

都市計画概要 2013

第2編 名古屋の都市計画の現況

第6章 市街地の開発整備

6-1 市街地整備の沿革と方針

6-2 地区総合整備の事例

6-3 土地区画整理事業

6-4 市街地再開発事業

6-5 優良建築物等整備事業

6-6 開発行為

6-7 都心部の開発

6-8 拠点開発計画

6-2 地区総合整備の事例

(1) 米野・名駅南地区総合整備

① 目的・経緯

米野・名駅南地区(約180ha)は、名古屋駅の南に位置し、周囲を広小路線、江川線、岩井町線、名古屋環状線に囲まれた地区である。本地区は、主要なターミナル駅である名古屋駅に隣接する地区にもかかわらず、米野地区、太閤地区における木造家屋密集地での防災機能や住環境の改善が課題となっていた。また、笹島地区では、大規模遊休地となっている旧国鉄笹島貨物駅跡地における新たな土地利用への転換が課題となっていた。

これらの課題に対処するため、昭和55年の名古屋市基本計画において地区総合整備に米野地区を位置づけ、昭和63年の名古屋市新基本計画において米野・名駅南地区に区域を拡大している。土地地区画整理事業、公園整備事業等の各種の事業手法を導入することにより、大規模敷地の再開発の促進等による商業・業務機能の強化、木造家屋密集地の整備改善、道路・公園など主要な公共施設の整備による防災機能の強化を図り、名古屋都心の新しい核の形成を目指している。

② 事業概要

ア ささしまライブ24土地地区画整理事業

都心部に残された希少な大規模遊休土地である旧国鉄笹島貨物駅跡地の土地利用転換を図るため、平成11年度に事業着手した。現在は、地区内の民間事業者の開発計画と調整をとりつつ、道路・公園等の都市基盤

の整備を進めている。(本章6-3(3)⑭参照)

また、地区内における土地の高度利用や快適で魅力ある都市空間の形成を目指し、平成16年にはささしまライブ24地区計画を決定している。

イ 椿町線街路事業

名古屋駅西口からささしまライブ24地区へのアクセス改善及び名古屋駅周辺の交通ネットワークの強化のため、平成12年度に太閤地区における整備に着手した。現在は、ささしまライブ24土地地区画整理事業による整備区間と併せて、早期の供用開始を目指している。

ウ 米野公園整備事業

地震等災害時の地域住民の一次避難地、救護活動拠点となる防災公園として平成10年に事業着手した。現在は用地買収もほぼ終わっており、避難地としての活用が可能となっている。

エ 生活こみち整備促進事業

災害時に消火や避難の支障となる狭あい道路が多数存在する米野地区において、狭あい道路の拡幅整備を目的とした生活こみち整備促進事業を平成17年度から実施している。(第2編第14章14-4(4)参照)

オ 都市防災不燃化促進事業

耐火建築物への建替えを図ることにより安全な避難路とするとともに、都心部へ至る幹線道路にふさわしい土地利用を実現することを目標とし、広小路線地区において昭和61年度から平成27年度までの計画で事業を実施している。(第2編第14章14-3参照)

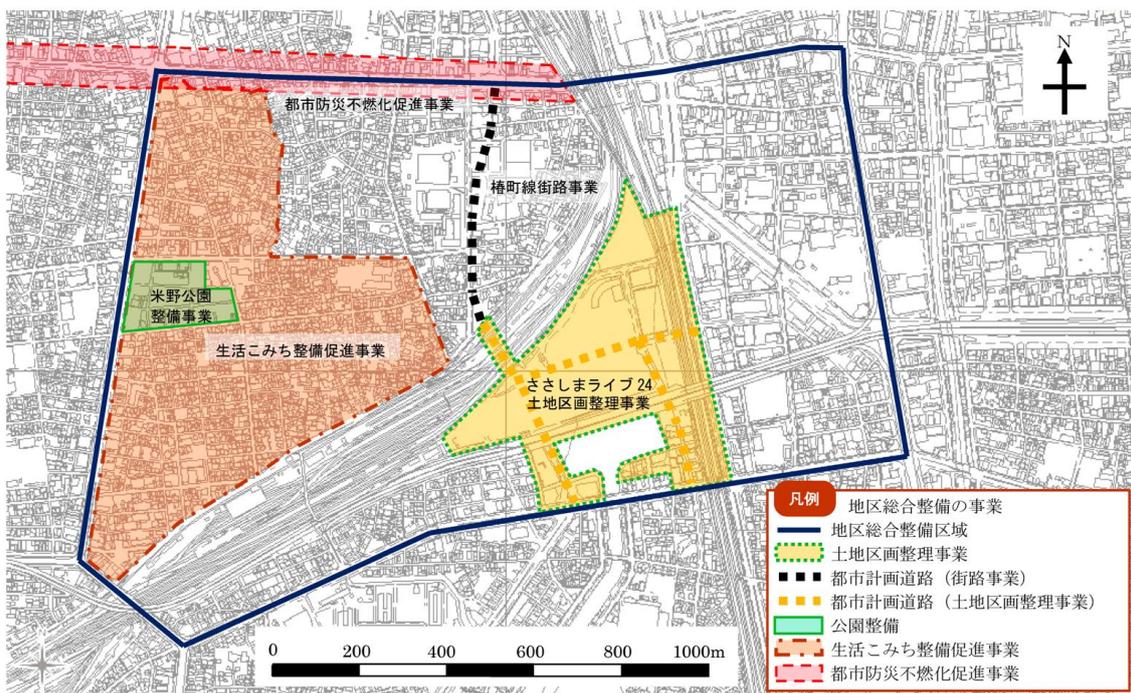


図2-6-14 米野・名駅南地区総合整備区域図

(2) 筒井地区総合整備

① 目的・経緯

筒井地区(約 120ha)は、JR 中央本線千種駅の北西に位置する住宅地を中心とした既成市街地の区域を対象としている。

このうち、新出来、筒井、葵及び黒門・百人地区は、昭和 21 年当時、復興土地区画整理事業としてスタートしたが、事業計画等の見直しにより昭和 44 年に事業区域から除外された。その後、名古屋市基本計画において、これらの地区を含む区域を一元化し筒井地区と称し、各種整備手法を複合的に駆使して総合的に整備を行う地区として位置づけるとともに、都市再開発方針により具体的な事業を進めることとなった。

これらの 4 地区は戦災を受けていない地区であり、老朽化した木造家屋が密集し、公共施設が未整備な状況にあるため、特に生活道路が狭く住環境の整備及び防災性の向上が課題となっている。これに伴い人口の減少と高齢化が進み、地域の活力も低下し商店街も衰退の傾向にある。

