

北名古屋市鉄道周辺まちづくり構想

提 言 書

北名古屋市鉄道周辺まちづくり構想策定委員会

平成 25 年 2 月

目 次

1．現況調査

1－1 広域的条件調査	1
1－2 周辺市街地状況調査	3
1－3 道路交通状況調査	6
1－4 鉄道状況調査	8
1－5 現況の問題点のまとめ	9

2．道路と鉄道との立体交差化の考え方

2－1 道路と鉄道の立体交差化に関わる上位・関連計画の位置づけ	11
2－2 道路と鉄道の立体交差化による現況の問題点の解消	11
2－3 鉄道の高架化による将来ビジョンの実現性	12
2－4 道路と鉄道との立体交差化の考え方のまとめ	13
2－5 鉄道の高架化を活かしたまちづくりの推進	13

3．将来目標の設定

4．都市整備基本構想

4－1 前提条件の整理	15
4－2 都市の基本的構成	15
4－3 まちづくり基本構想図	17
4－4 まちづくり基本構想	18

5．基本構想の整備方策

5－1 検討のためのゾーン区分	24
5－2 整備手法の検討	25
5－3 市街地整備プログラム	25
5－4 今後のまちづくりの進め方	26

参考資料

・鉄道周辺まちづくりアンケート調査の結果	参－1
・立体交差方式の比較	参－10
・駅前広場等の配置の比較	参－13

1. 現況調査

1-1 広域的条件調査

(1) 北名古屋市の現況

北名古屋市の位置

北名古屋市（以下「本市」）は、名古屋市の都心部から 10 km 圏内に位置し、市域は、東西約 6 km、南北約 4 km、面積 18.37 km² のコンパクトな都市である。

市域の中央を名鉄犬山線が南北に走り、鉄道を利用すると名古屋市の都心部まで約 10 分と近接している。

歴史的変遷

●北名古屋市の沿革

明治初期に 20 以上に分かれていた村々が合併しながら、昭和 30 年代に師勝町、西春町となり、平成 18 年 3 月に両町が合併して北名古屋市が誕生した。

●名鉄犬山線の沿革

名鉄犬山線は、大正元年、当時の名古屋電気鉄道株式会社により開業した。開業当初は 1 日 50 本程度であったが、平成 24 年 1 月現在、市内の区間では 1 日 470 本程度が運行している。

人口・産業・市街化の動向

●人口

本市の人口は、昭和 55 年ごろまでに著しく増加し、平成 22 年現在 81,246 人で、旧西春日井郡などの周辺都市の中では最も多い。全国的には減少しているなかで増加傾向にある。なお、平成 29 年の将来人口は、さらに増加して 85,000 人を想定している。

●産業（事業所・従業者数）

本市の事業所・従業者数は、旧西春日井郡などの周辺都市の中で最も多い。平成 13 年までは順調に増加したが、その後、平成 18 年にかけては減少に転じている。

●宅地面積

平成 2 年まで大きく増加し、その後は緩やかな増加傾向にある。平成 21 年の宅地面積は約 800ha で、市域の約 4 割を占める。



図 1-1-1 北名古屋市の位置

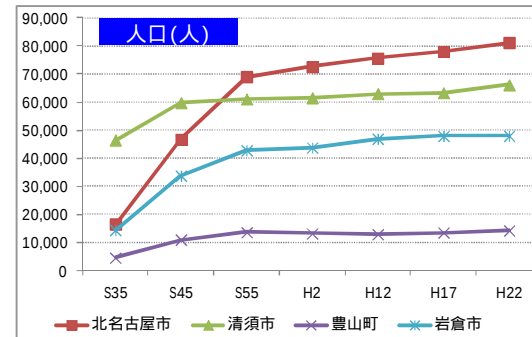


図 1-1-2 人口の推移

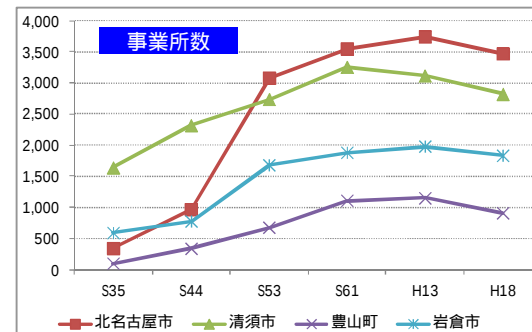


図 1-1-3 事業所数の推移

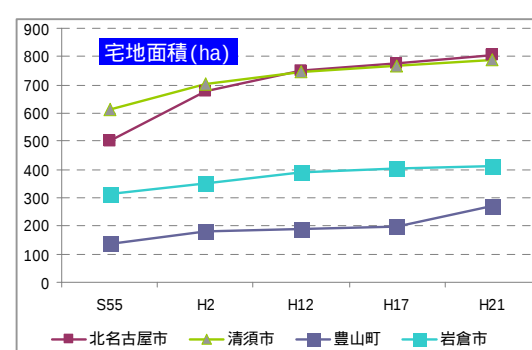


図 1-1-4 宅地面積の推移

広域交通ネットワーク

●鉄 道

本市の中央部を南北に名鉄犬山線が通り、名古屋市都心へのアクセスが極めて容易である。本市には西春駅と徳重・名古屋芸大駅がある。

●道 路

本市の東側・西側・南側に主要な国道が通るとともに、高速道路が市域を囲うように配置され、広域的な交通アクセスの利便性が高い。

●バ ス

西春駅東口から、名古屋空港行きの名鉄バスが運行されている。

●空 港

隣接する豊山町に県営名古屋空港があり、市中心部から車で 15 分程度でアクセス可能である。

歴史・伝統文化

●文化財

熊之庄流鎗馬行事などの市指定無形文化財のほか、国・県・市指定の有形文化財 29 件が市東部を中心に点在している。

●旧街道（岩倉街道）

名古屋から犬山に通じる岩倉街道が市中央部を南北に貫いている。かつては、枇杷島市場へ青物を卸しに行く人たちの往来で賑わったが、往時の面影を偲ばせる遺物はほとんど残っておらず、地域の人々の生活道路として利用されている。

●アートエリア

まちに風格ある文化の薫りを持たせ、市民などが気軽にアートを楽しむことができるよう、西春駅に連絡する道路、名古屋芸術大学周辺などの歩道や公共施設の敷地内に約 60 体のモニュメントを設置している。

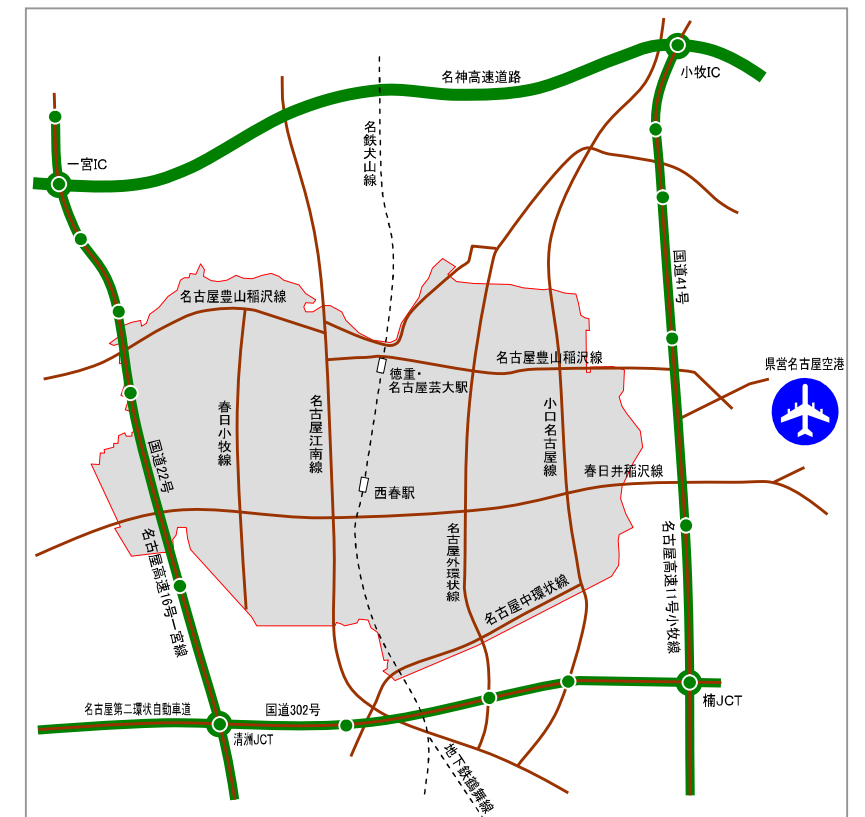


図 1-1-5 広域交通ネットワーク

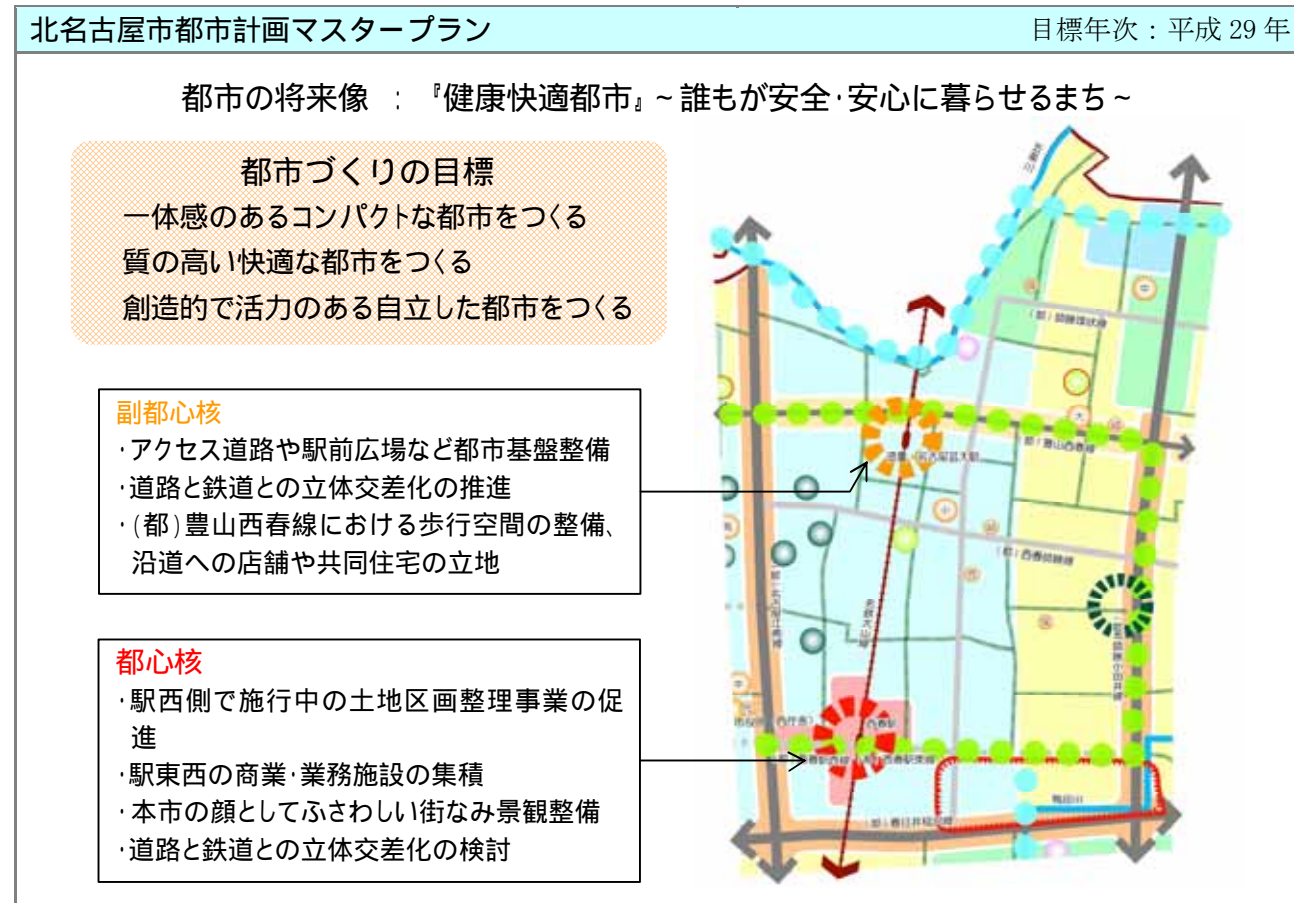
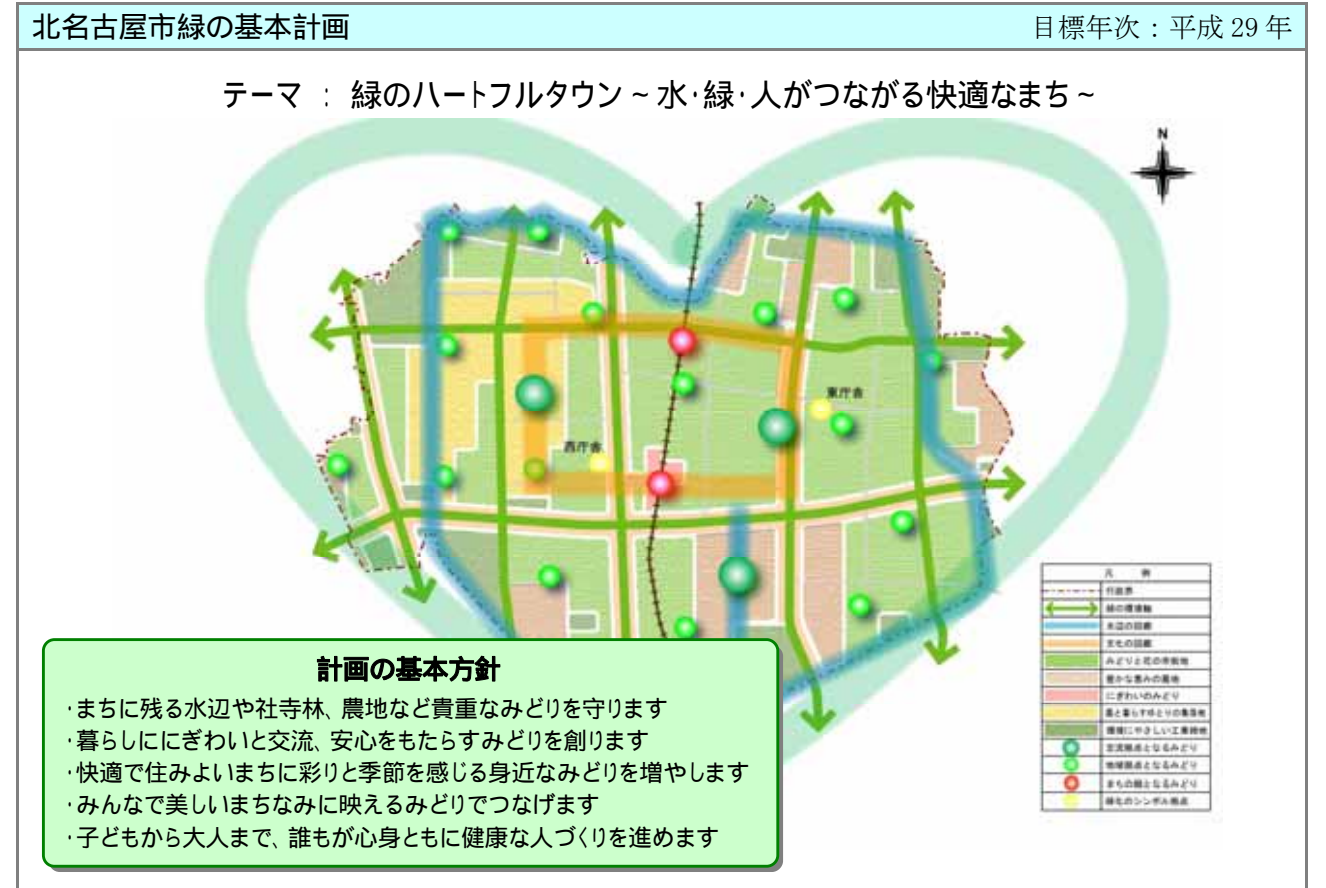
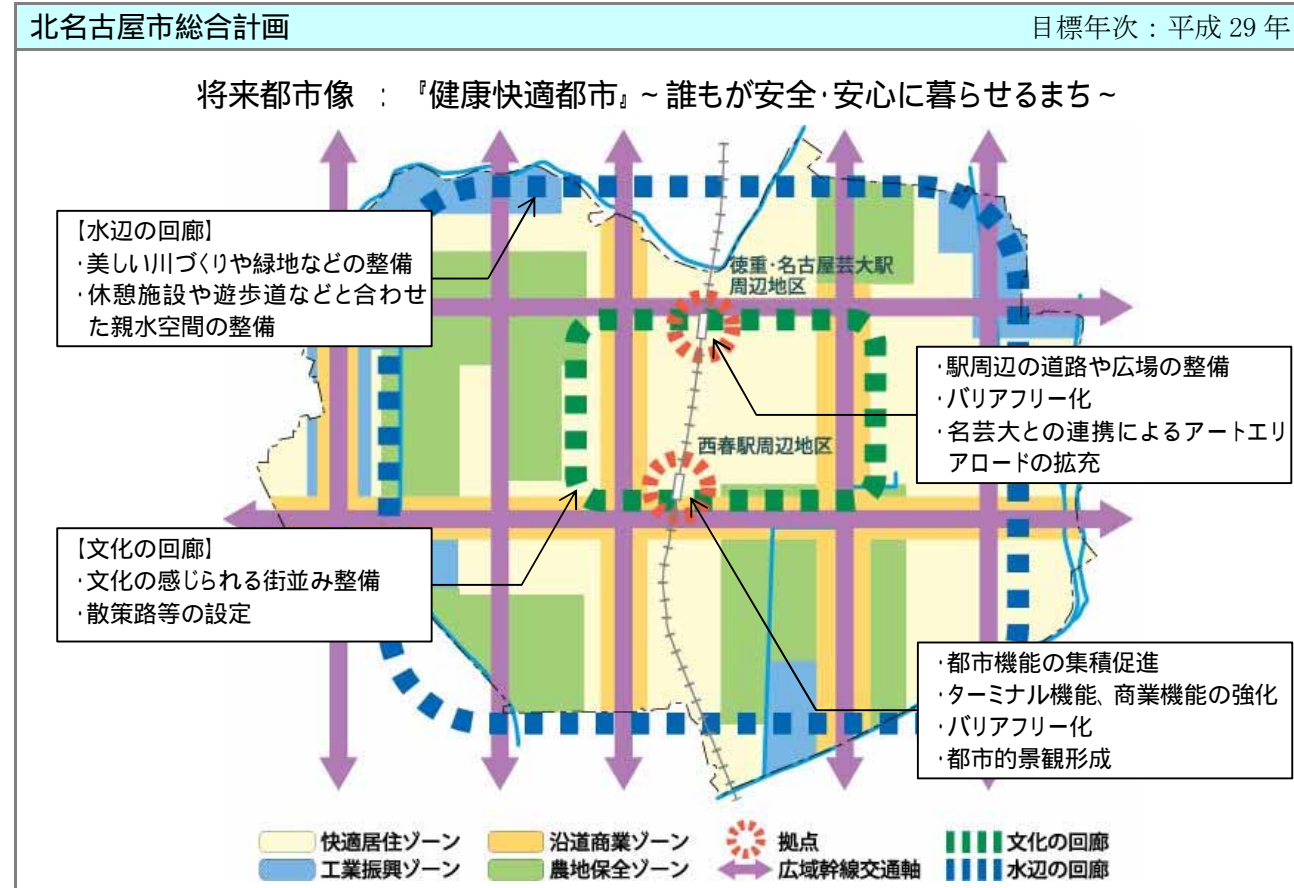


