

第3章 都市計画の目標

1 広域的位置づけ

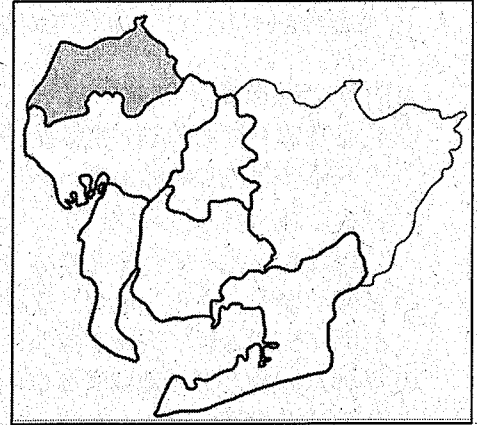
尾張都市計画区域は愛知県の北部から北西部にかけての外縁部に位置しています。

面積は約4.9万haで、愛知県全体の約1割を占めています。

名古屋市都心域への近接性を背景に大都市圏の居住機能を担いながら都市化が進行してきました。

広域交通体系の結節点を中心に物流・工業機能の高い集積がみられ、航空宇宙産業など次代を担う産業を集積していく中心的な役割を担う区域です。

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年の人口は約122.7万人で、愛知県全体の約2割を占めています。
- ・平成7年から平成17年の10年間で人口は約6.1万人、世帯数は約6.2万世帯増加しています。
- ・平成7年から平成17年の10年間で高齢者は約8.3万人増加しています。

〈都市構造の視点〉

- ・中核的な役割を担う一宮市と春日井市が、西部と東部に位置しています。
- ・名古屋市の中心部から放射状に延びる幹線道路や鉄道に沿って市街地が形成されています。
- ・西部には市街化調整区域に人口が集中した集落があるなど、分散した市街地が形成されています。
- ・東部の丘陵地には、高蔵寺ニュータウンや桃花台ニュータウンなど少子化と高齢化の進行がみられる大規模な住宅団地が立地しています。
- ・東名・名神高速道路、中央自動車道、東海北陸自動車道をはじめとする高速道路の結節点を有し広域交通体系の利便性に優れています。

〈産業の視点〉

- ・小牧インターチェンジ周辺をはじめとして、航空宇宙関連産業、工作機械産業、電気機器産業が集積しています。
- ・一宮市を中心に、繊維に関連する産業がみられます。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。
- ・一宮市と春日井市に商業機能や広域的な公共公益施設の集積がみられます。
- ・大型商業施設の郊外への立地が多くみられます。
- ・中心市街地では都市機能の低下が進んでいます。
- ・西部では植木などの栽培が盛んです。
- ・木曾川の周辺には国宝犬山城をはじめ広域的な観光・レクリエーション資源が集積しています。

〈地形・自然環境の視点〉

- ・区域の西半分は濃尾平野の北部にあって平坦な土地が広がっています。東部は丘陵地となっています。
- ・木曾川、庄内川、五条川、内津川、日光川などの河川が、主に北東から南西へ流れています。
- ・自然環境に恵まれた木曾川沿いや東部の丘陵地の一部は飛騨木曾川国定公園、愛知高原国定公園に指定されています。

■ 魅力

広域交通体系による利便性をいかした産業の高度な集積

- ・工作機械などのモノづくり技術に加えて航空宇宙産業などの成長性が高い分野の産業が集積しています。技術の革新と進化により次代を担う産業を創出しています。
- ・広域拠点の名古屋市の都心域から放射状に延びる交通網と東西方向の広域交通体系が交わり交通の要衝になっています。

