

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

6-5 優良建築物等整備事業

優良建築物等整備事業は、市街地環境を整備改善し、良好な市街地住宅の供給等を図るため、土地利用の共同化・高度化に寄与する優良な建築物等の建設・整備を行うものである。市街地再開発事業と異なり、法的な手続きを必要としない任意の事業で、事業費の一部に対して補助している。

本市では現在、優良再開発型の3つのタイプに対して主に補助している。

1. 共同化タイプ

敷地を共同化することにより、土地の有効な高度利用を図り、公開空地等の確保をめざすもの。

2. 市街地環境形成タイプ

建築協定等により、良好な経験に配慮して協調的な建築の促進を目指すものや、市街地の更新・整備に合わせて公共的通路の確保をめざすもの

3. マンション建替えタイプ

区分所有者による老朽化した共同住宅の建て替えと敷地の整備を行うもの

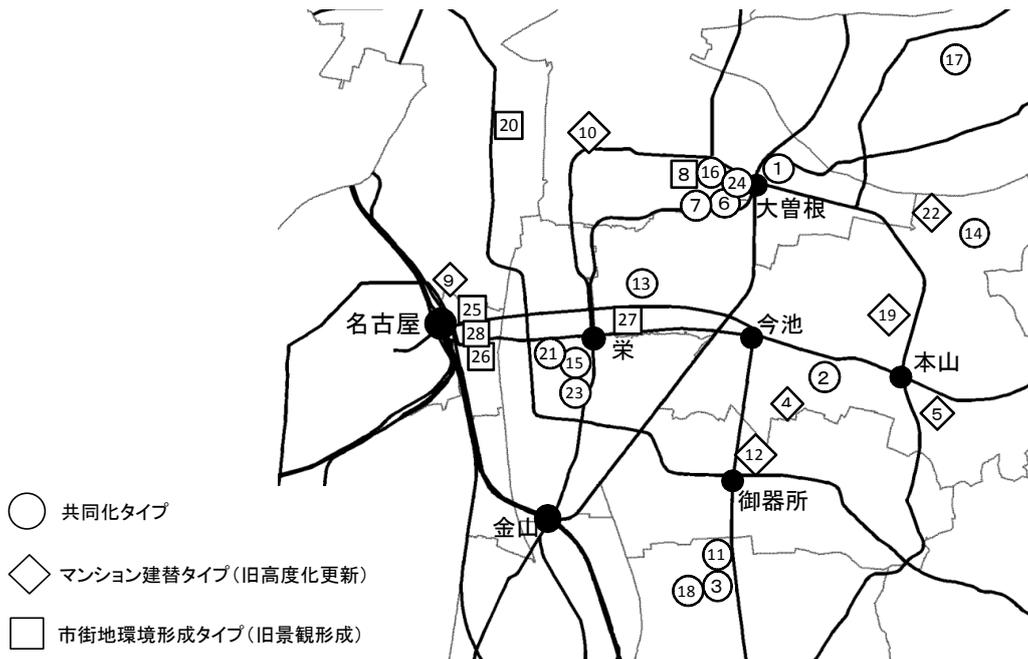


図2-6-156 事業地区位置図

表2-6-157 事業一覧

番号	タイプ	地区名	ビル名	完了年度	地区面積	主要
1	共同化	大曽根	マリオン大曽根協同ビル	S61	0.26	店舗・住宅
2	共同化	覚王山	覚王山プラザ	S62	0.11	店舗・住宅
3	共同化	瑞徳通	ライオンズマンション瑞徳通	S63	0.26	店舗・住宅
4	高度化更新(※)	城木	県住宅供給公社城木住宅	H元	0.31	住宅
5	高度化更新(※)	唐山	アーバンドエル東山公園	H元	0.19	住宅
6	共同化	大曽根A	大曽根中央ビル	H2	0.33	病院・店舗・住宅
7	共同化	大曽根B	サン大曽根	H2	0.11	店舗・住宅
8	景観形成(※)	大曽根西	OZモール	H2	2.40	店舗・住宅
9	高度化更新(※)	名駅二丁目	VIA141	H3	0.30	店舗・住宅
10	高度化更新(※)	黒川	サンコート黒川	H4	0.33	店舗・住宅
11	共同化	瑞徳通A	エスポア瑞徳	H4	0.20	店舗・住宅
12	高度化更新(※)	緑町	サンコートごきそ	H4	0.26	店舗・住宅
13	共同化	代官町	シティコーポ代官通II	H5	0.10	住宅
14	共同化	光が丘	シティコーポ光が丘	H6	0.48	店舗・住宅
15	共同化	栄13番	栄センタービル	H6	0.17	事務所・店舗・住宅
16	共同化	大曽根中央	ポルト大曽根	H8	0.45	店舗・住宅
17	共同化	小幡三丁目	グラッドメゾン小幡緑地	H8	0.23	住宅
18	共同化	本願寺	ソフィア瑞徳	H8	0.25	店舗・住宅
19	マンション建替	春里	シティコーポ春里	H9	0.44	住宅
20	市街地環境形成	庄内通	ミュークモール・アーバンドエル庄内通	H10	1.49	店舗・住宅
21	共同化	本町通	ワシントンホテルプラザ	H10	0.13	ホテル
22	マンション建替	香流西	千代田橋ガーデン	H13	0.65	住宅
23	共同化	栄三丁目30番	松坂屋南館増床	H15	0.33	店舗
24	共同化	大曽根駅前	パークスクエア大曽根	H17	0.40	店舗・住宅
25	市街地環境形成	名駅四丁目7番	ミッドランドスクエア	H18	1.85	事務所・店舗・地冷
26	市街地環境形成	名駅四丁目27番	モード学園スパイラルタワーズ	H19	1.04	学校・店舗
27	市街地環境形成	葵一丁目19番	MAZAK ART PLAZA	H21	0.94	事務所・美術館
28	市街地環境形成	名駅四丁目4番南	名古屋クロスコートタワー	H24	0.34	事務所・店舗

※ 優良再開発建築物整備促進事業（H59～H6年度）によるもの
 ・高度化更新タイプ 老朽化した建物の建て替えにより、建物の高度化や空地等の整備を行うもの
 ・景観形成タイプ 複数の敷地からなる区域において、良好な景観の形成に配慮した設計に基づき協調的な整備を行うもの

6-6 開発行為

(1) 沿革

昭和30年代に始まった高度経済成長に伴う産業と人口の都市への集中は、市街地の無秩序な拡大をもたらした。

その対策として、市街化を計画的に誘導するため昭和39年に住宅地造成事業に関する法律が制定されたが、十分な効果が得られず、これにかわって総合的な土地利用計画の確立と実現のため、昭和43年に都市計画法（以下「法」という。）が制定された。

