

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
20ページ	<p>6. 上位計画・関連計画  <u>国・県では、これからの社会潮流に対応したまちづくりの基本的な方向性を上位計画・関連計画の中で示しています。都市計画マスタープランは、こうした計画を念頭に策定することとします。</u></p> <p>1) 中部圏都市整備区域建設計画（国）  <u>本町を含む愛知、三重県内計59市町村を対象区域として、「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、「交流」「環境」「モノづくり」「安心・安全」に関する事項を重点施策として定めています。特に本町が位置する区域北部に関する施策として、以下のように記述されています。</u>  <b>■ 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</b>  <b>■ 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の優位性を活かし、先端的な企業の立地誘導、研究開発・研修機能の集積強化</b>  <b>■ 県営名古屋空港の特性を活かし、航空宇宙産業の集積や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</b></p> <p>2) 新しい政策の指針（愛知県）  <u>「選択と集中」を基軸として、2015年までに取り組むべき8つの基本課題を示し、戦略的・重点的な政策の方向を示しています。</u>  <b>■ 産業や文化を世界に発信する国際交流大都市圏づくり</b>  <b>■ 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</b>  <b>■ 愛知の創造的発展を担う人づくり</b>  <b>■ 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</b>  <b>■ 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</b>  <b>■ 豊かで快適な暮らしを創出する循環型社会づくり</b>  <b>■ 県内各地域の特性を踏まえたバランスある発展</b>  <b>■ 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</b></p>	20ページ ～21ページ	<p>6. 上位計画・関連計画  <u>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。</u>  <u>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。</u></p> <p>1) 豊山町第4次総合計画  <b>■ 目標年次</b>  <u>平成31年度</u>  <b>■ まちづくりの基本理念</b>  <u>小さくて キラリ と輝くまちづくり</u>  <b>■ 町の将来像</b>  <u>にぎわい と やすらぎ のアーバンビレッジ</u>  <b>■ 将来人口・世帯数</b>  <u>平成31年 人口 14,800人 世帯数 6,200世帯</u>  <b>■ 土地利用構想</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地利用の基本方針  <u>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。</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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  <u>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。</u></li> <li>・ 空港の立地や機能を最大限に生かした土地利用  <u>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。</u></li> <li>・ 都市と自然の調和・共存  <u>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す、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。</u></li> </ul> </li> </ul> <p>2) 名古屋都市計画区域マスタープラン  <b>■ 目標年次</b>  <u>平成32年</u>  <b>■ 都市づくりの基本理念</b>  <u>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</u>  <b>■ 将来都市像</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul> <b>■ 都市づくりの目標</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口動向等を踏まえた住居系市街地の形成</li> <li>・ 都市機能の立地・誘導</li> <li>・ 広域交通体系及び公共交通網の構築</li> <li>・ 産業動向等を踏まえた工業系市街地の形成</li> <li>・ 環境負荷が小さく、防災性が高い都市の構築</li> </ul> </p> </p>	<p>上位・関連計画を町第4次総合計画と名古屋都市計画区域マスタープラン（県）とすることが妥当であるため、全面的に差し替えた</p>

