

## 豊山町都市計画マスタープラン

## 全体構想（現況編）と地域別現状の課題について

計画条件の整理、まちづくりの基本課題と理念・目標	・・・P.1
資料	
A 豊山町の歴史・生い立ち	・・・P.3
B 豊山町の広域立地特性	・・・P.6
C 都市の現況と課題	・・・P.7
D 上位計画・関連計画の概要	・・・P.29
E 町民アンケートからみた都市整備のニーズ	・・・P.32
F 課題のまとめ	・・・P.35

# 計画条件の整理、まちづくりの基本課題と理念・目標

## 計画条件の整理

### 豊山町の歴史・生い立ち

資料 A  
P3~5

#### 【都市の沿革】

- 明治期までは農村地帯
- 昭和 20~30 年代より名古屋空港開港、三菱重工業（株）小牧南工場の立地に伴い「空の玄関口」「航空産業拠点」としての性格を持つ
- その後国道 41 号の整備、名古屋市中心卸売市場北部市場開場と並行して市街化が進む
- 平成 17 年の中部国際空港開港により空港の位置づけに大きな変化が生じている

#### 【市街地形成の推移】

- 既存集落地（豊場、青山）を核としてその周辺ににじみだすように市街地が広がっている
- 特に南部において、近年の市街化動向が顕著である

## 都市の現況と課題

### 都市機能

#### 【人口の動向】

- 昭和 50 年代以降人口は概ね横ばい、世帯数は微増傾向
- 県平均、尾張地域平均と比較して高齢化率は低いものの、高齢化は進む  
⇒若い世代の誘致、高齢社会への対応

#### 【住宅の動向】

- 住まい方としては、持家の増加、マンションの増加傾向がみられる ⇒質の高い住宅・宅地供給

#### 【産業の動向】

- 三菱重工関連及び食品関連の工業・流通業が産業の中心を占める ⇒既存産業の高度化、新規産業立地
- 商業は店舗の大型化（ロードサイド化）が進む
- 空港ターミナルビル跡地に大規模ショッピングセンターが立地  
⇒生活関連商業の充実

### 市民流動

#### 【通勤通学流動】

- 就業の場としての位置づけ、名古屋市のベッドタウンとしての位置づけの両方を併せ持つ  
⇒公共交通へのアクセス改善
  - 空港の機能転換や大規模集客施設の立地により、幹線道路の交通流動に変化が生じている ⇒地区内道路の強化
- #### 【公共交通】
- 鉄道を持たず、公共交通はバスに依存しており、自家用車の依存度が高い ⇒公共交通へのアクセス改善

### 都市構造・社会資本整備

#### 【土地利用の動向】

- 南部地域を中心として市街化区域内に農地が残存 ⇒農地の計画的市街化
- 南部地域を中心として住宅と工業、倉庫の混在、中高層マンションと戸建て住宅の混在が進む ⇒混在の解消

#### 【道路整備の状況】

- 幹線道路の整備水準が高い半面、集落内の狭隘道路、農地が残存する地区での道路網密度が低いなどの問題がある ⇒集落内道路の改善、農地の計画的基盤整備

#### 【緑の現況】

- 公園緑地の整備水準が低い ⇒既存ストックを活かした公園確保

#### 【河川・下水道の現況】

- 公共下水道は整備途上にある
- 河川沿いは散歩道としても利用されている ⇒下水道の整備、河川の景観整備

### 防災

- 市街地内水路の溢水による家屋浸水が生じている ⇒下水道整備による浸水防止
- 狭隘道路、公園の不足など災害時の避難場所、ネットワークが不足 ⇒狭隘道路改善、公園整備

資料 C  
P7~28

## 社会潮流

- 少子・高齢社会の進展
- 環境負荷の軽減が国際的な重要課題となる
- 地域コミュニティの維持・再生が社会的課題となる

- 高齢者など社会的弱者や、子育て世代が共生し、安全に、安心して生活できる都市環境の創出
- 二酸化炭素発生の削減と緑化、「涼しい」都市環境の確保
- 地域のアイデンティティを高める個性的なまちづくり

## 豊山町の広域立地特性

資料 B  
P6

- 名古屋都心 10km 圏。名古屋市街地の外延化の受け皿（人口・都市機能立地）としてのポテンシャルがある
- 名古屋大都市圏のビジネス面での「空の玄関口」となる都市型総合空港を持つ
- 東名・名神高速道等高速交通体系との近接性を活かした、名古屋市中心卸売市場北部市場をはじめ物流の結節機能を持つ

資料 E  
P32~34

## 町民アンケートからみた都市整備のニーズ

- 施策の重要度  
重点的に取り組むべきまちづくり施策は、「公共交通」「生活道路」「下水道」
- 町民ニーズが高いまちづくり施策
- 土地利用：【身近な便利施設の立地】【幹線道路沿いの商業立地】【集落周辺の農地保全】【若い世代の定着のための住宅地整備】【住工混在の解消】
- 市街地整備：【耐震化・不燃化】【地区の状況に応じた区画道路整備】
- 道路：【安全な生活道路整備】【歩道の整備・バリアフリー化】
- 公園：【避難場所としての公園・広場整備】【大規模な多目的公園整備】【身近な公園整備】
- 防災：【下水道整備による浸水防止】【身近な避難路、避難場所の整備】
- 産業：【空港周辺、幹線道路沿道での商業立地】【空港を活かした新産業誘致や観光振興】【名古屋市中心卸売市場北部市場の活用】【地産地消推進、遊休農地活用】
- 地球温暖化対策：【公園、道路などの緑化】【公共交通機関の利用促進】【エネルギー消費の節約】

## 町民ワークショップの成果

資料 6

- 地域特性、地域の資源、地域の問題課題の把握・共有
- 地域別のまちづくり提案（土地利用の方向性・道路、公園整備の方向性、その他まちづくりのアイデア）
- 豊山町全体のまちづくりの基本的方向性（キーワードの検討）

## 上位計画・関連計画の概要

資料 D  
P29～  
31

### 豊山町の広域的な位置づけ

- 効率的・戦略的な行財政運営の面、環境に配慮した都市構造成形の両面から、「選択と集中」を推進。(県・「新しい施策の指針」)
- 各種上位計画に共通する施策の方向性
  - ・ 多様な交流と連携
  - ・ 環境重視、持続可能な循環型社会の形成
  - ・ 安全、安心の確保
  - ・ 多様な主体の参画、連携によるまちづくり
- 名古屋空港、広域幹線道路網等による拠点性、結節性を活かした産業集積、拠点形成(国土交通省「中部圏都市整備区域建設計画」)

#### 中部圏都市整備区域建設計画の地域別施策の方向性

名古屋近郊の住宅地として、良質な住宅供給等により複合的な都市機能の強化などに努める

高速道路や名古屋空港等広域交通の結節点として、その優位性を活かし、先端的な企業などの立地誘導、研究開発・研修機能の集積強化を図り、モノづくり産業の集積をさらに高度化していく

県営名古屋空港の小型航空機の拠点空港としての特性を踏まえながら、航空宇宙産業の集積や交流拠点の創出を図るとともに、国産ジェット旅客機等の開発に必要な飛行研究機能の導入をめざす

- 名古屋空港関連調査と都市機能の動向
  - ・ 名古屋都心と近接した通勤・航空、ビジネス機中心の都市型総合空港として、中部国際空港と機能分担
  - ・ 空港機能を活かした広域防災拠点の形成

#### ■ 愛知県の産業振興の方向性

- 愛知県の伝統「モノづくり産業」の高度化
- 尾張北部地域においては航空宇宙産業を核とした展開

⇒豊山町の既存ストック(名古屋空港・三菱重工の集積)を活用した、JAXA 誘致、MRJ 生産開発拠点形成

## まちづくりの基本課題

資料 F  
P35～  
42

### 「活力」の視点

- これからの都市の活力源となる新たな産業や都市機能の確保
- 都市の持続性を担う人口の確保

### 「暮らしやすさ」の視点

- スフロール的市街地の住環境改善と、良好な市街化の誘導
- 「安全・安心・便利・快適」なまちづくり

### 「時代の要請」の視点

- 都市の「個性」の確立
- 環境負荷の低いまちづくり
- 交流を呼び起こすまちづくり

### ■ 活力あるまち

- ・ 空港跡地の活用を中心として、新たな産業立地をめざす
- ・ 空港アクセス道路沿道を中心とした低未利用地において、新たな都市機能立地をめざす
- ・ 若い世代の住民の増加を図り、多様な世代が共生する都市をめざす

### ■ 暮らしやすいまち

- ・ 地区交通環境の整序と、歩行者、自転車ネットワークの構築、景観軸の形成、公共交通(バス)の使い勝手増進等により「歩いて便利で、楽しいまち」をめざす
- ・ 身近な緑、農地を活用した「水と緑のネットワーク」をつくる
- ・ きめ細かな建物立地のコントロールにより住工の用途混在、戸建とマンションの高さ混在等を防止、改善する
- ・ 旧集落を中心として災害に強いまちづくりをめざす

## まちづくりの基本理念・目標

### ■ 時代に向き合うまち

- ・ 「臨空」をキーワードに、産業、文化交流、防災の都市機能の育成をめざす
- ・ 「コンパクトなまち」をキーワードに、身近な緑、水の活用、徒歩・自転車の利便性向上により、低炭素社会(二酸化炭素の排出の少ない社会)の形成をめざす
- ・ 「食の安全」をキーワードに、北部市場の機能を核として農地の保全・活用や交流機能育成を通じて「大地の恵み」を親しめる都市をめざす

# 豊山町の歴史・生い立ち

## 都市の沿革

豊場、青山の二村の合併により成立。明治期までは農村地帯。

名古屋空港開港（昭和32年）、三菱重工業(株)小牧南工場の立地に伴い「空の玄関口」「航空産業拠点」としての性格を持つ。

その後国道41号の整備、名古屋市中央卸売市場北部市場開場と並行して市街化が進む。

平成17年の中部国際空港開港により空港の位置づけに大きな変化が生じている。

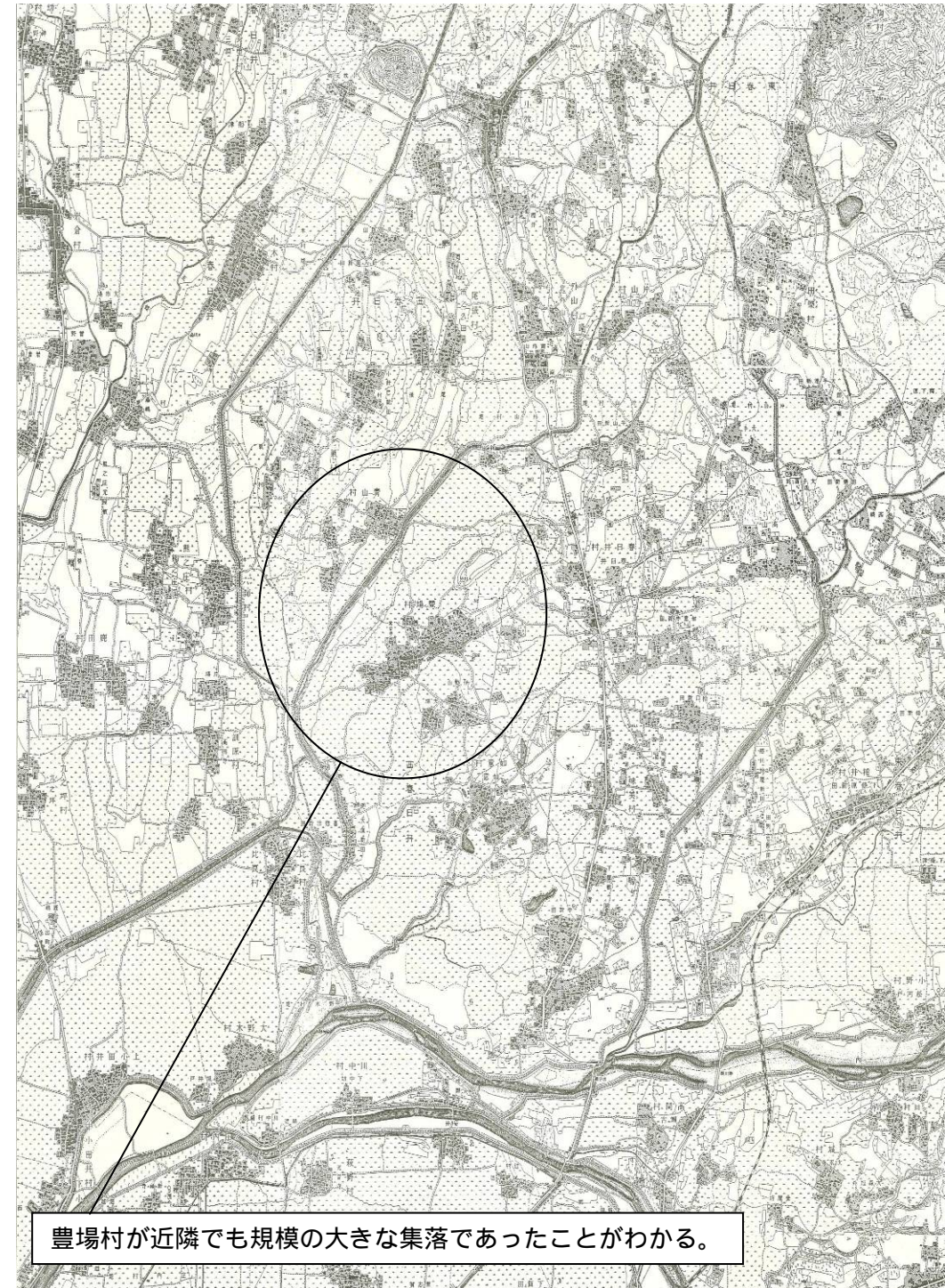
戦国時代には織田家家臣、溝口氏の所領であり、江戸時代時は尾張藩のもと、青山村（小牧代官所所轄）、豊場村（清州代官所所割）の二地域に分かれていたが、明治39年、両村の合併により豊山村が誕生、その後昭和47年に町制が施行された。

純農村であった本町の東部に、昭和19年、陸軍小牧飛行場が完成、昭和32年には名古屋空港となり、航空自衛隊との共用ながら中部圏における空の玄関口となった。

昭和27年には飛行場に隣接して三菱重工業(株)小牧南工場が建設され、また昭和58年には本町南西部に名古屋市中央卸売市場北部市場が開場している。

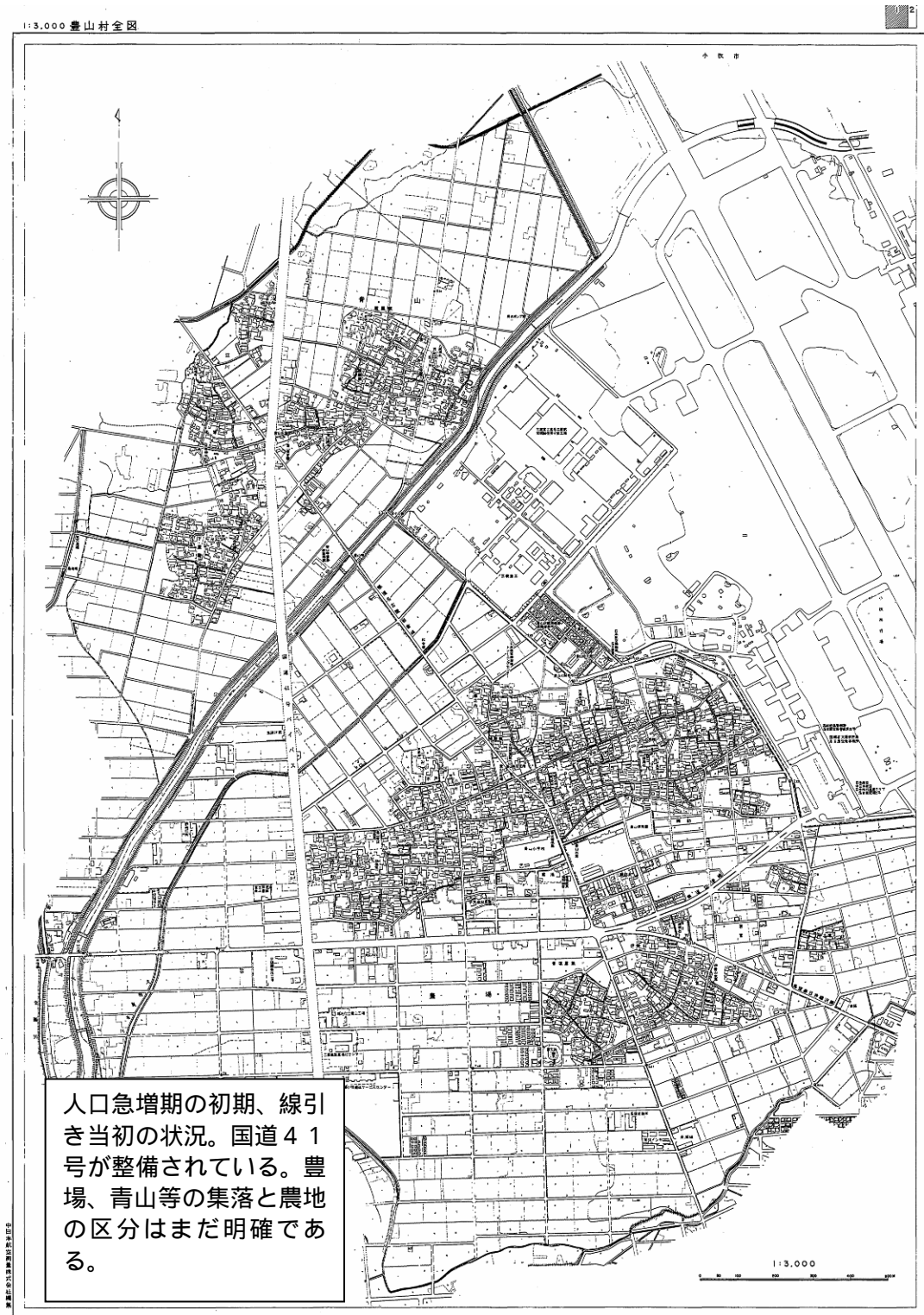
名古屋空港には昭和60年、国内線旅客ターミナルが完成し、空港機能の拡大が図られ、年間1千万人以上の利用者を有してきたが、平成17年の中部国際空港開港により、基幹空港としての役割を中部国際空港に譲り、県営空港として小型機中心の「都市型総合空港」へと転換された。

図表1 明治24年の豊山町

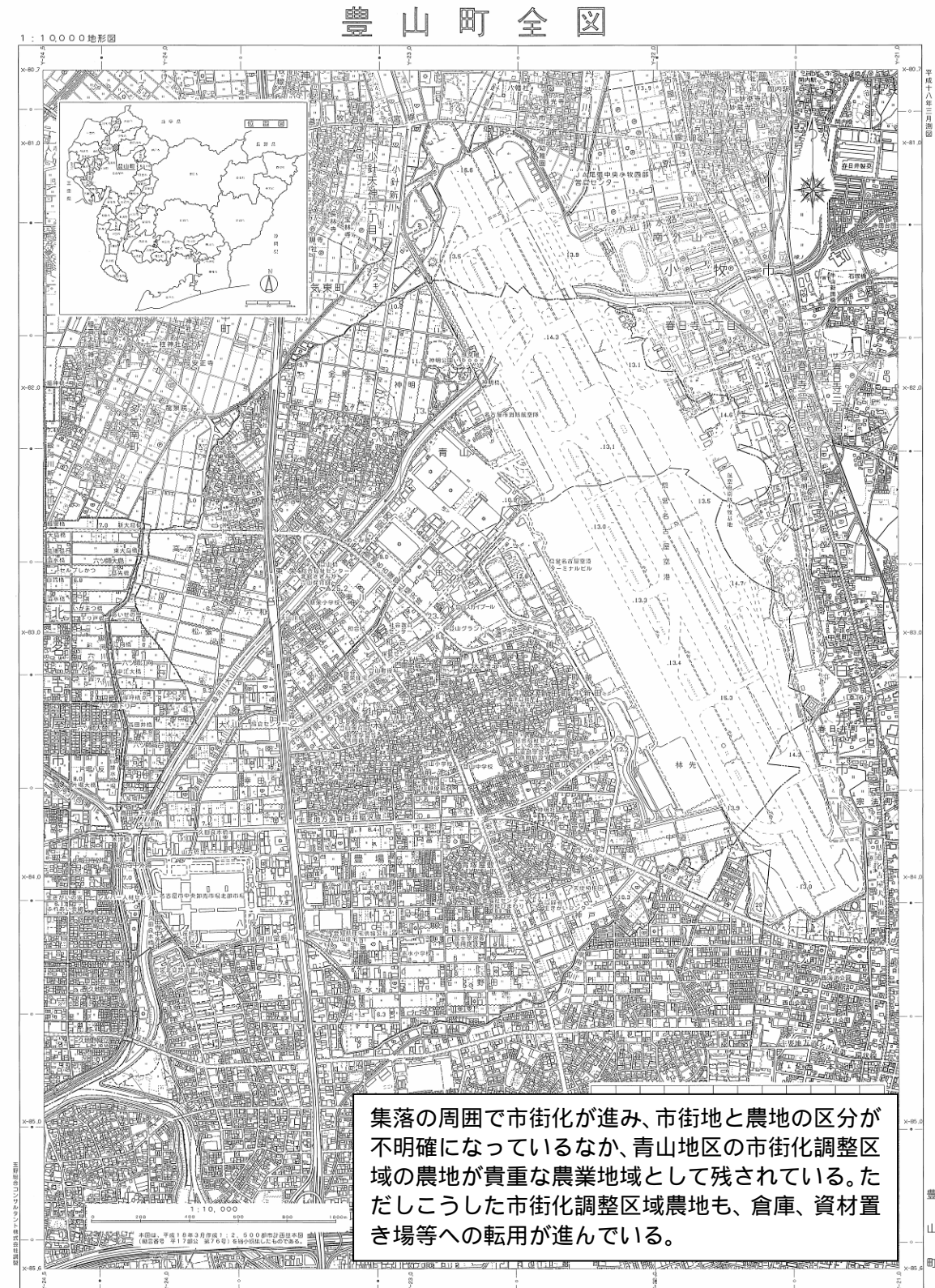


# 豊山町の歴史・生い立ち

図表2 昭和43年の豊山町

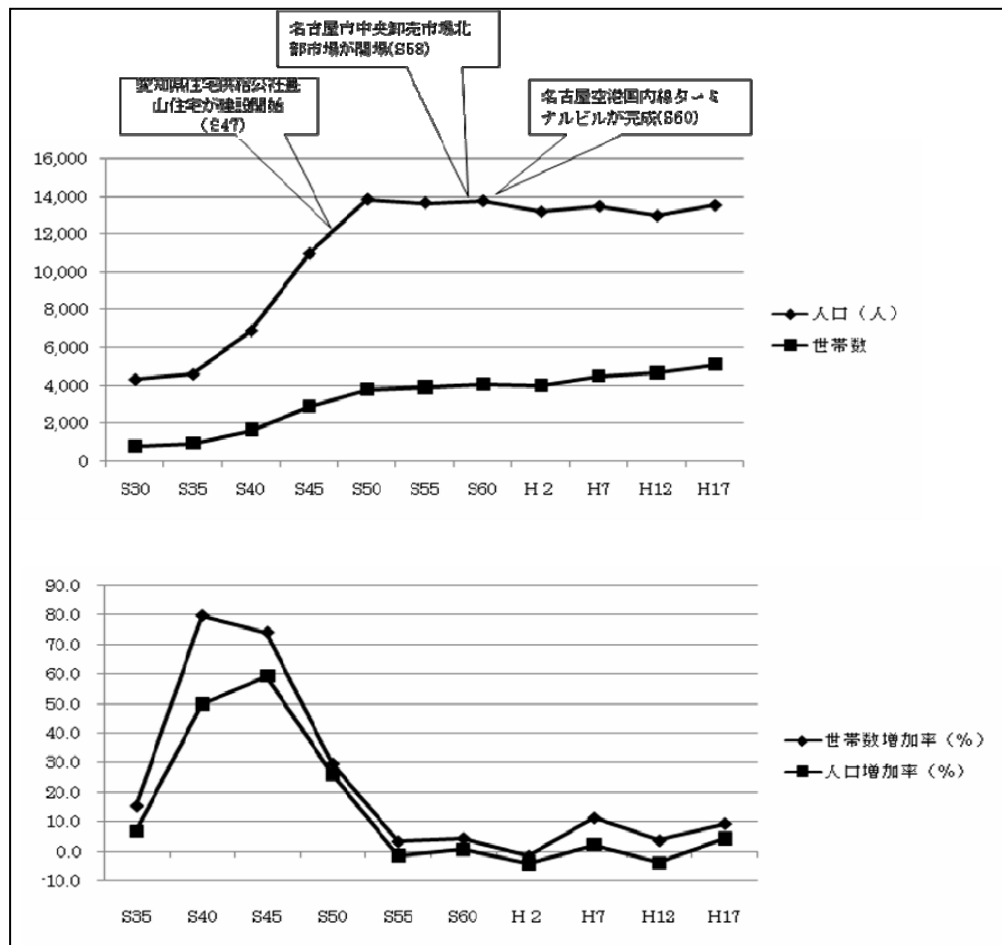


図表3 現在の豊山町 (H18年)

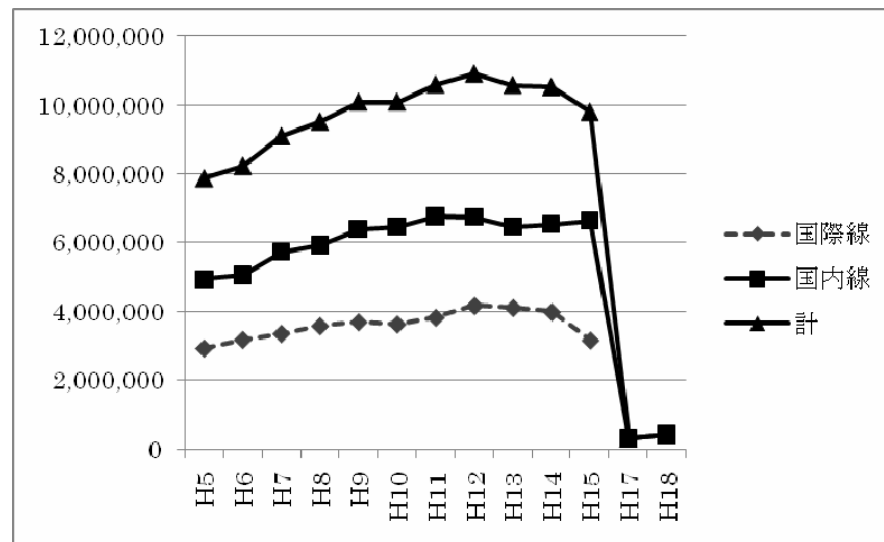


# 豊山町の歴史・生き立ち

図表4 人口・世帯数の動向と主要なできごと



図表5 名古屋空港の旅客数の推移



(資料：H16年までは国土交通省、H17年以降は愛知県航空対策課)

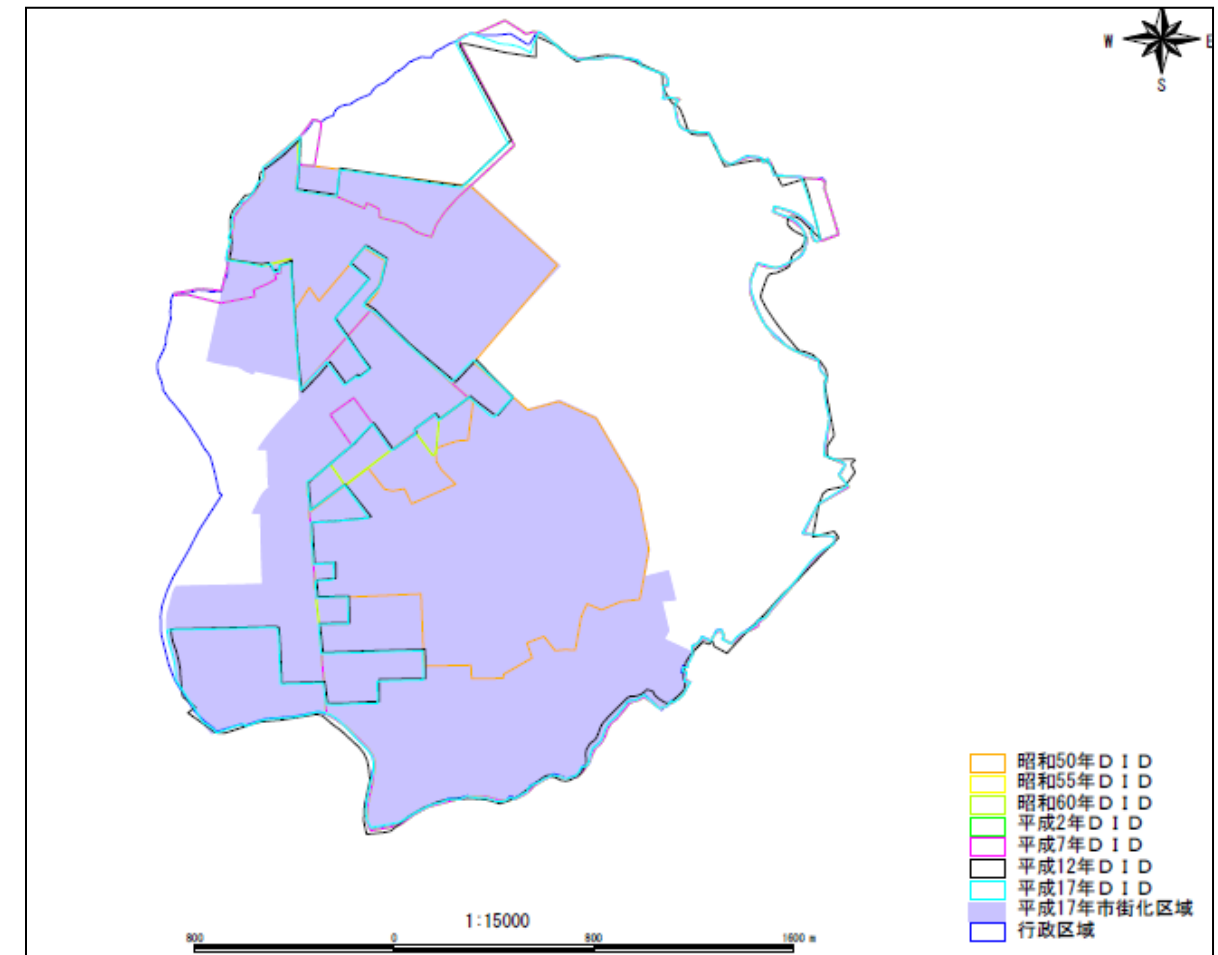
## 市街地形成の推移

既存集落地を中心し、三菱重工業(株)小牧南工場、その西側の既存集落地にかけての地域が、本町におけるもっとも古くからの人口集中地区であり、その南側の区域において、その後の市街化動向が顕著である。

