

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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●市域のほとんどが海拔ゼロメートル地帯で、木曾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	<ul style="list-style-type: none"> ●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
<p>D 産 業</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<p>E 土地・建物利用 市街化動向</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。住宅以外の実業用開発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	<ul style="list-style-type: none"> ●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	<ul style="list-style-type: none"> ●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、三重交通や木曾岬町自主運行バス・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	<ul style="list-style-type: none"> ●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）は木曾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	<ul style="list-style-type: none"> ●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。

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。

木曾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ぼつぼ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、木曾川下流に位置し、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。

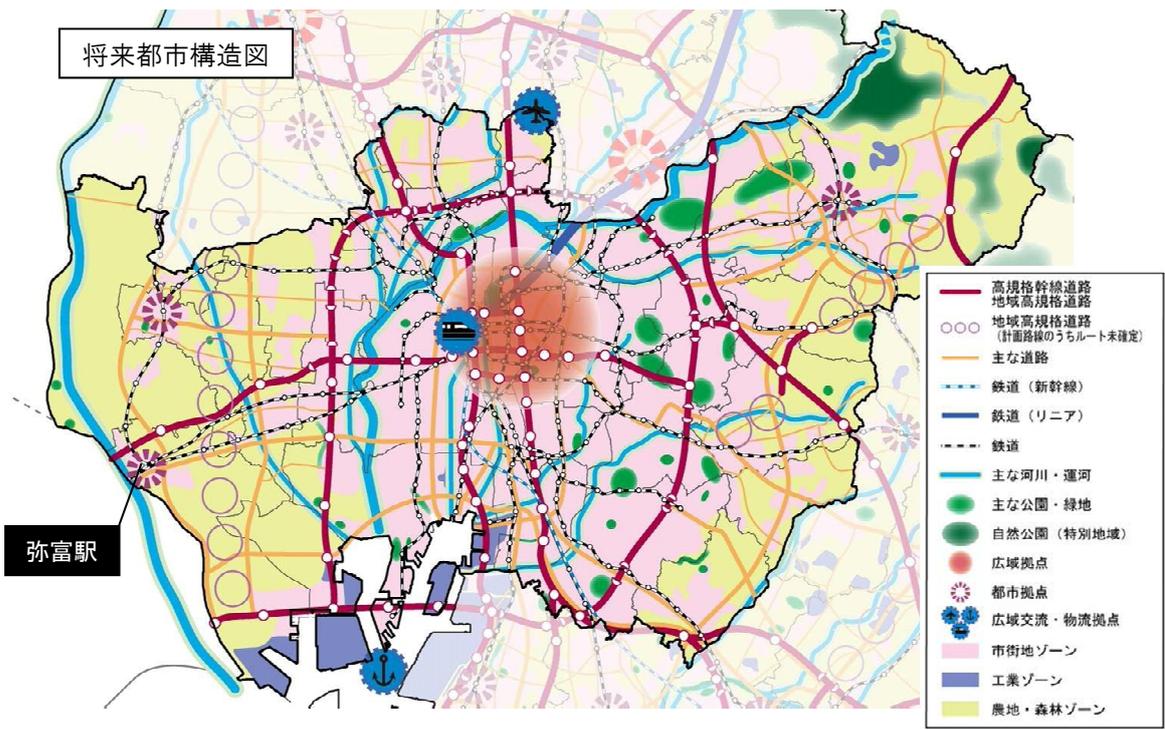
基本理念

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



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。

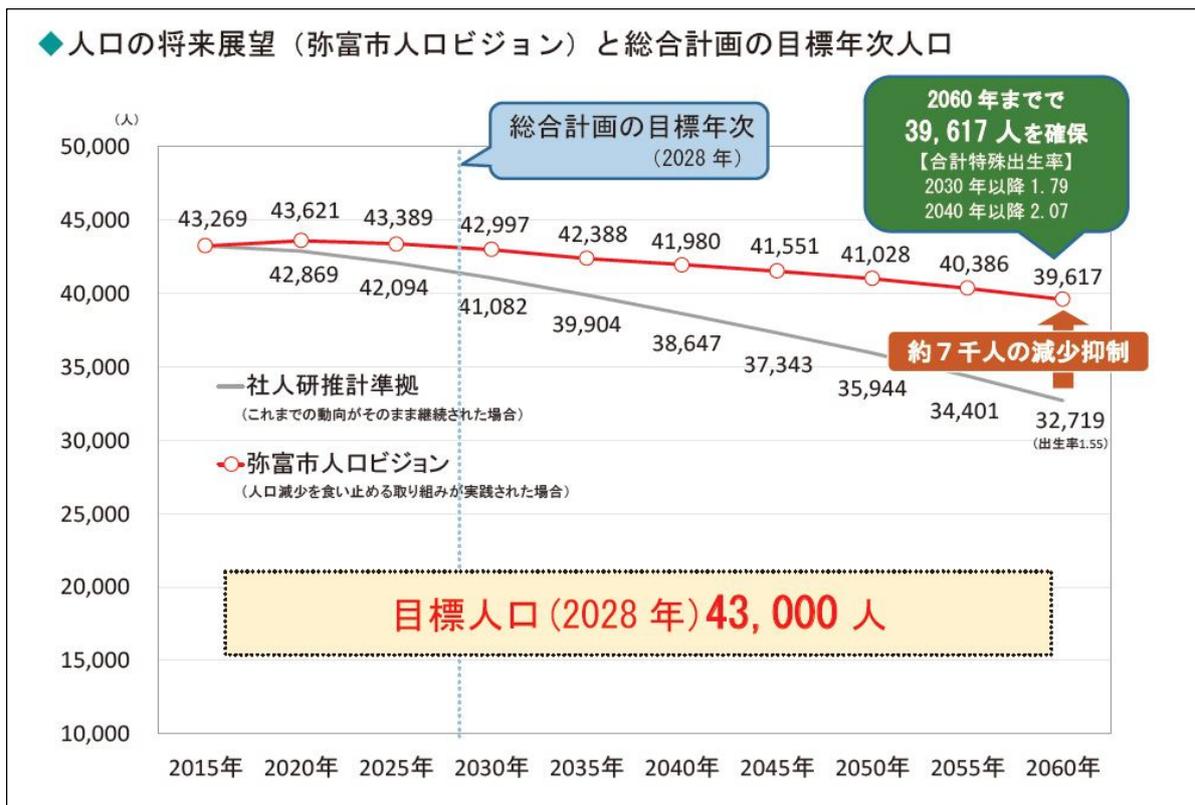
【社会情勢・現況】	【都市づくりの主な課題と対応】	【都市づくりの基本目標】
<ul style="list-style-type: none"> ・国や愛知県では集約型都市構造への取り組みを推進 ・名古屋市のベッドタウンとして発展（鉄道で約20分、車で約30分） ・平成27(2015)年から人口減少に転じることが見込まれる（平成27(2015)年：43,269人） ・高齢化率は、平成2(1990)年から平成27(2015)年にかけて約2.5倍（25.0%） ・平成27(2015)年時点では市街化区域の大部分が人口集中地区 ・市街化調整区域が市域の約8割を占め、市民の半数近くが在住 ・コミュニティバスが市内全域をカバーし、乗車人員も増加傾向 	<p>I 暮らしを支える生活圏の形成が求められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●引き続きコンパクトな市街地を維持する必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> →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。 <ul style="list-style-type: none"> →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 	<p>便利・快適に暮らせる コンパクトな都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ➡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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>II 産業の振興・地域経済の活性化が求められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●産業振興の重要な港湾として整備を進める必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> →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。 <ul style="list-style-type: none"> →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 	<p>ヒト・モノが行き交いにぎわう 魅力的な都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ➡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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●衛生的な生活環境の形成を図る必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> →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。 <ul style="list-style-type: none"> →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。 <ul style="list-style-type: none"> →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 	<p>水・緑と調和する 自然豊かな都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ➡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。
<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・木曾川氾濫時には、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 	<p>IV 安全・安心の確保が求められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●風水害対策・地震・津波対策を充実させる必要がある。 <ul style="list-style-type: none"> →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。 <ul style="list-style-type: none"> →市民一人ひとりや地域の自助・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 	<p>安全・安心な生活を守る 強くしなやかな都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ➡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

