

北名古屋市鉄道周辺まちづくり構想

(案)

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	14
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

平成 25 年 月 日

1. 現況調査

1-1 広域的条件調査

(1) 北名古屋市の現況

① 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 10km 圏内に位置し、市域は、東西約 6km、南北約 4km、面積 18.37km² 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。

② 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。

③ 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

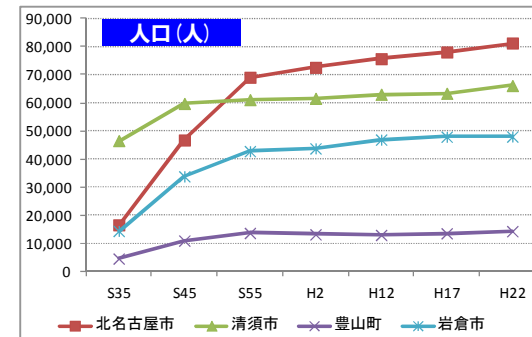


図 1-1-2 人口の推移

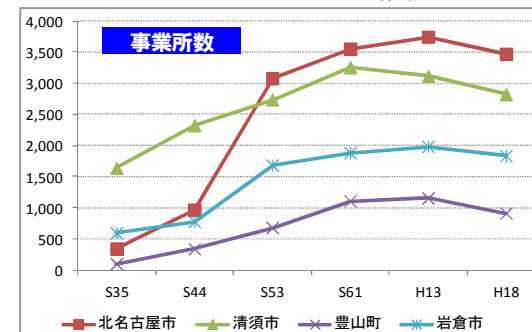


図 1-1-3 事業所数の推移

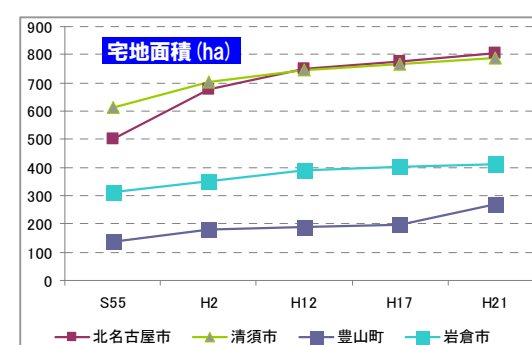


図 1-1-4 宅地面積の推移

④ 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。

⑤ 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。

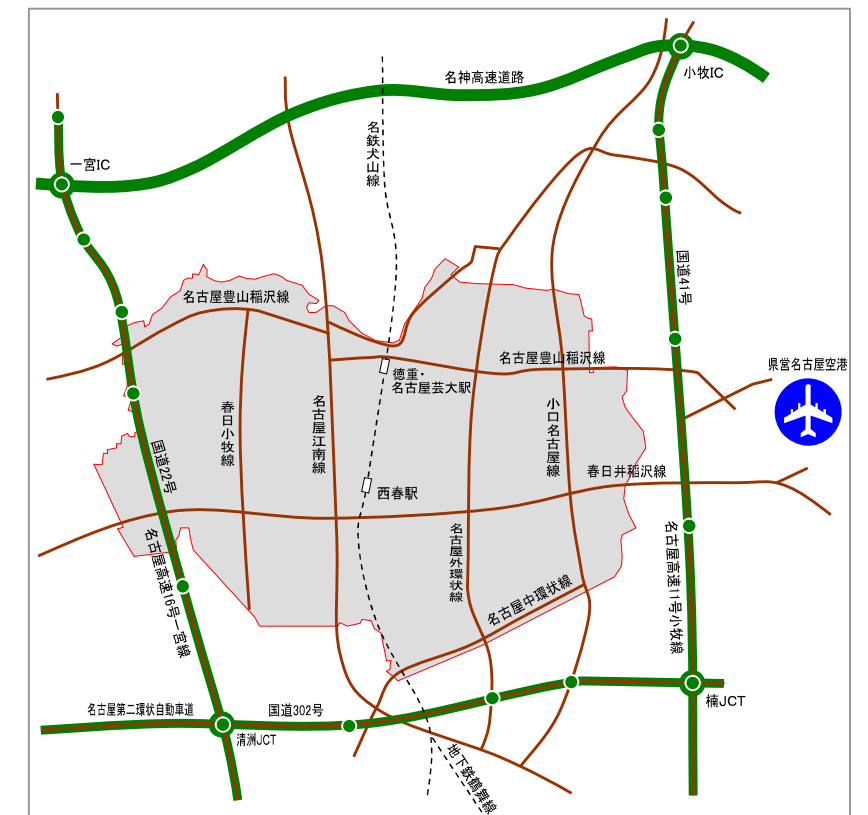


図 1-1-5 広域交通ネットワーク



岩倉街道（鹿田地区）

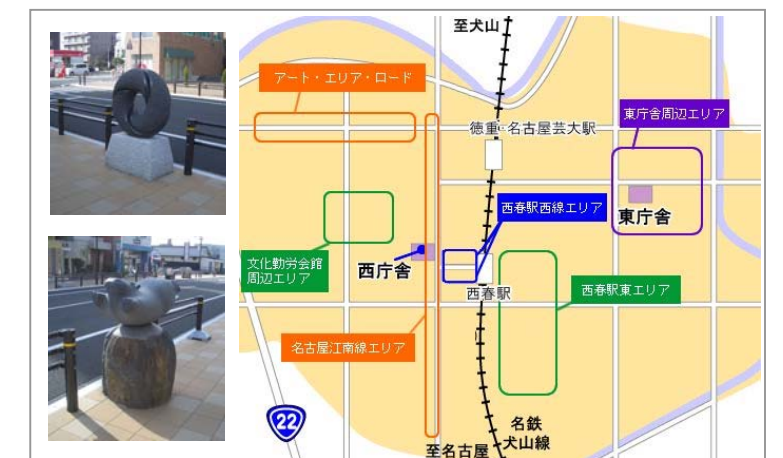


図 1-1-6 アートエリア

(2) 上位・関連計画

北名古屋市総合計画

目標年次：平成 29 年

将来都市像：『健康快適都市』～誰もが安全・安心に暮らせるまち～

【水辺の回廊】

- ・美しい川づくりや緑地などの整備
- ・休憩施設や遊歩道などと合わせた親水空間の整備

【文化の回廊】

- ・文化の感じられる街並み整備
- ・散策路等の設定

- ・駅周辺の道路や広場の整備
- ・バリアフリー化
- ・名芸大との連携によるアートエリアロードの拡充

- ・都市機能の集積促進
- ・ターミナル機能、商業機能の強化
- ・バリアフリー化
- ・都市的景観形成

- 快適居住ゾーン
- 沿道商業ゾーン
- 工業振興ゾーン
- 農地保全ゾーン
- 拠点
- 広域幹線交通軸
- 文化の回廊
- 水辺の回廊

北名古屋市緑の基本計画

目標年次：平成 29 年

テーマ：緑のハートフルタウン～水・緑・人がつながる快適なまち～

計画の基本方針

- ・まちに残る水辺や社寺林、農地など貴重なみどりを守ります
- ・暮らしににぎわいと交流、安心をもたらすみどりを創ります
- ・快適で住みよいまちに彩りと季節を感じる身近なみどりを増やします
- ・みんなで美しいまちなみに映えるみどりでつなげます
- ・子どもから大人まで、誰もが心身ともに健康な人づくりを進めます

