

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)



目次

第1章 基本的事項

1 役割と位置づけ	1
2 対象範囲	1
3 目標年次	1

第2章 都市計画の基本的方針 ～愛知の都市づくりビジョン～

1 愛知を取り巻く状況 ―都市づくりの現状と課題―	2
(1) 人口	2
(2) 都市構造・土地利用	3
(3) 産業	5
(4) 防災・自然	6
2 都市づくりの理念	7
3 都市づくりの基本方向	8

第3章 都市計画の目標

1 区域の概況	11
2 区域の現況と都市づくりの方向性	11
(1) 区域の現況	11
(2) 区域の魅力や課題を踏まえた都市づくりの方向性	14
3 基本理念	16
4 目指す都市の姿（将来都市像）	16
5 都市づくりの目標	18

第4章 区域区分の決定の有無および区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無	22
2 区域区分の方針	22
(1) 基本方針	22
(2) 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模	23
(3) 目標年次における市街化区域の規模	24

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

1 土地利用	25
(1) 基本方針	25
(2) 主要用途の配置方針	25
(3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針	26
(4) 市街化区域の土地利用の方針	27
(5) 市街化調整区域の土地利用の方針	30
2 都市施設	31
2-1 交通施設	31
(1) 基本方針	31
(2) 主要な施設の方針	32
(3) 主要な施設の整備目標	34
2-2 下水道および河川等	35
(1) 基本方針	35
(2) 主要な施設の方針	36
(3) 主要な施設の整備目標	37
2-3 その他の都市施設	38
(1) 基本方針	38
(2) 主要な施設の方針	38
3 市街地開発事業	39
(1) 基本方針	39
(2) 主要な市街地開発事業の方針	39
(3) 市街地整備の目標	40
4 自然的環境の整備または保全	41
(1) 基本方針	41
(2) 主要な緑地の方針	41
(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針	42
(4) 主要な緑地の整備目標	43

第1章 基本的事項

1 役割と位置づけ

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、人口、ヒトやモノの動き、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。

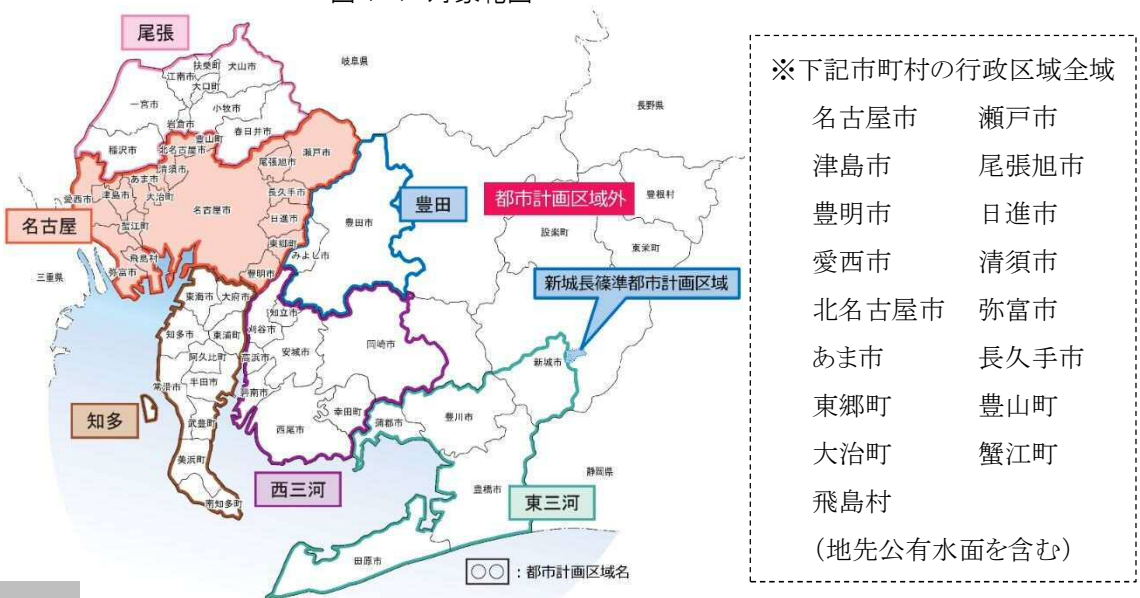
本方針は、「国土のグランドデザイン2050（平成26年7月）」、「国土形成計画（平成27年8月）」などの国が定める計画との整合を確保しつつ、中長期的な観点から愛知の進むべき方向性を明らかにする「あいちビジョン2020（平成26年3月）」に即した都市計画の基本的な方向性を定めます。

また、本県における今後の都市計画の基本的方針となる「愛知の都市づくりビジョン（平成29年3月）」を踏まえ、本県が策定している「愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月）」、「愛知県地域強靱化計画（平成28年3月）」、「愛知県建設部方針2020（平成27年10月）」などの方針・計画のほか、市町村が策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）」と連携して、地域の特性を活かした都市計画を適切に実現できるように定めます。

2 対象範囲

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。

図1-1 対象範囲



3 目標年次

本方針は、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、市街化区域の規模や都市施設の整備目標などについては、平成42年(2030年)を目標年次として定めます。

第2章 都市計画の基本的方針 ～愛知の都市づくりビジョン～

人口減少・超高齢社会の到来や大規模自然災害への対応など、様々な社会経済情勢等の変化に対応するため、愛知県では平成29年3月に県土全体における今後の都市計画の基本的方針となる「愛知の都市づくりビジョン」を策定しました。第2章では、これをもとに本県全体の都市づくり上の現状と課題を整理し、都市づくりの基本理念と基本方向を示します。

1 愛知を取り巻く状況 —都市づくりの現状と課題—

都市計画の基本的方針を定めるにあたって、「(1)人口」「(2)都市構造・土地利用」「(3)産業」「(4)防災・自然」の4つの視点から本県全体の都市づくり上の現状と課題を示します。

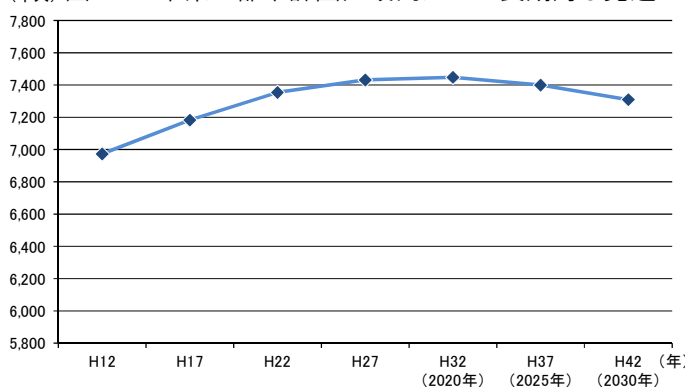
(1) 人口

○本県の人口は、これまで増加を続けてきましたが、平成32年(2020年)頃をピークに減少に転じる見込みとなっています。また、本県の合計特殊出生率は全国平均よりも高いものの、出生数を上回る高齢者数の増加により、今後さらに高齢化が進行することが予測されます。

○今後の人口減少により市街地の低密度化が進むと、一定の人口集積に支えられ成り立っている商業・業務、医療・福祉などの都市機能や公共交通の維持が困難となり、日々の生活が不便になるなどの問題が生じることが懸念されます。また、人口減少による空き家発生などの地域活力の低下や、高齢者の増加による医療・介護の需要が急増し、医療・福祉サービスの提供が十分できなくなることが懸念されます。

○このような人口減少・超高齢社会の到来に伴う課題に対応するため、市街地人口密度の維持とあわせて都市機能を確保し、公共交通をはじめ多様な交通手段を選択できる便利な生活を将来にわたって維持できる都市構造の構築が必要です。

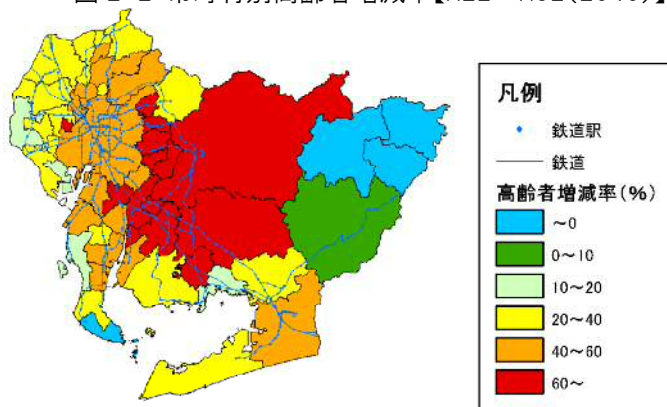
図2-1 本県の都市計画区域内人口の長期的な見通し



※愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごとの算出方法を参考とし、平成27年国勢調査を反映し算出

資料：都市計画課推計

図2-2 市町村別高齢者増減率【H22→H52(2040)】

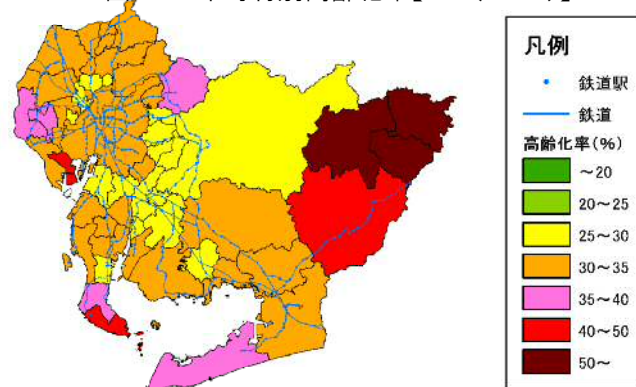


※高齢者増減率(H22→H52)

$$= (H52 \text{ 高齢者数} - H22 \text{ 高齢者数}) / (H22 \text{ 高齢者数})$$

資料：国勢調査(H22)、国立社会保障・人口問題研究所推計値(H25推計)

図2-3 市町村別高齢化率【H52(2040)】



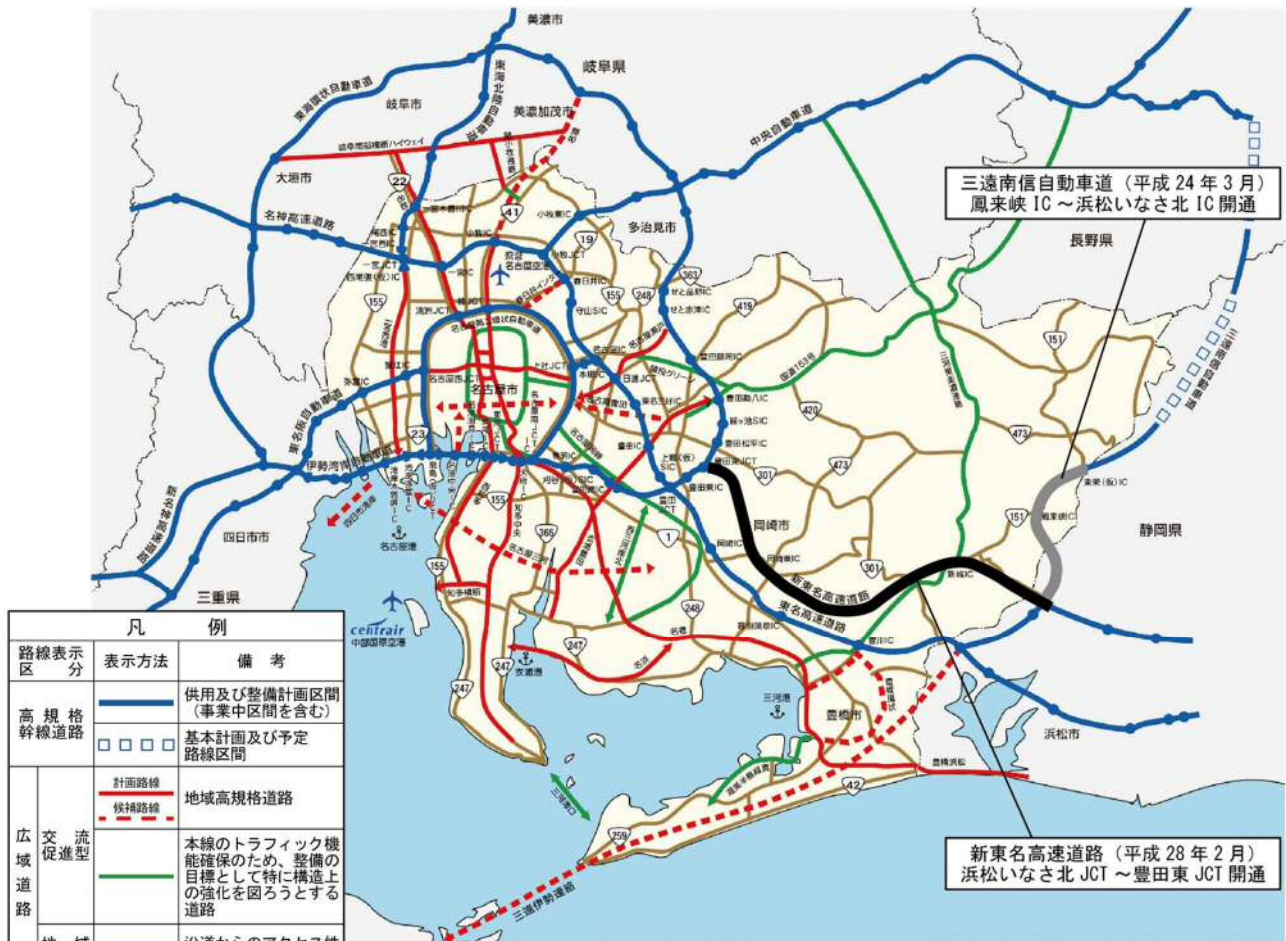
※高齢化率(H52) = (H52 65歳以上高齢者人口) / (H52 総人口)