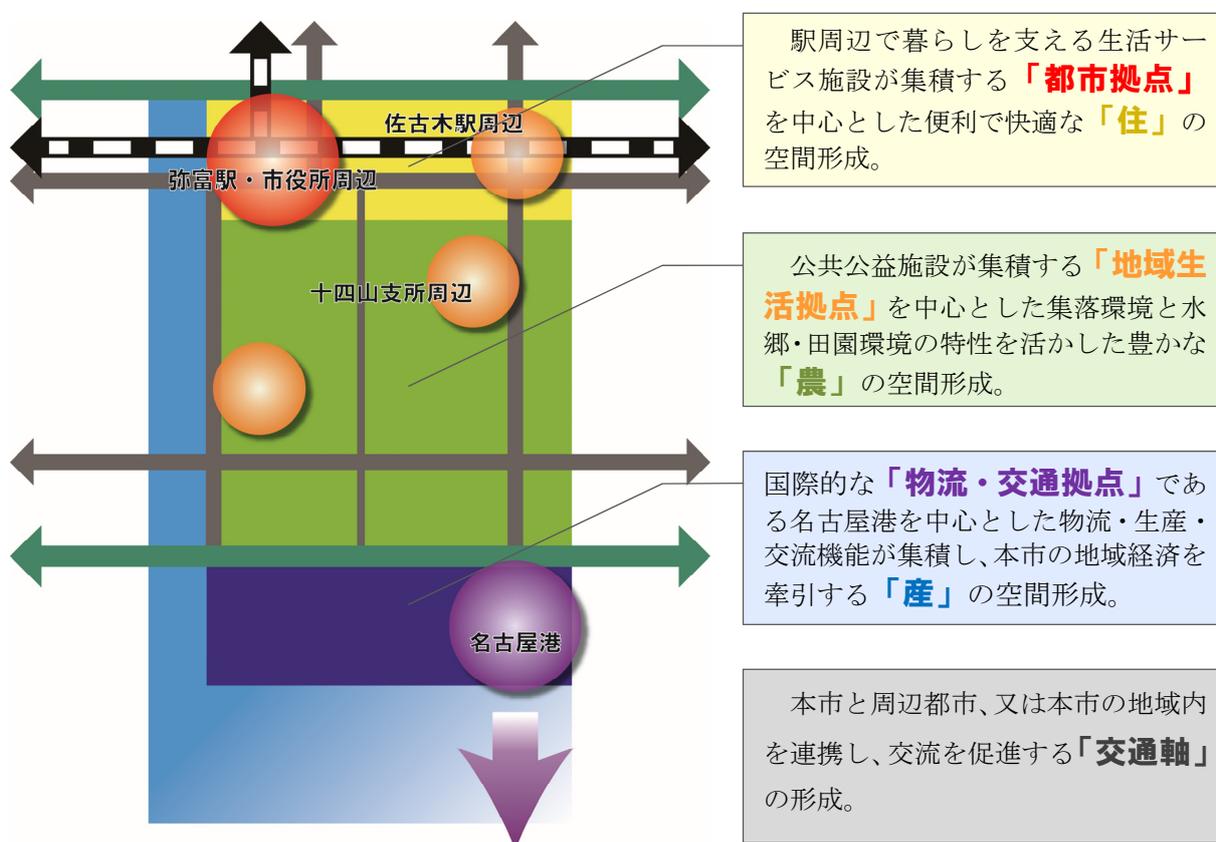
近年、地球環境問題の深刻化が懸念され、エネルギー政策への関心が高まるなか、環境負荷の小さい都市づくりが求められています。中南部の地域では、木曾川や筏川といった河川、稲作や野菜中心とした農地、日本で知られる金魚の養殖池など本市特有の水・緑の環境を有しています。こうした自然環境を保全し無秩序な開発を防ぐことで環境にやさしい「農」の空間の形成を目指します。一方で、「農」の空間では集落環境が形成されていることから、自然環境との調和を図りつつ、十四山支所等の周辺で「地域生活拠点」を形成し、市民が暮らしやすい生活環境を確保します。



