

# 第1章 計画の基本的事項

## 1. 計画策定の目的

地球温暖化問題は人類の生存に関わる重要な環境問題の一つであり、温室効果ガスが主な原因となっています。我が国においては、都市の社会経済活動に起因する二酸化炭素（以下「CO2」という。）排出量は総排出量の約5割を占めており、その中でも業務部門、家庭部門は、基準年（1990年）以降増加し続けている状況にあります。

東郷町では、名古屋市に隣接する立地特性から人口は堅調に増加しています。しかし町内に鉄道駅がないことにより、日常生活や通勤における自家用車への依存度が高くなっています。また、周辺市との交通アクセス性がよい町縁辺部で土地区画整理事業が実施されてきたことにより、町中心部の求心力が脆弱で、拡散型都市構造化が進んでいる状況にあります。今の状態を放置した場合、町中心部の求心性の更なる低下や、市街地の拡散の影響による行財政の圧迫に伴う行政サービス水準の低下などが懸念されます。

このような状況を踏まえて、町の総合計画では、「人とまち みんな元気な 環境都市」を将来都市像に掲げ、自動車に過度に頼らず、エネルギーを節約し資源を大切にする、環境にやさしいライフスタイルの実現に向けて、集約型都市構造への転換を目指しています。

本計画において集約拠点地区としている東郷セントラル地区は、本町の将来都市像を実現する上での中心核として位置づけられており、土地区画整理事業などによる計画的な市街地整備と町役場周辺の各種公共公益施設とが一体となって、「商業・利便、交通、居住、公共公益」などの都市機能集積を図るものです。

本計画は、上記の東郷セントラル地区における東郷中央土地区画整理事業などのまちづくりの機会をとらえ、集約型都市構造への転換を目指す本町の中心核として、更には、町全体の低炭素化をリードする先導地区として、都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）に基づき、「東郷セントラル地区低炭素まちづくり計画」を策定するものです。

## 2. 計画区域

本計画の計画区域は、東郷中央土地区画整理事業区域（43ha）及び役場周辺（10ha）を合わせた地区（東郷セントラル地区）とします。また、集約拠点地区は計画区域と同じ区域とします。

### ○計画区域（53ha）

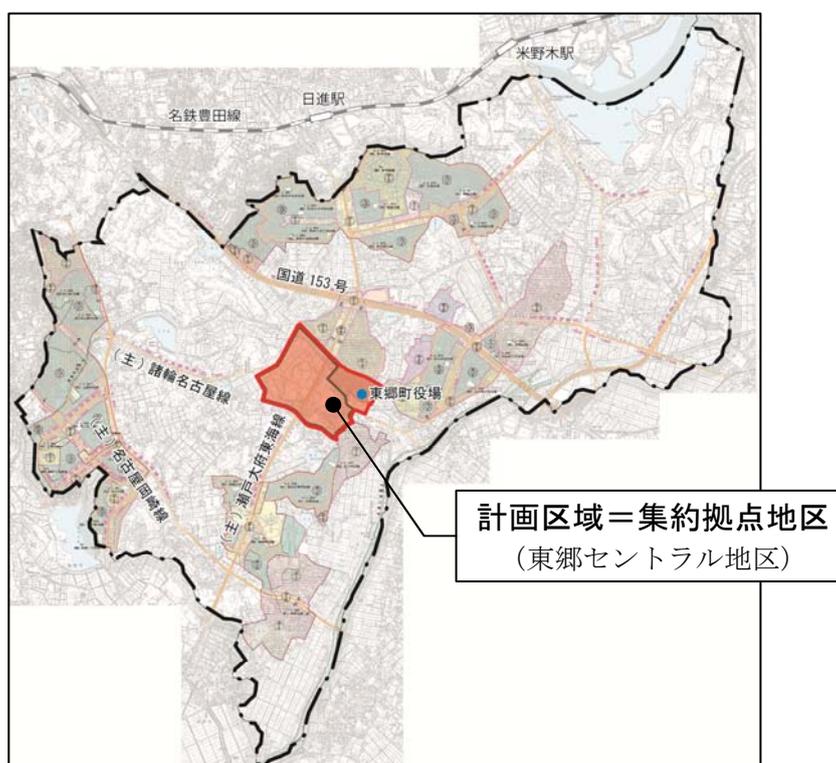
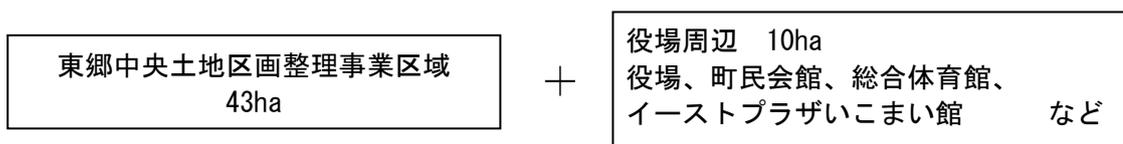


図 1-1 計画区域位置図

## 3. 計画期間

計画期間は、平成 26 年度から平成 35 年度までの 10 年間とし、社会経済状況、集約拠点地区の事業の進捗状況を踏まえて、中間年次において必要に応じて見直しを行うこととします。