名古屋-2 資料：国立社会保障・人口問題研究所推計値(H25推計)

(2) 都市構造・土地利用

- 本県には中部国際空港と県営名古屋空港の2つの空港や名古屋港、衣浦港、三河港といったグローバルな社会経済活動を支える機能が既に立地しています。
- また、平成28年に新東名高速道路の愛知県内区間が全線開通したことで、東名高速道路とダブルネットワークを形成することになり、三大都市圏の連携が強化されました。
- これに加えて広域幹線道路ネットワークとしては、県域を越える三遠南信自動車道、東海環状自動車道の整備や東海北陸自動車道の4車線化事業が進められているほか、県内の広域幹線道路である名古屋第二環状自動車道、西知多道路、名豊道路の整備が現在進められています。
- さらに、平成39年度にはリニア中央新幹線(東京都～名古屋市)の開業が予定されており、首都圏を始め交流圏が大幅に拡大した人口5千万人規模の大交流圏が形成され、広域的な人の移動が活性化することが予測されます。
- 本県の強みであるこれら広域交通体系のさらなる充実に伴い、広域的な人やモノの流動が活発になるとともに、広く人を呼び込む高次な都市機能の立地が促進されるといった効果が期待されます。こうした効果を最大限に活かして対流の拡大を図ることが必要です。

図 2-4 愛知県の広域幹線道路網



※高規格幹線道路の事業中には新規着工準備を含む
※愛知県広域幹線道路網マスタープランより

資料:あいちの道 2018 を編集

※「対流」とは、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、モノなどの双方向の活発な動きを示します。

○本県では、これまでの人口増加の受け皿として計画的に市街化区域面積を拡大し、土地区画整理事業などによる基盤整備を実施してきた結果、市街化区域人口密度が上昇してきました。

○一方、多くの市町村では昭和45年以前の古くからの既成市街地を基本に中心市街地が形成されておりますが、昭和45年DID（人口集中地区）と平成22年DIDを比較すると、一部を除くほとんどの市町村で人口密度が低下し、中心市街地において空洞化がみられます。

○市町村別の医療施設、福祉施設、子育て関連施設、商業施設の徒歩圏に含まれる人口の割合（人口カバー率）を見ても鉄道沿線の市町村で高い傾向がある一方で、知多半島南部、渥美半島や三河山間地域では低い傾向にあります。

○中心市街地に代表される古くからの既成市街地における空洞化の状況を踏まえ、高齢者をはじめ様々な世代の便利な生活を将来にわたり維持していくことができるように、低密度な市街地の拡大を防止するとともに、居住や都市機能を適正に配置していくことが必要です。

図 2-5 市街化区域人口密度の推移(全国、他県比較)

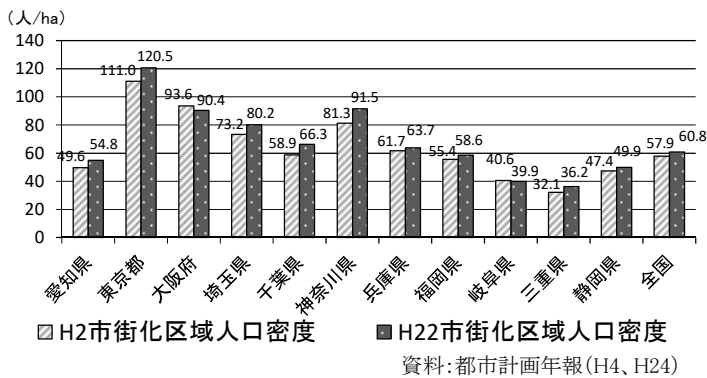
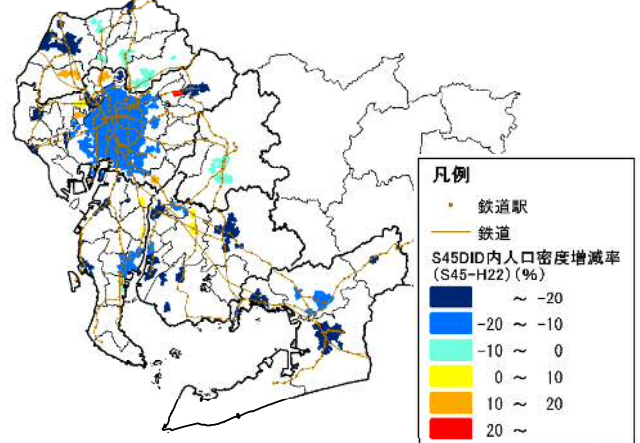


図 2-6 S45DID 人口密度の推移



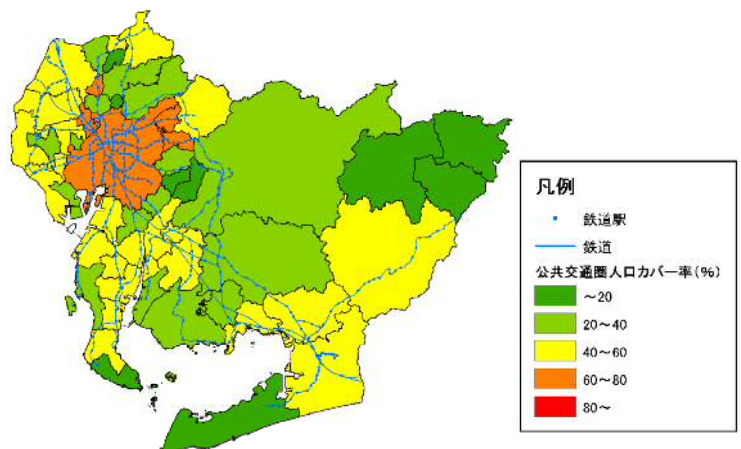
※人口密度増減率

$$= (\text{H22人口密度} - \text{S45人口密度}) / (\text{S45人口密度})$$

資料: 愛知県都市計画基礎調査 集計・分析結果報告書 (H27)

○公共交通利用圏（鉄道駅から800m、バス停から300m圏）に含まれる人口の割合（人口カバー率）は、名古屋市で60~80%である一方、その他の多くの市町村では40%を下回っています。また、平成17年以降、約80系統のバス路線が廃止されるなど、一部の地域では公共交通サービスの低下が進んでいます。

図 2-7 市町村別公共交通利用圏の人口カバー率



※公共交通利用圏（鉄道駅から800m、バス停から300m圏）に含まれる人口は、H22 国勢調査メッシュ(500m)と重ね合わせ、算出・集計

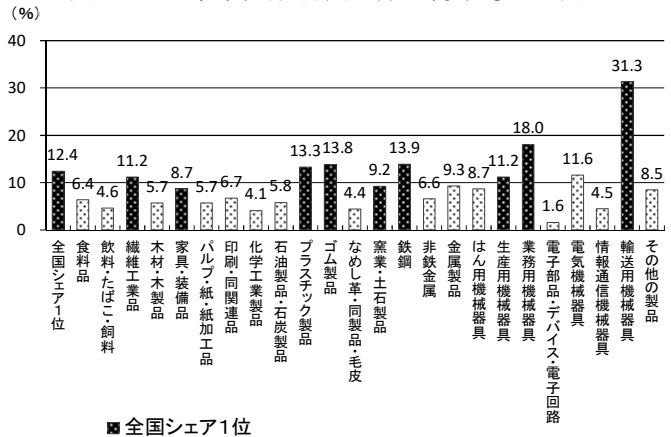
※公共交通利用圏は「都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省)」に基づき設定

資料: 国勢調査 (H22)、国土数値情報 (H26)

(3) 産業

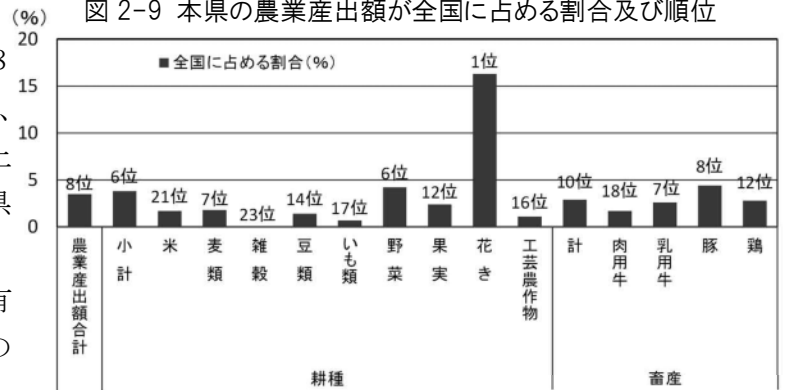
- 本県の産業は輸送用機械器具を始めとした製造業に特化しており、製造品出荷額等は全国一のシェアを誇ります。
- このような本県の成長を牽引するモノづくりを中心とした産業を活かしたさらなる産業集積が必要です。
- 今後も本県のモノづくり産業を支え、さらなる発展を遂げるためには、自動車産業など既存産業の高度化を進めるとともに、航空宇宙産業など次世代産業の創出を図ることが求められています。
- 本県の農業産出額の合計は全国8位となっており、品目別にみると、花き、野菜、乳用牛、麦類、豚が上位になっています。このように本県は全国有数の農業県です。
- このような状況を踏まえ、地域特有の産業集積などを活かした地域の活性化が必要です。

図 2-8 産業中分類別製造品出荷額等の全国シェア



資料:工業統計(H26)

図 2-9 本県の農業産出額が全国に占める割合及び順位



資料:生産農業所得統計(H27)

- 本県における日本人観光客及び外国人観光客は、東日本大震災が発生した平成 23 年には一時的に減少しましたが、その後は増加傾向にあり、年間 1 億人に近づいています。
- 特に外国人観光客は直近の平成 27 年から大幅に増加し、年間 200 万人を上回っています。
- 平成 28 年 12 月 1 日にユネスコ無形文化遺産に登録された「山・鉾・屋台行事」をはじめとする本県に存在する地域特有の歴史・文化資源、豊かな自然資源などを活かして、さらなる観光交流の活性化を図ることが必要です。

図 2-10 本県の日本人観光入込客数の推移(H22~H28)

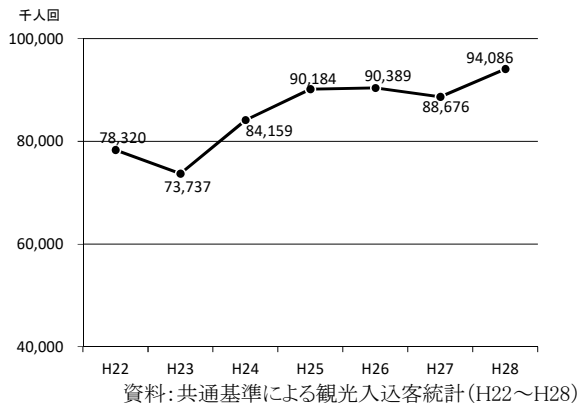
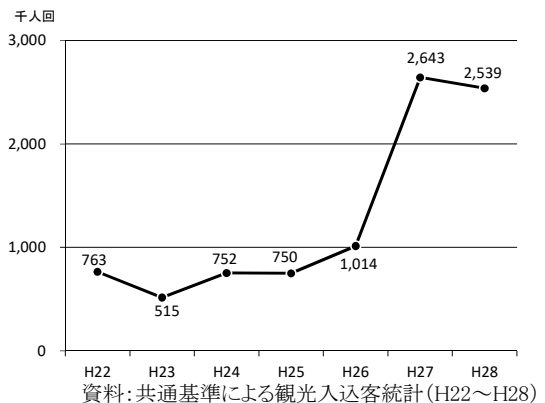


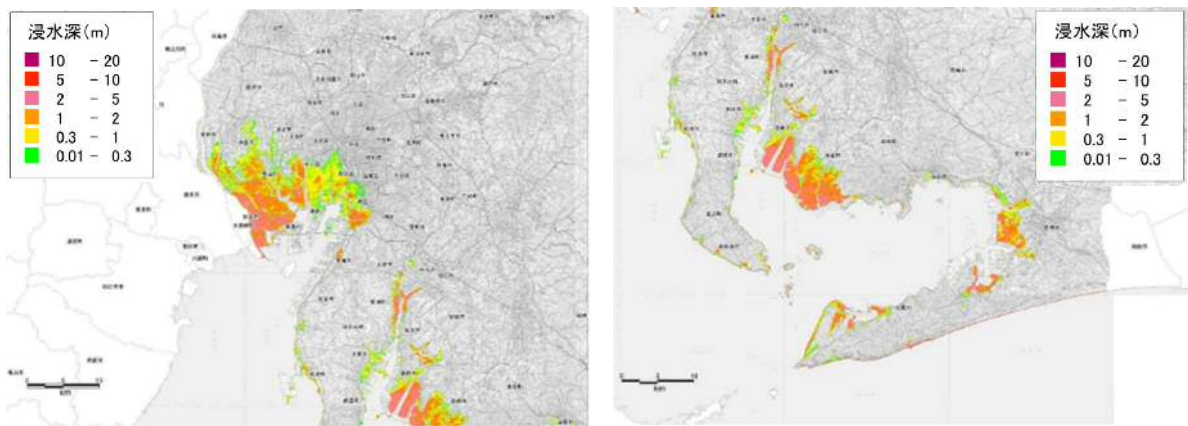
図 2-11 本県の外国人観光入込客数の推移(H22~H28)



(4) 防災・自然

- 東日本大震災などの大規模な災害が発生しているなか、本県では南海トラフを震源とする地震の発生が懸念され、揺れや津波などによる死者数、全壊・焼失棟数ともに甚大な被害が予測されています。
- また、近年本県では豪雨による浸水被害や高潮災害が発生しており、全国的にも「非常に激しい雨」が降る頻度が過去30～40年間で約4割増加しているなど、水害の多頻度化・激甚化が懸念されます。特に本県は、日本最大の海拔ゼロメートル地帯を有し、そこに人口や産業が集積していることから、このような水害への対策が重要になっています。
- さらに、名古屋東部の丘陵地や三河山間地域などを中心に土砂災害の危険性が高い地区が点在しています。
- このような状況を踏まえ、地震や水害、土砂災害による被害の防止・軽減が必要です。