また、JR 中央本線・地下鉄東山線の千種駅及び地下鉄桜通線車道駅に近接し、交通結節点にふさわしい地区として整備すべき千種駅周辺地区がある。

② 事業概要

ア 新出来地区

本地区については、土地区画整理事業と密集住宅市街地整備促進事業(現在の住宅市街地総合整備事業)との合併施行により整備を進めた。

イ 筒井地区

本地区についても、土地区画整理事業と住宅市街地総合整備事業との合併施行により整備を進めている。

ウ 葵地区

本地区についても、土地区画整理事業と住宅市街地総合整備事業との合併施行により整備を進めている。

(ア、イ、ウは本章 6-3、第 14 章 14-4(3)も参照)

エ 黒門・百人地区

本地区(約 11.1ha)では、赤萩町線(計画幅員 30m、延長 378m)については街路事業、外堀町線(計画幅員 15m、延長 140m)については居住環境整備事業の認可を昭和 56 年 7 月 13 日に受け、用地買収に着手した。

赤萩町線については平成元年 9 月、外堀町線については昭和 61 年 3 月にそれぞれ開通している。

また、居住環境整備事業は、昭和 60 年度に完了している。

オ 千種駅周辺地区

本地区は、商業・業務機能の集積および都心居住の促進がはかられている。



図 2-6-15 筒井地区総合整備区域図

(3) 大曽根地区総合整備

① 目的・経緯

大曽根地区(約 130ha)は、昭和 38 年に土地区画整理を施行すべき区域として都市計画決定されており、大曽根駅を中心に広義の再開発を促進し、商業・業務拠点の形成と木造住宅等の密集地の整備改善による住宅及び住工複合地の実現をめざしている。

大曽根地区総合整備の区域は、大曽根地区、大曽根北地区からなっている。地区整備の手法は、土地区画整理事業をベースにしており、各々の地区課題に応じてその他の手法をあわせて導入し、整備を進めている。

② 大曽根地区の事業概要

大曽根地区は、土地区画整理の都市計画決定区域の一部について、昭和 39 年に事業着手して以来地区整備を進め、大曽根駅前広場及び国道 19 号の整備等が行われた。

当時における地区整備のニーズの多様化傾向は、大曽根地区も同様であり、土地区画整理事業の単独手法のみでの対応が限界となっていた。

そこで、同地区の整備にあたっては、多様化した地区整備のニーズに対応するとともに、商店街という特殊性から地区課題に対応する各種の整備手法を導入して、次のような総合的な取組みが進められた。

ア 土地区画整理事業の推進

道路、駅前広場等の都市基盤整備

イ ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業及びまちづくり総合支援事業の導入

ショッピングモールを中心としたグレードの高い整備の実現

ウ コミュニティ・マートモデル事業地区の指定及び高度化事業の導入(西地区)

店舗等、商業的施設の整備推進

エ 地区更新計画の承認及び建築協定の許可、優良建築物等整備事業の導入(西地区)

一定のルールに基づく建物(店舗)の更新及び建物の一部共同化の実施

オ 再開発等の検討(東地区)

土地の高度利用をめざすも、計画案に対する地権者の 100%同意が得られず、平成 13 年に断念

カ まちづくりのための地元協議会の設立

「街づくり申し合わせ」、「建物づくりガイドブック(西地区)」等により、建物、店舗づくりのルール化等、地元の主体的なまちづくり活動の推進

③ 大曽根北地区の事業概要

大曽根北地区は、土地区画整理の都市計画決定以来、決定区域の一部について、事業が未着手となっていた。

しかし、地区の南に隣接する大曽根地区の整備の進捗によつて、国道 19 号の整備が緊急の課題となり、区画街路の整備の遅れ等もあつて、昭和 60 年に土地区画整理事業に着手し、平成 4 年に隣接地区を合併編入して地区拡大を図つた。同地区整備の概要は、次のとおりである。

ア 土地区画整理事業の推進

道路、公園等の都市基盤の整備(本章 6-3(3)⑨参照)

イ 住宅市街地総合整備事業(密集住宅市街地整備型)の推進

老朽住宅の解消、コミュニティ住宅の供給、公園等公共施設の整備、集会所等生活環境施設の整備(第 2 編第 14 章 14-4(3)⑤参照)

ウ 公園の整備推進

都市計画公園の整備

エ 住宅の整備

民間資本及び公的資本による高層集合住宅の建設

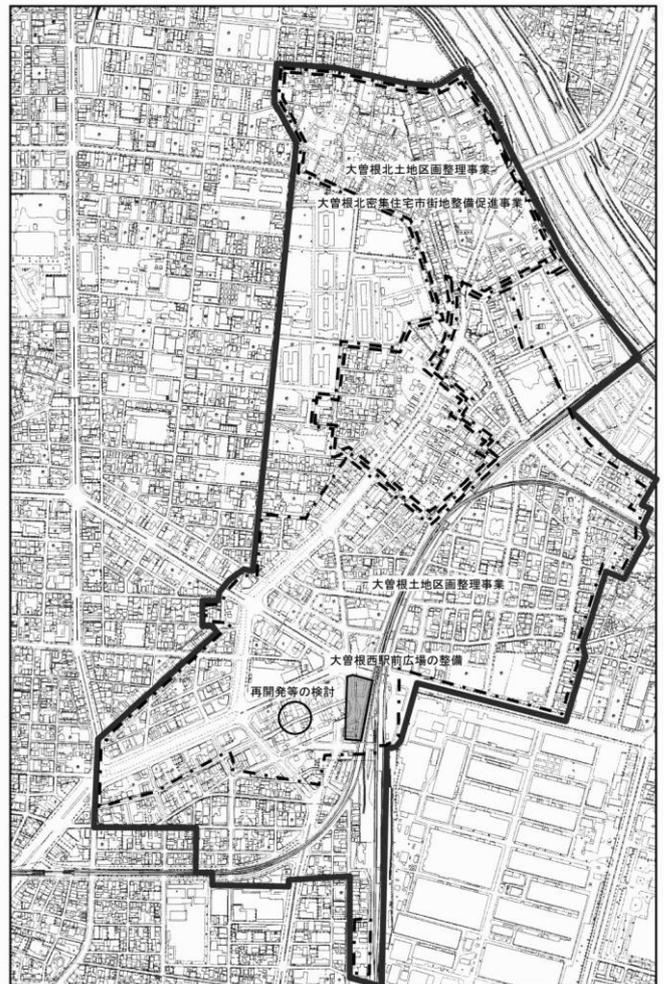


図 2-6-16 大曽根地区総合整備区域図

(4) 小幡地区総合整備

① 目的・経緯

小幡地区(約 60ha)は、守山区の行政・商業の中心的役割を果たす地区であり、小幡地区居住環境整備事業と小幡駅前第一種市街地再開発事業を実施した。

居住環境整備事業は昭和 50 年に制度化されたもので、幹線、補助幹線街路に囲まれた一住区程度の地区について、周辺道路の整備、区画街路、歩行者優先道路等の系統的整備、道路照明、植栽等を実施することにより、地区内への流入、通過交通を制限、排除し、安全な歩行者空間を確保するなど良好な居住環境の形成を図る事業である。

