

第2章 全体構想

1 都市づくりの基本理念・目標

(1) 基本理念

本市は、名古屋市に隣接し、鉄道・道路・空港などの利便性の高い広域交通網と快適な都市基盤を備えているほか、豊かな自然に恵まれたまちであり、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

そのなかで、現況と課題で示したとおり、今後は人口減少が予測されています。人口構成のバランスを重視しつつ、新たに住んでみたい、市民が住み続けたい“まち”を築いていくためにも、魅力ある都市づくりを目指していくことが必要となっています。

そのため、今までに築いてきた都市の基盤、受け継がれてきた歴史と文化、川と山に囲まれた豊かな自然を活かしつつ、今後訪れる人口構造の変化や社会の多様化に対応し、3つの柱『ライフタウンをより推進する』、『歩きたくなるまちにする』、『憧れ、選んでもらうまちにする』をもとに、まちの資産を上手に使い、育て、住みやすく移動しやすい都市づくりを目指していくため、次のとおり理念を設定します。

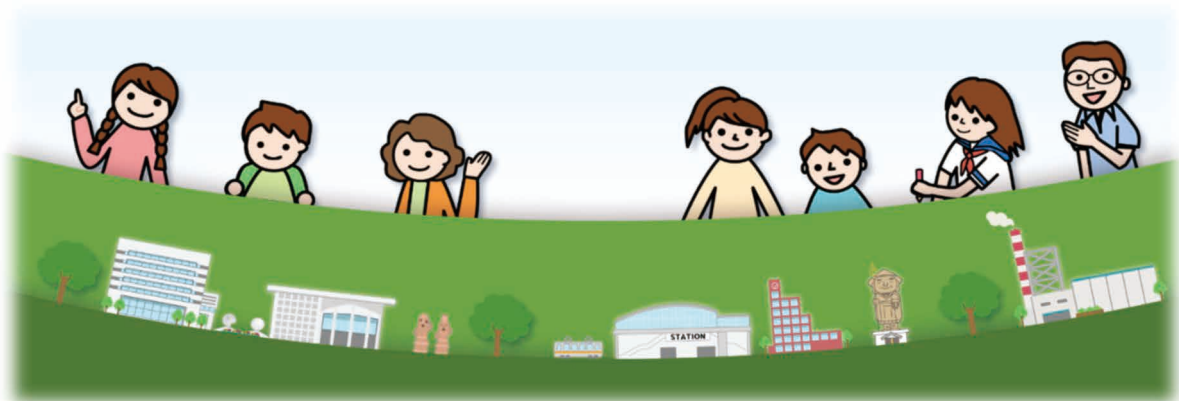
ライフタウンを
より推進する

歩きたくなる
まちにする

憧れ、選んで
もらうまちにする

心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井

～20年後も誇れる春日井であり続けるために～



体系図 【都市づくりの課題 ⇒ 都市づくりの基本理念・目標 ⇒ 分野別のまちづくり方針】

今後の都市づくりに向けた5つの視点

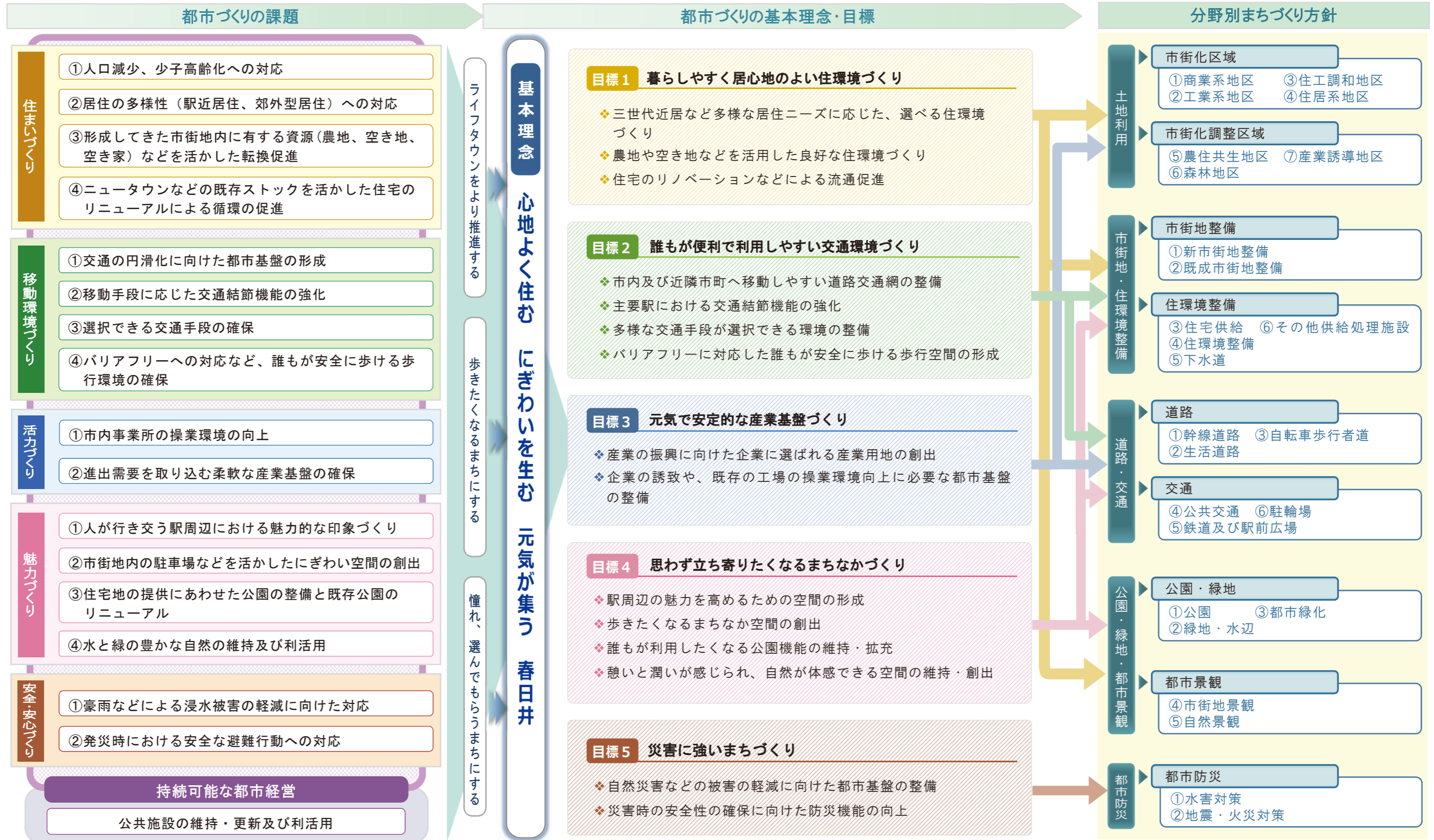
視点1
人口減少・少子高齢化への対応

視点2
産業の活性化

視点3
子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

視点4
安全・安心な市街地の形成

視点5
既存施設の管理・更新への対応



(2) 都市づくりの目標

都市づくりの基本理念『心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う 春日井』を目指し、都市づくりの目標を次に示します。

目標1 暮らしやすく居心地のよい住環境づくり

本市は、土地区画整理事業の推進などにより、名古屋市からの交通利便性を活かしたベッドタウンとして良好な住宅地を形成してきました。今後も、住み続けることができるように、そしてまた、「ライフタウン」として、さらなる「暮らしやすさ」を追求するため、良好な住環境の形成を目指します。

また、高蔵寺ニュータウンをはじめとする昭和30年代から50年代に開発された住宅地については、一部で高齢化が進行しているほか、将来的に空き家などの増加も懸念されることから、高齢者が安心して暮らすことができる住宅地や既存住宅のリノベーションによる新たな価値の創造など、多世代のニーズに応じた柔軟な住環境づくりを目指します。さらには、今後予測されている人口減少へ対応するためにも、生活利便性の高い地域における空き地などの既存ストックを活用した魅力的な住宅地の創出を目指します。



松河戸町の住宅地



高蔵寺ニュータウン

具体目標

- ❖ 三世代近居など多様な居住ニーズに応じた、選べる住環境づくり
- ❖ 農地や空き地などを活用した良好な住環境づくり
- ❖ 住宅のリノベーションなどによる流通促進