岩倉街道（鹿田地区）



図 1-1-6 アートエリア

(2) 上位・関連計画



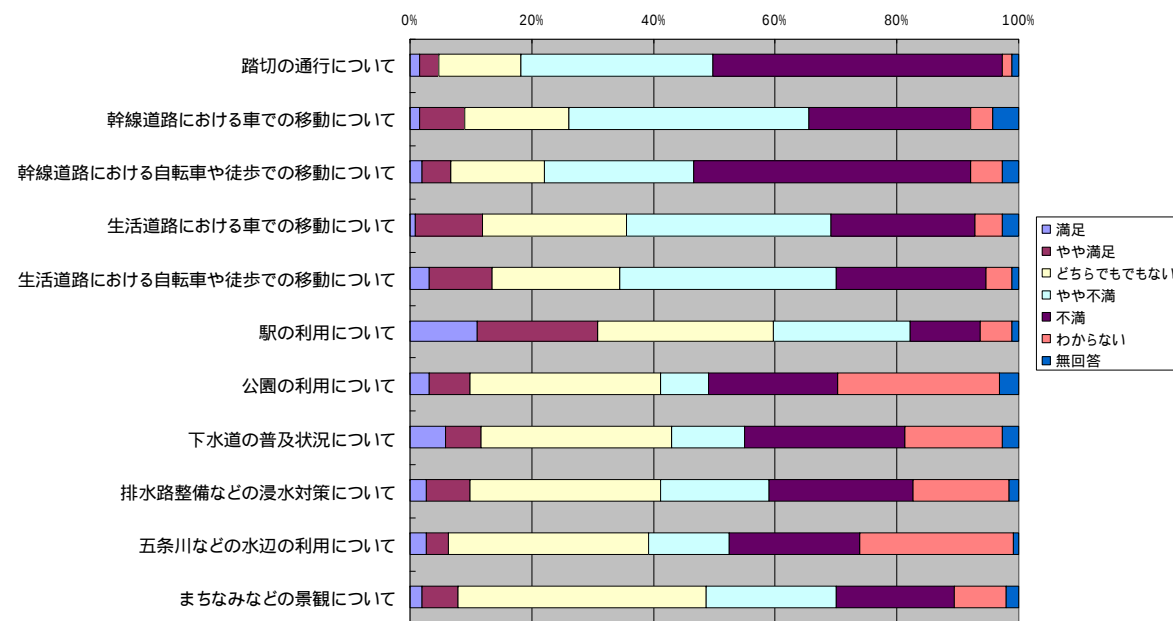
(3) まちづくりに対する市民の意見

(「徳重・名古屋芸大駅周辺まちづくりアンケート」より抜粋)

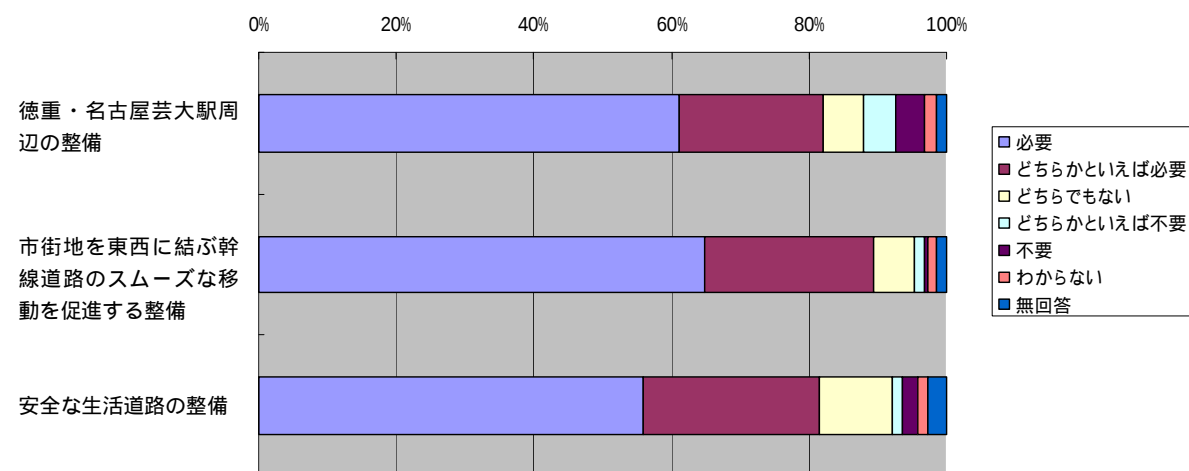
調査概要

- 平成 22 年 2 月に徳重・名古屋芸大駅周辺の住民 500 人を対象（回収率 38.2%）
- 地域の現状や問題点について**
 - 踏切の通行について不満を感じている人は、約 8 割で設問項目中で最も多い。
 - 幹線道路における移動については約 7 割、生活道路における移動については約 6 割の人が不満を持っている。
- まちづくりについて**
 - 鉄道の高架化、幹線道路や生活道路の整備などが必要と感じる人は、8 割を超える。

(問) あなたは徳重・名古屋芸大駅周辺の現状について、どのように感じますか？



(問) あなたはまちづくり構想の主な事業の必要性について、どのように感じますか？



注) 徳重・名古屋芸大駅周辺の整備…鉄道の高架化、駅前広場の設置、駐輪場の設置等
市街地を東西に結ぶ幹線道路のスムーズな移動を促進する整備…幹線道路の拡幅、右折帯や歩道の設置等
安全な生活道路の整備…狭い道路の改善、用水路等で分断された不連続な道路の改善、一方通行の解消、用水路の暗渠化等

1 - 2 周辺市街地状況調査

(1) 調査対象地区

周辺市街地状況調査は、名鉄犬山線沿線の本市九之坪周辺から岩倉市大山寺駅周辺までの区間で、北名古屋市都市計画マスタープランにおいて都市核・副都心核に位置付けられる地域を含む区域を対象とする。

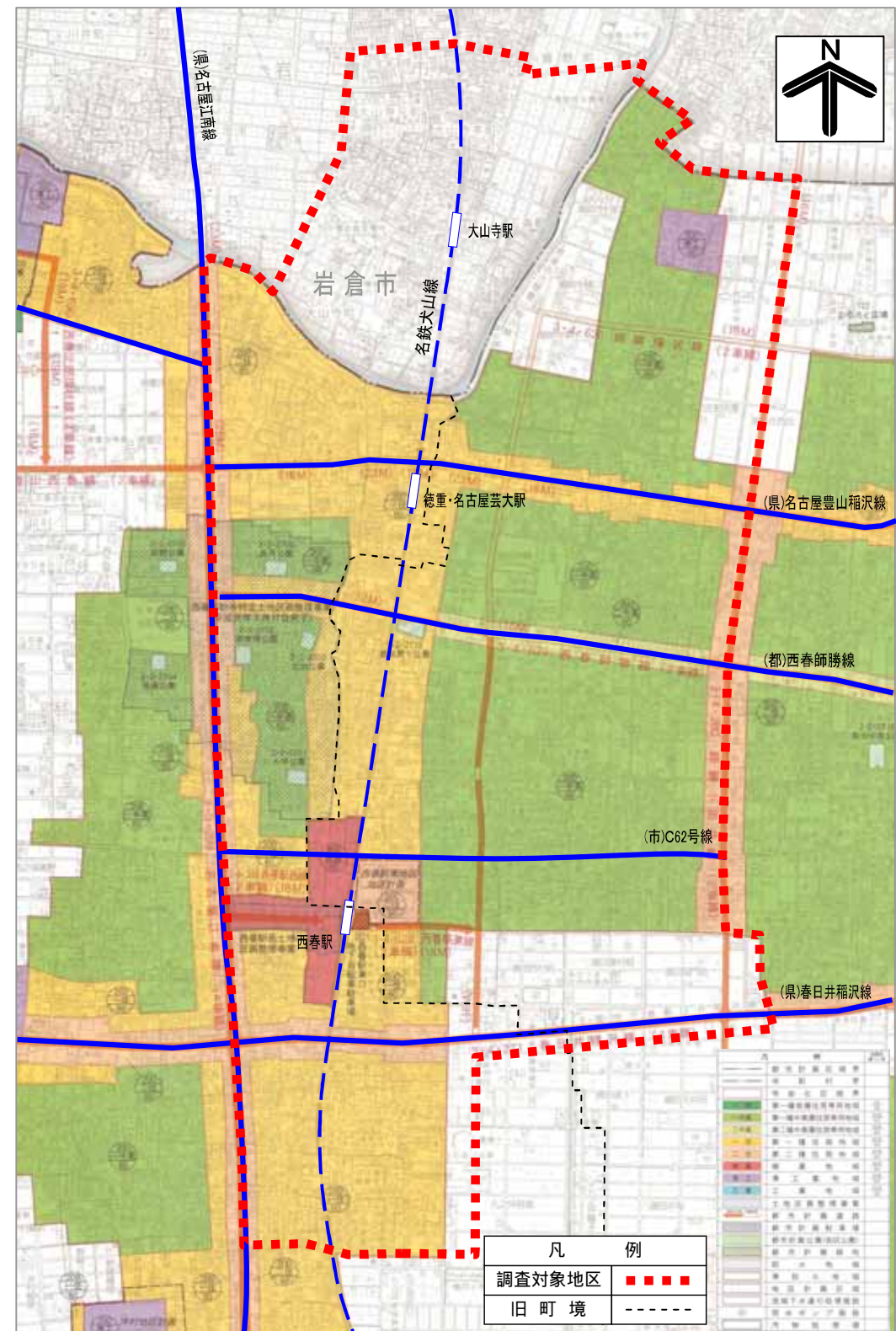


図 1 - 2 - 1 調査対象地区図（背景は都市計画図）

(2) 土地利用

- 商業用地は、(県)名古屋江南線などの幹線道路沿いに多く立地している。西春駅東側に大規模な商業施設、業務施設が立地しているが、西側では土地区画整理事業が施行中であり、今後、都市機能の集積が期待される。徳重・名古屋芸大駅周辺は、(県)名古屋豊山稲沢線沿道に飲食店、銀行、ドラッグストアなどが点在する程度である。
- 地区中央部の(都)西春師勝線沿線の住宅地内には、多くの田畑が広く点在している。
- 西春駅東側の市街化調整区域では、商・工業施設や病院などの立地が幹線的な道路沿道などの接道条件の良い宅地から進みつつある。

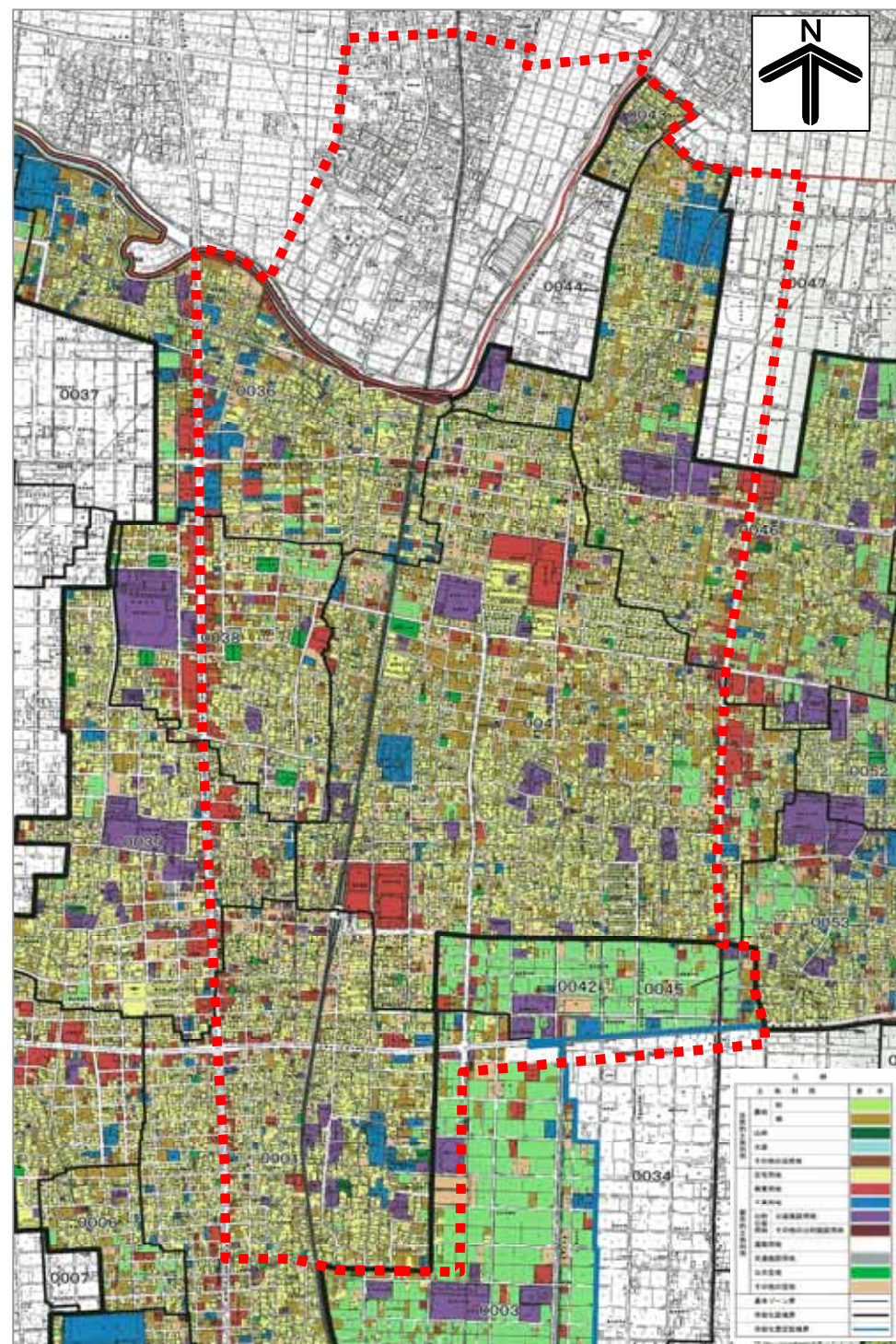


図 1-2-2 土地利用現況図 (北名古屋市)

(3) 建物利用

- アパートや大型のマンションが散見されるものの、全体としては低層住宅が主体であり、駅前や幹線道路沿道を除けば、閑静な住宅街を形成している。
- 若宮商店街は、岩倉街道沿いに昔ながらの商店街を形成しているが、シャッターを下ろしたままの店舗も多く、駅前の商店街としての賑わいが低下している。
- 若宮地区では、昭和 45 年以前に建てられた古い木造家屋の割合が 50%を超えている。狭小な敷地や接道条件の悪さなどから建て替えが進んでおらず、本市の顔となる駅前の街並みの形成や、災害に強い安全な市街地の形成に問題がある。

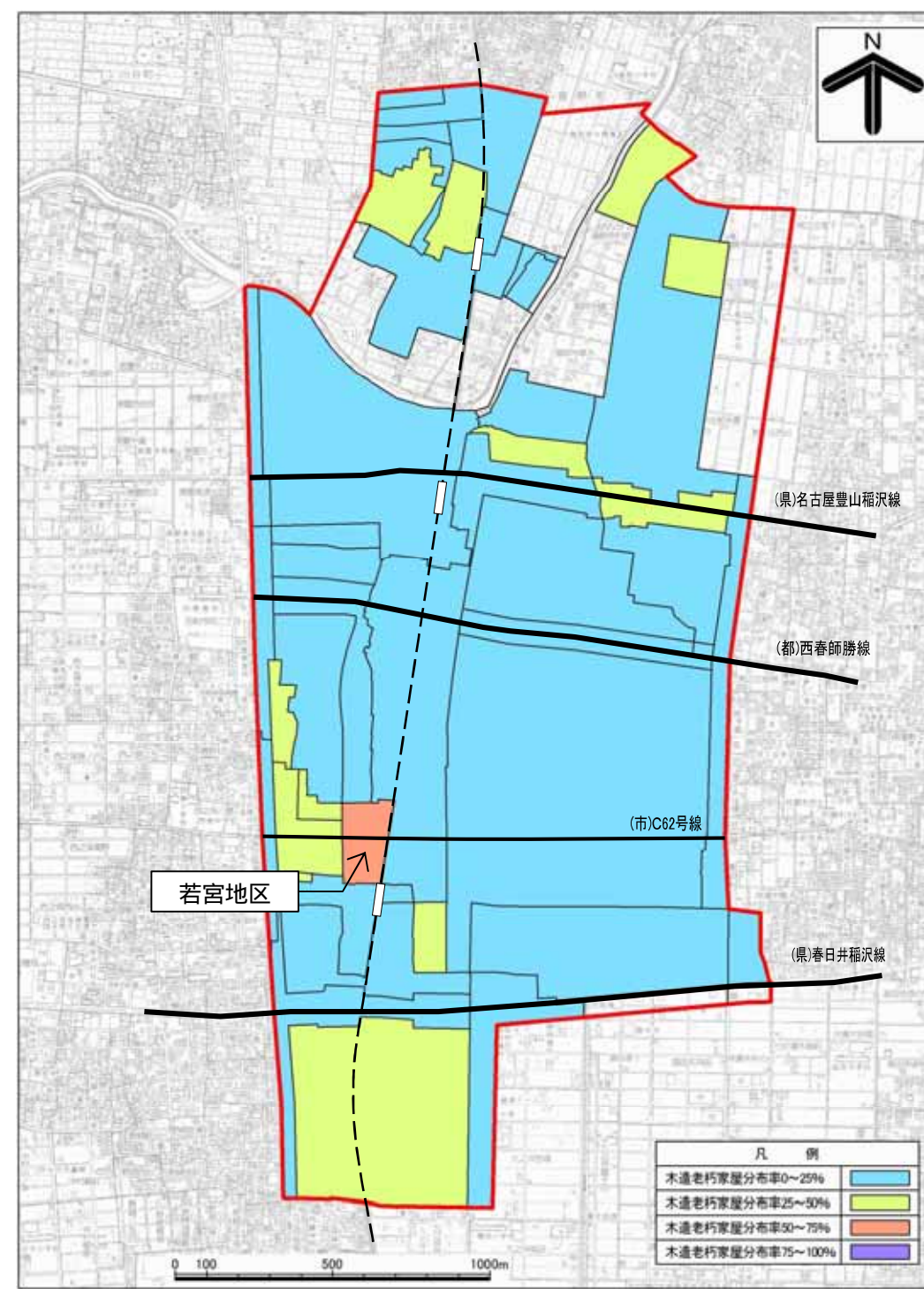


図 1-2-3 ゾーン別の木造老朽家屋の分布 (昭和 45 年以前の木造家屋の割合)

(4) 公園緑地・水辺

- 調査対象地区に計 7 箇所の街区公園が整備されているが、鹿田第 1 公園を除いては、すべて鉄道の西側に位置している。
- 調査対象地区の本市にレジャー農園が 19 箇所設置されている。本市のレジャー農園の設置数は周辺都市と比較しても多く、本市の特徴と言える。
- 本市と岩倉市との境を緩やかに蛇行・湾曲しながら五条川が流下しており、良好な水辺環境を形成している。
- 五条川に架かる名鉄犬山線の橋梁部では、洪水流下断面が不足し、洪水の危険性が高くなっている。
- 調査対象地区の五条川と(県)名古屋豊山稲沢線の間を十五ヶ用水が流れており、用水沿いの住宅地においては身近な水辺の空間となっている。

