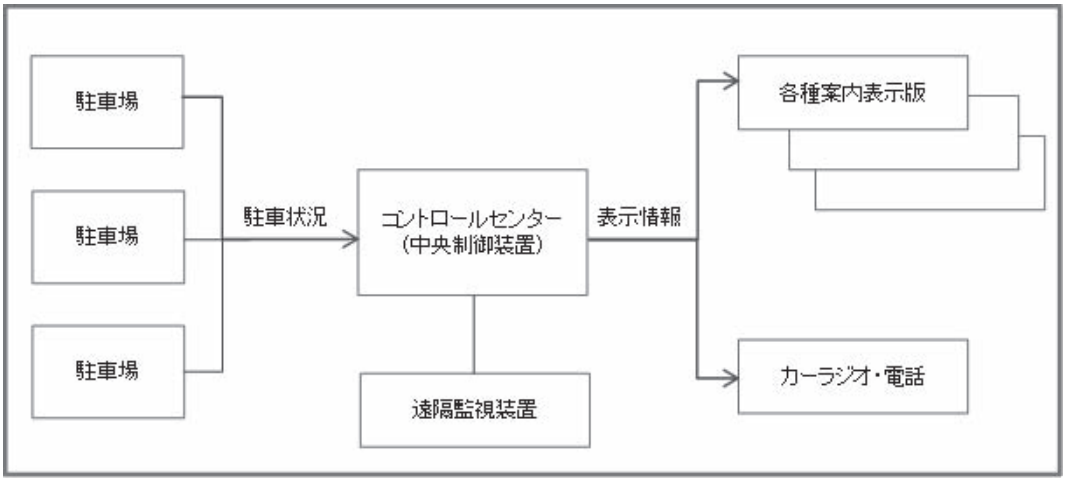


図 3.3.16 駐車場案内システムの基本的構成[61]

このような状況下にあって、事業進捗が思わしくないことを打開するために、建設省と警察庁の間で駐車場案内システムと交通管制システムの整合を図る覚書が、1988(昭和 63)年 8 月 18 日に交わされた。[62]

上記のような調整が進行中ではあったが、駐車場案内システムの中核的な施設内容について、1987(昭和 62)年度から建設省の重点施策の一つとして街路事業と特定交通安全施設等整備事業により整備する制度が創設された。

福本俊明の紹介するところによれば次のとおりである。[63]

「システムのうち情報の処理を行うコントロールセンター施設および情報提供施設のうち個別の民間駐車場名称の出ない基幹的なものについては、道路法上の道路附属物として、その整備費が建設省から各道路管理者(都道府県道の場合は都道府県、市町村道の場合は市町村)に対する国庫補助の対象となっている」

「これら以外の、補助対象とならない情報収集装置や個別駐車場に関する情報を提供する表示板の整備費については、基本的に民間に整備協力を求める部分としており、道路開発資金の融資対象となっている」

道路附属物として国庫補助事業の対象となる場合の街路事業と特定交通安全施設等整備事業の分担については、都市計画道路の整備と一体となって案内板を整備する場合は街路事業により、その他の場合は道路管理者が特定交通安全施設等整備事業によることとされた。

61 前掲 59 駐車場案内システム計画研究会(「駐車場案内システム －計画と整備の考え方―」(大成出版社 1991.3 p. 4)
62 護 雅行「駐車場案内システム(パートⅡ)」(「都市と交通」 SN. 15 1988.12)
63 福本俊明「駐車場案内システム」(「道路」 SN. 600 1991.2)

(2) 駐車場案内システムの計画

① 背景・経緯等[64]

昭和末期から平成初期にかけてのいわゆるバブル最盛期には、名古屋市だけではなく全国的に駐車場整備・活用が着目され、都市計画中央審議会答申・駐車場法改正・各種事業制度創設拡充等がなされて、さながら駐車場ブームの観を呈していた。

名古屋市にあっては、1987(昭和62)年9月の「駐車施策の基本方針に関する提言」において、早急に具体化すべき駐車施策の一つに駐車場案内システムが掲げられた。同年度には、駐車場案内システムの事業に関する国庫補助制度が創設されたこともあり、名古屋市は 1988(昭和 63)年度には学識経験者、建設省、愛知県、愛知県警察本部、民間団体と名古屋市関係部局からなる「名古屋市駐車場案内システム整備調査委員会」を組織し、「駐車場案内システム整備計画調査」を実施した。

上記調査結果に基づき栄地区における駐車場案内システムが 1991(平成 3)年 5 月に稼働した後、名古屋市は運用状況を監視継続しつつ 1994(平成 6)年度に「名古屋駅地区駐車場案内システム整備調査委員会」を設置して名古屋駅地区への拡大を調査検討した。

② 計画内容

対象地区は上記① 背景・経緯等 でも述べたように、まず、1988(昭和 63)年度に栄地区(栄交差点を中心とする約200ha)にて計画され、1994(平成6)年度に名古屋駅地区(名古屋駅前地区を主体として一部駅西地区を含む約 180ha)に計画が拡大された(**図 3.3.17**)。

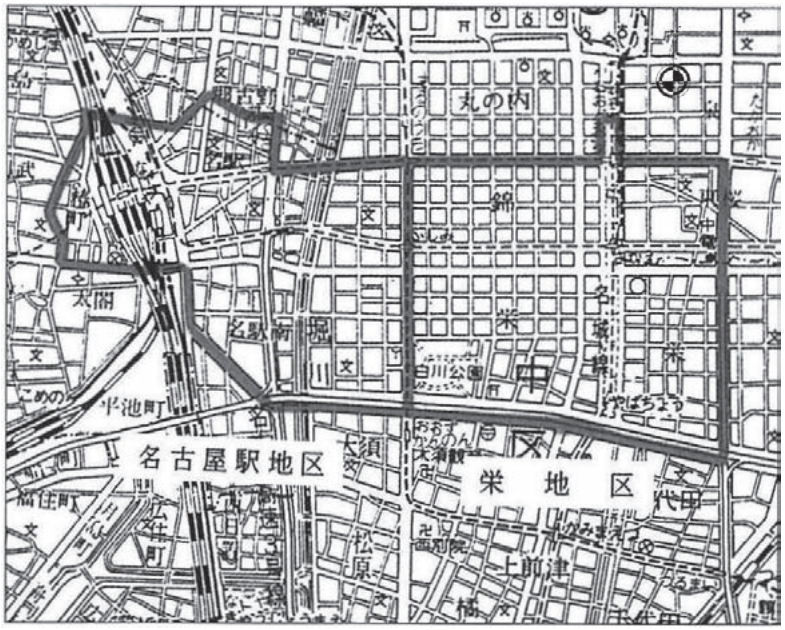
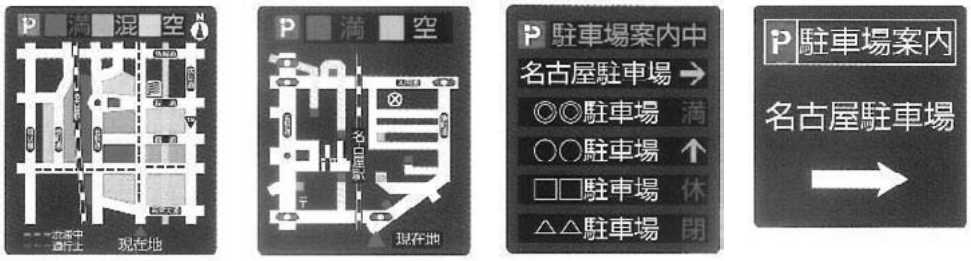


図 3.3.17 駐車場案内システム計画対象地区

64 松田文夫「ドライバーに対し適切な情報を提供 ―駐車場案内システム―」(「新都市開発」 SN. 338 1990.12)
森 利夫「名古屋市における駐車場案内システム整備」(「アーバン・アドバンス」 SN. 7 1996.6)

案内方式は、案内対象地区内を主要幹線街路でブロックに分割したうえで、ブロック案内板、詳細案内板、個別案内板・補助案内板の 3 段階となっている(**図 3.3.18**)。



ブロック案内板 **詳細案内板** **個別案内板** **補助案内板**

図 3.3.18 駐車場案内システム各種案内板イメージ

ブロック案内板は案内対象地区に流入する主な幹線道路に設置し、大きなブロック単位での駐車場利用の粗密状況を表示し、ドライバーの知りたい目的地を含むブロックの状況を大づかみに表示するものである。

詳細案内板はさらに接近した場合で、各ブロックの入り口付近に設置し、該当ブロック内の各駐車場の位置と満車・空車の情報ならびに交通規制を表示するものである。

個別案内板は目的地近辺に設置し、個別駐車場の満車・空車の情報と各駐車場への経路を案内するものである。また、個別案内板では案内が不十分な箇所については、さらに補助案内板によって駐車場への経路を案内するものである。

(3) 駐車場案内システムの整備と管理

① 整備主体と事業手法

栄地区内の案内板設置対象道路は、直轄国道、都市計画道路、一般市道を含むことなどから 1988(昭和 63)年度に実施した調査[65] を踏まえ、**表 3.3.30** のように整理された。

名古屋駅地区についても栄地区に準ずることとした。

② 維持管理主体

維持管理については各施設の整備主体がそれぞれ本来の維持管理主体となるが、日常の維持管理を個々に行うことは非効率なことから(財)名古屋都市整備公社が一括受託することとなった。

[65] 駐車場案内システム整備計画調査(昭和 63 年度駐車場整備計画調査報告書)(名古屋市計画局 H1.3 p. 76)

表 3.3.30 駐車場案内システムの整備方法

装置の区分		道路法上の位置づけ	整 備 主 体	事　　業
情報収集装置		―	地方公共団体	市単独事業
中央制御装置（コントロールセンター）		道路付属物	地方公共団体	街路事業
情報提供装置	道路情報提供装置	道路付属物	国 地方公共団体	国道直轄事業 街路事業 道路事業
	個別駐車場を指示する案内表示装置	道路付属物	地方公共団体	街路事業、道路事業 市単独事業
県警本部モニター装置（一時停止機能を含む）		―	公安委員会	県警単独事業

③ 整備の経緯

栄地区については、1989（平成元）年度に関係者間で協議調整が行われ、1990（平成 2）年度から1991（平成 3）年度にかけて整備されて、1991（平成 3）年 5 月 27 日に稼働開始した。

名古屋駅地区については、1995（平成 7）~1996（平成 8） 年度に関係者間で協議調整が行われ、1997（平成 9）年度から 1999（平成 11）年度にかけて整備されて、1999（平成 11）年 6 月 9 日に稼働開始した（表 3.3.31）。

表 3.3.31 駐車場案内システムの整備の概要[66]

項　目		栄地区	名古屋駅地区	合計
稼働開始時期		1991(H 3) 5.27	1999(H11) 6. 9	―
対象地区面積		約 200ha	約 180ha	約 380ha
対象駐車場		駐車容量30台以上の一時預かり駐車場		
参加駐車場*		79箇所	45箇所	124箇所
収容台数*		約 9,700台	約 5,200台	約 14,900台
事業期間(年度)		1990(H 2)-1991(H 3)	1997(H 9)-1999(H11)	
総事業費		約 12.8億円	約 17.6億円	約 30.4億円
設置基数	ブロック案内板	20	17	37
	詳細案内板	26	27	53
	個別案内板	53	38	91
	補助案内板	51	26	77
コントロールセンター		市営久屋駐車場内に設置		
計画主体		名古屋市		
整備主体		建設省・名古屋市・参加駐車場事業者・愛知県警察本部		

＊ 参加駐車場および収容台数は、1999(平成11)年5月現在の数値である。

[66] 「名古屋市駐車場案内システム」（リーフレット）（名古屋市）を基に一部加筆

第５節　自転車駐車場関連法制等の経緯

1 自転車に関する動向

(1) 自転車交通の特性[67]

自転車交通の効用としては私的効用と社会的な効用が考えられる。

私的効用としては、移動についての自由度が高いこと、利用コストが低廉であること、操作が容易で万人向きであることがあげられ、社会的な効用としては、環境への悪影響が少ないこと、占有スペースが小さくて済むこと、社会資本投入額が少なくて済むことがあげられている。

一方、問題点としては、ハード面と外部不経済が考えられる。

ハード面としては、雨・風・寒さに対して弱いこと、坂道に弱く、短距離トリップでないと無理があること、荷物積載能力が低いことがあげられ、外部不経済としては放置自転車が発生し、歩行者や自動車への交通障害、都市景観の悪化をもたらすこと、(安全施設が不十分、ルールが不徹底により)自転車利用者の安全性の低下、歩行者とのトラブルの増加やバス利用者の減少を惹き起こし、公共交通の経営難を助長しかねないことがあげられる。

(2) 自転車の利用状況

① 全国における利用状況等

全国の自転車保有台数の推移を見ると、**図 3.3.19** のようになる。[68]

全国の自転車保有台数は、1970 年代前半に高い増加率を示し、その後も堅調な増加傾向をとっていたが、1990 年代後半に横ばい傾向となり、21 世紀に入ってからは再びゆるやかな増勢のようにみられる。

次に、全国集計による駅周辺における自転車放置台数と駐車可能台数を見ると、**図 3.3.20** のようになる。[69]

自転車放置台数の統計は、1970 年代半ば(昭和 50 年)ころから集計されるようになった。

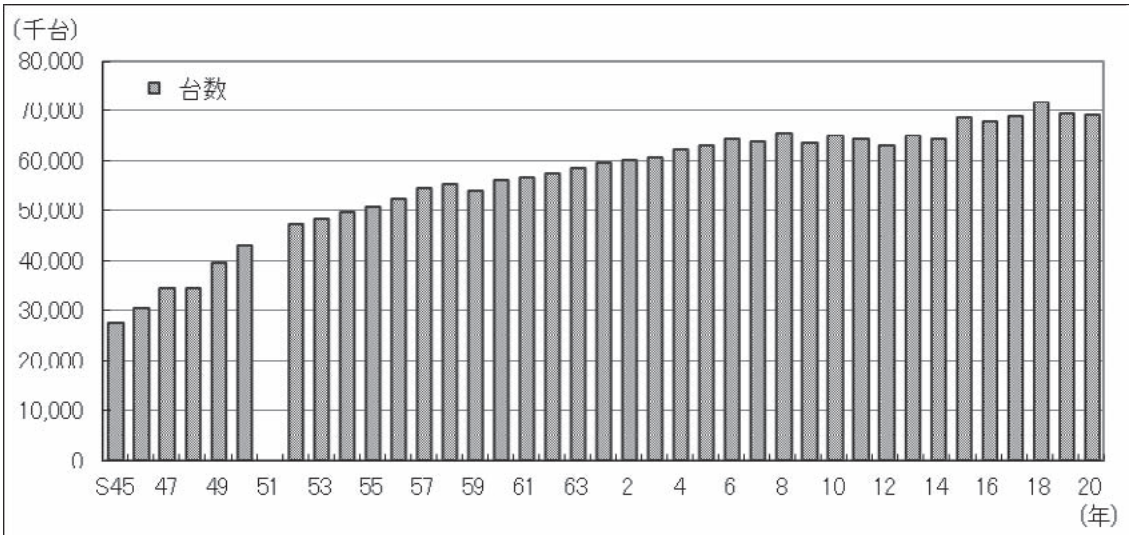
全国の駅周辺の自転車放置台数は、自転車駐車場の整備により、1981(昭和 56)年をピークとしてその後は漸減傾向を示している。なお、**図 3.3.20** における「自転車駐車可能台数」、「自転車放置台数」には原動機付自転車は含まない。

---

[67] 井原健雄「交通システムの中における自転車の活用」(「IATSS Review」 Vol. 18 1992.3)
山川 仁「都市における自転車交通システムの可能性と限界」(「都市問題」 Vol. 83, No. 5 1992.5)

[68] 都道府県別自転車保有台数((社)自転車協会資料
http://www.jbpi.or.jp/_pdf/atatch/2008/01/00000460_20110223110105.pdf#search='%E9%83%BD%E9%81%93%E5%BA%9C%E7%9C%8C%E5%88%A5%E8%87%AA%E8%BB%A2%E8%BB%8A%E4%BF%9D%E6%9C%89%E5%8F%B0%E6%95%B0.pdf(2015/07/15 閲覧)より作図)

[69] 「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」(内閣府 平成 24 年 3 月 p. 28)
http://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/index-c.html(2015/07/15 閲覧)



※昭和 51 年についてはデータがない。

図 3.3.19　自転車保有台数の推移

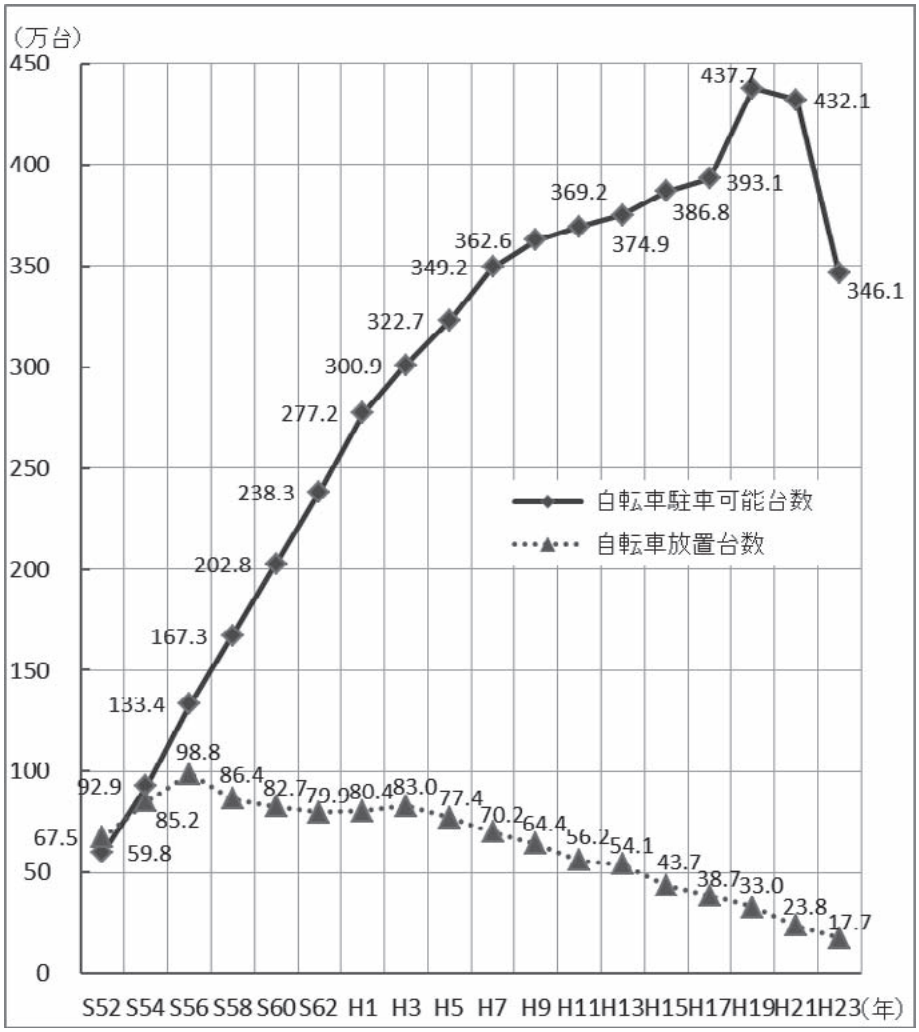


図 3.3.20　駅周辺における自転車放置台数と駐車可能台数の推移

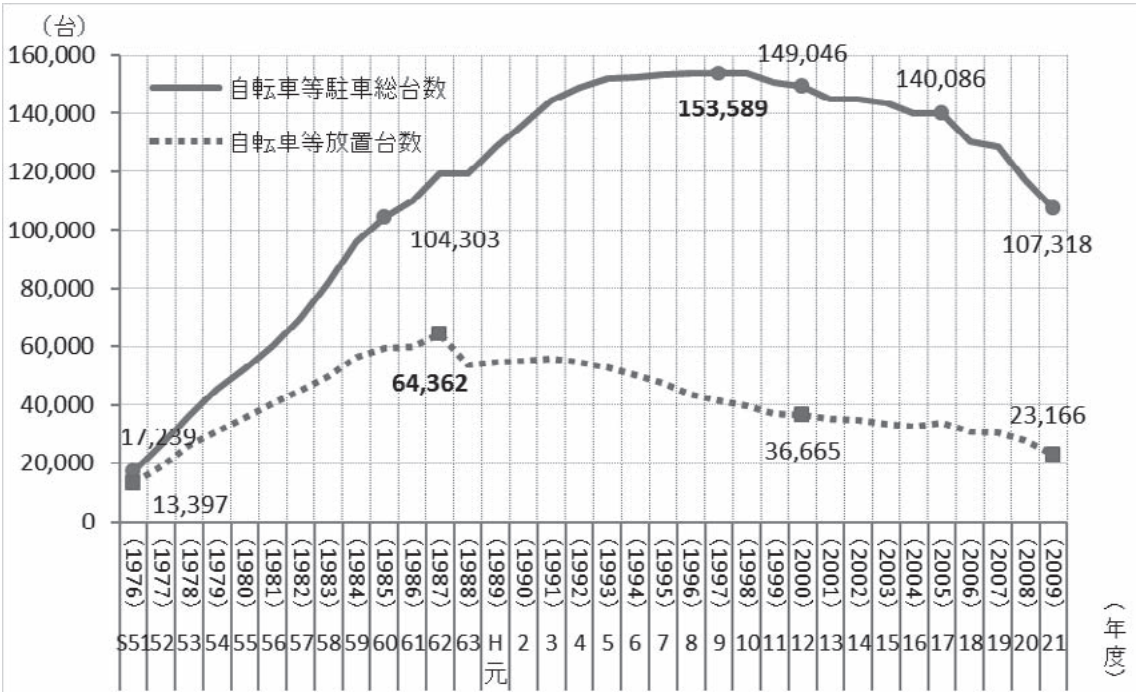
② 名古屋市における利用状況等[70]

図 3.3.20 では全国での駅周辺における自転車放置台数と駐車可能台数を掲げたが、名古屋市に関する統計として自転車等駐車総台数と放置台数を**図 3.3.21** に示した。

図 3.3.21 における「自転車等駐車総台数」、「自転車等放置台数」では、1983(昭和 58)年度以降の数値に原動機付自転車が含められている。[71]

図 3.3.20 における「自転車駐車可能台数」は、キャパシティ(容量)を表す指標(いわば供給量)と考えられるが、**図 3.3.21** における「自転車等駐車総台数」は、自転車駐車場内に駐車されている自転車等と放置されている自転車等との合計値(いわば需要量)とみられる。

名古屋市における自転車等放置台数は、全国計の統計より若干遅く 1987(昭和 62)年にピークとなり、以降漸減傾向を示している。



出典:「平成 21 年度自転車等駐車状況調査(名古屋市緑政土木局道路部自転車駐車対策室)」より作図

図 3.3.21 名古屋市における自転車等駐車総台数・放置台数の推移

2 自転車関係法制等の動向

(1) 道路交通法

道路交通法においては、自転車は軽車両とされ、車道と歩道の区別がある道路では、車道を走行することが原則とされる。

[70] 「自転車等駐車対策の概要」(名古屋市緑政土木局 2009.8)
[71] 「平成 21 年度自転車等駐車状況調査」(名古屋市緑政土木局道路部自転車駐車対策室)

道路交通法の第 6 次改正は 1970（昭和 45）年 5 月 21 日に公布され（昭和 45 年法律第 86 号）、同年 8 月 20 日に施行された。この改正において新たに自転車の歩道内通行可の規定が設けられたことにより、歩道における混合交通の問題が生じることとなった。

1978（昭和 53）年 5 月 20 日公布の第 10 次改正（昭和 53 年法律第 53 号）では、自転車の交通方法について詳細に規定された（施行は同年 12 月 1 日）。さらに 2007（平成 19）年 6 月 20 日の第 22 次改正（平成 19 年法律第 90 号）において「普通自転車の通行指定部分」が新たに規定された（当該条項の施行は 2008（平成 20）年 6 月 1 日）。

（2） 道路法

道路法は、1971（昭和 46）年 4 月 15 日に一部改正公布（昭和 46 年法律第 46 号）され、同年 12 月 1 日から施行となった。この改正により新たに自転車専用道路等の規定が設けられ、この自転車専用道路等は新規に設置される道路（道路の部分）を対象としている。

「道路法施行令」（昭和 27 年政令第 479 号）は、1974（昭和 49）年 4 月 30 日に一部改正公布（昭和 49 年政令第 131 号）され、即日施行となった。この改正により新たに道路付属物に自転車駐車場を追加する規定が設けられた。このことに関連して、1976（昭和 51）年度から特定交通安全施設等整備事業に自転車駐車場が加えられ、また、1978（昭和 53）年度からは街路事業としても二種改良の一環として国庫補助の道が開かれた。[72]

道路法施行令は、2006（平成 18）年 11 月 15 日に一部改正公布（平成 18 年政令第 357 号）され、2007（平成 19）年 1 月 4 日に施行された。この改正により新たに占用物件に自転車駐車場を追加する規定が設けられた。

（3） 自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律（通称「自転車法」）

① 背景と概要[73]

「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（昭和 55 年法律第 87 号、以下「自転車法」という）は、1980 年（昭和 55）年 11 月 25 日に建設・運輸・自治はじめ 7 府省にかかる法律として公布され、翌 1981（昭和 56）年 5 月 20 日から施行された。[74] 制定の背景としては、増加する放置自転車の対策に対して、自転車問題が法律の狭間にあって明確な根拠をもたないことに関係者が危惧を抱いていたことがあると考えられる。

当初公布時の法の目的は、次のように表現されている。

[72] 蔵敷明秀「自転車駐車場整備事業」（「新都市」 Vol. 32, No. 4 1978.4）
[73] 木瀬晴也「「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」の概要」（「新都市」 Vol. 34, No. 10 1980.10）
[74] 「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の施行について」（昭和 56 年 5 月 11 日 建設省都街発第 17 号・道交発第 26 号 都市局長・道路局長通達）

「この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車駐車場の整備等に関し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化を図り、あわせて自転車利用者の利便の増進に資することを目的とする」

本法の主な内容としては、次の事項がある。

ⅰ 国・地方公共団体等の責務

ⅱ 地方公共団体等の自転車駐車場の設置に関する努力義務と鉄道事業者の用地提供協力義務

ⅲ 自転車駐車の大量需要発生原因者に対する自転車駐車場の設置に関する努力義務

ⅳ 地方公共団体による自転車駐車場附置義務条例制定可能化

ⅴ 駅前広場等の都市計画における自転車利用状況等の配慮 など

② 自転車法成立後の経緯

当初公布時の自転車法については、次のような問題点が指摘されていた。[75]

ⅰ 放置自転車の処理について、地方公共団体等の努力義務を定めたに過ぎず、かつ、その手段について抽象的にしか規定していない。

ⅱ 鉄道事業者に対して協力義務しか課していない。

ⅲ ミニバイクの放置に関する明確な規定がない。 など

地方公共団体はかねてから放置自転車問題に苦慮しており、1992(平成 4)年に全国自転車問題自治体連絡協議会(以下「全自連」という)を結成し、同年の大会において次のような決議を行なった。このことは自転車法改正に大きな影響を与えたとされる。[76]

ⅰ 総合交通体系における自転車の位置づけの明確化

ⅱ 鉄道事業者の役割と責任の明確化

ⅲ 放置自転車の撤去、処分などについての法的根拠の明確化

ⅳ 放置バイク対策 など

全自連の決議を受けて、自転車法は 1993(平成 5)年 12 月 22 日に改正公布され(平成 5 年法律第 97 号)、翌 1994(平成 6)年 6 月 20 日に施行された。主な改正内容は次のとおりである。[77]

ⅰ 「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に題名改正

ⅱ ミニバイクを対象に追加

ⅲ 対象圏域の拡大

ⅳ 鉄道事業者に対する協力義務内容の詳細化

---

[75] 松島諄吉「放置自転車に対する法的規制について」(「都市問題研究」 Vol. 33, No. 12 1981.12)
山川 仁「ポストモータリゼーション時代における自転車交通の役割と可能性」(「IATSS Review」 Vol. 18, 1992.3)

[76] 松村良之「自転車交通をめぐる法律問題」(「IATSS Review」 Vol. 25, 1999.9)

[77] 諸岡昭二「改正自転車法の解説」(東京経済 1994.12)
中村貴志「改正自転車法の概要と特徴」(「自転車の役割とマネジメント」 地域科学研究会 1998.3 pp. 31-34)
「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律の一部を改正する法律の施行について」
(平成 6 年 6 月 10 日 建設省都街発第 20 号・道交発第 41 号 都市局長・道路局長通達)

v 防犯登録の義務付け

vi 放置自転車等の処理手段等の合理化

vii 「自転車等の駐車対策に関する総合計画」、「自転車等駐車対策協議会」を新たに規定

(4) 名古屋市における対策[78]

① 経緯

名古屋市における対策の経緯を示すと次のとおりである。

1973(昭和 48)年 9 月 14 日	名古屋市、総理府から「自転車安全利用モデル都市」に指定される
12 月	「名古屋市自転車安全利用計画」策定
1980(昭和 55)年 7 月	名古屋市土木局「路上自転車置場設置基準」制定
1982(昭和 57)年 4 月	「名古屋市自転車駐車対策の基本方針」策定
5 月	「名古屋市自転車駐車対策推進要綱」制定
1988(昭和 63)年 4 月 1 日	「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」公布
	(施行は同年 10 月 1 日)
1993(平成 5)年 10 月 22 日	同 条例改正(有料化を規定)
	(施行は 1994(平成 6)年 4 月 1 日)
1995(平成 7)年 3 月 23 日	同 条例改正(自転車法改正に伴う改正)
	(施行は一部を除き同年 4 月 1 日)
1999(平成 11)年 12 月	名古屋市、建設省から「自転車利用環境整備モデル都市」に指定される
2001(平成 13)年 3 月	「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」策定
2002(平成 14)年 3 月 26 日	同 条例改正(商業施設に対する附置義務追加)
	(施行は 4 月 1 日および 10 月 1 日)

② 主な対策

ア 名古屋市自転車駐車対策の基本方針

名古屋市自転車駐車対策の基本方針(以下「基本方針」という)は、1981(昭和 56)年 5 月の自転車法施行を受けて、名古屋市の自転車対策の基本的方向を 1982(昭和 57)年 4 月に定めたものである。この基本方針は、法の対象外の問題については、当面、「要綱」で対処するものとした。

イ 名古屋市自転車駐車対策推進要綱

名古屋市は、上記アの基本方針に基づき 1982(昭和 57)年 5 月に「名古屋市自転車駐車対策推進要綱」を制定し、翌年 7 月に同要綱に基づき 4 地区の自転車等放置禁止区域を指定した。その後 1986(昭和 61)年までに 4 地区を追加して、要綱による地区指定の合計は 8 地区となった。

[78] 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 129-132)
「自転車等駐車対策の概要」(名古屋市緑政土木局 2010.8)

ウ 名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例

名古屋市は1988(昭和63)年4月1日に「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」(昭和63年条例第40号)を公布し、同年10月1日に施行した。この条例の主な内容は次のとおりであり、この施行をもって上記イの要綱を廃止した。

i 自転車等(自転車および原動機付自転車)の放置の防止を図るため、まず、市、市民、自転車等の利用者・所有者・小売業者、鉄道事業者等、公共公益施設・集客施設等の設置者それぞれの責務を掲げる。

ii 自転車等放置禁止区域を指定し、当該区域における放置自転車等の撤去、移動、保管、処分等の手続きなど必要な措置を定める。

iii 自転車法に基づく自転車駐車場附置義務対象条例の区域を名古屋市全域とし、一定規模以上の特定用途(小売店舗、銀行、娯楽施設等)建築物の新築・増築・改築に対し、一定基準以上の自転車駐車場の設置および設置の届出を義務付けている。

iv 名古屋市が設置する有料自転車駐車場の利用料金等を定める。

このうち、自転車等放置禁止区域については要綱指定の8地区を継承するとともに、新たに5地区を指定して、都合、条例指定地区は13地区でスタートした。その後、地区指定を重ね、2013(平成25)年4月現在で102地区に上っている。

エ 名古屋市自転車利用環境整備基本計画

名古屋市は都市における日常的な交通手段として広く自転車の利用促進を図るために、快適かつ安全な自転車利用環境を確保することを目的として、2001(平成13)年3月に名古屋市自転車利用環境整備基本計画を策定した。

オ 自転車駐車場の整備

自転車駐車場を整備するにあたって、有料とする場合の根拠は名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例の第25条である。本条は同条例が1993(平成5)年10月22日に改正公布(平成5年条例第51号)されて設けられたもので、施行は翌年4月1日である。具体的な対象自転車駐車場は、同条に基づき「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例施行細則」(昭和63年規則第103号)が改正されて第15条の別表に掲げられた。

条例は単に規則に掲げる駐車場は有料とすることを定めているのみであり、規則はただ別表で対象駐車場を示すのみであるが、有料とする運用は次の基準によっている。

放置禁止区域にあって次のいずれかに該当する場合に有料とする。

i 駐車総台数 500台以上

ii 新設鉄道駅

基準iは、現に放置自転車による混乱の弊害が生じており、有料化によって総量抑制することを目的とするものである。

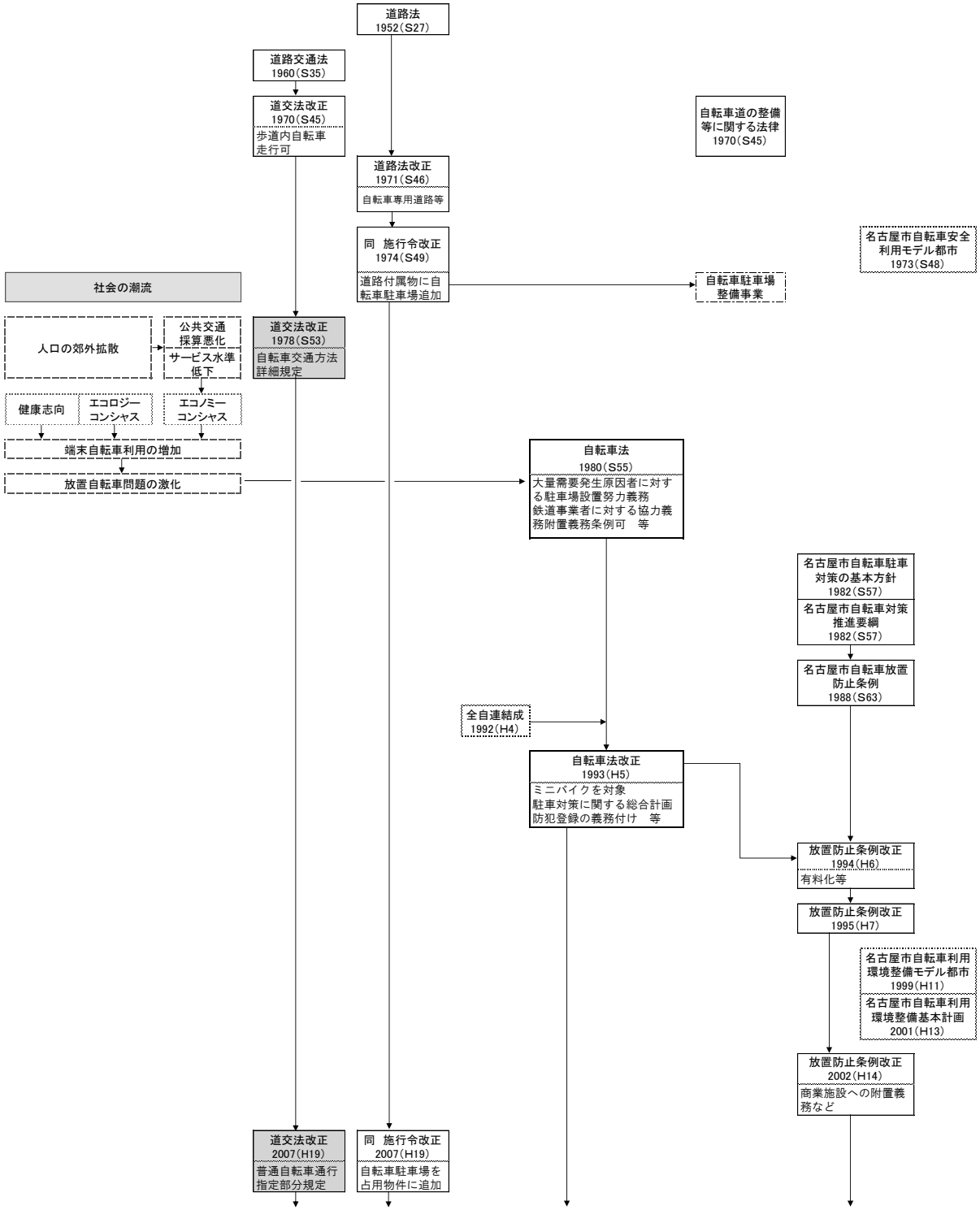
基準iiは、新設鉄道駅の多くは地下鉄駅であり、供用後多数の需要が見込まれると同時に地下式自転車駐車場を整備するには、地下鉄工事と同時施工とすることが有利であるからである。

以上に述べたような基準に従い、放置台数の程度の激しい駅および新設駅を対象に 1994（平成 6）年度以降、逐次、有料駐車場が整備された。

以上の整備によってもまだ不十分な整備状況であることから、2006（平成 18）年度に「有料自転車駐車場整備 5 ヶ年計画」（2006（平成 18）～2010（平成 22）年度）が策定され、当初 75 駅（後 4 駅が追加されて 79 駅）が整備対象駅とされた。

この有料自転車駐車場整備 5 ヶ年計画とその整備対象 79 駅が、自転車駐車場の整備計画に相当する内容と考えられる。

以上に記した自転車関係法制等の系譜を**図 3.3.22** に示す。



※図中、「道交法」は道路交通法、自転車法は「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(1993 年に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に題名改正)、「全自連」は全国自転車問題自治体連絡協議会

図 3.3.22 自転車関係法制の系譜

第６節　自転車駐車場の計画

1 自転車駐車場の都市計画決定の経緯

(1) 自転車駐車場に対する国庫補助制度の創設と都市計画決定の開始

1976(昭和 51)年度から特定交通安全施設等整備事業に自転車駐車場が加えられ、また、1978(昭和53)年度からは街路事業としても二種改良の一環として国庫補助の道を開いた。(第5節2(2) 道路法参照)

創設された国庫補助事業(街路事業)を導入し、都市計画事業として自転車駐車場を整備していくためには、都市計画決定が必要となった。名古屋市は、1979(昭和 54)年度から自転車駐車場の都市計画決定を開始し、順次都市計画事業認可を得て整備を実施していった。

都市計画法による都市施設としては、自転車駐車場は原則として駐車場のカテゴリーで都市計画決定することとなり、自動車駐車場と都市施設種類を同じくすることとなった。[79]

(2) 自転車駐車場の都市計画決定の推移

当初の駐車場の都市計画は、自動車駐車場のみで一連番号が付されていたが、自転車駐車場を都市計画決定するようになって両者が混合することとなった。自転車駐車場の都市計画追加が増加するにつれて、自動車駐車場との区分を計画書上も明確にした方が事務取扱からもわかりやすくなるとの判断にたち、1992(平成 4)年 10 月 23 日に自動車駐車場の番号を 1 桁台からとし、自転車駐車場の番号を 3 桁台からとする書式上の変更が行われた。(第3節3(3)⑥ 自動車駐車場と自転車駐車場の区分整理参照)

その後、都市計画事業としてではなく特定交通安全施設等整備事業による整備が実施されるようになり、1997(平成 9)年度末の都市計画追加を最後に以降の新規追加はない。

2 自転車駐車場の都市計画決定・変更の推移

(1) 番号分離以前の自転車駐車場の都市計画決定・変更

最初に都市計画決定された自転車駐車場は、1979(昭和 54)年 11 月 30 日に追加された堀田駅自転車駐車場(以下「自転車駐車場」を省略)と神宮前駅東口である。以降、番号分離までの間、1992(平成 4)年 3 月 31 日の小幡駅および金山駅南口の都市計画追加に至るまで、あわせて 9 回の都市計画変更が行われ、合計 13 箇所の自転車駐車場が追加された(**表 3.3.32**)。

立地条件別にみると、都市高速道路高架下を利用しているのは、10 番堀田駅、15 番堀田駅第 2 である。民有地に立地しているのは、13 番八田駅、16 番高畑駅、18 番庄内通駅である。交通局用地に立地しているのは、12 番黒川駅、17 番池下駅である。面整備事業関連で追加されたのは、神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業関連の 11 番神宮前駅東口、14 番神宮前駅東口第 2、小幡駅前市街地再開発

[79] 「自転車駐車場の取扱いについて」(昭和 53 年 7 月 20 日 建設省都計発第 45 号都市計画課長通達)

事業関連で施設建築物 A 棟地下に計画された 21 番小幡駅、金山南開発関連で金山南駅前広場地下に計画された 22 番金山駅南口である。また、地下鉄 6 号線（桜通線）建設に関連して駅付近地下に計画された 19 番桜山、20 番新瑞橋である。

表 3.3.32 番号分離以前の自転車駐車場の都市計画決定・変更

年月日	告示番号	名称		位置	面積	構造	備考
		番号	駐車場名			階層	
1979(S54) 11月30日	名古屋市告示 第548号	10	堀田駅 自転車駐車場	瑞穂区堀田通9丁目	約 1,190 ㎡	地上1階	約 500台
		11	神宮前駅東口 自転車駐車場	熱田区三本松町	約 200 ㎡	地上1階	約 140台
1980(S55) 11月28日	名古屋市告示 第562号	12	黒川駅 自転車駐車場	北区城見通3丁目	約 640 ㎡	地上2階 1層	約 380台
		13	八田駅 自転車駐車場	中村区並木二丁目	約 250 ㎡	地上2階 2層	約 280台
1981(S56) 8月17日	名古屋市告示 第371号	14	神宮前駅東口 第2自転車駐車場	熱田区三本松町	約 950 ㎡	地上2階 2層	約 750台
1982(S57) 9月28日	名古屋市告示 第374号	15	堀田駅 第2自転車駐車場	瑞穂区妙音通1丁目	約 780 ㎡	地上1階 1層	約 360台
1983(S58) 2月19日	名古屋市告示 第 40号	16	高畑駅 自転車駐車場	中川区高畑二丁目	約 430 ㎡	地上2階 2層	約 480台
		17	池下駅 自転車駐車場	千種区覚王山通7丁目	約 670 ㎡	地上2階 1層	約 420台
1983(S58) 11月11日	名古屋市告示 第383号	18	庄内通駅 自転車駐車場	西区又穂町6丁目	約 440 ㎡	地上2階 2層	約 480台
1990(H 2) 8月17日	名古屋市告示 第215号	19	桜山駅 自転車駐車場	瑞穂区桜見町2丁目	約 930 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 650台
1991(H 3) 2月26日	名古屋市告示 第51号	20	新瑞橋駅 自転車駐車場	瑞穂区瑞穂通8丁目	約 1,580 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 1,300台
1992(H 4) 3月31日	名古屋市告示 第100号	21	小幡駅 自転車駐車場	守山区大字小幡字栗ノ木	約 570 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 540台
		22	金山駅南口 自転車駐車場	中区金山町一丁目 熱田区金山町一丁目	約 1,300 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 1,000台

（第 11 号神宮前駅東口は、神宮前駅周辺の自転車駐車場有料化（2008（平成 20）年 2 月 1 日）に伴い駐車需要が減少したため、2010（平成 22）年 9 月 14 日名古屋市告示第 502 号により都市計画廃止された。また、第 13 号八田駅は、JR 関西本線、近鉄名古屋線の連続立体交差事業施行に伴い、八田駅が移設したことにより、2006（平成 18）年 3 月より利用を休止し、2008（平成 20）年 8 月 20 日名古屋市告示 346 号をもって都市計画廃止となった。）

（2） 番号分離の都市計画変更

番号分離のための計画書書式上の都市計画変更については、第3節3（3）⑥ 自動車駐車場と自転車駐車場の区分整理 を参照。

（3） 番号分離以後の都市計画決定・変更

番号分離の都市計画変更以降については、**表 3.3.33** に示すように 1993（平成 5）年を皮切りに 1998（平成 10）年に至るまでに都合 4 回の都市計画変更により、合計 10 か所の自転車駐車場が追加されている。

1993（平成 5）年 7 月 26 日の変更では地下鉄 6 号線（桜通線）建設に関連して駅付近地下に御器所駅、瑞穂区役所駅、桜本町駅、野並駅自転車駐車場が追加された。1995（平成 7）年 9 月 19 日追加の池

下駐車場および 1996(平成 8)年 2 月 16 日追加の大曽根駅前駐車場はいずれも自動車駐車場計画と一体の計画である。(第3節3(3)⑨ 池下駐車場の追加および⑩ 大曽根駅前駐車場の追加 参照) 大曽根駅前駐車場と同日に大曽根駅東駅前広場地下に大曽根駅東も追加されている。1998(平成 10)年 2 月 24 日には地下鉄 4 号線(名城線)建設に関連して駅付近地下に矢田駅、本山駅、名古屋大学駅自転車駐車場が追加されている。

表 3.3.33 番号分離以後の自転車駐車場の都市計画決定・変更

年月日	告示番号	名称		位置	面積	構造	備考
		番号	駐車場名			階層	
1993(H 5) 7月26日	名古屋市告示 第214号	114	御器所駅 自転車駐車場	昭和区阿由知通4丁目	約 1,600 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 1,200台
		115	瑞穂区役所駅 自転車駐車場	瑞穂区瑞穂通3丁目	約 1,100 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 700台
		116	桜本町駅 自転車駐車場	南区鳥栖一丁目	約 1,200 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 800台
		117	野並駅 自転車駐車場	天白区古川町	約 1,100 ㎡	地下1階 1層	出入口 2箇所 約 850台
1995(H 7) 9月19日	名古屋市告示 第318号	14	池下駐車場*	千種区覚王山通8丁目 他	約 5,000 ㎡	地下3階 3層	出入口 2箇所 約 590台
1996(H 8) 2月16日	名古屋市告示 第 42号	15	大曽根駅前駐車場*	北区東大曽根町東1丁目 及び中4丁目 他	約 7,400 ㎡	地下2階 2層	出入口 1箇所 約 750台
		118	大曽根駅東 自転車駐車場	東区東大曽根町東1丁目 及び本通7丁目	約 1,000 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 630台
1998(H10) 2月24日	名古屋市告示 第 39号	119	矢田駅自転車駐車場	東区大幸一丁目及び 大幸南一丁目	約 1,100 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 450台
		120	本山駅自転車駐車場	千種区東山通1丁目、四谷通 1丁目 他	約 900 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 500台
		121	名古屋大学駅 自転車駐車場	千種区四谷通	約 600 ㎡	地下1階 1層	出入口 1箇所 約 350台

＊池下駐車場、大曽根駅前駐車場は、いずれも自動車駐車場と併設である。自動車駐車場の内容は当該箇所を参照

第７節　自転車駐車場の整備

1 都市計画自転車駐車場以前の整備

名古屋市の自転車駐車対策主管は、はじめ市民局であったが、1982（昭和57）年5月に土木局に移管された。名古屋市において自転車駐車場の整備が本格化したのは、1978（昭和 53）年度に自転車駐車場整備が国庫補助対象となり、翌年度から都市計画事業によって整備するようになってからである。以下にそれ以前の整備の概要を記す。[80]

1973（昭和 48）年 8 月	愛知県警、道路交通法に基づき、中村公園、栄生の 2 箇所に最初の自転車置場を設置
1974（昭和 49）年	名古屋市、自転車駐車場整備開始（名古屋市市民局による単独事業）
1975（昭和 50）年	旧南陽支所跡地、黒川（民有地借地）
1978（昭和 53）年	原、植田、平針（いずれも交通局用地利用） など

2 都市計画自転車駐車場の整備

都市計画自転車駐車場の整備については**表 3.3.34** のとおりである。[81]

1979（昭和 54）年度以降は、自転車駐車場は都市計画決定の上、都市計画事業（街路事業）による整備が主体となるが、1993（平成 5）年度ころから都市計画自転車駐車場であっても都市計画事業認可を取得せず、特定交通安全施設等整備事業で整備する事例が増え、1999（平成 11）年度以降は自転車駐車場を都市計画決定せず、都市計画事業で整備しないことが多くなる。

表中番号 112 小幡駅は、小幡駅前市街地再開発事業の一環として整備された。

表中番号 14 池下および表中番号 15 大曽根駅前は、先述のように自動車駐車場と併設の自転車駐車場であり、それぞれ広小路線拡幅整備、大曽根土地区画整理事業と連携して整備された。

表中番号 103 黒川駅は、名古屋市交通局のバスターミナル 2 階に設置されたもので、道路区域には 2 階の区域だけを編入している。[82]

表中番号 108 池下駅も黒川駅と同様な形態である。

---

[80] 前掲 78 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」（名古屋市土木局 1983.11.1 pp. 130-131）

[81] 「自転車等駐車対策の概要」（名古屋市緑政土木局 2011.8 p. 22 Ⅲ. 都市計画自転車駐車場一覧を基に作表）

[82] 前掲 78 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」（名古屋市土木局 1983.11.1 p. 131）

表 3.3.34 自転車駐車場の整備

番号	名 称	都市計画決定 年月日		都市計画事業認可 年月日および告示番号			構 造	台 数	供用開始 年 月	
14	池下	1995 (H 7)	9.19	1995 (H 7)	11.2	A 778	地下3階3層	510	2000 (H12)	3
				1997 (H 9)	4.7	A 355				
15	大曽根駅前	1996 (H 8)	2.16	特定交通安全施設等事業			地下2階2層	356	2006 (H18)	12
101	堀田駅	1979 (S54)	11.30	1980 (S55)	2.8	A 111	地上1階1層	493	1980 (S55)	5
102	神宮前駅東口			1980 (S55)	2.8	A 112	地上1階1層	160		
103	黒川駅	1980 (S55)	11.28	1981 (S56)	4.20	A 431	地上2階1層	377	1982 (S57)	4
104	八田駅			1981 (S56)	1.12	A 22	地上2階2層	241		
105	神宮前駅東口第2	1981 (S56)	8.17	1984 (S59)	4.4	A 388	地上2階2層	965	1986 (S61)	3
106	堀田駅第2	1982 (S57)	9.28	1982 (S57)	10.25	A1057	地上1階1層	470	1983 (S58)	4
107	高畑駅	1983 (S58)	2.19	1983 (S58)	3.2	A 201	地上2階2層	483	1984 (S59)	4
108	池下駅			1983 (S58)	4.6	A 400	地上2階1層	250		
109	庄内通駅	1983 (S58)	11.11	1984 (S59)	4.4	A 389	地上2階2層	442	1985 (S60)	1
110	桜山駅	1990 (H 2)	8.17	1990 (H 2)	9.12	A 818	地下1階1層	650	1994 (H 6)	3
111	新瑞橋駅	1991 (H 3)	2.26	1991 (H 3)	4.24	A 430	地下1階1層	1,300		
112	小幡駅	1992 (H 4)	3.31	市街地再開発事業			地下1階1層	500	2002 (H14)	2
113	金山駅南口			1992 (H 4)	5.25	A 541	地下1階1層	1,000	1994 (H 6)	9
114	御器所駅	1993 (H 5)	7.26	特定交通安全施設等事業			地下1階1層	1,200	1994 (H 6)	3
115	瑞穂区役所駅						地下1階1層	700		
116	桜本町駅						地下1階1層	812		
117	野並駅						地下1階1層	802		
118	大曽根駅東	1996 (H 8)	2.16				地下1階1層	630	1998 (H10)	4
119	矢田駅	1998 (H10)	2.24				地下1階1層	241	2000 (H12)	1
120	本山駅			1999 (H11)	2.22	A 111	地下1階1層	500	2000 (H12)	4
121	名古屋大学駅	2004 (H16)	2. 1	特定交通安全施設等事業			地下1階1層	350	2004 (H16)	2

※ 第104号八田駅自転車駐車場は、連続立体交差事業に伴う駅の移設により、2006(平成18)年2月に休止となり、2008(平成20)年8月20日名古屋市告示第346号による都市計画変更で廃止となった。

第102号神宮前駅東口自転車駐車場は、神宮前駅周辺の自転車駐車場有料化(2008(平成20)年2月1日)に伴い駐車需要が減少したため、2010(平成22)年9月14日名古屋市告示第502号による都市計画変更で廃止となった。

※ 駐車場の名称は、都市計画名称を示した。

※ 「都市計画事業認可」欄の「A」は「愛知県告示」をいう。

第８節　自動車ターミナル

1　自動車ターミナルの概念と自動車ターミナル法

一般に「ターミナル」とは末端、終端の意味があり、広辞苑によれば「鉄道・バスなどの終点、終着駅。また、多くの交通機関・路線の集中する所」との語釈がある。通常、イメージするターミナルは、後者の場合であろう。しかし、自動車ターミナルという概念を法律として規定しているのは「自動車ターミナル法」（昭和34 年法律第 136 号）であり、一般常識とは若干異なり、やや狭い範疇を規定している。

初めに自動車ターミナル法に基づく自動車ターミナルの定義を概観し、その定義外で任意に使用されている種々のターミナルとを比較することにする。

(1)　自動車ターミナル法に基づく自動車ターミナル

自動車ターミナル法に基づく自動車ターミナルの定義は「旅客の乗降又は貨物の積卸しのため、自動車運送事業の事業用自動車を同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であって、道路の路面その他一般公共の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のものをいう」とされる。要するに道路外で複数のバスやトラックの乗降や荷扱いをする施設ということである。

自動車ターミナルには**表 3.3.35** に示すような区分があった。一般ターミナルは任意の複数の自動車運送事業者に供用して使用料を徴収し、業として経営するものであり、専用ターミナルは自動車運送事業者が自らの事業の用に供するものである。

1996（平成 8）年 5 月 29 日公布の自動車ターミナル法改正（平成 8 年法律第 52 号）により、専用トラックターミナルについては自動車ターミナル法の範疇から除外するとともに一般バスターミナルおよび一般トラックターミナルから「一般」という用語を削除している（施行は 1996（平成 8）年 11 月 28 日）。

表 3.3.35　自動車ターミナルの区分

区分		供用の形態	
		一般	専用
対象事業	旅客運送	一般バスターミナル	専用バスターミナル
	貨物運送	一般トラックターミナル	専用トラックターミナル

(2)　自動車ターミナル法とは無関係に使用される「ターミナル」という用語

①　バスターミナル

一般にバスターミナルやバスセンターと称する施設で、自動車ターミナル法に基づかない施設は現に多数存在する。それらの多くは、バス事業者が自らのバス路線の起点となる集合バス停留所兼回転場を専用使用し、その場所をバスターミナルやバスセンターと名づけているケースが大部分であり、底地の性格は一般宅地である。都市計画施設ではないことが多い。名古屋市交通局が地下鉄駅に隣接して設置しているバスターミナルは大部分がこのタイプに属する。

そのほかに、駅前広場（交通広場）に複数バス路線が発着する場合にバスターミナルと称することがある。駅前広場は、道路の一部として都市計画決定するのが原則であるが、都市計画決定していない場合もある。

駅前広場を都市計画決定する場合は、用地については鉄道事業者と道路管理者相互が負担することを原則とするが、すべて道路敷ということもある。基幹バス新出来町線の引山交通広場が引山バスターミナルと呼ばれているのはこのケースに該当する。

② トラックターミナル

名古屋都市計画区域内には、都市計画決定されたトラックターミナルは存在しない。

現行自動車ターミナル法に基づくトラックターミナルも存在しない。

かつての自動車ターミナル法において専用トラックターミナルとして規定されていた施設で、現行法ではその監督規定が存在しない施設は、トラックセンター、物流センター等の名称で藤前流通業務団地内などに存在する。

2 自動車ターミナル法の経緯等[83]

自動車ターミナル法は、自動車ターミナルの整備を促進し、自動車運送の健全な発達に寄与することを目的として、1959（昭和 34）年 4 月 15 日法律第 136 号として公布され、同年 10 月 10 日施行された。

自動車ターミナル法制定の背景としては、昭和 30 年代以降の高度成長を受け、「交通戦争」とも呼ばれたような交通混雑解消が急がれたことがある。バスについては、混雑する道路の一角でバスを発着させることによる道路交通の阻害、利用者の不便と危険の回避のためバスターミナルが必要とされ、トラックについては、特に都市再開発の一環として、路線輸送と集配輸送の結節点であるトラックターミナルが必要とされた。

このような自動車ターミナル事業を主務大臣の免許制とし、所要の監督を行わせるため自動車ターミナル法が制定された。

自動車ターミナル法の主な改正としては、先述のとおり 1996（平成 8）年 5 月 29 日公布の一部改正（平成 8 年法律第 52 号）があり、同年 11 月 28 日に施行された。目的に新たにターミナル利用者の利便増進をうたったほか、行政改革に伴い監督条項の削除や、専用ターミナルに関する規定を簡素化し、バスに限定するなどの改正を行った。また、自動車ターミナル事業が主務大臣の許可制となっている。

3 自動車ターミナルの計画

(1) 旧都市計画法下の自動車ターミナルの計画[84]

名古屋市で最初の都市計画バスターミナルは、「笹島バスセンター」の名称で 1961（昭和 36）年 3 月 23 日に都市計画決定された（建設省告示第 602 号）。面積は 13,570 ㎡で停留所数は 24 であった。

83 服部綾雄「自動車ターミナルについて」（「新都市」 Vol. 19, No. 12 1965.12）

84 名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター 1999.3 pp. 365-367）

この笹島バスセンターは 1964(昭和 39)年 12 月 28 日に変更された(建設省告示第 3636 号)。広井町線への誘導車路を廃止するほか規模を拡大し、面積を 1.25ha、停留所数を 30 とした。[85]

(2) 名古屋駅バスターミナルの追加等

① 変更概要

新都市計画法施行に伴い、**表 3.3.36** のように、新都市計画法の書式に則り、名古屋駅バスターミナルを追加し、笹島バスセンターを笹島バスターミナルと改称した(**図 3.3.23**)。

表 3.3.36 名古屋駅バスターミナルの追加等

項目		
告示	1974(昭和49)年3月20日 愛知県告示第250号	
名称	第1号笹島バスターミナル	第2号名古屋駅バスターミナル
位置	中村区笹島町1丁目 他	中村区笹島町1丁目
面積	約 1.25 ha	約 0.91 ha
停留所数	30	27
構造	地上3層、地下1層	地上2層

② 背景・理由

名古屋駅バスターミナルの追加については次のような背景・理由が考えられる。

一つには、交通輻輳する名古屋駅前において、多数の路上バス停での乗降が混雑に拍車をかけていたことから路外での客扱いが望まれていたことがある。

今一つには、法令改正により国鉄による不動産事業経営が可能となったことから、国鉄が自社用地(従前駅前広場)を活用して出資法人によるビル経営を計画したことが契機となっている。名古屋市の意向を受けて、駅前の混雑という課題を解決すべくバスターミナルおよび地下通路(地下街)が計画された。国鉄バスと市バスの路上停留所を新設ビル内のバスターミナルに収容するとともに地下通路(地下街)によって郊外鉄道と地下鉄の乗り換えの混雑を緩和しようとしたことがある。

③ 関連する他の都市計画

名古屋駅バスターミナルの追加変更とほぼ同時期の 1974(昭和 49)年 2 月 20 日に、名古屋駅前広場の追加と特殊街路広井町線地下道 1 号線(テルミナ地下街)が行われている(愛知県告示第 159 号、名古屋市告示第 55 号)。

[85] 加藤善之助「バスターミナル計画」(「新都市」 Vol. 18, No.12 1964.12)
榎 修二 他「名鉄バスターミナルについて」(「新都市」 Vol. 20, No. 2 1966.2)
真野繁久「名鉄バスターミナルの概要とその利用状況について」(「新都市」 Vol. 23, No. 10 1969.10)

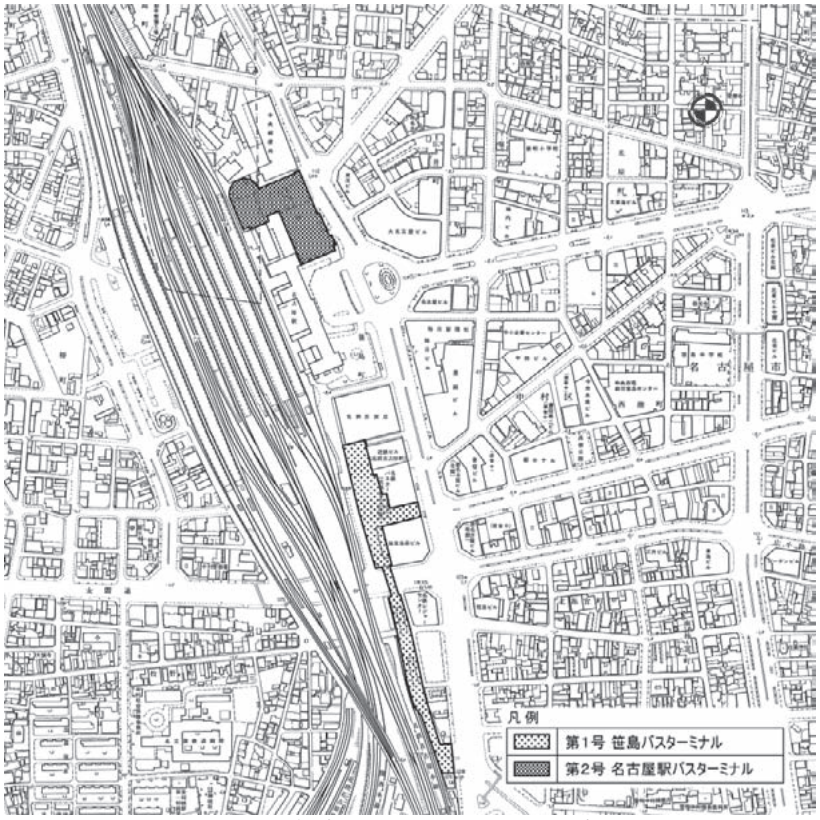


図 3.3.23 名古屋駅バスターミナル計画図

名古屋駅バスターミナルは、名古屋ターミナルビルの建替え計画に伴い、建替えられる新しいビルの 1 階の位置で 2010(平成 22)年 12 月 3 日に都市計画変更された(名古屋市告示第 625 号)。面積は約 0.6ha、停留所数は 18 に縮小となっている。

(3) 栄バスターミナルの追加

① 変更概要

地下、地上、上空にわたる立体公園の「オアシス 21」開発整備に伴って、栄地区の路上バス停留所を集約する栄バスターミナルが 1999(平成 11)年 4 月 23 日に追加された(愛知県告示第 386 号)。位置は変更後の栄公園(都市計画久屋大通公園の一部)の半地下で、面積は約 0.6ha、停留所数は 10 である(**図 3.3.24**)。

② 背景・理由等

栄地区にバスターミナルを追加した背景・理由としては、次のようなことが考えられる。

そもそも栄地区にあっては、名古屋市交通局の複数停留所が久屋大通上(中央帯を含む)に設置されており、主に名古屋市域南部方面へのバス路線起点となっていた。しかし南部方面以外へのバス路線は栄地区の路上に分散配置されており、利用者の不便や交通の輻輳を招いていた。この解決のためにバスターミナルを建設して路上のバス停留所を集約することが考えられた。

一方で、NHK 名古屋放送会館と愛知県文化会館の建替えが栄地区の新規バスターミナル建設と関連している。両者は昭和 20～30 年代に久屋大通に面して建築され、ともに更新時期を迎えていた。さらに愛知県文化会館については、復興土地区画整理事業上の公園区域に暫定的に許可されていたためその取扱いが課題となっていた。このため関係者間で検討、協議の結果、次のとおりとした。NHK 名古屋放送会館については、その敷地を栄公園の敷地の一部と交換して移転新築することとし、新しい愛知県文化会館（愛知芸術文化センター）は、公園施設として栄公園に建設するというものである。NHK 名古屋放送会館と愛知県文化会館の旧敷地は公園としたうえで、一部縮小した従来の栄公園とあわせて久屋大通公園とすることとした。この結果、新設を計画する栄地区のバスターミナルは、久屋大通公園の一部（NHK 名古屋放送会館と愛知県文化会館の旧敷地の一部）の地下を占用することとした。

バスターミナルの規模は当初 21 停留所と想定されたが、その後の需要動向や名古屋市の財政状況などの状況変化により最終的に 10 停留所に縮小された。[86] また、久屋大通中央帯に位置する交通局バスターミナルの移設については、今後の課題となった。

図 3.3.24　栄バスターミナル計画図

上記敷地の交換等一連の計画において公園の都市計画が変更されている。

まず、既決定の近隣公園である栄公園、前津公園および児童公園の三輪公園を廃止し、そして、これまで都市公園であった久屋大通公園とあわせ、新しく久屋大通公園として追加決定した（1986（昭和 61）

[86] 山内正照「栄公園地区の再整備計画　―都心部における公園整備と地下空間利用―」（「アーバン・アドバンス」SN. 11　1998.9）

年5月30日 愛知県告示第532号、三輪公園の廃止は同日名古屋市告示第248号)。これは久屋大通公園を既存の栄公園、前津公園等と一体化し、久屋大通公園の連続性を確保するとともに、関係する公共的建築物の建て替えの条件整備を図ろうとするものであった。公園変更の経緯は第4編「第1章 公園・緑地」に詳述している。

この公園変更と同日に、あわせて用途地域が変更され、東へ移した愛知県芸術文化センター・NHK 放送センタービルのエリアの容積率が400%から800%に変更されている(愛知県告示第531号)。

4 自動車ターミナルの整備

(1) 名古屋駅バスターミナルの整備

名古屋駅バスターミナルの整備に関する諸元は次のとおりである。

① 事業主体　名古屋ターミナルビル株式会社(主な出資者は国鉄で、一部名古屋市交通局も出資している。)
② 会社設立　1972(昭和47)年 4月 1日
③ 事業免許　1973(昭和48)年 8月 10日
④ 事業期間　1972(昭和47)年10月～1974(昭和49)年11月
⑤ 営業開始　1975(昭和50)年 2月 4日
⑥ 整備内容等　ホテル、商業施設等をテナントとするターミナルビル建設にあわせて1、2階にバスターミナルが整備された。ビル内に駐車場が併設され、地下では既存駅との連絡を兼ねた地下街が建設された。

名古屋駅バスターミナルが立地している名古屋ターミナルビルは、JR 東海等により建替えられることとなり、2010(平成22)年12月に解体に着手した。これに伴い、名古屋駅バスターミナルに発着していたバス路線は、建替えられる名古屋駅新ビル(JR ゲートタワー)1階に建設される都市計画変更後の名古屋駅バスターミナルが完成するまでは、周辺の路上バス停留所を暫定利用することとなった。

なお、名古屋駅バスターミナルは2017(平成29)年4月に開業した。

(2) 栄バスターミナルの整備[87]

栄バスターミナルの整備に関する諸元は次のとおりである。

① 事業主体　名古屋市
② 事業許可　1999(平成11)年 4月 20日
③ 事業期間　1999(平成11)年度～2002(平成14)年度
④ 営業開始　2002(平成14)年10月11日
⑤ 整備内容等　地下、地上、2 階レベルを通じ、吹き抜け構造をもつ立体型公園として整備することとあわせてバスターミナルを半地下に収容して整備した。

87 中西良尚「栄公園地区(広場ゾーン)「オアシス21」」(「エスプラナード」 2003.4)

第4章　鉄道・総合駅・駅前広場

第１節　鉄道関連法制等の動向

1　運輸政策審議会等の答申等

高速度鉄道を中心とする鉄道網の整備に関する計画は、運輸省内に設置された運輸政策審議会等の答申を踏まえて策定されてきている。

名古屋圏における高速度鉄道を中心とする交通網の整備に関する計画については、**表 3.4.1** のような答申がある。詳細は、本編「第1章　交通計画」（第2節　都市交通審議会・運輸政策審議会）を参照されたい。

表 3.4.1　運輸政策審議会等の答申

	答申等名称
1	名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申 （1961（昭和36）年10月21日都市交通審議会答申）
2	名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について （1972（昭和47）年3月1日都市交通審議会答申）
3	名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について （1992（平成4）年1月10日運輸政策審議会答申）

2　鉄道関連法の経緯

鉄道関係の法律は、大きく、専用の敷地に敷設される「鉄道」に係るものと道路内に敷設される「軌道」に係るものとに分類される。

前者は、1887（明治 20）年 5 月 18 日公布の「私設鉄道条例」（明治 20 年勅令第 12 号）に始まる。この条例は、1900（明治 33）年 3 月 16 日に公布された「私設鉄道法」（明治 33 年法律第 64 号）に引き継がれることにより廃止され、同日に「鉄道営業法」（明治 33 年法律第 65 号）が新たに公布されている。

一方後者は、1890（明治 23）年 8 月 25 日公布の「軌道条例」（明治 23 年法律第 71 号）が始まりとなる。この条例は、1921（大正 10）年 4 月 14 日公布された「軌道法」（大正 10 年法律第 76 号）の制定に伴って廃止された。

わが国の鉄道関係の法制は、その後も「鉄道」に係る法制度と「軌道」に係る法制度とが併存しながら今日まで引き続いている。このほかに、鉄道施設の増強や利用者の利便性の向上を図るための多様な法律が制定・改正廃止されてきた経緯がある。

以下に、「鉄道」および「軌道」に係る主要な関連法令を概説し、経緯をたどる。

(1)　鉄道に係る法制度

①　私設鉄道法および鉄道営業法

私設鉄道条例を引き継いだ私設鉄道法では私設鉄道の敷設に関する規定を定め、また、鉄道営業法では私設鉄道の営業に係る諸規定を定めた。

② 鉄道敷設法

「鉄道敷設法」（明治 25 年法律第 4 号）は、1892（明治 25）年 6 月 21 日に公布された。

この法律は、政府が建設する鉄道を法によって定めた点（第 1 条）と政府の鉄道建設構想を示したという点（第 2 条）で、わが国鉄道建設史上画期的な意義を持つものであった。

第 2 条に定めた予定鉄道路線には、本市関連予定鉄道路線として中央線が挙げられ、「神奈川県下八王子若ハ静岡県下御殿場ヨリ山梨県下甲府及長野県下諏訪ヲ経テ伊那郡若ハ西筑摩郡ヨリ愛知県下名古屋ニ至ル鉄道」が該当する。また、同路線は第一期間においてその実測および敷設に着手するとされ、第一期工事は起工の年から 12 年間で完成期限とするとしている。

鉄道敷設法は、1922（大正 11）年 4 月 11 日法律第 37 号をもって全面改正され、予定鉄道路線が別表に掲載された。予定鉄道路線別表で本市に関係の深い路線は、次のとおりである。

第 69 号　　愛知県千種ヨリ挙母ヲ経テ武節ニ至ル鉄道

第 72 号　　愛知県名古屋ヨリ岐阜県太田ニ至ル鉄道

また、1962（昭和 37）年 5 月 12 日法律第 131 号によって、次の路線が追加された。

第 72 号ノ 2　愛知県瀬戸ヨリ稲沢ニ至ル鉄道（旧国鉄瀬戸線）

なお、鉄道敷設法は、「日本国有鉄道改革法等施行法」（昭和 61 年法律第 93 号）が 1987（昭和 62）年 4 月 1 日施行されたことに伴い廃止された。

③ 鉄道国有法

「鉄道国有法」（明治 39 年法律第 17 号）は、1906（明治 39）年 3 月 31 日に公布された。

その第 1 条には、「一般運送ノ用ニ供スル鉄道ハ総テ国ノ所有トス但シ一地方ノ交通ヲ目的トスル鉄道ハ此ノ限リニ在ラス」と一地方の交通を目的とする鉄道以外は、すべて国有とすることを規定した。これにより、政府は、北海道炭礦鉄道株式会社はじめ 17 の私設鉄道株式会社所属の鉄道を 2 年間で買収している。この中には関西鉄道株式会社も含まれていたが、関西鉄道名古屋・網島（大阪）間については買収される前の 1898（明治 31）年 11 月に完成していた。

鉄道国有法によって幹線鉄道網の国有化が図られ、1907（明治 40）年度末において私設鉄道として営業している鉄道の数は 22 となった。[1]

④ 軽便鉄道法および軽便鉄道補助法

「軽便鉄道法」（明治 43 年法律第 57 号）は、「鉄道国有法」公布から 4 年後の 1910（明治 43）年 4 月 21 日に公布された。

軽便鉄道法は、軽便鉄道を敷設しようとする者の手続きを定めたものである。法律全体が 8 か条で構成されており、私設鉄道法よりも、免許を得るにあたっての諸手続きが簡単で、設備も簡易なものでよいことになった。

「軽便鉄道補助法」（明治 44 年法律第 17 号）は 1911（明治 44）年 3 月 23 日公布された法律で、軌間 762mm 以上の軽便鉄道を対象としたものである。第 1 条において、「毎営業年度ニ於ケル益金カ建設費

[1] Bunseishoin Digital Library「帝国鉄道発達史」（株式会社文生書院　2006. 9　p. 155）

ニ対シ一年五分ノ割合ニ達セサル時ハ政府ハ該鉄道営業開始ノ日ヨリ五年ヲ限リ其ノ不足額ヲ補給スルコト」と、政府が一定期間事業経営を支援する制度をうたっている。同法の改正（大正 3 年法律第 41 号）により、補助期間が 5 年から 10 年に延長された。

軽便鉄道法および軽便鉄道補助法制定については、文献によると以下のように紹介されている。

「幹線を形成する大私鉄は国有に帰し、私鉄の存在形態が局地的、地方的なものに限定されることになったにもかかわらず、その監督法規は（中略）大私鉄に適用されていた私設鉄道法であったため、認可その他の条件が煩雑かつ厳重で、出願を躊躇せしめたものと思われるのである。そこで政府は、地方交通の発展をはかるという名目で、1910 年（明治 43）4 月軽便鉄道法を公布し、さらに 1911 年（明治 44）3 月には軽便鉄道補助法を公布したのである」[2]

⑤ 地方鉄道法および地方鉄道補助法

1919（大正 8）年 4 月 10 日公布、1921（大正 10）年 8 月 15 日施行された「地方鉄道法」（大正 8 年法律第 52 号）は、地方公共団体または私人が敷設・運営する鉄道に関する根拠を規定するものであり、「軽便鉄道法の規定を強化し、これまで命令書によって要求していた諸条件を法律の条文のなかに取り込んだものである」。[3]

軽便鉄道法の成立以後、私設鉄道法によって免許を受ける者は極めて少なくなった。しかも、既設の私設鉄道の多くは軽便鉄道免許に転換したり、または国有化されるなどした。そして、1918（大正 7）年には私設鉄道法の適用を受ける者は皆無となった。そこで、新たに地方鉄道法が公布され、それまでの私設鉄道法と軽便鉄道法はともに廃止された。[4]

軽便鉄道補助法は地方鉄道補助法に引き継がれ（題名の改正）、1921（大正10）年 3 月の改正で補助率の引き上げおよび補助期間の延長が行われた。

⑥ 日本国有鉄道法

官設の鉄道は、明治以来、政府の鉄道院、鉄道省が建設、管理、運営に当ってきたが、1948（昭和 23）年 12 月公布、1949（昭和 24）年 6 月施行された「日本国有鉄道法」（昭和 23 年法律第 256 号）によって、日本国有鉄道（以下「国鉄」という）が独立採算制の公共企業体（公社）として鉄道事業を行うことになった。

⑦ 日本鉄道建設公団法

日本鉄道建設公団（以下「鉄建公団」という）は、「日本鉄道建設公団法」（昭和 39 年法律第 3 号）第 1 条の目的を持って 1964（昭和 39）年 3 月に設立された特殊法人である。すなわち、「鉄道新線の建設を推進することにより、鉄道交通網の整備を図り、もつて経済基盤の強化と地域格差の是正に寄与することを目的」としている。そして、鉄建公団は、本来の鉄道事業者に代わって主として鉄道新線建設を行い、当該鉄道事業者に譲渡または貸し付けする主体となるものである。制定時は、その対象となる鉄道（工事線）

[2] 野田正穂 他「日本の鉄道－成立と展開－」（日本経済評論社 1986. 5 pp. 148-149）
[3] 前掲 2 野田正穂 他「日本の鉄道－成立と展開－」（日本経済評論社 1986. 5 p. 156）
[4] 前掲 1 Bunseishoin Digital Library「帝国鉄道発達史」（株式会社文生書院 2006. 9 p. 156）

は国鉄であったが、1972（昭和 47）年の法改正（昭和 47 年法律第 59 号）に伴って対象とする工事線が拡大された。すなわち、「大都市の機能の維持及び増進に資する」民鉄線もその対象となった。

名古屋市に関連の深い対象路線は、城北線（旧国鉄瀬戸線）ならびに民鉄線の名古屋鉄道（以下「名鉄」という）豊田線および名鉄瀬戸線である。

なお鉄建公団は、特殊法人改革により2003（平成 15）年 9 月 30 日に解散し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構に統合された。

⑧ 日本国有鉄道改革法[5]

第 2 次臨時行政調査会が、1982（昭和 57）年の第 3 次答申において国鉄の分割・民営化をうたい、それがもととなり、「日本国有鉄道改革法」（昭和 61 年法律第 87 号）を始めとする国鉄改革に関連した 8 つの法律[6] が 1986（昭和 61）年 11 月の国会にて成立し、同年 12 月 4 日に公布された。施行日は即日、翌年 4 月 1 日、その他の日に分かれており、そのうち「日本国有鉄道法」、「日本国有鉄道法施行法」の廃止等については翌年 4 月 1 日に施行された。これらの法律により、日本国有鉄道は 100 年余りにわたる歴史に幕を閉じ、その事業は、北海道、東日本、東海、西日本、四国、九州の 6 旅客鉄道会社と貨物鉄道会社、新幹線保有機構、鉄道通信、鉄道情報システムおよび鉄道総合技術研究所にそれぞれ引き継がれることとなった。

日本国有鉄道改革法は国鉄改革に関する基本となるものであり、国鉄事業の分割・民営化のあり方等について規定している。

⑨ 鉄道事業法

従来、国鉄については日本国有鉄道法、私鉄については地方鉄道法という二つの法体系であったものが、国鉄の分割民営化に伴い「鉄道事業法」（昭和 61 年法律第 92 号）に一元化され、基本的には同一の規制基準が適用されることとなった。

鉄道事業法では、鉄道事業許可を次の 3 種類に規定した。

ⅰ 第 1 種鉄道事業　　建設・営業を併せて行う。
ⅱ 第 2 種鉄道事業　　他社が所有する線路を利用して営業を行う。
ⅲ 第 3 種鉄道事業　　建設のみ行い、他社に譲渡又は使用させる事業を行う。

（2） 軌道に係る法制度

① 軌道法

軌道事業（道路に敷設することを基本とする鉄道）は、鉄道営業法と鉄道事業法によるのではなく、1921（大正 10）年制定の軌道法によって別個に公的規制が定められている。これは、公共道路上に敷設

[5] 昭和 61 年度運輸白書「国鉄改革関連法の成立と新経営形態へのスタート」
http://www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/shouwa61/ind000202/001.html（2016/06/03 閲覧）

[6] 関連法律は、次のとおり。日本国有鉄道改革法、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律、新幹線鉄道保有機構法、日本国有鉄道清算事業団法、日本国有鉄道退職希望職員及び日本国有鉄道清算事業団職員の再就職の促進に関する特別措置法、鉄道事業法、日本国有鉄道改革法等施行法、地方税法および国有資産等所在市町村交付金及び納付金に関する法律の一部を改正する法律。法律番号は省略した。

する馬車鉄道などの軌道についての対応として、軌道法の前身である軌道条例を 1890（明治 23）年に新たに成立させたことに始まる。軌道は一般の鉄道とは異なり、原則として道路に敷設され、道路交通の補助を目的とする設備であるとされているが、「特別ノ事情アル場合」を除くとされ、専用走行空間を有する場合にも適用されることがある。このため都市モノレール、新交通システム、ガイドウェイバスシステム（高架区間）などは軌道法を適用している。

② 都市モノレールの整備の促進に関する法律

都市モノレールとは、主として都市計画区域内の道路空間内に建設され、単独軌道に懸垂または跨座して走行する形態を持つ輸送システムで、中量軌道輸送システムの一種である。「都市モノレールの整備の促進に関する法律」（昭和 47 年法律第 129 号）において、都市計画との関連や補助等の根拠などの規定が明定された。

本法成立前に交わされた運輸・建設両省の覚書に基づき、「都市モノレールは、その支柱が道路面を占めていることにかんがみ、軌道法の解釈上、軌道法を適用するものとする」とされている。[7]

道路内に建設された高架構造物を走行路とする、いわゆる新交通システムなどの AGT* やガイドウェイバスシステムの高架区間などは、都市モノレール法上の都市モノレールに類似するシステムと解釈され、軌道法の軌道として取り扱われている。

*AGT（Automated Guideway Transit ： 案内軌条式鉄道）とは、一般的には「高架上等の専用軌道を小型軽量のゴムタイヤ付き車両がガイドウェイに沿って走行する中量輸送システム」をいい、無人運転も可能なシステムである。[8]

本法の規定に基づき、広義の都市モノレールの走行路を支える支柱・桁等の構造物（インフラ部）は、道路交通の一部を負担していることなどから、道路構造物の一部としてその整備に補助がなされている。[9]

以上の、鉄道および軌道に係る法制度の流れを**図 3.4.1** に示す。

（3） その他鉄道施設の改良等にかかる法制度

① 踏切道改良促進法

「踏切道改良促進法」（昭和 36 年法律第 195 号）は、交通事故の防止、交通の円滑化のため、踏切道の立体交差化や構造改良などの計画と事業の実施、費用負担などについて定めている。

② 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

2000（平成 12）年 11 月 15 日に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成 12 年法律第 68 号）は通称「交通バリアフリー法」[10] ともいわれ、公共交通機関の駅などの施設、車両および駅周辺の道路、駅前広場などの整備改善により、高齢者や身体障害者等の公共交通機関の利用を安全で便利にするための措置を規定した。

[7] 「都市モノレールに関する覚書」（昭和 47 年 3 月 7 日運輸省鉄監第 85 号、建設省道政発第 11 号 運輸事務次官・建設事務次官）

[8] 都市交通研究会「これからの都市交通―環境を考えた魅力ある都市づくり」（山海堂 2002.10 p. 191）

[9] 並木昭夫「都市モノレールの助成制度」（「新都市」 Vol. 28, No. 3 1974.3）
池田 均「モノレール道等整備事業の推進」（「道路」 SN. 589 1990.3）

[10] 「交通バリアフリー法の解説」（「トランスポート」 Vol. 51, No. 1 2001.1）

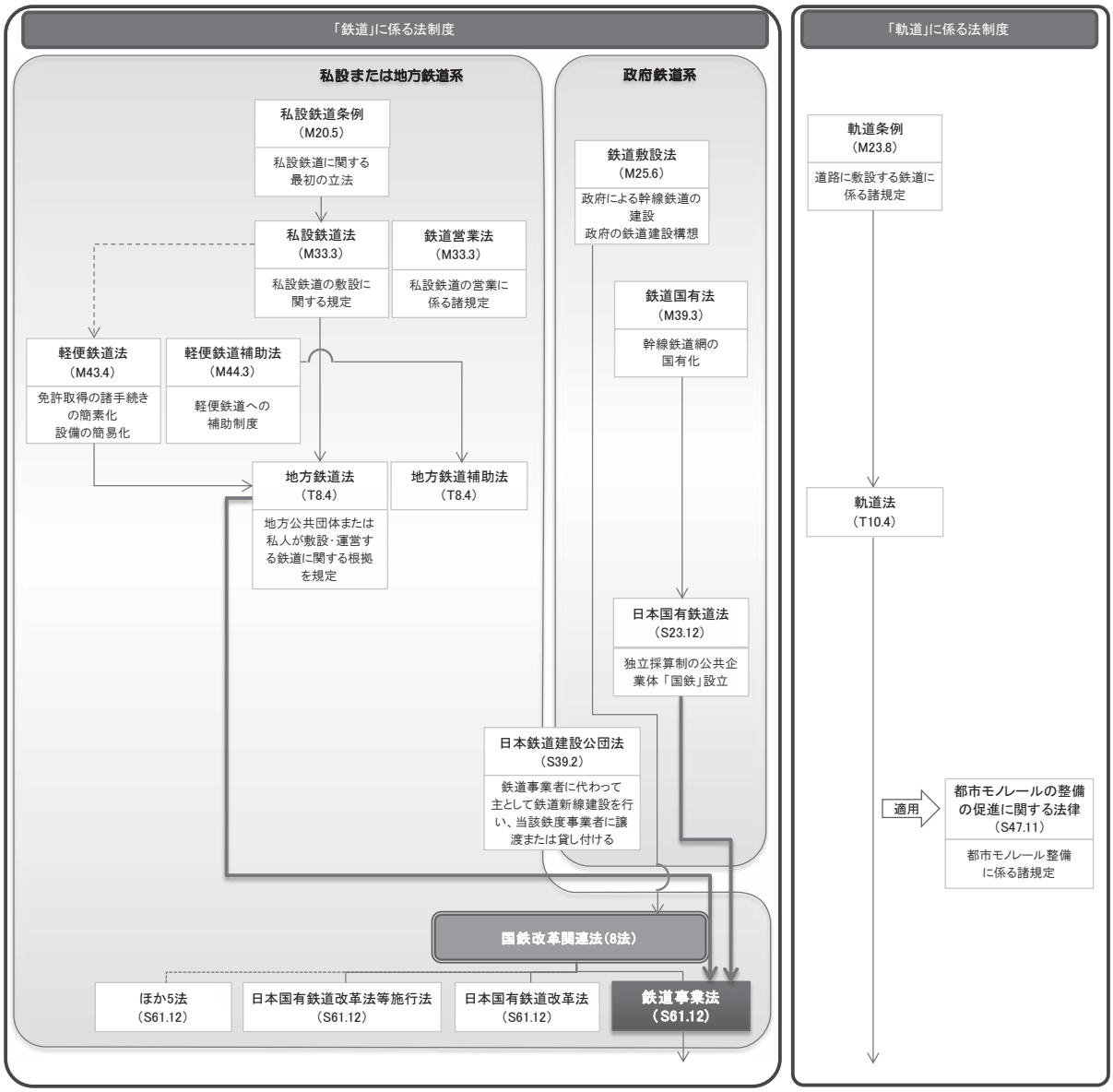


図 3.4.1　鉄道および軌道に係る法制度の流れ

2006（平成 18）年 6 月に、従来の交通バリアフリー法と通称「ハートビル法」といわれた「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（平成 6 年法律第 44 号）の内容が統合されて、新しく「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号）として公布された。この法律は、通称「バリアフリー新法」といわれる。

③　その他の関連法

その他に次のような関連法があるが、いずれも名古屋市には適用事例はない。

ア 特定都市鉄道整備促進特別措置法

「特定都市鉄道整備促進特別措置法」(昭和 61 年法律第 42 号)は、鉄道の複々線化などの大都市圏における鉄道の輸送力増強を促進するため、鉄道事業者がその工事費の一部を事前に利用者から徴収することにより鉄道事業者および利用者の負担の平準化、軽減を図ろうとする制度を規定した。この規定による特定都市鉄道整備積立金制度は、「特特事業」ともいわれ、鉄道事業者を主体とする次のようなスキームとなっている。

ⅰ 運賃を事前に値上げして整備積立金として積み立てる。

ⅱ 整備積立金と同額を準備金として積み立て、国はこれを非課税とする。

ⅲ 整備積立金は工事費に充当する。

ⅳ 工事終了後に準備金を取り崩し、運賃を値下げする。

この規定は、首都圏において適用例があったが、準備金を非課税とする特別措置が 2005(平成 17)年 10 月に廃止され、その後の適用事例はない。

イ 大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法

「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」(平成元年法律第 61 号)は通称「宅鉄法」といわれ、大都市圏で鉄道整備により大量の宅地供給が見込まれる地域において、土地区画整理事業などの宅地開発と鉄道整備を一体的に推進するための措置を規定した法律で、つくばエクスプレス* と周辺地域に適用された。

*つくばエクスプレス ： 東京都千代田区の秋葉原駅と茨城県つくば市のつくば駅を結ぶ鉄道路線

ウ 都市鉄道等利便増進法

2005(平成 17)年 5 月 6 日に「都市鉄道等利便増進法」(平成 17 年法律第 41 号)が公布され、目的地に到達するまでに要する時間の短縮を図るための速達性向上事業や既存の駅での乗り継ぎを円滑にし乗り継ぎに要する時間の短縮等を図る駅施設利用円滑化事業について規定された。[11]

3 鉄道整備支援制度の動向

鉄道整備支援制度は、1962(昭和 37)年度から地下鉄の建設に対し、少額の利子補給が行われたことに始まるが、本格的に補助制度が確立したのは 1970(昭和 45)年度からである。さらに、1972(昭和 47)年の大蔵省、運輸省および建設省による「大都市高速鉄道の整備に関する助成措置等に関する覚書」に基づき、同年に鉄建公団が建設する民鉄線整備補助(P 線補助*)、翌年の 1973(昭和 48)年にニュータウン鉄道建設費補助が創設された。また、前述の 1972(昭和 47)年に制定された都市モノレールの整備の促進に関する法律に基づき、1974(昭和 49)年にインフラ補助** が創設された。

*P 線補助 ： 鉄建公団は、工事対象路線をその性格から 7 種類に区分し、そのうちの民鉄線を P 線としたことから「P 線補助」とも言われている。

**インフラ補助 ： 都市モノレールのインフラ部を道路の一部として補助する制度

以下に各制度の概要を記述する。

[11] 井上健二「都市鉄道等利便増進法の制定とその概要」(「運輸と経済」 Vol. 68, No. 10 2008.10)

(1) 地下高速度鉄道建設費補助[12]

地下鉄の補助制度は、東京の帝都高速度交通営団および公営の地下鉄の新線を対象として、1962(昭和 37)年度から調達資金の実勢金利(市中金利)と基準金利として国の定めた 6.5%との利差を補給する利差補給方式の補助制度として創設された。

この制度は 1967(昭和 42)年度から建設費を算定基礎とした補助金の分割交付方式に変更されたが、補助対象建設費の 10.5%を建設翌年度より 5 年分割で国が交付するというものであった。1970(昭和 45)年度に制度の拡充が図られ、補助対象建設費の 50%を建設翌年度より 8 年分割で国と地方公共団体が 1/2 ずつ鉄道事業者に交付するとされ、その後も補助率の改定等が行われている。1991(平成 3)年度に、地下鉄補助が資本費補助として位置付けられることとなり、この段階で新規採択される事業については、分割交付制度は廃止され(既採択されたものは分割により交付)、一括交付制度へと改定された。

さらに、1994(平成 6)年度には、公共事業関係費として位置付けられた。

(2) 日本鉄道建設公団民鉄線整備補助制度(P 線補助)[13]

1965(昭和 40)年以降、より顕著になった 3 大都市圏(東京都、大阪市、名古屋市およびその周辺地域)への人口集中と社会問題化しつつあった通勤混雑問題を解決するために、1972(昭和 47)年 6 月に日本鉄道建設公団法が改正され、民鉄線利子補給制度(略して「P 線補助」と呼ばれる)が発足した。

民鉄線利子補給制度は、大都市圏における輸送力増強のため緊急を要する民間鉄道線の建設または大改良(地下鉄および地下鉄直通乗り入れ線やニュータウン線の建設、複線化・複々線化)を行う場合に対応した制度である。具体的には民間鉄道線の建設または大改良工事について、同法第 22 条の 2「地方鉄道の鉄道施設の建設等の指示」(注:昭和 47 年改正時の条)に基づき鉄道事業者等は運輸大臣に申出をし、その申出を受けた運輸大臣の指示により、鉄建公団が資金を調達して建設を行い、施設の完成後に、建設に要した建設費(建設期間中の利子を含む)および管理費等を譲渡価格として鉄道事業者に譲渡し、25 年元利均等半年賦方式で償還するものである。

また、譲渡後 25 年(ニュータウン線は 15 年)にわたり、譲渡価格に係わる金利の 5%を超える部分について国と地方公共団体が 1/2 ずつ利子補給することにより、鉄道事業者の負担軽減が図られた。

4 都市計画関連運用制度等の経緯

鉄道が敷設され、駅が開設されると、駅周辺地区では土地利用が進み、道路などの公共施設の整備改善が必要になることも多い。このため幹線道路や駅前広場等を都市計画で定め、円滑な交通処理と適切な土地利用の規制・誘導が図られているが、鉄道路線や駅などの鉄道施設については、後述する都市

[12] 鈴木 敏「地下鉄の補助制度と今後の課題」(「都市問題研究」 Vol. 51, No. 12 1999.12)

[13] 日本鉄道建設公団三十年史編纂委員会「日本鉄道建設公団三十年史」(日本鉄道建設公団 pp. 199-207, pp. 209-211)
山本正男「民営鉄道と日本鉄道建設公団」(「運輸と経済」 Vol. 32, No. 10 1972.10)
土木学会「交通整備制度 仕組みと課題(改訂版)」(土木学会 1991.11 pp. 36-38)
日本計画行政学会「都市開発における公共と民間」(学陽書房 1992.7 pp. 160-161)

高速鉄道に係る都市計画などを除けば、都市計画としての位置付けがなされていない。ここでは、鉄道と都市計画との関連に係る経緯について記述する。

(1) 道路と鉄道との立体交差

道路と鉄道との立体交差は、明治時代から行われてきた。法律に明記されたのは「道路法」(昭和 27 年法律第 180 号)である。同法第 31 条において、「道路と鉄道とが相互に交さする場合において、道路管理者が鉄道事業者と交さの方式、その構造、工事の施行方法及び費用負担について、あらかじめ協議しなければならない」とされ、「交さの方式は、立体交差としなければならない」としている。(ただし、「道路法施行法」(昭和 27 年法律第 181 号)によって、現に存する交差については、これを改築する場合を除き、適用しないこととしている。)

鉄道としては、鉄道営業法第 1 条の規定に基づき定められた昭和 62 年運輸省令第 14 号(普通鉄道構造規則第 43 条)で立体交差を規定している。なお、この省令は 2001(平成 13)年 12 月 25 日に他の省令を統合の上、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」(平成 13 年国土交通省令第 151 号)に改められた。立体交差を規定しているのは同省令の第 39 条である。

踏切道改良促進法は 1961(昭和 36)年 11 月に制定された。(本節2(3)① 踏切道改良促進法 参照)

なお、鉄道と都市計画道路との個々の交差形態は、都市計画法上独立の都市計画をなすものではなく、次の内容による。

ⅰ 都市計画道路の計画書の構造欄に「地表式の区間における鉄道等との交差の構造」欄が設けられていることにより、当該欄の記述をもって表現される。

ⅱ 鉄道との交差箇所前後の道路幅員が、通常の単路区間より広幅員となることが計画図に示される。

これにより、新都市計画法に基づく都市計画道路の整理統合に伴う都市計画変更の際(1973(昭和 48)年 4 月 4 日)には、計画書の構造欄において「地表式の区間における鉄道等との交差の構造」が路線ごとに表記されており、立体交差の個別方針が具体的に示された。

(2) 道路と鉄道との交差に係る協定等

道路と鉄道との立体交差についての費用負担を主な内容とする関係者間の協定については、次のような変遷がある。

① 道路と鉄道との交叉方式並びに費用負担に関する内務・鉄道両省協定(1940(昭和 15)年 3 月)

この協定では、踏切除却となる立体交差化の費用は、道路側と鉄道側で折半であった。

② 道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定(建国協定)(1956(昭和 31)年 12 月 18 日)

この協定で対象となったのは国鉄である。新規交差および増改築については原因者が全額負担し、既存踏切の除却となる立体交差新設に係る費用負担は、道路側 2/3、鉄道側 1/3 であった。以下、この協定を「建国協定」という。

③ 道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定(1988(昭和 63)年 5 月 31 日)

国鉄の分割民営化に伴い、建国協定を改定したものである。この協定で対象となったのは、国鉄の分

割民営化に伴う各旅客鉄道会社および貨物鉄道会社である。

新規交差および増改築については原因者が全額負担し、既存踏切の除却となる立体交差新設に係る費用負担については、鉄道側は応分の費用負担、道路側は残余の負担とし、その詳細は既存踏切の維持経費を基にした額で細目協定を定めるとした。

④ 道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱(2003(平成 15)年)

「中央省庁等改革基本法」(平成 10 年法律第 103 号)に基づき、国土庁、運輸省、建設省が国土交通省に再編されたことに伴い、従前の「道路と鉄道との交差に関する運輸省・建設省協定」に替って、「道路と鉄道との交差に関する協議等に係る要綱」が 2003(平成 15)年)3 月 20 日に定められた。

この要綱は、国鉄以外の鉄道事業者も対象とするほかは、おおむねそれまでの内容を踏襲している。

(3) 連続立体交差[14]

連続立体交差事業は、市街地において道路と交差している鉄道の一定区間を高架化または地下化することにより、多数の踏切の除却や新設する交差道路との立体交差を一挙に実施する都市計画事業である。事業の実施により、交通渋滞や踏切事故の解消に資するのみならず、高架下空間や鉄道残用地の有効活用、さらには周辺における街路事業、駅前広場整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の同時実施等によって事業効果を最大限に引き出すことが可能になるものである。

なお、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」(本項②ウに記述)における連続立体交差の定義は、両端で350m以上離れた幹線道路(国道、都道府県道、都市計画道路)2本、あるいはボトルネック踏切の幹線道路(2000(平成 12)年度追加)または生活道路の歩行者ボトルネック踏切 1 本を含む(2005(平成 17)年度追加)道路と 3 か所以上で立体交差等である。

① 協定締結に至る経緯

従来、鉄道高架化事業は、1964(昭和 39)年 8 月 7 日に建設省と国鉄の間で締結された「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定に基づく既設こ道橋の改築、鉄道の高架化、操車場の新設の場合等における費用負担についての覚書」に基づいて実施されてきた。この覚書は建国協定に付随するものであり、既設線の高架化については、道路側と鉄道側とで原則費用折半とするものであった。その後、鉄道の高架化工事の要望が高まる一方で、国鉄の財政事情が悪化してきたことから、1969(昭和 44)年に運輸省と建設省との間で、費用負担の見直しを行い、国鉄と民間鉄道の双方を対象とした協定(以下「建運協定」という)が締結された。建運協定締結以降、鉄道高架化事業は、都道府県または政令指定都市が都市計画事業として施行することが定められた。その前提として、鉄道の当該事業関連区間を都市高速鉄道として都市計画決定することとなった。

建運協定に至る経緯の概略は次のとおりである。

[14] 並木昭夫 他「連続立体交差事業の 30 年を振り返って」(「都市と交通」 Vol. 51 2000.11)
荻原達朗「街路事業の変遷」(「新都市」 Vol. 64, No. 3 2010.3)

i 当時の国鉄の財政事情からして、多数の高架化事業を 1964(昭和 39)年締結の覚書に基づいて国鉄が負担することがまったく困難な状態となってきた。このため国鉄は 1967(昭和 42)年 3 月に関係各方面に要望を行い、鉄道の高架化に関する費用のうち、国鉄は受益相当分のみを負担し、上記覚書により国鉄が負担すべきとされた額との差分については、国の負担とすることを提案した。

ii 1967(昭和 42)年 7 月に建設省は、都市鉄道の高架化に関する今後の取り扱いについての見解を明らかにした。その骨子は次のとおり。

a 都市鉄道の高架化の積極的な推進

b 線増等鉄道側の原因による場合のほか、都市計画上の見地から都市計画事業として実施

c 事業主体は地方公共団体

d 事業費の負担は原因者負担とし、鉄道側は改良分および受益相当分を負担

e 鉄道側負担額以外の費用は、道路側と都市側が折半で負担 など

iii 1968(昭和 43)年 1 月に大蔵省は、鉄道高架化事業の事業主体は都道府県とすること、国庫補助金は道路側分と都市側分を一括して、街路事業費として計上するなどの見解を示した。

iv 1968(昭和 43)年 5 月に国鉄基本問題調査会が、鉄道高架化について基本方針を決定した。この決定を受け、建設省、運輸省、国鉄の間で細部の協議を重ね、1969(昭和 44)年 9 月に建設省と運輸省との間で建運協定が締結された。

② 建設省と運輸省との協定の内容の変遷

ア 都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定(建運協定)(1969(昭和 44)年 9 月 1 日)

連続立体交差事業を都市計画に位置付け、都市計画事業として施行することを規定した。

費用負担の考え方は、鉄道増強分(線路の増設、駅面積の増加等)は全額鉄道側負担、既設分は鉄道受益相当分(踏切除却益、踏切事故解消益、高架下貸付益)を鉄道負担とし、その具体的な内容は細目協定に委ねたうえで、国鉄は 10%、民間鉄道は 7%とした。国鉄と民間鉄道とで差がある点は、資金調達面で財政投融資を利用できる国鉄が有利であることからである。

イ 都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定(建運協定)改定(1992(平成 4)年 3 月 31 日)

上記アの協定締結から 20 年余りが経過し、国鉄の民営化等社会情勢が変化してきたことから協定の見直しが行われ、1992(平成 4)年に改定がなされた。改定にあたっては、国鉄と民間鉄道の区別をなくした。また、鉄道受益相当分算定に地価格差を反映するため負担割合に地域区分を導入した。

ウ 都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱(2004(平成 16)年 4 月 1 日)

1998(平成 10)年 6 月 12 日に公布、施行された「中央省庁等改革基本法」(平成 10 年法律第 103 号)に基づき、国土庁、運輸省および建設省が国土交通省に再編されたことに伴い、上記イの協定は、2004(平成 16)年 4 月 1 日に「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」に代替された。その後、同要綱は 2007(平成 19)年 8 月 9 日に改定され、地域ごとの負担割合の変更や連続立体交差事業施行者を県庁所在都市またはそれに準ずる都市(人口 20 万人以上の都市及び特別区)に拡大する変更が行われた。地域区分と鉄道受益相当額の割合について、1992(平成 4)年と 2007(平成 19)年を比較して**表 3.4.2** に示す。

表 3.4.2 連続立体交差事業における地域区分と鉄道受益相当額(1992(平成 4)年と 2007(平成 19)年)

地域名	該当地域	鉄道受益相当額	
		1992(平成4)年	2007(平成19)年
A地域	東京特別区	高架施設費のうち鉄道既設分の14%	高架施設費のうち鉄道既設分の15%
B地域	三大都市圏既成市街地、政令指定都市	高架施設費のうち鉄道既設分の10%	→→→(変更なし)
C地域	三大都市圏既成市街地周辺区域、人口30万人以上の市	高架施設費のうち鉄道既設分の7%	→→→(変更なし)
D地域	上記以外の地域	高架施設費のうち鉄道既設分の5%	高架施設費のうち鉄道既設分の4%

(4) 駅前広場[15]

① 駅前広場とは

駅前広場は、鉄道相互の乗り換えあるいは鉄道と鉄道以外の都市内交通手段との乗り換えを円滑、快適に処理することを主な目的とするオープンスペース(部分的に施設が建築されることや立体的に複数の層にわたることもある)である。同時に、都市の顔ともいうべき貴重な空間として、また都市内におけるオープンスペースとして景観上も重要な役割をはたしている。

このように駅前広場は「駅前のオープンスペース」には違いないが、都市計画法第 11 条第 1 項第 2 号に定める公共空地である「広場」とは性格を異にする。すなわち、駅前広場および駅前広場より広い概念と考えられる交通広場は、同号にいう広場ではなく、交通施設の一つとして位置づけられ、大部分は道路の一部として、まれにはその他の交通施設として都市計画決定される。そして駅前広場または交通広場を都市施設として位置づける根拠は、都市計画法令自体ではなく道路等の都市計画の図書において「駅前広場(または交通広場)を設ける」と記載されることによっている。

なお、駅前広場または交通広場については「都市計画運用指針」(平成 12 年 12 月 建設省)において次の表現がみられる。

「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい」

「交通広場については、道路の一部を構成する交通広場については法第 11 条第 1 項第 1 号における『道路』に含めて都市計画決定することとするが、歩行者空間を中心とするもの等それ以外の交通広場については、その他の交通施設の『交通広場』として都市計画を行うことが望ましい」(下線は引用者)

以上から、交通広場が駅前広場を包含する上位概念であるといえよう。

このように駅前広場または交通広場は都市施設であることを原則としている。しかし、そのほかに都市計画決定されないで同様の機能を果たす類似施設が存在していることが事情を複雑にしている。計画段階

[15] 菊池 雅彦「駅前広場整備の歴史」(「都市と交通」 No. 36 1995.11)
永井秀忠「駅前広場の整備と今後のまちづくり」(「新都市」 Vol. 56, No. 3 2002.3)

から整備段階を経て管理段階までを含めて、駅前広場的な機能を有する多様な施設を名古屋市の場合を前提として区分すれば、**表 3.4.3** のとおりである。

表 3.4.3　駅前広場的な機能を果たす施設の区分

都市計画決定	底地の所管および道路区域の範囲	駅前広場等の呼称				協定	例
都市計画施設	道路区域および鉄道事業者用地	A	（広義の）交通広場	1	駅前広場	あり*	都市計画決定し、協定締結してそれぞれが管理　名古屋西など
	全域道路区域			2	駅前広場	なし	都市計画決定し、協定締結せず道路管理者が管理　大曽根西など
	全域道路区域			3	（狭義の）交通広場	なし	鉄道駅以外で都市計画決定し、協定締結せず道路管理者等が管理　引山など
都市計画施設以外	全域道路区域	B	駅前広場的な機能を有する施設	1	駅前広場機能道路	なし	都市計画決定、協定締結ともにせず道路管理者が管理　金山南など
	その他の公共用地等			2	駅前広場機能用地	なし	道路以外の公共用地で都市計画決定、協定締結ともにせず道路管理者以外が管理　金城ふ頭など
	全域鉄道事業者用地	C	鉄道事業者管理用地			なし	鉄道事業者が駅前に所有している用地をバスの乗降場に利用　星ヶ丘など

＊ 底地が道路区域及び鉄道事業者用地であって、都市計画決定し、協定を締結していない名古屋駅前広場のような例も存在する。

最初に計画段階において都市計画決定を経た都市計画施設であるか否かで大きく区分され、次に管理段階において道路区域が全体か、一部か、皆無かで区分され、それぞれの区分に対応した類型が存在する。都市計画施設については広義の交通広場が該当し、都市計画施設以外については適切な呼称が存在しないが、この表においては道路等の公共用地にあるものについて駅前広場的な機能を有する施設、鉄道事業者用地にあるものについて鉄道事業者管理用地と仮に呼ぶことにする。

広義の交通広場については、道路区域の範囲、交通施設が鉄道駅か否かで三つに区分される。一つは、**表 3.4.3** の A－1 に相当し、鉄道事業者と都市計画事業者の間で、整備や管理に関する費用負担等について協定を締結する場合である。協定の内容については次項で紹介することとし、これが本来の駅前広場とみなされている。協定を締結するのはこの A－1 のみで、これ以外は協定を締結していない。次は**表 3.4.3** の A－2 に相当し、都市計画事業者や道路管理者が協定を締結しないと判断して全域を道路区域とする場合である。そのほかにややまれではあるが、**表 3.4.3** の A－3 に相当する場合があり、交通広場として鉄道駅ではなく主要なバス停留所や特殊街路（地下街の通路）に付属して設ける場合である。このときにも協定を締結することなく全域を道路区域または道路の占用物件とすることが普通である。

表 3.4.3 において B に区分される駅前広場的な機能を有する施設はいずれも協定を締結せず、機能からすれば A－2 と異なるところはないといっていいだろう。特に**表 3.4.3** の B－1 は全域を道路区域とする場合であり、計画時点において整備上等のさまざまな条件から都市計画施設とすることを選択しなかったに過ぎず、実質的に A－2 と同じといえよう。**表 3.4.3** の B－2 も B－1 と同様であるが、管理面において道路法を適用せず、他の法令を適用している場合である。

表 3.4.3 において C に区分される施設は、鉄道駅前に存在する鉄道事業者用地を鉄道事業者が自ら管理している施設であり、A および B に区分される施設が一般公共の用に供するのと異なり、もっぱら自社経営のバス等を乗り入れさせることを目的とする施設である。公物管理法の適用を受けず、一般の宅地と同じ扱いとなるものである。

このように複雑な様相を呈している駅前広場等であるが、次項からは**表 3.4.3** の A－1 に相当する駅前広場について適用される協定や規模の計算式を紹介する。

② 駅前広場関係の協定等

第二次世界大戦以前において都市計画で決定される駅前広場の整備は、東京、大阪が中心であった。また、鉄道の所管官庁は鉄道省であり、特に日本の国土全体を対象とする鉄道は国営であったこともあって、駅前広場については鉄道省単独事業で整備されることがしばしばであった。

第二次世界大戦以後は、戦災復興事業の中で駅前広場の計画・整備が進められ、鉄道施設と道路施設を都市計画で一体的に定めるルールが定められていった。

駅前広場関係の協定等の経緯は次のとおりである。

ア 戦災地及建物疎開跡地における運輸省計画と都市計画に関する申合事項（1946（昭和 21）年 7 月 13 日 内務省・戦災復興院・運輸省申合せ）

駅前広場は、あらかじめ協議のうえ街路用地と鉄道用地を一体として都市計画決定することになった。また、整備に係る費用の分担については、駅舎側に属する約半分の用地に関する費用を鉄道側負担として、土地区画整理事業により施行されることとなった。

イ 駅広場計画に関する申合事項（1947（昭和 22）年 12 月 10 日 内務省・戦災復興院・運輸省申合せ）

上記アの申合せを再確認し、維持管理についても整備に係る負担と同様の区分線によること等が確認された。

ウ 都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ[16]（1972（昭和 47）年 7 月 15 日 建設省・日本国有鉄道申合せ）

本申合わせによって、整備に係る費用の負担割合は、従来の 2 分の 1 ずつの負担から、国鉄が駅舎側 4 分の 1 の負担を基本とするように修正された。また、事業手法を土地区画整理事業以外にも拡大した。

エ 民営鉄道協会申合せ（1975（昭和 50）年 1 月 22 日 民営鉄道協会申合せ）

本申合せは民営鉄道の駅前広場に係るもので、用地補償費は全額都市側負担とするが、既に駅前広場として供用している鉄道用地については 6 分の 1 までを無償で提供し、それ以上は有償譲渡するという内容であった。

オ 都市計画による駅前広場の造成に関する協定[17]（1987（昭和 62）年 4 月 1 日 建設省・運輸省協定）

国鉄の分割民営化を契機に、駅前広場の整備にかかる費用は鉄道側（駅舎側）が 6 分の 1 の負担を基本とする内容に改定された。

16 西 建吾「「都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ」について」（「新都市」 Vol. 26, No. 8 1972.8）

17 石井和夫「「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」解説」（「都市と交通」 No. 13 1988.7）

なお、東日本、東海および西日本の旅客鉄道株式会社 3 社は、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の改正（平成 13 年法律第 61 号）によって、特殊会社から一般の株式会社となったことを契機として、2001（平成 13）年 12 月 1 日に駅前広場について申合せを行ったが、その主な内容は 1987（昭和 62）年の建設省・運輸省協定を踏襲するものであった。[18]

③ 駅前広場面積の算定等

駅前広場面積の算定に係る基準の変遷は次のとおりである。

ア 駅広場設計標準（戦災復興計画）[19]

駅広場設計標準は、対象駅を汽車駅と電車駅に分け、それぞれに駅の将来乗降客数を説明変数とする一次関数で広場面積を求めるものである。

1949（昭和 24）年の戦災復興計画再検討時に、汽車駅については縮小案が示された。

イ 駅前広場研究委員会式（昭和 28 年式）[20]

1953（昭和 28）年、都市計画協会に建設省、国鉄、学識経験者からなる駅前広場研究委員会が設けられ、駅前広場の面積算定式（昭和 28 年式）が提案された。

駅広場設計標準が単純一次式であるため将来乗降客数の増加につれて青天井で面積が増加していく欠点を修正し、途中で勾配の変曲点を導入するとともに変曲点以上については乗降客数の平方根を説明変数とした。

また、汽車駅と電車駅それぞれに上限、標準、下限の式を設け（脚注 15「駅前広場整備の歴史」参照）、選択の幅を広げた（**図 3.4.2**）。

ウ 小浪式（昭和 43 年式）[21]

歩行者、バス、タクシー、自家用車のための必要面積をそれぞれピーク 10 分間の利用者数、車台数等を説明変数として求め、それらを積み上げるとともにその他の一般公衆用面積、修景用面積を合算して求められる。

エ 駅前広場整備計画調査委員会式（昭和 48 年式）[22]

都市計画協会内に駅前広場整備計画調査委員会を組織して研究した結果によるものである。

対象駅を都市圏駅（都心中心駅、都心一般駅、郊外駅）、地方部駅（地方中心駅、地方一般駅）に分け、歩行者、バス、タクシー、自家用車ごとに必要面積を求めたうえで、修景面積、余裕面積を加算する。

一日乗降人員を手段分担率で各手段に分割したのちに必要なパラメーターを用いて面積に換算する方式である（**図 3.4.3**）。

---

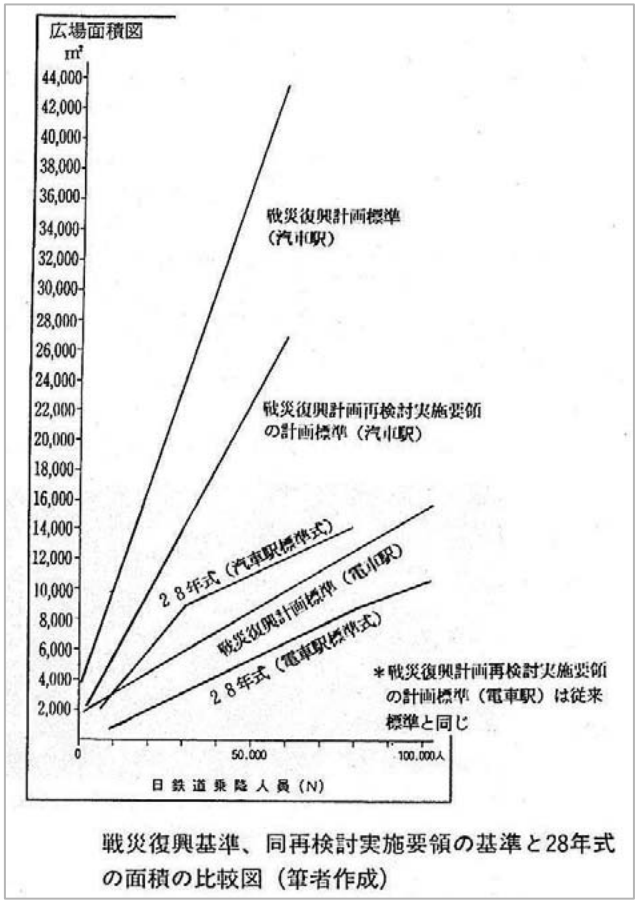
[18] 「『都市計画による駅前広場の造成に関する申し合わせ』について」（「都市・地域整備局所管補助事業実務必携. 平成 16 年度版」 都市計画協会 2005.4 pp. 1135-1136）

[19] 建設省「戦災復興誌 第一巻 計画事業編」（大空社 1991.6 pp. 90-91）

[20] 駅前広場研究委員会「駅前広場の設計と費用負担率に関する研究」（「都市計画」 Vol. 8, No. 3 1954.3）

[21] 小浪博英「駅前広場面積の算定」（「日本都市計画学会学術研究論文集」 1968）

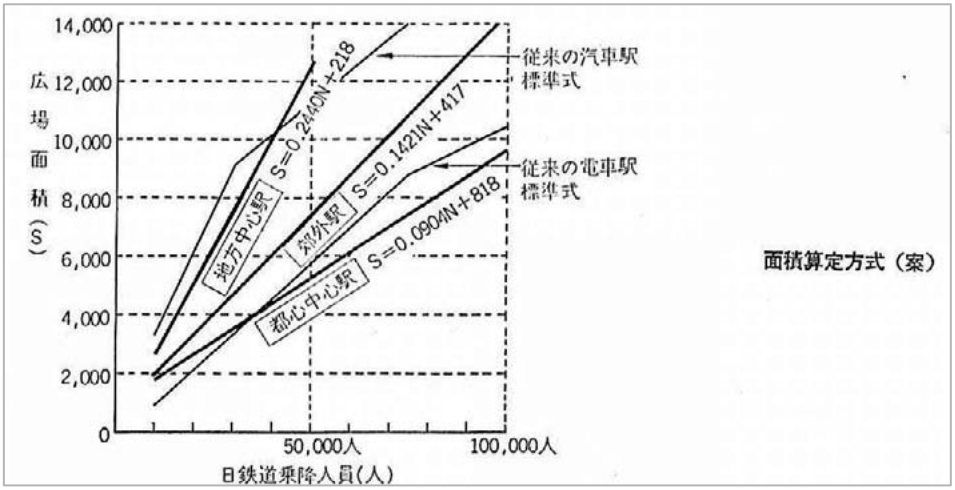
[22] 荻原達郎「駅前広場の整備について」（「新都市」 Vol. 28, No. 9 1974.9）



戦災復興基準、同再検討実施要領の基準と28年式の面積の比較図（筆者作成）

出典:「駅前広場の歴史(宮崎市都市整備部部長 菊池雅彦)」(都市と交通 No.36 1995.11)

図 3.4.2 戦災復興基準と 28 年式の比較



出典:「駅前広場の整備について(建設省都市局街路課 荻原達朗)」(新都市 Vol.28, No.9 1974.9)

図 3.4.3 28 年式と 48 年式(近似式)の比較

オ 駅前広場計画指針[23]

建設省が駅前広場計画指針研究会を組織して研究し、1998（平成 10）年に取りまとめた計画指針である。

駅前広場の機能として、交通空間機能と環境空間機能を位置付けた。

交通空間に必要な面積については、鉄道利用者だけではなく非鉄道利用者も含めた駅前広場利用者を対象とし、バス・タクシー・自家用車の乗降場、タクシー駐車場、歩道、車道、その他必要な施設ごとにそれぞれ個別に積算する。

また、環境空間に必要な面積については、環境空間比（駅前広場面積のうち車道部を除くすべての面積の比率）という概念を導入し、標準的な環境空間比として 0.5 を用いることとしている。

[23] 日本交通計画協会「駅前広場計画指針」（技報堂出版 1998.7）
建設省都市局都市計画課都市交通調査室「新たな駅前広場の計画手法について ～「駅前広場計画指針」を通じて～」（「交通工学」 Vol. 34, No. 3 1999.5）

第２節　都市高速鉄道の都市計画

1 都市計画の対象としての都市高速鉄道

鉄道・軌道については、都市計画の本来の姿からすれば、都市計画区域内において将来あるべき都市施設としての都市高速鉄道のネットワーク全体を都市計画決定してしかるべきであるが、中央省庁の縦割りおよびその影響下にある地方自治体の縦割り組織によって必ずしもそのようにはなっていない。

現実に都市計画決定の対象となっている路線は、概略、以下に述べるような 3 態様の場合であり、いわゆる事業都市計画として事業を行うために必要な範囲を順次都市計画決定している。なお、本市に係る鉄道路線のうち、後述する城北線、あおなみ線等については、この 3 態様以外の鉄道として、都市計画決定の対象とされていない。

(1) 高速度鉄道

都市高速鉄道ならびに高速度鉄道と紛らわしい用語が併記されているが、これには次のような経緯がある。すなわち、旧都市計画法においては、施設のカテゴリー名称として高速度鉄道が用いられ、個々の施設名称として第一号東線（覚王山線）などのように番号と名称が示されてきた。新都市計画法施行後、施設のカテゴリー名称としては都市高速鉄道が用いられ、個々の施設名称のうち、名古屋市交通局が経営する、いわゆる地下鉄については、旧都市計画法期のカテゴリー名称を踏襲するかたちで「名古屋市高速度鉄道第〇号線」とされた。本章において名古屋市交通局が経営する、いわゆる地下鉄について都市計画の名称を示す場合においては、名古屋市を省き、「高速度鉄道第〇号線」と称することとする。

いわゆる地下鉄のように道路を縦断占用する鉄道路線については、地方鉄道法および鉄道事業法の規定により国土交通大臣の許可を得なければならないとされ、その際、縦断占用することとなる道路の道路管理者の意見を聴くことが義務付けられている。[24]

鉄道事業法上の許可に係る道路管理者の意見聴取についての判断に際しては、当該鉄道の都市計画決定手続きにおいて道路管理者への意見聴取を経ることとされていることもあり、当該申請鉄道路線が都市計画決定されているか否かが事実上の判断基準となっている。

このため、道路を縦断占用する路線については、都市計画決定されることが前提となっている。

(2) 連続立体交差事業

建運協定が 1969（昭和 44）年 9 月に締結され、連続立体交差事業の内容が明らかになった。これにより、連続立体交差事業にかかる鉄道の区間は、都市計画として都市高速鉄道に位置付けられたうえ、都市計画事業として施行されることとなった。

---

[24] 地方鉄道法第 4 条但し書き、鉄道事業法第 61 条但し書きによる。現行規定は、後者の規定に基づく「鉄道線路の道路への敷設の許可手続を定める政令」（昭和 62 年政令第 78 号）が具体的な内容を定めている。

(3) 都市モノレール等

ガイドウェイバスなど都市モノレール等については、前節2(2)② 都市モノレールの整備の促進に関する法律 において述べたように、同法公布に先立ち締結された運輸省と建設省との覚書により軌道法が適用されることから、都市高速鉄道として都市計画決定される。また、ガイドウェイバスなど都市モノレール等の走行路を支える支柱部分が道路として整備されることから、都市モノレール専用道という名称の特殊街路として、都市計画決定することとされている。[25]

2 高速度鉄道の計画

(1) 旧都市計画法期における高速度鉄道の都市計画[26]

① 旧都市計画法期の高速度鉄道計画

本市における高速度鉄道計画としては、戦前の 1936(昭和 11)年 5 月 23 日に発表された第 1 次の高速度鉄道計画がある。その時の計画路線は 7 路線総延長約 52km であった。その後の 1940(昭和 15)年 12 月 24 日に発表された第 2 次の高速度鉄道計画では、将来の人口等を勘案し約 75km が必要路線としながら、まずは 4 路線総延長約 29km で整備を進めることとした。しかしながら、太平洋戦争の勃発により資材、資金その他あらゆる面にわたり制約を受けるようになり、再度すべての計画は中止に至った経緯がある。

戦後、1945(昭和 20)年 12 月 30 日に戦災地復興計画基本方針が閣議決定されたのを受け決定された「名古屋市復興計画の基本」には、次のような方針をみることができる。

「市内に高速鉄道を南北一本、東西一本設置し、衛星都市との連絡を能率的たらしめんとす」

そして、高速度鉄道の建設にあたっては、復興土地区画整理事業に取り込んで線路用地を確保することとなった。復興土地区画整理事業と密接な関連をもつ高速度鉄道の計画について、早急に確立すべく調査計画に着手し、1947(昭和 22)年 10 月 10 日には名古屋市高速度鉄道協議会により 6 路線総延長約 55km の路線が定められた。これらのうちの約 49km が「名古屋復興都市計画高速度鉄道路線」として 1950(昭和 25)年 1 月 19 日に都市計画決定された(**表 3.4.4**)。

計画された高速度鉄道は約 60%が高架式で計画されていたが、他の鉄道との調整や関係地域住民からの陳情に加えて、高速度鉄道特別委員会による「高速度鉄道の建設は早急にすること、現在の免許路線は原則として地下式とすること」などの結論から計画が見直され、構造を高架式から地下式に変更する都市計画変更を行っている。

[25] 建設省都市局「都市モノレールの取扱いについて」(「新都市」 Vol. 29, No. 9 1975.9)
「都市モノレールの取扱いについて」(昭和 50 年 7 月 18 日建設省都計発第 41 号 都市局長通達)

[26] 名古屋市交通局 50 年史編集員会「市営五十年史」(名古屋市交通局 1972.10 pp. 219-225, 224-241)
名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 177－179, p. 248, pp. 274-282)

表 3.4.4 復興都市計画高速度鉄道(1950(昭和 25)年 1 月 19 日)

番 号	名 称	起 点	終 点	延長(m)	備考
第一号東線	覚王山線	中村区牛島町93	瑞穂区石川町2丁目9	11,248	名駅車庫 約17,202㎡(約5,204坪)
第二号北線	城北線	西春日井郡新川町	東区二葉町1丁目35	6,677	城西車庫 約66,534㎡(約20,127坪)
第二号南線	熱田線	東区二葉町1丁目35	瑞穂区石川町2丁目9	9,414	高蔵車庫 約57,900㎡(約17,515坪)
第三号線	東山線	千種区観月町1丁目79	千種区東山通5丁目72	1,953	鏡池車庫 約55,712㎡(約16,853坪)
第四号線	大曽根線	東区二葉町1丁目35	東春日井郡守山町大字瀬古17ノ1	6,018	
第五号線	中根線	瑞穂区石川町2丁目9	愛知郡鳴海町滝ノ水39	7,394	中根車庫 約34,375㎡(約10,399坪)
第六号線	築港線	中区古沢町9丁目	港区港栄町7丁目158	6,170	
合 計				48,874	

② 都市交通審議会名古屋部会の中間結論による見直し[27]

運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会に対し、1955(昭和 30)年 9 月 23 日に「大都市およびその周辺における交通、特に、通勤・通学における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画」が諮問され、東京、大阪についで、名古屋部会が設置された。名古屋部会は 12 回、具体的な高速鉄道網を検討するための小委員会は 9 回に及ぶ審議が行われて、1960(昭和 35)年 4 月に「名古屋市及びその周辺における高速鉄道整備に関する中間結論(案)」が取りまとめられた。

これを受けて、1950(昭和 25)年に決定された高速度鉄道網の見直しが行われ、名古屋市の土地利用の将来計画などを考慮して、1961(昭和 36)年 2 月 8 日、**表 3.4.5** に示すように都市計画の変更が行われた(建設省告示第 144 号)。

この都市計画の変更により、第 2 号北線(城北線)、第 5 号線(中根線)等が廃止され、第 3 号線(岩井線)、第 4 号線(環状線)等が追加された。

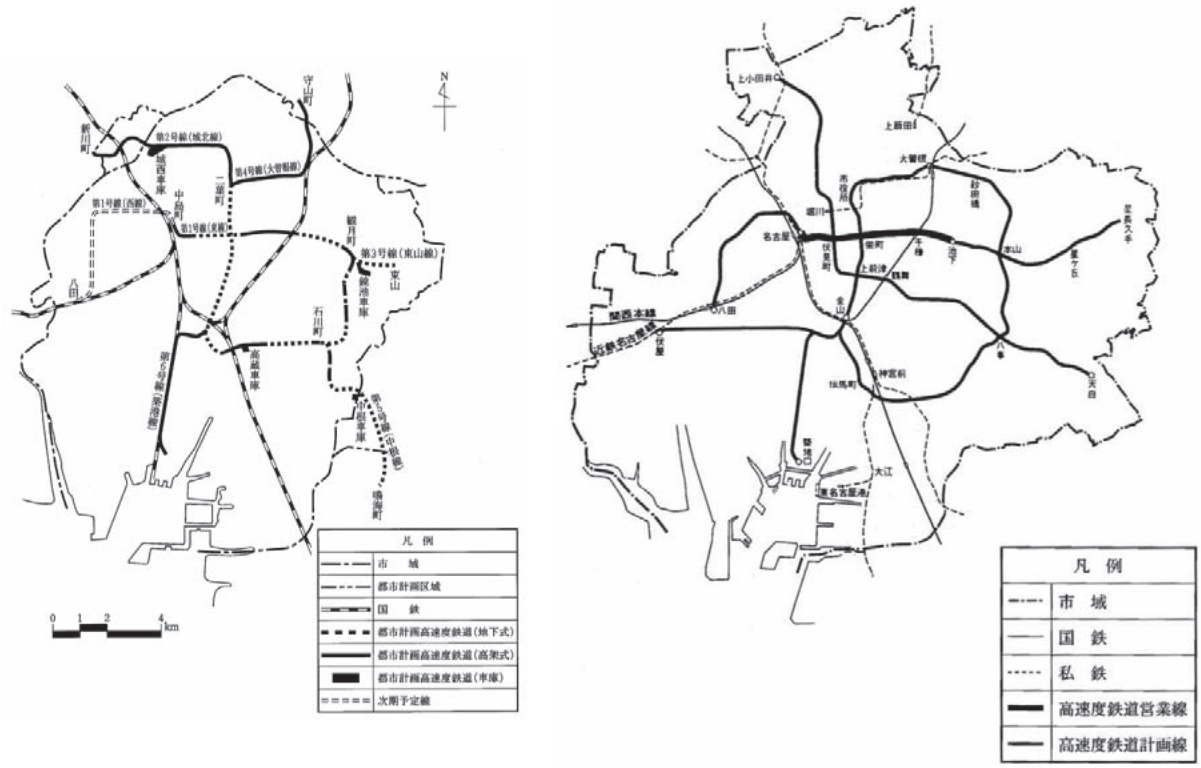
図 3.4.4 に 1950(昭和 25)年当初決定時と都市交通審議会答申(1961(昭和 36)年)路線図を比較して示す。

