

# 豊山町都市計画マスタープラン (素案)

平成21年12月

豊山町





# 目 次

## 序 章 はじめに

1. 都市計画マスタープラン改訂の背景…………… 1
2. 都市計画マスタープランのあらまし…………… 2
3. 都市計画マスタープランの目標年次…………… 4

## 第1章 豊山町の現況と課題

1. 豊山町の歴史・概要…………… 5
2. 豊山町の広域立地特性…………… 6
3. 都市の現況と課題…………… 7
4. 町民アンケートからみた都市整備のニーズ…………… 16
5. 社会潮流…………… 18
6. 上位計画・関連計画の概要…………… 20
7. まちづくりの基本課題…………… 23

## 第2章 全体構想編

1. まちづくりの基本理念・都市計画の目標…………… 25
2. 将来フレーム（都市計画の数値目標）…………… 27
3. 将来都市構造…………… 30
4. 土地利用の方針…………… 39
5. 都市施設（道路交通体系）の整備方針…………… 50

6. 都市施設（公園緑地）の整備方針	54
7. 都市施設（河川・下水道）の整備方針	60
8. 市街地整備の方針	62
9. 景観形成の方針	65
10. 環境共生・防災・人にやさしいまちづくりの方針	68
11. 住民参加・地域協働に関する方針	71

### 第3章 地域別構想編

1. 地域別構想の策定方法と地域区分	73
2. 新栄小学校区	75
3. 豊山小学校区	80
4. 志水小学校区	85



# 序 章 はじめに





---

# 序章 はじめに

---

## 1. 都市計画マスタープラン改定の背景

豊山町都市計画マスタープランは、平成22年を目標年次とする法定計画として平成5年6月に策定し、これにもとづき豊山町のまちづくりを推進してきました。この間、平成17年2月には、本町の都市構造・経済に大きな影響を与えていた名古屋空港の機能転換が行われ、加えて、近年の少子高齢化の進行など、社会経済情勢に大きな変化が見られています。このような変化に対応した新たなまちづくりの方向性を明らかにすることが求められています。

### 1) 社会・経済情勢の変化と都市計画制度の変化

自治体を取り巻く社会情勢として、少子高齢化と人口減少社会の到来、地方分権の進展と住民参画・協働意識の高まり、地域経済を取り巻く環境の変化、地球環境問題、価値観や生活様式の多様化、安全・安心意識の高まり、情報化の進展、教育に対する関心の高まりなど、さまざまな変化がみられます。

こうした社会・経済情勢を反映して、平成10年に分権一括法による都市計画法の改正が行われ、都市計画に関する事務は原則として自治事務となり、市町村が主体的に都市計画を進めていく仕組みが整えられました。また、平成12年には社会・経済情勢に対応するべく都市計画法の再度の改正が行われ、平成14年には住民による都市計画提案制度の創設等、住民参加型のまちづくりへの転換が明確となりました。更に平成18年には人口減少・超高齢社会の到来に備え、既存ストックを活用したコンパクトなまちづくりを進めるための改正も行われています。

### 2) 名古屋空港の機能転換

平成17年2月の中部国際空港の開港に伴い、名古屋空港は県営空港として小型航空機中心の「都市型総合空港」へ機能転換が行われ、これにより地域経済・雇用・財政などへ急激かつ直接的に影響を及ぼすことが明らかとなりました。本計画の背景が大きく変化したことから、旧名古屋空港用地を中心として新たに地域振興に資する土地利用転換を誘導するために、平成17年3月と平成21年3月の2回、都市計画マスタープランの一部改訂を行ったところです。

こうした本町を取り巻く変化に対応した、新しい豊山町のまちづくり方針を定めるため、地域住民の参加を前提とし、現行都市計画制度のあり方、愛知県の都市計画の見直し方針等との整合を図りながら、豊山町都市計画マスタープランの全面的な見直しを行うものです。

---

## 2. 都市計画マスタープランのあらまし

### 1) 都市計画マスタープランとは

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に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として豊山町がとりまとめたものです。町の上位計画である「第4次豊山町総合計画」や愛知県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」等の計画に即し、概ね20年後の都市が目指すべき姿を展望しながら、概ね10年を目途とし、それを実現していくための主な方策を明らかにした計画といえます。

### 2) 都市計画マスタープランの構成

本マスタープランは、大きく分けて以下の3編により構成されています。

#### <第1章 豊山町の現況と課題>

本町の都市計画及び社会資本整備等の実態を把握し、都市計画上の課題を示しています。

#### <第2章 全体構想編>

豊山町全体の将来像を明らかにし、土地利用、都市施設及び市街地開発事業等に関する全体的な方向性を示しています。

#### <第3章 地域別構想編>

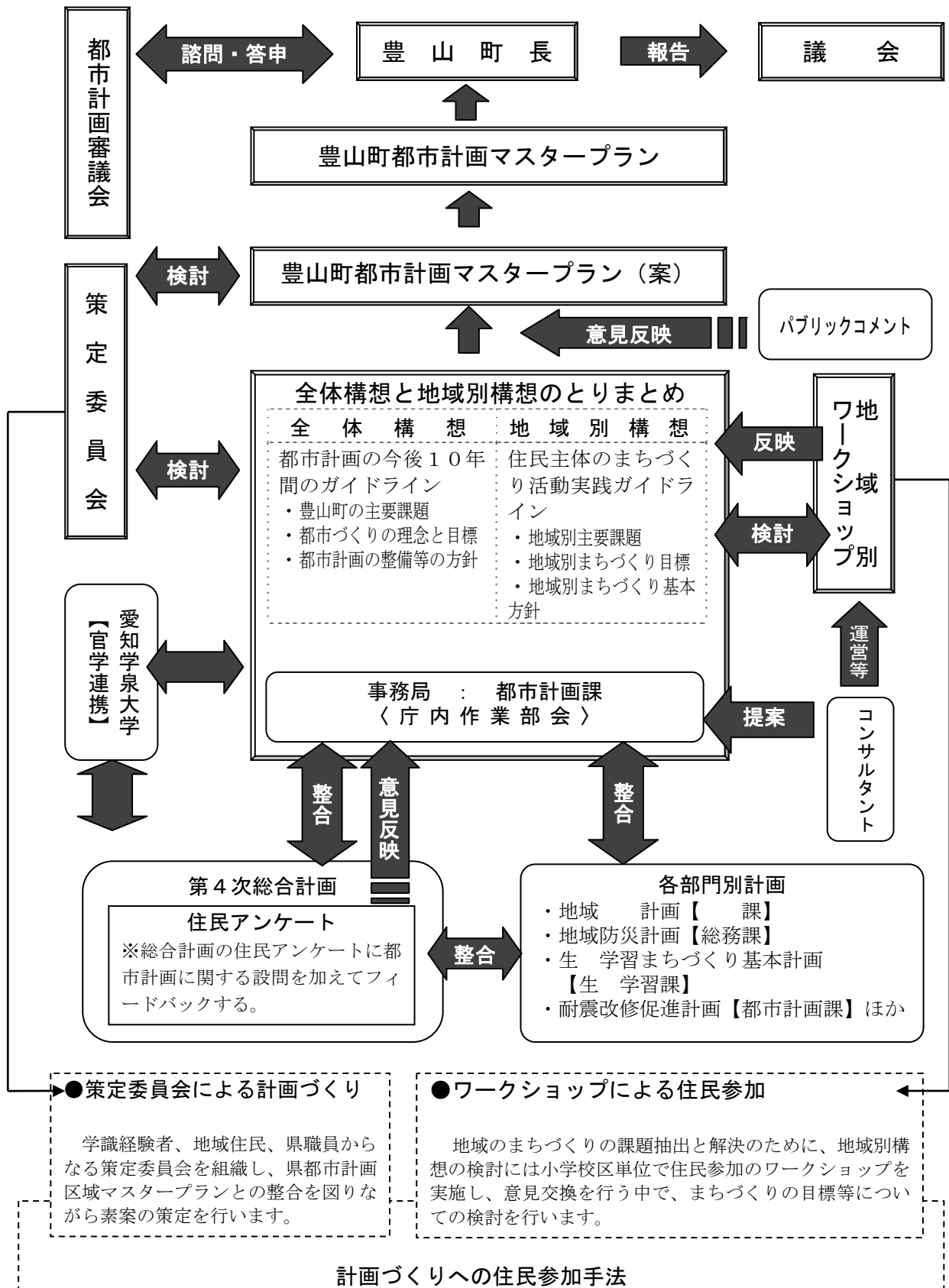
町域を3つの地域に分け、それぞれの地域特性に応じた実践的なまちづくりの方針を示しています。

### 3) 都市計画マスタープランの策定方法

都市計画マスタープランの検討にあたっては、協働によるまちづくりを進めるため、職員に加えて学識者、公募町民等からなる豊山町都市計画マスタープラン策定委員会を組織し進めます。

また、地域別構想に関しては、公募町民等により構成される地域別懇談会を開催し、ワークショップ方式により、地域の特性や課題、地域ごとのまちづくりのアイデアを抽出したうえで、構想の策定を行います。

【策定体制】



---

### 3. 都市計画マスタープランの目標年次

「都市計画運用指針」（平成18年 国土交通省）によれば、県が定める「都市計画区域マスタープラン」においては、概ね20年後の都市の姿を展望した上で都市計画の基本的方向を定めるとともに、市街地の規模や都市施設、市街地開発事業については、概ね10年後の将来予測を行い、整備の目標を示すこととされています。

この方針を受け、本マスタープランは現在愛知県において策定中の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と整合を図るため、基準年次を平成22年とし、10年後である平成32年（西 2020年）を目標年次として設定します。なお、必要に応じて適 補足改定を行うものとします。

# 第 1 章 豊山町の現況と課題



# 第1章 豊山町の現況と課題

## 1. 豊山町の歴史・概要

### 1) 都市の沿革

- 明治39年に豊場村・青山村の2村が合併し、豊山村が誕生
- 第2次世界大戦末に名古屋空港の前身となる陸軍小牧飛行場が完成、昭和32年には中部圏の空の玄関となる名古屋空港として開港した
- 戦後、三菱重工業(株)小牧南工場が立地したことで、「航空産業の拠点」となる
- 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展、また同時期に土地改良事業が行われ、国道41号、主要地方道春日井稲沢線が開通
- 昭和47年4月1日町制施行
- 昭和58年に名古屋市中心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る
- 平成17年の中部国際空港の開港にあわせて、名古屋空港は小型機を中心とした都市型総合空港の県営空港として再出発

本町は面積6.19km<sup>2</sup>、総人口14,564人(平成21年11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。

本町内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。そして平成17年2月、中部国際空港の開港と同時に、小型機を中心とした都市型総合空港の県営空港として再出発しました。

### 2) 市街地形成の推移

- 古くからの既成市街地を中心として、その周辺ににじみだすように新市街地を形成
- 名古屋市に隣接する町南部では、近年の市街化動向が顕著

本町の市街地は、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展したことによって形成されました。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市中心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。

国道41号から県道名古屋空港中央線を経由する名古屋空港間は、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が形成されています。

---

## 2. 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物流の結節機能を持つ

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、北名古屋市に隣接しており、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、本町の北東部には県営名古屋空港が立地し、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を担う位置にあります。

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。



### 3. 都市の現況と課題

#### 1) 都市機能

##### (1) 人口・世帯・住宅

###### 現 況

###### 課 題

###### 【人口・世帯数と年齢構成】

- 昭和40年代に名古屋市のベッドタウンとして人口が増加、その後、昭和50年代以降人口は概ね1万3千人台で推移していましたが、数年前より微増傾向に転じています。しかし、今後は大きな人口の増加は見込まれない状況となっています。
- 世帯規模の縮小（核家族化）により、世帯数は年々増加傾向にあります。
- 既成市街地では人口が横ばいもしくは減少動向にある一方、都市的未利用地が多く残された地区では人口増加動向が顕著となっています。
- 高齢化は進んでいますが、平成17年の65歳以上の構成比は15.3%となっています。愛知県全県や尾張地域の平均との比較では高齢化率は低くなっています。

- 人口の推移に関しては少子高齢化による「高度成長期」から「成熟期」へと移行していると考えられます。一方、核家族化の進行により世帯数は依然として増加していることから、良質な住宅と宅地の計画的な供給が求められています。
- 高齢化の進展とともに、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、自然資源を守ることが求められます。
- バランスのよい人口構成を今後とも保つためには、若い世代の流入が期待できる、新たな住宅・宅地の供給が求められます。また、子育て世代の暮らしやすさ等にも配慮が必要となります。

###### 【人口密度】

- 既成市街地では比較的人口密度が高くなっています。

- 人口が集中する地域では、集中的に都市基盤整備を進める必要があり、道路、公園、下水道の整備促進が求められます。

###### 【住宅】

- 持家と借家の比率は概ね半々となっていますが、平成2年と平成17年の比較では、持家の比率が漸増となっています。
- 一戸建世帯と長屋・共同住宅世帯は概ね半々となっていますが、平成2年と平成17年の比較では、長屋・共同住宅世帯の比率が高くなっています。
- 共同住宅では、1・2階建、3～5階建世帯が3割、6階建世帯が4割となっていますが、3～5階建の比率が漸増となっています。

- 名古屋都心部と比較すれば戸建住宅の比率が高く、持家ニーズに対応する良質な住宅と宅地の計画的な供給が求められています。
- 共同住宅世帯の比率が増加傾向であることから、戸建住宅と共同住宅の混在による日照等の環境問題への対応が求められます。

## (2) 産業

### 現 況

#### 【事業所数】

- 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ります。
- 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ます。
- サービス業は平成11年以降増加傾向、卸売・小売業は減少傾向にあります。

#### 【農業】

- 昭和60年以降、農家数は一貫して減少していますが、平成12年以降は下げ止まりとなっています。  
農家の約9割は第2種兼業農家であり、経営耕地の9割が水田、規模については零細経営といえます。
- 経営耕地面積は農地転用、耕作放棄によるもの等から、年々減少傾向にあります。農地転用による減少は、毎年概ね1～2ha程度となっています。

#### 【製造業】

- 従業者数、製造品出荷額（※推定）のシェアからみて、輸送機械（航空機製造）関連の製造業が本町の代表的な産業となっています。これに次いで、名古屋市中心卸売市場北部市場関連の食料品製造業が、従業者、出荷額でシェアが高くなっています。
- 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ります。しかし、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した場合、低い水準となっています。

### 課 題

- 事業所数が減少傾向にあることから、地域活性化に向けた産業振興策が求められています。また、新しい事業所の誘導を進めるためには、事業所の閉鎖、業態の変化による既存の産業用地の土地利用転換に適切に対処することが必要です。

- ほとんどが兼業農家であり、高齢化も相当進んでいるため、今後の後継者の確保と今日的な農地保全の手法の確立が求められています。
- 農地環境の保全と、計画的な市街地への誘導の両面から、農地転用に伴う土地利用の適正化が求められています。

- 航空宇宙産業の既存集積と、空港が立地するという優位性を活かし、「航空・宇宙」分野に特化した産業誘致が期待されます。同時に、産業用地の選定と産業立地に向けた受け皿の整備も必要となっています。

---

現 況

【商業】

- 卸売業は、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となっていますが、平成3年以降徐々に事業所数が減少し、従業者数、販売額も平成11年以降減少傾向にあります。
- 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で高い水準にあります。小売吸引力も高くなっていますが、平成11年以降では減少傾向となっています。  
売り場面積は増加し、店舗の大型化も進んでいます。販売額や雇用増加には結びついていません。

課 題

- 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していることから、その特質をまちづくりへ活かすために、卸売・小売ともに既存資源を活用した振興策が求められています。
- 空港機能の転換により、商業の構造も変化しています。旧空港地域に立地した大規模集客施設による商業吸引力を高めながら、一般小売・飲食の集積を図り、住民の日常生活の利便性を高めることが求められます。

## 2) 都市構造・社会資本整備

### (1) 土地利用

#### 現 況

##### 【土地利用・建物用途別建築物】

- 既成市街地では住宅地が連続していますが、新市街地では農地（都市的未利用地）と住宅地が混在しています。
- 町域の概ね3割を県営名古屋空港と航空自衛隊小牧基地の区域が占めています。  
旧名古屋空港の時代には空港利用者を対象とした民間駐車場が空港周辺に多数立地していましたが、空港機能の転換により、駐車場から宅地への転換が進み、土地利用の流動化が見られます。
- 空港に隣接して航空機製造の大規模工場が立地しています。
- 国道41号、主要地方道春日井稲沢線に沿って商業、業務施設が混在しています。名古屋市中心卸売市場北部市場の周辺及び沿線道路には、流通関連の業務施設、サービス施設が集中しています。
- 豊場地区西部と青山地区北部の市街化調整区域は、水田としての利用がなされていますが、近年、業務用地としてスプロール的に農地転用・開発される例も目立ってきています。

#### 課 題

- 市街化区域内農地を計画的に都市的な土地利用に誘導することが求められています。
- 空港機能の転換により影響を受けている周辺の土地利用転換にあたり、適正な土地利用を誘導する手法を明確にする必要があります。
- 隣接する住宅地域の居住環境の調和を図りながら、町の基幹産業である航空宇宙産業に関連した産業立地を誘導することが求められます。
- 町南部地域や国道41号沿道における住宅と工業系・物流系の土地利用混在の解消が求められます。
- 第2種兼業農家が大多数を占めていることから、市街化調整区域内の農地保全と産業立地用地としての開発との調和が必要となっています。

##### 【規模別土地利用】

- 住宅の規模では、一部にミニ開発による狭小な住宅がみられます。
- 大規模な工業系・物流系土地利用では、名古屋空港に隣接する三菱重工業（株）小牧南工場と名古屋市に隣接する名古屋市中心卸売市場北部市場があります。一方、小規模な工場、倉庫等は工業系用途地域に限らず住居系用途地域内にも混在がみられ、特に町南部の名古屋市に接した地域に多くみられます。
- 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ます。また、旧国際線旅客ターミナル跡地には大規模集客施設が立地しています。

- 狭小な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求められます。
- 町南部や国道41号沿線では、住宅と工業系・物流系土地利用の混在がみられることから、土地利用の純化が求められます。
- 町民の日常生活に密着した商業機能の確保と、大規模集客施設の吸引力を活用した、幹線道路沿道の商業立地の促進が求められます。
- また、幹線道路沿道における無秩序な商業立地を避けるため、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が必要となっています。