目標 2 誰もが便利で利用しやすい交通環境づくり

本市は、東名高速道路（春日井インターチェンジ）、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道（勝川インターチェンジ、松河戸インターチェンジ）、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網や県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域交通網を有しています。一方で、これまでの自動車交通の増加や本市を通過する流入交通などにより、一部の幹線道路では日常的に渋滞が発生しています。



一般国道 19 号

そのため、市内及び近隣市町へ快適な移動ができる交通環境の提供に向けた道路交通網の充実を目指します。



J R 春日井駅

また、「通勤・通学」目的の移動実態において名古屋市や小牧市とのつながりが強い本市においては、鉄道駅周辺の利便性向上が重要となることから、安全で利用しやすい交通結節機能の充実を目指します。さらには、過度に自家用車に依存せず、快適に暮らせる便利な移動環境づくりに向け、バスネットワークの充実や自動運転などを活用したラストマイルの交通の確保、バリアフリーへの対応など安全な歩行空間の形成を目指します。

具体目標

- ❖ 市内及び近隣市町へ移動しやすい道路交通網の整備
- ❖ 主要駅における交通結節機能の強化
- ❖ 多様な交通手段が選択できる環境の整備
- ❖ バリアフリーに対応した誰もが安全に歩ける歩行空間の形成

目標3 元気で安定的な産業基盤づくり

本市は、県営名古屋空港が隣接しているほか、高速道路や幹線道路により利便性の高い広域交通網を有しているなど、産業活動における立地環境として恵まれた条件を有しており、食品、印刷、製紙、住宅、電子産業など、幅広い産業集積があり、引き続き、立地企業の定着を目指します。

利便性の高いインターチェンジ周辺や主要幹線道路沿道などの交通環境が充実した地域において、多様な主体・手法により企業用地の確保を図ります。また、幅広い産業がバランス良く立地する環境を活かした、様々な業種の企業誘致を効率的に進め、雇用の増加とともに、市内企業の流出防止と投資拡大、市内企業間取引の拡大などを図り、地域経済の好循環に取り組み、さらなる経済成長を目指します。



春日井インターチェンジ周辺

具体目標

- ❖ 産業の振興に向けた企業に選ばれる産業用地の創出
- ❖ 企業の誘致や、既存の工場の操業環境向上に必要な都市基盤の整備



目標4 思わず立ち寄りたくなるまちなかづくり

本市は、JR中央本線や名鉄小牧線などが運行しており、12の鉄道駅を有しています。鉄道駅は、日々多くの市民が行き来する空間であり、それぞれの地域のまちの顔となる場所となっています。そのため、快適な駅周辺の滞留空間の形成や、空き店舗などの効率的な循環を図り、駅利用者が日常生活の中で立ち寄りたくなる魅力的なにぎわい空間の形成を目指します。

今までに整備してきた公園や緑道など、子どもの遊び場や地域住民の交流、憩いの場を確保し、子育て世代が利用しやすい環境の充実を目指します。



勝川弘法市



朝宮公園イメージパース

具体目標

- ❖ 駅周辺の魅力を高めるための空間の形成
- ❖ 歩きたくなるまちなか空間の創出
- ❖ 誰もが利用したくなる公園機能の維持・拡充
- ❖ 憩いと潤いが感じられ、自然が体感できる空間の維持・創出

