

平成 2 0 年 度 第 2 回

豊山町都市計画審議会議案

豊山町都市計画審議会

目 次

議案番号	議 案 名	決定権者
1	豊山町都市計画マスタープランの一部改訂について	豊 山 町

議案第 1 号

平成 2 1 年 2 月 3 日 付 け 2 0 豊 都 第 5 6 9 号 で 諮 問 さ れ た 豊 山 町 都 市 計 画 マ ス タ
ー プ ラ ン の 一 部 改 訂 に つ い て

平 成 2 1 年 3 月 3 日 提 出

豊 山 町 都 市 計 画 審 議 会

理 由

平成5年6月に策定した豊山町都市計画マスタープランは、平成17年2月の空港機能変更を受け、同年3月に名古屋空港旧ターミナル用地を地域振興用地として土地利用転換を図るために一部改訂を行ってきた。

しかし、空港機能転換後4年が経過する中で、県営空港の施設拡充に向けた空港区域の変更、また、国産初のジェット旅客機MRJ事業の事業化決定を受け、本町に立地する航空機製造工場が最終組立を担うことの決定、同時に、この事業を後押しするために、旧空港用地への宇宙航空研究開発機構（JAXA）の研究施設のほぼ立地の決定と、先の一部改訂の前提としていた土地利用に変更がみられる。

このような状況の中、空港機能転換後も引き続き活力に満ちたまちづくりを推進するためには、本町の都市計画に関する基本的な方針である豊山町都市計画マスタープランを地域の社会状況の変化に速やかに整合させる必要があることから一部改訂するものである。

20豊都第569号
平成21年2月3日

豊山町都市計画審議会
会長 池山武志様

豊山町長 鈴木幸育

豊山町都市計画マスタープランの一部改訂について（諮問）

豊山町都市計画マスタープランの一部改訂について、別添のとおり豊山町都市計画審議会に諮問します。

（経済建設部 都市計画課 地域振興係 電話 0568 28 2463 内線 221）

豊山町都市計画マスタープラン

(平成21年3月改訂)

豊山町





目 次

序 章 はじめに

1. 都市計画マスタープラン一部改訂の背景……………2
2. 都市計画マスタープランの目的と役割……………3
3. 都市計画マスタープランの目標年次……………3

第Ⅰ章 豊山町の現況と課題

1. 豊山町の広域的な位置づけと概況……………6
 - 1) 豊山町の広域的な位置づけ……………6
 - 2) 豊山町の概況 ……………7
2. 豊山町の現況と課題 ……………8
 - 1) 都市機能特性 ……………8
 - 2) 都市構造特性 ……………9
 - 3) 都市交通特性 …………… 10
 - 4) (参考) 名古屋空港の機能転換後の役割と課題………… 11

第Ⅱ章 豊山町の将来像

1. まちづくりの基本理念 …………… 14
2. まちづくりの基本目標 …………… 15
3. 将来フレーム …………… 16
 - 1) 将来人口フレーム …………… 16
 - 2) 将来産業就業者フレーム………… 18
 - 3) 将来土地利用フレーム………… 19
4. 将来都市構造 …………… 20

1. 土地利用の方針	24
1) 土地利用の基本方針	24
2) 土地利用の区分と配置方針	25
2. 道路・交通施設整備の方針	30
1) 道路・交通施設整備の基本方針	30
2) 道路・交通施設整備の整備目標	30
3) 道路配置及び幅員計画	32
3. 公園・緑地整備の方針	34
1) 公園・緑地整備の基本方針	34
2) 公園・緑地整備の整備目標	34
4. 下水道整備の方針	36
1) 下水道整備の基本方針	36
2) 下水道整備の整備目標	36
5. 地区整備の方針	37
豊山町都市計画マスタープラン（一部改訂）	
策定に関する経緯	38

序章

はじめに

1. 都市計画マスタープラン一部改訂の背景

豊山町都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に位置づけられた法定計画として、平成5年6月に策定しました。

平成17年2月には、名古屋空港が県営空港として小型航空機中心の「都市型総合空港」へ機能転換が図られることになり、これにより本町の経済・雇用・財政などへ急激かつ直接的に影響が及ぶことは明らかとなっていました。このため地域への影響を少しでも緩和し、引き続き活力に満ちたまちづくりを推進するために、速やかに地域振興に資する機能導入を図ることが緊急の課題であったことから、平成17年3月には名古屋空港旧ターミナル用地の一部を地域振興用地として土地利用転換を図るために本都市計画マスタープランの一部改訂を行ってきたところです。

空港機能の転換後4年が経過する中で、土地利用の状況は大きく変わりつつあります。県営空港は空港施設の充実のため当初の区域に加え駐車場、給油施設用地として追加取得しました。また、本町の航空機産業に関わる新しい動きとして、国産初のジェット旅客機MRJの事業化決定を受け、既存の航空機製造工場がその最終組立を担うことになりました。同時に愛知県は、この事業を強力に後押しするために、旧空港用地への宇宙航空研究開発機構（JAXA）の研究施設の誘致を進め、その結果、現在ではほぼ立地が決定した状況にあります。

このように当初の地域振興用地の土地利用に変更がみられることから、先の一部改訂の内容を更に見直さなければならない状況となっています。

一方、愛知県では、平成22年を目途に都市計画区域の再編、県都市計画区域マスタープランの見直し、更には市街化区域と市街化調整区域の区域区分の見直しが進められています。

このことから、今回の一部改訂は、この区域区分の見直しにあわせた空港周辺区域の市街化区域への編入により、引き続き活力に満ちたまちづくりを推進するために、地域振興用地のまちづくりの考え方を改めて示すものです。

なお、現在本町では、平成22年度を初年度とする「豊山町第4次総合計画」の策定作業を進めており、同時にこの総合計画の内容を踏まえて、本都市計画マスタープランの全面的な見直しも行います。

2．都市計画マスタープランの目的と役割

本都市計画マスタープランは、豊山町の都市計画に関する基本的な方針として、本町のまちづくりの基本目標や将来の都市構造及び土地利用などを検討し、実現すべき具体的なまちの将来像を示すことにより、本町における都市計画の総合的な指針としての役割を果たすものです。

なお、本計画の策定にあたっては、豊山町第3次総合計画を踏まえるとともに、本町におけるまちづくりについての既存の諸計画との整合をはかるものとします。

3．都市計画マスタープランの目標年次

本都市計画マスタープランは、平成22年（2010年）を目標年次とします。なお、土地利用に関わる様々な情勢の変化や地域住民のまちづくりの意向などを反映しながら、必要に応じて見直しを行います。

第 I 章

豊山町の現況と課題

1 . 豊山町の広域的な位置づけと概況

1) 豊山町の広域的な位置づけ

本町は、名古屋市都心部より北へ約 10km、濃尾平野のほぼ中央に位置し、名古屋市、小牧市、春日井市、師勝町に隣接しており、名古屋市の市街地の外延化に対する受皿となり得る立地条件を備えています。

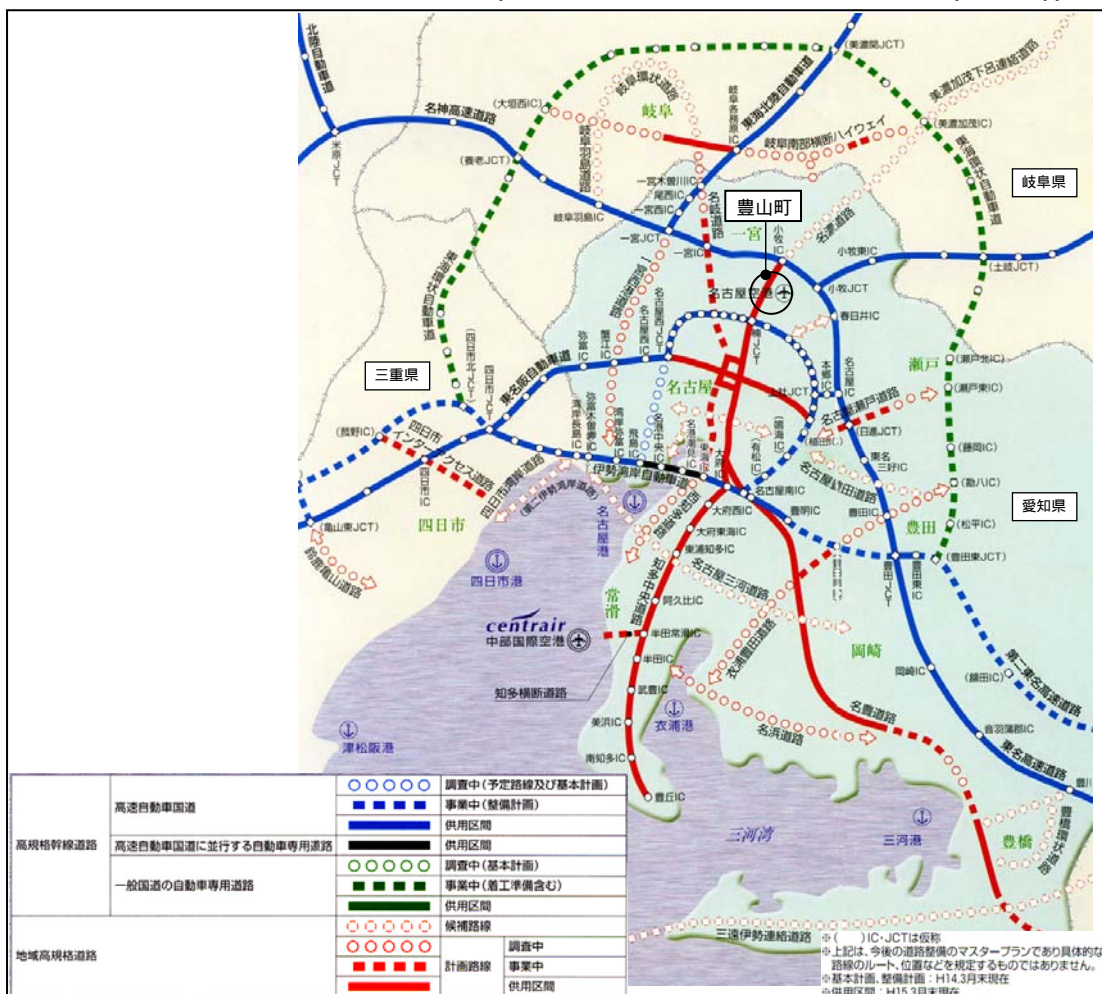
一方、本町の東北部一体には名古屋空港が立地し、平成 17 年 2 月の中部国際空港の開港後も、小型航空機を中心とする「都市型総合空港」として中部国際空港を補完し、名古屋大都市圏の空の玄関として機能しています。