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及び弥富木曾岬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

● 木曾川海部緑地、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) 烏ヶ地名古屋線、(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

- 一級河川木曾川、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

➡ 市民生活に必要となる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

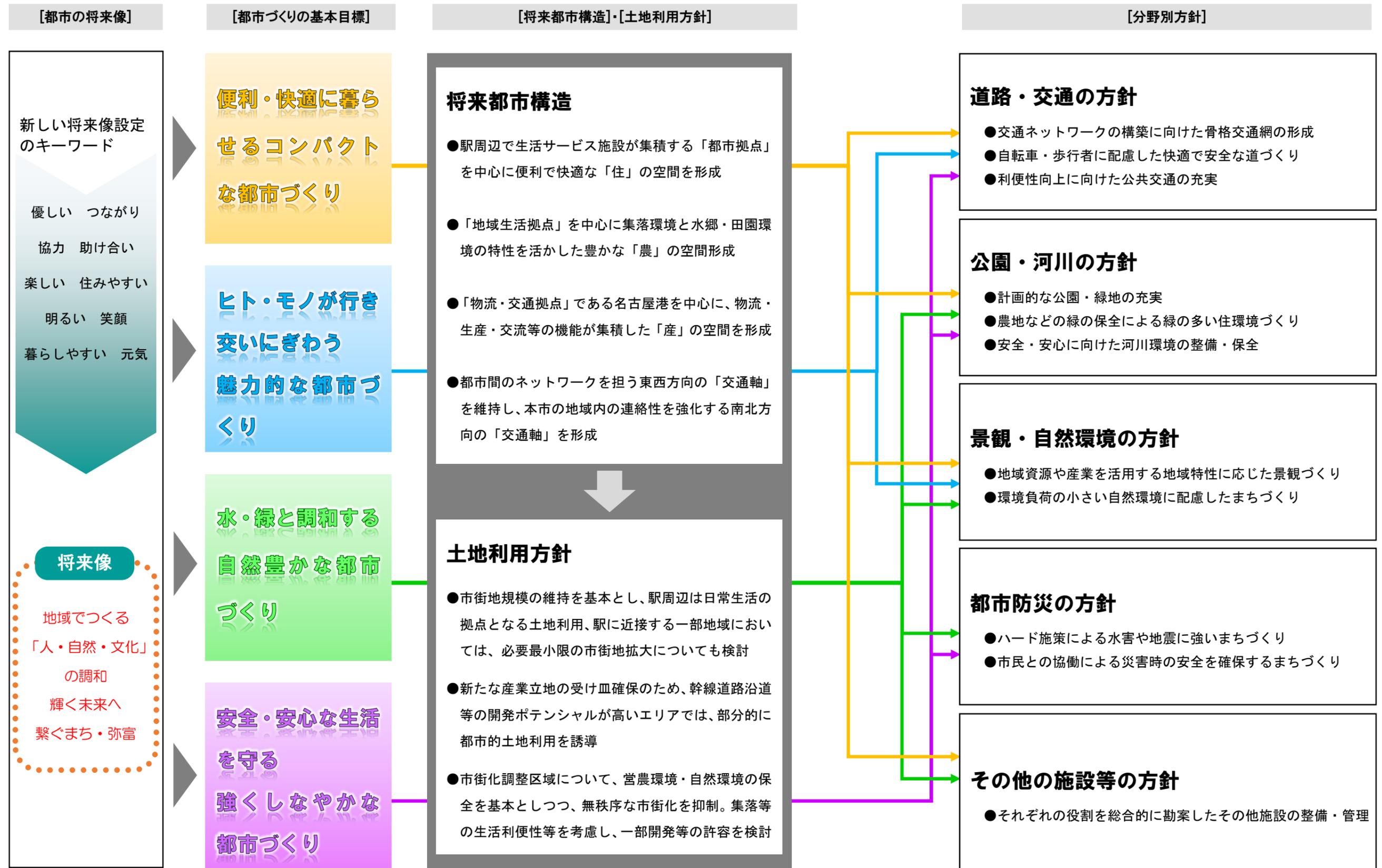
● 市街地や広域幹線道路沿道を除く農地・集落が広がるゾーン

➡ 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。

■将来都市構造図



▶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。

