

## 第2章

都市づくりの理念・基本方向

## 第2章 都市づくりの理念・基本方向

### 1 都市づくりの理念

- 本県における今後の人口減少・超高齢社会の到来を見据えると、商業・業務、医療・福祉等の都市機能を一定エリアに集約するとともに、その地域及び周辺に居住を誘導し、確実な生活サービスの提供や各都市機能の維持を図ることで、将来にわたり暮らしやすさを維持していくことが重要です。
- また、本県の特徴である充実した雇用の場を背景に、当面人口の増加が続く見込みの地域では、若年世代のライフスタイルにあった生活を支えていくとともに、今後本県全体で大きく増加する高齢者の安全安心な暮らしを確保していくことも重要です。
- さらに、人やモノの動きが広域化することに加え、高齢化の進行に伴い活発化することが見込まれる高齢者のレジャーや余暇活動等を受け、様々な対流を新たに創出することにより、都市のにぎわい・活力を向上させるとともに、日本の成長をリードする本県の元気な産業活動を引き続き支え、さらに発展させていくことも重要です。
- 一方、防災・減災の観点からは、大きな被害が予測されている南海トラフ地震や近年国内で発生しているような大規模災害への備えを進めるとともに、環境・エネルギーの観点からは、本県が有する豊かな自然環境の保全や地球温暖化への対応などが重要です。
- このように、様々な世代がより暮らしやすい都市構造への再構築、対流や交流の創出によるにぎわい・活力の向上、産業集積のさらなる拡大・強化、発生が懸念される大規模災害等に対する安全・安心の確保、環境保全や既存ストックの効率的な運営など、多様な視点から持続可能な都市づくりを進める必要があります。
- このため、様々な社会情勢等の変化（「時代の波」）に的確に対応し（「乗りこなし」）、活発な産業活動のみならず、健康・長寿を含めたあらゆる面における「元気」と、これまで本県の都市計画が最も重視してきた県民の「暮らしやすさ」を引き続き将来の都市づくり（「未来」）に追求していく重要性等を踏まえ、本県のこれからの都市づくりの理念を

### 『時代の波を乗りこなし、

### 元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ』

とします。

## 2 都市づくりの基本方向

「都市づくりの理念」のもと、本県の抱えるこれからの都市づくり上の課題に的確に対応していくため、本県において取り組むべき今後の都市づくりの方向性や主な施策の考え方を以下のように定めます。

### 【基本方向①】

#### 暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換

- ◆人口減少・超高齢社会においても、日常生活に必要なサービスが身近に享受できる暮らしやすさを支えるため、都市ごとの特性を踏まえつつ、集約型都市構造への転換を図ります。
- ◆集約型都市が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上に繋げていきます。

#### <現状と課題>

- 本県の人口は平成32年頃をピークに減少するものと推計され、これまでの人口増加に対応した拡大型都市構造からの転換期を迎えつつあります。また、都市部を中心に高齢者が急速に増加することが見込まれ、日常生活に必要な都市機能を身近に確保するなど高齢者の健康・快適な暮らしを支えていくことも大きな課題となっています。
- また、核家族化やモータリゼーションの進展により、居住や商業施設が郊外に流出し、中心市街地が空洞化している都市も見受けられます。中心市街地には、公共交通機能のほか公共施設などの都市機能も立地していることから、既存ストックの有効利用の観点からも活性化を図ることが効率かつ効果的です。
- さらに、人口減少・超高齢社会において、地方公共団体の財政状況が厳しさを増していく中、公共施設・インフラの老朽化に伴う維持管理・更新費の増大が見込まれており、都市経営の観点からの検討も必要です。

⇒第1章第2節①②③④⑤参照

### <基本方向の内容>

- 今後の人口減少・超高齢社会においても、日常生活に必要なサービスが身近に享受できる暮らしやすさを支えるため、主要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、福祉等の都市機能の集約を進め、その周辺及び公共交通の沿線に居住を誘導するとともに、各拠点間のアクセス性を充実することにより、都市ごとの特性を踏まえつつ、歩いて暮らせる生活圏の形成や効率的な都市経営等に向けた集約型都市構造への転換を図ります。
- あわせて、本県では個性豊かな都市拠点が分散配置していることから、これらの集約型都市が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型のネットワークの形成・充実を図り、拠点相互に役割を補完するとともに地域活力の向上に繋がっていきます。

### <配慮事項等>

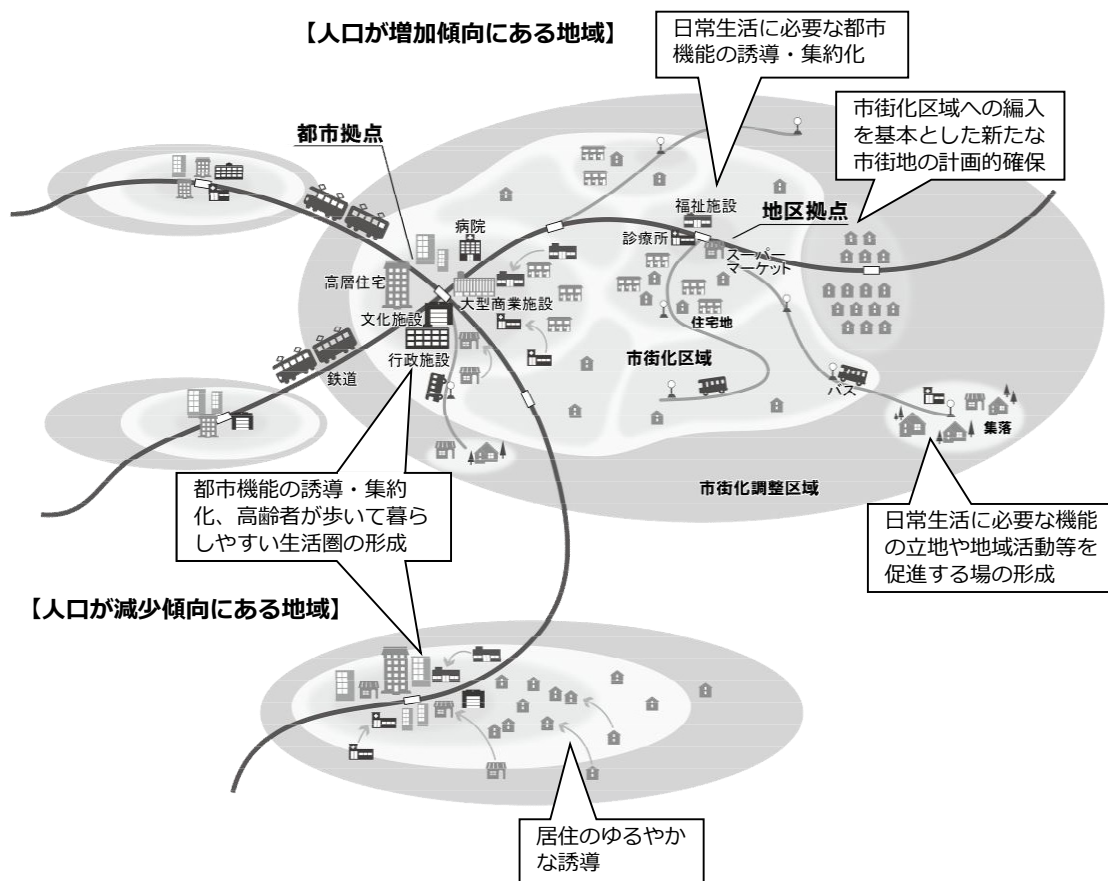
- 集約型都市構造への転換には、人口動態が都市ごと・地区ごとに異なるため、地域特性に配慮した対応が不可欠となります。このため、計画づくりにあたっては、人口動態や土地利用状況等を詳細に分析する必要があります。
- また、居住や都市機能の立地誘導と公共交通の充実を総合的に推進することが重要であり、交通、医療・福祉、子育て支援、商業関係者と連携して、共有する都市が抱える課題を解決していく必要があります。とりわけ、都市部では高齢者が急速に増加することから、高齢者の日常生活を支えるため、誰もが移動しやすい交通システムを構築するとともに、医療・介護・予防・生活支援・住まいが一体的に提供される「地域包括ケアシステム」や、現在、国において検討されている高齢者、障害者、児童等のすべての人を対象とした「全世代・全対象型地域包括支援体制」などの施策との連携が重要となります。

### **[主な施策等の考え方]**

- 今後の人口減少・超高齢社会を見据え、区域区分の適切な運用により、低密度な市街地の拡大を防止します。さらに、都市構造の再構築に向けては、居住や都市機能を誘導する拠点・地区を明確化し、既に有する都市機能や居住規模を把握した上で、立地適正化計画制度などを活用し、都市や地域の課題を解決するために効果的な世代の居住の誘導や今後、不足・拡充すべき都市機能の誘導を図ります。
- 人口や世帯数が増加傾向にある地域においては、鉄道駅や現在の市街化区域の周辺など既存ストックの活用が可能な地区を中心に、今後の需要動向に対応した新たな市街地を計画的に確保します。

- また、市街化調整区域では、散在する集落地等において現在の生活利便性やコミュニティを今後も維持していくために、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動等を促進する場の形成を図ります。

