

## 6 「新たな都市拠点及び交流エリア」の実現化に向けて

### 1 実現化に向けた整備手法

「新たな都市拠点及び交流エリア」の実現化に向けては、市政（施策事業や財政制約等）や社会経済情勢等を鑑みながら検討する必要があり、各エリアを段階的（個別）に整備することで事業を的確に進めることができます。

### 2 効率的な整備順序

事業実施にあたり、**まずは現状の法規制において進めることができる「道の駅エリア」の整備**を行います。「道の駅エリア」の整備により**下水道等の都市基盤を整え、国道41号沿線以南の商業エリアへの民間商業開発を促します**。これによりもたらされる**税収増により道の駅等への投資を回収し、さらに基金へと積立て、資金を確保したうえで、新駅設置、国道41号沿線以北の開発へと事業展開**を目指します。

### 3 官民連携による事業推進及び新たな制度の活用の検討

「道の駅エリア」の整備にあたっては、民間活力の導入を検討し、道の駅に必要な地域振興施設については、建設・維持管理・運営を、すべて民間事業者の負担とする独立採算（市負担はなし）を想定しています。事業化の可能性を検討するため、平成30年度に民間事業者との対話を行うべく、「マーケット・サウンディング調査」の実施を予定しています。

また、平成30年4月に愛知県の「市街化調整区域内地区計画ガイドライン」が見直され、新たな制度として「地域振興型市街化調整区域内地区計画」が創設されました。これにより民設民営による「地域の振興に資する施設」の建築が可能となることから、この制度についても「マーケット・サウンディング調査」の対象とし、活用の可能性を検討します。

## 7 今後の整備スケジュール（案）

	短期整備 (0~5年目)	中期整備 (6~20年目)	長期整備 (21年目~)
	現状の都市計画法で可能な整備	公共公益施設等の都市基盤の整備	市街化区域編入等の都市計画上の手続きが必要な整備
道の駅エリア	← 計画・設計・整備 →	● 開設	
駅前交通エリア	← 庁内検討・都市計画上の手続き →		← 計画・設計・整備 →
商業エリア (国道41号沿線以南)	← 民間事業者との協議・調整 →		← 民間整備可能 →
商業エリア (国道41号沿線以北)		← 民間事業者との協議・調整 →	← 民間整備可能 →
居住エリア (国道41号沿線以北)		← 市街化区域編入等の都市計画上の手続き →	← 民間整備可能 →
新駅	← 鉄道事業者との協議・調整 新駅整備基金の設立 →		← 計画検討・新駅整備 →