## 第2章 計画区域の概要

### 1. 東郷町の位置

東郷町は、中部圏の中核である名古屋市と産業の中心である豊田市の間に位置し、北は日進市、東はみよし市、南は豊明市、刈谷市、西は名古屋市に接しています。

東西約 4.7km、南北約 7.0km、面積 18.03km<sup>2</sup> となっています。



図 2-1 東郷町の位置



図 2-2 東郷町の中心部の状況

### 2. 人口

平成 25 年 9 月末時点の人口（住民基本台帳より）は 42,208 人で年々堅調に増加しています。平成 17 年から平成 22 年までの人口増加率は 6.3% で、県内で 7 位と高い水準となっています。

平成 22 年の高齢化率（全人口に対する 65 歳以上の人口の割合）は、17.7% で年々増加傾向にあるものの、全国平均（23.0%）、愛知県平均（20.3%）より下回っています。

また、5 歳階級別人口では 30 歳代の子育て世代が最も多くなっています。

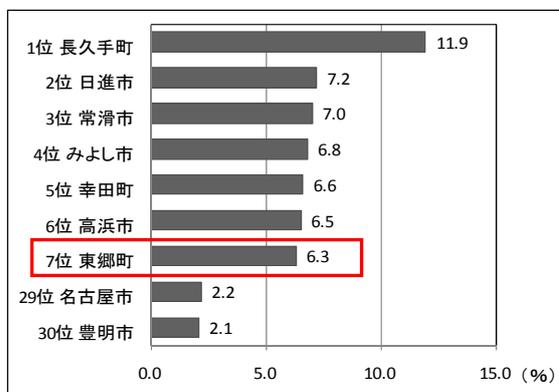


図 2-3 平成 17 年から平成 22 年までの人口増加率の比較  
資料：平成 22 年国勢調査

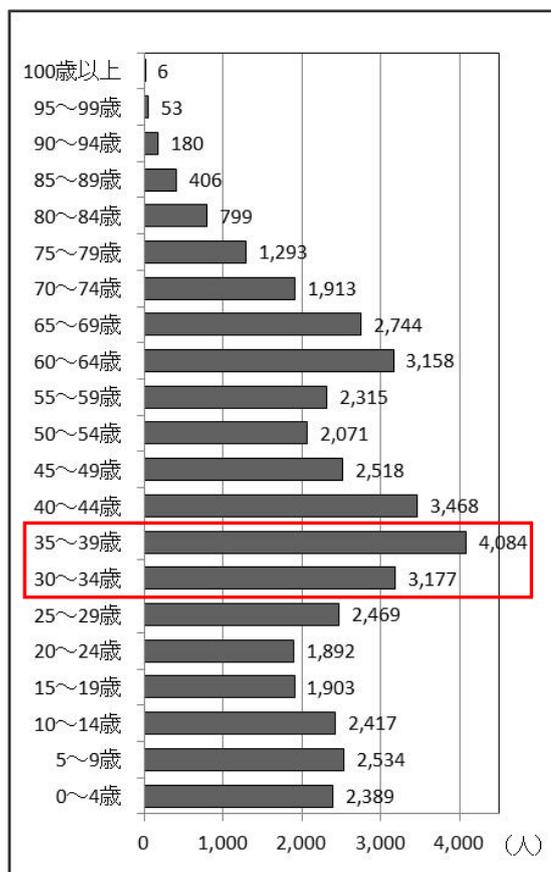


図 2-4 5 歳階級別人口 (H22 年)  
資料：平成 22 年国勢調査



#### 4. 公共公益施設等

町内の公共公益施設等は、集約拠点地区及びその周辺に集約しており、そこを拠点に町の巡回バスが運行しています。

表 2-1 公共公益施設等

区分	図番号	施設名	区分	図番号	施設名		
役場	①	東郷町役場	公共公益施設	⑫	東郷小学校		
体育館	②	東郷町総合体育館		学校	⑬	東郷中学校	
	③	榭池テニスコート		その他	⑭	中部保育園	
図書館	④	東郷町民会館			⑮	和合保育園	
文化施設等	⑤	イーストプラザいこまい館			⑯	東郷町給食センター	
	⑥	東郷町福祉センター・東郷診療所			⑰	尾三消防本部東郷消防署	
	⑦	中部児童館			⑱	和合郵便局	
	⑧	東郷町高齢者ワークプラザ			金融機関	⑲	あいち尾東農業協同組合東郷支店
	⑨	東郷町ふれあい広場				⑳	豊田信用金庫東郷支店
	⑩	傍示本公民館					
		⑪	和合公民館				

至 赤池・星ヶ丘



図 2-6 公共公益施設等分布図

集約拠点地区

## 5. 東郷中央土地区画整理事業区域の計画概要

### (1) 土地区画整理事業の名称等

#### ①土地区画整理事業の名称

名古屋都市計画事業 東郷中央土地区画整理事業

#### ②施行者の名称

東郷中央土地区画整理組合

### (2) 施行地区の位置

本地区は、東郷町の中央部に位置し、幹線道路である都市計画道路 3・3・257 瀬戸大府東海線の沿線であるとともに、地区東側は町役場、町民会館を始めとする公共公益施設の集積地に隣接しており、既存ストックと一体となった計画的なまちづくりが可能な面積約 43.4ha の地区です。