目標5 災害に強いまちづくり

本市は、庄内川や内津川など多くの河川を有しており、良好な自然景観や生活に潤いを与える一方で、近年の異常気象による集中豪雨などにより、市民の生命と財産を脅かす側面を有していることから、洪水時の被害を最小限にするための都市基盤の形成を目指します。

また、発生が懸念される南海トラフ地震を含め、災害時に迅速かつ安全に避難行動ができるよう、防災・減災に向けたまちづくりを目指します。



雨水調整池（細木公園）

具体目標

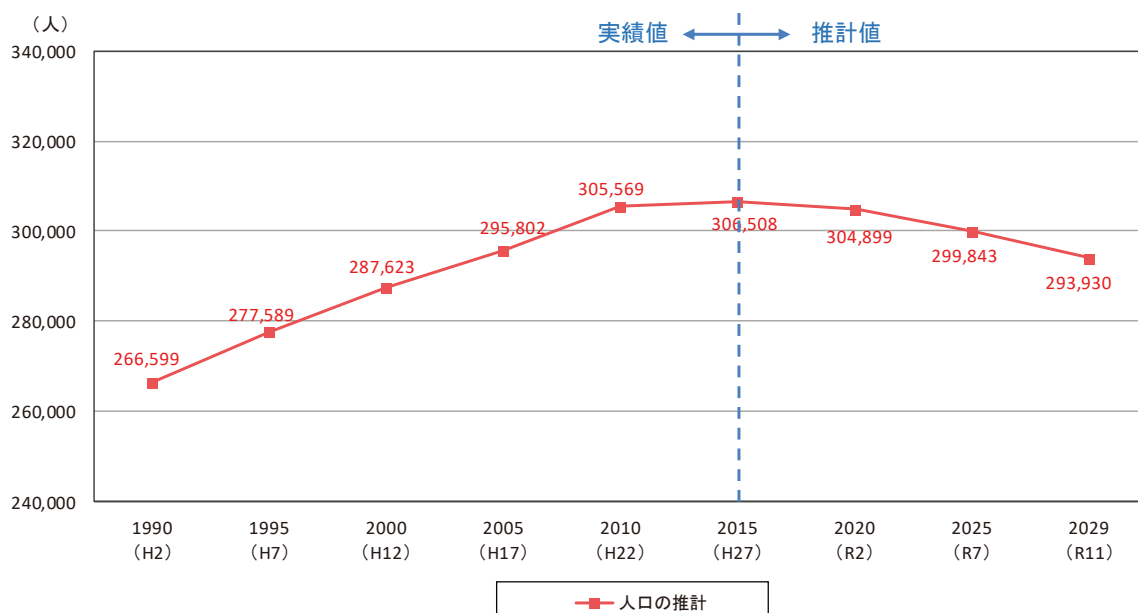
- ❖ 自然災害などの被害の軽減に向けた都市基盤の整備
- ❖ 災害時の安全性の確保に向けた防災機能の向上

2 将来フレーム

新たな市街化区域の設定にあたっては、県の方針に準じて、集約型都市構造への転換に向け、都市的土地利用の割合が著しく低い市街化区域内の土地の活用や既成市街地の再構築を考慮します。そのうえで、鉄道駅周辺など公共交通の利便性の高い地域、高速道路のインターチェンジや幹線道路の周辺など、既存ストックの活用が可能な地域に、規模の妥当性や都市基盤施設整備の確実性を考慮して新たな市街化区域を適正に配置します。

(1) 人口の推計

将来人口の見通しについては、国土交通省の都市計画運用指針により「国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口を採用又は参酌すべき」とされていることから、次のとおり設定しました。