北名古屋市都市計画マスタープラン

目標年次：平成 29 年

都市の将来像：『健康快適都市』～誰もが安全・安心に暮らせるまち～

都市づくりの目標

- 一体感のあるコンパクトな都市をつくる
- 質の高い快適な都市をつくる
- 創造的で活力のある自立した都市をつくる

副都心核

- ・アクセス道路や駅前広場など都市基盤整備
- ・道路と鉄道との立体交差化の推進
- ・(都)豊山西春線における歩行空間の整備、沿道への店舗や共同住宅の立地

都心核

- ・駅西側で施行中の土地区画整理事業の促進
- ・駅東西の商業・業務施設の集積
- ・本市の顔としてふさわしい街なみ景観整備
- ・道路と鉄道との立体交差化の検討

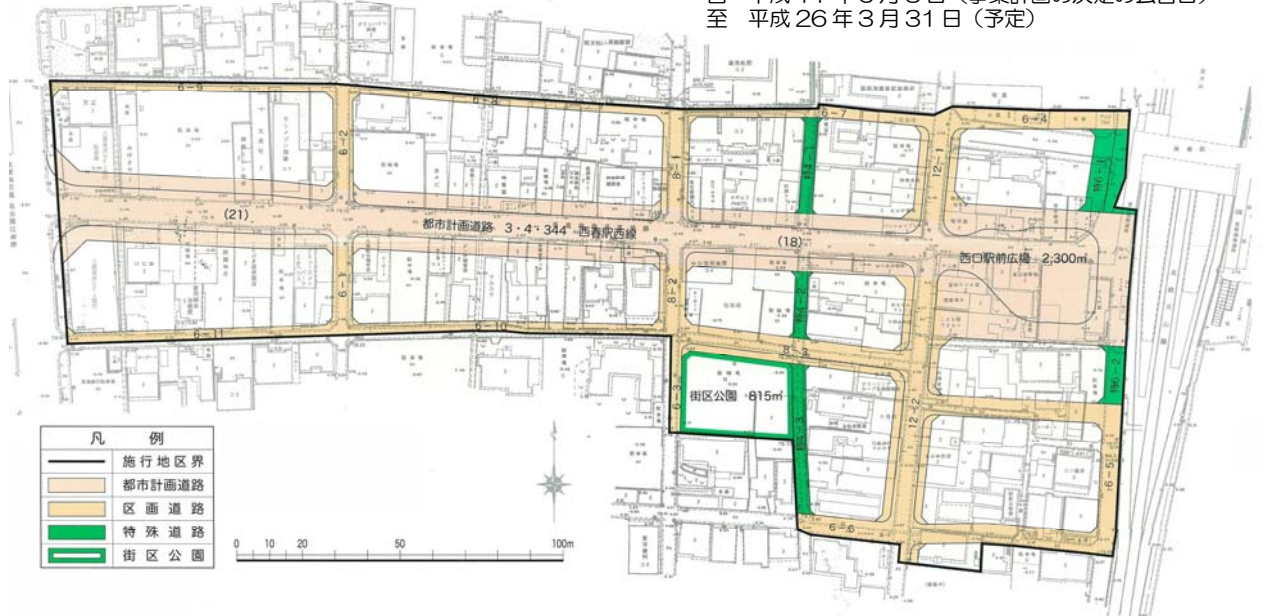
《主要プロジェクト》

西春駅西土地区画整理事業