### (3) 土地区画整理事業の目的

本地区は、東郷町都市計画マスタープランの将来都市構造において、新市街地候補ゾーン（住居系）に該当し、新たな商業業務機能や娯楽機能、文化・レクリエーション機能等の集積を促進し、町民が集い、楽しむことのできる拠点として、町の中心核に位置付けられています。

このため、土地区画整理事業により、都市計画道路、区画道路、街区公園等の公共施設の整備改善を図り、本地区と隣接する公共公益施設の集積する地区とが連携した町の中心核の形成及び宅地の利用を促進することを目的としています。

### (4) 設計の方針

#### ①設計内容の概要

本地区の幹線道路については、地区中央を横断する都市計画道路 3・4・302 名古屋春木線（W=18m）を新規に整備します。また、地区中央を縦断する整備済み都市計画道路 3・3・257 瀬戸大府東海線（W=22m）については、歩道部を区画道路として拡幅整備を行います。

補助幹線道路については、地区東部を縦断する町道和合・春木線（現況 W=9～12m）を区画道路 W=14m、地区西部を縦断する町道和合ヶ丘・新池線（現況 W=8～10m）を区画道路 W=16m として拡幅整備を行い、地区北側に隣接する県道和合豊田線、地区南側に隣接する県道諸輪名古屋線については、地区内側に道路用地を確保して拡幅整備を行います。

上記の幹線、補助幹線道路 6 路線の歩道部については、有効幅員 3.0m を計画し、自転車歩行者道の機能を確保します。

区画道路については、幹線、補助幹線道路を骨格として計画的に配置し、生活道路に通過交通が流入しないよう計画します。

また、歩行者の利便性を考慮し、特殊道路を街区公園・公共公益施設を結ぶ歩行者

導線として計画します。

公園については、幹線道路により分断される各居住区に誘致距離等を考慮し、街区公園を5か所計画します。

排水については、東郷町公共下水道基本計画、宅地造成等規制法及び砂防法との整合を図り、整備を行います。

以上の方針により、公共施設の整備改善を図り、宅地の利用増進を推進し、健全な市街地の機能を完備するよう計画を行います。

## ②土地利用計画（市街化予想）

本地区の土地利用は、東郷町都市計画マスタープランの将来都市構造において、新市街地候補ゾーン（住居系）に該当し、加えて新たな商業・業務機能や娯楽機能、文化・レクリエーション機能等の集積を促進し、町民が集い、楽しむことのできる町の中心核として位置づけられています。このため、本地区の土地利用は、住宅地とともに、地区北西部に商業地を計画します。

