

2 土地利用

(1) 全体計画

ア ゾーニング

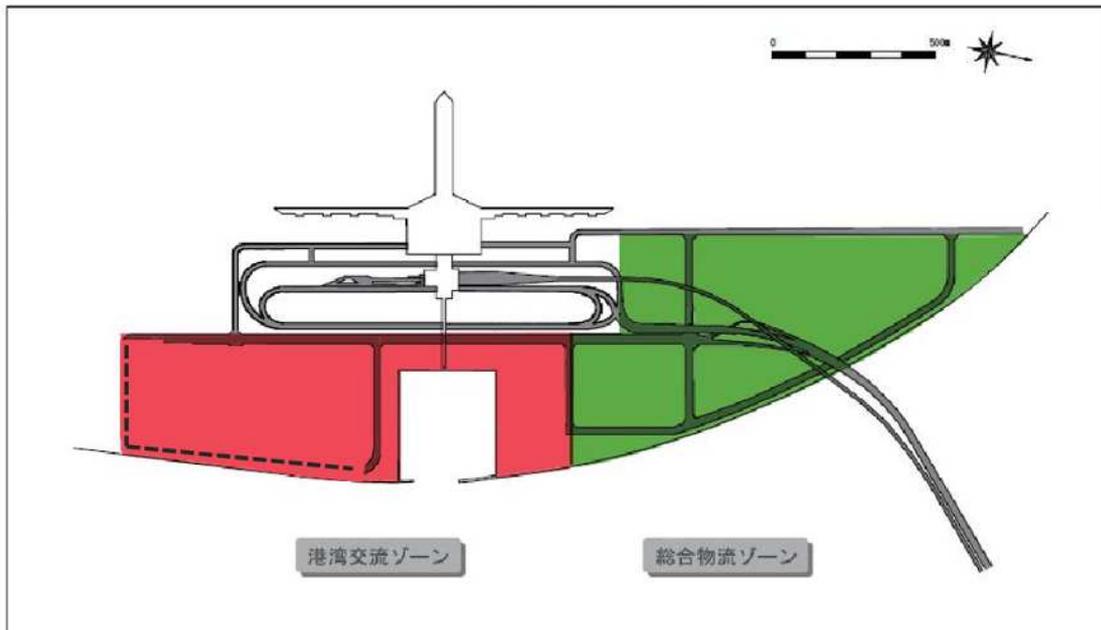
(ア) 空港島

- 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わい空間を形成する。
- 総合物流ゾーン
空港貨物地区との隣接性を活かし、ITS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。

(イ) 空港対岸部

- 港湾ゾーン
陸・海・空の結節点という立地条件を活かした物流拠点等の他、臨海性を活かし、マリーナを中心とした交流、レクリエーション、商業等の機能を導入する。
- 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究開発・生産加工機能を導入する。