また、東名・名神高速道路等、広域道路網体系へのアクセス利便性が高く、名古屋市中央卸売市場北部市場の立地が示すように、物流の結節点機能としての役割が期待される位置にあります。

このように、本町は名古屋都心に近接し、広域交通体系へのアクセス利便性の高さから、流通施設をはじめとする高次都市機能[※]の立地ポテンシャルが高く、これをどのようにまちづくりに活用していくかが重要な課題といえます。

※高次都市機能：日常生活を営む圏域を越えた、広範な地域のたくさんの人々を対象にした質の高い都市的サービスを提供する機能。

図 豊山町に関わる広域ネットワーク（出展：高規格幹線道路&地域高規格道路（愛知県））



2) 豊山町の概況

本町は面積6,19km²、総人口13,720人（平成16年4月現在）であり、名古屋市のベッドタウンとしての性格が強いまちです。

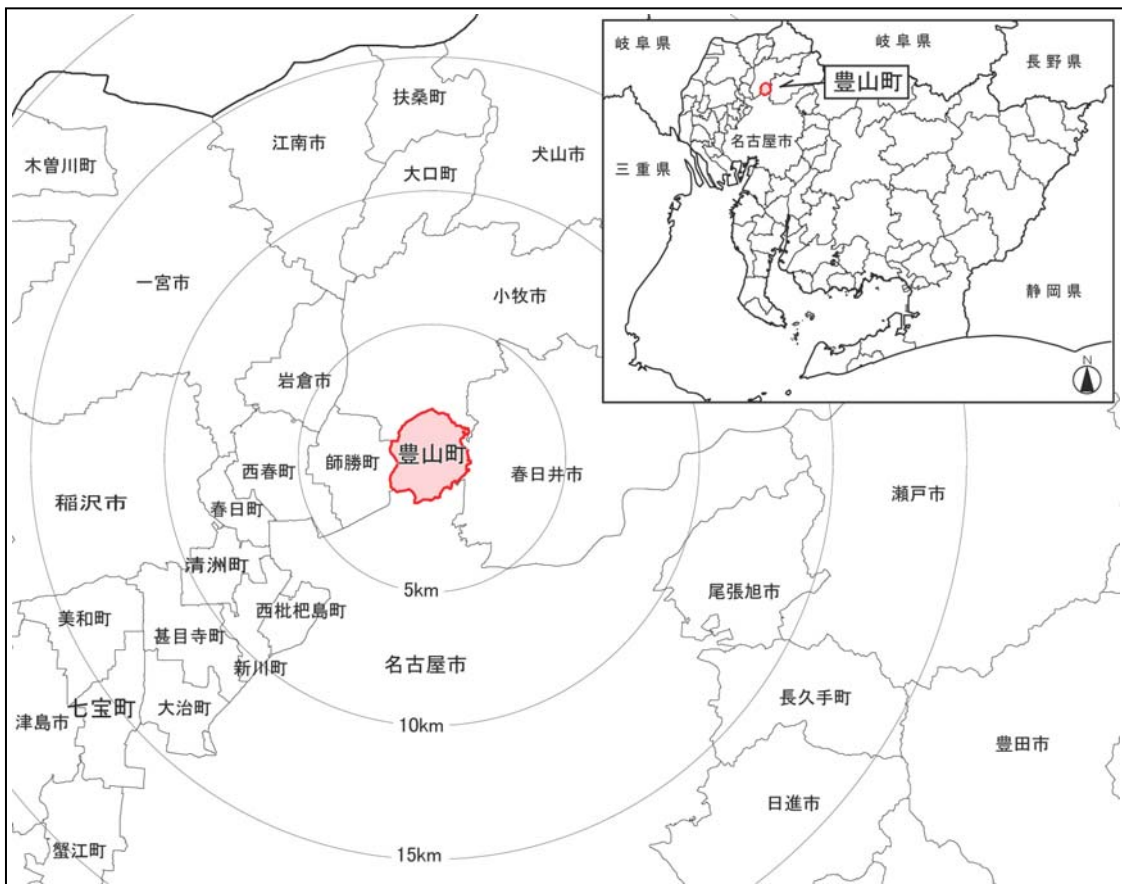
地形は、海拔7～9m程度のほぼ平坦地で、町域の北東から南西方向に一級河川大山川が流れています。

本町の東北部に位置する名古屋空港は、第2次世界大戦末に完成した陸軍小牧飛行場が前身で、戦後の昭和32年に名古屋空港となり、中部圏の空の玄関として発展してきました。平成17年2月の中部国際空港の開港後も、名古屋大都市圏の空の玄関として機能しています。

市街地は、昭和30年代後半から40年代にかけて、人口と事業所の流入により急激に都市化が進みました。また、この時期に土地改良事業が行われるとともに、国道41号、主要地方道春日井稲沢線が開通し、昭和58年には町南西部に名古屋中央卸売市場北部市場が設置され、名古屋空港とともに物流の要衝となりました。

平成17年に県道名古屋空港中央線が完成したことにより、国道41号から名古屋空港間は社会教育センター、スカイプール、豊山グランド、豊山町役場が連続する、新たなシンボリックな都市空間を形成しています。

図 豊山町の位置



2．豊山町の現況と課題

1) 都市機能特性

【現況】

人口は、昭和30年代後半から昭和50年にかけて急激な伸びを示しましたが、その後は微増減状態が続いています。平成16年4月現在の総人口は13,720人となっています。一方、昼間人口は増加傾向が続き、労働人口の割合、常住地就業率も比較的高い値を示しています。また、他都市とのつながりでは、名古屋市との流入出が極めて多いことから、名古屋市のベッドタウン及び就業の場の両面の性格を併せ持つと考えられます。

本町における特徴的な高次都市機能としては、名古屋大都市圏の空の玄関として機能している名古屋空港と、生鮮食品の流通拠点である名古屋市中央卸売市場北部市場があげられます。また、北部地区には空港に隣接して中核的広域防災拠点の整備も検討されています。

産業構造は、第3次産業の増加傾向が続き、平成12年には就業者総数の約64%を占めるに至っています。主な増加要因としては、名古屋空港と名古屋市中央卸売市場北部市場への就業が考えられます。

第1次産業の就業者は減少傾向が続いています。農地及び農家数は、市街化の進展で大幅に減少しており、農業就業者の減少傾向とともに高齢化が進んでいます。

第2次産業の就業者も減少傾向が続いていますが、製造業の就業者数及び製造品出荷額は、横ばい傾向から平成13年には大きく増加しました。事業所の規模の特徴は、航空機関連の一部大規模事業所の他は、小規模事業所となっています。

商業は昭和60年前後に卸売・飲食店が急増しましたが、その後横ばい状態にあります。幹線道路沿いには店舗があるものの、商業的中心地は形成されていません。

【課題】

名古屋空港の機能転換にあわせて定期航空路線が移転したことで、空港内の事業所の約9割、空港関連事業所の5割強が移転、廃業すると予想されることから、就業特性にも変化がみられるものと思われます。

従って、これらの雇用環境や経済環境等への影響を極力回避し、地域活力の維持を図るための具体的な対応策の確立が急務となっています。

2) 都市構造特性

【現況】

平成15年における土地利用の現況は、宅地が166haで町域619haの約27%を占め、田と畑をあわせた農地が90haで約14%、雑地が37haで約6%、道路等の公共用地であるその他は326haで約53%となっています。ここ数年の傾向として、農地は減少し、宅地は増加傾向で推移しています。

町域全体が都市計画区域内にあり、その内訳は市街化区域349ha、市街化調整区域は270haとなっており、市街化区域の約7割が住居系用途地域に指定されています。また、市街化調整区域内に位置する名古屋空港旧ターミナル用地の一部は地域振興用地として、土地利用転換を図ることが期待されています。

本町は広域道路網体系上重要な位置にあることから大規模事業所の立地や、国道41号沿道には、名古屋市中心卸売市場北部市場や小売・流通施設の集積がみられます。また、名古屋空港周辺には、空港利用者を対象とした民間駐車場が多数立地しています。