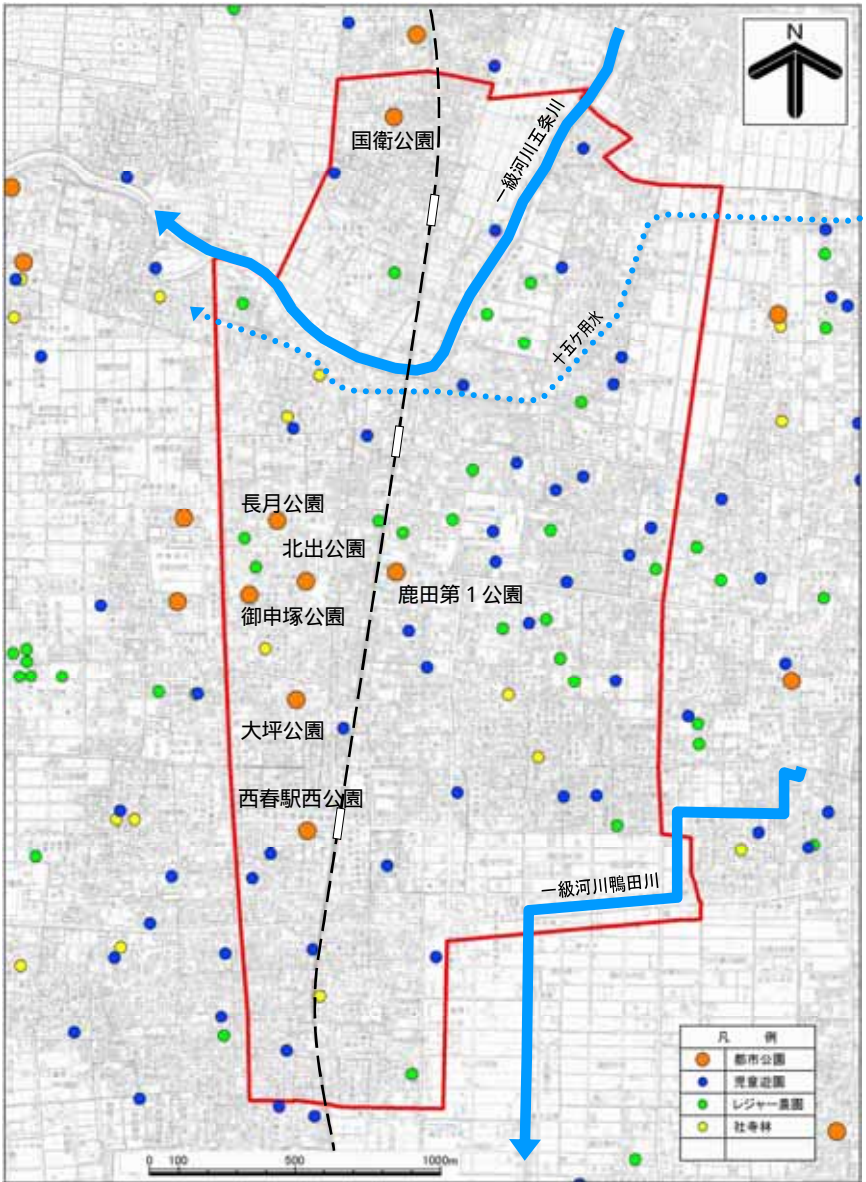


図 1-2-4 公園緑地・水辺の分布図

(5) 下水道

- 本市の公共下水道は、鹿田地区や九之坪地区などから供用が開始された。
- その後、供用開始区域が西や北に広がっており、調査対象地区では、市街化調整区域を除いて、概ね南半分が供用開始されている。
- 名鉄犬山線西の徳重地区や弥勒寺地区、また、薬師寺地区や熊之庄地区が未供用である。

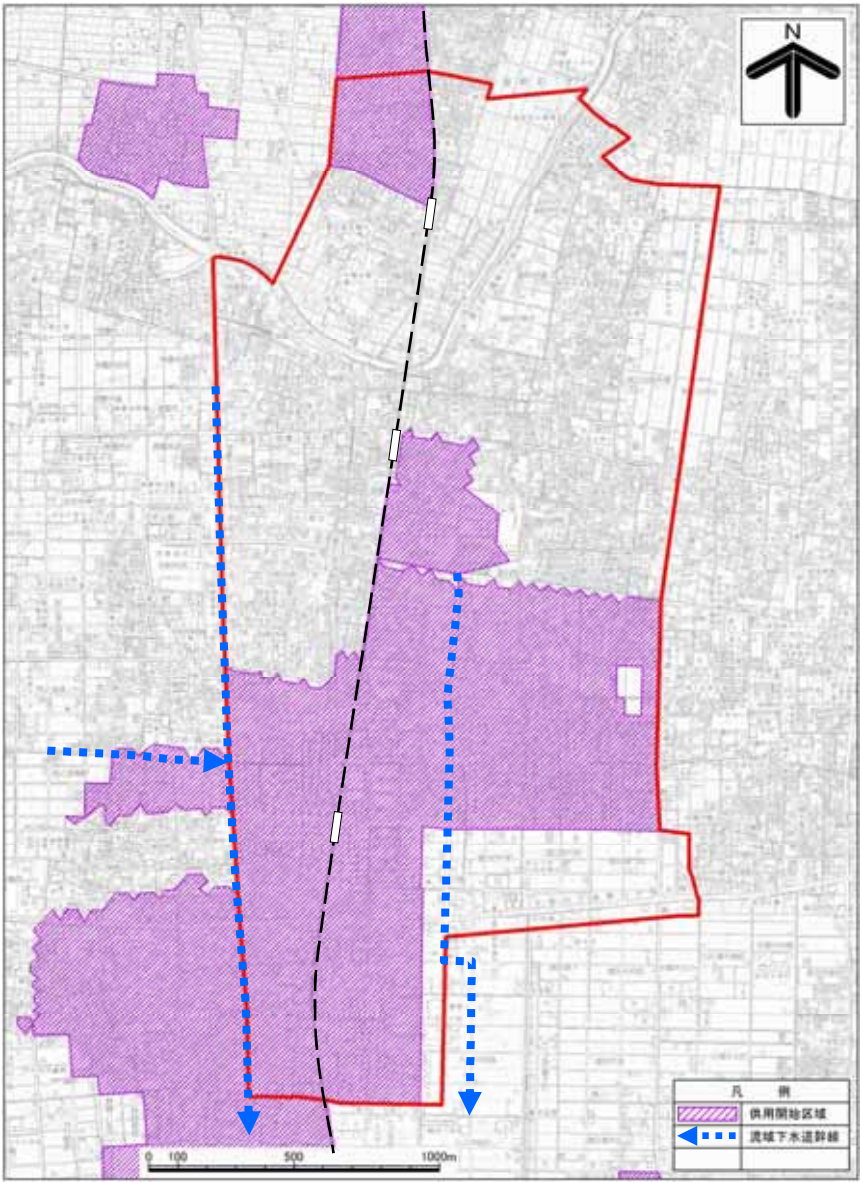


図 1-2-5 下水道整備状況図

(6) 公共公益施設

- 調査対象地区には、保育園 4 園、幼稚園 2 園が立地しているが、駅周辺には立地していない。
- 調査対象地区には、師勝西小、熊野中のほか、名古屋芸術大学東キャンパス（音楽学部、人間発達学部）が立地している。また、調査対象地区の西方に、名古屋芸術大学西キャンパス（美術学部、デザイン学部）が立地している。
- 公共公益施設は、旧町の役場周辺などにまとまって立地しており、調査対象地区に立地する施設は全体的に少ない。
- 駅周辺は本市の拠点となる地区であるが、市民の交流や行政サービスなどの拠点的な施設は立地していない。

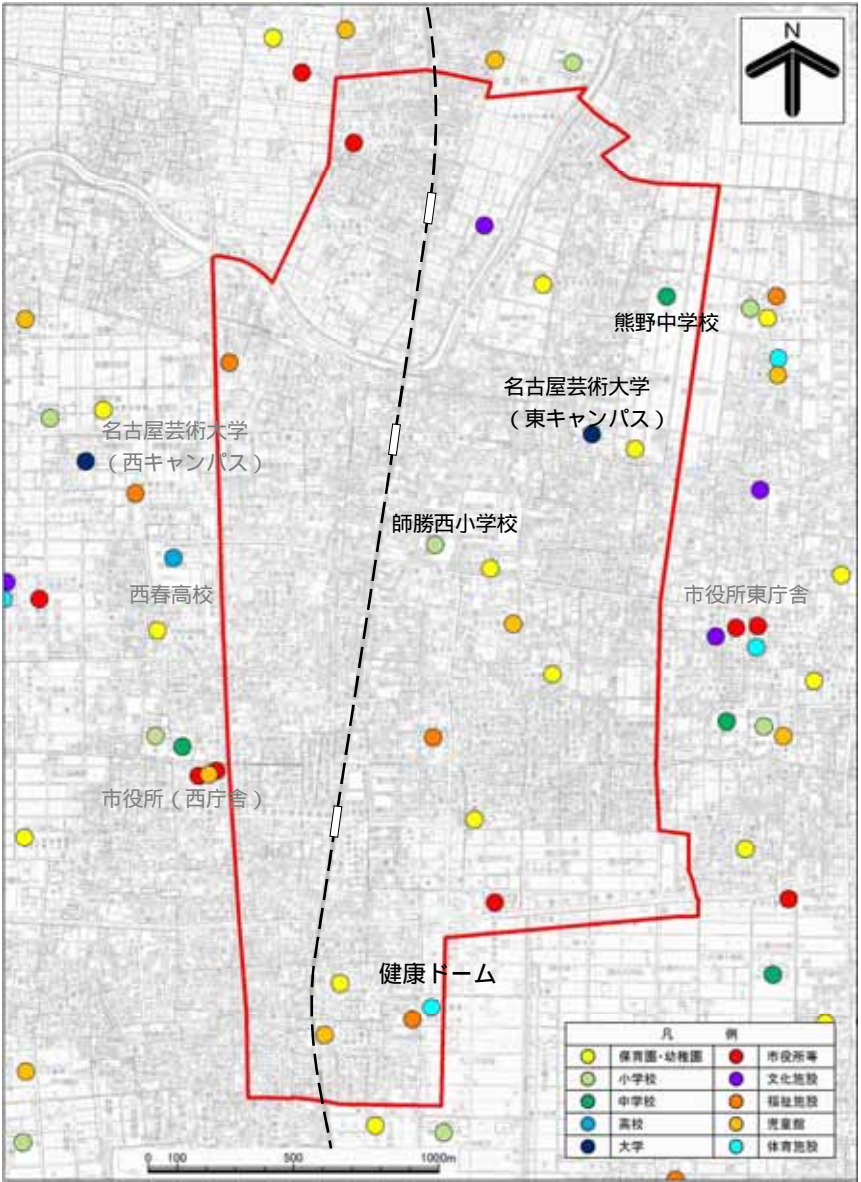


図 1-2-6 公共公益施設の分布図

(7) コミュニティ圏域

- 西春駅から大山寺駅までに 8 箇所の踏切があり、うち 2 箇所は歩行者・自転車などのみの通行となっている。
- 踏切の間隔は、平均で 250m 程度であり、(都)西春師勝線～(県)名古屋豊山稲沢線で約 450m と間隔が最も長い。
- 自治会 5 団体の区域、小学校 4 校、中学校 3 校の通学圏域が鉄道を跨いでいる。なかでも、五条小、師勝西小、西春中、師勝中は、鉄道と道路の立体交差箇所がないため、踏切を横断して通学している。

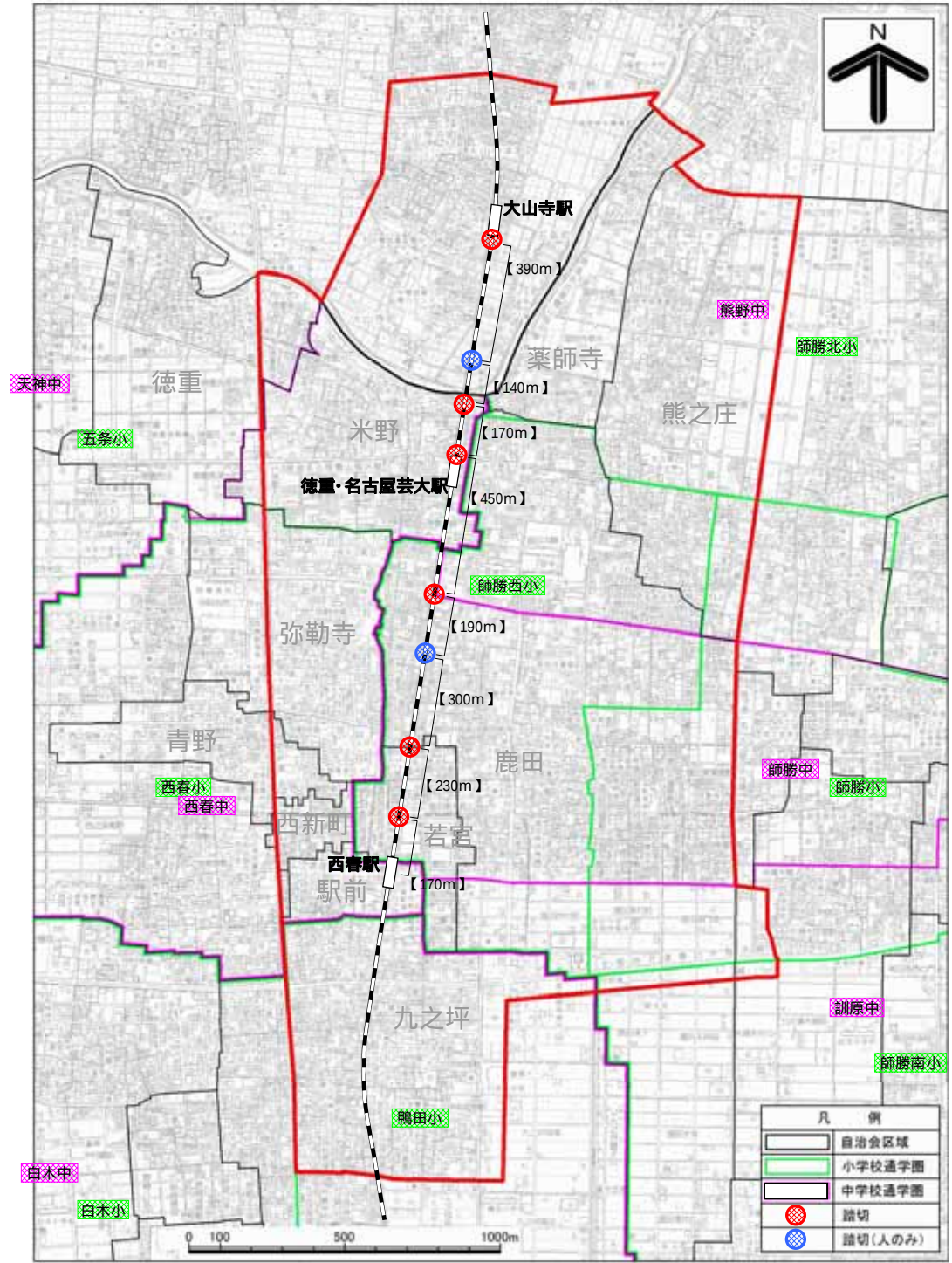


図 1-2-7 自治会区域と小・中学校通学圏

1-3 道路交通状況調査

(1) 道路

- 都市計画道路
 - (都)北島藤島線と(県)名古屋豊山稲沢線の鉄道との交差部周辺が未整備である。
 - (県)名古屋豊山稲沢線は、徳重・名古屋芸大駅前を通る路線で自動車と駅利用者などの歩行者が多いにも関わらず、歩道が整備されておらず危険である。
 - (都)西春師勝線から(県)春日井稲沢線は都市計画道路の配置間隔が広く、西春駅の北側周辺で名鉄犬山線を横断して東西方向の交通を処理する幹線道路が不足しているため、(市)C62 号線など、生活道路に過度な負担が生じている。
- 区画道路
 - 徳重、鹿田、九之坪などの既成市街地の一部に、狭隘で線形の悪い道路がみられる。
 - 区画道路の中には、鉄道で行き止まりになる道路や、旧町境付近において幅員や断面構成が変化する道路があり、道路整備の連続性が確保されていない箇所がある。

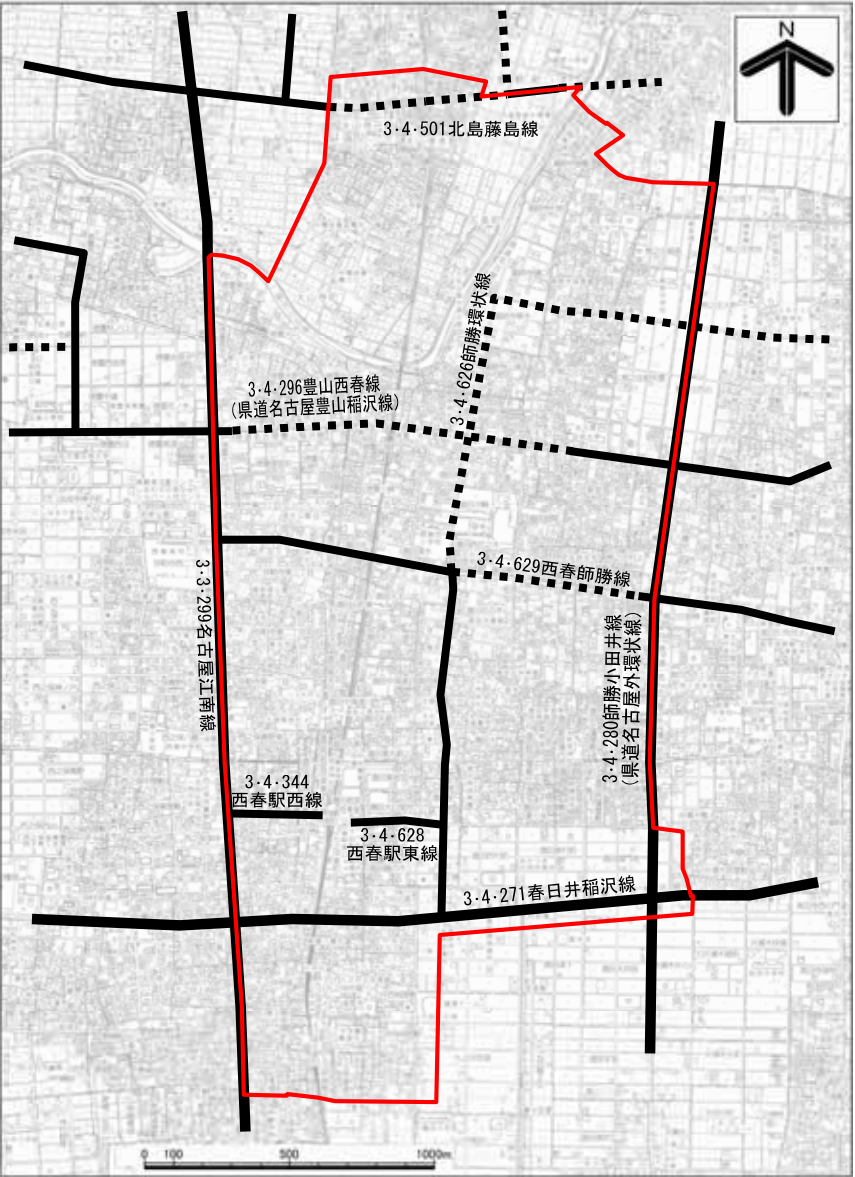


図 1-3-1 都市計画道路の整備状況

(2) 駅前広場・駐輪場

- 西春駅東口は駅前広場が整備されている。西口は西春駅西土地区画整理事業により整備中である。
- 徳重・名古屋芸大駅は、駅前広場が整備されておらず、送迎用の停車スペースが1台分しかない。待ち合わせなどで滞留する場所もほとんどなく、乗り換えなどの交通結節点の機能が著しく不足している。
- 駐輪場は、西春駅周辺に4箇所あり、約3,300台が収容可能である。また、徳重・名古屋芸大駅周辺では4箇所、約1,500台が収容可能である。

(3) 道路交通量

踏切遮断交通量

- 列車の本数は全地点で1日あたり469本/日であり、踏切遮断時間は、徳重1～6号で7.1～7.9時間/日に対し、西春1～5号で8.3～8.8時間/日と長くなる。
- 踏切自動車交通遮断量は、西春5号、徳重1号で5万台時/日以上であり、自動車ボトルネック踏切に相当する。
- 踏切歩行者等交通遮断量は、西春1号、徳重1号で2万人時/日以上であり、歩行者ボトルネック踏切に相当する。