主要地方道春日井稲沢線、県道名古屋空港線を含む既存集落地を中心とし、三菱重工業(株)小牧南工場、その西側の既存集落地にかけての地域が、本町におけるもっとも古くからの人口集中地区である。

昭和40年代以降、大規模事業所の立地、空港の民間利用の増大などを背景として、また名古屋市のベッドタウンとして、急速に市街化が進展した。この時期には土地改良事業とともに国道41号、主要地方道春日井稲沢線等の主要幹線道路が整備され、当初の人口集中地区は主として南側に拡大していった。

図表6 人口集中地区の推移



# 豊山町の広域立地特性

## 豊山町の広域立地特性

名古屋都心10km圏。名古屋市街地の外延化の受け皿（人口・都市機能立地）としてのポテンシャルがある。

名古屋大都市圏のビジネス面での「空の玄関口」となる都市型総合空港を持つ。

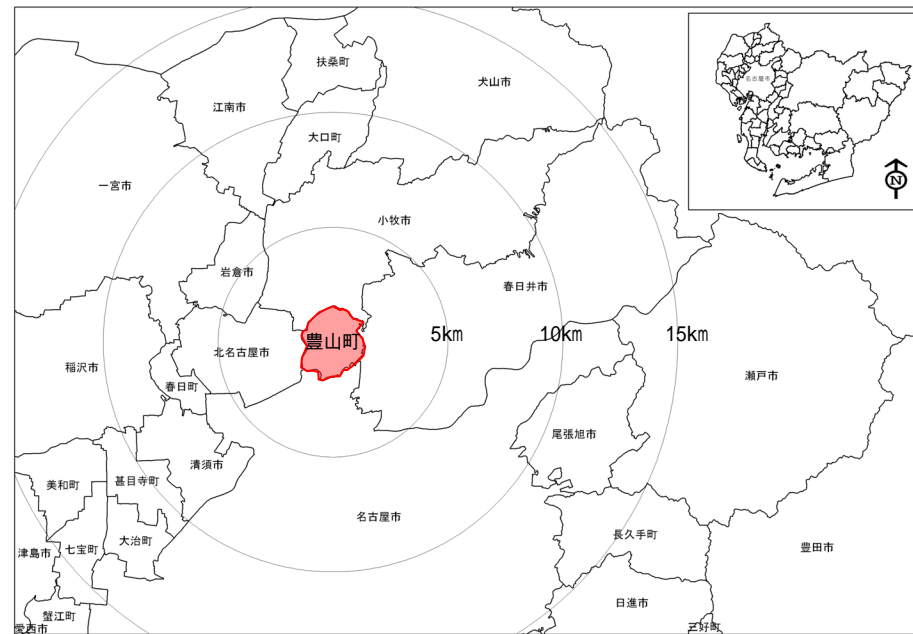
東名・名神高速道等高速交通体系との近接性を活かした、名古屋市中央卸売市場北部市場を始めとする物流の結節機能を持つ。

豊山町は、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、南は名古屋市、北は小牧市、東は春日井市、そして西は北名古屋市と接している。海拔7~9mの平坦な地形であることもあって、名古屋市の市街地の外延化に対する受け皿となり得る立地条件を備えている。

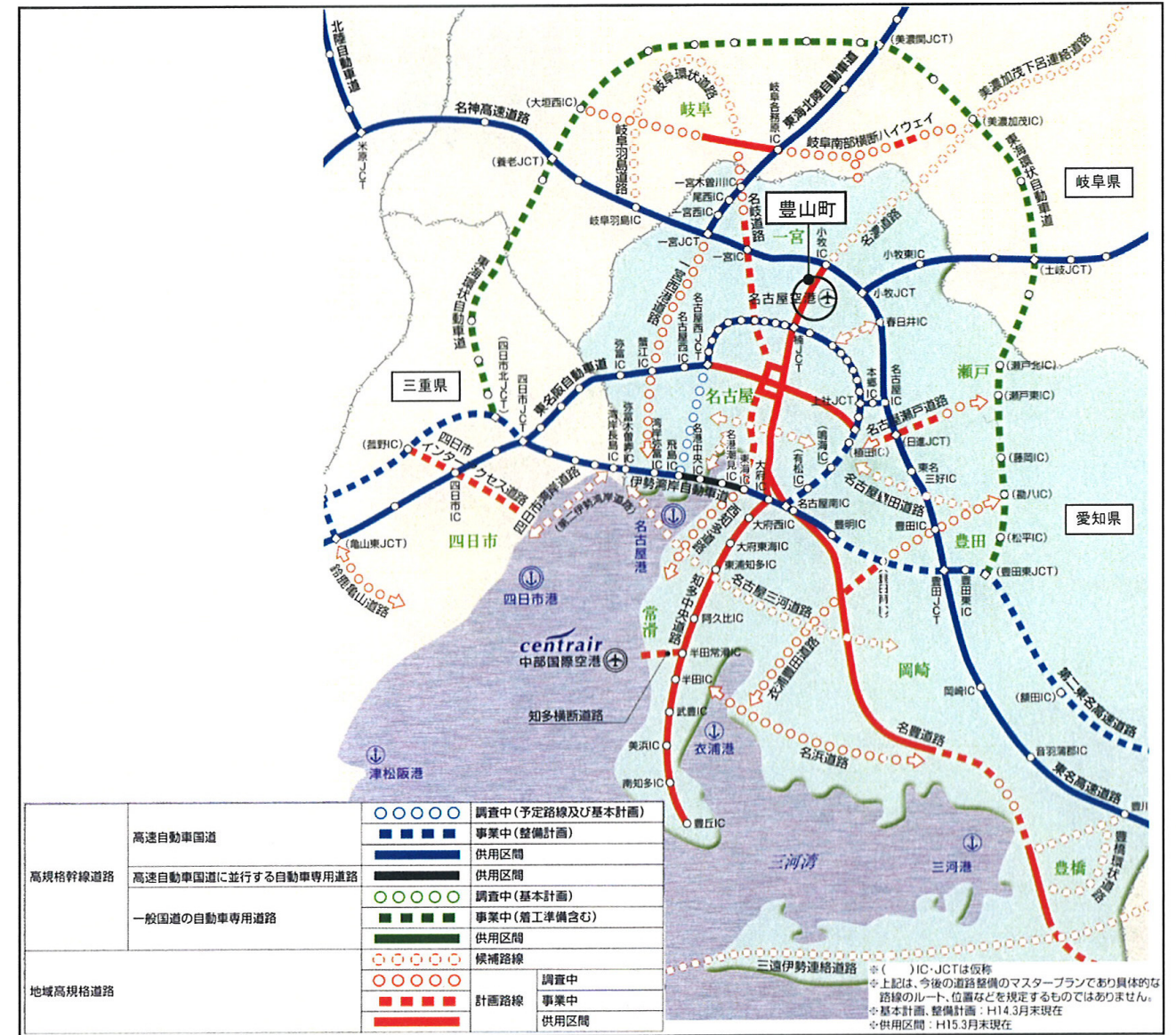
一方、本町の北東部一帯には名古屋空港が立地し、平成17年の中部国際空港開港後も、小型航空機を中心とする「都市型総合空港」として中部国際空港を補完し、名古屋大都市圏の空の玄関口として機能している。

また、東名・名神高速道路、名古屋高速道路等、広域道路網体系へのアクセス利便性が良好であることから、拠点的な流通施設（名古屋市中央卸売市場北部市場）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、これをどうまちづくりに活かしていくかが課題となっている。

図表7 豊山町の位置



図表8 豊山町に関わる広域交通網



出典：高規格幹線道路&地域高規格道路（愛知県）

## 都市機能

### 人口の動向

#### 1 人口・世帯の動向

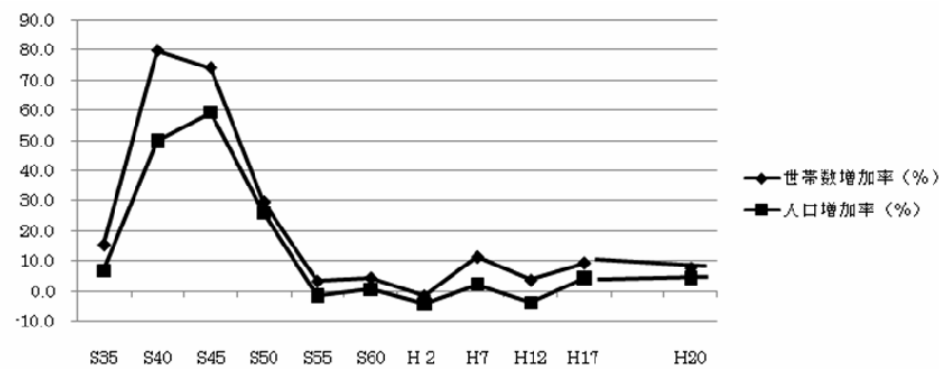
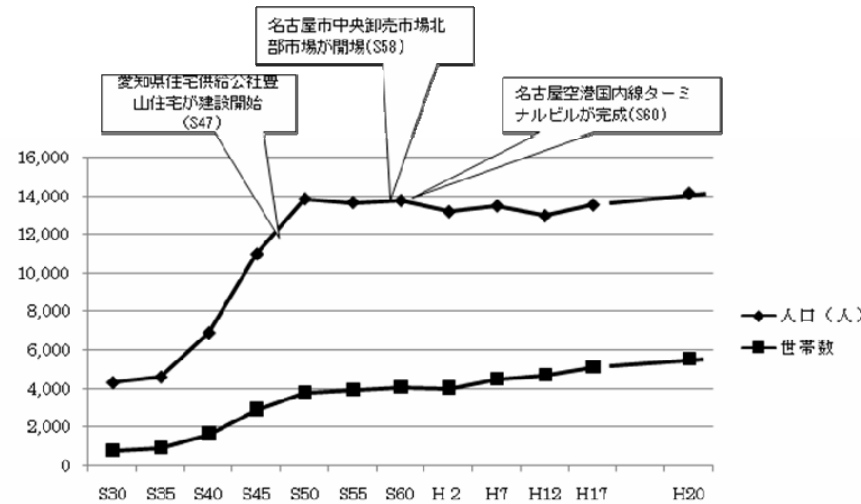
昭和40年代に名古屋市のベッドタウンとして急速に人口が増加、その後は概ね1万3千人台で横ばい状況にある。

世帯規模の縮小（核家族化）が進行し、世帯数は年々増加傾向にある。

図表9 人口・世帯数動向

	S30	S35	S40	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H20
人口(人)	4,318	4,612	6,908	11,005	13,876	13,693	13,791	13,213	13,513	13,001	13,565	14,163
世帯数(世帯)	808	934	1,680	2,926	3,797	3,930	4,110	4,054	4,522	4,695	5,144	5,546
世帯数増加率(%)	-	15.6	79.9	74.2	29.8	3.5	4.6	-1.4	11.5	3.8	9.6	7.8
人口増加率(%)	-	6.8	49.8	59.3	26.1	-1.3	0.7	-4.2	2.3	-3.8	4.3	4.4
世帯人員(人)	5.34	4.94	4.11	3.76	3.65	3.48	3.36	3.26	2.99	2.77	2.64	2.55

(資料：国勢調査 H20のみ総人口)



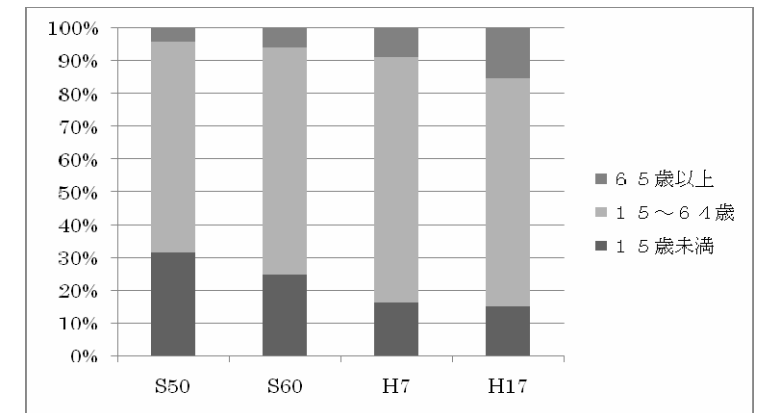
#### 2 人口構造

平成17年における65歳以上の構成比は15.3%であり、年々高齢化は進んでいるが、愛知県全県や尾張地域の平均と比較すると高齢化率は低い。

図表10 年齢3区分人口・高齢化率の推移

	S50	S60	H7	H17
15歳未満(人)	4,398	3,448	2,213	2,057
15~64歳(人)	8,902	9,550	10,082	9,428
65歳以上(人)	569	787	1,207	2,079
高齢化率(%)	4.1	5.7	8.9	15.3

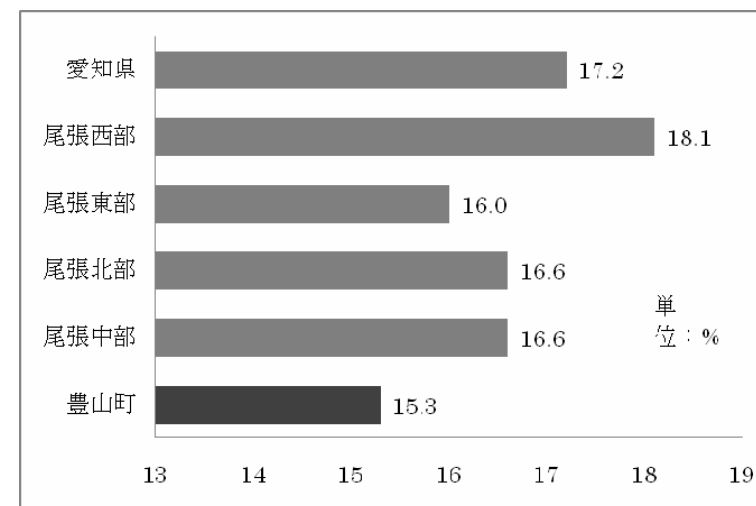
(資料：国勢調査)



図表11 高齢化率の地域比較(H17)

	豊山町	尾張中部	尾張北部	尾張東部	尾張西部	愛知県
高齢化率(%)	15.3	16.6	16.6	16.0	18.1	17.2

(資料：国勢調査)





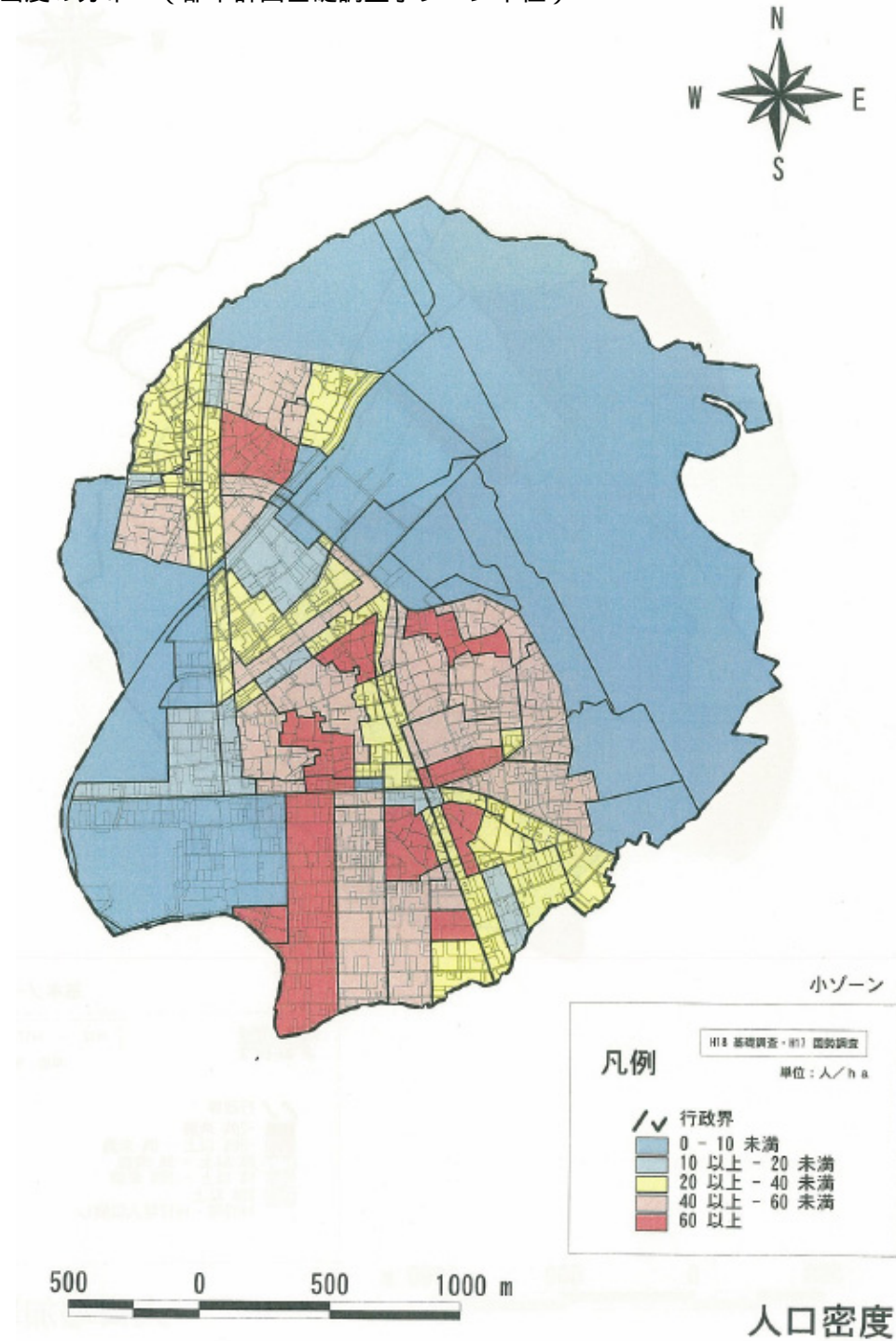
# 都市の現況と課題

## 3 人口の分布

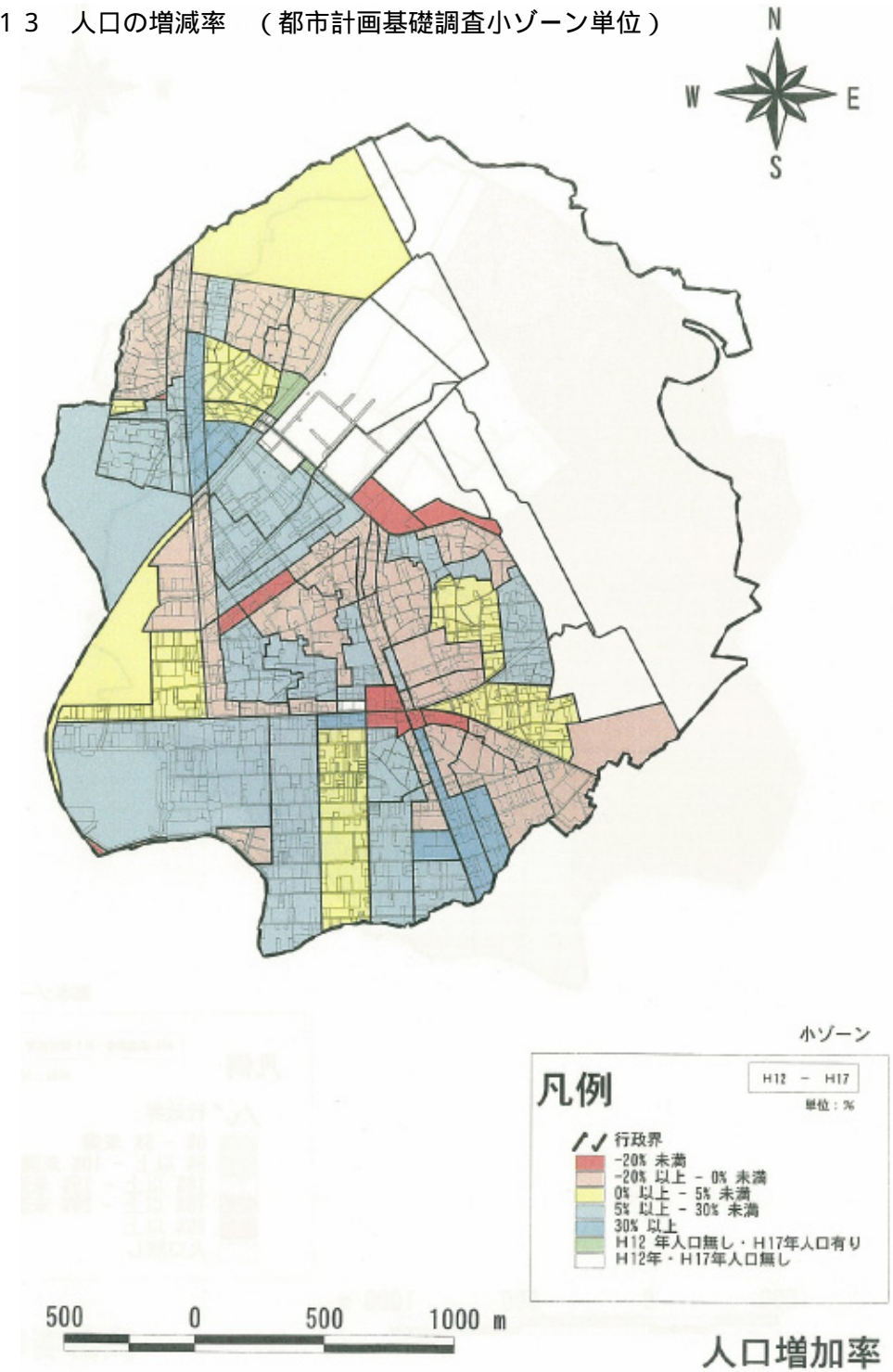
市街化区域中央部から南部にかけて、また北部の一部など、主として既存集落地区において比較的人口密度が高い傾向にある。

一方、人口増加率をみると、既存集落地区においては人口は横ばいもしくは減少動向にあり、都市的未利用地が多く残された地区において増加動向が顕著にみられる。

図表 1 2 人口密度の分布 (都市計画基礎調査小ゾーン単位)



図表 1 3 人口の増減率 (都市計画基礎調査小ゾーン単位)



# 都市の現況と課題

## 住宅の動向

持家世帯と借家世帯の比率は概ね半々であり、平成2年と平成17年の比較では、持家世帯の率がわずかながら高まっている。

一戸建世帯と長屋建・共同住宅世帯は概ね半々であり、平成2年と平成17年の比較では、長屋建・共同住宅世帯の率が高まっている。

共同住宅の建て方としては、1・2階建、3～5階建が概ね3割、6階建世帯が概ね4割であり、3～5階建の比率がわずかながら高まっている。

図表14 住宅の所有関係別世帯数（H17年）

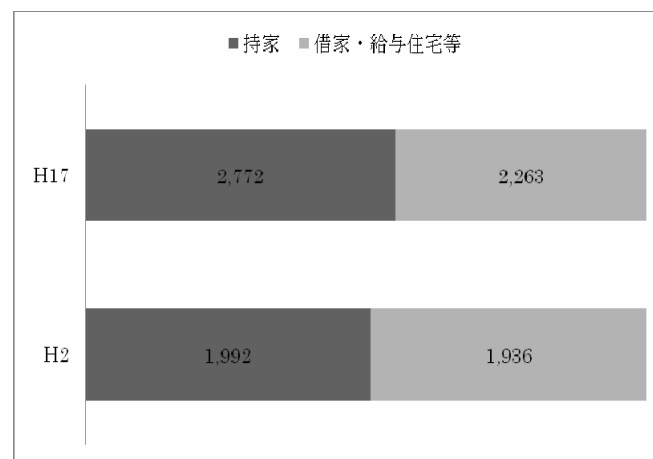
区分	世帯数	世帯人員	1世帯当たり人員	1世帯当たり延べ面積(m <sup>2</sup> )	1人当たり延べ面積(m <sup>2</sup> )
住宅に住む一般世帯	5,035	13,424	2.67	88.2	33.1
主世帯	5,008	13,384	2.67	88.5	33.1
居住の所有関係					
持ち家	2,772	8,629	3.11	121.5	39.0
公営・公社・公団の借家	287	708	2.47	51.7	21.0
民営借家	1,845	3,873	2.10	46.9	22.3
給与住宅	104	174	1.67	50.4	30.1
間借り	27	40	1.48	28.7	19.4
住宅以外に住む一般世帯	106	107	1.01	—	—
一般世帯合計	5,141	13,531	2.63	—	—

（資料：国勢調査）

図表15 住宅の所有関係別世帯数の推移

	H2		H17	
持家	1,992	49.4%	2,772	53.9%
借家・給与住宅等	1,936	48.1%	2,263	44.0%
一般世帯総数	4,029		5,141	

（資料：国勢調査）



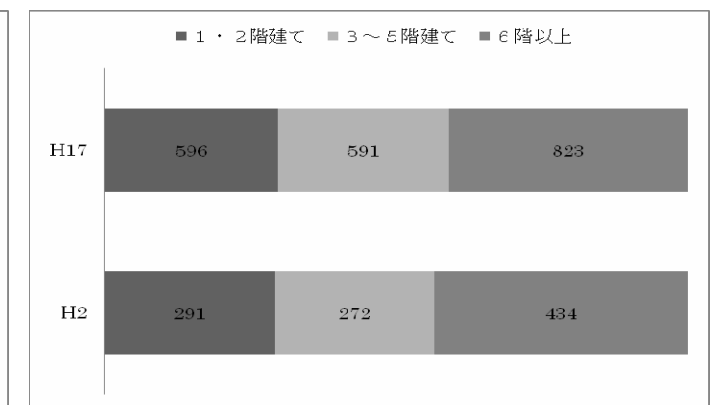
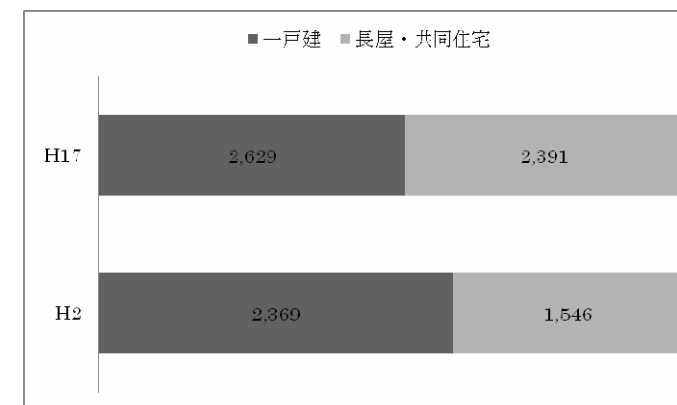
図表16 住宅の建て方別世帯数（H17）

住宅の建て方	世帯数	
	一戸建	2,629
	長屋建	381
	共同住宅	2,010
	1・2階	596
	3～5階	591
	6階以上	823
	その他	15

	H2		H17	
一戸建	2,369	58.8%	2,629	51.1%
長屋・共同住宅	1,546	38.4%	2,391	46.5%
一般世帯総数	4,029		5,141	

	H2		H17	
1・2階建て	291	29.2%	596	29.7%
3～5階建て	272	27.3%	591	29.4%
6階以上	434	43.5%	823	40.9%
一般世帯総数	997		2,010	

（資料：国勢調査）



# 都市の現況と課題

## 産業の動向

### 1 事業所数の動向

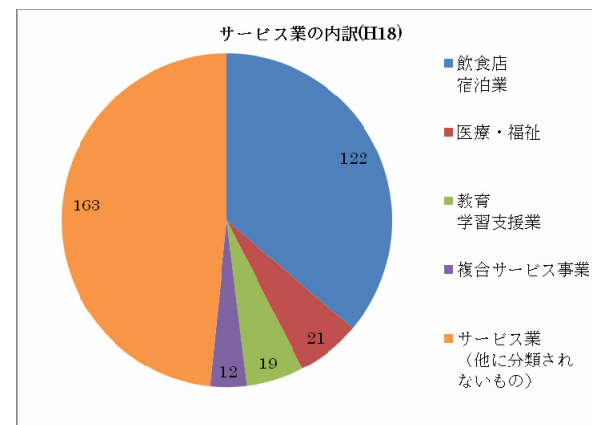
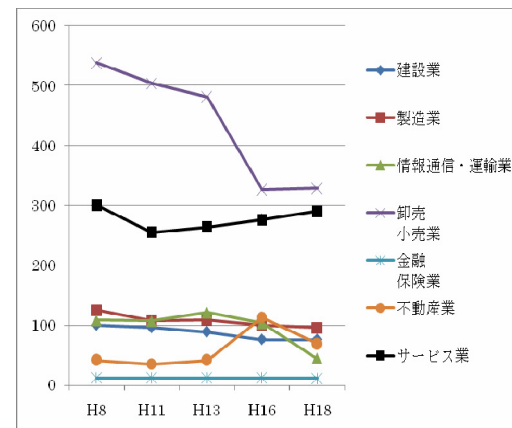
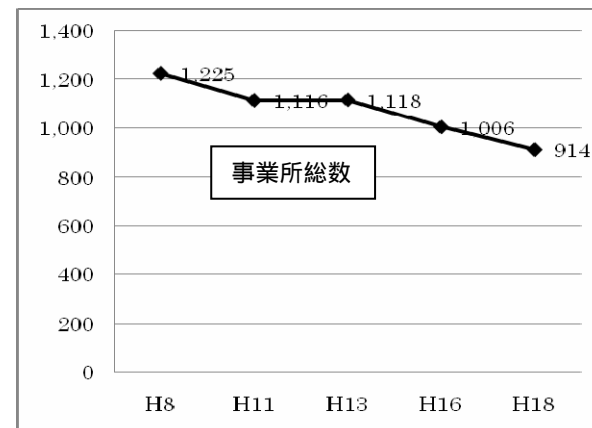
事業所数は平成8年から平成18年にかけてほぼ一貫して減少傾向にある。

業種別にみると卸売・小売業が最も多く、サービス業がこれに続いている。サービス業は平成11年以降徐々に増加、一方、卸売・小売業は減少傾向にある。

図表17 事業所数の推移

	全産業	農林・漁業	鉱業	建設業	製造業	電気・ガス・水道業	情報通信・運輸業	卸売・小売業	金融・保険業	不動産業	サービス業
H8	1,225	—	—	100	125	—	108	538	12	42	300
H11	1,116	—	—	96	107	—	107	504	12	35	255
H13	1,118	—	—	89	109	—	121	481	12	42	264
H16	1,006	—	—	76	100	—	103	326	12	113	276
H18	914	—	—	76	96	—	44	328	11	69	290

