

豊山町都市計画マスタープラン

全体構想と地域別構想について

全体構想

1 将来都市構造	1
(1) 将来都市構造の基本的考え方	1
(2) 将来都市構造	1
2 土地利用の方針	4
(1) 市街地の規模	4
(2) 土地利用の方針	8
3 都市施設の整備方針	14
(1) 幹線道路の整備方針	14
(2) 公園の整備方針	16
(3) 河川・下水道の整備方針	19

地域別構想

1 新栄小学校区	1
(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	1
(2) 地域別構想(案)	2
2 豊山小学校区	3
(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	3
(2) 地域別構想(案)	4
3 志水小学校区	5
(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	5
(2) 地域別構想(案)	6

全体構想

1	将来都市構造	1
	(1) 将来都市構造の基本的考え方	1
	(2) 将来都市構造	1
	1) 拠点の配置と形成の方針	1
	2) 都市機能軸の配置と形成の方針	2
	3) 骨格的都市施設の配置と形成の方針	3
2	土地利用の方針	4
	(1) 市街地の規模	4
	1) 住居系市街地規模	4
	2) 工業系市街地規模	4
	3) 商業系市街地規模	5
	4) 市街地フレームのまとめ	7
	(2) 土地利用の方針	8
	1) 基本的考え方	8
	2) 土地利用の方針	9
	ア) 住居系土地利用	9
	イ) 商業系土地利用	10
	ウ) 工業・業務・物流系土地利用	11
	エ) 公共公益的土地利用	12
	オ) 農業系土地利用	13
3	都市施設の整備方針	14
	(1) 幹線道路の整備方針	14
	1) 幹線道路整備の基本的考え方	14
	2) 骨格的な幹線道路のネットワーク形成方針	14
	3) 自転車・歩行者ネットワークの形成方針	14
	4) 公共交通の形成方針	15
	(2) 公園の整備方針	16
	1) 公園整備の基本的考え方	16
	2) 公園整備の方針	16
	(3) 河川・下水道の整備方針	19
	1) 河川・下水道整備の基本的考え方	19
	2) 河川の整備方針	19
	3) 下水道の整備方針	19

1 将来都市構造

(1) 将来都市構造の基本的考え方

まちづくりの基本理念・目標を踏まえ、これを都市の基本構造として形にあらわしたものが「将来都市構造」である。将来都市構造の考え方を以下に示す。

都市づくりの基本理念（小さくてもキラッと輝くまちづくり）		
<p>■ 活力あるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> 旧空港用地、幹線道路を活用した産業立地の受け皿づくり 高齢社会のなかでも、活力を維持するための、多様な世代が暮らしやすいまちづくり 	<p>■ 暮らしやすいまち</p> <ul style="list-style-type: none"> 徒歩、自転車が便利で、楽しく利用できるまちづくり 身近な水と緑のネットワークがあるまちづくり 住工混在、高さの混在を防いだ暮らしやすいまちづくり 安心、安全なまちづくり 	<p>■ 時代に向き合うまち</p> <ul style="list-style-type: none"> 「臨空」をキーワードに産業、文化交流、防災の機能を活かしたまちづくり 「コンパクトなまち」をキーワードに、環境に配慮したまちづくり 「食の安全」をキーワードに、大地の恵みに親しめるまちづくり



都市構造の考え方	
<p>■ 産業立地の受け皿、人口の受け皿をつくる。</p> <p>■ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。</p> <p>■ 空港とのつながりを都市の形として示す。</p> <p>■ 都市機能をコンパクトに集約する。</p> <p>■ 「農」「食」という視点からのまちづくりを表現する。</p>	<p>■ 広域交流拠点を、エアポートウォークを核として集約配置する。</p> <p>■ 空港と既存産業を核とした産業振興拠点を集約配置する。</p> <p>■ 空港機能を活用した広域防災拠点を配置する。</p> <p>■ 北部市場の特性を活用し、新たな付加価値も創造し、「食の拠点」として位置づける。</p> <p>■ 北部市場と広域交流拠点を結ぶ「にぎわいの軸」をつくる。</p> <p>■ 既存の商業、公益的施設の集積を活かし、日常の買い物やコミュニティ形成、文化活動等の拠点を形成する。</p> <p>■ 幹線道路ネットワークと河川を活用しながら「自転車・徒歩」の軸を明確にする。</p> <p>■ 身近な水と緑を活用して都市内のうるおいを創出する。</p> <p>■ 住工の混在、高さの混在のない暮らしやすい市街地環境をつくる。</p> <p>■ 市街化調整区域の農地保全と市街化区域内の農地の活用。</p>

(2) 将来都市構造

1) 拠点の配置と形成の方針

■ 広域交流拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業立地の受け皿をつくる。 都市機能をコンパクトに集約する。 空港とのつながりを都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 名古屋空港旧国際線旅客ターミナル地区に立地する大規模集客施設（商業施設、アミューズメント施設の複合施設）を中心に拠点を形成する。 隣接した市街化調整区域の農地については、当面「リザーブ用地」とし、広域交流拠点と連携した地域振興に資する土地利用転換を今後図っていく。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「空港」としての歴史を継承することにより、都市の固有のイメージを明確にする。 名古屋空港の機能転換後も地域の活力を牽引し得る産業立地をめざし、拠点形成を図る。

■ 先端産業振興拠点・空港関連機能整備拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業立地の受け皿をつくる。 都市機能をコンパクトに集約する。 空港とのつながりを都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存工業集積ゾーン（航空宇宙産業の集積地区）と旧空港用地・青山神明地区の市街化調整区域にかけて、先端産業振興拠点を形成する。 空港ターミナル地域には空港関連機能整備拠点を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 航空宇宙関連の先端産業の立地の受け皿を形成する。（先端産業振興拠点） 先端産業振興拠点の機能と連携し、空港関連機能の高度化を図る。（空港関連機能整備拠点）

■ その他の産業拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> 産業立地の受け皿、人口の受け皿をつくる。 「農」「食」という視点からのまちづくりを表現する。 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 都市機能をコンパクトに集約する。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北部市場及びその周辺の食品関連産業集積地区において「食の流通拠点」を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 北部市場が持つ「食の流通拠点」としての機能の充実、多様化を図り、産業としての物流拠点機能と、「食の安全」という住民生活の視点（飲食店、ファーマーズ・マーケット等）が複合した拠点機能として位置づける。
<ul style="list-style-type: none"> （都）豊山西春線南側（高添地区）において、「産業・公益機能拠点」を形成する。 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路のアクセス利便性を活かし、工業機能、公益的機能の立地を図る。

2) 都市機能軸の配置と形成の方針

■ 地域商業拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 ・ 都市機能をコンパクトに集約する。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地を南北に縦貫する幹線道路である（都）豊山水分橋線と、東西方向の幹線道路である（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線の交差点付近において拠点を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の商業施設を中心として、徒歩圏や自転車利用圏の住民が日常生活を営むための商業機能を中心とした拠点形成を図る。

■ コミュニティ拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 ・ 都市機能をコンパクトに集約する。 ・ 空港とのつながりを都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地を南北に縦貫する幹線道路である（都）豊山水分橋線上において公共施設が集中的に立地する役場周辺、神明公園周辺の2箇所において拠点を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 役場等の行政施設、スポーツレクリエーション施設、集会施設等の既存施設の集積を活用し、町民のコミュニティの核となる拠点形成を図る。 ・ 神明公園、航空館 boon を核として、緑の拠点、また臨空都市としての文化の発信拠点の形成を図る。

■ 広域防災拠点

<p>【拠点形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 ・ 空港とのつながりを都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旧空港用地を中心に拠点を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港施設や航空自衛隊、民間航空等の輸送機能と一体となった、災害時の救援、物資輸送等の機能を導入する。

■ 都市のにぎわいの軸

<p>【軸形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 産業立地の受け皿をつくる。 ・ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 ・ 都市機能をコンパクトに集約する。 ・ 「農」「食」という視点からのまちづくりを表現する。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域交流拠点、地域商業拠点、「食」の流通拠点を結ぶ軸を形成する。（（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線沿道） 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常生活を営むための商業機能とともに、飲食店等の立地により、多くの人が集まりにぎわいのある軸を形成し、また都市のシンボルともなる都市空間の創出を目指す。

■ 沿道商業・業務軸

<p>【軸形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 産業立地の受け皿をつくる。 ・ 都市機能をコンパクトに集約する。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 41 号沿道及び（都）空港中央線沿道において、軸を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道 41 号沿道において、沿道立地型の商業・業務機能の立地誘導を図る。 ・ （都）空港中央線沿道において、名古屋空港及び先端産業振興拠点の機能と連携した、業務系土地利用の立地誘導を図り、先端産業を中心とした業務軸を形成する。

■ 生活交流軸

<p>【軸形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 ・ 都市機能をコンパクトに集約する。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地を南北に縦貫する幹線道路である（都）豊山水分橋線沿道において軸を形成する。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 町民の日常生活に係わる自転車、歩行者交通の集約により安全性の確保を図る。 ・ 軸上に配置する地域商業拠点、コミュニティ拠点を中心に、町民の生活利便性、文化活動支援等に資する都市機能（生活関連商業、文化、レクリエーション活動スペース等）の集積を高める。

3) 骨格的都市施設の配置と形成の方針

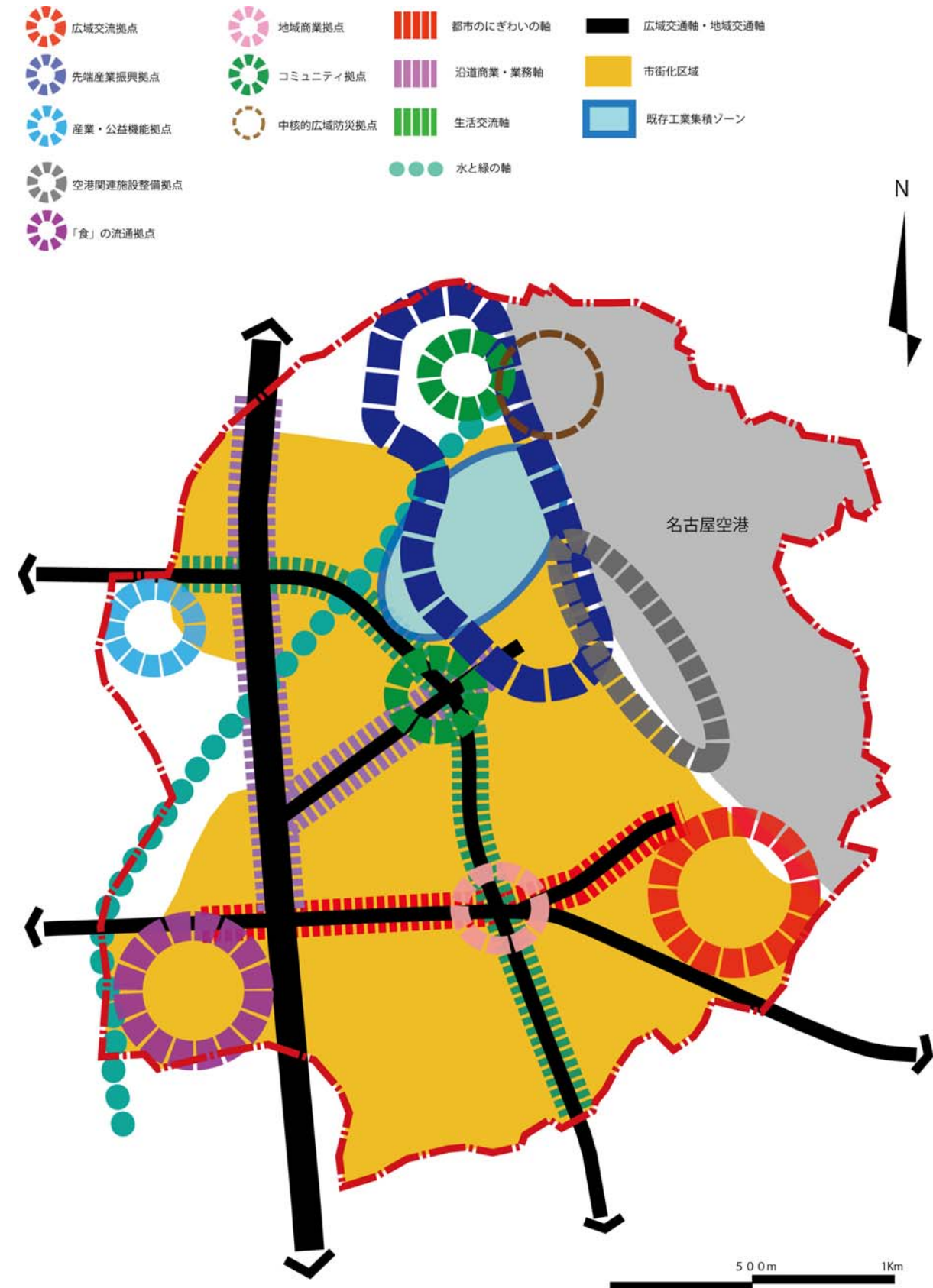
■ 広域交通軸・地域交通軸

<p>【交通軸の形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 空港とのつながりを都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存幹線道路、都市計画道路網により骨格的な交通軸を形成する。 	<p>【機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国道41号及び名濃道路を南北軸として、県をまたぐ広域交通軸として位置づける。 (都)春日井稲沢線、(都)空港中央線、(県)名古屋空港線等の幹線道路を、名古屋空港のアクセス機能、及び都市の骨格を形成する機能を担う交通軸として位置づける。 本町を南北に縦貫する骨格道路である(都)豊山西春線、(都)豊山水分橋線を地域交通軸と位置づける。この軸をバスによる公共交通の主軸として、また町内の各地域や拠点を結ぶ自転車、歩行者の主軸として機能させる。

■ 水と緑の軸

<p>【軸形成のねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す。 	
<p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 一級河川大山川を主要な軸とする。 	<p>【導入機能の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 貴重な水辺空間を活かした環境軸として、また歩行者や自転車が安心して通行できる地域内交通軸として位置づける。