## ③人口計画

本地区の人口計画は、約2,400人とします。

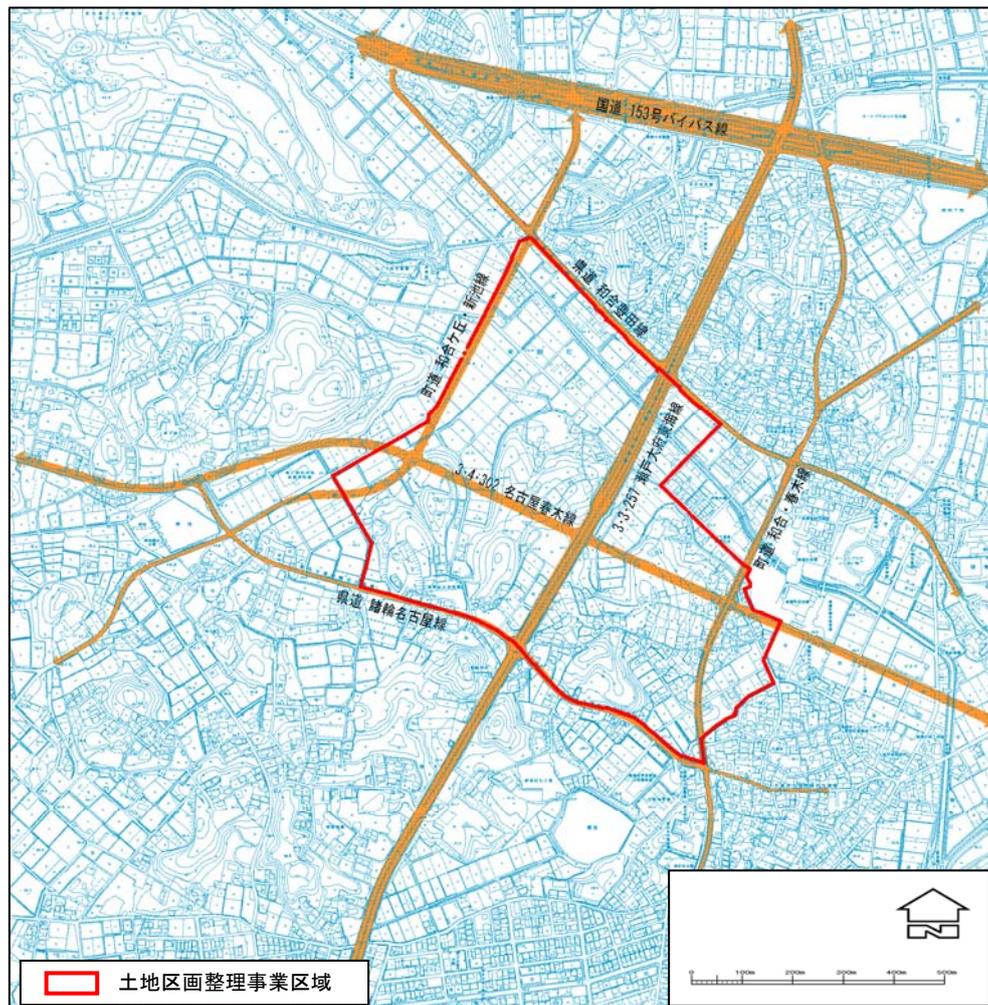


図 2-7 東郷中央土地区画整理事業区域



6. 東郷セントラル地区の町全体への環境貢献、波及効果

低炭素都市づくりの背景（国交省 低炭素まちづくり実践ハンドブックより）

①都市活動におけるCO2排出量の増大

都市における社会経済活動に起因する家庭部門、業務部門（オフィス、商業等）、運輸部門（自動車・鉄道等）、における排出量が全体の約50%を占める。

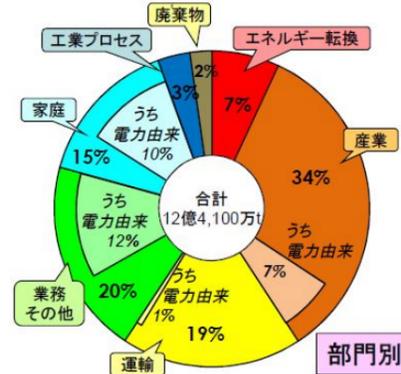


図 2-1 我が国のCO2排出量の内訳 (2011年度) 出典：環境省

②CO2排出量増加の要因

都市活動からのCO2排出量増加の要因としては、以下のようなことがあげられる。

- ・運輸部門での日常生活を含めた自家用車依存の高まり
- ・業務部門でのオフィスや店舗の大型化、24時間稼働等によるエネルギー使用量の増大
- ・家庭部門での核家族、独身世帯等の増加に伴う世帯数増加、IT化の進展や家電製品の大型化
- ・利便性・快適性・経済性を優先した社会経済活動
- ・ヒートアイランド現象の発生と、冷房の消費エネルギー拡大による熱環境の悪化
- ・都市のみどりの減少

③都市構造とCO2排出量

都市機能が拡散・散在した場合、以下のような事態が生じ、更に、CO2排出量の増加につながる。

- ・自家用車利用の増加による交通渋滞の悪化
- ・移動距離の延長
- ・ヒートアイランド現象の発生範囲が拡大

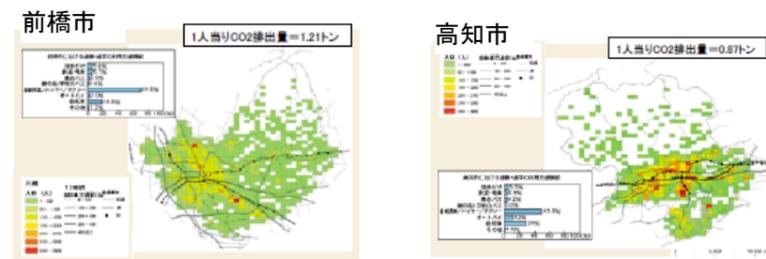


図 2-2 前橋市と高知市における一人当たりCO2排出量（運輸部門）の比較 出典：国土交通省 低炭素まちづくり実践ハンドブック

これまでの拡散型都市構造を放置した場合

- ・中心市街地の一層の衰退
- ・広域での公共投資が必要となり、行財政を圧迫
- ・公共交通の維持が困難となり、超高齢社会に対応した移動手段の維持が困難
- ・自家用車利用の更なる増加による交通渋滞の悪化
- ・移動距離の延長
- ・ヒートアイランド現象の発生範囲が拡大等、CO2排出量の更なる増加につながる。

都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）

低炭素型都市の実現に向けた取組の促進を図るため、「低炭素まちづくり計画」の作成とこれに基づく特別措置、低炭素建築物の普及促進のための措置を講じ、都市の健全な発展に寄与することを目的とする。

①法律の概要

○国による「基本方針」の策定

【まちづくりの目標】

- ・都市機能の集約化と交通施策による日常生活や都市内物流の移動に係るエネルギー使用の削減
- ・建築物などの都市の構成要素の低炭素化と、未利用・再生可能エネルギーの利用などによる、都市のエネルギーシステムの効率化・低炭素化
- ・CO2の吸収源の保全・創出とCO2排出抑制にもつながる、自然と共生し、みどり豊かで美しく風格あるまちづくり

○市町村による「低炭素まちづくり計画」の作成

【記載事項】

- ・対象となる区域
- ・低炭素まちづくり計画の目標
- ・目標を達成するために必要な事項
- ・低炭素まちづくり計画の達成状況の評価に関する事項
- ・計画期間

②低炭素まちづくり計画に係る特別措置

- ・集約促進都市開発事業の認定
- ・駐車施設の附置に係る特例
- ・共通乗車船券に係る特例
- ・公共交通の利便増進のための事業
- ・貨物輸送の共同化のための事業
- ・樹木等管理協定
- ・特定緑地管理機構
- ・下水熱の活用に係る特例
- ・都市公園、港湾の占用許可等に係る特例

