

名古屋都市計画地区計画の決定計画書（案）

（ 名古屋駅・伏見・栄都市機能誘導地区計画 ）

（ 名 古 屋 市 決 定 ）

名古屋都市計画地区計画の決定（名古屋市決定）

都市計画名古屋駅・伏見・栄都市機能誘導地区計画を次のように決定する。

名 称	名古屋駅・伏見・栄都市機能誘導地区計画
位 置	名古屋市東区西新町、東新町、久屋町及び武平町、西区名駅一丁目、中村区椿町及び名駅四丁目並びに中区新栄町、錦一丁目及び錦三丁目の全部並びに東区泉一丁目、東桜一丁目及び東桜二丁目、西区牛島町、則武新町三丁目及び名駅二丁目、中村区牛島町、亀島二丁目、太閤一丁目、太閤三丁目、太閤四丁目、竹橋町、那古野一丁目、則武一丁目、則武二丁目、名駅一丁目、名駅二丁目、名駅三丁目、名駅五丁目、名駅南一丁目、名駅南二丁目、名駅南三丁目及び名駅南四丁目並びに中区大須三丁目、大須四丁目、栄一丁目、栄二丁目、栄三丁目、栄四丁目、栄五丁目、新栄一丁目、千代田一丁目、錦二丁目、東桜二丁目、丸の内一丁目、丸の内二丁目及び丸の内三丁目の各一部
面 積	約350.3ha
区域の整備・開発及び保全に関する方針	本地区は、市の都心部である名古屋駅、伏見駅及び栄駅の周辺並びにこれらをつなぐ幹線道路の沿道に位置し、都市機能が集積し、都市基盤の整備水準が高いエリアである。 また、本地区の大部分が都市再生緊急整備地域の名古屋駅周辺・伏見・栄地域内に位置し、地域整備方針においては、名古屋の玄関口及び中心にふさわしい、安心・安全で国際的・広域的な商業・業務拠点を形成することとしている。 さらに、本地区は名古屋市都市計画マスタープランの都心部に位置し、土地の高度利用や都市機能の更新、イノベーションの創出を図ることとしている。名古屋駅地区、伏見地区及び栄地区の拠点においては、地域の特性を活かした名古屋の顔となるまちづくりを目指し、特に重点的に民間投資の誘導を図ることとし、これらをつなぐ主要な幹線道路である都市軸においては、沿道の低層階の店舗化や良好な都市景観の形成などにより、人の流れを生み出し都心各所を結び付けることにより、都市のにぎわいの創出を目指すこととしている。 本地区では、リニア中央新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンのセンターとなる名古屋大都市圏の中枢にふさわしい都市機能の増進及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることを目標とする。
	土地利用の方針 交流やにぎわいを生み出し圏域の魅力向上及び国際的なビジネス環境の強化に資する広域的な拠点施設、まちの魅力や利便性の向上に資する日常生活施設などの都市機能の増進を図るとともに、市街地の環境の整備改善により土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。
	建築物等の整備の方針 圏域の中枢にふさわしい都市機能の増進及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、都市機能の導入及び市街地の環境の整備改善に応じた容積率の最高限度を定める。

地区の区分	区分の名称	A地区	B地区	C地区	D地区	E地区	F地区	G地区	H地区
	区分の面積	約 31.7ha	約 3.8ha	約 115.8ha	約 69.7ha	約 0.4ha	約 99.1ha	約 2.3ha	約 27.5ha

建築物等の 容積率の 最高限度	建築物の 容積率の 最高限度	区分の名称	A地区	B地区	C地区	D地区	E地区	F地区	G地区	H地区
		地区計画基準容積率	100/10	80/10	80/10	80/10	60/10	60/10	50/10	50/10
		1 市長が都市機能の増進及び市街地の環境の整備改善に資すると認めた建築物については、当該地区の区分ごとに下表に定める数値（以下「地区計画基準容積率」という。）に、A地区及びB地区については30/10を、C地区、E地区及びG地区については20/10を、D地区、F地区及びH地区については10/10をそれぞれ加えた数値を限度として市長が指定した数値とする。								