○西春駅西口において都市基盤の整備、商業地の整備、交通体系の確立、居住環境の改善を行うことにより、市の玄関口にふさわしい街づくりを目指す。

名古屋都市計画事業 西春駅西土地区画整理事業 設計図 3.16ha

自 平成 11 年 6 月 3 日（事業計画の決定の公告日）
至 平成 26 年 3 月 31 日（予定）



(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%）

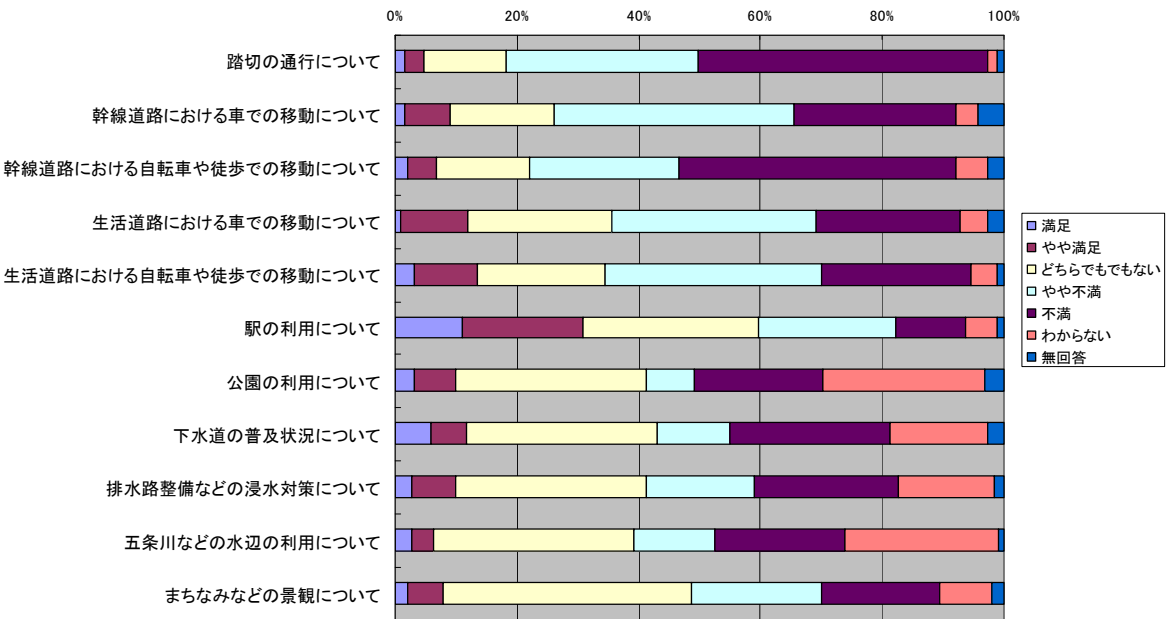
○地域の現状や問題点について

・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。

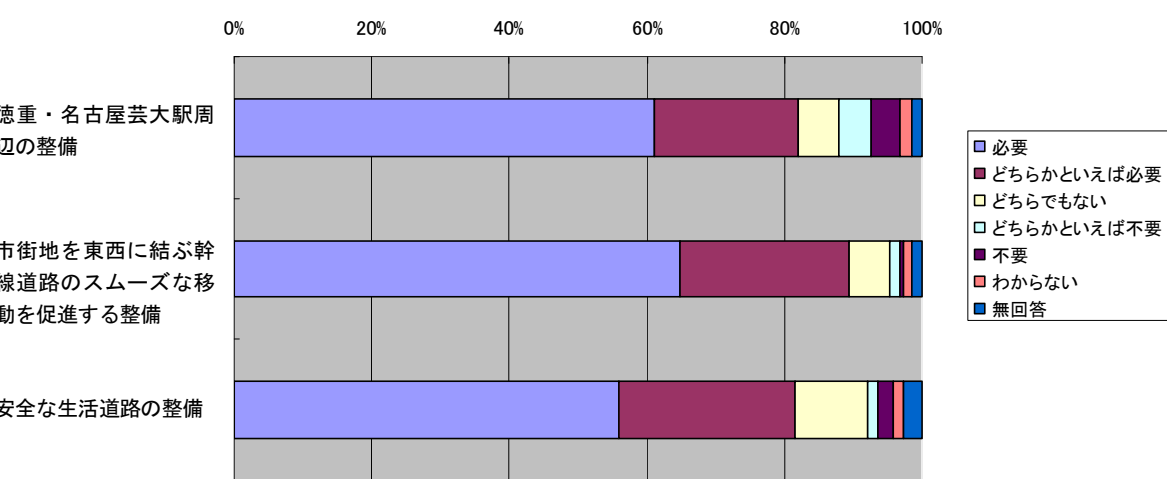
○まちづくりについて