(資料：事業所・企業統計調査)



### 2 農業の動向

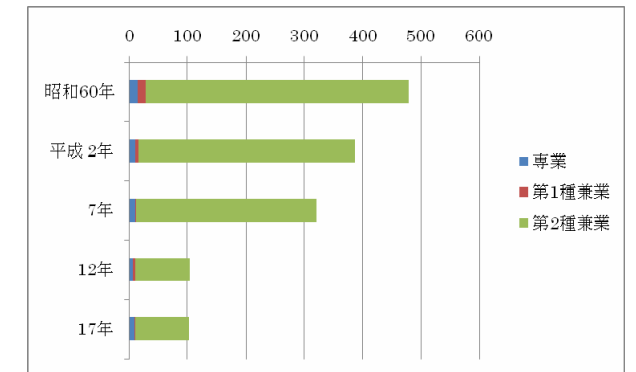
昭和60年以降の農家数をみると一貫して減少してきたが、平成12年以降は下げ止まりの傾向にある。農家の約9割は第2種兼業農家、また経営耕地の約9割は水田である。

経営耕地面積は年々減少傾向にあり、農地転用は毎年概ね1ないし2ha程度が生じている。

図表18 農家数の推移

	農家数	専業	第1種兼業	第2種兼業
昭和60年	480	14	14	452
平成2年	387	9	6	372
7年	321	9	2	310
12年	104	5	5	94
17年	103	8	1	94

(資料：農林業センサス)

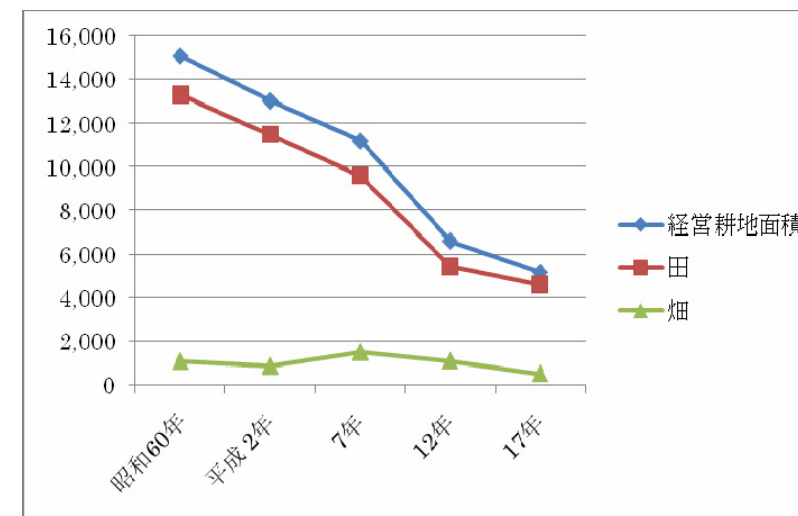


図表19 経営耕地面積の推移

(単位：a)

	経営耕地面積	田	畑	その他	休耕地	割合	休耕地	割合
昭和60年	15,119	13,329	1,100	690	353	2.6%	29	2.6%
平成2年	13,048	11,515	878	655	1,868	16.2%	6	0.7%
7年	11,201	9,623	1,517	61	354	3.7%	17	1.1%
12年	6,622	5,482	1,127	13	509	9.3%	6	0.5%
17年	5,179	4,626	542	11	486	10.5%	95	17.5%

(資料：農林業センサス)



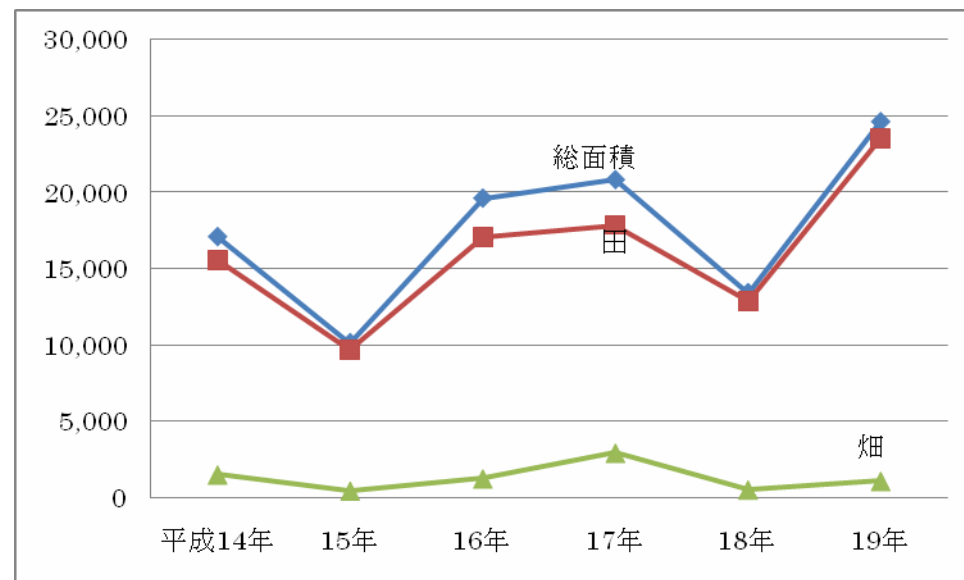
# 都市の現況と課題

図表 2 0 農地転用の状況

(単位：㎡)

年度	区分	件数	面積	田		畑	
				件数	面積	件数	面積
平成 14 年		38	17,101	30	15,589	8	1,512
15 年		39	10,154	35	9,719	4	435
16 年		46	19,627	38	17,104	8	1,245
17 年		45	20,838	39	17,887	6	2,951
18 年		36	13,431	33	12,913	3	518
19 年		42	24,643	37	23,561	5	1,082
平成 19 年	農地法第 4・5 条による						
	許可	5	8,723	5	8,723		
	届出	37	15,920	32	14,838	5	1,082
	許可、届出以外						

(資料：建設課)

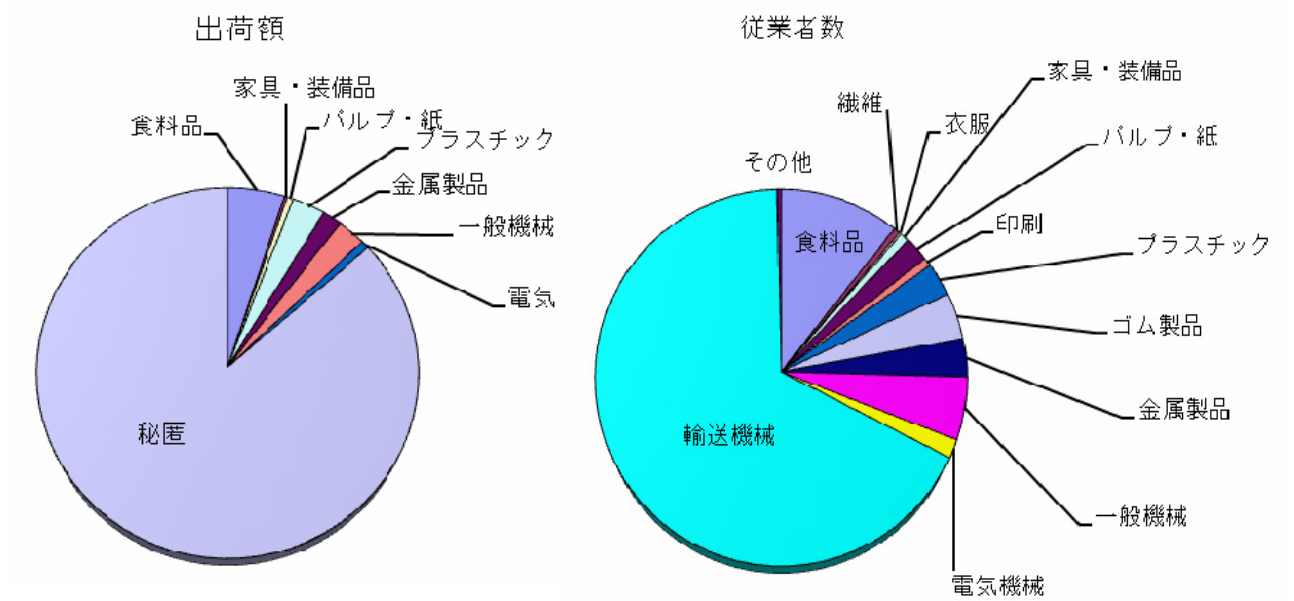


## 3 製造業の動向

従業者数、製造品出荷額(推定)のシェアからみて、本町における代表的な製造業は輸送機械(航空機製造)といえる。またこれに次いで、名古屋市中央卸売市場北部市場関連の食料品製造業が、従業者、出荷額ベースでシェアが高い。

この輸送機械製造業を中心とする産業構造を反映し、事業所あたり出荷額は周辺市町や県、尾張地域の平均を上回る水準にあるが、敷地生産性は概ね平均的であり、自動車関連産業で高い生産性を上げている西三河地域と比較すれば低い水準にある。

図表 2 1 製造業の動向 (H17)

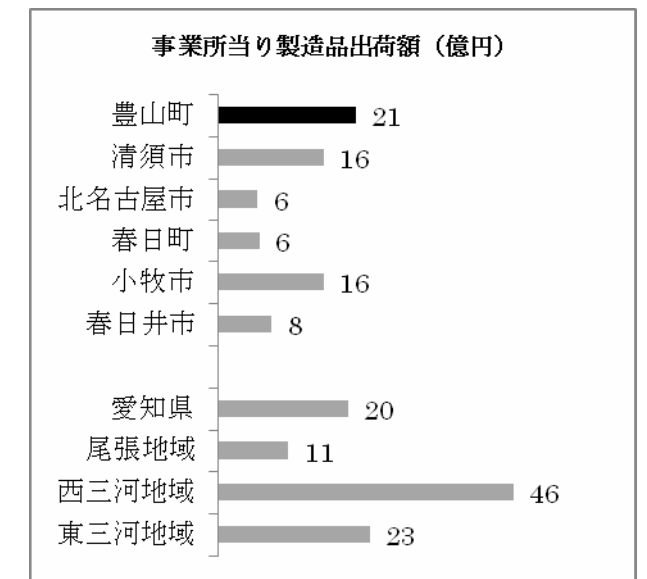
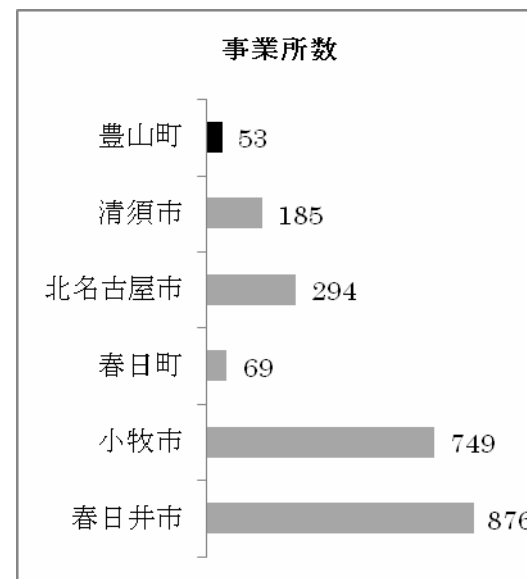
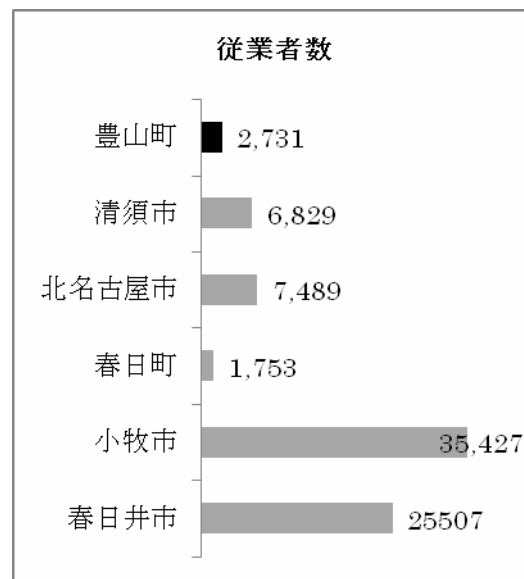
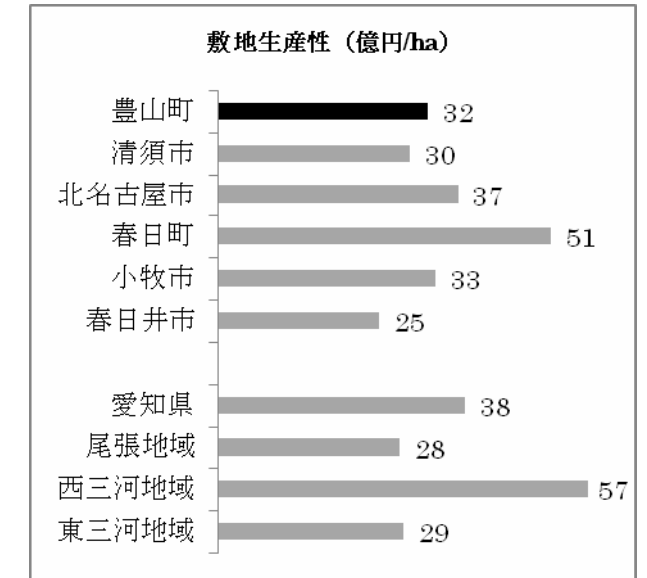
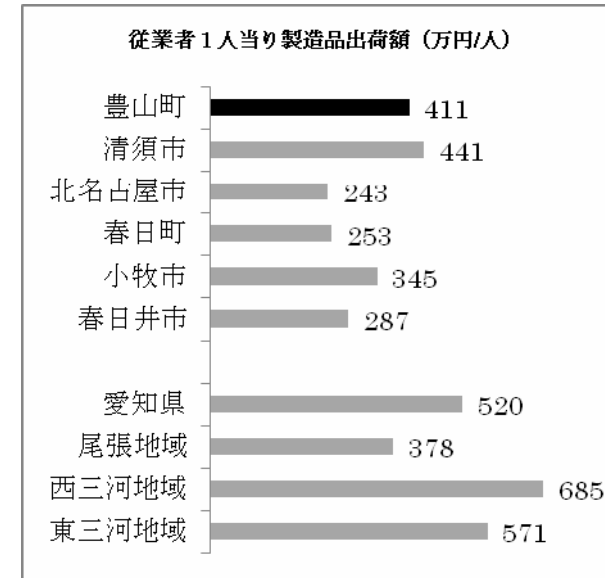
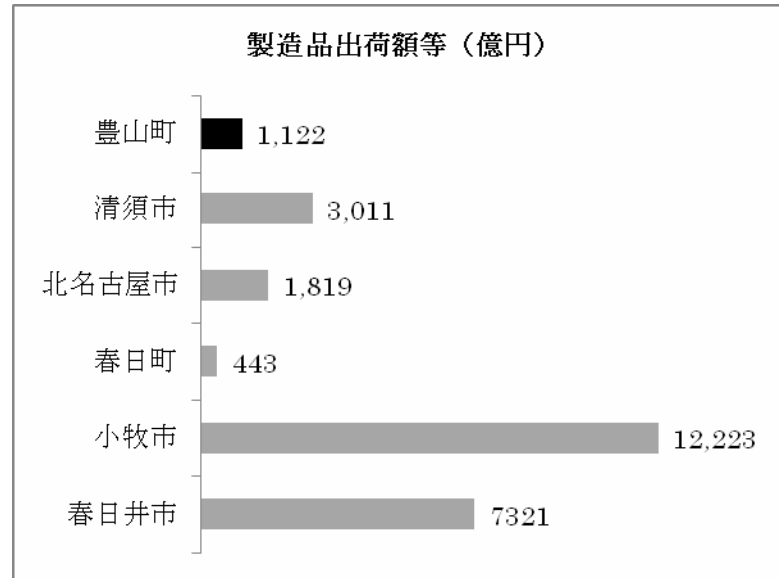


輸送機械製造業は、事業所数が少なく、出荷額データが「秘匿」とされているため正確な出荷額は把握できないが、秘匿扱いの産業(繊維、衣服、印刷、ゴム製品、輸送機械)の従業者数、事業所数から推定して、その多くが輸送機械製造業と推定される。

# 都市の現況と課題

図表 2 2 製造業の都市・地域比較

(資料: 工業統計)



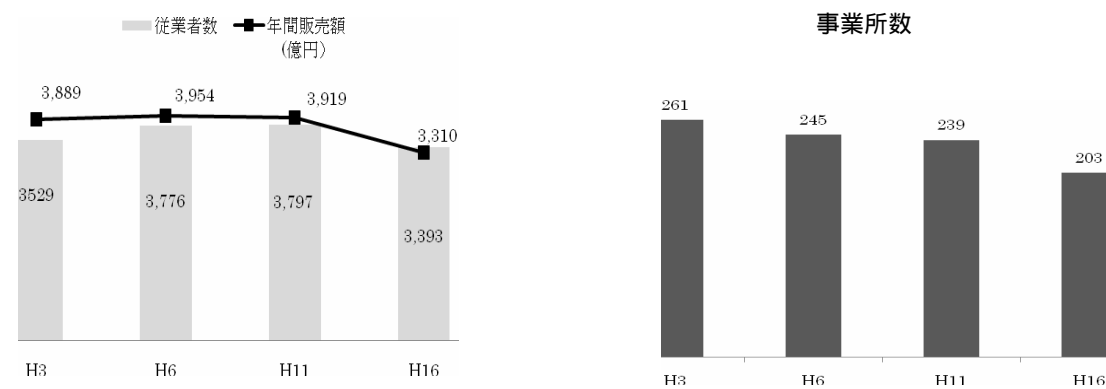
# 都市の現況と課題

## 4 商業の推移

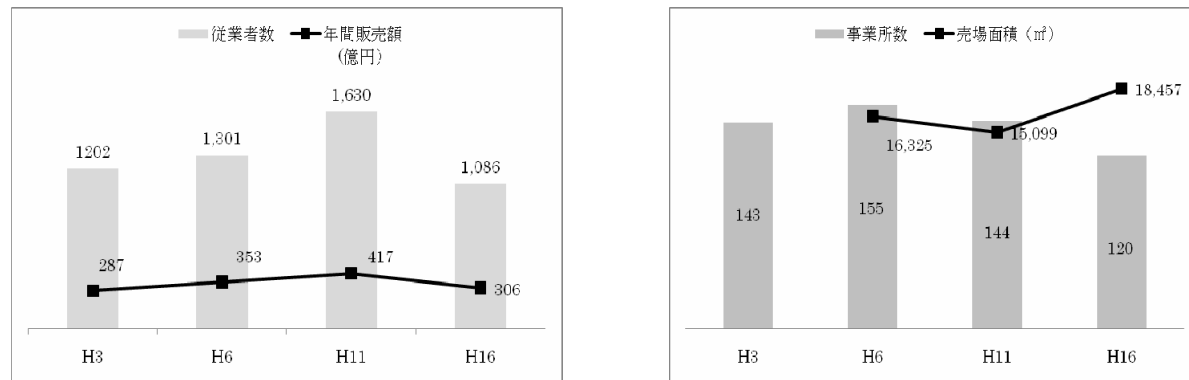
卸売業は、名古屋市中央卸売市場北部市場の立地を反映して周辺地域や県平均と比較して高い集積をもつが、平成3年以降徐々に事業所数が減少、従業者数、販売額も平成11年以降減少傾向にある。

小売業も周辺地域、県平均と比較して販売額や売り場効率等が高い水準にあり、小売吸引力も高いが、平成11年以降減少傾向にある。売り場面積は増加しており、さらに平成20年には旧国際線ターミナルビル跡地に大規模集客施設が立地、本町の商業構造に大きな変化が生じている。

図表 2 3 卸売業の動向



図表 2 4 小売業の動向



(資料：工業統計)

図表 2 5 商業の都市・地域比較 (H16)

(卸売業の都市比較)

	人口	事業所数	従業者数	年間商品販売額 (億円)	事業所当り (百万円)	従業者当り (百万円)
豊山町	13,565	203	3,393	3,310	1,631	97.6
北名古屋市	旧師勝町	43,888	83	823	453	546
	旧西春町	34,190	129	1,713	1,418	1,099
春日町	8,320	50	602	258	516	42.9
清須市	55,038	170	1,474	855	503	58.0
春日井市	295,802	557	5,118	3,014	541	58.9
小牧市	147,182	477	5,115	5,069	1,063	99.1
愛知県	7,254,704	25,547	267,382	329,448	1,290	123.2

(小売業の都市比較)

	事業所数	従業者数	年間商品販売額 (億円)	売場面積 (㎡)	事業所当り	従業者当り	売場効率 (百万円/㎡)	人口当り (百万円)	小売吸引力	
豊山町	120	1,086	306	18,457	255	28	1.7	2.3	2.06	
北名古屋市	旧師勝町	279	1,957	321	34,136	115	16	0.9	0.7	0.67
	旧西春町	315	2,094	417	33,491	132	20	1.2	1.2	1.11
春日町	53	389	101	5,581	191	26	1.8	1.2	1.11	
清須市	457	2,864	433	52,723	95	15	0.8	0.8	0.72	
春日井市	1,934	15,708	2,928	336,093	151	19	0.9	1.0	0.90	
小牧市	1,040	9,556	1,813	208,601	174	19	0.9	1.2	1.13	
愛知県	61,375	431,408	79,376	8,185,619	129	18	1.0	1.1	1.00	

小売吸引力：県平均の人口当り小売販売額に対する各都市の人口当り小売販売額の比率で示す指標。小売吸引力が1.0を超える都市は「他の市町村に買物をしに行く人」より「他の市町村から買物をしに来る人」が多い(流入超過)ことになり、1.0を下回ると逆(流出超過)の状況にあることを示す。

# 都市の現況と課題

## 都市構造・社会資本整備

### 土地利用の動向

#### 1 土地利用・建物用途別建築物の概況

中心的な集落において住宅地が連坦、またその周囲を取り囲む地域では農地（都市的未利用地）と住宅が混在する。

町域の概ね3割を県営名古屋空港用地が占めている。また空港周辺において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たが、県営空港化に伴い、宅地として利用が進むなど、土地利用の流動化が生じている。

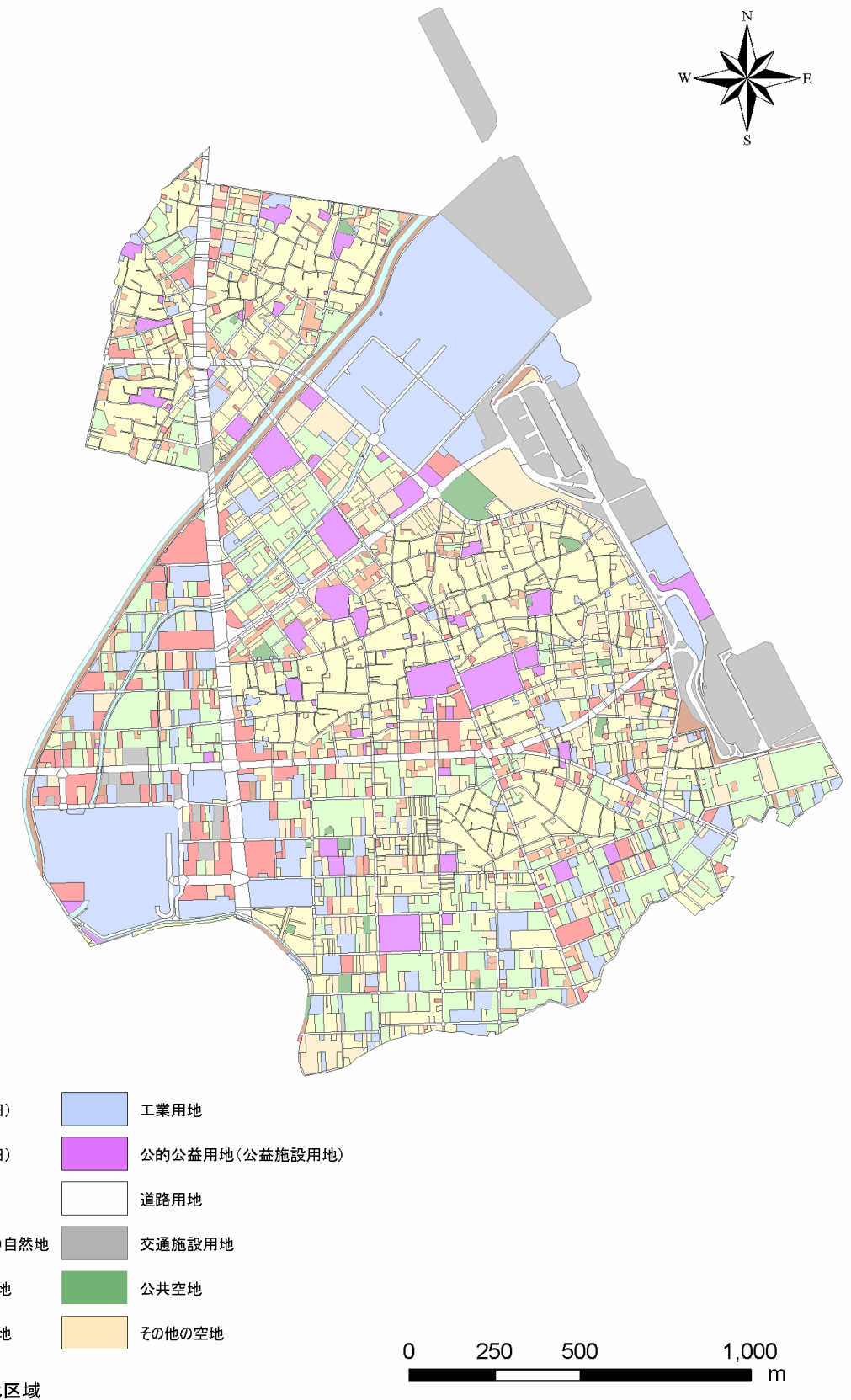
市街化区域北部には、空港と隣接して大規模工場と空港関連の業務施設が立地している。

国道41号、主要地方道春日井稲沢線に沿って商業、業務施設用地が分布。特に町域西部には名古屋市中央卸売市場北部市場とそれに関連する業種を中心とした業務施設用地が連坦している。

町域東部の多くは県営名古屋空港用地が占めている。

町域北部、西部の一部が市街化調整区域であり、主として稲作がおこなわれている。

図表27 土地利用現況図

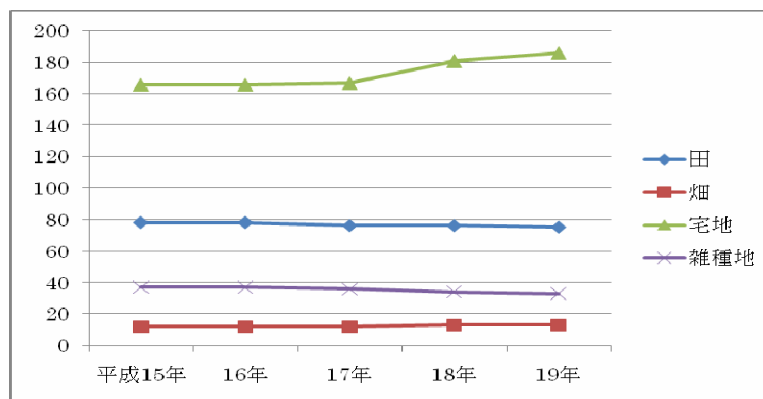


図表26 土地利用面積の推移

(単位: ha)

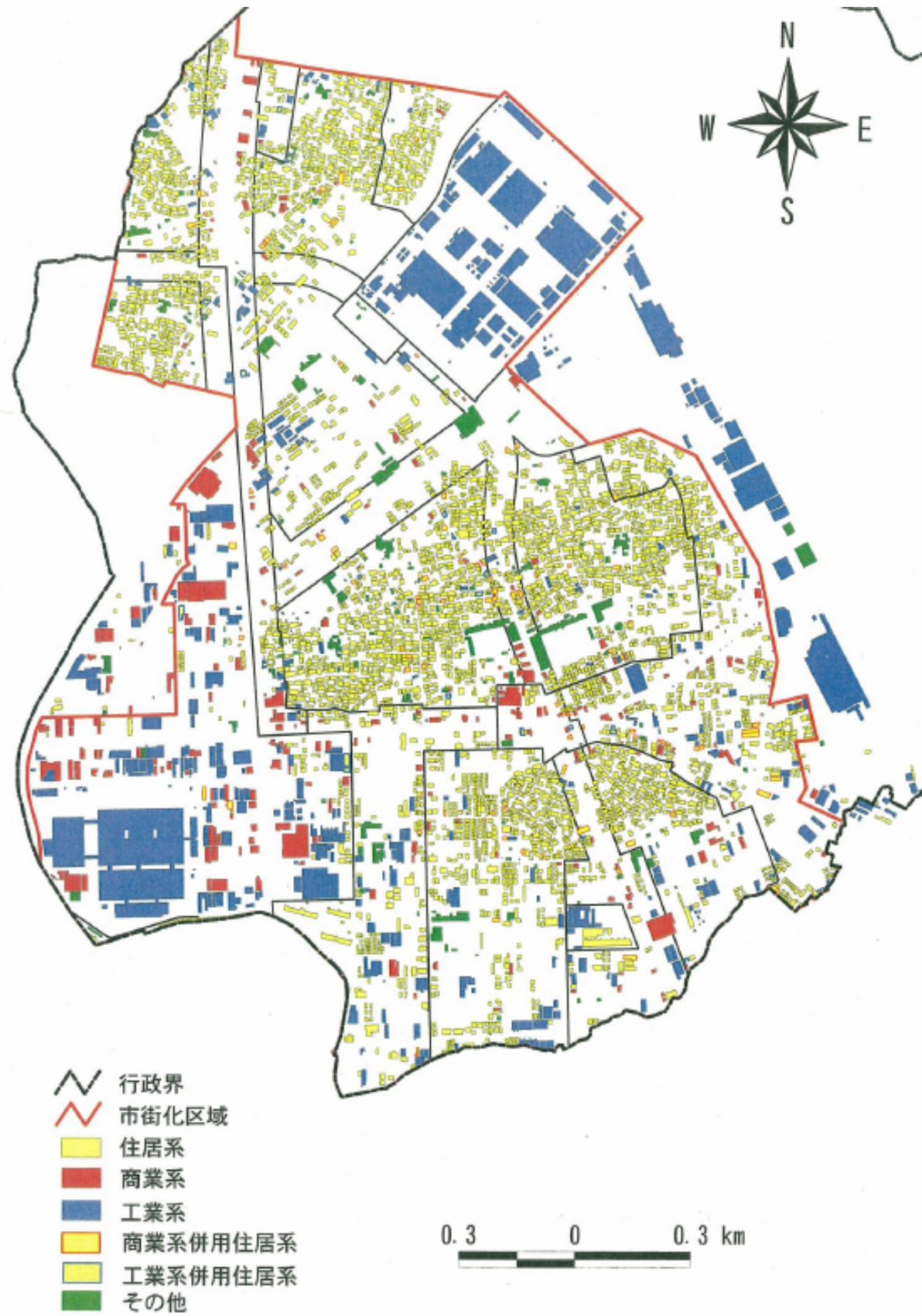
年次	区分	田		畑		宅地	雑種地	その他
		面積	うち調整区域	面積	うち調整区域			
平成15年		78	36	12	5	166	37	326
16年		78	36	12	5	166	37	326
17年		76	36	12	5	167	36	328
18年		76	36	13	5	181	34	315
19年		75	36	13	5	186	33	312
20年		73	36	13	5	186	33	312

