

弥富市 都市計画マスタープラン



2019年3月

目 次

【はじめに】

計画の位置づけ・策定目的	1
計画の対象区域・目標年次	2
計画の構成	2
計画の策定体制	3

【全体構想】

第①章 都市づくりの現況・課題

1-1 都市の現況	5
1-2 都市づくりの主な課題	8

第②章 目指す都市の姿

2-1 都市の将来像	13
2-2 都市づくりの基本目標	15
2-3 将来人口	17
2-4 将来都市構造	18

第③章 土地利用方針

3-1 基本的な考え方	27
3-2 ゾーニングと規制・誘導方針	29

第④章 分野別方針

4-1 道路・交通の方針	34
4-2 公園・河川の方針	41
4-3 景観・自然環境の方針	45
4-4 都市防災の方針	47
4-5 その他の施設等の方針	49

【地域別構想】

第⑤章 地域別構想

5-1	地域区分	51
5-2	北部地域	52
5-3	中部地域	64
5-4	南部地域	75

【実現化方針】

第⑥章 実現化に向けた取り組み

6-1	協働によるまちづくりの推進	87
6-2	各種事業の進捗管理、計画の見直し	89
6-3	具体的な施策	90

【参考資料】

弥富市都市計画マスタープラン策定体制	91
策定委員会等の開催経緯	95
用語の解説	97

弥富市都市計画マスタープラン

はじめに

はじめに

【計画の位置づけ・策定目的】

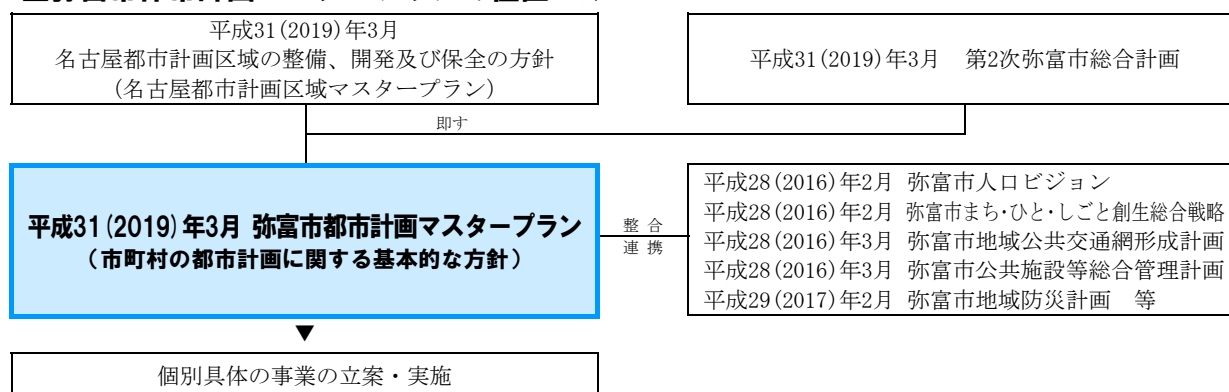
弥富市都市計画マスタープラン（以下、「本計画」という。）は、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として弥富市（以下、「本市」という。）が策定する計画です。

本計画は、「第2次弥富市総合計画」及び「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して、本市の将来像や土地利用の方針を明らかにするとともに、道路や公園、下水道等の都市施設、自然環境や景観といった都市計画・都市づくりに関する様々な分野について、その整備や保全の総合的な指針としての役割を果たします。

本市では、平成18（2006）年4月1日の弥富町及び十四山村の合併後、平成21（2009）年3月に「弥富市都市計画マスタープラン」を策定し、都市計画を進めてきました。平成21（2009）年3月策定時の計画は、平成21（2009）年度から概ね10年間を計画期間としていましたが、南部地域での新たな市街地整備計画が具体化したことなどを受けて、平成29（2017）年9月に一部を改定しています。しかし、今日、社会情勢は大きく変化しており、上位計画である「第2次弥富市総合計画」が新たに策定され、さらに、平成21（2009）年3月策定時の計画も計画期間を迎えたことから、新たな都市計画・都市づくりの方針を明らかにするべく、本計画を策定することとしました。

なお、本計画は、個別の細かな計画や事業の内容そのものを直接決めるものではありませんが、今後、本市の都市計画は本計画に即して定めることとなります。

■弥富市都市計画マスタープランの位置づけ



【計画の対象区域・目標年次】

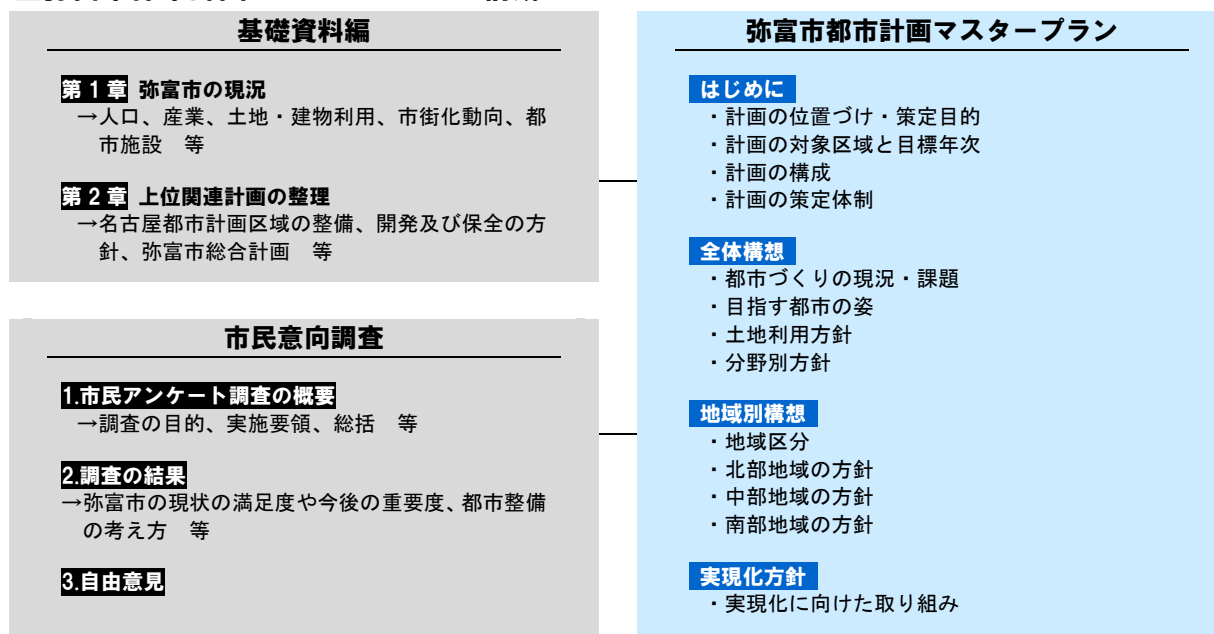
本市は、全域が名古屋都市計画区域として指定されており、総合的に整備、開発及び保全の方針を検討する必要があることから、市全域を本計画の対象とします。

また、本計画は、2019年度から概ね10年後の2028年度を目標年次とします。ただし、土地利用や都市計画に関わる様々な社会情勢の変化、市民の都市づくりに関する意向の変化等を考慮し、必要がある場合には、適時・適切に見直すこととします。

【計画の構成】

本計画は、都市づくりに関する様々な現況を整理する「基礎資料編」と都市づくりに関する満足度や重要度を調査した「市民意向調査報告書」を踏まえて策定します。都市全体の観点から、目指す将来像や土地利用及び都市施設等のあり方を示す「全体構想」と、地域ごとの将来像やまちづくりの方針等を示す「地域別構想」で構成します。

■弥富市都市計画マスタープランの構成



【計画の策定体制】

本計画の策定にあたっては、以下のような体制を組織しました。

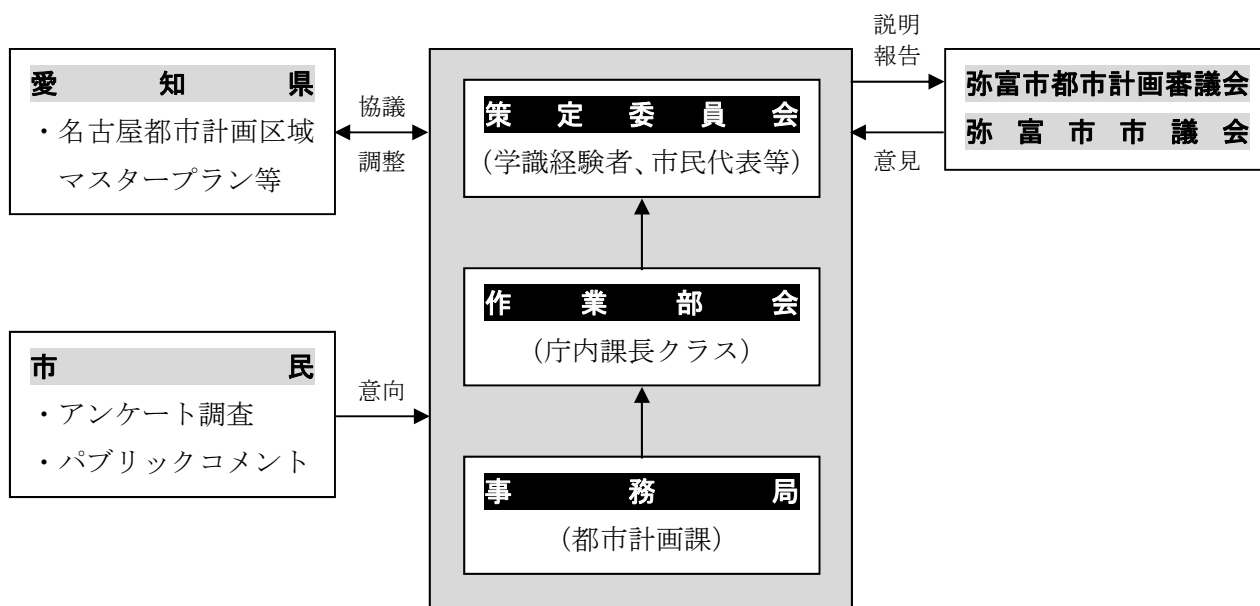
「事務局」は、弥富市都市計画課とし、本計画のたたき台の作成や、庁内関係部署・愛知県との協議・調整、策定委員会及び作業部会の運営を行います。

「作業部会」は、庁内各課の実務担当者（実際には課長級）が参画し、本計画の方針・施策と、各課の事業・施策や将来ビジョンの調整を図り、案のたたき台を取りまとめる会議です。

「策定委員会」は、学識経験者、各種団体の代表、市民代表、愛知県（都市計画課・海部建設事務所）、本市の行政幹部で構成し、作業部会から挙げられた案のたたき台を検討し、作業部会に対し意見・提言を行うとともに、最終的に都市計画審議会に報告する「弥富市都市計画マスタープラン案」を決定・承認する役割を担います。

また、市民の意見を反映させるため、市民アンケート調査やパブリックコメントを実施します。

■弥富市都市計画マスタープランの策定体制



弥富市都市計画マスタープラン

全体構想

第①章 都市づくりの現況・課題

①-1 都市の現況

本市の都市づくりに関する様々な現況について整理します。

■都市の現況（1/3）

項 目	現 況
A 広域的位置づけ	●東名阪自動車道・伊勢湾岸自動車道・国道1号・国道23号等の広域的な幹線道路が東西方向に横断しており、名古屋市まで20～30分の距離に位置しています。 ●昭和40(1965)年代以降、名古屋市のベッドタウンとして住宅開発が進行してきました。また、臨海部では、埋立が進み名古屋港西部臨海工業地帯や国際貨物を扱うコンテナターミナル等が形成されています。
B 地 勢	●市域のほとんどが海拔ゼロメートル地帯で、木曽川をはじめとする数多くの河川が流れています。 ●南部地域は伊勢湾を干拓して開発された地域であり、古くからの水郷地帯として歴史的な施設も残ります。また、日本有数の渡り鳥の中継地・飛来地としても知られています。
C 人 世 口 帯	●平成27(2015)年の人口は43,269人（国勢調査）であり、平成22(2010)年までの増加傾向から減少傾向に転じることが見込まれます。周辺市町村に比べると、本市の人口減少は緩やかな見込みです。 ●市街化区域の人口が、市街化調整区域よりやや多い状況です。 ●年少人口・生産年齢人口の減少、老年人口の増加がみられ、少子高齢化が進行しています。 ●平成26(2014)年以降は自然減・社会減となっています。 ●世帯数は周辺市町村のなかでもやや高い伸び率で推移しており、世帯人員は減少傾向となっています。 ●人口集中地区は、平成12(2000)年以降は大きな変化がありませんが、人口と人口密度は増加しています。

■都市の現況 (2/3)

項 目	現 況
D 産 業	●自市内就業率39%、昼夜間人口比率0.97で、周辺市町村のなかでは昼夜間人口比率は比較的高いものの、自市内就業率は低くなっています。 ●第一次産業は事業所数、従業者数ともに減少傾向となっています。第二次・第三次産業は事業所数が減少傾向ですが、従業者数は増加傾向となっています。 ●製造業、卸売業・小売業が基幹産業となっています。 ●農業は稲作が中心ですが、農家数・経営耕地面積ともに減少傾向となっています。 ●地場産業である金魚の養殖は、経営体数・養殖面積ともに減少傾向となっています。
E 土地・建物利用 市街化動向	●弥富駅周辺や佐古木駅周辺に住宅地が広がり、小規模な空き地も分布しています。弥富駅西側には大規模な商業施設・物流施設が集積しています。 ●臨海部はほとんどが工業用地となっており、名古屋港港湾計画により、土地利用が計画されています。 ●建物棟数は戸建て住宅が約7割を占めています。 ●開発許可は緩やかな減少傾向となっていますが、市街化調整区域での開発がやや多くなっています。住宅以外の実業許可はほとんどが市街化調整区域となっています。 ●新築建物の件数は、いずれの用途も市街化区域が約6割を占めています。 ●開発許可・新築ともに、住宅用途は北中部に点在しており、土地区画整理事業の周辺が特に多くなっています。商業用途は北中部の国道沿道や(都)西尾張中央道沿道で多くなっています。工業用途(物流を含む)は伊勢湾岸自動車道や臨海部の工業地帯で多くなっています。 ●平成28(2016)年の空家等は315戸であり、そのうち危険等と判断され特定空家等と思われる空家等は12戸となっています。

■都市の現況 (3/3)

項 目	現 況
F 都 市 施 設 公 共 施 設 生活サービス施設	●都市計画道路は20路線が計画されていますが、市街化調整区域の路線を中心に一部整備済み・未着手が多くなっています。 ●都市計画公園・緑地は19箇所が計画されており、1箇所の緑地が未整備となっています。 ●汚水は公共下水道・農業集落排水事業・合併処理浄化槽・コミュニティプラント等により処理しており、平成29(2017)年度末の人口普及率は68.7%となっています。 ●公共施設は市内各地に立地していますが、福祉施設や医療施設等の民間施設は北部地域に集中し、南部地域では少なくなっています。
G 公 共 交 通	●JR関西本線・近鉄名古屋線・名鉄尾西線が通っています。近鉄（弥富駅・佐古木駅）の利用者数は緩やかな減少傾向となっています。一方、JR・名鉄（弥富駅）の利用者数は増加傾向となっています。 ●弥富市コミュニティバス（きんちゃんバス）が運行されており、概ね全域をカバーしています。また、効率的な運行改善により、平均乗車人員は増加傾向にあります。 ●その他、三重交通や木曽岬町自主運行バス・飛島公共交通バス・愛西市巡回バスが運行しています。
H 災 害	●過去に台風や大雨による被害が発生しており、北部地域（筏川より北側）は木曽川や日光川の浸水想定区域となっています。 ●南海トラフ地震等による地震動・津波・液状化等による甚大な被害が想定されます。
I 財 政	●歳入は、自主財源が約6割、依存財源が約4割で、ともに増加傾向となっています。 ●歳出は、人件費や扶助費等で構成される義務的経費が増加傾向にある一方、都市基盤の整備・維持等に使用される投資的経費は減少傾向となっています。

1-2 都市づくりの主な課題

「①-1 都市の現況」から、本市の都市づくりを検討する上で課題となる主要事項を以下に整理します。

I 暮らしを支える生活圏の形成が求められています。

関連する 都市の現況	[A 広域的な位置づけ]、[C 人口 世帯]、[E 土地・建物利用 市街化動向]、 [F 都市施設 公共施設 生活サービス施設]、[G 公共交通]、[I 財政]
---------------	---

本格的な人口減少時代が到来し、更なる少子高齢化が見込まれるなか、国や愛知県では集約型都市構造を構築するための取り組みが進められています。本市では、弥富駅及び佐古木駅を中心として住宅や生活サービス施設が立地し、人口集中地区の人口・人口密度は増加傾向にある等、市街地はコンパクトにまとまっています。

更なる人口減少や厳しい財政見通しのなか、引き続きコンパクトな市街地を維持することで、近年顕在化してきた空き家などの既存ストックの活用や、日常生活に必要な商業・医療・福祉・行政サービス等の都市機能の維持・誘導を図り、利便性の高い暮らしを支える生活圏を形成する必要があります。

本市では、市街化調整区域が市域の約8割を占めており、都市構造としては、東西方向に鉄道や広域的な幹線道路が整備されていますが、相対的に南北方向の連携が弱くなっています。

そのため、市街化調整区域では、無秩序な開発の抑制を基本としつつ、幹線道路の沿道等において日常生活に必要な都市機能の誘導や集落と市街地を連携するコミュニティバス（きんちゃんバス）の利便性を向上させる必要があります。

《市民の意見（市民アンケート調査（平成29(2017)年8月実施）結果から）》

- ◆本市の住環境のうち、「コミュニティバスのルート・本数」の満足度が低く、コミュニティバスに対する利便性の向上が求められています。
- ◆今後の住環境としては、満足度の高かった「病院・診療所の充実度」や「日常の買い物の利便性」についても、更なる充実が求められています。
- ◆土地・建物の現状については、「商店などの空き家が目立ってきた」「市街地、集落周辺の農地が広がる地域で、住宅がぽつぽつと建つようになってきた」という回答が多くなっています。
- ◆市街地内の土地利用について、「住環境にゆとりをもたらず農地や地域の個性である金魚の養殖場などの保全の観点から、市街地内であってもいたずらな開発は抑制する。」という考えに近い市民が多くなっています。

Ⅱ 産業の振興・地域経済の活性化が求められています。

関連する 都市の現況	[A 広域的な位置づけ]、[D 産業]、[E 土地・建物利用 市街化動向]、 [F 都市施設 公共施設 生活サービス施設]、[I 財政]
---------------	---

本市を含む4市1村にわたる名古屋港は、中部圏のものづくり産業を物流面で支える、日本有数の国際拠点港湾となっています。本市においては、弥富ふ頭及び鍋田ふ頭が整備されており、名古屋港の物流や航空宇宙産業をはじめとする産業拠点の一翼を担っています。

今後とも関係機関と連携しつつ、物流・産業・交流・環境・安全の機能を備えた中部圏のものづくり産業を牽引する重要な港湾として整備を進める必要があります。

中部圏においては、リニア中央新幹線の開業や東海環状自動車道（西回り）、新名神高速道路といった新たな高速交通体系の整備に伴い、その利便性を活かした企業誘致や新産業の育成支援等の取り組みが加速しています。

こうしたなか、本市においても、「弥富市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づく、多様な就業機会の確保による移住・定住の促進、地域経済の活性化に向けた取り組みを進める必要があります。また、水郷地帯の特性を活かした農業・内水面養殖漁業、日常生活を支える商業等の既存産業についても、周辺の住環境と調和した事業環境の維持・整備を図る必要があります。湾岸弥富IC周辺では、名古屋競馬場の移転を好機と捉え、南部地域の活性化に向けた取り組みを検討する必要があります。

＜市民の意見（市民アンケート調査（平成29（2017）年8月実施）結果から）＞

- ◆本市の住環境について、「就業の場、就業機会の充実度」の満足度が低くなっています。
- ◆土地・建物の現状について、「商店などの空き家が目立ってきた」という意見が多くなっています。
- ◆産業振興について、「雇用の創出、移住・定住者の確保などの観点から、新たな産業の誘致に向けた取り組みを進める。」という考えに近い市民が多くなっています。
- ◆市街地内の土地利用について、「住環境にゆとりをもたらす農地や地域の個性である金魚の養殖場などの保全の観点から、市街地内であってもいたずらな開発は抑制する。」という考えに近い市民が多くなっています。

Ⅲ 環境負荷の低減・緑豊かな環境の創出が求められています。

関連する 都市の現況	[B 地勢]、[E 土地・建物利用 市街化動向]、 [F 都市施設 公共施設 生活サービス施設]、[G 公共交通]
---------------	--

温室効果ガスの排出増加等を背景として、地球温暖化が一層深刻化しつつあり、これに伴う異常気象の発生や生態系の崩壊等が危惧されています。また、東日本大震災に伴う原子力事故の発生を契機として、エネルギー政策についても関心が高まりつつあります。

木曽川や鍋田川をはじめとした多くの河川が流れる本市では、衛生的な生活環境の形成を図るため、生活排水対策を促進するとともに、浸水被害を防止する遊水機能を備える緑豊かな田園環境や河川環境等の自然環境を保全します。また、エネルギー利用の効率化、低炭素化の観点からコンパクトな市街地を維持する必要があります。

従来、市街地に残る農地は「宅地化すべきもの」として位置づけられてきましたが、人口減少に伴う宅地需要の沈静化、都市環境の改善や緑のやすらぎへの期待等を背景にその認識が改められています。また、公園・緑地、広場、農地等のオープンスペースは、景観、環境（雨水貯留、生物多様性）、防災、体験・学習等の多面的な機能を発揮するような整備・更新が求められています。

本市においても、既存の公園・緑地や市街地内の農地を貴重な資源ととらえ、宅地化の需要やオープンスペースの必要性を勘案して適切に利活用することや、環境負荷の小さい新エネルギーを活用することにより、緑豊かな都市環境を創出する必要があります。

＜市民の意見（市民アンケート調査（平成29（2017）年8月実施）結果から）＞

- ◆土地・建物の現状については、「農地や植物群落など、身近な緑が減ってきた」「市街地、集落周辺の農地が広がる地域で住宅がぽつぽつと建つようになってきた」「管理されていない農地や空き地が増えてきた」という回答が多くなっています。
- ◆公園・緑地の整備について、「市内には公園・緑地が不足しており、地域住民が気軽に利用できる公園・緑地を確保する観点から、新たな整備を中心に行う。」という考えに近い市民が多くなっています。

Ⅳ 安全・安心の確保が求められています。

関連する
都市の現況

[B 地勢]、[E 土地・建物利用 市街化動向]、
[F 都市施設 公共施設 生活サービス施設]、[H 災害]

近年、全国的に風水害が頻発しており、各地で「数十年に一度の大雨」「最大級の警戒が必要」といった台風・集中豪雨等がみられます。

本市は、木曽川下流に位置し、市内には鍋田川・筏川といった複数の河川が流れているほか、市域のほとんどが海拔ゼロメートル地帯の平坦地であり、河川氾濫による被害を受けやすい地勢であるため、これまで以上に風水害対策を充実させる必要があります。

東日本大震災や熊本地震等を契機として地震・津波災害対策の重要性が再認識されており、国や愛知県等においては南海トラフ地震等への備えが急がれています。本市では、最大で震度7が想定されており、地形的特性上、揺れによる被害のほかに液状化や津波浸水による被害も大きくなることが危惧されます。

大規模自然災害に対しては、防災活動拠点や緊急輸送道路・避難場所の整備・確保に加え、正確な避難経路や避難場所を市民に認識してもらうことが重要です。加えて、更なる高齢社会を迎える本市では、市民一人ひとりや地域の自助・共助の取り組みを促進するとともに、他地域からの支援を円滑に受け入れる受援の体制を確保する必要があります。

＜市民の意見（市民アンケート調査（平成29（2017）年8月実施）結果から）＞

- ◆本市の住環境のうち、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」の満足度が低くなっています。また、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「河川改修や公共施設の耐震化」、「街路灯の数、夜道の安全性」といった安全性の確保が重要であるとする市民が多くなっています。
- ◆土地・建物の現状について、「市街地、集落内で建物の老朽化や密集化が進んでおり、倒壊、延焼拡大など、災害発生時の影響が懸念される」という意見が多くなっています。
- ◆災害に対する安全・安心の確保については、「市民の命や財産を守る観点から、避難所・避難路や堤防の整備など、市が県や国と連携しながらハード対策を中心に進める。」という考えに近い市民が多くなっています。

第②章 目指す都市の姿

②-1 都市の将来像

▶第2次弥富市総合計画

本計画は、「第2次弥富市総合計画」を上位計画として策定するものであり、「第2次弥富市総合計画」において掲げる「市の将来像」を踏まえて都市計画の方向性を明らかにするものです。

そのため、将来像は、「第2次弥富市総合計画」より、以下のように設定します。



▶名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

本計画は、「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即して策定するものであり、「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において掲げる「基本理念」や「目指す都市の姿（将来都市像）」を踏まえ、本市における都市づくりの基本目標を設定します。