---

現 況

【高さ別土地利用】

- 町内の住宅はほぼ平屋建、2階建が大半を占めていますが、町南部においては、高さが概ね20mを超える中高層住宅の立地が目立ってきています。

高度地区(第2種高度地区:高さ規制20m)の指定の効果により、指定前に建築された1棟を除いて、高度地区指定区域内には高層建築物はみられません。しかし、高度地区隣接区域では高層建築物は多くみられます。

- 商業施設、工場ともに概ね2・3階建となっています。

課 題

- 高層住宅の立地により隣接する戸建住宅との間に高さの混在が発生し、住環境への影響が生ずる恐れがあることから、高度地区の規制の運用を的確に行う必要があります。

## (2) 都市施設

### 現 況

#### 【道路整備状況】

- 本町の広域交通網は、南北軸の名古屋高速1号小牧線と国道41号、東西軸の主要地方道春日井稲沢線により骨格が形成されています。また、本町の市街地の骨格をなす道路軸としては、県道名古屋豊山稲沢線、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、空港中央線等があり、これらにより幹線道路ネットワークが形成されています。
- 自動車専用道路は整備済、都市計画道路は9割が整備済であることから、幹線道路の整備率としては高い水準にあります。
- 町道は多くは幅員8m未満の道路であり、特に既成市街地では幅員4m程度もしくはそれに満たない狭あいな道路が多くみられます。
- 小ゾーン単位での道路率は、幹線道路を含まないゾーンでは多くが道路率15%未満であり、青山地域の既成市街地の一部では10%に満たない地区もあります。



### 課 題

- 幹線道路ネットワークが概ね整備されていますが、それを補完する既成市街地内の道路の機能強化が必要となっています。
- 特に既成市街地内の道路は狭あいな道路が多く、地域内の生活交通（自動車、自転車及び歩行者）の利便性、安全性を図るための道路整備が必要となっています。

#### 【公園緑地整備状況】

- 規模の大きな公園として、平成17年に神明公園（地区公園）を整備しました。また、公園隣接地では、中核的広域防災拠点の誘致が検討されています。
- 大規模集客施設に隣接して平成20年には林先公園（街区公園）が整備されました。
- これ以外に都市公園（住区基幹公園、都市基幹公園等）はありませんが、地域の子供の遊び場として、小規模な児童遊園が整備されています。
- 公共施設緑地としては、グラウンド、学校、緑道が町内に分布しています。
- 公園緑地を補完する民間の緑、オープンスペースとしては、既成市街地に点在する社寺境内地の境内林が身近な緑として機能しています。



- 神明公園への安全なアクセス整備が求められています。
- 児童遊園を拠点とした整備、もしくは新たな整備によって、既成市街地内でのオープンスペース確保が求められています。
- 社寺境内林を身近な緑地資源、オープンスペースとして捉え、保全と活用を図ることが必要となっています。

## 現 況

### 【下水道・河川の現況】

- 平成14年より下水道の整備工事を開始し、平成20年には一部地域で供用開始したところです。整備率としては約40%、接続率としては約20%にとどまっています。
- 一級河川大山川、準用河川久田良木川、堂前川、境川が町域を流れていますが、河川整備としてはほぼ完成しています。なお、大山川の一部堤内を緑道として整備することで、水と緑に親しむ空間を形成しています。

## 課 題

- 公衆衛生の向上、河川・水路の水質保全の面から、早期の下水道整備促進が求められています。
- 大山川緑道を活用した、水と緑のネットワーク形成が望まれます。  
河川沿いの道路を活用し、歩行者、自転車が利用しやすい道路整備、景観整備が求められます。
- 水と緑のネットワーク形成には、河川の軸のみならず、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必要です。

### 3) 住民移動

#### (1) 交通

##### 現 況

##### 課 題

##### 【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となっています。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くなっています。
- 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ます。

- 骨格的幹線道路網は概ね完成しています。新しい大規模集客施設の立地に伴い、自動車交通の状況に変化が生じていることから、この変化に対応した道路整備の在り方を検討することが必要となっています。
- 幹線道路の整備率の高さと比べ、市街地内の生活道路の整備が不十分といえます。また、大規模集客施設関連の交通が既成市街地内に流入しないような対策と交通環境の整序も必要となっています。

##### 【公共交通・通勤通学流動】

- かつて名古屋空港は年間約1千万人を超える利用者がありましたが、機能転換後の県営名古屋空港の利用者は年間約40万人程度へと大きく減少しています。
- 唯一の公共交通であるバス路線も空港の機能転換と同時に再編が行われました。これにより名鉄バスとあおい交通のバス路線を残すのみとなっています。  
町が運行委託するとよやまタウンバスは、町と小牧市、名古屋市を結ぶ路線として活用されています。
- 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、次いで春日井市、小牧市、北名古屋市間の流動が多くなっています。

- 「都市型総合空港」の特徴を活かした地域間の交流機能を活発化させるためにも、公共交通の更なる充実を促す取り組みが求められます。
- 通勤通学を始め町民の足となるバス交通の運行便数の確保、改善、ルート最適化などの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必要となっています。
- 平坦な地形、また小規模でまとまりのある町域という特質を活かし、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減する取り組みが求められます。



## 4) 防災

### (1) 都市防災

#### 現 況

##### 【木造率・非耐震建築物の分布】

- 既成市街地を中心に老朽の木造住宅の比率が高い傾向にあります。また非耐震建築物の分布も概ね同様の傾向にあります。
- 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）では、豊山小学校、豊山中学校周辺の既成市街地を「重点的に耐震化を進める区域」として設定しています。

#### 課 題

- 既成市街地を中心として、建築物の耐震、耐火性を向上させるのみでなく、狭あい道路の改善や、避難場所や地域の児童遊園への避難路の確保などの総合的な防災対策が求められます。

##### 【災害時避難地の指定状況】

- 愛知県地域防災計画により国道41号を始め4路線が幹線道路として、第1次、第2次緊急輸送道路として指定されています。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ります。

- 地震発生時に通行を確保すべき道路については必要な改善を行う必要があります。
- 空港機能を活用した中核的広域防災拠点の整備に向けた取り組みの強化が求められます。

## 4. 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」の策定にあたり、広く町民の皆さんよりご意見やご要望をいただき、計画づくりに活用するために町民アンケートを行いました。その結果、次のようなニーズが把握できました。

### 【施策の重要度】

重点的に取り組むべきまちづくり施策としては「公共交通」「生活道路」「下水道」が挙げられています。

### 【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施策として、町民ニーズの高いものは「土地利用」「市街地整備」「道路」「公園」「防災」「産業」「地球温暖化対策」が挙げられています。

#### 将来の土地利用の在り方

- ・身近な利便施設の立地
- ・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

#### 都市施設の整備に関して

##### ■ 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

##### ■ 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

##### ■ 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

#### 産業のあり方に関して

- ・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

#### 地球温暖化対策について

- ・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

## 【施策の重要度】

重点的に取り組むべきまちづくり施策としては「公共交通」「生活道路」「下水道」「防災」「防犯」「省エネルギー」などが挙げられています。

### ※施策の重要度の検討について

下図において、「A重点課題」(グラフ左上の領域)に位置する施策は、「住民にとって重要度が高いと認識されているが、現状の取り組みに対する満足度が低い」と評価されるものであり、重点的に取り組むべき施策と判断されます。これらのうち、特に都市計画の取り組みに関連が深い事項を抽出したのが、上記に挙げた施策といえます。

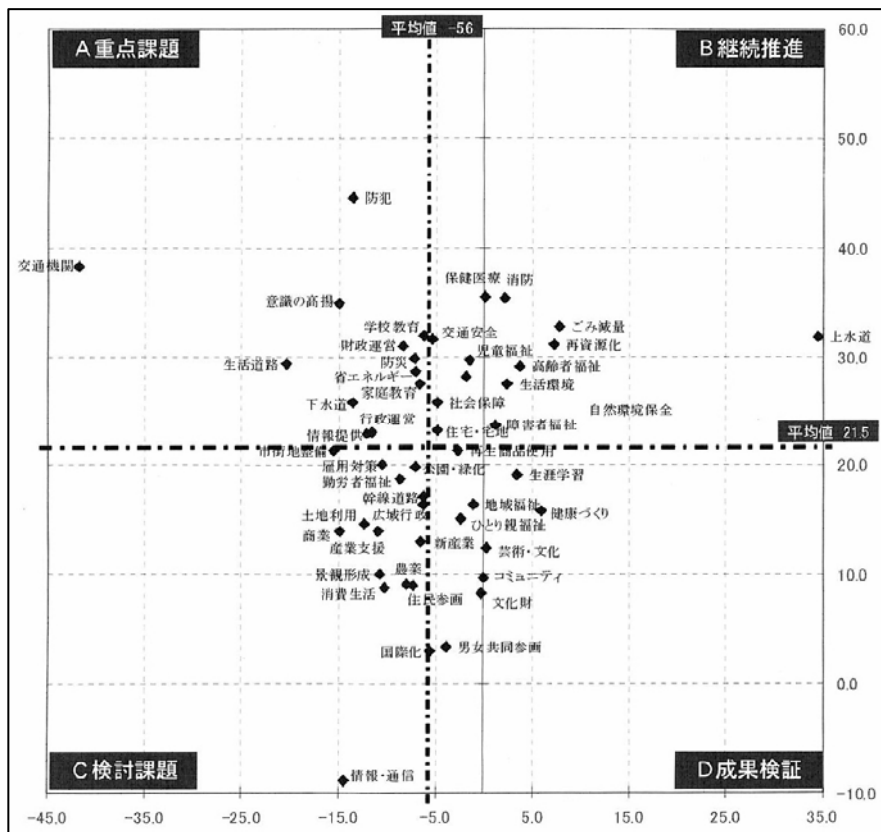


表. 満足度指数と重要度指数による施策評価の考え方

重要度指数	A 重点課題	B 継続推進
高	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	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	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	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
	満足度指数	

---

## 5. 社会潮流

### 1) 少子高齢化と人口減少社会

日本の人口は平成18年に減少に転じ、将来的にも減少することが予測されています。本町においては、昭和50年より1万3千人台の人口のまま推移するという、名古屋市隣接の自治体にあつては非常に特異な人口推移をしてきました。しかし、名古屋空港の機能転換を境として、この数年は漸増傾向に転じていますが、一時的な現象であると考えられます。長期的には現在の人口規模で安定的に推移するものと考えられます。また、確実に高齢化と世帯の小規模化は進んでおり、高齢単身世帯や高齢夫婦世帯、核家族世帯、単独世帯の増加等への世帯構成の変化が見られ、都市生活に対する多様なニーズや高齢者世帯への対応が必要です。

このように長期的な人口の停滞や将来の人口減を視野に入れ、市街地の質的充実や人々の生活を重視したまちづくりへと転換していく必要があります。

### 2) 地球環境にやさしい環境負荷の低減

地球温暖化、酸性雨、オゾン層の破壊など地球規模の環境問題がますます深刻化する中で、これらの環境問題へ対処するとともに、快適な生活環境を維持していくための取り組みが求められています。

この環境問題に対する意識も従来と比較すると相当の高まりを見せ、住民の自主的な環境活動も活発化しています。こうした取り組みを後押しするためにも、地球環境を意識したまちづくりへの工夫が必要です。

### 3) 住民参画と協働のまちづくり

ボランティア意識の高まりにより、双方向での行政への関わりが可能な状況ができつつあり、行政への住民参画と協働の重要性はますます高まっています。

厳しさを増す地方財政の中で、多様化・高度化するニーズに対応するためには、地域に根ざした個人、団体、企業と行政が連携し進めなくてはなりません。

まちづくりにはその一翼を担う「新たな公」の形成や地域協働を支援する仕組みが必要です。

---

#### 4) 安全・安心への意識の高まり

大規模な地震の発生が懸念されていることに加え、毎年、台風等による局地的な豪雨被害が相次ぐことから、防災への意識は相当高まっています。

また、全国的に犯罪が増加傾向にあり、凶悪化、低年齢化もより深刻化しているといわれています。また、交通事故も悪質化の一途をたどり、犯罪や事故への不安は増大しています。

一方、都市化の進展に伴うコミュニティ意識や地域の連帯感の薄れなどにより犯罪抑止機能が低下しており、地域における防犯意識の向上や連帯感の強化が重要です。

#### 5) 個性的な地域づくり

これまでの経済性、効率性、機能性を重視したまちづくりから、まちの歴史や文化といった個性への関心が高まっています。個性的な地域づくりには、地域の活力が必要であり、既存の文化・産業を継承するのみでなく、新しくにぎわいや産業を創出し、町の個性化を促進する取り組みが必要です。

---

## 6. 上位計画・関連計画の概要

本町のまちづくりの指針となる豊山町第4次総合計画は、自治体のあり方の変化と近年の人口減少、少子高齢化、環境問題の深刻化、安全や健康への意識の高まりなどの社会情勢や住民意識が大きく変化を背景として、平成22年度（2010年度）から平成31年度（2019年度）の10年間を計画期間として策定しています。また、愛知県では平成32年を目標年次とする都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）を公表し、広域的な見地から、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともにその実現に向けた道筋を明らかにしています。

これらの上位計画・関連計画に即して都市計画マスタープランを策定することとします。

### 1) 豊山町第4次総合計画

#### ■ 目標年次

平成31年度

#### ■ まちづくりの基本理念

小さくて キラリ と輝くまちづくり

#### ■ 町の将来像

にぎわい と やすらぎ のアーバンビレッジ

#### ■ 将来人口・世帯数

平成31年 人口 14,800人 世帯数 6,200世帯

#### ■ 土地利用構想

##### ・ 土地利用の基本方針

土地は、住民生活や経済活動の基盤となるものであり、地域の個性や魅力を生み出す源泉にもなる将来へ引き継ぐべき限られた貴重な資源です。まちの将来像を実現するために、これまでの土地利用を基本としながら、次の視点に留意し適正な土地利用を進めます。

##### ・ 3層構造の土地利用を基本とした、限られた土地の有効活用

本町の土地利用は、国道41号の沿道及び西側の産業用地、町中央部の住宅市街地、東側の空港及び航空関連産業用地の3層構造を形作っています。今後もこの土地利用構造を基本として、限られた土地の有効活用を図ります。

##### ・ 空港の立地や機能を最大限に生かした土地利用

本町の土地の3分の1を県営名古屋空港が占め、その立地や機能がもたらす効果を他の町内土地にも波及させ、まちの活力や魅力の向上、住民生活の質の向上に有効に生かしていくことが重要です。そこで、空港及び空港周辺の計画的な土地利用を目指します。

##### ・ 都市と自然の調和・共存

農地や水面などの自然的な土地利用は、まちにうるおいをもたらし、人に癒しを与える大切なものであり、将来の子孫に継承すべき貴重な財産であることを深く認識し、農地や水面などの自然と居住環境、産業環境の調和を図り、都市と自然が共存した土地利用を進めます。

---

## 2) 名古屋都市計画区域マスタープラン

### ■ 目標年次

平成32年

### ■ 都市づくりの基本理念

高次都市機能と学術・文化・研究開発機能を擁した、

世界と交流する環伊勢湾地域の中核都市づくり

### ■ 将来都市像

- ・ 広域交通体系により、国際的・広域的な人・モノ・情報の多様な交流が進み、都市機能を相互に補完して新たな活力を生み出しています。
- ・ 陸海空の交通結節機能や広域交通体系による利便性をいかし、次代を担う先端産業や高付加価値産業が数多く立地しています。

### ■ 都市づくりの目標

- ・ 人口動向等を踏まえた住居系市街地の形成
- ・ 都市機能の立地・誘導
- ・ 広域交通体系及び公共交通網の構築
- ・ 産業動向等を踏まえた工業系市街地の形成
- ・ 環境負荷が小さく、防災性が高い都市の構築

## 3) 名古屋空港の機能転換後の役割と課題（参考）

### (1) 県営名古屋空港の役割

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ました。

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ました。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」の役割とされています。

---

---

## ■ 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ニティ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、互いの機能を補完・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ものと考えられます。

## ■ 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。

## (2) 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、空港関連事業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。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が検討されています。

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。



---

## 7. まちづくりの基本課題

これまで、本章では本町の歴史、広域立地特性、現況と課題、町民アンケート結果、社会潮流を確認してきました。これにより導き出される重要な課題を整理すると次の3つの視点と7つの基本課題としてまとめられます。

### ■ 視点—1：「活力」

名古屋空港の位置付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といえます。本町に存する資産である名古屋空港、航空宇宙産業、名古屋中央卸売市場北部市場といった特別な交通基盤や産業集積を活かし、研究開発、生産、流通、そして交流といったさまざまな機能の活性化を図ることが求められています。

また、さまざまな世代の住民が暮らし続けられるまちづくりも都市の持続的な活力を支えるもうひとつの重要な要素といえます。このように、「豊山町の活力を高める」という視点には、産業基盤のより一層の充実と、人口の確保という2つの課題が含まれています。

課題① 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② 都市の持続性を担う人口の確保

### ■ 視点—2：「暮らしやすさ」

従来町民が今後も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」は不可欠となっています。

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造られた農道ネットワークを骨格として、十分な都市基盤施設がないままスプロールの市街地が広がってきました。同時に建築物の用途の混在、高さの混在は、日常生活における「暮らしやすさ」という視点からは非常に大きな問題点としてとらえることができます。

また、自然災害、火災、犯罪等に対する安全性や食の安全性などの「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では改善の余地が大きく、重要な課題としてとらえることが必要です。

課題③ スプロールの市街地の住環境改善と良好な市街地への誘導

課題④ 「安全・安心・便利・快適」なまちづくり

---

### ■ 視点—3：「時代の要請」

「活力」「暮らしやすさ」という、都市が持つべき基本的な課題に加えて、現代の社会潮流から導き出される、「時代の要請」という視点が必要といえます。

その一つは「個性的であること」です。まちづくりでは、都市が持つ資源を活かしたアイデンティティ（個性）づくりが課題といえます。本町は、空港の大部分を擁し、更には空港に関連のある航空宇宙産業の先端技術が集積し、一方名古屋大都市圏の台所を預かる食品卸売市場が立地するという、きわめて稀な特性を持っています。こうした特性・特質を伸ばすようなまちづくりを行うことが求められています。

二つ目として、地球環境の保全を意識したまちづくりが必要であるということです。地球温暖化防止のため、二酸化炭素の排出量を抑えることが求められていますが、そのためには、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、残された農地、緑地の保全が課題といえます。

