

# 平成 2 2 年度第 1 回豊山町都市計画審議会

## 議案別冊

諮問第 1 号

「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の

変更に係る意見について」

・名古屋都市計画区域マスタープラン



# 名古屋都市計画区域の 整備、開発及び保全の方針

(名古屋都市計画区域マスタープラン)



建設部 都市計画課

# 目 次

## 第1章 基本的事項

1 役割と位置づけ	1
2 対象範囲	1
3 目標年次	1

## 第2章 愛知の新しい都市

1 これからの都市づくりに向けて	2
2 基本理念	6
〈基本理念が示す都市づくりのイメージ〉	7
3 都市づくりの基本方向	9

## 第3章 都市計画の目標

1 広域的位置づけ	12
2 特徴と魅力	12
3 都市づくりの基本理念	14
4 将来都市像	15
5 都市づくりの目標	16
〈将来都市構造図〉	19

## 第4章 区域区分の決定の有無および区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無	20
2 区域区分の方針	20
(1) 基本方針	20
(2) 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模	21
(3) 目標年次における市街化区域の規模	22

## 第5章 主要な都市計画の決定等の方針

1 土地利用	23
(1) 基本方針	23
(2) 主要用途の配置の方針	23
(3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針	24
(4) 市街地における住宅建設の方針	25
(5) 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針	26
(6) 市街化調整区域の土地利用の方針	28
2 都市施設	29
(1) 交通施設	29
(2) 下水道および河川等	32
(3) その他の都市施設	35
3 市街地開発事業	36
(1) 基本方針	36
(2) 主要な市街地開発事業の方針	36
(3) 市街地整備の目標	37
4 自然的環境の整備または保全	38
(1) 基本方針	38
(2) 都市公園の整備水準の目標	38
(3) 主要な緑地の方針	38
(4) 実現のための具体の都市計画制度の方針	39
(5) 主要な緑地の確保目標	40

## 参考資料

用語の解説	1
各拠点のイメージ図	5

# 第1章 基本的事項

## 1 役割と位置づけ

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）は、都市計画法第6条の2の規定に基づき、都道府県が、当該都市計画区域の発展の動向、人口、産業の現状および将来の見通しを踏まえ、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大きな道筋を明らかにするものです。

本方針は、国土形成計画などの国が定める計画との整合を確保しつつ、本県がこれから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して策定した「政策指針2010-2015（平成22年3月）」の個別計画として都市計画の基本的な方向性を定めます。

また、本県の都市計画の見直しを実施するうえでの共通の考え方を示した「新しい都市計画の基本的方針（平成19年10月）」を踏まえ、本県が策定している「建設部門の社会資本整備方針」、「愛知県広域緑地計画」、「愛知県住生活基本計画」などの方針・計画のほか、市町村が策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）」と連携して、地域の特性をいかした都市計画を適切に実現できるように定めます。

## 2 対象範囲

図1-1 都市計画区域



## 3 目標年次

本方針は、基準年次を平成22年として、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで都市計画の基本的方向を定めます。なお、市街化区域の規模や都市施設の整備目標などについては、10年後の平成32年を目標年次として定めます。

## 第2章 愛知の新しい都市

人口減少・超高齢社会の到来、車社会の進展や交通基盤の整備にともなう日常生活圏の拡大、中心市街地の空洞化などの都市構造の変化、地球温暖化や生物多様性の保全をはじめとする環境問題の広まりなど、都市を取り巻く状況は大きな転換期にあります。

今後の都市づくりにあたっては、人口構造の変化をはじめ、さまざまな社会経済情勢の変化に的確に対応していくことが必要です。

ここでは、「人口動向と人の動き」「都市構造」「産業」「自然環境」の4つの視点から、愛知県全体におけるこれからの都市づくりを進めるための基本的な考え方について整理し、都市づくりの基本理念と基本方向を示します。

### 1 これからの都市づくりに向けて

#### (1) 人口動向と人の動き

本県の人口は増加する傾向にありますが、長期的には減少に転じることが予想されます。これに対して、世帯数については高齢者世帯の急増や家族形態の変化などにより、人口が減少局面に入っても増加を続けることが予想されます。地域別にみた場合には、既に人口が減少している地域や人口の増加が著しい地域があるなど人口の動向に差がみられます。

今後の都市づくりにあたっては、人口や世帯数の動向のほか、都心・まちなか居住、ゆとりある戸建て住宅への志向などに適切に対応することが必要です。

今後の人口減少・超高齢社会に向けて、増加と定住化が進む外国人県民を含め、住民がお互いに協力して地域社会の機能を維持しながらまちづくりへ取り組んでいくことが必要です。

本県では、交通基盤の整備や車社会の進展により、通勤や買い物といった人の動きが広域化しています。都市の活力をさらに高めるためには、人・モノ・情報などの交流を一層促進していくことが必要です。

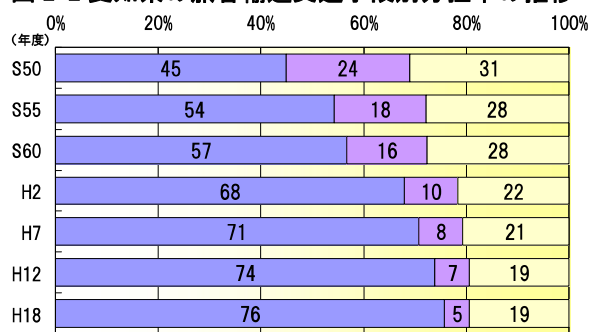
また、超高齢社会では、自家用車に過度に依存しないで誰もが快適に移動できることが必要です。交通手段別の分担率をみると、公共交通の利用は低下し、自家用車の利用が増加しています。環境問題の顕在化や超高齢社会の到来を踏まえると、公共交通を軸とした都市構造への転換が必要です。

図 2-1 人口動向と推計（愛知県の都市計画区域）



資料：愛知県都市計画課推計

図 2-2 愛知県の旅客輸送交通手段別分担率の推移



■ 自家用乗用車 ■ バス・タクシー・ハイヤー等 □ 鉄道

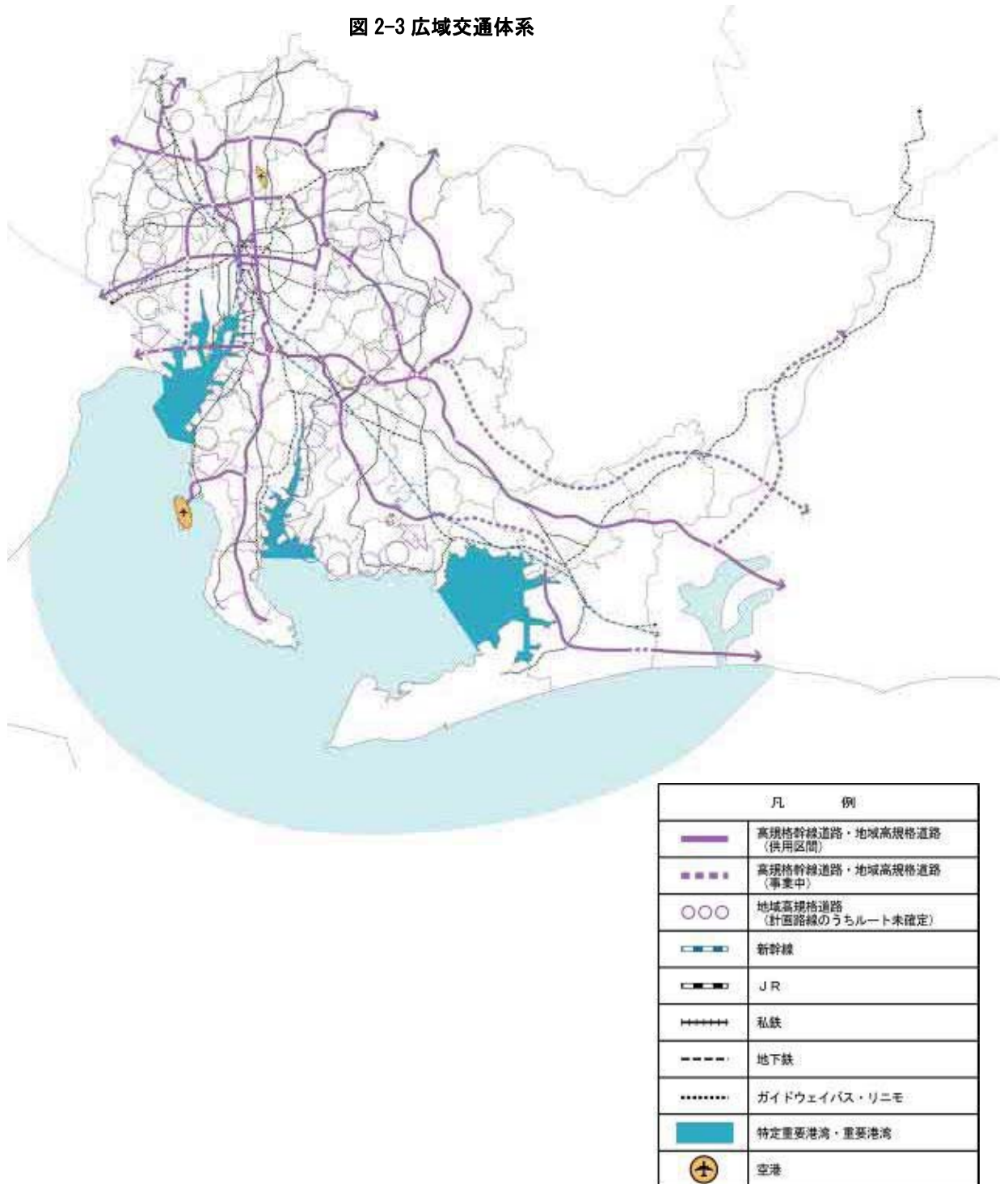
資料：旅客地域流動調査

注：平成2年度以降の自家用車の輸送量には、軽自動車及び貨物自動車による人員輸送分が含まれている。

## (2) 都市構造

本県では、東名・名神高速道路に加え、近年、東海環状自動車道をはじめとする広域的な道路網や中部国際空港が整備されました。今後も新東名高速道路などの整備が進み、リニア中央新幹線が実現に向けて取り組まれていることから、これらの広域的な交通体系がもたらすさまざまな効果を適切に受け止め、地域活力のさらなる発展に結びつけることが必要です。

図 2-3 広域交通体系

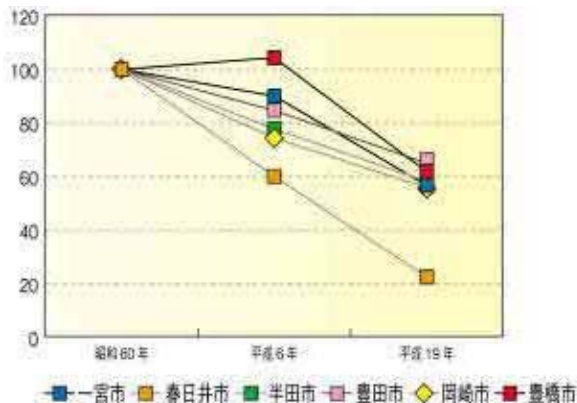


資料：愛知県道路建設課、港湾課資料

近年の郊外への都市機能の分散は、自家用車の利用による二酸化炭素の排出量の増加や農地などの減少を招き、環境負荷を増大させています。また、社会基盤の整備が新たに必要になるため、財政投資の効率低下を引き起こす恐れがあります。さらに、にぎわいや交流により住民の生活を支えてきた中心市街地が衰退する原因のひとつになっています。

これからの都市づくりにおいては、環境負荷を低減し、財政投資の効率化と中心市街地の活性化に向けて、都市機能の適切な配置と市街化区域における計画的な市街地の形成を一層強化するとともに、市街化調整区域の優良な農地や森林を適切に保全することが必要です。

図 2-4 県内主要都市における中心市街地の空洞化状況  
(各中心市街地における小売業商店数の推移)



資料：商業統計  
 注：昭和60年を100とした場合の増減割合  
 注：各都市の中心市街地とした商店街は以下のとおり  
 一宮市…一宮駅前および本町通、  
 春日井市…鳥居松広小路および鳥居松本町  
 半田市…中町  
 岡崎市…康生通地区、本町通地区および岡崎東康生町地区  
 豊橋市…広小路  
 ただし、豊田市については商業統計上、経年での同一商店街比較ができなかったため、豊田市独自調査の商業統計に基づくデータによる。

### (3) 産業

本県の産業は、自動車関連産業に代表される「モノづくり」が大きな特色になっています。

今後も、産業技術の高度な集積や次代を担う先端産業の育成を図っていくことが必要です。

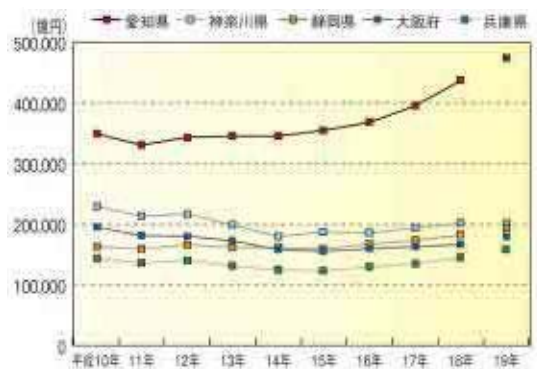
国際競争力を有する産業が集積している地域とそれ以外の地域で、活力に格差がみられるため、地域にみられるさまざまな資源を活用しながら、その地域ならではの魅力や個性を創出することが必要です。

今後の人口減少・超高齢社会を支える医療・福祉・健康などの新しい産業分野の育成を図ることも必要です。

高い生産性を維持している本県の農林水産業は、地産地消の拡大や地域特性をいかした高付加価値化が必要です。

なお、平成20年秋以降の世界経済の後退により、本県においても自動車関連産業をはじめさまざまな分野で大きな影響を受けましたが、本県の持続的な成長を実現していくためにも、将来を見据えた産業力の強化とそれを支える都市基盤施設の整備を着実に進めることが必要です。

図 2-5 製造品出荷額等の推移・他府県比較



資料：工業統計  
 注：対象事業所は、従業員4人以上の事業所  
 注：平成19年の値は調査項目変更により前年の値とは接続しない



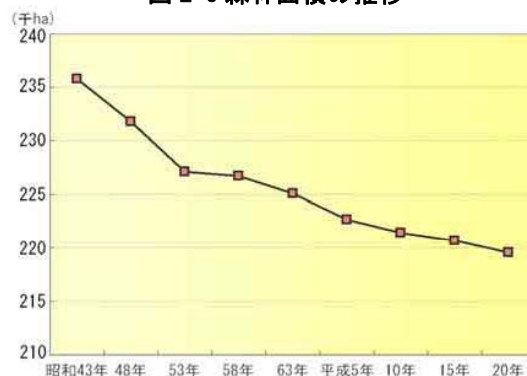
#### (4) 自然環境

本県では、三河山間部や尾張の東部丘陵地域など市街地の周辺に豊かな緑の空間が残されています。一方で、県全体としては森林が減少するなど、生物の生息環境が減少しているため、豊かな自然環境や生物の生息環境を保全することが必要です。