③低炭素建築物に係る認定制度の創設

- ・「低炭素建築物新築等計画」の認定により、容積率の緩和や新築住宅の税制上の支援措置を講ずる。

④平成25年度新規・拡充施策

- コンパクトシティ形成支援事業の創設
- 低炭素まちづくり計画に基づく取り組みの推進
  - ・集約都市開発事業に対する支援強化
  - ・都市再生整備計画事業の拡充
  - ・都市・地域交通戦略推進事業の拡充
  - ・都市公園事業の拡充

低炭素都市づくりの基本的な考え方（ハンドブックより）

低炭素都市づくりを実現するには、都市を**集約型都市構造**に転換するとともに、その転換に合わせてCO2排出量の削減、吸収量の増大の方策に取り組むことが重要である。

①交通・都市構造分野の取組

- ・集約型都市構造への転換
- ・公共交通機関の利用促進
- ・交通流対策の推進

②エネルギー分野の取組

- ・都市のエネルギー源として未利用エネルギーを活用
- ・都市のエネルギー源として再生可能エネルギーを活用
- ・建物のエネルギー負荷を削減
- ・建物及び地区・街区のエネルギー利用効率を向上

③みどり分野の取組

- ・集約型都市構造を実現するためのCO2排出量の低減、吸収量の増大
- ・吸収源として大気中のCO2を低減
- ・木質バイオマスの活用を通じたCO2排出の低減
- ・地表面被覆の改善等を通じたヒートアイランド現象の緩和



## 東郷町における特徴と課題

### 【特徴】

#### ■人口

- ・人口は堅調に増加。
- ・平成 17 年～平成 22 年の人口増加率は 6.3%で県内 7 位。
- ・平成 22 年の 5 歳階級別人口では、30 歳代の子育て世代が最多。
- ・転出入状況でも 20 歳代後半から 30 歳代の流入が多い。
- ・平成 22 年の高齢化率(全人口に対する 65 歳以上の人口の割合)は 17.7%で、全国 (23.0%)、愛知県 (20.3%) よりも下回る。

#### ■土地利用

- ・市街化区域内は大半が住宅地の典型的な郊外型土地利用。市街化調整区域は農地と丘陵地が多い。
- ・主な公共施設は役場周辺に集積して立地。

### 【課題】

#### ■土地利用

- ・2 村が合併した際に両村の境に町役場を設置したが、町役場周辺を中心地として開発されなかったこと、周辺市の鉄道駅とのアクセス性がよい町縁辺部で土地区画整理事業が実施されたことから、中心部での求心性の弱さがみられる。

#### ■通勤通学流動・交通手段

- ・町の通勤通学者の 70.5%が町外に通勤通学。流出先は名古屋市 (26.4%) が最も多い。
- ・通勤通学の交通手段は約 6 割が自家用車利用で、バス利用は約 7%と低い状況にある。ただし、赤池駅に近い西部地区などでは、バスの利用率が高い。
- ・町北部地区では、高齢化・人口減少が進む。平成 22 年 3 月末、町北部地区の名鉄バス押草団地線が廃止され、利便性が低下。
- ・通勤通学流動、購買動向を踏まえると、日常生活での自家用車への依存度は極めて高い状況にある。

#### ■産業・購買動向

- ・第 1 次産業人口は全就業者の約 1%で減少傾向にある。第 2・3 次産業は増加傾向にあるが、平成 12 年以降は増加量が緩やかになっている。
- ・平成 22 年の家庭での購買状況は、町内での購買が平成 12 年に比べて減少 (28.7%→18.8%) し、町外での購買は、みよし市での増加が顕著 (7.4%→31.1%) になっており、町内の購買がみよし市に流出しているといえる。

## 東郷町における対応

### 【東郷町のまちづくりに関する計画】

○総合計画で「人とまち みんな元気な 環境都市」を将来都市像に掲げ、車に過度に頼らず、エネルギーを節約し資源を大切にする、環境にやさしいライフスタイルへの転換を目指している。

○都市計画マスタープランにおいて、集約型都市構造に転換するため、本地区周辺を分散する市街地の求心性を高める中心核として位置づけている。

○都市計画マスタープランにおいて、平成 32 (2020) 年の人口を約 45,000 人に設定している。

○地域公共交通総合連携計画において、まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成を目標に掲げ、じゅんかい君を日常生活の主軸としたバス交通ネットワークの形成を進めている。

### 【東郷町における対応】

○既存の(主)瀬戸大府東海線や、役場周辺における機能集約を勘案し、役場周辺を都市計画マスタープランで位置づけた「集約拠点」として、集約型都市構造への転換を図るとともに、役場周辺の公共施設との連携強化を図る。

○「集約拠点」に含まれる当地区では、土地区画整理事業による市街地整備を進め、商業・利便施設などの各種都市機能の導入を図り、徒歩圏に公共交通と生活利便機能を有するまちづくりを進める必要がある。

