

# 春日井市

## 都市計画マスタープラン【案】



# 目次

---

---

|            |                                 |           |
|------------|---------------------------------|-----------|
| <b>序章</b>  | <b>都市計画マスタープランの策定について</b> ..... | <b>1</b>  |
| 1          | 都市計画マスタープランとは .....             | 1         |
| 2          | 都市計画マスタープランの位置づけ .....          | 2         |
| 3          | 策定体制 .....                      | 3         |
| 4          | 策定方針 .....                      | 4         |
| 5          | 計画の構成 .....                     | 5         |
| 6          | 計画期間 .....                      | 5         |
| <b>第1章</b> | <b>現況と課題</b> .....              | <b>7</b>  |
| 1          | 市の特性 .....                      | 7         |
| 2          | 都市の現況 .....                     | 8         |
| 3          | 都市づくりの課題 .....                  | 39        |
| <b>第2章</b> | <b>全体構想</b> .....               | <b>43</b> |
| 1          | 都市づくりの基本理念・目標 .....             | 43        |
| 2          | 将来フレーム .....                    | 49        |
| 3          | 将来都市構造 .....                    | 52        |
| 4          | 分野別のまちづくり方針 .....               | 55        |

## 第3章 地域別構想 ..... 74

|   |     |
|---|-----|
| 1 地域区分の設定について .....                     | 74  |
| 2 地域の現況と課題 .....                        | 75  |
| 3 各地域のまちづくり方針 .....                     | 76  |
| (1) 南部地域 (主な地区：JR勝川駅周辺・名鉄味美駅周辺) .....   | 77  |
| (2) 西部地域 (主な地区：名鉄春日井駅周辺・牛山・鷹来) .....    | 81  |
| (3) 中部地域 (主な地区：市役所・JR春日井駅周辺) .....      | 85  |
| (4) 中東部地域 (主な地区：JR神領駅周辺) .....          | 89  |
| (5) 中北部地域 (主な地区：春日井インターチェンジ周辺) .....    | 93  |
| (6) 東部地域 (主な地区：JR高蔵寺駅周辺・高蔵寺ニュータウン) .... | 97  |
| (7) 北部地域 (主な地区：坂下) .....                | 101 |

## 第4章 まちづくり推進方針 ..... 105

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| 1 市民、事業者及び行政の協働によるまちづくり ..... | 105 |
| 2 進行管理 .....                  | 108 |

## 付属資料 ..... 110

# 序章 都市計画マスタープランの策定について

---

## 1 都市計画マスタープランとは

---

近年、本市を取り巻く社会情勢は、少子高齢化の進行・人口減少社会の到来や価値感・ライフスタイルの多様化、急速に進歩する情報通信技術など、大きな変化を迎えています。こうした中で、平成30年（2018年）に新しく市の最上位の計画となる「第六次春日井市総合計画」を策定しました。

春日井市都市計画マスタープランは、春日井市総合計画における目標を具現化し、社会情勢の変化に伴い、大きな転換期を迎えている本市のまちづくりを推進するための計画となっています。

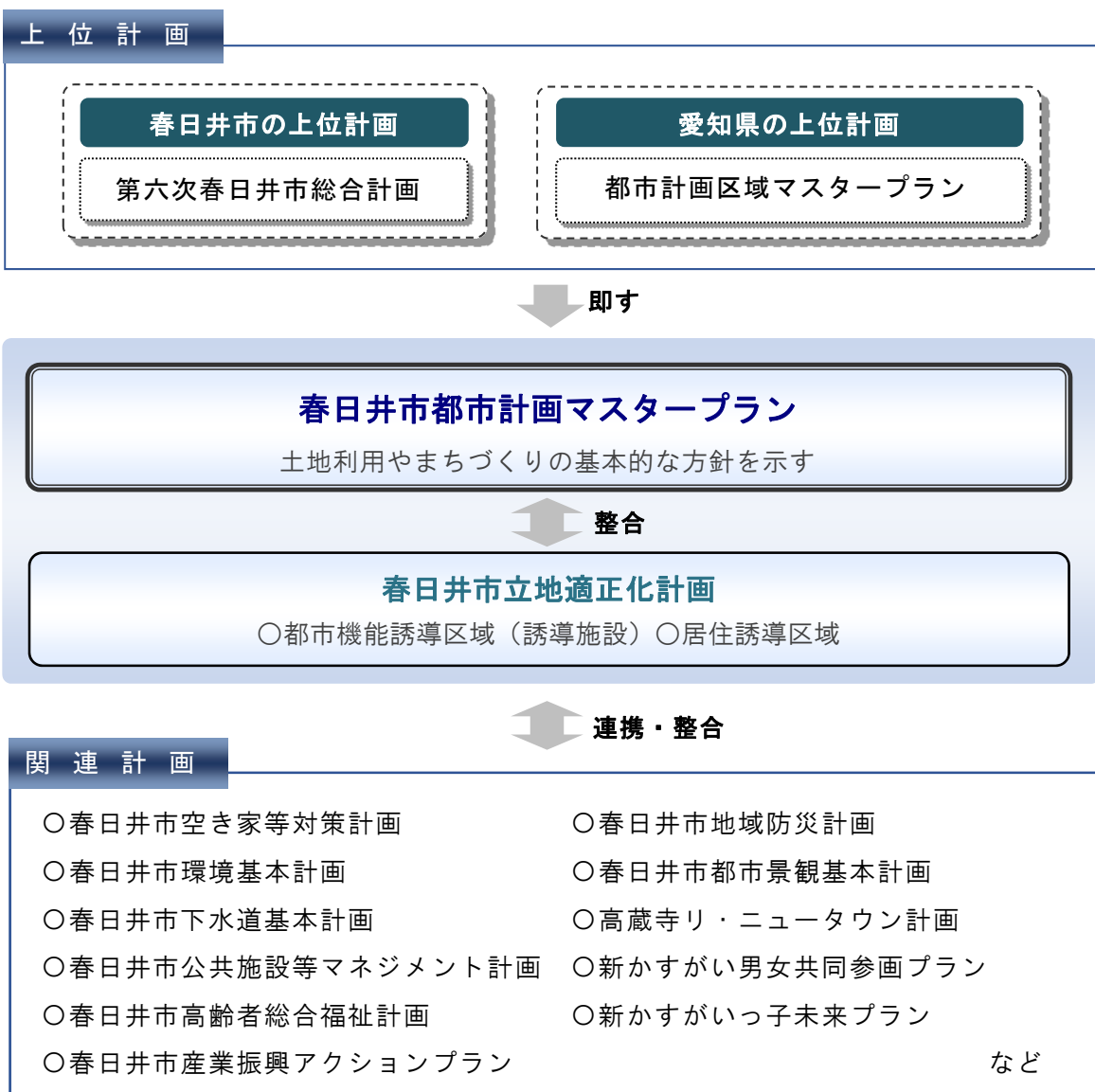
将来にわたって持続可能な都市を築くためには、これまでのまちづくりを尊重しつつ、新たな時代にふさわしいまちづくりを進めることが求められます。

そのため、今回の都市計画マスタープランでは、にぎわいや活力が生み出され、持続し成長していく機能的で質の高いまちづくりを目指し策定します。

## 2 都市計画マスタープランの位置づけ

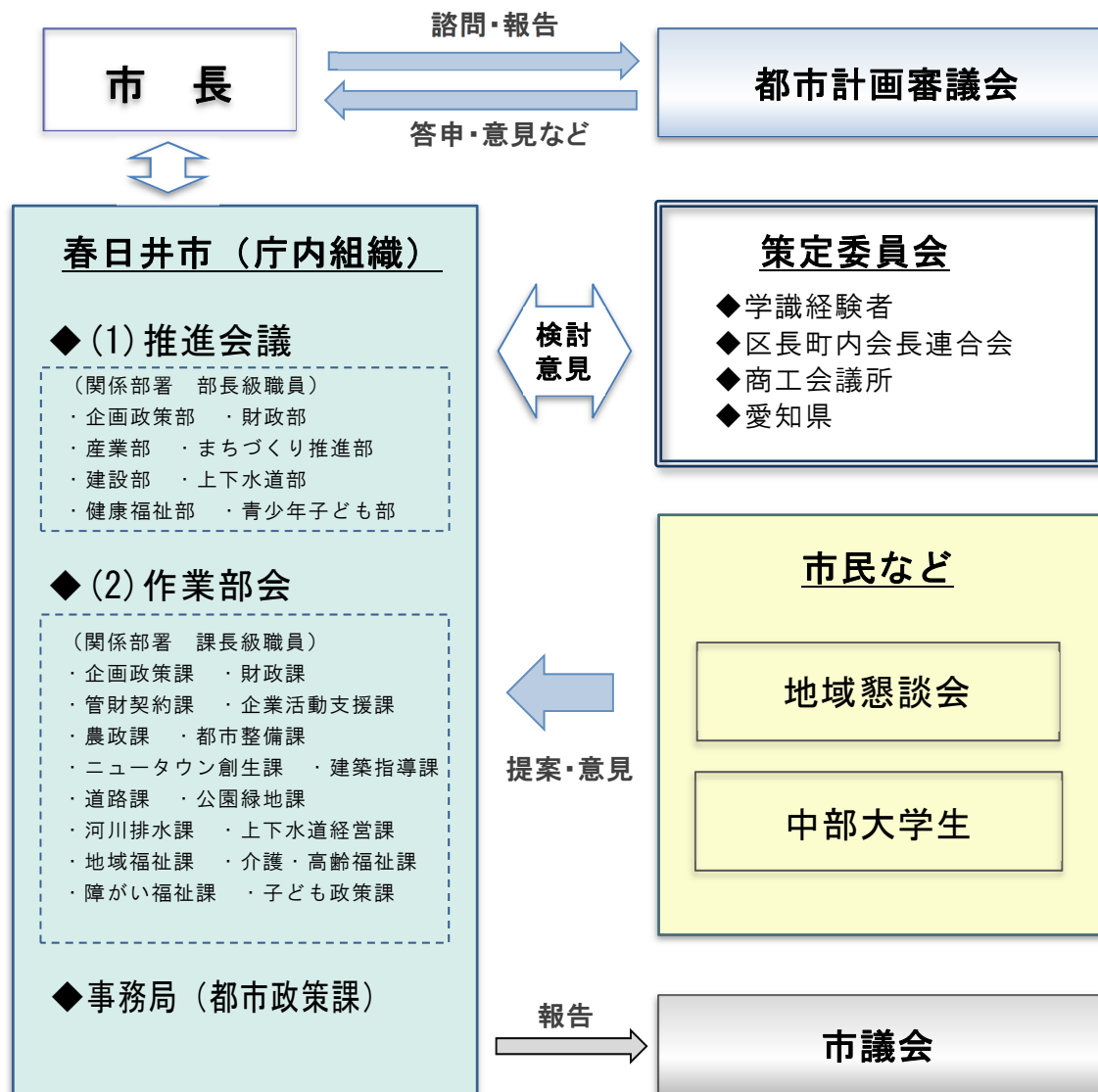
都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、都市の将来像や整備方針を明確にし、行政と住民がそれらを共有しながら実現していくことを目的として策定します。

春日井市都市計画マスタープランの策定にあたっては、上位計画である「第六次春日井市総合計画」及び愛知県が定める「都市計画区域マスタープラン（整備、開発及び保全の方針）」の内容に即するとともに、「春日井市立地適正化計画」や「春日井市公共施設等マネジメント計画」をはじめとする関連計画との整合を図り策定します。



### 3 策定体制

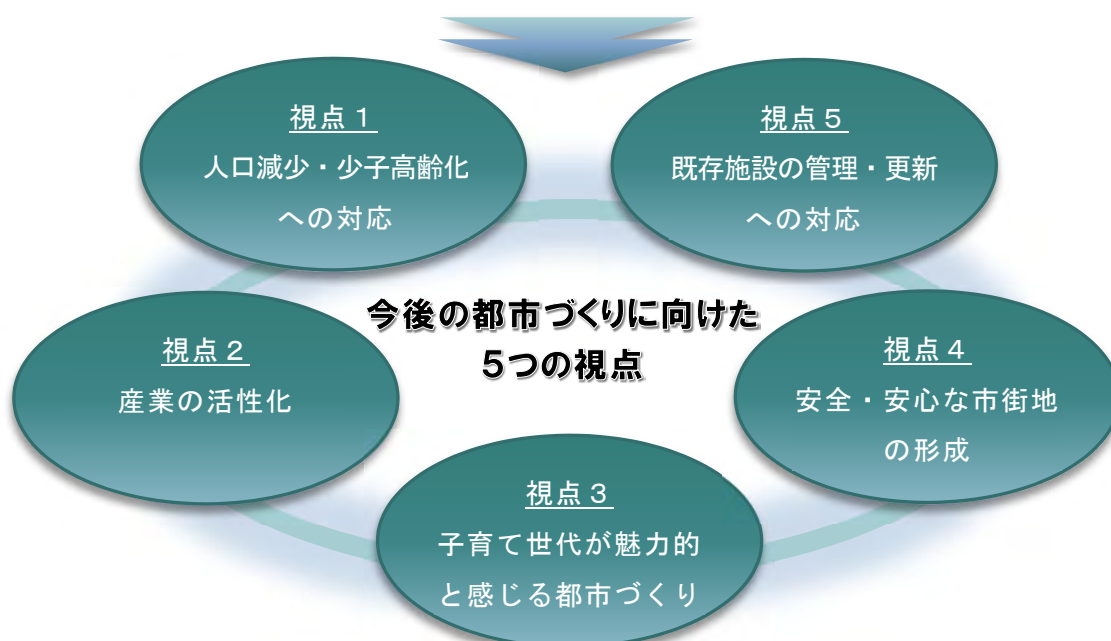
関係部署で構成した庁内組織と学識経験者や市民の代表者などで構成した策定委員会で検討を進め、地域懇談会などでいただいた意見を踏まえながら、都市計画マスタープランの案を作成しました。その後、都市計画審議会に諮り、策定します。



## 4 策定方針

都市計画マスタープランを策定するにあたり、平成21年（2009年）度に策定した都市計画マスタープランの検証結果と、この10年間で変化した社会情勢や人口動態などの将来見通しから5つの視点を整理しました。この5つの視点に基づき都市計画マスタープランを策定します。

| 都市計画マスタープラン策定に向けた視pointsの整理  |       |
|--|-------|
| 1. 人口動向について  | ⇒ 視点1 |
| 今までの人口増加に伴う住宅地の提供や工業、商業地の提供を進めてきたなか、今後の子育て世代をはじめとした人口動向を的確に捉え、どのような土地利用、市街地整備を目指していくか検討が必要です。  |       |
| 2. 産業について  | ⇒ 視点2 |
| 活力と雇用を生み出す産業振興を図るため、利便性の高い広域交通網を活かした効果的な産業基盤の創出が必要です。  |       |
| 3. 子育て世代にとっての魅力向上について  | ⇒ 視点3 |
| 子育て世代にとって住みたく魅力的な住環境を提供するため、効果的かつ戦略的な土地利用、市街地整備（拠点整備）の実現が必要です。                                 |       |
| 4. 安全・安心について   | ⇒ 視点4 |
| 市民が安心して暮らし続けることができる住環境を提供するため、生活道路などの歩行環境の改善や、水害に対する安全な住宅地の形成など、地域の実情に応じた都市基盤整備による市街地の形成が必要です。 |       |
| 5. 公共施設などについて  | ⇒ 視点5 |
| 公共施設の継続的な維持・更新をするためには、効果的な財政投資を実施していくことが必要となります。また、既存ストックを有効活用して魅力的な都市づくりに繋げていくことが必要です。        |       |





## 5 計画の構成

計画の主な構成は全体構想と地域別構想からなり、全体構想では、第六次春日井市総合計画などの内容を踏まえ、都市づくりの基本理念・目標と将来都市像を設定し、これらを実現するための将来都市構造や分野別のまちづくり方針を示します。

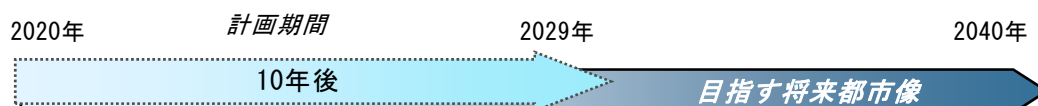
地域別構想では全体構想を踏まえ、地域の特性や地域懇談会などで把握した市民の声を活かした目標と方針を定めます。

まちづくり推進方針では、全体構想や地域別構想で示した目標などを実現するための方針を示します。



## 6 計画期間

将来都市像については、概ね 20 年後の令和 22 年（2040 年）を目指しつつ、本計画の計画期間は令和 11 年（2029 年）までの 10 年間とします。なお、土地利用や都市計画に関わる社会情勢の変化などにあわせ、必要に応じて、適宜見直しを図ります。



**参考：平成 22 年（2010 年）以降に制定・改正された  
都市づくりに関連する主な法律や計画**

|                 |   |
|-----------------|---|
| 平成 25 年<br>11 月 | <p>インフラ長寿命化基本計画の策定（総務省：日本再興戦略に基づく）</p> <p>※平成 26 年 4 月に公共施設等総合管理計画の策定要請</p> |
| 平成 26 年<br>7 月  | <p>国土のグランドデザイン 2050 の公表（国土交通省）</p> <p>※2050 年を見据えた国土づくりの理念や考え方を示したもの</p>    |
| 平成 26 年<br>8 月  | <p>都市再生特別措置法の改正（国土交通省）</p> <p>※立地適正化計画の根拠法</p>                              |
| 平成 26 年<br>11 月 | <p>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（国土交通省）</p> <p>※地域公共交通網形成計画の根拠法</p>               |
| 平成 26 年<br>12 月 | <p>まち・ひと・しごと創生法の制定（内閣府）</p> <p>※「人口ビジョン」及び「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の根拠法</p>         |
| 平成 27 年<br>2 月  | <p>空家等対策の推進に関する特別措置法の制定（国土交通省）</p> <p>※空き家等対策計画の根拠法</p>                     |
| 平成 29 年<br>6 月  | <p>都市緑地法等の一部を改正する法律の制定（国土交通省）</p> <p>※緑地・広場の創出、都市公園の再生・活用化、都市農地の保全・活用</p>   |

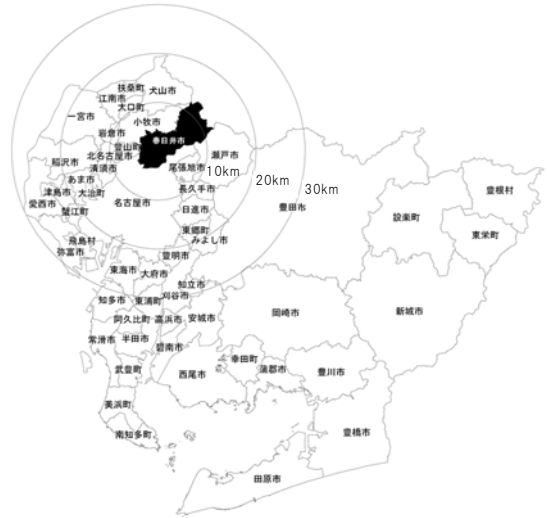
# 第1章 現況と課題

## 1 市の特性

### (1) 位置

本市は、名古屋都市圏の北東部にあり、市域は東西に約 15.7km、南北に約 13.7km で、その面積は 92.78km<sup>2</sup> です。愛知県では、名古屋市、小牧市、犬山市、瀬戸市、豊山町の 4 市 1 町と、岐阜県では多治見市と接しています。

また、東名高速道路、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網や JR 中央本線、名鉄小牧線、TKJ（東海交通事業）城北線、愛知環状鉄道などの鉄道網を有し、県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域交通網に恵まれています。



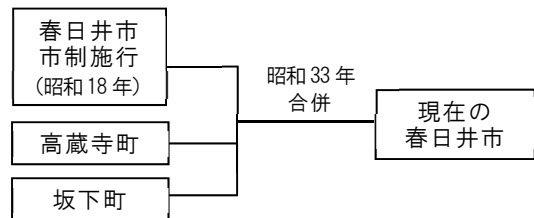
### (2) 沿革

市制の施行は、昭和 18 年（1943 年）6 月 1 日で、太平洋戦争のさなかに、勝川町、鳥居松村、篠木村、鷹来村の 4 か町村が合併し、鳥居松工しょう、鷹来工しょうを擁する軍需産業都市として誕生しました。しかし、終戦により、農業の奨励や工場の誘致などに努力し、昭和 25 年（1950 年）、王子製紙春日井工場の誘致を機に、内陸工業都市として歩み始めました。

昭和 33 年（1958 年）1 月には、隣接する高蔵寺町と坂下町を合併し、人口 7 万人余りの都市となりました。昭和 30 年代後半に入り、土地区画整理事業の推進、高蔵寺ニュータウンの建設が始まり、この頃から、住宅都市としての性格が強まってきました。このため良好な住環境の形成に重点をおいたまちづくりを進め、昭和 49 年（1974 年）には人口 20 万人、平成 17 年（2005 年）には人口 30 万人を突破し、平成 31 年（2019 年）4 月時点では人口 31 万人を擁する名古屋圏を代表する住宅都市として発展しています。



■ 春日井都市計画区域変遷



---

## 2 都市の現況

---

都市の現況は、都市計画マスタープランの策定方針で示した次の5つの視点で整理しました。

### 視点1：人口減少・少子高齢化への対応

- (1) 人口・世帯数の動向
- (2) 土地利用・建物利用の動向
- (3) 市内の移動実態
- (4) 公共交通の人口カバー状況

### 視点2：産業の活性化

- (5) 周辺市町との移動実態
- (6) 産業構造
- (7) 都市基盤（道路）の状況

### 視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

- (8) 公共交通の利用状況
- (9) 都市基盤（公園緑地）の状況
- (10) 子育て支援施設の分布状況
- (11) 医療施設の分布状況

### 視点4：安全・安心な市街地の形成

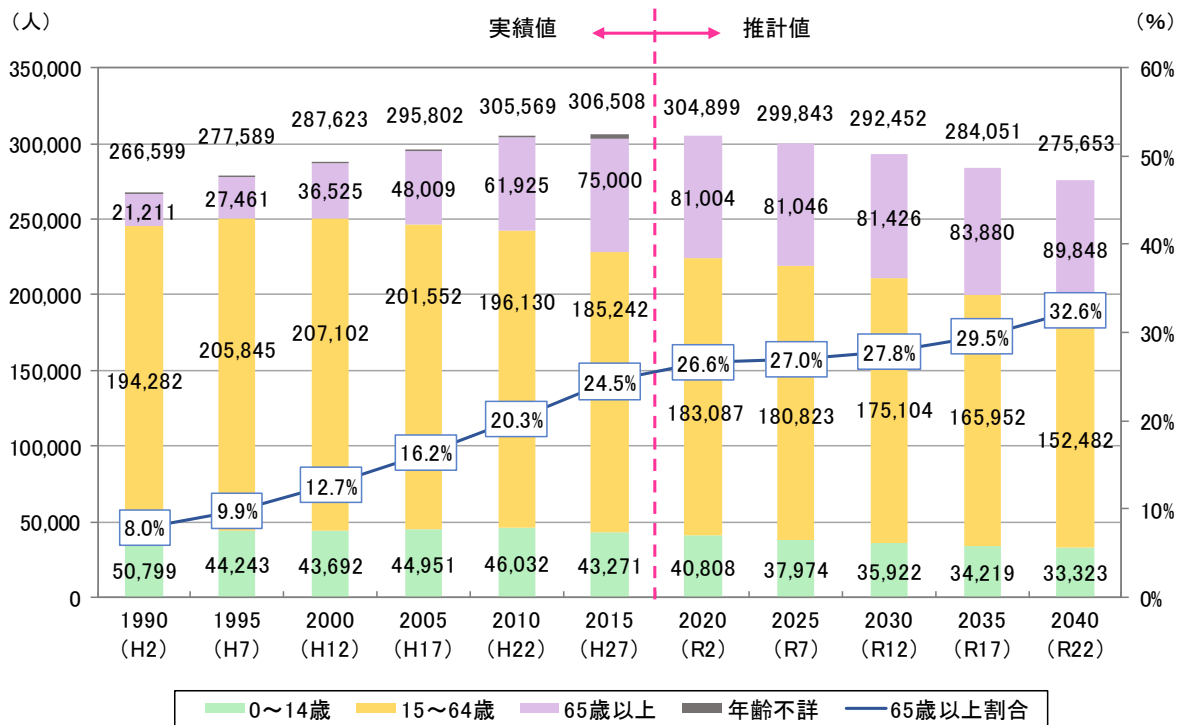
- (12) 防災関連

### 視点5：既存施設の管理・更新への対応

- (13) 公共施設の現況

1) 人口の推移

人口は、増加が続いており、国勢調査では平成27年（2015年）時点で306,508人、住民基本台帳では平成31年（2019年）4月時点で311,326人となっています。今後は人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されています。

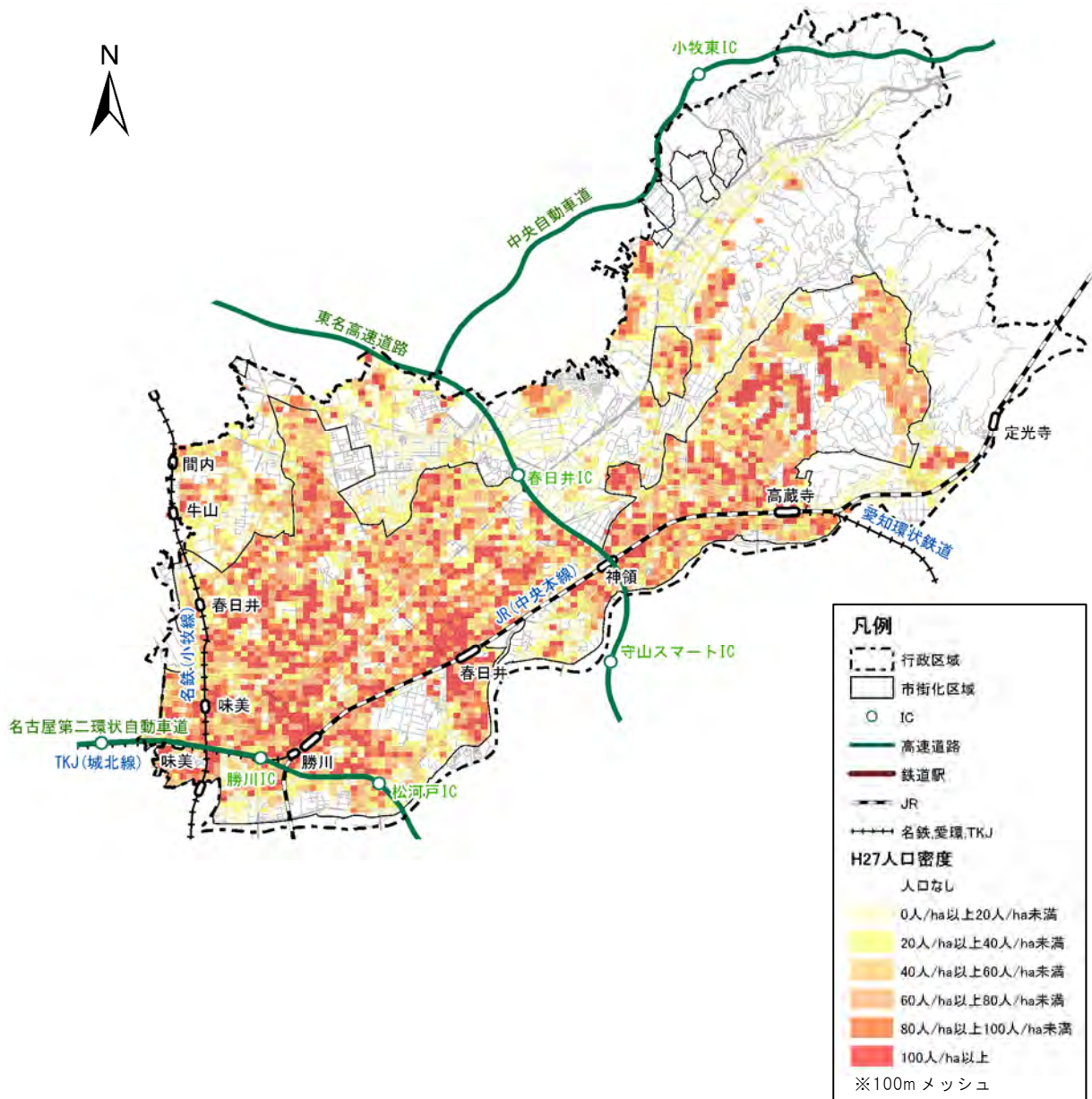


資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所（R2～R22）

■人口の推移

## 2) 人口密度の状況

人口密度は、鉄道駅周辺や市街化区域内の土地区画整理事業施行済みの地域が高くなっています。

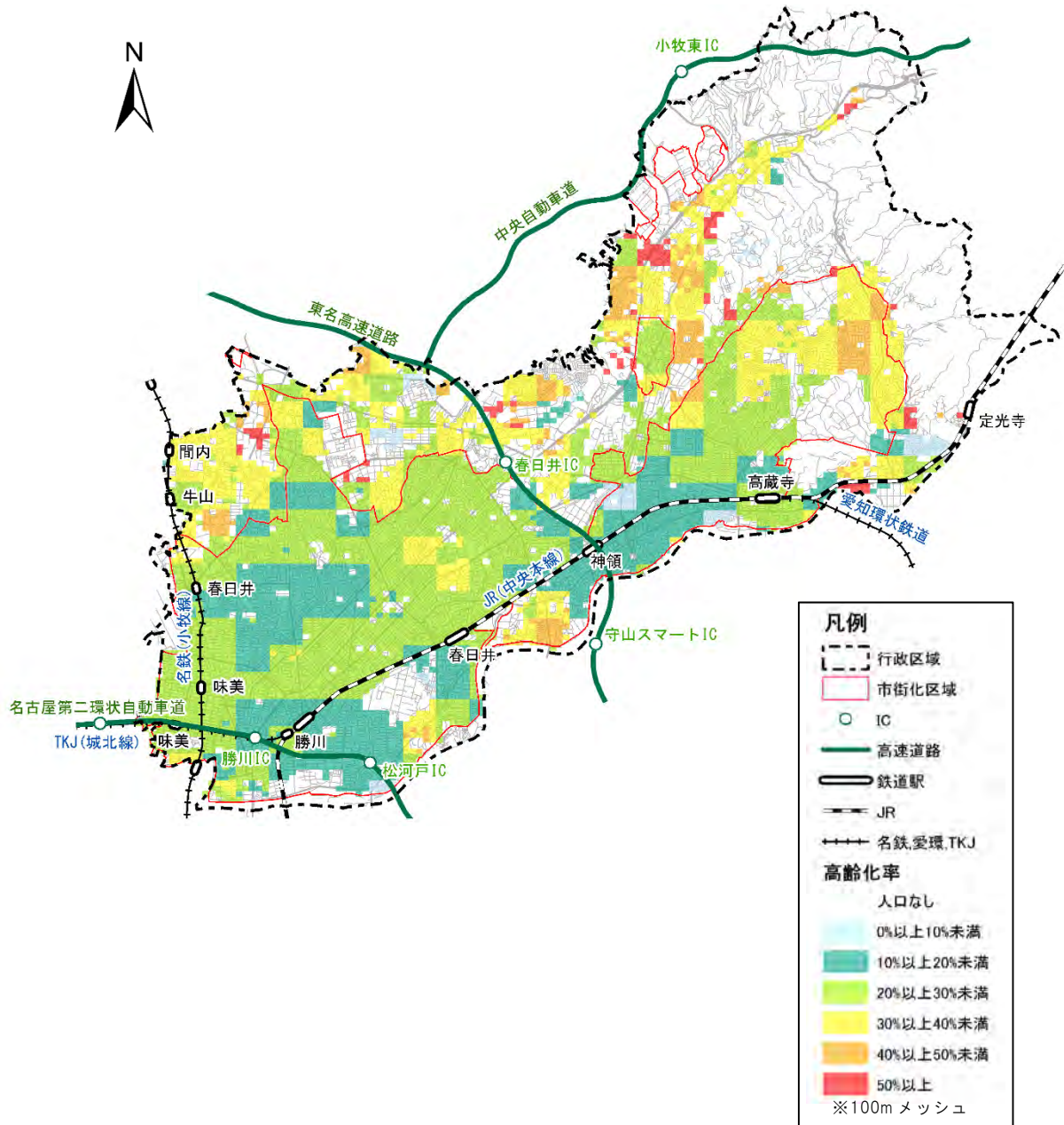


資料：国勢調査（H27）

■人口密度

### 3) 高齢化の状況

高齢化の状況は、本市の高齢化率の平均が約 25%であるなか、市街化区域内では高蔵寺ニュータウンなどで、また、市街化調整区域では全般的に高齢化率が高くなっています。

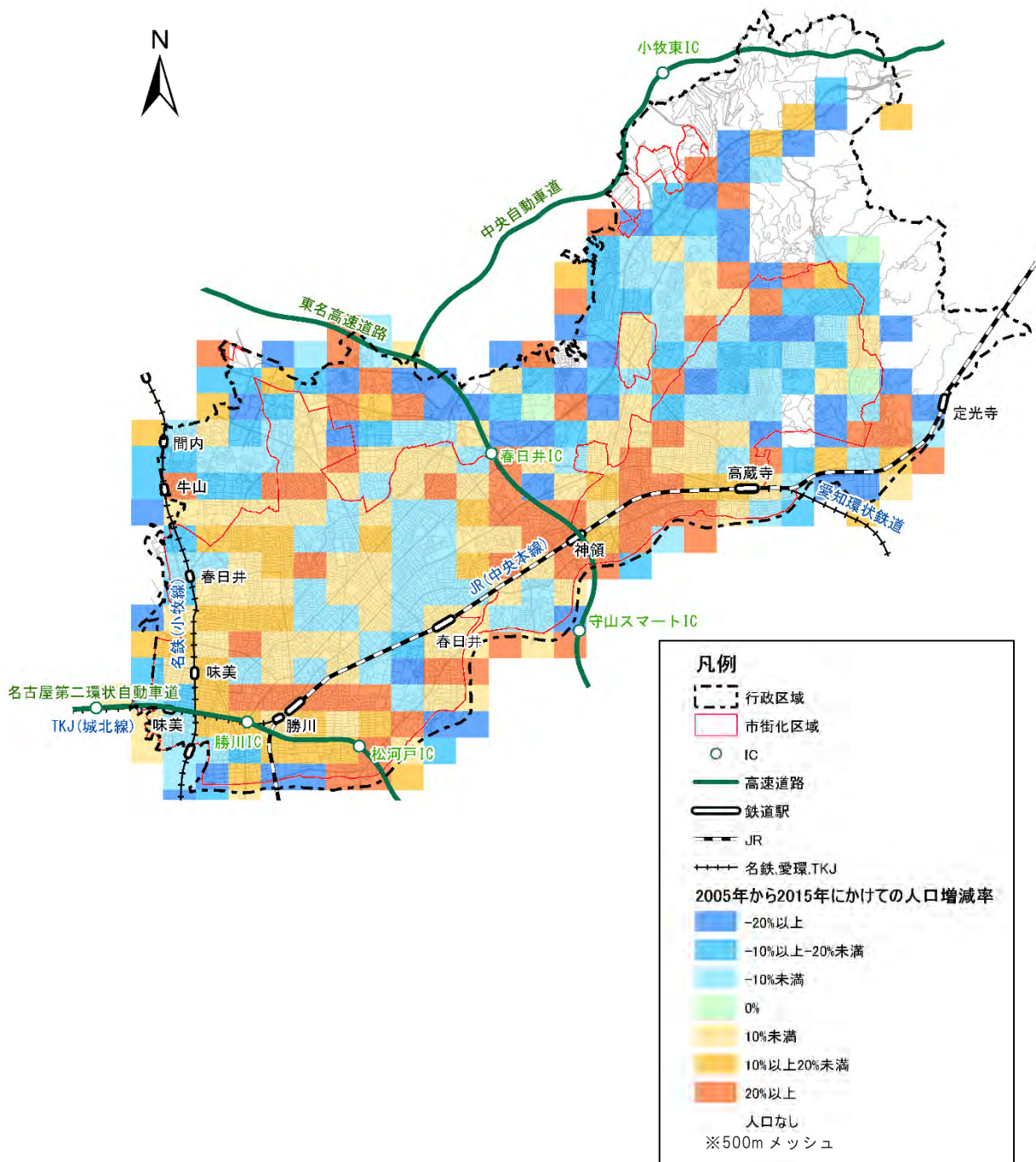


■ 高齢化率の状況

資料：国勢調査（H27）

#### 4) 人口増減の状況

人口増減の状況は、市街化区域内ではJR勝川駅周辺、JR神領駅周辺からJR高蔵寺駅周辺にかけて増加が多くみられます。一方、高蔵寺ニュータウンの一部や市街化調整区域では、減少している地域が多くなっています。



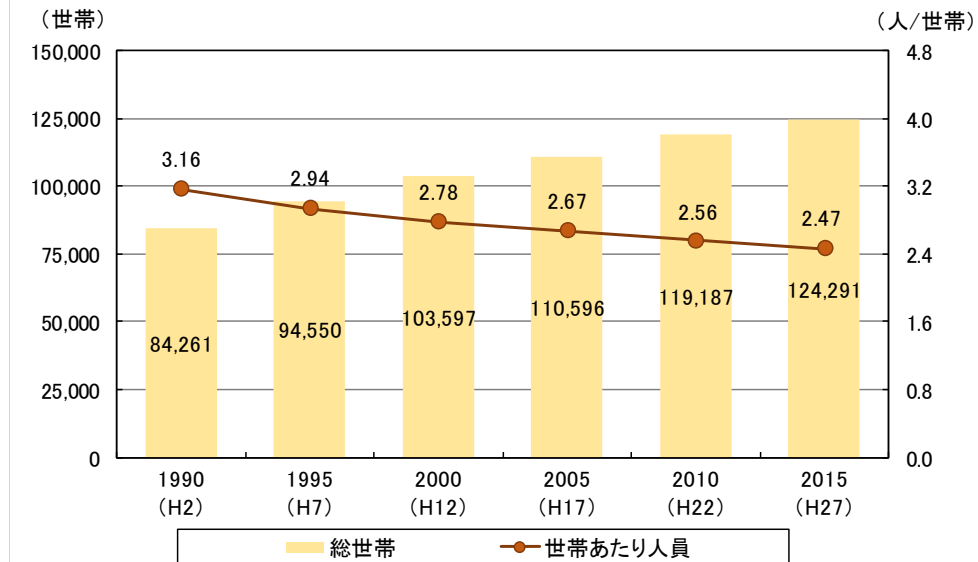
資料：国勢調査（H17、H27）

■人口増減率の状況



## 5) 世帯数の推移

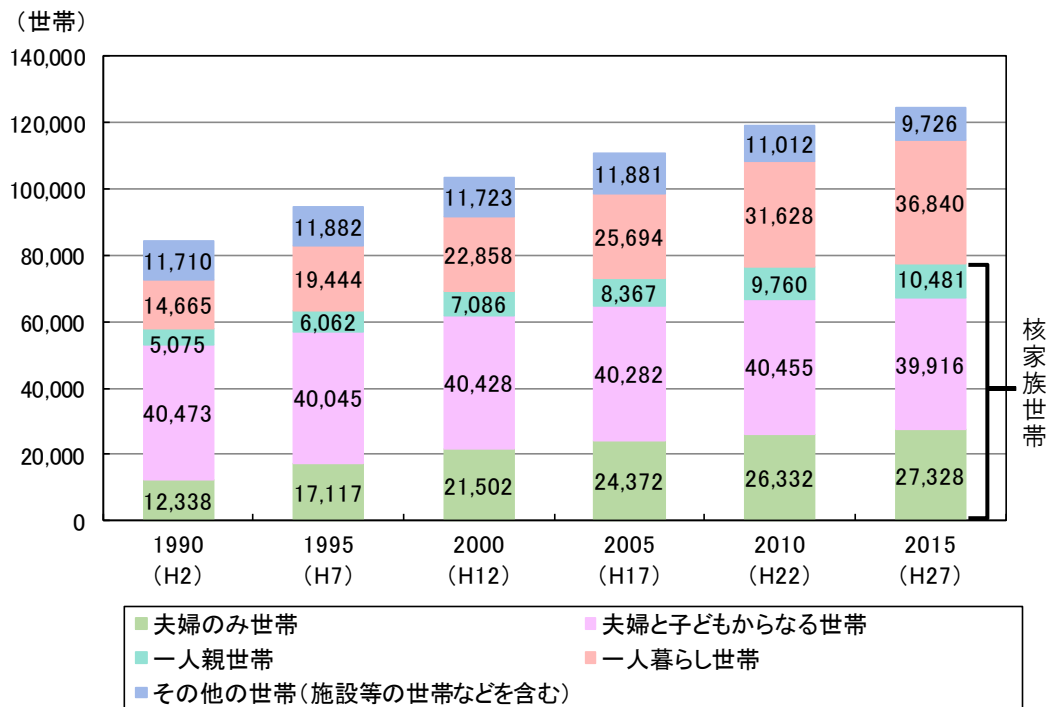
世帯数は、これまで増加傾向にあります。その一方で、世帯あたり人員は平成2年(1990年)の3.16人/世帯から平成27年(2015年)の2.47人/世帯に減少しています。



資料：国勢調査 (H2～H27)