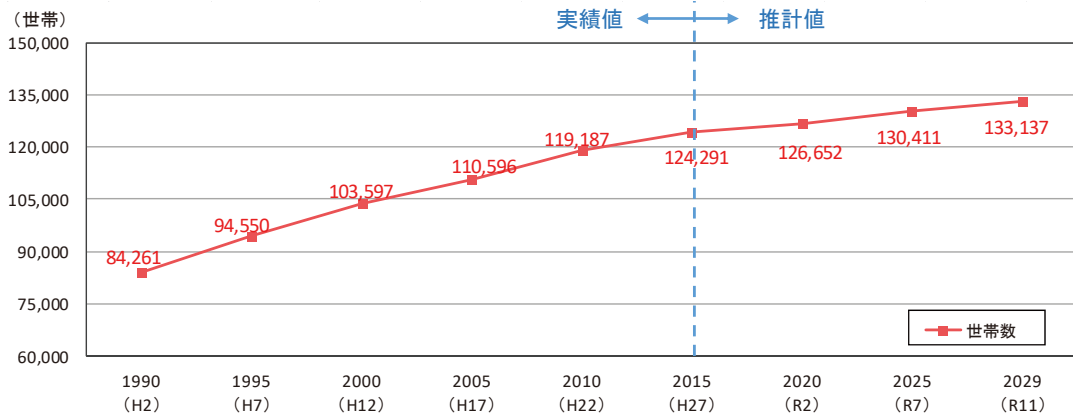


資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所による推計値（R2～R11）

■人口の推計

(2) 世帯数の推計

将来世帯数の見通しについては、過去の世帯数の推移をもとに将来世帯人員の見通しを検討し、次のとおり設定しました。



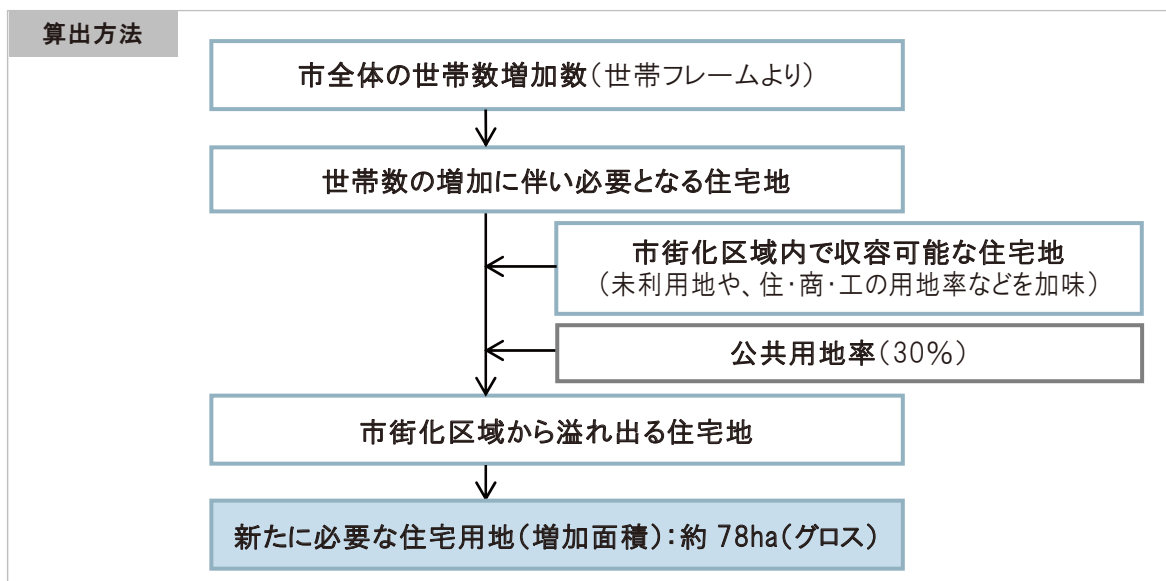
資料：国勢調査（H2～H27）、推計値は H2～H27 の実績値をもとに回帰式（トレンド推計）にて算出

■ 世帯数の推計

(3) 住宅地フレーム

本市の人口は、平成 27 年（2015 年）以降の推計では、減少傾向が続くと予測されていますが、人口減少下においても世帯数が増加している期間については、世帯数の増加に伴う住宅地の受け皿の確保が必要となります。住宅地フレームは、この世帯数の将来推計に基づき必要となる住宅地を算出していますが、現状の市街化区域内人口密度を維持するとともに、必要に応じて立地適正化計画の変更なども検討します。

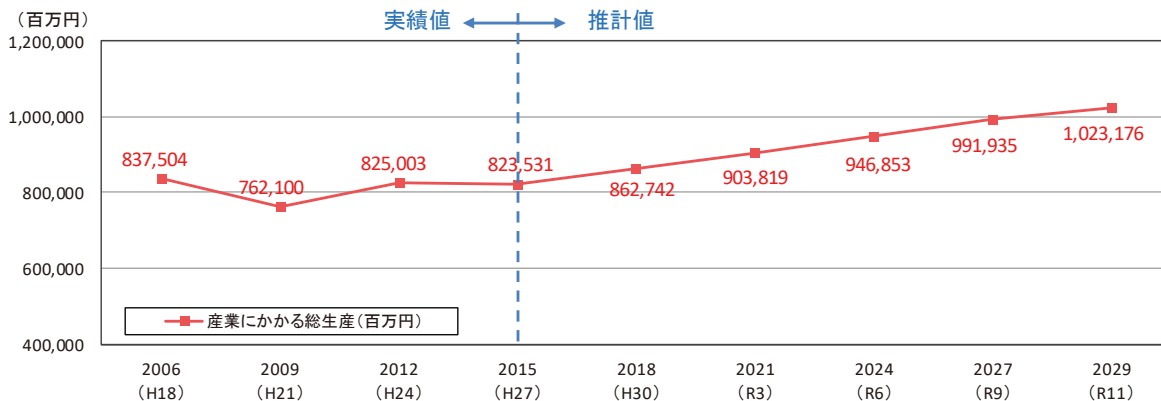
	現況面積	将来面積	市街化区域内 確保面積	拡大必要面積
住宅地	1,784ha	1,990ha	128ha	55ha(ネット) 78ha(グロス※1)



※1 グロス：道路などの公共施設用地を含めた土地のこと（必要面積（ネット）÷（1-公共用地率））

(4) 市内総生産の推計

市内総生産の推計は、市内総生産における商業及び工業に関わるもの（製造業、サービス業など）を対象とし、過去の実績をもとに、次のとおり目標年次における総生産を算出しました。



