

名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (名古屋都市計画区域マスタープラン) — 概要版 —

はじめに

- 本方針の対象範囲は、12市4町1村から構成される以下の範囲です。

【名古屋都市計画区域の対象範囲】



※下記市町村の行政区域全域

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

1 基本的事項

- 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）は、都市計画法第6条の2の規定に基づき、長期的な視点にたった都市の将来像を明らかにし、その実現に向けての大きな道筋を明確にするため、都市計画区域ごとに都市計画の基本的な方向性を県が広域的見地から定めるものです。
- 基準年次を平成30年として、概ね20年後の都市の姿を展望したうえで都市計画の基本的方向を定めます。なお、市街化区域の規模などは、平成42年（2030年）を目標年次として定めます。

2 都市計画の目標

1 基本理念

- 愛知の都市づくりビジョン（平成 29 年 3 月）の都市づくりの理念である「時代の波を乗り越え、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ」の考え方を受け、「元気」と「暮らしやすさ」に対応した本区域の基本理念を定めます。

リニア開業によるインパクトを活かし、 多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり

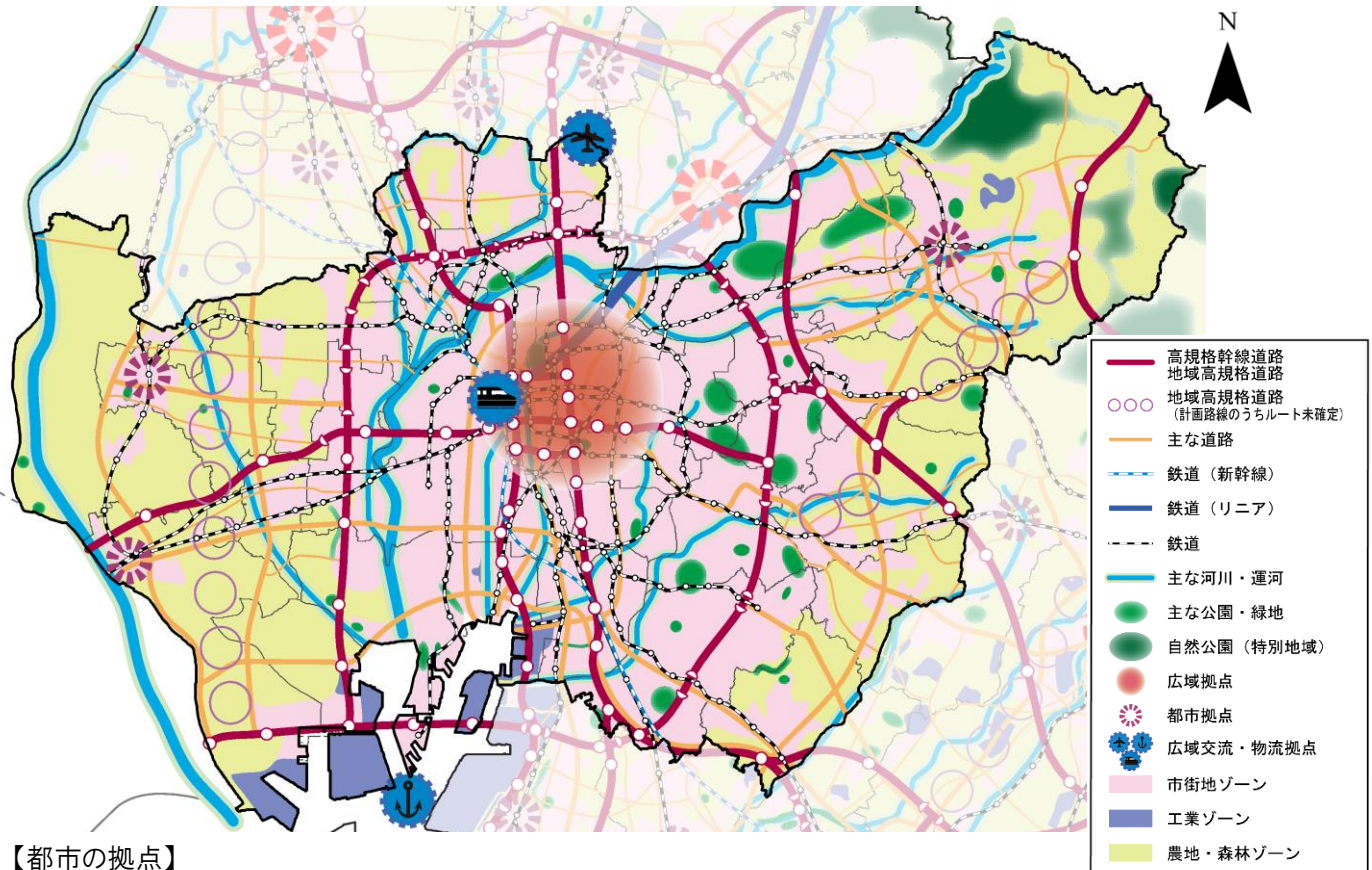
「元気」

リニア中央新幹線開業に伴うヒト、モノなどの動きの広域化、県営名古屋空港・名古屋港の交流拠点とその周辺における航空宇宙産業をはじめとする産業の集積など、充実した国際的・広域的基盤を活かした都市づくりを進めます。

「暮らしやすさ」

商業・業務施設などの高次都市機能が集積し、都市住民がこれらのサービスを楽しむことができる便利で豊かな都市づくりを進めます。

【将来都市構造図】



【都市の拠点】

- 名古屋都心部を様々な高次の都市機能が集積し、様々な交流を生む広域拠点に位置づけます。
- 津島駅、新瀬戸駅および弥富駅周辺を商業・業務、医療・福祉などの都市機能が集積し、暮らしやすいまちなかを形成する都市拠点に位置づけます。
- リニア中央新幹線・東海道新幹線名古屋駅周辺と県営名古屋空港周辺を多くのヒトが集まる広域交流拠点、名古屋港周辺を広域交流・物流拠点に位置づけます。

※市街地ゾーン及び工業ゾーンは平成31年のおおむねの市街化区域を表示しています。

2 都市づくりの目標

①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

- 主要な鉄道(軌道)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。
- 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。
- 人口密度の低い集落地などでは、生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動などを促進する場の形成を目指します。

②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