図 2-12 津波浸水想定域(過去地震最大モデル)

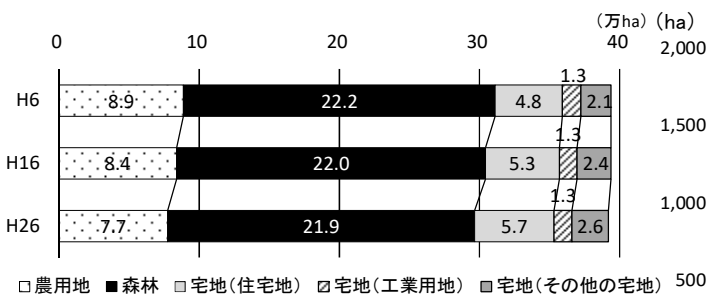


※南海トラフで繰り返し発生している地震・津波のうち、発生したことが明らかで規模の大きいもの(宝永、安政東海、安政南海、昭和東南海、昭和南海の5地震)を重ね合わせたモデルによる想定

資料:H23～25年度愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等 被害予測調査報告書(愛知県)

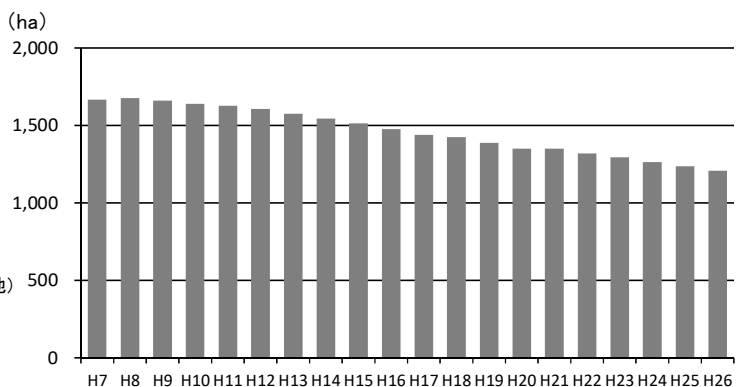
- 本県の農地と森林を合わせた面積は約30万haであり、県土(約52万ha)の大半を占めています。一方、森林面積や農地面積は宅地面積の増加に伴い年々減少しており、本県が有する豊かな自然環境の保全に向けた対応が必要です。
- 特に、良好な都市環境を確保するため市街地内に残存する農地の計画的な保全を図る生産緑地地区は年々減少しています。さらに、名古屋都心部を中心にヒートアイランド現象が顕著化していることを踏まえ、市街地内の緑地の保全に向けた対応が必要です。

図 2-13 本県の森林及び農地面積の推移(H6～H26)



資料:土地に関する統計年報(H6、H16、H26)

図 2-14 生産緑地地区面積(H7～H26)



資料:都市計画年報(H7～H26)

『時代の波を乗りこなし、 元氣と暮らしやすさを育みつづける未来へ』

- 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・福祉など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などを受け、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氣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などに対する安全・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、都市づくりの理念として、様々な社会情勢などの変化（「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「元氣」と、これまで本県の都市計画が最も重視してきた「暮らしやすさ」を引き続き将来の都市づくり（「未来」）に追求していきます。

3 都市づくりの基本方向

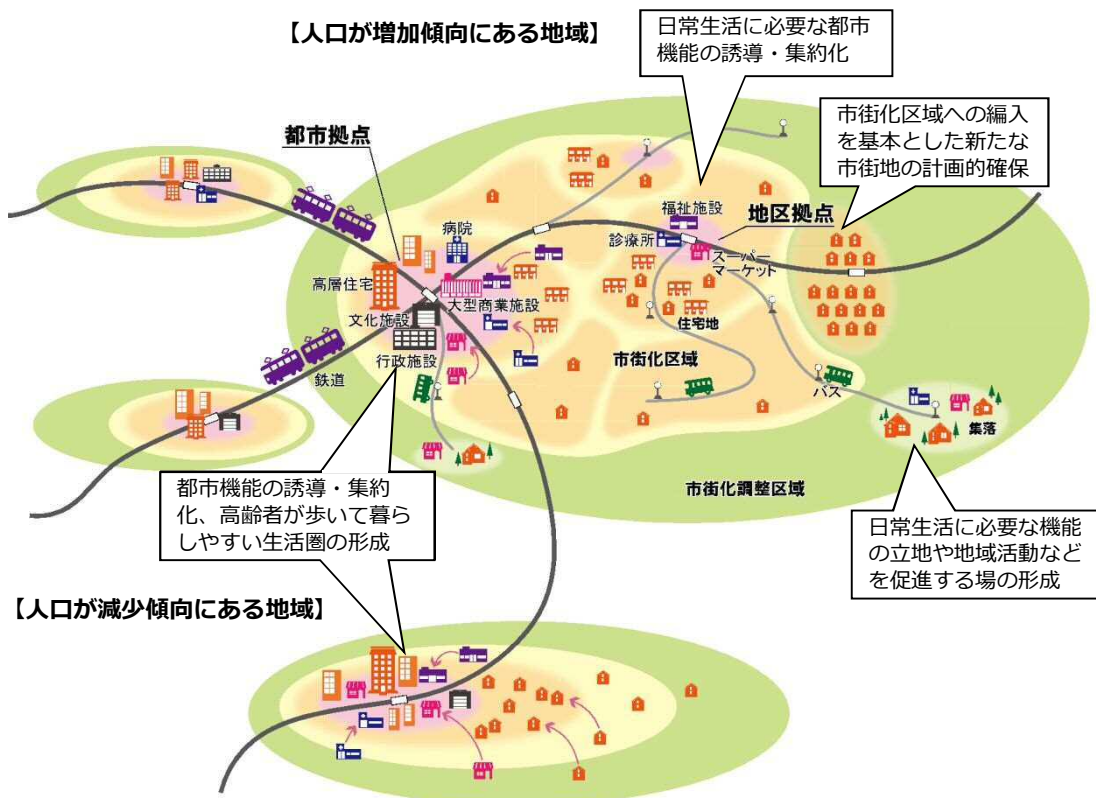
「都市づくりの理念」のもと、本県の抱えるこれからの都市づくり上の課題に的確に対応していくため、本県において取り組むべき今後の都市づくりの方向性や主な施策の考え方を以下のように定めます。

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。



<都市ごとの特性を踏まえた集約型都市構造のイメージ>



【主な施策の考え方】

- 区域区分の適切な運用による低密度な市街地拡大の防止
- 都市構造の再構築に向け、拠点・地区を明確化
- 人口や世帯数が増加傾向にある地域における新たな市街地の計画的な確保
- 市街化調整区域における生活利便性やコミュニティの維持
- 子供を安心して産み育てられる社会の実現に向け、子育て支援施設などの誘導・配置
- 効率的な都市経営の視点も踏まえた都市施設の配置

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。



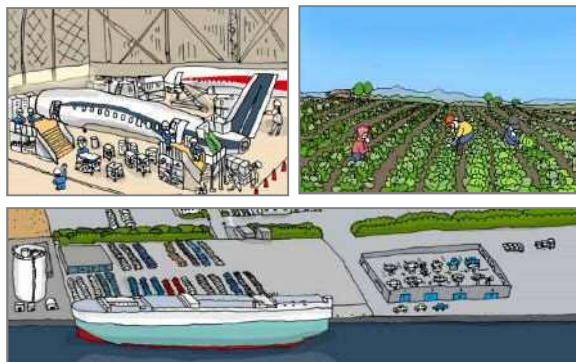
【主な施策の考え方】

- 空港・港湾の機能強化の促進、国際交流を支える都市機能の立地誘導や基盤整備
- リニア開業に向けた高次都市機能のさらなる立地誘導
- 特色ある歴史・文化資源や豊かな自然資源などの活用
- 県内外を連携する広域幹線道路ネットワークの整備促進

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などを進め、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。

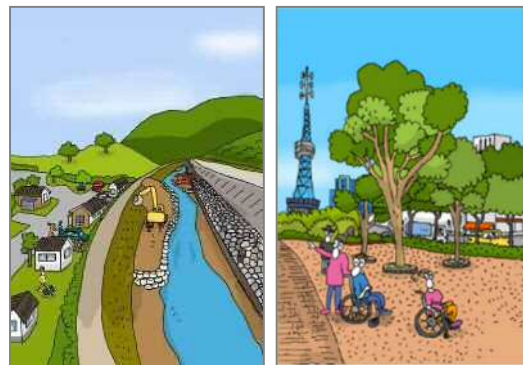


【主な施策の考え方】

- 都市型産業の集積を高める土地の有効活用・高度利用
- 既存産業・次世代産業の展開に向けた新たな工業用地の計画的供給
- 既存の工業地や新たな産業用地へのアクセス性向上
- 適切な土地利用の規制・誘導による優良農地の保全

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・激甚化などを踏まえ、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。



【主な施策の考え方】

- 防災・減災を考慮した土地利用
- 事前復興まちづくりの取り組みなど速やかな復興への備え
- 避難・延焼遮断空間となるオープンスペースの確保や密集市街地の改善
- 誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成

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

- まとまりある森林、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などにより、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。



【主な施策の考え方】

- 適切な土地利用の規制・誘導による農地などの緑地の保全
- 生態系ネットワーク形成による豊かな生物多様性を育む都市づくり
- 再生可能エネルギーの導入や活用、建築物の低炭素化などに配慮した市街地形成や公共施設の整備

第3章 都市計画の目標

1 区域の概況

- 名古屋都市計画区域の面積は約 8.1 万 ha で愛知県全体の約 2 割を占め、人口は約 326 万人で愛知県全体の約 4 割を占めています。
- 政治、経済、文化などのさまざまな分野で中京大都市圏の発展を牽引しています。
- 濃尾平野にあって、西部には低平地が広がり、東部はなだらかな丘陵地となっています。

2 区域の現況と都市づくりの方向性

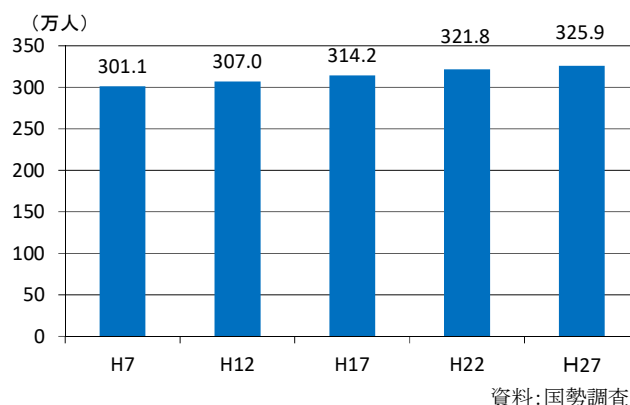
(1) 区域の現況

都市計画の目標を定めるにあたって、「人口」「都市構造・土地利用」「産業」「防災・自然」の4つの視点から区域の現況を示します。

①人口

- 名古屋都市計画区域の人口は増加してきましたが、増加率は縮小傾向に転じています。人口減少に転じている市町村もみられますが、名古屋市に隣接する一部の市町は大きく増加しており、地域により人口動向が異なります。
- 平成 17 年から平成 27 年の 10 年間で人口は約 11.7 万人、世帯数は約 15 万世帯増加しています。
- 年少人口は多くの市町村で減少していますが、名古屋市に隣接する一部の市町では増加しています。
- 高齢者は全ての市町村で増加しており、名古屋市に隣接する市町で高齢者の増加率が、北東部や北西部では高齢者が占める割合が高い傾向にあります。また、生活関連施設や公共交通を徒歩で利用できるエリア外の高齢者が増加しています。
- 名古屋市とその周辺の市町村は、転入人口が転出人口を上回る転入超過の傾向にあります。特に名古屋市の増加傾向が顕著になっています。

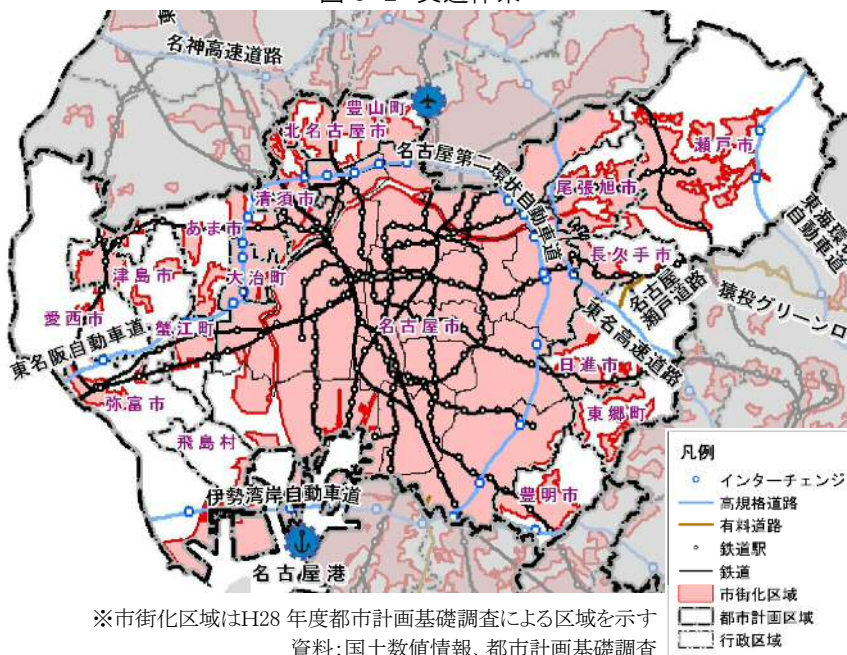
図 3-1 都市計画区域人口の推移



②都市構造・土地利用

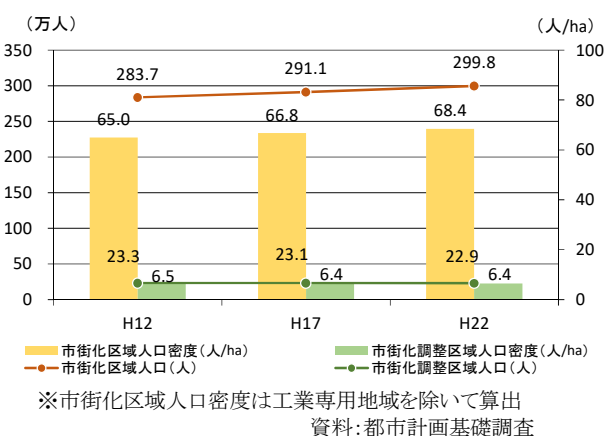
- 人口、都市機能が集積している名古屋市が中央に位置しています。
- 名古屋都心部には、商業・業務、観光・コンベンションなどの多様な都市機能が集積しています。名古屋都心部の外側には、都市基盤施設が整備された市街地が広がっています。
- 名古屋市を取り巻く地域では、鉄道（軌道）や幹線道路に沿って市街地が広がっています。