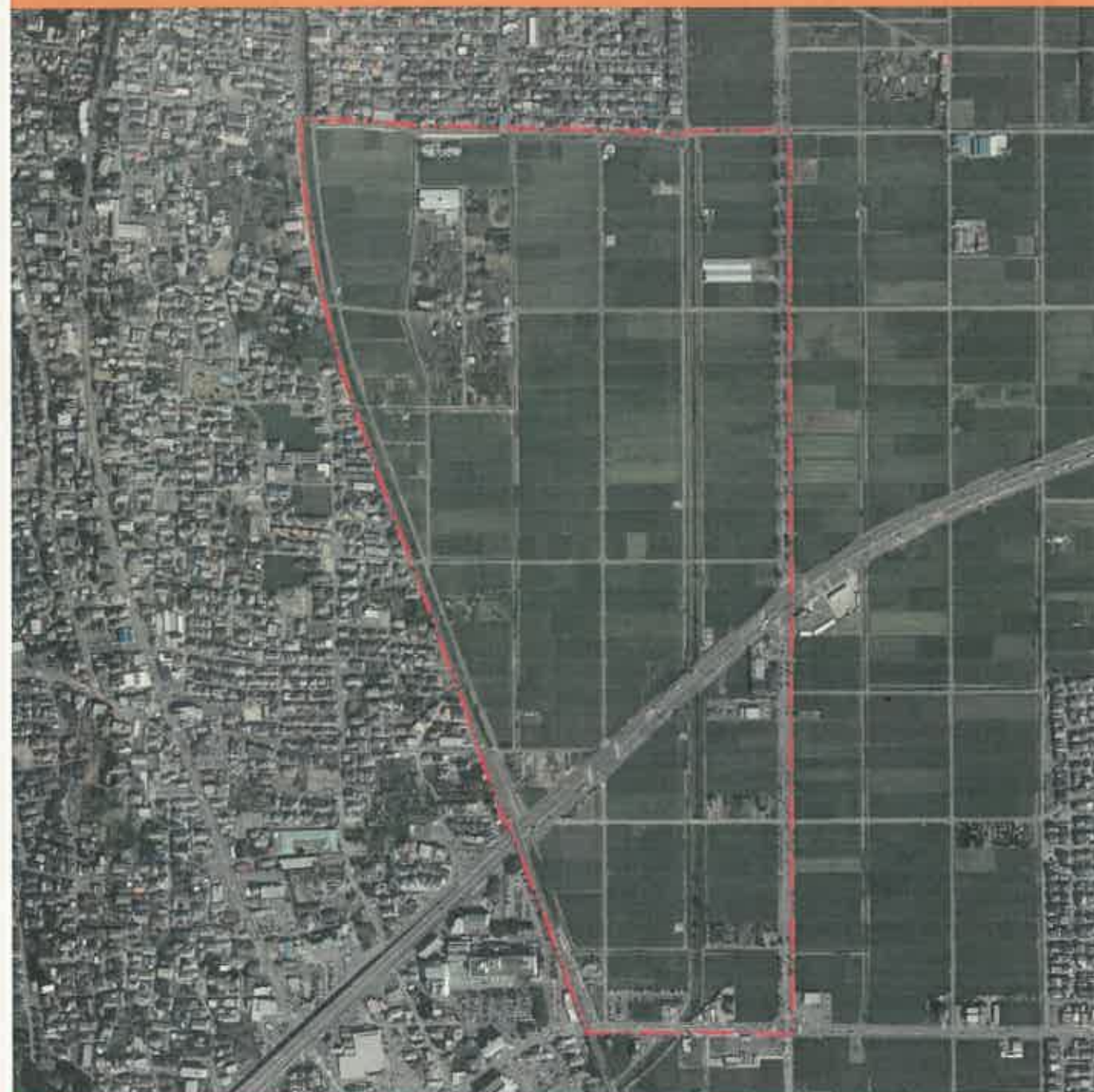
（お問い合わせ先）

犬山市役所 都市整備部 都市計画課 計画調整担当

所在地：愛知県犬山市大字犬山字東畑 36

TEL：0568-44-0330 FAX：0568-44-0366 E-mail：080100@city.inuyama.lg.jp

# 新たな都市拠点及び交流エリア 基本構想



# 1 「新たな都市拠点及び交流エリア」がなぜ必要なの？

人口減少社会にあって、この地域を取り巻く情勢は、今後、**リニア中央新幹線の開業と国道41号6車線化**により、人の流れや経済活動がより一層活発になることが見込まれ、**大きなチャンス**です。

しかしながら、このチャンスを活かさず、対応が後手にまわれれば、利便性の向上がむしろマイナスに働き、消費流出や人口減少に拍車をかける恐れがあります。

こうした情勢を踏まえ、犬山市では、**チャンスを活かすための攻めの戦略**として、**橋爪・五郎丸地区**を「**新たな都市拠点及び交流エリア**」と位置づけ（市総合計画及び都市計画マスタープラン）、本市の弱点である商業系の振興や、新駅整備など交通結節拠点等の都市機能を集約させて整備することで、**市民生活及び都市の求心力（魅力）向上と土地利用の転換に伴う税収増加**を図り、**持続可能な都市経営を目指して**いくことが、このまちづくりを進める最大の理由です。



新たな都市拠点及び交流エリア

# 2 「新たな都市拠点及び交流エリア」に求められる機能

機能分類	導入機能（施設等）
交流・商業機能	・道の駅（官民連携） ・商業施設（民間） ・集客施設（民間）
交通機能	・名鉄小牧線 新駅（五郎丸駅の復活） ・駅前交通広場 ・バスターミナル等 ・交流広場
子育て支援機能	・地域子育て支援施設（子ども未来園の統合による移転先として可能性がある）
防災機能	・地域防災施設（消防本部の将来の老朽化による移転先として可能性がある）
居住機能	・住宅（民間）
洪水調整機能	・調整池

# 3 「新たな都市拠点及び交流エリア」の基本的な考え方

## 1 「道の駅」をきっかけとした地域創生の実現

国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を位置付けることで、この地区への商業施設の立地を促進し、市民生活の向上、税収増による財源確保を図ります。