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**

「元気」

：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を進めます。

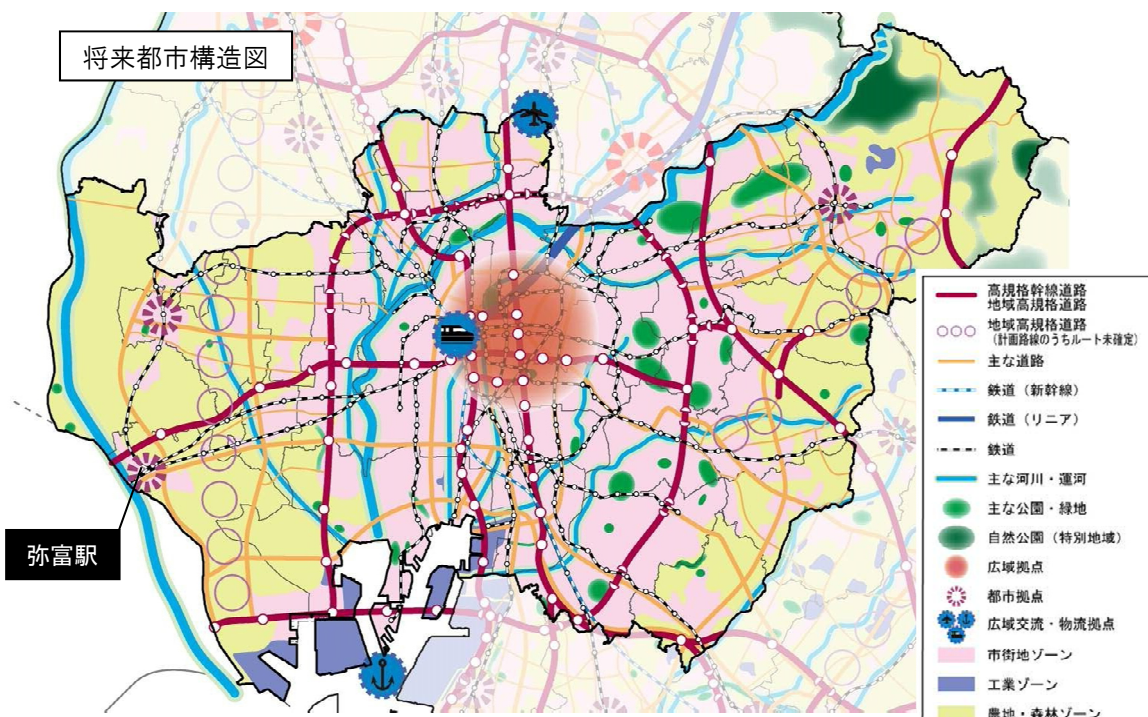
「暮らしやすさ」

：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楽しむことができる便利で豊かな都市づくりを進めます。

目指す都市の姿（将来都市像）

- ① 暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に係る将来都市像
- 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に係る将来都市像
- ③ 力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に係る将来都市像
- ④ 大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に係る将来都市像
- 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に係る将来都市像

将来都市構造図



②-2 都市づくりの基本目標

都市づくりの主な課題を克服し、将来像を実現するための都市づくりの基本目標を以下のように設定します。

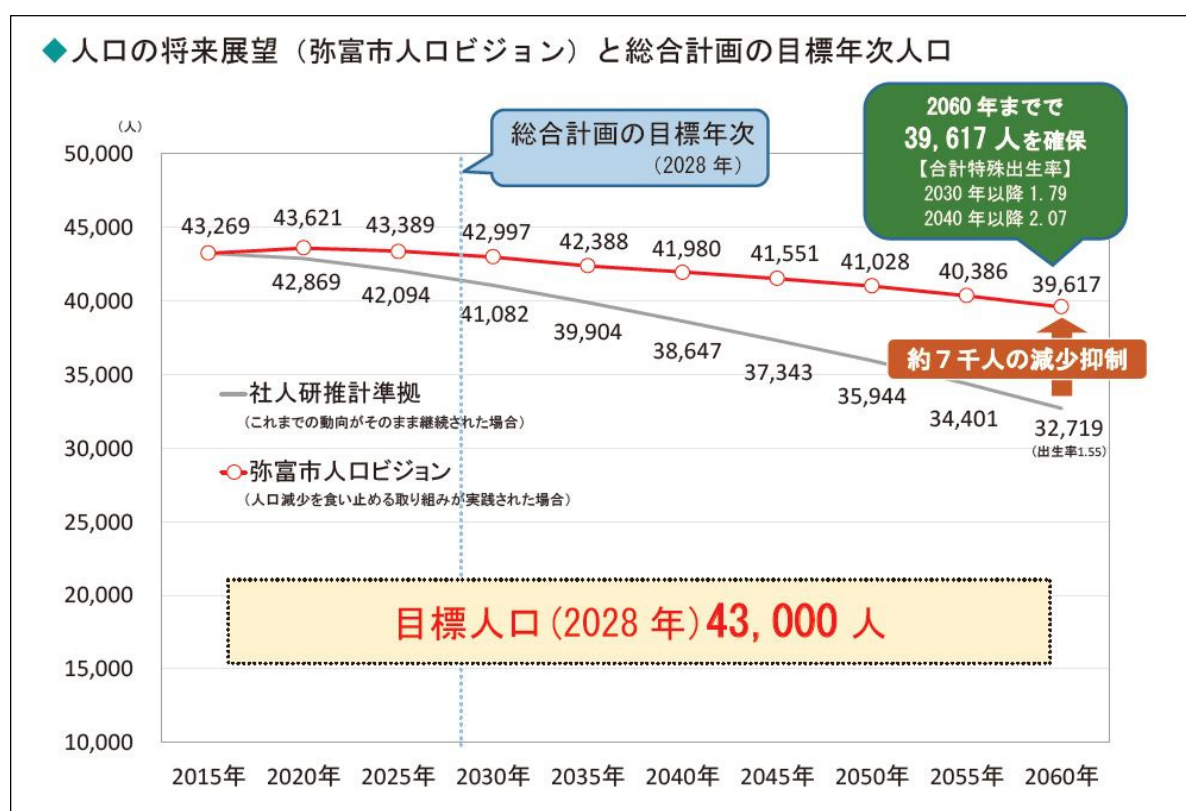
【社会情勢・現況】	【都市づくりの主な課題と対応】	【都市づくりの基本目標】
・国や愛知県では集約型都市構造への取り組みを推進 ・名古屋市のベッドタウンとして発展（鉄道で約20分、車で約30分） ・平成27(2015)年から人口減少に転じることが見込まれる（平成27(2015)年:43,269人） ・高齢化率は、平成2(1990)年から平成27(2015)年にかけて約2.5倍(25.0%) ・平成27(2015)年時点では市街化区域の大部分が人口集中地区 ・市街化調整区域が市域の約8割を占め、市民の半数近くが在住 ・コミュニティバスが市内全域をカバーし、乗車人員も増加傾向	I 暮らしを支える生活圏の形成が求められています。 ●引き続きコンパクトな市街地を維持する必要がある。 →空き家などの既存ストックの活用 →商業・医療・福祉・行政サービス等の日常生活に必要な都市機能の維持・誘導 ●相対的に南北方向の連携が弱くなっている。 →幹線道路の沿道等における日常生活に必要な商業等の都市機能の誘導 →コミュニティバスの利便性向上	便利・快適に暮らせる コンパクトな都市づくり ➡生活圏内に生活サービス施設が集積した、利便性の高い市街地の形成を図ります。 ➡都市施設等の計画的な整備・維持管理により、快適な住環境の形成を図ります。
・名古屋港は日本有数の国際拠点港湾 ・弥富ふ頭及び鍋田ふ頭は名古屋港の物流や航空宇宙産業をはじめとする産業拠点の一翼 ・リニア中央新幹線、東海環状自動車道、新名神高速道路の整備 ・東西方向には鉄道や広域的な幹線道路が整備済 ・「弥富まち・ひと・しごと創生総合戦略」に基づく取り組み ・平成16(2004)年から平成26(2014)年にかけて事業所数は減少傾向、従業員数は増加傾向 ・農家数・養殖面積は減少、商品販売額・製造品出荷額等は増加	II 産業の振興・地域経済の活性化が求められています。 ●産業振興の重要な港湾として整備を進める必要がある。 →物流、産業、交流、環境、安全の機能を備えた港湾としての整備 ●地域経済の活性化に向けた取り組みを進める必要がある。 →リニア開業に伴う広域的な集客ポテンシャルを最大限に発揮 →高速交通体系を活かした企業誘致、地場産業を活かした産業振興 →名古屋競馬場の移転を好機と捉え、活性化に向けた取り組みを検討 →住環境と調和した既存産業の事業環境の維持・整備	ヒト・モノが行き交いにぎわう 魅力的な都市づくり ➡広域幹線道路や名古屋港を活かし、ヒト・モノが行き交い、にぎわいを生み出す産業環境の形成を図ります。 ➡本市特有の農業や金魚の養殖等の地場産業を活かした、魅力的な地域産業の形成を図ります。
・地球環境問題が深刻化 ・異常気象の発生や生態系の崩壊等が危惧されている ・渡り鳥の日本有数の中継地・渡来地 ・エネルギー政策についての関心の高まり ・市街地に残る農地に対する認識の変化 ・19箇所の都市計画公園のうち、緑地の未整備が1箇所のみ ・農家数は平成12(2000)年から平成27(2015)年にかけて396戸(23.1%)減少 ・経営耕地面積は平成12(2000)年から平成27(2015)年にかけて506ha(27.6%)減少	III 環境負荷の低減・緑豊かな環境の創出が求められています。 ●衛生的な生活環境の形成を図る必要がある。 →生活排水対策の促進、田園環境や河川環境等の自然環境保全 ●エネルギー利用の効率化、低炭素化を図る必要がある。 →コンパクトな市街地を維持、環境負荷の小さい新エネルギーの活用 ●緑豊かな都市環境を創出する必要がある。 →既存の公園・緑地や市街地内の農地を利活用 →農地の多面的な機能を発揮するような維持管理・更新	水・緑と調和する 自然豊かな都市づくり ➡適正な土地利用の規制・誘導により、水郷地帯としての豊かな自然環境の保全を図ります。 ➡公園・緑地や農地、河川を活かし、自然環境と都市環境が調和した空間の形成を図ります。
・全国的に台風・集中豪雨等の風水害が頻発 ・市域の多くが海拔ゼロメートル地帯 ・木曽川氾濫時には、市全域で0.5～5.0mの浸水を想定 ・南海トラフ地震に対して、本市では最大で震度7を想定 ・最大で建物被害約7,900棟、死者約1,200名の被害 ・液状化や津波浸水による被害も危惧される ・住環境に対し、安全性の確保を重視する市民意見が最も多い	IV 安全・安心の確保が求められています。 ●風水害対策・地震・津波対策を充実させる必要がある。 →防災活動拠点や緊急輸送道路・避難場所の整備・確保及び市民への周知 ●市民参画によって安全・安心を確保する必要がある。 →市民一人ひとりと地域の自助・共助の取り組みを促進 →他地域からの支援を円滑に受け入れる受援の体制を確保	安全・安心な生活を守る 強くしなやかな都市づくり ➡大規模災害による被害を最小限にとどめるための、強くしなやかな都市環境の形成を図ります。 ➡自ら安全・安心を守るための、市民協働による防災・減災の取り組みを促進する環境の形成を図ります。

②-3 将来人口

本計画では、「第2次弥富市総合計画」との整合を図り、将来人口を以下のように設定します。

2028年の将来人口 **約43,000人**

「第2次弥富市総合計画」で前提としている「弥富市人口ビジョン」では、政策的に各取り組みの底上げを図る前提で、2060年までに約7,000人の減少抑制を見込んでいます。



資料：第2次弥富市総合計画

○ 自然増減に関する仮定

国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」を勘案し、国が示す「希望出生率」（日本創成会議に準拠）の計算式を引用して、「合計特殊出生率が平成 42（2030）年に弥富市民の希望出生率 1.79⁵⁾、平成 52（2040）年に人口置換水準の 2.07 まで上昇する」と仮定します。

○ 社会増減に関する仮定

現在までの移動の状況を維持し続けるとの想定から、「純移動率が、本市における 1990 年から 2010 年までの 20 年間の移動率の平均で推移する」と仮定します。

このように自然動態を改善させ、これまでの社会動態を維持し続けることにより、平成 72（2060）年の人口 39,000 人を確保します。これは、社人研推計準拠のパターン 1 に比べて、約 7,000 人増の効果が見込まれるということです。

資料：弥富市人口ビジョン

2-4 将来都市構造

▶基本的な考え方

本市の都市構造は、北部地域から南部地域にかけて、駅を中心として住宅市街地を形成する「住」の空間、名古屋港を中心とした物流・生産を支える「産」の空間、農地が広がり集落が点在する「農」の空間と、3つの空間から構成されています。また、東西方向の道路・交通は、北部地域から南部地域にかけて、東名阪自動車道、JR関西本線・近鉄名古屋線・名鉄尾西線、国道1号、国道23号、伊勢湾岸自動車道がそれぞれ都市間の「交通軸」を形成しています。

●「住」の空間

我が国では、人口減少や高齢化が進行するなかで「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づく駅周辺等への都市機能の集積や公共交通ネットワークの形成によるコンパクトな都市づくりが求められています。本市においては、北部地域の「住」の空間で、弥富駅や佐古木駅を中心としてコンパクトな市街地が形成されていますが、誰もが便利で快適に暮らせる都市の実現に向け、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせるよう、生活圏内に生活サービス施設が集積する「都市拠点」の形成を目指します。また、公共交通により生活サービス施設にアクセスできるよう、都市拠点につながる公共交通の充実を目指します。

●「産」の空間

2027年にはリニア中央新幹線の東京-名古屋間が開業し、ヒトやモノの動きがさらに広域化するなかで、地域特有の産業や歴史・文化を活かした地域づくりが求められています。南部地域では、国際海上輸送網の拠点を担う名古屋港や湾岸弥富IC等の高速道路のICが「物流・交通拠点」を形成しています。その周辺では、物流や生産、交流等の機能を集積させることで、本市の地域経済を牽引する魅力的な「産」の空間の形成を目指します。

●「農」の空間

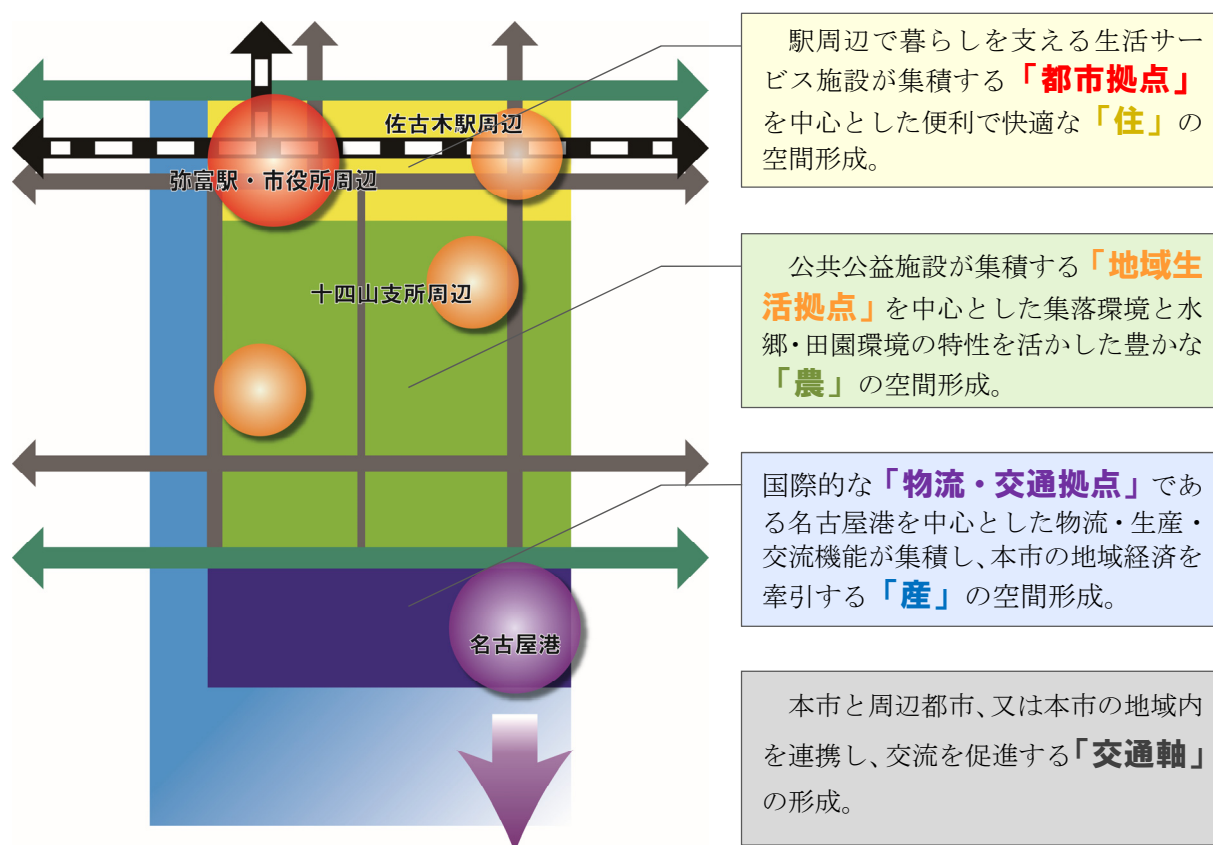
近年、地球環境問題の深刻化が懸念され、エネルギー政策への関心が高まるなか、環境負荷の小さい都市づくりが求められています。中南部の地域では、木曽川や筏川といった河川、稲作や野菜中心とした農地、日本で知られる金魚の養殖池など本市特有の水・緑の環境を有しています。こうした自然環境を保全し無秩序な開発を防ぐことで環境にやさしい「農」の空間の形成を目指します。一方で、「農」の空間では集落環境が形成されていることから、自然環境との調和を図りつつ、十四山支所等の周辺で「地域生活拠点」を形成し、市民が暮らしやすい生活環境を確保します。



こうして「住」「産」「農」の3つの空間において、それぞれの地域特性に応じた「都市拠点」「地域生活拠点」「物流・交通拠点」の機能を十分に発揮することができる都市づくりを進めます。

また、南北に長い市域をもつ本市にとって3つの空間を連携させ、それぞれの拠点間のネットワークを形成するためには、(都)名古屋第3環状線、(都)西尾張中央道といった南北方向の「交通軸」の形成が必要不可欠です。都市間のネットワークを担う東西方向の「交通軸」を維持するとともに、「都市拠点」を核として、本市の地域内の連携を強化する南北方向の「交通軸」の形成することで、本市全域がネットワークした利便性の高い都市づくりを目指します。

■将来都市構造のイメージ図



▶都市構造の構成

拠点

日常生活や都市活動の中心となる施設、場所、又はその周辺等の点的な要素

都市拠点

- 弥富駅・弥富市役所周辺

- ➡ 交通結節機能を有する駅を中心に、商業・医療・福祉等の身近な生活サービス施設により市民生活を支える拠点として位置づけます。

地域生活拠点

- 佐古木駅周辺、十四山支所等を中心とした区域

- ➡ 公共公益施設が集積し、生活サービス等により市民生活を支える拠点として位置づけます。

物流・交通拠点

- 東名阪自動車道弥富IC、伊勢湾岸自動車道湾岸弥富IC及び弥富木曽岬IC、名古屋港（弥富ふ頭及び鍋田ふ頭）

- ➡ 多くのヒトやモノの交流・流通を支える広域ネットワークの結節点として位置づけます。

緑の交流拠点

- 木曽川海部緑地、尾張大橋緑地、三ツ又池公園、海南こどもの国、弥富野鳥園周辺、富浜緑地

- ➡ 市民や来訪者が、弥富らしい“水と緑”を体感できる憩い・ふれあい・交流の拠点として位置づけます。

にぎわい交流拠点

- 名古屋競馬場移転地（現弥富トレーニングセンター）、市街化区域内の大規模商業施設

- ➡ 市内外から広く来訪者を呼び込み、ふれあい・交流によるにぎわいを生む拠点として位置づけます。

軸

都市の骨格をなす道路や鉄道、河川等の交流やネットワークを担う線的な要素

高速幹線軸

- 東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、一宮西港道路（ルート未確定）
- ➡本市と中部地方の主要都市を結び、広域的なヒトやモノの交流・流通の主軸となる動線として位置づけます。

広域幹線軸

- 【鉄 道 軸】JR関西本線、近鉄名古屋線、名鉄尾西線
- 【東西道路軸】（都）鍋田木場線、国道1号、国道23号
- 【南北道路軸】（都）名古屋第3環状線、（都）西尾張中央道、鍋田ふ頭進入道路
- ➡本市と周辺都市を結び、ヒトやモノの交流・流通の主軸となる動線として位置づけます。

地域幹線軸

- （都）弥富蟹江名古屋線、（一）子宝愛西線、（一）一宮弥富線、（一）鳥ヶ地名古屋線、（都）日光大橋西線、（主）名古屋十四山線、（都）穂波通線、中央幹線道路、主要な市道
- ➡市内の各地域を結び、市民の円滑な移動や交流を支える動線として位置づけます。

水と緑の軸

- 一級河川木曽川、一級河川鍋田川、二級河川日光川、二級河川筏川（一部普通河川）、二級河川善太川、普通河川宝川、海岸堤
- ➡河川を活用した親水空間や緑道による、連続した憩い・ふれあい・交流の空間を形成する動線として位置づけます。

※（都）：都市計画道路 （主）：主要地方道 （一）：一般県道

ゾーン

概ねの機能ごとに区分した土地のまとまりによる面的な要素

都市機能集積ゾーン

● 弥富駅から市役所周辺等の一帯のゾーン

➡ 市民生活に必要な多様な機能が集積し、利便性が高く、本市の顔となるゾーンとして位置づけます。

居住市街地ゾーン

● 弥富駅及び佐古木駅周辺に広がる住居系市街地のゾーン

➡ ゆとりと利便性を備えた住宅市街地を維持・形成し、移住・定住を図るゾーンとして位置づけます。

臨港産業ゾーン

● 名古屋港を中心とした港湾ゾーン、既存の工業集積ゾーン

➡ 物流・工業等の産業基盤の整備や企業誘致を進め、本市の産業活動の中核を担うゾーンとして位置づけます。

沿道利用調整ゾーン

● 国道1号・国道23号・(都)西尾張中央道・(都)鍋田木場線の沿道ゾーン

➡ 道路の機能や性格を踏まえつつ、必要に応じて生活サービス施設や物流等の土地利用を許容するゾーンとして位置づけます。

田園ゾーン

● 市街地や広域幹線道路沿道を除く農地・集落が広がるゾーン

➡ 食料の生産基盤であり、また、市民生活にうるおいをもたらす田園景観を構成するゾーンとして位置づけます。

〈拠点〉

- 都市拠点
- 地域生活拠点
- 緑の交流拠点
- にぎわい交流拠点
- 物流・交通拠点

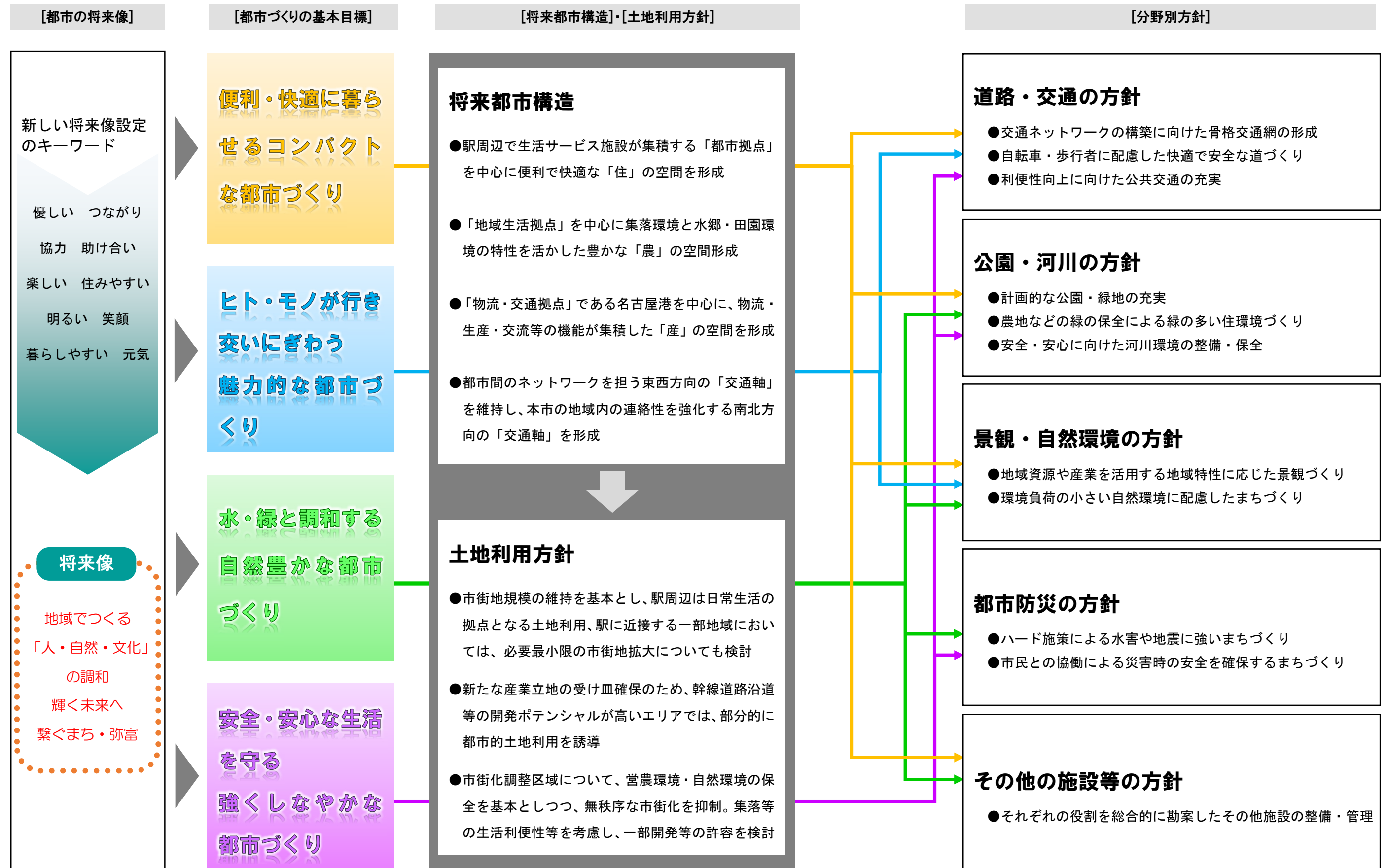
〈軸〉

- 高速幹線軸
- 高速幹線軸（ルート未確定）
- 広域幹線軸
- 地域幹線軸
- 水と緑の軸

〈ゾーン〉

- 都市機能集積ゾーン
- 居住市街地ゾーン
- 臨港産業ゾーン
- 沿道利用調整ゾーン
- 田園ゾーン

▶都市づくりの基本目標から分野別方針までの整理



第③章 土地利用方針

③-1 基本的な考え方

土地利用の現状

本市は、名古屋都市計画区域を構成する都市であり、全域が区域区分を定める都市計画区域（線引き都市計画区域）に指定されているため、無秩序な市街化の防止と計画的な市街地の形成が義務づけられています。