エネルギーの大量消費などが原因とみられる地球温暖化や都市の高温化現象の進行を抑えるために、都市活動にともなう環境負荷を低減することが必要です。

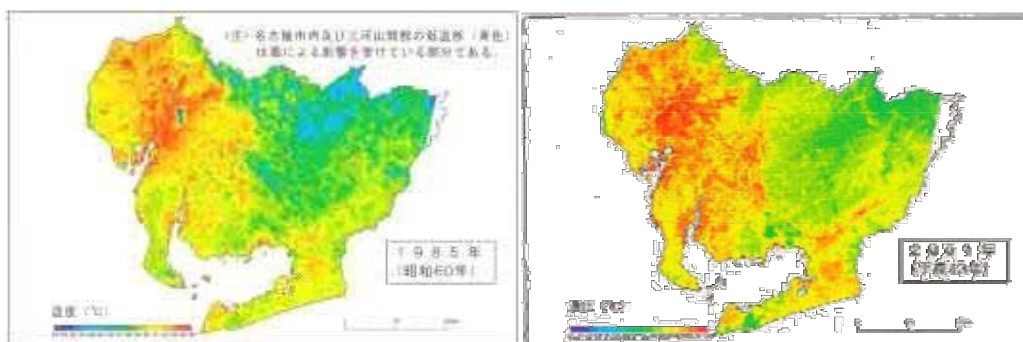
平成12年に発生した東海豪雨や平成20年8月末豪雨では、これまでにない局地的な集中豪雨により、極めて大きな都市型の災害が発生しました。また、深刻な被害が予測される東海・東南海地震などに備えることが重要な課題になっています。これらの自然災害による被害を軽減して、県民の安心・安全な生活や経済活動の信頼性を確保することが必要です。

図 2-6 森林面積の推移



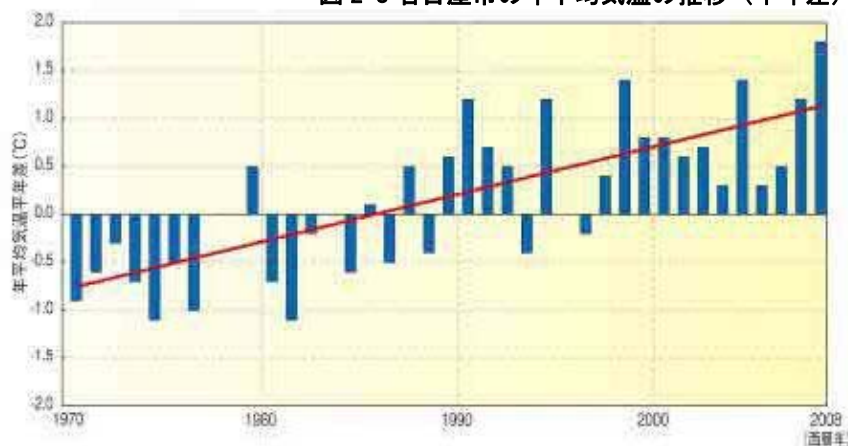
資料：土地に関する統計年報（愛知県）

図 2-7 地表面温度分布の経年比較



出典：ヒートアイランド緩和対策マニュアル（平成16年12月 愛知県）

図 2-8 名古屋市の年平均気温の推移（平年差）



資料：気象統計情報（気象庁）  
 注：直線（赤）は長期的な変化傾向  
 注：平年値は1971～2000年の30年平均値。

# 優しさと<sup>たくま</sup>逞しさ、ともに備えた都市をめざして

-人間・自然・産業が調和し多元的に発展する愛知の都市-

これまでの都市づくりは、人口の増加にともなう拡大や成長への対応に主眼がおかれてきました。今後の人口減少・超高齢社会の到来、環境制約、財政制約といった厳しい社会経済情勢のもとでは、都市づくりの方向性を転換して、エネルギーを大量に消費し、排出物を大量に生み出すことにつながる都市の構造から脱却することが必要です。

また、都市における生活や活動は都市を取り巻く自然に支えられていることを再認識し、都市環境と自然環境が対等の関係にあるという意識を強く持つことが重要です。

これからの都市づくりにおいては、人口減少・超高齢社会の到来を見据えた暮らしやすさを確保していく必要があります。

また、これまで築いてきた活力のさらなる発展を支えるとともに、県民が安全で豊かに暮らし活動し続けられる持続性や自然との共生を求めていくことが重要です。

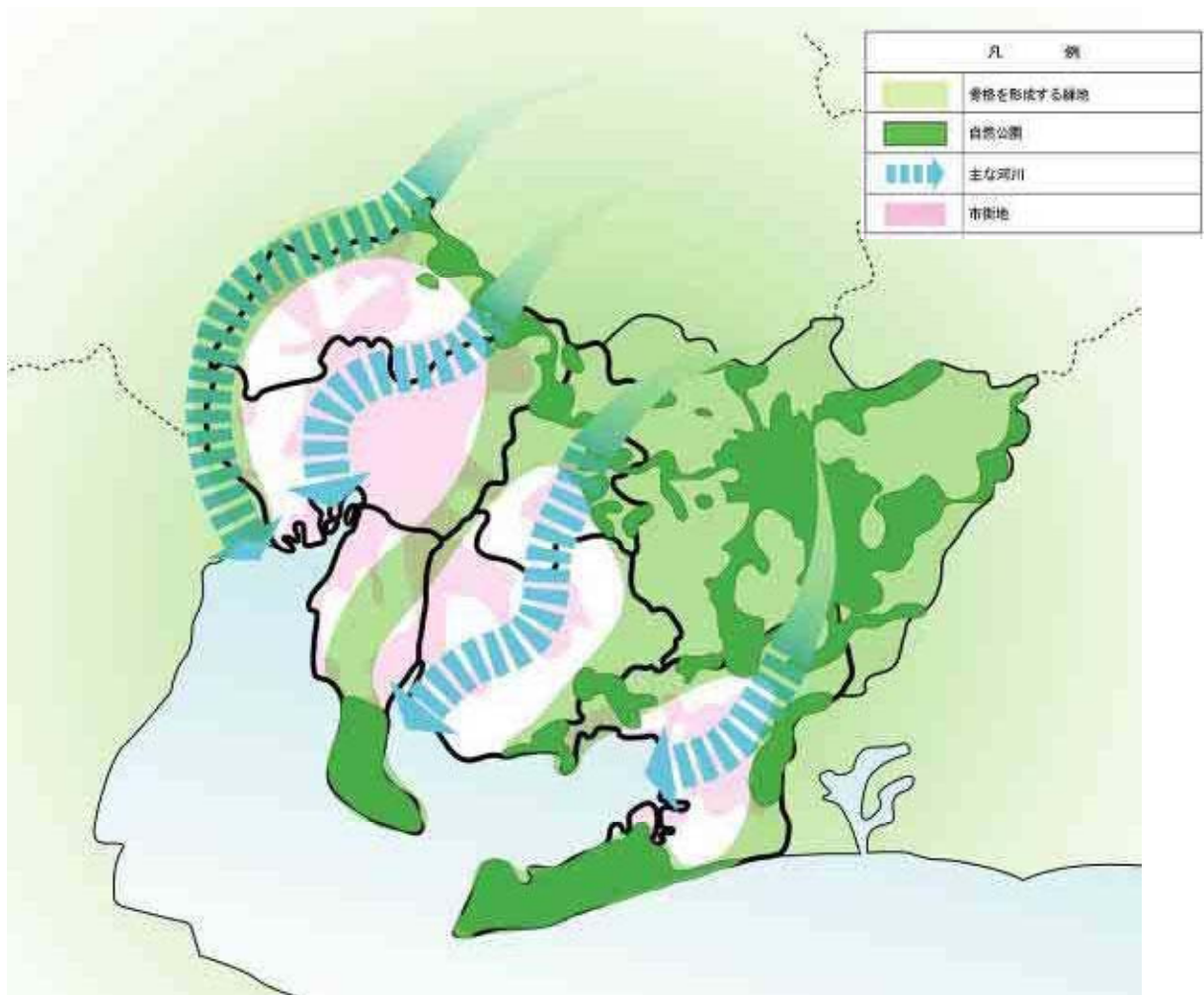
そこで、「暮らし・人への優しさ」、「都市活力の<sup>たくま</sup>逞しさ」、「環境への優しさと災害に対するしなやかさ」をバランスよく備え、それぞれの地域がその地域の特性や資源をいかして多元的に発展していく都市を実現するために、都市内の緑地や河川などの自然的な環境のつながりを確保して、都市活動と自然環境が調和した持続可能な都市づくりを進めていきます。また、広域的な拠点、生活の拠点、産業の拠点などにその特性や規模に見合った都市機能を適切に集積し、多様な交流を促進することにより地域の活力を高めていきます。

## 〈基本理念が示す都市づくりのイメージ〉

### 自然の優しさに抱かれた、人への優しさを持った都市

#### ー都市生活や産業活動を支える自然的環境インフラネットワークの形成ー

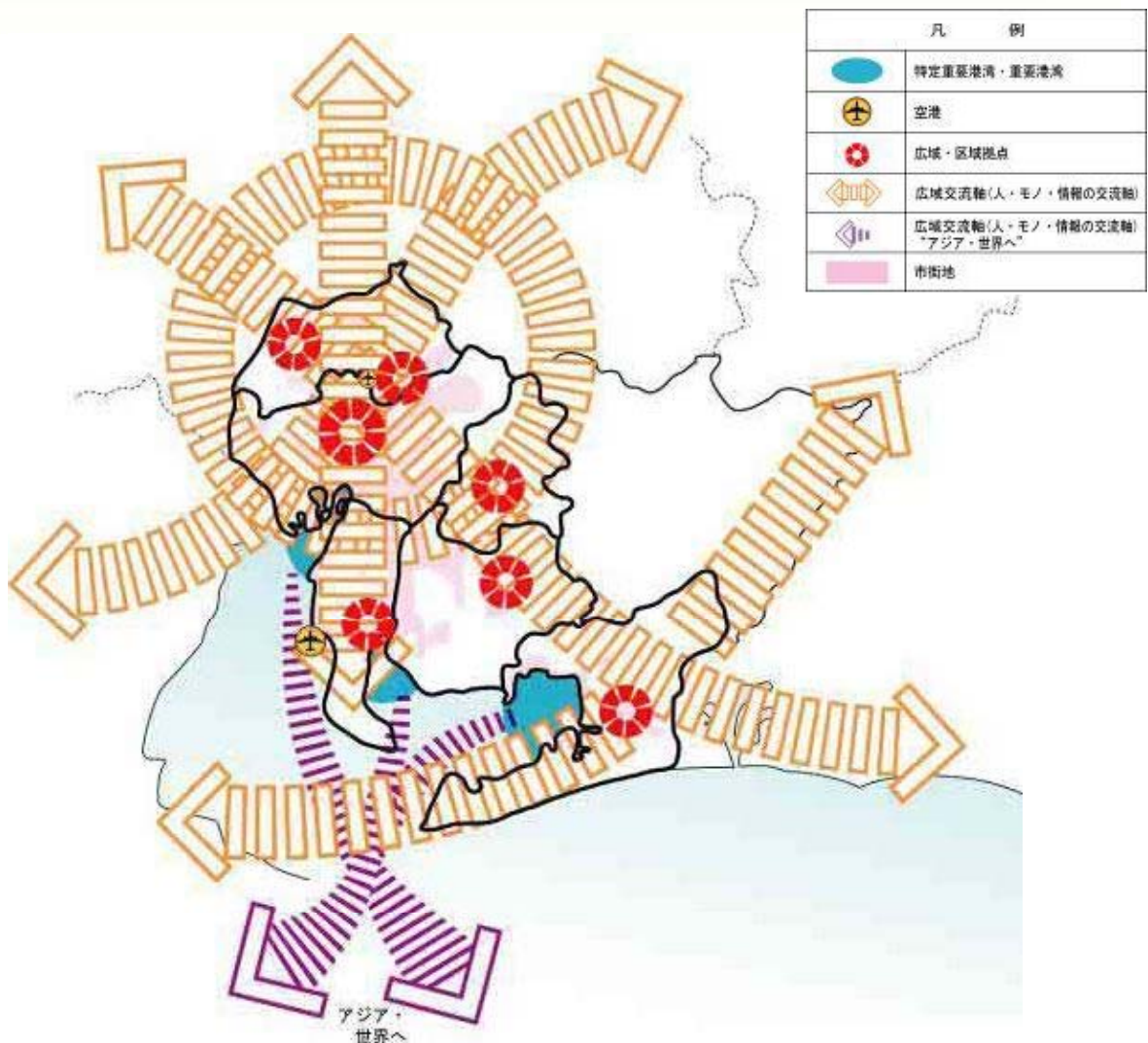
- ・都市内の公園、緑地、河川などを、都市活動を支える自然的環境基盤として位置づけます。これらを三河山間部などから広がる水と緑の軸と積極的に結びつけることにより、自然的環境インフラネットワークを形成して豊かな自然に包まれた都市を実現します。
- ・自然的環境インフラネットワークにより、生物の生息・生育空間の連続性を確保します。緑地による二酸化炭素の吸収や水辺空間などをいかした風の通り道によって、都市活動にともない生じる都市の高温化などを緩和して、環境負荷が小さい快適な都市空間を創出します。
- ・自家用車に過度に依存しない身近な生活圏の構築により、社会的費用の負担が少なく、環境負荷が小さい、自然と人への優しさに満ちた都市を実現します。



## 分担と連携が多様な交流を生み、それが活力・<sup>たくま</sup>逞しさへとつながる都市

### —広域交流軸の上に多様な都市機能が集積した拠点の形成—

- ・モノづくりという本県の産業の特徴と、道路網、鉄道網、港湾、空港などの社会基盤をいかして、人・モノ・情報が行き交う広域交流軸を形成します。この交流軸により、県域を越えた地域、さらにアジアを中心とする世界各地とのさまざまな交流と連携を生み出して、産業をはじめ環境や防災など地域全体の総合力を高めます。
- ・県内6つの都市計画区域においては、広域交流軸などによる人・モノ・情報の区域間交流を促進し、各区域の魅力をかきながらさらなる活力を創出します。
- ・それぞれの都市計画区域においては、区域の特性に応じて、拠点となる地区に都市機能を適切に集積していきます。住民の生活に密着した機能を有する地区と役割を分担・連携することにより、持続可能で暮らしやすい都市を実現して区域の一体的な発展を図ります。



### 3 都市づくりの基本方向

基本理念のもと、社会経済情勢などの変化による現状と今後の都市づくりの課題などを踏まえ、以下に示す5つの基本方向に基づいて都市づくりを進めます。

#### 多様な価値観や多文化を受容するコミュニティを育む都市<sup>はぐく</sup>

本県においても長期的には人口減少が見込まれ、健全な暮らしを維持していくためには、多様な価値観や多文化を受容するコミュニティ(地域社会)の形成が一層重要になることから、それを支える都市をめざします。

##### <将来の都市像>

- 主要な鉄道駅などを中心に多様な都市機能が集積されています。都心・まちなか居住が進むとともに、自家用車に過度に依存しないで暮らすことができる住宅地が形成されて、多様な世代の人々の交流とふれあいが生まれています。
- 人口が増加している地域では、多様な住まい方に対応した環境と共生する住宅地が形成され、良好な地域社会が育まれています。
- 少子化や高齢化が進む中心市街地や農山漁村などでは、地域特性をいかした創意と工夫により高齢者のみならず誰もが安心して暮らせる居住環境が整い定住人口が確保され、新たな活力が生まれています。
- 行政、住民、自治組織、企業、NPO などの多様な主体が協働し、“新たな公”によるまちづくりが進められています。
- 国籍や民族などの違いにかかわらず、地域に暮らす住民が多様な価値観を認め合いながら、ともに学び、ともに働き、ともに安心して暮らせる多文化共生社会が形成されています。

##### <都市づくりの方向性>

- ・ 住民の交流を積極的に促す都市機能の適切な配置
- ・ 都心・まちなか居住、ゆとりある居住などの多様な住まい方への対応
- ・ 人口や世帯数が増加傾向にある地域における新たな市街地の計画的整備
- ・ 地域活力の低下がみられる地域における定住人口確保への対応
- ・ まちづくりの一翼を担う“新たな公”の形成や協働の促進
- ・ 多文化共生社会を支えるユニバーサルデザインのまちづくりの促進



## 都市機能が適切に分担・連携された都市

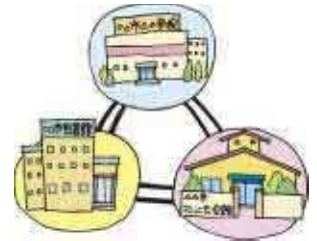
今後の成熟社会や人口減少・超高齢社会の到来を見据えると、生活の質や防災の観点、環境負荷の低減や自然環境の保全の観点、都市運営にかかる費用の観点が重要であることから、都市機能の適切な役割分担と連携を進め、社会的費用の負担や環境負荷の小さい都市をめざします。