図 1-1 将来都市構造図



2 土地利用の方針

(1) 市街地の規模

1) 住居系市街地規模

■ 必要な市街地規模の検討

「都市計画の目標」において設定した将来人口を収容するために必要な市街地の規模は、以下の方法により検討する。

図 2-1 住居系市街地の拡大必要性の検討の流れ

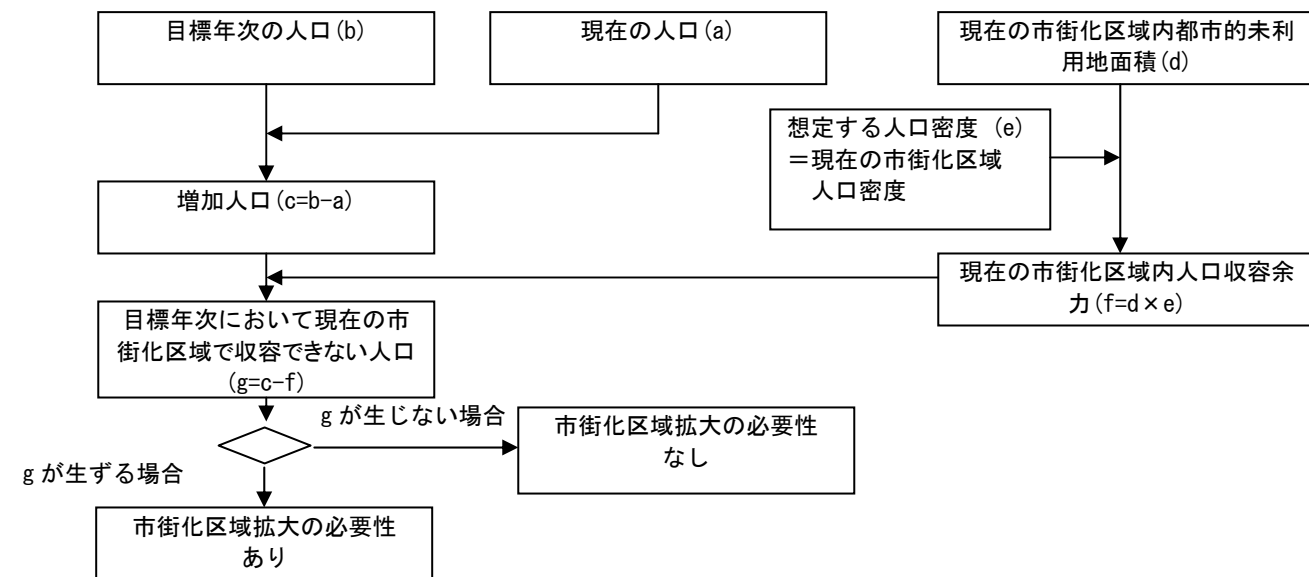


表 2-1 住居系市街地の拡大必要性

H17 年人口	a	13,565	人	(国勢調査)
H32 年人口フレーム	b	14,800	人	
H17-32 増加人口	c=b-a	1,235	人	
現在の市街化区域内都市的未利用地面積	d	84	ha	(H19 都市計画基礎調査)
H17 年市街化区域人口密度	e	38	人/ha	(H19 都市計画基礎調査・H17 国勢調査)
現在の市街化区域内人口収容余力	f=d × e	3,192	人	
H32 年において現在の市街化区域で収容できない人口	g=c-f	-	人	
増加人口に対する新規土地需要	c/e	33	ha	

■ 住居系市街地の規模に関する方針

上表に示すように、平成 32 年までに増加が予測される人口に対し、現在の市街化区域の収容余力が上回っており、将来の増加人口に対する新規土地需要約 33ha に対し、現況の市街化区域内には約 84ha（うち住居系用途地域内には、約 63ha）の低未利用地が存在する。

従って、住居系の市街化区域拡大は行わず、市街化区域内の低未利用地の宅地化促進に努めることによって、将来の増加人口を収容することとする。

2) 工業系市街地規模

■ 工業出荷額の想定

「第 5 回市街化区域及び市街化調整区域に関する都市計画の見直しの手引き」（愛知県）においては、企業立地促進法に基づく産業育成の方針等も反映のうえ、出荷額の将来見通しが設定されている。これを参考として、本町の工業出荷額の増加率を下記のとおり設定する。

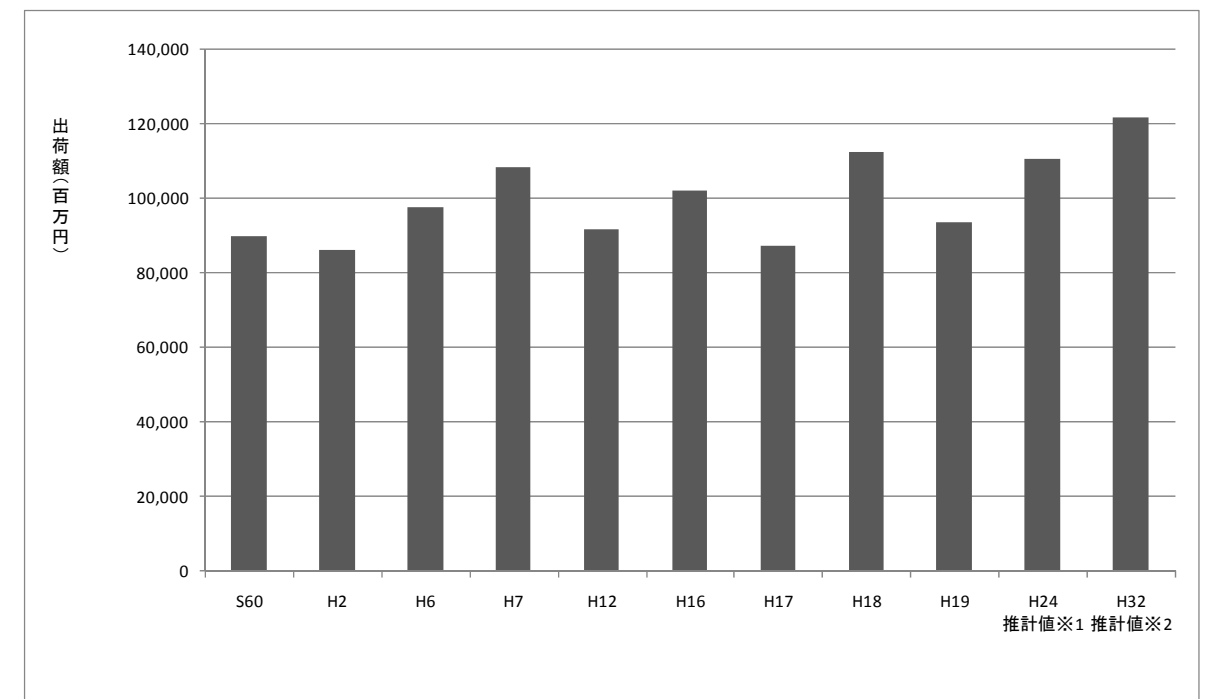
- ・平成 24 年まで：年率 3.4%の増加（県が想定する全県平均の伸び率）
- ・平成 25 年～32 年：年率 1.2%の増加（同上）

表 2-2 工業出荷額の推移と目標値

S. 60	H. 2	H. 6	H. 7	H. 12	H. 16
89,825	86,202	97,657	108,246	91,498	102,118
H. 17	H. 18	H. 19	H. 24 推計値※1	H. 32 推計値※2	
87,274	112,194	93,377	110,368	121,419	

- ※1 H24 までの出荷額伸び率: 3.4%/年
- ※2 H25 以降の出荷額伸び率: 1.2%/年

図 2-2 工業出荷額の推移と目標値



■ 工業地需要の推計

設定した将来の産業生産額の目標を達成するために必要な市街地規模は、以下の方法により算定する。

図 2-3 工業系の将来必要市街地規模の検討の流れ

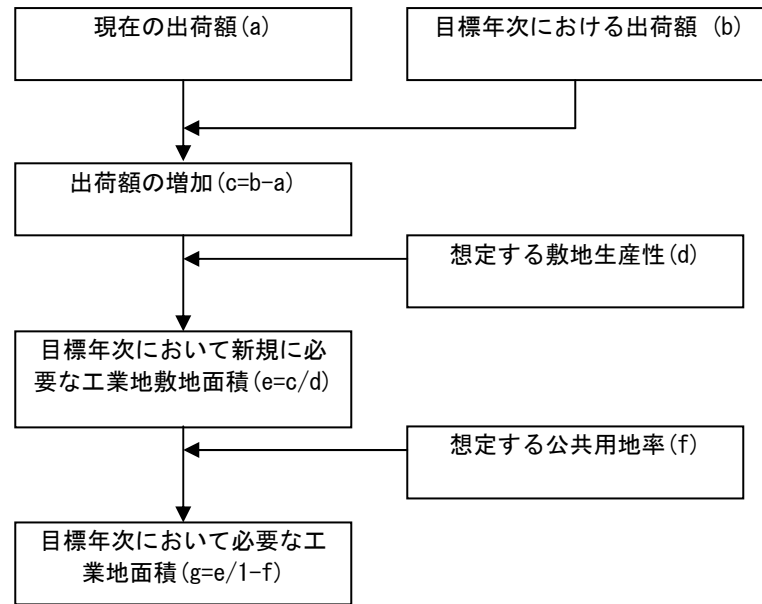


表 2-3 工業系の将来必要市街地規模

H32 年出荷額	a	121,419	(百万円)
H19 年出荷額	b	93,377	(百万円)
出荷額の増加	c=a-b	28,042	(百万円)
敷地生産性	d	0.26	(百万円/m ²) ※1
新規立地工業敷地面積	e=c/d/10000	11	(ha)
想定する空地・他用途混在率	f	50	(%) ※2
新規立地工業用地面積	g=e/(1-f/100)	22	(ha)

H17 工業用地面積	34	(ha)
------------	----	------

※1 製造業の敷地生産性（敷地 1 m²当りの出荷額）：H17 年工業統計調査の豊山町の数値を使用

※2 想定する空地・他用途混在率：工業用地内の道路、空地や、研究開発施設等、生産施設以外の用途の混在を想定した設定値

■ 工業系市街地の規模に関する方針

上記のように、目標とする将来工業出荷額に対応して、今後新たな工業用地の拡大が約 11ha（市街地規模に換算して約 22ha）必要と算定されている。一方、現況の工業系用途地域内には、準工業地域内に約 8ha の低未利用地があるが、小規模で分散したものであり、まとまりのある新規工業用地確保には適していない。

このことから、既存の工業集積との一体性や、幹線道路の整備状況、住居系市街地に与える影響等に配慮しつつ、工業系市街地の拡大を図ることとする。

3) 商業系市街地規模

本町の卸売商業機能は、北部市場及びその周辺における事業所の集積地区が多くを担っていることから、今後とも卸売商業に関してはこれら既存の産業集積により支えていくこととする。

一方、小売商業機能については、名古屋空港の機能転換による影響を考慮し、新たな商業機能の集積強化により、地域振興を図っていく必要があることから、以下のとおり小売商品販売額の目標値を設定のうえ、必要な市街地規模を推計する。

■ 商品販売額の想定

本町の小売商品販売額の推移をみると、平成 11 年をピークとして減少傾向にあるが、特に平成 19 年の数値をみると、名古屋空港の機能の変化を受け、大幅に減少していることがわかる。

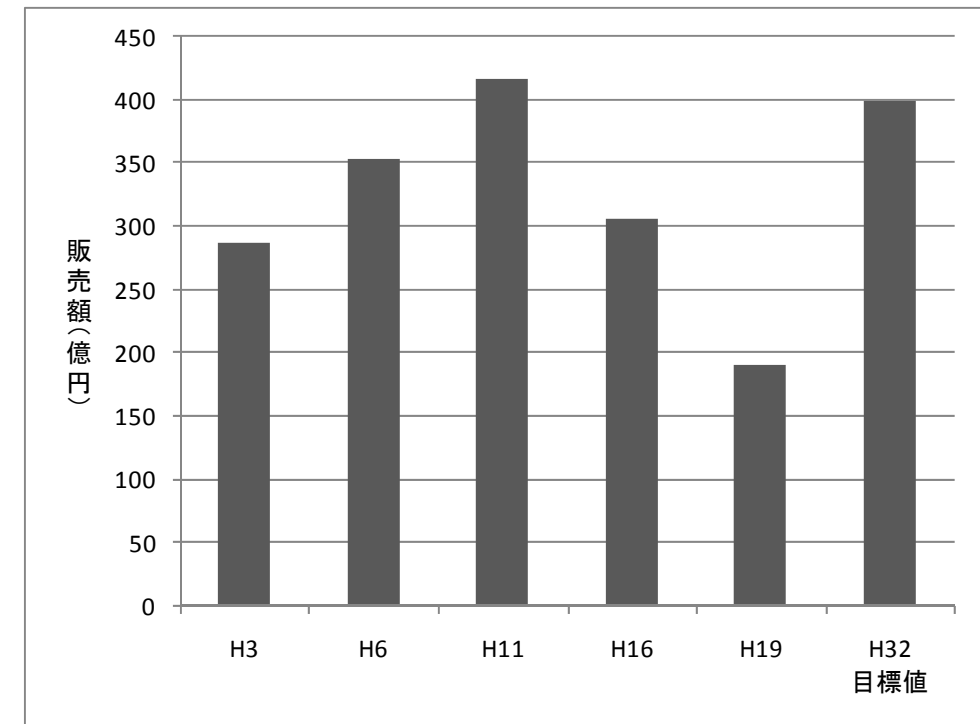
目標年次における小売商業の目標像としては、大規模集客施設の立地効果等も勘案のうえ、国際空港を有し、商業吸引力が 2.0 を超えるような商業集積を持ったピーク期の販売額に近い額を確保することとし、平成 32 年の目標値を 400 億円と設定する。

表 2-4 小売商品販売額の推移と将来目標値

年次	H3	H6	H11	H16	H19	H32 目標値
販売額（億円）	287	353	417	306	190	400

（実績値は商業統計調査による）

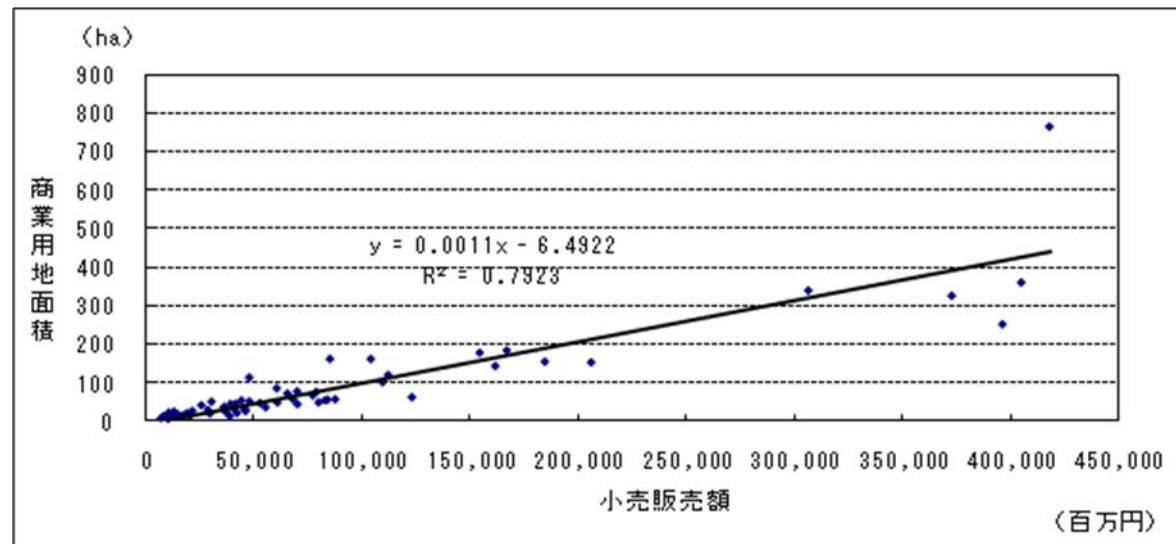
図 2-4 小売商品販売額の推移と将来目標値



■ 商業地需要の推計

将来の小売商品販売額目標値を実現するために必要とされる商業地の規模については、愛知県内市町村（名古屋市を除く）における商品販売額と商業用地面積の相関関係から求めることとする。