これまで積極的な都市基盤整備による土地の計画的な利用及び誘導を行わなかったことから、一部用途が混在し、まとまりのない市街地が形成されています。

公園の整備は、平成17年3月に神明公園（地区公園）が完成しました。また、神明公園に隣接する地域には中核的広域防災拠点の整備が検討されており、平常時には地域住民の憩いの場としての利用等が考えられています。

【課題】

市街化区域における土地利用は、住宅用地と工業用地がそれぞれ約3割を占めており、一部住工混在がみられることから、より一層の土地利用の純化と潤い空間としての公園・緑地を整備する必要があります。

また、名古屋空港の機能転換にあわせて、地域振興用地には立地条件を活かした集客力を備えた機能や、雇用吸収力の高い機能の導入など、地域活力の維持・向上に貢献する土地利用転換の誘導を行う必要があります。さらに、名古屋空港南側に位置する農地や空港周辺の民間駐車場においても、空港の需要動向や地域振興用地との連携等を考慮して、適切な機能更新など土地利用の転換・誘導を図る必要があります。

3) 都市交通特性

【現況】

本町の南北方向には、名古屋市と東名・名神高速道路をつなぐ名濃道路、国道41号をはじめ、県道名古屋豊山稲沢線、東西方向には主要地方道春日井稲沢線、県道名古屋空港線が整備されています。また、名古屋空港ターミナルへのアクセス強化のため、県道名古屋空港中央線が完成したことで、東西方向の道路軸がより強化されました。これら、年間1,000万人以上が利用していた名古屋空港へのアクセス道路として機能してきた幹線道路をはじめ、広域幹線道路網が形成されています。

しかし、広域交通網の軸上に位置していることから、既存市街地への通過交通の流入による問題が表面化しています。また、歩車道が分離された道路が少ないことと、一部で整備されている歩道も幅員が狭いことから、良好かつ安全な歩行空間を有しているとは言い難い状況にあります。

鉄道は町内を通過しておらず、町内や周辺市町へのバス路線も縮小方向であることから、公共交通機関の利便性の面では非常に不便な地域といえます。このため自動車への依存度が極めて高い状況となっています。

【課題】

地域振興用地の土地利用転換にあたっては、今ある広域幹線道路網を活かした地域振興に資する機能導入を図る必要があります。

狭あい道路の解消等による生活道路環境の改善と、歩行者や自転車等が安全で快適に通行できる歩行空間を整備し、歩行者ネットワークを形成していく必要があります。

また、名古屋空港の機能転換によりバス路線の見直しが行われ、需要動向にあわせて地域住民に配慮した代替公共交通機関の確保も必要となります。

4)(参考) 名古屋空港の機能転換後の役割と課題

中部国際空港を補完する「名古屋大都市圏の空の玄関」

名古屋空港は名古屋中心部から北へ約10kmに位置し、昭和27年の民間国内定期路線の開設、昭和41年の国際定期路線の開設以来、都心に近い中部地方の国際空港として着実に発展してきました。

しかし、名古屋空港では今後ますます増大する航空需要への対処等に限界があることなどから、24時間利用可能な新空港の建設が必要と考えられるようになり、平成8年12月に閣議決定された第7次空港整備5箇年計画に基づいて、国際・国内航空輸送の拠点とする中部国際空港の計画案が翌年3月に公表され、12月に事業化が認められました。

これに対し名古屋空港は、平成9年5月に愛知県より空港機能の活用等の考え方が示され、これに基づくその後の調査・検討により、中部国際空港を補完し、都心に近い立地特性を活かした身近で便利な名古屋大都市圏の空の玄関としての役割を担う県営名古屋空港として、平成17年2月の中部国際空港の開港にあわせて機能転換しました。

小型航空機中心の「都市型総合空港」

国際・国内輸送の拠点である中部国際空港に対して、名古屋空港は地方都市間を結ぶコミューター航空やビジネス機などの小型航空機を中心とする、様々な航空活動に対応する都市型総合空港として機能しています。

名古屋大都市圏に2つの異なる機能の空港が存在し、両空港がそれぞれの航空ネットワークの形成と航空輸送サービスの最適化を図りながら、互いの機能の補完・連携することにより、名古屋大都市圏の発展に寄与していくことと考えられます。

中核的広域防災拠点

現在、首都圏・近畿圏において広域防災拠点の検討がなされている中、中部圏においても東海・東南海地震への対策等により、中核的広域防災拠点の整備を検討しています。

名古屋空港は、大規模な救援活動に利用される大型航空機の離着陸が可能な滑走路があり、また自衛隊基地に隣接しているという特性、これまでの国際的な災害等への救援活動をはじめとする豊富な実績を持つことなどから、中部圏における広域防災拠点として国内はもとより海外への救援活動、海外からの救援受入等が可能な、他にはない名古屋空港ならではの役割を果たすことが可能であると考えられます。

また、広域防災拠点は災害時のみならず、平常時の利活用が重要であることから、地域住民の憩いの場としての利用、防災意識の向上を図るための教育・啓発の場、防災機関等の訓練・研修の場としての利用等が考えられています。

機能転換後の周辺地域への影響について

名古屋空港の機能転換により、空港利用客による消費の減少、空港関連事務所の移転や規模縮小による従業員の解雇など、空港周辺地域の民間経済及び雇用環境に影響が及んできています。

また、民間経済への影響のみならず、空港内外の事務所移転や建物等の解体による固定資産の減少などにより、税収の減少など財政への影響も予想されます。

従って、これらの影響を極力回避し、地域の経済面での活力維持を図る必要があります。そこで、名古屋空港の機能転換にあわせて旧空港ターミナル用地の一部を地域振興用地として、立地条件を活かした集客力を備えた機能や、雇用吸収力の高い機能の導入などを誘導し、土地利用転換を図っていくことを検討しています。

また、空港周辺には空港利用者を対象に営業してきた民間駐車場など、空港に関連して立地している機能が多数あり、これらの適切な機能更新など土地利用の誘導を図っていく必要があります。

第Ⅱ章

豊山町の将来像

1. まちづくりの基本理念

本町の現況や課題等を踏まえ、「住民とともに創造する活力ある都市」を町の将来像とした豊山町第3次総合計画の基本理念「活力に満ち、快適で住みよい町づくり」を、本都市計画マスタープランにおけるまちづくりの基本理念として定めます。

■ まちづくりの基本理念

「活力に満ち、快適で住みよい町づくり」

名古屋大都市圏の空の玄関「名古屋空港」や、名古屋市中心卸売市場北部市場をはじめとする大規模流通施設や先端航空産業、整備検討中の中核的広域防災拠点等を活かして、人、もの、情報など多様な交流による活力ある街づくりをすすめます。

住民意識の高度化と多様化により、生活者の視点に立ったまちづくりが求められています。都市環境における快適性、安全性、利便性の向上とともに、環境や文化の創造性を重視し、また、水と緑の豊かな自然環境を守り育てながら、これらが調和したまちづくりを推進し、少子高齢化、環境保全に配慮した快適で住みよいまちづくりを、住民・企業・行政の協働によりすすめます。

2. まちづくりの基本目標

本町の現況と課題、まちづくりの基本理念等を踏まえ、まちづくりにおける具体的な目標として、以下に示す3つの基本目標を定めます。

潤いのある快適生活都市

■ 良好な居住環境の創出

都市基盤施設の整備を促進し、良好な居住環境を有する住宅地の計画的供給を図ります。これにより、名古屋市北部のベッドタウンとして、また本町で就業する人々のやすらぎの場としての機能を強化し、本町の人口集積を図ります。

■ コアの形成

生活の利便性をもたらす都市機能、商業機能が集積した中心的な都市拠点の形成を図ります。

■ ふれあい空間の創造

豊かな自然環境と調和し、コミュニティ機能、アメニティ機能を備えた快適な居住環境を形成し魅力的なまちづくりを進めます。

都市型総合空港とともに未来を開く臨空港都市

■ 地域振興拠点の形成

名古屋空港の機能転換にあわせ、旧空港ターミナル用地の一部を地域振興用地として、立地条件を活かした集客力を備えた機能や、地域経済や雇用、地域イメージなど地域振興に貢献する機能の導入による土地利用転換を図り、臨空港都市として空港と連携した、新たな活力を創出する拠点形成を図ります。

■ 中核的広域防災拠点の形成

名古屋空港は、広域交通体系へのアクセス利便性が高く、自衛隊基地に隣接し、大型航空機の離着陸が可能な滑走路等が整備されています。これらの立地特性や既存施設を有効活用した、中部圏における中核的広域防災拠点の形成を図ります。

広域物流拠点と航空産業を中心とする産業都市

■ 広域物流機能の充実

広域道路網体系へのアクセス利便性を活かし、名古屋市中央卸売市場北部市場と既存の物流施設との連携を図るなど、広域物流関連産業の立地誘導を図ります。

■ 先端航空産業の誘致

名古屋空港に隣接した航空関連企業を中心に、関連産業のより一層の誘致・集積を図ります。また、旧空港ターミナル用地の一部にも航空関連研究施設・企業を含めた先端産業の誘致・集積を図ります。

3. 将来フレーム

1) 将来人口フレーム

本町の人口は、昭和40年代の高度成長期における急激な人口増加から、その後は横ばい傾向で推移してきました。しかし、平成17年2月の中部国際空港開港にあわせて、名古屋空港は小型航空機中心の「都市型総合空港」として機能転換が図られたため、町内の空港関連事業所の移転等による人口減少が予想されます。しかし、本町は名古屋市に隣接した優位な位置にあり、今後の都市基盤整備により、その後再び人口が回復することが見込まれます。

