

令和元年度第2回

名古屋市都市計画審議会

議事録

名古屋市都市計画審議会

名古屋市都市計画審議会議事録

1 日時 令和元年 11 月 7 日(木)午前 10 時 00 分～11 時 55 分

2 場所 名古屋市役所東庁舎 5 階 大会議室

3 委員の定数、出席委員数及び出席者氏名

委員の定数 21 名

出席委員数 19 名

出席者氏名

(会長) 福 島 茂

(委員) 岡 本 大 忍 小 野 全 子

小 松 理佐子 杉 島 由美子

田 宮 正 道 中 村 英 樹

原 田 守 博 春 山 成 子

秀 島 栄 三 森 徹

岡 本 やすひろ 近 藤 和 博

服 部 しんのすけ 日 比 美 咲

余 語 さやか 田 口 一 登

二 村 文 昭

石 川 智 之 (代 理 中 山 友 之)

(事務局幹事) 高 木 宏 明 鈴 木 英 文

竹 田 志津代 渡 辺 伸 二

藤 井 由 佳 鍛 冶 博 人

坂 本 敏 彦 坂 野 之 信

高 山 直 明 山 中 孝 浩

(書記) 日 比 悟 史

4 傍聴者の人数 3 名

5 議題及び会議の公開・非公開の別

(1) 都市計画案件

第 15 号議案 名古屋都市計画特別緑地保全地区の変更について(付議) [公開]

第 16 号議案 名古屋都市計画生産緑地地区の変更について(付議) [公開]

第 17 号議案 名古屋都市計画道路の変更について(付議) [公開]

(2) その他

ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(答申) [公開]

イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正について [公開]

6 議事の概要

午前10時00分開始

幹 事 定刻となりましたので、ただいまより、令和元年度第2回の名古屋市都市計画審議会（都市計画）を開催いたします。

私は、名古屋市都市計画審議会の事務局幹事で、住宅都市局都市計画部都市計画課長の渡辺でございます。よろしくお願いします。

開催に先立ちまして、今年度新たに名古屋市会議長から推薦を受け、市長が委嘱した方で、前回ご欠席でした委員をご紹介します。

岡本やすひろ委員でございます。

次に、臨時委員をご紹介します。

本日は、名古屋市農業団体連絡協議会会長の二村文昭様、愛知県警察本部交通部長の石川智之委員の代理で交通規制課長の中山友之様にご出席いただいております。よろしくお願いします。

また、前回欠席でございました事務局幹事につきましても、ご紹介いたします。

高木まちづくり調整監でございます。

本日、住宅都市局長は所用により欠席しておりますので、事務局を代表してまちづくり調整監よりご挨拶申し上げます。

幹 事 （挨拶）
（まちづくり調整監）

幹 事 続きまして、会議の公開について確認いたします。本日の会議は、内容に非公開情報を含んでいないことから、名古屋市情報公開条例第36条に基づき公開とさせていただきます。

それでは、名古屋市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づきまして、会長に議長をお願いしたいと存じます。

議 長 それでは、議長を務めさせていただきます。
議事に入ります前に、本日の定足数について書記に報告を求めます。

書 記 定足数について、ご報告申し上げます。
本日の定数は、臨時委員を含めまして21名でございます。このうち、ただいまご出席いただいております委員は、19名で半数以上でございます。したがって、本審議会には定足数を満たしております。以上、ご報告申し上げます。

議 長 お聞きいただきましたとおり、本日の会議は成立しております。
次に、本日の議事録署名者を定めたいと思います。議事録署名者は、毎回、委員名簿の順番で学識経験者と市議員の方々から1名ずつお願いしております。
そこで今回、学識経験者の方につきましては中村委員に、市議員の方につきましては服部委員をお願いしたいと思います。よろしゅうございますか。

両 委 員 （了解）

議 長 それでは、議事に入ります。
本日は、都市計画案件として第15号議案から第17号議案の3議案、その他の案件として答申が1件、報告が1件予定されております。
これらの議事の進め方ですが、事前に事務局から提案があると聞いておりますので説明を受けたいと思います。

- 幹 事 本日の議事進行について、ご提案させていただきます。
(都市計画) 右上に案件概要と記載してある資料をご覧ください。
本日、審議をお願いします都市計画案件は、「1 名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化に係る都市計画道路等について」、「2 生産緑地地区の変更について」の2件でございます。
また、その他の案件として、「ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(答申)」「イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正について」の2件がございます。
案件概要に記載されていますとおり、案件1は、第15号議案「名古屋都市計画特別緑地保全地区の変更」及び第17号議案「名古屋都市計画道路の変更」が相互に関連しておりますので、ご審議をいただいたのち、2議案について一括してご議決をお願いしたいと存じます。
その後、案件2につきまして、第16号議案「名古屋都市計画生産緑地地区の変更」のご審議・ご議決をお願いしたいと存じます。
その後、その他の案件として、「ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方について(答申)」のとりまとめをお願いしたいと存じます。
最後に、「その他 イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正について」ご審議・ご承認を、お願いしたいと存じます。
以上、本日の議事進行について、ご提案いたします。いかがでしょうか。
- 議 長 ただいまの事務局からの提案について、円滑な議事進行のため、これを採用したいと思えますいかかでございますでしょうか。
- 委員一同 (異議なし)
- 議 長 それでは、事務局の提案にしたがいまして、議事を進めます。
まず、案件1「名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化に係る都市計画道路等について」を議題とします。幹事の説明を求めます。
- 幹 事 それでは、第15号議案「名古屋都市計画特別緑地保全地区の変更」及び第17号議案「名古屋都市計画道路の変更」についてご説明させていただきます。
(街路計画) これらの案件は相互に関連するため、一括してご説明させていただきます。
本件の議案資料といたしましては、都市計画特別緑地保全地区に関するものとして、資料番号15-1の変更計画書、15-2の総括図、15-3の計画図。都市計画道路に関するものとして、資料番号17-1の変更計画書、17-2の総括図、17-3の計画図、17-4の「都市計画案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者の見解」でございます。ご確認ください。また、議案資料とは別に当該事業の概要を説明するための説明資料「名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化に係る都市計画道路等について」を用意しております。そして、17-4の「都市計画案に係る意見書の要旨」の中で、都市計画案の縦覧時に添付している理由書の内容について記載されていることから、参考資料として「理由書」も用意いたしました。あわせてご確認ください。
それでは、失礼ながら、以後は着座にて、進めさせていただきます。
はじめに鉄道の高架化事業の概要をご説明させていただき、その後、都市計画変更の内容をご説明いたします。
ただいまスクリーンには、高架予定区間をお示ししており、お手元の説明資料2ページの「位置図」と同様の内容となります。本事業では、概ね山崎川から天白川の間の延長約4.3kmを高架化にすることにより、14箇所の踏切を除却する計画で、高架化される駅は、呼続駅、桜駅、本笠寺駅、本星崎駅の4駅となります。なお、その外側にある堀田駅や鳴海駅の区間は既に高架化されております。そうした中、今回、早急の浸水被害等の対策が求められている呼続地区について、先行して高架化事業を実施し、都市計画道路を追加するものです。なお、桜・本笠寺地区、本星崎地区につきましては、現在、環境影響評価の手続を進めているところです。

続きまして、呼続地区を先行して事業着手する理由について、ご説明いたします。

お手元の説明資料1ページ目「(3)山崎川断面図等」とあわせてご覧ください。先行して事業着手する1つ目の理由といたしましては、山崎川にかかる名鉄の橋りょうは桁下高さが低く、また、河川内に3基の橋脚があるため、河積が阻害され、大雨時の流下能力が不足していることから治水上の大きな課題となっていることが挙げられます。当該事業を実施することで3基の橋脚が撤去されるとともに、河床の掘削を行うことで河積阻害が解消され、概ね10年に1回程度発生する降雨による洪水を安全に流下させることが出来るようになります。

次に2つ目の理由といたしましては、洪水時における陸開門の問題があります。陸開門は、名鉄の線路が山崎川の堤防を切り欠いて走っていることから増水時に洪水を防ぐために閉める門扉であり、閉鎖した場合、電車の運行を休止することになるため、課題となっております。

ただいまスクリーンには、陸開門が閉鎖される様子をお示ししており、大雨時に一定以上の水位に達した場合は、現地へ行き、手動で陸開門を閉めております。当該事業を実施することで陸開門が除却され、陸開門の閉鎖による電車の運行休止がなくなり、経済活動の停滞などの社会的損失が解消されます。これら2点において治水上の早急な改善が必要となっていることから、今回、呼続地区を先行して進めているものでございます。

続きまして、施工方法について、ご説明いたします。スクリーンには鉄道を高架化するための主な施工方法ということで、主な工法としては、仮線工法、別線工法、直上工法があり、当該スライドから3枚にわたり各工法のご説明をさせていただきます。

