

豊山町都市計画マスタープラン（素案）及び（案）の変更部分対照表

| ページ | 素案（変更前） | ページ | 案（変更後） | 変更理由 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---|-----------------|-----------------|-----------------|---|---------------|-----|--------|-----|------|----|-----|---|--------|----|------|---|----|---|--------|----|------|----|-----|--|----------|-----|------|----|-----|---|-------|--|---|
| 28ページ ～29ページ | <p>2. 将来市街地の規模</p> <p>2) 将来市街地フレーム</p> <p>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。</p> <p>表 将来市街地フレーム</p> <p style="text-align: right;">(ha)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況街地規模 (19年)</th> <th>H32までの新規土地需要の推値</th> <th>H32までの実際の街地拡大規模</th> <th>将来街地規模 (H32年)</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住居系市街地</td> <td>243</td> <td>(33)</td> <td>11</td> <td>254</td> <td>既存住居系市街地の低・未利用地(国道41号沿道青山地区(0.5ha)の住居系への変更により人口増へ対応(新規市街化区域拡大))</td> </tr> <tr> <td>商業系市街地</td> <td>22</td> <td>(18)</td> <td>4</td> <td>26</td> <td>旧空港区域の大規模集客施設地区(0.4ha)の増設(国道41号沿道青山地区(0.3ha)の住居系への変更することで当該地区を新規市街化区域へ編入。また、大規模集客施設の南部リザーブ用地(4ha)を成金池地区の1層/拡大をめざし整備準備を行い市街化区域へ編入することによる拡大</td> </tr> <tr> <td>工業系市街地</td> <td>84</td> <td>(22)</td> <td>22</td> <td>106</td> <td>旧空港区域及び旧地区、神明高添地区(約22ha)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1層の産業集積が見込まれることから、都市基盤整備し、計画的に工業系市街地に誘導</td> </tr> <tr> <td>計市街化区域面積</td> <td>349</td> <td>(73)</td> <td>37</td> <td>386</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>* 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</p> <p>(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3.3haについては、既存の住居系市街地内の低・未利用地が6.2ha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24.3haから約25.4haに増加します。</p> <p>(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</p> | | 現況街地規模 (19年) | H32までの新規土地需要の推値 | H32までの実際の街地拡大規模 | 将来街地規模 (H32年) | 備 考 | 住居系市街地 | 243 | (33) | 11 | 254 | 既存住居系市街地の低・未利用地(国道41号沿道青山地区(0.5ha)の住居系への変更により人口増へ対応(新規市街化区域拡大)) | 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(0.4ha)の増設(国道41号沿道青山地区(0.3ha)の住居系への変更することで当該地区を新規市街化区域へ編入。また、大規模集客施設の南部リザーブ用地(4ha)を成金池地区の1層/拡大をめざし整備準備を行い市街化区域へ編入することによる拡大 | 工業系市街地 | 84 | (22) | 22 | 106 | 旧空港区域及び旧地区、神明高添地区(約22ha)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1層の産業集積が見込まれることから、都市基盤整備し、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 | - | 28ページ | <p>2. 将来市街地の規模（都市計画の目標）</p> <p>2) 将来市街地の規模</p> <p>計画的なまちづくりを進めるため、将来の住居系、商業系、工業系市街地それぞれのおおむねの規模を、第4次総合計画での人口・世帯数、小売商品販売額、製造品出荷額の目標値に基づき想定します。 住居系市街地は、平成32年に想定される人口に対して、一定規模の住宅地供給が必要となります。しかし、既存の住居系市街地内には低・未利用地が相当規模残されていることから、その市街化を促進することにより十分収容可能です。したがって、住居系市街地の規模は基本的に拡大しないこととします。 商業系市街地は、空港機能転換後の旧空港区域の活性化を抜きにして規模を想定することはできません。旧名古屋空港が大規模な旅客ターミナルであると同時に、大規模な商業施設としての機能を有し、町の賑わいの核であったことから、旧空港施設を転活用した大規模集客施設を改めて賑わいの拠点として創出することにより、空港の機能転換以前と同等の水準に回復することを目標とします。したがって、平成32年に想定される商業系市街地の規模は、基本的には変わらないものとします。 工業系市街地は、町の活力の維持・増進の源といえます。第4次総合計画では、平成32年には、製造品出荷額は航空宇宙産業を中心に1,200億円へ増加すると想定しています。この製造品出荷額の増加に対応するためには、工業系市街地の規模の拡大が必要です。新たに必要とされる工業系市街地については、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。</p> | <p>将来のフレームの根拠となる、人口、商業、工業の推計により土地利用の面積を具体的に示していたが、土地利用の具体的な記述は「4. 土地利用の方針」によることで、位置、区域等が明確になり、十分であると判断できたことによる。</p> |
