

都市計画概要 2013

第 1 編 総論

第 2 章 名古屋の都市計画の沿革

2－1 古代から中世

2－2 江戸時代

2－3 明治時代

2－4 大正時代

2－5 昭和時代

2－6 平成時代

2-1 古代から中世

名古屋の地に人々が住み始めたのは、今からおよそ 3 万年前の旧石器時代である。その後、およそ 1 万 2 千年前に始まった縄文時代には、土器と弓矢を持った人々が次第に定住を始める。そして、西日本から弥生文化が伝わると北区西志賀町付近に最初の弥生時代の集落が誕生した。

古墳時代になると大和王権との強力な関係を築いた豪族「尾張氏」が勢力を拡大し、東海地方最大の断夫山古墳などを造った。

大化元年（645 年）、大化の改新で隋・唐の律令制に倣った中央集権律令国家体制が成立し、体系的な土地支配体制が確立した。中島、海部、葉栗、丹羽、春部、山田、愛智、智多の八郡からなる「尾張国」が誕生し、この地方の政治の中枢である国衙は中島郡の稲沢に設置された。

室町時代、尾張では足利一門の有力氏族である斯波氏が守護となり、守護代として織田氏が越前国から移ってきた。応仁の乱の後、尾張は織田一族が割拠する状態となったが、織田信長が尾張国内を統一する。

永禄 3 年（1560 年）、信長は今川義元を桶狭間で討ち取った。天正 10 年（1582 年）、天下統一に邁進していた信長は、明智光秀の謀反により本能寺にたおれた。

羽柴秀吉は、山崎の戦いで光秀を討ち、四国・九州を平定し、小田原攻めの後、徳川家康を関東に封じて天下統一を成し遂げた。

慶長 3 年（1598 年）、秀吉が伏見城に没すると、慶長 5 年（1600 年）、関ヶ原において天下分け目の決戦が行われ、これに勝利した家康により江戸時代の幕が開くことになる。

2-2 江戸時代

江戸幕府の開府後、慶長 15 年（1610 年）に名古屋城の築城が始まった。それ以前、この地方の政治の中心は清須であったが、徳川家康は軍事上の目的から新たに那古野の台地に名古屋城を築き、堀川の開削とともに碁盤割りの城下町を建設した。そして、武士、町人をはじめ神社、仏閣に至るまで、清須からこの城下町に町ごと移転させた。いわゆる「清須越し」である。

新しい城下町の中心部は、東西南北に走る道路で碁盤割りにされ、うち数本は東海道や中仙道などの街道にも接続された。道路幅は 3 間（5.45m）とされ、碁盤割りに

区切られた 1 街区は 60 間（109.09m）四方であり、99 街区が整備された。これらの街区は商業地とされ、商人たちが住み、武士の屋敷町がそれを取り囲む形で置かれた。城下の入口付近には寺町が配置され、万一の場合の防衛拠点として武士が寺院に寝泊まりできるようにした。

こうして、名古屋は初めて近世都市としての形態を成すこととなった。

2-3 明治時代

明治 4 年に廃藩置県により名古屋藩は名古屋県となった。翌年には尾張、三河を所管する愛知県となり、名古屋は第一大区となった。その後、明治 22 年 10 月 1 日の市制施行によって名古屋市が誕生し、本市はこの地方の政治の中心地として発展するとともに、商工業の振興によって急速に近代産業都市へと進んでいった。

明治 19 年に国鉄東海道線の名古屋停車場の開業に伴い、広小路通が都心から停車場まで延伸し、この広小路通には明治 31 年に国内 2 番目の路面電車が開通した。また明治 40 年に名古屋港が開港すると、それにあわせて港と都心を結ぶ大津通の整備を行った。

明治 38 年からは精進川の改修を開始し、明治 43 年の竣工後、新堀川と名称を変更した。また、この改修の際の掘削土を用いて整備されたのが鶴舞公園で、本市が最初に設置した公園として明治 42 年に開園した。

2-4 大正時代

本市における近代都市計画の法制は、大正 7 年の東京市区改正条例の準用により始まる。この東京市区改正条例は、明治 21 年に公布された日本で最初の都市計画法で、大正期に市街地の無秩序な膨張が始まった他の大都市を条例の準用都市として指定した。

しかし、産業化と都市化に対応した都市計画のために、大正 7 年に政府は「都市計画調査会」を設置し、大正 8 年には旧都市計画法が制定され、翌大正 9 年の法施行と同時に東京市区改正条例は廃止された。