したがって、本都市計画マスタープランの将来人口フレームは、上位計画である豊山町第3次総合計画に基づき、以下のように設定します。

平成22年の将来人口は14,000人と設定し、世帯数は5,050世帯と増加するものの、1世帯当たりの人員は漸減するものと予測します。

表 将来人口フレーム

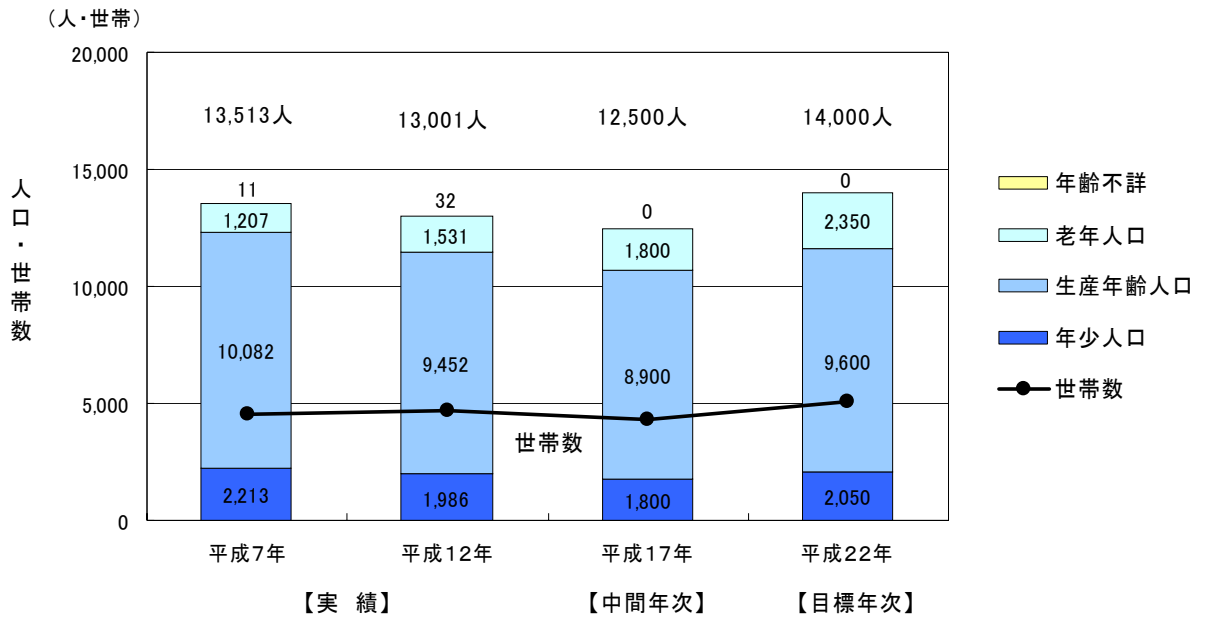
(単位:人、%)

		平成7年 (実績)	平成12年 (実績)	平成17年 (中間)	平成22年 (目標)	
総人口	総人口	13,513 (100.0)	13,001 (100.0)	12,500 (100.0)	14,000 (100.0)	
	人口構成	年少人口	2,213 (16.4)	1,986 (15.3)	1,800 (14.4)	2,050 (14.6)
		生産年齢人口	10,082 (74.6)	9,452 (72.9)	8,900 (71.2)	9,600 (68.6)
		老年人口	1,207 (8.9)	1,531 (11.8)	1,800 (14.4)	2,350 (16.8)
		年齢不詳	11 (0.1)	32 (0.2)	—	—
世帯数		4,522	4,695	4,300	5,050	
1世帯当たり人数		2.99	2.77	2.91	2.77	

注1) 平成7、12年の実績値は国勢調査

注2) 各年の()内は総人口に対する比率(%)

将来人口の推移



2) 将来産業就業者フレーム

総人口に対する就業者数の比率は漸増していくものとし、将来産業就業者フレームは、上位計画である豊山町第3次総合計画に基づき、以下のように設定します。

主要産業の就業者数は、農業は横ばい、製造業、卸売業・小売業・飲食店、サービス業は平成17年にいったん減少するものの、平成22年には人口増加及び地域振興施策により再び増加するものと予測します。

平成22年の就業人口は8,200人、そのうち第1次産業は150人、第2次産業は2,650人、第3次産業は5,400人と設定します。

表 将来産業就業者フレーム

(単位:人、%)

項 目	平成7年 【実績】	平成12年 【実績】	平成17年 【中間】	平成22年 【目標】	
就業者総数	7,780 (100.0)	7,469 (100.0)	7,250 (100.0)	8,200 (100.0)	
第1次産業	農 業	155 (2.0)	112 (1.5)	150 (2.1)	150 (1.8)
	その他	0 (0.0)	1 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
	計	155 (2.0)	113 (1.5)	150 (2.1)	150 (1.8)
第2次産業	製造業	1,657 (21.3)	1,575 (21.1)	1,400 (19.3)	1,550 (18.9)
	その他	1,060 (13.6)	949 (12.7)	1,000 (13.8)	1,100 (13.4)
	計	2,717 (34.9)	2,524 (33.8)	2,400 (33.1)	2,650 (32.3)
第3次産業	卸売・小売業 飲食店	2,327 (29.9)	2,027 (27.1)	2,300 (31.7)	2,700 (32.9)
	サービス業	1,372 (17.6)	1,501 (20.1)	1,300 (17.9)	1,550 (18.9)
	その他	1,204 (15.5)	1,226 (16.4)	1,100 (15.2)	1,150 (14.0)
	計	4,903 (63.0)	4,754 (63.6)	4,700 (64.8)	5,400 (65.9)

注1) 平成7、12年の実績値は国勢調査

注2) 各年の()内は就業者総数に対する比率(%)

3) 将来土地利用フレーム

豊山町第3次総合計画に基づき設定した、将来人口フレーム及び将来産業就業者フレームより、将来土地利用フレームを以下のように設定します。

将来人口及び将来産業就業者の増加による新たに必要となる市街地は、現状の市街化区域内の都市的低未利用地の活用と、市街化調整区域内の地域振興用地の活用及び空港南側の農地の土地利用転換により充分対応可能と考えられます。市街化調整区域内に位置する地域振興用地や空港南側の農地（地域振興関連リザーブ用地）などを、今後計画的に市街化を図っていくべき区域として市街化想定区域に設定します。















表 将来土地利用フレーム

(単位：ha)

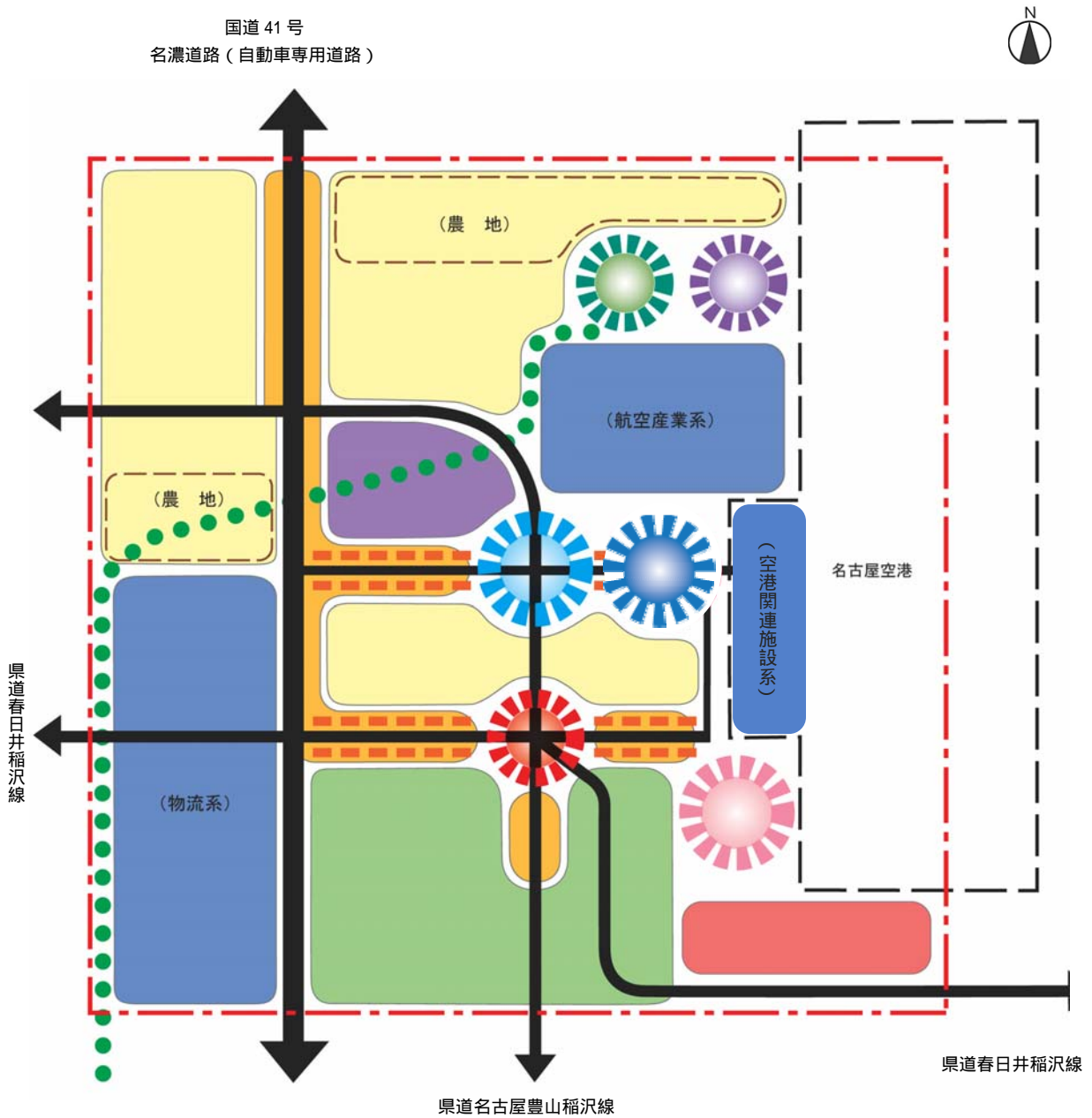
区域区分		現行用途区分	平成22年
都市計画区域	住宅地(含商業)	265	265
	産業用地	84	84
	市街化区域	349	349
	市街化想定区域	—	34
	市街化調整区域	270	236
		619	619