図 2-5 愛知県内市町村（名古屋市を除く）の小売商品販売額と商業用地面積の相関



H19 商業統計調査（販売額）・都市計画基礎調査（商業用地面積）から作成

相関式：

商業用地面積 (ha) = 0.0011 × 販売額 (百万円) - 6.4922

(拡大図)

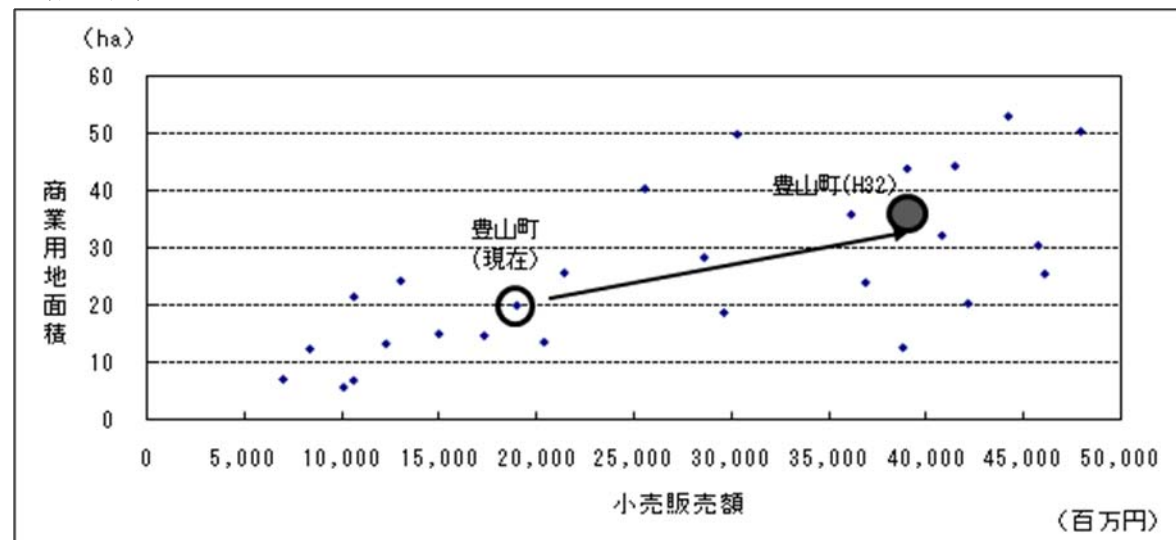


図 2-6 商業系の将来必要市街地規模の検討の流れ

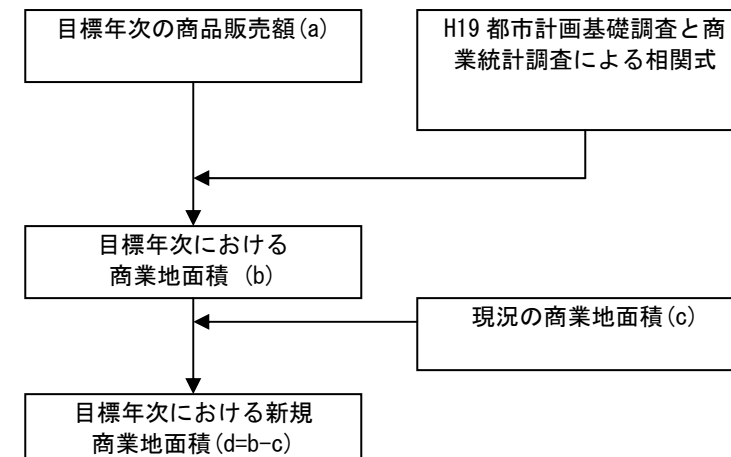


表 2-5 目標年次において必要となる新規商業用地の規模

目標年次における小売商品販売額	a	40,000	百万円
相関式から求められる商業用地面積	b=0.0011 × a - 6.4922	38	ha
現況の商業用地面積	c	20	ha
目標年次における新規商業用地面積	d=b-c	18	ha

■ 商業系市街地の規模に関する方針

上記のように、目標とする将来小売商品販売額に対応して、今後新たな商業用地の拡大が約 18ha 必要と算定される。これを受け、将来都市構造を踏まえ、以下のとおり商業地の規模及びその配置の方針を定める。

- ・ 将来都市構造に位置づけた広域交流拠点において、国際空港時代に大きな販売額を有していた空港ターミナルビルの商業機能を代替し、本町の経済の牽引力となり得る拠点を形成するため、既存の大規模集客施設を市街化区域に編入したうえ、商業拠点として位置づける。
- ・ 将来都市構造に位置づけられた「地域商業拠点」「都市のにぎわい軸」「沿道商業・業務軸」において新たな商業施設の立地を誘導する。

4) 市街地フレームのまとめ

以上に定めた住宅地、工業地、商業地の必要市街地規模の検討を総括し、本町の平成 32 年における市街地の規模を下記のとおりとする。

表 2-6 将来市街地フレーム

(ha)

	現況市街地規模 (平成 19 年)		H32 までの 新規土地需要	将来市街地規 模(平成 32 年)	備 考
		()			
住居系市街地	243	(62)	33	254	既存住居系市街地内の低未利用地で新規土地需要に対応(新規の市街化区域拡大はなし)
商業系市街地	22	(4)	18	22	エアポートウォーク(10.4ha)の増加と、国道 41 号青山地区(10.5ha)の住居系への変更により相殺し、市街地規模は変化なし(ただしエアポートウォーク地区は新規に市街化区域へ編入)
工業系市街地	84	(8)	22	92	旧空港 B 及び C 地区、神明、高添地区により新規土地需要に対応(うち市街化区域への新規編入は旧空港 B 及び C 地区計約 8ha を想定)
計(市街化区域面積)	349	(74)	73	368	

*1 各市街地の現況面積は下記の用途地域面積の計である。

住居系市街地 : 第 1 種中高層住居専用地域、第 1 種住居地域 (将来市街地は準住居地域を含む)

商業系市街地 : 近隣商業地域

工業系市街地 : 準工業地域、工業地域

*2 現況の()内は低未利用地面積

■ 住居系市街地の規模の方針

平成 32 年に想定される人口フレームに対して必要とされる新規土地需要約 33ha については、既存の住居系市街地内の低未利用地の市街化促進により収容が可能であることから、市街化区域の拡大は行わない。ただし、商業地の集約化を図るために、国道 41 号沿道青山地区に指定していた近隣商業地域約 10.5ha を住居系用途に転換することとし、このため将来市街地規模は現況の約 243ha に対し、約 254ha となる。

■ 商業系市街地の規模の方針

平成 32 年に想定される小売商品販売額フレームに対して必要とされる新規土地需要約 18ha については、エアポートウォーク地区の大規模集客施設及び、その他の地区(地域商業拠点、コミュニティ拠点、「にぎわいの軸」を始めとする幹線道路沿道地区等)への商業立地誘導により対応する。

このうちエアポートウォーク地区約 10.4ha については、市街化区域へ編入する。一方国道 41 号沿道青山地区に指定していた近隣商業地域約 10.5ha を住居系用途に転換することするため、将来市街地規模は現況の約 22ha に対し変化はない。

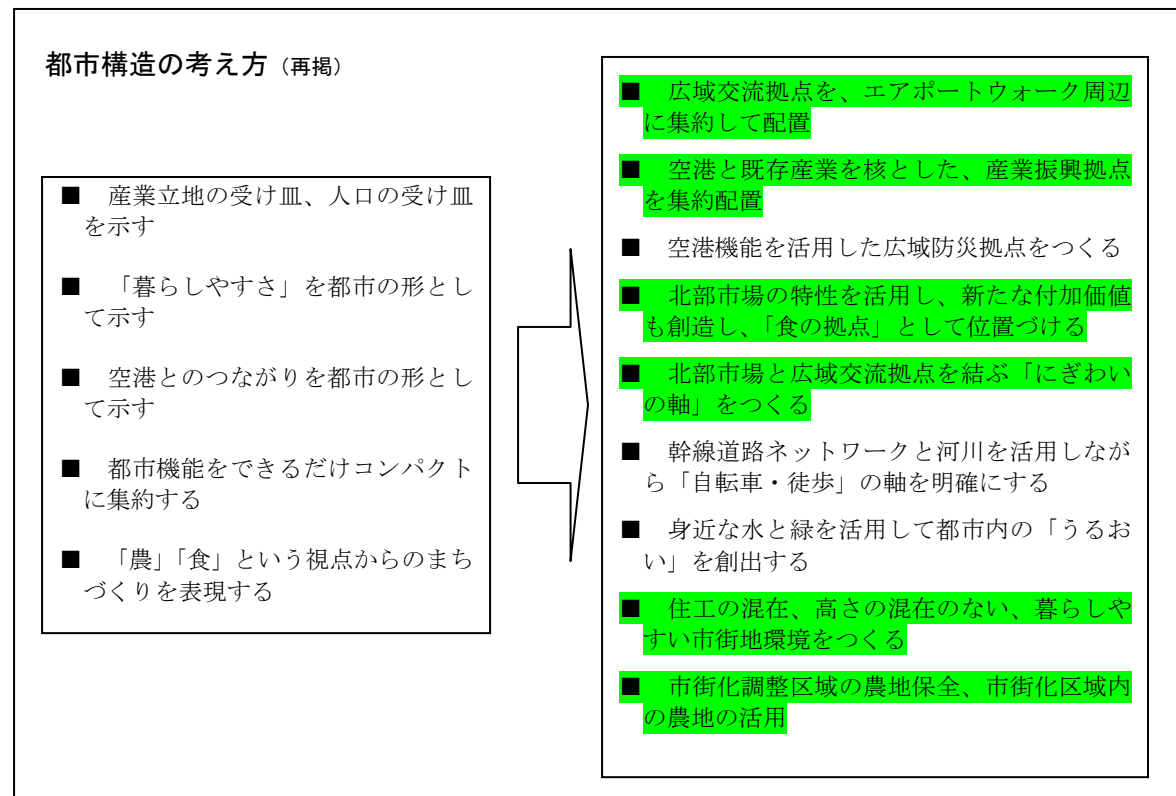
■ 工業系市街地の規模の方針

平成 32 年に想定される工業出荷額フレームに対して必要とされる新規土地需要約 22ha については、旧空港 B 及び C 地区、神明、高添地区における工業立地誘導により対応する。

このうち市街化区域への新規編入は旧空港 B 及び C 地区計約 8ha とし、将来市街地規模は現況の約 84ha に対し、約 92ha とする。

(2) 土地利用の方針

将来都市構造の基本的考え方に基づいた都市空間の形成をめざす。また、その方針策定にあたり、既定の都市計画マスタープランで定めた土地利用の方針の達成状況の検証、策定以降の計画条件の変更等を踏まえて検討することとする。



■ : 都市構造の基本的な考え方のうち、当方針に関する事項

1) 基本的考え方

左記の都市構造を踏まえ、本町における土地利用の基本的方針を以下の通りとする。

■ 住居系土地利用の基本方針

本町の住居系市街地における土地利用の特性、課題を踏まえ、地域特性に応じた土地利用の適切な規制・誘導により、良好な居住環境の維持増進、計画的な形成を図るとともに、用途混在等居住環境の阻害を招く要素の解消に努める。

住居系市街地の土地利用方針は、概ね以下に挙げる3つのゾーンに分類できる。

【土地利用維持ゾーン】

- ・ すでに成熟し、良好な居住環境が保たれている地区においては、その維持・保全を基本とした土地利用とする。

【土地利用転換促進ゾーン】

- ・ 低未利用地が多く残存する地区においては、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へ土地利用転換を図る。

【土地利用再編ゾーン】

- ・ 住宅と工業、物流等の土地利用の混在が多く見られる地区においては、土地利用の再編により用途混在を解消し、土地利用の純化を図る。

■ 商業系土地利用の基本方針

本町の商業系市街地は、「広域を商圈とする商業」と、「町民の日常的な買い物需要に対応する商業」の2つの機能を区分したうえで、拠点とそれを結ぶ軸に商業機能を集約した、コンパクトな商業地形成を図ることとする。

■ 工業・業務・物流系土地利用の基本方針

本町の工業・業務・物流系市街地は、既存の大規模集積である三菱重工、北部市場を核としてそれとの一体性に配慮した市街地形成を図ることとする。

2) 土地利用の方針

ア) 住居系土地利用

既定計画での方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 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利用を図っていくべき地区、及び計画的に住宅地として整備・誘導する地区として配置。 ● 基本的に低層ないし中層住宅を主体とする。 ● 既存集落においては低層住宅を中心に、既存のコミュニティを活かした良好な居住環境の整備・誘導を図る。
現状と動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存集落地区内では目立った建築動向はない。 ● 南部地域を中心としてマンションの立地が進むが、高度地区指定の効果もあり、高度地区内での建築動向は少ない。住工混在は解消されていない。
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存集落地区の「土地利用維持ゾーン」においては、低層住宅を主体とした良好な居住環境の保全に努める。 【めざす市街地像】 ・ 古いたたずまいを残し、社寺境内林や宅地内の緑が豊かに残る、静けさのある住宅地。 ● (都) 空港中央線北側の「土地利用転換促進ゾーン」においては、住居系土地利用と工業系土地利用の区分を明確にしたうえで、ゾーン内の都市的未利用地の市街化を計画的に誘導し、良好な居住環境を持った住宅地を形成する。 ● 高度地区の指定により、低層ないし中層住宅の立地誘導を図る。 【めざす市街地像】 ・ 低層ないし中層の戸建、集合住宅が立地し、大山川、久田良木川の水辺空間が活かされた住宅地。 ● 南部地域の「土地利用再編ゾーン」においては、工業・物流系土地利用と住居系土地利用の混在の解消を推進するため、地区計画制度等も活用して土地利用の誘導を図る。(住居系用途地域における産業系土地利用の排除、国道41号沿線の準工業地域への移転促進等) ● 中層住宅と低層住宅の混在を極力避けるため、高度地区指定の拡大を検討する。 【めざす市街地像】 ・ 低層ないし中層の戸建、集合住宅が立地する市街地。 ・ 都市的未利用地の計画的な宅地化、公園整備等により良好な居住環境が形成された市街地。 ・ 農地が適度に残され、公園とともに緑、オープンスペースとして活用された市街地。