表 1-3-1 踏切の交通遮断量の状況

地点	踏切名	自動車		歩行者等 (歩行者・自転車)		日遮断 時間 (時間/日)	備 考
		交通量 (台/日)	踏切交通 遮断量 (台時/日)	交通量 (人/日)	踏切交通 遮断量 (人時/日)		
4	西春1号 (市)C62号線	4,861	41,416	2,360	20,107	8.52	歩行者ボトルネック踏切
5	西春2号	1,068	9,441	980	8,663	8.84	
6	西春3号	-	-	688	5,710	8.30	
7	西春5号 (都)西春師勝線	8,437	74,077	1,614	14,171	8.78	自動車ボトルネック踏切
8	徳重1号 (県)名古屋豊山稲沢線	10,876	85,703	6,529	51,449	7.88	自動車ボトルネック踏切 歩行者ボトルネック踏切
9	徳重2号	5,306	41,068	201	1,556	7.74	
10	徳重3号	-	-	269	1,996	7.42	
11	徳重6号	1,259	8,977	927	6,610	7.13	

注1) 交通量は現地調査(平成23年9月29日(木))
注2) 踏切交通遮断量(台時/日)とは、当該踏切における1日あたりの交通量に、日遮断時間を乗じた値である。

「自動車ボトルネック踏切」＝踏切自動車交通遮断量が5万台時/日以上
「歩行者ボトルネック踏切」＝踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和が5万台時/日以上で、かつ、踏切歩行者等交通遮断量が2万人時/日以上

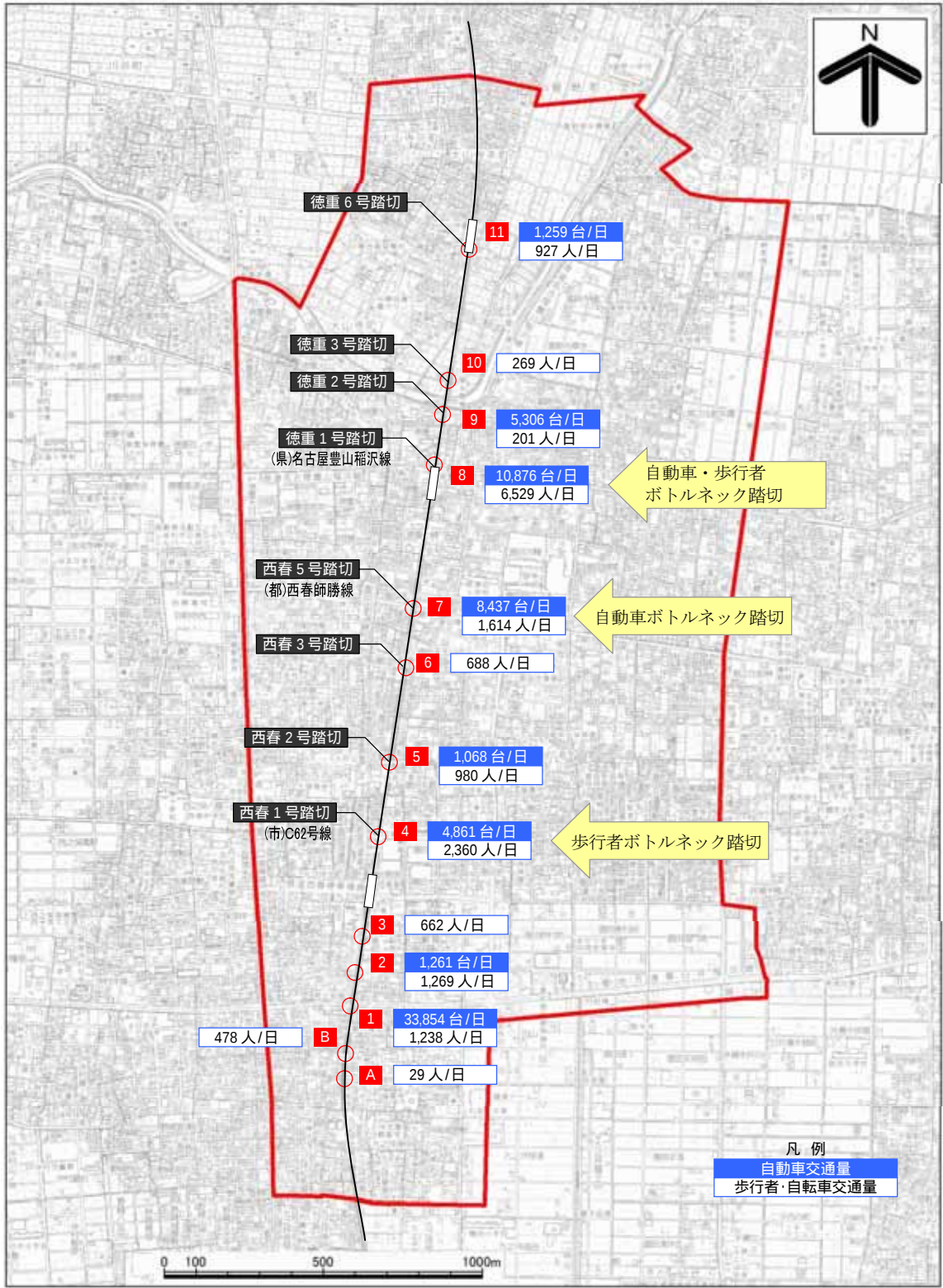


図 1-3-2 地点別の日交通量

踏切滞留長

- 西春1号・5号、徳重1号・2号は、100mを超える滞留が発生している。
- 特に、西春5号、徳重1号については、滞留が300m以上と長く、隣接交差点を越えて滞留している。

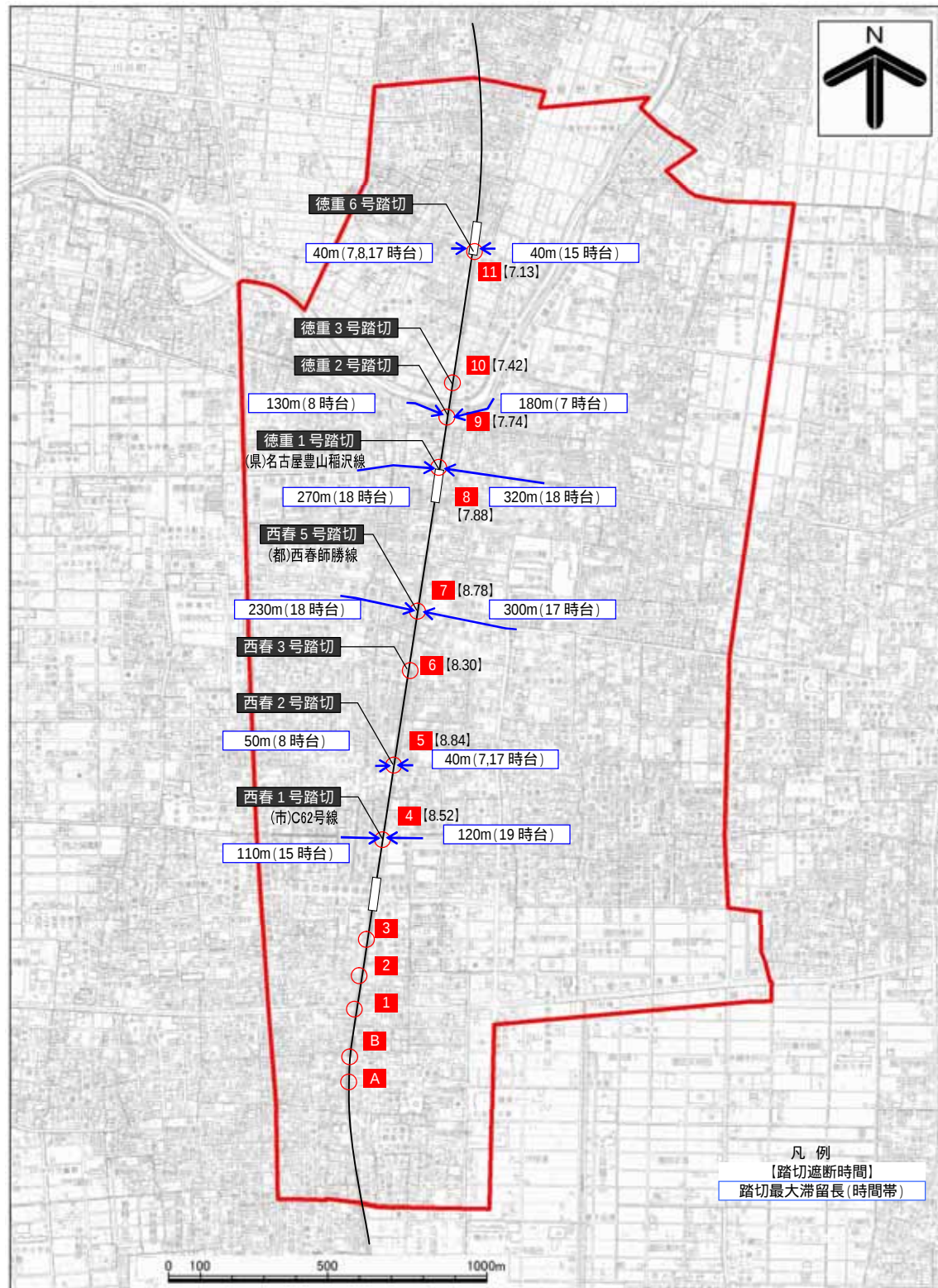


図 1 - 3 - 3 踏切最大滞留長及び踏切遮断時間

1 - 4 鉄道状況調査

(1) 鉄道運行状況

鉄道乗車人員

- 西春駅は、平成21年度で約400万人の乗車人員があり、徳重・名古屋芸大駅はその半数程度である。
- 西春駅は平成12年度から平成21年度にかけて約70万人減少したが、徳重・名古屋芸大駅、大山寺駅は、ほぼ横ばいで推移している。

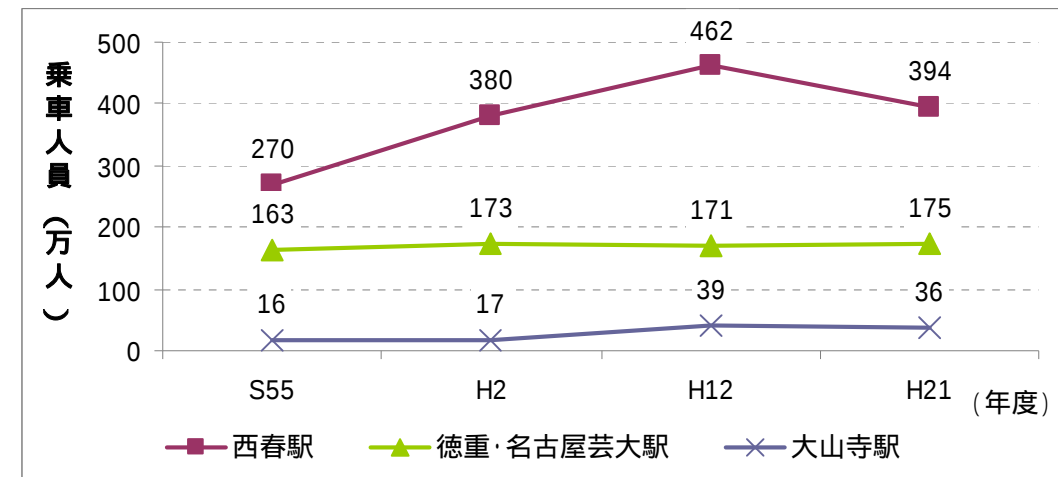
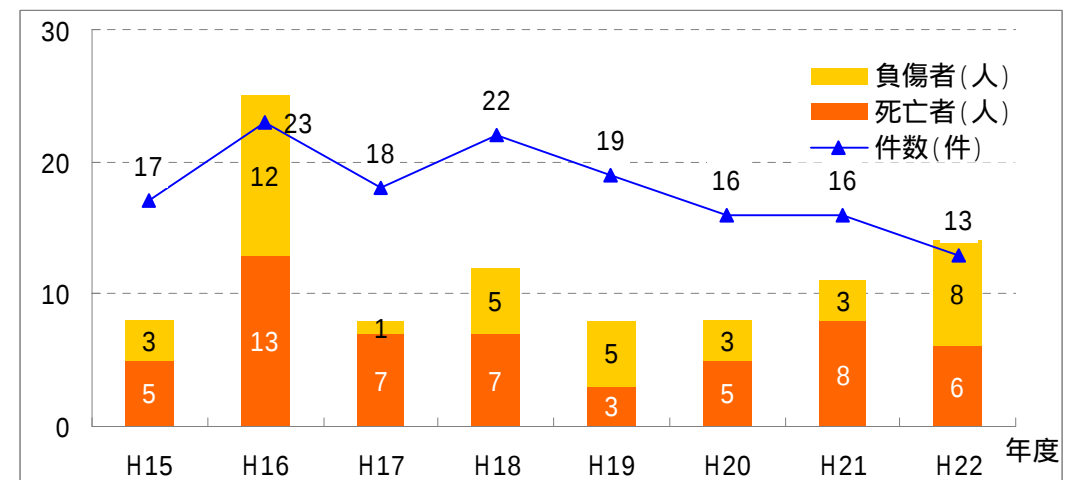


図 1 - 4 - 1 各駅の乗車人員の推移

踏切事故歴

- 平成18年～平成22年の5年間に、踏切事故（踏切の横断に伴う事故）は発生していない。
- ただし、愛知県内における踏切事故は、近年は減少傾向にあるものの、死傷者を伴った事故は、毎年10～15件程度発生している。



注) 踏切の横断に伴う事故を対象

図 1 - 4 - 2 愛知県内の踏切事故の発生状況

1 - 5 現況の問題点のまとめ

土地建物利用

駅前の都市機能の集積の遅れ

- 本市の都心核・副都心核となる駅周辺において、西春駅西側は土地区画整理事業が施行中であり、今後、都市機能の集積が期待される。また、徳重・名古屋芸大駅周辺では、県道沿道に飲食店、銀行、ドラッグストアなどが点在している程度である。[写真①②]

駅周辺などの市街地における土地の低未利用

- 駅周辺などの市街地では市街化を促進する必要があるが、鹿田や弥勒寺では、多くの農地が広く点在している。[写真③]
- 西春駅東部の比較的駅に近い地区において、市街化調整区域の農地が広がっており、計画的な土地利用が望まれるが、幹線的な道路沿いで開発が進みつつある。

多世代が共存する住環境の形成

- 西春駅周辺から徳重・名古屋芸大駅周辺にかけての市街地は、比較的閑静な住宅街を形成しているため、コンパクトな都市づくりに向けて、このような落ち着いた住環境を維持・向上しつつ、駅周辺における中高層住宅の立地が求められる。[写真④]

若宮地区における古い木造住宅の密集と賑わいの低下

- 若宮地区は古い木造住宅が多数立地しているため、本市の顔にふさわしい駅前の街並み形成の遅れや地震などの災害時の被害拡大が懸念される。
- 若宮商店街は岩倉街道沿道で昔ながらの商店街を形成しており、駅前の商業地として活性化が求められるが、シャッターを下ろしたままの店舗も多いため、賑わいが低下している。[写真⑤]

旧町境周辺における一体的な市街地整備の停滞

- 地区内の土地区画整理事業は、区域界の一部が旧町境で設定されているが、今日では、かつての行政界にとられない一体的なまちづくり求められる。
- 以前は、旧町境が複雑に入り組んでいたため、駅前などの一体的な区域での市街地整備が思うように進んでいない状況が見られる。



写真① 西春駅西側(土地区画整理事業地区)



写真② 徳重・名古屋芸大駅の駅前



写真③ 低未利用地



写真④ 駅周辺の中高層住宅



写真⑤ 若宮商店街

道路交通

名鉄犬山線の踏切遮断による交通渋滞

- 名鉄犬山線踏切の(市)C62号線、(県)名古屋豊山稲沢線、(都)西春師勝線で交通遮断量が多く、渋滞の激しいボトルネック踏切となっている。[写真①②]
- (県)名古屋豊山稲沢線、(都)西春師勝線は、踏切滞留長が長く、ピーク時には隣接交差点にまで及ぶ。

名鉄犬山線の踏切事故発生の危険性

- 過去5年間に、本市では踏切の横断に伴う事故は発生していないが、県内では毎年のように発生している。
- 踏切での渋滞、踏切を渡る小中学生の通学圏、高校・大学の立地、また、高齢化の進展などを踏まえると、今後、踏切事故が発生する可能性も否定できない。

(県)名古屋豊山稲沢線の自転車・歩行者の危険性

- (県)名古屋豊山稲沢線は、「文化の回廊」の位置づけがあるが、歩道の整備が不十分であり、大型車の通行も比較的多いため、大学生など、駅前を往来する自転車や歩行者が危険な状況にある。[写真③]

徳重・名古屋芸大駅の交通結節機能の不足

- 副都心核の駅として徳重・名古屋芸大駅の利便性の向上が求められるが、駅前広場がなく、送迎用の駐車スペースや人々が滞留する場所も少ないため、乗り換えなどの交通結節点の機能が不足している。[写真④]

鉄道東西を往来できる箇所の制約

- 西春駅から大山寺駅間の踏切の間隔は、平均 250m程度であるため、名鉄犬山線の東西の往来箇所が限定され、歩行者などにとっては負担が生じており、歩いて暮らせるまちづくりの障害となっている。

西春駅北側における幹線道路の不足

- (都)西春師勝線と(県)春日井稲沢線との間隔が広く、西春駅の北側周辺で東西方向の幹線道路が不足しており、(市)C62号線などの生活道路に負担が生じている。

旧町境や鉄道における道路の不連続

- 旧町境付近では、同一路線において道路幅員が変化する箇所がある。[写真⑤]
- 名鉄犬山線沿線では、鉄道によって行き止まりとなり、連続性が確保されていない道路がある。



写真① (県)名古屋豊山稲沢線の渋滞



写真② (都)西春師勝線の渋滞



写真③ (県)名古屋豊山稲沢線



写真④ 徳重・名古屋芸大駅改札前



写真⑤ 旧町境付近の道路幅員の不連続

公園緑地

都市公園の配置の偏り

- ・調査対象地区にある 7 箇所の都市公園のうち、4 箇所が弥勒寺土地区画整理事業区域にあるが、徳重・名古屋芸大駅周辺には都市公園がない。また、名鉄犬山線以東には、都市公園が 1 箇所しかなく、都市公園の配置に偏りがある。[写真①]



写真① 鹿田第 1 公園

レジャー農園の保全

- ・農とのふれあいや市民交流の場であるレジャー農園の多さは、本市の魅力である。都市公園が少ない状況においては、市街化を促進しながらも、多様な役割を持つ緑としてレジャー農園の保全が求められる。[写真②]



写真② レジャー農園

五条川などの水辺環境の活用

- ・美しい水辺空間となっている五条川は、人々が水と緑に親しめる「水辺の回廊」として、良好な環境の保全と活用が求められる。
- ・周辺地区の身近な水辺空間となっている十五ヶ用水の環境改善とまちづくりへの活用が求められる。[写真③]



写真③ 十五ヶ用水

歴史・文化

岩倉街道の歴史的資源としての認識の低下

- ・岩倉街道は、本市の歴史を物語る貴重な資源であるが、沿道に往時の面影を残す建造物などが少なく、歴史的な趣とともに、その認識が薄れつつある。[写真①]



写真① 岩倉街道 (鹿田地区)

アートの感じられる街並みの形成

- ・まちかどにモニュメントを設置するなどの取り組みを拡大し、名古屋芸術大学が位置する(県)名古屋豊山稲沢線沿道などでは、「文化の回廊」の形成に向けて、アートの感じられる風格ある街並みの創出が求められる。[写真②]



写真② モニュメント (西春駅西側)

防災

五条川の未改修による洪水発生の危険性

- ・五条川に架かる名鉄犬山線の橋梁部は、洪水流下断面が不足しており、大雨時の災害発生の危険性が高くなっている。県と協力して改修を促進する必要があるが、橋梁の架け替えが必要なため、改修が遅れている。[写真①]



写真① 名鉄犬山線の橋梁 (五条川)