また、大正 8 年には、市街地における建築物の制限を主眼とする市街地建築法が制定、翌 9 年に施行された。市街地建築法は主務大臣の指定する区域に限って適用され、この適用範囲の指定がなければ用途地域等の指定をすることができなかったが、名古屋市は法施行時に市域の全域が適用区域に指定された。

この旧都市計画法と市街地建築法の制定により、本市でも大正 11 年の都市計画区域の決定をはじめ、総合的な将来の構想に基づき、基礎となる用途地域や街路、公園、運河などの重要施設が都市計画として決定された。本市域における最初の都市計画街路は大正 13 年に、都市計画公園は大正 15 年にそれぞれ決定された。

また、大正初期から耕地整理や区画整理が普及し、市街地の整然とした開発整備に貢献した。本市では終戦までに、耕地整理 33 組合、その施行面積の合計は約 3,850ha、土地区画整理組合は 98 地区、施行面積約 5,080ha について設立認可された。(第 2 編第 6 章 6-3(2) 参照)

2-5 昭和時代

(1) 戦前の名古屋

大正期に決定された都市計画は、昭和期に入って実施に移され、昭和 5 年には中川運河、昭和 10 年には東山公園や志賀公園が完成するなど諸施設の整備も進んだ。都市計画街路や公園の整備は、耕地整理、区画整理によって進められた。このような市街化の進展により、昭和 8 年に人口が 100 万人を超え、昭和 16 年には戦前のピークである約 138 万人に達した。

昭和 13 年に市街地建築物法の一部改正が行われ、住居、工業の専用地区と空地地区等の制度が新設された。本市では、昭和 15 年に、住居、工業専用地区が、昭和 17 年に空地地区がそれぞれ都市計画決定された。一方、都市の自然風致を維持のため私権を制限する都市計画法に定められた風致地区は、昭和 14 年に本市で初めて都市計画決定された。

また、この時期は戦時色が強まり、昭和 6 年に満州事変、昭和 7 年に上海事変、昭和 12 年に日中戦争が勃発した。同昭和 12 年には、防空法が公布・施行され、昭和 15 年の都市計画法の一部改正によって、都市計画の目的に防空が追加された。翌昭和 16 年 12 月には真珠湾攻撃により日米が開戦し、日本は第二次世界大戦へと突入していった。

(2) 戦後の名古屋

第二次世界大戦により当時の市域の約 4 分の 1 の区域を焼失するなど多大の被害を受け、本市の都市機能はほぼ停止状態となり、人口も 60 万人ほどに減少した。

しかし、本市はこの状況に屈することなく、理想的な文化、産業都市の建設の目標のもと、既定の街路網、公

園計画などの計画を廃止し、新たに総合的な復興都市計画をいち早く作成し、事業にとりかかった。特に戦災の激しかった都心部を中心に、画期的といわれる戦災復興土地区画整理事業を実施した。この事業は、着手後約 35 年を経た昭和 56 年 9 月に全 48 工区の換地処分を終え、現在の名古屋の近代的街並みの基盤となっている。(第 2 編第 6 章 6-3(3)②参照)

昭和 30 年代は復興計画の進展が目覚ましく、重工業の発展、市域の拡張もあって、人口は急角度の増加を示した。また、経済の高度成長を背景に、急激な都市への人口集中と宅地需要を受けて、民間施行の土地区画整理事業がはなばなしく展開された。

昭和 34 年 9 月の伊勢湾台風は名古屋の都市計画にとって都市防災という面で大きな教訓となった。無災害都市建設のために被災直後設立された名古屋市災害対策協議会により、恒久的な防災対策が樹立され、街路築造、区画整理事業、給排水施設の整備及び災害危険区域の指定などの諸計画が推進された。

国の動きとしては、昭和 30 年代からの急激な都市化によって引き起こされた種々の都市問題に対応するため、昭和 43 年に旧都市計画法が全面改正され、新都市計画法が公布された。新法では、新たに市街化区域及び市街化調整区域の都市計画、開発許可制度の創設、都市計画事務の地方への委譲、都市計画への住民意見の反映等の措置が図られ、都市計画が新しい制度として体系化され再出発することとなった。

これに関連して、昭和 44 年には既成市街地の土地の高度利用と公共施設の整備促進のため都市再開発法が制定された。また、土地利用の純化を図るため、昭和 45 年には建築基準法の一部改正によって、用途制限の強化、専用地域の大幅増加が図られた。