■ 住宅地区（豊場、青山地区の既存集落地区）

社寺境内林、宅地内の緑等が豊かに残る、静けさのあるたたずまいを保全する。



■ 住宅地区（土地利用転換促進ゾーン）

計画的な都市基盤整備により良好な居住環境を持つ住宅地の形成をめざす。



■ 住宅地区（土地利用再編ゾーン）

住工混在の解消、また低層と中層の住宅の混在を防止しながら、計画的な都市基盤整備により良好な居住環境を持つ住宅地の形成をめざす。

イ) 商業系土地利用

既定計画での方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧空港用地（空港ターミナル周辺及び旧国際線ターミナルの2地区）を活用した大規模複合集客施設を立地促進し、「広域交流拠点地区」を形成。 ● 伊勢山交差点周辺に「地域密着型商業地」を形成。
現状と動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧国際線ターミナル地区にエアポートウォークが立地。
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> ● エアポートウォークを核として「広域交流拠点地区」を集約化する。広域を商圈とし、また空港利用者も対象とした商業施設、アミューズメント施設、文化交流施設等の立地誘導を図り、拠点機能を充実する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車、バスで円滑に利用され、買い物、レジャーを楽しむことができる地区。
	<ul style="list-style-type: none"> ● （都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線が交差する伊勢山交差点周辺を核として、主として町内を商圈とする「地域密着型商業地」を形成する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ スーパーマーケットを始め既存の小売商業程度の規模の店舗の集積度が高まり、日常の買い物ができる商業地。 ・ （都）豊山水分橋線、（都）春日井稲沢線の歩道部を活用し、町内各地域から徒歩、自転車で利用しやすい商業地。
	<ul style="list-style-type: none"> ● （都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線沿道の「都市のにぎわいの軸」において、物販及び飲食店を中心とした商業施設の立地を誘導する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 買い物や飲食を楽しむことができ、歩いても楽しい、にぎわいのある商業地。 ・ 産地の表示等食の安全性への配慮がされ、また個性も豊かな飲食店等、北部市場の「食」の流通機能や地元農業の振興とも関わった性格を持つ商業地。



■ 商業地区（広域交流拠点地区）

エアポートウォークを核とした複合的な交流拠点機能の育成をめざす。



■ 商業地区（都市のにぎわいの軸）

「食」をテーマに買い物や飲食を楽しむ沿道商業地をめざす。



■ 商業地区（地域密着型商業地区）

町内各地域から徒歩や自転車で安心して利用できる、日常生活の利便を支える商業地形成をめざす。

ウ) 工業・業務・物流系土地利用

■ 工業・物流地区

既定計画での方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 三菱重工周辺地区において航空機関連産業を立地。 ● 北部市場周辺地区において流通業務系産業を立地。 ● 既存の住宅地内の工業施設は上記の産業用地へ集約を図る。
現状と動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧空港用地に航空宇宙関連の産業立地動向がある。 ● 北部市場周辺、南部地域での住工混在、農工混在は依然として生じている。
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 旧空港用地を核として、既存工業施設、空港施設と一体的に、航空宇宙関連産業を中心として、先端産業の振興に資する工業立地の受け皿となる工業地を配置する。 ● 空港ターミナル機能とともに、複合的に航空宇宙関連産業が立地する空港関連施設整備地区を配置する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港機能と一体的な航空宇宙関連を始め先端技術産業の研究開発、生産施設が立地する工業地。 <ul style="list-style-type: none"> ● 北部市場を核として、流通業務系土地利用、飲食店等が立地する業務地区を配置する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 食品関連の物流倉庫、配送施設等の流通施設、食品加工等の工業施設とともに、飲食店、生花店等、一般住民も楽しめる商業系施設も立地する拠点地区。 ・ 住宅地内の工業、物流施設は、上に挙げた工業・業務地への移転集約を促進する。 <ul style="list-style-type: none"> ● 北部の神明地区において、農業環境、住宅地環境との共存を図りつつ、工業地を形成する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接する工業集積、空港用地と一体的に、航空宇宙関連を始め先端技術産業の研究開発、生産施設が立地する工業地。 ・ 農地、住宅地との共存が図られた工業地。 <ul style="list-style-type: none"> ● 西部の（都）豊山西春線南側（高添地区）において、幹線道路のアクセス利便性を活かし、工業地を形成する。 <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 工業施設のほか、（都）豊山水分橋線と（都）豊山西春線により町の各地域と結ばれる立地特性を活かし、今後の必要に応じて公益的施設も立地する地区。



■ 工業・物流地区（航空宇宙関連産業地区）

空港関連の既存産業に加え、現在未利用地となっている旧空港用地を有効活用し、航空宇宙関連の研究・開発・製造機能の立地の受け皿を形成する。



■ 工業・物流地区（食品関連物流地区）

北部市場とともに、食品関連を中心とする流通業務施設、飲食点等が複合した土地利用をめざす。

■ 沿道業務地区

既定計画での方針	● 国道 41 号沿道を中心として沿道サービス等複合的土地利用を図る。
現状と動向	● 沿道立地型（ロードサイド型）の商業、飲食、サービス工業等の施設が立地する。
土地利用の方針	<p>● 国道 41 号沿道において、沿道立地型の土地利用を誘導する。</p> <p>● ただし商業系土地利用は、極力、（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線沿道の商業軸への立地を誘導する。</p> <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ カーディーラー等、主要幹線道路沿道の立地に適するサービス施設や、物流業務施設等が立地した業務地。 <p>● （県）空港中央線沿道において、都市的未利用地を活用し、業務系土地利用を誘導、航空宇宙産業関連の業務軸を形成する。</p> <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港関連、航空宇宙産業に関連した企業が立地する業務地



■ 沿道業務地区（国道 41 号沿道）

沿道サービス機能の立地を誘導する。ただし商業系土地利用は、極力商業地区（都市のにぎわいの軸）への立地誘導を図る。

エ) 公共公益的土地利用

■ 地域交流地区

既定計画での方針	<p>● 役場、社会教育センター等周辺地区において「地域交流地区」として配置。</p> <p>● 神明公園において「スポーツ・レクリエーション地区」として配置。</p>
現状と動向	● 神明公園と航空館 boon が一体的に家族連れを始め町民に活用されている。
土地利用の方針	<p>● 役場、社会教育センター周辺地区において、行政施設、文化交流施設、スポーツ・レクリエーション施設等が集中し、コミュニティの中核として、町民の交流の場となる公益施設地区を形成する。</p> <p>【めざす市街地像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ （都）豊山水分橋線、（都）空港中央線等により、町内各地域から徒歩、自転車で町民が集まり、にぎわう地区。 <p>● 神明公園、航空館 boon を中心として、町民が日常的にレクリエーションを楽しめる地区を形成する。</p> <p>【めざす地域像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空港関連産業に関連した企業の協賛を得ながら、航空に関する体験学習やレクリエーションを楽しみ、また家族連れで野外レクリエーションができる施設地区。 ・ 大山川を利用して町内各地域から徒歩、自転車で集まりやすい地区。



■ 地域交流地区（役場・社会教育センター周辺地区）

町の中心部にあって行政・文化・レクリエーション施設等の公共公益的土地利用を図る。



■ 地域交流地区（神明公園・航空館 boon 地区）

公園と文化施設が一体となった土地利用を図る。

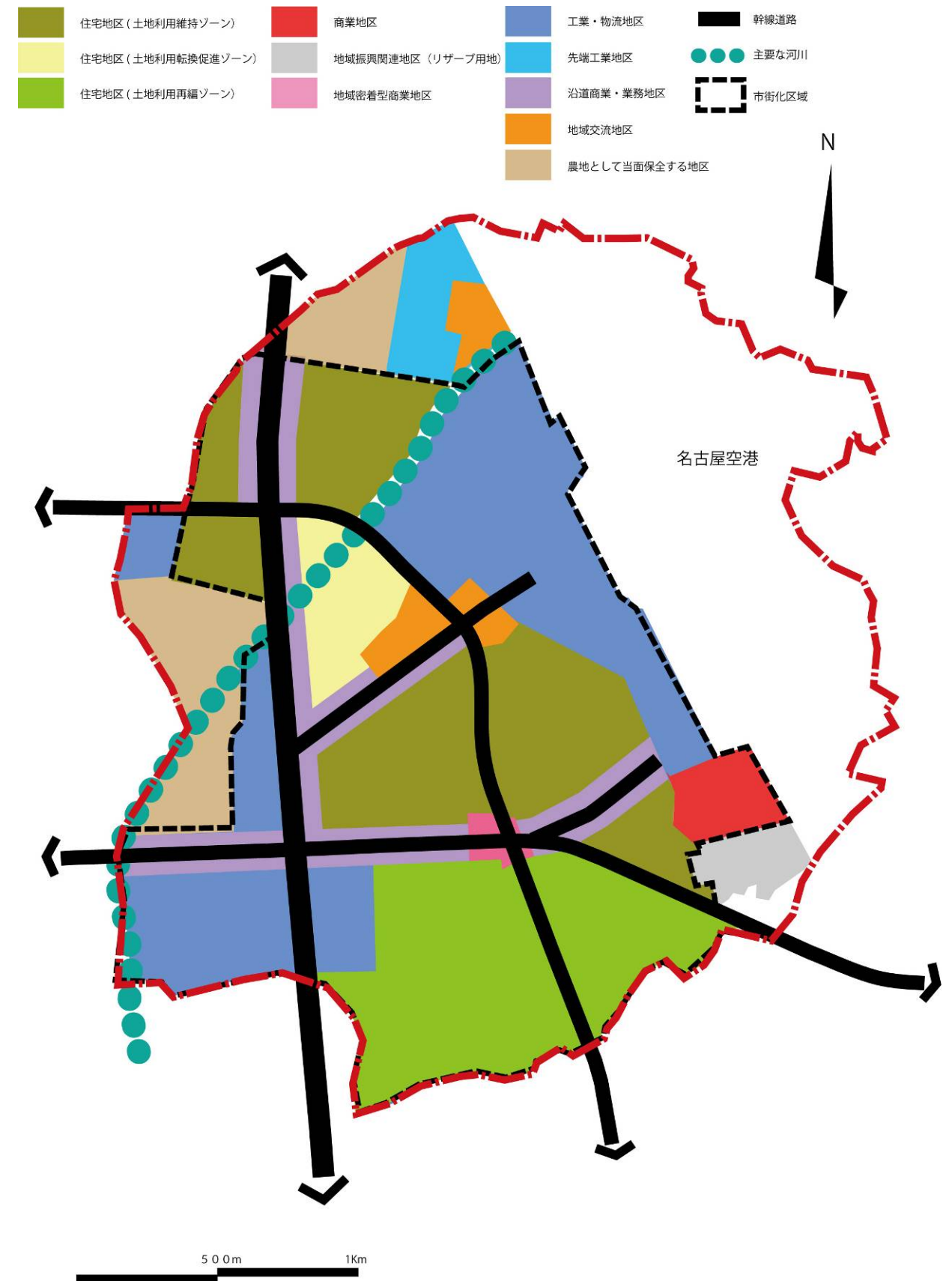
オ) 農業系土地利用

既定計画での方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街化調整区域の農地の保全を図る。 ● 北部市場北側の市街化調整区域農地については、倉庫、工場のスプロールの混在の現状を踏まえつつ、当面は農地として保全する。
現状と動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 農業振興地域外の農地であることから、農地転用に歯止めがかからず、倉庫、工場等のスプロールの混在はより進行している。
土地利用の方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 「農地として当面保全する地区」においては、農地転用の基準の適正な運用等により市街化調整区域の農地の保全を図る。 ● 神明地区、高添地区においては、計画的に工業系土地利用を図る区域との区分の明確化を図る。 <p>【めざす地域像】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ さまざまな手法により農地の担い手が確保され、耕作が継続された農業地域。 ・ 地産地消や子どもの農業体験、町民の日曜菜園等、農業の多面的な活用が図られた地域。



■ 農業地区（農地保全地区）
市街化調整区域の一団性の高い農地の保全を図る。

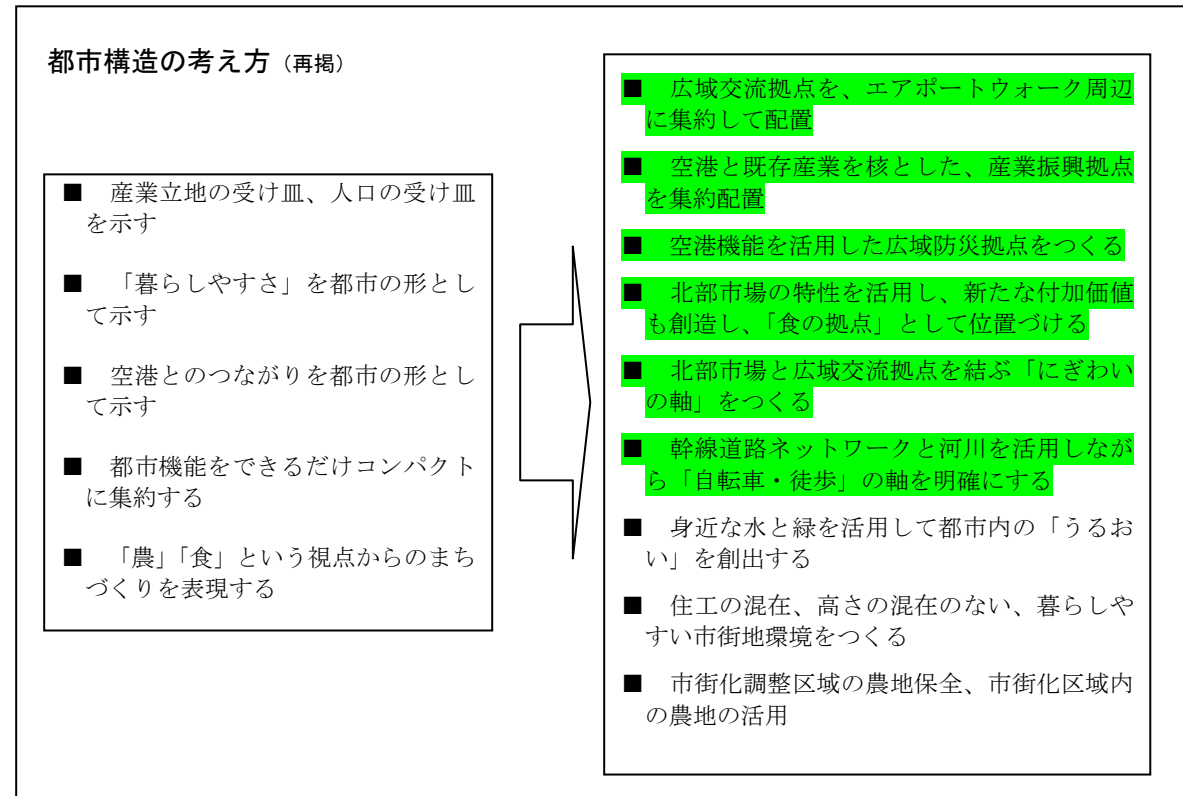
図 2-7 土地利用の方針図



3 都市施設の整備方針

(1) 幹線道路の整備方針

1) 幹線道路整備の基本的考え方



■ : 都市構造の基本的な考え方のうち、当方針に関する事項

上記の都市構造の考え方を踏まえ、本町における幹線道路整備の基本的方針を以下の通りとする。

■ 広域的な道路交通ネットワークを形成する

都市型総合空港の広域アクセシビリティを高めるとともに、産業立地の促進、公共交通の利便性向上等の面から、本町と他都市を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成する。

■ 都市の骨格をなす道路ネットワークを形成する

隣接都市と本町を結ぶとともに、広域交流拠点、産業振興拠点を始めとする都市内の拠点を結び、また都市の「にぎわいの軸」を形成する等、本町の骨格をなす道路ネットワークを体系的に形成する。