図 3-2 交通体系



- 公共交通網が名古屋市を中心に整備され、さらに平成 39 年(2027 年)にはリニア中央新幹線が東京都～名古屋市間で開業される予定となっています。
- 鉄道（軌道）などの公共交通網や高速道路などの広域幹線道路により利便性の高い広域交通体系が形成されています。
- 名古屋港が南部、県営名古屋空港が北部に位置しており、広域的な交流・物流拠点を有しています。また、中部国際空港が区域外の南方に位置しています。
- 市街化区域人口の増加に伴い、市街化区域人口密度も増加しています。
- 市街化調整区域人口および市街化調整区域人口密度は減少しています。

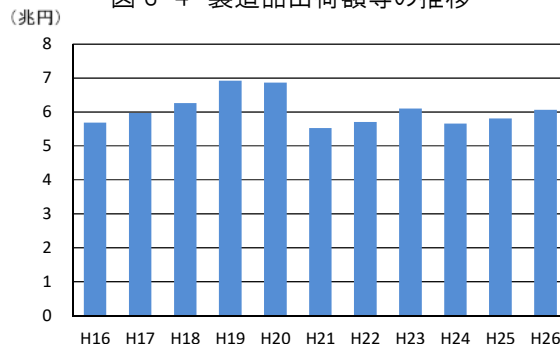
図 3-3 市街化区域および市街化調整区域人口の推移



③産業

- 製造品出荷額等はリーマンショックの影響などにより平成 21 年に大きく落ち込み、その後は回復基調となっており、県全体の約 1 割となっています。また、輸送用機械器具製造業や電気機械器具製造業の製造品出荷額が占める割合が高くなっています。

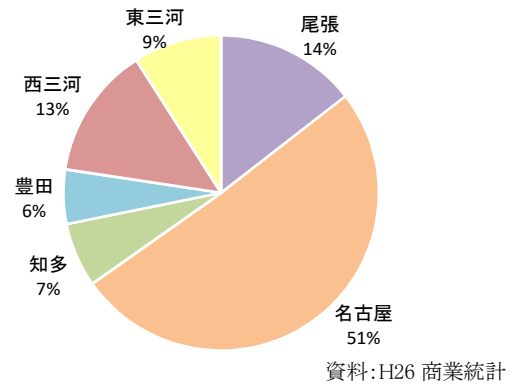
図 3-4 製造品出荷額等の推移



資料:工業統計

- 名古屋港周辺に広域的な交通利便性を活かした物流・工業機能、県営名古屋空港周辺に航空宇宙産業の集積がみられます。
- 名古屋市を中心に商業機能が集積しています。区域の小売販売額は、県全体の約5割を占め、突出して高くなっています。
- 瀬戸市を中心に陶磁器に関連する地場産業がみられます。
- 名古屋城や尾張津島天王祭、須成祭などの山車行事をはじめとする歴史・文化資源や集客力の高い観光資源を有し、名古屋市では観光入込客数が年間3千万人を超えています。また、名古屋都市計画区域の観光入込客数は県全体の約3割となっています。
- 西部には、農業生産基盤の整備が進んだ優良な農地が広がっています。

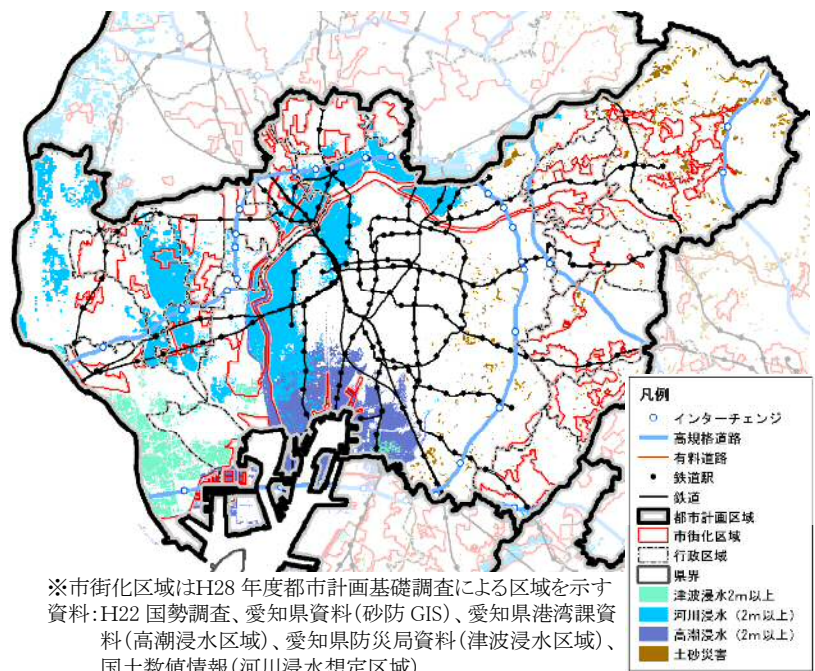
図 3-5 小売販売額のシェア



④防災・自然

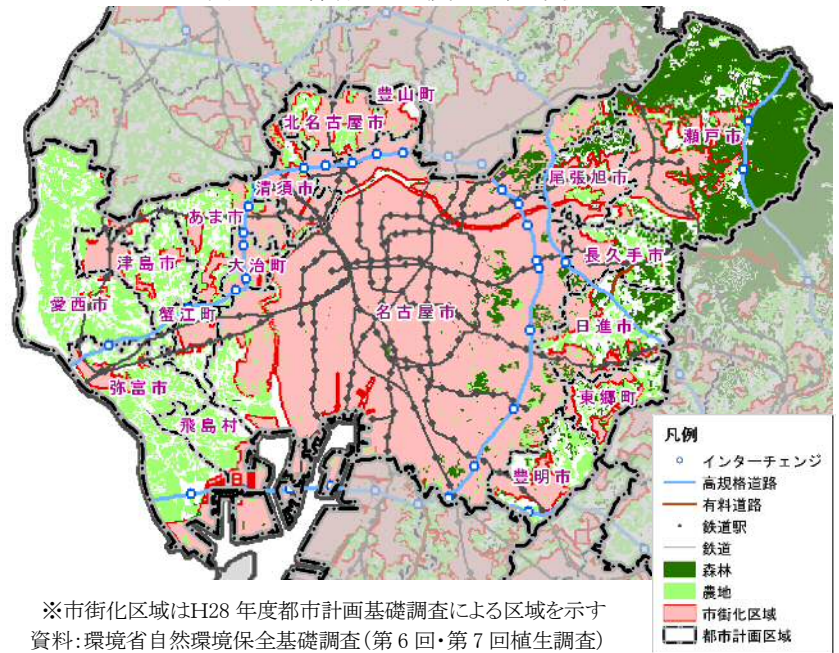
- 南西部において海拔ゼロメートル地帯が広く分布し、名古屋港周辺で高潮・津波による浸水、中央部や西部において洪水・内水による浸水が想定されています。また、東部の丘陵地をはじめとした土砂災害の危険性の高い地区が分布しており、災害リスクの高い地区の一部では、人口・資産が集積しています。

図 3-6 災害危険箇所の分布状況



- 森林は北東部の丘陵地、農地は西部の低平地に広がっています。
- 東部の丘陵地の一部は愛知高原国定公園に指定されているとともに、大規模な公園が整備されています。

図 3-7 森林および農地の分布状況



(2) 区域の魅力や課題を踏まえた都市づくりの方向性

本区域の魅力や区域が抱える課題を整理し、今後進めていく都市づくりの方向性を以下に示します。

【魅力を活かす】

「魅力」

- 名古屋市を中心に公共交通網が整備され、さらに平成 39 年(2027 年)にはリニア中央新幹線が東京都～名古屋市間で開業される予定となっており、広域的な集客ポテンシャルが今後一層高まることが期待されます。
- 県営名古屋空港、名古屋港、新幹線名古屋駅といった広域的な交流・物流拠点を有しています。
- 名古屋城や尾張津島天王祭、須成祭などの山車行事をはじめとする歴史・文化資源、集客力の高い観光資源を有し、観光入込客数は、名古屋市で年間 3 千万人を超えるなど多くの観光客が訪れています。
- 名古屋都心部には、商業・業務、観光、コンベンションなどの多様な都市機能が集積しています。
- 区域全体の人口・世帯数はこれまで増加するとともに、市街化区域人口密度も増加傾向にあり、人口集積が進んでいる地域があります。
- 県営名古屋空港や名古屋港に広域的な交通利便性を活かした多様な産業の集積が進んでいます。
- 北東部や西部に森林、農地などの緑が広がっています。また、東部の丘陵地の一部は愛知高原国定公園に指定されているとともに、大規模な公園が整備されており、豊かな自然環境を有しています。

「都市づくりの方向性」

- 今後のリニア中央新幹線の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都市構造の構築を図ります。
- 名古屋市を中心に集積する多様な都市機能や周辺市町村の歴史・文化資源などとの連携を活かして、さらなる対流を促進します。
- 人口や世帯数が増加傾向にある地域においては、今後の需要動向に対応した新たな市街地の形成を図ります。
- 空港・港湾や広域交通の利便性を活かして、既存産業の高度化や次世代産業の創出を図り、さらなる産業集積を推進します。
- 北東部などに広がる緑、国定公園や大規模な公園などの豊かな自然環境を活かして、水と緑のネットワークの形成を図ります

【課題を克服する】

「課題」

- 区域全体の人口は増加してきましたが、増加率は縮小傾向に転じています。また、人口減少に転じている市町村もみられ、市街地の低密度化により商業・業務、医療・福祉などの都市機能や公共交通の維持が困難となる懸念があります。
- すべての市町村で高齢者が増加しており、高齢化が進行しています。また、生活関連施設や公共交通を徒歩で利用できるエリア外の高齢者が増加しており、日常生活の利便性を確保する必要があります。
- 名古屋港周辺の高潮・津波や中央部や西部を中心とした洪水・内水による浸水、東部の丘陵地をはじめとした土砂災害などが想定される地区の一部では人口・資産が集積しており、災害発生により被害が及ぶ懸念があります。

「都市づくりの方向性」

- 高齢者が歩いて暮らせる生活圏の形成など、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集約型都市構造への転換を図ります。
- 自動車に過度に頼ることなく、集約された都市機能にアクセスできるよう持続可能な公共交通の維持・強化を図ります。
- 想定される高潮・津波や洪水・内水による浸水、土砂災害から地域住民の生命と財産を守る防災・減災に向けた取り組みの充実を図ります。

3 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」および「暮らしやすさ」に対応した本区域の基本理念を定めます。

【基本理念】

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・名古屋港といった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。

4 目指す都市の姿（将来都市像）

本区域の現況と都市づくりの方向性および基本理念を踏まえ、本区域の目指す都市の姿（将来都市像）を以下に示します。

①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に係る将来都市像

- 名古屋都心部に国際的・広域的な高次都市機能の集積が進み、活発な経済活動や便利なまちなか居住を支えています。また、名古屋都心部を取り巻く市街地や主要な鉄道駅周辺などにおいては便利で生活に必要な都市機能が集積し、地域の生活を支えています。
- 名古屋都心部およびその周辺、主要な鉄道駅周辺などの多様な都市機能が集積する地区およびその周辺やそれら地区へのアクセス利便性が高い地域において質の高い居住空間を有する市街地が形成され、多様な世代が暮らし、日常生活に必要なサービスを楽しむことができます。
- 郊外の既存集落地において、日常生活に必要な機能や地域住民の交流・地域活動などを行う場所が確保され、地域のコミュニティが維持されています。

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係る将来都市像

- リニア中央新幹線開業による広域的な集客ポテンシャルが最大限発揮され、グローバルな高次都市機能が集積し、中京大都市圏を代表する国際的な広域拠点の役割を担っています。
- 県営名古屋空港や名古屋港の機能強化、名古屋都心部から放射状に伸びる広域交通体系の充実により、県内外との連携が一層図られ、ヒト・モノなどの対流が拡大しています。
- 名古屋城をはじめとする歴史・文化資源や集客力のある地域資源などの連携を活かし、様々な対流・ふれあいが生まれ、にぎわいが創出されています。

③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に係る将来都市像

- 名古屋駅から栄を中心とする都心部への商業や業務をはじめとする高次都市機能が集積し、名古屋都心部における経済活動がさらに活発になっています。
- 県営名古屋空港、名古屋港や広域交通の利便性が高い地域を中心に窯業や航空宇宙産業をはじめとする多様な産業が集積する工業地が形成され、伝統的な産業の継承と次世代産業の育成が進んでいます。
- 全国有数の農業県を支える優良な農地が保全されています。