・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。

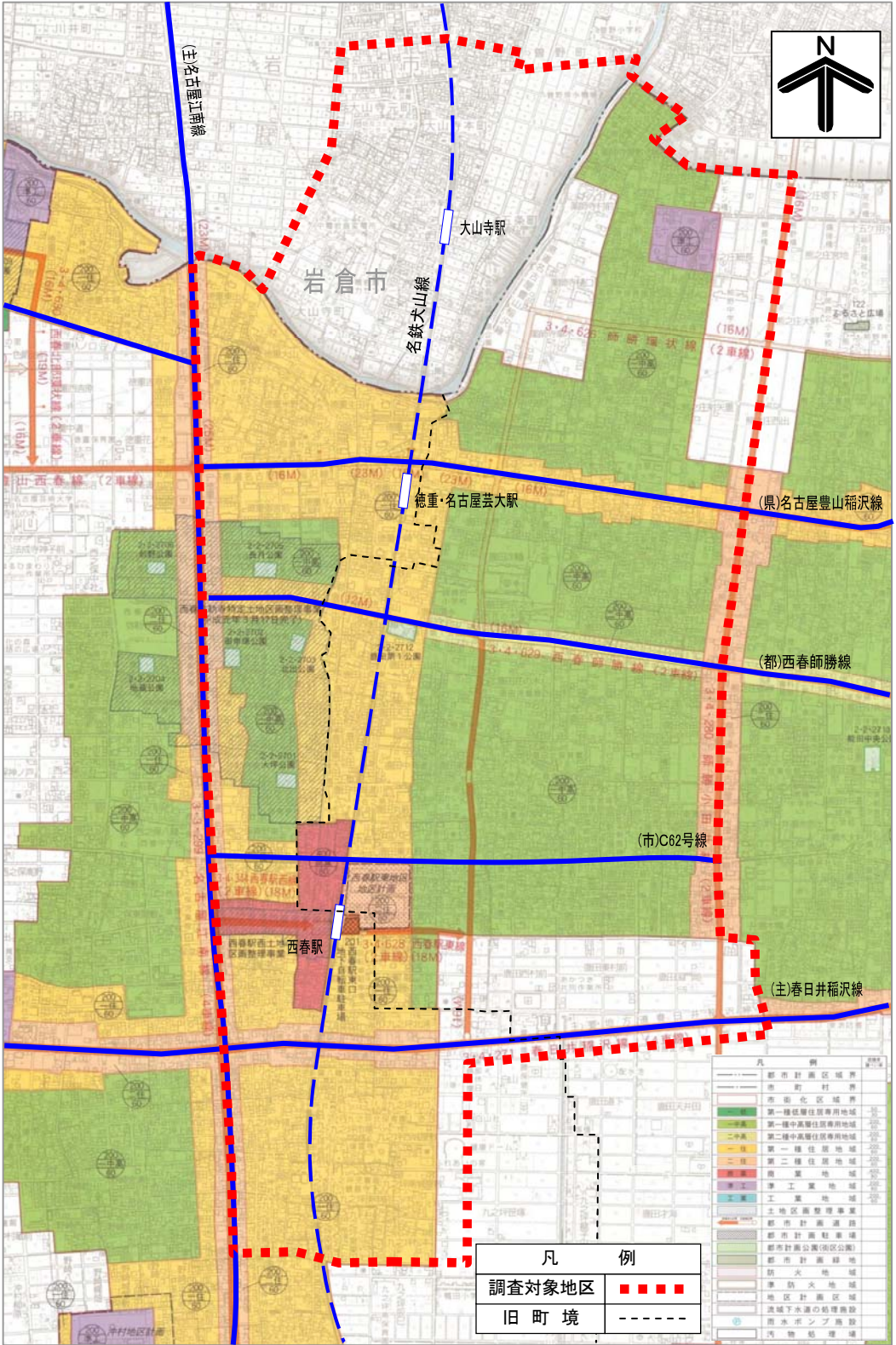


図 1-2-1 調査対象地区図（背景は都市計画図）

(2) 土地利用

- 商業用地は、(主)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。

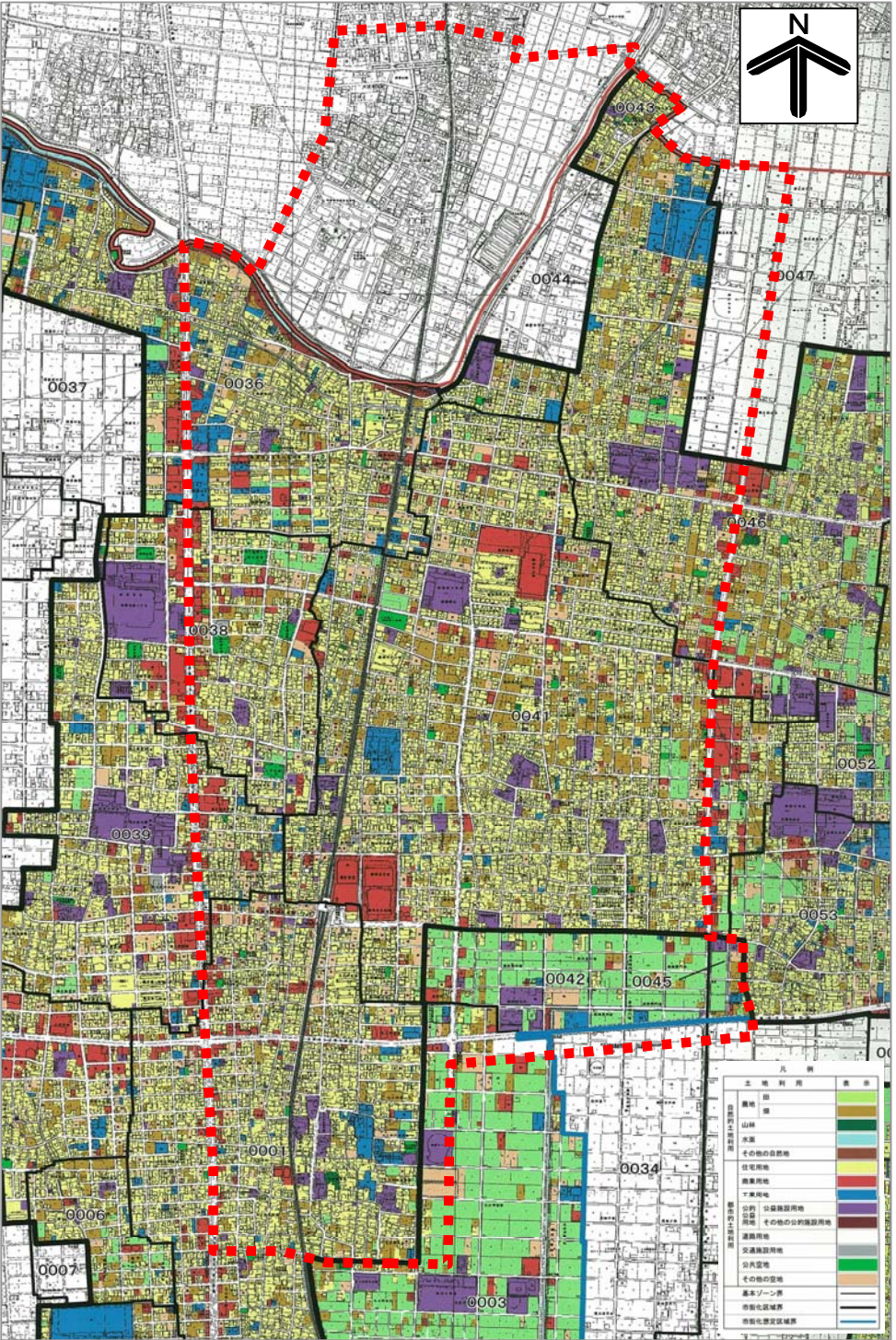


図 1-2-2 土地利用現況図（北名古屋市）

(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。

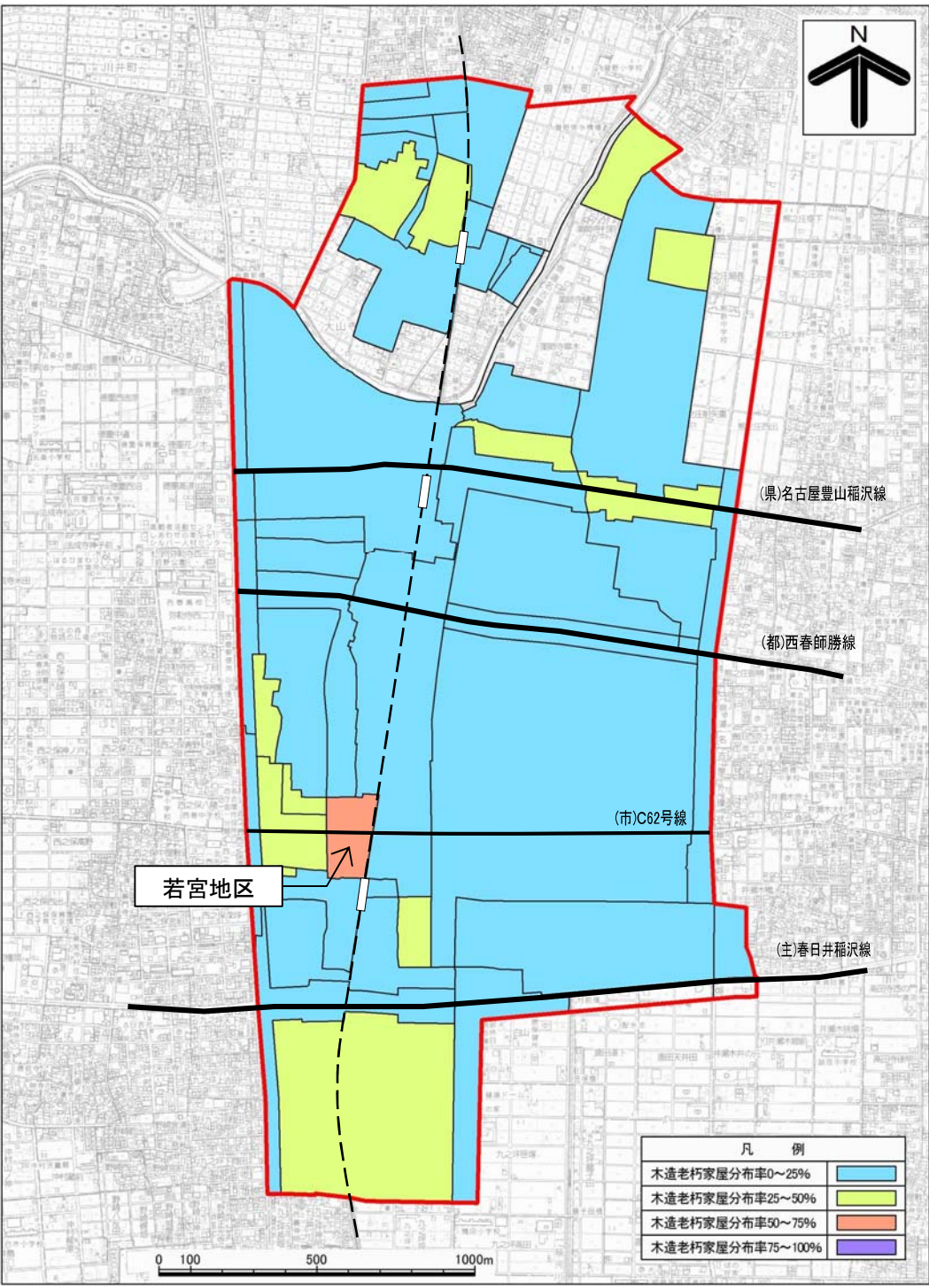