■ 公共交通、自転車・歩行者ネットワークの主要軸を形成する

鉄道駅を持たない本町において、公共交通の利便性を確保するためバス路線の走行環境、利用環境を高めるとともに、自転車・歩行者の安全性、快適性を支える道路ネットワークを形成する。

■ 幹線道路網により囲まれたゾーン内において安心・安全・快適な居住環境を形成する

自動車交通を主要幹線道路、都市幹線道路に集約し、住宅地内における通過交通を排除することにより、居住環境の保全を図る。

2) 骨格的な幹線道路のネットワーク形成方針

■ 広域交通を処理する幹線道路（主要幹線道路）

- ・ 名古屋都心部と岐阜県方面を結ぶ国道 41 号及びその上部に整備されている名濃道路（自動車専用道路）を、広域的な主要幹線道路として位置づける。

■ 都市の骨格を形成する幹線道路（都市幹線道路・地区幹線道路）

- ・ （都）春日井稲沢線及び（県）春日井稲沢線は、広域交流拠点、「食」の流通拠点、地域商業拠点を結ぶとともに、「都市のにぎわいの軸」を形成する幹線道路として位置づける。本路線のうち、都市計画決定されていない一部の区間について、歩道部の確保等整備促進を図る。

- ・ （県）名古屋空港線は、（都）春日井稲沢線と一体的に、広域交流拠点、「食」の流通拠点、地域商業拠点を結ぶとともに、「都市のにぎわいの軸」を形成する幹線道路として位置づける。（整備済）

- ・ （都）空港中央線は、名古屋空港及び先端産業振興拠点のアクセス道路として位置づけるとともに、「沿道商業・業務軸」（空港関連及び先端産業振興拠点と連携した業務系土地利用）を形成する道路として位置づける。（整備済）

- ・ （都）豊山西春線及び（都）豊山水分橋線は、町の南北地域を結び、地域商業拠点、コミュニティ拠点を結ぶことから、「生活交流軸」を形成し、町民の日常生活を支える骨格的な幹線道路として位置づける。本路線のうち、一部の未整備区間について、整備促進を図る。

3) 自転車・歩行者ネットワークの形成方針

■ 公共交通、自転車・歩行者ネットワークの主要軸を形成する幹線道路（都市幹線道路）

- ・ 都市幹線道路のうち、特に（都）豊山水分橋線は、町民の日常生活関連の交通を集約し、安全・便利・快適に通行できる骨格的な幹線道路として位置づけ、バス路線の利便性向上、歩行者、自転車の安全性確保等を図る。

■ その他の自転車・歩行者ネットワーク

- ・ 地域の自転車・歩行者交通を安全に（都）豊山水分橋線へ誘導するために、主要な生活道路における歩道部の整備、拡充を図るとともに、河川用地等も活用し、自転車・歩行者ネットワークを形成する。

4) 公共交通の形成方針

■ 利用しやすいバス・ネットワークの形成

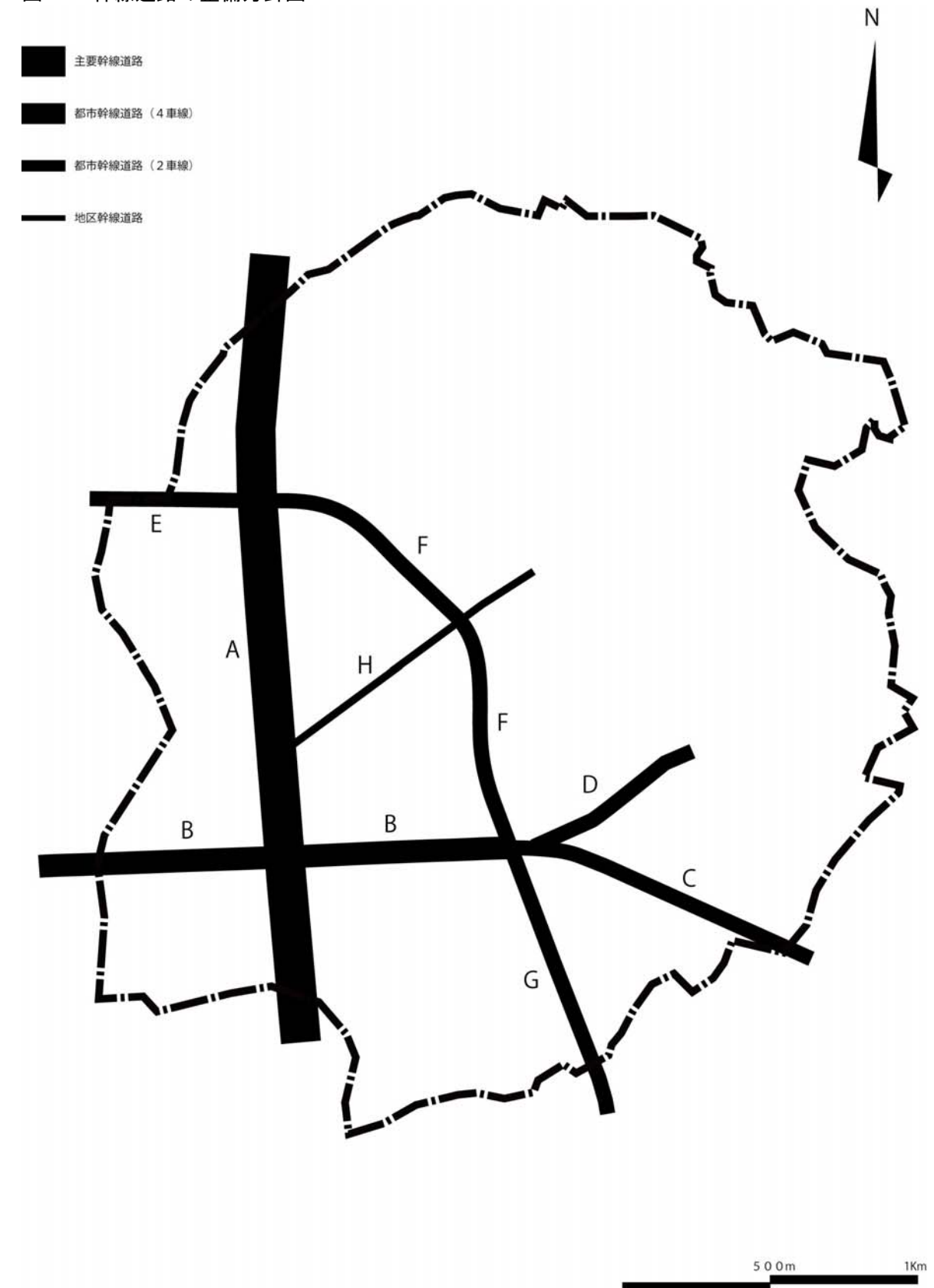
- ・バス停留所について、環境整備、利便性向上や交通弱者に配慮した施設改善を図る。

表 3-1 幹線道路網の整備方針

種別	路線名		計画幅員 ()内は 現道幅員	車線数	備考
主要幹線道路	A	(都) 3. 1. 47 国道 41 号線	40m	6	整備済
都市幹線道路	B	(都) 3. 4. 603 春日井稲沢線	20m	4	整備済
	C	(県) 春日井稲沢線	(18m)	2	一部区間について歩道整備を促進する
	D	(県) 名古屋空港線	(21m)		整備済
	E	(都) 3. 4. 644 豊山西春線	16m	2	整備済
	F	(都) 3. 4. 649 豊山水分橋線 (春日井稲沢線との交差点以北の区間)	16m	2	未整備区間の整備を促進する
	G	(都) 3. 4. 649 豊山水分橋線 (春日井稲沢線との交差点以南の区間)	20m	2	整備済
地区幹線道路	H	(都) 3. 3. 645 空港中央線	25m	4	整備済

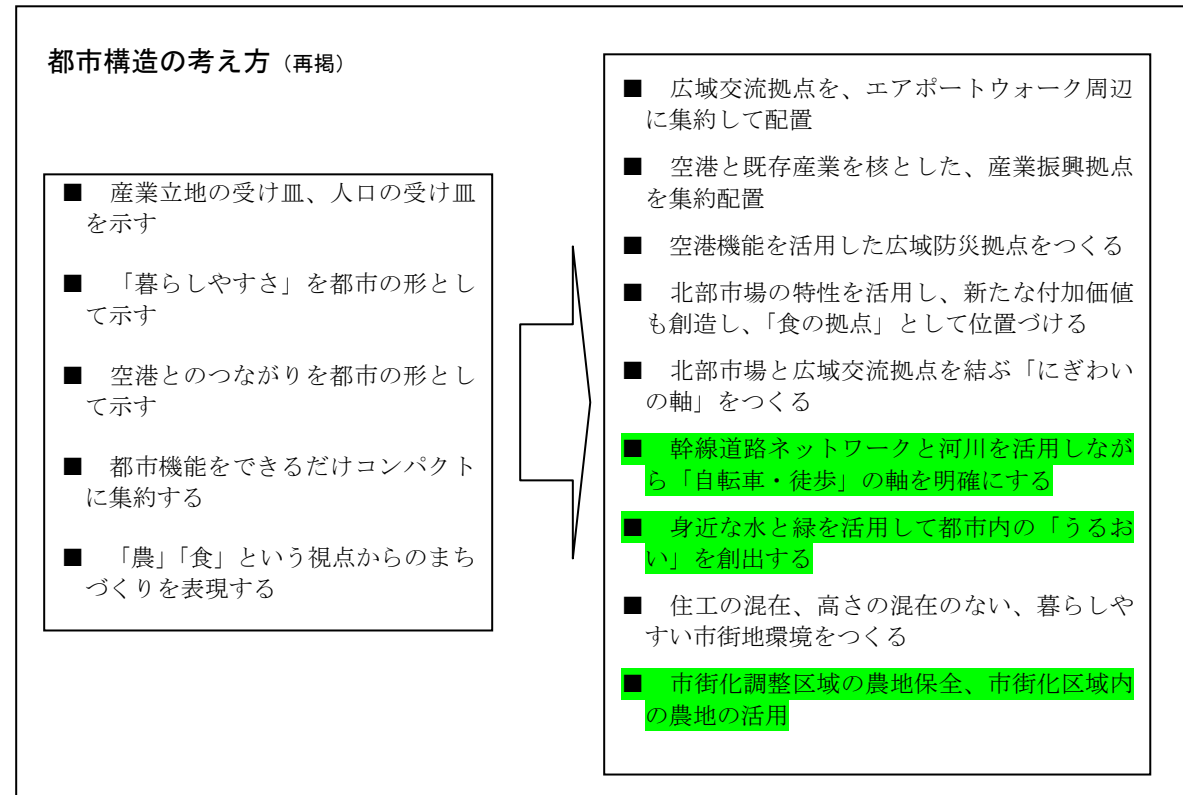
(県)は県道、(都)は都市計画道路を示す

図 3-1 幹線道路の整備方針図



(2) 公園の整備方針

1) 公園整備の基本的考え方



■ : 都市構造の基本的な考え方のうち、当方針に関する事項

上記の都市構造の考え方を踏まえ、本町における公園整備の基本的方針を以下の通りとする。

■ 住区基幹公園（身近な公園・緑地）の整備

現況で不足している、町民や従業者が日常的に利用する身近な都市公園を確保するために、市街化区域内農地の有効活用等により、都市公園が不足する地域において整備を図る。その配置にあたっては、人口集積や今後の増加の可能性、誘致距離、用地確保の可能性等を考慮する。

■ 既存ストックの活用による公園機能の補完

都市公園以外の公共施設等も活用し、町民の交流、レクリエーションのための機能を確保する。また、地域固有の緑地資源・歴史資源であり、地域コミュニティの核ともいえる社寺境内林等も活用する等、都市公園を補完する民有緑地の保全、活用を図る。

■ 道路、河川等による公園緑地のネットワーク形成

幹線道路の歩道部や水路敷地を活用した自転車・歩行者ネットワークの充実により、公園緑地を安全、快適に利用できるネットワークを形成する。

2) 公園整備の方針

■ 都市公園等の整備状況と必要整備量

平成32年人口年フレーム（14,800人）を前提とした都市公園必要整備量と既存ストックの比較をすると下記のとおりである。

- ・ 神明公園（4.2ha）が整備されたことにより、地区公園の必要整備量は充足されている。
- ・ 一方、街区公園、近隣公園といった、より日常生活のなかで頻繁に利用されるべき身近な公園は不足している。
- ・ ただし実質的には、神明公園が近隣公園の機能も補完しうるものとみなすこととし、街区公園、近隣公園の必要整備量や配置に際しては、この点も配慮する。

表 3-2 都市公園の必要整備量

種別	将来人口に対応した必要面積※ (ha) a	既存施設面積 (ha) b	不足面積 (ha) a-b	都市公園法による標準誘致距離と標準規模	
住区基幹公園	街区公園	1.5	0.3	1.2	250m/2,500㎡
	近隣公園	3.0	0.0	3.0	500m/2ha
	地区公園	1.5	4.2	-	1,000m/4ha
計	6.0	4.5	1.5	-	

※ 本表が示す必要整備量（面積）は、都市公園法に定められた住区基幹公園の人口当りの確保目標によって算定したものである。

- ・ 街区公園：人口1人当たり 1㎡
- ・ 近隣公園： " 2㎡
- ・ 地区公園： " 1㎡

表 3-3 都市公園及びそれを補完する主要な公共・民間施設緑地の一覧

施設名	面積(ha)	箇所数	
都市公園	街区公園	0.3	
	地区公園	4.2	
	計	4.5	
公共施設緑地	児童遊園	1.4	26箇所
	豊山グラウンド	1.4	
	その他運動施設	0.9	6箇所
	学校グラウンド	5.5	小学校3校、中学校1校
	計	9.2	
民間施設緑地	寺社境内地	2.1	6箇所

■ 身近な公園（住区基幹公園）の配置と整備の方針

まちかど公園（街区公園）の整備方針を以下のとおりとする。

- ・ 幼児、高齢者等が日常的に利用する公園であり、休養や遊びの場として、また市街地内における緑とオープンスペースとして位置づける。
- ・ 都市公園法における街区公園の標準規模（2,500 m²）を念頭に置き、地域特性に応じた面積を確保する。低未利用地が多く残存し、今後の人口増加が予想される志水地区、東川地区等においては比較的まとまった用地を確保し整備を図る。低未利用地が少なく、用地確保が困難な地区においては、比較的小規模な公園を分散配置する。
- ・ 配置にあたっては、街区公園の標準誘致距離（250m）を考慮し、右の検討図において表記した誘致距離内に1箇所の整備を目標とする。

■ 既存施設の活用の方針

新規の都市公園整備とともに、公益施設、児童遊園、社寺境内地等の既存施設も活用しながら、都市公園の機能の補完を図る。特に既存市街地で新規の都市公園用地の確保が困難な地域においては、こうした既存施設の有効活用を図ることにより、公園機能の充実を図る。

- ・ 近隣コミュニティの中核としてスポーツや集会等の場となる近隣公園に関しては、豊山グラウンドを始めとする運動施設、学校グラウンドの活用等により機能の確保を図る。
- ・ まちかど公園（街区公園）に関しては、既存の児童遊園、社寺境内地（境内林）等により機能の補完を図る。