この法の中で優先的に計画的な市街化を促進すべき市街化区域と市街化を抑制すべき市街化調整区域が定められ、この制度を担保する手段として開発許可制度が創設された。

その後、数次にわたる改正を経て、今日の安定し、成熟した社会に対応し、地域ごとの課題に的確に対応できる柔軟性と透明性を備える制度とするため、平成12年の大幅な改正により、市街化調整区域の既存宅地の確認制度が廃止されるとともに、地域の実情に応じて許可の基準を条例で制定できるようになった。

本市では、平成14年に名古屋市開発行為の許可等に関する条例を制定し、開発行為により設置する道路の幅員や公園の面積などの技術基準と市街化調整区域において開発審査会の議を経ずに許可を受けることができる要件を追加する立地基準を定めた。

(2) 本市の状況

① 開発許可及び建築許可

主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更を開発行為とい（法第4条第12項）、市街化区域では面積が500㎡以上の土地において、市街化調整区域では面積にかかわらず、開発行為を行う場合には、開発許可が必要となる（法第29条第1項）。

また、市街化調整区域では、開発行為を伴わない建築物の建築又は特定工作物の建設を行う場合は、建築許可が必要となる（法第42条第1項、第43条第1項）。

昭和45年11月に市街化区域と市街化調整区域に区分され、平成24年度末までに、件数2,988件、面積にして約793haの開発許可を行い、件数698件、敷地面積にして約28haの建築許可を行った。

② 市街化区域における開発許可

市街化区域の市域全体に占める割合は、約92%に達し、

開発許可行政も市街化区域における開発行為を中心に運用されている。

その主な特色をあげると次のようなものがある。

- ◆ 1件当たり平均の開発面積は約3,244㎡であり、区画整理事業と比べると非常に小規模である。
- ◆ 行政区別で見ると、件数・開発面積ともに緑・守山・港の順に多い。特に緑・守山区は本市の周辺部に位置し、開発可能地をまだ多く残しているため、開発行為が比較的多く行われている。
- ◆ 予定建築物の用途は、住宅（一戸建住宅及び共同住宅等）が総件数の約74%を占め、その他（工場、店舗及び倉庫等）が約26%となっている。

③ 市街化調整区域における開発許可及び建築許可

市街化調整区域は、市域に占める割合が少なく、約8%である。したがって、他都市で例がみられるような計画的に市街化を図るのに支障がないと認められる5ha以上の大規模開発としての許可事例はない。

市街化調整区域の主な特色をあげると次のようなものがある。

- ◆ 1件当たりの平均面積は開発許可で約650㎡、建築許可で約414㎡となっており、市街化区域の開発許可と比べて非常に小規模である。
- ◆ 目的別で見ると、自己居住用が最も多く、次いで自己業務用、非自己用の順になっている。

④ 開発許可制度の今後の課題

地方自治法の改正により、平成12年4月から開発許可事務が機関委任事務から自治事務となった。

機関委任事務では、国の通達等に沿って自治体が許可事務を行うので、許可基準の全国一律の運用や他法令との整合が比較的スムーズに行えることなどが特長であるが、地域の実情に応じた弾力的な運用を行うことが難しいという問題を抱えていた。

一方、自治事務では自治体の判断と責任で許可事務の運用を行うことになるため、地域の特性を生かしたきめ細かい柔軟な運用を行えることが大きな特長である。しかし、その反面で他法令との整合性を確保しながら体系の整備をしていかなければならないことや許可基準等の周知方法などが今後の課題である。

この開発許可制度の問題は、複雑に変化する社会情勢に大きく影響され、開発担当部局のみで対応しうるものではなく、行政各分野の幅広い連携による対応が必要となってくる。

6-7 都心部の開発

(1) 都心部将来構想

都心の開発・整備は名古屋の魅力向上や活性化を図るうえで重要な役割を果たすものと考えられており、その総合的な推進は本市の大きな行政課題のひとつである。

名古屋市新基本計画において、都心域(概ね出来町通、J R 中央線・東海道新幹線で囲まれた区域で金山、千種などを含む区域)のうち、都心核(桜通・広小路通、久屋大通・伏見通を骨格とし、おおむね名古屋駅から東新町、官庁街から大須に至る区域)については、名古屋大都市圏の商業・業務、金融、情報、行政の中心地として、高次都市機能の集積と土地の高度利用をめざしてきた。

その後、都心核は、名古屋新世紀計画 2010 のなかで、「広域交流拠点」に位置づけられ、国際的・広域的な交流機能や商業・業務機能の一層の集積を図り、中部圏・名古屋大都市圏における情報発信や活力などの源となることをめざしてきた。

都心部将来構想は、名古屋市都心部において、名古屋大都市圏の中心地として、中枢機能の集積と広域交流機能の一層の充実をはかるとともに、風格ある魅力的な都市空間を形成するために、市民、企業、行政など多様な主体がまちづくりをすすめていくうえでの長期的視点に立った共通目標を明らかにすることを目的として、概ね 20 年後を目標として、平成 16 年 3 月に策定された。

「活気、楽しさ、やさしさに満ちた、世界に誇る名古屋の都心づくり」を目標に、3 つの基本方針として、「にぎわいあふれる魅力づくり、歩いて楽しい空間づくり、人や環境へのやさしさづくり」が掲げられている。

また、「土地利用ビジョン、交通ビジョン、社会環境ビジョン」の部門別将来ビジョンと、「名古屋駅周辺地区、栄周辺地区、広小路通・錦地区、都心界限」を対象に、7 つの地区別構想が示されている。

さらに、構想の実現に向けて、「市民と行政のパートナーシップ」と「都心まちづくりの実現にむけたおもな方策」が示されている。

(2) リニア開業を見据えた都心部のまちづくり構想

名古屋市では、平成 39 年度を予定とするリニア中央新幹線の開業の効果を最大限活かすため、名古屋大都市圏の中枢都市にふさわしい、高い国際競争力を備えた都心部の形成を目指している。

① 名古屋駅周辺まちづくり構想

名古屋駅周辺地区においては、リニア開業を見据えたまちづくりの基本的方針となる「名古屋駅周辺まちづくり構想」を平成 26 年度に策定し、ターミナル機能の強化や、拠点・顔づくりなどに向けての取組みを進めていく。

② 栄地区グランドビジョン

栄地区については、リニア中央新幹線開業までのまちづくりの基本方針となる「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、地元や市民、企業などの多様な主体との連携のもと、実践を重視したスピード感のある取組みをすすめることとしている。