既成市街地における災害時の被害拡大の危険性

- ・鹿田、九之坪、徳重の既成市街地の一部では、道路が狭隘で線形が悪いうえに、木造住宅が比較的密度高く立地しているため、延焼拡大などの危険性が高くなっている。[写真②]



写真② 既成市街地 (鹿田地区)

環境

下水道の整備の遅れ

- ・鹿田第 1 公園付近の用水路で悪臭を放っている状況があるが、調査対象地区の下水道は、徳重地区・弥勒寺地区などの北部において未供用地区が広がっている。[写真①]



写真① 鹿田第 1 公園付近の用水路

公共公益施設

市民の交流できる拠点施設の不足

- ・本市の都心核・副都心核の形成を目指す西春駅、徳重・名古屋芸大駅の周辺は、かつての師勝・西春町では町域の縁辺部であったこともあり、市民交流や行政サービスなどの拠点となる施設が存在していない。



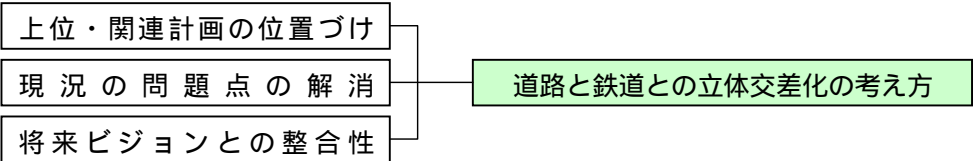
写真① 名古屋芸術大学

名古屋芸術大学との連携強化

- ・名古屋芸術大学が立地する徳重・名古屋芸大駅周辺においては、芸術大学の専門性や学生などの若者が有する活力を生かし、大学と連携した特色ある街並みを創出することが求められる。[写真①]

2 ． 道路と鉄道との立体交差化の考え方

以下の3つの項目に着目して、道路と鉄道との立体交差化の考え方を整理します。



2 - 1 道路と鉄道の立体交差化に関わる上位・関連計画の位置づけ

(1) 総合計画

総合計画における重点プロジェクト（抜粋）

○一体感のある都市づくりの主要施策

名鉄犬山線と(県)名古屋豊山稲沢線の立体交差化による市域の一体化

(2) 都市計画マスタープラン

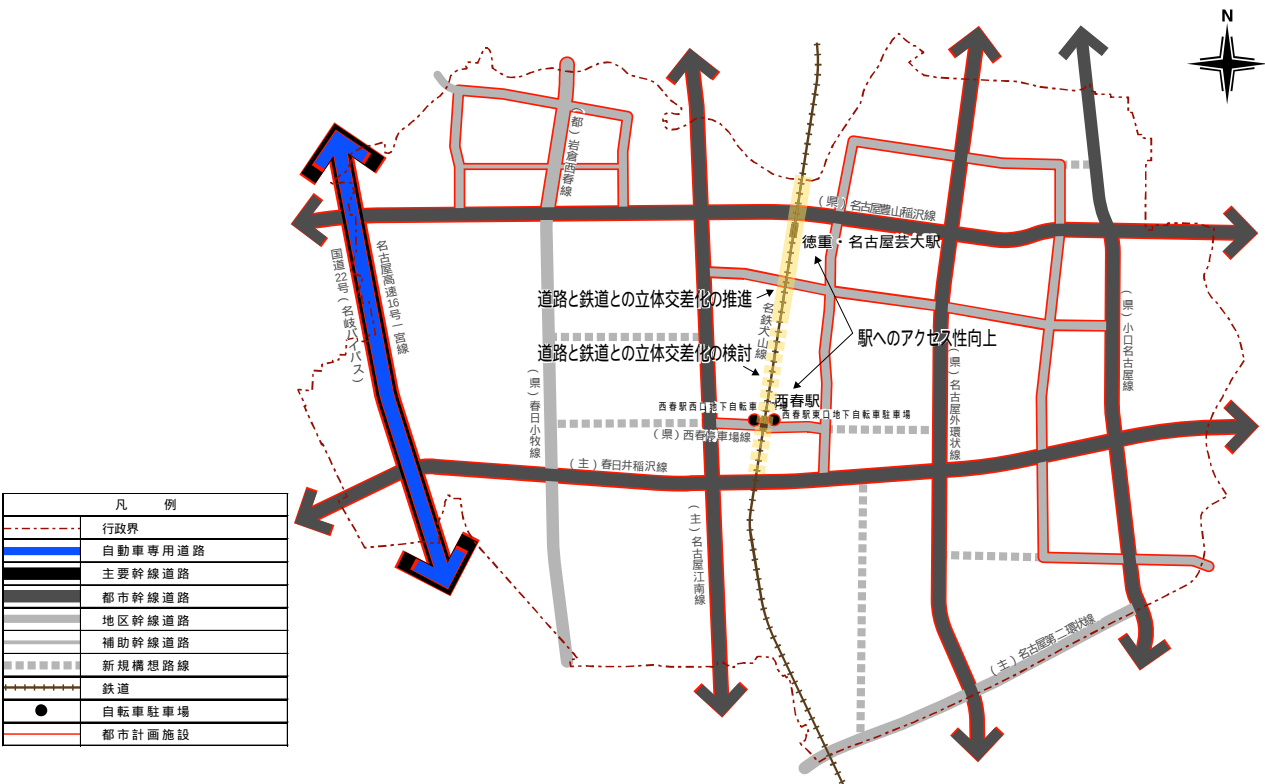
道路交通の方針

○徳重・名古屋芸大駅周辺

⇒道路と鉄道との**立体交差化の推進**

○西春駅周辺

⇒駅周辺の再整備が必要な時期に道路と鉄道との**立体交差化を検討**



(3) 関連計画

■ 徳重・名古屋芸大駅周辺における鉄道の高架化の検討

徳重・名古屋芸大駅周辺では、専門家などによる委員会での検討や地域住民による勉強会などを通じて、立体交差化の方式は**鉄道を高架化することで行政、地元ともに概ね合意形成が図られてきている。**

■ 西春駅周辺における鉄道の高架化の検討

西春駅周辺では、これまで道路と鉄道との立体交差化の検討がされていない。

(4) まとめ

- 徳重・名古屋芸大駅周辺では、鉄道を高架化することで概ね合意形成が図られている。
- 西春駅周辺では、地区の特性や、徳重・名古屋芸大駅周辺の鉄道の高架化によるまちづくりと整合した立体交差化の方式が求められる。

2 - 2 道路と鉄道との立体交差化による現況の問題点の解消

(1) 道路と鉄道を立体交差化すると...

現況の問題点

- ・ 名鉄犬山線と平面交差する道路では朝夕に激しい渋滞が発生している。(特に、(県)名古屋豊山稲沢線、(都)西春師勝線、(市)C62号線はボトルネック踏切)
- ・ 朝夕の渋滞状況、小中学生が踏切を渡って通学している状況、今後の高齢化の進展を踏まえると、踏切事故が発生する可能性がある。

道路と鉄道を立体交差化すると...

- ・ 踏切が除去され、踏切渋滞を解消することができる。
- ・ 踏切事故の発生が抜本的に解決され、鉄道を安全に横断することができる。
- ・ 道路と鉄道の立体交差化に合わせて、(県)名古屋豊山稲沢線、(市)C62号線の改善を図り、自転車や歩行者などの安全性を向上させることができる。

道路と鉄道を立体交差化すると、鉄道をスムーズで安全に横断することができる。

(2) 道路と鉄道のどちらの高架化が望ましいか...

現況の問題点の解消の視点から、立体交差化の方法である「鉄道の高架化」と「道路の高架化」を比較すると以下の通りとなる。(詳細な比較は参考資料参照)

鉄道 の 高架化	・道路の高架化に比べて費用負担は大きい、踏切の渋滞や事故発生の問題に加えて、その他のまちの問題点を合わせて解決することが可能 ・回遊性の自由度の向上による、移動のための時間・負担の低減、地域住民の交流の促進。歩く人々が増えることで賑わいの創出にも期待 ・高架区間の側道により、名鉄犬山線で道路が行き止まりとなっている状況を解消 ・鉄道周辺において一体性や連続性のある市街地形成が可能である
道路 の 高架化	・踏切の渋滞は解消されるが、鉄道の横断箇所は増えない ・名鉄犬山線を横断する際に上下移動が発生し、歩行者や自転車にとっては現状よりも利便性は悪くなる ・道路が高架化されると、高架化の区間の沿道が側道利用となり、特に駅周辺に求められる商業・業務施設の立地が進まない

➡ **鉄道を高架化すると、鉄道の横断箇所の制約や行き止まり道路の問題が解消できる。(道路の高架化では問題点の解消が進まない)**

西春駅周辺については...

西春駅西土地区画整理事業が進められているが、駅の北側では、幹線道路の不足から(市)C62号線へ交通が集中し、踏切で激しい渋滞を引き起こしており、また、若宮地区では、市街地整備の遅れや商店街の賑わいの低下が問題となっている。

このため、徳重・名古屋芸大駅周辺のみならず、西春駅周辺でも鉄道の高架化を推進し、鉄道の高架化と連携したまちづくりによって、このような問題を解消することが期待できる。

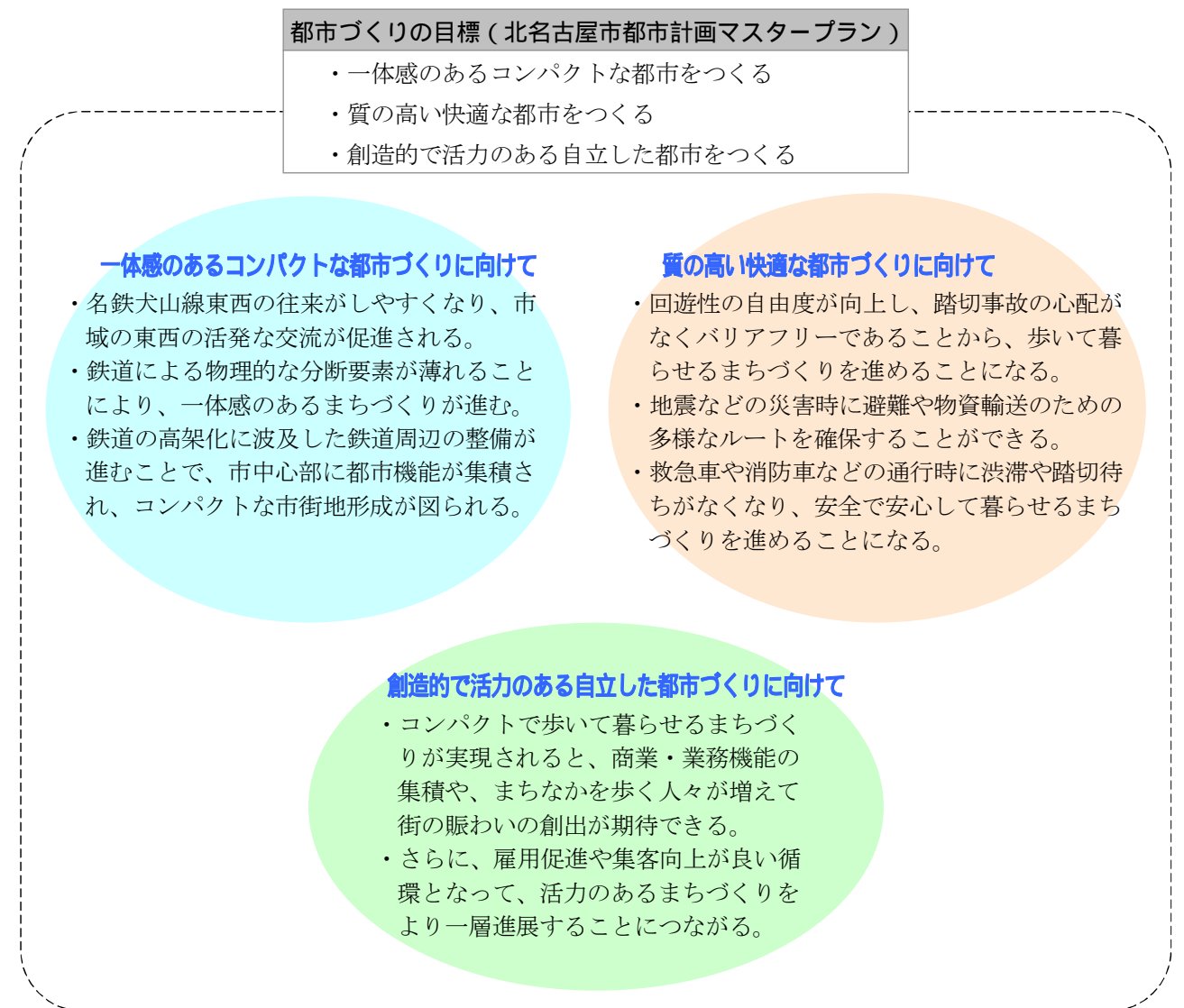
(3) まとめ

- 道路と鉄道を立体交差化すると、鉄道をスムーズで安全に横断することができる。
- 鉄道を高架化すると、鉄道の横断箇所の制約や行き止まり道路の問題が解消できる。
- また、鉄道周辺における賑わいの創出や一体感のあるまちづくりを進めることができる。

2-3 鉄道の高架化による将来ビジョンの実現性

(1) 将来ビジョンの実現性

鉄道の高架化と将来の都市づくりの目指すべき方向(ビジョン)との整合性を以下に整理する。ここでは、将来の都市づくりの目指すべき方向(ビジョン)は、北名古屋市都市計画マスタープランの都市づくりの目標とする。



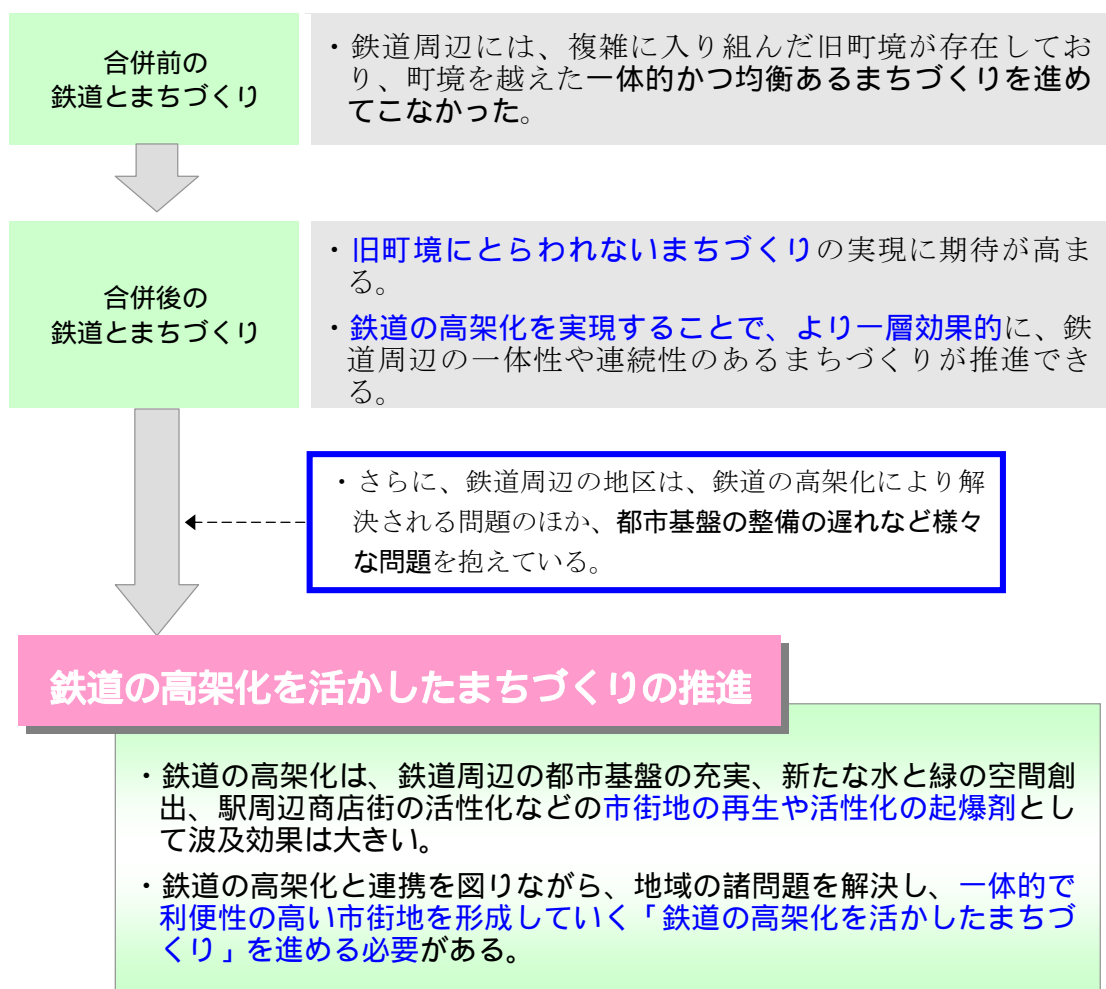
(2) まとめ

- 鉄道の高架化は、将来の都市づくりのビジョンをより効果的に実現することができる。

2 - 4 道路と鉄道との立体交差化の考え方のまとめ

前述の内容から、**西春駅周辺及び徳重・名古屋芸大駅周辺では、鉄道の高架化によってより良いまちづくりの可能性が広がる。**

2 - 5 鉄道の高架化を活かしたまちづくりの推進



3. 将来目標の設定



4 都市整備基本構想

4 - 1 前提条件の整理

(1) 検討対象地区

まちづくり基本構想の検討対象地区は、都市計画マスタープランの地域別構想において、鉄道周辺地区における一体的なまちづくりを示した「都市核・副都心核周辺地域」と同様の区域とする。

具体的には、西側は(県)名古屋江南線、東側は(県)名古屋外環状線、北側は行政界(五条川)、南側は(県)春日井稲沢線までの区域とする。

(2) 鉄道の高架化

上位・関連計画の位置づけ、まちの現況の問題点の解消及び将来ビジョンの実現性の観点から検討した結果、「西春駅周辺及び徳重・名古屋芸大駅周辺では、鉄道の高架化によってより良いまちづくりの可能性が広がる」ことが確認された。

このため、西春駅周辺及び徳重・名古屋芸大駅周辺のまちづくり構想の検討にあたっては、鉄道の高架化を前提とする。

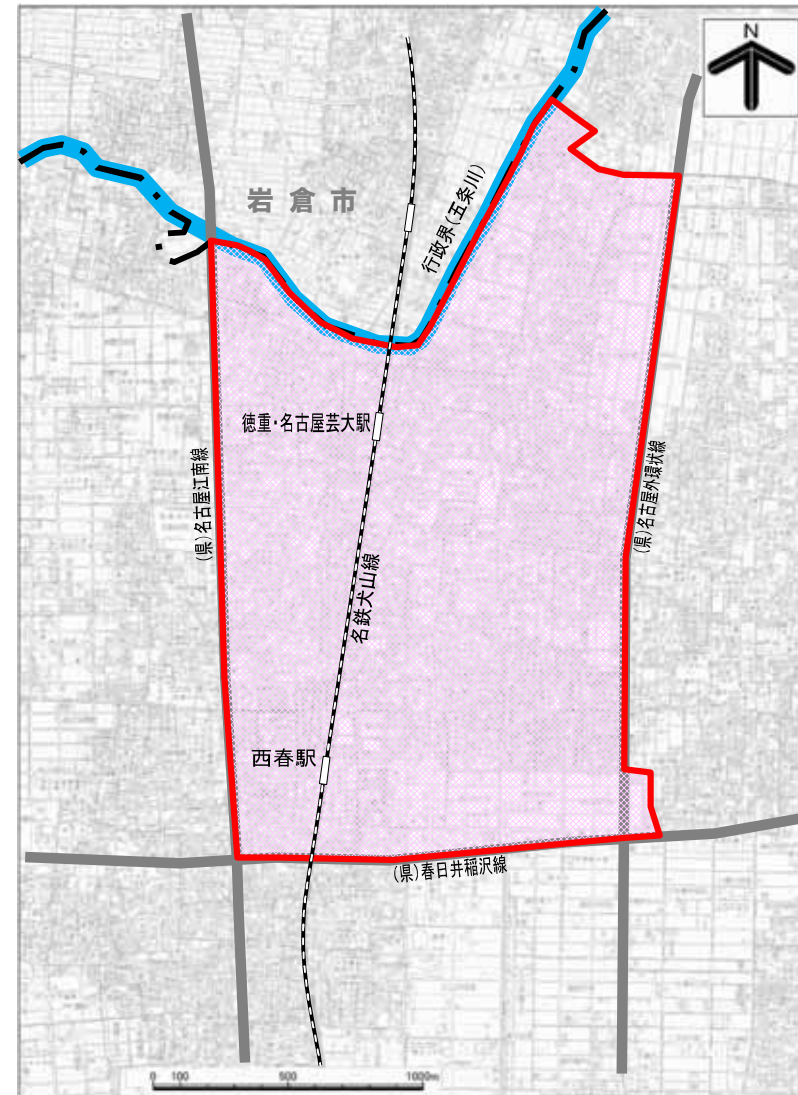


図 4 - 1 - 1 検討対象地区の区域設定

(3) 鉄道の高架化に伴う仮線の配置

鉄道の高架化を行う際には、高架構造物や駅舎などを新規整備する間、その隣接地に一時的に仮線を敷設することが想定される。

名鉄犬山線の西側地域において、狭隘な道路が多く、古い木造住宅も密集しており、まちの課題が多く残されていることや、徳重・名古屋芸大駅周辺における過去の鉄道の高架化の検討では、仮線を鉄道の西側に想定していることから、本基本構想においても仮線の配置を鉄道の西側隣接地に想定する。