■ 緑のネットワークの整備方針

本町の公園緑地体系が多様な機能を発揮できるよう、役割分担を図るとともに、幹線道路の歩道部、河川・水路等を活用して各公園緑地を安全、快適に結び、緑のネットワークを形成する。

- ・ 特に多くの利用者を想定する大規模な公園（神明公園、コミュニティ公園等）について、町内の各地域から自転車・徒歩で安全に利用できるよう道路等によるネットワーク形成を図る。
- ・ 身近な公園が備えるべき機能（緑の機能、休養機能、スポーツ機能、防災機能等）の整備にあたっては、既存施設の活用も含め、複数の施設が互いに機能を補完できるよう配慮する。

■ その他の緑の保全・整備方針

公共施設、民有地の緑化推進や屋敷林の保全、また農地の保全等により、緑の保全と緑化の推進を図る。

図 3-2 公園配置の検討図

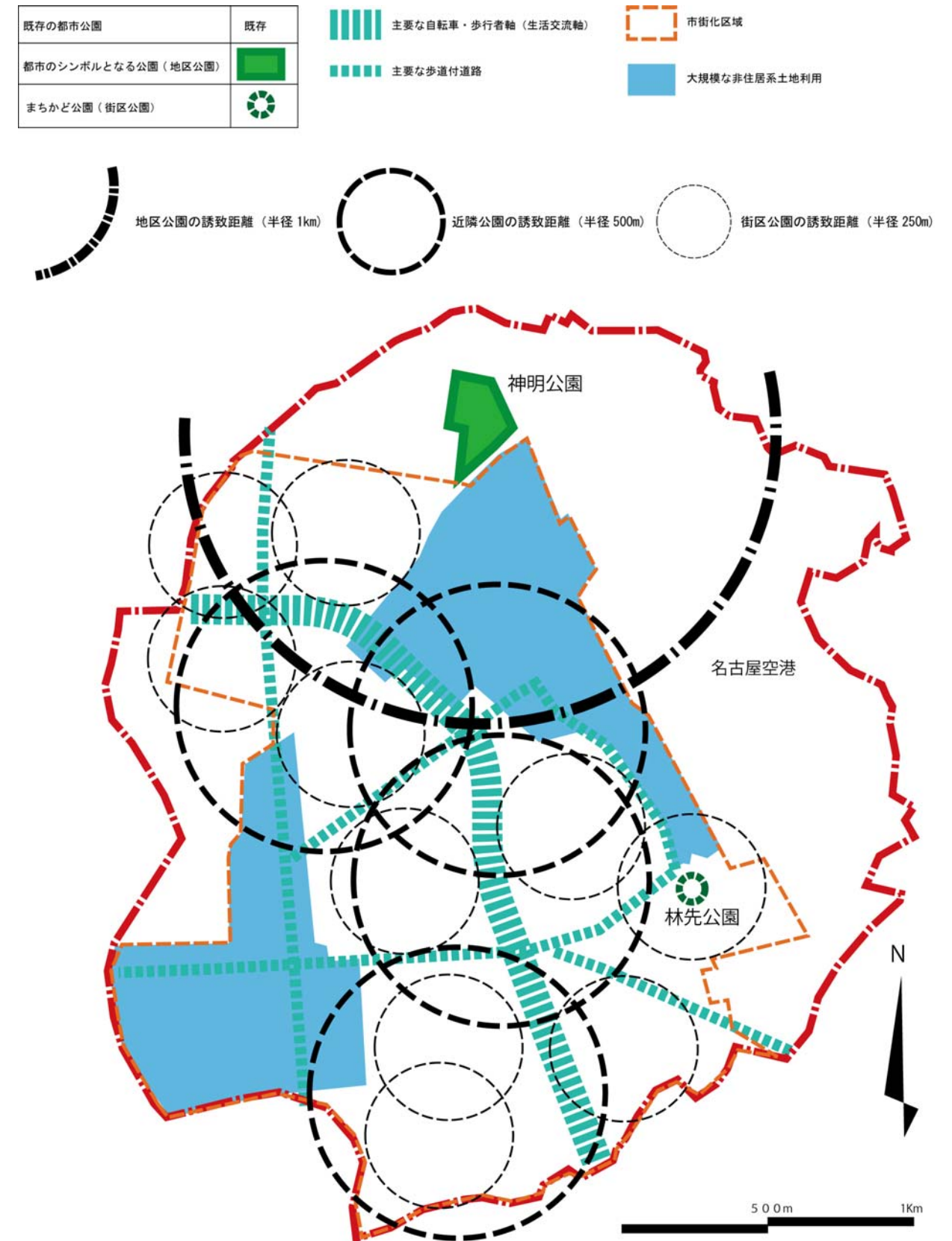
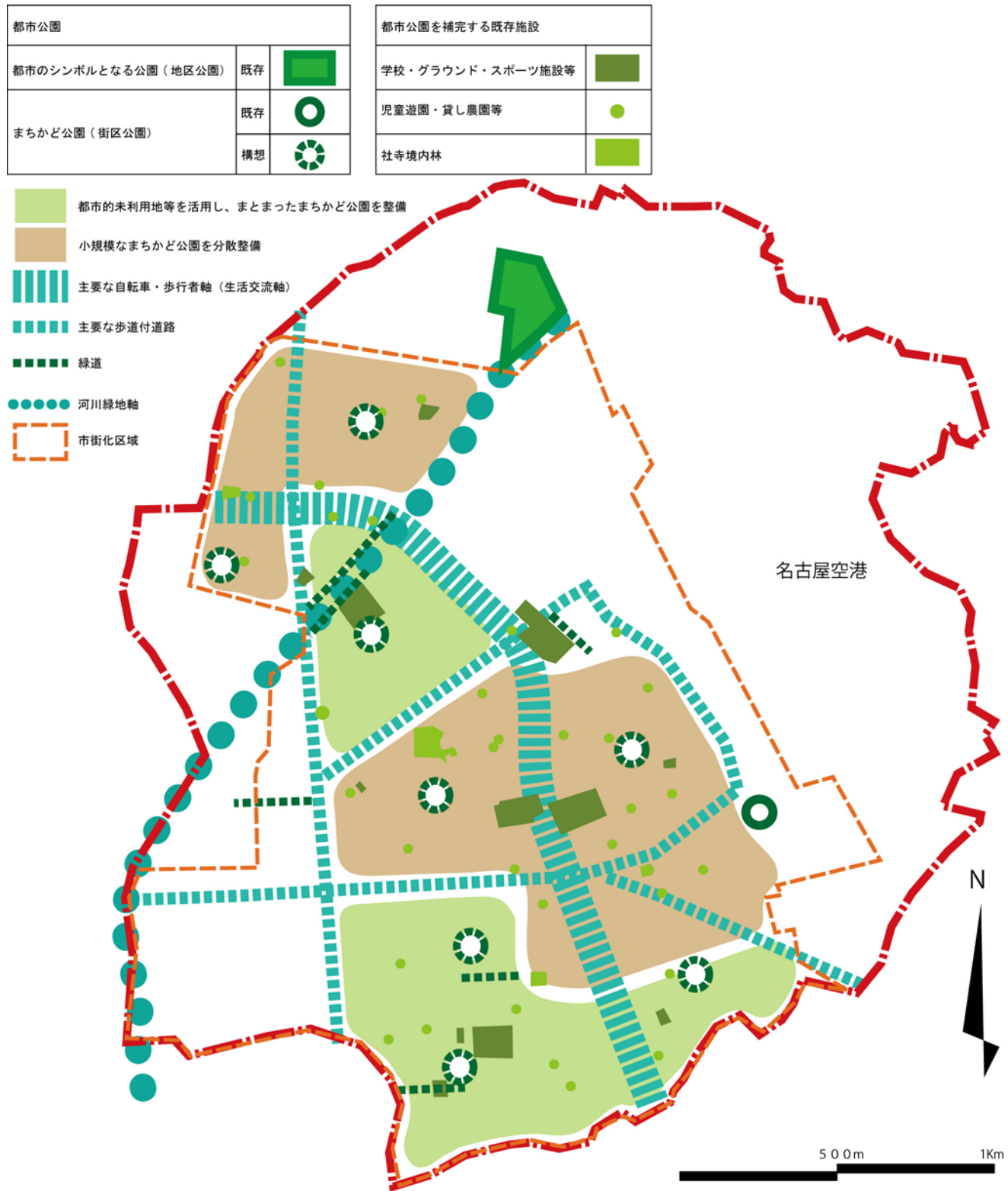
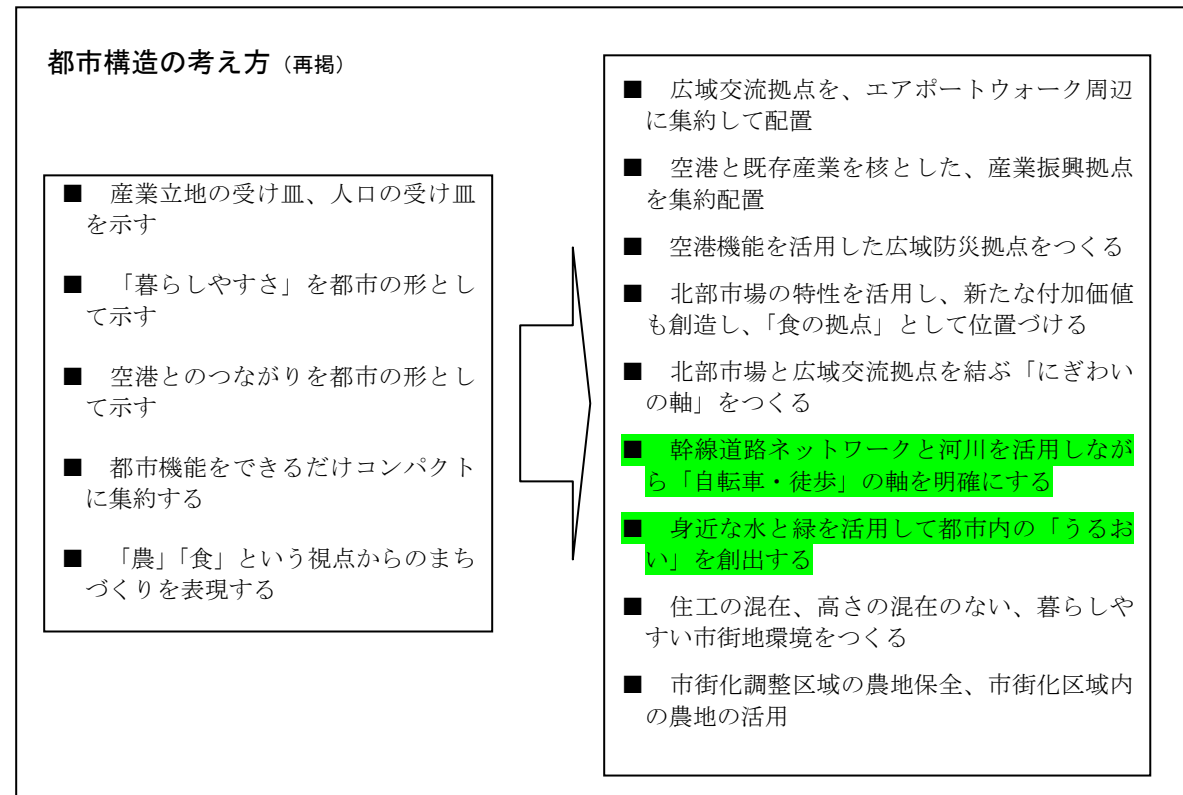


図 3-3 公園の整備方針図



(3) 河川・下水道の整備方針

1) 河川・下水道整備の基本的考え方



■ : 都市構造の基本的な考え方のうち、当方針に関する事項

上記の都市構造の考え方を踏まえ、本町における河川・下水道整備の基本的方針を以下の通りとする。

■ 親水機能、自転車・歩行者通行機能に配慮した河川、水路の整備

本町においては、治水面での河川改修は完了していることから、今後は公園緑地の機能を補完する役割として、河川沿い道路、水路の上部利用等により、幹線道路網を補完し、安全、快適に通行できる自転車・歩行者ネットワークを形成する。

■ 快適な居住環境形成に資する下水道整備の促進

市街地における汚水を効率的に処理する公共下水道事業、流域下水道事業の促進を図り、衛生的な都市環境を形成する。

2) 河川の整備方針

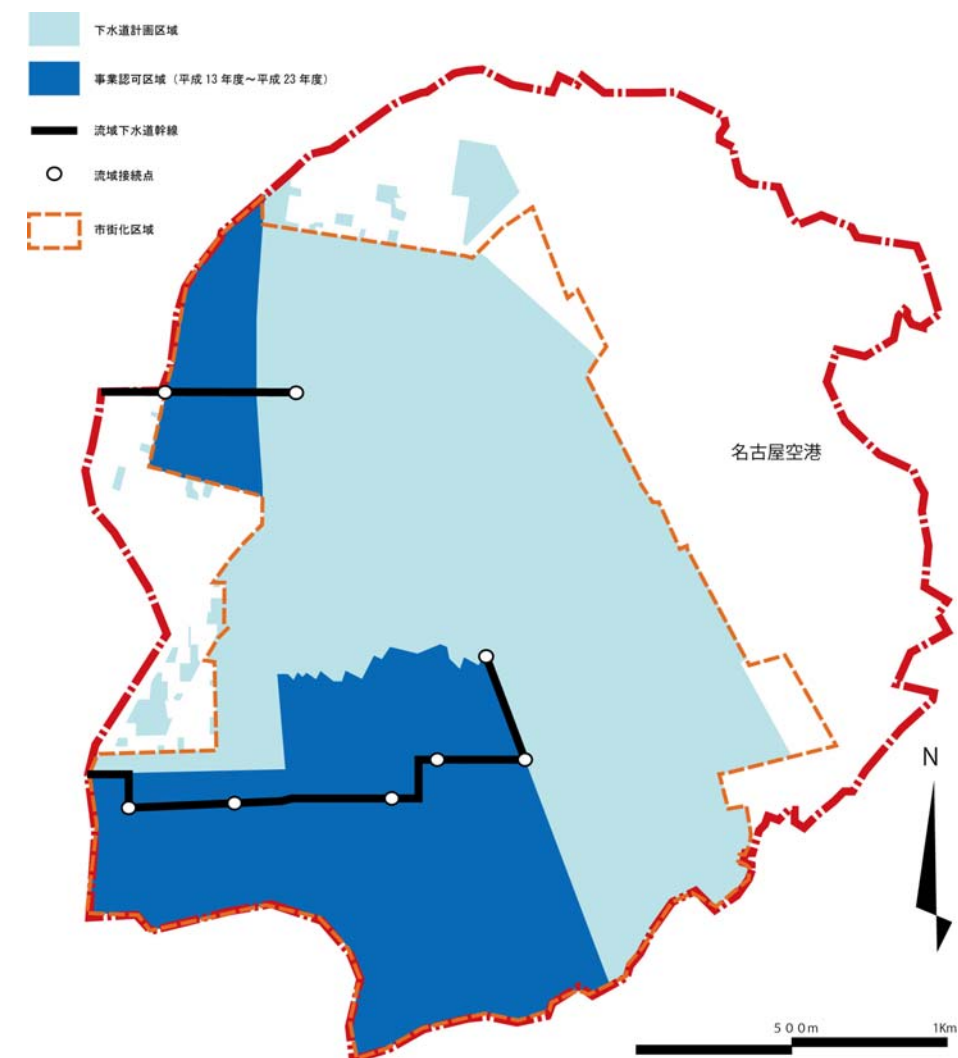
一級河川大山川については、河川に沿った道路の有効活用により自転車、歩行者が安全で快適に通行し、水辺空間を楽しめる施設整備を図る。