まず仮線工法ですが、仮線工法とは、仮の線路を構築し、高架構造物を現在線の跡地に構築する工法です。

続きまして、別線工法をお示ししております。別線工法とは、高架構造物を現在線とは別のルートに構築する工法です。

続きまして、直上工法をお示ししております。直上工法とは、現在線の上に高架構造物を構築する工法です。

次に、スクリーンには、先程ご説明した工法の図面を比較してお示ししており、図面の上段が平面図で、下段が縦断面図を表わしております。仮線工法は、仮線時では一時的に線形が悪化しますが、高架化する計画線は、現在線上になりますので、現在線と同様の機能を確保することが可能です。別線工法は、仮線が必要ないため事業費が少なくなるなどのメリットはございますが、高架後の最終的な線形が現在線の線形よりも悪化いたします。また、西側にお住いの方にとっては、線路が近づくこととなり、地元の合意形成が難しいと考えております。直上工法は、用地買収が少なくなるなどのメリットはございますが、現在線の上に高架構造物を構築するということで、ほとんどの工事が夜間工事となり、事業期間が長くなることや構造物が高くなり、費用が高額になってしまいます。これらを総合的に判断いたしまして、本事業では、仮線工法を採用しております。

続きまして、工事の進め方について、ご説明いたします。

スクリーンには現在の呼続地区の状況を示した図面をお示ししておりますが、当該スライドから3枚にわたって工事の進め方についてご説明いたします。呼続地区の事業区間は、瑞穂区妙音通から南区呼続2丁目までで、延長約0.8kmです。事業により呼続1号踏切、桜7号踏切を除却するとともに、橋梁のかさ上げ、3基の橋脚の撤去を行います。

続きまして、スクリーンには工事中の図面をお示ししております。工事中は、まず図面上に緑色でお示した工事区域に仮線などを構築し、そちらで鉄道の運行を行います。断面図のとおり、現在線から仮線へ単線ずつ切り替えを行ってまいります。仮線に切り替えた際などに現在の道路が使えなくなってしまうところ、図面上の紫色のところにつきましては、工事中の仮道として通路を整備いたします。

続きまして、スクリーンには完了後の図面をお示ししております。

断面図のとおり、鉄道を仮線へ切替えたなら、現在線上に高架構造物等を構築いたします。高架構造物等が出来上がりましたらそちらで運行を開始し、仮線を撤去いたしまして、その後、都市計画道路を整備いたします。以上が高架化事業の概要でございます。

続きまして、都市計画変更の内容についてご説明させていただきます。

スクリーンには計画図をお示ししており、お手元の説明資料3ページ目「イ 平面図、断面図、鉄道縦断面図」をあわせてご覧ください。都市計画道路として瑞穂区側に河岸町線、南区側に呼続1号線、呼続2号線、呼続3号線、呼続4号線の計5路線を新たに決定するものでございます。

また呼続3号線、呼続4号線が熊野三社の敷地に重なりますので、熊野三社の特別緑地保全地区の区域を変更いたします。

それでは、路線ごとの計画案についてご説明させていただきます。スクリーンをご覧ください。まず瑞穂区側に計画する河岸町線、幅員6m、延長約140mでございます。当該道路は、河川堤防道路と接続させる計画であり、今まで行止まりとなっていた河川堤防道路を通行可能とすることで呼続駅方面へ向かう新たなネットワークを形成していきたいと考えております。

続きまして、南区側に計画する都市計画道路についてご説明いたします。

はじめに呼続1号線、幅員6m、延長約130mでございます。この路線は、本事業により、駅部が拡幅されることから、現在ある道路が支障するため付け替え道路が必要であること、また、駅前になることから、駅へのアクセスの向上を考え、新たな道路を整備したいと考えております。

続きまして、呼続2号線、幅員14m、延長約130mでございます。この路線も駅前ということで、歩行者、自転車、自動車といった駅利用者が集まる場所となるため、当該区間に道路を決定することで駅へのアプローチとなる動線を確保いたします。

続きまして、呼続3号線及び呼続4号線についてあわせてご説明いたします。

呼続3号線は、幅員6m、延長約330mで、呼続4号線は、幅員4m、延長約330mとなります。当該区間は線路と宅地側で高低差があることから、線路に並走する形で呼続3号線を配置し、宅地側に並走する形で呼続4号線を配置しております。既成市街地へアプローチする場合は、呼続4号線を通り、通過交通は呼続3号線を利用していただく計画としております。当該地区は、密集市街地で、幅員が狭い道路が多いことから、緊急車両の通行が心配されますが、呼続4号線を整備することで宅地まで通行できるようになり、防災機能も向上するものと考えております。

続きまして、スクリーンには熊野三社の特別緑地保全地区の区域変更について、お示ししております。

特別緑地保全地区とは、自然環境の優れた樹林地などを指定し、その保全を図ろうとする制度です。現在、緑色と黄色の区域につきまして、特別緑地保全地区の区域がかかっておりますが、都市計画道路の追加に伴い、道路となる黄色の区域を外すこととなります。

以上が、案件1の「名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化に係る都市計画道路等について」の説明でございます。

なお、案件1につきまして、令和元年8月23日から9月6日まで、都市計画の案について縦覧を行ったところ、2通の意見書が提出されました。

お手元の資料17-4をご覧ください。これは縦覧期間中に提出された都市計画道路案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者である本市の見解を示したものでございます。この表に書かれている「意見の要旨」は、提出された意見書の内容を確認しながら、7つのカテゴリーに分類したものであり、「都市計画決定権者の見解」はそれら意見に対する本市の見解を記載しております。

まず、1ページ目にあります「(1)都市計画案に関する総論」についてでございます。

「意見の要旨」としましては、「都市計画道路を計画している区域は、名鉄名古屋本線の高架化の工事作業用地に必要なだけであり、道路は不要である。今回、南区に計画する都市計画道路だけでなく、地域全体で道路計画を考えるべき。」など

のご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「今回、都市計画変更する路線は、山崎川の橋りょう改築及び呼続駅付近の鉄道の高架化にあわせて追加するもので、鉄道が高架化されることによる影響や鉄道に隣接する地域の状況を踏まえ、交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図る必要があることから、道路は必要と考えております。今回の事業にあわせ、面整備や現在ある道路を新たに都市計画決定し、幅員を広げるなどの計画はございません。」とした見解とさせていただきます。

次に、2ページ目にあります「(2)河岸町線について」でございます。

「意見の要旨」としましては、「名鉄の北東側には既存の区画街路があり、こちら側を仮線の用地に使用することが可能であり、特に区画街路の北側3分の1の住宅密集地は避けるべきであり、必要性が説明できない。」というご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「高架化にあたりましては、支障する件数や施工性などを考慮し、西側に仮線を計画している。河岸町線については、高架下で通行可能な市道河岸土市町第1号線まで通すことで北東へ向かう導線が確保できます。」とした見解とさせていただきます。

次に、同ページ目にあります「(3)呼続1号線について」でございます。

「意見の要旨」としましては、「理由書に現在ある約2mの道路が事業により支障とあるが、事業により支障とはどのようなことか。呼続1号線は不要。呼続1号線は4mの生活道路で良い。」などのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「鉄道の高架化にあわせ駅部が大きくなることから現在ある約2mの道路が支障することとなるため、付替え道路として呼続1号線を計画しております。呼続1号線は駅前に整備される道路となるため、駅へのアクセスを考慮し、6mの幅員を確保しております。」とした見解とさせていただきます。

次に、3ページ目にあります「(4)呼続2号線について」でございます。

「意見の要旨」としましては、「このような広い道路は必要なく、せいぜい10m幅で良いのではないかと。現況道路で十分で、都市計画道路呼続2号線は不要。」などのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「駅前については、自動車、自転車、歩行者等が集まる場所となるため歩道と車道を分離し、利用者の安全性を向上させたいと考えております。そこで自転車歩行者道としての整備を考えており、道路構造令に規定されている幅員で計画しております。また歩道については、車道を挟んで両側に設ける計画です。そのため幅員14mの都市計画道路が必要と考えております。」とした見解とさせていただきます。

次に、4ページ目にあります「(5)呼続3号線、呼続4号線について」でございます。

「意見の要旨」としましては、「呼続3号線、呼続4号線を1本の道路として計画すべきである。呼続3号線は不要。」などのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「呼続3号線は鉄道の線路と並走し、呼続4号線へ流入する通過交通を排除するための道路として計画しているのに対し、呼続4号線は鉄道の線路より高台にある宅地と並走し、既成市街地へアプローチする道路として計画しているため、2本の街路として計画しております。」とした見解とさせていただきます。

次に、5ページ目にあります「(6)名鉄名古屋本線山崎川橋りょう改築及び呼続駅付近高架化について」でございます。

「意見の要旨」のうち、一つ目として、「単線分の仮線用地で施工できないか。」とのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「山崎川に架かる名鉄橋りょうの橋台が上下線で一体構造となっており、分割することができないため、複線分の用地幅が必要であります。」とした見解とさせていただきます。

二つ目として、「別線工法や直上工法で施工できないか。」とのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「別線工法、直上工法についても過年度に検討しておりますが、施工性や機能性、影響範囲や工事費などを比較検討し、高架仮線方式を採用しております。」とした見解とさせて

いただきました。

次に、「桜～本星崎地区では、環境アセスメントの手続が始まったばかりで、事業内容・工事内容が未確定であり、桜～本星崎地区の内容が確定した段階で、呼続地区の都市計画案を提出すべき。」とのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「呼続地区については、治水上早急な改善が必要であることから桜～本星崎地区より先行して事業を進めさせていただきます。」とした見解とさせていただきます。