4 - 2 都市の基本的構成

まちづくりの基本方針を踏まえ、都市の基本的構成を以下のように設定する。

(1) 都市の核と軸の方針

都市の核

- ・西春駅周辺地区を都心核、徳重・名古屋芸大駅周辺地区を副都心核に位置づける。
- ・市民の交流拠点となる鹿田中央周辺、名古屋芸術大学東キャンパスを交流核に位置づける。

都市の軸

- ・広域的な交流機能及び地区内の交通を処理する道路を主要道路軸と位置づける。
- ・周辺都市との交流を促し、高架化を図る名鉄犬山線を公共交通軸に位置づける。
- ・文化・芸術活動の融合と活性化を図る軸を文化の回廊に位置づける。
- ・五条川などを活用し、うるおいのあるまちづくりを図る軸を水辺の回廊に位置づける。
- ・都心核と副都心核を連携する緑の空間を都心環境軸に位置づける。

(2) 土地利用の方針

市街化区域

- ・住居系市街地は、鉄道の利便性を活かした高度な土地利用の促進と質の高い住環境の形成を図る。
- ・西春駅周辺の商業系市街地は、商業・業務施設をはじめとした多様な機能の集約を図る。
- ・鉄道の高架化により平面で整備される(県)名古屋豊山稲沢線の沿道は、道路の沿道利用と駅周辺の利便性を活かし、住宅と商業の共存を図る。また、その他の都市幹線道路の沿道系市街地は、沿道サービス型の施設の立地を図る。

市街化調整区域

- ・市街化調整区域の農地は無秩序な転用を抑制する。

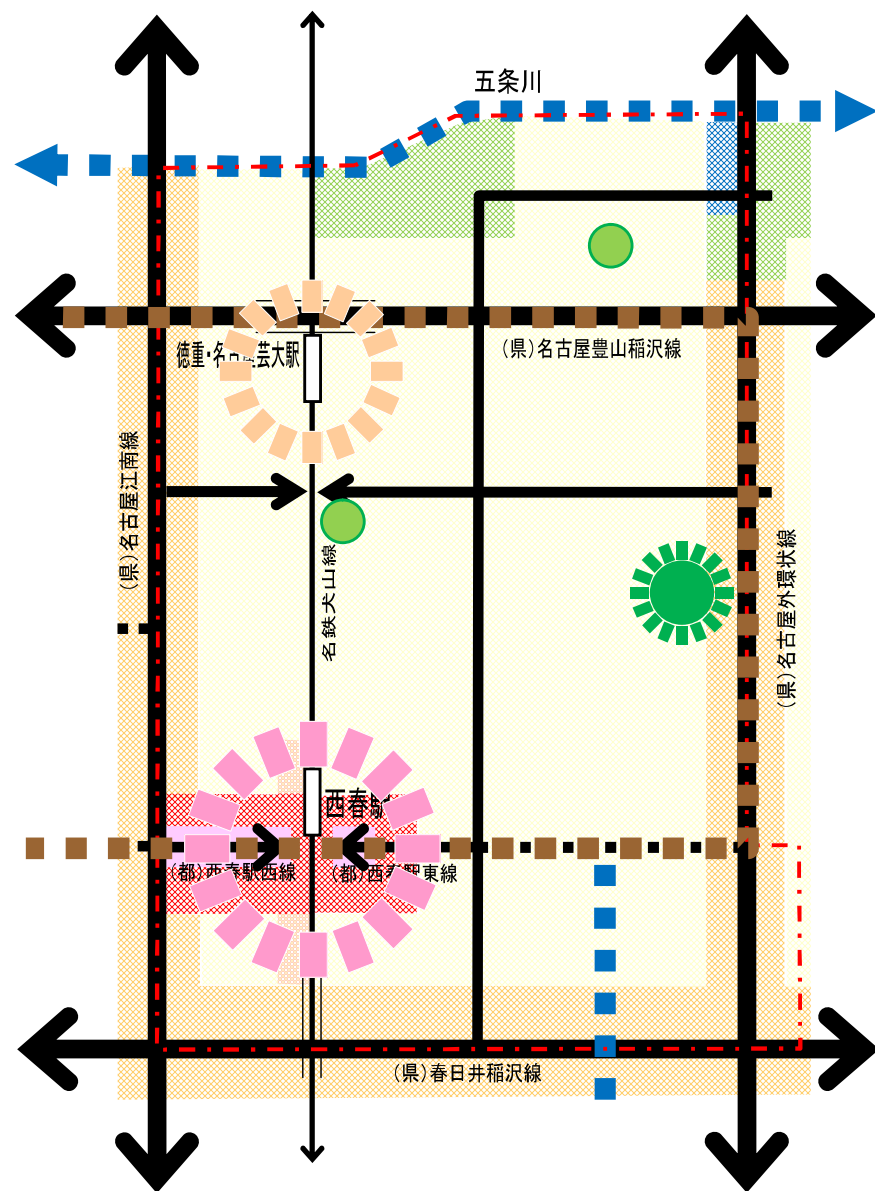
(3) 道路交通の方針

- ・地区内の交通を円滑に処理するため、都市幹線道路を骨格として、地区幹線道路や補助幹線道路により、段階的に道路網を構成する。
- ・鉄道の高架化により、(都)西春駅西線と(都)西春駅東線を接続する。
- ・駅に隣接して、交通結節点としての機能を担う駅前広場を配置する。

(4) 公園緑地の方針

- ・鹿田中央周辺では、総合的なレクリエーション機能を有し、市域の交流拠点となる公園の整備を図る。
- ・小学校区に1箇所以上を基本として、地域の交流拠点となる公園の整備を図る。
- ・鉄道沿線では、鉄道の高架の側道に併せて、都心・副都心をつなぐ緑道を整備する。

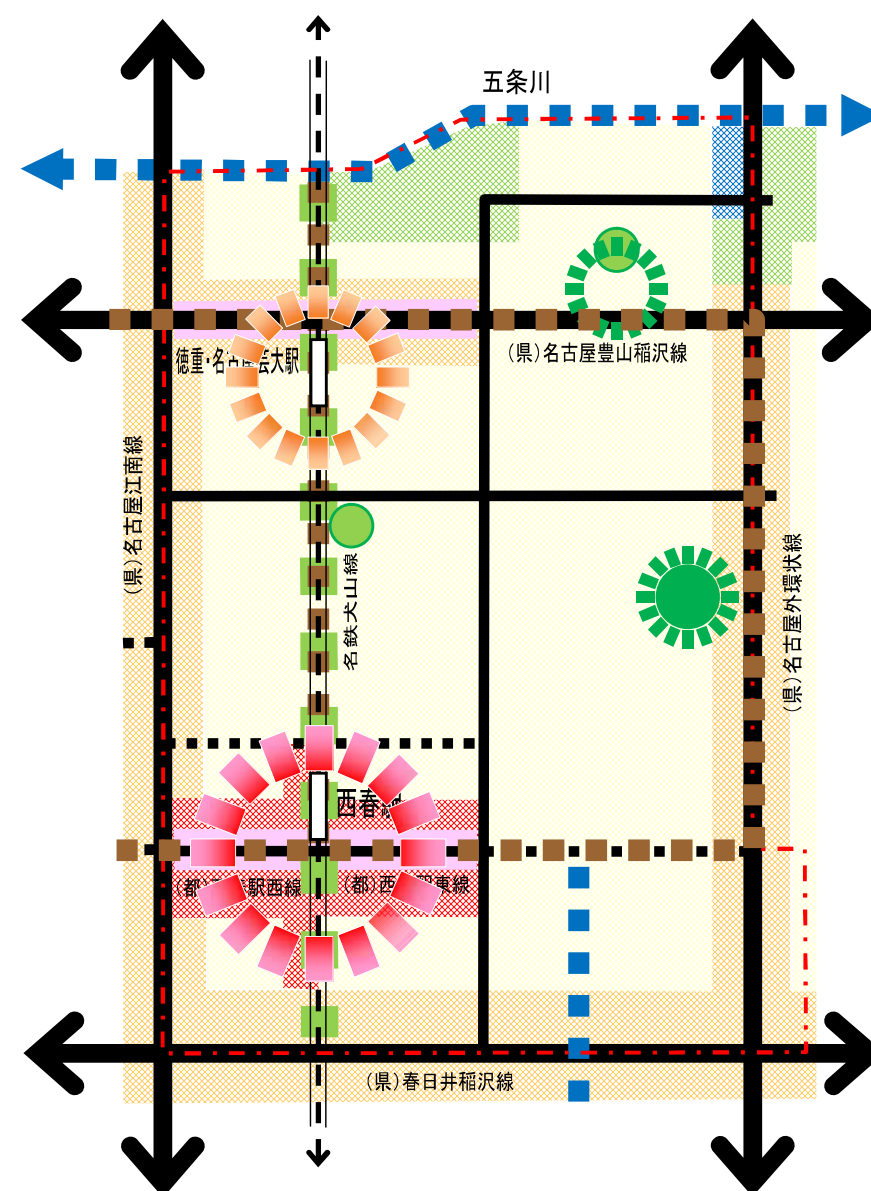
都市の基本的構成図（鉄道の高架化前）



凡 例			
	都心核		住居系市街地
	副都心核		商業系市街地
	交流核		沿道系市街地
	文化の回廊		工業系市街地
	水辺の回廊（五条川など）		農地
	公共交通軸（鉄道・高架化）		市域の交流拠点となる公園
	主要道路軸		地域の交流拠点となる公園
	地区幹線道路		賑わいの創出
	構想路線		検討対象地区

図 4 - 2 - 1 都市の基本的構成図（鉄道の高架化前）

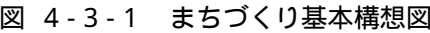
都市の基本的構成図（鉄道の高架化後）



凡 例			
	都心核		住居系市街地
	副都心核		商業系市街地
	交流核		沿道系市街地
	文化の回廊		工業系市街地
	水辺の回廊（五条川など）		農地
	都心環境軸（緑道）		市域の交流拠点となる公園
	公共交通軸（鉄道・高架化）		地域の交流拠点となる公園
	主要道路軸		賑わいの創出
	地区幹線道路		検討対象地区
	構想路線		

図 4 - 2 - 2 都市の基本的構成図（鉄道の高架化後）

まちの将来目標及び都市の基本的構成を踏まえ、検討対象地区のまちづくり基本構想図を以下のとおり設定する。



- 西春駅周辺（都心核）
 - ・鉄道の高架化により、（都）西春駅西線と（都）西春駅東線を接続するとともに、東側の（県）名古屋外環状線まで延伸を図り、駅周辺に商業・業務機能の集積をより一層図る。
 - ・（市）C62号線を拡幅整備するとともに、必要な市街地整備を推進する。
 - ・西春駅の東西に駅前広場を配置し、東西を通路により連絡する。

- 徳重・名古屋芸大駅周辺（副都心核）
 - ・名古屋芸術大学東キャンパスを文化・芸術の交流核に位置づける。
 - ・鉄道の高架化により、（県）名古屋豊山稲沢線を平面で整備する。沿道では、学生や駅利用者などでにぎわう、商業と住宅が複合した土地利用を促進する。
 - ・市街地整備により、駅前広場、交流拠点などの駅周辺の整備を推進する。
 - ・市民や名古屋芸術大学などとの連携による文化の回廊、駅前の景観形成を推進する。

- 鉄道沿線・その他
 - ・西春駅周辺から徳重・名古屋芸大駅周辺における鉄道の高架化を推進する。また、鉄道の高架下空間の有効活用を図る。
 - ・鉄道高架の側道整備に併せて、都心環境軸となる緑道を整備し、文化の回廊を形成する。
 - ・岩倉街道を歴史街道と位置付け、鉄道の高架化による側道整備と周辺道路などの再構築により、歩行空間や水と緑のネットワークを形成する。

17

4 - 4 まちづくり基本構想

(1) 土地利用計画

土地利用計画

検討対象地区の土地利用計画を以下のとおり設定する。

表 4 - 4 - 1 土地利用計画

区 分	土地利用の概要
商 業 地	・都心核である西春駅周辺において、商業施設や業務施設、また、公共公益施設の集約した立地を促進する。
沿道複合利用地	・鉄道の高架化によって、徳重・名古屋芸大駅周辺の(県)名古屋豊山稲沢線は平面で整備されるため、沿道の有効な土地利用を図る。さらに、駅周辺の利便性を活かし、学生や駅利用者が立ち寄り、まちの賑わいを創出する商業施設などと合わせて、店舗を併用したマンションなどの共同住宅の立地を促進する。
沿 道 利 用 地	・(県)名古屋江南線、(県)春日井稲沢線、(県)名古屋外環状線沿いにおいて、沿道サービス型の施設の立地を促進する。
中高層住宅地	・都心核、副都心核に近い地区において、鉄道の利便性の高さを活かし、マンションなどの共同住宅の立地を促進する。
一 般 住 宅 地	・名古屋芸術大学周辺の(県)名古屋豊山稲沢線の沿道において、アパートなどの共同住宅のほか、学生や地域の住民が日常的に利用する地域密着型の商業施設の立地を促進する。
低 層 住 宅 地	・鉄道駅からやや離れた(都)師勝環状線沿道以東の地区において、戸建住宅を中心に立地を促進する。
工 業 地	・既存で工場が集積している地区において、工場の立地を促進する。
農 地	・市街化調整区域の農地は、重要な生産基盤であるとともに防災機能や優れた景観要素の観点から適切な保全と活用を図る。

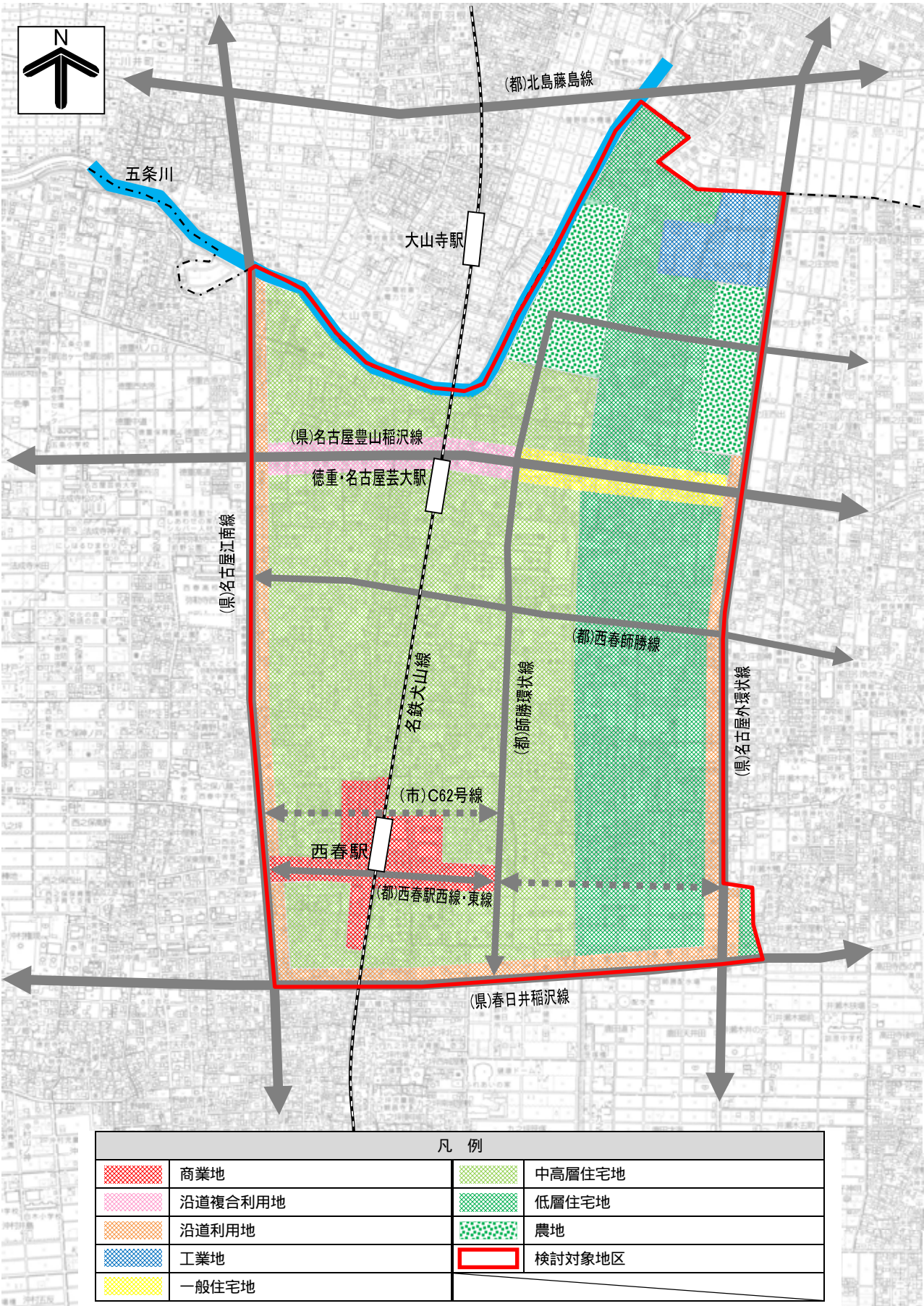


図 4 - 4 - 1 土地利用計画

鉄道高架下空間の活用

駅の周辺

駅間近の区間では、駅周辺の賑わいの創出と駅利用者の利便性の向上を考慮し、店舗などの商業施設のほか、文化、交流施設や保育所などの公共公益施設の導入も検討する。

また、駅からやや離れた徒歩圏内の区間では、鉄道利用者や駅周辺の商店街の利用者の利用に配慮した駐輪場や駐車場などの配置が想定される。

- 駅周辺における高架下空間の活用例
 - ・ 店舗（飲食、物販、サービスなど）
 - ・ 駐車場、駐輪場
 - ・ 公共公益施設（生涯学習施設、図書館、保育所など）
 - ・ 多目的イベント空間 など



スーパー
(春日井市、JR 中央本線勝川駅付近)



駐輪場
(春日井市、JR 中央本線勝川駅付近)



生涯学習施設・図書館
(岐阜市、JR 東海道本線岐阜駅付近)

両駅の間付近

西春駅と徳重・名古屋芸大駅の間地区は、周辺が住宅地の土地利用であるため、生活に必要な施設として、月極駐車場や公園緑地・通路などのほか、防災施設や地域の集会施設の設置も考えられる。