### <将来の都市像>

- 県域を越えた地域の中核となる広域拠点では、高次都市機能と道路、鉄道、空港、港湾などの国際的・広域的な交通体系が連携して、国際規模の人・モノ・情報の交流が活発に行われています。
- 都市計画区域の核となる区域拠点には、区域全体を対象とする都市機能が備わり、区域の都市活動を支えるとともに、区域の核にふさわしいにぎわいが創出されています。
- 自立した都市圏の核となる都市拠点には、都市活動を支える機能が備わり、多様な世代の快適で便利な生活を支えています。
- 人口集積の低い市街地や農山漁村などでは、生活の拠点に日常生活を支える機能が備わり、安心・安全で活力ある暮らしが営まれています。

### <都市づくりの方向性>

- ・ 中心市街地などへの都市機能の適切な配置
- ・ 広域的に影響をおよぼす施設の適正な配置
- ・ 開発と保全のバランスの確保による無秩序な都市機能の拡散防止
- ・ 土地利用の適正な規制・誘導による社会的損失の低減
- ・ 人口集積の低い市街地や農山漁村などにおける生活拠点の維持



## 交流によるダイナミズムを生み出すモビリティの高い都市

人口減少社会においては、人・モノ・情報の交流が地域活力を生み出す重要な要素であることから、モビリティ(移動のしやすさ)の高い都市を実現し、都市内、都市と都市、都市と農山漁村、さらに世界との交流を高めることで地域のダイナミズム(活力)を生み出す都市をめざします。

### <将来の都市像>

- 高速道路をはじめとする広域的な道路網と広域交流・物流拠点である空港・港湾の機能が強化され、人・モノ・情報の交流が拡大することにより地域が持続的に発展しています。
- 主要な幹線道路の整備により地域間の交流と連携が進み、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。
- 公共交通と自動車交通が共存した、環境負荷が小さく人に優しい交通体系が生まれています。
- 誰にでも使いやすいユニバーサルデザインで設計された施設や移動手段が普及して、誰もが安全で快適に移動できます。
- 都市と農山漁村を結ぶ交通体系の整備により、二地域居住などの多様な住まい方を支える環境が生まれています。また、自然、歴史、文化などの交流資源をいかして、都市と農山漁村の活発な交流が行われて地域が活性化しています。

### <都市づくりの方向性>

- ・ 広域的な道路網の構築と空港・港湾の機能強化
- ・ 主要な幹線道路の整備による交流軸の形成
- ・ 公共交通を軸とした都市構造への誘導
- ・ 都市と農山漁村などを結ぶ交通体系の構築

## 高度で幅広い産業の集積が進む都市

地球規模で結びつく広域交流経済圏を視野に入れて、高度で幅広い産業と人材の集積をいかして、持続的なイノベーションにより、次代を担う産業の育成・集積を図り、国際競争力を維持するとともに、地域資源をいかしつつ産業振興が図られた都市をめざします。

### <将来の都市像>

- 社会基盤や情報基盤の整備が進み、計画的な工業系市街地が形成されて、新しい技術や次代を担う産業の育成や集積が図られています。
- 伝統に育<sup>はぐ</sup>まれた地場産業が、大学や異業種との連携により、地域の文化や産業技術をいかして、地域ならではの製品や産業観光など新たな取り組みを創出して再生・活性化しています。
- 地域の歴史、文化、自然、景観、産業などの豊富な観光資源と広域交通体系を活用して、観光交流圏が形成され、人々が活発に交流しています。
- 農林水産物などの地域資源をいかした地場産業の創出、交通体系や都市との近接性をいかした地産地消の促進、土地の有効活用や農林水産業の高付加価値化などにより、農山漁村の活力が向上しています。

### <都市づくりの方向性>

- ・ 広域交通体系をいかした計画的な工業用地・研究開発用地の確保
- ・ 市町村の枠を超えた連携による地域間のバランスある発展
- ・ 地域資源をいかした個性と魅力ある地域づくりの促進
- ・ 優れた農業生産基盤などの維持・保全

## 都市活動と自然環境が調和した安全で快適な都市

人の生活や産業活動といった都市活動は、それを支える安全で良好な環境があって成り立つものであることから、将来にわたり都市の持続性を確保するために、安全で、環境負荷が小さく、豊かな自然に支えられた快適な都市をめざします。

### <将来の都市像>

- 公園、緑地、河川、海岸、多様な主体による都市緑化などにより、水と緑がネットワークを形成して生物多様性の保全と緑豊かで快適な生活が確保されています。
- 地域固有の美しい自然景観をはじめ、豊かで魅力的な景観が創出された愛着と親しみが持てる地域が形成されています。
- 二酸化炭素の排出抑制や社会基盤の適切な維持管理による長寿命化など、環境に優しい産業活動や生活が定着して、社会的費用の負担や環境負荷が小さい循環型社会が形成されています。
- 災害や犯罪に強い都市が形成され、安心・安全な暮らしが確保されています。

### <都市づくりの方向性>

- ・ 生態系の維持や形成に配慮した自然環境の積極的な保全
- ・ 公園、緑地、河川などによる自然的環境インフラネットワークの形成
- ・ 「自然」「歴史」「生活」「産業」などの資源が相互に調和した愛知らしい景観の形成
- ・ 環境負荷の低減、限られた資源の循環と効率的な活用
- ・ 自然災害への対応力の強化と防犯性を向上させる都市環境の形成



# 第3章 都市計画の目標

## 1 広域的位置づけ

名古屋都市計画区域は愛知県尾張地域の中央に位置しています。

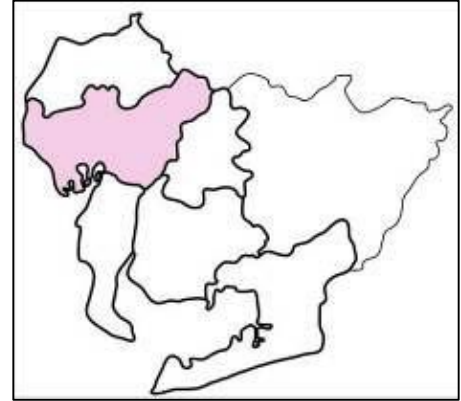
面積は約8.1万haで、愛知県全体の約2割を占めています。

政治、経済、文化などのさまざまな分野で中部圏・環伊勢湾地域の発展をけん引しています。

名古屋港の臨海部に集積する物流・工業機能は、愛知県の産業の発展を支えています。

西部は、木曾川用水などによる豊かな水と肥沃な土地に恵まれた県内有数の農業地域です。東部には、自然環境をいかした良好な住宅地が形成されています。

図3-1 位置図



## 2 特徴と魅力

### ■ 特徴

〈人口動向等の視点〉 ※国勢調査より

- ・平成17年人口は約314.2万人で、愛知県全体の約4割を占めており、その内の約7割を名古屋市が占めています。
- ・平成7年から平成17年の10年間で人口は約13.1万人、世帯数は約16.8万世帯増加しています。
- ・平成7年から平成17年の10年間で高齢者が約19.6万人増加しています。

〈都市構造の視点〉

- ・中部圏・環伊勢湾地域の中核的な役割を担い、高次な都市機能が集積している名古屋市が中央に位置しています。
- ・名古屋市の都心域には、商業機能、業務機能、交流機能が集積しています。名古屋市都心域の外側には、土地区画整理事業などによって都市基盤施設が整備された市街地が広がっています。
- ・名古屋市を取り巻く地域では、鉄道や幹線道路に沿って市街地が形成されています。
- ・西部では郊外部に市街地が分散しており、市街化調整区域に人口が集中した集落が多くみられます。
- ・高速道路や新幹線などの広域交通体系の利便性に優れています。
- ・スーパー中枢港湾の名古屋港が南部に位置しています。



### 〈産業の視点〉

- ・全国有数の貨物量を取り扱う名古屋港の臨海部に物流・工業機能が集積しています。
- ・瀬戸市を中心に陶磁器に関連する地場産業がみられます。これらの産業の工場跡地は、住宅地などへ土地利用の転換が進んでいます。
- ・名古屋市を中心に商業機能が集積しています。この区域の小売業商品販売額は県全体の約5割を占めています。
- ・西部には、農業生産基盤の整備が進んだ優良な農地が広がっています。

### 〈地形・自然環境の視点〉

- ・濃尾平野の南部にあって、西部には低平地が広がっています。東部はなだらかな丘陵地になっています。
- ・木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川などの河川や中川運河が流れ、主に北東から南に流下しています。
- ・東部の丘陵地には多くの大規模な公園が整備されています。また丘陵地の一部は愛知高原国定公園に指定されています。

## ■ 魅力

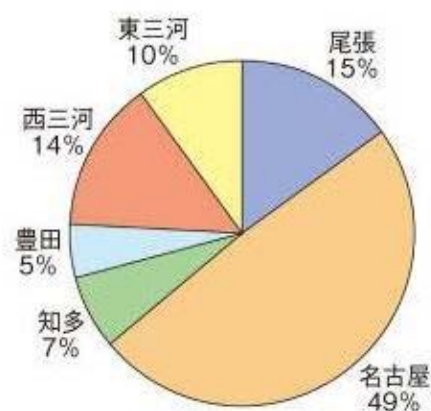
### アジアをはじめ世界に開かれた国際的・広域的な交流基盤

- ・国土の大動脈である高規格幹線道路や鉄道、国際競争力を有するスーパー中枢港湾名古屋港の整備が進み、国際的・広域的な交流基盤が整っています。
- ・中部圏・環伊勢湾地域の中核である名古屋市では、公共交通網が発達し、円滑な移動が確保されています。その周辺地域では、名古屋市都心域から放射状に公共交通網が整備されています。

### 高次都市機能が集積した名古屋市都心域を中心に、生活・産業・文化・自然のバランスがとれた市街地

- ・名古屋市の都心域には中部圏・環伊勢湾地域の中核にふさわしい商業・業務、文化、医療・福祉、教育・行政などの高次都市機能が集積しています。
- ・東部の丘陵地には里山がみられ、西部には緑豊かな田園と河川などの水辺空間が広がっています。
- ・歴史や産業など多くの魅力ある観光資源が各地に分布しています。名古屋港周辺では物流・工業機能や商業・業務機能に加え、文化機能や娯楽機能が集積し交流空間が形成されています。

図 3-2 都市計画区域別  
小売業商品販売額シェア

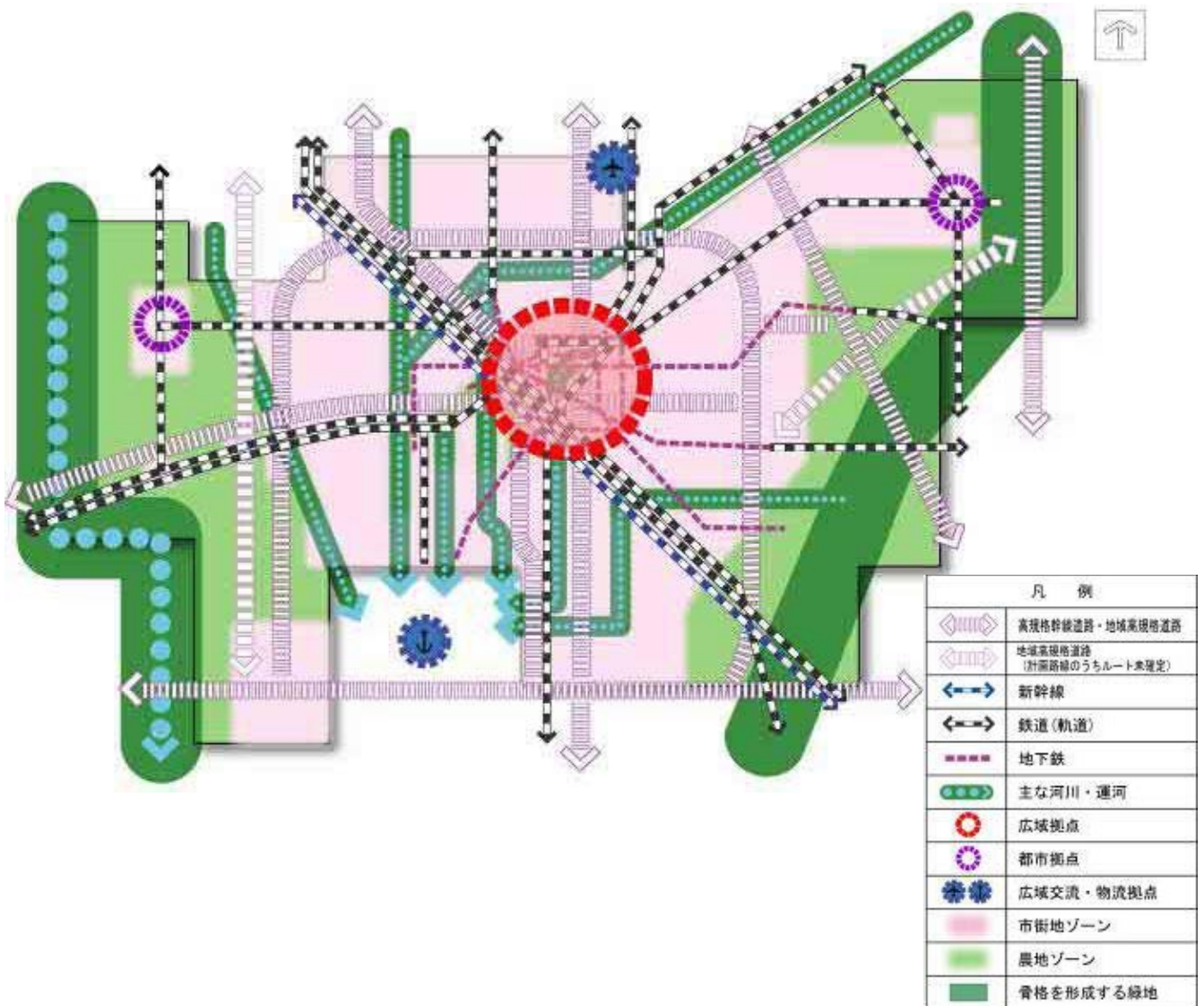


資料：商業統計（平成19年）

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

「暮らし・人への優しさ」、「都市活力の<sup>たくま</sup>しさ」、「環境への優しさと災害に対するしなやかさ」をバランスよく備え、区域の特性や資源をいかして多面的に発展していく都市を実現するために、名古屋市の高次都市機能や区域内に集積する学術・文化・研究開発機能の強化を図ります。また、世界に開かれた名古屋港や中部国際空港に直結する広域交通体系を基盤として、名古屋市近郊の自然や里山と密接な連携を図り、都市活動と自然環境が調和した安心・安全で持続可能な都市づくりを進めます。

図 3-3 将来都市構造のイメージ図



## 4 将来都市像

本区域の特徴や魅力、都市づくりの基本理念を踏まえ、将来の都市像を示します。

- 中心市街地や主要な鉄道（軌道）駅の周辺では、都心・まちなか居住が進んでいます。都市基盤施設の整った市街地に質の高い住宅地が形成され、多様な世代の人々が交流し、多文化が共生する都市が生まれています。
- 名古屋市の都心域には、中部圏を代表する高次都市機能が集積し、国際的な交流を生み出す広域拠点としての役割を果たしています。公共交通結節機能を有する津島駅および新瀬戸駅の周辺では、商業、文化、医療・福祉、教育・行政などの都市機能が集積した都市拠点が形成され、地域の生活を支えています。
- 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。
- 木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川などの河川や中川運河などが自然的環境の基盤として機能しています。東部の丘陵地の緑が積極的に保全されるとともに、多様な主体による都市緑化が進められ、身近に自然とふれあえる快適な暮らしや交流が生まれています。
- 自然環境が保全されるとともに、地震、水害、土砂災害などへの対策が講じられ、安全な暮らしが確保されています。
- 行政、住民、自治組織、企業、NPOなどの多様な主体が協働したまちづくりが進み、地域のニーズに対応した良質な地域社会が形成されています。