表 3.4.5 名古屋都市計画高速度鉄道(1961(昭和 36)年 2 月)

番 号	名 称	起 点	終 点	延長(km)
第1号線	東山線	千種区猪高町大字上社字後田	中川区花池町2丁目	18.5
第2号線	熱田線	東区東大曽根本通7丁目	港区港本町2丁目	14.4
第3号線	岩井線	西区山田町大字中小田井大木曽	昭和区天白町大字平針字立中	18.2
第4号線	環状線	東区東大曽根本通7丁目	中区古沢町9丁目	16.8
第5号線	八熊線	中川区富田町大字伏屋字山ノ内	中区古沢町8丁目	7.3
合 計				75.2

※延長の「約」表示は省略した

[27] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 380-383)



＜当初決定高速度鉄道路線と構造＞　　＜都市交通審議会答申路線図＞

図 3.4.4　当初決定（1950（昭和 25）年）と都市交通審議会答申路線図（1961（昭和 36）年）の比較[28]

その後、1967（昭和 42）年 12 月 28 日に第 2 号線南部の臨港線ルートが江川線ルートに変更され、これに関連する第 4 号線、第 5 号線の金山付近のルートの変更等が行われたことにより、高速度鉄道の計画は、現在の地下鉄路線網の骨格を形成するルートになった。

（2）　新都市計画法期における高速度鉄道の都市計画

①　高速度鉄道第1号線

高速度鉄道第 1 号線では、1975（昭和 50）年 3 月 12 日に、岩塚～八田間で経路の変更を行うとともに、都市交通審議会答申（1972（昭和 47）年 3 月）では検討路線であった八田駅以南について、車庫用地を高畑に求めたことから、高畑までの延伸を優先的に計画した。また、同時に池下車庫を廃止している。この時に、新都市計画法に基づく書式の変更が行われた（愛知県告示第 195 号）。

1978（昭和 53）年 3 月 31 日には、主要施設のうち、岩塚駅、八田駅および高畑駅について、火災対策基準への適合を図るため区域の拡大を行った（愛知県告示第 381 号）。関係分の変更の概要を**表 3.4.6** に示す。

28　前掲 26　名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター　1999.3　p. 276, p. 383）

表 3.4.6 高速度鉄道第1号線 都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
高速度鉄道第1号線	線路部分	1975 (S50)	3.12	A195	名東区藤が丘	中川区高畑町字六田池	21.14km	嵩上式 (2.85km) 地下式 (18.29km)	線路線数:2 軌間:1,435mm
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A195	藤ヶ丘駅、本郷駅、上社駅、一社駅、星ヶ丘駅、東山公園駅、本山駅、覚王山駅、池下駅、今池駅、千種駅、新栄町駅、栄駅、伏見駅、名古屋駅、亀島駅、本陣駅、中村日赤駅、中村公園駅、岩塚駅、八田駅、高畑駅、藤が丘車庫、高畑車庫				
		1978 (S53)	3.31	A381	岩塚駅、八田駅、高畑駅において、区域の変更				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

② 高速度鉄道第2号線

高速度鉄道第 2 号線では、1975(昭和 50)年 3 月 12 日に、主要施設のうち、名港車庫の縮小を行うとともに、新都市計画法に基づく書式の変更が行われた(愛知県告示第 195 号)。

また、1986(昭和 61)年 4 月 28 日には東桜駅(面積 4,900 ㎡)を追加した(愛知県告示第 429 号)。これは、1983(昭和 58)年に都市計画決定された高速度鉄道第 6 号線について、「東山線(1 号線)のバイパス機能を高めるため、他の地下鉄路線と連絡して利用者を分散させて混雑の緩和を図ることが必要(一部筆者加筆)」[29] とされたことから、高速度鉄道第 2 号線と高速度鉄道第 6 号線との交差箇所に駅を設置することによって同線の乗り換えを可能とし、鉄道利用者の利便性の向上とともに、高速度鉄道第 1 号線のバイパス機能を持つ高速度鉄道第 6 号線の鉄道輸送効率の向上を図ろうとするものであった。(高速度鉄道第 6 号線の都市計画決定等の経緯については、本項⑥ 高速度鉄道第6号線 を参照されたい。)関係分の変更の概要を**表 3.4.7** に示す。

なお、2010(平成 22)年 12 月 24 日には、主要施設である名城車庫の区域を縮小する変更を行っている(名古屋市告示第 652 号)。

表 3.4.7 高速度鉄道第2号線 都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
高速度鉄道第2号線	線路部分	1975 (S50)	3.12	A195	東区東大曽根本通7丁目	港区港本町6丁目	15.1km	地下式 (15.1km)	線路線数:2 軌間:1,435mm
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A195	大曽根駅、平安通駅、志賀本通駅、黒川駅、名城公園駅、市役所駅、栄駅、矢場町駅、上前津駅、東別院駅、金山駅、日比野駅、六番町駅、東海通駅、港区役所駅、築地口駅、名古屋港駅、名城車庫、名港車庫				
		1986 (S61)	4.28	A429	東桜駅の追加				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

[29] 名古屋市交通局「名古屋の地下鉄 メモリアル 50」(名古屋市交通局 2008.2 p. 43)

③ 高速度鉄道第3号線

ア 相互直通運転までの経緯

高速度鉄道第 3 号線は、都市交通審議会答申（1972（昭和 47）年 3 月）において名鉄犬山線との相互直通運転がうたわれていることから、1975（昭和 50）年 3 月 12 日に、起点を中小田井付近から上小田井付近へ変更するとともに、終点を平針原から平針へ変更延伸した。また、浅間町～丸の内間、西大須付近、鶴舞～荒畑間、山中～杁中間および八事～平針原間等で経路の変更を行った。あわせて、新都市計画法に基づく書式の変更も行われた（愛知県告示第 195 号）。

1976（昭和 51）年 6 月 30 日には、車庫を愛知郡日進町内に確保するため終点を赤池まで延伸変更するとともに、主要施設に赤池駅および赤池車庫を追加した（愛知県告示第 617 号）。

その後、建設事業が始められていた北部区間の工法変更により庄内公園駅から丸の内駅に至る5駅においてその区域の拡大変更を行うとともに、西大須はじめ 3 駅について駅名の変更を行った（1978（昭和 53）年 3 月 31 日愛知県告示第 381 号）。

1978（昭和 53）年 10 月 2 日には、「八事～赤池間の開業に際し、地域へのなじみおよび他の交通機関の呼称等を勘案して」駅名の変更を行った（愛知県告示第 1068 号）。

イ 相互直通運転

前項アでも触れたように、高速度鉄道第 3 号と名鉄犬山線との相互直通運転については、都市交通審議会答申（1972（昭和 47）年 3 月）においてうたわれており、1972（昭和 47）年 10 月には、「名古屋市高速度鉄道第 3 号線と名古屋鉄道株式会社犬山線および豊田新線との列車の相互直通運転に関する基本協定」が締結された。[30]

相互直通運転の前提として相互直通運転の接続駅となる区間に係る名鉄犬山線の連続立体交差事業の事業化が必須条件であったことから、1975（昭和 50）年に高速度鉄道第 3 号線の起点を変更したが、相互直通運転の影響区間については、名鉄犬山線の連続立体交差事業との調整を待って具体化されることとなった。具体的には、起点部において庄内公園駅から相互直通運転を行う接続駅まで北へ路線を延伸するというもので、構造も地下式から地表式、嵩上式と漸次変化させながら名鉄犬山線との共同駅となる上小田井駅に至る路線とするものであった（1980（昭和 55）年 12 月 26 日愛知県告示第 1312 号）。

なお、高速度鉄道第 3 号線（上小田井～庄内緑地公園）の事業については、名古屋市環境影響評価指導要綱（昭和 54 年名古屋市告示第 47 号）（以下「市指導要綱」という。）に基づく環境影響評価を実施しており、同要綱による実施第 1 号となるものであった。

高速度鉄道第 3 号線の変更の概要を**表 3.4.8** に示す。

[30] 「名古屋市高速度鉄道第 3 号線と名古屋鉄道株式会社犬山線および豊田新線との列車の相互直通運転に関する基本協定」（1972（昭和 47）年 10 月 30 日）

表 3.4.8　高速度鉄道第3号線　都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
高速度鉄道第3号線	線路部分	1975 (S50)	3.12	A 195	西区山田町大字上小田井字墓貫	天白区天白町大字平針字寺山	18.62km	地下式　(18.62km)	線路線数:2 軌間:1,067mm
		1976 (S51)	6.30	A 617	西区市場木町	愛知郡日進町大字赤池字前田	19,470m	(変更なし)	車庫線の追加
		1978 (S53)	3.31	A 381	(変更なし)	(変更なし)	19,470m	(変更なし)	
		1980 (S55)	12.26	A1312	西春日井郡西春町大字加島新田字加島西	(変更なし)	20,910m	嵩上式　(　560m) 地下式　(20,050m) 地表式　(　300m)	
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A 195	庄内公園駅、庄内通駅、浄心駅、浅間町駅、丸の内駅、伏見駅、西大須駅、上前津駅、鶴舞駅、荒畑駅、御器所駅、山中駅、杁中駅、八事駅、植田西駅、植田南駅、平針原駅、平針駅				
		1976 (S51)	6.30	A 617	赤池駅および赤池車庫を追加				
		1978 (S53)	3.31	A 381	庄内公園駅、庄内通駅、浄心駅、浅間町駅、丸の内駅において、区域の変更 大須観音駅(西大須駅)、川名駅(山中駅)、いりなか駅(杁中駅)において名称を変更(変更前)				
		1978 (S53)	10. 2	A1068	塩釜口駅(植田西駅)、植田駅(植田南駅)、原駅(平針原駅)において名称を変更(変更前)				
		1980 (S55)	12.26	A1312	上小田井駅の追加				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

④　高速度鉄道第4号線

高速度鉄度第 4 号線では、1975(昭和 50)年 3 月 12 日に整備の進んだ神宮西～堀田間および新瑞橋付近で経路の変更を行うとともに、新都市計画法に基づく書式の変更が行われた(愛知県告示第 195 号)。

ア　大曽根～名古屋大学間の変更

金山～新瑞橋間が開通してからおおよそ 20 年後となる 1994(平成 6)年 2 月 25 日に大曽根～名古屋大学間の都市計画の変更が行われた(愛知県告示第 173 号)。

これは、高速度鉄道第 4 号線全体を完成させることにより、高速度鉄道第 2 号線と連絡して地下鉄の環状運転を可能とし、乗り換えの利便性を向上させ、目的地への速達性の増進を図っていこうとするものであった。とりわけ大幸南地区にはナゴヤドームが立地することとなり、短時間に集中する利用者に対応する必要が生じたこと、また時を同じくしてガイドウェイバスシステム志段味線の計画が進捗しており、それとの調整を図る必要があった。そこで、高速度鉄道第 4 号線の未供用区間(大曽根～本山～新瑞橋間)のうち大曽根～名古屋大学間を第 1 期事業化区間とし、当該区間の事業を進めるにあたり都市計画変更が必要となったものである。その内容は、大幸車庫(地下式)と車庫線約 250m を追加するとともに経路、区域の一部変更と矢田駅はじめ 6 駅を追加するものであった。

なお、高速度鉄道第 4 号線の大曽根～名古屋大学間の事業化に伴う計画については、市指導要綱(名古屋市環境影響評価条例(平成 10 年条例第 40 号)(以下「環境影響評価条例」という)施行後は同条例)および 1985(昭和 60)年 6 月 6 日に発せられた建設省都市局長通達「都市計画における環境影響評価の実施について」(以下「6・6 通達」という)に基づく環境影響評価を実施している。

イ 名古屋大学～新瑞橋間の変更

高速度鉄道第 4 号線未供用区間（名古屋大学～新瑞橋間）を第 2 期事業化区間としたことに伴って、当該区間の都市計画変更が必要になったものである。変更の内容は、当該区間の経路、区域の一部変更と八事日赤駅はじめ 4 駅を追加するものであった（1997（平成 9）年 9 月 8 日愛知県告示第 708 号）。

なお、当該区間の事業化に伴う計画についても、市指導要綱（環境影響評価条例施行後は同条例）および 6・6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

高速度鉄道第 4 号線の変更の概要を**表 3.4.9** に示す。

表 3.4.9 高速度鉄道第4号線 都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日	告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
高速度鉄道第4号線	線路部分	1975 (S50) 3.12	A195	東区東大曽根本通7丁目	中区古沢町7丁目	16.91km	地下式 （16.91km）	線路線数：2 軌間：1,435mm
		1994 (H 6) 2.25	A173	東区東大曽根町本通7丁目	中区金山一丁目	16.91km	（変更なし）	車庫線の追加
	主要施設	1975 (S50) 3.12	A195	新瑞橋駅、妙音通駅、堀田駅駅、伝馬町駅、神宮西駅、西高蔵駅、金山駅				但し、金山駅は第2号線主要施設に記載
		1994 (H 6) 2.25	A173	矢田駅、砂田橋駅、茶屋ヶ坂駅、千種台駅、本山駅、名古屋大学駅、大幸車庫の追加				
		1997 (H 9) 9. 8	A708	八事日赤駅、八事駅、清水ヶ岡駅、山下通駅の追加				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

⑤ 高速度鉄道第5号線

高速度鉄道第 5 号線は旧都市計画法によって都市計画決定されている。これは、当時の時代的背景として、ネットワークとしての都市高速鉄道という考えがあって、一体的に都市計画決定する方針によるものであったと考えらる。この点においてはいわゆる事業都市計画と異なっている。同線は、新都市計画法施行後も都市計画変更の経緯はない。このことは、近畿日本鉄道（以下「近鉄」という）名古屋線との相互直通を想定し、これまで事業主体が未定であることから変更対象としなかったと考えられる。

⑥ 高速度鉄道第6号線

高速度鉄道第 6 号線は、都市交通審議会答申（1972（昭和 47）年 3 月）において、「都心を貫通し、住宅地として開発の著しい西部及び東南部を結ぶ路線」と位置付けられた。

都市交通年報によれば 1 号線の名古屋～伏見間のピーク 1 時間の混雑率は、1965（昭和 40）年頃には 200％を超えており[31] 、1980（昭和 55）年には 265％[32] となって限界に近づいていた。この混雑を緩和するバイパスとして、名古屋駅を通る新たな東西方向の地下鉄が必要であった。

[31] 運輸省大臣官房都市交通課監修「昭和 41 年度 都市交通年報」（白泉社 1968.3 p.134）
[32] 運輸省地域交通局監修「昭和 62 年度版 都市交通年報」（（財）運輸経済研究センター 1987.8 p.268）

また、1970(昭和 45)年頃からは、市東南部の天白区や緑区の丘陵地において、鳴海黒石、緑ヶ丘、徳重南部、滝ノ水、平手南部などの大規模な土地区画整理組合をはじめ、多数の土地区画整理組合が順次設立され、このことにより市街化が進展し、発生する交通需要に対応していく必要があった。

そこで、「名古屋市高速度鉄道第 1 号線の混雑緩和を図ると共に、本市東南部の交通需要に対応するため」、新規の路線として高速度鉄道第 6 号線が追加された(1983(昭和 58)年 3 月 25 日愛知県告示第 306 号)。

なお、高速度鉄道第 6 号線の事業化に伴う計画については、市指導要綱(環境影響評価条例施行後は同条例)および 6・6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

2005(平成 17)年 8 月 16 日には、野並～徳重間の事業実施に備えて路線を延伸変更するとともに駅名称の変更等も行っている(名古屋市告示第 444 号)。当該区間については環境影響評価条例に基づく環境影響評価も行われている。

高速度鉄道第 6 号線の変更の概要を**表 3.4.10** に示す。

表 3.4.10 高速度鉄道第6号線 都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
高速度鉄道第6号線	線路部分	1983 (S58)	3.25	A306	中村区太閤通	天白区野並三丁目	15,840m	地下式 (15,840m)	線路線数:2
		2005 (H17)	8.16	N444	中村区太閤通5丁目	緑区鶴が沢一丁目	19,910m	地下式 (19,910m)	
	主要施設	1983 (S58)	3.25	A306	中村区役所駅、名古屋駅、泥江駅、丸の内駅、東桜駅、高岳駅、車道駅、今池駅、吹上駅、御器所駅、桜山駅、瑞穂区役所駅、瑞穂運動場駅、新瑞橋駅、桜本町駅、鶴里駅、野並駅				
		2005 (H17)	8.16	N444	鳴子北駅、相生山駅、神沢駅、徳重駅、徳重車庫の追加 国際センター駅(泥江駅)、久屋大通駅(東桜駅)、瑞穂運動場西駅(瑞穂運動場駅)において名称を変更(変更前)				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

以上、高速度鉄道第 1 号線から第 6 号線までの都市計画の変更の変遷について、**図 3.4.5** および**表 3.4.11** に示す。

(3) 高速度鉄道の駅位置計画、出入口に関する都市計画決定の方針

高速度鉄道の駅位置は、以下のような基本的な考えに留意して決定される。

ⅰ 駅間距離は、概ね1km前後とする。

ⅱ 他の交通機関、既設地下鉄との乗換えの利便性を考慮する。

ⅲ バスとの連絡及び地下鉄利用者の利便性を考慮し、できるだけ主要街路の交差点付近に設置する。

ⅳ 現在の既成市街地の地域拠点及び将来の開発計画との関連を考慮する。

ⅴ 公共施設、他の都市施設等の利便性を考慮する。

駅から地上への出入口は、絶対的な位置が限定される性格のものではない。このため、路線や駅のように都市計画で区域を定め、規制をかけ、用地を確保していくというよりは、むしろ、周辺の土地利用の変化

等に応じ、沿線の土地所有者の方々などの協力を得ながらビルの一部などに配置するなど、柔軟に決めていくことが必要と考えられる。

したがって、従来より、名古屋市においては高速度鉄道の都市計画において、出入口を都市計画では定めていない。

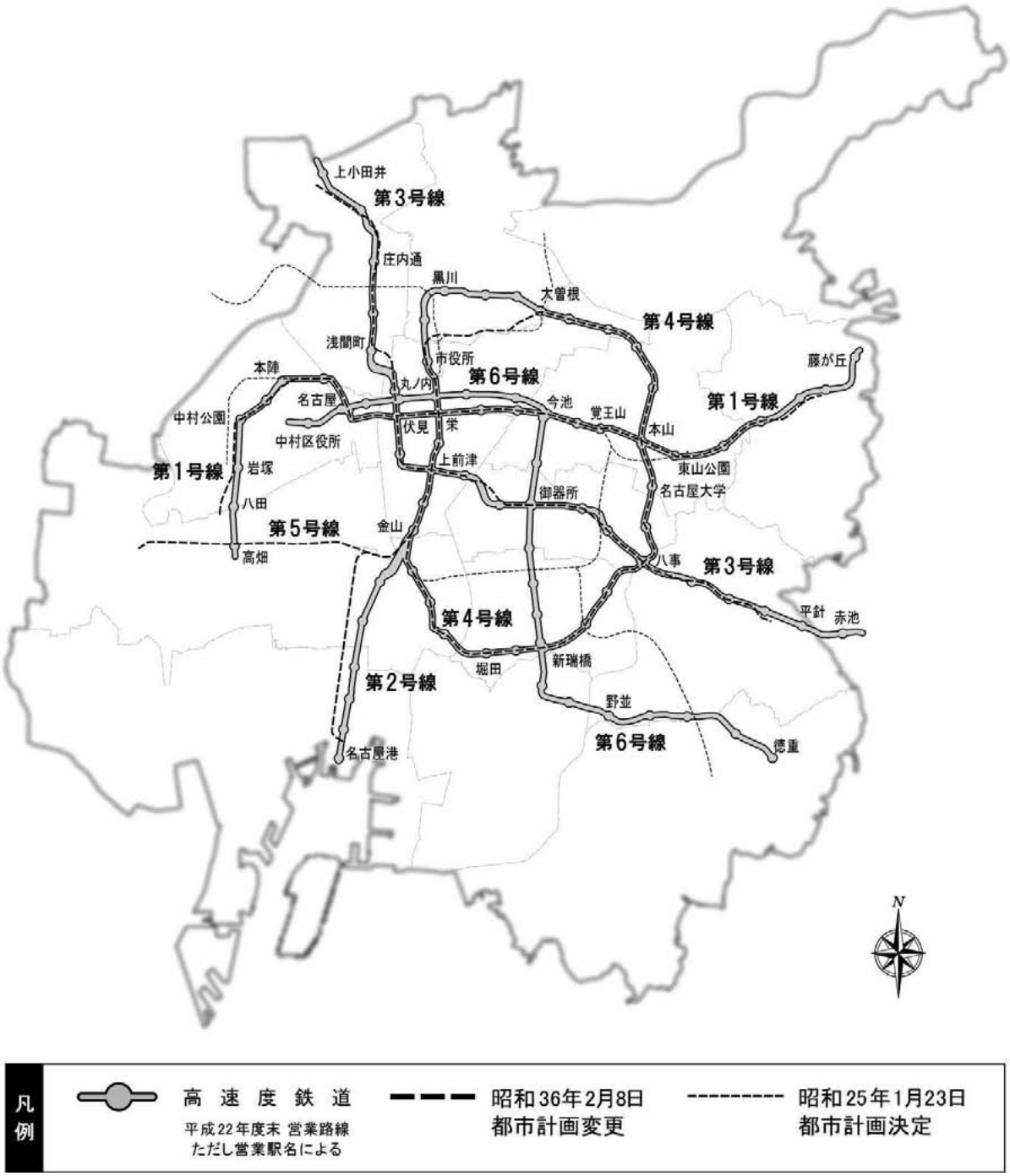


図 3.4.5　高速度鉄道の決定・変更の変遷

表 3.4.11　高速度鉄道の決定・変更の変遷

種別	告示		主な内容	備考
	年月日	番　号		
決定	1950(S25). 1.19	K9	第一号東線（覚王山線）、第二号北線（城北線）、第二号南線（熱田線）、第三号線（東山線）、第四号線（大曽根線）、第五号線（中根線）、第六号線（築港線）の決定	総延長：48,491m
変更	1954(S29). 7. 9	K1261	第一号東線（覚王山線）の変更 名古屋駅～堀川間を高架式から地下式に変更	
変更 追加 廃止	1961(S36). 2. 8	K144	第1号線（東山線）の変更 第2号線（熱田線）、第3号線（岩井線）、第4号線（環状線）、第5号線（八熊線）の追加 第2号北線、第2号南線、第3号線、第4号線、第5号線、第6号線の廃止 都市交通審議会名古屋部会における中間結論を考慮	総延長：75.2km
変更	1965(S40). 3.23	K725	第1号線（東山線）、第2号線（熱田線）の変更 1号線、2号線全線を地下式へ変更	
変更	1966(S41).10.13	K3403	第1号線（東山線）の変更 東山公園以東、藤が丘～西一社の延伸、構造変更 本陣付近、中村公園～八田における経路の変更	
変更	1967(S42).12.28	K4568	第2号線（熱田線）、第4号線（環状線）、第5号線（八熊線）の変更 2号線の金山以南について、臨港線ルートから江川線ルート（金山～名古屋港）へ変更 2号線の変更に伴い、4号線、5号線の金山付近経路の変更	
変更	1968(S43). 3.30	K799	第2号線（熱田線）の変更 2号線北部における瀬戸線重複ルートから北回りルート（内環状線経由：大曽根～市役所）へ変更	
変更	1975(S50). 3.12	A195	新法に基づく書式変更 高速度鉄道第1号線、第2号線、第3号線、第4号線の変更 1号線：岩塚～八田間の経路の変更、八田～高畑間延伸 2号線：名城公園～志賀本通間の経路の変更 3号線：上小田井～庄内公園間の廃止、浅間町～丸の内、西大須付近、鶴舞～荒畑、山中～杁中、八事～平針原間の経路の変更、平針原～平針間延伸 4号線：神宮東～堀田間、新瑞橋付近の経路の変更	
変更	1976(S51). 6.30	A617	高速度鉄道第3号線の変更 平針～赤池間延伸	
変更	1978(S53). 3.31	A381	高速度鉄道第1号線、第3号線の変更 1号線の西部（中村公園～高畑）における主要施設の変更（火災対策基準への適合のため） 3号線の北部（庄内公園～伏見）における区域、主要施設の変更（工法の変更、火災対策基準への適合のため） 3号線（伏見～八事間）における駅名の変更（西大須駅➪大須観音駅、山中駅➪川名駅、杁中駅➪いりなか駅）	
変更	1978(S53).10. 2	A1068	高速度鉄道第3号線の変更 八事～赤池間における駅名の変更（植田西駅➪塩釜口駅、植田南駅➪植田駅、平針原駅➪原駅）	
変更	1980(S55).12.26	A1312	高速度鉄道第3号線の変更 名鉄犬山線相互直通運転に伴い、庄内公園～上小田井間を延伸	
決定	1983(S58). 3.25	A306	高速度鉄道第6号線の決定 中村区役所～野並間の決定	
変更	1986(S61). 4.28	A429	高速度鉄道第2号線の変更 主要施設（東桜駅）を追加	
変更	1994(H 6). 2.25	A173	高速度鉄道第4号線の変更 大曽根～名古屋大学間の事業化に伴う経路の変更および主要施設の追加	
変更	1997(H 9). 9. 8	A708	高速度鉄道第4号線の変更 名古屋大学～新瑞橋間の事業化に伴う経路の変更および主要施設の追加	
変更	2005(H17). 8.16	N444	高速度鉄道第2号線、第4号線、第6号線の変更 2号線：営業路線との整合を図るため、駅名の変更（東桜駅➪久屋大通駅） 4号線：営業路線との整合を図るため、駅名の変更（矢田駅➪ナゴヤドーム前矢田駅、千種台駅➪自由ケ丘駅、清水ケ岡駅➪総合リハビリセンター駅、山下通駅➪瑞穂運動場東駅） 6号線：野並～徳重間延伸、駅名の変更（泥江駅➪国際センター駅、瑞穂運動場駅➪瑞穂運動場西、東桜駅➪久屋大通駅）	総延長 ：約101.27km
変更	2010(H22).12.24	N652	高速度鉄道第2号線の変更 名城車庫の区域の縮小	

告示番号のKは建設省告示、Aは愛知県告示、Nは名古屋市告示をあらわす

3　名古屋鉄道瀬戸線栄乗り入れおよび上飯田連絡線

名称を「高速度鉄道第○号線」という名称ではない「都市高速鉄道」として都市計画決定された路線として、名鉄瀬戸線の栄乗り入れおよび上飯田連絡線がある。いずれも、道路を縦断占用する路線であり都市計画決定の対象である。

(1) 名古屋鉄道瀬戸線の栄乗り入れ

名鉄瀬戸線は、1911(明治44)年に瀬戸電気鉄道によって、それまで瀬戸～大曽根間であった路線が大曽根から土居下を経て堀川に至るまで延伸整備された。このことにより、瀬戸線は、水運との接続が図られて瀬戸からの陶磁器や陶磁器つくりに必要な原材料を運ぶ貨物輸送に大きな力を発揮した。その際、延伸ルートの一部は、名古屋城の外堀内が利用された。しかしながら、一方で、都心部に直結していないという課題も持ち合わせていた。

① 背景と経緯[33]

「名古屋市復興計画の基本」により高速度鉄道の路線を検討する中で、「郊外鉄道と高速度鉄道との相互乗り入れ」[34] を図ることが方針の一つとされており、名鉄も、都心と直結していなかった瀬戸線を都市鉄道として機能させるため、都心へ乗り入れする意向であった。

具体化の過程において、相互に乗り入れる旨の「名古屋市高速度鉄道建設に関する協定」(1949(昭和24)年2月)が、名古屋市、名鉄、近鉄間で締結されたが、その後の状況変化により高速度鉄道の建設を急ぐがゆえに協定に基づく相互乗り入れを取り止めることとした(1953(昭和28)年11月)。[35] しかしながら、協定内容廃止に伴う協議の過程では、名古屋市と名鉄との間で名鉄瀬戸線の栄乗り入れの可能性を残していた。[36]

その後名古屋市は、大曽根土地区画整理事業の都市計画決定に先立ち、1961(昭和36)年1月27日に名鉄に対して「名鉄瀬戸線の処理方針」に関する文書照会を行った。名鉄からは、同年2月22日に相互乗り入れの意向が表明されたが、名古屋市は「都市高速度鉄道と近郊鉄道とは、その性格を異にする」とし、「瀬戸線と線路を共用する計画は好ましくない」とした文書を1962(昭和37)年6月23日付けで名鉄あて送付し、名鉄瀬戸線と高速度鉄道第2号線の相互乗り入れはしないとの結論に達した。[37]

1962(昭和37)年6月の結論に至るまでには、高速度鉄道建設促進委員会において「高速度鉄道の一体系」、「乗客の利便」という視点で議論がなされている。[38]

---

[33] 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第7巻 (昭和時代(戦後))」(名古屋市 2001.10 pp. 667-668) 名古屋鉄道㈱広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」(名古屋鉄道㈱ 1994.6 pp. 484-488)

[34] 前掲 26「高速度鉄道路線網の検討方針」(「名古屋都市計画史」 (財)名古屋都市センター 1999.3 p. 274)

[35] 前掲 26「名古屋市高速度鉄道建設に関する協定」(昭和 24 年 2 月 18 日 名古屋市・名古屋鉄道・近畿日本鉄道)「名古屋都市計画史」 ((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 279-280)

[36] 前掲 33「名古屋市高速度鉄道建設に関する協定について」(昭和 29 年 5 月 31 日 発交計第 5 号)(「名古屋鉄道百年史」 名古屋鉄道㈱ 1994.6 p. 484)

[37] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 404-406)

[38] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 p. 405)

一方、1961（昭和36）年10月の都市交通審議会答申（附図2）では、高速鉄道路線（2）（高速度鉄道第2号線）は名鉄瀬戸線と並行する計画であったが、名古屋市は二重投資をさけること、さらに、市北部の発展につれて増加する交通需要に対処するため、ルートを北へ変更（名古屋環状線経由）して1967（昭和42）年7月に免許申請を行った。名鉄においては同年9月、名古屋市に対して改めて瀬戸線単独での栄乗り入れを申し入れ、翌1968（昭和43）年8月に地方鉄道法上の申請手続きを取った。

名古屋市は、市会における慎重審議を経て、また、これまでの経緯を踏まえ、最終的に種々の条件を付して、栄乗り入れ線の建設に関する「協定書」[39] を1971（昭和46）年12月に締結した。

この協定においては、名鉄が所有していた八事～豊田間の地方鉄道事業免許のうち「乙（名鉄）の高速度鉄道3号線と競合する区間の免許を甲（名古屋市）に無償譲渡する（引用者一部加筆、省略）」旨の条項があり、高速度鉄道第3号線と名鉄豊田線の相互直通運転に係る懸案事項も解決に向かった。

② 都市計画の決定

名鉄瀬戸線栄乗り入れの都市計画決定にあたって、名古屋市政調査会建設清掃部会や名古屋市都市計画審議会（以下「市審議会」という）において、次のような議論がなされた。

ⅰ 建設清掃部会[40]

廃線敷地の寄付問題、背後路線の立体化経費問題、八事～天白間の路線免許問題、都市交通上からみた栄乗り入れ問題など

ⅱ 市審議会

既存踏切除却、栄駅の位置、地下鉄との連絡など

名鉄瀬戸線の栄乗り入れについての都市計画決定は1975（昭和50）年3月12日である（愛知県告示第194号）。

1978（昭和53）年8月2日には、主要施設の施設名「栄駅」を「栄町駅」に変更した（愛知県告示第847号）。これは、高速度鉄道の「栄駅」と区分することによって、利用者の利便を図らんとするものであった。

関係分の変更の概要を**表 3.4.12** および**図 3.4.6** に示す。

表 3.4.12 名古屋鉄道瀬戸線（栄乗り入れ）都市計画決定および変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
（その2）名鉄瀬戸線＊	線路部分	1975 (S50)	3.12	A194	中区錦三丁目	北区深田町三丁目	2,130m	地下式 (1,840m) 地表式 (290m)	線路線数:2
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A194	栄駅、東大手駅				
		1978 (S53)	8. 2	A847	栄町駅（栄駅）において名称を変更（変更前）				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう
＊ 名称が（その2）であるのは、同日都市計画決定された同線の連続立体交差事業を（その1）としたことによる。

[39] 前掲33「協定書」（1971（昭和46）年12月24日 名古屋市・名古屋鉄道）（「名古屋鉄道百年史」名古屋鉄道㈱ 1994.6 pp. 485-486）

[40] 「市会活動の回顧4年のあゆみ 46.4～50.3」（名古屋市会事務局 pp. 62-64）

図 3.4.6 名鉄瀬戸線の栄乗り入れ(1978(昭和 53)年 8 月)

(2) 上飯田連絡線

上飯田連絡線は、名鉄小牧線と名古屋市営地下鉄とを接続して上飯田～平安通間の鉄道の不連続を解消し、名古屋市北部・尾張北部地域と名古屋都心とを直結するという目的で、1994(平成 6)年に設立された上飯田連絡線株式会社が建設主体となり 1996(平成 8)年から約 7 年の工期と約 706 億円の事業費によって建設された路線である。

名鉄小牧線は、1931(昭和 6)年 4 月に名岐鉄道(名鉄の前身)大曽根線として犬山～上飯田間 20.6km が開業した。その後 1944(昭和 19)年には名古屋の市電御成通線が上飯田から平安通を経て大曽根に至る間で開業したことから、上飯田での乗換が必要であるものの、市電を利用して都心へアクセスすることが可能となった。

しかし、1971(昭和 46)年 2 月に市電は廃止され、同年 12 月に開通した高速度鉄道第 2 号線は市役所から平安通を経由して大曽根に至るルートであったため、名鉄小牧線の終端駅である上飯田駅と高速度鉄道第 2 号線平安通駅間約 1km は鉄軌道として不連続となり、名古屋の都心方向へ向かう小牧線利用者は、長年不便な思いをしてきた。

① 背景・経緯等

上飯田連絡線は、当初、都市交通審議会答申（1972（昭和 47）年 3 月）において、7 号線の名称のもとに「都心を貫通し、南部及び北部を結ぶ路線」（金山～上飯田）の一部として位置付けられた。

その後、1992（平成 4）年 1 月の運輸政策審議会答申においては、上飯田線の名称のもとに名鉄小牧線との相互直通を前提に上飯田～丸田町間が位置付けられ、さらに「上飯田駅・平安通駅間の結節改善を図るため、名鉄小牧線味鋺駅・市交平安通駅間については、第 3 セクター方式等を活用しつつ地方公共団体等の支援の下に上飯田連絡線として緊急に整備する」と特記された。

それまで、名鉄小牧線の名古屋市内のターミナル駅は上飯田駅であり、高速度鉄道との接続がなかったため最寄りの高速度鉄道第 2 号線平安通駅まではバスでの乗り継ぎないし徒歩とならざるを得なかった。また、乗り継ぎのための北部方面からのバス路線は、上飯田駅に至るまでに狭幅員の道路部分や三階橋を経由することから、ラッシュアワーでの渋滞状況には、はなはだしいものがあった。

名鉄小牧線としても、高速度鉄道との結節を急ぐことにより小牧線後背圏の需要に応え、利便性を高めて、それまで十全とはいえなかった都市圏鉄道としての役割を発揮させる必要があった。

② 都市計画の決定

上飯田連絡線は 1996（平成 8）年 3 月 15 日に都市計画決定がなされた（愛知県告示第 197 号）。決定にあたって開催された市審議会では、上飯田連絡線の将来計画や輸送人員などについて質疑された。上飯田連絡線の都市計画の内容を**表 3.4.13** に示す。

なお、上飯田連絡線の計画については、市指導要綱（環境影響評価条例施行後は同条例）および 6・6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

表 3.4.13 上飯田連絡線 都市計画の内容

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
連絡線 上飯田	線路部分	1996 (H 8)	3.15	A197	北区東味鋺二丁目	北区平安通1丁目	3,290m	地下式 (2,910m) 地表式 (380m)	線路線数:2
	主要施設	1996 (H 8)	3.15	A197	味鋺駅、上飯田駅、平安通駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

4 連続立体交差事業に係る都市計画

(1) 道路と鉄道との交差に関する方針

名古屋市に係る道路と鉄道との交差に関する方針としては、名古屋市復興計画の基本（1946（昭和 21）年 3 月 名古屋市議会にて発表）の「交通」の項における「国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし街路との平面交差を除却せんとす」[41] をはじめとして、一貫して名古屋市政としての重要な課題の一つに取り上げられている。名古屋市の総合計画等における記述を、**表 3.4.14** に示す。

[41] 前掲 26 名古屋市計画局・（財）名古屋都市センター「名古屋都市計画史」（財）名古屋都市センター 1999.3 p. 247）

表 3.4.14 名古屋市の総合計画等における道路と鉄道との交差に関する方針

策定年月	総合計画等の名称	部門等	内 容
1962(S37).1	将来計画基本要綱	第3編 第4章 2 交通計画 (5) 高速度鉄道交通計画	都市交通審議会の概要を掲げている。その中には「市街地部分の高速度鉄道の立体化」が示されている この場合、高速度鉄道は、「地下鉄、国鉄及び私鉄」があるとされている
1968(S43).12	将来計画／基本計画	第3編 第1章 道路	交通需要の多い都市計画幹線街路の整備、市民生活と密接な関連を有する細街路の整備とあわせて「鉄軌道との連続立体化」に重点を置いて街路整備を推進する
1980(S55).1	基本計画	第2章 第4節 市街地の整備 4－4交通	現況と課題：「鉄道と道路の平面交差にともなう踏切事故、道路の交通渋滞、さらに鉄道の地域分断の解消をはかるため、立体交差化の強力な推進が要請されている」 計画：「鉄道輸送力の増強、踏切事故の防止、道路交通上の渋滞解消をはかるため、6か所の単独立体交差事業、また、鉄道による地域分断の解消をはかるため、6か所の連続立体交差事業を推進する。なお、その他の立体交差化が必要なか所においても、その実現に努力する」
1988(S63).8	新基本計画	第3部 第4章 市街地の整備 4-4 交通	「踏切における事故防止と道路交通の円滑化をはかるため、道路と鉄道との立体交差事業を推進する。特に、輸送力の増強と地域分断の解消に効果が大きい連続立体交差事業を推進する」
2000(H12).11	名古屋 新世紀計画2010	第3部 第4章 市街地の整備 4-3 交通	「踏切における事故防止、道路交通の円滑化などをはかるため、近鉄名古屋線・JR関西本線（黄金～庄内川）、名鉄名古屋本線（天白川～左京山）における連続立体交差事業や、単独立体交差事業をすすめる」 「新たに立体交差化が必要な区間については、整備効果、地域特性、まちづくりとの関連性などもふまえて事業化に向けた調査・検討を行う」

注 総合計画等のタイトルの「名古屋市」を省略した

(2) 日本国有鉄道東海道本線（大高および繰出）[42]

① 都市計画の決定

緑区大高町地区においては、国鉄の南方貨物線（東海道線の複々線化）計画があり、同線の整備に合せて在来線である東海道本線の連続立体交差化（線増連立）が計画された。これによって、緑区の大高地区と鳴海地区との分断を解消しようとしたものである。また、南区繰出地区においては、名古屋市南部を東西に貫通する都市計画道路 3･3･162 東海橋線を改良整備するとともに地域分断を解消することが望まれていた。

1971（昭和 46）年 4 月 16 日に東海道本線の名古屋都市計画区域界（緑区大高町）～笠寺駅間および笠寺駅～熱田駅間について都市高速鉄道に追加するための都市計画の決定がなされた（愛知県告示第 348 号）。両区間の都市計画の概要を**表 3.4.15** に示す。

この計画により、大高地区（大高町平地～天白川間）では、県道東浦名古屋線、都市計画道路 3･3･81 高針大高線および 3･4･174 大高大府線が、繰出地区（国道 1 号～山崎川間）では、都市計画道路 3･3･162 東海橋線および 3･5･160 豊田新屋敷線が立体交差化されることとなった。

[42] 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」（名古屋市土木局 1983.11 pp. 77-78）

表 3.4.15 東海道本線大高地区(その1)および繰出地区(その2) 都市計画の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
日本国有鉄道 東海道本線(その1)	線路部分	1971(S46)	4.16	A348	緑区大高町字西茶屋	南区元塩町五丁目	5K100M	嵩上式 5K100M(内 地表式)(1K580M)	線路線数:4(線増線含む) 緑区大高町字平地～天白川間:連続立体交差化(桁下空高:4M50以上)
	主要施設	1971(S46)	4.16	A348	大高駅				
日本国有鉄道 東海道本線(その2)	線路部分	1971(S46)	4.16	A348	南区豊田町字戸部下一番割	熱田区新宮坂町	2K040M	嵩上式 2K040M(内 地表式)(930M)	線路線数:2 南区豊田町字戸部下一番割～瑞穂区浮島三丁目間:連続立体交差化(桁下空高:4M50以上)

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

② 関連都市計画変更

繰出地区では、1977(昭和 52)年 12 月 6 日に、連続立体交差事業に関連した側道として都市計画道路 7･7･15 繰出 1 号線および 7･6･16 繰出 2 号線を追加している。(本編「第2章 道路」(第5節1(1) 鉄道関連の変更)参照)

(3) 名古屋鉄道瀬戸線[43]

① 名古屋鉄道瀬戸線(第 1 期)

名鉄瀬戸線は、かつては名古屋城の外堀を経路としている区間以外はすべて地表部を走行し、道路と平面交差していたため、市電との平面交差箇所もあり、かつ、軌道敷も狭隘で、回転半径が小さい線形であった。

復興土地区画整理事業では、当初、高速度鉄道計画として盛土高架と側道を想定して用地を確保したが、その後、高速度鉄道と名鉄瀬戸線が別線となった際、連続立体交差事業に当該用地を転用した。

また、大曽根土地区画整理事業では、当初の事業計画において区域内の鉄道高架化を事業内容に包含していたが、1969(昭和 44)年に建運協定が締結されたことに伴い、土地区画整理事業費の負担軽減も考慮し、鉄道高架化を土地区画整理事業とは別事業として施行することとなった。

特に大曽根地区にあっては、変形六差路交差点の解消とあわせて、都市計画道路 3･2･3 名古屋環状線との平面踏切の早急な除却が望まれていた。

名鉄瀬戸線の栄乗り入れを契機として、栄から矢田川に至る全区間を立体交差化させる計画であったが、清水～森下間では高架化を反対し、地下化を要望する運動があったこともあり、まずは、大曽根土地区画整理事業区域内を含む森下～矢田間を第 1 期として連続立体交差事業が 1975(昭和 50)年 3 月

[43] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 78-80)

12 日に都市計画決定された(愛知県告示第 193 号)。名鉄瀬戸線の栄乗り入れについては、本節3 (1) 名古屋鉄道瀬戸線の栄乗り入れ を参照されたい。

この計画により、都市計画道路 3・2・3 名古屋環状線、3・2・56 赤萩町線および 3・4・59 矢田町線のほか、のちの 1981(昭和 56)年 8 月に追加(名古屋市告示第 372 号)された 3・4・181 山田東町線、3・4・182 山田矢田線および 3・4・183 東大曽根山田東線を含めた 6 つの都市計画道路が立体交差化されることとなった(**図 3.4.7** 参照)。

② 名古屋鉄道瀬戸線変更(第 2 期)

名鉄瀬戸線中間部第 2 期区間(東大手～森下間)は、東区内において都市計画道路 3・1・57 葵町線(国道 19 号)等と、北区内において都市計画道路 3・1・48 東郊線(国道 41 号)等と平面踏切で交差し、渋滞の原因をなすとともに交通安全にも支障をきたしていた。

名鉄瀬戸線第 1 期区間(森下～矢田間)は 1983(昭和 58)年度に事業を完了しており、引き続いて第 2 期区間(東大手～森下間)の事業化が強く望まれていた。

都市計画変更の内容は、既決定の名鉄瀬戸線栄乗り入れ区間と同線の第 1 期区間(森下～矢田間)を統合し、同線第 2 期区間(東大手～森下間)を追加して一連の区間とするものであった(1983(昭和 58)年4 月 8 日愛知県告示第403 号)。決定にあたって開催された市審議会では、仮線運行時の騒音・振動、騒音予測手法、仮線運行時の騒音対策の適用例などについて質疑された。

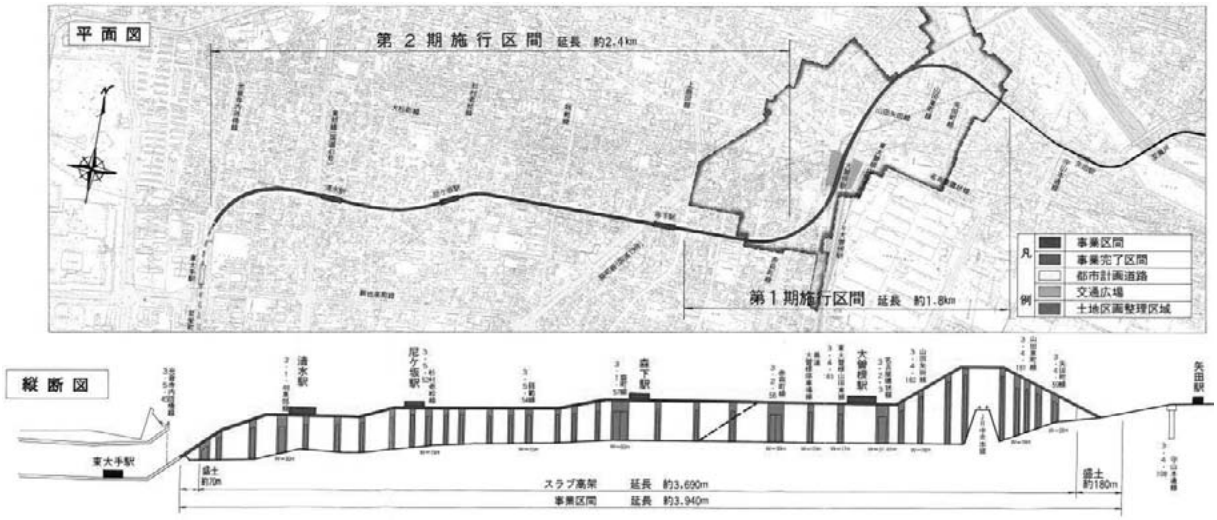
名鉄瀬戸線の都市計画変更の概要を**表 3.4.16** に、事業の概要図を**図 3.4.7** に示す。

なお、名鉄瀬戸線の連続立体交差事業については、市指導要綱に基づく環境影響評価を実施している。

表 3.4.16 名古屋鉄道瀬戸線 都市計画変更の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
(名古屋鉄道瀬戸線その1線)	線路部分	1975 (S50)	3.12	A193	東区東大曽根町中一丁目	東区矢田町九丁目	2,040m	嵩上式 (1,380m) 地表式 (660m)	線路線数:2 連続立体交差化事業
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A193	大曽根駅				
名古屋鉄道瀬戸線	線路部分	1983 (S58)	4. 8	A403	中区錦三丁目	東区矢田町九丁目	5,880m	地下式 (1,740m) 嵩上式 (3,520m) 地表式 (620m)	線路線数:2 連続立体交差事業
	主要施設	1983 (S58)	4. 8	A403	栄町駅、東大手駅、清水駅、尼ケ坂駅、森下駅、大曽根駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう
表中、その1は瀬戸線連続立体交差事業の第1期をいう。また1983(S58)年の変更は、栄乗り入れおよび第1期を統合し第2期を追加して一連の区間としたものである。



出典:「名古屋鉄道瀬戸線(東大手～矢田間)連続立体交差事業の概要」パンフレット(名古屋市)

図 3.4.7 名鉄瀬戸線の連続立体交差事業概要図

(4) 名古屋鉄道常滑線[44]

① 都市計画決定

名鉄常滑線は、豊田土地区画整理事業区域内については、大曽根土地区画整理事業と同様に、区域内の鉄道高架化を当初の事業計画に包含していたが、前項記述の名鉄瀬戸線(第 1 期)と同様に、鉄道高架化を土地区画整理事業とは別事業として施行することになり、都市高速鉄道として都市計画決定された。

当初の事業計画における鉄道高架化の区間は、豊田土地区画整理事業の区域内である新堀川～道徳駅間約 1.25km であったが、その後、土地区画整理事業の区域外も含めた新堀川～山崎川間約 2.3km の計画となった。

名鉄常滑線の連続立体交差事業は、1975(昭和 50)年 3 月 12 日に都市計画決定された(愛知県告示第 193 号)。この計画により、都市計画道路 3･5･160 豊田新屋敷線、3･1･20 伏見町線、3･3･162 東海橋線および 3･5･164 道徳呼続線が立体交差化されることとなった。

名鉄常滑線の都市計画変更の概要を**表 3.4.17** に、連続立体交差事業の概要図を**図 3.4.8** に示す。

② 関連都市計画変更

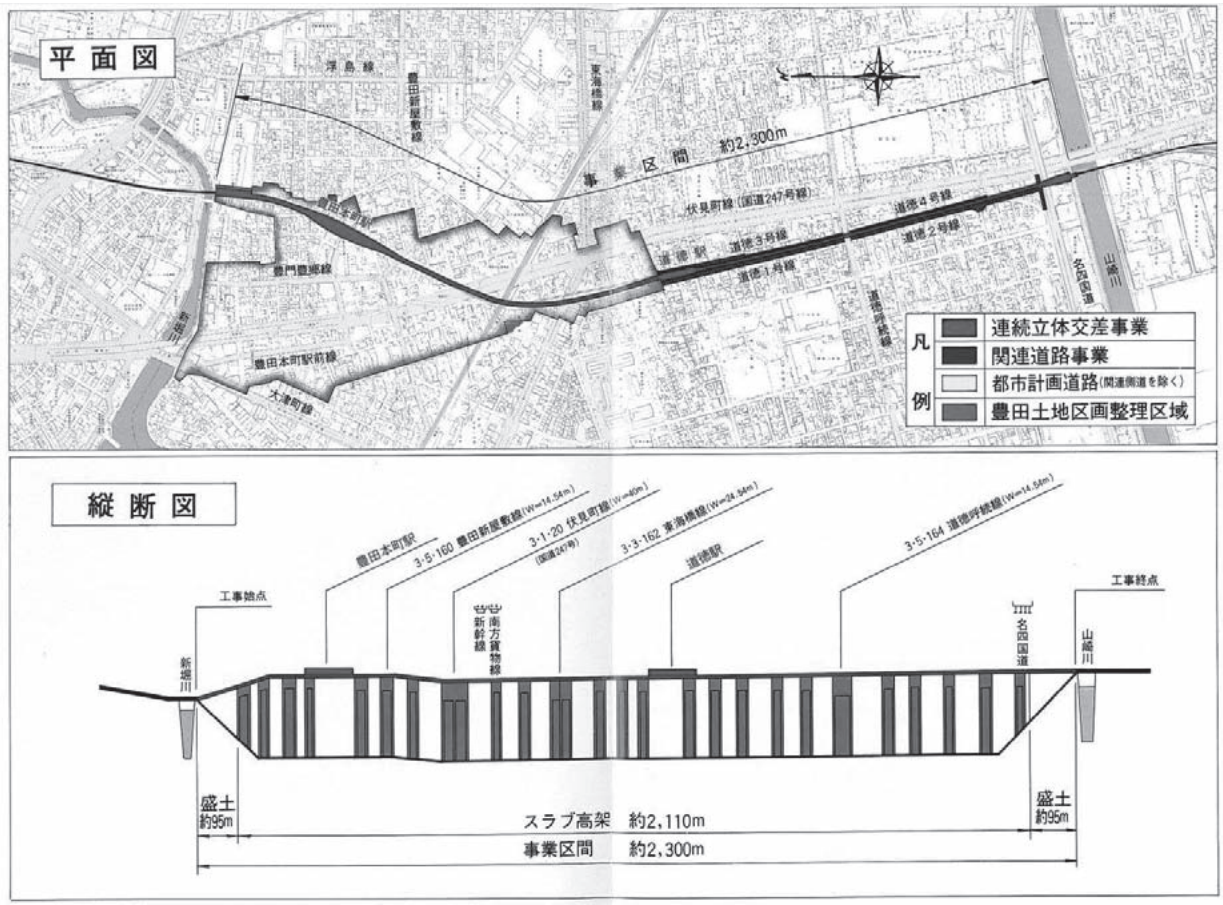
1975(昭和 50)年 3 月 12 日に、常滑線道徳駅～都市計画道路 3･2･168 名四国道線間において、環境保全対策として都市計画道路 7･6･9 道徳 1 号線および 7･6･10 道徳 2 号線を、また 1985(昭和 60)年 10 月 2 日に、都市計画道路 7･7･43 道徳 3 号線および 7･7･44 道徳 4 号線が追加された。(本編「第2章 道路」(第5節1(1) 鉄道関連の変更)参照)

[44] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 80-81)

表 3.4.17　名古屋鉄道常滑線　都市計画の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
名古屋鉄道常滑線	線路部分	1975 (S50)	3.12	A193	熱田区花表町三丁目	南区加福町三丁目	3,180m	嵩上式　(3,180m)	線路線数:2 連続立体交差化事業
	主要施設	1975 (S50)	3.12	A193	豊田本町駅、道徳駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう



出典:「名古屋鉄道常滑線(新堀川～山崎川間)連続立体交差事業の概要」パンフレット(名古屋市)

図 3.4.8　名鉄常滑線の連続立体交差事業概要図

(5)　名古屋鉄道犬山線

①　都市計画決定

名鉄犬山線は、西区の小田井地区において都市計画道路 3・1・29 江川線(県道名古屋江南線)等と平面踏切で交差し、渋滞の原因をなし、交通安全にも支障をきたすとともに土地区画整理事業によって整備された都市計画道路も鉄道によって分断された状態になっていた。また、都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)は北部区間(国道 19 号～国道 22 号)において暫定踏切で半幅員供用していた(1980(昭和 55)年 4 月)。これは、名鉄犬山線を高架化して立体交差する計画があるにもかかわらず、

新設した幹線道路に暫定的に踏切を設置して供用したものであり、道路交通の円滑化と安全を図る上で、連続立体交差事業による早急な踏切除却が必要であった。

さらに、名鉄犬山線は本節2(2)③ 高速度鉄道第3号線 で述べたとおり高速度鉄道第3号線と相互直通することが前提となっており、名鉄犬山線を平面のままにしておいては相互直通実現はあり得ないことから、高速度鉄道第3号線の全線供用のためにも名鉄犬山線の連続立体交差事業の早期実施が望まれていた。

このような状況から、「名古屋鉄道犬山線のうち、名古屋市高速度鉄道第 3 号線との相互直通運転化に併せて連続立体交差事業を実施する中小田井(名古屋市界)～新川(名古屋市界)間について都市高速鉄道の決定を行うもの」として都市計画決定された。

名鉄犬山線の連続立体交差事業の都市計画決定は、1980(昭和 55)年 12 月 26 日である(愛知県告示第 1311 号)。この計画により、都市計画道路 3・4・97 中小田井味鋺線、3・1・29 江川線(県道名古屋江南線)、3・3・25 枇杷島小田井線、3・1・4 名古屋環状2号線(国道 302 号)および県道一場中小田井線が立体交差化されることとなった。決定にあたって開催された市審議会では、犬山線の将来の立体交差区間、事業費総額と費用負担、環境影響評価、国鉄瀬戸線との交差形態などについて質疑された。

名鉄犬山線の都市計画変更の概要を**表 3.4.18** に、連続立体交差事業の概要図を**図 3.4.9** に示す。

なお、名鉄犬山線の連続立体交差事業については、市指導要綱に基づく環境影響評価を実施している(同要綱による実施第2号)が、その詳細は第7編「第2章 環境影響評価」において記述する。

表 3.4.18 名古屋鉄道犬山線 都市計画の概要

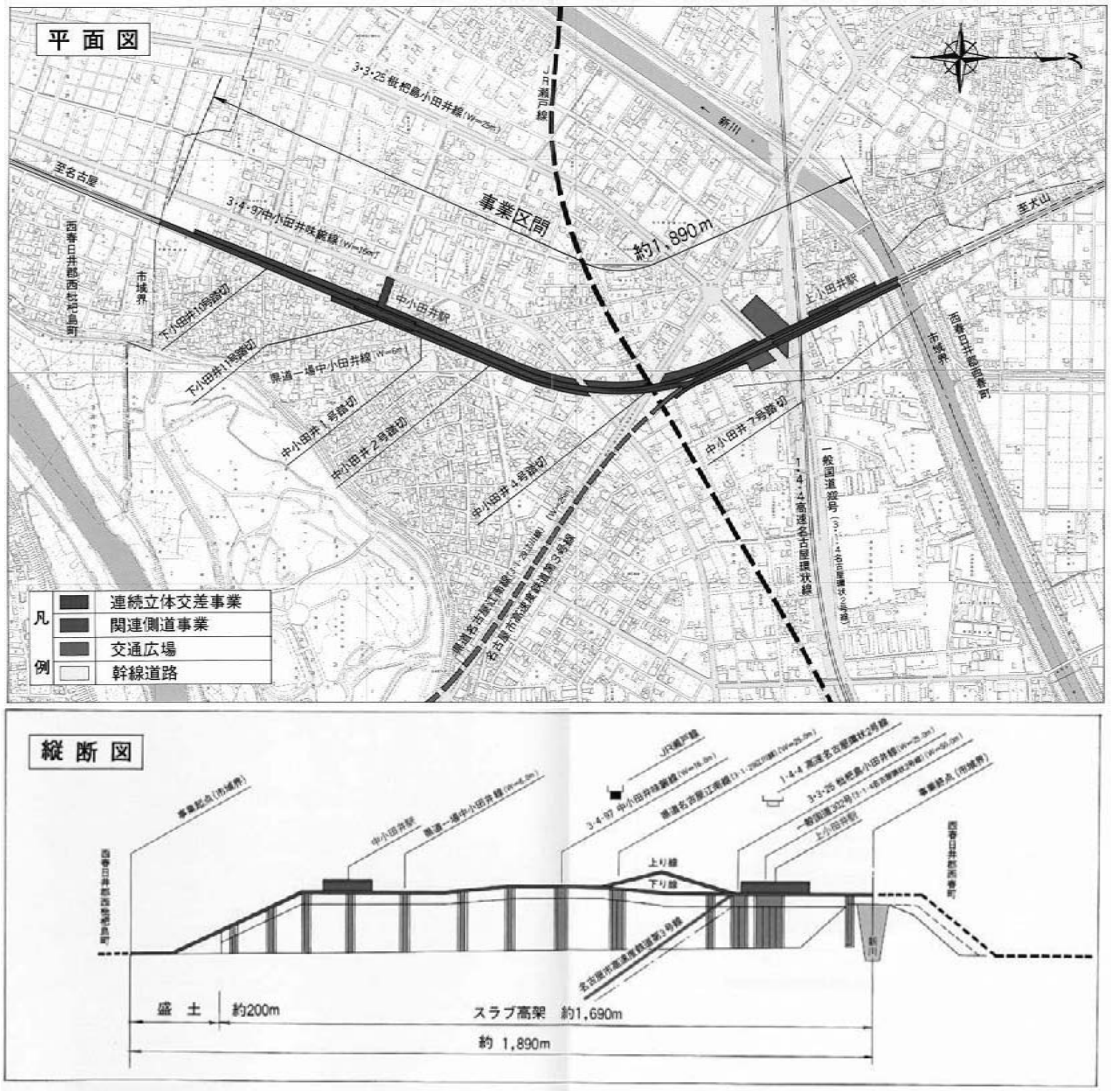
名称	内訳	告示			起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
		年月日		番号					
名古屋鉄道犬山線	線路部分	1980 (S55)	12.26	A1311	西区中小田井一丁目	西区貴生町地先	1,890m	嵩上式 (1,660m) 地表式 (230m)	線路線数:2 連続立体交差事業
	主要施設	1980 (S55)	12.26	A1311	中小田井駅、上小田井駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう

② 関連都市計画変更

ア 道路

連続立体交差事業に伴う関連側道として都市計画道路 7・7・23 上小田井 1 号線をはじめ 7 路線の道路が連続立体交差事業の都市計画と同日に都市計画追加された(1980(昭和 55)年 12 月 26 日名古屋市告示第 619 号)。関連側道の都市計画の概要は**表 3.4.19** のとおりである。



出典:「名古屋鉄道犬山線(中小田井～新川間)連続立体交差事業の概要」パンフレット(名古屋市)

図 3.4.9　名鉄犬山線連続立体交差事業概要図

表 3.4.19　名古屋鉄道犬山線関連側道の都市計画の概要

番　号	名　称	延　長	幅　員	番　号	名　称	延　長	幅　員
7･7･23	上小田井1号線	180m	6m	7･7･27	上小田井5号線	660m	7m
7･4･24	上小田井2号線	250m	17m	7･4･28	中小田井1号線	580m	17m
7･5･25	上小田井3号線	140m	15m	7･4･29	中小田井2号線	460m	17m
7･7･26	上小田井4号線	180m	6m				

延長の「約」表示を省略した

イ　公園

都市計画公園 2･2･256 二之条公園は中小田井土地区画整理事業によって確保され、1976(昭和 51)年 10 月 6 日に都市計画決定されていたが、名鉄犬山線の連続立体交差事業に伴う都市計画道路 7･4･

24 中小田井 2 号線の追加に伴って 0.02ha 縮小された。変更は、連続立体交差事業と同日である(1980(昭和 55)年 12 月 26 日名古屋市告示第 615 号)。

ウ 駅前広場

名鉄犬山線の連続立体交差事業の都市計画決定に 2 年弱遅れた 1982(昭和 57)年 10 月 6 日に、3 か所の駅前広場が追加決定された。これは都市計画道路 3・3・25 枇杷島小田井線の変更による(愛知県告示第 989 号)。詳細は、第4節 総合駅と駅前広場の計画および第5節 総合駅と駅前広場の整備 において記述する。

(6) 東海旅客鉄道関西本線・近畿日本鉄道名古屋線

① 都市計画決定

東西に並行して走る東海旅客鉄道(以下「JR 東海」という)関西本線および近鉄名古屋線の線路を境として、北側(中村区側)および南側(中川区側)はともに組合施行の土地区画整理事業によって整備されてきた。それにもかかわらず、両鉄道路線は地表にあって、交差して計画された都市計画道路 3・3・11 高畑町線には踏切が開設できず、鉄道を横断しようとする者は直近の小規模な踏切に迂回することを余儀なくされていた。このため狭い道路に車両が入り、整備された 3・3・11 高畑町線が有効に活用されない状況が続いていた。

近鉄烏森駅付近の都市計画道路 3・5・13 日比津小本線および都市計画道路 3・4・149 秋竹線の延伸にあたる名古屋市道岩塚長良町線(旧佐屋街道)は、いずれも鉄道と交差する個所で、いわゆる「開かずの踏切」によってボトルネックとなっていた。

また、JR 東海関西本線の八田駅と近鉄名古屋線の八田駅はともに高速度鉄道第 1 号線八田駅から離れて立地していて相互の乗り換えに不便な状況だった。連続立体交差事業は、こうした地域分断や交通渋滞の解消を図るだけではなく、八田総合駅計画を実現する手段としても有効であった。

JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の連続立体交差事業は、1991(平成 3)年 3 月 27 日に都市計画決定された(愛知県告示第 293 号)。計画の概要としては、黄金跨線橋附近から近鉄名古屋線が JR 東海関西本線をオーバークロスする附近に至るおおむね 3.4km を高架化するもので、その途中の近鉄の八田駅を約 200m 東へ移転するとともに JR 東海の八田駅を約 500m 東へ移転し、両八田駅をそれぞれ高速度鉄道第 1 号線八田駅の東西に配置することによって総合駅化を図るものである。

なお、JR 東海関西本線は現況単線であるが都市計画は複線とし、事業自体は単線高架とした。

この計画により、都市計画道路 3・5・13 日比津小本線、3・3・11 高畑町線および 3・5・148 横井町五月通線ならびに名古屋市道岩塚長良町線(旧佐屋街道)等が立体交差化されることとなった。

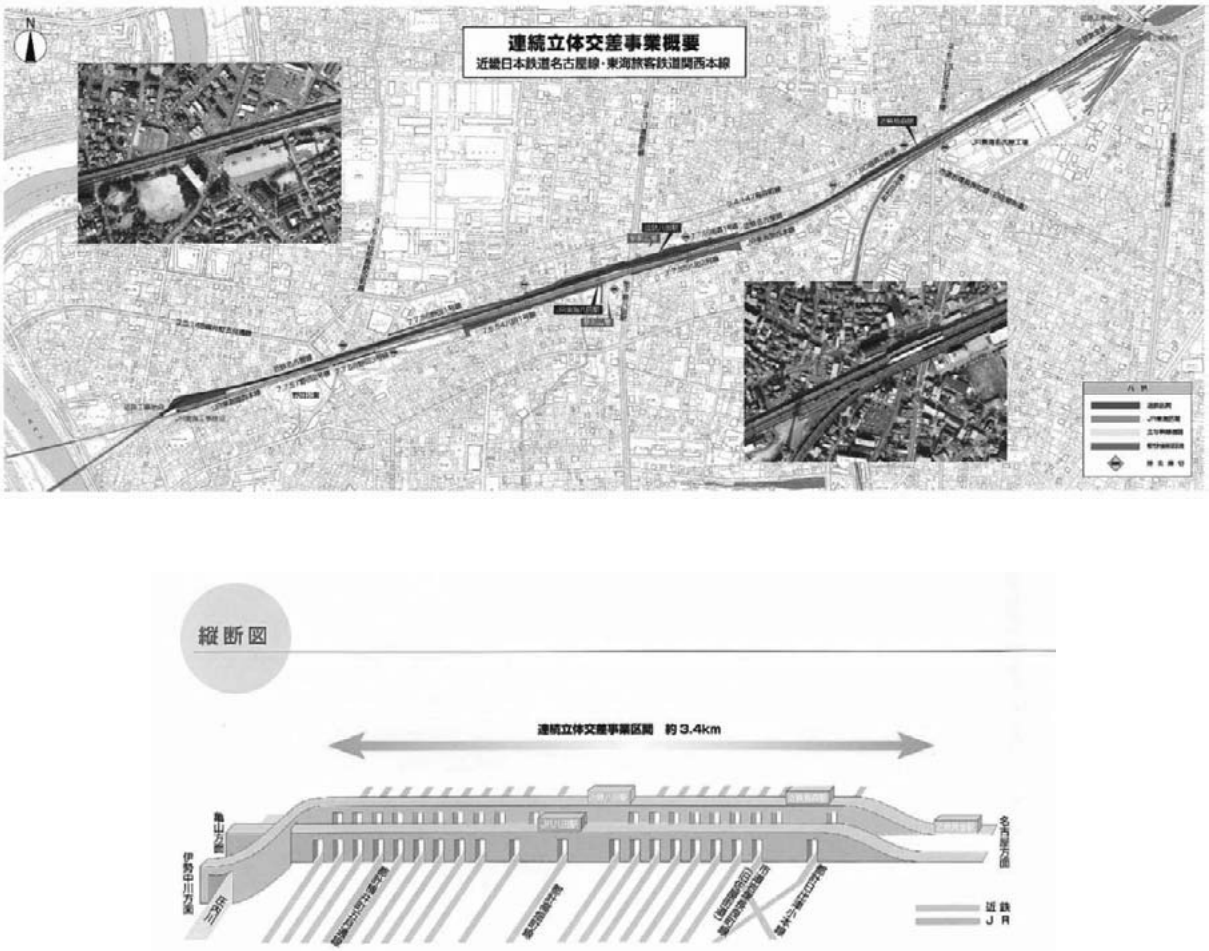
JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の都市計画の概要を**表 3.4.20** に、連続立体交差事業の概要図を**図 3.4.10** に示す。

なお、JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の連続立体交差事業の計画については、市指導要綱(環境影響評価条例施行後は同条例)および 6・6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

表 3.4.20　東海旅客鉄道関西本線および近畿日本鉄道名古屋線　都市計画の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
東海旅客鉄道関西本線	線路部分	1991 (H 3)	3.27	A293	中村区長戸井1丁目	中川区富田町大字前田字新田前	3,930m	嵩上式　(2,530m) 地表式　(1,400m)	線路線数:2 連続立体交差化事業
	主要施設	1991 (H 3)	3.27	A293	八田駅				
近畿日本鉄道名古屋線	線路部分	1991 (H 3)	3.27	A293	中川区富田町大字前田字新田前	中村区黄金通7丁目	3,510m	嵩上式　(2,830m) 地表式　(680m)	線路線数:2 連続立体交差化事業
	主要施設	1991 (H 3)	3.27	A293	近鉄八田駅、烏森駅、黄金駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう



出典:「近畿日本鉄道名古屋線　東海旅客鉄道関西本線　連続立体交差事業」パンフレット
（名古屋市　近畿日本鉄道株式会社　東海旅客鉄道株式会社　2007.1）

図 3.4.10　東海旅客鉄道関西本線および近畿日本鉄道名古屋線連続立体交差事業概要図

② 関連都市計画変更

ア 道路

連続立体交差事業に伴う関連側道として都市計画道路 7・6・54 八田 1 号線をはじめ 7 路線の道路が連続立体交差事業の都市計画と同日に都市計画決定された(1991(平成 3)年 3 月 27 日名古屋市告示第 89 号)。関連側道の都市計画の概要を**表 3.4.21** に示す。

表 3.4.21 東海旅客鉄道関西本線および近畿日本鉄道名古屋線の関連側道の都市計画の概要

番 号	名 称	延 長	幅 員	番 号	名 称	延 長	幅 員
7・6・54	八田1号線	580m	10m	7・7・58	野田3号線	150m	6m
7・7・55	八田2号線	370m	6.5m	7・7・59	烏森1号線	260m	6m
7・7・56	野田1号線	830m	6m	7・7・60	烏森2号線	150m	6m
7・7・57	野田2号線	50m	6m				

延長の「約」表示は省略した

イ 公園

都市計画道路 7・7・59 烏森 1 号線の追加決定により、既設の都市計画公園 2・2・325 長田公園を縮小し(0.30ha から 0.24ha へ)、新たに都市計画公園 2・2・688 八田公園(0.36ha)が追加された。変更は、連続立体交差事業と同日である(1991(平成 3)年 3 月 27 日名古屋市告示第 93 号)。

ウ 駅前広場

連続立体交差事業の都市計画決定に 7 年半ほど遅れた 1998(平成 10)年 8 月 7 日に、2 か所の駅前広場が追加決定された。これは都市計画道路 3・3・11 高畑町線の変更による(愛知県告示第 593 号)。詳細は、第4節 総合駅と駅前広場の計画および第5節 総合駅と駅前広場の整備 において記述する。

(7) 名古屋鉄道名古屋本線

① 都市計画決定

都市計画道路 3・3・81 高針大高線、3・4・87 古鳴海停車場線および 3・4・88 鳴子団地大高線は、いずれも緑区鳴海町地内において名鉄名古屋本線との平面踏切により渋滞をきたし、地域分断をもたらしていた。このため、天白川～左京山駅付近について都市高速鉄道の都市計画決定を行い、連続立体交差事業を行うこととなった。

これにあわせ、鳴海駅周辺では鳴海駅前第二種(当初は第一種)市街地再開発事業が行われ、都市計画道路 3・4・87 古鳴海停車場線の整備や河川の改修も進められた。

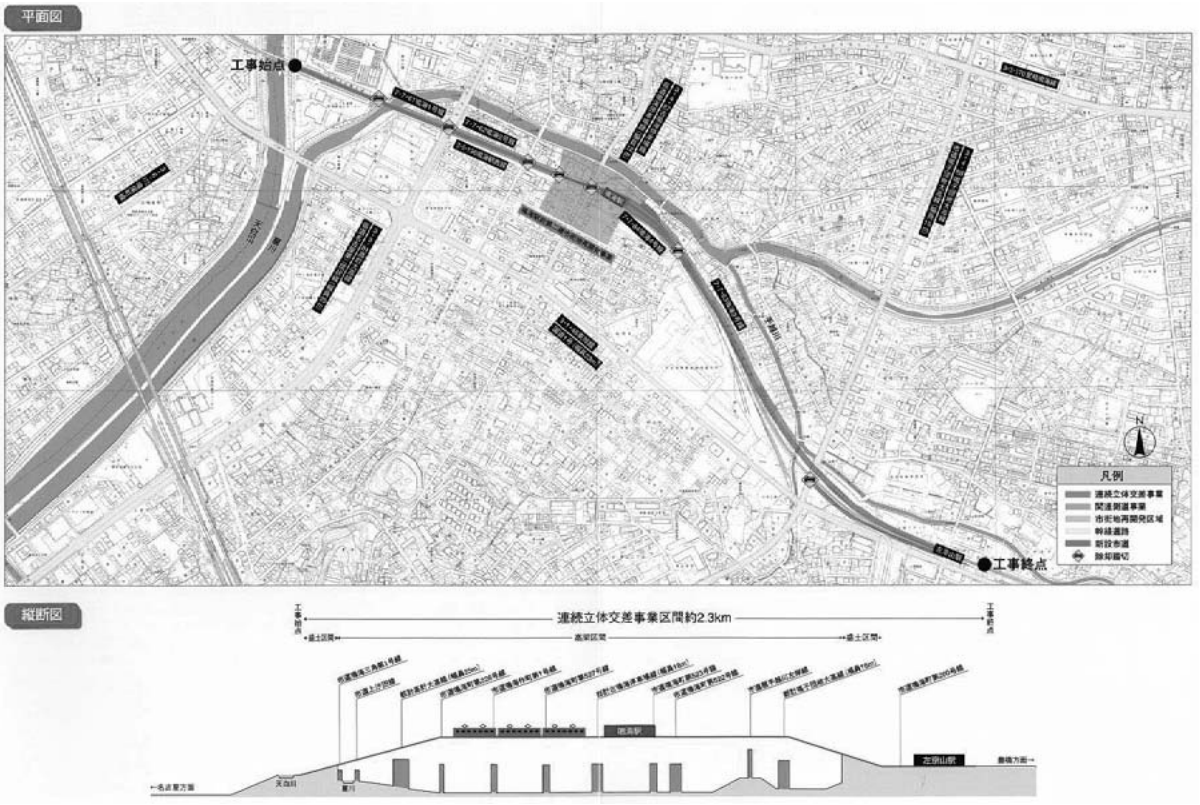
名鉄名古屋本線の連続立体交差事業の都市計画決定は、1992(平成 4)年 3 月 2 日である(愛知県告示第 198 号)。この計画により、都市計画道路 3・3・81 高針大高線、3・4・87 古鳴海停車場線および 3・4・88 鳴子団地大高線ならびに県道松本名古屋線が立体交差化されることとなった。決定にあたって開催された市審議会では、扇川河川改修との関係について質疑された。

名鉄名古屋本線の都市計画の概要を**表 3.4.22** に、連続立体交差事業の概要図を**図 3.4.11** に示す。なお、名鉄名古屋本線の連続立体交差事業の計画については、市指導要綱（環境影響評価条例施行後は同条例）および 6･6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

表 3.4.22　名古屋鉄道名古屋本線　都市計画の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
名古屋本線	線路部分	1992 (H 4)	3. 2	A198	緑区浦里五丁目	緑区左京山	2,370m	嵩上式　(1,510m) 地表式　(860m)	線路線数:2 連続立体交差化事業
	主要施設	1992 (H 4)	3. 2	A198	鳴海駅、左京山駅				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示をいう



出典:「名古屋鉄道名古屋本線（天白川～左京山間）連続立体交差事業」パンフレット
（名古屋市 名古屋鉄道株式会社 2005.3）

図 3.4.11　名古屋鉄道名古屋本線連続立体交差事業概要図

② 関連都市計画変更

ア 道路

連続立体交差事業に伴う関連側道等として都市計画道路 3･4･196 鳴海駅西線をはじめ 5 路線の道路が連続立体交差事業の都市計画と同日に追加された(1992(平成 4)年 3 月 2 日名古屋市告示第 53 号)。関連側道等の都市計画の概要を**表 3.4.23** に示す。

表 3.4.23 名古屋鉄道名古屋本線関連側道等の都市計画の概要

番 号	名 称	延 長	幅 員	番 号	名 称	延 長	幅 員
3.･5･196	鳴海駅西線	360m	12m	7･7･63	鳴海3号線	640m	6m
7･6･61	鳴海1号線	110m	10m	7･7･64	鳴海4号線	190m	6m
7･7･62	鳴海2号線	290m	6m				

延長の「約」表示は省略した。

イ 駅前広場

連続立体交差事業の都市計画決定と同日に駅前広場の計画が変更された。その内容としては、鉄道線路南側に主たる広場として鳴海駅南交通広場を追加するとともに、鉄道線路北側に都市計画決定されていた従来の広場(鳴海駅前交通広場)を従たる広場(鳴海駅北交通広場)として区域変更するものである。これは都市計画道路 3･4･87 古鳴海停車場線の変更による(1992(平成 4)年 3 月 2 日愛知県告示第 199 号)。詳細は、第4節 総合駅と駅前広場の計画および第5節 総合駅と駅前広場の整備 において記述する。

5 都市モノレール等(軌道)の都市計画

(1) ガイドウェイバスシステムの概要と特徴[45]

ガイドウェイバスシステムは、案内軌条により車両を誘導する仕組みで、1980(昭和 55)年にドイツのエッセンで最初に導入され、その後オーストラリアのアデレードにも適用例がある。

我が国では 1984(昭和 59)年度末より建設省において研究開発が開始されたが、そのシステムは、最終的には外国のそれとは異なったものであり、特許権の侵害はなく、建設省土木研究所での研究開発による独自のシステムとなった。

ガイドウェイバス専用走行路は、高架構造を基本とし、根拠法規を新交通システムと同様に軌道法とした。平面街路走行区間については、一般バスと同様に「道路運送法」(昭和 26 年法律第 183 号)を適用することとしている。

研究開発の結果、実用化段階に達した日本のシステムの特徴は、諸文献を要約すると次のようになる。

[45] 都市局都市交通調査室「ガイドウェイバスシステムについて」(「建設月報」 Vol. 39, No. 8 1986.8)
神崎紘郎「ガイドウェイバスシステム」(「新都市」 Vol. 40, No. 11 1986.11)
神崎紘郎「新交通システムの段階整備とガイドウェイバスシステム」(「都市問題研究」 Vol. 38, No. 11 1986.11)

i シンプルなメカニズムとコンパクトな構造物

車両は通常のバス車両に案内装置を付加した簡易な構造で、専用走行路は高架を基本とし、その構造物は一般道路よりもコンパクトである。

ii デュアルモード

高架専用走行路と一般道路の双方を連続して走行することが可能である。

iii 段階整備の可能性

デュアルモード性を活かして必要区間だけを先行整備して供用することができ、需要増加に応じて延伸することが可能であり、場合によっては新交通システムに移行することが可能である。

iv 定時性・高速性

専用走行路により高速走行が可能となり、一般道路を走行する場合に受ける信号や交通渋滞の影響がないため、定時性の確保が可能である。

v ローコスト

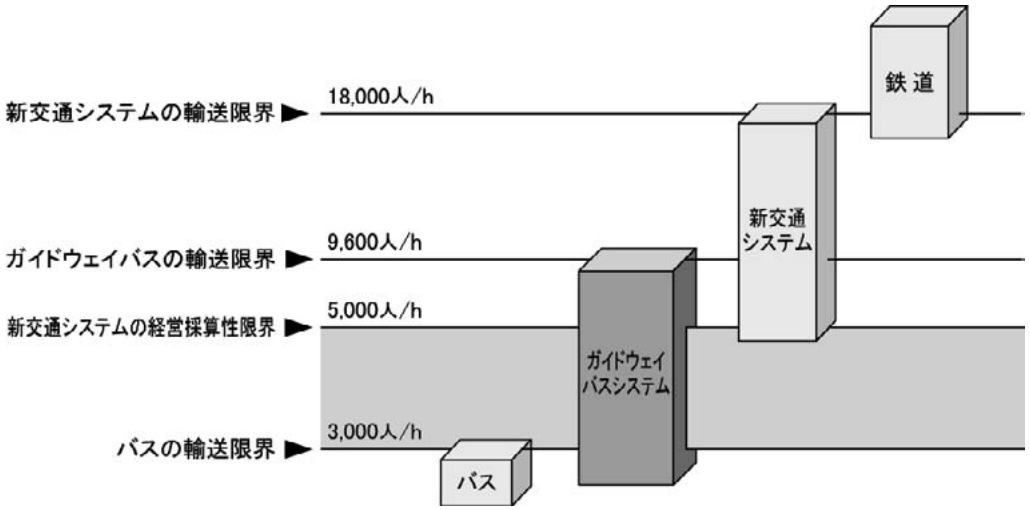
構造物がコンパクトなうえ、電気通信設備等が不要である。*

（* 電気通信設備は現実のシステムでは必須となった。）

vi 需要量に応じた隙間に対応

一般バスと新交通システムの中間の輸送需要に対応することができる。

ガイドウェイバスシステムの適用範囲を**図 3.4.12** に示す。



出典:「ガイドウェイバスシステム志段味線」(名古屋市 1995.3)

図 3.4.12 各交通システムの適用範囲

以上のほかに、次の特徴を挙げる文献もある。

vii 軌道法の適用を受けるとしても基本的にバス類似のシステムであることから、既存の交通事業者との調整が容易である。

viii 専用走行路上においては、運転手はハンドル操作が不要であり、乗客は快適な乗り心地を享受できる。

(2) ガイドウェイバス志段味線

① ガイドウェイバス志段味線の経緯[46]

ア 導入検討の経緯

守山区志段味地区は、名古屋市の北東方面に半島状となった形状をしており、北側に庄内川を挟んでJR東海中央本線、南側に森林公園を挟んで名鉄瀬戸線があるものの、主たる公共交通機関は一般路線バスの名鉄バスおよびJRバスであった。また名古屋市営の交通機関のサービスは、藤が丘および引山から志段味(現雨池バス停付近)に至る路線バスの運行に留まっていた。

このように志段味地区は、鉄道空白地域であったが、土地区画整理事業などによる新規開発需要を考慮しても鉄道路線の新設に見合う需要は想定できなかったことから、新交通システムとバスの中間の需要に対応するシステムが望まれた。

ところで、名古屋市総合交通計画研究会が1979(昭和54)年5月に基幹バス構想路線を公表したが、その路線に志段味線(栄～志段味間)が含まれていた。

また、1985(昭和60)年4月に中央走行方式の基幹バス新出来町線が運行を開始し、次期路線の検討が必要となっていた。

一方、ガイドウェイバスの検討過程においては、基幹バス構想路線のうちどの路線を対象とするかについての庁内調整が行われ、東海橋線、志段味線を比較検討の上、志段味地区の開発との関連、建設省の意向、日照の影響などもあり、志段味線に決着した経緯がある。なお、基幹バスについては、本編「第1章 交通計画」(第5節 基幹バス)も参照されたい。

建設省では、新交通システムメーカーや建設会社により構成される研究開発グループを結成し、1985(昭和60)年3月ころからガイドウェイバスシステムの開発に着手した。名古屋市はこれに呼応して1986(昭和61)年度から同研究開発グループに参画し、ガイドウェイバスシステムの調査を開始した。

調査は、次のように行われた。

ⅰ 1986(昭和61)年度:ガイドウェイバスシステム開発調査(路面公共交通調査)

ⅱ 1987(昭和62)年度～1988(昭和63)年度
:ガイドウェイバスシステム整備計画調査(都市モノレール等調査)

ⅲ 1989(平成元)年度 :ガイドウェイバスシステム基本設計(都市モノレール等調査)

イ 名古屋市基幹公共交通網調査委員会の答申

名古屋市基幹公共交通網調査委員会は、1988(昭和 63)年 2 月に「名古屋市を中心とした基幹的公共交通網のあり方とその整備方策について」を名古屋市に答申した。同委員会は、この時点で近い将来に開催が予定されていた名古屋圏鉄道網に関する運輸政策審議会に備えて、名古屋市の考える路線網を当該審議会に提供するために組織されたものであった。

46 名古屋市計画局都市計画部新交通システム整備室「ガイドウェイバスシステム志段味線」(名古屋市計画局都市計画部新交通システム整備室 1990.6 pp. 14-15)
杉野尚夫「ガイドウェイバスシステムの導入について」(「新都市」 Vol. 45, No. 2 1991.2)

この答申においては、2025（昭和 100）年を目標年次とする基幹公共交通路線網が示されたが、その中で、鉄軌道系路線として志段味線（砂田橋～高蔵寺間）が位置付けられている。

ウ 運輸政策審議会の答申

運輸政策審議会は、1992（平成 4）年 1 月の答申第 12 号の中で、11 号線（志段味線）を中量軌道系の交通システムとして整備することが適当な路線としたうえで、大曽根から志段味支所までの間については、目標年次の 2008（平成 20）年までに整備すべき路線、志段味支所から高蔵寺方面についてを今後整備について検討すべき路線と位置付けた。

事業区間については、既に交通混雑が著しい区間であること、周辺の開発も相当程度進んでいることから、高架専用軌道の導入による事業効果が大きいと判断される大曽根から小幡緑地までとして、ガイドウェイバスシステムのデュアルモード性を活用した効率の良い整備を行うこととした。[47]

その後、事業化へ向けての努力が続けられ、ガイドウェイバス志段味線が 1994（平成 6）年 11 月に都市計画決定された。

② ガイドウェイバス志段味線の都市計画決定および変更の概要

ア 当初決定

ガイドウェイバス志段味線は、1994（平成 6）年 11 月 2 日に都市高速鉄道として都市計画決定された（愛知県告示第 950 号）。計画の概要は、大曽根～小幡緑地間に高架構造で新たな路線を決定しようとするものである。その理由は、「名古屋市の東北部における交通体系の拡充強化を図るため、一般交通からバスを分離し、道路交通の円滑化と交通環境の改善を図るために、新たに大曽根～小幡緑地間に都市高速鉄道の決定を行うもの」である。決定にあたって開催された市審議会では、志段味地区における発生交通需要の見通し、ガイドウェイバスの事業採算性や駅舎の構造、また環境への影響などが質疑された。

なお、ガイドウェイバス志段味線の計画については、市指導要綱（環境影響評価条例施行後は同条例）および 6・6 通達に基づく環境影響評価を実施している。

イ 駅部出入口の追加変更

1998（平成 10）年 2 月 13 日に、主要施設のうち 起終点を除く中間 7 駅について出入口施設を追加する変更が行われた（愛知県告示第 98 号）。その理由は、「起終点を除く中間 7 駅について、駅本体に連絡する出入口施設等を追加するため、主要施設の一部区域を変更する」ものである。

さらに、2001（平成 13）年 2 月 26 日には、砂田橋駅の出入口施設等が追加された（名古屋市告示第 60 号）。ガイドウェイバス志段味線の都市計画の概要は**表 3.4.24** のとおりである。

47 名古屋ガイドウェイバス株式会社「ガイドウェイバス志段味線建設記録」（名古屋ガイドウェイバス㈱ 2004.3 pp. 9-10）

表 3.4.24 ガイドウェイバス志段味線 都市計画の概要

名称	内訳	告示 年月日		告示 番号	起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
ガイドウェイバス志段味線	線路部分	1994 (H 6)	11. 2	A950	東区東大曽根町東1丁目	守山区大字吉根字松洞	6,760m	嵩上式 (6,700m) 地表式 (60m)	線路線数:2
	主要施設	1994 (H 6)	11. 2	A950	大曽根駅、大幸駅、砂田橋駅、守山駅、守山市民病院西駅、川村南駅、松川橋駅、松坂駅、小幡緑地駅				
		1998 (H10)	2.13	A 98	大幸駅、砂田橋駅、守山駅、守山市民病院西駅、川村南駅、松川橋駅、松坂駅において、区域の変更				
		2001 (H13)	2.26	N 60	砂田橋駅において、区域の変更				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のAは愛知県告示、Nは名古屋市告示をいう
平成13年の主要施設については、書式変更により、なお書きにより駅の設置について明記

③ 関連都市計画変更

ア 当初決定に係る変更

都市高速鉄道としてのガイドウェイバス志段味線は、インフラ部分が道路の一部分であることから特殊街路としての都市計画決定や関連する幹線道路の変更が行われた(1994(平成 6)年 9 月 16 日 愛知県告示第 800 号)。

道路の変更には次のようなものがある。

i 都市計画道路 9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線(都市モノレール専用道等)が決定された。

ii 砂田橋交差点においてガイドウェイバス志段味線が屈曲するため、ガイドウェイバス志段味線のルートにあたる都市計画道路 3･3･64 志段味田代町線および 3･3･112 大幸線が、当該交差点の一部の区域で拡幅された。

iii ガイドウェイバス志段味線のルートにあたる都市計画道路 3･3･64 志段味田代町線の宮前橋北詰付近においては、ガイドウェイバスの矢田川橋梁が宮前橋と並行橋梁となる影響により、一部拡幅変更された。

なお、都市計画道路 3･3･64 志段味田代町線の変更に伴い都市計画道路 3･4･110 町南通線の起点が変更されている(1994(平成 6)年 9 月 27 日名古屋市告示第 307 号)。

イ 駅部出入口の追加変更に係る変更

1998(平成 10)年 2 月 13 日に、ガイドウェイバス志段味線の駅部出入口施設が追加され、これに伴って、都市計画道路 9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線、3･3･64 志段味田代町線および 3･3･112 大幸線が合わせて変更された(愛知県告示第 97 号)。

さらに、2001(平成 13)年 2 月 26 日には、ガイドウェイバス志段味線の砂田橋駅出入口施設等の追加に伴って、都市計画道路 9･7･1 ガイドウェイバス専用道志段味線および 3･3･112 大幸線が合わせて変更された(名古屋市告示第 61 号)。

(3) 東部丘陵線

1992(平成 4)年 1 月の運輸政策審議会の答申で、「2008(平成 20)年までに中量軌道系の交通システムとして整備することが適当な路線」と位置付けられた東部丘陵線は、2005(平成 17)年に開催されること

となった日本国際博覧会の主会場が長久手町の愛知青少年公園に決まったことから、会場への輸送手段としての利用が期待されるところとなり、整備に向けた準備が急がれた。

2001（平成13）年10月2日に名古屋市域内の東部丘陵線が都市高速鉄道として都市計画決定された（名古屋市告示第347号）。名古屋市内は全区間地下式で、起点では、高速度鉄道第1号線藤ヶ丘駅（現藤が丘駅）との接続を図っている。都市計画の概要を**表 3.4.25** に示す。

決定の理由は、次のとおりである。

「名古屋東部丘陵地域一帯は、『創造的な産業・技術の中枢圏域』の形成に向けて『あいち学術研究開発ゾーン』として位置付けられ、学術研究開発拠点の整備はもとより、居住・文化・レクリエーション機能の充実など総合的な地域整備を推進している。

特に、都市計画道路青少年公園線の周辺地域は、ゾーン全体の中核的な役割を担う地区として整備が進められていることや、地域の幹線道路等の混雑も著しくなっていることから、骨格的な交通ネットワークの整備が必要である。

このようなことから東部丘陵線は、広域的な交通ネットワーク及び周辺地域における公共交通体系の基幹の形成を図り、現在の自動車交通混雑を緩和するとともに、将来の地域整備の進展に伴う交通需要に対応するため、都市高速鉄道として都市計画決定するものである」

表 3.4.25　東部丘陵線　都市計画の概要（名古屋市に係る分）

路線名	告示			起点	終点	延長	構造形式(延長)	備考
	年月日		番号					
東部丘陵線	2001 (H13)	10. 2	N347	名東区藤が丘	名東区朝日が丘	590m	地下式　(590m)	線路線数：2
				なお、名東区藤が丘地内に藤ヶ丘駅を設ける				

延長については、「約」表記を省略
告示番号のNは名古屋市告示をいう

関連都市計画の変更として、東部丘陵線の決定と同日に、都市計画道路 9・6・2 東部丘陵線が追加された（名古屋市告示第348号）。

第３節　都市高速鉄道等の整備

1 高速度鉄道の整備[48]

(1) 概説

名古屋市における高速度鉄道（以下、本節においては「地下鉄」といい、駅名称については営業駅名称を用いる）の建設・運営は、名古屋市交通局（以下「市交通局」という）が地方公営企業として一元的に行っている。

地下鉄建設にかかる根拠法規は、鉄道事業法施行以前は地方鉄道法であったが、1986（昭和 61）年以降は鉄道事業法であり、都市計画決定はされているものの、都市計画事業として施行されていない。

地下鉄建設に伴う主要な法手続きは、**表 3.4.26** のとおりである。

表 3.4.26 地下鉄建設に伴う主要な法手続き

地方鉄道法	鉄道事業法
事業免許（第12条）	事業許可（第4条）
工事施行認可（第13条）	工事施行認可（第8条）
道路内敷設の許可（第4条但し書き）	道路内敷設の許可（第61条但し書き）

このほか、道路内敷設の許可に伴い、都市計画法に基づく都市計画決定が必要であったが、その後の 2001（平成 13）年 3 月の国土交通大臣からの通知「鉄道事業法第 61 条但し書きの許可の取扱について」[49] により、道路法第 32 条に基づく道路占用許可を要する運用となった。

2013（平成 25）年現在の地下鉄路線図を**図 3.4.13** に示し、以下に路線ごとの建設状況を概観する。

(2) 地下鉄1号線（東山線）

① 名古屋～星ヶ丘間

地下鉄 1 号線の名古屋～星ヶ丘間では、名古屋市の最初の地下鉄となる名古屋～栄町間延長約 2.4km が 1957（昭和 32）年に開業し、引き続き栄町～池下間延長約 3.6km が 1960（昭和 35）年に、池下～東山公園間延長約 2.5km が 1963（昭和 38）年に、そして東山公園～星ヶ丘間延長約 1.1km が 1967 年（昭和 42）年にと、おおむね 3 年ないし 4 年間隔で順次開業している。

② 藤が丘延伸

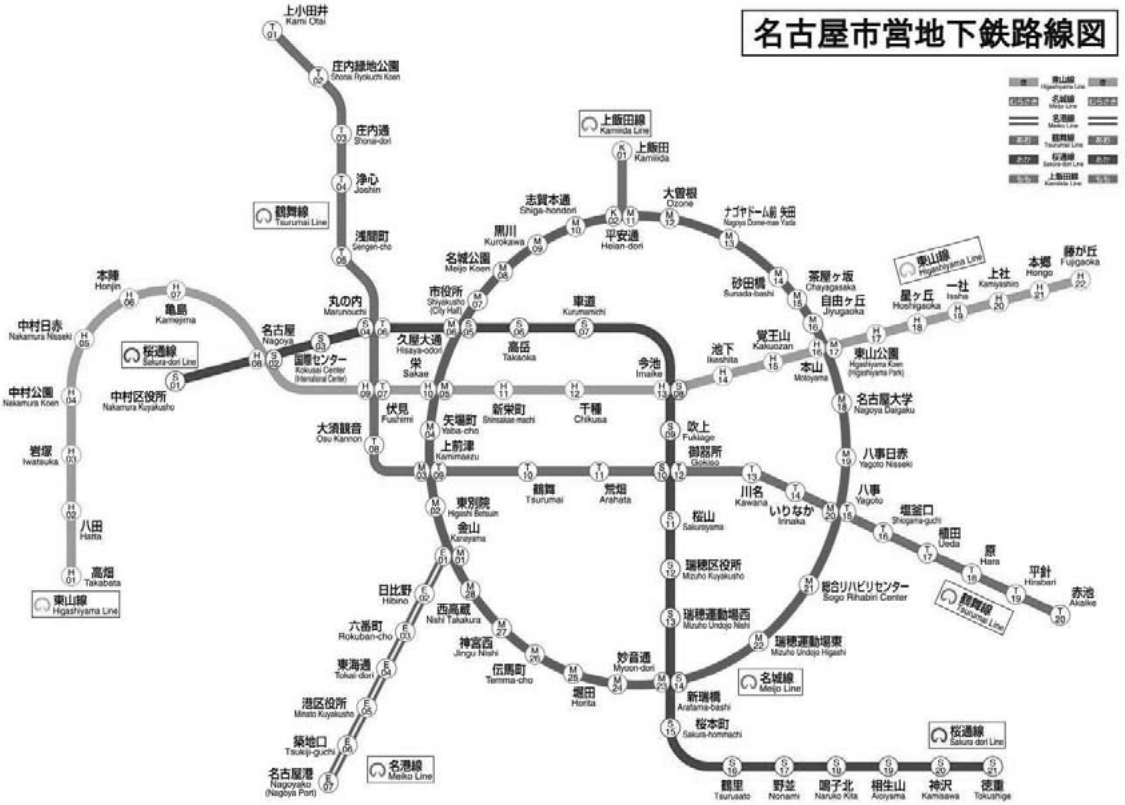
星ヶ丘以東（星ヶ丘～藤が丘）の区間延長約 4.4km については、1966（昭和 41）年に関係手続を終え、1969（昭和 44）年に開業している。このうち、一社駅の東付近より地下式から高架式へ移行するとともに道路地下占用から鉄道単独区間（植田川上空区間を含む）となるため、地方鉄道法第 4 条但し書き許可等の建設省関係手続は、星ヶ丘～一社の区間に限定されている。

---

[48] 前掲 33 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 （昭和時代（戦後編））」（名古屋市 2001.10 pp. 411-415, pp. 665-666 ）
前掲 29 名古屋市交通局「名古屋の地下鉄 メモリアル 50」（名古屋市交通局 2008.2）

[49] 「鉄道事業法第 61 条但し書きの許可の取扱について」（平成 13 年 3 月 16 日国道政第 18 号）

またこの区間は、線路敷用地や車庫用地等を確保する関係から、藤森東部土地区画整理組合等との調整により、当初の東方へ直進するルートから現在の本郷駅付近より北進するルートとなったものである。[50]



出典:「名古屋市交通局路線図 20131016」
http://www.kotsu.city.nagoya.jp/dbps_data/_material_/localhost/_res/subway/_res/pdf/subwaymap20131016.pdf
(2015/10/29 閲覧)

図 3.4.13　名古屋市営地下鉄路線図

③　高畑延伸

名古屋～中村公園間延長約 3.5km は 1969(昭和 44)年に開業し、続いて中村公園～高畑間延長約 3.1km は 1982(昭和 57)年に開業している。

中村公園～高畑間延長約 3.1km の延伸については、1975(昭和 50)年 3 月 12 日の都市計画変更(八田～高畑間の追加、岩塚～八田間の経路変更)によるものである。この変更以前においては、1961(昭和 36)年の都市交通審議会答申に従い、岩塚付近から高畑町線地下を西に外れ、移設以前の国鉄関西本線八田駅方面をめざすルートであり、汐止への延伸検討区間も稲永埠頭線地下を想定したルートであった。

1972(昭和 47)年の都市交通審議会答申においては、高畑町線南進を想定するルートに改められたが、八田以南については検討線のままであった。事業を進めるにあたり、車庫用地を高畑附近に求めることとなったため、八田～高畑間については、検討線を繰り上げ整備対象としたものである。

[50] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター　1999.3 p. 384)

地下鉄 1 号線の建設の手続等を**表 3.4.27** に示す。

表 3.4.27 地下鉄1号線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	運輸省関係手続		建設省関係手続		開 業 年月日	建設費	
			免許	施行認可	4条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	名古屋－栄 *1	2.4	1950(S25) 1.31	1954(S29) 8.19 1955(S30) 4.30	1956(S31) 2. 8	1957(S32) 5.22	1957(S32)11.15	2,656	10
2	栄 *1－池下	3.6		1958(S33) 2. 8	1958(S33) 2.14	1959(S34) 2. 4 1960(S35) 4.22	1960(S35) 6.15	3,786	11
3	池下－東山公園	2.5	1960(S35)12.23	1961(S36) 5.12 1961(S36)12.26	1961(S36) 2. 6	1961(S36) 4.20 1961(S36) 9. 4	1963(S38) 4. 1	4,850	19
4	東山公園－星ヶ丘	1.1	1963(S38)10.19	1965(S40) 4.15	1965(S40) 2. 5	1965(S40) 4. 8	1967(S42) 3.30	2,491	20
5	星ヶ丘－藤が丘 *2	4.4	1966(S41) 6.24	1966(S41)12. 1 1968(S43) 2. 5	1966(S41) 8.19	1966(S41)11.17	1969(S44) 4. 1	7,520	17
6	名古屋－中村公園	3.5		1967(S42) 5.18		1967(S42) 2. 4		11,510	30
7	中村公園－高畑	3.1	1976(S51)12.11	1978(S53) 7.10 1979(S54) 6. 8	1978(S53) 4.22	1978(S53) 8. 4	1982(S57) 9.21	60,859	205

*1 1966(昭和41)年6月1日以前の駅名称は栄町
*2 建設省関係手続は、星が丘－一社

(3) 地下鉄2号線(名城線西側区間:大曽根～市役所～金山間、名港線)

地下鉄 2 号線(大曽根～市役所～金山間)については、まず市役所～栄間延長約 1.3km が 1965(昭和 40)年に開業し、引き続き栄～金山間延長約 3.0km が 1967(昭和 42)年に開業した。大曽根～市役所間延長約 4.6km および金山～名古屋港間(名港線)延長約 6.0km は、1971 年(昭和 46)年に開業している。

このうち東別院駅付近から日比野駅にかけては民有地地下を通過するため、地方鉄道法第 4 条但し書き許可等の建設省関係手続の対象外である。

地下鉄 2 号線の建設の手続等を**表 3.4.28** に示す。

表 3.4.28 地下鉄2号線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	運輸省関係手続		建設省関係手続		開 業 年月日	建設費	
			免許	施行認可	4条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	市役所－栄 *1	1.3	1950(S25) 1.31	1963(S38) 9. 6	1963(S38) 8.12 *2	1964(S39)12.28 *3	1965(S40)10.15	9,985	22
2	栄－金山	3.0		1965(S40)12. 8		1965(S40) 3.29 *4	1967(S42) 3.30		
3	金山－日比野	6.0	1967(S42) 9. 7	1969(S44) 8.12	—	—	1971(S46) 3.29	23,725	39
	日比野－名古屋港			1969(S44) 2. 4	1968(S43) 3.19	1969(S44) 2.17			
4	市役所－大曽根	4.6	1968(S43) 9.24	1969(S44)10.18	1969(S44) 5. 9	1969(S44) 9. 2	1971(S46)12.20	19,130	41

*1 1966(昭和41)年6月1日以前の駅名称は栄町
*2 4条許可区間は、栄－東別院間
*3 施行認可区間は、市役所－上前津
*4 施行認可区間は、上前津－東別院

（4） 地下鉄3号線（鶴舞線）

① 相互直通運転[51]

地下鉄 3 号線は、当初伏見～赤池間を同時に開通する計画であったが、八事～赤池間は地元調整等に時間がかかり着工が遅れたため、まず、伏見～八事間延長約 8.0km が 1977（昭和 52）年に開業した。八事～赤池間延長約 5.4km は、約 1 年半遅れて 1978（昭和 53）年に開業した。その後、赤池駅で名鉄豊田線と接続され、相互直通運転が開始されたのは、1979（昭和 54）年 7 月である。

一方、浄心～伏見間延長約 2.9km の開業は 1981（昭和 56）年で、庄内川をくぐることとなる庄内緑地公園～浄心間延長約 2.7km の開業は 1984（昭和 59）年である。名鉄犬山線の連続立体交差事業と合わせて整備された上小田井～庄内緑地公園間約 1.4km の開業は 1993（平成 5）年 8 月で、犬山線との接続により相互直通運転が始められたが、上小田井駅での折り返し施設が完成したのは、1994（平成 6）年である。

② 八事～赤池間の免許[52]

八事～赤池間については、新規の免許ではなく、名鉄が保持していた免許の一部区間を市交通局に譲渡することの許可による。譲渡許可となった理由は、後に名鉄と合併することとなる新三河鉄道が、1926（大正 15）年 10 月に八事～挙母（現豊田市）間の免許を取得したことにある。地下鉄 3 号線を市交通局が建設するにあたっては、名鉄が承継していた路線免許を市交通局が譲り受ける必要があり、両者の調整が必須であった。

名鉄瀬戸線の栄乗り入れに伴う名古屋市と名鉄との間の協議調整の過程において、1971（昭和 46）年 12 月 24 日に両者の間で協定書が締結され、この中で名古屋市は名鉄瀬戸線の栄乗り入れに同意するとともに名鉄の所有する八事～豊田間の路線免許のうち地下鉄 3 号線と競合する区間について無償譲渡を受けることが確認された。[53] 名鉄瀬戸線の栄乗り入れについては、第2節3（1） 名古屋鉄道瀬戸線の栄乗り入れ を参照されたい。

③ 塩釜口以東の区間の構造変更

地下鉄 3 号線の植田西（塩釜口）駅以東の区間は、当初高架方式を採用する予定であったが、地域から請願・陳情を含む地下式への強い変更要望があった。そこで、構造変更に伴う事業費の増大を圧縮するため、沿線の土地区画整理組合から建設に必要となる用地の無償提供を受けるなど、地元の事業協力を前提に地下式への変更がなされた。[54]

④ 名古屋鉄道犬山線・豊田線との相互直通運転に係る協定

名鉄犬山線および豊田線との相互直通運転に係る協定は 1972（昭和 47）年 10 月に締結された。「名古屋の地下鉄メモリアル 50」には次のように記録されている。

---

[51] 前掲 29 名古屋市交通局「名古屋の地下鉄 メモリアル 50」（名古屋市交通局 2008.2 pp. 38-39）
[52] 前掲 33 名古屋鉄道㈱広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」（名古屋鉄道㈱ 1994.6 pp. 489-490）
[53] 前掲 33 名古屋鉄道㈱広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」（名古屋鉄道㈱ 1994.6 pp. 484-486）
[54] 前掲 33 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 （昭和時代（戦後））」（名古屋市 2001.10 p. 665）

「昭和 47 年 2 月に市会が地下鉄 3 号線と名鉄線との相互直通運転を了承し、10 月 30 日に地下鉄と名鉄犬山線、名鉄が建設する赤池・豊田間の豊田線との相互乗り入れの基本協定が結ばれました」[55]

なお、名鉄豊田線の建設には民鉄線利子補給制度(P 線補助)が採用され、名古屋市は、名鉄に利子補給を行った(民鉄線利子補給制度(P 線補助)については、第1節3(2) 日本鉄道建設公団民鉄線整備補助制度 を参照)。

地下鉄 3 号線の建設の手続等を**表 3.4.29** に示す。

表 3.4.29 地下鉄3号線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	運輸省関係手続		建設省関係手続		開 業 年月日	建設費	
			免許	施行認可	4条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	伏見－八事	8.0	1972(S47) 5.18 *1	1973(S48) 2. 5 1973(S48)11. 2	1972(S47)10.27	1973(S48) 3. 9	1977(S52) 3.18	74,438	89
2	八事－赤池	5.4		1975(S50) 1.30 1975(S50) 2. 8	1975(S50) 6. 2 *2	1975(S50) 9. 1 *2	1978(S53)10. 1	57,871	102
3	浄心－伏見	2.9		1977(S52) 7.21 1978(S53) 8.26	1976(S51) 3. 9	1977(S52) 8.25	1981(S56)11.27	49,298	168
4	庄内緑地公園－浄心	2.7		1980(S55) 1.29		1980(S55) 2.16	1984(S59) 9. 6	44,659	162
5	上小田井－庄内緑地公園	1.4		1980(S55) 2. 2	1981(S56) 6. 5	1981(S56) 9.22	1993(H 5) 8.12	39,600	273

*1 八事－赤池間は譲渡許可
*2 建設省関係手続対象区間は、八事－塩釜口

(5) 地下鉄4号線(名城線東側区間:金山～名古屋大学～大曽根間)

地下鉄 4 号線(金山～名古屋大学～大曽根間)については、1974(昭和 49)年に金山～新瑞橋間延長約 5.7km が開業している。大曽根～砂田橋間約 1.7km は 17 年後の 2000(平成 12)年に開業し、引き続き砂田橋～名古屋大学間延長約 4.5km が 2003(平成 15)年に、名古屋大学～新瑞橋間延長約 5.6km が 2004(平成 16)年に開業した。このことにより、地下鉄 2 号線と地下鉄 4 号線による一周約 26.4km の環状線が形成されて、全国初となる地下鉄環状運転が実現した。

大曽根～新瑞橋間に至る東側区間については、従前の地方鉄道法に代わって根拠法規が鉄道事業法となった。

地下鉄 4 号線の建設の手続等を**表 3.4.30** に示す。

なお、砂田橋～名古屋大学間にある矢田駅、本山駅および名古屋大学駅では、整備の過程で自転車駐車場が都市計画で追加され、駅の構造物と一体となった自転車駐車場が設置されている。自転車駐車場については、本編「第3章 駐車場・自動車ターミナル」(第6節 自転車駐車場の計画および第7節 自転車駐車場の整備)を参照されたい。

また、環状鉄道としては、東日本旅客鉄道(JR 東日本)の山手線および西日本旅客鉄道(JR 西日本)の大阪環状線の例があり、参考としてその規模等を**図 3.4.14** に示す。

[55] 前掲 29 名古屋市交通局「名古屋の地下鉄 メモリアル 50」(名古屋市交通局 2008.2 pp. 38-39)

表 3.4.30　地下鉄4号線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	地方鉄道法関係手続				開 業 年月日	建設費	
			運輸省関係手続		建設省関係手続				
			免許	施行認可	4条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	金山－新瑞橋	5.7	1971(S46) 4.28	1971(S46) 9.21 1972(S47) 7.17	1971(S46) 6.11	1971(S46) 9.20	1974(S49) 3.30	26,414	47
No.	区 間	延長 (km)	鉄道事業法関係手続				開 業 年月日	建設費	
			運輸省関係手続 *1		建設省関係手続*1				
			許可	施行認可	61条許可 *2	施行認可		総額(百万円)	億円/km
2	大曽根－砂田橋	1.7	1993(H5) 4.21	1993(H 5)10. 1 1994(H 6)10.19	1994(H 6) 3.31	1994(H 6) 9.13	2000(H12) 1.19	160,981	258
3	砂田橋－ 名古屋大学	4.5					2003(H15)12.13		
4	名古屋大学 －新瑞橋	5.6	1996(H8) 4. 9	1997(H 9) 3.19 1997(H 9) 7. 7	1997(H 9) 7.22	1997(H 9)12. 8	2004(H16)10. 6	93,740	184

*1　中央省庁再編(H13.1.6)以降は、国土交通省内の担当局となる。
*2　鉄道事業法(S62.4.1施行)以後は、61条許可

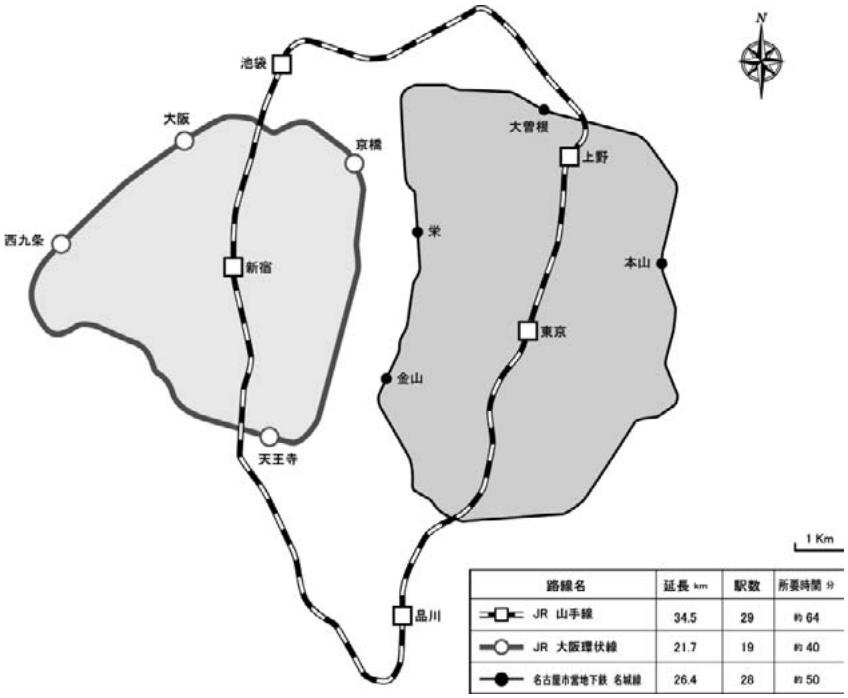


図 3.4.14　東京・山手線、大阪・環状線、名古屋・名城線の規模等の比較

(6)　地下鉄6号線(桜通線)

①　地下鉄1号線の混雑緩和等

地下鉄 6 号線は、混雑する地下鉄 1 号線のバイパスとして名古屋駅の直下を通る東西方向の地下鉄として計画された。

中村区役所～今池間約 6.3km の開業は 1989(平成元)年である。また、本市東南部の開発に伴う需要増に対応するため建設が進められた今池～野並間約 8.6km の開業は、1994(平成 6)年である。さらに、2005(平成 17)年に都市計画決定された野並～徳重間延長約 4.2km が 2011(平成 23)年に開業している。

② 日本国有鉄道各線との名古屋駅での交差に係る工事調整[56]

国鉄名古屋駅を横断する地下鉄 6 号線は、東海道新幹線のホームをはじめ、乗降客数の多い国鉄各線と交差している。そのため、建設工事については、協議によって 1983（昭和 58）年 3 月 28 日に施行委託の工事協定が締結され、国鉄に委託された。名古屋駅東駅前広場（大部分が国鉄の所有）については施工基地確保のためデッキを仮設してタクシー等の乗降場をデッキ上にあげる対策をとった。

③ ユニモール地下街関係の調整

地下鉄 6 号線は、ユニモール地下街の直下を通り、同地下街の東端部より若干東に（仮称）泥江駅（現国際センター駅）を計画していたため、同地下街の延伸計画等と調整する必要があった。

1983（昭和 58）年 3 月 25 日の地下鉄 6 号線の都市計画決定より遅れて 1985（昭和 60）年 10 月 2 日に特殊街路 8・7・7 桜通線地下道 4 号線ほか 2 路線が変更され、ユニモール地下街が延伸された。

ユニモール地下街延伸開業は、地下鉄 6 号線中村区役所～今池間の開業より 2 か月早い 1989（平成元）年 7 月であった。

④ 泥江第一種市街地再開発事業関係の調整

泥江第一種市街地再開発事業によって建設される国際センタービルが、地下鉄建設工事に先駆けて着手されていたため、地下鉄 6 号線国際センター駅の工事着手に際しては、駅とビルとの接続および地下鉄工事における換気塔の建築敷地内設置について協議が行われた。

⑤ 徳重駅での駅前広場機能の確保

野並駅は、1994（平成 6）年 3 月 30 日に今池駅からの整備延伸によって開業した。このことにより、野並駅は地下鉄 6 号線の終端の駅となり、市街化の進む天白区東南部方面、緑区北部方面から発生する需要を受け止めることになった。野並駅の位置する野並交差点は、4 車線の幹線道路である南北方向の都市計画道路 3・3・81 高針大高線と東西方向の都市計画道路 3・3・162 東海橋線とが交差する交通の要衝であり、また交差点から西方約 500m にある天白川に架かる野並橋を利用する車などでの混雑が激しい状況にあった。また、市交通局は、地下鉄 6 号線がいずれ東へ延伸することになるとの判断や、野並交差点周辺はすでに土地利用が進み適当な用地が見い出せなかったことなどから、バスターミナル施設を設置しなかった。このため、路線バスの停留所は路側での設定を余儀なくされ、地下鉄からバスに乗り継ごうとする利用者は、狭い歩道上でバスを待つこととなった。野並交差点付近での朝夕の交通渋滞はさらに著しさを増し、事態を改善するための方策が検討されたが、打開策は見い出せなかった。

類似の状況を生じさせないよう、徳重駅への延伸整備に当たっては、終端の駅となる徳重駅にバスの乗降場やタクシー、自家用車が利用できる駅前広場用地を確保することになった。

地下鉄 6 号線の建設の手続等を**表 3.4.31** に示す。

なお、今池～野並間にある御器所駅、桜山駅、瑞穂区役所駅、新瑞橋駅、桜本町駅および野並駅では、整備の過程で自転車駐車場が都市計画で追加され、駅の構造物と一体となった自転車駐車場が設

[56] 名古屋市交通局第一工事事務所ほか「名古屋市高速度鉄道 第 6 号線 中村区役所・今池間工事記録」（名古屋市交通局技術本部高速度鉄道建設部 1990.3 p. 474）

置されている。自転車駐車場については、本編「第3章 駐車場・自動車ターミナル」(第6節 自転車駐車場の計画および第7節 自転車駐車場の整備)を参照されたい。

表 3.4.31 地下鉄6号線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	地方鉄道法関係手続				開 業 年月日	建設費	
			運輸省関係手続		建設省関係手続				
			免許	施行認可	4条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	中村区役所－今池	6.3	1982(S57) 2.10	1982(S57)12.17 1984(S59) 4.16	1983(S58) 5. 4	1983(S58) 7.19	1989(H元) 9.10	252,320	336
2	今池－野並	8.6				1987(S62)12.23	1994(H 6) 3.30	177,540	213
No.	区 間	延長 (km)	鉄道事業法関係手続				開 業 年月日	建設費	
			国土交通省鉄道局関係手続		国土交通省道路局関係手続				
			許可	施行認可	61条許可 *1	32条許可(施行認可) *2		総額(百万円)	億円/km
3	野並－徳重	4.2	2003(H15) 9.5	2005(H17) 6.21	2005(H17)11. 8	2006(H18) 2.14	2011(H23) 3.27	670	163

*1 鉄道事業法(S62.4. 1施行)以後は、61条許可

*2 鉄道事業法第61条「ただし書きの許可の取扱」(H13.3.16付通知)以降は、道路法第32条による道路占用許可によることとされた。

2 名古屋鉄道瀬戸線栄乗り入れおよび上飯田連絡線に係る整備

(1) 名古屋鉄道瀬戸線の栄乗り入れ

① 事業の経緯

名鉄瀬戸線栄乗り入れの事業の経緯を次に示す。

1971(昭和 46)年 12 月 24 日　栄乗り入れにかかる名古屋市と名鉄との協定書締結
1972(昭和 47)年 5 月 18 日　地方鉄道法免許
1974(昭和 49)年 11 月　運輸大臣による工事施行認可
1975(昭和 50)年 3 月　建設大臣による道路下敷設許可
都市計画決定
日本鉄道建設公団と基本協定締結
1975(昭和 50)年 8 月　建設大臣による工事施行認可
1978(昭和 53)年 8 月 20 日　東大手～栄町間開通

② 建設の経緯等

工事は 1976(昭和 51)年 1 月 30 日に本格着工され、1978(昭和 53)年 8 月 20 日に完成した。あわせて既存区間の電圧 600 ボルトを 1,500 ボルトに昇圧し、都市鉄道としての条件を整えて開業した。総事業費は約 200 億円であった

東大手～栄町間の新設、堀川～東大手間の廃止とともに、在来の土居下駅を廃止し、休止中であった東大手駅を地下駅として復活した。

③ 日本鉄道建設公団の民営鉄道線建設事業(P 線補助)

地下乗り入れ区間の工事は、鉄建公団の民営鉄道線建設事業により、名鉄に委託して実施された。事業には、愛知県および名古屋市による利子補給の制度が適用された。名鉄瀬戸線栄乗り入れの場合における譲渡対象総額は 97.9 億円、利子補給総額は 6.3 億円、利子補給期間は 1978(昭和 53)年度～2004(平成 16)年度であった。

(2) 上飯田連絡線

① 事業の経緯[57]

上飯田連絡線の事業の経緯を次に示す。

1993(平成 5)年 4 月　　上飯田連絡線建設準備委員会発足
1994(平成 6)年 1 月 17 日　　上飯田連絡線㈱設立
同　　11 月 22 日　　鉄道事業免許
第 3 種鉄道事業:上飯田連絡線㈱
第 2 種鉄道事業:市交通局および名鉄
1996(平成 8)年 3 月 15 日　　都市計画決定
同　　5 月 28 日　　建設大臣による工事施行認可
2003(平成15)年 3 月 27 日　　開業

上飯田連絡線の建設の手続等を**表 3.4.32** に示す。

表 3.4.32 上飯田連絡線の建設手続等

No.	区 間	延長 (km)	鉄道事業法関係手続				開 業 年月日	建設費	
			運輸省関係手続 *1		建設省関係手続 *1				
			許可	施行認可	61条許可	施行認可		総額(百万円)	億円/km
1	味鋺－平安通	3.1	1994(H 6)11.22	1995(H 7) 8.11 1996(H 8) 3.25	1996(H 8) 2.19	1996(H 8) 5.28	2003(H15) 3.27	70,600	214

*1 中央省庁再編(2001(平成13)年1月6日)以降は、国土交通省内の担当局となる。

② 建設の経緯等[58]

上飯田連絡線の建設は、上飯田駅が高架構造であったほかは地平単線が主であった名鉄小牧線の味鋺～上飯田間に代わり、味鋺から一級河川の庄内川および矢田川の下を連続してくぐり上飯田に至る複線地下式の新線を建設し、これをさらに延伸して地下鉄 2 号線平安通駅に接続させるものである。路線の概略を**図 3.4.15** に示す。

建設スキームとしては、いわゆる上下分離方式を採用し、第 3 セクターの上飯田連絡線㈱が第 3 種鉄道事業者として建設主体となった。

工事の施行自体は上飯田連絡線㈱から次の三者に委託された。

ⅰ 味鋺～庄内川北部間(味鋺開削トンネル)　　名鉄
ⅱ 庄内川～矢田川間(瀬古シールドトンネル)　　鉄建公団
ⅲ 上飯田～平安通間(御成シールドトンネル)　　市交通局

57 「事業化の経緯」(上飯田連絡線㈱ http://www.k-linkline.jp/index_02.html(2015/10/27 閲覧))
58 西尾博志「上飯田連絡線の用地取得」(「日本鉄道協会誌」 1998.3)
渡邊 洋 他「上飯田連絡線(味鋺～平安通間)」(「日本鉄道協会誌」 2002.3)
志甫 裕「相互直通運転と上飯田連絡線の開業」(「運転協会誌」 2003.6)
渡邊重之「上飯田連絡線の事業概要」(「日本地下鉄協会誌」 SN. 142 2003.7)

上飯田連絡線の味鋺～上飯田間は名鉄が、上飯田～平安通間は市交通局が第 2 種鉄道事業者となり、相互直通運転を実施することによって小牧市方面から上飯田駅までとなっている名鉄小牧線が名古屋市営地下鉄のネットワークと結節することとなった。

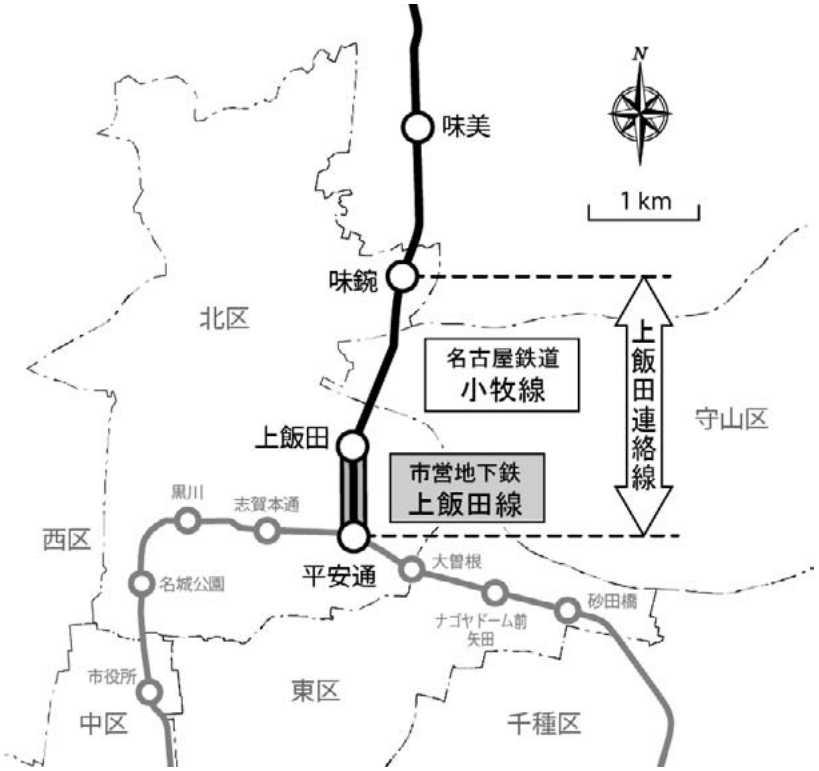


図 3.4.15　上飯田連絡線路線概略図

③　上飯田連絡線株式会社

第 3 種鉄道事業者として設立された上飯田連絡線㈱は、愛知県、名古屋市、沿線自治体等が出資する第 3 セクターである。

上飯田連絡線㈱への出資者、出資金額等を**表 3.4.33** に示す。名古屋市の出資割合・実出資金額はいずれも愛知県に次いで第 2 位である。

表 3.4.33　上飯田連絡線株式会社の出資者および出資状況（開業時：2003（平成 15）年 3 月）

出　資　者	株式数　（株）	出資金額　（千円）	出資割合　（%）
愛知県	96,444	4,822,200	34.37
名古屋市	65,706	3,285,300	23.42
小牧市	15,510	775,500	5.53
春日井市	10,575	528,750	3.77
犬山市	9,165	458,250	3.27
名古屋鉄道（株）	59,220	2,961,000	21.11
その他民間企業	23,946	1,197,300	8.53
合　　計	280,566	14,028,300	100.00

3 連続立体交差事業

(1) 概説

連続立体交差事業に係る建運協定成立に至る経緯および成立以降の変遷については、第1節4 都市計画関連運用制度等の経緯 において記述したとおりであり、連続立体交差事業は、建運協定成立以降に明確な定義が与えられ、都市計画事業として施行することとなった。

連続立体交差事業は、一般的に事業費が膨大となる大規模公共事業であり、事業には長期間を要することが通例であって、例外なく国庫補助事業として実施されている。

連続立体交差事業は、通常、側道や交差区間等の道路整備が併せて行われるが、主たる整備対象は鉄道のインフラとなる構造物で、事業の成果物は都市計画事業主体である地方公共団体に帰属せず、鉄道事業者に帰属するという特異性を有する。

また、連続立体交差事業は、現に高頻度で運行している鉄道路線を対象に行われることから、運行や安全を確保しつつ微妙な調整を要する工事を余儀なくされるため、都市計画事業者と鉄道事業者が協定を締結して、工事区分を定めたうえで、鉄道施設に係る工事は鉄道事業者が施行することが通例である。

連続立体交差事業の事業の流れは、おおむね次のとおりである。

ⅰ 概略設計・比較検討等
ⅱ 予備設計
ⅲ 都市計画決定および環境影響評価手続き
ⅳ 都市計画事業認可
ⅴ 工事協定締結
ⅵ 事業執行(用地取得－仮線敷設－仮線切替・旧線撤去－高架線建設－高架線切替・仮線撤去－側道等整備)

なお、他都市の密集市街地において仮線を建設しない直上高架方式が施行された例があるが、名古屋市においては、比較検討した結果、仮線方式を採用してきた。例外として、名鉄瀬戸線連続立体交差事業第1期(工事)において、「別線高架」方式で施行された事例がある。

(2) 建運協定(1969(昭和44)年)以前の鉄道高架による立体交差事業

① 日本国有鉄道中央本線(名古屋～大曽根)[59]