三つ目として、「交流による活力」が必要であるということです。まちの活性化には人の交流機能の充実が必要です。産業活性化には「人・もの・情報」の交流・移動が不可欠であり、生活の充実には「買い物・憩い・遊び・文化・コミュニティ」の要素が重要といえます。

都市の個性の確立には、本町の持つさまざまな立地、産業、文化資源の条件を伸ばしていくことが求められています。

- 課題⑤ 都市の「個性」の確立
- 課題⑥ 環境負荷の低いまちづくり
- 課題⑦ 交流を呼び起こすまちづくり

## 第 2 章 全体構想編



---

## 第2章 全体構想編

---

### 1. まちづくりの基本理念・都市計画の目標

第4次総合計画では、まちづくりの基本理念を「小さくて キラリ と輝くまちづくり」と定め、まちの将来像を「にぎわい と やすらぎ のアーバンビレッジ」としています。本計画においても町総合計画の考え方を踏襲し、まちづくりの基本理念とまちの将来像を定めることとします。

#### 1) 第4次総合計画で分析した豊山町の特徴

- 自治体としては、県内で最も面積が小さく、財政規模も大きくないが、農地などの緑に恵まれ、住宅地や生活関連施設などがコンパクトにまとまり、豊かな生活空間が広がっている。
- 名古屋市に隣接しているにも関わらず、地域コミュニティを前提とした、住民同士、住民と行政がお互いに顔の見える関係をつくりやすく、地域のつながりが育まれている。
- 県営名古屋空港や名古屋中央卸売市場北部市場など拠点施設が立地し、一方では、先端産業である航空宇宙産業の集積がみられるなど、特徴的な町となっている。

#### 2) 第4次総合計画が定める本町の基本理念と将来像

##### (1) 基本理念

小さくて キラリ と輝くまちづくり

基本理念には、“小さい町”の特徴や利点を活かしながら、豊山町ならではの魅力・特徴にさらなる磨きをかけ、住民と行政、住民と住民、それぞれが交流、協働することによって、誰にとっても住んでいることが心地よく感じられ、住民一人ひとりが輝いていられるまちづくりを進めていくことへの決意が込められています。

##### (2) まちの将来像

にぎわい と やすらぎ のアーバンビレッジ

まちの将来像には、“都市の便利さ”と“おだやかな環境”を兼ね備えた現状を肯定的にとらえ、より一層、磨きをかけることで、住民一人ひとりがそれぞれの暮らしやニーズにあった、落ち着いた楽しい生活を実現できる、“にぎわい”と“やすらぎ”を実感できるアーバンビレッジをめざす決意が込められています。

3) 豊山町都市計画マスタープランの基本理念と目標

第4次総合計画

基本理念：小さくて キラリ と輝くまちづくり

まちの将来像：にぎわい と やすらぎ のアーバンビレッジ



豊山町都市計画マスタープラン

基本理念

活力のある  
まち

暮らしやすい  
まち

時代に向き合う  
まち

目標

- 空港跡地の活用を中心として、新たな産業立地をめざします。
- 空港アクセス道路沿道を中心とした低・未利用地での、新たな都市機能立地をめざします。
- 若い世代の住民の増加による多様な世代が交流し活気ある都市をめざします。

- 交通環境の改善による、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）の充実により「歩いて便利で、楽しいまち」をめざします。
- 身近な緑、農地を活用した「水と緑のネットワーク」を創造します。
- きめ細かい建物立地のコントロールにより、建物用途の混在、住宅とマンションの高さの混在の防止・改善をめざします。

- 「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します。
- 「コンパクトなまち」をキーワードに、身近な緑、水辺の活用、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）の形成をめざします。
- 「食の安全」をキーワードに、北部市場の機能と農地の保全・活用や交流機能育成による「大地の恵み」に親しめる都市をめざします。

## 2. 将来フレーム（都市計画の数値目標）

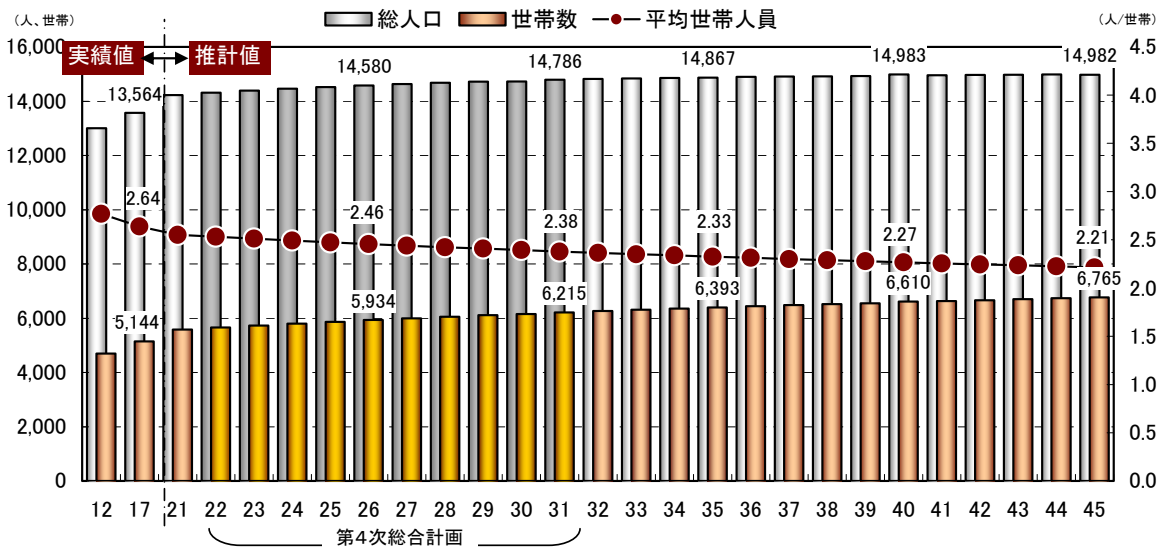
### 1) 将来人口フレーム

目標年次（平成32年）における人口14,800人、世帯数6,200世帯とする

豊山町第4次総合計画での想定人口は、住宅対策や子育て支援対策等を含めて町民の定住促進等を継続的に推進することにより、増加率は緩やかになるものの今後もしばらくは増加を続け、平成31年(2019年)にはおおむね14,800人と推計しています。

また世帯数は、人口と同様に増加率は緩やかになるものの今後も増加を続け、平成31年(2019年)にはおおむね6,200世帯になると見込んでいます。これを受け、本都市計画マスタープランの目標年次である平成32年の人口及び世帯数のフレームをそれぞれ14,800人、6,200世帯とします。(第4次総合計画における平成31年及び35年推計値より比例配分により設定)

図 第4次総合計画における人口、世帯数の推計値



(資料：豊山町第4次総合計画基本構想案)

(平成21年人口は推計値)

## 2) 将来市街地フレーム

将来の市街地フレームのおおむねの規模の想定にあたり、住居系市街地の規模については、豊山町第4次総合計画に基づき設定した将来人口フレームに対応した面積を想定します。商業系、工業系市街地の規模の検討については、商品販売額、製造品出荷額、産業誘導の見通しに対応した面積を想定します。

表 将来市街地フレーム

	現況市街地規模 (H19年)	H32までの 新規土地需要の 推計値	H32までの 実際の市街地 拡大規模	将来市街地規模 (H32年)	備考
住居系市街地	243	(33)	11	254	既存住居系市街地内の低・未利用地と国道41号沿道青山地区(10.5ha)の住居系への変更により人口増へ対応(新規の市街化区域拡大はなし)
商業系市街地	22	(18)	4	26	旧空港区域の大規模集客施設地区(10.4ha)の増加分を国道41号沿道青山地区(10.5ha)の住居系への変更することで当地区を新規に市街化区域へ編入。また、大規模集客施設の南部リザーブ用地(4ha)を広域交流拠点の一層の拡大をめざし基盤整備を行い市街化区域へ編入することで拡大
工業系市街地	84	(22)	22	106	旧空港区域B地区及びC地区、神明、高添地区の約22haにより新規土地需要に対応 既に航空宇宙産業の集積地と隣接する旧空港区域と神明地区では、一層の産業集積が見込まれることから、都市基盤を整備し、計画的に工業系市街地に誘導
計(市街化区域面積)	349	(73)	37	386	

\* 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



---

## (1) 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・未利用地が62haあり、その住居系市街地の市街化促進により収容可能であることから、市街化区域の拡大は行わないこととします。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、自動車関連施設などの立地と、これと調和した住居の環境を保護するための地域として、住居系用途に転換することとします。これにより住居系の将来市街地規模は現況の約243haから約254haに増加します。

## (2) 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は、空港の機能転換以前のフレームとほぼ同じ数値としています。この数値は、現在の商業系市街地の小売商品販売額と既立地の大規模集客施設の事業計画での小売商品販売額とを合算し推計したフレームです。すなわち、現状の商業系用途地域及び商業系市街地の小売販売額を前提として算出したものではありません。

市街化調整区域に既立地の大規模集客施設からは、町の小売商品販売額の約半分を算出すると推計していますので、既に大規模集客施設が立地している旧空港区域の約10.4haについては、都市基盤も整備されていることから、商業系用途により市街化区域へ編入します。この商業系市街化区域の拡大に合わせ、低・未利用地が目立ち、商業系市街地として今後も利用促進があまり見込まれない国道41号沿道青山地区の近隣商業地域約10.5haを、町としての商業地の集約化を図るために住居系用途に転換します。

また、旧空港区域の大規模集客施設を広域交流拠点としての機能を一層充実するために、南部の市街化調整区域を、今後計画的に基盤整備を行い、商業系の土地利用を誘導する地域とします。これにより商業系の将来市街地規模は現況の約22haから約26haに増加します。

## (3) 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が見込まれます。新たに必要とされる22haについては、旧空港区域B地区及びC地区、神明、高添地区において道路等の都市基盤整備を計画的に行い工業系の土地利用を誘導することとします。

このうち市街化区域への新規編入は、旧空港区域B地区及びC地区、神明地区の計約22haとします。これにより工業系の将来市街地規模は現況の約84haから約106haに増加します。

### 3. 将来都市構造

#### 1) 都市構造の基本的考え方

まちづくりの基本理念・目標を具体的な形にあらわし、都市の基本的な構造として示したものが「将来都市構造」です。

第4次総合計画に示された、豊山町のまちづくりの基本理念である「小さくて キラリ と輝くまちづくり」(活力のあるまち・暮らしやすいまち・時代に向き合うまち)を具体化するために、「5つのねらい」と「10の方針」を定めて、都市の基本構造(将来都市構造)を誘導します。

##### ねらい1 ■ 産業立地の受け皿、人口の受け皿をつくる

名古屋市と隣接し、また空港、高速道路に近接するなど、利便性の高い立地条件を活かし、経済的な活力の元となる産業の振興や、コミュニティの活力の元となる人口増加など、都市の持続性を支えるための市街地の基盤を充実させます。

##### ねらい2 ■ 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す

住み続けたいと思えるまちづくりのため、静かで落ち着いた居住環境、日常生活の利便性、災害の危険のない安全なまちをつくります。

##### ねらい3 ■ 空港とのつながりを都市の形として示す

県営名古屋空港を擁するまちとしてのメリットを活かし、航空宇宙関連の産業立地を図る他、既存の施設も活用しながら、広域交流機能、防災機能などを高めていきます。

##### ねらい4 ■ 都市機能をコンパクトに集約する

小さくまとまりのある本町の特色を活かし、拠点や軸を明確にし、都市の機能がコンパクトに集約された都市構造をめざします。また、既存の産業が集積した区域と一体をなす区域の土地活用を図り、市街化区域内の低・未利用地を有効活用することにより、市街化区域の拡大を必要最小限にとどめたまちづくりを進めます。

##### ねらい5 ■ 「農」「食」という視点からのまちづくりを表現する

既存の特色ある都市機能を有効に活かすという視点から、名古屋中央卸売市場北部市場の「食品流通の拠点」という機能を活かします。また、優良な農地については、生産機能に加え、保水機能や都市緑地としての機能からも重要であり、可能な限りその保全に努めます。これにより、身近なところより「農」と「食」という視点でのまちづくりを進めます。

**方針 1 ●広域交流拠点の形成方針**

通勤航空・ビジネス機などの小型機を中心とする都市型総合空港である県営名古屋空港と旧空港区域に立地する大規模集客施設地区には、広域で人・文化の交流の創出に向けた都市機能を集約配置し、拠点を形成します。

**方針 2 ●産業振興拠点の形成方針**

空港と一体化した航空宇宙産業を核として、産業用地を集約配置し、産業振興の拠点を形成します。

**方針 3 ●広域防災拠点の形成方針**

県の広域的な防災拠点形成の方針に従い、空港機能を活かした中核的広域防災拠点を形成します。

**方針 4 ●「食の拠点」の形成方針**

名古屋市中央卸売市場北部市場の特性を活用し、消費者にとってにぎわいと新たな付加価値による「食の拠点」を形成します。

**方針 5 ●幹線道路を活かした土地利用軸の形成方針**

名古屋市中央卸売市場北部市場と広域交流拠点を結ぶ「にぎわいの軸」、広域幹線道路の利便性を活かし、その沿道の土地利用の軸を形成します。

**方針 6 ●日常の生活に密着した拠点と軸の形成方針**

既存の商業、役場をはじめとした公共公益施設の集積を活かし、日常の買い物やコミュニティ形成、文化活動等の拠点と軸を形成します。

**方針 7 ●「自転車・徒歩」の軸の形成方針**

安全で快適に町内を移動できるよう、多くの町民が利用する幹線道路と河川を活用した「自転車・徒歩」の軸を形成します。

**方針 8 ●身近な水と緑の活用方針**

新たに公園を整備するだけでなく、河川や社寺境内林、市街化区域内の農地など、身近な水と緑を活用した市街地内の潤いを創出します。

**方針 9 ●安心して暮らせる住宅市街地の形成方針**

建物用途の純化と、建築物の高さ制限による、静かで安全な、暮らしやすい市街地環境の維持、増進を図ります。

**方針 10 ●農地の保全・活用方針**

市街化調整区域においては、保全すべき農地を明確にしたうえで保全し、市街化区域内の農地については、食の安全への関心の高まりへ対応した地域還元型農業として活用を図ります。

## まちづくりの基本理念（小さくて キラリ と輝くまちづくり）

### 活力のあるまち

- 旧空港用地の活用を中心として、新たな産業立地をめざします。
- 空港アクセス道路沿道を中心とした低・未利用地での、新たな都市機能の立地をめざします。
- 若い世代の住民の増加による多様な世代が交流し活気のある都市をめざします。

### 暮らしやすいまち

- 交通環境の改善による、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）の充実により「歩いて便利で、楽しいまち」をめざします。
- 身近な緑、農地を活用した「水と緑のネットワーク」を創造します。
- きめ細い建物立地のコントロールにより建物用途の混在、住宅とマンションの高さの混在の防止・改善をめざします。

### 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します。
- 「コンパクトなまち」をキーワードに、身近な緑、水辺の活用、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）の形成をめざします。
- 「食の安全」をキーワードに、北部市場の機能と農地の保全・活用や交流機能育成による「大地の恵み」を親しめる都市をめざします。

## 都市構造の考え方

（5つのねらいと10の方針）

### 5つのねらい

- 産業立地の受け皿、人口の受け皿をつくる
- 「暮らしやすさ」「安心・安全」を都市の形として示す
- 空港とのつながり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

### 10の方針

- 広域交流拠点を都市型総合空港である県営名古屋空港と大規模集客施設地区に集約配置する。
- 空港と一体化した航空宇宙産業を核として、産業振興拠点を集約配置する。
- 空港機能を活かした広域防災拠点を配置する。
- 名古屋市中央卸売市場北部市場の特性を活用し、新たな付加価値による「食の拠点」として位置づける。
- 名古屋市中央卸売市場北部市場と広域交流拠点を結ぶ「にぎわいの軸」を形成する。
- 既存の商業、公共公益施設の集積を活かし、日常の買い物やコミュニティ形成、文化活動等の拠点と軸を形成する。
- 幹線道路と河川を活用した「自転車・徒歩」の軸を明確にする。
- 身近な水と緑を活用して市街地内の潤いを創出する。
- 建物用途の純化と建築物の高さ制限による、暮らしやすい市街地環境の維持・増進を図る。
- 市街化調整区域の農地を保全し、市街化区域内の農地は地域還元型として活用する。

---

## 2) 拠点の配置と形成の方針

特色ある機能を集約した都市構造を設定するため、次のように拠点の配置と形成の方針を定めます。

### (1) 広域交流拠点

コミュータ航空・ビジネス機などの小型機を中心とする都市型総合空港である県営名古屋空港を、広域での人・文化の交流の拠点形成を図ります。

旧空港施設を活用し、空港に隣接する特色を持つ大規模集客施設を核として、コンパクトに集約された広域交流拠点を形成し、空港とのつながりを活かした商業、交流産業の活性化を図ります。

これにより、「空港」とのつながりと歴史を継承し、本町が持つ都市の特色を明確にするとともに、名古屋空港の機能転換後も地域の活力を牽引し得る商業機能の維持・増進を図ります。

#### 【配置の考え方】

- ・ 県営名古屋空港を人・文化の交流拠点と位置付けます。
- ・ 旧空港区域に立地する大規模集客施設を中心に拠点を形成します。
- ・ 南側に位置する市街化調整区域の農地は、「リザーブ用地」と位置づけ、今後、広域交流拠点と連携した、地域振興に役立てるための都市的土地利用を図っていくこととします。

### (2) 先端産業振興拠点

空港と既存航空宇宙産業と連坦した産業用地をコンパクトに集約することにより、空港との一体性を活かした先端技術産業を誘致・集積し、名古屋空港の機能転換後も地域の活力を牽引する工業機能の維持・増進をめざし、拠点形成を図ります。

#### 【配置の考え方】

- ・ 既存工業集積ゾーン（航空宇宙産業の集積地区）と旧空港ターミナル地域・青山神明地区・青山高添地区の市街化調整区域に先端産業振興拠点を形成します。

---

### (3) 「食」の流通拠点

既存の特色ある都市機能を活かしたまちづくりを進めるため、名古屋市中心部卸売市場北部市場が持つ「食」の流通拠点としての機能を活かし、多様化を図り、産業としての物流拠点機能と、「食の豊かさ・食の安全」という消費者の視点から、飲食、小売機能が複合した拠点として位置付けます。

#### 【配置の考え方】

- ・ 名古屋市中心部卸売市場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」の流通拠点を形成します。