図表 2-1 空港島ゾーニング設定



イ 用途・容積

(ア) 空港島

商業地域及び準工業地域

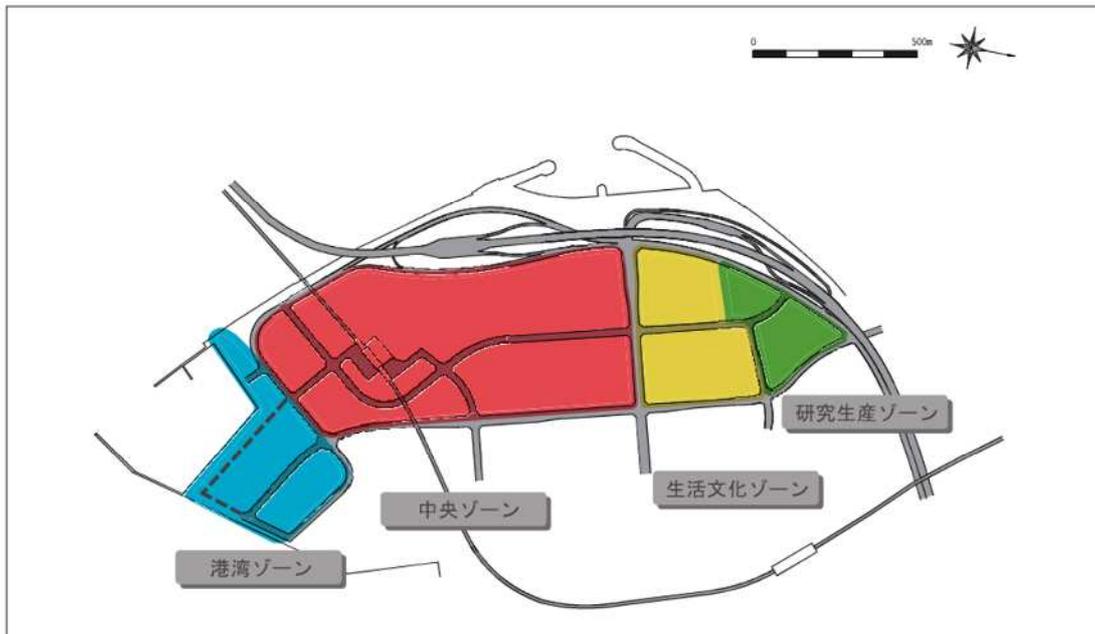
	容積率／建ぺい率
商業地域	500 / 80
準工業地域	300 / 60

(イ) 空港対岸部

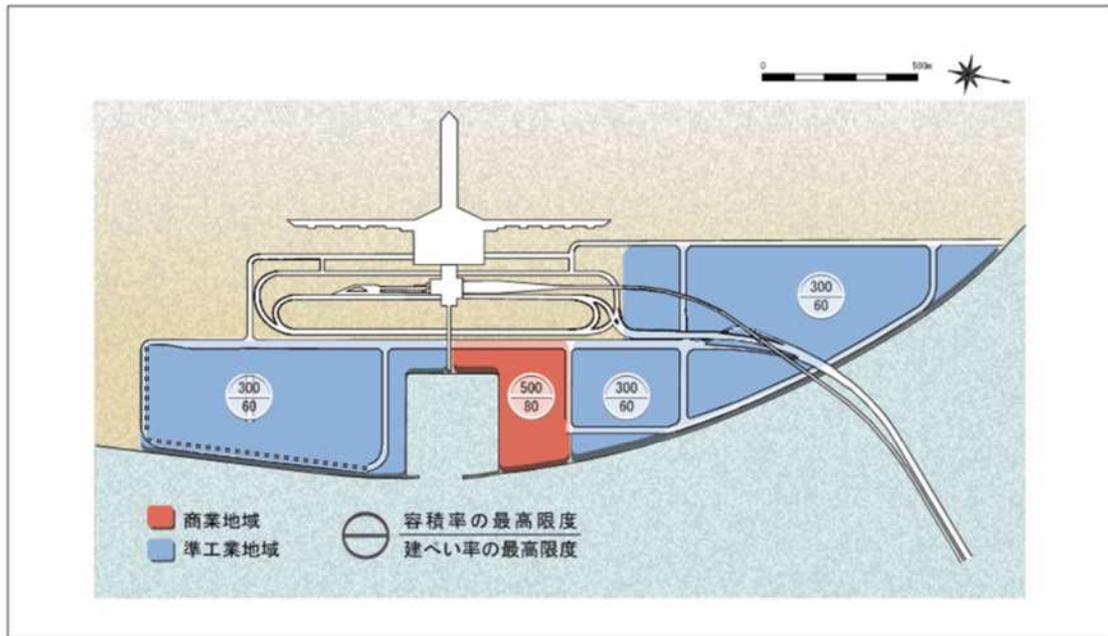
商業地域及び準工業地域

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

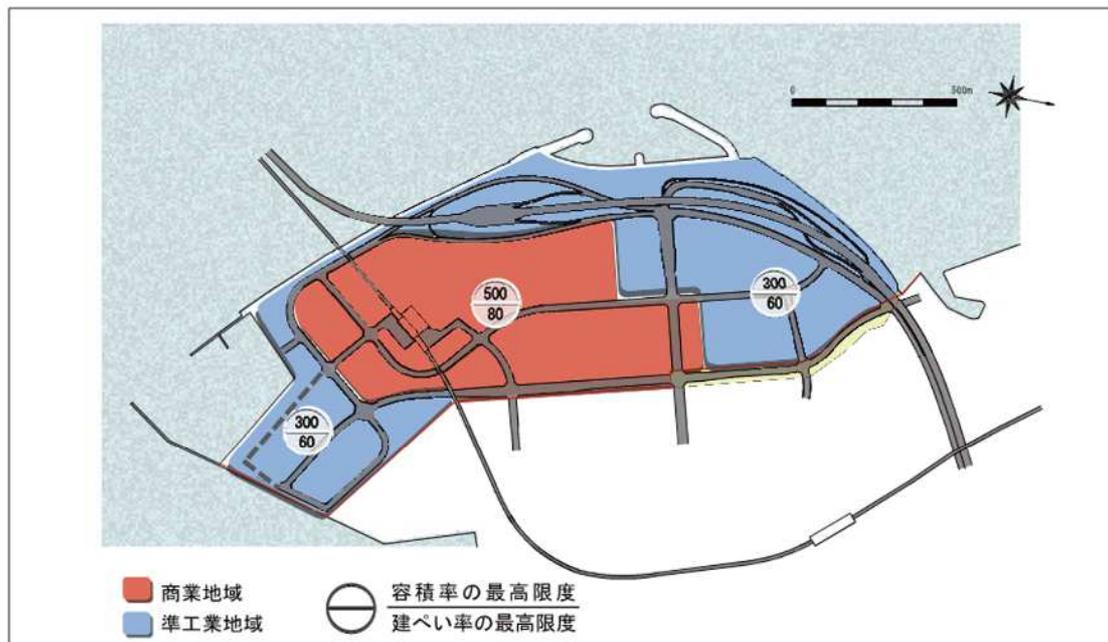
