

<昭和38年頃の久屋町線>



<出典：名古屋市「なごや100年」>

供用開始当時の様子。右奥には、昭和29年に完成した名古屋テレビ塔が見える。

100m道路である久屋町線は、戦後の復興都市計画街路の一つとして、火災等の災害の防止、拡大を防ぐことを目的に、昭和21年に都市計画決定された。昭和24年から整備に着手し、昭和38年に道路が概成した。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

名古屋市

ひさやちようせん

(都) 久屋町線

諸元表

名称	(都) 久屋町線 久屋大通	経緯	S21年 都市計画決定
延長	約1.7km (当初) 約1.7km (現在)		S24年 整備着手
種級	広路 (当初計画)、4種1級 (現在)		S38年 道路概成
幅員	100m (当初計画) 100m (現在) 全体幅員に対する車道以外の幅員割合 ➢ 70~72% (昭和後期~平成初期) →78% (現在)		S45年 道路と公園の着用工作物として整理し、都市公園法に基づく都市公園として整備
街路樹	ケヤキ、メタセコイヤ 他		S53年 名鉄瀬戸線栄町駅、地下街及び地下駐車場を久屋大通の地下に建設

<現在の久屋町線>

道路中央部分が公園として整備されているが、当初は道路の中央帯としての位置づけであった。その後、昭和45年に道路と公園の兼用工作物として整理がなされ、都市公園法に基づく都市公園として整備、供用されるようになった。



<出典：名古屋市「久屋大通のあり方（案）」>

都心のシンボル空間として多くの方々に親しまれており、現在は、更なる魅力向上に向けた再生事業が進んでいる。

<再整備のイメージパース>

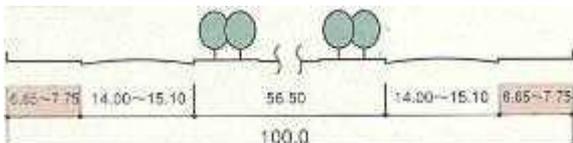


<出典：名古屋市「久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）整備運営事業提案の選定結果」>

名古屋市では、久屋大通の再生に向け、平成29年の都市公園法改正により創設された Park-PFI 制度を導入し、久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）において飲食店・売店等の収益的な施設を設置するとともに、久屋大通公園（北エリア・テレビ塔エリア）全域にわたり園路や広場等の一般的な公園施設の整備及び管理運営を行う事業者の公募を実施した。

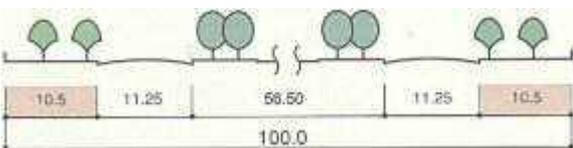
久屋大通公園を名古屋の「サステナブルな発展を底支えるインフラ」へと再生し、日本最大の Park-PFI 事業にふさわしい、発信力のある公園を創出。

<昭和後期～平成初期>



<出典：名古屋市「久屋大通街路整備事業概要」>

<現在>



<出典：名古屋市「久屋大通街路整備事業概要」>

※当初整備時の幅員構成は不明



<出典：名古屋市「名古屋市都市計画図情報提供サービス」>