## 5 都市づくりの目標

本区域のめざすべき将来都市像の実現に向け、以下の5つの視点から都市づくりの目標を示します。なお、目標の実現の過程においては、行政、住民、自治組織、企業、NPOなどの多様な主体の参加と協働を図ります。

### ① 人口動向等を踏まえた住居系市街地の形成に向けた目標

名古屋市の都心域では、多様な都市機能の集積をいかした都心居住を促進して、多様な人々が居住する空間の形成をめざします。主要な鉄道（軌道）駅周辺においては、公共交通や生活の利便性が高く、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい居住空間の形成をめざします。

豊かな緑と都市基盤施設が整った郊外の住宅地では、既存ストックをいかした魅力ある居住環境を創出することにより、多様な世代の交流とふれあいが生まれる住宅地の形成をめざします。

中心市街地を離れた郊外に自家用車での移動が基本となる住宅地が形成されており、高齢者などの交通弱者の日常生活に支障をおよぼしつつあります。そこで、今後は公共交通の利便性が高い鉄道（軌道）駅などの周辺に日常的な生活を支える施設の立地を促すことで、自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築し、安心して快適に暮らし続けることができる住宅地の形成をめざします。

人口や世帯数が増加傾向にある地域においては、鉄道（軌道）や路線バスなどの公共交通が利用しやすい地区に、地域の特性をいかした新たな住宅地の形成をめざします。

### ② 都市機能の立地・誘導に向けた目標

名古屋市の都心域を国際的・広域的な交流を生み出す広域拠点として位置づけて、高次都市機能の強化を図り多様な交流を促進し、世界に開かれた魅力と風格のある都市空間の形成をめざします。

暮らしやすさが確保された持続可能な都市を構築するため、公共交通結節機能などを有する津島駅および新瀬戸駅の周辺を、都市活動を支える都市拠点として位置づけ、公共交通の利用者や地域の住民が利用できる都市機能の集積をめざします。

広域拠点、都市拠点相互の役割分担と連携を強化し、さらに地域の活力を生み出すことができる都市構造の構築をめざします。

県営名古屋空港を広域交流拠点として位置づけ、ビジネス機などの拠点となる新しい都市型総合空港としての機能を強化し、交流の創出をめざします。名古屋港を広域交流・物流拠点として位置づけ、中部圏の活力と地域の豊かな暮らしを支えるため、港湾機能を強化するとともに、潤いと魅力・にぎわいのある空間の形成をめざします。

これらの拠点では、歴史的・文化的資源や地場産業をいかした観光と連携し、地域ならではの魅力を感じる拠点づくりをめざします。

### ③ 広域交通体系および公共交通網構築に向けた目標

国際的な人・モノ・情報の交流を促進し、さらなる地域活力の向上を図るため、中部国際空港や名古屋港との連携を強化する広域交通体系や、それらを補完する幹線道路網の構築をめざします。

広域拠点と都市拠点の連携を強化し区域の一体性を高めるため、名古屋市都心域から放射状に延びる道路や環状に配置された道路など、主要な幹線道路網の充実をめざします。

環境負荷の低減と、安全で円滑な交流を促進するため、道路の交通を著しく阻害している踏切において、沿線のまちづくりと連携した鉄道と道路の立体交差化を進めるなど、鉄道と道路の機能の強化をめざします。

超高齢社会への対応として、公共交通網を軸に自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築するため、交通結節機能の強化により公共交通の利用を促進し、公共交通網の維持・強化をめざします。

### ④ 産業動向等を踏まえた工業系市街地の形成に向けた目標

中部圏をけん引する都市の活力を維持・強化していくため、広域交通体系による利便性をいかし、臨海部などに集積した物流・工業機能の維持・強化をめざします。

東部丘陵地域では、次世代モノづくり技術を創造・発信する知の拠点を中心に、先端産業の育成と集積を図り、次代を担う工業系市街地の形成をめざします。

地域活力を生み出す新たな産業の誘導や既存の工業機能の強化が可能となるように、高規格幹線道路などのインターチェンジ周辺や主要な幹線道路の沿道など、物流の効率化が図られる地域、既に工場が集積している工業地の周辺に、新たな工業系市街地の形成をめざします。

## ⑤ 環境負荷が小さく、防災性が高い都市の構築に向けた目標

都市の高温化現象を抑え、環境負荷が小さく、人と自然が共生する都市を構築するため、木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川、中川運河などの風の通り道にも配慮しながら、河川、公園、緑地、道路などを活用した自然的環境インフラネットワークを形成します。さらに、多様な主体による都市緑化を促すことで、緑豊かで快適な都市をめざします。

鉄道（軌道）駅の交通結節機能の強化による乗り換え利便性の向上や、都市機能の集積によるバス路線網の維持・強化、パークアンドライドの取り組みの促進などにより、自家用車への過度な依存を抑え、公共交通の利用を高めます。また、適切な維持管理により都市基盤施設の長寿命化を図ります。これらにより、環境負荷の低減や限られた資源の循環・有効活用が図られた都市をめざします。

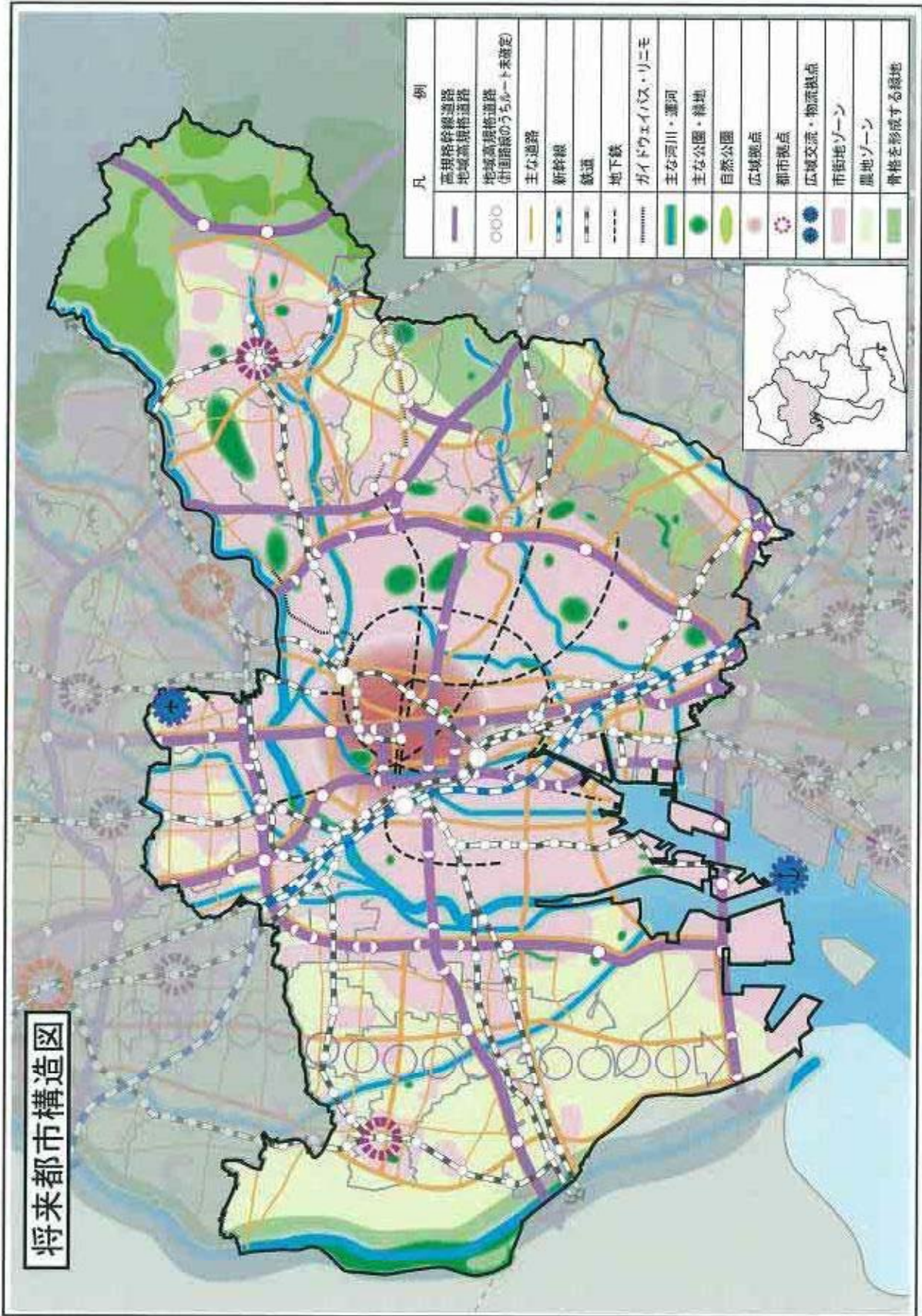
名古屋市の都心域などにおいては地域冷暖房施設の整備を促進することにより、環境負荷の小さい都市をめざします。

都市施設の耐震化や、既成市街地に残る密集市街地や都市基盤施設が整備されていない地区の防災性の向上などを図り、地震などの災害に強い都市をめざします。

水害が発生する危険性の高い河川や海岸の改修を推進します。また、市街化の進展が著しく特定都市河川流域に指定された新川流域や総合治水対策を進める境川流域、低平地が広がる日光川流域などでは、雨水の流出抑制を促進します。既に市街地を形成している地域の水害に対する安全度の向上を図るとともに、<sup>たんすい</sup>湛水しやすい地域などの新たな市街化を抑制します。洪水時の情報伝達や水防体制の強化を促進し、ハード整備とソフト対策が一体となった減災体制の確立した水害に強い都市をめざします。

土砂災害危険箇所の市街化を抑制するとともに、土砂災害により著しい危害が生じる可能性がある土地での建築物の強化や移転を促進します。砂防施設などの整備を推進しつつ、警戒避難体制の強化を促進して、土砂災害に強い都市をめざします。

将来都市構造図



## 第4章 区域区分の決定の有無および区域区分を定める際の方針

### 1 区域区分の有無

本区域は、中部圏開発整備法に規定された都市整備区域を含むため、都市計画法の規定により区域区分（市街化区域と市街化調整区域との区分）を定めます。

これにより、都市的土地利用の無秩序な拡大による社会的費用の増加と環境悪化の防止、計画的な都市基盤施設の整備による良好な市街地の形成、市街地近郊の優良な農地との健全な調和などを図ります。

### 2 区域区分の方針

#### (1) 基本方針

都市的土地利用と自然的土地利用の役割やその調和に配慮しつつ、市街地として整備すべき区域は市街化の促進を行い、防災、農林漁業および自然環境の観点から保全すべきところなどは市街化の抑制を行い、土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

新たな市街化区域の設定にあたっては、都市的土地利用の割合が著しく低い市街化区域内の土地の活用や既成市街地の再構築を考慮します。そのうえで、鉄道（軌道）駅周辺など公共交通の利便性の高い地域、高速道路のインターチェンジや幹線道路の周辺地域、商業、文化、医療・福祉、教育・行政などの都市機能が複数集積している地域など、既存ストックの活用が可能な地域に、規模の妥当性や都市基盤施設整備の確実性を考慮して新たな市街化区域を適正に配置します。

市街化区域の内、長期にわたり都市基盤施設が整備されず、今後も計画的な整備の予定がない区域は、市街化調整区域への編入を検討します。市街化区域と市街化調整区域の境界とした地形、地物などが変化した場合には、必要に応じて区域区分の変更を行います。

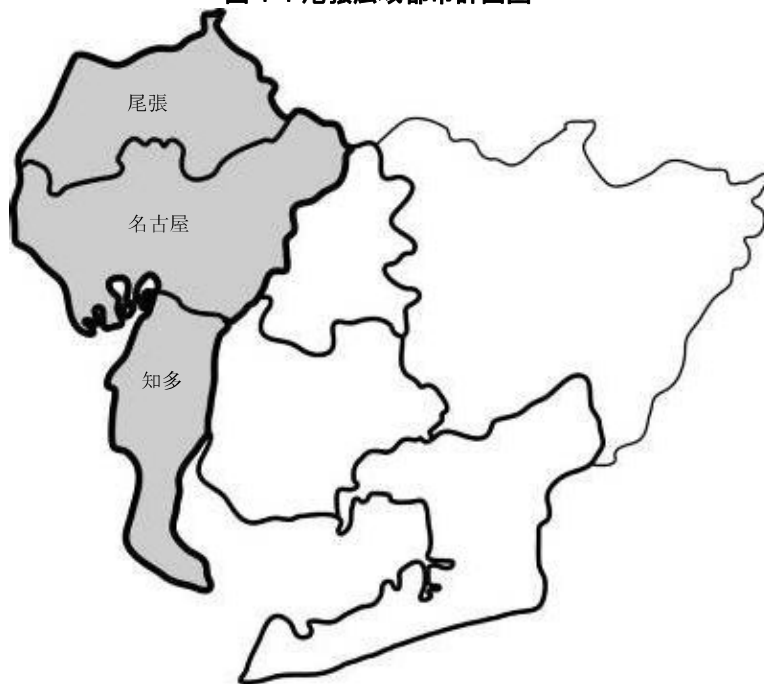
なお、区域区分における将来の人口および産業の規模の想定に際しては、各種自然的条件、社会経済的な一体性などから総合的に判断し、都市計画区域を超えたまとまりの単位として、本区域と尾張都市計画区域、知多都市計画区域で構成する尾張広域都市計画圏を設定します。



## (2) 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模

本区域と尾張都市計画区域、知多都市計画区域で構成する尾張広域都市計画圏における、将来の概ねの人口および産業の規模を、次のとおり想定します。

図 4-1 尾張広域都市計画圏



### ア 人口

本県の都市計画区域における将来の概ねの人口を次のとおり想定します。

	平成 17 年 (国勢調査)	平成 32 年 (目標年次)
都市計画区域内人口 (千人)	7,188	約 7,433
市街化区域内人口 (千人)	5,892	約 6,132

本区域を含む尾張広域都市計画圏における将来の概ねの人口を次のとおり想定します。

	平成 17 年 (国勢調査)	平成 32 年 (目標年次)
都市計画区域内人口 (千人)	4,962	約 5,113
市街化区域内人口 (千人)	4,216	約 4,366

## イ 産業

本区域を含む尾張広域都市計画圏における将来の概ねの産業規模を次のとおり想定します。

		平成 17 年	平成 32 年 (目標年次)
製造品出荷額等 (兆円)		約 14.5	約 18
小売業商品販売額 (兆円)		約 5.9*	約 5.7
就業 構造	第 1 次産業	約 38 千人( 2%)	約 33 千人( 1%)
	第 2 次産業	約 759 千人(31%)	約 714 千人(29%)
	第 3 次産業	約 1,648 千人(67%)	約 1,768 千人(70%)

※ 小売業商品販売額は平成 19 年

### (3) 目標年次における市街化区域の規模

本区域を含む尾張広域都市計画圏における人口、産業の見通しと市街化の現況および動向を考え合わせて、市街化区域の概ねの規模を想定します。

		平成 32 年
市街化区域面積 (ha)	尾張広域都市計画圏	74,107
	名古屋都市計画区域	44,986

※ 平成 32 年の市街化区域面積は、平成 22 年の区域区分見直し時点における市街化区域面積であり、保留する人口フレームに対応する面積は含まれていません。

#### 【参考】保留する人口フレーム(平成 22 年時点)

	都市計画 区域名	人口フレーム (平成 32 年)			
		都市計画区域内 人口 (千人)	市街化区域内 人口 (千人)		
尾張広域 都市計画圏	尾張 名古屋 知多	5,112.5	4,366.4	平成 22 年に配 分する人口 (千人)	保留する人口 (千人)
				4,321.1	45.3