以上の一連の法制度の改正に対応して、名古屋都市計画区域は昭和 44 年 12 月に周辺 16 町村を含む面積約 51,000ha の区域に再編成された。さらに、都市計画の基本となる市街化区域及び市街化調整区域は昭和 45 年 11 月に決定され、市域面積の約 92%が市街化区域に指定された。次いで、昭和 47 年 9 月には土地の合理的利用を目的として 8 種類の新用途地域が決定された。その後、この用途地域制度のもと、昭和 54 年 12 月、昭和 61 年 4 月の 2 度にわたり全市見直しを行った。(第 2 編第 2 章 2-3(1) 参照)

他方、名古屋が周辺地域を含めて均衡ある発展を図るため、市街地形成の骨格を成す幹線街路の整備と都市活

動を支える都市交通体系の確立が必要となり、昭和42年3月には名古屋市域外周を一巡する名古屋環状2号線が、次いで昭和45年9月にはこれと有機的に接続する名古屋都市高速道路が決定された。(第2編第3章3-3(1)参照)

さらに、公共交通機関の軸となる鉄道については、新線整備の推進と既設線の増強を図り、地下鉄の建設が推進された。また、鉄道の連続立体交差化、総合駅や駅前広場の整備などに努め、都心部の駐車場需要に対処するため久屋駐車場等の整備を行ってきた。(第2編第3章3-4～3-6参照)

昭和49年2月には中村区那古野一丁目において、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、泥江第一種市街地再開発事業が決定された。この事業により、昭和53年4月に2棟の施設建築物が、昭和59年10月に超高層の名古屋国際センタービルが完成した。(第2編第6章6-4(3)①参照)

本市は、昭和52年12月、地方自治法に基づく基本構想を市議会の議決を経て定めた。この名古屋市基本構想は、新しい世紀を展望した長期にわたる市政運営の指導理念として位置づけられる。これに即して市政を総合的かつ計画的に運営していくための基本計画として、昭和55年1月に名古屋市基本計画を、昭和63年8月に名古屋市新基本計画を策定した。(第1編第4章4-1、4-2(1)、(2)参照)

そして、これらの計画を推進するため、公共施設の未整備地区や都市機能の更新・強化に向けて民間開発を誘導する地区等において、地区の特性に応じた各種の事業・規制・誘導手法を複合的に用い市街地の整備を進める地区総合整備を開始した。(第2編第6章6-1(3)、6-2参照)

また、昭和59年に本市では、都市景観の創造・保全を進めるために都市景観条例を定め、昭和62年にはこの条例にもとづき都市景観の整備を総合的・計画的に進めるため、基本的な目標などを明らかにした都市景観基本計画を定めた。(第2編第10章10-2、10-4参照)

2-6 平成時代

平成元年(1989年)、本市は明治22年(1889年)の市制施行以来100年目を迎えた。同年7月9日に金山総合駅がオープンし、7月15日からは世界デザイン博覧会が開催された。市議会においても「デザイン都市宣言」が決議され、本市は、これを契機にデザインに着目したさ

まざまなまちづくりを進めている。

平成3年7月15日には、行政と市民、まちづくり関係者などを結び、まちづくりに関する調査研究、情報の収集・提供、人材の育成交流を行う拠点として、財団法人名古屋都市センター(現在は、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)が設立された。(第2編第16章16-6参照)

そのような中、昭和の終わりに続いたバブル景気に伴う地価高騰は深刻な社会問題となっていた。平成4年、総合的な土地政策の一環として、都市計画法等が改正され、市町村の都市計画に関する基本方針(市町村の都市計画マスタープラン)が創設されるとともに、住居系用途地域の細分化を中心に土地利用計画の詳細化が図られ、用途地域は8種類から12種類となった。この改正に伴う用途地域の全市見直しは、平成8年5月末に決定された。(第2編第2章2-3(1)参照)

また、本市では、広域交流の拠点都市にふさわしい都市機能の集積と土地の高度利用を図るため、拠点開発に取り組んでいる。栄地区では、平成8年に、廃校となった夜間高校の跡地を利用した複合施設「ナディアパーク」が完成。平成14年には立体型公園「オアシス21」の供用を開始した。金山地区では、平成11年に「金山南ビル」が金山総合駅の南に完成し、総合駅の北には平成17年に「アスナル金山」がオープンした。他にも名古屋駅周辺地区におけるささしまライブ24地区や金城ふ頭地区等で開発が進められている。(第2編第6章6-7、6-8参照)