### ■ 世帯数の推移と世帯あたり人員の推移

世帯の状況は、核家族世帯と1人暮らし世帯が増加傾向にあります。

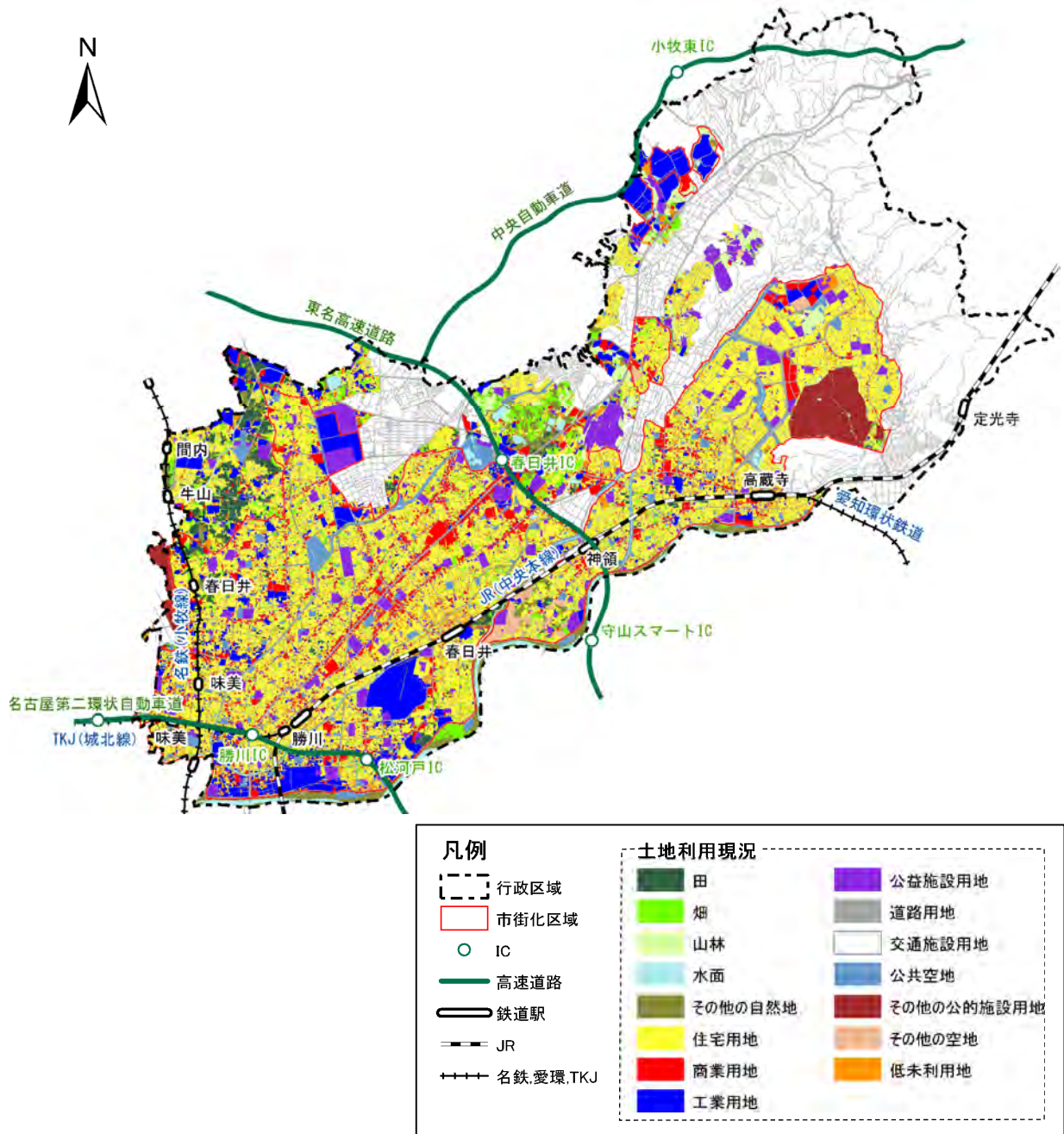


資料：国勢調査 (H2～H27)

### ■ 世帯の家族類型別世帯数の推移

1) 土地利用

土地利用の状況は、住宅用地が最も多く、幹線道路沿道に商業用地が多く分布しています。農地は、土地区画整理事業施行済の地域も含め名鉄春日井駅周辺及びJR中央本線南側のJR春日井駅とJR神領駅の間などで分布しています。

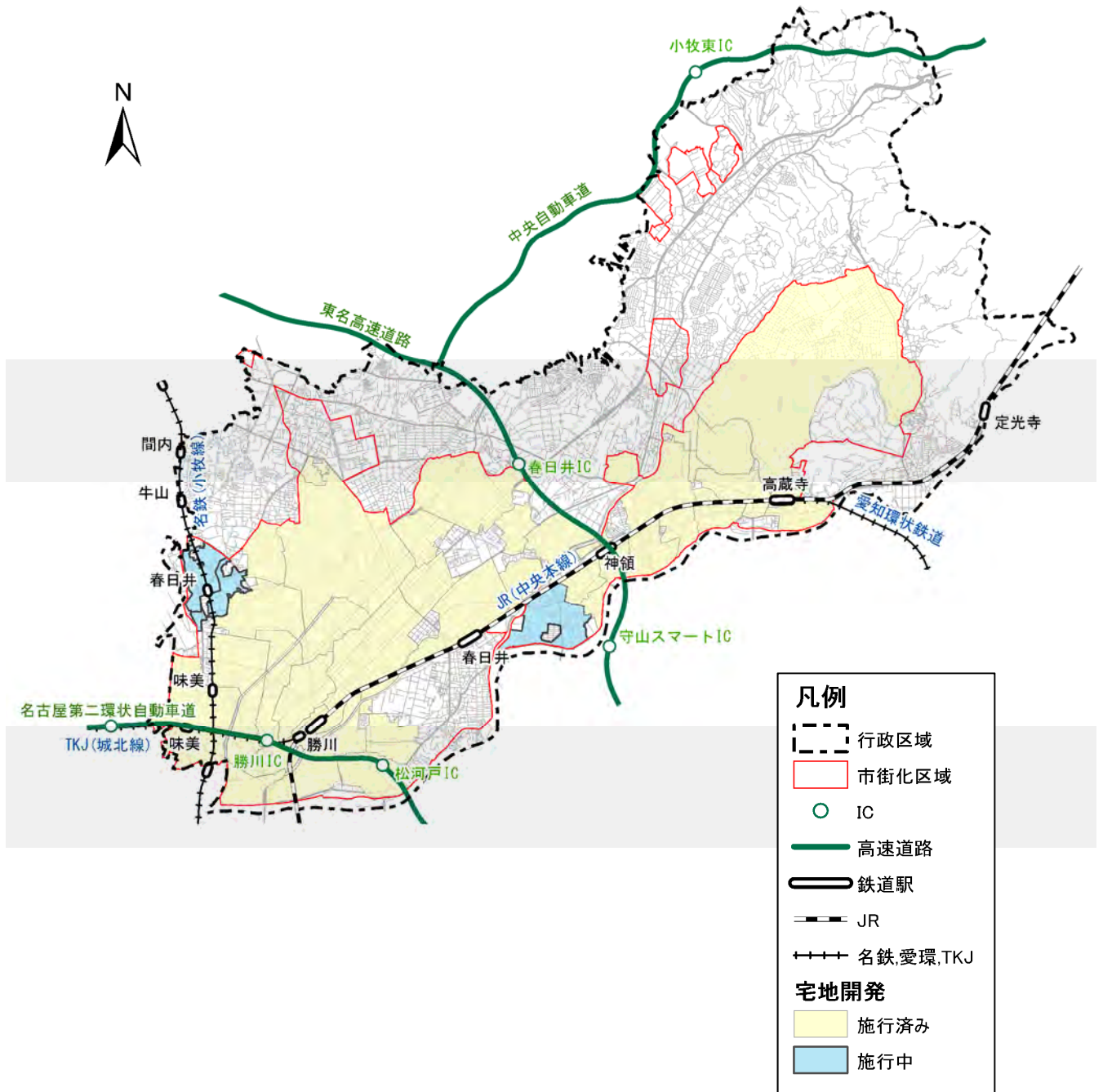


資料：都市計画基礎調査（H30）

■土地利用の状況

## 2) 土地区画整理事業の状況

土地区画整理事業の状況は、現在3地区（178.9ha）が施行中であり、施行中の土地区画整理事業を含めると、市街化区域の77%が土地区画整理事業により整備されています。

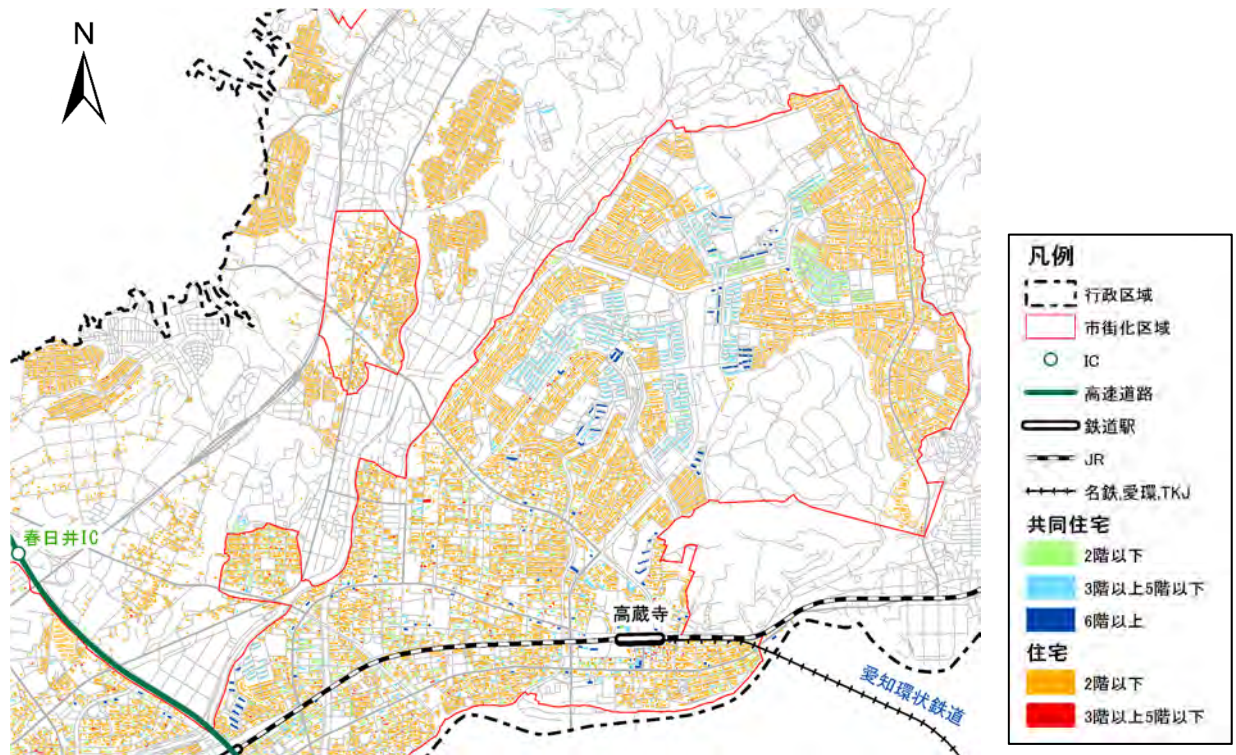
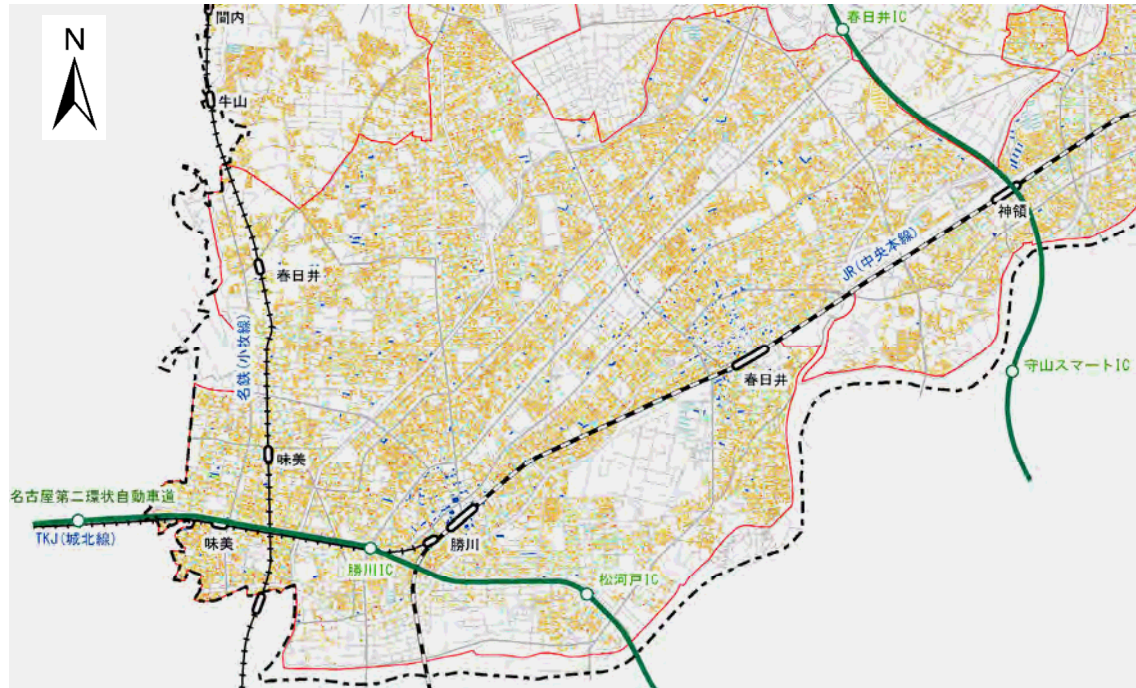


資料：春日井市資料（H30）

■ 土地区画整理事業施行区域

### 3) 住宅（種別と階層）の分布状況

住宅の分布状況は、JR春日井駅やJR勝川駅のほか、高蔵寺ニュータウンの一部地域において共同住宅の分布が多くなっています。

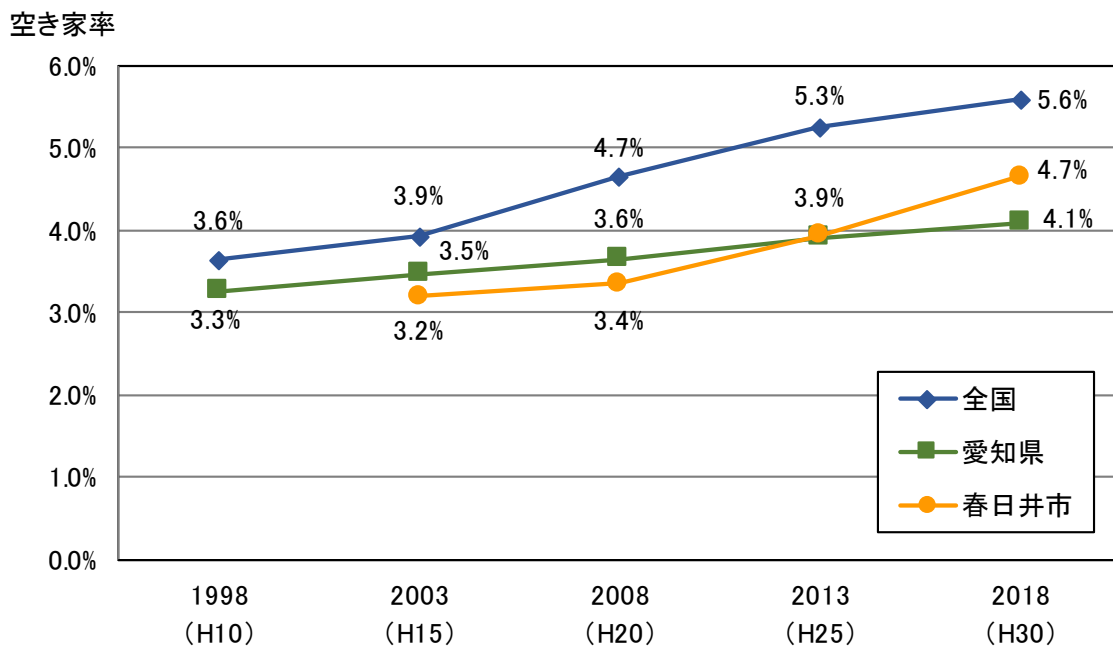


資料：都市計画基礎調査（H29）

### ■ 住宅（種別と階層）の分布状況

#### 4) 空き家の状況

平成10年（1998年）以降住宅総数に占める空き家数の割合は、年々上昇しており、平成30年（2018年）時点における空き家率は全国で5.6%、愛知県で4.1%、春日井市で4.7%となっています。春日井市は全国での空き家率よりも低くなっているものの、平成20年（2008年）より空き家の増加が顕著であり、平成25年（2013年）以降、愛知県の空き家率よりも高くなっています。



資料：住宅・土地統計調査（H10～H30）

#### ■住宅総数に占める空き家数の割合

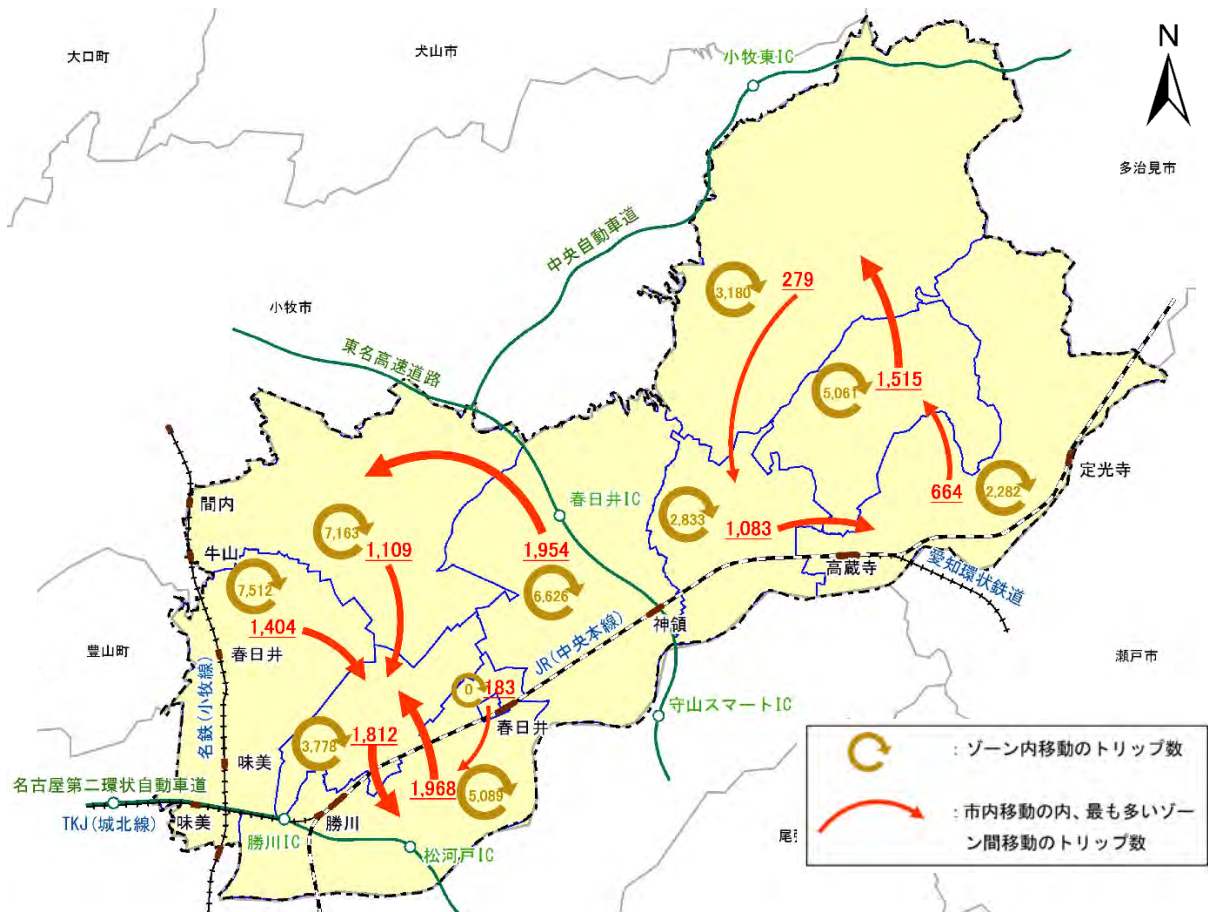
※本項での空き家率は住宅・土地統計調査結果でのその他空き家の割合であり、別荘、賃貸用住宅、売却用住宅以外で人が住んでいない住宅（空き家の判断が困難な住宅を含む）を対象としています。

(3) 市内の移動実態

視点1：人口減少・少子高齢化への対応

1) 「通勤・通学」目的の移動実態

「通勤・通学」目的の移動実態は、JR神領駅辺りを境として市内の東部と西部で分かれており、東部と西部を跨ぐ移動よりも、それぞれの内部での移動が多くなっています。

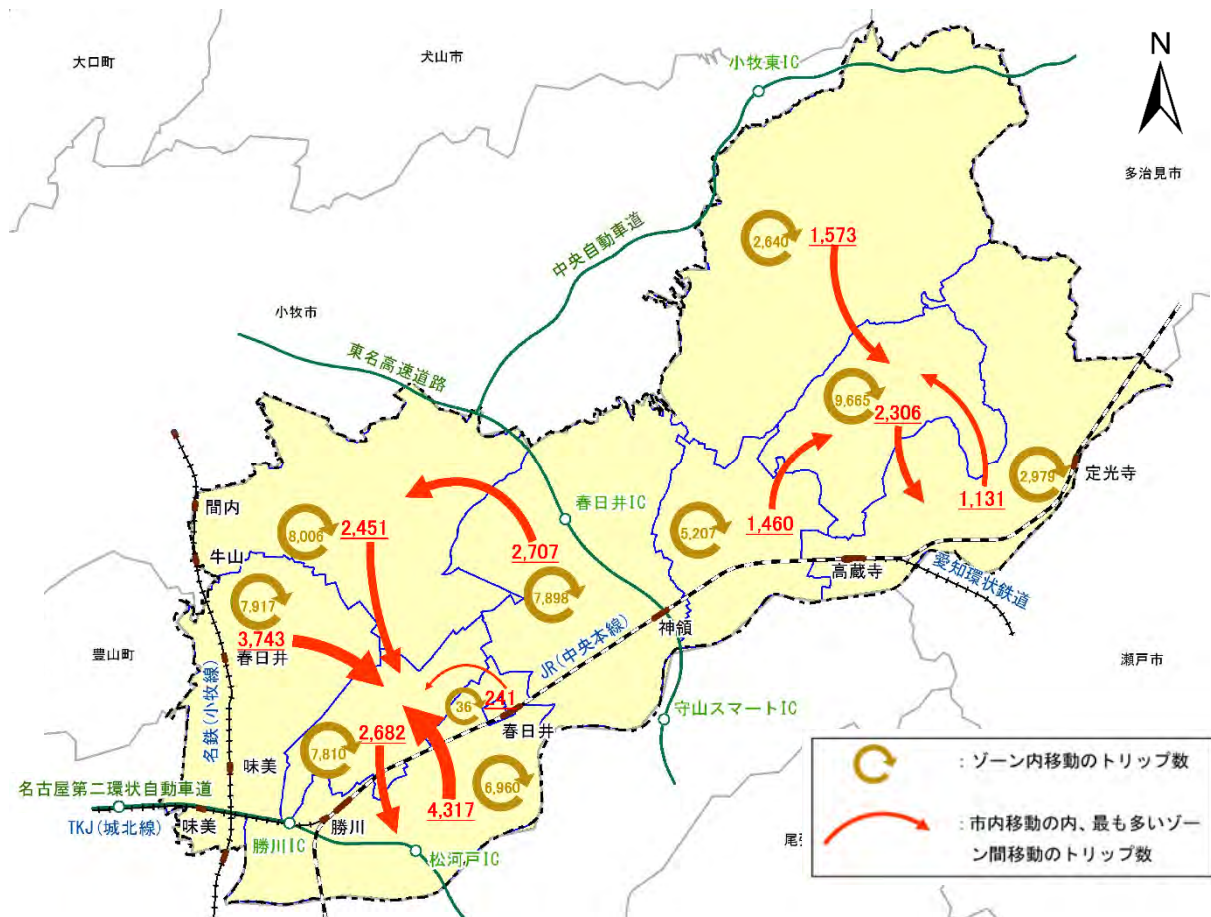


資料：平成23年中京都市圏パーソントリップ発生・集中量データ【国土数値情報】

■ 「通勤・通学」目的の移動実態

## 2) 「自由」目的の移動実態

「自由」目的の移動実態は、高蔵寺ニュータウンで地区内の移動が多くなっています。また、JR神領駅辺りを境として、東部と西部それぞれの内部で移動が行われている傾向があります。



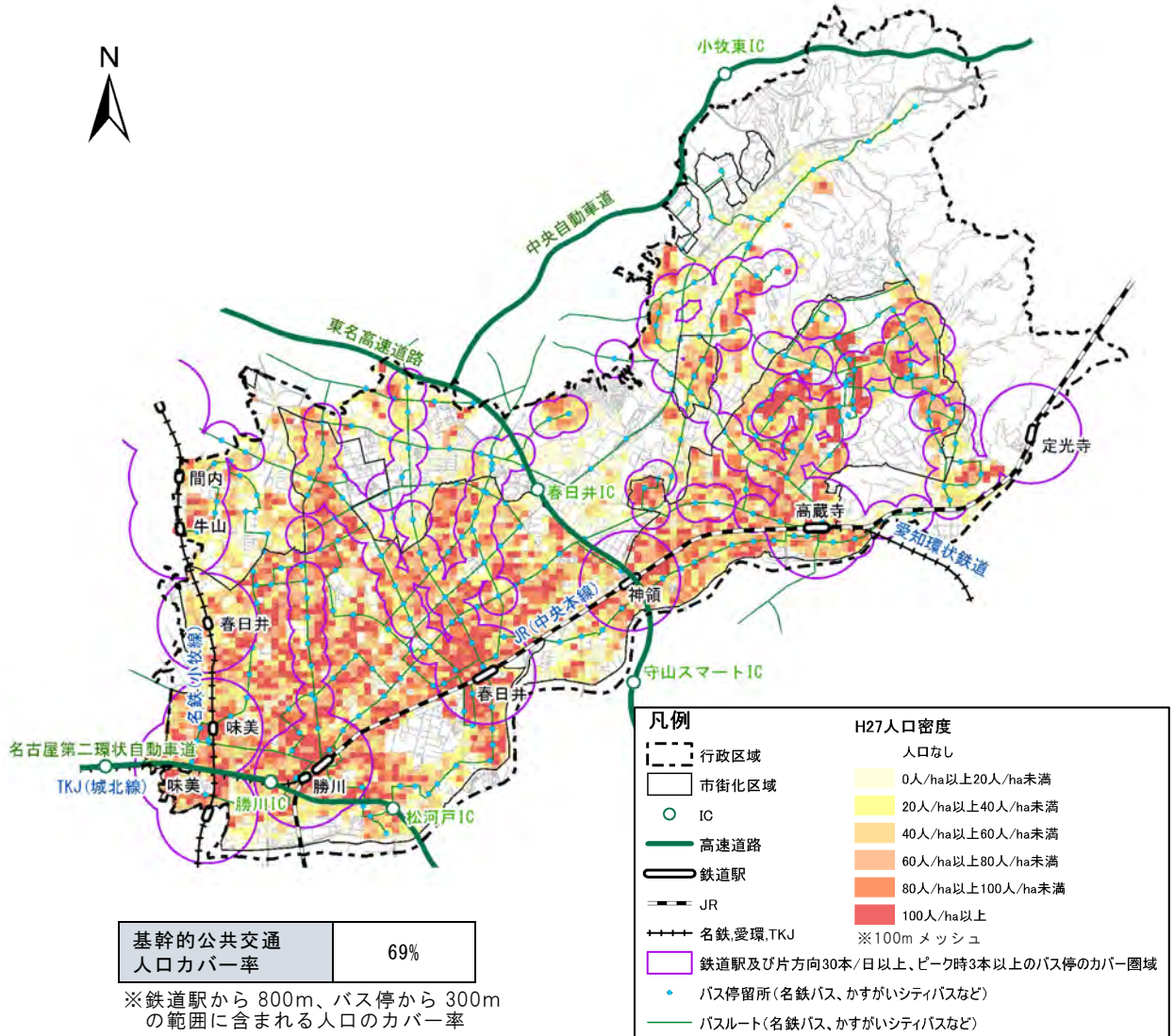
資料：平成23年中京都市圏パーソントリップ発生・集中量データ【国土数値情報】

### ■ 「自由」目的の移動実態

(4) 公共交通の人口カバー状況

視点1：人口減少・少子高齢化への対応

公共交通の人口カバー率は、平成30年（2018年）時点における基幹的公共交通で69%となっています。また、コミュニティバスを含めた全路線で93%となっています。

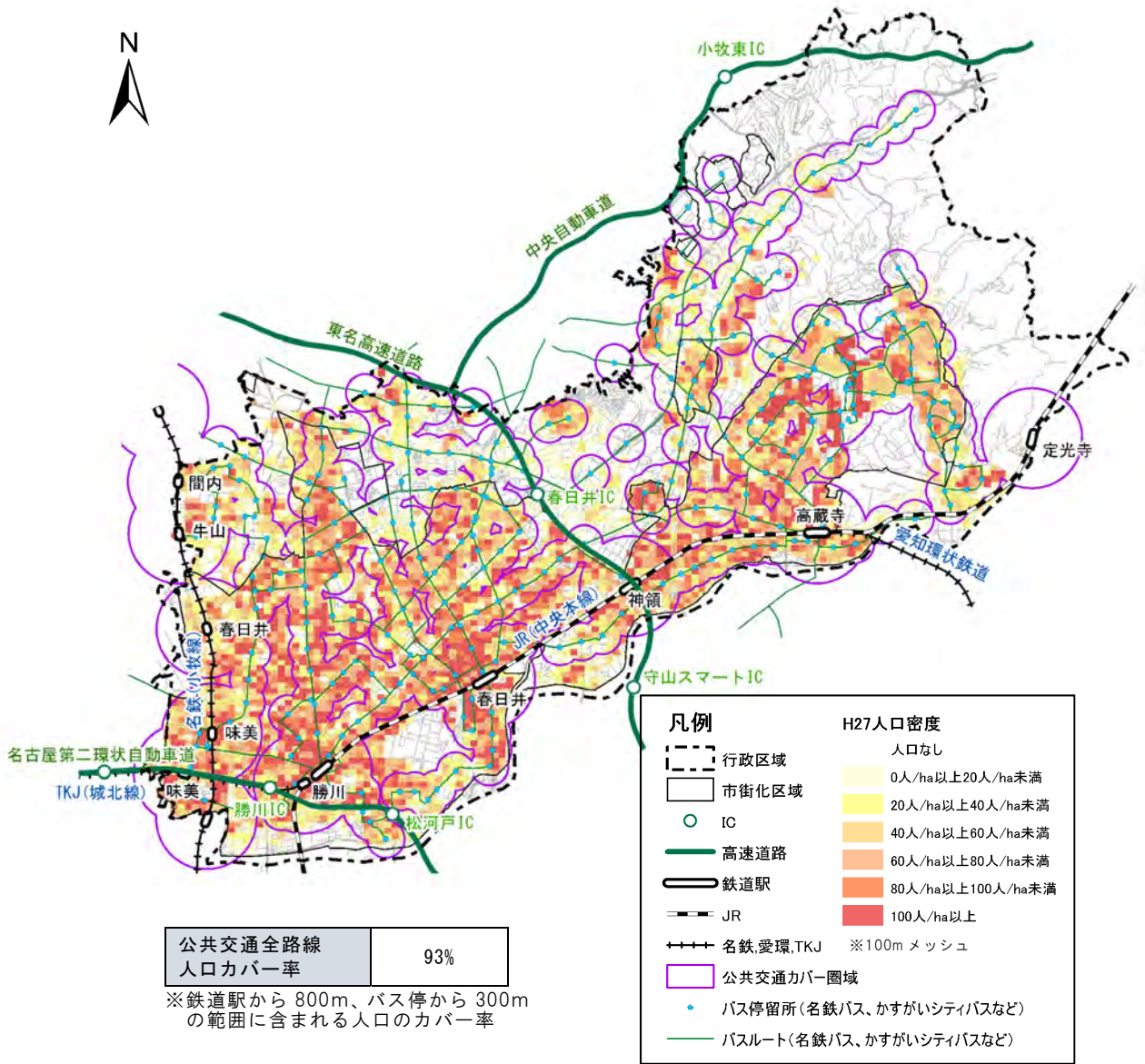


資料：国勢調査（H27）、名鉄バス（H30）、あおい交通（H30）、春日井市資料（H30）

基幹的公共交通の定義：片道30本/日以上またはピーク時片道3本以上のサービス水準を有する鉄道及び路線バス

■ 基幹的公共交通の人口カバー状況





資料：国勢調査（H27）、名鉄バス（H30）、あおい交通（H30）、春日井市資料（H30）

■公共交通全路線の人口カバー状況

1) 「通勤・通学」目的の移動実態

周辺市町との移動実態は、平成27年（2015年）時点で、流入が、隣接する名古屋市、小牧市、瀬戸市、多治見市で多く占めており、流出は、名古屋市が過半数を占め、小牧市、瀬戸市、豊田市も多くなっています。

本市全体では、流出超過となっていますが、一宮市、犬山市、多治見市などからは流入超過となっています。

流入（通勤・通学）



■ 「通勤・通学」目的の流入状況

| 市町村名    | 流入(人)          | 割合(%)          |
|---------|----------------|----------------|
| 春日井市内   | 81,764         | 60%            |
| 春日井市外   | 49,017         | 36%            |
| 上位10自治体 | 名古屋市           | 16,339 (33.3%) |
|         | 小牧市            | 6,976 (14.2%)  |
|         | 多治見市           | 3,267 (6.7%)   |
|         | 瀬戸市            | 2,450 (5.0%)   |
|         | 一宮市            | 1,653 (3.4%)   |
|         | 尾張旭市           | 1,501 (3.1%)   |
|         | 犬山市            | 1,166 (2.4%)   |
|         | 可児市            | 951 (1.9%)     |
|         | 北名古屋市          | 913 (1.9%)     |
|         | 土岐市            | 881 (1.8%)     |
| 市外(その他) | 12,920 (26.4%) |                |
| 不詳      | 4,517 (3%)     |                |
| 合計      | 135,298        | 100%           |

流出（通勤・通学）



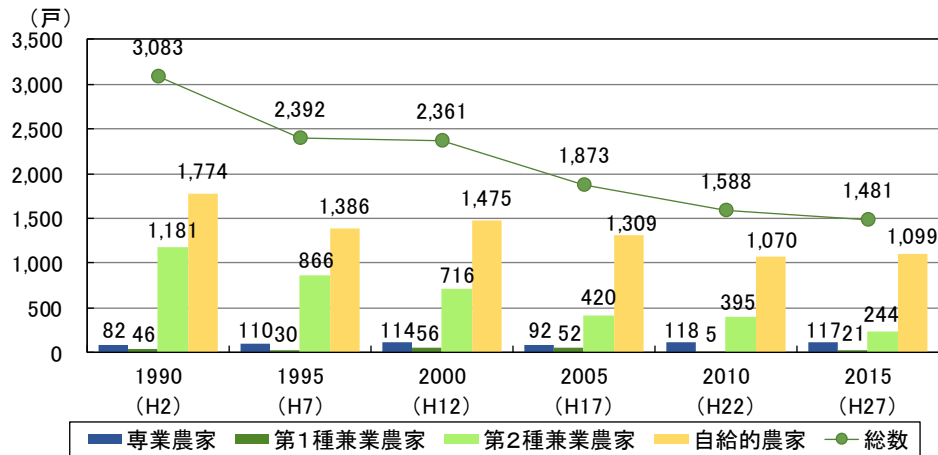
■ 「通勤・通学」目的の流出状況

| 市町村名    | 流出(人)          | 割合(%)          |
|---------|----------------|----------------|
| 春日井市内   | 81,764         | 51%            |
| 春日井市外   | 75,949         | 47%            |
| 上位10自治体 | 名古屋市           | 42,311 (55.7%) |
|         | 小牧市            | 11,535 (15.2%) |
|         | 瀬戸市            | 2,414 (3.2%)   |
|         | 豊田市            | 1,644 (2.2%)   |
|         | 豊山町            | 1,197 (1.6%)   |
|         | 尾張旭市           | 1,161 (1.5%)   |
|         | 多治見市           | 1,116 (1.5%)   |
|         | 北名古屋市          | 1,030 (1.4%)   |
|         | 犬山市            | 891 (1.2%)     |
|         | 一宮市            | 863 (1.1%)     |
| 市外(その他) | 11,787 (15.5%) |                |
| 不詳      | 3,941 (2%)     |                |
| 合計      | 161,654        | 100%           |

資料：国勢調査（H27）

1) 農業の動向

農家数は、平成2年(1990年)には3,083戸でしたが、平成27年(2015年)には1,481戸となっており、半分以下に減少しています。



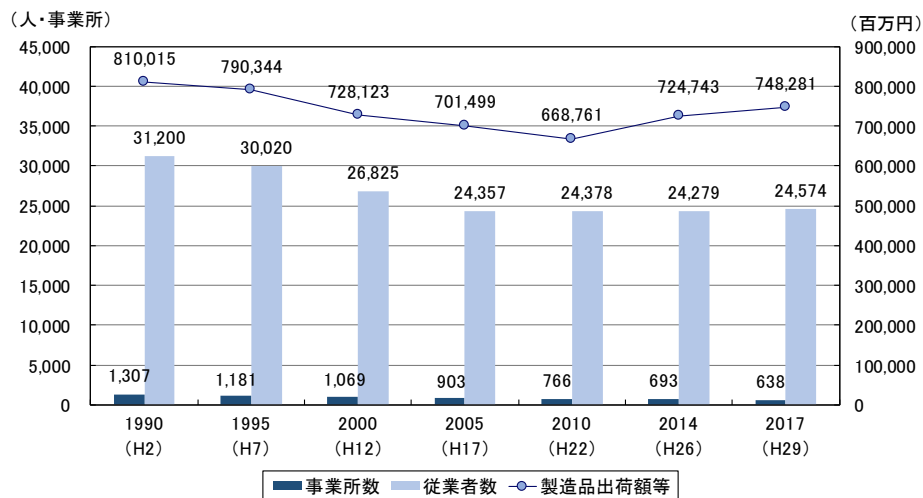
資料：春日井市統計書 (H30)

■ 農家数の推移

2) 工業の動向

事業所数は、減少傾向にあり、従業者数は平成17年(2005年)までは減少、平成17年(2005年)以降は横ばいとなっています。

製造品出荷額等は、平成22年(2010年)を境に増加に転じ、平成29年(2017年)には748,281百万円となっていますが、県内順位は18位で、人口規模(6位)や面積規模(5位)に比べ低くなっています。



注：従業員4人以上の事業所(製造業)

資料：工業統計調査(H2~H29)

■ 事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移

また、工業地域及び工業専用地域の地域内には、一団の未利用地がほぼ残存していない状況です。

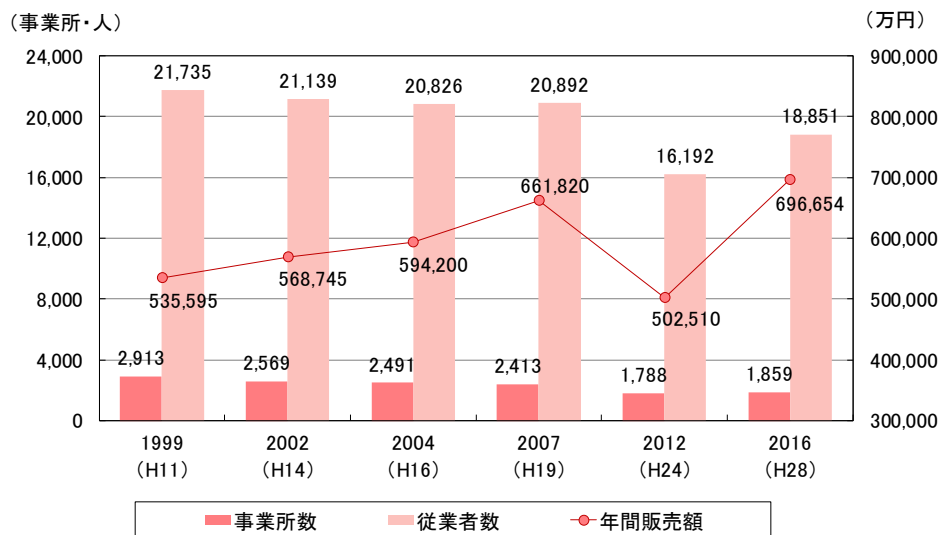
| 種別     | 自然的土地利用 |        |        |        |        | 都市的土地利用 |         |         |         |         |        |        |        |        | 合計<br>(ha) |
|--------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|------------|
|        | 田       | 畑      | 山林     | 水面     | 自然その他  | 住宅用地    | 商業用地    | 工業用地    | 公益的・公用地 | 道路用地    | 交通施設   | 公共空地   | その他    | 低未利用地  |            |
|        | (ha)    | (ha)   | (ha)   | (ha)   | (ha)   | (ha)    | (ha)    | (ha)    | (ha)    | (ha)    | (ha)   | (ha)   | (ha)   | (ha)   |            |
| 工業系    | 11.1    | 14.8   | 9.1    | 8.3    | 14.8   | 142.6   | 84.4    | 338.7   | 57.3    | 131.9   | 18.7   | 16.3   | 4.5    | 33.4   | 886.0      |
| 準工業地域  | 11.1    | 14.6   | 0.1    | 3.8    | 5.4    | 132.1   | 57.7    | 107.8   | 45.6    | 103.3   | 15.4   | 13.6   | 4.5    | 27.9   | 543.0      |
|        | (2.0%)  | (2.7%) | (0.0%) | (0.7%) | (1.0%) | (24.3%) | (10.6%) | (19.9%) | (8.4%)  | (19.0%) | (2.8%) | (2.5%) | (0.8%) | (5.1%) | (100%)     |
| 工業地域   | 0.0     | 0.2    | 0.7    | 1.8    | 3.7    | 9.4     | 21.9    | 48.9    | 8.8     | 13.8    | 1.5    | 2.5    | 0.0    | 4.7    | 118.0      |
|        | (0.0%)  | (0.1%) | (0.6%) | (1.5%) | (3.1%) | (8.0%)  | (18.6%) | (41.4%) | (7.5%)  | (11.7%) | (1.3%) | (2.2%) | (0.0%) | (4.0%) | (100%)     |
| 工業専用地域 | 0.0     | 0.0    | 8.3    | 2.7    | 5.8    | 1.0     | 4.8     | 182.0   | 2.9     | 14.8    | 1.8    | 0.2    | 0.0    | 0.8    | 225.0      |
|        | (0.0%)  | (0.0%) | (3.7%) | (1.2%) | (2.6%) | (0.4%)  | (2.1%)  | (80.9%) | (1.3%)  | (6.6%)  | (0.8%) | (0.1%) | (0.0%) | (0.4%) | (100%)     |

資料：都市計画基礎調査（H30）

### 3) 商業の動向

商業の動向は、事業所数、従業者数ともに平成19年（2007年）から平成24年（2012年）にかけて大幅に減少していたものの、平成24年（2012年）を境に増加に転じています。

年間販売額は、リーマンショックなどの影響もあり、平成19年（2007年）から平成24年（2012年）にかけて大幅な減少があるものの、全体としては増加傾向にあります。