## 第5章 主要な都市計画の決定等の方針

### 1 土地利用

#### (1) 基本方針

人口構造の変化など、さまざまな社会経済情勢の変化に的確に対応し、多様な都市生活・都市活動を支え、暮らしにゆとりと安心感を与えるとともに、生物多様性が保全された持続的で揺るぎない地域の発展を可能とするように、環境にも配慮した効果的・効率的な土地利用の規制・誘導を進めます。

市街化区域は計画的に市街化を図るべき区域です。都市的土地利用の割合が著しく低い土地の活用と既成市街地の再構築を優先しながら都市機能の適切な配置を促進し、計画的に市街化を誘導していきます。

住居系市街地は、日常生活に必要な施設を身近に配置することにより、自家用車に過度に依存しない身近な生活圏に再構築していきます。また、適正な土地利用へ誘導し居住環境の保護を図ります。

商業系市街地は、鉄道（軌道）駅周辺など拠点性を有する地区に多様な都市機能の集積を高めるように配置します。

工業系市街地は、産業の動向に的確に対応し、周辺環境との調和や社会基盤の整備水準などを考え合わせて適切な位置に配置します。

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域です。将来の人口減少・超高齢社会の到来を見据えると、市街化区域内の整備と再構築を優先すべきであり、市街化調整区域における開発を抑制していくことが重要です。

#### (2) 主要用途の配置の方針

##### ア 住宅地

自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築するため、公共交通が利用しやすい鉄道（軌道）駅やバス停の徒歩圏、市役所や町村役場などの徒歩圏を中心に住宅地を配置します。

居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況を考え合わせ、日常生活に必要な施設の配置にも配慮しながら、低層住宅地、中高層住宅地、一般住宅地を配置します。

なお、低層住宅地は、ゆとりある良好な低層住居の環境を保護すべき地域とします。中高層住宅地は、良好な中高層住居の環境を保護すべき地域とします。一般住宅地は、住居の環境を保護すべき地域とします。

幹線道路の沿道については、居住環境の保護、幹線道路の機能および中心市街地の活力や商業地への影響などを考え合わせ、適正な用途地域を配置します。また、工業地に隣接する住宅地は、居住環境の保護などを考え合わせ、適正な用途地域を配置します。

##### イ 商業地

都市基盤施設の整備状況と既存の都市機能の活用や連携などを考え合わせ、土地利用の状況にも配慮しながら都市における商業・業務機能の適切な配置を図ります。中心市街地や拠点性を有する主要な鉄道（軌道）駅などを中心に、多様な都市機能の集積を高めて商業機能の充実を図り

ます。さらに、都市機能の集積をいかし職住のバランスがとれた都心・まちなか居住を促進します。

広域拠点の名古屋市都心域は、中部圏の中核都市にふさわしく、国際的・広域的な交流を生み出す高次都市機能が複合的に立地する中心商業地を配置します。都市拠点の津島駅および新瀬戸駅の周辺には、公共交通の利用者や地域住民の暮らしを支える商業、文化、医療・福祉、教育・行政などの都市機能が立地する中心商業地を配置します。

広域拠点および都市拠点以外の主要な鉄道（軌道）駅の徒歩圏や商業、医療・福祉、教育・行政などの都市機能を集積すべき地区においては、地域住民の日常生活を支える一般商業地を配置します。

## ウ 工業地

産業の動向や土地の利用転換などに合わせつつ、都市活力の維持・強化に向け、適切な工業用地の確保が必要です。東海環状自動車道、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道などのインターチェンジ周辺、主要な幹線道路の沿道や名古屋港の臨海部など、交通の利便性が高く物流の効率化が図られる地域、既に工場が集積している工業地や知の拠点の周辺に工業地を配置します。

なお、住宅との混在や、大規模集客施設の立地を招く恐れのある準工業地域は原則として新たに定めません。

## (3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

### ア 住宅地

低層住宅地については、良好な低層住居の環境を確保するため、低密度（建ぺい率 40～60%、容積率 80～100%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。特にゆとりある良好な低層住居の環境を保護すべき住宅地などについては、一層の低密度（建ぺい率 30～40%、容積率 50～80%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。

中高層住宅地および一般住宅地については、住居の環境を保護するため、通風、日照、採光、防災性などにも配慮して、中密度（建ぺい率 50～60%、容積率 150～200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。

名古屋市の中高層住宅地および一般住宅地の内、土地の高度利用や有効利用を図る必要がある住宅地は、都市基盤施設の整備状況に応じて、高密度（建ぺい率 60%、容積率 300%）を標準とした土地利用を進められるように土地利用の規制・誘導を進めます。

### イ 商業地

広域拠点の名古屋市都心域の中心商業地については、高次都市機能の集積にふさわしい土地の高度利用や有効利用を誘導するため、超高密度（建ぺい率 80%、容積率 600%～）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。都市拠点の津島駅および新瀬戸駅の周辺の中心商業地については、土地の高度利用や有効利用を誘導して商業・業務の利便を増進するため、高密度（建ぺい率 80%、容積率 400～600%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。

店舗併用住宅や戸建て住宅との共存が考えられる一般商業地については、地域住民の日常生活に必要な商業・業務の利便を増進するとともに、住宅の通風、日照、採光、防災性などにも配慮して、中密度（建ぺい率 80%、容積率 200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。

## **ウ 工業地**

工場生産活動の利便の増進や公害の発生防止などを考慮して、工業地は、中密度（建ぺい率60%、容積率200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を進めます。

## **（４）市街地における住宅建設の方針**

### **ア 安心して住み続けることができる住まい・まちづくりに関する方針**

住まいの安全性に対する不安が広がっている状況の中、生活の基盤としての安全を確保し、安心して住み続けることができる住宅が必要です。このため、個々の住まいの耐震性の向上と併せて、名古屋市などの密集市街地や周辺市町村の既存集落地の整備などによる住宅の防災性の確保や公的住宅ストックの有効活用による安定した居住の確保を促進します。また、犯罪を誘発する要因を取り除くため、周囲からの視認性に配慮するなど住宅の防犯性の確保を促進します。

### **イ いきいきとした住生活が実現できる住まい・まちづくりに関する方針**

人口減少・超高齢社会の到来を見据えると、住まい手がいきいきとした住生活を実現するため、多様な選択ができる住宅が必要です。このため、市街地再開発事業、土地区画整理事業、地区計画などにより、都心・まちなか居住など多様な住まい方に対応した良好な住宅地の供給と住宅の建設を促進します。

### **ウ 環境と共生しながら長く使い続ける住まい・まちづくりに関する方針**

循環型社会の形成に向けて、質の高い住宅の供給と適切な維持管理やリフォームによって住宅の長寿命化を図るとともに、環境共生住宅の建設や環境と共生する住まい方の浸透を図ります。

### **エ 地域特性をいかし、多様な主体が参画する住まい・まちづくりに関する方針**

人口減少・超高齢社会の到来を見据えた活気のある地域づくりに向けて、さまざまな人々が参画するまちづくり活動を促進し、地域の特性をいかした住宅地の形成をめざします。

また、少子化と高齢化が進行している郊外の大規模住宅団地では、関係機関による協議会の設置や住み替え支援などを含めた居住環境の維持・向上について方策を検討します。

## **(5) 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針**

### **ア 中心市街地（商業地）形成に関する方針**

広域拠点の名古屋市都心域は、都市計画区域を超える広域な地域を対象とする高次都市機能の配置を促進します。都市拠点の津島駅および新瀬戸駅の周辺では、地域住民の暮らしを支える都市機能のバランスのとれた配置を促進します。広域拠点や都市拠点以外の一般商業地では、地域住民の日常的な生活を支える都市機能の配置を促進します。

既存の交通施設の障壁を取り除くバリアフリー化や誰にでも使いやすいユニバーサルデザインで設計された交通施設の整備により、誰もが快適に移動できる交通環境の創出を促進します。また、憩いやにぎわいの場となる公共空間の確保や都市の緑化および景観などに配慮したまちづくりを促進します。

潤いある美しい都市空間の実現を図るとともに防災機能を確保した安心・安全なまちづくりを促進します。

### **イ 土地の高度利用に関する方針**

中心商業地においては、商業・業務機能や住機能など多様な都市機能の配置を促進できるように土地の高度利用を図ります。

一般商業地において商業・業務機能を主体とした都市機能の導入を図る必要がある場合には、地域の特性に応じて、高度利用を図ります。

### **ウ 用途転換、用途純化または用途の複合化に関する方針**

特に住居の環境を保護すべき地域や特に工業としての利便を増進すべき地域は、低層住居専用地域や工業専用地域の指定、地区計画などを活用し適正な用途への純化を図ります。

主要な鉄道（軌道）駅の周辺や既成の中心市街地においては、人口や都市機能の空洞化を防止するため、商業、文化、医療・福祉、教育・行政などの多様な都市機能の集積をいかした都心・まちなか居住を促進できるように複合的な土地利用を図ります。広域交流・物流拠点である名古屋港の鉄道駅周辺においては、多様な産業の立地と人々の交流を促進できるように複合的な土地利用を図ります。

工業系市街地に工場跡地が生じた場合は、周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて土地利用の転換を含めて有効活用を図ります。

### **エ 居住環境の改善または維持に関する方針**

工場と住宅が共存する市街地については、地域がめざす市街地の将来像を明らかにしたうえで、地区計画や建築協定などを活用しつつ建築物の建て替えや改修などによる居住環境の整備を促進します。

都市基盤施設の整備が完了している住居系市街地については、良好な居住環境の維持や増進を図るため、地区計画、建築協定、緑地協定などの活用を促進します。

自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築するため、日常的な生活に必要な店舗などの生活利便施設を身近に配置することや職住を近接させることができるように、都市基盤施設の状況や居住環境の状況に応じたきめ細かな土地利用を図ります。少子化と高齢化が進む郊外の大規模

模住宅団地などにおいては、多様な世代の定住を促す土地利用の誘導を検討します。

面的な都市基盤施設の整備に備え、特に市街地の密度を低く定めた地区については、土地区画整理事業の進捗状況や地区計画に定められた都市基盤施設の整備状況などに応じて、適正な用途地域に見直します。

## オ 大規模集客施設等の立地に関する方針

大規模集客施設など広域的に影響をおよぼす都市機能の立地については、自家用車への過度の依存や市街地の無秩序な分散につながるため、原則として、中心市街地をはじめとする商業地へ適切に誘導するものとし、住宅地および工業地での立地を抑制します。大規模集客施設などの立地を誘導できるように用途地域などを定める場合には、都市構造や都市機能への影響について関係市町村の意見を聴取します。

## カ 都市内の緑地または都市の風致の維持に関する方針

市街地の環境に潤いを与え、住民の憩いの場として貴重な空間となっている樹林、社寺境内林の緑や水辺の保全と活用を図ります。良質な市街地の環境や風致などを確保するために保全することが望ましい緑地は、特別緑地保全地区、風致地区または緑地保全地域などを活用し、保全を図ります。

歴史的・文化的意義が高く都市の風致を維持するため風致地区に指定された名古屋市および津島市の緑地などについては、適切に保全します。

良好な都市環境を形成するために、緑化地域や緑地協定などを活用し、民有地内における緑の保全や創出を図ります。

## キ 都市の防災性の向上に関する方針

延焼や浸水被害の防止、避難路の確保などに配慮した適正な土地利用の規制・誘導を推進することで無秩序な市街地の形成を防止し、防災性の高い市街地の形成を図ります。

都市基盤施設が不足する密集市街地においては、都市基盤施設の整備や避難路などの確保により、災害に強く安全な市街地の形成を促進します。

土地の高度利用を図る市街地や一般商業地については、防火地域や準防火地域の指定を促進し、都市の不燃化を図ります。

新川流域は、都市化の進展が著しいことから確実な総合治水対策を推進するため、特定都市河川流域に指定されています。この流域では 500 m<sup>2</sup>以上の雨水浸透阻害行為に対して雨水貯留浸透施設の設置を条例により義務付けるなど、引き続き雨水の流出抑制対策を推進します。また、境川流域での総合治水対策をはじめ新川流域以外の地域においても、新たな市街地の開発にあたっては雨水の流出を抑制する調整池の設置など総合的な治水対策を引き続き推進し、都市の防災性の向上を図ります。

## (6) 市街化調整区域の土地利用の方針

### ア 災害防止に関する方針

いっすい たんすい  
溢水、湛水、津波、高潮などによる浸水被害の恐れがある区域、土石流、がけ崩れ、地すべりなどによる土砂災害の恐れがある土砂災害危険箇所などは、市街化を抑制します。

### イ 優良な農地との健全な調和に関する方針

優良な集団農用地および土地改良事業をはじめとする農業に関する基盤整備事業を実施している区域の内、今後も農用地として保全すべき一団の区域は市街化を抑制します。

### ウ 豊かな自然環境の保全に関する方針

優れた自然の風景および田園的風景の維持、都市環境の保全、水源のかん養、土砂流出の防備などのために保全する必要がある区域は、市街化を抑制します。

### エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域における開発行為は、市街化区域における計画的な市街地整備に支障がなく、かつ、周辺の開発を促進しないものであることが必要です。相当規模の開発行為については、地区計画を定めて、道路、公園などの地区施設の整備や建築物の適正な規制・誘導をすることが必要です。なお、地区計画を定めるにあたっては、既存ストックの活用や地域環境の保全または改善、地域活力の向上への貢献に配慮することが重要です。

区域区分による市街化区域の適正な配置と地区計画を定めた計画的な開発行為により、秩序ある都市的土地利用を実現する必要があるため、市街化区域に近接または隣接した区域を条例で指定することにより一定の市街化を容認する制度は用いません。

大規模集客施設は、広域的に影響をおよぼし、無秩序な市街地の拡大など都市構造に大きな影響を与えるため立地を制限します。また、大規模集客施設と同様に広域的に影響をおよぼす公共公益施設の立地は抑制します。

今後、土地区画整理事業などの計画的な市街地整備を行う地区は、その整備の見通しが明らかになった段階で、農林漁業などとの調整を行い、住居系市街地については尾張広域都市計画圏で想定した人口の範囲内で、また工業系市街地については尾張広域都市計画圏で想定した産業規模の範囲内で、随時、市街化区域に編入し、良好な市街地整備を図ります。



## 2 都市施設

### (1) 交通施設

#### ア 基本方針

##### (ア) 交通体系の基本方針

今日の都市交通問題は、単に交通混雑や交通機関相互の機能分担の問題にとどまらず、まちづくりとの連携、防犯性の向上、環境や景観への配慮などさまざまな課題に対応することが必要です。今後の交通施策の実施にあたっては、地域間の交流と連携を促し、地域の活力を維持・創出するとともに地域住民の日常生活を支える交通体系の構築が必要です。

将来の人口減少・超高齢社会の到来を見据えると、誰もが使いやすい交通施設の整備や持続可能な都市を支える新しい公共交通の仕組みをつくり上げていくことが必要です。

本区域の活発な産業活動を支えるため、平成 17 年に開催された「愛・地球博」を契機に整備され機能の強化が進んだ交通施設を活用しながら、空港や港湾の機能が十分に発揮できるように背後圏とそれらを結ぶ幹線道路網の整備を推進します。物流機能を集約するトラックターミナルを幹線道路が整備された市街地の外縁部へ適切に配置するなど、物流の効率化を図ります。

安全で円滑な移動を確保するため、駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置など公共交通結節点の機能強化・充実を促進します。こうして、鉄道（軌道）・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせて利用できるようにすることで、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。また、複数のバス路線の停留施設を一箇所に集約するバスターミナルを都市機能が集積した地域に配置するなど、バス路線間や路線バスと他の交通手段との乗り換え利便性の向上を図ります。これらの機能強化・充実にあたっては、障壁を取り除くバリアフリー化や誰にでも使いやすいユニバーサルデザインに配慮します。

環境にやさしく誰もが自由に移動することができる持続可能な交通体系の構築を図るため、商業地や住宅地におけるコミュニティバスの運行などバス路線網の再構築を促進します。