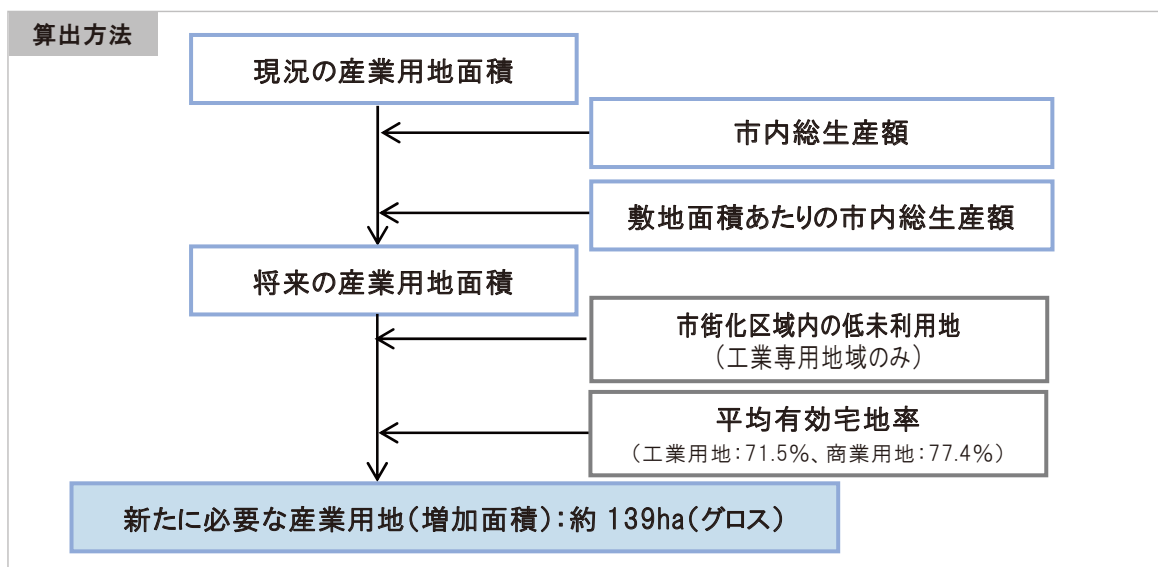
資料：あいちの市町村民所得（H27）

■ 産業にかかると市内総生産の推計

(5) 産業用地フレーム

算出した産業フレームをもとに、産業の成長率を設定したうえで、現況の産業用地面積を考慮しつつ、将来必要となる産業用地（工業用地+商業用地）面積を算出しました。

	現況面積	将来面積	市街化区域内確保面積	拡大必要面積
産業用地	418ha	519ha	1ha	100ha（ネット） 139ha（グロス※2）



※2 グロス：道路などの公共施設用地を含めた土地のこと（必要面積（ネット）÷（平均有効宅地率））

3 将来都市構造

(1) 基本的な考え方（“これまで”と“これから”）

本市はこれまで、名古屋市への交通利便性を活かし、鉄道駅を中心に広がる形で着実な住宅基盤の整備を図り、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

しかし、今後は人口減少社会の到来や少子高齢化の進行が予測されているほか、これまでに整備した市街地などでは空き地や空き家が発生しつつあるなど、今後の人口構造の変化や社会の多様化に対応した都市構造への転換が必要となっています。

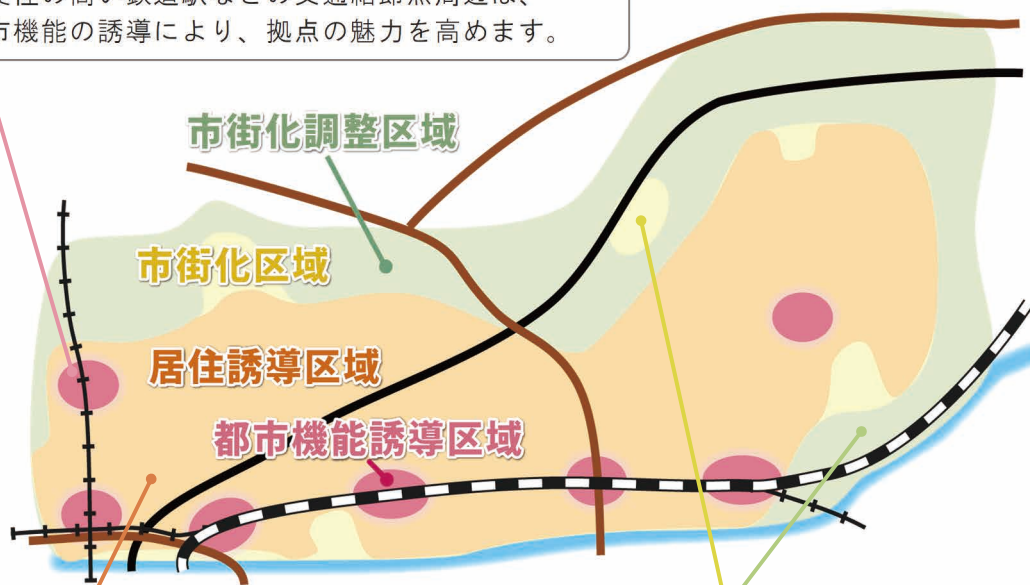
このため、これからは鉄道駅などを中心とした利便性の高い地域において集約型の都市構造を目指します。また、まちなかへ移動しやすい「公共交通ネットワークづくり」を推進するとともに、公共交通ネットワークの周辺において形成されている利便性の高い居住地を維持するため、生活利便施設の維持・誘導を図ります。

目指す都市構造のイメージ

自家用車に過度に依存しなくても快適に暮らせる都市構造の構築を目指します

鉄道駅などの交通結節点周辺については
(主に都市機能誘導区域内)

利便性の高い鉄道駅などの交通結節点周辺は、都市機能の誘導により、拠点の魅力を高めます。



バス路線沿線などの生活利便性が高い地域については
(主に居住誘導区域内)