国鉄中央本線の名古屋～大曽根間の線増および鉄道高架等による立体化は、復興土地区画整理事業により実施された名古屋市最初の立体交差事業である。

[59] 前掲26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 398-404)
前掲42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 39-41)
日本国有鉄道岐阜工事局「岐阜工事局五十年史」(岐阜工事局 1970.3 pp. 225-238)
名古屋市・日本国有鉄道「中央線 名古屋－大曽根間複線立体化工事」(1962.1)

建国協定締結(1956(昭和 31)年 12 月)後の 1957(昭和 32)年 12 月 19 日に協定を締結し 1958(昭和 33)年 2 月 10 日に工事着手された。工事完成は 1962(昭和 37)年 10 月 10 日であった。費用負担は、建国協定に基づき別途協議された。

延長 9.9km に及ぶ中央本線の立体交差事業が、復興土地区画整理事業の中で 1958(昭和 33)年から進められたことは、幹線道路の整備等と相まって本市の都市計画において意義深い。

② 名古屋鉄道名古屋本線(神宮前～山崎川)[60]

復興土地区画整理事業により幅員 50m に拡幅された都市計画道路 3・1・48 東郊線はじめ幹線街路が、名鉄の踏切遮断によって渋滞をきたしていたことなどから鉄道高架による立体交差事業が実施された。

1966(昭和 41)年 3 月 14 日に工事協定を締結し、同年 4 月に用地買収の開始、同年 5 月に工事着手している。工事完成は、1970(昭和 45)年 3 月 15 日であった。

費用負担について名古屋市は、当初「建国協定」の準用を希望したが、この協定が国鉄を対象とするものであったことから鉄道側の了承が得られず、協議の結果、鉄道高架化によって鉄道側が得る受益相当額を鉄道側が負担することとなった。この考え方は、後年の民間鉄道事業者も対象とする運建協定の内容に踏襲されている。

以上の、国鉄中央本線および名鉄名古屋本線の事業の概要を**表 3.4.34** に示す。

表 3.4.34 日本国有鉄道および名古屋鉄道の鉄道高架による立体交差事業

鉄道線名	国鉄(現JR)中央本線	名古屋鉄道名古屋本線
区間	名古屋－大曽根	堀田(神宮前駅－山崎川)
延長	約 9.9km	約 1.7km
事業採択	—	1964(昭和39)年度
都市計画決定	鉄道としての都市計画決定せず	(鉄道として都市計画決定せず、交差する道路の都市計画決定)
都市計画事業決定	復興土地区画整理事業の中で実施	1965(昭和40)年3月23日 (街路事業としての決定)
工事協定締結	1957(昭和32)年12月19日	1977(昭和41)年3月14日
交差幹線道路数	広路7号はじめ9路線 *1	東郊線はじめ5路線
踏切除却数	30か所 *1	16か所
新設架道橋数	28か所(他に12か所改良)	16か所
事業区間内の駅	金山駅、鶴舞駅、千種駅、大曽根駅	堀田駅
事業期間	1957(昭和32)－1962(昭和37)年度	1964(昭和39)－1969(昭和44)年度
総事業費	約 26億円(2.7億円/km) *2	約 19億円(11億円/km)
根拠協定等	建国協定(S31)に基づく別途協議	個別協議 (鉄道受益相当額を鉄道側負担)
関連事業等	復興土地区画整理事業 中央線金山駅新設、千種駅移設	—
高架切替	—	1970(昭和45)年3月1日

*1 1961(昭和36)年1月25日付けの国鉄からの文書による(工事計画書)
*2 「国鉄対策委員会4年のあゆみ(発行年月不明)」による

[60] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 56-57)
「用地・測量 30 年の記録」発行委員会「用地・測量 30 年の記録」(pp. 105-107 名古屋市土木局用地部 1988.2)
本項(2)②から次項(3)⑧までの作表に当っては、「人をつなぐ地域を結ぶ 名古屋の連続立体交差事業」(名古屋市 1992.3)を参照した。

(3) 連続立体交差事業(建運協定(1969(昭和 44)年)以降)

① 日本国有鉄道東海道本線(大高)[61]

大高地区の連続立体交差事業は、東海道本線大府～名古屋間複々線化(南方貨物線)事業とあわせて、高架の南方貨物線を仮線に使用する手法を採用して行われた。

連続立体交差事業の事業採択は 1971(昭和 46)年度である。1972(昭和 47)年 1 月 24 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 47 号)を得て、同年 3 月 3 日に協定締結、工事完成は 1979(昭和 54)年 3 月 31 日である。事業延長は約 5.1km(うち高架延長約 2.2km)、事業費は約 37 億円(南方貨物線建設費を含む)であった。

② 日本国有鉄道東海道本線(繰出)[62]

東海道本線繰出地区の連続立体交差事業の事業採択は 1971(昭和 46)年度である。1972(昭和 47)年 1 月 24 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 46 号)を得て、同年 2 月 21 日に協定締結、工事完成は 1978(昭和 53)年 3 月 31 日である。事業延長は約 2.0km(うち高架延長約 1.4km)、事業費は約 20 億円であった。

以上の、国鉄東海道本線大高および繰出の事業の概要を**表 3.4.35** に示す。

表 3.4.35 日本国有鉄道東海道本線(大高、繰出)連続立体交差事業

鉄道線名	国鉄(現JR)東海道本線	国鉄(現JR)東海道本線
区間	大高(大高－天白川)	繰出(山崎川－国道1号)
延長	約 2.2km	約 1.4km
事業採択	1971(昭和46)年度	1971(昭和46)年度
都市計画決定	1971(昭和46)年4月16日 A348	1971(昭和46)年4月16日 A348
都市計画事業認可 同 変更認可(最終)	1972(昭和47)年1月24日 A47 1978(昭和53)年3月29日 A357	1972(昭和47)年1月24日 A46 1976(昭和51)年3月26日 A282
工事協定締結	1972(昭和47)年3月3日 (変更) 1975(昭和50)年1月31日	1972(昭和47)年2月21日 (変更) 1975(昭和50)年2月22日
交差幹線道路数	高針大高線はじめ3路線	東海橋線はじめ2路線
踏切除却数	5か所	2か所
新設架道橋数	7か所	10か所
事業区間内の駅	大高駅	—
事業期間	1971(昭和46)－1978(昭和53)年度	1971(昭和46)－1977(昭和52)年度
総事業費	約 37億円(17億円/km) *	約 20億円(14億円/km)
根拠協定等	1969(昭和44)年建運協定	1969(昭和44)年建運協定
関連事業等	—	関連側道繰出1～2号線
高架切替	1978(昭和53)年1月1日	1976(昭和51)年10月18日

＊ 南方貨物線を含む
表中、Aは愛知県告示の略

[61] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 77-78)
[62] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 p. 77)

③ 名古屋鉄道瀬戸線

ア 第1期(森下～矢田)[63]

名鉄瀬戸線第 1 期の連続立体交差事業は、国鉄中央本線の立体化を復興土地区画整理事業により実現したように、当初は大曽根土地区画整理事業によって区域内の名鉄瀬戸線を高架化しようとした。

その後、建運協定の成立に伴い、大曽根土地区画整理事業から切り離して連続立体交差事業として採択されることにより、鉄道の立体化を促進させるとともに、大曽根土地区画整理事業の事業費負担を軽減することを目論んだ。

連続立体交差事業の事業採択は 1972(昭和 47)年度である。1976(昭和 51)年 2 月 4 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 119 号)を得て、1977(昭和 52)年 12 月 28 日に協定締結、工事完成は 1984(昭和 59)年 3 月 31 日である。事業延長は約 2.0km(うち高架延長約 1.8km)、事業費は約 50 億円であった。

イ 第2期(東大手～森下)[64]

名鉄瀬戸線第 2 期の連続立体交差事業は、復興土地区画整理事業によって確保されていた側道用地を利用して仮線敷設が可能であったことから、仮線敷設のための新規の用地買収が不要という有利な条件での事業執行が可能であった。

連続立体交差事業の事業採択は第 1 期と同じ 1972(昭和 47)年度である。1984(昭和 59)年 8 月 3 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 764 号)を得て、1985(昭和 60)年 12 月 28 日に協定締結、事業完了は 1992(平成 4)年 3 月 31 日である。事業延長は約 2.4km、事業費は約 78 億円であった。

この事業の完成により、都心から矢田町二丁目までの間は立体交差化が図られた。しかしながら、事業区間以東の矢田駅付近から守山区内においては、単独立体交差事業が行われている都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線および 3・4・108 守山本通線との立体交差関連区間を除いて、立体化の目途はたっていない。名鉄瀬戸線の事業の概要を**表 3.4.36** に示す。

63 前掲 43 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 78-80)
前掲 33 名古屋鉄道㈱広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」(名古屋鉄道㈱ 1994.6 p. 489)
松田文夫「都市改造事業を大いに促進」(「新都市開発」 Vol. 24, No. 15 SN. 266 1986.11)

64 前掲 63 松田文夫「都市改造事業を大いに促進」(「新都市開発」 Vol. 24, No. 15 SN. 266 1986.11)

表 3.4.36 名古屋鉄道瀬戸線連続立体交差事業

鉄道線名	名古屋鉄道瀬戸線（第1期）	名古屋鉄道瀬戸線（第2期）
区間	森下－矢田	東大手－森下
延長	約 1.8km	約 2.4km
事業採択	1967(昭和42)年11月1日 *1 1972(昭和47)年度 *2	1972(昭和47)年度
都市計画決定	1975(昭和50)年3月12日 A193	1983(昭和58)年4月8日 A403
都市計画事業認可 同 変更認可（最終）	1976(昭和51)年2月4日 A119 1983(昭和58)年2月25日 A174	1984(昭和59)年8月3日 A764 1985(昭和60)年11月25日 A1106
工事協定締結	1977(昭和52)年12月28日 （最終変更） 1984(昭和59)年3月24日	1985(昭和60)年12月28日 （変更） 1992(平成4)年3月26日
交差幹線道路数	名古屋環状線はじめ7路線	国道19号・同41号はじめ4路線
踏切除却数	11か所	13か所
新設架道橋数	15か所	21か所
事業区間内の駅	大曽根駅	清水駅、尼ケ坂駅、森下駅
事業期間	1972(昭和47)－1983(昭和58)年度	1983(昭和58)－1991(平成3)年度
総事業費	約 49億円(27億円/km)	約 78億円(33億円/km)
根拠協定等	1969(昭和44)年建運協定	1969(昭和44)年建運協定
関連事業等	大曽根土地区画整理事業 大曽根駅交通広場	瀬戸線緑道
環境影響評価	―	名古屋市環境影響評価指導要綱
仮線切替	1979(昭和54)年4月1日	1988(昭和63)年7月3日
高架切替	1983(昭和58)年8月21日	1990(平成2)年9月30日

＊1 大曽根土地区画整理事業の事業計画決定
（戦復関連区間を含む1.7kmの高架化を含む）
＊2 連続立体交差事業として採択
表中、Aは愛知県告示の略

④ 名古屋鉄道常滑線（新堀川～山崎川）[65]

名鉄常滑線の連続立体交差事業は、瀬戸線の場合と同様に、当初は豊田土地区画整理事業によって、区域内の名鉄常滑線を高架化しようとした。

その後、建運協定の成立に伴い、豊田土地区画整理事業から切り離して連続立体交差事業として採択されることにより、鉄道の立体化を促進させるとともに、豊田土地区画整理事業の事業費負担を軽減することを目論んだ。

連続立体交差事業の事業採択は 1973（昭和 48）年度である。1976（昭和 51）年 2 月 4 日に都市計画事業認可（愛知県告示第 120 号）を得て、1977（昭和 52）年 12 月 28 日に協定締結、工事完成は、1986（昭和 61）年 3 月 31 日である。事業延長は約 3.2km（うち高架延長約 2.3km）、事業費は約 72 億円であった。

[65] 前掲 44 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」（名古屋市土木局 1983.11 pp. 80-81）
前掲 60 「用地・測量 30 年の記録」発行委員会「用地・測量 30 年の記録」（名古屋市土木局用地部 1988.2 pp. 107-109）
名古屋市計画局開発部都市整備課「豊田土地区画整理事業誌」（名古屋市計画局 1990.3 pp. 138-143）

⑤ 名古屋鉄道犬山線(小田井)[66]

名鉄犬山線の連続立体交差事業は、犬山線にあった既設の平田橋駅(西春日井郡西春町(現北名古屋市))を廃止し、新たに上小田井駅を新設したうえで、地下鉄 3 号線との相互直通運転に係る共同駅とするものであった。

上小田井駅は、都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)の直上 2 階部分を高架で交差する駅であり、さらにその上の 3 階部分を都市計画道路 1・4・4 高速名古屋環状 2 号線(名二環専用部)が走る交差形態となっている。

連続立体交差事業の事業採択は 1980(昭和 55)年度である。1981(昭和 56)年 11 月 24 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 1195 号)を得て、1986(昭和 61)年 11 月 27 日に協定締結、事業完了は 1994(平成 6)年 3 月 31 日である。事業延長は約 1.89km、事業費は約 131 億円であった。

以上の、名鉄常滑線および名鉄犬山線の事業の概要を**表 3.4.37** に示す。

表 3.4.37 名古屋鉄道常滑線および犬山線連続立体交差事業

鉄道線名	名古屋鉄道常滑線	名古屋鉄道犬山線
区間	新堀川－山崎川	中小田井－新川
延長	約 2.3km	約 1.9km
事業調査	—	1974(昭和49)年度
事業採択	1964(昭和39)年8月18日 *1 1973(昭和48)年度 *2	1980(昭和55)年度
都市計画決定	1975(昭和50)年3月12日 A193	1980(昭和55)年12月26日 A1311
都市計画事業認可 同 変更認可(最終)	1976(昭和51)年2月4日 A120 1983(昭和58)年10月28日 A1023	1981(昭和56)年11月24日 A1195 1993(平成5)年3月3日 A219
工事協定締結	1977(昭和52)年12月28日 (最終変更) 1986(昭和61)年3月12日	1986(昭和61)年11月27日 (最終変更) 1993(平成5)年3月16日
交差幹線道路数	国道247号はじめ4路線	国道302号はじめ5路線
踏切除却数	15か所	6か所
新設架道橋数	25か所	13か所
事業区間内の駅	豊田本町駅、道徳駅	中小田井駅、上小田井駅
事業期間	1974(昭和49)－1985(昭和60)年度	1980(昭和55)－1993(平成5)年度
総事業費	約 72億円(31億円/km)	約 131億円(69億円/km)
根拠協定等	1969(昭和44)年建運協定	1969(昭和44)年建運協定
関連事業等	関連側道道徳1～4号線 豊田土地区画整理事業 豊田本町防災建築街区造成事業	関連側道上小田井1～5号線 同 中小田井1～2号線 上小田井駅交通広場 地下鉄3号線(相互直通運転)
環境影響評価	—	名古屋市環境影響評価指導要綱
仮線切替	1982(昭和57)年3月31日	1989(平成元)年6月3日
高架切替	1984(昭和59)年11月3日	1991(平成3)年10月27日

＊1 豊田土地区画整理事業の事業計画決定
(新堀川－道徳駅(約1.3km)の高架化を含む)
＊2 連続立体交差事業として採択
表中、Aは愛知県告示の略

[66] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 p. 81)
前掲 60 「用地・測量 30 年の記録」発行委員会「用地・測量 30 年の記録」(名古屋市土木局用地部 1988.2 pp. 109-111)

⑥ 東海旅客鉄道関西本線・近畿日本鉄道名古屋線（黄金～庄内川）[67]

JR 東海関西本線の連続立体交差事業は、国鉄が分割民営化される以前から協議が進められてきたが、関西本線の線増計画との関連もあって厳しい折衝が行われた。

また、JR 東海と近鉄という競合関係にある 2 社が並走する鉄道の連続立体交差事業ということで関係者間協議も複雑となった。

連続立体交差事業の事業採択は 1985（昭和 60）年度である。1993（平成 5 年）年 4 月 30 日に都市計画事業認可（JR 東海関西本線は愛知県告示第 532 号、近鉄名古屋線は愛知県告示第 533 号）を得て、JR 東海とは 1994（平成 6）年 11 月 24 日に、近鉄とは同年 12 月 21 日に協定を締結した。事業完了は 2007（平成 19）年 3 月 31 日である。事業延長は、JR 東海関西本線が約 3.5km、近鉄名古屋線が約 3.4km で、事業費は約 735 億円であった。

JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の事業の概要を**表 3.4.38** に示す。

表 3.4.38 東海旅客鉄道関西本線・近畿日本鉄道名古屋線連続立体交差事業

鉄道線名	東海旅客鉄道関西本線	近畿日本鉄道名古屋線
区間	黄金－庄内川	
延長	約 3.5km	約 3.4km
事業調査	1975(昭和50)年度	
事業採択	1985(昭和60)年度	
都市計画決定	1991(平成3)年3月27日 A293	
都市計画事業認可 同 変更認可(最終)	1993(平成5)年4月30日 A532 2005(平成17)年11月22日 A890	1993(平成5)年4月30日 A533 2005(平成17)年11月22日 A891
工事協定締結	1994(平成6)年11月24日 （最終変更） 2006(平成18)年1月12日	1994(平成6)年12月21日 （最終変更） 2005(平成17)年12月9日
交差幹線道路数	高畑町線はじめ3路線	
踏切除却数	8か所	7か所
新設架道橋数	20か所	
事業区間内の駅	八田駅	八田駅、烏森駅
事業期間	1985(昭和60)－2006(平成18)年度	
総事業費	約 735億円(210億円/km)	
根拠協定等	1992(平成4)年建運協定	
関連事業等	関連側道八田1～2号線、野田1～3号線、烏森1～2号線 八田総合駅整備、八田駅前広場	
環境影響評価	建設省都市局長通達（6・6通達）	
仮線切替	1999(平成11)年10月4日	1998(平成10)年5月23日
高架切替	2004(平成16)年2月8日	2005(平成17)年5月21日

表中、Aは愛知県告示の略

[67] 名古屋市緑政土木局道路部橋梁課「JR 関西本線・近鉄名古屋線連続立体交差事業」（「用地ジャーナル」2007.9）
上村正男「関西本線八田駅付近高架化計画」（「日本鉄道施設協会誌」 1997.1）

⑦ 名古屋鉄道名古屋本線(鳴海駅付近)[68]

名鉄名古屋本線の連続立体交差事業は、鳴海駅周辺で行われた鳴海駅前第二種(当初は第一種)市街地再開発事業と並行して行われた。

連続立体交差事業の事業採択は 1990(平成 2)年度である。1993(平成 5)年 4 月 30 日に都市計画事業認可(愛知県告示第 531 号)を得て、1995(平成 7)年 3 月 10 日に協定締結、事業完了は 2008(平成 20)年 3 月 31 日である。事業延長は約 2.3km、事業費は約 408 億円であった。

名鉄名古屋本線の事業の概要を**表 3.4.39** に示す。

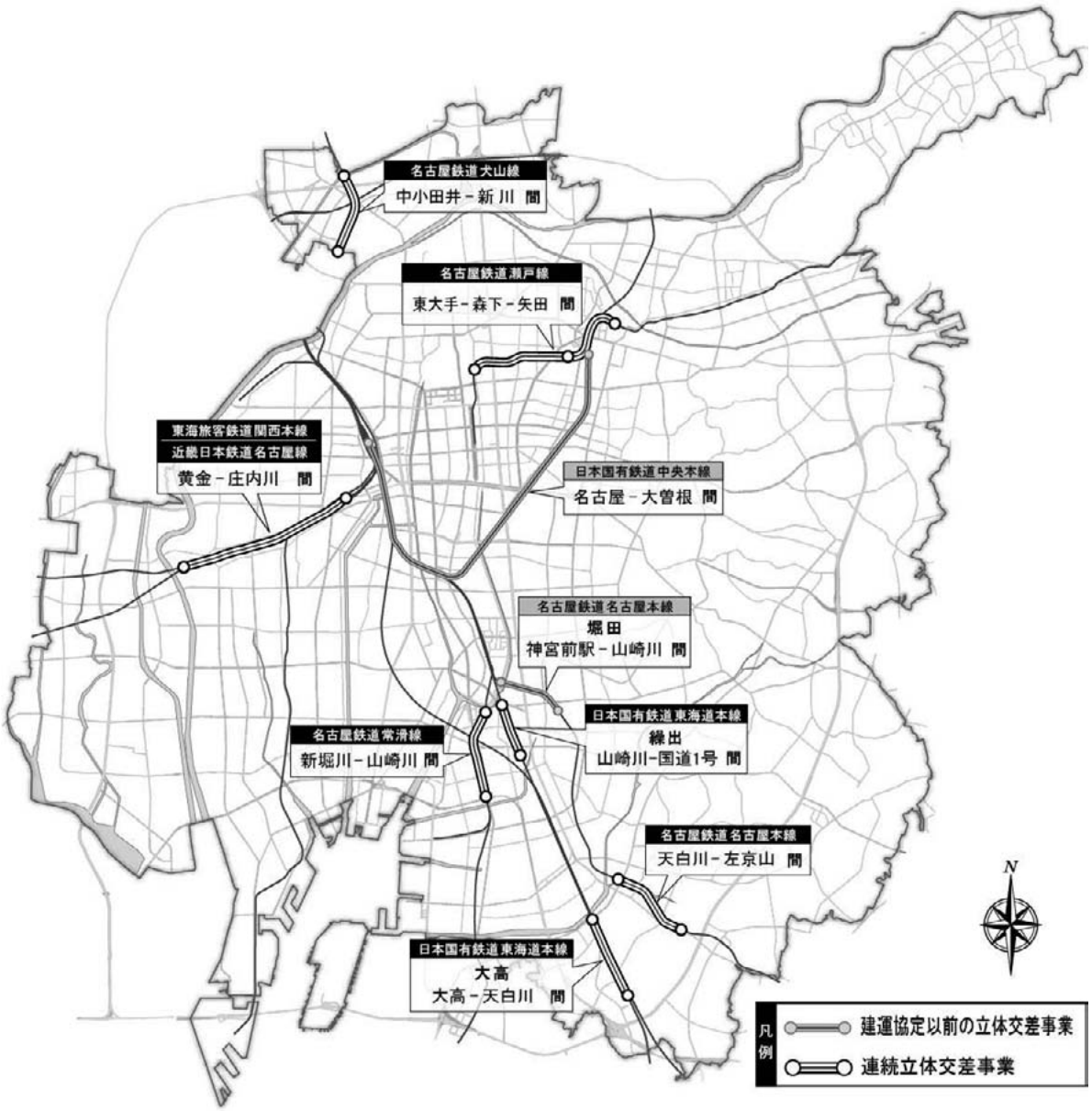
表 3.4.39 名古屋鉄道名古屋本線連続立体交差事業

鉄道線名	名古屋鉄道名古屋本線
区間	天白川－左京山
延長	約 2.3km
事業調査	1973(昭和48)年度
事業採択	1990(平成2)年度
都市計画決定	1992(平成4)年3月2日 A198
都市計画事業認可 同 変更認可	1993(平成5)年4月30日 A531 2004(平成16)年3月12日 A222
工事協定締結	1995(平成7)年3月10日 (変更) 2005(平成17)年3月17日
交差幹線道路数	高針大高線はじめ3路線
踏切除却数	7か所
新設架道橋数	11か所
事業区間内の駅	鳴海駅
事業期間	1990(平成2)－2007(平成19)年度
総事業費	約 408億円(177億円/km)
根拠協定等	1992(平成4)年建運協定
関連事業等	関連側道鳴海1～4号線 幹線街路鳴海駅西線 鳴海駅交通広場 鳴海駅前第二種市街地再開発事業
環境影響評価	建設省都市局長通達
仮線切替	2004(平成16)年7月25日
高架切替	2006(平成18)年11月25日

表中、Aは愛知県告示の略

名古屋市における連続立体交差事業の実施箇所図を**図 3.4.16** に示す。

[68] 「鳴海駅付近鉄道高架化事業」(「れいめい」 SN. 691 2006.5)



鉄道事業者名はそれぞれの事業の完了時の名称によった。

図 3.4.16　連続立体交差事業（建運協定以前の立体交差事業を含む）の箇所図

（4）　連続立体交差事業における高架下利用

連続立体交差事業により新たに生み出される高架下の空間については、鉄道事業者との協定により、公共的な利用ができることとなっている。

都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定の第 10 条では、「都市計画事業者は、国または地方公共団体が連続立体交差化によって生じた高架下空間を非営利・公共目的で自ら運営（委託する場合を含む）する施設を設置することができ、鉄道事業者は、支障のない限り協議に応ずるもの」とされている。また、都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する細目協定の第 15 条では、「高架下貸付使用料は、鉄道事業者の貸付規則によるもの」とされている。この場合、基本的に高架下貸付

可能面積の 10%に相当する部分までについては、公租公課相当額とされているが、実質的には、高架下貸付可能面積の 10%までは固定資産税等と同額で相殺し、無償使用可となっている。

なお、1992(平成 4)年 4 月 1 日の両協定の改定に伴い、高架下貸付可能面積は 15%となった。

名古屋市における高架下の利用実態を**表 3.4.40** にまとめた。

表 3.4.40 名古屋市における高架下利用の実態

連立事業箇所	高架下利用内容(公租公課分)
JR東海道本線(大高駅付近)	駐輪場、広場
JR東海道本線(笠寺～熱田)	学区集会場、広場、倉庫
名鉄常滑線(新堀川～山崎川)	駐輪場、広場
名鉄瀬戸線(森下～矢田)	駐輪場、学区集会場、遊園地兼学童集合場
名鉄瀬戸線(東大手～森下)	学区集会場、学区倉庫用地、広場、学区消防施設置場、学区資材置場
名鉄犬山線(中小田井～新川)	駐輪場、学区集会場、学区倉庫用地、広場、学区消防施設置場、公衆用道路
近鉄名古屋線(伏屋～黄金)	駐輪場、地下連絡通路、南北連絡通路、集会所、倉庫
JR関西本線(八田駅付近)	駐輪場、地下連絡通路、南北連絡通路
名鉄名古屋本線(鳴海駅付近)	駐輪場、資材置場、学区倉庫等

(注) 建運協定(1969(昭和 44)年)以前の鉄道高架による立体交差事業については、高架下利用に係る規定が設けられていない。

(5) 連続立体交差事業の全体計画と優先順位

連続立体交差事業の優先順位については、1996(平成 8)年 11 月市会、1998(平成 10)年 2 月市会等の本会議で質問があり、名古屋市会時報によると計画局長答弁の概要は、「事業化の優先順位としては、沿線の土地利用状況や周辺の開発計画等を踏まえ、事業による直接的な効果と周辺のまちづくりによる効果を総合的に検討した上で判断するものである」[69] となっている。

これまでは、定性的な事業の投資効果や交通渋滞の程度による必要性および緊急性、沿線における市街地開発事業の有無などによるまちづくりとの一体性、河川事業など他事業との関連性、地元からの要望などを考慮して、次期の事業化区間を決定してきたのではないかと考えられる。

なお、建設省では、1998(平成 10)年度から新規事業採択時における事業評価を実施しているが、その概要については、次項(6) 連続立体交差事業の事業効果と評価 において簡単に記述する。

[69] 「名古屋市会時報」(No.631 p. 6) なお、同 No.646 p. 26 にも同趣旨の答弁が見られる。

名鉄名古屋本線（鳴海駅付近）の連続立体交差事業関係の資料では、他の区間の決定の判断について、「事業投資効果及び緊急性を勘案し、総合的な判断のもとに」、また、「面的整備との一体施行という面からも検討する」とある。

一方、名古屋市会運輸対策特別委員会（2004（平成 16）年 12 月 16 日開催）においては、JR 東海関西本線・近鉄名古屋線（黄金～庄内川）および名鉄名古屋本線（鳴海駅付近）の連続立体交差事業の収束の見通しが立ってきたという時点をとらえて、次期連続立体交差事業に関する質疑がなされている。

当委員会資料において連続立体交差事業に関する評価項目とその基準（**表 3.4.41**）、今後要立体化区間の評価結果（**表 3.4.42**）が示されているので参考までに紹介しておく。

表 3.4.42 中、名鉄名古屋本線の南区内（山崎川～天白川）約 4km の区間については、2006（平成 18）年度に国土交通省より着工準備採択を受けている。

表 3.4.41　連続立体交差事業に関する評価項目とその基準

評価項目		評価の基準
整備効果	踏切交通渋滞の解消による交通の円滑化効果	1 解消される踏切交通遮断量 2 解消される最大渋滞長
	踏切事故の解消による交通安全効果	1 過去の踏切事故件数 2 踏切が解消される通学路の数
	道路整備等まちづくりの促進効果	1 分断が解消される小学校区の数 2 新設される交差道路計画の数
	鉄道施設の改良による環境改善効果	1 改良される駅の数 2 新設される側道計画の延長
投資効果		費用対効果(費用便益比)
地域特性		1 沿線の人口密度 2 列車の運行本数

備考　踏切交通遮断量とは、当該踏切における1日あたりの自動車交通量と1日あたりの踏切遮断時間を乗じて求められる値をいう。

表 3.4.42　今後要立体化区間の評価結果

評価項目		評価の基準		名　鉄 瀬戸線 （矢田川～小幡） 約2.8km	名　鉄 名古屋本線 （山崎川～天白川） 約4.3km	名　鉄 名古屋本線 （左京山～市域界） 約2.5km	Ｊ　Ｒ 関西本線 （戸田川～市域界） 約0.8km	近　鉄 名古屋線 （戸田川～市域界） 約0.6km
整備効果	交通円滑化	解消される踏切交通遮断量	区間合計	約234,600 台時／日	約639,000 台時／日	約207,300 台時／日	自動車通行可能な踏切なし	約29,300 台時／日
			1km あたり	約83,800 台時／日	約148,600 台時／日	約82,900 台時／日		約48,800 台時／日
		解消される最大渋滞長（幹線道路）	最大	約880m	約955m	約400m	幹線道路未整備のためなし	幹線道路未整備のためなし
			平均	約410m （3本）	約600m （5本）	約310m （2本）		
	交通安全	過去の踏切事故件数（10年間）		1件	10件	1件	なし	なし
		踏切が解消される通学路の数		3箇所	3箇所	1箇所	なし	1箇所
	まちづくり促進	分断が解消される小学校区の数		3学区	3学区	3学区	1学区	1学区
		新設される交差道路計画の数		18本	24本	9本	2本	4本
	環境改善	改良される駅の数		3駅	4駅	2駅	―	1駅
		新設される側道計画の延長		約2,200m	約2,600m	約1,200m	―	約400m
投資効率		費用対効果（費用便益比）		1.71	3.04	1.41	―	―
地域特性		沿線の人口密度		約90人/ha	約90人/ha	約80人/ha	約80人/ha	約40人/ha
		列車の運行本数（平日）		290本	558本	548本	148本	493本

（注1）　通学路は、往復40人以上の箇所（通学路地図：教育委員会作成による）
（注2）　費用対効果（費用便益比）は、「連続立体交差事業の費用便益分析マニュアル（平成11年、建設省都市局街路課）」により算出

（6）連続立体交差事業の事業効果と評価

①　連続立体交差事業実施による事業効果

連続立体交差事業の実施により、踏切が除却され、交通渋滞や事故が解消されることのほか、連続立体交差事業とあわせて駅前広場の整備や土地区画整理事業などを実施することによって、良好な都市空間が創出され、まちづくりの飛躍的推進が図られる。また、高架下空間の活用による効率的な土地利用や駅施設の更新、鉄道線形の改良等の推進による鉄道利用者の快適性、利便性の向上などが実現し、安全、快適で暮らしやすい都市環境が創出されるといえる。[70]

また、連続立体交差事業の整備効果に関する既存文献等ではその具体的事例[71] として、

ｉ　都市交通の円滑化（踏切による渋滞と事故を解消）

[70] 建設省都市局街路課特定都市交通整備室「連続立体交差事業の現状と課題」（「都市と交通」 SN. 31 1994.6）
[71] 榊　茂之「連続立体交差事業の整備効果について」（「新都市」 Vol. 632, No. 9 1999.9）

ii まちづくりの促進

iv 事業に併せた鉄道施設の改良

iii 地域経済の活性化（地域への民間投資を誘発）

を示したり、連続立体交差事業の評価の課題等を整理[72] するものもある。

なお、国土交通省では、連続立体交差事業に向け、工期短縮・コスト縮減策および整備効果の考え方等について、事業主体となる自治体関係者と意見交換を行いながら対応方策を検討するために「連続立体交差事業に関する勉強会」を 2013（平成 25）年度に開催しており、「連続立体交差事業の各事業段階における検討のポイント」および「連続立体交差事業の整備効果に係る参考資料集」[73] を取りまとめている。その中から、「参考図：連続立体交差事業の実施により想定される効果（例）」を**図 3.4.17** に示す。

② 建設省(国土交通省)所管公共事業の評価

建設省では公共事業の評価の仕組みとして、1998（平成 10）年度から新規事業採択時評価および再評価を、2003（平成 15）年度からは完了後の事後評価を導入している。

連続立体交差事業については、これまで B/C（費用便益比）といった定量的な指標は用いられてこなかったが、2004（平成 16）年 4 月に国土交通省道路局都市・地域整備局から「客観的評価指標（連続立体交差事業編）」[74] が、2008（平成 20）年 11 月には、「費用便益分析マニュアル（連続立体交差事業編）」[75] がまとめられ、事業評価における費用便益分析を実施するにあたって現時点で得られた知見に基づく手法が示された。

費用便益分析は、連続立体交差事業に要する費用（鉄道事業者負担分を除く）ならびに関連道路の整備および維持管理に要する費用から総費用を算出し、移動時間短縮便益、走行経費減少便益および交通事故減少便益から総便益を求めて行うとしている。

先に述べた、公共事業の完了後の事業評価については、1999（平成 11）年度から試行的に取組まれ、2003（平成 15）年 4 月 1 日からの「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」の施行により本格的な実施となった。

名古屋市では、同実施要領策定・施行以降に完了した、JR 東海関西本線八田駅付近連続立体交差事業（2006（平成 18）年度完了）、近鉄名古屋線伏屋・黄金間連続立体交差事業（2006（平成 18）年度完了）および名鉄名古屋本線鳴海駅付近連続立体交差事業（2007（平成 19）年度完了）の 3 事業について、事後評価を実施している。

---

[72] 山本隆昭「鉄道と道路の立体交差事業における事業評価の課題と改善方策」（「運輸政策研究」 2004. 春 Vol. 7 No. 1 ㈶運輸政策研究機構）

[73] 平成 25 年度連続立体交差事業に関する勉強会（国土交通省）
http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000071.html（2016/01/13 閲覧）

[74] 「客観的評価指標〈連続立体交差事業編〉」http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/sihyou.pdf（2016/01/12 閲覧）

[75] 「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉」http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-hyouka/manual_2.pdf（2016/01/12 閲覧）

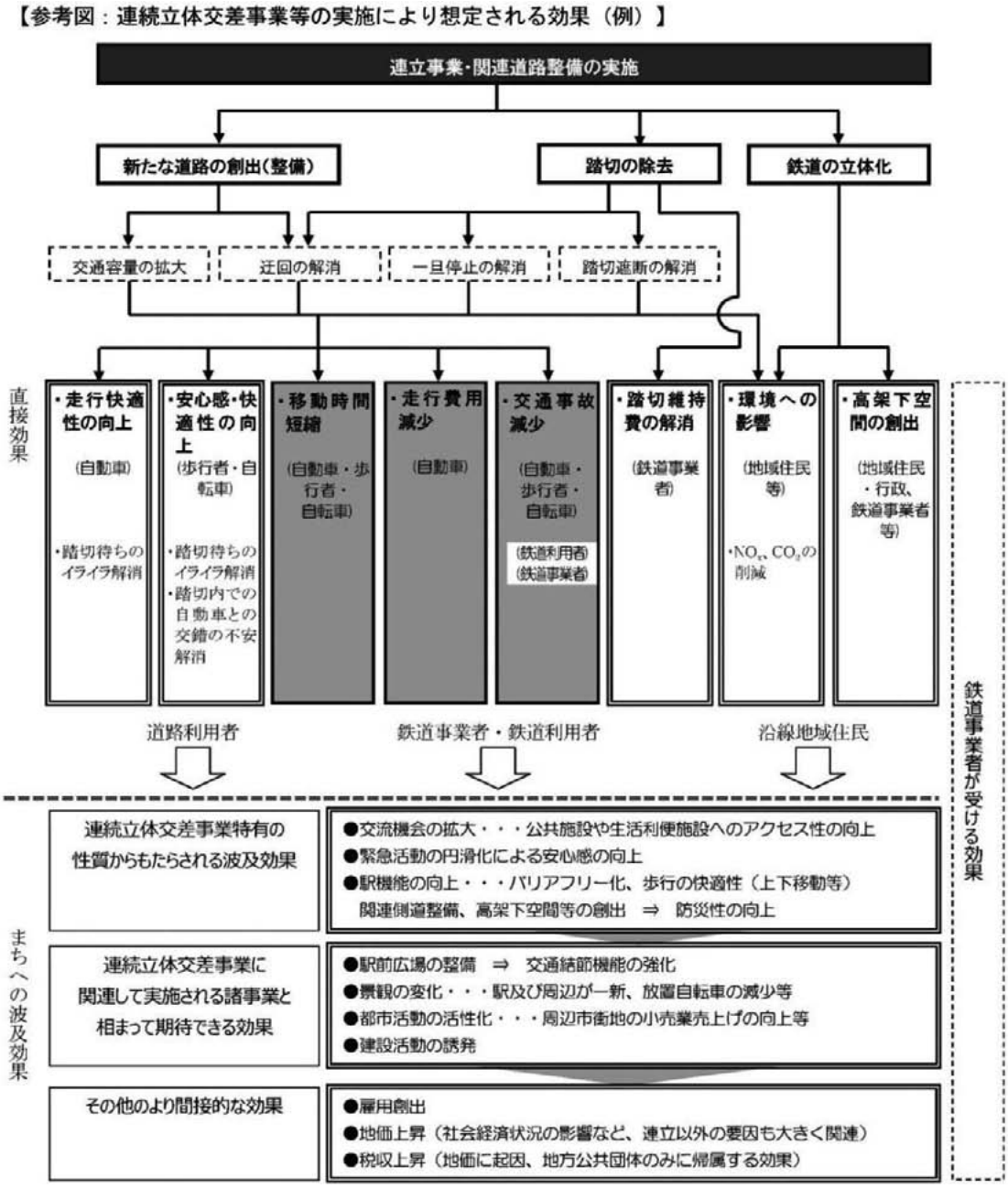


図 3.4.17　連続立体交差事業等の実施により想定される効果[76]

[76]「連続立体交差事業の整備効果にかかる参考資料集」（平成 26 年 3 月　国土交通省　p. 2）
http://www.mlit.go.jp/common/001083622.pdf（2015/10/28 閲覧）

4 単独立体交差事業[77]

単独立体交差事業は個別の都市計画道路が鉄道と交差する場合に立体交差により当該都市計画道路を新設または改良する事業である。連続立体交差事業において鉄道が都市施設として都市計画決定されることと異なり、単独立体交差においては、交差する都市計画道路自体の交差形態に関する計画に基づき、都市計画事業(街路事業・土地区画整理事業)や道路事業等によって整備される。

(1) 単独立体交差の方式

① 跨線橋方式

跨線橋方式は道路が上部で鉄道が下部となる立体交差方式である。地表を走行する鉄道の上を道路が上昇、下降の勾配をもって超えていく場合がいわゆるオーバーパスで、そのほか掘割構造となっている鉄道の上空を橋梁で通過する場合等がある。

② 架道橋方式

架道橋方式は道路が下部で鉄道が上部となる立体交差方式である。この場合は次の 3 類型がある。

ⅰ 地表部を走行する鉄道の下を道路が下降、上昇の勾配をもって通過する場合(いわゆるアンダーパス)

ⅱ 鉄道が盛土や高架などで現に地表より高い位置にあって、道路が地表または地表より若干高低差がある位置で通過する場合

ⅲ 交差道路を地表の位置として、現に地表を走行する鉄道を嵩上げまたは掘割とする場合

ⅲの場合は交差道路などの条件が連続立体交差事業に該当しない場合であって、交差道路の勾配を大きく変更しないことが望まれる場合などに適用される。多くの場合は嵩上げ(名古屋市の事例はすべて)であるので本項では以下「架道橋(鉄道高架)方式」という。架道橋(鉄道高架)方式による整備は、おおむね連続立体交差事業に準ずる事業規模となり、国庫補助事業として実施されることが多く、主に次の限度額立体交差事業が適用される。

ⅰ 連続立体交差事業の採択要件に合致しないが、道路をオーバーまたはアンダーにすることが地形的、技術的に困難な場合、もしくは交差箇所周辺の土地利用上極めて好ましくない等の場合には、道路を地表として現況地表の鉄道を嵩上げする方法が採用される。

ⅱ この場合、国庫補助事業の限度額は、道路をオーバーまたはアンダーで整備する場合を想定した仮想の事業費と鉄道高架のうち最も安価な費用までとなり、これを超える事業費分については事業主体となる地方公共団体の単独費が充当されることになる。

(2) 名古屋市における単独立体交差事業の事例

名古屋市における単独立体交差事業の事例として、次の三つの場合であって、かつ、2000(平成 12)年度までに事業を完了した事業(一部 2000(平成 12)年度時点で事業継続中を含む)を対象とする。

[77] 前掲 42 土木行政のあゆみ編集委員会「土木行政のあゆみ」(名古屋市土木局 1983.11 pp. 59-60, pp. 82-83)

ⅰ 新都市計画法によって都市計画事業認可を新規取得し、単独立体交差事業を施行した場合

ⅱ 旧都市計画法によって都市計画事業決定され、その後新都市計画法によって都市計画事業変更認可を取得し、単独立体交差事業を施行した場合

ⅲ 名古屋市単独事業など都市計画事業以外の手法によって単独立体交差事業を施行した場合

① 跨線橋方式

跨線橋方式として名古屋市が施行した事例は、**表 3.4.43** に示すように熱田陸橋（豆田町線）、中川陸橋（梅ノ木線）、高座橋（大津町線）があり、そのほか国土交通省が直轄事業で施行した名古屋環状 2 号線（国道 302 号）に係る有松高架橋および大高高架橋がある。熱田陸橋は新設、中川陸橋は拡幅改築でいずれもオーバーパスであり、高座橋は掘割鉄道区間に架かる既設跨線橋の拡幅改築である。

表 3.4.43 跨線橋方式による整備

No.	名称	対象道路	整備延長(m)	幅員(m)	交差する鉄道	事業期間（年度）	事業費（百万円）	都市計画事業認可	工事協定
1	熱田陸橋	豆田町線	500	26～42	国鉄東海道本線 名鉄名古屋本線	1969(S44) −1971(S46)	659	1968(S43) 11.7 K3327	国鉄：1970(S45) 2.16 名鉄：1970(S45) 5.29
2	中川陸橋	梅ノ木線	380	24～30	国鉄名古屋港線 （東臨港線）	1972(S47) −1977(S52)	776	1972(S47) 9.13 A739	国鉄：1974(S49)10. 8
3	高座橋	大津町線	41	30	国鉄東海道本線 名鉄名古屋本線	1973(S48) −1982(S57)	1,373	1974(S49) 2.15 A 130	国鉄：1979(S54) 3.31 名鉄：1979(S54) 3.31

都市計画事業認可欄のK、Aはそれぞれ建設省告示、愛知県告示を表わす
熱田陸橋の都市計画事業認可欄は、旧都市計画法による都市計画事業決定を表す

ア 熱田陸橋（3･5･156 豆田町線）

都市計画道路 3･5･156 豆田町線の前身となる路線は、復興都市計画においてⅠ･2･13 梅ノ木線の一部区間として都市計画決定され、国鉄東海道本線熱田駅付近の幅員は単一 30m であって鉄道との交差方式は明示されていなかった。梅ノ木線については旧都市計画法期における都市計画道路の整理統合（1965（昭和 40）年 1 月）によってⅠ･2･7 豆田町線が分離され、鉄道交差区間は豆田町線に含まれることとなったが、鉄道交差区間に関する都市計画内容に変更はなかった。

国鉄東海道本線と名鉄名古屋本線は、熱田区内において地表を平面で並走し、限られた踏切も遮断時間が長いことから交通渋滞をきたし、東西に地域分断が生じていた。このためⅠ･2･7 豆田町線において 1968（昭和 43）年 11 月 7 日に鉄道交差箇所に関する立体交差についての都市計画変更および当該区間に係る事業決定が行われた（建設省告示第 3327 号）。この時の都市計画変更により、跨線橋区間の幅員が 26.7m に、跨線橋前後の取付区間の幅員が 30～42m に変更された。

Ⅰ･2･7 豆田町線は旧都市計画法末期に事業着手された後、新都市計画法の下で 1971（昭和 46）年 3 月 15 日に都市計画事業変更認可を受け、事業期間が 1 年間延伸されて 1971（昭和 46）年度末となった（愛知県告示第 203 号）。跨線橋工事は 1969（昭和 44）年 7 月に着手され、1970（昭和 45）年 2 月に国鉄と、同年 5 月に名鉄と工事協定が締結され、1971（昭和 46）年 11 月 10 日に完成した。橋長は約 500m、事業費は約 6.6 億円であった。なお、Ⅰ･2･7 豆田町線は新都市計画法の下で都市計画道路の整理統合（1973（昭和 48）年 4 月）によって 3･5･156 豆田町線となった。

イ 中川陸橋(3・2・36 梅ノ木線)

中川陸橋は都市計画道路 3・2・36 梅ノ木線と国鉄名古屋港線(以下「東臨港線」という)との立体交差に架かるオーバーパスである。この都市計画道路の前身となる道路の歴史は古く、築地電軌㈱が 1917(大正 6)年 6 月 16 日に築地口から稲永新田間の軌道を開業したことに始まる。その後、この軌道の路線を含む区間について、都市計画道路Ⅰ・3・43 稲永線が 1926(大正 15)年 1 月 27 日に幅員 13.5 間(24.54m)で都市計画追加された。築地電軌㈱は 1937(昭和 12)年 3 月 1 日に名古屋市電気局に統合され、名古屋市電築地線となった。

Ⅰ・3・43 稲永線は、戦後の復興都市計画においてⅠ・2・13 梅ノ木線に引き継がれ、幅員は 30m となった。市電は開業当初から計画道路幅員の北側の位置で東臨港線と跨線橋により立体交差であったが、道路は平面交差のままで踏切であった。Ⅰ・2・13 梅ノ木線は 1957(昭和 32)年 9 月 24 日に立体交差の都市計画事業決定がなされ、1959(昭和 34)年には市電と並行して計画道路幅員の南側の位置で東臨港線と跨線橋により立体交差となった。なおⅠ・2・13 梅ノ木線は 1965(昭和 40)年 1 月 27 日にⅠ・2・6 梅ノ木線と改称された。

市電は 1971(昭和 46)年 12 月 1 日に廃止されたので、新都市計画法の下でⅠ・2・6 梅ノ木線は 1972(昭和 47)年 9 月 13 日に立体交差の事業認可を受け(愛知県告示第 739 号)、市電の跨線橋が撤去されて道路の跨線橋が 1977(昭和 52)年度末までに拡幅整備された。

ウ 高座橋(3・2・42 大津町線)

高座橋は国鉄東海道本線および名鉄名古屋本線に架かる跨線橋で、都市計画道路としては 3・2・42 大津町線である。拡幅改築以前の旧高座橋のうち国鉄東海道本線区間の架橋時期は 1908(明治 41)年であり、名鉄名古屋本線区間の架橋時期は 1944(昭和 19)年であった。このような事情を反映してそれぞれの区間によって橋梁構造も幅員も異なっていた。旧高座橋の前後区間は復興土地区画整理事業により計画幅員 30m に拡幅済であったが、旧高座橋の区間のみが都市計画幅員に満たないために渋滞を招いていた。なお、旧高座橋の北側には国鉄中央本線に架かる跨線橋金山橋があり、金山橋については復興土地区画整理事業による国鉄中央本線の複線立体化において 1962(昭和 37)年 1 月に拡幅改築が完了していた。旧高座橋の老朽化が著しいことや橋脚が金山総合駅の配線計画に支障をきたしていることから、金山総合駅実現のためにも渋滞解消と併せて早急に架け替える必要があった。

高座橋の拡幅改築に係る当初都市計画事業認可は 1974(昭和 49)年 2 月 15 日(愛知県告示第 130 号)であり、事業期間はその後 2 回にわたる変更認可を経て 1982(昭和 57)年度末まで延伸された。金山総合駅整備の前提となることもあり、名古屋市と鉄道事業者間の費用負担協議は難航し、国鉄、名鉄双方との工事協定締結は当初都市計画事業認可から 5 年余を経過した 1979(昭和 54)年 3 月 31 日であった。拡幅改築の内容は、橋長短小で 3 径間の旧橋を橋長 40.8m に延長し、2 径間とする新橋に架け替えるもので、事業費は約 13.7 億円、1982(昭和 57)年度末に完成した。

② 架道橋方式

架道橋方式として名古屋市が施行した事例は、**表 3.4.44** に示すように豊太閤架道橋(3・1・124 広小路線)はじめ 7 か所 9 路線である。

表 3.4.44 架道橋方式による整備

No.	名称	延長 (m)	幅員 (m)	対象道路	交差鉄道	事業期間 (年度)	事業費 (百万円)	都市計画事業認可	工事協定
1	豊太閤架道橋	65	40	広小路線	国鉄東海道本線 国鉄中央本線等	1965(S40) −1971(S46)	1,673	1966(S41) 3.16 K697	国鉄:1967(S42) 3. 1
	椿架道橋	81	20.6	椿笹島町線			367	—	
	牧野架道橋	55	9	牧野笹島町線				—	
2	堀川架道橋	167	15	長畝内田橋線	国鉄東海道本線 名鉄名古屋本線等	1969(S44) −1970(S45)	66	—	国鉄:1970(S45) 2.12 名鉄:1970(S45) 8.24
3	中井架道橋	22	14.54	枇杷島 野田町線	国鉄東海道本線	1970(S45) −1972(S47)	125	—	国鉄:1971(S46) 1.11
4	秋葉架道橋	283	10.5 〜20	新宮坂町線	国鉄東海道本線 名鉄名古屋本線	1973(S48) −1984(S59)	2,088	—	国鉄:1980(S55) 2. 4 名鉄:1980(S55) 2. 4
5	高蔵架道橋	380	20	雁道線	JR東海道本線 名鉄名古屋本線	1985(S60) −1991(H 3)	1,956	1987(S62) 2.18 A115	J R:1989(H 1) 2.22 名鉄:1989(H 1) 2.23
6	大曽根こ道橋	48	17	東大曽根 山田東線	JR中央本線	1989(H 1) −1995(H 7)	1,154	1980(S55) 3.17 N143	J R:1989(H 1) 3.15
7	清正公架道橋	44	17	鷹羽町線	JR東海道本線	1995(H 7) −2000(H12)	5,950	—	J R:1995(H 7) 5.26

交差鉄道のうち、国鉄、JRの区別については、事業完了年度の名称による
大曽根こ道橋の都市計画事業認可欄は、該当事業費を見込む土地区画整理事業の事業計画変更を表す
都市計画事業認可欄のKは建設省の都市計画事業決定告示、A、Nはそれぞれ愛知県、名古屋市の都市計画事業認可告示を表わす

ア 豊太閤架道橋、椿架道橋および牧野架道橋

豊太閤架道橋、椿架道橋および牧野架道橋は近接する一連の架道橋で、旧都市計画法期から新都市計画法初期にかけて整備された。国鉄名古屋駅の南に位置し、東海道本線をはじめとする国鉄各線との立体交差にかかる架道橋である。このうち豊太閤架道橋は都市計画道路Ⅰ・1・1(現 3・1・124)広小路線の拡幅改築で、以前の交差形態としては、鉄道が盛土で広小路線は地表であった。施工は在来幅員24.54m の路面を市電が複線で走るという条件下で 40m に拡幅するという難工事であった。他の 2 架道橋は都市計画道路ではない名古屋市道に係る新設架道橋である。[78]

イ 堀川架道橋(3・5・34 長畝内田橋線)

堀川架道橋は堀川左岸において国鉄東海道本線、同中央本線および名鉄名古屋本線に架かる既存架道橋を改築した例である。復興土地区画整理事業によって鉄道交差区間以外の 3・5・34 長畝内田橋線整備が進捗し、南北連絡の必要が増したため旧都市計画法末期に事業を開始して拡幅と盤下げを行った。

ウ 中井架道橋(3・5・8 枇杷島野田町線)

中井架道橋は都市計画道路 3・5・8 枇杷島野田町線が庄内川左岸において盛土の国鉄東海道本線と交差する既存架道橋を改築した例である。枇杷島野田町線が鉄道交差区間を除いて整備されてきたにもかかわらず既存架道橋は狭あいで高さにゆとりがなかったため特定交通安全施設等整備事業により高さと幅員を確保する改良が行われることとなった。1971(昭和 46)年 1 月に工事協定が締結され、1972(昭和 47)年度に完成した。

78 前掲 59 日本国有鉄道岐阜工事局「岐阜工事局五十年史」(岐阜工事局 1970.3 pp. 317-318)

エ 秋葉架道橋（市道新宮坂町線）

秋葉架道橋は名鉄神宮前駅の南に位置し、名古屋市道新宮坂町線の国鉄東海道本線および名鉄名古屋本線における既存踏切を道路事業により除却して新設されたアンダーパスである。1980（昭和 55）年 2 月に工事協定が締結され、1985（昭和 60）年 3 月に完成した。

オ 高蔵架道橋（3・5・155 雁道線）

高蔵架道橋は神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業区域の北西角付近に位置し、JR 東海道本線および名鉄名古屋本線によって分断されていた都市計画道路 3・5・155 雁道線を接続するアンダーパスである。整備は街路事業によって行われ、都市計画事業認可は 1987（昭和 62）年 2 月 18 日で、その後約 2 年を経過した 1989（平成元）年 2 月に工事協定が締結され、完成供用は 1991（平成 3）年度であった。

カ 大曽根こ道橋（3・4・183 東大曽根山田東線）[79]

大曽根こ道橋は都市計画道路 3・4・183 東大曽根山田東線が国鉄中央本線と交差する区間に新設されたアンダーパスである。大曽根こ道橋を含む東大曽根山田東線は、1979（昭和 54）年 5 月の大曽根土地区画整理事業の補助事業実施計画変更およびその翌年 3 月の土地区画整理法に基づく事業計画変更で具体化され、1981（昭和 56）年 8 月 17 日に都市計画追加された。東大曽根山田東線全線は大曽根こ道橋、附属する大曽根東駅前広場を含め大曽根土地区画整理事業によって整備された。大曽根こ道橋に関する工事協定は 1989（平成元）年 3 月 15 日に締結され、完成供用は 1995（平成 7）年度であった。

キ 清正公架道橋（3・5・119 鷹羽町線）

清正公架道橋は JR 東海道本線に架かる都市計画道路 3・5・119 鷹羽町線の既存架道橋を名古屋市単独事業により拡幅改築した例である。改築以前の清正公架道橋の下は、鉄道路線下で他の架道橋による道路と三叉路をなす複雑な形状であった。鷹羽町線と鋭角交差する名古屋市道名駅第 16 号線は、前後に連なる名古屋市道と併せて、かつて笈瀬川の流路であり、1932（昭和 7）年に暗渠化されて上部が道路となった。一方鷹羽町線の現道となる路線は、1935（昭和 10）年 3 月 14 日にⅡ・2・2 として都市計画追加された路線であり、主に則武耕地整理事業によって戦前に整備された。戦後になって復興土地区画整理事業により鉄道敷以外の周辺区域が抜本的に改造され、かつ、国鉄在来線の西側に東海道新幹線が建設された。このような経緯により、西側から東へ鷹羽町を通行すると、東海道新幹線をくぐった直後に幅員が狭くなり、しかも狭あいな道路が架道橋の下で左右に分岐する形状になっていた。清正公架道橋は JR セントラルタワーズ建設を契機に東西の連絡を改善するとともに交通安全面から危惧される状況を改善するために 1995（平成 7）年度から 2000（平成 12）年度にかけて改築整備された。

③ 架道橋（鉄道高架）方式

架道橋（鉄道高架）方式として施行した事例は、**表 3.4.45** に示すように豊治架道橋（3・3・152 八熊線および 3・1・4 名古屋環状 2 号線（国道 302 号））はじめ 5 路線である。このうち豊治架道橋と小幡架道橋（3・

[79] 名古屋市住宅都市局市街地整備部大曽根北都市整備事務所「大曽根土地区画整理事業誌」（名古屋市 2012.3 p. 94-95）

4・108 守山本通線、3・4・68 小幡西山線および 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号))は建設省直轄事業と限度額立体交差事業の合併施行、春田架道橋(3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号))は建設省直轄事業、柴田架道橋(3・4・170 星崎鳴海線)は限度額立体交差事業、第三伏屋架道橋(3・4・7 万場藤前線)は名古屋市単独事業である。

表 3.4.45 架道橋(鉄道高架)方式による整備

No.	名称	対象鉄道	延長(m)	交差道路	幅員(m)	事業期間	事業費(百万円)	都市計画事業認可	工事協定
1	豊治架道橋	近鉄名古屋線	1,340	八熊線(+国道302号)	25	1985(S60)－1990(H2)	6,369	1987(S62) 6.1 A452	近鉄:1987(S62)10.12
2	春田架道橋	JR関西本線	1,500	国道302号	60	1987(S62)－1993(H5)	4,382	—	J R:1987(S62)11.19
3	第三伏屋架道橋	JR関西本線	660	万場藤前線	16	1994(H6)－1998(H10)	3,293	—	J R:1994(H 6)12.21
4	柴田架道橋	名鉄常滑線	1,700	星崎鳴海線	24.54	1996(H8)－2007(H19)	16,500	1997(H 9) 3.28 A314	名鉄:2001(H13) 3.30
5	小幡架道橋	名鉄瀬戸線	1,900	守山本通線 小幡西山線 (+国道302号)	16	1999(H11)－H27年度末現在事業中	24,900	2000(H12) 3.24 A275	名鉄:2006(H18) 3.28

都市計画事業認可欄のAは愛知県告示を表わす

ア 豊治架道橋(3・3・152 八熊線および 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号))[80]

豊治架道橋は近鉄名古屋線と都市計画道路 3・3・152 八熊線および 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)との立体交差である。国道 302 号においては鉄道との交差方式について原則として国道を地表、鉄道を高架としている。このため建設省は国道 302 号の整備にあたり近鉄名古屋線を高架とすることとした。八熊線は近鉄名古屋線と新川右岸付近で交差し、国道 302 号と近接しており、国道 302 号の整備時点で近鉄名古屋線との交差区間付近が未整備であった。このため八熊線の整備については、建設省の直轄事業と名古屋市の限度額立体交差事業の合併施行により鉄道を高架とすることとした。限度額立体交差事業を施行するにあたっての都市計画事業認可取得は交差区間東側が 1987(昭和 62)年 6 月 1 日、西側が同年 9 月 9 日であった。さらに同年 10 月に工事協定が締結され、1990(平成 2)年 3 月に延長 1.34km にわたる高架化区間への切替が行われた。

イ 春田架道橋(3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号))

春田架道橋は 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)の新設整備に際し、整備前には地表であった JR 関西本線を高架としたものである。JR 関西本線は複線化計画を有しているが、春田架道橋整備時点では単線であり、単線高架を基本として整備された。ただし、国道 302 号の西側に春田駅を新設する構想があり、春田架道橋整備にあたっては、この新駅構想を実現できるよう行き違い設備を配して将来の新駅整備さらには複線化に備えた。春田架道橋に関する基本協定は 1986(昭和 61)年 12 月に、細部協定は 1987(昭和 62)年 11 月に締結され、延長約 1.5km にわたる高架化区間への切替は 1991(平成 3)年 12

[80] 近畿日本鉄道「近畿日本鉄道 100 年のあゆみ」(近畿日本鉄道 2010.12 p. 437)
「近鉄名古屋線 戸田川－新川間 立体交差事業」(建設省中部地方建設局 名古屋市 近畿日本鉄道株式会社)

月 8 日に行われた。なお、春田駅および春田駅前広場については、本章第4節2(3)⑪ 春田駅前交通広場(3・4・207 春田駅前線)を参照されたい。

ウ 第三伏屋架道橋(3・4・7 万場藤前線)

第三伏屋架道橋は JR 関西本線と都市計画道路 3・4・7 万場藤前線との立体交差である。万場藤前線は中川区下之一色町で新川を超える地点より北の区間については、庄内川と新川のほぼ中間を南北に通過する経路である。したがって JR 関西本線はこの経路において、庄内川橋梁から下り勾配で地表に達し、すぐに上り勾配で新川橋梁に至るという縦断線形を有していた。万場藤前線との交差については道路を地表とし、鉄道を高架とすることが鉄道、道路ともに合理的な縦断勾配となることから架道橋(鉄道高架)方式が選択され、1994(平成 6)年 12 月に工事協定が締結され、1998(平成 10)年に完成した。

エ 柴田架道橋(3・4・170 星崎鳴海線)

柴田架道橋は名鉄常滑線と都市計画道路 3・4・170 星崎鳴海線との立体交差である。星崎鳴海線は昭和 60 年代初めには名古屋市内のほぼ全線が整備済であったが、柴田架道橋整備以前については名鉄常滑線とは踏切による平面交差であり、日常的な渋滞が発生していた。その解決策である星崎鳴海線と名鉄常滑線との立体交差方式については架道橋(鉄道高架)方式とせざるを得なかった。その理由は都市計画道路 3・4・120 伏見町線(国道 247 号)が名鉄常滑線の東に短距離で位置しており、星崎鳴海線をオーバーパスまたはアンダーパスとした場合、星崎鳴海線の勾配の影響が伏見町線に及ぶからであった。また、鉄道を高架とする手法として交差道路条件等から連続立体交差事業を採用できず、結局、限度額立体交差事業による架道橋(鉄道高架)方式となった。都市計画事業認可は 1997(平成 9)年 3 月 28 日で 2007(平成 19)年度に完成した。

オ 小幡架道橋(3・4・108 守山本通線、3・4・68 小幡西山線および 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号))[81]

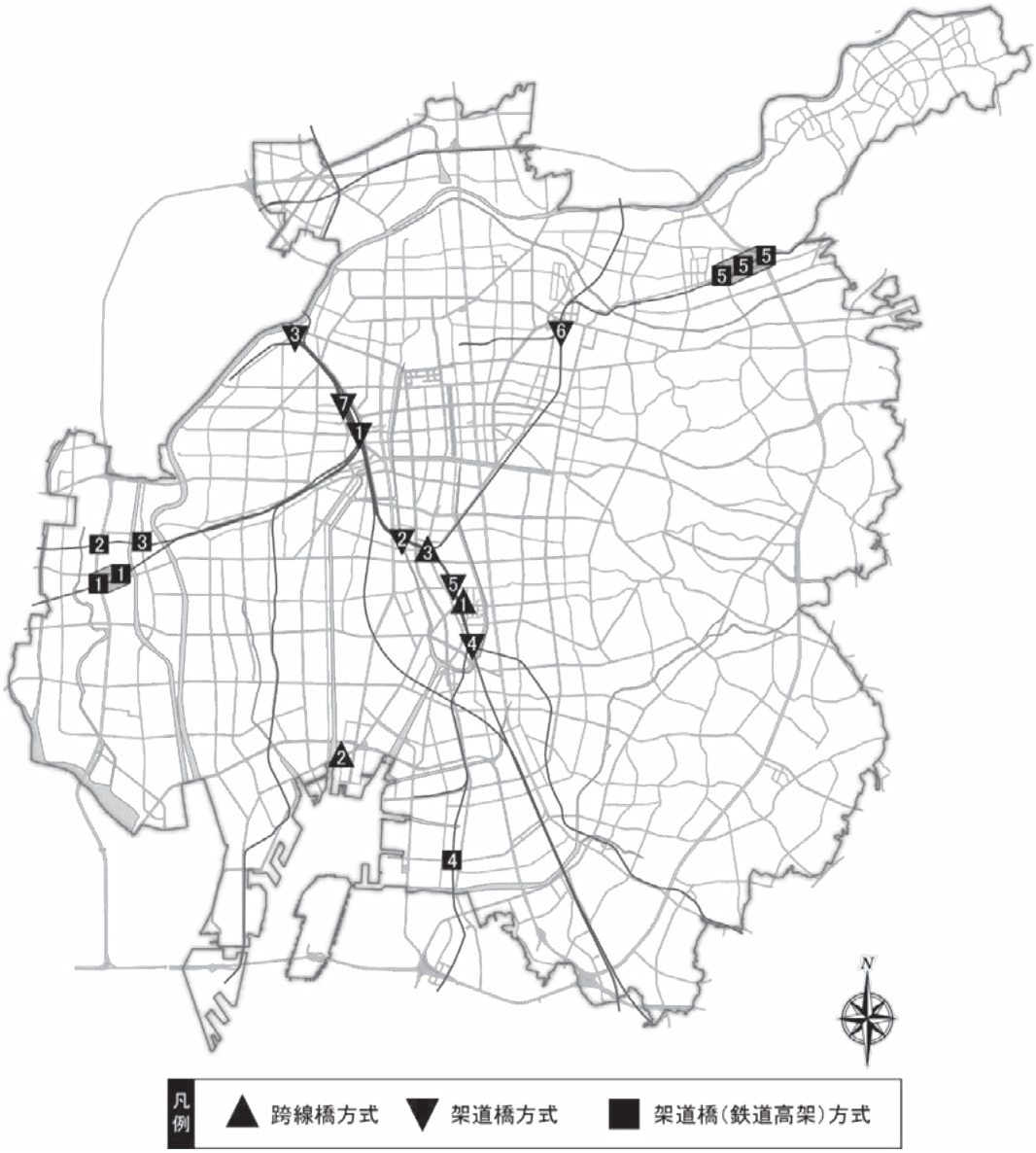
小幡架道橋は豊治架道橋と類似する事例である。都市計画道路 3・4・108 守山本通線、3・4・68 小幡西山線はいずれも名鉄瀬戸線と平面踏切であった。建設省は 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)小幡地区の整備供用について、春田架道橋と同様に名鉄瀬戸線を高架としたうえで新規供用する基本方針であった。しかし国道 302 号を架道橋(鉄道高架)方式とした場合、高架から地表へ移行する地点の影響範囲が隣接する守山本通線および小幡西山線に玉突きのように及ぶことになり、鉄道高架の完成を待つことによって供用時期が遅れることが危惧された。このため暫定踏切により国道 302 号の供用を急ぐこととし、国道 302 号より東にあった踏切を 2000(平成 12)年 2 月に廃止し、その代替として国道 302 号に暫定踏切を設置し、2 車線で供用した。建設省(国土交通省)は 4 車線化を図る上で、名古屋市による限度額立体交差事業との合併施行として国道 302 号をはじめ関連する踏切を除却することとした。名古屋市は

81 「一般国道 302 号及び都市計画道路守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業」(名古屋市、愛知国道事務所、名古屋鉄道株式会社)
「一般国道 302 号及び都市計画道路守山本通線と名古屋鉄道瀬戸線との立体交差事業」
http://www.city.nagoya.jp/ryokuseidoboku/page/0000010565.html (2016/09/30 閲覧)

2000（平成 12）年 3 月 24 日に都市計画事業認可を取得して事業に着手した。その後、2006（平成 18）年 3 月に工事協定が締結され、2015（平成 27）年度末現在事業中である。

そのほか、長須賀架道橋は鉄道によって分断されていた都市計画道路 3・4・7 万場藤前線整備にあたって近鉄名古屋線との新設立体交差を限度額立体交差事業としたもので、2007（平成 19）年度から整備が進められている。長須賀架道橋は第三伏屋架道橋と同様に庄内川と新川の中間に位置する立地条件から架道橋（鉄道高架方式）が選択された。

以下の**図 3.4.18** に単独立体交差事業の位置図を示す。



図中で示す数字は、表 3.4.43～表 3.4.45 における No. をいう。

図 3.4.18　単独立体交差事業の位置図

5　都市モノレール等の整備

(1)　ガイドウェイバスシステム志段味線[82]

①　事業の経緯等[83]

1986(昭和 61)年度から 1989(平成元)年度に至る調査結果を受けて、1990(平成 2)年度にはガイドウェイバス志段味線が都市モノレール道等整備事業として事業採択された。

1990(平成 2)年 10 月には、ガイドウェイバスシステム志段味線の整備推進にあたって諸事項を検討する「名古屋市ガイドウェイバスシステム志段味線検討委員会」が設置され、専門部会として構造部会、運行部会および経営部会が置かれた。

1994(平成 6)年 4 月 1 日には、名古屋市、名鉄、ジェイアール東海バスなどの出資により運行主体となる第 3 セクターの名古屋ガイドウェイバス㈱が設立され、同年 10 月 25 日に軌道法に基づく特許を取得した。

名古屋市は、1995(平成 7)年 5 月 1 日愛知県告示第 419 号をもって都市計画道路 9・7・1 ガイドウェイバス専用道志段味線の都市計画事業認可を得て、インフラ補助制度に基づく整備を開始した。

その後、1998(平成 10)年 2 月 25 日愛知県告示第 154 号、1999(平成 11)年 3 月 29 日愛知県告示第 274 号と 2 回の事業認可の変更を経ている。

なお、1995(平成 7)年 1 月の阪神・淡路大震災により、耐震設計を見直す必要が生じたため、本体着工は翌 1996(平成 8)年 3 月となった。

名古屋ガイドウェイバス㈱は、1996(平成 8)年 1 月 17 日に軌道法に基づく第 1 次施行認可(土木関係)、同年 2 月 15 日に第 2 次施行認可(電気関係)を得ている。

支柱や桁等、道路の一部として整備するインフラ部整備には約 320 億円を要し、2000(平成 12)年 10 月に完工した。インフラ外部を含む総事業費は約 375 億円となり、キロあたりでは約 55 億円となった。

ガイドウェイバス志段味線は、2000(平成 12)年 11 月には愛称を「ゆとりーとライン」と命名され、2001(平成 13)年 3 月 23 日に開業した。

2015(平成 27)年現在のゆとりーとラインの路線図を**図 3.4.19** に示す。高架区間である大曽根駅～小幡緑地駅間約 6.5km を約 13 分で運行している。

②　事業の概要等

ア　経営方式と経営主体

ガイドウェイバスシステム志段味線では、高架専用軌道区間と路線バス区間を同一車両・同一乗務員による直通運行が行われている。

82　前掲 47 名古屋ガイドウェイバス株式会社「ガイドウェイバス志段味線建設記録」(名古屋ガイドウェイバス㈱ 2004.3　pp. 15-16, p. 25, pp. 39-41)

83　覚明敏之「名古屋市におけるガイドウェイバス」(「アーバンアドバンス」 SN. 9　1997.7)
高木茂樹　他「ガイドウェイバスシステム志段味線の開業」(「道路」 SN. 723　2001.5)
前田　健「ガイドウェイバスシステム志段味線について」(「交通工学」 Vol. 36, No. 5　2001.9)

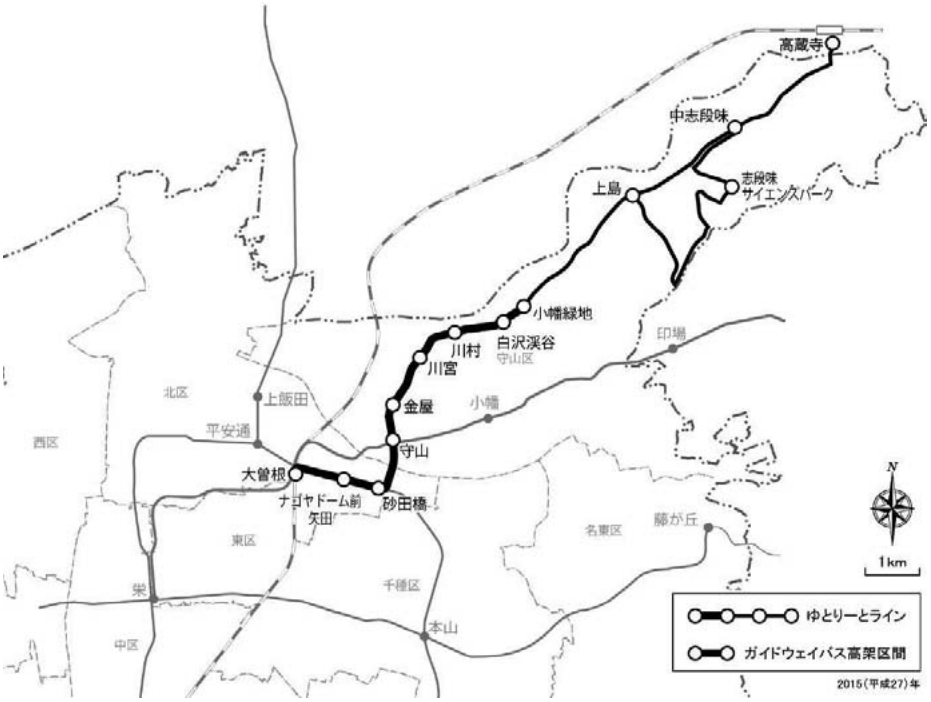


図 3.4.19　ガイドウェイバス（ゆとりーとライン）路線図

軌道法の適用を受ける高架専用軌道区間は名古屋ガイドウェイバス㈱が、道路運送法の適用を受ける平面区間は一般乗合旅客自動車（路線バス）運送事業者が経営する。

高架軌道区間と路線バス区間を連続して乗り継いだ場合の運賃は両事業者運賃の併算となるが、割高感の軽減を図るため、利用区間に応じた併算割引運賃が導入されている。

ガイドウェイバスの事業区分を**表 3.4.46** に示す。

表 3.4.46　ガイドウェイバスの事業区分

運行区間		軌道法区間（軌道事業）	道路運送法区間 （一般旅客自動車運送事業）
インフラ外施設	建設	名古屋ガイドウェイバス(株)	バス事業者 （停留所、バスロケ等）
	維持管理	名古屋ガイドウェイバス(株)	バス事業者
車両	所有	名古屋ガイドウェイバス(株)	名古屋ガイドウェイバス(株)から貸与
	点検・整備等	バス事業者に委託	バス事業者
運行	運行計画・運行管理	名古屋ガイドウェイバス(株)	バス事業者
	運転	バス事業者に委託	バス事業者

表中、バスロケはバスロケーションシステムをいう。

ガイドウェイバスの経営主体である名古屋ガイドウェイバス㈱には、名古屋市が全株式の 63.3％を出資した。ガイドウェイバス㈱の特殊性を反映した出資者としてジェイアール東海バス㈱がある。

名古屋ガイドウェイバス㈱の出資者および出資状況を**表 3.4.47** に示す。

表 3.4.47 名古屋ガイドウェイバス株式会社の出資者および出資状況(開業時:2001(平成 13)年 3 月)

出 資 者	株式数 (株)	出資金額 (千円)	出資割合 (%)
名古屋市	38,000	1,900,000	63.3
日本政策投資銀行 (現㈱日本政策投資銀行)	7,000	350,000	11.7
名古屋鉄道㈱	6,000	300,000	10.0
ジェイアール東海バス㈱	6,000	300,000	10.0
㈱東海銀行 (現㈱三菱東京UFJ銀行)	1,000	50,000	1.7
中部電力㈱	600	30,000	1.0
トヨタ自動車㈱	600	30,000	1.0
その他民間企業	800	40,000	1.3
合 計	60,000	3,000,000	100.0

イ 既存運行バス事業者との調整

ガイドウェイバス志段味線運行以前の守山区志段味方面への路線バスとしては、JR 東海バスが名古屋駅から大曽根駅を経由して瀬戸水野坂まで、名鉄バスが名古屋駅名鉄バスセンターから大曽根駅を経由して高蔵寺駅までの間を運行していた。また、名古屋市営バスは、ガイドウェイバス志段味線小幡緑地駅以東では、藤が丘および引山から志段味(現雨池バス停付近)までの間を運行するにとどまっており、ガイドウェイバス志段味線の導入およびガイドウェイバス志段味線小幡緑地駅以東への市交通局の参入には、バス事業者間の調整が必要であった。

1990(平成 2)年 9 月、「ガイドウェイバスシステム志段味線関連バス事業者調整会議」が設置され、ガイドウェイバスシステム志段味線への乗り入れおよび関連バス路線の再編成に関する検討および調整が進められた。

1993(平成 5)年 10 月に「ガイドウェイバスシステム志段味線の事業推進に関する基本協定」、2001(平成 13)年 2 月には「ゆとりーとラインの運行に関する基本協定書」、「ゆとりーとラインにおける直通運輸に関する協定書」が関係者間において締結された。高架軌道区間は名古屋ガイドウェイバス㈱が軌道法に基づく特許を取得し、当該関連区間のバス路線を廃止するなど既存バス系統の再編成が行われ、2001(平成 13)年 3 月 23 日、営業路線としては日本初となるガイドウェイバスシステム「ゆとりーとライン」として運行が開始された。

運行を開始した「ゆとりーとライン」のサービス水準としては、朝夕のピーク時にあっては2～3分間隔、昼間時間帯でも 10 分間隔を確保している。

その後、JR 東海バスが路線バス事業から撤退し、また市交通局が名鉄バスから志段味地区の路線の譲渡を受けたので、2009(平成 21)年 10 月からは市交通局が単独で路線バス事業を行っている。

ウ 高架区間と一般道区間の接点（モードインターチェンジ）[84]

ガイドウェイバスシステム志段味線は、名古屋市東北部の交通結節点である大曽根を起点として、志段味地区の中心に位置する志段味支所を終点とする11.3kmのルートである。そのうち高架の専用軌道を設置する区間は、当面、大曽根から導入区間のほぼ中間点である守山区松坂町までの延長約6.1kmとされた。その理由は以下のとおりである。

ⅰ ガイドウェイバスシステムの特徴であるデュアルモード性を生かし、開発の進捗にあわせた段階整備が可能であること

ⅱ 当面、守山区松坂町以東の志段味支所までの区間は、交通容量、バスサービスの面から、平面走行が可能であること

ⅲ 大曽根～松坂町間は、現在でも交通量の多い区間であり、高架の専用軌道を走行することにより、高速性、定時性が確保されるとともに、一般道路の自動車交通の円滑化および整流化が図れること

そして、高架区間および平面区間の双方を同一の車両で走行するところから、それぞれの管理法に適合する車両に変更する必要があり、このための施設としてモードインターチェンジが設けられた。

エ 駅の構造とバス車両

各駅の構造は、コンパクトでコストの削減が図れる一層式構造を基本とし、将来の乗降客数・沿道の条件等を配慮して決めた 5 駅については、コンコース階を設けた二層式構造とした。各駅とも、利便性の向上およびバリアフリーへの対応として昇降設備（エレベーター）を設置しており、ナゴヤドーム前矢田駅および砂田橋駅では、地下鉄駅のコンコース階とも直接接続している。

また、乗降客を安全に誘導するため、駅構内やホームの床面には点字ブロックを配置しているほか、手すりなどにも点字表示をしている。また、車いすを利用されている乗降客のために、駅舎内の段差を解消し、車両には車いすをスムーズに乗降させるリフト機能を装備している。

一方、バス車両では、外観は一般路線バスと変わらないが、高架専用軌道では車両の前輪と連動する案内装置がレールの内側を正確にトレースするため、ハンドル操作は不要で、安全でスムーズな運転を可能としている（**図 3.4.20** 参照）。

なお、ナゴヤドームを地区の中核施設と位置付け、その周辺において街並み・まちづくり総合支援事業、街路事業などにより一体的に進められていた大幸南地区の整備と連携して、ナゴヤドーム敷地内の人工地盤とガイドウェイバスのナゴヤドーム前矢田駅とを南北デッキでつなぐとともに、地下鉄 4 号線ナゴヤドーム前矢田駅とを結ぶ立体的な歩行者空間である多目的広場も設けて利用者の利便に供している。[85]

オ 採算性

守山区志段味地区の土地区画整理事業による新市街地の開発が事業途上であるため、急激な需要の増加が見込めないなど事業採算は厳しい状況が想定されたことから、国の指導により、会社事業費の 2

[84] 前掲 46 名古屋市計画局都市計画部新交通システム整備室 「ガイドウェイバスシステム志段味線」（名古屋市計画局都市計画部新交通システム整備室 1990.6 pp. 12-13）

[85] 尾関史行「大幸南地区の開発整備～ナゴヤドームを核とした交流拠点づくり～」（季刊インテリジェントシティ 1997.9）

割を会社資本金とする通例に従わず、事業費の半額相当を資本金とした。また、インフラ外部のうち公共利用が想定される部分については、名古屋市が費用負担した。

こうした名古屋市の取り組みは、当時（1993（平成 5）年頃）の国の施策を超える内容であったが、その後に類似の施策が国に取り入れられるようになったことからすれば、時代を先取りした取り組みであったといえよう。

図 3.4.20　白沢渓谷付近を走行するガイドウェイバス（ゆとりーとライン）[86]

（2）　東部丘陵線[87]

①　事業の経緯等

東部丘陵線は、1992（平成 4）年 1 月の運輸政策審議会答申において、「中量軌道系の交通システムとして 2008（平成 20）年までに整備することが適当である路線」と位置付けられた。

1998（平成 10）年 3 月には、愛知県に東部丘陵線導入機種検討委員会が設立された。そこでは、路線特性の適合性、経済性、地域整備のコンセプトへの適合性等が検討され、1999（平成 11）年 7 月に磁気浮上式システムが導入機種として最も適当であるとの提言がなされた。

2000（平成 12）年 2 月には経営主体となる愛知高速交通㈱が設立された。愛知高速交通㈱に対する名古屋市の出資割合および出資金額は、ともに愛知県、長久手町（現長久手市）に次ぐ第 3 位である。

2001（平成 13）年 10 月に都市計画決定および軌道法に基づく特許の取得、翌 2002（平成 14）年 3 月には都市計画事業認可および軌道法に基づく工事施行認可を受け、同年 4 月に工事着手している。

86　ガイドウェイバス㈱提供

87　須山明廣「プロジェクト・ノート 130 東部丘陵線（愛称：リニモ）の事業概要について」（「都市計画」 Vol. 54, No. 2 SN. 254　2005.4　pp. 60-61）

2002（平成 14）年 11 月には愛称が「リニモ」と決定され、2005（平成 17）年 3 月 6 日に開業した。

② システムの特長

東部丘陵線の走行方式は、常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式であり、愛知県の担当者であった須山明廣は、システムの特長として次のように整理している。

「ⅰ 浮上して走行するため、騒音や振動が小さく、快適な乗り心地で沿線環境にも優しい。

ⅱ 車両がレールを抱え込む構造であるため、脱線や転覆などの事故の心配がない。

ⅲ リニアモーターで走るため、急勾配も容易に走行でき、また、最高速度や加減速度が高いため、速達性に優れている。

ⅳ 浮上して走行するため、摩耗部分がほとんどなく、車両やレールとも保守の手間が低減する。

ⅴ 浮上と案内を一式の電磁石で兼用するため、構造が簡易であり、効率がよい」[88]

6 都市計画施設ではない鉄道の整備

（1） 城北線（旧国鉄瀬戸線）[89]

① 建設に至るまでの経緯

城北線は、本市北部を経由して、春日井市内の勝川駅と清須市内の枇杷島駅間を東西に走る約 11.2km の鉄道で、1993（平成 5）年 3 月に全線開業した鉄道である。同線に至る歴史は古く、以下の経緯をたどる。

鉄道敷設法の改正（1927（昭和 2）年 3 月 31 日公布）により、別表に第 70 号ノ 2 として「愛知県岡崎ヨリ挙母ヲ経テ岐阜県多治見ニ至ル鉄道」（旧国鉄岡多線）が加えられていた。

さらに、同法の改正（1962（昭和 37）年 5 月 12 日公布即日施行）により、別表に第 72 号ノ 2 として「愛知県瀬戸ヨリ稲沢ニ至ル鉄道」（旧国鉄瀬戸線）が加えられた。

この時にあわせて名古屋方面へ向かうため小田井で分岐して枇杷島に至る支線も計画された。

元来、旧国鉄岡多線の一部区間と旧国鉄瀬戸線は、東海道線を大きく迂回する貨物線を構成するとともに、中央本線から名古屋の既成市街地を通過せずに東海道本線へ接続する短絡線としての役割を有していた（**図 3.4.21** 参照）。

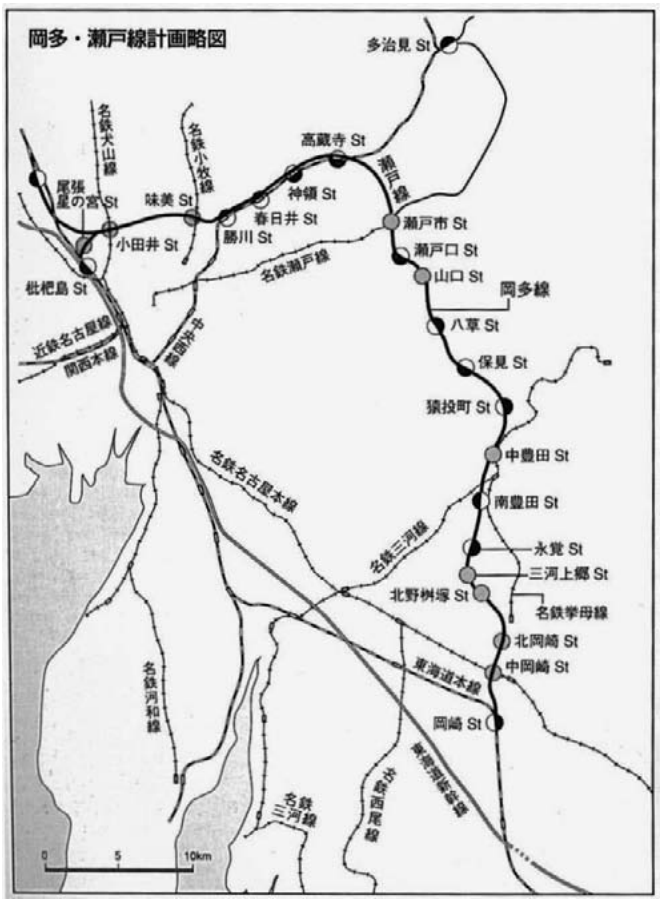
旧国鉄瀬戸線は、1972（昭和 47）年 3 月の都市交通審議会答申において、「日本国有鉄道岡多線及び本路線により周辺部における住宅地の開発に対処するとともに東海道本線のバイパス線を形成する路線である。勝川―枇杷島は中央線のバイパス線としての機能も果たす」と記述されており、日本鉄道建設公団が施行する工事線となっていた。

1992（平成 4）年 1 月 10 日の運輸政策審議会答申では、勝川～尾張星の宮間が 1991（平成 3）年 12 月に城北線として既に開業していたことから、引き続き尾張星の宮～枇杷島間について目標年次である

[88] 前掲 87 須山明廣「プロジェクト・ノート 130 東部丘陵線（愛称:リニモ）の事業概要について」（「都市計画」 Vol. 54, No. 2, SN. 254 2005.4 p. 60）

[89] 徳田耕一「岡多線・瀬戸線（未成線）」（「鉄道廃線跡を歩く Ⅷ」 JTB 2001.8 pp. 132-134）
森口誠之「稲沢駅を目指した瀬戸線の貨物計画」（「鉄道未成線を歩く 国鉄編」 JTB 2002.6 pp. 108-109）

2008(平成 20)年までに整備することが適当な路線としている。



出典:宮脇俊三「鉄道廃線跡を歩く Ⅷ」(p.133 JTB 2001.8)

図 3.4.21 岡多・瀬戸線計画略図

② 名古屋環状 2 号線と旧国鉄瀬戸線

旧国鉄瀬戸線の一部区間は、都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線と並行している。これは次のような事情によるものと考えられる。

i 鉄道を単独で設ければ沿線に側道を配置する必要が生じ、公共用地の面積が増加する。

ii 鉄道と広幅員道路が近接して整備されれば、地域分断をもたらし、土地利用上好ましくない。

iii 騒音・震動や日照障害等の沿線への影響を軽減することができ、環境上好ましい。

iv 用地の先行取得制度を活用すれば、事業化の時期が異なっても、それぞれの用地を一括で取得することができ効率的である。

以下に、関連都市計画の経緯を簡単に示す。

i 広路第 8-3 号線名古屋環状 2 号線の北部区間(平田～味鋺)の都市計画決定

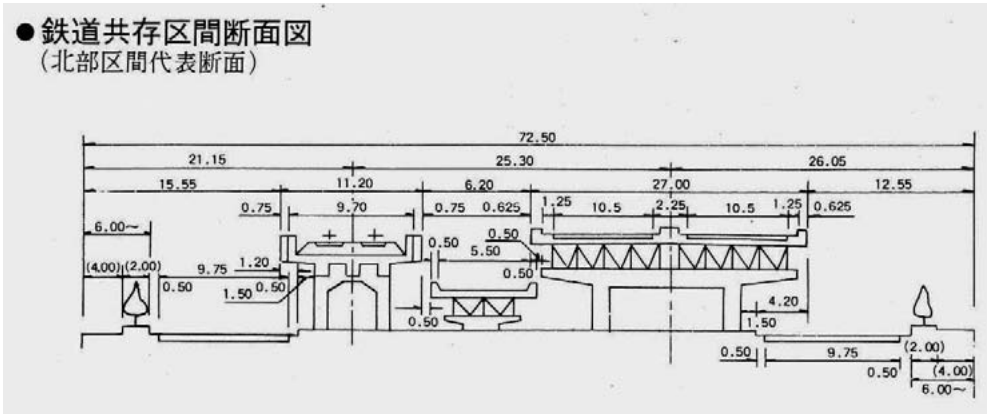
土地区画整理事業施行中の区間については幅員 25m、それ以外の区間は幅員 72.5m で決定した(1967(昭和 42)年 3 月 17 日建設省告示第 682 号)。

ii 3・1・4 名古屋環状 2 号線に変更

新法による名称変更等を行った(1973(昭和 48)年 4 月 4 日愛知県告示第 331 号)。

iii 3・1・4 名古屋環状 2 号線の幅員等の変更

幅員 25m の区間を幅員 72.5m に変更した(1982(昭和 57)年 11 月 5 日愛知県告示第 1099 号)。総幅員 72.5m の内訳は、複線鉄道の高架構造物に 11.2m、ランプウェイや駅舎等の道路・鉄道双方の共用区域として 6.2m を充て、残りを環状 2 号線用地としており、道路内に鉄道を抱き込むような配置となっている(**図 3.4.22** 参照)。



出典:「名古屋環状 2 号線のあらまし」(愛知県土地開発公社・名古屋市土地開発公社 S48.11)
※環状 2 号線の専用部および一般部の車線数変更前の図面である

図 3.4.22 環状 2 号線・旧国鉄瀬戸線共存区間断面図

この変更により、旧国鉄瀬戸線と都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線が並行している区間については、すべて総幅員 72.5m の都市計画道路として位置付けられることになった。都市計画道路用地には鉄道用地を含めないため、道路内に空白個所が存在している。

③ 事業の経緯等[90]

旧国鉄瀬戸線の建設主体は鉄建公団である。

1964(昭和 39)年 6 月に工事線編入、その後、1967(昭和 42)年 2 月の高蔵寺～勝川間の工事実施計画認可に続いて、1970(昭和 45)年 7 月に瀬戸～高蔵寺間および勝川～小田井～枇杷島間、さらに 1973(昭和 48)年 12 月に小田井～稲沢間の工事実施計画が認可された。

[90] 前掲 89 森口誠之「稲沢駅を目指した瀬戸線の貨物計画」(「鉄道未成線を歩く 国鉄編」J TB 2002.6 pp. 108-109)
前掲 89 徳田耕一「岡多線・瀬戸線(未成線)」(「鉄道廃線跡を歩く Ⅷ」 JTB 2001.8 pp. 132-134)
川島令三「東海交通事業城北線」(「全国鉄道事情大研究 名古屋北部・岐阜編 1」 草思社 1997.12 pp. 88-90)
永田智裕「大都市縁辺地域における鉄道の沿線住民の意識調査に基づく整備課題の抽出 ―名古屋都市圏の城北線利用促進策の検討―」(「日本都市学会年報」 Vol. 39 2006.4)

瀬戸～高蔵寺間は 1973（昭和 48）年に、勝川～小田井～枇杷島間は 1976（昭和 51）年にそれぞれ着工されたが、工事が進捗する過程で、「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」（昭和 55 年法律第 111 号）の施行により工事が凍結された。

国鉄名古屋鉄道管理局が瀬戸線の旅客線運用構想を表明したことにより、工事は進展したが、1987（昭和 62）年 4 月 1 日の国鉄分割民営化にあっては、瀬戸～高蔵寺間は愛知環状鉄道㈱が、勝川～小田井～枇杷島間は JR 東海が承継することとなった。高蔵寺～勝川間の線増用地は、国鉄清算事業団が承継した。

民営化後の JR 東海は、小田井～稲沢間の建設を実施せず、小田井～枇杷島間のみを建設するという内容の工事実施計画変更を行い、1989（平成元）年、鉄建公団と JR 東海により開業準備工事が着手された。

経営形態については、JR 東海を第一種鉄道事業者、同社が 100%出資している㈱東海交通事業を第二種鉄道事業者として、まず、1991（平成 3）年 12 月 1 日に勝川～尾張星の宮間を単線（駅部を除く）非電化で城北線として部分開業した。引き続き日本貨物鉄道線路内に JR 東海が枇杷島駅を新設する工事を行い、1993（平成 5）年 3 月 18 日に尾張星の宮～枇杷島間が開業したことにより、城北線勝川～枇杷島間が全線開通となった（**図 3.4.23**）。

図 3.4.23　城北線路線図

城北線勝川駅については、部分開業の時点（1991（平成 3）年）では JR 東海中央本線勝川駅付近の連続立体交差事業が始まって間がない（1989（平成元）年度事業採択）時期であったため、中央本線に乗り入れることがかなわず、連続立体交差事業の影響範囲を避けた地点での暫定駅とならざるを得なかった。

中央本線の連続立体交差事業は 2011（平成 23）年 3 月をもって完了し、中央本線勝川駅は中央に城北線を複線で迎え入れる余地を残した 2 面 4 線で完工しているが、城北線勝川駅を中央本線勝川駅まで延伸する目途は立っていない（**図 3.4.24** 参照）。

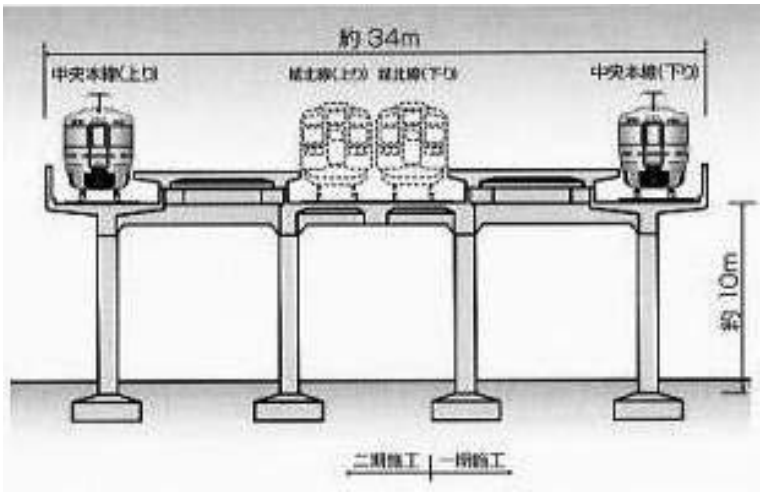


図 3.4.24 JR 東海中央本線勝川駅部断面図[91]

④ 城北線の駅設置

城北線の駅の増設については、1971（昭和 46）年 12 月の市会本会議において、市内への駅設置計画についての質問を受けたことが始まりで、その際、「国鉄の関係方面へ手段をつくして働きかけていきたい」と答弁している。

以降、愛知県および沿線自治体で組織する「国鉄瀬戸線建設促進期成同盟会（現城北線整備促進協議会）」等から、市内への駅設置についての要望を継続して行っている。

当初、市内の駅の設置計画は小田井駅のみであったため、「味美～小田井間に新駅の設置」、「適切な駅間距離の確保」、「利用者の利便性の確保」などと要望を継続して行ってきた。その後、1987（昭和 62）年 3 月の勝川～枇杷島間の工事実施計画変更認可において、市内には「小田井駅」と「比良駅」が開設されることとなった。以降、名古屋市会や城北線整備促進協議会から、「利用者の利便性を配慮するため『平田地区、楠地区』への新駅の設置」についての要望を行ってきているが実現していない。

[91] 愛知県尾張建設事務所 連続立体交差事業の概要「最近完了した事業（JR 東海中央本線勝川駅付近連続立体交差事業）」 http://www.pref.aichi.jp/0000003946.html（2015/10/28 閲覧）

(2) あおなみ線(旧西名古屋港線)[92]

① 西名古屋港線の経緯

あおなみ線は、本市の西南部地域の名古屋～金城ふ頭間を南北に走行する延長約 15.2km の鉄道である。この鉄道路線の前身は、貨物輸送を担うために建設された国鉄の西名古屋港線であり、これを旅客線として活用するために、第 3 セクターが新たに設立された。

同路線は第 3 セクターにより延伸、再整備がなされ、「あおなみ線」の愛称で開業した。以下に、その経緯をたどる。

第二次世界大戦以後、名古屋港 10 号地(現稲永・潮凪ふ頭)に石炭ふ頭が整備されることに伴い、国鉄笹島貨物駅と名古屋港 10 号地を結ぶ貨物鉄道の必要性が高まり、国鉄により 1948(昭和 23)年 12 月から 1950(昭和 25)年にかけて西臨港貨物線が建設され、同年 4 月に笹島駅～西名古屋港駅間の延長 12.7km が単線非電化で開業した。同線は、同年 6 月には名称を西名古屋港線に変更した。

その後、エネルギー需要が石炭から石油に移行するにつれて石炭の輸送需要も減少し、西名古屋港線の役割も低下していった。また、鉄道貨物のコンテナリゼーションの進行に伴って、計画中の国鉄南方貨物線が西名古屋港線に合流する位置にコンテナ専用貨物ターミナル建設(名称:八田貨物基地)が計画され、八田貨物基地は 1980(昭和 55)年 10 月 1 日に名古屋貨物ターミナル駅として開業した。[93]

この開業に合わせて西名古屋港線の名古屋駅～名古屋貨物ターミナル駅間は、高架・複線化された。

② 西名古屋港線旅客化の背景および経緯[94]

1961(昭和 36)年および 1972(昭和 47)年における都市交通審議会答申では、西名古屋港線の旅客化について触れておらず、地下鉄 1 号線の延伸に関連した記述のみであった。

ⅰ 都市交通審議会 昭和 36 年答申

「次の路線延長を考慮するものとする。すなわち、路線(1)については 八田―汐止間」[95]

ⅱ 都市交通審議会 昭和 47 年答申

「検討すべき路線」として、「(1) 八田―汐止 臨海地区の発展に対応して 1 号線をさらに南部に延長する」[96]

1986(昭和 61)年 4 月 2 日に国鉄、愛知県、名古屋市のほかに中部運輸局、第五港湾建設局、名古屋港管理組合の 6 者からなる「西名古屋港線旅客線化計画研究会」が、名古屋駅～汐止間(12.3km)と名古屋駅～金城ふ頭間(15.7km)について検討した結果を発表している。[97]

---

92 吉田敏和「あおなみ線 ―貨物線を活用した都市鉄道―」(「アーバンレガシーの活用」 日本都市計画学会中部支部 2010.11 pp. 53-56)

93 前掲 89 森口誠之「南方貨物線」(「鉄道未成線を歩く 国鉄編」 JTB 2002.6 pp. 102-107)

94 名古屋港開港百年史編さん委員会「名古屋港開港 100 年史」(名古屋港管理組合 2008.3 pp. 346-348)

95 「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 1961.10 p. 4)

96 「名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」(都市交通審議会 1972.3 p. 13)

97 中川区制施行 50 周年記念誌編集委員会「中川区史」(中川区制施行 50 周年記念事業実行委員会 1987.10 pp. 318-319)

1987（昭和 62）年 4 月 1 日の国鉄分割民営化に際しては、西名古屋港線旅客線化の検討を受けて、西名古屋港線は日本貨物鉄道ではなくJR 東海に承継され、日本貨物鉄道は鉄道事業法上の第二種鉄道事業者となって運行を継続した。

1988（昭和 63）年 2 月の名古屋市基幹公共交通網調査委員会による答申において、西名古屋港線を旅客鉄道とする内容が盛り込まれたが、一方で地下鉄 1 号線の高畑～金城ふ頭間の延伸についても検討を要するとされ、西名古屋港線の代替線と位置づけられた。なお、本答申内容は同年 8 月の名古屋市新基本計画に反映されている。

名古屋港管理組合は、名古屋港基本構想（1988（昭和 63）年 10 月）において、「特に名古屋都心と港の中枢管理拠点となる金城ふ頭とを直結する定時性、高速性を確保できる公共交通機関の整備、強化が重要である」[98] と記述している。

また、名古屋港管理組合は、1990（平成 2）年 8 月 1 日の港湾計画改定において、西名古屋港線の旅客線化と12 号地（現汐止ふ頭）から金城ふ頭までの延伸計画を位置づけた。

1992（平成 4）年 1 月 10 日の運輸政策審議会答申では、目標年次である 2008（平成 20）年までに整備することが適当である路線として西名古屋港線（名古屋～金城ふ頭）を挙げ、「第 3 セクター方式を活用し、地方公共団体等の支援の下に整備を行う」[99] 旨を特記している。

上記答申を受け、1992（平成 4）年 6 月には、学識経験者、中部運輸局、第五港湾建設局、愛知県、名古屋市、名古屋港管理組合、JR 東海、日本貨物鉄道からなる「西名古屋港線整備検討会議委員会」が発足し、同委員会の調査検討の結果、臨港地区のインフラ部分については名古屋港管理組合が「臨港鉄道金城ふ頭線」として整備し、それ以外の部分については第 3 セクター方式で整備することとなった。

なお、1997（平成 9）年 3 月、中部新国際空港推進調整会議において取りまとめられたアクセス整備方策案において、「将来の航空需要の動向等を勘案しつつ西名古屋港線を延伸し、新空港へ至る鉄道についてその整備に向け検討を進める」[100] と位置付けられた。

③ 旅客線化に向けた事業の経緯等[101]

1994（平成 6）年 5 月に、名古屋市、名古屋港管理組合、JR 東海で構成する「西名古屋港線整備検討会議」が発足し、事業化に向けた検討が開始された。その結果、事業形態としては公共主導の第 3 セクターを鉄道事業法の第一種鉄道事業者とすることとなった。

事業資産については、次のとおりとされた。

---

98 名古屋港管理組合「世界に開く日本のゲートウェイ 名古屋港基本構想」（名古屋港管理組合 1988.10 p. 39）

99 「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（運輸政策審議会 1992.10 p. 24）

100 愛知県企画部交通対策室「あいちの交通 1998」（愛知県企画部交通対策室 1998.3 p. 66）

101 佐藤信之「名古屋臨海高速鉄道 西名古屋港線について」（「鉄道ジャーナル」 1999.2）
前掲 92 吉田敏和「あおなみ線 ―貨物線を活用した都市鉄道―」（「アーバンレガシーの活用」 日本都市計画学会中部支部 2010.11 pp. 53-56）
前掲 94 名古屋港開港百年史編さん委員会「名古屋港開港 100 年史」（名古屋港管理組合 2008.3 pp. 346-348 ）
三浦修一「都心と港を結ぶ ―西名古屋港線の整備―」（「アーバンアドバンス」 SN. 28 2003.1）

ⅰ 土地　　第 3 セクターが JR 東海から公租公課相当で借用

ⅱ 施設　　JR 東海が第 3 セクターに無償譲渡

名古屋駅構内（駅舎・乗降場を除く）については JR 東海の施設を第 3 セクターが借用

1996（平成 8）年度には幹線鉄道等活性化事業費補助制度が創設されている。幹線鉄道等活性化事業とは、幹線鉄道の高速化や貨物鉄道線の旅客線化等のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が第 3 セクター等に助成するものである。そして、西名古屋港線（名古屋～稲永間）の旅客化事業が幹線鉄道等活性化事業として 1997（平成 9）年度に新規採択された。

1997（平成 9）年 12 月 2 日に名古屋市、愛知県、名古屋港管理組合、JR 東海、日本開発銀行等で構成する第 3 セクターの名古屋臨海高速鉄道㈱が設立され、その設立直後の同年 12 月 12 日に、同社は鉄道事業法の第一種鉄道事業免許を取得した。

1998（平成 10）年から翌年にかけて、愛知県、名古屋市それぞれの要綱により環境影響評価が実施され、1999（平成 11）年 7 月 14 日に、同社は工事施行認可を受けた。

そして、建設延長約 15.4km のうち名古屋駅から臨港地区界に至る約 11km の区間および車庫について、幹線鉄道等活性化事業費補助により旅客線化のための整備を行うべく、1999（平成 11）年 10 月および 2001（平成 13）年 3 月に JR 東海と工事協定を締結し、工事を JR 東海に委託した。

また、西名古屋港線の臨港地区内のインフラ整備が 2000（平成 12）年度に港湾整備事業として事業採択されたことから、名古屋港管理組合は、臨港地区内約 4.4km の西名古屋港線のインフラ整備について、2001（平成 13）年 7 月に名古屋臨海高速鉄道㈱と工事協定を締結し、同年 9 月以降、全線での工事着手となった。

建設費総額約 928 億円のうち名古屋臨海高速鉄道㈱にかかる事業費は約 750 億円であり、約 178 億円が名古屋港管理組合による臨港地区内インフラ整備相当額となった。

西名古屋港線は「あおなみ線」の愛称で 2004（平成 16）年 10 月 6 日に開業し、延長約 15.2km（営業延長）を約 24 分で運行している（**図 3.4.25**）。

④ 黄金駅（仮称）の設置と相互直通運転

西名古屋港線の事業計画では、笹島駅（現ささしまライブ駅）と次の小本駅（駅間延長約 2.5km）の間に、黄金駅（仮称）が計画されている[102] が、整備の段階では設置が見送られている。これは、1992（平成 4）年 1 月に出された運輸政策審議会答申第 12 号において、高速鉄道網等の整備計画として示された市交（名古屋市交通局の略、以下同じ）東部線（笹島―高針橋---岩崎）について、「笹島駅付近において JR 関西本線と相互直通運転を行うとともに、西名古屋港線との相互直通運転についても検討する」[103] としているが、市交東部線の計画自体が具体化していないためその見通しは立っておらず、先行して黄金駅（仮称）を整備した後、相互直通運転が実現された場合は、再整備が必要となることを避けるためであった。

[102] 名古屋臨海高速株式会社「都心と港を結ぶ直行便　西名古屋港線」（名古屋臨海高速株式会社 リーフレット）

[103] 前掲 99「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（運輸政策審議会 1992.10　p. 23）

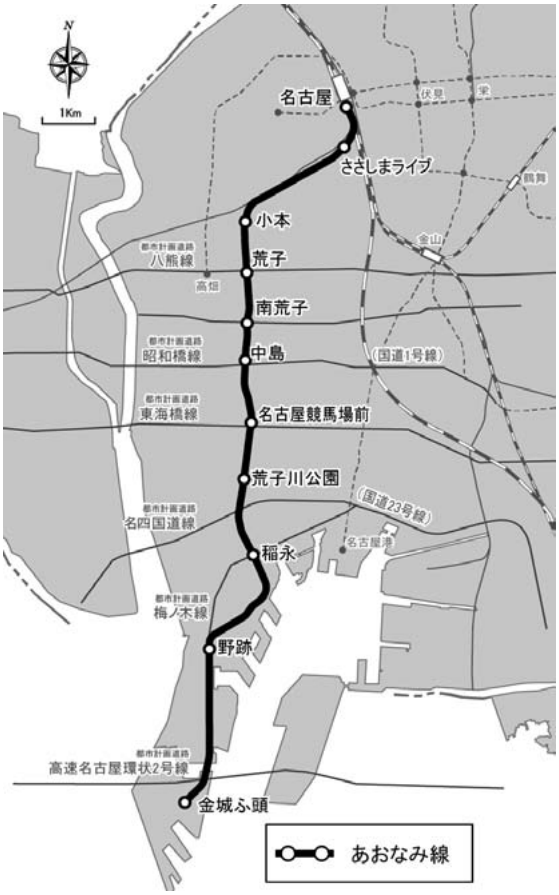


図 3.4.25 あおなみ線路線図

⑤ 名古屋臨海高速鉄道株式会社

名古屋臨海高速鉄道㈱における名古屋市の出資割合は名古屋ガイドウェイバス㈱と同様に5割を超えており、出資金額は88億円余(開業時)となっている。

名古屋臨海高速鉄道㈱には、立地の関係から名古屋港管理組合の出資があるのが特徴である。

名古屋臨海高速鉄道㈱の出資者および出資状況を**表 3.4.48** に示す。

表 3.4.48 名古屋臨海高速鉄道株式会社の出資者および出資状況(開業時:2004(平成16)年10月)

出 資 者	株式数 (株)	出資金額 (千円)	出資割合 (%)
名古屋市	177,410	8,870,500	56.5
愛知県	35,796	1,789,800	11.4
東海旅客鉄道㈱	31,400	1,570,000	10.0
日本政策投資銀行 (現㈱日本政策投資銀行)	16,328	816,400	5.2
中部電力㈱	9,420	471,000	3.0
㈱UFJ銀行 (現㈱三菱東京UFJ銀行)	9,420	471,000	3.0
名古屋港管理組合	7,536	376,800	2.4
その他民間企業	26,690	1,334,500	8.5
合 計	314,000	15,700,000	100.0

7 鉄道、軌道の廃止

(1) 南方貨物線[104]

南方貨物線は、名古屋～大府間を結ぶ貨物線として計画されていたものである。

名古屋付近の貨物線計画は第二次世界大戦以前から存在し、複数のルートが検討されていた。そのなかで南方貨物線は、笹島貨物駅を八田貨物駅に移転することも含め、1966(昭和 41)年 4 月にそのルートが確定した。

大府～名古屋間の南方貨物線の計画ルートは、大府～笠寺間では東海道本線に併設、笠寺からは新幹線に並走し、旧南郊運河との交差箇所附近から新幹線と分かれて旧南郊運河・小碓運河沿いを西進し、西名古屋港線手前で北に転回して同線に合流するというものである。

計画によれば、東海道本線併設区間は、既設線を旅客用、増設線を貨物用に使用する予定であったが、南方貨物線は東海道本線の線増工事として扱われ、鉄建公団ではなく国鉄自体が建設にあたった。

また、大高付近では、南方貨物線は東海道本線の腹づけ線増区間であったことから、東海道本線連続立体交差事業(大高)の仮線として、南方貨物線の高架構造物を使用することを採用した。

1967(昭和 42)年から用地買収に着手したが、新幹線と並行する区間の沿線において、新幹線だけでなく南方貨物線も公害反対運動の対象となり、1973(昭和 48)年 5 月から工事が中断した。

1974(昭和 49)年 3 月には、沿線住民による新幹線走行に関する差止請求および損害賠償請求の提訴があり、南方貨物線もその影響を受けることとなった。1978(昭和 53)年には工事再開となったが、1983(昭和 58)年以降再度中止されている。

反対運動の影響等により工事が遅延している間に鉄道貨物需要が減少し、建設工事はほとんど完成していたにもかかわらず、国鉄分割民営化の過程にあっては、国鉄清算事業団に承継されることとなった。

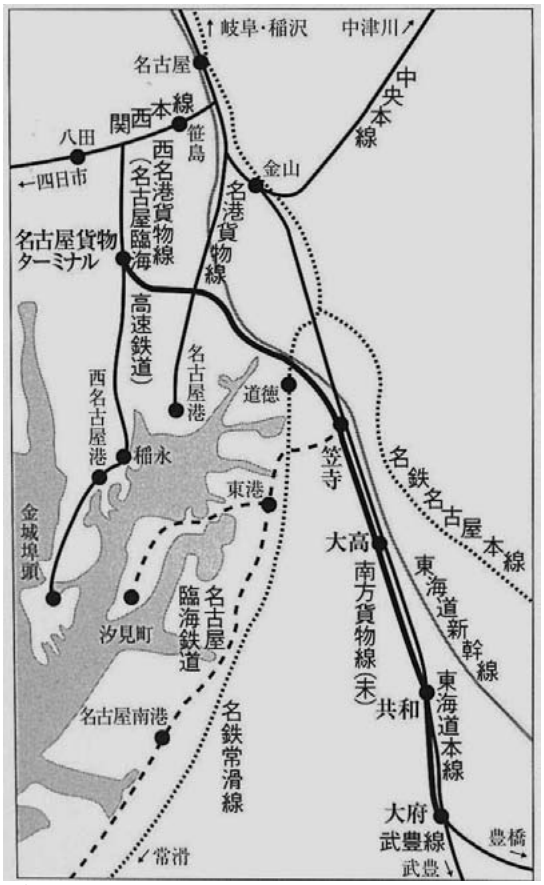
廃線が確定した南方貨物線の跡地利用については、名古屋市においても検討がなされたが、諸条件が厳しいため利用に至ることはなく売却対象となった(**図 3.4.26** 参照)。

(2) 貨物線等の廃止

これまで、貨物線の廃止に係る路線として、旧国鉄瀬戸線(城北線)および西名古屋港線(あおなみ線)の旅客化ならびに南方貨物線を取り上げてきたが、1970(昭和 45)年ころより始まった鉄道貨物輸送の著しい減少は、貨物取扱施設に大きな影響を及ぼした。

日本の三大貨車操車場の一つと言われた愛知県稲沢市の東海道本線稲沢駅の操車場は、1984(昭和 59)年に機能を停止し、名古屋市内では、笹島駅が名古屋貨物ターミナル駅へ移設する形で廃止された。また、中央本線新守山駅西側にあった貨物ヤードも順次縮小される等、多くの貨車・貨物取扱い施設が使われなくなってその機能は廃止されていった。

[104] 前掲 59 日本国有鉄道岐阜工事局「岐阜工事局五十年史」(岐阜工事局 1970.3 pp. 275-280)
前掲 33 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 (昭和時代(戦後))」(名古屋市 2001.10 p. 672)
前掲 93 森口誠之「南方貨物線」(「鉄道未成線を歩く 国鉄編」 JTB 2002.6 pp. 102-107)
前掲 65 名古屋市計画局開発部都市整備課「豊田土地区画整理事業誌」(名古屋市計画局 1990.3 p. 144)



出典:森口誠之「南方貨物線」(「鉄道未成線を歩く 国鉄編」 p. 103 JTB 2002.6)

図 3.4.26 南方貨物線

一方、1876(明治 9)年以降、名古屋の木材の取引の中心地であった熱田区の白鳥貯木場へは、木材の輸送を目的に名古屋港線から分岐して貨物線が敷設され、1916(大正 5)年に白鳥駅が設けられていた。この貨物線は、貯木場に隣接して開設されていた名古屋市中央卸売市場本場への物資の輸送にも使われてきた。しかし、貯木場の機能が名古屋港の西二区(現木場金岡ふ頭)に移転したことや中央卸売市場への鉄道貨物の取扱量が大幅に減少したことから 1982(昭和 57)年に廃線となった。

その後も、名古屋貨物ターミナル駅から関西本線八田駅へ向かう短絡線の整備も事業途上で中止されたほか、中央本線大曽根駅から専売公社名古屋工場をつないでいた専用側線(工場引き込み線)も使われなくなって廃止され、変則的な区画道路の線形等にその痕跡をとどめるのみである。

さらに、1889(明治 22)年から続いた鉄道による郵便輸送もトラック輸送に切り替えられ、鉄道郵便を取り扱うために設置されていた名古屋鉄道郵便局も 1986(昭和 61)年に廃止された。

(3) 市電の廃止[105]

かつて名古屋市内には、「市電」の愛称で市民に利用されていた路面電車があった。

[105] 「市営交通 70 年のあゆみ」(名古屋市交通局 1992.8 pp. 14-22, 30-31, 42-45, 83, 110-116)

この路面電車は、1898（明治 31）年に名古屋電気鉄道株式会社が笹島町～県庁前（後に久屋町）間約 2.2km を開業したことに始まり、その後順次路線が拡充されていった。市電の愛称は、1922（大正 11）年に名古屋市が延長約 42.5km の路線をこの鉄道会社から買い取って市営としたことによる。

路面電車は、1944（昭和 19）年度には路線延長が約 96.4km になり、1 日あたりの乗車人員も約 769,000 人となった。戦後、路線延長については 1958（昭和 33）年度までに約 106.3km と戦前よりさらに延伸されたが、1 日あたりの乗車人員についてみると 1955（昭和 30）年度には約 681,000 人と戦後最大となったものの戦前の利用者数には及ばず、その後は減少に転じ、1960（昭和 35）年度には約 594,000 人となった。

1961（昭和 36）年の都市交通審議会答申では、「路面電車は、漸次整理して、昭和 60 年（1985 年）までには、おおむね撤去し終わるべきである（西暦年筆者）」[106] とされ、また、1962（昭和 37）年の名古屋市将来計画基本要綱では、「市電は昭和 30 年頃までは、市内交通量の過半を分担してきたが、昭和 35 年（1960 年）には約 47％に低下の傾向を示している。今後この分担比率は更に低下の一途を辿ることは明らかである（西暦年筆者）」[107] とされた。

これは、1960（昭和 35）年頃から始まった経済成長に伴って、自動車交通が激増し、路面交通はふくそうして渋滞を招いたが、路面電車もその一因とされた。また路面電車の運行速度が低下したことなどから利用者離れが進んだこと、大量かつ高速輸送に対応できる高速度鉄道の整備が進められてきたことなども背景になっていた。

市電の廃止が始まったのは 1963（昭和 38）年である。地下鉄 1 号線の整備に伴ってまず覚王山～東山公園間約 2.2km が廃止された。1965（昭和 40）年に今池～覚王山間約 1.2km、1967（昭和 42）年には、栄～今池間約 2.8km および東山公園～星ヶ丘間約 1.1km などが廃止されていった。

その後、1968（昭和 43）年の名古屋市将来計画・基本計画では、「路面電車は逐次撤去するものとし、昭和 48 年（1973 年）までには全廃する（西暦年筆者）」[108] とされている。

さらに地下鉄 2 号線の関連では、1968（昭和 43）年に大津橋～金山橋間約 3.9km が、翌 1969（昭和 44）年に日比野～名古屋港間約 4.7km が廃止された。

1970（昭和 45）年以降も順次廃止が続き、路面電車が最初に整備された笹島町～栄間も 1971（昭和 46）年に廃止となり、最後まで残された金山橋～市立大学病院間、矢田町四丁目～昭和町間および大久手～安田車庫前間も 1974（昭和 49）年 3 月に廃止となった。

廃止された路面電車の機能は、より高速で利便性に優れた地下鉄、路線バスおよびマイカーによって代替された。また、路面電車が廃止された箇所では、道路の断面構成が見直され、軌道敷き内の敷石が撤去された後に中央分離帯が設けられるなど、道路交通の円滑化や安全性の向上が図られた。

なお、軌道事業としては、ガイドウェイバスや東部丘陵線が新しい時代に対応したシステムとして整備されている。

---

106 前掲 43 「名古屋圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について」（都市交通審議会 1972.3 p. 8）
107 名古屋市将来計画基本要綱（名古屋市総務局 1962 p. 129）
108 名古屋市将来計画・基本計画（名古屋市総務局 1968 pp. 97-68）

第４節　総合駅と駅前広場の計画

1 総合駅の由来

(1) 総合駅の概念

「総合駅」は普遍的な概念というよりは、名古屋市独自の造語の感が強い。また、「駅」そのものが都市施設として都市計画決定されることはなく、都市計画施設としての「都市高速鉄道」に含まれる。

愛知県企画部交通対策室が編集した「あいちの交通 1998」の主要用語解説によれば、「明確な定義はないが、本県では、経営主体の異なる3路線以上の各駅が、連絡通路橋などで結ばれ、相互の乗換利便性の高い駅をいう場合が多い」[109] とされている。

名古屋市以外で「総合駅」と言われた事例としては、「銀座総合駅」程度である。[110] これは 1964(昭和39)年 8 月 29 日に営団地下鉄(現東京メトロ)日比谷線が開業し、丸の内線西銀座駅を銀座駅と改称、既存の銀座線銀座駅および新設の日比谷線銀座駅と併せて銀座総合駅と称したことを指している。

名古屋市において具体的に実現してきた「総合駅」の事例からその概念を帰納すると次のような趣旨であろう。

ⅰ 国鉄、民有鉄道、市営地下鉄の三つの鉄道駅を新設・移設させることによって集約し、相互の乗り換えの利便性を向上させた駅

ⅱ 上記に加え、駅前広場を整備することにより、バス、タクシー等、道路交通との乗り換え利便性を向上させた駅

(2) 名古屋市総合計画等における位置づけの変遷

① 名古屋市総合計画

ア 総合駅

本市の総合計画において、金山、大曽根、上小田井および八田の 4 か所において「総合駅」の整備を進めると明記されたのは、1968(昭和43)年12月に策定された「名古屋市将来計画・基本計画」である。それまでは「総合旅客駅」もしくは規模の大きな「ターミナル計画」という名称において、金山、大曽根、千種等がその整備の対象となっていた。

名古屋市将来計画・基本計画において金山、大曽根、上小田井、八田の4か所が総合駅として整備を進めることと位置づけられたのには、次のような経緯があったと考えられる。

ⅰ 都市交通審議会中間結論段階(1961(昭和 36)年 2 月)で想定される答申内容を反映した高速鉄道(1～5 号線)の都市計画変更がなされた。

ⅱ 1961(昭和 36)年 10 月の都市交通審議会答申により、高速鉄道として 1～5 号線が答申された。

ⅲ その後、事業化に伴う変更が積み重ねられて、高速度鉄道の経路が具体的になった。

---

[109] 前掲 100 愛知県企画部交通対策室「あいちの交通 1998」(愛知県企画部交通対策室 1998. 3 p. 176)
[110] 蜷川達郎「銀座総合駅建設工事概要」(「土木技術」 Vol. 19, No. 12 1964.12)

ⅳ　そうした状況下で、改めて復興土地区画整理事業区域以外も含めて総合駅整備対象が検討され、上記 4 か所の総合駅が抽出された。

名古屋市将来計画･基本計画における総合駅計画を**図 3.4.27** に示す。

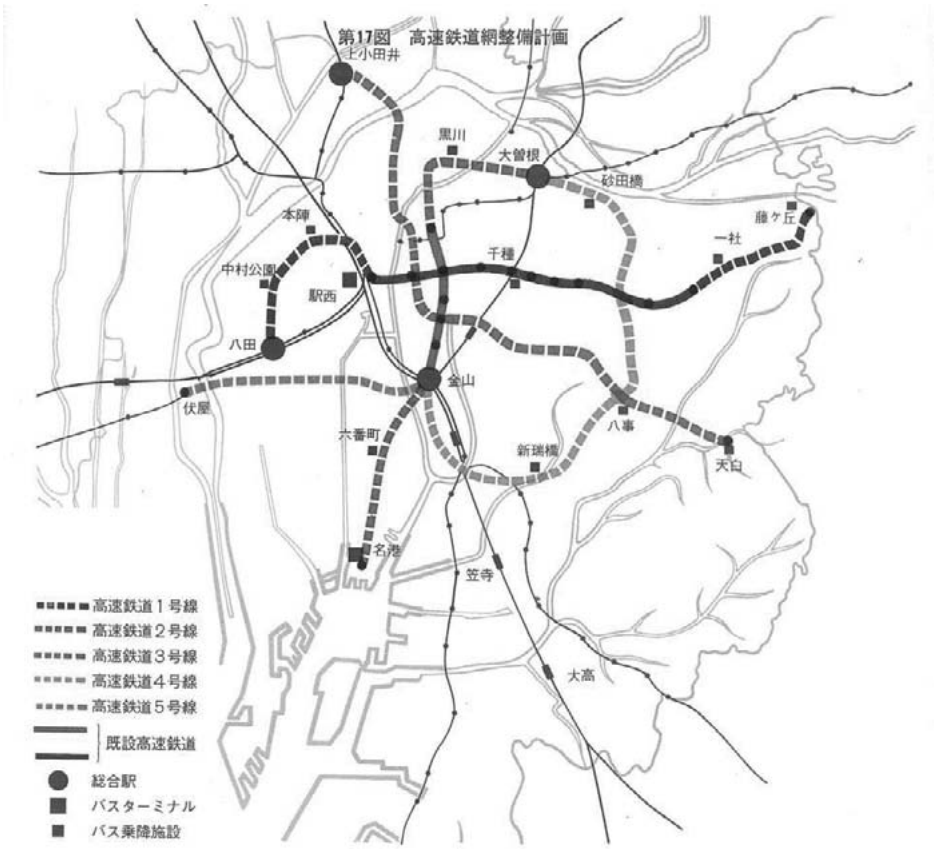


図 3.4.27　総合駅計画(「名古屋市将来計画･基本計画」 1968.12)

その後の総合計画においては、金山、大曽根、上小田井、八田の 4 駅が交通結節点として乗換の利便性をはかるべく総合駅の整備を進める方針が継続して示されている。

表 3.4.49 に名古屋市の総合計画における「総合駅」に係る表現をまとめた。

表 3.4.49 名古屋市総合計画における総合駅整備の表現

計画名	「総合駅」に係る表現
名古屋市 将来計画要綱 1957(S32) 9	金山駅は国鉄、名鉄、市高速度鉄道の総合旅客駅に、千種駅、大曽根駅もそれぞれ高速度鉄道との総合旅客駅となる
名古屋市 将来計画基本要綱 1962(S37) 1	「ターミナルの計画」において、規模の大きいものとして 名古屋駅南、名古屋駅西、栄町、金山、大曽根
名古屋市 将来計画・基本計画 1968(S43)12	大都市圏交通機関と市内交通機関との一体的な運行をはかり、あわせて市内交通機関相互の有機的連けいを確保するため、ターミナル施設として次の地点(金山・大曽根・上小田井・八田)に総合駅の建設を促進する
名古屋市 基本計画 1980(S55) 1	金山をはじめ大曽根・小田井・八田などの主要な乗り継ぎ点は、交通機関相互の有機的連携をはかり乗り換えの利便性をたかめるため、総合駅の整備を積極的に推進する
名古屋市 新基本計画 1988(S63) 8	鉄道線路及び地下鉄が集中し、主要な交通結節点となる金山、大曽根、小田井、八田の4駅について、乗換えの利便性の向上をはかるため、駅の移設、連結施設、駅前広場の整備を進める
名古屋 新世紀計画2010 2000(H12) 9	公共交通機関相互または公共交通機関と自動車交通との乗り継ぎの利便性を向上させるため、大曽根駅、八田駅の総合駅化をすすめる

計画名における年・月は各計画の公表の年月を表す
「名古屋市将来計画・基本計画」(1968(S43)12)における括弧は、引用者が追記した

イ 副都心構想と総合駅

1955(昭和30)年から10年ほどの間の名古屋市総合計画の黎明期には、副都心という用語が使用されており、特に1962(昭和37)年の名古屋市将来計画基本要綱においては、金山、千種、大曽根を含む広範な地区が位置付けられている。

1968(昭和43)年の名古屋市将来計画・基本計画においては、対象地区はほぼ名古屋市将来計画基本要綱を踏襲しているようにみられるものの、副次的都心地区というやや後退した表現となり、それ以降、副都心という表現は使われなくなる。

つまり、1977(昭和52)年の名古屋市基本構想では「新しい集積の場」、1980(昭和55)年の名古屋市基本計画では「拠点商業地」、1988(昭和63)年の名古屋市新基本計画では「副次拠点域」、2000(平成12)年の名古屋新世紀計画2010では「交流拠点」という表現へと変化していく。