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" data-bbox="371 457 1151 1136"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">現況市街地規模 (19年)</th> <th>H32までの 新規土地需要</th> <th>将来市街地規 模 (32年)</th> <th>備 考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>住居系 市街地</td> <td>243</td> <td>(62)</td> <td>33</td> <td>254</td> <td>既存住居系市街地内の低未 利用地で新規土地需要に対 応(新規の市街化区域拡大 はなし)</td> </tr> <tr> <td>商業系 市街地</td> <td>22</td> <td>(4)</td> <td>18</td> <td>22</td> <td>旧空港区域の大規模集客施 設地区(10.4ha)の増加と、 国道41号沿道青山地区 (10.5ha)の住居系への変 更により相殺し、市街地規 模は変化なし(ただし旧空 港区域の大規模集客施設地 区は新規に市街化区域へ編 入)</td> </tr> <tr> <td>工業系 市街地</td> <td>84</td> <td>(8)</td> <td>22</td> <td>92</td> <td>旧空港区域B地区及びC地 区、神明、高添地区により 新規土地需要に対応(うち 市街化区域への新規編入は 旧空港区域B地区及びC地 区の計約8haを想定)</td> </tr> <tr> <td>計(市街化 区域面積)</td> <td>349</td> <td>(74)</td> <td>73</td> <td>368</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</p> <p>平成32年に想定される人口フレームに対して必要とされる新規土地需要約33haについては、既存の住居系市街地内の低・未利用地の市街化促進により収容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に対し、約254haとなります。</p> <p>(2) 商業系市街地の規模の方針</p> <p>平成32年に想定される小売商品販売額フレームに対して必要とされる新規土地需要約18haについては、旧空港区域の大規模集客施設地区及び、その他の地区(地域商業拠点、コミュニティ拠点、「都市のにぎわい軸」を始めとする幹線道路沿道地区等)への商業立地誘導により対応します。</p> <p>このうち旧空港区域の大規模集客施設地区約10.4haについては、市街化区域へ編入します。一方、国道41号沿道青山地区の近隣商業地域約10.5haについては、商業地の集約化を図るために、住居系用途に転換することとします。これにより商業系の将来市街地の規模は、現況の約22haに変化はありません。</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、高添地区における工業立地誘導により対応します。</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地区の計約8ha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に対し、</p>		現況市街地規模 (19年)		H32までの 新規土地需要	将来市街地規 模 (32年)	備 考	住居系 市街地	243	(62)	33	254	既存住居系市街地内の低未 利用地で新規土地需要に対 応(新規の市街化区域拡大 はなし)	商業系 市街地	22	(4)	18	22	旧空港区域の大規模集客施 設地区(10.4ha)の増加と、 国道41号沿道青山地区 (10.5ha)の住居系への変 更により相殺し、市街地規 模は変化なし(ただし旧空 港区域の大規模集客施設地 区は新規に市街化区域へ編 入)	工業系 市街地	84	(8)	22	92	旧空港区域B地区及びC地 区、神明、高添地区により 新規土地需要に対応(うち 市街化区域への新規編入は 旧空港区域B地区及びC地 区の計約8haを想定)	計(市街化 区域面積)	349	(74)	73	368	-	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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>
	現況市街地規模 (19年)		H32までの 新規土地需要	将来市街地規 模 (32年)	備 考																													
住居系 市街地	243	(62)	33	254	既存住居系市街地内の低未 利用地で新規土地需要に対 応(新規の市街化区域拡大 はなし)																													
商業系 市街地	22	(4)	18	22	旧空港区域の大規模集客施 設地区(10.4ha)の増加と、 国道41号沿道青山地区 (10.5ha)の住居系への変 更により相殺し、市街地規 模は変化なし(ただし旧空 港区域の大規模集客施設地 区は新規に市街化区域へ編 入)																													
工業系 市街地	84	(8)	22	92	旧空港区域B地区及びC地 区、神明、高添地区により 新規土地需要に対応(うち 市街化区域への新規編入は 旧空港区域B地区及びC地 区の計約8haを想定)																													
計(市街化 区域面積)	349	(74)	73	368	-																													

ページ	素案（変更前）	ページ	案（変更後）	変更理由
	約9.2haとなります。			
33ページ ～34ページ	<p>3. 将来都市構造 2) 拠点の配置と形成の方針 (1) 広域交流拠点 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」としての歴史を継承し、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>(2) 先端産業振興拠点・空港関連機能整備拠点 空港と既存航空宇宙産業と連担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の誘導を図ります。 これにより、「空港」としての歴史を継承し、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工業機能の維持・増進をめざし、拠点形成を図ります。</p> <p>(3) その他の産業拠点 ～略～ また、幹線道路の利便性を活かし、工業機能、公益的機能の立地の受け皿を形成します。