

## 第1号議案 名古屋都市計画用途地域の変更について

意見書の要旨	都市計画決定権者の見解
<p><b>1 用途地域に関すること</b></p> <p>国土交通省が定める都市計画運用指針に示されるように、幹線道路の沿道にふさわしい業務の利便の増進を図る地区として、近隣商業地域、商業地域、準工業地域又は準住居地域のうちから適切な用途地域を定めることが望ましいとされていることから、最低でも準住居地域とすることは当然であるが、旭南線よりも瀬戸大府東海線の方が上位路線であり、既決定の瀬戸大府東海線沿いの用途地域（菱野町交差点以北の近隣商業地域・商業地域・準工業地域）からすれば、近隣商業地域としてもいいのではないかと。</p> <p>近隣商業地域とならない場合、上位路線の考え方からすれば、菱野町交差点の南東（瀬戸大府東海線沿い）の1街区は近隣商業地域から準住居地域とし、上位路線沿道の連続性を持たせるべきである。また、上位路線沿道の連続性を持たせ近隣商業地域から準住居地域に変更した場合、この街区の準防火指定が外れ、耐火建築物や耐火構造としなくてもよくなり、居住者の負担軽減につながる。</p>	<p>菱野地区で、幹線道路である瀬戸大府東海線の改良工事による供用開始に伴い、当該道路沿道に用途地域を路線的に定めるために変更を行うものです。</p> <p>瀬戸大府東海線の現状交通量や今後の推移予測からも環境基準を超過するような騒音は想定はしておらず、住居と併せて商業等の用途に供する地域であり、瀬戸大府東海線沿道については、準住居地域が適切なものと考えます。</p> <p>菱野町交差点南東の近隣商業地域については、幹線道路沿道の土地利用という路線的な位置づけではなく、駅周辺に商業施設等の集積を図るために面的に配置している用途地域であるため、近隣商業地域が適切なものと考えます。</p>
<p><b>2 区域の設定に関すること</b></p> <p>愛知県のガイドラインは、幹線道路の沿道等の範囲を一律に解し「4車線未満の道路で交通量（1万台/日）以上の道路沿道」は、「20～30m」としているが、国土交通省が定める都市計画運用指針のとおり、用途地域の境界は、地形、地物等により定めるのが原則ではないかと。</p> <p>また、愛知県のガイドラインで「用途地域は、市町村が定める都市計画であり、市町村の独自性を尊重すべきことから、地域の実情等に即して都市計画上合理的なものであれば、当該市町村の運用によることも考えられる。」とされている。瀬戸大府東海線西側は旧瀬戸大府東海線で区切ることが困難なため距離表示が妥当であると考えますが、東側については区画道路、用水路等の地形地物で定めるべきである。</p>	<p>菱野地区で、幹線道路の瀬戸大府東海線沿道に用途地域を路線的に定めるもので、道路境界線からの距離をもって定めています。</p> <p>当該地域は土地改良が施行され、1区画が大きく、仮に地形、地物等で区域の境界を定めるとした場合、道路境界線からの距離が沿道と解される範囲よりも広がってしまうことから、道路境界線からの距離をもって定めることが適切なものと考えます。</p> <p>道路境界線からの距離については1区画が大きいという実状を考慮し、30mが適切なものと考えます。</p>