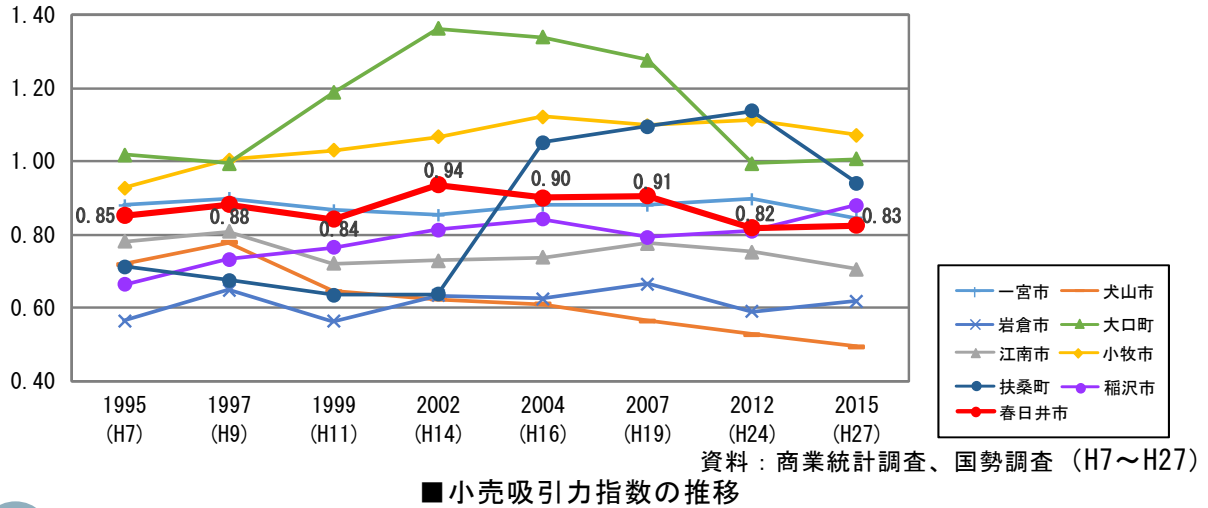
資料：商業統計調査（H11～H19）、経済センサス活動調査（H24、H28）

※「商業統計調査」と「経済センサス」の集計対象は一部異なります。

#### ■ 事業所数・従業者数・年間販売額の推移

#### 4) 小売吸引力指数

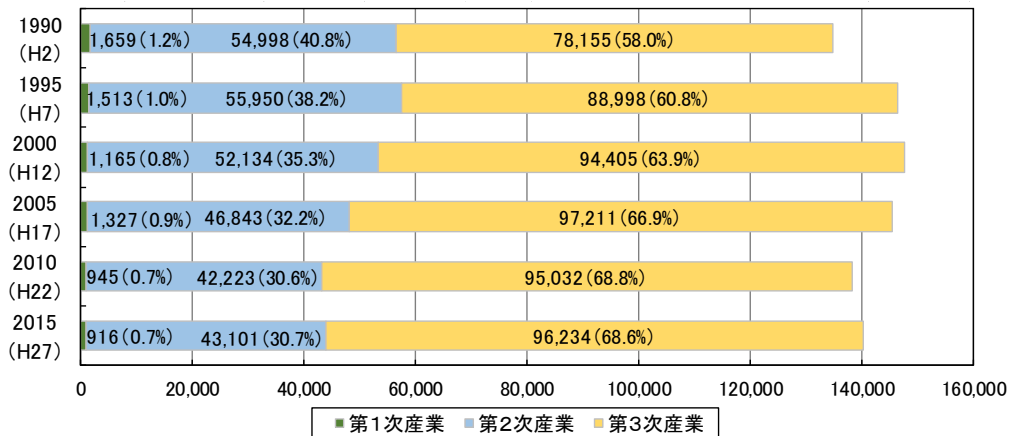
小売吸引力指数は、平成7年（1995年）から平成27年（2015年）の20年間で横ばいとなっており、周辺都市の小牧市や大口町に比べ値が低くなっています。また、県内順位も25位と低くなっています。



#### 5) 産業別就業者数の動向

産業別就業者の動向は、平成27年（2015年）において、第1次産業916人、第2次産業43,101人、第3次産業96,234人となっています。

第1次産業就業者数は減少傾向にあります。その比率はわずかとなっています。第2次産業の就業者数の比率は約3割となっていますが、平成22年（2010年）まで減少、その後、横ばいの約3割となっています。



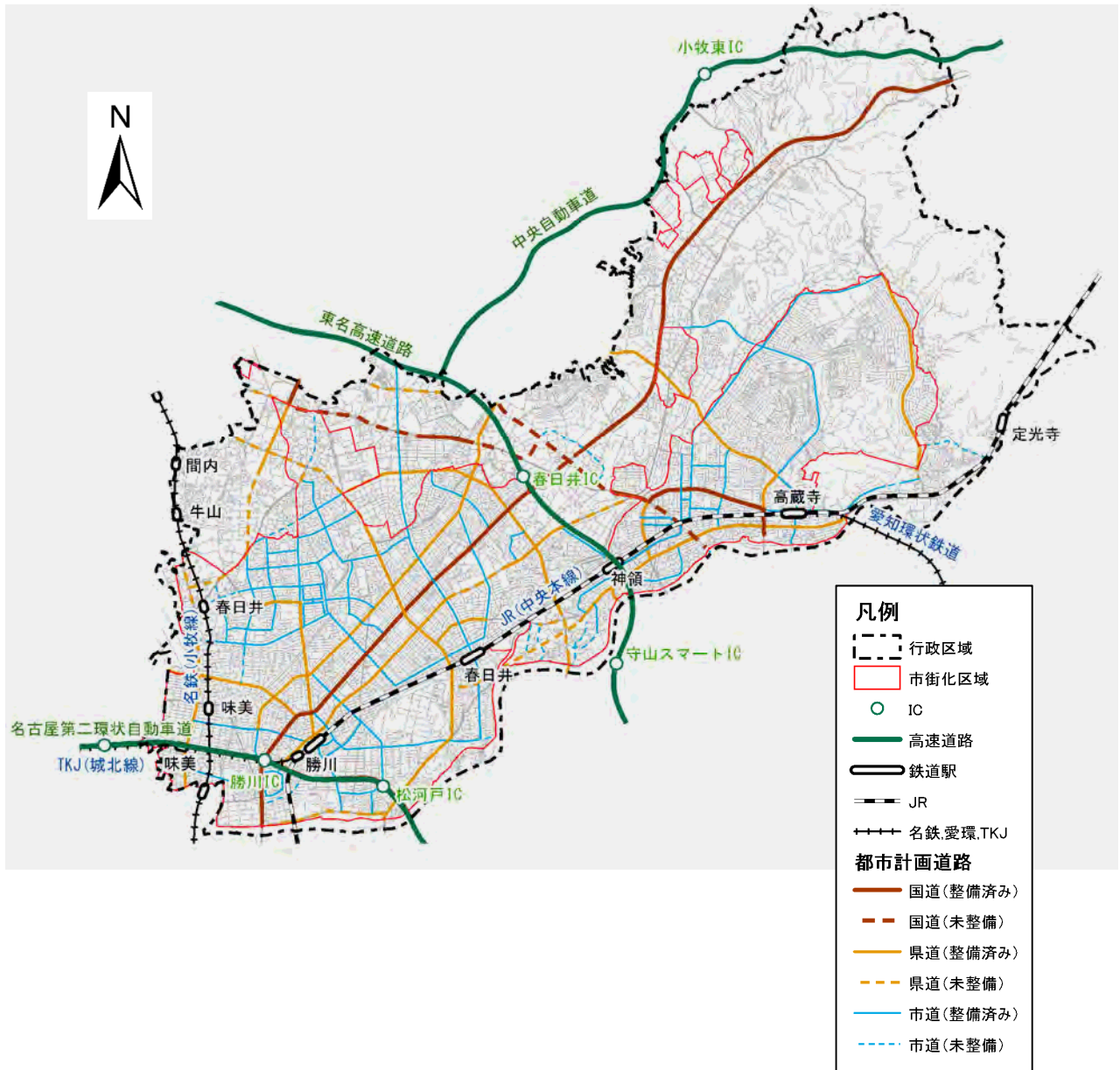
※産業分類

- 第1次産業 農業、林業、漁業
- 第2次産業 鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業
- 第3次産業 電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、サービス業（他に分類されないもの）、公務（他に分類されるものを除く）

■産業別就業者数の構成数の推移

1) 都市計画道路

都市計画道路は、市街化区域については整備がほぼ完了していますが、現在施行中の土地区画整理事業区域内などに未整備区間が存在します。市街化調整区域については、小牧市に接続する道路で未整備区間が多くあります。

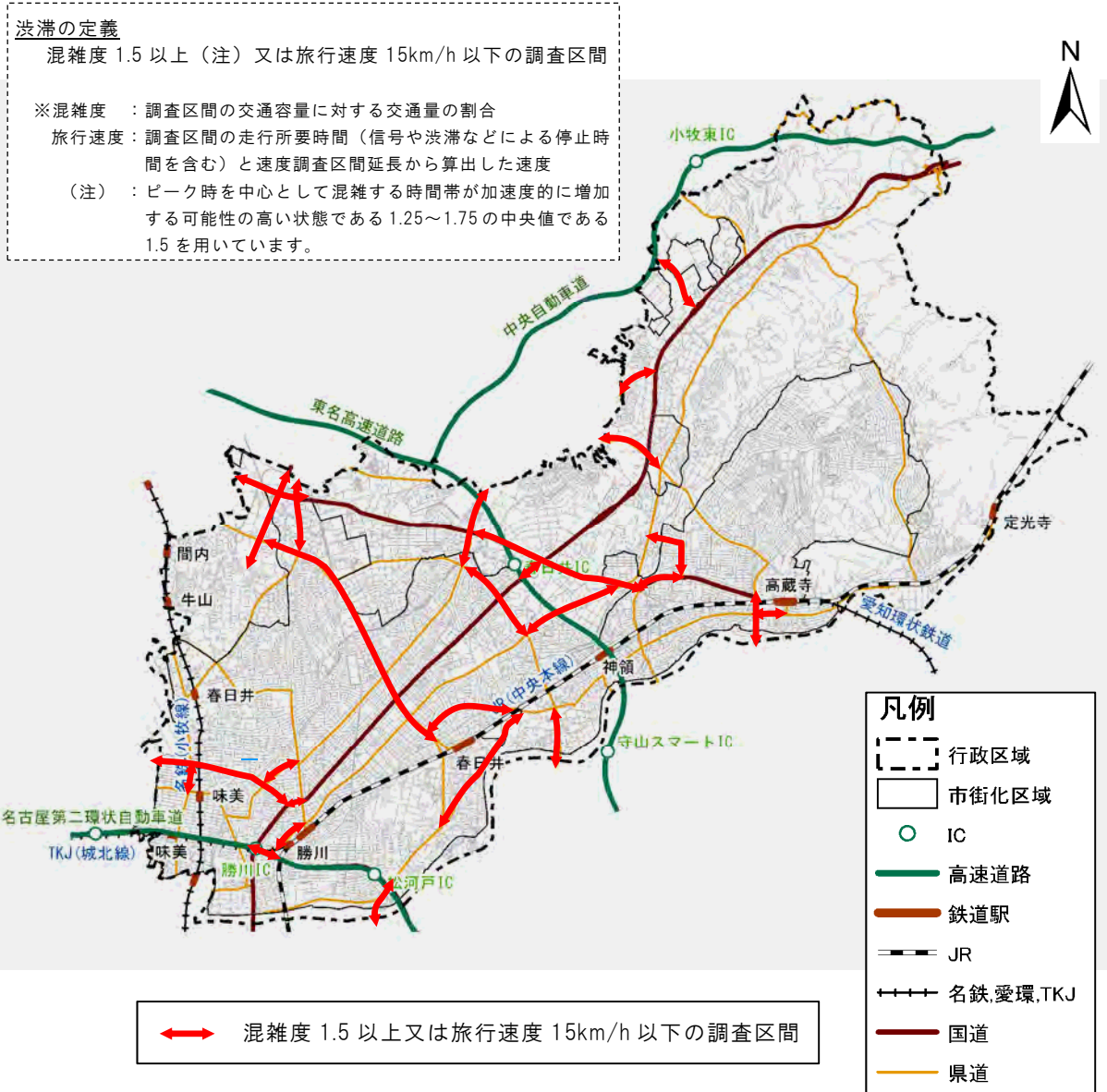


資料：春日井市資料（H30）

■ 都市計画道路の整備状況

## 2) 道路の混雑状況

道路の混雑状況は、市内の幹線道路において、一般国道 19 号にアクセスする道路で渋滞している区間が見られます。そのほか、一般国道 155 号や市北部など、都市計画道路の未整備区間となっている周辺道路においても、渋滞している区間が見られます。



資料：道路交通センサス（H27）

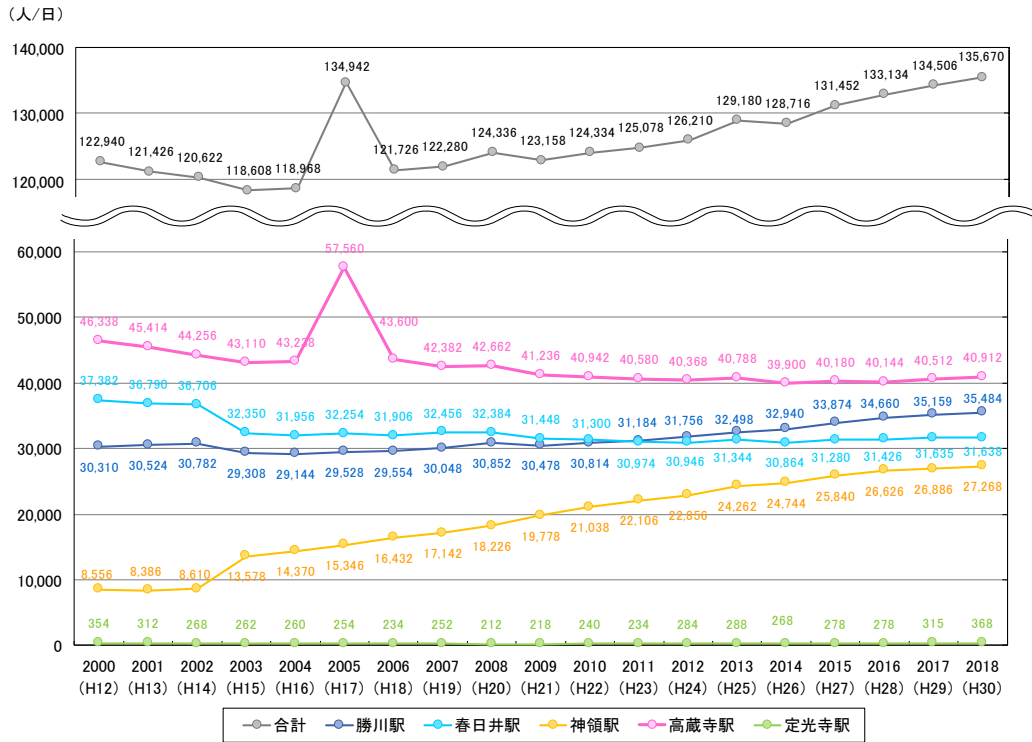
### ■ 道路の混雑状況

(8) 公共交通の利用状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

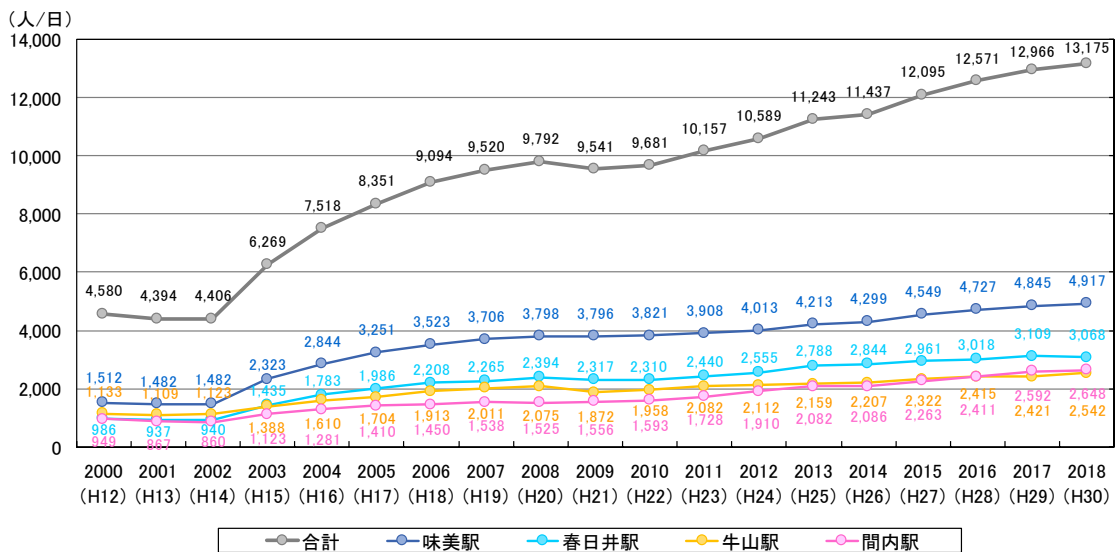
1) 鉄道

JR中央本線の利用者数は、JR勝川駅及びJR神領駅が増加傾向である一方、JR春日井駅及びJR高蔵寺駅は横ばいとなっています。名鉄小牧線の乗降客数は、すべての駅で増加傾向にあります。鉄道駅の乗降客数の合計は、1日あたり約15万人です。



資料：春日井市資料 (H30)

■ JR中央本線 乗降客数



資料：春日井市資料 (H30)

■ 名鉄小牧線 乗降客数

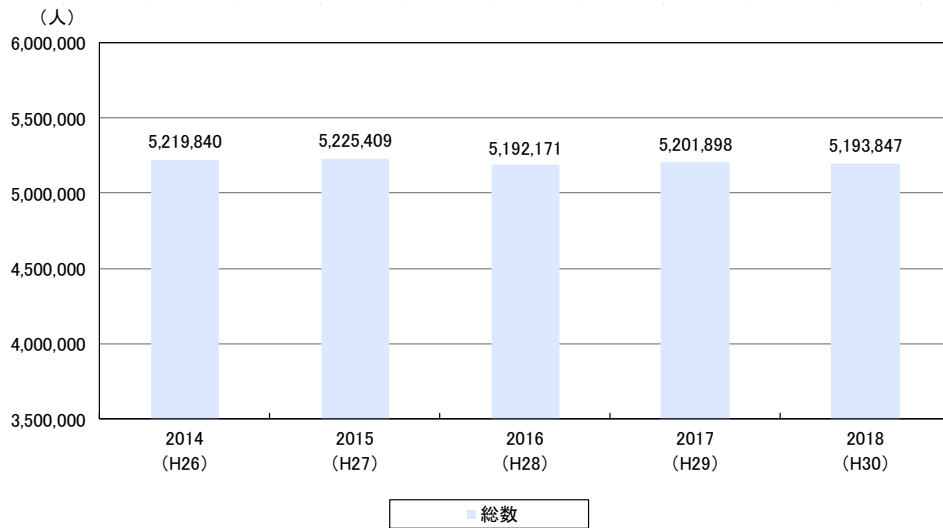


## 2) バス

名鉄バスの年間利用者数は、横ばいとなっています。

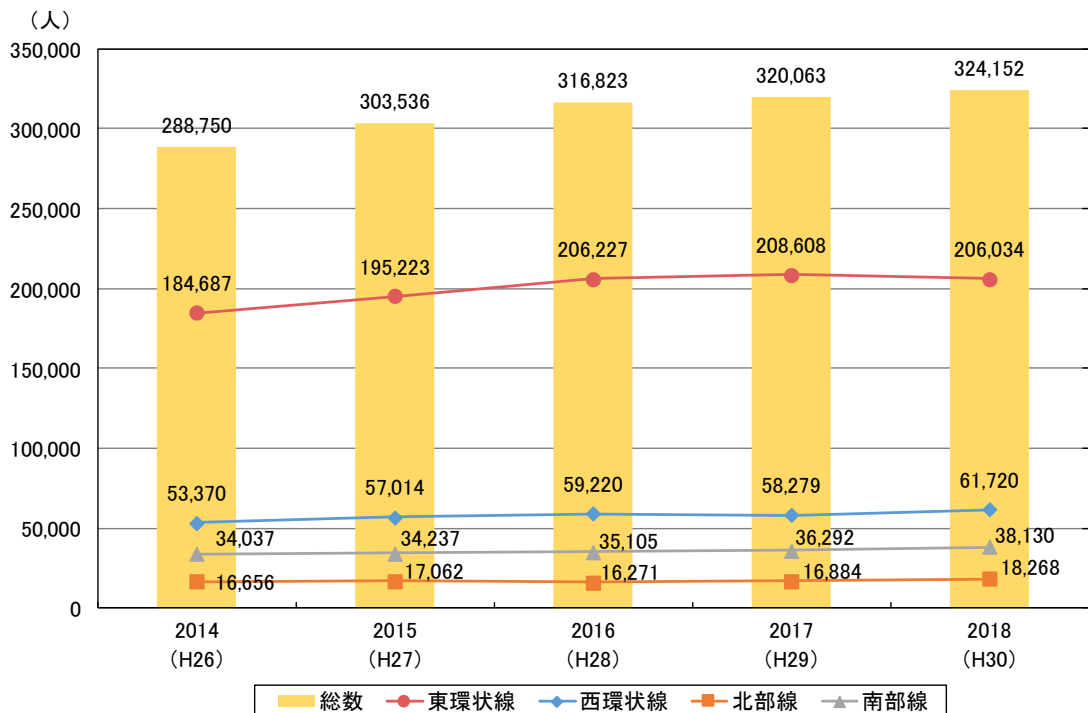
かすがいシティバスの年間利用者数は、増加傾向にあります。

サンマルシェ循環バスの年間利用者数は、藤山台ルートでゆるやかな増加傾向、石尾台ルートで横ばいとなっています。



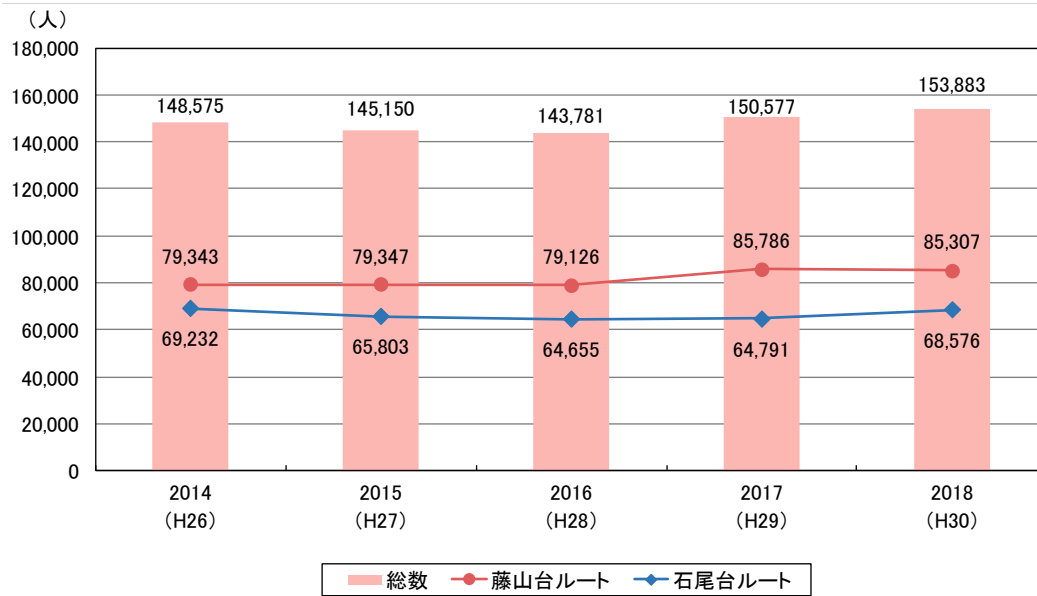
資料：春日井市資料 (H30)

### ■名鉄バス 年間利用者数



資料：春日井市資料 (H30)

### ■かすがいシティバス 路線別年間利用者数



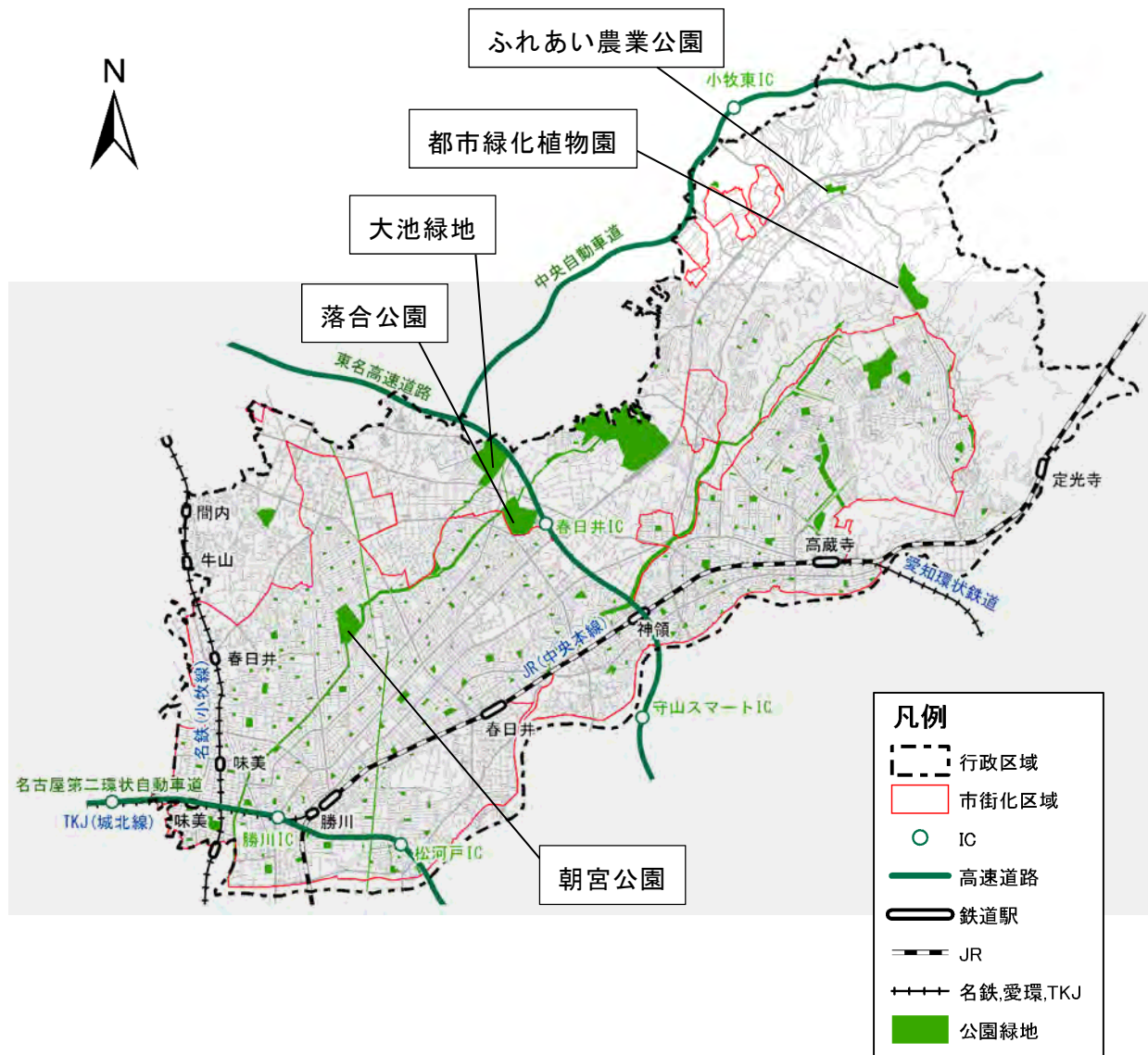
資料：春日井市資料（H30）

■ サンマルシェ循環バス 路線別年間利用者数

(9) 都市基盤（公園緑地）の状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

公園及び緑地は、平成29年（2017年）時点で、232箇所の都市計画公園をはじめ、1箇所の都市計画墓園、14箇所の都市計画緑地があります。また、市民1人あたりの都市公園面積（約11㎡/人）は県内でも高い水準にあります。



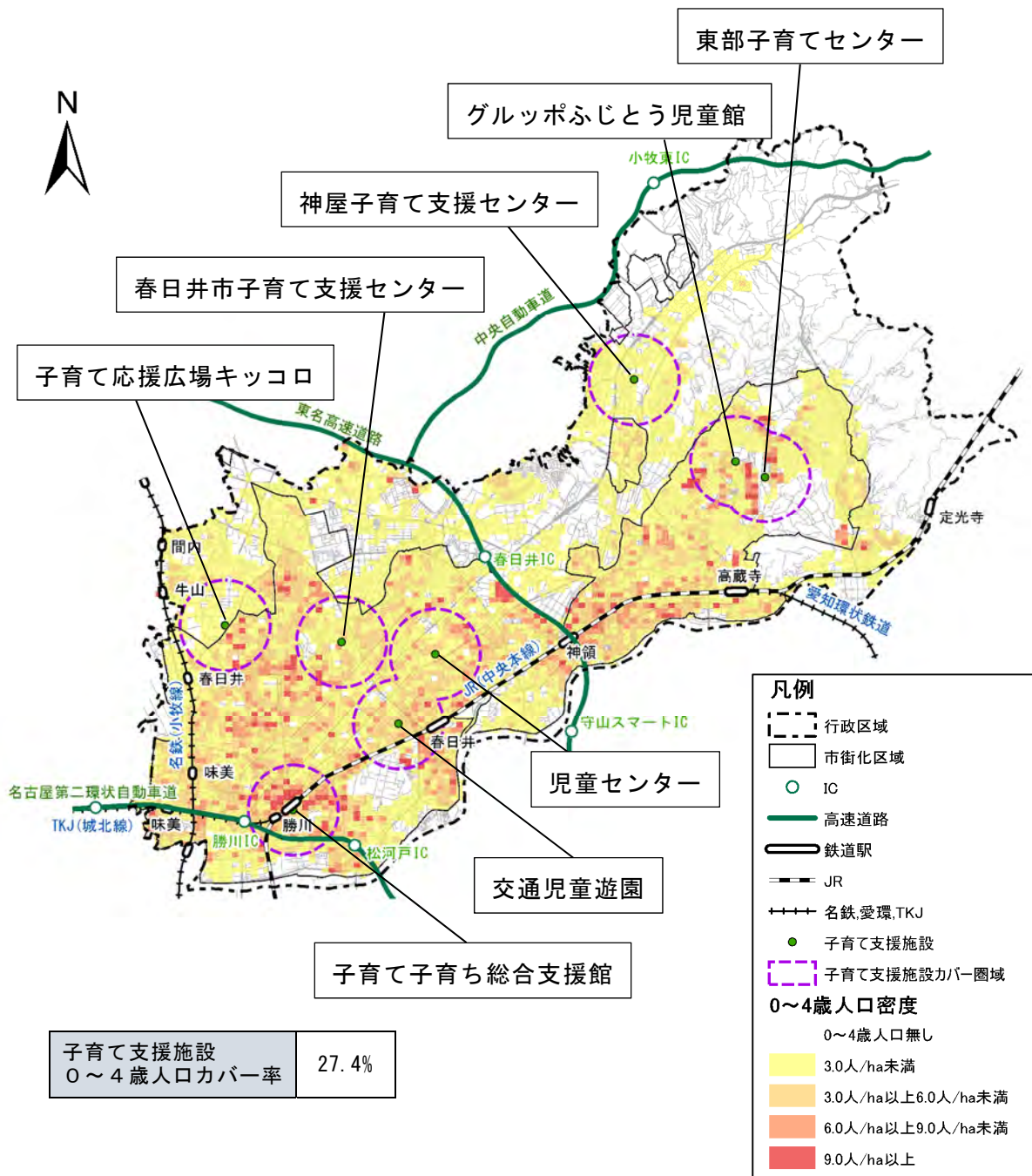
資料：春日井市資料 (H30)

■ 都市計画公園・緑地

(10) 子育て支援施設の分布状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

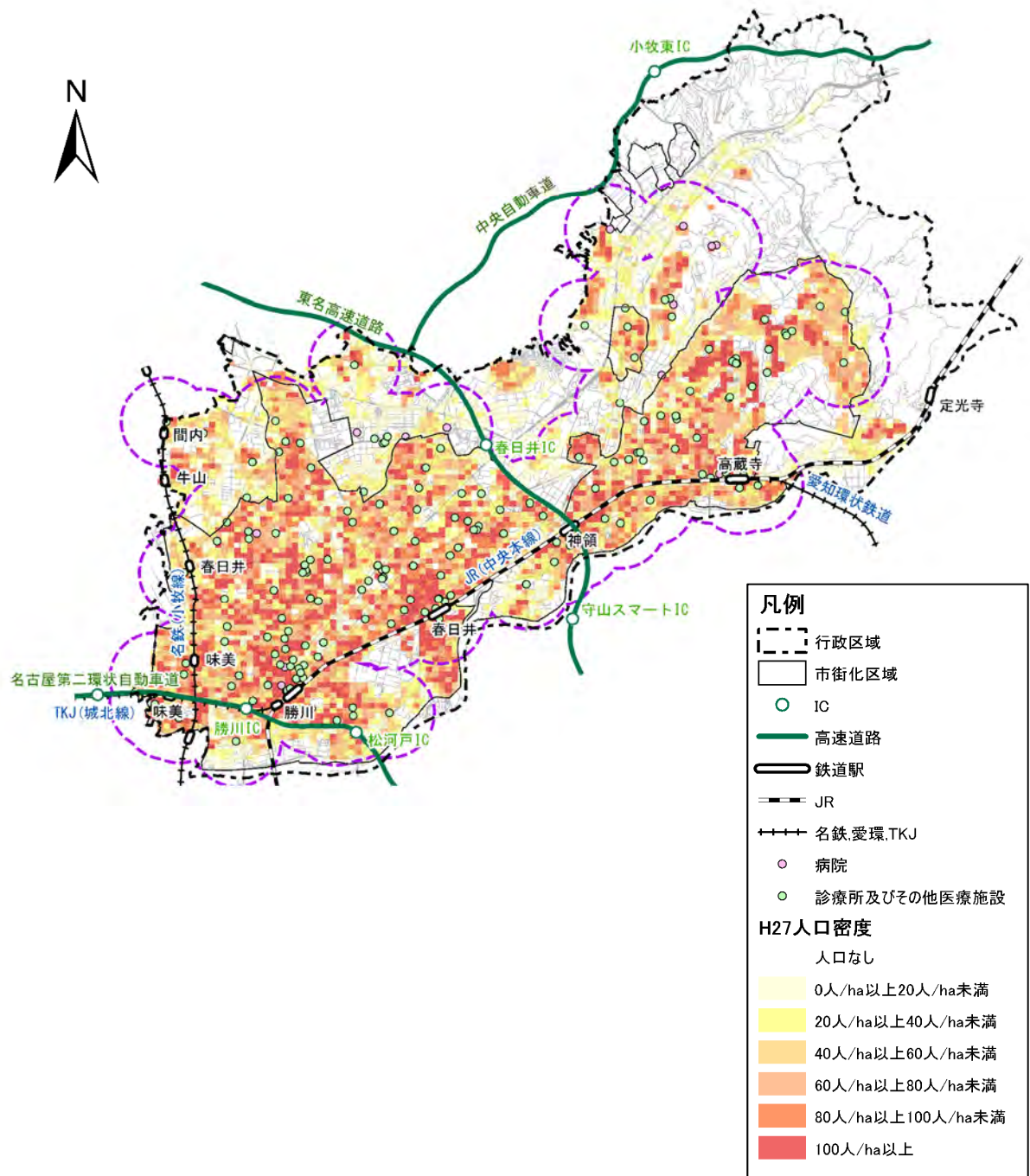
未就園児などの親子で利用できる子育て支援施設は、平成30年（2018年）時点で8箇所あります。子育て支援施設の徒歩圏カバー率（徒歩圏域は施設より800m）は27.4%となっており、多くが市街化区域内に分布しています。



資料：春日井市資料（H30）、国勢調査（H27）

■子育て支援施設の徒歩利用圏

医療施設は、病院が13箇所、診療所及びその他の医療機関が186箇所あり、市内に広く分布しています。

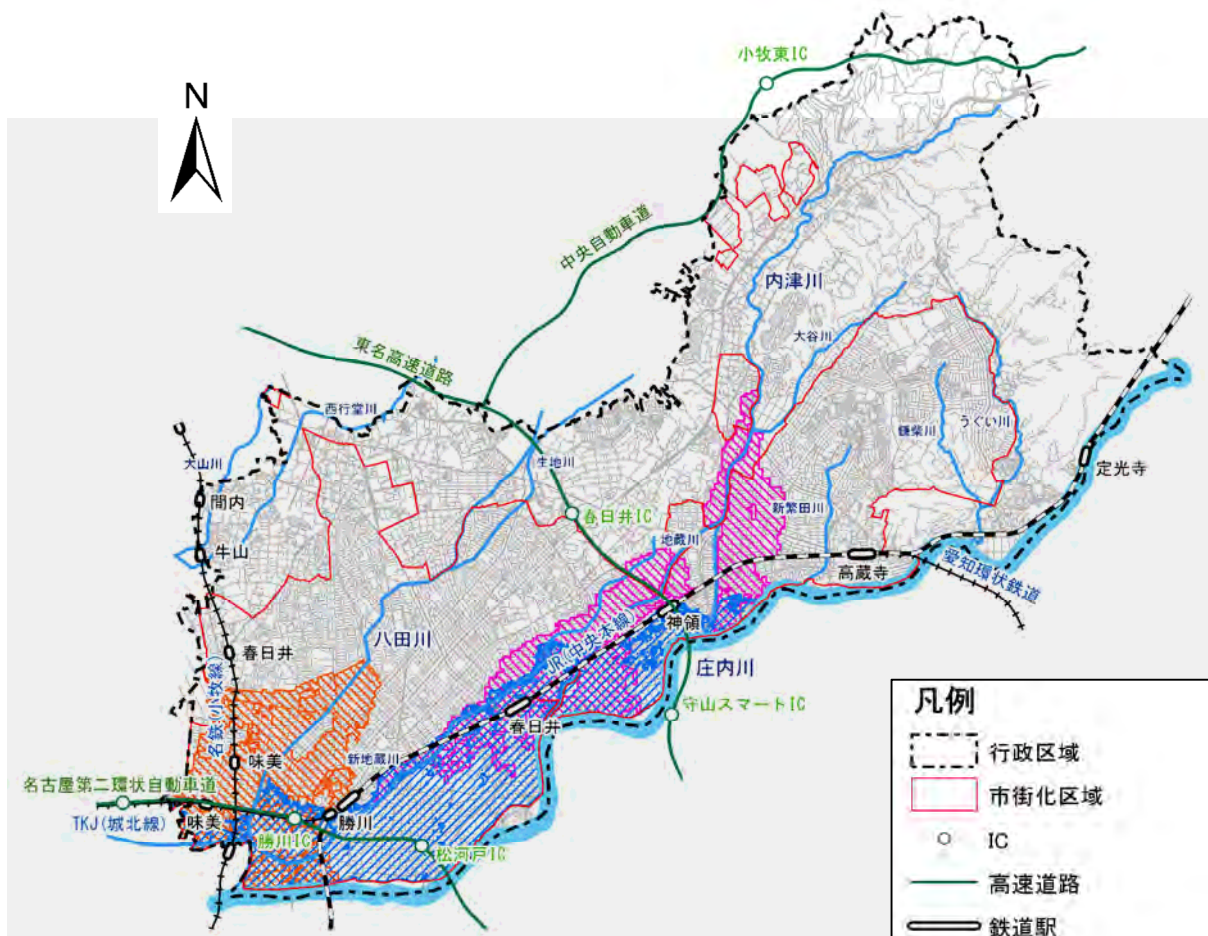


資料：国土数値情報（H22, H26）、国勢調査（H27）

■ 医療施設の徒歩利用圏

1) 浸水想定区域

浸水想定区域は、庄内川、内津川及び八田川が想定されています。内津川が氾濫した場合は、内津川東側のエリア及びJR神領駅からJR春日井駅の鉄道沿いで浸水が想定されています。八田川が氾濫した場合は、市南西エリアの浸水が想定されています。また、庄内川が氾濫した場合は、東名高速道路の西側で、JR中央本線及びTKJ城北線の南側のエリア一帯での浸水が想定されています。



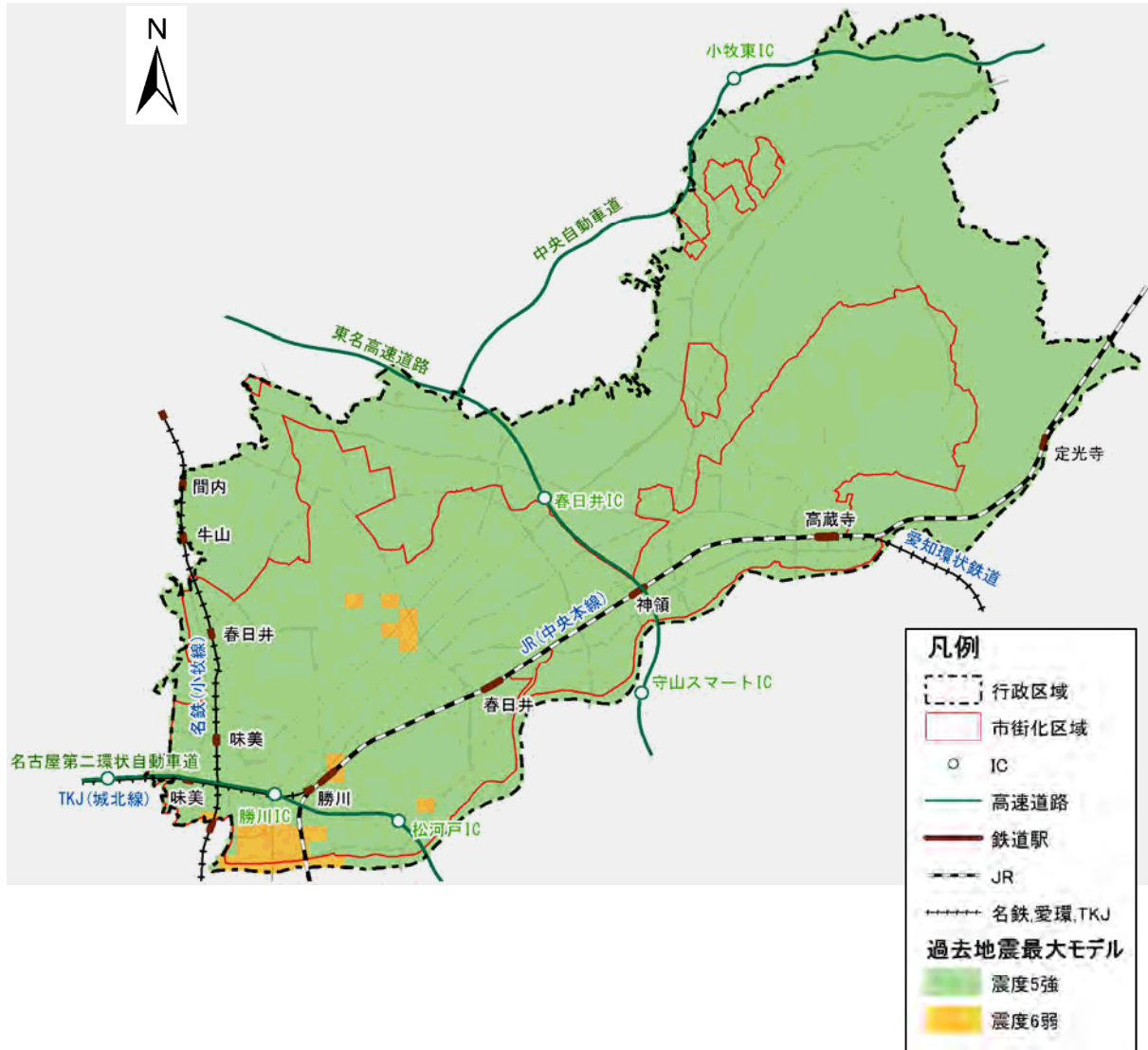
※庄内川、内津川、八田川の浸水想定区域図より作成しています。各河川について、想定した降雨は以下のとおりです。