(資料: 豊山町税務課)

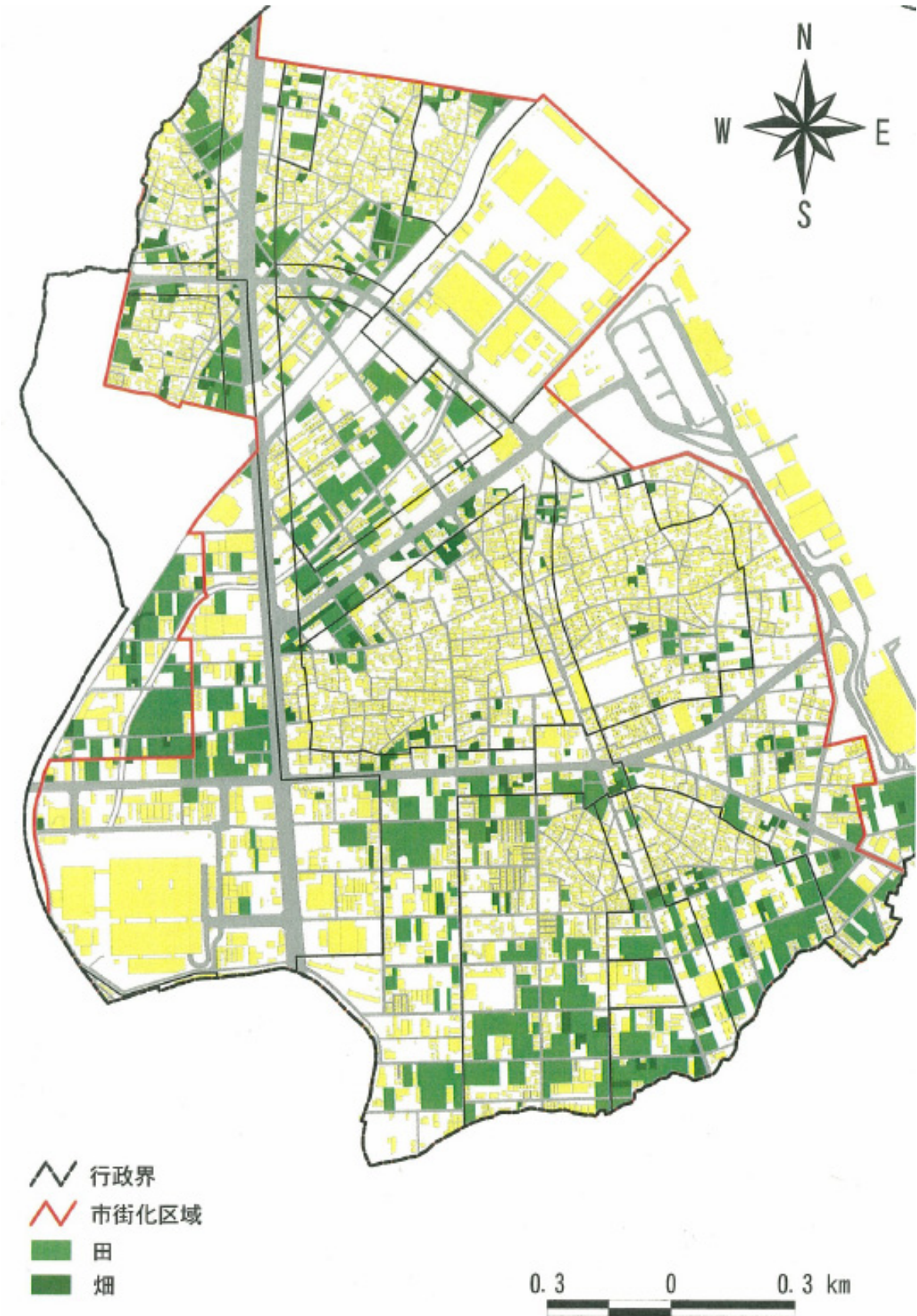


# 都市の現況と課題

図表 2 8 建物用途別現況図



図表 2 9 農地現況図



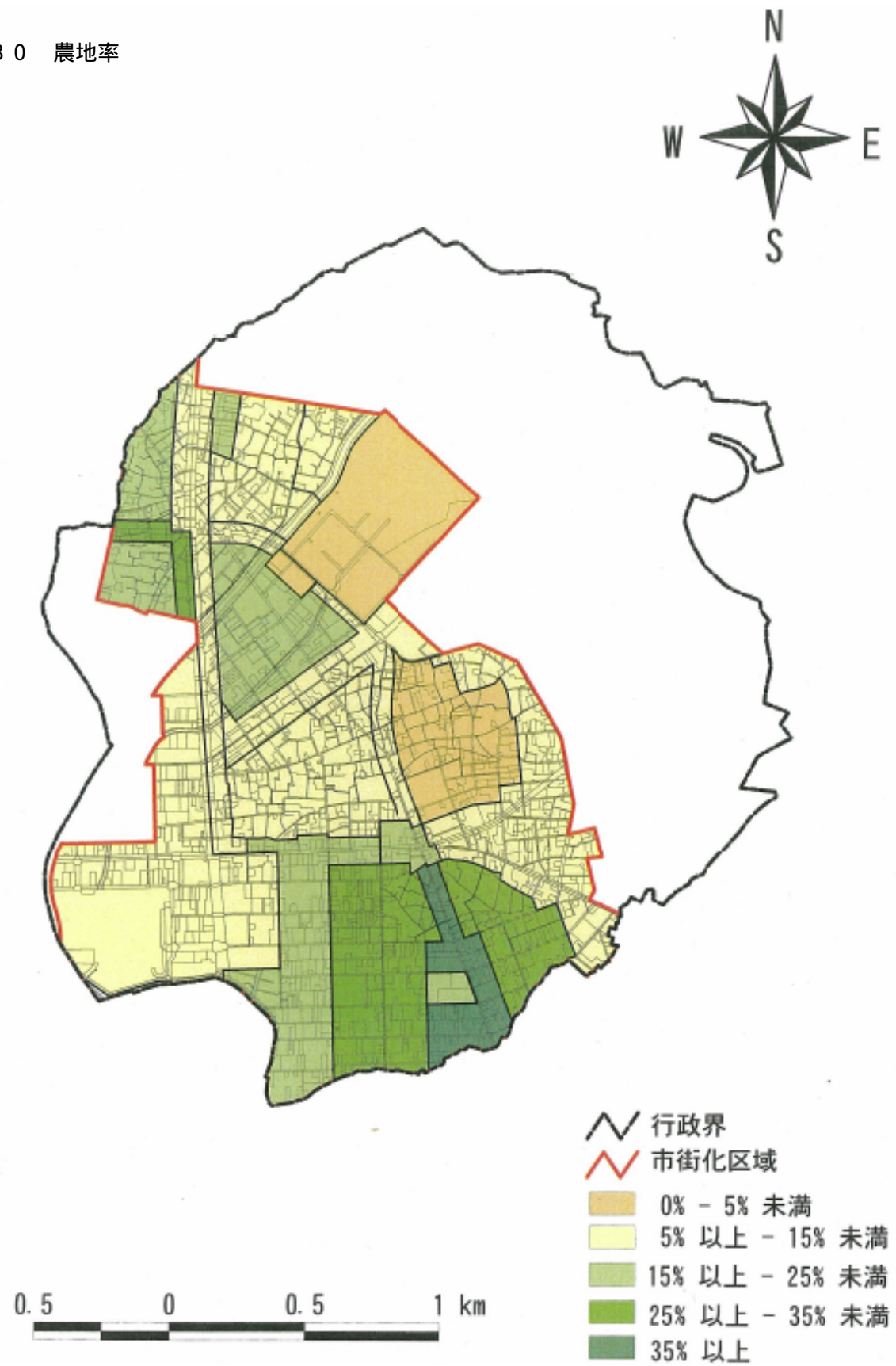


# 都市の現況と課題

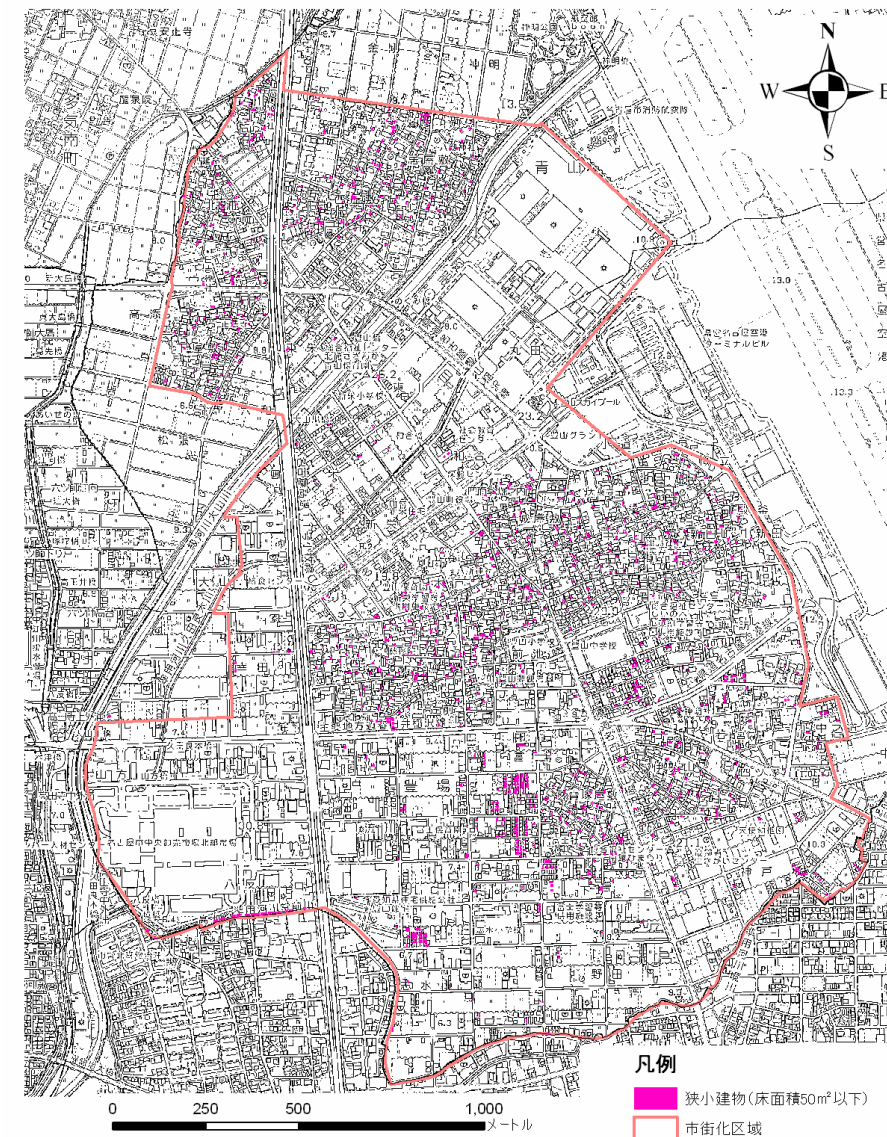
## 2 土地利用の規模別の現況

住宅の床面積の規模をみると、一部の地区においてミニ開発による狭小な住宅がみられる。  
 工業・物流系土地利用としては、名古屋空港に接する三菱重工業(株)小牧南工場及び南西部にある名古屋中央卸売市場北部市場が目立った一団性をもつ。敷地規模5,000㎡未満の比較的小規模な工業地は住居系用途地域内にも広範に分散立地しており、特に市街化区域南部にその傾向が強くみられる。  
 商業系土地利用は、主として国道41号、主要地方道春日井稲沢線、県道名古屋空港線等の主要道路の沿道に分布している。また、旧国際線旅客ターミナル用地には大規模集客施設が立地している。

図表30 農地率

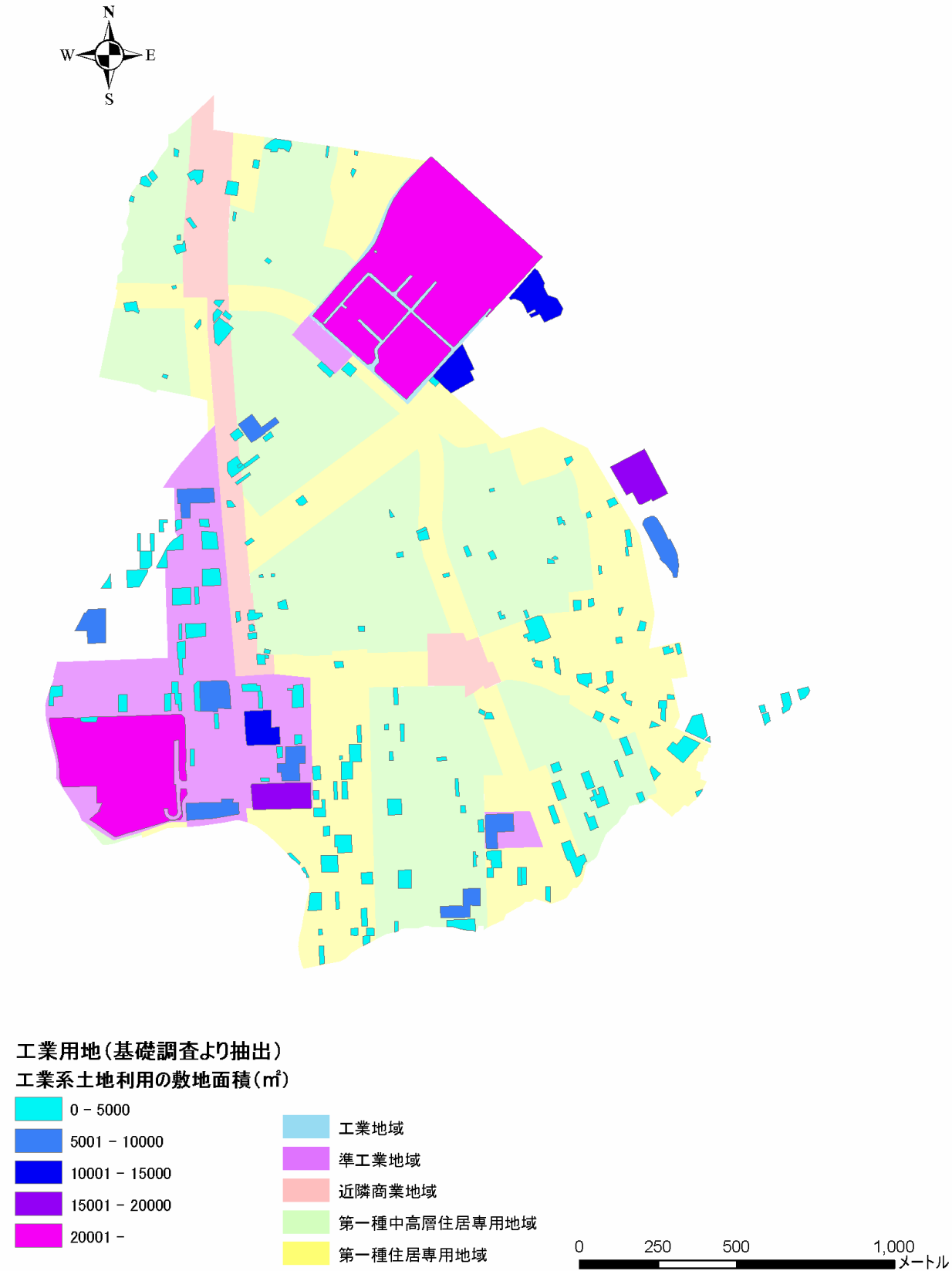


図表31 住宅の建築面積規模別分布

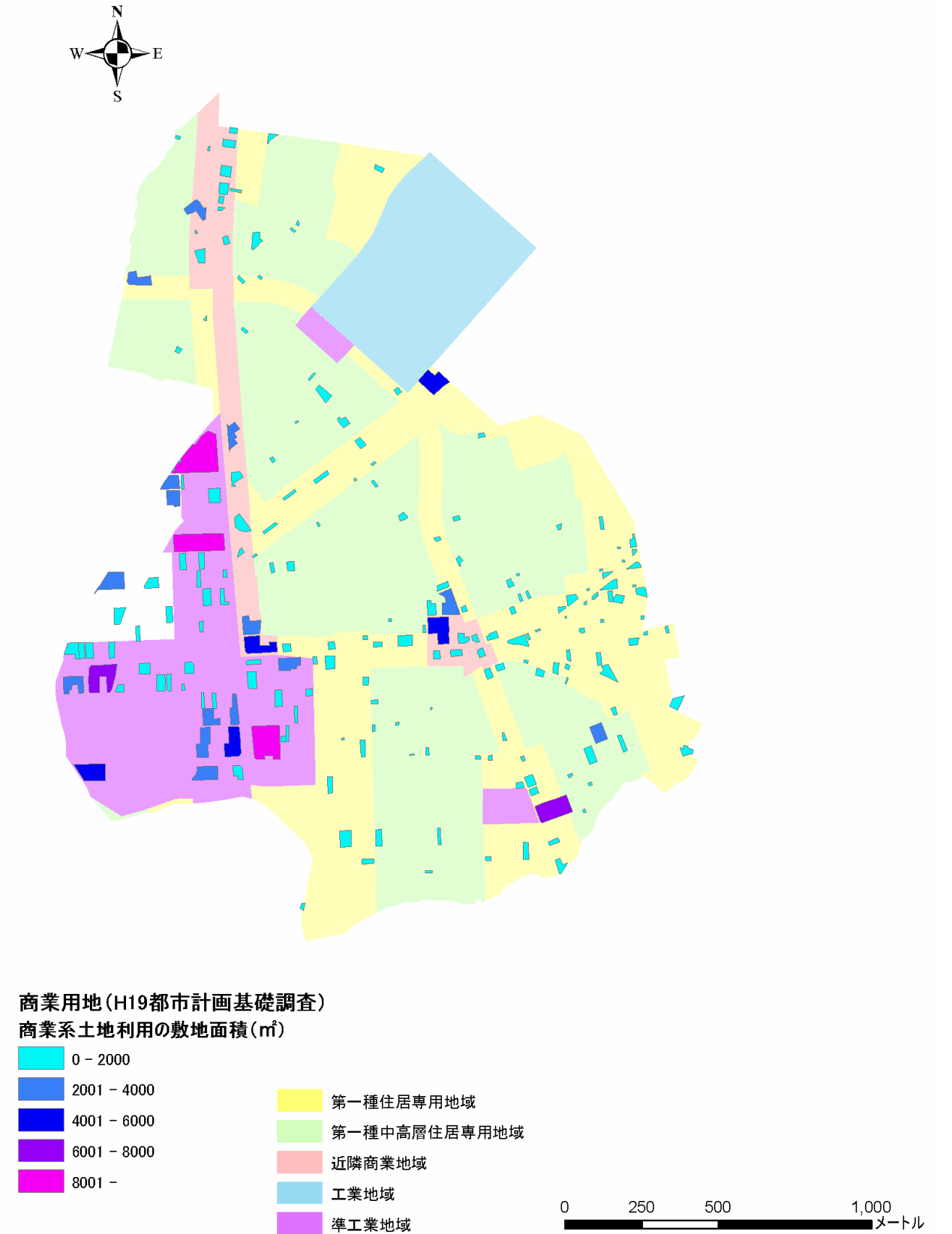


# 都市の現況と課題

図表 3 2 工業地の敷地規模別分布



図表 3 3 商業地の敷地規模別分布

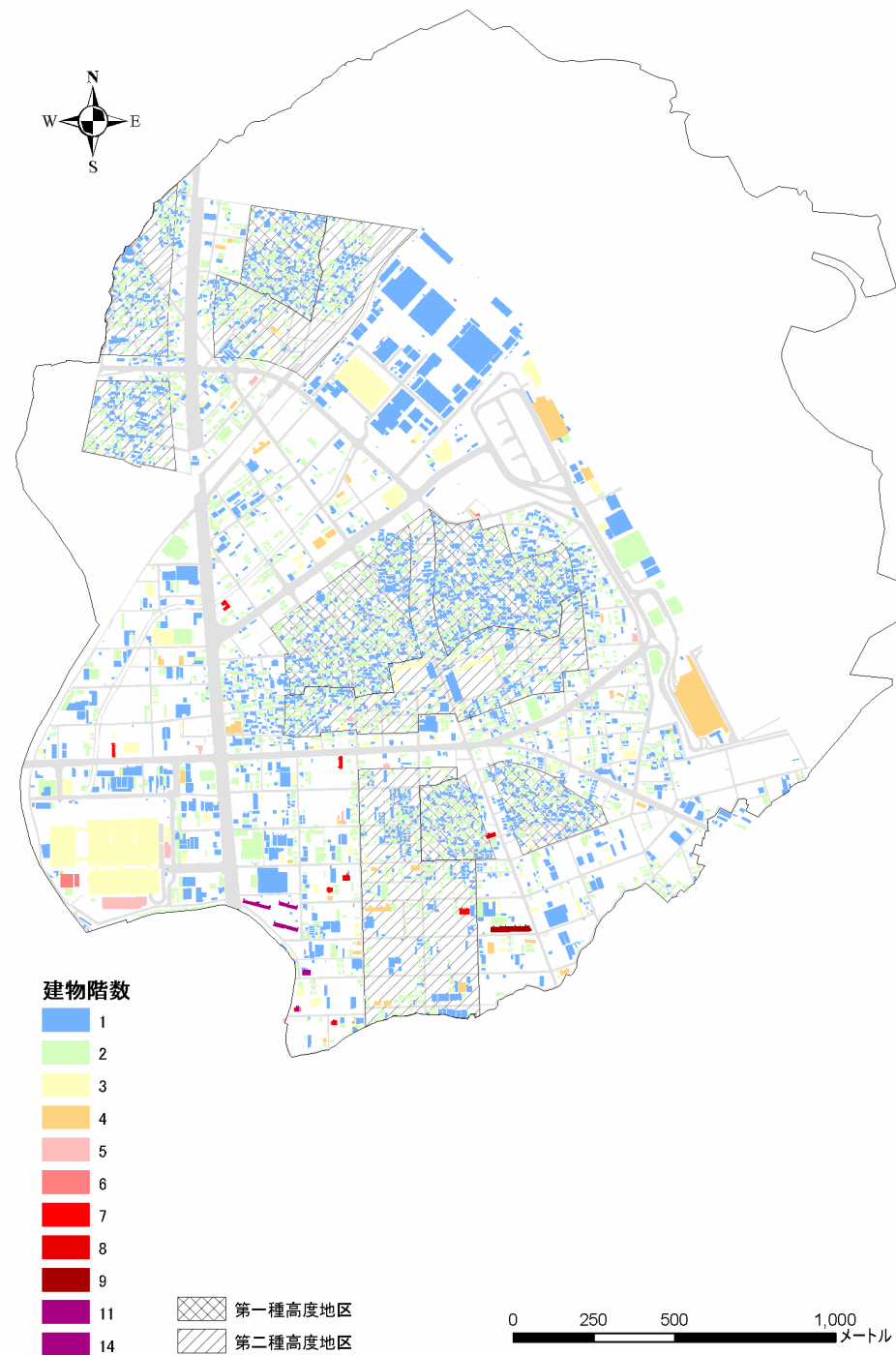


# 都市の現況と課題

## 3 建築物の高さの現況

住宅のほとんどは平屋ないし2階建てである。高さが概ね20mを超える中高層住宅は市街化区域南部に立地している。第2種高度地区(高さ規制20m)が指定された区域内に1棟のみ7階建て建築物があるほかは高度地区指定区域内には高層建築物は立地しておらず、その隣接区域における立地が目立つ。商業施設、工業施設ともに概ね2ないし3階建てがほとんどである。

図表34 建築物の高さ別現況



# 都市の現況と課題

## 道路整備の状況

### 1 道路整備状況

本町における主要な道路としては、南北軸の広域軸をなす名古屋高速11号小牧線と国道41号、また東西軸をなす主要地方道春日井稲沢線が骨格を形成している。またこれらとともに本町の市街化区域の骨格をなす県道名古屋豊山稲沢線、そして名古屋空港アクセス道路として機能する県道名古屋空港線、空港中央線等により幹線道路ネットワークが形成されている。

都市計画道路は、自動車専用道路は整備済、また幹線道路の整備率は約9割である。

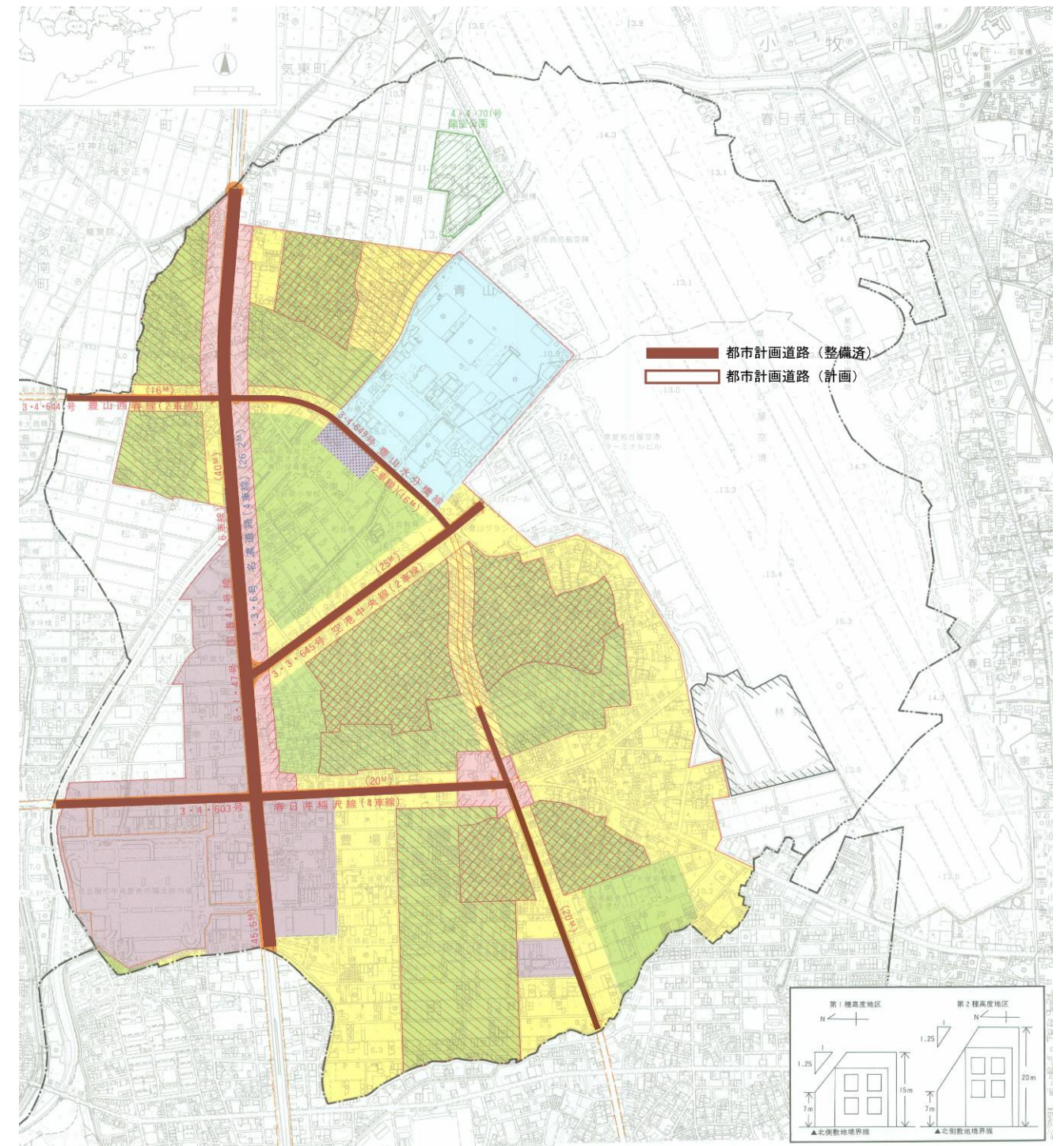
町道のほとんどは幅員8m未満の道路であり、集落地においては幅員4m未満の狭隘道路が多くみられる。