また、鉄道の高架化に併せて整備を予定する緑道と連携した施設として、人々の憩いや掲示物やアートの展示などのギャラリー空間などとしての活用が考えられる。

- 駅の間付近における高架下空間の活用例
 - ・ 公園緑地・通路
 - ・ 集会施設
 - ・ 月極駐車場
 - ・ 防災施設
 - ・ ギャラリー など



公園緑地
(西尾市、名鉄西尾線)



通路
(一宮市、名鉄名古屋本線)



集会施設
(東京都葛飾区、京成押上線)

(2) 交通計画

道路

機能分担

検討対象地区においては、都市幹線道路となる(県)名古屋豊山稲沢線、(県)春日井稲沢線、(県)名古屋江南線、(県)名古屋外環状線を骨格とし、道路の段階的構成に配慮して幹線道路及び快適な歩行空間を確保する道路を以下のように計画する。

表 4-4-2 道路の機能分担

名 称	役 割	対象道路名称	幅員(m)	備考
都市幹線道路	隣接する都市間の交通を効率的に処理し、主要幹線道路とともに本市の生活・交流の骨格となる	(県)名古屋豊山稲沢線【平面】	16、20	一部幅員変更
		(県)春日井稲沢線	20	
		(県)名古屋江南線	25	
		(県)名古屋外環状線	16	
地区幹線道路	市内の各地域を連絡し、都市幹線道路を補完して円滑な交通処理を行う	(都)師勝環状線	16	
		(都)西春師勝線	12、16	
		(都)西春駅西線・東線【接続】	18	接続は新規構想
		(都)西春駅東線延伸路線	18	構想
補助幹線道路	主として地域内に配置され、地域内の主要な集散道路として地区幹線道路を補完する	(市)C 62 号線	12	新規構想
快適な歩行空間を確保する道路	地域内の自転車・歩行者の安全で快適な通行を確保する	主要な区画道路など	—	

注) 備考欄の「構想」は、都市計画マスタープランにおける構想路線、「新規構想」は本基本構想により新たに加わった構想路線

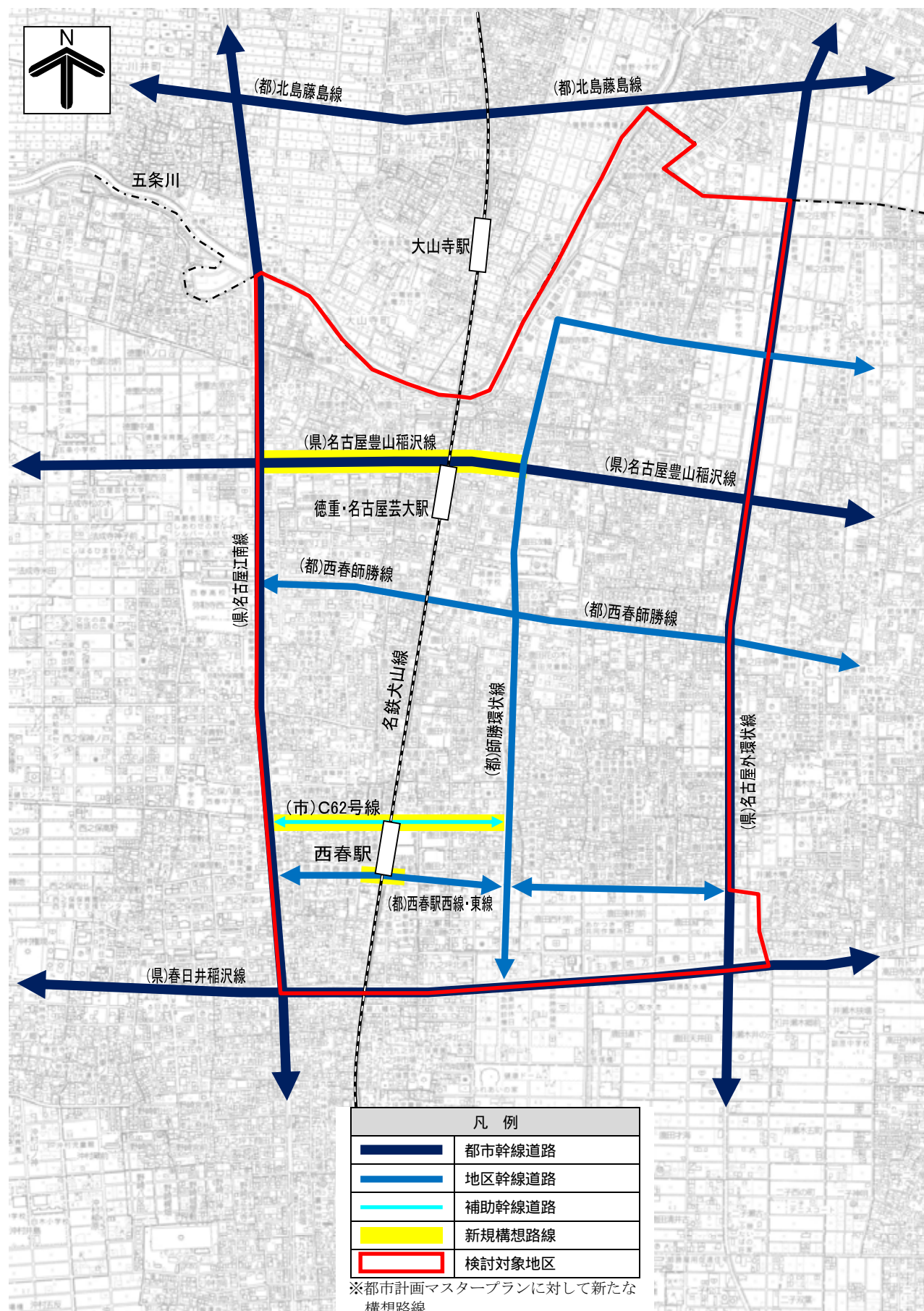


図 4 - 4 - 2 幹線道路網計画

(県)名古屋豊山稲沢線

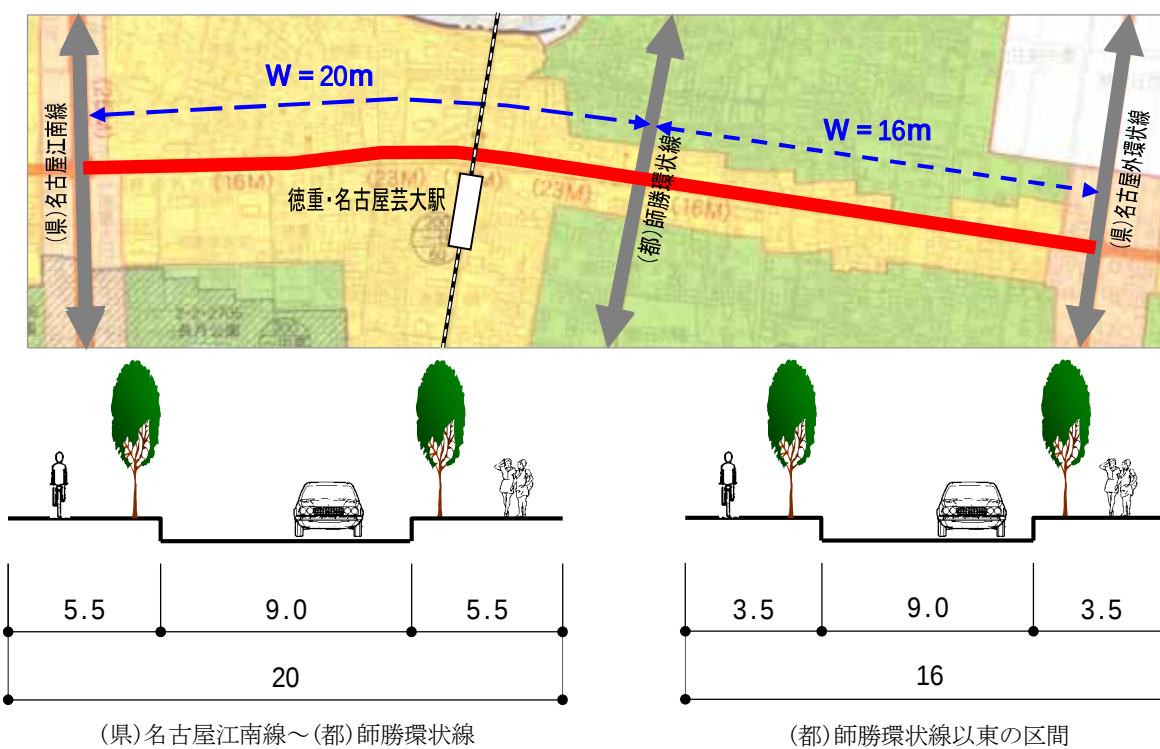


図 4 - 4 - 3 (県)名古屋豊山稲沢線の区間と幅員構成

(都)西春駅西線・東線、延伸路線、(市)C62号線

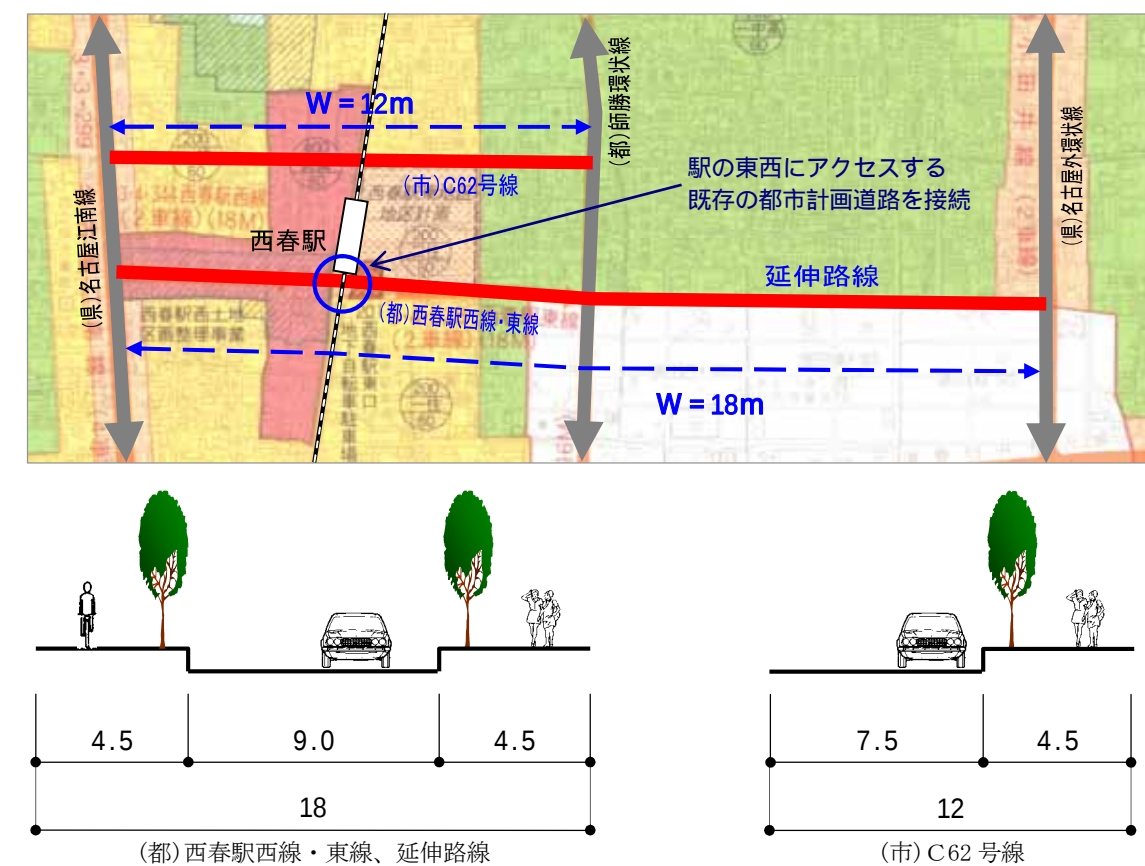


図 4 - 4 - 4 (都)西春駅西線・東線、延伸路線、(市)C62号線の区間と幅員構成

鉄道の高架の側道

鉄道の高架の側道は、五条川から(県)春日井稲沢線までの本市の市街地を縦断して連絡するとともに、併せて歩行者・自転車が安全で快適に通行できる緑が豊かな緑道を整備し、市街地に憩いとうるおいをもたらす「都心環境軸」を形成する。

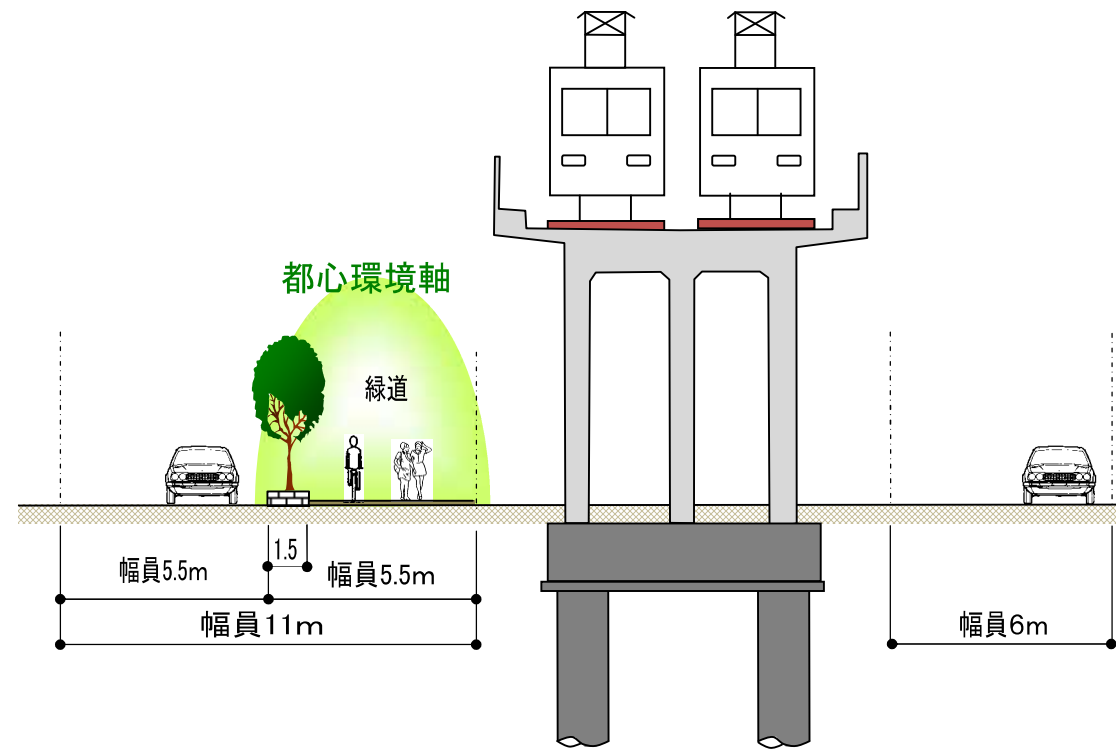


図 4-4-5 鉄道の高架の側道のイメージ



(春日井市、JR 中央本線勝川駅付近)



(豊田市、名鉄三河線沿いの緑陰歩道)

緑道の整備例

駅前広場

西春駅

(都)西春駅西線・東線を接続するとともに、西春駅の駅前広場は、バス・タクシー・一般車両などの機能別に、東西に配置し、東西を通路により連絡する。

西側の駅前広場は、(市)C62号線の拡幅整備により、その交通利便性が高まるため、当該路線から駅前広場へのアクセスの向上が望まれることから、(都)西春駅西線から(市)C62号線にかけての街区を一体的に活用する。

また、東側の駅前広場と併せて、東西駅前広場、東西連絡通路及び公園緑地を一体的に計画することとし、本市の玄関口にふさわしい交通結節性の強化・東西の交流促進とうるおいのある都市景観の形成を図る。公園緑地の配置については、市街地における緑の軸線(都心環境軸)を形成する上でも重要である。

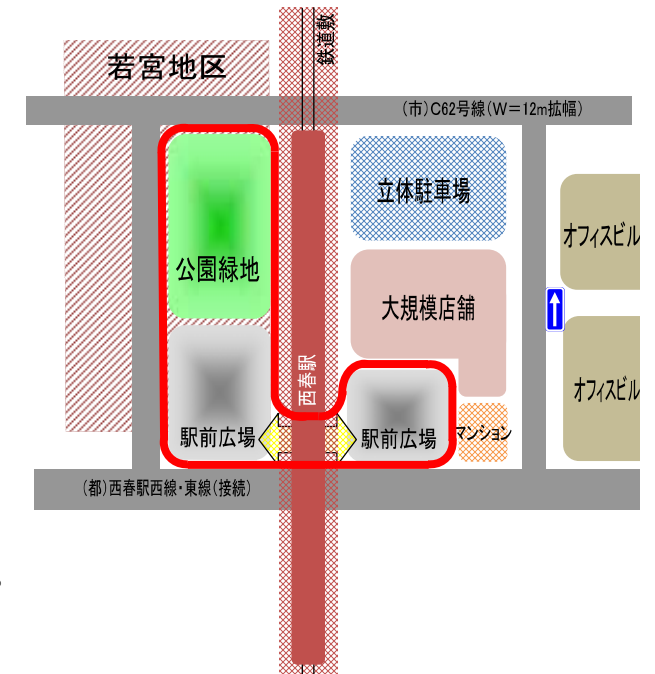


図 4-4-6 西春駅周辺の駅前広場等の配置イメージ

徳重・名古屋芸大駅

徳重・名古屋芸大駅の駅前広場は、(県)名古屋豊山稲沢線からのアクセスとなり、東西方向からの安全で利便性の良い利用を考えると、県道から駅前広場への出入りは信号交差点とすることが望ましい。

この信号交差点に隣接する信号交差点(米野・坂巻交差点)までの距離、また、駅の東西に名古屋芸術大学のキャンパスがあることなどを考慮すると、駅前広場は駅の東側に配置し、交流拠点などは駅の西側へと分けて配置するのが適当である。