4 . 将来都市構造

まちづくりの基本目標に沿って、「活力に満ち、快適で住みよい町」の実現に向けて必要な都市の骨格構造を設定します。

-  **広域交流拠点** : 大規模商業施設を導入するなど、豊山町の地域振興・活性化に寄与する広域交流拠点の形成を図ります。
-  **地域商業拠点** : 既存の商業施設を中心に、地域住民のための商業拠点の形成を図ります。
-  **産業振興拠点** : 航空関連研究施設・企業等の先端産業の誘致・集積を図り、豊山町の産業振興拠点の形成を図ります。
-  **行政サービス拠点** : 公共公益施設が集積する地区を行政サービス拠点として位置づけ、行政サービス機能の充実を図ります。
-  **コミュニティ拠点** : 拠点的公園の整備により、アメニティ・レクリエーション空間を創出し、地域住民のコミュニティ拠点の形成を図ります。
-  **中核的広域防災拠点** : 名古屋大都市圏における中核的広域防災拠点の形成を図ります。また、平常時は、地域住民に安らぎや潤いを与える空間形成を図ります。
-  **シンボリックな都市空間の創出** : 国道 41 号と広域交流拠点や名古屋空港を結ぶ県道名古屋空港中央線沿道及び主要地方道春日井稲沢線・県道名古屋空港線沿道を、まちのシンボルとなる都市空間の創出を図ります。
-  **水と緑のネットワーク** : 大山川を水と緑のネットワーク空間として位置づけ、親水性の高い水辺空間の形成や、地区公園や周辺の公園、緑道等と結ぶことにより、連続した安らぎと潤いの空間形成を図ります。
-  **沿道商業・業務ゾーン** : 広域幹線道路沿道の一部を商業・業務ゾーンとして位置づけ、交通便利性を活かした沿道型商業機能や業務機能の立地誘導を図ります。
-  **産業ゾーン
(物流系・航空産業系・
空港関連施設系)** : 国道41号を軸に産業（物流系）ゾーンとして位置づけ、物流関連産業の計画的な立地誘導を図ります。
: 既存の航空関連産業が立地する、空港に隣接した区域を産業（航空産業系）ゾーンとして位置づけ、空港との連携や関連産業の誘致・集積を図ります。
: 県営名古屋空港が立地する区域を産業（航空関連施設系）ゾーンとして位置づけ、空港の活性化を図ります。
-  **地域振興関連ゾーン
(リザーブ用地)** : 空港南側に位置する農地を地域振興関連ゾーンとして位置づけ、広域交流拠点と連携し、地域振興に資する都市的土地利用転換を図ります。
-  **土地利用再編ゾーン** : 土地利用の再編により用途の混在を解消し、良好な住環境の創出と、国道 41 号沿道に企業進出や工場再配置の誘導を図ります。
-  **土地利用転換促進ゾーン** : 都市的未利用地が多く存在する地区において、都市基盤の整備を促進し、良好な住環境を有する住宅地への土地利用転換を図ります。
-  **土地利用維持ゾーン** : 地域コミュニティを有する既成市街地や、農業振興を図るべき区域の優良農地等の維持・保全を図ります。

将来都市構造図



- 広域交流拠点
- 地域商業拠点
- 産業振興拠点
- 行政サービス拠点
- コミュニティ拠点
- 中核的広域防災拠点
- シンボリックな都市空間の創出
- 水と緑のネットワーク
- 沿道商業・業務ゾーン
- 産業ゾーン(物流系・航空産業系・空港関連施設系)
- 地域振興関連ゾーン(リザーブ用地)
- 土地利用再編ゾーン
- 土地利用転換促進ゾーン
- 土地利用維持ゾーン

第Ⅲ章

まちづくりの方針

1. 土地利用の方針

1) 土地利用の基本方針

本町のまちづくりは、まちづくりの基本理念である「活力に満ち、快適で住みよい町づくり」に基づいた都市空間形成を目指します。

土地は都市空間を形成するもっとも基本的な要素であり、土地をどのように利用するかは、まちづくりの根幹といえます。以下に示す豊山町第3次総合計画を踏まえた土地利用の基本方針に沿ってまちづくりを行います。

調和のある土地利用の誘導

快適で住みよい住環境と計画的な市街地の形成を図り、秩序ある都市の発展と魅力あるまちづくりを誘導していくためには、住工混在の解消、都市的低未利用地の利用促進、また、名古屋空港の機能転換にあわせた、空港周辺の土地利用の適正な誘導が必要となっています。

よって、土地利用の施策においても、市街地整備、住宅・宅地供給、公園整備などの関連する分野と連携しながら、計画的でまとまりのある、調和のとれた21世紀型の創造的なまちづくりに取り組みます。

2) 土地利用の区分と配置方針

土地利用の区分

土地利用の区分は、以下のように設定します。

	【土地利用区分】	【土地利用イメージ】
市街化区域 における 土地利用区分	住宅地区	: 低・中層を基本とする住宅を中心に誘導する地区
	商業地区	: 商業・業務施設を中心に誘導する地区
	工業地区	: 工業施設や流通業務施設を中心に誘導する地区
	沿道複合地区	: 幹線道路の沿道で、商業系や工業系の沿道利用施設を中心に誘導する地区
	地域交流地区	: 公共公益施設を中心に、地域住民の交流を図る地区
	広域交流拠点地区	: 地域振興に向けた新しい都市活力ゾーンとして計画的な開発整備を誘導する地区
	産業振興拠点地区	: 産業を核とした新しい活力ゾーンとして計画的な開発整備を誘導する地区
	空港関連施設拠点地区	: 空港及び空港関連施設の整備を誘導する地区
	スポーツ・レクリエーション地区	: 大規模な公園・緑地や、その他の野外レクリエーションの場としての利用を図る地区
市街化調整区域 における 土地利用区分	農業地区	: 農業の振興と農地の保全を図る地区
	暫定農業地区	: 暫定的に農地として保全する地区
	地域振興関連地区 (リザーブ用地)	: 広域交流拠点と連携し、地域振興に資する都市的土地利用転換を図る地区
	中核的 広域防災拠点地区	: 中核的広域防災拠点の整備を誘導する地区

土地利用の配置方針

土地利用の基本方針に基づき、以下のように各区分ごとに配置方針を定めて、土地利用を計画的に誘導していきます。

住宅地区

現況の土地利用において、大部分が住宅地として利用され、今後も住宅地としての利用を図っていくべき地区、又は計画的に住宅地として整備・誘導する地区を住宅地区として配置します。

住宅地区は、低・中層を基本とする住宅を中心に、生活利便性や居住環境の向上に配慮して整備・誘導を進めます。また、戸建住宅を主体とする既成市街地においては、低層住宅を中心に、これまでの地域コミュニティを活かした良好な居住環境の整備・誘導を図ります。

商業地区

伊勢山交差点周辺を、地域密着型の商業施設の集積を図る地区として配置します。

既存の各種小売業の集積を活かし、地域住民の日常生活に必要な商業サービスを提供する施設の集積を誘導します。

工業地区

空港に隣接し、三菱重工業（株）小牧南工場が立地する地区周辺及び旧空港ターミナル用地の一部を航空関連産業、航空関連研究施設、先端産業の集積を図る工業地区として配置します。県営名古屋空港ターミナル地域は、空港施設及び複合的空港関連施設の集積を図る工業地区として配置します。

また、広域道路網体系へのアクセス利便性を活かし、名古屋市中央卸売市場北部市場を中心に、国道41号と大山川に挟まれる地区周辺及び町域南部国道41号東側の地域を流通業務関連施設の集積を図る工業地区として配置します。

工業地区は、周辺の市街地環境等への影響に配慮して立地誘導を図ります。また、住宅地区内に立地する工場等についても、工業地区内への立地誘導を図ります。

沿道複合地区

国道41号など広域幹線道路沿道の一部を、沿道複合地区として配置します。沿道利用の向上を図るため、沿道サービス型商業施設などを中心に、周辺の市街地環境等への影響に配慮しながら立地誘導を図ります。