次に、「地下化を検討した上で、呼続地区の都市計画案を提出すべきである。」とのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「地下式は、既に高架化を終えている堀田駅付近や鳴海駅付近にまで影響を及ぼすことなどが考えられるため現実的ではないと考えております。」とした見解とさせていただきます。

最後に、6ページ目にあります「(7)その他の意見」についてでございます。

「意見の要旨」としましては、「名鉄橋梁と下流にある山崎橋を同時に改修しなければ水害は解消できない。高架化ではなく、河川の改修を優先すべきである。市の公式ウェブサイトで意見書の提出方法をもう少し具体的に記載すべきである。」などのご意見をいただきました。それに対する「都市計画決定権者の見解」としましては、「下流に架かる山崎橋、呼続橋についても河積を阻害しているため、これらの2本の橋についても改築について検討していきます。市の公式ウェブサイトにおける提出方法の記載方法については、今後、検討してまいります。」とした見解とさせていただきます。

以上が縦覧期間中に提出された、河岸町線等の都市計画案に係る意見書の要旨及び都市計画決定権者である本市の見解でございます。

最後に、今後の都市計画手続でございますが、本件は名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決されましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の変更を行うこととなります。それでは、ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

議長 ただいまご説明のありました件につきまして、皆さま方からご意見をいただきたいと思います。どうぞご発言ください。

田口委員 数点お尋ねしたいと思います。まず、都市計画道路の追加の必要性についてです。ただいま、都市計画案に係る意見書に対する見解について説明がありましたが、最初に掲げられている意見で、道路は不要だと。これに対する名古屋市の見解は、交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図る必要があることから必要だという見解ですが、この見解は説得力がないというのが、現地を見てきた私の実感です。

そこで伺いますが、まず、河岸町線についてです。今日配布されています理由書の2ページを見ますと、河岸町線について、当該道路を決定することで、今まで行止まりとなっていた河川堤防が通行可能となり、幹線道路・高田町線や呼続駅方面へ向かうネットワークが新たに形成されることになる。このことによって、宅地内道路への通過交通の排除を行うことができます、と示されています。それで伺いたいのですが、現在、この地域の宅地内道路に入り込む通過交通量は何台ほどあるのか。また、河岸町線が開通した場合、この道路を利用して幹線道路や呼続駅方面へ向かう交通量はどの程度あると予測されているのか、お尋ねをいたします。

次に、呼続3号線と4号線についてです。スライドに呼続3号線、4号線の全体の図面を表示してください。3号線、4号線は、熊野三社の南側で三叉路になるのです。この三叉路になる道路は極めて狭い道路で、左折をしようとするときすぐ線路の踏切があって、この踏切は車が通行できませんので、左折はできません。右折をすると、幹線道路を抜けるために住宅地の中を通らなければなりません。これは交通の円滑化どころか、清閑な住宅地に新たな通過交通を発生させるのではないのでしょうか。以上2点について伺います。

幹 事 1点目の交通量はどれくらい想定しているのかというご質問でございますが、今回都市計画決定する道路は区画道路でありまして、住民の方が使う生活道路となると考えていることから、特に交通量推計はしておりません。交通量は少ないものと考えております。

そして2点目の、さらなる渋滞が発生するのではないかという点ですが、今後引き続き残りの区間につきましても高架化する予定でありまして、その中で道路としてつなげるような形で計画していきたいと考えております。

田 口 委 員 河岸町線ですが、この地域の宅地内道路に入ってくる車は、現在ほとんどないと思うのです。スライドに河岸町線の図面を表示してください。河岸町線は1番上のところですけど、山崎橋がありますね。山崎橋を指してください。

山崎橋に、北東からつながっている道路がありますね。細い狭い道路があるのですけれど。要するに今は、入り込みというのはその北東のほうから山崎橋に入ってくる車があるということだと思うのです。ところが、その狭い道路は、今は7時から9時の時間帯は歩行者専用で車は通れません。

それから、山崎橋を南の方から、呼続駅方面から来る車は、その7時から9時の時間帯は右折できなくて、左折しかできません。高田町線の方しか行けない。こういう規制がかかっています。ですから朝の時間帯に入ってくる車というのは、北の方から、ほとんどありません。昼間も現地に行ったのですが、入り込みの車はほとんどありません。それで、今度河岸町線ができるとどうなるかということ、河岸町線が堤防道路にぶつかって、堤防道路が通れるようになる。そうすると、山崎橋のところまで行くと、山崎橋の北側は複雑な交差形態になっているのです。しっかりとした四叉路ではありません。それから、車が通る橋のすぐ脇に人道橋があります。人道橋を通過して橋の北東側に渡る人や自転車がいます。

ですから、河岸町線を通すとよそから入ってくる車を呼び込んで、そして山崎橋のところで交通の危険性を高めてしまう。こういう道路だと思うのです。こんな道路は必要なのでしょうか。

幹 事 今回、高架化する区間の沿線地域は、木造住宅が密集している地域であります。かつ、ほとんどが4m未満の狭隘道路が多いということから、車のすれ違いや緊急車両のアクセスが難しいなどの課題を抱えていると考えておりまして、今回、高架化の計画にあわせまして、繰り返しのようになってしまいましたが、高架化による影響を配慮し、かつ、この地域での特性・事情を踏まえて、交通の円滑化や沿道環境保全の見地から区画道路を追加することとしたものでございまして、必要性については十分にあると認識しているところでございます。

田 口 委 員 河岸町線ができますと、わざわざ抜け道を作るだけで、むしろ山崎橋周辺の交通の危険度が高まる恐れがあるということ指摘しておきたいと思えます。

それから呼続3号線、4号線についても、幅員の狭い生活道路と踏切の手前で三叉路になる。こんなネットワークの悪い都市計画道路は本来だったらありえません。もっと南にこれから伸ばしていくからという話ですが、今回都市計画決定しようとしているのは、熊野三社のところでもう終わりという道路です。今回の都市計画道路の追加だけで言うと、極めてネットワークが悪い。ですから、今回の都市計画道路の追加というのは、いろいろ理由を言っていられしますが、唯一の理由は、鉄道の高架化工事のための仮線を引く用地を確保しなければならない。その用地の後利用として道路にするという理由だけではないのでしょうか。

幹 事 繰り返しのなってしましますが、ご指摘のとおり工事に必要となった土地を活用するものではございますが、必要性に応じて、区画道路を追加するものでございます。また、今回、ご協力いただいた貴重な土地でございますので、道路としての活用が地域にとって有効活用になるものと考えているところでございます。

田口委員 納得のいくお答えがいただけませんでした。交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図る必要があるとの理由は成り立たないと言わざるを得ません。

次に、環境アセスメントとの関連について伺いたいと思います。

1点目は、アセスの対象事業の事業実施想定区域には、呼続3号線と4号線の区間も含まれているという理解でいいでしょうか。

2点目は、アセスは現在配慮書の段階で、高架方式により連続立体交差事業を実施する案と、事業を実施しない案の複数案が示されており、さらに市民からは地下方式にする案も意見として提出されていると聞いていますが、それでよろしいでしょうか。

幹事 (街路計画) まず1点目のアセスメントと重複している区間があるのではないかとことですが、これはご指摘のとおりでございます。

そして、2点目の地下化についてですが、意見書の見解の中でもご説明させていただきましたが、そもそも地下化ができない理由を述べさせていただいておりましたが、もう一度ご説明させていただきますと、2つの河川の…。

田口委員 私が聞いたのは、配慮書の段階で複数の案が示されていますか、事業を高架にする案と、事業を実施しない案が示されていますかということと、意見として地下化の意見が出ていますかと聞いたので、その確認だけでいいです。

幹事 (街路計画) 配慮書の段階においては、高架化と事業実施しないという2案で比較しております。

田口委員 今も話がありましたように、環境アセスメントは始まったばかりなのです。アセスの手続上は、まだ高架化による事業として本星崎まで実施をするということが確定していません。

呼続3号線と4号線の区間もアセスの対象事業の区域に含まれているというお答えでしたが、この区間は高架化を前提として新たな都市計画道路が決定されようとしています。これは意見書でも指摘がされていますが、アセスメント無視ということになるのではないのでしょうか。

幹事 (街路計画) 地下化についてでございますが、アセスの手続のうち、昨年度の配慮書の段階で実現が可能ではないということで、構造的には高架しかなく、地下化は現実性がないということで除外しております。したがって、呼続地区を高架で先行することが、この後に続く連続立体交差事業に影響を及ぼすものではないと考えております。

田口委員 環境影響評価法第31条で、対象事業の実施の制限という項目がありまして、「事業者は、第27条の規定による公告を行うまでは、対象事業を実施してはならない」とされています。つまり、アセスの最終段階である評価書を公告するまでは、対象事業の実施が制限されています。

したがって、呼続3号線と4号線の都市計画決定については、評価書が公告された段階で都市計画案を提出するというのが、アセス法の趣旨にのっとった手続ではないのでしょうか。アセスが始まったばかりなのに都市計画決定をするということは、違法ではないかもしれませんがアセス法の趣旨を損なうものではないかと考えますが、いかがでしょうか。

幹事 (街路計画) 桜駅から本星崎区間については連続立体交差事業であるということで、環境影響評価条例に基づいて手続を実施しておりますが、今回、先行している呼続地区は河川事業を主体とした事業であることから、条例の対象としておりません。ご指摘のとおり、鉄道を高架化する計画としては一体のものではございますが、事業計画・事業実態は別々でありますので、アセス条例上、分離することはあり得るものと考えております。また、アセスの対象としていないから環境に配慮しないというわけではなくて、環境調査は実施しております。そして、その結果を踏