このような中、金山地区は一貫して拠点的な地域に位置付けられているが、大曽根、千種・今池等は、後年になるにしたがってその位置付けが低くなっている。

名古屋市の総合計画・土地利用構想における副都心等の位置付けを**表 3.4.50** に示す。

表 3.4.50 名古屋市の総合計画・土地利用構想における副都心等の位置付け

計画名	土地利用区分名称	土地利用の方向	対象地区
名古屋市 将来計画要綱 1957(S32) 9	副都心	都心部の耐火建築、構想立体化の諸方策を積極的に推進する。同時に周辺部に健全なる副都心の育成を図る	_
名古屋市 将来計画基本要綱 1962(S37) 1	副都心	旧市域については高度の市街化を計画し、周辺地区についてはその面積の70%強を市街化するとともに(以下、略)	金山、千種・今池、大曽根、浄心、大門、神宮前・内田橋、築地口、桜山、堀田
名古屋市 将来計画・基本計画 1968(S43)12	副次的 都心地区	浄心・大曽根・今池・金山・大門等は、消費・娯楽などを主とする副次的都心地区として構想し、都心業務地の発展を支える地区とする	浄心、大曽根、今池、金山、大門等
名古屋市 基本構想 1977(S52)12	新しい 集積の場	地理的な条件、交通機関の整備状況、土地利用の推移などを考慮して、都心地域の機能を分担する新しい集積の場の形成をはかる	_
名古屋市 基本計画 1980(S55) 1	拠点商業地	今池・大曽根・金山地区は、都心機能を補完する若干の業務機能と広い商圏を持つ消費・娯楽の中心地として、それぞれの地域の特性をいかした土地の複合的高度利用をすすめる	今池、大曽根、金山
名古屋市 新基本計画 1988(S63) 8	副次拠点域	都心域との近接性、交通結節点としての機能を生かし、都心核に準ずる機能を集積させるとともに、商業など独自の広域影響権を持つ拠点域(副次拠点域)の形成をめざす	金山・熱田、千種・今池、大曽根、八田・高畑
名古屋 新世紀計画2010 2000(H12) 9	広域交流拠点 交流拠点	広域交通結節点などを含み、商業・業務機能をはじめさまざまな都市機能の集積をはかり、それにともなう交流を促進するとともに、名古屋大都市圏の諸都市などとの交流・連携の強化をはかる11の地域を「交流拠点」と位置づけ(以下、略)	都心核、金山・白鳥・熱田、築地・金城ふ頭、千種・今池、大曽根、八田・高畑など

*名古屋新世紀計画2010の対象地区中、下線を施した地区が広域交流拠点である。
計画名における年・月は各計画の公表の年月を表す

② 名古屋都市計画概要等

「総合駅」の関連した表現は、本市の総合計画の他に、次のような構想等に表現されている。

i 名古屋市復興計画の基本(1946(昭和 21)年 3 月)

名古屋市復興計画の基本においては「総合駅」の表現はなく、盛り場として、大須の復活のほかに金山付近、大曽根付近、名古屋駅西口が掲げられている。

ii 鉄道復興計画委員会による金山総合駅基本構想(1947(昭和 22)年 3 月)

名古屋市資料によると、愛知県、名古屋市、鉄道事業者等による鉄道復興計画委員会が構成され、金山総合駅基本構想が樹立された。その構想によると、駅前広場として北口 23,000 ㎡、南口 10,400 ㎡などとされている。

また、本市の都市計画の概要をまとめた冊子「名古屋都市計画概要」では、古くは 1953(昭和 28)年 4 月発行の中に次のような表現がみられる。

「市内に於ける国有鉄道将来計画として主なるものは東海道線の電化に伴い、金山総合駅を新設して此処に中央線、名古屋鉄道豊橋線並び常滑線と連絡し、高速度鉄道とは地下に於て連絡を計った。又現在の熱田駅は之を北に移動総合駅として名古屋鉄道本線と連絡し、高架の高速度鉄道と連絡するように計画されている。

中央線は(中略)大曽根並に千種各総合駅が計画され、大曽根駅に於ては名鉄瀬戸線及び高速度鉄道と連絡を計り、千種駅は之を覚王山線より北に移動して高架で高速度鉄道と連絡を計った。

これらの総合駅は何れも駅の規模に応じて夫々駅前広場が決定され、熱田、金山、千種の各駅は既に本市土地区画整理事業によって夫々敷地が確保されて居る」[111]

この内容は、復興都市計画高速度鉄道として1950(昭和25)年1月19日に都市計画決定された路線と国鉄および名鉄との連絡にかかる内容であるが、注目すべきは金山、大曽根以外の熱田、千種も総合駅と位置付けていた点である。このような表現はその後もしばらく続くが、名古屋市将来計画・基本計画が公表された1968(昭和43)年12月以降に発行された「名古屋都市計画概要」から、熱田、千種駅等についての総合駅整備について言及されなくなった。その背景は、以下のように考えられる。

＜熱田駅＞

ⅰ 1950(昭和25)年1月19日に都市計画決定された高速度鉄道第2号南線が熱田駅付近を高架で超えるルートであったことを前提としていたが、1961(昭和 36)年の都市交通審議会答申予定路線に基づく同年の都市計画変更により当該ルートを大きく変更して熱田駅と連絡しなくなった。

ⅱ 名鉄駅の移設困難により国・民鉄の連絡ではなく、国鉄のみとなった。

＜千種駅＞

ⅰ 金山、千種、大曽根と総合駅が近接立地しすぎと考えられた。

ⅱ 民鉄との連絡がない。

参考に、1971(昭和46)年3月および1980(昭和55)年3月発行の名古屋都市計画概要における表現を引用する。

「主として都市間交通を受ける国・私鉄の都市内交通施設である都市高速鉄道(地下鉄)の交点はそれぞれ総合駅として整備し、大衆輸送機関の交通体系の確立を図らんとするもので、昭和 60(1985)年を目途に各総合駅(金山、大曽根、小田井、八田)の整備を計画している」[112] (引用者一部省略および加筆)

「国鉄、私鉄および地下鉄の結節点となる主要駅について、交通機関相互の有機的連携をもった総合駅(金山、大曽根、小田井、八田)を整備し、都市内交通の分散化を図り、総合交通体系の確立を図る必要がある」[113] (引用者一部加筆)

2 駅前広場の計画

(1) 交通広場と駅前広場

① 名古屋市における取扱い

名古屋市における交通広場と駅前広場の扱いの変遷は、次のとおりである。

旧都市計画法においては、都市計画街路の計画書式中のなお書きにて、「○○付近に地積約○○平方メートルの広場を設ける」として「広場」が用いられていた。

111 名古屋市復興局計画課「名古屋都市計画概要 昭和28年」(名古屋市 1953.4 pp. 45-46)
112 名古屋市計画局都市計画課「名古屋都市計画概要 1971」(名古屋市 1971.3 pp. 64-65)
113 名古屋市計画局都市計画課「名古屋都市計画概要 1980」(名古屋市 1980.3 pp. 49-50)

新都市計画法になって、都市計画道路の計画書式中のなお書きにて、「○○地内に約○○平方メートルの○○交通広場を設ける」として「交通広場」が用いられるようになった。

1998（平成 10）年 5 月 20 日に建設省が開催した街路事業担当者会議の資料において、次のような指摘がなされている。

「バス交通が公共交通の主体となっている都市における交通拠点の形成を図るため、バス交通広場の整備を進める」

「駅前広場の都市計画については、『交通広場』ではなく『駅前広場』として都市計画決定をすることが望ましい」

以上の経過を受けて、1998（平成 10）年 8 月 7 日の名古屋駅および八田駅の駅前広場に係る都市計画変更以降、交通広場に替えて「駅前広場」を用いるようになった。

2000（平成 12）年 11 月 28 日愛知県告示第 929 号、名古屋市告示第 427 号等にて、名古屋都市計画区域内のすべての都市計画道路に車線数を付加する都市計画変更を行った際に、それまで「交通広場」を使用していた箇所についても「駅前広場」に変更した。ただし、バス交通広場である「引山」については「交通広場」のままとした。

なお、地下交通広場として、久屋大通地下交通広場と桜通地下交通広場が都市計画決定されている。以下に、都市計画決定された駅前広場の概要を、旧都市計画法におけるものと、新都市計画法におけるものの 2 期に区分して示す。

(2) 旧都市計画法における駅前広場の追加と変更

① 概説

戦前の名古屋における駅前広場について、名古屋駅の移転改築に伴って駅前広場が設けられたことが名古屋都市計画史に述べられているが、これは都市計画決定されたものではなかった。[114] 都市計画決定された駅前広場としては、熱田神宮境域整備事業の関係で 1940（昭和 15）年 12 月 7 日都市計画追加した I・3・51 熱田駅白鳥橋線（幅員 25m）に「熱田区森後町付近に約 1,716 ㎡の広場を設置」との例がみられるだけである。[115]

戦後に旧都市計画法のもとで都市計画決定・変更（一部にその後の新都市計画法に基づく変更を含む）した駅前広場は**表 3.4.51** のとおりである。

都市計画の対象となった駅前広場に係る駅数および箇所数は、名古屋都市計画区域において有松駅、名古屋駅の 2 駅、2 か所、守山都市計画区域において小幡駅、守山市駅（現守山自衛隊前駅）、新守山駅の 3 駅、4 か所、鳴海都市計画区域において鳴海駅の 1 駅、1 か所で、合計すると 6 駅、7 か所となる。

---

[114] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 234-235)

[115] 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 134-135)

表 3.4.51 旧都市計画法における駅前広場の概要

都市計画区域	都市計画変更		鉄道駅等		駅前広場		
	年月日	告示番号	路線名	駅名	名称	都市計画道路	面積(㎡)
名古屋	1967(S42) 3.17	K681	名鉄名古屋本線	有松駅	有松駅	有松線	3,000
	1967(S42) 9. 7	K2830	国鉄東海道新幹線等	名古屋駅	名古屋駅西口	椿町線	16,190
守山	1956(S31) 8.13	K1277	名鉄瀬戸線	小幡駅	小幡駅	本通り(現守山本通線)	2,000
				守山市駅	守山市駅	宮前橋線(現守山駅前線)	2,000
	1957(S32) 9.24	K1168		守山市駅	守山市駅	守山駅前線	1,500
	1960(S35) 8.13	K1622	国鉄中央本線	新守山駅	新守山駅東	駅東通り(現大永寺線)	3,300
					新守山駅西	駅西通り(現幸心線)	1,000
鳴海	1958(S33)10. 3	K1652	名鉄名古屋本線	鳴海駅	鳴海駅	古鳴海停車場線	1,700

本表は旧都市計画法の下で追加、変更された駅前広場を対象とした
旧都市計画法では独立した駅前広場の名称が存在しないので、駅前広場の名称については極力計画書上の表現を用いることとした
守山市駅の現在名称は守山自衛隊前駅である。1957(昭和32)年の守山都市計画において都市計画道路名称および面積を変更した。その時の計画書は守山駅との表記であるが、守山市駅の誤記と考えられるので本表中では守山市駅とした。
都市計画変更年月日のSは昭和の略、Kは建設省告示の略である

② 名古屋都市計画区域における駅前広場の決定と変更

ア 有松駅前広場

有松町は 1962(昭和 37)年 12 月 13 日に名古屋都市計画区域に編入され、そのおよそ 2 年後の 1964(昭和 39)年 12 月 1 日に名古屋市に編入されたが、都市計画道路が追加されたのは 1967(昭和 42)年 3 月 17 日であった(建設省告示第 681 号)。このときⅡ・2・93 有松線(現 3・4・91 有松線)とともに名鉄名古屋本線有松駅の北側に付属する広場(面積約 3,000 ㎡)が追加された。

イ 名古屋駅西口駅前広場[116]

名古屋駅西都市改造事業において東海道新幹線用地等について調整する中で、1961(昭和 36)年 11 月 27 日に新幹線用地と駅前広場に関する協定が名古屋市と国鉄の間で締結された。そしてその後の 1967(昭和 42)年 9 月 7 日に、都市計画道路Ⅰ・3・14 椿町線(現 3・3・14 椿町線)が都市計画変更された(建設省告示第 2830 号)。変更の内容は、地下道(地下街)を追加するとともに、国鉄名古屋駅西口に面積約 16,190 ㎡の広場を設けるものであった。その後、新都市計画法施行に伴う都市計画道路の整理統合に伴い、面積は約 16,200 ㎡となった。

116 前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 288-291)

③ 守山都市計画区域における駅前広場の決定と変更

守山市は守山町時代の 1935(昭和 10)年 7 月 12 日に守山都市計画区域とされたが、1956(昭和 31)年 8 月 13 日に初めて都市計画道路が決定され、このとき名鉄瀬戸線の一部の駅に付属する広場が決定された。小幡駅の北側には守山都市計画道路Ⅱ・1・1 本通り(現 3・4・108 守山本通線)に付属する広場(面積約 2,000 ㎡)が、守山市駅(現守山自衛隊前駅)の南側には同Ⅱ・2・7 宮前橋線に付属する広場(約 2,000 ㎡)が決定された(建設省告示第 1277 号)。このうち同Ⅱ・2・7 宮前橋線については 1957(昭和 32)年 9 月 24 日に名称が宮前橋線から守山駅前線(現 3・4・109 守山駅前線)に変更され、あわせて区域が約 1,500 ㎡に変更された(建設省告示第 1168 号)。

1960(昭和 35)年 8 月 13 日には国鉄中央本線新守山駅の東西に同Ⅱ・1・3 駅東通り(現 3・4・102 大永寺線)に付属する広場(約 3,300 ㎡)および同Ⅱ・2・10 駅西通り(現 3・4・101 幸心線)に付属する広場(約 1,000 ㎡)が追加された(建設省告示第 1622 号)。

これらの広場は新都市計画法に基づく名古屋都市計画区域において 1973(昭和 48)年 4 月 4 日にそれぞれ、小幡駅前交通広場(3・4・108 守山本通線)、守山自衛隊前駅前交通広場(3・4・109 守山駅前線)、新守山駅前交通広場(東側)(3・4・102 大永寺線)および新守山駅前交通広場(西側)(3・4・101 幸心線)となった。なお、この時のそれぞれの駅前広場面積に変更はない。

④ 鳴海都市計画区域における駅前広場の決定と変更

鳴海町は 1942(昭和 17)年 2 月 20 日に鳴海都市計画区域とされたが、都市計画道路が決定されたのは 1958(昭和 33)年 10 月 3 日であった(建設省告示第 1652 号)。このとき鳴海都市計画道路Ⅱ・2・1 古鳴海停車場線(現 3・4・87 古鳴海停車場線)に付属する広場(面積約 1,700 ㎡)が名鉄名古屋本線鳴海駅の北側に都市計画決定された。

(3) 新都市計画法における駅前広場の追加および変更

① 概説

新都市計画法施行後に駅前広場が新たに追加されたのは、名古屋駅はじめ 9 駅、13 か所であった。また、旧都市計画法の下で都市計画決定されていた駅前広場が新都市計画法の下で変更されたのは、鳴海駅はじめ 3 駅、4 か所であった。**表 3.4.52** に追加、変更を区分して時系列にその内容を示す。

表 3.4.52 新都市計画法における駅前広場の概要

都市計画変更			鉄道駅等		駅前広場等		
区分	年月日	告示番号	路線名	駅名	名称	都市計画道路	面積(㎡)
追加	1974(S49) 2.20	A159	国鉄東海道本線等	名古屋駅	名古屋駅	広井町線	10,100
	1981(S56) 8.17	N372	名鉄瀬戸線	大曽根駅	大曽根駅西	大曽根駅前線	6,800
			国鉄中央本線		大曽根駅東	東大曽根山田東線	4,000
	1982(S57)10. 6	A989	名鉄犬山線 高速度鉄道第3号線	上小田井駅	上小田井駅東第1	枇杷島小田井線	600
					上小田井駅東第2		1,800
					上小田井駅西		5,000
	1985(S60)12.23	A1196	基幹バス新出来町線	引山 *	引山 *	新出来町線	7,900
	1994(H 6) 2.25	A172	高速度鉄道第4号線	茶屋ヶ坂駅	茶屋ヶ坂駅	新出来町線	3,500
	1995(H 7) 3.15	N 84	JR東海道本線	南大高駅	大高南駅前	平子線	4,100
	1996(H 8) 8. 8	N284	JR関西本線	春田駅	春田駅前	春田駅前線	3,600
	1998(H10) 8. 7	A593	JR関西本線	八田駅	八田駅北	高畑町線	2,700
			近鉄名古屋線		八田駅南		4,800
	1998(H10)12. 4	A863	高速度鉄道第4号線	千種台駅	千種台	茶屋ヶ坂牛巻線	5,000
	1999(H11) 8.13	N273	JR西名古屋港線	昭和橋通駅	昭和橋通	土古町線	2,700
変更	1992(H 4) 3. 2	A199	名鉄名古屋本線	鳴海駅	鳴海駅北	古鳴海停車場線	1,700
					鳴海駅南		3,500
	1992(H 4) 3.30	A367	名鉄瀬戸線	小幡駅	小幡駅前	守山本通線	3,000
	1994(H 6) 2.25	N 62	名鉄名古屋本線	有松駅	有松駅前	大将ヶ根線	4,000

本表は新都市計画法施行後、2000(平成12)年度までに追加、変更された駅前広場を対象とした。変更については、旧都市計画法期に既決定のものを対象とした
本表は当初変更時の内容を掲げることとし、鉄道路線名についても当初変更時点の名称を用いた
都市計画変更年月日のS、Hは昭和、平成の略、A、Nはそれぞれ愛知県告示、名古屋市告示の略である
駅前広場の名称については、1998(平成10)年8月7日変更以降は駅前広場、それより以前は交通広場を省略した
＊引山については鉄道駅の広場ではないため1998(平成10)年8月7日以降においても「交通広場」である

これらの駅前広場について都市計画変更の契機となった主な要因としては、総合駅整備、土地区画整理事業、市街地再開発事業、連続立体交差事業、新駅設置などがある。それぞれの駅前広場においてどの要因が該当しているかを**表 3.4.53** に示した。該当する要因によって次の 5 類型に区分することができよう。

1 土地区画整理事業もしくは市街地再開発事業と連続立体交差事業
2 市街地再開発事業単独
3 総合駅整備と連続立体交差事業
4 新駅設置
5 その他

1 の類型には大曽根と鳴海が該当するが、大曽根は土地区画整理事業の要因の方が強く、鳴海は市街地再開発事業と連続立体交差事業の両方の要因が強く働いているといえよう。

2 の類型には小幡と有松が該当し、いずれも市街地再開発事業によって整備を実現することが要因となって都市計画変更された。

3 の類型には上小田井と八田が該当し、総合駅整備および連続立体交差事業が要因となっている。

4 の類型には大高南、茶屋ヶ坂、千種台、春田および昭和橋が該当し、大高南と春田は既存鉄道における新駅設置、茶屋ヶ坂、千種台および昭和橋は鉄道新線建設（貨物線転用による旅客線新設を含む）における新駅設置である。大高南は土地区画整理事業、その他は住宅市街地総合整備事業による整備が行われた。

5 の類型には名古屋と引山が該当し、名古屋はターミナルビルの建築や地下街建設が、引山は基幹バスターミナルの恒久的持続が契機となった。

表 3.4.53 都市計画変更要因別の駅前広場の区分

No.	都市計画変更の要因等							
	そのうち主な要因等	駅前広場	総合駅整備	土地区画整理事業	市街地再開発事業	連続立体交差事業	新駅設置新線建設	その他
1	面整備事業 連続立体交差事業	大曽根	○	○		○		
		鳴海			○	○		
2	市街地再開発事業	小幡			○			
		有松			○			
3	総合駅整備 連続立体交差事業	上小田井	○			○		
		八田	○			○		
4	新駅設置	大高南		○			○	
		茶屋ヶ坂 千種台					○	○
		春田					○	○
		昭和橋					○	○
5	その他	名古屋						○
		引山						○

以下に、都市計画決定された駅前広場の概要について、追加・変更の順に時系列で示す。

② 名古屋駅交通広場（3・3・19 広井町線）

ア 都市計画決定

名古屋駅が 1937（昭和 12）年に笹島から移転する以前は、東海道本線等の鉄道線路は現在の名古屋駅前広場の位置において地平に敷設されていた。つまり、名古屋駅前広場は、鉄道線路が高架線に移転した後の旧地平鉄道線路敷地であるといえる。

したがって、名古屋駅前広場の大部分の土地は国鉄の所有であり、桜通を整備した際の広井町線との交差部におけるロータリーにかかるごく一部のみが道路区域であった。

国鉄は法令改正によって業態拡大が可能となったことに基づき、従前駅前広場となっていた用地の一部にターミナルビルの建設を計画した。

そこで、ターミナルビル計画のエリアを除外し、駅前広場の区域を明定するため、国鉄名古屋駅東口前の都市計画道路 3・3・19 広井町線の変更により面積約 10,100 ㎡の名古屋駅交通広場が追加された(1974(昭和 49)年 2 月 20 日愛知県告示第 159 号)。決定時の計画図は**図 3.4.28** のとおりである。

また、ターミナルビル計画では、それまで駅前広場内にあったバスターミナル機能等を取り込むこととし、第2号名古屋駅バスターミナルとして都市計画決定された(1974(昭和49)年3月20日愛知県告示第250号)。

計画決定当時、名古屋駅前付近の路側にはバス停が多数存在し、路上交通は歩車道ともに混雑していた。そこで、その解消を図るために路外のバスターミナルの整備が求められていたことや名古屋駅地下通路(地下街)も狭隘で、混雑解消のためのバイパス整備が求められていたことも考慮されたと考えられる。

図 3.4.28 名古屋駅交通広場の決定(1974(昭和 49)年 2 月)

イ 都市計画変更

名古屋駅の本屋(駅舎)の建替えが構想され、ビルの 2 階部分と接続するデッキないしテラス等が駅前広場上に計画されたことに対応して、駅前広場上空に計画された施設を都市計画に位置付けることにより駅前広場機能を確保するため、1998(平成 10)年 8 月 7 日に都市計画の変更を行った(愛知県告示第

593 号)。変更の内容は、都市計画道路 3・3・19 広井町線に設けられていた面積約 10,100 ㎡の広場を二層式とし、面積を約 12,500 ㎡に変更するものであった。このうち約 2,400 ㎡が嵩上式(2 階部分)である。

なお、1998(平成 10)年 7 月 13 日に開催された市審議会では、周辺建物との接続、駅前の交通量、民間再開発事業との接続に係る事前調整、ペデストリアンデッキの回遊性と経路、歩行者交通量、シンボル的な装置の設置予定、ホームレス対策などについて質疑された。

③ 大曽根駅西交通広場(3・4・180 大曽根駅前線)および大曽根駅東交通広場(3・4・183 東大曽根山田東線)

ア 都市計画の内容

大曽根土地区画整理事業によって確保される予定の駅前広場を都市計画道路の都市計画変更にあわせて、1981(昭和 56)年 8 月 17 日に新たに追加決定した(名古屋市告示第 372 号)。

内容としては、名鉄瀬戸線大曽根駅西口前の都市計画道路 3・4・180 大曽根駅前線に面積約 6,800 ㎡の大曽根駅西交通広場を、また、国鉄中央本線大曽根駅東口前の都市計画道路 3・4・183 東大曽根山田東線に面積約 4,000 ㎡の大曽根駅東交通広場を設けるものであった。

なお、1981(昭和 56)年 5 月 15 日に開催された市審議会では、駅前広場の整備内容、バスターミナルの位置、自転車駐車場整備と補助制度などについて質疑された。

イ 関連都市計画

大曽根駅西交通広場については、1996(平成 8)年 2 月 16 日に次のような施設が都市計画決定された(**図 3.4.29** 参照)。

ⅰ 特殊街路として地下に接続する都市計画道路 8・6・29 大曽根本通線を追加決定し、大曽根駅西地区と大曽根駅西交通広場とを連絡させた(名古屋市告示第 43 号)。

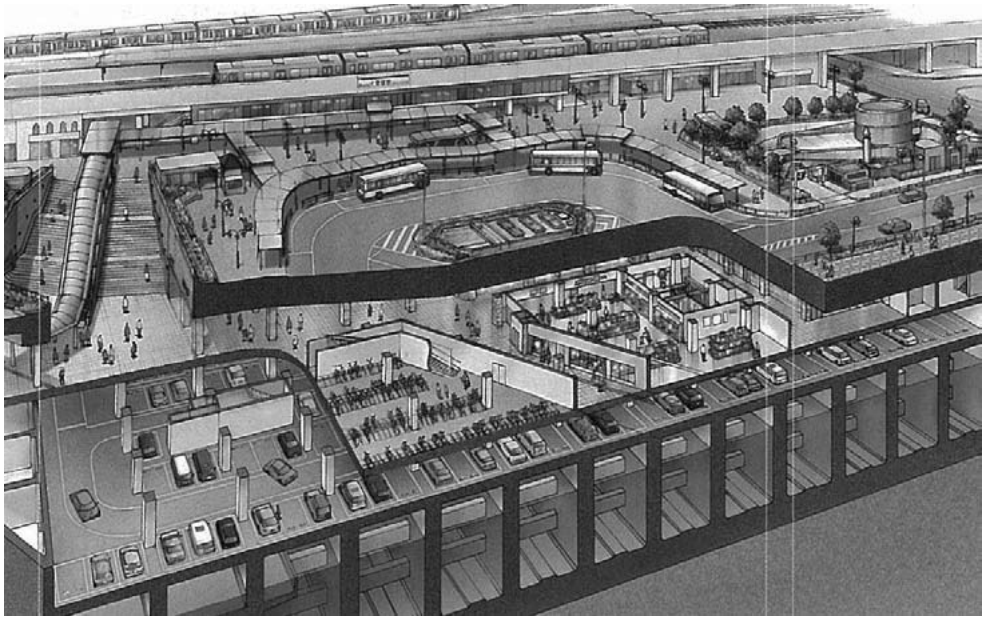
ⅱ 大曽根駅西交通広場の地下 2 層にわたり、大曽根駅前駐車場として自動車駐車場(約 200 台)と自転車駐車場(約 750 台)を追加決定した(名古屋市告示第 42 号)。

ⅲ 大曽根駅西交通広場内の大曽根駅前駐車場のさらに下層に、下水道施設である大曽根雨水調整池を追加決定した(名古屋市告示第 41 号)。

大曽根駅東交通広場には次のような施設が都市計画決定された。

ⅰ 1994(平成 6)年 9 月 16 日に特殊街路 9・7・1 ガイドウェイバス専用道志段味線を追加決定し(愛知県告示第 800 号)、あわせて 1994(平成 6)年 11 月 2 日に都市高速鉄道としてガイドウェイバス志段味線を都市計画決定した(愛知県告示第 950 号)。

ⅱ 大曽根駅東交通広場の地下に、1996(平成 8)年 2 月 16 日に自転車駐車場(約 630 台)を追加決定した(名古屋市告示第 42 号)。



出典:「新しい大曽根駅前が誕生しました。」(名古屋市住宅都市局大曽根都市改造事務所 2006.12)

図 3.4.29 大曽根駅関連都市施設のイメージパース

④ 上小田井駅東第1交通広場、上小田井駅東第2交通広場および上小田井駅西交通広場(3・3・25 枇杷島小田井線)

上小田井駅は名鉄犬山線と高速度鉄道第 3 号線が相互乗り入れを行う共同駅として整備された。駅の位置は都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)と都市計画道路 3・3・25 枇杷島小田井線の交差点に隣接しており、また、都市計画道路 3・1・29 江川線も近くに位置しているなど、道路交通動線が複雑な状況にあった。そこで、駅に発着する各種の交通を的確に処理するため交通広場を追加した(1982(昭和 57)年 10 月 6 日愛知県告示第 989 号)。

都市計画の内容としては、名鉄犬山線と高速度鉄道第 3 号線の共同駅である上小田井駅の南口前の都市計画道路 3・3・25 枇杷島小田井線に、面積約 600 ㎡の上小田井駅東第 1 交通広場、面積約 1,800 ㎡の上小田井駅東第 2 交通広場および面積約 5,000 ㎡の上小田井駅西交通広場を設けるものであった。なお、上小田井総合駅構想の実現のためにも、駅前広場の設置は不可欠であった。

関連する都市計画としては、名鉄犬山線の連続立体交差事業の決定および高速度鉄道第 3 号線の変更がある。連続立体交差事業の決定については、本章第2節4(5) 名古屋鉄道犬山線 を、高速度鉄道第 3 号線の変更については、本章第2節2(2)③ 高速度鉄道第3号線 を参照されたい。

⑤ 引山交通広場(3・3・113 新出来町線)

中央走行方式の基幹バス新出来町線は 1985(昭和 60)年 4 月 30 日から運行を開始し、終端の名東区引山において名古屋環状 2 号線用地を利用した暫定交通広場(バス乗降場、自転車駐車場、パークアンドライド駐車場)を開設していたが、恒久的な交通広場を確保するため、バス乗降場を主とする交通広場を追加した(1985(昭和 60)年 12 月 23 日愛知県告示第 1196 号)。都市計画の内容としては、基幹バス

路線の終端となる引山において、基幹バスの運行ルートである都市計画道路 3・3・113 新出来町線に接して面積約 7,900 ㎡の引山交通広場を設けるものであった。

なお、1985（昭和 60）年 10 月 31 日に開催された市審議会では、交通広場周辺の土地利用などについて質疑された。

⑥　鳴海駅北交通広場・鳴海駅南交通広場（3・4・87 古鳴海停車場線）

名鉄名古屋本線は、名古屋市に合併する以前の鳴海駅において鳴海都市計画道路Ⅱ・2・1 古鳴海停車場線に付属する広場（面積約 1,700 ㎡）が都市計画決定されていた（1958（昭和 33）年 10 月 3 日建設省告示第 1652 号）。

この広場計画区域の一部は名鉄の所有地であり、名鉄バス乗降場および回転場として使われていたが、面積は狭小で、かつ、その利用は名鉄バス・名鉄タクシーのみに限定されていた。

そこで、名鉄名古屋本線の連続立体交差事業の都市計画に併せて、一般利用可能な適正規模の駅前広場を駅南側に新たに都市計画決定するとともに、従前からの駅北側の駅前広場については、自転車歩行者のための空間として整形化することとした。都市計画の内容としては、名鉄名古屋本線鳴海駅の南側に都市計画道路 3・4・87 古鳴海停車場線に付属する面積約 3,500 ㎡の鳴海駅南交通広場を、同じく駅の北側に同線に付属する面積約 1,700 ㎡の鳴海駅北交通広場を設けるものであった（1992（平成 4）年 3 月 2 日愛知県告示第 199 号）。

鳴海地区では、地区総合整備の位置付けのもとで、連続立体交差事業と連携した鳴海駅周辺における市街地再開発事業が計画され、駅前広場は市街地再開発事業によって整備することとなった。

関連する都市計画としては、名鉄名古屋本線の連続立体交差事業、鳴海駅前における市街地再開発事業がある。連続立体交差事業の決定については、本章第2節4（7） 名古屋鉄道名古屋本線 を、市街地再開発事業については、第6編「第2章 都市再開発」を参照されたい。

⑦　小幡駅前交通広場（3・4・108 守山本通線）

名鉄瀬戸線小幡駅の北側には、名古屋市に合併する以前の守山都市計画において守山都市計画道路Ⅱ・1・1 本通りに付属する広場（面積約 2,000 ㎡）が都市計画決定（1956（昭和 31）年 8 月 13 日建設省告示第 1277 号）されていたが、未整備の状態であった。

小幡地区では、地区総合整備の位置付けのもとで、小幡駅周辺について市街地再開発事業が計画され、あわせて鉄道駅が橋上化されるなど、駅周辺の土地利用や駅の形状が大きく変化することから駅前広場計画は見直され、1992（平成 4）年 3 月 30 日に変更された（愛知県告示第 367 号）。変更の内容としては、名鉄瀬戸線小幡駅北口前の都市計画道路 3・4・108 守山本通線に面積約 3,000 ㎡の小幡駅前交通広場を設けるものであった。なお、同交通広場は、市街地再開発事業によって整備することになった。

関連する都市計画としては、小幡駅前における市街地再開発事業がある。詳細については、第6編「第2章 都市再開発」を参照されたい。

⑧　有松駅前交通広場（3・4・203 大将ヶ根線）

名鉄名古屋本線有松駅の北側には、都市計画道路Ⅱ・2・93 有松線に付属する広場（面積約 3,000 ㎡）が都市計画決定されていた（1967（昭和 42）年 3 月 17 日建設省告示第 681 号）。

有松地区では、地区総合整備の位置付けのもとで、有松駅周辺について市街地再開発事業が計画され、鉄道駅が橋上化されるなど、再開発に伴う道路計画の変更や駅の形状の変化に対応するため駅前広場計画は見直された。その内容としては、駅前広場の面積を約 4,000 ㎡に拡大するとともに、駅前広場が付属する都市計画道路を 3・4・91 有松線から 3・4・203 大将ヶ根線に変更するものである。なお、3・4・203 大将ヶ根線は有松駅前市街地再開発事業に関連し、有松駅に接して新たに追加した都市計画道路である（1994（平成 6）年 2 月 25 日名古屋市告示第 62 号）。同駅前広場は市街地再開発事業によって整備することになった。

有松駅前市街地再開発事業については、第6編「第2章　都市再開発」を参照されたい。

⑨　茶屋ヶ坂駅交通広場（3・3・113 新出来町線）

高速度鉄道第 4 号線の茶屋ヶ坂駅は、基幹バスルートの都市計画道路 3・3・113 新出来町線と都市計画道路　3・3・65　茶屋ヶ坂牛巻線の交差点付近に計画された。駅に集中する自動車交通による道路渋滞が想定されたこと、当駅を起点として市域北東部とを結ぶバス路線の新設が想定されたこと、道路上にはタクシーベイなどを設ける余地が見いだせないことなどから、高速度鉄道第 4 号線の大曽根～名古屋大学間の事業化に伴う都市計画変更と併せて 1994（平成 6）年 2 月 25 日に茶屋ヶ坂駅交通広場が追加された（愛知県告示第 172 号）。

また、茶屋ヶ坂駅付近の高速度鉄道第 4 号線は、道路線形との関係から民有地地下を通過するルートとなっており、同第 4 号線の事業化にあたって駅上部に駅前広場を設置することは、同第 4 号線を整備する市交通局にとっても意義があると考えられた。

都市計画の内容としては、都市計画道路 3・3・113 新出来町線に面積約 3,500 ㎡の茶屋ヶ坂駅交通広場を設けるものである。なお、この広場は都市計画道路 3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線にも接している。

関連する都市計画としては、高速度鉄道第　4　号線の変更がある。詳細については、本章第2節2（2）④　高速度鉄道第4号線　を参照されたい。

⑩　大高南駅前交通広場（3・4・204 平子線）

JR 東海東海道本線新駅（仮称大高南駅）設置については、名古屋市大高南特定土地区画整理組合の発足に先立ち、1994（平成 6）年 2 月 7 日に名古屋市、名古屋市大高南特定土地区画整理組合発起人会、JR 東海の 3 者の間で確認書が交わされた。そして、大高南特定土地区画整理事業の都市計画決定（1995（平成 7）年 3 月 15 日愛知県告示第 220 号）にあわせ、同事業地区内に都市計画道路 3・4・204 平子線とこれに付属する面積約 4,100 ㎡の大高南駅前交通広場を都市計画追加した（1995（平成 7）年 3 月 15 日名古屋市告示第 84 号）。新駅は、2009（平成 21）年 3 月 14 日に「南大高駅」として開業している。

関連する都市計画としては、大高南特定土地区画整理事業がある。詳細については、第6編「第1章土地区画整理事業」を参照されたい。

⑪ 春田駅前交通広場(3・4・207 春田駅前線)[117]

名古屋市内における JR 東海関西本線の駅は、かつては八田駅のみで、隣接の蟹江駅(海部郡蟹江町地内)との駅間距離は 5.5km と長く、かねてより中川区富田町地内への新駅設置要望があった。

1972(昭和 47)年 7 月に戸田学区区政協力委員会より提出された請願「関西本線旅客駅新設に関する件」は意見書発議により審議が打ち切りとされ、同年 8 月には名古屋市会から国鉄総裁あて「関西本線八田・蟹江駅間に旅客新駅に関する意見書」が提出されている。

一方、都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線(国道 302 号)は中川区春田地区で関西本線と交差するため、建設省は直轄事業により鉄道を高架化する立体交差事業を 1987(昭和 62)年 11 月から 1993(平成 5)年 9 月にかけて実施した。(本編第3節4(2)③イ 春田架道橋 参照)

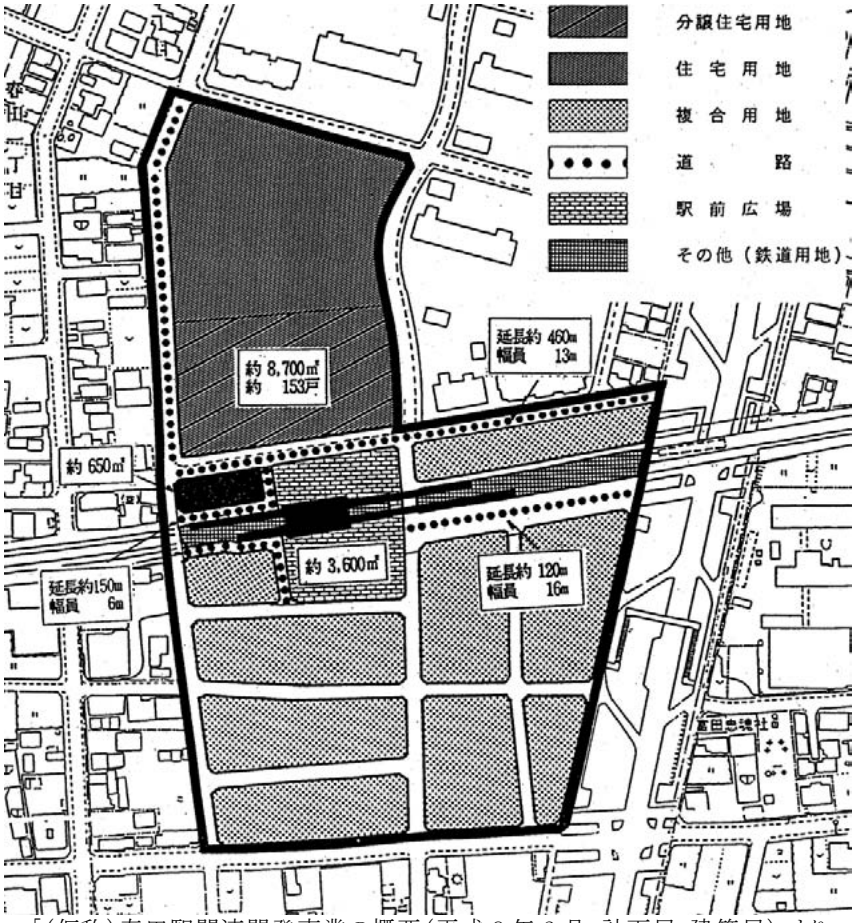
この鉄道高架化事業とあわせて新駅を設置するよう関係者間で協議調整した結果、1992(平成 4)年 6 月 15 日、名古屋市と JR 東海との間で「関西本線八田～蟹江間の新駅設置に関する基本的合意事項」が合意され、この合意事項に基づき、鉄道高架事業において新駅設置を可能とする行き違い設備が完成した。

その後、市営住宅用地と名古屋市住宅供給公社用地を交換することを前提に、住宅市街地総合整備事業(後の「基本協定」締結時では住宅市街地整備総合支援事業。住宅市街地総合整備事業については第6編「第2章 都市再開発」を参照)制度を導入し、開発利益(分譲益)を新駅設置費用に充当するスキームに見直した(**図 3.4.30**)。

この住宅市街地総合整備事業の整備計画に従い、都市計画道路 3・1・4 名古屋環状 2 号線から春田駅までの間をつなぐ都市計画道路 3・4・207 春田駅前線と同線に付属する面積約 3,600 ㎡の春田駅前交通広場を追加した。同時に、駅付近の集散の用に供する区画街路として、都市計画道路 7・7・74 春田 1 号線および 7・7・75 春田 2 号線を追加した(1996(平成 8)年 8 月 8 日名古屋市告示第 284 号)。

1998(平成 10)年 10 月 2 日には、名古屋市、名古屋市住宅供給公社、JR 東海の 3 者間で春田駅設置に関する基本協定が締結された。[118] 同協定に基づく費用負担は、駅周辺の公共施設整備は名古屋市、新駅設置費用のうち線路増設部分は JR 東海とし、それ以外は名古屋市住宅供給公社とした。また、同協定に基づき、同年 10 月 26 日に名古屋市住宅供給公社と JR 東海との間で工事協定が締結された。[119] 新駅は、工事協定に基づき 1999(平成 11)年 8 月に工事着手され、2001(平成 13)年 3 月 3 日、「春田駅」として開業している。

117 社史編集委員会「東海旅客鉄道 20 年史」(東海旅客鉄道株式会社 2007.9 p. 419)
118 「関西本線八田・蟹江間春田(仮称)駅設置、新駅周辺において行う公共施設整備、住宅建設の実施に向けての基本的事項に関する基本協定書」(1998(平成 10)年 10 月 2 日)
119 「関西本線八田・蟹江間春田(仮称)駅設置工事の施行に関する協定」(1998(平成 10)年 10 月 26 日)



「（仮称）春田駅関連開発事業の概要（平成８年２月　計画局・建築局）」より

図 3.4.30　春田駅関連開発　整備計画図

⑫　八田駅北駅前広場・八田駅南駅前広場（3・3・11 高畑町線）

JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の連続立体交差事業は、1993（平成 5）年に都市計画事業認可を得、翌年工事協定が締結された。1995（平成 7）年には近鉄、1997（平成 9）年には JR 東海の工事着手となり、それぞれの線の八田駅が地下鉄八田駅付近へ移設され、総合駅化の条件が整った。

総合駅としての結節点機能を満たすために両線それぞれの駅に駅前広場を計画し、必要な機能を持たせることとした。

その内容としては、近鉄名古屋線八田駅の北側に都市計画道路 3・3・11 高畑町線に付属する面積約 2,700 ㎡の八田駅北駅前広場を、JR 東海関西本線八田駅の南側に同じく都市計画道路 3・3・11 高畑町線に付属する面積約 4,800 ㎡の八田駅南駅前広場を設けるものであった（1998（平成 10）年 8 月 7 日愛知県告示第 593 号）。

なお、1998（平成 10）年 7 月 13 日に開催された市審議会では、整備手法としての再開発事業の予定、八田駅南駅前広場へ乗り入れを予定するバス系統などについて質疑された。

駅前広場の追加に先立ち、JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の連続立体交差事業が都市計画決定されている。詳細については、本章第2節4（6） 東海旅客鉄道関西本線・近畿日本鉄道名古屋線を参照されたい。

⑬ 千種台駅前広場（3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線）

第二次世界大戦後の住宅難解消のため、1949（昭和 24）年から進められた千種台地区の大規模な住宅地開発は、1961（昭和 36）年度には概成をみた。その後団地は成熟化し、団地住民の高齢化が進行するにつれて団地全体の再整備の必要性が高まった。そこで、1988（昭和 63）年 8 月の名古屋市新基本計画では、千種台地区約 100ha を地区総合整備地区に位置付けた。

1994（平成 6）年には、高速度鉄道第 4 号線大曽根～名古屋大学間の事業化に合わせ同線の都市計画変更が行われ、「千種台駅」の設置が計画された（1994（平成 6）年 2 月 25 日愛知県告示第 173 号）。

その後、都市計画道路 3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線に駅前広場を追加するなどの都市計画変更が行われ、あわせて駅前広場予定地に立地していた千種台中学校の移転を計画するなどの土地利用の変更を行った。駅前広場の内容としては、都市計画道路 3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線に面積約 5,000 ㎡の千種台駅前広場を設けるものである（1998（平成 10）年 12 月 4 日愛知県告示第 863 号）。なお、この広場は、都市計画道路 7・4・76 千種台線にも接している。

また、千種台センター地区約 15ha は、1998（平成 10）年度より住宅市街地総合整備支援事業（後に住宅市街地総合整備事業）の採択を受けている。

駅前広場計画に関連する都市計画としては、都市計画道路 3・5・118 池内猪高線の変更、都市計画道路 7・4・76 千種台線の追加がある。また、千種台南地区および千種台中央地区については住宅地高度利用地区計画を都市計画決定している。地区計画については、第2編「第4章 地区計画等」を参照されたい。

⑭ 昭和橋通駅前広場（3・4・12 土古町線）

西名古屋港線の旅客化に伴い、主要道路と駅が近接する箇所では乗り換え利便性および安全で円滑な交通処理を図るため、結節点の整備が必要となった。そこで、周辺の状況や整備のための条件なども勘案のうえ、西名古屋港線の昭和橋通駅前の都市計画道路 3・4・12 土古町線に面積約 2,700 ㎡の昭和橋通駅前広場を設けるものである（1999（平成 11）年 8 月 13 日名古屋市告示第 273 号）。なお、この広場は、都市計画道路 3・2・158 昭和橋線にも接している。

2001（平成 13）年度以降における駅前広場の追加および変更としては、2002（平成 14）年 2 月 22 日に西名古屋港線荒子駅に、都市計画道路 3・3・152 八熊線に付属する荒子駅前広場（面積約 2,700 ㎡）が都市計画決定されている（名古屋市告示第 60 号）。

また、2010（平成 22）年 12 月 24 日に名古屋都市計画区域が拡大再編されたことに伴い、同日付けで名古屋都市計画道路の多くが形式的変更の対象となった（名古屋市告示第 651 号）。

これにより、駅前広場名称についても、大高南は南大高に、千種台は自由ヶ丘に、昭和橋通は中島にと、現行鉄道駅の名称に対応するよう変更されている。

第５節　総合駅と駅前広場の整備

1 総合駅の整備

(1) 金山総合駅

金山総合駅の整備には長い歴史の積み重ねがある。最初に金山地区に鉄道駅が建設されたのは、1944(昭和19)年の名鉄の金山駅(翌1945(昭和20)年金山橋駅に改称)である。その後、1962(昭和37)年に国鉄中央本線の金山駅、1967(昭和 42)年に高速度鉄道第 2 号線の金山駅が建設された。長い時を経て1989(平成元)年に、JR 東海道本線金山駅の新設、JR 中央本線金山駅の移設、名鉄では駅名が金山駅に再度改称されるとともに移設され、さらに高速度鉄道第 2 号線金山駅が改修され、「金山総合駅」が完成した。金山総合駅完成に至る流れを**図 3.4.31** に示し、協議等の経緯を次項から概説する。

① 金山総合駅に関する協議等の経緯(初動期)[120]

ア 基本構想の策定

金山総合駅については、古くは鉄道復興計画委員会による「金山総合駅基本構想」(1947(昭和22)年3 月)にその整備の考え方をみることができる。同委員会は、愛知県、名古屋市、商工会議所、国鉄名古屋鉄道管理局、同岐阜工事局、名鉄、近鉄により構成されたもので、同基本構想の概要を以下に示す。

ⅰ 駅前広場については、北口に 23,000 ㎡、南口に 10,400 ㎡とする。

ⅱ 国鉄東海道線のホームは 2 面 4 線、中央線は 1 面 2 線、名鉄は 2 面 2～4 線、高速度鉄道は 3 面 4 線とする。

ⅲ 連絡方法については、乗車降車のための跨線橋を 3 か所、地下鉄との連絡に地下道 1 か所を設ける。

ⅳ 近鉄線は乗り入れしない。

また、特別都市計画法による復興土地区画整理事業の設計認可(1949(昭和 24)年 4 月 13 日付け建設省愛都第 47 号)においては、次のような記述がみられる。

「(A) 鉄道 (Ⅱ)金山綜合駅

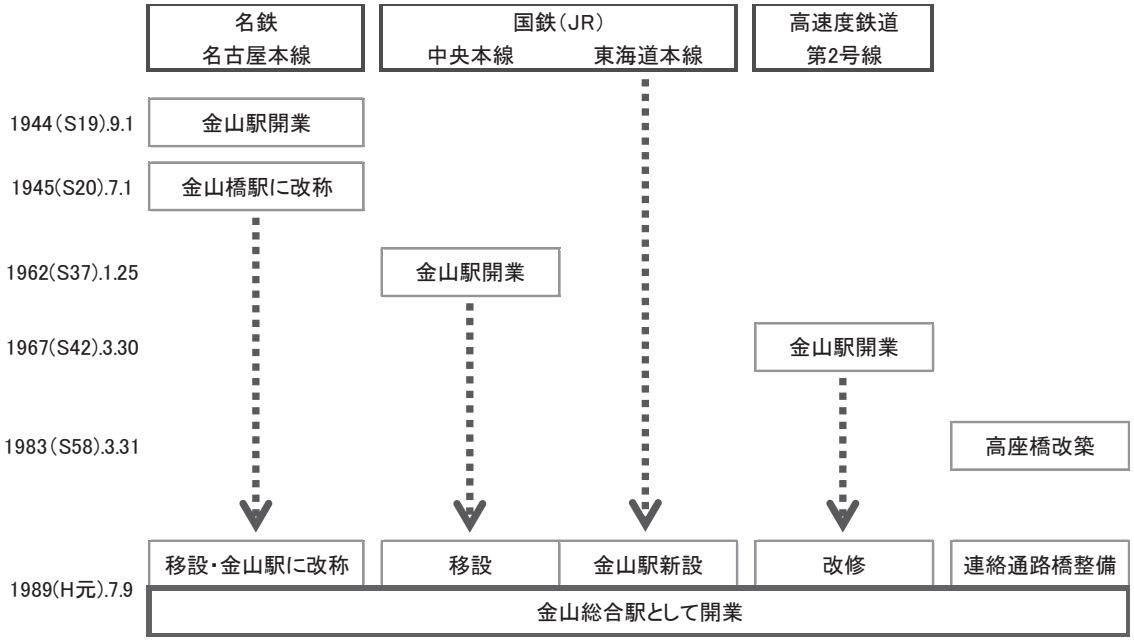
東古渡町地内の一廓を画し、鉄道当局において綜合駅(仮称金山綜合駅)を計画、本駅は省線(東海道線、中央線)、名鉄電車、名古屋市高速度鉄道が各方面より高架、地下、平面と立体的に乗入れて連絡する計画に当たっては、市中央部の綜合駅として美観施設に重点を置かれる模様にして、本市復興土地区画整理の計画としても緑地帯、駐車場等を充分に利用される如く考慮している。

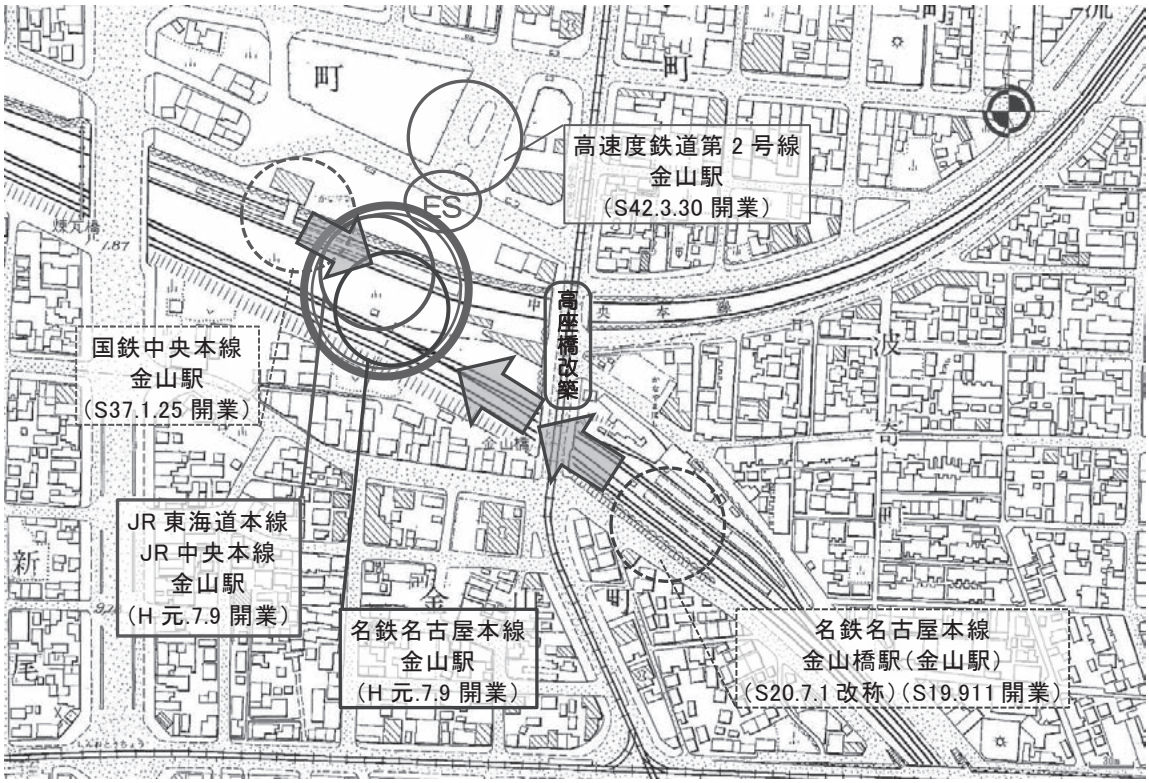
駅舎施設(乗降場、駅本屋其の他) 6,000 坪、附属施設(通路其の他) 1,600 坪

駐車場 1,650 坪、緑地帯 400坪 計 9,650坪」

---

[120] 前掲 33 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻 (昭和時代(戦後))」(名古屋市 2001.10 p. 669)
前掲 26 名古屋市計画局・(財)名古屋都市センター「名古屋都市計画史」((財)名古屋都市センター 1999.3 pp. 406-410)
パンフレット「完成 金山総合駅」(名古屋市 JR 東海 名鉄 1989.7)





昭和 42 年発行の都市計画基本図をベースとした。
図中、ES は高速度鉄道 2 号線エスカレーターの改修をいう。

図 3.4.31　金山地区における鉄道駅開業の経緯

イ 国鉄中央本線および高速度鉄道2号線の金山駅開業

国鉄においては、中央本線の立体化計画の具体化が進み、金山駅が計画された。名古屋市、国鉄および名鉄の3者による協議の結果、1958(昭和33)年8月30日に協定が成立した。協定における配線計画は、東海道線は新幹線計画を考慮しホーム1面2線、中央本線はホーム1面2線、名鉄はホーム2面4線とするものであった。この場合、中央線への旅客駅の設置のみとするものであったが、東海道線は2面4線の含みを持たせた。国鉄中央本線金山駅は、名古屋市の全額負担による請願駅として1962(昭和37)年1月25日に開業し、同年10月10日には中央本線の複線立体化事業が全線完成した。

一方、名古屋市では、都市交通審議会名古屋部会の中間結論に従って、1961(昭和36)年2月に高速度鉄道について都市計画の大幅な変更が行われ、中川区富田町伏屋から金山に至る第5号線が計画された。このことにより近鉄の金山への乗り入れが可能となったため、同年9月より名古屋市、国鉄、名鉄および近鉄の4者による総合駅計画に係る協議が再開された。翌1962(昭和37)年8月30日には、近鉄および高速度鉄道のホームを中央本線北側で地下2階の位置とする名古屋市試案が提示された。さらに協議は進み、近鉄(第5号線)の金山駅は3線島式とし、ホームは幅員8mの相対式と幅員4.65mの2面、延長を130mとすることで合意した(1963(昭和38)年4月18日)。

1965(昭和40)年代に入ると高速度鉄道の建設が進捗し、建設中であった高速度鉄道第2号線の金山駅の位置、構造が決定した。高速度鉄道第2号線では、栄~金山間が1967(昭和42)年3月30日に、金山～名古屋港間が1971(昭和46)年3月29日に、さらに高速度鉄道第4号線金山～新瑞橋間が1974(昭和49)年3月30日に開業している。

同時期、配線計画の検討、協議が名古屋市、国鉄、名鉄の3者によって再度進められた。まず、東海道本線および名鉄名古屋線は各2面4線、ホーム幅9.0mとすることが了承され(1968(昭和43)年3月19日)、さらに連絡施設については地上方式(跨線橋)とすることが了承(同年8月13日)された。東海道本線の配線計画は、その後1面2線に再度縮小(将来2面3線の余地を残す)された(1972(昭和47)年3月14日)。

ウ 高座橋の改築

総合駅計画に支障していた高座橋について、都市計画道路3・2・42大津町線を計画幅員30mに拡幅するとともに、総合駅の配線計画に支障しない位置に橋脚を改築する、という内容の高座橋改築計画案が1974(昭和49)年6月20日に決定され、1983(昭和58)年3月31日に高座橋の改築は完了した。このことにより、金山総合駅実現に関する物理的支障はなくなった。

なお、高座橋改築については、本章第3節4(2) 名古屋市における単独立体交差事業の事例 を参照されたい。

② 金山総合駅の実現に向けた動き

国鉄金山駅や高速度鉄道の金山駅が開業し、総合駅としての施設計画も関係者間の合意を得たが、費用負担の点で折り合いがつかず、実現の見通しは明るいものではなかった。

高座橋改築計画の具体化を契機として、名古屋市は、市会運輸対策委員会(1975(昭和50)年6月24日開催)において金山総合駅完成目標年度を1978(昭和53)年度とする説明を行った。これは、国鉄南

方貨物線の開通予定により東海道線の貨客分離が実現する時期を捉えたものであった。しかしながら、鉄道貨物減少と国鉄改革により、国鉄南方貨物線建設は 1983(昭和 58)年 1 月に工事凍結となり、最終的に国鉄分割民営化の際には国鉄清算事業団に承継されることとなった。

その後の協議過程においても、費用負担がネックとなり、暫時足踏み状態が続いた。

1989(平成元)年に名古屋市制 100 周年を迎えるにあたり、その記念事業として世界デザイン博覧会の開催が決定(1987(昭和 62)年)した。世界デザイン博覧会は名古屋城、白鳥、名古屋港の 3 会場で開催されることとなり、広域集客の要として、また、観客輸送対策上、金山総合駅の実現が必須条件となった。このことが契機となって関係者間の協議が進展することとなった。

③ 関係者間協議

1987(昭和 62)年 1 月 14 日に「金山総合駅計画に関する基本的合意事項」の文書交換が行われた。

基本的合意事項は施設規模の骨格を記したもので、具体性には乏しいが、名古屋市、国鉄、名鉄が同じテーブルに着いたということが画期的であった。

従来、地方公共団体が国鉄を含む国の機関等に対して寄付等の行為をすることについては、「地方財政再建促進特別措置法」(昭和 30 年法律第 195 号)により、自治省の許可を得なければならないとされていた。1987(昭和 62)年 4 月 1 日より国鉄は分割民営化され、法制上は先の許可は不要となったが、自治省通達により、当分の間、許可に替えて協議を要することとされた。そのため、1987(昭和 62)年 6 月 1 日に協議を行った。金山総合駅は、国鉄民営化後最初の自治省協議の事例である。

1987(昭和 62)年 9 月 5 日には、「金山総合駅基本協定書」が締結された。

同協定書は、事業主体、工事施行区分、財産の帰属および管理、土地の処理等基本的な内容をうたい、名古屋市、JR 東海、名鉄の 3 者が締結したものである。

更に、以下のような工事協定書が別途締結された。

ⅰ 連絡通路橋工事協定書(名古屋市・東海旅客鉄道 1987(昭和 62)年 9 月 9 日)

名古屋市が建設する連絡通路橋の工事(ⅲに示す内容を除く)を JR 東海に委託するなどの内容である。

ⅱ 工事協定書(名古屋市・東海旅客鉄道 1987(昭和 62)年 9 月 9 日)

JR 東海が建設施工する東海道本線新駅の設置及び中央本線金山駅の橋上駅化工事について、相互の負担等を定めた内容である。

ⅲ 工事協定書(名古屋市・名古屋鉄道 1987(昭和 62)年 12 月 28 日)

名古屋市が建設する連絡通路橋工事のうち、名鉄名古屋本線区域内の基礎工等にかかる工事を名鉄に委託するなどの内容である。

④ 金山総合駅整備の基本的な方針

金山総合駅整備の基本的な方針を次のようにした。

ⅰ 鉄道掘割部の地下鉄上空区間に、名古屋市が南北に自由通行可能な連絡通路橋を整備する。

ⅱ 名古屋市交通局は、既設金山駅南側の壁面を開口し、連絡通路橋に接続するエスカレーター6 基を設置するとともに連絡通路橋から北側へ駅前広場に接続する通路と付帯公益施設等を整備する。

iii　JR 東海は、地平駅の中央本線金山駅を橋上駅化するとともに東海道本線に金山駅を新設し、西側から連絡通路橋に接続する。

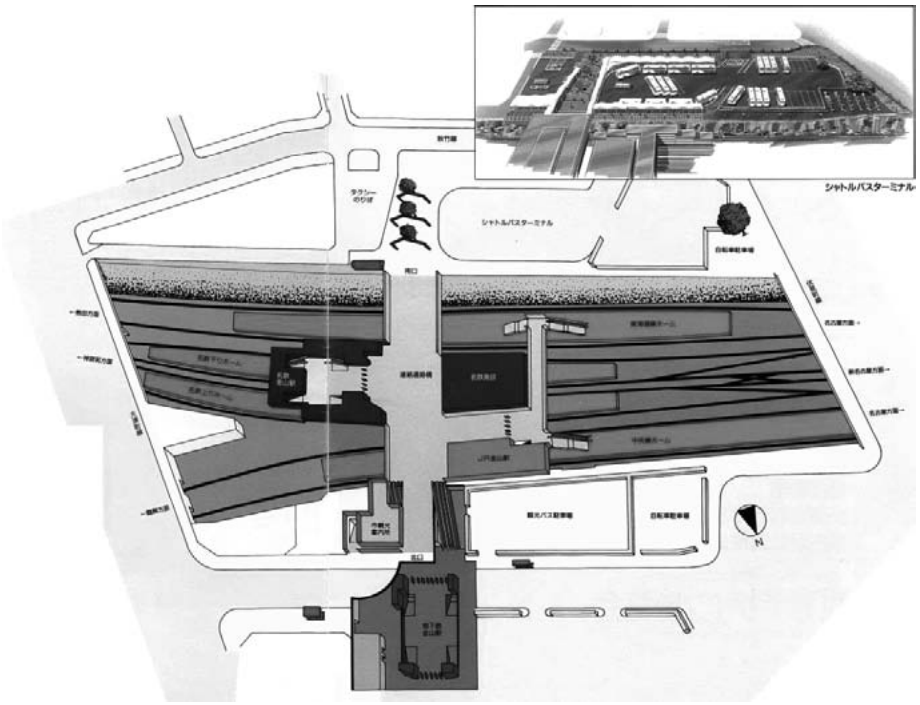
iv　名鉄は、既設金山橋駅を移設し、東側から連絡通路橋に接続する。

金山総合駅は、1987（昭和 62）年 11 月 18 日に工事着工され、1989（平成元）年 7 月 9 日に供用開始となった。金山総合駅の整備内容を**表 3.4.54** および**図 3.4.32** に示す。

表 3.4.54　金山総合駅の整備内容

項　目	名古屋市	名古屋市交通局	JR東海	名鉄
施設名称	連絡通路橋	地下鉄金山駅	JR金山駅	名鉄金山駅
規　模	有効幅員：20m 延長：87.3m	延べ床面積：1,186㎡ *	床面積：1,280㎡ （こ線橋除く）	床面積：3,810㎡ * （内店舗 1,920） *
構　造	5径間連続鋼床版桁	鉄骨造、1階建て *	鉄骨造	鉄骨造
用　途	公共通路	公共通路 公益施設	駅舎	駅舎 店舗
ホーム	ー	2面4線(既設)	東海道線：1面2線 延長：230m 中央線：1面2線 延長：260m(既設)	2面4線 延長：200m
設　備		エスカレーター6基	エスカレーター2基	エスカレーター4基
事業費(億円)	14	5.3	9.9	34
事業期間	1987(昭和62)年11月～1989(平成元)年7月　(1年9か月)			

＊　建設当初（1989（平成元）年7月）の数値。その後の増築により現在の値は異なる



出典：パンフレット「完成金山総合駅」（名古屋市・JR 東海・名鉄　1989.7）

図 3.4.32　金山総合駅

⑤ 金山駅前広場

金山駅前広場は、南北とも都市計画決定はなされていないが、復興土地区画整理事業によって次のように確保された。

ⅰ 金山北駅前広場:復興土地区画整理事業 中第 7 工区(1977(昭和 52)年 5 月 7 日換地処分)

ⅱ 金山南駅前広場:復興土地区画整理事業 熱田第 1 工区(1980(昭和 55)年 7 月 12 日換地処分)

したがって、南北の金山駅前広場については、いずれも鉄道事業者の負担はなく、すべて名古屋市有地の駅前広場として整備された。

ア 金山南駅前広場

復興土地区画整理事業によって駅前広場として確保された用地は中区、熱田区にわたり、合計面積は約 5,000 ㎡であった。この広場用地は、金山総合駅整備以前は、そもそも鉄道線路南側に駅出入り口が存在していなかったことから実質的な機能を果たしていなかった。そこで、㈶名古屋市駐車場公社はこの金山南駅前広場用地を利用して、1982(昭和 57)年 7 月から 1987(昭和 62)年 6 月までの間、新橋駐車場(時間貸し駐車場)を設置し、管理していた。

金山南駅前広場は、金山総合駅整備後の世界デザイン博覧会開催中は、シャトルバスターミナル等として利用され、同博覧会終了後、駅前広場として供用されてきた。

広場地下には、約 1,000 台の自転車を収容する自転車駐車場が都市計画で追加され、1994(平成 6)年 9 月に供用を開始している。

その後、金山南開発(1992(平成 4)～1998(平成 10)年度)に伴って一部区域約 2,000 ㎡が縮小され、金山南ビルへの通路上の上屋設置に伴ってさらに約 215 ㎡が縮小された。

なお、金山南ビル敷地および都市計画道路 3・4・149 秋竹線にまたがる地下には、金山南ビルと一体となった金山駅南駐車場(収容台数約 220 台)が整備された。

駐車場については、本編「第3章 駐車場・自動車ターミナル」を参照されたい。

イ 金山北駅前広場

復興土地区画整理事業によって駅前広場として確保された用地の合計面積は、約 15,000 ㎡であった。㈶名古屋市駐車場公社は、1974(昭和 49)年 11 月以降、この広場の中央部分を暫定的に道路占用した上で、平面の時間貸し駐車場を経営していた。[121] また、広場の東側部分は名古屋市交通局のバス乗降場・待機場として利用され、南側部分には自転車駐車場が設置された。

その後、金山北開発(2003(平成 15)～2005(平成 17)年度)に伴い、先の時間貸し駐車場は廃止された。そして、当該開発において代替機能を果たす交通ターミナル施設(約 4,160 ㎡)として、バス乗降場、タクシー乗降場、立体駐車場等が開発区域内に整備された。

⑥ 名古屋鉄道の複々線化[122]

名鉄は金山総合駅の整備後に神宮前駅～金山駅間約 1.9km の複々線化を実施した。

121 「20 年のあゆみ」(名古屋市駐車場公社 1986.3 p. 44, p. 46)

122 前掲 33 名古屋鉄道㈱広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」(名古屋鉄道㈱ 1994.6 pp. 567-568)

環境影響評価の手続きの後、1989（平成元）年から翌年にかけて工事を実施（総工事費 16.2 億円）し、1990（平成 2）年 4 月 1 日に完成した。

（2） 大曽根総合駅

① 経緯等

大曽根総合駅に関する経緯を次に示す。

1906（明治 39）年 3 月 1 日	瀬戸自動鉄道（後の名鉄瀬戸線）大曽根駅 開業
1911（明治 44）年 4 月 9 日	鉄道省（営）鉄道中央本線大曽根駅 開業
1962（昭和 37）年 10 月 10 日	国鉄中央本線（名古屋駅～大曽根駅間） 線増立体化
1967（昭和 42）年 7 月 31 日	国鉄中央本線と交差する名古屋環状線架道橋 改築完成
1971（昭和 46）年 12 月 20 日	高速度鉄道第 2 号線市役所駅～大曽根駅間 開業 （国鉄大曽根駅と地下鉄大曽根駅の連絡）
1983（昭和 58）年 8 月 21 日	名鉄瀬戸線 立体化完成供用（高架切替え）
1998（平成 10）年 4 月	大曽根東駅前広場 暫定供用
1998（平成 10）年 4 月	大曽根駅東自転車駐車場（634 台） 完成供用
2000（平成 12）年 1 月 19 日	高速度鉄道第 2 号線大曽根駅～砂田橋駅間 開業
2001（平成 13）年 3 月 23 日	ガイドウェイバス志段味線 開業
同	大曽根駅東駅前広場 改築供用
2006（平成 18）年 12 月 20 日	大曽根西駅前広場および地下施設 完成供用

以上のような経緯があるが、総合駅化の第一歩は、1971（昭和 46）年 12 月 20 日に高速度鉄道第 2 号線の市役所駅～大曽根駅間が開通し、それまで南口だけであった国鉄中央本線大曽根駅に、乗り換え利便性の向上を図るために北口が新設されたことによる。同時期、市交通局は暫定的な利用として国鉄より北口東側で用地を借用し、バスの発着を行うようになった。

1983（昭和 58）年 8 月には名鉄瀬戸線第 1 期連続立体交差事業が完成し、名鉄瀬戸線大曽根駅も高架駅となった。

1997（平成 9）年 3 月 12 日にナゴヤドームが開場し、大曽根駅が当面の最寄駅として利用された。

名古屋市は、ナゴヤドーム利用者等の利便を図るため、都市計画道路 3・2・3 名古屋環状線の大曽根駅～矢田五丁目間の南側において、歩道分 5.1m を拡幅した。また、都市計画道路 7・5・73 東大曽根出来町線の整備に合わせ、JR 東海中央本線大曽根駅南口に東出入口を設けるよう要望したが、補償費や費用負担の問題で名古屋市と JR 東海との間で協議が整わず、道路の整備も見送られた。

1997（平成 9）年度からは大曽根駅北口周辺において順次、既設の高架下の店舗等施設の移設等を進め、JR 東海大曽根駅および名鉄大曽根駅の高架下を経由して東西駅前広場に至る動線を合理化した。詳細については、次項③ 大曽根駅内外歩行者快適化作戦で記述する。

2000（平成 12）年 1 月 19 日に高速度鉄道第 4 号線の大曽根駅～砂田橋駅間が延伸開通したことにより、大曽根駅は終端の駅ではなくなった。その後高速度鉄道第 4 号線は 2003（平成 15）年 12 月 13 日に

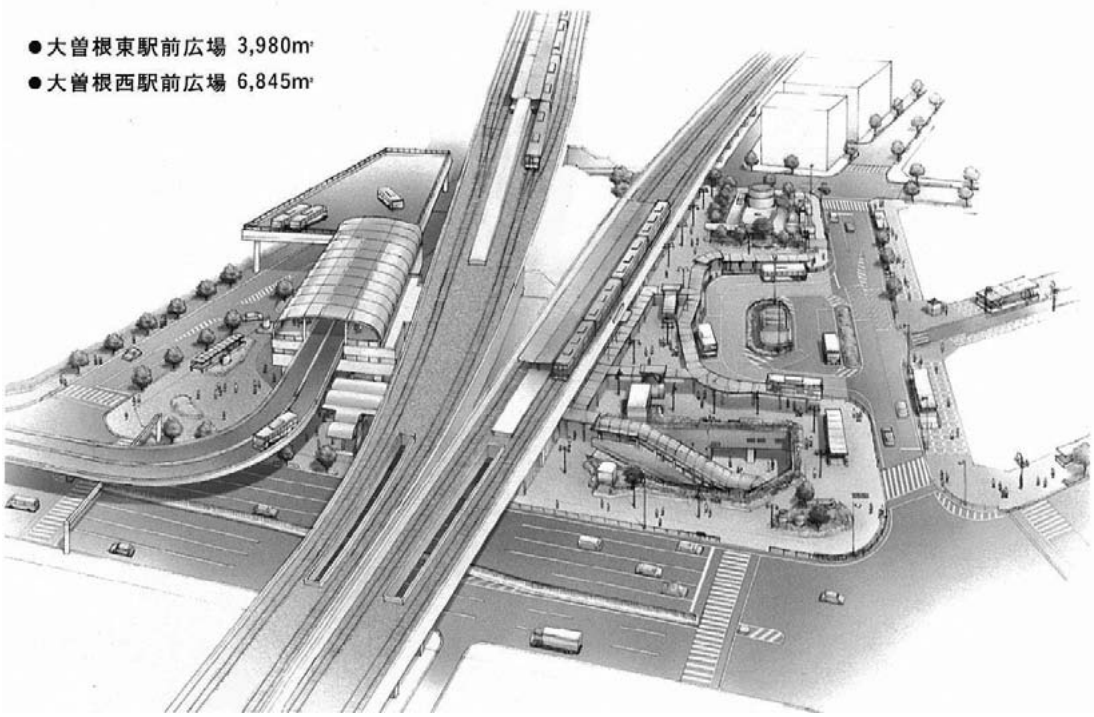
名古屋大学まで延伸され、さらに翌 2004（平成 16）年 10 月 6 日に新瑞橋まで再延伸されたことにより、市地下鉄の環状線化が実現した。

また、2001（平成 13）年 3 月 23 日に大曽根東駅前広場上に設けたターミナル施設を起点としてガイドウェイバス志段味線が開通した。

2006（平成 18）年 12 月 20 日には大曽根西駅前広場が完成し、吹き抜け広場に設置されたエスカレーターなどにより、高速度鉄道大曽根駅からの乗り換えがさらに円滑に行えるようになった。

② 整備内容

大曽根駅前広場は、JR 東海中央本線大曽根駅北口東側（大曽根東駅前広場）と名鉄瀬戸線大曽根駅西側（大曽根西駅前広場）の 2 箇所に決定されている。2 箇所の大曽根駅前広場はいずれも大曽根土地区画整理事業によって整備された（**図 3.4.33**）。それぞれの整備内容等を次に示す。また、鉄道の整備については第3節において述べたところであり、それぞれの項を参照されたい。



出典：「おおぞね（大曽根都市改造事業の概要）」（平成 18 年 12 月　名古屋市住宅都市局大曽根都市改造事務所）

図 3.4.33　大曽根駅前広場

ア　大曽根東駅前広場

大曽根東駅前広場が先行整備され、当初は名古屋市営バスの乗降場兼回転場として使用されていた。1994（平成 6）年になって、9 月 16 日に特殊街路ガイドウェイバス専用道志段味線、11 月 2 日に都市高速鉄道ガイドウェイバス志段味線が都市計画決定され、大曽根東駅前広場にガイドウェイバス志段味線のターミナルが嵩上式で計画された。

ガイドウェイバス志段味線は 2001（平成 13）年 3 月 23 日に開業し、大曽根総合駅は、JR 東海中央本線、名鉄瀬戸線、高速度鉄道第 2 号線、同第 4 号線およびガイドウェイバス志段味線を相互につなぐ結節点となった。

大曽根東駅前広場の造成等については、2000（平成 12）年 9 月 7 日に市および JR 東海とで協定が締結され、「都市計画による駅前広場の造成に関する協定」（昭和 62 年、建運協定）に基づき、JR 東海 1/6、名古屋市 5/6 という負担区分を適用している。

イ 大曽根西駅前広場

1996（平成 8）年 2 月に都市計画道路 8・6・29 大曽根本通線、駐車場および下水道（貯留施設）が都市計画決定されたことにより、大曽根西駅前広場は、地下多層にわたる立体利用が位置付けられた（**図 3.4.29** 参照）。大曽根西駅前広場の整備の内容等は**表 3.4.55** に示すとおりであり、2006（平成 18）年 12 月 20 日に供用開始された。

表 3.4.55 大曽根西駅前広場の整備内容

単位:百万円

階	施設	内容	事業主体	事業手法	事業費
地上	駅前広場	バス乗降場	名古屋市 住宅都市局	土地区画整理事業	318
地下1階	地下通路 吹抜広場等	地下鉄と接続 ES:2基, EV:2基			906
	自転車駐車場	322台			425
	地下集客施設	店舗約1,119㎡		単独事業	1,040
地下2階	自動車駐車場	146台	名古屋市 緑政土木局	特定交通安全施設等 整備事業	2,394
地下3階	雨水調整池	約 34,000㎥	名古屋市 上下水道局	下水道事業	10,000

内容中、ESはエスカレーター、EVはエレベーターをいう

③ 大曽根駅内外歩行者快適化作戦

1993（平成 5）年 10 月 20 日に名古屋市、JR 東海、名鉄からなる大曽根総合駅整備計画検討会が設置され、1996（平成 8）年度には、大曽根総合駅利用者の利便性の向上を図るための整備計画案を策定している。

一方、同時期の 1996（平成 8）年度に、運輸省と建設省が連携して、大都市主要駅内外における歩行者・自転車利用の快適性向上施策検討のために「駅内外歩行者快適化作戦推進協議会」が設置された。翌 1997（平成 9）年度に、大曽根駅が同快適化作戦のモデル地区となったことから名古屋市は、先の大曽根総合駅整備計画検討会を改組して「大曽根駅内外歩行者快適化作戦推進協議会」を設置し、既にまとめていた整備計画案を整備計画とした。そしてこの整備計画に基づいて、JR 東海中央本線大曽根駅北口および名鉄瀬戸線大曽根駅の高架下内の歩行者動線が合理化された。

(3) 上小田井総合駅

① 経緯等

当初構想時における上小田井総合駅としては、国鉄瀬戸線が中央本線などの在来線と接続し、名古屋北部における鉄道による環状サービスを担うことが前提であったと考えられるが、同線の整備が具体化するにつれて、次のような状況に至り、現在では総合駅としての機能を十分発揮し得ない状況となっている。

ⅰ 城北線小田井駅は、高速度鉄道第3号線および名鉄犬山線の共同駅である上小田井駅とは直線距離にして400mほど離れて立地している。

ⅱ 第3節6 都市計画施設ではない鉄道の整備 において述べたように、城北線は東端の勝川駅では在来線のJR中央本線勝川駅から離れて立地しており、また西端の枇杷島駅においてもJR東海道本線へは乗り換えを余儀なくされている。

ⅲ 城北線は、気動車単車による低頻度運行に終始し、駅間距離も長く、交差鉄道である名鉄小牧線との乗り換えも考慮されていないことなどから、都市鉄道としての役割を果たし得ていない。

つまり、総合駅の整備という点においてみてみると、地下鉄・JR系・民鉄の3種の鉄道の結節を図るとしながら、高速度鉄道第3号線建設事業、名鉄犬山線連続立体交差事業およびその成果としての相互直通運行、そして上小田井駅前広場が整備されたことに留まる、ということになる。

② 整備内容

上小田井駅前広場は、組合施行の上小田井土地区画整理事業区域内に位置しているが、土地区画整理事業の事業着手は早く、1975(昭和50)年10月14日には既に換地処分を終えていたため、その後の1982(昭和57)年に決定された上小田井駅前広場の整備については、土地区画整理後の宅地を買収する街路事業によらざるを得なかった。

当初の都市計画事業認可は1985(昭和60)年11月27日愛知県告示第1108号で、その後4回の変更を経て、1995(平成7)年度に事業を完了している。

上小田井駅西広場が主広場であり、バス乗降場および回転場となっている。

なお、鉄道の整備については第3節において述べたところであり、それぞれの項を参照されたい。

(4) 八田総合駅[123]

八田総合駅の整備事業は、次の3種類からなっている。

ⅰ JR東海関西本線・近鉄名古屋線連続立体交差事業

ⅱ 八田駅前広場整備事業

ⅲ 駅間連絡施設整備事業

[123] 名古屋市「八田総合駅整備計画書 名古屋市八田地区」(名古屋市 1996.3)
保谷 寿「名古屋市における交通結節点についての取り組み」(「道路」 SN. 711 2000.5)

このうち、i については、第3節において述べたところであり、同節1(2) 地下鉄 1 号線(東山線) についてもあわせて参照されたい。

① 駅前広場の整備

八田駅前広場は街路事業により整備された。

八田駅北駅前広場の当初の都市計画事業認可は1999(平成11)年1月22日愛知県告示第42号で、その後 2003(平成 15)年 3 月 25 日愛知県告示第 229 号による変更を経て、2006(平成 18)年度に完成している。

八田駅北駅前広場の主な施設はタクシーおよび一般車の乗降場である。

八田駅南駅前広場の当初の都市計画事業認可は、八田駅北駅前広場と同日の 1999(平成 11)年 1 月 22 日愛知県告示第 43 号で、その後同じく2003(平成 15)年 3 月 25 日愛知県告示第 230 号による変更を経て、2005(平成 17)年度に完成している。

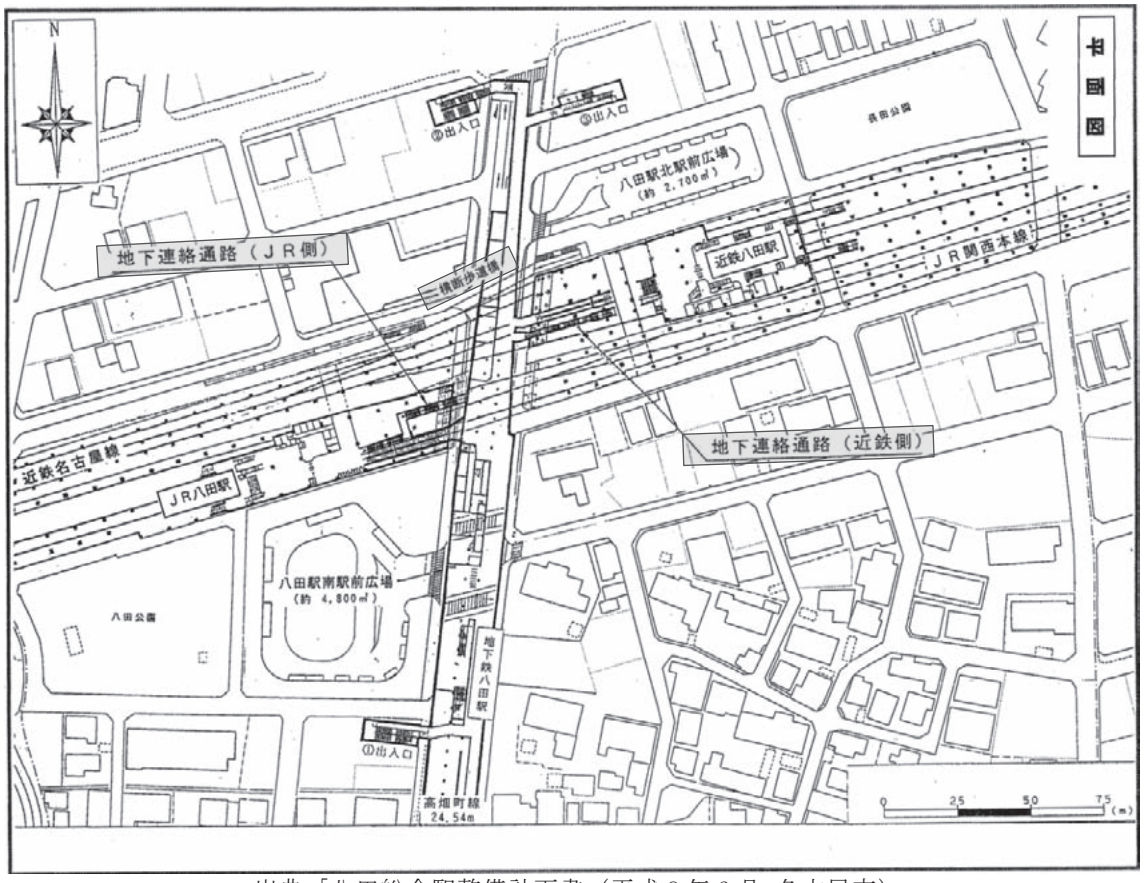
八田駅南駅前広場の主な施設はバスの乗降場および回転場である。

なお、JR 東海関西本線および近鉄名古屋線の高架下および地下鉄八田駅付近の自転車駐車場は2006(平成 18)年 3 月に開業している。

② 駅間連絡施設

JR 東海関西本線八田駅と高速度鉄道第 1 号線八田駅、近鉄名古屋線八田駅と高速度鉄道第 1 号線八田駅、相互の連絡の利便を向上させるために、それぞれのコンコースレベルと直結するエスカレーター併設の階段を設置した。事業期間は 1999(平成 11)年度から 2004(平成 16)年度までである。

また、広幅員(30m)の高畑町線をはさんで、八田駅北駅前広場が近鉄名古屋線八田駅北側に、八田駅南駅前広場がJR 東海関西線南側にとそれぞれ立地していることから、両者を安全に連絡するために近鉄名古屋線高架構造物北側に横断歩道橋を設置した。事業期間は 2004(平成 16)年度から 2005(平成 17)年度までである(**図 3.4.34**)。



出典:「八田総合駅整備計画書」(平成 8 年 3 月　名古屋市)

図 3.4.34　八田総合駅駅間連絡施設

2　駅前広場・交通広場の整備

(1)　駅前広場・交通広場の整備上の分類

都市計画施設である駅前広場または交通広場を整備する手法としては、主に土地区画整理事業、市街地再開発事業などの面整備事業、街路事業や道路事業などがあり、そのほか住宅市街地総合整備事業の整備計画に基づいて整備される場合などがある。都市計画施設以外についても、道路として整備される場合については、都市計画施設と同様に土地区画整理事業等が適用されることが多い。道路以外の公共用地として整備される事例は限られるが、金城ふ頭の駅前広場機能用地が名古屋港管理組合による臨港道路整備の一環として整備された例などがある。

これらを整理して第1節4(4)　駅前広場　において掲げた**表 3.4.3** で示した区分に従って名古屋市の場合に当てはめてみると、**表 3.4.56** のようになる。

申合せや協定を適用して鉄道事業者の用地負担を得ている都市計画駅前広場(A－1)は、JR 東海の名古屋、名古屋西、大曽根東、新守山東、名鉄の小幡の 5 駅である。鉄道事業者の負担割合については、名古屋西の 1/2、大曽根東の 1/6 は協定等に即しているものの、名古屋の 1/10、新守山東の 1.5/10、小幡の 1/20 は変則的であるといえる。

これら 5 駅以外の都市計画駅前広場はすべて道路区域であり、鉄道事業者の用地負担はない。

都市計画駅前広場の整備手法における「その他」については、名古屋市か鉄道事業者による整備が主であるが、地下広場は民間事業者により地下街の整備に伴って整備された。

なお、名古屋市交通局がバスの乗降場・待機場・回転場として利用している地下鉄駅前の用地（バスターミナルと称される）は交通事業者管理用地（C）であり、土地区画整理組合から寄附を受けた箇所と用地取得した箇所がある。

表 3.4.56　駅前広場等の分類

都市計画	底地の所管および道路区域の範囲	駅前広場等の呼称				整備手法			
						土地区画整理事業	市街地再開発事業	街路事業道路事業	その他
都市計画施設	道路区域および鉄道事業者用地	A	（広義の）交通広場	1	駅前広場	名古屋西 大曽根東 新守山東	小幡	—	名古屋
	全域道路区域			2	駅前広場	大曽根西 大高南	鳴海南 有松	上小田井東第1 上小田井東第2 上小田井西 茶屋ヶ坂 八田北 八田南	春田 千種台 昭和橋通
	全域道路区域			3	（狭義の）交通広場		—	引山	地下広場
都市計画以外施設	全域道路区域	B	駅前広場的な機能を有する施設	1	駅前広場機能道路	金山南 鶴舞 千種 豊田本町	—	—	大高 野跡
	その他の公共用地等			2	駅前広場機能用地	金山北	—	—	金城ふ頭 荒子川公園
	全域鉄道事業者用地	C	鉄道事業者管理用地			一社 上社 本郷 藤が丘 植田 原 平針	—	—	中村公園 本陣 池下 星ヶ丘 名古屋港 六番町 黒川 新瑞橋

本表における都市計画施設は、2000（平成12）年度末時点の内容を掲げた
A2の春田、千種台、昭和橋通の整備手法は住宅市街地総合整備事業であるが、個々の事業は街路事業、道路事業による
A3の地下広場は特殊街路に付属する広場で、民間による整備であり、道路の占用物件である
B2の金城ふ頭は名古屋港管理組合の臨港道路に付属する
B2の荒子川公園は都市公園が駅前広場機能を果たしている例である
Cには名古屋市交通局の例を掲げたが、そのほかにも小規模であるがJR東海道本線熱田駅、笠寺駅および中央本線大曽根駅南口、名鉄名古屋本線神宮前駅および本笠寺駅等がある

以下に、都市計画で整備された駅前広場についてその概要を示す。なお、大曽根、上小田井、八田駅に係る駅前広場の整備については、1 総合駅の整備 において併せて概説している。

(2) 駅前広場整備の内容

① 名古屋西駅前広場

名古屋西駅前広場は名古屋駅西都市改造事業(復興土地区画整理事業 中村第 4 工区)によって整備された。中村第 4 工区の換地処分公告は 1974(昭和 49)年 8 月 10 日である。

また、名古屋駅西口広場造成工事に係る協定書が 1972(昭和 47)年 3 月 10 日に市および国鉄とで締結されている。この広場の整備については、駅前広場に関する建設省と国鉄の申し合わせ(1972(昭和 47)年 7 月)が成立する以前であったことから、用地負担は(概ね)折半となっている。

1989(平成元)年に開催された世界デザイン博覧会に向けて、環境対策関連事業の一環として歩行者空間拡大、舗装改良、モニュメント設置等の整備がなされた。

② 名古屋駅前広場

名古屋駅前広場は、1974(昭和 49)年の都市計画決定時点で既に整備済であった。

駅前広場用地の大部分は国鉄用地であり、主としてタクシー待機場およびタクシー乗降場として利用されていた。また、歩行者用スペースはほぼ通行の用に供されており、滞留空間は皆無に近い状態であった。

1989(平成元)年に開催された世界デザイン博覧会に向けて、環境対策関連事業の一環として舗装改良等の整備がなされた。

名古屋駅前広場は、名古屋駅の本屋(駅舎)の建替え計画に際して一部 2 層式に都市計画変更され、セントラルタワーズの建築主体である JR 東海によって改良整備され、歩行者空間は若干拡大された。

③ 引山交通広場

基幹バス新出来町線ターミナルの引山交通広場は、名古屋環状 2 号線用地を借用した暫定交通広場からの移転が急がれていたため、都市計画決定直後の 1986(昭和 61)年 1 月 27 日愛知県告示第 43 号をもって都市計画事業認可を得て整備を開始し、1987(昭和 62)年度には完了している(**図 3.4.35**)。

交通広場の施設内容は**表 3.4.57** のとおりである。

出典:「基幹バス(名古屋市交通局)」

図 3.4.35 引山交通広場

表 3.4.57 引山交通広場の施設内容

用途	規模	面積
バス乗降場等	8バース	約 4,300㎡
自転車駐車場	540台	約 1,800㎡
自動車乗換用スペース	ー	約 1,800㎡

④ 小幡駅前広場

小幡駅前広場は、小幡駅前第一種市街地再開発事業によって整備され、1999(平成 11)年度に供用された。

小幡駅前広場の設置施設は、バス乗降場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場である。

⑤ 鳴海駅前広場

鳴海駅前広場は、鳴海駅前第二種市街地再開発事業によって整備中である。

主要な機能を有する鳴海南駅前広場は、2009(平成 21)年 6 月 15 日に供用している。

鳴海南駅前広場の主な施設として、バス乗降場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場ならびに鳴海駅、駅前広場および市街地再開発事業施設建築物(リベスタ鳴海)を連絡するペデストリアンデッキがある(**図 3.4.36**)。

図 3.4.36　鳴海南駅前広場[124]

⑥　有松駅前広場

有松駅前広場は、有松駅前第一種市街地再開発事業によって整備され、2003（平成 15）年 2 月に完成した。

有松駅前広場の主な施設として、バス乗降場・待機場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場ならびに有松駅、駅前広場および市街地再開発事業施設建築物（ウィンハート有松）を連絡するペデストリアンデッキがある。なお、2006（平成 18）年 3 月、有松駅前広場内に藍流（あいる）と名付けられたモニュメントが設置された。

⑦　茶屋ヶ坂駅前広場

茶屋ヶ坂駅前広場は街路事業により整備された。

当初の都市計画事業認可は 1994（平成 6）年 12 月 26 日愛知県告示第 1071 号で、その後 2000（平成 12）年 3 月 24 日愛知県告示第 285 号による変更を経て、2003（平成 15）年度に完成している。

茶屋ヶ坂駅前広場の施設としてバス乗降場・待機場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場がある。

⑧　大高南駅前広場

大高南駅前広場は大高南特定土地区画整理事業によって整備され、2008（平成 20）年度に完成した。2010（平成 22）年 12 月の都市計画変更により、鉄道駅名と合わせて南大高駅前広場と名称変更された。

124　鳴海駅前第 2 種市街地再開発事業（名古屋市ホームページ）
http://www.city.nagoya.jp/jutakutoshi/page/0000008495.html（2016/01/12 閲覧）

大高南駅前広場の主な施設として、バス乗降場・待機場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場ならびに南大高駅と駅前広場を連絡するペデストリアンデッキがある（**図 3.4.37**）。

出典：「十五年間のあゆみ」（p.10 名古屋市大高南特定土地区画整理組合 2010 年 7 月）

図 3.4.37 大高南駅前広場

⑨ 春田駅前広場

春田駅前広場は住宅市街地総合整備事業の計画に基づいて道路事業により整備され、2000（平成 12）年度に完成している。

春田駅前広場の施設としてバス乗降場がある。

⑩ 千種台駅前広場

千種台駅前広場は、千種台ふれあいタウン整備事業において、その中核となる住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）によって整備された。都市計画道路 3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線を一部拡幅するとともに、その沿道に位置していた名古屋市立千種台中学校を区域東部の街区に移転し、その跡地に千種台駅前広場を整備したものである。

2001（平成 13）年 7 月 10 日（愛知県告示第 542 号）に都市計画事業認可を受け、2003（平成 15）年度に完成している。2010（平成 22）年 12 月の都市計画変更により、鉄道駅名と合わせて自由ヶ丘駅前広場と名称変更された。

千種台駅前広場の施設として、バス乗降場・待機場、一般車乗降場、タクシー乗降場および待機場がある。

⑪ 昭和橋駅前広場および荒子駅前広場

昭和橋駅前広場は住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）により整備された。

1999（平成 11）年 11 月 16 日（愛知県告示第 819 号）に都市計画事業認可を受け、2004（平成 16）年度に完成している。2010（平成 22）年 12 月の都市計画変更により、鉄道駅名と合わせて中島駅前広場と名称変更された。

昭和橋駅前広場の施設として一般車乗降場およびタクシー乗降場がある。

また、荒子駅前広場も昭和橋駅前広場と同様に住宅市街地総合整備事業（拠点開発型）により整備され、同じく 2004（平成 16）年度に完成している。

⑫　その他

主として道路区域となっているが都市計画決定されていない駅前広場として、次のような事例がある。

ⅰ　復興土地区画整理事業等により整備した駅前広場　　千種駅前広場、金山南駅前広場等

ⅱ　連続立体交差事業と合わせて整備した駅前広場　　大高駅前広場

第 4 编
都市绿化

第１章　公園・緑地

第1節　公園･緑地関連法制の経緯 …… 第4編第1章　－723
第2節　公園緑地、都市緑化に関する総合的計画　－730
第3節　公園の都市計画　－745
第4節　緑地の都市計画　－771
第5節　公園緑地の都市計画制限　－783
第6節　公園緑地の用地先行取得　－787
第7節　公園緑地の事業　－792
第8節　未整備公園緑地　－804

第２章　墓園

第1節　墓園の都市計画 …… 第4編第2章　－816
第2節　墓園の整備　－821

第３章　都市緑化にかかる地域地区

はじめに …… 第4編第3章　－823
第1節　風致地区　－823
第2節　緑地保全地区　－841
第3節　生産緑地地区　－856

第1章　公園・緑地

第１節　公園・緑地関連法制の経緯

1　都市計画中央審議会答申からみた公園、緑地、都市緑化関連法制の経過 [1]

明治時代初年ごろ日本に公園制度ができてから 1968（昭和 43）年の新都市計画法へ改正に至るまでの公園緑地および都市緑化関連の法制度を概略振り返ると次のようであろう。

1873（明治 6）年の太政官布達第 16 号で初めて公園が制度化され、1919（大正 8）年都市計画法で公園および風致地区が規定され、1940（昭和 15）年には都市計画法に緑地が追加して規定された。都市における公園制度とは別に、1931（昭和 6）年には「国立公園法」（昭和 6 年法律第 36 号）が制定された。第 2 次世界大戦を経て、1956（昭和 31）年に公園管理法として「都市公園法」（昭和 31 年法律第 79 号）が制定された。一方 1957（昭和 32）年国立公園法が改正され「自然公園法」（昭和 32 年法律第 161 号）へと変わっている。都市緑化関連法制として 1962（昭和 37）年の「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」（昭和 37 年法律第 142 号）（略称「樹木保存法」）の制定を経、1968（昭和 43）年の都市計画法改正により都市緑化施策の更に具体化へとつながっている。（**図 4.1.1** 参照）（なお、東京市区改正条例のことは省略した）

市街地における公園緑地および都市緑化に関する都市計画制度の法制には、施設としての公園・緑地等ならびに地域地区としての都市緑化制度（風致地区、緑地保全地区、生産緑地地区等）を都市計画で定める都市計画法のほか、公園・緑地等を公共施設として整備・維持・管理するための都市公園法、都市の緑を保全整備するための「都市緑地保全法」（昭和 48 年法律第 72 号、2004（平成 16）年「都市緑地法」と改称）や生産緑地地区を定める「生産緑地法」（昭和 49 年法律第 68 号）などがある。

では、1968（昭和 43）年都市計画法改正以降 2000（平成 12）年度までの、都市公園法はじめ都市緑化関連法制の改正等の経過について、都市計画中央審議会答申を紹介する中で、緑に関連する国の主な動きや背景を説明していきたい。

緑に関連する同審議会答申は第 4 号答申が最初であり、以降年次順に都市緑化に関連するものを紹介する。

① 第 4 号答申（昭和 46 年）「都市における公園緑地等の計画的整備を推進するための方策に関する中間答申」では、

ⅰ 都市公園整備の長期構想の確立（昭和 60 年度目標；10 ㎡/人）

ⅱ 都市公園等整備五箇年計画の樹立

ⅲ 緑のマスタープランの策定

などの提言をし、「都市公園等整備緊急措置法」（昭和 47 年法律第 67 号）や、同法に基づく都市公園整備五箇年計画の策定（昭和 47 年閣議決定）につながっている。

② 第 5 号答申（昭和 47 年）「都市における公園緑地等の計画的整備を推進するための方策に関する第

[1] 参考文献として、都市計画協会「都市計画中央審議会答申集」平成 14 年 6 月、他に各種「都市計画法令集」、「都市公園関係法令集」。その他この項の参考文献として、「年表：建設省 50 年と公園緑地行政」（「公園緑地」Vol. 59 No. 4 1998）pp. 62～80、「20 世紀における都市公園行政の歩み（年表）」（「公園緑地」 Vol. 61 No. 4 2000）pp. 94～111

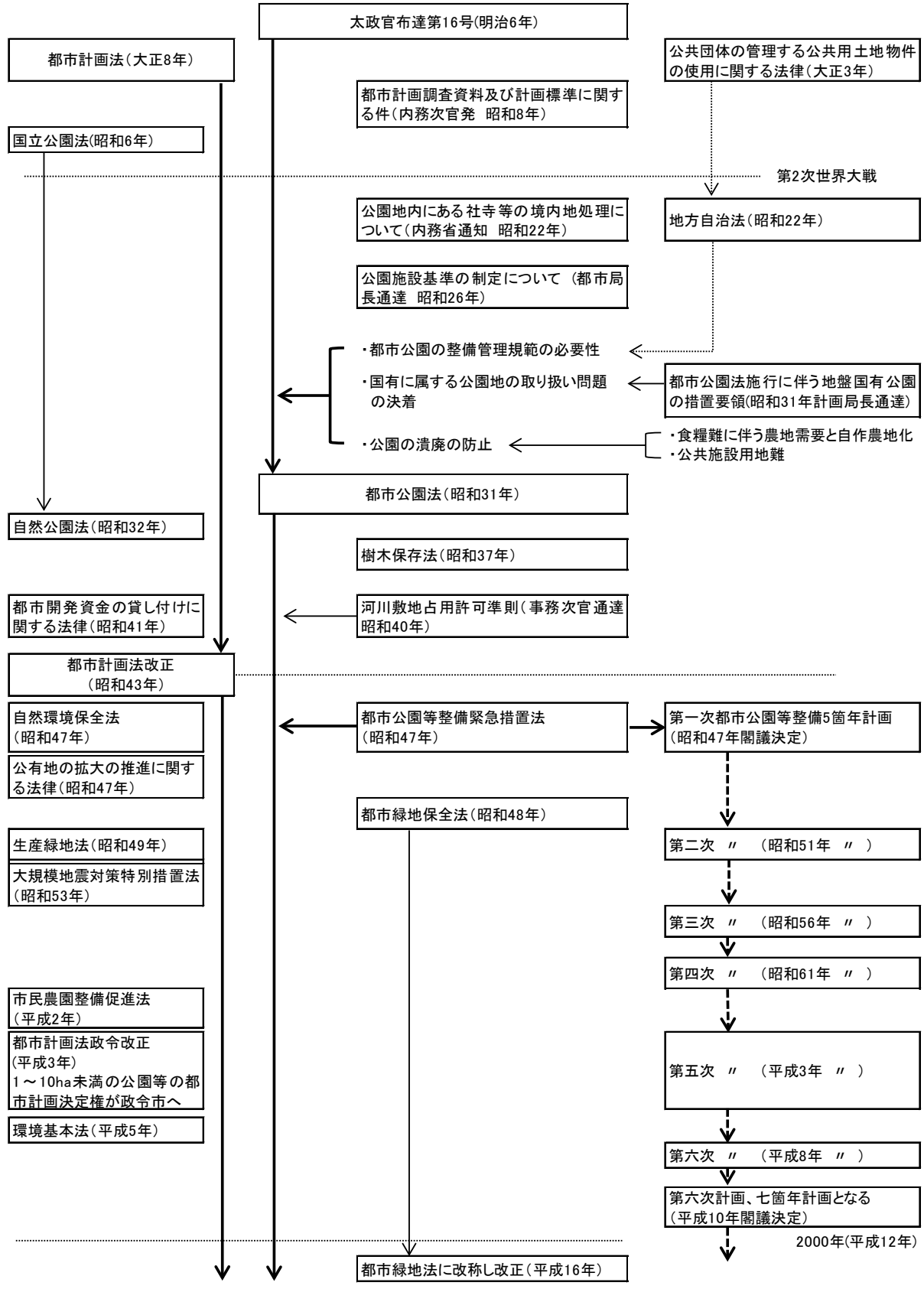


図 4.1.1　公園緑地関係法令の経緯

二次答申」では、

ⅰ 都市公園設置主体の、国、地方公共団体以外の公的団体及び民間への拡大

ⅱ 公園緑地と他の工作物との兼用化

ⅲ 緑地保全地区制度の創設

などを提言し、都市緑地保全法（昭和 48 年）制定、都市公園法の改正（昭和 51 年法律第 28 号）などにつながっている。

③ 第 7 号答申（昭和 48 年）「都市計画区域内において都市計画として生産緑地を計画的に確保するための方策についての答申」では、

ⅰ 生産緑地地区制度の創設

を提言し、生産緑地法（昭和 49 年）制定につながっている。

④ 第 8 号答申（昭和 51 年）「都市において緑とオープンスペースを確保するための方策としての緑のマスタープランのあり方についての答申」では、

ⅰ 緑のマスタープランの意義や基本的考え方

ⅱ 市街化区域面積の概ね 30％の緑地の確保と、都市公園等の整備水準として一人当たり概ね 20 ㎡を目標とすべき

などを提言した。これは、「緑のマスタープラン策定の推進について」建設省都市局長通達（昭和 52 年建設省都計発第 12 号）へとつながっている。

⑤ 第 9 号答申（昭和 54 年）「今後の都市公園等の整備と管理のあり方についての答申」では、

ⅰ 防災公園の緊急整備

ⅱ 住宅、宅地の整備に伴う都市公園整備の推進

ⅲ 農山漁村地域における公園整備

などを提言している。防災公園（防災公園の詳細は本章第3節2（4） 防災公園に関係する神宮東地区の変更、追加 参照）については、「大規模地震対策特別措置法」（昭和 53 年法律第 73 号）に基づく地震対策強化地域が指定され（昭和 54 年 8 月）、防災対策緊急事業計画が策定され、公園事業などを中心に避難地の計画、整備が行われた。この答申はこのような動きの一環として行われている。

また、住宅宅地関連公共施設整備促進事業（昭和 53 年度制度化された、住宅宅地の開発に伴う道路・公園などの整備に関する事業）の拡大がされた。

⑥ 第 11 号答申（昭和 55 年）「都市における総合的な緑化を推進するための方策についての中間答申」では

ⅰ 民有地緑化の推進

ⅱ 都市緑化基金の創設

ⅲ 公開空地整備事業の推進、広場公園の整備に関する措置など講ずべき

などを提言し、（財）都市緑化基金の設立（昭和 56 年）や、広場公園、公開緑地整備事業（借地などによる公園整備事業）が実施（昭和 56 年）された。また、公開緑地事業の一環として分区園緑地事業が行われる中、「都市公園法施行令」（昭和 31 年政令第 290 号）の分区園に関する規定が改正された（昭和 57

年政令第 143 号)。

⑦ 第 12 号答申(昭和 57 年)「都市における総合的な緑化を推進するための方策についての第二次答申」では、

ⅰ 都市景観に配慮した都市緑化のあり方について

などを提言している。

⑧ 第 13 号答申(昭和 58 年)「良好な市街地の形成を図るための都市整備の具体的方策についての中間答申」では、

ⅰ 市街化区域内農地等の整序に関連し、生産緑地制度の改善、市民農園の取り扱いについて

などを提言している。

⑨ 第 14 号答申(昭和 60 年)「今後の都市公園等の整備と管理は、いかにあるべきかについての答申」では、

ⅰ 防災公園の緊急整備と財源措置

ⅱ 国営公園の整備と財源について

ⅲ 国際博覧会の開催

などを提言している。

⑩ 第 17 号答申(平成 2 年)「今後の都市公園等の整備と管理及び都市緑化の推進のあり方についての答申」では、

ⅰ 都市公園等の整備と管理の方向

ⅱ 総合的な都市緑化の推進

などを提言している。

⑪ 第 18 号答申(平成 3 年)「市街化区域内農地の計画的保全を図るための方策はいかにあるべきかについての答申」では、

ⅰ 市街化区域内農地の区分の明確化の方針

ⅱ 生産緑地地区制度の見直しの方向

などを提言し、生産緑地法が改正(平成 3 年法律第 39 号)された。

⑫ 中間報告(平成 4 年)「経済社会の変化を踏まえた都市公園制度をはじめとする都市の緑とオープンスペースの整備と管理の方策について」(中間報告)では、

ⅰ 都市公園制度の見直しについて(公園種別や公園施設の設置基準などの見直し)

ⅱ 民有地等を活用した都市の緑とオープンスペースの確保方策の検討

などを報告、引き続き審議を進めた。

⑬ 第 23 号答申(平成 4 年)「経済社会の変化を踏まえた都市公園制度をはじめとする都市の緑とオープンスペースの整備と管理の方策のあり方についての答申」では、

ⅰ 都市林等大規模な都市緑地、広場的機能を有する公園などの公園種別の見直しや、公園施設の建ぺい率など公園施設の設置基準の見直し、都市公園用地の立体的利用などについて

ⅱ 緑のマスタープランを強化し、都市緑化推進計画を取り込んだ、緑地の保全・創出の推進に関する

表 4.1.1 都市計画法に基づく公園の分類について

都市計画法の施行について（昭和44年都市局長通達）		都市計画法の施行について（昭和54年改正都市局長通達）		都市計画法の施行について（平成5年改正都市局長通達）		都市計画中央審議会答申第25号における「都市公園等」の種別（平成7年7月）		
児童公園		児童公園		街区公園		基幹公園	住区基幹公園	街区公園
近隣公園		近隣公園		近隣公園				近隣公園
一般公園	総合公園	地区公園		地区公園				地区公園
	運動公園	総合公園		総合公園			都市基幹公園	総合公園
	風致公園	運動公園		運動公園				運動公園
	動物園 植物園 史跡公園 特殊公園	広域公園		広域公園				
		特殊公園	風致公園 特殊公園 動物公園 植物公園 歴史公園	特殊公園	風致公園 特殊公園 動物公園 植物公園 歴史公園	その他の公園	特殊公園 緩衝緑地 都市緑地 緑　道 都市林	
						大規模公園		広域公園
								国営公園

＊昭和44年～平成5年の都市局長通達では、標準面積、誘致距離などの規定はされていない。
＊平成7年都市計画中央審議会答申の分類は都市公園法に関連する分類で、ここでは参考に掲げた。
＊平成12年に、これまでの「都市計画法の施行について」（都市局長通達）に代わって新しく出された、「都市計画運用指針」（平成12年12月都市局長通知）では、公園の分類については平成5年通達と変更がなかった。

＊都市公園法による公園の種別は、都市公園法施行令第2条および関連通達で規定されている。
「都市公園等整備緊急措置法及び都市公園法の一部を改正する法律の施行について」（昭和51年10月21日 建設省都公緑発第147号）では「児童公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、広域公園、特殊公園、緩衝緑地、都市緑地、緑道」とされていた。平成5年6月30日同通達が改正され、「児童」が「街区」に改称され、「都市林」と「広場公園」が追加されている。

計画の策定

iii 新たな緑地保全制度の創出と、緑地保全地区に関する事務の見直しについて

iv 緑化推進地区の設定について

などを提言した。これらについては、 都市公園法施行令改正（平成 5 年政令第 235 号、**表 4.1.1** 参照）や、都市緑地保全法改正（平成 6 年法律第 40 号、同 7 年法律第 68 号）などにつながっている。

⑭ 第 25 号答申（平成 7 年）「今後の都市公園等の整備と管理はいかにあるべきかについての答申」では、

i 都市公園等整備目標として、21 世紀初頭に一人当たり概ね 20 ㎡確保を基本に、平成 12 年度末までに概ね 10 ㎡を確保する

ii 歩いて行ける範囲の公園のネットワークの整備について、概ね 7 割の市街地で必要水準を達成する

iii 広域避難地となる防災公園の整備については、概ね 7 割の市街地において避難困難人口の解消を図る

などを提言し、第 6 次都市公園等整備五箇年計画（のち七箇年計画へ改定された）の策定へつながった。

⑮ 第 27 号答申（平成 10 年）「今後の都市政策はいかにあるべきか 第一次答申」〔都市計画における役割分担のあり方について〕では

都市計画における国、都道府県、市町村の役割分担について整理し、広域性・根幹性が高く都道府

県において定めるべきとする公園、緑地等の面積を、現行の 4ha 以上から 10ha 以上へ引き上げることとするなど提言した。

これをうけ、平成 10 年都市計画法施行令が提言のとおり改正（平成 10 年政令 331 号）された。[2]

⑯ 第 28 号答申（平成 12 年）「今後の都市政策はいかにあるべきか 第二次答申」では

都市計画制度全般にわたる内容であるが、その中で、自然的環境や景観など都市環境の保全のための制度の充実に関し、風致地区について、都市計画の決定権限等の委譲を提言している。

2001（平成 13）年都市計画法施行令が改正され（平成 13 年政令第 98 号）、10ha 未満の風致地区の決定権限が政令指定都市へ委譲された。

2 都市公園法およびその関係法制の経緯

（1） 都市公園法等の制定

公園緑地等および都市緑化に関連する国レベルの全般的な動きについては、前項のとおりである。本項では、都市施設である公園緑地等の設置管理法である都市公園法と、それに関連する法の改正等経緯の概略を述べる。なお、風致地区、緑地保全地区など、都市緑化にかかる地域地区関係の法制度経緯については本編「第3章 都市緑化にかかる地域地区」に記す。

都市公園法は 1956（昭和 31）年 4 月 20 日に制定された。1873（明治 6）年太政官布達以降、第 2 次大戦終了前までに、公園用地は買収、寄付、区画整理による留保など様々な方法で確保されていたが、大戦後、政教分離政策による社寺境内地の処理、食糧難による農地化と自作農地の払い下げ、公共施設用地難（特に学校教育施設）などにより公園は大きく潰廃され、それに対抗し公園緑地を保全管理するためにも、設置・管理法が必要とされていた。また、戦前、国有地であった公園用地の帰属や取扱いについて、建設省と関連省庁間の話し合いも決着した（「都市公園法の施行について」（昭和 31 年建設計発 285 号）および「都市公園法施行に伴う地盤国有公園取扱いについて」（昭和 31 年建設計発 303 号））ことから、1956（昭和 31）年都市公園法が制定され同年 10 月 15 日施行された。

昭和 40 年代には、人口・産業の大都市集中による無秩序な市街化などによる生活環境の悪化に対し、公園緑地の整備の必要性が急速に高まっていた。そうしたなか、都市公園等整備緊急措置法が 1972（昭和 47）年制定された。また同法に基づく第一次都市公園等整備五箇年計画が閣議決定（昭和 47 年 6 月 30 日）された。道路（昭和 29 年）、下水道（昭和 38 年）、住宅（昭和 41 年）などにかなり遅れての整備五箇年計画の発足だった。この整備五箇年計画は第六次まで策定され、第六次計画は途中七箇年計画に変更され、2002（平成 14）年度で終了し社会資本整備重点計画の一部に移行している。

（2） 都市公園法等の改正

1970（昭和 45）年以降の都市公園法の改正経過を以下に見てみる。まず、1976（昭和 51）年には都市公園法および同施行令が改正（昭和 51 年法律第 28 号、昭和 51 年政令第 228 号）され、①公園種別に

[2] 新都市計画法における公園緑地等の都市計画を定める者の規定は変遷がある。詳しくは、本章第3節1（3） 公園緑地の都市計画を定める者について にその変遷を述べた。

地区公園、広域公園などが追加、②国営公園制度の創設、③兼用工作物制度創設などがされた。

1982(昭和 57)年には、同施行令に規定する分区園についての設置可能な面積要件(5ha 以上)を廃止、また、便益施設に都市公園内の園内移動用施設が追加された(昭和 57 年政令第 143 号)。

1993(平成 5)年には、同施行令の改正(平成 5 年政令第 235 号)と関連通知(平成 5 年建設省都公緑発第 86 号)が出され、「一の市町村の区域内の都市公園の住民一人当たりの敷地面積の標準は、10 ㎡(旧 6 ㎡;筆者注、以下カッコ内同じ)以上とし、当該市町村の市街地の住民一人当たりの同標準は 5 ㎡(旧 3 ㎡)とする。」と引き上げられた。あわせて、これまで 0.25ha を標準として設置されていた小公園について、「もっぱら児童の利用に供することを目的とする都市公園」(=児童公園)から、「主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする都市公園」(=街区公園)と、設置目的と名称を変更した。その他、都市林や、市街地の中心部における休息・鑑賞の用に供することを目的とする公園(広場公園)などの分類を追加した。また、都市公園内に設置する公園施設の許容建築面積の特例についても、従来の 5%から 10%に、さらに特別な施設については加えて 10%の建築が認められるという大幅な緩和がされた。

1995(平成 7)年同施行令改正(平成 7 年政令第 77 号)で、備蓄倉庫、災害応急対策に必要な施設などが国庫補助対象に追加された。

1996(平成 8)年同施行令改正(平成 8 年政令第 143 号)で、野鳥観察所などが同じく国庫補助対象に追加された。

1999(平成 11)年同施行令改正(平成 11 年政令第 141 号)および省令改正で、公園施設に雨水貯留施設、環境への負荷の低減に資する発電施設や、防災公園における災害応急対策に必要な公園施設に情報通信施設などが追加された。

なお、2001(平成 13)年度以降の都市公園法等の改正では、2004(平成 16)年に都市緑地保全法が都市緑地法へ改称され大幅改正され、同時に都市公園法についても以下のような内容の大幅な改正(平成 16 年 6 月 18 日法律第 109 号)がされた。

・都市緑地法による基本計画に都市公園整備方針が定められている場合は、それに即し都市公園を設置すること(第 3 条)
・公園施設の許容建築面積の特例に、災害応急対策施設や、地域の重要な歴史的建造物等を追加(第 4 条、施行令第 6 条)
・借地公園制度の位置づけ(第 16 条)
・立体都市公園の制度化(第 20～26 条)

第２節　公園緑地、都市緑化に関する総合的計画

1 国における公園緑地、都市緑化に関する総合的計画、または計画策定指示

第1節では都市緑化全般に関連する国レベル動きを都市計画中央審議会の答申を追いたどったが、この節では「緑のマスタープラン」等の公園緑地および都市緑化に関する総合計画の策定ないし策定指示について、国および名古屋市の動きを述べたい。なお国において「都市緑化」という用語が計画名称などにおいて登場するのは 1969（昭和 44）年 6 月「都市緑化対策」（建設省議）が最初と思われる新しい用語である（本章脚注 1 後段の「その他」以下に掲げる文献による）。

国における公園緑地、都市緑化に関する主な計画、または、計画を策定するよう都道府県等に指示したものを、経年的にあげると以下のとおりである。

① 1976（昭和 51）年　都市緑化対策推進要綱
② 1977（昭和 52）年　緑のマスタープラン策定要綱
③ 1978（昭和 53）年　都市緑化のための植樹五箇年計画（第一次から第四次まで、昭和 52 年～平成 8 年にわたっている）
④ 1983（昭和 58）年　当面の都市緑化の推進方策
⑤ 1985（昭和 60）年　都市緑化推進計画策定要領
⑥ 1994（平成　6）年　都市緑地保全法による「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」（緑の基本計画）
⑦ 1994（平成　6）年　緑の政策大綱（緑サンサン・グリーンプラン）
⑧ 1996（平成　8）年　グリーンプラン 2000（平成 8 年～平成 12 年）

以上について、内容を以下に簡単に紹介したい。なお、環境政策大綱（平成 6 年）については緑とも関連するが、広く環境問題を扱った大綱であることから省略した。

① 都市緑化対策推進要綱（昭和 51 年）

1976（昭和 51）年建設省内に都市緑化推進協議会が設置され、同年建設事務次官通達（建設省都緑対発第 3 号）として都道府県知事、指定市長ほかあてに発出された。その内容は、要綱を定めたので、これに基づき緑化対策を推進してほしいというものである。要綱の概略は以下のとおり

ⅰ 緑のマスタープランの策定
ⅱ 都市公園の整備推進、道路・河川・公営住宅・その他公共公益施設の緑化推進、民有地緑化の推進
ⅲ 緑地保全地区等指定の推進や、開発者に対する自然的環境保全指導強化による緑の保全
ⅳ 都市緑化のための植樹五箇年計画の策定
ⅴ 都市緑化のための関係機関の協調と市民参加（都市緑化月間の推進、緑の相談所の整備など）

② 緑のマスタープラン策定要綱（昭和 52 年）

緑のマスタープラン策定要綱発出は、前節に紹介したように、都市計画中央審議会答申第 4 号「中間答申」、第 8 号答申に基づいている。

1972（昭和 52）年建設省都市局長通達「緑のマスタープラン策定の推進について」（建設省都計発第 12 号、各都道府県知事あて）に示された同要綱の概略は以下のとおり

ⅰ 趣旨　都市における緑とオープンスペースの総合的な整備と保全を図るため、同プラン策定に必要な事項を定める

ⅱ 性格　都市計画における基本的な計画の一つであり、緑のマスタープランの基本的事項は、「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」として定める
都道府県知事が、市町村の作成する原案（政令指定都市特例なし;筆者注）に基づき、都市計画区域ごとに策定する

ⅲ 目標水準　緑地の確保目標水準は、市街化区域面積に対し概ね 30％以上
都市公園等の目標水準は、住民一人当たり概ね 20 ㎡を標準とし、そのうち住区基幹公園は概ね 4.0 ㎡/人以上、都市基幹公園は概ね 2.5 ㎡/人以上とする

ⅳ 配置計画　緑地は、環境保全系統、レクリエーション系統、防災系統の 3 系統別に配置する

ⅴ 施策の方針　実現のための施策の方針を定めるものとし、公園緑地等については概ね 10 年後及び目標年次における整備目標を掲げること

③ 都市緑化のための植樹五箇年計画（昭和 53 年）

本計画は、都市緑化対策推進要綱（昭和 51 年）に基づき、都市公園、道路、河川、下水処理場、官公庁施設等の緑化を推進する計画である。第一次計画（昭和 52 年～56 年）から、第四次計画（平成 4 年～8 年）まで策定され、1996（平成 8）年からは「グリーンプラン 2000」に統合された。

④ 当面の都市緑化の推進方策（昭和 58 年）

国の関係省庁よりなる「緑化推進連絡会議」（昭和 58 年設置）で決定された「緑化推進運動の実施方針」を受け、1983（昭和 58）年「当面の都市緑化の推進方策」（建設省都緑対発第 6 号）が建設事務次官通達として発出された。主な内容は以下のとおり。

国および地方公共団体は、民間の協力の下に、「都市緑化対策推進要綱（昭和 51 年）」に基づき、次のような施策を推進する。

ⅰ 計画的な緑化の推進

ⅱ 都市景観モデル事業による緑化等、モデル事業等の推進

ⅲ 特色ある緑化事業の推進

ⅳ 民有地の緑化の促進 など

ⅴ 緑化推進運動の展開 など

⑤ 都市緑化推進計画策定要領（昭和 60 年）

本要領は 1985（昭和 60）年建設事務次官通達として出されたもので、建設省所管公共施設について、21 世紀初頭までに植樹本数を 3 倍増することなどを目標に、都市緑化の一層の推進を図るため、都道府県、市町村に都市緑化推進計画を策定するよう指示している。計画の内容は、都市緑化の基本理念、公共公益施設及び民有地の緑化に関する事項、都市緑化に関する民間の参加協力等の促進などの事項について、21 世紀初頭を目途とする基本計画及び、おおむね 5 箇年を期間とする実施計画から成るもの

としている。

⑥ 都市緑地保全法による「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」（緑の基本計画）（平成 6 年）

都市計画中央審議会答申第 23 号（平成 4 年）の「緑のマスタープランを強化し、都市緑化推進計画を取り込んだ、緑地の保全・創出の推進に関する計画の策定」を行なうべしとの提言により、新たに都市緑地保全法を改正し位置付けられた制度である。

改正法によると、「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」とは、市町村が定めることができるもので、緑地の保全及び緑化についての「目標」、「推進のための施策」、「緑地の配置方針」、「緑地保全地区内の緑地保全に関する事項」、「緑化の推進を重点的に図るべき地区に関する事項」などを定めたものとしている。

また、同計画は、「市町村の建設に関する基本構想」に即し、都市計画法の「市町村の都市計画に関する基本的な方針」（市町村マスタープラン）に適合している必要がある。

さらに、同法の関連通達（「都市緑地保全法の一部改正について」都市局長通達（平成 6 年建設省都緑対発第 83 号））で、「緑のマスタープラン・都市緑化推進計画との関係」として、新たに創設された基本計画は、「緑のマスタープラン」が主として対象としている都市計画に関する事項と、「都市緑化推進計画」が主として対象としている公共公益施設の緑化、民有地の緑化推進等に関する事項について、併せて定め総合的かつ計画的に進めることを目的とし、既存両計画は発展的に基本計画に移行していくものであること、としている。

⑦ 緑の政策大綱（緑サンサン・グリーンプラン）（平成 6 年）

本大綱は、「環境政策大綱」（平成 6 年）を踏まえ、1994（平成 6）年に策定された。「都市緑化対策推進要綱」（昭和 51 年策定、同 58 年改正）などを見直し、緑の保全創出等にかかる建設省所管施策の基本方向や目標を定めたもので、ⅰ 緑の公的空間を 3 倍にする、ⅱ 所管公共施設等の高木を 3 倍にする、ⅲ 市街地の緑地率を 30％以上に引き上げるなどの目標が掲げられている。

⑧ グリーンプラン 2000（平成 8 年）

緑の政策大綱の実現を着実なものとするためのアクションプランであり、平成 8 年から同 12 年の 5 箇年を計画期間としている。従来からの「都市緑化のための植樹五箇年計画」の第四次計画は 1 年繰り上げ、本計画に統合している。

2 名古屋市における公園緑地、都市緑化に関する総合的計画

(1) 旧都市計画法の時期の計画

まず旧都市計画法の時期の、名古屋都市計画における公園緑地等に関する動きを概括的に述べる。

名古屋市では、1926（大正 15）年に全市を含む名古屋都市計画区域全体で、公園系統に基づく考え方により根幹的公園の配置計画を立て、全国に先駆け 24 公園を都市計画に定めた。その後、昭和戦前および戦中の時期に 11 回の都市計画変更および追加がされ、9 公園の区域変更（そのうち横井山および庄内の 2 公園は削除変更し、2 か所とも新たに緑地として決定された）と 3 公園の追加が行われ、主に運動公園の整備や土地区画整理事業に伴う整備および防空防災などのための公園整備事業が行われた。

第 2 次大戦後の 1947（昭和 22）年 5 月 6 日、既決定都市計画公園 25 か所を一旦すべて廃止し、同時に見直しを行いつつも、多くは従前の都市計画決定区域を引継ぎ、戦後の新たな都市計画公園として 31 か所が同日付で決定告示された。その後、市町村合併による名古屋市域拡大に伴う新市域での都市計画公園の追加と、それに合わせた旧市街地内の都市計画公園の見直し変更が昭和 30 年代および昭和 40 年代に行われ、また、復興土地区画整理事業はじめ土地区画整理事業にかかる都市計画公園の追加および既決定公園の変更が昭和 20 年代から 40 年代を通じて随時行われた。

都市計画緑地については、1940（昭和 15）年に防空防災と市民の保健休養や体位向上のためという考え方で 5 緑地が決定され、戦中の 1945（昭和 20）年にはその内 4 緑地で区域変更された。緑地の場合は公園と違い、大戦終了時までの都市計画緑地は戦後もそのまま継続されたが、主に昭和 30 年代前半から、合併による市域拡大に伴い主に新市域で緑地を追加しつつ、それまで決定されていた都市計画緑地の一部見直し変更を行った。また昭和 40 年代からは、河川敷地の都市計画緑地への追加決定が順次行われた。

さて、戦後の旧法時代の公園緑地の課題と対応について若干述べる。1956（昭和 31）年 9 月には名古屋市が政令指定都市となり、知事が行う都市計画に関する事務の一部が市長に委譲され、都市計画公園や戦前から継続している都市計画緑地への名古屋市としてのより主体的な対応が迫られた。また昭和 30 年代、40 年代からの経済の高度成長の中において、市街地の急激な拡大開発がすすめられるなかで、公園緑地の必要性が一般に認識され、土地区画整理事業で留保される小公園も増大していた。その一方で、既決定公園緑地のうち用地買収などが必要な公園緑地は、公園事業の予算不足などのため整備が進まず、都市計画法に基づく厳しい建築規制のみがかけられていた。このため、都市計画決定の見直しの議論も起きていた。そうした声もうけ、また新しい市域での公園緑地の計画方針を確立するためにも、都市計画公園緑地の再検討が昭和 30 年代から 40 年代にかけて引続き内部検討がつづけられ、一部は都市計画公園緑地の変更として実現された。そうした見直しによる変更は、公園ではまず 1957（昭和 32）年度に稲永公園はじめ 16 公園で実施した。その後も、前述したように合併に伴う公園の見直しや、復興土地区画整理事業や組合土地区画整理事業等と絡めた既決定公園の見直しはそれぞれ随時行われた。しかしそれでも決定された公園緑地の整備が進まないことに伴う問題の多くはなお残されたままで、今後の取り組み方針が課題として残された。

墓地については、1947（昭和 22）年 5 月 6 日に 2 墓苑を決定し、その後 4 回区域変更を行っている。

一方、都市緑化制度としては、名古屋市では 1939（昭和 14）年風致地区 23 か所が都市計画決定され、1942（昭和 17）年市外に 5 地区が追加されている。それら風致地区は、戦後もかなり過ぎた 1956（昭和 31）年および 1958（昭和 33）年の二度にわたり見直し変更され、都市計画公園に重複して決定されていた地区のうち風致の実態の失われた 11 風致地区を廃止し、その他既決定地区 24 地区の区域見直しをする一方で、熱田神宮風致地区のほか、主に合併市域等において合わせて 7 地区の追加決定を行っている。

以上のように、旧都市計画法の時期においては、公園緑地等および都市緑化に関連する計画として、都市計画公園緑地、墓地、風致地区についての各個別の都市計画については全市的かつ先進的に決定されていたが、公園緑地全般の配置、整備の目標や、都市の緑全般を見渡した都市緑化計画としての

