

中部臨空都市

推進計画

平成14年9月

はじめに

21世紀の現代社会において私たちは、人・もの・情報の交流がますます盛んになる大交流時代を迎えようとしています。

愛知県では、こうした時代の潮流を踏まえ、2005年3月の開港を目指して、中部国際空港の整備に力を入れておりますが、同時に、中部国際空港に近接する地域の埋立造成事業にも着手いたしました。このたび、この空港近接部地域を「中部臨空都市」と名付け、まちづくり展開のための基本的な考え方を、推進計画として取りまとめました。

中部国際空港の整備効果は、都市基盤・産業・リゾートなどを始めとする幅広い分野で、広域に及びます。なかでも、愛知・中部の空と世界の空が直結することによるインパクトは大きく、この地域に多様な国際交流が生まれることでしょう。

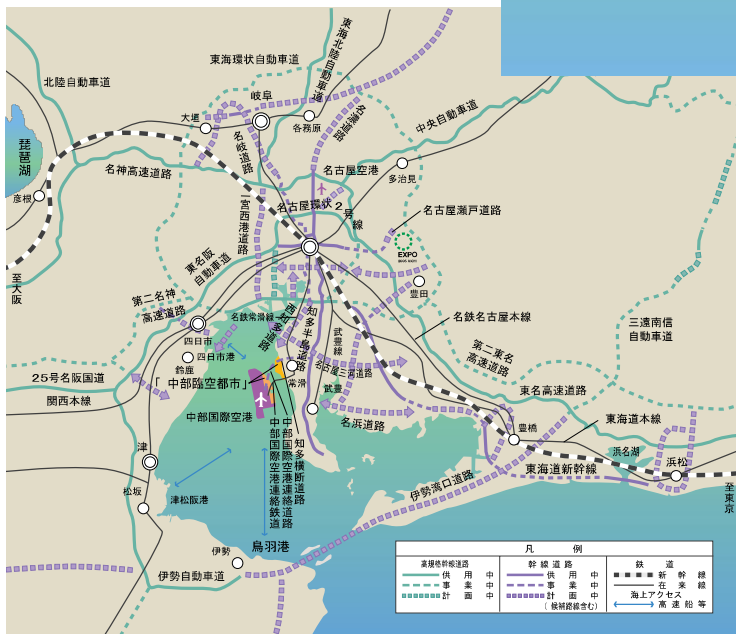
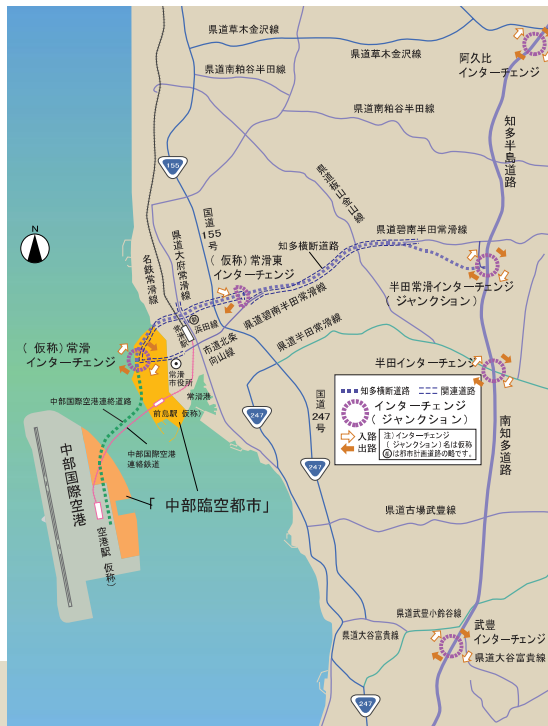
「中部臨空都市」の整備は、このような新しい環境・立地条件を最大限に活かして行う、次世代のまちづくり事業です。愛知県は、このまちづくりを通じて、産業技術の中核地域としての役割を一層高め、世界の経済発展に大きく貢献するとともに、新しいライフスタイルを提案し、豊かでゆとりある地域を実現することを目指してまいります。

こうした愛知県の新たなチャレンジである「中部臨空都市」についてご理解を深めていただければ幸いです。

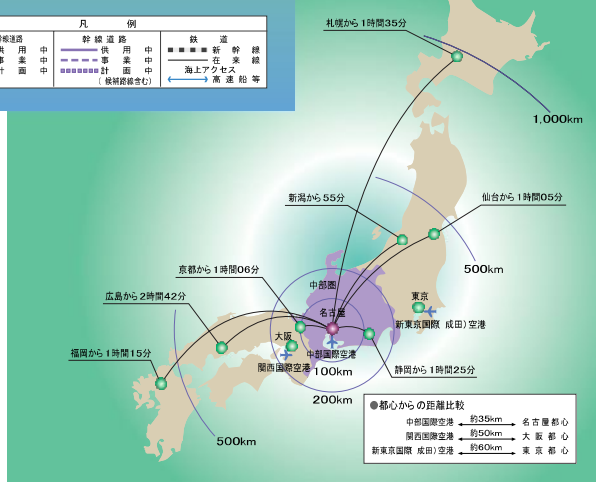
ビジネス、観光、レクリエーションなど生活のそれぞれのシーンで、「中部臨空都市」を活用していただけるよう、皆様とともにまちづくりを進めてまいります。どうぞご協力をお願いいたします。

平成14年9月

愛知県知事 神 田 真 秋



※札幌 仙台 新潟 福岡は現名古屋空港までの所要時間として
いるため、実際には多少増減する場合があります。
※東京 静岡 京都 大阪 広島は新幹線利用。



中部臨空都市推進計画

目 次

1	中部臨空都市の整備方向2 （1）中部臨空都市推進計画の性格2 （2）基本目標2 （3）まちづくりの基本方針3
2	土地利用6 （1）基本方針6 （2）土地利用計画6 （3）交通ネットワーク11 （4）ゾーン別計画17 （5）導入機能27
3	景観形成28 （1）基本方針28 （2）水と緑のネットワーク28
4	環境保全32 （1）基本方針32 （2）周辺環境への配慮32 （3）クリーンエネルギーの活用33
5	防災34 基本方針34
6	基盤の整備及び管理・運営35 （1）基本方針35 （2）供給処理施設35 （3）交通・輸送施設38 （4）環境創造施設41 （5）情報通信施設44
7	土地処分45 （1）基本方針45 （2）土地処分方式47 （3）企業等選定方式47 （4）未処分地の活用方策48
8	まちづくりの推進方針49 （1）基本方針49 （2）まちづくりの推進体制49

(1) 中部臨空都市推進計画の性格

- ・ 空港島地域開発用地及び空港対岸部地域開発用地立造成事業区域を「中部臨空都市」と称する。
- ・ 「中部臨空都市」の整備は、新東京国際空港と関西国際空港と並んで我が国の24時間型国際拠点空港として整備される中部国際空港に隣接し、あるいは、近接した地区を対象に行われる我が国有数の大規模なまちづくり事業である。
- ・ 中部国際空港が我が国を代表する国際拠点空港として、発展し成熟していくためには、地域として中部国際空港の円滑で効率的な運用をサポートするとともに、空港がもたらすインパクトを適切かつ最大限に活用することにより、空港と地域の共生を図っていくことが必要である。
- ・ 「中部臨空都市」は、空港がもたらすインパクトを最大限に活かした全国的・世界的な都市拠点の形成を目指しうる貴重な土地資源であり、このまちづくりにあたっては、ローカルからグローバルにおよぶ幅広い視点にたって、世界的レベルの先進的かつ本格的な臨空都市を指向しなければならない。
- ・ この推進計画は、そのような観点にたって、「中部臨空都市」を展開させるための基本的な考え方を掲げたものである。
- ・ なお、具体のまちづくりの実施指針として、別掲「中部臨空都市まちづくりガイドライン」を定める。

(2) 基本目標

- ・ 中部臨空都市推進計画の性格で指摘した観点に立ち、中部臨空都市は次の基本目標の達成に向けて推進する。
 - 世界レベルの先進的かつ本格的な国際臨空都市の実現
 - 世界的視野に基づく企業誘致と中核プロジェクトによる次世代産業拠点の実現
 - 環境に配慮した資源循環型のまちの実現

(3) まちづくりの基本方針

ア まちづくりコンセプト

- ・ 基本目標を達成するために、次のまちづくりコンセプトのもとで推進する。

次世代の産業技術やライフスタイルが創造・発信されるエアフロント・シティ

中部臨空都市

～伊勢湾新拠点をめざして～

- 次世代産業技術のグローバル・ゲートシティ
- 国際性のあるにぎわいを備えた新たな生活を提案するライフスタイル創造都市
- 次世代を担う国際人を育む都市

- ・ まちづくりコンセプトは次に示す5つの基本方針によって支えられる。

(ア) 大交流時代の国際マーケット・プレース ～世界に開かれたアミューズメント型商業～

- 世界との交流人口を生み出す国際スケールのマーケット
- 海外からの集客を視野に入れた大規模集客事業による生き生きとしたにぎわいの創出拠点
- 中部圏の広域商圏から集客できる商品流通の業態革新
- 伊勢湾の魚介など自然の豊かさを享受できるにぎわい拠点空間

(イ) 次世代産業を担う革新技術の拠点 ～イノバテック・プレース～

※イノバテックは、イノベーション(革新) + テクノロジー(技術)の造語

- ITS関連技術、モバイルネットワーク技術、クリーンエネルギー未来住宅など次世代産業技術の実用化と普及をめざす拠点
- 世界の人々が近未来技術を体感できる技術交流拠点
- 未来のものづくり人材を養成する国際教育研修の場

(ウ) 活力ある国際ビジネス空間

- 中核的施設や有力企業の誘致を契機として、国際的なビジネスが創出・展開される場
- 国際人を養成するための教育研修拠点

(エ) 次世代エネルギーを活かしたまちづくり への挑戦

～プロトンアイランズ構想の実現～

- 次世代エネルギーによる環境調和型の先進的なまちづくり
- 分散型クリーンエネルギーによる省エネルギー都市の実現
- 環境負荷の少ない新たな都市・生活のあり方の提案
- 進出企業のエネルギーコスト低減への貢献
- 国等のエネルギー関連プロジェクトの誘致

(オ) 先進的な国際航空貨物の総合物流拠点

- 中部国際空港の貨物地区と機能的に一体化した総合物流拠点
- 伊勢湾、三河湾との連携を生かしたシー&エアの総合物流拠点

イ 先導・中核プロジェクト

- ・ 中部臨空都市が目指すまちを実現するためには、まちづくりを牽引していかれるだけのインパクトを備えたプロジェクトを戦略的に導入することが不可欠となる。
- ・ 中部国際空港の開港予定である2005年3月までに進出が具体化する創設期の牽引プロジェクトを先導プロジェクト、また、段階整備の二期目に当たる展開期の牽引プロジェクトを中核プロジェクトとして位置付け、図表1-1のプロジェクト候補を掲げて、その誘致と実現を目指す。

ウ 中部臨空都市が発信するメッセージ

- 地域に向けて——国内外との交流を通して知多半島の人・自然・文化を再発見できるまち。個性と活力ある未来の知多半島がここから生まれる。
- 中部圏に向けて——環伊勢湾の自然やものづくりを体験できる新世紀の非日常的な交流拠点。ビジネスストーリーとエンターテインメントあふれる、最も新しい個性派ベイエリア。
- 世界に向けて——伝統と先進技術が集まるものづくりの国の空と海の玄関口。目を見張る次世代の産業とライフスタイルが創造・発信され、地域と世界が直結するゲートウェイ。