- ①庄内川…1日に376mm(概ね200年に1回程度)の大雨が降ったことにより河川がはん濫した場合に想定される浸水の状況をシミュレーションにより求めたものです(国土交通省中部地方整備局庄内川河川事務所、平成28年12月15日)。
- ②内津川…1日に316mm(概ね50年に1回程度)の大雨が降ったことにより河川がはん濫した場合に想定される浸水の状況をシミュレーションにより求めたものです(愛知県、平成20年6月1日)。
- ③八田川…1日に276.6mm(概ね30年に1回程度)の大雨が降ったことにより河川がはん濫した場合に想定される浸水の状況をシミュレーションにより求めたものです(愛知県、平成20年6月1日)。

■外水氾濫による浸水想定区域図

## 2) 地震防災

地震によって想定される震度は、「愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果」に基づく過去地震最大モデルの場合、震度5強から6弱となっています。

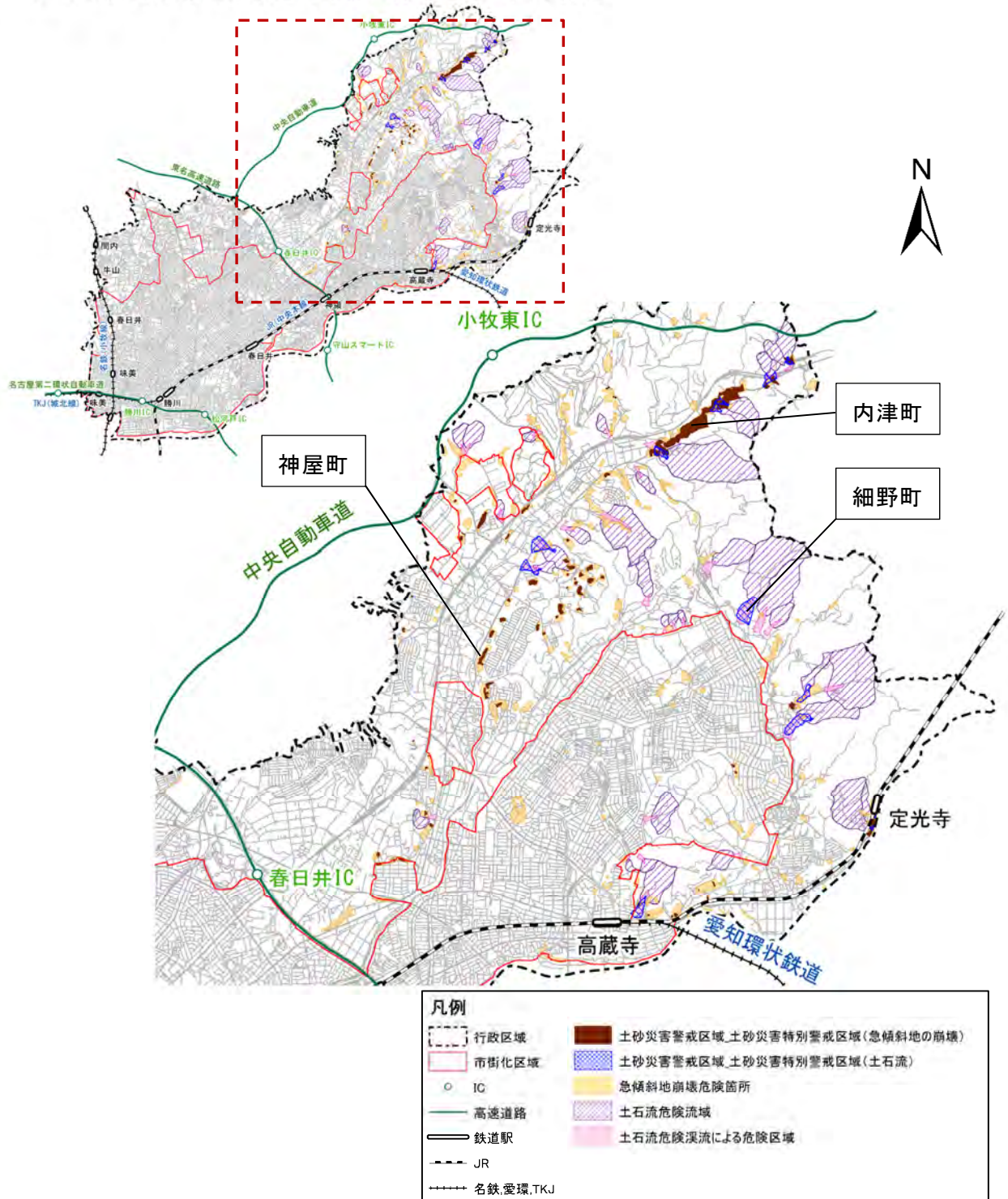


資料：H23～H25 愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果

### ■地震によって想定される震度（過去地震最大モデル）

### 3) 土砂災害

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域は、市北東部を中心に点在しています。なかでも、内津町内の県道内津勝川線沿道に一団で指定されている区域が見られます。



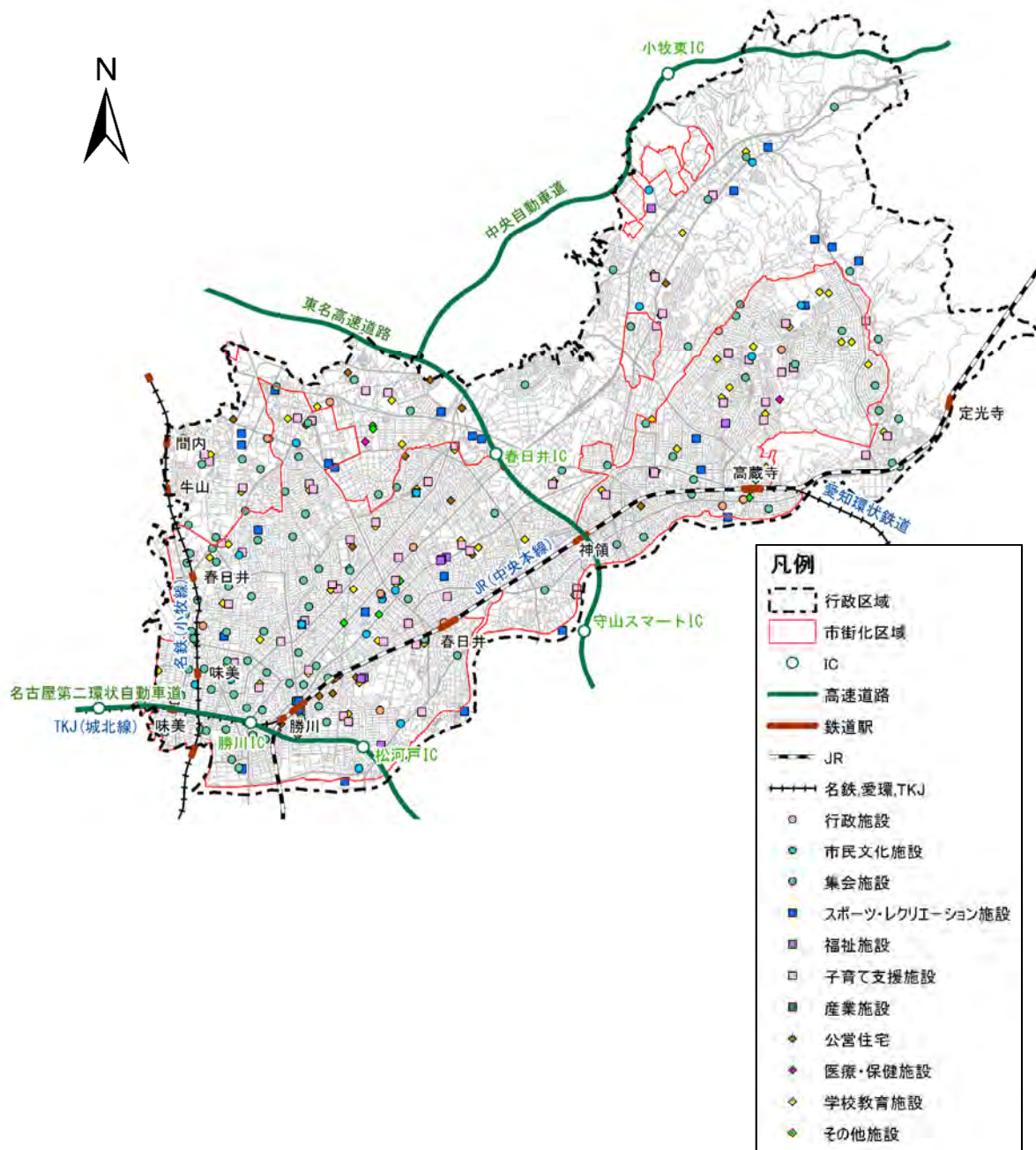
資料：春日井市資料(H30)

#### ■土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域



1) 主な公共施設の分布状況

公共施設は、JR勝川駅からJR春日井駅を中心とした地域や、高蔵寺ニュータウン周辺に多く分布しています。一方で、昭和の時代から市街地を形成してきた牛山町、鷹来町、坂下町などの市街化調整区域においても一定の施設分布が見られます。

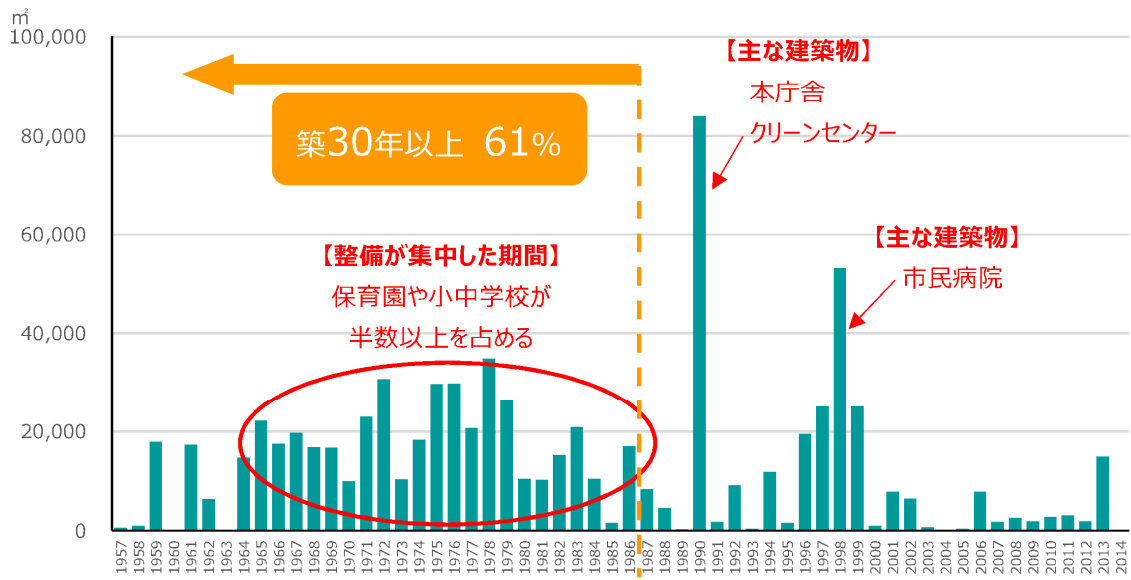


資料：春日井市公共施設等マネジメント計画（H29）

■ 主な公共施設の分布

## 2) 公共施設の維持管理の保有状況

公共施設数は 323 施設、総延床面積は 709,864 m<sup>2</sup>です。これら公共施設などの建築物のうち、平成 28 年（2016 年）度時点において、築 30 年以上の施設（昭和 61 年（1986 年）度以前に建てられた施設）の割合が約 61%となっています。



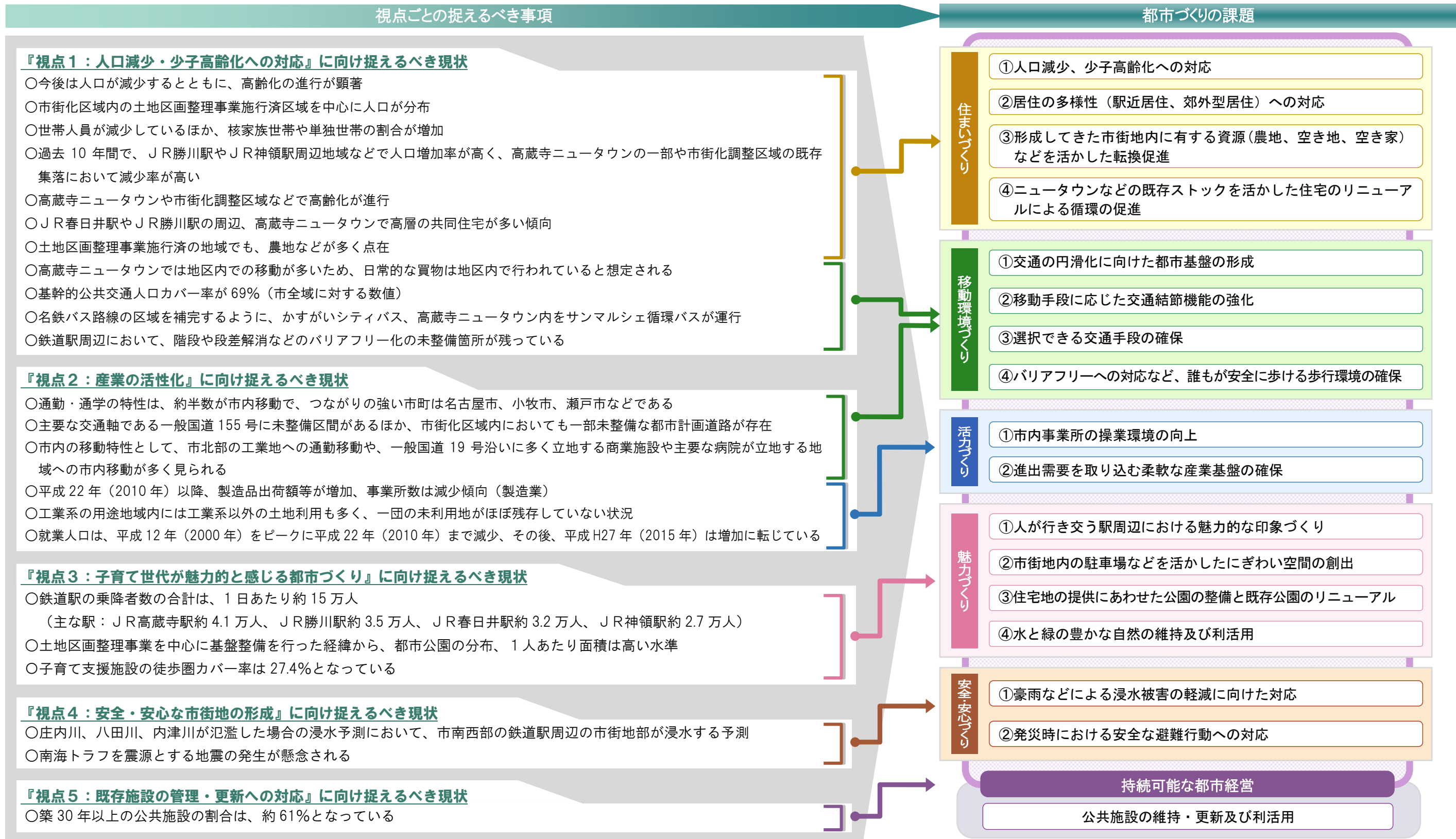
資料：春日井市公共施設等マネジメント計画（H29）

### ■ 公共施設等建築物の年度別整備延床面積

### 3 都市づくりの課題

#### (1) 都市づくりの課題

都市づくりの課題は、捉えるべき社会情勢、現況調査における地域特性を整理するとともに、地域懇談会などを参考に、対応すべき都市づくりの課題を整理します。



## (2) 地域懇談会の概要

### 1) 実施目的

本計画の作成にあたり、市民の皆さまからお住まいの地域の現状や将来のまちづくりについてのご意向を把握することを目的に『地域懇談会』を開催しました。

### 2) 開催日程・参加者数

地域懇談会は市内 4 会場にて各 2 回（計 8 回）開催しました。各会場の開催日程及び参加者数は下表のとおりです。全会場で延べ 212 人の市民の皆さまにご参加いただきました。

| 会場         | 開催日時                                     | 参加者数  |
|------------|--|-------|
| 西部ふれあいセンター | 第 1 回 平成 30 年 11 月 10 日(土) 午前 10 時 00 分～ | 21 人  |
|            | 第 2 回 平成 30 年 12 月 15 日(土) 午前 10 時 00 分～ | 19 人  |
| レディヤンかすがい  | 第 1 回 平成 30 年 11 月 17 日(土) 午後 1 時 30 分～  | 22 人  |
|            | 第 2 回 平成 30 年 12 月 16 日(日) 午前 10 時 00 分～ | 21 人  |
| グリーンパレス春日井 | 第 1 回 平成 30 年 11 月 17 日(土) 午前 10 時 00 分～ | 27 人  |
|            | 第 2 回 平成 30 年 12 月 16 日(日) 午後 1 時 30 分～  | 23 人  |
| グルッポふじとう   | 第 1 回 平成 30 年 11 月 10 日(土) 午後 1 時 30 分～  | 43 人  |
|            | 第 2 回 平成 30 年 12 月 15 日(土) 午後 1 時 30 分～  | 36 人  |
| 合計（延べ）     |  | 212 人 |

### 3) 各回の実施概要

#### ❖ 第 1 回地域懇談会

第 1 回地域懇談会では、まちづくりに関連する 5 つのキーワード「①住まいづくり」、「②移動環境づくり」、「③活力づくり」、「④魅力づくり」、「⑤安全・安心づくり」に関する地域の『強み・弱み』を参加者の方にそれぞれお考えいただき、同じ地域にお住まいの皆さまとご意見を共有していただきました。

#### 意見交換のテーマ

まちの“イマ”を見つめよう  
～地域の『強み・弱み』について～



#### ❖ 第 2 回地域懇談会

第 2 回地域懇談会では、地域にとって『残すべきもの・変えるべきもの』、『地域でできること』について意見交換を行っていただきました。また、これまでのご意見を振り返りながら、それぞれの地域で『まちづくりのキーワード』を考えていただきました。

#### 意見交換のテーマ

まちの“ミライ”を見つめよう  
～地域にとって『残すべきもの・変えるべきもの』について～



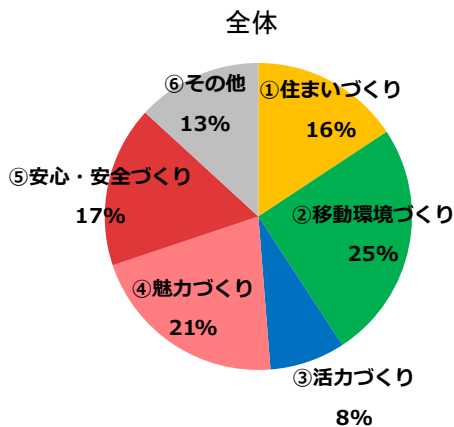
#### 4) 第1回地域懇談会の結果概要

意見数が多かったキーワードとしては、「②移動環境づくり」に関する意見で、『弱み』として感じている方の意見数の割合は86%と最も高い傾向にありました。具体的には、「渋滞・事故が多い」などの交通問題や「バスの本数が少ない」など公共交通の不便さに対するご意見が多い傾向にありました。

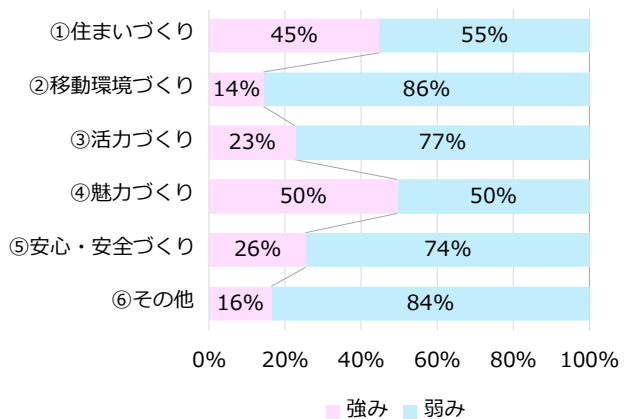
次いで意見数が多かったのは「④魅力づくり」です。『強み』と『弱み』の意見数の割合は半々であり、『強み』では、「自然が豊富」、「公園が多い」など、充実した緑を魅力と捉えているご意見が多く見受けられました。一方、『弱み』では、「鉄道駅周辺に魅力がない」、「特徴的な景観資源・観光資源がない」など、地域の魅力に関する意見がありました。

そのほか、「①住まいづくり」に関する意見では、静かな住環境を『強み』として実感している一方で、空き家・空き地の増加を『弱み』として問題視している傾向が見受けられました。「⑤安全・安心づくり」は、災害に強いと実感しているご意見がある一方で、災害時の避難体制や空き巣などの犯罪を心配する意見がありました。

キーワード別の意見数の割合



キーワード別でみた『強み・弱み』の意見数の割合



『強み・弱み』に関するご意見の一例

|           | 「強み」の意見  | 「弱み」の意見  |
|-----------|--|--|
| ①住まいづくり   | <input checked="" type="checkbox"/> 交通の便がよく、住まいに適している<br><input checked="" type="checkbox"/> スーパー、飲食店が多く住みやすい<br><input checked="" type="checkbox"/> 工場が少ないから静か  | <input checked="" type="checkbox"/> 空き家、空き地が多い<br><input checked="" type="checkbox"/> 高齢者の一人暮らしが多く、今後に心配<br><input checked="" type="checkbox"/> 子どもたちの遊ぶ場所が少ない   |
| ②移動環境づくり  | <input checked="" type="checkbox"/> 高速道路が充実している<br><input checked="" type="checkbox"/> 鉄道駅やインターチェンジがあり移動に便利<br><input checked="" type="checkbox"/> 自由通路の整備によって駅が利用しやすくなった<br><input checked="" type="checkbox"/> 老人会で送迎を行っている（買物、通院など）   | <input checked="" type="checkbox"/> 渋滞、事故が多い（国道19号を中心に）<br><input checked="" type="checkbox"/> 公共交通が不便（本数が少ない、乗り継ぎが悪い）<br><input checked="" type="checkbox"/> 道路整備が進んでいない（道路が狭い）<br><input checked="" type="checkbox"/> 坂が多く、車がないと生活できない |
| ③活かづくり    | <input checked="" type="checkbox"/> 大都市に隣接し、ポテンシャルが高い<br><input checked="" type="checkbox"/> 商業施設や医療施設があり、便利で安心<br><input checked="" type="checkbox"/> 中部大学があり、学生が多い   | <input checked="" type="checkbox"/> 商業施設が少ない、減ってきた<br><input checked="" type="checkbox"/> 高速道路の付近はもっと活用ができる<br><input checked="" type="checkbox"/> 農業の担い手不足、農地の未活用   |
| ④魅力づくり    | <input checked="" type="checkbox"/> 美しい自然が多く、静かで落ち着いた気分になる<br><input checked="" type="checkbox"/> 公園が多い、公園が広く美しい<br><input checked="" type="checkbox"/> 子育ての環境がよい（近くに保育園があるなど）<br><input checked="" type="checkbox"/> 地域行事が活発、町内にまとまりがある | <input checked="" type="checkbox"/> 特徴的な景観資源、観光資源がない<br><input checked="" type="checkbox"/> 公園が非常に少ない<br><input checked="" type="checkbox"/> 鉄道駅周辺に魅力がない<br><input checked="" type="checkbox"/> 地域活動の担い手が不足している                          |
| ⑤安全・安心づくり | <input checked="" type="checkbox"/> 災害に強い<br><input checked="" type="checkbox"/> 水の被害が少ない<br><input checked="" type="checkbox"/> 地域住民の仲がよく、防犯意識が高い   | <input checked="" type="checkbox"/> 災害時に集まる場所がない<br><input checked="" type="checkbox"/> 道路が狭く、消防車などが入れない<br><input checked="" type="checkbox"/> 空き巣、盗難が多い  |

## 5) 第2回地域懇談会の結果概要

『残すべきもの』として、「静かな住環境」、「子育てがしやすい環境」、「町内の伝統的な文化、活動」など、居住や生活環境に関する意見が多い傾向にありました。また、自然や公園などの今ある緑を大切に残したいという意見もありました。

『変えるべきもの』として、「交通渋滞の改善」や「コミュニティバスの充実」など、第1回地域懇談会でも関心が高かった交通環境の改善や増加する空き家の対策に関する意見が多く見受けられました。そのほか、公園や空き家など、今あるものを活用していくことが重要であるという意見もありました。

『地域でできること』としては、伝統行事の継承、地域イベントの計画、防災・防犯意識を高める取り組みなどの意見がありました。また、それらの活動のために多世代交流や若者世代の育成に必要性を感じている声もありました。

グループごとに考えていただいた『まちづくりのキーワード』では、多くのグループで「住みやすい」という言葉が含まれる結果となりました。

### 『残すべきもの・変えるべきもの』、『地域でできること』に関する意見の一例

#### 『残すべきもの』

- ・騒音がない静かな住環境
- ・子育てがしやすい環境
- ・町内の伝統的な文化、活動
- ・地域のつながり
- ・自然環境を守りたい
- ・公園のある町
- ・農業、農地を守りたい

#### 『変えるべきもの』

- ・交通渋滞の改善
- ・コミュニティバスの充実
- ・電車とバスの接続改善
- ・公園の有効活用
- ・空き家が多くなっている
- ・空き家の活用
- ・町内会のあり方、連携意識

#### 『地域でできること』

- ・地域のよさを伝えていく
- ・手間のかからないイベント作り
- ・空き家の見守り
- ・地域全体で防災について考える
- ・見回り散歩
- ・世代を超えたコミュニケーション
- ・若い世代の育成

### グループ別の『まちづくりのキーワード』

| 中学校区 | まちづくりのキーワード                                  |
|------|--|
| 味美   | 交通の便が良い+町内会の活性化=住みやすいまち                      |
| 西部   | 共有と交流  |
| 知多   | 公園多く住みやすい                                    |
| 柏原   | 住環境の維持                                       |
| 鷹来   | 明るく・住みやすい・やさしいまち<br>-自然・地域のイベント・清潔感・子育てしやすい- |
| 中部   | 駅周辺・コミュニティ・防災・インフラ                           |
| 東部   | 歴史を大切にする！ 交通利便性を高くする！ 商店街を活性化する！             |
| 南城   | インフラ整備（交通アクセス）・中部大との共存                       |
| 松原   | 住みやすい環境の維持                                   |
| 坂下   | 企業誘致と自然のバランス                                 |
| 高森台  | 全世代交流・住みよい街                                  |
| 高石尾台 | 緑を大切にした地域コミュニティの強いまちづくり                      |
| 藤山台  | 大切な自然を残しながら高蔵寺を変革させていこう！！                    |
| 岩成台  |  |
| 高蔵寺  | 住みやすいまち                                      |



## 第2章 全体構想

### 1 都市づくりの基本理念・目標

#### (1) 基本理念

本市は、名古屋市に隣接し、鉄道・道路・空港などの利便性の高い広域交通網と快適な都市基盤を備えているほか、豊かな自然に恵まれたまちであり、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

そのなかで、現況と課題で示したとおり今後は、人口減少が予測されています。人口構成のバランスを重視しつつ、新たに住んでみたい、市民が住み続けたい“まち”を築いていくためにも、魅力ある都市づくりを目指していくことが必要となっています。

そのため、今までに築いてきた都市の基盤、受け継がれてきた歴史と文化、川と山に囲まれた豊かな自然を活かしつつ、今後訪れる人口構造の変化や社会の多様化に対応し、3つの柱『ライフタウンをより推進する』、『歩きたくなるまちにする』、『憧れ、選んでもらうまちにする』をもとに、まちの資産を上手に使い、育て、住みやすく移動しやすい都市づくりを目指していくため、次のとおり理念を設定します。

ライフタウンを  
より推進する

歩きたくなる  
まちにする

憧れ、選んで  
もらうまちにする

**心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井**

～20年後も誇れる春日井であり続けるために～





体系図 【課題 ⇒ 都市づくりの基本理念・目標 ⇒ 分野別のまちづくり方針】

今後の都市づくりに向けた5つの視点

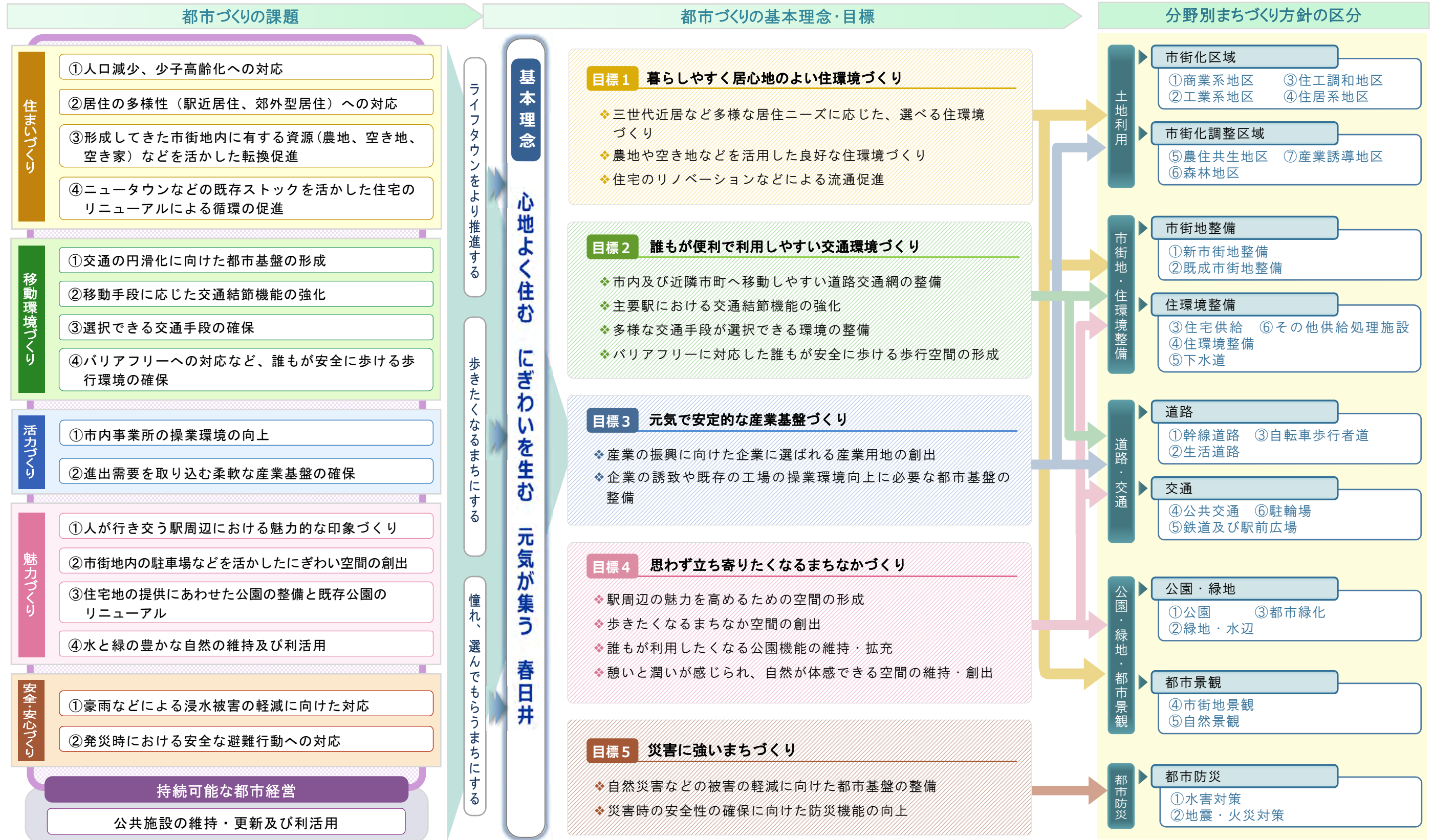
視点1 人口減少・少子高齢化への対応

視点2 産業の活性化

視点3 子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

視点4 安全・安心な市街地の形成

視点5 既存施設の管理・更新への対応



## (2) 都市づくりの目標

都市づくりの基本理念『心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井』を目指し、都市づくりの目標を次に示します。

### 目標1 暮らしやすく居心地のよい住環境づくり

本市は、土地区画整理事業の推進などにより、名古屋市からの交通利便性を活かしたベッタウンとして良好な住宅地を形成してきました。今後も、住み続けることができるように、そしてまた、「ライフタウン」として、さらなる「暮らしやすさ」を追求するため、良好な住環境の形成を目指します。

また、高蔵寺ニュータウンをはじめとする昭和30年代から50年代に開発された住宅地については、一部で高齢化が進行しているほか、将来的に空き家などの増加も懸念されることから、高齢者が安心して暮らすことができる住宅地や既存住宅のリノベーションによる新たな価値の創造など、多世代のニーズに応じた柔軟な住環境づくりを目指します。さらには、今後予測されている人口減少へ対応するためにも、生活利便性の高い地域における空き地などの既存ストックを活用した魅力的な住宅地の創出を目指します。



#### 具体目標

- ❖ 三世代近居など多様な居住ニーズに応じた、選べる住環境づくり
- ❖ 農地や空き地などを活用した良好な住環境づくり
- ❖ 住宅のリノベーションなどによる流通促進

## 目標 2 誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり

本市は、東名高速道路（春日井インターチェンジ）、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道（勝川インターチェンジ、松河戸インターチェンジ）、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網や県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域交通網を有しています。一方で、これまでの自動車交通の増加や本市を通過する流入交通などにより、一部の幹線道路では日常的に渋滞が発生しています。



そのため、市内及び近隣市町へ快適な移動ができる交通環境の提供に向けた道路交通網の充実を目指します。



また、「通勤・通学」目的の移動実態において名古屋市や小牧市とのつながりが強い本市においては、鉄道駅周辺の利便性向上が重要となることから、安全で利用しやすい交通結節機能の充実を目指します。さらには、過度に自家用車に依存せず、快適に暮らせる便利な移動環境づくりに向け、バスネットワークの充実や自動運転などを活用したラストマイルの交通を確保するほか、バリアフリーへの対応など安全な歩行空間の形成を目指します。

### 具体目標

- ❖ 市内及び近隣市町へ移動しやすい道路交通網の整備
- ❖ 主要駅における交通結節機能の強化
- ❖ 多様な交通手段が選択できる環境の整備
- ❖ バリアフリーに対応した誰もが安全に歩ける歩行空間の形成

### 目標3 元気で安定的な産業基盤づくり

本市は、県営名古屋空港が隣接しているほか、高速道路や幹線道路により利便性の高い広域交通網を有しているなど、産業活動における立地環境として恵まれた条件を有しており、食品、印刷、製紙、住宅、電子産業など、幅広い産業集積があり、引き続き、立地企業の定着を目指します。

利便性の高いインターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道などの交通環境が充実した地域において、多様な主体・手法により企業用地の確保を図ります。また、幅広い産業がバランス良く立地する環境を活かした、様々な業種の企業誘致を効率的に進め、雇用の増加とともに、市内企業の流出防止と投資拡大、市内企業間取引の拡大などを図り、地域経済の好循環に取り組み、さらなる経済成長を目指します。



#### 具体目標

- ❖ 産業の振興に向けた企業に選ばれる産業用地の創出
- ❖ 企業の誘致や既存の工場の操業環境向上に必要な都市基盤の整備

## 目標4 思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり

本市は、JR中央本線や名鉄小牧線などが運行しており、12の鉄道駅を有しています。鉄道駅は、日々多くの市民が行き来する空間であり、それぞれの地域のまちの顔となる場所となっています。そのため、快適な駅周辺の滞留空間の形成や、空き店舗などの効率的な循環を図り、駅利用者が日常生活の中で立ち寄りたくなる魅力的なにぎわい空間の形成を目指します。

今までに整備してきた公園や緑道など、子どもの遊び場や地域住民の交流、憩いの場を確保し、子育て世代が利用しやすい環境の充実を目指します。



### 具体目標

- ❖ 駅周辺の魅力を高めるための空間の形成
- ❖ 歩きたくなるまちなか空間の創出
- ❖ 誰もが利用したくなる公園機能の維持・拡充
- ❖ 憩いと潤いが感じられ、自然が体感できる空間の維持・創出

## 目標5 災害に強いまちづくり

本市は、庄内川や内津川など多くの河川を有しており、良好な自然景観や生活に潤いを与える一方で、近年の異常気象に伴う集中豪雨などにより、市民の生命と財産を脅かす側面を有していることから、洪水時の被害を最小限にするための都市基盤の形成を目指します。

また、発生が懸念される南海トラフ地震を含め、災害時に迅速かつ安全に避難行動ができるよう、防災・減災に向けたまちづくりを目指します。



### 具体目標

- ❖ 自然災害などの被害の軽減に向けた都市基盤の整備
- ❖ 災害時の安全性の確保に向けた防災機能の向上

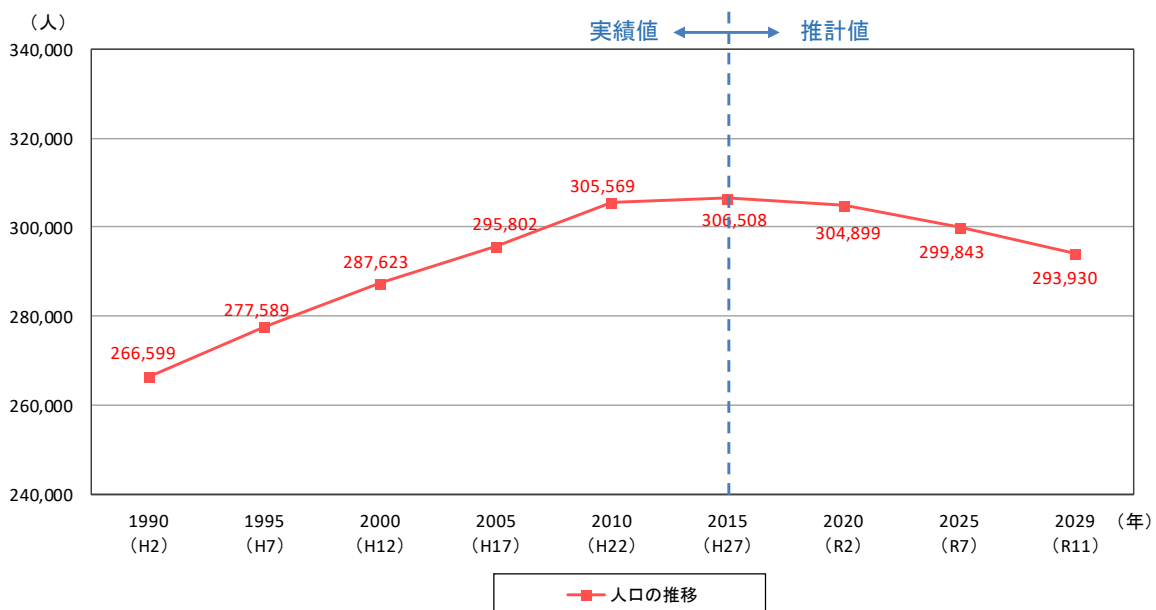
## 2 将来フレーム

新たな市街化区域の設定にあたっては、県の方針に準じて、集約型都市構造への転換に向け、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。

※フレーム：人口や世帯構成、産業生産額の規模、市街地や建築物の床面積などの規模など、都市計画を定めるうえでの基本的大枠となる数値目標をいう

### (1) 人口の推計

将来人口の見通しについては、国土交通省の都市計画運用指針により「国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口を採用又は参酌すべき」とされていることから、次のとおり設定しました。

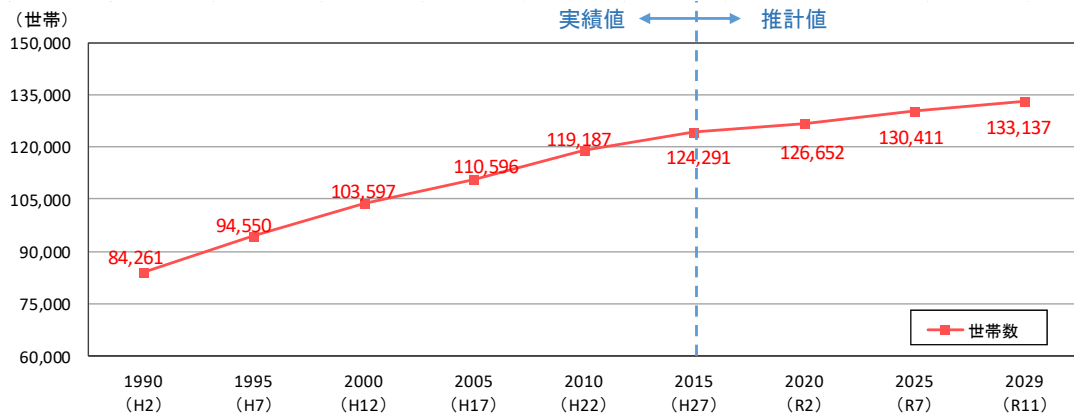


資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所による推計値（R2～R11）

#### ■人口の推移

## (2) 世帯数の推計

将来世帯数の見通しについては、過去の世帯数の推移をもとに将来世帯人員の見通しを検討し、次のとおり設定しました。



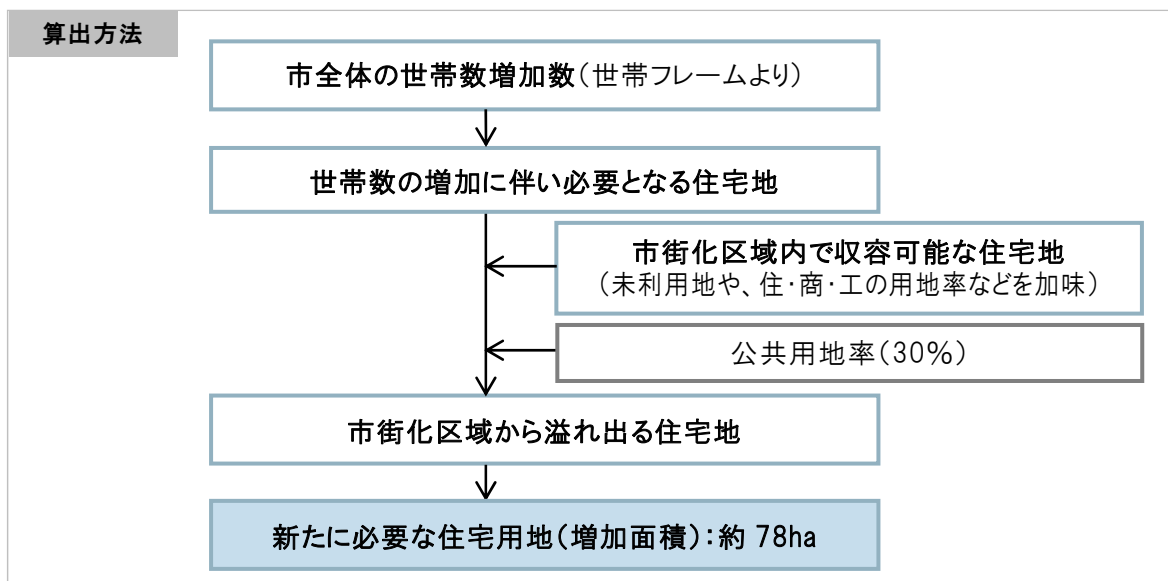
資料：国勢調査（H2～H27）、推計値はH2～H27の実績値をもとに回帰式（トレンド推計）にて算出