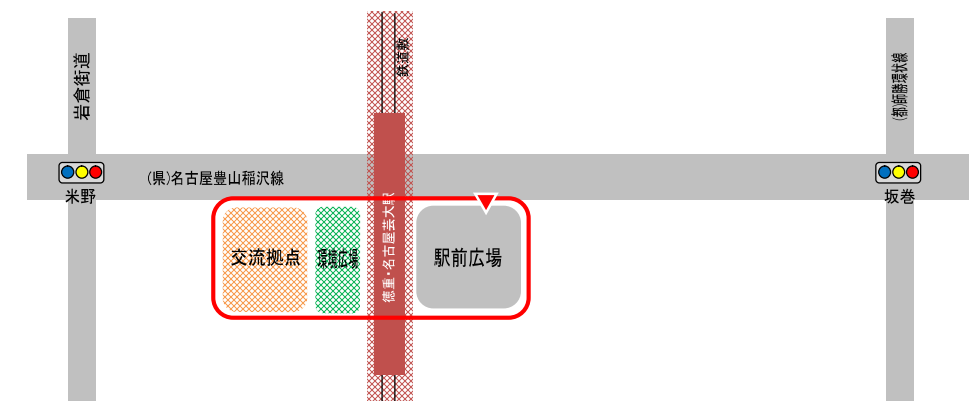


図 4-4-7 徳重・名古屋芸大駅周辺の駅前広場等の配置イメージ

歩行者ネットワーク

歩行者動線は、主要道路軸である幹線道路の歩道、都心環境軸の緑道及び岩倉街道を基軸として、主要な公共公益施設を連絡するようネットワークを形成する。

また、鉄道周辺における回遊性の向上や鉄道東西の市街地のつながりを強化するため、駅周辺においては東西方向を中心に密度の高く歩行者動線を配置する。

なお、将来的に整備を図る幹線道路については、十分な幅員の歩道を確保するとともに街路樹を植栽し、うるおいのある快適な歩行空間を確保する。

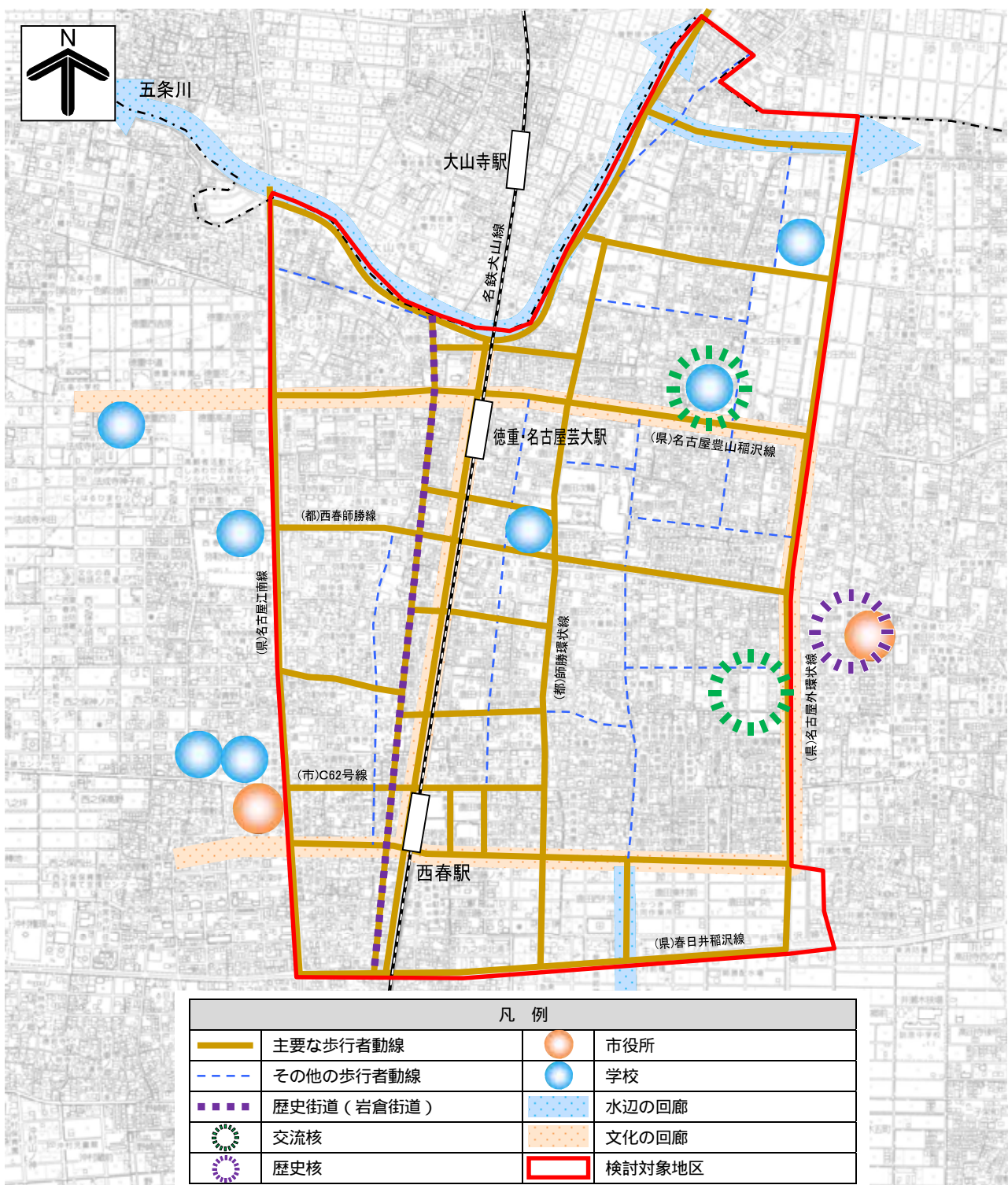


図 4 - 4 - 8 歩行者ネットワーク計画

(3) 公園緑地計画

公園緑地は、鹿田中央周辺の交流核（市民の交流拠点となる公園）及び地域の交流拠点となる公園の整備を推進するとともに、市街地整備によって、その他の都市公園の整備を図り、バランスの良い公園緑地の配置に努める。

鉄道沿線において、高架構造物による景観への影響を緩和し、まちの中に緑を多く配置して憩いと潤いを感じられるとともに、安心して歩行できる空間を確保するため、五条川から（県）春日井稲沢線につながる緑道を整備し、これを骨格として、幹線道路などの街路樹により水と緑のネットワークを形成する。

また、レジャー農園や社寺林などの民有地におけるまとまった緑の保全・創出を図る。

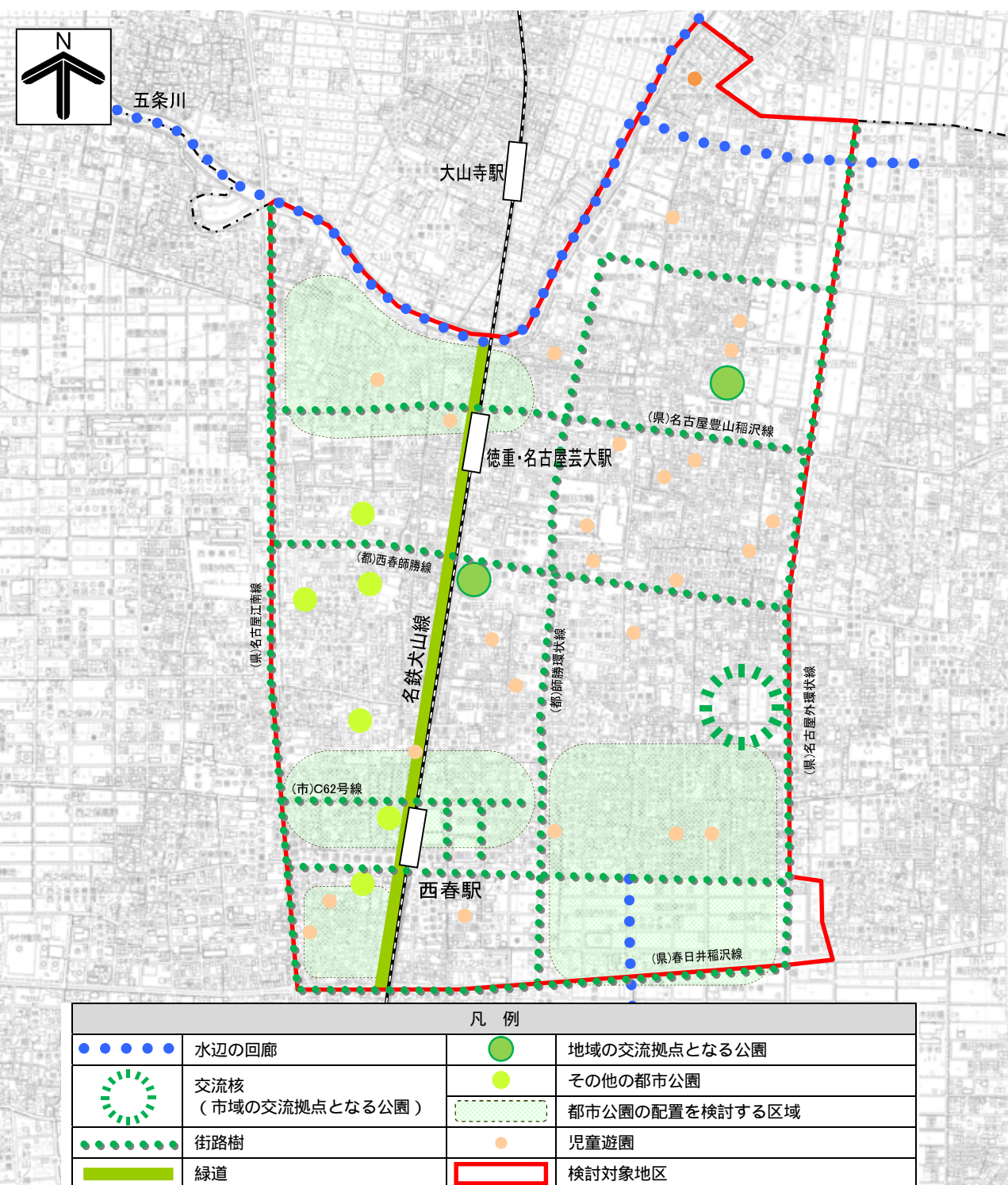


図 4 - 4 - 9 公園緑地計画図

(4) 公共施設計画

新たに整備する市域の拠点となる公共公益施設は、駅周辺に集約することにより、駅周辺のにぎわい創出とコンパクトな市街地形成を図り、歩いて暮らせるまちづくりを先導する。

徳重・名古屋芸大駅周辺においては、地域住民をはじめ、名古屋芸術大学の教員や学生などの交流を促進する施設、サテライト教室、生涯学習センター、子育て支援施設などの配置を検討する。



子育て支援施設の整備例
(東海市、太田川駅前の商業施設と子育て支援施設の複合施設)

(5) 防災対策

五条川の改修

鉄道の高架化に合わせ、五条川に架かる名鉄犬山線橋梁を改築し、洪水流下断面が不足している河川改修を促進する。

開発に伴う流出雨水量の調整

新川流域の特定都市河川浸水被害対策法に基づき、一定規模以上の開発により、土地からの流出雨水量を増加させるおそれのある場合においては、雨水を貯留・浸透する施設を設置する。

市街地の防災性の向上

木造住宅の密集する市街地は、消防施設等の整備強化のほか、道路や公園などの整備により、震災時の延焼防止とともに、避難路や一時的な避難場所を確保する。

(6) 街並み・景観計画

水辺の回廊である五条川沿いは、桜並木の整備などの景観整備を進めるとともに、(県)名古屋豊山稲沢線などの文化の回廊では、芸術・文化の感じられる街並み空間の形成を進める。

また、駅周辺では、特に、まちの顔として地域のイメージの向上に寄与する良好な都市景観の整備を重点的に行う。

市街地

駅周辺では、市街地整備などに合わせ、地域の特色に配慮して街並みの統一や広告看板などのガイドラインを策定するなど、本市の玄関口としてふさわしい街並みの検討を行う。

特に、新設される徳重・名古屋芸大駅周辺は、芸術大学が立地する地域にふさわしい駅前の街並みを形成するため、大学との連携を図り、駅舎や駅前広場などの特徴づくりを行う。

住宅地では、地区計画や建築協定・緑地協定など、住民などとの協働により、まちづくりのルールを検討する。

また、農とのふれあいや市民交流の場である農地の多さは、本市の魅力であるため、多様な役割を持つ緑として農地を適切に緑地として保全しつつ、市街地整備を促進する。



駅周辺の街並み例
(春日井市、勝川駅付近)

市街化調整区域の農地

市街化調整区域の保全すべき農地は、乱開発の防止に努め、美しい田園風景を保全する。

岩倉街道

駅周辺の岩倉街道は、交通の処理や商店街を形成する主要な区画道路として、歩行者などが安全で円滑に通行できるよう、市街地整備などに合わせて幅員にゆとりを持たせるが、その他の区間は、可能な限り街道としての面影を将来的に継承していくため、現状の幅員を踏襲する。

また、地域において、歴史的資源としての岩倉街道の認識を高めるため、路面や道路付帯施設の修景や、地域住民と連携した特徴づくりを進めるとともに、地域に根差した生活道路であるため、主要な歩行者動線として位置づけ、休憩や交流に寄与する溜まり空間の整備を検討する。



岩倉街道の整備例
(名古屋市、上小田井の岩倉街道)

鉄道の高架、緑道

都心環境軸として鉄道高架の側道に整備する緑道は、花や樹木による緑の連続性を確保し、鉄道の高架化による街並みや景観へのインパクトを軽減するとともに、市街地にうるおいと季節感を感じさせる景観形成を図る。

また、文化の回廊として、文化・芸術を感じ、緑陰があり、楽しく快適に通行できる歩行者・自転車のための空間を形成する。

(県)名古屋豊山稲沢線

市民や名古屋芸術大学などの連携により、文化の回廊として、道路や沿道にモニュメントやアート作品を設置するとともに、文化・芸術を感じさせるストリートファニチャーの設置や道路施設の修景を進め、景観に配慮した道路空間を形成する。

5 - 2 整備手法の検討

ゾーンごとの整備の方向を踏まえ、整備手法を想定する。

表 5 - 2 - 1 各ゾーンの整備手法

区 分		整備手法の方針	想定される整備手法 またはまちづくり計画
①都市施設の整備	A 鉄道の高架化	本市の五条川から(県)春日井稲沢線までの区間において、側道等の整備を含めて鉄道の高架化を進める。	連続立体交差事業
	B 都市計画道路の整備	道路沿道は良好な街区を形成しているものの、現道の幅員が不足しているため、用地買収を行い、都市計画道路幅員を確保する。	街路事業・道路事業 (用地買収方式)
	C 都市公園の整備	現在、用地買収を進めており、引き続き進める。	公園事業 (用地買収方式)
	D 駅周辺における都市計画道路や駅前広場等の整備を含む市街地の再整備	駅周辺における都市施設の整備に合わせて、狹隘道路や木造家屋が密集する市街地などの改善を図り、一体的かつ総合的な市街地整備を進める。 駅周辺の賑わいを維持・向上するため、既存の商業・業務施設の存続に加えて、新たな商業・業務施設の地区内への集積を図る。	土地区画整理事業 または地区計画
②歴史街道の整備	E 岩倉街道の環境整備	快適で安全に通行するための部分的な道路改修を進めるとともに、地域住民などとの連携による道路や沿道空間の街並み形成を進める。	道路事業・地区計画など
③新たな市街地形成	F 市街化に向けた総合的な都市基盤の整備	土地利用の適正な規制・誘導を図るとともに、市街地として必要な、道路・公園・供給施設などの都市基盤を総合的に整備する。	土地区画整理事業 または地区計画
④密集市街地の改善	G 狹隘道路の改善、オープンスペースの確保	生活道路の拡幅・線形改良、街区の整形、公園整備などを一体的に整備する。 既存のコミュニティの維持・存続を図りながら、密集市街地の改善に努める。	土地区画整理事業 または地区計画
⑤その他の市街地における市街地環境の向上	H 住宅系市街地における住環境の向上	地区の状況に応じた道路・公園の整備や地域のまちづくりのルールを検討する。	道路事業・公園事業・地域の要望に応じた地区計画など
	I 工業系市街地における周辺環境との調和	道路の安全確保や事業者との連携による緑化などの環境改善を進める。	道路事業・公園事業・地域の要望に応じた地区計画など

5 - 3 市街地整備プログラム

ゾーン区分と想定される整備手法をもとに、各ゾーンの整備プログラムを設定する。

表 5 - 3 - 1 市街地整備プログラム

ゾーン	整備プログラムの方針	短期	中期	長期	
A	整備着手後概ね 20～30 年程度で整備する。	連続立体交差事業			
B1	鉄道の高架化と一体的に整備する。	街路事業・道路事業			
B2	B 1 の整備完了後に整備着手する。		街路事業・道路事業		
B3	B 2 の整備完了後に整備着手する。			街路事業・道路事業	
C	既に事業に着手しており、引き続き整備を進める。	公園事業			
D	鉄道の高架化と一体的に整備を図るべきものから整備する。その他は、地域の状況や意向に応じて随時整備する。	土地区画整理事業または地区計画			
E	地域の機運を高めつつ、まちづくりのコンセプトやルールを検討し、鉄道の高架化や周辺の整備がある程度進んだ段階から道路や沿道空間の街並み形成に着手し、長期に渡って継続的に整備を進める。	道路事業・地区計画など			
F	D の鉄道の高架化と一体的に整備を図るべきものの完了の目処が立ってきた段階で着手し、長期に渡って整備する。		土地区画整理事業または地区計画		
G～I	上記の事業と整合を図りつつ、地域の状況や意向に応じて随時整備する。				

5 - 4 今後のまちづくりの進め方

北名古屋市鉄道周辺まちづくり構想策定委員会では、鉄道の高架化を活かした将来のまちづくりの方向性を示し、それを実現するための都市計画に関する事業を挙げた。

今後は、まちづくり構想における基本的な考え方をもとに、市民、大学、行政などの協働により、まちづくり構想の具体化と実現化をめざす。

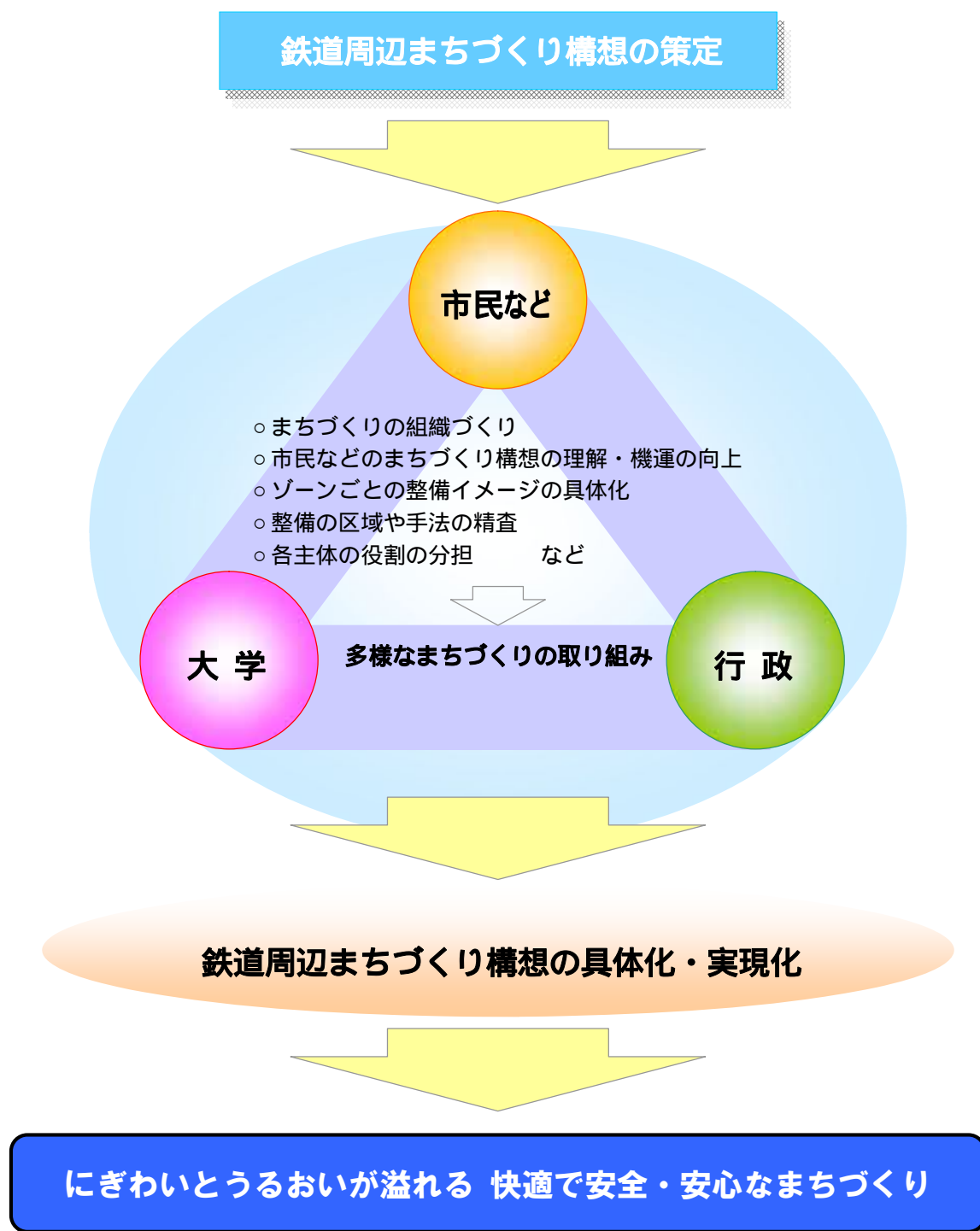


図 5 - 4 - 1 今後のまちづくりの進め方