区域区分の主旨に基づき、本市では鉄道や広域幹線道路、名古屋港等の都市施設を活かし、北部地域の駅周辺や南部地域の臨海部を市街化区域に定めることで計画的な市街地形成を図っています。また、市街化調整区域においては、営農環境や集落の生活環境の保全を図っています。こうした取り組みの結果、本市では「住」「産」「農」の3つの空間が形成され、広域的な交通利便性が高い都市として発展してきました。しかし、市街化調整区域では、北部を中心に小規模な住宅の開発地が点在しており、伊勢湾岸自動車道や(都)西尾張中央道の沿道で工業用途の開発が集中するなど、都市基盤の整備が不十分なまま、市街地が拡大していくことも懸念されています。

土地利用の課題

人口減少や高齢化、地球環境問題の深刻化や持続可能な行政経営等の観点から、引き続きコンパクトな市街地の維持・形成が求められます。一方で、リニア中央新幹線の開業に伴いヒト・モノの動きが広域化するなかで、名古屋市へのアクセス利便性の高さや、物流・生産の拠点となる名古屋港、稲作や金魚の養殖をはじめとした地場産業、三ツ又池公園などでのふれあい・交流を活かした観光産業など、本市ならではの魅力を活かした土地利用を図ることが重要です。また、本市には一定数の空き家が確認されており、人口減少や高齢化の進行に伴い、今後も増加が懸念されることから、空き家・空き地の状況を正しく把握するとともに、適正な管理と有効活用を推進し、健全な市街地を維持していく必要があります。

地域経済の活性化や雇用の確保等の観点から、名古屋港や伊勢湾岸自動車道等の広域交通利便性を活かし、新たな産業立地の受け皿の確保についても検討する必要があります。

海拔ゼロメートル地帯である本市では、津波や高潮による浸水の被害も懸念されます。中南部に広がる田園環境や河川環境は、環境負荷の低減や緑豊かな環境の創出のみならず、防災上の重要な役割を担います。

土地利用の基本的な方針

地域毎の土地利用の特性に応じて、3つの地域における基本的な方針を示します。

北 部 地 域	●これまでに形成されてきた住宅を主体とする市街地規模を基本として、生活利便性の高い暮らしを実現させるため、駅周辺に生活サービス施設が集積し、日常生活の拠点となる土地利用を図ります。 ●駅の徒歩圏で、既存の市街地に隣接する一部地域においては、名古屋市を中心とした都市圏における宅地需要に適切に対応するため、必要最小限の市街地拡大についても検討します。 ●主に市街地内において、空き家・空き地の有効活用を検討し、定住の促進と良好な住環境の維持を図ります。
中 部 地 域	●市街化調整区域では、本市の地場産業である農業・内水面養殖漁業を支える土地利用を維持するとともに、河川等の自然環境を保全することで無秩序な市街化を抑制します。 ●半数近くの市民が暮らしていることから、集落等に暮らす市民の日常生活の利便性、地域コミュニティの維持に資する開発等は部分的に許容します。
南 部 地 域	●幹線道路の沿道や高速道路ICの周辺等の開発ポテンシャルが高いエリアにおいては、周辺の営農環境や集落環境への配慮の上、必要と認められる場合は、部分的に都市的土地利用を誘導します。

③-2 ゾーニングと規制・誘導方針

▶住居系市街地

…市街化区域において、住宅を主体とした土地利用の誘導を図るエリア

ゾーニング	規制・誘導方針
住・商複合エリア 	● 駅周辺においては、居住機能や商業・医療・福祉等の生活サービス施設の誘導等、土地の高度利用と都市機能の更新を検討します。 ● JR・名鉄弥富駅の自由通路及び橋上駅舎化と合わせて、駅前広場の整備や周辺道路の整備を推進し、交通結節機能を強化するとともに、駅周辺のにぎわいを生み出す土地利用を図ります。 ● まちの顔としてふさわしいまちなみの形成、交流・にぎわいを生み出す空間の形成を図ります。
一般住宅エリア 	● 中低層住宅を主体として、空間的なゆとりのある居住機能の立地誘導を図ります。 ● 金魚の養殖池との共存を考慮し、地域の特徴を活かしたゆとりある住宅地の形成を図ります。 ● 鉄道関連事業や都市計画道路の整備に合わせ、各拠点間を結ぶコミュニティバス等の利便性向上により、過度に自動車に頼らなくても暮らせる生活圏の形成を図ります。

▶商業系市街地

…市街化区域において、商業・業務を主体とした土地利用の誘導を図るエリア

ゾーニング	規制・誘導方針
商 業 エ リ ア 	●本市のにぎわいを生み出す中心的なエリアとして、駅の利用促進や商業機能・集客機能を維持・誘導するための土地利用を図ります。
沿 道 サ ー ビ ス エ リ ア 	●幹線道路沿道という立地条件を活かし、日常生活を支える生活サービス施設の誘導を図ります。 ●生活サービス施設の立地は、道路の交通処理能力や後背地の住環境に配慮した用途や規模とします。

▶工業系市街地

…市街化区域において、物流・工業を主体とした土地利用の誘導を図るエリア
及び隣接する市街化調整区域において、供給処理施設等が集積するエリア

ゾーニング	規制・誘導方針
港 湾 エ リ ア 	●関係機関と連携し、港湾関連施設の充実により物流機能の強化を図ります。 ●既存の物流機能と加工・生産機能が一体となった工業地の形成を図ります。
新 産 業 エ リ ア 	●名古屋港周辺・後背地における、広大な敷地と伊勢湾岸自動車道湾岸弥富IC周辺の広域交通利便性を活かし、物流機能や生産機能の維持を図るとともに、新たな工業用地の整備・確保を図り、流通業務、ものづくり産業等の立地誘導を進めます。 ●名古屋競馬場の移転を契機としたにぎわいを生み出す土地利用を検討します。 ●工業系市街地で企業が撤退した場合には、地区計画等を活用しながら、大規模な敷地を活かした有効かつ計画的な土地利用を検討します。 ●市民意識の把握や民間企業との連携を進めながら、太陽光発電やバイオマス発電をはじめとした新エネルギーの利活用に資する土地利用を検討します。 ●木曽岬干拓地は、関係機関との協議・調整を図りながら、長期的・段階的な土地利用転換も視野に入れつつ、広域的な観点から活用を検討します。

▶都市・農地調整地

…市街化調整区域において、営農環境や集落環境と都市的土地利用の調整を図るエリア

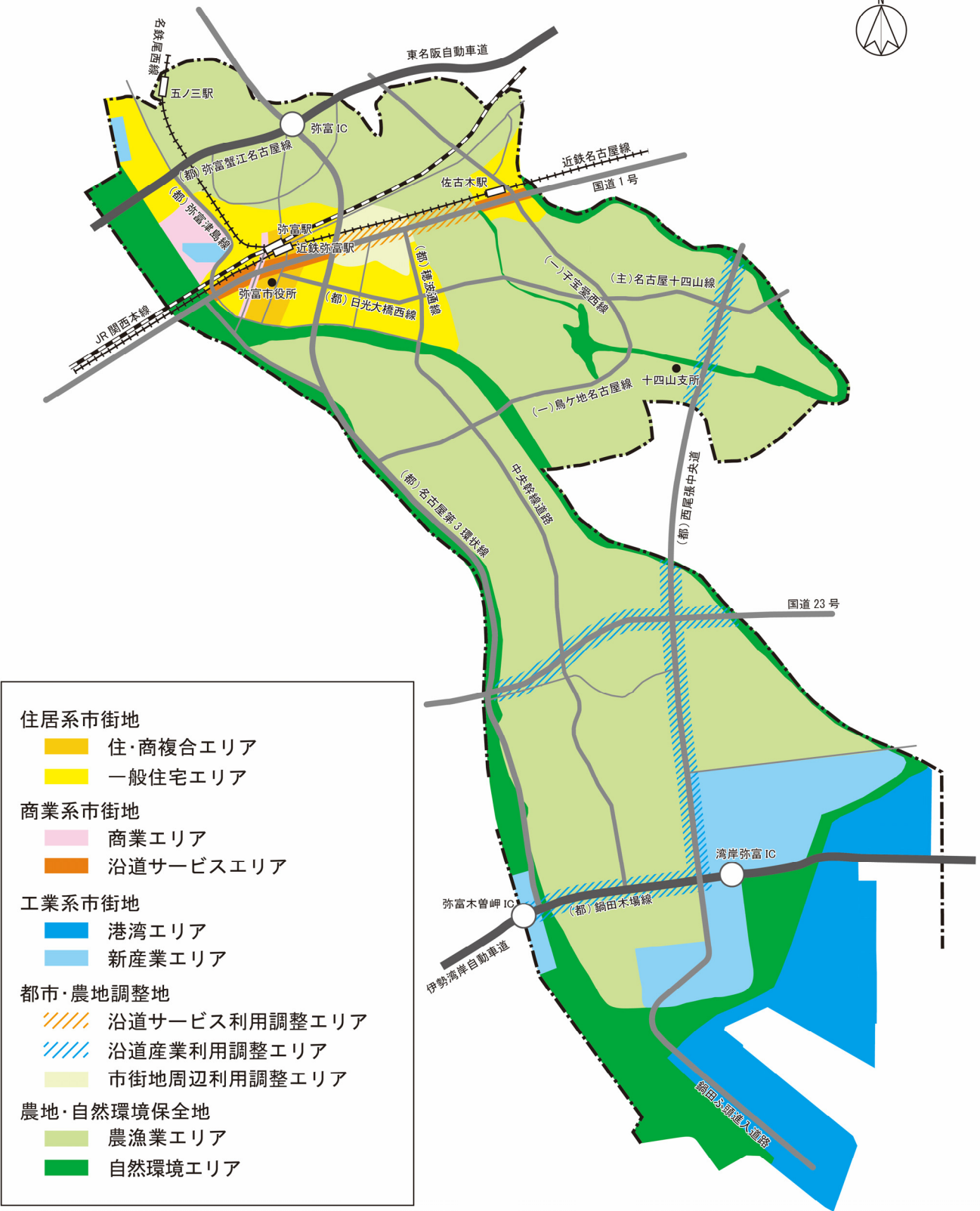
ゾーニング	規制・誘導方針
沿道サービス利用 調整エリア 	●市街地内の機能集積や交通環境、営農環境・集落環境に大きな負荷を与えない規模であることを前提として、日常生活の利便性向上に資する生活サービス施設の立地を検討します。 ●市街地との連続性を考慮し、必要に応じて区域区分の見直しや地区計画の活用等を検討しながら、市街地の機能を補完する土地利用を検討します。
沿道産業利用 調整エリア 	●名古屋港と後背地を結ぶ幹線道路の機能及び沿道の立地ポテンシャルを考慮しつつ、農地の生産機能と港湾の物流機能が互いに連携・共存可能な施設については立地の許容を検討します。 ●高い交通利便性を活かして一定の開発を許容し、地区計画の活用等を検討しながら、産業の振興や雇用の場の創出を担うエリアとしての活用を検討します。 ●市街地内の機能集積に影響を及ぼす大規模商業施設などについては、立地を制限します。
市街地周辺利用 調整エリア 	●市街地の周辺で駅からの徒歩圏に位置するエリアでは、地域の発意による土地区画整理事業や一体的に都市基盤を確保できる民間開発などの手法により、立地ポテンシャルを活かした居住機能を基本とする土地利用を検討します。

▶ 農地・自然環境保全地

…市街化調整区域において、営農環境や集落環境、自然環境の保全を図るエリア

ゾーニング	規制・誘導方針
農 漁 業 エ リ ア 	● 支所周辺や大規模集落の周辺では、市民の日常生活や交流を支える土地利用を維持します。 ● 現に住宅団地等が形成されているエリアでは、低層住宅を主体とした住環境の保全を図ります。 ● 集落では、農業や内水面養殖漁業の生産環境に配慮しつつ、生活道路や上・下水道等の計画的な整備や維持管理を図ります。 ● 面的にまとまった一団の農地は、計画的な市街地形成を進めるべき地区と調整しつつ、保全を図ります。
自 然 環 境 エ リ ア 	● 河川を中心とした良好な自然環境を保全するとともに、ふれあい・交流の場としての活用を図ります。 ● 木曽岬干拓地は、関係機関との協議・調整を図りながら、長期的・段階的な土地利用転換も視野に入れつつ、広域的な観点から活用を検討します。

■土地利用計画図



第4章 分野別方針

4-1 道路・交通の方針

▶基本的な考え方

道路・交通の現状

都市間を結ぶ広域的な交通機能をもつ交通軸として、東西方向には東名阪自動車道と伊勢湾岸自動車道の2本の高速道路や、国道1号・国道23号がバランスよく配置されているのに対し、南北方向には(都)西尾張中央道が市東部を通過するのみです。また、南北方向に計画された(都)名古屋第3環状線は、南北に長い市域をもつ本市にとって、北部地域の市街地と中南部地域の集落を繋ぐ重要な交通軸となりますが、そのほとんどが未整備となっています。弥富駅周辺と佐古木駅周辺の市街地を結ぶ国道1号は、将来4車線として都市計画決定されていますが、現時点では未整備となっています。

公共交通は、JR関西本線・近鉄名古屋線・名鉄尾西線の3つの鉄道と、市内全域をカバーするコミュニティバス路線があります。

道路・交通の課題

都市と都市を結ぶ東西方向の都市間ネットワークが形成されているのに対し、南北方向をはじめとして市内の地域と地域を結ぶ地域内ネットワークを強化していく必要があります。そのため、市内における利便性の高い地域内交通ネットワーク構築に向けて、骨格となる道路網の形成が重要となります。

高齢化の進行に伴い、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせる都市を実現するためには、自動車のための整備だけではなく、自転車・歩行者のための整備が必要であり、また、公共交通についても誰もが利用しやすくなるような環境の整備が必要です。

道路・交通の基本的な方針

「道路」「交通」における基本的な方針を示します。

道 路	● 北部地域の市街地内では、市街地の骨格を形成する都市計画道路が格子状に計画されており、段階的な整備が進んでいます。今後も効率的な土地利用や市街地内の交通利便性を向上させるため、都市計画道路の整備を推進することを基本とします。 ● 既存の整備済みの道路については、長寿命化を目指した維持管理の強化を図ります。 ● 長期にわたり整備未着手の都市計画道路については、周辺地域に与える整備効果と効率的な財政投資を考慮した実現性の観点から計画の見直しを検討します。 ● 誰もが安全で快適に暮らせる都市の実現に向けて、自転車・歩行者が安心して利用できる安全な道路の整備を進めるとともに、緑化の推進等、美しく安全な道づくりを進めます。
交 通	● 公共交通の重要性が増すなか、都市間の交通を担う各鉄道路線の利便性の向上を促進します。 ● 弥富駅を中心に、高齢者をはじめとしたすべての市民が利用しやすい交通環境の整備を図ります。 ● コミュニティバスについては、地域内の移動を支える交通手段として多くの市民が使いやすくなるよう、その利便性の向上に努めます。

整備・誘導方針

道路区分と対象路線

区分		都市計画道路名称	国道、県道等の路線名
高速道路		東名阪道路	東名阪自動車道
		伊勢湾岸道路	伊勢湾岸自動車道
地域高規格道路		－	一宮西港道路
広域幹線道路	(東西)	国道1号西線	国道1号
		－	国道23号
	(南北)	名古屋第3環状線	国道155号 一般県道富島津島線 一般県道境政成新田蟹江線
		西尾張中央道	主要地方道蟹江飛島線 主要地方道名古屋西港線
		－	鍋田ふ頭進入道路
		地域幹線道路	
子宝愛西線	一般県道子宝愛西線		
弥富津島線	一般県道一宮弥富線		
－	一般県道鳥ヶ地名古屋線		
日光大橋西線	一般県道新政成弥富線		
日光大橋線	主要地方道名古屋十四山線		
穂波通線	－		
－	中央幹線道路		
弥富名古屋線	主要地方道弥富名古屋線		
－	一般県道木曽岬弥富停車場線		
鍋田木場線	一般県道境政成新田蟹江線		
その他幹線道路		中央通線	－
		平和通線	－
		錦通線	－
		弥生通線	－
		白鳥線	－
		向陽通線	－
		津島佐屋線	－

骨格道路網の形成	
地域高規格道路の整備検討	・名古屋港への新たなアクセスとして、(都)西尾張中央道の渋滞解消とともに、都市間の交流促進や地域社会の発展に向け、東海北陸自動車道の南伸となる地域高規格道路一宮西港道路の早期実現に向けて、関係機関と情報共有・検討等を行います。
広域幹線道路の整備	・既存の広域幹線道路は、本市と周辺都市を結び、本市の主要な産業の物流を支える広域幹線軸として、機能維持を促進します。 ・北部地域の市街地内を横断する(都)国道1号西線は、東西方向の広域幹線道路として、本市の中央部を横断する国道23号に加えて、渋滞緩和を図るため、4車線化を促進します。 ・西部を通る(都)名古屋第3環状線は、東部を通る(都)西尾張中央道に加え、南北方向の広域幹線道路としての機能強化に向けた整備を促進します。
地域幹線道路の整備	・地域幹線軸に位置づける市街地外郭の環状ネットワークを形成する道路は、市内の円滑な移動を確保するため、渋滞の解消など機能強化に向けた整備を促進します。 ・中央幹線道路は、市内を南北方向に結ぶ地域幹線道路として、広域幹線道路等への接続など、自動車交通の段階的な処理に向けて整備を推進します。 ・市街地内部を通る(都)穂波通線や(都)日光大橋西線などについては、良好な市街地環境の形成などの整備効果を高めるため、地元のまちづくりの動向に合わせ整備を推進します。
その他幹線道路の整備	・既存市街地内の交通の利便性・快適性、並びに交通環境の安全性を向上させるため、市街地の骨格となる既決定の都市計画道路の整備を推進します。 ・弥富駅へのアクセスとなる(都)弥富名古屋線については、弥富駅の交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場を含めた駅周辺を中心に整備を促進します。 ・市街地内部を通る(都)向陽通線は、市街地内の交通量の緩和に向けた整備を推進します。 ・その他の整備済みの幹線道路については、計画的な維持管理を行います。

※(都)：都市計画道路 (主)：主要地方道 (一)：一般県道

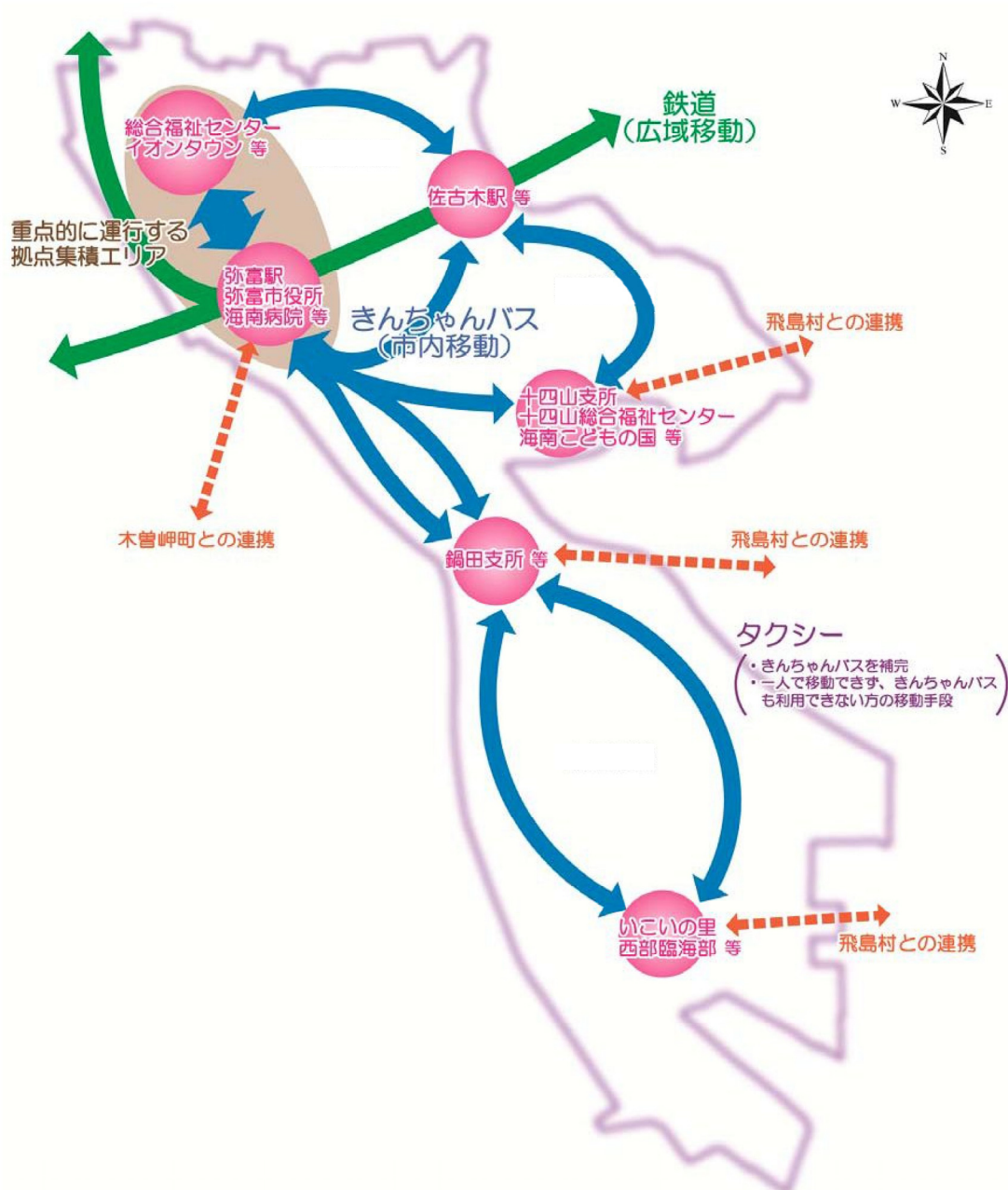
快適で安全な道づくり	
快適な交通環境づくり	・都市部の幹線道路については、整備にあわせて植樹や緑化を進め、快適な道路環境の形成に努めます。 ・道路の緑化や清掃活動、道路植樹帯の管理など、快適な道づくりに市民が継続して参加できる仕組みづくりを検討し、市民主体による美化活動を支援します。
安全な交通環境づくり	・国道 23 号や(都)西尾張中央道、鍋田ふ頭進入道路等の整備済みの道路については、計画的な調査・点検により、老朽化の対応に必要な修繕を行うなど、長寿命化を促進します。 ・橋梁については、「弥富市橋梁長寿命化修繕計画」及び「弥富市橋梁個別施設計画」に基づき、点検・修繕を計画的に実施し、適正な管理を行います。
歩行空間・自転車道の充実	・各駅や市役所庁舎などの拠点周辺については、市民が安心して利用できるよう歩行者・自転車が通行しやすい環境の確保を図ります。 ・弥富駅に接続する(都)弥富名古屋線や佐古木駅に接続する(都)子宝愛西線については、歩道の整備を促進します。

※(都)：都市計画道路 (主)：主要地方道 (一)：一般県道

公共交通の充実	
交通拠点の整備	・弥富駅・佐古木駅は名古屋市などへの通勤・通学利用が多い駅であることから、駅前広場等の整備により交通結節点機能の充実を検討します。 ・駅から周辺の集客施設等へのアクセスについて、駅構内をはじめとする施設のバリアフリー化を図るとともに、ユニバーサルデザインの視点から、すべての人が円滑に移動できる利用しやすい交通環境の形成に努めます。 ・JR・名鉄弥富駅の自由通路及び橋上駅舎化整備を進め、JR・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の連絡性の向上を図るなど、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。

バス・鉄道の充実	・地域の公共交通であるコミュニティバスについては、地球温暖化防止や交通弱者の移動を支えることから、使いやすく効率的で持続可能な地域公共交通として発展し続けるために、地域特性や利用者特性に応じた継続的な改善を行います。 ・平成 28(2016)年 3 月に策定した「弥富市地域公共交通網形成計画」に基づき、鉄道やコミュニティバス、周辺自治体が運行するバスの乗り継ぎ環境の改善など、関係機関と連携して鉄道とバスの連携強化を進めます。
----------	---