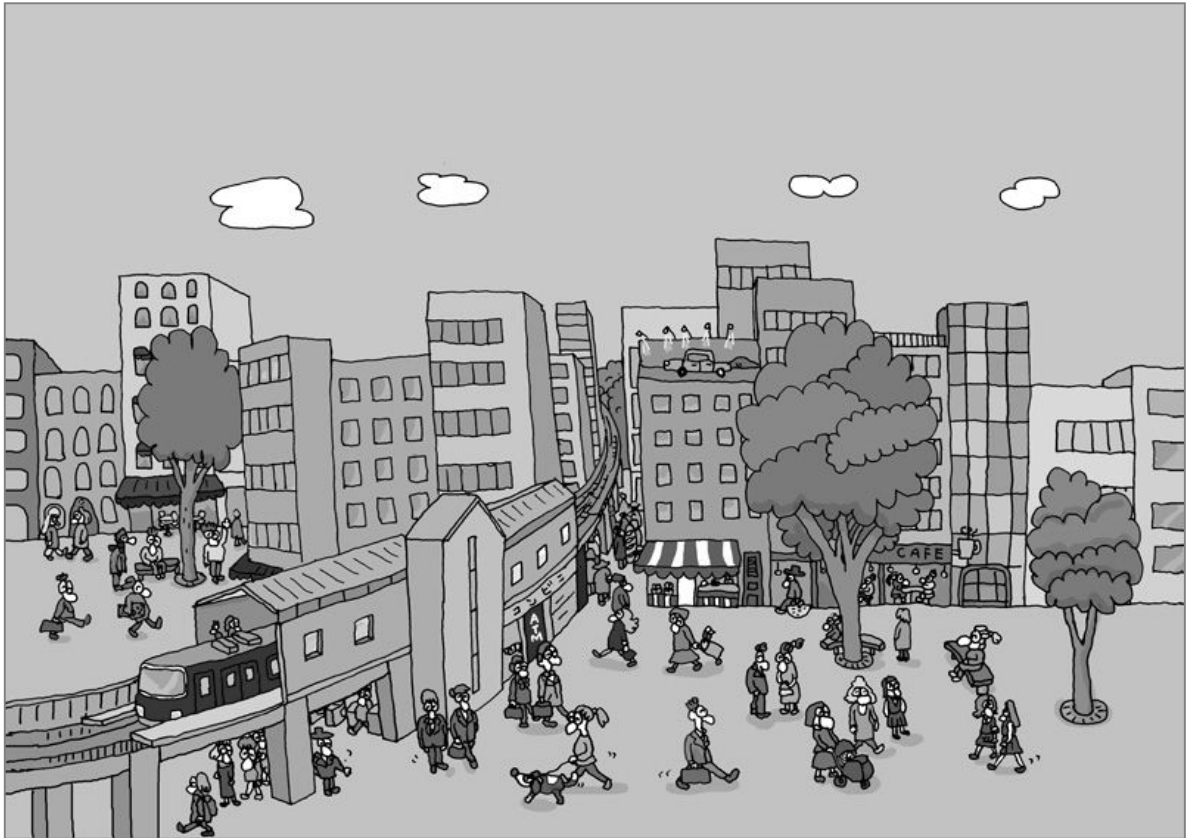
〈都市ごとの特性を踏まえた集約型都市構造のイメージ〉



- 居住や都市機能の誘導等にあたっては、今後の高齢化の進行とともに増加が懸念される空き家や空地をはじめ既存の住宅ストックを有効に活用できるよう、住宅供給施策との連携・調整を図ります。
- 出産・子育てを支え、次代の担い手である子どもを安心して産み育てることのできる社会の実現に向けて、交通利便性の高い場所への保育所や子育て支援施設等の誘導・配置に配慮するなど、仕事と子育ての両立が容易になるよう福祉施策との連携・調整を図ります。
- 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。あわせて、日常生活を支える路線バスや巡回バスなどの維持・強化を図るとともに、バス高速輸送システム（BRT）、自動運転や次世代型の自動車のシェアリングシステムなど新たな交通システムの導入に向け、関係者と一体となって検討を進めます。

## 第2章 都市づくりの理念・基本方向

- 都市構造の再構築に向けては、都市施設の再配置が必要になることも考えられます。この場合には、将来の都市の人口規模や財政規模を見据え、既存ストックを活用するなど効率的な都市経営の視点も踏まえ、必要に応じ都市施設の配置の見直しを進めます。



## 【基本方向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

- ◆リニア開業に向け都市機能の高次化・強化を図るとともに、地域特有の産業、歴史・文化資源、豊かな自然資源などを活かした地域づくりを進めることにより、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を図ります。
- ◆本県が有する空港、港湾などの機能や県内外を連携する広域交通網を最大限活用するとともに、県内都市間、都市内における新たな交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を図ります。

## ＜現状と課題＞

- 外国人観光客の増加をはじめとした近年の交流人口の拡大に加え、高齢化の進行に伴い今後より活発化することが見込まれる高齢者のレジャーや余暇活動等を受け、ヒト、モノ等が活発に動く「対流」を促進することにより、将来にわたり、本県の元気と力強さを向上させていくことが重要です。

⇒第1章第2節⑥⑦参照

## ＜基本方向の内容＞

- 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最大限に発揮し、名古屋都心部等において商業・業務、観光、コンベンションなど多様な都市機能の高次化を進めるとともに、県内の主要都市においてその効果を活かしつつ、都市機能の強化を図ります。
- また、地域特有の産業集積、歴史・文化資源、都市近郊に広がる豊かな自然資源などを活かした地域づくりを進め、様々な対流の促進によって都市の活力を高め、にぎわいの創出を図ります。
- あわせて、本県が有する世界規模での社会経済活動を支える空港、港湾などの機能や県内外を連携する広域交通網を最大限に活用するとともに、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、都市内における新たな交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を図ります。

## ＜配慮事項等＞

- 対流の促進に向けた歴史・文化資源や自然資源など地域資源の活用にあたっては、魅力あるまちづくりに意欲のある人材を育むとともに、伝統的な祭りや民俗芸能、歴史的建造物や街並み、モノづくりの原点となる伝統工芸や産業遺構など、それぞれの地域が独自の個性や魅力を磨き、多様性を深化させることが必要です。
- また、対流を都市のにぎわい・活力につなげていくためには、人と人との交流を活発化していくことが重要であり、多彩な交流を支える基盤整備や都市機能の立地誘導にあたっては、国際会議の開催やスポーツ・文化芸術等の国際的なイベント開催へ十分に配慮していくことも必要です。

**[主な施策等の考え方]**

- 国際競争力の強化や世界から活力を取り込める都市の形成を目指すために、空のゲートウェイである中部国際空港や、国際ビジネス機の受入施設を有する県営名古屋空港、また、海のゲートウェイである名古屋港をはじめ三河港、衣浦港、これら空港・港湾の機能強化を促進するとともに、周辺地域においては、国際交流を支える都市機能の立地誘導や基盤整備を図ります。
- 特に、名古屋駅周辺では、リニア開業に向けて、グローバルな高次都市機能のさらなる立地誘導を図ります。また、名古屋駅からのアクセス性の高い鉄道駅周辺においては、活発化する観光交流や異業種交流・人材交流などの産業・ビジネス交流を支える都市機能の立地誘導を図ります。
- 各都市内においても、本県の特徴ある歴史・文化資源や豊かな自然資源等を活用した地域づくりを進めるとともに、歩行者に配慮した市街地の再整備や魅力ある都市空間・景観づくり等を進め、歩きたくなる魅力を創造することで多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいを再生します。
- 県内外に及ぶ広域的な対流の活性化を図るため、三遠南信自動車道の建設・東海北陸自動車道4車線化等、県域を越えた広域幹線道路ネットワークの充実や西知多道路等の県内の広域幹線道路の整備促進とあわせて、各拠点へのアクセス性を高めます。
- リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県に波及させ、都市間の対流を創出するため、名古屋都心部での乗継利便性の向上や周辺都市との連絡強化、「ひかり」や「こだま」中心の運行への移行が予想される新幹線の各駅へのアクセス向上など強化された交通ネットワークを活用した地域づくりを進めます。





### 【基本方向③】

#### 力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進

- ◆新たな産業用地の確保、生産性の高い優良農地の保全を図り、将来にわたって力強い愛知を支えるさらなる産業集積を推進します。
- ◆広域幹線道路ネットワークの整備とともに、産業集積地へのアクセス道路の整備等を進め、経済活動の効率性の向上や生産力の拡大などを図ります。

#### ＜現状と課題＞

- これまで、モノづくりを中心として発展してきた本県が、今後、さらなる飛躍を遂げるためには、自動車産業や航空宇宙産業など既存産業の高度化を進めるとともに、次世代産業の創出を図ることが必要です。
- また、本県は全国有数の農業県であり、それを支える農業生産基盤の維持・保全を図ることも重要です。
- このように、本県の強みである多彩な産業集積を活かし、本県の力強さをさらに高め、都市の活力を向上させていくことが必要です。