県営名古屋空港は、駐車施設の充実や空港と鉄道駅を結ぶ公共交通の充実など、利用者の利便性の向上を図ります。

名古屋港は、スーパー中枢港湾にふさわしい国際競争力を強化するため、大水深岸壁の整備など施設の高度化を促進します。また、潤いとにぎわい・魅力を生み出すため、交流拠点機能や景観の向上を図ります。

東海・東南海地震などの大規模地震の発生に備え、道路施設や空港・港湾施設の耐震化を推進し、災害に強い交通体系の構築を促進します。

##### (イ) 道路の方針

都市計画道路は、社会経済情勢などの変化を踏まえ、道路の機能を明確にしたうえで、必要に応じた計画の見直しを行います。歴史的資源や文化的資源の活用など地域の実情や特色をいかしたまちづくりを進める地域では、こうしたまちづくりと整合を図るため、地域内の交通を担う地区幹線道路や補助幹線道路の計画を見直すことも検討します。

本区域は、東名高速道路や伊勢湾岸自動車道をはじめとする高規格幹線道路網が整備されています。これらを活用し、広域拠点を中心とした国際的・広域的な交流を促進するため、中部国際

空港や名古屋港を結ぶ広域的な道路網の充実を進めます。

区域内の円滑な交通を確保することにより、広域拠点や都市拠点の連携を強化し、区域の一体的な発展を促進します。名古屋市の都心域から放射状に延びる主要幹線道路や環状に名古屋市を取り囲む主要幹線道路、都市拠点間や工業地と広域交通体系を結ぶ都市幹線道路など幹線道路網の整備を推進します。

広域拠点や都市拠点の中心商業地では、誰もが容易に移動できるように歩道や自転車歩行者道などの障壁を取り除くバリアフリー化を促進します。中心市街地の活性化に向けて、買い物などの利便性を向上させるために、限られた道路空間を有効に活用しながら歩道、自転車歩行者道および自転車道の適切な幅員を確保し、景観にも配慮した歩行者・自転車空間のネットワーク形成を図ります。また、沿道施設への出入りや荷物の荷下ろしの機能を重視した補助幹線道路などを適切に配置します。さらに、駅前広場は、人々のにぎわいや交流を生み出し、さまざまな交通手段との乗り換え利便性を向上させるために、景観にも配慮しながら施設の整備を促進します。

一般商業地や住宅地についても、地域住民が徒歩や自転車などで容易に移動できるように歩行者・自転車空間の確保や障壁を取り除くバリアフリー化などを促進します。こうして、日常生活に必要な施設や公共公益施設を中心とした歩行者・自転車空間のネットワーク形成を図ります。

無秩序な市街地の拡大を抑制するためには、市街地に構築された都市基盤施設や集積の進んだ都市機能を有効に活用することが重要です。このため、市街化調整区域には、市街地間を結ぶ自動車交通を円滑に流す機能を重視した都市幹線道路などを適切に配置します。

自動車交通による環境負荷の低減を図るため、名古屋市都心域への通過交通を排除する環状機能を持った道路の整備を促進し、流出入する車を円滑に迂回・分散するよう誘導します。交差点の改良や自動車交通を著しく阻害している踏切の解消などの渋滞対策を促進します。また、環境施設帯の確保など適切な環境保全対策を促進します。さらに、歩道や自転車道のネットワークの形成や高度道路交通システムなど情報通信技術を活用した交通需要マネジメントの取り組みを促進します。

#### (ウ) 鉄道の方針

持続可能な都市の実現に向けた中心的な役割を担う鉄道（軌道）は、路線バスなど他の公共交通や自動車交通との連携強化を促進し、利用者の利便性向上、交通混雑の解消、環境の保全、都市空間の効率的な利用を図ります。

今後の新設や複線化が運輸政策審議会の答申に位置づけられている鉄道（軌道）は、需要の動向や事業の採算性、投資効果などを総合的かつ的確に見極めながら整備に向けた事業者との連携を促進します。

市街地の分断解消、交通の安全性向上や円滑化を図るため、地域の実情を踏まえつつ鉄道沿線のまちづくりと連携して、鉄道の高架化を推進します。

**(エ) 駐車施設の方針**

商業・業務機能が集積する広域拠点や都市拠点では、違法な路上駐車や自転車の放置を防止し、安全で快適な道路空間を確保することが重要です。このため、人の動きや荷捌きの利便性に配慮した適切な位置に駐車施設の整備や確保を促進します。駐車場整備地区では、必要に応じ駐車場整備計画の見直しの検討を行います。

市街地への過度な自動車流入の抑制や、公共交通と自動車交通の適切な利用を促すため、パークアンドライドの取り組みを推進します。このため、鉄道（軌道）駅や主要なバス停の周辺において、駐車施設の整備や確保を促進します。

**イ 主要な施設の方針**

区域を越える広域的な交通を円滑に処理するため、高速名古屋環状2号線、高速3号線、一宮西港道路などの幹線道路が必要です。広域拠点や都市拠点の連携を強化するため名古屋瀬戸道路、名古屋津島線などの幹線道路が必要です。区域内の交流と連携を強化するため、瀬戸大府東海線などの幹線道路が必要です。

道路の渋滞を解消し道路と鉄道の機能を強化するとともに一体的な市街地を形成するため、名古屋市において名鉄名古屋本線の連続立体交差化が必要です。

**ウ 主要な施設の整備目標**

概ね平成32年までに整備を予定する主要な施設は以下のとおりです。

事業名		名称等
道路事業		高速名古屋環状2号線 高速3号線 名古屋環状2号線（一般国道302号） 昭和橋線（一般国道1号） 名古屋岡崎線（主要地方道名古屋岡崎線） 名古屋津島線（主要地方道名古屋津島線） 瀬戸大府東海線（主要地方道瀬戸大府東海線） 瀬戸環状東部線（一般国道248号）
街路事業	街路	伏見町線 江川線 大津町線 東志賀町線 上飯田線 名古屋津島線 椿町線 瀬戸大府東海線 瀬戸川プロムナード線 助七西市場線 東山岩藤線
	連続立体交差	名鉄名古屋本線

## (2) 下水道および河川等

### ア 基本方針

#### (ア) 下水道の方針

都市化の進展や産業の発展により水環境が悪化しましたが、これまでの下水道整備により、身近な生活環境や河川の水質については改善傾向にあります。しかし、下水道の整備水準は全国平均よりも低い状況にあり、伊勢湾・三河湾においては依然として赤潮や青潮が発生しています。このため、今後も下水道の整備を積極的に促進するとともに、下水処理の高度化や合流式下水道の改善を促進し、快適な水環境の創造を図ります。

都市化による雨水流出量の増加、局地的な集中豪雨などにより都市型水害の発生頻度が高まっています。雨水の流出抑制を考慮した貯留浸透施設などの設置や、雨水を河川などに放流する公共下水道および都市下水路の整備を促進します。また、住民の水害に対する自助意識の啓発に努めます。

今後発生する可能性の高い東海・東南海地震などの大規模地震に備え、施設の耐震化を促進するなど、安心・安全なまちづくりを支える下水道整備を促進します。

下水道の普及拡大により、汚水処理量が年々増加し、発生汚泥量やエネルギー消費量が增大しています。下水道分野においても地球温暖化の防止や循環型社会への対応が必要です。このため、汚泥の有効利用をさらに進めるとともに、水循環の再構築として処理水の利活用を促進し、エネルギー効率の向上や温室効果ガスの削減を図ります。

さらに、下水道の整備や運営にかかる費用の縮減や環境負荷の低減を促進するために、地域特性や規模に応じた効率的な整備を進めるとともに、施設相互の効率的な連携を図ります。

#### (イ) 河川等の方針

都市化の進展による河川流域の開発は、流域が有する保水能力や遊水機能の低下をもたらしています。都市部においては、台風や局地的な集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、今後も発生する恐れがあります。こうした浸水被害を防止するため、河川の改修を推進するとともに、新たな市街地の開発にあたっては、調整池を設置するなど総合的な治水対策の実施を図ります。

新川流域では、確実な総合治水対策を推進するため特定都市河川浸水被害対策法に基づく流域水害対策計画に従って、効率的な浸水被害対策を実施します。また、境川流域でも同様に、より確実な総合治水対策を推進するため同法に基づく流域水害対策計画を策定して、効率的な浸水被害対策を実施します。

沿岸部の高潮による浸水被害を防止するため、沈下や老朽化により防護機能が低下している海岸保全施設の機能強化など高潮対策を推進します。

今後発生する可能性の高い東海・東南海地震などの大規模地震に備え、二次被害の軽減を図るため、低地地域での河川施設や海岸保全施設の耐震化を推進します。

東部の丘陵地を中心に、土石流、がけ崩れ、地すべりなどによる土砂災害を防止するため、土砂災害対策を推進します。

地域の暮らしや歴史・文化との調和に配慮しながら、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境や多様な河川景観の保全や創出を図る多自然川づくりを進めます。こうした取り組みなどにより、木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川などをいかした自然的環境

インフラネットワークの形成を図ります。

## イ 整備水準の目標

### (ア) 下水道

本区域の平成 20 年度末の下水道普及率は約 79%です。今後も引き続き市街化区域および周辺地域を中心に下水道の整備を進め、平成 32 年における普及率を、概ね 85%まで引き上げることを目標とします。

### (イ) 河川等

中小河川については、河川の重要度に応じて概ね 5 年に 1 度から 30 年に 1 度の降雨に対して治水上の安全度を確保することを目標として、河川整備計画などの河川改修計画に基づいた改修を推進します。

## ウ 主要な施設の方針

### (ア) 下水道

本区域においては、日光川下流、境川、新川の 3 流域下水道と関連する市町の公共下水道、また市町で個別の処理場を有する名古屋公共下水道、瀬戸公共下水道、尾張旭公共下水道、日進公共下水道、長久手公共下水道の計画区域があり、快適な水環境を創造するため整備が必要です。

また、安心・安全なまちづくりのための雨水対策として、関係市町において公共下水道の整備が必要です。

### (イ) 河川等

本区域は、木曽川、庄内川、矢田川、新川、堀川、天白川、山崎川、日光川など多くの河川が市街地やその周囲を流下しています。市街地の治水安全度を高めるため河川整備計画などの河川改修計画に基づいた河川の改修が必要です。

河川の計画規模や河川施設の整備水準を超える規模の洪水が発生した場合の被害を最小限にとどめるため、水防法に基づく洪水予報河川や水位周知河川の指定と拡充およびこれら河川の浸水想定区域図の策定や水位・雨量情報などの提供が必要です。

土砂災害をもたらす危険性のある地区においては、砂防えん堤の整備など土砂災害対策が必要です。

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく土砂災害警戒区域などの指定と、大雨による土砂災害に対する警戒や避難を支援する土砂災害警戒情報の提供が必要です。

## エ 主要な施設の整備目標

概ね平成 32 年までに整備を予定する主要な施設は以下のとおりです。

事業名	名称等
流域下水道事業	日光川下流流域下水道 境川流域下水道 新川流域下水道
公共下水道事業	名古屋 公共下水道 津島 公共下水道 豊明 公共下水道 愛西 公共下水道 北名古屋 公共下水道 あま 公共下水道 長久手 公共下水道 大治 公共下水道 瀬戸 公共下水道 尾張旭 公共下水道 日進 公共下水道 清須 公共下水道 弥富 公共下水道 東郷 公共下水道 豊山 公共下水道 蟹江 公共下水道
河川改修事業	一級河川 庄内川 一級河川 香流川 一級河川 新川 一級河川 鴨田川 一級河川 五条川 一級河川 新堀川 一級河川 野添川 二級河川 天白川 二級河川 山崎川 二級河川 戸田川 二級河川 福田川 二級河川 小切戸川 二級河川 新堀川 一級河川 矢田川 一級河川 瀬戸川 一級河川 中江川 一級河川 水場川 一級河川 堀川 一級河川 長戸川 二級河川 境川 二級河川 扇川 二級河川 日光川 二級河川 善太川 二級河川 蟹江川 二級河川 領内川 二級河川 筏川
海岸事業	名古屋港海岸
砂防事業	曾野川
急傾斜地崩壊対策事業	片草町一 1 区域

### **(3) その他の都市施設**

#### **ア 基本方針**

市場、と畜場、火葬場、廃棄物処理施設などの供給処理施設は、都市生活や都市機能の維持に不可欠な都市施設です。これらの都市施設は、地域住民や関係者間の合意形成のもと、社会的費用の負担や環境負荷の低減に配慮し、土地利用計画や交通施設計画などの都市計画と整合のとれた適切な配置を促進します。

#### **イ 主要な施設の方針**

廃棄物については、その発生抑制を基本とし、排出された廃棄物は「再使用、再生利用、熱回収の順にできる限り循環的な利用を行い、最終的に廃棄物となるものは適正に処理する。」という考えのもとで、適正な処理を促進します。

一般廃棄物処理施設は、市町村の区域を越えた広域的な連携も視野に入れて周辺施設への影響や輸送効率などを考え合わせ、愛知県廃棄物処理計画および市町村が定める一般廃棄物処理基本計画に基づいて施設の整備・充実を促進します。

産業廃棄物処理施設は、民間事業者による計画を基本としつつ、その立地においては周辺における土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況を考え合わせ、愛知県廃棄物処理計画に基づいて施設の整備・充実を促進します。

また、名古屋駅周辺などの都心部においては、持続可能な循環型社会の形成に向け、地域冷暖房の導入、供給範囲の拡大、ネットワーク化など、地域冷暖房施設によるエネルギーの効率的な利用を促進します。

### 3 市街地開発事業

#### (1) 基本方針

これまでの市街地開発事業は、人口の増加に応じた市街地の拡大とこれに対応した都市基盤施設の整備を中心に行ってきました。今後は、人口構造の変化などの社会経済情勢の変化に的確に対応し、活力があると同時に既存ストックを活用した効率的で社会的費用の負担や環境負荷の小さい都市の実現が必要です。このため、市街化区域内の都市的土地利用の割合が著しく低い土地の活用を十分考慮したうえで、民間活力を活用しつつ既成市街地の再構築や鉄道（軌道）駅などの周辺における市街地整備を進めることが重要です。

今後の土地区画整理事業については、既存ストックを活用しながら不足する都市基盤施設の整備や街区の再編を行い、自然環境との調和に配慮した都市的な土地利用の増進と良質な住宅地や工業地の供給を促進します。市街地再開発事業については、中心市街地や鉄道（軌道）駅周辺を中心に土地の有効活用や高度利用が可能となるように、民間活力を最大限に活用して都市機能の更新を促進します。

これらの事業の実施にあたっては、中心市街地の活性化、密集市街地の防災性の向上、魅力ある拠点の形成、都心・まちなか居住の促進に重点をおきます。また、魅力ある美しい都市景観の形成にも配慮した良好な市街地を形成するため、地区計画などの積極的な活用を促進します。

#### (2) 主要な市街地開発事業の方針

広域的な幹線道路への利便性が高い茶屋新田地区、鉄道（軌道）駅に近接するなど公共交通の利便性が高い尾張旭北原山地区、長久手中央地区などでは、土地区画整理事業により良好な市街地環境の創出が必要です。

名古屋市の鳴海駅前地区などでは、市街地再開発事業により土地の有効・高度利用と都市機能の更新を図ることが必要です。



### (3) 市街地整備の目標

概ね平成 32 年までに整備を予定する主要な市街地開発事業は以下のとおりです。

事業名	市町村名	名称等
土地区画整理事業	名古屋市	大曾根北 筒井
		葵 大高駅前
		ささしまライブ 24 下之一色南部
		水広下 下志段味
		上志段味 徳重北部
		定納山 大高南
		諸ノ木南部 中志段味
		荒田 茶屋新田
土原 桶狭間北西部		
徳重東部 明願		
土地区画整理事業	瀬戸市	瀬戸幡野東 瀬戸塩草
	尾張旭市	尾張旭旭前城前 尾張旭北原山
	日進市	日進竹の山南部 日進米野木駅前 日進平池 日進赤池箕ノ手
	北名古屋市	西春鍛冶ケ一色 西春駅西
	弥富市	弥富平島中
	長久手町	長湫中部 長湫南部 長久手中央
	蟹江町	蟹江今駅北
	市街地再開発事業	名古屋市