まえ、事業実施に当たりましては、現状より悪化することがないように対策を講じていくものでございます。あわせて、今後事業を進めていく中で、説明会等を通じて、地域の方々に対しても説明をしていきたいと思っているところでございます。

田口委員 呼続3号線と4号線の区間、呼続駅から熊野三社の南までの区間は、アセスの対象事業の事業想定区域と重なっていますよね。重なっているから問題ではないかということをお尋ねしたのですけれど、明確な答弁がありませんでした。

最後にもう1点伺っておきたいのですが、名鉄の高架化工事によって立ち退きを余儀なくされる住民の皆さんの問題についてです。高架化工事によって立ち退きを余儀なくされる家屋は何軒あるのでしょうか。また、立ち退きを余儀なくされる住民の方から、私も直接、ご意見をいただいている方もいますけれども、こうした住民に対して丁寧な説明と十分な配慮が求められると考えますが、この点についてのお考えを伺います。

幹事 (街路計画) 物件数ですと、およそ50戸前後でございます。地権者数ですと100名前後の方々を想定しております。そして丁寧な対応についてでございますが、今回、1月に最初の説明会を実施しておりますが、地元住民の方々、特に移転対象になる方々から多くのご意見をいただきました。そうしたことから、3月に再度、移転対象となる方を対象に説明会を実施させていただいております。

ご理解いただけなかった方もいらっしゃると思いますが、概ねの方々にはご理解いただいたと考えております。今回の事業で移転の対象となる方々にとりましては、移転に伴うご負担は大変なものでございます。ご心配をおかけしていることにつきましては十分認識しておりますし、そのことに対しまして大きな責任もあると思っております。今後少しでも安心していただけるよう、信頼していただけるよう、事業部局ともども誠意をもってご理解いただけるよう丁寧な対応・説明をしてみたいと考えております。

田口委員 立ち退きを余儀なくされる住民の皆さんに対しては、丁寧な説明と十分な配慮に努めていただきたいと思います。

最後に意見を申し上げます。私としては、都市計画道路の追加案件には、現時点では賛成しかねます。それは、交通の円滑化及び沿線の環境保全等を図る必要があるとの理由が成り立つものとは言えず、また、環境アセスメントの関連での疑義があるからです。

ただし、名鉄名古屋本線の踏切による渋滞を解消することや、山崎川の橋りょうによる河積阻害を解消することの必要性については理解をしていますので、そのための事業に反対する立場ではありません。ひとことで言うと、賛成も反対もしかねるということで、議案への態度は保留したいと思います。

議長 その他に何かご意見等ございませんでしょうか。

委員 道路のご意見がございましたので、お伺いをさせていただきたい。仮線を設置するに当たって工事跡地の活用法として、当局としては、周辺環境の向上、また新駅設置に向けた交通アクセスの改善、そういった観点から道路の設置がベターであろうという判断を下したということかと思いますが、いろいろとご意見もいただいているみたいですので、道路以外に、どういう跡地、オープンスペースの活用法があるのか。また、当局は道路を今回ご提案ということですが、道路以外に何かこのオープンスペースの活用法で、具体的に検討材料に入れていたものがあれば、ぜひ教えていただければと思います。

幹事 (街路計画) 基本的には、今回、高架化による影響を配慮するためということで、道路で検討を進めてきたと思っております。

他に何か道路以外の用途はないかということでございますが、考えられるのは鉄道事業者の管理用地だとか、緑地といったようなものになるかと思いますが、

私どもといたしましては道路としての活用がベストだと考えております。

委員　もう1点、端的に教えていただければと思いますが、ご意見の中で、地下式というワードが出ておりますけれども、これに対する当局のご回答といたしまして、すでに高架化を終えている堀田駅付近や鳴海駅付近にまで影響を及ぼすと。具体的にどういう影響になるのか、どういう影響が懸念されるのか教えていただけるとありがたいと思います。

幹事
(街路計画)　スクリーンに縦断面図を示しております。両端に、左側が山崎川、右側が天白川ということで、この川の下をくぐろうとすると、スクリーンの図に赤の破線がありますが、当然、川の外まで影響が出るということになります。そうしますと、すでに高架ができあがっている鳴海駅の高架構造物、また、堀田駅側の高架構造物を撤去、壊さないとできないといったところから、完全な地下化というのは困難であると考えております。

また、では、内側から地下化を行えばいいのではないかという意見もありましたが、これは地上部から当然地下へ潜る箇所・区間が出てくるわけでございますが、この2つの河川の内側の区間には4つの駅や14も踏切がありますので、いずれかに支障することになって、そういった問題の解消ができないといったこともあり、地下化は困難であると判断しております。

議長　何かその他にご意見等ございましたら、承りたいと思います。

委員　審議会に関わらせていただいてから、ほぼ毎回のようには緑が減っていく方向にあると思っているのが、今回も緑地が減るということで、改めて題目を見ますと特別緑地保全地区ということですが、これは普通の緑地保全地区もあるのに対して特別緑地保全地区と。かなり理由があって残すところを、削除するというときには一定の基準があるのかどうかというのを伺いたいのと、できれば、そうやって減る分、何か他のところで緑を増やすミティゲーションというようなことが考えられないか伺いたいのですがいかがでしょうか。

幹事
(防災・都市施策)　特別緑地保全地区は、良好な自然環境を形成しています都市内の樹林地や草地、水辺地などを保全することを目的とした都市計画法に基づいた地域地区となっております。

都市計画決定をした中で、一定の行為制限をして、永続的に緑地を保全していくことが可能となって、緑豊かなところにしていくということになります。ただ、今回、災害などを考慮して鉄道の高架化をしていく中で、特別緑地保全地区の区域の一部を削除することで緑が減ることにはなりますが、駅前等の比較的広い、幅員のある道路空間の中で緑を確保していければと思っております。

議長　何かその他にご意見等ございませんでしょうか。

委員　初めに出てきた名鉄名古屋本線を高架化する理由が防災にあるような説明だったかと思います。都市河川というのは洪水氾濫の危険性がすごく高く、私は今東京に戻っていますから、台風15・19・21号の際に、多摩川の堤防のすぐ近くに住んでいる友人に、私の家は丘上なので避難しませんかと声をかけてしまいました。今住んでいるのは調布市なのですが、1,600軒の内水氾濫で床下にまで浸水しているのです。たまたま地区協議会に関わっていたのでお話を聞く機会があったのですが、堤防を高くしてくれというご意見の方が大変多くございました。しかし、多摩川の氾濫原が開発されて住宅地になったところをお買い求めになった方々なので、事前にそういったことはある程度ご理解されているのかと思ったところ、前にあった粕江の水害のこともほとんどご存じなかったり、かつてそこは氾濫原だったことはご存知ですか、ハザードマップは見ていますかということも伺ってみると、ほとんどご存じなかったり見ていなかったりというのが、実際に

お住まいの方々の状況なのかと思いました。

山崎川は小さな川ですが、周辺に住宅地がびっしり詰まっているところです。現在、日本に台風が押し寄せてくる、15・19・21号のときにもよく報じられていましたが、日本を取り巻いている海水温度がほとんど下がっていかないから、かつてはもっと南の方で発生していたものが、近海にまで及んできてかなり大きな目玉になって上陸するようになってきている。地球の温暖化とほとんど一致する形で、台風災害が収まらない。かつては9月末までに終わっていたが、10月末までそれがひと月延びてしまっているという中で、都市河川について考えないといけないと思います。

先程の説明スライドの掘削断面は縦断面のクロスが見えていないので、何mここを掘削するのかが、よく読み取れなかったのですが、流域管理の中で、名鉄本線を高架化することに反対だという意味ではないのですが、そこを踏まえた場合に、防災調整池がどのくらい網羅されているとか、例えば道路を作るときに、ところによっては透過していくようなものがあるのか。あるいは地下という言葉が出てきましたけれども、地下を掘削していった場合には、都市河川の場合には、水が急激に流れていくところまで考えないといけないけれど、現在の防災ではそこまで考えられていないところもあります。そういったことを深く考えたときに何かあるのか、あるいは山崎川での防災をどう考えるのかということまで踏まえて説明をしていただけると理解がしやすいかと思いました。

幹 事 河川部局ではないことから説明不足の点があったことにつきましては、お詫び
(街路計画) 申し上げます。今後出てくる案件におきましては、その辺のことも踏まえてしっかりと責任をもって説明させていただきたいと思います。

議 長 何かその他、これにつきましてご意見は。

委 員 今の河川の防災に関わる話ですが、今回の線路が高架になって完成するまでにかなりの年月がかかると思うのです。先程ご説明がありましたように、現在は名鉄橋りょうを陸開で閉めている。しかも陸開は手作業というか、堀田駅から歩いてきて閉めるという状況になっていて、非常に現実的でない。というのは、山崎川は出水がものすごく早いのです。雨が降ってから出水するまで、ごく短い時間で急に出るわけです。先程もお話があったように、どんどん局地的な豪雨が増えてきている状況なので、なかなか間に合わないのではないかと。こういう都市河川で流量が測られていないのはもともと出水が早すぎて測れないというものもあるのです。コンサルタントの方などが間に合わないことがあるのです。今のこの高架がこういう状況というのは非常に大きな問題なので、これは名鉄の問題だと思うのですが、ぜひとも早急な対応の改善、リモートで閉めるとか、何かしないと非常によくないと思います。