⇒第1章第2節⑧⑨参照

#### ＜基本方向の内容＞

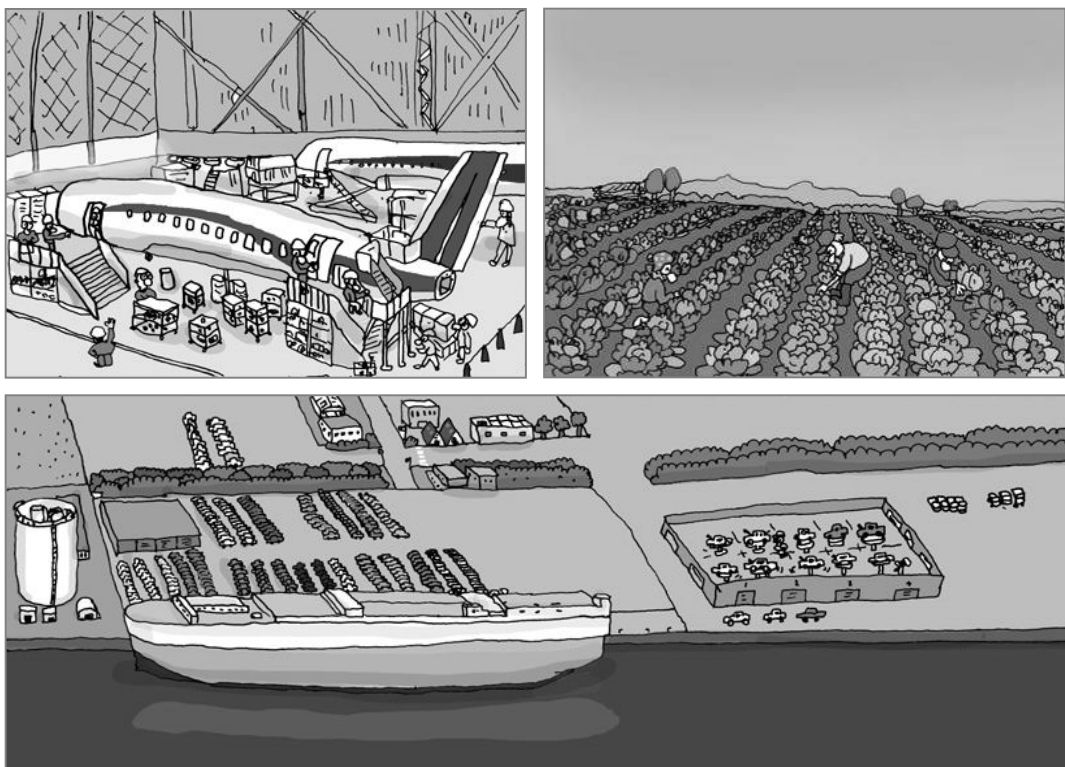
- モノづくり産業の高度化や次世代産業の創出を支える新たな産業用地を確保するとともに、本県の農業を支える生産性の高い優良農地の保全を図り、将来にわたって力強い愛知を支える産業集積を推進します。
- 広域幹線道路ネットワークの整備とともに、産業集積地へのアクセス道路や農産物の生産地と消費地をつなぐ道路の整備等を進め、経済活動の効率性の向上や生産力の拡大などを図ります。

#### ＜配慮事項等＞

- 今後の産業集積を支える新たな産業用地の確保にあたっては、地域のニーズを的確に把握した上で、近年の産業、流通、物流構造等の急速な変化や民間開発のスピード感にも対応できるよう、県と市町村が連携を密にしながら、都市計画を機動的に進めることが必要です。
- 山間地域における農地や山林の適切な保全・活用とそれを支える農林業の維持・継続が重要です。そのためには、地域外からの就労者の定住促進や地域での暮らしや都市部との交流を支える基盤施設の整備等を進めていくことが必要です。

**[主な施策等の考え方]**

- IT産業やこれからのニーズの高まりが期待される健康・医療・福祉関連産業などの都市型産業の集積を高めていくため、さらなる土地の有効・高度利用を図ります。また、自動車産業、航空宇宙産業及び健康長寿産業等の多様な産業集積を活かしながら、新たな工業用地を計画的に供給することで、次世代産業のさらなる展開に向けた企業集積を高めます。
- また、窯業や繊維業等の特色ある地場産業、本県で盛んな農業、水産業など特色ある産業集積を活かしながら、計画的に新たな産業立地の誘導を図ります。
- 活発な産業活動を支えるため、空港や港湾などの国際交流基盤の整備や県内外を結ぶ広域幹線道路ネットワークの充実とあわせて、既存の工業地や新たな産業用地へのアクセス性を高めます。
- 優良な農地が広がる区域では、無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど、適切な土地利用の規制・誘導により、優良農地の保全を図ります。また、農地を守る上で必要な農村集落については、日常生活に必要となる機能や生活基盤を確保し、居住環境や地域のコミュニティを維持します。
- また、農業体験等の農業と身近にふれあうことができる取組を進め、農業に対する関心や理解を深めるとともに、地域特性を活かした付加価値の高い農業を確立するため、農家レストランなど6次産業化に向けた取組等を進めることができるよう、農地の有効活用を促進します。



**【基本方向④】**

**大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保**

- ◆発生が懸念される南海トラフ地震や近年の風水害・土砂災害の多頻度・激甚化等を踏まえ、防災・減災に資する施設整備や密集市街地の改善を図ります。
- ◆誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成に向けて、交通安全対策や歩行経路のバリアフリー化などを推進します。

＜現状と課題＞

- 平成23年に発生した東日本大震災をはじめ、広島土砂災害（平成26年）、熊本地震（平成28年）など、近年、大規模な自然災害が発生している中、本県においても南海トラフを震源とする地震の発生が懸念されており、このような大規模自然災害への対応が課題となっています。
- また、本県の交通事故による死者数は、14年連続で全国ワーストを記録し、極めて深刻な状況が続いており、幹線道路での事故や歩行者・自転車利用者、中でも高齢者の事故死者数が多いことなど事故特性を踏まえ、交通安全対策の強化が必要です。

⇒第1章第2節⑩⑪参照

＜基本方向の内容＞

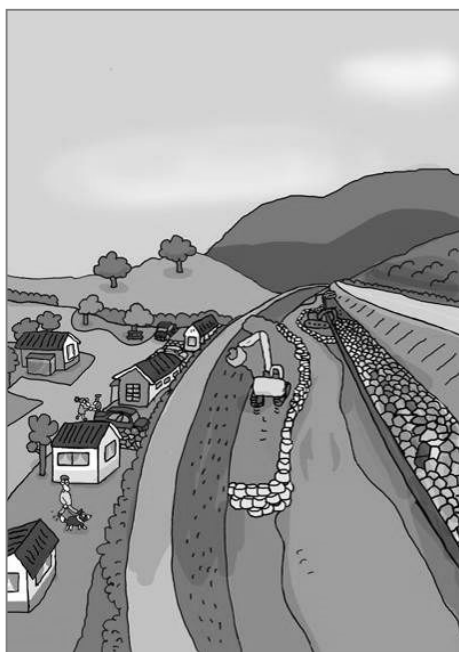
- 大規模自然災害等の発生に備えるため、南海トラフ地震による被害想定や近年の風水害・土砂災害の多頻度・激甚化等を踏まえ、土地利用の適切な規制・誘導を図るとともに、災害を防止・軽減するための施設の整備や密集市街地の改善を進め、安全安心な暮らしの場の確保を図ります。
- また、交通安全対策の強化に向け、幹線道路においては、道路構造の改良等に取り組むことにより交通事故対策を進めるとともに、特に生活関連施設を結ぶ経路を中心に、誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成に向けて、歩行経路のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化などを推進します。

＜配慮事項等＞

- 災害に対する安全安心な暮らしの場の確保や交通安全対策の強化に向けては、住民と一体となった地域ぐるみでの取組を進めることが必要であり、地域コミュニティの再構築・強化や自主防災組織、ボランティアなど防災や交通安全対策に関する様々な担い手の育成、担い手間の連携、地域における防災訓練や交通安全教室の開催など協働社会の形成を進めることが必要です。
- 都市機能の立地誘導や再配置にあたっては、東京への一極集中を是正し、国土強靱化に資するような中枢機能の適切な分担、バックアップ等にも配慮することも必要です。

**【主な施策等の考え方】**

- 洪水・内水や高潮・津波による浸水、土砂災害等の災害危険性が高い地区においては、それぞれの区域の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や整備見込等を総合的に勘案しながら、防災・減災の観点から土地利用の適正な規制と誘導を図ります。
- また、災害を防止または軽減するため、河川管理施設、下水道施設、海岸保全施設及び土砂災害防止施設の整備、道路・橋梁等の基盤施設や河川管理施設等の耐震化、緊急輸送道路の整備とあわせて、避難の支障となる細街路や避難場所、防災活動の拠点となる公園の整備等を進めます。
- 東日本大震災等の教訓も踏まえ、万が一震災に見舞われた場合においても、速やかな復興が行えるような備えが必要です。このため、地域住民との協働により被災後のまちづくりについて考える事前復興まちづくりの取組を進めるとともに、所有者の特定が困難な土地の存在が円滑な公共事業等を進める上での課題となっていることを踏まえ、土地所有者を特定する地籍整備などを実施します。
- 住宅、不特定多数の者や避難に配慮を必要とする者が利用する大規模建築物、学校施設などの公共施設及び避難路沿道の建築物等の耐震化とあわせて、市街地において避難・延焼遮断空間の確保を図ります。また、老朽建築物等の除却や小規模な道路整備を促進すること等により地震時等に著しく危険な密集市街地の改善を図るとともに、電柱等の倒壊による道路の寸断を防止する観点から、緊急輸送道路等における無電柱化を推進します。
- 誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成にあたっては、歩道の新設、駅や建築物でのバリアフリー化等を図るとともに、幹線道路への交通転換、生活道路の面的な速度抑制などを進めます。



## 【基本方向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

- ◆まともある森林、農地の保全を図るため、無秩序な開発を抑制するとともに、市街地では、防災空間やオープンスペースの確保、都市農業の多様な機能の発揮等により、良好な都市環境の形成を図ります。
- ◆自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化や緑地の保全・緑化の推進などを総合的に実施し、都市部における低炭素化を推進します。

## ＜現状と課題＞

- 本県は、豊かな自然環境を有する一方、県土の過半を占める森林、農地は、宅地面積の増加に伴い年々減少しています。森林、農地は洪水や土砂災害を防止する機能に加え、都市の背景となる景観や自然とふれあえる場としても重要な機能を果たしています。
- また、名古屋都心部を中心にヒートアイランド現象が顕著化しており、その緩和を図るとともに、都市農業の振興や都市生活に潤いややすらぎを提供するためにも、市街地内における農地等の緑地を適切に確保していくことが必要です。