### (4) 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を形成します。

#### 【配置の考え方】

- ・ 本町の南北方向の幹線道路である（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）名古屋空港線が交差する、伊勢山交差点周辺に地域商業拠点を形成します。

### (5) コミュニティ拠点

役場、社会教育センターなどの公共公益施設が立地する地区をコミュニティ拠点として形成します。神明公園、航空館boonを緑と交流の拠点として形成します。これにより、安心して暮らし続けるための町民コミュニティの拠点、また空港を擁する町としての特色を活かした拠点を形成します。

#### 【配置の考え方】

- ・ 空港への幹線道路である（都）空港中央線沿線の役場、社会教育センターなどの公共公益施設が立地する地域と地区公園である神明公園の2箇所に拠点を形成します。

---

## (6) 広域防災拠点

空港施設、航空自衛隊、民間航空等の輸送機能が一体となった、中部圏の災害時の救援、物資輸送等の中部圏の安全・安心の基礎となる広域的機能を高めます。

### 【配置の考え方】

- ・ 空港と一体的に拠点を形成します。

## 3) 都市機能軸の配置と形成の方針

特色ある土地利用を軸状に集約した「都市機能軸」の配置と形成の方針を以下のとおり定めます。

### (1) 都市のにぎわい軸

「食」の流通拠点である名古屋市中心卸売市場北部市場と、広域交流拠点を結ぶ道路に沿って、日常生活を営むための商業機能を誘導し、町のにぎわいの玄関口にふさわしい、都市のシンボルとなる都市景観づくりをめざします。

### 【配置の考え方】

- ・ 広域交流拠点、地域交流拠点、「食」の流通拠点を結ぶ（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線の沿道に配置します。

### (2) 沿道商業・業務軸

主要な幹線道路の交通利便性を活かし、都市の活力となる産業立地の軸を集約的に形成します。

広域幹線道路である国道41号沿道は沿道立地型の商業・業務機能の立地誘導を図ります。

### 【配置の考え方】

- ・ 国道41号沿道に沿道商業・業務軸を形成します。

---

### (3) 生活交流軸

地域商業拠点、コミュニティ拠点を結ぶ道路沿道及び大山川以北の国道41号沿道に、日常生活の利便性と、文化活動、交流活動の都市機能軸を形成します。またこの軸では、自転車、歩行者交通の安全性を確保します。

#### 【配置の考え方】

- ・ 本町の南北方向の幹線道路である（都）豊山水分橋線沿道と大山川以北の国道41号沿道に軸を形成します。
- ・ 国道41号と名古屋空港を結ぶ（都）空港中央線沿道に軸を形成します。

## 4) 骨格的都市施設の配置と形成の方針

交通体系や河川など、都市の骨格となる施設の配置と形成の方針を以下のとおり定めます。

### (1) 広域交通軸・地域交通軸

主要な幹線道路については、広域的な交通機能、町の骨格を形成する機能、本町の身近な生活の足であるバス路線を支える機能など、役割を明確にしながらか交通軸の体系を構成します。これにより、空港の利用しやすさ、広域自動車交通の利便性の確保とともに、町内において機能的で安全な交通環境を確保します。

#### 【配置の考え方】

- ・ 国道41号及び名濃道路を南北軸として、県域をまたぐ広域交通軸として位置付けます。
- ・ （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付けます。
- ・ 本町の南北方向の幹線道路である（都）豊山西春線、（都）豊山水分橋線を地域交通軸と位置付け、町内の各地域や拠点を結ぶ自転車、歩行者の主軸として位置付けます。

### (2) 水と緑の軸

大山川を水と緑の軸として位置付け、親水性の高い水辺空間の形成と、それに沿って歩行者や自転車が安心して通行できる潤いの空間を形成します。

#### 【配置の考え方】

- ・ 一級河川大山川を主要な軸とします。
-



---

## 5) その他の基本的な方針

その他の市街地及び農地等における基本的な考え方を以下のとおり定めます。

### (1) 住宅地

拠点、軸を除く市街化区域内においては、基本的に暮らしやすい居住環境をもった住宅地としての環境の維持・増進をめざします。建物用途の混在の解消、低層住宅と中高層住宅の混在の防止に努めます。

#### 【配置の考え方】

- ・ 住居系の市街化区域の拡大は行わず、現在の市街化区域内における暮らしやすく安全な市街地形成を図ります。

### (2) 農地

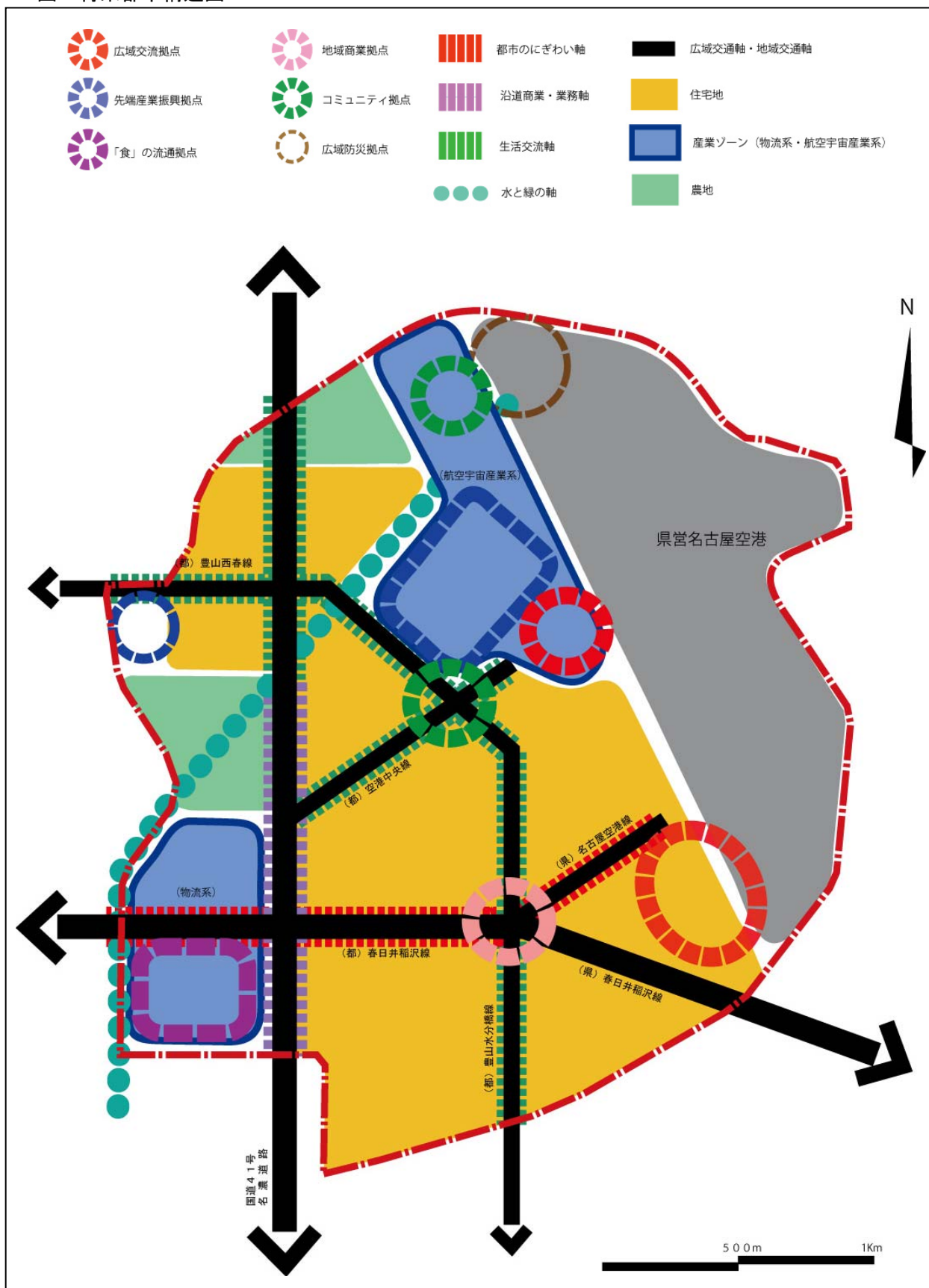
市街化調整区域の優良な農地については、生産機能、保水機能、都市緑地としての機能などさまざまな機能を持つものとして位置付けます。

市街化区域内に残る農地については、住宅地内の緑地空間、オープンスペースとしての役割と食の安全への関心の高まりへ対応した地域還元型農業として活用を図ります。

#### 【配置の考え方】

- ・ 市街化調整区域の農地については、営農を継続する区域と産業振興等に活用する区域を明確にしたうえで保全を図ります。

図 将来都市構造図



---

## 4. 土地利用の方針

### 1) 基本的考え方

#### (1) 住居系土地利用の基本方針

本町の住居系市街地は、土地利用の特性、課題からみて、大きく3種類のゾーンに区分することができます。それら各ゾーンの特性に応じて、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ます。

##### ① 土地利用維持ゾーン

###### ■ 集落の良好な居住環境を守る

古くからの既成市街地は、すでに成熟し、良好な居住環境が保たれた住宅地が形成されています。ここでは、その居住環境の維持・保全を基本とした土地利用を基本とします。

##### ② 土地利用転換促進ゾーン

###### ■ 低・未利用地を活用し、良好な住宅地を計画的につくる

住宅地内に低・未利用地が多く残存する栄・東川地区においては、都市基盤施設の整備を促進し、良好な居住環境をもった住宅地へ土地利用転換を図ります。

##### ③ 土地利用再編ゾーン

###### ■ 建物用途の純化による、暮らしやすい住宅地へ転換する

志水地区など、国道41号に近接し、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の解消に努め、暮らしやすい住宅地として、土地利用の純化を図ります。

#### (2) 商業系土地利用の基本方針

###### ■ 役割を明確にし、コンパクトに集約された商業地をつくる

本町の商業系市街地は、「広域を商圈とする商業」と「住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上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を基本とします。

---

### (3) 工業・物流系土地利用の基本方針

#### ■ 既存の産業や空港との一体性に配慮した産業用地をつくる

本町の工業・業務・物流系市街地は、既存の三菱重工業(株)小牧南工場、名古屋市中央卸売市場北部市場を核として、その地域との一体性や、幹線道路との近接性に配慮した市街地形成を図ることを基本とします。

## 2) 市街化区域の土地利用の方針

### (1) 住居系土地利用

#### ① 土地利用維持ゾーン

既成市街地においては、現在も残されている古くからの生活のたたずまいや、社寺境内林や宅地内の緑を活かし、静けさのある住宅地としての形を今後も維持するため、「土地利用維持ゾーン」として、現在形成されている低層住宅を主体とした良好な居住環境の保全に努めます。



既成市街地には、社寺境内林、宅地内の緑等が豊かに残り、静けさのあるたたずまいを保全します。

## ② 土地利用転換促進ゾーン

(都) 空港中央線北側の栄・東川地区は、「土地利用転換促進ゾーン」として、ゾーン内の低・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します。また市街化促進にあたっては、高層建築物と低層建築物の混在による居住環境の悪化を防止するため、高度地区の指定など、建築物の高さの規制・誘導を行うことを検討します。

これにより、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を活かした暮らしやすい住宅地の形成をめざします。



土地利用転換促進ゾーンにおいては、低層、中層住宅を主体とした、良好な居住環境を持つ住宅地の形成をめざします。

## ③ 土地利用再編ゾーン

南部の志水・流川・野田地区は、「土地利用再編ゾーン」として、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、住居系用途地域における産業系土地利用の新たな立地を防ぎ、国道41号沿道の準工業地域への工場、倉庫の移転促進等に努めます。

また低・未利用地の市街化促進にあたっては、高層建築物と低層建築物の混在による居住環境阻害を防止するため、高度地区の指定など、建築物の高さの規制・誘導を行うことを検討します。

これらの土地利用誘導により、低層ないし中層の戸建、集合住宅地と高層集合住宅地区が適切に区分されたうえで、低・未利用地の活用により公園整備、また市街地内に残る農地がオープンスペースとして有効に活用された、緑豊かな住宅市街地の形成をめざします。



土地利用再編ゾーンにおいては、住工混在の解消、また低層と高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します。

#### ④ 沿道住宅地区

大山川以北の国道41号沿道の地区については、日常生活の利便性の向上を図りながら、居住環境と調和した土地利用を維持・誘導します。

### (2) 商業系土地利用

#### ① 広域交流拠点地区

旧空港区域の大規模集客施設を核として、広域な商圈の商業施設、アミューズメント施設等の立地誘導を図り、自動車や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広域交流拠点機能を充実します。



広域交流拠点地区においては、大規模集客施設を核として、多くの人が集まる複合的な商業、アミューズメント、交流拠点機能の育成をめざします。

---

## ② 沿道商業業務地区

国道41号の沿道については自動車による広域からのアクセスが便利で沿道型商業施設等の立地優位性が高いことから、これらの商業施設等の立地を主体とした土地利用を維持・誘導します。

## ③ 地域商業拠点地区

(都)春日井稲沢線、(県)豊山水分橋線が交差する伊勢山交差点周辺を核として、町内を商圈とする「地域密着型商業地」である地域商業拠点を形成します。

ここでは、スーパーマーケットを始めとして、既存の小売商業の店舗の増加を促し、また(都)豊山水分橋線、(都)春日井稲沢線など幹線道路の歩道部を活用することにより、徒歩、自転車による、安全・便利に日常の買い物が可能な商業地をめざします。



地域密着型商業地区においては、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  
をめざします。

### (3) 工業・物流系土地利用

#### ① 工業地区（航空宇宙関連産業）

既存の大規模工場、空港施設に隣接する、旧空港用地及び空港隣接地の活用により、新たな工業地を形成します。ここでは、空港機能と一体的となった航空宇宙関連産業の研究開発、生産施設の立地をめざします。

また、空港ターミナル施設及び航空関連企業等が立地する地区には、空港に関連した土地利用の維持、増進を図ります。



航空宇宙関連産業地区には、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、既存産業と一体となった、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します。

#### ② 工業地区（物流業務）

名古屋市中央卸売市場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します。ここでは、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としての土地利用をめざします。

なお、志水地区における住居系用途内の工業、物流施設は、流通業務地区への移転を促し、土地利用の集約に努めます。



流通業務地区（北部市場周辺地区）においては、名古屋市中央卸売市場北部市場とともに、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します。



---

国道41号沿道には、沿道立地型の業務地として、主要幹線道路沿道の立地に適合するサービス施設や物流業務施設等が立地する土地利用を配置します。



沿道業務地区（国道41号沿道）においては、沿道サービス施設や物流業務施設の立地を誘導します。

---

## (4) 公共公益的土地利用

### ① 地域交流地区

役場、社会教育センター周辺地区には、行政・文化・教育施設が集中立地しており、住民の交流の場となるコミュニティの中核地区をめざし地域交流地区と位置付けます。ここでは、(都)豊山水分橋線、(都)空港中央線等により、徒歩、自転車で住民が集まり、にぎわいのある地区づくりをめざします。

また、神明公園、航空館boonを中心として、住民が日常的にレクリエーションを楽しむ地区を形成します。ここでは、大山川を利用し、徒歩、自転車で集まりやすい地区づくりをめざします。



役場・社会教育センター周辺地区は、町のコミュニティにふさわしい、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ります。



神明公園・航空館boon周辺地区は、公園と文化施設が一体となった土地利用を図ります。

---

### 3) 市街化調整区域の土地利用の方針

市街化調整区域では、無秩序な市街化を抑制し、農業環境の維持を図ることを基本とし、既存工業地や空港、幹線道路等との一体性を前提とした、将来の産業フレームによる工業、物流等、農業以外の産業立地需要に対応した、都市的な土地利用を図るべき区域を定めることとします。このため、神明地区、高添地区において、農業系土地利用と、計画的に工業立地を図る区域との区分の明確化を図ります。

#### (1) 農業系土地利用

##### ① 農業地区

農地転用の基準の適正な運用により市街化調整区域の農地の保全を図ります。ここでは、農地の担い手が確保され、また心身の健康志向や食の安全への関心の高まりへの対応としての地産地消への取り組み、町民農園としての活用、学習農園や地域還元型農業への活用を図り、継続性のある農業地域をめざします。



一団性の高い農地の保全を図ります。

##### ② 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の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します。

#### (2) 都市的土地利用

##### ① 産業立地誘導地区

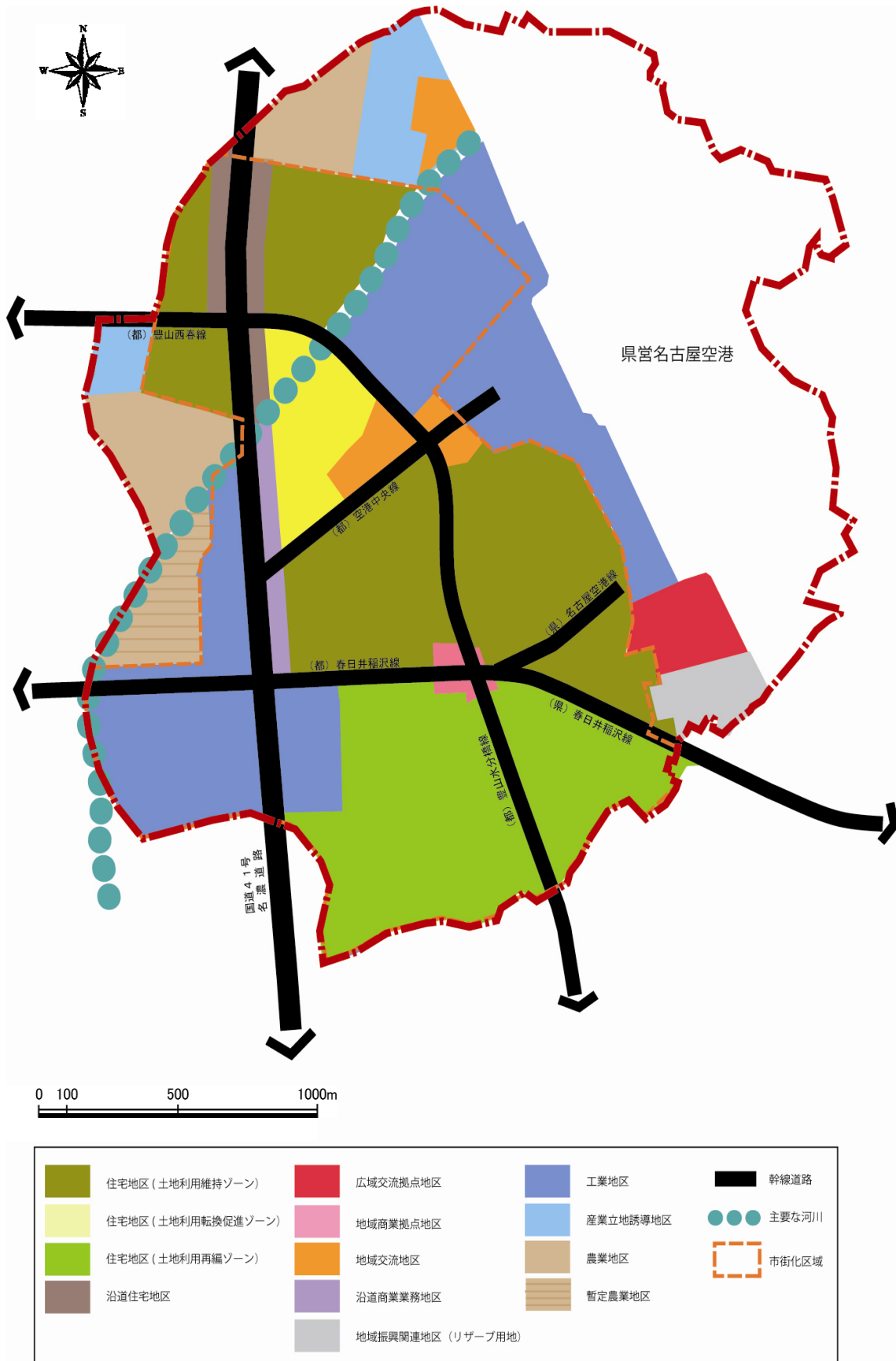
神明地区の空港隣接地において、新たな工業地を形成します。ここでは、保全すべき農地との区分を明確にしたうえで、農業環境、住宅地環境との共存を図りつつ、空港機能と一体