- リニア開業により一層高まる広域的な集客ポテンシャルを活かした名古屋駅から栄を中心とする都心部への多様な高次都市機能の集積を進めるとともに、多様な交通機関の乗換利便性の向上など名古屋駅のスーパーターミナル化を目指します。
- 名古屋城をはじめとする歴史・文化資源や行祭事・イベント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。
- 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、名古屋駅へのアクセス性の強化、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。
- リニア名古屋駅と中部国際空港とのアクセス利便性の向上や、アクセス道路となる広域幹線道路の整備を促進するなど、広域交通体系による中部国際空港との連携強化を目指します。

③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

- 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。
- 経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。

④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

- 災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況などを総合的に勘案しながら、土地利用の適正な規制と誘導を図るとともに、道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- 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。

⑤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

- 西部の農地、東部の樹林地などの緑地では無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。
- 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。

3 区域区分の決定の有無および区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無

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

2 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模

- 本区域と尾張都市計画区域、知多都市計画区域で構成する尾張広域都市計画圏における将来の概ねの人口および愛知県全域の産業の規模を次のとおり想定します。
- 人口は平成32年（2020年）頃にピークに達しますが、世帯数は増加する見込みであり、現市街化区域に収容できない世帯のために新たな住居系市街地が必要です。また、県内総生産は今後も増加する見込みであり、新たな産業系市街地が必要です。

【尾張広域都市計画圏】

【人口】

単位：千人

尾張広域都市計画圏	平成27年 (国勢調査)	平成42年(2030年) (目標年次)
都市計画区域内	約5,127	約5,020
市街化区域内	約4,417	約4,362