2 前項の規定による認定を受けた建築物以外の建築物については、地区計画基準容積率とする。

3 第1項の規定による認定を受けた建築物以外の建築物で、建築基準法（昭和25年法律第201号。以下「法」という。）第52条第8項の規定の適用を受けるものについては、前項の規定にかかわらず、次の式によって計算した数値とする。

$$V = (1 + 0.1 \times R_1 \times R_2) \times V_0$$

この式において、V、 R_1 、 R_2 及び V_0 は、それぞれ次の数値を表すものとする。

V：法第52条第8項の規定の適用を受ける建築物に係る容積率の最高限度

R_1 ：建築物の住宅の用途に供する部分の床面積の合計のその延べ面積に対する割合

R_2 ：住戸の床面積が50㎡以上240㎡以下の住戸の数のその建築物全体の住戸の数に対する割合

V_0 ：地区計画基準容積率

4 前面道路（前面道路が2以上あるときは、その幅員の最大のものの。）の幅員が12m未満である建築物については、前3項に定める数値が当該前面道路の幅員のメートルの数値に6/10を乗じた数値を超える場合、当該前面道路の幅員のメートルの数値に6/10を乗じた数値とする。

5 建築物の敷地が、幅員15m以上の道路（以下この項において「特定道路」という。）に接続する幅員6m以上12m未満の前面道路のうち当該特定道路からの延長が70m以内の部分において接する場合における当該建築物に対する前項の規定の適用については、前項中「幅員」とあるのは、「幅員（第5項の特定道路に接続する同項の前面道路のうち当該特定道路からの延長が70m以内の部分にあっては、その幅員に、当該特定道路から当該建築物の敷地が接する当該前面道路の部分までの延長に応じて建築基準法施行令（昭和25年政令第338号。以下「令」という。）第135条の18で定める数値を加えたもの）」とする。

			6 前各項の規定は次の各号のいずれかに該当する建築物については、適用しない。 一 高度利用地区、特定街区又は都市再生特別地区内の建築物 二 特定用途誘導地区内の建築物であって、その全部又は一部を当該特定用途誘導地区に関する都市計画において定められた誘導すべき用途に供するもの
--	--	--	--