---

的となった航空宇宙関連の先端技術産業の研究開発、生産施設の立地を誘導します。

また、(都)豊山西春線南側に位置する高添地区において、幹線道路のアクセス利便性を活かし、工業地を形成します。また、(都)豊山水分橋線と(都)豊山西春線により町内の各地域と結ばれる立地特性を活かし、今後、必要に応じて、公共公益的施設の立地の受け皿としても活用します。

図 土地利用の方針図



---

## 5. 都市施設（道路交通体系）の整備方針

### 1) 道路交通体系整備の基本的考え方

道路交通体系の整備にあたっては、広域交通の処理、都市の骨格形成という、道路の持つ機能分担ごとに、明確なネットワークの形成を念頭に置き、機能的な体系づくりをめざします。また、コンパクトで起伏の小さい本町の特性を活かし、健康的で環境負荷の低い都市をつくるため、公共交通の利便性確保とともに、徒歩や自転車交通の利便性、安全性、快適性を向上することにより、過度に自動車に依存しない交通体系づくりをめざします。その基本的考え方は下記の4点にまとめられます。

#### (1) 広域的な道路交通ネットワークを形成する

都市型総合空港の利便性を高めるとともに、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します。

#### (2) 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拠点を結び、また、「都市のにぎわい軸」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します。

#### (3) 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します。

#### (4) 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ります。

### 2) 骨格的な幹線道路のネットワーク形成方針

#### (1) 広域交通を処理する幹線道路（主要幹線道路）

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、本町と名古屋都心部及び岐阜県方面を結ぶ広域的な主要幹線道路として位置付けます。

---

---

## (2) 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ます。なお本路線のうち、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、道路改良を促進します。
- ・（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、「都市のにぎわい軸」を形成する幹線道路として位置付けます。
- ・（都）空港中央線は、名古屋空港及び既存の航空宇宙産業へのアクセス道路であると同時に地域の人が集う「コミュニティ拠点」を形成する道路と位置付けます。
- ・（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、住民の日常生活を支える骨格的な幹線道路として位置付けます。なお本路線のうち、一部の未整備区間については、整備促進を図ります。

## 3) 自転車・歩行者ネットワークの形成方針

### (1) 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、住民の日常生活を支える交通を集約し、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付け、バス路線の利便性向上、歩行者、自転車の安全確保等を図ります。

### (2) 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します。

#### 4) 公共交通の形成方針

##### (1) 利用しやすいバス・ネットワークの形成

バス停留所の環境整備、利便性向上や交通弱者に配慮した施設改善を図ります。

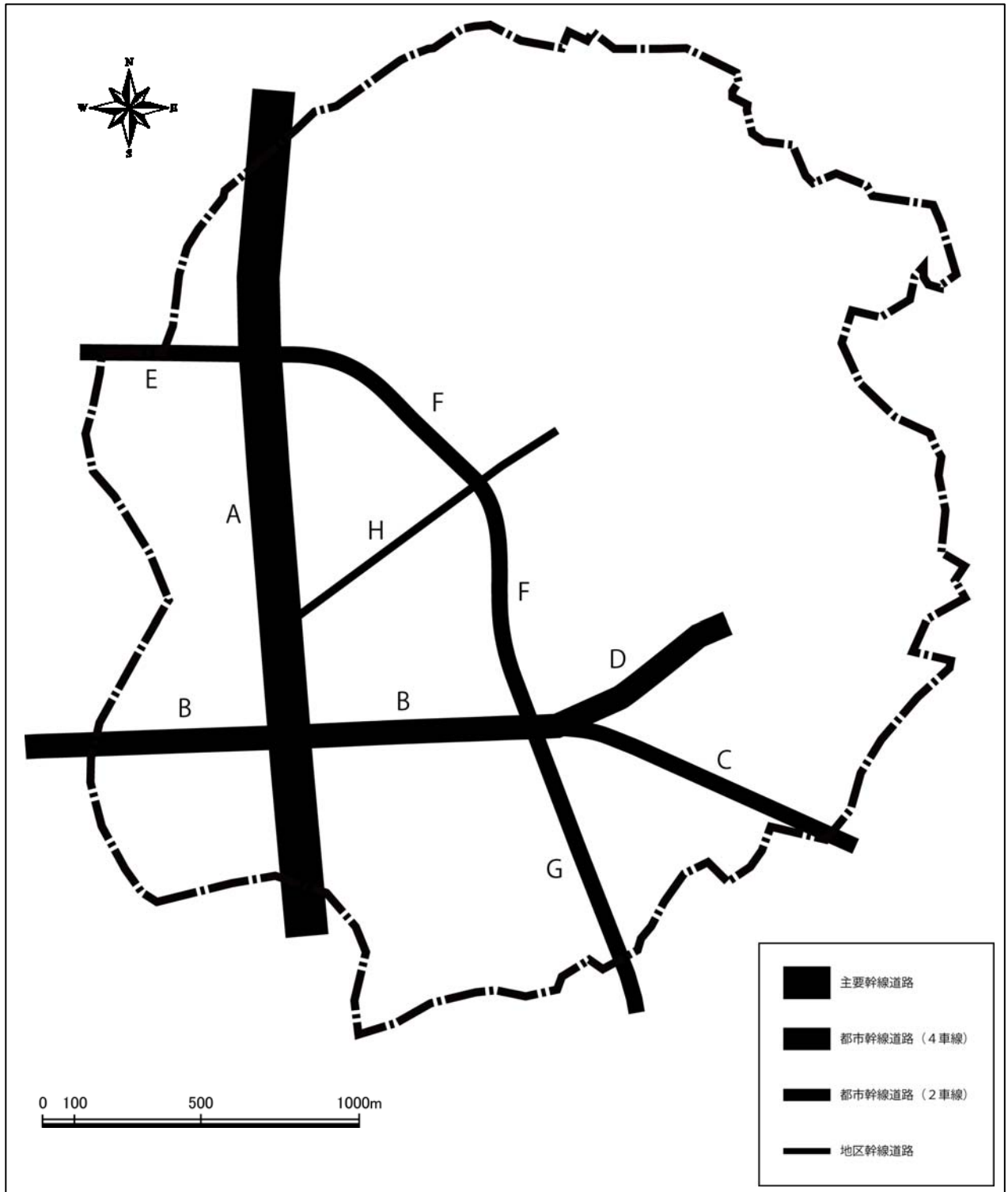
表 幹線道路網の整備方針

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)	4	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	2	整備済

※ (県)は県道、(都)は都市計画道路を示す



図 幹線道路の整備方針図



---

## 6. 都市施設（公園緑地）の整備方針

### 1) 基本的考え方

公園緑地の整備に関しては、不足する都市公園の整備推進とともに、都市公園以外の緑地資源やオープンスペースの有効活用により不足を補うこととし、また道路、河川による緑のネットワーク形成に努めます。その基本的方針は下記の3点にまとめられます。

#### (1) 住区基幹公園（身近な公園・緑地）の整備

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ります。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して定めることとします。

#### (2) 既存ストックの活用による公園機能の補完

都市公園が不足する地域において、都市公園以外の公共施設等を活用し、住民の交流、レクリエーションのための機能を確保します。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を、都市公園を補完する民有緑地として保全、活用を図ります。

#### (3) 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します。

## 2) 公園整備の方針

### (1) 都市公園等の整備状況と必要整備量

平成32年人口フレーム(14,800人)を前提とした都市公園必要整備量と既存の施設を量的に比較すると下記のとおりとなります。

- ・ 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していますが、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状況にあります。
- ・ 実質的には、神明公園が近隣公園の機能も補完しうることから、街区公園、近隣公園の必要整備量や配置に際しては、この点を配慮することとします。

表 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 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

---

## (2) 身近な公園（住区基幹公園）の配置と整備の方針

都市公園等の整備状況と必要整備量から、本町におけるまちかど公園（街区公園）の整備方針を以下のとおりとします。

- ・ 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付け、整備を図ります。
- ・ 都市公園法における街区公園の標準規模（2,500㎡）を念頭に置きながら、地域特性に応じた面積を確保します。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、栄・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こととし、一方、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こととします。
- ・ 配置にあたっては、街区公園の標準誘致距離（250m）を考慮し、図「公園配置の検討図」において表記した誘致距離内に1箇所を整備を目標とします。

## (3) 既存施設の活用の方針

新規の都市公園整備とともに、公共公益施設、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ります。特に既成市街地のように、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、公園機能の充実に図ります。

- ・ 近隣公園は、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空間であることから、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により機能の確保を図ります。
- ・ 日常生活に密接にかかわるまちかど公園（街区公園）に関しては、既存の児童遊園、社寺境内地（境内林）により機能の補完を図ります。

---

#### (4) 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、適切に役割分担を図るとともに、幹線道路の歩道部、河川・水路を活用して、それぞれの公園緑地を安全、快適に結ぶ緑のネットワークを形成します。

- ・ 特に多くの利用者を想定する公園（神明公園）へは、自転車・徒歩で安全に利用できる道路等のネットワーク形成を図ります。
- ・ 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補完できるよう配慮することとします。

#### (5) その他の緑の保全・整備方針

安全、快適で、環境にやさしいまちづくりのため、緑豊かな市街地をめざし、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ります。

図 公園配置の検討図

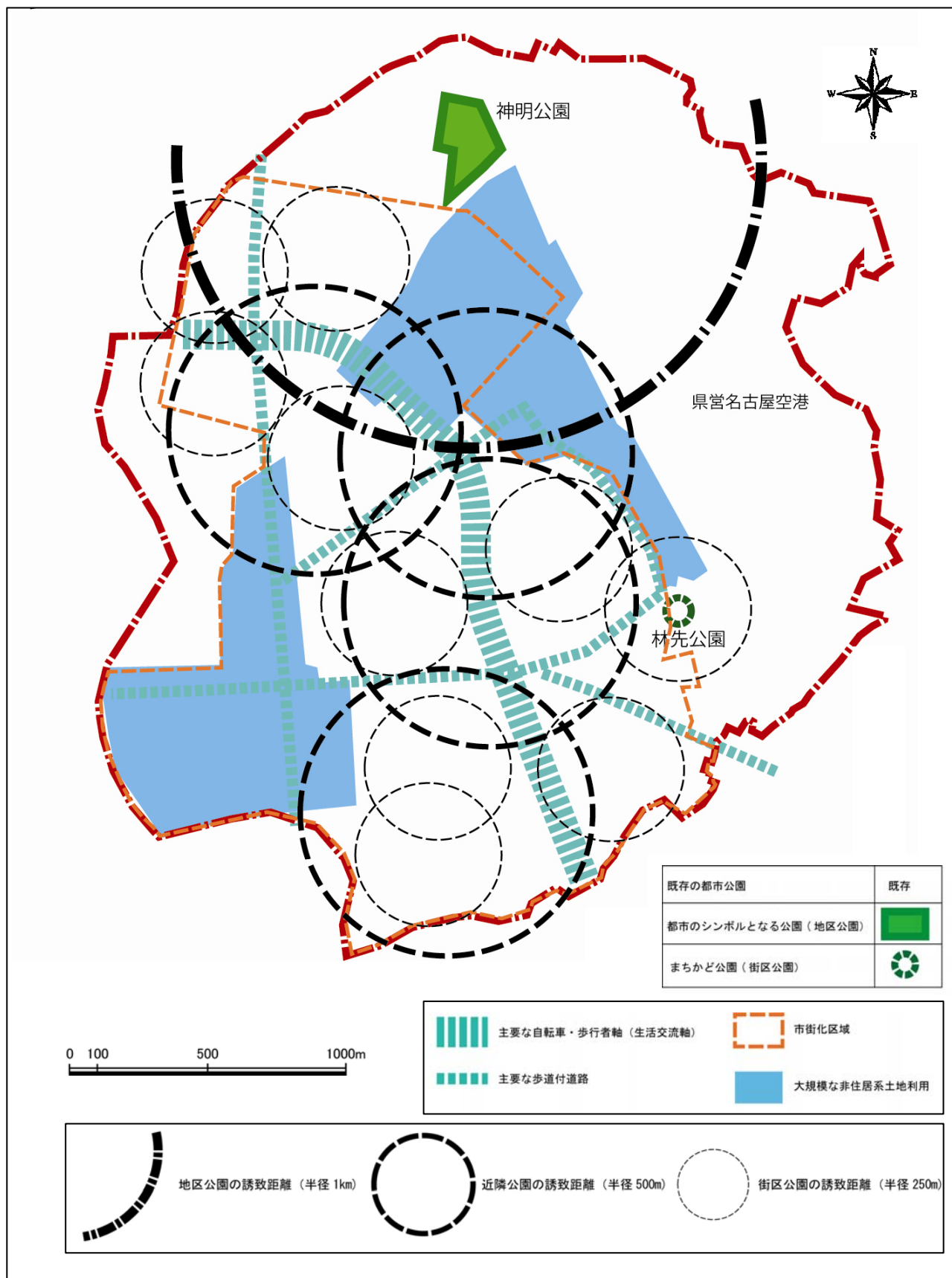
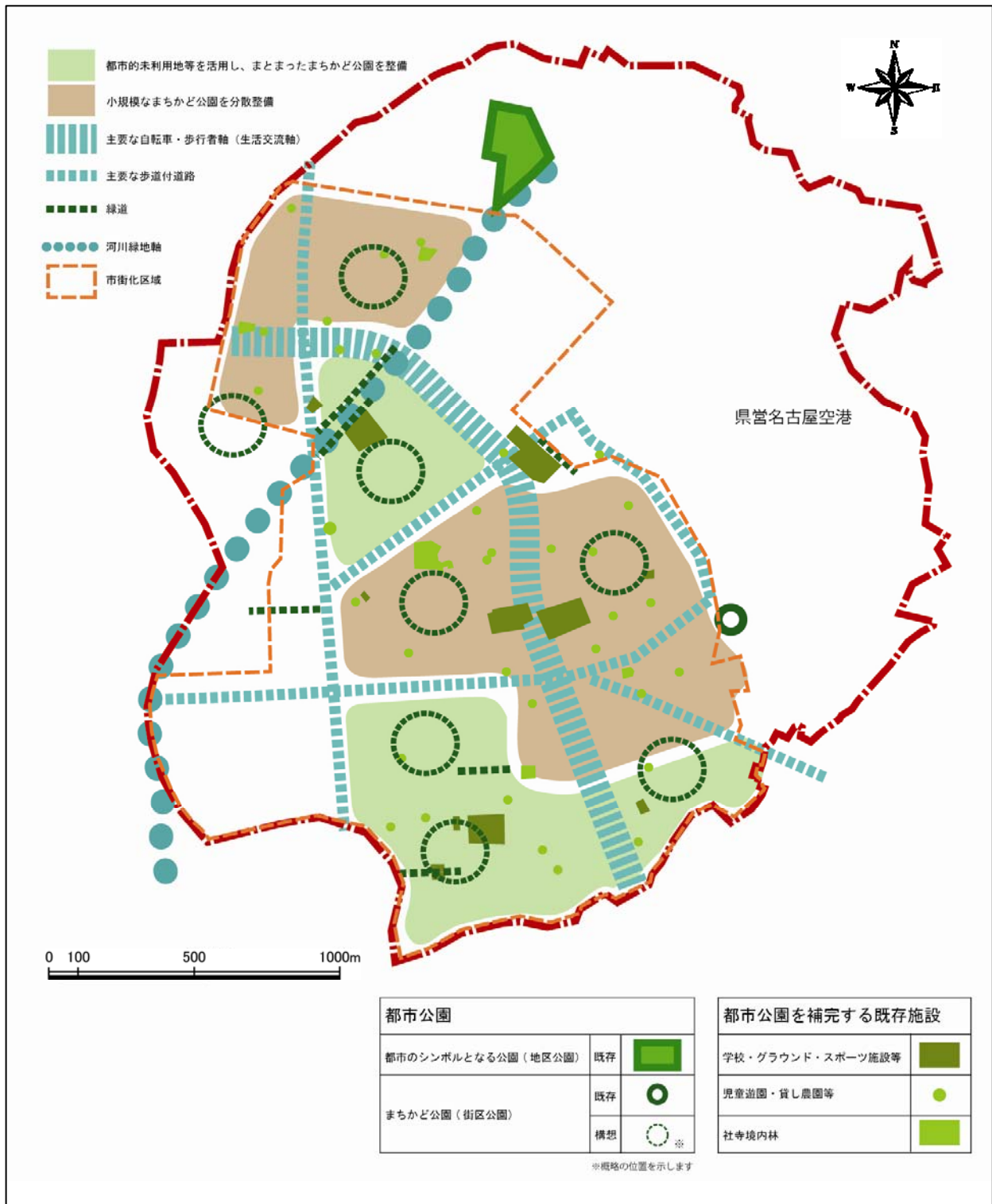