■世帯数の推移

## (3) 住宅地フレーム

本市の人口は、平成27年（2015年）以降の推計の結果、減少傾向が続くと予測されていますが、人口減少下においても世帯数が増加している期間については、世帯数の増加に伴う住宅地の受け皿の確保が必要となります。住宅地フレームは、この世帯数の将来推計に基づき必要となる住宅地を算出していますが、現状の市街化区域内人口密度を維持するとともに、必要に応じて立地適正化計画の変更なども検討します。

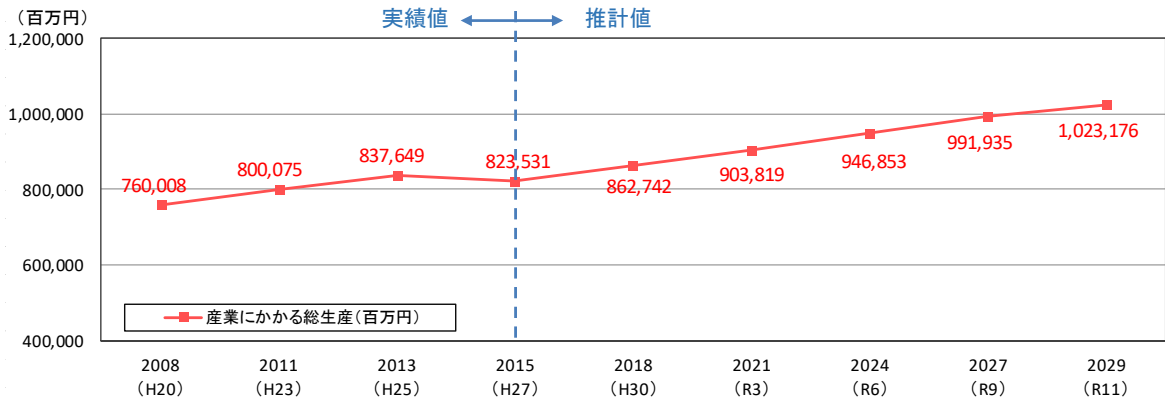
|     | 現況面積    | 将来面積    | 市街化区域内<br>確保面積 | 拡大必要面積                   |
|-----|---------|---------|----------------|--------------------------|
| 住宅地 | 1,784ha | 1,990ha | 128ha          | 55ha(ネット)<br>78ha(グロス※1) |



※1 グロス：道路などの公共施設用地を含めた土地のこと（必要面積（ネット）÷（1-公共用地率））

#### (4) 市内総生産額の推計

市内総生産額の推計は、市内総生産額における商業及び工業に関わるもの（製造業、サービス業など）を対象とし、過去の実績をもとに、次のとおり目標年次における総生産額を算出しました。



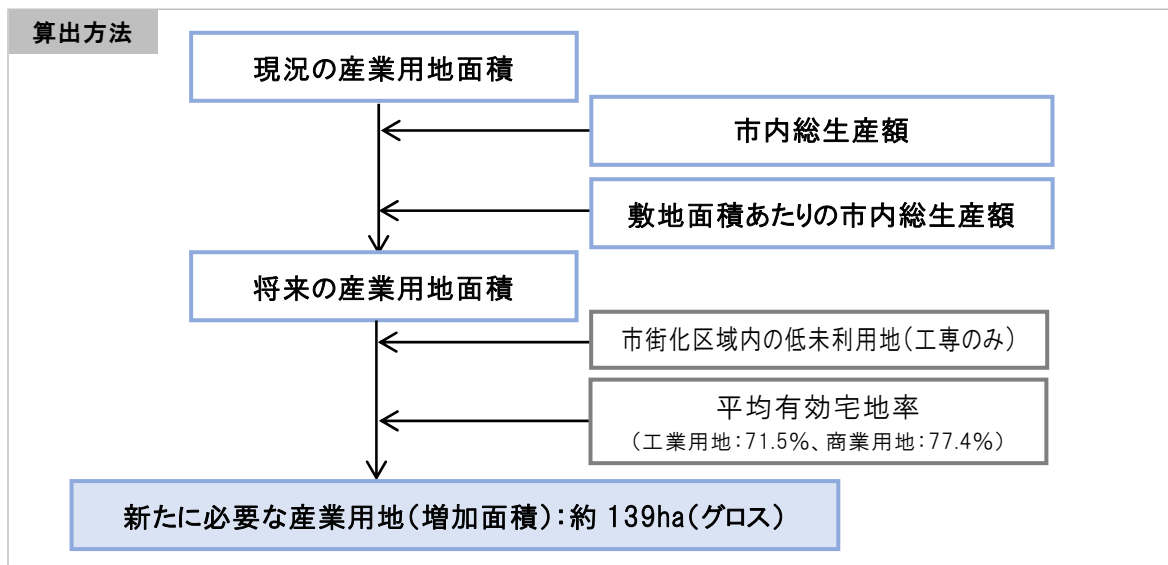
資料：あいちの市町村民所得 (H27)

■ 産業にかかる市内総生産の推移

#### (5) 産業用地フレーム

算出した産業フレームをもとに、産業の成長率を設定したうえで、現況の産業用地面積を考慮しつつ、将来必要となる産業用地（工業用地＋商業用地）面積を算出しました。

|      | 現況面積  | 将来面積  | 市街化区域内<br>確保面積 | 拡大必要面積                       |
|------|-------|-------|----------------|------------------------------|
| 産業用地 | 418ha | 519ha | 1ha            | 100ha (ネット)<br>139ha (グロス※2) |



※2 グロス：道路などの公共施設用地を含めた土地のこと（必要面積（ネット）÷（平均有効宅地率））



### 3 将来都市構造

#### (1) 基本的な考え方（“これまで”と“これから”）

本市はこれまで、名古屋市への交通利便性を活かし、鉄道駅を中心に広がる形で着実な住宅基盤の整備を図り、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

しかし、今後は人口減少社会の到来や少子高齢化の進行が予測されているほか、これまでに整備した市街地などでは空き地や空き家が発生しつつあるなど、今後の人口構造の変化や社会の多様化に対応した都市構造への転換が必要となっています。

このため、これからは鉄道駅などを中心とした利便性の高い地域において集約型の都市構造を目指します。また、まちなかへ移動しやすい「公共交通ネットワークづくり」を推進するとともに、公共交通ネットワークの周辺において形成されている利便性の高い居住地を維持するため、生活利便施設の維持・誘導を図ります。

#### 目指す都市構造のイメージ

#### 自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造の構築を目指します

※「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」は、立地適正化計画において位置づけた区域

鉄道駅などの交通結節点周辺については  
(主に都市機能誘導区域内)

利便性の高い鉄道駅などの交通結節点周辺は、都市機能の誘導により、拠点の魅力を高めます。



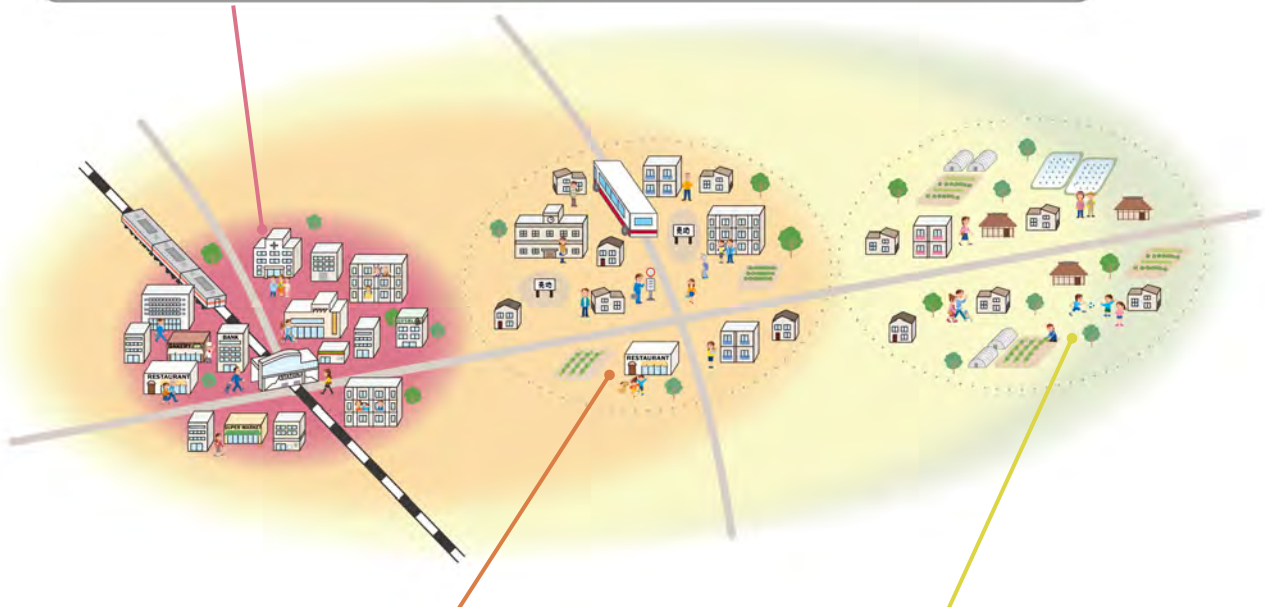
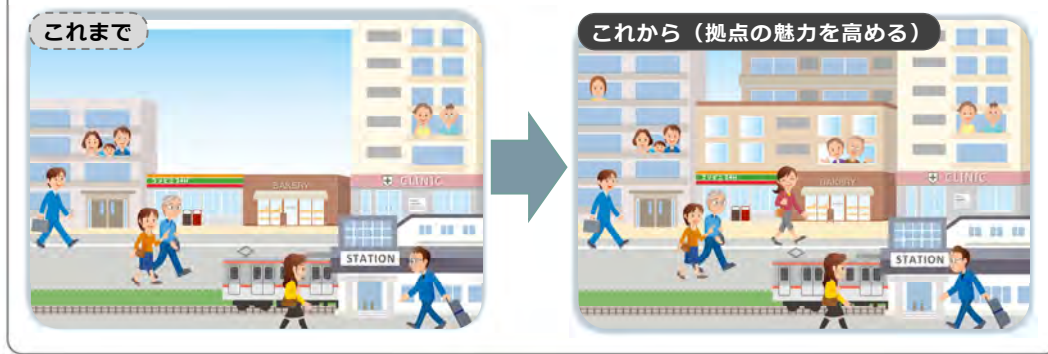
バス路線沿線などの生活利便性が高い地域については  
(主に居住誘導区域内)

生活利便施設の立地に向けた土地利用を図るとともに、居住を促進します。

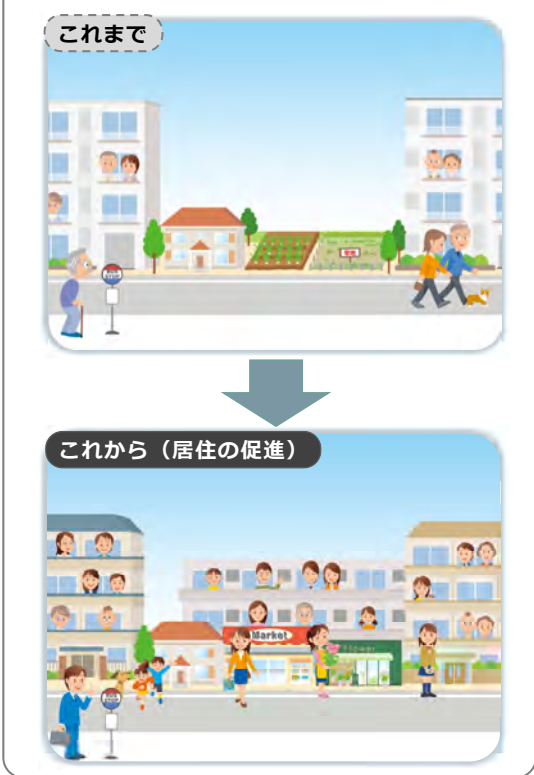
そのほか、良好な市街地が形成されている地域については  
(主に郊外の住宅地)

良好な住環境と市中心部の拠点との移動利便性を維持します。

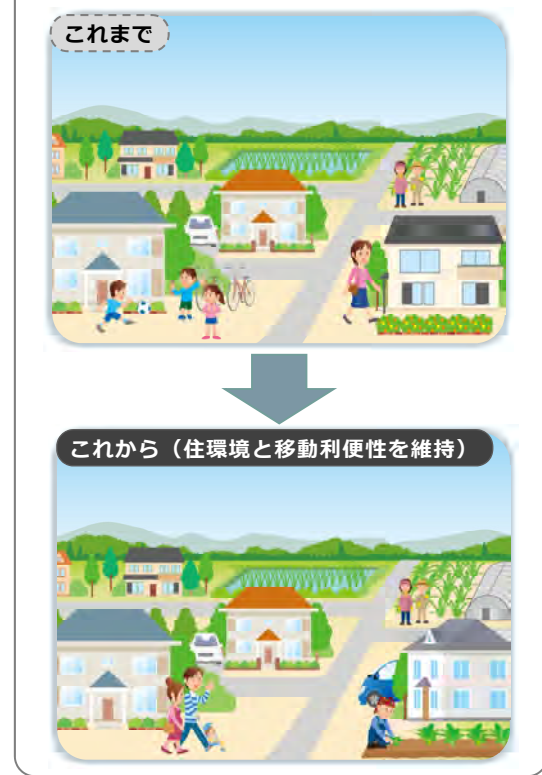
鉄道駅などの交通結節点周辺



バス路線沿線などの生活利便性が高い地域





そのほか、良好な市街地が形成されている地域

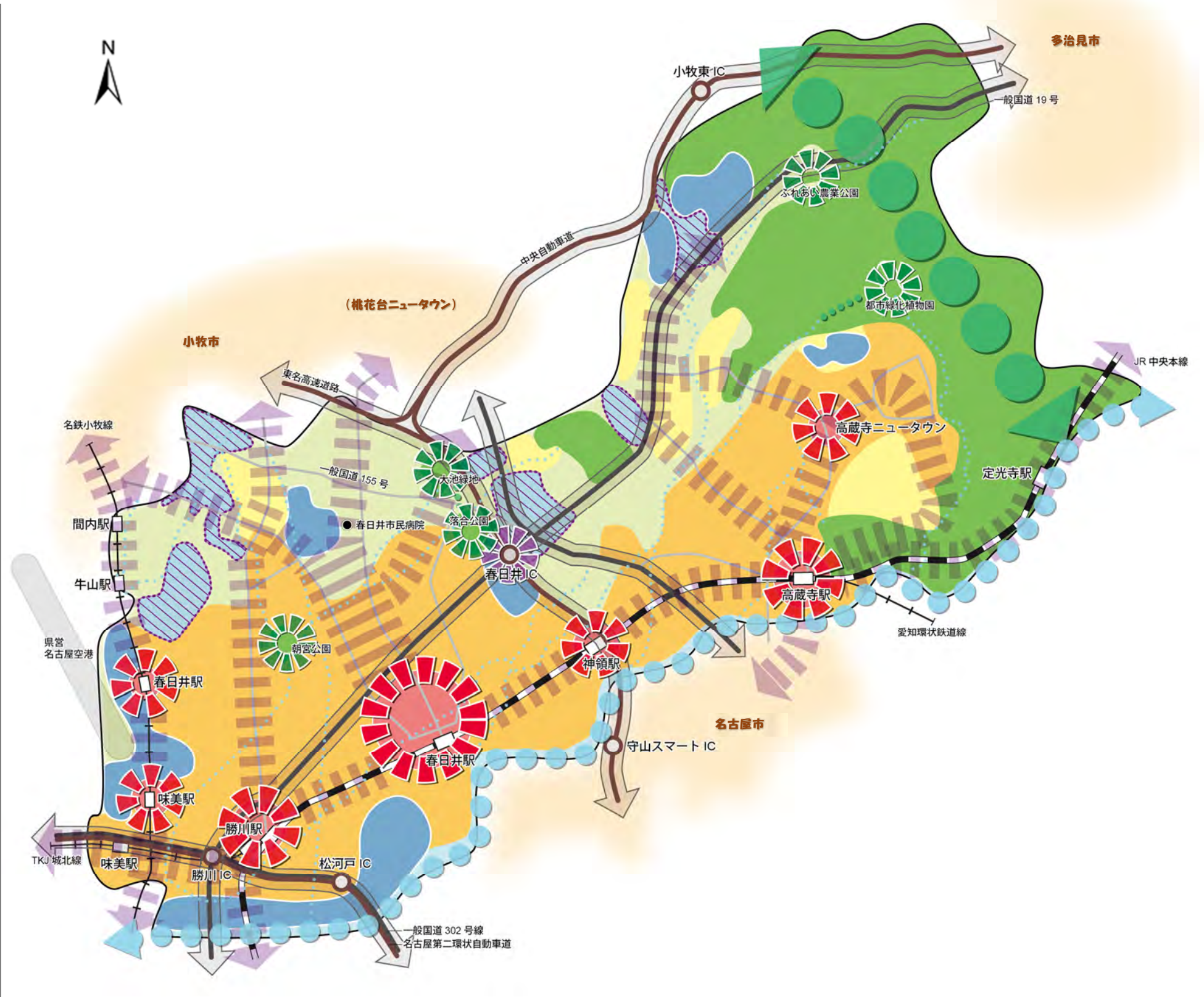


(2) 将来都市構造

将来都市構造は、前述した考え方をもとに、都市機能の誘導・充実を目指す拠点と資源の保全・活用を目指す軸を各地域に位置づけるとともに、これまでの市街地形成を踏まえた適正な土地利用のゾーニングを位置づけ、次のとおり図示します。

◆将来都市構造の構成要素の概要

| 種別   | 位置づけ  |
|--|---|
|  工業ゾーン      | 工場地として利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。<br>住宅地に隣接する地域は、緩衝緑地や敷地内緑化を充実させ、住環境と調和した職住近接の地域を目指します。    |
|  一般住宅ゾーン    | 良好な住環境を維持し、適切な土地利用の規制・誘導を図る地域を目指します。  |
|  居住促進ゾーン    | 既存の都市基盤による利便性を活かし、住みたくなる地域づくりに向けた土地利用の促進を目指します。   |
|  商業ゾーン      | 土地の高度利用を図り、商業などの利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。  |
|  農住共生ゾーン   | 優良な農地の保全や、住環境の保全などのため、土地利用の維持・活用を目指します。   |
|  公園・緑地ゾーン | 自然資源を保全するとともに有効に活用し、憩いを与え交流の場となる公園・緑地の形成を誘導する地域を目指します。                                      |
|  産業誘導ゾーン  | 新たな産業系の土地利用を誘導する地域として、周辺の環境に配慮した地区の形成を目指します。  |
|  都市交流拠点   | 鉄道駅やバスターミナルを中心とした交流の玄関口となる拠点として、日常生活の利便に資する商業の集積を図ります。JR春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、行政、文化施設の集積も図ります。 |
|  緑の拠点     | 自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を鑑賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。                             |
|  広域交通拠点   | 都市間の広域交通の拠点として、インターチェンジ周辺という交通利便性を活かした産業の形成を図ります。   |
|  自動車交通軸   | 本市の広域交通ポテンシャルの骨格となる道路網の形成を図ります。   |
|  公共交通軸    | 市内及び周辺都市との多様な交通手段の提供に向け、利便性の高い交通軸の形成を図ります。  |
|  うるおい軸    | 水と緑に親しめる憩いの場となるよう、魅力ある空間として整備を促進する河川や緑道。  |
|  緑のスカイライン | 緑を保全し、連続性のある稜線のスカイラインを守る地域。   |



## 4 分野別のまちづくり方針

### (1) 土地利用

#### 基本的な考え方

鉄道駅周辺など利便性の高い地域を中心に都市機能を誘導するとともに、公共交通の利便性の高いエリアへの居住の促進を図ります。

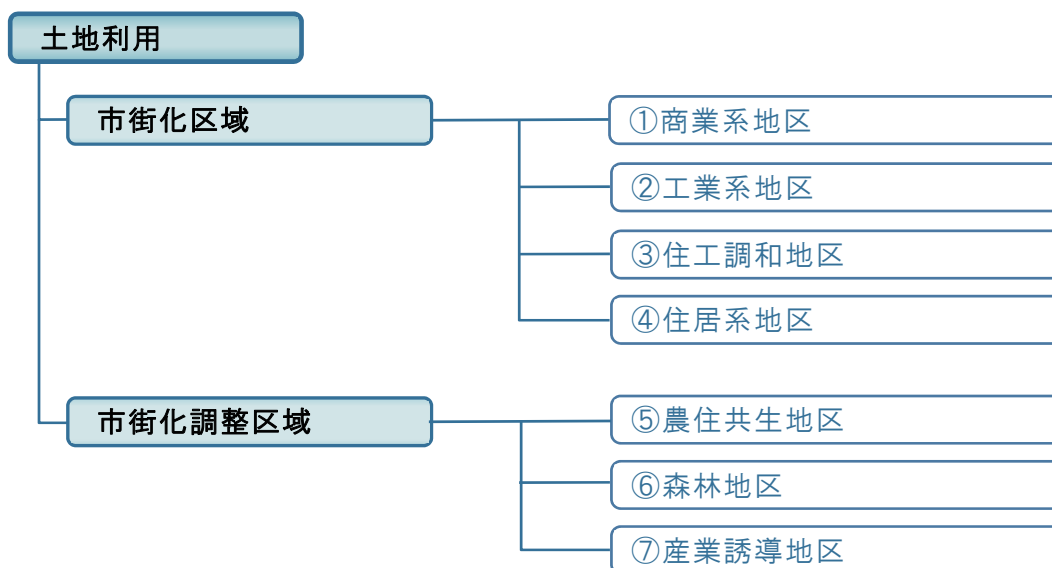
また、地域の特性に応じた都市環境を形成するため、必要に応じて適正な用途への純化を図るとともに、JR春日井駅周辺をはじめとする鉄道駅周辺の地域における高度利用化を促進します。生産緑地地区などの優良農地については、都市環境の向上に資する資源として保全します。

そのほか、幹線道路沿道の利便性の高い商業施設の維持を図るとともに、駅周辺などの人々の行き来が多い地域については、都市機能の誘導に向けた土地利用を図ります。

工業団地をはじめとする既存の産業集積地については、産業振興の拠点として既存機能の維持を図るほか、市街化調整区域でありながら春日井インターチェンジ周辺や幹線道路沿道周辺などの立地として優位性が高い地域については、周辺環境に配慮しつつ、工業系の土地利用の誘導を目指します。

市街化調整区域に形成されている戸建てを中心とした既存の住宅地については、田園環境と調和した良好な住宅地としての維持を図り、必要に応じて地区計画などを活用し、地域環境の保全に努めます。

#### 施策の分類



### 1) 市街化区域

#### 1 商業系地区

##### 【都市交流拠点周辺】

- ・本市の中心部であるＪＲ春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、本市の顔となる拠点として、行政、文化施設や商業施設などの集積を図ります。また、尾張都市計画区域の広域的な拠点と位置づけられており、広域的な都市機能の誘導を図ります。
- ・ＪＲ春日井駅周辺については、広域的な交通結節点としての機能の充実を図ります。また、駅周辺などの高度利用の促進に向けた都市計画の見直しを検討します。
- ・ＪＲ中央本線のＪＲ勝川駅、ＪＲ神領駅及びＪＲ高蔵寺駅の周辺地域や名鉄小牧線の名鉄味美駅及び名鉄春日井駅の周辺地域、並びに高蔵寺ニュータウン地区は、地域における利便性の高い交通結節点としての機能の充実を図ります。また、周辺住民はもとより通勤・通学利用者の利便に資する都市機能の誘導を図るとともに、高度利用を促進します。

##### 【沿道複合地域】

- ・一般国道 19 号や 155 号などの主要幹線道路の沿道周辺については、幹線道路の後背地に広がる住宅地の住民にとって利便性の高い地域となるよう、魅力的な生活サービス施設の誘導を図ります。

##### 【その他の地域】

- ・既存の商店街や地区幹線道路沿線などについては、地域の特性を活かしながら、身近な買い物環境を支えるなど、住民ニーズに応える商業機能などの誘導を図ります。

#### 2 工業系地区

- ・古くからの工業地である王子地区を始め、鷹来地区、長塚・愛知地区、追進・御幸地区、神屋地区、明知地区、高森台地区、美濃地区から県営名古屋空港周辺などの既存工業地については、今後とも周辺への環境に配慮した工業系地区として形成を図ります。

### 3 住工調和地区

- ・既存の工場において、緩衝緑地や敷地内の緑化などにより、住環境と調和した職住近接の土地利用を図るほか、現状の土地利用や今後の土地利用動向を踏まえ、必要に応じ、用途地域の見直しを検討するなど、土地利用状況の混在の整序を検討します。

### 4 住居系地区

- ・鉄道駅周辺など利便性の高い地域を中心に、土地区画整理事業による良好な住環境の形成を促進します。
- ・鉄道駅の徒歩圏などの交通利便性の高い地域については、共同住宅、店舗、事務所などが共存する土地利用の形成を図ります。
- ・戸建て住宅が建ち並ぶ既存の良好な住宅地については、住環境の保全を図り、必要に応じて地区計画制度の活用など地域の特性に合った土地利用の誘導を図ります。
- ・居住者の年齢構成の変化や建物の老朽化などに対応した住環境の効果的な循環を図り、住宅地としての新たな魅力を創造して、多世代居住の誘導を図ります。
- ・今後の人口減少に伴い増加が懸念されている空き地や空き家のほか、土地区画整理事業などで基盤整備済みの地域において有効活用されていない土地については、住宅や店舗への転換など住環境の維持向上に向けた有効活用を検討します。
- ・市街化区域内で低層住宅と良好な農地が混在しているところについては、農業の利便の増進と良好な住環境保全を図ります。
- ・周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて用途転換や用途純化を検討します。

## 2) 市街化調整区域

### 5 農住共生地区

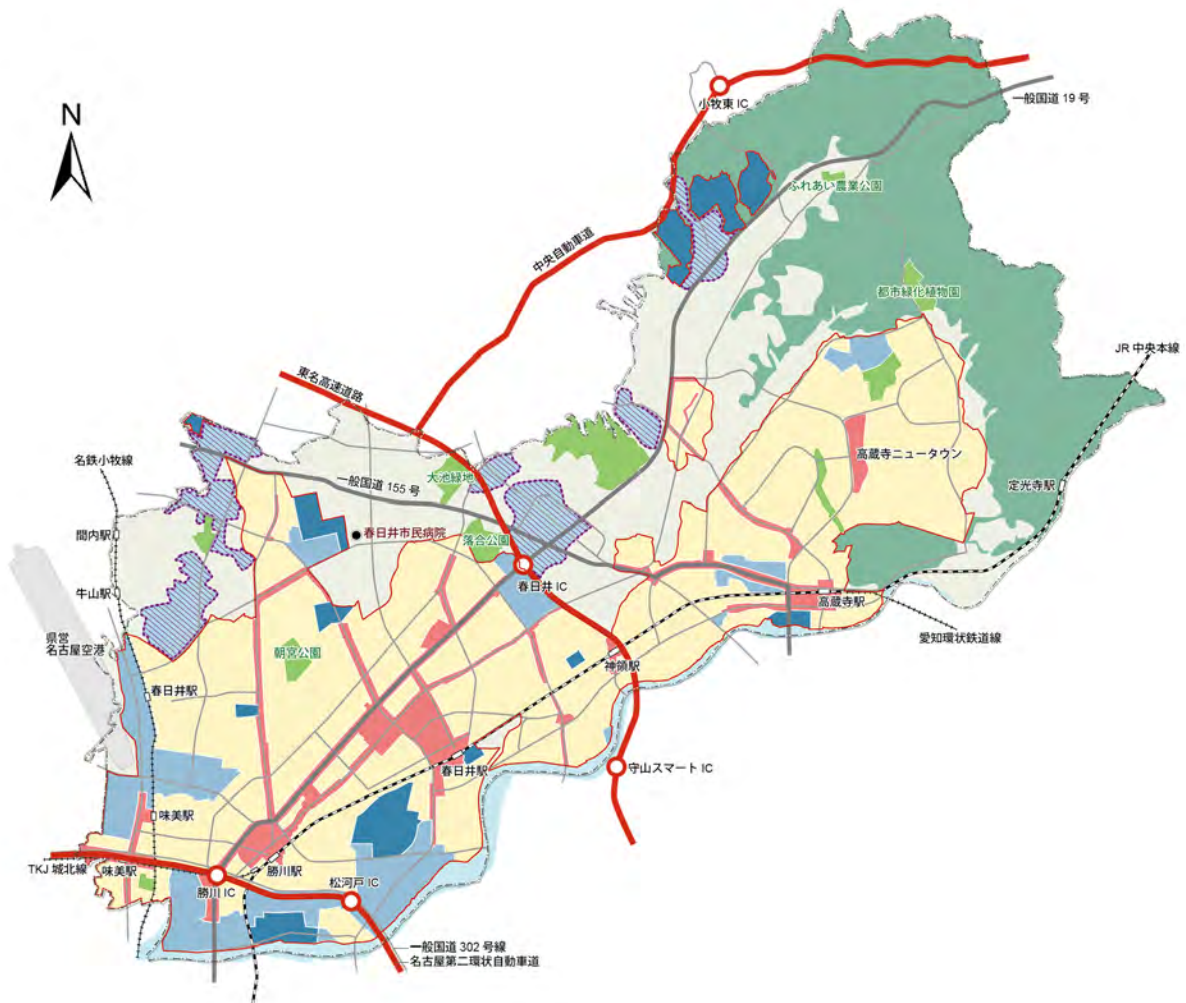
- ・ 優良な農地については、生産機能に加え、保水機能や都市緑地としての機能など、都市計画の観点からも重要であることから、その保全に努めます。
- ・ 遊休化しつつある農地については、地域農業の担い手へ集積するなど、有効な活用を検討します。
- ・ 既存の住宅地については、人口の動向や世帯の年齢構成の変化に伴う地域の意向の変化を適切に捉え、持続的な地域コミュニティの形成に向けた住環境の保全に努め、必要に応じて地区計画制度などの活用を検討します。

### 6 森林地区

- ・ 都市緑化植物園や少年自然の家などを含む自然公園に指定された区域は、築水池周辺のシデコブシ自生地など身近で貴重な自然環境として宅地開発を抑制するとともに、東海自然歩道などを活用して、市民が自然を楽しむことができる場としての充実を図ります。

### 7 産業誘導地区

- ・ 広域交通拠点である春日井インターチェンジ周辺や幹線道路沿道周辺など、新たな産業用地需要が高く、事業性が見込まれる地区を、市街化区域への編入を基本としつつ、「産業誘導ゾーン」として位置づけ、周辺の自然や住環境への配慮と調和を図りながら、計画的に産業系の土地利用を誘導します。また、都市活力の増進や地域活性化を目的とした良好な工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地区計画などにより、これを許容していきます。



凡例

|  |        |  |        |  |       |
|--|--------|--|--------|--|-------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区   |  | 河川    |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区 |  | 市域界   |
|  | 住工調和地区 |  | 高速道路   |  | 市街化区域 |
|  | 住居系地区  |  | 主な道路   |  |       |
|  | 農住共生地区 |  | 公園・緑地  |  |       |

■土地利用図



## (2) 市街地整備・住環境整備

### 基本的な考え方

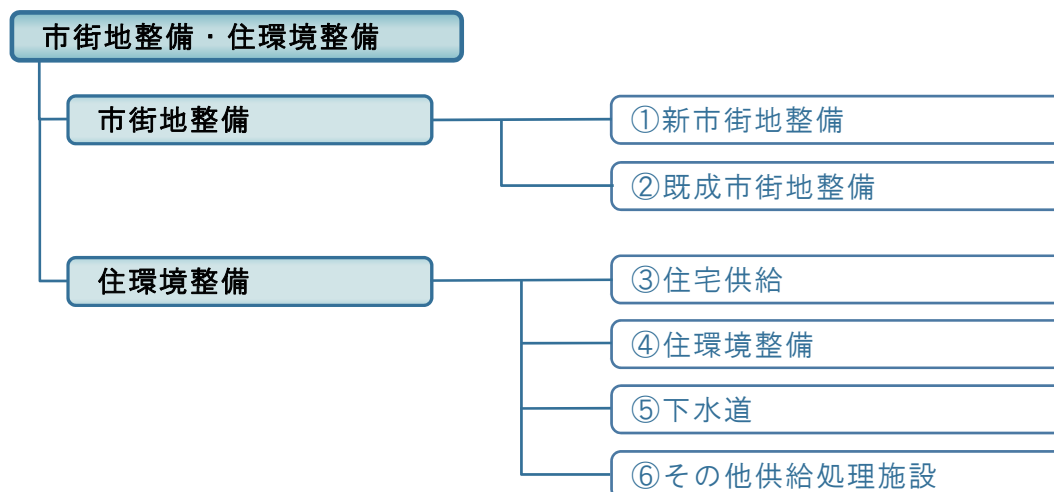
移動利便性の高い鉄道駅周辺を中心に、都市機能と居住の誘導による良好な市街地の形成を図るため、道路、公園、排水施設などの一体整備が可能となる土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備手法による市街地整備を促進します。

また、子育て世代や高齢者などの快適な移動環境の提供に向け、駅前広場の整備やバリアフリー化などによる交通結節点の機能強化、充実を図ります。

住環境整備は、空き地や空き家の有効活用を促進し、人口密度が維持された住宅地の形成を図り、居住の好循環を促進します。

そのほか、都市基盤整備の状況を踏まえ、市街地の浸水被害などの水害リスク低減の対策を推進し、生活環境の改善に向けた下水道事業の効率的な運用を図ります。

### 施策の分類



### 1) 市街地整備

#### 1 新市街地整備

- ・ 鉄道駅周辺を中心に、基盤整備が十分に整っていない市街化区域において、土地区画整理事業や市街地再開発事業の促進を図ることで良好な市街地の形成を図ります。また、都市計画決定され、相当期間未着手になっている市街地開発事業区域については、必要に応じて見直しを検討します。
- ・ 今後、計画的な市街地整備を行う地区は、農業や林業などの調整を図り、その整備の見通しが明らかになった段階で、将来フレームで想定した住宅地や産業用地の範囲内で、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 既成市街地整備

- ・ 名鉄味美駅や名鉄春日井駅周辺においては、快適な歩行環境を確保するため、駅舎や駅前広場などのバリアフリー化を推進します。
- ・ 鉄道駅の利便性向上に向け、自転車の利用状況に応じた適切な駐輪場整備を推進します。
- ・ まちなかは、商業、医療、福祉、行政などの生活利便施設が充実しており、居住の需要が高い地域であることから、子供から高齢者までが安全・安心に生活できる環境づくりを推進します。
- ・ 基盤整備の実施により市街地形成が図られている地区においては、地域住民が主体となって地区の実情に応じた計画をつくる地区計画制度などを活用し、快適な市街地環境の維持・向上を図ります。

## 2) 住環境整備

### 3 住宅供給

- ・ 主要駅周辺における都市型住宅の供給を図り、まちなか居住を促進します。
- ・ 比較的市街地形成の新しい地域、高蔵寺ニュータウンなどの成熟した住宅地、中部大学周辺の若い世代のニーズが高い地域など、地域によって住宅地としての特性が異なることから、若者の単身世帯、子育てファミリー世帯、高齢者世帯といった世帯構成に応じた多様な居住ニーズに対応できる住宅供給を誘導します。
- ・ 今後のさらなる高齢社会の到来に対応するため、サービス付き高齢者向け住宅の誘導を図るなど、三世代近居を促進します。
- ・ セーフティネットとしての役割を担う公営住宅については、既存ストックの質的向上を目指して、老朽住宅の建替のほか、長寿命化や省エネルギー化などを推進します。
- ・ 高蔵寺ニュータウン内の住宅地については、住みたくなる住宅地の再構築に向け、リノベーションによる付加価値の高い住宅の提供や都市再生機構賃貸住宅の集約などを促進します。

### 4 住環境整備

- ・ 安全でゆとりある住環境の確保や近隣環境との調和を図るため、開発などに対しては適切な指導を行います。
- ・ 基盤整備が十分に行われておらず狭あいな道路などが残る地区においては、街づくり支援制度を活用することにより、地域住民との協働による住環境の整備・改善を図ります。
- ・ 居住者が安心して生活できる住環境の維持に向け、空き家の発生抑制や安心して歩ける生活道路の確保など、犯罪が起こりにくい環境づくりを目指します。

## 5 下水道

- ・都市基盤整備の進捗状況や社会情勢の変化を考慮しながら、公共下水道と合併処理浄化槽を併用した汚水処理の検討や公共下水道の計画区域などの見直しを図ります。
- ・浄化センター、ポンプ場のうち、既に供用開始している施設については、社会情勢の変化に対応した流入量の見直しを検討します。
- ・汚泥の減量化や資源化を推進するための方策を調査検討します。また、浄化センターにおける高度処理化を推進します。
- ・下水道処理施設や汚水・雨水管の計画的な更新を行うとともに、災害時にもその役割を果たすよう耐震化を推進します。

## 6 その他供給処理施設

- ・環境負荷の少ない循環型社会の構築を目指し、資源再利用施設の充実を図ります。

### (3) 道路・交通

#### 基本的な考え方

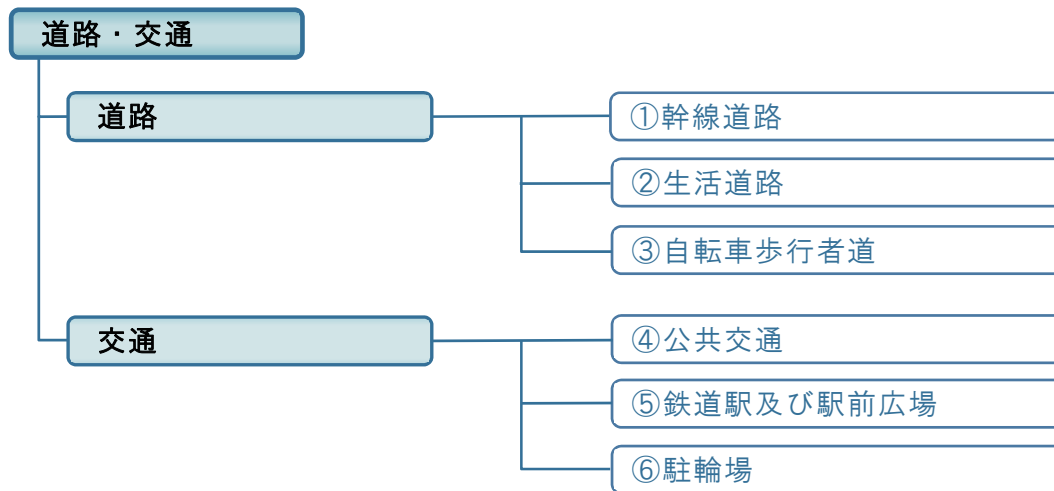
道路は、東名高速道路、中央自動車道や名古屋第二環状自動車道、主要幹線道路である一般国道 19 号、155 号や 302 号などを軸に、県道や主要な市道により、充実した道路網が形成されています。この恵まれた交通条件を活かし、多様な産業の創出や災害に強い交通体系の構築に向け、都市計画道路の未整備区間をはじめ、これらの幹線道路を補完する道路の整備を推進します。また、円滑な自動車通行環境を確保しつつ、自転車道などの道路空間の再配分による新たな公共空間の創出を検討します。

そのほか、通学路における児童・生徒の安全確保をはじめ、歩行者、自転車・自動車利用者など、誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間の形成を図ります。

鉄道は、駅前広場の結節機能を強化し移動しやすい交通環境の形成を図ります。

バスは、利用環境の向上のため、バス待ち環境の改善や I o T 技術を活用した利用しやすい運行サービスの提供を検討します。

#### 施策の分類



### 1) 道路

#### 1 幹線道路

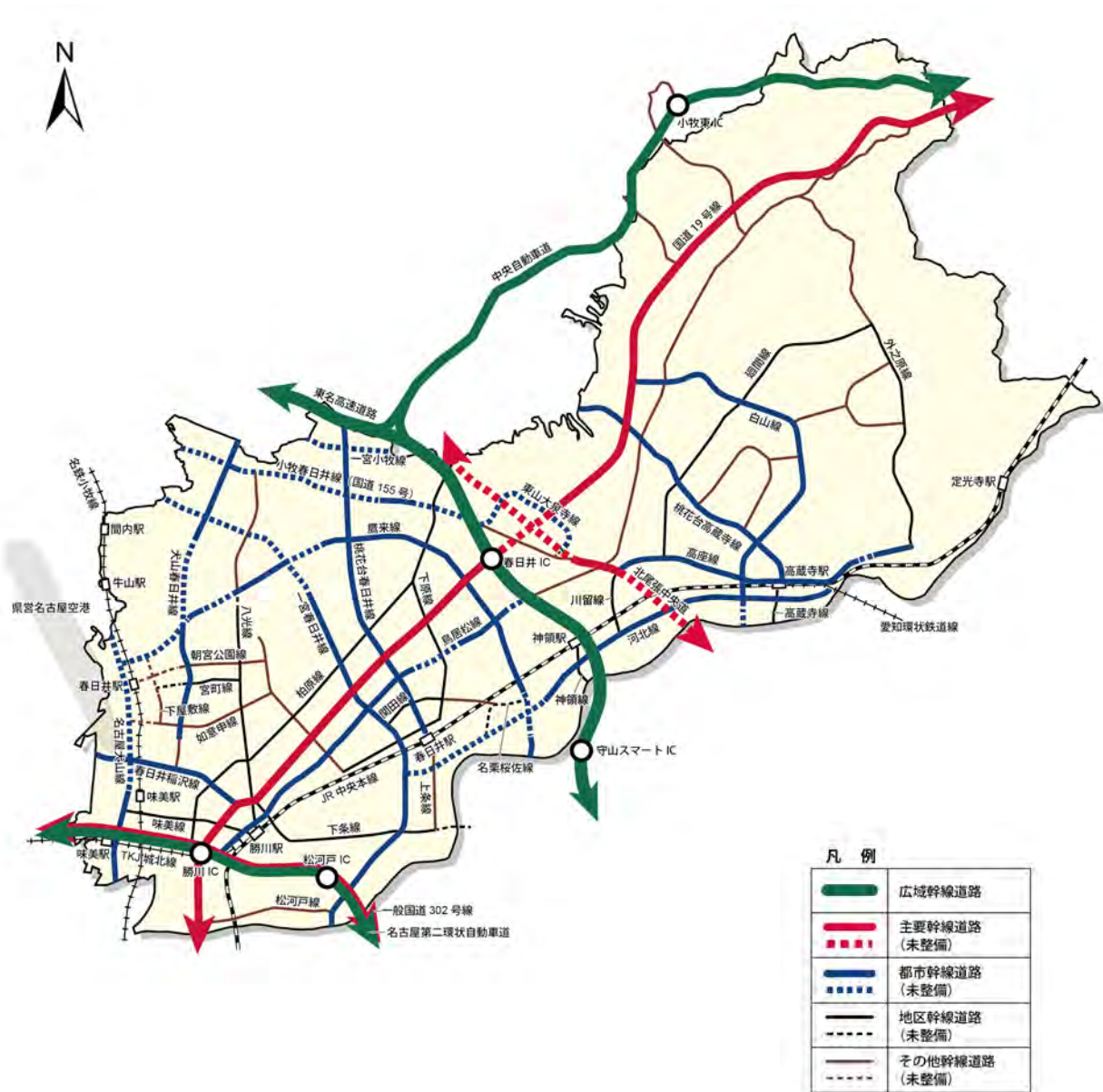
- ・春日井インターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るため、一般国道 155 号のバイパス機能を有する主要幹線道路として北尾張中央道の整備を促進します。
- ・まちの骨格となる幹線道路である河北線、一宮春日井線、鳥居松線、一宮小牧線、小牧春日井線及び犬山春日井線の整備を促進するとともに、鷹来線の整備を推進します。
- ・道路整備を取り巻く社会経済情勢の変化や未着手の道路の必要性や代替性などを検証し、都市計画道路の見直しを検討します。
- ・想定される橋梁などの道路施設の老朽化に対応するため、従来型の事後的な修繕・架替えから予防的な修繕・計画的な架替えへと円滑な方針転換を図り、橋梁などの長寿命化及び修繕・架替えにかかるコストの縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性を確保します。

