

◆高蔵寺リ・ニュータウン計画（一部改定中間案）◆

■一部改定の趣旨

計画策定から2年半が経過し、新たなプロジェクトとして位置付けることが適当な取組である「旧西藤山台小学校施設の活用」「公共交通や移動手段に係る自動運転等の先進技術の導入」について一部改定を行うもの。

第1章 高蔵寺ニュータウンの現状と課題

1 高蔵寺ニュータウンの概要

2 歴史とこれまでの取組

- (1) 開発の背景と経緯
- (2) 春日井市の取組
- (3) 諸機関・団体の取組

3 現状と課題

- (1) 高蔵寺ニュータウンの特性と周辺との関係
- (2) 人口・世帯の動向
- (3) 住宅・土地の状況
- (4) 交通の状況
- (5) 商業・工業の状況
- (6) 公共公益施設の状況
- (7) 社会基盤施設の状況
- (8) 自治組織・市民団体の状況
- (9) 防災・防犯の状況
- (10) 住民の意識

※枠で囲まれている箇所は
今回の一部改定部分です。

第2章 高蔵寺リ・ニュータウン計画

1 基本理念と目標

(1) リ・ニュータウンの基本理念

ア リ・ニュータウン

イ 7つの基本理念

- ①成熟した資産の継承
- ②公共施設・生活利便施設の集約化とネットワークの構築
- ③暮らしと仕事の多様性の確保
- ④住民・事業者・市の協働の推進
- ⑤持続可能な都市経営の仕組みの構築
- ⑥高蔵寺ニュータウンを核とした周辺・広域との連携強化
- ⑦まちの新たなブランド力の創造と発信

(2) 計画期間

(3) 計画区域

(4) 施策の構成

(5) 目標

ア 人口・世帯の目標

イ 成果指標

2 先導的な主要プロジェクト

(1) 先行プロジェクト（2年以内に着手）

ア 旧小学校施設（旧藤山台東小学校）を活用した多世代交流拠点の整備

イ 民間活力を導入したＪＲ高蔵寺駅周辺の再整備

ウ 旧西藤山台小学校施設への生活利便施設の誘致による整備

（平成31年 月一部改定（追記）、同時点を着手の起点とする。）

【プロジェクトの概要】

高蔵寺ニュータウンの居住の魅力を高めるため、旧西藤山台小学校施設を活用し、民間活力の導入により、商業・飲食・教育・医療・福祉等の生活利便施設の誘致・整備を進める。

【創造する活動のイメージ】

生活利便施設の立地により、高蔵寺ニュータウンの住民が利便性の高い暮らしを送ることができる。災害時の避難所、投票所機能などを兼ね備え、地域と調和した新たな複合機能を創造する。

【具体的な取組の例】

- ①敷地内の区分けによる段階的な整備
- ②土地は市が所有し、借地により民間活力を誘導
- ③体育館を残置し、敷地内に避難所及び投票所機能を確保
- ④スーパーマーケット、カフェなどの生活利便施設の誘致による地域の魅力向上
- ⑤施設周辺の住環境の保全に対して十分に配慮
- ⑥公民連携で設立したまちづくり会社によるエリアマネジメント事業と連携した土地・施設活用の検討



図 旧西藤山台小学校施設の活用イメージ

(2) 展開プロジェクト（先行プロジェクトの効果を検証して展開）

ア 交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークの構築

【プロジェクトの概要】

J R 高蔵寺駅及びセンター地区を主要交通拠点に位置づけ、東西 2 か所にサブ交通拠点（新たなサブ拠点）を置き、切れ目のない交通ネットワークを構築する。駅及びセンター地区間において交通需要の拡大と輸送力の向上を図るとともに、交通拠点には多様な交通手段を確保し、周辺に商業・サービス機能の集積を図る。

【創造する活動のイメージ】

J R 高蔵寺駅とセンター地区間の移動が円滑になるとともに、域内循環バス（サンマルシェ循環バス）、広域基幹バス、新たに運行するデマンド交通との乗り換えが円滑になる。交通拠点の周辺ににぎわいが生まれる。