目標、整備計画などの計画は、その必要性は認識されていたが未だ内部検討にとどまり、総合計画として策定されるまでには至っていなかった。

(2) 新都市計画法施行以降の都市の緑に関する総合計画

新都市計画法が施行された昭和 40 年代には都市緑化の重要性が強く認識されはじめ、公園緑地の計画や都市緑化に関する総合的計画が時々に応じ策定された。それらを列挙すると以下のとおりである

① 緑のまちづくり構想(昭和 48 年 3 月)、緑化 5 カ年計画(昭和 49 年 5 月)

② 緑のマスタープラン(昭和 52 年策定着手、昭和 59 年「整備・開発・保全の方針」に位置付け)

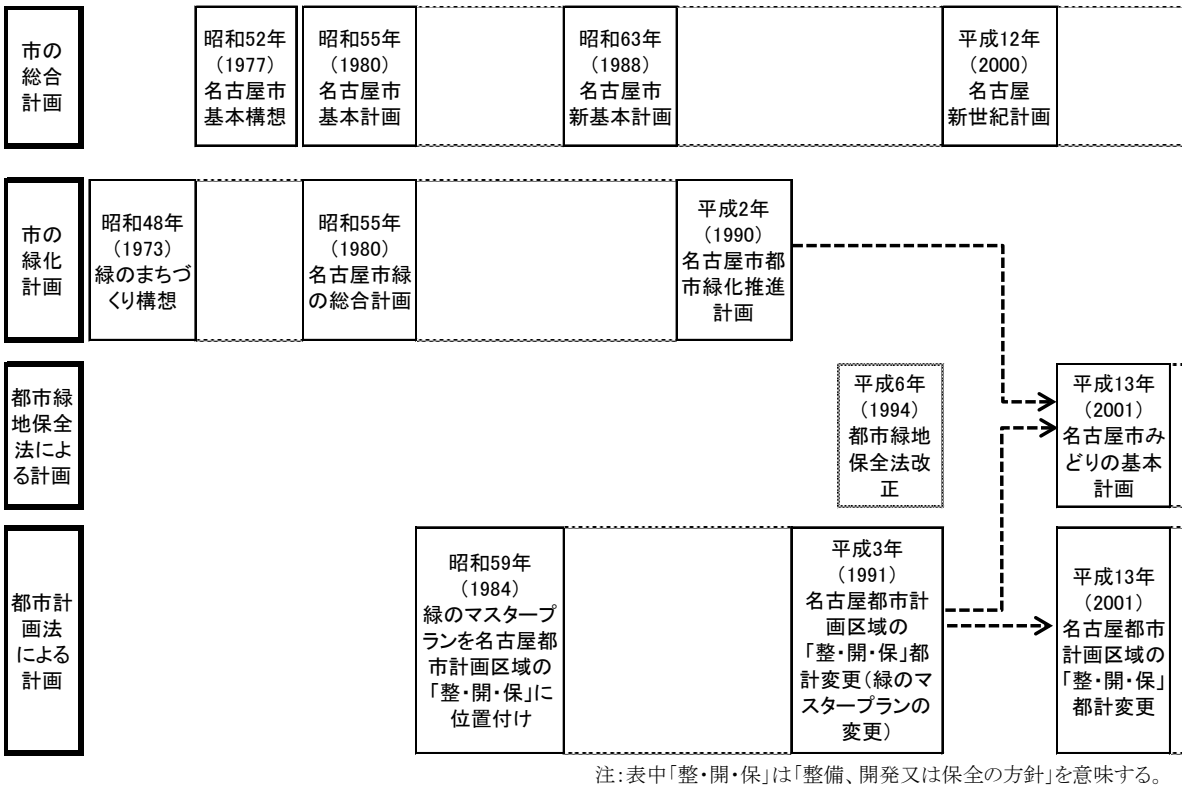
③ 名古屋市緑の総合計画(昭和 55 年 5 月)

④ 名古屋市都市緑化推進計画「緑のグランドデザイン 21」(平成 2 年 3 月)

⑤ 名古屋市みどりの基本計画「花・水・緑 なごやプラン」(平成 13 年 3 月)

以上の計画と名古屋市の総合計画を対照させた流れ図を**図 4.1.2** に示した。

次にそれぞれの計画について順次内容を紹介したい。



注:表中「整・開・保」は「整備、開発又は保全の方針」を意味する。

図 4.1.2 名古屋市の公園緑地、都市緑化に関する全般的計画の流れ

(3) 緑のまちづくり構想(昭和 48 年 3 月)[3]

ほぼ 30 年先を目標とした緑化のための長期的指針として 1973(昭和 48)年 3 月に、策定公表された。

[3] 「緑のまちづくり構想」 名古屋市総務局行政企画部企画課 昭和 48 年 3 月

都市緑化の分野で策定された名古屋市で最初の長期構想であり、特色としては以下のようである。

・30 年後において、市域の約 1/4 にあたる 8,000ha 以上の緑のスペースを確保することを目標とする

・緑の保全、緑化スペースの拡大と緑化の推進、市民による緑化、愛護・育成等各種項目にわたる幅広い構想である

・名古屋市の総務局が中心となり、財政、市民、計画、土木など関係局参加により作成された

その他に、本構想の特色のひとつとして、構想中 第 3 章(3)②「新市街地整備における公園緑地の拡大および緑化のための方針」において、「宅地開発事業を施行する場合には、原則として開発面積の 5%以上を公園緑地として確保するよう努めるものとする。(中略)以上の方針を実効あるものとするため、指導、監督体制、財政的援助等について、その制度の確立を図る」との文言が盛り込まれていることがある。

この方針に従って、名古屋市では、土地区画整理法施行規則第 9 条(昭和 30 年 3 月 31 日建設省令第 5 号)に定められている 3%を超える 5%以上の公園緑地確保を指導することとなり、昭和 48 年 8 月認可の平針中央区画整理組合以降の組合は、土地区画整理事業施行認可面積の 3%を超える公園が確保された。また、開発行為の許可においても同様となった。

(4) 緑化 5 カ年計画(昭和 49 年)

緑のまちづくり構想を 1973(昭和 48)年 3 月公表し、自然の保全回復の必要性を示し、その長期的な施策構想を示したが、この構想を実現させるため、1974(昭和 49)年 5 月、同年度を初年度とする緑化 5 カ年計画を策定し公表した。

計画では、「緑を守る」、「緑の公共施設づくり」、「市民参加による緑づくり」の 3 部門に分け、それぞれについて、緑地保全地区の指定、公園用地の確保、道路の緑化、緑化協定の推進などの具体的施策とその整備目標、および 5 箇年の事業量を掲げた計画となっている。

(5) 名古屋市の緑のマスタープラン

① 緑のマスタープランとは

1977(昭和 52)年建設省都市局長通達「緑のマスタープラン策定の推進について」(各都道府県知事あて)により策定が指示された計画である。「緑のマスタープラン策定要綱」により、市町村が策定する原案に基づき知事が策定し、その基本的事項については、各都市計画区域の「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」(以下「整備・開発・保全の方針」という)として定めるものとされた。

また、「緑のマスタープラン策定に関する今後の方針について」(昭和 52 年建設省都計発第 21 号)において、同プランを原則 1978(昭和 53)年度末までに策定するよう国は求めた。

1981(昭和 56)年には全国大半の都市計画区域で同プランの策定が進んでいる状況から、昭和 52 年通達は廃止のうえ内容を若干修正し同名で再通達された(昭和 56 年建設省都計発第 78 号)。修正点として、緑地の系統的配置計画においては、環境保全、レクリエーション、防災の 3 系統に加え、当時公園緑地の機能として各地の自治体などで注目されていた景観構成系統を加えてもよいとするなどであった。

② 名古屋市の緑のマスタープラン策定までの経過

1972（昭和 47）年度に市は「名古屋市の緑被地調査」で名古屋市内の緑被地の特徴分析を行った。また、1974（昭和 49）年 7 月には「名古屋市の植生」調査報告書を作成し、市内の緑地に関する分析を進めていた。

1977（昭和 52）年度には上記通達に従い緑のマスタープラン策定を開始したが、具体的な公園緑地の計画策定を進めるに当たり、ⅰ 国が定めた計画の目標水準（一人当たり 20 ㎡の公園緑地、市域の 3 割緑化など）を如何に達成するか、ⅱ 市の財政等を勘案した実現可能性の高い計画目標をどう設定するか、ⅲ 整備が進まない既決定都市計画公園緑地をどう見直すか、などの一種のジレンマに近い課題の中で、調整および案の策定は暗礁に乗り上げた形となった。

しかし当時、国からは早期のプラン策定を求められ、策定されるまで個々の公園緑地などの都市計画変更の協議に応じない姿勢が示された。

一方で、通達によれば、同プランは、都市計画区域として県が「整備・開発・保全の方針」に位置付け策定することとなっていた。そこで、市は単独の「名古屋市緑のマスタープラン」としては策定公表は難しいので、周辺市町村を含めた名古屋都市計画区域の「整備・開発・保全の方針」の中に、名古屋市の概ねの目標を含ませ、知事の計画として策定することとし、1984（昭和 59）年 4 月 4 日決定告示の名古屋都市計画区域の「整備・開発・保全の方針」に「自然環境の保全及び公共空地系統の整備の方針」として計画が盛り込まれ、これによって名古屋市の緑のマスタープランは一応策定されたこととなった。

よって、「名古屋市緑のマスタープラン」としては、計画の全体を確定させ公表されたものは作成されておらず、調整最終段階の案が残されている。

そこで、1984（昭和 59）年 4 月決定告示された名古屋都市計画区域の「整備・開発・保全の方針」のうち緑のマスタープラン関連部分を、次項③に「緑のマスタープラン」の概要として掲げる。また、次項④にその基礎となったものと推定される「名古屋市の緑のマスタープラン案」も参考のため掲げる。

③ 名古屋都市計画区域の「緑のマスタープラン」の概要

・基本方針

生活環境の保全、レクリエーションの場の確保、安全性の向上、郷土景観の保全の 4 つの観点から公園緑地等の系統的配置をはかる。

・緑地の確保水準

緑地の確保目標水準

昭和75年における緑地確保目標量	市街化区域に対する割合*	都市計画区域に対する割合
約18,467ha	約49%	約36%

*都市計画区域内全緑地面積の市街化区域に面積に対する比である

都市公園等の施設として、整備すべき緑地の目標量

年次	昭和55年	昭和65年	長期目標
都市計画区域内人口1人当りの目標水準	5.6㎡/人	11.6㎡/人	23.2㎡/人

・緑地の配置計画の概要

環境保全系統

東部樹林地・農地、河川沿い農地の保全

断夫山古墳、白鳥塚古墳等史跡と一体になった樹林地の保全

熱田神宮、高蔵神社、竜泉寺等貴重な動植物の自生地、生息地として保全

社寺境内の樹林、ため池や公共施設等の緑地の保全　など

レクリエーション系統

各住区毎に 4 児童公園、1 近隣公園、約 4 住区に 1 箇所地区公園を配置

名古屋市では総合公園を 9 箇所、運動公園を 5 箇所配置

レクリエーション拠点として、小幡、大高、戸田川等の緑地を整備

名古屋市では、風致公園を 7 箇所整備、東山公園を動植物公園、笠寺公園を歴史公園、荒子川公園を都市緑化植物園として整備

河川沿い、旧東海道、広幅員街路等に緑道を整備

防災系統

一次避難地として近隣公園、地区公園を、広域避難地として総合公園、運動公園を適正配置

避難路として緑道を整備

名古屋港石油コンビナート地帯等では緩衝緑地帯を整備

東名高速道路沿いなどに緩衝機能を持つ緑地を整備

丘陵地の斜面樹林の保全

ため池、河川の保全

景観構成系統

東部丘陵樹林地、河川、周辺農地の保全

熱田神宮、名古屋城など史跡、文化財等と一体となった樹林地の保全

社寺境内林、斜面林等の保全

100m道路等の緑地景観の整備、街路樹の植栽、緑地の整備

総合的な緑地

東部丘陵樹林、河川周辺農地、社寺境内林等の保全

公園緑地の計画的配置とこれらの有機的利用促進のための緑道の整備

・実現のための施策の方針の概要

公園緑地等の整備目標及び配置方針の概要

公園緑地等の種別	配置方針の概要	整備目標	
		昭和65年	長期
児童公園	1,875箇所、約454ha	1.2㎡/人	1.7㎡/人
近隣公園	251箇所、約499ha	1.2㎡/人	1.9㎡/人
地区公園	49箇所、約296ha	0.7㎡/人	1.1㎡/人
総合公園	名古屋市名城公園はじめ9公園	0.6㎡/人	1.2㎡/人
運動公園	名古屋市瑞穂公園はじめ5箇所	1.3㎡/人	1.5㎡/人
その他の公園緑地等	名古屋市レクリエーション拠点　大高緑地はじめ4箇所、風致公園　相生山緑地はじめ7地区、特殊公園　荒子川公園はじめ3箇所、墓園　東墓園はじめ2箇所、河川敷緑地、緩衝緑地、緑道	6.6㎡/人	15.8㎡/人

緑地保全地区等の指定目標

地区の種別	指定方針の概要	指定目標
緑地保全地区	丘陵、段丘の斜面林、社寺林、良好な自然環境を有する土地等の指定を図る。	約502ha
風致地区	丘陵の樹林地、市街地内の樹林の多い地区等の指定を図る。	約5,315ha
その他	農用地区域、保安林区域は、法の適用を受けつつその保全を図る	

・重点的に保全又は整備すべき主要な緑地、公共空地の保全整備計画（略）

以上のとおりである。

④ 「名古屋市の緑のマスタープラン案」の概要

前述したように、名古屋市案と推定される、名古屋市「緑のマスタープラン」が、「名古屋市/都市計画概要 1985」に掲載[4] されているので、その概要を紹介する。

・基本方針　①名古屋市基本構想を実現するための施策として、公共緑地、地域制緑地等の整備基本計画を策定する

②公共緑地等に関する規制、誘導、整備の諸施策を総合的かつ効果的に展開し、都市環境の改善、レクリエーション需要の充足及び都市防災の強化を図る

・緑地の確保の目標　21 世紀の名古屋市域において確保すべき緑地の量は、市街化区域の 30%以上
都市公園等については住民1人あたりおおむね 15 ㎡

・緑地の配置計画　以下の四つの観点から系統的に配置する

ⅰ 環境の保全のための緑地の系統

ⅱ レクリエーションのための緑地の系統

ⅲ 防災のための緑地の系統

ⅳ 景観構成のための緑地の系統

・実現のための施策の方針

[4] 「名古屋市/都市計画概要 1985」 昭和 60 年 3 月　名古屋市計画局　pp. 67-70
なお、「緑のマスタープラン」策定作業当初頃の案が「都市計画概要/名古屋 1980」（昭和 55 年 3 月　名古屋市計画局　pp. 54-57 ）に掲載されている。

公園緑地等の整備目標及び配置方針の概要

児童公園:1.5 ㎡/人、近隣公園:1.5 ㎡/人、地区公園:1.0 ㎡/人

総合公園:名城公園はじめ 9 公園の整備を図ることにより、全体で 1.0 ㎡/人を確保

運動公園:瑞穂公園等の整備を図ることにより、全体で 1.5 ㎡/人を確保

そ の 他:広域公園、風致公園、特殊公園、墓園、河川敷緑地、緩衝緑地、緑道により、全体で 8.5 ㎡/人の確保

地域制緑地等

緑地保全地区:約 110 か所、約 450ha に指定

風致地区:現行の約 2,831ha を含め、今後第一種、第二種合計約 3,500ha に指定

その他条例に基づく特定地区の指定を推進

・中間目標の設定

昭和 65 年時点で、都市公園等の施設として整備すべき緑地について、一人当たり 8 ㎡を確保

以上のとおりである。

(6) 緑のマスタープランのその後

名古屋都市計画の「整備・開発・保全の方針」は、1984(昭和 59)年の「緑のマスタープラン」の内容を盛り込んだ変更以降、2000(平成 12)年度末までに 6 回変更(平成 3 年、平成 5 年、平成 6 年、平成 9 年 4 月、同年 12 月、平成 11 年)されている。そのなかで、「自然的環境の保全及び公共空地系統の整備の方針」の項が変更された、つまり緑のマスタープランが変更されたのは 1991(平成 3)年のみである。

また、緑のマスタープランは、「緑のマスタープラン及び都市緑化推進計画の今後の運用について」(平成 6 年建設省都計発 137 号)によれば、市町村で都市緑地保全法(平成 6 年改正、法律第 40 号)による「緑の基本計画」が定められた場合、新たに緑のマスタープランを策定する必要はないとされている。名古屋市の場合、2001(平成 13)年 3 月に「名古屋市緑の基本計画」が策定公表されているので、それ以降は、緑のマスタープランとしては原案作成の必要がなくなっている。

しかし、「名古屋市緑の基本計画」が策定公表された直後の、2001(平成 13)年 5 月にも「整備・開発・保全の方針」の「自然的環境の保全及び公共空地系統の整備の方針」は変更されているので、その計画方針も参考資料とし、「整備・開発・保全の方針」に位置付けられた 3 者を比較表として**表 4.1.2** に示した。

(7) 愛知県広域緑地計画

1981(昭和 56)年に改定通達された「緑のマスタープラン策定に関する今後の方針について」(建設省都計発第 78 号)では、一の都道府県の都市計画区域全域を対象として、広域的観点から配置されるべき緑とオープンスペースの目標水準、配置計画等を作成すべきこと(都道府県広域緑地計画)が示された。

これにより、愛知県では、1981(昭和 56)年第 1 回広域(全県)案(広域緑地計画)を作成した。[5]

[5] 前田 博「愛知県広域緑地計画基礎調査について」(「グリーン エージ」 1996(H8)年 10 月)

また、第 2 回広域緑地計画を 1989（平成元）年～1990（平成 2）年に作成している。

第 3 回については「緑のマスタープラン及び都市緑化推進計画の今後の運用について」（平成 6 年建設省都計発第 137 号）に基づき、愛知県では 1994（平成 6）年度から県内市町村で「緑の基本計画」の策定に着手し、県においては 1996（平成 8）年度から 3 か年で「県広域計画」を策定し、1999（平成 11）年「愛知県広域緑地計画」を公表している。[6]

表 4.1.2　「名古屋都市計画区域」の「緑のマスタープラン」の変更：比較表

事　　項			区域区分（整備・開発・保全の方針）の変更年月日								
			1984(昭和59)4.4			1991（平成3）9.4			2001（平成13）5.15		
緑地の確保水準	緑地の確保目標水準	目標年次	2000（昭和75：平成12）			2010（平成22）			2020（平成32）		
		緑地確保目標量	約　18,467 ha			約　18,370 ha			約　18,520 ha		
		市街化区域に対する割合	約　49　%			約　48　%			約　49　%		
		都市計画区域に対する割合	約　36　%			約　36　%			約　36　%		
	都市公園等整備目標量（都市計画区域内人口1人当たり）		1980(S55)	1990(S65)	長期目標	1985(S60)	2000(H12)	長期目標	1995(H7)	2010(H22)	長期目標
			5.6㎡/人	11.6㎡/人	23.2㎡/人	5.7㎡/人	12.5㎡/人	20.4㎡/人	7.2㎡/人	10.0㎡/人	15.9㎡/人
実現のための施策の方針	公園緑地等の整備目標	目標年次	1990(S65)	長期目標		2000(H12)	長期目標		2010(H22)	長期目標	
		児童公園（街区公園）	1.2㎡/人	1.7㎡/人		1.4㎡/人	1.6㎡/人		1.3㎡/人	1.6㎡/人	
		近隣公園	1.2㎡/人	1.9㎡/人		1.2㎡/人	1.6㎡/人		0.9㎡/人	1.7㎡/人	
		地区公園	0.7㎡/人	1.1㎡/人		0.8㎡/人	1.0㎡/人		0.7㎡/人	1.2㎡/人	
		総合公園	0.6㎡/人	1.2㎡/人		0.9㎡/人	1.2㎡/人		1.2㎡/人	1.7㎡/人	
		運動公園	1.3㎡/人	1.5㎡/人		0.9㎡/人	1.4㎡/人		0.8㎡/人	1.3㎡/人	
		その他の公園緑地等	6.6㎡/人	15.8㎡/人		7.3㎡/人	13.7㎡/人		5.0㎡/人	8.5㎡/人	
	緑地保全地区等の指定目標	緑地保全地区	約　502ha			約　520ha			約　462ha		
		風致地区	約　5,315ha			約　5,100ha			約　3,500ha		
重点的に保全・整備すべき主要な緑地等の保全整備計画（おおむね5年以内）	総合公園		名城公園、天白公園、日光川公園、新茶屋川公園、明徳公園			天白公園、日光川公園、新茶屋川公園、明徳公園、新海池公園			天白公園、明徳公園、新海池公園		
	運動公園		稲永公園、瑞穂公園、牧野ヶ池緑地等			稲永公園、庄内緑地、牧野ヶ池緑地等			庄内緑地等		
	広域公園		大高緑地、小幡緑地、相生山緑地、猪高緑地、荒子川公園、笠寺公園、東山公園			大高緑地、小幡緑地、戸田川緑地、相生山緑地、猪高緑地、荒子川公園、笠寺公園、東山公園等			大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地*、戸田川緑地、相生山緑地、猪高緑地、笠寺公園、東山公園等		

＊ 2001（平成13）年においては、牧野ヶ池緑地は広域公園に分類されている。

[6]「愛知県広域緑地計画」 愛知県土木部公園緑地課　平成 11 年発行

(8) 名古屋市緑の総合計画(昭和 55 年 5 月)[7]

1980(昭和 55)年 5 月公表された「名古屋市緑の総合計画」は、「名古屋市基本構想」(昭和 52 年)に基づく「名古屋市基本計画」(昭和 55 年)をふまえつつ、1973(昭和 48)年策定された「緑のまちづくり構想」を見直しした、都市緑化を推進するための長期指針である。

名古屋市では、1978(昭和 53)年「名古屋市緑化推進条例」制定(昭和 53 年条例第 15 号、平成 17 年「緑のまちづくり条例」(平成 17 年条例第 39 号)に改称)、同年「緑政局」誕生、1980(昭和 55)年農政部局と合体し「農政緑地局」へ移行など、緑化部門の拡充がされるなかで同計画は策定された。

計画の目的は、ほぼ 30 年先を目標として、緑の保全・整備・育成に関する施策を総合的かつ強力に推進していくための長期的指針であるとし、基本方向として、

・緑が人間環境を維持するうえで不可欠であるという認識にたって、名古屋の恵まれた都市条件を生かしながら、市民とともに、緑をまもり、ふやし、育て、「安全で快適な緑あふれるまち」を創造すること

・緑のスペースの拡大と質の向上をはかることにより、ほぼ 30 年先において確保する緑のスペースは、市域の約 3 割にあたる 9,500ha とする

そして、行政施策別の緑の整備目標は、**表 4.1.3** のとおりとなっている。ただし、公園緑地等の目標については名古屋市「緑のマスタープラン」に掲げる数値とすることとなっていたが、同プランは策定中のため、緑の総合計画策定公表の時期に間に合わず、「緑のマスタープラン」の検討段階の目標数字を使わざるを得ず、最終的に同プランとはすりあっていない計画となっている。

表 4.1.3 名古屋市緑の総合計画における施策別緑のスペース整備目標

施策		面積(ha)
公共の緑	公園緑地等	4,300
	道路緑化	380
	河川等緑化	110
	学校等緑化	200
	その他公共施設等緑化	60
	計	5,050
民有の緑	農地の保全	1,500
	住宅地緑化	2,440
	商業地緑化	90
	工業地緑化	420
	計	4,450
合計		9,500

[7] 名古屋市農政緑地局緑化推進課「名古屋市緑の総合計画」(名古屋市 1980.5)

(9) 名古屋市都市緑化推進計画「緑のグランドデザイン 21」(平成 2 年 3 月)[8]

都市緑化推進計画は、1985(昭和 60)年建設事務次官通達(昭和 60 年建設省都緑対発第 11 号)にて策定指示され、合わせて策定要領が示された。

名古屋市では、1988(昭和 63)年「名古屋市新基本計画」を策定し、それを受ける形で 1990(平成 2)年 3 月都市環境の変化や市民の多様な要望に応えるために、都市の時代に対応した新たな視点から緑をとらえ、名古屋の持つ緑の特性や地理的条件を生かした名古屋らしい緑のあり方が必要となっているという考え方から、「緑のグランドデザイン 21」を策定した。同計画は 1980(昭和 55)年策定の「緑の総合計画」は長期指針として維持しつつ、その計画実現のための中長期の計画と位置づけ、公共空間の緑化推進とともに民有地の緑化を含めた総合的な都市緑化推進のための計画とした。

計画においては、 21 世紀の名古屋の緑の都市像として「ひと・緑息づく、ふれあいのまち」を掲げ、緑化の基本方向として、

・まとまりのある緑 ―緑被率 3 割をめざす―

・目に映る緑 ―プラス 10 の緑視率―

・つながる緑 ―緑と水の連続性の確保―

・市民と育てる緑 ―緑を育てるしくみづくり―

の 4 つの柱を立て、柱ごとに各種施策を定め、合計 52 の施策を展開していくものとしている。

なおこの計画では、21 世紀初頭における緑被率目標を、市域面積の 3 割(約 9,500ha)としており、「緑の総合計画」における「緑のスペース」(計画中には明確な定義がされていないが、緑のマスタープランに言う「緑地」と、いわゆる「緑被地」を含めた概念に近い)から、緑被率(ただし、それぞれの緑被地の永続性の担保などを問わないもの)に転換し、その確保を目指すものになっている。

(10) 名古屋市みどりの基本計画「花・水・緑 なごやプラン」(平成 13 年 3 月)[9]

本計画は、前項(第2節1⑥ 都市緑地保全法による「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」)に述べたように、1994(平成 6)年都市緑地保全法の改正により「緑のマスタープラン」と「都市緑化推進計画」を合わせ定めるよう制度化されたものである。したがって、この計画には公園緑地等の公共緑地の計画と、緑化の推進に関する事項の両者が定められることとなった。

名古屋市では、1980(昭和 55)年緑の総合計画、1990(平成 2)年名古屋市都市緑化推進計画と、10 年毎に長期計画を策定してきた中で、2000(平成 12)年 9 月の「名古屋市新世紀計画 2010」策定を受けて、花・水・緑を積極的に生かしたまちづくりを具体的に進めるため、名古屋市みどりの基本計画「花・水・緑 なごやプラン」を 2001(平成 13)年 3 月策定した。

この計画では、計画の基本姿勢を

「“広げよう!みどりを愛する暮らし!” ～花・水・緑 なごや の実現をめざして～」

[8] 名古屋市農政緑地局施設部緑化推進課「名古屋市都市緑化推進計画 緑のグランドデザイン 21」(名古屋市 1990.3)

[9] 名古屋市緑政土木局緑地部緑化推進課「名古屋市みどりの基本計画 花・水・緑なごやプラン」(名古屋市 2001.3)

とし、みどりの将来目標としては以下の 3 点を挙げている。

・市民生活の視点を大切にし、市民・企業・行政の「協働」によって、「快適空間都市～花・水・緑　なごや～」をつくる

・身近なみどりと都市の骨格となるみどりを育て、市域面積の 30%をみどりにする

・みどりの拠点となる都市公園等の面積を 1 人当たり 15 ㎡とする。当面平成 22 年度までに、1 人当たり 10 ㎡を目標とする

そして、以下の三つの計画の基本方針の下に、**表 4.1.4** のような施策・事業を掲げている。

・身近なみどりを育てる　―身近なみどりに包まれた暮らしがある―

・みどりの輪を広げる　―みどりのある暮らしをたのしむ―

・骨格的なみどりをつくる　―大きなみどりに支えられた暮らしがある―

表 4.1.4 「花・水・緑　なごやプラン」 計画の基本方針と施策・事業

基本方針	8つの柱	施策・事業	事業例
身近なみどりを育てる	1 地域の庭となる公園づくり	1 街区公園等の適正配置促進	街区公園の適正配置促進事業 土地区画整理事業等による公園整備の誘導
		2 住宅密集地における公園事業の推進	川名公園・米野公園の整備推進　など
		3 ときめきのある公園づくりの展開	花の名所・花を生かした公園づくり みんなのアイデア公園づくり ユニーク公園づくり　など
		4 人にやさしい公園づくりの推進	公園のバリアフリー化　など
	2 自然とのふれあいの場の確保	1 エコパーク事業の推進	猪高緑地・戸田川緑地の整備
		2 公園ビオトープの整備	新たなビオトープの創造 ビオトープの維持管理　など
		3 市民緑地制度の創設	市民緑地制度の創設
		4 都市農業を通じたみどりのまちづくりの推進	生産緑地地区制度の運用 ため池や農業用水路の保全・整備　など
		5 ふれあい農業の推進	多様な市民農園事業の展開　など
		6 農に親しむ「農業公園」の充実	「荒池なごやかファーム」構想の推進 東谷山フルーツパークの充実 農業文化園の充実
	3 街の環境を改善するみどりの創出	1 公共・公益施設の緑化推進	緑化の目標（施設により　2/10以上、3/10以上）　など
		2 みどりに親しむ学校づくりの推進	学校と地域をうるおすみどりの保全・創出　など
		3 環境改善へ　工場・事業場のみどりの拡大	公害防止条例に基づく緑化指導 特別工業地区建築条例に基づく緑化指標　など
		4 屋上・壁面緑化の推進	普及啓発及び公共公益施設における積極的推進
		5 みどりのリサイクル等の推進	みどりのリサイクルの推進 グリーンバンク事業の実施
みどりの輪を広げる	4 みどりのまちへ意識の共有	1 みどりの情報拠点づくり	みどりの施設における情報発信　など
		2 みどりの学習機会の拡大	多様なみどりの環境学習機会の提供　など
		3 市民ボランティアとの協働体制づくり	公園愛護会・街路樹愛護会活動の充実　など
		4 みどりのまちづくり功労者の表彰	緑化功労者の表彰　など
		5 花・水・緑をたのしむ魅力発信イベントの開催	なごや市民植木市の開催　など
	5 市民参加によるみどりづくり	1 花と緑のある暮らし　ガーデニングのすすめ	ガーデニングの知識・技術の普及　など
		2 地域ぐるみの緑化活動の促進	緑地協定・緑と花の協定、緑化地区　など
		3 市民参加型の公園づくりの展開	ワークショップ手法の活用　など
		4 名古屋緑化基金の充実	基金による緑化推進事業（生垣等工事資金助成）　など
骨格的なみどりをつくる	6 次世代に贈る郷土のみどりの育成	1 「なごやの森」づくりの展開	東の森づくり、西の森づくり
		2 緑地保全地区制度によるみどりの保全	緑地保全地区制度によるみどりの保全
		3 風致地区制度によるみどりの保全	風致地区制度によるみどりの保全
		4 歴史ある樹木の保存	保存樹等指定制度による歴史ある樹木の育成　など
	7 個性と魅力あるみどりの拠点づくり	1 みどりを生かした主要公園の整備	東山公園はじめ22公園・緑地の整備
		2 名古屋の新名所「栄公園（仮称）」の整備	「新しい都市型公園」の整備
		3 近世武家文化を体感「徳川園」の整備	「徳川園」の整備
		4 公園・緑地による都市防災機能の充実	都市防災構造化計画に基づく公園・緑地の整備推進など
	8 花・水・緑がつながる都市づくり	1 すこやか街路樹による緑化の推進	いきいき道路緑化の推進（歩道緑化など）　など
		2 花・水・緑の散歩道　緑道の整備	緑道整備計画路線の整備推進　など
		3 豊かさ育むみちづくりの展開	自然、歴史・文化、まち並みと調和したみちづくり　など
		4 うるおいのある水辺環境の創出	雨水流出抑制の推進、堀川の水辺空間の再生　など
		5 環境と共生し親しまれる港づくりの推進	親しまれる港づくり（ガーデンふ頭臨港緑園の整備、中川運河の総合整備）　など

第３節　公園の都市計画

1 公園の都市計画について

(1) 概要

戦後から新都市計画法施行までの公園緑地の決定変更経緯は、本章第2節2(1) 旧都市計画法の時期の計画 の項でも述べたが、1947(昭和 22)年 5 月 6 日の決定以降から 1969(昭和 44)年までの間の公園緑地の都市計画決定・変更等は、主に次のような理由で行われた。

① 大正・昭和戦前・戦中の都市計画決定を一旦廃止の上、現地の状況、公園整備の進捗状況などや、新憲法下での政教分離などの方針などを受け、新たな基幹公園の配置決定

② 復興土地区画整理事業および主に民間土地区画整理事業にかかり計画される公園緑地の追加および変更

③ 市町村合併による周辺市域拡大に伴う公園緑地の追加等

④ ③に合わせつつ、既成市街地内(旧市内)の既決定公園の見直し

⑤ 戦前決定の緑地の見直しと、河川敷緑地の追加

それに対し、新都市計画法が施行された昭和 45 年以降、都市計画公園の変更は、主に次のような理由で行われた。(緑地のことは後の節にて述べる)

ア 新都市計画法による種別決定と、番号変更

イ 土地区画整理事業に伴い留保される公園の追加、変更

ウ 復興土地区画整理事業による都市計画公園の変更、追加

エ 公園のない学区解消事業、児童公園の適正配置の促進事業による追加

オ 防災公園に関係する、神宮東地区の変更、追加

カ 公園の機能増進、又は他事業との調整による変更(交通施設、住宅、河川、その他事業)

以下、これらの理由別に順次変更内容など述べる。

(2) 新都市計画法による種別決定と、番号変更

新都市計画法の関連通達「都市計画法の施行について」(昭和 44 年建設省都計発第 102 号)で、公園の種別名称の規定がされ、名称は「番号」および「公園名」とし、番号の付し方は、区分・規模・一連番号とすることとなった。

旧都市計画法時代の「都市計画調査資料及計画標準ニ関スル件(昭和 8 年 7 月 20 日発都第 15 号)」いわゆる「都市計画標準」では、公園利用者の年齢層、公園の規模や機能を意識した種別分類がされている。しかし当時都市計画決定において種別分類を示す規定はなく、決定順に番号のみをつけていく方式であった。新都市計画法では、公園機能上の種別と面積規模で分類し、それぞれの種別ごとの機能分担や誘致距離などから全市的な配置を考えつつ配置を決め、都市計画決定にあたっては区分・規模として定められた番号をつけることとなった。

したがって、旧都市計画法(戦後の期間)においては決定の順に一連番号方式で「公園番号+名称」を

公園名として付けていたが、新都市計画法では上記昭和 44 年通達に従い、種別区分と面積規模および一連番号（なお、児童公園については、名古屋市では各行政区別に分けた一連番号とした）を「番号」とし、「公園名」を加えたものを「公園名称」として都市計画決定した。（**表 4.1.5** 参照）

これにより、1971（昭和 46）年 11 月公園の名称が変更され、愛知県知事決定（1ha 以上のもの）（昭和 46 年 11 月 4 日愛知県告示 909 号）が鹿子公園ほか 76（計 77）公園、名古屋市決定（1ha 未満のもの）（昭和 46 年 11 月 22 日名古屋市告示 400 号）が宮ノ腰公園ほか 242（計 243）公園、それぞれ新しい様式で都市計画決定告示された。なお都市計画決定権者とその変遷については次項で述べる。

1979（昭和 54）年および 1993（平成 5）年に区分、種別名、規模の変更があったので、あわせて**表 4.1.5** に示した。

表 4.1.5 都市計画公園名称のつけ方

昭和44年 建設省都市局長通達に基づく公園名称

番号				
区分		規模		一連番号
二	児童	二	1ha未満	児童公園は1～1000番を50毎に区切り、各行政区別に一連番号とした 近隣、地区（相当）は1～100が名古屋市で、総合以上は区分毎に都市計画区域で一連番号とした
三	近隣	三	1ha以上4ha未満	
四		四	4〃 10〃	
五	総合	五	10〃 30〃	
六	運動	六	30〃 50〃	
七	風致	七	50〃 100〃	
八	特殊	八	100〃	

注1；都市計画公園の名称は[番号＋公園名]で構成される
注2；番号の付け方は上表にしたがい、区分＋規模＋一連番号とする ［例 5･8･5 東山公園］
注3；一連番号は都市計画区域毎、あるいは自治体毎に通番としている

昭和54年3月31日に左表から区分、規模が変更された

番号				
区分			規模	
二	児童(平成5年～街区)		二	1ha未満
三	近隣		三	1ha以上4ha未満
四	地区		四	4〃 10〃
五	総合		五	10〃 50〃
六	運動		六	50〃 300〃
七	特殊	風致	七	300〃
八	〃	動･植物公園 歴史、特殊		
九	広域			

注1；都市計画法施行規則の一部を改正する省令の制定等について(昭和54年建設省都計発第20号)による
注2；1993（平成5）年改正があり「児童」が「街区」となった
注3；この区分等は「都市計画運用指針」(平成12年建設省都計発第92号)でも変更されていない

都市計画法および関連通達による公園の分類について、旧都市計画法および都市公園法施行令（昭和 31 年政令第 290 号）による分類を**表 4.1.6** に示した。1969（昭和 44）年の新都市計画法に基づく分類とその後の改正については**表 4.1.1** に掲げている。

なお、都市公園の種別は、都市公園法施行令第 2 条および「都市公園等整備緊急措置法及び都市公園法の一部を改正する法律の施行について」（昭和 51 年建設省都公緑発第 147 号、改正平成 5 年建設省都公緑発第 86 号）において「都市公園の配置及び規模の基準」として規定されている。

また、都市計画法では「公園」と「緑地」は別のものとして扱われるが、都市公園法では「都市公園」の中に「～公園」および「～緑地」が分類されている。

表 4.1.6 旧都市計画法における公園分類等

都市計画調査資料及び計画標準ニ関スル件(昭和8年)

分類			面積		誘致距離	
大公園	普通		10ha以上		2km	
	運動		〃		30分到達	
	自然		〃		1時間到達	
小公園	近隣		2ha以上	5haを中庸	1.5km以内	1kmを中庸
	児童	少年	0.5ha〃	0.8〃	0.8〃	0.6〃
		幼年	0.3ha〃	0.5〃	0.7〃	0.5〃
		幼児	0.03ha〃	0.2〃	0.5〃	0.25〃

(参考) 都市公園法施行令(昭和31年)

	敷地面積	誘致距離
児童公園	0.25ha標準	250m標準
近隣公園	2ha標準	500m標準
総合公園	容易に利用できる	機能を十分に発揮できる
運動公園		
風致公園等		

(3) 公園緑地の都市計画を定める者について

旧都市計画法では、第 3 条にて「都市計画・・・は都市計画審議会の議を経て、主務大臣これを決定し内閣の認可を受くべし」となっており、決定者は国であった。

新都市計画法では、第 5 条および第 15 条にて都市計画区域の指定や市街化区域と市街化調整区域の区域区分をはじめ主な地域地区、一つの市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区、若しくは政令で定める都市施設または根幹的な都市施設は都道府県知事が定めるものとされ、それ以外が市町村の決定にゆだねられた。

この規定に従い、公園、緑地、広場の都市計画を定める者は都市計画法施行令(昭和 44 年政令 158 号)によれば、4ha 以上(指定都市の区域は 10ha 以上)、墓園は 10ha 以上のものは都道府県知事が定め、それ未満のものは市町村が定めるものとされた。ただし、同令附則第 3 条で、当分の間 1ha 以上の公園、緑地、広場は都道府県知事が定めるものとされた。

1991(平成 3)年 11 月 15 日同施行令改正(平成 3 年政令 342 号)により同令附則第 3 条が削除されたため、4ha 以上(政令指定都市は 10ha 以上)の公園、緑地、広場は都道府県知事が定め、それ未満のものは市町村が定めるものとなった。

さらに 1998(平成 10)年 10 月 21 日同施行令が改正され(平成 10 年政令 331 号)、10ha 以上の公園、緑地、広場又は墓園は都道府県知事が定め、10ha 未満は市町村が定めるものとされた。

1999(平成 11)年都市計画法改正(平成 11 年法律第 87 号)において決定権者のうち「都道府県知事」が、団体としての「都道府県」に改正された。

2 都市計画公園の変更・追加の経過

ここでは 1970(昭和 45)年から 2000(平成 12)年度までの公園の都市計画変更ないし追加を、①土地区画整理事業関連、②復興土地区画整理事業関連、③公園のない学区の解消等事業関連、④防災公園事業関連、⑤公園機能増進のため、あるいは各種事業に関連する既決定都市計画公園の変更等、以上の 5 項目に分け順に変更経過等を説明する。

(1) 土地区画整理事業に伴い留保される公園用地の追加、変更

名古屋市の土地区画整理事業は、復興土地区画整理事業を除けば、大半が組合施行の土地区画整

理事業であるといっても過言でない。その組合施行の土地区画整理事業は、土地区画整理法（昭和 29 年法律第 119 号）施行以降 2000（平成 12）年度までにおよそ 200 組合を数えるが、昭和 30 年代から同 40 年代前半のおよそ 15 年間で 100 組合、同 40 年代後半から平成 12（2000）年度の約 30 年間で残りの約 100 組合が設立認可されている。しかし、公園が都市計画決定される、ないしは名古屋市に引き継がれるのは、以下の事情で区画整理事業が終わりに近づいてからであった。従って都市計画決定は昭和 40 年代から昭和 50 年代にピークを迎えている。

まず土地区画整理事業により公園が生み出される経過を述べると、第 1 段階として土地区画整理組合の設立認可前の設計協議において、公園は以下の方針で配置、規模、設計の概要などが話し合われる。

① 規模（1,000 ㎡以上で、2,500 ㎡を標準とする）や誘致距離、周辺の将来土地利用を考えた配置

② 現存地形や樹林など考慮する

③ 児童公園は危険物、幹線街路などに隣接させず、近隣・地区公園は地域中心となるような立地とする

④ 周囲を道路で囲むなどしつつ整形な形とする

第 2 段階として組合が設立認可され、基盤造成工事が進み、概ねの街区、宅地、道路の造成がされ（いわゆる土地区画整理事業における工事先行方式）、仮換地も指定された後、公園用地もほぼ区域が確定する。そして、公園用地の外周や排水の工事等（整備内容は組合の事情により違いがある）、場合によって植栽、遊具なども備えて土地区画整理組合から公園管理者（名古屋市）へ引継がれる。

第 3 段階として、公園管理者は引継いだ公園に、修景施設や遊具設置など各々の公園に必要な追加整備工事を行い、都市公園として一般供用していく。この追加整備に当たり名古屋市の単独事業により行う場合も中にはあったが、ほとんどの場合、国庫補助事業により国庫補助金を受け施設整備を行った。

名古屋市では、都市計画法に基づく公園配置方針により指導し公園が留保されていることや、公園整備に国庫補助を受けるには都市計画事業とすることが必要なことなどの理由から、公園区域が現地で確定する、すなわち名古屋市への引継ぎ直前あたりの時期に概ね都市計画決定を進めた。

この様な経過で都市計画決定された公園数の、1970（昭和 45）年度から 2000（平成 12）年度まで間の箇所数の推移は、**表 4.1.7** のとおりである。表のように、31 年間で土地区画整理事業により確保、決定された都市計画公園は児童公園 340 か所、近隣公園 34 か所、地区公園 1 か所、合計 375 か所を数える。その他に、区域の一部を区画整理により確保しつつ都市計画公園の区域を整正したものが 6 か所ある。さらに、都市計画緑地においても、新たに確保した緑地 1 か所（滝の水緑地）、区域整正した緑地 5 か所を数える（第4節 緑地の都市計画 参照）。

また、第2節2（3） 緑のまちづくり構想 の項でもふれたように、名古屋市では、それまで土地区画整理法施行規則に定められている、地区面積の 3%を公園として確保するよう土地区画整理組合に求めてきたものを、昭和 48 年同構想策定公表以降については、5%以上の公園緑地を確保するよう指導することとなった。その結果、1973（昭和 48）年 8 月認可の平針中央土地区画整理組合を初めとし、以降の組合は 3%を超える公園を確保することとなった。また、開発行為の指導においても同様となった。

この組合指導については、土地区画整理組合からは相当抵抗があったようだが実行された。組合指導にあたり、当初名古屋市においては指導根拠として「開発指導要綱」などの明文規定を作成するまでには

至らず、「緑のまちづくり構想」と開発行為の申請手引書の中の注意書きに明記されるにとどまった。

5%以上の公園緑地確保について、2014（平成 26）年現在確認できる明文規定としては「名古屋市組合区画整理指導基準（昭和 63 年 8 月 10 日より適用）」（以下「指導基準」という）が最初のものと思われる。その指導基準には「公園、緑地等の面積は、本市の定める『名古屋市緑の総合計画』により、施行地区面積の 5%以上を確保するものとし（以下省略）」と盛り込まれている。ただし、その指導基準の中には、

ⅰ　区画整理事業施行前後の公共用地率の差

ⅱ　区画整理施行地区内の既存集落の面積率

ⅲ　多目的防災調整池の公園内設置を認めつつ、そのうちの公園としての利用可能面積

等々の条件を加味し、5%を若干下回ってもよいとする緩和規定も明文化されている。同指導基準は 2007（平成 19）年 10 月 1 日「名古屋市組合区画整理指導マニュアル」と名称を変えつつ存続している。

一方、開発行為については、2000（平成 12）年 5 月公布、2001（平成 13）年 5 月施行の都市計画法改正の中で、開発行為の技術基準について「強化・緩和する場合は条例によることとする」ことになった。その際「名古屋市開発行為の許可等に関する条例」（平成 14 年 3 月条例第 14 号）では、共同住宅建築目的の開発で、計画人口が一定を超える場合に 5%まで確保する規定が設けられたにとどまった。それ以外の目的の開発行為の場合は特段の規定が定められなかったため、2002（平成 14）年同条例施行以降は法令の基準に従い、原則 3%の公園確保となった。

以下に土地区画整理事業で留保された都市計画公園の、都市計画決定日別の公園箇所数表（**表 4.1.7**）と、その年度別の推移図（**図 4.1.3**）を示した。章末には個別公園の一覧表（**表 4.1.28**）を添付した。

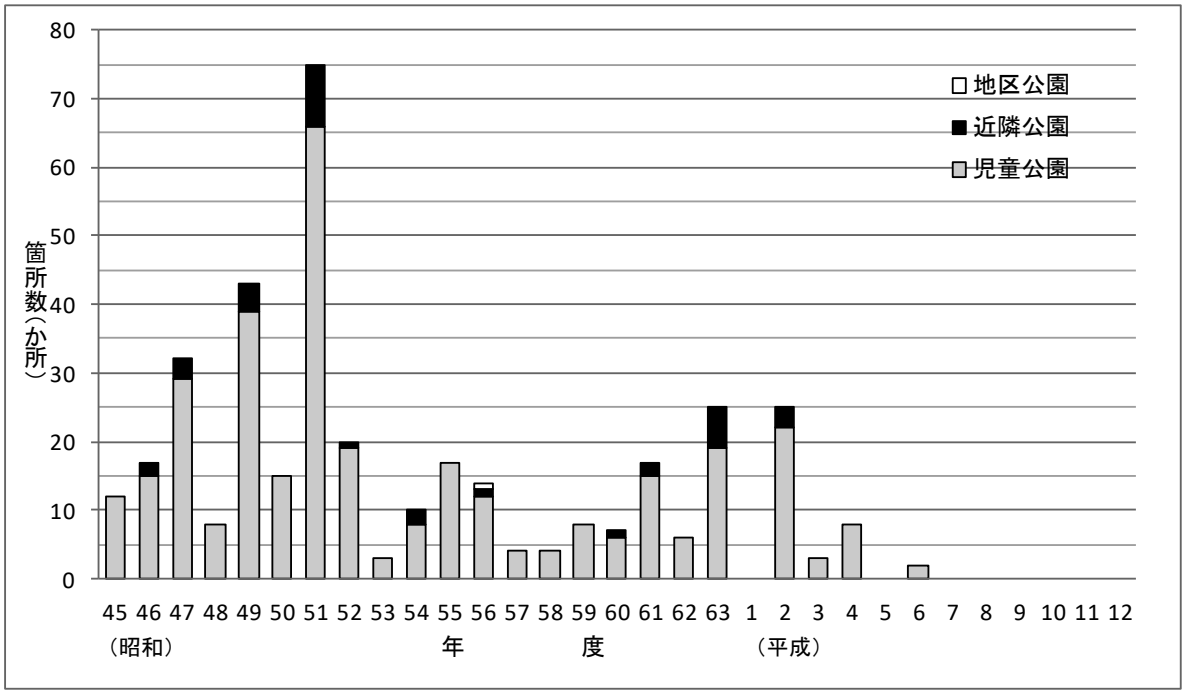


図 4.1.3　組合土地区画整理で留保された都市計画公園箇所数の推移

表 4.1.7　組合施行の土地区画整理事業で留保された都市計画公園

都市計画 決定年月日	児童公園	近隣公園	地区公園	合計数	内;内数 外;外書き
S45.11. 5	12			12	
S46. 7.22	15			15	
S46. 8.25		2		2	
S47. 4. 6	14			14	
S47.11.24		2		2	外・区域加除(富田)
S48. 1.19		1		1	
S48. 1.26	15			15	内・住造1
S49. 2. 6	8			8	
S49. 2.20					外・区域加除(戸笠)
S49. 5. 7					外・区域加除(要池)
S50. 2.26	39			39	内・住造2
S50. 3. 3		4		4	
S50.12. 2	15			15	
S51. 5.26	33			33	内・住造2
S51. 6.14		8		8	
S51.10. 6	32			32	内・住造1、開発1
S52. 1.17	1	1		2	
S52.11.25		1		1	外・区域加除(天白)
S53. 1.30	19			19	
S53.10.12	3			3	
S54. 8.10		1		1	
S54. 8.20	1			1	
S54.12.17	7			7	
S54.12.21		1		1	
S55.12.26	17			17	
S56. 8.17	10	1	1	12	
S57. 3.10	2			2	
S57.12.24	4			4	
S58. 7.23	4			4	
S59. 9.19	8			8	
S61. 2.17	6	1		7	
S61. 9.26	4			4	
S62. 2.20	11	2		13	
S63. 2.19	6			6	
S63.12. 5	19	6		25	内・通曲(近隣)は区域加除あり 内・滝の水(近隣)は一部のみ 外・東山(総合)は裏山公園分
H 2. 2.23					外・区域加除(水広下)
H 2. 9.21	21	3		24	
H 3. 3.27	1			1	
H 3.11.25	3			3	
H 5. 3.31	8			8	
H 7. 2.20	2			2	
計	340	34	1	375	

注;「住造」は住宅地造成事業のこと、「開発」は開発行為の略である　　(単位:か所)

(2) 復興土地区画整理事業による都市計画公園の変更、追加

復興土地区画整理事業にかかる都市計画公園の変更等は、**表 4.1.8** のとおり 8 公園で行われている。

事業進捗に伴い個々の地区の事情により、区域整正や拡大あるいは一部削除をしている。なお個々の変更理由等については、表の備考欄にまとめた。

表 4.1.8 復興土地区画整理事業による都市計画公園の変更、追加

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備 考(変更理由、面積(ha)等)
						種別	番号	公園名		
1972	S47	11	22	N373	変更	児童	2･2･124	尼ケ坂公園	0.36	東側区域拡大 0.21→0.36
1972	S47	11	22	N373	変更	児童	2･2･303	則武公園	0.16	区域整正 0.17→0.16
1972	S47	11	22	N373	廃止	児童	2･2･603	露橋公園		近隣公園に移行 0.45→0
1972	S47	11	24	A964	追加	近隣	3･3･38	露橋公園	1.1	東側へ位置変更、面積拡大し近隣公園として決定 0.45→1.1
1972	S47	11	24	A964	変更	一般	5･5･14	鶴舞公園	24.4	八幡山古墳西側道路部削除 24.6→24.4
1977	S52	11	25	A1188	変更	一般	5･4･7	葵公園	4.5	徳川美術館部分削除(平成22年徳川園と名称変更) 5.46→4.5
1977	S52	11	25	A1188	追加	近隣	3･3･59	熱田東公園	1.9	葵公園一部削除の代替(昭和54年神宮東公園に編入) 0→1.9
1982	S57	12	24	N486	変更	児童	2･2･525	内田橋公園	0.16	一部区域を宮の渡し公園へ変更 0.44→0.16
1982	S57	12	24	N486	追加	特殊	8･2･6	宮の渡し公園	0.6	宮の渡し史跡及び内田橋公園(一部)を合わせ歴史公園として決定

注:告示番号の頭にあるNは名古屋市告示、Aは愛知県告示のそれぞれ略である。以下の表においても同じ

(3) 公園のない学区解消事業、児童公園の適正配置の促進事業等による追加

1926(大正 15)年の名古屋都市計画公園決定の当初方針は、根幹的な公園(約 3ha 以上)を決定するにとどめ、小公園等はいずれ土地区画整理事業等により配置していくというものだった。[10] また、戦前の名古屋市の市街地整備は、都市計画法(当時土地区画整理法はなかったので、技術基準は耕地整理法(明治 42 年法律第 30 号)準用によった)による土地区画整理事業と、耕地整理法による市街地整備事業が存在した。しかし、前者については、1933(昭和 8)年、内務次官通達「土地区画整理設計標準」で初めて 3%の公園確保が明記されたものであり、後者については公園の確保が制度的にはなかった。更に、両者とも事業により確保された公園は、最終的には土地区画整理組合からの寄付に頼るものだった。1940(昭和 15)年になって初めて、「土地区画整理の施行により道路・・・公園其の他の公共の用に供すべきものとなりたる土地は・・・国又は公共団体の所有地に之を編入す」という規定が、都市計画法第 15 条ノ 3 として追加(昭和 15 年 3 月 30 日法律第 76 号)され、用地が法律に基づき引継がれることとなった。

新都市計画法施行頃の名古屋市の市街化区域の状況は、中心部は戦災復興土地区画整理事業、周辺部は組合施行土地区画整理事業(土地区画整理法による)により基盤整備がされつつあったが、その中間部、いわゆるインナーエリアは、戦前の耕地整理法準用等による市街地整備に係るため、前記のよう

[10] 大正 15 年 1 月 23 日「名古屋都市計画公園新設及び拡築の部」決定理由書、および狩野力「土地区画整理に依る公園計画の実施」(都市公論 昭和 6 年 8 月)より

な事情から、公園の少ないもしくは殆んどないエリアが存在した。またそのインナーエリアには、いずれの市街地整備事業も行われていない古くからの住宅地区も残っていた。

名古屋市では、戦後の旧都市計画法の時期において、用地買収を伴う公園整備を積極的には行ってきていなかったが、昭和 40 年代になって公園緑地の必要性が強く認識されるようになり、国でも都市公園等整備緊急措置法（1972（昭和 47）年 6 月施行）が制定される気運に及ぶなかで、最初に取り掛かった公園整備事業の一つが「公園のない学区の解消」であった。1969（昭和 44）年以前においても、「児童公園の整備要望が強いので計画する」という理由で決定された公園があるが、そのほとんどは土地区画整理事業による公園整備に係るものだった。新たに市街地内に児童公園を計画し用地買収により整備するという事業を実施し始めたのはこの事業からである。

また、新都市計画法施行にあわせ、公園緑地等の計画、整備についての市内部事務分担も変え、都市計画決定事務は計画局で行い、都市計画事業の認可申請以降事業執行および施設管理は土木局で行うこととなったが、「児童公園のない学区に公園を設置することは早急に取り組むべき課題である」との認識と、本件は「公園整備の具体的目途をつけたうえで都市計画決定等を進める必要のある事業である」ことから、1971（昭和 46）年 1 月に両局協議の上相互に協力し進めることが確認され取り組むこととなった。

この事業は、上述のように名古屋市内には公園の少ないもしくは殆んどないエリアが存在するため、小学校区（名古屋市では「学区」と呼び慣わされている）を単位として公園配置を検討し、学区の区域内に都市公園が無い 26 地区を「公園のない学区」とし、公園の配置や公園の面積（1,000 ㎡以上を原則とする）、形状（整形かつ二面以上の接道を原則とする）、周辺土地利用などを考慮し候補地を選定し、関係権利者等の同意等をとり、都市計画決定手続きを行い用地取得と施設整備を行い都市公園として供用しようとするもので、1973（昭和 48）年 1 月 26 日に最初の 2 公園が決定された。

その後、この事業により公園整備が進み「公園のない学区」がある程度解消されてきた中で、1980（昭和 55）年度に、学区内に公園があっても配置上著しく偏っているなどしている 46 学区を加え、「児童公園適正配置促進事業」として発展継続された。

さらに 1995（平成 7）年の阪神・淡路大震災を契機として[11]、1996（平成 8）年から新たな学区選定基準により見直しした 50 学区について「街区公園の適正配置の促進」事業とし（平成 5 年に児童公園は街区公園と名称変更されている。本章第1節2（2） 都市公園法等の改正 参照）、さらにそれらを「重点促進学区」と「促進学区」に分け整備を進めた。本事業は引き続き 2000（平成 12）年以降も事業が継続されている。

なお、この事業による公園整備は、原則として都市計画決定し国庫補助事業により整備をすすめたが、なかには都市計画基準に満たないものなどについて、整備の必要上都市計画決定なしで設置する街区公園もあった。

11 糸谷正俊、北澤武夫「阪神・淡路大震災にかかる公園利用実態調査」（公園緑地 1995.3）、後藤和夫「震災に強いまちづくりと公園緑地」（公園緑地 1995.3）によると、
「神戸市では身近な都市公園の果たした役割として①避難地利用は街区公園が最も多い、②救急活動拠点は街区公園及び近隣公園が中心、③復旧・復興拠点は地区公園が中心、④仮設住宅用地は近隣公園が中心、⑤面積 1000 ㎡程度の公園でも焼止まり効果がみられた。などの特徴がみられた。」としている。

さらに、1993（平成 5）年度から国では「街区公園等について一般財源化され、原則として地方単独事業により整備を推進する」[12] ことになり、建設省の都市公園補助事業でなくなったため、都市計画事業である必要がなくなった。その一方で、補助採択基準に「『緑の基本計画』に定められた『緑化の推進を重点的に図るべき地区』内の公園」が加えられたため、当該地区内で同計画に位置付けられた公園は、都市計画決定はしなくても都市公園補助の対象として採択され国庫補助を得て整備された。

表 4.1.9　公園のない学区解消事業、適正配置促進事業による都市計画公園の追加

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考
						種別	番号	公園名		
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･228	白菊公園	0.15	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･351	亀島公園	0.11	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･127	味鋺公園	0.14	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･128	名北公園	0.10	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･132	味鋺西公園	0.14	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･133	上飯田南公園	0.14	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･530	本願寺公園	0.08	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･816	小六公園	0.13	
1975	S50	3	3	A165	追加	近隣	3･3･46	隼人池公園	1.5	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･354	大秋公園	0.10	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･531	東栄公園	0.11	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･745	大生公園	0.40	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･532	土市公園	0.10	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･155	東大杉公園	0.14	都市公園名：すずらん公園
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･430	福原公園	0.14	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･53	春岡公園	0.08	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･431	川原公園	0.11	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･534	佐渡公園	0.07	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･752	戸部公園	0.08	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･831	杉ノ木公園	0.08	
1980	S55	3	26	N165	追加	児童	2･2･537	豆田公園	0.25	
1980	S55	9	22	N458	追加	児童	2･2･538	五番町公園	0.11	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･433	鶯谷公園	0.15	
1982	S57	1	16	N17	追加	児童	2･2･539	惣作公園	0.33	
1982	S57	12	24	N486	追加	児童	2･2･833	小林公園	0.13	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･756	東海公園	0.09	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･834	森孝西公園	0.19	
1984	S59	12	12	N461	追加	児童	2･2･158	飯田公園	0.64	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･159	長田公園	0.13	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･362	上ノ宮公園	0.11	
1990	H2	2	23	N37	追加	児童	2･2･160	味鋺東公園	0.13	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･76	春里公園	0.12	

注　本表は見出しの事業による緑政土木局分類の表中にある公園に限ったものである。
ただし、本事業に分類されている公園であるが、最中公園は土地区画整理事業、木場中央公園はその他（再開発地区計画等）の表に分類し記載した。
高辻ひろば緑地、豊臣ひろば緑地も本事業によるものであり、緑地の節の表に記載した。

[12]「都市局所管　補助事業実務必携」監修建設省都市局（平成 8 年版 p. 8）。なお、本書は各年度版が出ている

この「公園のない学区解消事業」等の実績については、1972（昭和 47）年から 2000（平成 12）年までの約 30 年間で、1973（昭和 48）年完成供用の西区の白菊公園（0.15ha）をはじめとして児童（街区）公園 65 箇所に達した。[13] そのうち都市計画決定に係るものは、**表 4.1.9** に示すように 36 公園で、残り 29 公園は都市計画決定せず公園整備し供用されている。

またこのほか、上記 65 公園からは外れているが、都市計画上公園の適正配置を勘案の上決定し、整備した公園が**表 4.1.10** のように 8 公園ある。

表 4.1.10 公園のない学区解消事業、適正配置促進事業による都市計画公園の追加（別表）

変更年月日				告示	変更	公園名称			面積	備考
				番号	種別	種別	番号	公園名	（ha）	
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	295	広路公園	0.10	制度創設前決定整備 現2･2･400
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･739	元町公園	0.09	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･907	江明公園	0.09	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･358	京田公園	0.14	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･432	滝川公園	0.12	
1980	S55	3	26	N165	追加	児童	2･2･920	千正坊公園	0.15	
1982	S57	3	10	N87	追加	児童	2･2･157	福徳公園	0.12	
1991	H3	11	25	N348	追加	児童	2･2･768	伝馬公園	0.10	

注 本表にある公園は見出しの事業による緑政土木局分類の表中に含まれないが、都市計画上見出しの事業理由により追加されたものである

（4） 防災公園に関係する神宮東地区の変更、追加

① 防災公園について

1978（昭和 53）年施行の大規模地震対策特別措置法に基づいて、地震対策強化地域が指定され（昭和 54 年 8 月）、1979（昭和 54）年都市計画中央審議会答申で防災公園の緊急整備が提言されるなかで、名古屋市でも防災公園に関する計画が進んだ。なお、ここで「防災公園」、「防災緑地」の定義のことに簡単に触れる。

ア 「防災公園」とは

もとより公園の持つ大きな機能の一つが「防災」であり、いずれの公園もその機能を持っているため、公園の種別として「防災公園」を規定することは、都市公園法、都市計画法および関連法令においてもなされていない。むしろ、公園の持つ防災機能をクローズアップし、特にその機能に着目した整備を進めようという事業制度を基本とする命名と考えられる。

本章第1節1⑤ 第 9 号答申 のように都市計画中央審議会答申（昭和 54 年 8 月、答申第 9 号）では「防災公園の緊急整備」の項にて防災公園の意義、対象都市、面積や施設の要件、整備量、助成措置、その他配慮事項などその時点でのかなり詳しい定義等が提言されている。

都市計画中央審議会答申に先行し、国庫補助事業制度としての防災公園は 1978（昭和 53）年度から都市公園整備事業の一環として始められている。内容は「都市公園整備の重点事項に位置付け補助対

[13] 名古屋市「農政緑地局事業概要」、同「みどりの年報」各年度版より

象とする」ものだった。都市計画中央審議会答申では特に用地について補助率を1/3から1/2へ引き上げることを提言したが、補助率を規定している都市公園法施行令の改正はされず、実際の運用は「補助対象率」を通常の都市公園事業より優遇するというものであった。補助事業制度としての防災公園は、建設省が定める「都市公園事業採択基準」に規定されていたが、基準は毎年見直しがなされ、防災公園の定義もその後の災害等に合わせ見直し拡充されてきている。2013(平成 25)年現在国土交通省では、防災公園とは「防災公園計画・設計ガイドライン」(平成 11 年)[14] に規定されるもの(**表 4.1.11** 参照)としている。

名古屋市では、都市公園整備補助を受ける際、防災公園の制度ができた当初は、当該公園がまず市の緑のマスタープランで防災系統に位置付けられていること、次いで名古屋市の防災対策緊急事業計画(または、その後継計画である都市防災構造化対策事業計画などの計画)へ位置付されていること、更にその後、名古屋市地域防災計画にも位置づけられていることなどの条件を備えている公園緑地について防災公園として申請した。そして、市の国庫補助対象公園のなかで優先して採択を受ける形で補助を受け整備を進めた。一方、後述する神宮東公園のように通常の都市公園補助事業とは別枠の補助事業制度で防災公園整備を進めたものもあった。

表 4.1.11 防災公園等の種類(出典:脚注 14 と同じ)

■ 防災公園

種　　類	役　　割	公園種別
広域防災拠点の機能を有する都市公園	主として広域的な復旧・復興活動の拠点となる都市公園	広域公園 等
広域避難地の機能を有する都市公園	大震火災等の災害が発生した場合において広域的避難の用に供する都市公園	都市基幹公園 広域公園 等
一次避難地の機能を有する都市公園	大震火災等の災害発生時において主として一時的避難の用に供する都市公園	近隣公園 地区公園 等
避難路の機能を有する都市公園	広域避難地又はこれに準ずる安全な場所へ通ずる避難路となる緑道	緑道 等
石油コンビナート地帯等と背後の一般市街地を遮断する緩衝緑地	主として災害を防止することを目的とする緩衝緑地としての都市公園	緩衝緑地

■ 身近な防災活動拠点の機能を有する都市公園

身近な防災活動拠点の機能を有する都市公園	主として身近な防災活動の拠点となる都市公園	街区公園 等

[14] 「防災公園計画・設計ガイドライン」建設省都市強公園緑地課・同土木研究所環境部監修(平成 11 年 8 月 30 日発行)

イ 「防災緑地」とは

国では1979（昭和54）年都市計画中央審議会第9号答申を踏まえ、1986（昭和61）年度「防災緑地緊急整備事業」が創設された。この制度は、「防災緑地緊急整備事業実施要領」（昭和61年9月24日建設省公緑発第 86 号）によるものである。制度概要は、一定要件に該当する地方自治体が、都市公園となる予定の土地を「都市開発資金」借入れにより先行買収し、園路、広場、植栽、ベンチなどの防災上最小限必要な施設整備をしたうえで、都市公園の設置告示前に公園予定地として供用するというものである（**図 4.1.4** 参照）。この制度により整備された公園等が「防災緑地」と呼ばれるものである。

名古屋市では、この「防災緑地緊急整備事業」により次のように4公園の整備を行っている。

最初に1989（平成元）年5月明徳公園に着手した。次いで1994（平成6）年7月新海池公園に、1996（平成8）年12月川名公園に着手、4番目として1998（平成10）年11月米野公園に着手している。

それぞれの公園の具体的な事業内容などについては本章第7節3 防災緑地緊急整備事業 の項にて詳述する。

図 4.1.4 防災緑地緊急整備事業フロー（出典：脚注14と同じ）

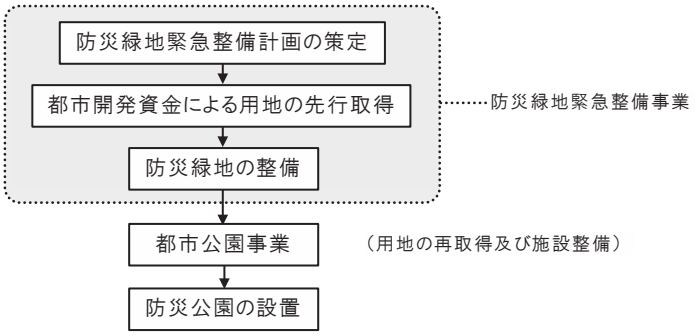


表 4.1.12 神宮東地区の都市計画公園の変更、追加（神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業関連）

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積	備　考（決定理由等）
						種別	番号	公園名	(ha)	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･535	くちなし公園	0.15	地区の防災性の向上と住民の日常利用のため
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･536	あじさい公園	0.18	同上
1979	S54	12	21	A1307	廃止	近隣	3･3･59	熱田東公園		神宮東公園に編入（戦災復興土地区画整理事業により留保） 1.9→0
1979	S54	12	21	A1307	追加	地区	4･3･1	神宮東公園	3.5	地区の防災避難地として防災性の向上と住民の日常利用のため区域拡大、神宮東特住事業により整備（第1段階）
1981	S56	8	17	A872	変更	地区	4･4･1	神宮東公園	6.4	同上による第2段階の変更（番号、面積）4･3･1→4･4･1　3.5→6.4ha
1985	S60	10	2	A948	変更	地区	4･4･1	神宮東公園	8.6	同上による最終変更（六ッ野公園も編入、6.4→8.6ha）
1985	S60	10	2	N364	廃止	児童	2･2･514	六ツ野公園		神宮東公園に編入（戦災復興土地区画整理事業により留保） 0.83→0

注　当地区では第31号かしの木緑地0．2haも昭和54年12月17日決定されている

② 神宮東公園他

名古屋市では昭和50年代前半に都市計画の都市防災分野に大きな動きがあった。それが、名古屋市の防災対策緊急事業計画の策定（昭和 54 年 7 月名古屋市地域防災会議で承認。この計画の詳細は、第7編「第3章　都市防災」を参照）であり、その計画に位置付けられた各施設の都市計画決定等である。

その一つとして神宮東地区で神宮東公園他の公園、緑地が新規決定された。

1979（昭和 54）年国（建設省）の指導により策定した名古屋市の防災対策緊急事業計画の策定検討に際して、広域避難地の配置計画は都市計画公園緑地を骨格としたが [15] 、前項 （3） 公園のない学区解消事業、児童公園の適正配置の促進事業等による追加 にも述べたように、名古屋市の都心周辺のインナーエリアは公園緑地が少なく、特に、ア 瑞穂区西部を中心とするあたり、イ 中村区の名古屋駅西南部あたり は避難地とすべき空地が少なかった。両地区の内 アの地区については、そのころ神宮東地区において、工場跡地を中心とする地区の再開発の検討が進んでいたものが、特定住宅市街地総合整備促進事業（以下「特住事業」という）として再開発の事業が施行されることになった。また、その事業では公園を核としつつ不燃化された周辺中高層住宅地と一体となった広域避難地を形成し、さらに都市防災不燃化促進事業などにより地区の防災性を高めつつ周辺市街地から新たに整備される避難地へ誘導する計画が立ち上がった。

同事業により、神宮東地区の公園緑地計画について、従前復興土地区画整理事業により計画されていた熱田東公園と、既に供用されていた六野公園を順次取り込み、**表 4.1.12** および**図 4.1.5** に整理したように、事業の進捗等に合わせ 3 段階で順次都市計画変更しつつ、神宮東公園、くちなし公園、あじさい公園、かしの木緑地が計画、整備された。事業にあたっては、建設省住宅局（特住事業所管）、同都市局（公園緑地事業所管、防災公園の位置づけをされた公園についての補助事業）、日本住宅公団（特住事業施行者）と調整が図られつつ施行された。なお、神宮東特住事業の全体像は第6編 「市街地開発事業等」に詳しい。

なお、前出 イの名古屋駅西南部周辺の避難については都市防災不燃化促進事業（広小路線地区）として対応することとなった。

---

[15] 「広域避難場所」と「広域避難地」

災害対策基本法による名古屋市地域防災計画（平成 13 年 6 月版）によると、既存空地を指定する「広域避難場所」は、地震火災時の避難場所となるもので、市内に 76 か所 1634ha 余（内公園等 51 か所を含む）が指定されている。なおその選定基準は、「総面積 10,000 ㎡以上の公園、緑地、グランド（校庭を含む）、公共空地帯で付近家屋の密集度、火災延焼の可能性、危険物の有無等を考慮して、大火輻射熱に対しての安全面積が 2,000 ㎡以上であること」となっている。また、「一時避難場所」として、88 か所（内 80 公園緑地、10 緑地保全地区を含む）が指定されている。

一方、同じく名古屋市地域防災計画の「災害予防計画」の章には、「都市の防災構造強化」として、国（建設省）の指導により策定した、「防災対策緊急事業計画」に始まる一連の都市防災構造強化計画（詳しくは第7編「第3章　都市防災」を参照）が位置付けられ、その計画の中で公園緑地等の「広域避難地」の整備をすすめるものとされている。

つまり、「広域避難場所」は既に存在し一定の安全面積等が確保されている空地を言い、「広域避難地」は計画中であって未整備の空地を含むという違いがある。

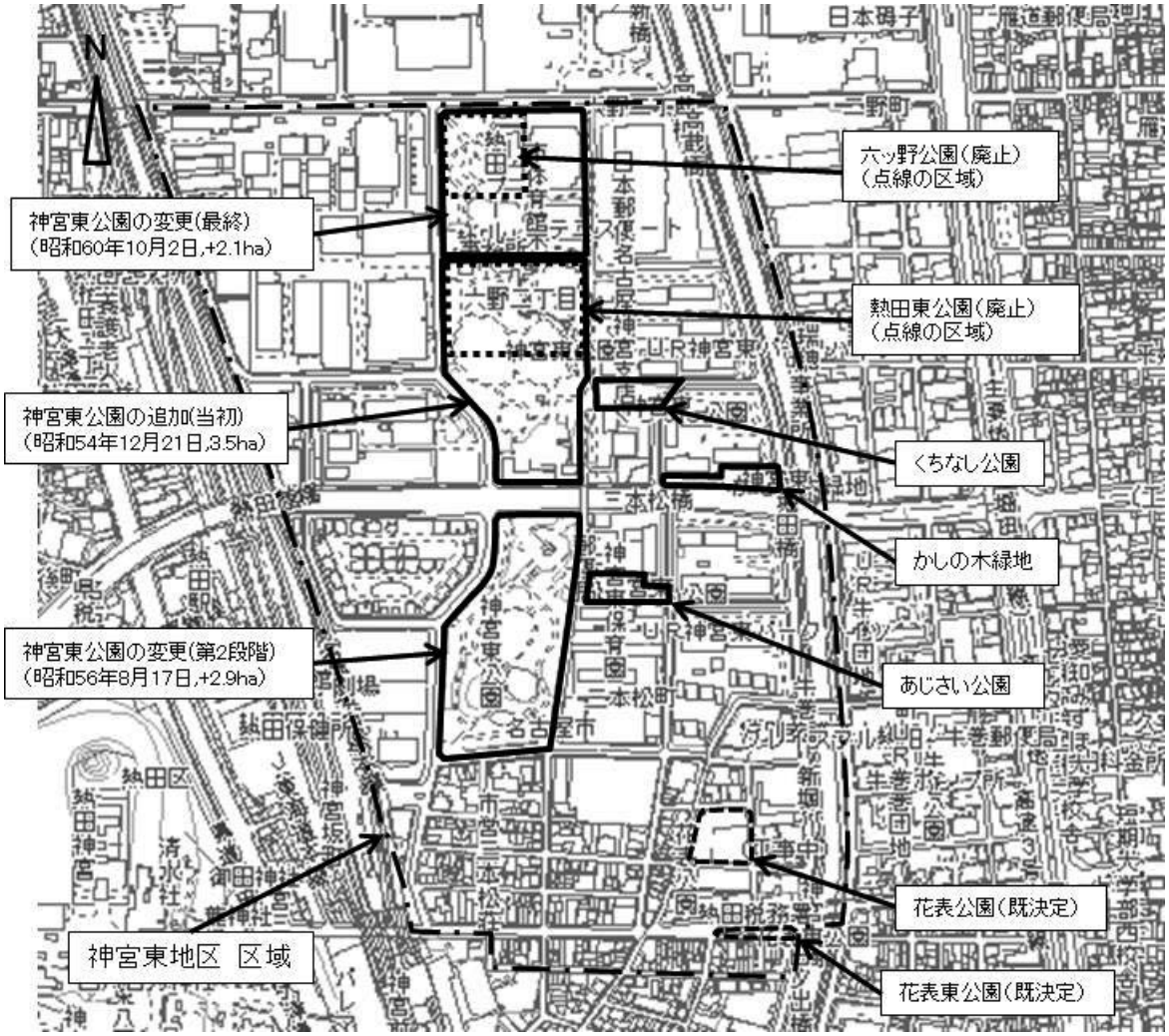


図 4.1.5　神宮東地区、神宮東公園他の追加、変更

(5) 既決定都市計画公園の変更、追加

既決定の都市計画公園について積極的に機能を増進するため、あるいは他事業との調整のなかで区域などを変更(交通施設、住宅、河川、その他事業による)したものが多数ある。ここではそれらを以下のように大きく 4 分類し、各項目別に説明する。

①住宅開発、鉄道事業、道路事業、河川事業といった他の事業に絡み公園を変更、追加したもの

②学校等他の公共施設整備に絡み変更したもの

③跡地利用の中で追加、変更したもの

④公園の機能増進のための見直し変更、あるいはその他複数の理由による見直し変更

なお、個々の変更理由や変更年次、面積などは以下に特に説明したものを除き**表 4.1.13** に記したので、都市計画決定の時系列や内容なども含め参照されたい。なお、各公園名の前に、この説明のためにのみ付した番号(No.～)は、**表 4.1.13** の左欄の番号に対照している。

① 住宅開発、鉄道事業、道路事業、河川事業などの他の事業に絡む変更、追加

他の事業に絡み公園を計画変更したもののうち、住宅開発に関連するものの追加、変更（市営住宅開発、住宅公団開発および住宅宅地関連公共施設整備促進事業に係るもの）は以下のとおり17件である。

No.1 天道公園、No.2 東志賀公園（S45 変更）、No.18 荒輪井公園、No.22 大幸第二公園、No.24 秋葉公園、No.25 西茶屋公園、No.26 一葉公園、No.32 辻町公園、No.37 猪々道公園、No.40 土古北公園、No.41 土古南公園、No.51 万場公園、No.55 東志賀公園（H3 変更）、No.56 萩野公園、No.67 大宝第一公園、No.68 大宝第二公園、No.71 吉良公園。

次に、鉄道事業（連続立体事業など）に関連するものは以下の7件である。

No.3 荒子公園、No.34 二之条公園、No.36 吉良第一公園、No.53 長田公園、No.54 八田公園、No.57 道間公園、No.73 荒子川公園（H12 変更）。

次に、道路事業（都市計画道路の変更等）に関連するものは以下の9件である。

No.5 東山公園（S46）、No.6 稲永公園、No.7 稲永東公園、No.13 名城公園（S51 変更）、No.14 要池公園（S52 変更）、No.15 楠公園（S52 変更）、No.31 中根公園、No.52 飯田公園（H2 変更）、No.60 矢田第二公園。

次に、河川事業に関連するものは以下の7件である。

No.4 木ヶ崎公園、No.61 鶴里公園、No.62 阿原公園、No.63 星宮公園、No.64 野並公園、No.65 浦里公園、No.66 赤坪公園。

次に、流通業務団地に関連するものは以下の2件である。

No.19 日光川公園、No.20 藤前公園。

日光川公園は名四国道を挟む形で決定されていたが、流通業務団地計画に合わせ位置、区域を変更したもので、新しい区域は1968（昭和43）年から1971（昭和46）年まで名古屋市環境事業局藤前埋立処分場として利用されていたものの跡地である。

最後に、No.69 木場中央公園は再開発地区計画に関連する追加である。

② 学校等他の公共施設整備に絡む変更

都市計画決定されていた、あるいは用地確保されていた公園の区域を学校整備のため占用され、その問題解決のため1969（昭和44）年以降2000（平成12）年の期間内で公園緑地の都市計画変更等行ったものは以下のとおりである。

・No.11 道徳公園については、道徳小学校、大江中学校にかねてより占用されていた区域について公園区域から削除し（4.8ha→3.6ha）、代替として忠道公園（No.10 児童公園、0.4ha）を廃止し、東側隣接地へ拡大移転し No.12 忠道公園（近隣公園、1.8ha）とした。

・No.49 東山公園は、公園内で広小路線北側の新池付近にて、東星中学校建設のため公園区域を削除し、代替として植田山土地区画整理事業で留保された裏山公園等を東山公園として追加した。

なお、ここに至る経過について簡単にふれると、第二次大戦中、新池付近にて戦死者のため忠霊塔建設の公園事業が行われたが、戦後その地に、軽費老人ホーム清風荘およびその東側に養護老人ホーム

寿寮が立地した。いずれの施設も都市計画公園内であった。昭和 60 年代初頃、両老人ホームは都市計画公園の区域から移転させるというかねてからの方針どおり移転が決定され、跡地は都市計画決定どおり公園整備することと一旦はなったが、そのころ地元より城山中学校分校建設要望があり、寿寮跡あたりに東星中学校を建設することとなり、東山公園の都市計画区域からから削除することとなったものである。

なお、都市計画公園と学校の関係について改めて触れておくと、都市計画公園もしくは土地区画整理事業により留保され公園とする予定だった区域内に、当時の児童生徒の急増などの地元事情等から設置されてしまった学校の取り扱いについて、公園面積を減らさず、また公園機能を損なわず、どのようにお互いが歩み寄れるように解決するかが公園計画の中で大きな懸案の一つであり、その一部は1969(昭和44)年までに既に解決されたものもあったが、多くはその時点においても未解決の課題として残っていた。

解決した例としては、鶴舞公園を鶴舞小学校が占用(S29 公園削除、他に代替公園)、呼続公園を新郊中学校が占用(S37 公園削除、他に代替公園)、道徳公園を大江中学校および道徳小学校が占用(前述、S49 公園区域削除、他に代替公園)、田代公園予定地(近隣公園規模)を城山中学校が占用(田代土地区画整理事業で公園用地は留保された。代替として田代公園(0.16ha)および代替公園用地を所管替え(平成 5 年、見附公園用地)により取得)などがあるが、その他についても、それぞれ代替公園を確保するなどしつつ徐々に解決に向け進められている。

・No.70 平塚公園は、支所管内図書館整備のための区域削除と追加の変更である。

③ 跡地利用等の中で追加変更等

・No.16 東山荘公園は、1936(昭和 11)年伊東あや氏より庭園、建物の寄付を受け 1939(昭和 14)年 10 月 3 日公園として供用(3,635 坪)したが[16]、戦後市長公舎等として使われ、それも利用終了していたものである。歴史のある庭園や建物に着目し特殊公園として決定した。

・No.17 密柑山公園は、旧厚生院の跡地である。名東区の猪高緑地の区域を一部削除し新厚生院を整備するということでその代替公園として決定した。

・No.23 荒子川公園は、1 等第 2 号荒子川運河および 2 等第 3 号運河の廃止区域、ならびに荒子川南部および遠若土地区画整理事業等により、公共用運河および運河関連用地として確保されていた区域の大部分と一部未買収地を含め公園として決定した。公園種別は、都市緑化植物園等を備えた特色ある公園として整備するため特殊公園とした。確保されていた運河関連用地には、公園の他に障害者支援施設、環境事業所、消防出張所、下水ポンプ所などが立地した(**図 4.1.6** 参照)。

・No.29 守山公園、No.30 廿軒家公園は緑道計画のために児童公園としては廃止したものである。名古屋市水道局の浄水施設等整備事業(昭和 53 年度から 6 箇年事業)のうち、犬山系導水管布設替え事業の計画および実施をきっかけとして、庄内川から矢田川(第 36 号水道みち緑地)、矢田川から鍋屋上野浄水場(第 41 号大幸緑地)、鍋屋上野浄水場から東山配水場(第 40 号天満緑地)のいずれも水道管敷地の地上部をつなぎ、さらに千種区今池に至る「水道みち緑道」計画のために、途中に決定されていた守山

16 「土木局重要施設ノ概要」名古屋市土木局、昭和 16 年 4 月

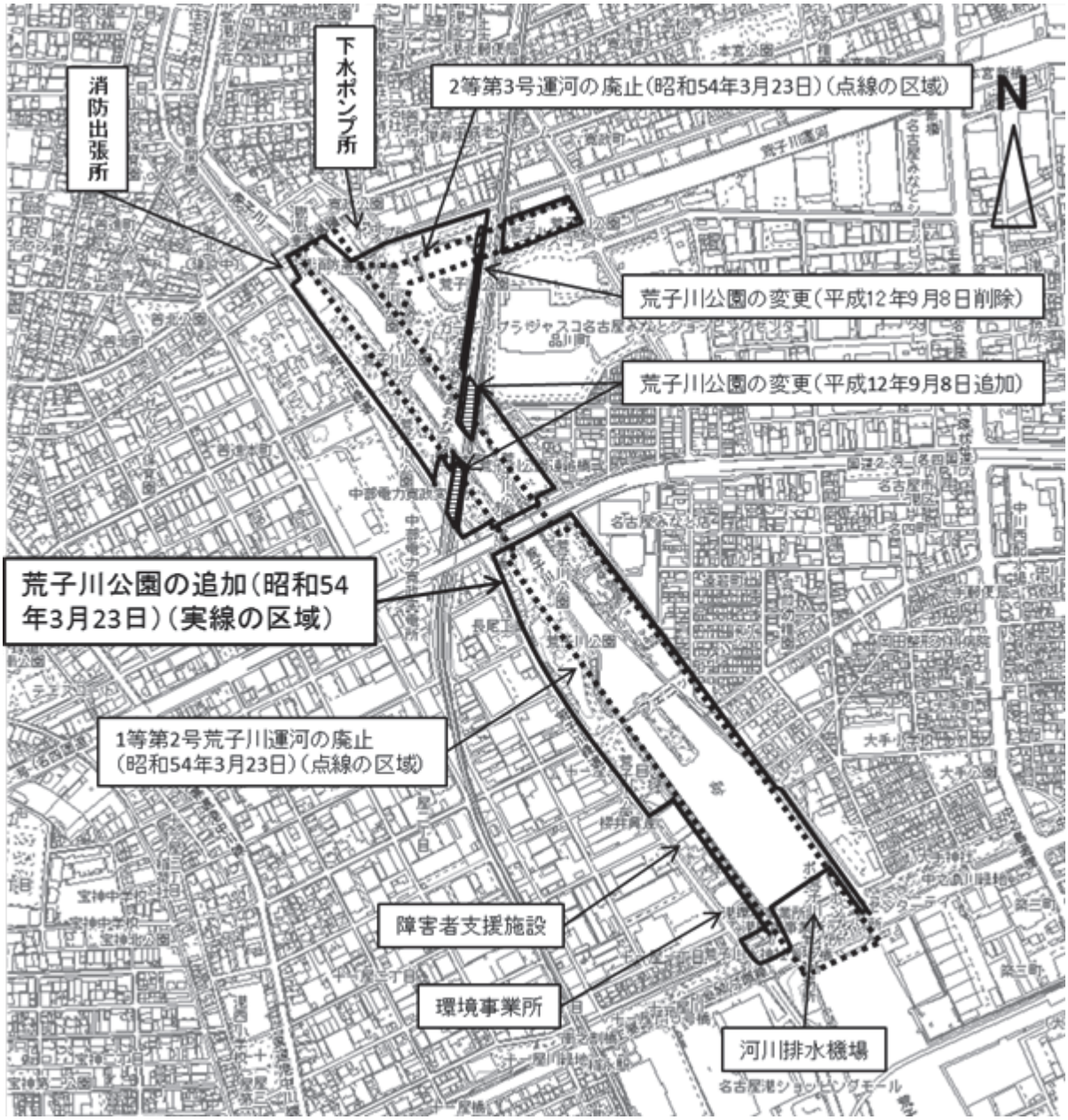


図 4.1.6　荒子川公園の追加および運河計画の変更

および廿軒家の両公園を一旦廃止し、その区域を含め第 36 号水道みち緑地として決定したものである（**図 4.1.14** 参照）。なお、緑道計画については本章第4節2（4） 緑道 の項を参照されたい。

・No.27 浦市場公園は水道局の事業用材料置場であったものを、緑道計画策定の際、緑道に付属する中間の休憩機能と、近隣住民のための児童公園機能を併せ持つものとして、水道みち緑地の決定と合わせ上記 2 公園の変更と同時に児童公園として追加した。

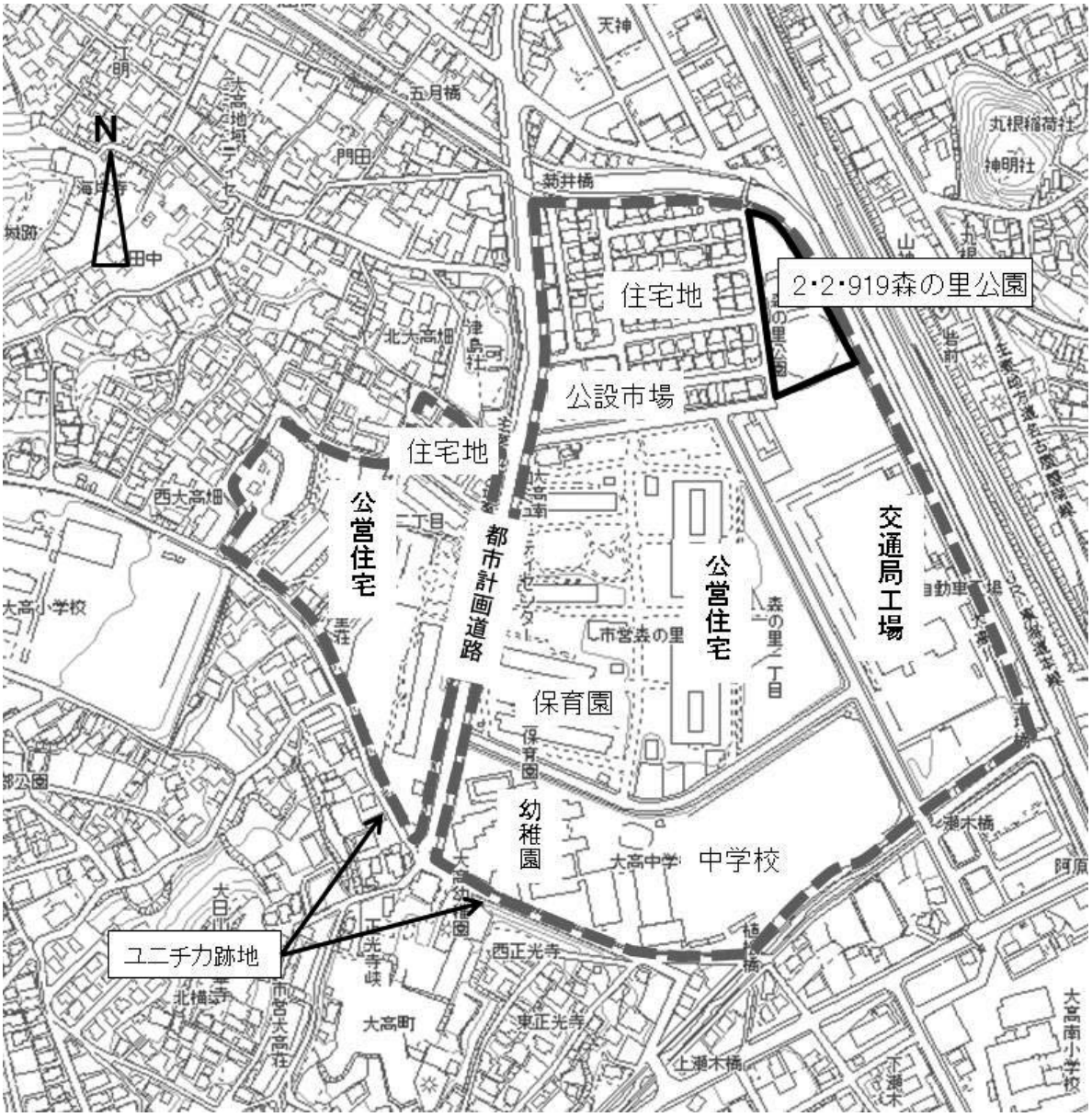


図 4.1.7　ユニチカ跡地の利用（2・2・919 森の里公園）

・No.28　森の里公園は、大規模工場跡地（ユニチカ）を名古屋市が取得し、総合的利用計画をたて市営住宅、都市計画道路、中学校、交通局工場などとともに跡地開発するなかで確保した（**図 4.1.7** 参照）。

ユニチカ跡地の利用計画は、これより後にいくつかの同種事例が出る、工場跡地など大規模跡地の土地利用転換に際し、名古屋市が総合的活用計画を全庁的に検討し、総務局が総合調整する「企画会議」（市長以下関係各局長級で構成）で利用計画を決定する方式の中で、都市計画として公園用地等を確保するとともに全体敷地の緑化を図る計画を立てた、最初のころの事例である。

・No.33 泉楽公園は教育委員会からの所管替えによるものである。

・No.35 白鳥公園（S56 追加）は、名古屋営林局白鳥貯木場跡地（の内の南部地区）を名古屋市が用地取

得し、下水ポンプ場、社会教育施設および公園とする利用計画をたてるなかで確保した。当地は 1981（昭和 56）年から 1983（昭和 58）年まで一旦名古屋市環境事業局白鳥埋立処分場として利用し、しかるべく地盤造成したのち公園の整備を行った。また下水ポンプ場は、地上を公園とし、地下を下水ポンプ場として相互に利用する都市公園法の兼用工作物制度に基づき決定した（**図 4.1.8** 参照）。

・No.39 枇杷島公園は、「枇杷島市場」跡地の利用計画を立て、公園、市営住宅、体育館、福祉施設等に利用する中で確保した。

・No.47 白鳥公園（S62 変更）は、既決定の白鳥公園（No.35）も含め、名古屋営林局白鳥貯木場跡地（北部地区）一帯を、1989（平成元）年開催の世界デザイン博覧会（以下「博覧会」という）の白鳥会場として国際会議場等整備する計画の一環として拡大変更した。公園計画としては、太夫堀（当地は、江戸時代に堀川を開削したと伝えられる福島左衛門大夫正則が掘った大池にちなんでそう呼ばれていた。また、庭園部分（白鳥庭園）も含めて、地名の「熱田新田東組甲船蔵」が示すように尾張藩の「船蔵」もあったと伝えている）の一部保存や、堀川対岸の熱田公園（県営、都市公園名・熱田神宮公園）と連絡を図るための橋梁（熱田記念橋）を架設し（営林署があったときからの、堀川両岸をつなぐ吊り橋「叶橋」は少し下流にある）、博覧会期間中は広場などとして利用し、博覧会終了後公園として再整備した（**図 4.1.8** 参照）。

・No.50 滝の水公園は、旧名古屋薬学専門学校跡地について、1959（昭和 34）年から 1967（昭和 42）年まで名古屋市環境事業局旧名薬専跡埋立処分場（約 3.5ha）として伊勢湾台風に係る廃棄物などの処分場として利用してきたが、その区域を中心とする公園である。西側および南側に都市計画道路等との間隙が残ったが、滝ノ水土地区画整理事業により公園用地を確保（約 0.3ha）するなどにより公園として都市計画決定し、全面覆土のうえ公園整備を行った。

・No.58 旭ヶ丘公園は、旧専売公社引込貨物線跡地を同公社から名古屋市が取得し、従前は南北 2 か所に分かれていた旭ヶ丘公園を一体となるよう変更した。なお、変更前の公園の北半分は旧陸軍墓地であった土地を復興土地区画整理事業で公園に換地されたものという。

・No.59 大生公園は、1975（昭和 50）年公園のない学区の解消事業により決定した公園を拡大変更（教育委員会からの所管替え）した。

④ 公園の機能増進のため、あるいはその他複数の理由による見直し変更

・No.8 名城公園と No.9 東外堀公園（S49 変更、追加）（第 1 段階）について

名城郭内の官庁街整備の中で、名城公園の当時西小園と呼ばれていた一角に名古屋高等裁判所および同地方裁判所を移転新築し、裁判所移転終了後の跡地は建物取り壊しの上、東外堀公園とする計画が立てられ、名城公園の西小園部分の削除と、東外堀公園を近隣公園として追加する都市計画変更が 1974（昭和 49）年に行われた。

また、その両者とも底地は国有地であり、この変更により名古屋市が国から公園として借入れる面積が 0.5ha 増加するため、国有財産借入れの規定により、名古屋市がその増加分と同等の面積の公園を別途市内にて確保した。

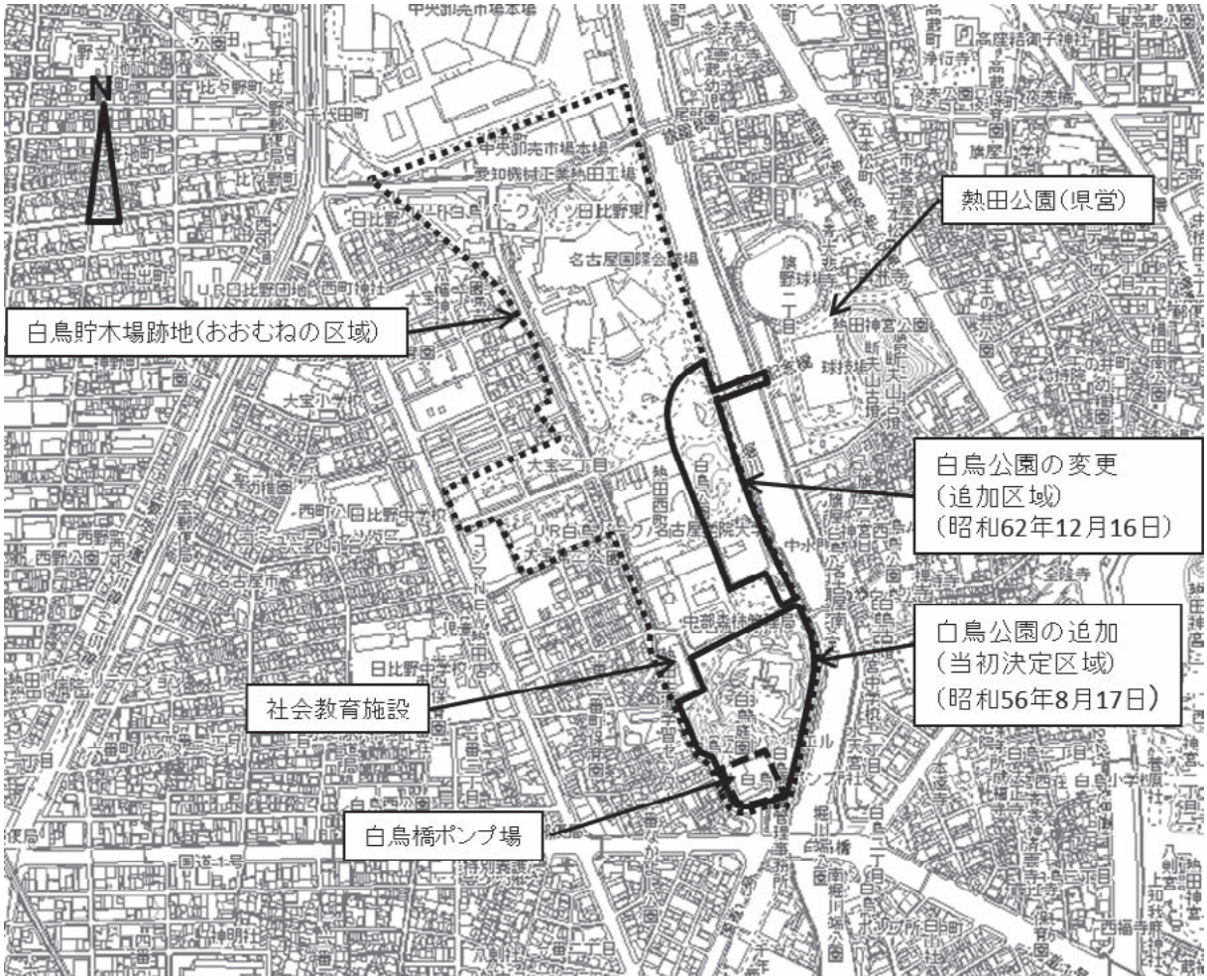


図 4.1.8　白鳥公園の追加

・No.38 名城公園と東外堀公園（S58 統合変更）（第 2 段階）について

1976（昭和 51）年末ごろから市民等から、名古屋市内には数少ない赤レンガ造の大正建築である裁判所庁舎を保存活用すべきであるとの声が上がり、都市公園施設として保存し活用する方向となった。その場合、都市公園法に定める建ぺい率等（公園施設としての用途などにより、設置できる公園の最低面積や建ぺい率制限が規定されており、この場合、東外堀公園単独ではその規定を満足できなかった）を法律上満足させる必要上から東外堀公園と名城公園を統合し、名城公園とする形で変更することとなった。

都市計画変更に際し、両公園の一体性確保の見地などから国の文化財に指定されていた名古屋城外堀名鉄瀬戸線廃線敷の一部や、三の丸の旧陸軍将校クラブ偕行社前庭（通称三の丸庭園）、天王坊後園跡（名古屋城正門前東）の一部なども併せて都市計画公園の区域に加え 1983（昭和 58）年 3 月 25 日に変更した。

なお、旧裁判所庁舎は 1984（昭和 59）年 5 月国の重要文化財に指定され、名古屋市の市政資料館として活用されることになった。

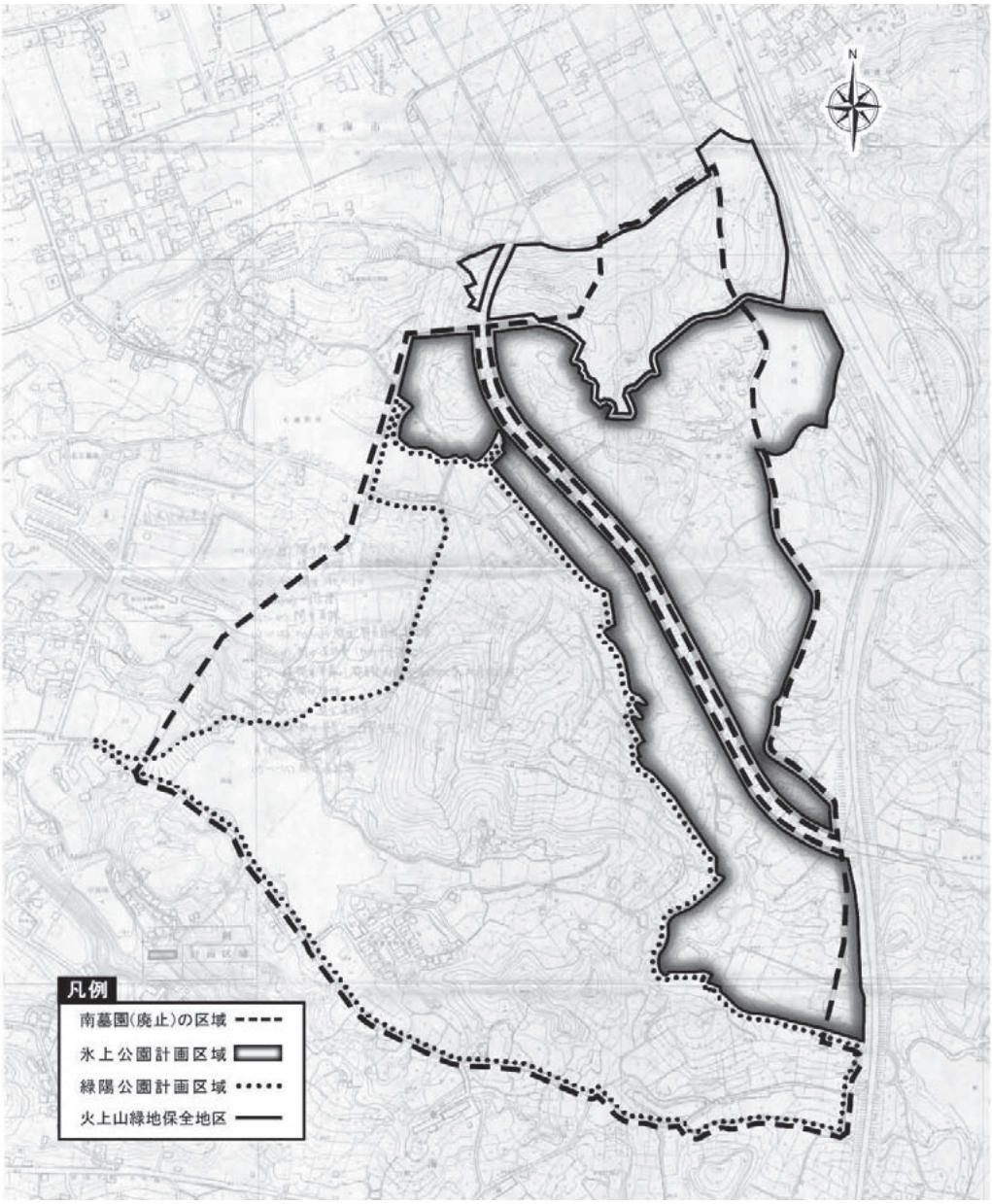


図 4.1.9　南墓園の廃止と氷上公園の追加その他説明図

・No.21 氷上公園（S53 追加）について

1964（昭和 39）年大高町と名古屋市の合併の際の協議事項に南墓園の廃止があった。墓園の変更経過の詳細は本編「第2章　墓園」に譲るが、合併時の条件の一つだった南墓園の廃止をこのとき行ったものである。

南墓園の廃止にあたり、その計画区域のうち火上姉子神社等の神社境内地の部分は、都市緑地保全法による緑地保全地区に指定することで関係権利者等との協議が進んだ。

残りの名古屋市域内部分については、全市的な公園の配置と必要量から、墓園から公園に変更する計画となり、さらに、隣接地のため池、畑などとなっている知多半島道路と挟まれた区域の一部を公園計

画区域に加えた。また名称も「火」は火災に関係した歴史的経過からも「氷」にしてほしいとの熱田神宮から要望もあり「氷上公園」とした。なお、墓園に決定されていた区域のうち名古屋市外部分は東海市と大府市にまたがっていたが、東海市の区域において一部を区域除外等したうえで、知多北部都市計画区域において東海市と大府市にまたがる「緑陽公園（40.6ha）」（愛知県知事決定）として同日決定された（**図 4.1.9** 参照）。

・No.42 久屋大通公園（S61 追加）について

栄公園は、都心の静かで落ち着いた公園であるが賑わいには欠けているということで昭和 50 年代後半からその活性化が課題となっていた。また、愛知県文化会館（講堂、美術館、図書館）の建替え計画は、会館自体が復興土地区画整理事業の事業計画において公園用地となっていた区域に暫定立地していたため、その取扱いがかねてより懸案となっていた。

さらに、NHK 名古屋放送局はこの時期建替えを検討していた。

このような時期に、道路法による兼用協議により 1970（昭和 45）年に都市公園となっていた久屋大通中央帯（都市公園名；久屋大通公園）と上記 3 者を一体的に開発整備することにより、それらの課題等を一挙に解決しようとする方向となった。

具体的には、愛知県施設（美術館および講堂の機能）およびNHK名古屋放送局を東側の栄公園の位置へ移し、両者の跡地を都市公園の広場として整備し、久屋大通公園と一体化した公園整備を図ることになった。なお、愛知県文化会館にあった図書館機能については、別途名古屋城三の丸地区に移転させることとなり、1991（平成 3）年移転し愛知県図書館として開館した。

この際、愛知県文化会館は、前述のように復興土地区画整理事業計画の公園予定地内に、暫定的にではあるが許可されて立地していた経過などもあり、移転後の愛知県施設（愛知芸術文化センターと名付けられた）は都市公園施設として位置づけられることになった。愛知県文化会館が暫定許可された昭和 20 年代末ごろは、都市公園法および同施行令が未制定だったため建ぺい率制限等の規定がなかったが、建て替えにあたっては同法等に適合させる必要性があった。また、栄公園と久屋大通公園地区を景観的にも一体的に計画した、名古屋市の都心の代表的公園として計画整備していく必要もあるという大きな視点から、久屋大通の中央帯部分すべてと同大通りの南にあった前津公園および三輪公園もすべて併せ、一つの大きな公園とし、都心のひろば的性格を持つ特殊公園という種別で決定することとなった。1986（昭和 61）年 5 月 No.43 栄公園、No.44 前津公園、No.45 三輪公園の廃止と、No.42 久屋大通公園の追加が行われた。

なお、栄公園の前身は、さかのぼると第 2 次大戦前に都市計画で第 28 号（県庁舎跡）公園として定められていた経過があるので簡単にふれたい。

1941（昭和 16）年 5 月に第 28 号公園（県庁舎跡公園、別名新栄または栄公園）3.6ha、として旧愛知県庁舎移転跡地に「有事の際の防空防護防災の一助とし、平時には市民の体位向上並びに保健慰楽のため」に決定され、名古屋市が愛知県から分割支払いで用地買収した。戦後の 1947（昭和 22）年 5 月 6 日第 28 号公園は一旦廃止され、同日に旧公園区域を含む 8.25ha が第 17 号栄公園として決定された。その区域は当時の決定図書（図面）の所在が不明のため一部推定となるが、概ね旧愛知県文化会館、旧

NHK、旧栄公園、東桜小学校、小学校北の三角ブロック、および南へ錦通りとそれを挟む南側 2 ブロック（推定）あたりであった。その後 1950（昭和 25）年、1954（昭和 29）年、1960（昭和 35）年の 3 回縮小変更の結果、面積約 3.29ha の区域で 1986（昭和 61）年の変更を迎えた。

一方、復興土地区画整理事業の事業計画では、当初都市計画公園に合わせた区域すなわち旧栄公園と、愛知県文化会館、NHK 等立地した土地が公園予定地となっていたが、昭和 20 年代から 30 年代にかけて、まず NHK 敷地等は交換等で公園予定から外れている。これらの経過は旧都市計画法の時期のことであり、このあと数十年様々な経過をたどり、また復興土地区画整理事業に関することでもあるのでここでは詳細は省略する。

2002（平成 14）年、県文化会館跡地及び旧 NHK 放送センター跡地の部分には、地下・地上・上空をつなぐ立体型の公園「オアシス 21」が完成している。

なお、栄公園地下に決定されていた都市計画栄公園駐車場は、1989（平成元）年新しい愛知芸術文化センター地下に変更された。また、栄地区に分散して設置されていたバス停留所を集約した栄バスターミナルも、都市公園法上の扱いは公園の地下占用施設である都市計画施設として 1999（平成 11）年に追加された。

・No.46 土市公園（S61）について

公園機能増進のため隣接地に拡大変更した。

・No.48 名城公園（S62）について

名城郭内にある国の機関の庁舎建替え等整備の一環として、名城公園東小園（国有地を名古屋市が借受け公園設置されていた）へ名古屋法務局を移転させる計画が立てられた。名古屋市と国等が協議の結果、名古屋城二の丸正門前の公園整備のため、名古屋防衛施設局・東海農政局・水資源開発公団の庁舎がある部分（国有地、一部水資源開発公団所有地）を都市計画公園に追加する。一方で、名城公園東小園を名古屋法務局移転用地等とするという、両者交換の形で公園から削除する都市計画変更を行うことになった。都市計画としては 1987（昭和 62）年 12 月に変更されたが、事業としては 2 段階で行われることとなり、第 1 段階として、東小園の東半分に法務局が立地し、代替として名古屋城正門前東部分の一部が公園とされた。第 2 段階については東海農政局、水資源開発公団（現水資源機構中部支社）の移転の目途がついてからとなっている。

表 4.1.13　公園の機能増進または他事業に関連した都市計画公園の変更、追加

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考（変更理由、面積(ha)、公園番号等）
							種別	番号	公園名		
1	1970	S45	11	5	N347	追加	児童	294	天道公園	0.19	東志賀公園減少の代替　現2･2･118
2	1970	S45	11	5	N347	変更	児童	266	東志賀公園	0.61	市道分断区域の削除　0.80→0.61 現2･2･119
3	1970	S45	11	9	A872	変更	近隣	7	荒子公園	3.3	市電下之一色線廃止跡の追加、周囲道路拡幅部削除　3.24→3.3　　現3･3･18
4	1970	S45	12	16	A1001	変更	近隣	3･3･1	木ケ崎公園	3.5	河川管理道路設置に伴う区域の加除　5.21→3.5　現3･3･5　　同時に隣接の矢田川橋緑地を拡大
5	1971	S46	8	25	A721	変更	風致	20	東山公園	261.8	山手植田線決定に伴う区域削除 265.8→261.8　　現5･6･5
6	1972	S47	9	13	A737	変更	一般	6･6･2	稲永公園	35.7	潮凪線延伸変更に伴う区域の削除 36.6→36.5
7	1972	S47	9	13	A737	変更	一般	5･5･25	稲永東公園	11.3	稲永公園削除の代替として鴨浦区域の追加 10.3→11.3
8	1974	S49	2	20	A151	変更	一般	5･7･12	名城公園	80.7	新名古屋高等裁判所等設置のため西小園の削除　81.7→80.7
9	1974	S49	2	20	A151	追加	近隣	3･3･41	東外堀公園	1.5	名城公園西小園の削除の代替として、裁判所跡地を決定
10	1974	S49	12	23	N415	廃止	児童	2･2･718	忠道公園		道徳公園削除の代替として忠道公園の近隣公園へ拡大変更のため
11	1974	S49	12	27	A1107	変更	一般	5･3･27	道徳公園	3.6	道徳小学校、大江中学校に占用されていた区域の削除　4.8→3.6
12	1974	S49	12	27	A1107	追加	近隣	3･3･42	忠道公園	1.8	道徳公園削除の代替として東側工場跡地へ拡大移転、児童公園から変更　0.4→1.8
13	1976	S51	11	29	A1080	変更	一般	5･7･12	名城公園	80.7	都市高変更に伴い南外堀地区一部削除、面積変更なし
14	1977	S52	1	17	A53	変更	近隣	3･3･33	要池公園	3.1	名古屋岡崎線変更による削除　3.2→3.1
15	1977	S52	1	17	A53	変更	一般	5･4･8	楠公園	4.8	国道302号整備関連削除　5.0→4.8　代替生棚公園
16	1977	S52	1	17	A54	追加	一般	8･3･4	東山荘公園	1.2	戦前寄付を受けていた庭園、建物。市長公舎等の利用終了により決定
17	1977	S52	8	20	N354	追加	児童	2･2･533	密柑山公園	0.51	公共施設（厚生院）跡地活用　　猪高緑地代替
18	1977	S52	8	20	N354	変更	児童	2･2･311	荒輪井公園	0.21	市営稲葉地住宅建築関連
19	1977	S52	9	26	A964	変更	一般	5･5･24	日光川公園	10.5	藤前流通業務団地計画により位置を約200m北西に移し変更決定　10.0→10.5
20	1977	S52	9	26	A964	追加	近隣	3･3･56	藤前公園	1.4	藤前流通業務団地計画により名四国道沿いに決定
21	1978	S53	5	24	A618	追加	一般	5･5･36	氷上公園	26.1	南墓園廃止に伴い一部を公園、神社部分は緑地保全地区として決定。南墓園の名古屋都市計画区域外（東海市、大府市）部分は緑陽公園（40.6ha）として同日に決定
22	1978	S53	12	6	A1340	追加	近隣	3･3･60	大幸第二公園	1.6	公団大幸東団地関連公共施設整備促進事業による。河川敷緑地とつなぐ
23	1979	S54	3	23	A343	追加	一般	8･5･5	荒子川公園	29.5	荒子川運河廃止跡地の一部を決定
24	1979	S54	10	1	A1032	追加	近隣	3･3･62	秋葉公園	1.2	市営西茶屋住宅等開発に伴う決定

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考（変更理由、面積(ha)、公園番号等）
							種別	番号	公園名		
25	1979	S54	10	1	N462	追加	児童	2･2･750	西茶屋公園	0.48	市営西茶屋住宅等開発に伴う決定
26	1979	S54	10	1	N462	追加	児童	2･2･751	一葉公園	0.12	市営西茶屋住宅等開発に伴う決定
27	1980	S55	3	26	N165	追加	児童	2･2･832	浦市場公園	0.43	犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地の活用
28	1980	S55	3	26	N165	追加	児童	2･2･919	森の里公園	0.55	工場跡地(ユニチカ)開発計画により決定
29	1980	S55	3	26	N165	廃止	児童	2･2･804	守山公園		犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地の活用、水道みち緑地(緑道)の一部として変更決定
30	1980	S55	3	26	N165	廃止	児童	2･2･805	廿軒家公園		犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地の活用、水道みち緑地(緑道)の一部として変更決定
31	1980	S55	9	22	N458	変更	児童	2･2･508	中根公園	0.87	弥富相生山線変更に伴う削除、追加　0.60→0.87
32	1980	S55	9	22	N458	追加	児童	2･2･156	辻町公園	0.65	工場跡地開発、住宅宅地開発関連公共施設整備促進事業による
33	1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･753	泉楽公園	0.69	既成市街地内空地活用
34	1980	S55	12	26	N615	変更	児童	2･2･256	二之条公園	0.18	犬山線連続立体交差事業による側道整備のため削除　0.20→0.18
35	1981	S56	8	17	A872	追加	地区	4･4･3	白鳥公園	4.5	白鳥貯木場跡地利用計画により防災避難地機能を有する公園として決定、地下(一部)に下水ポンプ場を兼用（第1期計画）
36	1982	S57	1	16	N17	廃止	児童	2･2･617	吉良第一公園		八田貨物基地計画に伴い廃止、代替山塩緑地
37	1982	S57	3	10	N87	追加	児童	2･2･65	猪々道公園	0.23	住宅宅地開発関連公共施設整備促進事業による
38	1983	S58	3	25	A310	変更	総合	5･6･12	名城公園	85.3	旧名高裁建物保存等のため東外堀公園と名城公園を統合、併せ外堀の一部、三の丸庭園、天王坊後園等追加　80.7→85.3
39	1984	S59	8	1	A758	追加	近隣	3･3･65	枇杷島公園	1.0	枇杷島市場廃止跡地利用計画による
40	1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･757	土古北公園	0.26	住宅宅地開発関連公共施設整備促進事業による
41	1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･758	土古南公園	0.23	住宅宅地開発関連公共施設整備促進事業による
42	1986	S61	5	30	A532	追加	特殊	8･5･10	久屋大通公園	16.5	栄公園・愛知県文化会館・NHK等一体開発計画のため、栄公園、前津公園、三輪公園を廃止し、久屋大通中央帯の公園(未決定)を合わせて久屋大通公園として決定し公園機能の向上を図った（久屋大通公園　0→16.5　栄公園　3.3→0　前津公園　2.1→0　三輪公園　0.14→0）
43	1986	S61	5	30	A532	廃止	近隣	3･3･6	栄公園		
44	1986	S61	5	30	A532	廃止	一般	3･3･13	前津公園		
45	1986	S61	5	30	N248	廃止	児童	2･2･333	三輪公園		
46	1986	S61	9	26	N380	変更	児童	2･2･532	土市公園	0.13	公園の機能増進のため　0.10→0.13
47	1987	S62	12	16	A986	変更	地区	4･4･3	白鳥公園	7.4	白鳥貯木場(北部)跡地利用計画により追加（第2期計画）（太夫堀の保存等）　4.5→7.4
48	1987	S62	12	16	A986	変更	総合	5･6･12	名城公園	85.5	名城東小園を削除、防衛施設局・東海農政局等用地を追加変更　85.3→85.5

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考(変更理由、面積(ha)、公園番号等)
							種別	番号	公園名		
49	1988	S63	12	5	A1078	変更	総合	5･6･5	東山公園	261.8	東星中学設置のため削除、代替として裏山公園(植田山区画整理組合より)等追加　261.8→261.8
50	1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･73	滝の水公園	3.9	旧名古屋薬学専門学校跡埋立場及び区画整理事業等により整備
51	1988	S63	12	5	N372	変更	児童	2･2･601	万場公園	0.79	市営万場住宅建替に伴う区域整正 0.73→0.79
52	1990	H2	2	23	N37	変更	児童	2･2･158	飯田公園	0.64	都市計画道路(大曽根北2号線)による削除、区域追加　0.64→0.64
53	1991	H3	3	27	N93	変更	児童	2･2･325	長田公園	0.24	関西線近鉄線連立八田駅整備関連削除　0.30→0.24
54	1991	H3	3	27	N93	追加	児童	2･2･688	八田公園	0.36	関西線近鉄線連立八田駅前広場整備に関連し決定（用地は主に八田東部区画整理組合より）
55	1991	H3	11	25	N348	変更	児童	2･2･119	東志賀公園	0.58	志賀団地建替及び図書館等整備のため区域整正　0.61→0.58ha
56	1991	H3	11	25	N348	追加	児童	2･2･161	萩野公園	0.32	志賀団地建替に伴い決定
57	1991	H3	11	25	N348	変更	児童	2･2･200	道間公園	0.20	城北線(旧国鉄瀬戸線)整備のための削除及び追加　0.20→0.20
58	1994	H6	3	31	N130	変更	街区	2･2･103	旭ヶ丘公園	0.56	旧専売公社引込線廃止跡地を活用し区域の一体化整形化　0.56→0.56
59	1994	H6	3	31	N130	変更	街区	2･2･745	大生公園	0.56	区域の追加(当初決定は適正配置促進事業による)　0.40→0.56
60	1994	H6	9	27	N308	変更	街区	2･2･101	矢田第二公園	0.23	大幸南地区開発の大幸南線決定のため削除 0.24→0.23
61	1995	H7	2	20	N58	変更	街区	2･2･716	鶴里公園	0.68	天白川河川改修事業のため一部削除 0.70→0.68
62	1995	H7	2	20	N58	変更	街区	2･2･728	阿原公園	0.40	天白川河川改修事業のため一部削除 0.51→0.40
63	1995	H7	2	20	N58	変更	街区	2･2･735	星宮公園	0.24	天白川河川改修事業のため一部削除 0.26→0.24
64	1995	H7	2	20	N58	変更	近隣	3･3･54	野並公園	1.7	天白川河川改修及びポンプ場整備のため一部削除　2.1→1.7
65	1995	H7	2	20	N58	変更	近隣	3･3･64	浦里公園	1.5	天白川河川改修事業のため一部削除 1.7→1.5
66	1995	H7	2	20	N58	追加	街区	2･2･770	赤坪公園	0.89	天白川河川改修事業に関連し決定(用地は笠寺東部区画整理組合より)
67	1995	H7	9	29	N338	追加	街区	2･2･539	大宝第一公園	0.14	白鳥住宅市街地総合整備事業により整備
68	1995	H7	9	29	N338	追加	街区	2･2･540	大宝第二公園	0.10	白鳥住宅市街地総合整備事業により整備
69	1996	H8	8	1	N277	追加	街区	2･2･771	木場中央公園	0.88	木場再開発地区計画等により整備(緑政土木局は適正配置促進事業に分類)
70	1999	H11	8	13	N271	変更	街区	2･2･248	平塚公園	0.81	支所管内図書館整備に伴う区域削除、追加 0.74→0.81
71	1999	H11	8	13	N271	追加	街区	2･2･692	吉良公園	0.35	八田高畑住宅市街地総合整備事業により整備
72	2000	H12	9	8	N317	変更	近隣	3･3･34	千句塚公園	2.0	西側隣接斜面地保全等のため追加、区域整正のため一部削除　1.8→2.0
73	2000	H12	9	8	N317	変更	特殊	8･5･5	荒子川公園	29.6	あおなみ線計画に合わせ高架下追加、同線駅計画のため一部削除　29.5→29.6

第４節　緑地の都市計画

1　昭和 44 年以前の経緯と緑地の種別について

(1)　昭和 44 年以前の緑地の決定経緯

緑地という都市計画施設が制度化されたのは、1940（昭和 15）年の都市計画法改正の時である。

緑地の定義については、内務省都市計画課の都市計画法改正のころの講演会における説明によると、「山林とか、原野とか、そのままの形で大した利用施設をせず、国民保健の増進、都市の防衛あるいは又火災当時の抑制等の目的をもちました公共施設の一種と大体観念して宜敷かろうと思います」。[17] 公園緑地の保健思想と、当時一般的に防空緑地と呼ばれていた防空防災の考え方が前面に出ている。

この考え方により、名古屋では 1940（昭和 15）年 12 月に「庄内川緑地」はじめ 5 緑地が決定され、1945（昭和 20）年 4 月にはそのうち 4 緑地が拡大または縮小の変更がされた。

大戦の後、名古屋都市計画緑地は公園のように全面見直しがされず、しばらく戦前の都市計画が継続された。それはおそらく特別都市計画法（昭和 21 年法律第 19 号）の緑地地域の指定検討と関係するものと推定される。

1955（昭和 30）年名古屋市と周辺 6 町村との合併や、1956（昭和 31）年名古屋市が政令指定都市となり、都市計画に関する事務のうち知事に属するものの一部が市長に委譲されたことなどを契機に、都市計画公園緑地の見直しが行われ、緑地については 1958（昭和 33）年戸田川緑地、洗堰緑地、猪高緑地、荒池緑地の 4 緑地の追加と、庄内川緑地を横井山緑地、庄内緑地、水分橋緑地の 3 緑地に分割するほか、番号や区域の変更を行った。また、1965（昭和 40）年には鳴海、大高、有松、守山の各市町との合併にともない、勅使池緑地を追加した。

1965（昭和 40）年 11 月の河川審議会答申に基づく、同年 12 月の建設事務次官通達「河川敷地の占用許可について（河川敷地占用許可準則）」（建設省発河第 199 号）によって、河川敷地を公園緑地とする道が開かれ、1966（昭和 41）年から 1968（昭和 43）年にかけて、10 か所の河川敷緑地が追加された。

なおこの他、戦後から 1969（昭和 44）年までの間に、道路計画の変更や土地区画整理事業との整合などの理由によって幾度かの都市計画緑地の変更がされている。

この結果 1969（昭和 44）年末の都市計画緑地は 22 緑地、面積 1,513.59ha となっていた。

(2)　緑地の種別について

緑地の定義や種別分類などは、都市計画法およびその関連規定としては新都市計画法施行の時期には行われず、2000（平成 12）年の「都市計画運用指針」（平成 12 年 12 月 28 日建設省都計発第 92 号）において初めて行われた。

都市公園法では、同法に関連する通達「都市公園等整備緊急措置法及び都市公園法の一部を改正する法律の施行について」（昭和 51 年建設省都公緑発第 147 号）において、都市公園の種別名称の中

[17] 星敏夫（都市計画課内務理事官）「都市計画法中改正法律について」（「区画整理」（昭和 15 年 7 月号））

に緑地という呼称が付くものとして、「都市公園の設計指針」の項にて「緩衝緑地」「都市緑地」「緑道」の 3 種類の名称と設計指針が示されている。次いで、1993（平成 5）年の同通達改正時（平成 5 年 6 月 30 日建設省都公緑発第 86 号）に、緑地という呼称ではないが緑地的性格のものとして、「都市林」「広場公園」が追加されている。

1995（平成 7）年都市計画中央審議会答申の中の「都市公園等」の一覧表の種別の中には、「緑地」あるいはそれに類するものとして緩衝緑地、都市緑地、緑道、都市林の名があるが具体的な定義はされていない。（本章第1節の**表 4.1.1** 参照）

その他に、国が 1981（昭和 56）年公園の補助事業制度の種別の一つとして「広場公園」を打ち出したが、その都市計画決定の種別は都市緑地とし、一般名称として「～ひろば緑地」と呼んだ。

2000（平成 12）年都市計画法改正に至って出された「都市計画運用指針」においては、緑地の具体的な定義がされるとともに、ア 都市景観に資する緑地、イ 樹林地等を保全する緑地、ウ 緩衝緑地、エ 遮断緑地、オ 河川区域を対象とする緑地、カ 緑道の 6 種別に分け具体的な定義等が示された。

しかし、本都市計画史では、名古屋市で緑地の都市計画決定の際実際に使われた分類名称にしたがい、「河川敷緑地」、「緩衝緑地」、「都市緑地（修景緑地、自然緑地等を含む）」、「緑道」、「ひろば緑地」の 5 種に分け各々について述べたい。

なお、次項においても公園におけると同様に緑地名の前に記した「No.」は、項中の表に付けた番号（No.）に対応するものである（**表 4.1.14**）。

2 緑地の変更、追加の経過

（1） 河川敷緑地

1965（昭和 40）年河川敷地占用許可準則により、河川敷地を公園緑地として利用していくことが可能となり、1966（昭和 41）年から 1968（昭和 43）年の間に 10 か所の河川敷緑地が追加されたが、新都市計画法施行以後も、河川整備の進捗等に合わせ河川敷緑地の追加を進めた。

なお、河川敷緑地の整備は、原則として河川敷のうち流水面や法面等を除く高水敷と呼ばれる平地部分を公園として占用許可を得て整備を進めるため、河川管理者と調整し、河道整備が済み公園として占用できる区域の確定を見計らいつつ都市計画決定を進めた。