都市計画の制度面では、平成11年7月、いわゆる地方分権一括法により、都市計画法など関連法制が改正され、都市計画の自治事務化、決定権限の指定都市・市町村への拡大、市町村都市計画審議会の法定化などが図られた。これにより、本市は、都市計画区域、区域区分、市域を越える都市施設を除きほとんどの決定権限を有することとなった。なお、区域区分については、平成23年の法改正により平成24年4月1日より本市が決定権限を有している。(第1編第3章3-6(1)参照)

平成12年9月には、市基本構想に基づく第3次の長期総合計画として名古屋新世紀計画2010を策定した。(第1編第4章4-2(3)参照)

また平成13年9月には、行政はもとより、市民や企業とのパートナーシップにより、地域の特性を生かしたまちづくりをすすめる総合的なガイドラインとなる名古屋市都市計画マスタープランを策定した。(第2編第1章1-3参照)

平成 15 年 2 月には、提案型としては全国初となる都市再生特別地区（名駅四丁目 7 番地区）を都市計画決定した。この後、本市において都市再生特別地区は現在までに、先の地区も含めて 6 地区で決定している。（第 2 編第 2 章 2-3(6)、第 15 章 15-2(1)①参照）

都市景観の分野では、平成 16 年の景観法制定を受け、これまで実施してきた施策をより効果的な制度とするため、平成 19 年 3 月に景観法に基づく景観計画を策定した。

これにより、景観法、都市景観条例、都市景観基本計画、景観計画による景観施策の体系となった。（第 2 編第 10 章 10-5 参照）

交通分野では、平成 13 年 3 月に全国で初めてガイドウェイバスシステムを導入したゆとりーとライン（ガイドウェイバスシステム志段味線）が営業を開始した。平成 16 年 10 月には、地下鉄名城線の環状化により全国初の地下鉄環状運転が開始され、名古屋駅と金城ふ頭を結ぶあおなみ線（西名古屋港線）も開業、翌平成 17 年 3 月には、磁気浮上式システムを採用したリニモ（東部丘陵線）が営業を開始し、同時期に開催された「愛・地球博」会場への重要な交通手段となった。（第 2 編第 3 章 3-6(2)、3-8 参照）

平成 18 年には、第 4 回の用途地域の全市見直しを行った。この見直しは、平成 13 年の名古屋市都市計画マスタープランの実現や平成 15 年に都市計画審議会より受けた「土地利用計画のあり方について」の諮問に対する答申にあげられた様々な土地利用計画上の課題への対応を図るためのものであった。（第 2 編第 2 章 2-3(1)参照）

また、平成 20 年 10 月には、一定規模以上の敷地を有する建築物の新築等を行う場合に緑化を義務付ける緑化地域制度を全国に先駆けて施行した。（第 2 編第 4 章 4-4(3)参照）

平成 22 年に、市基本構想に基づく総合計画である中期戦略ビジョンを策定し、その実現を支える個別計画も策定されることとなる。（第 1 編第 4 章 4-2(4)参照）

平成 23 年 3 月には、身近に歴史が感じられるまちづくりに積極的・戦略的に取り組むために、市の基本構想や総合計画を踏まえ、歴史分野におけるまちづくりの基本方針として「歴史まちづくり戦略」を策定した。（第 2 編第 11 章 11-1 参照）

交通分野においては、より一層の自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系を目指していく名古屋市交通問題調査会答申「なごや新交通戦略」を踏まえ、将来に向けた交通施策を推進して

いくための指針「なごや新交通戦略推進プラン」を平成 23 年 9 月に策定した。現在、この推進プランのリーディングプロジェクト「みちまちづくり」を着実に計画的に進めていくための実行計画「なごや交通まちづくりプラン」を策定中である。（第 2 編第 3 章 3-2(2)参照）

平成 23 年 12 月には平成 13 年 9 月に策定した名古屋市都市計画マスタープランを改訂し、概ね 20 年の長期的な見通しのもとに目標年次を平成 32 年とするまちづくりの方針を定めた。このマスタープランは、「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 点を特色としている。（第 2 編第 1 章 1-3、第 6 章 6-1(4)参照）

本市の都心部のまちづくりに目を向けると、平成 16 年の「都心部将来構想」の策定に加え、平成 39 年度に予定されているリニア中央新幹線の開業を見据え、栄地区については「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」を平成 25 年 6 月に策定し、名古屋駅周辺地区については「名古屋駅周辺まちづくり構想」の策定に向けた検討を進めている。（第 2 編第 6 章 6-7(1)、(2)参照）