#### 2 生活道路

- ・既成市街地や集落内の生活道路は、地域に密着した道路として、地域住民が主体となって取り組む活動を支援するとともに整備を検討します。

#### 3 自転車歩行者道

- ・鉄道駅周辺など自転車や歩行者が多く行き来する地域の幹線道路について、自動車交通状況を踏まえつつ、地域の回遊性と魅力の向上に向け道路空間の再配分を検討します。
- ・環境にやさしく身近な交通手段である自転車と歩行者が共存できるように、カラー舗装の利用などによる歩道の整備を検討します。また、通学路安全対策プログラムに基づき通学路の歩行環境の向上を図ります。
- ・尾張広域緑道やふれあい緑道などの緑道については、自転車や歩行者が安全で快適に移動することができるネットワークとして活用を図ります。



■道路整備図

## 2) 交通

### 4 公共交通

- ・周辺都市を結ぶ鉄道と地域の生活交通であるバスの円滑な乗換えができるよう、相互の連携を図ります。居住地と拠点間や拠点間相互の移動利便性を確保するため、基幹的公共交通のバス路線について要望に応じたサービス水準の確保・向上を図るほか、より早く、確実なバスネットワークを築けるよう、公共車両優先システム（優先レーン、優先信号制御など）の導入を検討します。
- ・基幹的公共交通のバス路線を補完する形で運行する生活交通の役割を担うバス路線については、住民の移動特性や地域の要望に応じた運行形態、効率的な運行のあり方を検討します。
- ・タクシーなどの既存の公共交通と自治会などの地域が協働して取り組む新しい仕組みづくりの導入などのほか、自動運転などの先端技術を利用した移動手手段の活用について検討します。
- ・バスの乗換え環境向上を図るため、路上駐輪場の設置やバス待ち環境の改善など、バス停周辺環境の整備を検討します。

### 5 鉄道駅及び駅前広場

- ・名鉄味美駅及び名鉄春日井駅については、関係機関と連携し、駅周辺の整備を推進します。
- ・JR高蔵寺駅駅前広場は、道路区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にする立体道路制度などによる土地の有効活用を検討します。
- ・駅周辺整備にあたっては、すべての利用者が快適に安心して利用できるよう、交通事業者と協力しながら、バリアフリー化に向けた整備を推進します。
- ・現在、駅前広場が設置されていない名鉄牛山駅及び名鉄間内駅については、将来の市街地形成に対応して、アクセス道路を含めた駅前広場の設置について調査・検討します。

### 6 駐輪場

- ・JR高蔵寺駅や名鉄春日井駅などの鉄道駅周辺については、今後の駐輪需要に対応した整備を推進します。



## (4) 公園・緑地・都市景観

### 基本的な考え方

公園については、適切な維持管理を行うとともに、民間活力の導入も視野に利用ニーズに応じた公園のリニューアル及び利活用に努めるほか、今後も土地区画整理事業に合せた計画的な公園整備を推進します。

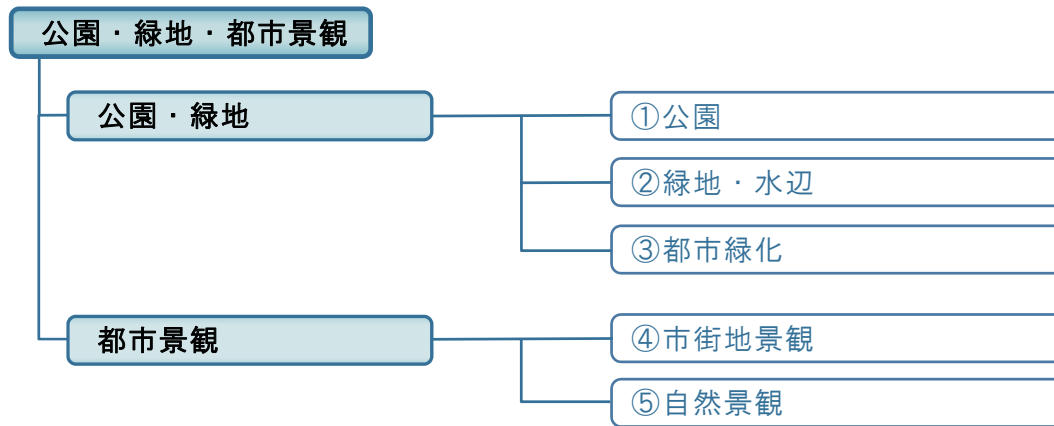
緑地については、緑地の保全や緑化の推進のための施策を掲げ、公共施設における緑化の推進や生産緑地地区の保全などに努めます。

都市景観については、平成6年（1994年）に都市景観条例を定め、本市の特性を生かした魅力と個性のある都市景観の形成を図り、市民が愛着を持ち誇りあるまちづくりを推進してきました。今後の景観政策は、社会情勢の変化や市民の価値観の変化などに柔軟な対応ができるように取り組んでいきます。

住宅地については、地域主体での地区計画の策定などにより良好な都市景観の形成を誘導するとともに、都市交流拠点は多くの人々が行き交う場所であることから質の高い市街地景観の形成に努めます。

水辺については、治水対策整備の促進とあわせ、景観や生態系に配慮しつつ自然とふれあうことのできるやすらぎと憩いの空間として整備を図ります。

### 施策の分類



### 1) 公園・緑地

#### 1 公園

- ・運動公園は、運動環境の充実を図るとともに、市民のスポーツ振興と健康増進の面をあわせ持った身近で多世代が利用しやすい施設となるよう整備を推進します。
- ・落合公園や都市緑化植物園、ふれあい農業公園などの大規模な都市公園を緑の拠点として位置づけ、自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を観賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。
- ・街区公園、近隣公園や地区公園などの地域に身近な公園については、子どもの遊び場や高齢者の憩いの場として、施行中の土地区画整理事業とあわせ整備を推進します。
- ・整備から長期間経過した公園については、利用状況や地域住民のニーズも変化していることから、遊具のリニューアルなど公園機能や配置のあり方について検討します。
- ・公園の管理は、安全で快適な利用環境の提供に向け、長寿命化計画による計画的な維持管理を推進するとともに、町内会などを含む市民活動団体との協働による効率的な維持管理を推進します。
- ・都市公園内へ子育て支援施設を設置するなど、多様な分野との連携についての検討や、公園や緑地の魅力や機能を向上させるような再編を図り、公園の質の向上を継続的に推進します。
- ・一定の地域内の複数の公園で機能を分担させるなど公園のあり方を検討し、地域の活性化に資する公園の整備を推進します。

#### 2 緑地・水辺

##### 【緑地】

- ・自然を体験できるふれあいの場を創出するため、緑地や水辺へのビオトープの導入など、環境について学ぶ場の充実を検討します。
- ・市街化区域内の生産緑地地区や市街化調整区域内の優良な農地などについては、保水機能や潤いのある緑地機能として保全に努めます。
- ・東部の森林地域は、自然環境の保全に努めます。
- ・地域の貴重な自然の生態系を守るため、指定希少野生動植物種の保護活動に努めるとともに、自然環境保全地区や自然環境ふれあい地区、外来種対策について検討します。
- ・自然や緑地の保全活動を、市民と連携して推進します。また、里山や鳥獣保護区の保全に努めるとともに、採石場などの植生回復を促進します。

- ・市街地周辺部の斜面緑地や自然的に価値の高い樹林地などの緑地は、緑豊かな環境として保全するよう誘導します。
- ・公共施設の再編と一体となった緑やオープンスペースの確保を推進します。

#### 【河川・ため池】

- ・庄内川や内津川、築水池などの河川・ため池については、市民に潤いをあたえる水辺の自然環境として保全に努めます。
- ・自然とふれあい親しめる良好な水辺環境の形成を図り、市街地及び周辺部の河川整備にあたっては、自然環境の復元、護岸の親水性や景観への配慮、残された自然環境の保全や親水施設の充実などを治水事業とあわせて促進します。

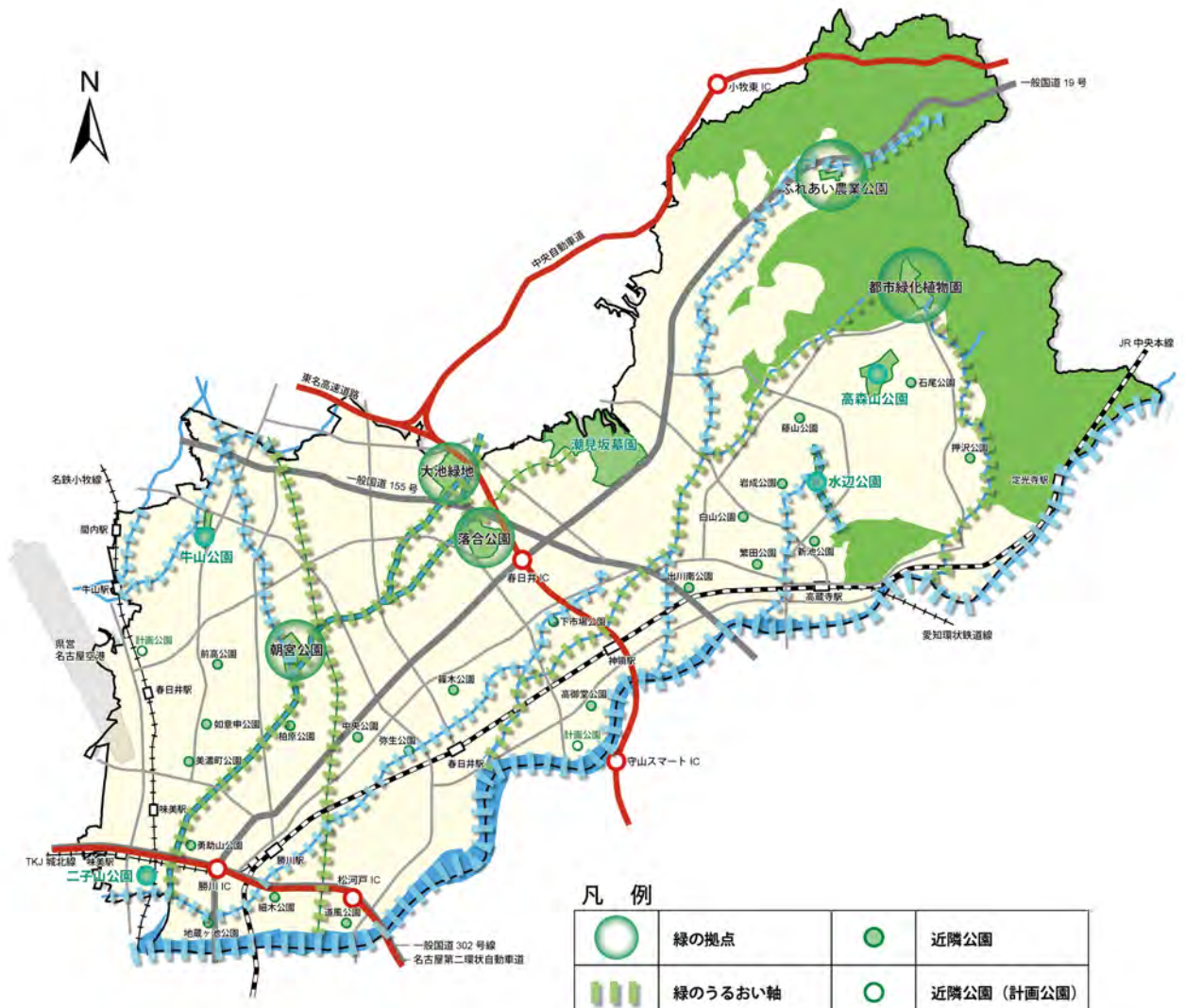
### 3 都市緑化

#### 【民有地の緑化】

- ・緑化推進の組織づくりや緑化ボランティアの育成を図り、市民による花植えや植樹などの緑化活動を促進します。
- ・緑化イベントの開催など、緑化に対する市民意識の高揚を図ります。
- ・周辺への影響の大きい大規模な工場や事業所、住宅団地などについては、緑化の推進に関する指導要領の運用及び緑地協定制度の活用などにより、適切な緑化誘導を図るとともに緑化地域の指定の必要性を検討します。

#### 【公共空間の緑化】

- ・緑豊かで潤いのある快適な環境を創出するため、土地区画整理事業などにあわせた緑道の整備や学校などの公共施設の緑化を推進します。
- ・公園樹木や既存道路の街路樹については、空間の安全性や視界の確保を図るため、必要に応じた伐採や更新による安全管理を推進します。
- ・緑地・緑道として位置づけられた河川沿いの水辺空間については、貴重なオープンスペースとして親水性や生態系の保全に配慮した緑化を行うとともに、河川敷の公園化や散策路の整備を検討します。
- ・ふれあい緑道などの緑の拠点を結ぶ緑化空間については、緑のうるおい軸として、また、災害時の避難路となる緑のネットワーク化を推進します。



■公園緑地整備図

## 2) 都市景観

### 4 市街地景観

- ・本市の玄関口となる鉄道駅周辺の市街地景観は、本市の顔となる空間であるため、違法な屋外広告物の除却、景観に関する意識啓発などを市民や事業者などと協働で行い、良好な景観形成に努めます。
- ・地域をつなぐ幹線道路や緑道では市街地と自然地を結ぶ緑のネットワークとして、地域景観の形成に努めます。
- ・建築物や工作物においては、形態、意匠、植栽など市街地景観の形成に必要な事項について、地域の調和を図り、良好な景観形成に努めます。
- ・計画的に整備されたインフラ・住宅などの既存資産の景観資源を評価し、保全及び活用の推進に努めます。

### 5 自然景観

- ・日常生活に身近な水辺を活かした水と緑の景観形成や緑と親しむことができる歩行者空間づくり、並木づくりなどの緑のネットワークの形成に努めます。
- ・市街地の眺望に潤いをもたらす東部丘陵などの自然景観を保全します。

## (5) 都市防災

### 基本的な考え方

都市化による雨水流出量の増加や局地的な豪雨などによる都市型水害対策として、雨水の流出抑制対策や調整池の整備により、浸水被害の軽減を図ります。

木造家屋が密集している既成市街地については、生活道路の拡幅などを推進するとともに、民間木造住宅の耐震化の促進や、空き家の所有者などへの適切な管理の周知など、防災機能の向上を図ります。

### 施策の分類

#### 都市防災

#### ①水害対策

#### ②地震・火災対策

### 施策の方針

## 1) 都市防災

### 1 水害対策

- ・大雨時の浸水被害の軽減のため、庄内川の堤防強化のほか、八田川など計画的な河川改修と、大山川、西行堂川及び地蔵川が含まれる新川流域の治水対策を促進します。
- ・雨水による浸水被害を抑制するため計画的に排水路や公共下水道、雨水ポンプ場などの整備を推進します。
- ・都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動などにより、雨水貯留浸透施設の設置などを促進し、市街地の一時的な保水機能の向上を図ります。
- ・調整池については、施設が有する機能の維持に向け、適切な維持管理に努めます。

### 2 地震・火災対策

- ・災害時の安全性を確保するため、避難路・避難地としての機能を有する道路・公園の整備を推進するほか、緊急輸送道路における無電柱化を検討します。
- ・災害時における最低限の生活を確保するため、上下水道などのライフラインの耐震化を推進します。
- ・将来発生が予想される南海トラフ地震などに備え、「耐震改修促進計画」に基づく建築物の耐震化を促進します。また、地震などによる火災の延焼被害の軽減を図るため、延焼遮断機能を有する都市計画道路の整備を推進します。
- ・古くからの木造住宅の多い地区などの、災害時の危険性が高い地域においては、防火地域や準防火地域の指定を検討し、建築物の不燃化を促進します。



# 第3章 地域別構想

## 1 地域区分の設定について

### (1) 地域区分設定の考え方

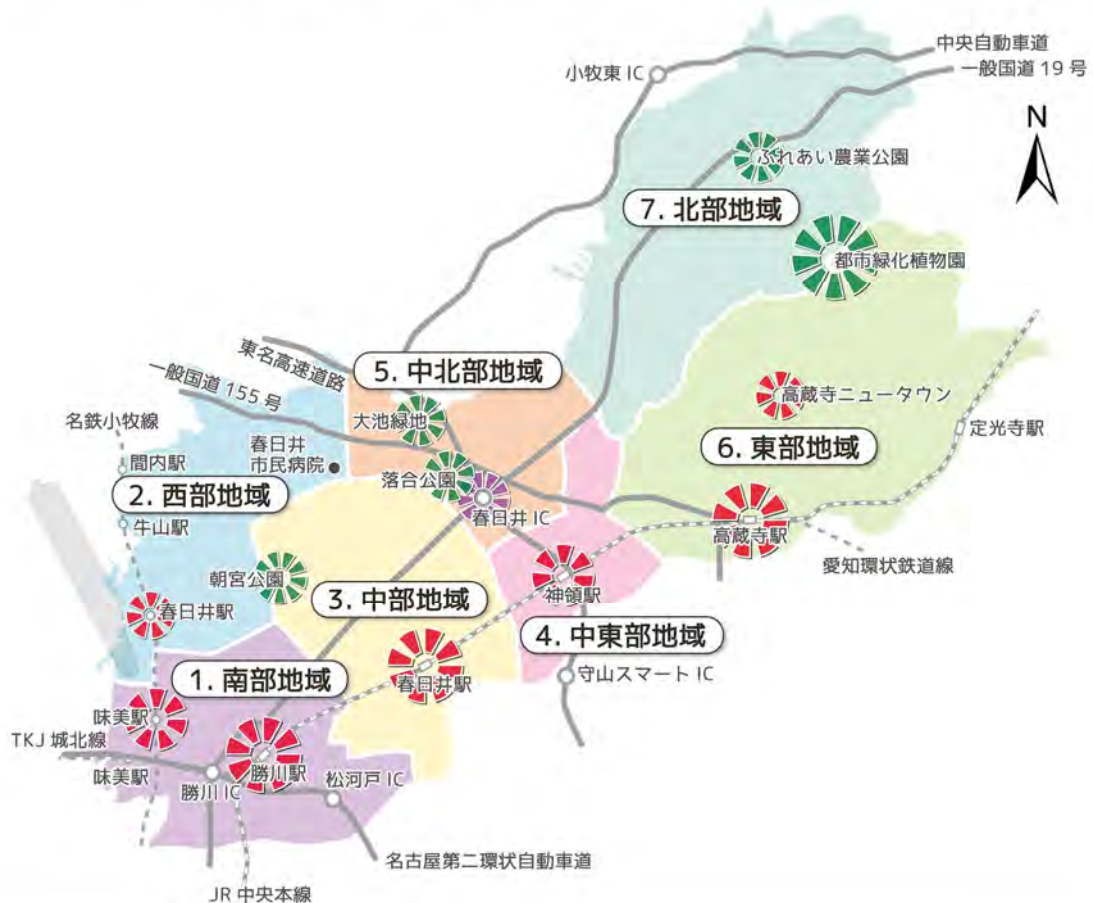
地域別構想は、全体構想で示した分野別まちづくりの方針をもとに、地域の資源や特性を踏まえながら、地域ごとのまちづくりの方針を示すものです。

そのため、地域の区分については、長い歴史のなかで育まれてきた文化や自然などの資源や、地域コミュニティの維持・向上に鑑み、地域割りを設定しました。

### (2) 地域区分の設定

地域区分の設定については、生活圏として重要な要素となるJR勝川駅、JR春日井駅、JR神領駅、JR高蔵寺駅及び名鉄味美駅、名鉄春日井駅などの都市構造上の拠点を基本としたうえで、古くからまちとして形成されてきた坂下地区及び春日井インターチェンジ周辺を中心とする地区については、それぞれを区分します。

そのうえで、具体的な地域割りについては、地形などの地理的条件、幹線道路などの交通状況、地域コミュニティの基本的な範囲となる中学校区などに配慮し、次の7地域に区分します。



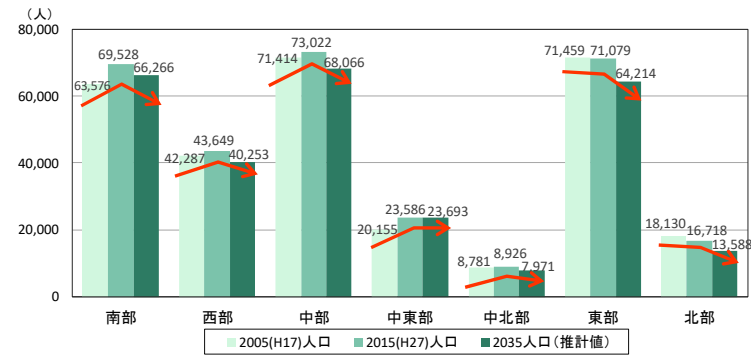


## 2 地域の現況と課題

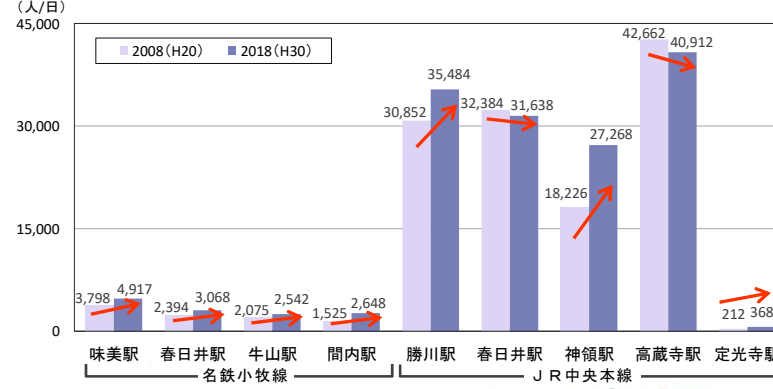
各地域における主な現況に関する特性を把握し、特性に応じて捉えるべき各地域の課題を整理します。

### 地域別現況

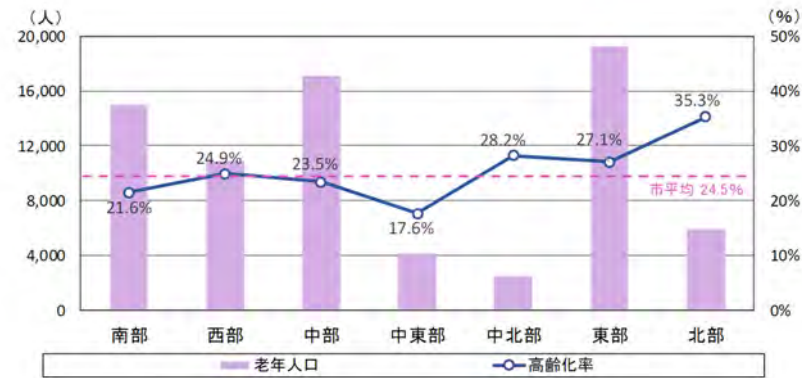
#### 人口動向



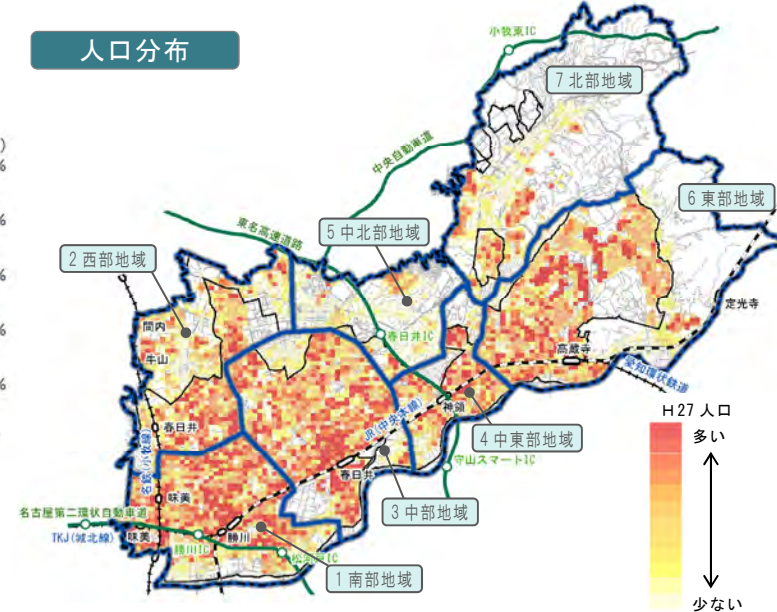
#### 主な鉄道駅の利用状況



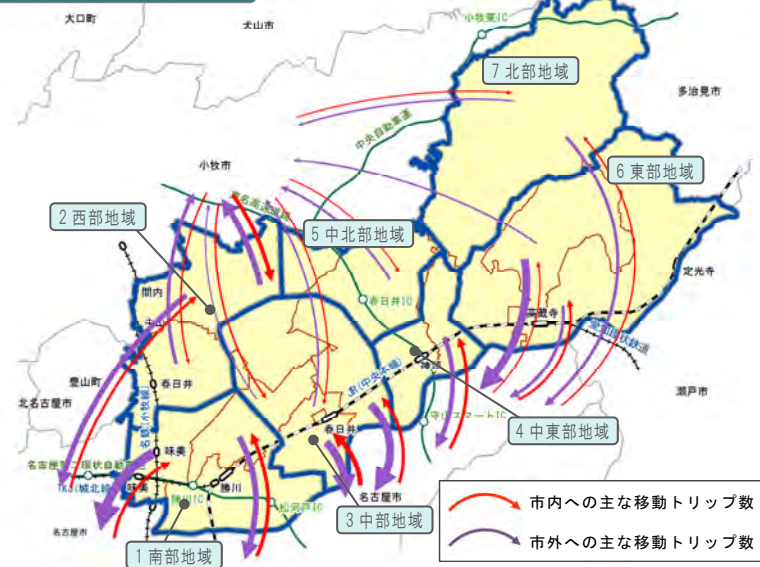
#### 老年人口と高齢化率



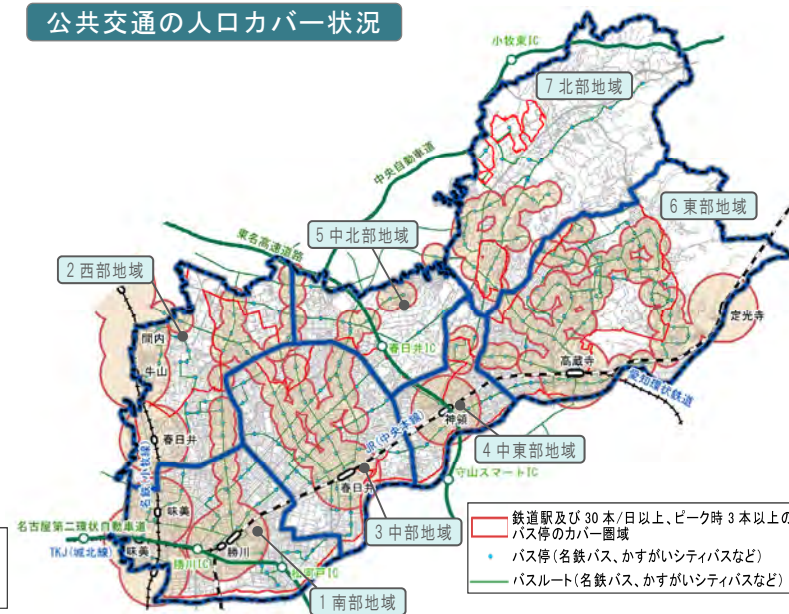
#### 人口分布



#### 日常の移動特性



#### 公共交通の人口カバー状況



### 地域の課題

#### 1 南部地域

- 昭和後期に土地区画整理事業が完了した地域も多く、道路や公園といった都市基盤が整備されているが、今後は、老朽化や空き家の増加などへの対応が必要
- 鉄道利用者数が増加傾向にあるJR勝川駅や名鉄味美駅があり、利用者にとって魅力的で利便性の高い環境の向上が必要
- 地域内に洪水による浸水想定区域が存在し、被害軽減に向けた対策が必要

#### 2 西部地域

- 市の北西部に位置し、隣接する小牧市との行き来も多い地域であることから、広域的な移動円滑化に向けた早期の基盤整備が必要
- 名鉄春日井駅周辺の人口密度が低いため、交通利便性を活かした効果的な宅地整備が必要
- 地域北東部には、春日井市民病院や総合体育館などの施設が集積しており、施設への交通利便性の確保が必要

#### 3 中部地域

- 市内で最も人口が多いが、人口の減少が予測されているほか、JR春日井駅の利用者も横ばい傾向にあるなど、低未利用地の活用などによる効果的な基盤整備が必要
- JR春日井駅の橋上駅化を契機に、本市の玄関口として、駅周辺地域の魅力向上に向けた取り組みが必要
- 地域南部において洪水による浸水想定区域が存在し、被害軽減に向けた対策が必要

#### 4 中東部地域

- 今後も人口増加が予測されているほか、JR神領駅の利用者数も増加しており、駐輪場の整備など駅利用者の利便性の向上が必要
- 地域内に洪水による浸水想定区域が存在し、被害軽減に向けた対策が必要
- 他の鉄道駅周辺と比べ公共施設が少なく、都市施設の誘導が必要

#### 5 中北部地域

- 市街化調整区域であるものの、春日井インターチェンジ周辺の広域的な交通利便性が高い地域については、産業振興に向けた効果的な土地利用が必要
- 幹線道路の日常的な渋滞の緩和に向け、幹線道路の未整備区間の整備など、新たな交通網の形成が必要
- 地域内に運行頻度の高いバス路線が少ないため、居住者の移動ニーズに応じた対応が必要

#### 6 東部地域

- 高蔵寺ニュータウンについては、下水道などのインフラ資産や共同住宅などの老朽化への対応が必要
- JR高蔵寺駅については、東の玄関口として、魅力的なにぎわいの創出に向けた都市機能の誘導が必要
- 高蔵寺ニュータウンとJR高蔵寺駅や高蔵寺ニュータウン内の移動ニーズの多様化に対応するための交通手段が必要

#### 7 北部地域

- 人口の減少や高齢化の進展が予測されていることから、空き地・空き家などの増加への対応が必要
- 地域北部の幹線道路沿道などの広域的な利便性が高い地域については、産業振興に向けた効果的な土地利用が必要
- 主要駅と既存集落を結ぶ移動利便性の確保に向けた交通手段が必要

### 3 各地域のまちづくり方針

#### (1) 各地域のまちづくり方針の構成内容

7地域に区分した地域ごとに、「まちづくりの目標」と「分野別の方針」を整理し、まちづくり方針図を示します。

#### まちづくりの目標

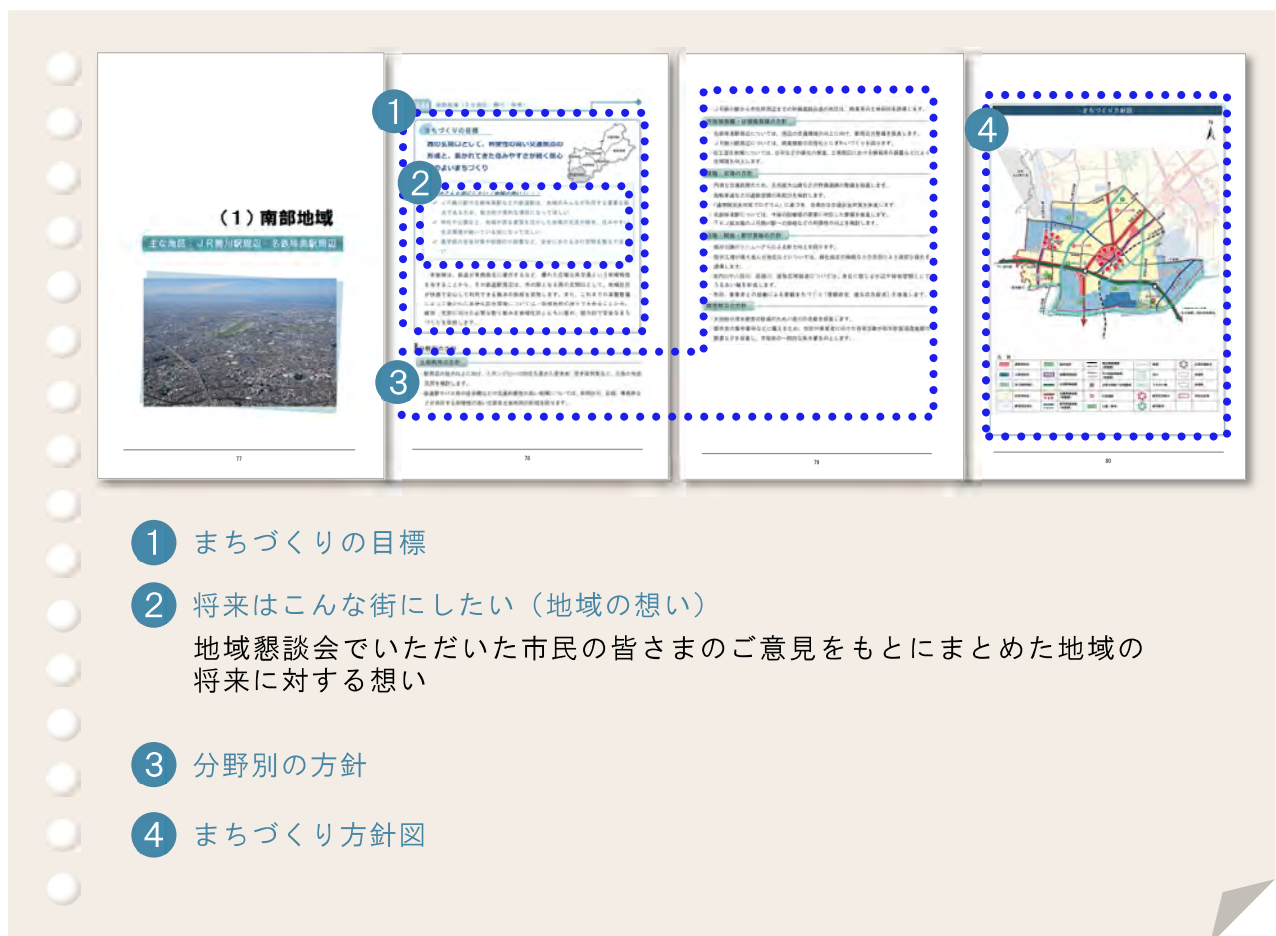
1 2

地域におけるまちづくりの目標を定めます。まちづくりの目標とは、地域が魅力あるまちになるためにどのようなまちづくりを進めていくのかという方向性を示すものです。

#### 分野別の方針

3 4

「土地利用」「市街地整備・住環境整備」「道路・交通」「公園・緑地・都市景観」「都市防災」の観点から方針を示します。



# (1) 南部地域

主な地区：JR勝川駅周辺・名鉄味美駅周辺



### まちづくりの目標

西の玄関口として、利便性の高い交通拠点の形成と、築かれてきた住みやすさが続く居心地のよいまちづくり



#### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- JR勝川駅や名鉄味美駅などの鉄道駅は、地域みんなが利用する重要な拠点であるため、魅力的で便利な場所になってほしい
- 神社や公園など、地域が誇る資源を活かした地域の交流が続き、住みやすい生活環境が続いている街になってほしい
- 通学路の安全対策や街路灯の設置など、安全に歩ける歩行空間を整えてほしい

本地域は、鉄道が東西南北に運行するなど、優れた広域公共交通という地域特性を有することから、その鉄道駅周辺は、市の顔となる西の玄関口として、地域住民が快適で安心して利用できる拠点の形成を目指します。また、これまでの基盤整備によって築かれた良好な居住環境については、地域住民の誇りでもあることから、維持・充実に向けた必要な取り組みを地域住民とともに進め、魅力的で安全なまちづくりを目指します。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・駅周辺の魅力向上に向け、スポンジ化への対応も含めた空き地・空き家対策など、土地の有効活用を検討します。
- ・鉄道駅やバス停の徒歩圏などの交通利便性の高い地域については、共同住宅、店舗、事務所などが共存する利便性の高い住居系土地利用の形成を図ります。

- ・ J R勝川駅から市役所周辺までの幹線道路沿道の地区は、商業系の土地利用を誘導します。

### 市街地整備・住環境整備の方針

- ・ 名鉄味美駅周辺については、周辺の交通環境の向上に向け、駅周辺の整備を推進します。
- ・ J R勝川駅周辺については、商業機能の活性化とにぎわいづくりを図ります。
- ・ 住工混在地域については、住宅などの緑化の推進、工場周辺における植栽帯の設置などにより住環境を向上します。

### 道路・交通の方針

- ・ 円滑な交通処理のため、名古屋犬山線などの幹線道路の整備を促進します。
- ・ 自転車道などの道路空間の再配分を検討します。
- ・ 「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・ 名鉄味美駅については、今後の駐輪場の需要に対応した整備を推進します。
- ・ T K J城北線の J R勝川駅への接続などの利便性の向上を検討します。

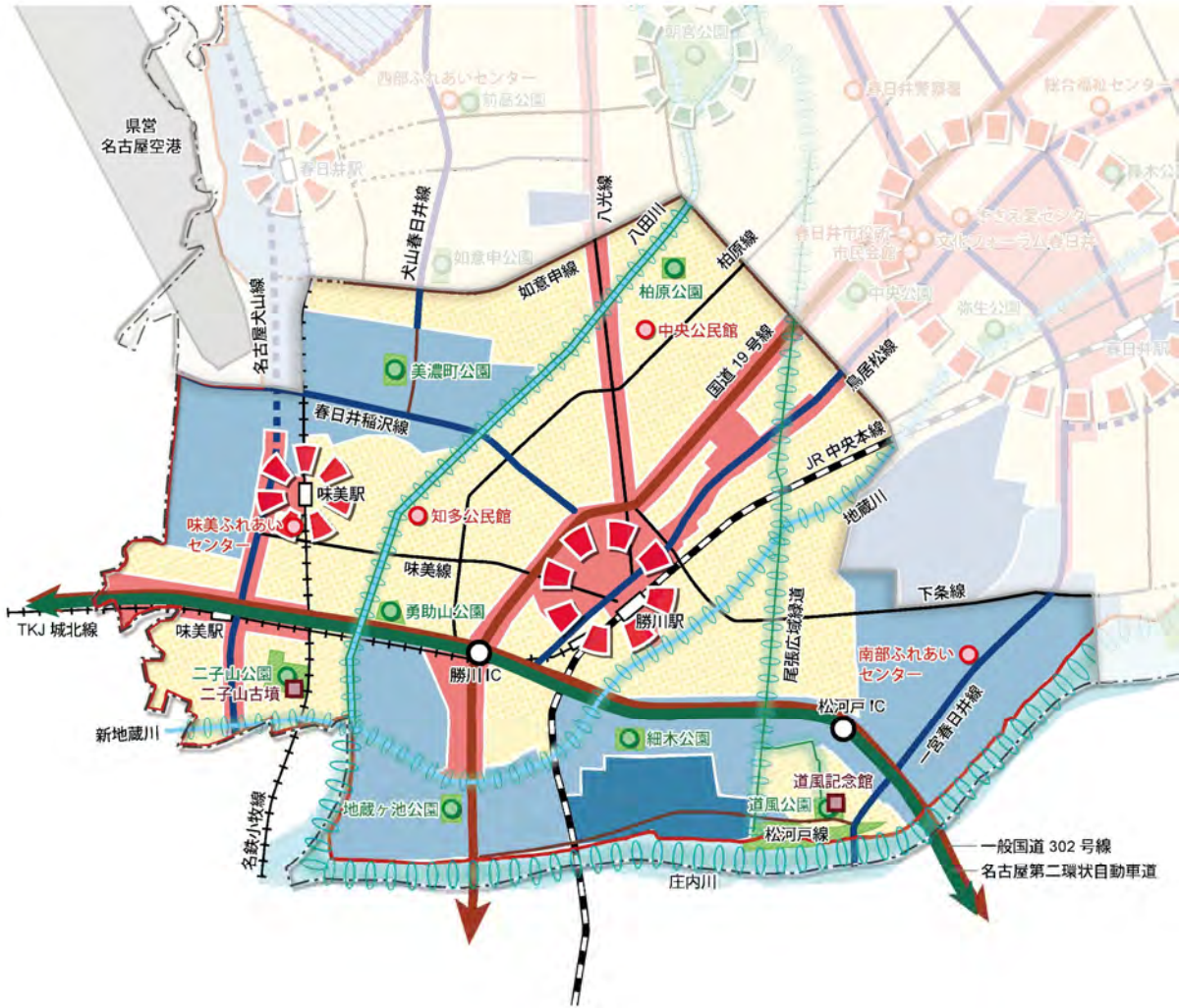
### 公園・緑地・都市景観の方針

- ・ 既存公園のリニューアルによる魅力向上を図ります。
- ・ 既存工場が建ち並んだ地区などについては、緑化協定の締結などの活用により適切な緑化を誘導します。
- ・ 庄内川や八田川、地蔵川、尾張広域緑道については、身近に感じる水辺や緑地空間としてうるおい軸を形成します。
- ・ 市民、事業者との協働による景観まちづくり（景観啓発、違反広告除去）を推進します。

### 都市防災の方針

- ・ 大雨時の浸水被害の軽減のため八田川の改修を促進します。
- ・ 都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動や雨水貯留浸透施設の設置などを促進し、市街地の一時的な保水量を向上します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