図表 2-2 空港対岸部ゾーニング設定



図表 2-3 用途・容積設定 (空港島)



図表 2-4 用途・容積設定 (空港対岸部)



ウ 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。

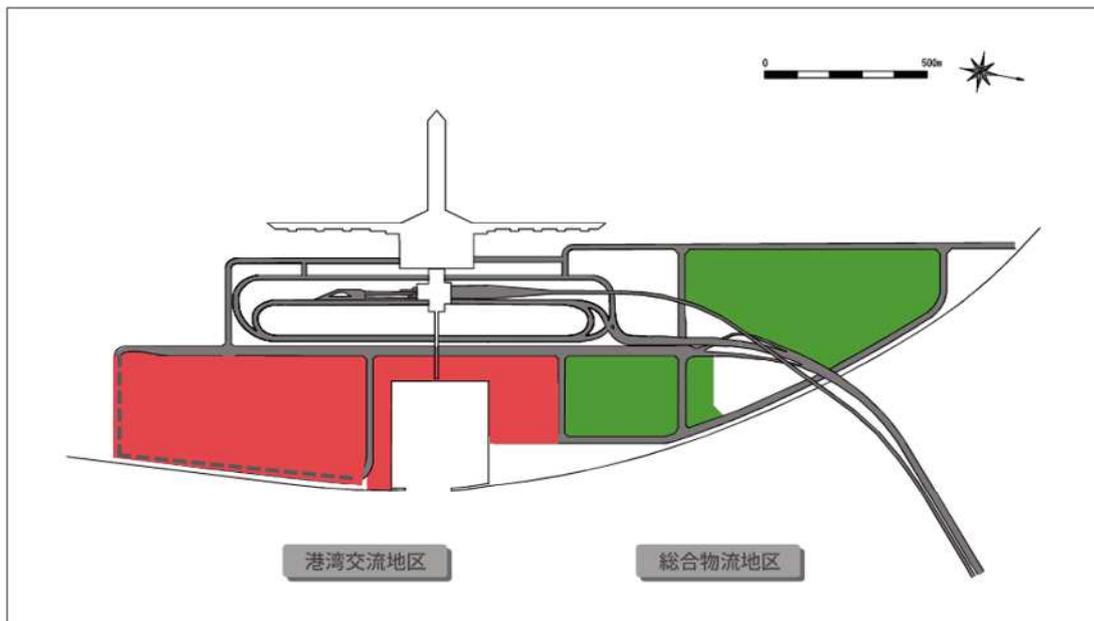
- 事業面積 空港島 約107ha 空港対岸部 約123ha 合計約230ha
- 就業人口 約1万7千人
- 夜間人口(=常住人口+宿泊滞在人口) 約2千人
- 交流人口 約1千万人/年間