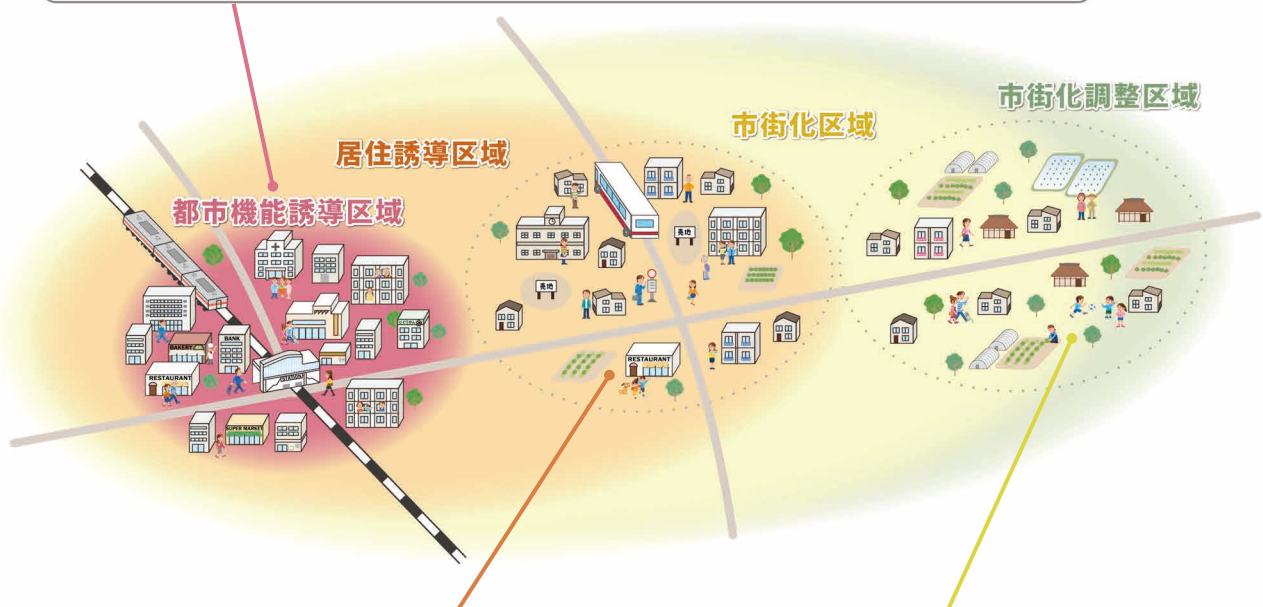
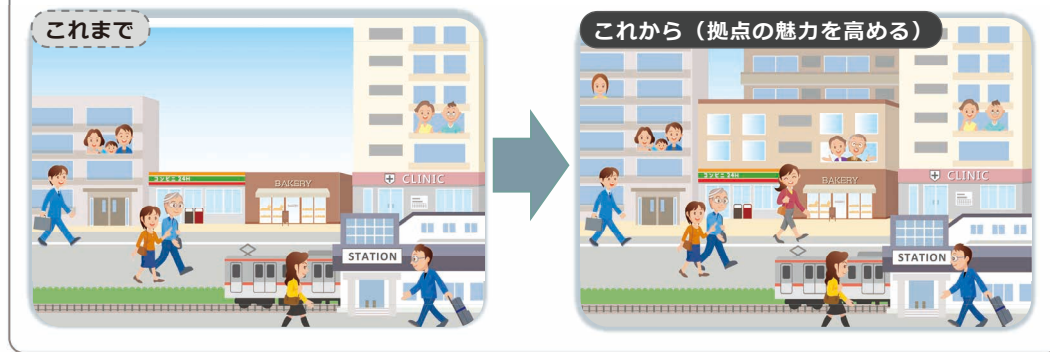
生活利便施設の立地に向けた土地利用を図るとともに、居住を促進します。

そのほか、良好な市街地が形成されている地域については
(主に郊外の住宅地)