また水路敷地のうち、既に上部利用により歩行者通路が確保されている区間についてその維持、改善を図るとともに、自転車・歩行者ネットワークとして整備が望ましい区間については今後とも整備を図る。

3) 下水道の整備方針

本町においては市街化区域の全域及び市街化調整区域のうち住宅が連担する区域において、流域下水道、公共下水道の計画がされており、県、周辺関係自治体との連携により、これら下水道施設の円滑な整備を促進する。

図 3-4 下水道の整備方針図



地域別構想

1	新栄小学校区	1
	(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	1
	(2) 地域別構想(案)	2
2	豊山小学校区	3
	(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	3
	(2) 地域別構想(案)	4
3	志水小学校区	5
	(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性	5
	(2) 地域別構想(案)	6

1 新栄小学校区

1 新栄小学校区

(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性

ここでは、ワークショップで議論をした特定の課題を有するゾーンに関する方向性・検討すべき課題を整理する。

特定課題への対応の方向性

■ 空港中央線沿道の土地利用のあり方について

- ・ 先端技術産業の集積を活かし、それに関連する業務機能を中心とした立地誘導を図るなど、沿道の都市的未利用地を有効利用する。
- ・ 広幅員の幹線道路であることから、歩道部の緑化と一体的に、沿道景観にも配慮したまちづくりを進める。

■ 市街化調整区域の土地利用のあり方について

- ・ 無秩序な市街化による環境の悪化を防止する。都市的土地利用への転換にあたっては、地域振興に資する用途に限定した立地誘導に努める。
- ・ 神明地区については、隣接する航空宇宙産業の集積との一体性を活かした産業立地の受け皿としつつ、産業的土地利用へ転換する区域と農地の保全を図る区域の明確化を図る。
- ・ 産業系土地利用を図る場合、隣接する住宅地への影響、道路交通基盤等に配慮する。

ワークショップにおける特定課題ゾーンの検討結果

- : おおむね 2/3 以上の支持を受けた提案
- : 過半数は超えたが、賛成、反対の数の大きな差がなく、「賛否両論」といえる提案
- △: 支持が半数を下回る提案

Eゾーン (市街化調整区域農地)

〈現状〉
 ・市街化調整区域
 ・農地だが農用地の規制がないため、農地転用が生じやすい。

〈ワークショップでの提案〉

- 町に残された貴重な農地であり、保全する。(賛成: 21/11: 反対)
- △物流施設や工場の立地の受け皿とする。(賛成: 12/19: 反対)

〈方向性・検討すべき課題〉

- ・地域の安全(水害防止や地域の交通安全など)のためにも、工場、物流施設の立地は規制が望ましい。
- ・志水地区のような農地と市街地の混在は避けたいほうがよい。
- ・農業環境や、広々とした景観を守るうえから、農地の保全が望ましい。
- ・神明公園と一体的な環境の保全が望ましい。
- ・工業、物流系として活用する区域と、農地保全する区域の棲み分けが必要である。

Cゾーン (空港中央線沿道)

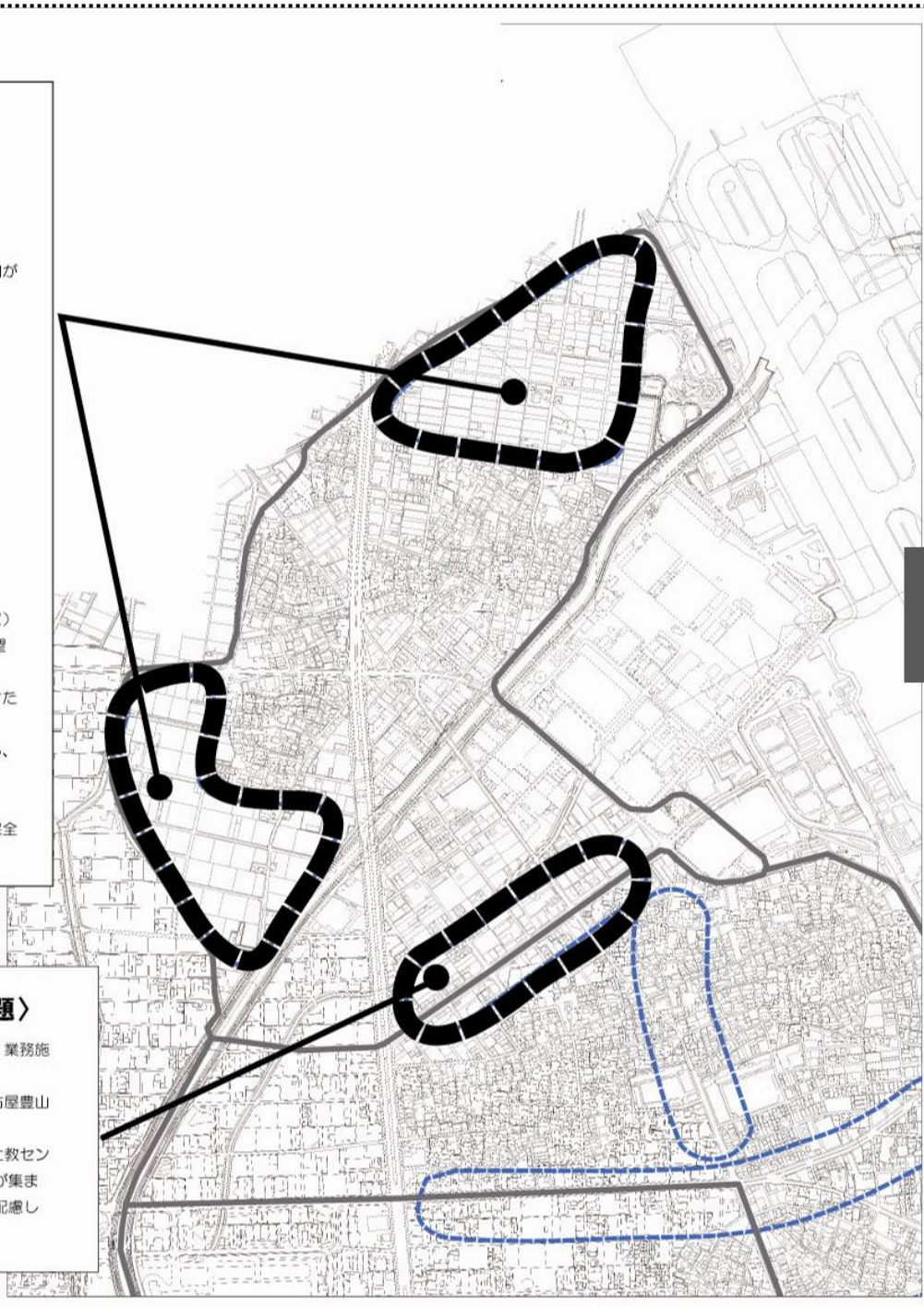
〈現状〉
 ・国道41号と空港を直結する新しい道路
 ・建物の立地は少ないが、沿道に役場、社教センター、グラウンド、プール等の公共施設が立地している。

〈ワークショップでの提案〉

- 空港、工場、役場などを結び、オフィスビルや事務所など業務施設の立地を促進する。(賛成: 26/5: 反対)
- △現状の都市計画に沿って住宅地とする。(賛成: 13/18: 反対)
- △町のにぎわいの軸として商業施設の立地を促進する。(賛成: 13/17: 反対)

〈方向性・検討すべき課題〉

- ・三菱重工の関連企業などを中心として、業務施設の立地を誘致する。
- ・商業地としての軸は春日井稲沢線や名古屋豊山稲沢線の沿道に集約したほうがよい。
- ・ただし、役場、グラウンド、プール、社教センターなど多くの市民が利用する公共施設が集まるゾーンでもあるので、安全や美しさに配慮した道路でもあるべき。



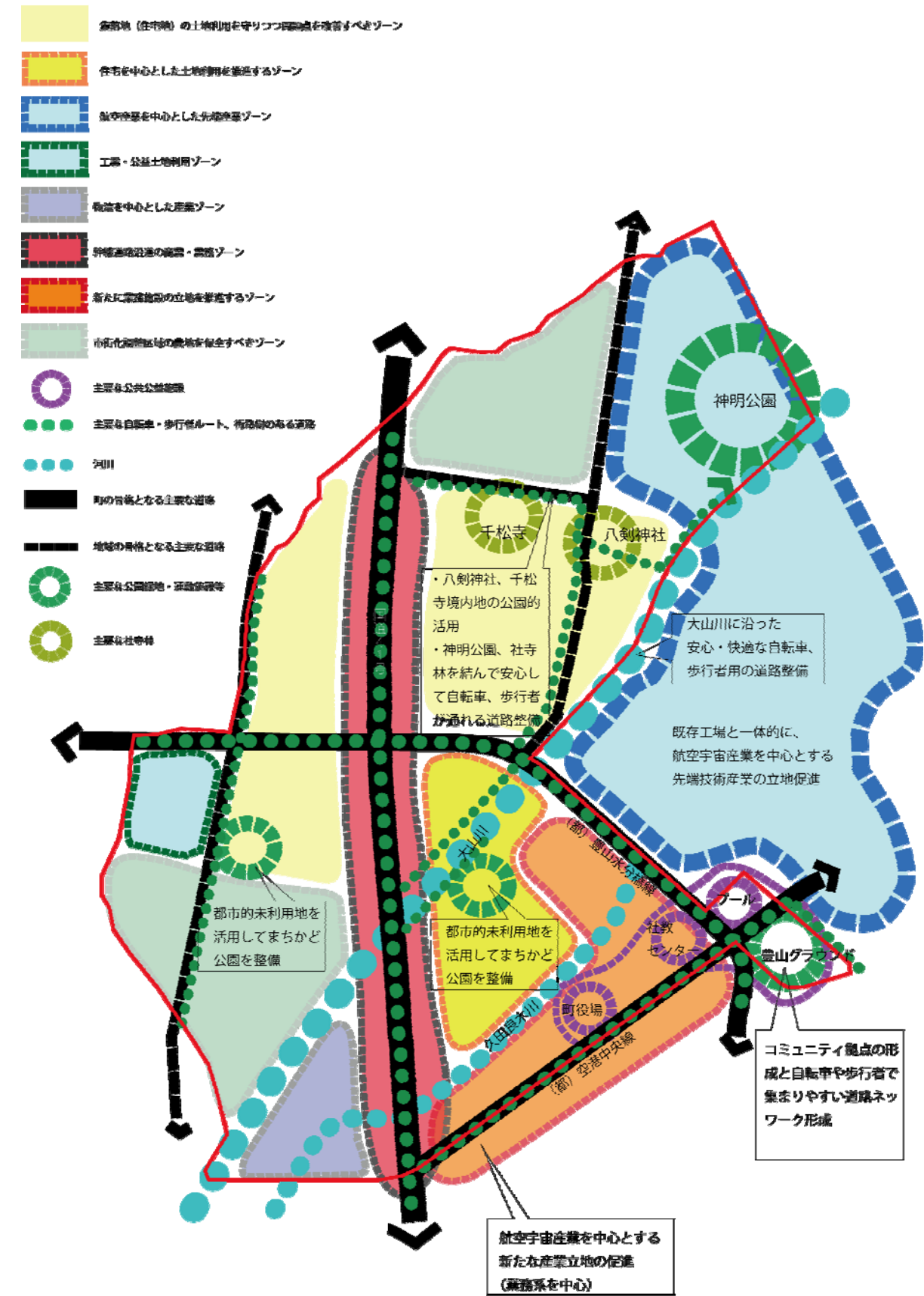
(2) 地域別構想(案)

特定課題ゾーンを含め、ワークショップでの議論を踏まえた、地域のまちづくり構想案を以下のとおりとする。

地域づくりの基本コンセプト

新栄地区のまちづくりの方向

- 集落の緑や歴史をめぐって歩いて楽しめるまちにする
- 町民が集い、交流できるような拠点ゾーンをつくる
- 航空宇宙産業の拠点をつくる
- 農地保全や朝市の開催など「食」について考える場づくりや、子供たちが土に楽しめる場づくり