図 公園の整備方針図



---

## 7. 都市施設（河川・下水道）の整備方針

### 1) 基本的考え方

安全で快適な都市づくりをめざし、河川については治水のみでなく市街地内のゆとりを生み出す水と緑の環境軸としての活用や、自転車・歩行者ネットワークとしての活用を、また、下水道に関しては事業促進を図ることとします。その基本的方針は下記のとおりとします。

#### (1) 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します。

#### (2) 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します。

### 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ります。

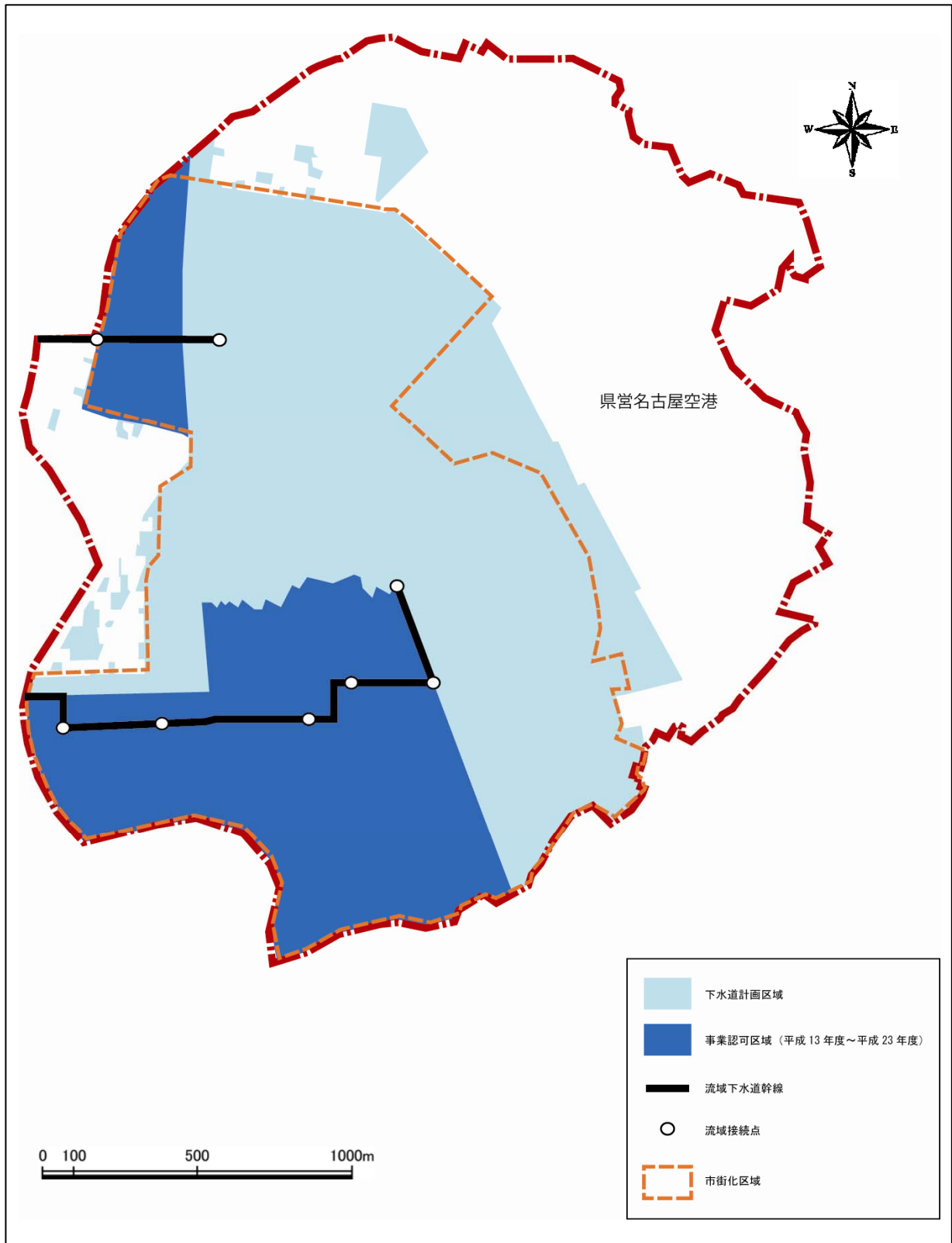
また、水路敷地のうち、既に歩行者通路が確保されている区間については、その維持・改善を図るとともに、自転車・歩行者ネットワークとして整備が望ましい区間については、今後、整備を検討します。

### 3) 下水道の整備方針

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、公共下水道の計画区域とされており、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します。



図 下水道の整備方針図



---

## 8. 市街地整備の方針

### 1) 基本的考え方

良好な市街地を計画的に形成するためには、公共施設（道路、公園等）の個別整備、土地区画整理事業等の面的事業の推進や、民間による開発行為の適正な誘導など、地区の特性に合わせた方策が必要となります。その基本の方針は下記のとおりとします。

- 地区計画制度の活用等により、公共施設（道路、公園等）の整備計画を定めることにより、個別の建築行為や民間開発行為においても公共施設が適切に整備されるよう誘導を図ります。
- 地区の特性に応じて、小規模な土地区画整理事業と、主要な公共施設の整備を一体的に行い、良好な市街地の形成と公共施設の整備を図るなどの方策を検討します。
- 開発指導要綱の充実により、民間開発行為における宅地、公共施設の整備水準向上を促します。

### 2) 市街地整備の方針

#### (1) 既成市街地における市街地整備の方針

面的な基盤整備事業が困難な既成市街地においては、狭あい道路の改善、公園の確保を図るため、以下のような市街地整備を図ります。

- ・ 「2項道路」の制度を徹底し、狭あい道路の改善を図るとともに、危険箇所の改善により安全な市街地環境を形成します。
- ・ 既成市街地内に残る低・未利用地の活用により、不足する公園、広場の確保を図ります。

---

## (2) 市街化進行地域における住宅市街地整備の方針

市街化区域の(都)空港中央線以北の栄・東川地区、(都)春日井稲沢線以南の富士・野田・神戸地区を中心とした、農地等の低・未利用地と住宅が混在する地域においては、低・未利用地の市街化を促進する中で、道路、公園等の公共施設の計画的整備により良好な住宅市街地の形成をめざします。

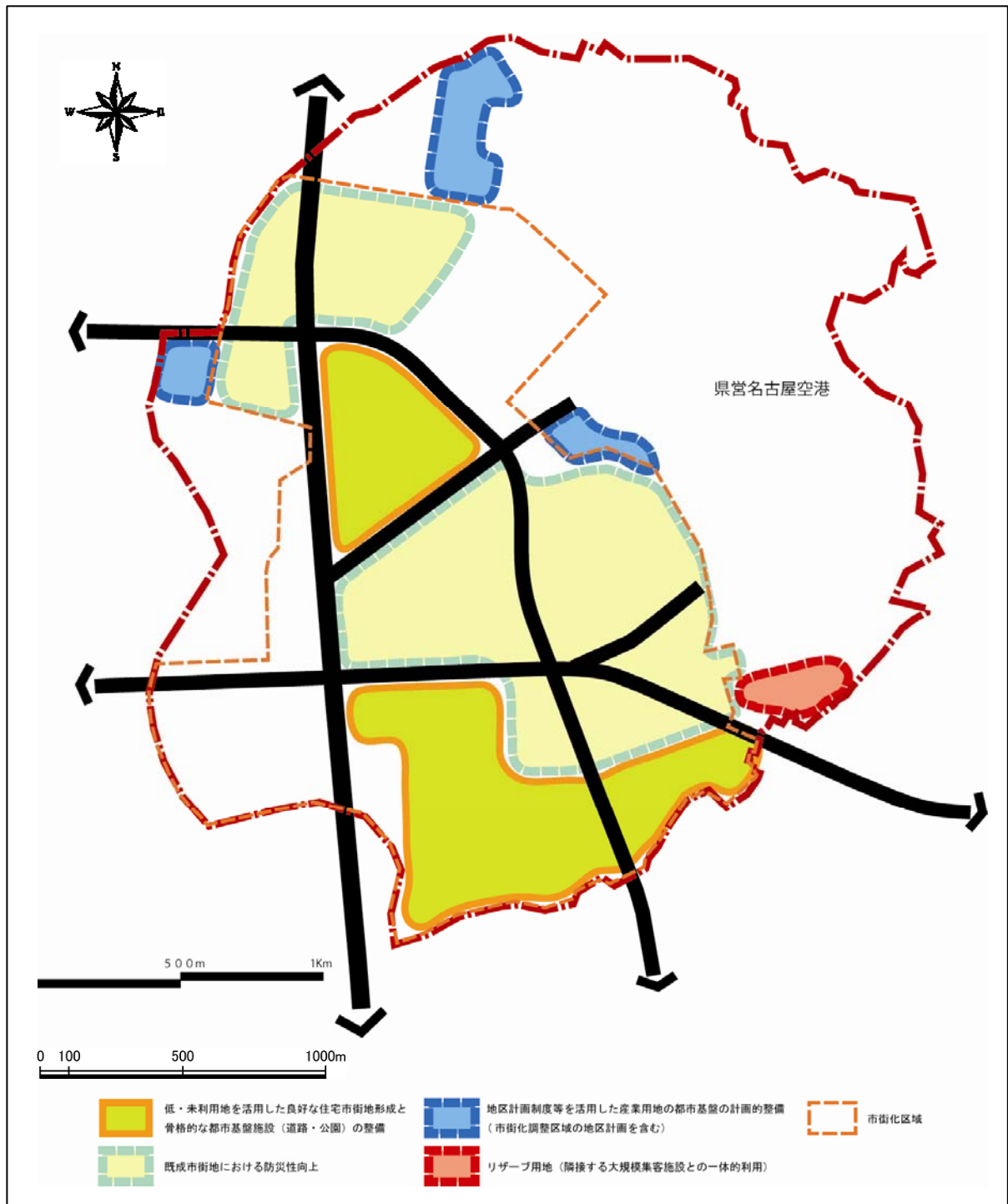
- ・ 主要な生活道路や街区公園等の公共施設については、基本的に個別事業として整備を推進します。
- ・ 低・未利用地が多く残る地区において土地区画整理事業(組合施行)を行う場合には、地区の骨格となる道路や公園整備と一体的に行うなど、事業採算性が確保され、かつ公共施設の整備が効果的に行われるような区域設定を促します。
- ・ 民間宅地開発業者による良質な住宅、宅地の供給を促すため、緑化率、最低敷地規模等の点で、町の開発指導要綱の徹底を図ります。

## (3) 産業系市街地の整備方針

空港や既存航空宇宙産業、大規模集客施設等と一体となった産業立地の受け皿を形成するにあたっては、地区計画制度を活用し、土地利用方針と地区施設(道路等)の整備計画を定めたくえで市街地の整備を図ります。

- ・ 既存の航空宇宙産業に隣接する市街化調整区域において、新たな産業用地需要が高く、事業性が見込まれる地区では、市街化区域への編入を基本としつつ、周辺の住環境への配慮と調和を図りながら、計画的に産業機能を誘導します。
- ・ また、都市の活力の維持増進や地域活性化を目的とした良好な工業系の開発については、建築物の用途や道路施設などを適切に配置した地区計画などにより、開発誘導します。
- ・ 必要に応じて、産業立地の基盤となるアクセス道路整備を行います。

図 市街地整備の方針図



---

## 9. 景観形成の方針

### 1) 基本的考え方

本町の景観特性としては、下記の要素が挙げられます。

#### (1) 点としての景観要素

大規模な施設で、単体として多くの人の目に止まる印象的な景観要素としては、空港、大規模集客施設、大規模工場、卸売市場があります。

#### (2) 線としての景観要素

路線状に延びる大規模な景観要素としては、国道41号、高架道路、ロードサイド商業、大山川の水と緑があります。

#### (3) 面としての景観要素

面的な広がりのある、地域を特色づける景観要素としては、「既成市街地の静けさと緑のある集落的な景観」、「南部市街地（富士・野田・下戸・神戸地区）の農地と住宅地が混在した景観」「市街化調整区域における広がりのある優良な農地の景観」があります。

これらの既存の景観特性に加え、今後新たに形成を進めるべき都市景観をも含め、本町の良好な景観を維持・形成することにより、住民にとっての誇りや愛着を生み、また町外からの来訪者にとって印象に残り、再び訪れたいくなるまちづくりをめざします。その基本的考え方は下記の4点にまとめられます。

- 町の「顔（特徴）」を明確にする。
- 住宅地においては落ち着いて暮らしやすい景観を保全、形成する。
- 商業地においては個性があり訪れてみたいくなる景観を形成する。
- 工業地においては周辺環境と調和した景観形成をめざす。

---

## 2) 景観形成の方針

### (1) 豊山町の「顔」をつくる

空港ターミナル、大規模集客施設、名古屋市中心卸売市場北部市場のアプローチ部など、本町の拠点となる施設とその周辺地区において、特徴のある景観を保全、形成することにより、豊山町の「顔」となる景観のポイントをつくります。

### (2) 良好な沿道景観をつくる

本町の主要な交通及び土地利用の軸となる道路において、道路緑化、沿道宅地の緑化、屋外広告物規制等により良好な都市景観の軸を形成します。

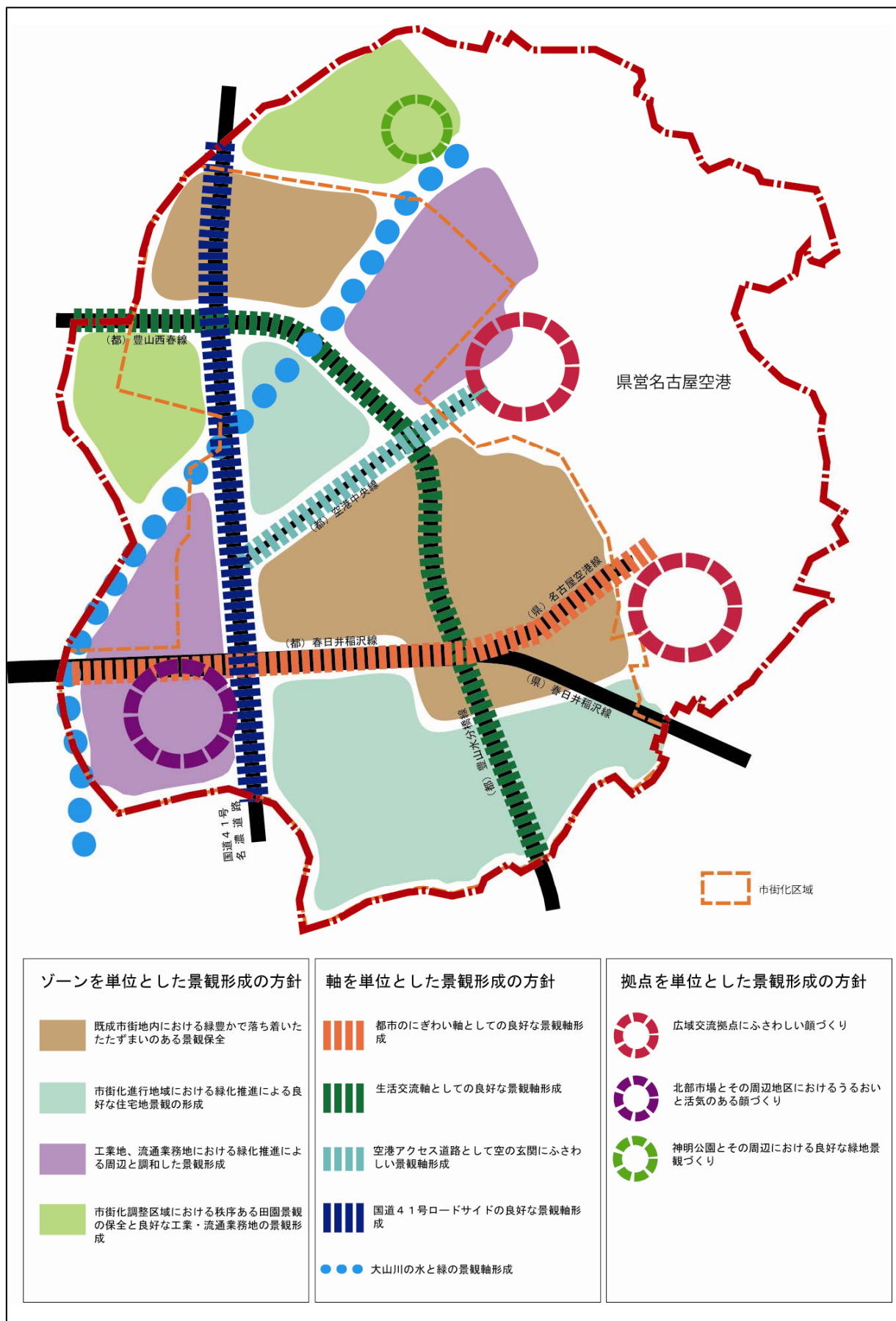
### (3) うるおいのある市街地景観をまもり・つくる

- ・ 住宅地における落ち着いた町並みを維持し、質の高い居住環境を形成するため、地区計画等による、まちづくりのルールづくりについて住民と協働で検討します。
- ・ 工業地においては、周辺環境との調和を図るため、緩衝帯などの緑化を促進するとともに、都市の活力の表現となる工場独特の景観についても配慮します。

### (4) 緑豊かで秩序ある田園景観をまもり・つくる

- ・ 日常生活に身近な河川を活かした水と緑の景観形成や緑に親しむことができる歩行者空間づくり、並木づくりなど、みどりのネットワークを形成します。大山川の緑豊かな水辺景観の美化、それに沿った道路、宅地の緑化などにより、水と緑の景観軸を形成します。
- ・ 神明公園の緑化充実により、憩いの空間における緑の拠点を形成します。
- ・ 田園風景は、より身近な都市景観の貴重な資源ととらえることができます。市街化調整区域において、農地として保全すべき区域を明確にすることで、田園景観の保全に努めます。

図 景観形成方針図



ゾーンを単位とした景観形成の方針

- 既存市街地内における緑豊かで落ち着いたたたずまいのある景観保全
- 市街化進行地域における緑化推進による良好な住宅地景観の形成
- 工業地、流通業務地における緑化推進による周辺と調和した景観形成
- 市街化調整区域における秩序ある田園景観の保全と良好な工業・流通業務地の景観形成

