

## ・都市計画道路の見直しの背景

### 1. 社会経済情勢の変化

都市計画道路を取り巻く社会経済状況は大きく変化しています。現在、まちづくりにおいては、少子高齢社会、環境、防災、自動車交通の適正化、厳しい財政状況、市民参加などのテーマがクローズアップされており、都市計画道路についても、このような変化を前提に整備を進めていく必要があります。

#### (1) 人口増の停滞と少子高齢化の進展

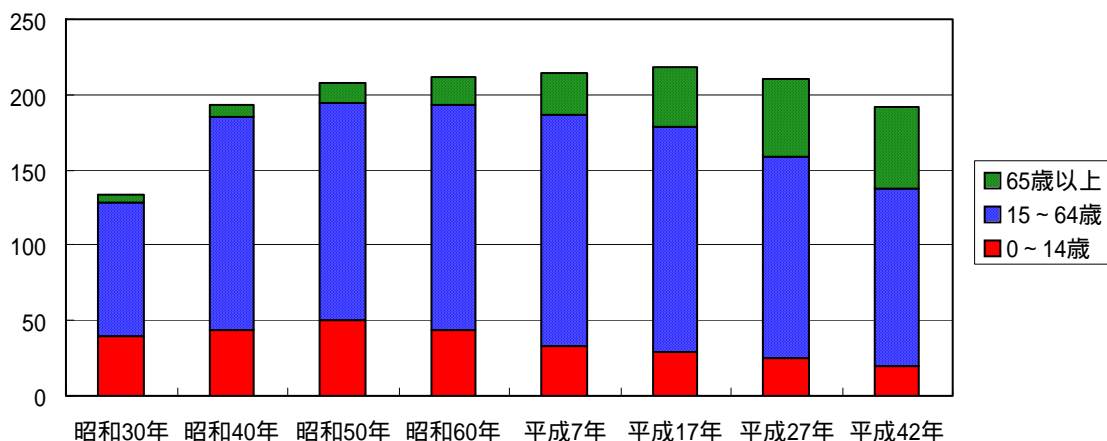
図 - 3 に示すように、昭和 50 年以降、本市の人口はほぼ横ばいであり、将来的には減少に転じると予測されています。また、急速な少子高齢化により、平成 27 年には 0～14 歳の人口が総人口の約 12% となる一方で、65 歳以上の高齢者は総人口の約 25% になると予測されています。

このような中、道路整備の基準である道路構造令が平成 13 年に改正され、子どもや高齢者、障害者の方々が安心して通行できる通行空間やバス待ちなどの滞留空間、また、植栽の整備等による環境空間などをもつ「ゆとりある歩道」の整備が求められるようになってきました。

そこで、高齢者や障害者の方々が円滑に移動できるように今後も道路のバリアフリー化を進めていくとともに、車や歩行者、自転車、また、バスや地下鉄利用者などすべての道路利用者の立場を考えた、市民の生活を支える道路整備を行っていく必要があります。

図 - 3 本市の人口の推移

(百万人)



年齢不詳は含んでいない

出典：昭和 30 年、40 年、50 年、60 年、平成 7 年の人口は国勢調査結果による（各年 10 月 1 日現在）  
平成 17 年の人口は平成 12 年国勢調査結果を基礎とし、毎月の住民基本台帳人口及び外国人登録人口の異動数を加減して推計したもの（平成 17 年 4 月 1 日現在）  
平成 27 年、42 年の人口は「日本の市町村別将来推計人口」（国立社会保障・人口問題研究所）による

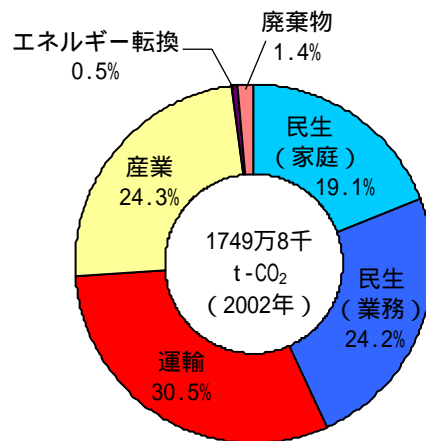
## (2) 環境の重視

平成 17 年 2 月、地球温暖化防止のための京都議定書が発効されました。本市は、これに先駆け、平成 9 年に「2010 年（平成 22 年）までに市内の二酸化炭素排出総量を 1990 年（平成 2 年）の水準から 10% 削減する」という独自目標を掲げました。