エ 人口フレーム

- ・ 2025年の計画フレームを以下のように設定する。

○ 事業面積	空港島	約107 ha
	空港対岸部	約123 ha
	合計	約230 ha
○ 就業人口		約1万7千人
○ 夜間人口(=常住人口+宿泊滞在人口)		約2千人
○ 交流人口		約1千万人/年間

オ 段階的整備

- ・ 大規模なまちづくり事業は、先行する類似事例を見ても事業期間に長期を要することが一般的である。本事業においては期間を3期に分けた段階整備によって実現していく。
 - (ア) 創設期：借地方式、暫定利用を含めて土地の利用を優先
空港開港時に先導的施設の開業をめざす。
 - (イ) 展開期：中核的施設の開業をめざす。
 - (ウ) 熟成期：まちづくりの熟成をめざす。

図表 1-1 先導・中核プロジェクトの例

1 大交流時代の国際マーケット・プレイス ～世界に開かれたアミューズメント型商業～
(ア) アウトレット・モール(アミューズメント性のある非日常型大規模商業施設) (イ) ダイレクト・マート(空港隣接型の輸入品直販施設) (ウ) フィッシャーメンズ・ワーフ(海鮮食品の量販と飲食施設)
2 次世代産業を担う革新技術の拠点 ～イノバテック・プレイス～
(ア) ものづくり人材の国際養成機関(国際ものづくり大学等) (イ) 次世代モビリティ(移動)システム体験パーク(ワールド・カー・ショーケース等) (ウ) ITS関連の国際推進機構(ITSアジアセンター等) (エ) クリーンエネルギー未来住宅体験パーク
3 活力ある国際ビジネス空間
(ア) 国際人教育研修拠点(大学等) (イ) コンベンション・ビジネスセンター(ホテルと一体的に利用できる国際的なビジネス拠点) (ウ) 職住近接・一体型のベンチャー業務施設(SOHO等)
4 次世代エネルギーを活かしたまちづくりへの挑戦 ～プロトンアイランズ構想の実現～
(ア) 次世代エネルギーに関する国際的な研究機関 (イ) 水素等次世代エネルギー供給拠点
5 先進的な国際航空貨物の総合物流拠点
国際航空貨物総合物流拠点(空港貨物地区と機能的に一体化)

図表 1-2 事業スケジュール

年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度以降
段階整備		創設期(2003～2007年度)			展開期(2008～2012年度:土地処分完了)
			中部国際空港開港 ◎		熟成期(2013年度以降)
埋立造成		部分竣工			
基盤整備					
土地処分 企業誘致	戦略立案	企業誘致活動		◆先導的施設開業	◆中核的施設開業

(注) 本スケジュールは、事業の進捗に応じて見直されることがある。

(1) 基本方針

●歩きたくなるまちづくり【快適移動都市】

- ・ 歩行者を重視したまちづくりとし、チャンネル、人工海浜等の環境要素と連携するかたちで、歩くプロセスを楽しめる、魅力的で快適な歩行者空間を形成する。
- ・ 鉄道、道路等の交通結節点と、歩行者ネットワークを有機的、効果的に結びつけ、マルチモーダル[※]な都市づくりを進める。

●風土になじむまちづくり【地域共生都市】

- ・ 隣接する既存市街地との連携や連担を十分に意識した土地利用計画を図る。
- ・ 焼物を活用した街路舗装等、地域資源との連携を十分に図った空間形成に努める。
- ・ 地域の風土のなかに溶け込む緑豊かなまちづくりを行う。

●眺めを楽しむまちづくり【景観ネットワーク都市】

- ・ 伊勢湾、空港島、連絡橋等の魅力的な景観要素を最大限に活用し、歩行プロセスの中で景観の変化を楽しめる空間構成をめざす。
- ・ 公園・緑地、緑道等、公共空間のネットワークはもちろん、各区画内の沿道緑地も有機的に活用し、緑のネットワークを形成する。
- ・ チャンネルおよび人工海浜を基軸、拠点として、水のネットワークを形成する。

●未来が見えるまちづくり【先端デザイン都市】

- ・ 公共空間や都市施設等に、新時代に対応した都市デザイン、社会システムデザインを積極的に取込みを誘導する。(デジタル広告システムや燃料電池・太陽光発電等クリーンエネルギーシステムを活用した空間設計、ユニバーサルデザインの交通施設等)。

(2) 土地利用計画

ア ゾーニング

(ア) 空港島

●港湾交流ゾーン

- ・ 空港ターミナルにアメニティを提供する親水性の高い賑い空間を形成する。

●総合物流ゾーン

- ・ 空港貨物地区との隣接性を生かし、I T S など情報通信技術を活用した陸海空の総合物流拠点や、物流機能と連携した製造・加工機能を導入する。

●臨空生産ゾーン

- ・ 航空宇宙産業等、臨空性の高い生産加工機能を導入する。

(イ) 空港対岸部

●港湾ゾーン

- ・ 流通機能導入とともに臨海性を活かした空間を形成する。

●中央ゾーン

- ・ 空港対岸部の中心となり、賑わいを創出する商業業務機能を導入する。

●生活文化ゾーン

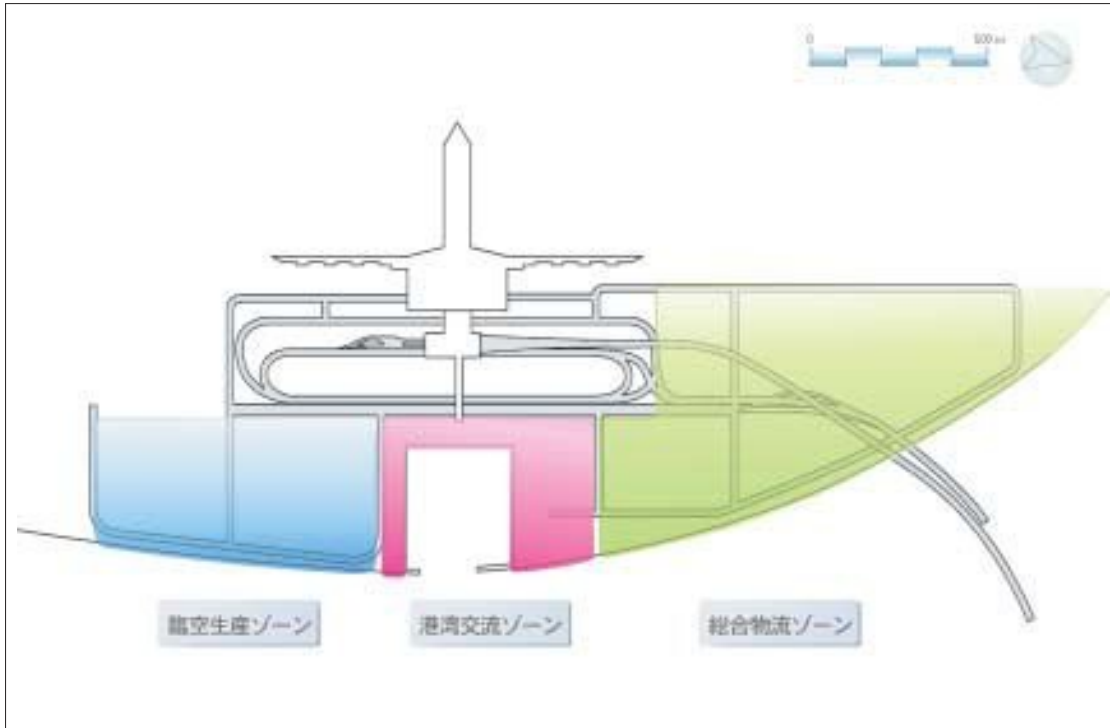
- ・ 既存市街地と共生する生活・文化・流通機能を導入する。

●研究生産ゾーン

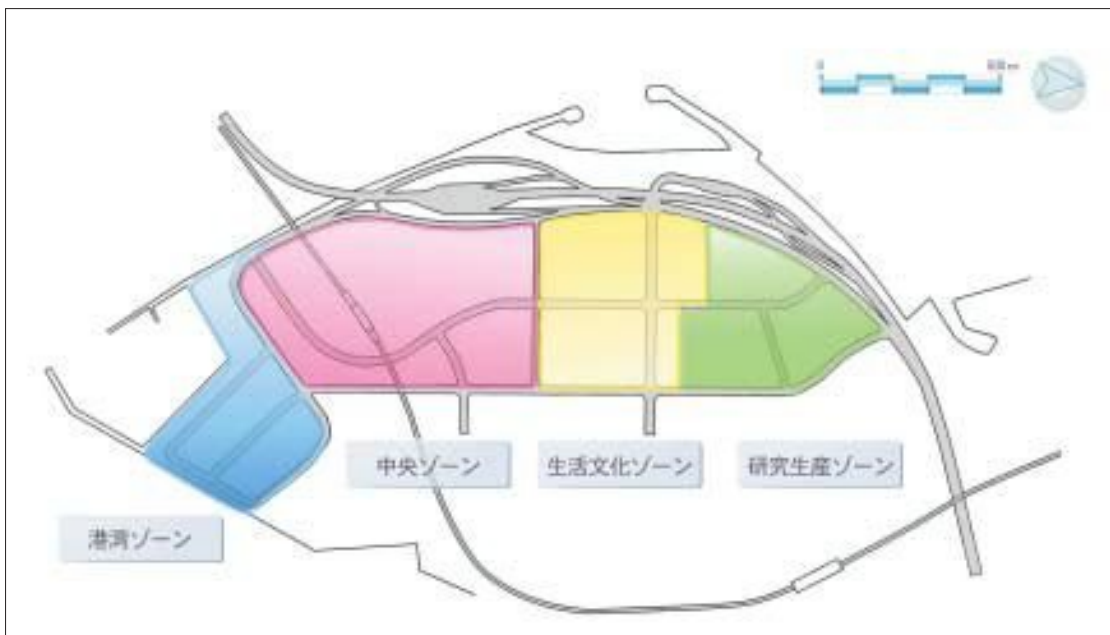
- ・ 先端的な技術に関する研空開発・生産加工機能を導入する。

(注) マルチモーダル
複数の交通機関を効果的に連携させて効率的で総合的な交通体系を実現すること。

図表 2 - 1 空港島ゾーニング設定

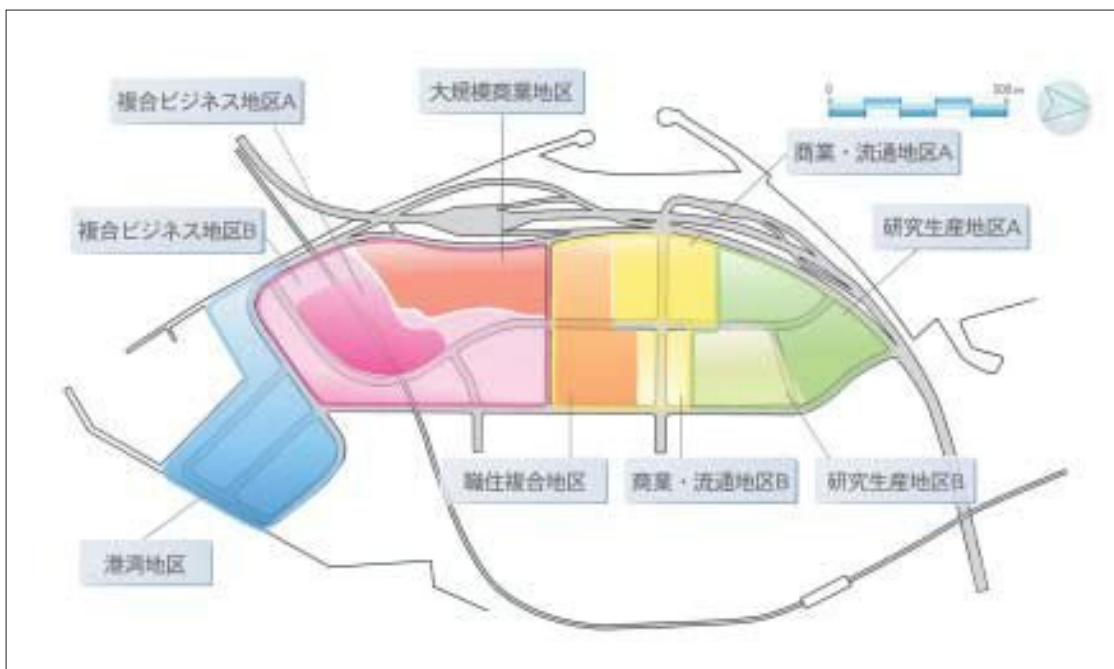


図表 2 - 2 空港対岸部ゾーニング設定



- ・ 上記のゾーニングを踏まえ、各ゾーンごとに、立地特性に対応したいくつかの地区を設定する。
- ・ なお、空港島の3ゾーンおよび空港対岸部港湾ゾーンについては、各ゾーン1地区の設定とする。