【産業】

単位：兆円

愛知県	平成25年	平成42年(2030年) (目標年次)
県内総生産額(兆円)	約34.8	約44.1

※対象は商業と工業に関わるもの（経済活動別県内総生産項目(3)製造業～項目(11)サービス業）

4 主要な都市計画の決定等の方針

1 土地利用

- 住宅地については、公共交通を利用しやすい鉄道（軌道）駅やバス停の徒歩圏、市役所などの徒歩圏を中心に住宅地を配置し、自動車に過度に頼らない歩いて暮らせる生活圏の構築を進め、集約型都市構造への転換を図ります。
- 商業地については、主要な鉄道（軌道）駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区に商業・業務、医療・福祉などの都市機能の集約を進め、機能の充実を図るとともに、集約型都市構造への転換を図ります。
- 工業地については、東名高速道路、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、東海環状自動車道などのインターチェンジ周辺や主要な幹線道路の周辺、名古屋港の臨海部など、交通の利便性が高く物流の効率化が図られる地域、既に工場が集積している工業地や知の拠点の周辺に配置を促進します。
- 市街化区域における農地は、市民の農とのふれあいの場、防災空間、良好な景観や都市環境を形成するオープンスペースとしての多面的な機能を発揮することが期待されることから、宅地化を前提とせず、地域特性に応じて生産緑地制度の活用などにより都市農地として保全および活用を図ります。
- 災害の発生の恐れのある土地の区域、優良な集団農用地など農用地として保全すべき一団の区域、優れた自然環境などのために保全すべき土地の区域については、原則として市街化を抑制します。
- 地域環境の保全や改善または地域活力の向上に貢献すると認められる地区や地域コミュニティの維持・創出に資する地区では、必要に応じ地区計画などを活用することにより地域の実情にあった適正な土地利用を図ります。
- 計画的に市街地整備を行う地区は、農林漁業などの調整を行い、その整備の見通しが明らかになった段階で、住居系市街地については尾張広域都市計画圏で想定した人口の範囲内で、また産業系市街地については尾張広域都市計画圏で想定した産業規模の範囲内で、随時、市街化区域に編入します。

2 都市施設

2-1 交通施設

- 東名高速道路・伊勢湾岸自動車道など広域交通ネットワークを最大限活用しつつ、区域内の円滑な交通の確保や各拠点へのアクセス性の強化に向けて、質の高い交通環境の形成・充実を図ります。
- 拠点間の連携・補完や拠点へのアクセス性の充実を図るため、都市機能の立地誘導と一体となって公共交通の利用を促進します。
- 公共交通と自動車交通の適切な役割分担を図るとともに、駅前広場の整備や駐車施設の適切な配置など公共交通結節点の機能強化・充実や地域住民の生活に必要なバス路線の維持・活性化、バス路線網の再構築を促進します。
- 県営名古屋空港は、コムーター航空、ビジネス機の拠点化を推進するとともに、空港と鉄道駅を結ぶ公共交通の充実など、利用者の利便性の向上を図ります。
- 名古屋港は、「国際産業戦略港湾」として機能を強化するため、船舶の大型化への対応、コンテナターミナルの運営効率化、アクセス性の強化を促進します。
- 南海トラフ地震などの大規模地震の発生に備えるため、交通施設の耐震化にあわせて、災害に強い交通体系の構築に向けた道路網の形成を図ります。

2-2 下水道および河川等

- 下水道については、合併処理浄化槽や農業集落排水などとの連携を図りつつ、下水道の整備を積極的に促進するとともに、下水処理の高度化や合流式下水道の改善を促進し、快適な水環境の形成を図ります。
- 台風や局地的な集中豪雨などによる浸水被害を防止するため、河川の整備、河川管理施設の機能強化を推進するとともに、新たな市街地の開発にあたっては、調整池を設置するなどの対策を図ります。
- 新川流域・境川流域では、確実な総合治水対策を推進するため特定都市河川浸水被害対策法に基づく流域水害対策計画に従って、下水道と連携し、効率的な浸水被害対策を実施します。
- 沿岸部の高潮による浸水被害を防止するため、低地地域での河川施設や海岸保全施設の耐震化を推進します。
- 東部の丘陵地を中心に、土石流、がけ崩れ、地すべりなどによる土砂災害を防止するため、土砂災害対策を推進します。

3 市街地開発事業

- 土地区画整理事業については、自然環境との調和に配慮した都市的な土地利用の増進と良質な住宅地や工業地の供給を促進します。
- 市街地再開発事業については、集約型都市構造の構築を図るため、中心市街地や鉄道（軌道）駅周辺を中心に土地の有効活用や高度利用が可能となるよう、民間活力を最大限に活用して都市機能の更新を促進します。
- これらの事業の実施にあたっては、中心市街地の活性化、密集市街地の防災性の向上、魅力ある拠点の形成、まちなか居住の促進に重点をおきます。

4 自然的環境の整備または保全

- 都市公園をはじめ、丘陵地や社寺境内の樹林地、市街地周辺の農地、河川の水辺など、住民にとって身近な自然的環境の整備や保全を促進します。
- ヒートアイランド現象の緩和、生物多様性の保全、災害時の避難経路の確保といった観点から、広域的なつながりが確保できるよう、都市公園や河川、道路空間など公共施設の活用も図りつつ、自然的環境インフラネットワークの形成を図ります。