軸を単位とした景観形成の方針

- 都市のにぎわい軸としての良好な景観軸形成
- 生活交流軸としての良好な景観軸形成
- 空港アクセス道路として空の玄関にふさわしい景観軸形成
- 国道41号ロードサイドの良好な景観軸形成
- 大山川の水と緑の景観軸形成

拠点を単位とした景観形成の方針

- 広域交流拠点にふさわしい顔づくり
- 北部市場とその周辺地区におけるうまいと活気のある顔づくり
- 神明公園とその周辺における良好な緑地景観づくり

---

## 10. 環境共生・防災・人にやさしいまちづくりの方針

### 1) 基本的考え方

地球規模での環境問題への取組みや超高齢社会の中ですべての住民が暮らし続けられる都市環境が重要とされるなか、本町においては下記の方針により、安心して安全、快適なまちづくりをめざします。

#### (1) まちづくりの基本方針

- ・ 二酸化炭素の発生抑制、吸収機能の増進による低炭素社会の実現、地表温度の上昇抑制、水の循環の確保などをめざしたまちづくりをめざします。
- ・ 水害、火災に強いまちづくり、また、歩行者、自転車の安全性に配慮したまちづくりをめざします。
- ・ 高齢者や子育て世代などの暮らしやすさに配慮し、バリアフリーのまちづくりを進めるとともに、憩いや交流の場となるスペースの確保をめざします。

### 2) 環境共生のまちづくりの方針

#### (1) 過度に自動車に依存しないまちづくり

公共交通の利便性向上、自転車交通の利便性、安全性向上などにより、過度に自家用車に依存しないまちづくりをめざします。

#### (2) 「涼しいまち」「生きもののいるまち」へ向けたまちづくり

- ・ 公共施設（道路、公園等）や公益的建築物の敷地内、屋上、壁面等の緑化推進、民間開発（住宅地、工業地等）における緑化基準の強化などによる都市の緑化により、地表温度の上昇を防ぎ、また多様な生物が生息できる環境を形成します。
- ・ 市街化進行地域の農地の都市的な活用と市街化調整区域の農地の保全を図ります。



---

### (3) 水の循環が保たれたまちづくり

雨水の流出抑制調整機能を有する農地の適正な保全、浸透性舗装の導入と地下水還元型集水施設などによる雨水の有効利用を検討します。

## 3) 都市防災の方針

### (1) 水害に強いまちづくり

- ・ 雨水による浸水被害を抑制するため、河川改修をはじめ、排水路や公共下水道の整備を推進します。
- ・ 東海豪雨のような集中的な大雨に備えるため、新川流域の治水対策を促進します。

### (2) 地震・火災に強いまちづくり

- ・ 既成市街地における狭あい道路の改善や、オープンスペースとなる身近な公園の整備等により、防災性の向上を図ります。
- ・ 災害時の安全性を確保するため、避難路・避難場所の沿道や周辺地域の建築物の耐震化を促進します。
- ・ ハザードマップの作成・公表などの防災に関する情報提供に努め、町民の防災意識の向上を図ります。

### (3) 歩行者、自転車にやさしいまちづくり

狭あい道路の改善を図るとともに、地区の骨格となる主要な生活道路において歩道の確保を図ります。また、特に生活交流軸においては、自転車と歩行者が安全に共存できるような道路整備を検討します。

### (4) 防災拠点の整備

地区レベルでの防災拠点機能の充実のため、公園の整備と公共施設の活用を検討します。

---

#### 4) ひとにやさしいまちづくりの方針

##### (1) バリアフリーのまちづくり

道路、公園や主要な公共公益的建築物、公共交通（バス停留所とその関連施設）など、多くの住民が利用する空間において、都市基盤施設と建築物を一体としたバリアフリー化をめざします。特に生活交流軸や都市のにぎわい軸等、多くの住民が利用する道路における通行のしやすさに配慮し、「ひとにやさしいまちづくり」をめざします。

##### (2) 憩い、交流できるまちづくり

まちかどにおける小空間（ポケットパーク）を充実し、徒歩や自転車利用者にとっての憩いの場所、また、近隣住民が交流できるスペースとして活かします。

---

## 1 1. 住民参加・地域協働に関する方針

### 1) 基本的考え方

まちづくりをはじめとして、従来行政が主体となっていた分野において、住民、企業、NPOなどさまざまな主体が協働し、「新たな公」として参加していくことが求められています。

都市計画マスタープランの実現へ向けては、行政、住民、企業など各主体の役割分担を明らかにしたうえで、特に住民参加に関して、啓発的な取組みを図るとともに、道路、公園等都市基盤施設の整備や維持、管理に際しての参加促進も図っていくこととします。

### 2) 行政・住民等の役割分担

本町の「都市づくりの目標」を実現していくためには、住民、企業、行政の三者が主体となって、協働してまちづくりを進めることが必要であり、各主体の役割は以下のとおり整理することができます。

#### (1) 住民の役割

住民は、都市計画の仕組みや各種制度について知識を深め、規制・誘導の趣旨を理解し、行政と協力しながら、身近なまちづくりに積極的に取り組むことが期待されています。

#### (2) 企業の役割

企業は、産業立地の主体、開発主体、住宅・宅地の供給主体として、本町の土地利用や景観形成に大きな影響を与える存在です。また、公共サービスを支える主体でもあることを認識し、行政と協力しながら良好な都市環境の形成や良質な公共サービスの提供に寄与することが期待されています。

#### (3) 行政の役割

行政は、こうした住民や企業の取り組みを支援するとともに、そのための制度の枠組みづくりを進めます。また、都市の骨格を形成するような社会資本の整備を積極的に推進します。

---

## 2) 住民参加の促進方策

### (1) 生活道路、公園、緑道整備などの計画立案における住民参加

従来の公共事業は、行政が計画から実施までを行うのが一般的とされてきましたが、今後の住民の生活に密着した都市基盤施設の整備にあたっては、住民参加形式による推進をめざします。

生活道路や公園・緑道の整備に際しては、計画段階におけるワークショップ開催など、住民のアイデアを取り入れた計画作成を行うこととします。

### (2) 道路、公園、河川の維持、美化や農地活用などにおける住民参加

道路、公園、河川等の公共施設や、社寺境内林など、民有地ながら住民にとって重要な緑地資源の維持、美化、緑化推進を図るためには、行政のみでなく近隣住民も参加する取組みが必要であることから、住民参加を支援します。

市街化区域内農地の都市的農業としての暫定的な活用、市街化調整区域における農地の維持・保全にあたっては、土地を所有する農家のみならず、多様な主体が参画できる取組みを支援し、促すこととします。

### (3) 土地活用や適正な土地利用に関する住民の知識向上への取組み

都市計画に定める土地利用のルールに従った土地の適正かつ有効な活用を進めるためには、土地所有者をはじめ、共通の課題をもつ住民が、専門家とともにまちづくりについて学ぶ場が必要であり、その充実を図ります。

## 第3章 地域別構想編



---

# 第3章 地域別構想

---

## 1. 地域別構想の策定方法と地域区分

### 1) 地域別構想の策定方法

地域別構想は、全体構想に示された整備の方針等を受け、地域ごとの現状や課題に対応したまちづくり目標を設定し、それを実現するためのまちづくりの方針を明らかにするものです。

#### (1) 地域住民の参加によるまちづくり

地域別構想の策定にあたっては、地域にお住まいの方々と構成される「地域別懇談会」を5回開催し、住民の視点からみた地域の問題点、また、魅力やまちづくり資源を発掘するとともに、地域の将来像やまちづくりの方針を策定する上において必要となる“まちづくりアイデア”の抽出を行いました。

#### (2) 重点的まちづくり施策の提案

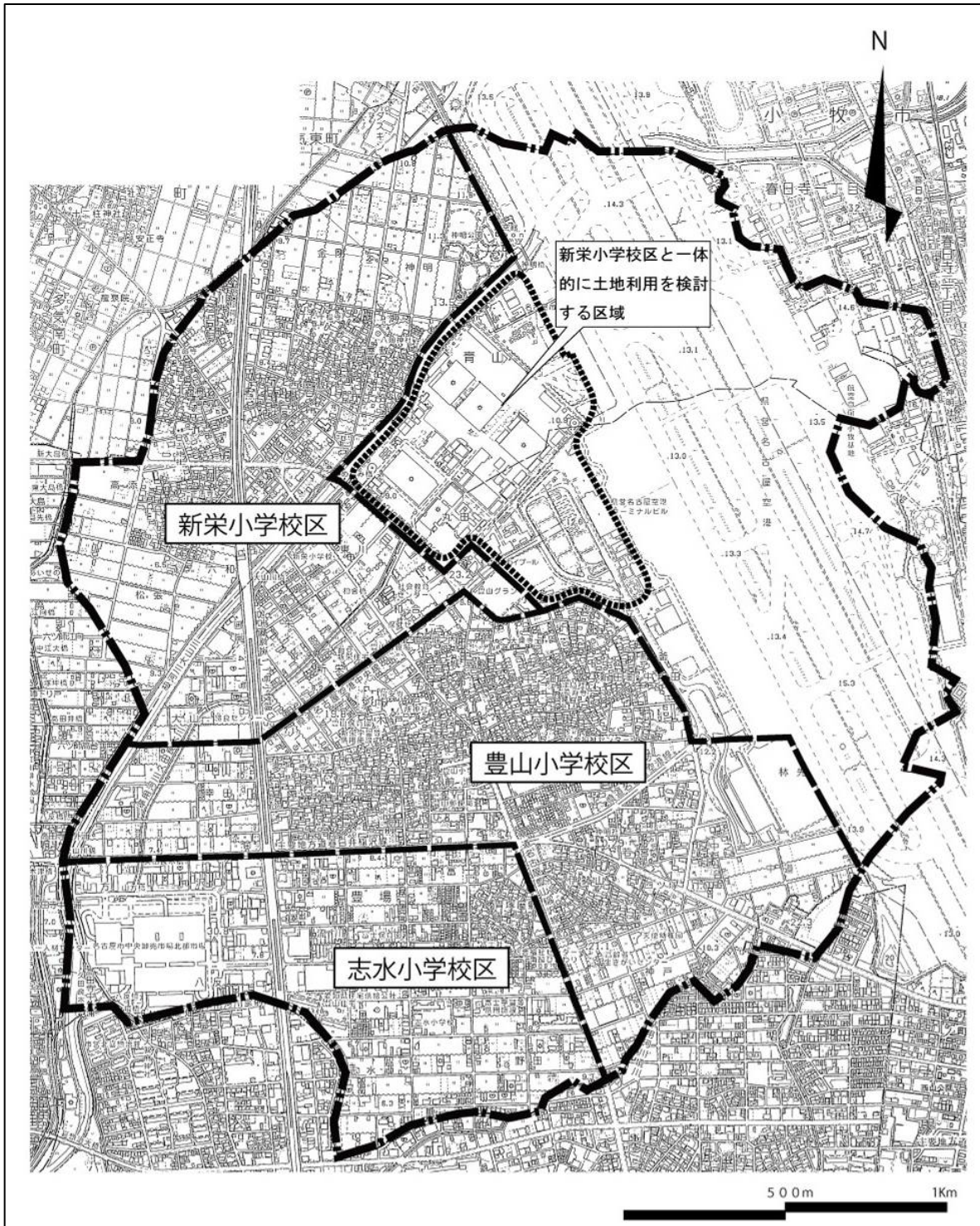
各地域が重点的に取り組むべき課題としては、地域の個性を活かしたまちづくりとして重要と思われる事項、地域別懇談会において住民のアイデアとして示された事項等を勘案し、「地域づくりのアクションプラン」（行政、住民、企業が協働し、その実現へ向けて重点的に取り組むまちづくり施策）として示します。

### 2) 地域区分

地域別構想における地域区分の設定については、まちづくりを考える上でのまとまりに配慮し、適切な範囲となるように、現在の基礎的な生活圏を単位とすることとします。

具体的には、小学校区の3つの地域に区分します。また、新栄小学校区については、隣接する三菱重工（株）小牧南工場用地及び名古屋空港用地の一部を含め、一体的にまちづくりの方針を定めることとします。

図 地域区分





---

## 2. 新栄小学校区

### 1) 地域の現状と課題

本地域は町の北西部に位置し、小牧市、北名古屋市に接する市街化調整区域には優良な農地が広がっています。地域の中央部は既成市街地と市街化進行地域が混在した住宅地であり、南部には航空宇宙産業の大規模工場、県営名古屋空港ターミナル、役場、社会教育施設が立地し、町の基幹的な施設のほとんどが集中している地域です。一方、大山川緑道とその延長線上には神明公園があり、水と緑のネットワークが形成されています。

このような地域の現状や全体構想における位置付けからは、次の課題が挙げられます。

#### (1) (都) 空港中央線沿道に良好な市街地を誘導しコミュニティの活性化によるにぎわいの軸づくり

全体構想において(都)空港中央線沿道は、コミュニティ拠点を結ぶ生活交流軸と位置付けています。しかし、低・未利用地が多いことから、良好な住宅市街地を誘導し、コミュニティの活性化を促進する、にぎわいの軸づくりが課題となっています。

#### (2) 住宅地としての良好な市街地形成の誘導

栄・東川地区は、航空宇宙関連大規模工場、名古屋空港に隣接し、同時に町の基幹施設が集積的に立地した地域です。一方、市街化区域内農地が多く残され、その転用による住宅建築、駐車場等、スプロール的な土地利用が進み、まとまりのない市街地が形成されつつあります。

地区内の低・未利用地を中心に、良好な住宅市街地の形成を誘導していくことが課題となっています。

#### (3) 市街化調整区域の秩序ある土地利用

市街化調整区域には優良な農地が広がっていますが、一方スプロール的な工場、物流施設の立地もみられます。農地の保全と、計画的な開発、産業誘導を両立させるべく、秩序ある土地利用が課題となっています。

---

#### (4) 空港、既存航空機産業等と一体となった産業立地の誘導

秩序ある土地利用が課題となる市街化調整区域のうち、特に金剛・神明地区においては、農地として保全すべき区域と都市的土地利用を図るべき区域を明確にしたうえで、都市的土地利用としては、空港、既存航空宇宙産業等と一体となった、地域の経済振興の拠点となるべき産業立地を図ることが課題となっています。

#### (5) コミュニティ拠点の形成

役場、社会教育センター、豊山グラウンドなどの公共公益施設を活かして、コミュニティの拠点機能を維持、強化していくことが課題です。

#### (6) 身近な緑の充実と河川を活用したネットワーク形成

地域内には、貴重な境内林と神明公園があるものの緑と公園は不足しています。こうした既存の緑の活用と公園整備が課題となっています。大山川の活用による自転車・歩行者ネットワークの形成も望まれます。

### 2) 地域づくりの目標

地域の現状と課題より、新栄小学校区の地域づくりの目標を以下のとおり定めます。

<p>目標</p>
-----------

<p><b>先端産業、暮らしやすい市街地環境、 優良な農地が調和したまちづくり</b></p>
---

### 3) 地域づくりの方針

#### (1) 土地利用の方針

##### ① 市街化区域

- ・ 既成市街地は、低層戸建住宅を主体とした落ち着いたまちづくりを図ります。

- 
- ・ 栄・東川地区は、住宅を主体とした市街地を形成します。
  - ・ 国道41号沿道は、ロードサイド商業、サービス施設と住宅が健全に共存する土地利用を図ります。
  - ・ (都) 空港中央線沿道は、低・未利用地に良好な住宅市街地を誘導し、コミュニティの活性化による、にぎわい軸を形成します。
  - ・ 役場、社会教育センター等の公共公益施設が集中する地区は、コミュニティ活動の拠点と位置付けて、町のシンボリックな地区にふさわしい景観形成に努めます。
  - ・ 幸田・大山地区は、食品卸売市場関連の流通業務施設を中心とした土地利用を図ります。

## ② 市街化調整区域

- ・ 神明地区は、航空宇宙産業を中心とした先端技術産業の立地を図ります。
- ・ (都) 豊山西春線南側地区では、道路交通の利便性を活かした先端技術産業を主体とした工業系土地利用を図るとともに、生活交流軸により町内各地域と結ばれる立地特性を活かし、公共公益的土地利用も図ります。
- ・ 他の市街化調整区域においては、農地の保全を図ります。

## (2) 地区道路・交通体系の方針

- ・ 生活交流軸として位置付ける(都)豊山水分橋線、空港へのアクセス道路である(都)空港中央線は、自転車、歩行者の安全性、快適性を重視した道路として必要な改善を検討します。
- ・ 神明地区への先端産業の立地を支える基盤として、骨格的道路を整備することにより、自動車交通の円滑な処理を行い、周辺地区の交通の安全性を確保します。また、大山川に沿った骨格的道路整備にあたっては、歩行者・自転車ネットワークとしての位置づけにも配慮します。

## (3) 水と緑の方針

- ・ 大山川から神明公園へのアクセスルートは、町のシンボリックな水と緑の軸であることから、水辺空間の維持、改善とともに、歩行者・自転車道路としての整備を推進します。
- ・ まちかど公園(街区公園程度の規模)の整備を推進します。
- ・ 境内地の緑の保全と公園的活用を図ります。

---

## 4) 地域づくりのアクションプラン

地域づくりの目標の具体化に向けて、地域別懇談会でのアイデアを勘案し、「地域づくりのアクションプラン」(行政、住民、企業が協働し、その実現へ向けて重点的に取り組むまちづくり施策)として以下のとおり示します。

### (1) 企業立地促進

航空宇宙産業、空港機能に関連した企業を中心に企業誘致に努めるとともに、都市基盤施設の整備、計画的な土地利用が図られるよう必要な対策を講じます。

### (2) 栄・東川地区の市街化促進とまちかど公園整備

栄・東川地区は、まちかど公園と一体的に住宅を主体とした市街地を形成します。

その整備手法としては、公園の単独整備、優良な民間開発の誘導を図るほか、地区の合意形成のうえで、公園整備と面的な市街地形成を一体的に行うために、土地区画整理事業や地区計画制度の活用の可能性も検討します。