図 1-2-3 ゾーン別の木造老朽家屋の分布（昭和 45 年以前の木造家屋の割合）

(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。

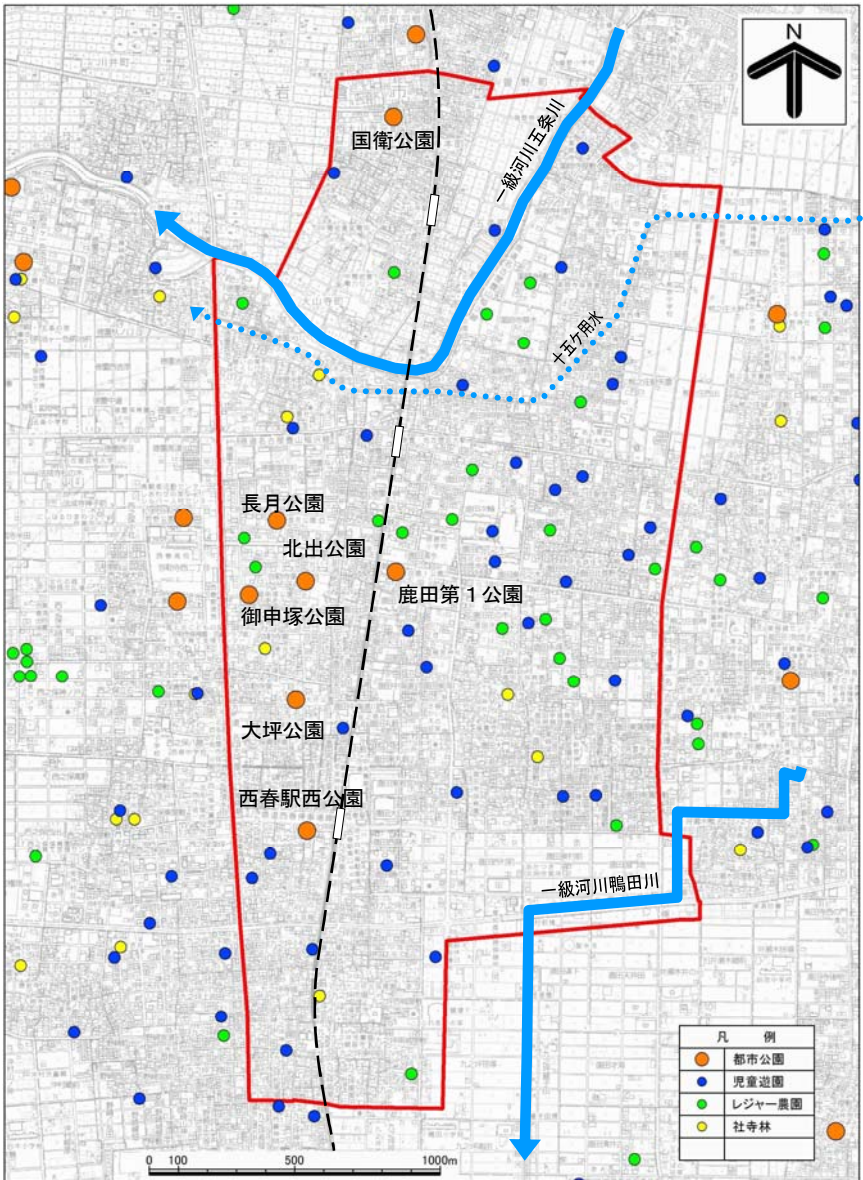


図 1-2-4 公園緑地・水辺の分布図

(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。

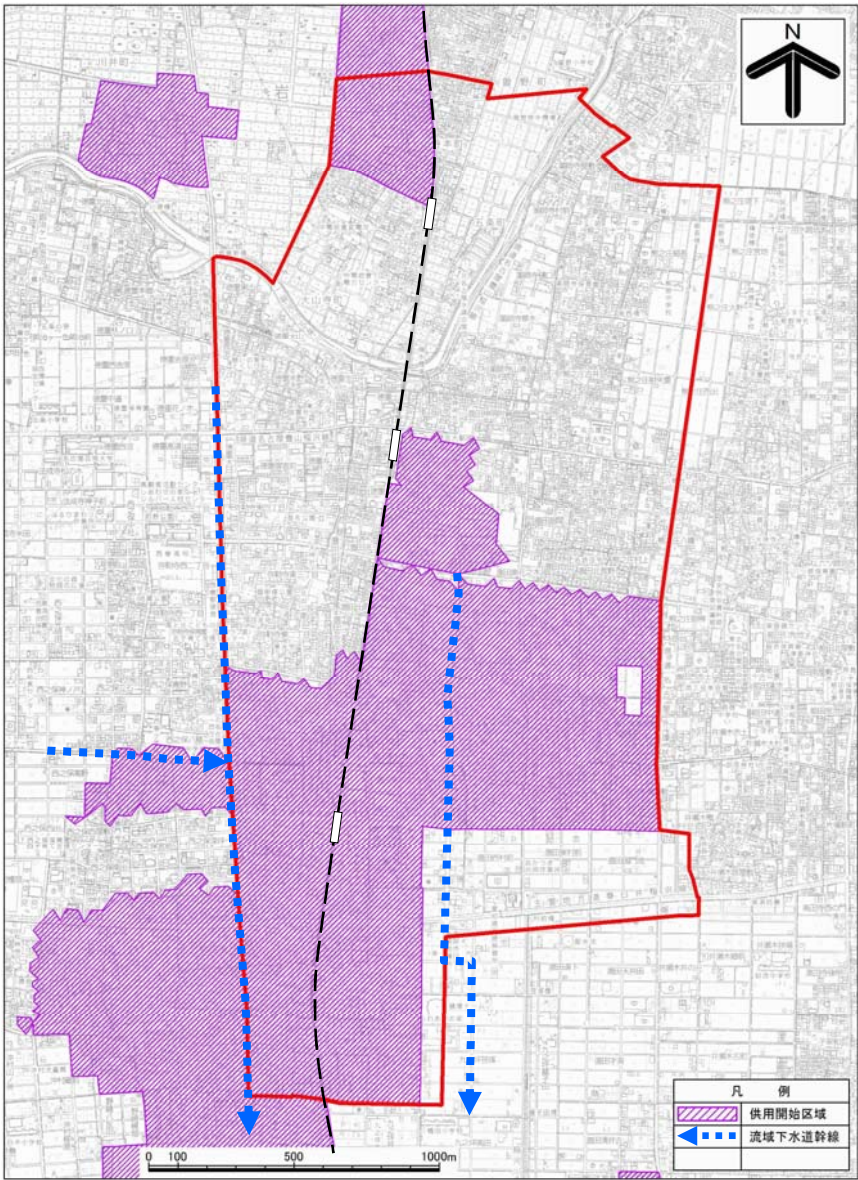


図 1-2-5 下水道整備状況図

(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。

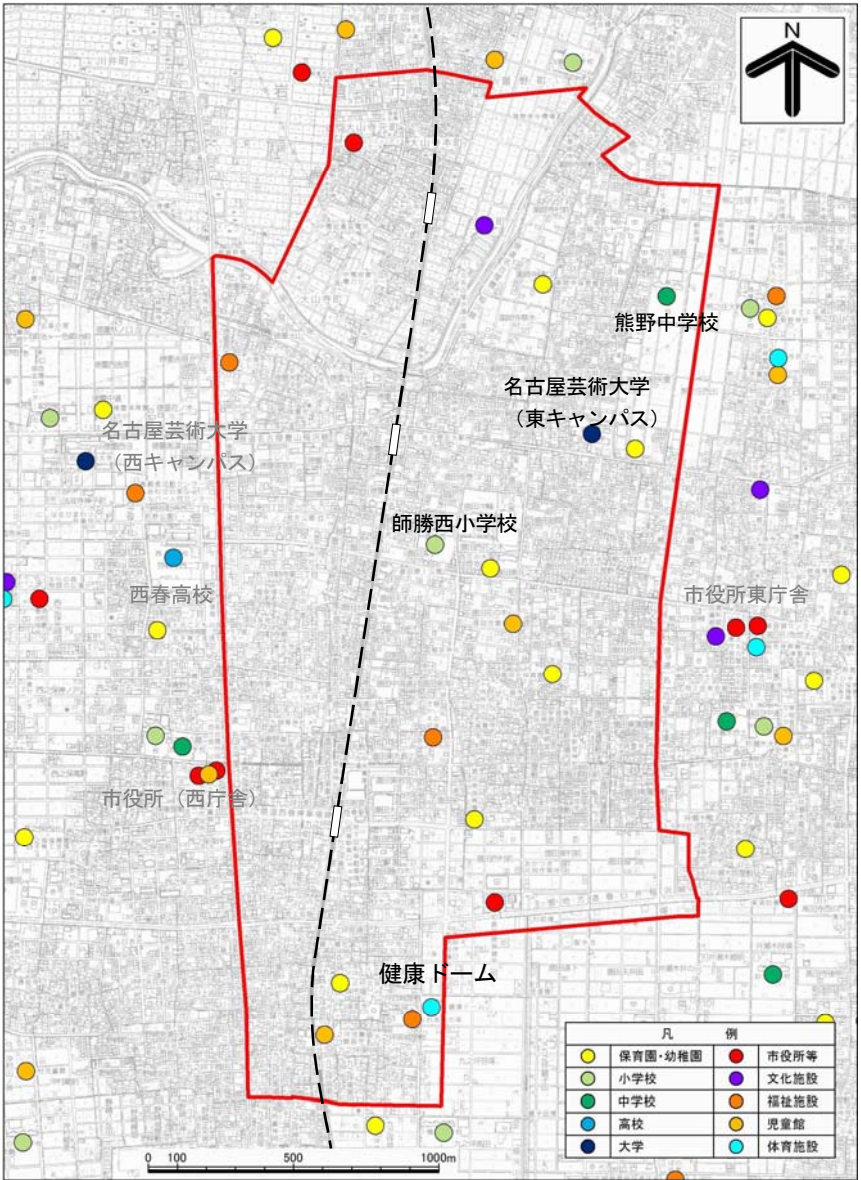


図 1-2-6 公共公益施設の分布図