## 4 自然的環境の整備または保全

### (1) 基本方針

本区域は、東部の丘陵地に豊かな自然環境を有した緑地が広がっています。西部には豊かな農地と河川などの水辺空間が広がっています。こうした自然環境のもとで生活環境の保全、レクリエーションの場の確保、安全性の向上および良好な都市景観の形成が必要です。

このため、都市公園をはじめ、丘陵地や社寺境内の樹林地、市街地周辺の農地、河川の水辺など、住民にとって身近な自然的環境の整備や保全を促進します。

また、都市の高温化現象の緩和、生物多様性の保全、災害時の避難経路の確保といった観点から、広域的なつながりが確保できるよう、河川や道路空間の活用も図りつつ、都市公園を拠点とした自然的環境インフラネットワークの形成を図ります。

### (2) 都市公園の整備水準の目標

平成 20 年度末の区域住民 1 人あたりの都市公園面積は 6.5 m<sup>2</sup>/人です。今後も引き続き都市公園の整備水準を高めるため、整備を促進し、平成 32 年における区域住民 1 人あたりの都市公園面積を、平成 20 年度水準の 1.1 倍まで引き上げることを目標とします。

### (3) 主要な緑地の方針

#### ア 環境保全系統

都市の骨格を形成する緑地として、東部に広がる樹林地や森林、庄内川沿いの緑地の保全が必要です。希少種や地域固有の動植物を保護するため、多様な生物の生息地となっている東部の里山や湿地、西部の農地、藤前干潟などの保全が必要です。また、国の天然記念物に指定されている名古屋市の名古屋城のカヤなど、学術上の価値が高い樹木・緑地の保全が必要です。

市街地では、庄内川などの風の通り道に配慮しながら都市の高温化を緩和する公園や緑地の確保が必要です。さらに、建物の緑化や良好な緑陰を創出する並木の形成が必要です。

良好な緑地や水辺を保全することで、希少種や地域固有の動植物の保護を図るとともに、自然的環境インフラネットワークの形成により、開発などで分断された生物の生息・生育空間の連続性の確保が必要です。

#### イ レクリエーション系統

多様な世代の人たちが、健康づくりやスポーツ活動、自然とのふれあい、広域的な交流や情報発信を行うため、国営木曾三川公園の他、愛・地球博記念公園、大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地などの広域公園、名城公園などの都市基幹公園の整備や保全が必要です。安全で快適に散歩などができる健康づくりの場となる緑として、東海自然歩道などが必要です。

自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築するため、高齢者や子どもが歩いていけるような近距離に防犯性や安全性にも配慮した身近な公園が必要です。

## ウ 防災系統

公園の配置計画では、災害時において安全な避難活動、円滑な救援復旧活動の機能、延焼防止の機能が効果的に発揮できるように配慮することが必要です。地域防災計画における公園の位置づけに応じて、防災施設の整備が必要です。

広域防災活動拠点に指定されている庄内緑地、名城公園、志段味スポーツランド、平和公園、戸田川緑地、稲永公園・稲永東公園、名古屋国際会議場・白鳥公園一帯、小幡緑地、大高緑地、海南こどもの国、中京競馬場をはじめとして、災害時に広域的な避難活動や救助・復旧活動の拠点となる公園や愛・地球博記念公園などでは、防災機能の確保が必要です。土砂災害の発生を抑制する東部の丘陵地に広がる樹林地や森林、浸水被害を軽減する役割を担う市街地周辺の農地の保全が必要です。

## エ 景観構成系統

市街地と一体となって良好な景観を形成し地域の魅力となっている丘陵地の里山や河川沿いの緑地の保全が必要です。地域の歴史・景観資源となる特色ある緑を確保するため、名古屋城や熱田神宮などの歴史・文化遺産と一体となった緑地の保全や公園などの整備が必要です。

### (4) 実現のための具体の都市計画制度の方針

都市公園などの施設緑地や特別緑地保全地区などの地域制緑地を都市計画に位置づけ、その整備または保全を促進します。

## ア 施設緑地の整備の方針

都市公園は、地域にある緑地の状況などを踏まえ、ネットワークが形成されるように以下のように配置し、整備を促進します。

都市公園の種類・種別		整備方針の概要
住区基幹公園	街区公園	街区公園は、概ね半径 250m の範囲内に居住する者が容易に利用することができるように配置し、1 箇所あたり 0.25ha を標準の面積として、その整備を促進します。
	近隣公園	近隣公園は、概ね半径 500m の範囲内に居住する者が容易に利用することができるように配置し、1 箇所あたり 2ha を標準の面積として、その整備を促進します。
	地区公園	地区公園は、概ね半径 1km の範囲内に居住する者が容易に利用することができるように配置し、1 箇所あたり 4ha を標準の面積として、その整備を促進します。
都市基幹公園		都市基幹公園は、1つの市町村の区域を対象として、住民が容易に利用できるように配置します。今後は主要な都市の周辺で都市基幹公園が整備されていない市町村を中心に、その整備を促進します。なお、都市基幹公園と同様な機能を有する公共施設緑地などによる代替活用も促進します。
大規模公園	広域公園	広域公園は、都市計画区域を誘致圏域として、未供用部分の整備を推進します。

## イ 地域制緑地の指定の方針

良好な自然環境の保全や市街地の緑化を進めるため、特別緑地保全地区などの指定を以下のとおり促進します。

地域制緑地の種類	指定方針の概要
特別緑地保全地区	環境保全、伝統的・文化的意義、風致・景観、または動植物の生息・生育における良好な緑地において、現状凍結的に保全することが必要な地区への指定を促進します。
緑地保全地域	都市近郊に位置する比較的大規模な緑地で、環境保全、地域住民の健全な生活環境の確保などに必要であり、一定の土地利用との調和を図りながら保全することで良好な自然環境を確保する必要がある地域への指定を促進します。
緑化地域	良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある地域への指定を促進します。
風致地区	市街地内やその周辺の良好な景観を有する樹林地や水辺などへの指定を促進します。
その他	自然公園、農用地区域、地域森林計画対象民有林、保安林など都市における環境保全に有効な緑地は保全します。

## (5) 主要な緑地の確保目標

概ね平成 32 年までに整備を予定する主要な都市公園などは以下のとおりです。

都市公園の種類・種別		名称等
都市基幹公園	総合公園	名城公園、天王川公園
	運動公園	瑞穂公園
大規模公園	広域公園	大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地、愛・地球博記念公園
国営公園		国営木曾三川公園
その他		東山公園、二村山緑地、庄内川西枇杷島緑地、矢田川河川緑地

## 参考資料

### 用語の解説

#### 【あ】

##### ・新たな公(あらたなこう)

行政だけでなく多様な民間主体をまちづくりの担い手と位置づけ、その協働によって、地域のニーズに応じた社会サービスの提供などを行おうとする考え方。

##### ・溢水(いっすい)

川の水があふれ出ること。

##### ・イノベーション(いのべーしょん)

それまでのモノ、仕組みなどに対して、全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出し、社会的に大きな変化を起こすこと。

##### ・NPO(えぬぴーおー)

Non Profit Organization(民間非営利法人組織)の略。政府や私企業とは独立した存在として、市民・民間の支援のもとで社会的な公益活動を行う組織・団体。

#### 【か】

##### ・風の通り道(かぜのとおりみち)

本方針では、道路、公園、緑地、河川などの空間をさす。これらの空間を活用して海からの涼風などを市街地へ誘導することにより都市の高温化現象の緩和が期待される。

##### ・既存ストック(きぞんすとっく)

本方針では、これまでに整備された都市基盤施設、建築物などの蓄積をさす。

##### ・区域区分(くいきくぶん)

無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、市街化区域と市街化調整区域とに区分すること。

##### ・建ぺい率(けんぺいりつ)

建築物の建築面積の敷地面積に対する割合。

##### ・広域交通体系(こういきこうつうたいけい)

本方針では、高規格幹線道路、地域高規格道路、鉄道、空港などにより構成され、広い範囲の移動を目的とした交通網をさす。

##### ・高規格幹線道路(こうきかくかんせんどうろ)

国土を縦貫あるいは横断し全国の主要都市間を連絡、循環型ネットワークを形成し全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。

##### ・交通需要マネジメント(こうつうじゅようまねじめんと)

車の利用者の交通行動の変化を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する体系。道路渋滞、自動車排気ガス問題などへの対応として、マイカー通勤の削減、公共交通機関への転換などを規制・誘導・啓発によって実現しようとするもの。パークアンドライド、物流の共同集配などがある。

## 【さ】

### ・砂防えん堤(さぼうえんてい)

小さな溪流などに設置される土砂災害防止のための設備のひとつ。砂防法に基づき整備され、いわゆる一般のダムとは異なり、土砂災害の防止に特化したもの。

### ・市街化区域(しがいかくいき)

都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地が形成されている区域およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

### ・市街化調整区域(しがいかちょうせいいき)

都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

### ・自然的環境インフラネットワーク(しぜんてきかんきょういんふらねつとわーく)

インフラ(インフラストラクチャー、infra-structure の略)とは「基盤」の意味であり、本方針においての自然的環境インフラとは、都市内の公園、緑地、河川、道路の環境施設帯などの空間をさす。都市内外に広がる海岸、湖沼などの水面や農地、森林、樹林地などの要素が、自然的環境インフラでつながれ、互いに関連を持ち良好な自然環境のつながりが確保された状態を、本方針では自然的環境インフラネットワークと呼ぶ。

### ・自然的土地利用(しぜんてきとちりよう)

農地、森林、原野、水面、河川などの土地利用。

### ・循環型社会(じゅんかんがたしゃかい)

環境への負荷を減らすため、自然界から採取する資源をできるだけ少なくし、それを有効に使うことによって、廃棄されるものを最小限におさえる社会。

### ・水源のかん養(すいげんのかんよう)

健全な森林生態系により、水源に降った水を蓄えゆっくりと川に流すことで、豊かできれいな水を育むこと。

## 【た】

### ・大規模集客施設(だいきぼしゅうきやくしせつ)

建築基準法別表第二(わ)項に掲げる建築物。

別表第二(わ)項

劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途で政令で定めるものに供する建築物でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が一万平方メートルを超えるもの。

### ・湛水(たんすい)

水田などにおいて、地表排水が完全に行われずに水が溜まること。

### ・地域高規格道路(ちいきこうきかくどうろ)

高規格幹線道路を補完し地域相互の連携交流や空港・港湾などと連結し、社会交流を支える規格の高い幹線道路。

・地域冷暖房施設(ちいきれいだんぼうしせつ)

プラントを設け、温水、冷水、蒸気等必要な熱媒体を集中的に製造し、導管を通じてこれを一定区域内の建物に供給する施設。この施設は、建物を単位とした冷暖房施設を集中させるため、熱エネルギーの有効利用、大気汚染の防止に役立つ。地域冷暖房施設は、都市計画法第 11 条 1 項 3 号の「その他の供給施設」に該当する都市施設として位置付けられている。

・地物(ちぶつ)

天然・人工にかかわらず、地上にあるすべてのもの。本方針では、その内、道路、鉄道など土地の範囲を明示するのに適当なものをさす。

・地区計画(ちくけいかく)

地区の特性に応じて良好な都市環境の形成を図るために必要事項を定める地区レベルの都市計画。

地区の目標将来像を示す「地区計画の方針」と、生活道路の配置や建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」で構成され、住民などの意見を反映して、その地区独自のまちづくりのルールをきめ細かく定めることができる。

・超高齢社会(ちょうこうれいしゃかい)

本方針では、65歳以上の高齢者人口の総人口に占める割合(高齢化率)が21%を超えた社会を「超高齢社会」と呼ぶ。なお、高齢社会白書(厚生労働省)では、高齢化率が7%を超えると「高齢化社会」、14%を超えると「高齢社会」、21%を超えると「本格的な高齢社会」と称している。

・道路の機能(どうろのきのう)

都市計画道路は、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4つの種別に区分される。さらに本県では、幹線街路を主要幹線道路、都市幹線道路、地区幹線道路、補助幹線道路の4つに機能区分している。

幹線街路の区分	道路の機能
主要幹線道路	愛知県の骨格を形成し、県内の通過交通や県内各都市間交通など比較的移動の長い交通を分担する道路
都市幹線道路	都市計画区域の骨格を形成し、都市計画区域内の主要な交通発生源を相互に結ぶ都市交通需要に対応する道路
地区幹線道路	市町村の骨格を形成し、市街地の幹線的機能を果たしたり、市町村内の主要な交通発生源を相互に結ぶ都市交通需要に対応する道路
補助幹線道路	市街地において区画街路の交通を集め、地区幹線道路などに誘導するための道路。

・特定重要港湾(とくていじゅうようこうわん)

国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾。「重要港湾」のうち、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾を「特定重要港湾」という。なお、名古屋港は、特定国際コンテナ埠頭の形成により国際競争力の強化を図ることが特に重要なものとして「指定特定重要港湾」(スーパー中枢港湾)に指定されている。

・都市計画区域(としけいかくいき)

都市計画法その他の関係法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には、市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を指定する。

・都市施設(としせつ)

都市計画法第11条に定義される道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、エネルギー供給施設、河川、学校、病院など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。

・都市整備区域(としせいびくいき)

中部圏の地域内において、産業の開発の程度が高く、さらに経済の発展が予想される地域で当該地域の発展の進度に応じ都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備を行う必要がある区域を、中部圏開発整備法に基づいて国土交通大臣が指定する。

・都市的土地利用(としてきとちりよう)

住宅地、工業用地、事務所、店舗用地、道路などの土地利用。

【な】

・ニ地域居住(にちいききょじゅう)

国土交通省が平成17年から提唱しているライフスタイルの1つ。都会に暮らす人が、それぞれのライフスタイルを実現する手段として、農山漁村で週末や一年のうちの一定期間を暮らすことをさす。

【は】

・パークアンドライド

鉄道(軌道)駅やバス停まで自家用車で行き、駅やバス停の周辺の駐車施設に駐車して公共交通に乗り換えて目的地に向かう移動方法。

・バリアフリー

高齢者、障害者が社会参加する上での障壁をなくすこと。

・保留する人口フレーム(ほりゅうするじんこうふれーむ)

市街地の将来人口の目標値(人口フレーム)のうち、当面、市街化区域の設定を見合わせることで人口の規模のこと。

愛知県では、市街化区域の設定において、市街地として必要と見込まれるすべての人口規模を具体的に土地に割り付けることなく、その一部を保留した上で、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった時点で市街化区域に編入することとしている。

【や】

・ユニバーサルデザイン

障害の有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

・容積率(ようせきりつ)