「栄地区グランドビジョン～さかえ魅力向上方針～」の概要は以下の通り。

ア まちづくりの目標 『栄まるごと感動空間』

基本コンセプト：最高の時間と居心地を提供

イ 基本方針を実現するための取組み

《方針 1》公共空間の再生

「にぎわいと魅力に溢れた世界に誇れるシンボル空間の形成」

栄地区を構成するメインストリートである広小路通・大津通・錦通、公園を含む 100m 道路である久屋大通及び地下街をはじめとした地下空間において、様々な手段で訪れる人々の利便性を確保・向上しつつ、歩行者を中心とした整備や活用促進のための仕組みづくりに取り組みます。

《方針 2》民間再開発の促進

「機能更新が進み活気あふれる都市空間の形成」

民間の開発意欲を高めるため、再開発のルールづくりや再開発の促進に取り組みます。

《方針 3》界限性の充実

「個性を持った多様で魅力的な界限の創出」

界限において、地域の活性化や良好な居住環境づくりなど、地元主体のまちづくりを支援するとともに、界限の中や周辺の歩きやすさ、移動しやすさが向上するような取組みを推進します。

(3) 栄公園地区の整備

栄公園地区(東区東桜一丁目、約5.52ha)については、愛知県文化会館とNHK名古屋放送会館の改築、栄公園の再整備、栄バスターミナルによる久屋大通公園の分断という課題を解消するため、次のような方針で整備を行った。

愛知県文化会館及びNHK名古屋放送会館の敷地を栄公園の敷地と入れ替え、地区の西側を広場ゾーン、東側を文化施設ゾーンに位置づけ、都心にふさわしい、魅力と活気のある新しいシンボルゾーンの形成を図る。

文化施設ゾーンについては、NHKがNHK名古屋放送センタービルを、愛知県が愛知芸術文化センターを建設し、名古屋の都心にふさわしい放送・情報・文化の発信拠点として、文化性ととともに、にぎわい、活気をかもしだすゾーン形成を図る。

広場ゾーンについては、憩い・にぎわい・ふれあいの調和や地上・地下における人の回遊性の確保をめざし、魅力あふれる地下広場、店舗、公共交通の結節点であるバスターミナルを配した「立体型公園」を整備する。

なお、広場ゾーン店舗の建設・経営や公園、バスターミナル等施設の維持管理を目的として、平成6年9月30日に第3セクター栄公園振興株式会社が設立された。

また、平成13年には広場ゾーンの愛称を募集し「オアシス21」と名づけられ、平成14年10月に供用を開始した。



写真 2-6-158 オアシス 21

表 2-6-159 事業の経緯

事 項	年 月
栄公園地区の総合的な整備に関する覚書の締結(市・県・NHK)	昭和61年4月
久屋大通公園の都市計画決定	昭和61年5月
NHK名古屋放送センタービル完成	平成3年8月
愛知県芸術文化センター完成	平成4年10月
栄公園振興株式会社の設立	平成6年9月
広場ゾーン整備計画見直しに着手	平成8年2月
広場ゾーン整備基本計画の策定	平成9年8月
広場ゾーン整備提案競技の実施	平成9年9月
広場ゾーン整備工事着工	平成11年4月
広場ゾーン竣工	平成14年9月
オアシス21として供用開始	平成14年10月

表 2-6-160 オアシス 21 整備事業の概要

施行者	名古屋市、栄公園振興株式会社
地区面積	約2.0ha
施行期間	平成10年度～平成14年度
規模	地上1階・地下1階
構造	鉄筋コンクリート造一部鉄骨造
建築面積	約10,100㎡
延床面積	約25,200㎡
主な施設内容	<ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナル 約6,200㎡(半地下10パー스) ・地下広場約7,500㎡(地下1階) ・店舗約4,150㎡(地下1階30区画)
全体事業費	約160億円

表 2-6-161 オアシス 21 の建設と管理

施設	建設主体	管理主体
公園 バスターミナル	財団法人名古屋都市整備公社	名古屋市(市が取得)
店舗 地下広場	栄公園振興株式会社	栄公園振興株式会社 名古屋市(市へ無償譲渡)

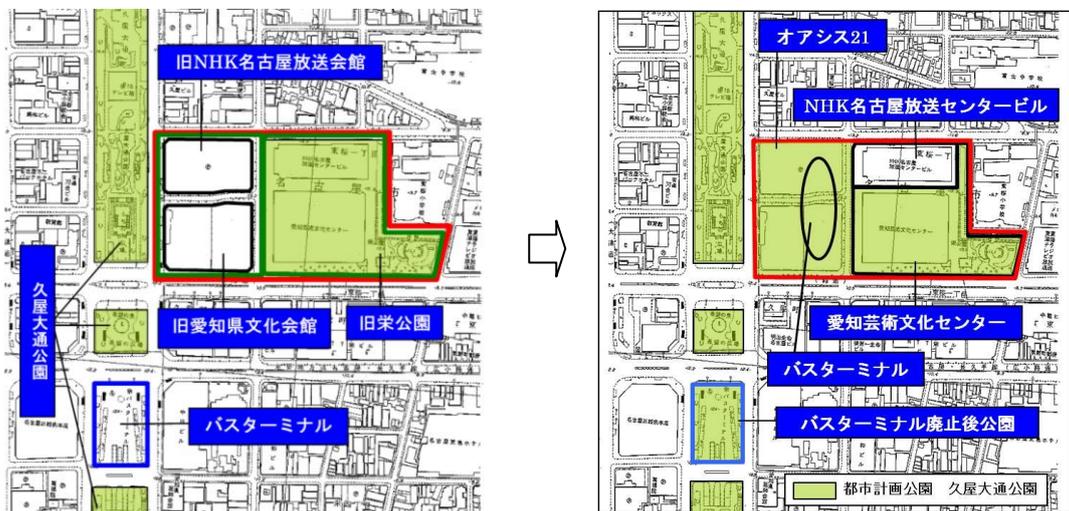


図 2-6-162 整備前後の栄公園地区

(4) ナディアパークの整備

ナディアパーク（中区栄三丁目、約 0.83ha）は、名古屋市立中央高校の移転跡地を「これからの名古屋の都市生活をデザインする文化・産業・アミューズメントの情報・交流の場」をテーマに、文化・産業拠点の連携、周辺地域の活性化、都心・周辺地区の魅力向上、民間活力の導入、市民交流・活動の支援等の視点から再開発したもので、公共公益施設として青少年文化センター、国際デザインセンターを、また民間施設として本市初めての土地信託事業による商業・業務施設の整備を進め、平成 8 年 11 月に完成した。

また、ナディアパークの開発は、周辺地区との一体整備を基本方針としており、隣接する矢場公園の再整備やペDESTリアンデッキの設置、白川通等周辺道路の整備により、ナディアパークを核として、名古屋市美術館、愛知芸術文化センター等近隣文化施設間や広小路通、大津通、大須地区等商業地域間を結ぶ、安全で快適かつ文化的雰囲気を出する歩行者空間のネットワーク化を行った。