(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。

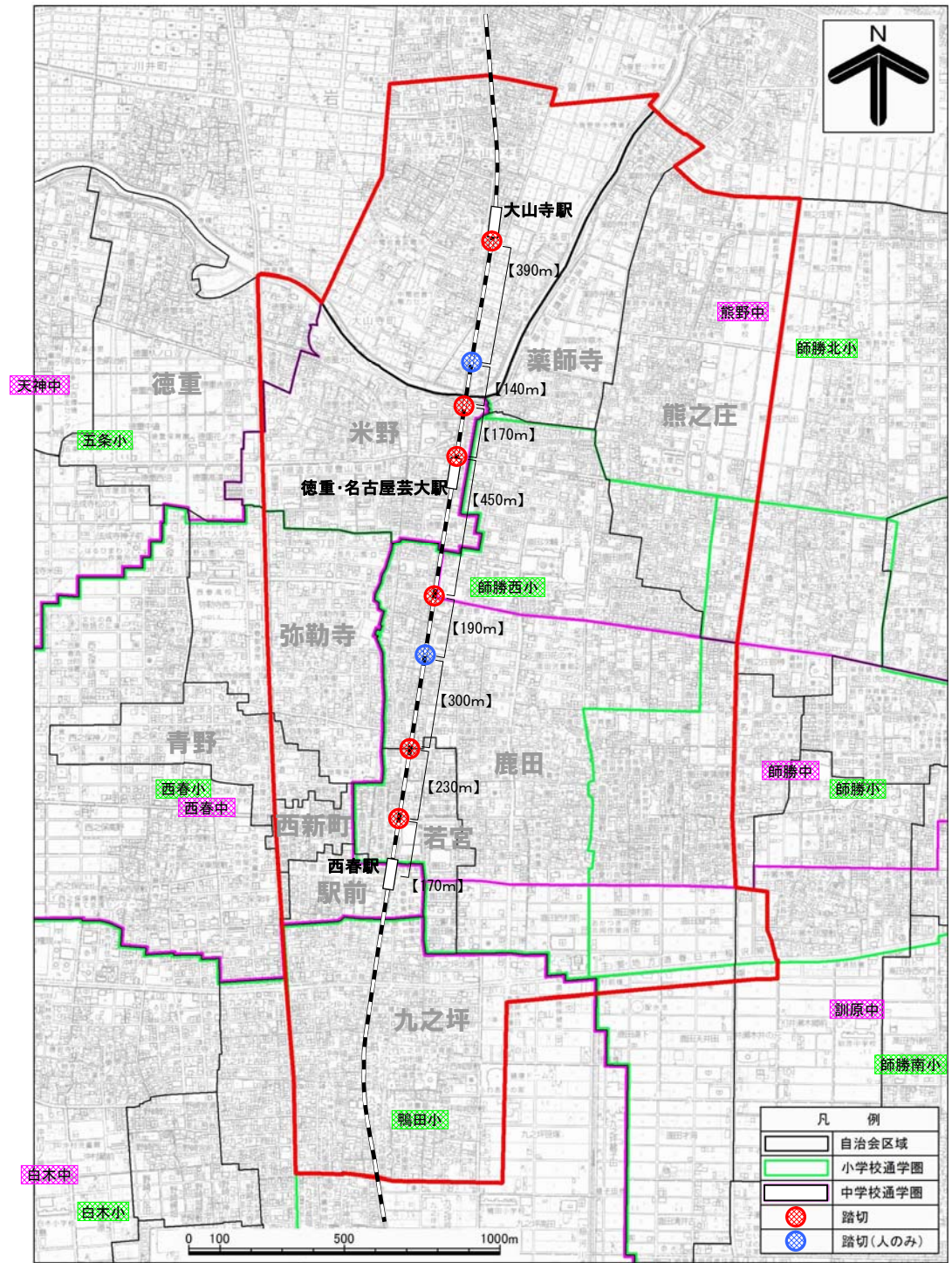


図 1-2-7 自治会区域と小・中学校通学圏

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(都)豊山西春線の鉄道との交差部周辺が未整備である。
 - (都)豊山西春線は、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(都)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、市道C62号など、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。