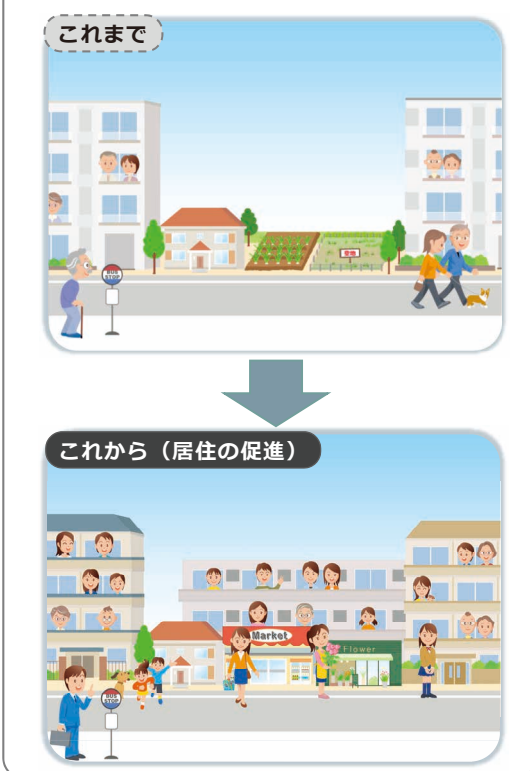
良好な住環境と市中心部の拠点との移動利便性を維持します。

※「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」は、立地適正化計画において位置づけた区域

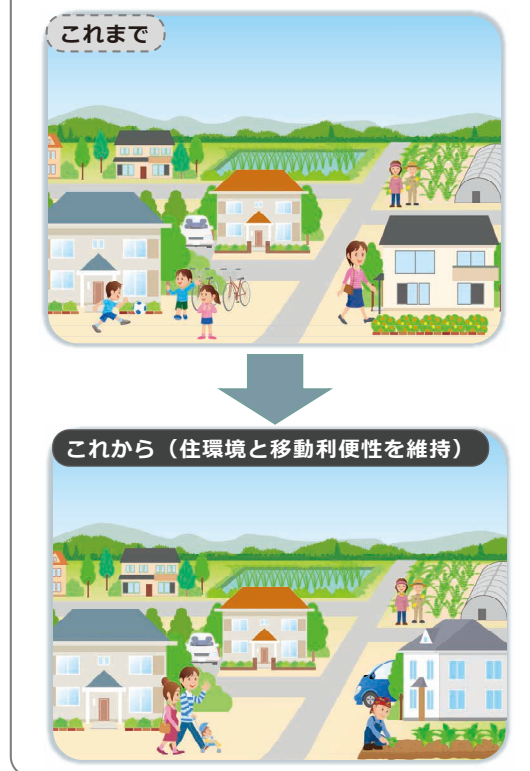
鉄道駅などの交通結節点周辺



バス路線沿線などの生活利便性が高い地域







そのほか、良好な市街地が形成されている地域

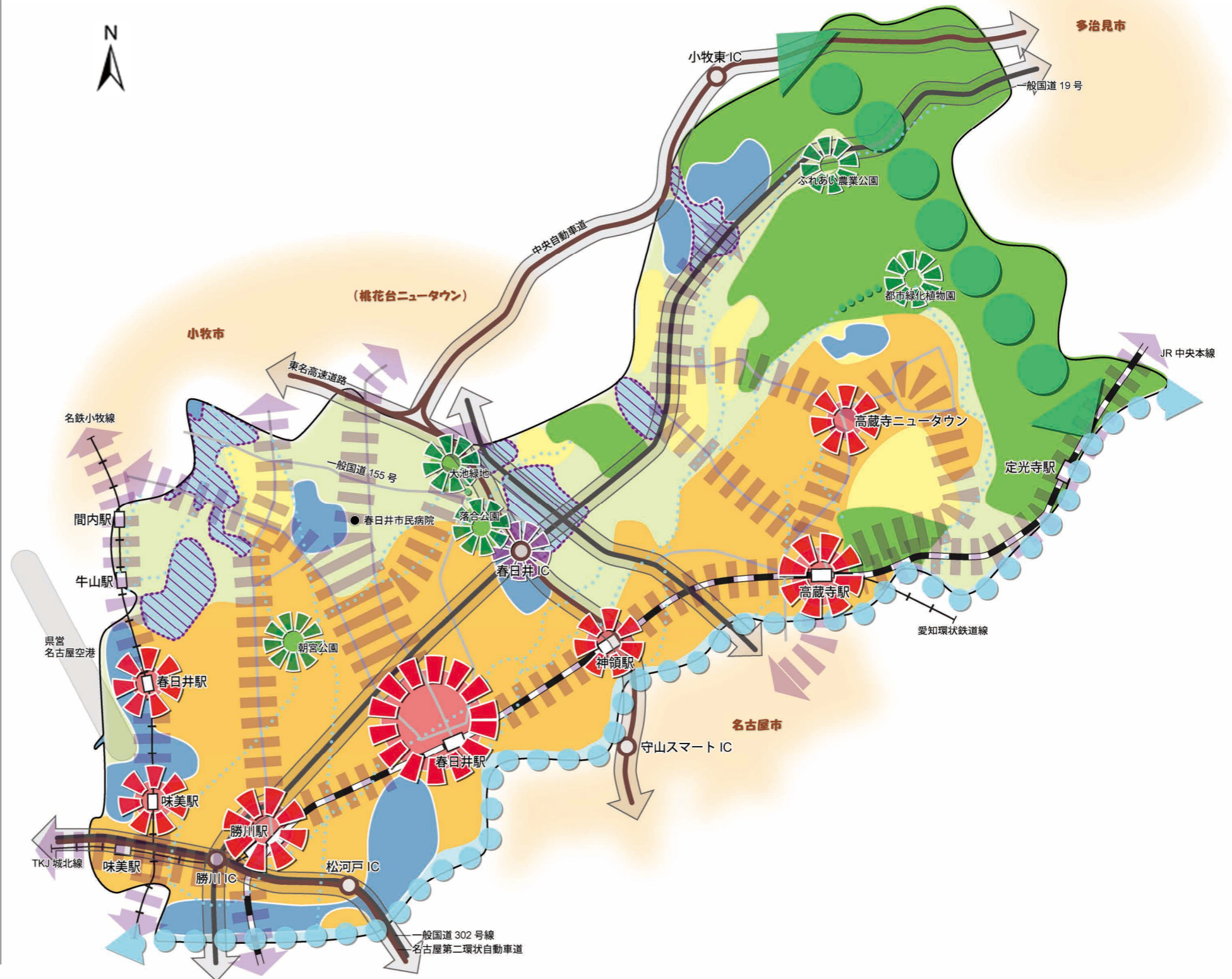


(2) 将来都市構造

将来都市構造は、前述した考え方をもとに、都市機能の誘導・充実を目指す拠点と資源の保全・活用を目指す軸を各地域に位置づけるとともに、これまでの市街地形成を踏まえた土地利用のゾーニングを次のとおり設定します。

◆将来都市構造の構成要素の概要

種別	位置づけ
 工業ゾーン	工場地として利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。 住宅地に隣接する地域は、緩衝緑地や敷地内緑化を充実させ、住環境と調和した職住近接の地域を目指します。
 一般住宅ゾーン	良好な住環境を維持し、適切な土地利用の規制・誘導を図る地域を目指します。
 居住促進ゾーン	既存の都市基盤による利便性を活かし、住みたくなる地域づくりに向けた土地利用の促進を目指します。
 商業ゾーン	土地の高度利用を図り、商業などの利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。
 農住共生ゾーン	優良な農地の保全や、住環境の保全などのため、土地利用の維持・活用を目指します。
 公園・緑地ゾーン	自然資源を保全するとともに有効に活用し、憩いを与え交流の場となる公園・緑地の形成を誘導する地域を目指します。
 産業誘導ゾーン	新たな産業系の土地利用を誘導する地域として、周辺の環境に配慮した地区の形成を目指します。
 都市交流拠点	鉄道駅やバスターミナルを中心とした交流の玄関口となる拠点として、日常生活の利便に資する商業の集積を図ります。JR春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、行政、文化施設の集積も図ります。
 緑の拠点	自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を観賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。
 広域交通拠点	都市間の広域交通の拠点として、インターチェンジ周辺という交通利便性を活かした産業の形成を図ります。
 自動車交通軸	本市の広域交通ポテンシャルの骨格となる道路網の形成を図ります。
 公共交通軸	市内及び周辺都市との多様な交通手段の提供に向け、利便性の高い交通軸の形成を図ります。
 うるおい軸	水と緑に親しめる憩いの場となるよう、魅力ある空間として整備を促進する河川や緑道。
 緑のスカイライン	緑を保全し、連続性のある稜線のスカイラインを守る地域。