小幡地区居住環境整備事業地区は、おおむね都市計画道路守山本通線、松川橋線、山の手通線、公園線に囲まれた約 64ha の地区であり、以前に耕地整理がなされて道路も狭小ながら整備されていた。

しかし、松川橋線、守山本通線及び地区を横断する小幡瀬古線が未整備の状況にあり、通過交通の顕著な増加により交通の危険が増大していた。

このような課題を解消するため、昭和 53 年度、建設省(現在の国土交通省)の事業採択を受け、地区の航空写真測量を実施し、事業に着手した。

法的手続の経緯は、次のとおりである。

ア 都市計画決定

昭和31年8月13日 都市計画道路3路線

(松川橋線、小幡瀬古線、守山本通線)

昭和60年2月26日 都市計画道路5路線

(小幡1号線～小幡5号線)

平成4年3月30日 都市計画道路 公園線

イ 都市計画事業認可

昭和54年10月5日 松川橋線

昭和56年4月20日 小幡瀬古線

昭和59年5月11日 守山本通線

昭和60年6月10日 小幡1号線～小幡5号線

平成4年12月7日 守山本通線(延伸部)

平成5年12月6日 公園線

一方、小幡駅前第一種市街地再開発事業は、主要駅である小幡駅前の立地を生かした地域中心地としてふさわしい整備を行うため、実施され、平成 14 年 2 月 1 日をもってすべての工事を完了している。(本章 6-4(3)④参照)

② 事業概要

居住環境整備事業の主な内容としては、松川橋線、守山本通線の整備による通過交通の排除、小幡瀬古線及び小幡 1 号線から小幡 5 号線までの整備による地区内交通

の円滑化並びに地区内の発生集中交通のための骨格道路の確保、歩行者優先道路の整備による街路植栽、街路灯設置、安全確保などがあり、これにより交通安全と現場の整備を図り、もって健全な市街地の発展に寄与している。

事業の実施状況は次のとおりである。

ア 松川橋線

昭和 61 年度完了。

イ 小幡瀬古線及び守山区役所前交差点改良

昭和 62 年度完了。

ウ 守山本通線

平成 13 年度完了。

エ 公園線

平成 12 年度完了。

オ 区画街路 小幡 1 号線～小幡 5 号線

小幡 1 号線～3 号線については平成 2 年度までにおおむね整備を完了した。小幡 1 号線においては 2 件の用地買収が残っていたが、単独事業として平成 4 年度と平成 13 年度にそれぞれ用地買収及び整備を行い、全線が完了した。また、小幡 4 号線は平成 10 年度に、小幡 5 号線は平成 14 年度に整備を完了した。

カ 歩行者優先道路 小幡 6 号線～小幡 10 号線

小幡 6 号線～9 号線については平成 3 年度までに整備を完了した。また、小幡 10 号線についても平成 8 年度に整備を完了した。

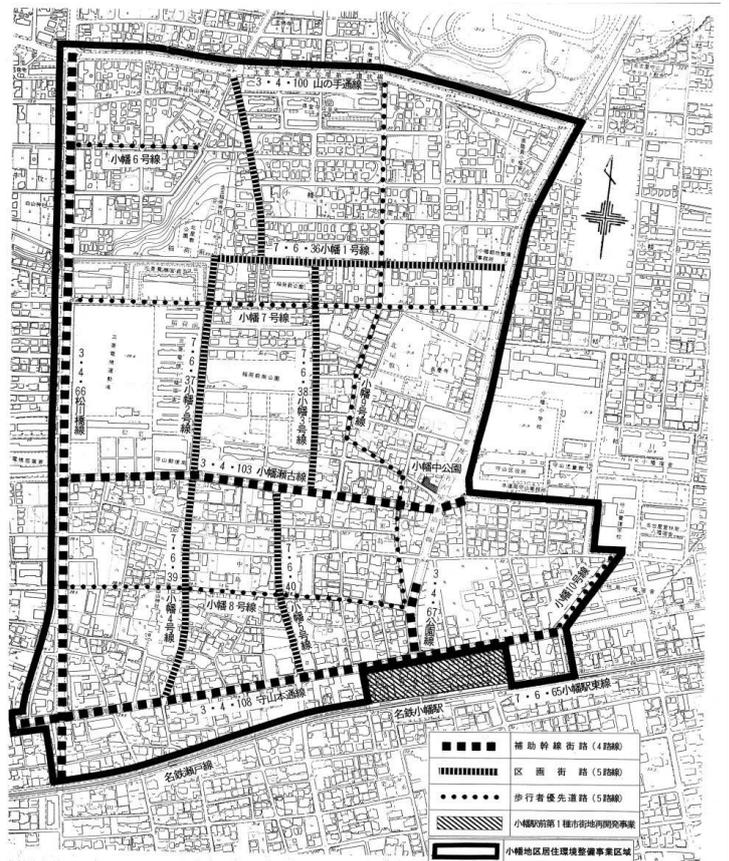


図 2-6-17 小幡地区総合整備区域図

(5) 鳴海地区総合整備

① 目的・経緯

鳴海地区(約190ha)は、名鉄鳴海駅周辺とその北側に広がる地区で、旧東海道の宿場町として古くから栄え、今日でも鳴海駅を中心に後背商圈を抱えた商店街形成が見られる市街地として商業・交通の要所となっている。

しかし、鳴海駅周辺地区は、商店街の魅力低下、家屋の老朽化などの問題も有しており、地域中心地としての魅力ある商業機能の集積が求められている。

また、周辺の居住地区でも、細街路が多く、家屋の老朽化などが相まって居住環境の悪化、災害危険性の増大などの課題を抱えている。

以上のようなことから、名古屋新世紀計画 2010 では、安全で快適な既成市街地の再生を図る地区として位置づけられ、有松・大高地区とともに本市南東部の交流拠点として活性化を図り、住・商の調和のとれたまちづくりをめざしている。「緑区の表玄関にふさわしい活気とうるおいのあるまちづくり」をテーマに、駅前広場などの整