地域交流地区

役場や社会教育センターなど公共公益施設が立地する地区を、地域交流地区として配置します。

地域住民の交流の場として、行政サービス機能等の充実を図ります。

スポーツ・レクリエーション地区

神明公園を、町の拠点公園として配置します。

不足するアメニティ空間を創出し、住民の日常的な憩い、レクリエーションの場としての緑地や施設の整備・充実を図ります。

農業地区

国道41号西側、一級河川大山川以北の市街化調整区域及び、町域北部の市街化調整区域を、農業地区として配置します。

当地区の農地は、既存の宅地とを分離する緩衝緑地としての役割を有していることから、都市的土地利用を図らず農地の保全を図ります。

暫定農業地区

国道41号西側、一級河川大山川以南の市街化調整区域を、暫定農業地区として配置します。

当地区は既に倉庫、工場等がスプロール的に立地していますが、当地区の農地は当面保全を図るものとします。

広域交流拠点地区

県営空港化により、地域振興用地として土地利用転換を図る旧国際線ターミナル地区を、広域交流拠点地区として配置します。

旧国際線ターミナルという地域資産を有効に活用し、かつ「空港」としての歴史を継承した施設の活用を通じて、地区固有のイメージ形成を図ります。同時に、隣接する空港との連携や広域道路網などの立地条件や大規模用地の持つ開発ポテンシャルを活かした、集客力のある複合型の大規模商業・アミューズメント機能等の導入により、名古屋空港の機能転換後も地域の活力維持をけん引する新たな活力拠点の形成を図ります。

当地区は、一般の市街地に隣接しているため、地域と共生した土地利用転換を進める上で、周辺市街地環境への影響に配慮した土地利用転換を図ります。

地域振興関連地区（リザーブ用地）

町域南部の空港、広域交流拠点に隣接した市街化調整区域内の農地を、地域振興関連地区（リザーブ用地）として配置します。

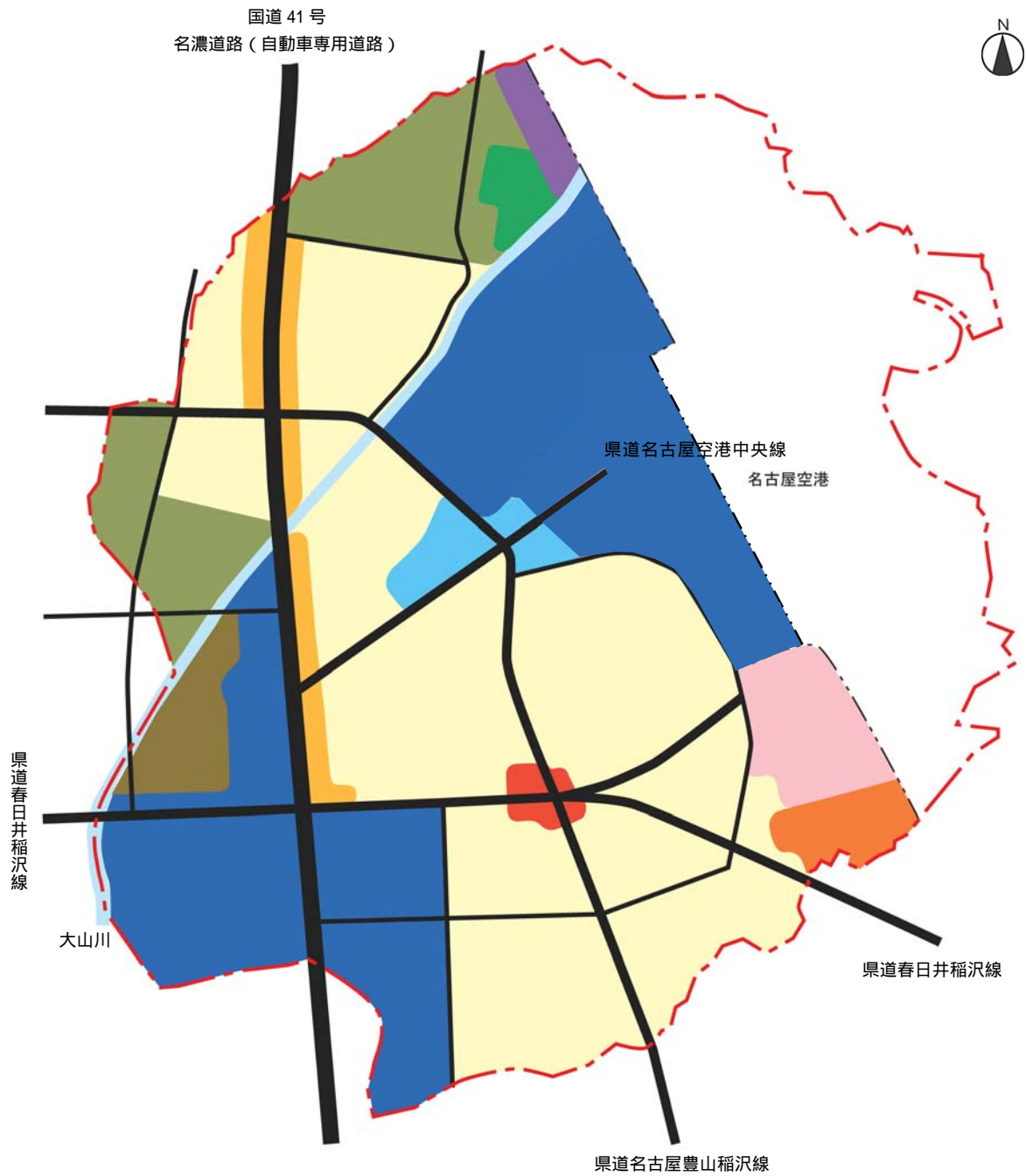
当地区は、市街地内の穴ぬけ的な農地となっており、空港機能の転換による影響緩和を考慮して、隣接する広域交流拠点と連携し、地域振興に資する都市的土地利用転換を図る地区とします。

中核的広域防災拠点地区

大山川と県営空港用地が交差する地区を、中核的広域防災拠点地区として配置します。

災害時におけるオペレーション機能や物資等の備蓄機能などの整備を図ります。また、平常時は、これらを宿泊滞在型を含む人材育成の拠点や多目的広場などとして活用し、隣接する神明公園と一体となって地域住民に安らぎや潤いを与える空間形成を図ります。

土地利用計画図



- | | |
|---|------------------|
| | 住宅地区 |
| | 商業地区 |
| | 工業地区 |
| | 沿道複合地区 |
| | 地域交流地区 |
| | 広域交流拠点地区 |
| | 地域振興関連地区(リザーブ用地) |
| | スポーツ・レクリエーション地区 |
| | 農業地区 |
| | 暫定農業地区 |
| | 中核的広域防災拠点地区 |

2 . 道路・交通施設整備の方針

1) 道路・交通施設整備の基本方針

利便性に優れた道路・交通体系の確立

まちの骨格を形成し、地域間交流や産業経済活動の活性化、広域化を担う道路体系の役割分担を明確にした、道路・交通体系の確立に取り組みます。

また、地域住民をはじめ、利用者にとって利便性に優れ、環境に配慮した道路環境の整備を行います。

2) 道路・交通施設整備の整備目標

生活道路及び人にやさしい道路整備

生活道路については、生活環境や景観に配慮して整備を図り、広域幹線道路などとの有機的・効果的な結合を図ります。

また、高齢者、障害者を含むすべての人が、自立した生活を維持し活動できるまちづくりの一環として、ユニバーサルデザイン※に配慮し、住民や来町者が安心して楽しく散策できる道路整備を図るとともに、歩行者ネットワークの形成を図ります。

※ユニバーサルデザイン：年齢、性別、身体、国籍など、人々が持つ様々な特性や違いを認め合い、特定の人のための特定のデザインではなく、はじめから多くの人を使いやすいことを考慮し、デザインされるべきであるという考え方。

■ 広域幹線道路などの整備

名古屋空港へのアクセシビリティ[※]の向上や、通過交通の多い都市特性に対応した広域幹線道路網の整備・促進を図ります。

※アクセシビリティ：近づきやすさ、利用しやすさ、便利さのこと。

■ バス路線の整備充実

鉄道駅がない本町にとってバス交通は、周辺の市町や鉄道駅などを結ぶ重要な公共交通機関である。よって、高齢化社会に対応し、住民の利便性に配慮したバス路線の整備・拡充を図ります。