なお、開発にあたり、アトリウム等の有効空地の確保等により、都市計画法に基づく特定街区の指定を受け、基準容積率の 600%が指定容積率 900%まで緩和されている。

現在、ナディアパーク周辺に店舗も進出し、新しいにぎわい空間を創出している。

各施設の概要は、次のとおりである。

- ① 青少年文化センター（事業者 名古屋市）
 青少年が自由に集い、楽しい体験や交流ができるとともに、優れた芸術文化を鑑賞したり、自ら創造活動に取り組める芸術文化活動の拠点施設（ホール、スタジオ、練習室等）
- ② 国際デザインセンター
 （事業者 株式会社国際デザインセンター）
 デザインに関する研究開発・人材育成をはじめ、各種展示を行うミュージアム、デザインをテーマにしたマーケット施設をもつデザイン創造活動の拠点施設（ミュージアム、企業育成室、マーケット等）
- ③ 商業・業務施設
 （事業者 三菱UFJ信託銀行株式会社）
 本市では初めての土地信託事業により、建設・運営されるもので、他の 2 施設と連携し、周辺地域の活性化に寄与する波及性、集客性の高い商業・業務等の施設（店舗、オフィス等）



写真 2-6-163 ナディアパーク

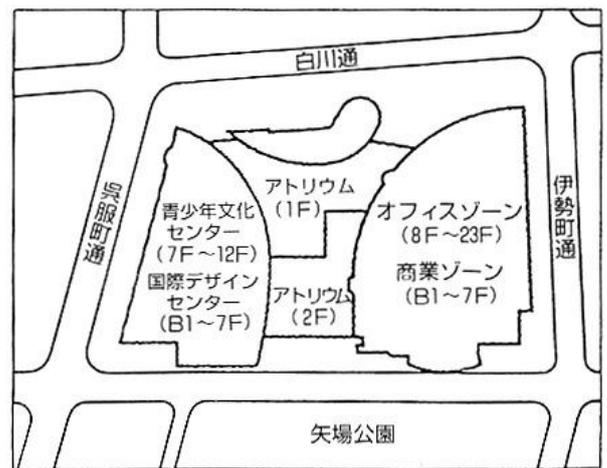


図 2-6-164 ナディアパーク施設配置図

(5) 栄角地の開発

栄角地（中区錦三丁目 25 番街区）については、栄地区の中心に位置し、隣接して交差する 4 つの広幅員道路によって形成される特殊な空間条件を活かすとともに、道路によって分断された歩行環境を改善し、人々が集まり、賑わいが高まるような求心力のあるシンボリックな空間形成と交流機能の強化が求められてきたところである。

昭和 60 年頃より、複数回にわたり共同開発のための調査を隣接地権者と共に粘り強く進めてきたが、事業合意に至らなかった。

平成 23 年には、再度市と隣接地権者による調査検討を再開し、栄地区における先導的な再開発の実現に向けて、事業化に向けた検討を進めているところである。

(6) ささしまライブ 24 の開発

① 現況

ささしまライブ 24 地区 (約 22.1ha) は名古屋駅から南へ約 1km の位置にある旧国鉄笹島貨物駅跡地 (約 12.4ha) 及び中川運河船だまり周辺を含む地区である。

旧国鉄笹島貨物駅跡地は昭和 12 年の開設以来、隣接する中川運河とともに物流の一大拠点として機能してきたが、昭和 61 年 10 月の全面廃止後、その跡地は都心に残された貴重な大規模未利用地として有効活用が期待されている。そのため、本市施行の土地区画整理事業により必要な道路、公園等の都市基盤施設を整備する。平成 11 年度に都市計画決定、事業計画決定を行い、事業を進めている。(本編 6-3 (3) ⑭参照)

太閤地区 (約 21ha) は、ささしまライブ 24 地区の北に隣接する地区で、幹線道路 (椿町線) の整備にあわせ、土地利用の更新と居住環境の改善をめざしている。現在、椿町線の広小路線から鉄道敷までの区間について事業認可を取り、街路事業を進めている。また、地区計画制度の活用により JR 東海の社宅・病院の建替えが行われた。

名駅南地区 (約 6ha) は、ささしまライブ 24 地区の東に隣接する地区で、幹線道路 (笹島線) の整備にあわせ、土地の高度利用による地区の活性化と魅力の向上を図るため早期事業化をめざしている。

なお、平成 24 年には、「名古屋駅周辺・伏見・栄地区」が特定都市再生緊急整備地域として国から指定を受け、地区内において策定される整備計画に、ささしまライブ 24 土地区画整理事業と椿町線街路事業が位置づけられている。

② ささしまライブ 24 地区の開発整備方針

土地区画整理事業によって生み出された大規模面地を活用して、民間活力による商業・業務・文化・娯楽等さまざまな都市機能が複合的に集積するように土地利用を誘導し、国際歓迎・交流の拠点として、名古屋駅地区とともに名古屋大都市圏の玄関口としてふさわしい活気あるまちをめざす。

開発コンセプトは次のとおりである。

- ◆ 「国際歓迎・交流拠点」の形成を目指したにぎわいのある複合型まちづくりを推進する。
- ◆ 「交流」「環境」「防災」をキーワードとしたまちづくりを推進する。
- ◆ 名古屋駅地区のビジネス支援と、ポートメッセの支援の役割を担う。
- ◆ そのための機能として、①宿泊・コンベンション、②

商業・業務・文化、③公園・親水空間、④住宅の導入を図る。

平成 17 年には日本国際博覧会「愛・地球博」のサテライト会場として活用され、あわせて中期事業としてラ・バーモささしま (現、マーケットスクエアささしま)、Zepp Nagoya が開業した。

その後、平成 21 年には国際交流の拠点となる JICA 中部国際センターが開業し、また、開発提案競技によるプロジェクトである愛知大学名古屋キャンパスが平成 24 年に開校し、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の指定を受けた (仮称) グローバルゲートも計画されており、土地利用の本格化にあわせて「国際歓迎・交流拠点」の形成を目指した官民連携によるまちづくりを進めている。

③ 椿町線街路事業の概要

椿町線は、名古屋駅からささしまライブ 24 地区を通して市の南西部とを結ぶ幹線道路で、混雑が激しく交通がふくそうする名古屋駅周辺の幹線道路網の充実を図るとともに、鉄道による南北の地域分断を解消し、名古屋駅と市南西部との交通需要に対応することを目的としている。