<p>北 部 地 域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<p>中 部 地 域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<p>南 部 地 域</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●木曾岬干拓地は、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

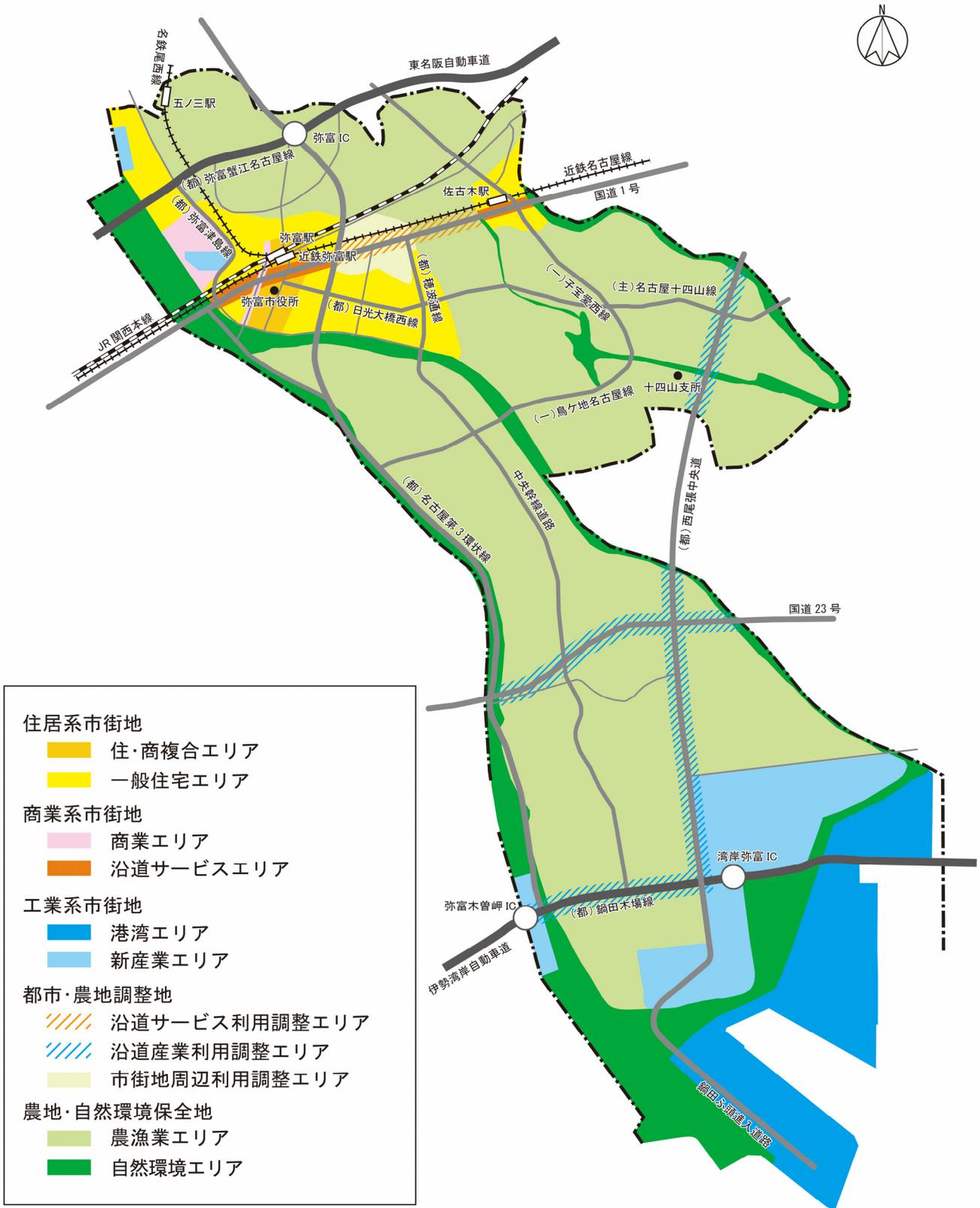
ゾーニング	規制・誘導方針
沿道サービス利用 調整エリア 	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地内の機能集積や交通環境、営農環境・集落環境に大きな負荷を与えない規模であることを前提として、日常生活の利便性向上に資する生活サービス施設の立地を検討します。 ●市街地との連続性を考慮し、必要に応じて区域区分の見直しや地区計画の活用等を検討しながら、市街地の機能を補完する土地利用を検討します。
沿道産業利用 調整エリア 	<ul style="list-style-type: none"> ●名古屋港と後背地を結ぶ幹線道路の機能及び沿道の立地ポテンシャルを考慮しつつ、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 	<ul style="list-style-type: none"> ●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
<p>農 漁 業 エ リ ア</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
<p>自 然 環 境 エ リ ア</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 木曾岬干拓地は、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	弥富蟹江名古屋線	主要地方道名古屋蟹江弥富線
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	
-		一般県道木曾岬弥富停車場線	
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