## (2) 西部地域

主な地区：名鉄春日井駅周辺・牛山・鷹来



### まちづくりの目標

名鉄小牧線の交通利便性を活かしつつ、文化が交流を生み、人と人の繋がりが感じられる明るく・やさしいまちづくり



#### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- 名鉄春日井駅などの鉄道駅は、地域みんなが利用する重要な拠点であるため、安全で安心して利用できる場所になってほしい
- 子どもやお年寄りなど、自動車に乗れない人でもバスなどで移動できる便利な交通環境が整っている街になってほしい
- 農地や公園などの身近に感じられる緑や、地域に根づく伝統・文化を重んじ、それら資源を活用して交流が盛んな街になってほしい

本地域は、地域西側に鉄道が運行し、名古屋方面や小牧方面など周辺都市へのアクセス性に優れた地域であることから、その中心となる鉄道駅については、地域のニーズに応じた利用しやすい拠点形成を目指します。また、日常生活に潤いを与えてきた豊かな自然についてはこれからも保全に努めつつ、生活にやすらぎをもたらす資源として活用を図ります。地域住民の誇りである伝統・文化は、地域コミュニティを守る重要な要素として、持続的な取り組みを目指します。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・名鉄春日井駅周辺については、都市機能の誘導を図るとともに高度利用化を促進します。
- ・県営名古屋空港周辺は航空宇宙産業などの先端産業の集積を高める工業系市街地の形成を促進します。
- ・産業集積が進んでいる上田楽地区や四ツ家地区周辺においては、周辺の生活環境へ配慮しつつ、産業系の土地利用の促進を図ります。
- ・周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて用途転換や用途純化を検討します。



## 市街地整備・住環境整備の方針

- ・西部第一土地区画整理事業及び西部第二土地区画整理事業を促進し、良好な住環境を形成します。
- ・名鉄春日井駅については、駅舎のバリアフリー化を図るとともに駅前広場や駅へのアクセス道路の整備及び東西の駅前広場の行き来の確保など、利用しやすい交通結節点として機能を強化します。
- ・街づくり支援制度などにより、地域の生活環境を良くするため市民が主体となって取り組む活動を支援します。

## 道路・交通の方針

- ・地域間の円滑な交通処理のため、一宮春日井線、一宮小牧線及び犬山春日井線などの整備を推進します。
- ・周辺地域の利便性の向上を図る道路として鷹来線の整備を推進します。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・名鉄春日井駅駅前広場については、駅舎の再整備にあわせ、駅周辺の魅力を高めるための空間の確保に努めます。
- ・現在、駅前広場が設置されていない名鉄牛山駅及び名鉄間内駅東口周辺については、将来の市街地形成に向けたアクセス道路の整備や駅前広場の設置について調査・検討します。
- ・生活交通は住民の移動特性に応じたコミュニティバスの路線変更や新たな交通体系を検討します。

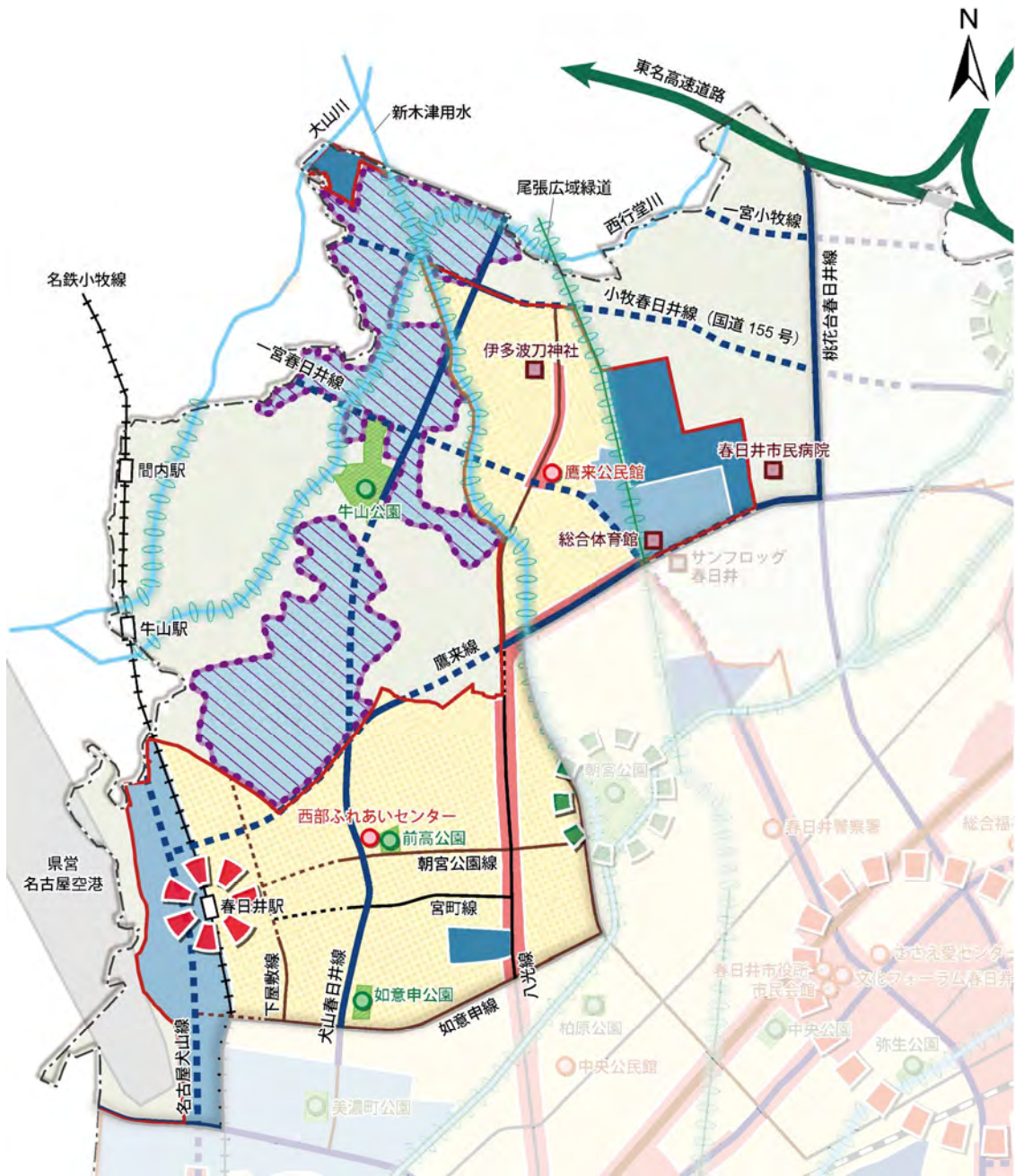
## 公園・緑地・都市景観の方針

- ・西部第一土地区画整理事業及び西部第二土地区画整理事業により地域の交流を促進する都市公園の整備を推進します。
- ・工業地における敷地内及び壁面など、緑化による景観の形成を図ります。
- ・西行堂川や尾張広域緑道については、身近に感じる水辺や緑地空間としてうるおい軸を形成します。
- ・名鉄春日井駅については、都市交流拠点として、地域の顔となる景観を形成します。
- ・市民、事業者との協働による景観まちづくり（景観啓発、違反広告除却）を推進します。

## 都市防災の方針

- ・西部第一土地区画整理事業及び西部第二土地区画整理事業が進められている地区においては、雨水幹線や調整池の整備などにより浸水対策を図ります。
- ・既存の集落地においては、緊急車両の通行の妨げとなる狭あいな道路について、街づくり支援制度などを活用し、解消を目指します。
- ・都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動や雨水貯留浸透施設の設置などを促進します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

## (3) 中部地域

主な地区：市役所・JR春日井駅周辺



### まちづくりの目標

本市の中心的な拠点として多様な都市機能が  
集積する利便性の高い基盤づくりと、人とま  
ちの好循環による魅力的なまちなかづくり



#### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- JR春日井駅は、多くの人々が行き交う中心的な拠点であるため、魅力的で回遊したくなる場所になってほしい
- 一部の地域では、空き地・空き家が増加しているため、まちづくりと一体的な活用を図ることで、地域に新たな魅力をつくっていききたい
- 庄内川や内津川、八田川などの河川沿い地域は、基盤整備により防災対策を進めるほか、住民の防災意識を高める取り組みを進めたい

本地域は、JR春日井駅周辺から市役所周辺を中心に昔から業務・商業の中心部として栄えてきた歴史がある一方で、古くからの建物や空き地などが点在しつつあることから、それら資源の効果的な活用により、人々が交流し、地域の魅力と活気があふれるまちづくりを目指します。また、JR春日井駅より南側地域や熊野桜佐地区は、東西軸の円滑化や防災性の向上にもつながる面的な基盤整備の推進により、安心して暮らせるまちづくりを目指します。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・ JR春日井駅周辺の生活利便性の高いエリアは、その利便性を活かした人口の集積や都市機能の誘導を図る地域として市街地の形成を検討します。
- ・ 市役所周辺においては、公共施設を含め公園・緑地の機能と配置のあり方を検討し、市の中心にふさわしい緑豊かなにぎわいのある空間を形成します。
- ・ 都市交流拠点であるJR春日井駅周辺から市役所周辺については、行政、文化施設や商業施設などの集積を図るとともに、高度利用化を促進します。

- ・駅周辺の魅力向上に向け、スポンジ化への対応も含めた空き地・空き家対策など、土地の有効活用を検討します。

### 市街地整備・住環境整備の方針

- ・ＪＲ春日井駅周辺は、高度利用の促進に向けた市街地再開発事業を促進します。
- ・八事地区や浅山地区など相当期間未着手になっている土地区画整理事業の施行区域については見直しを検討します。
- ・熊野桜佐地区については、良好な住宅地の形成を目指して、土地区画整理事業を促進します。
- ・ＪＲ春日井駅は複数の交通手段の連携のための交通結節点の機能を強化します。
- ・ＪＲ春日井駅から鳥居松周辺については、商業機能の活性化とにぎわいづくりを図ります。

### 道路・交通の方針

- ・地域間の円滑な交通処理のため、河北線の整備を促進します。
- ・守山スマートインターチェンジへの接続性の向上や地域間を結ぶ道路として、下条線の整備を検討します。
- ・熊野桜佐地区とＪＲ春日井駅を結ぶ歩行者・自転車の利用空間のネットワーク化を検討します。
- ・自転車道など道路空間の再配分を検討します。
- ・歩行者交通安全確保のため、鳥居松線の整備を促進します。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・ＪＲ春日井駅駅前広場については、駅周辺整備にあわせ、駅周辺の魅力を高めるための空間の確保に努めます。

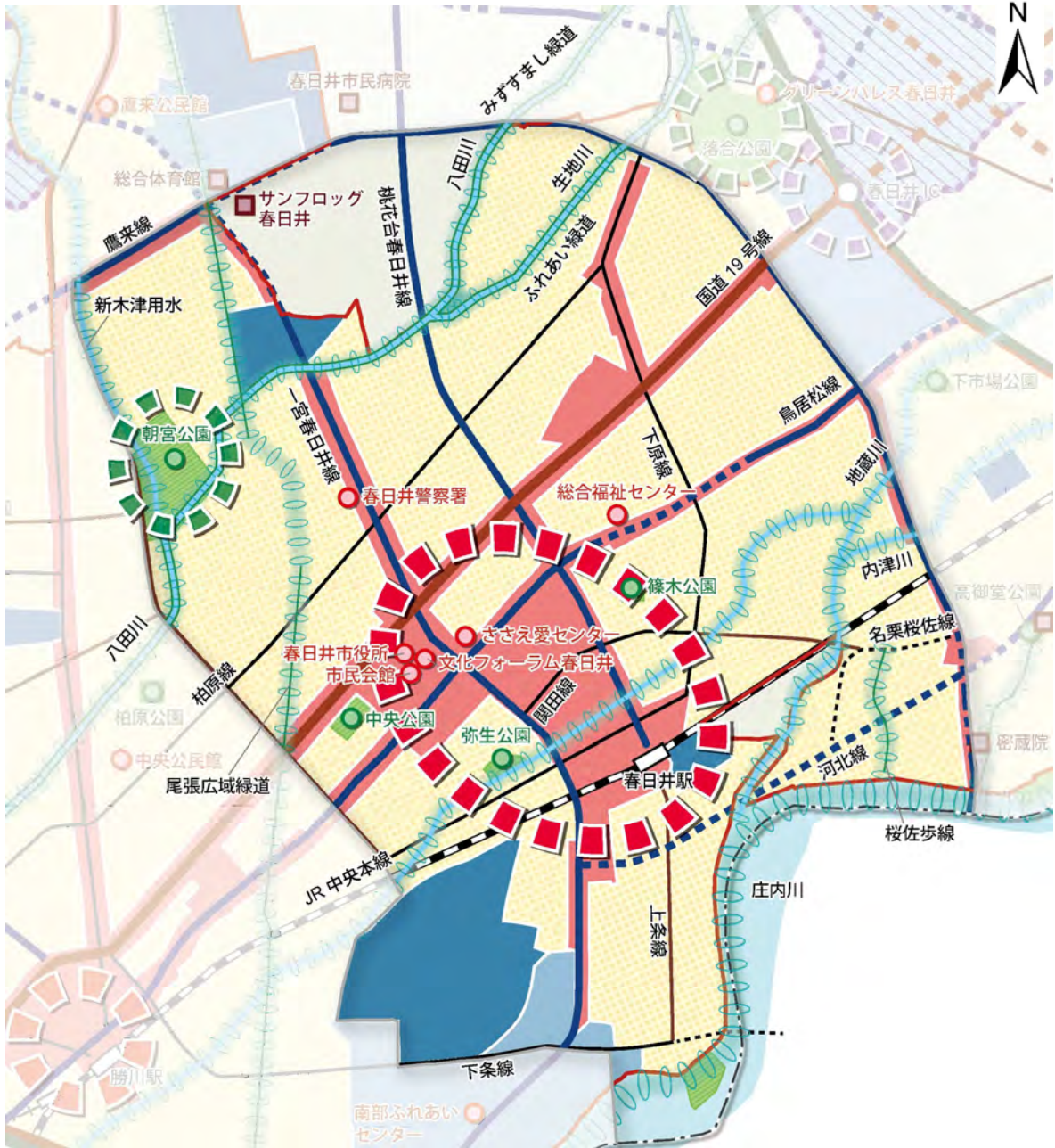
### 公園・緑地・都市景観の方針

- ・朝宮公園は、「文化・スポーツ都市」としてふさわしい多目的総合運動広場（陸上競技場）などを有する屋外スポーツ施設の拠点として整備し、近隣のスポーツ施設と連携して市民のスポーツ振興と健康増進を図るとともに、防災機能の拡充を推進します。
- ・工業地における敷地内及び壁面など、緑化による景観の形成を図ります。
- ・ＪＲ春日井駅周辺は、市役所にアクセスする市の玄関口としてふさわしいシンボル性のある市街地景観を形成します。
- ・下街道など地域の資源を活かした地域デザインを住民や事業者が主体的に考えることなどを支援し、個性ある景観形成を促進します。
- ・市民、事業者との協働による景観まちづくり（景観啓発、違反広告除去）を推進します。

### 都市防災の方針

- ・防災公園など災害応急対策施設の整備を検討します。
- ・公共下水道の整備に合わせ、雨水幹線などの整備により浸水対策を図ります。
- ・都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動や雨水貯留浸透施設の設置などを促進します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

# (4) 中東部地域

主な地区：JR神領駅周辺



#### (4) 中東部地域（主な地区：JR神領駅周辺）

##### まちづくりの目標

**JR神領駅を中心に交通アクセスが整い、中部大学との共生により、多世代の交流がまちに活気を生み出す、暮らしたくなるまちづくり**



##### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- 地域内に中部大学が立地している強みを活かし、地域住民と学生が助け合いながら共生できる、活気あふれる住宅地になってほしい
- 川沿いの親水空間や緑道などの身近に感じられる自然は、良好な住環境を形成している重要な要素となっているため、しっかり保全していくべき
- 通学路や公園の安全性を高めるなど、子育て世代が安心して暮らせる環境を築いていきたい

本地域は、JR神領駅の利用者が近年大幅に増加しているなど、市内でも住宅地としての潜在的な需要が高い地域であることから、良好で計画的な街並みの形成を図り、今後も子育て世代が住みたくなる魅力的なまちづくりを目指します。また、地域内の東西方向の交通円滑化や地域南部の防災強化に向け、必要となる基盤整備を図るほか、若者の活力を地域に取り組むことで、地域コミュニティの維持・充実を目指します。

#### 分野別の方針

##### 土地利用の方針

- ・ JR神領駅周辺については、駐輪場などの施設の充実を図るほか、都市交流拠点としてふさわしい商業機能などを誘導するとともに、高度利用化を促進します。
- ・ JR神領駅周辺については、その利便性を活かした人口の集積や都市機能の誘導を図る地域として市街地の形成を検討します。



## 市街地整備・住環境整備の方針

- ・熊野桜佐地区については、良好な住宅地の形成を目指して、土地区画整理事業を促進します。
- ・産学官の連携と強化を図りつつ、既存の大学、高等学校などと地域が交流する文化のまちを形成します。

## 道路・交通の方針

- ・守山スマートインターチェンジへの接続性の向上や円滑な交通処理のため、河北線や北尾張中央道などの整備を促進します。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・鉄道駅の利便性向上に向け、JR神領駅周辺の自転車の利用状況に応じた適切な駐輪場整備を推進します。
- ・生活交通は住民の移動特性に応じたコミュニティバスの路線変更や新たな交通体系を検討します。

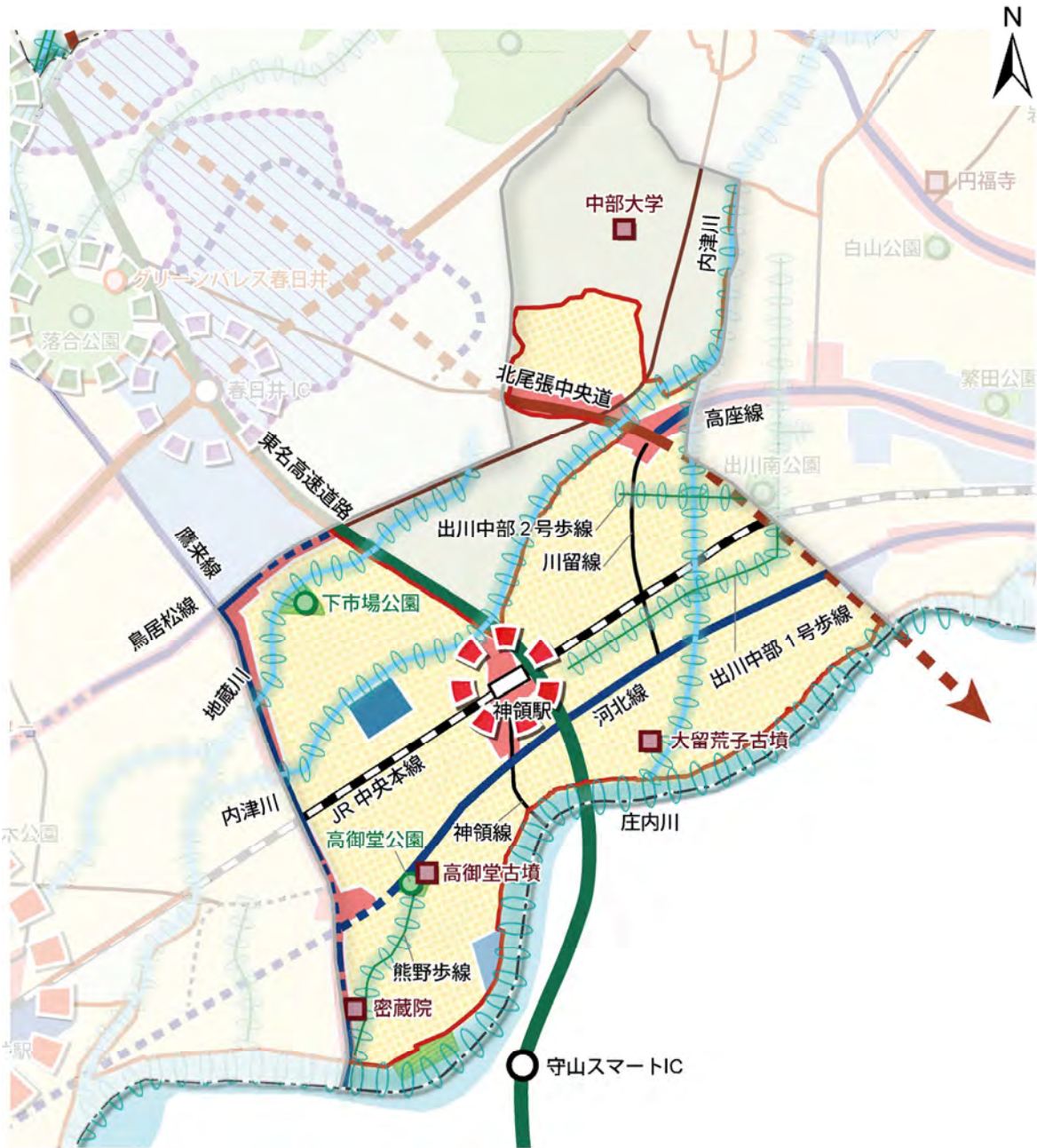
## 公園・緑地・都市景観の方針

- ・熊野桜佐土地区画整理事業により地域の交流を促進する都市公園の整備を推進します。
- ・既存公園のリニューアルによる魅力を向上します。
- ・高御堂古墳や密蔵院などは、地域の歴史資源として保全します。
- ・熊野桜佐地区については、緑道として熊野歩線の整備を促進し、良好な生活環境を形成します。
- ・地域内を流れる庄内川については、貴重なオープンスペースとして、自然環境に配慮しながら、レクリエーションの場としての活用を検討します。
- ・市民、事業者との協働による景観まちづくり（景観啓発、違反広告除却）を推進します。

## 都市防災の方針

- ・土地区画整理事業が進められている熊野桜佐地区においては、雨水幹線や調整池の整備などにより浸水対策を図ります。また、外水対策として庄内川の堤防の強化を促進します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

# (5) 中北部地域

主な地区：春日井インターチェンジ周辺



## (5) 中北部地域（主な地区：春日井インターチェンジ周辺）

### まちづくりの目標

農地や緑道など、身近にふれあえる自然を保全しつつ、優れた広域交通網を活かした産業振興により、活力を創生するまちづくり



### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- 身近に広がる農地やふれあい緑道などの自然豊かな環境は、この地域の誇れる資源として守っていききたい
- 一般国道 155 号をはじめ、日常的に渋滞する幹線道路の交通円滑化を図り、安全で快適な交通環境を整えてほしい
- 高齢化が進むなか、自動車に乗れない住民でも安心して鉄道駅や主な施設まで行き来できる交通手段が確保された街になってほしい

本地域は、広域交通拠点である春日井インターチェンジを有していることから、優れた広域交通網を活かした産業振興を図るための、戦略的な産業基盤の創出を目指します。また、慢性的な交通集中の緩和に向けては、バイパス機能を有する新たな幹線道路網の構築を目指します。一方で、本地域に残る豊かな自然は、地域住民に潤いややすらぎを与える重要な資源であることから、適切な保全に努めます。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・広域交通拠点である春日井インターチェンジ周辺においては、インターチェンジへのアクセス利便性や北尾張中央道の整備にあわせ、工場や観光施設などの産業系土地利用の誘導を図ります。
- ・周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて用途転換や用途純化を検討します。

### 市街地整備・住環境整備の方針

- ・一般国道 19 号以東の既存の集落地においては地区計画などを活用し、住環境の維持保全を図ります。

## 道路・交通の方針

---

- ・春日井インターチェンジ周辺においては、渋滞解消やアクセス利便性の強化を図るため、北尾張中央道の整備の促進や東山大泉寺線などの整備を推進します。
- ・地域交通の円滑化のため、一宮小牧線の整備を促進します。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・生活交通は住民の移動特性に応じたコミュニティバスの路線変更や新たな交通体系を検討します。

## 公園・緑地・都市景観の方針

---

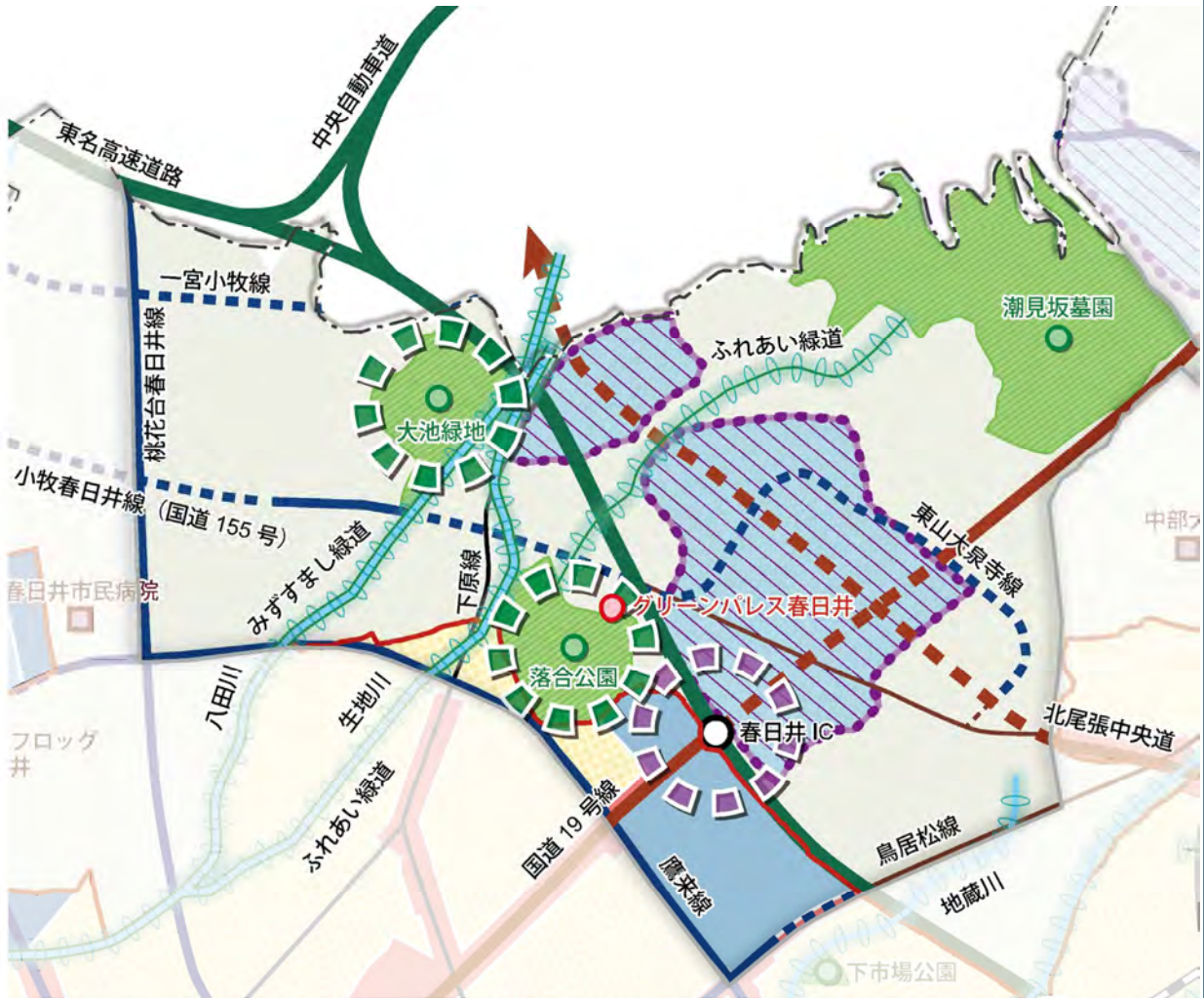
- ・落合公園や大池緑地など緑の拠点を結ぶネットワークとして、みずすまし緑道やふれあい緑道の整備を促進するとともに、緑の拠点の周辺にスポーツや健康づくりの機能の充実を検討します。
- ・既存公園のリニューアルによる魅力向上を図ります。
- ・工業地における敷地内及び壁面など、緑化による景観の形成を図ります。

## 都市防災の方針

---

- ・既存の集落地においては、緊急車両の通行の妨げとなる狭い道路について、街づくり支援制度などを活用し、解消を目指します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

## (6) 東部地域

主な地区：JR高蔵寺駅周辺・高蔵寺ニュータウン



### まちづくりの目標

緑豊かな自然が残り、多世代の交流が生まれ、  
人と資源の好循環による、暮らし続けたくなる  
まちづくり



#### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- 緑が豊かで公園も多く、自然が身近に感じられる環境は、次世代へ向けて守り受け継いでいくべき本地域の資源だと思う
- 今後増加が懸念される空き地や空き家は、地域のコミュニティを創出する場として転換を図りたい
- JR高蔵寺駅周辺の活性化を図るとともに、バスの拡充や自転車道の整備など交通環境が整った街になってほしい

本地域は、リ・ニュータウン計画と連携し、子どもたちが多世代に見守られながら育ち、高齢者が安心して暮らし、行きたい場所へは安心して行くことができる移動環境が整っている、そんな住環境を創出し、効率的な居住の循環による持続可能な地域の形成を目指します。JR高蔵寺駅周辺については、周辺の世代変化に伴うニーズの多様化へ対応するため、交通結節機能の改善や都市機能の誘導などを図り、快適で魅力的な拠点の形成を目指します。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・段階的に土地利用の転換を進め、地区の変化に応じた継続的なまちの発展を目指します。
- ・JR高蔵寺駅周辺は、都市交流拠点として都市機能の誘導を図るとともに高度利用化を促進します。
- ・駅周辺の魅力向上に向け、スポンジ化への対応も含めた空き地・空き家対策など、土地の有効活用を検討します。
- ・高蔵寺ニュータウンやJR高蔵寺駅周辺の商業地については、地域の生活を支える商業機能の充実を図ります。



- ・高蔵寺ニュータウンの住宅地については、リノベーションによる付加価値の高い住宅の提供や、低層住宅地としての土地利用を図るなど、多世代の共生や多様なライフスタイルにあわせた、住宅供給や流通を促進します。

### 市街地整備・住環境整備の方針

- ・JR高蔵寺駅周辺については、多世代にやさしい都市交流拠点として、駅前広場の利便性や安全性の向上を図るため、機能の見直しや立体道路制度などによる土地の有効活用を検討します。
- ・旧西藤山台小学校施設については、民間活用による生活利便施設などの整備を推進します。
- ・持続可能なまちづくりとして都市再生推進法と連携した地域の活性化に努めます。
- ・産学官の連携と強化を図りつつ、既存の大学、高等学校などと地域が交流する文化のまちを形成します。

### 道路・交通の方針

- ・地域間の交流を促進する高座線の全面開通を目指します。
- ・長期未着手の都市計画道路の必要性を検証し、計画の見直しを図ります。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・ラストマイル自動運転など、先進技術による快適なまちづくりを目指し、様々なプロジェクトを推進します。
- ・より早く、確実なバスネットワークを築けるよう、公共車両優先システム（優先レーン、優先信号制御など）の導入を検討します。

### 公園・緑地・都市景観の方針

- ・高森山周辺については、公園や緑地を活用し、ウォーキングなどのスポーツ・健康づくり機能の充実を図ります。
- ・自然環境に配慮しながら、市民が自然と親しめる場として、東海自然歩道などの活用を促進します。
- ・地域内を流れる庄内川については、貴重なオープンスペースとして、レクリエーションの場や散策路としての活用を検討します。
- ・東部丘陵については、地域住民の生活に身近な里山として、森林の適正な整備による保全を図ります。
- ・市民、事業者との協働による景観まちづくり（景観啓発、違反広告除去）を推進します。

### 都市防災の方針

- ・土砂災害警戒区域など土砂災害のリスクが高い地域については、土砂災害ハザードマップの周知を図るなど、住民生活の安全確保に努めます。
- ・既存の集落地においては、緊急車両の通行の妨げとなる狭あいな道路について、街づくり支援制度などを活用し、解消を目指します。

# まちづくり方針図



## 凡例

|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |

# (7) 北部地域

主な地区：坂下



### まちづくりの目標

恵まれた広域交通網を活かした産業の振興  
と、豊かな自然を体感できる空間の創出によ  
り、活力と交流が生まれるまちづくり



#### 将来はこんな街にしたい（地域の想い）・・・

- ☞ 最寄りの駅であるJR高蔵寺駅や病院などへ行き来できるコミュニティバスの運行が充実した地域になってほしい
- ☞ 地域に広がる農地は、誇れる資源として有効に活用し続けられるよう、担い手の確保や、地域で守っていく取り組みを進めていきたい
- ☞ 神社や神事など、地域が誇る伝統文化は、地域のコミュニティ維持にもつながるため、行政との協働により守っていきたい

本地域の北側は、小牧東インターチェンジと一般国道19号に挟まれ、優れた広域交通網を有していることから、そのポテンシャルを活かした産業振興に向け、計画的な基盤整備を図ります。そのほかの地域に広がる豊かな自然は、体験できる自然としての活用を図り、新たな交流が地域に活気を生み出すまちづくりを目指します。また、安心して暮らせる住環境の確保に向け、駅や主要な施設へ行き来できる交通環境の提供を目指します。

## 分野別の方針

### 土地利用の方針

- ・坂下地区の商業地については、地域の生活を支える商業機能としての維持を図ります。
- ・一般国道19号沿いに位置づけた産業誘導ゾーンについては、周辺の自然や住環境への配慮と調和を図ります。また、都市活力の増進や地域活性化を目的とした良好な工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地区計画などにより、これを許容していきます。
- ・優良な農地については保全を図ります。

- ・都市緑化植物園や少年自然の家などを含む自然公園に指定された区域は、身近で貴重な自然環境として宅地開発を抑制するとともに、東海自然歩道などを活用して、市民が自然を楽しむことができる場としての活用を図ります。

### 市街地整備・住環境整備の方針

- ・地区計画などを活用し、生活利便性や地域コミュニティの維持を図ります。
- ・街づくり支援制度などにより、地域の生活環境を良くするため市民が主体となって取り組む活動を支援します。

### 道路・交通の方針

- ・地域内の生活道路の安全性向上に向けたカラー舗装などの交通安全対策を検討します。
- ・「通学路安全対策プログラム」に基づき、効果的な交通安全対策を推進します。
- ・生活交通は住民の移動特性に応じたコミュニティバスの路線変更や新たな交通体系を検討します。

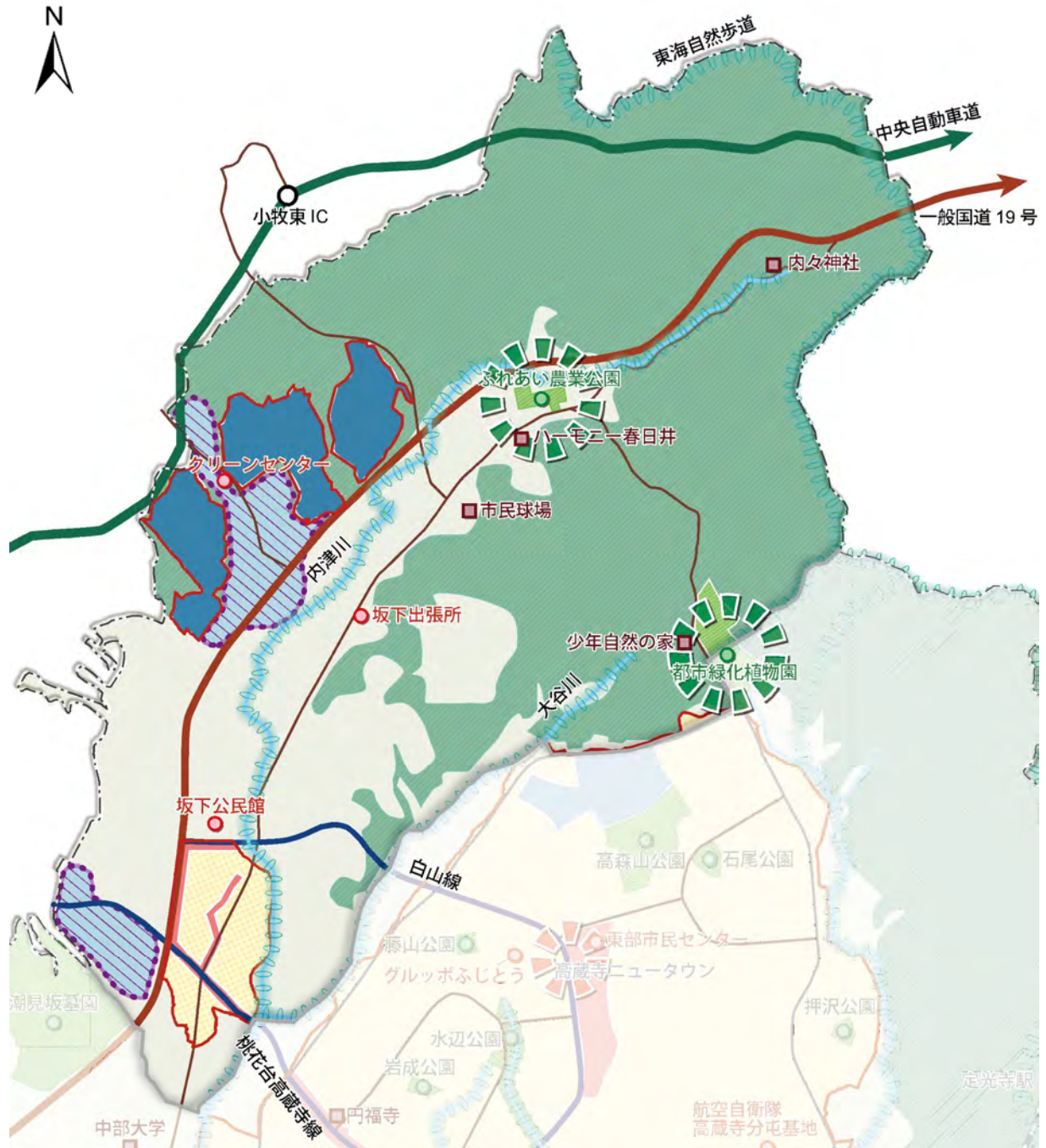
### 公園・緑地・都市景観の方針

- ・ふれあい農業公園については、市民が農に親しみ、地域に活力と交流を生み出す拠点として、利活用を図ります。
- ・都市緑化植物園周辺については、緑の拠点として充実を図ります。
- ・工業地における敷地内及び壁面など、緑化による景観の形成を図ります。
- ・市民が自然と親しめる場として、東海自然歩道などの活用を促進します。
- ・東部丘陵の自然景観をより魅力的なものにするため、採石場の緑化を促進します。
- ・東部丘陵については、地域住民の生活に密着した里山であり、森林の適正な整備により保全します。
- ・内々神社や下街道などの地域の資源を活かした地域デザインを住民や事業者が主体的に考えることなどを支援し、個性ある景観形成を促進します。

### 都市防災の方針

- ・土砂災害警戒区域など土砂災害のリスクが高い地域については、土砂災害ハザードマップの周知を図るなど、住民生活の安全確保に努めます。
- ・都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動や雨水貯留浸透施設の設置などを促進します。

# まちづくり方針図



|  |        |  |                 |  |                  |  |        |  |        |
|--|--------|--|-----------------|--|------------------|--|--------|--|--------|
|  | 商業系地区  |  | 森林地区            |  | 地区幹線道路<br>(未整備)  |  | 緑道     |  | 広域交通拠点 |
|  | 工業系地区  |  | 産業誘導地区          |  | その他幹線道路<br>(未整備) |  | 河川     |  | 地域界    |
|  | 住工調和地区 |  | 広域幹線道路          |  | 主要な施設・地域資源       |  | うるおい軸  |  | 市域界    |
|  | 住居系地区  |  | 主要幹線道路<br>(未整備) |  | 行政施設             |  | 都市交流拠点 |  | 市街化区域  |
|  | 農住共生地区 |  | 都市幹線道路<br>(未整備) |  | 公園・緑地            |  | 緑の拠点   |  |        |



## 第4章 まちづくり推進方針

### 1 市民、事業者及び行政の協働によるまちづくり

地域の特性を活かしたまちづくりを進めるため、市民が関心を持ち、積極的な参画によるまちづくりの取り組みを行っていくことが求められています。

このため、まちづくりにおける情報提供や活動団体への支援を積極的に行い、市民、事業者及び行政の協働によるまちづくりを推進します。

#### (1) 市民・まちづくり団体・NPOなどの役割

- まちの主角である市民が主体となった積極的なまちづくり活動を推進するものとします。
- 生活に密着したまちづくりの担い手として、市の抱える課題や目指すべき将来像を共有し、まちづくり方針を踏まえた土地利用や公共交通の利用促進、まちづくりイベントへの参加など、一人ひとりの意識や心掛けによって実施可能な取り組みへ積極的参画をするものとします。
- 地域の特性を活かした魅力あるまちづくりに向け、新たに行政とともに地域のまちづくりの担い手となる団体（市民団体、NPO、都市再生推進法人など）との連携を図っていくよう努めていきます。



■市民団体による植栽

#### 地域でできること（地域懇談会の意見を参考）

- ・空き家の見守り
- ・地域全体で防災について考える
- ・手間のかからないイベント作り
- ・地域住民を集めて啓発セミナーで意識を高める
- ・地域の人たちが散歩しながら子どもの見守りをする
- ・地域に住んでいる人材を活躍させる
- ・バスや電車をもっと使う
- ・公園の清掃
- ・自分たちでまちをつくっていこうという意識を高める
- ・子どもと老人がふれあえる機会をつくる

など



## (2) 事業者・大学などの役割

- まちづくりを担う地域社会の一員である事業者などには、日常の事業活動を通じて、市や周辺地域の利便性や魅力の向上、活力創出への貢献をするものとします。
- 市の将来像を共有し、まちづくり方針に配慮した土地利用や CSR 活動による自然環境の保全、住民や行政が進めるまちづくり活動への積極的な参加など、企業や研究機関ならではの独自性・専門性を活かした取り組みを推進するものとします。
- 効率的かつ魅力的な公共サービスの提供に向け、民間事業者は資金やノウハウを活用した公共施設の整備、管理及び運営について、参画の可能性を検討するものとします。

## (3) 行政の役割

- 将来像の実現に向けて、まちづくりのベースとなる都市計画の見直しや都市基盤整備などを計画的に進めるとともに、住民の意向を踏まえた総合的なまちづくりに取り組みます。
- 多様な主体との協働によるまちづくりのまとめ役として、積極的な情報発信や意識啓発などに努めるとともに、各主体の育成や自主的な取り組みに対する支援の充実を図ります。
- 持続可能なまちづくりのためには、税財源のみに頼ることのない公共サービスの提供が求められることから、PPP/PFI手法などによる民間活力の導入の積極的な取り組みを検討します。

協働によるまちづくりの活動事例を示します。

## ■街づくり支援制度

この制度は、地域の生活環境を良くするために、そこにお住いの皆さんが主体となって取り組む街づくり活動に対して、市がさまざまな支援を行い、地域の特性を活かした街づくりを進めることを目的としています。生活道路が狭いとか、排水路が未整備であるといった課題を解決するため、地域の皆さんが話し合っておこなった計画をもとに、市が整備を行っていく制度です。