本市の二酸化炭素の排出量は、図 - 4 に示すように民生部門 43.3%、運輸部門 30.5%、産業部門 24.3%などとなっています。運輸部門の排出量を抑えるためには、交通渋滞を緩和するための道路の体系的なネットワークの整備が重要です。

また、都市に残された貴重な自然環境や歴史・文化的資産、良好な景観や町並みを都市の個性として積極的に評価し、それらを保全・活用していくことも、ますます重要になっており、都市計画道路の整備もそれらと整合を図って進めていく必要があります。

図 - 4 部門別CO<sub>2</sub>排出量



(出典：名古屋市環境局資料)

## (3) 防災まちづくり

平成 14 年 4 月、本市は「東海地震に係る地震防災対策強化地域」に指定され、平成 15 年 12 月には、「東南海・南海地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域」に指定されました。このように、本市の周辺では大規模な地震の発生が予測されており、名古屋市都市防災構造化計画によって、避難路（避難圏域内の各地点から避難距離が概ね 500m 以内となるように配置された幅員 15m 以上の道路）として指定された都市計画道路の早急な整備が必要となっています。

また、市内には木造家屋が密集し、細い街路が入り組んでいるため、火災時や緊急時の救助活動等に支障が生じる地区が存在します。このような地区で都市計画道路を整備することは、消防車などの通行や、速やかな消火活動を可能にするとともに、火災の延焼を食い止める役割も期待できるため、市民の大切な財産と命を守ることに直結します。

資料編 P13 に阪神・淡路大震災の事例を掲載

#### (4) なごや交通戦略

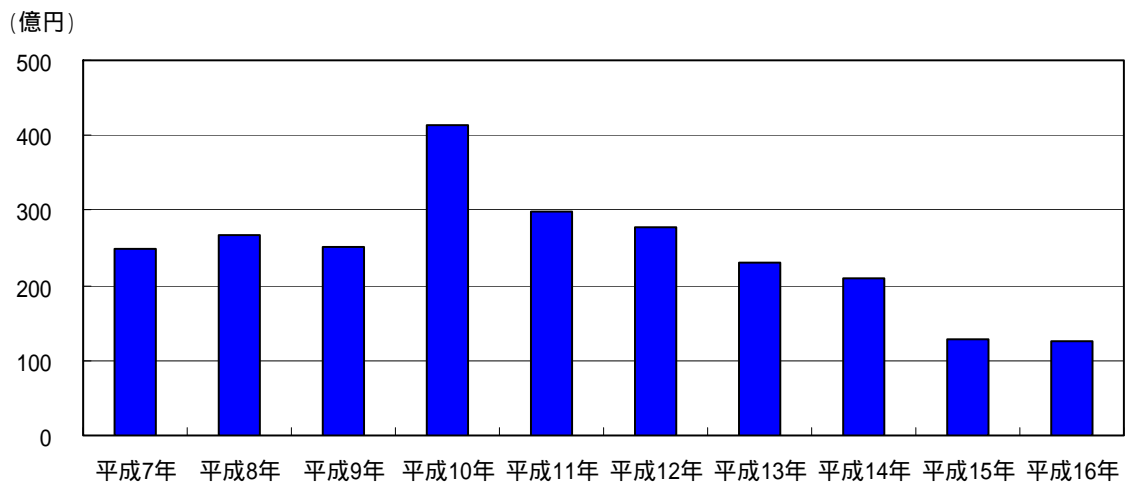
平成16年6月に、名古屋市交通問題調査会から答申された「なごや交通戦略」では、「まちと交通」のあるべき姿を実現するため、「環境にやさしい交通」、「まちの賑わいを支える交通」、「安全・快適な交通」を目標に掲げています。この目標を達成するためには、都市計画道路ネットワークの整備とともに、道路、鉄道等の交通機関相互の連携強化や交通需要マネジメントの積極的な推進によって対応していくことが望ましいとしています。

#### (5) 厳しい財政状況

市の財政状況は、収入よりも支出が大きく、公債償還基金からの借り入れにより収入を償わざるをえない大変厳しい状況が続いていました。このような状況から脱却するため、時代の変化に柔軟に対応できる財政基盤の確立を目標とした財政健全化計画を策定し、事務事業の見直しや投資的経費の抑制などに取り組んでいます。その影響もあり本市の道路整備費は、図-5に示すように、平成10年度の約400億円をピークに年々減少してきています。