</p> <p>(4) 地域交流拠点</p>	32ページ ～33ページ	<p>3. 将来都市構造 2) 拠点の配置と形成の方針 (1) 広域交流拠点 <u>通勤・通学・観光・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。</u> 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。<u>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。</u> 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>(2) 先端産業振興拠点 空港と既存航空宇宙産業と連担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。</p> <p>(3) 「食」の流通拠点 ～略～ 削除</p> <p>(4) 地域商業拠点</p>	<p>県営名古屋空港を広域交流拠点とする記述に変更した。</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> <p>文章の整理を行った。</p> <p>文章の整理により一部削除した。</p> <p>交流拠点ではないため、地域商業拠点に訂正した。</p>
41ページ ～45ページ	<p>4. 土地利用の方針 2) 市街化区域の土地利用の方針 (1) 住居系土地利用</p> <p>(2) 商業系土地利用 ②都市のにぎわい軸 「食」の流通拠点である名古屋中央卸売市場北部市場と、「広域交流拠点」である大規模集客施設を結ぶ（都）春日井稲沢線、（県）名古屋空港線の沿道においては、住居系の用途地域で許容される範囲の、比較的小規模な店舗や飲食店が立ち並び、「食」をテーマとして買い物や飲食が楽しめ、多くの人でにぎわう土地利用をめざします。</p> <p>③地域商業拠点 ～略～</p> <p>(3) 工業・業務・物流系土地利用 ①航空宇宙関連産業地区 ～略～ ②流通業務地区 ～略～</p> <p>③沿道業務地区</p>	41ページ ～44ページ	<p>4. 土地利用の方針 2) 市街化区域の土地利用の方針 (1) 住居系土地利用 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。</p> <p>(2) 商業系土地利用 ②沿道商業地区 大山川以南の国道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。</p> <p>③地域商業地区 ～略～</p> <p>(3) 工業・物流系土地利用 ①工業地区（航空宇宙関連産業） ～略～ ②工業地区（物流業務） ～略～ 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。</p> <p>～削除～</p>	<p>国道41号沿道の用途地域を近隣商業地域から準住居地域へ変更することを予定しているため、追加した。</p> <p>土地利用の方針であることから、「都市のにぎわい軸」から「沿道商業地区」への変更を行うとともに文章の記述の整理を行った。</p> <p>土地利用の方針であることから「地域商業拠点」から「地域商業地区」へと変更した。</p> <p>物流業務に記述を統合し沿道業務地区を削除した。</p>
47ページ	<p>3) 市街化調整区域の土地利用の方針 ～略～ 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。</p>	46ページ ～47ページ	<p>3) 市街化調整区域の土地利用の方針 ～略～ ～削除～</p>	<p>文章の整理に伴い一部削除した。</p>

ページ	素案 (変更前)	ページ	案 (変更後)	変更理由						
	<p>(1) 農業系土地利用 ①農業として当面保全する地区 ～略～</p> <p>(2) 都市的土地利用 ①産業立地誘導地区 ～略～ 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。ここでは工業・物流施設のほか、(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、今後の必要に応じて、公共的施設の立地の受け皿としても活用します。</p>		<p>(1) 農業系土地利用 ①農業地区 ～略～ 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的に立地していますが、当地区の農地は当面保全を図るものとします。</p> <p>(2) 都市的土地利用 ①産業立地誘導地区 ～略～ ～削除～</p> <p>②地域振興関連地区(リザーブ用地) 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。 ③土地利用検討地区 (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、公共的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>農地の取り扱いの記述を二通りとし、きめ細かく方針化した。</p> <p>高添地区の産業系土地利用の記述を削除した。</p> <p>中道地区を「地域振興関連地区」と位置付け、高添地区を「土地利用検討地区」として追加した。</p>						
50ページ	<p>5. 都市施設(道路交通体系)の整備方針 2) 骨格的な幹線道路ネットワーク形成方針 (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) ・(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」を形成する道路と位置付けます。</p>	50ページ	<p>5. 都市施設(道路交通体系)の整備方針 2) 骨格的な幹線道路ネットワーク形成方針 (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) ～削除～</p>	記述が重複しているため削除。						