⇒第1章第2節⑫⑬参照

## ＜基本方向の内容＞

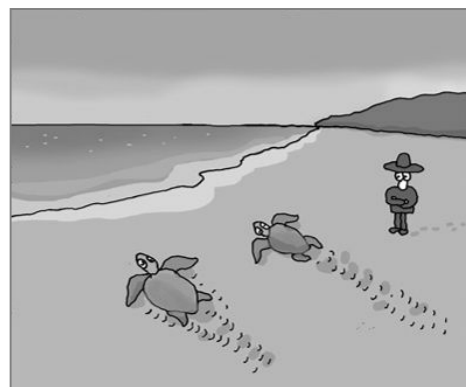
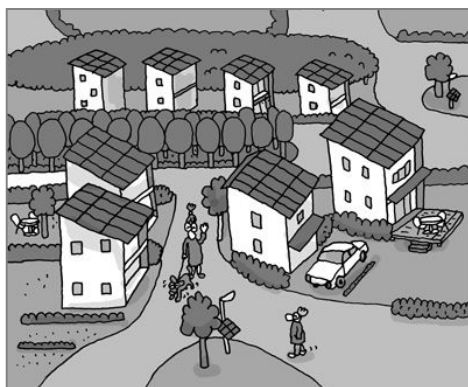
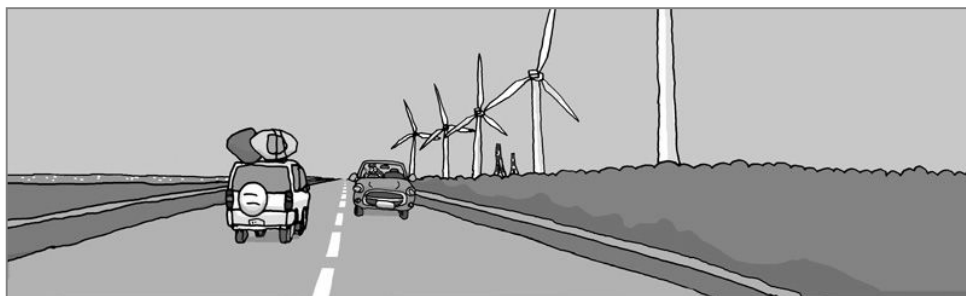
- 森林や農地等が有する水源涵養や県土の保全などの多面的機能の維持・向上に向け、まともある森林、農地の保全を図るため、無秩序な開発を抑制します。
- また、市街地では、災害時の防災空間や都市生活に潤いとやすらぎを与えるオープンスペースの確保を図るとともに、農業体験・学習、交流の場の確保、都市住民の農業への理解の醸成といった都市農業の多様な機能を発揮させ、おいしい“食”のある生活など、暮らしの質を高める良好な都市環境の形成を図ります。
- 二酸化炭素の多くは都市部において排出されています。このため、自動車に過度に頼らない集約型都市構造に転換するとともに、建築物の低炭素化や緑地の保全・緑化の推進などを総合的に実施し、都市部における低炭素化を推進します。

## ＜配慮事項等＞

- 農地等の緑地の保全や緑化、生物多様性の保全等にあたっては、環境に対する県民の関心や意識を一層高め、県民や事業者、NPO、行政といった地域等の様々な主体による協働の取組を進めることが必要です。

**【主な施策等の考え方】**

- 優良な農地や保全すべき森林が残る区域では、無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど、適切な土地利用の規制・誘導を図ります。
- 市街地内では、適切に土地利用の規制・誘導を図り、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図る上で必要な農地等の緑地を保全するとともに民有地などの緑化を促進します。
- 新市街地における面的整備にあたっては、自然環境との調和に向け、都市公園をはじめとする公共施設における質の高い緑地の確保、民有地の緑化の推進、ため池や河川による水辺・緑地のつながり確保等により、生態系ネットワークの形成を進め、豊かな生物多様性を育む都市づくりを進めます。
- 都市部における低炭素化を図るため、再生可能エネルギーの導入や活用、建築物の低炭素化、エネルギーを地域内で効率的に賢く使うスマートコミュニティの形成等に配慮しながら、市街地形成や公共施設等の整備を進めます。



## 第3章

### 都市計画区域等の指定

## 第3章 都市計画区域等の指定

---

都市計画区域とは、都市計画を策定する場となる都市の範囲であり、都心の市街地から郊外の農地や山林のある田園地域に至るまで、人やモノの動き、都市の発展を見通し、地形などからみて、一体の都市として捉える必要がある区域です。都市計画区域を指定することにより、開発行為や建築行為に対して一定のルールを課すとともに、道路、公園、下水道などの都市施設を計画的に整備し、都市の安全性や快適性及び利便性を確保しようとするものです。

また、準都市計画区域とは、積極的な整備や開発を行う必要はないものの、そのまま放置した場合に地域の自然環境や住環境に支障をきたす恐れがある区域において定めるものです。なお、準都市計画区域は、都市としての積極的な整備を進める都市計画区域とは異なるため、都市施設、市街地開発事業等に関する都市計画は定めることができません。

本県の都市計画区域は、現行の都市計画法公布（昭和43年）を受け、昭和44年に再編を行っています。その後の約40年間を経て、急速な人口増加に伴う市街地の拡大やモータリゼーションの進展等により日常生活圏が飛躍的に拡大したこと、また平成の市町村合併が実施されたことなどを踏まえ、平成17年度より、①土地利用の状況・見通し、②地形などの自然条件、③日常生活圏、④主な交通施設の状況、⑤社会・経済的区域的な一体性について総合的に検討を進め、平成19年の「新しい都市計画の基本的方針」での位置づけを踏まえ、平成22年に現行の都市計画区域への再編及び新城市長篠地区の準都市計画区域の指定を行いました。

現行都市計画区域への再編以降の社会状況の変化について、人口動態のほか、通勤や買い物による人の動きなど日常生活圏の状況、開発動向などを確認したところ大きな変化はなく、現時点においては現行の都市計画区域及び準都市計画区域の指定を変更する必要がないものと判断されるため、現在の都市計画区域等を維持することとします。

ただし、現時点で都市計画区域外の豊田市下山地区及び岡崎市額田地区北部では、「豊田・岡崎地区研究開発施設用地造成事業」が進行中で周辺への開発圧力も懸念されることから、今後の土地利用動向等を注視していきます。



# 1 都市計画区域

通勤や買物などの日常生活圏を基本に人々の生活に密接に関連する公共サービス区域を考慮し、名古屋、尾張、知多、豊田、西三河及び東三河都市計画区域の6つの都市計画区域を引き続き指定します。

図 都市計画区域位置図

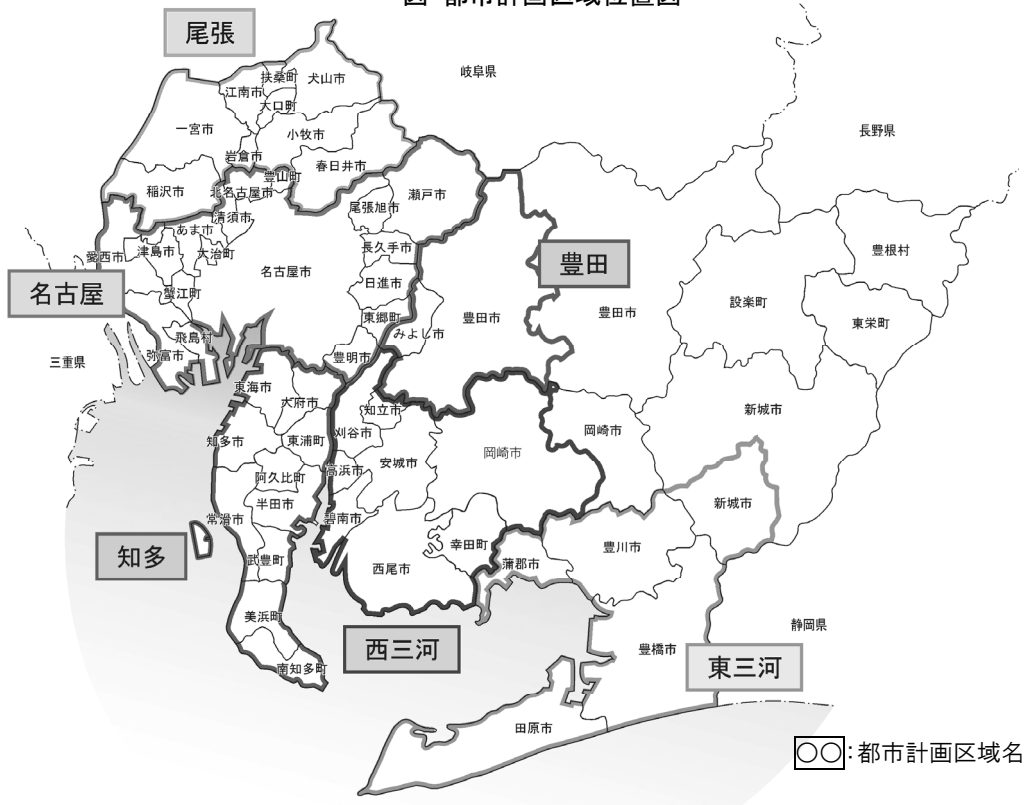


表 都市計画区域に含まれる市町村

| 都市計画区域名 | 市町村   | 面積         | 人口       |
|---------|---|------------|----------|
| 名古屋     | 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、愛知郡東郷町、西春日井郡豊山町、海部郡大治町、海部郡蟹江町、海部郡飛島村 | 約 8.1 万 ha | 325.9 万人 |
| 尾張      | 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、丹羽郡扶桑町  | 約 4.9 万 ha | 125.1 万人 |
| 知多      | 半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、知多郡阿久比町、知多郡東浦町、知多郡南知多町(篠島及び日間賀島を除く)、知多郡美浜町、知多郡武豊町                     | 約 3.9 万 ha | 61.7 万人  |
| 豊田      | 豊田市(一部の区域を除く)、みよし市  | 約 3.9 万 ha | 46.1 万人  |
| 西三河     | 岡崎市(一部の区域を除く)、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市(佐久島を除く)、知立市、高浜市、額田郡幸田町                                      | 約 6.8 万 ha | 110.7 万人 |
| 東三河     | 豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市(一部の区域を除く)、田原市   | 約 7.9 万 ha | 73.4 万人  |