また、名古屋駅とささしまライブ 24 地区を結ぶことにより、沿道地域の活性化と発展が期待される。

法的手続の経緯と概要は次のとおりである。

- 平成11年8月13日 都市計画決定
- 平成13年2月13日 街路事業認可
(岩塚牧野線～鉄道敷区間)
- ※認可区間の概要 延長186m、幅員36m
- 平成20年9月9日 街路事業認可
(広小路線～岩塚牧野線区間)
- ※認可区間の概要 延長369m、幅員30～36m



(平成 25 年 11 月 8 日撮影)

写真 2-6-165 ささしまライブ 24

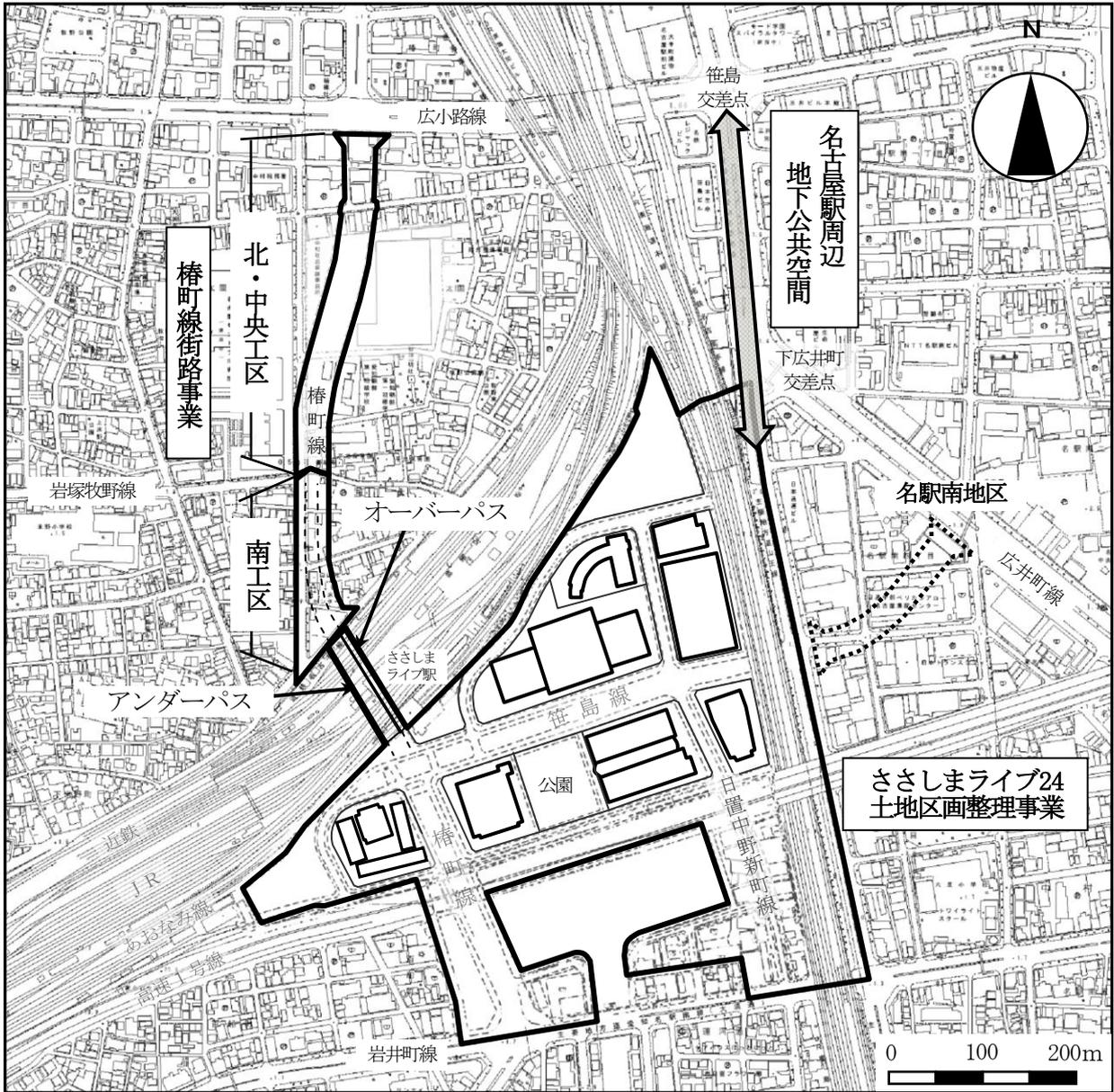


図2-6-166 ささしまライブ24区域図

(7) 名古屋駅周辺地下公共空間整備

名駅通の歩行者空間においては、笹島交差点や下広井町交差点のボトルネックの解消や歩行者と自転車の混在の改善が長年の課題となっている。

一方、ささしまライブ24地区では市施行の土地区画整理事業による開発が進み、名駅南地区では地元地権者等からなるまちづくり研究会で土地利用転換の方向性等が検討されるなど開発の機運が高まってきている。また、平成39年に予定されているリニア中央新幹線の開業を見据え、名古屋大都市圏の玄関口にふさわしい、高い国際競争力を発揮するため、都市機能の強化が求められている。

こうしたことから、名古屋駅地区から、ささしま・名駅南地区方面へのアクセスを改善し、歩行者交通需要の

増加に対応するとともに、各地区の開発を誘導・促進し、名古屋駅地区と連携して都市機能強化を図るため、地下公共空間の整備を推進している。具体的には、既設地下通路・地下街と笹島交差点で接続し、下広井町交差点以南を結ぶ幅員約8.5mの地下公共空間を整備することにより地下の歩行者ネットワークを拡充し、併せてムービングウォークを設置することで、重層的で回遊性の高い、移動性・安全性・快適性に優れ、距離感を感じさせない歩行者空間を形成することをめざしている。

なお、平成24年には、「名古屋駅周辺・伏見・栄地域」が特定都市再生緊急整備地域として国から指定を受け、地区内において策定される整備計画に名古屋駅周辺地下公共空間の整備が位置づけられている。

(8) 名古屋駅周辺の民間再開発

① 事業完了した大規模開発(JRセントラルタワーズ以降)

昭和62年に旧日本国有鉄道の分割民営化により東海旅客鉄道が発足し、その後、JR名古屋駅旧駅ビルの建て替えが計画され、平成11年に駅ビルとしては現在世界一の高さとなる2棟の超高層ビルからなるJRセントラルタワーズが完成した。これが名古屋駅地区の超高層ビルによる再開発の先駆けとなった。