「区域及び地区の区分は計画図表示のとおり」

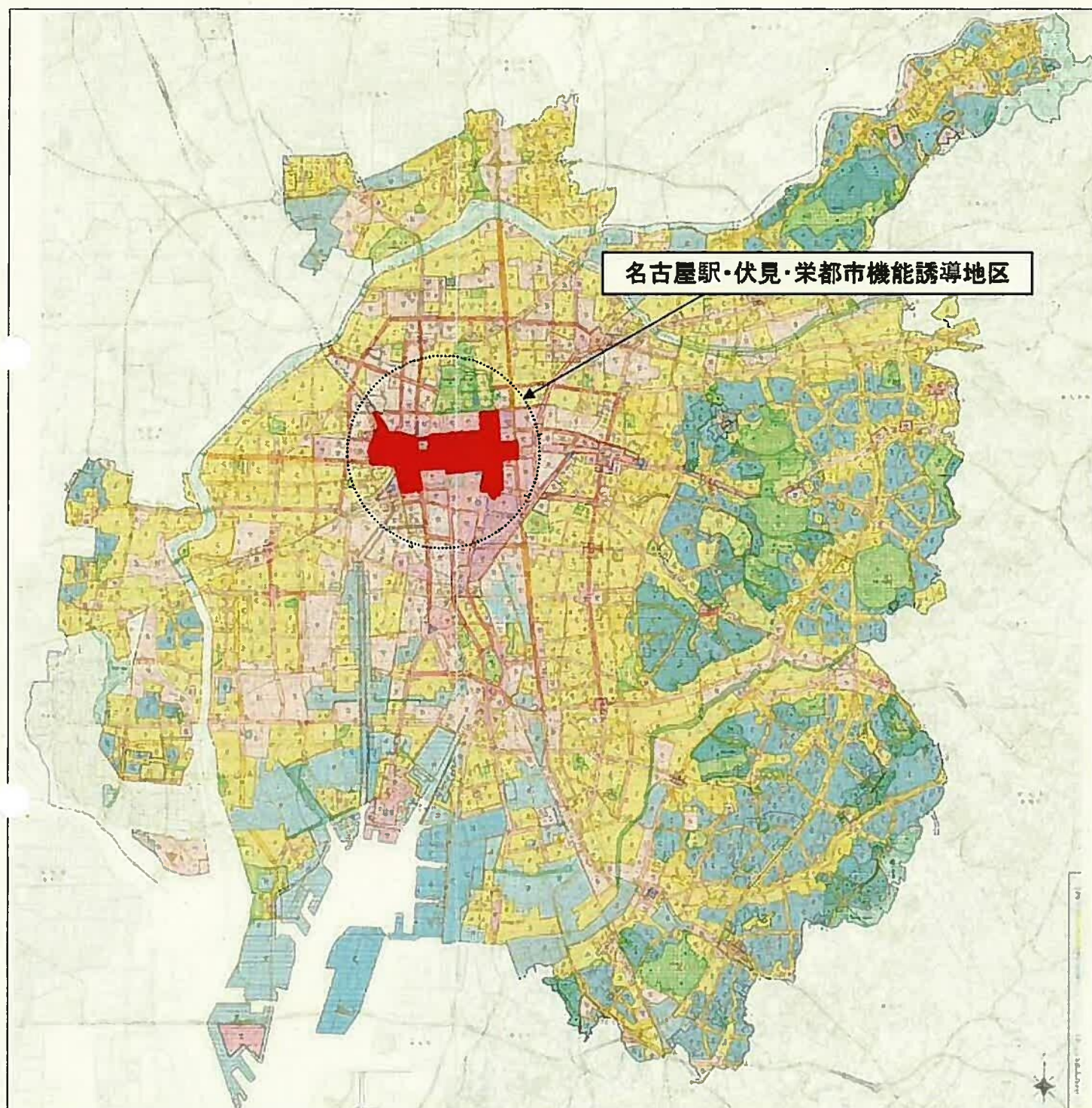
理 由

リニア中央新幹線の開業により形成されるスーパー・メガリージョンのセンターとなる名古屋大都市圏の中核にふさわしい都市機能の増進及び土地の合理的かつ健全な高度利用を図る。