■参考図 拠点を結ぶ地域公共交通の展開イメージ(「弥富市地域公共交通網形成計画」より)



■道路・交通の方針図



4-2 公園・河川の方針

▶基本的な考え方

公園・緑地の保全や整備に関する指針として「緑の基本計画」の策定を推進します。

市民が自然とふれあえる、憩いやふれあい・交流の空間としての利便性を高めるため、公園・緑地の整備と維持管理を計画的に行います。また、本市の特徴的な自然要素である河川や農地などの緑を保全するとともに、都市拠点や交通軸の沿道等では、市民と連携しながら市街地内における緑化を進め、緑の多い住環境の形成に努めます。

本市を流れる一級河川の木曽川や鍋田川、筏川等の多くの河川は、洪水・高潮等による浸水被害の防止や軽減、現状の自然環境や地域による利用状況を踏まえた河川環境を整備・保全するため、関係機関と連携した取り組みを進めます。

木曽岬干拓地は、隣接する木曽岬町等の関係機関との協議・調整を図りながら、長期的・段階的・広域的な観点から土地利用の転換を検討します。

■都市計画公園の整理

種別	番号	名称	番号	名称
街区公園	2・2・2801	水郷公園	2・2・2808	平島北公園
	2・2・2802	中六公園	2・2・2809	稲狐農村公園
	2・2・2803	五反波公園	2・2・2810	川平北公園
	2・2・2804	五明公園	2・2・2811	川平南公園
	2・2・2805	五月公園	2・2・2812	平島東公園
	2・2・2806	水明公園	2・2・2813	作左山公園
	2・2・2807	竜頭公園	2・2・2814	大谷公園
近隣公園	3・3・281	ひので公園		
緑地	101	木曽川海部緑地	112	末広緑地
	102	尾張大橋緑地	113	筏川桜緑地

▶整備・誘導方針

公園・緑地の充実	
広域利用に対応した公園の充実	・「緑の交流拠点」として位置づける木曽川海部緑地・尾張大橋緑地・三ツ又池公園・海南こどもの国・弥富野鳥園・富浜緑地については、市内外の多くの人が自然とふれあうことのできる基幹公園として、機能の充実を促進します。 ・国営木曽三川公園については、他の基幹公園との機能分担を図りながら、既存施設の再整備や水に親しめるふれあい・交流機能の整備を促進します。 ・三ツ又池公園については、三ツ又池の管理や芝桜の植樹等、魅力的な空間づくりを推進します。
身近な生活圏の公園の整備・維持管理	・市民にとって身近な街区公園等については、公共施設整備や地区のまちづくりなどにあわせ、地域間のバランスにも配慮した計画的な整備を進めます。 ・施設の老朽化等がみられる公園については、公園の長寿命化計画に基づき、全ての市民が安心して利用できる空間の整備や、避難場所としての防災機能の強化、防犯機能の強化など、再整備を図ります。 ・公園の維持管理については、地域に密着した公園づくりを行うため、市民が参加できる管理体制の構築について検討します。

緑の多い住環境づくり	
緑化の取り組み	・駅周辺をはじめ、都市づくりの拠点及びその周辺では、魅力ある景観形成の必要性も考慮して緑化を検討します。 ・幹線道路沿道における緑化や、一定規模以上の開発行為における植栽の指導など、民有地も含めた緑化を促進します。 ・住宅地等において、「弥富市緑の街並み推進事業補助金」制度といった市民・事業者等による緑化活動への支援等により、民間主体の緑のまちづくりを促進し、日常生活における身近な緑の増加に努めます。
地域制緑地の保全	・市街地外に広がる農地は、農業施策と連携しながら保全を検討します。 ・市街地内の農地は、都市的土地利用への転換の有効性と農地の多面的な機能のポテンシャルを総合的に勘案したなかで、生産緑地への指定や市民菜園等への活用、防災空地への活用など、農地としての保全・活用を検討します。

河川環境の整備・保全	
河川の整備 促進及び維持管理	・一級河川の木曽川及び鍋田川は、今後発生が懸念される南海トラフ地震や高潮等の自然災害による浸水被害を軽減するため、耐震補強対策や高潮対策を促進します。 ・二級河川の善太川及び筏川では、水害に対する治水安全度の向上や自然環境の保全等を目指し、堤防や排水機場の耐震対策を促進します。 ・その他の河川については、堤防や河道等の状態を把握し、河川本来の機能が十分に発揮されるよう、計画的に維持管理を行います。

■公園・河川の方針図



4-3 景観・自然環境の方針

▶基本的な考え方

地域に根ざした文化や産業、自然環境などを活用し、都市環境を美しく保つことは、魅力的でにぎわいのあるまちの形成に寄与します。

そのため、市の印象に大きな影響を与える都市景観として、駅周辺や中心市街地、交通軸の沿道等では、それぞれの役割を考慮した景観づくりを推進します。

本市には木曽川や筏川をはじめ多くの河川が流れ、市の中南部地域には豊かな田園風景が広がっています。また、この一帯には水鳥をはじめとした多くの野鳥が生息するなど、豊かな生態系が残されています。こうした自然環境に加え、稲作を中心とした農業や「金魚日本一のまち」として知られる金魚の養殖などの地場産業、緑豊かな公園や文化財等の景観資源を活用し、地域特性に応じた景観づくりに努めます。

また、美しい自然環境に配慮しながら、地球温暖化に代表される地球規模の環境問題に取り組むため、ごみの減量や適正な処理、環境にやさしい新エネルギーの活用などを促進しながら、環境負荷の小さい循環型のまちづくりを目指します。

▶整備・誘導方針

地域特性に応じた景観づくり	
都市景観づくり	・魅力的でにぎわいのあるまちづくりを進めるため、景観に配慮した駅前広場の整備検討等、良好な都市景観の形成を検討します。 ・空き家・空き店舗等の実態を把握し、所有者等に適正な維持管理又は有効活用を促進することで、地域の景観や衛生面・防犯面の維持・向上を図り、市民の生活環境を保全します。 ・(都)名古屋第3環状線や中央幹線道路などの地域幹線軸については、市民の円滑な移動や交流を支える動線として位置づけから、公共施設への誘導サインの統一や景観に配慮した道路整備を図ります。
自然環境・地域文化を活かした景観づくり	・筏川など市街地付近を流れる身近な河川並びにその周囲に広がる農地については、水と緑の美しい自然景観を保全するための維持管理を促進します。 ・自然と共存した産業として市内各所で営まれている金魚の養殖については、内水面養殖漁業の振興と連携しながら、養殖池の保全・活用を図ることで、本市の特徴的な景観を保全します。 ・重要文化財に指定されている服部家住宅や、市指定文化財である史跡や天然記念物、伊勢湾台風の史跡、海南こどもの国や弥富野鳥園など、本市ならではの景観資源を活かし、市民が誇りや愛着を持つとともに、観光、交流の活性化にもつながるよう、良好な景観形成に努めます。

自然環境に配慮したまちづくり	
自然環境の 保全	・本市を象徴する豊かな自然環境と調和・共存できる都市空間を形成するため、地球温暖化対策の実行計画の策定を図るとともに、公共公益施設等における新エネルギーの活用や、公共交通の利用促進など、環境負荷の低減を図ります。 ・日常生活により排出されるゴミなどについては、八穂クリーンセンターの適正な管理や、広域的なゴミ処理・リサイクル体制の充実を図るとともに、環境教育や広報・啓発活動を通じた３Ｒ運動により、資源の有効活用を図ります。 ・河川周辺に残る貴重な自然環境を保全し、健全な河川環境を維持するため、河川への不法投棄を防止するなど、市民と協力して環境美化活動を進めます。

4-4 都市防災の方針

▶ 基本的な考え方

市域のほとんどが海拔ゼロメートル地帯となっていることから、過去に被害を多くもたらしてきた台風や、近い将来に発生が危惧されている南海トラフ地震等の大規模災害に備えるため、河川改修や排水施設の整備、建築物や橋梁等の耐震化、緊急輸送道路や避難所の整備等を図り、災害に強いまちづくりを推進します。

また、防災情報の収集・周知に努めるとともに、防災訓練の実施等により市民の防災意識を向上させることなど、ハード施策だけでなくソフト施策にも取り組み、総合的な防災・減災対策を推進します。

▶ 整備・誘導方針

水害や地震に強いまちづくり	
河川整備・流域対策	・一級河川である木曽川と鍋田川については、大規模災害に対する安全性の強化に向けた取り組みを促進します。 ・筏川をはじめ市街地や集落地付近を流れる河川については、水害対策の強化に向けて、河川改修や堤防の整備を促進します。 ・農地の宅地化が進むことによって浸水被害が起きることを防ぐため、無秩序な市街化を抑制するとともに、市街地における排水対策や、開発における雨水排出を抑制する調整機能の整備・導入などを促進します。
市街地の耐震化・不燃化	・南海トラフ地震等の今後発生が懸念される大規模地震に対し、市役所庁舎や橋梁等の公共施設の耐震化を推進するとともに、多くの市民が利用する防災上重要となる施設の耐震化を促進します。 ・弥富駅周辺の市街地などの老朽化した木造建築物が密集する地区等において、地域と協力して耐震診断や耐震改修を重点的に進めます。

災害時の安全を確保するまちづくり	
避難所・避難路となる空間の整備・確保	・「弥富市地域防災計画」や「弥富市津波避難計画」に基づき、迅速かつ適切な避難を念頭に置き、避難の対象となる地域や、民間施設の活用も含めた適正な避難所の指定、避難路の整備を推進します。 ・緊急輸送道路に位置づけられている(都)国道1号西線や(都)西尾張中央道などは、十分な幅員や構造を確保した整備を促進します。 ・市街地内における円滑な緊急車両の通行、消防等の活動の確保に向け、住宅密集地における狭あい道路や行き止まりの解消を促進します。
ソフト対策	・広報誌やホームページ等を活用して防災に関する情報を周知し、自助・共助を中心とした市民の防災意識の強化を図ります。 ・市民による自主的な防災活動を促進するため、防災訓練や救急救命講習の実施、防災ボランティアの育成などを推進します。

4-5 その他の施設等の方針

▶ 基本的な考え方

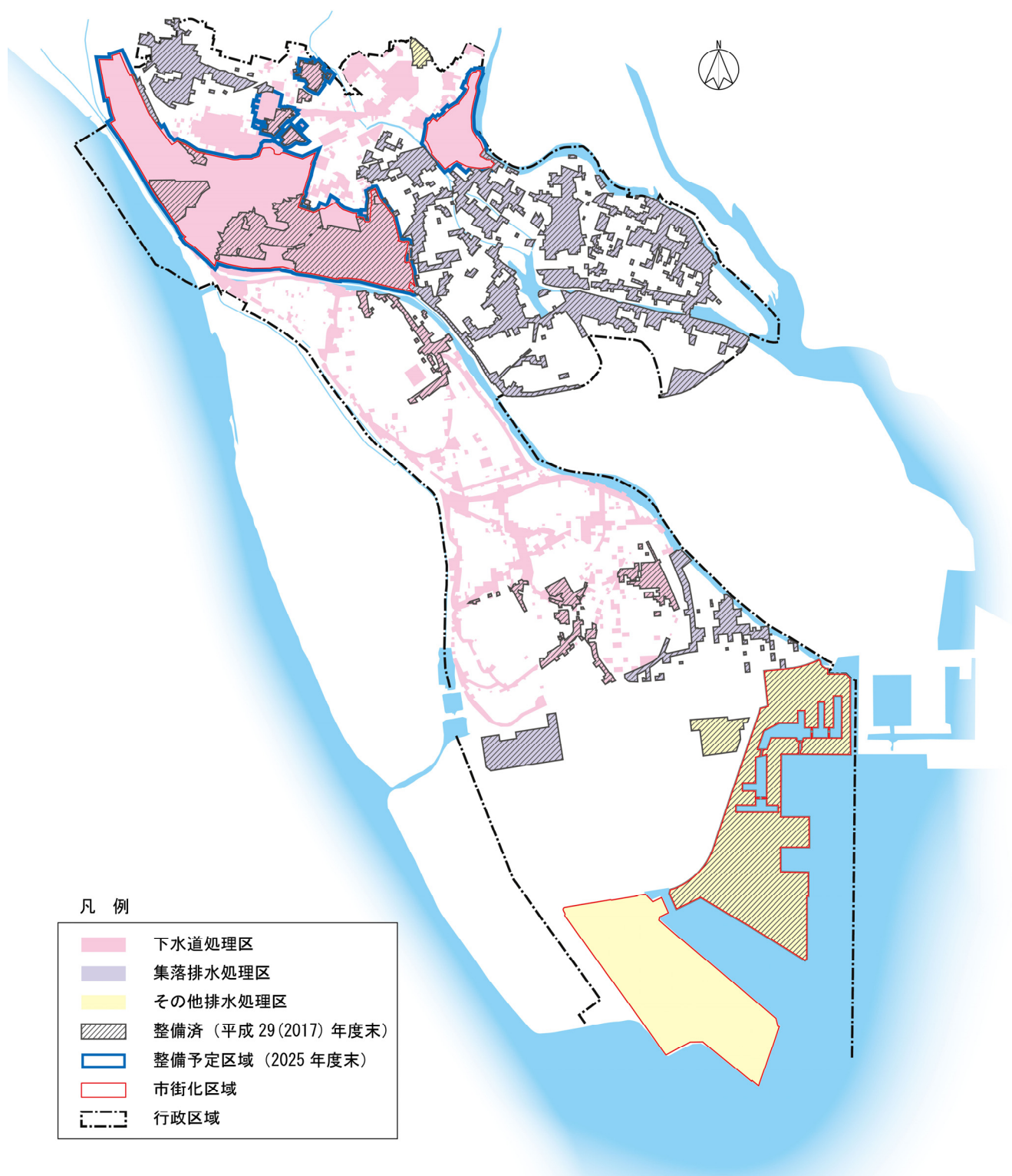
下水道については、快適な生活環境と河川や海等の豊かな水環境を守るため、普及拡大を図ります。また、市全体の浸水被害を未然に防止するため、排水施設の適正な維持管理及び計画的な整備・更新を図ります。

火葬場やその他の公共建築物については、必要に応じて整備や修繕を実施し、それぞれの役割を総合的に勘案しながら、整備・管理します。

▶ 整備・誘導方針

その他施設の整備・管理	
下水道施設の整備	・公共下水道は市街化区域を中心とした供用区域の拡大を推進します。 ・供用を開始した公共下水道への速やかな接続のため、宅内排水施設の整備を促進するとともに、不用となった浄化槽については、雨水貯留施設への転用を促進します。
排水施設の維持・整備	・排水路の流下能力の向上を検討し、計画的な整備を進めるとともに、既設排水路の適正な維持管理を推進します。 ・本市地域一帯の排水を担う排水機場及び幹線排水路等について、計画的な整備・更新を促進するとともに、土地改良区が行う排水機の運転・管理に対する支援を行います。
火葬場施設の整備	・市営火葬場について、施設の老朽化によるばい煙等の環境対策や、炉本体の安全対策などの問題に対応するため、新火葬場の建設を推進します。
公共建築物の総合管理	・維持管理・更新・修繕に関する費用を軽減するため、施設の総量削減について検討します。 ・施設のライフサイクルコストのうち、大部分を占めるランニングコストについて、指定管理者制度等の民間活力の導入により軽減を図ります。 ・中長期的な視点で、必要な更新・修繕を計画的に実施し、施設の安全性を確保します。 ・既存の施設は市の内外を含め広域的に有効活用することにより、サービス水準の向上を図りながら、施設の統廃合についても検討します。
公共施設跡地の活用	・公共施設跡地については、周辺環境へ配慮するため、地区計画による適切な規制・誘導によって施設の誘致及び利用を図ります。

■参考図 生活排水施設配置状況（平成29(2017)年度末時点）



弥富市都市計画マスタープラン

地域別構想

第5章 地域別構想

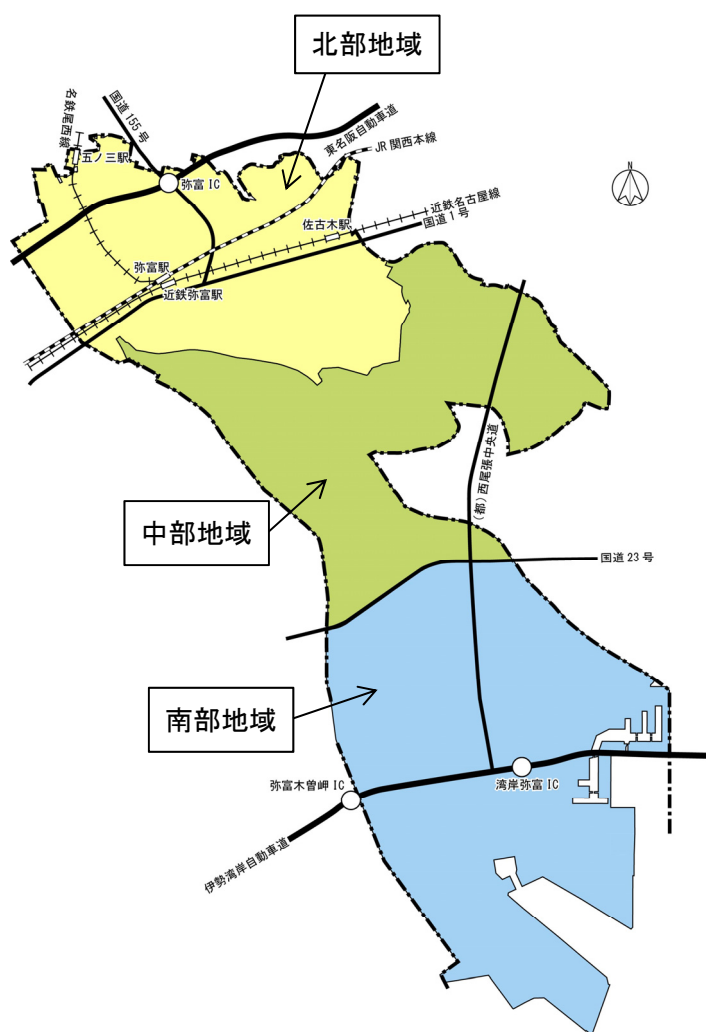
5-1 地域区分

地域別構想は、全体構想で掲げた本市の将来像の実現に向け、地域ごとに定めるまちづくりの方針です。

地域区分は、現状の土地利用及び社会的・自然的条件、将来都市構造の基本的な考え方から、市全体における役割や特性を踏まえ、以下に示す3地域（北部地域・中部地域・南部地域）と設定します。

地域別に設定する計画は、個々の地域特有の住民に身近な課題に取り組むものであり、都市全体の将来像や都市づくりの基本目標に基づき、地域住民の意向を踏まえつつ、地域ごとの将来像やまちづくりの方針等を定めます。

■地域区分図



区分	行政区
北部地域	楽平、又八、佐古木、白鳥台団地、前ヶ平、楽荘団地、東中地、ポプラ台団地、西中地、東弥生台団地、鎌倉、荷之上、かおるヶ丘団地、五之三、海老江、鯛浦、五明、弥生台団地、小島、平島、前ヶ須、六條、五斗山、鍋平、三百島、坂中地、鯨ヶ地
中部地域	中山、川原欠、森津、鎌島、大藤台団地、中川団地、芝井、松名、寛延、間崎、稲元、稲荷（一部）、稲吉、加稲、三好（一部）、狐地（一部）、富島（一部）、大藤、栄南（一部）、神戸、桴場、鳥ヶ地、善太、馬ヶ地、子宝、西蜆、上押萩、下押萩、竹田、東蜆、亀ヶ地、海屋、四郎兵衛
南部地域	稲荷（一部）、三好（一部）、狐地（一部）、西末広、東末広、大谷、操出、稲狐、三稲、稲荷崎、境、富島（一部）、中原、鍋田、楠、駒野、栄南（一部）、加稲山、上野、富浜、曙

5-2 北部地域

▶現状と特性＜北部地域＞

①位置及び面積

北部地域は、JR関西本線や近鉄名古屋線、名鉄尾西線といった鉄道、東名阪自動車道や国道1号などの広域的な幹線道路、主要な公共公益施設等が集中し、本市における主要な都市活動が営まれている地域です。

地区面積は約1,376.0haで、本市全域の28.6%を占めています。このうち弥富駅周辺と佐古木駅周辺の447.1ha（北部地域の32.5%）が市街化区域となっています。

用途地域は、第一種住居地域が広範囲に指定され、弥富駅周辺に準住居地域や商業系用途地域、弥富駅の西側に工業地域が指定されています。

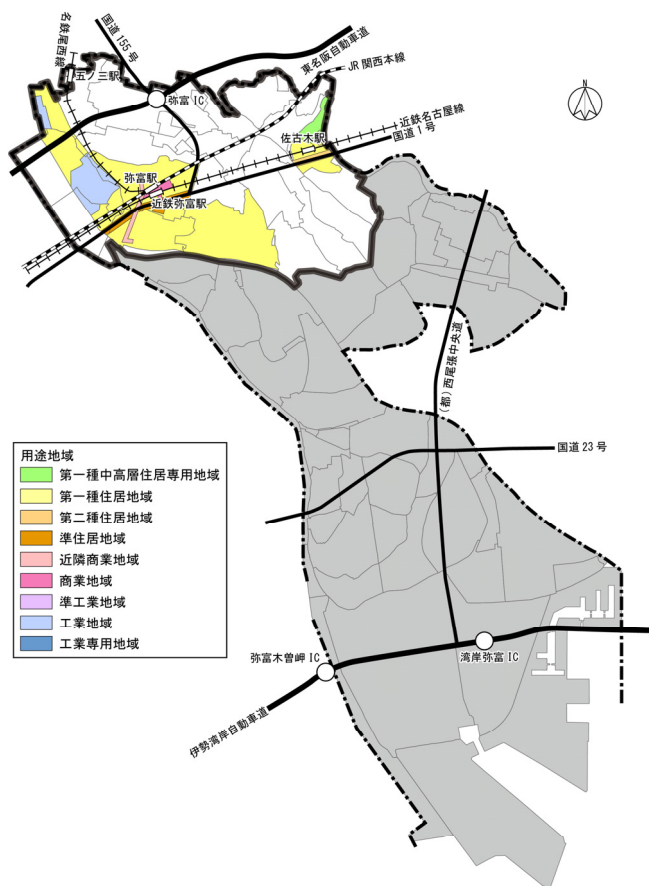
■面積及び用途地域指定状況

	面積 (ha)	割合※ (%)
地区面積	1,376.0	28.6
市街化区域	447.1	32.5
第一種低層住居専用地域	－	－
第二種低層住居専用地域	－	－
第一種中高層住居専用地域	17.0	1.2
第二種中高層住居専用地域	－	－
第一種住居地域	346.0	25.1
第二種住居地域	6.4	0.5
準住居地域	17.0	1.2
近隣商業地域	7.0	0.5
商業地域	6.0	0.4
準工業地域	－	－
工業地域	47.7	3.5
工業専用地域	－	－
市街化調整区域	928.9	67.5

資料：平成 28(2016)年度 都市計画基礎調査

※地区面積の割合は、市全体の面積に対する割合

■位置図及び用途地域指定状況図



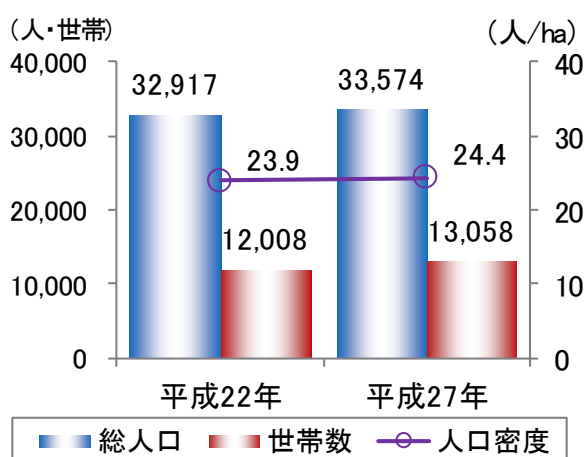
②人口・世帯

北部地域の人口は、平成27(2015)年時点で33,574人（市全体の77.6%）となっており、人口密度も24.4人/haと、3地域の中では最も人口が集積しています。また、平成22(2010)年からの5年間で2.0%増加するなど、人口集積が進んでいる地域です。

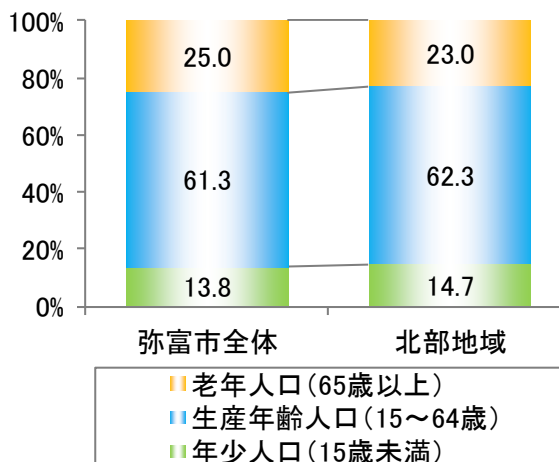
世帯数は、平成27(2015)年時点で13,058世帯（市全体の81.4%）となっており、人口以上に集積度が高くなっています。平成22(2010)年から5年間の推移は、人口の増加率を大幅に上回る8.7の増加となっています。

年齢別人口割合は、市全体と同程度ですが、年少人口・生産年齢人口の割合がやや多くなっています。

■人口・人口密度・世帯数の推移



■年齢別人口割合の比較



	平成 22 (2010) 年	平成 27 (2015) 年	増加率
人口	32,917 人 (76.1%)	33,574 人 (77.6%)	+2.0%
人口密度	23.9 人/ha	24.4 人/ha	+2.0%
世帯数	12,008 世帯 (79.8%)	13,058 世帯 (81.4%)	+8.7%