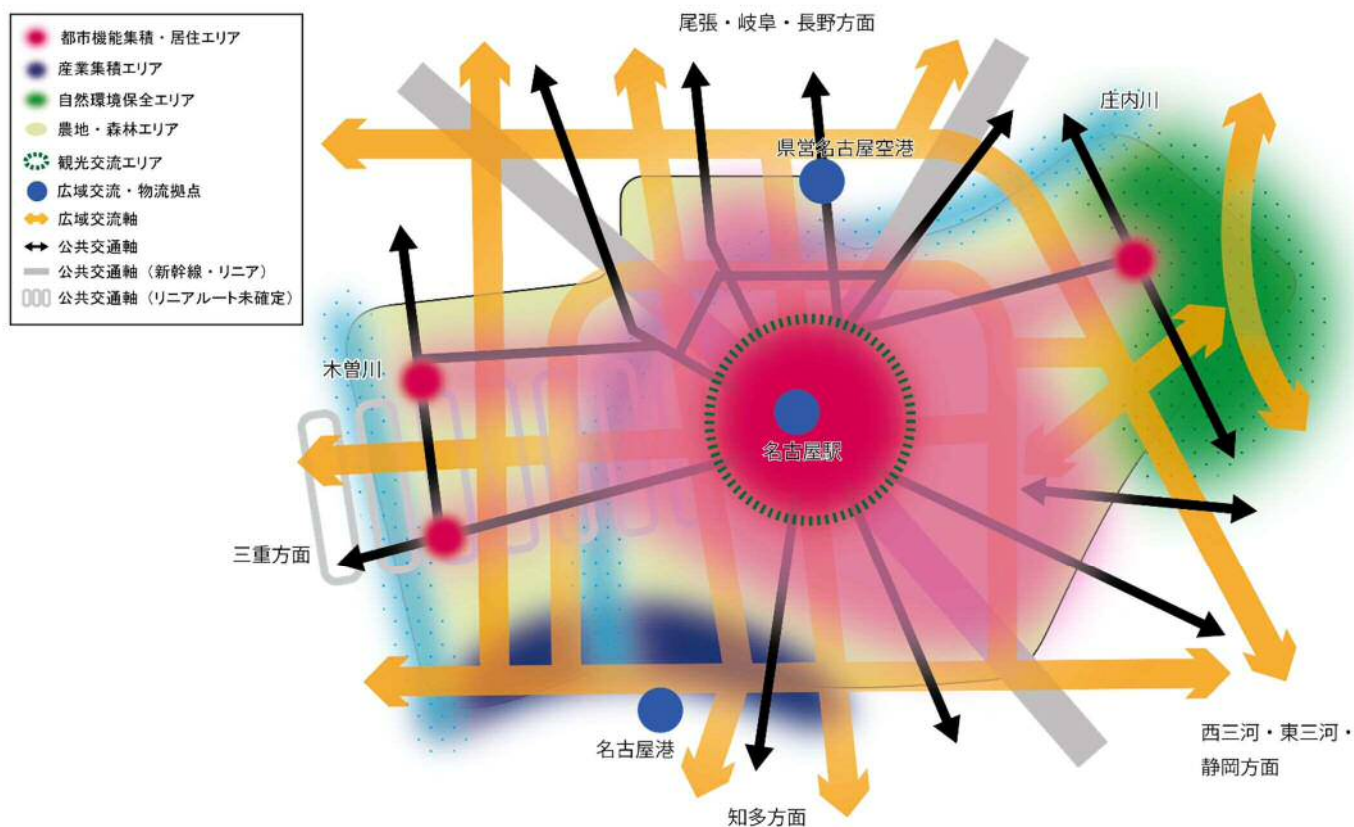
④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に係る将来都市像

- 地震、風水害、土砂災害などへの対策が講じられ、安全安心な暮らしの場の確保が進められています。
- 円滑な救急活動や物資輸送が可能となる緊急輸送道路や避難場所、防災活動の拠点が確保され、災害に対する備えが充実しています。

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係る将来都市像

- 市街地では、防災空間や都市生活に潤いと安らぎを与える公園・緑地などのオープンスペースが確保され、農地の保全が図られるとともに民有地の緑化が進み、良好な都市環境が形成されています。
- 西部に広がる農地、東部のまとまりのある森林が保全されることにより、豊かな自然環境が維持されています。
- 自動車に過度に依存しない集約型都市構造への転換や地域におけるエネルギーの効率的な利用が進むとともに、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化が推進され、都市部の低炭素化が進んでいます。

図 3-8 将来都市像イメージ



5 都市づくりの目標

基本理念および目指す都市の姿（将来都市像）の実現に向け、「愛知の都市づくりビジョン（平成 29 年 3 月）」に定められた以下の 5 つの都市づくりの基本方向ごとに都市づくりの目標を示します。

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目標

- 無秩序な市街地の拡大を抑制し、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。また子育てしやすい環境などに配慮した若者世代が暮らしやすい市街地の形成を目指します。
- 各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。
- 今後も転入超過や世帯数の増加が見込まれる地域では、必要に応じて鉄道（軌道）駅や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新たな住宅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目標

- リニア中央新幹線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。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。
- 歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史・文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、窯業をはじめとする地場産業が培ってきた地域の魅力を向上させ、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。
- 空港・港湾や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、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、名古屋駅と豊田市間の鉄道速達化など名古屋駅へのアクセス性の強化や県内都市間、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。
- 世界との直結性を高めるため、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。
- 道路の交通を著しく阻害している踏切において、沿線のまちづくりと連携した道路と鉄道の立体交差化を進めるなど、道路と鉄道の機能強化を目指します。

○モノづくり産業や窯業などの地域資源を活かした産業観光の促進を図るため、観光地間の周遊性を向上させる幹線道路の整備や歩きたくなる歩行空間・まちなみの形成を目指します。

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目標

- 都市の活力を向上させていくため、既存工業地やその周辺において工業・物流機能のさらなる集積を進めるとともに、県営名古屋空港周辺や名古屋港臨海部などに航空宇宙産業をはじめとする次世代産業の集積を高める工業系市街地の形成を目指します。
- 東部丘陵地域では次世代モノづくり技術を創造、発信する知の拠点を中心に、先端産業の育成と集約を図り、次世代を担う工業系市街地の形成を目指します。
- 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。
- 名古屋駅から栄を中心とする都心部に商業や業務をはじめとする高次都市機能を集積することにより、国際的・広域的なビジネス拠点・交流拠点の形成を目指します。
- 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。
- 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正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。
- 農地を守るために必要となる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の維持を目指します。

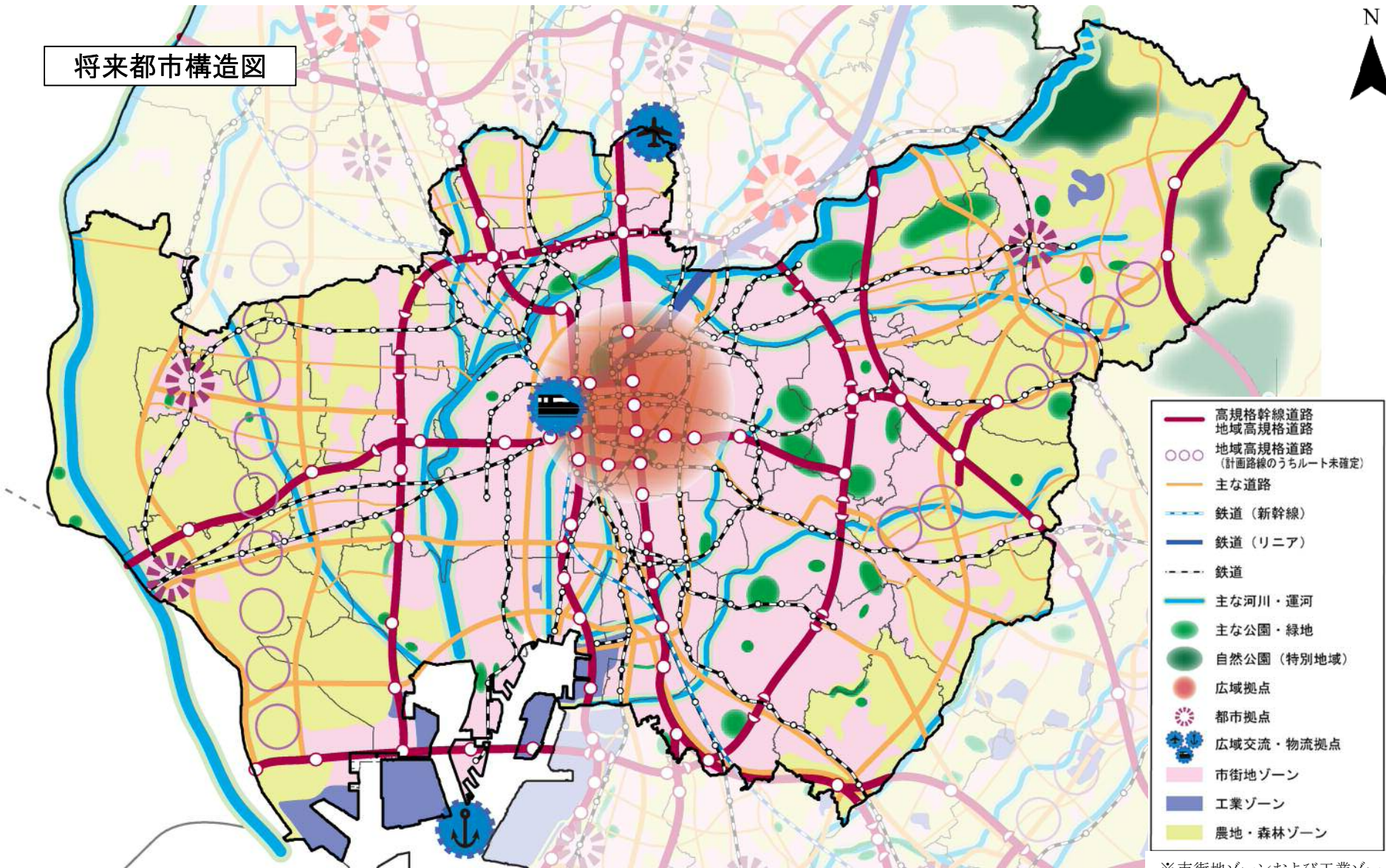
④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

- 名古屋港周辺の高潮・津波や木曾川、庄内川周辺などの洪水・内水による浸水、東部の土砂災害が想定されるなどの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または整備見込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り、安全安心な暮らしの確保を目指します。
- 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するとともに、公共施設や避難路沿道の建築物などの耐震化を促進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- 被災時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難場所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
- 市街化の進展が著しく、特定都市河川流域に指定された新川流域・境川流域では、雨水を貯留・浸透させる施設の設置などの流出抑制を促進します。
- 海拔ゼロメートル地帯における災害を防止・軽減するための施設の整備や地域が一体となった防災対策を促進することにより、浸水対策の強化を目指します。
- 地域住民との協働による事前復興まちづくりの取組など速やかな復興への備えを推進します。
- 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。
- 市街地では防災空間や潤いとやすらぎを与えるオープンスペースを確保し、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図るため、地域特性に応じて農地などの緑地の保全や民有地の緑化を推進します。
- 新たな市街地の開発にあたっては、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・緑のつながりの確保などにより、生態系ネットワークの形成に配慮し、豊かな生物多様性を育む都市づくりを目指します。
- 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。
- 木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川などの河川や公園、緑地などを活用した自然的環境インフラネットワークの形成を目指します。

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を位置づけます。
- 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・物流拠点到位置づけます。

※市街地ゾーンおよび工業ゾーンはH31年のおおむねの市街化区域を表示しています。

第4章 区域区分の決定の有無および区域区分を定める際の方針

1 区域区分の有無

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

これにより、都市的土地利用の無秩序な拡大による社会的費用の増加と環境悪化の防止、計画的な都市基盤施設の整備による良好な市街地の形成、市街地近郊の優良な農地との健全な調和などを図ります。

2 区域区分の方針

（1）基本方針

都市的土地利用と自然的土地利用の役割やその調和に配慮しつつ、市街地として整備すべき区域は市街化の促進を行い、防災面や自然環境、農林漁業との調和の観点から保全すべきところなどは市街化の抑制を行い、土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

新たな市街化区域の設定にあたっては、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（軌道）駅周辺など公共交通の利便性の高い地域、高速道路のインターチェンジや幹線道路の周辺地域、商業・業務、医療・福祉などの都市機能が複数集積している地域など、既存ストックの活用が可能な地域に、規模の妥当性や都市基盤施設整備の確実性を考慮して新たな市街化区域を適正に配置します。なお、防災上、農林漁業振興上、または自然環境の保全上、市街地として整備・開発することが望ましくない区域は市街化区域に含めないものとします。

市街化区域の内、長期にわたり都市基盤施設が整備されず、今後も計画的な整備の予定がない区域や農地として保全すべき区域は、市街化調整区域への編入を極力実施します。また、災害の発生のおそれのある土地の区域が含まれる場合は、それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、または軽減するための施設の整備状況や見込みなどを踏まえ、必要に応じ、当該区域の市街化調整区域への編入を検討します。市街化区域と市街化調整区域の境界とした地形、地物などが変化した場合には、必要に応じて区域区分の変更を行います。

なお、区域区分における将来の人口および産業の規模の想定に際しては、各種自然的条件、社会経済的な一体性などから総合的に判断し、都市計画区域を越えたまとまりの単位として、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を設定します。

(2) 目標年次に配置されるべき人口および産業の規模

本区域と尾張都市計画区域、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。

図 4-1 尾張広域都市計画圏



ア 人口

本県の都市計画区域における将来の概ねの人口を次のとおり想定します。

	平成 27 年 (国勢調査)	平成 42 年(2030 年) (目標年次)
都市計画区域内人口 (千人)	約 7,432	約 7,310
市街化区域内人口 (千人)	約 6,180	約 6,125