※人口は、平成27年国勢調査人口(市町村ごとの人口)に基づき、都市計画基礎調査結果(平成23年)を用いて算出

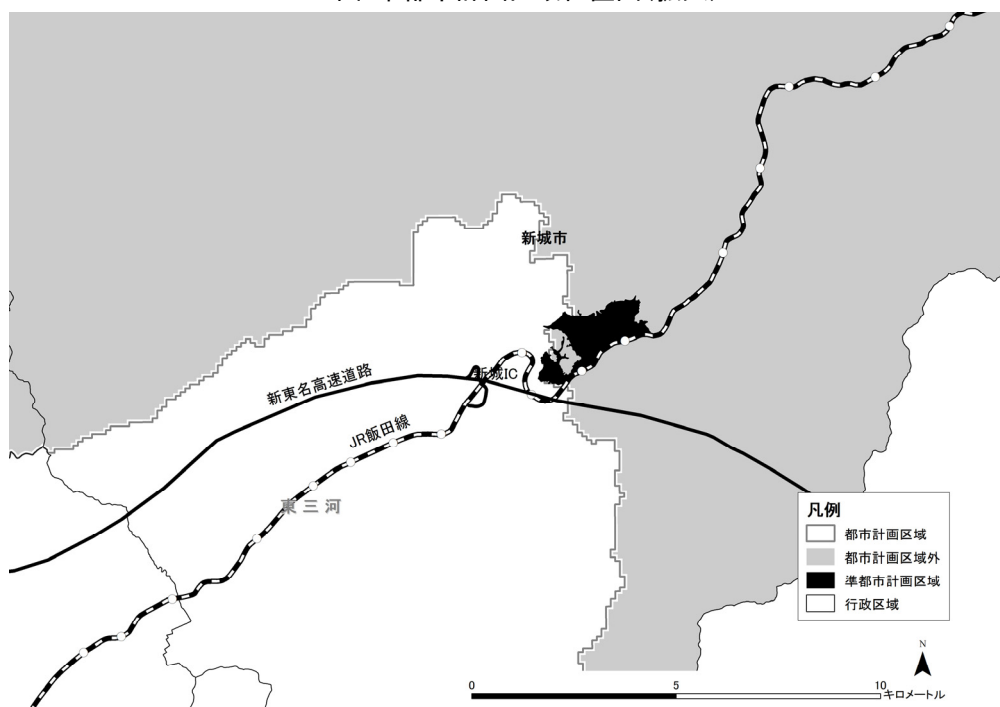
## 2 準都市計画区域

新東名高速道路の新城インターチェンジ開通による無秩序な開発を防止し、集落地の生活環境や自然環境を保全するため、新城長篠準都市計画区域を引き続き指定します。

図 準都市計画区域位置図



図 準都市計画区域位置図(拡大)



## 第4章

### 主な都市計画の基本的考え方

# 第4章 主な都市計画の基本的考え方

## 1 都市計画区域マスタープラン

都市計画区域マスタープラン（「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」）は、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、人口、人やモノの動き、土地利用の動向、公共施設の整備などについて将来の見通しを踏まえ、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。

なお、策定にあたっては、都市計画区域ごとに異なる自然・地理的条件や人口動態、広域交通体系の整備状況、産業集積の状況など地域特性に十分配慮し、「都市計画の目標」をはじめ、以下の内容について記載します。

### （1）記載する内容

#### ①都市計画の目標

県全体の都市づくりの理念である「時代の波を乗りこなし、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ」の実現に向け、各都市計画区域における地域特性を踏まえた「都市づくりの基本理念」を示すとともに、概ね20年後の目指すべき「将来都市像」を明らかにします。その上で、区域ごとの目指すべき将来都市像の実現に向け、第2章に記載した5つの「都市づくりの基本方向」ごとに目標を示します。

#### 都市づくりの基本方向（再掲）

- ①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換
- 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
- ③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進
- ④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保
- 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

#### ②区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定める際の方針

区域区分とは、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成等の観点から、都市計画区域を「市街化を促進する区域（市街化区域）」と、「市街化を抑制する区域（市街化調整区域）」に区分することをいいます。

都市計画区域マスタープランでは、都市計画法や関連法令との整合及び人口や土地利用などの地域条件を踏まえつつ、区域区分の有無について記載するとともに、区域区分の変更にあたっての基本方針及び目標年次における市街化区域の規模を明らかにします。

なお、市街化区域規模の設定では、人口を最も重要な算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積を割り付ける方式（いわゆるフレーム方式）を採用します。

### ③主要な都市計画の決定等の方針

都市計画の内容は、都市計画区域マスタープラン（市町村にあっては、「市町村における都市計画に関する基本的な方針〈市町村都市計画マスタープラン〉」）のほか、区域区分・用途地域などの土地利用、道路・公園・下水道などの都市施設、土地区画整理事業・市街地再開発事業などの市街地開発事業で構成されています。都市計画区域マスタープランでは、区域ごとの都市計画の目標の達成に向け、土地利用、都市施設、市街地開発事業等に関する都市計画の決定等の方針と、概ね10年以内に優先的に整備する予定の施設等を明示します。

なお、本ビジョンにおける都市づくりの理念・基本方向を踏まえて、都市計画区域マスタープランに記載すべき都市計画の決定等の方針に関して、その基本的な考え方を第2節及び第3節に示します。

## 2 土地利用

都市計画における土地利用とは、効率的な都市活動の増進、自然環境の保全、特色ある街並みの形成などを図ることを目的として、開発行為や建築物の立地に関するルールを定めるものです。

ここでは、本県における今後の土地利用の基本的考え方、都市計画区域及び準都市計画区域における土地利用方針を示します。

### (1) 土地利用の基本的考え方

第2章の「都市づくりの基本方向」を踏まえ、以下に基づき、土地利用を計画的に進めていきます。

#### ①暮らしやすく環境に配慮した土地利用の推進

本県では、人口増加を背景に市街地は急速に郊外部で拡大しましたが、モータリゼーションの進展とともに、商業施設や公共公益施設等の都市機能も郊外に立地しました。こうした現在の拡大型の都市構造では、今後増大する高齢者等の自動車を利用できない人々の暮らしやすさを維持することが難しくなります。今後は主要鉄道駅周辺等の中心市街地や地域コミュニティの中心に、生活に必要な都市機能を誘導するとともに、公共交通サービスや都市機能にアクセスしやすい地域における居住環境の維持・向上を図ります。また、自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換など都市の低炭素化を進めるとともに、市街地内外に分布する樹林地や農地等の緑地についても、都市住民の自然とのふれあいの場として保全に努めます。

#### ②地域のポテンシャルを活かした土地利用の促進

それぞれの地域には、地域特有の産業集積や歴史・文化・自然資源等の地域の活力創出やまちづくりのポテンシャルの源となる資源が存在します。都市間競争が厳しくなる中、既存資源の維持を図るとともに、地域資源を最大限活用した土地利用を促進することで都市の持続的発展を図ります。

また、リニア中央新幹線、高速道路、空港等の広域交通体系の充実によりもたらされる人の流動の一層の広域化は高次な都市機能の立地ポテンシャルを高めることから、モノづくり産業のほか、業務、観光など、新たな地域活力の創出に配慮しつつ土地利用を進めます。

なお、こうした都市機能の立地を図る土地利用に対してはスピード感がより一層求められることから、都市計画においても機動的に対応します。

### ③安全安心な生活を支える土地利用の実現

発生が懸念される南海トラフ地震や近年の風水害・土砂災害の多頻度・激甚化等を踏まえ、土砂災害防止法や津波防災地域づくりに関する法律等に位置づけられる災害危険度の高い地区では、原則として、新たな都市的土地利用を抑制します。

また、古くからの建物が密集していたり、空き家が多い既成市街地等においては防災に関する関係法令・制度との整合を図りつつ、関係部局と連携して安全・安心に暮らせる土地利用を実現します。

## (2) 都市計画区域における土地利用方針

都市計画区域において、無秩序な市街化を防止し、計画的に市街地形成を図るため、上記「土地利用の基本的考え方」を踏まえ、都市計画区域における土地利用方針を以下のように定めます。

### ①市街化区域

- 集約型都市構造への転換や住宅地、商業地の適正配置に向け、市街地内の低未利用地の活用や市街地開発事業等を進め、街なか居住や中心市街地の機能集積等の促進を図ります。また、地域経済の基盤となる産業の立地を促進する工業地形成を図ります。
  - ・住宅地については、公共交通が使いやすく、生活に密着した都市機能等が歩いて行ける距離にある生活圏の構築を図ります。また、特に高齢化が進行している中心市街地等の既成市街地では空地や空き家等を活用して定住人口の維持、増大を図ります。
  - ・商業地については、鉄道駅周辺や幹線道路沿道等、それぞれの地区で適切に役割分担を図りながら商業、業務機能等の立地誘導を図ります。
  - ・工業地については、空港、港湾、高速道路インターチェンジ周辺等広域交通アクセスに優れる地域、または、既存の工業集積との連携が図れる位置において計画的に工業用地を確保します。
- 洪水や高潮・津波による浸水、土砂災害等の災害危険性の高い地区においては、防災・減災の観点から土地利用の適正な規制・誘導を図ります。特に、市街化区域内にある土砂災害特別警戒区域については、土地利用状況や避難体制、災害を防止・軽減する施設の整備状況や整備見通し等を勘案し、必要に応じ区域区分の見直しを行います。