資料：平成 22 (2010) 年及び平成 27 (2015) 年 国勢調査

※ () 内の値は、市の総人口・総世帯数に対する割合

③土地利用・開発状況

北部地域の市街化区域内の土地利用は、住宅用地が177.4haで最も多く、全体の39.7%を占めており、宅地が52.1%と市街化が進んでいます。一方で、農地（12.1%）や低未利用地（4.7%）などの空地地も残っています。

土地利用の分布をみると、住宅用地が広範囲に分布しています。弥富駅の西側には、大規模な商業用地や工業用地があり、弥富駅の南側に商業用地や公益施設用地があります。また、市街地内には田や金魚の養殖池も点在しています。

開発許可は、住宅の件数が多く、市街化区域で81件、市街化調整区域で36件となっています。特に、地域南部での住宅開発が多くなっています。

■開発許可件数・面積(平成 19(2007)年～平成 25(2013)年)

	市街化区域		市街化調整区域	
	件数（件）	面積（㎡）	件数（件）	面積（㎡）
住宅	81	106,330	36	18,850
商業	1	764	4	1,998
工業	1	40,432	3	6,018
その他	2	4,067	5	18,613
合計	85	151,593	48	45,479

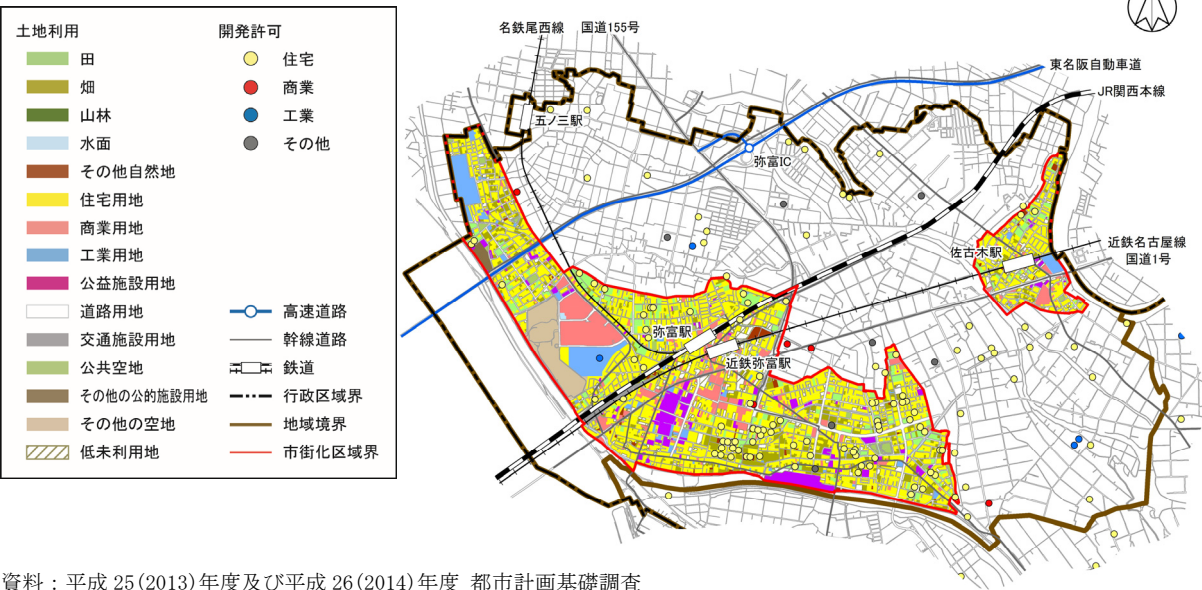
資料：平成 26(2014)年度 都市計画基礎調査

■市街化区域内の土地利用状況

			面積 (ha)	割合 (%)
自然的土地利用	農地	田	23.8	5.3
		畑	30.5	6.8
		小　計	54.3	12.1
	山林		0.02	0.0
	水面		8.1	1.8
	その他の自然地		3.9	0.9
	小　計		66.3	14.8
都市的土地利用	宅地	住宅用地	177.4	39.7
		商業用地	34.9	7.8
		工業用地	20.6	4.6
		小　計	232.9	52.1
	公的・公益用地		19.1	4.3
	道路用地		78.4	17.5
	交通施設用地		10.1	2.3
	公共空地		4.7	1.0
	その他の空地		14.9	3.3
	低未利用地		20.8	4.7
	小　計		380.9	85.2
総　計			447.1	100.0

資料：平成 25(2013)年度 都市計画基礎調査
※四捨五入により合計が合わない場合がある

■土地利用（市街化区域内）・開発許可状況



資料：平成 25(2013)年度及び平成 26(2014)年度 都市計画基礎調査

④都市施設・公共公益施設等

北部地域の都市計画道路は、東西方向の(都)東名阪道路、(都)国道1号西線、南北方向の(都)名古屋第3環状線など、16路線が都市計画決定されていますが、(都)国道1号西線や市街地内の2車線道路を中心に未整備区間が多くなっています。

都市計画公園は、15箇所が都市計画決定されており、その内訳は、街区公園が11箇所、近隣公園が1箇所、緑地が3箇所となっています。

汚水処理の整備率は、公共下水道が35.8%、農業集落排水が100%、コミュニティプラントが100%となっています。

公共公益施設等は、弥富市役所や市民ホール、保健センターなどの市の主要施設が多く立地しています。また、子育て・教育関連施設や福祉施設、医療施設も多数立地しています。

■都市施設及び公共公益施設等の位置図



■都市施設の整備状況

<都市計画道路>

番号	名称	計画延長 (km)	整備状況 (km)		整備率 (%)
			整備済	未整備	
1・4・3	東名阪道路 (4車線)	2.5	2.5	0.0	100.0
3・3・157	国道1号西線 (4車線)	3.9	1.1	2.8	29.2
3・3・261	名古屋第3環状線 (4車線)	3.1	2.4	0.6	79.3
3・3・345	日光大橋西線 (2車線)	1.6	1.1	0.5	70.6
3・4・292	津島佐屋線 (2車線)	0.1	0.0	0.1	0.0
3・4・311	弥富蟹江名古屋線 (4車線)	2.0	0.0	2.0	0.0
3・4・312	弥富名古屋線 (2車線)	3.2	1.3	1.9	39.3
3・4・322	子宝愛西線 (2車線)	1.5	0.0	1.5	0.0
3・4・776	中央通線 (2車線)	1.2	0.0	1.2	0.0
3・4・777	錦通線 (2車線)	2.4	0.5	1.9	19.9
3・4・778	平和通線 (2車線)	0.9	0.6	0.3	65.9
3・4・779	穂波通線 (2車線)	1.3	1.1	0.2	83.3
3・4・780	向陽通線 (2車線)	1.0	0.8	0.3	75.2
3・4・781	白鳥線 (2車線)	0.8	0.0	0.8	0.0
3・4・782	弥生通線 (2車線)	2.8	0.0	2.8	0.0
3・5・352	弥富津島線 (2車線)	1.8	1.8	0.0	100.0

資料：平成29(2017)年度末時点 都市計画道路整備状況（都市計画課資料）

※四捨五入により計画延長と整備状況の合計が合わない場合がある

<都市計画公園>

番号	種別	名称	番号	種別	名称
2・2・2802	街区公園	中六公園	2・2・2811	街区公園	川平南公園
2・2・2803	街区公園	五反波公園	2・2・2812	街区公園	平島東公園
2・2・2804	街区公園	五明公園	2・2・2813	街区公園	作左山公園
2・2・2805	街区公園	五月公園	3・3・281	近隣公園	ひので公園
2・2・2806	街区公園	水明公園	101	緑地	木曽川海部緑地
2・2・2807	街区公園	竜頭公園	102	緑地	尾張大橋緑地
2・2・2808	街区公園	平島北公園	113	緑地	筏川桜緑地
2・2・2810	街区公園	川平北公園			

資料：愛知県オープンデータカタログ、名古屋都市計画総括図

<下水道等>

事業名	計画面積 (ha)	整備状況 (ha)		整備率 (%)
		整備済	未整備	
公共下水道	603.9	215.9	388.0	35.8
農業集落排水	154.0	154.0	0.0	100.0
コミュニティプラント	5.2	5.2	0.0	100.0
民間設置による集中浄化槽	—	—	—	—
合併処理浄化槽	(個別処理)			

資料：平成29(2017)年度末時点 下水道の整備状況（下水道課資料）

※公共下水道・農業集落排水の整備済面積は処理区単位で集計しているため、地域をまたがる処理区はいずれかの地域で計上されている

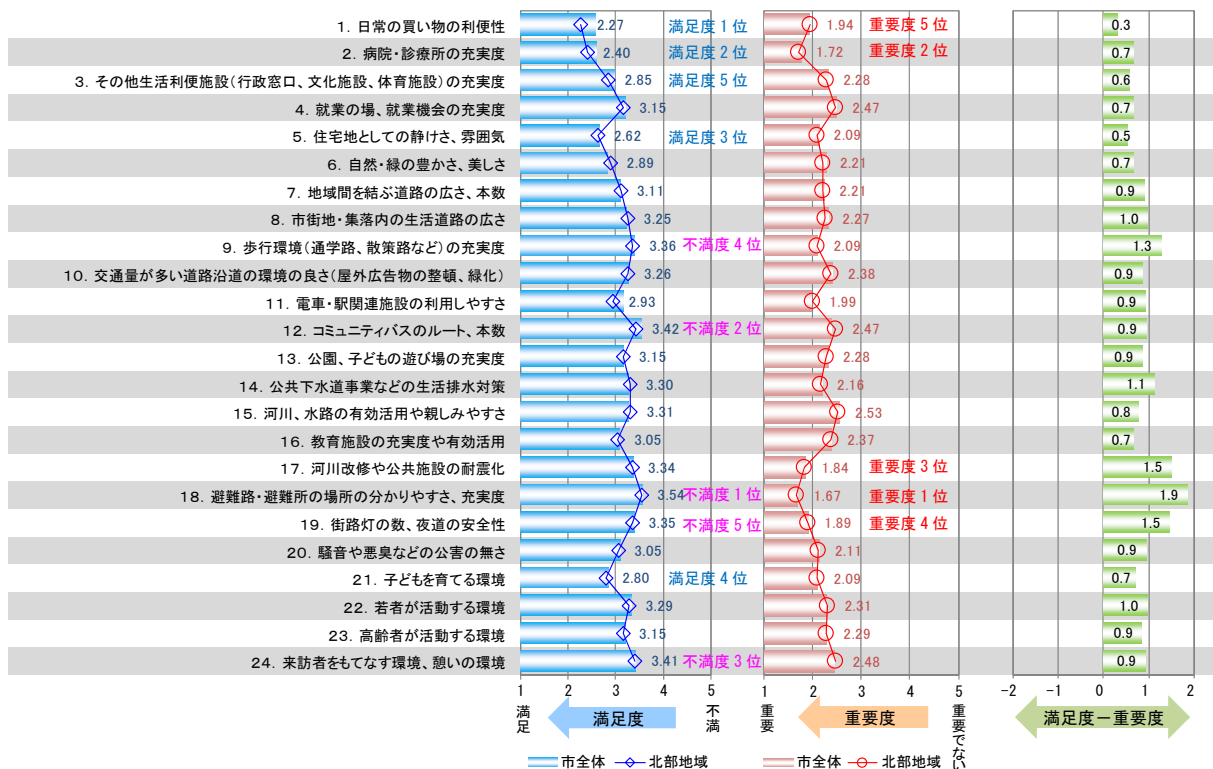
⑤地域住民意向

市民アンケート調査において、地域の住環境に関して満足度が高い項目は、「日常の買い物の利便性」、「病院・診療所の充実度」、「住宅地としての静けさ、雰囲気」などとなっています。一方、満足度が低い（不満度が高い）項目は、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「コミュニティバスのルート、本数」、「来訪者をもてなす環境、憩いの環境」などとなっています。

今後の重要度が高い項目は、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「病院・診療所の充実度」、「河川改修や公共施設の耐震化」などとなっています。

また、満足度が低く重要度が高いのは、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「河川改修や公共施設の耐震化」、「街路灯の数、夜道の安全性」など、生活の安全・安心に関する項目が多くなっています。

■満足度・重要度



※満足度：満足度の加重平均値（満足…1、やや満足…2、普通…3、やや不満…4、不満…5）

※重要度：重要度の加重平均値（重要…1、やや重要…2、普通…3、あまり重要でない…4、重要でない…5）

※満足度－重要度：満足度から重要度を引いたもの。数値が大きいほど重要度が高く、満足度が低い項目

▶まちづくりの課題＜北部地域＞

現状と特性から、北部地域のまちづくりを検討する上で課題となる主要事項を以下に整理します。

I コンパクトで利便性の高い市街地の形成が求められています。

北部地域は、本市全体の約3割の地区面積に対し、弥富駅や佐古木駅を中心として住宅や生活サービス施設が多数立地し、本市の人口の約8割が居住するなど、コンパクトな市街地が形成されています。しかし、人口が増加している北部地域においても、今後は人口減少に転じ、高齢化も進行すると予想されることから、無秩序な開発を抑制し、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせるコンパクトな市街地を維持することが求められます。

また、市街化区域には農地等の空閑地の点在や指定用途地域と土地利用状況の乖離がみられることから、良好な住環境や商業立地環境の形成が求められます。一方、市街化調整区域には、集落地が分布しており、住宅開発もみられるほか、弥富IC周辺や幹線道路沿道など立地ポテンシャルの高いエリアも存在していることから、計画的な土地利用が求められます。

そのため、弥富駅・市役所周辺や佐古木駅周辺などにおいて、日常生活に必要な商業・医療・福祉・行政サービス等の都市機能の集積や、空き家等の既存ストックを活用した居住機能の誘導を図ることが重要です。また、新たな宅地化需要に対しては、駅周辺の一部の地域において計画的な市街地整備を検討するほか、商業系の土地利用が進む幹線道路沿道においても、後背地の居住環境に配慮した適正規模の立地を誘導する必要があります。

II 安全・快適な居住環境の創出が求められています。

北部地域は人口が集積していることから、木曽川や日光川の氾濫による浸水の被害や、南海トラフ地震等の災害による被害が大きくなることが想定されます。また、今後は人口の流入が止まり、市全体と同様に人口減少に転じることも予想されるなか、地域の活力を維持するため、移住・定住を促す居住環境の創出が求められます。

そのため、道路・公園・下水道等の都市基盤の整備、河川改修や建築物の耐震化など、市街地の利便性・安全性を向上させるとともに、市街地内の農地や金魚の養殖池等の貴重な自然環境を保全・活用し、安全・快適な都市環境の創出を目指す必要があります。

III 弥富駅・市役所周辺の拠点性の強化が求められています。

北部地域は、広域的な幹線道路や複数の鉄道が通るなど名古屋市や隣接する各都市を結ぶ交通網が充実しているほか、弥富駅・市役所周辺を中心に、大規模商業施設を含む多くの生活サービス施設や主要な公共公益施設が立地するなど、広域的な生活の拠点となっていることから、今後もこうした都市機能を維持・強化していくことが求められます。

そのため、まちの顔としてふさわしい空間の形成や商業機能の維持・更新、行政サービス機能の充実や居住機能の誘導など、拠点性の強化に取り組むとともに、弥富駅の交通結節機能の強化や幹線道路網の充実によるアクセス性を向上させる必要があります。

▶まちづくりの方針＜北部地域＞

①地域の将来像

北部地域は、名古屋市をはじめ隣接する各都市を結ぶ鉄道や幹線道路が整備され、弥富駅や佐古木駅を中心とした市街地に公共公益施設や商業施設が集積するなど、広域的な生活の拠点となっており、多くの人が活動しています。一方で、市街地周辺には、農地や金魚の養殖池が点在するなど身近な自然環境も残っています。また、人口が集積していることから、河川の氾濫や南海トラフ地震等の災害による被害が大きくなることが想定されています。

こうした地域の特性と「まちづくりの課題」を踏まえ、北部地域の将来像及び将来像の実現に向けたまちづくりの目標を、以下のとおり設定します。

【まちづくりの課題】	
I	コンパクトで利便性の高い市街地の形成が求められています。
II	安全・快適な居住環境の創出が求められています。
III	弥富駅・市役所周辺の拠点性の強化が求められています。

地域の将来像

ヒトが集い・にぎわいあふれる便利で快適な暮らしのまち

目標Ⅰ コンパクトで利便性の高い都市環境づくり

無秩序な市街化を抑制し、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせるコンパクトで利便性の高い市街地の維持を目指します。

目標Ⅱ 自然と調和した安全・快適に暮らせる居住環境づくり

災害に強く、周辺の自然環境と調和した、安全・快適に暮らし続けることができる居住環境の形成を目指します。

目標Ⅲ ヒトが集い・交流するにぎわいの空間づくり

広域的な生活拠点としての機能を維持・強化し、ヒトが集い・交流するにぎわいあふれる空間の形成を目指します。

②まちづくりの目標と主要施策

以下に、北部地域における将来像の実現に向けたまちづくりの目標と主要方策を示します。これらに基づき、行政（国、愛知県、弥富市）と民間（市民、地域組織、事業者等）が協働でまちづくりに取り組むことで、地域の特性に応じた魅力的な地域づくりを展開します。

目標Ⅰ コンパクトで利便性の高い都市環境づくり

弥富駅・市役所周辺においては、商業・医療・福祉等の生活サービス施設の集積・更新や居住の誘導を図り、過度に自動車に頼らず歩いて暮らせる利便性の高い都市環境の形成を図ります。また、佐古木駅周辺では、国道1号沿道において、幹線道路沿道という立地条件を活かした生活サービス施設の立地を誘導します。

商業系の土地利用が進む弥富駅と佐古木駅の間の国道1号沿道では、交通処理能力や周辺の住環境に配慮しつつ、地区計画の活用等を検討しながら、日常生活の利便性向上に資する生活サービス施設の立地を検討します。

新たな宅地化需要に対しては、駅の徒歩圏において、計画的な市街地整備・土地利用の誘導を検討し、コンパクトな市街地を維持します。

歩行者・自転車のための環境整備としては、限られた道路空間を有効に活用しながら、歩行者や自転車の利用に適切な幅員を確保するとともに、自転車駐車場等の施設整備を推進し、歩行者・自転車の利用空間のネットワーク化などを推進します。

主要方策

- 弥富駅・市役所周辺への生活サービス施設や居住の誘導（土地の高度利用、空き家・空き店舗等の既存ストックの活用）
- 佐古木駅周辺の（都）国道1号西線沿道への生活サービス施設の誘導
- （都）国道1号西線沿道における生活サービス施設の立地検討（区域区分の見直し等）
- 計画的な住宅市街地の形成（土地区画整理事業、民間開発手法の活用）
- 歩行者・自転車のための環境整備（歩道・自転車駐車場等の施設整備）

目標Ⅱ 自然と調和した安全・快適に暮らせる居住環境づくり

弥富駅及び佐古木駅周辺の住宅市街地では、道路・公園・下水道等の都市基盤整備や防災・減災対策の推進により、安全で利便性の高い居住環境の創出を図るとともに、市街地内に点在する農地や金魚の養殖池、河川等の自然環境の保全や緑化の促進により、自然と調和したゆとりある住宅地の形成を図ります。

市街地周辺に点在する集落地では、生活道路や上・下水道の整備により居住環境の改善を図るとともに、農地や金魚の養殖池の保全により、農業や内水面養殖漁業の生産環境の維持に努めます。また、市街化調整区域内にある公共施設跡地は、周辺環境に配慮した施設の誘致及び利用を図ります。

主要方策

- 住宅市街地の居住環境の整備（道路・公園・下水道等の整備、空き家対策の推進）
- 緑豊かな居住環境の創出（地区計画や緑地協定の活用）
- 集落地の居住環境の改善（生活道路や上・下水道の計画的な整備）
- 農地の保全（農業施策との連携、生産緑地制度の活用）
- 金魚の養殖池の保全（水産業施策との連携、生産緑地制度の活用）
- 河川の整備促進（木曽川・筏川等の河川改修や堤防整備、自然環境の保全、親水空間の確保）
- 市街地の耐震化・不燃化の推進（住宅の耐震化の促進、公共施設・橋梁等の耐震化の促進及び計画的な維持・管理、防火地域・準防火地域の指定検討）
- 避難所・避難路の整備（狭あい道路の解消、既存公園の防災機能の強化）
- 公共施設跡地の適切な活用（地区計画の活用）

目標Ⅲ ヒトが集い・交流するにぎわいの空間づくり

弥富駅・市役所周辺や大規模商業施設が立地するエリアは、本市周辺も含めた広域的な都市拠点として、商業機能・集客機能を維持・誘導するための土地利用を図るとともに、まちの顔としてふさわしいまちなみの形成、交流・にぎわいを創出する空間の形成を図ります。

JR・名鉄・近鉄の3路線が交わる弥富駅周辺では、公共交通の利用者や市民が集い・交流するためのにぎわい空間づくりに向けて、駅周辺の一体的なまちづくりについても検討を進めます。

特に、JR・名鉄弥富駅周辺においては、JR・名鉄線による市街地の分断を解消するため、JR・名鉄弥富駅自由通路及び橋上駅舎化を進めます。

さらに、弥富駅及び佐古木駅は名古屋市などへの通勤・通学利用が多い駅であることから、駅への安全性・利便性を向上させるため、駅前広場の整備やバリアフリー化、幹線道路網の整備促進、コミュニティバスの充実により、拠点へのアクセスの向上を図ります。

主要方策

- 大規模商業施設を核としたにぎわい交流拠点の形成（用途地域の見直し、商業機能・集客機能の維持・更新）
- 弥富駅・市役所周辺における「まちの顔」としてふさわしい空間の形成（緑化の検討、にぎわいを創出する空間の形成、歩行者・自転車の通行環境の整備）
- 広域的なふれあい・交流機能の充実（国営木曽三川公園の再整備やふれあい・交流機能の整備の促進、木曽川海部緑地や尾張大橋緑地の機能の充実）
- 弥富駅周辺の一体的なまちづくりの検討（駅前再開発等）
- 弥富駅の交通結節機能の強化（自由通路及び橋上駅舎化整備、駅前広場の整備、駅施設及び周辺のバリアフリー化、駅周辺道路の歩道整備（（都）弥富名古屋線））
- 佐古木駅の交通結節機能の強化（駅前広場の整備、駅施設及び周辺のバリアフリー化、駅周辺道路の歩道整備（（都）子宝愛西線））
- 広域的なアクセス機能の強化（（都）国道1号西線の4車線化、（都）名古屋第3環状線の整備促進）
- 都市計画道路の整備推進（（都）弥富名古屋線、（都）中央通線、（都）向陽通線、（都）日光大橋西線、（都）穂波通線等）
- コミュニティバスの利便性向上、利用促進
- 弥富IC周辺における物流・交流拠点の形成検討

■まちづくり方針図<北部地域>



5-3 中部地域

▶現状と特性＜中部地域＞

①位置及び面積

中部地域は、市域の中央に位置しており、南側に国道23号、東部に(都)西尾張中央道などの幹線道路が通っています。古くからの水郷地帯として知られており、筏川や宝川といった河川・水路が数多く流れています。また、農地や金魚等の養殖池が広がり、農業や内水面養殖漁業が営まれている地域です。

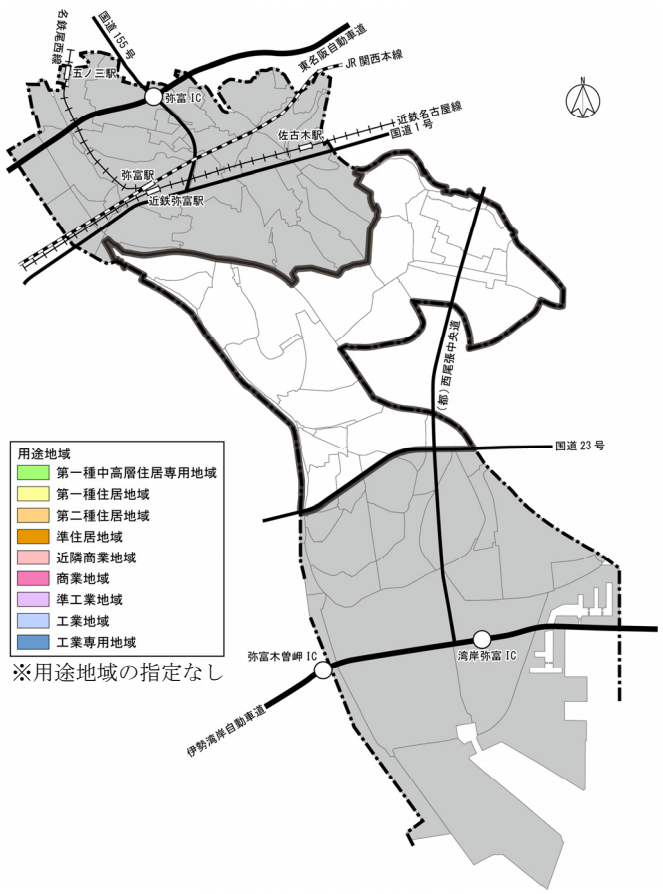
地区面積は約1,447.6haで、本市全域の30.0%を占めており、全域が市街化調整区域となっています。