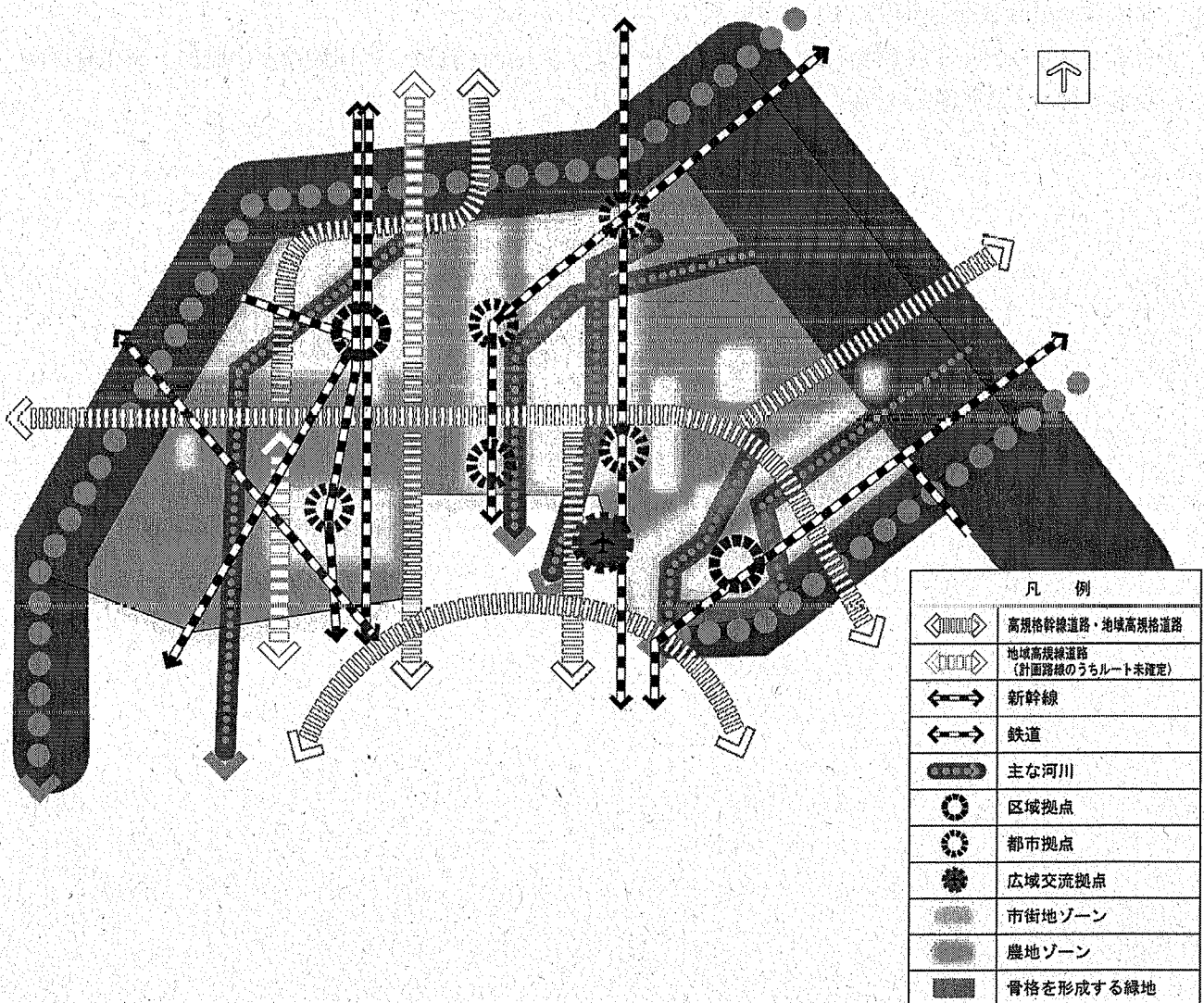
大規模な公園をはじめ自然環境を有する水と緑の空間、豊富な観光・レクリエーション資源

- ・木曾川沿いの国営木曾三川公園、飛騨木曾川国定公園、東部に広がる愛知高原国定公園などの豊かな水と緑が区域を取り巻いています。
- ・日本モンキーパークや明治村などの観光・レクリエーション施設、犬山城などの歴史・文化資源が数多く分布し広範囲から多くの人々が訪れています。

豊かな水と緑の中で、
 広域交通体系をいかして
 産業が力強く発展する都市づくり

「暮らし・人への優しさ」、「都市活力の^{たくま}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元的に発展していく都市を実現するために、国営木曾二川公園などの大規模な公園や市街地を流れる河川、東部の丘陵地や市街地周辺の農地などの豊かな水と緑により自然的な環境のつながりを確保します。また、東名・名神高速道路をはじめとする広域交通体系による利便性をいかし、工作機械産業などのモノづくり産業や航空宇宙産業などの次代を担う産業の集積を高めて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 3-2 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駅の周辺では、まちなか居住が進んでいます。郊外の大規模住宅団地の再生や分散した市街地の鉄道駅周辺などへの再構築が進み、安全で暮らしやすい環境が確保されるとともに、多様な世代の交流とふれあいが生まれた良好な地域社会が形成されています。
- 一宮駅周辺と春日井市の鳥居松周辺地区に、広域的な都市機能の集積が進み、区域の拠点として住民の生活や企業の産業活動を支えています。公共交通結節機能を有する犬山駅、江南駅、小牧駅、国府宮駅および岩倉駅の周辺では商業、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。
- 広域交通体系やそれに接続する道路網の整備により、区域を越えた人・モノ・情報の連携や交流が拡大し地域が持続的に発展しています。また、拠点間や拠点と居住地域間を結ぶ幹線道路網が充実し、多様な交流機会を提供しています。
- 広域交通体系による利便性をいかして地場産業である繊維産業の高い集積があります。航空宇宙産業、工作機械産業、電気機器産業などの多様な産業の連携が強化され、伝統的な産業と次代を担う産業の育成や集積がさらに進んでいます。
- 木曾川、庄内川、五条川、内津川、日光川、東部に広がる丘陵地をはじめとする豊かな水と緑の活用と連携が図られ、快適な暮らしが生まれています。
- 伝統に育まれた神社・仏閣や城郭、地域の特色ある祭りなどの豊富な歴史的・文化的資源の活用と連携が図られ、にぎわい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