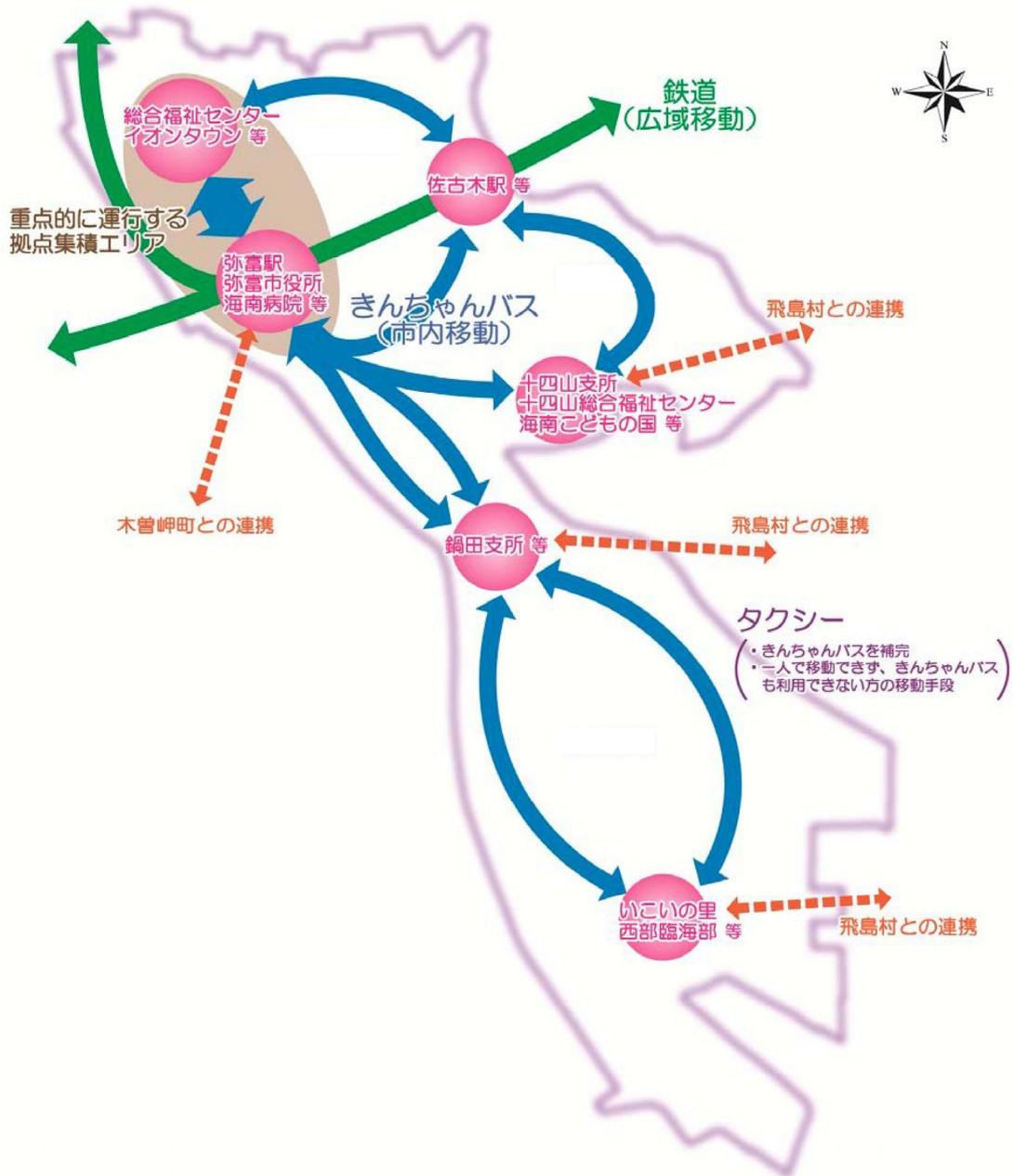
快適で安全な道づくり	
快適な交通環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・都市部の幹線道路については、整備にあわせて植樹や緑化を進め、快適な道路環境の形成に努めます。 ・道路の緑化や清掃活動、道路植樹帯の管理など、快適な道づくりに市民が継続して参加できる仕組みづくりを検討し、市民主体による美化活動を支援します。
安全な交通環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 23 号や(都)西尾張中央道、鍋田ふ頭進入道路等の整備済みの道路については、計画的な調査・点検により、老朽化の対応に必要な修繕を行うなど、長寿命化を促進します。 ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