図表 2-3 空港対岸部地区区分



図表 2-4 ゾーニング及び地区設定

	ゾーン	地区	整備方針
空港島	港湾交流ゾーン	港湾交流地区	空港島エリアのシンボリックな地区として、商業・業務、文化・レクリエーション、宿泊滞在等の基本機能を導入する。
	総合物流ゾーン	総合物流地区	空港貨物ターミナルと一体的な機能配置により、配送、仕分け、保管、流通加工、展示・取引等の総合的な国際物流機能の他、空港支援型の製造・サービス機能（クリーニング、機内食、関連機材補修等）を導入する。
	臨空生産ゾーン	臨空生産地区	航空宇宙産業、ハイテク部品等の空輸型製造拠点を整備する。
空港対岸部	港湾ゾーン	港湾地区	陸・海・空の結節点という立地条件を活かした知多地域、西三河南地域の集配拠点の他、内貿を中心とする物流拠点等を整備する。 また、流通施設への近接性を活かした物販施設、レジャー施設等の立地も視野に入れる。
	中央ゾーン	大規模商業地区	空港対岸部エリアのシンボリックな地区として、商業・業務、文化・レクリエーション、宿泊滞在等、街の賑わいを創出する複合的な都市機能を導入する。
		複合ビジネス地区A	国際交流都市の中核にふさわしい国際業務、情報サービス、宿泊滞在等、複合的な都市サービス機能を導入する。
		複合ビジネス地区B	空港を活かしたグローバルな視点を持った事業所のオフィス、研究・開発機能を導入し、都心では確保できない、緑豊かなビジネス環境を提供する。
	生活文化ゾーン	職住複合地区	グローバルな活動をめざすベンチャー等の事業者に対応した職住近接・一体型の新しいビジネススタイルを提案する業務地区として整備する。
		商業・流通地区A	中部国際空港の物流機能を支援補完する施設の他、陸・海・空の結節点という立地条件を活かした知多地域、西三河南地域の集配拠点、保管拠点を整備する。 また、交通アクセスのよさを活かし、ロードサイド型店舗等の誘致も視野に入れる。
		商業・流通地区B	既存市街地との接続地点となる交通量の多い特性を活かし、既存市街地住民の生活向上にも寄与するロードサイド型の商業・サービス機能を導入する。
	研究生産ゾーン	研究・生産地区A	国際分業体制にあるハイテク部品等の空輸型製造拠点を整備する。また、次世代エネルギー、医療工学等新産業に関する研究開発機能を導入する。
		研究・生産地区B	国際的な企業活動や研究開発機能を導入する。

イ 用途・容積

(ア) 空港島

- ・ 商業地域及び準工業地域を予定する。

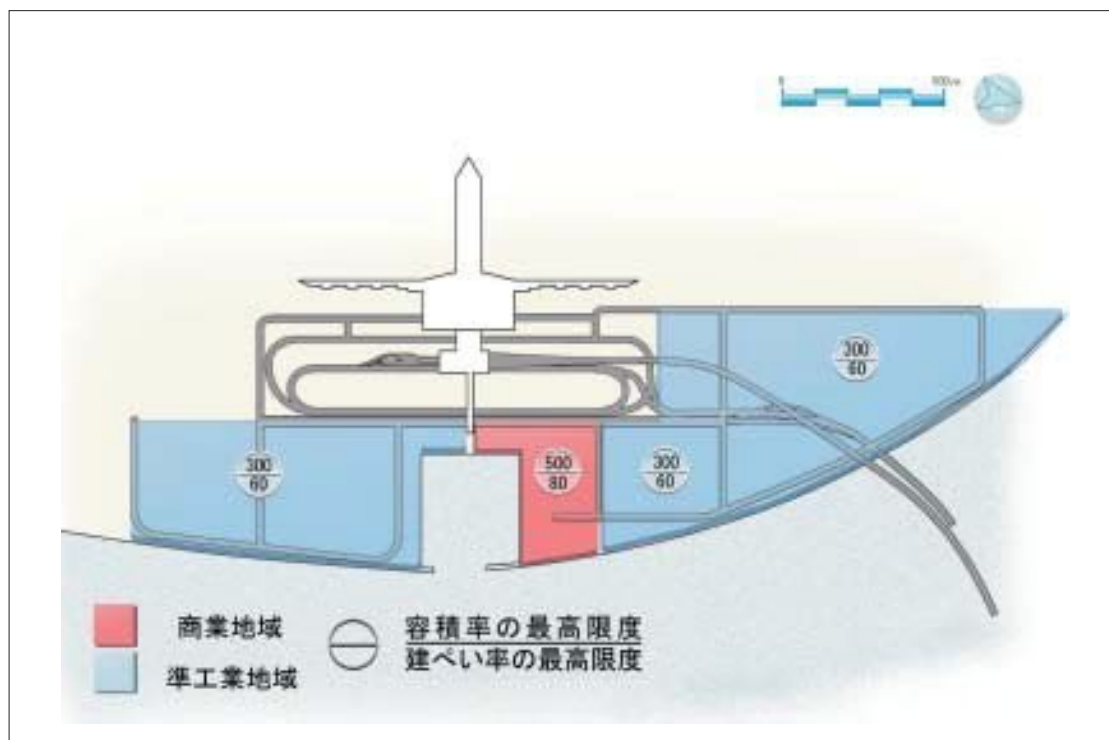
用途地域	容積率／建ぺい率	備考
商業地域	500／80	
準工業地域	300／60	

(イ) 空港対岸部

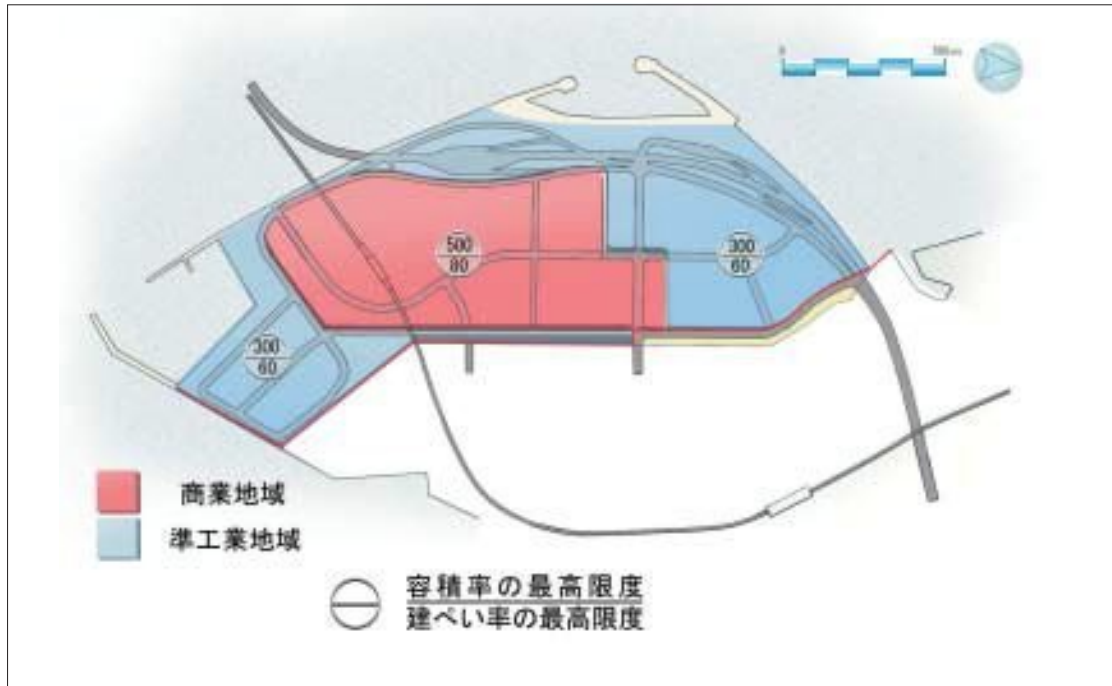
- ・ 商業地域及び準工業地域を予定する。

用途地域	容積率／建ぺい率	備考
商業地域	500／80	
準工業地域	300／60	

図表 2-5 用途・容積設定(空港島)



図表 2-6 用途・容積設定(空港対岸部)



(3) 交通ネットワーク

ア 基本方針

(ア) 主要交通ネットワーク構成

- ・ 鉄道、道路を有機的に結節させる。また、歩行者空間を最大限に尊重した構成とする。
- ・ 空港対岸部については十字&ループの明快な幹線道路構成とし、空港島は空港ターミナル、海上アクセスターミナルを中心とした構成とする。

(イ) 歩行者ネットワーク構成

- ・ 歩行者ネットワークについては、公共交通ネットワークとの効果的な連携を図りつつ、水と緑のネットワークと有機的に絡み合う構成とする。

(ウ) 駅前広場

- ・ 駅前広場については、駅周辺の土地利用と連携しつつ、駅の南北に設置を行う。駅の北側は主に公共交通機関、南側は一般送迎と、機能分担を図る。

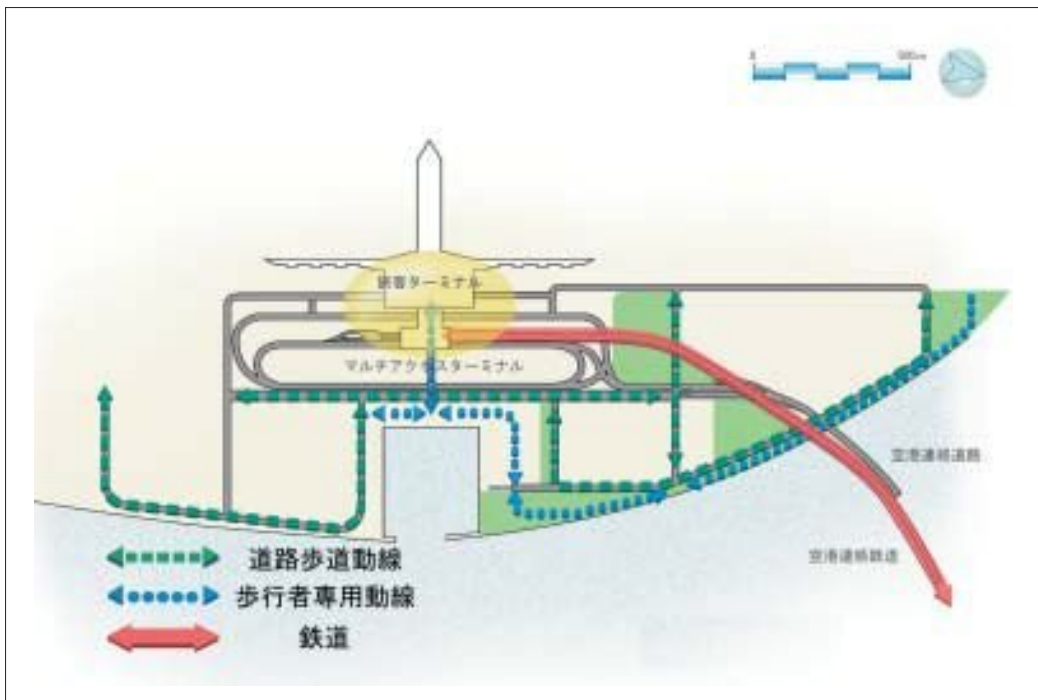
図表 2-7 主要交通ネットワーク(空港島)