■面積及び用途地域指定状況

	面積 (ha)	割合※ (%)
地区面積	1,447.6	30.0
市街化区域	0	0.0
第一種低層住居専用地域	—	—
第二種低層住居専用地域	—	—
第一種中高層住居専用地域	—	—
第二種中高層住居専用地域	—	—
第一種住居地域	—	—
第二種住居地域	—	—
準住居地域	—	—
近隣商業地域	—	—
商業地域	—	—
準工業地域	—	—
工業地域	—	—
工業専用地域	—	—
市街化調整区域	1,447.6	100.0

資料：平成 28(2016)年度 都市計画基礎調査
※地区面積の割合は、市全体の面積に対する割合

■位置図及び用途地域指定状況図



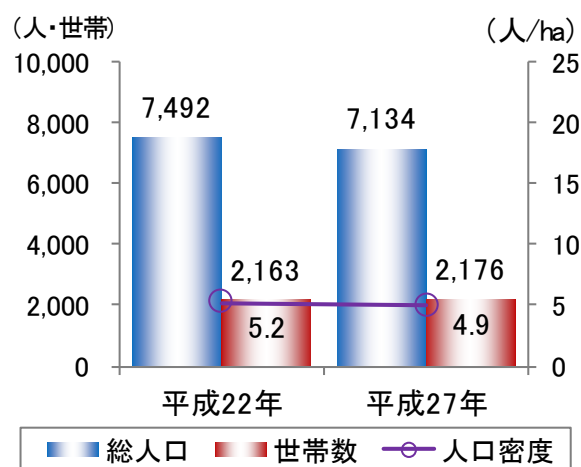
②人口・世帯

中部地域の人口は、平成27(2015)年時点で7,134人(市全体の16.5%)、人口密度は4.9人/haとなっています。また、平成22(2010)年から5年間の推移は4.8%の減少となっています。

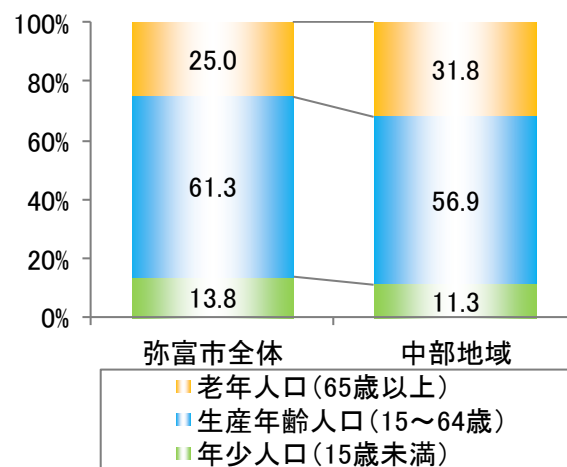
一方、世帯数は、平成27(2015)年時点で2,176世帯(市全体の13.6%)となっており、平成22(2010)年から5年間の推移は横ばいです。

年齢別人口割合は、市全体と比べると、老年人口の割合が7%程度高く、年少人口・生産年齢人口の割合が低くなっています。少子高齢化が進んでおり、人口・世帯数の推移とあわせてみると、高齢単身世帯の増加も進行していると考えられます。

■人口・人口密度・世帯数の推移



■年齢別人口割合の比較



	平成 22 (2010) 年	平成 27 (2015) 年	増加率
人口	7,492 人 (17.3%)	7,134 人 (16.5%)	-4.8%
人口密度	5.2 人/ha	4.9 人/ha	-4.8%
世帯数	2,163 世帯 (14.4%)	2,176 世帯 (13.6%)	+0.6%

資料：平成 22 (2010) 年及び平成 27 (2015) 年 国勢調査

※ () 内の値は、市の総人口・総世帯数に対する割合

③土地利用・開発状況

中部地域は、集落地が点在し、その周辺に農地が広がる緑豊かな地域です。本市の地場産業である金魚の養殖池も数多く点在しています。

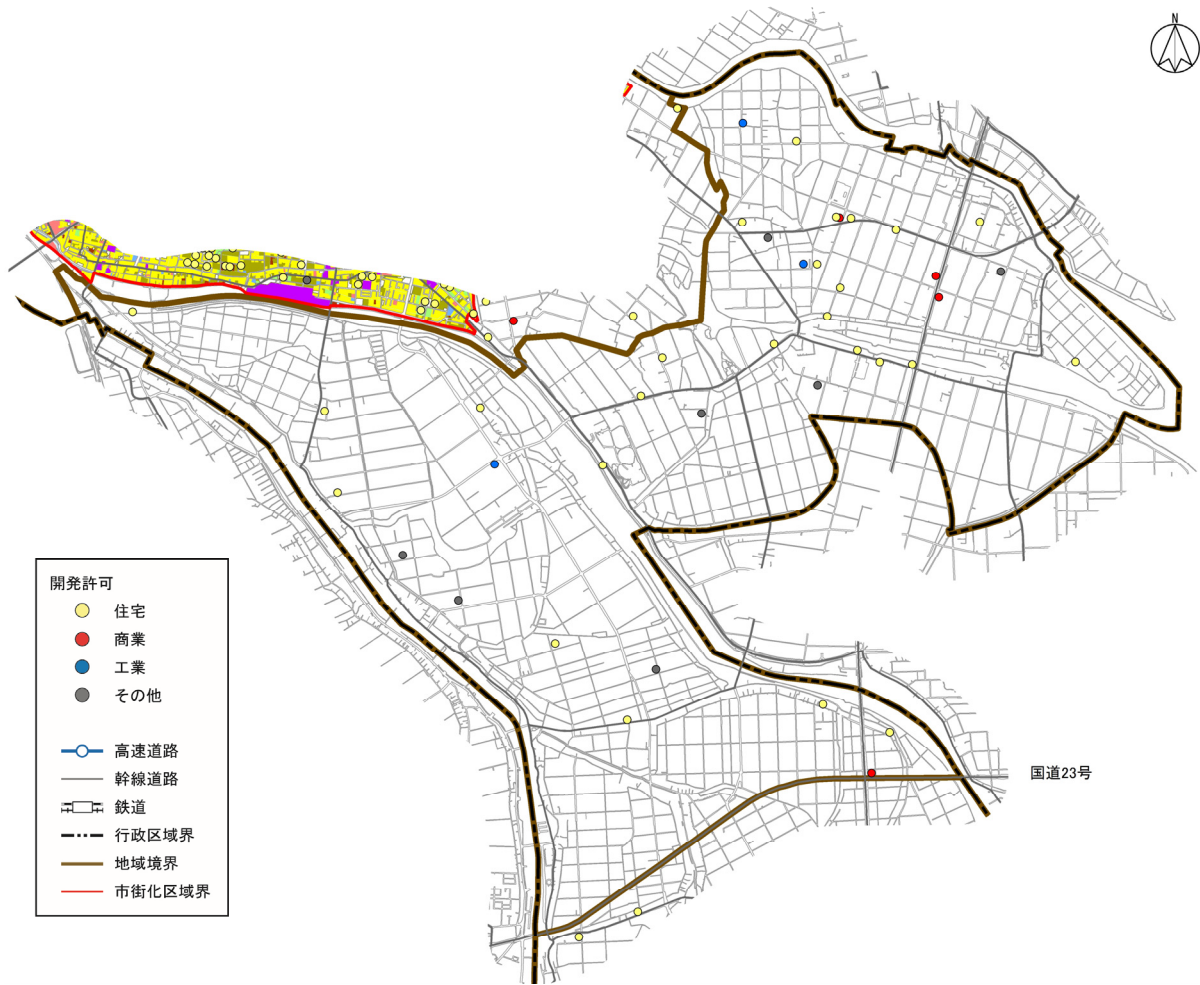
開発許可は、住宅が25件で最も多く、その分布をみると北東部で多くなっています。また、東部の幹線道路沿道で商業用途の開発が行われています。

■開発許可件数・面積
(平成 19(2007)年～平成 25(2013)年)

	市街化調整区域	
	件数 (件)	面積 (㎡)
住宅	25	10,201
商業	4	3,472
工業	3	6,148
その他	7	14,396
合計	39	34,217

資料：平成 26(2014)年度 都市計画基礎調査

■開発許可状況



資料：平成 26(2014)年度 都市計画基礎調査

④都市施設・公共公益施設等

中部地域の都市計画道路は、南北方向の(都)名古屋第3環状線や(都)西尾張中央道など、3路線が都市計画決定されていますが、(都)名古屋第3環状線は全線が未整備となっています。

都市計画公園は、街区公園が1箇所整備されています。

污水处理の整備率は、公共下水道が10.7%、農業集落排水が100%となっています。

公共公益施設等は、十四山支所等の行政施設や子育て・教育関連施設が既存集落の中心に集積しているほか、北東部には、海南こどもの国や三ツ又池公園など多くの人々が楽しめる施設や文化財が充実しています。

■都市施設及び公共公益施設等の位置図



■都市施設の整備状況

＜都市計画道路＞

番号	名称	計画延長 (km)	整備状況 (km)		整備率 (%)
			整備済	未整備	
3・3・261	名古屋第3環状線(4車線)	5.4	0.0	5.4	0.0
3・3・264	西尾張中央道(4車線)	2.3	2.3	0.0	100.0
3・4・304	日光大橋線(2車線)	0.7	0.6	0.1	92.3

資料：平成29(2017)年度末時点 都市計画道路整備状況（都市計画課資料）

※四捨五入により計画延長と整備状況の合計が合わない場合がある

＜都市計画公園＞

番号	種別	名称
2・2・2801	街区公園	水郷公園

資料：愛知県オープンデータカタログ、名古屋都市計画総括図

＜下水道等＞

事業名	計画面積 (ha)	整備状況 (ha)		整備率 (%)
		整備済	未整備	
公共下水道	169.7	18.2	151.5	10.7
農業集落排水	218.0	218.0	0.0	100.0
コミュニティプラント	—	—	—	—
民間設置による集中浄化槽	—	—	—	—
合併処理浄化槽	(個別処理)			

資料：平成29(2017)年度末時点 下水道の整備状況（下水道課資料）

※公共下水道・農業集落排水の整備済面積は処理区単位で集計しているため、地域をまたがる処理区はいずれかの地域で計上されている

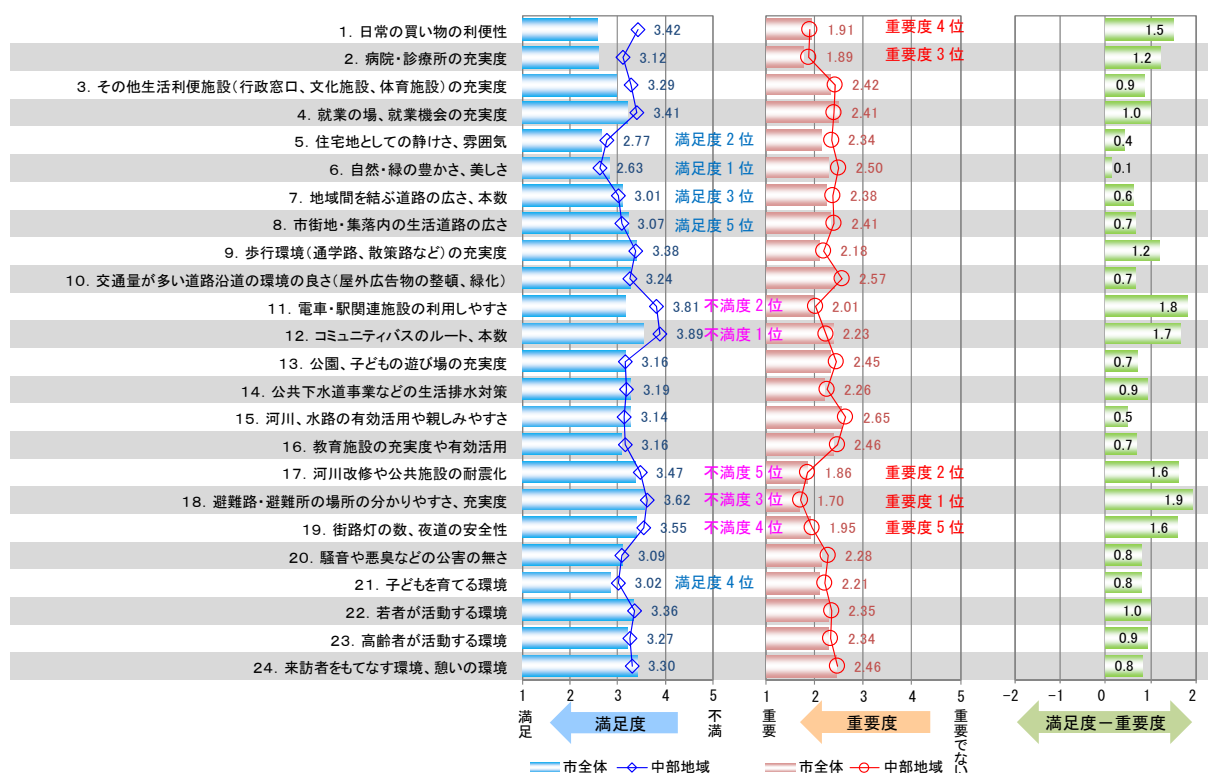
⑤地域住民意向

市民アンケート調査において、地域の住環境に関して満足度が高い項目は、「自然・緑の豊かさ、美しさ」、「住宅地としての静けさ、雰囲気」、「地域間を結ぶ道路の広さ、本数」などとなっています。一方、満足度が低い（不満度が高い）項目は、「コミュニティバスのルート、本数」、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」などとなっています。

今後の重要度が高い項目は、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「河川改修や公共施設の耐震化」、「病院・診療所の充実度」、「日常の買い物の利便性」などとなっています。

また、満足度が低く重要度が高いのは、「避難路・避難所の場所の分かりやすさ、充実度」、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」、「コミュニティバスのルート、本数」、「河川改修や公共施設の耐震化」など、防災対策や公共交通に関する項目となっています。

■満足度・重要度



※満足度：満足度の加重平均値（満足…1、やや満足…2、普通…3、やや不満…4、不満…5）

※重要度：重要度の加重平均値（重要…1、やや重要…2、普通…3、あまり重要でない…4、重要でない…5）

※満足度－重要度：満足度から重要度を引いたもの。数値が大きいほど重要度が高く、満足度が低い項目

▶まちづくりの課題＜中部地域＞

現状と特性から、中部地域のまちづくりを検討する上で課題となる主要事項を以下に整理します。

I 居住機能の確保と居住環境の改善が求められています。

中部地域は、人口減少や少子高齢化が進行しているものの、集落地に住む人々の生活環境の維持は必要です。しかし、中部地域全域が市街化調整区域となっていることに加え、河川氾濫による浸水や地震による液状化・津波浸水といった災害の危険性も高いことから、新たな生活サービス施設の集積や居住の誘導には適さない状況にあります。

そこで、既に生活サービス施設の集積がみられる支所等の周辺においては、周辺住民の日常生活に必要な都市機能の立地を検討することで地域の生活拠点を維持するとともに、市の中心である都市拠点と集落地の連携を強化する幹線道路やコミュニティバスの充実に取り組み、居住機能を確保する必要があります。

また、集落地においては、生活道路の改善や下水道等の都市基盤整備を進め、防災性の向上に向けた避難所・避難場所の充実を図るなど、居住環境の改善に取り組む必要があります。

II 豊かな自然環境、歴史・文化的資源の保全・活用が求められています。

中部地域は、農地や金魚の養殖池が広がり、多くの河川が流れるなど、豊かな自然環境を有しています。これらの自然環境は、緑豊かな都市環境の創出や基幹産業である農業や内水面養殖漁業の生産環境を維持するため、適切な保全が必要です。

また、古くから水郷地帯として知られており、治水の歴史資源などの数多くの文化財を有しているほか、市を代表する観光資源である海南こどもの国や三ツ又池公園も立地しています。これらは、地域の活性化や交流の促進にあたって貴重な資源であることから、適切な保全と有効活用を図る必要があります。さらに、春まつり、芝桜まつり、金魚日本一大会や金魚すくい大会などと連携して、多くの人々の交流を活性化させ、地域のにぎわいを創出するための取り組みを検討する必要があります。

▶まちづくりの方針＜中部地域＞

①地域の将来像

中部地域は、農地や金魚の養殖池が広がり、農業や内水面養殖漁業が基幹産業として営まれています。古くから水郷地帯として知られており、数多くの河川・水路が流れるなど自然環境が豊かで、治水等の歴史的資源も数多く有しています。また、海南こどもの国や三ツ又池公園など市を代表する観光資源も立地しています。一方、災害の危険性が高く、人口減少・少子高齢化が進行しています。

こうした地域の特性と「まちづくりの課題」を踏まえ、中部地域の将来像及び将来像の実現に向けたまちづくりの目標を、以下のとおり設定します。

【まちづくりの課題】	
I	居住機能の確保と居住環境の改善が求められています。
II	豊かな自然環境、歴史・文化的資源の保全・活用が求められています。

地域の将来像

水郷の豊かな自然・歴史と共生するやすらぎと憩いのまち

目標Ⅰ 安全・安心に暮らし続けられる生活環境づくり

日常生活に必要な都市機能の維持や防災性の向上により、安全・安心に暮らし続けることができる生活環境の形成を目指します。

目標Ⅱ 水郷の豊かな自然、歴史・文化を活かした地域づくり

地場産業の振興や交流人口の増加など、水郷の豊かな自然環境、歴史・文化的資源を活用した地域づくりを目指します。

②まちづくりの目標と主要施策

以下に、中部地域における将来像の実現に向けたまちづくりの目標と主要方策を示します。これらに基づき、行政（国、愛知県、弥富市）と民間（市民、地域組織、事業者等）が協働でまちづくりに取り組むことで、地域の特性に応じた魅力的な地域づくりを展開します。

目標Ⅰ 安全・安心に暮らし続けられる生活環境づくり

自然環境や田園風景との調和を保ちつつ、地域コミュニティの維持・創出を図るため、支所等の周辺においては、必要に応じて地区計画の活用等を検討し、生活サービス施設等の立地を検討します。また、都市機能が集積した北部地域等へのアクセスの向上により、地域住民の日常生活の利便性を確保するとともに、集落地における道路・下水道等の都市基盤整備や防災・減災対策の推進により、安全・安心な居住環境の形成を図ります。

幹線道路沿道においては、地区計画の活用等を検討しながら、地域の生活環境の維持につながるような産業系の土地利用の許容について検討します。

主要方策

- 支所等の周辺における生活サービス施設等の立地検討
- (都)西尾張中央道及び国道23号沿道の産業系の土地利用の許容検討（大規模商業施設の立地制限）
- 集落地の居住環境の改善、防災性の向上（生活道路や上・下水道の計画的な整備、排水施設の整備）
- (都)名古屋第3環状線の整備促進
- 中央幹線道路の整備推進
- コミュニティバスの利便性向上、利用促進
- 河川の整備促進（鍋田川・筏川等の河川改修や堤防整備）
- 避難所・避難路の整備（狭あい道路の解消、既存公園の防災機能の強化）
- 公共公益施設や橋梁の耐震化の促進

目標Ⅱ 水郷の豊かな自然、歴史・文化を活かした地域づくり

地域に広がる農地や金魚の養殖池、河川・水路等の自然環境は、地場産業である農業や内水面養殖漁業の生産環境を維持するため保全に努めるとともに、自然とのふれあいの場として積極的に活用します。

また、治水等に関する歴史・文化的資源の保全・活用、三ツ又池公園や海南こどもの国など、それぞれの観光資源において、イベント等との連携や情報発信、PR活動、ボランティア団体との連携など、ソフト事業の展開により、交流人口の増加を図ることで観光の振興を図ります。

主要方策

- 農地の保全・活用（農業施策との連携）
- 金魚の養殖池の保全・活用（水産業施策との連携）
- 河川・水路の自然環境の保全・活用、親水空間の整備（ふれあい・交流の場として整備）
- 歴史的な文化財や伊勢湾台風の史跡等の保全・活用
- 広域的なふれあい・交流機能の充実（三ツ又池公園・海南こどもの国の維持・充実、イベント等と連携したソフト事業の展開）

■まちづくり方針図＜中部地域＞



5-4 南部地域

▶現状と特性＜南部地域＞

①位置及び面積

南部地域は、伊勢湾に面しており、北側に国道23号、中部に伊勢湾岸自動車道が東西に通っています。干拓により整備された農地が広がり農業が営まれているほか、臨海部には物流施設や工場が数多く立地し、国際貨物を扱うコンテナターミナルが形成されるなど、産業・物流拠点としての機能を有しています。

地区面積は約1,994.4haで、本市全域の41.4%を占めています。このうち、臨海部の652.8ha（南部地域の32.7%）が市街化区域となっており、工業地域と工業専用地域が指定されています。また、平成30(2018)年4月には駒野地区が市街化区域に編入され、新たに準工業地域と工業地域が指定されました。

■面積及び用途地域指定状況

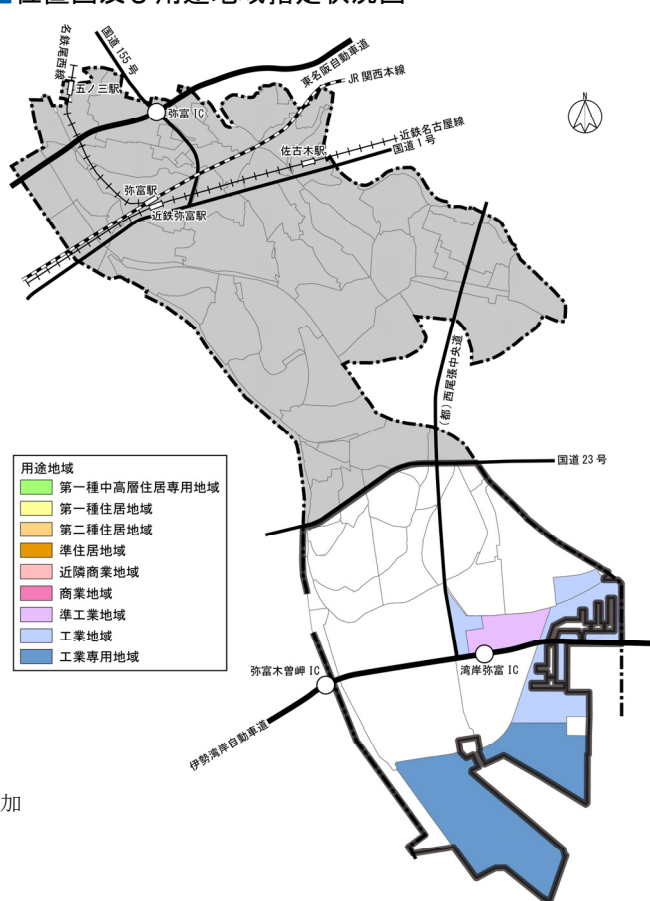
	面積 (ha)	割合※ (%)
地区面積	1,994.4	41.4
市街化区域	652.8	32.7
第一種低層住居専用地域	－	－
第二種低層住居専用地域	－	－
第一種中高層住居専用地域	－	－
第二種中高層住居専用地域	－	－
第一種住居地域	－	－
第二種住居地域	－	－
準住居地域	－	－
近隣商業地域	－	－
商業地域	－	－
準工業地域	62.2	3.1
工業地域	201.6	10.1
工業専用地域	389.0	19.5
市街化調整区域	1,341.5	67.3

資料：平成 28(2016)年度 都市計画基礎調査

※平成 30(2018)年 4 月に市街化区域に編入された地域を追加

※地区面積の割合は、市全体の面積に対する割合

■位置図及び用途地域指定状況図



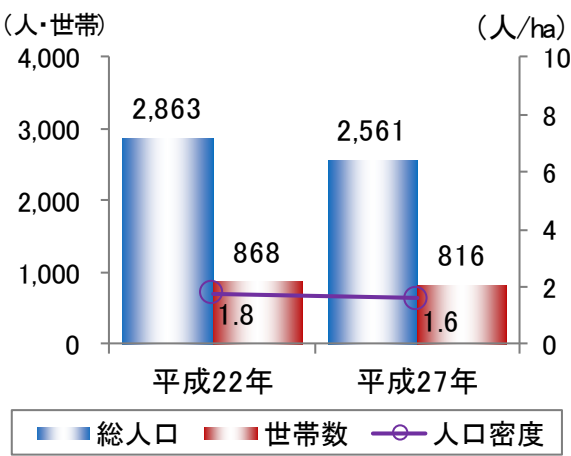
②人口・世帯

南部地域の人口は、平成27(2015)年時点で2,561人（市全体の5.9%）と、3地域の中で最少であり、人口密度も1.6人/haと非常に低密度な地域となっています。平成22(2010)年から5年間の推移は、-10.5%と1割を超え、人口減少に拍車がかかっています。

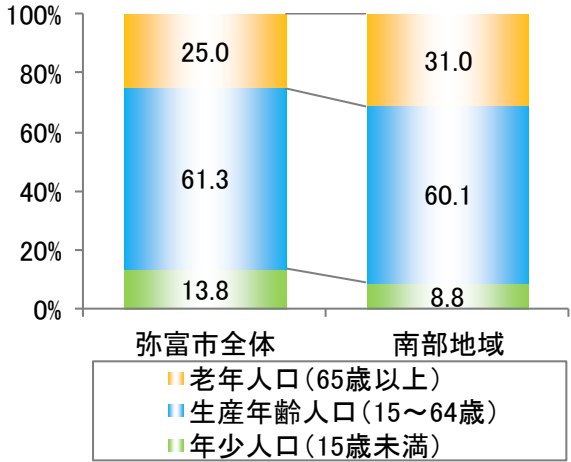
また、世帯数も、3地域の中で唯一平成22(2010)年からの5年間で減少しており、平成27(2015)年時点で816世帯（市全体の5.1%）となっています