そこで、今後の道路整備は、既存ストックの活用を図りながら、選択と集中による効率的な事業推進を図っていく必要があります。

図-5 本市の道路整備費の推移



## (6) 市民参加のまちづくり

これからのまちづくりにおいては、以前にも増して市民参加や市民協働が重要となっています。多様な価値観を持つ市民の皆様のニーズを取り入れるために、広く意見を聴くと同時に、行政から積極的に情報を開示して、市民の皆様とのコミュニケーションを図ることが必要です。

昨今の厳しい財政状況のもと、投資先の選択と集中を余儀なくされる中で、道路整備にあたっては、行政のアカウンタビリティー（説明責任）の観点からも、道路整備にかかる情報をできるかぎり明らかにしながら、関係権利者や納税者である市民の皆様の見解を踏まえ、効率的な道路整備を進めることが必要となっています。

## 2. 都市計画道路の現状

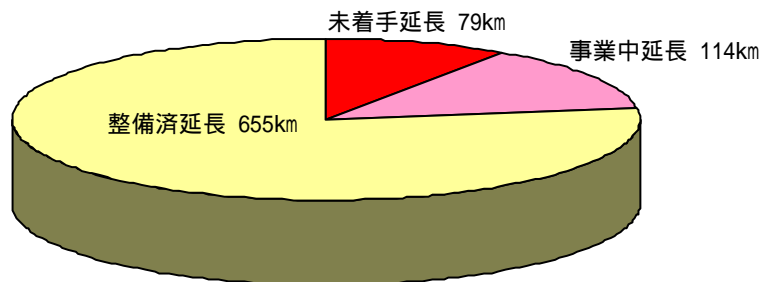
市内の都市計画道路は、大正13年の都市計画決定以来、第2次世界大戦や高度経済成長、市町村合併など、それぞれの時代背景の中で必要な見直しを行いつつ整備を進めてきました。

図-6に示すように、現在、都市計画道路（幹線街路）は848km計画されており、そのうちの655kmが整備済みで、114kmが事業中となっています。

一方、事業未着手の都市計画道路（幹線街路）は、未だ79km残っており、図-7に示すように、そのうち都市計画決定後30年以上経過している路線が9割を占め、長期未着手の路線が多く残っている状況となっています。

今回の見直しでは、この事業未着手の都市計画道路（幹線街路）（以下、「未着手都市計画道路」という。）を検討対象とします。

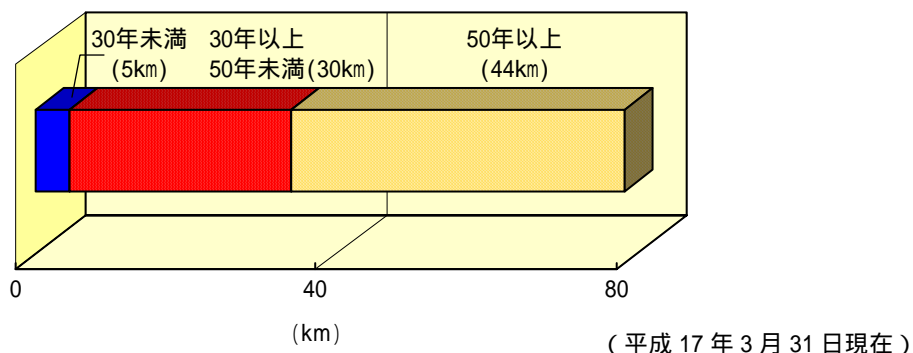
図-6 都市計画道路（幹線街路）の整備状況



(平成17年3月31日現在)

事業未着手の都市計画道路（幹線街路）には、事業に着手していても用地の確保がされていない、若しくは用地買収に着手していない区間を含みます。

図 - 7 未着手都市計画道路の計画決定後経過年次別の割合



### 3. 都市計画道路による建築制限

#### (1) 建築制限の概要

都市計画道路の区域内に建築物を建築する場合には、事業の円滑な実施を確保するため、都市計画法（53条・54条）により、階数が2階以下で、主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造等の容易に移転、除去できるものに限るなどの制限があり、関係権利者の皆様には、長期にわたり建築制限を課している状況となっています。

#### (2) 建築制限の緩和

本市では、関係権利者の皆様の負担を軽減するため、平成2年より、次の要件すべてに該当する場合には、3階建の建築を許可するという建築制限の緩和措置を講じています。現在対象となっているのは、18路線、約13kmです。

当該都市計画施設が都市計画決定後、相当期間（20年以上）経過していること  
 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  
 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内にあること  
 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