(2) ゾーン別計画

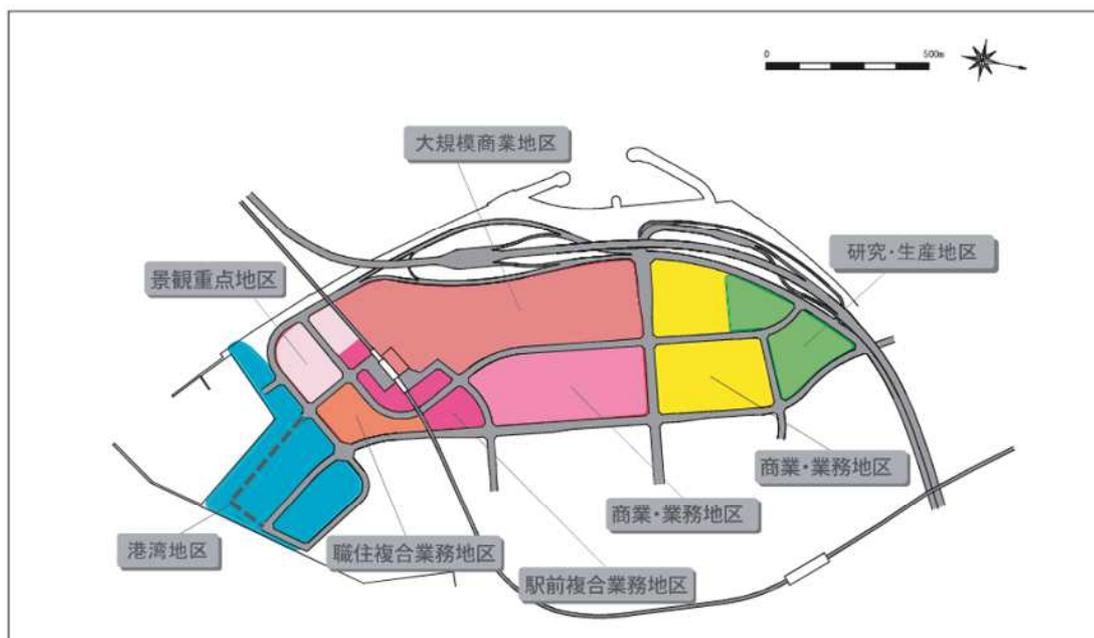
全体ゾーニングを踏まえ、各ゾーンごとに、立地特性に対応したいくつかの地区を設定する。

なお、空港島及び中央ゾーンを除く空港対岸部については、各ゾーン1地区の設定とする。

図表 2-6 空港島地区区分



図表 2-7 空港対岸部地区区分



図表 2-8 ゾーニング及び地区設定

	ゾーン	地区	整備方針
臨空部	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。
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物流拠点等の他、マリーナを中心とした交流、レクリエーション、商業等の機能を導入する。
	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。
		駅前複合業務地区	国際交流都市の中核にふさわしい国際交流、情報サービス、宿泊滞在、オフィス、住居等の複合的な都市サービス機能を導入する。
		景観重点地区	空港と海を臨む景観を活かした交流、レクリエーション、商業等の機能を導入する。
		職住複合業務地区	職住が一体となるオフィスや住居の他、宿泊滞在等の複合的な都市サービス機能を導入する。
		商業・業務地区	大規模商業施設との相乗効果が発揮できる機能を導入する。
	生活文化ゾーン	商業・業務地区	交通アクセスの利便性を活かし、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・流通、住居等の他、製造・物流等の機能を導入する。
研究生産ゾーン	研究・生産地区	研究開発機能及び製造・物流等の機能を導入する。	