年齢別人口割合は、市全体と比べると、老年人口の割合が6%高く、生産年齢人口・年少人口の割合が低くなっています。特に、年少人口の割合が5%低く、少子化が顕著です。

■人口・人口密度・世帯数の推移



■年齢別人口割合の比較



	平成 22(2010)年	平成 27(2015)年	増加率
人口	2, 863 人 (6. 6%)	2, 561 人 (5. 9%)	-10. 5%
人口密度	1. 8 人/ha	1. 6 人/ha	-10. 5%
世帯数	868 世帯 (5. 8%)	816 世帯 (5. 1%)	-6. 0%

資料：平成 22(2010)年及び平成 27(2015)年 国勢調査
※ () 内の値は、市の総人口・総世帯数に対する割合
※人口密度は、地区面積から工業専用地域面積を除いた面積で算出

③土地利用・開発状況

南部地域の市街化区域内の土地利用は、工業用地が53.0%を占めており、次いで低未利用地、道路用地、その他の空地となっています。市街化調整区域は、干拓により開発された農地や金魚の養殖池が広がり、渡り鳥の中継地・飛来地としても知られるなど、豊かな自然環境を有しています。

開発許可は、住宅が12件、工業が22件となっていますが、開発許可面積では工業が突出しています。全て市街化調整区域での開発となっており、その分布をみると、伊勢湾岸自動車道や西尾張中央道沿道に集中しています。

■開発許可件数・面積(平成 19(2007)年～平成 25(2013)年)

	市街化区域		市街化調整区域	
	件数(件)	面積(m ²)	件数(件)	面積(m ²)
住宅	0	0	12	6,106
商業	0	0	0	0
工業	0	0	22	627,698
その他	0	0	0	0
合計	0	0	34	633,804

資料：平成 26(2014)年度 都市計画基礎調査

■市街化区域内の土地利用状況

			面積 (ha)	割合 (%)
自然的土地利用	農地	田	0.0	0.0
		畑	0.0	0.0
		小 計	0.0	0.0
	山林		0.0	0.0
	水面		0.0	0.0
	その他の自然地		0.0	0.0
	小 計		0.0	0.0
都市的土地利用	宅地	住宅用地	0.0	0.0
		商業用地	0.0	0.0
		工業用地	299.8	53.0
		小 計	299.8	53.0
	公的・公益用地		1.8	0.3
	道路用地		73.6	13.0
	交通施設用地		0.0	0.0
	公共空地		47.0	8.3
	その他の空地		66.6	11.8
	低未利用地		76.6	13.5
	小 計		565.3	100.0
総 計			565.3	100.0

資料：平成 25(2013)年度 都市計画基礎調査

※四捨五入により合計が合わない場合がある

※平成 30(2018)年 4 月に市街化区域に編入された地域を除く

■土地利用(市街化区域内)・開発許可状況

土地利用		開発許可	
田	緑色	住宅	黄色
畑	黄緑色	商業	赤色
山林	濃緑色	工業	青色
水面	水色	その他	灰色
その他自然地	茶色		
住宅用地	黄色		
商業用地	赤色		
工業用地	青色		
公益施設用地	ピンク色		
道路用地	白色	高速道路	青線
交通施設用地	灰色	幹線道路	黒線
公共空地	緑色	鉄道	黒点線
その他の公的施設用地	茶色	行政区境界	黒点線
その他の空地	茶色	地域境界	茶色線
低未利用地	斜線	市街化区域界	赤色線



資料：平成 25(2013)年度及び平成 26(2014)年度

都市計画基礎調査

※平成 30(2018)年 4 月に市街化区域に編入された地域を含まない

④都市施設・公共公益施設等

南部地域の都市計画道路は、東西方向の伊勢湾岸自動車道、南北方向の名古屋第3環状線や西尾張中央道など、4路線が都市計画決定されており、名古屋第3環状線以外は整備が完了しています。

都市計画公園は、街区公園が2箇所と緑地が1箇所整備されています。

污水处理の整備率は、公共下水道が41.7%、農業集落排水が100%となっており、臨海部の工業地帯は合併処理浄化槽等により処理されています。

公共公益施設等についてみると、南部地域には支所がなく、福祉施設や医療施設なども非常に少ない状況です。一方、弥富野鳥園や富浜緑地など、比較的大きな公園・スポーツ施設等が充実しています。

■都市施設及び公共公益施設等の位置図



■都市施設の整備状況

<都市計画道路>

番号	名称	計画延長 (km)	整備状況 (km)		整備率 (%)
			整備済	未整備	
1・2・1	伊勢湾岸道路 (6車線)	4.5	4.5	0.0	100.0
3・1・263	鍋田木場線 (4車線)	4.5	4.5	0.0	100.0
3・3・261	名古屋第3環状線 (4車線)	2.6	1.0	1.5	40.1
3・3・264	西尾張中央道 (4車線)	3.1	3.1	0.0	100.0

資料：平成29(2017)年度末時点 都市計画道路整備状況（都市計画課資料）

※四捨五入により計画延長と整備状況の合計が合わない場合がある

<都市計画公園>

番号	種別	名称
2・2・2809	街区公園	稲狐農村公園
2・2・2814	街区公園	大谷公園
112	緑地	未広緑地

資料：愛知県オープンデータカタログ、名古屋都市計画総括図

<下水道等>

事業名	計画面積 (ha)	整備状況 (ha)		整備率 (%)
		整備済	未整備	
公共下水道	103.5	43.2	60.3	41.7
農業集落排水	73.0	73.0	0.0	100.0
コミュニティプラント	—	—	—	—
民間設置による集中浄化槽	569.8	569.8	0.0	100.0
合併処理浄化槽	(個別処理)			

資料：平成29(2017)年度末時点 下水道の整備状況（下水道課資料）

※公共下水道・農業集落排水の整備済面積は処理区単位で集計しているため、地域をまたがる処理区はいずれかの地域で計上されている

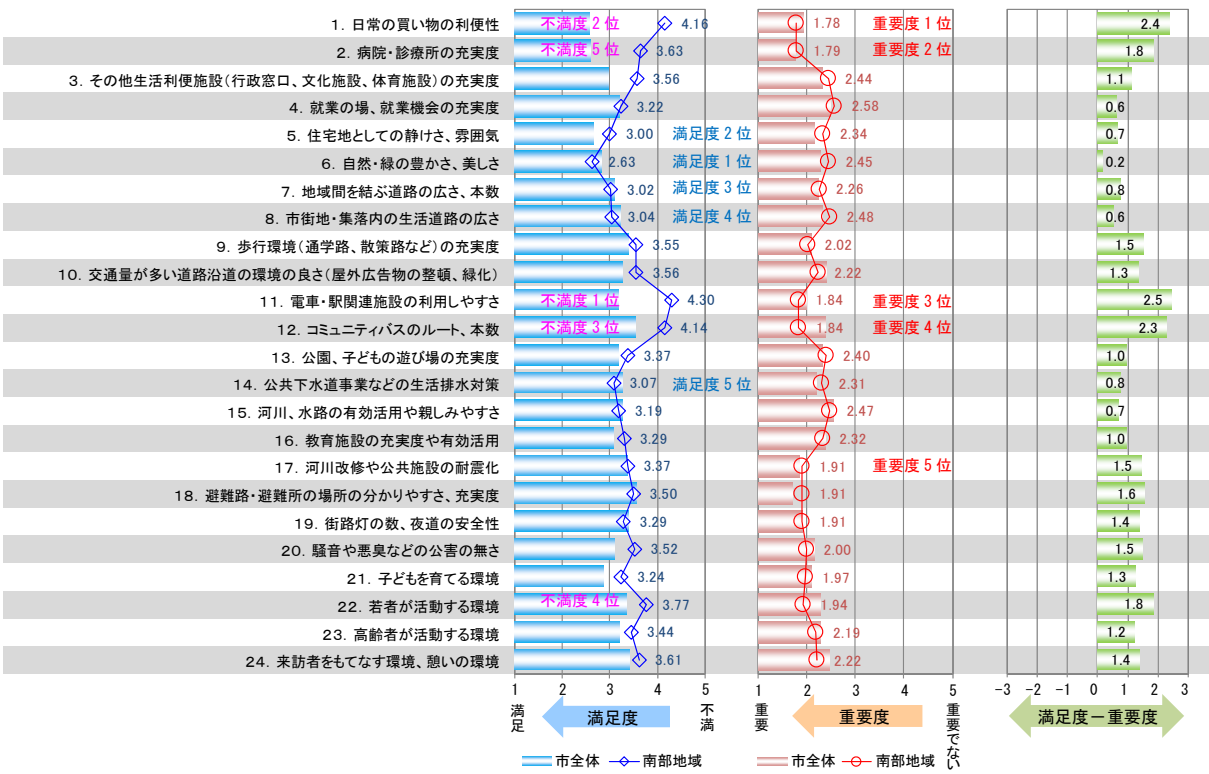
⑤地域住民意向

市民アンケート調査において、地域の住環境に関して満足度が高い項目は、「自然・緑の豊かさ、美しさ」、「住宅地としての静けさ、雰囲気」、「地域間を結ぶ道路の広さ、本数」などとなっています。一方で、満足度が低い（不満度が高い）項目は、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」、「日常の買い物の利便性」、「コミュニティバスのルート、本数」などとなっています。

今後の重要度が高い項目は、「日常の買い物の利便性」、「病院・診療所の充実度」、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」などとなっています。

また、満足度が低く重要度が高いのは、「電車・駅関連施設の利用しやすさ」や「日常の買い物の利便性」、「コミュニティバスのルート、本数」、「病院・診療所の充実度」など、生活の利便性や公共交通に関する項目となっています。

■満足度・重要度



※満足度：満足度の加重平均値（満足…1、やや満足…2、普通…3、やや不満…4、不満…5）
※重要度：重要度の加重平均値（重要…1、やや重要…2、普通…3、あまり重要でない…4、重要でない…5）
※満足度－重要度：満足度から重要度を引いたもの。数値が大きいほど重要度が高く、満足度が低い項目

▶まちづくりの課題＜南部地域＞

現状と特性から、南部地域のまちづくりを検討する上で課題となる主要事項を以下に整理します。

I 産業基盤の整備と適切な機能の誘導が求められています。

南部地域の臨海部には、中部圏のものづくり産業を支える名古屋港の一翼を担う弥富ふ頭及び鍋田ふ頭が整備され、物流施設や工場が数多く立地しています。こうした産業集積は、本市及び周辺地域の経済・活力の基盤であり、就業の場としても重要であることから、今後も機能の維持・強化が求められており、アクセス道路や港湾施設といった産業基盤の整備や更なる企業誘致、新産業の創出に取り組む必要があります。

一方、市街化調整区域の伊勢湾岸自動車道や(都)西尾張中央道の沿道では、物流施設等の立地が進んでおり、周辺の自然環境の荒廃や農業への影響が懸念されます。そのため、新たな産業機能については、新たな市街化区域や既存の工業地に適切に誘導するとともに、幹線道路沿道やIC周辺については周辺環境に配慮した土地利用を検討する必要があります。

II 地域特有の観光資源の活用が求められています。

南部地域の大部分は、干拓によって整備された優良農地や金魚の養殖池が広がり、渡り鳥の中継地・飛来地としても知られるなど豊かな自然環境を有しています。また、弥富野鳥園や富浜緑地などの大規模な観光施設や多くの公園・スポーツ施設が立地しています。これらに加え、湾岸弥富IC周辺では、新たなふれあい・交流機能として、名古屋競馬場の移転が進められており、南部地域のさらなる振興が期待されます。

こうした地域特有の観光資源を活用し、各種施設の維持・充実やイベント等と連携したソフト事業、ネットワークの強化など、多くの人々の交流を活性化させ、地域のにぎわいを創出するための取り組みを検討する必要があります。

III 集落地の生活環境の維持・改善が求められています。

南部地域は、本市の中心である北部地域から離れており、本市の中で最も人口が少なく少子高齢化も顕著であるものの、集落地に住む人々の生活環境は維持していくことが必要です。しかし、臨海部で形成される工業系の市街地以外は市街化調整区域であり、南海トラフ地震等による液状化や津波浸水の危険性が高いことから、新たな生活サービス施設の集積や居住の誘導には適さない状況にあります。

そのため、南部地域では周辺都市や北部地域による居住機能の補完に向けて、都市間・地域間を連携する幹線道路の整備やコミュニティバス等の公共交通の充実に取り組む必要があります。また、幹線道路沿道等において、周辺住民の日常生活に必要な最低限な都市機能の立地の許容について検討するとともに、道路や下水道等の都市基盤整備を進め、生活環境を維持・改善する必要があります。

▶まちづくりの方針＜南部地域＞

①地域の将来像

南部地域は、干拓により整備された優良農地が広がるほか、渡り鳥の中継地・飛来地としても知られ、弥富野鳥園や富浜緑地といった大規模な緑地も整備されています。また、臨海部には、名古屋港の一翼を担う産業・物流機能が集積し臨海工業地帯が形成されています。一方、本市の中心である北部地域から離れており、人口減少・少子高齢化が顕著で、南海トラフ地震による液状化や津波浸水等、災害の危険性が高い地域です。

こうした地域の特性と「まちづくりの課題」を踏まえ、南部地域の将来像及び将来像の実現に向けたまちづくりの目標を、以下のとおり設定します。

【まちづくりの課題】	
I	産業基盤の整備と適切な機能の誘導が求められています。
II	地域特有の観光資源の活用が求められています。
III	集落地の生活環境の維持・改善が求められています。

地域の将来像

ヒト・モノが行き交い活気あふれる産業と交流のまち

目標Ⅰ 地域の活力を育む産業拠点づくり

広域的な交通利便性と港湾機能を活かした産業振興により、地域の経済・活力の基盤となる産業拠点機能の強化を目指します。

目標Ⅱ 新たな魅力を生み出すふれあい・交流空間づくり

豊かな自然環境や既存の観光資源を活かし、新たな魅力と活力を生み出すふれあい・交流空間の形成を目指します。

目標Ⅲ 周辺地域と連携した居住環境づくり

都市間・地域間の連携強化による居住機能の維持・補完や防災性の向上により、安全・安心に暮らし続けることができる居住環境の形成を目指します。

②まちづくりの目標と主要施策

以下に、南部地域における将来像の実現に向けたまちづくりの目標と主要方策を示します。これらに基づき、行政（国、愛知県、弥富市）と民間（市民、地域組織、事業者等）が協働でまちづくりに取り組むことで、地域の特性に応じた魅力的な地域づくりを展開します。

目標Ⅰ 地域の活力を育む産業拠点づくり

名古屋港の一翼を担う弥富ふ頭及び鍋田ふ頭においては、関係機関と連携した港湾関連施設の充実により、物流機能の強化を図ります。また、その周辺・後背地においては、新たな産業用地の計画的な整備・確保により、広大な敷地や交通利便性を活かした企業誘致や新エネルギーの利活用に関する新産業の創出を推進し、産業拠点機能の強化を図ります。

一方、物流施設等の立地が進む幹線道路沿道においては、周辺環境と共存しつつ、地域の活性化にもつながるよう、地区計画の活用等を検討しながら、産業の振興や雇用の場の創出に資する産業系の土地利用の許容について検討します。

産業用地の整備にあたっては、道路、公園などの都市施設の整備や建築物の適正な規制・誘導を図ります。

木曽岬干拓地は、関係機関との協議・調整を図りながら、長期的・段階的な土地利用転換も視野に入れつつ、広域的な観点から活用を検討します。

主要方策

- 名古屋港（弥富ふ頭及び鍋田ふ頭）の港湾機能の充実（港湾施設の整備促進）
- 計画的な産業用地の整備・確保（都市基盤の整備）
- 産業用地への流通業務、ものづくり産業等の誘致
- 伊勢湾岸自動車道や国道23号、（都）西尾張中央道沿道の産業系の土地利用の許容検討（大規模商業施設の立地制限）
- 新エネルギー（太陽光発電やバイオマス発電等）の利活用に関する土地利用の検討
- 湾岸弥富IC及び弥富木曽岬IC周辺における物流・交流拠点の形成検討

目標Ⅱ 新たな魅力を生み出すふれあい・交流空間づくり

弥富野鳥園や富浜緑地などの大規模な緑地の活用や、名古屋競馬場の移転を契機としたにぎわい交流拠点の形成により、交流人口の増加を図ります。また、それぞれの観光資源において、イベント等との連携や情報発信、PR活動、ボランティア団体との連携など、ソフト事業の展開により、交流人口の増加を図ることで観光の振興を図ります。

また、地域に広がる農地や金魚の養殖池、河川・水路等の自然環境は、地場産業である農業や内水面養殖漁業の生産環境を維持するため、保全に努めるとともに、自然とのふれあいの場として積極的に活用します。

木曽岬干拓地は、関係機関との協議・調整を図りながら、長期的・段階的な土地利用転換も視野に入れつつ、広域的な観点から活用を検討します。

主要方策

- 広域的ふれあい・交流機能の充実（弥富野鳥園・富浜緑地の維持・充実、イベント等と連携したソフト事業の展開）
- 名古屋競馬場の移転を契機としたにぎわい交流拠点の形成
- 農地の保全・活用（農業施策との連携）
- 金魚の養殖池の保全・活用（水産業施策との連携）
- 河川・水路の自然環境の保全・活用、親水空間の整備（ふれあい・交流の場として整備）
- 木曽岬干拓地の活用方法の検討

目標Ⅲ 周辺地域と連携した居住環境づくり

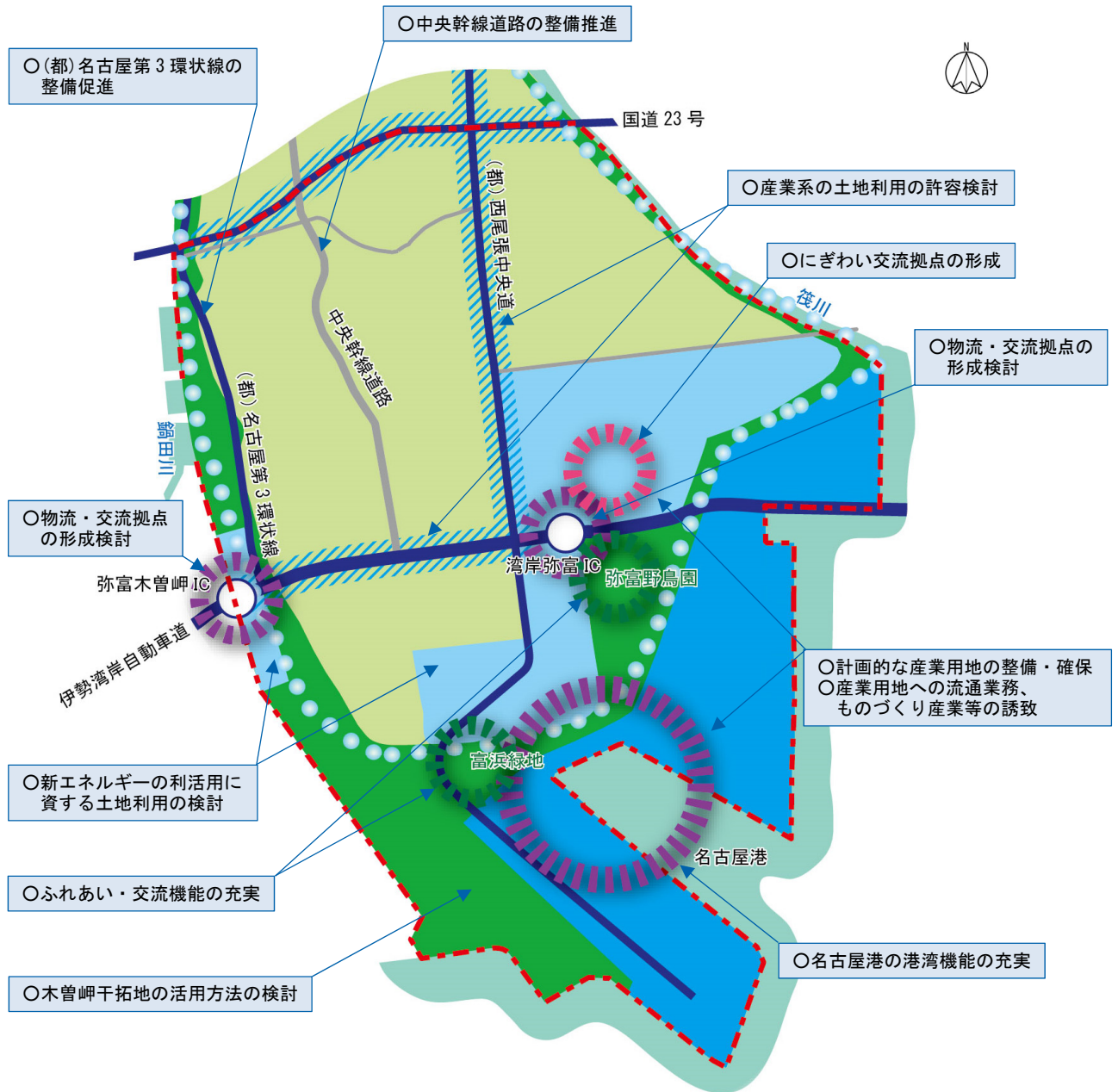
幹線道路沿道等への必要最低限の生活サービス施設等の維持や、本市の中心である北部地域や他都市へのアクセスの向上により、地域住民の日常生活の利便性を確保します。

また、集落地における道路・下水道等の都市基盤整備や防災・減災対策の推進、安全な道路交通環境の整備により、安全・安心に暮らし続けることができる居住環境の形成を図ります。

主要方策

- 幹線道路沿道等における必要最低限の生活サービス施設等の維持
- 集落地の居住環境の改善、防災性の向上（生活道路や上・下水道の計画的な整備、排水施設の整備）
- (都)名古屋第3環状線の整備促進
- 中央幹線道路の整備推進
- コミュニティバスの利便性向上、利用促進
- 河川の整備促進（鍋田川・筏川等の河川改修や堤防整備）
- 避難所・避難路の整備（狭あい道路の解消、既存公園の防災機能の強化）
- 公共公益施設や橋梁の耐震化の促進

■まちづくり方針図<南部地域>



住・商複合エリア	都市拠点
一般住宅エリア	地域生活拠点
商業エリア	緑の交流拠点
沿道サービスエリア	にぎわい交流拠点
港湾エリア	物流・交流拠点
新産業エリア	親水空間、歩行空間
沿道サービス利用調整エリア	鉄道
沿道産業利用調整エリア	高速道路
市街地周辺利用調整エリア	広域幹線道路
農漁業エリア	地域幹線道路
自然環境・レクリエーションエリア	その他幹線道路
地域境界	

- 幹線道路沿道等への生活サービス施設等の維持・誘導
- 集落地の居住環境の改善、防災性の向上
- 農地の保全・活用
- 金魚の養殖池の保全・活用
- 河川改修や堤防整備の促進
- 河川・水路の自然環境の保全・活用、親水空間の整備
- 避難所・避難路の整備
- 公共公益施設や橋梁の耐震化の促進
- コミュニティバスの利便性向上、利用促進

弥富市都市計画マスタープラン

実現化方針

第⑥章 実現化に向けた取り組み

都市計画マスタープランを本市における将来の都市づくりの方針として意義あるものとしていくためには、今後、市民・事業者・行政が協働して、まちづくりを推進していく必要があります。

⑥-1 協働によるまちづくりの推進

▶基本的な考え方

本計画は、将来の本市のあるべき姿や都市づくりの方針を示したものであり、今後はこれらの方針に沿って、実現を図ることとなります。今後の本市の都市づくりの実現に向けて、また、都市づくりのあらゆる場面において、最も基本的であり、かつ重要な考え方として位置づけられるものです。

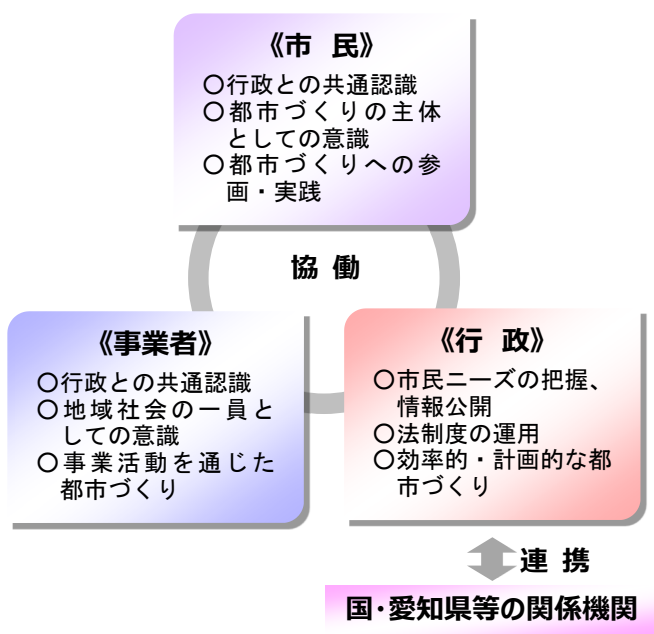
本計画の実現に向けて市民・事業者・行政が協働して都市づくりが進められるように、都市づくりの理念や目標の共有を図ります。さらに、互いに役割分担をし、それぞれの良さを活かしながら、あらゆる場面において、連携してまちづくりを進めます。

▶市民・事業者との協働、関係機関との連携強化

将来都市像の実現に向けた具体的な事業にあたっては、市民、地域活動団体やNPO、企業等の事業者、国や愛知県等の関係機関の理解と協力が不可欠です。それぞれの得意分野を活かした活動体制の構築が重要となるため、市民・事業者・行政が共通の目的を目指し、積極的な対話により実効性を高め、まちづくりを円滑に進めていくこととします。