表 4.1.14 の No.3 横井橋緑地、No.8 勝川橋緑地、No.10 矢田川緑地、No.14 松川橋緑地は、河川敷地を緑地として新たに追加した。

No.1 天白川緑地、No.9 天白川緑地、No.13 勝川橋緑地は、既決定の河川敷緑地の上流側へ、または下流側へ拡大変更した。

No.2 矢田川橋緑地、No.4 庄内緑地、No.5 洗堰緑地、No.6 枇杷島橋緑地、No.7 豊公橋緑地、No.15 天神橋緑地、No.16 矢田川橋緑地は、都市計画道路の変更等に関連して区域の追加、削除を行った。

No.11 千代田橋緑地は、南側の大幸第二公園と連絡するため堤防法面の一部を追加した。

No.12 天白川緑地は、菅田土地区画整理事業に関連し堤内地側堤防敷を緑道的に整備するため追加するとともに、都市計画道路線形変更のため区域整正を行った。

表 4.1.14 都市計画緑地の変更、追加(河川敷緑地)

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積(ha)	変更理由、変更面積(ha)等
1	1970	S45	11	9	A875	変更	18	天白川緑地	39.1	河川敷緑地、新島田橋～植田川合流点間区域拡大 37.8→39.1
2	1970	S45	12	16	A1004	変更	14	矢田川橋緑地	19.2	河川敷緑地、河川管理道路設置に伴い区域追加、隣接の木ヶ崎公園の削除 17.81→19.2
3	1973	S48	1	19	A47	追加	23	横井橋緑地	20.4	河川敷緑地の追加、横井橋～新前田橋
4	1973	S48	4	4	A332	変更	3	庄内緑地	94.2	都市計画道路(江川線)変更に伴う一部削除 95.4→94.2
5	〃	〃	〃	〃	〃	変更	4	洗堰緑地	115.8	都市計画道路(江川線)変更に伴う一部追加 114.6→115.8
6	〃	〃	〃	〃	〃	変更	19	枇杷島橋緑地	52.7	都市計画道路(外堀町線)変更に伴う一部削除 52.8→52.7
7	〃	〃	〃	〃		変更	20	豊公橋緑地	12.6	都市計画道路(外堀町線)変更に伴う一部削除 12.7→12.6
8	1975	S50	3	3	A168	追加	24	勝川橋緑地	19.8	河川敷緑地の追加、勝川橋～水分橋
9	1978	S53	1	25	A78	変更	18	天白川緑地	75.8	河川敷緑地 環状2号線～植田川合流点、野並橋～大慶橋の追加 土地区画整理(天白)に伴う区域整正 39.1→75.8
10	〃	〃	〃	〃	〃	追加	27	矢田川緑地	56.8	河川敷緑地の追加、東名高速矢田川橋～千代田橋
11	1978	S53	12	6	A1344	変更	16	千代田橋緑地	24.8	河川敷緑地 大幸第二公園と連続させるため堤防法面の追加 24.7→24.8
12	1980	S55	9	22	A947	変更	18	天白川緑地	77.8	河川敷緑地 天白川堤内地側堤防敷を緑道機能を持つ河川敷緑地として追加、及び都市計画道路(弥富相生山線)変更に伴う区域整正 75.8→77.8
13	1981	S56	8	17	A875	変更	24	勝川橋緑地	20.5	河川敷緑地、春日井市八田川緑地決定に合わせた追加 19.8→20.5
14	1984	S59	2	24	A153	追加	46	松川橋緑地	30.9	河川敷緑地の追加、松川橋～勝川橋
15	1984	S59	9	26	A908	変更	13	天神橋緑地	19.4	都市計画道路(赤萩町線)変更に伴う一部追加 19.3→19.4
16	〃	〃	〃	〃	〃	変更	14	矢田川橋緑地	19.1	都市計画道路(赤萩町線)変更に伴う一部削除 19.2→19.1

(2) 緩衝緑地

大江川河口部を、大江川環境整備事業により、公害防止事業費事業者負担法(昭和45年法律第133号)に基づく周辺関係企業の負担も得て埋立て事業を実施した[18]。その埋立てた河川の区域を、一般市街地と石油コンビナート等特別防災区域の間を隔てるための緩衝緑地として追加した(表 4.1.15)。なお事業経過は本章第7節2⑤ 大江川緑地 に述べる。

表 4.1.15 都市計画緑地の追加(緩衝緑地)

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積(ha)	変更理由、変更面積(ha)等
1	1977	S52	1	26	A80	追加	25	大江川緑地	11.7	緩衝緑地 石油コンビナート等特別防災区域と一般市街地の間の緩衝緑地として決定、大江川環境整備事業として埋立実施、公害防止事業としての位置づけもある

[18] 「名古屋の公園100年のあゆみ」(名古屋市 平成22年3月発行)「緩衝緑地 大江川緑地」の項参照

(3)　都市緑地(修景緑地、自然緑地等とされているものを含む)

土地区画整理事業、都市計画道路変更、道路整備などに伴う軽微な区域の整正、追加、削除の説明は**表 4.1.16** の変更理由等の欄に譲り、以下に主なものについて簡単な説明を加えたい。

・No.3　猪高緑地は、東側に障害者スポーツセンターおよび厚生院が立地することになり、そのため区域の一部を削除するとともに、極楽および高針北部土地区画整理事業に都市計画緑地の区域の一部を取込み緑地用地を留保しつつ、区域の一部追加および整正の変更を行った。併せて都市計画道路(長湫西部線)の変更のため道路と重なる部分の削除を行った。

・No.7、No.8、No.9 の 3 緑地は市営住宅等開発事業に伴う関連事業として追加し整備した。

・No.10　かしの木緑地は神宮東特定住宅市街地総合整備促進事業の中で、避難路の安全確保と修景のための緑地として追加した。

・No.11　港北緑地は、港北運河埋立整備計画において、運河敷地をまず港北埋立処分場として活用した後の跡地と、その北側の昭和 12 年に開催された汎太平洋平和博覧会の跡地である港北公園(都市公園として供用していた)、および隣接のその他の公共用地を利用し、避難広場等、港区役所(移転新設)ならびに港防災センター(新設)を整備し、地区の防災拠点としようという計画が立てられた中で、全体区域のうち港区役所、港防災センター、区画道路を除く区域について緑地として追加したものである。同時に、計画敷地の上空に都市高速道路が決定されていたため、その緩衝的な機能もあわせ持つものとして決定した。

またその 4 年後、港北運河の江川線以西で埋立の合意のとれたところまでの約 0.8ha について、No.17 のように追加した(**図 4.1.10** 参照)。

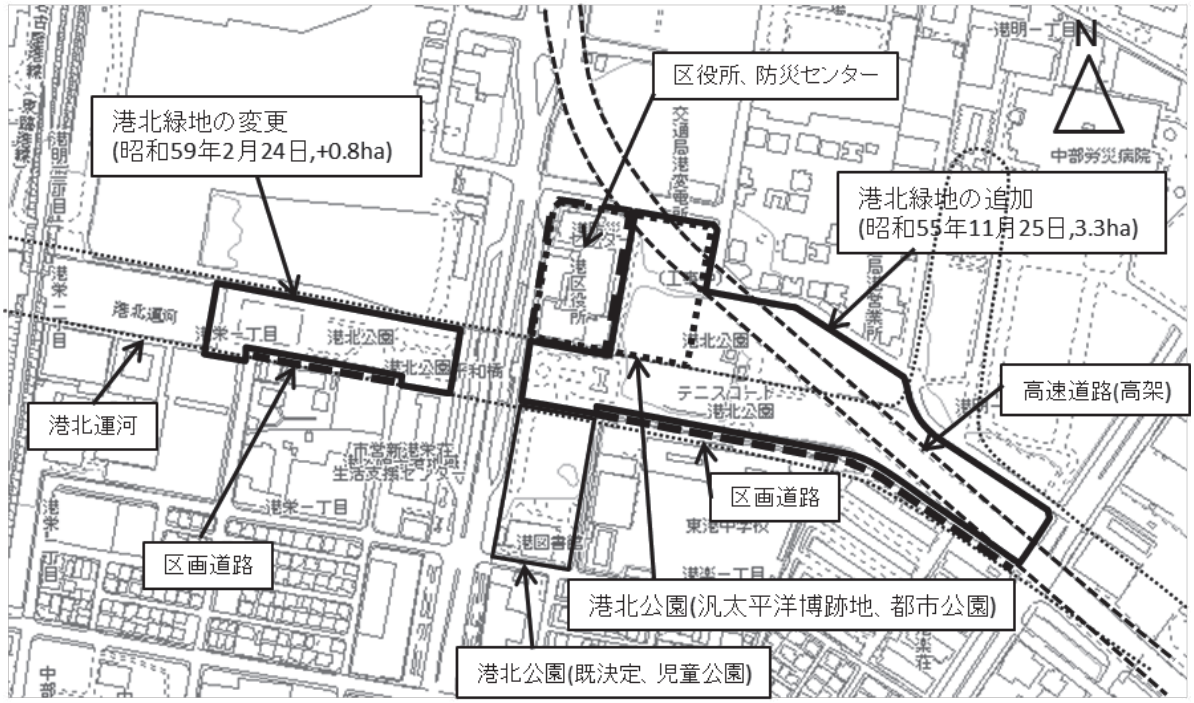


図 4.1.10　港北緑地(港北運河跡地等の利用)

・No.13 南郊緑地は、南郊運河のうち、江川線以東の既に埋立てられ道路中央帯となっていた区域、および江川線から東臨港線までの区域を、帯状の緑地として決定した。なお、緑地整備に先立ち南郊運河埋立処分場として活用した。

また、その 15 年後の No.24 南郊緑地の変更では、まず、南郊運河の東臨港線以西で埋立ての調整がとれた区域については、地下に雨水調整池を整備し、地上は緑地とコミュニテイセンター等用地とすることとなった。また、小碓運河の名古屋環状線以東名古屋港管理組合管理水面に接する区域までについて、同じく地下に雨水調整池を整備し、地上は緑地と高齢者福祉施設等用地とすることとなった。施設完成後は、都市公園の地下を雨水調整池が占用することとなるので、都市公園法施行令等に定める下水道施設の地下占用に係る公園面積の最低面積制限があることもあり、南郊、小碓の両者を合わせ、既存の南郊緑地の拡大変更という形で追加した（**図 4.1.11** 参照）。

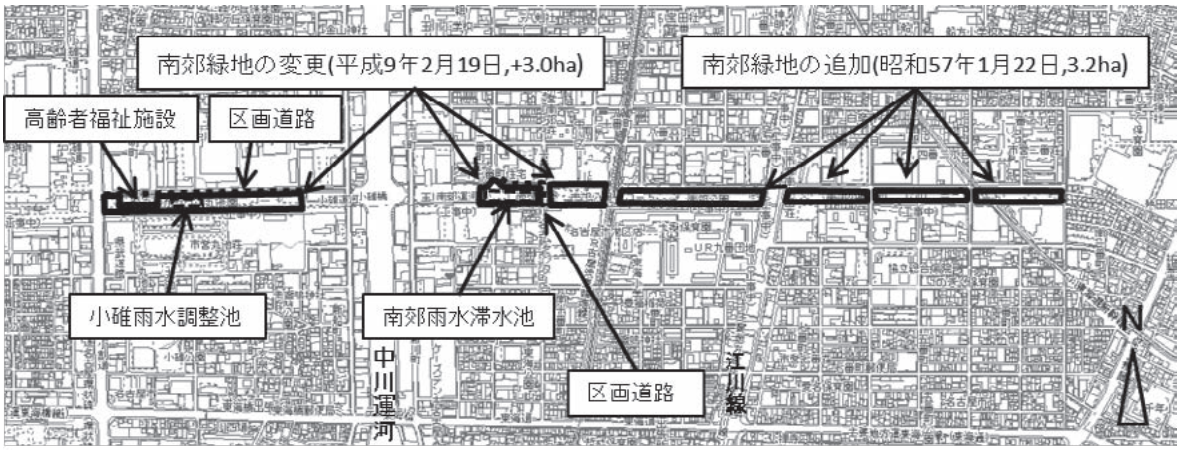


図 4.1.11　南郊緑地（南郊運河、小碓運河跡地などの利用）

・No.15、No.16 の緑地は、住宅公団表山団地開発に伴い確保された既存樹林地を決定した。

・No.18 勅使ヶ池緑地の変更は、第 2 号南墓園廃止の代替として当緑地北半分を都市計画墓園に変更するため、勅使ヶ池緑地としては縮小変更したもの。墓園としての変更経緯は「第2章　墓園」第1節3　昭和 45 年以降の名古屋市の都市計画墓園の計画　に記した。

・No.19 島田緑地の追加は次の通りである。土地区画整理事業により宅地開発する計画がたてられた区域に、名古屋市東部丘陵地に特有の湿地とそこに生育する植物群落等が存していたため、市民等から保存するよう要望があった。そこで、湿地および植物群落の一部を保存するため、島田東部土地区画整理事業で留保される公園予定地を、通常の土地区画整理事業では近隣住民等のための日常レクリエーション等のために街区公園等として確保される公園用地について、緑地保全用地とすることを優先させ、数カ所の児童公園計画を当該地の一カ所にまとめ、ある程度の面積を確保したうえで、ため池とその下流の湿地およびその上流の樹林地一帯を緑地として追加し保存したものである。

・No.20 滝の水緑地も、島田緑地と同様に東部丘陵地にあった湿地等と樹林地について、土地区画整理事業区域内に入ったが、開発と湿地等の保存について調整を図り、土地区画整理事業で留保される公

園緑地用地の一部を、島田緑地と同様な理由で当該地にまとめ一定の面積を確保し緑地として保存を図ることとなった。これにより、ため池とその周辺の湿地およびその南北の後背樹林地をまとめ緑地として追加した。当緑地の東側は環状 2 号線の計画があったため、谷地形は流域として続いていたが当該道路ま

表 4.1.16　都市計画緑地の変更（都市緑地（修景緑地、自然緑地など含む））

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積（ha）	変更理由、変更面積（ha）等
1	1973	S48	3	30	A286	変更	6	小幡緑地	226.9	南西部で一部追加　226.79→226.9
2	1974	S49	2	20	A160	変更	2	横井山緑地	4.5	河川堤防区域一部削除　4.6→4.5
3	1977	S52	1	17	A55	変更	7	猪高緑地	66.2	都市計画道路（長湫西部線）変更及び障害者スポーツセンター・厚生院のため一部削除、土地区画整理（極楽、高針北部）に伴う区域追加、整正　67.6→66.2
4	1977	S52	1	17	A56	変更	12	勅使池緑地	115.3	都市計画道路（名古屋岡崎線）変更に伴う一部削除　115.8→115.3
5	1978	S53	1	25	A78	変更	11	大高緑地	120.9	土地区画整理（左京山）に伴う区域整正　120.4→120.9
6	1979	S54	8	10	A873	変更	8	牧野ケ池緑地	150.2	土地区画整理（梅森坂、植田中央、高針南部）に伴う区域整正　150.2→150.2
7	1979	S54	10	1	N462	追加	30	秋葉緑地	0.6	市営西茶屋住宅等開発に伴い、秋葉公園と合わせ決定
8	〃	〃	〃	〃	〃	追加	31	一葉緑地	0.2	〃
9	〃	〃	〃	〃	〃	追加	32	一屋緑地	0.3	〃
10	1979	S54	12	17	N573	追加	33	かしの木緑地	0.2	神宮東地区開発により神宮東公園等と合わせ決定
11	1980	S55	11	25	A1154	追加	37	港北緑地	3.3	港北運河跡（港北埋立処分場として活用（s55～56））と、旧港北公園（都市公園）の一部等の区域に防災広場等及び高架下緑地（都市高速道路）整備のため決定
12	1982	S57	1	16	N17	追加	38	山塩緑地	0.9	吉良第一公園廃止の代替　緑道的形態
13	1982	S57	1	22	A55	追加	42	南郊緑地	3.2	南郊運河跡（南郊運河埋立処分場として活用（s55））及び道路中央帯を決定
14	1983	S58	3	25	A311	変更	11	大高緑地	120.9	都市計画道路（鳴子団地大高線）変更に伴う一部削除　県有地追加決定　120.9→120.9
15	1983	S58	7	23	N253	追加	44	表山緑地	0.2	公団表山団地開発に伴う決定　樹林地を保全
16	〃	〃	〃	〃	〃	追加	45	表山南緑地	0.1	〃
17	1984	S59	2	24	A153	変更	37	港北緑地	4.1	港北運河埋立地（江川線以西）追加　3.3→4.1
18	1984	S59	8	1	A759	変更	12	勅使ヶ池緑地	55.3	勅使ヶ池緑地北半分の区域を墓園に変更決定するに伴い緑地の一部削除　115.3→55.3
19	1984	S59	9	26	A908	追加	50	島田緑地	2.9	湿地性植物生育地とその集水域確保保全のため、土地区画整理（島田東部）により確保された緑地を決定
20	1988	S63	12	5	A1078	追加	51	滝の水緑地	4.4	湿地性植物生育地とその集水域確保保全（ただし環状2号線まで）のため、土地区画整理（滝ノ水）により確保された緑地を決定
21	1991	H3	3	1	A166	変更	1	戸田川緑地	59.6	右岸側は土地改良事業（富永、戸田、海東）と調整し、左岸側は現況土地利用に合わせ区域整正　59.5→59.6
22	1994	H6	2	25	A174	変更	11	大高緑地	120.9	土地区画整理（大高緑地西）に合わせて区域整正　120.9→120.9
23	1997	H9	2	19	A123	変更	11	大高緑地	121.2	樹林地保全、区域整正のため追加　120.9→121.2
24	〃	〃	〃	〃	N44	変更	42	南郊緑地	6.2	南郊運河（東臨港線以西）及び小碓運河の埋立跡地の活用　追加決定　3.2→6.2
25	1998	H10	9	18	A685	変更	9	荒池緑地	60.4	土地区画整理（荒池、神ノ倉東部）にあわせて区域整正、追加　60.06→60.4
26	〃	〃	〃	〃	N302	変更	2	横井山緑地	4.8	河川管理通路（アンダーパス）整備のため一部削除　河川堤防（堤内地側）追加　4.5→4.8
27	1999	H11	8	13	N272	変更	38	山塩緑地	0.9	区画街路線形変更のため削除と追加　0.9→0.9

での区域となった。

・No.21 戸田川緑地は、緑地の北部および中央部地区の緑地整備の事業着手に先立ち、区域を整正するため変更したものである。戸田川の右岸側はかねてより富田町、海東の両土地改良区と区域整正の調整を行っていた。また同左岸側については、東福田土地改良区により整備された道路等に合わせ、あらためて地元調整等をしたうえで、緑地全体の区域を整正する変更を行った。

(4) 緑道

① 広義の緑道

一般的に「緑道」という場合、公園緑地の一種としての緑道(ここでは「狭義の緑道」と呼ぶ)と、それに加えて歩行者系の道路や歩行者空間のある水路敷地なども含めた緑道(ここでは「広義の緑道」と呼ぶ)がある。

まず、広義の緑道の名古屋市における前史を含め経過を述べたい。

ア. 幻の「パークウェイ」

1926(大正 15)年名古屋都市計画公園が最初に決定される際、その原案(愛知都市計画地方委員会作成)は、当時のパークシステム(公園系統)の思想を基礎にしたと思われる、「パークウェイ(公園道路)」を含む計画であった。文献によると[19]、その具体的な計画は、主に河川堤防の区域を指定し公園を相互につないでいくもののようであったが、結果として内務省との事前協議の中で削除され決定はされなかった。しかし、その考え方(帯状緑地で公園などをつなぎ連携させる)等は、戦後になって河川敷緑地の決定などの形で一部は実現したものと考えられる。

イ. 緑のまちづくり構想における緑道

緑道の構想は、1973(昭和 48)年 3 月策定の「緑のまちづくり構想」(名古屋市)において「緑道の整備」として、さらに大きな構想の形で提案されている。同構想では、公園緑地系とは別に、「緑道は、歩行者のために連続した緑の空間を確保、提供するもの」とし、「歩行者の動線を主体的に考慮し」「既存区画街路の交通規制を促進し」「緑に包まれた快適な歩行者空間」「交通幹線と分離した歩行者を主体とする緑道」といったイメージが述べられ、単に公園と公園をつなぐだけではない幅広な概念として打ち出されている。

ウ. 名古屋市基本計画における緑道

1980(昭和 55)年 1 月公表された「名古屋市基本計画」(昭和 55－65 年度)(以下「市基本計画」という)では、「2-3 自然環境の保全と緑化」の項で「緑道の整備」を掲げ、「ゆとりとうるおいのあるまちを実現するには、これまでの道路緑化を一歩おしすすめた緑道のネットワークをつくる必要がある」とし、緑道とは道路緑化をさらに前進させたものとの考えを打ち出し、「緑のネットワークの形成をめざし、河川・水路敷・広幅員道路などを利用し、地域の状況を勘案した路線ごとの整備計画を策定し、沿道の住民の参加を得つつ緑道の整備を推進する」として、34 路線、のべ 140km の緑道整備計画図を掲げ(**図 4.1.12**)、緑道の整備を推進することとした。

[19] 北村徳太郎 「名古屋都市計画公園決定当時と狩野課長の思ひ出」(「公園緑地」 昭和 12 年 5 月)

図 4.1.12 緑道整備計画図(名古屋市基本計画 昭和 55-65 年度)

エ. 名古屋市緑道整備基本計画

1981(昭和 56)年 9 月市基本計画の緑道計画の具体化を図るため、「名古屋市緑道整備基本計画」が策定公表された。同計画では、市基本計画で公表された整備計画は、「全市的な視野の中から概念的なネットワークの形成を主眼として選定されたものであり」、「具体的な整備内容の検討は、今後の課題としてゆだねられていたものである」、このため「各路線に見合った整備計画を早期に確立する」とともに、「路線の部分的な修正や新しい路線の追加には、柔軟な対応が必要である」として、路線全体を再調査した結果「36 路線、約 169.0km の緑道整備路線を設定」し公表している(計画の概況は**図 4.1.13** 参照)。

なお、この計画では、緑道を基本分類として広域系・日常系、および買物系・散策系の各 2 系統を相互に組み合わせた 4 分類とし、現況路線形態については、歩車分離道路、歩車混合道路、水路、河川堤防、公園緑地の 5 形態に分類するなどしたうえで、各路線をさらに細かい区間ごとに性格わけするなど具体的な整備計画としている。

この整備基本計画に基づき、2001(平成 13)年 4 月 1 日現在で、計画延長 169.0km の内 122.22km が整備済みとなっている。その管理別延長内訳は道路 82.09km、公園 27.53km、河川 14.66km となっており、都市公園として管理されている緑道面積は 15.04ha となっている。

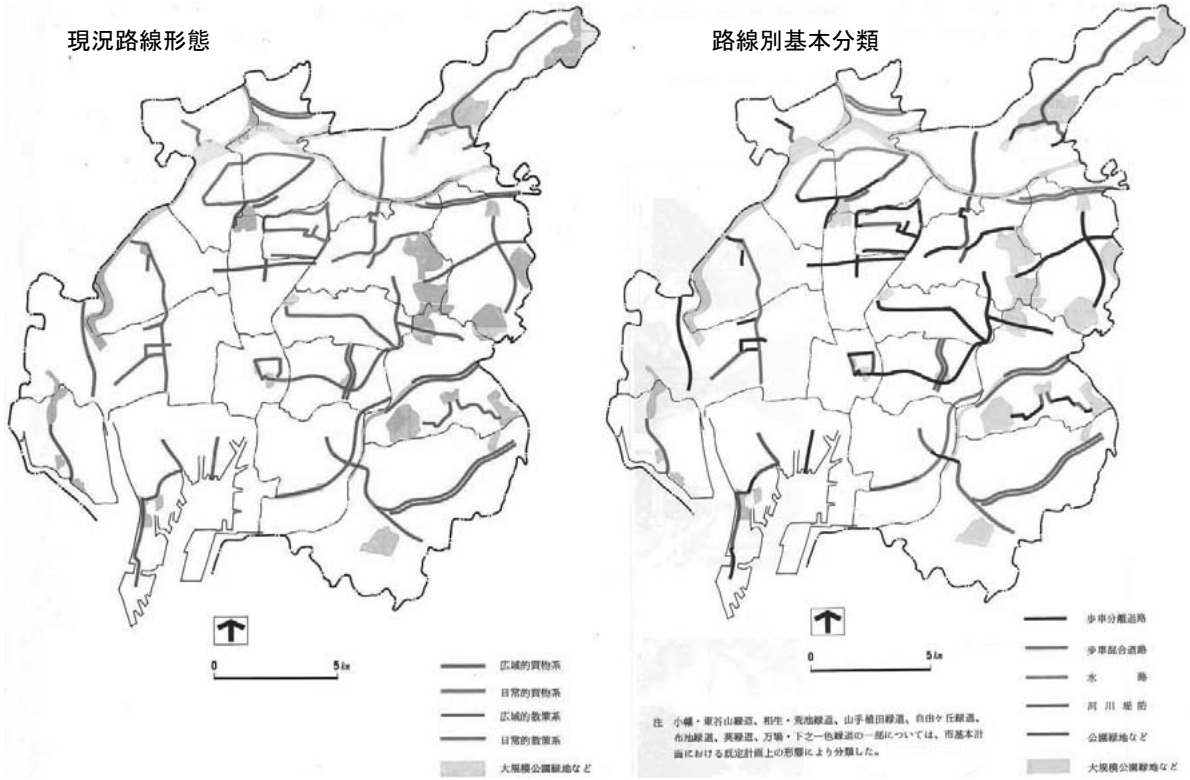


図 4.1.13 名古屋市緑道整備基本計画(昭和 56 年 9 月策定) 緑道整備路線

② 公園系の緑道

道路系、河川・水路系を含む広義の緑道でなく、都市公園法で管理される都市公園の一種としての狭義の緑道の都市計画決定は、水道みち緑地に関する名古屋市内部の関係局協議が端緒である。

名古屋市水道局から、犬山系導水管(春日井市鳥居松沈でん池から鍋屋上野浄水場へ至る区間)布設替えに伴い、既決定で都市公園として供用中の守山公園、廿軒家公園の工事上の取扱いと、庄内川から矢田川を経て鍋屋上野浄水場に至る導水管敷地のうち守山区内の復旧地上部の取扱いについて協議があった。その話し合いの中で、道路の横断は各所にあるが直線で約 2.5km 余、幅員 6m から 20m 余の緑道として計画することが可能ということになった。路線の途中にある守山公園、廿軒家公園は公園としては一旦廃止するとともに、さらに新たに一部民有地も区域に追加し、No.2 水道みち緑地として 1980(昭和 55)年 4 月 7 日都市計画に追加し整備することとなった。

さらに、この協議や決定手続きを進めている最中に、市基本計画に上述の緑道構想が位置付けられ、名古屋市緑道整備基本計画にもすいどうみち緑道として位置づけられるにおよび、東区・千種区の矢田川から鍋屋上野浄水場周辺および同浄水場から東山配水場に至る区間の導水管敷地についても、それぞれ同様の緑道とする協議が成り、No.4 大幸緑地、No.3 天満緑地として追加された。また、東山配水場から今池に至る部分についてはこれまでの経過もあり、道路系の緑道として整備することとなった(**表 4.1.17**、**図 4.1.14** 参照)。

同じく、水道みち緑地の協議が進んでいた頃、荒子川運河を廃止し荒子川公園を追加するための協

議のなかで、荒子川と直交する十一屋川、中之島川の水路整備と、水路敷地の緑地化の協議が派生して進み、隣接していた小公園を含め、全体の形状から緑道として決定することとなりNo.1 梅ノ木緑地として追加した。

表 4.1.17 都市計画緑地の変更(緑道)

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積(ha)	変更理由、変更面積(ha)等
1	1979	S54	3	23	A345	追加	29	梅ノ木緑地	4.4	荒子川公園決定と合わせ、十一屋川、中之島川及び隣接公園の区域を緑道機能を持つ緑地として決定
2	1980	S55	4	7	A387	追加	36	水道みち緑地	2.4	水道局犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地を活用し、庄内川～矢田川をつなぐ緑道として決定
3	1982	S57	3	10	N87	追加	40	天満緑地	0.7	水道局犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地を活用し、鍋屋浄水場～東山配水場をつなぐ緑道として決定
4	〃	〃	〃	〃	〃	追加	41	大幸緑地	0.8	水道局犬山系導水管布設替事業に伴う水道用地を活用し、矢田川～鍋屋浄水場をつなぐ緑道として決定

(5) ひろば緑地

都市計画中央審議会第 11 号答申(昭和 55 年)を受け、1981(昭和 56)年建設省は、「ベスト・ポケットパーク」と呼ばれる欧米の市街地の街角に設けられた小広場等に範をとった都市公園の補助事業制度「広場公園」を打ち出した。広場公園とは「都心部等において歩行者に休息と語らいの空間を提供し、あわせて都市景観の向上、都市環境の改善等に資する。」ことを目的として、「噴水、緑陰、野外卓等を設けるとともに舗装等に工夫を凝らした整備内容」で「面積規模が 0.05ha 以上」のものであり、「種別は都市緑地」とされた。[20]

昭和区の東郊線と八熊線の南東角地にあたる高辻の市電車庫跡地のうち、交差点角に面する部分について公園用地として確保し、本制度により決定したのが、No.1 高辻ひろば緑地である。なお、同跡地はほかに市営等住宅、雨水滞水池(地上部の一部は都市公園)として利用された(**図 4.1.15** 参照)。

また、翌年度には、中村区大門周辺の高畑町線沿いに、公園の適正配置の促進の意味合いも兼ねNo.2 豊臣ひろば緑地を決定した(**表 4.1.18**)。

表 4.1.18 都市計画緑地の変更(ひろば緑地)

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積(ha)	変更理由、変更面積(ha)等
1	1982	S57	12	24	N487	追加	43	高辻ひろば緑地	0.07	高辻電車車庫跡地に計画 建設省公園事業費補助の一つとしての広場公園制度(s56～)による
2	1984	S59	2	10	N46	追加	48	豊臣ひろば緑地	0.2	公園の適正配置事業の一環 建設省公園事業費補助の一つとしての広場公園制度(s56～)による

[20] 「街づくりガイドブック」(財団法人都市計画協会発行、昭和 58 年)

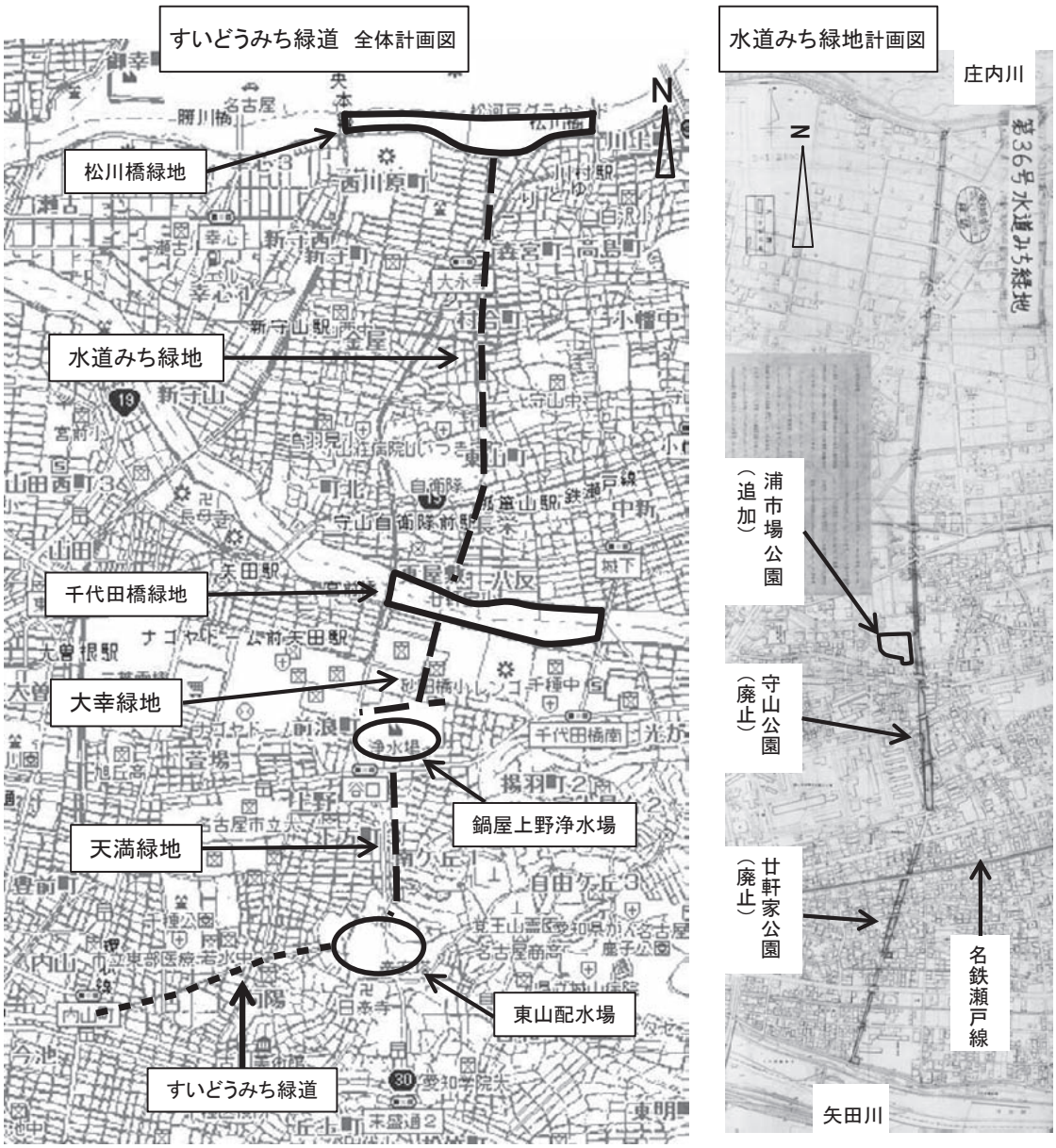


図 4.1.14　すいどうみち緑道の全体計画および水道みち緑地の追加

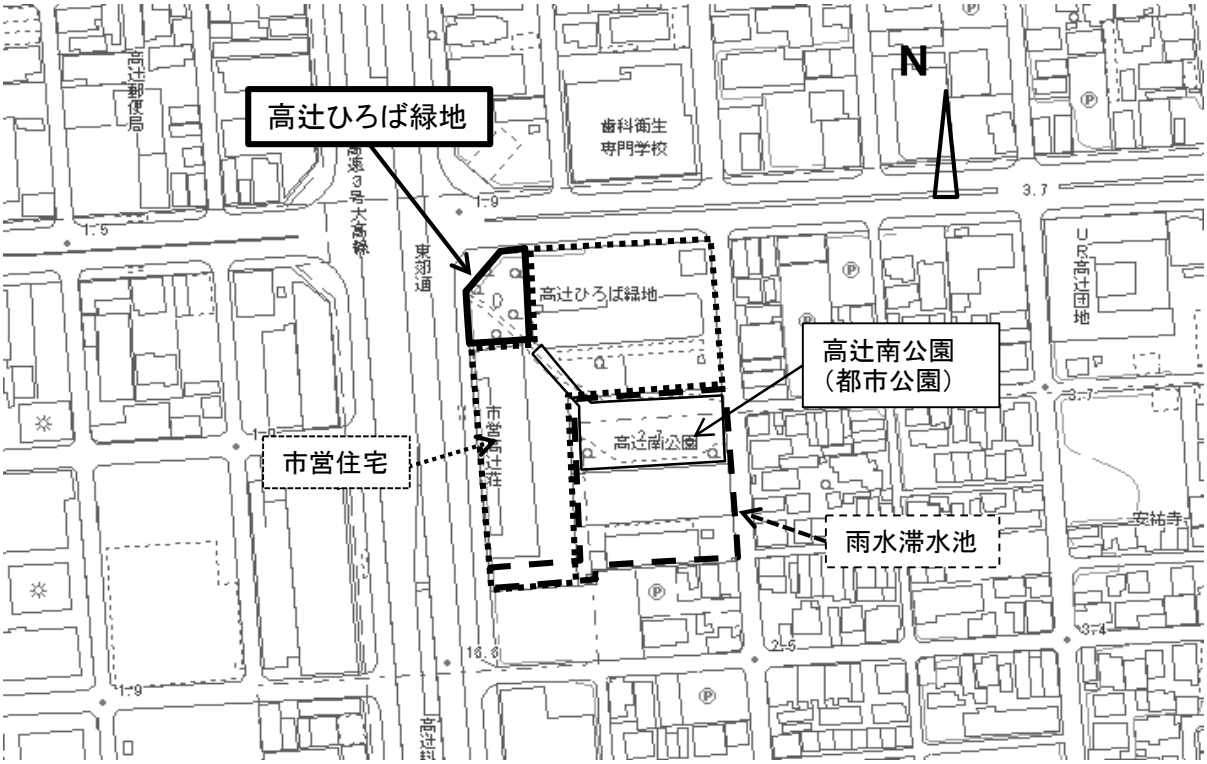


図 4.1.15 高辻広場緑地の追加

第５節　公園緑地の都市計画制限

1　新都市計画法施行前の経過

公園・緑地・墓園の都市計画制限は、同じ都市計画施設ではあるが道路と少し違った経過があるので、第1編「第3章 都市計画制限」と記述が重複する部分もあるが、ここでは公園緑地等に関連する事項について、過去の経過から述べたい。

新都市計画法では、都市計画施設等の区域内における建築の規制として法第 53 条により建築の許可を受けなければならないことになっている。

一方、旧都市計画法では、法第 11 条ノ 2 および同施行令第 11 条ノ 2 において都市計画に関する制限として、「公園、緑地等の計画区域内で建築物の建築等をするときには都道府県知事の許可を受くべし」と規定されていた。しかし、この条文は旧都市計画法が施行されて 20 年余りが過ぎた 1941（昭和 16）年 1 月から追加施行されたものであった。それ以前、特に名古屋市の場合、1926（大正 15）年に公園の都市計画を用地買収の予算等の裏付けなしで、また都市計画制限の裏付けがないことを承知で、意欲的な都市計画公園網を決定したが、それ以来 15 年余り、都市計画法的には公園の都市計画決定区域に建築規制のない時期が続き、特に市街地内に決定された公園内で新たな建築行為等が進行した。

このため、昭和の初頃から都市計画を担当する愛知県がとった措置は以下のとおりだった。

①窓口指導において、ア 計画区域内では原則建築は許可されないと指導、イ 建築許可申請の際、公園事業実施時には無償で撤去する旨の副申書の提出、ウ 市街地建築物法（大正 8 年法律第 37 号）による建築線指定をしないことや、道路敷地の市への引継の拒否指導などの対策をとった。

さらに、1939（昭和 14）年からは次の事項を追加した。

②都市計画公園の区域を含めて風致地区を指定し（昭和 14 年 2 月、大正 15 年 1 月当初決定された 24 公園のうち、熱田神宮周囲に決定された第 20 号公園および臨海公園であった第 25 号公園を除く 22 公園の計画区域を包含する 23 風致地区）、地方長官である愛知県知事が許可権者として「風致地区取締規則」により、併せて規制指導を行った。

③1941（昭和 16）年からは法 11 条ノ 2 が施行され、都市計画法に基づく知事の許可が必要となった。以上の 3 方法で規制を行っていた。

戦後、1947（昭和 22）年 5 月 6 日には従来の都市計画公園を一旦すべて廃止し、新たな都市計画公園 31 公園を決定した。この新都市計画公園は理念としては従前の当初決定の考え方を引継ぎ、既成市街地も含めた都市計画区域全体に基幹的公園を配置するという意欲的なものだった。

1956（昭和 31）年には地方自治法の改正により都市計画に関する事務のうち知事に属する事務の一部が政令指定都市の市長に委譲され、名古屋市内の都市計画建築規制事務および風致地区取締事務は名古屋市が行うことになった。

1956（昭和 31）年および 1958（昭和 33）年風致地区の見直しが行われ都市計画公園緑地と重ねて指定されていたものについても、市街化の状況などから再検討され、合わせて 11 の風致地区（第 6 号横井山、第 10 号押切、第 11 号庄内、第 1 号稲永、第 2 号土古、第 4 号荒子、第 5 号松葉、第 7 号中村、第

8 号白川、第 12 号志賀、第 23 号道徳）が廃止され、風致地区の許可と併用した建築規制は、東部丘陵地の都市計画公園緑地などを中心に行われることとなった。なお市西部や中央部の第 2 号戸田川風致地区、第 4 号名古屋城風致地区などでも行われた。

そして、旧都市計画法施行令 11 条ノ 2 に基づく許可については、名古屋市の内規「名古屋都市計画公園、緑地及び広場内における行為の許可基準」を定め、延床面積 100 ㎡以下でその 1/2 以上を自己居住用とすること、階数 2 以下で地階を有しない木構造であって、容積率 3 割以下といった基準でもって許可行為がされていた。副申書提出制度も引続き存続した。以下にその内規を引用する。

名古屋都市計画公園、緑地及び広場内における行為の許可基準

都市計画法施行令第11条ノ2の規定による公園、緑地及び広場の境域内において建築物を新築、改築又は増築せんとするものの許可は左の各号の一に該当するものに限り行うものとする。

1、 左に掲げる事項を具備するもの

イ 建築基準法第49条の規定による住居地域に許されたもので床面積の合計の2分の1以上を自己の住居の用に供するものであること

ロ 延べ面積の合計が百平方米以下であること

ハ 階数2以下で地階を有しない木構造であること

ニ 建築基準法第56条の規定による第2種空地地区に許されるものであること

ホ 増築の場合は、既存建築物を加へても右各号に該当すること

2、 他の建築物に付属しない独立の納屋、物置その他これに類する地階を有しない木造平屋建ての建築物でその建築面積の合計が10平方米以下で且つ、それの敷地面積に対する割合が10分の1以内のもの

3、 非常災害のため必要な応急仮設建築物であって3か月以内に撤去するもの

4、 その他市長が公益上必要と認めたもの

また、名古屋市では都市計画公園緑地内の道路の新設等を抑制し新たな開発等を招かないよう、新たに 1961（昭和 36）年 3 月「名古屋都市計画公園緑地境域内道路の新設または道路位置指定に関する連絡協議会」を関係課により設置（事務局は都市計画課）し、1961（昭和 36）年時点で都市計画公園緑地計画区域内で建築行為の可能な路線を定め、それ以降は関係課が協力し新たな道路の整備（認定）をしないという運用を図ることとなった。

2　新都市計画法施行後

(1)　新都市計画法移行期の建築規制

新都市計画法は 1969（昭和 44）年 6 月 14 日に施行され、都市計画施設区域内の建築許可は同法第 53 条および第 54 条の基準で運用されることになった。それ以前は、旧都市計画法第 11 条ノ 2 に基づく名古屋市許可基準により、都市計画で定める用途地域等に上乗せする規制を行ってきたが、新都市計画法施行によりその基準は失効した。

新都市計画法が施行され、同法に基づいて定める風致地区条例により建ぺい率等の建物形態規制も可能になった。しかし新制度による風致地区の指定は 1 年間遅れた。（遅延の理由等は本編「第3章　都市緑化に係る地域地区」第1節2（3）　新都市計画法施行後の暫定期の措置　を参照）

さらにこれら公園緑地の区域には、旧都市計画法の時期から空地地区の指定もされてきておらず、新都市計画法による新しい用途地域の指定は、名古屋市の場合 1972（昭和 47）年 9 月 16 日であった。

したがって 1969(昭和 44)年 6 月 14 日以降これら都市計画公園緑地の区域内では建ぺい率などの建物形態規制に関する上乗せ規制がない時期となった。しかし名古屋市都市計画課資料によると、その期間名古屋市運用規準を定め、建ぺい率について第 8 種空地地区並み(建ぺい率 4/10 以下)を適用し規制していたようである。(**表 4.1.19** 参照) そして 1 年後の 1970(昭和 45)年 6 月 14 日には東部丘陵地を中心とする大規模公園緑地には、新都市計画法に基づく風致地区が指定され、名古屋市風致地区内建築等規制条例(昭和 45 年条例第 27 号)で建ぺい率 3 割などの建物形態規制が行われるようになった。

表 4.1.19 新法移行期の都市計画公園緑地内の建築制限の経過(主に東部丘陵地の公園緑地)

旧都市計画法 →　　← 新都市計画法 →

← 新法移行期 →

～S44.6.13	S44.6.14～S45.6.13	S45.6.14～

旧都市計画法第11条の2、名古屋市許可基準	
形態	階数2以下で地階を有しないもの
構造	木造
用途	住居地域並み、 かつ、床面積の1/2以上が自己居住用
建ぺい率等	第2種空地地区適合(延べ3/10等) かつ、最高延床100㎡迄

新都市計画法第53条、第54条	
形態	階数2以下で地階を有しないもの
構造	主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他 これに類する構造のもの

名古屋市運用規準	
建ぺい率	第8種空地地区に適合するもの (建ぺい率4/10以下)

風致地区(旧法):名古屋市風致地区取締規則(S31.11.1施行)	
建物形態規制	なし

風致地区指定を継続し、規則を1年延長
S45.6.14 地区指定および規則を廃止

風致地区(新法):名古屋市風致地区内建築等規制条例(S45.6.14施行)	
建物形態規制あり	建ぺい率 3割 壁面後退(道路、隣地)

注;名古屋市都市計画課資料より作成

(2) 新都市計画法施行後(移行期以降)

前述のような移行期の事情を挟みつつも、新都市計画法施行後は都市計画施設の区域等の建築許可は法第 53 条で知事の許可(政令指定都市は市長)によるものとなり、許可の基準も同 54 条の規定に該当するもの(階数が 2 階以下で地階を有さず、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等であり、容易に移転、除却できるもの)は許可しなければならないとされ、知事または指定市市長に具体的許可の基準をゆだねることはなくなった。

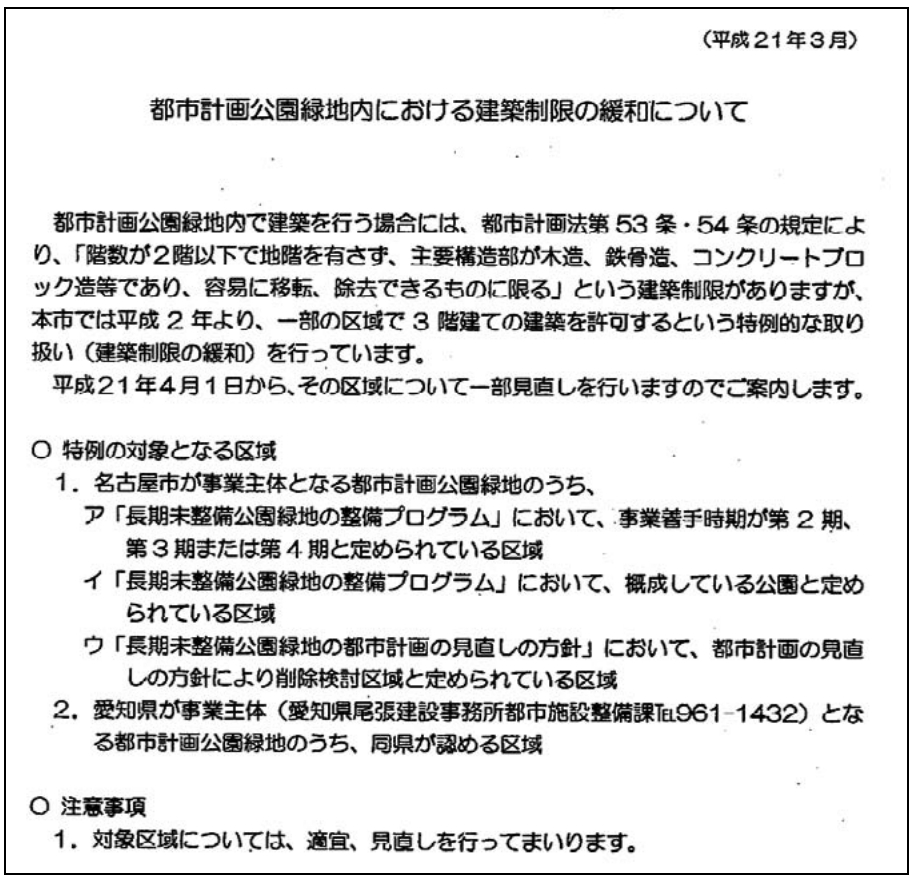
しかし、名古屋市の場合実務的運用として、都市計画公園緑地等は将来公園等として整備する区域として定められたものであり、新たな民間宅地開発を誘導することは都市計画の趣旨に適合しないものであるという考え方から、1961(昭和 36)年に設置された前記の「名古屋都市計画公園緑地境域内道路の新設または道路位置指定に関する連絡協議会」は考え方も併せそのまま存続し運用された。また、東部丘陵地などでは新都市計画法による新たな風致地区を併せて指定し建築行為や土地造成行為等について規制するなど、都市計画公園緑地内民有地の新たな開発をできるだけ抑制しつつ、緑地環境の保全に努めた。

この間、1972（昭和 47）年には都市公園等整備緊急措置法が制定されるなど公園緑地整備に関する法制度は整備されつつあったが、公園整備予算の絶対的な不足により公園用地の買収が遅々として進まぬ一方、全国的な土地開発の波の中で、都市計画施設の規制区域内の不動産価格の低さなどの事情から、逆に無理な宅地開発や建築行為等を進める動きなどもあり、許可窓口では対応に苦慮した。

その後「長期未整備公園緑地」への対応として、他都市において先行して実施している事例もあること等から、名古屋市では 1990（平成 2）年 1 月から一部の公園において都市計画制限の特例的運用を始めた（「都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱」（1990（平成 2）年 1 月 1 日施行）による）。具体的には、法第 54 条の規定の内「階数が 2 階以下」を、「3 階以下」に緩和し、川名公園、米野公園、昭和橋公園、土古公園の四公園を対象に運用した。

なお、この特例的取り扱いは、1996（平成 8）年 12 月から川名公園において、1999（平成 11）年 1 月からは米野公園においても、都市公園法の「都市公園を設置すべき区域」を指定し、「防災緑地緊急整備事業」（制度概要は本章第3節2（4） 防災公園に関係する神宮東地区の変更、追加 を参照）に新たに着手したことにより、特例取り扱い許可対象から除外された。

のち、名古屋市は 2008（平成 20）年 3 月「長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム」を策定し、それに合わせ、特例的取り扱いを運用する区域について 2009（平成 21）年 4 月に見直しを行い、**図 4.1.16** の周知文の写し（部分）にある考え方により、34 公園緑地が緩和対象となっている。



（平成２１年３月）

都市計画公園緑地内における建築制限の緩和について

都市計画公園緑地内で建築を行う場合には、都市計画法第 53 条・54 条の規定により、「階数が２階以下で地階を有さず、主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等であり、容易に移転、除去できるものに限る」という建築制限がありますが、本市では平成 2 年より、一部の区域で 3 階建ての建築を許可するという特例的な取り扱い（建築制限の緩和）を行っています。

平成２１年４月１日から、その区域について一部見直しを行いますのでご案内します。

○ 特例の対象となる区域

1．名古屋市が事業主体となる都市計画公園緑地のうち、

ア「長期未整備公園緑地の整備プログラム」において、事業着手時期が第２期、第３期または第４期と定められている区域

イ「長期未整備公園緑地の整備プログラム」において、概成している公園と定められている区域

ウ「長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針」において、都市計画の見直しの方針により削除検討区域と定められている区域

2．愛知県が事業主体（愛知県尾張建設事務所都市施設整備課℡961-1432）となる都市計画公園緑地のうち、同県が認める区域

○ 注意事項

1．対象区域については、適宜、見直しを行ってまいります。

図 4.1.16　建築制限の緩和について

第６節　公園緑地の用地先行取得

1 用地先行取得について

都市計画公園緑地では、道路のような独自の整備財源もなく整備事業費が限られ、事業着手がなかなか進まなかったため、都市計画事業着手に至る前段階の先行買収による用地取得が重要な位置を占めていた。先行買収の方法としては、主に、土地基金制度によるもの、および「公有地の拡大の推進に関する法律」（昭和 47 年法律第 66 号）（以下「公拡法」という）によるものがあった。さらに、都市計画法第 55 条に基づく事業予定地を指定し、都市開発資金の借入れにより買収するという方法も行っていた。ここではそれぞれの制度と、それによる公園緑地に関連する先行取得の実績を中心に述べる。

(1) 土地基金制度

土地基金は、「土地開発基金等の設置について」（昭和 44 年 2 月 17 日自治地第 16 号）に基づき都道府県、指定都市等に設けられることになった制度で、都市計画法第 84 条の土地基金の性格をもつものとされている。名古屋市では名古屋市土地基金条例（昭和 44 年名古屋市条例第 45 号）により設けられている。

その実績は**表 4.1.20** に示すように、公園緑地等関連では、米野公園、川名公園、東山公園、天白公園などの公園や、上飯田南公園などの小公園、勅使ヶ池緑地、猪高緑地などの緑地、その他に墓園や緑地保全地区用地の買収実績がある。

(2) 公有地の拡大の推進に関する法律による先行買収

公拡法に基づき、公共的な目的のために必要な土地を計画的にかつ先行的に取得することができる制度である。名古屋市でも 1973（昭和 48）年同法に基づき名古屋市土地開発公社を設立し先行取得を始めた。この制度による公園緑地の買取実績は**表 4.1.21** のとおりで、買取を始めた 1973（昭和 48）年度から 2000（平成 12）年度までの 28 年間で 456 件、48.06ha（ただし平成 8 年度～11 年度の 4 年間の実績は不明）となっている。

表 4.1.20 土地基金による都市計画施設等用地先行買収実績(代替地取得含む)

種別 / 年度	公園	緑地	墓園	緑地保全地区	道路	区画整理	再開発事業
昭和44	米野						
45	米野						
46		勅使ヶ池					
47							
48	東山		東		汐凪、鳴子団地大高、大高		
49	東山、上飯田南、土市、味鋺西				鳴子団地大高、藤森牧野、諸輪名古屋		
50	瑞穂、土市				鳴子団地大高、諸輪名古屋		
51					諸輪名古屋、万場藤前		
52	東山						
53	滝の水				稲永埠頭、江川		
54	戸笠、豆田				新出来町、赤萩町、東郊、江川	鳴海上汐田	
55					飯田、東志賀町、赤萩町、稲永埠頭、江川、東郊、万場大橋	鳴海上汐田	
56					東志賀町、飯田、稲永埠頭、松川橋、赤萩町	鳴海上汐田	
57					水主が池、辻町、稲永埠頭、外堀町、池内猪高		
58					道徳呼続、西大高、飯田、万場藤前、鏡が池		
59	天白	猪高			志段味田代町、山の手通、西大高、烏森町、日置中野新町、一つ山鳴海、堀越天神橋、高針大高、新出来町、山手植田、鏡が池		
60					万場藤前、志段味田代町、山手植田、日置中野新町、烏森町、東志賀町、山の手通、堀越天神橋、新出来町、赤萩町		
61				八竜	鏡が池、日置中野新町、江川、万場藤前、土古町、赤萩町、山の手通、新出来町、西大高、飯田、水主が池		
62	天白、瑞穂						
63		秋葉			広小路、鏡が池、庄内辻町		
平成元	味鋺東						
2	志賀						日比野
3	天白、伝馬				中小田井味鋺		
4	東山、荒子川、船頭場、楠味鋺		勅使ヶ池		広小路		小幡駅前
5	東山、天白、笠寺				土古町、松川橋、広小路、川名山萩岡、名古屋多治見		
6							
7							鳴海駅前
8							
9	川名						
10					星崎鳴海		
11					広小路、新名西橋		
12					大幸		

表 4.1.21 公有地の拡大の推進に関する法律に基づく都市計画公園緑地用地の先行取得の状況

年度	土地有償譲渡の届出、及び土地買取希望の申出の状況		左の買取協議成立状況	
	件数	面積(ha)	件数	面積(ha)
昭和48	34	5.50	11	2.26
49	17	1.86	3	0.81
50	33	21.04	9	1.44
51	18	9.42	3	0.56
52	31	4.48	14	1.81
53	38	5.12	14	2.68
54	82	14.91	24	2.64
55	74	13.72	27	2.41
56	60	5.92	28	2.39
57	48	6.14	24	3.43
58	42	5.01	24	2.26
59	52	7.11	24	2.20
60	46	5.53	31	2.43
61	34	4.62	20	2.09
62	37	4.59	9	0.52
63	33	3.11	7	0.80
平成元	38	2.43	10	0.36
2	48	4.01	10	1.53
3	103	8.41	22	1.59
4	63	4.82	30	1.79
5	80	9.64	40	3.89
6	47	6.17	36	5.84
7	48	3.64	31	1.80
8	—	—	—	—
9	—	—	—	—
10	—	—	—	—
11	—	—	—	—
12	11	0.82	5	0.53
13	51	2.91	25	1.92

注； ・平成8年度～平成11年度の間はデータがない
・本表は「名古屋市都市計画概要」(名古屋市計画局、住宅都市局) 1980, 1985, 1990, 1996, 2003 の各版による

2 事業予定地による先行取得(都市開発資金)

都市開発資金は、「都市開発資金の貸付けに関する法律」(昭和41年3月31日法律第20号)に基き、国が地方自治体に対し、都市計画道路、公園、緑地等の公共施設用地を先行買収する資金を貸付けることを主とする制度で、名古屋市も制度発足時からこの制度の適用都市に政令で指定されたが、実際にこの資金を利用し先行取得を開始したのは新都市計画法施行後の1969(昭和44)年からだった。

新都市計画法第55条は、事業予定地を指定し、一定の建築規制を行い、一方で土地権利者からの申出又は有償譲渡の届出により買取協議し土地を取得する制度である。名古屋市はこの制度と都市開発資金の借入れを組合わせ、公園緑地などの先行買収を進めた。

事業予定地の指定については、1969(昭和44)年12月12日東山公園で約27.4haの区域について指

定、1970（昭和 45）年 10 月 20 日には相生山緑地の中央部約 29.4ha について面的に指定した。[21] 特に相生山緑地において、指定に伴う地域内の土地所有者に都市計画法に基づく建築規制、土地の買い取りや土地の有償譲渡の制限についての通知文書をきっかけに、該当地域から多数の反対の声があがった。そのため、面指定には、あらかじめ土地取得のための必要な予算の手当てや、地域内の土地所有者の理解形成や合意を得ることなど難しい課題が多くあることが明らかになったことから、以降は一件ごとの点指定とし対応した。

このような経過を経て、1972（昭和 47）年度からは猪高緑地、1974（昭和 49）年度からは荒池緑地を都市開発資金による買取対象公園緑地に加え、合せて 4 公園緑地を対象に買取りを進めた。また、1997（平成 9）年度には新たに氷上公園を加え 5 公園緑地を買取対象とした。

事業予定地の公園緑地における指定実績は**表 4.1.22** のとおりである。都市開発資金による買い取りは、当初（昭和 44, 45 年度）のまとめて指定あるいは面的に指定した箇所、およびその後の、点指定したが買取協議が整わなかった個所を除いてほぼ買収されており、その大まかな買取実績は**表 4.1.23** のようである。

買取られた土地は、都市開発資金など用地先行取得に関する特別会計で管理され、一般会計の公園予算で買い戻しがされたうえで公園として利用された。

なお、買取協議を行ったが結果として協議が整わず名古屋市に買取られなかった箇所については、一旦指定された事業予定地は指定がされたままとなった。

[21] 面積は「名古屋都市計画概要 1971」による

表 4.1.22　事業予定地、公園緑地別・年度別指定状況

年度	東山公園		相生山緑地		荒池緑地		猪高緑地		氷上公園	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積	件数	面積
昭和44	156	27.02								
45			650	31.22						
46										
47			4	0.19			17	1.95		
48			3	0.06			22	1.45		
49			3	0.12	3	0.16	7	0.67		
50	4	1.16	6	0.17	5	0.20	14	1.48		
51	14	2.59	3	0.19	24	0.81	9	1.02		
52	7	3.43	1	0.08	10	0.92	13	0.82		
53	19	6.37	3	0.19	10	0.82	7	0.58		
54	9	3.66	4	0.20	2	0.54	7	0.45		
55	14	3.45			9	0.57	6	0.60		
56	10	3.39	8	0.53	3	0.20	10	0.37		
57	17	3.31	7	0.19	4	0.07	5	0.48		
58	12	1.55	2	0.09	4	0.13	9	0.49		
59	11	1.65	1	0.03	4	0.11	7	0.41		
60	6	1.36			2	0.13	7	0.30		
61	8	1.41	1	0.03	8	0.26	2	0.13		
62	14	1.11	19	1.07	9	0.32	3	0.32		
63	11	1.11	16	1.96	2	0.24	1	0.03		
平成元	10	0.61	11	0.97	3	0.07	1	0.18		
2	5	0.55	5	0.20	5	0.31	2	0.05		
3	8	0.35	4	0.95	2	0.20	3	0.10		
4	11	0.34	10	0.69	3	0.32	5	0.40		
5	14	0.66	18	0.98	7	0.81	4	0.36		
6	23	1.59	22	3.25	12	0.46	1	0.05		
7	21	1.24	35	2.56	8	0.47	4	0.27		
8	31	1.25	26	2.19	3	0.28	2	0.12		
9	4	0.16	51	2.66	10	0.56	4	1.03	9	0.21
10	18	1.09	4	0.34			3	0.76	17	1.16
11	28	1.38	7	1.03	4	0.43	4	0.49	14	0.33
12	6	0.17	7	0.42	1	0.17	1	0.20		

注　本表は名古屋市都市計画課より入手資料から作成　　（単位；件、ha）

表 4.1.23　都市開発資金による先行取得の状況

日付	東山公園	相生山緑地	猪高緑地	荒池緑地	氷上公園
昭和54年度末	31.62	12.93	11.57	3.45	—
昭和59年度末	44.22	15.16	13.28	4.37	—
平成元年度末	52.02	21.65	14.85	5.55	—
平成7年度末	57.25	31.91	16.10	8.10	—
平成14年度末	62.31	41.10	18.94	9.40	2.15

注；・出典は名古屋市都市計画概要1980, 1985, 1990, 1996, 2003 の各版による　　（単位；ha）
　　・数値は公園緑地ごとの累計面積である

第７節　公園緑地の事業

1969（昭和 44）年以前の公園緑地の整備は、「当時は道路整備が優先的に取り上げられ、用地買収も道路事業用地の取得が中心であり、公園事業用地の取得はわずかであった」、「昭和 33 年から 44 年までは日本経済の復興の時期であり、経済基盤ともなる道路整備が優先的に取り上げられた。このため公園の用地買収実績はこの間の用地買収全体実績の 15％足らずで、年間平均 1 億 4 千万円であり、例えば昭和 44 年には 3 億 9 千万円程度であった」[22] というような状況であった。（なお、昭和 44 年は庄内緑地（遊水地部分）の用地買収に取り組み始めた初年度で特異に多かった年であった;筆者注） そのような中で都市計画事業を行っていた公園は主に木ヶ崎公園、東山公園、志賀公園、名城公園、昭和橋公園、瑞穂公園、稲永公園、笠寺公園、大高城跡公園などであり、事業内容も施設整備中心であった。緑地では名古屋市事業のものは 1969（昭和 44）年本格着手の庄内緑地を除いては行っていなかった。なお、県営緑地では小幡、牧野ヶ池、大高緑地などで昭和 20 年代から愛知県が事業を行っている。

1　公園緑地整備の種類

公園緑地を整備し「都市公園」として供用するには、先ず用地を取得し（取得方法には買収（都市計画事業などによる）、借地（国などから）、帰属（土地区画整理事業、開発行為など）、許可（占用、兼用）、交換などがある）、その公園種別などに適した施設整備を、都市計画事業として国庫補助を得るなどし行うか、あるいは名古屋市単独事業として行っている。

都市計画決定の有無を問わず公園緑地として整備する場合の、民有地取得を伴う場合や用地取得を伴わない場合で 1970（昭和 45）年から 2000（平成 12）年頃までの間に行った公園緑地の整備方法を分類し、**表 4.1.24** に掲げた。

これより以降に説明する公園緑地の事業は、主として都市計画事業として行った公園緑地整備、すなわち**表 4.1.24** の番号欄 **1**、**4** に係るものを取り扱うが、**2** の事業も併せて説明する。

また、土地区画整理事業により名古屋市に帰属した公園の都市計画決定状況は**表 4.1.7** のとおり約 370 か所余りの多数にのぼったが、それらはほとんどが児童（街区）公園、近隣公園であり、都市計画公園事業として児童（街区）公園はおおむね単年度、近隣公園は数か年程度の国庫補助事業により施設整備し、都市公園として供用されている。したがって、ここで名古屋市の都市計画公園事業を説明するに当たっては、用地買収を伴う公園や大公園など主なものに絞っていきたい。

一方、緑地事業は数も少なく特殊なものも多いのですべてのものを取り上げる。

都市計画事業として施行した公園緑地の年度別一覧は、公園については**表 4.1.25**、緑地については**表 4.1.26-1** および**表 4.1.26-2** である。

[22] 「土木行政のあゆみ」昭和 58 年 11 月 1 日　名古屋市土木局

表 4.1.24 公園緑地の整備について(名古屋市が 1970～2000 年に行った各種整備手法)

＼事項番号＼	分類	整備の方法	手続きなど
1	用地買収(民有地)を伴う整備の場合	都市計画事業	都市計画事業として県の認可を受けて執行。 都市計画法第65条の規制がかかる。 国庫補助(都市公園事業)が受けられる。 (住宅宅地関連公共施設整備にかかるものを含む)
2		防災緑地緊急整備事業	防災緑地緊急整備計画を定め、都市公園を設置すべき区域(都市公園法第23条)を定める。 都市開発資金の貸し付けが受けられる。 施設整備に国庫補助が受けられる。
3		都市公園を設置すべき区域の決定 (都市公園法第23条(2004年第33条に繰下げ改正))	議会の議決により同区域の決定を行う
4	用地買収(民有地)を伴なわない公園にて主に施設整備の場合	都市計画事業	手続きなどは用地買収を伴うものと同じ 主な適用対象とした公園 1.土地区画整理事業により市に帰属した公園 2.用地買収を必要としない(河川敷緑地等)公園
5		「緑の基本計画」に定めた「緑化の推進を重点的に図るべき地区」に位置付けられた公園	適用対象:左記計画に位置付された公園 平成5年度より街区公園及び特殊公園、平成8年度からは1ha未満の近隣公園も加え、国の補助が一般財源化され、都市計画事業の施行としなくても国庫補助が受けられることになった。(国公有地の取得を伴うものを含む)
6		市単独事業	主な適用対象 1土地.区画整理事業で市に帰属した公園の上乗せ整備 2.公共用地など(所管替え、借地、寄付など)で公園として用地確保された公園の施設整備 3.公園の魅力向上などのための再生整備 4.老朽公園の維持管理的再整備

表 4.1.25 主要都市計画公園事業一覧(公園別、年度別)

種別	公園名	年度															
		S44以前	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
街区	汐田															0.12	→
近隣	木ヶ崎	㉛から	→	2.6	→	→	→	2.4	→	→	→E	→	→	→			
	川名																
	千句塚														1.7	→	→
地区	神宮東											3.5	→	6.4	→	→	→
	白鳥																4.5
	水広																
総合	明徳																
	茶屋ヶ坂				6.81	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→	→
	城山	㊹のみ															
	東山	㉜から	→	→	→	32.0	→	→	→	→	47.6	→	→	→	→	→E	→
	葵(徳川園)																
	楠									4.8	→	→	→	→E	→	→	→
	志賀	㉝から 2.41	→	→E	→	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→	→E	→	→
	名城	㉜から 30.06	→	52.7	→	→	→	51.7	→	→	→	→	53.6	→	→	54.1	→
	天白														14.4	→	→
	富田																
	昭和橋	㉜から	→	1.59	→	→	→	→									
	船頭場																
	新茶屋川	㊵～㊸											3.33	→	→		
	呼続	㊹のみ															
	日光川																
	大森																
	戸笠												8.9	→	→	→	→E
	新海池																
運動	瑞穂	㉜から	→	7.38	→	→	→	3.01	→	→	→	1.91	→	→	2.01	→	→
	稲永	㉛から 35.7	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→	→
	熱田(県営)										0	→					
特殊	笠寺	㉛から	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→E	→	→	→E	→	→	→E
	鷲津砦			2.4	→	→	→	→	→E	→	→	→	→				
	大高城跡	㊷から 1.8	→	→	→E	→	→	→	→E	→	2.3	→	→	→E	→	→	→E
	荒子川											28.2	→	→	→	29.0	→
	久屋大通																

種別	公園名	年度															
		60	61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
街区	汐田	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→	→
近隣	木ヶ崎																	
	川名																0.53	→
	千句塚	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→E	→	→	→	0.2	→
地区	神宮東	7.3	→	→	→E	→	→											
	白鳥	→	→	→		2.8	→	→	→	→								
	水広												5.8	→	→	→		
総合	明徳								11.4	→	→	14.6	→	→	18.0	→	→	→
	茶屋ヶ坂	→	→E	→														
	城山																	
	東山	→	→	→	56.1	→	→	→	55.1	59.7	→	→	→	→	→	→	→E	→
	葵(徳川園)																	4.5
	楠																	
	志賀	→E	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→
	名城	8.9	→	28.8	→													
	天白	→	→	→	→E	→	→	→	19.1	→	→	→	25.8	→	→	→	→	→
	富田					4.9	→	→	→	6.4	→	6.3	→	→	→	→E	→	→E
	昭和橋																	
	船頭場								2.7	→	→	→	→	→	→E	→	→E	→
	新茶屋川		4.1	→	→	→	→											
	呼続																	
	日光川							10.5	→	→	→							
	大森					0.25	→	→	5.5	→	→	→	→	→	→	→E	→	→E
	戸笠	→	→	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E
	新海池														13.2	→	→	→
運動	瑞穂	→								0.67	→	→	→	→	→	→E	→	→E
	稲永	→	→E	→	→	→E	→	→	→	→	→							
	熱田																	
特殊	笠寺	→	→	→	→	→E	→	→	1.1	→	→	→	→E	→	3.1	→	→	→
	鷲津砦																	
	大高城跡	→	→	→	→	→												
	荒子川	→	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→E	→	16.0	→
	久屋大通														1.98	→	→	→

注: E は事業期間の延長、数字は事業区域面積(単位;ha)、S44以前欄には漏れもある

表 4.1.26-1 都市計画緑地事業一覧(緑地別、年度別)(昭和 44 年度以前～昭和 59 年度)

緑地名称	年度															
	S44以前	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
戸田川																
横井山	㊸から4.0	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→	→	→				
庄内	㊸から42.8	→	→	→E	→	→	→	→E	44.17	→	→	→	→E	→	→	→
洗堰	㊶から	0				4.29	→	→E	→	→	→E	→	→	→		
水分橋	㊶から	→							0.66							
小幡(県営)	㉖から	→	→	→	→E	→	→	→	→	→	→E	→	→	→	→	→
猪高				23.6	→	→	→	→E	→	→E	→	→	32.4	→	→	→
牧野池(県営)	㉖から	→						→	→	→E	→E	→	→E	→	→	127.2
荒池																
相生山																
大高(県営)	㉖から	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→E	→	→	→E	→	→E	→
勅使ヶ池																
天神橋	㊶から		0													
矢田川橋	㊶から	→	0	3.77	2.3	→										
宮前橋	㊶3.0										0.6					0.7
千代田橋	㊶1.0					2.9	1.3	2.2	4.6	5.8					2.2	2.9
天白川	㊷から	→											1.2			
枇杷島橋									9.8	→	→	7.5	→	→	→E	→
大正橋	㊸				3.2											
万場大橋											1.1					
横井橋				0.83												
勝川橋							1.1									
大江川								11.5	→	→						
矢田川										2.8	3.6	2.5	2.5	1.4		
秋葉													0.24			
かしの木												0.2	→	→E	→	
水道みち												0.72	→	1.13	0.42	→
港北												3.3	→	→	→	0.8
山塩														0.88	→	→
天満															0.7	→
大幸														0.8	→	→E
南郊															1.82	→
高辻ひろば														0.07	→	→
表山															0.2	
豊臣ひろば															0.16	→
島田																
滝の水																

注: E は事業期間の延長、数字は事業区域面積(単位;ha)、事業延長の際面積変更があったが記載されていないものがある
0 は事業実施したが事業面積不明のもの

表 4.1.26-2 都市計画緑地事業一覧(緑地別、年度別)(昭和 60 年度～平成 13 年度以降)

緑地名称	年度																
	60	61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
戸田川					10.6	→	→	13.1	24.0	→	→	31.3	→	→	→	→	31.9
横井山																	
庄内	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→				4.8
洗堰																	
水分橋																	
小幡(県営)	→	→	→	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→
猪高	38.0	→	→	→	→	→	→E	→	→	51.7	→	→	→	→	→	→E	→
牧野池(県営)	→	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→	→E	→	→	→E	→
荒池										8.5	→	→	→	→	→	→8.6	→
相生山									5.6	→	→	→	→	→	→E	→	→
大高(県営)	→	→	117.5	→	→	→	→	→E	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→
勅使ヶ池									12.1	→	→	→	→	→	→E	→	→
天神橋																	
矢田川橋																	
宮前橋	→	1.4															
千代田橋	4.6	→															
天白川																	
枇杷島橋	→	→	6.0	→	→	→E	→	→	→	→E	→	→E	→	→			
大正橋																	
万場大橋																	
横井橋																	
勝川橋																	
大江川																	
矢田川		1.1	4.1	5.2	3.7	→		0.56	1.44	4.14	→	→E	→	→			
秋葉																	
かしの木																	
水道みち	→	→															
港北																	
山塩																	
天満	→																
大幸	→	→	→														
南郊	→	→															
高辻ひろば																	
表山																	
豊臣ひろば	→			0.04	→												
島田									2.9	→	→	→					
滝の水						4.4	→	→									

注: E は事業期間の延長、数字は事業区域面積(単位;ha)、事業延長の際面積変更があったが記載されていないものがある

次いで、公園緑地用地の買収状況であるが、過去の公園緑地用地の買収実績は、**表 4.1.27** および**図 4.1.17** のとおりである。図表をみると、年度ごとの実績金額では約 30 年間でかなり伸びているが、面積ではそれほどの伸びはない。1995(平成 7)年などの伸びは、先行取得にかかる都市開発資金特別会計からの買い戻しにかかるものである。また、1970(昭和 45)年度から 2000(平成 12)年度までの約 30 年間の合計実績は、金額にして約 1,750 億円、面積は約 235ha である。

公園ごとの施設整備に関する経過や施設内容については、「名古屋の公園 100 年のあゆみ」[23] 等に詳しいので、おもな公園緑地の都市計画事業の経過について次項で簡単に触れることとする。

表 4.1.27 公園緑地用地買収実績表（墓園を除く）

年度	面積(ha)	金額(百万円)
昭和33～44	51.39	1,685
45～50	56.69	7,807
51	2.36	1,044
52	2.93	1,726
53	5.53	1,971
54	10.49	3,294
55	8.60	3,617
56	5.03	2,226
57	4.99	3,568
58	5.27	3,001
59	3.22	3,062
60	2.30	2,291
61	4.08	3,655
62	6.14	4,678

年度	面積(ha)	金額(百万円)
63	5.85	2,746
平成元	4.97	6,823
2	7.73	7,346
3	7.34	7,105
4	7.93	8,133
5	6.30	8,503
6	7.93	8,774
7	26.68	33,096
8	9.35	7,905
9	7.64	7,450
10	17.40	19,620
11	4.17	8,046
12	3.98	7,285
合計	286.29	176,457

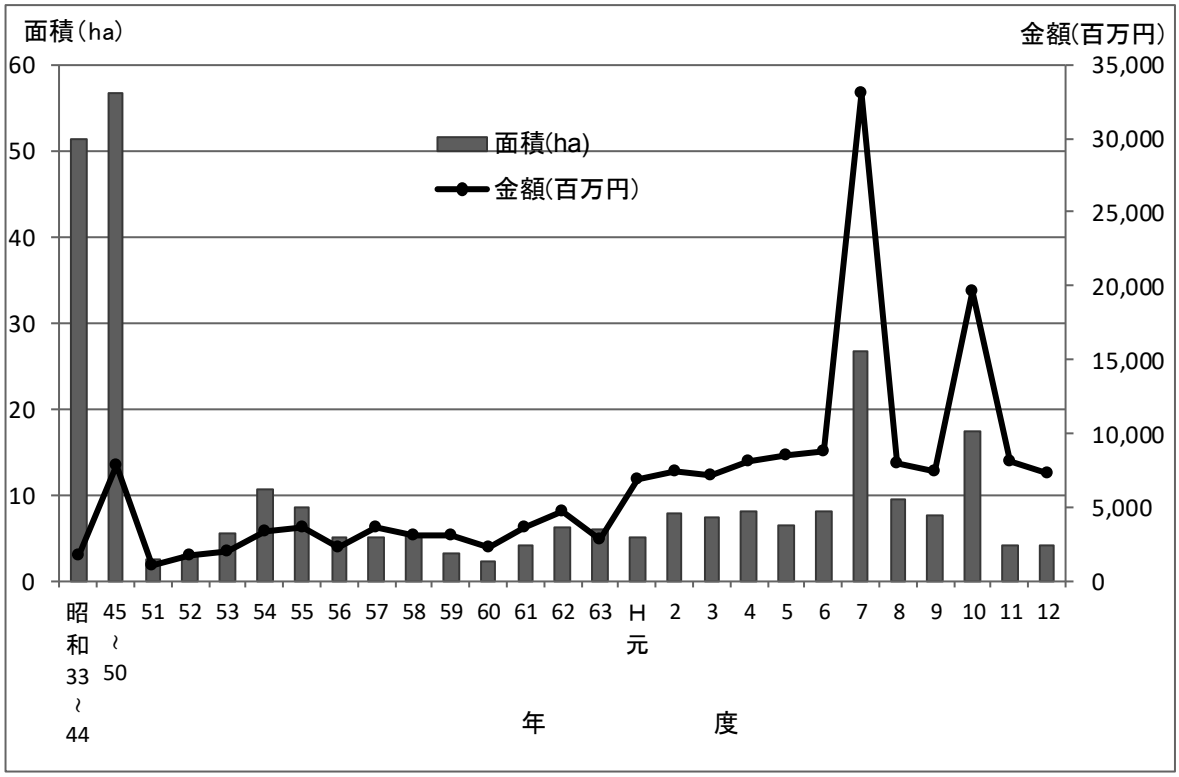


図 4.1.17 公園緑地用地買収実績（墓園を除く）

[23] 「名古屋の公園 100 年のあゆみ」名古屋市、(財)名古屋市みどりの協会、平成 22 年 3 月発行

2 個別事業について

都市計画公園緑地事業の実施は、名古屋市では土木局（昭和 33 年から）、緑政局（昭和 53 年度より施設整備のみ、用地取得は引き続き土木局）、農政緑地局（昭和 55 年度から、用地取得は昭和 56 年度から）、緑政土木局（平成 12 年度以降、用地施設共）が担当してきた。そこで、それぞれの局の「事業概要」などを参考に、主要な公園緑地の主に本史期間内の事業内容について簡単に述べる。（なお、愛知県事業は省略した。またこの項では年度表示が頻繁につき西暦年表示を省略した。）

① 稲永公園

昭和 31 年度事業着手し、昭和 42 年度から国庫補助も得て施設整備をした。運動公園として、野球場、サッカー場、テニスコート、スポーツセンターなどを整備した。平成 8 年度には、災害時に対応した各種施設整備を行った。

② 東山公園

昭和 32 年度より事業を開始。昭和 43 年東山総合公園再開発計画が発表され、昭和 44 年から動物園・植物園の施設再整備が開始された。事業区域内では、新池周辺、北園門周辺、星が丘門周辺などが順次整備された。昭和 54 年 3 月植田山周辺を追加し、駐車場など整備した。平成元年 2 月にはテニスセンター予定地を追加し都市開発資金で先行買収されていた用地の買い戻しなど進め、平成 6 年秋の国体会場として施設整備を進めた。

平成 4 年 6 月には北部事業区域を大幅に削除し、都市開発資金による先行買収も進んでいた都市計画道路植田松和線北側や、都市計画道路山手植田線沿線とその北側樹林地および湿地のあたりを新たに事業区域に編入した。また、平成 6 年 3 月には名古屋都市高速 1 号線の四谷高針線の事業と合わせ、名東区藤巻町の関連する区域一帯を事業区域に追加した。

③ 庄内緑地

庄内緑地の庄内川右岸遊水地部分に越流堤（中堤）を設け、洪水時には湛水可能な公園を整備することとなり、昭和 43 年 12 月 42.8ha の事業認可を受け、昭和 44 年度から 47 年度にかけて河川敷内民有地の大部分の 35.7ha を買収した。52 年度事業区域を 44.17ha に拡大し、54 年度以降において中堤関連用地など 1.3ha を取得した。昭和 45 年度から施設整備に着手し、芝生広場、陸上競技場、バラ園などのほか、庄内緑地グリーンプラザを整備した。

なお、中堤築堤については建設省が行ない昭和 52 年度用地取得し、平成 2 年度に概成した。

④ 猪高緑地

昭和 47 年 12 月、塚ノ杁池およびその南側 23.6ha について用地買収の事業に着手。その後昭和 57 年 3 月 32.4ha へ、昭和 60 年 5 月 38.0ha へと区画整理組合から帰属した区域を中心に南側へ事業区域を拡大した。平成 6 年 10 月塚ノ杁池北側を高速道路側道まで拡大し、事業区域面積 51.7ha として用地買収を進めている。

昭和 58 年度から本格施設整備に入り、広場、花木園、アーチェリー場などや、名東スポーツセンターが整備されている。この緑地は自然を市民に満喫してもらうことをテーマにしており、平成 6 年度からはエコパークをテーマとし整備を進めている。

なお、都市計画緑地事業としてではなく、名古屋市の独自事業として、平成 10 年度から当緑地の都市計画事業区域外の 14.5ha において「オアシスの森」づくりを開始した。その内容は、土地の借地契約を行ないベンチなどの簡単な施設整備をし「公園予定区域」として供用するというもので、当緑地の「オアシスの森」づくり事業は名古屋市内で 2 番目の着手である。

「オアシスの森」づくり事業最初に着手したのは、平成 7 年度から始めた相生山緑地である。次いで猪高緑地、その後平成 16 年度より荒池緑地および東山公園（南部）でも始められた。

⑤ 大江川緑地

昭和 47 年 12 月大江川河川環境整備事業として公有水面埋め立て免許を得て、同 48 年度事業着手、同 53 年度末完成している。公害防止事業費事業者負担法に基づく本市最初の事業として、公害の原因となる排水をしていた事業者にも事業費の一部を負担させ施行している。昭和 52 年 1 月 26 日緩衝緑地として追加し、同 52 年 1 月 28 日緑地事業の認可を受けている。（第4節2（2） 緩衝緑地 の項参照）

⑥ 枇杷島橋緑地

昭和 46 年から当緑地計画区域において、名古屋競輪場管理組合からの特定財源を受け用地取得・施設整備に着手した。しかし、国管理の河川区域で、土地所有者も多数であり、権利関係も複雑であったため用地交渉は難航した。最終的には関係権利者の理解と納得が得られ、昭和 53 年 2 月都市計画緑地事業の認可を得て、同 55 年には用地取得をほぼ完了し、同 56, 57 年度概ねの施設整備を完了した。

通常、河川敷緑地は、国または県である河川管理者が整備管理する河川の、高水敷部分について公園管理者側が占用許可を受け公園施設の整備をするが、庄内緑地および枇杷島橋緑地は例外である。庄内緑地は 1940（昭和 15）年庄内川緑地として決定後用地取得が行われたが、戦中から戦後に農地化され、農地解放により払い下げられた経過がある中での再取得である。枇杷島橋緑地については事情を詳らかにしない。

⑦ 荒子川公園

昭和 54 年 3 月の都市計画決定を受け、同年 12 月ほぼ全域を都市計画事業区域とし、約 1.12ha の用地買収や、建物補償、道路の付け替えなどを伴う事業を開始した。施設整備は、特色ある公園とすることを目標に都市緑化植物園の整備として各種の見本園を整備したほか、地域のスポーツ・レクリエーション施設や防災機能を備えた整備を行った。平成 5 年には荒子川ガーデンプラザもオープンしている。

⑧ 神宮東公園

都市防災のための避難地の性格を持ち、特定住宅市街地総合整備促進事業により整備された神宮東公園は、全体事業の進捗に合わせ都市計画の追加、変更が段階的にすすめられたが、都市計画事業も 3 段階で進められた。

第 1 段階は都市計画道路豆田町線北側 3.5ha で、計画決定の約 1 か月後の昭和 55 年 1 月 11 日事業認可告示された。公園の性格は地区公園であり、その機能を備えたものとするが、豆田町線の北側は噴水などで、南側は広場などで特色を持たせたものとする考え方で進められた。また、この地区は日本住宅公団の住宅宅地開発を中心事業としていたので、児童公園などの小公園緑地の整備は開発者が行い、神宮東公園および区画街路、河川などの整備は名古屋市が行うこととし、神宮東公園の整備は名

古屋市計画局が行った。

第 2 段階は南側 2.9ha で、都市計画変更の約 2 か月後の昭和 56 年 10 月 26 日追加して事業認可されている。

第 3 段階は豆田町線北側公園のさらに北へ、都市計画公園区域としては倉庫会社用地およびその北側の都市公園として供用中の六野公園ならびに熱田体育館を含んだ地区が追加された。都市計画公園事業としては民有地部分までに限り（六野公園および熱田体育館は含めなかった）、都市計画変更の約 2 週間後の昭和 60 年 10 月 18 日に約 0.9ha が追加事業認可され、平成 3 年 4 月 1 日都市公園として供用された。

⑨ 天白公園

天白公園では、都市計画公園事業着手以前に、島田、天白、平針原の 3 土地区画整理組合が、都市計画公園区域の一部を土地区画整理の区域に含め施行し公園用地を市に帰属させることとし、うち天白、平針原の 2 土地区画整理組合に係る区域については、昭和 52 年 11 月 25 日都市計画公園の区域整正変更も行った上、公園用地を市に帰属させていた。さらに、天白土地区画整理組合から帰属した区域は、公園予定地としたうえで、社会教育施設やプールを設置許可していた。

昭和 57 年 5 月島田、平針原の土地区画整理組合から帰属した南部の樹林地に加え、その東西の田畑地および大根池など合計約 14.4ha について、用地買収、建物補償を伴う公園の本格整備に着手した。昭和 61 年からは施設整備にも着手し、平成 5 年 3 月には事業区域を西側樹林地にも拡大、さらに平成 8 年 9 月東側樹林地にも事業区域を拡大し、社会教育施設とプール部分を除くほぼ全域が事業区域となった。平成 10 年までには地形樹林地を生かした公園整備として、冒険の山、デイキャンプ場、大型遊具広場などが整備された。

⑩ 白鳥公園

都市計画決定経過に述べたように、営林局熱田貯木場跡地を埋立て整備した公園で、昭和 59 年 9 月公園の事業認可を受けている。公園の整備工事としては事業認可の前年の昭和 58 年度に着手し、昭和の名園を整備するとの目標で、庭園については大阪万博の日本庭園を設計した吉村元男氏の設計で整備を進め、平成元年世界デザイン博覧会では白鳥会場の一部として利用された。その後も整備を進め、平成 3 年 4 月白鳥庭園として開園された。

昭和 62 年に追加決定された北部区域については、南部と同じくデザイン博覧会会場として利用の後、平成元年 12 月公園事業の認可を得て芝生広場などの整備を行った。

⑪ 戸田川緑地

東部丘陵地の公園緑地の事業着手が先行するなか、戸田川緑地は平成元年 11 月戸田川左岸の、農業文化園に隣接する区域約 10.2ha に着手した。緑地全体を「健康とスポーツの里」をテーマに整備するということで、第 1 期事業区域は「陽の郷（ひなたのさと）」をテーマに整備を進めた。

続いて平成 3 年 3 月緑地全体の区域整正の都市計画変更をしたうえで、平成 4 年 6 月国道 1 号線北側の戸田川右岸 2.5ha について、平成 5 年 6 月国道 1 号線南側の戸田川右岸 10.9ha について、平成 8 年 8 月同左岸 7.3ha について事業区域を拡大し、合計 31.3ha となった。いずれの区域についても農地を

主体にまとまった用地取得がされ、早期に施設整備に着手している。なお、平成 13 年 6 月国道 1 号線南側戸田川左・右岸の事業区域を相互に結ぶ連絡橋を建設するため、橋梁部分の事業区域追加（0.6ha）がされ、連絡人道橋は平成 16 年 3 月完成している。

⑫ 日光川公園

市民の余暇時間の増大に伴い、屋外レジャー施設の一つとして巨大な海浜レジャープールを日光川公園に造ることが決定された。平成 3 年事業認可を得て、廃棄物埋め立て造成地であることから鋼製の構造によるなどして整備を進め、「サンビーチ日光川」という愛称で平成 6 年 6 月オープンした。

⑬ 久屋大通公園

この公園は、都市計画公園に追加される以前の昭和 45 年から道路法第 55 条の兼用工作物として管理協定が結ばれ、昭和 45 年 1 月に都市公園（久屋大通公園）として設置されている。

その後、昭和 61 年、都市計画公園である栄公園等を廃止したうえで、それらをまとめて久屋大通公園として都市計画公園に追加しているが、その経過は本章第3節2（5） 既決定都市計画公園の変更、追加のとおりである。ここでは「オアシス 21」と名付けられている栄公園地区（広場ゾーン）の区域の事業経過を述べたい。

栄公園地区（広場ゾーン）は昭和 61 年決定当初、地上部は公園整備し、地下にバスターミナルを占用させるという考え方だった。その後、立体高度利用を図るべきだとの西尾市長の指示もあり、昭和 63 年から平成元年にかけ国、県や有識者による「栄公園設計検討会」が設置され検討の結果、地上と地下 1 階を公園とし、地下 2 階にバスターミナルという案に変更された。さらにその後、バスターミナルについて見直しがなされるとともに、長期未整備公園緑地問題とも絡めた当公園の全体事業費圧縮の要請もあり、しばらく検討がつづいた。

平成 8 年度名古屋市と有識者などによる「栄公園整備検討委員会」が設置され見直しの方向性が検討された。そして平成 9 年 9 月、名古屋市、（財）名古屋都市整備公社（公園およびバスターミナルの建設代行者という立場）、栄公園振興（株）（広場および通路の建設および管理者という立場）の 3 者で基本合意書が取り交わされ、提案競技が実施された。

これらの検討などが行われている間に、平成 3 年には NHK 名古屋放送センタービル、平成 4 年には愛知芸術文化センターがそれぞれ現在地に移転し、完成している。

一方、公園の地下に店舗を建設することについての先行例として、平成 2 年に大阪市の京橋公園（約 0.67ha）にて、地下鉄駅との連絡地下道を占用させる形で、地下道、店舗を公園の地下に建設するプロジェクトが完成（コムズガーデンと名付けられた）している。栄公園地区（広場ゾーン）の地下に一般店舗を設けることについて都市公園法上一般的には認められておらず、その位置付けをどう適合させるかが課題であったが、この大阪市のコムズガーデン事業が先行事例となり、栄公園地下の店舗部分も、それまで都市公園法上便益施設と解釈され設置が難しかったものが、占用施設へと解釈が変更され適法なものとされ計画が進められることとなった。

結果として、3 層構造の立体型公園（地下 1 階は広場と店舗とし、半地下にバスターミナル、地上に芝生広場（緩勾配の人工地盤）と地下吹き抜け空間を設け、吹き抜けを覆い散歩もでき水景施設のある大

屋根を上空に設ける。その他に地下占用施設として地下変電所、雨水貯留槽などを設置）の建設が決まった。

地下広場の整備については、NTT-A 事業の無利子融資（この制度については第3編「第3章 駐車場・自動車ターミナル」第1節4（1）④ NTT 無利子融資 を参照）を受けて栄公園振興（株）が整備することから、平成 11 年 1 月 13 日同社が栄公園地区（広場ゾーン）の約 1.98ha について都市計画法第 59 条 4 項の特許事業者として公園事業認可を受けた。同社は平成 11 年 4 月 1 日全体の工事に着工し、平成 13 年度には「オアシス 21」の愛称も公募により決定した。

平成 14 年 4 月 5 日地上部の植栽工事等のため、名古屋市は先の特許事業による公園事業区域と重なるかたちで、吹き抜け部分を除く地上部、約 1.62ha の事業認可を得て整備を行った。

そして、平成 14 年 10 月 11 日全体の完成式が行われた。なお、この公園の実現と成功が、のちに都市公園法の立体都市公園制度（平成 16 年改正）制定につながるものとなったと考えられる。

また栄バスターミナルは、平成 11 年 4 月 23 日決定告示し、公園占用物件として建設されることとなった。建物としては公園と一体施設として建設着手し、平成 14 年 7 月 11 日名古屋市バスターミナル条例（平成 14 年条例第 15 号）が施行され、同年 10 月 11 日栄バスターミナルは公園と同時に開業した。

⑭ 川名公園

本章第3節2（4）① 防災公園について にて触れたように、この公園は、防災緑地緊急整備事業により平成 8 年から用地の先行買収と施設暫定整備に着手している。そして、本格的施設整備を順次進めるため、平成 12 年 11 月 7 日国道 153 号線沿いの 0.53ha について事業認可を得て整備に着手し、その後 4 回事業区域を拡大し、平成 18 年 6 月 9 日公園計画区域全域が事業区域となっている。

3 防災緑地緊急整備事業

長期未整備公園緑地問題に関連し、主要な公園緑地において「防災緑地緊急整備事業」や借地制度による「オアシスの森」づくりによる公園緑地の暫定整備が進められた。「オアシスの森」づくりの取り組みは前項④ 猪高緑地にて触れたので、ここでは「防災緑地緊急整備事業」について述べる。

防災緑地緊急整備事業は都市計画事業ではないが、1986（昭和 61）年に創設された国の補助事業施策の内の一つであり、名古屋市では長期未整備公園緑地の事業推進方策の一つとしても取り入れ積極的に取り組んだ事業であることから、その整備経過を以下に簡単にたどる。なお、この制度の概要は、本章第3節2（4）① 防災公園について において説明したとおりである。

この事業により名古屋市が整備した公園は 4 公園で、最初に着手したのは明徳公園である。平成元年に防災緑地緊急整備計画（制度の要件として策定が必要な計画である）を策定し国に承認を受け着手した。その後、3 度の区域変更と期間延伸を経ており、結果として平成元年 5 月 17 日から平成 9 年度の間に 18.0ha の区域内において、約 3,757 百万円で約 2.8ha を取得した。

次いで、新海池公園について平成 6 年同整備計画を策定し承認を受け着手した。そして平成 6 年 7 月 8 日から平成 8 年度の間に 12.5ha の区域内において、約 3,243 百万円で約 2.2ha を取得した。

3 番目の川名公園では、平成 8 年 12 月 10 日同整備計画の承認を受け着手した。その後、平成 16 年

度に期間延伸し、結果として平成 9 年から平成 17 年の間に都市計画決定区域全域の 5.5ha で同事業を実施し、約 5,672 百万円で約 1.9ha を取得した。

4 番目の米野公園では、平成 10 年 11 月 19 日同整備計画の承認を受け着手、その後平成 16 年度に期間延伸を行っている。平成 11 年から平成 21 年までの間に都市計画決定区域全域の 3.2ha で同事業を実施し、約 3,214 百万円で約 1.7ha を取得している。

各年度の実績推移を**図 4.1.18** および**図 4.1.19** に示した。

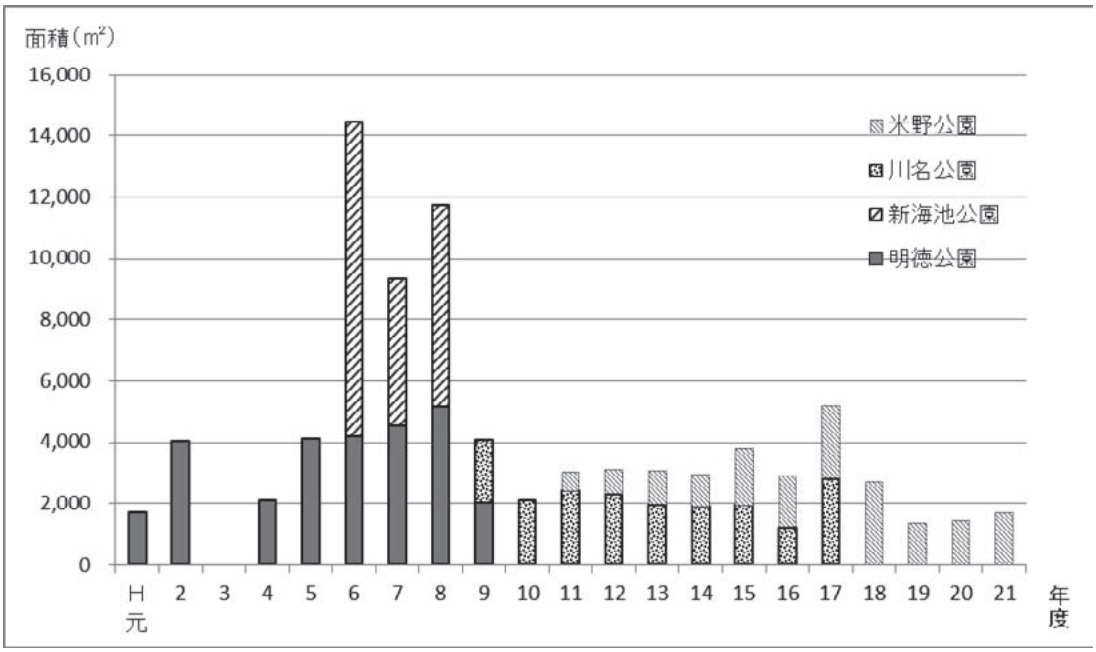


図 4.1.18　防災緑地緊急整備事業・都市開発資金による買収実績（面積）

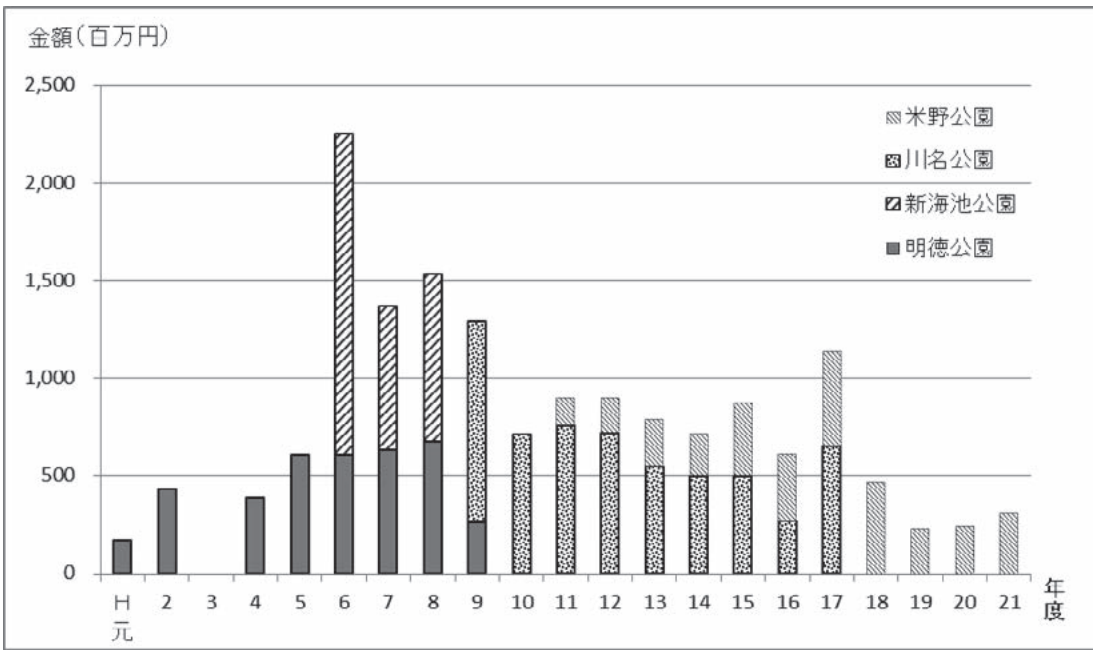


図 4.1.19　防災緑地緊急整備事業・都市開発資金による買収実績（金額）

第８節　未整備公園緑地

1 新都市計画法施行前の経過

名古屋都市計画区域では、1926（大正 15）年 1 月 28 日全国に先駆け公園系統という当時先進的な考え方により基幹的公園 24 カ所を決定した。しかし、当時から都市計画事業自体が事業費の獲得に苦しんでいたが、なかでも公園は当初決定時から既に整備事業費の裏付けのない計画をどう実現するかが課題であった。そして公園の計画区域内では住宅等の開発を抑えるべく積極的な取締りも行われた。更に第 2 次大戦前に公園 3 カ所を追加し、新たに都市計画法に追加して制度化された緑地も 5 カ所決定した。この頃には土地区画整理事業や寄付などにより多少は公園整備が進むとともに、戦時色が濃くなるなか、防空防災といった防災色を前面に出した公園緑地の都市計画事業が急速に進められた。

しかし大戦時、公園区域内も空襲などにより多く被災し、元あった風致的現況も多く失われた。

大戦後の 1947（昭和 22）年 5 月 6 日に、これまでの公園計画を一旦すべて廃止し、新たに公園 31 カ所および墓地 2 カ所の決定を行った。新しい公園計画は大半の公園が従前の計画を引継ぎつつ、新たな基幹的公園を追加するという、大正の当初決定の考え方を引継ぐ意欲的計画であった。

昭和 30 年代に至り市町村合併などに伴い公園緑地の見直しが行われ、合併区域において新たな公園緑地が追加される中で、既決定公園緑地の見直し削除も若干行われた。

しかし、これらの都市計画公園緑地内には相当面積の民有の土地や建物が含まれていた。そして、都市計画公園緑地内の用地未取得の区域に対する都市計画制限については、本章第5節1 新都市計画法施行前の経過 にあるように、都市計画決定当初頃からかなり厳しい制限を行ってきていた。

以上のような過去の経過を踏まえ、公園緑地の整備推進と都市計画制限の問題については様々に議論されてきており、このいわゆる長期未整備公園緑地問題は名古屋市の公園緑地行政にとって大変大きな課題であるが、昭和 30 年代以降主に市会での議論が記録に残されているので、それらを中心にしつつこの問題の経過を以下にたどりたい。なお、本件は第1編第3章 都市計画制限 にて概略は一旦記した。

まず、市会では昭和 30 年代前半から、既に東山公園の区域見直しについての質問がされている。

その後、未買収の公園緑地計画区域について、計画して何十年と整備が進まないこと、地主が困っていること、権利制限（都市計画制限のこと）は憲法に違反しているのではないか、都市計画制限が他都市に比べても厳しすぎないか、買収の見通しはどうかなどの質問が昭和 40 年代前半へと引続き行われていた。

2 新都市計画法施行後

引き続き、主に市会の議論を中心に、未整備公園緑地問題について経過をたどりたい。

1969（昭和 44）年新都市計画法が施行され、都市計画施設区域内の建築規制許可基準が新たに法定された。

一方で 1972（昭和 47）年には、都市公園等整備緊急措置法が施行され、公園緑地整備事業が充実されることになった。さらに、第6節に述べたように都市施設用地の確保策として、公有地の拡大の推進に関

する法律による用地の先行買収が1973（昭和48）年から、名古屋市土地基金条例に基づく土地基金による先行買収が1969（昭和44）年から始まった。都市開発資金による先行買収事業も1969（昭和44）年から始められた。こうした動きが新都市計画法施行後の時期に矢継ぎ早に起きた。

これらを受けたためか、昭和40年代後半の市会では、公園整備の基本方針や買収計画に関する質問が中心となった。

しかし昭和50年代となると、長期間整備が進んでいない都市計画公園緑地について、整備の見通し、建築規制の補償措置などについての見解、人家密集地の指定解除などの課題が再び俎上に上った。それに対し名古屋市は都市開発資金による先行買収を充実するとともに、緑のマスタープランの中で計画の見直しを進めたいとした。

次いで、事業化の見通しが立っておらず多数の市民が生活している地域には道路、下水道等整備すべきであるとの議論にも発展した。

昭和50年代後半には、長期未整備の都市計画公園緑地について、再び計画変更を含め再検討を迫るものとなったが、市は、用地先行取得を強化するとともに、都市計画は市全体のあるべき姿を想定し決定されていることから見直しは困難であるとし、個々の公園緑地ごとに慎重に検討を深めるとした。

昭和60年代になると、長期未整備公園緑地の具体的な整備見通しと、建築規制の緩和について市会をあげて問題とされるようになり、昭和63年3月市側から、昭和63年度に公園緑地等検討委員会を設け、早期整備を図るための事業方策や建築許可基準の運用の見直しなどを検討すると答えた。また、この頃から、長期未整備問題は道路にも波及し、公園緑地と併せて質問されるようになった。従って、検討委員会では長期未整備道路の問題も併せ検討することとなった。このあたりからの都市計画道路に関する経過については道路の章（第3編「第2章　道路」第4節1（8）　都市計画道路網の見直し）にも述べている。

3　公園緑地等検討委員会による検討

市会での答弁にしたがい、1988（昭和63）年4月計画局、土木局、農政緑地局、財政局、建築局の関係部課長から成る都市計画公園緑地等検討委員会が置かれ、翌1989（平成元）年12月「都市計画公園緑地・道路の今後の対応について」の報告を作成した。そのうち公園緑地に関する主な内容を要約して以下に紹介する。

都市計画公園緑地718か所、2,254haの内民有地は42公園緑地に468ha存する。鋭意整備に努めているが今後なお相当期間を要する。しかし、都市計画は長期的展望のもと定められ、必要不可欠な施設であるので、見直しは基本的に行わず、整備を積極的に進めるという考え方により、①新基本計画に基づく整備を進める、②用地の先行取得に努める、③新しい整備手法の検討を行う、④都市計画制限の運用（特例許可）を行う。

以上のような内容であった。なお、都市計画制限の運用とは本章第5節2（2）　新都市計画法施行後に記したとおりで、ひらたく言えば、特定の公園については3階建てまで認めるという内容であり、1990（平成2）年1月から実施された。

この前後の経過については、前記の「道路」の章とも重複する部分もあるが、長期未整備問題はもともと

公園緑地に係る問題であるので、改めて「公園・緑地」としての経過をたどりたい。

上記の報告後も、市会において事業の見通しについての質問がつづき、1993（平成 5）年 3 月市会予算委員会（建設環境委員会）では、長期未整備公園緑地の見直しと整備の見通しについてきびしい質問が出され、計画局長、土木局長、農政緑地局長の 3 局長が同時に出席する異例の委員会となった。その場で、都市計画施設区域内の土地評価の低減要望が出るとともに、関係局で新たに都市計画公園緑地等整備推進検討委員会を設置し、早期整備を図る公園緑地の選定や、新たな整備手法の検討、ならびに計画局・農政緑地局の両局での組織強化などを進めることとなった。

4　都市計画公園緑地等整備推進検討委員会の報告

新たに設置された都市計画公園緑地等整備推進検討委員会（以下「整備推進検討委員会」という）は農政緑地局、計画局、名古屋市土地開発公社、財政局の関係部課長で構成され、1993（平成 5）年 12 月の「中間報告」と 1994（平成 6）年 5 月の「報告」の 2 回行っている。内容的には重複しているので、両者をまとめて、公園緑地に関する概要を以下に紹介する。

・現状は、1993（平成 5）年 4 月現在、42 公園緑地に約 433ha の要買収民有地があり、用地補償費として約 6,800 億円が見積もられる。さらに、住宅密集地や移転困難物件も存在する。

・基本的考え方としては、本市の公園緑地の整備状況はまだ不十分で、積極的に整備推進を図るが、今後個別の事業実施段階で必要性が生じた場合はその範囲内で変更の検討をする。

・具体的な事業推進方策は、①住宅密集地区をかかえる公園緑地への取り組みとして、段階的事業推進手法の実施、②東部丘陵の大規模公園緑地への対応として、オアシスの森づくり事業の展開、③代替地の確保策として、生産緑地買取資金の創設、④関係権利者への対応として、税の評価軽減と建築規制（緩和対象公園緑地の見直しや拡大）などである。

・42 公園緑地の整備優先度を 3 段階に分類し、更に制度の周知と組織体制の充実を図る。

以上の報告を行った。

5　平成6年報告以降

整備推進検討委員会の「中間報告」および「報告」にしたがい、1994（平成 6）年度から税の評価軽減[24]や生産緑地買取資金の創設、事業資金の増額などが実施された。

また、住宅密集型公園のうち整備優先度の高い 5 箇所について段階的事業推進手法に取り組み始め、1996（平成 8）年度から防災緑地緊急整備事業（本章第7節3　防災緑地緊急整備事業　参照）として川名公園に着手し、1998（平成 10）年度からは米野公園でも同事業に着手した。

オアシスの森づくり事業は、相生山緑地で 1995（平成 7）年度に着手し 1998（平成 10）年 3 月に緑地の

[24]「土地に係る固定資産税及び都市計画税の評価減による軽減措置」による。
なお、同措置は「名古屋市土地評価事務取扱要領」によるものであり、1976（昭和 51）年度から都市計画施設予定地について最高 3 割の軽減、1979（昭和 54）年度から都市計画施設予定地のうち計画決定は最高 3 割、事業決定は同 5 割の軽減となり、1994（平成 6）年度からは都市計画施設予定地について、両者とも最高 5 割の軽減となった。

一部約 20ha において開園した。次いで猪高緑地で 1998（平成 10）年度に着手し 2001（平成 13）年 4 月に約 15ha 開園、2004（平成 16）年度からは荒池緑地、東山公園にて同事業に取り組んでいる。

生産緑地の買取については 1994（平成 6）年度以降毎年度数件の買取を行っている（「第3章　都市緑化にかかる地域地区」第3節2（4）　生産緑地地区の買取り 参照）。

税の評価軽減は、これまで最高 3 割であったものを 1994（平成 6）年度から最高 5 割に引き上げている（脚注 24 参照）。また建築規制については、本章第5節2（2）　新都市計画法施行後　に述べたように 2009（平成 21）年 4 月から緩和対象公園緑地が 34 箇所になっている。

2005（平成 17）年 11 月名古屋市は、名古屋市緑の審議会に「これからの公園緑地のあり方―長期未整備公園緑地について―」を諮問し、都市計画公園緑地の見直し方針や事業推進の考え方について答申を得たうえで、2008（平成 20）年 3 月「長期未整備公園緑地の見直しの方針と整備プログラム」を策定公表し、それに沿った見直しと整備を進めている。

表 4.1.28　土地区画整理事業による都市計画公園の追加、変更

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	296	神里公園	0.22	大廻間南部	現2･2･26
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	297	池之内公園	0.26	下八事	現2･2･407
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	298	宮脇公園	0.37	下八事	現2･2･409
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	299	砂口公園	0.16	笠寺東部	現2･2･702
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	300	作の山公園	0.25	鳴海中部	現2･2･901
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	301	南野公園	0.31	星崎	現2･2･729
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	302	十一屋第二公園	0.64	荒子川南部	現2･2･707
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	303	小碓西部第三公園	0.28	小碓西部	現2･2･701
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	304	並木第三公園	0.29	岩塚東部	現2･2･323
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	305	勘堀公園	0.27	中小田井	現2･2･204
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	306	南問屋公園	0.19	上小田井	現2･2･202
1970	S45	11	5	N347	追加	児童	307	高道公園	0.18	上小田井	現2･2･201
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･1	道間公園	0.20	上小田井	現2･2･200
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･2	五才美公園	0.17	上小田井	現2･2･203
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･3	児玉プール公園	0.71	(旧)児玉	現2･2･207
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･4	並木第一公園	0.20	岩塚東部	現2･2･320
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･5	中根公園	0.60	(旧)中根	現2･2･508
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･6	平子第一公園	0.29	呼続東部	現2･2･708
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･7	白雲公園	0.14	笠寺東部	現2･2･720
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･8	本星崎公園	0.13	本星崎東部	現2･2･727
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･9	井上公園	0.10	新池東	現2･2･22
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･10	元八事公園	0.21	下八事	現2･2･408
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･11	こうしん公園	0.37	下八事	現2･2･410
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･12	千音寺公園	0.15	住宅地造成事業	現2･2･600
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･13	小碓西部第二公園	0.20	小碓西部	現2･2･700
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･14	善北公園	0.53	荒子川南部	現2･2･704
1971	S46	7	22	N260	追加	児童	2･2･15	鳴子高根公園	0.35	鳴子	現2･2･900
1971	S46	8	25	A722	追加	近隣	3･3･2	中小田井公園	1.6	中小田井	現3･3･7
1971	S46	8	25	A722	追加	近隣	3･3･3	山下公園	1.4	山下中部	現3･3･30
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･29	宝が丘公園	0.26	藤森東部	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･223	玉塚公園	0.26	比良	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･224	立須公園	0.26	比良	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･225	境公園	0.26	比良	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･349	大坪公園	0.17	烏森南部	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･414	上八事第二公園	0.27	上八事	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･415	上八事第三公園	0.57	上八事	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･416	川之内公園	0.18	下八事	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･528	茨木第二公園	0.23	八事南部	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･628	吉良第二公園	0.30	荒子第二	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･629	東前田第二公園	0.25	東前田	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･734	芝公園	0.29	笠寺東部	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･735	星宮公園	0.26	本星崎東部	
1972	S47	4	6	N111	追加	児童	2･2･736	鳴尾公園	0.67	本鳴尾	
1972	S47	11	24	A964	追加	近隣	3･3･37	小碓中央公園	1.4	小碓西部 荒子川小碓	
1972	S47	11	24	A964	変更	一般	5･4･16	富田公園	8.9	服部	9.0→8.9
1973	S48	1	19	A45	追加	近隣	3･3･40	五町公園	3.3	上小田井、大野木	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･30	越前公園	0.36	瓶ノ井	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･31	大針第二公園	0.22	大針	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･126	丸新公園	0.25	大蒲	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･226	赤城公園	0.52	大野木	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･227	あし原公園	0.61	中小田井第二	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･350	才ノ神公園	0.20	烏森東部	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･529	茨木第一公園	0.16	八事南部	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･630	法華公園	0.27	法華	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･631	畑田公園	0.18	(旧)中島新町	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･737	船頭場西公園	0.22	住宅地造成事業	現,福田東公園
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･807	松阪公園	0.27	城山	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･808	川村公園	0.41	山下中部	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･809	川北公園	0.24	山下中部	
1973	S48	1	26	N24	追加	児童	2･2･906	潮見が丘公園	0.39	汐見ケ丘	
1973	S48	1	26	N24	追加	近隣	3･2･39	八畝公園	0.7	平和ケ丘	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･32	上社西部第二公園	0.24	上社	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･33	瓶ノ井公園	0.24	瓶ノ井	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･229	平中公園	0.15	平田	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･632	平坪公園	0.32	八田東部、万町	＊柳森公園
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･633	権現公園	0.22	荒子西部	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･634	船入公園	0.27	荒子西部	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･738	上浜公園	0.25	本鳴尾	
1974	S49	2	16	N48	追加	児童	2･2･810	高島公園	0.31	城山	
1974	S49	2	20	A152	変更	一般	5･4･30	戸笠公園	8.9	相生南部	区域整正、8.8→8.9
1974	S49	5	7	A419	変更	近隣	3･3･33	要池公園	3.2	徳重西部	区域整正、3.0→3.2
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･129	喜惣治第一公園	0.19	喜惣治	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･130	喜惣治第二公園	0.20	喜惣治	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･131	喜惣治第三公園	0.19	喜惣治	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･230	横井公園	0.24	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･231	島崎公園	0.25	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･232	鍛冶公園	0.25	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･233	山ノ木公園	0.19	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･234	壱町公園	0.24	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･235	松池公園	0.24	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･236	中沼公園	0.24	平田	＊上橋公園
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･237	中沼西公園	0.24	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･238	八町田公園	0.25	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･239	新木公園	0.25	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･240	松池南公園	0.25	平田	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･241	中浦公園	0.34	上小田井	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･242	由池公園	0.29	上小田井	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･243	坂井戸公園	0.13	上小田井	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･244	大野木第一公園	0.15	大野木	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･245	大野木第二公園	0.08	大野木	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･246	大野木第三公園	0.22	大野木	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･247	宝池公園	0.24	大野木	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･248	平塚公園	0.74	上小田井	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･352	剣公園	0.10	岩塚	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･353	二瀬公園	0.41	岩塚	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･635	柳田公園	0.19	(旧)一柳線	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･636	梓ノ木公園	0.35	中郷	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･637	寺脇公園	0.11	中郷	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･638	寺起公園	0.20	中郷	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･639	中郷公園	0.30	中郷	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･640	御山戸公園	0.33	中郷	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･641	河原公園	0.23	中郷	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･740	南野第三公園	0.25	星崎	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･811	新守公園	0.28	山下中部	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･812	大永公園	0.35	山下中部	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･813	川北西公園	0.30	山下中部	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･814	元牧公園	0.28	山下中部	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･815	永森公園	0.30	山下中部	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･817	南原第一公園	0.08	住宅地造成事業	
1975	S50	2	26	N61	追加	児童	2･2･908	黒石北公園	0.38	住宅地造成事業	
1975	S50	3	3	A165	追加	近隣	3･3･43	西原公園	2.2	平田	
1975	S50	3	3	A165	追加	近隣	3･3･44	見寄公園	1.7	平田	
1975	S50	3	3	A165	追加	近隣	3･3･45	川田公園	1.6	山下中部	
1975	S50	3	3	A165	追加	近隣	3･3･47	丸池公園	1.2	中郷、法華	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･249	玉塚南公園	0.22	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･250	作之内公園	0.23	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･251	石原公園	0.22	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･252	天神公園	0.17	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･253	宮浦公園	0.29	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･254	八反公園	0.19	比良	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･355	西起公園	0.38	横井	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･356	横井第一公園	0.23	横井	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･357	横井第二公園	0.22	横井	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･741	南野第二公園	0.33	星崎	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･742	南野第四公園	0.11	星崎	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･743	星崎第一公園	0.30	星崎	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･744	星崎第二公園	0.30	星崎	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･818	川上公園	0.17	城山	
1975	S50	12	2	N410	追加	児童	2･2･819	白沢公園	0.31	城山	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･34	竹腰公園	0.21	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･35	西山東公園	0.28	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･36	宮根東公園	0.26	猪子石	＊京命公園
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･37	宮根公園	0.24	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･38	中島公園	0.34	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･39	宮前公園	0.36	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･40	延珠公園	0.19	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･41	九合田公園	0.27	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･42	丸根公園	0.26	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･43	化物業公園	0.25	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･44	山ノ手公園	0.26	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･45	赤松公園	0.30	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･46	猪子石公園	0.88	猪子石	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･47	西一社第一公園	0.24	西一社	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･48	西一社第二公園	0.31	西一社	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･49	西一社第三公園	0.29	西一社	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･50	西一社第四公園	0.11	西一社	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･134	会所公園	0.25	大蒲	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･417	笹原公園	0.30	野並	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･418	郷下公園	0.25	野並	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積	備考	
						種別	番号	公園名	(ha)	区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･419	古川公園	0.21	野並	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･642	法華北公園	0.24	法華	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･746	当知第一公園	0.72	当知	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･820	西新田公園	0.19	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･821	東島公園	0.25	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･822	山ノ田公園	0.20	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･823	白晴公園	0.25	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･824	脇田公園	0.23	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･825	五反田公園	0.19	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･826	天子田公園	0.19	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･827	定納公園	0.15	大森	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･909	兵庫公園	0.36	住宅地造成事業	
1976	S51	5	26	N215	追加	児童	2･2･910	鏡田公園	0.22	住宅地造成事業	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･48	城土公園	1.5	城山	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･49	丹後公園	1.7	大同製鋼	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･50	大我麻公園	1.0	大蒲	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･51	大森中央公園	2.6	大森	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･52	下市場公園	1.7	大森	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･53	西一社中央公園	1.7	西一社	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･54	野並公園	2.1	野並	
1976	S51	6	14	A571	追加	近隣	3･3･55	当地中央公園	2.0	当知	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･51	大針第一公園	0.17	大針	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･52	大針第三公園	0.14	大針	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･135	高坪公園	0.18	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･136	北浦公園	0.25	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･137	平山公園	0.22	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･138	六が池公園	0.25	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･139	大山公園	0.16	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･140	富士塚公園	0.17	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･142	菱池公園	0.25	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･143	玄馬公園	0.25	如意	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･255	大木曽公園	0.24	中小田井	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･256	二之条公園	0.20	中小田井	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･257	高田公園	0.19	中小田井	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･643	宮北公園	0.20	高畑	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･644	西塩田公園	0.20	高畑	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･645	中須公園	0.24	中須	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･646	高杉公園	0.29	高杉	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･647	松若公園	0.20	春田	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･648	北宮公園	0.21	春田	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･649	庄田公園	0.22	春田	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･650	替元公園	0.18	春田	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･651	外丸田公園	0.32	住宅地造成事業	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･747	宝神第一公園	0.27	宝神	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･748	八字公園	0.27	開発行為	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･911	桃山北公園	0.29	桃山	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･912	梅里公園	0.36	桃山	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･913	桃山公園	0.29	桃山	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･914	鳴海黒石公園	0.24	鳴海黒石及び住宅地造成事業	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･915	細口公園	0.16	鳴海黒石	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･916	太子公園	0.31	鳴海東丘	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･917	東丘公園	0.31	鳴海東丘	
1976	S51	10	6	N424	追加	児童	2･2･918	太子ケ根公園	0.22	鳴海東丘	
1977	S52	1	17	A53	追加	近隣	3･3･57	高畑公園	1.7	高畑	
1977	S52	1	17	N14	追加	児童	2･2･141	生棚公園	0.32	如意	楠公園縮小の代替
1977	S52	11	25	A1188	変更	一般	5･5･15	天白公園	26.5	天白、平針原	区域整正
1977	S52	11	25	A1188	追加	近隣	3･3･58	島田公園	1.3	天白	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･57	上社西部第二公園	0.25	上社	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･58	丁田公園	0.47	上社	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･59	流公園	0.19	上社	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･60	平池公園	0.40	上社	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･61	姫若公園	0.34	藤森南部	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･359	一里山公園	0.29	岩塚南部	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･360	銭亀公園	0.28	岩塚南部	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･420	門田公園	0.20	天白	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･421	上郷公園	0.21	天白	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･422	池場公園	0.20	天白	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･423	溝口公園	0.16	天白	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･424	下原公園	0.25	平針原	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･425	城下公園	0.46	平針原	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･426	上原公園	0.26	平針原	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･427	山ノ杁公園	0.19	平針原	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･428	原第一公園	0.19	平針原	＊平池下公園
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･429	原第二公園	0.20	平針原	＊原中里公園
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･652	打出第一公園	0.33	打出	
1978	S53	1	30	N29	追加	児童	2･2･653	打出第二公園	0.29	打出	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･828	薮田公園	0.34	大森	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･829	山屋敷公園	0.30	大森	
1978	S53	10	12	N480	追加	児童	2･2･830	八釼公園	0.19	大森	
1979	S54	8	10	A872	追加	近隣	3･3･61	宝神中央公園	2.1	宝神	
1979	S54	8	20	N397	追加	児童	2･2･749	宝神第二公園	0.28	宝神	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･361	瓦田公園	0.15	野田	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･654	茨塚公園	0.19	野田	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･655	三日月公園	0.34	下之一色大蟷螂	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･656	波花公園	0.38	下之一色大蟷螂	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･657	木藪公園	0.24	下之一色大蟷螂	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･658	郷中公園	0.37	下之一色大蟷螂	
1979	S54	12	17	N573	追加	児童	2･2･659	南田川公園	0.30	助光	
1979	S54	12	21	A1307	追加	近隣	3･3･63	野田公園	1.8	野田	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･434	梅が丘北公園	0.22	梅森坂	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･435	梅が丘公園	0.17	梅森坂	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･436	梅が丘南公園	0.15	梅森坂	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･660	小本西公園	0.33	小本西	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･661	屋敷地公園	0.15	小本西	
1980	S55	12	26	N615	変更	児童	2･2･662	御屋敷公園	0.20	助光	
1980	S55	12	26	N615	変更	児童	2･2･663	助光公園	0.49	助光	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･664	西川田公園	0.25	助光	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･921	鳴海大根公園	0.33	鳴海大根	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･922	篠の風公園	0.18	篠ノ風	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･923	篠の風第二公園	0.29	鳴海黒石	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･924	篠の風第三公園	0.26	鳴海黒石	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･925	神沢公園	0.24	鳴海黒石	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･926	神沢南公園	0.53	鳴海黒石	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･927	細口第二公園	0.17	鳴海黒石	＊鳴丘公園
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･928	青山公園	0.27	鳴海南部	
1980	S55	12	26	N615	追加	児童	2･2･929	青山南公園	0.24	鳴海南部	
1981	S56	8	17	A871	追加	近隣	3･3･64	浦里公園	1.7	鳴海西部	
1981	S56	8	17	A872	追加	地区	4･3･2	細口池公園	3.6	平針中央	
1981	S56	8	17	N369	追加	児童	2･2･62	水汲坂公園	0.20	猪子石	
1981	S56	8	17	N369	追加	児童	2･2･63	よもぎ公園	0.24	猪子石	
1981	S56	8	17	N369	追加	児童	2･2･64	廻間公園	0.97	猪子石	
1981	S56	8	17	N369	追加	児童	2･2･930	南越公園	0.20	鳴海西部	
1981	S56	8	17	N369	追加	児童	2･2･931	最中公園	0.64	鳴海西部	
1981	S56	8	17	N370	追加	児童	2･2･437	藤藪公園	0.19	平針中央	＊藤藪中平公園
1981	S56	8	17	N370	追加	児童	2･2･438	前畠公園	0.18	平針中央	＊中平公園
1981	S56	8	17	N370	追加	児童	2･2･439	平針下山公園	0.19	平針中央	＊下山中平公園
1981	S56	8	17	N370	追加	児童	2･2･440	細口下公園	0.22	平針中央	
1981	S56	8	17	N370	追加	児童	2･2･441	平針黒石公園	0.20	平針中央	＊黒石中平公園
1982	S57	3	10	N87	追加	児童	2･2･754	神宮寺公園	0.83	神宮寺	
1982	S57	3	10	N87	追加	児童	2･2･755	稲永新田公園	0.28	昭和	
1982	S57	12	24	N486	追加	児童	2･2･66	不動公園	0.21	上野	
1982	S57	12	24	N486	追加	児童	2･2･67	出池公園	0.21	上野	
1982	S57	12	24	N486	追加	児童	2･2･932	緑黒石第一公園	0.70	緑黒石	
1982	S57	12	24	N486	追加	児童	2･2･933	緑黒石第二公園	0.3	緑黒石	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･68	前田公園	0.20	高針南部	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･69	牧下公園	0.20	高針南部	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･70	牧上公園	0.27	高針南部	
1983	S58	7	23	N252	追加	児童	2･2･71	前山南公園	0.22	高針南部	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･72	牧の原第一公園	0.29	西山南部	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･73	牧の原第二公園	0.30	西山南部	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･74	牧の原第三公園	0.44	西山南部	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･665	近内公園	0.21	包里	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･666	水落公園	0.23	包里	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･667	刎畑公園	0.20	包里	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･668	乗江公園	0.25	包里	
1984	S59	9	19	N353	追加	児童	2･2･669	四畝公園	0.27	包里	
1986	S61	2	17	A127	追加	近隣	3･3･66	福田公園	1.7	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･759	八百島公園	0.20	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･760	七反野第一公園	0.26	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･761	七反野第二公園	0.25	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･762	知多南公園	0.16	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･763	小賀須公園	0.30	福田	
1986	S61	2	17	N60	追加	児童	2･2･764	知多北公園	0.25	福田	
1986	S61	9	26	N380	追加	児童	2･2･670	直会公園	0.12	供米田	
1986	S61	9	26	N380	追加	児童	2･2･671	供米田公園	0.23	供米田	
1986	S61	9	26	N380	追加	児童	2･2･672	下之田公園	0.29	供米田	
1986	S61	9	26	N380	追加	児童	2･2･673	外浦公園	0.36	供米田	
1987	S62	2	20	A126	追加	近隣	3･3･67	大針中央公園	1.0	高針東部	
1987	S62	2	20	A126	追加	近隣	3･3･68	保呂公園	1.3	菅田	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･674	吉津公園	0.15	松下	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･675	古苗代公園	0.38	松下	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･676	松下公園	0.29	松下	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･677	藤西公園	0.22	松下	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･678	若宮公園	0.15	松下	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･75	大針北公園	0.23	高針東部	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･442	海老山公園	0.20	菅田	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･443	菅田公園	0.20	菅田	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･444	中曽根公園	0.35	菅田	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･445	下山畑公園	0.22	菅田	
1987	S62	2	20	N52	追加	児童	2･2･446	南屋敷公園	0.20	菅田	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･679	中之通公園	0.25	伏屋	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･680	西金公園	0.25	伏屋	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･681	登公園	0.24	伏屋	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･682	伏屋公園	0.29	伏屋	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･683	上之島公園	0.26	伏屋	
1988	S63	2	19	N46	追加	児童	2･2･684	下之島公園	0.26	伏屋	
1988	S63	12	5	A1078	変更	総合	5･6･12	東山公園	261.8	植田山	*裏山公園分追加
1988	S63	12	5	A1078	変更	近隣	3･3･35	通曲公園	3.2	徳重南部	区域整正・拡大 2.9→3.2
1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･69	春田野中央公園	1.1	春田野	
1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･70	梨の木公園	1.0	徳重南部	
1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･71	上朝日出公園	1.9	旭、滝の水	
1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･72	滝の水中央公園	2.7	滝の水	＊滝ノ水中央公園
1988	S63	12	5	A1078	追加	近隣	3･3･73	滝の水公園	3.9	滝の水	一部　0.3
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･765	春田野北公園	0.18	春田野	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･766	春田野東公園	0.15	春田野	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･767	春田野南公園	0.32	春田野	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･934	鶴が沢東公園	0.32	徳重南部	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･935	鶴が沢西公園	0.21	徳重南部	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･936	徳重公園	0.68	徳重南部	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･937	通曲南公園	0.29	徳重南部	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･938	篠の風中央公園	0.68	篠の風第二	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･939	下旭出公園	0.21	滝ノ水	＊大形山公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･940	滝の水西公園	0.25	滝ノ水	＊滝ノ水西公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･941	大形山公園	0.56	滝ノ水	＊大形山緑地
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･942	滝の水北公園	0.60	滝ノ水	＊滝ノ水川公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･943	滝の水中公園	0.20	滝ノ水	＊滝ノ水中央北公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･944	滝の水南公園	0.2	滝ノ水	＊滝ノ水南公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･945	小坂公園	0.3	滝ノ水	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･946	砂田北公園	0.3	滝ノ水	＊砂田東公園
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･947	旭万場山公園	0.3	旭	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･948	旭黒石公園	0.3	旭	
1988	S63	12	5	N372	追加	児童	2･2･949	旭高根公園	0.31	旭	
1990	H2	2	23	A141	変更	地区	4･4･4	水広公園	5.8	水広下	区域拡大 4.5→5.8、 番号変更 5･6･12→4･4･4
1990	H2	9	21	A838	追加	近隣	3･3･74	万場川東公園	1.0	万場川東	
1990	H2	9	21	A838	追加	近隣	3･3･75	植田中央公園	2.0	植田中央	
1990	H2	9	21	A838	追加	近隣	3･3･76	稲葉山公園	1.0	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･447	大久手公園	0.19	植田中央	