| | 現況街地規模 (19年) | H32までの新規土地需要の推値 | H32までの実際の街地拡大規模 | 将来街地規模 (H32年) | 備 考 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 住居系市街地 | 243 | (33) | 11 | 254 | 既存住居系市街地の低・未利用地(国道41号沿道青山地区(0.5ha)の住居系への変更により人口増へ対応(新規市街化区域拡大)) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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(0.4ha)の増設(国道41号沿道青山地区(0.3ha)の住居系への変更することで当該地区を新規市街化区域へ編入。また、大規模集客施設の南部リザーブ用地(4ha)を成金池地区の1層/拡大をめざし整備準備を行い市街化区域へ編入することによる拡大 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 工業系市街地 | 84 | (22) | 22 | 106 | 旧空港区域及び旧地区、神明高添地区(約22ha)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1層の産業集積が見込まれることから、都市基盤整備し、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 | - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| ページ | 素案（変更前） | ページ | 案（変更後） | 変更理由 |
|------------------------|---|------------------------|--|---|
| | <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(3) 工業系市街地の規模の方針</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | | | |
| 33ページ 5行目 | <p>3. 将来都市構造</p> <p>2) 拠点の配置と形成の方針</p> <p>(1) 広域交流拠点</p> <p>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を、広域での人・文化の交流の拠点形成を図ります。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 32ページ 9行目 | <p>3. 将来都市構造</p> <p>2) 拠点の配置と形成の方針</p> <p>(1) 広域交流拠点</p> <p>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には、広域での人・文化の交流拠点の形成を図ります。</p> <p>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。また、南側に位置する市街化調整区域の農地は、「リザーブ用地」と位置付け、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。</p> <p>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。</p> | <p>中道地域を広域交流拠点と連携した土地利用を図ることを明確にするため、記述を追加した。</p> |
| 23行目 | <p>(2) 先端産業振興拠点</p> <p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存工業集積ゾーン（航空宇宙産業の集積地区）と旧空港区域・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。 | 25行目 | <p>(2) 先端産業振興拠点</p> <p>【配置の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存工業集積ゾーン（航空宇宙産業の集積地区）と旧空港区域・青山神明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。 | <p>第2回都市計画審議会での意見を受けて、「青山高添地区」の記述を削除した。</p> <p>この変更により将来都市構造図（素案38ページを、案37ページ）の高添地区を「先端産業振興拠点」から「農地」へ変更した。</p> |