本区域を含む尾張広域都市計画圏における将来の概ねの人口を次のとおり想定します。

	平成 27 年 (国勢調査)	平成 42 年(2030 年) (目標年次)
都市計画区域内人口 (千人)	約 5,127	約 5,020
市街化区域内人口 (千人)	約 4,417	約 4,362

イ 産業

本県における将来の概ねの産業規模を次のとおり想定します。

	平成 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

(3) 目標年次における市街化区域の規模

本区域を含む尾張広域都市計画圏における人口、産業の見通しと市街化の現況および動向を考え合わせて、市街化区域の概ねの規模を想定します。

人口については、平成 32 年(2020 年)頃にピークに達しますが、世帯数は今後も増加する見込みです。現在の市街化区域に収容できない世帯に対応するため、新たな住居系市街地が必要です。また、産業については、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。

		平成 42 年(2030 年) (目標年次)
市街化区域面積 (ha)	尾張広域都市計画圏	74,508
	名古屋都市計画区域	45,184

※ 平成 42 年(2030 年)の市街化区域面積は、平成 31 年の区域区分の総見直し時点における市街化区域面積であり、保留するフレームに対応する面積は含まれていません。

【参考】保留する人口フレーム（平成 31 年の区域区分の総見直し時点）

	都市計画 区域名	人口フレーム
尾張広域 都市計画圏	尾張	保留する人口 (千人)
	名古屋 知多	
		23.4

【参考】保留する産業フレーム（平成 31 年の区域区分の総見直し時点）

	都市計画 区域名	産業フレーム
尾張広域 都市計画圏	尾張	保留する面積 (ha)
	名古屋 知多	
		904

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

1 土地利用

(1) 基本方針

人口減少・超高齢社会の到来や大規模自然災害への対応など、都市計画における新たな課題や、様々な社会経済情勢などの変化に対応するため、以下に基づき土地利用を計画的に進めていきます。

ア 暮らしやすく環境に配慮した土地利用の推進

主要な鉄道（軌道）駅周辺などの中心市街地や地域コミュニティの中心に、生活に必要な商業・業務、医療・福祉などの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いて居住環境の維持・向上を図り、自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換を進めます。また、市街地内外に分布する樹林地や農地などの緑地は、地域特性に応じて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。

イ 地域のポテンシャルを活かした土地利用の促進

名古屋駅から栄を中心とする都心部に集積した高次都市機能、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最大限活用した土地利用の促進を図ります。また、名古屋市を中心に整備された公共交通網や高速道路、県営名古屋空港などの充実した広域交通体系を活かした業務、観光などの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。

ウ 安全安心な生活を支える土地利用の実現

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律や津波防災地域づくりに関する法律など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などにおいては、関係部局と連携して安全安心な生活を支える土地利用を実現します。

(2) 主要用途の配置方針

ア 住宅地

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。

居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況を勘案し、日常生活に必要な施設の配置にも配慮しながら、低層住宅地、中高層住宅地、一般住宅地の配置を促進します。

なお、低層住宅地は、ゆとりある良好な低層住居の環境を保護すべき地域とします。中高層住宅地は、良好な中高層住居の環境を保護すべき地域とします。一般住宅地は、住居の環境を保護すべき地域とします。

幹線道路の沿道については、居住環境の保護、幹線道路の機能および中心市街地の活力や商業地への影響などを考え合わせ、適正な用途地域の配置を促進します。また、工業地に隣接する住宅地は、居住環境の保護などを考え合わせ、適正な用途地域の配置を促進します。

イ 商業地

都市基盤施設の整備状況と既存の都市機能の活用や連携などを勘案し、土地利用の状況にも配慮しながら都市における商業・業務機能の適切な配置を図ります。また、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。さらに、都市機能の集積を活かし職住のバランスがとれたまちなか居住を促進します。

広域拠点の名古屋都心部では、中部圏の中核都市にふさわしく、国際的・広域的な交流を生み出す高次都市機能が複合的に立地する中心商業地の配置を促進します。都市拠点の津島駅、新瀬戸駅および弥富駅の周辺には、公共交通の利用者や地域住民の暮らしを支える商業・業務、医療・福祉などの都市機能が立地する中心商業地の配置を促進します。

広域拠点および都市拠点以外の主要な鉄道（軌道）駅の徒歩圏や商業・業務、医療・福祉などの都市機能を集積すべき地区においては、地域住民の日常的生活を支える一般商業地の配置を促進します。

歴史・文化資源、レクリエーション資源や豊かな自然資源などの地域資源周辺でこれら地域資源と連携を図ることができる地域においては、地域の活性化に資する観光交流機能の適切な配置を促進します。

ウ 工業地

産業の動向や土地の利用転換などに合わせつつ、都市活力の維持・強化に向け、適切な工業用地の確保が必要です。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や既に工場が集積している工業地、知の拠点の周辺に工業地の配置を促進します。

なお、準工業地域の指定にあたっては、特定の用途の利便の増進や環境の保護を図るため、必要に応じて特別用途地区や地区計画などの指定を促進します。

（3）市街地における建築物の密度の構成に関する方針

ア 住宅地

低層住宅地については、良好な低層住居の環境を確保するため、低密度（建蔽率 40～60%、容積率 80～100%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。特にゆとりある良好な低層住居の環境を保護すべき住宅地などについては、一層の低密度（建蔽率 30～40%、容積率 50～80%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。

中高層住宅地および一般住宅地については、住居の環境を保護するため、通風、日照、採光、防災性などにも配慮して、中密度（建蔽率 50～60%、容積率 150～200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。

名古屋市の中高層住宅地および一般住宅地の内、土地の高度利用や有効利用を図る必要がある住宅地は、都市基盤施設の整備状況に応じて、高密度（建蔽率 60%、容積率 300%）を標準とした土地利用を進められるように土地利用の規制・誘導を促進します。

イ 商業地

広域拠点の名古屋都心部の中心商業地については、高次都市機能の集積にふさわしい土地の高度利用や有効利用を誘導するため、超高密度（建蔽率 80%、容積率 600%～）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。都市拠点の津島駅、新瀬戸駅および弥富駅の周辺を中心商業地については、土地の高度利用や有効利用を誘導して商業・業務などの利便を増進するため、高密度（建蔽率 80%、容積率 400～600%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。

一般商業地については、地域住民の日常生活に必要な商業・業務の利便を増進するとともに、住宅の通風、日照、採光、防災性などにも配慮して、中密度（建蔽率 80%、容積率 200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。

ウ 工業地

工場生産活動の利便の増進や公害の発生防止などを考慮して、工業地は、中密度（建蔽率 60%、容積率 200%）を標準とした土地利用の規制・誘導を促進します。

（４）市街化区域の土地利用の方針

計画的に市街化を図るべき市街化区域については、市街地開発事業などの積極的な活用・促進を図り、市街地の基盤施設整備に重点をおきます。集約型都市構造への転換に向けて市街地内の低未利用地の活用や市街地再開発などを進め、まちなか居住や中心市街地の機能集積が促進されるような住宅地・商業地や地域経済の基盤となる産業の立地を促進する工業地の形成を図ります。また、中心市街地などの既成市街地では空地や空き家などを活用して定住人口の維持・増大を図ります。

洪水や高潮・津波による浸水、土砂災害などの災害危険性の高い地区においては、緊急輸送道路や避難施設の整備、堤防の耐震化など防災・減災対策を推進するとともに、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。また、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、狭あい道路の解消、避難路・避難場所の確保などの市街地改善を図ります。

身近な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などを保全し、また市民の農とのふれあいの場、避難場所などの防災空間、良好な景観などを形成するオープンスペースとして地域特性に応じて市街化区域内農地の保全に努めます。

ア 集約型都市構造に向けた土地利用の方針

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、その地区およびその周辺や公共交通沿線の市街地には居住を誘導します。また、各拠点間のアクセスを充実することにより、歩いて暮らせる生活圏の形成や効率的な都市経営に向けた集約型都市構造への転換を図ります。

中心市街地については、歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や魅力ある都市空間・景観づくりなどを進め、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、街のにぎわいの再生を目指します。駅や建築物でのバリアフリー化などを図り、誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成を促進します。

そのため、都市の特性を踏まえつつ、立地適正化計画制度などを活用し、今後、不足・拡充すべき都市機能や子育て世代・高齢者などの多様な世代の居住を誘導し、暮らしやすく持続可能なまちづくりを進めます。

イ 土地の高度利用に関する方針

中心商業地においては、商業・業務機能や居住機能など多様な都市機能の配置を促進できるように土地の高度利用を図ります。

一般商業地において商業・業務機能を主体とした都市機能の導入を図る必要がある場合は、地域特性に応じて、高度利用を図ります。

ウ 用途転換、用途純化または用途の複合化に関する方針

特に住居の環境を保護すべき地域や特に工業としての利便を増進すべき地域は、低層住居専用地域や工業専用地域の指定、地区計画などを活用し適正な用途への純化を図ります。また、住宅と農地が混在し、両者が調和して良好な居住環境と営農環境を形成している地域を、あるべき市街地像として都市計画に位置づけ、開発規制や建築規制を通して実現を図ります。

主要な鉄道（軌道）駅などの中心市街地や生活拠点となる地区においては、人口や都市機能の空洞化を防止するため、商業・業務、医療・福祉などの多様な都市機能の集積を活かしたまちなか居住を促進できるように複合的な土地利用を図ります。広域交流・物流拠点である名古屋港の鉄道駅周辺においては、多様な産業の立地と人々の交流を促進できるように複合的な土地利用を図ります。

工業系市街地に工場跡地が生じた場合は、周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて土地利用の転換を含めて有効活用を図ります。

エ 居住環境の改善または維持に関する方針

工場と住宅が共存する市街地については、地域が目指す市街地の将来像を明らかにしたうえで、地区計画や建築協定などを活用しつつ建築物の建て替えや改修などによる居住環境の整備を促進します。

都市基盤施設の整備が完了している住居系市街地については、良好な居住環境の維持や増進を図るため、地区計画、建築協定、緑地協定などの活用を促進します。

自動車に過度に頼らない歩いて暮らせる生活圏を構築するため、日常的な生活に必要な店舗などの生活関連施設を身近に配置することや職住を近接させることができるように、都市基盤施設の状況や居住環境の状況に応じたきめ細かな土地利用を図ります。少子化と高齢化が進む郊外の大規模住宅団地などにおいては、多様な世代の定住を促す土地利用の誘導を検討します。

面的な都市基盤施設の整備に備え、市街地の密度を特に低く定めた地区については、土地区画整理事業の進捗状況や地区計画に定められた都市基盤施設の整備状況または地元住民の合意形成状況などに応じて、適正な用途地域の見直しや市街化調整区域への編入を検討します。

オ 大規模集客施設等の立地に関する方針

大規模集客施設など広域的に影響をおよぼす都市機能の立地については、自動車への過度の依存や市街地の無秩序な分散につながるため、原則として、中心市街地をはじめとする商業地へ適切に誘導するものとし、住宅地および工業地における立地を抑制します。

また、観光交流施設については、原則として広域交通体系の利便性の高い地域や既存ストックが活用可能な地域における商業地への適切な誘導を図ります。

大規模集客施設などの立地を誘導できるように用途地域などを定める場合には、都市構造や都市機能への影響について関係市町村の意見を聴取します。

カ 都市内の緑地・農地または都市の風致の維持に関する方針

市街地の環境に潤いを与え、住民の憩いの場として貴重な空間となっている樹林、社寺境内林などの緑や水辺の保全と活用を図ります。良質な市街地の環境や風致などを確保するために保全することが望ましい緑地は、特別緑地保全地区、風致地区または緑地保全地域などを活用し、保全を図ります。

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。

歴史的・文化的意義が高く都市の風致を維持するため風致地区に指定された名古屋市および津島市の区域などについては、適切に保全します。

良好な都市環境を形成するために、緑化地域や緑地協定などを活用し、民有地内における緑の保全や創出を図ります。

キ 都市の防災性の向上に関する方針

火災時の延焼や洪水時の浸水被害の防止、避難路の確保などに配慮した適正な土地利用の規制・誘導を推進することで無秩序な市街地の形成を防止し、防災性の高い市街地の形成を図ります。

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施設、公共施設および避難路沿道の建築物の耐震化を促進し、市街地における避難・延焼遮断空間の確保を図ります。

また、密集市街地においては、老朽建築物などの除却や狭あい道路の解消を目的とした局所的な改良などの小規模な道路整備を促進することにより防災性の向上を図るとともに、電柱などの倒壊による道路の寸断を防止する観点から、緊急輸送道路などにおける無電柱化を推進し、災害に強く安全な市街地の形成を促進します。

土地の高度利用を図る市街地や一般商業地については、防火地域や準防火地域の指定を促進し、都市の不燃化を図ります。

新川流域・境川流域は、都市化の進展が著しいことから、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特定都市河川流域に指定されています。この流域では 500 m²以上の雨水浸透阻害行為に対して雨水貯留浸透施設の設置を条例により義務付けるなど、引き続き雨水の流出抑制対策を推進します。また、その他の河川流域においても、新たな市街地の開発にあたっては雨水の流出を抑制する調整池の設置など都市の防災性の向上を図ります。

(5) 市街化調整区域の土地利用の方針

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域です。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土地利用の保全を図ります。必要に応じて地区計画などを活用することにより、地域環境の保全や改善または地域活力の向上、地域のコミュニティの維持・創出を図ります。また、既存ストックが活用可能な地域においては、自然環境、農林漁業との調和を保ちつつ、必要に応じ産業用地の供給を行います。