ご存知のように、山崎川は10年に1回のレベルで整備計画が策定されています。基本方針は30年に1回ということになっていますが、原因はともかく気候がどんどん変わってきていますので、30年に1回という基本方針も実際にはもっと短い状況、頻度が上がってくると思いますので、治水上、大きな問題だと思います。早急に進めていただきたいと私は思います。

幹 事 ご指摘のとおりこの事業は、用地買収に5年、工事に10年、全体で15年くらいかかるかと説明してまいりました。そうしたことから、今回、仮線につきましては高架仮線で考えておりますので、完成する以前、仮線をあげる時点において、そういった部分は解消できるのではないかと考えております。

先程申し上げましたもっと効率的な開閉ができないかということにつきましては、鉄道事業者に今日審議会でご意見があったことを申し伝えたいと思います。

議 長 何かその他、ご意見ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。
多くの活発なご意見、ありがとうございます。おかげさまで、いろんな問題点等が明らかになってきたのではないかと思います。

先程、田口委員から、第15号議案及び第17号議案について、賛成も反対もしかねるといったご発言がございました。

異議が出たということもありますので、これから挙手採決を行いたいと思いますが、その前に確認させていただきます。田口委員は、議事録に意見とともにお名前を記録することを希望されますか。

田口委員 希望します。

議長 それでは、事務局は、田口委員がご発言されたことを、名前付きで記載していただければと思います。

それでは、採決に入りたいと思います。第15号議案及び第17号議案について、原案どおり可決することに賛成の方は、挙手をお願いします。

委員一同 (賛成多数) ※田口委員以外挙手

議長 ありがとうございます。挙手多数ということで、原案どおり可決したいと思います。

それでは、案件2「生産緑地地区の変更について」を議題とします。
幹事の説明を求めます。

幹事 それでは、第16号議案「名古屋都市計画生産緑地地区の変更」についてご説明いたします。
(防災・都市施策)

議案資料といたしましては、資料番号16-1の「変更計画書」、16-2の「総括図」が1枚、16-3の各区分の「計画図」が10枚となっております。ご確認ください。

また、当案件の概要をわかりやすくするために、「説明資料」を添付いたしましたのであわせてご確認ください。

それでは、失礼ながら、以後は着座にて説明をさせていただきます。

ただいま、スクリーンには変更計画書をお示ししております。

都市計画で定める事項といたしましては、生産緑地地区の「面積」、「位置」、及び「区域」を変更するものでございます。今年度、名古屋市全体で面積247.4haに変更するものです。

次に、「説明資料」をご覧ください。

こちらの資料を中心に、生産緑地地区制度の概要と今回の変更内容についてご説明させていただきますと存じます。

まず、(2)生産緑地地区制度の概要の(ア)目的と位置付けでございます。生産緑地地区は、「市街化区域内において緑地機能などの優れた農地等を計画的に保全し、良好な都市環境の形成を図る」ことを目的として、市街化区域内の保全すべき農地を都市計画において定めるものでございます。

ここで本市における生産緑地制度を取り巻く変遷を簡単にご説明いたしますと、平成4年時より一団500㎡の規模以上で、原則30年間営農することを条件に、都市計画で指定したことが生産緑地地区の当初指定となっております。当初、新たな一団の指定は原則行えませんでした。市の判断において指定基準を設定することが可能となったため、新たな一団の指定を可能とする指定基準を改正し、また、一団500㎡以上としていた面積要件についても、300㎡まで引き下げを行いました。あわせて、国において指定後30年経過する生産緑地について10年の延長を可能とする「特定生産緑地」の制度が創設されました。

次に、(イ)主な指定要件についてでございます。

指定要件については、(a)の一団300㎡以上の規模の区域であることなどの条件をすべて満たし、かつ、(b)のいずれかに該当する農地等について対象としています。なお、本市では、都市計画マスタープランに位置づけられた「駅そば生活圏」外の区域において、また、「駅そば生活圏」内においても災害時の避難場所などとして利用できる「防災協力農地」の登録を条件に、新たな一団の指定を可能とする運用を行っております。

続きまして、説明資料の2ページをご覧ください。

(ウ) 主な行為制限及び関連税制でございます。

生産緑地地区に指定されますと、建築物の建築などの行為について許可が必要となります。一方で、税制面については、固定資産税および都市計画税が農地課税となることや、相続税および贈与税の納税猶予などの特例がございます。

次に、(エ) 主な除外要件でございます。

土地所有者は、指定後30年が経過するか、主たる従事者の死亡などの場合に、市に対して買取申出を行うことが可能となります。買取申出において、市が買取らない旨の通知を行い、営農希望者へのあっせんも不調となり、行為制限が解除された農地が除外の対象となります。また、公共施設等の敷地の用に供された農地等も除外の対象となります。

なお、参考までにスクリーンには特定生産緑地制度の概要をお示ししております。本市では、令和4年度に全体の8割以上の生産緑地地区が指定後30年を迎えることとなりますが、対象となる生産緑地地区の数が多いため、今年度より特定生産緑地の指定に向けて準備を進めているところでございます。

スクリーンには今年4月に行った、特定生産緑地への意向調査の結果をお示ししております。調査対象といたしましては、生産緑地を所有している1772世帯を対象のうち、約9割の方から回答をいただいております。結果といたしましては、特定生産緑地への指定を「希望する」と回答された方は約54%、「希望しない」と回答された方は約11%、「未定」と回答された方は約24%となっております。都市計画審議会には、来年度より、特定生産緑地の受付状況について報告させていただく予定です。

以上が生産緑地地区制度の概要でございます。

続きまして、説明資料3ページをご覧くださいと存じます。

今回の生産緑地地区の変更内容についてまとめたものでございます。

まず、(ア) 都市計画変更の概要でございます。表中の「団地数」とは、愛知県の運用の手引きに基づく言葉であり、いわゆる箇所数のことでございます。本市では現在、表の上段「変更前」の欄のとおり、面積で約252.05ヘクタールの生産緑地地区を指定しております。

今回の変更につきまして、新たな指定となっているものは、既にある生産緑地地区と一団になる農地や、防災協力農地に登録された農地による新たな団地などについて追加を行ったものであり、約1.62ヘクタールを指定するものです。一方で、除外につきましては、主たる従事者の死亡などにより、買取り申出がなされ行為制限が解除となったものや、公共施設の設置などに伴うものであり、約6.23ヘクタールを除外するものでございます。結果、全体として約4.61ヘクタールの減少となり、変更後の面積は約247.44ヘクタールとなります。

(イ) には、行政区別の内訳をまとめてございます。左側が「変更前」、右側が「変更後」の数値でございます。先程申し上げたとおり、総面積としては減少であるものの、北区、西区、港区では面積の増加がみられます。なお、今回は、千種区、瑞穂区の変更はございません。また、東区、中区、昭和区、熱田区の各区には生産緑地地区の指定がございません。

それでは次に、今回の変更箇所について、具体的な位置と区域を図上でお示しさせていただきたいと存じます。

スクリーンには「総括図」をお示ししております。

「総括図」は市域全域をお示ししたものです。細かい図で恐縮ですが、次の「計画図」で詳しくご覧いただきたく存じます。

スクリーンには例として中川区の「計画図」をお示ししております。

今回、変更がある10の行政区について、区ごとに詳しい位置と区域をお示したものでございます。先程の「総括図」と同様に、緑色に着色した部分が既存の生産緑地地区の区域、赤色に着色した部分が新たに指定する区域、黄色に着色した部分が除外する区域でございます。なお、他の区の図面につきましては、議案番号16-3の各行政区の「計画図」にお示ししております。

以上が第16号議案「名古屋都市計画生産緑地地区の変更について」でござい

す。

なお、都市計画法に基づき、案の縦覧を令和元年8月23日から9月6日まで行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

今後の都市計画手続についてでございますが、本件は名古屋市決定の案件でございますので、当審議会で可決いただきましたら、愛知県知事と協議を行ったのち、都市計画の変更を行うこととなります。

それではご審議の程、よろしくお願いいたします。

議長 ただいま説明のありました議案につきまして、ご意見を賜りたいと思います。特にご意見ご質問はよろしゅうございますか。

それでは特にご発言もないようでございますので、第16号議案「名古屋都市計画生産緑地地区の変更」について、お諮りしたいと思います。

特に異議もございませんでしたので、原案どおり可決してよろしいでしょうか。

委員一同 (異議なし)

議長 それでは、原案どおり可決します。

それでは、その他に移っていききたいと思います。

まず最初の「その他」の案件として「ア 新たな時代に対応した 都市づくりのあり方について(答申)」を議題とします。

この案件につきましては、平成30年1月に名古屋市長からの諮問を受けて、私が部会長となって新たな都市づくり検討部会において議論してまいりました。7月23日に開催された前回の本審議会において事務局から中間報告を受け、皆様方からも意見を伺いました。そうした意見を踏まえまして、この度、最終的な答申案をまとめましたのでご報告申し上げたいと思います。