変更年月日				告示番号	変更種別	公園名称			面積(ha)	備考	
						種別	番号	公園名		区画整理組合名	番号、面積(ha)等
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･448	植田焼山公園	0.19	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･449	植田鴻ノ巣公園	0.19	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･450	三七川原公園	0.19	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･451	源右エ門公園	0.18	植田中央	＊植田東公園
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･452	植田北屋敷公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･453	東屋敷公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･454	塔ノ前公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･455	植田東公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･456	株田公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･457	三郎廻間第一公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･458	三郎廻間第二公園	0.18	植田中央	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･685	北畑公園	0.18	万場川東	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･686	出口公園	0.15	万場川東	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･687	郷内公園	0.18	万場川東	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･835	白山第一公園	0.33	森孝新田白山	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･836	白山第二公園	0.54	森孝新田白山	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･837	白山第三公園	0.22	森孝新田白山	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･838	白山第四公園	0.25	森孝新田白山	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･950	武路公園	0.13	桶狭間北部	
1990	H2	9	21	N253	追加	児童	2･2･951	桶狭間古戦場公園	0.32	桶狭間北部	
1991	H3	3	27	N93	追加	児童	2･2･688	八田公園	0.36	八田東部	関近連立関連
1991	H3	11	25	N348	追加	児童	2･2･689	北堤公園	0.23	西前田	
1991	H3	11	25	N348	追加	児童	2･2･690	梅木須公園	0.18	西前田	
1991	H3	11	25	N348	追加	児童	2･2･691	西前田公園	0.88	西前田	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･459	郷藪公園	0.20	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･460	植田公園	0.20	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･461	石田公園	0.20	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･462	堤溝公園	0.20	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･463	井口公園	0.65	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･464	植田屋下公園	0.18	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･465	欠下公園	0.41	植田南部	
1993	H5	3	31	N97	追加	児童	2･2･769	正保公園	0.88	荒子川小碓、明徳	
1995	H7	2	20	N58	追加	街区	2･2･770	赤坪公園	0.89	笠寺東部	天白川河川改修関連
1995	H7	2	20	N58	追加	街区	2･2･952	旭出公園	0.91	汐見ヶ丘 弥生ヶ丘	

注　都市公園名と都市計画公園名が違う場合、＊で都市公園名を記した

年月日欄のSは昭和、Hは平成の略、告示番号欄のNは名古屋市告示、Aは愛知県告示の略

第2章　墓園

第１節　墓園の都市計画

1　墓園制度について

旧都市計画法における「墓園」は、同法第 16 条に「道路、広場、河川、港湾、公園、緑地その他政令を以て指定する施設に関する都市計画事業にして…これを収用又は使用することを得」とし、同法施行令第 21 条の収容できる施設の指定の列挙のなかに「墓地、火葬場」があげられていたという事で、「墓地」という名称で都市計画事業として施行されるべき施設として位置づけされていた。ただし、その具体的定義づけや基準の制度化は戦前にはなされていなかった。

近代日本での墓地に関する法制としては、墓地設置の許可などの規定を定めた「墓地及ヒ埋葬取締規則」（明治 17 年太政官布達第 25 号）とその関連達があった。のち、この明治 17 年布達は 1948（昭和 23）年新憲法の下で廃止され、同時に墓地、納骨堂、または火葬場の管理埋葬等が国民の宗教的感情に適合し、かつ公衆衛生その他公共の福祉の見地から支障なく行われることを目的に「墓地、埋葬等に関する法律」（昭和 23 年 5 月 31 日法律第 48 号）が制定された。

墓地に関する都市計画における具体的基準は、第 2 次大戦後の戦災復興にあたって 1946（昭和 21）年 9 月特別都市計画法が施行され、その復興計画を立案するに際し戦災復興院から各種計画標準が出されたうちの、「緑地計画標準」（昭和 21 年 9 月 27 日戦復発第 481 号戦災復興院次長通牒）における「4. 墓苑計画標準」が最初と思われる。そこにおける墓苑計画の主な内容としては、

「一ヵ所当リ 10ha 程度、墓域、苑路及修景地（総面積ノ 60％以上）、火葬場・葬祭場ヲ併置セザルコト」といったことと、配置の留意点数項目などで成るものだった。

次いで、1959（昭和 34）年 5 月 11 日に建設省から「墓地計画標準について」（建設省発計第 25 号）が発出され、都市計画として定める場合または都市計画事業として事業を行う場合の墓地計画標準が定められた。主な内容としては以下のとおりである。

・緑地系統の一環として配置する
・1 箇所概ね 10ha 以上とする
・墓所面積を全墓地面積の三分の一以下とする
・1 墓所あたりの面積、通路幅、園路・修景・施設などの設計基準などの詳細（詳細部は省略）

さて、1968（昭和 43）年制定の新都市計画法では、都市計画施設のうちの公共空地のひとつとして「墓園」が位置付けられた。名称は「墓地」から「墓園」に変わったが、この際具体的規定が特段制定されることはなく、したがって 1959（昭和 34）年の「墓地計画標準」が改定等されずそのまま運用された。

2000（平成 12）年 12 月、建設省から「都市計画運用指針」が発出された。その指針においては、公共空地の一つとしての墓園の定義と、緑地の系統的配置の一環として計画される墓園の望ましい規模、配置の留意点が示された。一方で具体的設計基準などの詳細は略され、各計画主体に委ねられた。

以上の法制度の経過を**図 4.2.1** に示した。

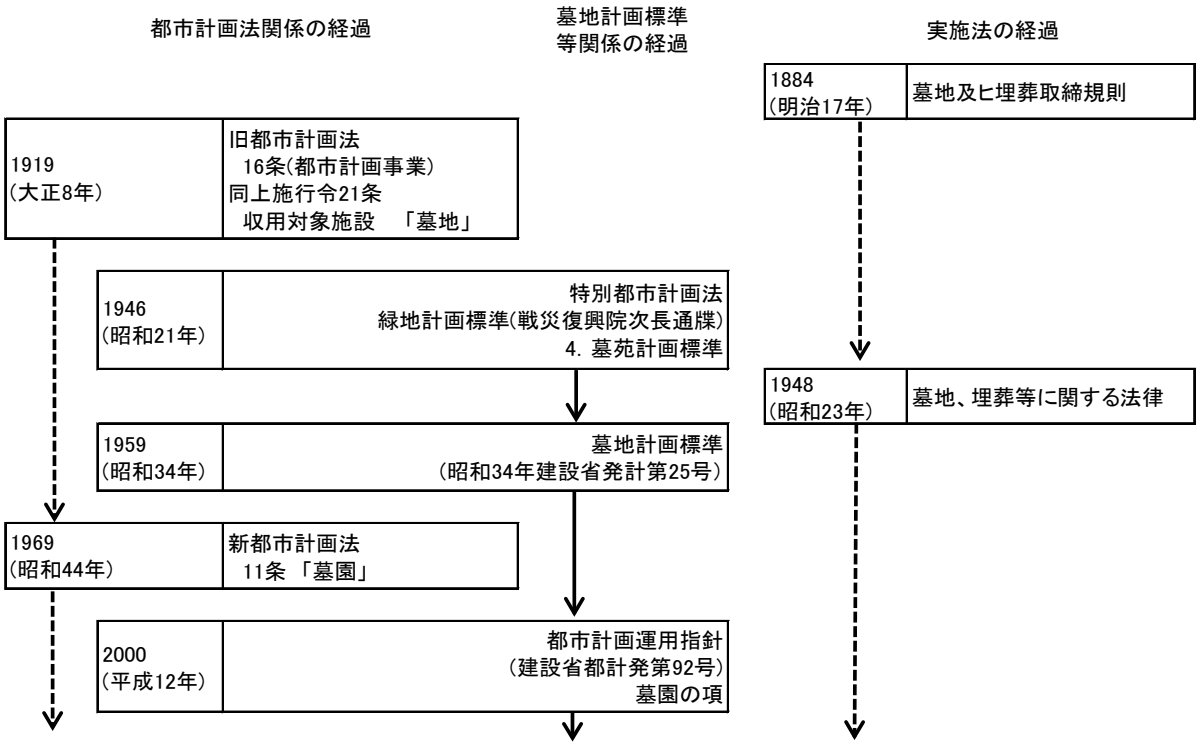


図 4.2.1 墓園関係法制等の経過

2 昭和 44 年以前の名古屋都市計画区域の墓地計画

名古屋都市計画区域では 1947(昭和 22)年 5 月 6 日に、戦災復興都市計画の一環として**表 4.2.1** のように 2 墓苑を決定した。なかでも、第 1 号東墓苑は 1947(昭和 22)年 2 月 10 日決定の名古屋復興都市計画土地区画整理事業施行区域に含まれ、土地区画整理事業の施行として墓地整備が実施されることが、東墓苑の都市計画決定告示前に既に決定されていた。

ここで 1947(昭和 22)年の墓地決定手続き時の経過について触れる。戦後最初の公園および墓地の計画を決定するため、1946(昭和 21)年 10 月 25 日に内閣総理大臣が都市計画愛知地方委員会に付議した、名議第1号戦復愛第 2171 号「名古屋復興都市計画公園及び墓苑決定の件」のうち「復興都市計画墓苑の部」の議案においては

「第 1 号(東墓苑) 千種区田代町地内 約 144.13 ヘクタール
第 2 号(西墓苑) 中川区岩塚町横井町野田町海部郡富田村地内 約 20.46 ヘクタール
第 3 号(南墓苑) 知多郡上野町大高町大府町地内 約 72.60 ヘクタール 」

の 3 墓苑が提案されていた。しかし、決定告示されたのは「第 1 号東墓苑」と、付議案からは番号が変更された「第 2 号南墓苑」であり、「第 2 号(西墓苑)」は決定されなかった。また、東墓苑の面積も 114.05 ヘクタールに修正し告示された。このように変更された理由を記した文書などは見ていないが、公園と墓苑の決定案が付議された 1947(昭和 22)年 1 月 23 日に開催の都市計画愛知地方委員会には、同時に「名古屋復興都市計画土地区画整理及び同事業変更の件」が付議されているので、復興土地区画整理事業

の墓地整理計画との関連で 3 墓苑計画が 2 墓苑計画に修正されたものと推定される。

いずれにしても 1947(昭和 22)年には 2 墓苑が決定され、その後、1969(昭和 44)年に至るまでにおいて東墓苑は 3 回変更されており、変更年月日や変更内容は**表 4.2.1** のとおりである。

第 2 号南墓苑については、1964(昭和 39)年 12 月に名古屋市と大高町が合併した際、「臨海工業地帯の急激な発展に伴い墓苑として不適当と思われるにいたったので、廃止の処置をする」との合併協議がされた [1] ことと、また隣接の大府町でも独自の墓地計画が進展していたため [2] 、名古屋市として墓地計画の再検討を迫られた。

昭和 40 年名古屋市は墓地需要基礎調査 [3] を行い、名古屋市内の墓地現況、火埋葬状況、墓地管理者へのアンケート、宗派別の面接調査などを行い、昭和 60 年における墓地の推定を行った。その結果として、現状の墓地では将来不足し、新たな墓地計画が必要との結論を得た。従って、南墓苑を廃止するとしても、将来必要な広さを備えた新たな墓地の確保が課題となった。

なお、1966(昭和 41)年には南墓苑の区域を南北に縦断する都市計画道路の決定のため、都市計画道路分の削除変更を行っている。

表 4.2.1 都市計画墓地の決定、変更(昭和 44 年以前)

No.	決定、変更年月日				告示番号	決定、変更	番号	名称	面積(ha)	決定・変更理由、変更面積(ha)等
1	1947	S22	5	6	H69	決定	1	東墓苑	114.05	名古屋復興都市計画において、戦災墓地を整理移転ため新たに郊外部に公園式墓苑を都市計画として決定し、近代都市にふさわしい施設整備を図ろうとするもの
2	1947	S22	5	6	H69	決定	2	南墓苑	72.60	
3	1957	S32	3	23	K220	変更	1	東墓苑	129.97	旧猪高村合併に伴い隣接地拡大変更 +15.9
4	1957	S32	9	24	K1176	変更	1	東墓苑	148.18	都市計画道路(猫ヶ洞藤森線)決定に伴い区域削除し、あわせ面積修正変更 +18.21
5	1958	S33	12	13	K2129	変更	1	東墓苑	146.53	東山工業高等学校敷地とするため削除 −1.65
6	1966	S41	10	13	K3407	変更	2	南墓苑	71.2	都市計画道路(西大高線)決定に伴い区域削除 −1.4

注 告示番号欄 Hは戦災復興院告示、Kは建設省告示の略

3 昭和 45 年以降の名古屋市の都市計画墓園の計画

(1) 南墓園の廃止

名古屋市では新たな墓地候補地の選定調査を進めたが適地はなかなか見つからず、市会でも大高町との合併協議事項の履行について質疑が行われるなか、1974(昭和 49)年 11 月 16 日名古屋市墓園問題協議会が市内部組織として設置された。この協議会は、墓園問題を総合的に検討することなどを所掌事務とし、両助役ほか財政、衛生、計画、土木の局長で構成され、事務局は衛生局とした。また協議会には関係部長による幹事会も設けられ、名古屋市の内外を含め候補地を検討した。

1 大高町誌 大高町誌編纂委員会 昭和 40 年 3 月 20 日
2 名古屋都市計画史(大正 8 年～昭和 44 年) 名古屋都市センター 平成 11 年 3 月 p.378
3 名古屋市における墓地調査報告書 名古屋市計画局 昭和 40 年 8 月

1976（昭和 51）年 8 月には東海市から名古屋市へ、南墓園の都市計画変更依頼があった。なお、当時南墓園計画区域は 3 市、2 都市計画区域にまたがっており、その内訳は名古屋市 27.8ha（名古屋都市計画区域）、東海市 42.4ha、大府市 1.0ha（以上、知多北部都市計画区域）、合計 71.2ha となっていた。

1978（昭和 53）年 5 月 24 日南墓園を廃止し、同時に墓園計画区域の名古屋市内部分（但し、神社境内地等部分を除く）と、従来墓園計画区域外のため池、畑などを一部追加した約 26.1ha を同日付で氷上公園として都市計画公園に追加した。墓園計画区域のうち名古屋市外（東海市および大府市）部分の大半については緑陽公園 40.6ha（知多北部都市計画区域）としてこちらも同日付で知事が都市計画決定した。また、墓園計画区域の内、北部の神社境内地等樹林地部分については 1980（昭和 55）年 11 月 25 日火上山緑地保全地区として決定された。

なお、公園計画に係る部分については第1章第3節2（5） 既決定都市計画公園の変更、追加 にて、緑地保全地区に関する部分は第3章第2節2（2） 第1次地区指定 にて詳述した。南墓園の廃止と公園の追加等の説明図は**図 4.2.2** に掲げた。

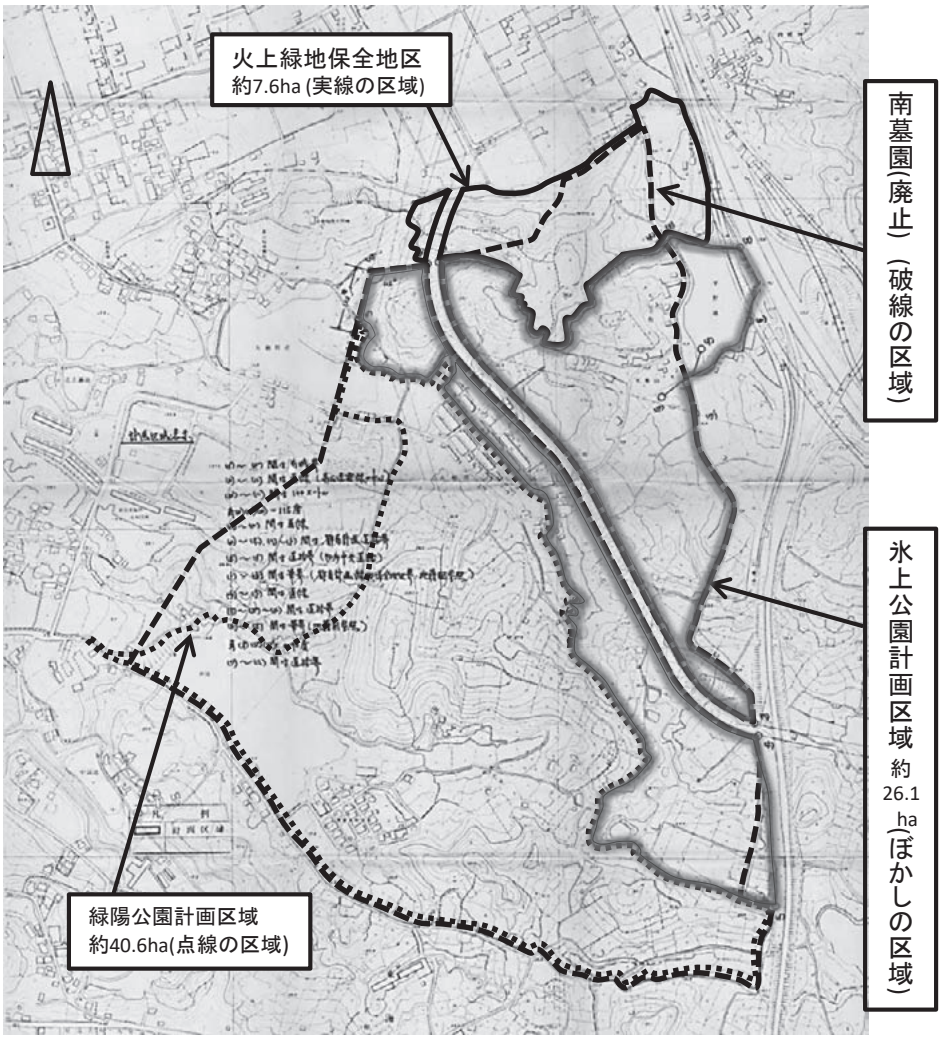


図 4.2.2　南墓園の廃止、氷上公園の追加、火上緑地保全地区の決定他　説明図

(2)　勅使ヶ池墓園の追加

墓園問題協議会は助役・局長レベルによる協議会を重ね市内外を含め候補地を検討したが、なかなか決まらなかった。しかし、名古屋オリンピック招致問題で騒然とする 1981(昭和 56)年夏、勅使ヶ池緑地の一部約 60ha を墓園候補地とすることに内定した。1982(昭和 57)年には新墓園の構想案を公表し、都市計画決定を進めるため、同 7 月には「名古屋市環境影響評価指導要綱」(昭和 54 年名古屋市告示第 47 号)に基づく環境影響評価を開始した。都市計画手続きとしては、1984(昭和 59)年 8 月 1 日第 2 号勅使ヶ池墓園の追加告示を行った。同時に、勅使ヶ池墓園の追加のため、勅使ヶ池緑地の北ほぼ半分を緑地からは削除する変更をおこなった(**図 4.2.3、表 4.2.2** 参照)。

なお、まことに紛らわしいことであるが、名古屋市が第 2 号勅使ヶ池墓園の決定の調整を行っていた最中の、1982(昭和 57)年 3 月 11 日愛知県は、豊明市内の名古屋市と市域境界を挟んだ隣接地(豊明市内二村山付近)に第 4 号勅使墓園、計画面積約 5.8ha を追加した。そして同年 9 月 6 日豊明市事業として都市計画墓園事業の認可がされ、早速整備がすすめられた。

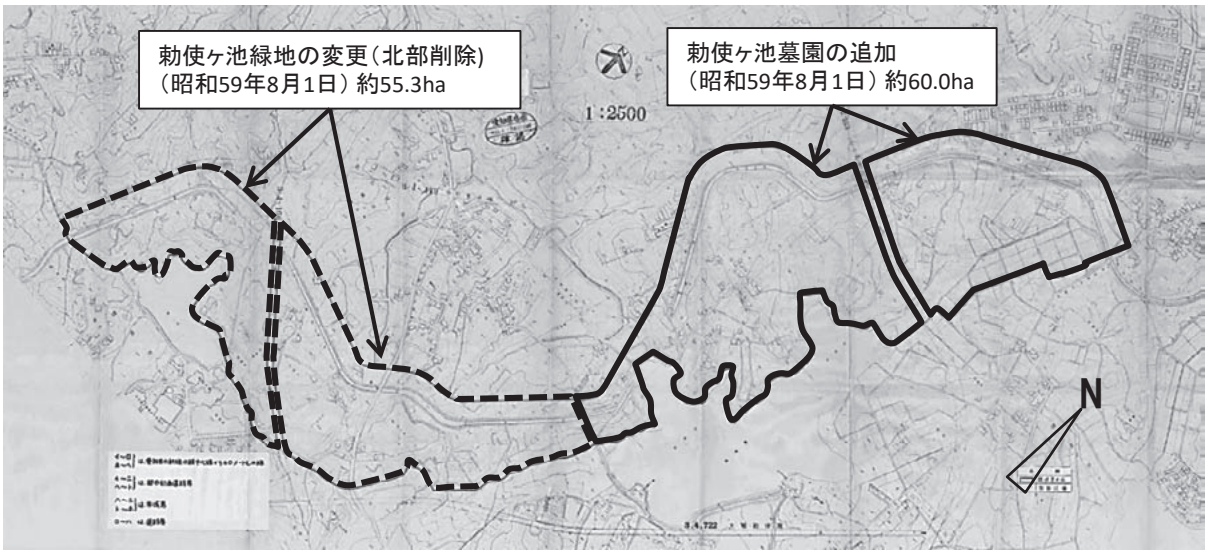


図 4.2.3　勅使ヶ池墓園及び勅使ヶ池緑地　計画図

表 4.2.2　都市計画墓園の変更(昭和 45 年以降)

No.	変更年月日				告示番号	変更種別	番号	名称	面積(ha)	変更理由、変更面積(ha)等
1	1978	S53	5	24	A621	廃止	2	南墓園	―	大高町と名古屋市合併時の協議等による 71.2→0
2	1984	S59	8	1	A760	追加	2	勅使ヶ池墓園	60.0	名古屋市の将来の墓地需要と土地の合理的利用を勘案し、既決定緑地の一部を墓園に変更

注　告示番号欄　Aは愛知県告示の略

第２節　墓園の整備

1 東墓園の事業

東墓園の整備経過は、名古屋都市計画史（大正 8 年～昭和 44 年）の復興土地区画整理事業の平和公園の項に詳しい。ここで簡単に事業経過を振り返ると、東墓苑は復興土地区画整理事業の施行として、墓地の都市計画決定より数か月先行する 1947（昭和 22）年 2 月 10 日から都市計画墓苑区域全域の整備がすすめられ、1957（昭和 32）年 3 月 23 日には、猪高町合併に伴う東墓苑の拡大変更と同時に、同区域を土地区画整理事業区域に追加編入した。1958（昭和 33）年 12 月 13 日には東山工業高等学校建設のため都市計画墓地区域を一部削除し、同時に同事業区域からも削除した。さらに、1969（昭和 44）年 5 月 14 日南部地区 37.8ha が復興土地区画整理事業施行区域から除外され、北部約 3 分の 2 の約 92.1ha の区域が復興土地区画整理事業の千種第 4 工区として 1981（昭和 56）年 9 月 19 日に換地処分公告されている。

この千種第 4 工区約 92.1ha の区域が通称「平和公園」と呼ばれる区域となっているが、都市公園法に基づく「平和公園」としては、そのうち墓所（復興土地区画整理事業において移転し換地された 278 箇寺の各寺院の所有墓地）および道路等を除いた 40.77ha が、1982（昭和 57）年 4 月都市公園として設置告示されている。

東墓園都市計画区域のうち都市計画道路猫ヶ洞藤森線以南の南部地区については、1973（昭和 48）年 10 月 5 日都市計画墓園事業の認可告示を得て（南西部の一部を除く）着手し、途中 1980（昭和 55）年頃には、誘致活動がなされた名古屋オリンピックのメイン会場候補地に擬せられたりもしつつ、用地買収と散策路整備などが継続してすすめられている。

2 勅使ヶ池墓園の事業

勅使ヶ池墓園の全体計画は、計画面積 60ha であり、その内、緑地として 24.5ha、墓所域は 18ha、計画墓地区画数 36,000 区画、他に園路、駐車場、管理・便益施設等であった。

墓園事業は、全体を 3 工区に分け、第 1 工区は都市計画道路名古屋岡崎線を挟む南北の 26.1ha とした。第 1 工区の北側を第 2 工区約 16.4ha とし、同じく南側を第 3 工区約 17.5ha とした。

先ず第 1 工区について、1984（昭和 59）年 10 月 29 日都市計画墓園事業の認可告示を得て事業着手した。1985（昭和 60）年度からは所管局を従来の衛生局、計画局共管（農政緑地局、土木局協力）から農政緑地局に変更した。また、この頃計画墓所域を 20ha に変更した。

1988（昭和 63）年 4 月 1 日名古屋市みどりが丘公園条例（昭和 63 年 3 月 29 日条例第 29 号）が（行為制限や使用料の徴収は名古屋市都市公園条例（昭和 34 年名古屋市条例第 15 号）に準拠する）施行され、墓地公園として名称は「みどりが丘公園」となった。また、同年度にはそれまでに整備された約 1,400 区画の墓地の供用が始まった。

1989（平成元）年 2 月には第 2 工区も事業区域に追加し、事業区域面積は 43.1ha となった。

1995（平成 7）年 3 月には第 3 工区も追加し、事業区域約 58.6ha について整備を進めている。

2000(平成12)年度末で、普通墓地・修景墓地・芝生墓地あわせて13,700区画余りが供用されている。なお、東墓園および勅使ヶ池墓園の都市計画墓園事業の事業期間一覧は**表 4.2.3** のとおりである。

表 4.2.3 都市計画墓園事業一覧

墓園名称	年度																
	S44以前	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59
東					50.1	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→	→E
勅使ヶ池																26.1

墓園名称	年度															
	60	61	62	63	H元	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	H13以降
東	→	→	→	→	→E	→	→	→	→	→E	→	→E	→	→E	→	→E	→
勅使ヶ池	→	→	→	43.1	→	→	→	→	→	58.6	→	→	→	→	→E	→	→

注:E は事業期間の延長、数字は事業区域面積(単位;ha)

第3章　都市緑化にかかる地域地区

はじめに

第4編は都市緑化計画に関する事項を扱うが、そのうち第1章、第2章では都市施設としての公園、緑地および墓園について述べた。第3章では地域制の緑地に係るもの、すなわち都市計画法第 8 条に定める地域地区のうち都市緑化にかかるものとして風致地区、緑地保全地区および生産緑地地区について述べる。なお、これら都市緑化にかかる地域地区制度についての国の動きや、名古屋市の緑化計画における位置づけや目標などは、「第1章　公園・緑地」の「第1節　公園・緑地関連法制の経緯」および「第2節　公園緑地、都市緑化に関する総合的計画」において都市緑化に関する事項として既に記述した。

なお、2004（平成 16）年 6 月 18 日に都市計画法および都市緑地保全法が改正され（このとき都市緑地保全法は都市緑地法と改称された）、緑地保全地区は特別緑地保全地区に改称されるとともに、新たに緑地保全地域、緑化地域等が追加されたので第2節　緑地保全地区　の項で簡単に触れる。

第１節　風致地区

1　国の風致地区関係法制

(1)　風致地区とは

風致地区は旧都市計画法立法時からある地域地区のひとつである。同法第 10 条〔地域・地区・街区の指定等〕第 2 項に、「風致又は風紀の維持の為特に地区を指定することを得」とあり、旧都市計画法施行令第 13 条に「風致維持の為指定する地区内に於ける工作物の新築…其の他風致維持に影響を及ぼす虞ある行為は地方長官内務大臣の認可を受け命令を以て禁止し又は制限することを得」（原文カタカナ表記）とある。しかし法制定当初には、「風致」の定義、あるいは「風致地区」の目的や具体的基準等についての通達等は出されなかった。佐藤昌は 1977（昭和 52）年に風致地区についてその著書で次のように書いている。

「この制度は、都市美の重要性を考慮して都市計画法に盛り込まれた重要かつわが国特有の制度であるが、立法当初はさほど重要視されていなかった…大正 11 年発行の内務省都市計画局著『都市計画法釈義』には、『風致地区は史蹟、名勝、天然紀念物等を保存する目的を以って指定せらるるものであって…』…法律制定直後は、このように史蹟名勝天然記念物の補足的予防手段と考えられた」[1]

また、風致とは何かについて内務省技師北村徳太郎は「都市公論」[2] 誌上で次のように述べている。

「風致とは趣で風致あることは必ずしも山川草木の勝のみを唱ふるものでない…建築物により美的感興を湧起する所も…歴史的感興をまざまざと想起しうる素因の対照物も…また然り……風は多く自然を意味し風の極致たる解釈を多くす。今は先ず『山川草木の景ないしそれらが添景を与える趣』と解釈しておく」

---

[1] 佐藤昌「日本公園緑地発達史」（上） 1977. 1. 1 発行 p. 474（一部を引用元の表記に改変した）
「都市計畫法釈義」 内務省都市計画局 大正 11 年 5 月 31 日発行 p.82

[2] 北村徳太郎「風致地区に就て（其の1）」都市公論 10 巻 4 号 昭和 2 年 4 月 pp. 2-7

北村はさらに同論文の中で風致地区の指定について「都市計画の施設として為す」のが大方の意見であるとし、また「今都市緑地として重要施設なる公園は、必要を唱へらるるも事業案とするは困難なる事情あり、単なる都市計画として設定されたるものは権利の制限もなく敷地変更の恐れ多く実現の可能性は頗る遅々たるものである。……邦人の特有の鑑賞眼逍遥の快適を満足せしむるには風致地区の設定を以て効果を挙ぐることを得る」というように、公園とは別の地域制公園的制度として、あるいは都市計画公園の指定区域内の史蹟名勝等を守るための建築制限等の手段としての役割や活用について言及している。

公式に国が風致地区について都市計画の考え方を示したものは「都市計画調査資料及計画標準に関する件」（昭和 8 年内務次官通牒）であるが、そこでは風致地区について

「第 1　指定　　1 左記に該当する土地（水面を含む）を選び風致地区予定図を作成すること

イ　季節に応ずる各種の風景地

ロ　公園、社寺苑、水辺、林間、その他公開慰楽地

ハ　史的又は郷土的意義ある土地

ニ　樹木に富める土地

ホ　眺望地

ヘ　前各号の付近地にして風致維持上必要ある地帯　　」

となっている。

1968（昭和 43）年に都市計画法が改正され、翌年から翌々年にかけ関連政省令が出された。新都市計画法では第 8 条地域地区に「美観地区」に並んで「風致地区」があり、同法第 58 条に「風致地区内における建築物の建築…その他の行為については、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で…規制をすることができる」とされた。風致地区を新たに定義することはされていないが、建築等の規制制度は改正され、旧都市計画法では都道府県知事が規則を大臣の認可を受け定め取締る制度だったが、新都市計画法では政令で定める基準に従い都道府県が条例を定め規制できるとし、その条例については通達を以て標準条例を示し、許可の対象や許可基準の具体化や詳細化がされている。同時に法第 15 条および関連政令で、風致地区の都市計画は一つの市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区の一つとして、都道府県が定める都市計画とされた。

2000（平成 12）年には都市計画の地方分権化がすすめられる中で、国から新たに出された「都市計画運用指針」（2000（平成 12）年 12 月 28 日建設省都計発第 92 号）において風致地区の再定義がされ、

「風致地区は、都市における風致を維持するために定められる地域地区である。『都市の風致』とは、都市において自然的な要素に富んだ土地における良好な自然的景観と言える」

と定義し、指定の対象としては、都市計画区域内における

「ア　樹林地もしくは樹木に富める土地（市街地を含む）であって、良好な自然的景観を形成しているもの

イ　水辺地（水面を含む）、農地その他市民意識からする郷土意識の高い土地であって、良好な自然的景観を形成しているもの」

とされた。

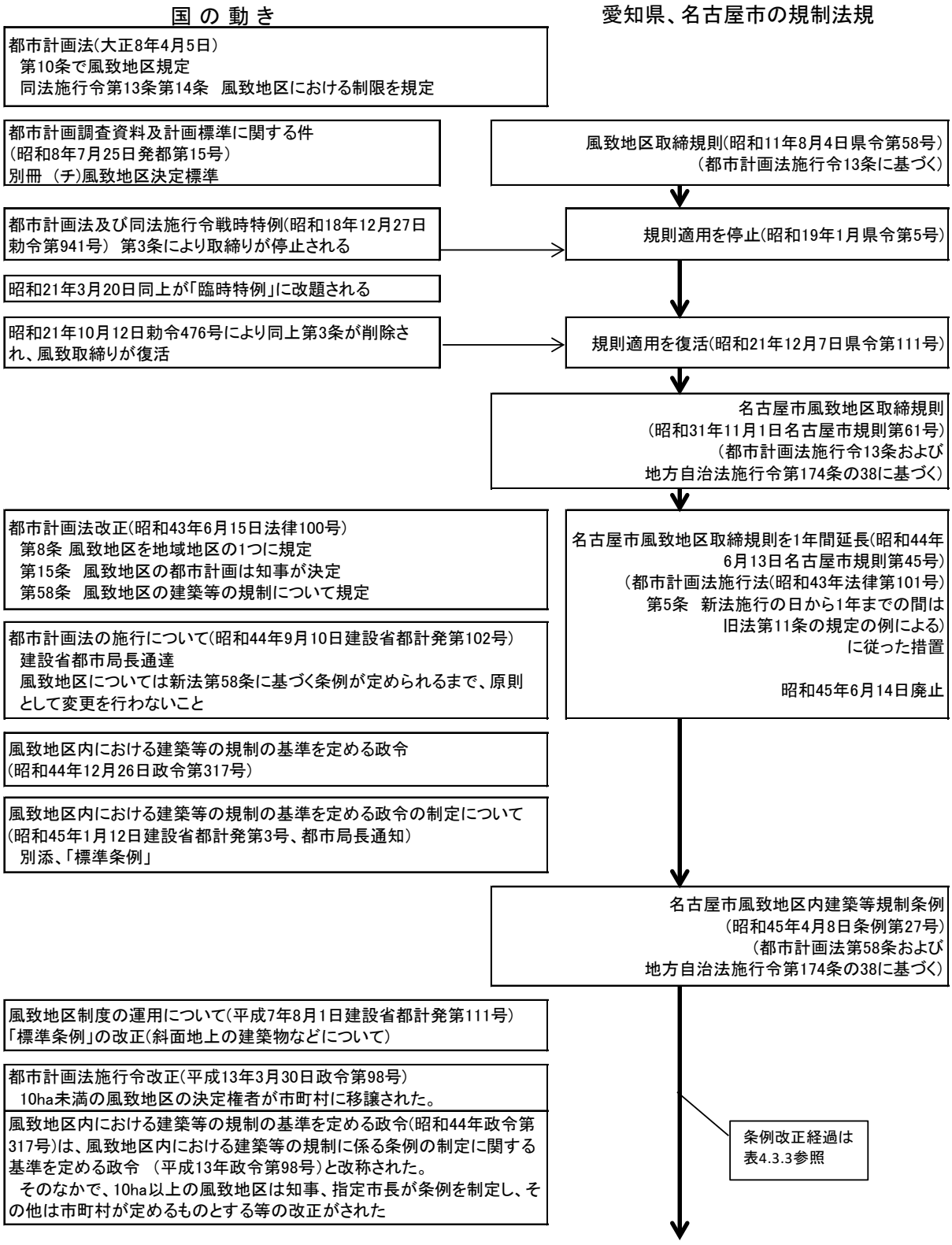


図 4.3.1　風致地区関係法制の経過

引き続き翌 2001（平成 13）年 3 月の都市計画法施行令の改正で、10ha 未満の風致地区の決定権者が市町村に移譲された。以上の風致地区関係法制の経過については**図 4.3.1** に示した。

（2） 風致地区の規制

風致地区内における規制は、旧都市計画法では同法施行令第 13 条、第 14 条にて、「工作物の新築改築等、土地の形質の変更、竹木土石の採取、その他風致維持に影響を及ぼす恐れのある行為について、知事が大臣の認可を受け、禁止・制限を命令でき、違反者には原状回復命令できる」となっており、各都道府県では（昭和 31 年からは地方自治法に基づく指定都市特例により指定都市も含む）規則を定め取締りにあたった。

なお、風致地区の取締りは、**図 4.3.1** に示したように、1943（昭和 18）年戦時特例により停止された。これは戦時中事務の煩瑣を省くこと、また風致地区内の樹木の供出という為であったという。[3] 風致地区の取締りは 1946（昭和 21）年勅令により復活されている。

新都市計画法では法第 58 条で建築等の規制については政令に基づく条例で規制できるとして、風致地区内における建築等の規制の基準を定める政令（昭和 44 年 12 月 26 日政令第 317 号）、風致地区内における建築等の規制の基準を定める政令の制定について（昭和 45 年 1 月 12 日都市局長通知）および同通知に添付のいわゆる「標準条例」に基づき、各県および政令指定都市の風致地区の実情に合わせ、政令に示された規制範囲のなかで基準を決め条例を定めた。

なお、2001（平成 13）年 3 月の都市計画法施行令改正では、風致地区で面積 10ha 以上のものは都道府県が定めるものとされ、10ha 未満のものは市町村が定めるものとなったが、同時に、10ha 以上の風致地区は知事および政令指定都市の市長が条例を制定し、10ha 未満の風致地区の規制条例は市町村が定めるものとされた。

2 名古屋市の風致地区

（1） 名古屋市内の風致地区規制法規（旧都市計画法の時期）

旧都市計画法では前述のように、風致地区の取締りは地方長官である都道府県知事が行う規定なので、1939（昭和 14）年名古屋都市計画区域に風致地区が指定されて以降、名古屋市の風致地区についても愛知県知事が規則を定め取締りを行なった。ちなみに、愛知県内では最初に 1936（昭和 11）年 6 月 10 日豊橋風致地区の指定があり、同年 8 月 4 日風致地区取締規則（県令第 58 号）が定められた。1939（昭和 14）年 2 月 24 日名古屋都市計画風致地区 23 地区 2,454.19ha（9,241,071 坪）が指定され、風致地区の取締りは同規則により県知事が、1956（昭和 31）年に名古屋市に事務移譲されるまで行った。なお、県規則は戦後 1946（昭和 21）年 10 月 28 日に若干改正されている。

この愛知県規則の内容は、のちの名古屋市風致地区取締規則（昭和 31 年名古屋市規則第 61 号）（以下「風致規則」という）と文語体と口語体、条文割付や根拠法令に若干の違いがある他はほぼ同じである。詳しい条文については「名古屋都市計画史」（（財）名古屋都市センター、平成 11 年 3 月、p. 335）を参照

[3] 佐藤昌「日本公園緑地発達史」（上） 1977. 1. 1 発行 p. 478

されたい。また、1956(昭和 31)年頃の愛知県の内部基準と思われる「風致地区取締に関する標準」によると、建築物の隣地後退距離、3 階以上の新築は許可しないなどの 13 項目の取締り標準と、風致地区を施設区域・特別区域・普通区域・緩和区域の 4 区域に分け、区域ごとの取り扱い方針や空地率などが定められていたが、具体的地区指定や運用は不詳である。

その後 1956(昭和 31)年に地方自治法が改正され政令指定都市特例により知事が行う都市計画事務が委譲されることとなり、1956(昭和 31)年 11 月 1 日に名古屋市は風致規則を定め施行し、市内風致地区の取締りを行った。

(2) 風致地区の指定(旧都市計画法の時期)

① 都市計画決定以前

名古屋市では都市計画法に基づく風致地区指定の以前に、保勝会の動きがあったのでそれに簡単にふれたい。[4] 明治末頃、当時愛知郡長であった笹原辰太郎が、八事保勝会を発想し、八事の地において土地所有者等から応分の寄付を募集し、縦横に道路を新設し、樹木の保存、植込み等奨励し、すぐれた地形や興正寺などの名所を生かした「山林都市」を創作しようとした。そして 1923(大正 12)年八事耕地整理組合が設立認可され、そのあと南山耕地整理組合、八事土地区画整理組合、音聞山土地区画整理組合などが相次いで設立され、この地区一帯に緑と地形を生かした土地区画整理事業が実施された。そして 1930(昭和 5)年八事耕地整理組合の解散とともに余剰金を以て八事保勝会を設立、さらに南山耕地整理組合も加え八事風致協会とし、風致の保護と風致地区指定陳情などの活動をしたという。

② 都市計画決定および変更

そして 1939(昭和 14)年、名古屋都市計画風致地区 23 箇所、約 2,454.19ha が指定された(旧都市計画法の時期の風致地区箇所別表については「名古屋都市計画史」(名古屋都市センター、平成 11 年 3 月 本編 p. 337、年表編 pp. 177-183)を参照されたい)。そのうち 9 号名古屋城風致地区、18 号丸山風致地区以外の 21 箇所はすべて都市計画公園を含む地区に指定されている。この事について当時の都市計画愛知地方委員会に所属する技師は次のように述べている

「(都市計画)公園指定後満 10 年以上を経て、市当局の公園事業の進展がすこぶる遅々たるものがあるので……近く指定せらるべき名古屋風致地区の地域に編入して、取締りの便法としたいと思っている」[5]

これは先に引用した北村の考え方と共通しており、都市計画公園と風致地区を重ねて指定し、風致地区の規制により都市計画公園の実現の一便法に使おうとした(規制で現状の風致が守られることにより、あたかも地域制公園のような地区が実現でき、さらに新たな建築行為等の開発を抑えることが出来るという二重の効果を狙ったか;筆者注)ものと考えられる。

[4] 保勝会に関する部分については、「八事耕地整理の経過と土地区画整理に対する希望」笹原辰太郎(都市創作 3 巻 10 号大正 15 年 10 月)、「土地区画整理施行状況」小島浩(都市創作 1 巻 1 号大正 14 年 9 月)、「八事懐顧」木島死馬(粂太郎)(都市創作 3 巻 10 号昭和 2 年 10 月)、「八事紹介」(都市創作 3 巻 11 号昭和 2 年 11 月) pp. 68-90、「八事風致協会」(公園緑地 1 巻 5 号昭和 12 年 5 月) p. 18 を参考とした

[5] 「名古屋都市計画公園指定の効果」石神甲子郎(造園雑誌 3 巻 3 号 昭和 11 年 12 月)

また都市計画公園以外の区域が多くを占める風致地区は、15 号城山風致地区、16 号東山風致地区、19 号萩山風致地区であるが、保勝会から風致協会に至る経過でも述べたように、それぞれの風致地区内で第 16 号（東山）公園、第 15 号（城山）公園および第 18 号（萩山）公園等の計画区域を除くほとんどの区域が、風致地区指定前に土地区画整理事業ないし耕地整理事業の施行済みまたは施行中の区域であった。

1942（昭和 17）年には、1939（昭和 14）年 5 月の名古屋都市計画区域拡張に伴い編入された名古屋市域外の「猪高村、天白村、大高町および上野町における社寺、名勝、旧蹟地その他樹林に富み風光明媚の景勝地」[6] について、新たに猪高、植田、相生山、大高、上野の 5 箇所、約 3,286.58ha の風致地区が追加決定され、合計 28 箇所、約 5,740.77ha となった。

名古屋都市計画風致地区は第 2 次世界大戦後も 10 年余り過ぎた昭和 30 年代に入るまで見直し等はされなかった。その理由は緑地地域の指定検討と都市計画緑地の見直しに関連したものと推定される。

1956（昭和 31）年 8 月 11 日、名古屋都市計画区域の全般的な風致地区の見直しがされ 26 箇所、約 5,464.48ha となった。

その際の都市計画決定の計画書の表題は「名古屋都市計画風致地区変更追加廃止」であり、「都市計画風致地区中次のように第 1 号鴨浦風致地区ほか 19 風致地区を変更し、第 29 号熱田神宮風致地区を追加する」、「都市計画風致地区中第 6 号横井山風致地区第 10 号押切風致地区及び第 11 号庄内風致地区はこれを廃止する」というタイトルとともに計画表をつけている。またその変更理由としては「名古屋市の風致地区は…指定以来現在に至るまでの間の長年月の経過及び戦災並びに戦災復興事業により街路及び公園等の都市計画変更が行われたなどの事情があって風致の損傷したものが少なくないので既定の風致地区全般について再検討した結果本案のように変更及び廃止を行おうとするものである。なお、あわせて風致に富んだ熱田神宮を新たに風致地区として指定し、もって風致の保護を図ろうとするものである」[7] となっている。

1958（昭和 33）年 10 月 3 日再度全般的な地区の見直しがされ 24 箇所、約 6,151.43ha となった。その変更理由は「昭和 31 年に地区の一部を変更したが、その後の人口増加とともに、土地の市街化が著しいので、再検討の結果本案のように一部を変更し、一部を廃止し、新たに地区を追加し、都市の環境保全に備へようとするものである」ということであった。内容としては、都市計画公園と重複指定されていたが公園整備が進んでいる、あるいは市街化が進展してしまっているとして 8 箇所は廃止、名古屋市域に新たに合併された西部東部などの新市域を中心に 6 箇所を追加、その他の地区についても区域見直しや地積変更を行った。

なおこの後、新都市計画法による風致地区見直し変更がなされるまでの間に、第 11 号猪子石、第 12 号猪高、第 14 号植田、第 16 号天白、第 17 号相生山の各風致地区の区域内において昭和 30 年代後半から同 40 年代にかけ、猪子石、上社、藤森東部、平針原土地区画整理事業などの大規模な土地区画整理事業が都市計画公園緑地の区域を除くほぼ全域において設立され事業実施されている。

[6] 内務省告示第 152 号（昭和 17 年 3 月 13 日）の理由書より
[7] 建設省告示第 1242 号（昭和 31 年 8 月 11 日）より

(3) 新都市計画法施行後の暫定期の措置

新都市計画法は 1968(昭和 43)年 6 月公布、1969(昭和 44)年 6 月施行されたが、都市計画法施行法(昭和 43 年法律第 101 号)第 5 条において風致地区の経過措置として、「風致地区の行為規制については新法施行の日から起算して 1 年を経過するまでの間は、なお旧法第 11 条の規定の例による」とされ、名古屋市でも 1969(昭和 44)年 6 月に旧都市計画法に基づく風致規則を若干の文言改正とともに延長施行し(昭和 44 年 6 月 13 日規則第 45 号)、従来の風致地区の区域に対し適用した。

その直後、1969(昭和 44)年 9 月の都市局長通達「都市計画法の施行について」(昭和 44 年 9 月 10 日建設省都計発第 102 号)により、風致地区については法第 58 条に基づく条例が定められるまで、原則として都市計画変更を行わないこととされた。そして同年 12 月 26 日に「風致地区内における建築等の規制の基準を定める政令」が出され、翌 1970(昭和 45)年 1 月になって関連通知と標準条例が示された。このように国の準備が整うに従い名古屋市では、新都市計画法に基づいて風致地区の指定見直しと、規制の新たな基準を定める条例の制定準備を進めた。

(4) 風致地区の指定(新都市計画法の施行)

① 風致条例について

1970(昭和 45)年 4 月 8 日名古屋市風致地区内建築等規制条例(昭和 45 年条例第 27 号)(以下「風致条例」という)が公布され、同年 6 月 14 日から施行された。同時に、延長施行されていた旧都市計画法に基づく風致規則は廃止された。

条例に合わせ、許可申請書、許可書、現地表示板、その他届などの様式を定めた名古屋市風致地区内建築等規制条例施行細則(昭和 45 年規則第 67 号)を定めた。

また、条例の許可基準を明確化し事務の適正な執行を進めるため、名古屋市風致地区内建築等規制条例事務取扱要綱を定め、内規として運用した。

新都市計画法では風致地区の再定義はされていないが、規制に関しては法第 58 条に基づく条例で行うこととなり、その規制内容も建築物形態規制が明確に取り入れられた点が大きく変わった点といえる。

表 4.3.1 に風致地区取締規則と風致地区内建築等規制条例の比較表を掲げ、風致条例による規制の対象とその許可基準を示した。表をみると規制対象では、新たに「移動の容易でない物件」が付け加えられたほかは大きく変わっていないが、許可基準においては、新たに建築物に建ぺい率ほかの形態規制を具体的に設けられたことが大きな違いとなっている。

具体的には、「風致地区内における建築等の規制の基準を定める政令」では許可の基準として、建築物規制について、建ぺい率は 2～4 割、高さは 8～15m、壁面後退 1～3m の範囲で定めることになっていた。名古屋市の場合、当時検討中であった新しい用途地域で定める建ぺい率および高さ制限と原則一致させ規制を進める考え方から、第一種住居専用地域の区域指定や第 1 種高度地区の地区見直しなどの検討と合わせ、風致地区は建ぺい率 3 割、高さ制限 10m とし、壁面後退は風致地区として生垣植栽などのための空間を確保するため道路から 2m、隣地から 1.5m とした。なお、用途地域、高度地区は、風致地区の変更に少し遅れて、1972(昭和 47)年 9 月 16 日に決定された。

表 4.3.1　風致地区取締規則と風致地区内建築等規制条例の比較表

＼	風致地区取締規則		風致地区内建築等規制条例	
規制対象	1	建築物、その他工作物の新築、改築、増築、移転、修繕、変更または除却	1	建築物の建築その他工作物の建設
	2	土地の掘削、盛土、水面の埋立その他土地の現状変更	2	宅地の造成、土地の開墾その他土地の形質の変更
	3	竹木および土石類の採取	3	水面の埋立または干拓
	4	前各号のほか、風致維持に影響を及ぼす虞のある行為	4	木竹の伐採
	／		5	土石の類の採取
			6	移動の容易でない物件の設置又は堆積
許可基準	工作物の形状、材料、デザイン等が風致に影響を与えない		1	建築物；　建ぺい率3/10、高さ10m 壁面後退　道路2m、隣地1.5m 位置、形態、意匠がその土地および周辺の風致と不調和でないこと
	囲いは鉄塀、鉄条柵、コールタール塗装を避け、生垣、土塀、竹垣など環境に応ずる構造とすること		2	工作物；位置、規模、形態および意匠がその土地および周辺の風致と不調和でないこと
	公園周囲の敷地は前面に前庭をとり、囲いはなるべく生垣とすること		3	宅地の造成等；その土地および周辺の風致と不調和とならず、木竹の生育に支障を及ぼす恐れがないこと 行為地の面積が1ha以上の時は、5mを超える法を生ずる切、盛土を伴わないこと。また指定された森林を伐採しないこと
	大規模な宅造については、特に風致に影響を及ぼすことが少ないこと		4	水面の埋立等；その土地および周辺の風致と不調和とならないこと
			5	木竹の伐採；その土地および周辺の風致と不調和とならないこと
			6	土石の採取；採取の方法がその土地および周辺の風致の維持に支障を及ぼさないこと
			7	物件の設置又は堆積；その土地および周辺の風致の維持に支障を及ぼさないこと

注　本表は名古屋市都市計画課資料による

② 地区見直し指定について

風致地区の見直し指定にあたって名古屋市の資料によれば、選定指標としては以下のようであった。

・自然的要素

ⅰ 樹木が多くある

ⅱ 水辺地等が多くある

ⅲ 地形に特長がある

・郷土的歴史的意義ある土地および樹木に富める住宅地等の区域

ⅰ 郷土的歴史的に意義があり自然的要素に富める区域

ⅱ 住宅地であって自然的要素に富める区域

これらの指標で以て地区を選定するとともに、現行風致地区を以下の視点から再評価を行った。

ⅰ 1958（昭和 33）年変更以降の都市の発展動向の変化

ⅱ 地区の風致地区としての実態や条例で定める規制数値との整合性

ⅲ 区画整理等の開発動向など

また、地区の最小単位は愛知県から名古屋市への原案作成依頼の条件に従い原則 10ha 以上とした。

以上のような考え方から、**表 4.3.2** のように 13 地区を廃止、4 地区を追加、11 地区（都市計画決定図書には、「名古屋城風致地区ほか 9 地区を」となっているが数え間違いと思われる：筆者注）を区域変更や分

割などしつつ 12 地区に変更する都市計画変更が行われた。

その結果、ア　名古屋市西部、南部および都心部等の都市計画公園緑地に重ねて指定されていた地区の廃止、イ　城山、猪子石、猪高、植田、天白、相生山、大高など東部丘陵地で土地区画整理事業等による開発が実施または予定されている地区の大幅縮小、ウ　東部新市域の地形や樹林地に富んだ地域（東谷山、小幡、熊野、勅使）等の追加が行われた。

1970（昭和 45）年の変更の一覧およびそれ以降 2000（平成 12）年までの間に行われた各回の風致地区の変更・追加・決定の日付、理由等については、**表 4.3.3** に示した。

表 4.3.2　名古屋都市計画風致地区の変更の新旧比較（昭和 45 年 6 月 15 日変更告示の前後）

昭和45年6月15日変更前				昭和45年6月15日変更後		
番号	風致地区名称	面積（約、ha）		変更種別	風致地区名称	面積（約、ha）
1	新茶屋川	17.07		廃止		
2	戸田川	64.78		廃止		
3	松蔭	7.15		廃止		
4	名古屋城	145.93		変更	名古屋城	140.3
5	洗堰	49.08		廃止		
6	建中寺	4.85		廃止		
7	葵	6.90		廃止		
8	木崎	5.22		廃止		
9	丸山	40.73		廃止		
10	城山	711.27		変更	城山	63.5
11	猪子石	389.23		変更	明徳	21.2
12	猪高	699.28		変更	猪高	67.6
13	東山	818.81		変更	東山	579.8
14	植田	491.51		変更	牧野池	170.8
15	萩山	420.29		変更	八事	314.0
16	天白	418.49		変更	天白	26.1
				変更	荒池	76.0
17	相生山	314.65		変更	相生山	123.4
18	笠寺	12.71		廃止		
19	呼続	8.77		廃止		
20	熱田神宮	21.50		変更	熱田神宮	20.0
21	断夫山	7.98		廃止		
22	鶴舞	47.65		廃止		
27	大高	764.29		変更	大高	120.4
28	上野	684.29		廃止		
				追加	東谷山	205.2
				追加	小幡	200.5
				追加	熊野	76.2
				追加	勅使池	245.0
合計　24地区		6,152.43		合計　16地区		2,450.0

注　昭和45年の都市計画変更では大幅な区域変更等が行われたため、本表では「変更」については概ねの対応関係を示している。 また、昭和45年の変更時に、それまで地区ごとに付けられていた番号は廃止された

表 4.3.3　名古屋都市計画風致地区の決定・変更について

No.	決定、変更年月日			告示番号（愛知県）	決定・変更等	名称	面積（約ha）	変更理由、概要等	参考：種別(条例事項)について	
	年	月	日						第2種の区域	面積(ha)
1	1970（昭和45）	6	15	489	変更	都市計画風致地区中、新茶屋川風致地区ほか12地区を廃止し、名古屋城風致地区ほか9地区を名古屋城風致地区ほか11地区に変更し、東谷山風致地区ほか3地区を次のように追加する				
						東谷山	205.2	名古屋市風致地区内建築等規制条例施行及び市街化の実情に順応させるため既往の計画を変更しようとするものである		
						小幡	200.5			
						名古屋城	140.3			
						城山	63.5			
						東山	579.8			
						明徳	21.2			
						猪高	67.6			
						牧野池	170.8			
						八事	314.0			
						熱田神宮	20.0			
						相生山	123.4			
						天白	26.1			
						荒池	76.0			
						熊野	76.2			
						勅使池	245.0			
						大高	120.4			
2	1978（昭和53）	12	6	1333	変更	東谷山	228.4	東谷山麓、市街化調整区域部分の追加		
						小幡	393.3	小幡緑地北から東は国立病院までの樹林地、住宅地の追加。また同緑地南および東側住宅地、樹林地の追加	小幡緑地南側(雨池公園、大森公園等除く)住宅地、樹林地に段階規制を導入し第2種とした	85.7
						天白	60.0	天白公園変更に合わせ区域整正。また同公園西および南側住宅地、樹林地の追加	天白公園西および南側住宅地、樹林地に段階規制を導入し第2種とした	33.5
						勅使池	286.2	既存風致地区の北に隣接する樹林地の追加		
						大高	166.1	大高緑地変更に合わせ区域整正。また既存風致地区(大高緑地区域)の西側の住宅地、社寺等追加	既存風致地区西側の追加区域（社寺、住宅地等ただし鷲津砦公園を除く）に段階規制を導入し第2種とした	42.8
						猪高	66.2	公共施設整備のための猪高緑地変更に合わせ区域整正		
						八事	314.6	下八事墓地区域の追加		
					追加	竜泉寺	44.6	龍泉寺および付近の斜面樹林地の新規決定		
3	1986（昭和61）	4	14	395	決定	氷上	40	旧南墓園（名古屋市内分）計画区域に北側隣接神社、東側ため池などを加えた区域を決定		

No.	決定、変更年月日			告示番号（愛知県）	決定・変更等	名称	面積（約ha）	変更理由、概要等	参考；種別(条例事項)について	
	年	月	日						第2種の区域	面積（ha）
4	1986（昭和61）	4	14	396	変更	小幡	436	小幡緑地西園および既存風致地区の南に隣接する大学、社寺等の追加	大学、社寺等の追加区域は第2種とした	115
						東山	669	東墓園の墓所区域、名古屋大学の敷地の一部、鹿子公園追加区域等の追加。四谷通隼人町線、茶屋ヶ坂牛巻線沿道の用途見直しに伴う削除		
						竜泉寺	45	東側隣接樹林地の追加		
						名古屋城	142	名城公園と東外堀公園の統合および、外堀の一部追加		
						城山	64	区域整正		
						牧野池	171	牧野池緑地の変更に合わせ区域整正		
						八事	317	興正寺および同公園の区域に係る樹林地の追加、道路沿道区域の整正等		
						荒池	77	既存風致地区の西に隣接する未開発地の追加		
						熊野	76	要池公園区域に合わせ区域整正。名古屋岡崎線、名古屋春木線の沿道の用途見直しに伴う削除、追加		
						勅使池	287	隣接区画整理事業（横吹、平手南部）との調整による区域整正		
						大高	166	大高緑地の変更に合わせ区域整正。鳴子団地大高線区域の削除		
5	1993（平成5）	3	26	355	変更	熊野	74	風致地区内で行われた区画整理事業(神ノ倉東部)で造成された白山黒石線、島田線およびその沿道について用途見直しに伴い削除。あわせ同区画整理区域の回復緑地が集中する北部区域を風致地区に追加	神ノ倉東部土地区画整理事業と重複区域について第2種とした	10
						勅使池	284	風致地区内で行われた区画整理事業(諸ノ木北部)で造成された熊野豊明線およびその沿道について用途見直しに伴い削除	諸ノ木北部土地区画整理事業との重複区域を第2種とした	15
6	1996（平成8）	5	31	474	変更	東谷山	237	石拾池およびその東南グランド等の追加		
						小幡	436	風致地区内で行われた区画整理事業(吉根特定)で造成された吉根線の沿道について削除。あわせ同区画整理事業区域の保存緑地を風致地区に追加	吉根長廻間の住宅地を第2種とした	122
						城山	64	茶屋ヶ坂牛巻線沿道の用途見直しに伴う削除		

No.	決定、変更年月日			告示番号（愛知県）	決定・変更等	名称	面積（約ha）	変更理由、概要等	参考：種別(条例事項)について	
	年	月	日						第2種の区域	面積（ha）
6	1996（平成8）	5	31	474	変更	東山	666	用途見直しに伴い四谷通隼人町線、植田松和線およびその沿道の削除	猫ヶ洞池下流住宅地について用途見直しに合わせ第2種とした	2
						熊野	74	隣接区画整理事業（島田東部）との調整による区域整正		
									竜泉寺風致地区 老人福祉施設およびその周辺を第2種に変更した	3
									牧野池風致地区 地区南部住宅地を第2種にした	3
7	1997（平成9）	11	10	878	変更	勅使池	275	風致地区内で行われた区画整理事業(水広下)で造成された熊野豊明線、平手豊明線の沿道について用途見直しに伴い削除。また同区画整理事業に合わせ風致地区区域の区域整正のための追加、削除	水広下土地区画整理事業と重複区域について第2種とした	35
						大高	166	風致地区内で行われた区画整理事業(大高緑地西)との調整による区域整正および追加	第2種区域も区域整正および追加	43
8	1999（平成11）	4	13	349	変更	荒池	76	風致地区内で行われた区画整理事業(荒池)で造成された小田赤池線およびその沿道について用途見直しに伴い削除。また同区画整理事業に合わせ風致地区の区域整正のための追加、削除。荒池緑地南の神ノ倉東部区画整理事業に係る区域について追加	荒池土地区画整理事業と重複区域について第2種風致地区とした	14

(5)　その後の風致地区の変更

①　1978(昭和 53)年の変更

1978(昭和 53)年、風致地区の見直しを行い、当時策定中の緑のマスタープランの方向性に従い、積極的に地区の拡大を図った。指定対象区域としては以下のような条件を満たす地域を対象とした。

ⅰ　まとまった樹林地が存在する地区や緑被率が高い地区であって具体的な開発計画がない地区

ⅱ　用途地域による指定建ぺい率が 3 割ないし 4 割であって、壁面後退や高さ制限の形態規制の導入が可能な地域(既存不適格となる建物等が少ないこと)

これらの地域について、1978(昭和 53)年の変更では風致条例を改正し、新たに段階規制を導入し地区指定拡大を図った。なお、条例の改正経緯は**表 4.3.4** を参照されたい。

ここで段階規制とは、都市計画で定めた風致地区について、名古屋市の場合、条例において第 1 種と第 2 種の風致地区の種別制度を導入し規制内容も定めるとともに、種別ごとの区域も指定し規制するものである。第 1 種と第 2 種の違いは、条例上は、建築物について建ぺい率(第 1 種は 3 割、第 2 種は 4 割)

表 4.3.4　名古屋市風致地区内建築等規制条例の施行・改正経緯

条例番号	施行年月日	主な内容
昭和45年条例第27号	昭和45(1970)年6月14日	都市計画法第58条、地方自治法施行令第174条の38(大都市に関する特例)に基づき制定
昭和51年条例第52号	昭和51(1976)年8月14日	団体名称等の文言修正
昭和53年条例第46号	昭和53(1978)年12月6日	段階規制(第1種および第2種)の導入及び区域指定(第1種・第2種の各区域の指定と許可基準の決定)
昭和60年条例第60号	昭和61(1986)年4月14日	第1種区域の追加・削除、第2種区域の追加、団体名称等の文言修正
昭和62年条例第31号	昭和62(1987)年7月15日	日本国有鉄道分割等に関連する改正
平成5年条例第2号	平成5(1993)年4月1日	第1種区域の削除、第2種区域の追加、罰金改正等 種別規定の施行は同年3月26日
平成6年条例第7号	平成6(1994)年4月1日	様式変更(縦書きを横書きに変更)
平成7年条例第17号	平成7(1995)年6月1日	行政手続き条例の施行に伴う改正(第5条第2項(聴聞)削除)
平成8年条例第4号	平成8(1996)年5月31日	第1種区域の追加・削除、第2種区域の追加・変更
平成9年条例第43号	平成9(1997)年11月10日	第1種区域の追加・削除、第2種区域の追加
平成11年条例第2号	平成11(1999)年4月13日	第1種区域の追加・削除、第2種区域の追加
平成16年条例第7号	平成16(2004)年5月1日	移動の容易でない物件に「土石、廃棄物、再生資源」を追加 許可基準に「緑地率」「平均地盤面の数は2まで」「建築物等の色彩の変更」等を追加 種別に「特定第1種」を追加(区域指定はなし) 第1種区域の削除、第2種区域の追加

および壁面後退(敷地の道路に接する部分以外の部分の壁面後退が第 1 種は 1.5m、第 2 種は 1m)が違うのみであるが、指定時の姿勢として、第 1 種は自然保全育成型、第 2 種は回復緑化型と位置付けた。

具体的な種別ごとの区域指定にあたっては、これまで指定されていた風致地区はすべて第 1 種とし、新たに追加した区域は土地の状況に応じ第 1 種および第 2 種とし、緑地の保存や回復緑化などの窓口指導に当たった。

1978(昭和 53)年の都市計画変更の地区別内訳などは、**表 4.3.3** に掲げてあるとおりであり、主には、守山区の竜泉寺周辺の北向き斜面緑地、小幡緑地の北側から東側につながる樹林地、勅使池風致地区の北側隣接樹林地などを第 1 種風致地区として追加した。また、第 2 種風致地区は、指定されている用途地域が第 1 種住居専用地域・建ぺい率 4 割・容積率 6 割の地区の中で、現地に緑も豊富であった、小幡風致地区の南側の守山区翠松園、八竜等の地区、天白風致地区の西側隣接の天白区土原の地区、大高風致地区西側の緑区鷲津、丸根などの地区、あわせて 3 地区、約 162ha に指定した。

② 1986(昭和 61)年の決定、変更

1986(昭和 61)年 4 月には、氷上風致地区の決定と、小幡風致地区始め 11 地区の変更が、用途地域の全市見直しの時期に合わせ実施された。

氷上風致地区決定に至る経緯は第4編「第2章　墓園」にもあるように、第 2 号南墓園が昭和 53 年 5 月 24 日廃止されたことに始まる。同日付で墓園区域のうち名古屋市内の区域(但し、火上姉御神社境内地に係る部分を除く)に、隣接の平野池などを加え氷上公園が決定された。引続き、上記の火上姉御神社境内地に係る部分を、昭和 55 年 11 月 2 日火上山緑地保全地区に指定した。氷上風致地区は、氷上公

園および火上山緑地保全地区並びに西側に隣接する斎山稲荷神社境内地などの区域を含む区域で決定された。

1986（昭和 61）年の小幡風致地区始め 11 地区の変更での特色は以下のとおりである。

ⅰ　東墓園の墓所区域を加えたこと

ⅱ　広大な緑地を含む大学敷地について風致地区に加えたこと

ⅲ　補助幹線道路の沿道用途見直しに合わせ、風致地区の削除を行ったこと

それぞれについて若干説明を加えると、

ⅰについては、新都市計画法施行に伴う見直し時の方針としては風致地区から除外していたが、1979（昭和 54）年に復興土地区画整理事業による墓地移転が終了したことによるものと推察される。

ⅱは名古屋大学（大学敷地の東側約半分、東山風致地区）および金城学院（小幡風致地区）の 2 大学敷地について、条例運用上、緑地を一定割合以上確保する一方で建築物の高さ制限などについて特例運用をすることをあらかじめ条件とすることで指定したものである。なお、こうした条例の特例は、1970（昭和 45）年の風致地区変更時から、名古屋城風致地区の郭内処理委員会による「郭内申し合わせ区域」（同区域については第5編「第3章　その他の都市施設」第6節4　郭内処理委員会　参照）について運用（緑地率や壁面後退の規制を強化する一方、建ぺい率および高さ制限を緩和した）されてきた事例がある。

ⅲについては沿道土地利用という面からはやむを得ないことではあったが、風致地区としては一体性が分断されることによりまとまり性が無くなり、また道路沿道の高さ制限がなくなることにより眺望等を阻害する要因となるとして、風致地区変更に関する国との協議でも議論があった。

その他 1986（昭和 61）年の見直しでは、都市計画公園緑地の区域見直しに合わせた変更や風致地区の外周の区域整正のほか、風致地区に隣接する緑被地などは出来る限り地区に追加した。

③　1993（平成 5）年の変更

1993（平成 5）年の変更は、風致地区内で設立された土地区画整理事業が概成し、用途地域などが見直しされることに対応した変更である。

風致条例では、都市計画事業の施行として行う場合を除き、風致地区内で行う土地区画整理事業について、条例の許可基準による必要がある。したがって、条例の基準により一定の樹林地の保存や、回復緑化、切土盛土の基準などの規制を守り土地区画整理事業が実施されるのであるが、ⅰ　都市計画道路（注：風致条例第 2 条第 2 項 1 により、都市計画事業の施行として行う行為は許可が不要）の縦断勾配およびその周辺宅地の造成上の取り合わせなど、設計施工上の課題、ⅱ　幹線道路などの沿道の用途規制の考え方（開発側はできるだけの緩和を希望）の摺合せなどから、風致地区内で設立された土地区画整理事業については、**表 4.3.5** のように、基本的に幹線・補助幹線道路とその沿道は風致地区から削除し、あわせ地区内は第 2 種風致地区という回復系の風致地区へ種別変更することが通例となった。このような形による風致地区の見直し変更が実施された最初が 1993（平成 5）年である。

表 4.3.5 風致地区内で設立された区画整理事業(昭和 45 年以降)

風致地区名称	土地区画整理事業名	都市計画事業決定または組合設立認可年月日	その後の経過等
小幡	吉根(特定)	S58.3.25 事業決定	S59.3.30 都市計画道路沿道の風致地区を取込み組合設立。 H8.5.31 当該地を風致地区から削除し、別途事業区域内の緑地を風致地区に追加
熊野	神ノ倉東部	S60.3.30 設立認可	H5.3.26 区画整理で整備した都市計画道路および沿道20mを削除し、残りの区画整理実施区域を第2種風致地区に変更
勅使池	諸ノ木北部	S60.11.6 設立認可	H5.3.26 同上
勅使池	水広下	H2.5.2 設立認可	H9.11.10 区画整理で整備した都市計画道路および沿道20mを削除、残りの区画整理実施区域を第2種に変更
荒池	荒池	H3.5.15 設立認可	H11.4.13 区域削除及び種別変更
大高	大高緑地西	H5.7.27 設立認可	H9.11.10 主に第2種風致地区内で施行された区画整理のため、区域整正した
熊野	徳重北部	H6.12.27 設立認可	H16.2.10 区画整理実施区域の一部を第2種に種別変更 H18.3.15 地下鉄駅周辺および都市計画道路区域ならびに沿道20mの区域を削除 H20.10.31 地下鉄周辺をさらに削除(地区計画を伴う)
勅使池	諸ノ木南部	H7.8.7 設立認可	H16.2.10 区域削除及び種別変更変更

④ 1996(平成 8)年の変更

1996(平成 8)年には、東山および城山風致地区で、幹線、補助幹線道路沿道の用途見直しとあわせ地区の削除を行い、東谷山風致地区で民有地などへ区域を拡大し、小幡風致地区では前述の土地区画整理事業による削除追加を行い、熊野風致地区で区域整正の変更を行った。また、東山、竜泉寺、牧野池の各風致地区の一部で、用途地域の見直しとともに風致地区の種別を第 1 種から第 2 種に変更した。またこれらの変更は用途地域の全市見直しの時期に合わせ行われた。

⑤ 1997(平成 9)年の変更

1997(平成 9)年は、勅使池および大高風致地区内の土地区画整理事業に係るもののみだった。

⑥ 1999(平成 11)年

1999(平成 11)年も荒池風致地区の地区内で行われた土地区画整理事業に係る変更であるが、区域整正のための変更も複数箇所で行われた。

2014(平成 26)年 1 月現在の名古屋都市計画風致地区の位置図を**図 4.3.2** に示した。

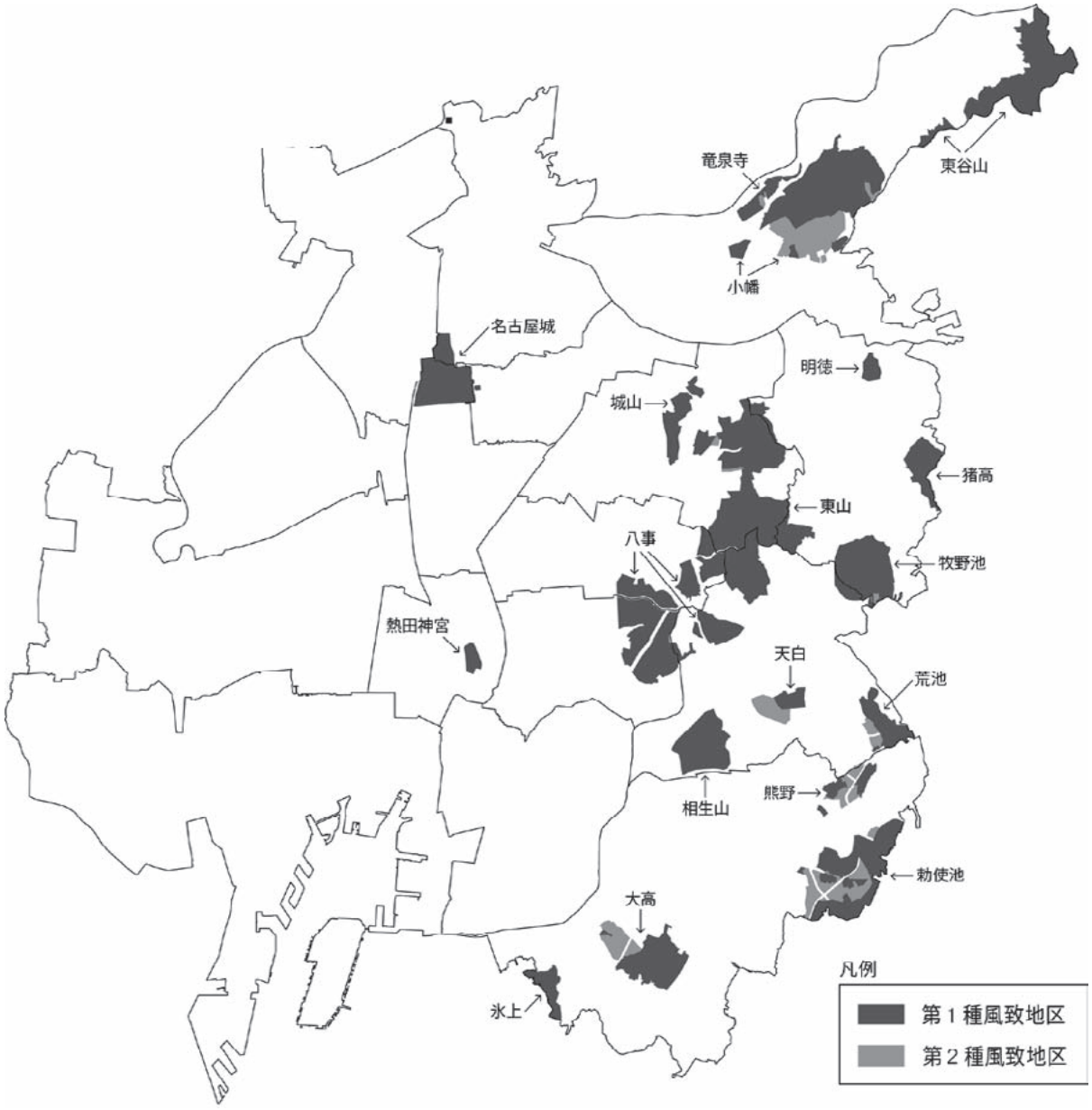


図 4.3.2　名古屋都市計画風致地区位置図（平成 26 年 1 月現在）

（6）　風致条例の改正経緯

風致条例の 1970（昭和 45）年制定以降の改正経過は**表 4.3.4** に示したとおりである。

その中で、風致地区の種別変更や追加削除を除き、規定改正の主なものは 3 回行われているので以下に説明する。

第 1 回目は 1978（昭和 53）年の段階規制導入時の改正であるが、この内容については前項で述べたとおりである。

第 2 回目の 1995（平成 7）年 6 月の改正は、名古屋市行政手続条例（平成 7 年条例第 17 号）の施行（平成 7 年 6 月 1 日）に伴うもので、条例本体の改正は軽微であったが、従来内部規定として運用してきた

「名古屋市風致地区内建築等規制条例事務取扱要綱」を、審査基準として公開し運用することになった。これにより、同要綱の条文の追加、削除や、説明図の削除および改正などを行い、名称も「名古屋市風致地区内建築等規制条例事務取扱要領」（以下「事務取扱要領」という）と改正し1995（平成7）年6月1日施行された。

第3回目は2004（平成16）年の改正であるが、発端が2000年に始まっているので、ここで経過を説明する。

まず、国から2000（平成12）年12月28日「都市計画運用指針」（建設省都計発第92号）が発出され、つづいて2001（平成13）年3月30日「風致地区内における建築等の規制に係る条例の制定に関する基準を定める政令」（平成13年政令第98号）（旧名「風致地区内における建築等の規制の基準を定める政令」（昭和44年政令第317号））が発出され、両者合わせて風致地区の法制度が改正された。同時に、従来の標準条例を伴う通達は廃止された（**図 4.3.1** 参照）。またこれにより、上記政令第98号の施行された2001（平成13）年5月18日から3年以内に各県市の風致条例の改正が必要となった。

条例改正すべき主な点は、i　移動の容易でない物件に「土石、廃棄物（廃棄物の処理及び清掃に関する法律に規定する）および再生資源（資源の有効な利用の促進に関する法律に規定する）」の設置または堆積を加えること、ii　建築物その他工作物の「色彩の変更」を許可対象に加えること、などであった。またこのとき、10ha未満の風致地区の規制条例は市町村が定めることとなった（なお、この件は政令指定都市である名古屋市には該当しない：筆者注）。

これを受け、名古屋市では、上記iおよびiiの改正のほか、2004（平成16）年6月改正公布予定の都市緑地保全法（改正後は都市緑地法）に盛り込まれる予定の「緑地保全地域」を意識した、「特定第1種風致地区」の追加（名古屋市における具体的運用基準や地区指定は今後検討することとなっている：筆者注）や、階段状の建築物の平均地盤面数を2以下とすること、風致地区の種別ごとに敷地の緑地率を定めることなどを盛り込んだ風致条例を2004（平成16）年5月1日改正施行した。

あわせて、前記「事務取扱要領」は廃止し、その内容のほとんどを名古屋市規則である「名古屋市風致地区内建築等規制条例施行細則」に盛込み、規則を改正（平成16年規則第74号）した。

（7）　風致地区の緑被率等

風致地区は「都市計画運用指針」によれば、「都市において自然的な要素に富んだ土地における良好な自然的景観を維持するために定められる地域地区である」とされ、名古屋市では、都市計画公園緑地および市街化調整区域と重複して指定されているところを除き、概ね自然的環境に富んだ緑濃い低層住宅地を形成してきている。1983（昭和58）年度調査の風致地区内の緑被率は50.2%、樹林地率は33.2%を示している。このときの全市域の緑被率は27.1%（**表 4.3.18 参照**）、樹林地率は7.9%であったから、風致地区では緑被率が高いだけでなく、まとまった樹林地が多いこともうかがえる。また、1991（平成3）年および1996（平成8）年の風致地区の緑被率、樹林地率においても、風致地区所在区の平均緑被率と比べて約2倍を示し、樹林地率は約3倍と圧倒的な緑の濃さとなっている。しかし一方で、平成3年からの5年間でも、風致地区内外を問わず、率にして1%から2%もの緑被地、樹林地が減少していることも実態で

ある。(**表 4.3.6** の昭和 58 年および平成 3 年、同 8 年の風致地区緑被率等を参照) なお、参考に**表 4.3.7** で風致地区内での建築許可申請件数の年度別一覧(一部)を掲げたが、概ね毎年度 300 件以上から 400 件弱の申請が受理されている。

表 4.3.6　風致地区、および主な風致地区の緑被率、樹林地率

昭和58年調査風致地区緑被率等

風致地区名	城山	東山	名古屋城	八事	熱田神宮	東谷山	小幡	竜泉寺	勅使池
緑被率(%)	21.0	51.0	32.5	22.1	16.3	60.3	71.2	60.1	55.1
樹林地率(%)	18.5	40.8	17.2	16.7	15.6	39.7	54.5	30.7	29.5

風致地区名	大高	熊野	猪高	明徳	牧野池	天白	荒池	相生山	合計平均
緑被率(%)	54.7	65.3	58.0	38.9	66.9	36.6	45.6	59	50.2
樹林地率(%)	33.1	33.9	38.9	16	28.7	23.6	26.5	42.3	33.2

本表は昭和57年11月撮影航空写真による昭和58年度調査結果である
各風致地区に対応するメッシュごとのデータにより計量した
樹林地とは樹木・樹林等で被覆された土地を言い、緑被地は樹林地、生産緑地、芝生草地、水面をいう。
「緑の現況把握調査報告書」名古屋市計画局、昭和59年3月より

＼	緑被面積(ha)		緑被率(%)		樹林地面積(ha)		樹林地率(%)	
	平成3年3月	平成8年2月	平成3年3月	平成8年2月	平成3年3月	平成8年2月	平成3年3月	平成8年2月
主な風致地区	1315.6	1274.2	63.3	61.5	1003.3	955.9	48.3	46.1
上記所在区	5421.4	5015.5	35.4	32.7	2896.2	2703.6	18.9	17.6

・主な風致地区とは、東山、八事、城山、勅使池、熊野、小幡、東谷山の7風致地区であり、合計の地区面積は約2076.9ha(昭和61年)、約2071.9ha(平成5年)である。
・上記所在区とは、上記7地区の存する千種、昭和、瑞穂、守山、緑、名東、天白の各区をいい、合計面積は約15,331haである。
(本資料は名古屋市都市計画課より)

表 4.3.7　風致地区内建築許可申請件数の推移

年度	昭和63	平成元	平成2	平成3	平成4	平成5	平成6	平成7
許可申請件数	391	388	374	313	318	357	360	395

(本資料は名古屋市都市計画課より)

第２節　緑地保全地区

都市緑地保全法は 2004（平成 16）年都市緑地法に改称され、同時に緑地保全地区も特別緑地保全地区に改称されたが、本「都市計画史Ⅱ」で扱う期間においては旧名称であったのでその名称で進める。一方で、2004 年改正の際、新たに同法ならびに都市計画法第 8 条に定める地域地区に「緑地保全地域」および「緑化地域」等が位置付けられたので、それら制度と名古屋市における状況についても本節の最後に簡単に述べる。

1　都市緑地保全法について

都市緑地保全法制定は都市計画中央審議会の第 5 号答申（昭和 47 年）「都市における公園緑地等の計画的整備を推進するための方策に関する第 2 次答申」が契機となっている（第4編 「第1章　公園緑地」第1節1 都市計画中央審議会答申からみた公園、緑地、都市緑化関連法制の経過　を参照）。同答申では現行制度について

・風致地区は、都市の風致を維持するため受忍義務の範囲内において自然的景観と建築行為等との調和を図る制度であり、土地の都市的利用を拒否するものでない
・開発許可制度は、私的空間の適正な構成とその環境の保全を図ることには限界がある
・近郊緑地特別保全地区は、両都市圏以外の地域の都市については、制度が存在しない [8]
・歴史的風土特別保存地区は、古都における制度であり一般都市には制度が存在しない
・保存樹及び保存樹林の指定は、樹木または樹林の保存にとどまり、また枯死等の際の届出があるのみで規制が不十分である

と分析し、今後の施策の方向として

・全国的な自然環境の破壊を防止するために、緑地保全の観点からの新たな規制制度
・郷土史的、文化的などの価値のある自然的環境や優れた樹林地の保存を図る制度
・人口集中の著しい都市の、無秩序な拡大の防止や周辺緑地の保全を図るための制度

として緑地保全地区の創設を提言した。あわせて、緑地整備の推進に関するその他の措置として、建築協定類似の「緑化協定」の創設検討も提言している。

このような経過から都市緑地保全法は 1973（昭和 48 年）9 月 1 日（法律第 72 号）公布され、翌年 2 月 1 日施行された。同法では緑地保全制度について、まず地区指定要件として以下の要件を示している。

ⅰ　遮断地帯、緩衝地帯又は避難地帯として適切なもの
ⅱ　建造物、遺跡等または伝承等と結びついた伝統的又は文化的意義のあるもの
ⅲ　風致景観が優れ、地域住民の健全な生活環境を確保するもの

以上の 3 要件のいずれかに該当するものとし、指定された地区においてはほとんど現状凍結的な行為

[8] 新都市計画法第 8 条に、「都市計画には…次の各号に掲げる地域、地区…を定めるものとする…11 首都圏近郊緑地保全法（昭和 41 年法律第 101 号）第 5 条第 1 項の規定による近郊緑地特別保全地区又は近畿圏の保全区域の整備に関する法律（昭和 42 年法律第 103 号）第 6 条第 1 項の規定による近郊緑地特別保全地区」とあることを指す。

表 4.3.8　緑地保全地区に関する法制度の改正経緯

緑地保全地区	緑化協定、緑化地域、その他の制度(主なもの)
都市緑地保全法(1973(昭和48)年9月1日)	
・緑地保全地区 (地区内の行為許可基準は、都市緑地保全法の施行について(昭和49年建設省都公緑発第27号)別記にて)	・緑化協定制度
都市計画法改正((1973(昭和48)年9月1日)	
・緑地保全地区を地域地区の一つに追加(第8条1項11号)	
都市緑地保全法の施行について (昭和53年建設省都緑対発第3号)別記 1978(昭和53)年6月1日	
・緑地保全地区内の行為許可基準の改正	
都市計画法施行令改正 (1991(平成3)年11月15日)	
・緑地保全地区の決定権を市町村へ (但し三大都市圏の都市計画区域及び10ha以上を除く)	
都市緑地保全法改正(1994(平成6)年6月24日)	
・緑地保全地区指定対象条件の拡大(法第3条1項3号ロの追加)	・緑の基本計画策定について ・緑化協定制度の拡充
都市計画法施行令改正 (1994(平成6)年10月13日)	
・中部圏の都市計画区域は10ha未満市町村決定に	
都市緑地保全法改正(1995(平成7)年4月19日)	
	・市民緑地制度の創設 ・緑化協定を緑地協定に改定 ・緑地管理機構制度創設
都市計画運用指針(平成12年12月28日建設省都計第92号) 都市緑地保全法運用指針(平成13年8月24日国土交通省都公緑第143号)	
都市緑地保全法改正(2001(平成13)年5月25日)	
	・緑地協定地区内の管理協定制度創設
都市緑地保全法を都市緑地法に改称し改正(2004(平成16)年6月18日)	
・「緑地保全地区」を「特別緑地保全地区」に改称	・緑化地域制度の新設 ・緑地保全地域の新設 ・地区計画制度の活用
都市計画法改正(2004(平成16)年6月18日)	
・「緑地保全地区」を「特別緑地保全地区」に改称	・緑化地域の追加(第8条1項12号) ・緑地保全地域の追加(　〃　)

制限を行う一方で、行為許可が受けられなかった場合の通常生ずべき損失の補償措置や、行為許可を受けられない場合、申出により都道府県または指定都市による土地の買い入れの規定が盛り込まれた。

その後の緑地保全地区制度の改正経過は、**表 4.3.8** に示したように、まず 1978（昭和 53）年通達改正があり緑地保全地区内の行為許可の基準に宗教法人の建築物に関する規定が追加された。

1994（平成 6）年には地区指定要件の 3 号に新たに「動植物の生息地または生育地として保全する必要があり、地域住民の健全な生活環境を確保するもの」が追加された。

2004（平成 16）年には、緑地保全地区は制度内容は変更されることなく名称のみ特別緑地保全地区と改称されている。

なお、緑地保全地区を規定している都市緑地保全法は、緑地保全地区制度の他、**表 4.3.8** にあるように当初から緑化協定制度が規定されていたが、その後緑の基本計画に関する制度などが盛り込まれた。2004（平成 16）年には法の名称が都市緑地法に改称されるとともに、緑地保全地域や緑化地域制度等の新規追加がされるなど、緑の保全と緑化の推進を図る広範な都市緑化施策を扱う法律に改正された。

2　名古屋市の緑地保全地区

(1)　地区指定に至るまで

名古屋市では、公園緑地・緑地保全・風致地区など都市緑化に係る各種施策をあわせた総合的な緑化計画を検討するため、まず市内の緑地現況を量および質の両面から把握する調査を 1972（昭和 47）年度実施した。[9] その結果は、樹林地の量に関してみると**表 4.3.9** のとおりであった。すなわち、名古屋市内に存在するある程度まとまりある樹林地（樹林地の計量は航空写真に依ったため、まとまりの最小単位は航空写真読み取り上 500 ㎡となった）の合計面積の市域面積に対する割合（樹林地率と称す）は約 7.0%存在する。また、同調査では宅地内に介在する小規模樹林地の面積を別途推計したが、その数値を航空写真読み取りによる樹林地面積に加えた場合の市域面積に対する割合は約 10.1%という結果だった。

表 4.3.9　500 ㎡以上一団となって存在する樹林地（昭和 47 年 7 月～同 48 年 3 月　名古屋市計画局調査）

土地分類	未利用民有地	公園緑地等	社寺境内地	未利用公有地等	学校敷地	公共施設等	合計	市域に対する割合%（市域325㎢）
樹林地面積（ha）	1703	420	76	47	33	12	2291	7.04
割合　（内訳　%）	74.3	18.3	3.3	2.1	1.5	0.5	100	

注　この他に、宅地内に介在する樹林地等で連担している緑地が約995ha有り、それを加えたうえでの市域全体に対する樹林地率は約10.1%となっている。

次に、植生調査結果では、要約すると「人的影響を受けない自然環境の下で存在する自然植生として、比較的気候的極相に近いカシ林、シイ林、ムクノ木・ケヤキ林が、竜泉寺周縁林、鷲津砦跡林、東谷山林、熱田神宮林などで温存されている。また、多様な人間の影響のもとに変貌した代償植生（二次林）として、コナラ林、アカマツ林などが市内各地に成立している。なかでも痩悪（せきあく）な尾根台地上の矮性アカ

[9] 「名古屋市内における緑被及び植生に関する調査報告書（概要）」昭和 48 年 3 月名古屋市計画局計画部都市計画課、「名古屋市の植生」昭和 49 年 7 月名古屋市計画局計画部都市計画課

マツ林は土地的極相の一タイプとして成立している。さらに、名古屋市東部の緑区鳴海町滝ノ水、昭和区八事裏山、守山区の森林公園・小幡緑地付近などで、小湿原が発達残存している」 などの結果が出た。

こうした都市内の貴重な樹林地を永続的に保存するには、前記の都市計画中央審議会第 5 号答申の現状分析にもあったように、既存の風致地区その他の制度では難しかったところ、1973（昭和 48）年緑地保全地区制度が法定されたため、名古屋市では地区指定にむけた調査を始めた。

1974（昭和 49）年、市内樹林地の内社寺境内地、史跡等の樹林地約 230 箇所およびそれ以外のまとまった樹林地約 100 箇所の調査を行った。その調査において、i　敷地規模 2000 ㎡以上であって、ii　緑被度、iii　周辺の市街化度、iv　緑地の望見度などの視覚条件、v　地形条件など　からそれぞれの緑地を段階分けした。次いでこの調査結果を受け、上位のものを抽出し、土地管理者などへのアンケート調査を経て緑地保全地区指定候補を選定した。

並行して、一般樹林地（主として神社寺院を除く、民有地から成る樹林地）についても地形や植生、望見度、特異な動植物などの存在などの観点から候補地の選定を行った。また、公園緑地内の樹林地についても、一般樹林地と同様な観点から保全が必要な樹林地等の選定等を進めた。

しかし、一般樹林地の指定候補地のうち、既に湿地等の保全が名古屋市として懸案となっていた八竜地区について、関係権利者等へ緑地保全地区制度の説明会を開催したが、地区指定に厳しい行為制限が伴うことなどに強硬な反対意見があり、一般民有樹林地等の地区指定については、土地取得についてある程度の目途を立てなければ指定は難しいことが明らかとなった。

一方、社寺境内樹林地への地区指定についても、緑地保全地区指定には反対しないが建築物の増築等の厳しい制限について緩和するよう神社側から要望があった。これについて名古屋市が愛知県、国などと調整した結果、緑地保全地区内の行為許可基準を具体的に定めた通達（都市緑地保全法の施行について（昭和 49 年 5 月 10 日建設省都公緑発第 27 号））が改正される方向となった。その内容は、行政実例の「緑地保全地区における宗教法人法（昭和 26 年法律第 126 号）第 3 条第 1 号に規定する境内建物の新築等の取り扱いについて」（建設省都市局公園緑地課長から東京都首都整備局長あて回答（昭和 51 年 6 月 3 日））を一般化し、宗教法人法等に規定する境内建物は、その土地の状況に著しく不調和でなければ増築ができる方向とするということだった。これにより名古屋市では社寺境内地林の緑地保全地区指定が前進することとなった。なお、実際の改正通達は 1978（昭和 53）年 6 月 1 日（建設省都緑対発第 3 号）に出された。

(2)　第1次地区指定

以上のように緑地保全地区内の社寺境内地の建築制限緩和の目途が立ったので、一般民有樹林地を除く、名古屋市を代表するような社寺境内地林および都市公園や史跡などの公有地などを中心とした樹林地等 27 地区、約 124.1ha について緑地保全地区指定の都市計画原案を作成し、1978（昭和 53）年 2 月 6 日都市計画決定手続きを開始した。なお、名古屋市内の緑地保全地区指定の最終目標としては、当時策定作業中であった緑のマスタープランに掲げる 110 箇所、450ha とし、その第 1 次指定と位置付けた。

しかし、都市計計画決定手続きの都市計画原案の縦覧において、指定予定地の土地所有者から意見

書の提出があり、その意見書の取り扱いに関し、愛知県知事から以下の旨の文書が名古屋市長あてに届いた。

「緑地保全地区は…都市計画決定後における土地の権原を有する者の行為を大幅に規制することとなり、決定後の当該地区の管理保全が適正かつ円滑に進められるためにも、土地の権原を有する者の理解と協力が必要である…当該決定予定地区の承諾を得られるよう配慮をお願いします」

名古屋市では改めて都市計画原案にかかる指定予定地のすべての権利者の意向確認を行った。その結果、国有地、法人所有地等の数箇所から地区指定に反対する意向や地区名称に対する意見が出る一方で、指定区域の拡大を希望する地区も出た。また、指定予定地内の1箇所（平和公園南部地区）が当時進められていた名古屋オリンピック誘致の会場計画候補地となった。その結果、2 地区を指定候補から一時保留するとして除外するとともに、区域を見直し一部削除するもの、および区域を一部追加するもの各数地区の変更案を作成し、1980（昭和 55）年 4 月、先に県へ提出した都市計画原案を取り下げ、改めて変更した原案を愛知県へ提出した。

1980（昭和 55）年 11 月 25 日、名古屋市の緑地保全地区は**表 4.3.10** のとおり 25 地区、約 103.2ha が

表 4.3.10　片山緑地保全地区はじめ 25 地区の決定

1980(S55)11.25愛知県告示第1152号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
片山	0.8	神社境内樹林地	2号	東
徳川園	1.2	徳川園内樹林地、都市公園区域内	2号	東
伊奴	0.5	神社境内樹林地	2号	西
七所社	0.5	神社境内樹林地	2号	中村
名古屋城	33.5	樹林地および堀、都市公園区域と重複、国指定史跡	2号	中
闇之森八幡	0.6	神社境内樹林地	2号	中
川原	1.1	神社境内樹林地	2号	昭和
興正寺	12.5	寺院境内樹林地、一部都市公園区域と重複	2号	昭和
田光八幡	0.3	神社境内樹林地	2号	瑞穂
熱田神宮	19.1	神社境内樹林地	2号	熱田
高蔵	1.7	神社境内樹林地および都市公園内樹林地等	2号	熱田
白鳥	0.5	都市公園内樹林地	2号	熱田
断夫山	1.5	都市公園内樹林地、国指定史跡古墳	2号	熱田
長良八劔	0.4	神社境内樹林地	2号	中川
篠原八幡	0.3	神社境内樹林地	2号	中川
熊野三社	0.5	神社境内樹林地	2号	南
呼続	2.5	神社および寺院境内樹林地、都市計画公園区域内	2号	南
桜田八幡	0.6	神社境内樹林地	2号	南
竜泉寺	2.2	寺院境内樹林地	3号	守山
大森	3.0	神社および寺院境内樹林地	2号	守山
米塚	2.0	現況神社林、公有地	3号	緑
鷲津	6.1	寺院境内林、一部都市公園ならびに国指定史跡	3号	緑
火上山	7.6	神社境内樹林地	3号	緑
桶狭間	2.0	神社境内樹林地、都市計画公園区域内	2号	緑
御幸山	2.2	神社境内樹林地、一部都市公園区域と重複	3号	天白
計　25地区	103.2			

決定された。その内訳は、都市緑地保全法第 3 条にいう指定要件の第 2 号にあたる歴史的、文化的意義を有する社寺境内地などで良好な自然的環境を有する地区として片山緑地保全地区始め 20 地区、同じく第 3 号にあたる良好な自然環境を有しまたは都市景観に資する地区として鷲津緑地保全地区始め 5 地区となっている。

なお、緑地保全地区に指定された場合、行為規制のほかに助成等の措置として固定資産税等の減免や、特別土地保有税の非課税措置のほか、報償金として名古屋市から管理者ごとに年額 24,000 円（金額は 2014 年度現在も同額に据置）が支出されている。また、指定された地区には都市緑地保全法の定めにより現地に「緑地保全地区」であることを表示する標識を設置した。

（3） 第2次指定

第 2 次指定においては、当初調査で指定候補となっていた社寺境内地林のうち、第 1 次指定にもれた地区について改めて所有者等の意向を確認し追加して同意がとれたところ、および都市公園等公有地内で文化的意義のある樹林地等を改めて調査し調整のとれたところについて、1982（昭和 57）年 12 月 27 日 11 地区、約 16.9ha を追加した。緑地保全地区の名称、面積等は**表 4.3.11** のとおりである。

表 4.3.11　城山八幡緑地保全地区はじめ 11 地区の追加

1982(S57)12.27愛知県告示第1259号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
城山八幡	2.2	神社境内樹林地、都市計画公園区域内	2号	千種
八幡山	0.9	樹林地、都市公園内、国指定史跡古墳	2号	昭和
無明洞	0.6	寺院境内樹林地、都市計画公園区域内	2号	瑞穂
七所神社	0.6	神社境内樹林地	2号	南
喜多山	0.3	樹林地、都市公園予定地内、長塚古墳	2号	守山
熊野	3.7	神社境内樹林地、都市計画公園区域内	3号	緑
成海神社	2.4	神社境内樹林地	2号	緑
諏訪社	1.5	神社境内樹林地	2号	緑
丸根砦	0.2	国指定史跡、公有地	2号	緑
針名神社	2.6	神社境内樹林地、都市計画緑地区域内	2号	天白
秋葉山	1.9	神社境内樹林地、都市計画緑地区域内	2号	天白
計　11地区	16.9			

（4） 第3次指定

第 3 次指定においては、当初調査で指定候補となっていた社寺境内地林のうち第 1 次、第 2 次の指定までに同意などが得られず指定に至らなかった地区について、改めて意向確認を行い新たに同意が得られた 7 地区と、風致地区内宅地開発に際し建ぺい率を抑え高層化する一方で広い現況保存緑地を残した、その保存緑地 1 地区および公園予定地の樹林地1箇所の合計 9 地区、約 6.8ha を、**表 4.3.12** のように 1984（昭和 59）年 2 月 24 日追加した。

表 4.3.12 見附緑地保全地区はじめ 9 地区の追加

1984(S59)2.24愛知県告示第151号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
見附	0.7	都市公園等区域、樹林地	3号	千種
木ヶ崎長母寺	1.7	寺院境内樹林地	2号	東
観音寺	0.3	寺院境内樹林地	2号	西
愛知県護国神社	1.3	神社寺院境内樹林地	2号	中
富士見ヶ丘	0.3	宅地開発保存緑地(民有地)	3号	昭和
山神社	0.3	神社境内樹林地	2号	瑞穂
宝珠院	0.6	寺院境内樹林地	2号	中川
星宮社	0.3	神社境内樹林地	2号	南
貴船社	1.3	神社境内樹林地	2号	名東
計 9地区	6.8			

（5） 第4次指定

第 4 次指定では、一般樹林地の緑地保全地区候補地として懸案となっていた守山区大森の八竜地区を含め、**表 4.3.13** のように 10 地区、約 9.5ha を 1986（昭和 61）年 2 月 17 日追加した。

八竜地区は指定までに長い経過がある。まず 1973（昭和 48）年から 1974（昭和 49）年にかけ、名古屋市環境事業局の環境事業所を当地付近に建設する計画ができ地元交渉に入ったこと、および地元住民や隣接の金城学院等から当地区に存する湿原を保存し、そこに生息する動物（ハッチョウトンボ）や植物（シラタマホシクサ、ミミカキグサなど）を保護するとともに、同事業所建設中止を求められたことに始まる。

名古屋市内東部丘陵地の類似地形の各所に類似湿原がかつては存在したといわれているが、大規模都市開発により地形が改変され、良好な状態で残された地区は名古屋市内には非常に少なくなってきている中での事態だった。その後、環境事業所整備のための話し合いや、緑地保全地区指定候補地としての関係権利者説明会などを進めたが、土地所有者からの緑地保全地区指定反対決議などもあり、また湿地保存のための用地取得費確保の目途も立たなかった。そんななかで、湿地の核心部の土地についてのみ金城学院が交換取得し教材園として保存活用することとなったが、それ以上の区域の湿地保存の動きはしばらく進まなかった。

これらの動きの間に、守山環境事業所は 1977（昭和 52）年 10 月守山区弁天が丘の現在地に新築移転し、一方、緑地保全地区指定予定地内では住宅や寺院の建設、土地造成などの動きがあり、いずれも都市計画その他の規制に適合するものとして許可され建設、造成された。

1983（昭和 58）年頃になり、指定予定地内の土地所有者から具体的開発計画が出た。一方、緑地保全用地の一部を取得していた金城学院からの働き掛けもあり、当初保全地区指定をめざしていた湿原を取り巻く尾根筋までの流域全体約 12ha の保全予定区域を縮小し、湿原につながる片方の尾根筋までの約 5ha の区域とし、名古屋市が金城学院の協力も得て開発計画の出ていた土地を取得する方向が決まった。そして、下流の国有ため池や樹林地も含めた区域で 1986（昭和 61）年 2 月 17 日緑地保全地区に指定した。区域の一部は 1986（昭和 61）年名古屋市土地基金にて先行買収した。

なお、当地区は、1994（平成 6）年金城学院所有の土地を借受けし、名古屋市の先行買収地とあわせ

表 4.3.13　日置神社緑地保全地区はじめ 10 地区の追加

1986(S61)2.17愛知県告示第126号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
日置神社	0.4	神社境内樹林地	2号	中
御剱八剱	0.3	神社境内樹林地	2号	瑞穂
国玉神社八剱社	0.2	神社境内樹林地	2号	中川
築地神社	0.5	神社境内樹林地	2号	港
桜神明社	0.4	神社境内樹林地	2号	南
松蔭庵	0.6	寺院境内樹林地	2号	守山
八竜	5.0	湿地、ため池および樹林地、民有地および国公有地	3号	守山
諏訪山諏訪社	1.0	神社境内樹林地	2号	緑
猪子石神明社	0.5	神社境内樹林地	2号	名東
島田神社	0.6	神社境内樹林地	2号	天白
計　10地区	9.5			

図 4.3.3　八竜特別緑地保全地区　説明図

て八竜緑地として一部区域が一般に公開利用されている。

なお、その 30 年弱後、湿地の東南側の民有樹林地約 2.2ha が、土地所有者から緑地保存の目的で名古屋市に寄付されたため、2014（平成 26）年 3 月 7 日、八竜特別緑地保全地区（緑地保全地区は 2004 年特別緑地保全地区に改称）に追加指定されている。（**図 4.3.3** 参照）

なお名古屋市内の湿原で八竜地区の他、公園緑地として保存されたものに、東山公園内（都市計画公園事業区域内、2003（平成 15）年東山公園天白渓湿地として緑地保全地区に指定（天白区））、滝の水緑地内（滝ノ水土地区画整理事業にて緑地として保存、緑区）、島田緑地内（島田東部土地区画整理事業にて緑地として保存、天白区）などがある。それぞれについて、湿原保存のため地元などの方々による様々な活動があって保存された。

第 4 次指定では八竜地区のほかに社寺境内樹林地を 9 地区追加したが、その指定準備にあたっては従来の候補地選定基準を見直し、ｉ　敷地面積 2000 ㎡以上である　ii　樹林地率 60％以上で良好な樹林地を形成している地区である、といった基準とした。その基準により選定された 40 箇所余りの指定候補樹林地の所有者を対象にアンケートを行い、同意がとれたものについて指定した。

（6）　第5次指定

第 1 次指定から第 3 次指定は、主に 1974（昭和 49）年緑地調査箇所から選定し同意をとり指定し、第 4 次はその選定基準を上述のように若干変更し指定作業を進めた。しかし、第 5 次の指定では、当初の緑地調査から 10 年以上経過していることもあり、改めて市内の境内地林の現況を再調査し進めた。

1987（昭和 62）年境内地林など約 200 箇所を対象に敷地規模、樹林面積、緑被度、優占樹種などを調査した。それを基に、地区選定基準については第 4 次と同様として指定候補地を選定し、同意等をとり、1990（平成 2）年 9 月 28 日、**表 4.3.14** のように 12 地区、約 3.7ha が追加された。第 5 次指定はすべて都市緑地保全法第 3 条に定める 2 号要件に当たる社寺境内地林であった。

表 4.3.14　丸山神社緑地保全地区はじめ 12 地区の追加

1990(H2)9.28愛知県告示第862号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
丸山神明社	0.7	神社境内樹林地	2号	千種
福徳八龍社	0.2	神社境内樹林地	2号	北
栄生八幡	0.3	神社境内樹林地	2号	中村
日比津白山神社	0.3	神社境内樹林地	2号	中村
稲葉地神明社	0.2	神社境内樹林地	2号	中村
東栄八幡社	0.2	神社境内樹林地	2号	瑞穂
本願寺八幡社	0.3	神社境内樹林地	2号	瑞穂
前田白山社	0.2	神社境内樹林地	2号	中川
森孝八劔	0.2	神社境内樹林地	2号	守山
守山白山神社	0.5	神社境内樹林地	2号	守山
瀬古高牟神社	0.3	神社境内樹林地	2号	守山
野並八剱社	0.3	神社境内樹林地	2号	天白
計　12地区	3.7			

（7） 第6次指定

2001（平成 13）年 3 月、風致地区制度に関する政令改正が行われ、各県市も風致地区条例の改正が必要となった（この経過については本章第1節2（6） 風致条例の改正経緯 参照）が、この際、名古屋市では新規の風致地区種別の検討などの調査とあわせ、緑地の現況についての調査を行った。

またこの時期、平和公園から東山公園に至る一帯の「なごや東山の森づくり」の構想が検討されており、そのなかで東山公園計画区域内に保全すべき湿地性緑地が存在するとの指摘があった。

そこで、この緑地現況調査や東山公園に関する指摘等を生かし、緑地保全地区指定候補の選定を行い、東山公園計画区域内の天白渓湿地と、第 1 次緑地保全地区指定の際保留となっていた平和公園南部地区、ならびに東墓園計画区域内の平和が丘一帯の樹林地をそれぞれ地区指定予定地とすることとなった。

また、都市緑地保全法に 1995（平成 7）年市民緑地制度が、2001（平成 13）年緑地協定地区内の管理協定制度が創設されたので、この両制度を活用し民間団体の手による保全緑地の維持管理制度もこの際新たに緑地保全地区指定区域等において検討実施しようとした。

更に、第 6 次指定では上記地区の他、民有ため池（安田池）とその周辺樹林地の緑地保全地区指定を行った。

安田池は、守山区中志段味地内に存し、愛知県森林公園に隣接し周辺のアカマツ林と調和して景観の好い面積約 6ha という名古屋市内では大規模な民有ため池で、その保存が課題となっていた。

一方でため池下流の中志段味地区の土地区画整理事業の設立計画がまとまるなか、ため池の利水機能の必要性がなくなり、1989（平成元）年頃ため池の埋立ておよび周辺の民有樹林地を含めた地区の開発計画が持ち上がった。

名古屋市では市内に存するため池の取扱いについては、民有と公有を問わず 1974（昭和 49）年発足の名古屋市内部組織である「名古屋市ため池環境保全協議会」で検討しており、安田池についても同協議会でその扱いが検討された。

そして 1992（平成 4）年 4 月に至って「ため池保全要綱」が施行されこの要綱に従いため池の保全を図っていくことと、同時に名古屋市として安田池およびその周辺樹林地を保全する方向が打ち出された。そして、1994（平成 6）年度と 1995（平成 7）年度の 2 箇年で土地開発公社にて先行取得された。

その後、池および樹林地を同公社から買戻し整備するため内部協議がすすめられ、緑地保全地区に指定する方向が決まり、**表 4.3.15** のように 2003（平成 15）年 2 月 25 日に上述の 3 地区と併せ追加された。なお、安田池地区は 2011（平成 23）年 11 月安田池緑地という名称で都市公園法の都市公園を設置すべき区域の指定（面積 10.42ha）がされている。

（8） まとめ

以上をまとめると、第 1 次指定から第 5 次指定までは、主に社寺境内地林を中心に緑地現況調査を行い、緑地の評価を行い、土地所有者等の同意をとり指定手続きを行うという方法による緑地保全地区指定をすすめた。第 6 次では東部丘陵地域の樹林地や湿地、ため池において、課題となっていたそれぞれの

表 4.3.15　平和公園南部緑地保全地区はじめ 4 地区の追加

2003(H15)2.25名古屋市告示第59号

名称	面積（約.ha）	現況など	法第3条指定要件	所在区
平和公園南部	12	樹林地およびため池、公園予定地内、都市計画墓園	3号	千種
東山公園天白渓湿地	13	都市公園を設置すべき区域内、都市計画公園	3号	天白
安田池	10	ため池および樹林地、公有地	3号	守山
平和が丘	8.2	樹林地、公園予定地内、都市計画墓園(一部区域外民有地)	3号	名東
計　4地区	43.2			

地区ごとに調整を行い指定した。その結果、**表 4.3.16** のように合計 71 地区、約 183.3ha が緑地保全地区に指定された。

それらのなかには八竜地区や安田池地区の 2 地区のように、もとは民有地であったものを、良好な自然が存在するということで、公有地等としながら指定をしたものがある。また、徳川園地区、名古屋城地区などのように都市公園等の区域内にあって良好な樹林地を形成している地区について指定したものや、鷲津砦地区、丸根砦地区など史跡指定地区を含むもの、富士見ヶ丘地区のように宅地開発保存緑地である地区などもある。

表 4.3.16　緑地保全地区指定箇所数、面積一覧

＼	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	計
指定年月日	1980（昭和55）年11月25日	1982（昭和57）年12月27日	1984（昭和59）年2月24日	1986（昭和61）年2月17日	1990（平成2）年9月28日	2003（平成15）年2月25日	
地区数（カ所）	25	11	9	10	12	4	71
指定面積（ha）	103.2	16.9	6.8	9.5	3.7	43.2	183.3

なお、2004（平成 16）年都市緑地保全法の改正があり、緑地保全地区は特別緑地保全地区に改称されたが、それ以降も地区の追加および変更は**表 4.3.17** のように 5 回行われている。その多くは過去に決定された地区の拡大変更であるが、寺院境内地林の追加が 1 箇所ある。また、熊野地区については、緑地保全推進を長期未整備公園緑地の見直しおよび借地方式によるオアシスの森づくり事業推進の一環に位置づけ、取り組んでいる。

2014（平成 26）年 4 月現在の特別緑地保全地区の位置図および一覧を**図 4.3.4** に示した。

表 4.3.17　法改正後の特別緑地保全地区指定・変更一覧

年月日	名古屋市告示番号	種別	名称	面積（約、ha）	所在区	追加、拡大の内容(単位:ha)
2010(平成22)年3月5日	第107号	追加	白毫寺	0.8	南	寺院境内地林
〃	第106号	変更	呼続	2.6	南	境内地林(2.5→2.6)
2010(平成22)年8月25日	第464号	〃	熊野	10	緑	民有林(3.7→10)
2013(平成25)年2月18日	第50号	〃	名古屋城	39	中	堀、民有地(33.5→39)
2013(平成25)年8月30日	第478号	〃	熊野	11	緑	民有林(10→11)
2014(平成26)年3月7日	第123号	〃	八竜	7.2	守山	元民有林、市へ寄付(5.0→7.2)

ここで、名古屋市の緑被および植生に関し行われた調査のことを付記しておきたい。

名古屋市では 1972(昭和 47)年に緑被植生調査を実施した(本節2(1)　地区指定に至るまで　参照)が、その後もおおむね 10 年ごとに調査を行った。第 1 回調査のおよそ 10 年後の 1983(昭和 58)年に「緑の現況把握調査」を実施し、緑被の現況と 10 年前との比較などを行い、更に前回の植生調査をもとにしつつ修正植生調査を実施した。その結果の緑被地の種類別行政区別面積等は**表 4.3.18** のとおりで、名古屋市域全体での緑被率は約 27.1%であった。そして前回調査では 7.0%であった樹林地率は、今回では 7.9%と若干上昇した。これは、調査対象となる最小樹林地面積を 500 ㎡以上から 100 ㎡以上に下げることが出来たため、調査精度が大幅に向上したことが大きいのではないかと考えられる。

さらに、1990(平成 2)年には市内の植生調査を詳しく行い、「名古屋市の植生」(編集:中部植生研究グループ、1991 年 3 月名古屋市計画局)として取りまとめた。これら調査を参考に緑地保全地区指定を進めた。なお、1990(平成 2)年には緑量調査が別途農政緑地局にて行われた。

表 4.3.18　種類別、行政区別緑被面積(昭和 58 年調査)

緑被種類別表

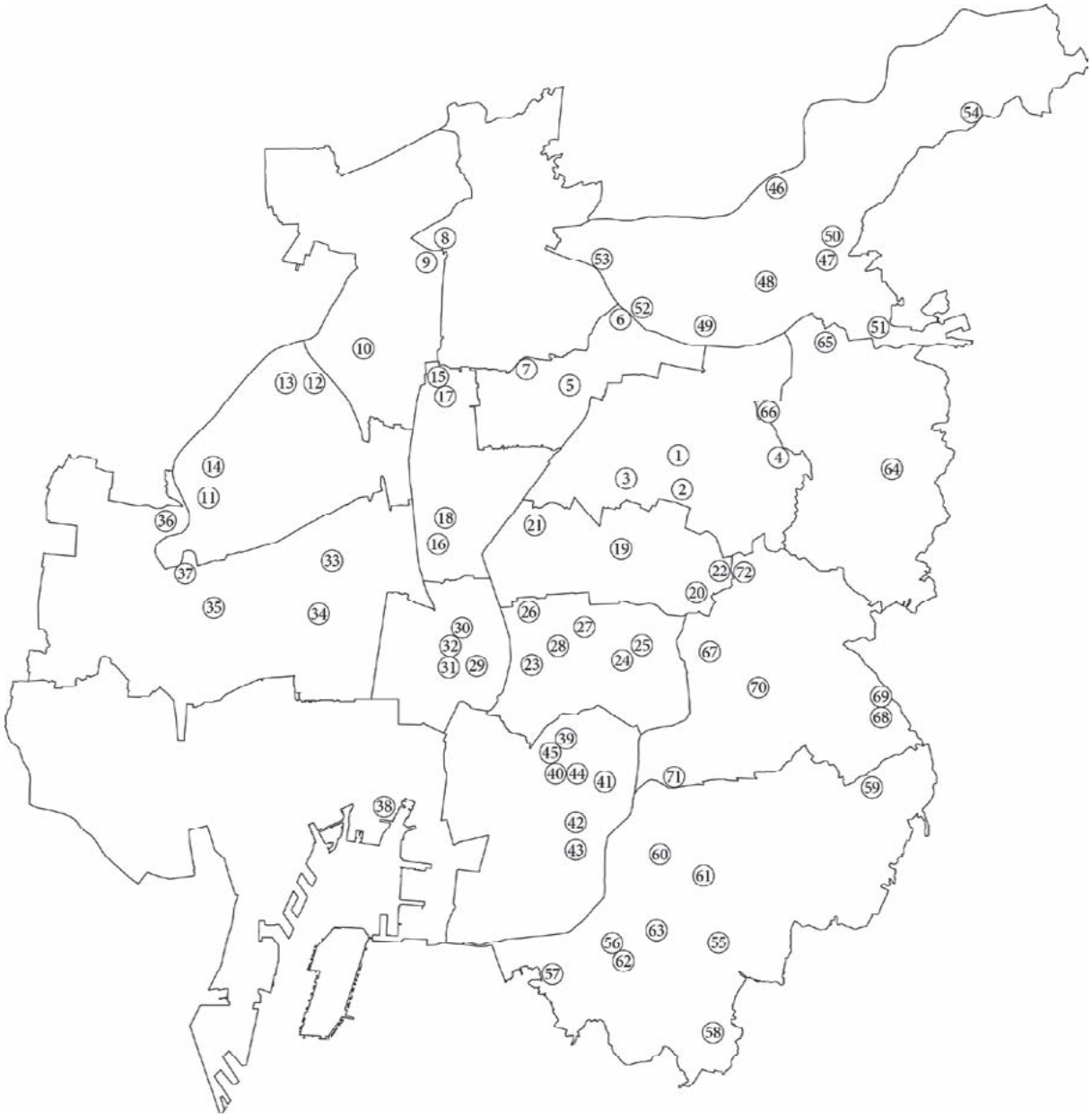
緑被の種類	樹林地	生産緑地	芝生・草地	水面
面積　(ha)	2,581.2	2,864.8	2,367.1	1,062.7
市域面積に対する割合%	7.9	8.7	7.2	3.2

緑被率表　　(面積単位;ha)

＼緑被の種類 行政区名＼	樹林地	生産緑地	芝生・草地	水面	合計	対行政区 緑被率%
千種区	278.4	16.4	73.2	17.3	385.3	21.2
東区	23.6	0.4	18.4	1.3	43.7	5.7
北区	45.5	134.7	140.6	43.3	364.1	19.2
西区	42.1	117.4	143.6	61.4	364.5	16.9
中村区	25.0	105.8	94.0	43.3	268.1	15.7
中区	41.9	0.2	18.2	14.6	74.9	7.9
昭和区	86.0	6.1	16.9	6.4	115.4	11.2
瑞穂区	52.2	12.6	26.6	16.4	107.8	9.3
熱田区	26.3	0.8	10.8	25.3	63.2	7.8
中川区	35.7	617.3	140.2	133.4	926.6	26.9
港区	52.1	759.0	247.1	354.1	1412.3	26.6
南区	31.2	25.0	43.7	62.0	161.9	9.2
守山区	758.4	421.1	436.3	124.0	1739.8	39.4
緑区	497.7	477.6	427.9	100.1	1503.3	33.2
名東区	247.5	74.2	271.2	31.4	624.3	28.9
天白区	337.6	96.2	258.5	28.3	720.6	32.2
名古屋市域	2581.2	2864.8	2367.2	1062.6	8875.8	27.1
対市域　緑被率%	7.9	8.7	7.2	3.2	27.1	

注　・緑被地は昭和57年11月撮影のカラー航空写真の判読により、100㎡以上のまとまりのものを計上した
・緑被地の行政区ごとの区分けは標準メッシュを用い区分した
・市域面積は32,763haである

「緑の現況把握調査」昭和59年3月、名古屋市計画局より



No.	地区名称	No.	地区名称	No.	地区名称	No.	地区名称	No.	地区名称
1	城山八幡	16	闇之森八幡	31	白鳥	46	竜泉寺	61	諏訪社
2	見附	17	愛知県護国神社	32	断夫山	47	大森	62	丸根砦
3	丸山神明社	18	日置神社	33	長良八劔	48	喜多山	63	諏訪山諏訪社
4	平和公園南部	19	川原	34	篠原八幡	49	松蔭庵	64	貴船社
5	徳川園	20	興正寺	35	宝珠院	50	八竜	65	猪子石神明社
6	木ヶ崎長母寺	21	八幡山	36	国玉神社八剱社	51	森孝八劔	66	平和が丘
7	片山	22	富士見ヶ丘	37	前田白山社	52	守山白山神社	67	御幸山
8	福徳八龍社	23	田光八幡	38	築地神社	53	瀬古高牟神社	68	針名神社
9	伊奴	24	無明洞	39	熊野三社	54	安田池	69	秋葉山
10	観音寺	25	山神社	40	呼続	55	米塚	70	島田神社
11	七所社	26	御剱八劔	41	桜田八幡	56	鷲津	71	野並八剱社
12	栄生八幡	27	東栄八幡社	42	七所神社	57	火上山	72	東山公園天白渓湿地
13	日比津白山神社	28	本願寺八幡社	43	星宮社	58	桶狭間		
14	稲葉地神明社	29	熱田神宮	44	桜神明社	59	熊野		
15	名古屋城	30	高蔵	45	白毫寺(平成22年追加)	60	成海神社		

図 4.3.4　特別緑地保全地区　位置図および一覧(2014(平成 26)年4月1日現在)

3　緑地保全地区以外の制度

都市緑地保全法に位置付けられた都市緑化を進める制度には緑地保全地区のほか、1973（昭和 48）年立法当初からの緑化協定（現緑地協定、平成 7 年法改正により改称）、1995（平成 7）年追加された市民緑地、2004（平成 16）年追加された緑化地域および緑地保全地域等がある。

なお、これら制度のうち次の 3 者は都市計画法の地域地区にもそれぞれ位置づけられた。すなわち緑地保全地区は 1973（昭和 48）年に（2004（平成 16）年特別緑地保全地区に改称）、緑化地域と緑地保全地域は 2004（平成 16）年に都市計画法に位置づけされている。

（1）　緑化協定

緑化協定は、都市計画区域内の相当規模の一団の土地等において市街地の良好な環境を確保するため、その土地の所有者等が全員合意で協定を締結できる制度である。緑化協定では、協定する土地の区域、緑地の保全または緑化に関し植栽する樹木の種類、場所や垣またはさくの構造など、協定の有効期間（5 年以上 30 年未満）などの事項を定めることになっている。

名古屋市では、名古屋市緑化推進条例（昭和 53 年条例第 15 号、現緑のまちづくり条例（平成 17 年条例第 39 号））に、国の制度に比べ要件を緩和した（全員合意に対し 7 割合意、5 年以上を 3 年以上とした）制度を「緑と花の協定」として位置づけ、国の制度と並行し、1978（昭和 53）年から協定締結、助成事業などを進めている。

（2）　市民緑地

市民緑地は、主として土地の所有者からの申出に基づき、地方公共団体等が土地の所有者と契約を締結し、当該土地に住民の利用に供する緑地を設置管理する（これを「市民緑地」と呼ぶ）ことにより、緑の保全を維持することを目的とする制度である。名古屋市では、良好な樹林地、湿地、湧水地等が存在する原則として 1,000 ㎡以上の土地で、管理に支障のある工作物等がなく、所有者から 5 年以上無償で借地できることなどを市民緑地の設置要件として制度を運用し、2011（平成 23）年 4 月 1 日現在で 17 箇所、98,991 ㎡を市民に開放している。

（3）　緑化地域

緑化地域は、2004（平成 16）年 6 月新設された制度で、都市計画区域内の用途地域が定められた区域で、良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある区域を都市計画に定めるものであり、決定主体は市町村である。また緑化地域の都市計画には位置、区域、緑化率の最低限度を定めるとされている。

名古屋市では 2008（平成 20）年 10 月 31 日名古屋都市計画緑化地域　約 30,258ha（名古屋市内の用途地域が定められた区域全域）（名古屋市告示第 465 号）を指定し、緑化率の最低限度は建ぺい率に応じ 2/10、1.5/10、1/10 の 3 種類に定めた。また、都市緑地法施行令（昭和 49 年政令第 3 号）第 9 条ただし書きに規定する、緑化率の規制の対象となる敷地面積の規模については、緑のまちづくり条例を 2008（平

成 20）年 10 月 31 日改正施行し、条例において建ぺい率に応じ 300 ㎡以上または 500 ㎡と規定した。

なお名古屋市では同条例改正時に、併せて、名古屋市全域で緑化率の規制が適用されるよう都市緑地法の規定にかかわらず建ぺい率の最高限度が 80％を超える建築物などの新築または増築するものには 1/10 以上の緑化率とし、都市緑地法で緑化地域の指定対象外とされている市街化調整区域についてもおなじく 2/10 以上の緑化率とする旨の規定を盛り込み、名古屋市全域でいずれかの緑化率が適用される規定を設け運用している。

（4） 緑地保全地域

緑地保全地域制度も 2004（平成 16）年に都市緑地法に新設された。この制度は、生物多様性の確保などの観点から都市近郊の里地・里山の保全または大都市地域周辺等における自然再生などが必要との課題認識から制度化されたものだが、同法では骨格を示すにとどまり、名古屋市でもまだ具体化されていない。

第３節　生産緑地地区

1　生産緑地地区に関する法制度の経過

(1)　第1種、第2種生産緑地地区制度

生産緑地地区は「生産緑地法」(昭和 49 年法律第 68 号)によれば、市街化区域内に存する営農可能な条件を備えた農地等で、公害または災害の防止等の存在効用があり(環境機能)、かつ公共施設等の敷地の用に供する土地として適している(いわゆる多目的保留地機能)ものであって、一定の面積要件等の条件を備えたものについて、計画的に保全し良好な都市環境の形成に資するため指定できるものとされている。この生産緑地地区の趣旨は当初法定されて以降変更はないが、制度の運用面では様々に時代の波にさらされ改正もされている。そこでまず生産緑地法の制定、改正等の一連の経過をたどりたい。