備、商店街の環境整備による便利で魅力ある地域中心地の形成、生活道路の整備による居住環境の整った住宅地の形成、緑の保全、扇川の水面による水と緑の豊かなまちの形成を目標としている。

② 事業概要

駅周辺の約3.2haにおいては、鳴海駅前第二種市街地再開発事業を施行しており、A～Dの4工区のうち、D工区において平成17年度に施設建築物(リベスタ鳴海)、平成21年度に鳴海南駅前広場及び古鳴海停車場線の整備が完了した。C工区については、特定建築者制度の活用により、施設建築物を整備している。A・B工区についても建物移転、用地取得を進めている。(本章6-4(3)⑤参照)

再開発区域以外の古鳴海停車場線の整備については、浅間橋から本町交差点までの「本町工区」を沿道整備街路事業により整備し、平成21年度に完了した。名鉄名古屋本線の連続立体交差事業は平成19年度に事業完了した。



図2-6-18 鳴海地区総合整備区域図

(6) 有松地区総合整備

① 目的・経緯

有松地区(80ha)は、本市の東南部に位置し、旧有松町の中心市街地として発展してきた地区である。本地区は、江戸時代より有松絞の産地として広く知られ、特に旧東海道沿いには伝統的建築物が今も残っており、本市の町並み保存地区の指定を受けている。

しかし、都市計画道路有松線をはじめとする道路や駅前広場等の公共施設の整備が十分でなく、また、本地区内は木造住宅密集地でもあり、生活道路が狭いなど基盤整備、商業環境の整備などの課題を抱えていた。

このような状況を踏まえ、本市では昭和55年に名古屋市基本計画において、地区総合整備を推進する地区として位置づけ、地区課題の抽出を行い、地元説明会などを実施した。

また、昭和63年には名古屋市新基本計画において、本市東南部の外縁拠点域として位置づけ、歴史的環境の残る地区の特性と整備課題に対応した各種の事業の実施に向けて調査・検討を進めてきた。

そして、名古屋新世紀計画2010では、本市東部の交流拠点として位置づけており、歴史・文化資源と調和のとれた良好な市街地の形成を進めるために、各種事業を推進してきた。

② 事業概要

ア 主要事業

本地区では、地区の骨格となる都市計画道路有松線及び敷田大久伝線と駅前広場の整備を中心に行ってきた。名鉄有松駅の南側においては、都市計画道路有松線と生活道路、宅地の利用増進を図るため土地区画整理事業を行った。また名鉄有松駅の北側においては駅前広場、都市計画道路有松線、東丘線、大将ヶ根線の整備とともに、地域の拠点となる第一種市街地再開発事業を行ってきた。(本章6-3(3)⑫、6-4(3)⑥参照)

イ 歴史的町並みの保存

名古屋市では、市内に残された貴重な歴史的町並みを保存するため「保存地区」を4カ所指定しており、「有松」地区もその一つとして指定されている。

「有松地区」は、江戸時代以来の有松絞の製造販売により繁栄したまちであり、塗籠造、虫籠窓、卯建などを有する商家が並んでいるのが特徴である。

地区は旧東海道を中心として名鉄名古屋本線と国道1号に囲まれた19.5haであり、「旧東海道沿い地区」と「周辺地区」の2つの区域に区分されている。「旧東海道沿い地区」は歴史的な町並みの保存を重視した整備を進めることとし、「周辺地区」は歴史的な町並みとの調和を図りながら住環境の整備を進めることとしている。

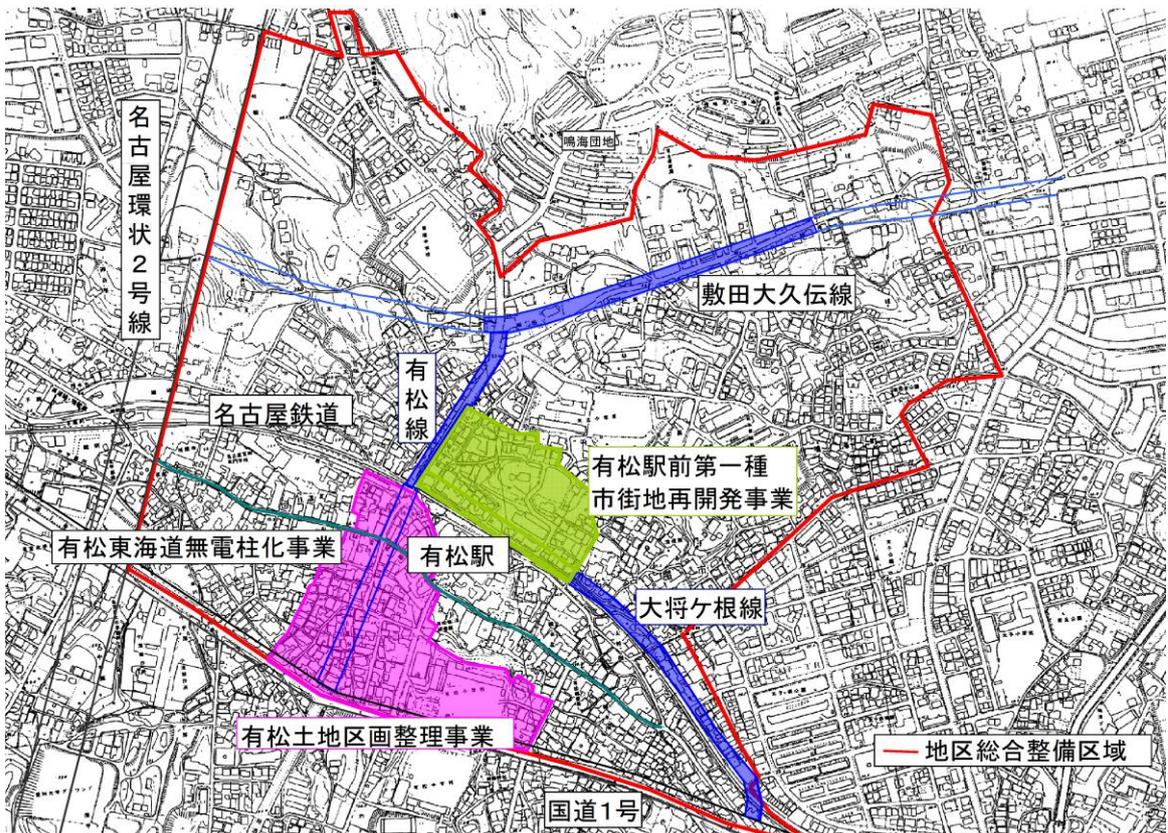


図2-6-19 有松地区総合整備区域図

(ア) 有松駅南地区計画・まちなみ指針・有松まちなみづくり助成

有松駅南地区について、旧東海道の歴史的な町並みに調和した地区にふさわしい町並み景観の形成を図るため、また有松駅周辺については駅前にふさわしい賑わいのある市街地の形成を図る目的で地区計画を定めている。