この答申案につきまして、委員の皆さまからのご意見・ご質問があれば、お聞きした上で、本日、審議会として諮問事項の答申ができればと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、答申案の内容について、幹事の説明を求めます。

幹事 (防災・都市施策) それでは、案件「その他 ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方」について、説明させていただきます。

なお、説明資料につきましては、事前説明の時点から変更した点がございましたので、本日配布いたしました資料をご覧くださいませよう、お願い申し上げます。

失礼ながら、以後は座って説明させていただきます。

はじめに、これまでの経緯や今後の予定等についてご説明します。説明資料ア-1の表紙をおめくり下さい。

まず、「1. これまでの経緯」でございます。

本件は、平成29年度第3回の都市計画審議会において諮問させていただいた「新たな時代に対応した都市づくりのあり方」に関するものでございます。審議会のもとに「新たな都市づくり検討部会」を設置していただき、次期都市計画マスタープランを策定するにあたっての基本的な考え方について、検討を重ねてまいりました。また、昨年度の第3回の都市計画審議会において、それまでの検討状況を整理し、「中間とりまとめ」として報告させていただきました。その内容の一部、将来都市構造に関しましては、10月末に公表いたしました名古屋市総合計画2023に登載をしております。

同じく昨年度の第3回の都市計画審議会において報告させていただきました、都心部のまちづくりに関する内容につきましては、平成31年3月に「都心部まちづくりビジョン」として先行して公表いたしております。さらに、本年度の第1回の都市計画審議会において、答申素案という形で、検討状況を報告させていただいております。

部会の委員については、資料の「2. 新たな都市づくり検討部会 委員名簿」をご覧ください。

「3. 今後の予定」でございます。本年度内に市民意見募集を行いまして、令和2年

度の早い時期に次期都市計画マスタープランとして公表する予定です。

続きまして、「新たな時代に対応した都市づくりのあり方」の答申案について、説明資料ア-2を使って説明させていただきます。

本日は、主たる内容を中心に、ご報告させていただきます。説明資料ア-2の表紙をおめくり下さい。

目次をご覧ください。また、見開きの右ページにあります全体構想図もあわせてご覧ください。答申案は、1章から8章で構成しております。また、リニア開業が2027年に控え、都心部におけるまちづくりのビジョンを速やかに示す必要があったことから、都心部における地域別構想を「都心部編」として、全体構想とあわせて定めています。

18ページをご覧ください。

新たな都市づくりを考えるうえで、特に必要となるもの、特に進めていくべきものとして、国際社会全体の普遍的な目標であり、地域の持続的な発展に重要となるSDGsの達成を図るため都市づくりを進めること、リニア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してのポジションの確立を図るため、にぎわい・イノベーションを生み出す都市づくりを進めること、またそれらに加え、ライフスタイル【暮らす、楽しむ、創る・働く】の質を高める都市づくりを進めること、の3点を掲げました。

20ページをご覧ください。

3章「都市づくりの目標」として、「暮らす、楽しむ、創る・働く」といった人のライフスタイルに着目し、それぞれ目標を掲げました。具体的には、「ゆとりと便利が織りなす多様で持続可能な生活空間」として、安全で健康的かつ世代間を超えて住み継がれる、名古屋ならではのライフスタイル空間を形成すること、また、「歴史と未来の融合で磨くオンリーワンの体験空間」として、来訪者がまた訪れたいと思う、名古屋の歴史と都市的魅力が融合したにぎわいの空間を形成すること、さらに、「技術力と経済力で輝くグローバルな創造空間」として、国内外の多様な人材の集積や圏域の技術力・経済力を活かしてイノベーションを生み出す空間を形成すること、の3点を目標として掲げております。

また、この3つの目標の実現をはかるため、24ページ、25ページに掲げる、土地利用の適切な誘導、自由で快適な移動の実現、災害に強く安全な空間の形成、環境にやさしい空間の形成など8つの方針に基づき、取り組みを進めるとともに、取り組みにあたっては、26ページ、27ページに掲げる4つのリソース、協働の仕組みの活用、ストックの活用・マネジメント、投資の促進、新技術の実装を有効に活用しながら、進めるものとしたしております。

36ページをご覧ください。

答申では、市域を9つにゾーニングし、各ゾーンにおけるめざすまちの姿を示しました。名駅や栄を含む「都心ゾーン」では、スーパー・メガリージョンのセンターとなる圏域の中核としての広域交流機能の強化を、交通結節点である「地域拠点」では、主に市民の生活利便性や豊かな都市活動を支えるための機能の集約を、都心周辺の既成市街地である「都心周辺ゾーン」では、都心とその近傍性などの特性を活かした再生を進めるなどとそれぞれの「めざすまちの姿」を示しました。

また、50ページから52ページのとおり、都心部や金山、熱田、港北などを、将来都市構造や各ゾーンの将来イメージを実現するために、重点的にまちづくりを展開する地域として、位置付けました。

54ページ「5章 施策の展開」では、3章で整理した都市づくりの方針ごとに、展開する施策の方向性を、土地利用、交通、防災と、それぞれ掲げました。

88、89ページをご覧ください。

3章-2 都市づくりの考え方において、「SDGsの達成を図っていく」旨を示したことを踏まえ、「5章-2 SDGsの達成に向けた施策展開のイメージ」として、前節「5章-1 方針別の施策の方向性」で掲げた施策が、SDGsのどのゴールの達成に寄与していくのか、整理いたしました。

90、91ページをご覧ください。

「5章-3 横断的な施策展開のイメージ」として、方針別の施策を個々に進めるの

ではなく、相乗効果を得ることができる「横断的な取り組み」が有効であるとして、イメージ1から4まで例を示しています。

94ページ「6章 地域まちづくりの推進」では、「地域がより良くなるために、地域の力、考えで地域を育てていく」地域まちづくりの推進に向け、必要性や取り組み例を示すとともに、推進に向けた市の方針として、団体と行政との継続的な関係の構築、団体が抱える課題解決のため専門家の派遣支援、活動に必要となる資金の支援などの取り組みなど図ることを示しました。

102ページ「7章 地域別構想」では、より詳細な地域レベルの都市計画上の指針を示すため、策定主体ごとに方針型、事業型、協働型の3つに類型化し、地域別構想を定めていくことを示しました。今後、都心部以外の地域別構想についても、実情に応じて随時追加していくことで、内容の充実を図っていきたいと考えております。

以上、主たる内容を報告させていただきましたが、本年度第1回の都市計画審議会において報告させていただいた後の主な修正点として、まず、前回の都市計画審議会における「目玉、尖ったところが感じにくい」とのご指摘をふまえ、「3章-2 2030年に向けた都市づくりの考え方」を、加筆。また、3章-2 都市づくりの考え方において、「SDGsの達成を図っていく」旨を示したことを踏まえ、「5章-2 SDGsの達成に向けた施策展開のイメージ」として、加筆。さらに、専門部会でのご指摘を踏まえ、「5章-3 横断的な施策展開のイメージ」として、加筆いたしましたことを申し添えさせていただきます。

以上、「その他 ア 新たな時代に対応した都市づくりのあり方」について、ご説明申し上げます。

本日は、この内容をご審議いただき、答申としてお纏めいただければと存じます。それでは、よろしくお願いいたします。

議長 ただいまの説明につきまして、皆さま方のご意見を賜りたいと思います

田口委員 1点伺っておきたいのですが、第7章の地域別構想についてです。

都心部を対象とした地域別構想については当初から定めるけれども、その他の地域については実情に応じ随時、定めて追加をしていくとなっています。都心部を当初から定める理由については、102ページで、リニア中央新幹線の開業を見据えて、官民協働によるまちづくりへの取り組みを速やかに進めていくことが必要のためとされていますが、私は、この地域別構想を定めるのであれば、当初から他の地域についても定めるべきだし、定めないのであれば、103ページに掲載されている策定までのプロセス等のこの手続に則って都心部も含めて策定していくべきではないかと考えるのです。なぜなら、都心部も、私が住んでいる天白区の郊外も、そこで暮らしている市民の生活に関わるのがまちづくりですので、そのまちづくりをどう進めていくのかという計画は、地域住民の合意形成など住民自治に基づいて構想していかなければならないと考えます。そのプロセスの一つの方向として、103ページに示されていると思うのです。だから、都心部も含めてそういう手続でやっていくべきではないかと思うのですが、いかがお考えでしょうか。

幹事 (防災・都市施策) 都心部の地域別構想については、リニア開業が2027年に予定されている中で官民協働によるまちづくりの取り組みを速やかに進める必要もあり、当初より作成させていただいたところでございます。委員ご指摘のとおり、住民自治によりとりまとめられた将来ビジョンを都市マスに位置づけていくということは、住民主体によるまちづくりを進めていく中で大変重要なことであると考えております。

その中で、答申案の103ページにありますように地域別構想は、行政と、開発事業者、住民・団体と策定主体に応じて区分、取りまとめていきたいと考えております。その中で「都心部編」を地域別構想として位置づけさせていただいたのは、少しでも早くビジョンを活用しながら都心部の活性化に向けて動いていただくために、行政の地域別構想として位置づけさせていただいたものでございます。住