## 第4章 主な都市計画の基本的考え方

- 延焼火災の発生など、特に都市防災上問題がある市街地については、建物の防火性能の向上を誘導するとともに、狭隘道路の解消、避難路・避難場所の確保などの市街地改善を図ります。
- 空港や港湾周辺など広域交通体系へのアクセスに優れた位置においては、広域交流機能の立地誘導を図るとともに、各都市における歴史資源や文化資源、自然資源等の地域の個性を活かしたまちづくりを促進します。
- 身近に自然を感じながら暮らすことができる市街地を形成するため、市街地内の緑地や水辺等を保全します。また、市民の農とのふれあいの場、避難場所等の防災空間、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多面的な機能を発揮する市街化区域内農地の維持に努めます。

### ②市街化調整区域

- 市街化調整区域は農林漁業の場であるとともに、自然や農と身近にふれあうことができる生活の場であることから、今後も、このゆとりと緑に満ちた市街化調整区域の特性を維持するため、無秩序な開発を抑制し、防災面や自然環境、農林漁業との調和を保ちつつ市街化調整区域における土地利用の保全を図っていきます。
- ただし、生活の場としての機能低下が見られる場合は、地区計画等を活用することにより人口の定着や生活利便性の低下防止を進め、農村集落等の地域コミュニティの維持を図ります。
- また、高速道路インターチェンジ周辺や既存工業団地隣接地等の既存ストックの活用が可能な地域においては、市街化を抑制するという趣旨を踏まえつつ、必要に応じ産業用地の供給を行います。

### (3) 準都市計画区域における土地利用方針

準都市計画区域において、土地利用を整序し、又は環境を保全するため、上記「土地利用の基本的考え方」を踏まえ、準都市計画区域における土地利用方針を以下のよう定めます。

- 無秩序な開発による用途の混在を未然に防ぐことにより、良好な居住環境の維持・保全を図ります。
- 集落地等においては、工業系土地利用を抑制します。
- 商業系土地利用については、生活に密着した利便施設以外の商業施設の立地を抑制します。



### 3 都市施設・市街地開発事業・自然的環境

都市施設・市街地開発事業は、土地利用と一体となり、将来都市像を実現するものです。また、自然的環境は、土地利用、都市施設の内容を横断的に含むとともに、良好な都市環境の形成に資する重要な要素です。

#### (1) 都市施設の基本的考え方

##### ①交通施設（道路、都市高速鉄道等）

道路・都市高速鉄道などの交通施設は、人々の生活と産業活動等を支える最も根幹的な都市施設であり、今後とも地域間の対流と交流を促進し、地域の活力を維持・創出するとともに、地域住民の日常生活を支える交通体系の構築が必要です。

このため、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。

また、自動車に過度に頼らなくても生活できるように、鉄道・路線バス、自家用車、自転車・徒歩などさまざまな交通手段を有効に組み合わせて利用できるよう、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・充実を促進します。

さらに、南海トラフ地震等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都市計画道路網の形成を図ります。大規模な地震が発生した場合、道路施設が避難路となるだけでなく、延焼遮断帯や消防・救援のための活動空間となることを踏まえた配置・構造にも配慮します。

なお、既存ストックを最大限に活用し、インフラの老朽化も踏まえた効率的な都市経営の観点から、各施設の機能を明確にしたうえで、必要に応じた計画の見直しを行います。

##### ②公園及び緑地等

公園・緑地等は緑豊かな安全で快適なまちづくりを進める上で、レクリエーションや憩いの場の提供、良好な自然環境の保全、災害時の避難地、救援活動の拠点など様々な役割を担っています。

そこで、都市の環境、景観、防災性の向上に資する都市公園の整備等により、暮らしの質を高め良好な都市環境の形成を図ります。

また、災害時の避難経路の確保といった観点から、広域的なつながりが確保できるよう、河川や道路空間の活用も図りながら、都市公園を拠点としたネットワークの形成を図ります。

## 第4章 主な都市計画の基本的考え方

さらに、多彩な対流・ふれあいの創出に資する都市公園の配置・整備を促進することにより、地域の観光交流を支える拠点の形成を図ります。

### ③下水道及び河川等

本県の下水道の整備水準は全国平均より低い状況にあります。今後とも、合併浄化槽や農業集落排水との連携を図りつつ、下水道の整備を積極的に推進するとともに、下水処理を高度化し、快適な水環境の形成を図ります。

局地的集中豪雨などにより、都市型水害の発生頻度が高まっています。浸水被害の防止に向け、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、公共下水道及び都市下水路の整備を進めます。また、新市街地における面的整備にあたっては、調整池を設置するなど総合的な治水対策の実施を図ります。

なお、インフラの老朽化も踏まえた効率的な都市経営や環境負荷の小さな都市づくりの観点から、下水道の整備や運営にかかる費用の縮減や環境負荷の低減を図るため、地域特性や規模に応じた効率的な整備にあわせて、効果的な施設の配置や見直しを進めます。

### ④その他の都市施設

市場、廃棄物処理施設などの供給処理施設は、都市生活や都市機能の維持に不可欠な施設です。これらの都市施設は、地域住民や関係者間の合意形成のもと、環境負荷の低減に配慮するとともに、周辺土地利用や交通施設などの都市計画との整合を図りながら適切な配置を行います。

## (2) 市街地開発事業の基本的考え方

市街地開発事業は、計画的に良好な市街地形成を図るため、道路・公園などの公共施設とともに、宅地を一体的に整備するものです。今後の市街地開発事業にあたっては、人口動態など社会経済状況の変化に的確に対応しつつ、既存ストックや民間活力を活用した効率的な事業実施が重要となります。また、事業実施にあたっては、建築物の低炭素化や緑地の保全・緑化の推進など総合的に都市の低炭素化を推進することも必要です。

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。

### (3) 自然的環境の整備又は保全の基本的考え方

本県は大都市圏にありながら良好な自然環境を有しています。自然環境等に配慮した環境負荷の小さな都市づくりを進めるとともに、安全安心な暮らしを確保するためには、自然環境の保全、レクリエーションの場の確保、良好な都市景観の形成が必要です。このため、市街地内及び周辺における農地や樹林地、水辺など身近な自然環境の整備・保全を図ります。

また、ヒートアイランド現象の緩和や生物多様性の保全等の観点から、広域的なつながりが確保できるよう、都市公園や河川、道路などの公共施設を活用しながら、自然的環境インフラネットワークの形成を図ります。

なお、新市街地における面的整備等に当たっては、生態系ネットワークなど自然環境への影響に十分に配慮し、計画・事業を進めます。



## 参 考

# 用語解説

---

## あ

|                      |   |
|----------------------|---|
| アクセス<br>あくせす         | 道路や交通機関を用いて、ある地点や施設へ到達すること。   |
| 維持管理<br>いじかんり        | インフラ施設を将来も快適に使えるようにするために、補修を行うことなどにより、その機能を維持していくこと。                                |
| インフラ<br>いんぷら         | 道路、鉄道、公園、上下水道、河川など、生活や経済活動の基盤を形成する施設。インフラストラクチャー（ <b>infra-structure</b> ）の略。       |
| 延焼遮断帯<br>えんしょうしゃだんたい | 市街地火災の拡大を防止し、焼失被害の極限化を図るため、都市内に配置する、道路や河川、鉄道、公園、耐火建築物群、オープンスペースなど、延焼遮断を期待しうる施設帯や空間。 |

## か

|                           |   |
|---------------------------|---|
| 開発許可制度<br>かいはつきよかせいど      | 都市計画法による開発行為に対する許可制度。   |
| 過去地震最大モデル<br>かこじしんさいだいまでる | 南海トラフで繰り返し発生している地震・津波のうち、発生したことが明らかで規模の大きいもの（宝永、安政東海、安政南海、昭和東南海、昭和南海の5地震）を重ね合わせたモデル。                        |
| 観光入込客数<br>かんこういりこみきゃくすう   | 都道府県の観光地点を訪れた観光入込客をカウントした値。例えば、1人の観光入込客が県内の複数の観光地点を訪れたとしても、1人回と数えることになる。                                    |
| 基盤整備<br>きばんせいび            | 道路や公園、下水道など都市活動や生活の基盤となる施設を整備すること。  |
| 義務的経費<br>ぎむてきけいひ          | 支出が義務的で任意では削減できない経費（一般的には人件費、扶助費、公債費）。  |
| 協働社会<br>きょうどうしゃかい         | 県民と行政、事業者が、相互の理解のもと、地域の課題解決に向けてともに協力する社会。   |
| 緊急輸送道路<br>きんきゅうゆそうどうろ     | 災害時に必要な救助、消防活動及び緊急物資を運ぶために指定する道路。被災時には優先して復旧作業を行う。  |
| 区域区分<br>くいきくぶん            | 無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成等の観点から、都市計画区域を「市街化を促進する区域（市街化区域）」と、「市街化を抑制する区域（市街化調整区域）」に区分すること。 |
| グローバル化<br>ぐるーぱるか          | 資本や労働力の国境を越えた移動が活発化するとともに、貿易を通じた商品・サービスの取引や、海外への投資が増大することによって世界における経済的な結びつきが深まること。                          |