| 47ページ ～48ページ 2行目 | <p>4. 土地利用の方針</p> <p>3) 市街化調整区域の土地利用の方針</p> <p>(2) 都市的土地利用</p> <p>① 産業立地誘導地区</p> <p>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。</p> <p>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。</p> | 46ページ ～47ページ 1行目 | <p>4. 土地利用の方針</p> <p>3) 市街化調整区域の土地利用の方針</p> <p>(2) 都市的土地利用</p> <p>① 産業立地誘導地区</p> <p>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。</p> <p>～削除～</p> <p>② 地域振興関連地区（リザーブ用地）</p> <p>広域交流拠点地区（大規模集客施設）の南側の中道地区を地域振興関連地区として配置します。ここでは、大規模集客施設の賑わいを増進させるために、支援施設やアクセス道路等の基盤整備を一体的に行ない、広域交流機能の一層の充実を図ります。</p> <p>③ 土地利用検討地区</p> <p>(都) 豊山西春線南側に位置する高添地区は、既成市街地に連続し幹線道路アクセスの利便性が非常に高い地域であることから、今後の住宅地、工業地、公共公益施設の立地の受け皿として非常に有望な地域といえます。そのため、将来の土地利用のあり方を検討するとともに当面の無秩序な開発への規制に向けた方策を検討する地域とします。</p> | <p>「中道地区」を地域振興関連地区として明確にするため、記述を追加した。</p> <p>「高添地区」を産業立地誘導地区から土地利用検討地区として記述を変更した。</p> <p>この変更により土地利用の方針図（素案49ページを、案48ページ）の高添地区を「産業立地誘導地区」から「土地利用検討地区」へ変更した。</p> |
| 51ページ 6行目 | <p>5. 都市施設（道路交通体系）の整備方針</p> <p>2) 骨格的な幹線道路ネットワーク形成方針</p> <p>(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）</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 | 50ページ | <p>5. 都市施設（道路交通体系）の整備方針</p> <p>2) 骨格的な幹線道路ネットワーク形成方針</p> <p>(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）</p> <p>～削除～</p> | <p>記述が重複しているため削除。</p> |

| ページ | 素案（変更前） | ページ | 案（変更後） | 変更理由 | | | | | | |
|----------------------|---|----------------------|--|--|------------------|--------------|------|---|------------------|---|
| | 道路と位置付けます。 | | | | | | | | | |
| 52ページ 表 | 4) 公共交通の形成方針 表 幹線道路網の整備方針 | 51ページ | 4) 公共交通の形成方針 表 幹線道路網の整備方針 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>自動車専用道路</td> <td>A</td> <td>都 1.3.6 名濃道路</td> <td>5.2a</td> <td>4</td> <td>本線整備済 ワカバは未整備</td> </tr> </table> | 自動車専用道路 | A | 都 1.3.6 名濃道路 | 5.2a | 4 | 本線整備済 ワカバは未整備 | 名濃道路を表に追加した。 この変更により幹線道路の整備方針図（素案53ページを、案52ページ）に名濃道路として自動車専用道路を追加した。 |
| 自動車専用道路 | A | 都 1.3.6 名濃道路 | 5.2a | 4 | 本線整備済 ワカバは未整備 | | | | | |
| 77ページ 4行目 11行目 | 2. 新栄小学校区 3) 地域づくりの方針 (1) 土地利用の方針 ①市街化区域 ・(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、 <u>コミュニティ活性化による、にぎわい軸を形成します。</u> ②市街化調整区域 ・(都) 豊山西春線南側地区では、 <u>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。</u> | 76ページ 4行目 11行目 | 2. 新栄小学校区 3) 地域づくりの方針 (1) 土地利用の方針 ①市街化区域 ・(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、 <u>にぎわいと交流の軸を形成します。</u> ②市街化調整区域 ・(都) 豊山西春線南側に位置する高添地区は、 <u>既成市街地に連続し幹線道路アクセスの利便性が非常に高い地域であり、今後の住宅地、工業地、公共公益施設の立地の受け皿として非常に有望な地域といえます。そのため、将来の土地利用のあり方を検討するとともに当面の無秩序な開発への規制に向けた方策を検討する地域とします。</u> | (都) 空港中央線沿道の記述を意味が不明確のため「コミュニティ活性化による、にぎわい軸」から「にぎわいと交流の軸」へ変更した。 「高添地区」を産業立地誘導地区から土地利用検討地区として記述を変更した。 この変更により地域別構想図（新栄小学校区）（素案79ページを、案78ページ）の関係部分を変更した。 | | | | | | |
| 81ページ | 3. 豊山小学校区 3) 地域づくりの方針 (1) 土地利用の方針 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。 | 80ページ 23行目 | 3. 豊山小学校区 3) 地域づくりの方針 (1) 土地利用の方針 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。 ・ <u>中道地区は、隣接する大規模集客施設のにぎわいを増進させるための土地利用を図ります。</u> | 「中道地区」を地域振興関連地区として明確にするため、記述を追加した。 この変更により地域別構想図（豊山小学校区）（素案84ページを、案83ページ）の関係部分を変更した。 | | | | | | |