## 活用事例（庄名町垣内地区）

活動期間 平成 28 年（2016 年）10 月から平成 30 年（2018 年）3 月まで

平成 28 年（2016 年）11 月に街づくり協議会が発足し、緊急車両が通れなかったり、排水設備も整っていない狭い道路を何とかしようと話し合いを始め、それから、わずか1年5ヶ月で、道路の拡幅工事で排水路の整備を完了する事ができました。



## ■活動状況

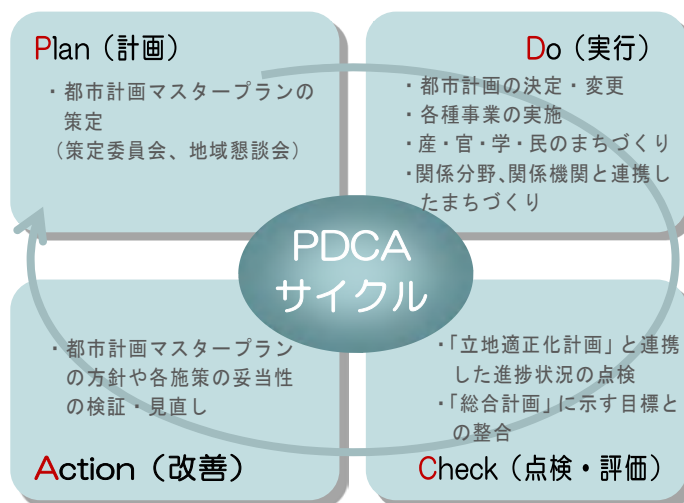


## 2 進行管理

本計画に基づく各種の施策（事業）を効果的に実践していくため、PDCA サイクルにより事業の達成状況の評価・見直しを図り、まちづくりの着実な推進を目指します。

成果指標は、全体構想における都市づくりの目標ごとに設定し、計画の中間年次である5年後に進捗状況の確認を行うとともに、必要に応じて計画内容や目標を見直します。

また、本計画（地域別構想）で示した方針に基づいた主な事業について、策定時を基準に、短期（5年）・中期（10年）・長期（10年以上）の3段階に分けて整理を行い、その進捗状況を点検、改善します。



### ◆成果指標

| 都市づくりの目標            | 評価項目         | 指標                   | 現状値              | 目標値                 |
|---------------------|--------------|----------------------|------------------|---------------------|
| <b>【目標1】</b>        |              |                      |                  |                     |
| 暮らしやすく居心地のよい住環境づくり  | 定住人口の維持      | 居住誘導区域の人口密度（人/ha）    | 62.9<br>(2010年度) | 64.5<br>(2026年度) ※1 |
| <b>【目標2】</b>        |              |                      |                  |                     |
| 誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり | 公共交通体系の充実    | 公共交通全路線の人口カバー率（%）    | 93<br>(2018年度)   | 96<br>(2028年度)      |
|                     | 道路ネットワークの拡充  | 都市計画道路の整備率（%）        | 79<br>(2018年度)   | 82<br>(2028年度)      |
| <b>【目標3】</b>        |              |                      |                  |                     |
| 元気で安定的な産業基盤づくり      | 産業用地の創出      | 産業誘導ゾーンの新規企業立地面積（ha） | 40<br>(2018年度)   | 80<br>(2028年度)      |
| <b>【目標4】</b>        |              |                      |                  |                     |
| 思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり  | 都市機能施設の誘導    | 都市機能誘導施設[※1]の立地件数（件） | 10<br>(2018年度)   | 15<br>(2028年度)      |
|                     | 憩いの場の創出      | 1人あたりの公園面積（㎡）        | 11.3<br>(2016年度) | 11.5<br>(2026年度) ※2 |
| <b>【目標5】</b>        |              |                      |                  |                     |
| 災害に強いまちづくり          | 災害時における被害の軽減 | 公共施設の耐震化率（%）         | 91.8<br>(2016年度) | 95.0<br>(2026年度) ※2 |

※1：春日井市立地適正化計画より

※2：第六次春日井市総合計画より

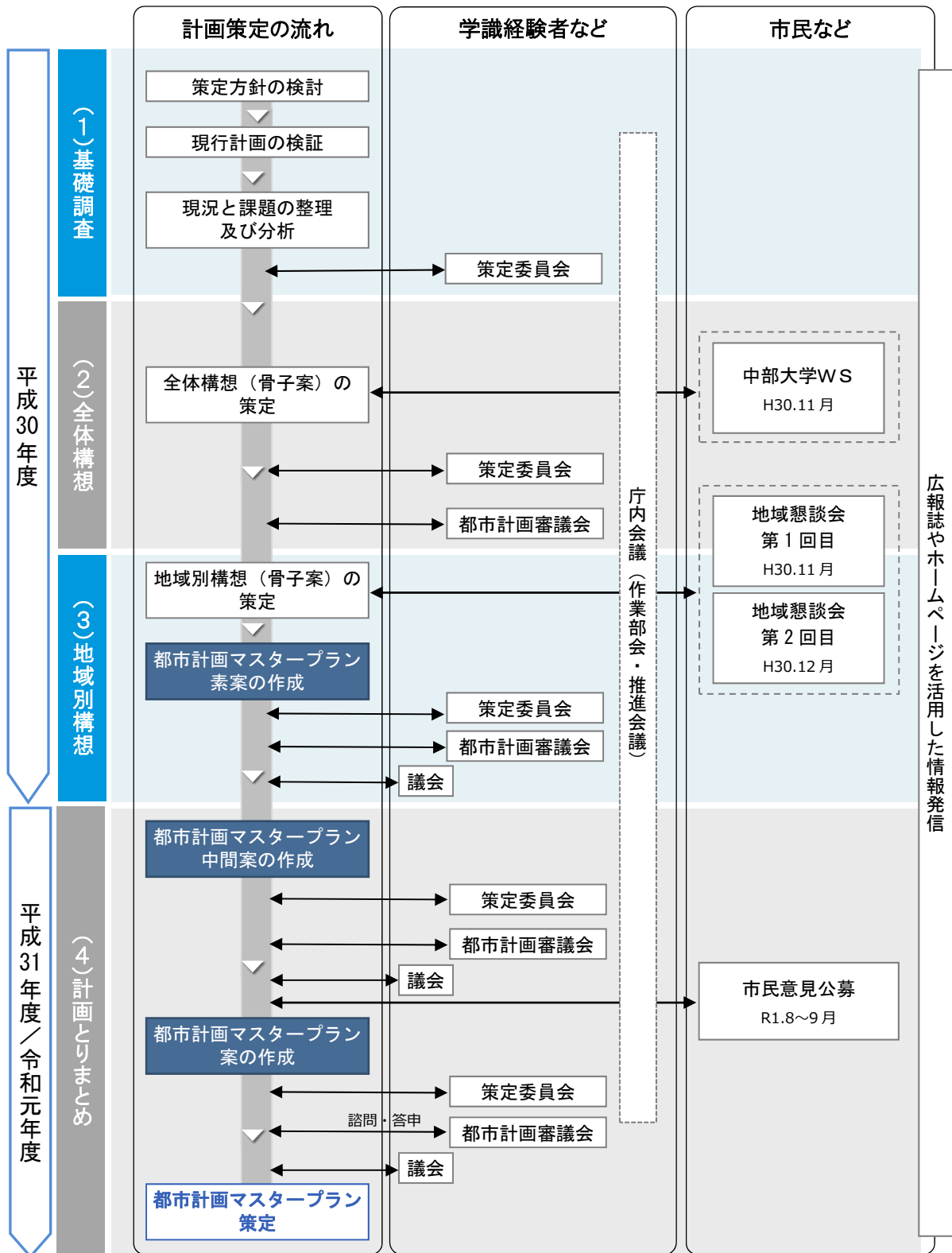
◆主な事業

| 事業     | 主体 | 内容                       | 地域     | 実施予定時期 |    |    |
|--------|----|--------------------------|--------|--------|----|----|
|        |    |                          |        | 短期     | 中期 | 長期 |
| 土地区画整理 | 組合 | 熊野桜佐地区                   | 中部・中東部 | →      |    |    |
|        | 〃  | 西部第一地区                   | 西部     | →      |    |    |
|        | 〃  | 西部第二地区                   | 西部     | →      |    |    |
| 再開発    | 〃  | J R春日井駅南東地区              | 中部     | →      |    |    |
| 道路     | 県  | 北尾張中央道<br>(東山町から出川町まで)   | 中北部    | →      |    |    |
|        | 〃  | 河北線<br>(王子町から熊野町まで)      | 中部・中東部 | →      |    |    |
|        | 〃  | 犬山春日井線<br>(牛山町から四ツ家町まで)  | 西部     | →      |    |    |
|        | 〃  | 小牧春日井線<br>(上田楽町地内、東山町地内) | 西部・中北部 | →      |    |    |
|        | 〃  | 一宮小牧線<br>(桃山町地内)         | 西部・中北部 | →      |    |    |
|        | 市  | 高座線                      | 東部     | →      |    |    |
|        | 〃  | 東山大泉寺線                   | 中北部    | →      |    |    |
|        | 〃  | 鷹来線<br>(前並町から大手町まで)      | 西部     | →      |    |    |
| 拠点     | 〃  | J R高蔵寺駅周辺                | 東部     | →      |    |    |
|        | 〃  | J R春日井駅周辺                | 中部     | →      |    |    |
|        | 〃  | 名鉄味美駅周辺                  | 南部     | →      |    |    |
|        | 〃  | 名鉄春日井駅周辺                 | 西部     | →      |    |    |
| 公園     | 〃  | 朝宮公園                     | 中部     | →      |    |    |
| 河川     | 県  | 八田川河川改修<br>(地蔵川から庄内川まで)  | 南部     | →      |    |    |
|        | 国  | 庄内川堤防強化<br>(桜佐町から熊野町まで)  | 中部・中東部 | →      |    |    |
| 下水道    | 市  | 上条地区                     | 中部     | →      |    |    |



# 付属資料

## 1 策定経緯



■ 会議などの開催経緯

| 月 日          | 種別              |           |      | 内 容                      |   |
|--------------|-----------------|-----------|------|--------------------------|---|
|              | 策定委員会           | 推進会議      | 作業部会 |                          |   |
| 平成30年度       | 7月9日            | 第1回       |      | 第1回                      | ・都市計画マスタープランの策定について<br>・現都市計画マスタープランの検証<br>・計画の策定にあたって捉えるべき事項 |
|              | 9月3日            |           |      | 第2回                      | ・全体構想（骨子案）について<br>・地域懇談会について                                  |
|              | 10月9日           |           | 第1回  |                          |   |
|              | 10月26日          | 第2回       |      | 第3回                      |   |
|              | 11月5日           | 都市計画審議会   |      |                          |   |
|              | 11月22日          |           |      | 第4回                      | ・地域別構想（骨子案）について   |
|              | 12月19日          |           |      | 第5回                      | ・春日井市都市計画マスタープラン（素案）について<br>・地域懇談会について（結果報告）                  |
|              | 12月26日          |           | 第2回  |                          |   |
|              | 1月11日           | 第3回       |      | 第6回                      |   |
|              | 3月13日           |           |      | 第7回                      |   |
| 3月22日        | 都市計画審議会         |           |      | ・春日井市都市計画マスタープラン（素案）について |   |
| 平成31年度／令和元年度 | 5月22日           |           |      | 第8回                      | ・春日井市都市計画マスタープラン（中間案）について                                     |
|              | 6月5日            |           | 第3回  |                          |   |
|              | 6月17日           | 第4回       |      | 第9回                      |   |
|              | 7月19日           | 都市計画審議会   |      |                          |   |
|              | 8月26日<br>～9月24日 | パブリックコメント |      |                          |   |
|              | 10月4日           |           |      | 第10回                     | ・春日井市都市計画マスタープラン（案）について<br>・パブリックコメント結果について                   |
|              | 10月9日           |           | 第4回  |                          |   |
|              | 10月23日          | 第5回       |      | 第11回                     |   |
| 11月18日       | 都市計画審議会         |           |      | ・都市計画マスタープランの諮問          |   |

---

## 2 策定委員会

---

### ■ 委員会要綱

#### 春日井市都市計画マスタープラン策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 都市計画法（昭和43年法律第100号）第18条の2第1項に規定する都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）の策定に当たり、専門的な視点から検討するため、春日井市都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は、都市計画マスタープランの策定に関することについて検討及び協議する。

(組織)

第3条 委員会は、委員8人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

(1) 優れた識見を有する者

(2) 関係行政機関若しくは県の職員又は市内に住所を有する者

(任期)

第4条 委員の任期は、委嘱した日から都市計画マスタープランの公表の日までとする。

(会議)

第5条 委員会は、市長が必要に応じて招集する。

2 市長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聞くことができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、まちづくり推進部都市政策課において処理する。

(雑則)

第7条 この要綱で定めるもののほか委員会の運営について必要な事項は、市長が定める。

附 則

1 この要綱は、平成30年5月31日から施行する。

2 この要綱は、令和2年3月31日限り、その効力を失う。



■ 委員会名簿

| 役 職                         | 氏 名   |
|-----------------------------|-------|
| 中部大学 教授                     | 磯部 友彦 |
| 中部大学 教授                     | 大塚 俊幸 |
| 名城大学 教授                     | 生田 京子 |
| 区長町内会長連合会 会長                | 下畑 隆義 |
| 春日井商工会議所 専務理事               | 山田 真平 |
| 愛知県 都市整備局 都市基盤部<br>都市計画課 課長 | 片山 貴視 |

### 3 市民意見公募（パブリックコメント）

□ 募集案内

広報（令和元年8月15日号）及び市ホームページ

□ 募集期間

令和元年8月26日から9月24日まで

□ 公表方法

「春日井市都市計画マスタープラン（中間案）」を市の各施設（都市政策課、市役所情報コーナー、東部市民センター、坂下出張所、各ふれあいセンター、各公民館）に設置するとともに、市ホームページに掲載

□ 募集方法

郵送、ファクス、電子メールもしくは持参による提出

□ 募集結果

12名64件

【意見内訳】

| 意見の分類      | 件数  |
|------------|-----|
| 全体的な意見     | 23件 |
| 土地利用       | 13件 |
| 市街地・住環境    | 4件  |
| 道路・交通      | 19件 |
| 公園・緑地・都市景観 | 4件  |
| 都市防災       | 1件  |
| 合計         | 64件 |

## 4 上位・関連計画

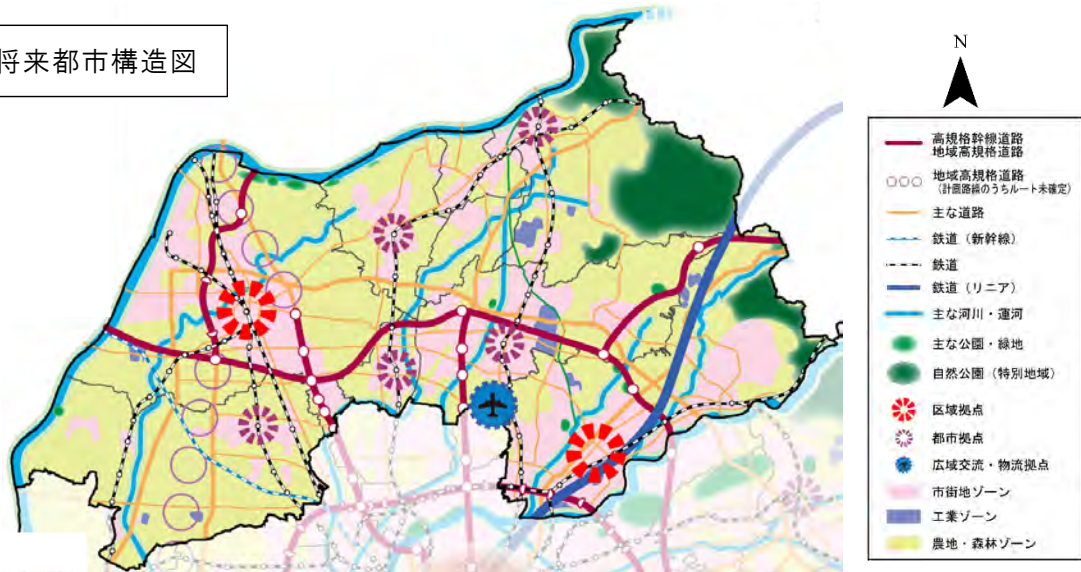
### (1) 第六次春日井市総合計画

|             |   |
|-------------|---|
| 策定機関        | 春日井市  |
| 策定年次        | 平成30年(2018年)2月  |
| 計画期間        | 基本構想：平成30年度(2018年度)～令和19年度(2037年度)<br>基本計画：平成30年度(2018年度)～令和9年度(2027年度)   |
| 将来像         | 暮らしやすさと幸せをつなぐまち かすがい  |
| 基本目標        | 基本目標1 安全・安心なまち<br>基本目標2 子どもの笑顔があふれるまち<br>基本目標3 思いやりと生きがいがあるまち<br>基本目標4 活力とやすらぎのあるまち   |
| 政策分野と<br>施策 | <p><b>政策分野1 防災・生活安全</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○災害に対する備えができているまち ○犯罪や交通事故が少ないまち</p> <p>施策① 防災・減災対策の充実<br/>施策② 防犯力の向上<br/>施策③ 交通安全対策の強化</p> <p><b>政策分野2 健康・福祉</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○健康を大切にするまち ○福祉や医療が充実したまち</p> <p>施策① 健康づくりの推進と地域医療の確保<br/>施策② 高齢者福祉の充実<br/>施策③ 障がい者福祉の充実<br/>施策④ 地域での支え合いの推進</p> <p><b>政策分野3 子育て・教育</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○子どもの成長を応援するまち ○子どもの可能性を広げるまち</p> <p>施策① 子育て子育て支援の充実<br/>施策② 良好な教育環境の整備</p> <p><b>政策分野4 市民活動・共生・文化・スポーツ</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○人を思いやり、ともに助け合うまち ○誰もが尊重され、大切にされるまち<br/>○文化・スポーツに親しむまち</p> <p>施策① 地域コミュニティの活性化と市民参加の促進<br/>施策② ダイバーシティ(多様性)の推進<br/>施策③ 文化・スポーツ・生涯学習の推進</p> <p><b>政策分野5 都市基盤・産業</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○快適な住環境が整ったまち ○活力を生み、人が集い交流するまち</p> <p>施策① 都市基盤整備の推進と公共交通の整備<br/>施策② 産業の振興と安心して働ける環境づくりの推進</p> <p><b>政策分野6 環境</b><br/>《めざすまちの姿》<br/>○環境にやさしいまち</p> <p>施策① 地球環境の保全と自然との共生<br/>施策② ごみ減量とまちの美化の推進</p> |

## (2) 尾張都市計画区域マスタープラン

|              |  |
|--------------|--|
| 策定機関         | 愛知県  |
| 策定年次         | 平成 31 年 (2019 年) 3 月   |
| 計画期間         | 平成 30 年 (2018 年) ~ 令和 12 年 (2030 年)  |
| 基本理念         | 広域からヒトやモノが集まるとともに、歩いて暮らせる身近な生活圏が形成された都市づくり   |
| 都市づくり<br>の目標 | <p><b>○暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた主な目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。</li> <li>・ 都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。</li> </ul>                                 |
|              | <p><b>○リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた主な目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 犬山城をはじめとする歴史・文化資源、国営木曾三川公園をはじめとするスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。</li> <li>・ リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。</li> </ul> |
|              | <p><b>○力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた主な目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存産業の高度化や航空宇宙産業などの次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。</li> </ul>   |
|              | <p><b>○大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた主な目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また生活関連施設を結ぶ経路を中心に歩行経路のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化を進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。</li> </ul>  |
|              | <p><b>○自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に向けた主な目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。</li> </ul>  |

将来都市構造図



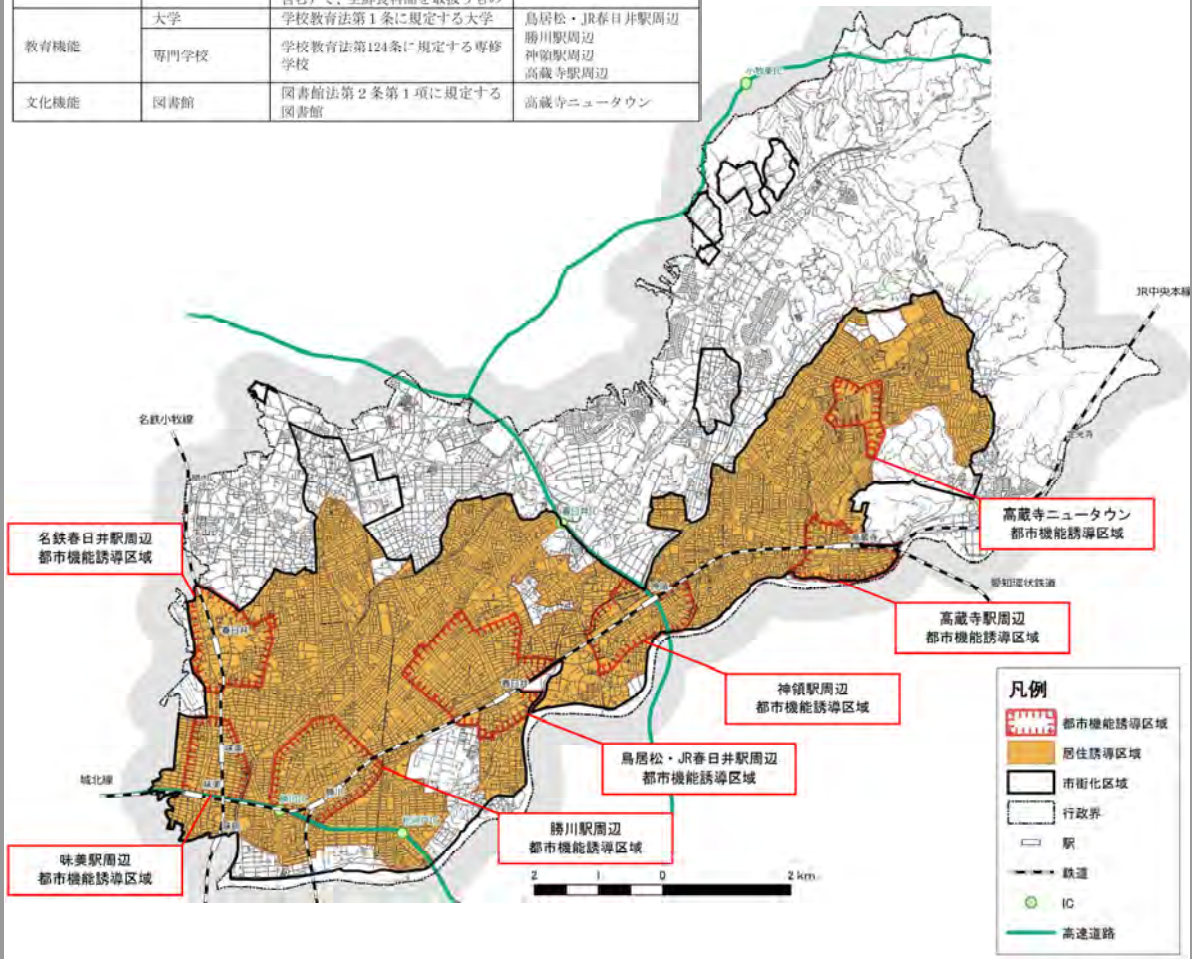
### (3) 春日井市立地適正化計画

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>策定機関</b>      | 春日井市   |
| <b>策定年次</b>      | 平成 30 年（2018 年）3 月   |
| <b>計画期間</b>      | 平成 30 年度（2018 年度）～令和 18 年度（2036 年度）  |
| <b>方針</b>        | ライフタウンとして、暮らしやすい春日井市を目指す   |
| <b>まちづくりの方向性</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○「都市機能が集約したまちづくり」を実現             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 将来を見据え、集約型の都市構造の構築に向けた取り組みが必要です。</li> </ul> </li> <li>○春日井市の特性を踏まえた集約型の都市構造の構築             <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 利便性の高い鉄道駅を中心に拠点的形成するとともに、拠点の位置づけに応じた都市機能を誘導します。</li> <li>・ 若い世代に定住先として選ばれる、子育てしやすい居住環境をつくります</li> <li>・ 充実した都市基盤や主要駅からの交通利便性が高い暮らしやすい区域への居住を推進します。</li> </ul> </li> </ul> |

#### 都市機能誘導区域・誘導施設、居住誘導区域

| 誘導する機能        | 具体的な施設       | 定義  | 誘導する区域                |
|---------------|--------------|---|-----------------------|
| 高齢者福祉（介護福祉）機能 | 地域包括支援センター   | 介護保険法第115条の46第1項に規定する施設   | 高蔵寺ニュータウン             |
| 子育て機能         | 子育て支援事業を行う施設 | 児童福祉法第6条の3第6項に規定する地域子育て支援拠点事業を行う事業所                               | 全ての都市機能誘導区域           |
|               | 一時預かり事業を行う施設 | 児童福祉法第6条の3第7項に規定する一時預かり事業を行う事業所                                   |                       |
| 商業機能          | 食品スーパー       | 大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,500㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等含む）で、生鮮食料品を取扱うもの | 神領駅周辺<br>名鉄春日井駅周辺     |
| 教育機能          | 大学           | 学校教育法第1条に規定する大学   | 鳥居松・JR春日井駅周辺<br>勝川駅周辺 |
|               | 専門学校         | 学校教育法第124条に規定する専修学校   | 神領駅周辺<br>高蔵寺駅周辺       |
| 文化機能          | 図書館          | 図書館法第2条第1項に規定する図書館  | 高蔵寺ニュータウン             |

| 区域           | 面積 (ha) |
|--------------|---------|
| 都市機能誘導区域     | 944.3   |
| 鳥居松・JR春日井駅周辺 | 249.1   |
| 勝川駅周辺        | 179.9   |
| 神領駅周辺        | 126.2   |
| 高蔵寺駅周辺       | 98.1    |
| 味美駅周辺        | 97.3    |
| 名鉄春日井駅周辺     | 140.4   |
| 高蔵寺ニュータウン    | 53.3    |
| 居住誘導区域       | 3,892.8 |



## 5 用語説明

|        | 語句                   | 説明   | 掲載ページ    |
|--------|----------------------|--|----------|
| あ<br>行 | IoT                  | Internet of Things（インターネット オブシングス）の略で、「様々な物がインターネットにつながること」「インターネットにつながる様々な物」を指している。                                   | 64       |
|        | 医療施設                 | 本計画における医療施設は、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省）」に基づき、病院及び診療所を対象とする。  | 8,33,41  |
|        | インフラ資産               | インフラとは産業や社会生活の基盤となるインフラストラクチャーの略。自治体が住民の社会生活の基盤として整備した道路、橋梁、上下水道設備などの資産。   | 75       |
|        | NPO                  | Non Profit Organization（非営利組織）の略。非営利で社会貢献活動や慈善活動を行う団体の総称。  | 105      |
|        | オープンスペース             | 都市公園、公共施設の緑地、道路、河川及び民有地の空地などの空間を指す。  | 70,91,99 |
|        | 汚泥の減量化や資源化           | 汚泥について発酵技術などを用い減量化したり、資源化したりすること。  | 63       |
|        | 尾張都市計画区域<br>（都市計画区域） | 市町村の行政区域にとらわれず、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を県知事が指定する。尾張都市計画区域には、一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、丹羽郡大口町及び丹羽郡扶桑町が含まれる。 | 56       |
| か<br>行 | 街区公園、近隣公園や<br>地区公園   | 都市公園法に位置づけられた公園で、その規模などにより、街区公園、近隣公園、地区公園に分けられる。   | 69       |
|        | 外水（氾濫）               | 河川の堤防から水が溢れ又は破堤して家屋や田畑が浸水すること。   | 34,91    |
|        | 外来種                  | 本来その場所に移動してくる事のできない種類のはずが、人間活動によって運ばれて来て、定着してしまった動植物のこと。   | 69       |
|        | 合併処理浄化槽              | 生活雑排水とし尿とをあわせ処理する浄化槽のこと。し尿のみを処理する単独処理浄化槽に比べて、水質汚濁物質の削減効果が大きい。  | 63       |
|        | 環境負荷                 | 人の活動により、地球環境に与えられるマイナスの影響。   | 63       |
|        | 緩衝緑地                 | 一般的に公害や災害の発生が危惧される地域と居住地域、商業地域等とを分離遮断することを目的に造成される緑地   | 54,57    |
|        | 基幹的公共交通人口カ<br>バー率    | 鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲に含まれる人口のカバー率   | 20,39    |

|          | 語句  | 説明   | 掲載ページ                           |
|----------|---|--|---------------------------------|
| か<br>行   | 既成市街地   | 産業又は人口が相当程度集中し、公共施設の整備など実質的に都市としての機能や景観が備わった地域のこと。   | 44,49,60,<br>61,65,73           |
|          | 既存ストック  | 現在あるまちの資産。道路や公園、鉄道駅や公共施設などの建物などを指す。  | 4,39,44,45,<br>49,62            |
|          | 居住誘導区域  | 立地適正化計画において、人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスなどが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域                                   | 2,52,109                        |
|          | 緊急輸送道路  | 災害直後から、避難・救助をはじめ、物質供給などの応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線。   | 73                              |
|          | グロス   | 道路などの公共施設用地を含めた土地のこと。(必要面積(ネット)÷(1-将来公共用地率))。  | 50,51                           |
|          | 兼業農家  | 世帯員のうちに兼業従事者が一人以上いる農家。なお、農業所得を主とするものを第1種兼業農家、農業所得を従とするものを第2種兼業農家という。   | 23                              |
|          | 公共車両優先システム  | バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、バス専用・優先レーンの設置や、違法走行車両への警告、優先信号制御などを通じて支援するシステム(PTPS:Public Transportation Priority Systems)。 | 67,99                           |
|          | 交通結節点   | 鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、駅前広場など、交通動線が集中する箇所の総称。  | 52,53,56,<br>60,83,87           |
|          | 高度処理化   | 下水中に含まれる窒素とリンをこれまで以上に高度に取り除く処理方式のこと。   | 63                              |
|          | 高度利用  | 中高層建築物又は容積率(建築敷地面積に対する延べ床面積の割合)の高い建築物を建築することにより、土地をより高度に利用すること。  | 54,55,56,<br>82,86,87,<br>90,98 |
|          | 小売吸引力指数   | 市民一人当たりの小売販売額を県民一人あたりの小売販売額で除したものであり、1.0を上回る都市は、周辺都市から購買客を吸引している状態にあると分析できる指数です。                                   | 25                              |
| コミュニティバス | 路線バスやほかの交通手段で賄うことができない地域において、市町村などが主体的に計画し、運行するバスのこと。 | 20,42,83,<br>91,95,103   |                                 |
| 混雑度      | 調査区間の交通容量に対する交通量の割合。                                  | 27   |                                 |

|         | 語句  | 説明  | 掲載ページ  |
|---------|---|---|--|
| さ<br>行  | サービス付き高齢者向け住宅   | 介護・医療と連携し、高齢者単身・夫婦世帯の安心を支えるサービスを提供するバリアフリー構造の住宅。平成23年の「高齢者の居住の安定確保に関する法律（高齢者住まい法）」の改正により創設された制度。  | 62   |
|         | 里山  | 都市と自然の間であって、人が利用してきた（いる）森林。   | 69,99,103  |
|         | 産業基盤  | 産業の育成、発展にとって不可欠な施設の総称で、産業用地、用水、道路、港湾、空港、発電施設などのほか、技術開発機関や産業訓練、教育のための機関なども含む。  | 4,39,44,47,94,109                                  |
|         | 三世帯近居   | 親世帯と子育て世帯が車や電車、徒歩など、何らかの交通手段で往復1時間以内のところに住むこと。  | 44,45,62   |
|         | C S R   | Corporate Social Responsibility（企業の社会的責任）の略。「企業の社会的責任」とは、企業が社会や環境と共存し、持続可能な成長を図るため、その活動の影響について責任をとる企業行動であり、企業を取り巻く様々な利害関係者からの信頼を得るための企業のあり方を指す。 | 106  |
|         | 市街化区域   | 都市計画法における都市計画区域の一つで、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。   | 10,11,12,15,26,32,39,44,49,50,51,55,56,57,58,61,69 |
|         | 市街化調整区域   | 都市計画区域のうち、「市街化を抑制すべき区域」。市街化調整区域内では、原則として、農林漁業用の建物などを除き開発行為は許可されず、また用途地域を定めないとされ、市街化を促進する都市施設も定めないとされている。  | 11,12,26,37,39,44,55,58,69,75                      |
|         | 市街地再開発事業  | 都市再開発法に基づき、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に、建築物及び建築敷地の整備ならびに公共施設の整備を行う事業。   | 60,61,87   |
|         | 事業者   | 主として民間企業のほか、NPOや大学など、まちづくりに関わる団体。   | 5,67,72,73,79,83,87,91,99,103,105,106              |
| 資源再利用施設 | 環境省の循環型社会形成交付金制度において定められた、不燃ごみ、プラスチックごみ等の資源化施設、資源ごみ等のストックヤード、焼却灰を熔融処理し資源化する灰熔融施設等の廃棄物の資源化に寄与する施設。 | 63  |  |



|        | 語句           | 説明  | 掲載ページ                             |
|--------|--------------|---|-----------------------------------|
| さ<br>行 | 自然公園         | 自然の風景地の中で特に優れた地域を保護し、またその秩序ある利用を通して国民の保健、休養、教化に役立てるために指定された地域のこと。   | 58,103                            |
|        | 自動運転         | 人工知能などのシステムが周囲の状況を適切に判断し、自律的かつ安全に自動車を運転すること。  | 46,67,99                          |
|        | 集約型都市構造      | 主要駅周辺などの中心市街地や生活の拠点となる地区に都市機能が集約され、その周辺や公共交通沿線に多くの人々が居住するとともに、各拠点間のアクセス利便性が高い都市構造。                          | 49                                |
|        | 循環型社会        | 廃棄物などの発生抑制、資源の適正な循環利用などを行うことによって、資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会。   | 63                                |
|        | 浸水想定区域       | 河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。   | 34,75                             |
|        | スマートインターチェンジ | 高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリアなどから乗り降りができるように設置され、通行可能な車両をETCを搭載した車両に限定しているインターチェンジ。                              | 87,91                             |
|        | スポンジ化        | 都市の内部において、空き地・空き家などの低未利用の空間が、ランダムに広がり、全体として人口密度が下がっていく現象。   | 78,87,98                          |
|        | 生産緑地地区       | 農林漁業との調整を図りつつ、良好な都市環境を形成するために、市街化区域内の農地などのうち、公害や災害の防止などに役立ち、かつ、公園・緑地など公共施設などの敷地の用に供する土地として適しているものを市が指定した地区。 | 55,68,69                          |
|        | セーフティネット     | セーフティネット (safety-net) の意味としては安全網のことで、国民の安心や生活の安定を支える社会保障制度。   | 62                                |
| た<br>行 | 滞留空間         | 駅前広場などで、人がたたずみ、留まる空間。   | 48                                |
|        | 地区計画         | 地区の特性にふさわしい良好な環境の街区を整備・保全するため、住民の意向を反映し、建築物の形態、道路や公園の配置などについて市町村が定める都市計画。                                   | 55,57,58,<br>61,68,94,<br>102,103 |
|        | 調整池          | 洪水、雨水を一時的に貯留して、出水量が最大になるピーク時の流量を調節・調整する施設。  | 73,83,91                          |
|        | 長寿命化         | 老朽化している施設を計画的に保全し供用可能期間を延ばすことにより、更新に伴う大規模な財政支出を軽減する取組み。   | 6,62,65,69                        |

|        | 語句            | 説明  | 掲載ページ  |
|--------|---------------|---|--|
| た<br>行 | 通学路安全対策プログラム  | 道路管理者、学校、警察及び教育委員会等の関係機関が連携を図り、通学路の安全対策を実施することを目的として、危険個所の点検等を行い、その対策を行う取組み。                              | 65,79,83,<br>87,91,95,<br>99,103                 |
|        | 低未利用地         | 適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況など）が低い「低利用地」の総称。         | 24,51,75   |
|        | 道路空間の再配分      | 多様な利用者が共存する道路空間の形成を目標に、従来の自動車中心の道路空間や歩行者等の安全が確保されていない道路空間を再配分し、自転車通行空間、歩行空間の形成を図ること。                      | 64,65,79,<br>87                                  |
|        | 都市型住宅         | 都市において、良好な住環境を確保しながら高密度に住む集合住宅。   | 62   |
|        | 都市機能          | 商業、サービス、福祉、教育、文化など都市的な活動を営むための様々な機能。  | 52,54,55,<br>56,60,70,<br>75,82,86,<br>90,98,109 |
|        | 都市機能誘導区域      | 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点などに誘導し集約することにより、サービス効率化が図られるように定める区域  | 2,52   |
|        | 都市機能誘導施設      | 都市の中心拠点などに誘導し集約することが望まれる医療・福祉・商業等の都市機能をもった施設  | 109  |
|        | 都市基盤施設        | 道路、公園、排水施設及び供給施設などの都市活動に必要な基盤施設のこと。   | 49,57,82,<br>94                                  |
|        | 都市計画区域マスタープラン | 都道府県が当該都市計画区域の発展の動向や人口などの現状及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ため策定する計画。 | 2  |
|        | 都市計画道路        | 都市施設の種類として都市計画に定められる道路。自動車専用道路、幹線道路、区画街路、特殊街路の4種類がある。   | 26,27,39,<br>64,65,73,<br>99,108,109             |
|        | 都市公園          | 都市の防災性向上や良好な都市環境の提供、市民活動の場の形成などを図るため、国または地方公共団体が設置する公園・緑地。  | 6,31,39,69,<br>83,91                             |
|        | 都市再生推進法人      | 都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するもの。  | 99,105   |
|        | 都市施設          | 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。          | 75   |

|        | 語句         | 説明   | 掲載ページ  |
|--------|------------|--|--|
| た<br>行 | 土砂災害警戒区域   | 急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、住民などの生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる土地で都道府県知事が指定する区域のこと。   | 36,99,103  |
|        | 土砂災害特別警戒区域 | 急傾斜の崩壊に伴う土石等の移動等により建築物に作用する力の大きさが、通常の建築物が土石等の移動に対して住民の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある崩壊を生ずることなく耐えることのできる力を上回る区域。  | 36   |
|        | 都市緑地       | 主として都市の自然的環境の保全並びに改善、都市の景観の向上を図るために設けられている緑地。  | 6,58   |
|        | 土地区画整理事業   | 道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業。  | 7,10,14,15,<br>26,39,45,<br>57,60,61,<br>68,69,70,<br>75,83,87,<br>91,108  |
|        | 土地利用       | 整備が必要とされる市街地において、その一定の区域内で、土地所有者等からその所有する土地の面積や位置などに応じて、少しずつ土地を提供（減歩）してもらい、これを道路、公園などの公共施設用地等に当て、これを整備することによって、宅地の利用価値を高め、健全で、明るく住みよいまちづくりを行う事業                    | 2,4,5,8,14,<br>24,39,44,<br>49,52,54,<br>55,57,58,<br>59,75,76,<br>78,79,82,<br>86,90,94,<br>98,99,102,<br>105,106 |
| な<br>行 | 南海トラフ地震    | 東海地方から紀伊半島、四国にかけての南の海底に延びる深い溝（南海トラフ）に沿って発生する可能性がある巨大地震。  | 48,73  |
| は<br>行 | バリアフリー     | 障がいのある人が社会生活をしていく上でバリアを取り除くという意味で、社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的な障壁を除去すること。   | 39,44,46,<br>60,61,67,<br>83   |
|        | PPP/PFI    | PPPはPublic-Private Partnershipの略。公共サービスの提供に民間が参画する手法。<br>PFIはPrivate Finance Initiativeの略。PPPの手法の一つ。公共施設等の建設、管理運営などにおいて民間の資金や経営能力、技術的能力を活用し、公共事業の効率化やサービスの向上を図る手法。 | 106  |
|        | PDCAサイクル   | Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（改善）を繰り返すことによって、業務を継続的に改善するためのマネジメントシステム。  | 109  |
|        | ビオトープ      | 自然の状態が多様な動植物が生息する環境の最小単位のこと。   | 69   |

|    | 語句      | 説明  | 掲載ページ        |
|----|---------|---|--------------|
| は行 | フレーム    | 人口や世帯構成、産業生産額の規模、市街地や建築物の床面積などの規模など、都市計画を定めるうえでの基本的大枠となる数値目標。   | 49           |
|    | 防災公園    | 大地震などの災害の際に、広域的な避難地、火災の延焼防止、救助・救援部隊やボランティア等の活動拠点、復旧・復興活動拠点、仮設住宅用地などとして活用が可能な大規模公園のこと。   | 87           |
| ま行 | まちなか居住  | 都市の中心部に居住すること。生活利便施設の多く集まる中心部に居住することにより、車を利用しなくても快適に生活することができ、コンパクトなまちとなる。  | 62           |
| や行 | 用途純化    | 地域の特性に応じて、住宅、業務、商業、工業の各施設の混在を抑制し、適切な都市環境の実現を図ること。   | 57,82,94     |
|    | 用途地域    | 都市計画法及び建築基準法に定められ、主として市街化区域内において住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。第一種低層住居専用地域をはじめ13種類の用途地域がある。用途地域制度が目的としているのは、適切な土地利用計画に基づく建築物の規制、誘導であり、用途混在や建築物の過密化を防止することにより、適正かつ合理的な土地利用を実現していく。 | 39,57        |
|    | 用途転換    | 現在の用途から他の用途へと変更すること。  | 57,82,94     |
| ら行 | ライフタウン  | 夜だけ寝に帰るまち（ベッドタウン）ではなく、一人ひとりがいきいきと働き、自分らしく暮らせるまち（ライフタウン）をイメージしたもの。   | 43,44,45,117 |
|    | ラストマイル  | 公共交通のその先、駅・バス停から自宅等の目的地までのこと。   | 46,99        |
|    | 立体道路制度  | 幹線道路等の整備促進と土地の高度利用に関する取り組みの一つで、道路の区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にすることで、道路の上下空間での建築を可能にし、道路と建築物等との一体的整備を実現する制度。  | 67,99        |
|    | リノベーション | 既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させ付加価値を与えること。  | 44,45,62,99  |
|    | 緑化イベント  | 緑の大切さを啓発したり、実践を促すための催し。緑化フェアなど。   | 70           |
|    | 緑化協定    | 春日井市緑化の推進に関する条例に基づき、住宅などの緑化の推進を目的とした協定。   | 79           |
|    | 緑化地域    | 一定規模以上の敷地において、建築物の新築や増築を行う場合に、定められた面積以上の緑化を義務付ける制度。   | 70           |
|    | 緑地協定    | 緑化の推進、緑地の保全などにより、市街地の良好な環境を確保することを目的とした協定。  | 70           |
|    | 旅行速度    | 調査区間の走行所要時間（信号や渋滞などによる停止時間を含む）と速度調査区間延長から算出した速度。  | 27           |