地区計画の主な内容は、建築物の用途制限、壁面後退、高さ制限などを定めている。

また、まちなみ指針として、統一感のある建築物を建てることを目的として建築物のデザインの指針を定めた。内容は、屋根、外壁、玄関、窓、門、壁などの形式、材質、色彩についてである。

次に有松線に面した建物について、旧東海道沿いの歴史的な町並みに調和した建物の移転・建替えに際し、助成金を支給する有松まちなみづくり助成制度を設置している。

(イ) 旧東海道の無電柱化事業

旧東海道について、歩行者の交通安全、災害に強いまちづくりなどを目的として、電柱の無柱化工事が平成 20 年度から施行し、平成 24 年度に完了した。これにより往時の景色が蘇ることとなった。

(7) 大高地区総合整備

① 目的・経緯

大高地区(約 160ha)は、大高城の城下町の形態を残した市街地であるが、木造住宅が密集し、生活道路の不足や大高町線をはじめとした都市計画道路が未整備な地区である。

以上のようなことから、昭和 55 年に名古屋市基本計画において、地区総合整備を推進すべき地区として位置づけている。

また、昭和 63 年には名古屋市新基本計画において、外縁拠点として位置づけ、整備方針に沿った事業の実施に向けた検討を進めてきた。

さらに、名古屋新世紀計画 2010 では、本市南東部の交流拠点として位置づけ、居住環境や防災面の向上を目的とし、整備を推進してきた。

整備の方針としては、「風景のあるまちづくり」をテーマに、地震、火災に強い安全なまちづくり、公園、道路等の公共施設が整備されたまちづくり、静かで落ち着いた住宅地を中心とするまちづくり、歴史的な町並みを生かした魅力あるまちづくりを掲げている。

② 事業概要

各種課題のうち地区の骨格道路である大高町線の整備とその周辺的生活道路の整備、宅地の利用増進を図るための土地区画整理事業を大高駅前地区で推進するとともに、土地区画整理事業地区に接続する大高北線、大高町線の一部を街路事業として整備を進めている。(本章 6-3(3)⑬参照)

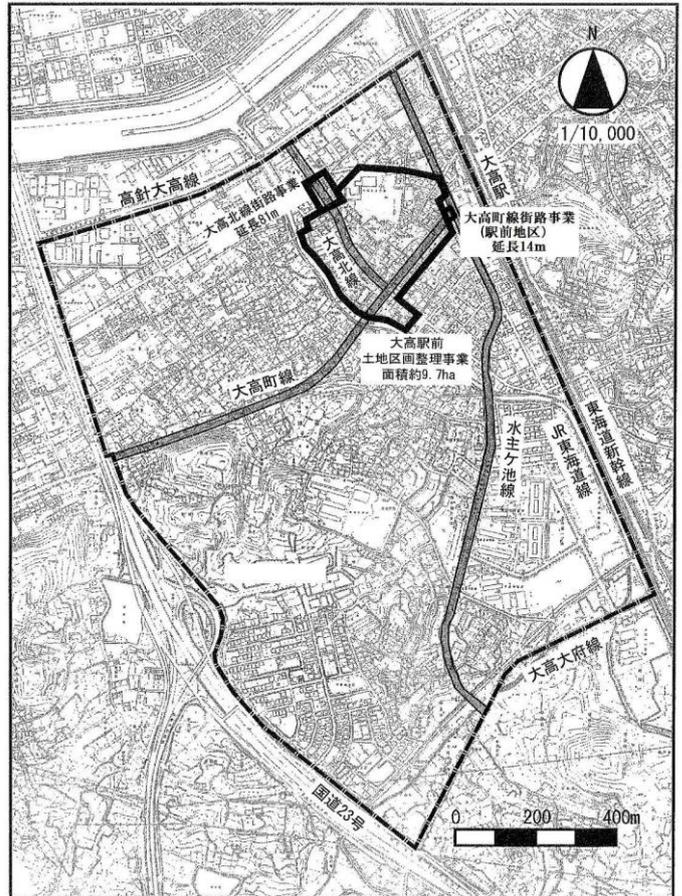


図 2-6-20 大高地区総合整備区域図

(8) 白鳥地区総合整備

① 目的・経緯

白鳥地区(約 110ha)は、熱田神宮の北西に位置し、地区内には白鳥御陵や断夫山古墳等の歴史的遺産が数多く残る、堀川の両岸に広がる歴史性豊かな地区である。

本地区は、営林局(現在の中部森林管理局)白鳥貯木場を中心に古くから木材集散地として発展してきたが、社会経済情勢の変化により、木材関連産業等の土地利用転換の機運が高まり、また、都心近く(栄から南へ約 4 km)に位置し交通の便が良いにもかかわらず、人口の減少・高齢化が進み、商工業活動は横ばいの傾向にあった。

これらの課題に対処するため、昭和 62 年度に 73.2ha

について、建設大臣（現在の国土交通大臣）の整備計画の承認を得て、良好な住宅の建設と公共施設の整備を総合的に行う特定住宅市街地総合整備促進事業に着手した。

本事業は、貯木場跡地、旧国鉄白鳥貨物駅跡地の土地利用転換を機に、熱田の町と堀川をよみがえらせ、堀川を軸に「歴史」と「新しい都市文化」の融合を図り、21 世紀に向けて地域の活性化と住環境を向上させ、歴史と水と緑に囲まれた魅力あるまちづくりをめざすものである。