## 2 集約型都市拠点の実現（コンパクトシティ+ネットワーク）

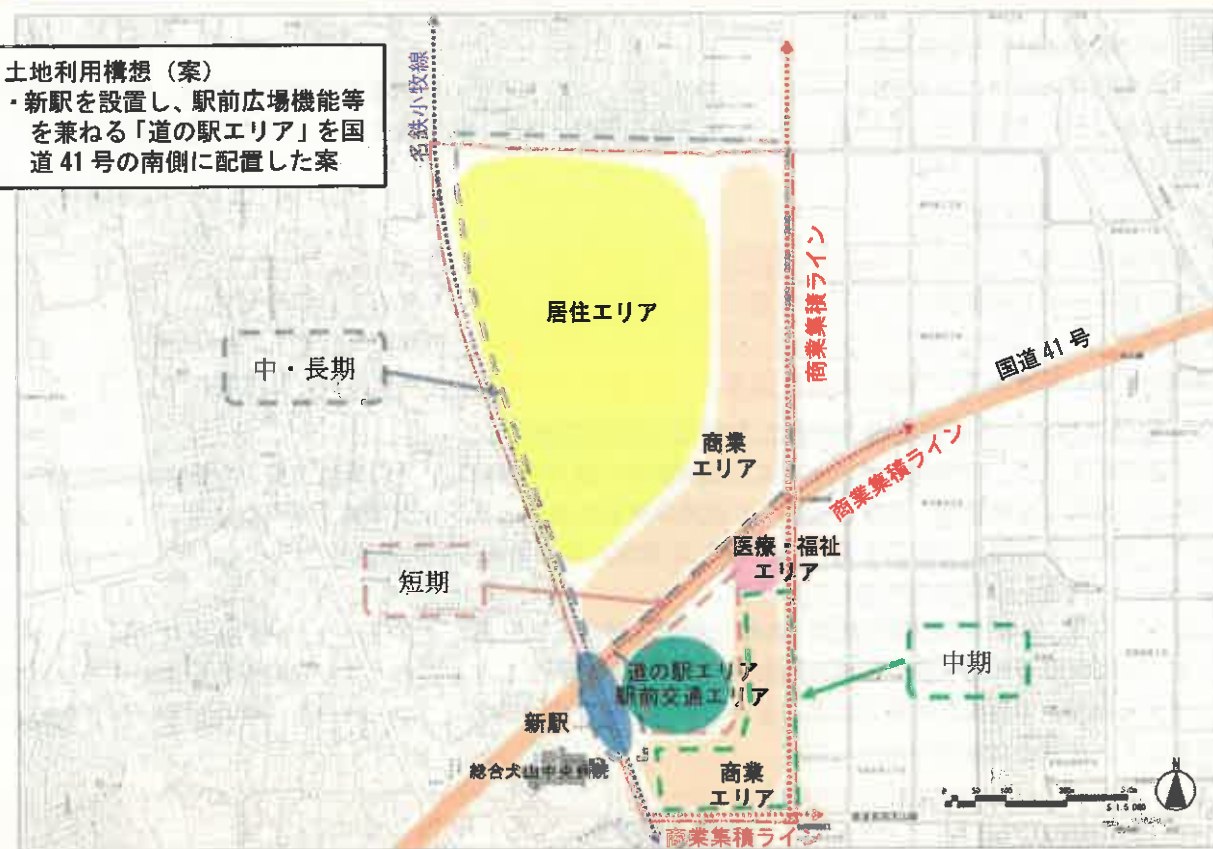
今後、人口減少社会を迎える中で、集約型都市構造への転換を図る上では、新駅設置の可能性がある橋爪・五郎丸地区を新たな都市拠点とすることで、本市のコンパクトシティ+ネットワークの実現に大きく寄与できると考えます。

## 3 広域的な圏域からの利用に資する拠点

国道41号沿道に位置する橋爪・五郎丸地区は、広域的な圏域からの利用に資する拠点となります。また、名鉄小牧線の新駅（五郎丸駅）の設置となれば、犬山駅に次ぐ交通の要衝となり、一層の拠点機能の強化が図られます。

# 4 土地利用基本構想（案）

土地利用構想（案）  
・新駅を設置し、駅前広場機能等を兼ねる「道の駅エリア」を国道41号の南側に配置した案



# 5 概算事業費と整備効果

概算事業費		金額（千円）
短期	道の駅エリア	204,000千円
	下水道整備（国道41号南側）	123,000千円
小計		327,000千円
中期	下水道整備（国道41号北側）	443,000千円
	駅前交通エリア	147,500千円
長期	新駅	2,000,000千円
	医療・福祉エリア	—（現況のまま活用）
土地区画整理事業（国道41号北側）		1,970,000千円
小計		4,560,500千円
合計		4,887,500千円

**整備効果**  
 □土地利用等により税収の増加が期待でき、投資の回収が可能。  
 □国道41号南側に駅前広場機能等を兼ねた道の駅エリアを整備することで、事業費の縮減が図られる。  
 □道の駅エリア、新駅、駅前交通エリアをはじめとした都市機能を集積することで、利用者の利便性が高まり、対象地区のにぎわい創出に寄与することができる。

※道の駅エリアの事業費は、民間活力を最大限取り入れた想定によるものです。また、道の駅エリアを含む全体の事業費は、今後の検討状況や社会情勢により変化します。