ア 災害防止に関する方針

いっすい たんすい
溢水、湛水、津波、高潮などによる災害の発生の恐れのある土地の区域は、原則として市街化を抑制します。

イ 優良な農地との健全な調和に関する方針

優良な集団農用地および土地改良事業、その他の農業に関する基盤施設整備事業を実施している区域で、今後も農用地として保全すべき一団の区域は、原則として市街化を抑制します。

ウ 豊かな自然環境の保全に関する方針

優れた自然環境の保全、優れた自然の風景および田園的風景の維持、都市環境の保全、水源のかん養、土砂の流出の防備などのために保全すべき土地の区域は、原則として市街化を抑制します。

エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域における開発行為は、市街化区域における計画的な市街地整備に支障がなく、かつ、周辺の開発を促進しないものであることが必要です。相当規模の開発行為については、地区計画を定めて、道路、公園などの地区施設の整備や建築物の適正な規制・誘導をすることが必要です。既存ストックの活用または新たな開発を計画的に集約や誘導を図ることにより、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、人口流出などにより地域活力の低下がみられるまたは予想される地域のうち地域コミュニティの維持・創出に資する地区では、自然環境、農林漁業との調和を保ちつつ、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。また、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地域の活性化に資する地区についても、必要に応じ地区計画などを活用することにより、多彩な対流・ふれあいの創出を図ります。

大規模集客施設は、広域的に影響をおよぼし、無秩序な市街地の拡大など都市構造に大きな影響を与えるため立地を制限します。公共公益施設のうち大規模集客施設と同様に広域的に影響をおよぼす施設の立地は抑制します。

今後、土地区画整理事業などの計画的な市街地整備を行う地区は、農林漁業などとの調整を行い、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、良好な市街地整備を図ります。

2 都市施設

2-1 交通施設

(1) 基本方針

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など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、東名高速道路、伊勢湾岸自動車道などの充実した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。

本県は、個性豊かな都市が拠点として分散配置していることから、これらの拠点が公共交通などの交通軸により結ばれた多核連携型ネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上につなげていくことが必要です。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。

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（軌道）・路線バス、自動車、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。交通結節点の機能強化・充実にあたっては、誰もが使いやすいバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮します。

リニア開業により首都圏との所要時間の大幅な短縮が図られることから、この時間短縮効果をより広域的に波及させるため、わかりやすい乗換空間の形成や駅の東西を円滑に結ぶ通路の実現など名古屋駅のスーパーターミナル化を推進します。また、豊田市などの産業集積地と名古屋駅のアクセス向上に向けた取り組みを推進します。

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。また、大型旅客船に対応できる岸壁の整備や緑地および海浜の整備など、地域の活性化や交流を促進するための魅力ある交流空間の形成を図ります。

さらに、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。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) 主要な施設の方針

ア 道路の方針

東名・新東名高速道路や伊勢湾岸自動車道、名古屋第二環状自動車道、東名阪自動車道、名古屋高速道路などが整備され、名古屋市を中心に放射状および環状の広域幹線道路網が形成されています。

この機能を十分に活用するため、名古屋第二環状自動車道や名古屋瀬戸道路、一宮西港道路など広域幹線道路網の強化を推進します。また、名古屋駅を中心とした国際的・広域的な交流を促進するとともに、歴史・文化資源やスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活用した対流を促進し、リニアインパクトを広く波及させるため、名古屋高速道路の出入口の追加・改良などにより周辺地域から名古屋駅へのアクセス向上を図ります。

区域内の円滑な交通を確保することにより、広域拠点や都市拠点の連携を強化し、区域の一体的な発展を促進するため、名古屋都心部から放射状に伸びる幹線道路や環状に名古屋市を取り囲む幹線道路、都市拠点間の連携を強化する幹線道路として、名古屋環状2号線(国道302号)、名古屋岡崎線、名古屋津島線、瀬戸大府東海線などの整備を推進します。

また、既存の高速道路の有効活用や、地域生活の充実、地域経済の活性化を推進するため、通常のインターチェンジに比べて建設・管理コスト削減が可能なスマートインターチェンジの整備を促進します。

広域拠点や都市拠点の中心商業地では、誰もが安全安心に移動できるように歩道などのバリアフリー化を促進します。中心市街地の活性化に向けて、買い物などの利便性を向上させるために、限られた道路空間を有効に活用しながら歩行者や自転車の利用に適切な幅員を確保し、景観にも配慮した歩行者・自転車の利用空間のネットワーク化などを推進します。また、沿道施設への出入りや荷物の荷下ろしの機能を重視した補助幹線道路などを適切に配置します。さらに、駅前広場は、人々のにぎわいや交流を生み出し、さまざまな交通手段との乗り換え利便性を向上させるために、景観にも配慮しながら施設の整備を促進します。

一般商業地や住宅地についても、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歩行者・自転車の利用空間のネットワーク化などを推進します。

交通安全対策の強化に向け、幹線道路においては、道路構造の改良などに取り組むことにより交通事故対策を推進します。また、通過交通などの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促進します。

無秩序な市街地の拡大を抑制するためには、市街地に構築された都市基盤施設や集積の進んだ都市機能を有効に活用することが重要です。このため、市街化調整区域には、市街地間を結ぶ自動車交通を円滑に流す機能を重視した都市幹線道路などを適切に配置します。

踏切遮断による渋滞を解消し、鉄道により分断された地域が一体となり魅力あるまちづくりを進めるため、鉄道の高架化とあわせ、関連する道路の整備を推進します。

自動車交通による環境負荷の低減を図るため、名古屋都心部への通過交通を排除する環状機能を持った道路の整備を推進し、流出入する車を円滑に迂回・分散するよう誘導します。交差点の改良や自動車交通を著しく阻害している踏切の解消などの渋滞対策を推進します。また、環境施設帯の確保など適切な環境保全対策を促進します。

さらに、高度道路交通システムなど情報通信技術を活用した交通需要マネジメントの取り組みや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を促進します。

都市計画道路は、社会経済情勢などの変化を踏まえ、道路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。歴史・文化資源の活用など地域の実情や特色を活かしたまちづくりを進める地域では、こうしたまちづくりと整合を図るため、地域内の交通を担う地区幹線道路や補助幹線道路の計画を見直すことも検討します。

イ 鉄道の方針

自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換や集約型都市が公共交通などで結ばれた多核連携型のネットワークの形成・充実に向けた重要な役割を担う鉄道（軌道）は、路線バスなど他の公共交通や自動車交通との連携強化を促進し、利用者の利便性向上、交通混雑の解消、環境の保全、都市空間の効率的な利用を図ります。

今後の新設や複線化が運輸政策審議会の答申に位置づけられている鉄道は、需要の動向や事業の採算性、投資効果などを総合的かつ的確に見極めながら整備などに向けた事業者との連携を促進します。

市街地の分断解消、交通の安全性向上や円滑化を図るため、地域の実情を踏まえつつ鉄道沿線のまちづくりと連携して、鉄道の高架化を推進します。

ウ 駐車施設の方針

商業・業務機能が集積する広域拠点や都市拠点などでは、違法な路上駐車や自転車の放置を防止し、安全で快適な道路空間を確保することが重要です。このため、人の動きや荷捌きの利便性に配慮した適切な位置に駐車施設の整備や確保を促進します。駐車場整備地区では、必要に応じ駐車場整備計画の見直しの検討を行います。

市街地への過度な自動車流入の抑制や、公共交通と自動車交通の適切な利用を促すため、パークアンドライドの取り組みを推進します。このため、鉄道（軌道）駅や主要なバス停の周辺において、駐車施設の整備や確保を促進します。

(3) 主要な施設の整備目標

概ね平成42年(2030年)までに整備を予定する主要な施設は以下のとおりです。

事業名		名称など
道路事業		高速名古屋環状2号線（名古屋第二環状自動車道） 名古屋環状2号線（一般国道302号） 名古屋岡崎線（主要地方道名古屋岡崎線） 名古屋津島線（主要地方道名古屋津島線） 瀬戸大府東海線（主要地方道瀬戸大府東海線） 助七西市場線（主要地方道名古屋祖父江線） （名鉄名古屋本線と立体交差化） 名古屋第3環状線（一般県道境政成新田蟹江線）
街路事業	街路	名古屋第3環状線 名古屋津島線 瀬戸大府東海線 津島七宝名古屋線 伏見町線 清須新川線 西今宿東条線 枇杷島停車場線 清洲駅前線
	連続立体交差	名鉄名古屋本線

「整備を予定する」とは、「平成42年(2030年)までに整備を完了」または「平成42年(2030年)時点で整備中」を対象としています。

2-2 下水道および河川等

(1) 基本方針

ア 下水道の方針

都市化の進展や産業の発展により水環境が悪化しましたが、これまでの下水道整備により、身近な生活環境や河川の水質については改善傾向にあります。しかし、未だ多くの下水道未整備人口を抱える状況にあり、今後も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。

都市化による雨水流出量の増加、局地的な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。雨水の流出抑制を考慮した貯留浸透施設などの設置や、雨水を河川などに放流する公共下水道の整備を促進します。また、住民の水害に対する自助意識の啓発に努めます。

南海トラフ地震などの大規模地震に備え、施設の耐震化を促進するなど、安全安心なまちづくりを支える下水道整備を促進します。

下水道の普及拡大により、汚水処理量が年々増加し、発生汚泥量やエネルギー消費量が增大しています。下水道分野においても地球温暖化の防止や循環型社会への対応が必要です。このため、下水道資源の有効利用をさらに進め、エネルギー効率の向上や温室効果ガスの削減を図るとともに、水循環の再構築として処理水の利活用を促進します。

さらに、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促進するために、地域特性や規模に応じた効率的な整備を進めるとともに、効果的な施設の配置や見直しを進めます。

本区域の平成 28 年度末の下水道普及率は約 85%です。今後も引き続き市街化区域および周辺地域を中心に下水道の整備を進め、平成 42 年(2030 年)における下水道普及率を、概ね 99%まで引き上げることを目標とします。

イ 河川等の方針

都市化の進展による河川流域の開発は、流域が有する保水能力や遊水機能の低下をもたらしています。都市部においては、台風や局地的な集中豪雨などにより浸水被害が発生しており、今後も発生する恐れがあります。こうした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、沈下や老朽化により防護機能が低下している海岸保全施設の機能強化など高潮対策を推進します。

南海トラフ地震などの大規模地震に備え、二次被害の軽減を図るため、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。

地域の暮らしや歴史・文化との調和に配慮しながら、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境や多様な河川景観の保全や創出を図る多自然川づくりを進めます。良好な河川空間と景観を活かし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。こうした取り組みなどにより、木曾川、庄内川、新川、堀川、境川、天白川、日光川などを活かした自然的環境インフラネットワークの形成を図ります。

中小河川については、河川の重要度に応じて概ね年超過確率 1/5～1/30 の規模の降雨により発生する洪水に対して治水上の安全度を確保することを目標とし、河川整備計画などの河川改修計画に基づいた改修を推進します。

(2) 主要な施設の方針

ア 下水道

本区域においては、日光川下流、境川、新川の3流域下水道と関連する市町の公共下水道、また市町で個別の処理場を有する名古屋公共下水道、瀬戸公共下水道、尾張旭公共下水道、日進公共下水道、長久手公共下水道の計画区域があり、快適な水環境を創造するため整備を推進します。

また、安全安心なまちづくりのための雨水対策として、関係市町において公共下水道の整備を促進します。

イ 河川等

本区域は、木曾川、庄内川、矢田川、新川、堀川、天白川、山崎川、日光川など多くの河川が市街地やその周囲を流下しています。市街地の治水安全度を高めるため、河川整備計画などの河川改修計画に基づいた河川の改修を推進します。

河川の計画規模や河川施設の整備水準を超える規模の洪水が発生した場合の被害を最小限にとどめるため、愛知県、圏域内市町村、水防管理団体、名古屋地方気象台などが、減災への目標を共有し、社会全体で洪水に備えるよう、愛知県水防災協議会を設立し、「水防災意識社会」の再構築を進めており、「逃げ遅れゼロ」「社会経済被害の最小化」を目指します。

土砂災害をもたらす危険性のある地区においては、砂防えん堤の整備など、土砂災害対策を推進します。

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく土砂災害警戒区域などの指定を推進します。

(3) 主要な施設の整備目標

概ね平成42年(2030年)までに整備を予定する主要な施設は以下のとおりです。

事業名	名称など
流域下水道事業	日光川下流流域下水道 境川流域下水道 新川流域下水道
公共下水道事業	名古屋 公共下水道 瀬戸 公共下水道 津島 公共下水道 尾張旭 公共下水道 豊明 公共下水道 日進 公共下水道 愛西 公共下水道 清須 公共下水道 北名古屋 公共下水道 弥富 公共下水道 あま市 公共下水道 東郷 公共下水道 長久手 公共下水道 豊山 公共下水道 大治 公共下水道 蟹江 公共下水道
河川改修事業	一級河川 木曾川 一級河川 庄内川 一級河川 木曾川水系鍋田川 二級河川 筏川 一級河川 庄内川水系庄内川上流圏域内河川 一級河川 庄内川水系新川圏域内河川 二級河川 山崎川水系内河川 二級河川 境川水系内河川 二級河川 天白川水系内河川 二級河川 日光川水系内河川
海岸事業	名古屋港海岸
砂防事業	曾野川、水野川第12支川
急傾斜地崩壊対策事業	落合町区域

「整備を予定する」とは、「平成42年(2030年)までに整備を完了」または「平成42年(2030年)時点で整備中」を対象としています。

2-3 その他の都市施設

(1) 基本方針

市場、と畜場、火葬場、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都市施設です。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、社会的費用の負担や環境負荷の低減に配慮し、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促進します。

(2) 主要な施設の方針

廃棄物については、その発生抑制を基本とし、排出された廃棄物は再使用、再生利用、熱回収の順にできる限り循環的な利用を行い、最終的に廃棄物となるものは適正に処理するという考えのもとで、適正な処理を促進します。