(注) 本整備方針は、事業の進捗に応じて見直していきます。

図表 2-9 空港対岸部の鳥瞰イメージ



(3) 交通ネットワーク

ア 主要交通ネットワーク構成

鉄道、道路を有機的に結節する。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。

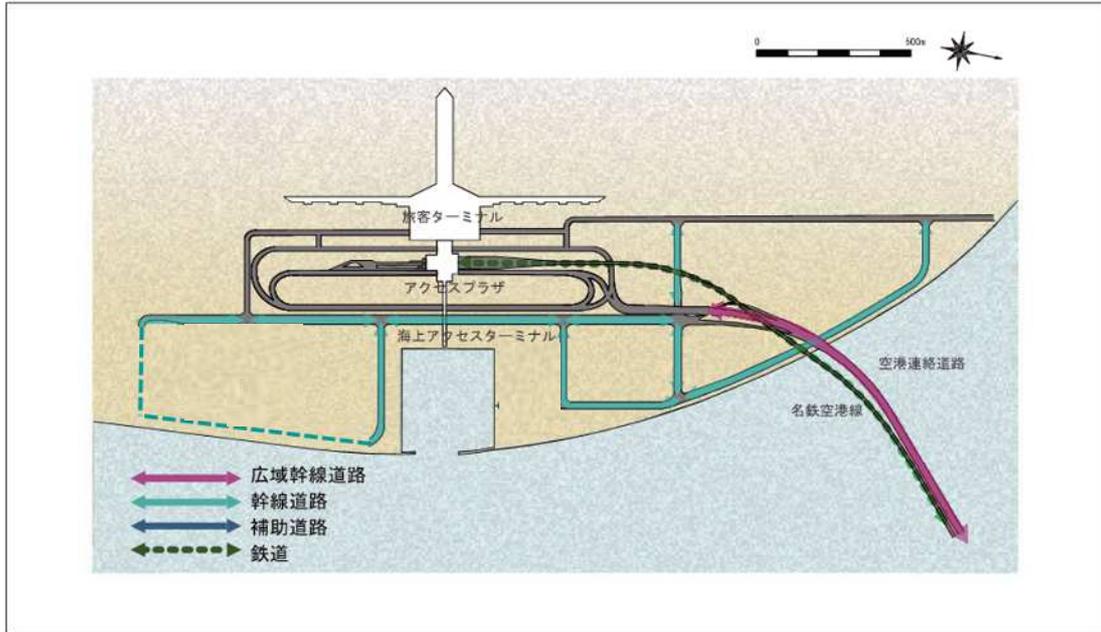
イ 歩行者ネットワーク構成

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。

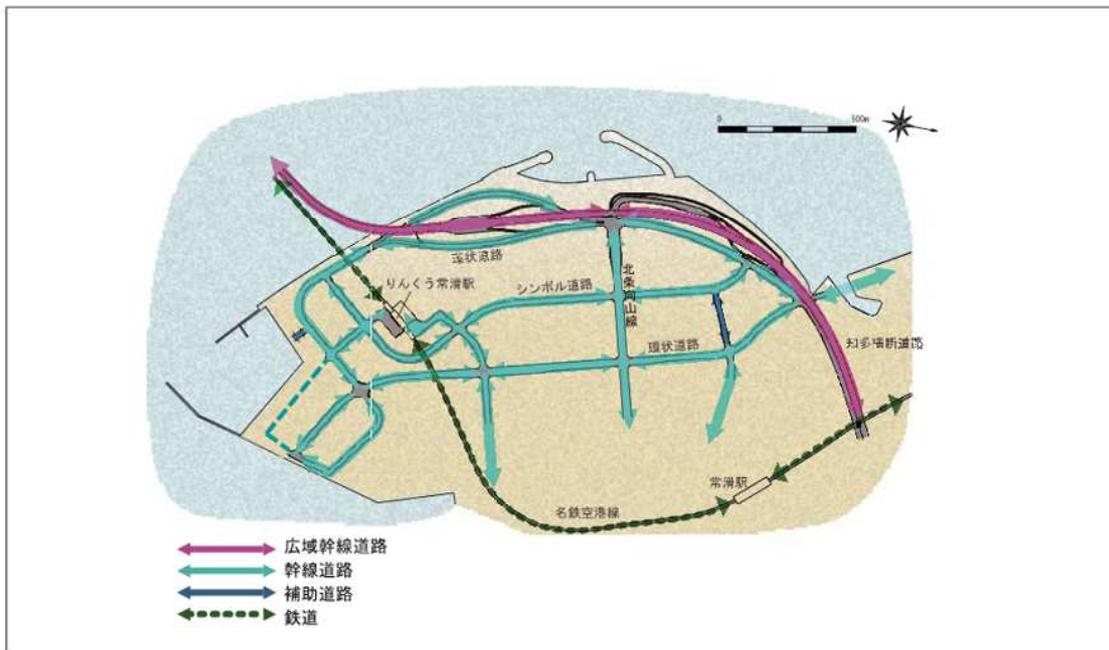
ウ 駅前広場

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こととする。主に、駅の北側は公共交通機関、南側は一般送迎と、機能分担を図る。