小ゾーン単位で道路率をみると、幹線道路を含まないゾーンではほとんどが道路率15%未満であり、市街化区域北部の既存集落の一部では10%未満と低い地区がみられる。

図表35 都市計画道路の計画決定と整備の状況

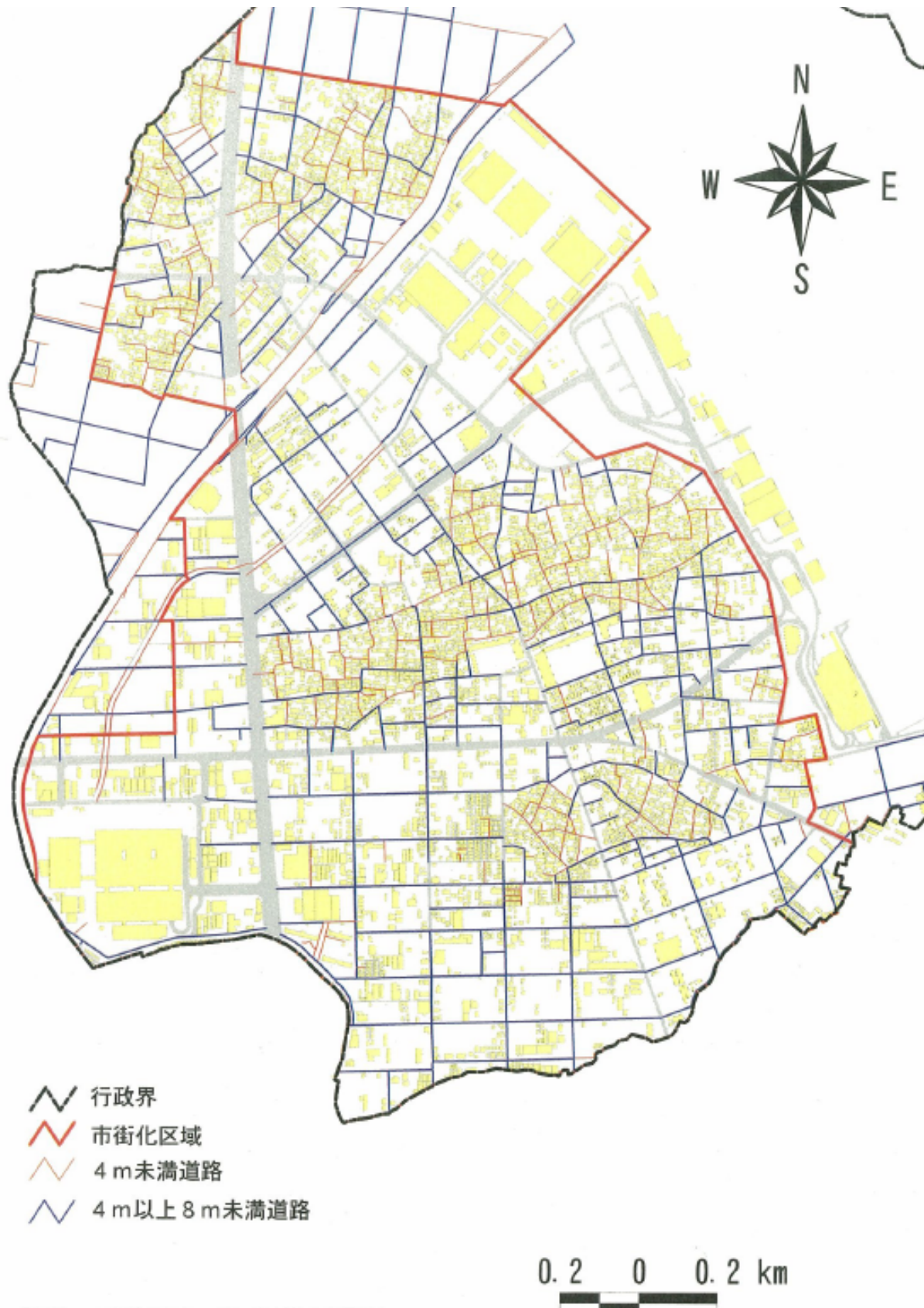
	種別	都市計画区域内			市街化区域内			備考
		計画決定延長(km)	整備済延長(km)	整備率(%)	計画決定延長(km)	整備済延長(km)	整備率(%)	
交通関連施設整備状況	都市計画道路	自動車専用道路	2.3	2.3	100.0	2.3	2.3	100.0
	幹線道路	7.4	6.8	91.9	7.4	6.8	91.9	
	区画道路	0.0	0.0		0.0	0.0		
	歩行者専用道路	0.0	0.0		0.0	0.0		
	計	9.7	9.1	93.8	9.7	9.1	93.8	
	網密度(市街化区域に対する都市計画道路計画決定面積) =		2.7(km/km <sup>2</sup> )					
	計画決定延長(km)	供用延長(km)	供用率(%)	計画決定面積(m <sup>2</sup> )	供用面積(m <sup>2</sup> )	供用率(%)	備考	
都市高速鉄道				駅前広場				

図表36 都市計画道路の整備状況図

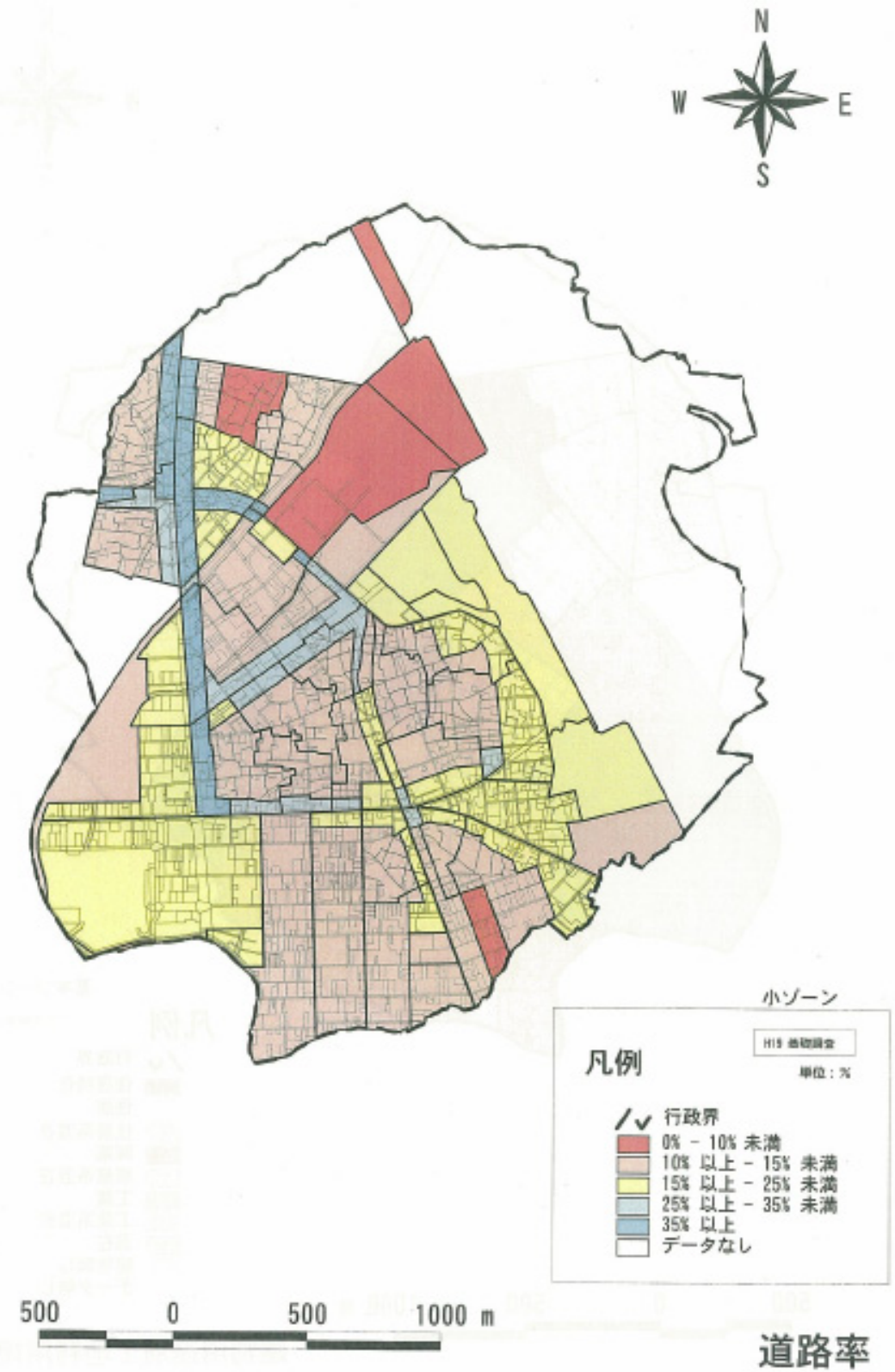


# 都市の現況と課題

図表 3 7 道路幅員別現況図 (幅員 8 m 未満のものを表示)



図表 3 8 道路率



# 都市の現況と課題

## 緑の現況

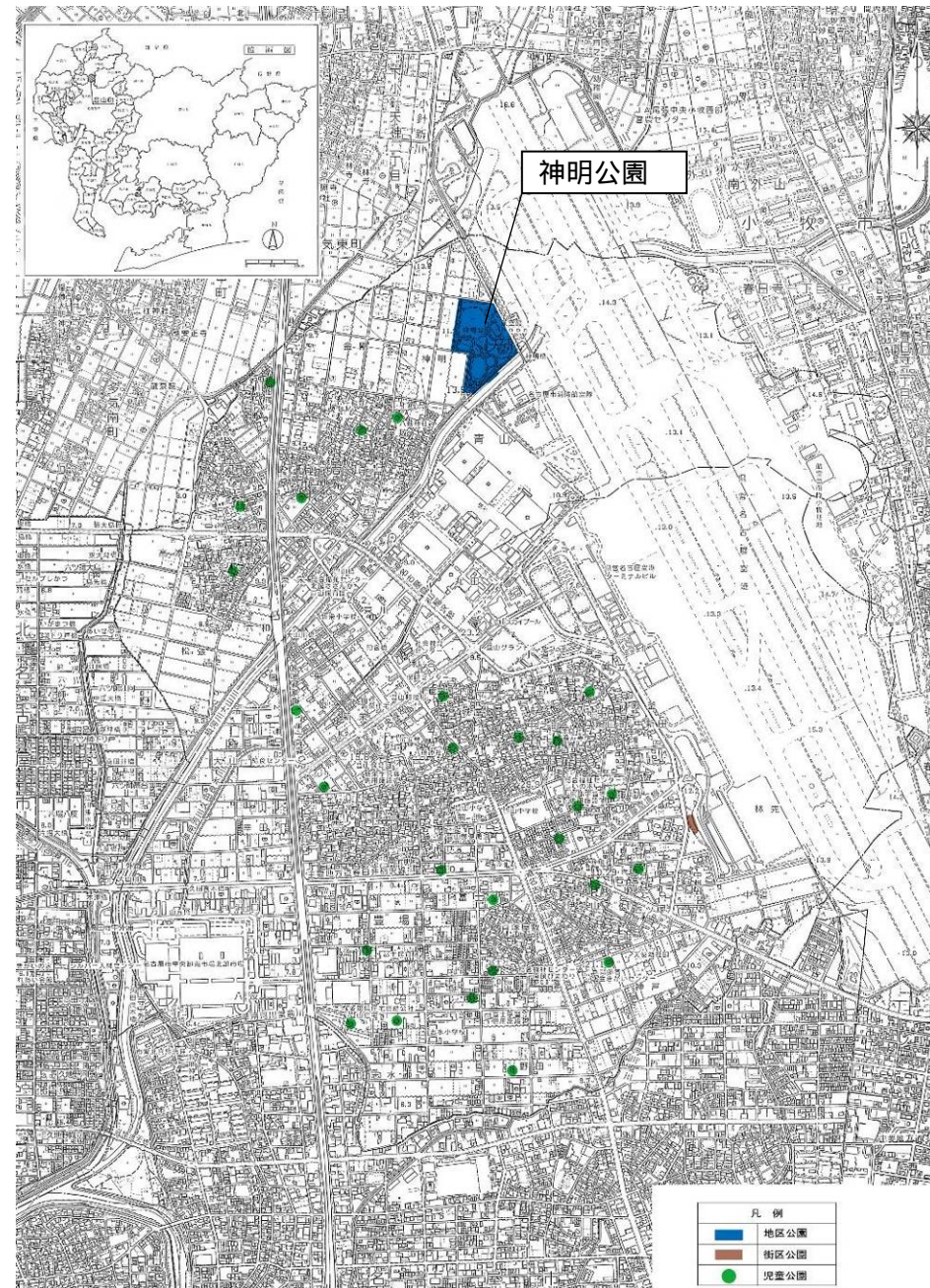
### 1 公園緑地整備状況

大規模な公園としては、平成17年、町域北部の空港隣接地に神明公園（地区公園）が整備された。当公園隣接地においては、中核的広域防災拠点の整備が検討されている。

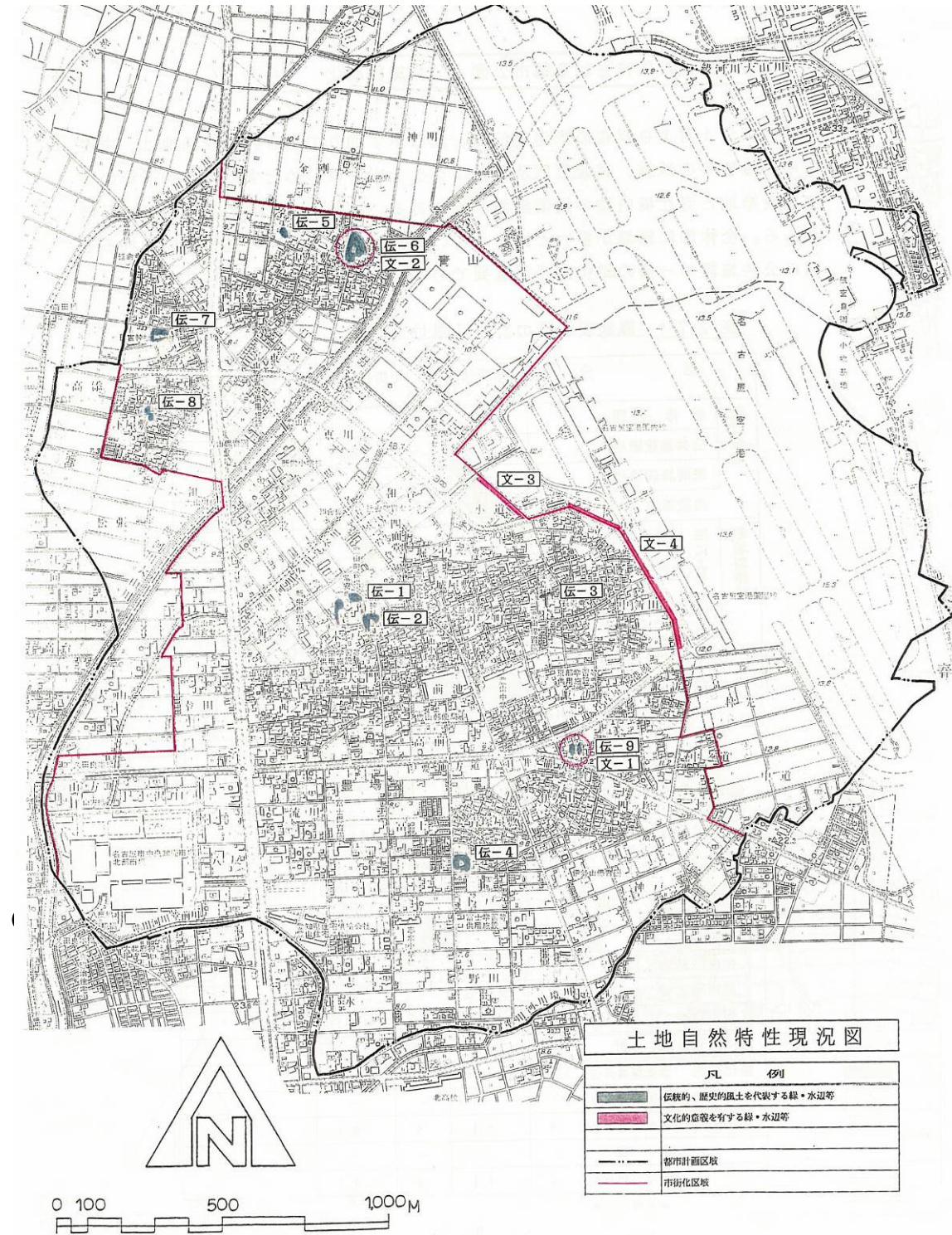
これ以外に都市公園（住区基幹公園、都市基幹公園等）は整備されていないが、小規模な児童遊園が整備されているほか、公共施設緑地としてはグラウンド、学校用地が町内各地域に分布している。

都市公園を補完する民間の緑、オープンスペースとしては、集落地内に点在する社寺境内地・境内林が市街地における身近な緑として機能している。

図表39 公園緑地の整備状況



図表40 民有地の緑の資源分布



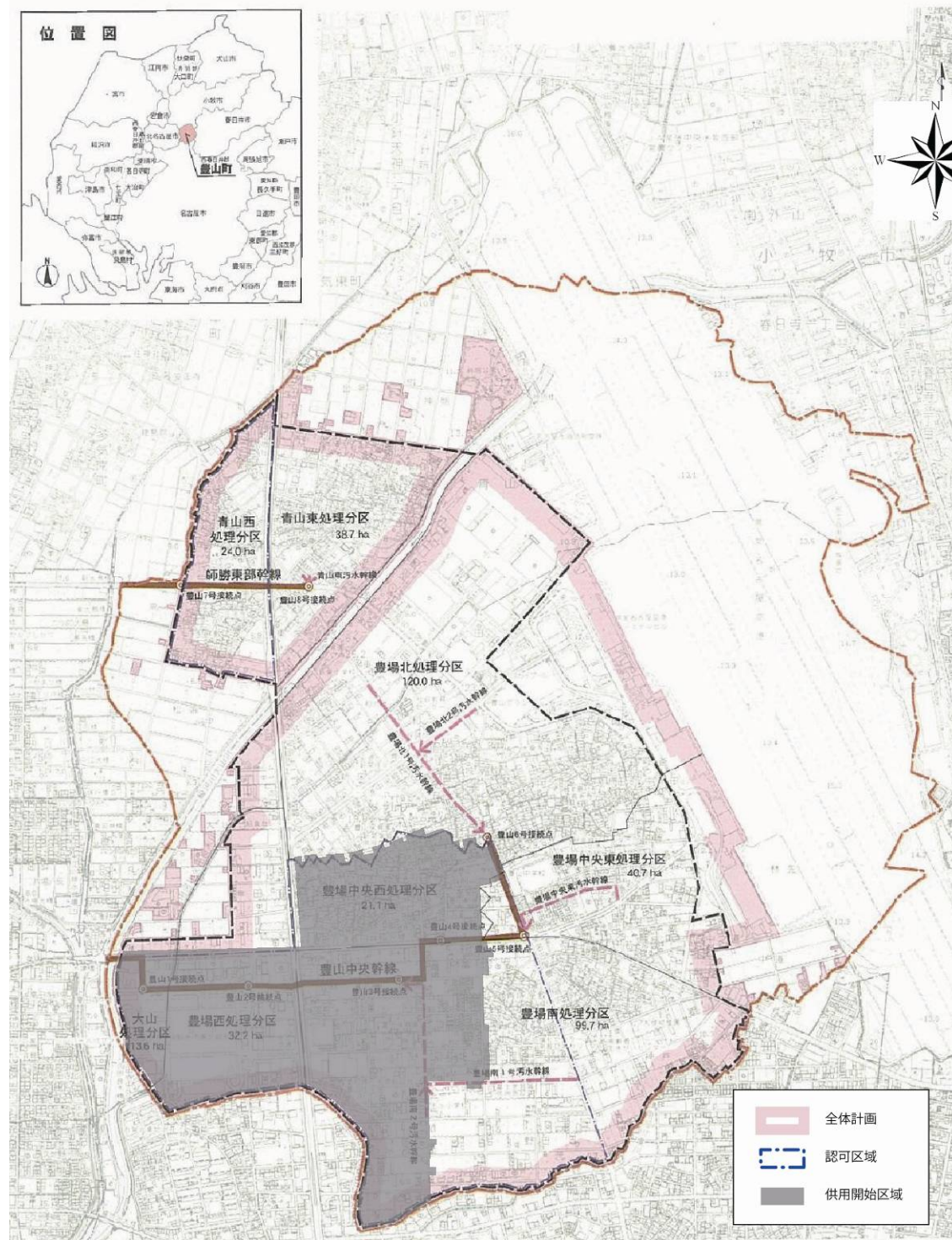
# 都市の現況と課題

## 下水道・河川の現況

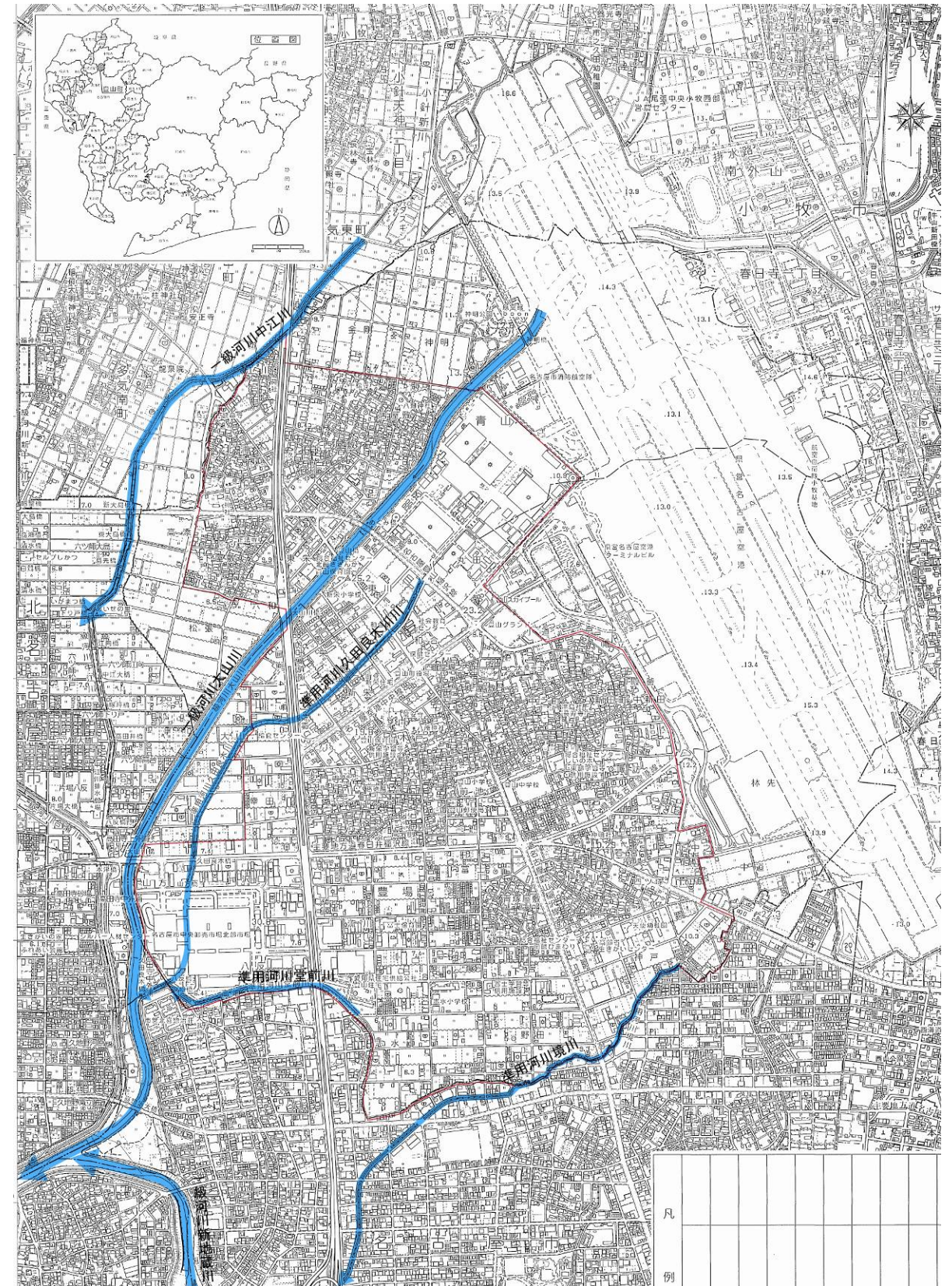
公共下水道の整備からまだ間がなく、その整備率（市街化区域面積に対する整備面積の率）は20%程度に留まっている。

一級河川大山川、準用河川久田良木川、境川を始めとする河川、水路がある。大山川は一部緑道として整備がされ、水と緑に親しむ場所となっている。

図表4-1 公共下水道の整備状況



図表4-2 河川の状況



# 都市の現況と課題

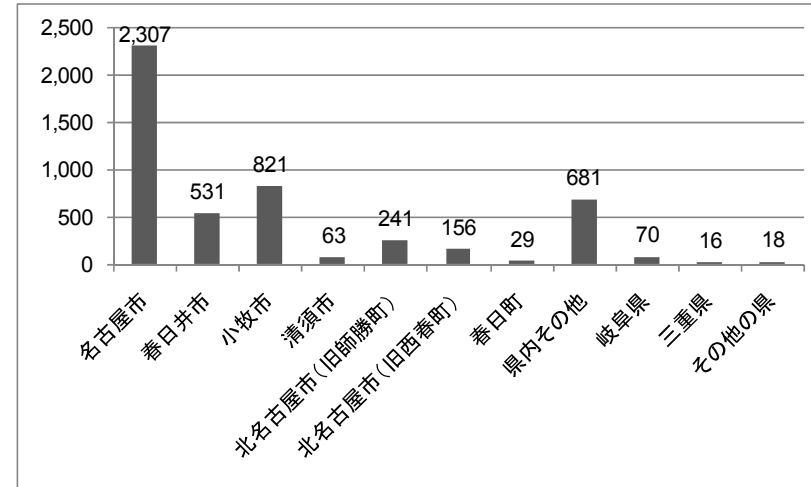
## 市民流動

### 通勤通学流動

通勤通学の流出・流入は、ともに名古屋市内との結び付きが最も深く、次いで春日井、小牧両市、北名古屋市（旧師勝町等）隣接市との間の流動が多くを占めている。

図表 4 3 豊山町内常住者の通勤・通学先

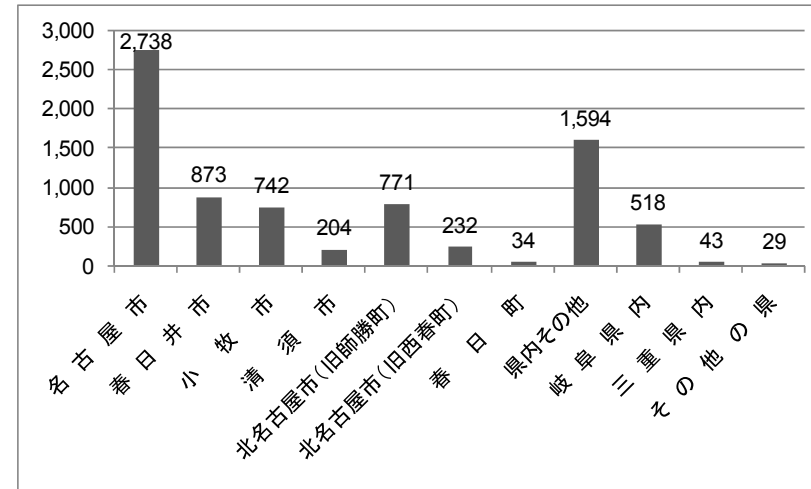
流出先	就業・通学者数
他市町村で就業通学	4,933
名古屋市	2,307
春日井市	531
小牧市	821
清須市	63
北名古屋市	241
旧師勝町	156
旧西春町	156
春日町	29
県内その他	681
岐阜県	70
三重県	16
その他の県	18



(資料：H17 国勢調査)

図表 4 4 豊山町内従業者・通学者の居住地

流入先	就業・通学者数
他市町村に常住	7,778
名古屋市	2,738
春日井市	873
小牧市	742
清須市	204
北名古屋市	771
旧師勝町	232
旧西春町	232
春日町	34
県内その他	1,594
岐阜県内	518
三重県内	43
その他の県	29



(資料：H17 国勢調査)

### 自動車交通量

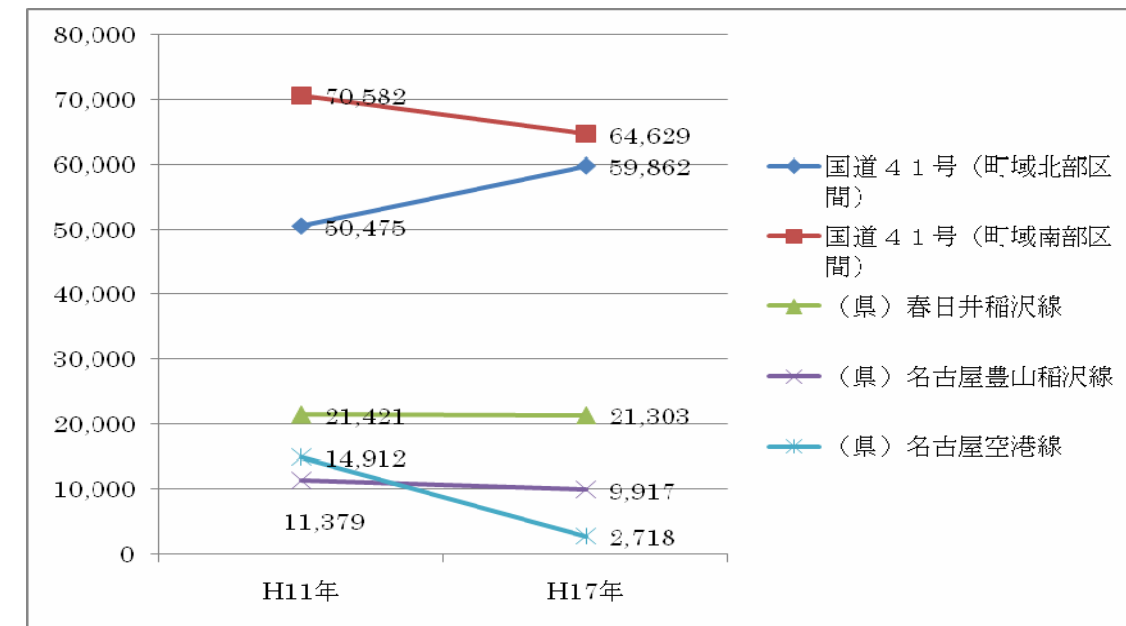
24時間自動車交通量は、国道41号が概ね5万～6万台と町内で最大の自動車交通量である。また主要地方道春日井稲沢線も2万台強の交通量があり、これらの路線では混雑度も高い。

一方、空港アクセス道路は名古屋空港利用者の減少を反映し、大きく交通量が減少している。

図表 4 5 主要道路の自動車交通量の推移 (平日 24h 交通量 単位：台/日)

	H11年	H17年	増減率
国道41号(町域北部区間)	50,475	59,862	18.6%
国道41号(町域南部区間)	70,582	64,629	-8.4%
(県)春日井稲沢線	21,421	21,303	-0.6%
(県)名古屋豊山稲沢線	11,379	9,917	-12.8%
(県)名古屋空港線	14,912	2,718	-81.8%