整備の基本方針は、以下のとおりである。

- ◆ 都心周辺部における居住人口の回復と、職住近接のために、魅力ある都市型住宅の建設を行い、地区の特色である親水・歴史空間と有機的に構成された「親水公園住区」と呼びうるような魅力ある居住空間を形成する。あわせて、木造家屋の密集・老朽地区を整備する。
- ◆ 人が住み、働き、憩う、活気あるまちづくりのために、土地の高度利用を図り、住機能と商機能の複合化を推進するとともに、住民の憩いの場あるいは活性化のための施設の導入を行う。
- ◆ 堀川親水空間の創出とあわせて、歴史とのふれあいをかもしだす歴史文化環境の整備を図る。

また、地下鉄日比野駅周辺において、白鳥地区の玄関口にふさわしい魅力的な市街地を形成することを目的として平成 2 年度より日比野第一種市街地再開発事業を実施している。（本章 6-4(3)③参照）

さらに、地区南部の老朽木造住宅が密集している一番一丁目地区において、生活道路の整備、老朽木造住宅の改善をめざして、平成 5 年度に 4.58ha についてコミュニティ住環境整備事業（現在の住宅市街地総合整備事業）を実施し、平成 19 年度に完了した。（第 2 編第 14 章 14-4(3)④参照）

② 事業概要

特定住宅市街地総合整備事業をはじめ市街地再開発事業、街路事業等の各種手法により、道路、公園、河川等の公共施設の整備を本市が、住宅の建設を主に住宅・都市整備公団（現在の独立行政法人都市再生機構）が実施した。

公共施設の整備は、広域避難場所に指定されている白鳥公園（地区公園）、日比野交差点と高蔵交差点（国道 19 号）をつなぎ東西交通の円滑化を図る雁道線と大宝線の整備、日比野交差点と一番一丁目交差点（国道 1 号）をつなぎ南北交通の円滑化を図る西町線整備を完了し（ともに幹線街路）、道路のネットワークの拡充を図るととも

に、平成 7 年度に事業認可を得て大宝第二公園（街区公園）を整備して、公園の適正配置に努めている。また堀川（一級河川）においては、河川改修にあわせて水辺環境の整備を進め、平成 14 年度に完了した（緑政土木局事業）。

住宅建設は 1,800 戸の計画に対し、住宅・都市整備公団等民間建設分も含め約 2,000 戸を整備した。

なお、白鳥地区特定住宅市街地総合整備促進事業は、その後、その時々々の市街地整備、住宅整備の課題を反映して様々な事業制度が創設され、何度かの整理・統合による補助制度の合理化を経て、平成 10 年度創設の住宅市街地整備総合支援事業に集約され、平成 14 年度に事業を終了した。

また、地区中央の大規模敷地は、平成元年度に開催された市制百周年記念事業世界デザイン博覧会のメイン会場として利用され、現在、その跡地は、名古屋国際会議場を含む白鳥記念広場として整備され、人と情報の交流の場として利用されている。

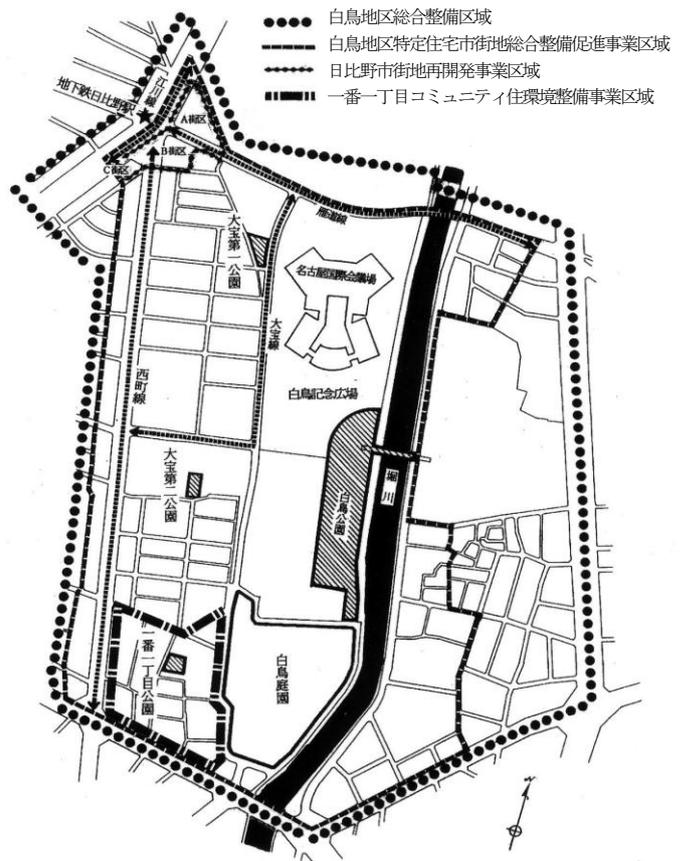


図 2-6-21 白鳥地区総合整備区域図

(9) 千種台地区総合整備

① 目的・経緯

千種台地区(約100ha)は東部丘陵地に位置し、豊かな緑と変化のある地形とに恵まれ、また、今池・池下等の都心地域にも近く、住宅地として恵まれた立地条件にある。

本地区では戦後の住宅難を解消するため、昭和24年以来、約20年間にわたって市営住宅や名古屋市住宅供給公社による賃貸住宅や分譲住宅の供給が行われ、昭和40年までに地区内の住宅供給は約2,500戸を数え、市内の住宅団地の中でも最大規模のものが形成されていた。

しかし、地区内の公的住宅は、震災による膨大な住宅不足の中で緊急的な処置により供給されており、これら古い公的住宅が新しい住要求に対応するための住宅改善施策はなかなか進まず、長期的な観点から建替え計画が必要であった。また、地区内に地下鉄延伸が計画され、周辺を含めた千種台地区を一体的に整備することが望まれた。

そのため、昭和60年度に千種台地区住環境整備調査を実施した後、昭和61年度に千種台地区住宅整備基本構想案を策定し、その後関係部局に加えて学識経験者等を交えてより具体的な検討を行い、平成元年度に千種台地区住宅整備基本計画案を策定するとともに関係者等への説明会を実施し、平成3年度から千種台ふれあいタウン整備事業に着手した。

② 事業概要

千種台ふれあいタウン整備事業は、市営住宅団地の建替えにあわせて、豊かな自然環境を生かしつつ、高齢者にも配慮した総合的なまちづくりを進め、世代間の交流が活発に行われ、心の豊かさとふれあいのあるモデルタウンを建設することを目的としている。

この事業では、地区計画などの都市計画制度を活用して、土地の高度利用を図り、各種の公共施設や道路・公園等の整備をあわせて行っている。

ア 地区の概要

(ア) 所在地 千種区自由ヶ丘、希望ヶ丘、霞ヶ丘ほか

(イ) 面積 約100ha(うち公的賃貸住宅 34.63ha)