民・団体が策定主体となる地域別構想、この中では協働型の地域別構想となりますが、今後、より多くとりまとめられていくよう取り組みを進めていきたいと考えております。

田 口 委 員 リニア中央新幹線が来るので、その開通による経済的な効果をまちづくりに取り込んで行くことの必要性からということだと思っておりますが、今回の都市マスタープラン、ひとことで言うと、リニア開通が据わっていると思うのですね。

そのリニアの開業にあわせて、経済的な効果を取り込むために手っ取り早い方法は、この規制緩和をどんどん進めていくという方法。もうひとつ、なごや集約連携型まちづくりプランの内容を今回の答申案は踏まえているということが「はじめに」でも書かれていますけれども、いわゆる立地適正化計画によってコンパクトなまちづくりを進めていくと。このことも、私は都心部にいろいろ集中していくような、そういう気がしてならないのです。

なごや集約連携型まちづくりプランは、おととしの審議会で審議しました。その時も委員だったので、このプランについて疑問点を申し上げました。それは、拠点市街地における無秩序な再開発を誘発する恐れがあるのではないかとということ。そしてまた、郊外市街地については重点的に誘導する都市機能は設定されていないので、郊外がまちづくりから置き去りにされるのではないかと、こういう懸念を申し上げました。そのプランを基にした今回の答申案ですので、同様の懸念を私は抱いているのですが、この点についてのお考えをお聞かせください。

幹 事 本答申案では、集約連携型まちづくりプラン、立地適正化計画ですが、そちら（防災・都市施策）の拠点・駅そば・郊外と3つに区分していたものを9つにゾーニングして、よりきめ細かく地域特性に応じたまちづくりを進めるものとしてとりまとめさせていただいたものでございます。答申案の36ページから47ページに「4-4 各ゾーンの将来イメージ」ということでお示しさせていただいています。例えば、36ページの「拠点市街地(都心ゾーン)」のところでは魅力あふれにぎわう交流拠点として、44ページの「郊外市街地」ではゆとりとうるおいのある居住環境を有する市街地としてとりまとめてきております。都心も郊外もベクトルは違いますが、それぞれ持続的に発展していくよう取り組みを進めてまいりたいと考えております。

また、拠点などの開発に当たりましては、答申案の54ページの土地利用の方針のところにも掲げておりますが、適正かつ計画的な土地利用の実現に向け、現状の土地利用や都市基盤、地域の自然環境に配慮しつつ、都市機能の適切な誘導を図るなど、無秩序な開発とならないよう努めてまいりたいと考えております。

田 口 委 員 本答申案についての意見を申し上げておきます。

今回の答申案は、リニア開業を契機に都心部の大規模な開発を優先して進めていこうという計画になっていると思います。どうしても周辺部が切り捨てられるのではないかと懸念は消えません。

また、答申案の中で具体的な施策事業として掲げてあるものの中には、私は共産党会派ですけど、市議会で反対しているもの、例えば、中部国際空港の2本目滑走路の建設促進などがあります。さらに、今回の都市計画マスタープランが即している「名古屋市総合計画2023」は、市議会9月定例会で議決されました。その時に私どもの会派は反対をしております。そういうことを踏まえたと、本答申には賛同することはできない、異議ありということをお願いいたします。

議 長 それでは、その他、何かご意見等ございませんでしょうか。

委 員 この都市計画マスタープランについては、これまで数度の中間報告や中間とりまとめをこの審議会にも出していただいて、そこで出た意見を細部に亘るまで詰めていただいて、大変完成度の高い仕上がりになっていると思います。部会長の先生方や事務局のご尽力に敬意を表したいと思います。

そういう中で、今後、さらに市民の皆さんに公表したり、これを基に都市計画を進めていくということになるかと思っておりますので、それに当たってのご提案を

2点ほどさせていただきたいと思います。

1点目は、本文中に横文字、カタカナの言葉、あるいは業界用語が出てまいります。私自身、市役所を離れて3年なのですけれども、すでにもう知らない言葉があったり、あるいは当時のごく一部の専門家の中で使っていた割と専門的な用語だったのが、もう市民権を得てこの都市計画マスタープランにも何度も出てくるというようなこともあって、自分自身の不勉強さを反省しながらも、これで市民の皆さんのところに出ていったときに、本当に理解していただけるのかと少し不安になります。

新しい概念や考え方を打ち出すのに従来の言葉や日本語だけではなかなか難しいというところもあるかと思いますので、そこは理解したいと思うのですが、そうは言ってもというところです。一方、そういう意見をこれまでも何回もお話しをしており、本文中にコラムを付けていただいたり、今後の市民公表版には巻末に用語説明も付けていただくということも伺っておりますので、さらに読みやすくなっていくとは思いますが、こうした言葉の使い方には、今一度市民目線で心を配っていただきたいと思いますとお願ひしておきたいと思います。

2点目です。ちょっとマニアックな話ですが、48ページと58ページに土地利用密度というグラフが出ています。この土地利用密度というのはいったい何なのか、あるいは、この48ページの上の人口密度は、例えば郊外部では人口が減っていくという想定なのに土地利用密度は変わらないというグラフになっているのですが、これはどういうことなのだろうという議論を、事前に事務局とさせていただきました。

それによると、土地利用密度というのは容積率なのだということでした。建物の容積率です。それから、土地利用密度というのは建物があるかないかですから、空き家になっても密度は下がらないけれど、空き地になれば下がるということで、したがって、郊外ゾーンでは人口が減っても、使われなくなった建物を活用して一人あたりの居住面積を増やしてゆとりある居住環境の形成を図っていくという趣旨で、密度は低下しないという事務局の考え方をお聞きしました。私は、これはこれで間違っていないと思うのですが、こうした「土地利用密度＝容積率」という考え方というのは、ある意味成長期の都市計画の発想で、これからの縮退期、人口も減り、都市も折りたたんでいかなければいけない都市計画には、やや馴染みにくいのではないかと考えております。

私の荒っぽい提案なのですが、土地利用密度というのは、建蔽地、建物が建っているところについては延べ床面積からその空室になっているとか空き家になっている面積を引いたもの。それから、建物が建っていないところについては、それはゼロではなくて、空き地とか荒れ地以外の農地など、様々な形で利用されている・活用されている土地の面積は加えたものを利用面積として、それを地区面積で割ったようなものとして、土地利用密度を考えるべきではないかと思うわけであります。

実際には、道路・公園とかをどう扱うのかとか、そもそも空室面積などをどうやって計測するのだというテクニク的な問題はありますが、考え方としては、これから空き家や既存のビルの空室を放置したまま新築のビルをどんどん建てて容積率が上がっていくというのではなくて、やはり古い建物もリフォームやリノベーションしながら使い続けていくということとか、郊外で人口が減っても空き家のまま放置したり荒れ地にしてしまうのではなくて、隣の人を買うなり借りるなりして庭を広げたり離れを作ったりとか。あるいは市民緑地とか市民農園といったコミュニティの利用をしていただくとか。そういった使い方をしていくのがこれからの都市の土地利用のあり方になろうかと思いますので、それをモニターしていく指標も、容積率だけではちょっと実態・実感に合わないという気がいたしますので、私の言ったことがうまくいくかわかりませんが、そういった土地利用の実態・実感をより反映しやすいものにしていくのがいいのかと思いますので、これからの運用に当たって、ひとつの提案として参考にしていただければと思います。

幹 事 　　まず、専門用語ですとか業界用語があって市民の方がわかりにくいのではない
(防災・都市施策) かということで、今一度市民目線で目を配って心を配って見直していきたいと思
います。また、語句説明もきちんと掲載させていただきますので、少しでも市民
の方が読みやすいような形にさせていただきたいと思っております。

次に、48ページの土地利用密度が容積率でというグラフのところですが、目標
として都心ゾーン・地域拠点の高密度化をお示ししたものでありまして、駅そば
などについては目標として掲げているわけではございません。この、目標が設定
されないところにこのグラフの真の意味があるのではないかと事務方では考えて
おりますので、ご了解いただければと思います。ただ、今後、駅そばなどは既存
ストックを活用し機能更新を図っていく考え方で進めてまいりたいと考えており
ます。

ご示唆いただいた内容でグラフを描くことは、今の現時点では数値が追えない
ために困難です。描けたとしても、農地や緑地や駐車場という利用されている土
地を除いた、利用されていない土地というグラフになると、スポンジ化は郊外に
限らず市内全域に進行するものだと思っておりますので、今回このグラフはゾ
ーンで分けをさせていただいているので、少しその辺の課題を示しているグラ
フとしては違うものになるかと考えております。また、郊外につきましては、ご
指摘のとおりグラフでは表現できていないのですが、ストックの活用の必要性に
ついては別の様々な箇所で表現させていただいておりますのでご理解いただきた
いと思います。また、オープンスペースや空間・空き地のあり方については、昨
年度の生産緑地地区の審議の際に都市内の緑地として保全していく必要性につ
いてご意見をいただいたことにも関係してくるかと思いますが、どのように空き地
である空間を利活用していくべきかがここの最重要テーマになってくるかと思
います。

議 長 　　委員の言われた縮退期のまちづくりという意味では、重要な視点だと思います
ので、今後さらなるマスタープランの運用におきましては、そういったことも気
にかけながらマネジメントしていただければと思います。
何かその他ご意見等ございませんでしょうか。