総括図

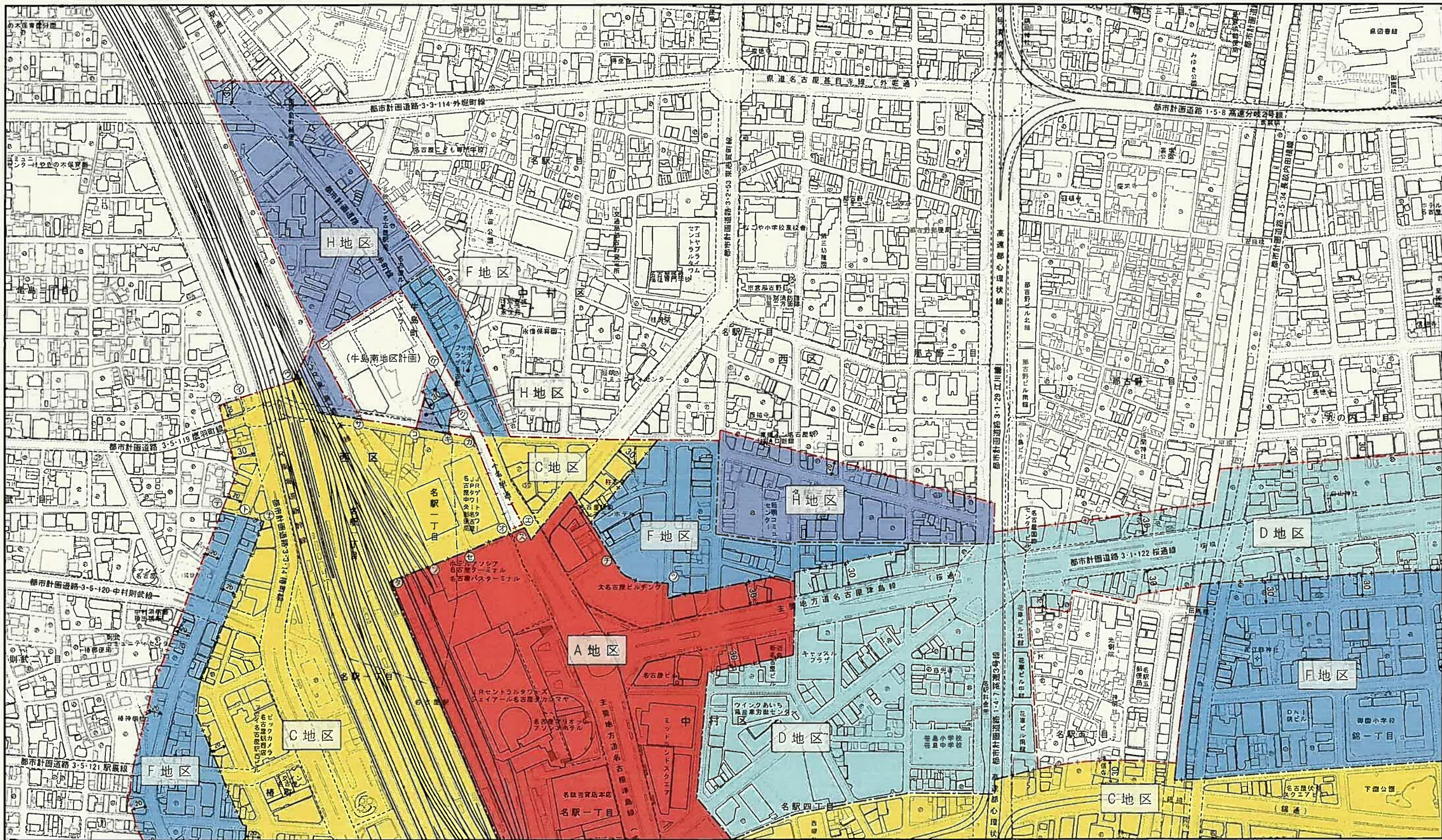
7-2

第7号議案



計画図1
〔名古屋駅・伏見・栄
都市機能誘導地区〕

縮尺 1/5,000



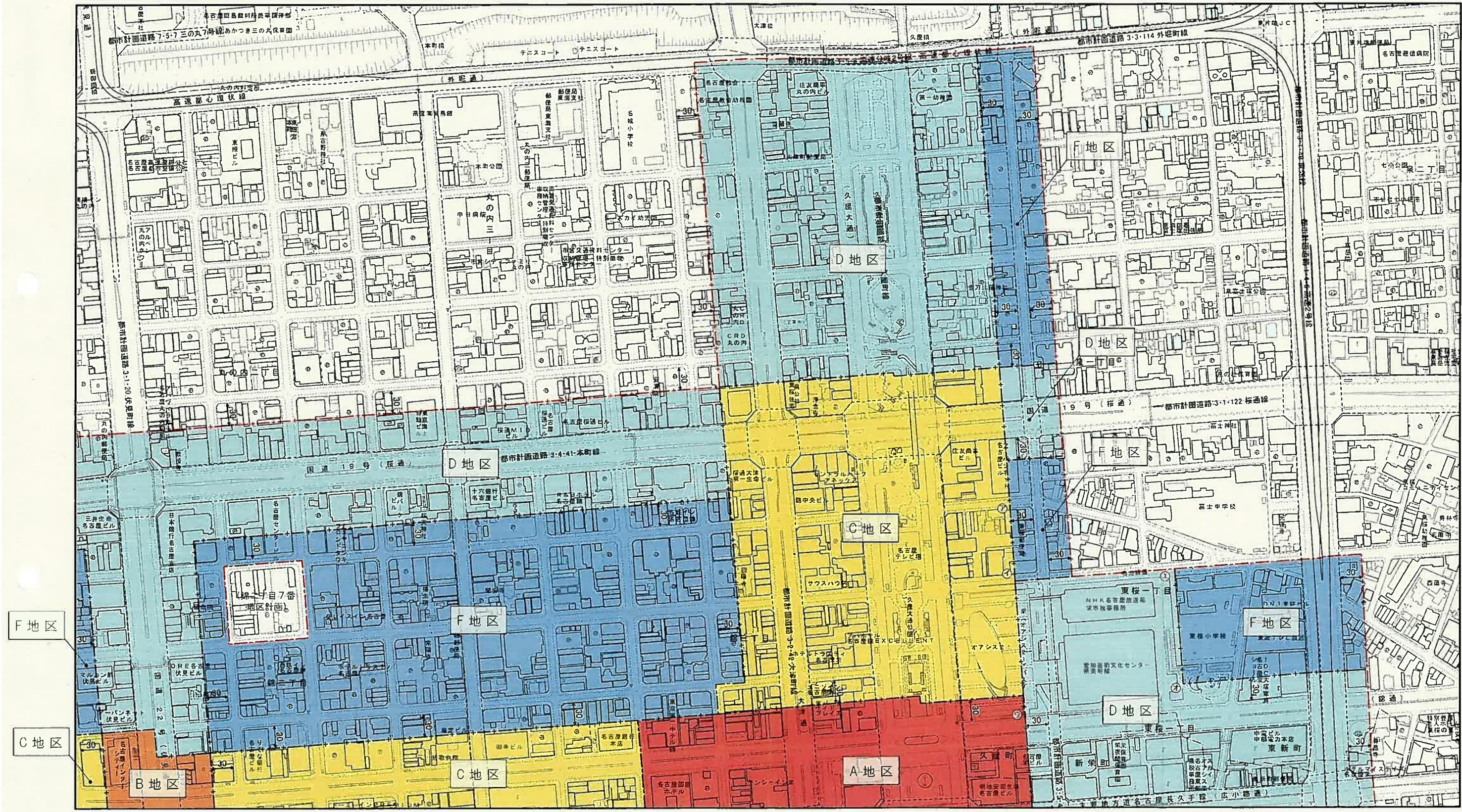
地区計画区域

※区分線の種類
—— 道路・河川・鉄道等地形地物の中心
—— 沿道指定その他

- ①—② は ①—② の延長
- ①—③ は 駅施設との境界
- ①—④ は 広井町線西側境界
- ①—⑤ は 筆界及びその延長
- ①—⑥ は 筆界
- ①—⑦ は ①—⑦ の延長
- ①—⑧ は 旧広井町線駅前線支線第2号線を中心
- ①—⑨ は ①—⑨ の延長