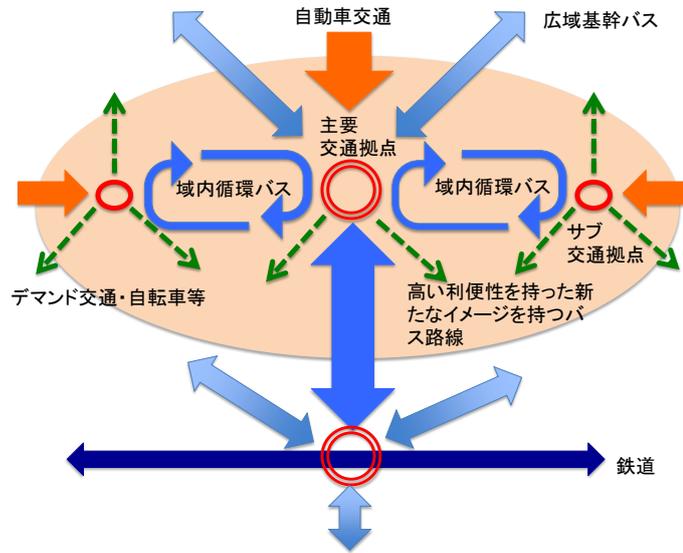
【具体的な取組の例】

- ①主要交通拠点（J R 高蔵寺駅、センター地区）及びサブ交通拠点（新たなサブ拠点）を東西 2 か所（例：西藤山台小学校施設周辺及びナフコ石尾台店周辺）に形成
- ②主要交通拠点（トランジットセンター）にはバスターミナルを、サブ交通拠点には交通広場を設けるとともに、バリアフリーに配慮した多様な交通手段との接続を円滑化
- ③交通拠点周辺には生活利便施設の集積の誘導により、にぎわいを創出
- ④ J R 高蔵寺駅とセンター地区間において、頻度、輸送力、定時性、運転時間等の面で高い利便性を持った新たなイメージを持つバス路線として、バス交通を強化・充実
- ⑤センター地区の主要交通拠点に*パークアンドライドのための駐車場、*キスアンドライドのための送迎スペース及び自転車等駐車場を設け、J R 高蔵寺駅とセンター地区間のバス需要の拡大を図り、駅前の送迎車による混雑を緩和
- ⑥センター地区の主要交通拠点とサブ交通拠点を結ぶ域内循環バスの継続的な確保
- ⑦交通拠点におけるデマンド乗合タクシー等のデマンド交通、*カーシェアリング、*パーソナルモビリティ（小型電気自動車、シニアカー）のレンタル等の多様な交通手段の確保を検討
- ⑧センター地区の主要交通拠点と名古屋都心等を結ぶ高速バスの導入に向けた働きかけ
- ⑨高蔵寺ニュータウン内の交通サービスの発着情報を一元的に提供するシステムの整備を検討

⑩産学官の連携により自動運転技術の導入を検討（平成 31 年 月一部改定（追記））

*パークアンドライド 自宅から最寄駅またはバス停まで自動車で行き、車を駐車した後、鉄道やバス等を利用して目的地に向かうこと。
*キスアンドライド 自宅から最寄駅またはバス停まで自動車等で送り迎えをしてもらい、鉄道やバス等を利用して目的地に向かうこと。
*カーシェアリング 自動車を必要に応じて短時間単位で借り、会員制で自動車を共同利用するシステム及びそのサービスのこと。
*パーソナルモビリティ 先進技術を用いた立ち乗り電動二輪や 1～2 人乗りの小型電動コンセプトカー等を包括する次世代自動車のこと。

図 18 交通ネットワークのイメージ



イ センター地区の商業空間の魅力向上と公共サービスの充実
 ウ スマートウェルネスを目指した団地再生の推進

(3) 情報発信プロジェクト

ア ニュータウン・プロモーション

イ ニュータウンまるごとミュージアム

3 課題に応じた主要な施策

(1) 住宅・土地の流通促進と良好な環境の保全・創造

(2) 身近な買い物環境の整備と多様な移動手段の確保

【課題のとらえ方と施策の方向】

高蔵寺ニュータウンの課題として、商業及び生活サービスの提供と移動手段のバランスの確保を図る必要がある。

ワンセンター方式を採用していることから、身近な場所に商業及び生活サービス施設が立地していないエリアが多く、住宅地としての静穏さは確保されている一方で、若い世代にとって魅力が乏しい。

また、坂道が多いことに加えて、今後、さらに高齢化が進展することから、買い物等の生活サービスの確保に不安を感じている人が多い。

このため、商業及び生活サービスを身近な場所で提供できるようにする施策を講じるとともに、多様な移動手段を確保する施策もあわせて講じることにより、さまざまなライフスタイルへの対応を図る。

【実現を目指す生活のイメージ】

歩いていくことができる場所に新しい店ができたり、移動販売車が来ることで気軽に買い物をしたり、サービスを受けたり、近所の友達とおしゃべりをしたりすることができる。遠くへ買い物等に出かけたい時に、少し歩けば公共交通が利用できる。

【具体的な取組】

＜身近な買い物環境の整備＞

- ①生活利便施設の立地を図るため、幹線道路の沿線を中心に*用途地域の見直しを検討する。
- ②公園、空き地等を活用した移動販売車の停車スペースを確保する。
- ③市内や近郊の産地と連携し、定期市（マルシェ）の開催等による*地産地消の推進を図る。

＜多様な移動手段の確保＞

- ④交通拠点をつなぐ快適移動ネットワークを構築する。（再掲 P33 参照）
- ⑤車両の予約、呼び出し等に係るアプリケーションを活用し、既存交通事業者（バス・タクシー等）や地域住民ボランティアと連携した新たなモビリティサービスの導入を図る（平成 31 年 月一部改定（修正））
- ⑥パーソナルモビリティ導入実証実験の実施などにより検討を行い、坂道を克服するための多様な交通手段の確保を図る。
- ⑦産学官の連携による実証実験を経て、自動運転技術を活用した小型電気自動車等のラストマイル型自動運転モビリティサービスの導入を図る。（平成 31 年 月一部改定（追記））
- ⑧初期に計画的に整備された歩道ネットワークを再構築するとともに、歩いて暮らせるまちづくりの拠点として、サブセンターの機能を見直し、更新を図る。

- (3) 多世代の共生・交流と子育て・医療・福祉の安心の向上
- (4) 既存資産（ストック）の有効活用による多様な活動の促進
- (5) 高蔵寺ニュータウンを超えた広域的なまちづくりの推進

4 計画の推進と見直し

- (1) まちづくりの担い手の形成
- (2) 多様な主体による主体的な取組と相互の連携の推進
- (3) 計画の推進と見直しの仕組み

*用途地域 種類の異なる土地利用が混じることで、互いの生活環境や業務の利便が悪くならないように、土地利用を住宅地、商業地、工業地等いくつかの種類に区分して定めたものこと。

*地産地消 地域生産地域消費の略称で、地域で生産された農産物や水産物が地域内において消費されること。