○当面の人口増に対しては、既存市街化区域と当地区で対応するものとし、当地区以外での市街化編入を抑制し、町の求心性の強化と市街化拡散の阻止を図る。

○当地区の商業・利便施設と一体的にバスターミナルを設け、地下鉄駅およびその他地域とを結び、町内の交通結節拠点の実現を目指す。

○パーク&ライド、サイクル&ライドを含めた様々な施策も併せ、公共交通の利用促進を図る。

○町の将来都市像である環境都市を実現するためには、車依存からの脱却、未利用・再生可能エネルギーの活用を含めた省エネ・節エネ、環境配慮型のライフスタイルへの転換の実現に向けた仕組みを構築する必要がある。

○また、設備や機器に頼りすぎず、風、みどり、水などの自然の力を最大限に活かすことも重要である。

## 東郷セントラル地区の町全体への環境貢献、波及効果

### ◆集約型都市構造への転換

- 集約型都市構造の実現により、買い物や通勤通学の移動距離の短縮化が図れ、自家用車利用から徒歩や自転車利用への転換が期待できる。
- 当地区と近隣の公共施設との連携を図ることで、町内外の人を呼び込む力が生じ、町民の生活利便性の向上と、町の活性化が期待できる。
- 当地区を整備しない場合、人口増の受け皿となる宅地開発が町内の各所で行われることで、低密度な市街地の拡散が懸念されるとともに、町中心部の求心性が低下するおそれがある。

### ◆公共交通機関の利用促進・交通流対策

- 立地する商業・利便施設と一体でバスターミナルを整備することにより、利便性の向上が図れる。合わせて、パーク&ライド、サイクル&ライドを導入することで、公共交通機関の利用促進が図れる。
- 休日の町役場の駐車場の有効利用により、駐車スペースの確保が可能となる。
- 当地区での商業・利便施設の立地により、町内での購買の回復と向上が図れる。
- 自家用車利用の減少により、平日・休日ともに交通渋滞の緩和(国道 153 号等)が期待できる。
- 当地区を整備しない場合、市街地の拡散による自家用車への依存度が増大し、平日・休日ともに交通渋滞が更に悪化するおそれがある。

### ◆エネルギー分野の取組

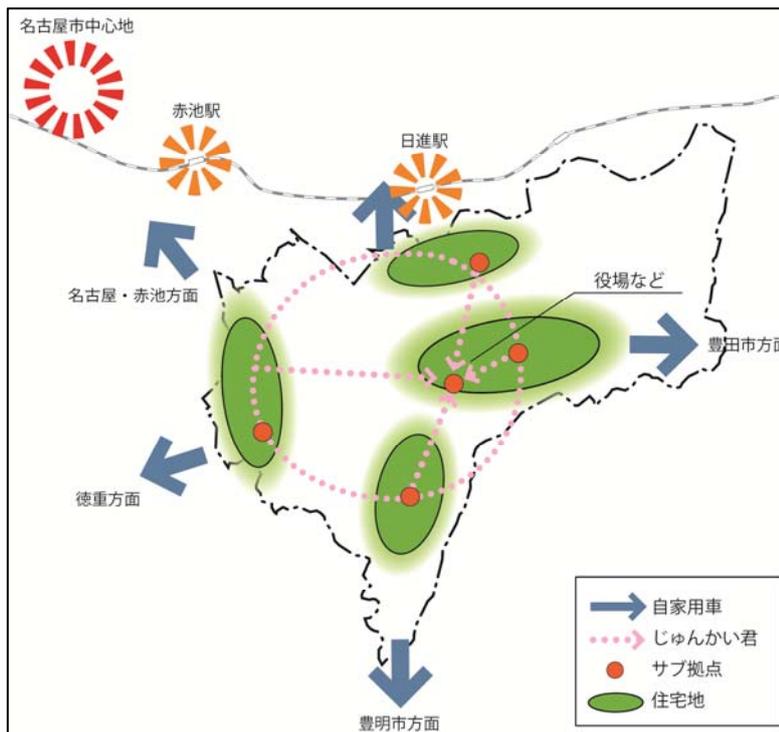
- 未利用・再生可能エネルギーの設備を導入することにより、開発に伴う CO2 排出量の増大を抑制し、環境への負荷を最小限にとどめることが期待できる。
- 計画的な土地利用や建物配置により、建物及び地区・街区のエネルギーの利用効率の向上が期待できる。一方、小規模開発では土地利用が単一となり、効果の発揮が難しい。
- 環境に配慮した建物仕様の誘導により、建物のエネルギー負荷の削減が期待できる。
- 当地区から環境に関する情報の見える化により、町全体での環境配慮への機運が高まり、町民への意識づけが図れ、町全体での CO2 排出量削減が期待できる。

### ◆みどり分野の取組

- 地区計画の導入等により、計画的なみどりの保全・創出・育成を図ることで、町全体の CO2 吸収量を維持できる可能性がある。
- 自然気候の取り込み、地区内の緑化を図ることにより、開発に伴う CO2 排出量の増大を抑制し、環境への負荷を最小限にとどめることが期待できる。
- 当地区を整備しない場合、現状の農地での営農を維持しなければ、CO2 吸収量が低下するおそれがある。