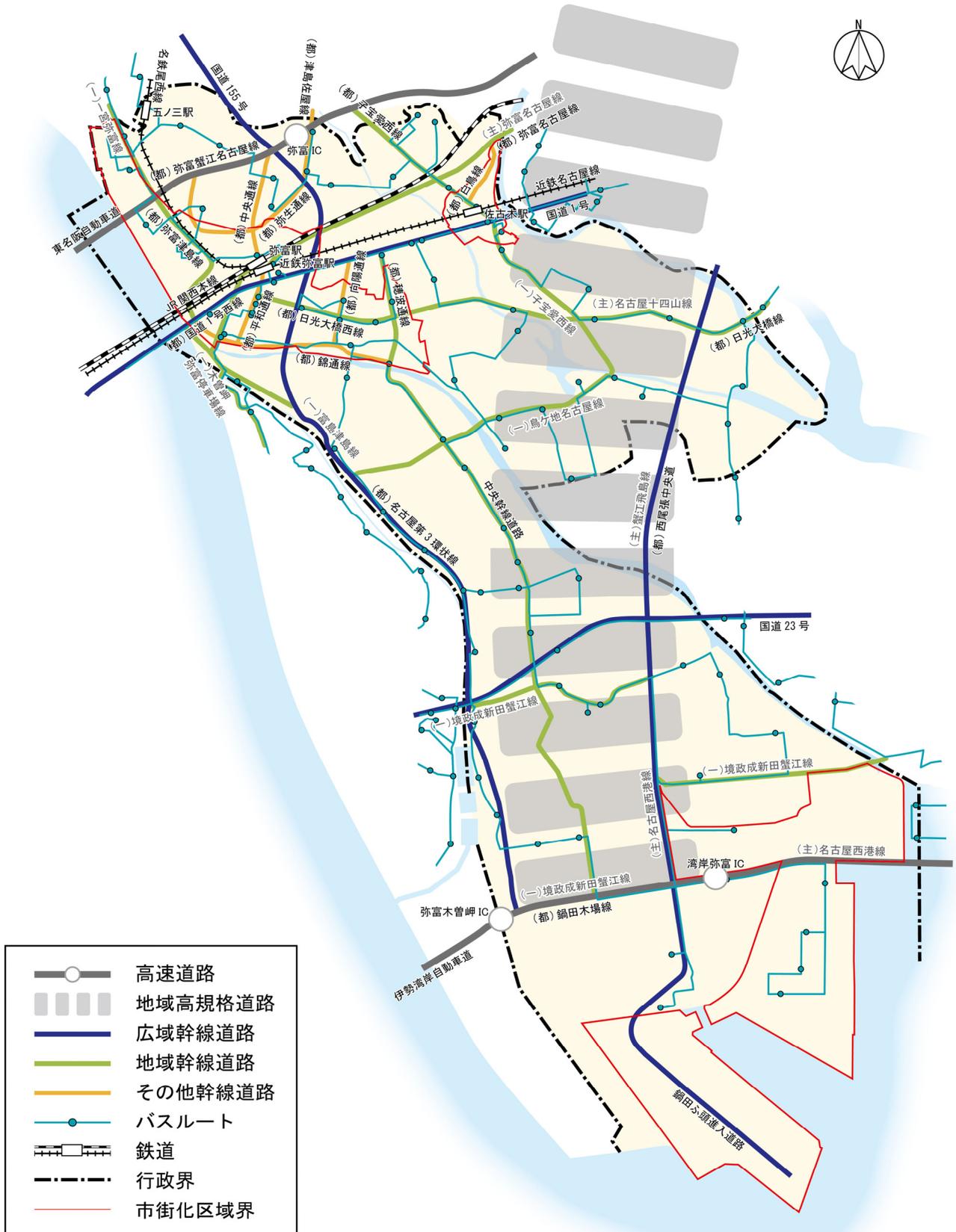
公共交通の充実	
交通拠点の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・弥富駅・佐古木駅は名古屋市などへの通勤・通学利用が多い駅であることから、駅前広場等の整備により交通結節点機能の充実を検討します。 ・駅から周辺の集客施設等へのアクセスついて、駅構内をはじめとする施設のバリアフリー化を図るとともに、ユニバーサルデザインの視点から、すべての人が円滑に移動できる利用しやすい交通環境の形成に努めます。 ・JR・名鉄弥富駅の自由通路及び橋上駅舎化整備を進め、JR・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の連絡性の向上を図るなど、安全性・利便性の高い交通拠点の形成に努めます。

<p>バス・鉄道の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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



※(都)：都市計画道路 (主)：主要地方道 (一)：一般県道

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曾川や鍋田川、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。

木曾岬干拓地は、隣接する木曾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	木曾川海部緑地	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	<ul style="list-style-type: none"> ・「緑の交流拠点」として位置づける木曾川海部緑地・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、市内外の多くの人々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。 ・国営木曾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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none">・一級河川の木曾川及び鍋田川は、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。

本市には木曾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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> ・一級河川である木曾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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・「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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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）