## か

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| 健康長寿産業<br>けんこうちようじゅさんぎよう    | 少子高齢化に伴う諸問題の解決に貢献しつつ、医療や介護・福祉分野における大きな需要を取り込むことによって、持続的な経済成長をけん引することが期待される産業。  |
| 公共交通結節点<br>こうきようこうつうけっせつてん  | 異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがあげられる。 |
| 合計特殊出生率<br>ごうけいとくしゅしゅつしょうりつ | 人口統計上の指標で、一人の女性が一生に産む子供の平均数を示すもの。  |
| 公債費<br>こうさいひ                | 地方公共団体が発行した地方債の元利償還等に要する経費。  |
| 洪水<br>こうずい                  | 川の水の量が、普段より著しく増えた状態。   |
| 交通軸<br>こうつうじく               | 本ビジョンにおいては、都市の各拠点を相互に結ぶ公共交通や道路のこと。   |
| 交流<br>こうりゆう                 | 本ビジョンにおいては、観光やビジネス等の目的で人が訪れること。  |
| 国土強靱化<br>こくどきょうじんか          | 国土や経済、暮らしが、災害や事故などにより致命的な被害を負わない強さと、速やかに回復するしなやかさをもつこと。                        |
| コミュニティ<br>こみゆにてい            | 社会における生活共同体。住んでいる地域や学校、職場、あるいは思想、価値観や趣味、利害関係など、共有する要素のもとに集まる人間のグループ。           |
| コンベンション<br>こんべんしょん          | 見本市や様々な大会、会議などの集会。   |

## さ

|                           |   |
|---------------------------|---|
| 歳出<br>さいしゅつ               | 4月から翌年の3月までの一会計年度の支出。   |
| 再生可能エネルギー<br>さいせいかのうえねるぎー | 資源として限りのある石油・石炭等の化石燃料と対比して、自然の中で繰り返し起こる現象からつくり出される風力、太陽エネルギー、地熱、水力、バイオマス、波力等のエネルギー。 |
| 産業<br>さんぎよう               | 社会を営むうえで必要な経済活動であり、第一次産業（農林漁業、鉱業）、第二次産業（製造業、建設業等）及び第三次産業（商業、サービス業、公務等）の総称。          |
| 産業遺構<br>さんぎよういこう          | 地域の産業にかかわる旧施設、工場跡地など。   |

## 用語解説

### さ

|   |   |
|---|---|
| 三大都市圏<br>さんだいとしけん                           | 首都圏、近畿圏、中部圏の3圏域。  |
| 市街化区域<br>しがいかくいき                            | 都市計画区域のうち、既に市街地が形成されている区域と、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域。用途地域などを定め、秩序ある市街地形成を図るとともに、市街化を促進する都市施設を定め、市街地開発事業などによって整備、開発を積極的に進めるべき区域とされる。   |
| 市街化調整区域<br>しがいかちょうせいいき                      | 都市計画区域のうち「市街化を抑制すべき区域」。市街化調整区域内では、原則として、農林漁業用の建物等を除き開発行為は許可されず、また用途地域を定めないこととされ、市街化を促進する都市施設も定めないものとされている。  |
| 市街地開発事業<br>しがいちかいはつじぎょう                     | 都市計画法 12 条 1 項各号に掲げる事業。土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業、新都市基盤整備事業、住宅街区整備事業の6事業が該当する。   |
| 市街地再開発事業<br>しがいちさいかいはつじぎょう                  | 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。   |
| 次世代産業<br>じせだいさんぎょう                          | 本ビジョンにおいては、高齢者の増加に伴い需要の高まりが期待される健康長寿産業等の今後の発展が期待される分野の産業。   |
| 自然的環境インフラネットワーク<br>しぜんてきかんきょういんふら<br>ねつとわーく | 本ビジョンにおいては、自然界の基盤をなす要素が互いに関連を持ち、ネットワークしながら良好な自然環境が保たれた状態のこと。インフラ（インフラストラクチャー、 <b>infra-structure</b> ）とは「基盤をなすもの」の意味であり、本ビジョンにおける自然環境におけるインフラとは、海岸、河川、湖沼などの水面や森林、樹林地などの緑地及びそれらを包括する地形を指す。 |
| 持続可能な都市づくり<br>じぞくかのうなとしづくり                  | 本ビジョンにおいては、都市における暮らしの質を維持又は向上することが可能な都市づくりのこと。  |
| 自治事務<br>じちじむ                                | 地方公共団体が処理する法定受託事務以外の事務。法定受託事務とは国が本来果たすべき役割に係るもので都道府県、市町村等が処理する事務、または都道府県が本来果たすべき役割に係るもので市町村等が処理する事務をいう。   |
| 市町村都市計画マスタープラン<br>しちょうそんとしけいかくますた<br>ーぷらん   | 都市計画区域マスタープランに即し、より地域に密着した見地から、その創意工夫の下に、市町村の定める都市計画の方針を定めるもの。市町村内において概ね完結する都市計画に関する事項を定めることになる。  |
| 集約型都市構造<br>しゅうやぐがたとしこうぞう                    | 少子・超高齢化社会の到来、環境負荷の高まり、中心市街地の一層の衰退、都市財政の圧迫、公共交通の地位低下等が顕在化されつつある社会に対応する都市の形態。本ビジョンにおいては、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を指す。               |



## さ

|                           |  |
|---------------------------|--|
| 準都市計画区域<br>じゅんとしけいかくいき    | 積極的な整備や開発を行う必要はないものの、そのまま放置した場合に地域の自然環境や住環境に支障をきたす恐れがある区域において定めるもの。なお、準都市計画区域は、都市としての積極的な整備を進める都市計画区域とは異なるため、都市施設、市街地開発事業等に関する都市計画は定めることができない。                                     |
| 小地域<br>しょうちいき             | 国勢調査による調査単位。市区町村よりも小さい町丁・字等の範囲となる。   |
| 水源涵養<br>すいげんかんよう          | 健全な森林生態系により、水源に降った水を蓄えゆっくと川に流すことで、豊かできれいな水を育むこと。   |
| ストック<br>すとく               | 蓄積。既存ストックとはこれまでに整備された都市基盤施設や公共施設、建築物などの蓄積のことを指す。また、住宅ストックとはこれまでに整備、蓄積された、既存の住宅のことを指す。  |
| スマートコミュニティ<br>すまーとこみゆにてい  | スマートグリッドを基盤としてエネルギー利用を生活圏全体で最適にコントロールする次世代コミュニティ。スマートグリッドとは、ICT（情報通信技術）を使って電力の流れを供給側・需要側のバランスをとり最適化を図るシステムであり、太陽光や風力発電など再生可能エネルギーを最大限に活かし、省エネかつ経済的な電力の安定供給を進める次世代インフラとして注目が集まっている。 |
| 生産緑地地区<br>せいさんりよくちちく      | 都市計画法及び生産緑地法に基づくもので、市街化区域内の農地等のうち、公害や災害の防止など良好な生活環境の確保に効果があり、公園・緑地など公共施設等の敷地に適している 500 m <sup>2</sup> 以上の土地を指定し、農林漁業との調和を図りつつ良好な都市環境の形成を図るもの。                                      |
| 生態系ネットワーク<br>せいたいけいねつとわーく | エコロジカルネットワークともいい、保全すべき自然環境やすぐれた自然条件を有している地域を核として、生息・生育空間のつながりや適切な配置を考慮したうえで、これらを有機的につないだネットワーク。  |
| 生物多様性<br>せいぶつたようせい        | 遺伝子レベル、種レベル、生活場所レベルなどで、たくさんの生物種が存在すること。  |
| ゼロメートル地帯<br>ぜろめーとるちたい     | 朔望平均満潮位（大潮の時の平均満潮位）よりも地盤が低い地帯。   |

## た

|   |  |
|---|--|
| 大規模集客施設<br>だいきぼしゅうきやくしせつ                  | 建築基準法別表第二（わ）項に掲げる施設。<br>＜別表第二（わ）項＞<br>劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これに類する用途で政令で定めるもの又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途で政令で定めるものに供する建築物でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあつては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が一万平方メートルを超えるもの |
| 対流<br>たいりゅう                               | 多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携して生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報の双方向の活発な動き。   |
| 多核連携型のネットワーク<br>たかくれんけいがのねつとわ<br>ーく       | 集約型都市が公共交通などにより結ばれた都市の形態。複数の拠点（核）が相互に補完しあうことで都市全体の暮らしやすさを維持する。   |
| 地域包括ケアシステム<br>ちいきほうかつけあしすてむ               | 医療や介護等が必要な状態になっても、適切なサービスを利用することによって、尊厳を保持しながら、自立した日常生活の継続が図られるよう、医療・介護・予防・生活支援・住まいが地域において切れ目なく一体的に提供されるシステム。  |
| 地球温暖化<br>ちきゅうおんだんか                        | 人間の活動の拡大により二酸化炭素（CO <sub>2</sub> ）をはじめとする温室効果ガスの濃度が増加し、地表面の温度が上昇すること。  |
| 地区計画<br>ちくけいかく                            | 都市計画法に定められた制度のひとつで、地区の特性にふさわしい良好な都市環境の維持・形成を図るために、必要な事項を定める制度。地区が目指す将来像を示したり、生活道路の配置や建築物の建て方のルールなどを定める。住民等の意見を反映して、その地区独自のきめ細かなまちづくりルールを定めることができる。   |
| 超高齢社会<br>ちようこうれいしゃかい                      | 総人口の中で 65 歳以上の高齢者割合が 21 パーセントを超える社会。ちなみに、高齢者割合が 7 パーセントを超えると高齢化社会、さらに 14 パーセントを越えると高齢社会と呼ぶ。  |
| 調整池<br>ちようせいち                             | 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。   |
| DID(人口集中地区)<br>でいーあいでいー(じんこうしゅ<br>うちゅうちく) | Densely Inhabited District の略。原則、国勢調査において、人口密度が 40 人/ha 以上の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域。   |
| 低炭素化<br>ていたんそか                            | 温室効果ガスの排出量を抑えること。  |
| 低未利用地<br>ていみりようち                          | 本来、建築物などが建てられ、その土地にふさわしい利用がなされるべきと考えられる土地において、そのような利用がなされていない土地。   |