一般廃棄物処理施設は、市町村の区域を越えた広域的な連携も視野に入れて周辺施設への影響や輸送効率などを考え合わせ、愛知県廃棄物処理計画および市町村が定める一般廃棄物処理基本計画に基づいて施設の整備・充実を促進します。

産業廃棄物処理施設は、民間事業者による計画を基本としつつ、その立地においては周辺における土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況を考え合わせ、愛知県廃棄物処理計画に基づいて施設の整備・充実を促進します。

3 市街地開発事業

(1) 基本方針

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（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。また、魅力ある美しい都市景観の形成にも配慮した良好な市街地を形成するため、地区計画などの積極的な活用を促進します。

(2) 主要な市街地開発事業の方針

広域的な幹線道路への利便性が高い茶屋新田地区、鉄道（軌道）駅に近接するなど公共交通の利便性が高い尾張旭北原山地区、長久手中央地区などでは、土地区画整理事業により良好な市街地環境の創出を促進します。

名古屋市の鳴海駅前地区などでは、市街地再開発事業により土地の有効・高度利用と都市機能の更新を促進します。

(3) 市街地整備の目標

概ね平成42年(2030年)までに整備を予定する主要な市街地開発事業は以下のとおりです。

事業名	市町名	名称など	
土地区画整理事業	名古屋市	大曾根北 筒井 葵 大高駅前 ささしまライブ24 下志段味 上志段味 中志段味 茶屋新田 土原 明願 千音寺 徳重東部第二 幸心南 大高瀬木南 緑笹塚	
		瀬戸市	瀬戸塩草
		尾張旭市	尾張旭北原山
		豊明市	(仮称) 豊明寺池
		日進市	日進赤池箕ノ手 日進香久山西部 (仮称) 日進北部 (仮称) 日進折戸西部
		清須市	新清洲駅北 清須市清須春日学校橋西 清須市清須春日新橋西 清洲駅前
		北名古屋市	北名古屋沖村西部
		あま市	あま木田郷南
		長久手市	公園西駅周辺 長久手中央 長久手市下山
		東郷町	東郷中央 東郷和合知々釜
市街地再開発事業	名古屋市	鳴海駅前 錦二丁目7番	

「整備を予定する」とは、「平成42年(2030年)までに整備を完了」または「平成42年(2030年)時点で整備中」を対象としています。

4 自然的環境の整備または保全

(1) 基本方針

本区域は、東部の丘陵地に豊かな自然環境を有した緑地が広がっています。西部には豊かな農地と河川などの水辺空間が広がっています。自然環境など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、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、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。

また、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。

なお、新たな市街地の開発などにあたっては、生態系ネットワークなど、自然環境への影響に配慮し、計画・事業を進めます。

(2) 主要な緑地の方針

ア 環境保全系統

都市の骨格を形成する緑地として、東部に広がる樹林地や森林、庄内川沿いの緑地の保全を促進します。希少種や地域固有の動植物を保護するため、多様な生物の生息地となっている東部の里山や湿地、西部の農地、藤前干潟などの保全を促進します。また、国の天然記念物に指定されている名古屋市の名古屋城のカヤなど、学術上の価値が高い樹木・緑地の保全を促進します。さらに、瀬戸市にある愛知高原国定公園の第1種特別地域は、特別保護地区に準ずる地域で現在の景観を極力維持する必要がある地域として指定されており、今後も保全を促進します。

市街地では、庄内川などの風の通り道に配慮しながら都市の高温化を緩和する公園や緑地の確保を促進します。さらに、建物の緑化や良好な緑陰を創出する並木の形成を促進します。

良好な緑地や水辺を保全することで、希少種や地域固有の動植物の保護を図るとともに、自然的環境インフラネットワークの形成により、開発などで分断された生物の生息・生育空間の連続性の確保を促進します。

イ レクリエーション系統

多様な世代の人たちが、健康づくりやスポーツ活動、自然とのふれあい、広域的な交流や情報発信を行うため、国営木曾三川公園の他、愛・地球博記念公園、大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地などの広域公園、名城公園などの都市基幹公園の整備を促進します。安全で快適に散歩などができる健康づくりの場となる緑として、東海自然歩道などの整備を推進します。

自動車に過度に頼らない歩いて暮らせる生活圏を構築するため、高齢者や子どもが歩いていけるような近距離に防犯性や安全性にも配慮した身近な公園の整備を促進します。

ウ 防災系統

公園の配置計画では、災害時において安全な避難活動、円滑な救援・復旧活動の機能、延焼防止の機能が効果的に発揮できるように配慮することが必要です。そのため、地域防災計画における公園の位置づけに応じて、防災施設の整備を促進します。

県内唯一の中核広域防災活動拠点である愛・地球博記念公園や広域防災活動拠点に指定されている庄内緑地、名城公園、志段味スポーツランド、平和公園、戸田川緑地、稲永公園・稲永東公園、名古屋国際会議場・白鳥公園一帯、小幡緑地、大高緑地、海南こどもの国、中京競馬場をはじめとして、災害時に広域的な避難活動や救助・復旧活動の拠点となる公園などでは、防災機能の確保を促進します。

また、土砂災害の発生を抑制する東部の丘陵地に広がる樹林地や森林、浸水被害を軽減する役割を担う市街地周辺の農地の適正な保全を促進します。

エ 景観構成系統

市街地と一体となって良好な景観を形成し地域の魅力となっている丘陵地の里山や河川沿いの緑地の保全を促進します。地域の歴史・景観資源となる特色ある緑を確保するため、名古屋城や熱田神宮などの歴史・文化資源と一体となった緑地の保全や公園などの整備を促進します。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

都市公園などの施設緑地や特別緑地保全地区などの地域制緑地を都市計画に位置づけ、その整備または保全を促進します。

ア 施設緑地の整備の方針

都市公園は、地域の実情に合わせ、当該地方公共団体が都市公園の配置および規模の基準に関して定めた条例の規定に基づき配置し、整備を促進します。

イ 地域制緑地の指定の方針

良好な自然環境の保全や市街地の緑化を進めるため、特別緑地保全地区などの指定を以下のとおり促進します。

地域制緑地の種類	指定方針の概要
特別緑地保全地区	環境保全、伝統的・文化的意義、風致・景観、または動植物の生息・生育における良好な緑地において、現状凍結的に保全することが必要な地区への指定を促進します。
緑地保全地域	都市近郊に位置する比較的大規模な緑地で、環境保全、地域住民の健全な生活環境の確保などに必要であり、一定の土地利用との調和を図りながら保全することで良好な自然環境を確保する必要がある地域への指定を促進します。
緑化地域	良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足し、建築物の敷地内において緑化を推進する必要がある地域への指定を促進します。
風致地区	市街地内やその周辺の良好な景観を有する樹林地や水辺などへの指定を促進します。
その他	自然公園、農用地区域、地域森林計画対象民有林、保安林など都市における環境保全に有効な緑地は保全します。

(4) 主要な緑地の整備目標

概ね平成42年(2030年)までに整備を予定する主要な都市公園などは以下のとおりです。

都市公園の種類・種別		名称など
都市基幹公園	総合公園	名城公園、明德公園、東山公園、中村公園、鶴舞公園
	運動公園	瑞穂公園
大規模公園	広域公園	大高緑地、小幡緑地、牧野ヶ池緑地、愛・地球博記念公園
国営公園		国営木曾三川公園
その他		相生山緑地、荒池緑地、東墓園、勅使ヶ池墓園

「整備を予定する」とは、「平成42年(2030年)までに整備を完了」または「平成42年(2030年)時点で整備中」を対象としています。

用語解説

あ

アクセス	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。
いっすい 溢水	川の水があふれ出ること。
インフラ	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（infra-structure）の略。
延焼遮断帯	地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。

か

観光入込客数	県内観光レクリエーション資源・施設における利用者数のこと。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で、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。
既存ストック	本方針では、これまでに整備された都市基盤施設、建築物などの蓄積のことを指す。
緊急輸送道路	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	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。
けんべいりつ 建蔽率	建築物の建築面積の敷地面積に対する割合。
広域交通体系	本方針では、高規格幹線道路、地域高規格道路、鉄道、空港などにより構成され、広い範囲の移動を目的とした交通網のことを指す。
公共公益施設	教育施設、医療施設、社会福祉施設、官公庁施設（県庁、市役所等）などの地域住民の共同の福祉又は利便のために必要な施設。
公共交通結節点	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	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。平成28年の愛知県の合計特殊出生率は1.56であり、全国平均1.44よりも高くなっている。（愛知県の人口動態統計）
交通軸	本方針においては、都市の各拠点を相互に結ぶ公共交通や道路のことを指す。

か

交通需要マネジメント

車の利用者の交通行動の変化を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する体系。道路渋滞、自動車排気ガス問題などへの対応として、マイカー通勤の削減、公共交通機関への転換などを規制・誘導・啓発によって実現しようとするもの。パークアンドライド、物流の共同集配などがある。

合流式下水道

汚水と雨水を同一の管渠で排除する方式の下水道。別の管渠で排除する方式を「分流式下水道」という。近年の整備は分流式が一般的。

コミュニティ

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。

さ

再生可能エネルギー

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。

砂防えん堤

小さな溪流などに設置される土砂災害防止のための設備のひとつ。砂防法に基づき整備され、いわゆる一般のダムとは異なり、土砂災害の防止に特化したもの。

市街化区域

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

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

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、市街地再開発事業などが該当する。

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。

次世代産業

本方針においては、航空宇宙産業や健康長寿産業等の今後の発展が期待される分野の産業のことを指す。

さ

自然的環境インフラネットワーク	本方針においての自然的環境インフラとは、都市内の公園、緑地、河川、道路の環境施設帯などの空間のことを指す。都市内外に広がる海岸、湖沼などの水面や農地、森林、樹林地などの要素が、自然的環境インフラでつながれ、互いに関連を持ち良好な自然環境のつながりが確保された状態を、本方針では自然的環境インフラネットワークと呼ぶ。
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。
循環型社会	環境への負荷を減らすため、自然界から採取する資源をできるだけ少なくし、それを有効に使うことによって、廃棄されるものを最小限におさえる社会。
水源のかん養	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。
生態系ネットワーク	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	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。

た

大規模集客施設	建築基準法別表第二（わ）項に掲げる施設。 <別表第二（わ）項> 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	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	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。

た

地球温暖化	人間の活動の拡大により二酸化炭素（CO ₂ ）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	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。
地物	天然・人口にかかわらず、地上にあるすべてのもの。本方針では、その内、道路、鉄道など土地の範囲を明示するのに適当なものを指す。
超高齢社会	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	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)	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	温室効果ガスの排出量を抑えること。
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。
都市機能	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」もそれに含んで指す場合も多い。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。
都市基盤施設	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。
都市経営	主に社会基盤（インフラ）の整備や維持管理、各種公共のサービスの提供など行うこと。

た

都市計画区域	都市計画を策定する場というべきもので、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の範囲であり、自然的、社会的条件等を勘案して一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要のある区域について、県が指定するもの。
都市計画道路	都市施設の一つ。都市計画に定められた道路のこと。
都市公園	都市部にある公園。特に都市公園法によって設置される公園をいう。
都市高速鉄道	都市施設の一つ。都市計画に定められた鉄道のこと。
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。
都市的土地利用	本方針においては、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を指す。
都市整備区域	中部圏開発整備法に基づいて、中部圏の地域内において、産業の開発の程度が高く、さらに経済の発展が予想される地域で該当地域の発展の進度に応じ都市の機能が十分に発揮されるよう計画的に基盤整備を行う必要がある区域として、国土交通大臣が指定した区域。
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。
土地利用	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	堤防で守られた内側の土地にたまった雨水や流水。
南海トラフ地震	駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域として概ね 100 年から 150 年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震。前回の南海トラフ地震（昭和東南海地震(1944 年)及び昭和南海地震(1946 年)）が発生してから 70 年以上が経過した現在では、次の南海トラフ地震発生の切迫性が高まってきている。

な

農業生産基盤

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

パークアンドライド

鉄道（軌道）駅やバス停まで自家用車で行き、駅やバス停の周辺の駐車施設に駐車して公共交通に乗り換えて目的地に向かう移動方法。

バス高速輸送システム
(BRT)

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

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

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。

ポテンシャル

潜在的な力。集客ポテンシャルとは、本方針においては、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力のことを指す。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力のことを指す。

保留する産業フレーム

市街地の産業用地面積の目標値（産業フレーム）のうち、当面、市街化区域の設定を見合わせることにした産業用地面積のこと。愛知県では、市街化区域の設定において、必要と見込まれるすべての産業用地面積を具体の土地に割り付けることなく、その一部を保留した上で、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった時点で市街化区域に編入することとしている。

保留する人口フレーム

市街地の将来人口の目標値（人口フレーム）のうち、当面、市街化区域の設定を見合わせることにした人口の規模のこと。愛知県では、市街化区域の設定において、市街地として必要と見込まれるすべての人口規模を具体の土地に割り付けることなく、その一部を保留した上で、計画的な市街地整備の見通しが明らかになった時点で市街化区域に編入することとしている。

ま

まちなか居住	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	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	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。

や

優良農地	一団のまとまりのある農地や、農業水利施設の整備等を行ったことにより生産性が向上した農地など良好な営農条件を備えた農地。
ユニバーサルデザイン	障害の有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
容積率	建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。
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。

ら

リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、社会資本整備の分野では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質。
立地適正化計画	市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープラン。
6次産業化	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。

ら

緑地協定

都市緑地法に基づき、土地所有者等の合意によって緑地の保全や緑化に関する協定を締結する制度。

発行：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3-2-1
TEL 052-954-6516 FAX 052-954-6942
E-mail toshi@pref.aichi.lg.jp
URL <http://www.pref.aichi.lg/soshiki/toshi>