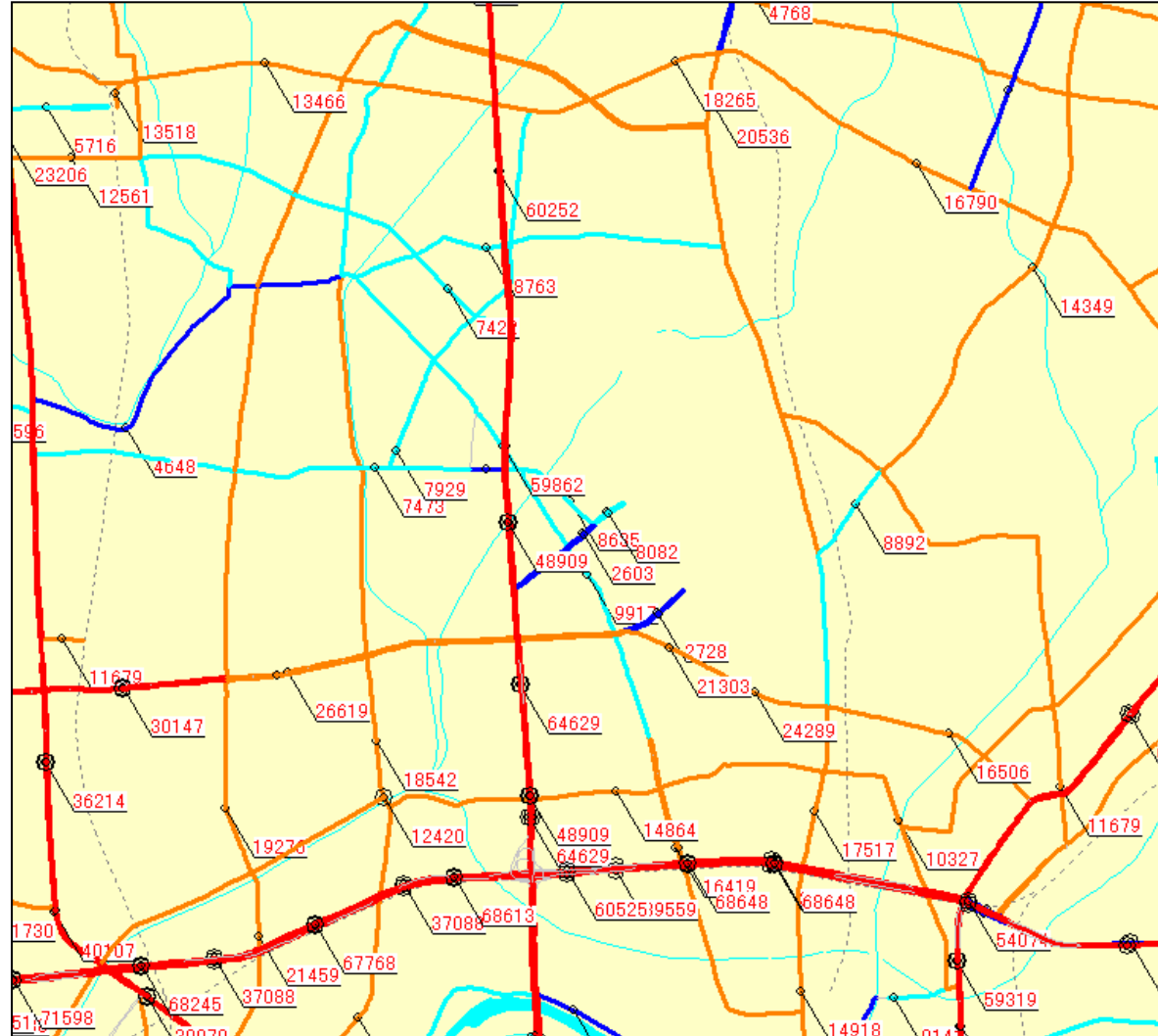
(資料：H17 道路交通センサス)





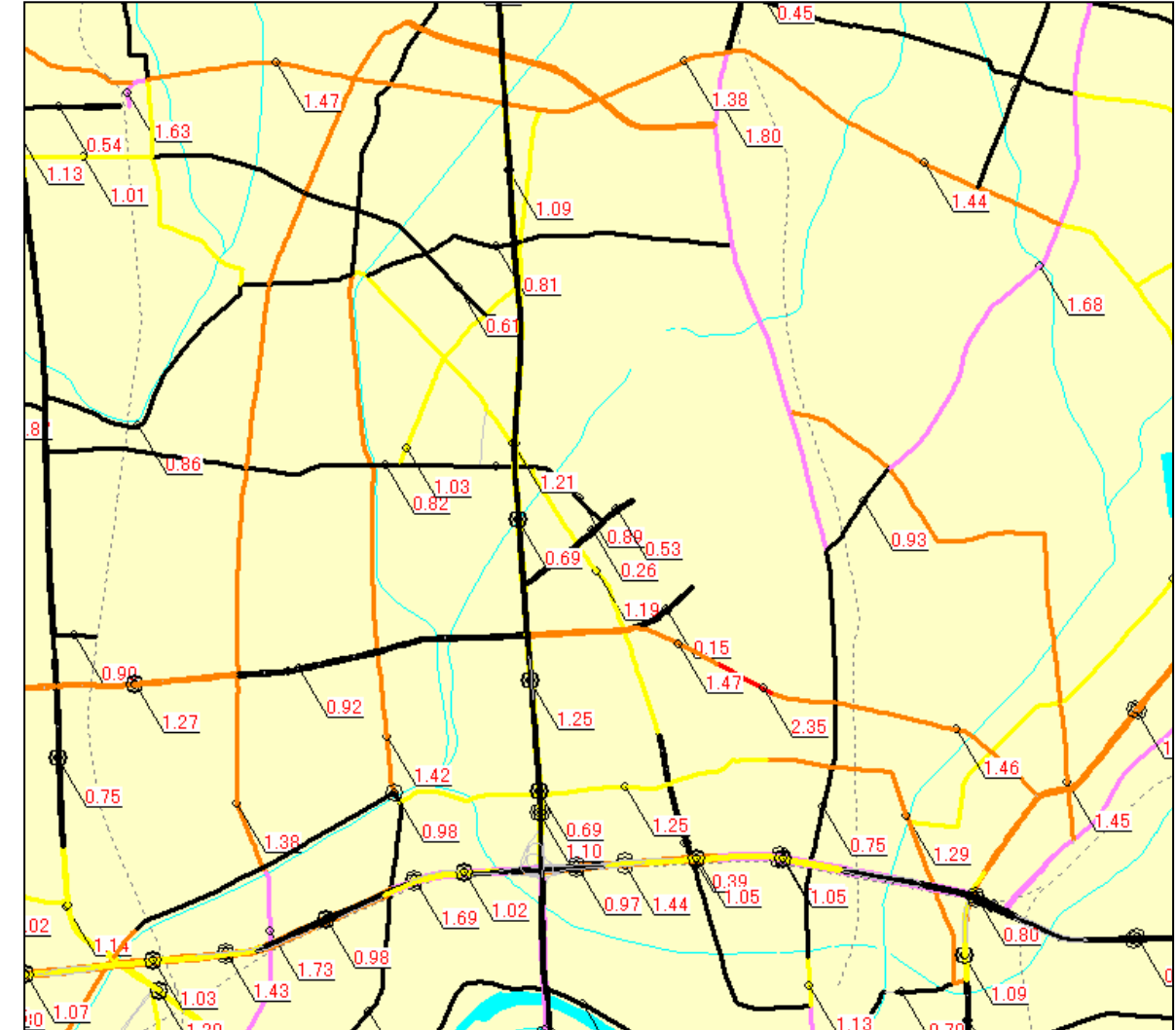
# 都市の現況と課題

図表 4 6 主要道路の自動車交通量（平日 24h 交通量 単位：台/日）



（資料：H17 道路交通センサス）

図表 4 7 主要道路の混雑度（平日ピーク時）



（資料：H17 道路交通センサス）

# 都市の現況と課題

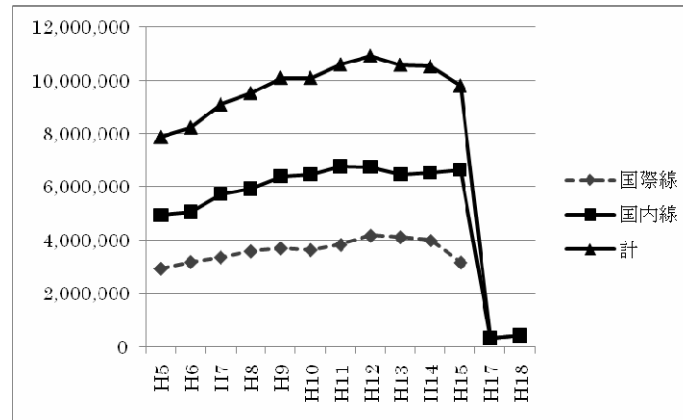
## 公共交通

名古屋空港の年間利用客は従来の年間約1千万人から、県営空港への転換により40万人台へと大きく減少している。

バス路線も県営空港化に伴い再編が行われており、とよやまタウンバスも平成18年10月からは現行ルートとして、北ルートは小牧市役所、南ルートは名古屋市中心部と本町を結んでいる。その他名鉄バスが西春駅、あおい交通の空港リムジンバスが名古屋駅と名古屋空港を結んでいる。

図表48 名古屋空港の旅客数の推移

	国際線	国内線	計
H5	2,934,686	4,934,148	7,868,834
H6	3,183,439	5,047,463	8,230,902
H7	3,362,062	5,729,470	9,091,532
H8	3,585,929	5,932,468	9,518,397
H9	3,699,623	6,394,521	10,094,144
H10	3,635,131	6,459,080	10,094,211
H11	3,830,407	6,767,379	10,597,786
H12	4,174,651	6,741,352	10,916,003
H13	4,116,134	6,464,838	10,580,972
H14	3,993,473	6,530,629	10,524,102
H15	3,165,045	6,634,723	9,799,768
H16	4,098,700	6,596,460	10,695,160
H17	-	305,744	305,744
H18	-	415,217	415,217
H19	-	430,088	430,088



(資料：H16年までは国土交通省、H17年以降は愛知県航空対策課)

図表49 バス路線運行状況

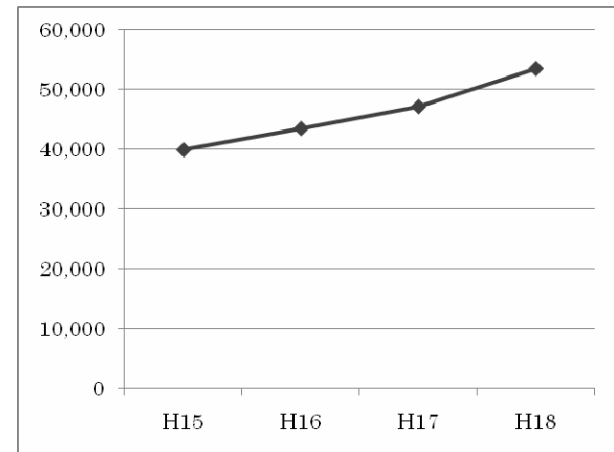
路線名	平日の運行本数
とよやまタウンバス	北ルート10便、南ルート15便
名鉄バス(名古屋空港 西春駅)	35往復
あおい交通(名古屋空港 名古屋駅)	23~27往復(季節変動あり)

(資料：H20年11月現在 豊山町HP、あおい交通HPによる)

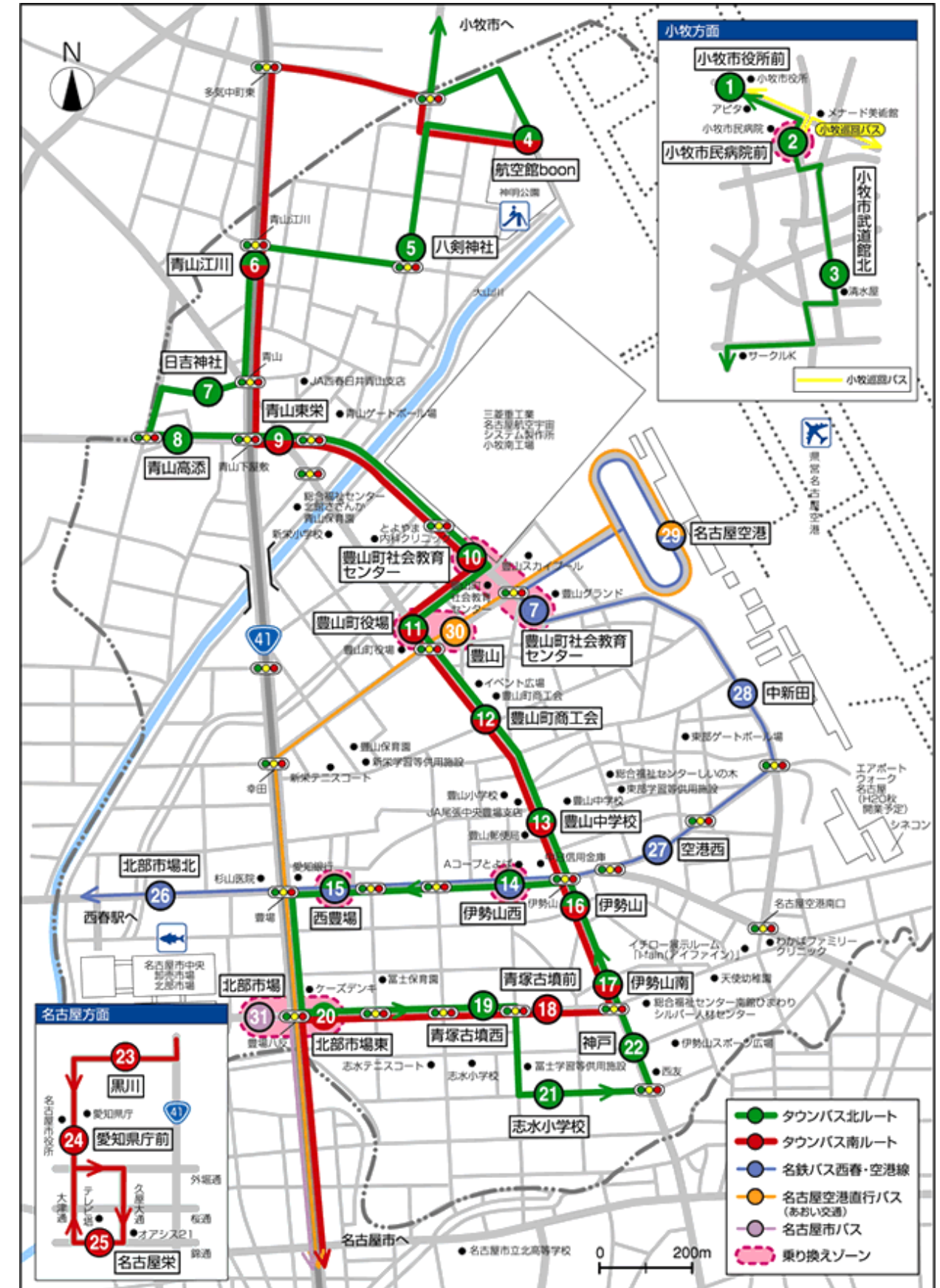
図表50 とよやまタウンバスの利用状況

年度	乗客数
H15	39,982
H16	43,510
H17	47,140
H18	53,440
H19	57,492

(資料：豊山町総務課)



図表51 バス路線図



# 都市の現況と課題

## 防災

### 都市防災に関する現況

#### 1 木造率・非耐震建築物の分布

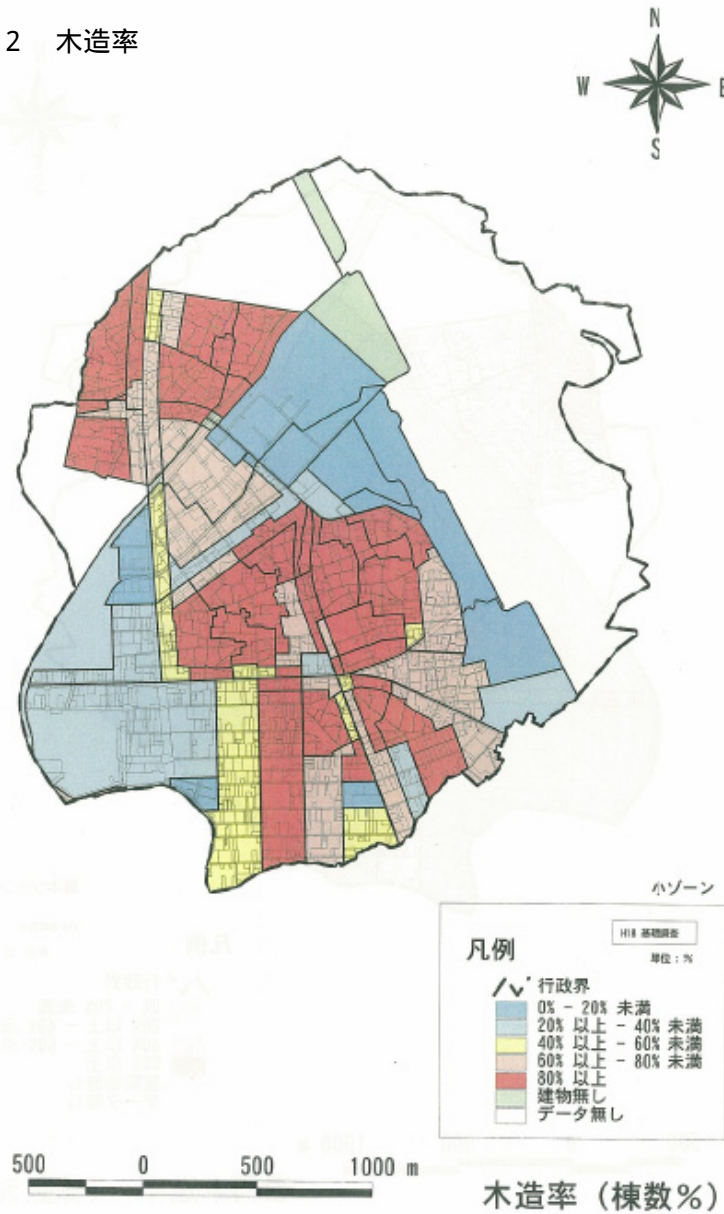
既存集落地区を中心として老朽(\*1)の木造住宅の比率が高い傾向にある。また非耐震建築物(\*2)の分布も概ね同様の傾向にある。

こうした建築物と市街化の状況を踏まえ、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく豊山町耐震改修促進計画(H20.3)においては、豊山小・中学校周辺の既存市街地において、「重点的に耐震化を進める区域」を設定している。

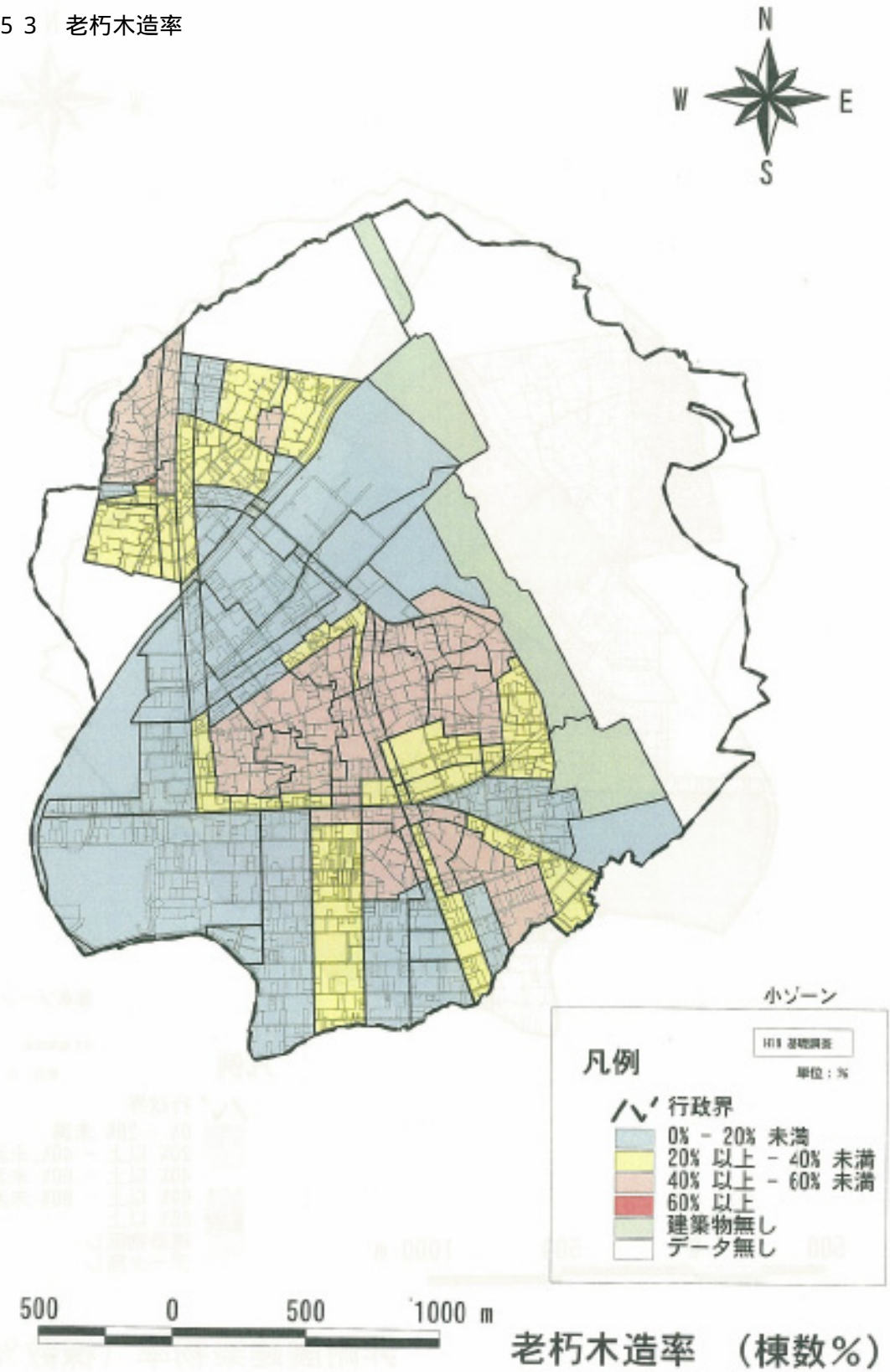
(\*1)昭和45年以前に建築された建築物の棟数が占める割合で小ゾーン別の老朽木造率を算定。

(\*2)新耐震建築基準法施行(S56)以前の棟数が占める割合で小ゾーン別の非耐震建築物率を算定。

図表5.2 木造率

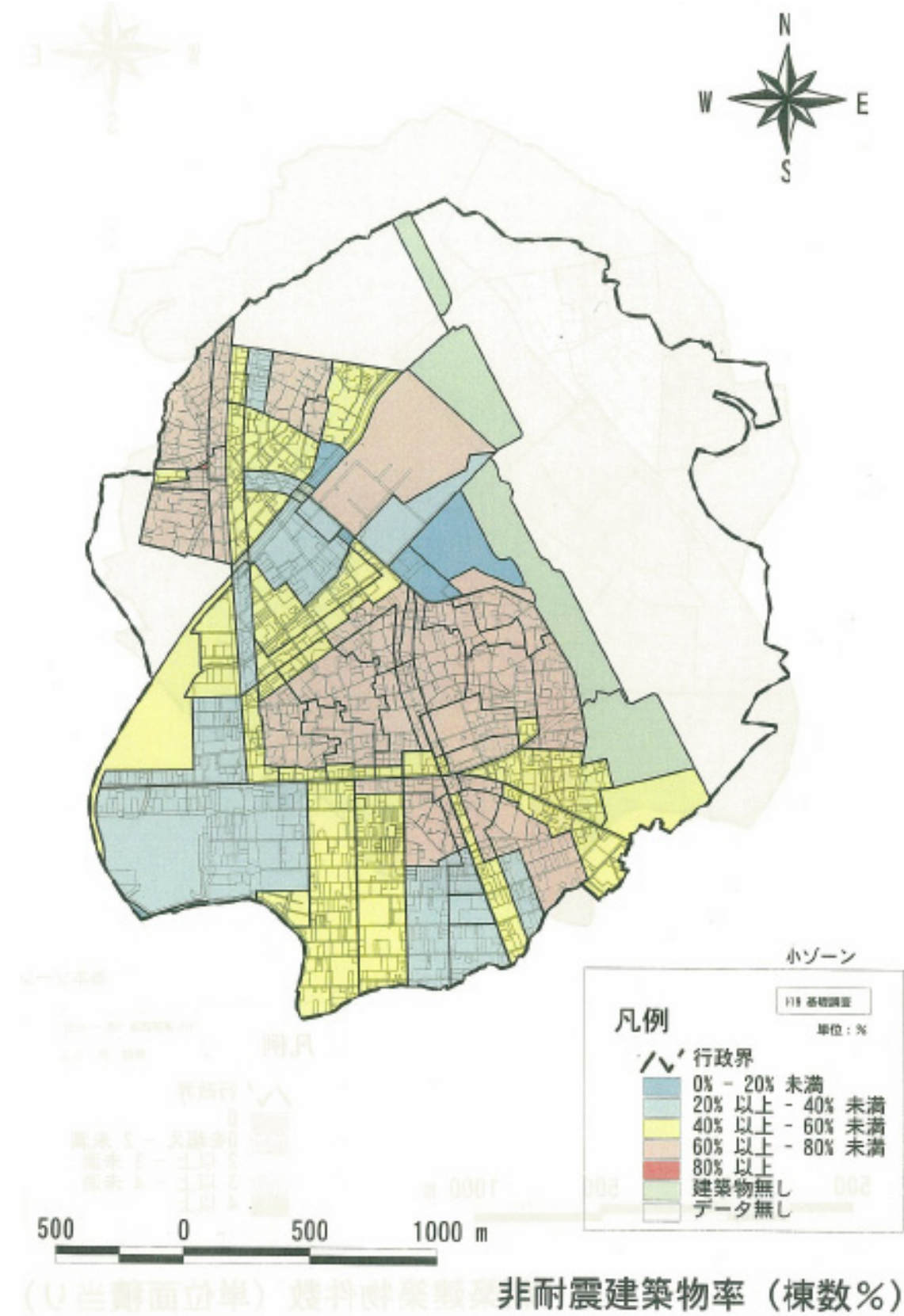


図表5.3 老朽木造率

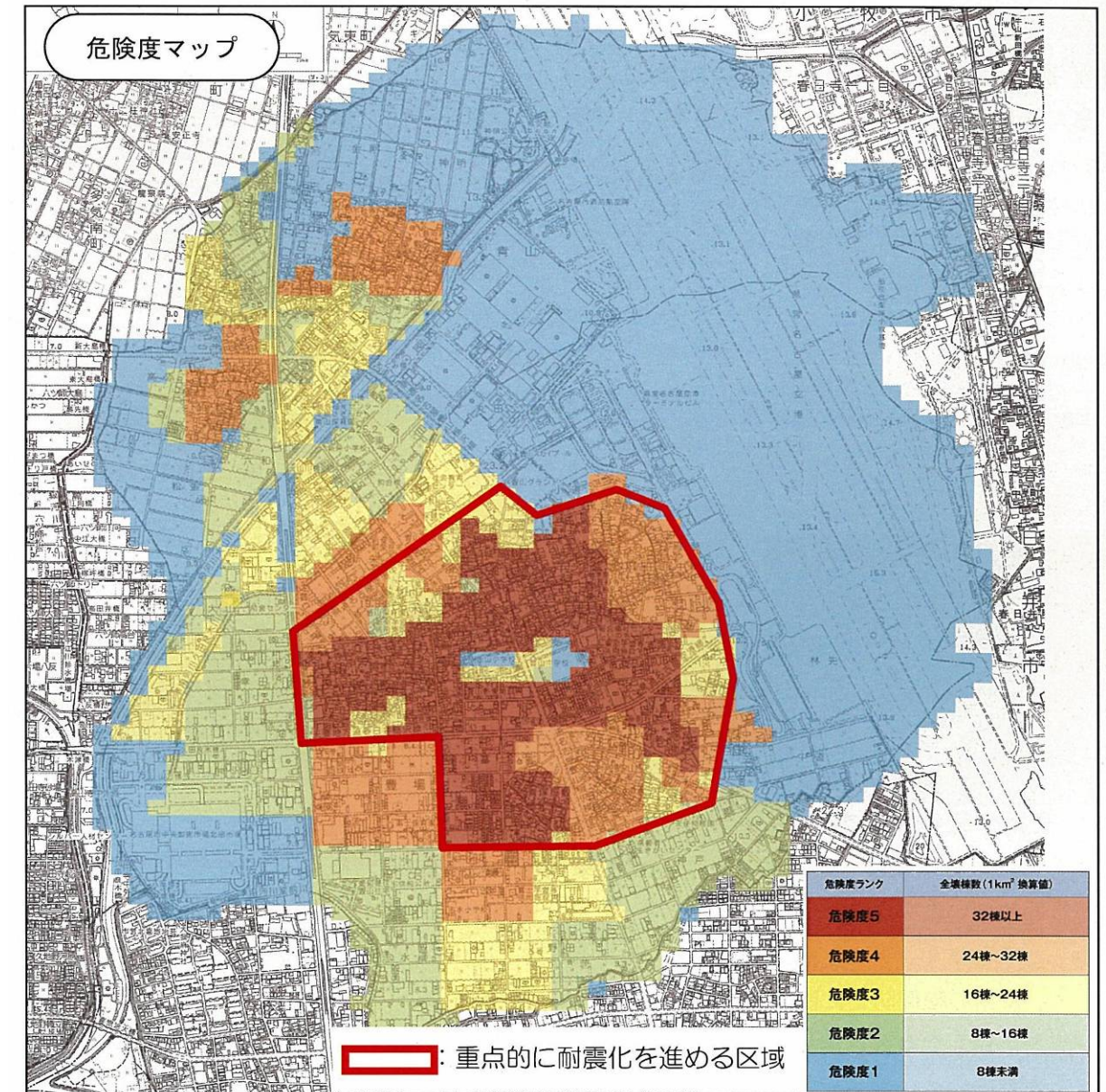


# 都市の現況と課題

図表 5 4 非耐震建築物率



図表 5 5 重点的に耐震化を進めるべき区域の指定状況



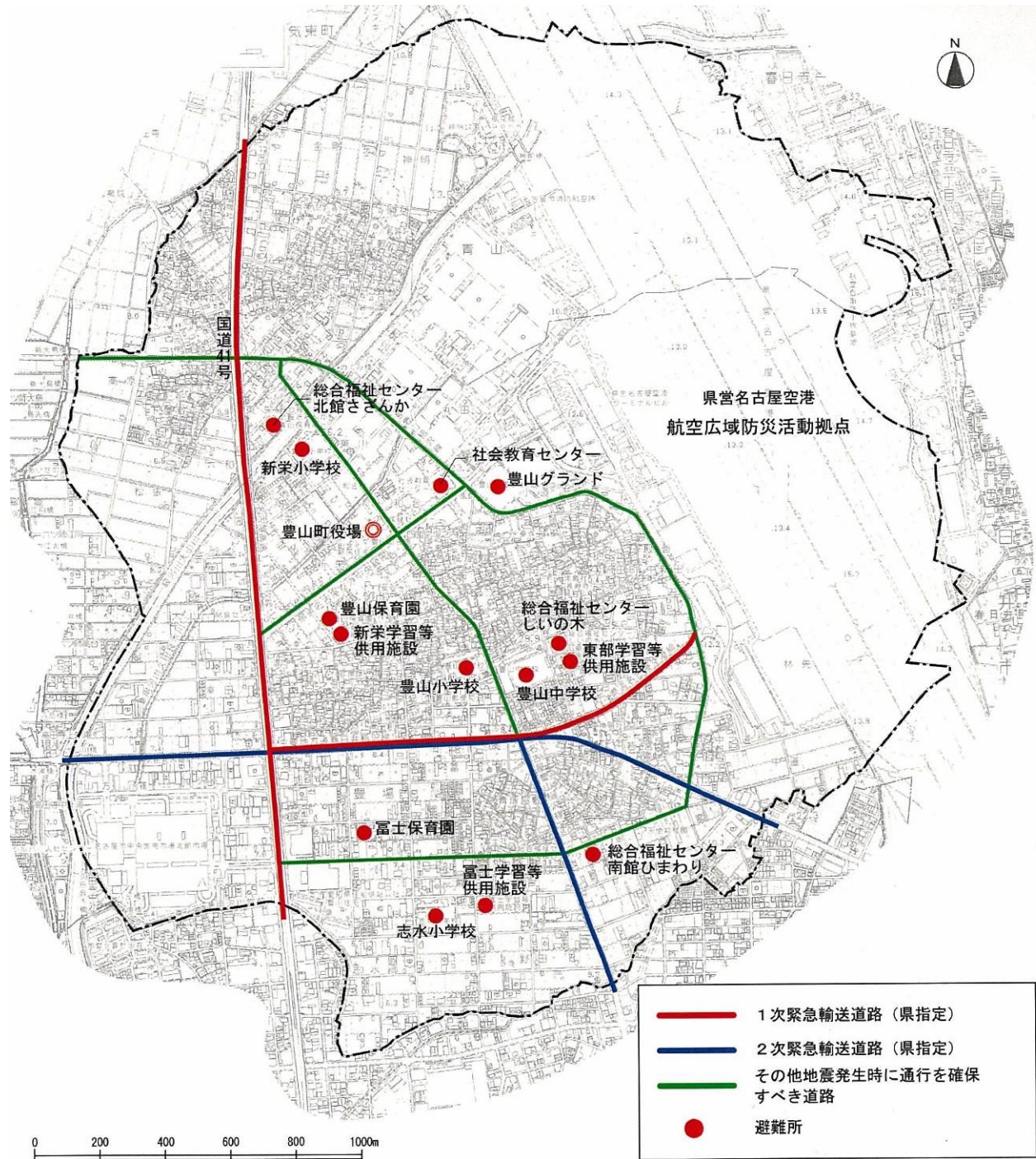
（豊山町耐震改修促進計画より）

# 都市の現況と課題

## 2 災害時避難地の指定状況

愛知県地域防災計画で指定された第1次、第2次緊急輸送道路として、国道41号を始め4路線の幹線道路がある。また、その他町が指定した地震発生時に通行を確保すべき道路がある。