その後、JR名古屋駅(桜通口)に面した名駅四丁目7番地区では旧豊田ビル・毎日ビルの共同建て替えが計画され、民間提案としては全国第一号となる都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区による規制緩和を受けた、現在中部圏一となる247mの高さを誇るミッドランドスクエアが平成18年に完成した。既存地下街や周辺街区を結ぶ歩行者ネットワークなどを整備したほか、頂部に設けた屋外型展望施設や名駅通に面して設けた世界初のシースルー型ダブルデッキシャトルエレベーターを有した外観は駅前の新しいランドマークとなっている。

JR名古屋駅の北に位置する牛島南地区では低密度利用地の共同化及び高度利用化が計画され、全長290mにも及ぶ地下歩行者通路であるルーセントアベニューを通して名古屋駅から直結する、180mの高さを誇る名古屋ルーセントタワーが平成19年に完成し、名古屋駅北側の新しいビジネス拠点となっている。

また、JR名古屋駅の南に位置する名駅四丁目27番地区では旧名古屋三井ビルディング南館・東館の共同建て替えが計画され、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区による規制緩和を受けた、170mの高さを誇るモード学園スパイラルタワーズが平成20年に完成した。既存地下街との接続や地下通路の整備などにより名古屋駅から続く歩行者ネットワークを拡充したほか、スパイラル状の斬新な外観は新しいランドマークとなっている。

さらに、JR名古屋駅の東に位置する名駅四丁目4番地区では隣接する旧中小企業センタービルと旧中経ビルの共同建て替えが計画され、建築協定に基づく協調建て替えにより平成21年にウイंकあいちが、平成24年に名古屋クロスコートタワーが完成した。既存地下街や周辺街区を結ぶ歩行者ネットワークを拡充するほか、地区内に歩行者空間や広場を整備するなど、地区の一体的な開発がなされている。

② 事業中の大規模開発

このほか、現在事業中の開発を以下に掲げる。

JR名古屋駅(桜通口)に隣接した名駅一丁目1番地区では、南地区で旧名古屋ターミナルビルの建て替えが、北地区で旧名古屋中央郵便局名古屋駅前分室の建て替えが計画され、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の指定を受けている。また、地上1階で南北地区を跨ぐようにバスターミナルを再配置し、都市計画決定している。

南地区では平成24年に高さ約220mの超高層ビルなどの工事に着手しており、平成28年に完成予定となっている。貫通通路や歩道状空地の整備により地下1階及び地上1・2階で既存駅前広場から北地区までを繋ぐ歩行者ネットワークを形成するほか、既存駅前広場と連続したオープンスペースを確保し、ホテルを整備することなどが計画されている。

北地区では平成25年に高さ約200mの超高層ビルなどの工事に着手しており、平成27年に完成予定となっている。貫通通路や歩道状空地の整備により地下1階及び地上1・2階で既存駅前広場から北地区までを繋ぐ歩行者ネットワークを形成するほか、3層吹き抜けの公共大空間であるアトリウムやカンファレンス施設を整備することなどが計画されている。

また、JR名古屋駅(桜通口)に面した名駅三丁目27番地区では旧大名古屋ビルヂングと旧ロイヤルパークイン名古屋の共同建て替えが計画され、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の指定を受け、平成25年に高さ約180mの超高層ビルの工事に着手しており、平成27年に完成予定となっている。道路廃止により隣接する2街区を統合し、中部圏初となる約960台収容可能な機械式公益駐輪場を整備するほか、既存地下街と接続する地下空間の環境を改善し、既存地下街や周辺地区を結ぶ歩行者ネットワークを拡充することなどが計画されている。

さらに、JR名古屋駅の東に位置する名駅四丁目10番地区では旧第2豊田ビル西館・東館の共同建て替えが計画され、都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区の指定を受け、平成25年に高さ約115mの高層ビルの工事に着手しており、平成28年に完成予定となっている。周辺街区を結びながら災害時の避難経路や一時避難スペースとなる歩行者ネットワークを整備するほか、街区形状の変更などにより大規模なオープンスペースを確保し、隣接する公園と連続した緑の空間を形成することなどが計画されている。

6-8 拠点開発計画

(1) 金山駅前地区の開発

① 金山駅前地区の開発・整備方針

当地区は、名古屋市戦災復興計画において、集中する鉄道を総合化により効率的に接続し、副都心として開発する構想が位置づけられていた。

昭和 38 年国鉄中央線金山駅開業、昭和 42 年地下鉄金山駅開業を経て、平成元年の近隣の名鉄金山橋駅移転と自由通路の整備により、世界デザイン博覧会会場への交通拠点として総合駅が完成した。

しかし、この地区の商業・業務機能の集積が不十分であること等から、駅利用者のお大半が乗換利用客であった。

本市では総合駅を中心とした約 9ha の駅前地区について、総合駅南北の市有地を活用し、「賑わいの創出」をテーマにビルの開発、駅前地区の一体的整備を進める基本方針を決定した。その端緒として南地区の開発・整備を先行して行い、引き続き南地区との一体性を図るとともに、金山地区のポテンシャルを向上させるため、北地区において市有地を活用した暫定整備を行った。

② 金山南地区の開発

ア 概要

まちづくりに関する総合センターである名古屋都市センター、文化の拠点となる名古屋ポストン美術館、新しい出会いや賑わいの場となるホテルの整備を目的として、市有地を活用し、名古屋市、財団法人名古屋都市整備公社（現、公益財団法人名古屋まちづくり公

社）、財団法人名古屋都市センター（現、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）の 3 者共同により、金山南ビルを建設した。

また、隣接する秋竹線、駅前南広場及び地下駐車場もあわせて整備した。

経緯は以下のとおりである。

平成 4 年 7 月	開発提案競技募集要項公表
平成 5 年 1 月	最優秀提案の決定
平成 4 年度	基本設計完了
平成 6 年度	実施設計完了
平成 8 年 2 月	着工
平成 11 年 2 月	竣工
平成 11 年 3 月	施設オープン

表 2-6-167 金山南ビルの概要

敷地概要	所在地	中区金山町一丁目101番
	敷地面積	4,604.59㎡
	地域地区	商業地域・防火地域・駐車場整備地区
施設概要	建築面積	3,409.05㎡（建ぺい率 約74%）
	延床面積	約61,100㎡ （容積対象面積 46,037.62㎡ 容積率 999.9%）
		名古屋ポストン美術館 約 5,800㎡
		名古屋都市センター 約 5,700㎡
		ホテル 約32,800㎡
	駐車場	約16,800㎡（347台）
構造	鉄骨造一部鉄骨鉄筋コンクリート及び鉄筋コンクリート造	
規模	地上31階地下4階 高さ134.5m	