51ページ	<p>4) 公共交通の形成方針 表 幹線道路網の整備方針</p>	51ページ	<p>4) 公共交通の形成方針 表 幹線道路網の整備方針</p> <table border="1" data-bbox="1427 1329 2208 1392"> <tr> <td>自動車専用道路</td> <td>A</td> <td>都 1.3.6 名濃道路</td> <td>2.2n</td> <td>4</td> <td>本線整備 支線は整備</td> </tr> </table>	自動車専用道路	A	都 1.3.6 名濃道路	2.2n	4	本線整備 支線は整備	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	2.2n	4	本線整備 支線は整備					
55ページ	<p>6. 都市施設(公園緑地)の整備方針 2) 公園整備の方針 (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。 ～略～</p> <p>(3) 既存施設の活用の方針 ～略～</p>	55ページ	<p>6. 都市施設(公園緑地)の整備方針 2) 公園整備の方針 (2) 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は、街区公園、近隣公園が不足していますが、本町の公園整備は基本的には街区公園の規模によるものとし、その整備方針については以下のとおりとします。 ～略～</p> <p>(3) 公園機能を補完する既存施設の活用 ～略～</p>	「まちかど公園」の記述を「街区公園」に変更した。 これに伴い、見出しと文章の見直しを行った。						
62ページ	<p>8. 市街地整備方針 2) 市街地整備の方針 (3) 産業系市街地の整備方針 ～略～ ・市街化調整区域において工業系市街地整備を図る場合には、愛知県の市街化調整区域の地区計画ガイドラインに沿った開発誘導を図ります。 ～略～</p>	62ページ	<p>8. 市街地整備方針 2) 市街地整備の方針 (3) 産業系市街地の整備方針 ～略～ ・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・商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</p>	具体的な記述へ変更した。						

ページ	素案（変更前）	ページ	案（変更後）	変更理由
			地区計画などにより、開発誘導します。 ～略～	
76ページ	<p>2. 新栄小学校区</p> <p>3) 地域づくりの方針</p> <p>(1) 土地利用の方針</p> <p>②市街化調整区域 ～略～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (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工業、流通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> ～略～</li> </ul>	76ページ	<p>2. 新栄小学校区</p> <p>3) 地域づくりの方針</p> <p>(1) 土地利用の方針</p> <p>②市街化調整区域 ～略～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (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> ～略～</li> </ul>	<p>高添地区を工業、物流、公共公益的土地利用から土地利用検討地区とした記述へ変更した。</p> <p>この変更により地域別構想図（新栄小学校区）（素案78ページを、案78ページ）の関係部分を変更した。</p>
80ページ	<p>3. 豊山小学校区</p> <p>3) 地域づくりの方針</p> <p>(1) 土地利用の方針</p> <p>①市街化区域 ～略～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (都) 空港中央線沿道は、<u>低未利用地の有効利用を促進し、航空宇宙産業、空港機能に関連する業務施設の立地の受け皿とします。</u> ～略～</li> </ul> <p>②市街化調整区域 ～略～</p> <p>4) 地域づくりのアクションプラン</p> <p>(1) <u>幹線道路沿道でのにぎわいのづくり</u></p> <p>(都) 豊山水分橋線と(都) 春日井稲沢線の交差点周辺には、<u>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。</u></p>	80ページ	<p>3. 豊山小学校区</p> <p>3) 地域づくりの方針</p> <p>(1) 土地利用の方針</p> <p>①市街化区域 ～略～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ (都) 空港中央線沿道は、<u>低・未利用地に良好な住宅市街地を誘導し、にぎわいと交流の軸を形成します。</u> ～略～</li> </ul> <p>②市街化調整区域 ～略～</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>中道地区は、隣接する大規模集客施設の賑わいを増進させるための土地利用を図ります。</u></li> </ul> <p>4) 地域づくりのアクションプラン</p> <p>(1) <u>地域商業拠点づくり</u></p> <p>(都) 豊山水分橋線と(都) 春日井稲沢線の交差点周辺には、<u>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します。</u></p>	<p>(都) 空港中央線沿道の記述を当該地域が住居系用途であることから「航空宇宙産業、空港機能に関連する業務施設の立地の受け皿」から「にぎわいと交流の軸」へと変更した。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。</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>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。</p> <p>文章の整理により一部削除し、同時に見出しを変更した。</p>