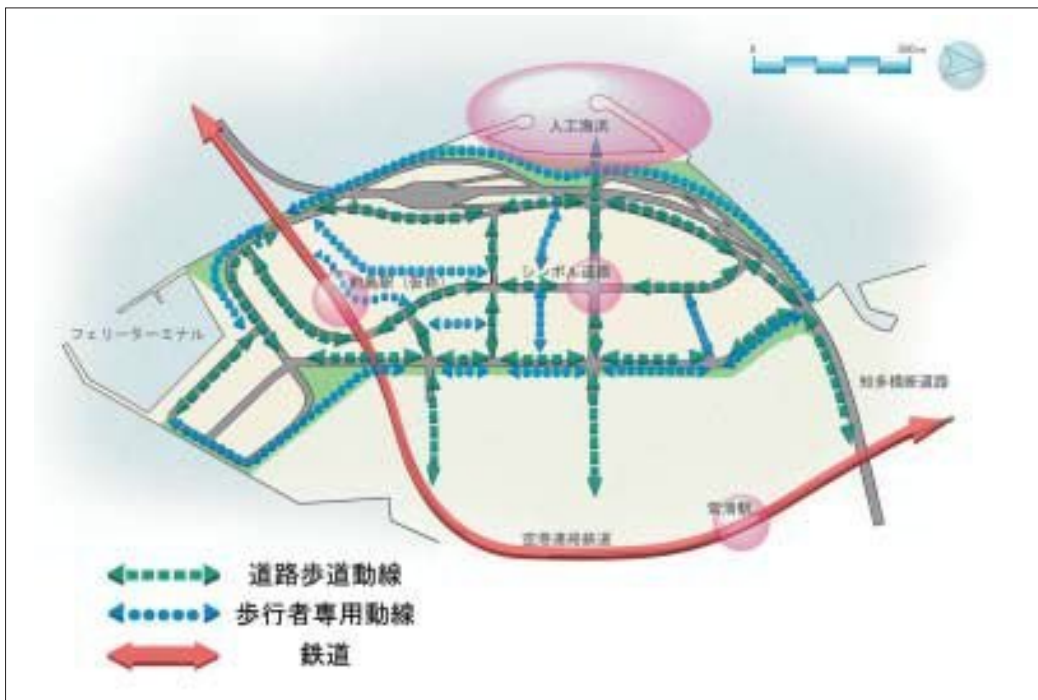
図表 2-8 主要交通ネットワーク(空港対岸部)



図表 2-9 歩行者ネットワーク(空港島)



図表 2-10 歩行者ネットワーク(空港対岸部)



図表 2-11 駅前広場イメージ(北側)



図表 2-12 駅前広場イメージ(南側)



図表 2 -13 土地利用イメージ(全体)



図表 2 -14 土地利用イメージ(空港島)



図表 2 -15 土地利用イメージ(空港対岸部)



(4) ゾーン別計画

ア 空港島 港湾交流ゾーン【港湾交流地区】

- ・ 空港島エリアのシンボリックな地区として、商業・業務、文化・レクリエーション、宿泊滞在等の基本機能を導入する。
- ・ 水面を取り囲むよう施設や街路、緑地等を配置し、一体感と賑わいのある空間形成を図る。
- ・ 導入施設例
 - 商業施設
 - ダイレクト・マート
 - 空港関連サービス
 - ホテル
 - 海上アクセスターミナル 等

図表 2-16

港湾交流地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約7 ha
容積率／建ぺい率	500／80 300／60

図表 2-17 港湾交流地区のイメージ



イ 空港島 総合物流ゾーン【総合物流地区】

- ・ 空港貨物ターミナルと一体的な機能配置により、配送、仕分け、保管、流通加工、展示取引等の総合的な国際物流機能の他、空港支援型の製造・サービス機能（クリーニング、機内食、関連機材補修等）を導入する。
- ・ 空港貨物ターミナルとの円滑な交通の確保を図る。また、空港対岸部との眺望の呼应を意識し、海岸部に親水性の高い緑地を配置し、一体的な景観形成を図る。
- ・ 導入施設例
 - フォワーダー施設用地
 - 流通加工施設
 - 倉庫
 - トラックターミナル
 - クリーニング施設
 - ケータリング施設 等

図表 2 -18

総合物流地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約32ha
容積率／建ぺい率	300／60

図表 2 -19 総合物流地区のイメージ



ウ 空港島 臨空生産ゾーン【臨空生産地区】

- ・ 航空宇宙産業、ハイテク 部品等の空輸型製造拠点を整備する。
- ・ 空港エリアとの円滑な交通の確保を図る。
- ・ 導入施設例
 - 航空宇宙産業関連
 - 空輸型工業 等

図表 2 -20

臨空生産地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約29ha
容積率／建ぺい率	300／60

エ 空港対岸部 港湾ゾーン【 港湾地区】

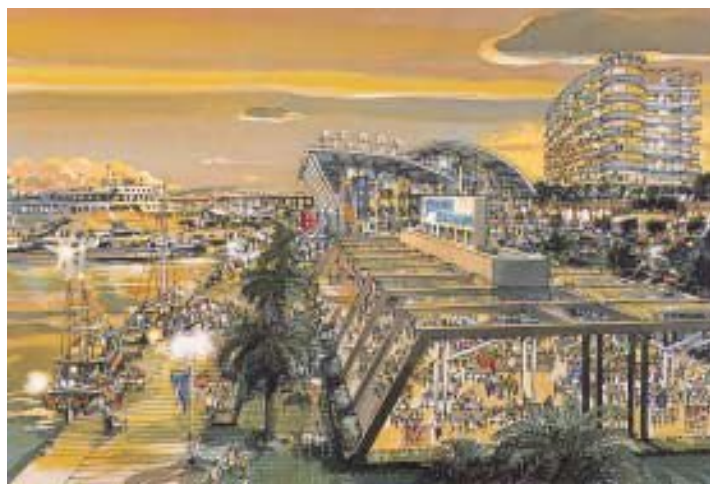
- ・ 陸・海・空の結節点という立地条件を活かした知多地域、西三河南地域の集配拠点の他、内貿を中心とする物流拠点等を整備する。また、フェリーターミナルなどの港湾施設や流通施設への近接性を活かした物販施設、レジャー施設等の立地も視野に入れる。
- ・ 流通施設の機能を最大限発揮させるため、道路と敷地との円滑なアクセスを確保する。また、港湾への近接や空港島との眺望の呼応等に配慮し、親水性を活かした空間形成を図るとともに、周辺の街並み景観に配慮する。
- ・ 導入施設例
 - 上屋
 - 倉庫
 - 冷蔵・冷凍倉庫
 - トラックターミナル
 - フィッシャーマンズワーフ
 - マリーナ
 - フェリーターミナル 等

図表 2 -21

港湾地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約13ha
容積率／建ぺい率	300／60

図表 2 -22 港湾地区の親水空間のイメージ



オ 空港対岸部 中央ゾーン【大規模商業地区】

- ・ 空港対岸部エリアのシンボリックな地区として、商業・業務、文化・レクリエーション、宿泊滞在等、まちの賑わいを創出する複合的な都市機能を導入する。
- ・ キャナル、駅前広場、シンボル道路等、主要な都市構成要素を活かし、大規模区画による一体的な空間形成を図る。
通過交通について、外周道路側に円滑に誘導することにより、歩行者重視の街並み形成を行う。
- ・ 導入施設例
 - 大規模商業施設
 - 専門店
 - 宿泊滞在施設
 - 文化・レクリエーション施設 等

図表 2 -23

大規模商業地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約8 ha
容積率／建ぺい率	500／80

図表 2 -24 大規模商業地区のイメージ



カ 空港対岸部 中央ゾーン【複合ビジネス地区A】

- ・ 国際交流都市の中枢にふさわしい国際業務、情報サービス、宿泊滞在等、複合的な都市サービス機能を導入する。
- ・ 鉄道駅への近接性や海への眺望を活かし、中層かつ高密度の空間形成を図る。
- ・ 導入施設例
 - 事務所
 - ビジネスサポート 施設
 - ホテル
 - 研修施設
 - 商業施設
 - 公共施設 等

図表 2 -25

複合ビジネス地区A の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約5 ha
容積率／建ぺい率	500／80

図表 2 -26 複合ビジネス地区A のイメージ（駅前広場とキャナル）



キ 空港対岸部 中央ゾーン【複合ビジネス地区B】

- ・ 空港を生かしたグローバルな視点を持った事業所のオフィス、研究・開発機能を導入し、都心では確保できない、緑豊かなビジネス環境を提供する。
- ・ 敷地内緑化等を図ることにより、緑豊かでゆとりのある空間を形成する。
また海岸やキャナルに沿った地区については、親水性や眺望を活かした空間形成を図る。
- ・ 導入施設例
 - 事務所
 - 研究・開発施設
 - ホテル
 - レクリエーション施設
 - 交流施設
 - 展示・会議施設
 - 研修・滞在施設
 - 商業施設 等

図表 2 -27

複合ビジネス地区Bの地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約15ha
容積率／建ぺい率	500／80

図表 2 -28 複合ビジネス地区Bのイメージ(活力ある国際ビジネス空間)



ク 空港対岸部 生活文化ゾーン【職住複合地区】

- ・ グローバルな活動をめざすベンチャー等の事業者に対応した職住近接・一体型の新しいビジネススタイルを提案する業務地区として整備する。
- ・ 比較的小規模な施設を集積することにより、ヒューマンスケールの街並み形成を図る。キャナルとの一体的な整備を図るとともに、市街地から人工海浜に向かう快適な歩行者空間を形成する。

ケ 空港対岸部 生活文化ゾーン【商業流通地区A】

- ・ 中部国際空港の物流機能を支援補完する施設の他、陸・海・空の結節点という立地条件を活かした知多地域、西三河南地域の集配拠点、保管拠点等を整備する。また、交通アクセスのよさを活かし、ロードサイド型店舗等の誘致も視野に入れる。
- ・ 市街地から人工海浜に向かう軸上にあることを最大限に意識し、都市計画道路北条向山線を軸とした空間形成を図る。交通体系としても都市計画道路北条向山線からのアクセスを確保する。

図表 2 -29

職住複合地区の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約9 ha
容積率／建ぺい率	500／80

- ・ 導入施設例
 - 職住一体型オフィス
 - サテライト オフィス
 - 工房
 - 寄宿舎 等

図表 2 -30

商業流通地区Aの地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約6 ha
容積率／建ぺい率	300／60