そのため、都市づくりに関する情報の提供・共有、都市づくりの課題や提案を受ける広報広聴機会の充実等を図り、市民や地域、事業者、関係機関との協働による都市づくりを推進します。

■協働によるまちづくりの役割分担



①まちづくりに関する情報提供の充実

地域住民や様々な分野で活躍する市民団体などに対して、まちづくりに関わる計画策定・見直しなどへの参加の呼びかけを行うとともに、広報誌やホームページ等を活用し、まちづくりの情報公開やパブリックコメント制度の充実を図ります。

また、市民、地域が主体となってまちづくりの検討・実践を行えるよう、地域の都市計画関係のデータや各種事業制度・活動補助制度など、検討のきっかけやまちづくりに必要な情報を積極的に提供していきます。

②まちづくりに関する交流機会の充実

一人でも多くの市民がまちづくりに興味を持ち、これに関わる契機としていけるよう、まちづくりイベント・まちづくり出前講座の開催や、学校教育におけるまちづくりの学習機会の確保など、まちづくりに関する様々な交流機会の創出に努めます。

また、身近な公園等の維持管理や緑化活動、環境美化活動への参加など、市民主体によるまちづくりの機会についても確保していきます。

③自主的なまちづくりへの支援

地域の課題を自らの問題として捉え、解決するためには、主体的に解決に取り組む地域活動団体やNPO等の活動が重要です。

そのため、市民等・事業者によるまちづくりの提案がしやすい環境づくりを目指し、都市計画提案制度等の規程や、地域主体の各種まちづくり活動に対する行政支援の規程等も含めて検討します。

なかでも、地域の団体などが行う自主的な公共性、公益性のある地域活動に対して補助金を交付する地域づくり補助金制度の周知及び有効活用を図り、地域活動団体やNPO、ボランティア団体等が実施する自主的・主体的な活動を育成・支援します。

また、地域活動への参加促進や地域活動の充実を図るため、地域活動の各種情報の収集・発信や地域活動団体の交流及び活動の拠点となるスペースの確保を図ります。

⑥-2 各種事業の進捗管理、計画の見直し

社会情勢がめまぐるしく変化するなか、新たな都市づくりの課題や多様な市民ニーズへ対応するためには、事業を精査・検証し、より効果的な手法を採択して実行するといったPDCAサイクルによるマネジメントが必要です。

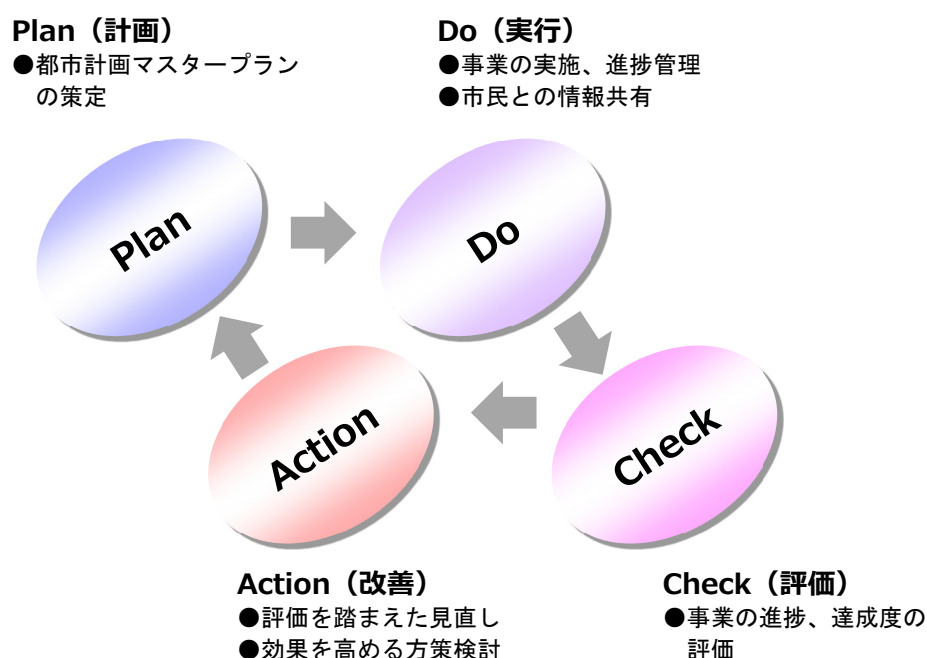
そのため、庁内関係部局の連携を図りつつ、各種事業の進捗状況を把握・管理するとともに、事業を評価・検証しながら、必要に応じて本計画を見直します。

全体構想については、行政区域の大幅な変更、人口の状況や産業の動向といった社会経済情勢に応じ、定期的な見直しが必要です。

また、地域別構想については、今後期待される市民や事業者の積極的な参加により、それぞれの生活圏における地区単位（場合によっては自治会単位）でのまちづくりが進行していくことで、地域の情勢が日々変化していくことが考えられます。その変化にあわせて更新を行うことにより、地域別構想を介し、都市計画マスタープラン全体と実際のまちづくりとの関連をチェックすることが可能となります。

このため、全体構想は都市全体のまちづくりの方向性を示すものとし、社会経済情勢の変化や目標年次への到達による見直しを基本とします。一方、地域別構想は都市計画マスタープランの実現に向けたチェック機能を果たすものと位置づけます。更新の都度、地域におけるまちづくりの活動状況を多くの地域住民へアピールするとともに、他地域の住民に対するまちづくりへの活力や参加意欲の刺激につながるような計画としていくものとします。

■進捗管理・見直しのイメージ



⑥-3 具体的な施策

「第2次弥富市総合計画」における主要施策や主要事業と整合を図り、全体構想に定める「土地利用方針」や「分野別方針」の具体化に向けた主要な施策とその事業内容を以下に示します。

【主要な施策・事業と内容】

●主要施策と主要事業	内 容
コンパクトなまちづくりの推進 ○立地適正化計画策定事業	立地適正化計画を策定し、コンパクトなまちづくりを推進します。
市街地の計画的整備【重点施策】 ○ＪＲ・名鉄弥富駅自由通路・橋上駅舎化事業 ○弥富駅北口駅前広場等整備事業	都市の拠点の形成に向けて、駅周辺の利便性を高めるために、駅を中心とした整備を推進します。
○区域区分・用途地域見直し事業	既存の用途地域内の土地利用転換への対応や、企業立地や物流・産業拠点の形成に向けて、適切な土地利用の規制誘導を図ります。
良好な住宅・宅地の供給促進 ○土地区画整理事業	良好な居住環境の形成に向けた都市基盤の確保や都市機能の導入を目指し、土地区画整理事業の実施を検討します。
コミュニティバスの利便性向上【重点施策】 ○コミュニティバス運行事業	公共交通の利便性の確保・向上に向けて、コミュニティバス運行事業を推進します。
民間活力の効果的な活用【重点施策】 ○民間活力推進事業	民間活力の活用、民間・市民と協力し、各種事業、整備を推進します。

※【重点施策】は「第2次弥富市総合計画」においても、位置づけられている

弥富市都市計画マスタープラン

参考資料

【弥富市都市計画マスタープラン策定体制】

1) 弥富市都市計画マスタープラン策定委員会設置要綱

(設置)

第1条 都市計画法（昭和43年法律第100号）第18条の2第1項に規定する本市の都市計画に関する基本的な方針（以下「都市計画マスタープラン」という。）を策定するにあたり必要な事項を検討するため、弥富市都市計画マスタープラン策定委員会（以下「委員会」という。）を設置し、その事務について必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について所掌する。

- 2 都市計画マスタープランの策定に関すること。
- 3 その他都市計画マスタープランの策定に関し必要な事項

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内で組織する。

- 2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 各種団体の代表
- (3) 市民の代表
- (4) 関係行政機関の職員
- (5) 市の職員
- (6) その他市長が必要と認める者

- 3 委員の任期は、都市計画マスタープランの策定が完了した日までとする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長)

第4条 委員会に委員長を置き、委員の中から市長が依頼する。

- 2 委員長は、会務を総理する。
- 3 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会は、委員長が招集する。

- 2 委員会においては、委員長が議長となる。
- 3 委員会は、委員長（委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する者）及び半数以上の委員が出席しなければ、会議を開き、議決することができない。

- 4 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の出席を求め、意見を聞くことができる。

(作業部会の設置)

第6条 委員会の補助機関として、弥富市都市計画マスタープラン作業部会（以下「作業部会」という。）を設置する。

- 2 作業部会は、次の事項を所掌する。
 - (1) 都市計画マスタープランの原案策定のための調査及び検討
 - (2) 都市計画マスタープランの策定にかかる重点課題の調査及び検討
 - (3) その他必要事項の検討
- 3 作業部会は、市長が定める者をもって組織する。
- 4 作業部会の部会長は、委員長が指名する。
- 5 部会長は、会務を総理する。
- 6 作業部会においては、部会長が議長となる。

(庶務)

第7条 委員会及び作業部会の庶務は、開発部都市計画課において処理する。

(委任)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成29年12月1日から施行する。
- 2 この要綱は、弥富市都市計画マスタープランを公表した日の翌日からその効力を失う。
- 3 弥富市都市計画マスタープラン策定委員会設置要綱（平成19年10月1日施行）は、廃止する。

2) 策定委員会名簿(2017年度)

【策定委員会】

(別表第1)

	職 名	氏 名
1	◎大同大学工学部建築学科 教授	嶋田 喜昭
2	(公財)豊田都市交通研究所 主幹研究員 弥富市地域公共交通活性化協議会座長	山崎 基浩
3	市民代表	岡村 常良
4	市民代表	下里 博昭
5	弥富市商工会 会長	伊東 信行
6	弥富市社会福祉協議会 会長	八木 輝美
7	あいち海部農業協同組合役員代表 常勤監事	黒宮 薫
8	(特非)愛知県西部防災ボランティアコーディネーターネットワークの会 代表	東嶋 とも子
9	愛知県建設部都市計画課長	八田 陽一
10	愛知県海部建設事務所長	渡辺 博喜
11	○副市長	大木 博雄
12	総務部長	山口 精宏
13	民生部長	村瀬 美樹
14	教育部長	八木 春美
15	開発部長	橋村 正則
16	事務局	開発部都市計画課

◎委員長 ○副委員長

【作業部会】

(別表第2)

	職 名	氏 名
1	総務部秘書企画課長	佐藤 雅人
2	総務部危機管理課長	伊藤 淳人
3	民生部環境課長	柴田 寿文
4	開発部次長兼農政課長	安井 耕史
5	開発部商工観光課長	大河内 博
6	開発部土木課長	伊藤 仁史
7	開発部下水道課長	小笠原 己喜雄
8	◎開発部次長兼都市計画課長	大野 勝貴
9	開発部都市計画課職員(コンサル含む)	

◎部会長

3) 策定委員会名簿（2018年度）

【策定委員会】

（別表第1）

	職 名	氏 名
1	◎大同大学工学部建築学科 教授	嶋田 喜昭
2	（公財）豊田都市交通研究所 主幹研究員 弥富市地域公共交通活性化協議会座長	山崎 基浩
3	市民代表	伊藤 久幸
4	市民代表	下里 博昭
5	弥富市商工会 会長	伊東 信行
6	弥富市社会福祉協議会 会長	八木 輝美
7	あいち海部農業協同組合役員代表 常勤監事	黒宮 薫
8	（特非）愛知県西部防災ボランティアコーディネーターネットワークの会 代表	東嶋 とも子
9	愛知県建設部都市計画課長	片山 貴視
10	愛知県海部建設事務所長	牧野 繁保
11	○副市長	大木 博雄
12	総務部長	渡辺 秀樹
13	民生部長	村瀬 美樹
14	教育部長	立松 則明
15	開発部長	安井 耕史
16	事務局	開発部都市計画課

◎委員長 ○副委員長

【作業部会】

（別表第2）

	職 名	氏 名
1	総務部秘書企画課長	安井 幹雄
2	総務部危機管理課長	伊藤 淳人
3	民生部環境課長	柴田 寿文
4	開発部農政課長	小笠原 己喜雄
5	開発部商工観光課長	横江 兼光
6	開発部次長兼土木課長	伊藤 仁史
7	開発部下水道課長	水谷 繁樹
8	◎開発部次長兼都市計画課長	大野 勝貴
9	開発部都市計画課職員（コンサル含む）	

◎部会長

【策定委員会等の開催経緯】

(2017年度)

年 月 日		会 議 等	内 容
2017年度	2017年8月1日 ～2017年8月14日	市民意向の把握	市民アンケート調査の実施 ※18歳以上の市民3,000人を対象にまちづくりに関するアンケート調査を実施 ※有効回収率は41.8%（有効回収数1,254通）
	2017年12月19日	第1回作業部会	都市の現況・課題の整理 ※都市の現況（人口、産業、土地利用、都市施設等）、アンケート結果、現行計画の評価を整理し、都市づくりにおける主要な課題を抽出
	2017年12月26日	都市計画審議会	策定スケジュール等の説明
	2018年1月31日	第1回策定委員会	都市の現況・課題の整理 ※都市の現況（人口、産業、土地利用、都市施設等）、アンケート結果、現行計画の評価を整理し、都市づくりにおける主要な課題を抽出
	2018年3月9日	第2回作業部会	全体構想素案の検討 ※全体構想のうち、将来像、目標、都市構造、土地利用方針までの内容を協議 ※分野別方針に対して、各課の考えている整備方針や事業との整合性を確認依頼
	2018年3月27日	第2回策定委員会	全体構想素案の検討 ※全体構想のうち、将来像、目標、都市構造、土地利用方針までの内容を協議

(2018年度)

年 月 日		会 議 等	内 容
2018年度	2018年6月28日	第3回作業部会	全体構想素案の確認、地域別現況・課題の整理 ※策定中の総合計画を踏まえた全体構想素案の確認 ※地域区分の設定、地域別構想の現況と課題について協議
	2018年8月2日	第3回策定委員会	全体構想素案の検討 ※全体構想素案のうち、道路・交通、公園・河川、景観・自然環境、都市防災、その他の施設等の分野別方針について協議
	2018年10月5日	第4回作業部会	地域別のまちづくり方針の検討、実現化方針の確認 ※地域別の将来像とまちづくりの方針について協議 ※実現化方針の内容を確認依頼
	2018年11月2日	第4回策定委員会	地域別構想素案の検討、実現化方針の確認 ※地域別の現況・課題、将来像やまちづくりの方針について協議 ※実現化方針の内容を確認
	2018年12月6日	第5回作業部会	都市計画マスタープラン素案確認 ※パブリックコメント前の最終確認とパブリックコメントの案内
	2018年12月6日 (資料発送)	第5回策定委員会 (資料送付のみ)	
	2018年12月14日	都市計画審議会	
	2019年1月10日 ～2019年2月12日	パブリックコメント	改定案の公表と意見募集(1ヶ月) ※提出意見は0件
	2019年2月25日	第6回作業部会	都市計画マスタープラン改定案の確認 ※パブリックコメントの結果報告と改定案の承認
	2019年3月7日	第6回策定委員会	
	2019年3月19日	都市計画審議会	

【用語の解説】

用 語	解 説
あ行	
あ アクセス	接近すること。また、近づく手段のこと。
う 雨水貯留	雨水を一時的に貯留し、集中的に雨水が流出することを防ぐこと。
お オープンスペース	都市または敷地内で、建物の建っていない場所。空き地。
か行	
か 街区公園	都市公園の一つで、街区に居住する者の利用に供することを目的とする、面積 0.25ha を標準とした公園。
開発許可	都市計画法における開発行為に対する許可制度。都市の水準を確保するため、一定規模以上の開発行為に対して、道路などの必要な公共施設の整備などの技術的基準を設けている。市街化調整区域においては、一定のものを除き開発行為自体を制限している。
開発行為	建物の建築や工作物の建設を目的に、土地の区画形質を変化させる行為。
合併処理浄化槽	生活雑排水とし尿と一緒に処理する浄化槽。
幹線道路	都市内の主要な交通を受け持ち、都市の骨格を形成する道路。
き 既存ストック	現在までに整備・供給されるなどで蓄積された資源のこと。ここでは主に道路・公園・学校などの公共施設を指す。
基盤整備	道路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設などの都市施設や学校、病院、公園などの公共施設といった、市民の生活や産業活動を支える施設を整えること。
狭あい道路	日常生活だけでなく、防災や災害時の活動にも支障を来す可能性がある幅の狭い道路。主に幅員 4m 未満の道路。
橋上駅舎化	線路をまたぐように駅舎を建設すること。
拠点	活動の足場となる重要な地点。
緊急輸送道路	地震直後から発生する救助・救急・医療・消火活動及び避難者への緊急物資の供給等に必要な人員及び物資の輸送を円滑かつ確実に実施するための道路。
く 区域区分	都市計画区域を、計画的に市街化を図る「市街化区域」と、市街化を抑制する「市街化調整区域」の 2 つの区域に区分すること。線引きともいう。

用 語	解 説
熊本地震	平成 28(2016)年 4 月 14 日より熊本県を中心に発生している一連の地震。
け 減災	災害前に被害を想定し、災害が発生した際に被害を最小限にすること。
こ 工業系市街地	工業地としての土地利用が主体となっている市街地、または市街化区域において、準工業地域、工業地域、工業専用地域が定められた市街地。
航空宇宙産業	航空機や航空機の部品、ミサイル、ロケット、宇宙船を製造する産業。
耕作放棄地	高齢化、過疎化による人手不足で、過去 1 年間耕作されることがなく、今後数年の間に再び耕作する意思のない農地。遊休農地。
交通結節点	人や物の輸送において、複数の同種あるいは異種の交通手段を相互に連絡する場所。 具体的には、鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車などの交通手段をつなぐ場所であり、鉄道駅やバスターミナル、駅前広場などが挙げられる。
コミュニティ	地域共同体、地域共同社会。「住民相互の協力と連帯による地域のまちづくり」の意味などで用いる。
コミュニティバス	高齢者や身体障害者の公共施設・医療機関等への移動手段の確保や、地域住民を対象とした公共交通の利便性向上を目的に運行する、自治体が運営に関与する乗合バス（路線バス）。
コミュニティプラント	市町村が設置する小規模な下水処理施設。多くの場合、下水道が普及していない地区の団地で下水道の代替施設となる。
コンパクト・プラス・ネットワーク	生活サービス機能と居住が集約したコンパクトなまちと、それらを利便性の高い公共交通で相互に結んだ、多極ネットワーク型のコンパクトシティ及びその実現を志向する政策。

さ行

し 市街化区域	都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的・計画的に市街化を図るべき区域のこと。
市街化調整区域	都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域として定められた土地のこと。

用 語	解 説
市街地開発事業	一定の地域において、地方公共団体等が総合的な計画に基づいて、公共施設の整備と宅地又は建築物の整備を行い、面的な市街地の開発を図るもの。土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、市街地再開発事業などがある。
住居系市街地	住宅地としての土地利用が主体となっている市街地、または市街化区域において、第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域が定められた市街地。
集約型都市構造	中心市街地や鉄道駅などの周辺において、歩いて暮らせる範囲に市街地のスケールを保ち、生活に必要な都市機能が集約した都市構造のこと。
受援	支援や救援を受け入れること。特に、被災した地域の自治体や住民が、他地域からの援助を受け入れること。
人口集中地区	原則として人口密度が4,000人/㎥以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域。
親水	水との親和性があること。水に親しむこと。
浸水想定区域	想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。
世 生産緑地	都市における良好な生活環境の保全や都市災害の防止、あるいは将来の公共施設整備に対する土地の確保を目的として、市街化地域内の農地を対象に指定される地区。この地区指定により、農地所有者は営農義務が生じるが、固定資産税の免税措置が図られる。
製造品出荷額等	1年間の「製造品出荷額」、「加工賃収入額」、「修理料収入額」、「製造工程から出たくず及び廃物」の出荷額とその他の収入の合計。
生物多様性	生き物たちの豊かな個性とつながりのこと。
そ 総合計画	市が長期的な展望の下で自治体運営の基本理念やあるべき姿を定めた、行財政運営の総合的な指針となる計画。

用 語	解 説
た行	
た 耐震化	地震を受けても倒壊しないように構造を強化すること。
耐震性貯水槽	常時は水道管路の一部として機能し、地震等の非常時には消火用及び飲料用として貯留水を利用できる水槽。
ち 地区計画	都市計画法に基づき、住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路、公園等の施設配置や、建築物の建て方等について、地区特性に応じてきめ細やかなルールを定めるまちづくりの計画のこと。
長寿命化	計画的な点検や修繕・改修を実施し、施設の損傷が拡大する前に適切な処置を行うことによって、施設の耐久性を高め、余分な修繕費用を抑えるとともに、建替えの周期を延ばす取り組みのこと。
と 都市機能	都市における社会的・経済的・政治的活動の仕組みや働き。単一の都市・地域として確保すべき住宅機能、医療機能、福祉機能、教育機能、防災機能等や、複数の都市・地域間で相互補完も行われる商業（卸売・小売）機能、サービス（金融・宿泊・情報等）機能、生産・流通機能、文化機能、レクリエーション機能等がある。
都市計画区域	市町村の行政区域にとらわれず、実際の都市の広がりを考慮した中で、一体的に整備、開発し、保全する必要がある区域として、都道府県が指定するもの。都市計画区域に指定されると、一定の開発・建築制限（開発許可基準の引き上げや建築基準法による建築確認申請・集団規定の適用）を受け、用途地域や都市計画施設等の制度活用が可能となる。
都市計画区域マスタープラン	都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づく都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のこと。一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象とし、その区域ごとに、都道府県が一市町村を超える広域的な見地から、区域区分をはじめとして都市計画の基本的な方針を定める。
都市計画公園	都市計画区域内において、都市計画法第 11 条の都市施設として都市計画決定された公園。公園の種別としては、街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、広域公園、特殊公園があるが、公園の機能に応じた規模の適正化を図るため、公園種別に応じた規模を基準として定める。公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地に関する都市計画は、面積が 10ha 以上については広域的見地から決定すべき都市施設又は根幹的都市施設として都道府県知事が、その他については区市町村が定める。

用 語	解 説
都市計画提案制度	提案制度は、地域の方々が主体となったまちづくりに関する取り組みを都市計画行政に取り込んでいくため、土地所有者、まちづくり NPO 法人、まちづくりの推進に関し経験と知識を有する団体などが一定の要件を満たした場合に、都市計画の提案をすることができる制度。
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路の 4 種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
都市公園	都市計画施設である公園または緑地で、地方公共団体または国が設置するもの。また、地方公共団体が都市計画区域内において設置する公園または緑地のこと。
都市施設	道路、公園、下水道など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。都市計画法では道路、鉄道などの交通施設や公園、緑地などの公共空地等を都市施設としている。これらの都市施設は、土地利用、交通などの現状、将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置を配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めることとされている。
土地区画整理事業	宅地の利用増進と道路、公園等の公共施設の整備・改善を図るための市街地整備手法の一つ。

な行

な	内水面養殖漁業	河川・湖沼などの内水面で行う養殖業。金魚、鰻、錦鯉など。
	南海トラフ	駿河湾から東海地方、紀伊半島、四国にかけての南方沖約 100km の海底をほぼ東西に走る長さ 700km の細長い溝。
	南海トラフ地震	南海トラフ沿いを震源域とする巨大地震のこと。
の	農業集落排水	一般の公共下水道とは別に農業集落におけるし尿、生活雑排水などの汚水などを処理すること。
	農業振興地域	農業の近代化、公共投資の計画的推進等、農業の振興を図ることを目的として、「農業振興地域の整備に関する法律」に基づき定められる区域。対象となるのは、農業の振興を図ることが相当と認められ、かつ農用地等として利用すべき相当規模の土地があるなどの地域。

用 語	解 説
農地転用	田畑などの農地を宅地など農地以外の目的に使用するために土地利用を変更すること。
農用地区域	農業振興地域のうち、今後概ね 10 年以上にわたって農業上の利用を確保し、農業に関する公共投資その他農業振興に関する施策を計画的に推進する区域。

は行

は	バリアフリー	障がい者や高齢者が行う諸活動に不便な障壁（バリアー）がない状態のこと。例えば、階段の代わりに緩やかなスロープを設置することや、道路の段差がない状況のことをいう。
	パブリックコメント	都市計画マスタープランとして最終決定する際に、市ホームページ等で市民（＝パブリック）に意見・情報・改善案等（＝コメント）を求め、その結果を踏まえて必要な検討・修正等を行う手続き。
ひ	東日本大震災	平成 23(2011)年 3 月 11 日 14 時 46 分頃に、三陸沖を震源とするマグニチュード (M) 9.0 の巨大地震「東北地方太平洋沖地震」によって引き起こされた広域大規模災害。
	P D C A サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法。Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Action（改善）。
ほ	防災活動拠点	災害時に消火・救助活動や被災者に対する生活支援の拠点となる施設や場所。

や行

ゆ	遊水機能	河川沿いの田畑等において雨水または河川の水が流入して一時的に貯留する機能のことをいう。洪水時の河川流量、水位の低減の役割がある。
よ	用途地域	都市計画法に基づき、都市の環境保全や利便の増進のために、建物の用途等に一定の制限を行う地域。住居系 8 種類、商業系 2 種類、工業系 3 種類の用途地域に区分される。

ら行

り	立地適正化計画	居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる計画。
---	---------	---



弥富市都市計画マスタープラン

2019 年 3 月 発行

発 行 愛知県弥富市

編 集 弥富市 開発部 都市計画課

〒498-8501 愛知県弥富市前ヶ須町南本田 335

T E L 0567-65-1111(代表)

E-mail toshikei@city.yatomi.lg.jp (都市計画課)

URL <http://www.city.yatomi.lg.jp/>