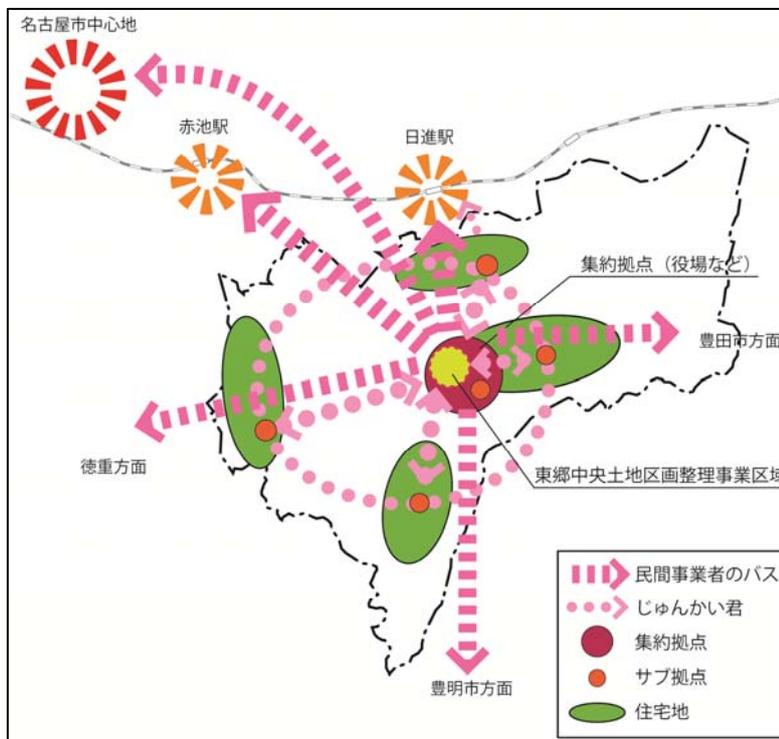


①現在の拡散型都市構造を放置した場合



- 町内各所で小規模な宅地開発が行われ、低密度な市街地の拡散が生じ、町中心部の求心性が更に低下。
- 市街化の拡散により、自家用車の依存度が増大し、交通渋滞が更に悪化。
- 市街化の拡散が行財政を圧迫し、町全域にわたる行政サービスの維持、移動手段の確保が困難になり、自家用車を運転しない高齢者等の利便性が低下（買い物難民が出る等）。

②セントラル地区を整備し、集約型都市構造を実現した場合



- 公共施設や商業・利便施設などが集約することにより、町の求心性が高まり、町の活性化につながる。
- 集約拠点を集中的に整備することにより、市街化の拡散が阻止できる。また、集約拠点とサブ拠点の連携により、市街地全体としてコンパクトなまちづくりができ、効率的な都市運営が期待できる。
- 集約拠点にバスターミナルを整備し、公共交通の連携を図ることにより、公共交通の利便性が向上し、自家用車を運転しない高齢者等も移動しやすいまちが実現できる。
- 自家用車の利用距離が短縮されるとともに、自家用車の利用そのものも減少する。

図 2-3 現在の拡散型都市構造を放置した場合と東郷セントラル地区を整備し集約型都市構造を実現した場合の比較

## 第3章 計画の目標

### 1. 将来ビジョン

#### 東郷セントラル地区からはじまるエコまちづくり

##### ～集約拠点の形成による環境都市の実現～

本町の総合計画では、将来都市像として、「人とまち みんな元気な 環境都市」を掲げています。

環境都市とは、町民がこれまでの「利便性や快適性」を優先したライフスタイルから、「自家用車に過度に依存しない」、「資源を大切に使う」など、エコライフスタイルへの転換により、暮らしに起因する消費エネルギーを削減するとともに、太陽光をはじめとした未利用・再生可能エネルギーを合わせて活用することで実現する、CO2 排出量の少ない低炭素都市を意味します。

また、町内の豊かな自然環境を多様な生物が生息・生育できる場所として守り育て、将来の子どもたちに引き継いでいくことを意味しています。

「東郷セントラル地区からはじまるエコまちづくり」は、土地区画整理事業区域と町役場周辺を「計画区域（集約拠点地区）」として位置づけ、都市の中心核となる住宅、商業・利便施設、交通結節点を東郷町役場の周辺に集約し、本町の都市構造を「拡散型の都市構造」から「集約型都市構造」への転換を図るものです。

同時に、「環境にやさしい交通体系の整備」による自家用車利用から公共交通利用への転換、「エネルギー消費量の削減」によるエネルギー利用効率の向上や未利用・再生可能エネルギーの活用、「市街地環境整備における環境配慮」として、地区全体でのヒートアイランド化の抑制や風、みどり、水の活用等により、「自家用車や環境設備に過度に依存しない暮らし」への移行を図ります。

このような総合的な取り組みにより、「集約拠点地区での低炭素まちづくりの実現」を目指します。

「東郷セントラル地区からはじまるエコまちづくり」が手本となり、ここでのエコライフスタイルが町全体に波及していくことで、町全体が低炭素都市となるとともに、次世代に継承していく「環境都市」としても成熟していくことを目指します。