- ・ 導入施設例
 - トラックターミナル
 - 倉庫
 - ロードサイド型店舗 等

コ 空港対岸部 生活文化ゾーン【商業流通地区B】

- ・ 既存市街地との接続地点となる交通量の多い特性を活かし、既存市街地住民の生活向上にも寄与するロードサイド型の商業・サービス機能を導入する。
- ・ 既存市街地からの街並みの連続性を確保し、良好な景観形成を図る。また、都市計画道路北条向山線からのアクセス性を確保する。

図表 2 -31

商業流通地区Bの地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約2 ha
容積率／建ぺい率	500／80

- ・ 導入施設例
 - ロードサイド店舗（飲食、物販）
 - ショールーム
 - ガソリンスタンド 等

サ 空港対岸部 研究・生産ゾーン【研究・生産地区A】

- ・ 国際分業体制にあるハイテク 部品等の空輸型製造拠点を整備する。また、次世代エネルギー、医療工学等新産業に関する研究開発機能を導入する。
- ・ 大規模区画による構成とする。また、沿道景観に配慮し、道路境界部分には緑地帯を確保するよう努める。
- ・ 導入施設例
 - 大規模工場
 - 大規模研究施設
 - 新技術実証実験施設
 - トラックターミナル
 - 倉庫 等

図表 2 -32

研究・生産地区A の地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約10ha
容積率／建ぺい率	300／60

図表 2 -33 研究生産地区A のイメージ（新技術研究開発地区）



シ 空港対岸部 研究・生産ゾーン【研究・生産地区B】

- ・ 国際的な企業活動や研究開発機能を導入する。
- ・ 中小規模の区画による構成とする。また、沿道景観に配慮し、道路境界部分には緑地帯を確保するよう努める。

図表 2 -34

研究・生産地区Bの地区面積及び容積率・建ぺい率

地区面積	約6 ha
容積率/建ぺい率	300/60

- ・ 導入施設例
 - 研究施設
 - 中小工場
 - 教育施設 等

(5) 導入機能

- ・ 各ゾーンに導入する都市機能及び先導・中核的施設等の導入施設については下表の通りである。

図表 2 -35 各ゾーン・地区における導入機能と主要導入施設例

区分	ゾーン	地区	導入機能	主要導入施設例
空港島	港湾交流ゾーン	港湾交流地区	商業・業務 文化・レクリエーション 宿泊滞在 等	◎複合商業施設 ○海上アクセスターミナル ○エアポート ホテル
	総合物流ゾーン	総合物流地区	国際物流 空港支援型製造・サービス 等	○流通加工施設
	臨空生産ゾーン	臨空生産地区	航空宇宙産業関連 空輸型製造 等	○製造施設
空港対岸部	港湾ゾーン	港湾地区	物流物販 等	○総合配送センター ○倉庫 ○フェリーターミナル ○フィッシャーメンズワーフ
	中央ゾーン	大規模商業地区	商業・業務 宿泊滞在 文化・レクリエーション 等	◎大規模商業施設 ○文化・レクリエーション施設
		複合ビジネス地区A	国際業務 都市型サービス 宿泊滞在 研修 商業 公共 等	○複合商業・業務ビル ○ビジネスホテル
		複合ビジネス地区B	事務所 研究・開発 レクリエーション 交流 展示・会議 研修 等	◎都市型リゾートホテル ◎国際人材研修センター ○企業事業所・研究所 ○展示・会議施設
	生活文化ゾーン	職住複合地区	職住一体型オフィス サテライトオフィス 寄宿舍 等	○職住一体型オフィス ○従業員住宅
		商業・流通地区A	物流 ロードサイド型商業 等	○商業施設 ○中型ロードサイド店舗
		商業・流通地区B	ロードサイド型商業 等	○小型ロードサイド店舗
	研究生産ゾーン	研究・生産地区A	大規模製造 大規模研究 新技術実証実験 物流 等	◎新技術実証実験施設 ◎大規模生産・研究施設 ○流通施設
		研究・生産地区B	研究 教育 製造 等	○小規模生産・研究施設

注) ◎は先導・中核施設

(1) 基本方針

- 中部臨空都市においては、自然景観、人工景観の両者において、さまざまな独自の景観要素が存在する。土地利用および施設整備にあたっては、これらの景観要素を最大限に活用し、豊かな都市環境と景観の形成を図る。

図表 3-1 主要な景観要素

自然景観	<ul style="list-style-type: none"> ○伊勢湾 ○知多半島丘陵地 ○鈴鹿山脈
人工景観	<ul style="list-style-type: none"> ○空港島及び空港ターミナル ○離発着する飛行機 ○連絡橋 ○洋上を行き来する船舶 ○キャナル ○人工海浜 ○公園・緑地

(2) 水と緑のネットワーク

- 水と緑のネットワークについて、親水空間及び公園・緑地等を、歩行者ネットワークと連動して整備することにより、うるおいのある快適な街並み景観の形成を図る。

ア 公園・緑地

- 空港島、空港対岸部ともに、公園・緑地を計画的に配置し、景観形成や既存市街地との緩衝等の役割を担わせる。
- 空港島においては、特に空港対岸部との眺望の呼応に配慮し、北東の沿岸エリアに重点的に公園・緑地を配置する。
- 空港対岸部においては、沿岸地区全域に、緑地を配置するとともに、既存市街地との境界部分にも緩衝地区として緑地を配置する。

図表 3-2 景観イメージ



- さらに、空港島及び空港対岸部の港湾及び沿岸エリア、人工海浜、そして、常滑競艇場から前島駅前を経て連絡橋にいたるチャンネルを骨格要素として、水のネットワークを形成する。

これらによって形成される水と緑のネットワークに、歩行者空間を有機的に連動させることにより、うるおいのある歩行者空間や都市環境を形成する。

イ チャンネル

- 空港対岸部全体の魅力の向上、水と緑のネットワークの骨格形成による都市環境の向上、人々が楽しく散策でき、憩うことのできる賑わい空間の形成のためチャンネルを整備する。
- チャンネルについては、都市基盤整備や土地処分の状況に応じて、段階的に整備することも視野に入れる。
具体的には、空間形成の骨格要素としての位置づけの高い駅前広場周辺を優先的に整備し、その他の水路部分は順次整備を行う。
- なお、常滑競艇場の導水機能については、地下導水管等検討のうえ整備を行う。

ウ 建築物等

- 中部臨空都市における良好な都市環境及び都市景観を形成するため、土地利用を行う事業者による事業の誘導方針を表すものとして、建築物等に関する「まちづくりガイドライン」を別途定める。
- 「まちづくりガイドライン」は、まちづくりのコンセプトを実現するための必要最小限の事項にとどめ、進出企業等の自主的かつ積極的な都市環境及び都市景観形成への取組を誘導する。
- 建築物等に関する誘導項目としては、次の項目を設定するが、各項目の詳細の誘導内容については、別途「まちづくりガイドライン」で定める。