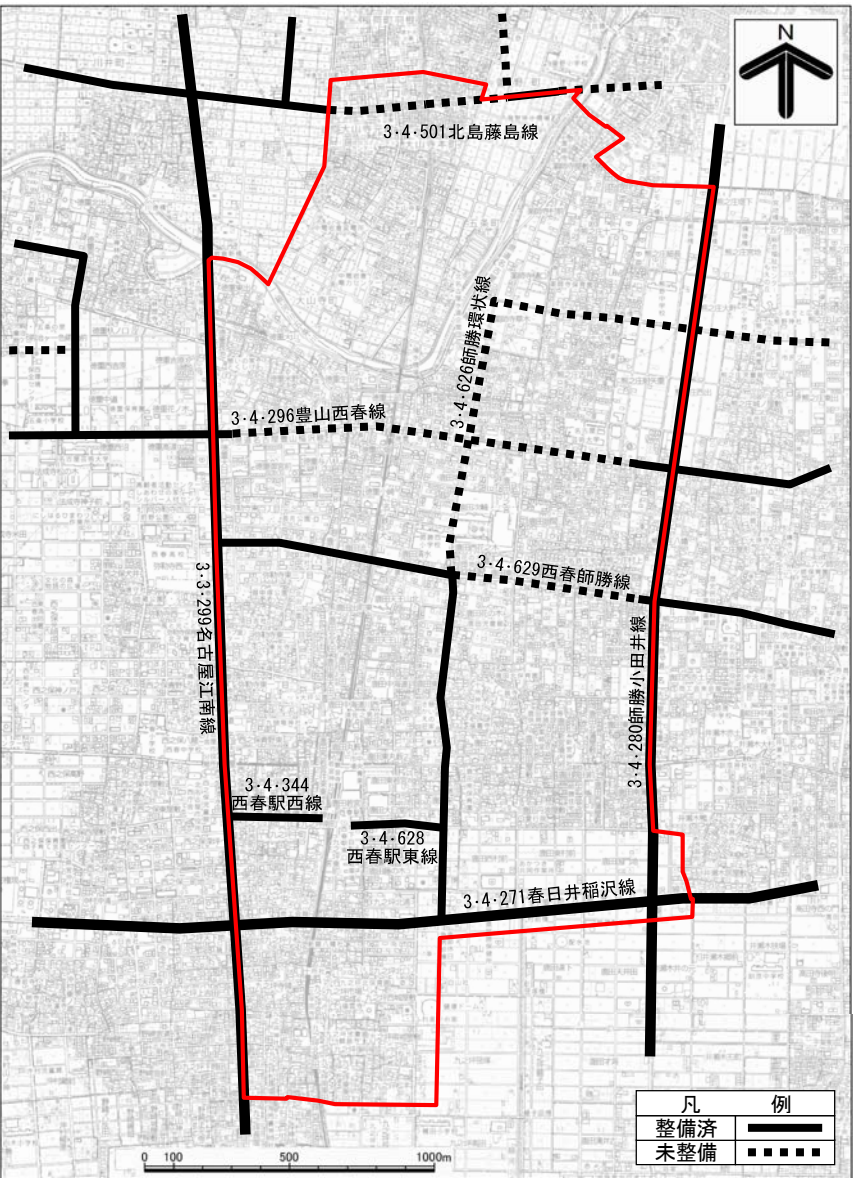


図 1-3-1 都市計画道路の整備状況

(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

① 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

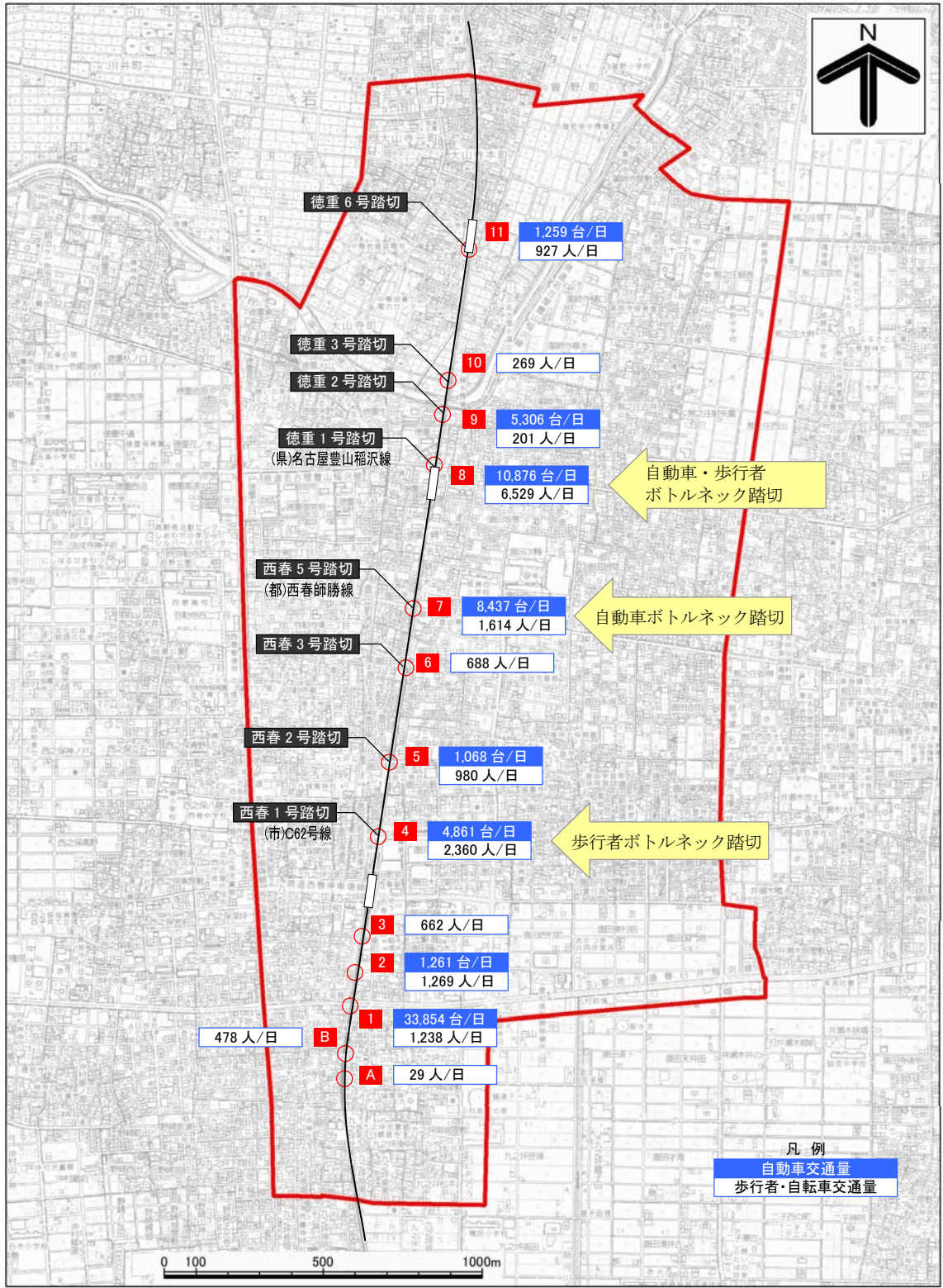


図 1-3-2 地点別の日交通量

② 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。

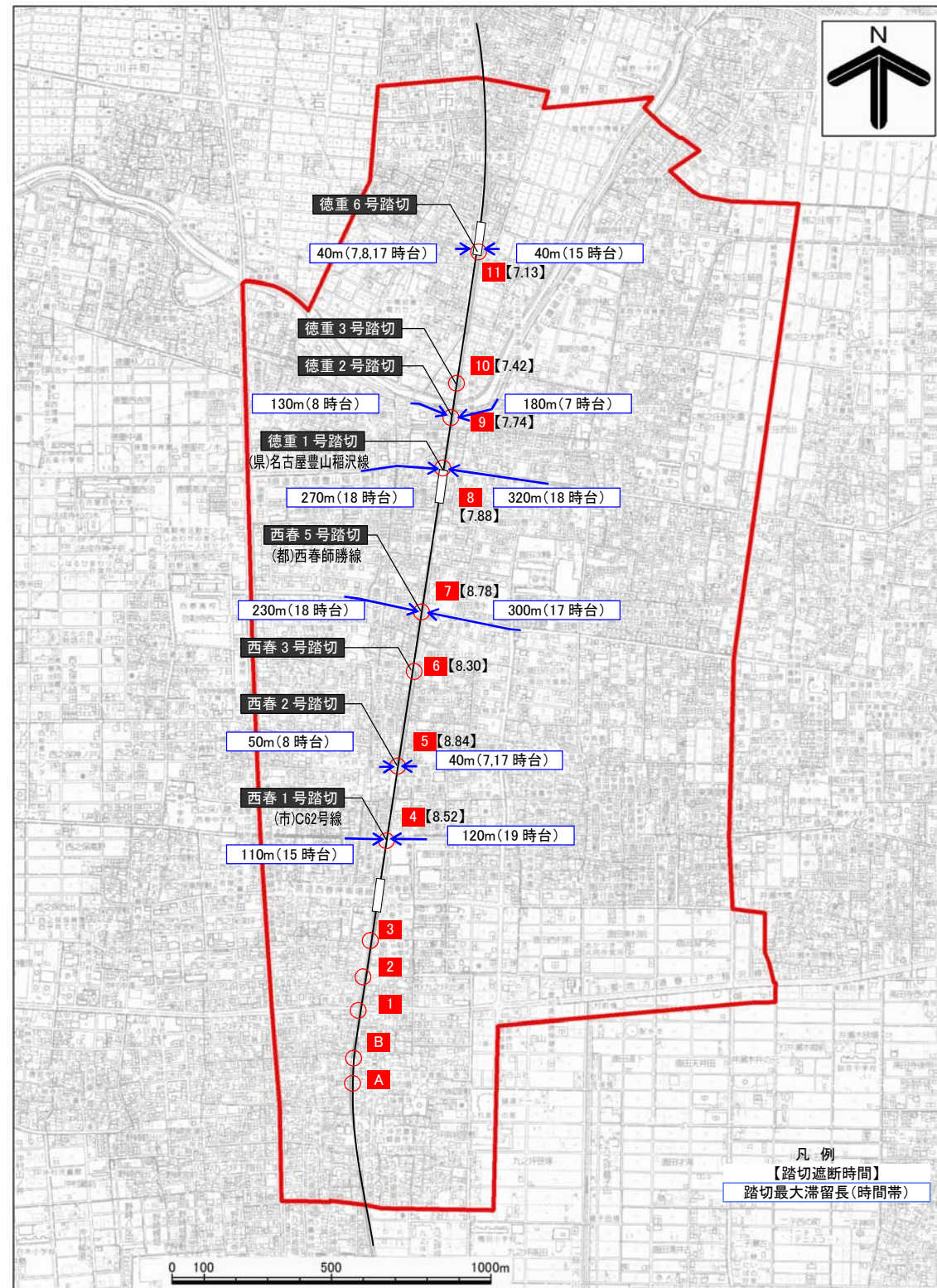


図 1-3-3 踏切最大滞留長及び踏切遮断時間

1-4 鉄道状況調査

(1) 鉄道運行状況

① 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。