## 2. 将来ビジョンの実現に向けた計画目標

本計画においては、集約拠点地区を整備する場合としない場合を比較して、計画目標を **C02 マイナス 27%** とします。

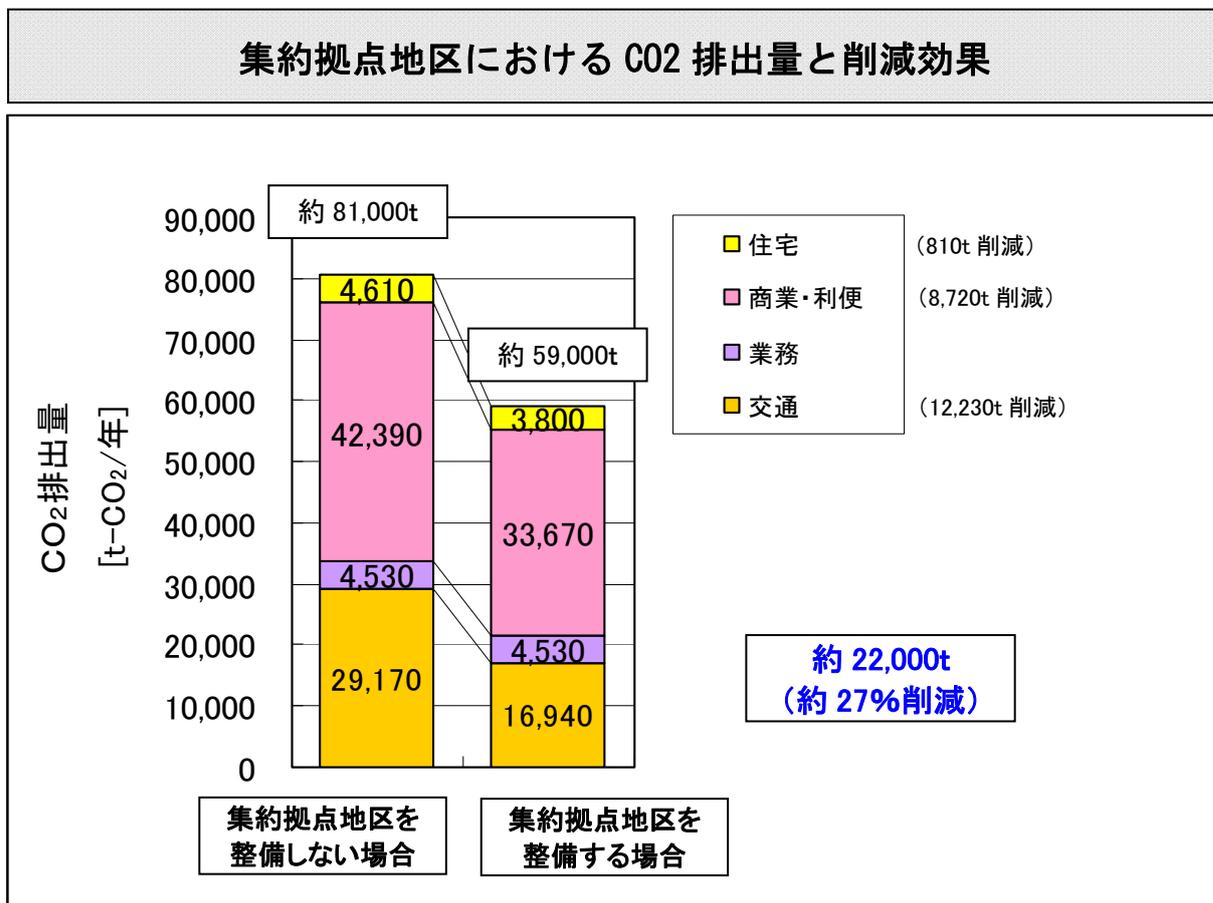


図 3-1 集約拠点地区の C02 排出量と削減効果

### 3. 基本方針

将来都市像、計画目標の実現を図るために、以下の4つの基本方針に基づき、導入メニューを展開していきます。

#### 1. 東郷セントラル地区から町全体に波及するエコまちづくりの実践

東郷セントラル地区を核とした集約拠点の形成を集中的に行うことで、市街化の拡散を抑制し集約型都市構造を実現します。

集約拠点である東郷セントラル地区において商業・利便施設を集約させることにより、町の求心性を高めるとともに、子育て世代、高齢者の要望に対応したソフト施策や、多世代・多世代住宅への助成により、集約拠点への居住の誘導を図ります。

#### 2. 環境にやさしい交通体系の整備

自家用車に依存しないで暮らせるまちづくりを行います。

集約拠点である東郷セントラル地区においてバスターミナル（交通広場）を整備し、公共交通の連携を図ることで公共交通の利便性を向上し、自家用車への依存からの脱却を図るとともに、車を運転しない高齢者も移動しやすいまちを実現します。

#### 3. エネルギー消費量の削減

東郷セントラル地区での基盤整備、商業・利便施設及び住宅等の建設において、エネルギー負荷の削減、エネルギーの利用効率の向上、未利用・再生可能エネルギーの活用により、本町におけるCO2排出量削減を先導するまちを実現します。

#### 4. 市街地整備における環境への配慮

公共空間及び民間敷地・建築物におけるヒートアイランド化の抑制や風、みどり、水の活用等により、環境設備に過度に依存しないまちを実現します。

また、エコ活動等を通じて、まちの共同管理・運営、市民参加を促し、持続的なまちづくりを実現します。