(ア) 敷地利用

- 敷地規模
- 公共的空間の形成
- 駐車場
- 敷地境界
 - ・地盤高
 - ・垣・柵

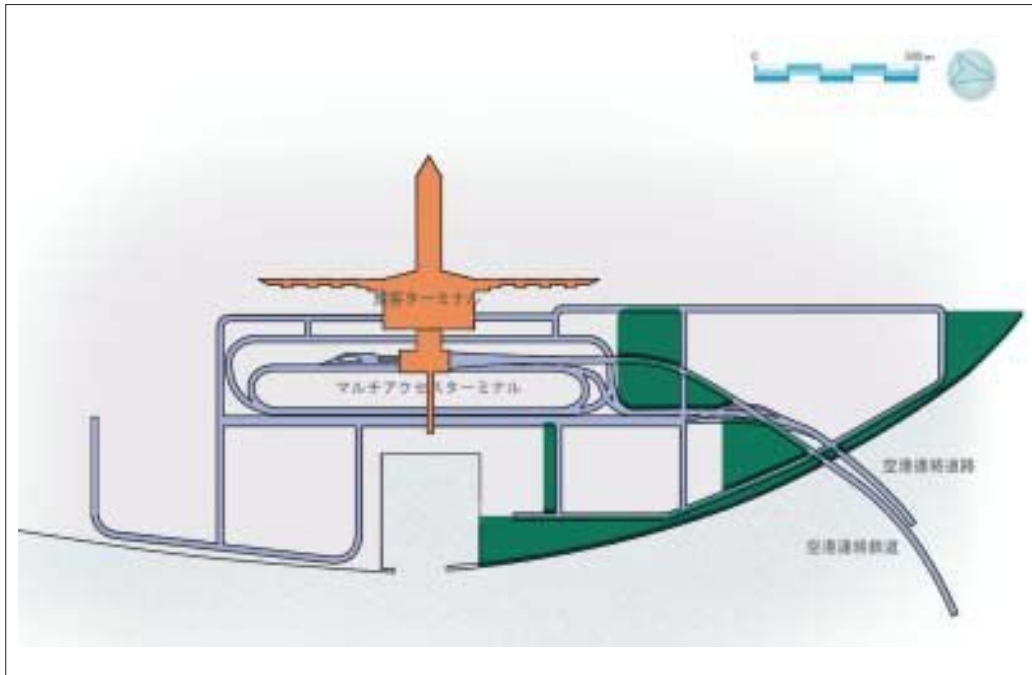
(イ) 建築形態等

- 用途
- 高さ
- 形態等
- 安全対策

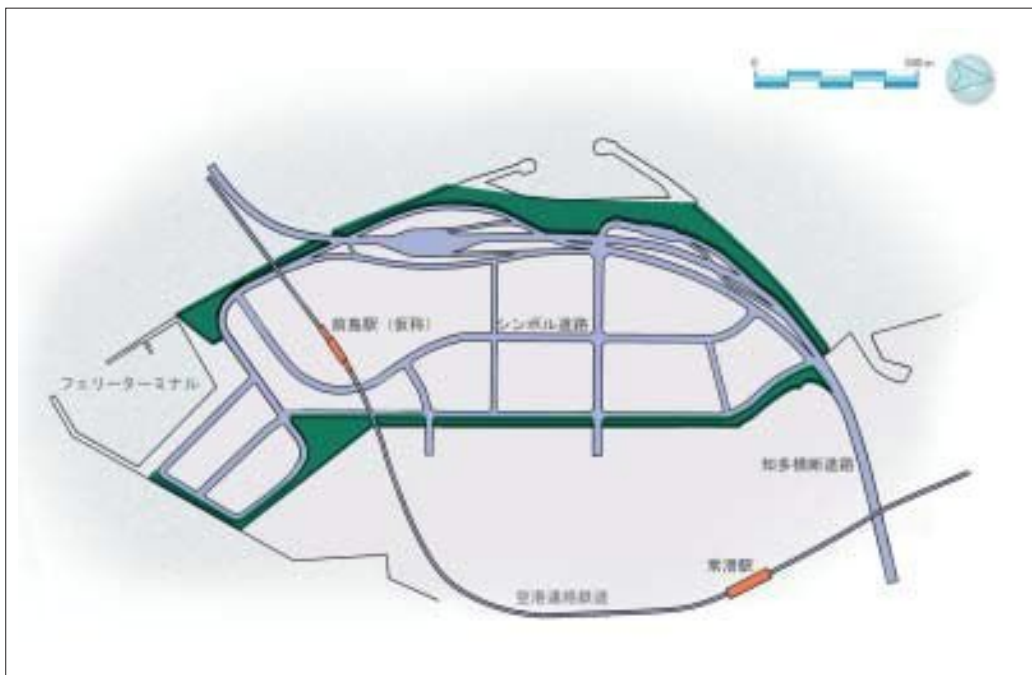
(ウ) その他

- 植栽
- 屋外広告物
- ユニバーサルデザインの推進
- 地上系マイクロ波回線、パラボラアンテナ等

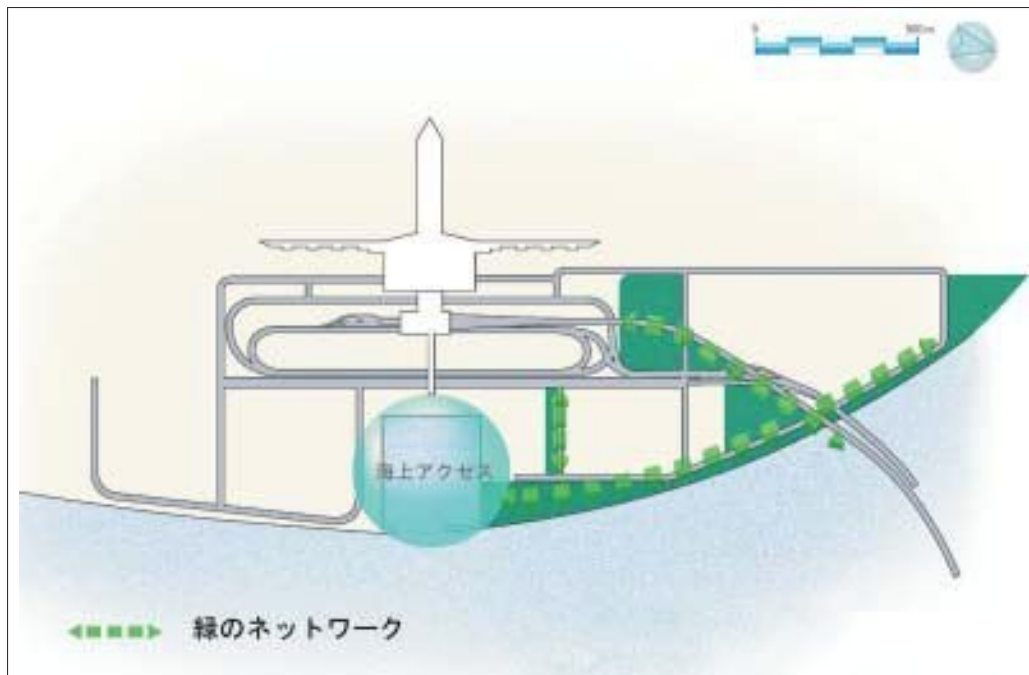
図表 3 - 3 公園・緑地配置計画(空港島)



図表 3 - 4 公園・緑地配置計画(空港対岸部)



図表 3-5 水と緑のネットワーク(空港島)



図表 3-6 水と緑のネットワーク(空港対岸部)



(1) 基本方針

- ・ 中部臨空都市は、伊勢湾の自然環境に配慮して整備されるものであり、自然環境との共生は非常に重要な課題である。
- ・ 埋立造成工事においては、自然石護岸や人工海浜の整備等自然環境に配慮した整備を進めるとともに、埋立完了後においても、自然環境、特に海域環境に最大限の配慮を払った都市の整備運営を行う。

(2) 周辺環境への配慮

ア 大気汚染、騒音等

- ・ 土地利用にあたっては、既存市街地や港湾機能との間に緩衝緑地を設けるよう配慮する。
- ・ 自動車交通については、広域幹線道路、幹線道路等で機能分担を明確にし、円滑な交通を確保するとともに、植樹帯等により歩行者空間との仕分けを明確にする。
- ・ また、鉄道や海上交通等公共交通機関の活用により、自動車交通量全体の抑制を図る。
- ・ さらに、域内交通手段として、小型電気自動車等を活用するなど、環境に配慮した交通体系の確立をめざす。

イ 水質汚濁

- ・ 汚水については、常滑浄化センターで、高度処理を行う。
- ・ 沿岸部については、清掃等、人力による環境保全に努める。

ウ 廃棄物の減量等

- ・ 中部臨空都市で発生する廃棄物については、極力減量化するとともに、再利用、リサイクルに配慮する。

(3) クリーンエネルギーの活用

ア プロトンアイランズ構想の推進

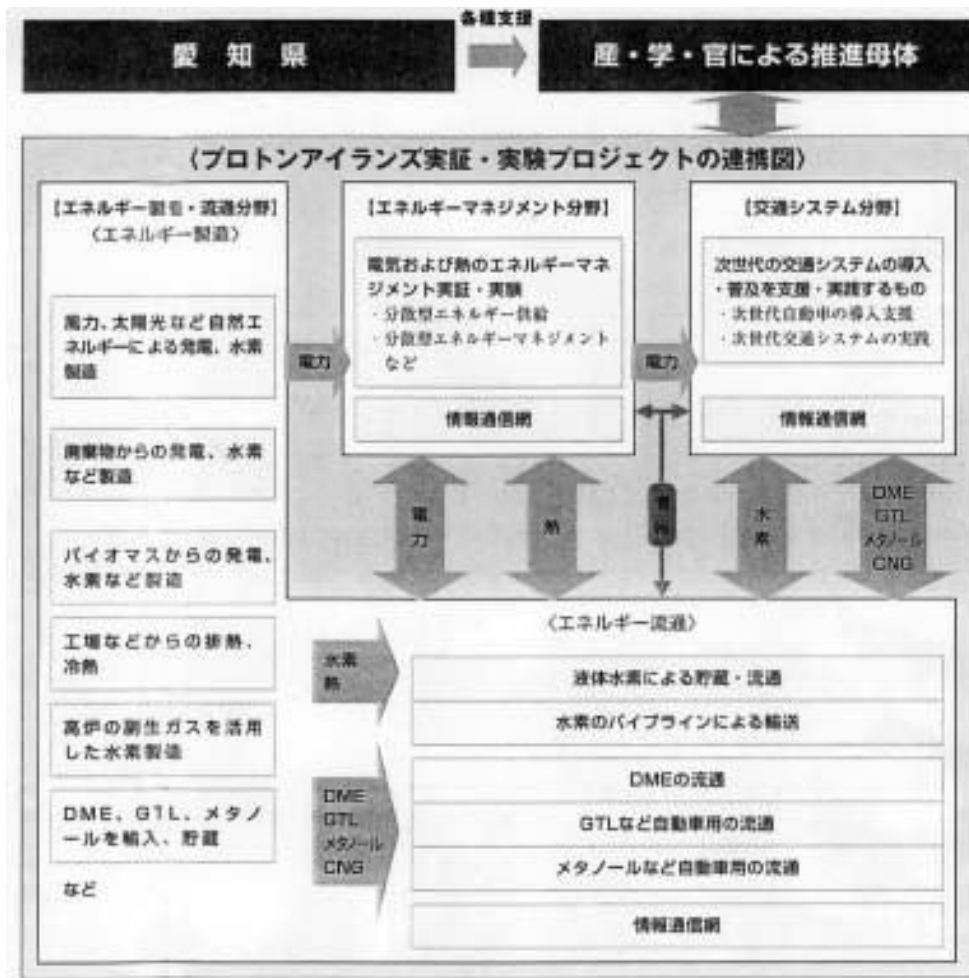
- 中部臨空都市における「プロトンアイランズ構想」は、次世代を担うクリーンで高効率なエネルギーシステムとして水素、燃料電池等に着目し、都市における電気、熱の供給を自律分散的なシステムとして整備運営しようとする試みである。

- この構想にのっとり、各地区、各施設の電力、熱や交通機関の動力等に、積極的に燃料電池を活用したシステムの導入を図る。

イ 自然エネルギーの活用

- その他、各地区、各施設において、太陽光発電等、自然エネルギーを積極的に活用し、環境負荷の低減に努める。

図表 4-1 プロトンアイランズ構想の全体概要



基本方針

- ・ 中部臨空都市は埋立地であるため、必要に応じて地盤改良を行い、構造物は耐震構造とする。
- ・ 火災の発生、延焼を防ぐため、各地区、各施設において、不燃材料を用いた施設の整備や、消火設備、警報設備、避難設備等について関係機関と調整する。
- ・ 埋立造成、護岸整備に台風等災害対策を講じる。
- ・ 警察、消防関連の施設を、都市構造、都市機能集積を踏まえて、適切に誘致する。
- ・ 各地区、各施設において、進出企業がみずから災害に対応できるよう 自立的な取組について関係機関の協力を要請していく。
- ・ 公園・緑地等については、災害対応にも十分配慮した整備を行う。

(1) 基本方針

- ・ 通常の供給処理施設及び交通輸送施設の内、広域幹線道路、鉄道はその本来的な事業者が、事業者負担と開発者負担で整備し、管理する。
- ・ 区画道路は企業庁が整備し、常滑市が管理する。
- ・ その他の施設は、その本来的な事業者又は企業庁が整備し、管理については、その事業者又は適切な将来の管理者と協議・決定する。

(2) 供給処理施設

ア 上水道

- ・ 常滑市が、目標年次平成37年度における中部臨空都市における1日当たり最大給水量を約7,200立方メートルとし、新たな配水池の整備や幹線配水管、区域内配水管、緊急連絡管を設置し、供給する。

・ 計画配水量

目標年次	平成37年度
中部臨空都市 一日最大給水量	約7,200m ³
内 空港島	約2,300m ³
訳 空港対岸部	約4,900m ³

イ 下水道

- ・ 常滑市が、目標年次平成27年度における1日当たり施設計画汚水量を約8,100立方メートルとし、管渠、中継ポンプ場など、関連設備を設置し、管理する。

・ 下水道計画概要

目標年次	平成27年度
中部臨空都市 計画汚水量	約8,100m ³ /日
内 空港島	約2,300m ³ /日
訳 空港対岸部	約5,800m ³ /日

ウ ごみ処理

- 中部臨空都市で発生した家庭系一般廃棄物は、「クリーンセンター常武」において焼却処分を行う。
- 日常生活から排出された不燃ごみ・破碎処理困難な物は、常滑市樽水の一般廃棄物最終処分場において埋立処理を行う。
- 建設時の廃材や事業開始後に排出される事業系一般廃棄物・産業廃棄物については、排出事業者が廃棄物の処理及び清掃に関する法律の規定に沿って適正な処理を行う。