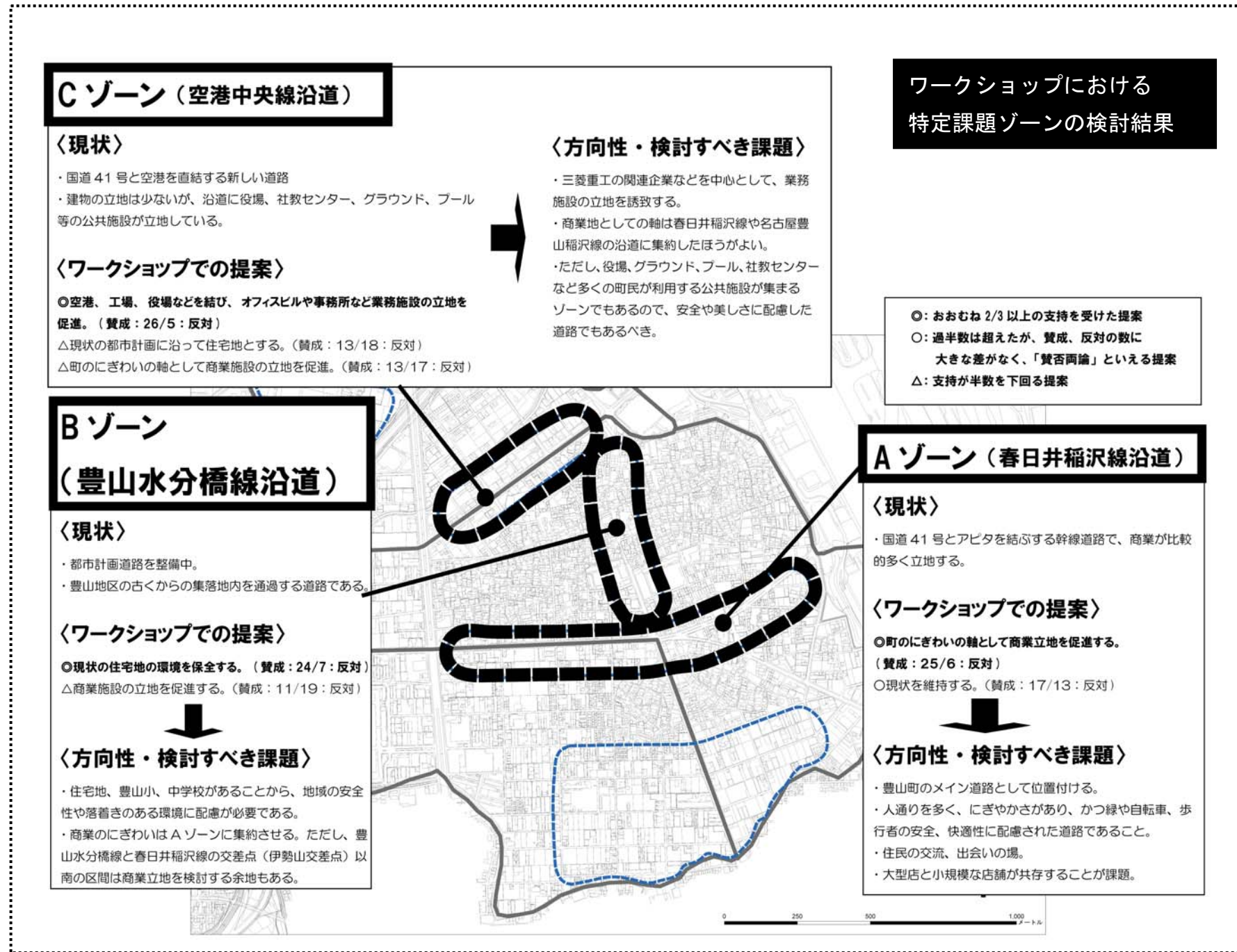


2 豊山小学校区

2 豊山小学校区

(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性

ここでは、ワークショップで議論をした特定の課題を有するゾーンに関する方向性・検討すべき課題を整理する。



特定課題への対応の方向性

■ 春日井稲沢線沿道の土地利用のあり方について

- ・ 大型店と小規模な店舗が共存し、にぎわいのあるまちなみを形成する。

■ 豊山水分橋線沿道の土地利用のあり方について

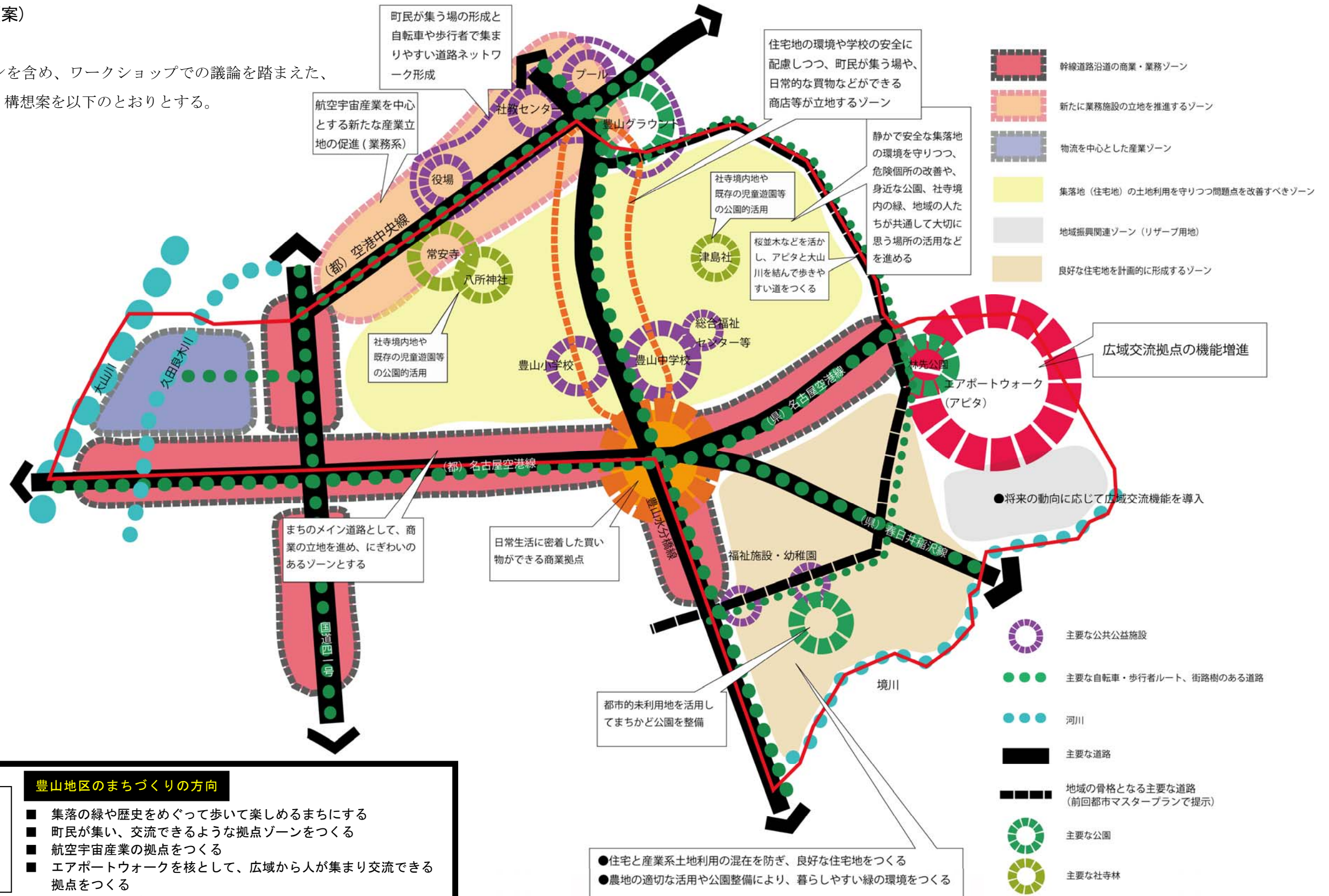
- ・ 地域の安全性や落ち着きある環境に配慮しながら、豊山町の各地区を結ぶ道路として、自転車、歩行者が安心、安全に通れる道路づくりと一体的に、町民の日常生活に密着した土地利用とする。

■ 空港中央線沿道の土地利用のあり方について

- ・ 先端技術産業の集積を活かし、関連する業務機能を中心として沿道の都市的未利用地を有効利用する。
- ・ 広幅員の幹線道路であることから、歩道部の緑化と一体的に、沿道景観にも配慮したまちづくりを進める。

(2) 地域別構想(案)

特定課題ゾーンを含め、ワークショップでの議論を踏まえた、地域のまちづくり構想案を以下のとおりとする。



豊山地区のまちづくりの方向

- 集落の緑や歴史をめぐって歩いて楽しめるまちにする
- 町民が集い、交流できるような拠点ゾーンをつくる
- 航空宇宙産業の拠点をつくる
- エアポートウォークを核として、広域から人が集まり交流できる拠点をつくる
- 住工混在を防ぎながら、農地と共存する良好な住宅地をつくる

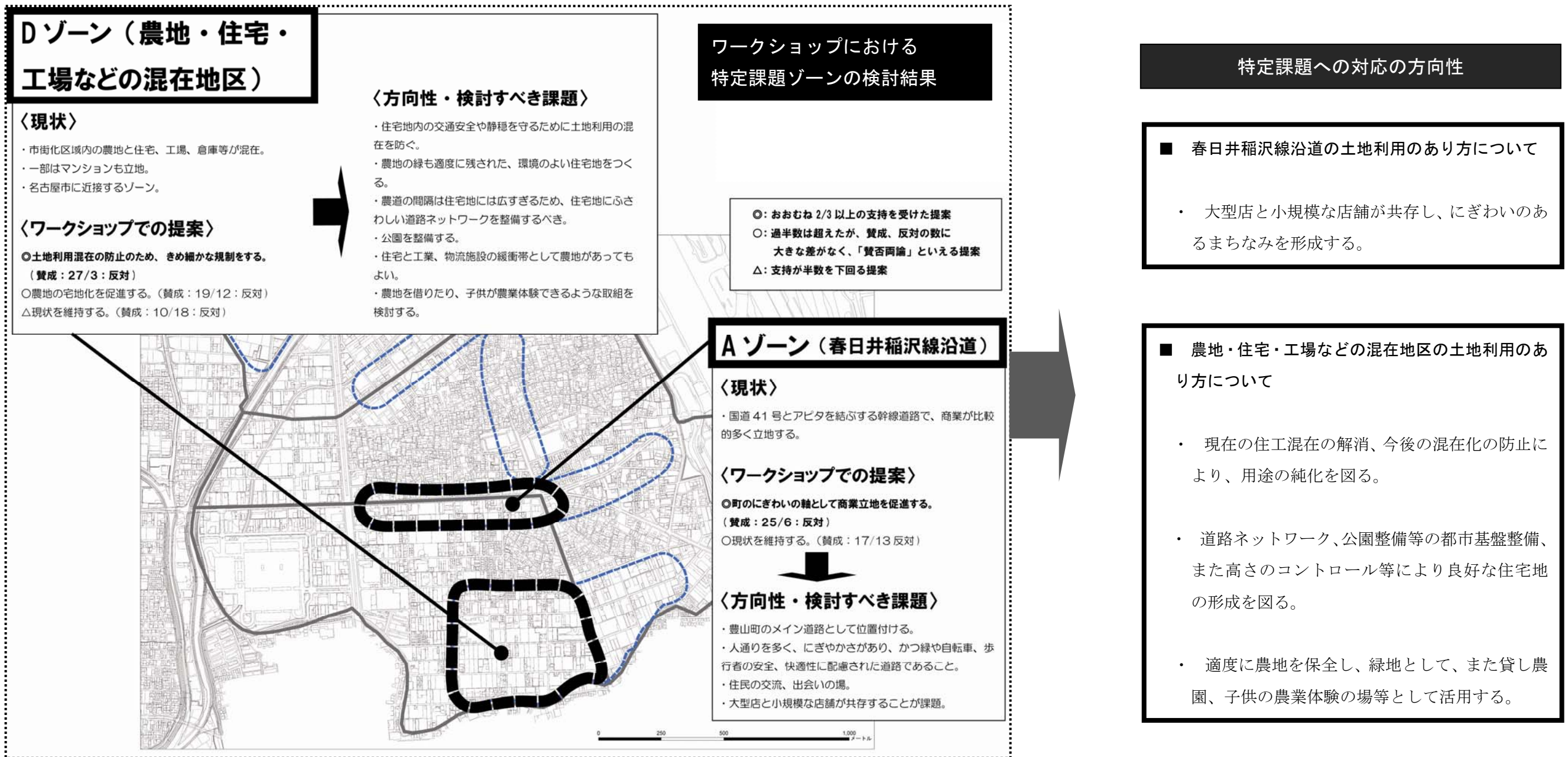
地域づくりの基本コンセプト

3 志水小学校区

3 志水小学校区

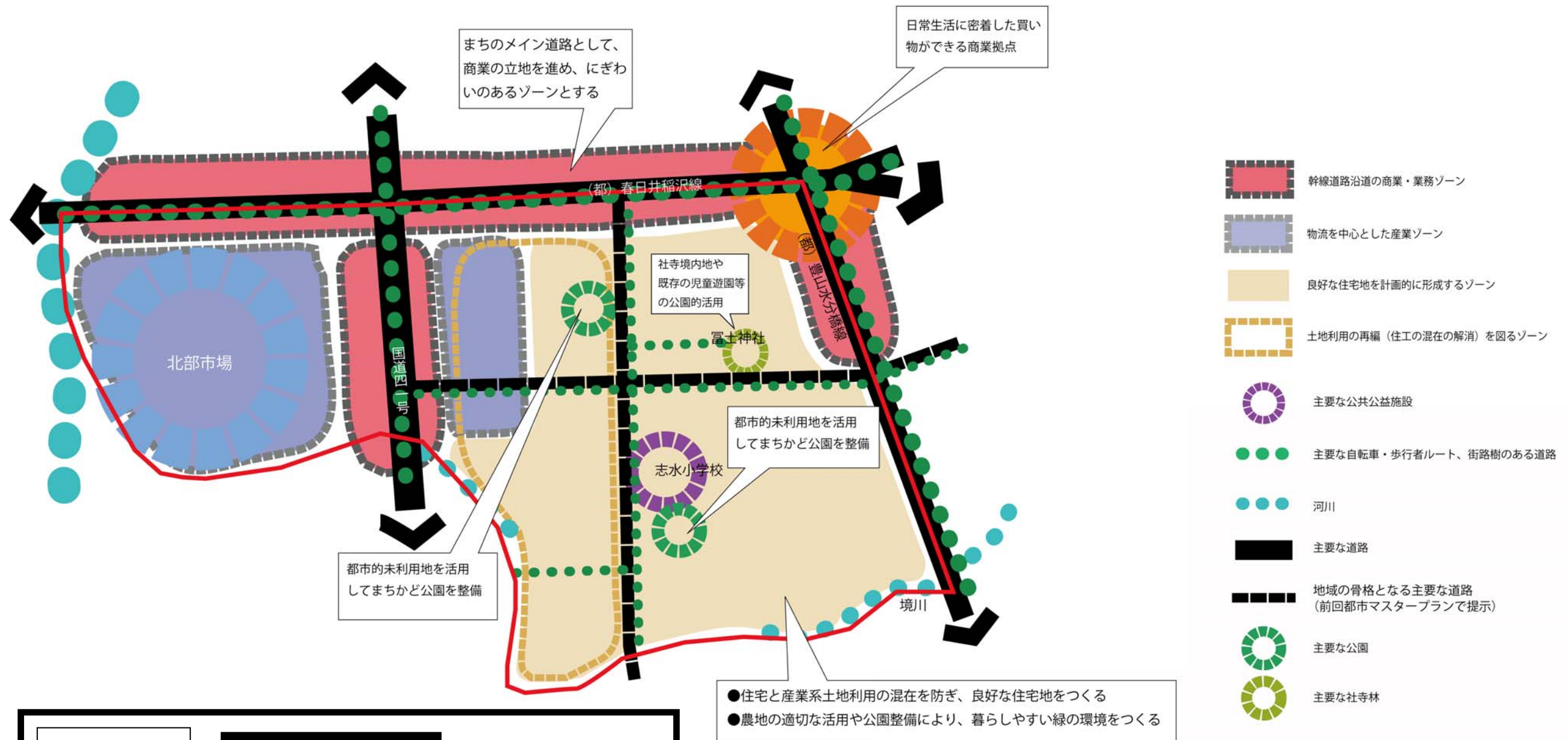
(1) 特定課題ゾーンにおける地域づくりの方向性

ここでは、ワークショップで議論をした特定の課題を有するゾーンに関する方向性・検討すべき課題を整理する。



(2) 地域別構想(案)

特定課題ゾーンを含め、ワークショップでの議論を踏まえた、地域のまちづくり構想案を以下のとおりとする。



**地域づくりの
基本コンセプト**

志水地区のまちづくりの方向

- 町民が集い、交流できるような拠点ゾーンをつくる
- 春日井稲沢線に沿ってにぎわいのあるまちなみをつくる
- 住工混在を防ぎながら、農地と共存する良好な住宅地をつくる
- 北部市場の核として「食」の物流拠点をつくる

- 住宅と産業系土地利用の混在を防ぎ、良好な住宅地をつくる
- 農地の適切な活用や公園整備により、暮らしやすい緑の環境をつくる