### (3) 国道41号西側地区におけるまちかど公園整備

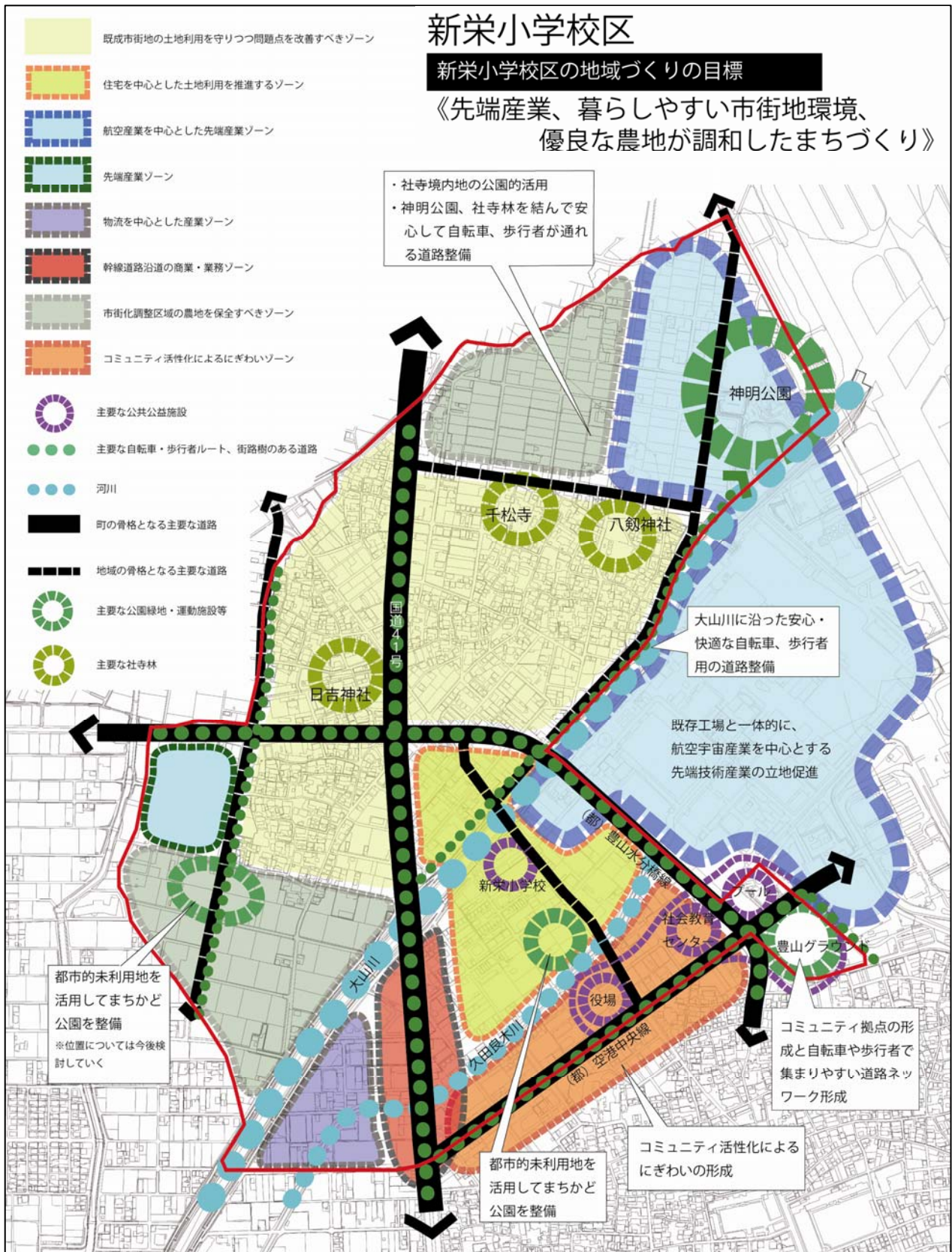
国道41号西側地区において、住民の日常的に利用できるオープンスペースを確保するため、まちかど公園を整備します。

### (4) 水と緑の軸づくり

大山川から神明公園への歩行者・自転車道路を整備します。

生活交流軸である(都)豊山水分橋線の歩行者・自転車の安全、快適な通行環境を確保するため、安全対策、沿道の緑化推進等を図ります。

図 地域別構想図（新栄小学校区）



---

## 3. 豊山小学校区

### 1) 地域の現状と課題

本地域は、町の中央部に位置し、旧名古屋空港の玄関口としての機能を担ってきたことから、幹線道路の整備は進んでいます。地域の中央は豊山町の古い町並みと静かな生活空間が残されています。地域の東部は、平成20年10月に旧国際線旅客ターミナルビルを転活用した大規模集客施設がオープンし、空港機能移転後の町のにぎわいの中心的な役割を担っています。地域の西部は一部市街化調整区域であり、農地が残されていますが、名古屋市中心卸売市場北部市場と国道41号に接していることから、事業用地への農地転用が多くみられ、スプロール状に物流施設、工場の立地が進んでいます。地域の南部は名古屋市に接し、住居系の用途を指定していますが、土地改良の区画のままであることから、市街化区域であるにもかかわらず、農地が多く残っています。

他の地域と比較した場合、既成市街地の面積は最も多く、静かな生活空間を形成していますが、生活道路の多くは狭く、公園整備も進んでいないことから、防災上の課題がある地域といえます。

このような地域の現状や全体構想における本地域の位置付けからは、次の課題が挙げられます。

#### (1) 大規模集客施設を核とした広域交流機能の増進

旧国際線旅客ターミナルビルを転活用した大規模集客施設が立地しています。ここでは、空港に隣接する立地の特殊性も考慮のうえ、広域から集客を可能とした施設特性を活かして、買い物のみではない、さまざまな交流を促進する拠点として育成していくことが課題となっています。

#### (2) 幹線道路沿道でのにぎわい軸の形成

(都)豊山水分橋線と(都)春日井稲沢線の交差点周辺には、地域生活を支える地域商業拠点機能の充実が求められています。また、(都)春日井稲沢線沿道は「都市のにぎわい軸」としての機能、既成市街地を縦断する(都)豊山水分橋線沿道では、生活の利便性向上に向けた「生活交流軸」の形成が課題となります。

#### (3) 既成市街地での安全で快適な市街地環境の維持・増進

古くから住宅が密集した地域であり、落ち着いた居住環境が確保されている半面、狭い道路が多く、公園も不足しています。一方、社寺境内地には貴重な緑地と公共スペースが残されています。こうしたことから、落ち着きのある居住環境を保全しながら、防災性の向上を図ることが課題となっています。

---

#### (4) 住宅地としての良好な市街地形成の誘導

名古屋市に接する南部地域では住宅地と農地が混在し、無秩序な市街地を形成しつつあります。不足する公園整備を核として良好な住宅市街地の形成を誘導していくことが課題となっています。

#### 2) 地域づくりの目標

地域の現状と課題より、豊山小学校区の地域づくりの目標を以下のとおり定めます。

##### 目標

**にぎわいと暮らしやすい市街地環境が調和したまちづくり**

#### 3) 地域づくりの方針

##### (1) 土地利用の方針

###### ① 市街化区域

- ・ 既成市街地は、低層戸建住宅を主体とした落ち着いたある土地利用を図ります。
- ・ 住宅と農地等低・未利用地が混在する神戸地区は、住宅を主体とした市街地を形成します。
- ・ 国道41号沿道は、ロードサイド商業、サービス施設と住宅が健全に共存する土地利用を図ります。
- ・ (都)春日井稲沢線、(県)名古屋空港線沿道は、日常生活を営むための商業機能を誘導し、周辺の住環境に配慮しつつ、都市のシンボルとなるにぎわいと景観形成に努めます。
- ・ (都)豊山水分橋線沿道は、生活交流軸にふさわしい、地域商業の立地、景観形成に努めます。
- ・ 幸田・大山地区は、食品卸売市場関連の流通業務施設を中心とした土地利用を図ります。

###### ② 市街化調整区域

- ・ 幸田・大山地区は、食品卸売市場関連の流通業務施設を中心とした土地利用を図ります。

---

## (2) 地区道路・交通体系の方針

- ・ 生活交流軸として位置付ける（都）豊山水分橋線、都市のにぎわい軸となる（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線、空港へのアクセス道路である（都）空港中央線は、自転車、歩行者の安全性、快適性を重視した道路として必要な改善を検討します。
- ・ 大規模集客施設とコミュニティ拠点（地域交流地区）を結ぶ道路を主要生活道路と位置付け、桜並木等の景観を活かしながら、自転車、歩行者の安全確保に向けた改善を検討します。

## (3) 水と緑の方針

- ・ まとまった規模の公園整備が困難な既成市街地では児童遊園の充実に努めます。
- ・ まちかど公園（街区公園程度の規模）の整備を推進します
- ・ 境内地の緑の保全と公園的活用を図ります。

## 4) 地域づくりのアクションプラン

地域づくりの目標の具体化に向けて、地域別懇談会でのアイデアを勘案し、「地域づくりのアクションプラン」（行政、住民、企業が協働し、その実現へ向けて重点的に取り組むまちづくり施策）として以下のとおり示します。

### (1) 幹線道路沿道でのにぎわいのづくり

（都）豊山水分橋線と（都）春日井稲沢線の交差点周辺には、地域生活を支える地域商業拠点として、日常生活に密着した地域商業の立地を促進すると共に、自転車、徒歩での利用に配慮した利便と安全の確保を図ります。

### (2) 神戸地区の市街化促進とまちかど公園整備

神戸地区は、一部住宅地と農地が混在し、無秩序に市街地を形成しつつあります。良好な市街地形成に向け、まちかど公園の整備と一体的な住宅地形成を図ります。

その整備手法としては、公園の単独整備、優良な民間開発の誘導を図るほか、地区の合意形成のうえで、生活道路、公園整備と面的な市街地形成を一体的に行うために、土地区画整理事業や地区計画制度の活用の可能性も検討します。

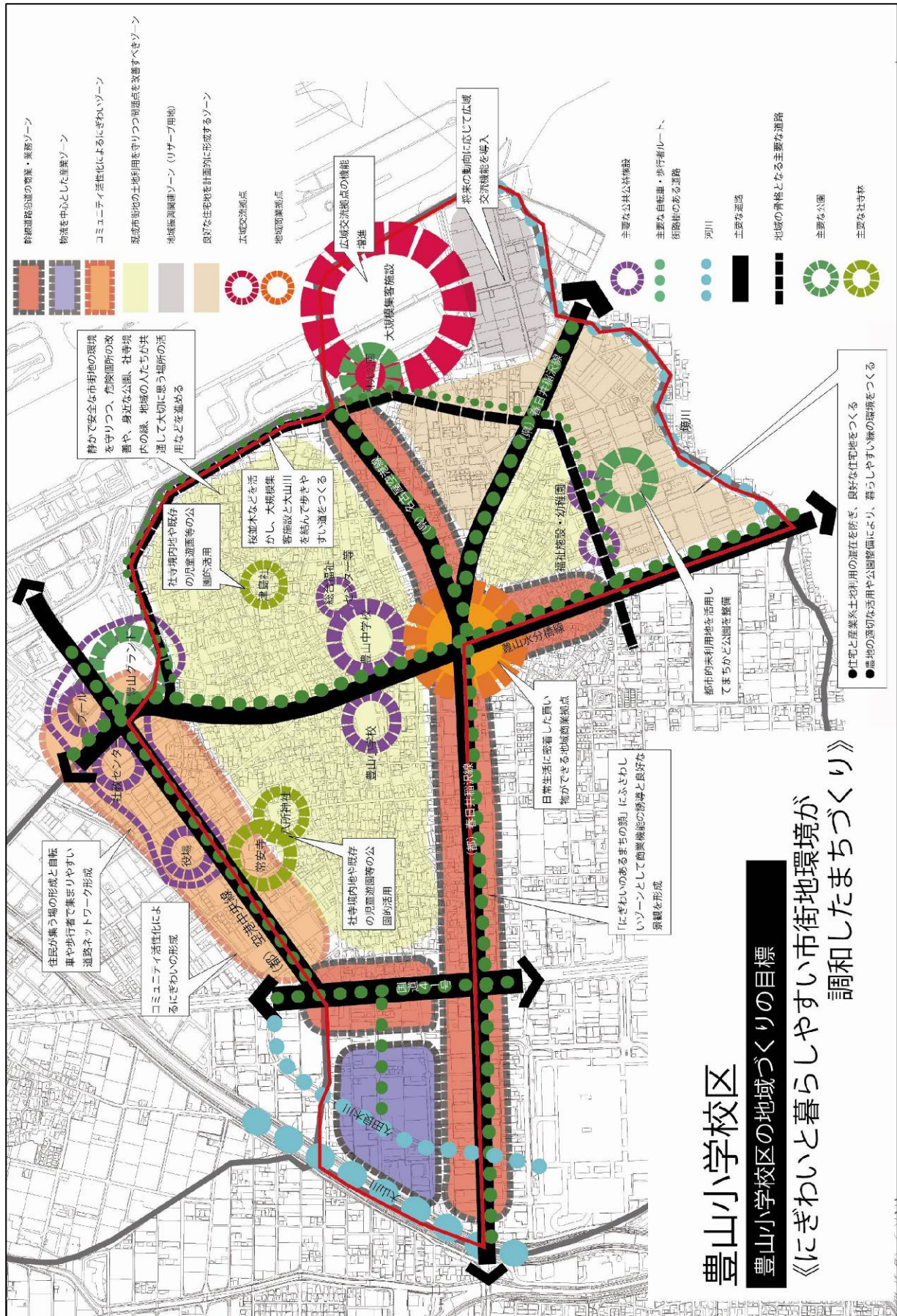


---

### (3) 安心して歩いて楽しめるまちづくり

既成市街地の落ち着いた町並み、境内地の緑、地域の共有資産といえる貴重な古い建築物などの特徴を活かし、同時に狭あいな道路の解消により安全で快適なまちづくりを進めます。

図 地域別構想図（豊山小学校区）



---

## 4. 志水小学校区

### 1) 地域の現状と課題

本地域は、町の南部に位置し、名古屋市に接しています。また、全城市街化区域でもあります。地域の西部には名古屋中央卸売市場北部市場が立地し、食品関連の流通・業務系の施設が集積しています。地域の南部は名古屋市に接し、住居系の用途を指定していますが、土地改良の区画のままであることから、市街化区域であるにもかかわらず、農地が広がっています。近年、中高層マンションが数多く建築された結果、比較的若い世代が多い地域といえます。地域の北東部は既成市街地であることから、静かな生活空間となっていますが、生活道路の多くは狭いままであり、防災上の課題があるといえます。

このような地域の現状や全体構想における本地域の位置付けからは、次の課題が挙げられます。

#### (1) 「食」の流通拠点の有効活用

名古屋中央卸売市場北部市場周辺には、関連業務施設と飲食店は立地していますが、にぎわいを形成するまでには至っていません。「食」の流通拠点という特別な機能を活用した、にぎわいの創出が課題となっています。

#### (2) 既成市街地での安全で快適な市街地環境の維持・増進

古くから住宅が密集した地域が一部にあり、落ち着いた居住環境が確保されている半面、狭い道路が多く、公園も不足しています。落ち着きのある居住環境を保全しながら、防災性の向上を図ることが課題となっています。

#### (3) 住工の土地利用混在の解消と良好な市街地形成誘導

富士・野田・下戸地区では、農地の宅地化がスプロール的に進むと同時に、戸建住宅とマンションの混在も進み、無秩序な市街地を形成しつつあります。また、国道41号沿道地域は工業系の用途であることから、隣接する地域を中心に倉庫の工場への転用による住工の混在がみられます。こうした土地利用の混在解消し、快適で安全で質の高い住宅市街地の形成を誘導していくことが課題となっています。

---

## 2) 地域づくりの目標

地域の現状と課題より、志水小学校区の地域づくりの目標を以下のとおり定めます。

### 目標

**身近な緑と暮らしやすい市街地環境が調和したまちづくり**

## 3) 地域づくりの方針

### (1) 土地利用の方針

- ・ 既成市街地は、低層戸建住宅を主体とした落ち着いたある土地利用を図ります。
- ・ 住宅と農地等低・未利用地が混在する富士・野田・下戸地区では、住宅を主体とした市街地を形成します。また、国道41号に近接した地区においては、住宅と工業、物流施設の混在解消、防止に努めます。
- ・ 国道41号沿道は、ロードサイド商業、サービス施設を中心とした土地利用を図ります。
- ・ 名古屋中央卸売市場北部市場及びその周辺地区には、流通業務機能のみならず、食に関連した一般住民も利用できる商業、飲食店等の立地を促進します。
- ・ (都)春日井稲沢線沿道は、日常生活を営むための商業機能を誘導し、周辺の住環境に配慮しつつ、都市のシンボルとなるにぎわいと景観形成に努めます。
- ・ (都)豊山水分橋線沿道は、生活交流軸にふさわしい、地域商業の立地、景観形成に努めます。

### (2) 地区道路・交通体系の方針

- ・ 生活交流軸として位置付ける(都)豊山水分橋線、都市のにぎわい軸となる(都)春日井稲沢線は、自転車、歩行者の安全性、快適性を重視した道路として必要な改善を検討します。
- ・ 地域中央において、東西方向、南北方向に主要生活道路の整備改善を行い、自転車、歩行者の安全確保を図ります。

### (3) 水と緑の方針

- ・ 農地を活用したまちかど公園(街区公園程度の規模)の整備を推進します
- ・ 境内地の緑の保全と公園的活用を図ります。

---

#### 4) 地域づくりのアクションプラン

地域づくりの目標の具体化に向けて、地域別懇談会でのアイデアを勘案し、「地域づくりのアクションプラン」(行政、住民、企業が協働し、その実現へ向けて重点的に取り組むまちづくり施策)として以下のとおり示します。

##### (1) 良好な住宅市街地の計画的な形成と農地と一体化した公園整備とによる「農のあるまちづくり」

富士・野田・下戸地区は、住宅地と農地、倉庫・工場、戸建住宅と中高層マンションの混在など、無秩序に市街地を形成しつつあります。

過密な市街地形成を防止するとともに、残された農地を都市的なスペース、緑地と位置付けた上で、まちかど公園と一体的な整備による、農地の保全と良好な住宅地形成を図ります。

その整備手法としては、公園の単独整備、優良な民間開発の誘導を図るほか、地区の合意形成のうえで、農地保全と生活道路・公園整備等の面的な市街地形成を一体的に行うために、土地区画整理事業や地区計画制度の活用の可能性も検討します。

また、農地の保全については、都市的な農業への取り組み、利用促進を図る取り組みなどを支援します。

##### (2) 主要生活道路の整備・改善による歩行者・自転車の安全確保

地域の中央を、東西、南北方向に縦横断する主要生活道路の整備改善を行い、自転車、歩行者の安全確保を図ります。

図 地域別構想図（志水小学校区）