・ クリーンセンター常武概要

所在地	知多郡武豊町字吉町田27番地
敷地面積	約21,100㎡
処理能力	150t/24H(75t/24H×2基)
受入区域	常滑市、武豊町

・ 最終処分場

所在地	常滑市樽水字奥平地内
事業面積	約25,500㎡
容量	95,500m ³
受入区域	常滑市

エ 都市ガス

- 東邦ガス(株)が、中部臨空都市における都市ガスの時間当たり使用量見通約2,340立方メートルに基づく、供給施設を設置し、供給する。

・ ガス使用量見込

中部臨空都市	約2,340m ³ /時
空港島	約540m ³ /時
空港対岸部	約1,800m ³ /時

オ 電力

- 中部電力(株)が、中部臨空都市における電力需要見通に基づく供給施設を設置し、供給する。

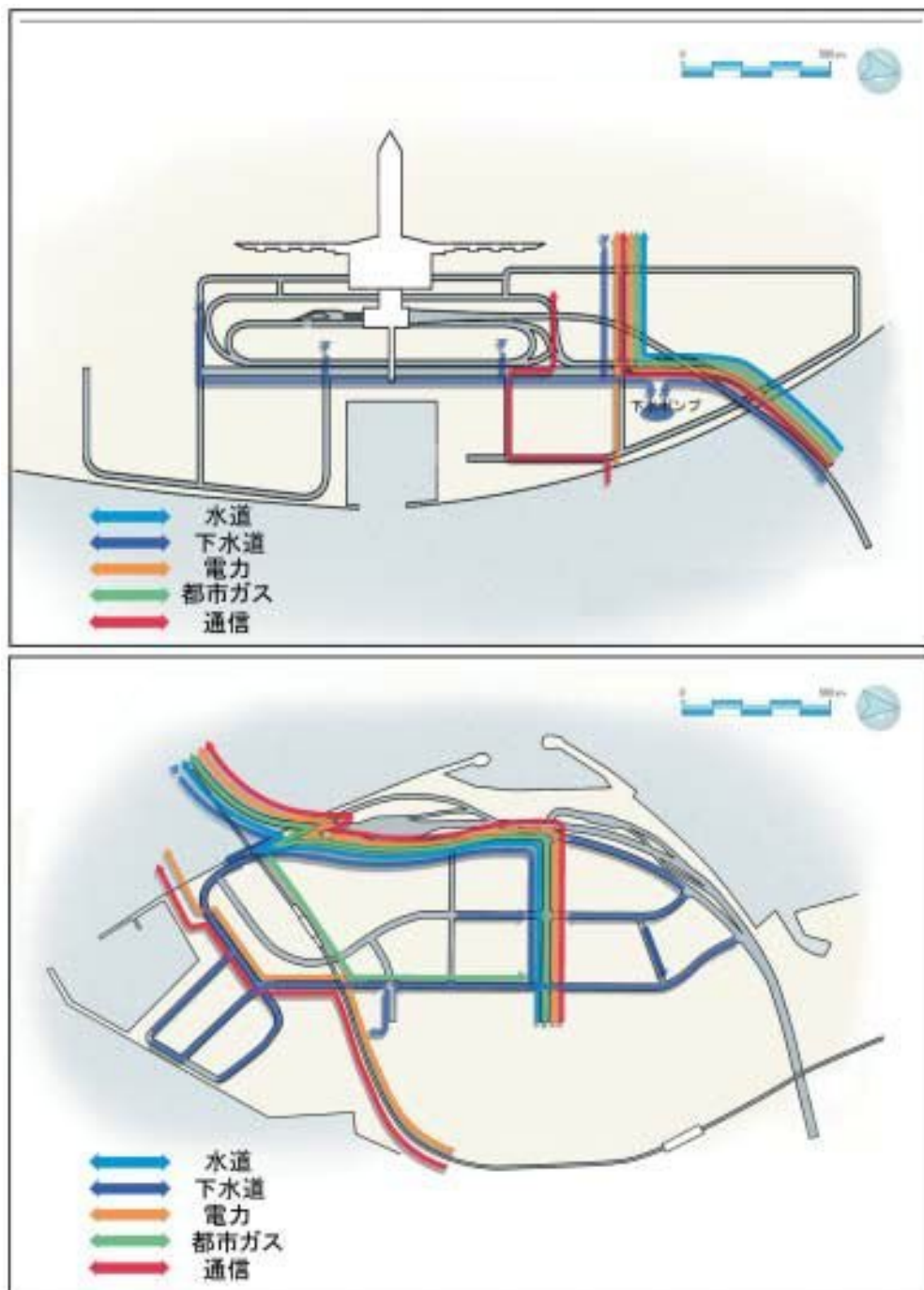
カ 電線類地中化

- 「新電線類地中化計画基本構想」の地中化決定区域を踏まえ、地中化にかかる事業費負担のあり方にも配慮しつつ、幹線道路を始めとする国際空港の玄関口として景観形成に配慮すべき地区を定め、電線類地中化を推進する。

キ 水素インフラ

- 環境に配慮した新たな社会システムの構築と対外的情報発信を目指し、次世代エネルギーシステム、分散型エネルギーシステムの実証・導入を目的とした「プロトタイプアイランド構想」による具体的プロジェクトとして水素流通プロジェクト「エコステーションプロジェクト」(製造・流通)、「分散型エネルギー供給プロジェクト」(マネジメント)、「次世代自動車導入プロジェクト」(交通システム)などに取り組み、必要に応じて、インフラ整備を推進する。
- 水素製造・貯蔵・流通関連、エネルギー関連などの民間事業者が有するシーズを活用して、各事業者が関係インフラを自ら整備、管理・運営することを前提とするが、事業者の取組意欲やプロジェクトの熟度、プロジェクトの公益性などに応じて、公的支援の投入も検討する。

図表 6 -1 基盤系統図(幹線)



(3) 交通・輸送施設

ア 広域幹線道路

- ・ 中部臨空都市へは、3つの広域幹線道路がアクセスする。
- ・ 空港島については、知多半島道路に接続する知多横断道路と、空港対岸部と空港島とを結ぶ中部国際空港連絡道路を整備し、名古屋都心から空港まで約30～40分で結ぶ。
- ・ 空港対岸部については、既存市街地とを結ぶ進入路として北条向山線を整備する。

・ 路線別整備、供用開始時期

路線	管理者	供用開始
知多横断道路	愛知県道路公社	平成16年度(空港開港時)
中部国際空港連絡道路	愛知県道路公社	平成16年度(空港開港時)
北条向山線	常滑市	平成16年度(空港開港時)

イ 区画道路

- ・ 区画道路の位置・線形については、進出企業等の用地需要や土地利用意向を踏まえて柔軟に決定するなど、段階的に整備する。

図表 6-2 幹線道路整備予定図



ウ 空港連絡鉄道

- ・ 空港島、空港対岸部への円滑な鉄道アクセスを確保する。中部国際空港連絡鉄道 株)が名鉄常滑線常滑駅～空港駅(仮称)間を整備し、名古屋鉄道 株)が運行する。
- ・ 名古屋都心から30分未満で運行する。

・ 事業計画概要

項目		概要
事業者		3種鉄道事業者(建設主体) 中部国際空港連絡鉄道 株) 2種鉄道事業者(運行主体) 名古屋鉄道 株)
路線	整備区間	名鉄常滑線 常滑駅～空港駅(仮称) 建設キロ約4.3km
	駅数	2駅 前島駅(仮称)、空港駅(仮称)
開業時期		平成16年度(空港開港前)

エ 空港駅デッキ通路

- ・ 中部国際空港 株)は、海上アクセス利用者の空港へのアクセスを確保するため、デッキ通路を整備するが、これは空港島への進出企業等の就業者や来街者のためのアクセスにもなるため、同社に協力して整備する。

キ 前島駅

- ・ 単なる乗降機能に留まらず、空港対岸部の先導企業誘致地区である商業、ビジネス地区のゲートウェイとしてふさわしい駅の整備に協力する。

オ 海上アクセスターミナル

- ・ 三重県方面からの海上アクセスルート の航空旅客需要を踏まえ、海上アクセス事業者が行う 空港玄関口としてのターミナルの整備について協力する。

カ フェリーターミナル

- ・ 鳥羽方面からの旅客需要を踏まえ、フェリー事業者が行う 空港対岸部玄関口としてのターミナルの整備について協力する。

ク 前島駅前

- ・ 歩行者ネットワークの結節点となる「チャンネル広場」によって前島駅とチャンネルとを有機的につなぎ、空港対岸部の大規模商業、複合ビジネス地区のゲートウェイにふさわしい駅前空間を整備し、訪れる歩行者に開放する。

図表 6-3 駅前チャンネル広場整備イメージ

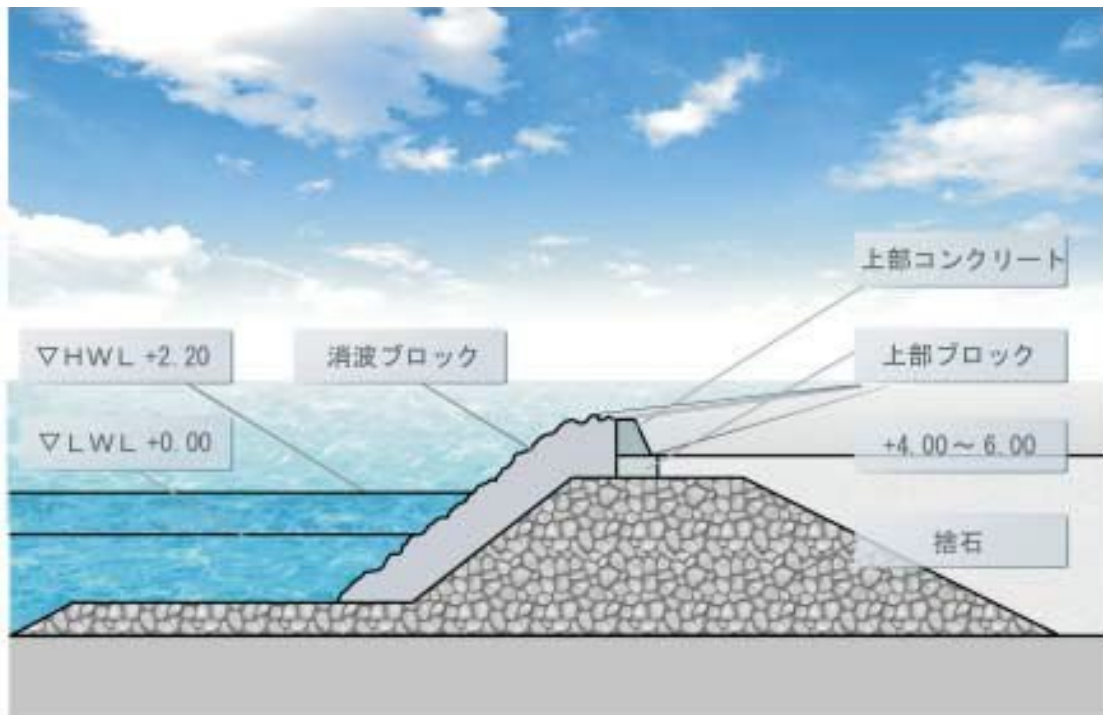


(4) 環境創造施設

ア 護岸

- ・ 海域環境への影響低減、人と自然とが触れ合う活動の場の創出に配慮した護岸を整備する。
- ・ 具体的には、自然石を利用した捨石式傾斜堤護岸(一部は緩傾斜護岸)による海域生物の生息・生育場の創出、曲線を取り入れた護岸形状による既存砂浜の汀線変化の低減、海釣りを楽しめる機能を有する護岸などを整備する。

図表 6-4 捨石式傾斜堤護岸 整備断面図



イ 人工海浜

- ・ 空港島及び空港対岸部の埋立造成による水生生物、陸生生物及び生態系への影響を低減するとともに、西向きに開けた地形を活かしたいわゆる「サンセットビーチ」として、常滑市民を始めとする中部臨空都市の就業者や来街者が、美しい景観を享受できるようなビューポイントを意識した施設、釣りや簡単な運動などを楽しみ、憩いくつろぐことができるような施設など、海、空など自然資源のポテンシャルの活用に力点を置いた人工海浜を整備する。

図表 6-5 人工海浜整備イメージ



ウ 緑地(空港島)

- ・ 航空旅客、送迎者、見学者、商用者等の空港利用者や常滑市民が憩いくつろげる場として「多目的広場」「親水広場」「展望広場」などを備えたシンボル緑地、空港島やその周辺部で働く就業者に良好な労働環境を提供するための「自然共生広場」「芝生広場」などを備

えた休息緑地、島外からの良好な景観を確保するための防風や塩害防止も兼ねた修景緑地を整備する。

図表 6-6 シンボル緑地イメージ



エ 緑地(空港対岸部)

- ・ 空港対岸部来街者や常滑市民が憩いくつろげる場として、空港対岸部やその周辺部で働く従業者に良好な労働環境を提供するための休息緑地、空港島からの良好な景観を確保するための防風や塩害防止も兼ねた修景緑地を整備する。