図表 2-10 主要交通ネットワーク (空港島)



図表 2-11 主要交通ネットワーク (空港対岸部)



(4) 景観形成

ア 景観要素の活用

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。土地利用及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 2-12 主な景観要素

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 ○人工海浜 ○緑地

図表 2-13 景観イメージ



イ 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、潤いのある快適な街並み景観の形成を図る。

○ 親水空間・緑地

空港島及び空港対岸部に港湾、沿岸エリア、人工海浜、せせらぎ等施設を親水

空間の骨格要素として配置する。

更に、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。

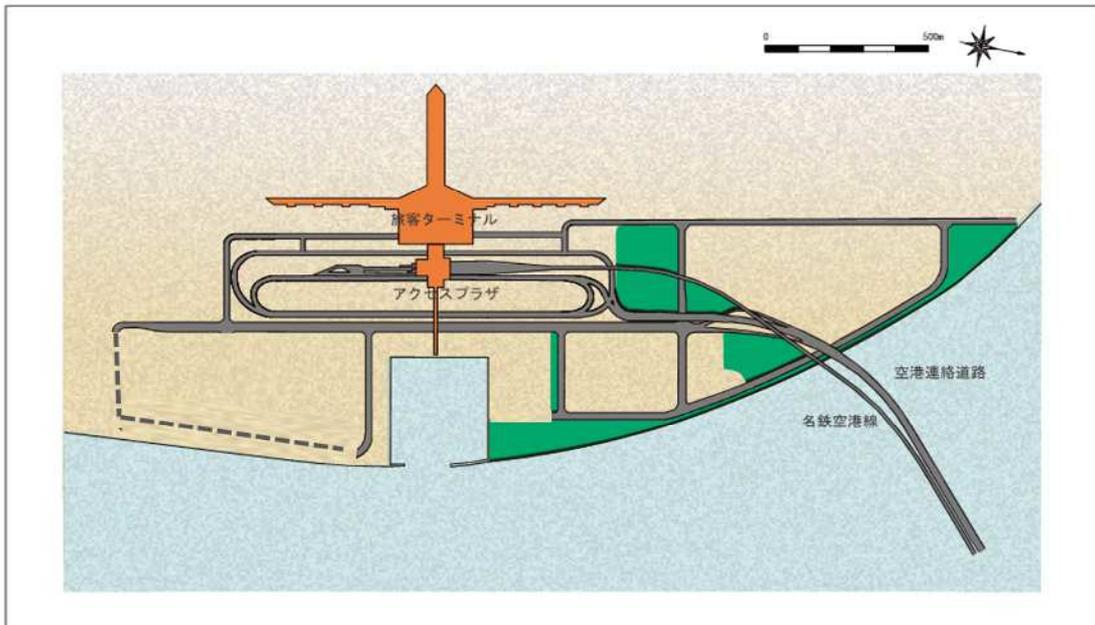
空港対岸部においては、沿岸地区全域に、

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。

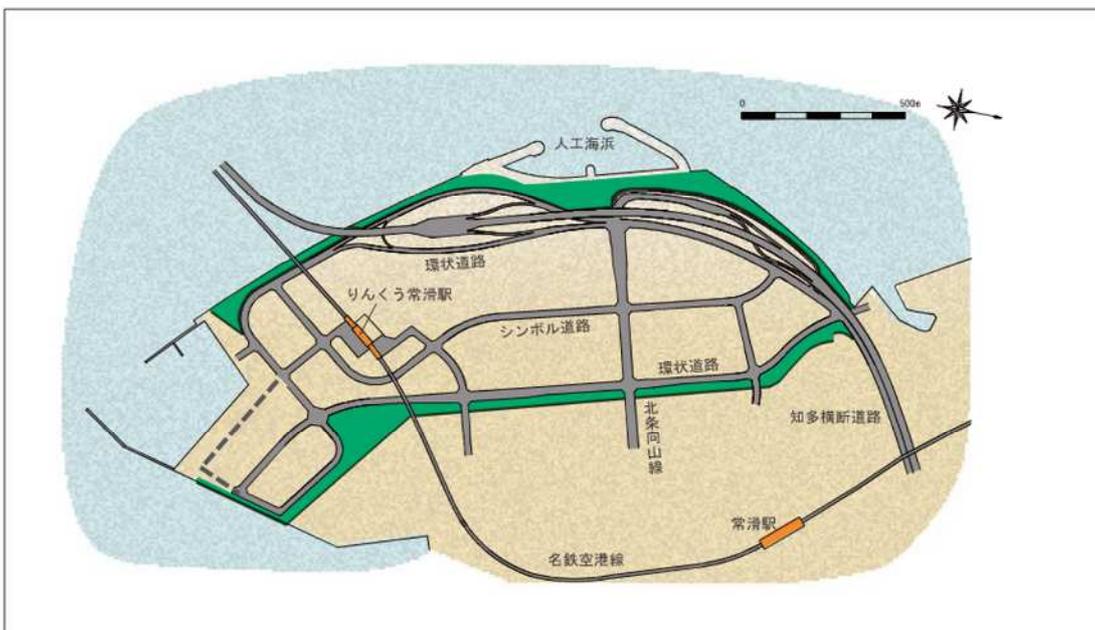
これらによって形成される水と緑のネッ

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、潤いのある歩行者空間や都市環境を形成する。

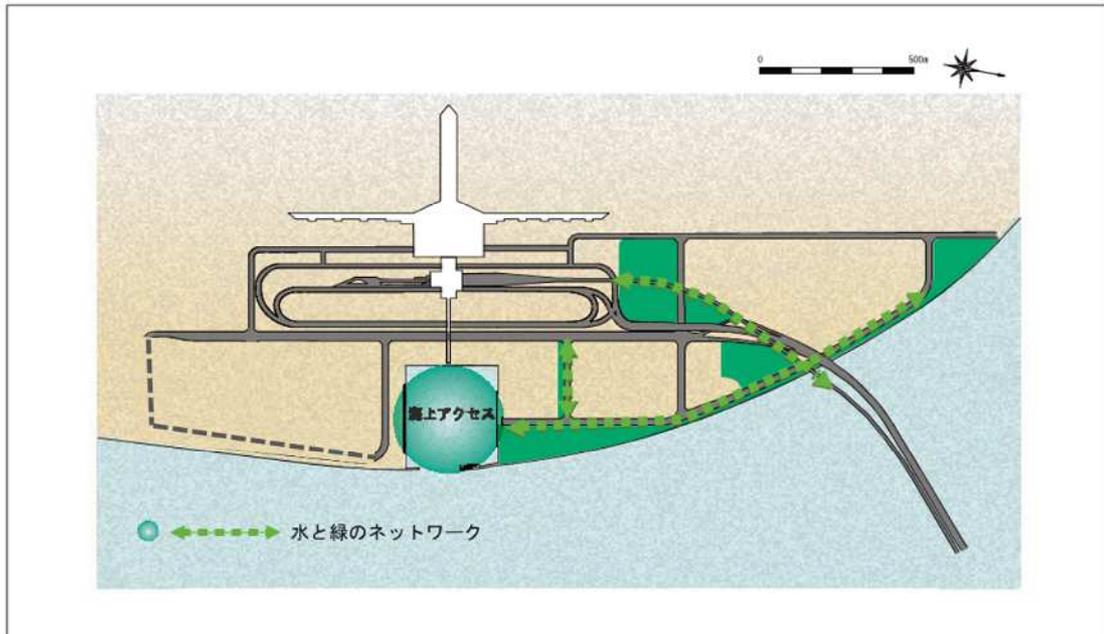
図表 2-14 緑地配置計画（空港島）



図表 2-15 緑地配置計画（空港対岸部）



図表 2-16 水と緑のネットワーク (空港島)



図表 2-17 水と緑のネットワーク (空港対岸部)