図表5-6 緊急輸送路等指定状況



# 上位計画・関連計画の概要

## 豊山町の広域的な位置づけ

国における「国土形成計画」、愛知県における「新しい政策の指針」などの動向からは、これからの行政の方向性として、以下のような方向性が示されている。

- ・開発中心・ハード中心の計画からの転換
- ・住民など多様な主体の計画への参画
- ・時代の変化や住民ニーズの変化への柔軟な対応
- ・計画行政の推進 など

愛知県「新しい政策の指針」においては、従来の行政全般にわたる施策分野を網羅的・体系的に整理した総花的な総合計画ではなく、8つの基本課題を設定したうえで戦略的・重点的な政策の方向性を明確にした“選択と集中”に基づく政策の指針としてとりまとめている。本町においても、効率的・戦略的な行政運営の観点から、“選択と集中”に留意した計画づくりが課題となる。

政策の重点分野としては、それぞれの上位計画に共通して、「産業・情報等さまざまな分野での交流・連携」、「環境を重視した持続可能な循環型社会の形成」、「暮らしの安全・安心の確保」、「多様な主体の参画・連携によるまちづくり」などが示されている。

「中部圏都市整備区域建設計画」において、本町を含む地域は、県営名古屋空港や広域幹線道路網等による拠点性・結節性を活かした産業集積や新たな拠点形成を進めていくものとされている。

県営名古屋空港に今後求められる機能は、中部国際空港との適切な連携による「都市型総合空港」の役割、また「中核的広域防災拠点」の役割が挙げられる。

## 国土形成計画（全国計画）

多様な広域ブロックが自立的に発展する国土を構築するとともに、美しく、暮らしやすい国土の実現を目指し、5つの戦略的目標を掲げている。

戦略的目標 東アジアとの円滑な交流・連携	広域ブロックが東アジアの各地域と直接交流・連携し、アジアの成長のダイナミズムを取り込んでいく。 東アジアの市場をにらんだ企業の新しい発展戦略 / 観光立国の実現 / 陸海空にわたる交通・情報通信ネットワークの形成
戦略的目標 持続可能な地域の形成	人口減少下においても、地域力（地域の総合力）の結集、地域間の交流・連携により、魅力的で質の高い生活環境を維持していく。 集約型都市構造への転換 / 医療等の機能維持など広域的対応 / 新しい科学技術による地域産業の活性化 / 美しく暮らしやすい農山漁村の形成 / 二地域居住、外部人材の活用 / 条件の厳しい地域への対応
戦略的目標 災害に強いしなやかな国土の形成	減災の観点も重視した災害対策や災害に強い国土構造への再構築を進め、安全で安心した生活を保障していく。 ハード・ソフト一体となった総合的な災害対策の推進 / 災害に強い国土利用への誘導 / 交通・通信網等の迂回ルート等の余裕性 / 避難誘導体制の充実など地域防災力の強化
戦略的目標 美しい国土の管理と継承	美しい国土を守り、次世代へと継承するため、国土を形づくる各種資源を適切に管理、回復。 健全な物質循環と生態系の維持・形成 / 海域の適正な利用・保全 / 個性豊かな地域文化の継承と創造 / 国土の国民的経営の取組
戦略的目標 「新たな公」を基軸とする地域づくり	多様な主体の参画を、地域の課題の解決やきめ細かなサービスの供給につなげる。 地縁型コミュニティ、NPO、企業、行政等の協働による居住環境整備等 / 地域の発意・活動による地域資源の発掘・活用等 / 維持・存続が危ぶまれる集落への目配りと暮らしの将来像の合意形成体制の充実など地域防災力の強化

### 1 国土形成計画

国では、昭和25年の国土総合開発法の制定以来、5次にわたり全国総合開発計画が策定され、わが国の経済成長を支える社会基盤整備が進められてきた。しかし、少子高齢化や人口減少が進み、開発中心主義では時代に合わなくなってきたため、新たに国土形成計画法（平成17年7月29日公布）を制定し、国土政策上の様々な課題に対する対策を示し、国民が安心して生活しうる国土の将来像と豊かでゆとりある国民生活のあるべき姿を提示する国土の将来ビジョンとして「国土形成計画」を策定している。

国による明確な国土及び国民生活の姿を示す「全国計画」と、ブロック単位の地方ごとに国と都府県等が適切に役割分担しながら、相互に連携・協力して策定する「広域地方計画」の二つの計画で構成され、全国計画では、21世紀前半期を展望しつつ、概ね10年間における国土形成に関する基本的な方針、目標及び基本的な施策等が示されている。

# 上位計画・関連計画の概要

## 2 中部圏都市整備区域建設計画

中部圏の都市整備区域、都市開発区域及び保全区域の整備等に関する法律(昭和42年7月31日公布)に基づき、中部圏の都市整備区域の開発整備の基本構想及び施設の整備についての大綱を示す中部圏都市整備区域建設計画(平成18年7月策定)が策定されている。この計画は、本町を含む愛知県内の30市21町1村と、四日市市をはじめ三重県内の3市4町の計59市町村を対象区域として、平成18年度から概ね5年間の計画期間としている。

### 整備及び開発の基本構想

この区域を「モノづくりを中心に中部圏のみならず、我が国の経済を牽引する成長センター」として位置づけ、世界に開かれた個性豊かな自立した圏域の形成を図るとし、4つの重点施策の方向を示している。

重点施策の方向 様々な分野での国際的な交流拠点づくり	産業労働センター(仮称)及びささしまライブ24地区整備 燃料電池など新エネルギーの実証フィールドの集積、研究開発機能の導入 国際会議や見本市、大規模イベントなどコンベンション・メッセの誘致・開催
重点施策の方向 環境先進圏域の形成	環境負荷が低減された持続可能な循環型社会(ごみゼロ社会)の実現 交通需要マネジメント施策など自動車環境対策 水質の浄化対策、水循環の再生及び多様な生態系の回復など伊勢湾の再生 愛知万博記念の森における森林や里山に関する学習と交流の拠点づくり 21世紀にふさわしい県営都市公園としての愛・地球博記念公園の整備
重点施策の方向 モノづくり産業の国際競争力の強化	本社機能や研究開発機能の集積、モノづくり人材及び新産業の育成 グローバルな産業活動を支える国際交通基盤の重点的な整備 第二東名・名神高速道路、名古屋環状2号線、東海環状自動車道等広域交通ネットワークの整備
重点施策の方向 安心・安全を実感できる地域社会の形成	住宅や公共施設の耐震化、海岸堤防等の整備、地域防災力の強化等地震防災対策 人にやさしい街づくりや多文化共生社会の実現に向けた取組

### 地域別施策の方向(本区域北部)

本町を含む本区域北部については、次のような施策の方向が示されている。

名古屋近郊の住宅地として、良質な住宅供給や駅周辺の再開発などにより、複合的な都市機能の強化等に努める。 高速道路や県営名古屋空港など広域交通の結節点として、その優位性を活かして、先端的な企業などの立地誘導、研究開発・研修機能の集積強化を図り、モノづくり産業の集積をさらに高度化していく。 県営名古屋空港の小型航空機の拠点空港としての特性を踏まえながら、航空宇宙産業の集積や交流拠点の創出を図るとともに、国産ジェット旅客機等の開発に必要な飛行研究機能の導入をめざす。
--

## 3 新しい政策の指針

愛知県では、昭和33年に「愛知県地方計画」を策定して以来、7次にわたって総合的・体系的な長期計画として地方計画が策定されてきた。こうしたなか、平成17年の愛・地球博(愛知万博)の開催や中部国際空港の開港を踏まえ、その後の愛知の方向性を明らかにする戦略的・重点的な地域づくりの羅針盤とするため、2015年を目標年次とする「新しい政策の指針」(平成18年3月策定)が策定された。この指針では、「今を越え、さらに世界で輝く愛知づくり」を愛知の地域づくりの基本目標として掲げ、基本目標の実現に向けて4つのめざすべき愛知の姿を設定している。

めざすべき愛知の姿	世界に貢献する産業・交流の中心あいち
めざすべき愛知の姿	社会に役立つ人材いっぱいあいち
めざすべき愛知の姿	健康・安心づくり県民総ぐるみあいち
めざすべき愛知の姿	地域自立さきがけあいち

また、2015年までに取り組むべき8つの基本課題を示し、基本課題ごとに柱となる戦略的・重点的な政策の方向を示している。

基本課題 産業や文化を世界に発信する国際交流大都市圏づくり	国際交流拠点の形成 / 多文化共生成熟社会づくり / 文化芸術創造愛知作り / 地域アイデンティティの確立・発信
基本課題 産業技術の世界的中枢性の強化と成熟社会を担う産業展開	環伊勢湾産業創造クラスターの形成 / モノづくり技術を創造・発信する「知の拠点」づくり / 成熟社会を担うサービス産業等の育成 / さらになる発展に向けたあいちの農林水産業の強化
基本課題 愛知の創造的発展を担う人づくり	学校・地域の力を結集した子どもの社会性育成 / 学力・学習意欲の一層の向上 / 社会人・職業人としての力を伸ばす教育の充実強化 / モノづくり人材育成愛知モデルの推進
基本課題 人口減少・超高齢社会を支えあう自立と安心の社会システムづくり	生涯を現役で活躍することが当たり前となるような社会づくり / 健康長寿あいちづくり / がん克服フロンティアあいちの推進 / 少子化の流れを変える子育て環境づくり / 障害者の自立・社会参加支援
基本課題 安心・安全で元気な地域づくりとその実現に向けた社会資本の整備	災害や犯罪に強い社会づくり / 一人複数役社会の構築 / 活力と魅力ある地域づくり / 陸海空のさらなる交流基盤の整備
基本課題 豊かで快適な暮らしを創出する循環型社会づくり	ゼロエミッションあいちの推進 / 環伊勢湾・水循環の再生 / あいち発・脱温暖化推進 / 人と自然の共生 / 県民みんなの環境活動促進
基本課題 県内各地域の特性を踏まえたバランスある発展	バランスある発展のための産業立地戦略 / 緑が生きる豊かな山の暮らしの構築 / 海辺の魅力創出
基本課題 分権型地域社会の構築・道州制を視野に入れた広域連携の推進	地域主導による道州制の積極的な推進 / 市町村自立支援 / NPO・ボランティアとの協働の推進

# 上位計画・関連計画の概要

## 4 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 10 km 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た。

しかしながら、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眼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され、平成 8 年 12 月に閣議決定された第 7 次空港整備五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た。

これに対し名古屋空港については、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た。県営名古屋空港に期待される機能は、「都市型総合空港」と「中核的広域防災拠点」の役割である。

### 【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ム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することとされている。

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なる。

### 【中核的広域防災拠点】

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なか、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が検討されている。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。

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も想定される。

### 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た。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生じているため、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る。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が課題とされている。

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る。



# 町民アンケートからみた都市整備のニーズ

豊山町第4次総合計画策定のための《町民意識調査》より

## 調査の概要

- 調査目的** 「豊山町第4次総合計画」の策定にあたって、広く町民からの意見や要望を聞き取り、計画づくりに活用することを目的として実施しました。
- 調査項目**
- ・回答者の属性
  - ・豊山町の住みやすさや印象
  - ・町政に対する評価と期待
  - ・豊山町のまちづくりについての自由な意見
- 調査対象** 16歳以上の豊山町民 2,000名
- 調査方法** 郵送による配布・回収
- 調査期間** 平成20年9月5日に配布し、9月19日までに回収
- 回収状況**
- ・配布数 2,000票
  - ・有効回収数 773票
  - ・有効回収率 38.6%

## 施策の重要度

重要性の認識は高いが、取り組みに対する満足度が低く、重点的な対応が望ましいまちづくり関連施策としては、「公共交通」「生活道路」「下水道」が挙げられる。(下のグラフで左上の領域にある事項)

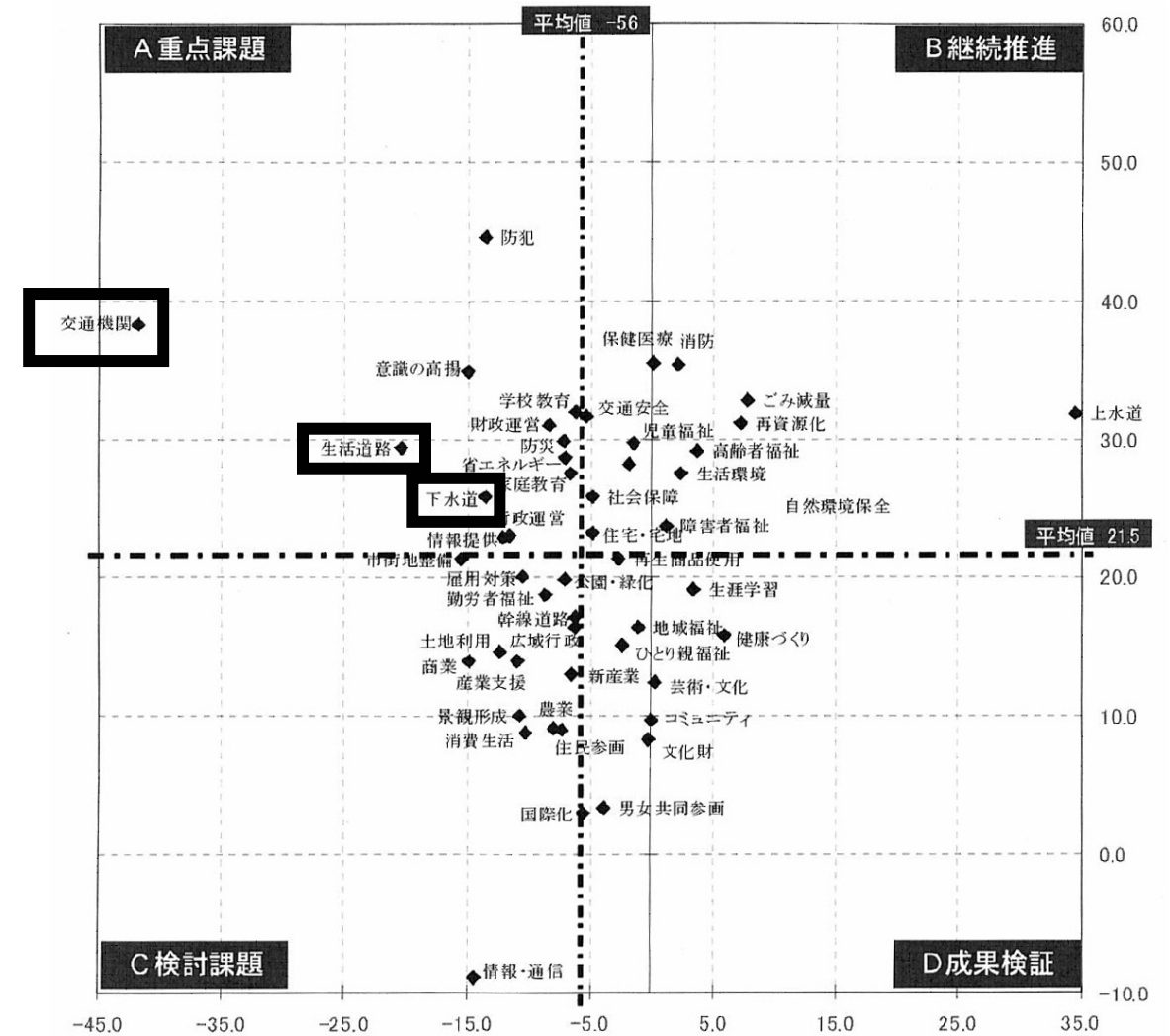


表. 満足度指数と重要度指数による施策評価の考え方

重要度指数	満足度指数	施策評価
高	低	<b>A 重点課題</b> この区分の施策は、重要性の認識は高いが、取り組みに対する満足度は低く、他区分の施策に優先した重点的な対応が望まれます。 満足度：平均未満 重要度：平均以上
高	高	<b>B 継続推進</b> この区分の施策は、重要性の認識も取り組みに対する満足度もともに高く、現在の水準を下げないように継続的な対応が望まれます。 満足度：平均以上 重要度：平均以上
低	低	<b>C 検討課題</b> この区分の施策は、重要性の認識が低く、取り組みに対する満足度も低く、必要性の検証や施策内容の見直しなどを検討し適切な対応が望まれます。 満足度：平均未満 重要度：平均未満
低	高	<b>D 成果検証</b> この区分の施策は、重要性の認識は低いですが、取り組みに対する満足度は高く、一定成果を遂げているため、必要性を検証し適切な対応が望まれます。 満足度：平均以上 重要度：平均未満

# 町民アンケートからみた都市整備のニーズ

## 町民ニーズが高いまちづくり施策

まちづくりに関連する各種施策のうち、町民のニーズが高いものとして、下記のような事項が挙げられる。

土地利用：【身近な便利施設（店舗・飲食店等）の立地】【幹線道路沿いの商業立地】【集落周辺の農地保全】【若い世代の定着のための住宅地整備】【住工混在の解消】

市街地整備：【耐震化・不燃化の促進】【地区の状況に応じた区画道路整備】

道路：【安全な生活道路整備】【歩道の整備・バリアフリー化】

公園：【避難場所として活用できる公園・広場整備】【大規模な多目的公園整備】【身近な公園整備】

防災：【下水道整備による浸水防止】【徒歩による身近な避難路、避難場所の整備】

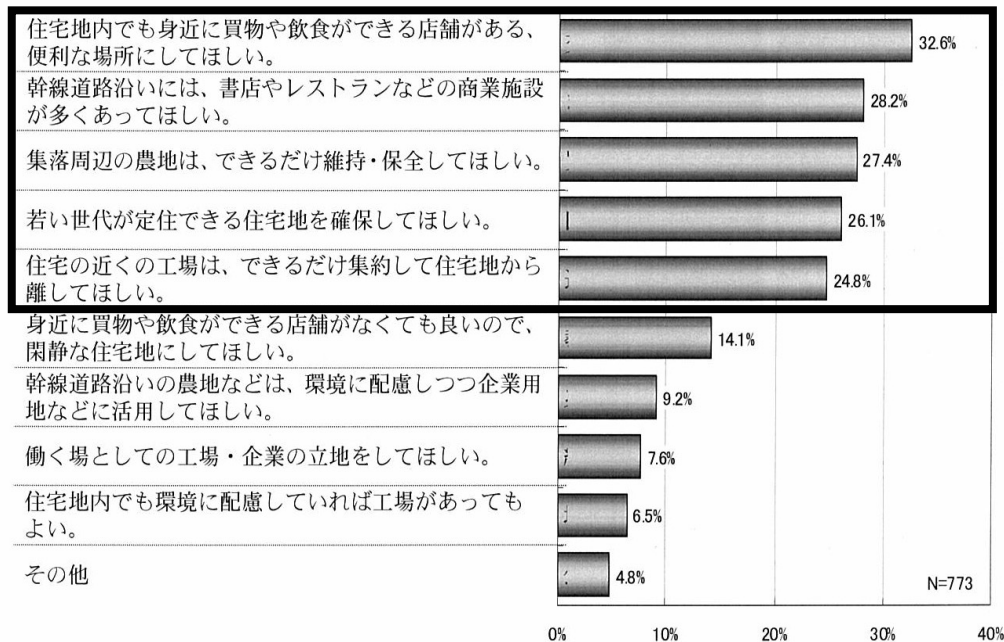
産業：【空港周辺・幹線道路沿道での商業立地】【空港を活かした新産業誘致や観光振興】【名古屋市中  
央卸売市場北部市場の活用】【地産地消推進、遊休農地活用】

地球温暖化対策：【公園、道路などの緑化】【公共交通機関の利用促進】【エネルギー消費の節約】

### 土地利用

将来の土地利用のあり方

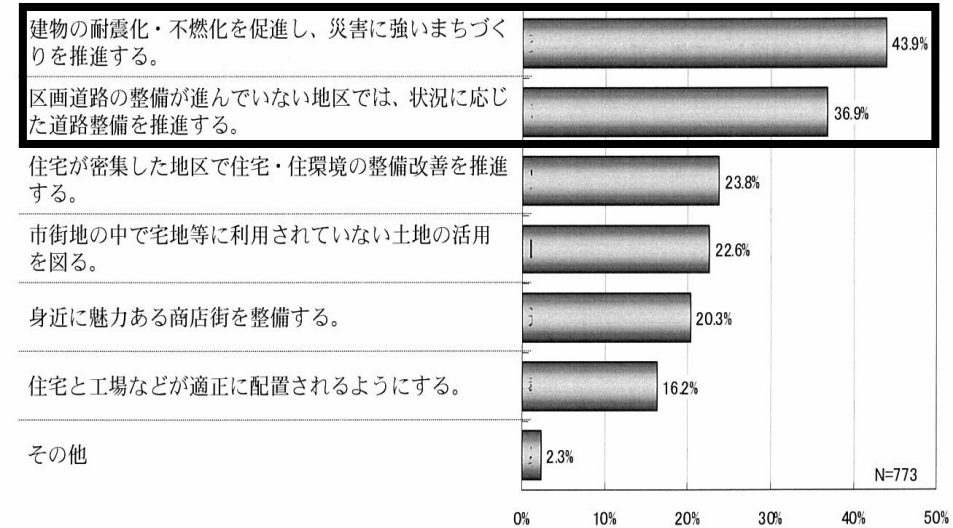
- ・身近な店舗、飲食店
- ・幹線道路沿いの商業施設
- ・集落周辺の農地保全
- ・若い世代の定着のための住宅地整備
- ・住工混在の解消



### 市街地整備

将来の市街地整備のあり方

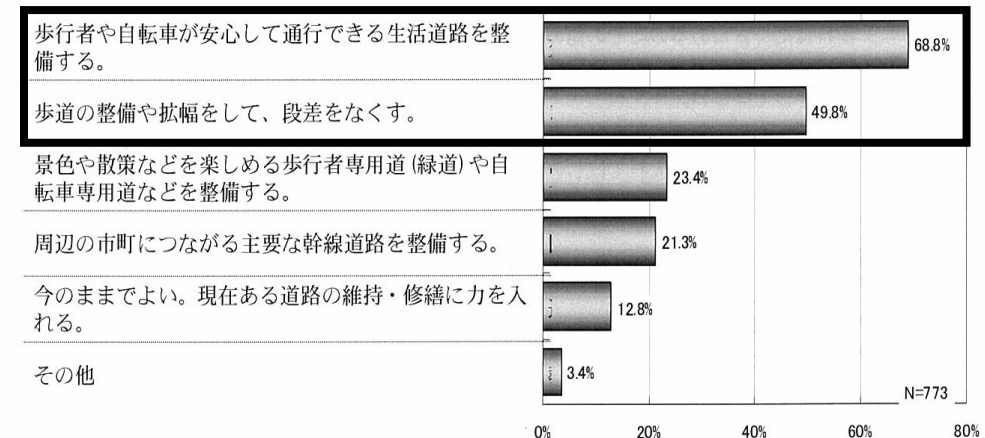
- ・耐震化、不燃化の促進
- ・状況に応じた区画道路整備



### 道路

将来の道路整備のあり方

- ・安全な生活道路整備
- ・歩道の整備、バリアフリー化

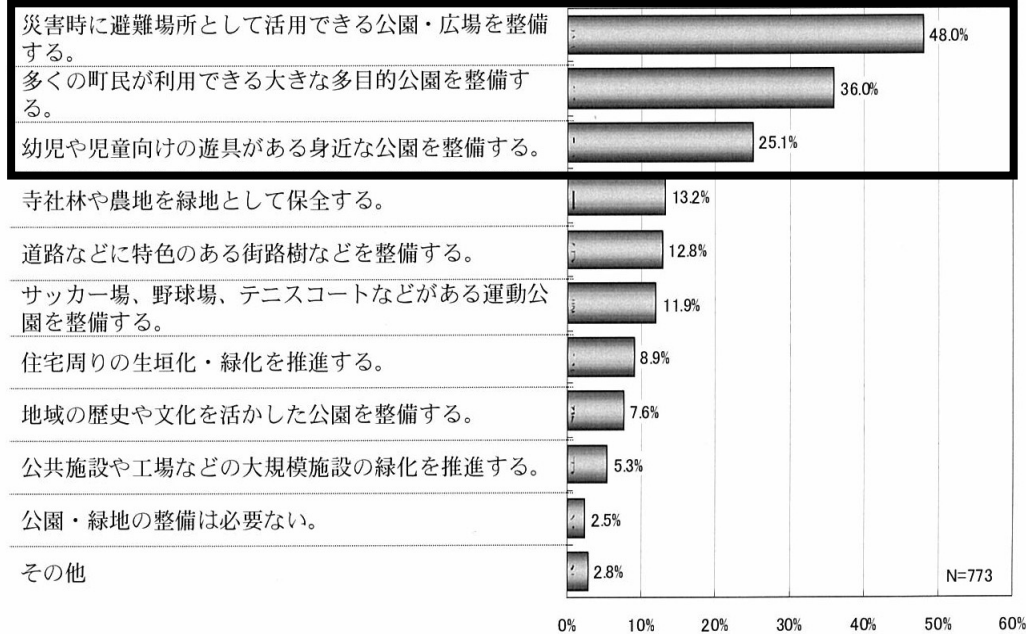


# 町民アンケートからみた都市整備のニーズ

## 公園

将来の公園・緑地整備、緑化のあり方

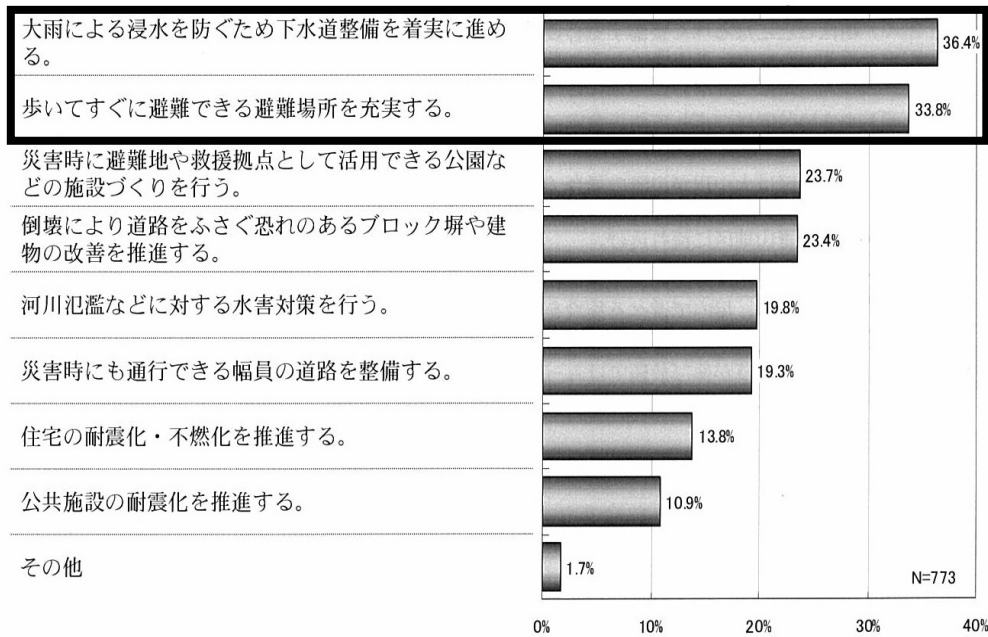
- ・避難場所として活用できる公園、広場
- ・大規模な多目的公園
- ・身近な公園