(ウ) 公的賃貸住宅戸数(事業前)

市営住宅 2,175戸

公社賃貸住宅 178戸

県職員住宅 100戸

(エ) 建設年度 昭和26~54年

イ 地区整備の概要

(ア) 建設住宅戸数

市営住宅 1,722戸

公社住宅 242戸

(イ) 施設整備等

高齢者福祉施設(特別養護老人ホーム、デイサービス)

文化・教育等施設(大学)

センター施設(商業施設、定期借地権付分譲住宅)

駅前広場、自転車駐車場及び交番

(ウ) 道路等の整備

都市計画道路、緑の散策路

保全緑地、多目的広場

③ 事業実施状況

本地区では、平成3年度に北希望荘の建替事業に着手し、平成19年度にはセンター地区に定期借地権付分譲住宅の建設を含めて1,964戸の新住宅が完成した。この新住宅の中には、高齢者専用住宅である霞ヶ丘などのシルバー住宅67戸や定住促進住宅32戸が含まれる。

高齢者福祉施設である「なごやかハウス希望ヶ丘」は平成8年度に完成し、平成15年度の地下鉄4号線自由ヶ丘駅の開業にあわせて、センター地区には商業施設及び駅前広場が整備された。

また、文化・教育等施設として平成21年度には愛知工業大学が開校し、平成25年度には自由ヶ丘交番が地下鉄駅近傍に移転した。

なお、本事業は平成27年度に完了予定。

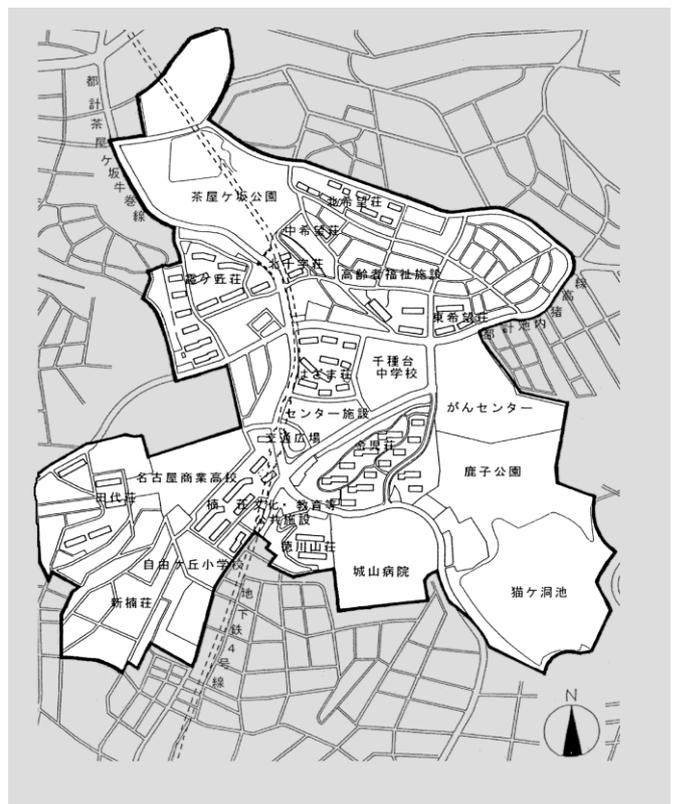


図2-6-22 千種台地区総合整備区域図

(10) 神宮東地区総合整備

① 目的・経緯

神宮東地区（約 120ha）は、熱田神宮の東側に位置し、戦前から大規模内陸工業地帯を形成していた。また、地区内は、復興土地区画整理事業により幹線道路などの基盤整備は完了していたが、一部の地区では木造家屋が密集していた。

このため、昭和 50 年前後から工場の地区外転出が始まったのを契機として、土地の高度利用上、防災上の課題に対処すべく、次のような整備の基本方針を立てた。

- ◆ 安全な避難地の確保による都市防災機能の向上
- ◆ 職住近接化を目的とした定住性のある住宅地の形成
- ◆ 都市魅力増大のため広域的視野に立った公共・公益施設の導入

この方針により、土地の高度利用を促進し、都市機能の更新を図るため、建設省（現在の国土交通省）の制度要綱に基づき、昭和 54 年度に 52.6ha について、良好な住宅の建設と公共施設の整備を総合的に行う特定住宅市街地総合整備促進事業のモデル地区として、建設大臣の整備計画の承認を得て、事業に着手した。

なお、神宮東地区特定住宅市街地総合整備促進事業は、

平成 6 年度に他の事業を統合して「住宅市街地総合整備事業」に名称変更をし、さらに平成 7 年度からは「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」の改正に伴い創設された「都心共同住宅供給事業」に位置づけられた。

また、地区南部の三本松・花表地区において、防災機能の向上を目指して、昭和 57 年度より都市防災不燃化促進事業を実施し、平成 8 年度に完了した。（第 2 編第 14 章 14-3(1) 参照）

② 事業概要

特定住宅市街地総合整備促進事業により、道路、公園、河川、下水道等の公共施設の整備を名古屋市が、住宅の建設を主に住宅・都市整備公団（現在の独立行政法人都市再生機構）が実施した。

広域避難場所として指定されている神宮東公園（地区公園）、歩行者の安全に配慮した神宮東 1 号線を始めとする区画街路、地区中央を南北につなぐ自転車歩行者専用道路の三本松線（特殊街路）等公共施設を整備した。