なお、生産緑地地区制度は市街化区域内の農地の地価と土地税制および宅地供給の関連で議論されることが多く、中でもいわゆる宅地並み課税と密接に関連して制定改正されてきた経過があるので、ここでは関連税制として地方税法(昭和 15 年法律第 60 号)のうち、農地の固定資産税税制を中心に関連付け述べる。法律の改正経過等は**表 4.3.19** に示した。

1968(昭和 43)年改正の新都市計画法において、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分するとともに、市街化区域は同法第 7 条において「すでに市街地を形成している区域及びおおむね 10 年以内に…市街化を図るべき区域とする」とされた。このとき同時に農地法(昭和 27 年法律第 229 号)も改正(昭和 43 年法律第 100 号)され、農地の宅地等への転用が知事への届出のみで済むこととなり、許可が不要となった。この結果、市街化区域内の農地は容易に宅地化が可能となる一方で、宅地等と農地等についての課税上の評価の違いや、現況土地利用状況と土地登記や課税上の地目との各々の乖離など様々な問題もあらわになっていっていた。

1971(昭和 46)年には地方税法が改正され(昭和 46 年法律第 11 号)、昭和 47 年度以降の市街化区域農地の課税価格を、類似宅地に比準する価格とする(いわゆる宅地並み課税)こととなった。[10] しかし同法附則において昭和 47 年度からの農地の宅地並み課税実施は見送られた。さらに翌々年度再度地方税法が改正(昭和 48 年法律第 23 号)され、三大都市圏の特定市 [11] の A 農地(脚注 10 参照)については昭和 48 年度から宅地並み課税が実施されること等が決定され、さらにその際、国会において「都市計画法上生産緑地制度を早急に創設すること」との附帯決議がされた。[12]

都市計画中央審議会では、まず「大都市地域の市街化区域内における農地等の市街化を促進するための制度のあり方についての答申」(昭和 48 年 7 月 23 日答申第 6 号)のなかで、市街地における公園等

10 このとき地方税法附則で市街化区域農地を、それぞれの農地の単位評価額で 3 区分した。i 市街化区域宅地平均価格以上のものまたは 5 万円以上のもの(A 農地)、ii 同じく平均価格未満から 1/2 以上のものまたは 5 万円未満 1 万円以上のもの(B 農地)、iii 同じく 1/2 未満のものまたは 1 万円未満のもの(C 農地)である。
名古屋市では、昭和 47 年度における評価額が 3.3 ㎡あたり 32,989 円(＝宅地の平均評価額)以上の農地を A 農地、その 1/2 以上の評価額のものを B 農地、1/2 未満のものを C 農地とした。

11 3 大都市圏の特定市の定義は、地方税法附則第 29 条の 5 を参照。政令指定都市である名古屋市は当然に該当する。

12 「生産緑地制度について」市川一郎(新都市、昭和 49 年 1 月、(財)都市計画協会)

表 4.3.19　生産緑地制度に関する経過

生産緑地法・都市計画法関係	都市農地に関連する税制(地方税法等改正関係)
都市計画法(昭和43年6月改正) ・市街化区域、市街化調整区域の線引き規定	農地法(昭和43年6月改正) ・市街化区域農地の転用は知事へ届出だけで、許可不要となった
	地方税法の一部を改正する法律(昭和46年3月30日法律第11号) ・昭和47年度以降の市街化区域農地の課税標準価格を、類似宅地に比準する価格とする(=宅地並み課税) ・市街化区域農地を評価額に応じ3区分(いわゆるA．B．C農地)し、A農地は47年度、B農地は48年度、C農地は51年度から、激変緩和措置をしつつ課税する ・ただしA農地に対する適用は附則で47年度見送られた。
地方税法改正法案に対する附帯決議 (第71国会、昭和47～48年) ・都市計画法上生産緑地制度を早急に創設すること	(地方税法改正)昭和48年4月26日法律第23号 ・三大都市圏の特定市のA農地は48年度から、B農地は49年度から激変緩和措置をしつつ宅地並み課税する
都市計画中央審議会答申(昭和48年12月3日) ・都市計画区域内において都市計画として生産緑地を計画的に確保するための方策について	
生産緑地法(昭和49年6月1日法律第68号) ・第1種および第2種生産緑地地区に関する都市計画制度を定める	
都市計画法改正(昭和49年6月改正) ・法第8条に第1種および第2種生産緑地地区を位置づける	(地方税法改正)昭和49年6月1日法律第68号 ・第1種、第2種生産緑地地区は、市街化区域農地として評価し課税される対象(=宅地並み課税)から除外された
	(地方税法改正)昭和51年3月31日法律第7号 ・引続き3年以上農地として保全することが適当な農地の条例による減額措置制度
	(地方税法改正)昭和57年3月31日法律第10号 ・C農地(評価額3万円/坪未満を除く)も宅地並み課税対象とする ・条例による減額制度の廃止 ・長期営農継続農地制度(引続き10年以上営農を継続することが適当な農地の税の徴収を猶予、免除する制度)
総合土地対策要綱(昭和63年6月28日閣議決定) 土地基本法(平成元年12月22日法律第84号) 総合土地政策推進要綱(平成3年1月25日閣議決定)	
市民農園整備促進法(平成2年6月22日法律第44号)	
都市計画中央審議会答申(平成3年1月23日) ・市街化区域内農地の計画的保全を図るための方策はいかにあるべきかについて	
生産緑地法改正(平成3年4月26日法律第39号) ・第1種・第2種の種別をなくし、指定要件等を大幅改正	(地方税法改正)平成3年3月30日法律第7号 ・長期営農継続農地制度を平成3年度限りで廃止する ・生産緑地地区内農地は、農地として課税し、その他は平成4年度以降宅地並み課税対象とする
都市計画法改正(平成3年4月26日法律第39号) ・法第8条の第1種・第2種生産緑地地区の種別をなくし、生産緑地地区とした	

のオープンスペースの確保に関連し、緑地保全地区などの制度のほか、農地等について生産緑地の制度化により保全を図るべき旨の答申をしている。続いて、前記の国会決議などを受けつつ都市計画中央審議会は「都市計画区域内において都市計画として生産緑地を計画的に確保するための方策についての答申」(昭和 48 年 12 月 3 日答申第 7 号)で第 1 種、第 2 種の生産緑地制度について具体的な制度の提言を行った。

以上のような経過をたどって、都市計画として市街化区域内農地を位置づけるため生産緑地法は 1974(昭和 49)年 6 月 1 日制定公布、同年 8 月 31 日施行された。同時に都市計画法でも第 8 条に第 1 種、第 2 種生産緑地地区が位置付けられた。具体的な地区制度は**表 4.3.20** のとおりであり、都市計画決定は同表の指定要件を備えた農地について、申出により土地所有者等の同意を得て都市計画の手続きを行うこととなった。また、同じく地方税法も改正され、都市計画法に規定される第 1 種および第 2 種生産緑地地区は、いわゆる宅地並み課税の対象から除外された。

なお生産緑地法制定の前段階において、市街化区域内農地としての取り扱いから

ⅰ　農地等の市街化調整区域への編入で対処できないか

ⅱ　いわゆる宅地並み課税を適用除外するためには税制上の制度として構成できないか

ⅲ　生産緑地に環境機能のほか多目的保留地機能を認める場合、地域地区として制度化できるのか

などの事項が検討されたが [13]、結果として本法の形となったという。

しかし、地方税法では市街化区域内農地の課税に関し前述のように 1971(昭和 46)年において ABC 農地制度とその激変緩和措置が取られ、1973(昭和 48)年にはさらにその激変緩和措置の一部適用延長がなされた。

表 4.3.20　第1種および第2種生産緑地地区制度比較表

事項＼種別	第1種生産緑地地区	第2種生産緑地地区
対象地区	・市街化区域内農地 ・区画整理・開発行為に係る区域外 ・公災害等防止効用があり、公共施設等の用地に適す ・用排水等の営農継続が可能な条件がある	・市街化区域内農地 ・区画整理・開発行為に係る区域内 ・公災害等防止効用があり、公共施設等の用地に適す ・用排水等の営農継続が可能な条件がある
地区面積	・おおむね1ha以上 ・森林等、都市公園に隣接の場合0.2ha以上	・おおむね0.2ha以上 ・区画整理、開発行為の区域面積の30%以下
地権者の同意	・土地所有者等の同意	同左
都市計画の失効	規定なし	・指定から10年、ただし1回限り10年の延長可能
生産緑地の管理	・農地として管理しなければならない	同左
行為制限	・建築物の建築、宅地の造成などの行為は市町村長の許可が必要 ・市町村長は、農林漁業を営むため必要となるものについてのみ許可できる	同左
買取り申出	・指定から10年経過後または主たる農業従事者の死亡等の時、市町村長に時価で買取り申出ができる ・申出から3か月以内に所有権移転がない場合は、行為制限等が解除される	・指定から5年経過後または主たる農業従事者の死亡等の時、市町村長に時価で買取り申出ができる ・申出から1か月以内に所有権移転がない場合は、行為制限等が解除される

[13]「生産緑地法の手引き」(財)都市計画協会発行、昭和 49 年 10 月 7 日　p. 63

さらに、1976（昭和 51）年には、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、各市の条例により減額措置ができる制度が制定され、1982（昭和 57）年には、各市の条例による減額措置制度の廃止しつつ、それに代わる長期営農継続農地制度（引続き 10 年以上営農を継続することが適当な農地について、税の徴収を猶予し、免除する制度）の制定などが行われた。こうして、税制度面からは市街化区域農地がなんとか存続できるような施策が様々とられた。その結果、農地所有者にとってあえて生産緑地地区として都市計画決定を受ける必要性が薄れ、市街化区域農地のうち生産緑地指定されたのは、名古屋市ではごく一部にとどまった。

（2） 新しい生産緑地地区制度

1988（昭和 63）年 6 月、東京都心部に端を発した急激な地価高騰をはじめとする土地を巡る諸問題に対策を講じ、地価の適正化を推進する事が必要との認識から、総合土地対策推進要綱が閣議決定された。翌年には土地基本法（平成元年法律第 84 号）が制定され、さらに 1991（平成 3）年 1 月総合土地政策推進要綱が閣議決定された。閣議決定された要綱にはいずれにも「市街化区域内農地については、都市計画において、宅地化するものと保全するものとの区分を明確化」し、「保全すべき農地については、市街化調整区域への逆線引きを行うほか、生産緑地地区制度を見直し、生産緑地地区の指定を行うことにより都市計画上の位置付けの明確化を図る」と記された。

また、都市計画中央審議会の「市街化区域内農地の計画的保全を図るための方策はいかにあるべきかについての答申」（平成 3 年 1 月 23 日）においては、市街化区域内農地の区分の明確化の方針と、既存の生産緑地地区制度の見直しの方向を示した。

これを受け生産緑地法は 1991（平成 3）年 4 月 26 日改正公布、同年 9 月 10 日施行された。同時に都市計画法も、第 8 条（地域地区）に定める「第 1 種生産緑地地区、第 2 種生産緑地地区」が「生産緑地地区」に改められた。また、関連税制も様々に改正された。

新制度では、農地等の持つ緑地機能を積極的に評価すること、指定面積要件を緩和し、旧制度の第 1 種は約 1ha、第 2 種は約 0.2ha 以上であったが、新制度では種別をなくし 500 ㎡以上となったこと、生産緑地の管理に対する援助について市民農園制度の活用などが規定されたことや、地区内許可対象施設の拡大などがされる一方、買取り申出の開始期間が延長され、旧制度の第 1 種は 10 年、第 2 種は 5 年であったが、新制度では一律 30 年となったことなどが主な改正点である（新制度の概要は**表 4.3.21** 参照）。

また平成 3 年度地方税法の改正で、長期営農継続農地制度を平成 3 年度限りで廃止し、宅地化する農地は平成 4 年度以降宅地並み課税対象とし、保全する農地として生産緑地地区に指定された農地は農地課税とすることとなった。なお、平成 4 年度分固定資産税に限り、平成 4 年中に生産緑地地区区域内となることが確実な農地については都市計画手続きに時間がかかることもあり、差額の徴収猶予などができることとされた。

これにより、三大都市圏の特定市の市街化区域内農地の所有者等は、宅地化する農地とするか、保全する農地として生産緑地地区指定を申し出るかいずれかの選択を迫られることとなった。

なお、こういった経過からか、新制度による生産緑地の都市計画決定手続きは「今回限り」という考え方

が国側から流れ、対象土地所有者等も自治体側も 1992（平成 4）年中に都市計画手続きを終えるべく申出や都市計画案の作成を急いだ。名古屋市でも都市計画の案の作成を至急行い、1992（平成 4）年 12 月 4 日に新制度による生産緑地の決定を告示した。

しかし、1992（平成 4）年中の都市計画変更の告示を終了した直後の 1993（平成 5）年 1 月に、建設省は、「生産緑地法の運用について」（平成 5 年 1 月 27 日建設省公緑発第 7 号）を通達し、「例外的に、農地所有者等の意向把握に基づく地区指定を平成 5 年以降も行って差し支えない」とするほか「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の変更を行うことができる」とした。そのため、平成 5 年以降も条件に適合したものについて追加、変更手続きをすることとなった。

なお従来の第 1 種、第 2 種の生産緑地地区については経過措置が設けられ、既決定のものはそのまま存続もできることとなった。

表 4.3.21　新生産緑地制度について

事項 ＼ 種別	生産緑地地区
責務	・国、地方公共団体は、都市農地等の適正な保全を図り、良好な都市環境の形成に努めなければならない
対象地区	・市街化区域内農地 ・公･災害等防止や、農林漁業と調和した都市環境の保全等の効用があり、公共施設等の用地に適している ・用排水等の営農継続が可能な条件がある
地区面積	・500㎡以上の区域
地権者の同意	・土地所有者等の同意
都市計画の失効	規定なし
生産緑地の管理	・農地として管理しなければならない ・生産緑地の所有者等は、市町村長に対し、必要な助言、土地交換のあっせんその他の援助を求めることができる、またその際市町村長は農業委員会に協力を求めることができる
行為制限	・建築物の建築、宅地の造成などの行為は市長の許可が必要 ・市町村長は、農林漁業を営むため必要となるもの（市民農園に係る施設等を含む）についてのみ許可できる
買取り申出	・指定から30年経過後または主たる農業従事者またはそれに準ずる者の死亡等の時、市町村長に時価で買取り申出ができる ・申出から3か月以内に所有権移転がない場合は、行為制限等が解除される

2　名古屋市の生産緑地地区

（1）　第 2 種生産緑地地区の指定

名古屋市内には、1976（昭和 51）年当時市街化区域約 30,410ha に対し、**表 4.3.22** のように税法上の A、B、C 農地を合計して約 4,000ha 余（市街化区域面積に対し約 13％余）の農地が存在していた。

生産緑地地区の指定は名古屋市においては、土地区画整理事業の施行済み区域などに指定する第 2 種生産緑地のみであった。これは名古屋市の場合、市街化区域の大半が既に土地区画整理事業等施行済みまたは施行中であったことと、課税上 A 農地ないし B 農地に該当する固定資産税評価の高い農地は、都市基盤整備の進んだ区域に存する農地におのずと限られたからと思われる。

生産緑地指定は、制度発足のころは主に指定要件の内「公共施設等の敷地の用に供する土地として適しているもの」を対象とし、市街化区域内の農地対策の色彩が濃かったため市の農政部門が窓口となり

表 4.3.22　市街化区域内に存する農地面積

年度＼区分	市街化区域農地面積　単位（ha）			
	A農地	B農地	C農地	計
1976(S51)	25	260	3,766	4,051
1977(S52)	22	238	3,470	3,730
1978(S53)	22	248	3,157	3,427
1979(S54)	20	255	3,051	3,326
1980(S55)	18	257	2,896	3,171

注；　本表は名古屋市農政緑地局事業概要（昭和55年8月）による。
　　A、B、C農地については本章脚注10を参照

申出を受け付け都市計画部局で都市計画手続きを進めた。

第 2 種生産緑地は規模おおむね 0.2ha 以上で、指定後 10 年で失効するが 1 回限り 10 年の期間延長ができる制度である。第 2 種生産緑地地区の決定、変更は**表 4.3.23** にあるように、1975（昭和 50）年決定を当初決定として、ほぼ毎年 1 回、年末告示で手続きを行った。2 年度目は追加のみ、3 年度目の 1977（昭和 52）年からは区域の追加と変更の都市計画変更を行った。8 年度目の 1983（昭和 58）年からは死亡などにより営農継続ができないなどの理由から買取申出による地区の廃止が始まり、1985（昭和 60）年からは 10 年目を迎え期間延長を伴う変更が始まっている。

第 2 種生産緑地地区の指定面積推移や地区数の増減推移は、**図 4.3.5** および**図 4.3.6** ならびに**表 4.3.24** で掲げたとおりで、変更による地区の重複を除いた累計地区数は 122 地区、指定地区面積合計の

表 4.3.23　第2種生産緑地地区の決定、変更

No.	決定、変更年月日				決定変更	決定者	告示番号	決定・変更内容
	西暦	和暦	月	日				
1	1975	S50	12	3	決定	名古屋市	412	当初決定、中沼はじめ12地区
2	1976	S51	12	28	変更	名古屋市	549	初日はじめ13地区を追加
3	1977	S52	12	6	変更	名古屋市	509	天白はじめ15地区の追加、中砂地区の変更
4	1978	S53	12	19	変更	名古屋市	601	池見第2、初日、天白地区の変更、稲上第2はじめ5地区の追加
5	1979	S54	12	4	変更	名古屋市	553	密柑山第3、上社第2地区の追加
6	1981	S56	12	25	変更	名古屋市	579	味鋺第1はじめ19地区の追加、下山第1地区の変更
7	1982	S57	12	25	変更	名古屋市	489	北久手地区はじめ14地区の追加、大蟷螂第1はじめ3地区の変更
8	1983	S58	12	17	変更	名古屋市	434	六が池はじめ22地区の追加、弥富第2地区の変更、上社第2地区の廃止
9	1984	S59	12	14	変更	名古屋市	463	稲上第4はじめ3地区の追加、二瀬第2地区の変更、岳見第2地区の廃止
10	1985	S60	10	1	変更	名古屋市	357	中沼はじめ12地区の変更
11	1985	S60	12	20	変更	名古屋市	459	池場地区の追加
12	1986	S61	12	27	変更	名古屋市	476	初日はじめ11地区の変更
13	1987	S62	12	5	変更	名古屋市	383	猪之越第1はじめ7地区の変更
14	1987	S62	12	16	変更	名古屋市	399	菅田第3はじめ16地区の追加
15	1988	S63	12	17	変更	名古屋市	381	稲上第2はじめ6地区の変更
16	1989	H元	12	4	変更	名古屋市	409	密柑山第3および如意第2地区の変更
17	1992	H4	12	4	変更	名古屋市	341	如意第2はじめ35地区の廃止、北久手第4はじめ15地区の変更
18	1993	H5	11	17	変更	名古屋市	351	北久手第2はじめ18地区の変更、北久手第4はじめ3地区の廃止
19	1994	H6	12	6	変更	名古屋市	402	北久手第7、黒石第3地区の変更
20	1996	H8	12	28	変更	名古屋市	438	味鋺第3はじめ4地区の廃止
21	1997	H9	12	5	変更	名古屋市	380	北久手第2はじめ29地区の廃止

注. 1999.12.4に密柑山第3地区、2003.12.17に味鋺第8地区、万場川西地区がそれぞれ失効している

最大値は 1987（昭和 62）年の約 28.56ha である。

一方農地税制は、法制度の経過の項でも述べたように 1976（昭和 51）年名古屋市市税条例の改正（昭和 51 年条例第 40 号）による減額措置制度や、1982（昭和 57）年地方税法附則第 29 条の 5 の改正による長期営農継続農地制度で、農地としての課税を上回る部分の徴収猶予・納税義務の免除の措置などが行われている。

その結果、「市街化区域内農地面積」という統計はとられていないので推定になるが、第 2 種生産緑地の指定最大値を示した 1987（昭和 62）年を例にとると、農地基本台帳による経営面積が市域全体で約 3,083ha あり、農用地利用計画による市街化調整区域内農地面積は約 681ha なので、差引き市街化区域内農地面積はおおよそ 2,402ha となる。また、**表 4.3.25** にあるように 1987（昭和 62）年の宅地並み課税対象農地面積は 1,580ha、長期営農継続農地の面積は 1,477ha なので、市街化区域農地のうち約 66％が宅地並み課税対象農地であり、同じく約 61％の農地が長期営農継続農地制度による税の措置を受けていたこととなる。その一方で、第 2 種生産緑地に指定されていた農地は約 28.56ha であったので、市街化区域農地の約 1.2％に過ぎなかったこととなる。

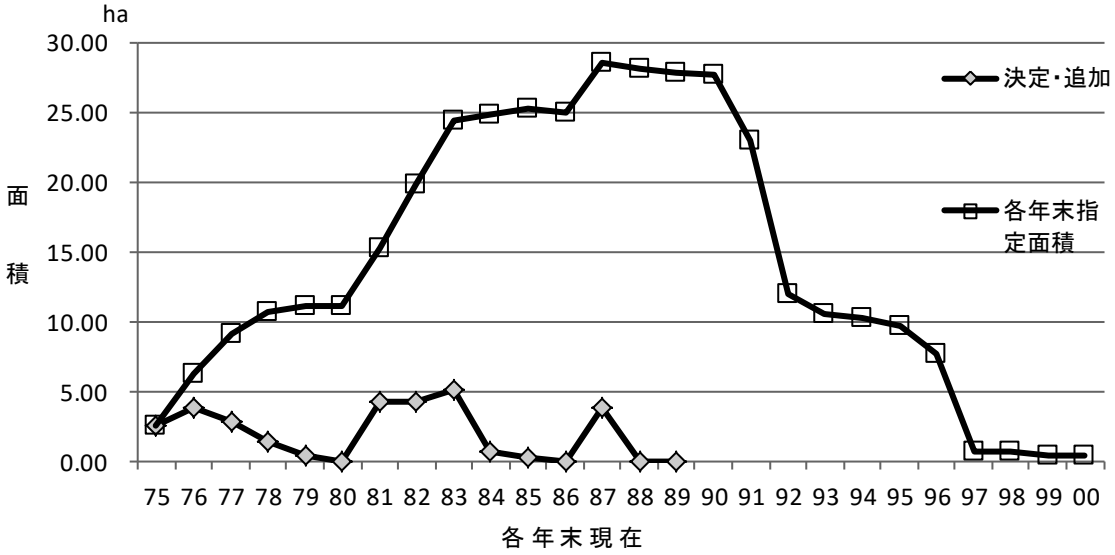


図 4.3.5　第2種生産緑地地区の面積推移

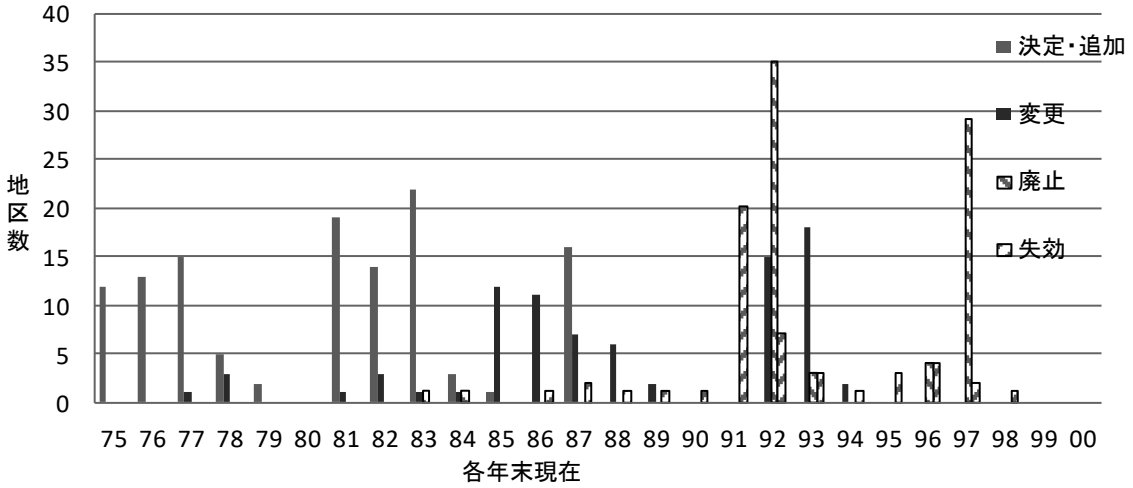


図 4.3.6　第2種生産緑地地区の地区数増減

表 4.3.24　第2種生産緑地地区の決定、変更

事項＼年度		1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
決定・追加	地区数	12	13	15	5	2	0	19	14	22	3
	面積(ha)	2.48	3.76	2.81	1.38	0.41	0.00	4.28	4.27	5.03	0.60
各年末指定面積(ha)		2.48	6.24	9.10	10.68	11.09	11.09	15.31	19.85	24.45	24.89
変更(地区数)		0	0	1	3	0	0	1	3	1	1
廃止(地区数)		0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
失効(地区数)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

事項＼年度		1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
決定・追加	地区数	1	0	16	0	0	0	0	0	0	0
	面積(ha)	0.20	0	3.80	0	0	0	0	0	0	0
各年末指定面積(ha)		25.30	25.02	28.56	28.08	27.89	27.72	23.00	11.91	10.56	10.26
変更(地区数)		12	11	7	6	2	0	0	15	18	2
廃止(地区数)		0	0	0	0	0	0	0	35	3	0
失効(地区数)		0	1	2	1	1	1	20	7	3	1

事項＼年度		1995	1996	1997	1998	1999	2000
決定・追加	地区数	0	0	0	0	0	0
	面積(ha)	0	0	0	0	0	0
各年末指定面積(ha)		9.66	7.60	0.64	0.64	0.44	0.44
変更(地区数)		0	0	0	0	0	0
廃止(地区数)		0	4	29	0	0	0
失効(地区数)		3	4	2	1	0	0

注；2003年に最後の2地区約0.44haが失効している

表 4.3.25 長期営農継続農地の面積

区分＼年度		1985	1986	1987	1988	1989
宅地並課税対象農地面積(ha)		1,648	1,607	1,580	1,655	1,596
	長期営農継続農地面積(ha)	1,521	1,498	1,477	1,546	1,496

注:名古屋市農政緑地局事業概要より
長期営農継続農地は宅地並み課税対象農地のうち一定要件に該当すると認められた農地であり、内数である

なお第 2 種生産緑地の市内行政区別分布をみると、**表 4.3.26** のように農地がほとんど存在しない都心部と地価が比較的安いと考えられる郊外部に少なく、その中間部に多く指定されている傾向がみられる。

なお 1991(平成 3)年の法改正により、国の指導としては旧生産緑地地区は原則廃止し新制度による指定をするよう努めることとなったが、改正法には経過措置が盛り込まれ、旧制度の地区は新制度により定められたものとのみなし規定が定められていたので、一部地区はそのまま存続し 2003(平成 15)年に最後の 2 地区が失効している。

表 4.3.26 第2種生産緑地地区指定の行政区別内訳

行政区名	北	西	中村	瑞穂	中川	南	緑	名東	天白	計
面積(ha)	6.12	0.18	3.75	3.49	4.81	1.08	0.54	0.60	8.45	29.02

注; 千種、東、中、昭和、熱田、港、守山の各区には地区指定がない
面積は当初決定面積を加算している

(2) 改正法による新生産緑地地区の指定

1991(平成 3)年生産緑地法が改正され、新制度による生産緑地指定がされることとなった。新制度では生産緑地の環境保全機能、いわゆる緑地機能が重視される事となったが、名古屋市においても市内の緑地の減少に伴い農地の緑地機能がより重要視されるようになってきており、都市計画の手続きも公園緑地担当部門と農政部門が協力してあたることとなった。このとき、税制において宅地化する農地は平成 4 年度以降宅地並み課税対象とし、保全する農地として生産緑地地区に指定された農地は農地課税とするが、平成 4 年度分固定資産税に限り、平成 4 年中に生産緑地地区区域内となることが確実な農地については、差額の徴収猶予などができることとされたこともあり、都市計画の手続きは 1992(平成 4)年中に終えることが各方面から迫られた。

都市計画案作成は関係権利者の申出に基づき、面積要件や権利者等の同意などの指定要件を確認し行うこととなっており、現地確認も含め各区役所農政担当を窓口に進めた。権利者等からの問い合わせは、指定要件である「500 ㎡以上一団」とはどのような状態をいうかや、土地区画整理事業施行中の農地の取扱いについてなどが多かった。

改正法に基づく生産緑地地区は 1992(平成 4)年 12 月 4 日に合計 410.23ha 指定された。「500 ㎡以上一団のものの区域」に定義される一団の数にすると 2,869 団地、土地の筆数にすると 8,900 筆強となった。この直後の市街化区域内農地の面積は生産緑地指定されなかった農地を含め全体で約 1,898ha であったので、市街化区域農地の約 22%が生産緑地指定されたこととなる。生産緑地地区の行政区別の内

訳を、地区指定面積が最大であった 1997(平成 9)年度末で見ると、東区、中区、昭和区、熱田区など都心部を除き、全市にわたって分布している(**表 4.3.27** および**表 4.3.28** 参照)。

表 4.3.27 新しい制度による生産緑地地区の追加、変更

No.	決定、変更年月日				決定変更	決定者	告示番号	決定・変更内容
	西暦	和暦	月	日				
1	1992	H4	12	4	変更	名古屋市	341	追加(新制度による決定) 約410.23ha
2	1993	H5	11	17	変更	名古屋市	351	区域の変更 約426.77ha
3	1994	H6	12	6	変更	名古屋市	402	区域の変更 約429.87ha
4	1995	H7	12	20	変更	名古屋市	416	区域の変更 約430.90ha
5	1996	H8	12	28	変更	名古屋市	438	区域の変更 約428.46ha
6	1997	H9	12	5	変更	名古屋市	380	区域の変更 約431.29ha
7	1998	H10	12	4	変更	名古屋市	407	区域の変更 約425.33ha
8	1999	H11	9	6	変更	名古屋市	305	区域の変更 約415.54ha
9	2000	H12	12	4	変更	名古屋市	434	区域の変更 約410.72ha
10	2001	H13	11	30	変更	名古屋市	417	区域の変更 約400.83ha

表 4.3.28 新生産緑地地区の行政区別内訳(平成 9 年度末時点)

行政区名	千種	北	西	中村	瑞穂	中川	港	南	守山	緑	名東	天白	計
面積(ha)	0.68	27.11	12.81	15.21	3.2	91.56	17.92	3.73	87.58	89.76	13.49	68.24	431.29

注; 東、中、昭和、熱田の各区には地区指定がない

(3) 新生産緑地地区の変更

新制度による当初指定の後、国の通達(平成 5 年 1 月 27 日建設省公緑発第 7 号)を受け追加指定等を受付けることとし、新たに生産緑地地区指定の申出があり要件に適合しているものについての追加指定を行った。**表 4.3.29** にあるように、翌年には追加指定は約 19.17ha であった。1994(平成 6)年から追加指定は徐々に減っていった。なお 1997(平成 9)年に一時的に追加指定が増加しているのはみなし規定により存続していた旧第 2 種生産緑地地区の内、生産緑地として存続を希望するものの新制度への切り替えをこの年までとしたことが影響している。

一方指定からの除外については、主たる農業従事者の死亡等に伴い買取申出し買取られなかったため地区指定を解除されたもの、他の公共施設設置のため除外されたもの、土地区画整理事業の換地指定の際減歩により要件を満足しなくなったもの、その他面積不足となったものなどがあり、毎年約 3ha から 10ha 余が除外されている。以上の結果新生産緑地地区は、**図 4.3.7** のように 1992(平成 4)年当初指定から徐々に増加し、1997(平成 9)年を最大にして減少に転じ、2000(平成 12)年当初面積とほぼ同じになり、その後も徐々に減少し続けている。

一方市街化区域農地面積は、新生産緑地制度施行以降**表 4.3.30** のように徐々に減少しており、新生産緑地地区の市街化区域内農地面積に占める割合は当初の約 22%から、2001(平成 13)年には 30%を超すまでに相対的に増大している。一方、さかのぼって旧生産緑地制度実施以降の市街化区域内農地の推移は、同じ基準で継続してとった統計がないので比較は難しいが、**表 4.3.22**、**表 4.3.25**、**表 4.3.30** を

敢えてまとめてみた**図 4.3.8** にあるように、市街化区域農地面積は 1976 年以降の約 25 年間一貫し減少しているが、2000 年頃になり減少率が鈍化しているように見られる。

なお生産緑地地区の市内分布図は、2010（平成 22）年 12 月末現在のものを章末に掲げた（**図 4.3.9**）。

表 4.3.29　新制度の生産緑地地区の増減内訳　　（単位：ha）

事項＼年度	追加面積	理由別除外面積					都市計画決定面積
		買取申出	公共施設設置	区画整理の減歩	その他（面積不足等）	除外面積計	
H4							410.23
H5	19.17	0.43		0.12	2.08	2.63	426.77
H6	5.91	1.67	0.51		0.63	2.81	429.87
H7	4.67	2.51	0.34	0.22	0.57	3.64	430.90
H8	2.84	3.97	0.07	0.89	0.35	5.28	428.46
H9	9.42	5.02	0.54	0.49	0.53	6.58	431.29
H10	0.63	5.91	0.03	0.21	0.43	6.58	425.33
H11	1.06	7.87	0.45	1.94	0.59	10.85	415.54
H12	1.56	4.87	0.54	0.53	0.44	6.38	410.72
H13	0.77	7.95	0.65	1.4	0.66	10.66	400.83

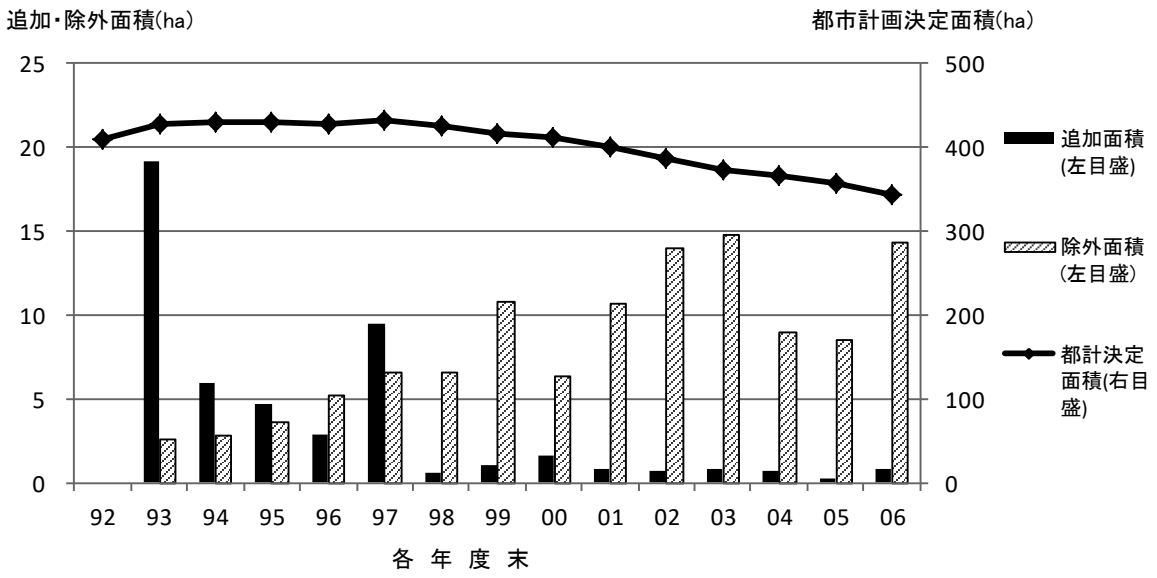


図 4.3.7　新生産緑地地区の推移

表 4.3.30 新生産緑地地区指定後の市内農地面積の推移

年＼事項	市街化区域農地面積				市街化調整区域内農地 (V)	合計 (U+V)
	生産緑地地区 (S)	同左以外の農地 (T)	計 (S+T=U)	割合 (S/U、%)		
1992(H4)		2,072	2,072		636	2,708
1993(H5)	410	1,488	1,898	22	630	2,528
1994(H6)	427	1,351	1,778	24	618	2,396
1995(H7)	430	1,266	1,696	25	610	2,306
1996(H8)	431	1,187	1,618	26	606	2,224
1997(H9)	429	1,126	1,554	28	601	2,155
1998(H10)	431	1,065	1,496	28	598	2,094
1999(H11)	425	1,030	1,455	29	595	2,050
2000(H12)	416	991	1,406	29	592	1,998
2001(H13)	411	947	1,358	30	590	1,948

注; 数値は各年1月1日現在の値である　　単位(ha)
農地面積は固定資産税課税台帳による (名古屋市都市農業課資料より)

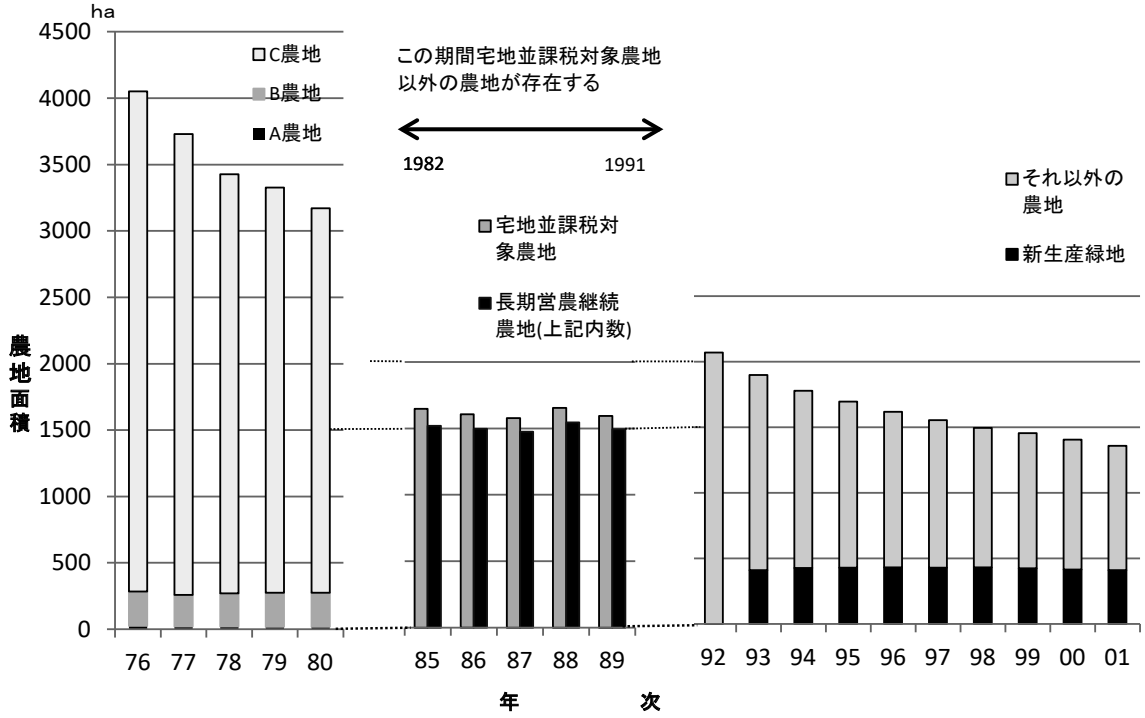


図 4.3.8 市街化区域農地面積の推移(**表 4.3.22**、**表 4.3.25**、**表 4.3.30** より)

(4) 生産緑地地区の買取り

生産緑地法に基づく生産緑地地区の買取りについては、**表 4.3.31** 生産緑地の買取申出および買取実績のとおりである。買取申出は新生産緑地指定初年度の 1992(平成 4)年度から始まり、死亡、故障あわせ 2001(平成 13)年までの 10 年間でも平均して毎年約 60 件の申出があり、合計 580 件余り、約 40.2ha にのぼった。これに対し買取実績は同じく上記 10 年間で合計 17 件、15,270 ㎡となっている。買取用途は公園緑地関連が 12 件、道路事業関連が 2 件、都市整備事業関連が 1 件、他事業関連が 2 件である。

なお、旧制度の第 2 種生産緑地地区の買取りについては、地区指定当初から買取の体制、予算など

用意されておらず、生産緑地地区としての買取実績はなかった。

表 4.3.31　生産緑地の買取申出および買取実績

年度＼事項	買取申出件数			買取実績		
	死亡による	故障による	計	件数	面積(㎡)	買取用途
平成4年度	0	4	4	0	0	
5	14	11	25	0	0	
6	20	13	33	2	3,038	公園緑地用地、都市整備事業関連
7	51	10	61	1	724	道路事業関連
8	49	12	61	2	1,172	公園緑地用地、他事業関連
9	38	21	59	3	4,305	公園緑地用地
10	61	20	81	4	2,505	公園緑地用地、道路事業関連
11	47	26	73	3	1,683	公園緑地用地
12	63	31	94	2	1,843	公園緑地用地、他事業関連
13	56	37	93	0	0	
計	399	185	584	17	15,270	

注；故障とは両眼の失明、身体機能の著しい障害などで農林漁業に従事が不可能となるものをいう

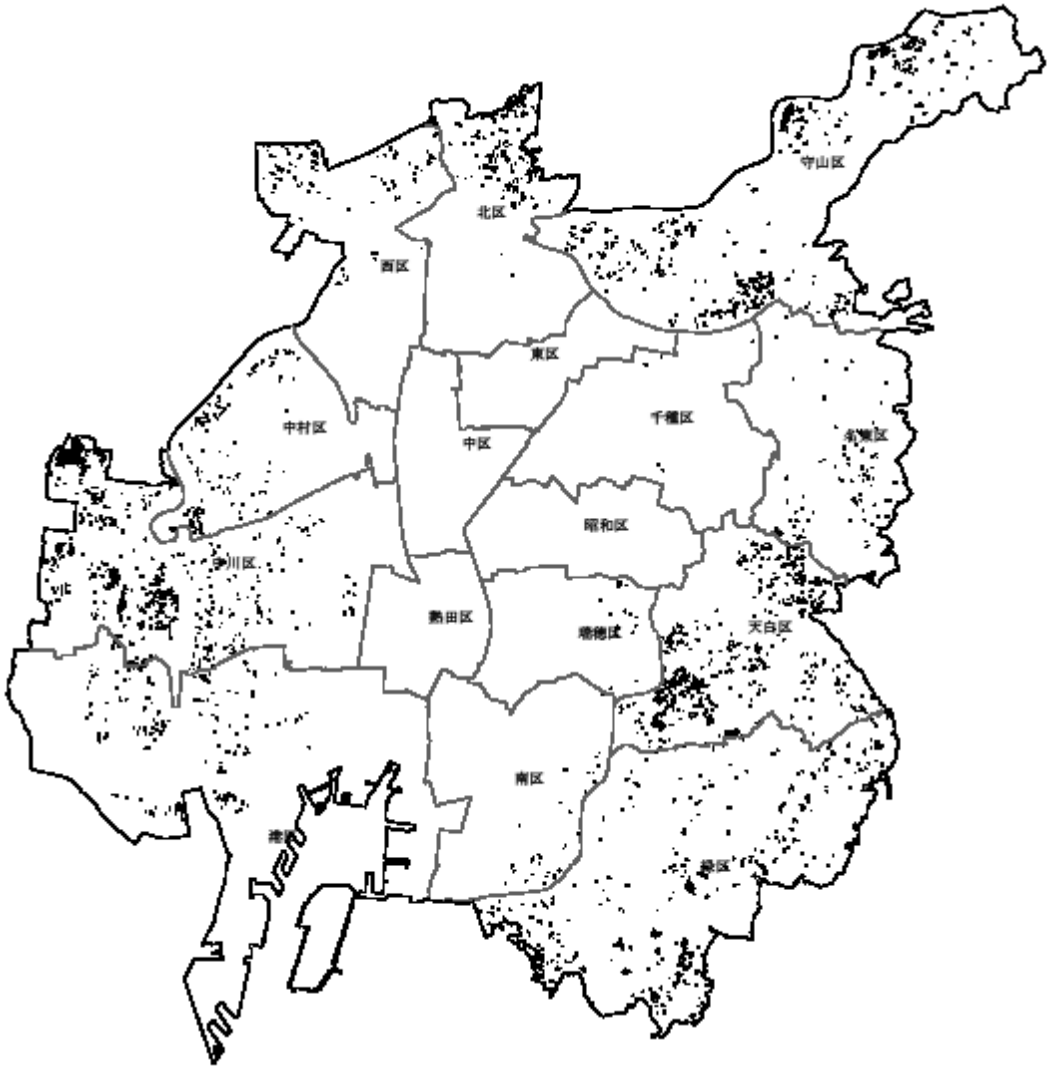


図 4.3.9　生産緑地地区の市内分布図(2010(平成 22)年 12 月末現在)

索　　引

1. この索引は、「名古屋都市計画史Ⅱ」の上巻および下巻の、原則として本文から項目を抽出し、その主な掲載箇所を示した。
2. 項目の配列は、読みの 50 音順によった。
3. 項目の収録巻は、上巻収録の第1編～第4編についてを(上)、下巻収録の第5編～名古屋都市センターについてを(下)とし、その右にページを示した。
4. 項目は、原則として本文中の字句をそのまま採用したが、同一項目が異なる表記で記された場合などには、一つの表記を採用して示したものがある。
5. 項目において、各章における「**節**」名を示す場合、および特に内容を強く示していると思われる**ページ**は、それぞれを**太字**で示した。
6. 本市の条例、規則、要綱等については「名古屋市」を省略した読みで配列している。
7. 慣例により略称で示された項目については、原則として正式の項目名を示し、略称から「 ☞」で案内した。ただし、大都市法、地方分権一括法、第 1 次一括法、第 2 次一括法については、本文(本編)凡例による。
8. その名称(項目名)に変更があった場合は、原則として新名称(新項目名)を示し、旧名称(旧項目名)から「 ☞」で案内した。この場合、新旧は「名古屋都市計画史Ⅱ」の対象期間である 2000(平成 12)年度を基準とした。
9. 項目に関連する事項についは、1 字下げ「－」で示した。

あ

相生山緑地……（上）89, 790, 806,（下）801
相川南部地区（地区計画）……（上）288
愛・地球博……（上）477,（下）301, 584
愛知県屋外広告物条例……（下）708
愛知県環境影響評価要綱、条例……（下）740, 744
愛知県公害防止条例……（上）206
愛知県地方計画……（上）**44**, 63, 368, 382
愛知県広域緑地計画……（上）**739**
愛知高速交通（株）……（上）673
葵土地区画整理事業……（下）236, 296
あおなみ線（旧西名古屋港線）……（上）325, **679**,（下）42, 602
　－西名古屋港線整備検討会議……（上）680
　－西名古屋港線整備検討会議委員会……（上）680
　－西名古屋港線旅客線化計画研究会……（上）679
赤萩町線……（下）227, 259, 266, 275, 290, 494, 588, 658
アクア・ドリーム・プラン（あいち下水道整備中長期計画）……（下）71, **72**
足切り基準（足切り制度）……（上）537, 543
荒池緑地……（上）89, 790, 807
荒子駅前広場……（上）703, 721
荒子川運河……（上）760, 779,（下）43, 45, 47, 52, 54, 56, 126, 171, 231, 271, 274
荒子川運河支線……（下）52, 54, 57
荒子川公園……（上）760, 799,（下）48
荒子川土地区画整理事業…（下）46, 229, **231**, 337
　－荒子川小碓土地区画整理事業……（下）54, 273
　－荒子川南部土地区画整理事業……（下）54, 271, 796
有松駅前広場……（上）692, 719,（下）421, 464
有松駅南地区（地区計画）…（上）296,（下）286, 607
有松線……（上）464, 469, 692, 699,（下）237, 283, 286, 421, 464, 607, 608
有松駅前第一種市街地再開発事業…（下）420, 461
有松土地区画整理事業……（下）237, 283
有松まちなみづくり助成……（下）608

い

池下第一種市街地再開発事業……（下）426, 469
意見聴取……（上）11, 70, 372, 605,（下）17, 202, 316, 667, 729, 759
イコール・フッティング（Equal Footing）論……（上）309
伊勢湾岸道路……（上）**381**, 409, 413,（下）327
伊勢湾港湾計画の基本構想……（下）10
伊勢湾台風……（下）40, 53, 154, 271, 387, 771, 773, 776, 790, 792, 796
猪高西山土地区画整理事業……（下）105, 121, 187, **226**, **254**, 337
猪高緑地……（上）89, 774, 790, 798, 807
一団地の官公庁施設……（上）179, 239, 246,（下）**196**, 199, 202
一団地の住宅経営……（下）185, 187
一団地の住宅施設……（上）180, 283, 465,（下）**185**, 187, 194, 226
一斉移転
　－有松地区……（下）284
　－大曽根地区……（下）262, 491, 592
　－鳴海上汐田地区……（下）282
　－下之一色南部地区……（下）302
一般交通量調査……（上）353
一般型地区計画……（上）278, 281
一般有料道路事業……（上）381, 413, 414
稲永公園……（上）798,（下）602
稲葉地地区……（下）498, 815
稲荷公園……（下）23
違反広告物……（下）716
違反広告物追放推進員……（下）718
インフラ（ストラクチャー）……（上）56, 324, 493, 506, 510, 592, 594, 635, 647, 669, 673, 680, 681,（下）42, 237, 264, 650, 782, 921

う

ウォーターフロント（パーク）……（下）28, 683
牛島南第一種市街地再開発事業……（下）388, **432**, 478
牛島南地区（再開発地区計画）……（上）303,（下）388, 406, 481
雨水貯留槽……（上）802,（下）282
雨水流域下水道……（下）68
美しい国づくり政策大綱……（下）648
埋立処分場（最終処分場）……（下）154, 161, 180, 181, 183
埋立地造成……（下）38
　－（名古屋港）西部地区……（下）40
　－（名古屋港）内港地区……（下）38
　－（名古屋港）南部地区……（下）40
梅森坂西地区（地区計画）……（上）292
運河空間活性化計画調査……（下）49
運河法……（下）43
運輸政策審議会……（上）307, **311**, 342
　－答申…（上）85, 308, **321**, 326, 359, 588, 619, 634, 635, 673, 674, 680, 681,（下）309, 602

－答申路線……（上）321, 325
－答申路線と都市計画……（上）331

え

ABC 農地……（上）856
江川線……（上）330, 422, 476, 624,（下）22, 407, 411, 422, 427, 442, 449, 452, 491, 566, 577, 598, 618, 682, 751, 802
駅前広場……（上）463, **599**, **690**, **715**
－駅前広場関係の協定……（上）601
・1946 年 内務省・戦災復興院・運輸省申合せ
・1947 年 内務省・戦災復興院・運輸省申合せ
・1972 年 建設省・日本国有鉄道申合せ
・1975 年 民営鉄道協会申合せ
－駅前広場面積……（上）602
－旧都市計画法期（～S43）の計画…（上）691
－新都市計画法期（S43～）の計画…（上）693
☞各駅前広場のことは、各駅前広場名称で検索
駅前広場地下施設に関する国鉄と建設省の覚書……（上）498
NTT 資金……（上）92, 445,（下）1
NTT 無利子貸付金制度（NTT 無利子融資）……（上）445
沿道整備道路……（上）378
沿道整備街路事業……（下）210, 237, 344, 603
沿道整備計画（沿道地区計画） ☞地区計画（制度）
沿道法 ☞幹線道路の沿道の整備に関する法律

お

オアシス21……（上）179, 546, 550, 585, 767, 801,（下）692
オアシスの森……（上）799, 806, 851
小碓運河……（上）775,（下）54, 58
大江川運河……（下）43, 46, 53
大江川環境整備事業……（上）773, 799,（下）53
大江川緑地……（上）773, 799,（下）54
大塩（洋一郎）……（上）1, 5, 8, 10, 20, 30,（下）185
大清水地区（地区計画）……（上）291
大須 30 番第一種市街地再開発事業…（下）**431**, 476
大曽根駅内外歩行者快適化作戦……（上）712
大曽根駅前広場（大曽根駅西交通広場・大曽根駅東交通広場）……（上）503, 546, **697**, 711,（下）263, 264
大曽根北土地区画整理事業……（上）86, 483,（下）259, **275**
大曽根近代化推進協議会（近代協）……（上）503,（下）262, 263, 591
大曽根総合駅……（上）**710**,（下）121, 593
大曽根土地区画整理事業……（上）86, 88, 463, 468, 484, 509, 621, 650, 665, 697, 711,（下）**226**, 259, 263, 266, 490, 491, 589
大曽根街づくり協議会（大街協）……（上）503,（下）262, 263, 591, 592
大高駅前土地区画整理事業……（上）463,（下）237, 287
大高南駅前広場（大高南駅前交通広場）……（上）469, 700, 719
大高南特定土地区画整理事業……（上）464, 700,（下）315, 325
屋外広告物……（下）**704**, 713, 719
－屋外広告業（の届出）……（下）706, 708, 710, **718**
－禁止広告物……（下）710, **714**
－禁止地域・禁止物件（屋外広告物）……（下）705, 707, 708, 709, 710, 711, 713, 715
屋外広告物基本問題検討委員会……（下）706
（名古屋市）屋外広告物条例……（下）707, **708**
－適用除外……（下）715
屋外広告物標準条例（案）……（下）707
屋外広告物法……（下）**704**
OZ モール……（下）592
小幡駅前広場（小幡駅前交通広場）……（上）693, 699, 718,（下）458
小幡駅前第一種市街地再開発事業……（上）239, 559, 718,（下）415, 455
卸売市場……（下）**164**
－北分場（枇杷島市場）……（下）166, 167, 170, 173
－高畑市場……（下）166, 171, 173
－南部市場……（下）40, 171
－北部市場……（上）465, 478,（下）166, 168, 173
－本場……（下）165, 170
－南分場……（下）166
卸売市場整備計画……（下）171
卸売市場法……（下）164, 171

か

ガーデンふ頭……（上）174,（下）15,19,26,38,61,682
ガーデンふ頭臨港緑園……（下）20,41
街区方式による住居表示の実施基準（街区方式実施基準）……（下）899, 900, 902, 903, 910, 917
ガイドウェイバス（システム）……（上）371, 592, **631**,（下）307
－ガイドウェイバス志段味線……（上）325, 469, **633**, **669**, 711,（下）264, 308, 593

－ガイドウェイバス志段味線検討委員会……（上）324, 669
－ガイドウェイバス専用道志段味線……（上）505, 510
買取り・買取請求・買取り申出……（上）17, 75, 89, 807, 859, 867,（下）845, 860, 878
買取り協議……（下）847, 852
開発許可運用指針……（下）523
開発許可制度……（上）**20**,（下）**512**, 517, **526**
－市街化区域……（下）517, 538
－市街化調整区域……（下）518, 536, 541
開発行為……（上）21, 262, 291, 748,（下）**515**, **520**
－名古屋市における条例・規則等……（下）527
開発行為事前審査協議会……（下）531
（名古屋市）開発行為指導基準……（下）529
（名古屋市）開発行為の許可等に関する条例……（上）749,（下）523, 527
開発指導要綱……（下）521
開発審査会……（下）518, 526, 530, **532**, 541
開発登録簿（都市計画法第 46 条）……（下）518
開発整備促進区を定める地区計画……（上）275
外貿埠頭公団法……（下）3
街路構造令……（上）375
街路事業……（上）472
－関連街路（事業）、密接関連事業、有料道路支援関連事業……（上）474
鏡ヶ池線……（上）289, 419, 435, 453, 460, 476, 512
閣議決定要綱 ☞環境影響評価の実施について
郭内処理委員会……（上）246, 836,（下）197, **201**
－申し合わせ事項……（下）202
笠寺駅西地区（地区計画）……（上）285
河川敷緑地……（上）771, 772
加藤 晃……（上）321,（下）926, 933
架道橋方式 ☞単独立体交差（交差の方式）
金山駅前広場……（上）709
金山総合駅……（上）552, 663, 689, **704**,（下）583, 927, 934
金山総合駅基本構想……（上）689, 704
金山南開発・金山北開発……（上）546, 552, 578, 709,（下）583
金山南ビル……（上）552, 709,（下）583, 638, 924
上飯田連絡線……（上）322, 331, **618**, **644**
上飯田連絡線株式会社……（上）618, 646
上小田井駅前広場（上小田井駅東第 1 交通広場・上小田井駅東第 2 交通広場・上小田井駅西交通広場）……（上）469, 698, 713,
上小田井総合駅……（上）698, **713**,（下）612
上志段味特定土地区画整理事業……（上）463,（下）312, 320
過密住宅地区更新事業……（下）374, 497
貨物線等の廃止……（上）683
仮換地先行方式……（下）350
川名公園……（上）98, 756, 786, 802,（下）565, 804
簡易広告物禁止……（下）714
簡易除却（制度）（屋外広告物）……（下）706
簡易処理（水）……（下）107, 117, 144
環境影響評価制度……（上）13, 188, 391, 410, 429,（下）180, 309, **722**, 728, 733, 740, **743**
－技術指針……（下）728, 740
環境影響評価実施要綱（閣議決定要綱）……（下）**724**, 744
（名古屋市）環境影響評価指導要綱……（下）724, 733, 743
－高速名古屋環状 2 号線、名古屋環状 2 号線……（上）392
－高速度鉄道 3 号線（上小田井～）……（上）610
－勅使ヶ池墓園……（上）820
－ごみ焼却場（山田、富田、南陽、猪子石）……（下）180
－吉根、下志段味特定土地区画整理事業……（下）309, 310, 311
－池下第一種市街地再開発事業……（下）469
－金山南ビル……（下）927
（名古屋市）環境影響評価条例……（下）736
－高速度鉄道 4 号線、6 号線……（上）611, 613
－上飯田連絡線……（上）619
－連続立体交差事業（JR 関西本線・近鉄名古屋線、名鉄本線）……（上）627
－ガイドウェイバス志段味線……（上）634
－ごみ焼却場（鳴海）……（下）180
－牛島南第一種市街地再開発事業……（下）433
環境影響評価の具体例……（下）745
環境影響評価法……（下）722, 728
－スクリーニング・スコーピング、第一種事業・第二種事業、都市計画特例……（下）729
環境施設帯…（上）375, 395, 403, 452,（下）746, 750
監視区域……（下）835, 856, **860**, 866, 881
環状 2 号線……（上）350, 374, **381**, 398,（下）327
－環状 2 号線一般部（名古屋環状 2 号線）……（上）381, **387**, 392, **404**, 675
－環状 2 号線専用部（高速名古屋環状 2 号線）……（上）381, **391**, 392, **400**,（下）752
緩衝緑地……（上）772, **773**, 799,（下）270
幹線街路……（上）**455**
－駅前広場・鉄道に関連する変更……（上）468
－橋梁整備事業に伴う変更……（上）467
－自動車専用道路に伴う変更……（上）460
－都市計画区域全体にわたる変更…（上）456
－都市計画道路網の見直し……（上）470
－面整備事業に関連する変更……（上）462

－路線の追加変更……(上)458
－幹線街路の整備……(上)472
－橋梁整備事業……(上)479
幹線鉄道等活性化事業……(上)681
幹線道路の沿道の整備に関する法律(沿道法)……(上)263, **377**
官庁営繕法……(下)196
関東大震災……(上)229, (下)774
神ノ倉東部地区(地区計画)……(上)294
関連街路事業 ☞街路事業
緩和型地区計画……(上)**266**, 278, (下)365
－再開発地区計画……(上)24, 266, 270, 283, (下)365, **387**
－住宅地高度利用地区計画……(上)278, 283, 300

き

基幹バス……(上)337, 344, **346**, 348, 371, (下)305
－基幹バス構想路線…(上)**346**, 633, (下)308
－基幹バス調査委員会……(上)346, 348
－基幹バスレーン……(上)350
－新出来町線……(上)347, **349**, 352, 460, 469, 477, 558, 698
－東郊線……(上)**348**, 351
－バス路線総合整備計画協議会……(上)346, 348
技術援助(土地区画整理法第75条)……(上)132, (下)**304**, 305, 311, 315, 338,
技術基準
－都市計画法第33条 開発許可の基準……(上)21, 749, (下)517, 523, 537, 786
－土地区画整理法施行規則第9条 設計の概要の設定に関する基準……(下)338
技術的援助(名古屋市助成要綱)……(下)340
基準地(国土利用計画法施行令)……(下)837, 843, 870
規制区域(国土利用計画法)……(下)860
既設公営住宅改善事業……(下)510
木曽川左岸・庄内川流域下水道基本構想……(下)76, 77
既存宅地の確認(制度)……(下)519, 523, 532, 545
北側斜線(制限)…(上)157, 160, 211, 214, 215, 216
吉根特定土地区画整理事業……(上)463, (下)**310**, 317, 752
軌道に係る法制度……(上)588, **591**, 593
－軌道法……(上)591, 606, 632, 669, 671, 673
－都市モノレールの整備の促進に関する法律……(上)592
木場地区(再開発地区計画)……(上)302, (下)387, 508
逆線引き……(上)123, 859
キャナルモール……(下)21
旧国鉄瀬戸線 ☞城北線
旧西名古屋港線 ☞あおなみ線
行政庁施行(土地区画整理事業)……(下)206, **225**, 243, 254
共同溝法……(上)378
－電線共同溝(方式)……(上)378, (下)287, 458, 608, 618, 619
(名古屋市)共同住宅型集合建築物に関する指導要綱……(上)**521**
共同住宅区……(下)270, 325, 326, 784
居住環境整備事業……(上)485, 487, 491, (下)416, 458, 588, 615
近畿日本鉄道名古屋線 ☞連続立体交差（事業）
緊急雨水整備基本計画……(下)84
緊急密集住宅市街地……(下)816
緊急輸送道路……(下)**808**, 811
金城ふ頭……(上)392, 414, 460, 680, 715, (下)17, 33, 37, 38, 61
金城ふ頭地区開発基本計画……(下)**23**, 61
金城ふ頭中央緑地……(下)41

く

区域区分……(上)2, **20**, 106, **110**, 174, 237, 747, (下)369, 512, 525, 532
－**区域区分経緯**(名古屋市)……(上)**130**
－**区域区分総論**(名古屋市)……(上)**123**
－他都市との比較……(上)125
区域区分選択制度……(上)24, 106
区域マス ☞都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)
空港整備五箇年計画…(上)368, 439, 441, (下)299
空地地区……(上)169, 200, 214, 784
区画街路……(上)**481**, 489, 777, (下)338
－鉄道関連の変更・整備……(上)481, 489
－土地区画整理事業関連の変更・整備……(上)483, 490
－面整備事業(土地区画整理事業除く)関連の変更……(上)485, 491
(名古屋市)組合区画整理指導基準……(上)749, (下)338
グリーンプラン2000……(上)732
郡区町村編制法……(下)884, 887, 891, 893

け

景観アドバイザー(制度)……(下)695
景観基本軸(計画)……(下)652, 671, 672
景観基本ゾーン(計画)……(下)652, 668, 672
景観自立地区……(下)652, 668, 672
景観法……(上)142, 262, (下)639, 643, **648**, 664, 666, 676, 689, 707, 719, 720
－景観行政団体……(下)649, 666, 707
－景観計画……(下)649, 664
－景観計画区域……(下)648, 689
－景観重要建造物等……(下)649, 666
－景観地区……(上)142, (下)642, 643, 648
経済計画……(上)31, **34**, (下)69, 70
形態規制……(上)23, 155, 193, 216, 243, 784, 829, (下)28, 186, 533
下水道……(上)14, 59, (下)**62**, 63
下水道整備緊急措置法……(上)59, (下)65, 69, 81
下水道整備五箇年計画(国)…(上)59, (下)**69**, 70
下水道整備五箇年計画(名古屋市)……(下)**81**
下水道法……(下)62, **63**, 71, 73, 105, 109
－事業計画認可……(下)77, 110, 111
建運協定 ☞連続立体交差(事業)
研究開発地区 ☞特別用途地区
(名古屋市)研究開発地区建築条例……(上)210
現況非悪化……(上)429
建国協定 ☞道路と鉄道との交差に係る協定
建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針(当面の措置方針)……(上)391, 393, (下)722, 725, 752
建築基準法主要改正 ☞都市計画法・建築基準法の主要改正
－建築基準法改正(地域地区関係)…(上)159
建築敷地造成事業……(下)51, 217
建築審議会……(上)159, 255, 267
建築線……(上)16, 78, 262, 783, (下)249
建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)……(下)772, 779
限度額立体交差事業……(上)661
建ぺい率……(上)87, 155, 160, 233, 243, 726, 784, 829, 834, 855, (下)381, 384, 519, 532, 640
権利変換……(下)354, 360, 363, **482**, 785

こ

広域避難地……(上)757, (下)777, 801, 807, 819
公営住宅建替事業……(下)355, 375, **501**
－公営住宅法……(下)375, 501, 502
－住宅地区改良事業……(上)243, (下)355, 371, 494, 501, 510
公園の種別名称……(上)**745**, 771
公園のない学区の解消事業・適正配置促進事業……(上)**751**
公園緑地の用地先行取得……(上)**787**
公園緑地整備の種類……(上)**792**
公園緑地整備プログラム ☞長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム
公園緑地の都市計画制限……(上)**783**
公害国会……(下)66, 175
公害防止計画……(上)**54**
公害防止事業費事業者負担法…(上)773, (下)53
(名古屋市)公害防止条例……(上)202
高規格幹線道路網……(上)40, 364, 377, 409
高規格堤防(スーパー堤防)……(下)240, 621
高級処理(下水道)……(下)144
公共下水道……(下)62, 69, 80
－**公共下水道事業**……(下)**109**
－**公共下水道の都市計画**……(下)**86**
公共建築物景観工事費 1%上乗せシステム……(下)656
工業再配置促進法……(上)61
公共事業の評価(建設省／国土交通省)…(上)659
公共施設管理者負担金……(上)406, (下)**205**, 271, 287, 327, 344
公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律 ☞市街地改造法
公共団体等施行土地区画整理事業……(上)463, (下)**225**, **243**
公共投資基本計画……(上)**54**, (下)12, 367
工業特工 ☞特別用途地区
(名古屋市)広告・景観審議会条例……(下)664, 667
広告物活用地区……(下)708, 716
広告物協定(地区)……(下)708, 716
廣告物取締法……(下)704
広告物の総量規制……(下)716
公示価格……(下)836, 837, 843
工事先行方式……(上)748, (下)350
工場等制限法……(上)61
高速自動車国道(法)……(上)372, 376, 379, 381, 400, 413
高速道路計画……(上)364
高速度鉄道(路線網)……(上)81, 311, 588, 605, **606**, 608, 613, **637**
－旧都市計画法期(～S43)の計画…(上)606
－新都市計画法期(S43～)の計画…(上)608
高速名古屋環状2号線 ☞環状2号線専用部
公聴会……(上)2, 11, 105, 107, (下)110, 736, 739, 765, 900
交通政策審議会……(上)311, (下)1, 17
交通広場……(上)350, 463, 583, 599, 690, 715

交通量予測(環状2号線・都市高速道路)…(上)421
公定歩合……(下)835, 839
高度処理(水)(下水道)……(下)115, 144, 302
高度地区……(上)142, **211**, 829, (下)574, 643
－指定方針……(上)215, 216, 222
－制度の変遷(名古屋市)……(上)211
－変更の経緯(8 用途地域期:S47～H8)……(上)214
－変更の経緯(12 用途地域期:H8～)……(上)221
－変更の経緯(概要)……(上)213
－変更の経緯(旧都市計画法期)……(上)213
－法制……(上)211
高度利用型地区計画……(上)275
高度利用地区……(上)142, (下)361, **381**, 385
高度利用地区・再開発地区計画と市街地再開発事業……(下)389, **434**
神戸市都市景観条例……(下)639, 646
港北運河……(上)774, (下)54, 57
港北緑地……(上)774, (下)57, 684
公有地の拡大の推進に関する法律(公拡法)……(上)404, 787, (下)**845**
合流式下水道……(下)68, 80, **105**
合流式下水道緊急改善計画(事業)…(下)107, 510
港湾環境整備施設……(下)1, 41
港湾環境整備負担金……(下)24
港湾管理者……(上)142, (下)1, 2, 17, 27, 28, 40, 41, 43
港湾基本方針……(下)6, **8**, 9, 17
港湾計画……(下)1, 6, 16, 733
－名古屋港港湾計画……(上)391, 680, (下)14, **16**, 18, 61
港湾施設……(下)16, 40
－臨港鉄道……(下)42
－臨港道路……(上)715, (下)40, 830
－臨港緑地……(下)41
港湾審議会(答申)……(下)1, 4, 17
－港湾審議会計画部会……(下)10
－地方港湾審議会……(下)17, 60
港湾整備緊急措置法……(下)3, 11
港湾整備五箇年計画……(下)3, **11**
港湾整備促進法……(下)2
港湾整備特別会計法……(下)3
港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 ☞港湾基本方針
港湾法……(上)142, (下)1, 8, 16, 24, 43, 60
御器所地区(地区計画)……(上)290
国際拠点港湾……(下)1
国際戦略港湾……(下)1, 4
国道302号……(上)381, 402, 404, 413, 469, 473, 481, 482, 511, (下)752
国道23号 ☞名四国道
国土開発幹線自動車道路網……(上)364
国土開発幹線自動車道建設法(国土開発縦貫自動車道建設法)……(上)38, 364, 376, 385, 387, 393, 400, 410, 413
国土計画……(上)31, 60
国土形成計画広域地方計画……(上)**43**
国土建設の長期構想……(上)**55**
国土総合開発計画(国土形成計画)……(上)31, **38**
－全国総合開発計画(全総)……(上)38
－新全国総合開発計画(新全総)……(上)**38**
－第三次全国総合開発計画(三全総)……(上)**40**
－第四次全国総合開発計画(四全総)……(上)**40**, 377
－21世紀の国土のグランドデザイン……(上)**40**
国土利用計画愛知県計画……(上)**45**, (下)857
国土利用計画全国計画……(上)**41**, (下)857
国土利用計画法……(上)31, 41, (下)361, 837, **855**, 856, 866
－国土利用計画(市町村計画)……(下)857
個人施行者
－土地区画整理……(下)206, 345, 347
－都市再開発……(下)362, 364, 476
跨線橋方式 ☞単独立体交差(交差の方式)
国会等移転審議会……(上)60
固定資産税路線価……(下)837
古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法(古都保存法)……(上)142, (下)644
小鳥町第1市街地改造事業……(下)442
碁盤割地区……(下)250, 909, 911
ごみ焼却場……(下)164, **175**, 176, 182
－猪子石工場……(下)177, 180, 183
－富田工場(富田焼却所)…(下)176, 180, 184
－鳴海工場……(下)177, 179, 180, 182
－南陽工場……(下)177, 178, 180, 183
－山田工場(山田焼却所)…(下)176, 180, 183
ごみ処理場……(下)**175**, 176, 182
－大江破砕工場・港リサイクルセンター……(下)177, 180, 184
－鳴海工場……(下)177, 179, 180, 182
ごみ非常事態宣言……(上)51
コミュニティ住環境整備事業……(下)373, 374, 497
米野公園……(上)98, 756, 786, 803, 806, (下)565, 827
ころがし事業……(下)374
コンサルタント活用助成 ☞助成制度

さ

サイエンスパーク……(上)210,(下)306, 852
☞志段味ヒューマンサイエンスパーク(なごやサイエンスパーク)
(名古屋市)災害危険区域に関する条例 ☞(名古屋市)臨海部防災区域建築条例
災害対策基本法……(上)56, 757,(下)771, 780, 788
(名古屋市)災害対策要綱……(下)791
再開発地区計画(再開発等促進区を定める地区計画)……(上)270, (下)369
－2 号施設(1 号施設)……(下)366
☞地区計画(制度)、緩和型地区計画
財団法人名古屋都市センター……(下)921
栄公園……(上)179, 766, 801
－駐車場……(上)545, 554
－バスターミナル……(上)585
栄東再開発運動……(下)637
栄東地区再開発(計画)……(下)494
(土地の)先買い……(上)17, 21, 75, 76, 804, (下)846, 850, **878**, 881
桜天神社……(下)424, 467
ささしまサテライト事業……(下)301
ささしまライブ 24 地区計画……(下)302
ささしまライブ 24 土地区画整理事業……(上)463, (下)48, **238**, **298**, 563
産業活性化計画……(上)295, (下)306
3 条件 8 項目(3 条件)……(上)336, **423**, **424**
三全総 ☞国土総合開発計画
サンフェルナンド地震……(下)777, 800
三本松・花表地区……(上)218, 238, (下)569, 574, 819

し

市域合理化……(上)47, **62**
市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針……(上)**103**, 115, 133, 734, (下)364, 393, 555, 561, 779, 782, 814
市街化調整区域内地区計画(用途地域非指定区域地区計画) ☞地区計画(制度)
市街化調整区域の建ぺい率・形態制限……(下)532
市街地改造事業…(下)291, 359, 363, 403, **442**, 510
市街地改造法(公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律)……(下)**359**, 407, 442, 774
市街地開発事業……(上)15, 76, 261, 472, (下)354, 785
☞新旧都市計画法の比較
市街地開発事業等予定区域……(上)23, **76**
市街地形成過程(名古屋市)……(下)215
市街地建築物法……(上)14, 78, 140, 149, 162, 195, 211, 226, 230, 783, (下)164, 357, 639, 774
市街地建築物法及同法施行令戦時特例……(上)145, 227
市街地建築物法施行規則…(上)226, (下)642, 776
市街地建築物法施行令……(上)79, 142, 150, 155, 211, 375
市街地再開発事業……(下)357, 361, 381, 403
－施行者……(下)404
－第一種・第二種……(下)363, 404, **419**
市街地再開発事業の試み(大曽根地区)…(下)591
市街地再開発促進区域 ☞促進区域(制度)
市街地住宅……(上)247, (下)**377**, 444, 504
市街地住宅供給促進事業……(下)505
市街地住宅密集地区再生事業……(下)374, 497
市街地整備基本計画……(上)116
敷地整序型土地区画整理事業……(下)209, 346
事業予定地……(上)**21**, 75, **89**, 789, (下)467, 878
－集団指定方式……(上)89
資金代行……(下)853, 878
市制町村制……(下)885, 893
志段味地区まちづくり基本構想…(上)502, (下)305
志段味ヒューマン・サイエンス・タウン整備計画……(下)308
志段味ヒューマンサイエンスパーク(なごやサイエンスパーク)……(上)210, 282, (下)318, 611
志段味ヒューマンサイエンスパーク地区(地区計画)……(上)295, (下)611
志段味まちづくり構想……(下)93, 101, **307**
市町村合併(町村合併)……(上)**62**, 72, 126, 733, 745, (下)883, **887**, 893, 903
市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)……(上)24, 49, **104**, 732, (下)562
湿地等の保存……(上)775
指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)……(下)1
指定都市高速道路事業……(上)444
自転車専用道路……(上)372, 502, 571
自転車対策(名古屋市)……(上)573
－自転車利用環境整備基本計画……(上)574
－自転車駐車対策の基本方針……(上)573
－自転車等放置の防止に関する条例……(上)574
自転車駐車場……(上)545, 551, **577**, **580**
自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(自転車法)……(上)**571**, 573
市電の廃止……(上)684, (下)566
自動車起終点(OD)調査……(上)353, **355**, 392, 421
自動車専用道路……(上)368, 372, 381, 391, 438, 449, (下)725, 755
自動車ターミナル……(上)14, **582**

－栄バスターミナル……(上)585, 587, 802
－自動車ターミナル法……(上)101, 582
－名古屋駅バスターミナル……(上)584, 587
自動車駐車場……(上)**513**, **529**, **554**
－区分整理(自動車駐車場と自転車駐車場)……(上)551
(名古屋市における)**自動車駐車場政策**…(上)**526**
自動車駐車場整備計画……(上)**529**
－駐車施設整備に関する基本計画……(上)119, 519
－名古屋市駐車場整備計画……(上)534
－名古屋市における駐車施設整備に関する基本計画……(上)531, 534, 542
自動車の保管場所の確保等に関する法律(車庫法)……(上)513, **521**
市民緑地……(上)850, 854
下志段味特定土地区画整理事業……(下)311, 318
下之一色南部土地区画整理事業……(下)240, 302, 621
－砂杭工法……(下)303, 621
シャウプ勧告……(上)8, 62, (下)897
社会資本整備事業特別会計……(上)376, (下)3
社会資本整備重点計画……(上)**56**, 728, (下)11, 69, 773
社会資本整備重点計画法……(上)**56**, 376, (下)3, 11, 69
社会資本整備審議会……(上)15, 379, 472, (下)68, 648
社会資本整備特別措置法 ☞日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法
車庫法 ☞自動車の保管場所の確保等に関する法律
車線数付加(追加)……(上)382, 398, 412, 442, 457
住環境整備事業……(下)354
住環境整備モデル事業……(下)278, 291, 373, 413, 449, 486, 497, 682, 815
住居表示審議会 ……(下)899
(名古屋市)住居表示条例……(下)902
住居表示に関する法律(住居表示法)……(下)883, **898**, 902, 908, 913, 919
－街区方式・道路方式……(下)899, 901, 910
住区総合交通安全モデル事業……(下)600
住工複合地・住商複合地 ☞(住工・住商)複合地
住宅市街地整備(特住、住市総)……(上)485, 701, (下)**378**, 505
－木場町地区……(下)508
－神宮東地区、白鳥地区、千種台センター地区……(下)505
－大幸地区……(下)508
－中丸町 3 丁目地区……(下)506
－富田地区……(下)507
－八田・高畑地区……(下)508
－東丘地区……(下)508
住宅市街地整備総合支援事業……(下)355, 373
－千種台センター地区……(下)624, 626
住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備促進)……(下)373, **378**, 497, 505
－一番一丁目……(下)576, 581
－大曽根北地区……(下)589
－筒井 3 地区(新出来・筒井・葵)……(下)585
－浜地区……(下)597
住宅市街地の開発整備の方針……(上)**118**, 139
住宅宅地関連公共施設整備促進事業……(下)379
住宅地区改良事業……(下)355, **371**, 494, 501
－王子地区……(下)494
－南押切地区……(下)496
住宅地区改良法……(下)355, 371, 494, 501, 510
住宅地高度利用地区計画(再開発等促進区を定める地区計画) ☞地区計画(制度)、緩和型地区計画
住宅地造成事業……(上)22, (下)525
住宅地造成事業に関する法律…(下)514, 520, 542
集団防火地域……(上)234, 236, 238, 240
重点的地区(都市景観)……(下)673, 675
収用価格……(下)838
重要港湾……(下)1, 2, 17, 28
重要伝統的建造物群保存地区…(下)286, 645, 657
集落地区計画 ☞地区計画(制度)
首都機能移転……(上)60
樹林地率……(上)839, 843, 849, 852
準工特工 ☞特別用途地区
準都市計画区域……(上)24, 67, 106, (下)645
準防火地域 ☞防火地域・準防火地域
上位計画・関連計画……(上)**31**
小規模住宅地区等改良事業……(下)355, 372
常時観測機器(モニタリングポスト)……(下)750
小集落地区(等)改良事業…(下)355, 372, 494, 496
浄心第一種市街地再開発事業……(下)422, 464
常電導吸引型磁気浮上・リニアインダクションモーター推進方式……(上)674
定納山地区(地区計画)……(上)278, 297
消防法……(上)494, 495
城北線(旧国鉄瀬戸線(東海交通事業))……(上)319, 591, **674**, 678, 713, (下)612
昭和橋駅前広場(昭和橋通駅前広場)……(上)469, 703, 720
昭和橋公園……(上)786
助成制度
－住宅宅地関連公共公益施設整備事業……(下)380
－耐震診断・耐震改修……(下)832

－都市景観条例による……(下)693
－都市防災不燃化促進事業……(下)816
－土地区画整理事業……(下)328, 348
－町並み保存要綱による……(下)659
－まちづくり活動助成……(下)930
－街づくり活動特別助成……(下)931
－街づくり助成……(下)632
－コンサルタント活用助成……(下)632
白鳥公園……(上)762, 800, (下)414
新内田橋高架橋築造事業……(下)258
新駅設置
－春田駅(JR 東海)……(上)482, 666, 695, **701**, (下)507
－南大高駅(JR 東海)……(上)464, 695, **700**, (下)316, **325**
新旧都市計画法の比較……(上)**9**, **17**
神宮東公園……(上)757, 799, (下)570
神宮東地区……(上)757, (下)116, 394, 505, 555, **569**, 805, **818**
新交通システム……(上)321, 592, 631
新住宅市街地開発法……(下)514
新世紀港湾ビジョン……(下)7
新全国総合開発計画(新全総) ☞国土総合開発計画
新中京圏陸上交通整備調査会議……(上)334
新出来土地区画整理事業…(上)463, (下)236, 291
新都市拠点整備事業(都市拠点総合整備事業)……(下)299

す

水質汚濁防止法……(下)66
水道みち緑地……(上)760, 779
スーパー中枢港湾 ☞指定特定重要港湾
スーパー堤防 ☞高規格堤防
末盛通地区・東山通地区(地区計画)……(上)288
砂杭工法 ☞下之一色南部土地区画整理事業
スポット景観整備事業……(下)698

せ

生活環境施設整備緊急措置法……(上)59, (下)65, 69, 81
生活こみち整備促進事業……(下)566, 623, **816**
請願駅……(上)706, (下)325
生産緑地の買取り……(上)807, 867
生産緑地地区……(上)**856**
－(新しい)生産緑地地区……(上)859, 864
－第一種生産緑地地区、第二種生産緑地地区……(上)143, 856
－第二種生産緑地地区……(上)860
生産緑地法……(上)143, 725, **856**, 864
整備、開発又は保全の方針 ☞市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針
整備新幹線……(上)366
全県域汚水適正処理構想……(下)71, **72**
(用地の)先行取得……(下)**878**, 880
全国新幹線鉄道整備法……(上)366
全国総合開発計画(全総) ☞国土総合開発計画
戦災地及建物疎開跡地における運輸省計画と都市計画に関する申合事項 ☞駅前広場
戦災復興土地区画整理事業……(下)243, 348, 349
戦時特例
☞市街地建築物法及同法施行令戦時特例
☞都市計画法及同法施行令戦時特例
全市見直し
－用途地域……(上)175, 177, 182, 188, 192
－全市見直しと高度地区……(上)211, 216, 220, 221
－全市見直しと中高層階住居専用地区……(上)209
－全市見直しと特別工業地区……(上)203
－全市見直しと風致地区……(上)835, 837
－全市見直しと防火地域・準防火地域……(上)238, 240
遷都……(上)60
線引き(区域区分)……(上)20, 110, (下)519, 526, 531, 542, 545

そ

総合駅……(上)**686**, **704**
(名古屋市)総合交通計画研究会……(上)**336**, 346, 633, (下)308
総合交通体系(論)……(上)**307**, 336, 379, 426, 572
総合交通特別会計……(上)309
総合設計制度……(上)245, 253, (下)445, 644
総合有料道路事業……(上)445, 475
相互直通運転(相互乗り入れ)……(上)317, 319, 322, 324, 325, 610, 617, 625, 640, 646, 652, 681
相続税路線価……(下)837
促進区域(制度)……(上)23
－市街地再開発促進区域……(下)362
－土地区画整理促進区域……(下)212, 228, 269, 304, 310, 312

た

第 1 種特定工作物・第 2 種特定工作物……(下)515, 521, 542

耐火建築促進法……(上)229, 233, (下)357, 441, 443, 774
大規模建築物等(の新築等(の届出))……(下)646, 664, 665, 673, **688**
大区小区制……(下)883
大交流時代を支える港湾……(下)7
第53条取扱要綱 ☞都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第53条第1項の許可に関する取扱要綱
第三次全国総合開発計画(三全総) ☞国土総合開発計画
第3セクター……(上)322, 523, 619, 645, 669, 679, 680, 681, (下)42, 150, 264, 569, 925
耐震改修……(下)827
－橋梁……(下)828
－港湾……(下)830
－地下鉄……(下)829
－都市高速道路……(下)827
－耐震改修促進法 ☞建築物の耐震改修の促進に関する法律
耐震改修計画の認定……(下)833
耐震診断・耐震改修……(下)831
－市営住宅……(下)832
－市有建築物……(下)831
－民間建築物……(下)832
大都市幹線街路調査……(上)417, **418**, 422, 437
大都市再開発問題懇談会……(下)146, 360
大都市震災対策推進要綱……(下)777, 800
大都市法……(上)23, 25, 118, 160, 245, 483, (下)205, 212, 228, 304, 310, 338, 355, 367, 377
第2次一括法……(上)25, 54, 74, 107, 119, 270, 535, (下)148, 366, 895
第四次全国総合開発計画(四全総) ☞国土総合開発計画
高座橋……(上)662, 663, 706
高針原地区(地区計画)……(上)293
滝ノ水地区(地区計画)……(上)286
宅地開発協議会……(下)338, 531
宅地開発指導要綱に関する措置方針……(下)522
宅地審議会(宅地制度審議会)……(上)**3**, 5, 20, 110, 159, (下)512, 517
宅地造成等規制法……(下)514, 525
宅地造成工事規制区域……(下)514, 525
宅地並み課税(農地)……(上)856, 858, 859, 864
武路地区(地区計画)……(上)293
田代第一地区・田代第二地区(地区計画)…(上)289
建物づくりルール……(下)264
田中角栄……(上)38, 117, (下)361, 845, 855
ダブルデッキ構造……(上)414, 419, 434, 453, (下)761
(名古屋市)ため池環境保全協議会……(上)850, (下)322
短期プライムレート……(下)839
単独立体交差事業……(上)404, 650, **661**
－交差の方式……(上)661
担保評価額……(下)838

ち

地域改善対策特定事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律(地域改善対策特別措置法)…(下)372
地域高規格道路……(上)402, **448**
地域地区の概要……(上)**140**
☞新旧都市計画法の比較
地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律(歴史まちづくり法)……(上)275
地域防災計画(名古屋市地域防災計画)……(上)56, 755, (下)776, 777, 779, **788**, 800, 802, 805, 809
地下街……(上)493, 495, 506, 548, 643
－地下街中央連絡協議会……(上)494, 496
－地下街に関する基本方針……(上)494, 496, 498, 509
－地下街の占用について(建設省道路局内規)……(上)495
－地下街の取扱いについて(通達)…(上)**494**, 496, 498
－地下街連絡協議会……(上)496
地価公示法……(下)836, **842**
地下高速度鉄道建設費補助……(上)595
地価対策閣僚協議会……(上)92, 110, (下)361, 842, 845, 855
地価の種類……(下)836
地価の動向……(下)**835**, 861, 874
地下利用のガイドプラン……(上)117
地区計画検討会報告書……(上)276
地区計画(制度)……(上)24, 74, 161, 208, **254**, 269, 377, (下)28, 187, 214, 521
－**地区計画制度の創設**……(上)**254**, 260
－地区計画制度創設の経緯～建築審議会と都市計画中央審議会……(上)255
－**地区計画制度の拡充と変遷**……(上)**266**
－**名古屋市における地区計画制度適用の概要**……(上)**276**
－**地区計画制度の運用(届出・勧告)**……(上)**304**
－沿道整備計画(沿道地区計画)……(上)263, 269, 378
－再開発地区計画(制度)……(上)270, 283, (下)352, 365, 367, 369, **387**

－市街化調整区域内地区計画……(上)273
－住宅地高度利用地区計画……(上)271, 283
－集落地区計画……(上)270, (下)521
－防災街区整備地区計画……(上)275, (下)368, 774, 786
－街並み誘導型地区計画……(上)274
－誘導容積型地区計画……(上)271
－容積適正配分型地区計画……(上)273
－用途別容積型地区計画……(上)271
(名古屋市)地区計画等の案の作成手続に関する条例(地区計画手続条例)……(上)277
(名古屋市)地区計画等の区域内における建築物の制限に関する条例(地区計画建築条例)……(上)277, 281
地区再開発事業 ☞地区再開発促進事業
地区再開発促進事業……(下)352, 370, **492**
－築地口地区……(下)595, 682
千種駅南第一種市街地再開発事業……(下)406, 429, 473
千種台駅前広場……(上)703, 720
千種台霞ヶ丘地区(地区計画)……(上)282, 299, (下)627
千種台北地区(住宅地高度利用地区計画)……(上)281, 300, (下)627
千種台中央地区(住宅地高度利用地区計画)……(上)301, (下)627
千種台南地区(住宅地高度利用地区計画)……(上)300, (下)627
地区市街地住宅……(下)377, 504
地区総合整備(事業)……(上)50, 51, 276, 464, (下)230, 390, 393, 394, 396, 405, **551**, 628, 789, 816, 931
地区総合整備推進連絡調整会議……(下)628
地区総合整備(事業)地区……(下)558, 559
－有松地区……(上)469, 700, (下)237, 283, 421, 606
－稲永地区……(下)602
－大須地区……(下)431, 568
－大曽根地区……(下)276, 589
－大高地区……(下)237, 287, 315, 608
－小田井地区……(下)612
－小幡地区……(上)468, 699, (下)416, 458, 614
－笠寺地区……(下)622
－金山地区……(下)583, 927
－米野・名駅南地区……(下)238, 298, 563
－志段味地区……(下)306, 611
－下之一色地区……(下)240, 621
－浄心地区……(下)423, 618
－庄内地区……(下)619
－白鳥地区(神宮西地区)……(下)413, 576
－神宮東地区……(下)569
－千音寺地区……(下)314, 613
－千種台地区……(上)469, 703, (下)623
－築地地区……(下)20, 61, 411, 449, 492, 595, 682
－筒井地区……(上)476, (下)235, 290, 585, 658
－中村地区……(下)620
－那古野地区……(下)346, 566
－納屋橋地区……(下)427, 567
－鳴海地区……(上)469, 699, (下)237, 417, 603
－八田地区……(下)594
－御剱地区……(下)622
地区詳細計画(B プラン)……(上)263
地区方針(地区計画の目標その他当該区域の整備、開発及び保全に関する方針)……(上)262
地方行政調査委員会議……(上)8, (下)887
地方協力……(上)403, 415
地方計画……(上)31
－広域圏地方計画……(上)43
－愛知県地方計画……(上)44, 63, 368, 382
地方財政再建促進特別措置法……(上)707
地方自治法……(上)11, 48, 78, 113, 426, 431, 783, 827, (下)60, 78, 169, 171, 522, 527, 640, 705, 709, 857, 883, 886, 893, 894, 900
地方道路公社法……(上)377, **443**
－基本計画……(上)445
地方分権推進法……(上)197, 245
茶屋ヶ坂駅前広場(茶屋ヶ坂駅交通広場)……(上)469, 700, 719
中央卸売市場 ☞卸売市場
中央卸売市場法……(下)164, 167
中央環境審議会……(下)729, 733, 736
中央公害対策審議会 ☞中央環境審議会
中央新幹線……(上)366
中央走行方式……(上)348, 349, 371
中京地区道路網会議……(上)382
中京圏陸上交通整備調査会議……(上)**332**
中高層階住居専用地区 ☞特別用途地区
(名古屋市)中高層階住居専用地区建築条例……(上)209
(名古屋市)中高層建築物指導要綱…(上)157, 522
(名古屋市)中高層建築物の建築に係る紛争の予防及び調整等に関する条例……(上)157, **522**
(名古屋市)中高層建築物日影規制条例……(上)157, 521
注視区域……(下)856, 860, **861**, 870

駐車施設整備に関する基本計画 ☞自動車駐車場整備計画
駐車場案内システム……(上)371, 526, **563**
駐車場整備制度－融資と補助……(上)**522**
駐車場整備地区……(上)142, 518, 529, 531, 534, **535**, 538
－駐車場整備地区計画(案)……(上)530
－名古屋市駐車場条例……(上)538
－標準駐車場条例……(上)518, **537**
－附置義務規定……(上)536
駐車場法……(上)119, 513 **517**, 535, 560
中部圏基本開発整備計画……(上)31, **43**
中部(新)国際空港……(上)322, 326, **368**, 439, 441, (下)238, 299, 584
－(財団法人)中部空港調査会……(上)368, (下)933
－中部国際空港株式会社……(上)368
－中部新国際空港推進調整会議……(上)680
－中部国際空港連絡鉄道株式会社……(上)326, 369
中量軌道系(中量輸送軌道システム)……(上)322, 323, 324, 331, 345, 592, 634, 635, 673, (下)308
超過収用……(下)51, 217, **359**
長期営農継続農地制度……(上)859, 862
長期未整備公園緑地……(上)96, 471, 786, 802, **804**, 851, (下)565
長期未整備公園緑地の都市計画の見直しの方針と整備プログラム(公園緑地整備プログラム)……(上)96, 98, 786, 807
長期未整備都市計画施設への対応……(上)**94**
町村合併 ☞市町村合併
町村合併促進法……(上)62, (下)888
超電導リニア……(上)366
勅使ヶ池墓園……(上)**820**, **821**
勅使ヶ池緑地……(上)775, 820

つ

ツイン区画整理……(下)213
築地第一種市街地再開発事業…(下)411, 449, 597
築地ポートタウン計画……(下)19, 23, 61, 595
筒井土地区画整理事業……(下)236, 294

て

定住構想……(上)**40**
デザイン都市宣言……(下)699
鉄道事業法 ☞鉄道に係る法制度
鉄道に係る法制度……(上)**588**
－鉄道事業法……(上)591, 605, 637
－日本国有鉄道改革法……(上)591
－日本国有鉄道法……(上)590
－日本鉄道建設公団法……(上)590, 595
鉄道復興計画委員会……(上)689, 704
デュアルモード……(上)632, 672, (下)308
電線共同溝の整備等に関する特別措置法 ☞共同溝法
伝統的建造物群保存地区……(上)25, 143, (下)286, **639**, 645, 657, 659

と

東海環状都市帯整備計画調査…(上)362, (下)306
東海環状道路……(上)363, 438, 441
東海豪雨……(下)68, 84, 781
東海道新幹線……(上)**365**, 692, (下)246, 719
東京市区改正条例……(上)77
東京市区改正土地建物処分規則……(上)77
道徳公園……(上)759, 760
東部丘陵線……(上)321, 323, 325, 331, 334, 506, **635**, **673**, (下)743, 745
東部住宅地区計画委員会……(上)168
当面の措置方針 ☞建設省所管事業に係る環境影響評価に関する当面の措置方針
道路位置指定……(上)262, 784, 785, (下)520, **534**
道路開発資金……(上)523, 564
道路構造令……(上)**375**, 415, 439, 457
道路交通センサス……(上)353, 355
道路交通法……(上)350, 422, 513, **520**, **570**
道路事業……(上)472, 478, 661, (下)728
道路斜線制限……(上)155, 156, 158
道路審議会……(上)372, 375, 377, 378, **379**, 403, 448, 518
道路整備緊急措置法……(上)56, 376, (下)3
道路整備五箇年計画……(上)56, 309, 376, 437, 439, 448, (下)271
道路整備特定財源……(上)376, (下)226
道路整備特別会計法……(上)376, (下)208, 406
道路整備特別措置法……(上)376, 400, 417, 431, 444, (下)618
－整備計画……(上)446
道路整備費の財源等に関する臨時措置法 ☞道路整備緊急措置法
道路整備費の財源等の特例に関する法律 ☞道路整備緊急措置法
道路整備プログラム ☞都市計画道路整備プログラム
道路占用……(上)495, 497, 508, 637, 709, (下)456
道路特定財源……(上)376, (下)348
道路と鉄道との交差に係る協定等

－協定等（建設省・国鉄等）……（上）**596**
－方針（名古屋市）……（上）619
道路法……（上）**372**, 376, 379, 495, **571**, 596, 766
同和対策事業特別措置法……（下）372
特殊街路……（上）**493**
－地下街関連（歩行者専用道）…（上）493, 506
－都市モノレール専用道……（上）505, 510, 606
－面整備事業関連（歩行者自転車専用道）…（上）501, 509
特殊建築物……（上）150, 226,（下）**164**, 176
特殊建築物耐火構造規則……（上）226
特定街区……（上）142, **243**, 253,（下）198, 504
－概要（旧都市計画法期）……（上）246
－概要（新都市計画法期）……（上）247
－計画標準・運用指針……（上）244
－法制……（上）243
特定環境保全公共下水道……（下）62
特定行政庁許可……（下）164, 176
特定業務代行方式……（下）429
特定公共下水道……（下）62
特定工作物 ☞第 1 種特定工作物・第 2 種特定工作物
特定交通安全施設等整備事業……（上）519, 524, 551, 556, 564, 571, 577, 580, 664,（下）264
特定港湾施設整備特別措置法……（下）2
特定再開発事業……（下）467
特定事業参加者制度……（下）368
特定施設建築物（制度）……（下）**364**, 368, **449**, 453, 597
－特定建築者（制度）……（下）449, 450, 452, 461, 473, **486**
特定住宅市街地総合整備促進事業（特住事業）……（下）**378**, 394, 505
－白鳥地区……（下）414, **578**
－神宮東地区……（上）491, 501, 509, 577, 757,（下）100, 116, 569, **571**, 819
特定重要港湾……（下）1, 7
特定都市河川浸水被害対策法……（下）68
特定土地区画整理事業……（下）212, **304**, **317**, 340
－大高南地区……（上）464, 469, 700, 719,（下）**315**, **325**
－志段味地区（吉根・志段味）……（上）210, 463, 509,（下）**304**, **317**, 334, 611, **750**
－徳重西部地区……（下）228, 269
－富田地区（新家）……（下）314, 324
特別会計（藤前流通業務団地造成事業）…（下）162
特別会計に関する法律……（上）376, 524,（下）3
特別借受賃貸住宅制度……（下）619
特別工業地区 ☞特別用途地区
（名古屋市）特別工業地区建築条例…（上）202, **205**
特別都市計画法……（上）22, 704, 816,（下）205, 219, 225, 232, 245, 349, 407, 513, 774, 776
特定用途制限地域……（上）141
特別用途地区……（上）24, 141, **195**, 519, 535
－研究開発地区（名古屋市）……（上）210
－種類と内容……（上）198
－中高層階住居専用地区（名古屋市）……（上）209
－特別工業地区（準工特工・工業特工）（名古屋市）……（上）202
－文教地区（名古屋市）……（上）199
－法制……（上）145, 195
特別緑地保全地区……（上）843, 851
特例港湾運営会社……（下）4
都市改造事業……（下）207, 348, 510
－大曽根都市改造……（下）227, 259, 589
－豊田都市改造……（下）226, 255
－名古屋駅西都市改造……（上）692, 717,（下）246
都市開発資金……（上）89, **92**, 477, 756, 789, 805,（下）826
都市開発資金の貸付けに関する法律（都市開発資金法）……（上）89, 92, 789,（下）340, 368
都市拠点総合整備事業 ☞新都市拠点整備事業
都市計画公園緑地等検討委員会……（上）**94**, **471**, **805**
都市計画運用指針……（上）67, **113**, 243, 245, 599, 771, 816, 824, 839,（下）182, 187, 523, 639, 642
都市計画基準……（上）31
都市計画基礎調査……（上）**19**
都市計画区域 ☞新旧都市計画法の比較
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）……（上）24, 106, 115,（下）369, 562
都市計画下水道……（下）86, 129
都市計画決定主体 ☞新旧都市計画法の比較
☞都市計画を定める者
都市計画決定手続き ☞新旧都市計画法の比較
都市計画公園・緑地・道路内における都市計画法第 53 条第 1 項の許可に関する取扱要綱……（上）94, **97**, 471, 786
都市計画公園緑地等整備推進検討委員会……（上）**94**, **471**, **806**
都市計画事業 ☞新旧都市計画法の比較
都市計画事業制限……（上）17, **77**, 80
☞新旧都市計画法の比較
都市計画審議会……（上）15
☞新旧都市計画法の比較
都市計画制限……（上）16, **74**, 783, 804

－都市計画法第 53 条(許可制度・運用)……(上)74, **81**
－都市計画法第 54 条(許可の基準)…(上)75
－都市計画法第 55 条(事業予定地)…(上)75, **89**
－都市計画法第 65 条(事業制限)……(上)77, **100**
☞新旧都市計画法の比較
都市計画中央審議会……(上)15, 24, 256
都市計画道路整備推進検討委員会…(上)**94**, **471**
都市計画道路整備プログラム(道路整備プログラム)……(上)**95**, 380, **472**
都市計画道路網……(上)456, 470
都市計画道路網整理統合……(上)457
都市計画における環境影響評価の実施について(6・6通達)……(上)410, 432, (下)311, **727**, 729, 758, 765
都市計画による駅前広場の造成に関する協定 ☞駅前広場
都市計画による駅前広場の造成についての建設省・日本国有鉄道申合せ ☞駅前広場
都市計画法及同法施行令戦時特例……(上)7, 145, 227, 826
都市計画法・建築基準法の主要改正……(上)**23**
－建築基準法主要改正……(上)28
－都市計画法主要改正……(上)26
(名古屋市)都市計画法施行細則……(下)526, 528
都市計画法全面改正の背景……(上)**1**
都市計画駐車場……(上)514, 545, 554
都市計画法第 53 条許可の特例……(上)84
－都市高速鉄道……(上)84
－土地区画整理事業……(上)86
都市計画を定めるに際しての環境への影響の配慮に関する当面の取扱い……(下)723
都市計画を定める者(都市計画決定主体、都市計画決定権者)……(上)10, 24, 150, 211, 747, (下)185, 312, 640, 727, 729, 741, 745
都市景観……(上)51, 108, 772, (下)**639**
(名古屋市)都市景観基本計画……(下)25, 651, 654, 665, **667**
－屋外広告物……(下)719
－大規模建築物等……(下)688
－大規模広告物……(下)720
都市景観協定……(下)654, 666, **690**
都市景観形成基準……(下)666, 719
都市景観形成モデル都市……(下)683
(名古屋市)都市景観懇談会……(下)**651**, 664
－第 1 次……(下)651
－第 2 次……(下)654
都市景観市民団体……(下)666, 682, **691**, 694
都市景観重要建築物等……(下)647, 665, 667, **689**, 694
都市景観賞……(下)655, **691**
(名古屋市)都市景観条例……(上)50, (下)25, 58, 646, 650, **664**, 719
都市景観条例案の体系図……(下)655
都市景観審議会……(下)664, 667, 689, 697
都市景観整備計画……(上)50, (下)666, 678
－都市景観整備計画基礎調査……(下)650
－都市景観整備計画策定調査……(下)651
都市景観整備地区(都市景観形成地区)……(下)647, 654, 664, 665, 673, **675**
－今池地区……(下)685
－築地地区……(下)601, 682
－名古屋駅地区……(下)679
－久屋大通地区……(下)677
－広小路・大津通地区……(下)684
－四谷・山手通地区……(下)684
－屋外広告物……(下)719
－届出件数の推移……(下)686
都市景観施策の体系……(下)653
都市景観(整備)モデル地区……(下)651, 677
都市下水路……(下)62, **63**, 80, 110
－都市下水路事業……(下)**139**
－都市下水路の都市計画……(下)**129**
都市公園等整備緊急措置法……(上)58, 728, 746, 771, 786, 804
都市公園等整備五箇年計画……(上)58, 728
都市公園法……(上)98, 723, **728**, 746, 764, 766, 771, 779, 801, (下)41, 115, 825
都市高速鉄道……(上)**605**, **637**
(名古屋)都市高速道路……(上)**417**
－都市高速道路計画の経緯……(上)417
－都市高速道路の計画
－当初決定……(上)421
－高速 2 号線、高速 1 号線東部、鏡ヶ池線……(上)423
－都心ループ、構造……(上)425
－高架構造(再変更)……(上)431
－高速 1 号線留保解除……(上)434
－名濃道路……(上)437
－高速 3 号線……(上)439
－名岐道路……(上)440, 442
－都市高速道路の整備と供用…(上)443, 449
－環境影響評価……(上)432, 436, 440, 441
都市高速道路調査専門委員……(上)**426**, 512
都市交通審議会……(上)**311**, 326, 329
－昭和 36 年都市交通審議会……(上)**311**, 417, 526, 607, 685
－昭和 47 年都市交通審議会……(上)85, **317**

都市再開発基本計画……(下)363, **390**, **551**
都市再開発の概念……(下)351
都市再開発法……(上)23, 24, 104, 116, 142, 230, 266, 270, 374, (下)**357**, 381, 387, 393, 442, 482, 551, 774
都市再開発法制研究委員会……(下)360
都市再開発方針……(上)116, 138, (下)**364**, 368, 390, **393**, **551**
－1 号市街地・2 号地区……(下)**364**, 398, **551**, 556, 561
－2 項地区……(下)368
－大都市比較……(下)398
都市再開発法制研究委員会……(下)360
都市再生整備計画……(下)287
都市施設(の種類)……(下)**145**
☞新旧都市計画法の比較
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(樹木保存法)……(上)723, (下)639
(名古屋市)都市美観優秀建築物表彰制度……(下)655, 692
都市防災構造化計画……(下)780, **805**, 809
都市防災構造化対策事業計画……(下)779, **802**
都市防災不燃化促進事業……(上)211, 213, 219, **230**, (下)574, 778, **816**, 824
－神宮東地区(三本松・花表地区)…(上)218, 238, 757, (下)571, 574, **818**
－広小路線地区……(上)220, 238, 477, 757, (下)620, **821**
－広小路線東部地区…(上)220, 240, (下)**822**
－広小路線東部第二地区……(上)222, 240, (下)**823**
都市マス ☞市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)
都市モノレール(専用道)……(上)493, 505, 592, 606, **631**, **669**
都市モノレールの整備の促進に関する法律 ☞軌道に係る法制度
都市問題研究所……(下)922
都市緑地……(上)**774**, 780
都市緑地法…(上)729, 823, 839, 841, 855, (下)641
都市緑地保全法……(上)107, 109, 143, 262, 732, 742, 823, 839, **841**, 854, (下)639, 710
都市緑化推進計画策定要領……(上)731
(名古屋市)都市緑化推進計画(緑のグランドデザイン 21)……(上)**742**
都市緑化対策推進要綱……(上)**730**, 731
都市緑化のための植樹五箇年計画……(上)731
都心共同住宅供給事業……(下)355, 377, 578
戸田川緑地……(上)777, 800
土地基金(制度)……(上)**21**, 787, 805, 847
土地基本法……(上)859, (下)837, **876**
土地区画整理事業……(上)86, 735, (下)**205**, 519, 530, 785, 896, 907
－法制度の変遷……(下)**205**
－施行者の拡充……(下)**206**
－事業制度……(下)**207**, 211
－**市街地の形成**……(下)**215**
－**公共団体等施行**……(下)**225**, **243**
－筒井地区総説……(下)232, 290
－緑 3 地区(鳴海・有松・大高)総説…(下)236
－**特定土地区画整理事業等**……(下)**304**, **317**
－組合施行・個人施行……(下)329, 344
土地区画整理促進区域 ☞促進区域(制度)
土地利用基本計画……(下)855, 859, 866
土地臨調 ☞臨時行政改革推進審議会
特許会社(方式)……(下)3
特許都市計画事業……(上)16, 508, 555
TOP UP ビジョン……(下)556
届出駐車場……(上)514, **560**
豊田土地区画整理事業……(上)463, 623, 651, (下)**226**, **255**, 443
豊田本町防災建築街区造成事業……(下)256, **444**
取引価格……(下)838
土古公園……(上)98, 786

な

中川運河……(下)43, 45, 47, 58, 103, 119, 238, 240
－中川運河沿線土地区画整理事業……(下)51, 217, 238
－中川運河整備基本計画(中川運河再開発基本計画)……(下)49, 61
－中川運河緑地……(下)41
中志段味特定土地区画整理事業……(上)463, (下)**313**, **321**
那古野一丁目土地区画整理事業……(下)346
名古屋駅前広場(名古屋駅交通広場)……(上)463, 469, 500, 584, 691, **695**, 717
名古屋ガイドウェイバス(株)……(上)669
名古屋環状 2 号線 ☞環状 2 号線一般部
名古屋環状二号線開発公社……(上)404, (下)849
名古屋環状 2 号線整備促進期成同盟委員会……(上)400
名古屋空港……(上)**367**, 438
名古屋港管理組合……(上)391, 415, 680, (下)19, 23, 42, **43**, 49, 51, 53, **60**, 61, 171, 682, 830
名古屋港基本構想……(上)680, (下)**14**, 23, 40, 61
名古屋港景観基本計画……(下)25
名古屋港港湾計画 ☞港湾計画
名古屋港水族館……(下)41, 61

名古屋高速道路公社(道路公社)……(上)426, 431, 435, 441, **443**, 452, 453, 476, (下)758, 827
名古屋高等裁判所・地方裁判所……(下)721
名古屋港埠頭(株)……(下)4
(財)名古屋港埠頭公社……(下)4
名古屋港分区条例 ☞名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例
名古屋港ポートビル……(下)41, 61
名古屋港緑化計画……(下)24
名古屋港緑化計画要綱……(下)24
名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例……(下)29, 33
名古屋港ワイルドフラワーガーデン・ブルーボネット……(下)41
名古屋コンテナ埠頭(株)(NCB)……(下)4
なごやサイエンスパーク(事業)……(下)318, 611, 854
名古屋市屋外広告物審議会……(下)664, 710
名古屋市開発公社……(下)154, 158, 183, **849**
名古屋市環境影響評価審査委員……(下)736
名古屋市環境影響評価審査会……(下)739
名古屋市環境審議会……(下)733, 737
名古屋市基幹公共交通網調査委員会……(上)**342**, 633, 680, (下)308
名古屋市基本計画……(上)48, **49**
名古屋市基本構想……(上)**48**
名古屋市区及町界町名地番整理方針……(下)**901**
名古屋市組合区画整理指導基準……(上)749, (下)338
名古屋市公害対策審議会 ☞名古屋市環境審議会
名古屋市市政資料館……(下)700, 721
名古屋市実施計画等……(上)52, 53
名古屋市将来計画・基本計画……(上)**47**, 48, 63
名古屋市将来計画基本要綱……(上)62
名古屋市新基本計画……(上)48, **50**
名古屋市政調査会……(上)**13**
－建設環境部会…(上)94, 393, 432, 435, 471, (下)310, 745
－建設清掃部会……(上)173, 423, 424, 426, (下)409, 745
－計画建設部会……(上)95, 440, 471
名古屋市総合排水計画……(下)80
名古屋市町名、町界審議会(町名町界審議会)……(下)902, 913, 915
名古屋市町名、町界整理方針……(下)**902**
名古屋市都市計画審議会……(上)11, 13, 73, 394, (下)753, 765
☞新旧都市計画法の比較
名古屋市都市計画マスタープラン……(上)**108**, (下)562, 628
名古屋都市計画区域マスタープラン……(上)**119**
名古屋市都市景観基本計画……(下)25, 651, 654, 665, **667**, 688, 719
名古屋市土地開発公社……(下)**849**, 854
－用地取得(先行取得・先行買収)……(上)404, 558, 787, 850, (下)299, 318, 319, 322, 327, 414, 576, 578
名古屋市における駐車施策の基本方針に関する提言……(上)526, 528, 541, 550, 565
名古屋市についての流通業務施設の整備に関する基本方針 ☞流通業務施設の整備に関する基本方針
名古屋新世紀計画 2010……(上)48, **51**, 108
名古屋西部流通業務団地基本計画……(下)155
名古屋大都市整備計画懇談会……(上)383, 387, 421, (下)150
名古屋地区流通業務市街地整備基本計画に関する調査研究……(下)151, 153
名古屋鉄道(名鉄)……(上)369, 591, 704, 709
－瀬戸線(栄乗り入れ)……(上)548, **616**, 640, **644**
－瀬戸線、常滑線、犬山線、名古屋本線(連続立体交差事業) ☞連続立体交差事業
☞相互直通運転(相互乗り入れ)
名古屋都市計画区域(指定と変遷)…(上)**65**, **67**, **72**
名古屋都市センター……(下)632, 638, **921**
－**始動期**(平成 3 年 7 月～)……(下)**926**
－**本格稼働期**(平成 11 年 3 月～)……(下)**929**
－設立趣意書……(下)921
名古屋西駅前広場(名古屋駅西口駅前広場)……(上)692, 717
(財)名古屋フェリー埠頭公社……(下)4
名古屋復興都市計画高速度鉄道(路線)…(上)606
名古屋方式(工事先行方式)……(上)748(下)350
名古屋まちなみデザインセレクション ☞都市景観賞
名古屋南 JCT(ジャンクション)……(下)327
名古屋臨海高速鉄道(株)……(上)681, **682**
ナディアパーク……(上)250
納屋橋西第一種市街地再開発事業……(下)427, 471, 567
鳴子土地区画整理事業……(下)228, 268
鳴海駅前第一種市街地再開発事業・鳴海駅前第二種市街地再開発事業……(上)239, (下)417, 458, 603
鳴海駅前広場(鳴海駅北交通広場・鳴海駅南交通広場)……(上)631, 699, 718, (下)603
鳴海上汐田土地区画整理事業……(下)232, 280
鳴海地区沿道整備街路事業……(下)344, 603
鳴海都市計画(区域)……(上)65, 167, 234, 235, 693, (下)90, 131, 140, 228, 236
南極観測船「ふじ」……(下)41, 61, 682

南郊運河……(上)775, (下)54, 56, **57**, 119
南郊緑地……(上)775, (下)58, 103
南方貨物線……(上)620, 649, 679, **683**

に

新家特定土地区画整理事業……(上)186, (下)314, 324
新海池公園……(上)756, 802, (下)827
2 号地再開発計画(親しまれる 2 号地ふ頭再開発計画)……(下)39, 61
荷さばき駐車場(駐車施設)……(上)533, 545
西尾武喜(西尾市政、西尾市長)……(上)342, 410, 801, (下)667, 934
西名古屋港線 ☞あおなみ線
西名古屋港線整備検討会議 ☞あおなみ線
西名古屋港線旅客線化計画研究会 ☞あおなみ線
21 世紀の国土のグランドデザイン☞国土総合開発計画
21 世紀への港湾……(下)6, 11
(名古屋市)日照等指導要綱……(上)157
日本開発銀行……(上)**522**, 681
日本国有鉄道改革法 ☞鉄道に係る法制度
日本国有鉄道法 ☞鉄道に係る法制度
日本住宅公団法……(下)207, 377
日本鉄道建設公団法 ☞鉄道に係る法制度
日本鉄道建設公団民鉄線整備補助……(上)595
日本電信電話株式会社の株式の売払収入の活用による社会資本の整備の促進に関する特別措置法(社会資本整備特別措置法)……(上)445, 523
日本列島改造論……(上)34, (下)361, 845, 855
任意再開発手法……(下)370, 569
認定再開発事業……(下)353, 368

ぬ

ね

の

農地転用……(上)20
農林調整……(上)130
野並地区(地区計画)……(上)291

は

パークアンドライド駐車場……(上)515, **556**
パーソントリップ調査……(上)**355**, 359
廃棄物の処理及び清掃に関する法律(廃棄物処理法)……(上)839, (下)165, **175**
排水区域の変遷
－公共下水道……(下)89, 91
－都市下水路……(下)129, 132
廃藩置県……(下)883, 887, 901
バス路線総合整備計画協議会 ☞基幹バス
八田駅前広場(八田駅北駅前広場・八田駅南駅前広場)……(上)469, 629, 691, 702, 714
八田総合駅……(上)627, **713**
花車ビル……(下)442
花・水・緑 なごやプラン ☞(名古屋市)みどりの基本計画
原駅周辺地区(地区計画)……(上)286
春田駅前広場(春田駅前交通広場)……(上)469, 701, 720
番地整理促進協議会 ……(下)898

ひ

P 線補助……(上)594, **595**, 641, 644
日影規制……(上)23, 157, 175, 211, 216, 255, 521
東墓園(苑)……(上)817, 821, 836, 850, (下)247
東山公園……(上)83, 89, 423, 453, 759, 789, 798, 849, (下)226, 765, 803, 853
東山通地区(地区計画) ☞末盛通地区・東山地区(地区計画)
氷上公園・火上山緑地保全地区……(上)89, 765, 790, 819, 835
美観地区……(上)142, (下)639, **642**, 651
引山交通広場……(上)350, 469, 583, 698, 717
被災市街地復興推進地域……(下)784, 817
被災市街地復興特別措置法……(下)774, 779, 784, 817
久屋大通公園……(上)100, 550, 766, 801, (下)115, 679
泥江第一種市街地再開発事業・泥江市街地再開発事業……(上)643, (下)410, 445, 566
避難地 ☞広域避難地
日比野第一種市街地再開発事業……(下)413, 452
標準地(地価公示法)……(下)837, 842, 870
表定速度……(上)337, 352
広場公園・ひろば緑地……(上)725, 729, 772, **780**

ふ

風紀地区……(上)22
風致地区……(上)723, 733, 783, 784, **823**, (下)639
－第一種風致地区……(上)**835**
－段階規制……(上)**834**, 838, (下)640
風致地区取締規則……(上)783, 826, 829

(名古屋市)風致地区内建築等規制条例(風致条例)……(上)785, **829**, 839, (下)640
(住工・住商)複合地……(上)50, 204
副都心構想……(上)688
藤前地区……(上)135, (下)154, 158, 183
藤前流通業務団地……(上)465, (下)154, 158
－地盤改良……(下)161
附置義務駐車施設……(上)514
復興計画の基本……(上)606, 616, 619, 689
物資流動調査……(上)**357**, 359
不燃化促進区域……(下)574, 802, 805, 817
－三本松・花表地区…(上)218, 238, (下)571
－広小路線地区……(上)238, (下)620, 821
－広小路線東部地区…(上)220, 240, (下)822
－広小路線東部第二地区…(上)240, (下)823
ふるさとの顔づくり土地区画整理事業…(下)263, 285
文化財保護法……(下)639, **645**, 657
文化のみち……(下)699
－旧川上貞奴邸(文化のみち二葉館)…(下)701
－文化のみち橦木館(旧井元為三郎邸)……(下)702
－旧豊田佐助邸……(下)702
－旧春田鉄次郎邸……(下)703
文教地区 ☞特別用途地区
(名古屋市)文教地区建築条例……(上)200
分区……(上)142, (下)**28**, 29, 32
分区園……(上)725, 729
分区条例 ☞名古屋港分区条例
分子医学研究所……(下)922
分流式下水道……(下)68, **105**

へ

平和公園……(上)**821**, 845, 850, (下)225, 247

ほ

防火建築帯……(上)229, 233, (下)357, 441, 642
防火建築帯造成事業……(下)441
防火地域・準防火地域……(上)**226**, (下)783
－法制……(上)226
－変更の経緯(概要)……(上)230
－市街地建築物法期……(上)230
－4 用途地域期:S26～S47……(上)232
－8 用途地域期:S47～H8……(上)235
－12 用途地域期:H8～……(上)240
防火地区……(上)142, 226, 229, **231**, 232
防火地区建築補助規則……(上)229
防空法……(上)227
防災街区整備地区計画 ☞地区計画(制度)
防災街区整備方針……(上)120, (下)774, 782, 813
防災計画……(上)56, (下)771
防災建築街区
－防災建築街区造成組合……(下)358, 443
－防災建築街区造成事業……(上)234, (下)256, 403, **443**, 505
－防災建築街区造成法……(上)230, 234, (下)357, 443, 774
防災公園……(上)725, 729, **754**, (下)565, **825**
防災再開発促進地区(防災再開発の方針)……(上)119, (下)774, 782, **813**
防災対策緊急事業計画……(上)725, 755, 757, (下)571, 777, 788, **800**, 807, 819
防災緑地……(上)756
防災緑地緊急整備事業……(上)**756**, 786, **802**, (下)565, 826
墓地(墓苑)計画標準……(上)816
(名古屋市)墓園問題協議会……(上)818, 820
ポートルネッサンス 21……(下)6
北陸・中京新幹線……(上)366
(名古屋市)歩行者系サインマニュアル……(下)681, **696**, 697
歩行者自転車専用道・歩行者専用道……(上)493, 498, **501**, **509**
保存樹、保存樹林……(上)841, (下)639, 640
墓地移転……(上)836, (下)247
保留人口フレーム……(上)111

ま

まちづくり活動助成 ☞助成制度
街づくり活動特別助成 ☞助成制度
(都市計画における)マスタープラン……(上)**103**, **108**
まちづくりびと養成講座……(下)930
まちなみ指針……(上)296, (下)286
町並み保存地区……(上)296, (下)283, 607, 657
(名古屋市)町並み保存要綱……(下)283, 646, **657**, 700
街並み誘導型地区計画 ☞地区計画(制度)
松重閘門……(下)58
「マルサ」計画……(上)417
丸の内駅前第一種市街地再開発事業……(下)424, 467

み

(用途地域)未指定地域……(上)149, 158, 162
水広下土地区画整理事業……(下)316, 328
未着手都市計画道路の整備方針……(上)95, 472

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(密集法)……(上)25, 119, 275, (下)367, 774
密集住宅市街地整備促進事業……(下)355, 373, 374, 379, 497, 815
密接関連街路事業 ☞総合有料道路事業
みどりが丘公園……(上)821, (下)853
緑 3 地区(鳴海・有松・大高)……(下)236, 280
緑の基本計画 ☞緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画
(名古屋市)みどりの基本計画(花・水・緑 なごやプラン)……(上)**109**, 734, **742**
緑のグランドデザイン 21 ☞(名古屋市)都市緑化推進計画
(名古屋市)緑の総合計画……(上)734, **741**
緑のマスタープラン……(上)116, **735**
(名古屋市)緑のマスタープラン……(上)**735**, 739, 834, 844
緑のまちづくり構想……(上)**734**, 741, 777, (下)338
港橋・港橋広場公園……(下)21, 601
南墓園……(上)765, 775, **818**, 835
民営鉄道協会申合せ ☞駅前広場
民間施設並存公営住宅建設事業……(下)505
民鉄線利子補給制度 ☞P 線補助

む

無利子貸付金(土地区画整理事業)…(下)205, 340

め

名岐道路 ☞都市高速道路
名港三大橋(名港トリトン)……(上)**414**
名四国道(国道 23 号)……(上)378, 391, 411, 423, 452, 460, 478,(下)156, 161, 271, 315, 327, 750
名四国道立体化……(下)161
名城公園……(上)246, 739, 759, 763, 767, (下)196, 198, 201, 721
明徳公園……(上)756, 802, (下)827
名濃道路 ☞都市高速道路

も

モードインターチェンジ……(上)672
木造賃貸住宅地区総合整備事業……(下)374, 497
モニタリングポスト ☞常時観測機器
守山都市計画区域……(上)65
－地域地区関連……(上)167
－駅前広場関連……(上)691, 693, 699
諸ノ木北部地区(地区計画)……(上)294

や

焼け止まり線……(下)812, 813
八事保勝会……(上)827
山崎川運河……(下)47, 54
山手植田線……(上)89, **458**, 477
山中地区(地区計画)……(上)277, **285**
山梨リニア実験線……(上)366

ゆ

遊休土地制度……(下)863, 874
誘導容積型地区計画 ☞地区計画(制度)
優良建築物等整備事業……(下)352, 370, 489
－大曽根地区……(下)490, 591
－庄内地区……(下)619
有料道路支援関連事業 ☞街路事業
有料道路制度……(上)372, 376, 404
有料融資事業……(上)445, 475, 523
豊かなウォーターフロントをめざして……(下)6
ゆとりーとライン……(上)325, 669, 671

よ

要整備地区……(下)390, 393, 396, 553, 557
容積適正配分型地区計画 ☞地区計画(制度)
容積率制……(上)23, 145, 156, 173
－特例容積率適用地区……(上)146
－容積率規制……(上)155, 156, 173
用途地域…(上)23, **149**, 150, 162, 188, (下)28, 783
－形態規制……(上)23, 155
－法制……(上)23, 150
－用途規制……(上)151
－用途地域変遷の概要:3 用途地域期(T13～S26:名古屋市)……(上)162
－用途地域変遷の概要:4 用途地域期(S26～S47:名古屋市)……(上)165
－用途地域変遷の概要:8 用途地域期(S47～H8:名古屋市)……(上)172, 188
－用途地域変遷の概要:12 用途地域期(H8～:名古屋市)……(上)182, 188
用途別容積型地区計画 ☞地区計画(制度)
予定区域(市街地開発事業)……(上)**23**, **76**, 80, (下)878
四全総 ☞国土総合開発計画

ら

り

立体換地……(下)208, **358**, 774
立体型公園・立体都市公園……(上)729, 801
立体交差事業 ☞連続立体交差
立体道路制度……(上)372
立地基準(都市計画法第 34 条)……(上)21, (下)518, 523, 531, 541
流域下水道……(下)62
流域下水道計画……(下)76
流域別下水道整備総合計画……(下)68, 71, **73**, 109
流通業務効率化基盤整備事業……(下)150
流通業務市街地の整備に関する基本調査……(下)150
流通業務市街地の整備に関する法律(流市法)……(下)**146**, 160
流通業務施設の整備に関する基本方針……(下)146
－名古屋市についての流通業務施設の整備に関する基本方針……(下)152, 158
流通業務団地……(下)**147**, **150**, 158, 183
流通業務団地進出予測調査報告書……(下)151
流通業務団地造成事業……(下)160
流通業務地区……(上)143, 465, (下)**146**, 147, 151, 152, 154, 156
流通センター進出意向調査……(下)151
(都市高速道路の)留保・留保解除……(上)396, 419, 429, **434**, 489, **512**, (下)746, 765
緑地計画標準……(上)816
緑地の種別……(上)**771**
緑地地域(制度)……(上)22, (下)513
緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画(緑の基本計画)……(上)**107**, **732**
緑地保全地域……(上)843, 855
(特別)緑地保全地区……(上)841, **843**
－八竜地区……(上)844, 847
－平和公園南部地区……(上)845, 850
－安田池……(上)850, (下)313, 322
緑道……(上)760, 772, **777**, (下)808
(名古屋市)緑道整備基本計画……(上)502, **778**
緑被率……(上)742, 839
緑化協定……(上)841, 843, **854**, (下)641
緑化 5 カ年計画……(上)**735**
緑化地域……(上)843, **854**, (下)641
緑化率……(上)262, 854, (下)641
(名古屋市)**臨海部防災区域建築条例**((名古屋市)災害危険区域に関する条例)……(下)273, 784, **790**, **794**, **795**
臨港地区……(上)142, 681, (下)24, **27**, 42, 48, 240
臨時行政改革推進審議会(新行革審・土地臨調)…(上)112, 374, (下)876
臨時防火建築規則……(上)227, 230, 232

る

れ

歴史的風致維持向上地区計画……(上)**275**
歴史的風土特別保存地区…(上)142, 841, (下)644
歴史的風土保存区域……(上)142,(下)644
歴史的町並み保存(事業)……(下)567, 607, 645
歴史の里……(下)308, 313, 321, 612
連続立体交差事業……(上)404, 481, **597**, 605, 619, **647**, 656, 694, (下)737
－東海旅客鉄道関西本線・近畿日本鉄道名古屋線……(上)627, 653
－高架下利用……(上)655
－事業の優先順位……(上)656
－事業効果・評価……(上)658
－名古屋鉄道犬山線……(上)624, 652, (下)612, 751
－名古屋鉄道瀬戸線…(上)621, 650, (下)264
－名古屋鉄道常滑線…(上)623, 651, (下)256
－名古屋鉄道名古屋本線……(上)629, 648, 654, (下)417, 622
－日本国有鉄道東海道本線……(上)620, 649, 683
－道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定に基づく既設こ道橋の改築、鉄道の高架化、操車場の新設の場合等における費用負担についての覚書(1964 年)…(上)597
－都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定(建運協定, 1969 年)……(上)598
－都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱(2004 年) ……(上)598
－立体交差事業(建運協定以前)……(上)647

ろ

路外駐車場整備計画……(上)519, 529
六大都市行政監督ニ関スル法律……(上)9, (下)885, 894
6・6通達 ☞都市計画における環境影響評価の実施について
路上駐車施設・路上駐車場…(上)374, 514, 517, 520
路上の駐車場所・路外の駐車場所……(上)514
路線価 ☞固定資産税路線価、相続税路線価
路線防火地域 ☞防火地域・準防火地域
路線防火地区……(上)229, 230

わ

Y 型ダブルデッキ(構造) ☞ダブルデッキ構造

名古屋都市計画史Ⅱ
(昭和45年～平成12年度)
上 巻

発　　行 : 2017(平成29)年12月

編 集 ・ 発 行 : 名古屋都市計画史編集実行委員会
[名古屋市
公益財団法人名古屋まちづくり公社]

編 集 事 務 局 : 公益財団法人名古屋まちづくり公社
名古屋都市センター
名古屋市中区金山町一丁目1番1号
TEL. 052-678-2208
URL:http://www.nup.or.jp/nui/

印　　刷 : 株式会社荒川印刷