主要な鉄道駅を中心にさまざまな都市機能を集積し、まちなか居住を促進します。高齢者をはじめとして誰もが暮らしやすい生活環境を確保することにより、多様な世代の交流とふれあいが生まれる居住空間の形成をめざします。

東部の丘陵地に立地する高蔵寺ニュータウンや桃花台ニュータウンなどの大規模住宅団地では、少子化と高齢化が進行して健全な暮らしを維持していくための地域社会の喪失が懸念されます。そこで、このような少子化と高齢化が進む大規模住宅団地については、日常生活の利便性を高めながら、豊かな緑が配置されている良好な居住環境などの既存ストックをいかし、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。

西部では、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

多様な世代のにぎわいや交流が創出された活力ある都市を構築するため、区域における広域的な都市機能を有する一宮駅周辺と春日井市の鳥居松周辺地区を区域拠点として位置づけ、既存施設の活用配慮しながら、住民や企業が広く利用できる広域的な都市機能の集積をめざします。

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犬山駅、江南駅、小牧駅、国府宮駅および岩倉駅の周辺を、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。

区域拠点、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、ビジネス機の拠点など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。

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

多様な産業の連携と次代を担う産業を創出するため、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。

区域拠点や都市拠点の連携を強化する道路など、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

都市としての活力を維持・強化していくため、工業機能を強化するとともに、研究開発機能や航空宇宙産業などの成長性が高い産業分野の集積を図り、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

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、五条川、内津川、日光川などの河川や木曾川沿いの大規模な公園、緑地、市街地周辺に広がる農地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、東部に広がる緑地空間と一体となった緑豊かで快適な都市をめざします。

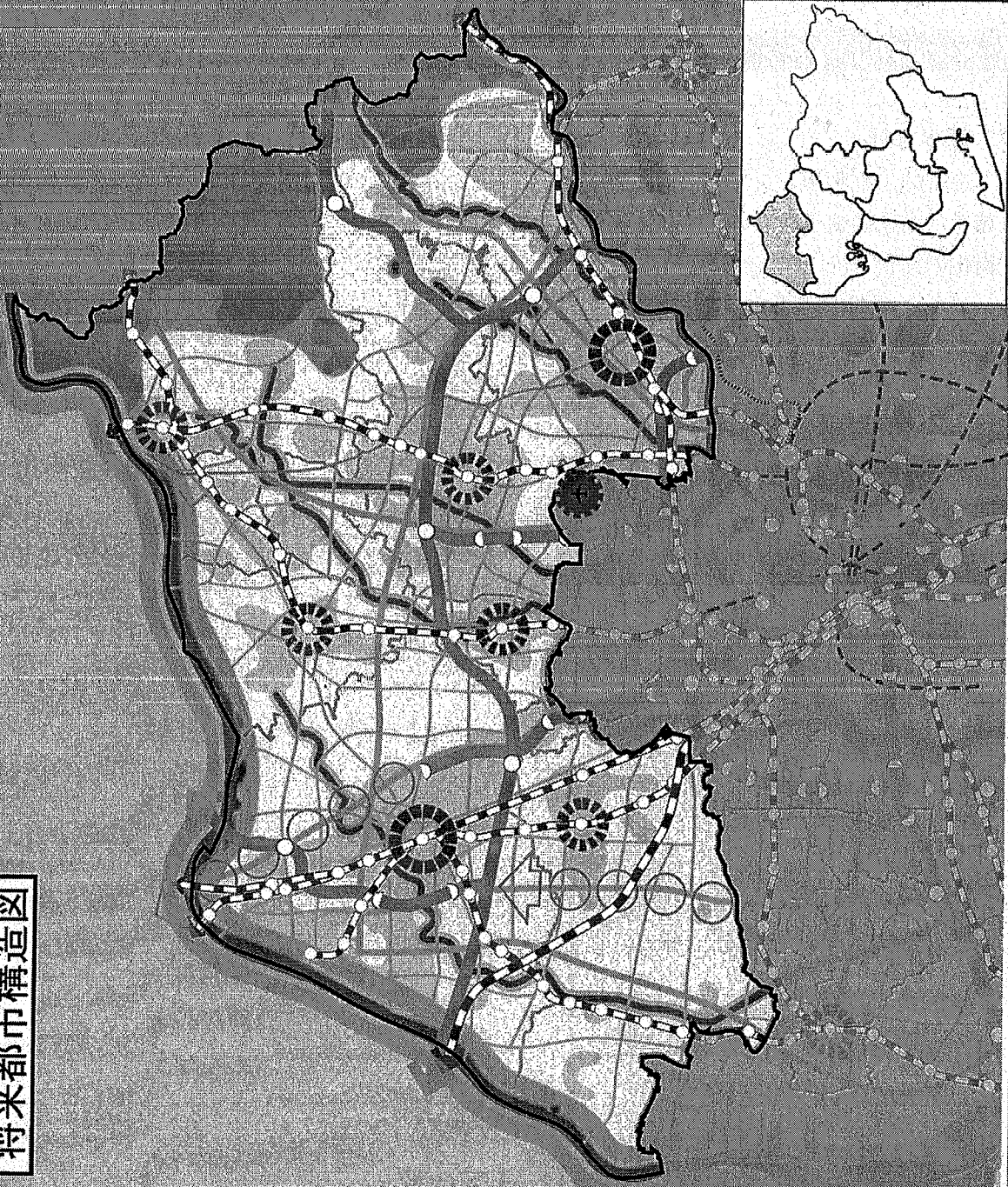
鉄道駅の交通結節機能の強化による乗り換え利便性の向上や、都市機能の集積によるバス路線網の維持・強化、パークアンドライドの取り組みの促進などにより、自家用車への過度な依存を抑え、公共交通の利用を高めます。また、適切な維持管理による都市基盤施設の長寿命化を図ります。これらにより、環境負荷の低減や限られた資源の循環・有効活用が図られた都市をめざします。