## た

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 都市機能<br>とときのう                         | 一般的には都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能。例えば「居住機能」「工業生産機能」「物流機能」「商業・業務機能」「行政機能」「文化機能」「レクリエーション機能」などの都市的な機能のほか、「自然機能」や「農業機能」もそれに含んでさす場合も多い。ちなみに、都市インフラ（道路・鉄道、公園緑地、上下水道、都市河川などの都市基盤施設）のうえに上記のような都市機能が配置され、ひとつの都市構造を形成するが、駅、インターチェンジ、空港などの交通施設、公園緑地などは、インフラでもあり、同時に都市機能でもある。 |
| 都市経営<br>としけいえい                        | 主に社会基盤（インフラ）の整備や維持管理、各種公共的サービスの提供など行うこと。  |
| 都市計画区域<br>としけいかくいき                    | 都市計画を策定する場となる都市の範囲であり、都心の市街地から郊外の農地や山林のある田園地域に至るまで、人やモノの動き、都市の発展を見通し、地形などからみて、一体の都市として捉える必要がある区域。都市計画区域を指定することにより、開発行為や建築行為に対して一定のルールを課すとともに、道路、公園、下水道などの都市施設を計画的に整備し、都市の安全性や快適性及び利便性を確保する。   |
| 都市計画区域マスタープラン<br>としけいかくいきますたーぷらん      | 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、人口、人やモノの動き、土地の利用のしかた、公共施設の整備などについて将来の見通しを踏まえ、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。  |
| 都市計画道路<br>としけいかくどうろ                   | 都市施設の一種として都市計画に定められる道路。自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類がある。   |
| 都市公園<br>としこうえん                        | 広義の公園又は緑地。都市計画法第 11 条に基づき計画された公園等を都市計画公園という。  |
| 都市施設<br>としせつ                          | 都市計画法第 11 条に定義される道路、鉄道、公園、緑地、上下水道、エネルギー供給施設、河川、学校、病院など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。  |
| 都市的土地利用<br>としせきとちりよう                  | 本ビジョンにおいては、主として都市における生活や活動を支えるため、人為的に整備、開発された住宅地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路等による土地利用のこと。   |
| 土砂災害特別警戒区域<br>どしゃさいがいとくべつけいかい<br>いくいき | 土砂災害防止法に基づく区域。土砂災害のおそれのある区域を「土砂災害警戒区域」、その中でも住宅などが損壊し、住民の生命または身体に著しい危害が生じるおそれのある区域を「土砂災害特別警戒区域」とし、基礎調査を実施してその区域を指定する。  |
| 土地区画整理事業<br>とちくかくせいりじぎょう              | 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。   |

## 用語解説

### た

土地利用  
とちりょう

土地の利用状況、または効率的な都市活動の増進、自然環境の保全、特色ある街並みの形成などを図ることを目的として、開発行為や建築物の立地に関するルールを定めるもの。

### な

内水  
ないすい

堤防で守られた内側の土地で、建物や土地・道路が浸水すること。

南海トラフ地震  
なんかいとらふじしん

南海トラフ（駿河湾から日向灘沖までの太平洋沖の海底の溝）沿いで発生する最大クラスの地震（マグニチュード9クラス）。

農家レストラン  
のうかれすとらん

農家が自分で作った農産物を料理して提供するレストラン。農家の農業外収入の確保とレストランとしての付加価値の向上、農家と消費者の交流等を目的とする。

農業生産基盤  
のうぎょうせいさんきばん

農業の生産性を高める農業用道路、農業用排水路等の施設。

### は

バス高速輸送システム(BRT)  
ばすこうそくゆそうしすてむ(びーあーるていー)

Bus Rapid Transit の略で、専用走行路を走行し、近代的な駅、ハイテク車両を用いて高頻度・高速サービスを実現する都市公共交通システム。バスを用いることで安価かつ効率的な整備が可能になる。

バリアフリー  
ばりあふりー

高齢者、障害者が社会参加する上で障壁をなくすこと。

ヒートアイランド現象  
ひーとあいらんどげんしょう

一般的に都市部を中心に高温域が生ずる現象。風の弱いときなどに顕著となり、郊外部と比べて高温の空気が都市部をドーム状に覆う。都市化に伴うビルの増加、アスファルト舗装の増加など地表面の人工的な改変、自動車やエアコンなど大量のエネルギー消費などのために熱がたまることが原因であり、都市とその周辺地域に等温線を描くと、都市部が島のように浮かび上がることから、こうした現象を総称してヒートアイランド現象と呼んでいる。

扶助費  
ふじょひ

社会保障制度の一環として、生活困窮者、高齢者、児童、心身障害者等に対して行っている様々な支援に要する経費。

普通建設事業費  
ふつうけんせつじぎょうひ

道路、橋りょう、学校、公園など各種社会資本の新增設事業を行う際に、必要な経費のすべて。

フレーム  
ふれーむ

枠組み。広義では、都市計画をはじめ、行政の施策や民間の事業計画を定めるうえでの基本的な枠組みを意味する。また、都市計画における狭義の「フレーム」とは、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等、都市計画を定めるうえでの基本的大枠となる数値目標のことをいう。

## は

ポテンシャル  
ぼてんしゃる

潜在的な可能性。「ポテンシャルが高い」というのは潜在的に大きな可能性を持っている状態を指す。集客ポテンシャルとは、本ビジョンにおいては広域から買物、観光、ビジネスなどの多様な目的で人が集まることが期待される潜在的な能力のことをさす。また、立地ポテンシャルとは、都市機能が立地することが期待される潜在的な能力のことをさす。

## ま

街なか居住  
まちなかきよじゅう

鉄道駅周辺など、都市の中心市街地（まちなか）に住むこと。市街地の郊外拡大によって生じた中心市街地の人口減少など「空洞化」の問題に対応して人口の回復を図れること、また交通の便がよいため高齢者や子育て世代などが暮らしやすいこと、さらには郊外部の環境負荷を軽減したり社会資本の投資を都心に集中することにより投資効率を高められること、などのメリットがあるとされている。

密集市街地  
みつしゅうしがいち

老朽住宅が密集し、公共施設が著しく不足している市街地。

無電柱化  
むでんちゅうか

道路に埋設した電線共同溝などの施設に電線類をまとめて収容する電線類地中化や、表通りから見えないように配線する裏配線などにより道路から電柱をなくすこと。

面的整備  
めんてきせいび

市街地再開発事業や土地区画整理事業等の面的事業による整備。

モータリゼーション  
もーたりぜーしょん

自家用車をはじめ自動車の普及に伴い発達した「自動車社会」。鉄道やバスなどの公共交通機関がない地域でも移動が容易であるなどのメリットがある反面、都心部の深刻な交通渋滞や駐車場問題、また大気汚染、騒音などの環境問題を引き起こしたり、交通が不便な郊外部における無秩序な市街化や商業・公共施設の立地を招いたこと、それによる都心部の空洞化、また公共交通機関の赤字化などへの影響もあるといわれている。

## や

優良農地  
ゆうりょうのうち

本ビジョンにおいては、集団的に存在している農地、農業に対する公共投資の対象となった農地、農業生産性の高い農地など良好な営農条件を備えている農地のこと。

用途地域  
ようちいき

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 12 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。

## 用語解説

### ら

リーマンショック  
リーマンショック

国際的な金融危機の引き金となったリーマン・ブラザーズの経営破綻とその後の株価暴落など。

立地適正化計画  
りっちてきせいかけいかく

都市全域を見渡したマスタープランである市町村都市計画マスタープランの高度化版として位置づけられ、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導をおこなう計画。

リニア中央新幹線  
りにあちゅうおうしんかんせん

東京都から名古屋市を經由し大阪市までの約 438km を、超電導リニアによって結ぶ新たな新幹線。

レクリエーション  
れくりえーしょん

休養や娯楽、スポーツ活動、文化芸術活動などによって心身の疲れを癒すこと。

6次産業化  
ろくじさんぎょうか

1次産業としての農林漁業と、2次産業としての製造業、3次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す取組。

# 検討体制

## 愛知の都市ビジョン検討委員会 委員名簿

(五十音順・敬称略、◎委員長)

| 氏名      | 職名等                   |
|---------|-----------------------|
| 浅野 純一郎  | 豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 |
| 生田 京子   | 名城大学理工学部建築学科准教授       |
| ◎ 黒田 達朗 | 名古屋大学大学院環境学研究科教授      |
| 小池 聡    | 名城大学都市情報学部都市情報学科教授    |
| 小松 理佐子  | 日本福祉大学社会福祉学部社会福祉学科教授  |
| 藤田 素弘   | 名古屋工業大学大学院社会工学専攻教授    |

## 土地利用計画検討委員会 委員名簿

(五十音順・敬称略、◎委員長)

| 氏名       | 職名等                   |
|----------|-----------------------|
| ◎ 浅野 純一郎 | 豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授 |
| 高取 千佳    | 名古屋大学大学院環境学研究科助教      |
| 田中 隆文    | 名古屋大学大学院生命農学研究科准教授    |





愛知の都市づくりビジョン  
～都市計画の基本的方針～

平成29年3月

愛知県建設部都市計画課 企画・調査グループ

〒460-8501 名古屋市中区三の丸三丁目1-2

電話052-954-6516(ダイヤルイン)

<http://www.pref.aichi.jp/soshiki/toshi/>