計画図2
〔名古屋駅・伏見・栄
都市機能誘導地区〕

縮尺 1/5,000



F 地区
C 地区

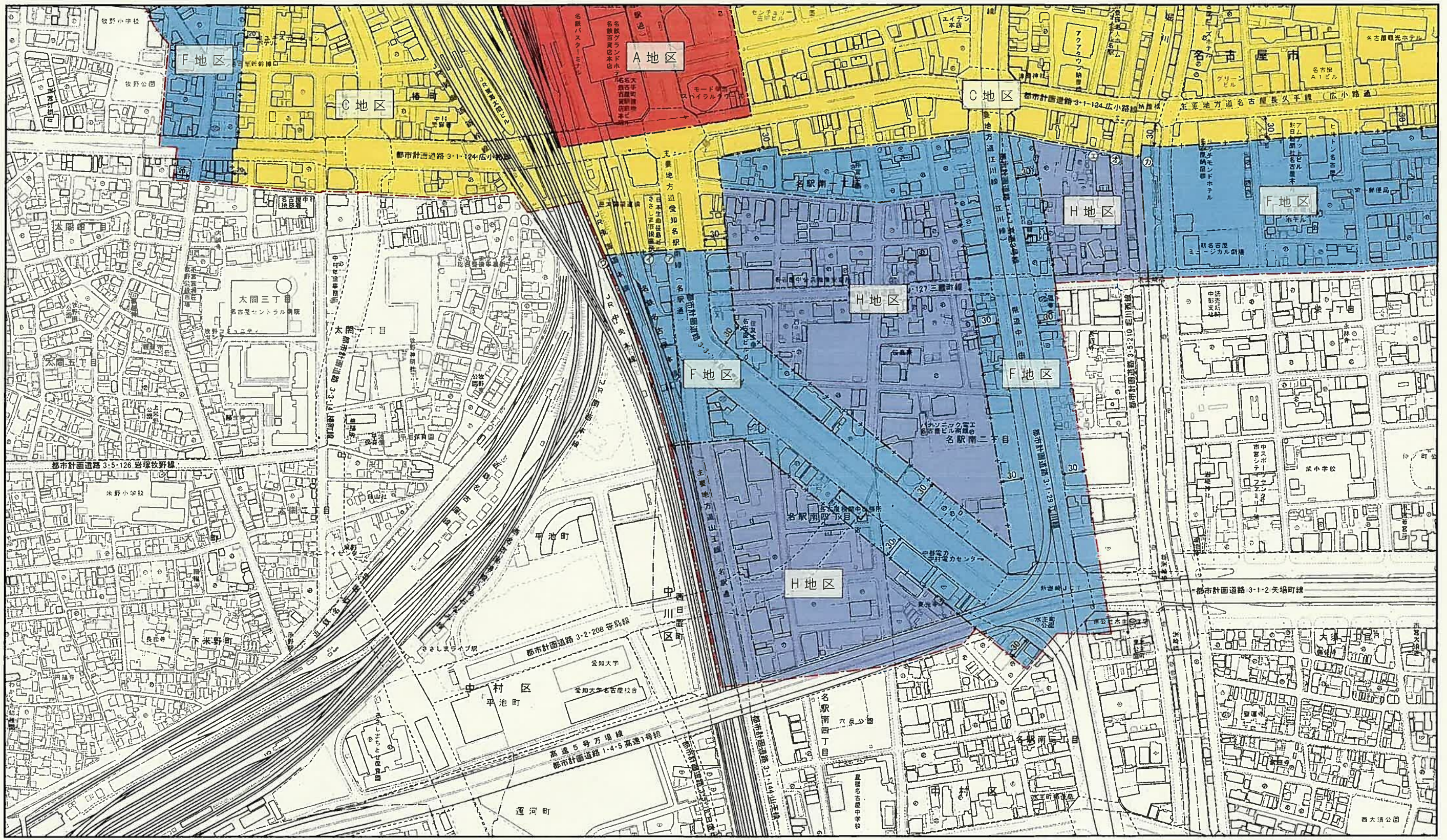
地区計画区域

※区分線の種類
—— 道路・河川・鉄道等地形地物の中心
—— 沿道指定その他

①-② は ③-④ の延長
①-③ は 学校敷地界

計画図3
〔名古屋駅・伏見・栄
都市機能誘導地区〕

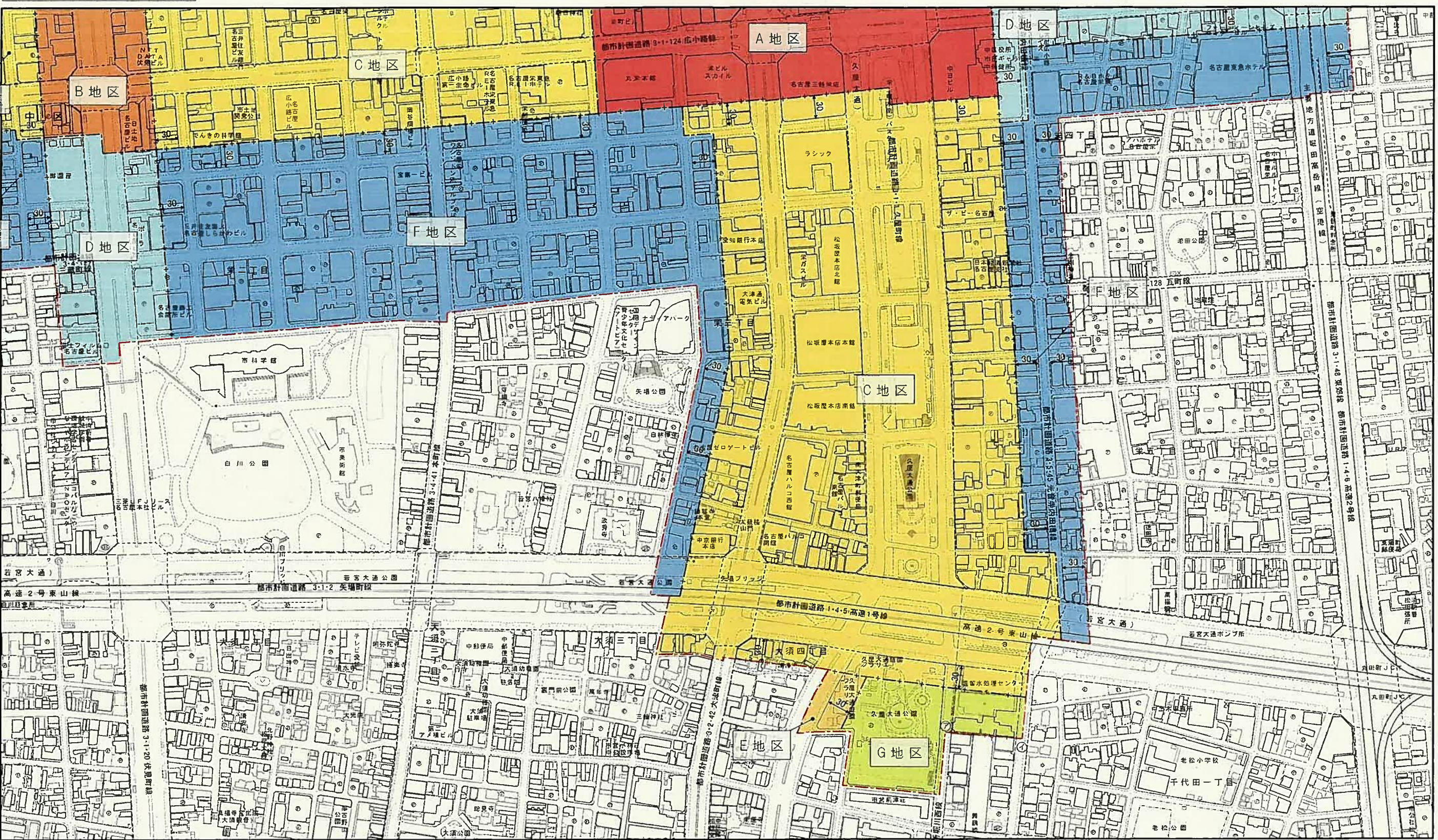
縮尺 1/5,000



+ 地区計画区域
 地区区画の種別
 道路・河川・鉄道等施設地物の中心
 沿道指定その他
 ①-② は ②-① の延長
 ③-④ は ④-③ の延長

計画図4
〔名古屋駅・伏見・栄〕
都市機能誘導地区

縮尺 1/5,000



地区計画区域

※区分線の種類
—— 道路・河川・鉄道等地形地物の中心
—— 沿道指定その他

⑦-① は 都市計画下水道処理場境界及びその延長