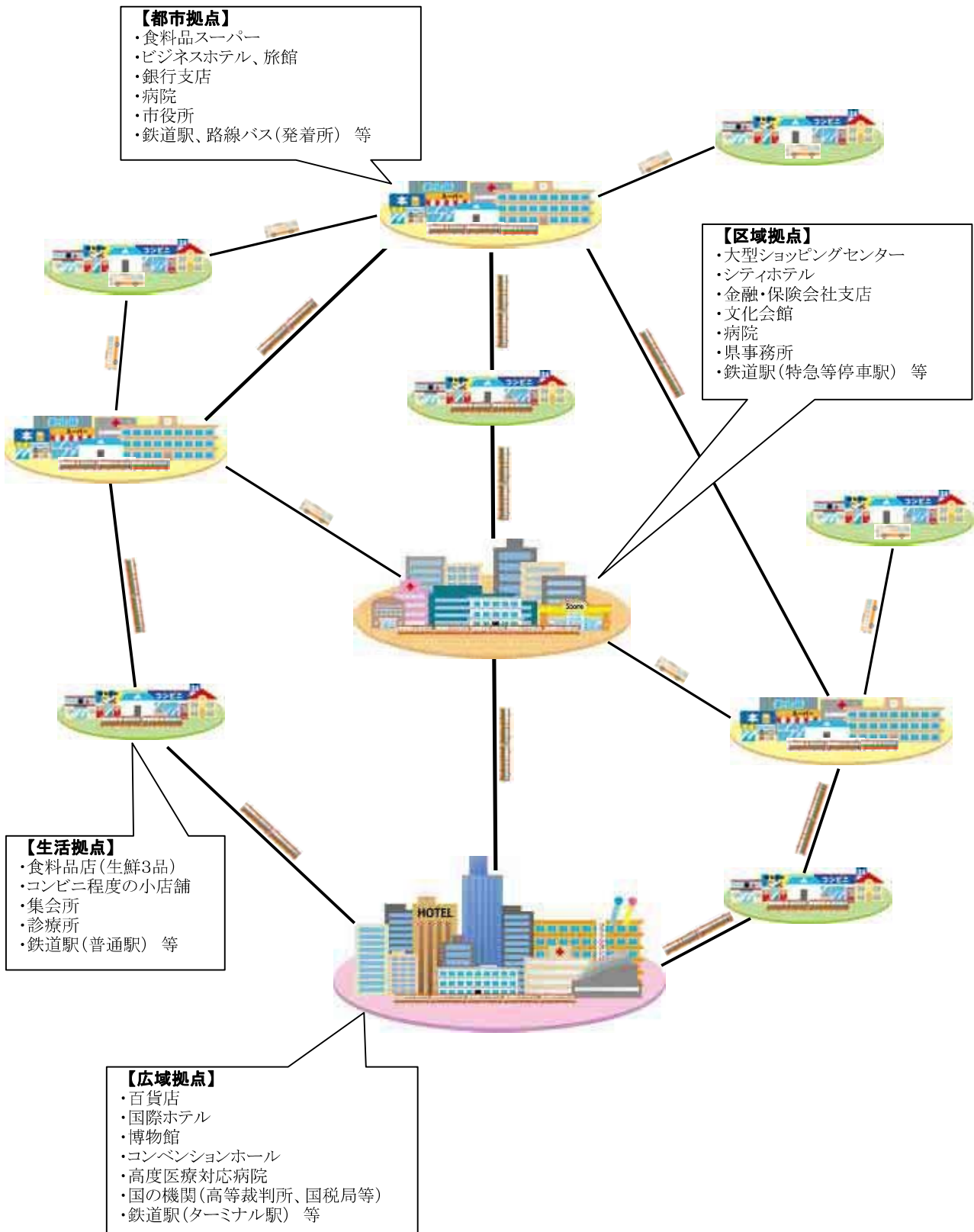
建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。

・用途地域(ようちいき)

都市計画法に基づく地域地区の一種で、目指すべき市街地像に応じて用途別に分類される12種類の都市計画の総称。都市活動の機能性、都市生活の安全性、利便性、快適性などの増進を目的に、住宅地、商業地、工業地などの都市の主要な構成要素の配置および密度について公共施設とのバランスに配慮しながら定められた土地利用の計画をもとに、土地利用の現況や動向を勘案して定められる。



# 各拠点のイメージ図





# 名古屋都市計画区域の

## 整備、開発及び保全の方針

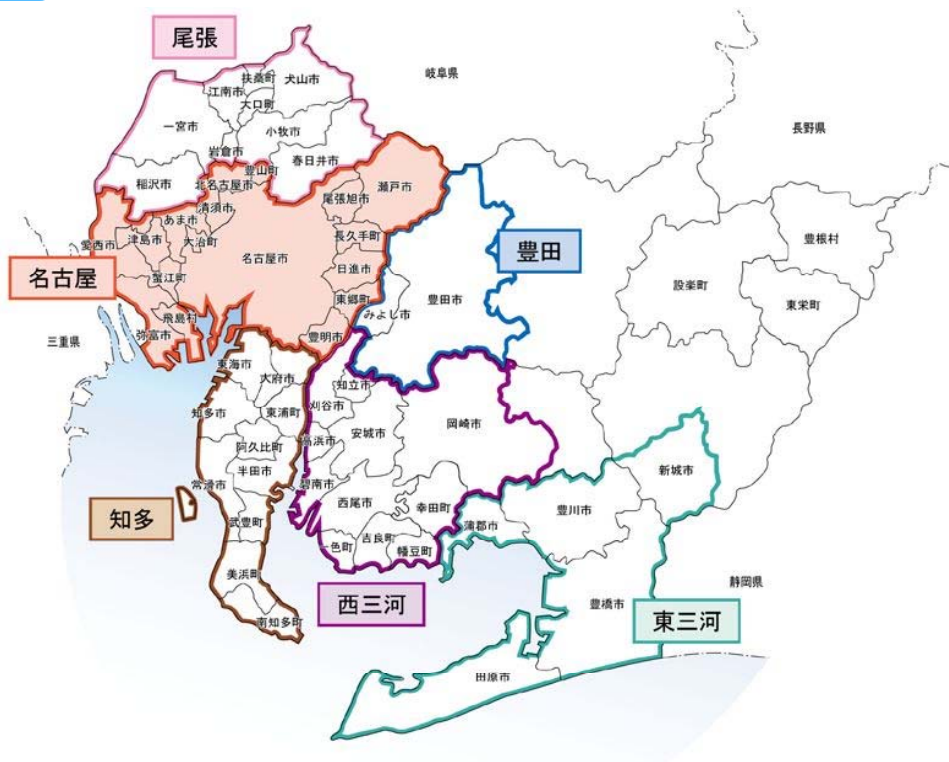
(名古屋都市計画区域マスタープラン)

【概要版】

はじめに

### 名古屋都市計画区域とは

#### 位置図



#### 対象範囲

○下記市町村の行政区域全域

名古屋市、瀬戸市、津島市、尾張旭市、豊明市、日進市、愛西市、清須市、北名古屋市  
弥富市、あま市、東郷町、長久手町、豊山町、大治町、蟹江町、飛島村  
※地先公有水面含む

# 1

## 基本的事項

- 都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2の規定に基づき、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大きな道筋を明らかにするものです。
- 基準年次を平成22年として、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで都市計画の基本的方向を定めます。（ただし、市街化区域の規模などは、概ね10年後を想定。）

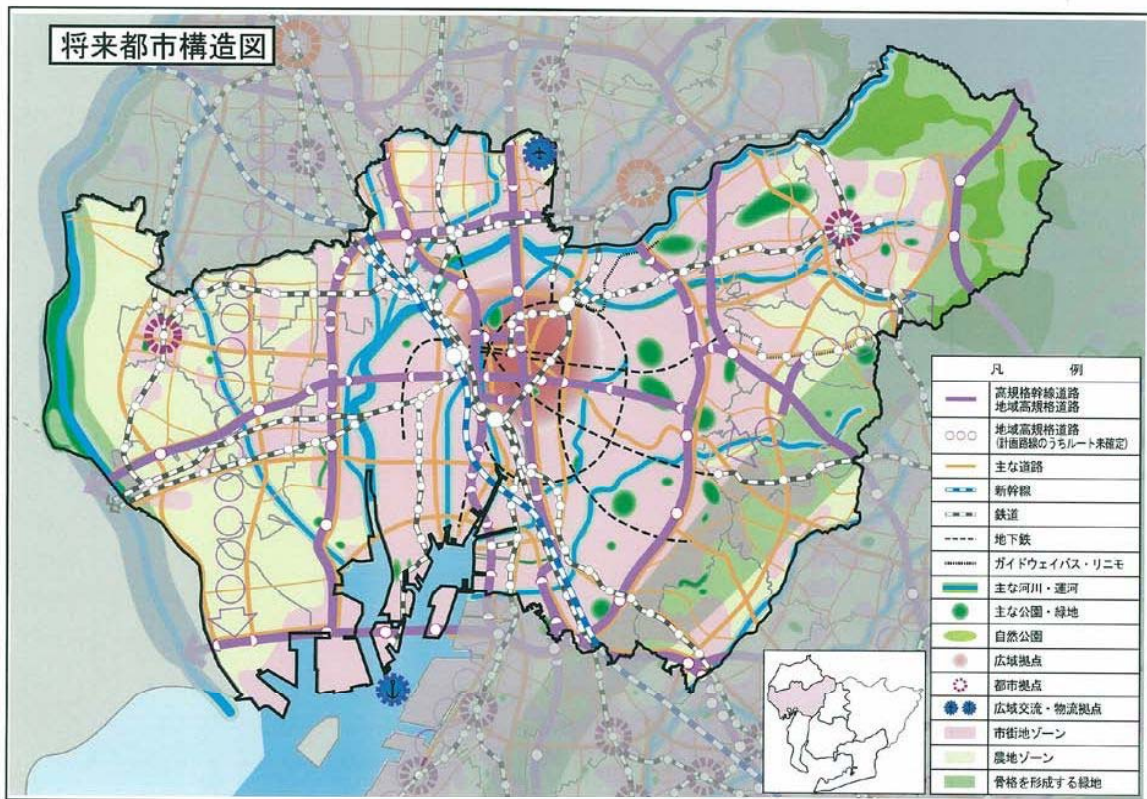
# 2

## 都市計画の目標

### 1. 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

名古屋市の高次都市機能や区域内に集積する学術・文化・研究開発機能の強化を図ります。また、世界に開かれた名古屋港や中部国際空港に直結する広域交通体系を基盤として、名古屋市近郊の自然や里山と密接な連携を図り、都市活動と自然環境が調和した安心・安全で持続可能な都市づくりを進めます。



## 2. 都市づくりの目標

<p>人口動向等を踏まえた住居系市街地の形成に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○名古屋市の都心域では、多様な都市機能の集積をいかした都心居住を促進します。</li> <li>○主要な鉄道（軌道）駅周辺では、高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい居住空間の形成をめざします。</li> <li>○自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築し、安心して快適に暮らし続けられる住宅地の形成をめざします。</li> </ul>
<p>都市機能の立地・誘導に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○名古屋市の都心域を国際的・広域的な交流を生み出す広域拠点に位置づけ、世界に開かれた魅力と風格ある都市空間の形成をめざします。</li> <li>○津島駅および新瀬戸駅の周辺を、都市活動を支える都市拠点に位置づけ、地域住民が利用できる都市機能の集積をめざします。</li> </ul>
<p>広域交通体系および公共交通網構築に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○国際的な人・モノ・情報の交流を促進し、さらなる地域活力の向上を図るため、広域交通体系や、それらを補完する幹線道路網の構築をめざします。</li> <li>○名古屋市都心域から放射状に延びる道路や環状に配置された道路など、主要な幹線道路網の充実をめざします。</li> <li>○公共交通網を軸に自家用車に過度に依存しない身近な生活圏を構築するため、公共交通網の維持・強化をめざします。</li> </ul>
<p>産業動向等を踏まえた工業系市街地の形成に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○広域交通体系による利便性をいかし、臨海部などに集積した物流・工業機能の維持・強化をめざします。また、物流の効率化が図られる地域などに、新たな工業系市街地の形成をめざします。</li> <li>○東部丘陵地域では、知の拠点を中心に、先端産業の育成と集積を図ります。</li> </ul>
<p>環境負荷が小さく、防災性が高い都市の構築に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○風の通り道に配慮しながら、河川、公園、緑地、道路などを活用した自然的環境インフラネットワークを形成して、緑豊かで快適な都市をめざします。</li> <li>○パークアンドライドの取り組みの促進などにより、公共交通の利用を高め、環境負荷の低減が図られた都市をめざします。</li> <li>○地震、水害、土砂災害などに強い都市をめざします。</li> </ul>



## 3

## 区域区分の決定の有無および方針

## 1. 区域区分の有無

- 本区域は、中部圏開発整備法に規定された都市整備区域を含むため、都市計画法の規定により区域区分（市街化区域と市街化調整区域との区分）を定めます。

## 2. 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模

- 本区域と尾張および知多都市計画区域で構成する尾張広域都市計画圏における、将来の概ねの人口および産業の規模を、次のとおり想定します。

## 【人口（尾張広域都市計画圏）】

単位：千人

	平成 17 年 (国勢調査)	平成 32 年 (目標年次)
都市計画区域内	4,962	約 5,113
市街化区域内	4,216	約 4,366

## 【産業（尾張広域都市計画圏）】

単位：兆円

	平成 17 年	平成 32 年 (目標年次)
製造品出荷額等	約 14.5	約 18
小売業商品販売額	約 5.9*	約 5.7

※ 小売業商品販売額は平成 19 年

## 【尾張広域都市計画圏】



## 4

## 主要な都市計画の決定等の方針

## 1. 土地利用

- 住宅地については、公共交通が利用しやすい鉄道(軌道)駅やバス停の徒歩圏、市役所や町村役場などの徒歩圏を中心に配置します。
- 広域拠点の名古屋市都心域は、都市計画区域を越える広域な地域を対象とする高次都市機能の配置を促進します。
- 商業地については、中心市街地や拠点性を有する主要な鉄道(軌道)駅などを中心に、多様な都市機能の集積を高めて商業機能の充実を図ります。
- 工業地については、東海環状自動車道、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道などのインターチェンジ周辺、主要な幹線道路の沿道や名古屋港の臨海部など、交通の利便性が高く物流の効率化が図られる地域、既に工場が集積している工業地や知の拠点の周辺に配置します。
- 今後、計画的な市街地整備を行う地区は、整備の見通しが明らかになった段階で、住居系市街地については尾張広域都市計画圏で想定した人口の範囲内で、また工業系市街地については、尾張広域都市計画圏で想定した産業規模の範囲内で、随時、市街化区域に編入します。
- 災害の恐れがある区域、優良な集団農用地など保全する必要がある区域については市街化を抑制します。

## 2. 都市施設

### ①交通施設

- 中部国際空港や名古屋港を結ぶ広域的な道路網の充実を進めます。
- 名古屋市の都心域から放射状に延びる幹線道路などの整備を推進します。
- 駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置など公共交通結節点の機能強化・充実を促進し、公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図ります。
- 誰もが容易に移動できるようにバリアフリー化を促進します。
- 道路空間を有効に活用しながら歩行者・自転車空間のネットワーク形成を図ります。
- 自動車交通による環境負荷の低減を図るため、環状機能を持った道路の整備、交差点改良、踏切の解消などを促進します。
- 名古屋港は、スーパー中樞港湾にふさわしい国際競争力を強化するため、大水深岸壁の整備など施設の高度化を促進します。

### ②下水道および河川等

- 日光川下流、境川、新川の3流域下水道と関連する公共下水道などの整備を積極的に促進するとともに、下水処理の高度化や合流式下水道の改善を促進し、快適な水環境の創造を図ります。
- 台風や局地的な豪雨などによる浸水被害を防止するため、河川の改修を推進するとともに、新たな市街地の開発にあたっては、調整池を設置するなど総合的な治水対策の実施を図ります。
- 新川流域では、確実な総合治水対策を推進するため特定都市河川浸水被害対策法に基づく流域水害対策計画に従って、効率的な浸水被害対策を実施します。また、境川流域でも同法に基づく流域水害対策計画を策定して、効率的な浸水被害対策を実施します。
- 東部の丘陵地を中心に、土砂災害を防止するため、土砂災害対策を推進します。

## 3. 市街地開発事業

- 土地区画整理事業については、既存ストックを活用しながら、自然環境との調和に配慮した都市的な土地利用の増進と良質な住宅地や工業地の供給を促進します。
- 市街地再開発事業については、土地の有効活用や高度利用が可能となるように、民間活力を最大限に活用して都市機能の更新を促進します。
- これらの事業の実施にあたっては、中心市街地の活性化、密集市街地の防災性の向上、魅力ある拠点の形成、都心・まちなか居住の促進に重点をおきます。

## 4. 自然的環境の整備または保全

- 都市公園をはじめ、丘陵地や社寺境内の樹林地、市街地周辺の農地、河川の水辺など、住民にとって身近な自然的環境の整備や保全を促進します。
- 都市の高温化現象の緩和、生物多様性の保全、災害時の避難経路の確保といった観点から、河川や道路空間の活用も図りつつ、都市公園を拠点とした自然的環境インフラネットワークの形成を図ります。