委 員 　　これを読みながら台風15・19・21号のときに近隣で起きたことを思い出しまし
た。バリアフリーになっていないところがどこのまちでも多いのですが、高齢者
をどう避難誘導していけるか、SDGsにある「誰一人取り残さない」という言葉が、
この答申案の中にあまりピンとくるようなところがなかったので防災の中にそこ
をもう少し増設していただけたら。

ちなみに何が起きたのかと言いますと、先程の事例なのですが、多摩川で氾濫・
避難しなさいよという時期が遅れたのもあるのですが、高齢の方、車いすで来ら
れる方、そういった方たちをなかなかきばきと誘導することができずに、最終
的には高齢の方を高い建物の上層階へ個別に援助しながら上げられた世帯、ま
たあるいはアパートというのも多かったのです。さらに言うと、避難場所に指定
されているところは地震と水害ではあるべき場所が違うはずなのですが、
そこのところもあまり加味されていなかったもので、実際には冠水し始めたところ
にある公共施設に行かれる方がいて、そこは危ないと言ってまた二段階・三段階
と別のところへ避難される。車いすを押して行かれる方は一番最後になってしまう
ので、そんな状況を見たところなんです。ですから、まちづくりの中でぜひともバ
リアフリーの部分を何か入れていただけたらいいかと思います。

幹 事 　　69ページの「C-5 防災意識の向上」をご覧いただきたいと思います。防災という
(防災・都市施策) ことで、ハード面でしっかり対応していかないといけないところもある一方、今
回の災害を見ているとそれだけではどうにもならないところもあるという中で、
自助・共助の推進ということで、防災啓発活動の推進や、事前にどう逃げていく
かということなどきめ細かな防災対策を推進するということと、各種ハザードマ
ップなどをきちんと更新して活用し周知をしていくということは述べさせていた

だいております。バリアフリーの視点もこの計画の中に様々なところに書かせていただいておりますし、今の災害のあり方というのも考えながら、この都市マスを活用して、関係局ともしっかり連携を取っていきたいと思います。

議長 これも非常に重要な指摘で、自然災害の激甚化と高齢化が並行して進んでいるこの実態を私たちは直視する必要があると思うのです。マスタープランだけですべてが解決できるわけではございませんが、こういったものを通して都市計画部局も関連部局と手を取り合って自主的に対応できるという。特に今回いろいろな経験がまた積み重なりましたので、その辺りも含めてきちんと対処できるようにしていただければと思います。

何かその他ご意見ございませんでしょうか。

委員 防災について、67ページに水害の話がありますし、69ページにコラム欄で一応全国的な話は書かれているのですが、このあたりの書き方が、最終答申なので文書を直せとは申しませんが、ちょっと内向きかなと。名古屋市内向きな感じです。この答申案で言えば75ページに川の絵がありますけれども、先程の防災・水害に対する部分の書き方というのは、どうも市内河川とか内水問題に対して書かれているようなところがあります。時間降雨63mmというのは10年に1回の雨でありますから、とても今回のような大水害に対応できるものではありません。2000年に起きた東海豪雨から来年で20年です。東海豪雨の時は、新川が西区で破堤して被害が出ました。天白区でも浸水がありましたが、庄内川と矢田川が大丈夫だったのですね。ですから、全市的な視点で見れば主に内水の被害でして、大勢の方が水死するということが起きなかったのが幸いだったわけですが、その後20年の間でさらに外力が激化していますので、昨日も学会で議論があったのですが、庄内川ですと200年に1回とか100年に1回の雨と言っているけれども、現実すでに80年に1回になっているだろうと。近い将来50年に1回の規模になってしまうのではないかと言われております。そして入道雲ができる極地豪雨が起きている。非常に狭い範囲で。それから、降雨の停滞による長時間降雨が増えているということがあります。矢田川と庄内川を比べた場合、矢田川はすぐ洪水が起きて庄内川は後から来ると言っていて、国交省もそういう認識で計画は立てておりますが、平成23年に守山区で名古屋市側に庄内川があふれました。あのときの雨などは局地的に降ると庄内川といえどもすぐ出水するのだということが証明されましたし、長時間降雨だと矢田川の出水と庄内川のピークが合致するという恐ろしいことが起きる可能性があります。あるいは新川が破堤して大治の浄水場が浸かったら名古屋市の西半分は水が出なくなりますし、今まで想定もしなかったようなことが今後起きてくる可能性があるのですが、答申案を読んだところ危機感が足りないですね。もう少し、国や県の河川であっても、国や県は被害を受けないので、被害を受けるのは名古屋市なので、それについてもう少し皆さん危機感をもっていただいて、関係部局との連携、あるいは市役所の中の縦割りがかなり進んでいますが、その部局の連携をぜひとも進めていただきたいと強く思っております。

幹事 (防災・都市施策) 都市計画マスタープランは名古屋市の都市計画マスタープランということですが、名古屋都市計画区域マスタープラン、県で策定されるものとかが、中部圏の広域地方計画ということで、広域に見ていくべきものではあると思っております。ただ、書いていく施策につきましては、関係部局といろいろ調整はさせていただいている中で、新たに令和元年の5月に総排計画を改定しており、そういった記述をしたりしてはいるのですが、どこまでというのは先生のご指摘のとおり議論していかないといけないのではないかと考えております。また関係部局ともきちんと調整をさせていただきながら、確かに今回の台風の被害とか豪雨の被害を見ていると真剣に考えていかないといけないことであると思っております。

議長 何かその他ご意見ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

先程、田口委員から異議があるというご発言がございました。これから答申案を諮っていきたいと思いますけれども、まず田口委員に確認をさせていただいた

いと思います。議事録に、意見とともに名前を記録するということによろしく
ございますか。

田口委員 はい。

議長 では、そのようにさせていただくということで、今から採決に入っていきたい
と思います。それでは、諮問事項「新たな時代に対応した都市づくりのあり方につ
いて」、案のとおり答申することに賛成の方、挙手を求めたいと思います。

事務局は確認をお願いします。

委員一同 (賛成多数)田口委員以外挙手

議長 賛成多数と認めますので、案のとおり答申することといたします。
続きまして、「その他」の案件「イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正に
ついて」を議題とします。
幹事の説明を求めます。

幹事 それでは、「その他 イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正について」ご説
(都市計画) 明いたします。

資料としましては、説明資料の「その他 イ」をご覧ください。

本件は、土地区画整理法第55条の規定に基づき都市計画審議会に付議された事
業計画に対する意見書の内容審査について、準用する行政不服審査法に定める事
務を会長の専決事項とする規定を、当審議会運営要綱に追加をするものです。

それでは、失礼ながら、以後は着座にてご説明いたします。

まず、本市が施行する土地区画整理事業に関する事業計画の決定・変更につ
いてご説明いたします。

スクリーンをご覧ください。土地区画整理事業の事業計画につきましては、計
画案の縦覧を行い、その後、利害関係者の皆様からの意見書の提出を受け付けま
す。意見書の提出がない場合は、案のとおり事業計画の決定あるいは変更をいた
します。

一方、意見書の提出があった場合は、意見書を都市計画審議会に付議し、審議
会にて審議しその採否を議決することとなっております。そしてこの付議先でご
ざいますが、これまでは、愛知県都市計画審議会となっております。

今回、平成30年4月1日に地方自治法施行令が改正され、政令指定都市が施行す
る土地区画整理事業の事業計画に係る意見書の付議先が、都道府県都市計画審議
会から市町村都市計画審議会に変更されました。

これに伴い、現在、本市が施行している土地区画整理事業もございますので、
今後の事業計画変更における意見書の受付に先立って、その円滑な内容審査のた
めに都市計画審議会の運営要綱において関連規程を整理しておくものでござい
ます。

ただいまスクリーンには、要綱の改正内容について、お示ししております。

これまでの意見書の付議先であった愛知県都市計画審議会の運営規程になら
い、本件意見書の内容審査について、それに関する行政不服審査法に定める事務
を、会長の専決事項とするものです。

これにより、適切かつ円滑な内容審査のために審議会の開催に先立って、会長
の指示を受けた事務局が口頭意見の聴取などを行い、その結果を審議会にご報告
させていただきたいと存じます。

最後に、要綱の改正の時期でございますが、ご承認いただけましたら、本日付
で運営要綱を改正したいと考えております。

以上、「その他 イ 名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正について」説明を終
わります。

議長 ただいまの説明つきまして、ご意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、特に異論も無いようでございますので、名古屋市都市計画審議会運営要綱の改正につきましては、原案どおり改正し、本日付で改正をしたいと思えます。よろしゅうございますか。

委員一同 (承認)

議長 それでは、本日付で改正いたします。

本日の案件は、以上をもって終了いたしました。熱心なご議論をいただき、ありがとうございました。これをもちまして、本日の審議会を終了させていただきます。事務局へ司会進行をお返しします。

幹事 本日も長時間にわたりまして、活発なご議論・貴重なご意見を賜りましてあり(都市計画)、ありがとうございました。

これをもちまして、令和元年度第2回都市計画審議会を終了させていただきます。ありがとうございました。

11時55分閉会

7 表決事項

(1) 都市計画議案

第15号議案 名古屋都市計画特別緑地保全地区の変更について 賛成多数

第16号議案 名古屋都市計画生産緑地地区の変更について 全員可決

第17号議案 名古屋都市計画道路の変更について 賛成多数