

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)

1

都市計画区域の 整備、開発及び保全の方針とは？ (都市計画区域マスタープランとは？)

定める事項(都市計画法 第6条の2)

- ① 都市計画の目標
- ② 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
- ③ 主要な都市計画の決定等の方針

2

名古屋都市計画区域とは



3

構成

第1章 基本的事項

第2章 都市計画の基本の方針
～愛知の都市づくりビジョン～

第3章 都市計画の目標

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

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

4

第1章 基本的事項

- ▶ 基準年次 平成30年
- ▶ 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る。
- ▶ なお、市街化区域の規模などは平成42年を目標年次として定める。

5

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～

都市づくりの理念

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

都市づくりの基本方向

- ① 暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換
- 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

6

第3章 都市計画の目標

- (1) 基本理念
- (2) 都市づくり目標
- (3) 将来都市構造 など

7

第3章 都市計画の目標

(1) 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

「元氣」

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

「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享受できる便利で豊かな都市づくり

8

第3章 都市計画の目標

(2)都市づくりの目標

①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換

- 主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積
- 都市機能が集積した拠点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
- 人口密度が低い集落地などでは、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

9



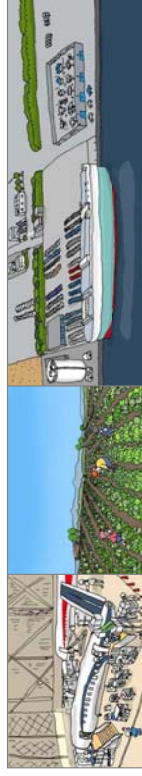
10

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

- 名古屋駅から栄を中心とする名古屋都心部への多様な高次都市機能の集積、名古屋駅のスーパーターミナル化
- 名古屋城や行祭事・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
- 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

③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進

- 既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域などに新たな産業用地の確保
- 名古屋駅から栄を中心とする都心部に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
- 広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路IC、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進



11

④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保

- 土砂災害が想定されるなどの災害危険性の高い地区では、災害を防止・軽減する施設の整備状況等を踏まえ、土地利用の適正な規制と誘導
- 都市基盤施設の整備や耐震化を推進し、市街地の災害の防止または軽減
- 都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また歩行経路のバリアフリー化などを進め、安全安心に移動できる都市空間の形成



12

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

(2) 区域区分の方針

【人口】

単位：千人

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

人口は平成32年(2020年)頃ピークを迎える見込み

社会増・世帯分離などにより世帯数は増加
県内総生産は今後も増加

【産業】

単位：兆円

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

新たな住居系および産業系市街地が必要

17

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(1) 土地利用

(2) 都市施設

(3) 市街地開発事業

(4) 自然的環境の整備または保全

18

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(1) 土地利用

【住宅地】

- 鉄道(軌道)駅やバス停、市役所などの徒歩圏を中心に住宅地を配置

【商業地】

- 中心市街地や生活拠点となる地区に都市機能の集約を進め、機能の充実を図る

集約型都市構造への転換

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(1) 土地利用

【工業地】

- 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IC周辺や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の周辺に配置を促進

19

20

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(2)都市施設

[交通施設]

- 東名高速道路、伊勢湾岸自動車道など広域交通ネットワークを最大限活用しつつ、質の高い交通環境の形成・充実
- 公共交通の利用を促進、公共交通結節点の機能強化・充実
- 名古屋港は、「国際産業戦略港湾」として機能を強化
- 南海トラフ地震などに備えるため、災害に強い交通体系の構築に向けた道路網の形成

21

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(2)都市施設

[下水道および河川等]

- 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
- 南海トラフ地震など大規模地震に備え、河川施設や海岸保全施設の耐震化
- 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し、土砂災害対策を推進

22

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(3)市街地開発事業

[土地区画整理事業]

- 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

23

第5章 主要な都市計画の決定等の方針

(4)自然的環境の整備又は保全

- 都市公園をはじめ、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
- 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、自然的環境インフラネットワークを形成

24