都市施設の耐震化や、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下流域に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、溢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



凡 例	
	高規格幹線道路
	地域高規格道路
	地域高規格道路 (計画道路のうちルート未確定)
	主な道路
	新幹線
	鉄道
	主な河川
	主な公園・緑地
	緑道
	自然公園
	区域拠点
	都市拠点
	広域交流拠点
	市街地ゾーン
	農地ゾーン
	骨格を形成する緑地

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。

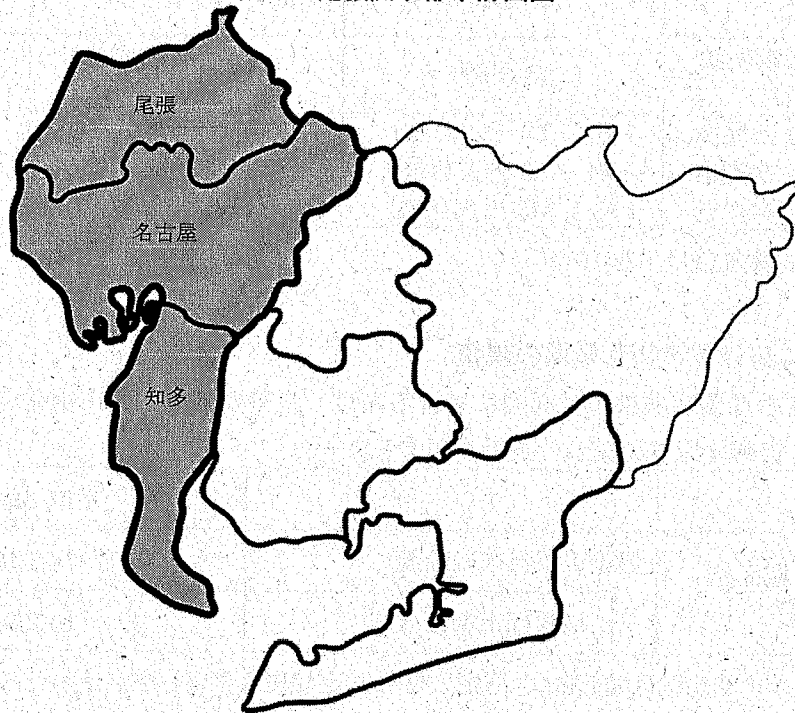
市街化区域の内、長期にわたり都市基盤施設が整備されず、今後も計画的な整備の予定がない区域は、市街化調整区域への編入を検討します。市街化区域と市街化調整区域の境界とした地形、地物などが変化した場合には、必要に応じて区域区分の変更を行います。

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、本区域と名古屋都市計画区域、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

本区域と名古屋都市計画区域、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慮合わせて、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
	尾張都市計画区域	15,274

※ 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