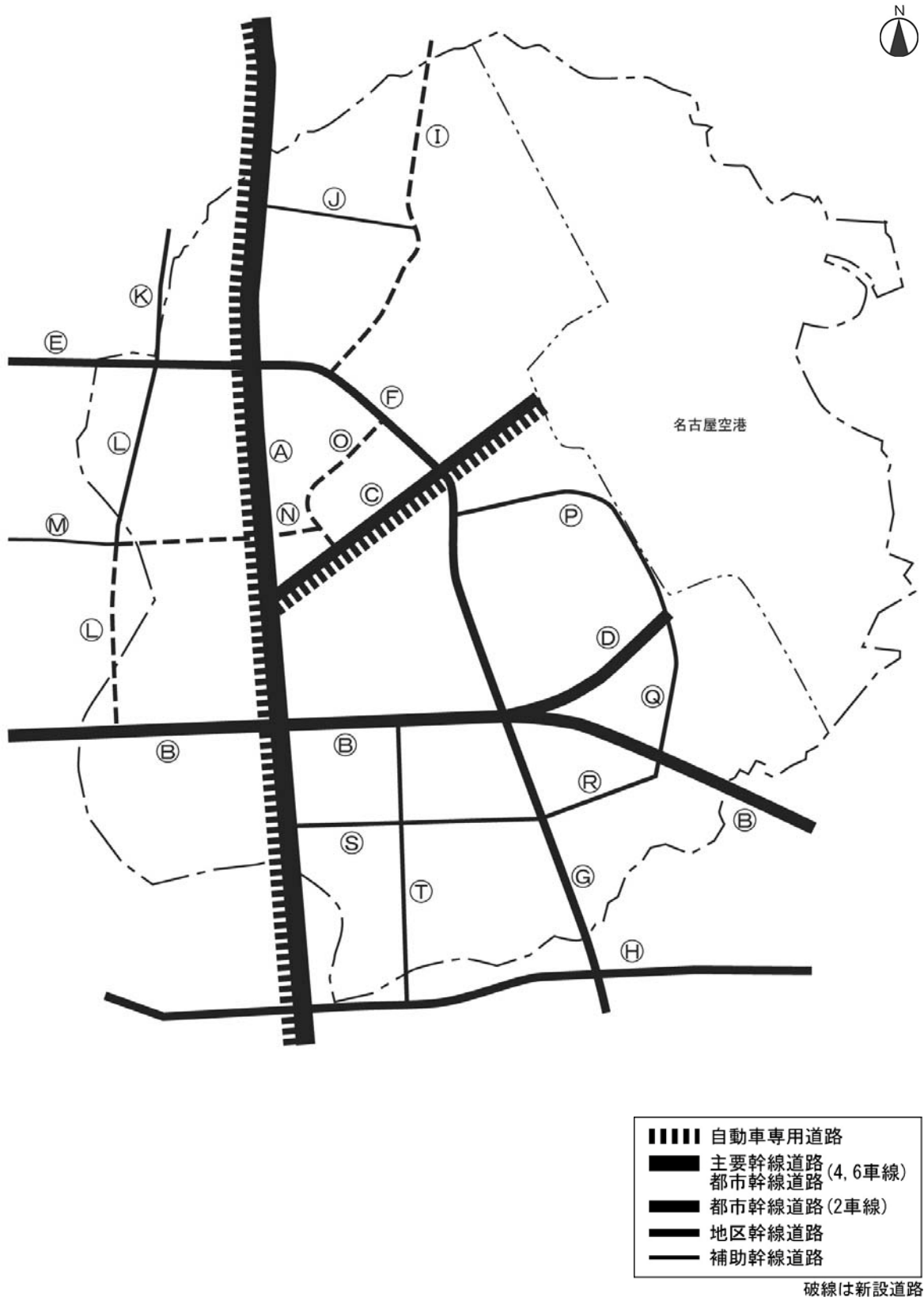
3) 道路配置及び幅員計画

	候補路線		計画幅員	車線数
主要幹線道路	A	(都) 国道41号線	40	6
都市幹線道路	B	(都) 春日井稲沢線、(県) 春日井稲沢線	20(18)	4, 2
	C	(都) 空港中央線	25	2
	D	(県) 名古屋空港線	(21)	4
地区幹線道路	E	(都) 豊山西春線	16	2
	F	(都) 豊山水分橋線((都) 春日井稲沢線以北)	16	2
	G	(都) 豊山水分橋線((都) 春日井稲沢線以南)	20	2
	H	(都) 如意線	16	2
補助幹線道路	I	新設道路	—	2
	J	(町) 51号線、(町) 117号線	(5.5)	2
	K	新設道路	12	2
	L	(町) 53号線、新設道路	(4)	2
	M	新設道路	—	2
	N	新設道路	—	2
	O	新設道路	—	2
	P	(町) 3号線	(11)	2
	Q	(町) 4号線	(8)	2
	R	(町) 5号線	(6)	2
	S	(町) 6号線	(6)	2
	T	(町) 58号線	(8)	2

注) ・カッコ内幅員は現道幅員(図上計測)

- ・(都) は都市計画道路を示す
- ・(県) は県道を示す
- ・(町) は町道を示す

道路・交通整備方針図



3 . 公園・緑地整備の方針

1) 公園・緑地整備の基本方針

緑の創造と育成と保全

子供から高齢者、さらに障害者も楽しめる生活の憩いの場である公園・緑地を適正に配置・創造し、緑豊かな安らぎと潤いのあるまちづくりに取り組みます。

また、緑化活動を通じて、地域住民の意識の高揚と緑の育成、保全に取り組みます。

2) 公園・緑地整備の整備目標

■ 緑の拠点づくり

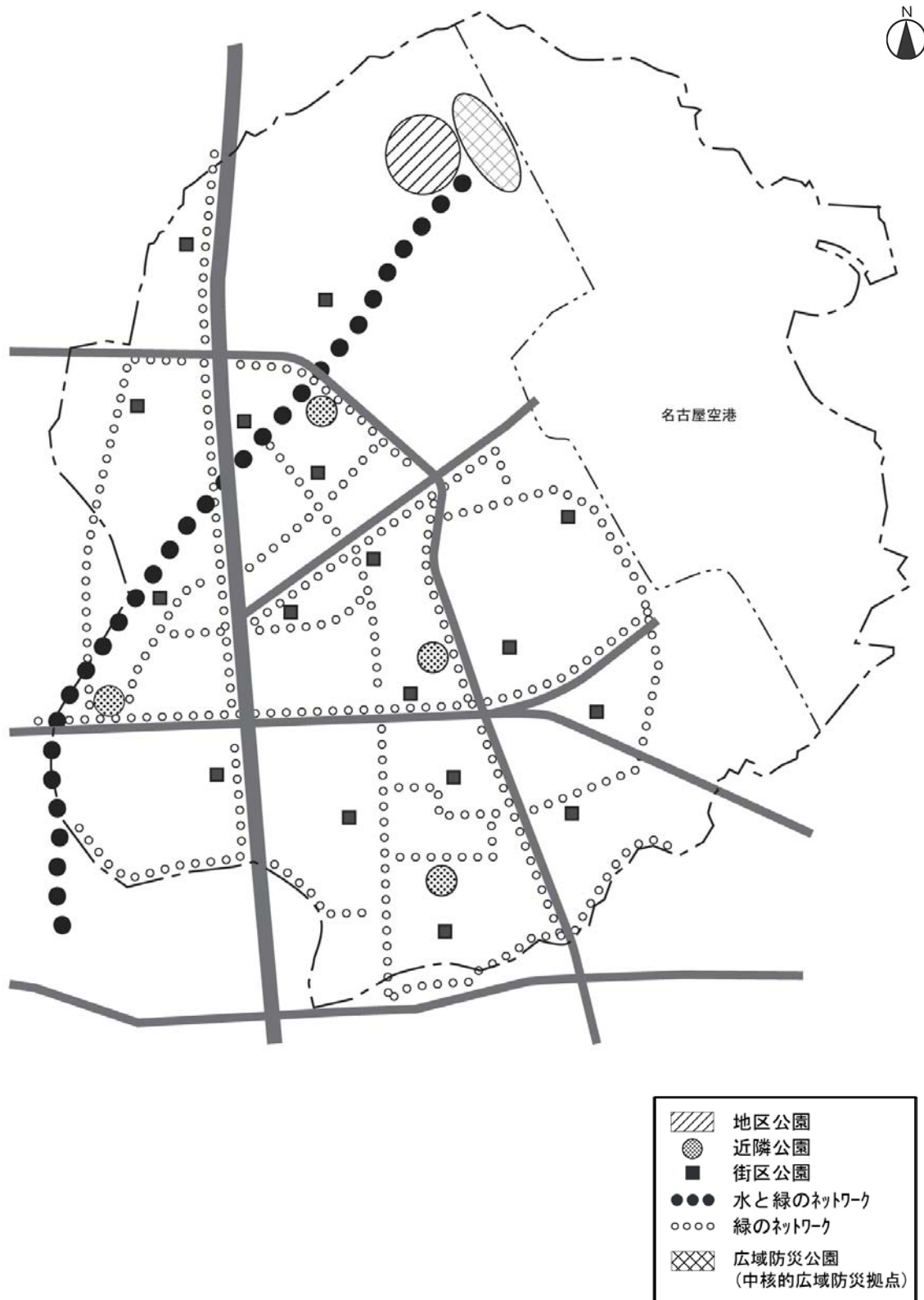
拠点となる地区公園として神明公園や、近隣公園、街区公園を整備するとともに、平常時において中核的広域防災拠点を緑地空間として活用し、さらに役場、学校、保育所、総合福祉センターなどの公共公益施設を緑の拠点として整備を図ります。

また、これらや地域に散在する緑地資源を緑化した河川や街路で結びつけることによって、緑のネットワークの形成を図ります。

■ 緑地の創造・保全

河川、街路、緑道などの線的な連なりを、地域に散在する緑地を結ぶネットワーク的機能として位置づけ、連続した緑化空間の創造を図ります。また、水田や畑、社寺林などを地域の貴重な緑地資源として保全するとともに、緑化活動を推し進めることにより地域住民の緑化に対する意識の高揚を図ります。