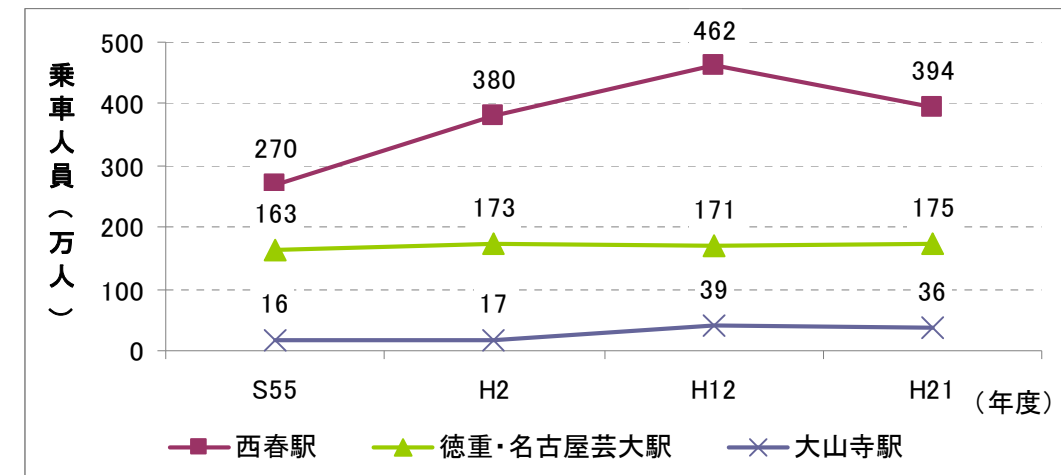
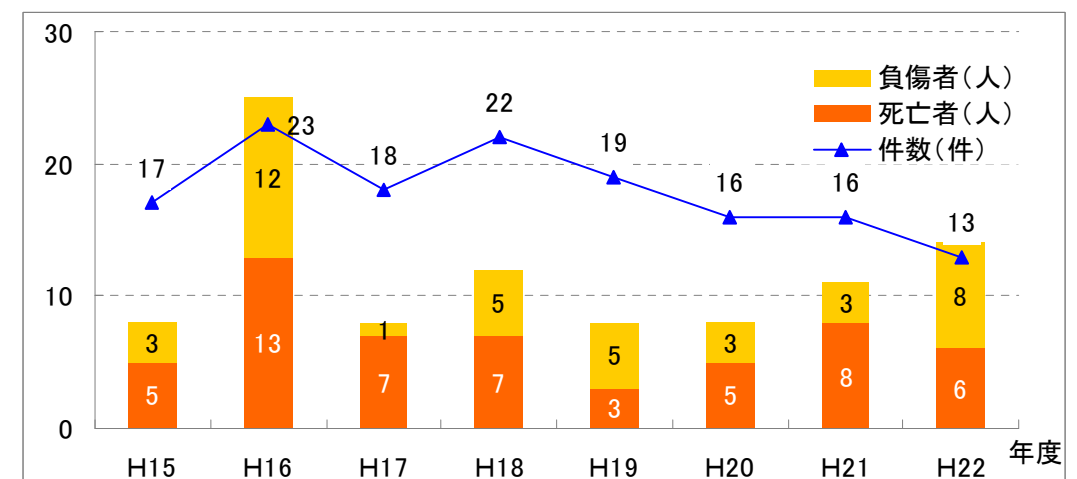


図 1-4-1 各駅の乗車人員の推移

② 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 生産緑地（鹿田地区）



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道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、踏切滞留時間が長く、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(都)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、市道C62号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]