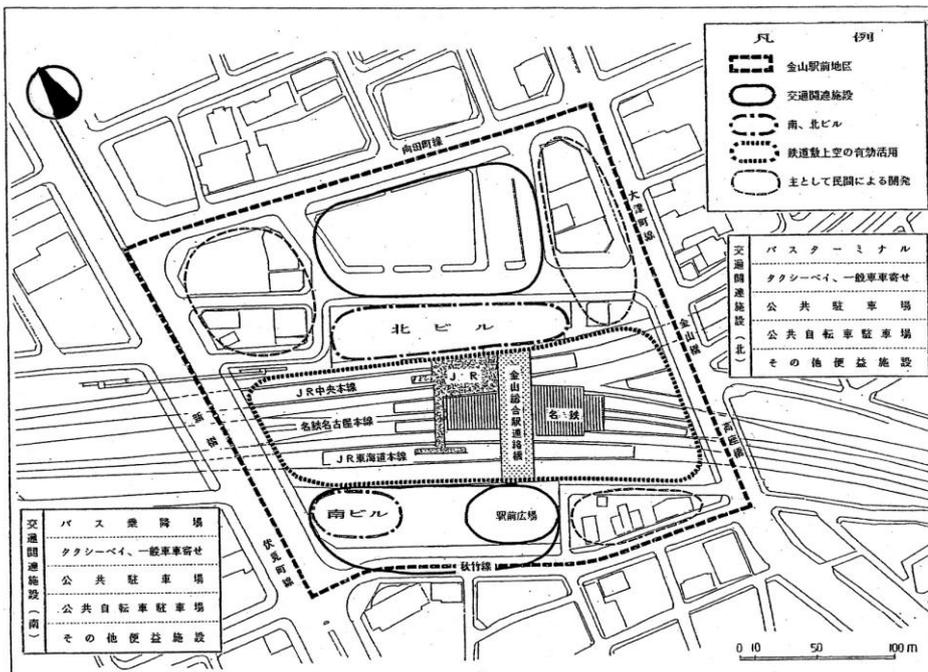


図 2-6-168 金山駅前地区整備構想図



写真 2-6-169 金山南ビル

イ 事業概要

敷地面積 約 4,600 m²
 延床面積 約 61,000 m²
 事業費 約 226 億円
 階数等 地下 4 階 地上 31 階 高さ 134.5m
 駐車場 368 台 (うち公共駐車場 187 台)

ウ 公共駐車場の整備

金山南ビルの開発にあわせ、ビル敷地地下及び秋竹線地下を一体的に使用して公共駐車場を整備した。この駐車場は「金山駅南駐車場」として平成 5 年に都市計画決定している。

エ 公共自転車駐車場の整備

金山総合駅南口自転車駐車場は、平成 4 年 3 月に「金山駅南口自転車駐車場」として都市計画決定し、平成 4 年 5 月に事業認可を受けて、平成 6 年 10 月に供用を開始した。

金山総合駅北口自転車駐車場も平成 7 年 2 月に供用を開始している。

③ 金山北地区の開発

ア 概要

金山南地区との回遊性や交流を図るとともに、本格開発に向けた商業、業務機能の成熟を図るため、本市と財団法人名古屋都市整備公社（現公益財団法人名古屋まちづくり公社）との共同により、道路及び交通ターミナル施設の再編と、広場と商業施設等が一体となった交流の場の整備を行った。

経緯は以下のとおりである。

平成13年 金山地区のまちづくりを語る会開催
 平成15年 5月～ 金山北地区事業コンペ実施
 平成15年10月 着工
 平成16年 6月 交通ターミナル施設供用開始
 平成17年 3月 アスナル金山竣工、開業

イ 整備方針

公共施設

- ・ 駅前面道路の廃止による安全で快適な歩行者環境の整備
- ・ 利便性の高い交通ターミナル施設の整備交流の場
- ・ 歩いていて楽しいまち金山の起点となる賑わいの創出
- ・ 広場と商業施設が一体となった魅力的な空間の創出

ウ 事業概要

施行面積 約 2.3ha
 事業費 約 42 億円
 道路 向田町線ほか 4 路線 延長約 530m

交通ターミナル施設 延床面積 約 11,500 m²
 バス施設、一般車タクシー施設、駐車場
 交流の場
 延床面積 約 17,500 m²
 広場 約 2,300 m²
 商業施設 60 店舗 (飲食、物販、サービス)
 店舗貸付面積 約 8,700 m²
 駐輪場 1,814 台 (うち公共駐輪場 1,560 台)



写真 2-6-170 アスナル金山

(2) 熱田駅前地区の開発

熱田駅前地区は、金山から南へ約 2km の位置にあり、熱田神宮、JR 熱田駅、JR 東海道本線、名鉄神宮前駅に隣接した約 4ha の区域からなる。

地区の中央には旧熱田貨物駅跡地 (約 1.6ha) を有し、大津通沿いには神宮前商店街が連なっており、地区内には昭和 30 年代前半に建てられた小規模な木造の店舗併用住宅等が密集している。

このうち、旧国鉄熱田貨物駅跡地の北側 (約 0.9ha) においては、区役所、保健所、図書館、文化小劇場、在宅サービスセンターからなる複合施設の建設を進め、平成 13 年 10 月にオープンした。

現在、残る貨物駅跡地の有効利用の検討を進めているほか、商店街の活性化、土地の高度利用などが課題となっている。



写真 2-6-171 熱田区役所等複合施設

(3) 大幸南地区の開発

① 開発目的

大幸南地区(約 41.0ha)は、地区内の大規模な工場跡地を活用して、地区の特性を生かした産業・技術・研究開発機能、文化・スポーツ・レクリエーション機能、地域交流機能等(ナゴヤドーム等)の導入を図りながら、大曾根駅西地区の商業・業務機能と一体となった地域の活性化をめざして、街並み・まちづくり総合支援事業(平成6年度~11年度)及びまちづくり総合支援事業(平成12年度~13年度)等により、東西・南北ペDESTリアンデッキ、多目的広場等の公共施設の整備を行った。

② 経緯

- 平成6年4月1日 国の補助事業採択
- 平成6年9月27日 大幸南線等の都市計画決定
- 平成9年3月9日 東西ペDESTリアンデッキ完成

- 平成9年3月9日 公開空地の一部と矢田公園等完成
- 平成12年1月19日 多目的広場完成
- 平成13年10月26日 南北ペDESTリアンデッキ完成
- 平成13年10月26日 公開空地の一部完成
- 平成14年11月1日 東スポーツセンター等複合施設完成
- 平成9年3月12日 (参考) ナゴヤドーム完成

③ 整備した公共施設

- 大幸南線(幅員 20.0m、延長約 780m)
- 東西ペDESTリアンデッキ(標準幅員 7.0m、延長約 330m)
- 南北ペDESTリアンデッキ(標準幅員 9.5m、延長約 370m)
- 公開空地(幅員 5.0m、延長約 1,000m)
- 多目的広場(面積約 1,540㎡)
- 矢田公園(面積約 4,400㎡)
- 矢田第二公園(面積約 2,300㎡)
- 東スポーツセンター等複合施設(延床面積約 22,000㎡)