住宅の建設は、計画 2,400 戸の内、住宅・都市整備公団等により約 1,870 戸を整備した。

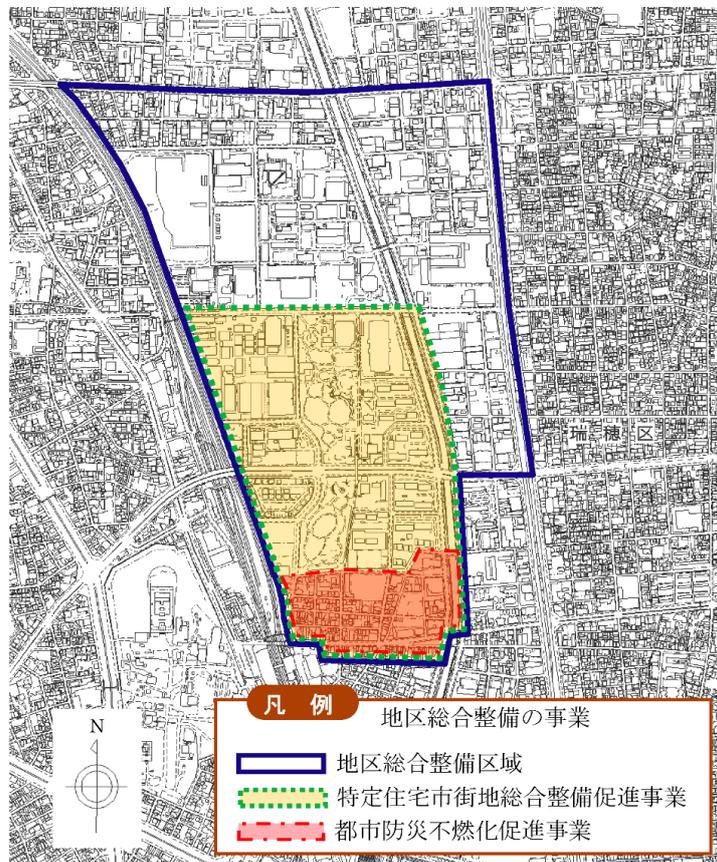


図 2-6-23 神宮東地区総合整備区域図

(11) 築地地区総合整備

① 目的・経緯

築地地区(約250ha)は名古屋の都心部から南へ約8km離れた港区の東部に位置し、周囲を港北緑地、中川運河、堀川で囲まれた区域である。

明治以降、名古屋港の後背地として発展したが、昭和30年代以降、港湾機能の近代化、コンテナ化により、ガーデンふ頭は港全体の中で相対的に港湾機能が低下し、これに伴い地区の人口も減少し、商業業務などの面で大きく影響を受けるようになった。

本事業はこうした状況を受け、地区特有の問題解決を図るとともに、名古屋の海の玄関にふさわしい市民に親しまれる港まちづくりをめざし、種々の手法を用いて、総合的な整備を図るものである。

② 事業概要

ア 江川線街路事業

未拡幅部分の用地買収及び緑道整備
(延長1,817m、幅員50m)

イ 名古屋港線街路事業

未拡幅部分の用地買収及び歩道整備
(延長1,570m、幅員15m)

ウ 歩行者系道路整備

歩行者の安全、道路環境の改善のためのコミュニティ道路の整備(延長5,418m)

エ 浜密集住宅市街地整備促進事業

生活道路の拡幅に伴う老朽住宅の改善、コミュニティ住宅、公園、集会所等の整備(面積7.1ha)

オ 築地第一種市街地再開発事業

江川線沿道の高度利用と港橋地区のシンボル核施設としてのビル(住宅棟12階、商業業務施設棟8階)を建設(面積0.47ha)

カ 築地口地区再開発促進事業

江川線の移転促進を図るため、建物を共同で建設する権利者に対し調査設計費等を助成(面積0.5ha、3地区)

キ 築地ポートタウン計画の推進

当地区では、港湾物流機能の沖合展開等、周辺を取り巻く環境変化に対応するため、名古屋港管理組合と共に土地利用転換や市民に親しまれる港まちづくりを促進している。名古屋港管理組合と共同で策定した築地ポートタウン計画(平成3年度策定、平成19年度見直し)は、住民、企業、行政が共通の目標を持ち、連携しながら港まちづくりを進めていくための指針として活用されている。

前回の見直しからの社会情勢の変化や、平成23年12月に策定された名古屋市都市計画マスタープランで当該地域が重点地域に位置づけられていることを受け、多様な主体の参画で取り組む地域まちづくりをめざし、港まちづくり連絡会に専門部会を設置し、平成25年度から計画の見直しに取り組んでいる。

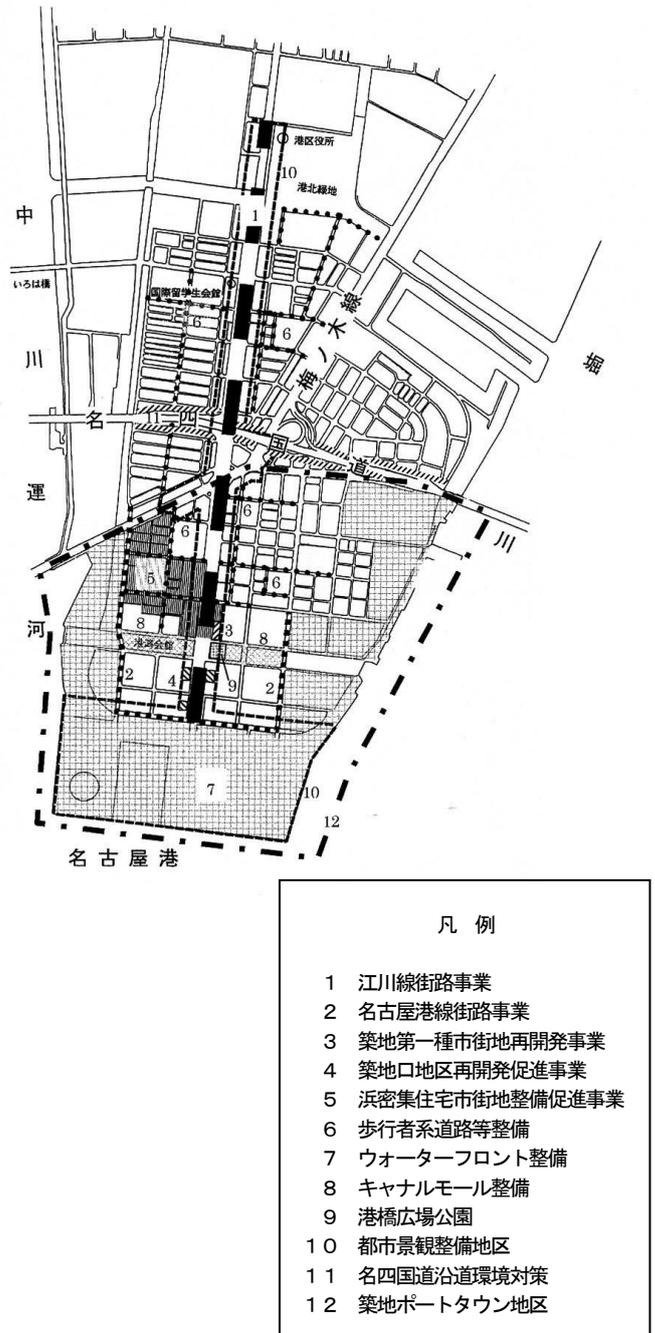


図2-6-24 築地地区総合整備区域図