オ キャナル

- ・ 空港対岸部のシンボリックな地区である「大規模商業地区」の空間の魅力を高めるとともに景観を構成し、前島駅前から人工海浜やフェリーターミナルなどに連なる歩行者ネットワークを形成する軸線として、キャナルの整備を推進する。
- ・ 土地処分や企業等の進出状況など都市の成熟に応じた段階的整備を視野に入れる。具体的には、空港対岸部の玄関口として整備優先度が高いと思われる駅前広場周辺を優先的に整備し、水路部分は順次整備する。

(5) 情報通信施設

ア 高度な情報通信サービスの実現

- ・ 中部臨空都市は、国際空港への近接性を最大限に活かし、次世代の産業技術やライフスタイルをグローバルに創造・発信していく新拠点としての役割を担う地域となることが期待されている。
- ・ このため、グローバルに人とモノそして高度な情報が交流する都市として、国際ビジネス活動を積極的に支援し、新たな価値を産み出していくために、ブロードバンド時代、モバイルネットワーク社会の到来に呼応した高度な情報通信サービスが提供される体制の構築に努める。

イ 適切な役割分担

- ・ 情報通信技術は急速に進歩し、既存技術の陳腐化も速いという特性を踏まえ、進出企業等のニーズの変化に機動的に対応した多様でかつ安価で高度な情報通信サービスが提供されるよう、通信事業者の活用を図り、官民の適切な役割分担に努める。

ウ 安全性、信頼性の確保

- ・ 情報通信ネットワークが高度化し、企業活動等においてネットワークへの依存が一層高まっている中で、情報通信基盤の安全性、信頼性の確保が重要になっているため、回線の多重化や災害に強い基盤整備に努める。

エ 景観への配慮

- ・ ここで働き、住み、憩う人々にとって快適な都市空間を形成するため、景観に配慮すべき地区では、通信ケーブルの地中化を推進する。また、建物に設置されるアンテナ等の設置方法についても景観への配慮を求める。

(1) 基本方針

ア 長期的視点にたった土地処分

- ・ 近年、民間企業の土地に対する意識は「所有から利用へ」と重点が移ってきている。
- ・ 一方、わが国の大規模な都市づくりの先行事例を見ると、土地処分には数度の景気変動を経験しつつ軒並み長期間を要している。
- ・ これらを踏まえ、中部臨空都市の土地処分は、良好なまちなみの形成を図りつつ、長期的な視点にたって進めていく。

イ 公共による積極的牽引

- ・ 中部臨空都市は単なるまちづくりではなく、高いレベルでの公共性および政策目標を実現するための大規模なまちづくり事業である。
- ・ 国内の大規模な都市づくりの事例では、初期に先導役となる施設を公共側で整備・誘致したり、公共施設を積極的に立地させたりしたケースが少なくない。これらは、事業の方向性を現実に示す効果がある。
- ・ 民間企業の資金・ノウハウの活用を図っていくことは当然であるが、こうした事例を踏まえて、公共による積極的な関与・牽引を図ることが重要である。

ウ 多様な土地処分方式の導入

- ・ 従来、埋立地の造成事業は、竣功した土地を売却することによって事業費を回収してきたが、前述のような環境変化をふまえると、土地処分方式を売却のみとしていては、土地処分が円滑に進まず採算性に影響する恐れがあると同時に、望ましい都市機能集積や企業立地を誘導できない恐れがある。
- ・ また、売却による処分の場合、取得する企業側の初期投資負担が大きくなることから、特に事業初期のまちとして未成熟な段階では、進出企業にとって大きなリスクを負うことになる。
- ・ 一方、まちづくりの観点からは、事業初期段階から土地利用を促進し、まちとしての姿と将来性を早期に具体化させることが重要である。
- ・ 以上を踏まえ、中部臨空都市における土地処分方式としては、売却(分譲)方式及び定期借地、普通借地並びに一時使用といった賃貸方式とする。

図表 7-1 多様な土地処分方式

処分方式		概要
分譲方式	一括型分譲	・ 代金一括納付
	分納型分譲	・ 代金長期(10年以内)分納
賃貸方式	定期借地方式	・ 事業用借地権(10~20年)
	普通借地方式	・ 事業期間が長く、堅牢な建築物を建築する事業に限定
	一時使用目的借地	・ 未処分用地の暫定利用

エ 事業初期は賃貸方式を重視

- ・ 事業の初期段階では、まちづくりの将来方向を先導する土地の利用を促進することを優先させる。
- ・ そのために、現在の社会経済情勢を鑑み、進出企業等の初期投資負担を低減できる賃貸方式を重視する。
- ・ また、分譲方式により処分を見込む土地においても、暫定的な土地利用を積極的に促進する。

オ 多様な企業等選定方式等を導入

- ・ 土地処分方式を実現させるにあたり、処分の相手先（企業等）を選定する手法等についても、多様な方式を適宜採用し、効果的にまちづくりを誘導していく。

カ 土地処分促進のための各種優遇施策を導入

- ・ 事業初期における企業進出を促進させるために、不動産取得税の軽減等各種の優遇施策を実施する。また、常滑市始め関係機関に必要な施策を働きかける。

図表 7 -2 事業段階に応じた土地処分方式の重点

事業段階	重視する土地処分方式	主なねらい
初期	賃貸方式（一時使用含む） 分納型分譲方式	▪ 進出企業等の負担及びリスク低減による土地利用の促進 ▪ 将来の処分予定地の活用による収益確保
中～後期	一括型分譲方式	▪ 埋立事業費の回収

(2) 土地処分方式

ア 土地処分方式の考え方

- ・ 土地処分は、中部臨空都市における土地利用及びまちづくりを推進する手段のひとつである。
 - ・ したがって、土地処分にあたっては、次の基本的な考え方により、事業段階に応じて重視する処分方式を賃貸から分譲へと移していく。
- (ア) 事業初期段階では、企業等のリスク、初期投資負担を低減し、誘致ひいては土地利用を促進させる。
- (イ) 所有重視から利用重視へと移りつつある企業等の志向に対応した処分方式を取り入れる。
- (ウ) 未処分の土地も 暫定利用を図る。

イ 分譲方式

- ・ 企業等の初期投資負担を軽減し、進出を促すために、10年以内の長期分納制度を導入する。
- ・ したがって、中部臨空都市において採用する分譲方式は、代金一括納付方式及び長期分納方式の2つとする。なお、特に事業初期においては、長期分納方式の積極的な活用を推進していく。

ウ 賃貸方式

- ・ 企業等の土地に対する意識変化に対応し、土地利用を促進するために、賃貸方式を導入する。

(3) 企業等選定方式

ア 事業提案公募方式

- ・ 区画あるいは街区を指定した上で、上物建設・事業運営まで含めた事業提案を公募し、最も優れた提案を提示した企業等を選定する。

イ 常時募集方式

- ・ 特に期間を限定せず、募集開始期日以降、常に取得又は賃借希望企業等を募り、条件に合致する企業等が現れた時点で期間を定め、募集を終了する。

ウ 仲介委託方式

- ・ 進出希望企業等の紹介を、あらかじめ委託契約をした不動産仲介業者に対して求め、企業庁は、紹介を受けた進出希望企業等から、適切な処分先を選定する。
- ・ 不動産仲介業者に対し、契約が成立した場合に一定の手数料を支払う。

(4) 未処分地の活用方策

ア 土地利用促進の種地

- ・ 中部臨空都市の未処分地は、処分できる時期まで比較的 low 水準の価格条件で賃貸する。
- ・ 未処分地については、暫定的な土地利用を積極的に図る。

イ 活用方法

(ア) 基本的な考え方

- ・ 未処分地の活用は、あくまで将来の本格的な土地処分前の土地を、暫定的に活用するものである。したがって、活用の際の方式は「一時使用目的の借地権」とする。
また、未処分地の活用が、将来の土地利用を制約するものであってはならないので、本格的な土地利用の必要性が生じたときには、速やかに利用を終了できるようにしておく。
したがって、活用する用途、期間等について、
 - a 契約期間は1～5年とし、契約更新の可否は自由に決定できること
 - b 契約終了にあたり、賃借人及び土地に係わる利用者に対して何らの権利も発生しないこと
 - c 利用期間、目的、用途が明確であること
 - d 上物の建築が不要、もしくは取り壊しの容易な簡易な上物の建築のみを伴うものであること
 - e 中部臨空都市のまちづくりに対して、何らかの好影響(集客効果、利便機能提供等)を及ぼすことが期待できること
などの条件を満たすものについて活用を認める。

(イ) 利用メニュー

- a 駐車場
 - ・ 空港利用客などの駐車場施設として活用する。
 - ・ 空港及び中部臨空都市立地施設の従業員、利用客の利便施設としての需要を見込む。
- b イベント
 - ・ 期間限定型のイベント 対応用地として活用する。
 - ・ 屋外型のコンサート、簡易テント形式の劇場などに活用する。
 - ・ また、2005年に開催される愛知万博にあわせ、万博テーマのもとにイベントを実施することが、国際博覧会と国際空港の隣接地との関連からみて、考えられる。
- c 住宅展示場
 - ・ 環境配慮型(ソーラーハウスなど)などの住宅展示場として活用する。
- d スポーツ
 - ・ 屋外型のスポーツコート(フットサル、バスケットボール、スケートボードその他)用地として活用する。
- e その他
 - ・ 中部臨空都市において順次施設建設が進んでいくことから、着工済街区の建設期間中の資材置場や現場工事事務所及び現場作業員の厚生施設等の用地として活用する。
 - ・ また、未利用地における広告塔、広告板等の設置に利用する。
 - ・ その他、活用方針の条件に合致する土地利用を積極的に行う。
 - ・ なお、未利用地のうち、これらのいずれの用途にも活用されない用地については、管理上、不特定多数の者が出入りできないようにするなど、適切な対応をとる。

(1) 基本方針

- ・ 中部臨空都市は、国内有数規模の大規模なまちづくりであり、多くの個別事業が相互に関連し、さらに、それらの事業の担い手も多くの主体に分かれるため、その推進にあたっては進出企業等と一体となった取組みが求められる。
- ・ 特に、中部臨空都市は他の地域に優る魅力と競争力を具備する必要があるため、個々の主体がそれぞれの責任と役割を果たしながらも、これらを同じ方向性のもとで展開・誘導していく仕組みを整備していく。

(2) まちづくりの推進体制

- ・ 個別の街区における事業は、各進出企業等が行っていくものであるが、調和と方向性を持ったまちづくりを推進していくためには、個別の進出企業等、地元自治体、関連事業者が横断的な連携を持って、適切な役割分担を果たしていくことが必要になる。
- ・ このため、まちの熟成時期に応じて、まちづくりに関連した景観形成、リサイクル、広報、イベントなどの活動を行う「まちづくり協議会」を、民間地権者による自主的な調整機関として組織化する。
- ・ また、この他に収益事業を含めたまちづくり事業を展開する「まちづくり事業主体」の設立を視野に入れて、推進体制の強化を図るものとする。
- ・ なお、まちづくり事業としては、道路・公園緑地など各種基盤の維持・管理業務、未処分地を活用した駐車場経営などの収益業務、物販・飲食などの共益的なサービス業務、広報活動・イベントの展開などの地域プロモーション業務、中核的な施設の建設管理業務、命名権・営業権・公認ライセンスなどの地域に関するイメージコントロール・権利管理業務などが想定されるが、事業主体の設立形態、設立時期については、長期的な視点に立ち、まちづくり事業の収益性と経営の安定性を十分に検討の上、決定する。