写真 2-6-172 ナゴヤドーム完成時



写真 2-6-173 東スポーツセンター等複合施設(カルポート東)

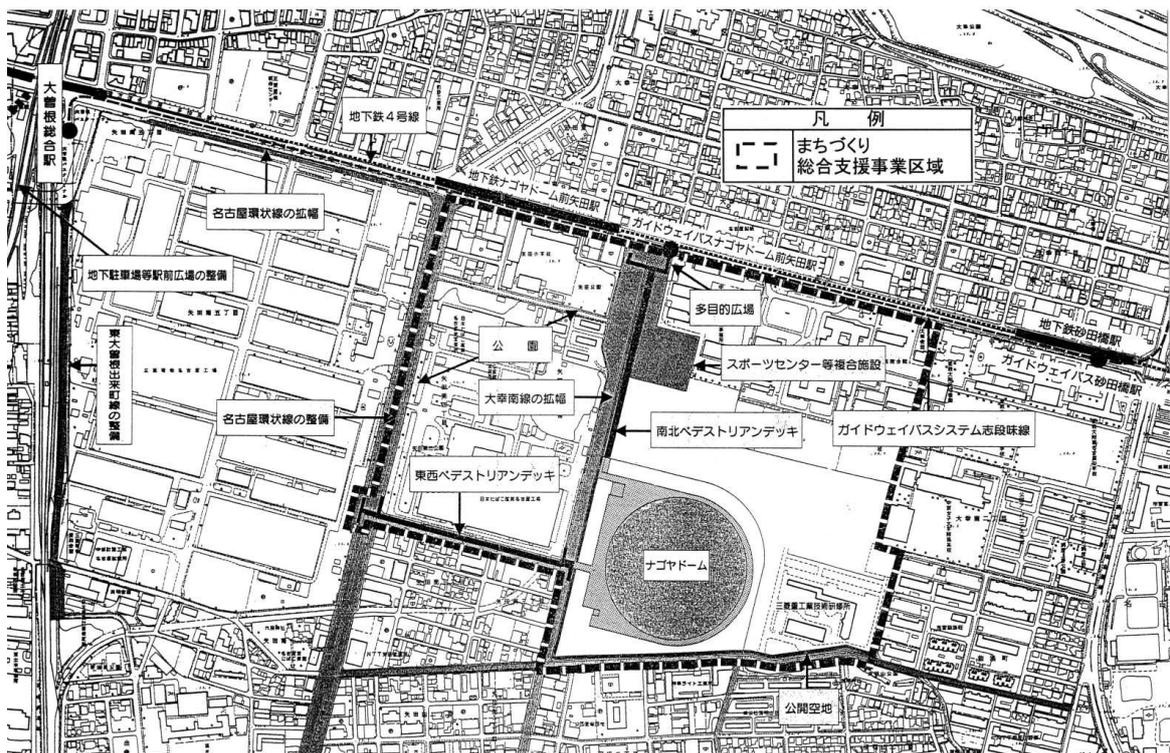


図 2-6-174 大幸南地区区域図

(4) 徳重地区の開発

① 目的

徳重地区(約 576ha)は、都心・栄から南東に約 13 km、緑区東部の丘陵地帯に広がる新市街地で、豊かな緑地と扇川を中心とする水系により、環境に恵まれた戸建て住宅地が広がっている。またこの地区は「名古屋新世紀計画 2010 第 3 次実施計画」の「駅を中心とした新しいまちづくりの推進」の中で「緑区東部方面の新たな拠点にふさわしい土地利用の実現」する地区として位置付けられ、地区全体の総合的な整備を進めている。

② 経緯

- 平成17年8月16日 都市計画決定(都市高速鉄道)
- 平成19年3月28日 都市再生整備計画採択
- 平成20年8月29日 都市再生整備計画変更(第1回)
- 平成20年10月31日 都市計画決定
(用途地域変更、地区計画)
- 平成21年8月7日 都市再生整備計画変更(第2回)
- 平成23年3月28日 都市再生整備計画変更(最終)

③ 整備した公共施設

- 白山黒石線(標準幅員 16.0m、延長約 520m)
- 名古屋岡崎線(標準幅員 30.0m、延長約 1,320m)
- 春木沓掛線(標準幅員 13.0~15.0m、延長約 620m)
- 鳴海神沢第 1 号線(神沢川架橋)(標準幅員 12.0m、40m)
- 駅前広場(面積約 4,989 m²)
- 自転車駐車場(600 台)
- 地域防災施設(防災倉庫)(面積約 220 m²)
- 地域交流センター(面積約 2,340 m²)
- 人工地盤(面積約 1,800 m²)
- 地域拠点施設(面積約 1,650 m²)



写真 2-6-175 徳重地区

(5) 金城ふ頭地区の開発

① 概要

金城ふ頭は、名古屋港のほぼ中央に位置しており、多数の完成自動車が輸出入されるなど中部地方の重要な物流拠点である一方で、名古屋駅と直結する西名古屋港線(あおなみ線)や、第二東海自動車道横浜名古屋線(新東名高速道路)・近畿自動車道名古屋神戸線(新名神高速道路)等に接続する都市計画道路伊勢湾岸道路から容易にアクセスできる交通利便性の高い地区である。その高いポテンシャルを生かし、広域からも来訪者が訪れるようにぎわいと魅力のある国際交流拠点の形成を目指している。

このため、交差点改良、歩行者用デッキ、金城ふ頭駐車場(仮称)などの都市基盤整備を行い、回遊性の向上や交通の円滑化を図ることにより、新たな交流拠点に相応しい民間開発を促進していく。

② 経緯

- 平成20年4月 モノづくり文化交流拠点構想を公表
- 平成20年5月 東海旅客鉄道株式会社が構想への参画と博物館の建設を発表
- 平成21年1月 展開用地(第1期、5.1ha)取得
- 平成21~22年度 関連基盤(モノづくり文化交流広場等)整備実施
- 平成23年3月 リニア・鉄道館開館
- 平成23年10月 民間企業によるレゴランドを核とする開発提案
- 平成23年12月 展開用地(第2期、3.2ha)取得
- 平成23年12月~ 都市基盤施設の予備設計や金城ふ頭駐車場(仮称)の整備手法の検討等
- 平成24年8月 民間企業がレゴランドに係る環境影響評価手続きに着手
- 平成26年~ レゴランド及び都市基盤施設工事(予定)
- 平成28年~ レゴランド開業(予定)



写真 2-6-176 金城ふ頭