## 防災

防災施設のあり方

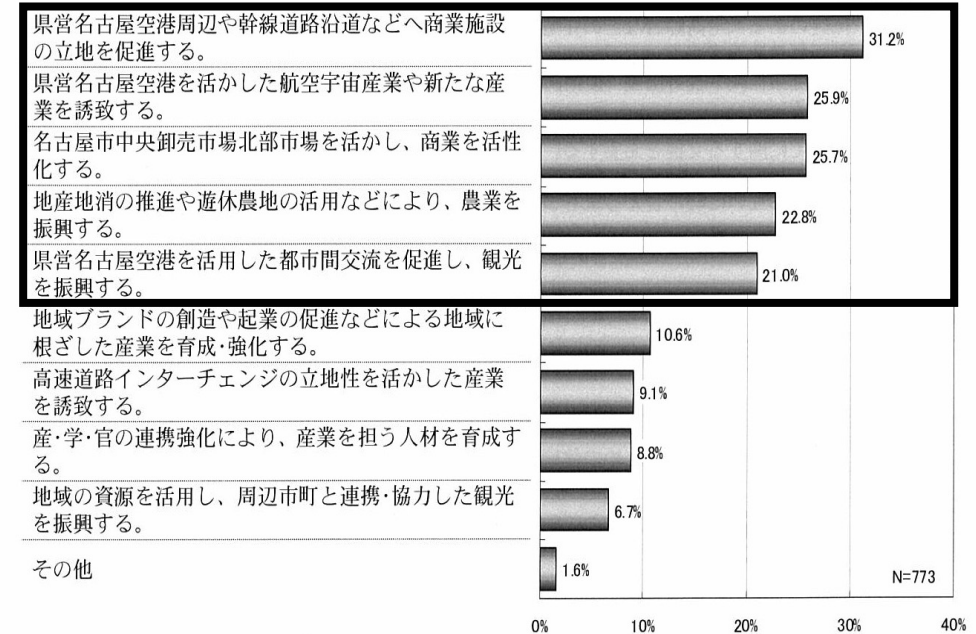
- ・下水道整備による浸水防止
- ・徒歩による避難場所確保



## 産業

将来の産業振興のあり方

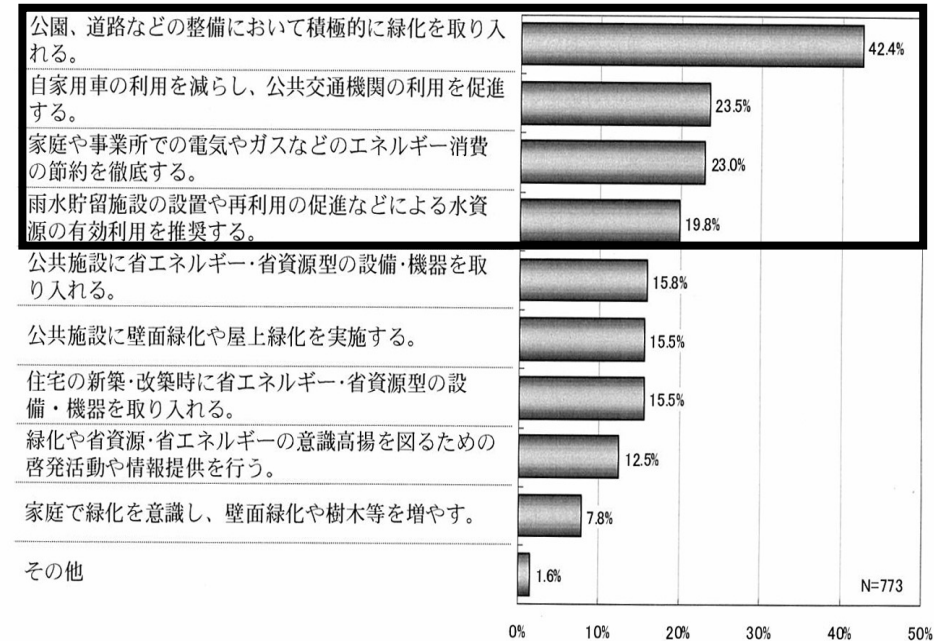
- ・空港周辺、幹線道路沿道の商業立地
- ・空港を活かした新たな産業誘致
- ・名古屋市中央卸売市場北部市場を活かした商業活性化
- ・地産地消、遊休農地活用など農業振興
- ・名古屋空港を活かした観光振興



## 地球温暖化対策

地球温暖化の防止策

- ・公園、道路などの緑化
- ・公共交通機関の利用促進
- ・エネルギー消費の節約



# まちづくりの基本課題

## 1 豊山町の歴史・生い立ちからみた問題点・課題

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【農村から都市化が進んだ都市形成】</b> 豊場、青山の二村の合併により成立。明治期までは農村地帯。 その後国道41号の整備、名古屋市中央卸売市場北部市場開場と並行して市街化が進む。</p>	<p>名古屋市のベッドタウンとして、また物流、航空及び自動車交通の要衝として発展してきたが、それと並行してスプロール的な市街化も進展し、土地利用の整序が課題となる。</p>	<p>町民のニーズが高いまちづくり関連施策のなかに、「集落周辺の農地保全」「住工混在の解消」などがあり、土地利用上の課題につながっている。</p>
<p><b>【空港・航空機産業・物流拠点としての都市の成長の歴史】</b> 名古屋空港開設、三菱重工業(株)小牧南工場の立地に伴い、「空の玄関口」「航空産業拠点」としての性格を持つ。 平成17年の中部国際空港開港により空港の位置づけに大きな変化が生じている。</p>	<p>名古屋空港の機能転換に伴う旅客、物流の減少と産業機能の流出に対応するため、空港をもつメリット、また「空の玄関口」としての都市の遺伝子を踏まえた、産業振興や交流の増進が課題となる。</p>	<p>「空港周辺での商業立地」「空港を活かした新産業誘致や観光振興」などの施策へのニーズがみられ、「空港」をキーワードとしたまちづくりへの関心や期待への対応が課題となる。</p>

## 2 豊山町の広域立地特性からみた問題点・課題

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【名古屋都心との近接性】</b> 名古屋都心10km圏。名古屋市街地の外延化の受け皿（人口・都市機能立地）としてのポテンシャルがある。</p>	<p>名古屋市に隣接する都市として、良好な市街化の受け皿となる立地特性をどう活かすかが課題となる。</p>	<p>町民のニーズが高いまちづくり関連施策のなかに、「若い世代の定着のための住宅地整備」が挙げられているほか、利便性、安全性など、暮らしやすいまちづくりを行い、また産業振興も図るなど、人口、都市機能立地の受け皿としての魅力づくりが課題となる。</p>
<p><b>【空港・広域交通】</b> 名古屋大都市圏のビジネス面での「空の玄関口」となる都市型総合空港をもつ。</p>	<p>名古屋空港の機能転換に伴う旅客、物流の減少と産業機能の流出に対応するため、空港をもつメリット、また「空の玄関口」としての都市の遺伝子を踏まえた、産業振興や交流の増進が課題となる。</p>	<p>「空港周辺での商業立地」「空港を活かした新産業誘致や観光振興」などの施策へのニーズがみられ、「空港」をキーワードとしたまちづくりへの関心や期待への対応が課題となる。</p>
<p><b>【名古屋中央卸売市場北部市場】</b> 東名・名神高速道を始め、高速交通体系との近接性を活かした、名古屋中央卸売市場北部市場を始めとする物流の結節機能をもつ。</p>	<p>名古屋中央卸売市場北部市場という名古屋都市圏の「食」の基盤となる都市機能を有することから、その特質をまちづくりへ活かしていくことが課題となる。</p>	<p>「名古屋中央卸売市場北部市場の活用」「地産地消の推進」「遊休農地の活用」などの施策へのニーズがみられ、「食」をキーワードとしたまちづくりへの関心への対応が課題となる。</p>

# まちづくりの基本課題

## 3 都市の現況からみた課題

### 3 - 1 人口・世帯・住宅

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【人口・世帯数と年齢構成】</b></p> <p>昭和40年代に名古屋市のベッドタウンとして急速に人口が増加、その後は概ね1万3千人台で横ばい状況にある。</p> <p>世帯規模の縮小（核家族化）が進行し、世帯数は年々増加傾向にある。</p> <p>人口増加率をみると、既存集落地区においては人口が横ばいもしくは減少動向にあり、都市的未利用地が多く残された地区において増加動向が顕著にみられる。</p> <p>平成17年の65歳以上の構成比は15.3%であり、年々高齢化は進んでいるが、愛知県全県や尾張地域の平均と比較すると高齢化率は低い。</p>	<p>人口の推移に関しては「高度成長期」から「成熟期」へと移行しているものの、核家族化の進行により依然世帯数は増加していることから、良質な住宅・宅地の計画的な供給が課題となる。</p> <p>若い世代が比較的多い人口構成ではあるものの、今後は高齢化が進んでいくと予想され、高齢者が暮らし続けられる、安全、安心な市街地環境、古くからの歴史、自然資源を守るといったことが課題となる。</p> <p>一方、バランスのよい人口構成を保つために、若い世代の流入を招く、新たな住宅・宅地の供給が課題であるとともに、子育て世代の暮らしやすさ等にも配慮が必要である。</p>	<p>町民のニーズが高いまちづくり関連施策のなかに、「若い世代の定着のための住宅地整備」が挙げられているほか、利便性、安全性など、暮らしやすいまちづくりを行い、また産業振興も図るなど、人口、都市機能立地の受け皿としての魅力づくりが課題となる。</p>
<p><b>【人口密度】</b></p> <p>市街化区域中央部から南部にかけて、また北部の一部など、主として既存集落地区において比較的人口密度が高い傾向にある。</p> <p><b>【住宅の建て方】</b></p> <p>持家世帯と借家世帯の比率は概ね半々であり、平成2年と平成17年の比較では、持家世帯の率がわずかながら高まっている。</p> <p>一戸建世帯と長屋建・共同住宅世帯は概ね半々であり、平成2年と平成17年の比較では、長屋建・共同住宅世帯の率が高まっている。</p> <p>共同住宅の建て方としては、1・2階建、3～5階建が概ね3割、6階建世帯が概ね4割であり、3～5階建の比率がわずかながら高まっている。</p>	<p>高い密度で人口が集中する地区においては、集中的に都市基盤整備を進めるべきであり、道路、下水道整備等が課題となる。</p> <p>名古屋都心部と比較すれば戸建て住宅の比率が高めであること、また高まっている持家ニーズに対応し、良質な住宅・宅地の供給が課題となる。</p> <p>一方、共同住宅の率も徐々に増加傾向にあり、戸建て住宅と共同住宅の混在に伴う日照その他の環境問題の防止が課題である。</p>	

# まちづくりの基本課題

## 3 - 2 産業

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【事業所数】</b></p> <p>事業所数は平成8年から平成18年にかけてほぼ一貫して減少傾向にある。業種別にみると卸売・小売業が最も多く、サービス業がこれに続いている。サービス業は平成11年以降徐々に増加、一方、卸売・小売業は減少傾向にある。</p>	<p>事業所数が全体的に減少傾向にあることから、全般的な産業振興が課題といえる。また事業所の減少や、業態の変化に伴い、既存産業用地の土地利用転換を適切に行うことも課題である。</p>	<p>「空港周辺、幹線道路沿道での商業立地」、「空港を活かした新産業誘致や観光振興」、「名古屋市中央卸売市場北部市場の活用」などの町民ニーズに対応し、事業所の増加を図ることが課題である。</p>
<p><b>【農業】</b></p> <p>昭和60年以降の農家数をみると一貫して減少してきたが、平成12年以降は下げ止まりの傾向にある。農家の約9割は第2種兼業農家、また経営耕地の約9割は水田である。経営耕地面積は年々減少傾向にあり、農地転用は毎年概ね1ないし2ha程度が生じている。</p>	<p>兼業農家が大多数を占めるなか、後継者確保も含めた農地保全が課題である。農地環境の保全と、計画的な市街化の両面から、農地転用に伴う利用の適正化が課題となる。</p>	<p>「地産地消の推進」、「遊休農地活用」など農業振興にかかわる施策のニーズがある。</p>
<p><b>【製造業】</b></p> <p>従業者数、製造品出荷額（推定）のシェアからみて、本町における代表的な製造業は輸送機械（航空機製造）といえる。またこれに次いで、名古屋市中央卸売市場北部市場関連の食料品製造業が、従業者、出荷額ベースでシェアが高い。この輸送機械製造業を中心とする産業構造を反映し、事業所あたり出荷額は周辺市町や県、尾張地域の平均を上回る水準にあるが、敷地生産性は概ね平均的であり、自動車関連産業で高い生産性を上げている西三河地域と比較すれば低い水準にある。</p>	<p>航空宇宙産業の既存ストック、空港が立地する優位性を活かし、「航空・宇宙」分野での特色ある産業誘致が課題であると同時に、産業立地の受け皿整備が課題となる。</p>	<p>「空港を活かした新産業誘致や観光振興」などの施策へのニーズがみられ、「空港」をキーワードとした産業振興が課題となる。</p>
<p><b>【商業】</b></p> <p>卸売業は、名古屋市中央卸売市場北部市場の立地を反映して周辺地域や県平均と比較して高い集積をもつが、平成3年以降徐々に事業所数が減少、従業者数、販売額も平成11年以降減少傾向にある。</p> <p>小売業も周辺地域、県平均と比較して販売額や売り場効率等が高い水準にあり、小売吸引力も高いが、平成11年以降減少傾向にある。売り場面積は増加しており、店舗の大型化が進むものの販売額や雇用増加には結びついていないことがわかる。</p>	<p>名古屋市中央卸売市場北部市場という名古屋都市圏の「食」の基盤となる都市機能を有することから、その特質をまちづくりへ活かすなど、卸売・小売ともに既存資源を活かした振興が課題となる。</p> <p>空港機能の変化により、商業の構造も変化しており、大規模集客施設によって商業吸引力を高めつつ、一般小売・飲食の集積も高め、住民の日常生活での利便性を高めていくことが課題である。</p>	<p>「空港周辺、幹線道路沿道での商業立地」、「空港を活かした新産業誘致や観光振興」などの施策へのニーズがみられ、「空港」をキーワードとしたまちづくりへの関心や期待への対応が課題となる。</p> <p>「名古屋市中央卸売市場北部市場の活用」、「地産地消の推進」、「遊休農地の活用」などの施策へのニーズがみられ、「食」をキーワードとしたまちづくりへの関心への対応が課題となる。</p>

# まちづくりの基本課題

## 3 - 3 土地利用・建物利用

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【用途別土地利用・建物利用】</b></p> <p>中心集落において住宅地が連坦、またその周囲を取り囲む地域では農地（都市的未利用地）と住宅が混在する。</p> <p>町域の概ね3割を県営名古屋空港用地が占めている。また空港周辺において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たが、県営空港化に伴い、宅地として利用が進むなど、土地利用の流動化が生じている。</p> <p>市街化区域北部には、空港用地と隣接して大規模工場と空港関連の業務施設が立地している。</p> <p>国道41号、主要地方道春日井稲沢線に沿って商業、業務施設用地が分布。特に町域西部には名古屋市中央卸売市場北部市場と、それに関連する業種を中心とした業務施設用地が連担している。</p> <p>町域東部の多くは県営名古屋空港用地が占めている。</p> <p>町域北部、西部の一部が市街化調整区域であり、主として稲作がおこなわれている。</p>	<p>市街化区域内農地の計画的な市街化促進を図るとともに、空港機能の変化に伴った土地利用転換にあたって、適正な土地利用となるよう、コントロールを図ることが課題である。</p> <p>住宅地の居住環境との調和を図りつつ、基幹産業である航空宇宙産業を始めとする産業立地を進めていくことが課題である。特に町南部や国道41号近接部を中心として、住宅と工業・物流系土地利用の混在がみられることから、土地利用の純化をめざすことが課題となる。</p> <p>兼業農家が大多数を占めるなか、後継者確保も含めた農地保全が課題である。</p>	<p>町民のニーズが高いまちづくり関連施策のなかに、「住工混在の解消」が挙げられており、農地転用や空港関連施設の土地利用転換に伴う混在を防ぐことが課題となる。</p> <p>「地産地消の推進」、「遊休農地活用」など農業振興にかかわる施策のニーズがある。</p>
<p><b>【規模別土地利用】</b></p> <p>住宅の床面積の規模をみると、一部の地区においてミニ開発による狭小な住宅がみられる。</p> <p>工業・物流系土地利用としては、名古屋空港に接する三菱重工業(株)小牧南工場及び南西部にある名古屋市中央卸売市場北部市場が目立った一団性をもつ。敷地規模5,000㎡未満の比較的小規模な工業地は住居系用途地域内にも広範に分散立地しており、特に市街化区域南部にその傾向が強くみられる。</p> <p>商業系土地利用は、主として国道41号、主要地方道春日井稲沢線、県道名古屋空港線等の主要道路の沿道に分布している。また、旧国際線旅客ターミナル用地には大規模集客施設が立地している。</p>	<p>今後の市街化にあたっては、狭小住宅の発生を防止し、良好な居住環境を持つ住宅地を計画的に形成していくことが課題となる。</p> <p>町南部や国道41号近接部を中心として、住宅と工業・物流系土地利用の混在がみられることから、土地利用の純化をめざすことが課題となる。</p> <p>町民の日常生活の利便性のための商業機能を確保するとともに、大規模集客施設の吸引力も活用しながら、幹線道路沿道の商業立地を促進していくことが課題である。</p> <p>その一方、幹線道路沿道に広範囲に商業立地が分散することを避け、可能な限り商業機能をコンパクトにまとめ、都市機能の集約化を図ることも課題である。</p>	<p>「若い世代の定着のための住宅地整備」のほか、利便性、安全性など、暮らしやすいまちづくりに関する施策ニーズが挙げられており、良質な住宅地づくりが課題となる。</p> <p>「身近な利便施設」へのニーズが高く、大規模商業や沿道サービス施設の集積だけでなく、日常の買い物、サービス需要に対応した商業立地を図ることが課題となる。</p>
<p><b>【高さ別土地利用】</b></p> <p>住宅のほとんどは平屋ないし2階建てである。高さが概ね20mを超える中高層住宅は市街化区域南部に立地している。第2種高度地区（高さ規制20m）が指定された区域内に1棟のみ7階建て建築物があるほかは高度地区指定区域内には高層建築物は立地しておらず、その隣接区域における立地が目立つ。</p> <p>商業施設、工業施設ともに概ね2ないし3階建てがほとんどである。</p>	<p>一部でみられる中高層住宅の立地に対して、既存の低層戸建住宅との、高さ面での混在により、居住環境への影響が生ずる懸念があり、その対応が課題である。</p>	

# まちづくりの基本課題

## 3 - 4 都市施設

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【道路整備状況】</b></p> <p>本町における主要な道路としては、南北軸の広域軸をなす名古屋高速11号小牧線と国道41号、また東西軸をなす主要地方道春日井稲沢線が骨格を形成している。またこれらとともに本町の市街化区域の骨格をなす県道名古屋豊山稲沢線、そして名古屋空港アクセス道路として機能する県道名古屋空港線、空港中央線等により幹線道路ネットワークが形成されている。</p> <p>都市計画道路は、自動車専用道路は整備済、また幹線道路の整備率は約9割と高い。</p> <p>町道のほとんどは幅員8m未満の道路であり、集落地においては幅員4m未満の狭隘道路が多くみられる。</p> <p>小ゾーン単位で道路率をみると、幹線道路を含まないゾーンではほとんどが道路率15%未満であり、市街化区域北部の既存集落の一部では10%未満と低い地区がみられる。</p>	<p>幹線道路ネットワークが概ね整備されているのに対し、それを補完する地区内の主要道路の機能強化が課題となる。特に既存集落地内の道路は狭隘部分も多く、地区内の生活交通（自動車、自転車及び歩行者）の利便性、安全性の向上が課題である。</p>	<p>現状での満足度が低く、かつ重要度が高いと認識されている施策（重点的に行うことが必要な課題）として「生活道路」の整備が挙げられている。</p> <p>またニーズの高い施策のなかに「安全な生活道路整備」「歩道の整備」「バリアフリー化」等が挙げられており、地区内の道路の整備、改善が課題である。</p>
<p><b>【公園緑地整備状況】</b></p> <p>大規模な公園としては、平成17年、町域北部の空港隣接地に神明公園（地区公園）が整備された。当公園隣接地においては、中核的広域防災拠点の整備が検討されている。</p> <p>これ以外に都市公園（住区基幹公園、都市基幹公園等）は整備されていないが、小規模な児童遊園が整備されているほか、公共施設緑地としてはグラウンド、学校用地が町内各地域に分布している。</p> <p>都市公園を補完する民間の緑、オープンスペースとしては、集落地内に点在する社寺境内地・境内林が市街地における身近な緑として機能している。</p>	<p>神明公園への安全なアクセス整備が課題である。</p> <p>児童遊園を拠点とした市街地内での空間整備が課題である。</p> <p>社寺の境内地や境内林も身近な緑地資源やオープンスペースとして捉え、維持、活用を図っていくことが課題である。</p>	<p>公園整備ニーズとして「身近な公園整備」、また地球温暖化対策に係る町民ニーズとして、「公園、道路などの緑化」が挙げられており、「地産地消の推進」、「遊休農地活用」など農業振興にかかわる施策のニーズとともに、身近な緑の保全・整備が課題となる。</p> <p>また「徒歩による身近な避難路、避難場所の整備」といった防災面、公園整備面でのニーズに対応するうえでも、身近な公園緑地の果たす役割は大きい。</p>
<p><b>【下水道・河川の現況】</b></p> <p>公共下水道の整備開始からまだ間がなく、その整備率（市街化区域面積に対する整備面積の率）は20%程度に留まっている。</p> <p>一級河川大山川、準用河川久田良木川、境川を始めとする河川、水路がある。大山川は一部緑道として整備され、水と緑に親しむ場所となっている。</p>	<p>公衆衛生の向上のみでなく、河川、水路の水質保全の面からも、公共下水道の整備促進が課題となる。</p> <p>大山川の緑道を活かした水と緑のネットワークの活用が望まれ、河川に沿った道路も活用し、歩行者、自転車の利用がしやすい道路整備、また景観整備などが課題となる。</p> <p>水と緑のネットワーク形成にあたっては、河川の軸とともに、公園、社寺境内林、農地等の緑地資源も一体的に取り込んでいくことが課題となる。</p>	<p>現状での満足度が低く、かつ重要度が高いと認識されている施策（重点的に行うことが必要な課題）として「下水道」の整備が挙げられている。</p> <p>地球温暖化対策に係る町民ニーズとして、「公園、道路などの緑化」が挙げられているほか、公園整備へのニーズとして「身近な公園整備」、道路整備へのニーズとして「歩道の整備」などがあり、河川の活用による、景観面で優れ、安全・快適な道をつくることが課題といえる。</p>



# まちづくりの基本課題

## 3 - 5 交通

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【自動車交通量】</b></p> <p>24時間自動車交通量は、国道41号が概ね5万～6万台と町内で最大の自動車交通量である。また主要地方道春日井稲沢線も2万台強の交通量があり、これらの路線では混雑度も高い。</p> <p>一方、空港アクセス道路は名古屋空港利用者の減少を反映し、大きく交通量が減少している。</p>	<p>骨格的幹線道路網は概ね完成に近い形にあるが、大規模集客施設の立地に伴い、国際空港時代とは自動車交通の状況に変化が生じていることから、こうした条件の変化も踏まえた道路整備のあり方を検討することが課題である。</p> <p>幹線道路の整備率の高さと比較して、集落地区内の生活交通レベルでの対応が不十分であり、大規模集客施設関連交通が地区内に混入しないよう対策を講ずることも含め、地区内の交通環境の整序が課題である。</p>	<p>現状での満足度が低く、かつ重要度が高いと認識されている施策(重点的に行うことが必要な課題)として「生活道路」の整備が挙げられている。</p> <p>またニーズの高い施策のなかに「安全な生活道路整備」「歩道の整備」「バリアフリー化」等が挙げられており、地区内の道路の整備、改善が課題である。</p>
<p><b>【公共交通】</b></p> <p>名古屋空港の年間利用客は従来の年間約1千万人から、県営空港への転換により40万人台へと大きく減少している。</p> <p>バス路線も県営空港化に伴い再編が行われており、とよやまタウンバスも平成18年10月からは現行ルートとして、北ルートは小牧市役所、南ルートは名古屋市中心部と本町を結んでいる。その他名鉄バスが西春駅、あおい交通の空港リムジンバスが名古屋駅と名古屋空港を結んでいる。</p>	<p>「都市型総合空港」としての名古屋空港の位置づけに対応した利用促進対策は、空港管理者(県)及び航空会社等によって行われるものであるが、空港と近接した交流機能の育成などにより、「名古屋空港を利用したい」と感じさせる都市の魅力づくりが課題となる。</p> <p>町内に鉄道を持たないことから、通勤通学を始め町民の足となるのはバス交通であることから、運行便数の確保、改善、ルートの適正化など、利便性の充実に加え、バス停の利用しやすさに着目し、交通弱者もバスが利用しやすいような配慮が課題となる。</p> <p>平坦な地形である特質を活かし、自転車利用の利便性、安全性、快適性を高めることにより、バスの利用と一体的に、自動車への依存度を低くしていくことが課題である。</p>	<p>現状での満足度が低く、かつ重要度が高いと認識されている施策(重点的に行うことが必要な課題)として「公共交通」の整備が挙げられている。</p> <p>また地球温暖化対策に係る町民ニーズとして、「公共交通機関の利用促進」が挙げられている。このように、公共交通に対する住民の問題意識や期待は高い。</p>
<p><b>【通勤通学流動】</b></p> <p>通勤通学の流出・流入は、名古屋市内との結び付きが最も深く、次いで春日井、小牧両市、北名古屋市(旧師勝町)、隣接市との間の流動が多くを占めている。</p>		

## まちづくりの基本課題

### 3 - 6 防災

現況特性	現況特性からみた問題点・課題	アンケート結果（町民ニーズ）からの課題
<p><b>【木造率・非耐震建築物の分布】</b></p> <p>既存集落地区を中心として老朽の木造住宅の比率が高い傾向にある。また非耐震建築物の分布も概ね同様の傾向にある。</p> <p>こうした建築物と市街化の状況を踏まえ、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく豊山町耐震改修促進計画（H20.3）においては、豊山小・中学校周辺の既存市街地において、「重点的に耐震化を進める区域」を設定している。</p>	<p>既存集落地区を中心として、建築物の耐震、耐火性を向上させるのみでなく、狭隘道路の改善や、市街地内の公園など避難路、避難地の確保など、総合的な防災対策が課題となる。</p>	<p>防災面でのニーズが高い施策としては、「耐震化・不燃化」があり、また、「徒歩による身近な避難路、避難場所の整備」も挙げられていることから、市街地の耐震・耐火性ととも安全な避難路・避難地の整備が課題といえる。</p>
<p><b>【災害時避難地の指定状況】</b></p> <p>愛知県地域防災計画で指定された第1次、第2次緊急輸送道路として、国道41号を始め4路線の幹線道路がある。また、その他町が指定した、地震発生時に通行を確保すべき道路がある。</p>	<p>地震発生時に通行を確保すべき道路のうち、都市計画道路として整備済みもしくは整備見通しのある路線以外についても、必要な改善を行っていくことが課題である。</p> <p>また空港機能を活用した中核的広域防災拠点としての機能整備も広域的な課題となる。</p>	

# まちづくりの基本課題

## まちづくりの基本課題

以上に挙げたまちづくりに関わるさまざまな課題のなかから、共通するキーワードを見出すことにより、豊山町のまちづくりの基本的な課題として、以下の「3つの視点」「7つの課題」として整理する。

### 視点一：「活力」

名古屋空港の位置づけの変化を始めとして本町の産業をとりまく環境が変化するなか、都市の活力を維持するためには、経済的な基盤をより堅固なものにしていくことが必要であり、本町の持つ資産である名古屋空港、航空宇宙産業、名古屋市中心卸売市場北部市場といった産業集積を活かし、研究開発、生産、流通、そして交流といったさまざまな産業機能の活性化を図ることが課題である。

また、都市の持続的な活力を支えるもうひとつの要素として、さまざまな世代の住民が暮らし続けることも重要な課題である。このように、「豊山町の活力を高める」という視点には、産業基盤の充実と、人口の確保の二つの課題が含まれている。

- 課題：これからの都市の活力源となる新たな産業や都市機能の確保
- 課題：都市の持続性を担う人口の確保

### 視点二：「暮らしやすさ」

従来町民が住み続けたいと思えるまち、また他の都市の住民が豊山町に住みたい、働きたい、訪れたいと思えるまちをめざすうえで、「暮らしやすいまちづくり」は不可欠な要素といえる。

豊山町の市街地形成の歴史をみると、農地の土地改良事業によりつくられた農道ネットワークを骨格とした市街地が広がってきたため、十分な都市基盤施設がないままスプロール的な市街化、またそれに伴う建築物の用途や高さの混在が特徴であり、本町における「暮らしやすさ」を向上していくうえでの大きな課題といえる。

また、自然災害や火災等に対する防災性、食の安全性など「安全・安心」、日常生活を支えるさまざまな施設の充実による「便利」・「快適」といった要素は、本町においては改善の余地が大きく、これもまた主要な課題といえる。

- 課題：スプロール的な市街地の住環境改善と良好な市街地の誘導
- 課題：「安全・安心・便利・快適」なまちづくり

### 視点三：「時代の要請」

「活力」「暮らしやすさ」という、都市がもつべき基本的な課題の視点に加え、現代の社会潮流から予想される、これからの都市のもつべき役割という視点から「時代の要請」に対応していく、という課題を見出すことができる。

その一つとして「個性的であること」が求められている。まちづくりにおいて、都市が持つ資源を活かしたアイデンティティ（個性）づくりが課題となる。本町においては、空港を持ち、さらに航空宇宙分野という先端技術産業が立地すること、また名古屋大都市圏の台所を預かる食料品の市場という特質も持っていることから、こうした特質を伸ばすまちづくりが課題である。

また二つめとして、地球環境の保全を意識したまちづくりが求められている。二酸化炭素の排出量を抑えるという視点からは、自動車に過度に依存しないまちづくり、また二酸化炭素の吸収機能、地表温度の低下機能の面からも農地、緑地の保全が課題となる。

三つ目としては、「交流による活力」が求められていることが挙げられる。産業活性化という面からの交流機能（商業・レクリエーション・文化機能等）に加え、コミュニティの活性化、都市の個性の確立という面からも、本町がもつさまざまな産業、文化的資源が交流を呼び覚ましていくことが課題となる。

- 課題：都市の「個性」の確立
- 課題：環境負荷の低いまちづくり
- 課題：交流を呼び起こすまちづくり