公園・緑地整備方針図



4 下水道整備の方針

1) 下水道整備の基本方針

下水道事業の推進による暮らしやすい生活環境づくり

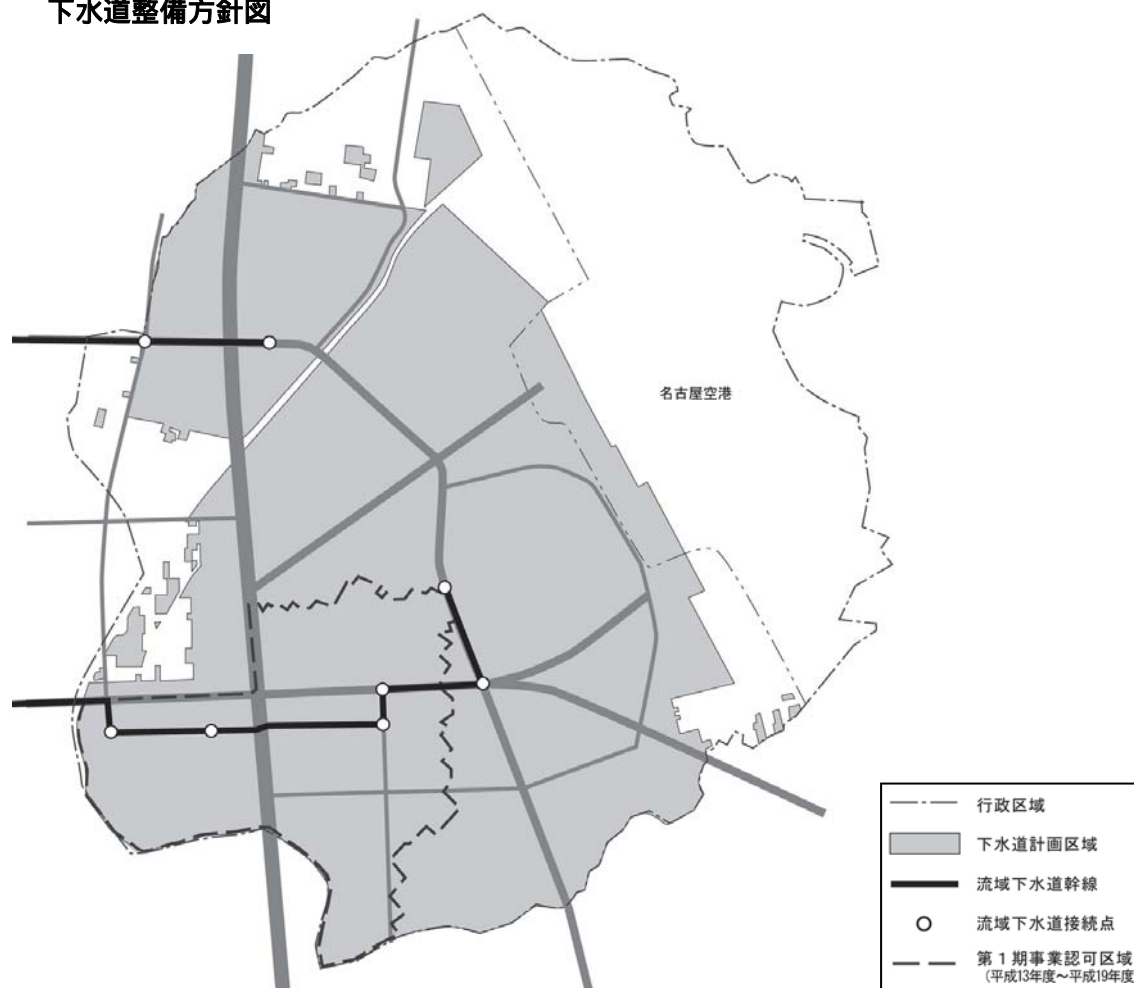
市街地における汚水を効率的に排除・処理する公共下水道事業をはじめとする下水道事業を推進し、衛生的で文化的な暮らしやすい生活環境づくりに取り組みます。

2) 下水道整備の整備目標

■ 下水道事業の推進

県や関係町との連携により、流域下水道と公共下水道の整備の円滑な実施を図ります。

下水道整備方針図



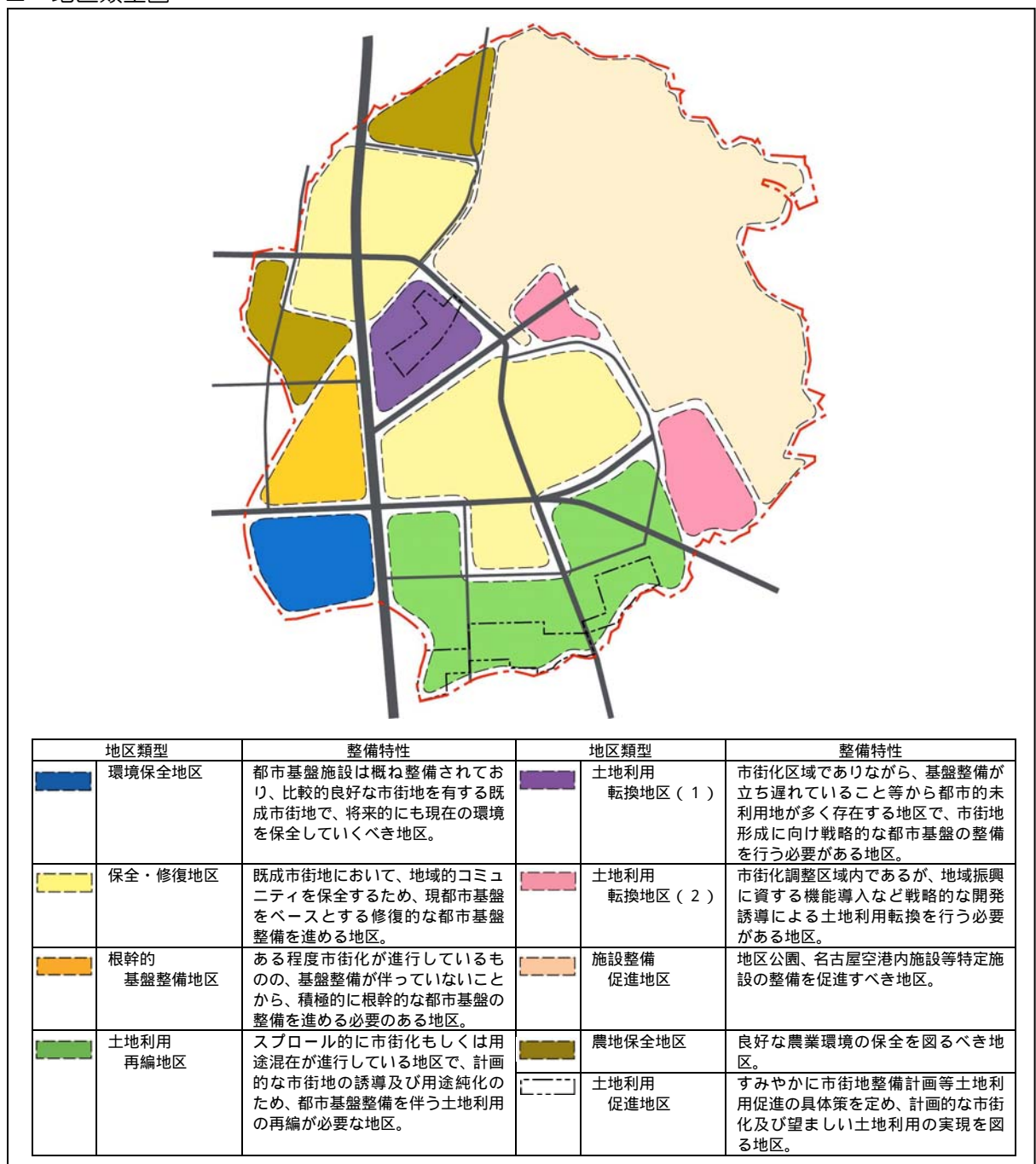
5 . 地区整備の方針

まちづくりの方針を踏まえて、地区の市街化状況、基盤整備状況及び土地利用現況等より各地区の市街化整備特性を整理し、共通の整備課題を有する地区を集約することにより、地区の類型化を行いました。

これらのうち、市街化整備の緊急度、まちづくりに対する寄与度が高く、今後豊山町が戦略的に都市基盤施設の整備を図る必要がある地区（重点整備地区）は、土地利用再編型及び土地利用転換型の地区と考えられます。

今後、これらの地区を中心に、市街地整備計画等、土地利用促進の具体策を定め、計画的な市街地及び望ましい土地利用の実現を図るべく調査・検討に取り組みます。

■ 地区類型図



豊山町都市計画マスタープラン（一部改訂）策定に関する経緯

平成21年2月3日 豊山町都市計画マスタープラン（平成21年3月改訂案）の縦覧公告

平成21年2月3日 豊山町都市計画マスタープラン（平成21年3月改訂案）の縦覧
～2月17日

平成21年3月3日 町都市計画審議会に諮問、答申

平成21年 月 日 町議会福祉建設常任委員会に報告

平成21年 月 日 豊山町都市計画マスタープラン（平成21年3月改訂案）の公表

平成21年 月 日 愛知県知事に通知

豊山町都市計画マスタープラン（平成 21 年 3 月 改訂）

発 行 / 豊山町
愛知県西春日井郡豊山町大字豊場字新栄 260
TEL (0568) 28 0001

編 集 / 豊山町 経済建設部 都市計画課

発行日 / 平成 21 年 3 月