4 分野別のまちづくり方針

(1) 土地利用

基本的な考え方

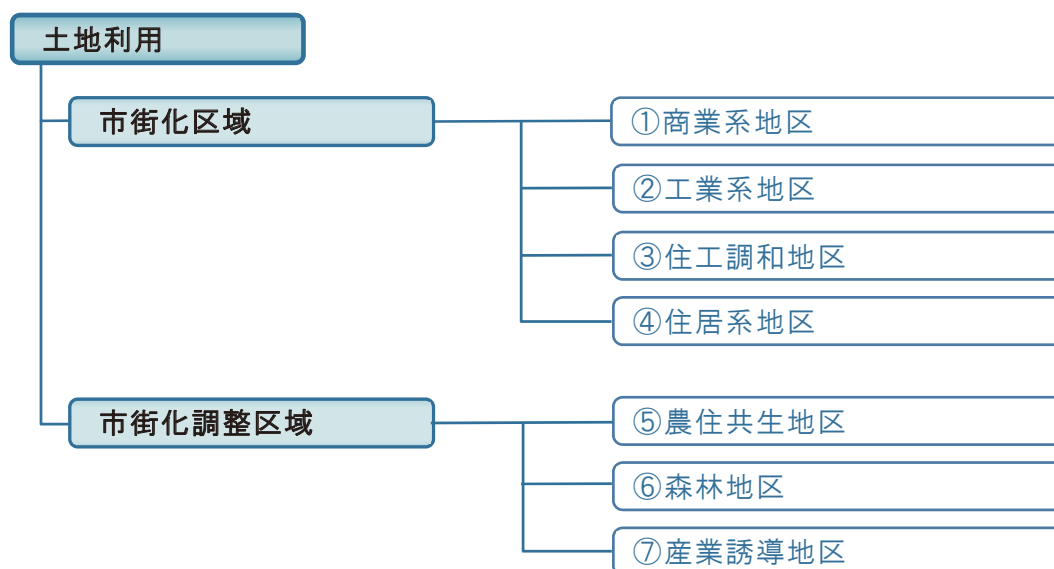
鉄道駅周辺など利便性の高い地域を中心に都市機能を誘導するとともに、公共交通の利便性の高いエリアへの居住の促進を図ります。

また、地域の特性に応じた都市環境を形成するため、必要に応じて適正な用途への純化を図るとともに、JR春日井駅周辺をはじめとする鉄道駅周辺の地域における高度利用化を促進します。そのほか、幹線道路沿道の利便性の高い商業施設の維持を図るとともに、生産緑地地区などの優良農地については、都市環境の向上に資する資源として保全します。

工業団地をはじめとする既存の産業集積地については、産業振興の拠点として既存機能の維持を図るほか、市街化調整区域でありながら立地として優位性が高い春日井インターチェンジ周辺や幹線道路沿道周辺などの地域については、周辺環境に配慮しつつ、産業系の土地利用の誘導を目指します。

市街化調整区域に形成されている戸建てを中心とした既存の住宅地については、田園環境と調和した良好な住宅地としての維持を図り、必要に応じて地区計画などを活用し、地域環境の保全に努めます。

施策の分類



1) 市街化区域

1 商業系地区

【都市交流拠点周辺】

- ・本市の中心部であるＪＲ春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、本市の顔となる拠点として、行政、文化施設や商業施設などの集積を図ります。また、尾張都市計画区域の広域的な拠点と位置づけられており、広域的な都市機能の誘導を図ります。
- ・ＪＲ春日井駅周辺については、広域的な交通結節点としての機能の充実を図り、高度利用の促進に向けた都市計画の見直しを検討します。
- ・ＪＲ中央本線のＪＲ勝川駅、ＪＲ神領駅及びＪＲ高蔵寺駅の周辺や名鉄小牧線の名鉄味美駅及び名鉄春日井駅の周辺、並びに高蔵寺ニュータウンは、地域における利便性の高い交通結節点としての機能の充実を図ります。また、周辺住民はもとより通勤・通学利用者の利便に資する都市機能の誘導を図るとともに、高度利用を促進します。

【沿道複合地域】

- ・一般国道 19 号や 155 号などの主要幹線道路の沿道周辺については、後背地に広がる住宅地の市民にとって利便性の高い地域となるよう、魅力的な生活サービス施設の誘導を図ります。

【その他の地域】

- ・既存の商店街や地区幹線道路沿線などについては、地域の特性を活かしながら、身近な買い物環境を支えるなど、市民のニーズに応える商業機能などの誘導を図ります。

2 工業系地区

- ・古くからの工業地である王子地区をはじめ、鷹来地区、長塚・愛知地区、追進・御幸地区、神屋地区、明知地区、高森台地区、美濃地区から県営名古屋空港周辺などの既存工業地については、今後とも周辺への環境に配慮した工業系地区として形成を図ります。

3 住工調和地区

- ・既存の工場において、緩衝緑地や敷地内の緑化などにより、住環境と調和した職住近接の土地利用を図るほか、現状の土地利用や今後の土地利用動向を踏まえ、必要に応じ、用途地域の見直しを検討するなど、土地利用状況の混在の整序を検討します。

4 住居系地区

- ・鉄道駅周辺など利便性の高い地域を中心に、土地区画整理事業による良好な住環境の形成を促進します。
- ・鉄道駅の徒歩圏などの交通利便性の高い地域については、共同住宅、店舗、事務所などが共存する土地利用の形成を図ります。
- ・戸建て住宅が建ち並ぶ既存の良好な住宅地については、住環境の保全を図り、必要に応じて地区計画制度の活用など地域の特性に合った土地利用の誘導を図ります。
- ・居住者の年齢構成の変化や建物の老朽化などに対応した効果的な居住の循環を図り、住宅地としての新たな魅力を創造して、多世代居住の誘導を図ります。
- ・今後の人口減少に伴い増加が懸念されている空き地や空き家のほか、土地区画整理事業などで基盤整備済みの地域において有効活用されていない土地については、住宅や店舗への転換など住環境の維持向上に向けた有効活用を検討します。
- ・市街化区域内で低層住宅と良好な農地が混在しているところについては、農業の利便の増進と良好な住環境保全を図ります。
- ・鉄道駅の徒歩圏などの交通利便性の高い地域など、周辺環境との調和や都市基盤施設の整備状況に応じて用途転換や用途純化を検討します。



J R勝川駅周辺



高座台の住宅地

2) 市街化調整区域

5 農住共生地区

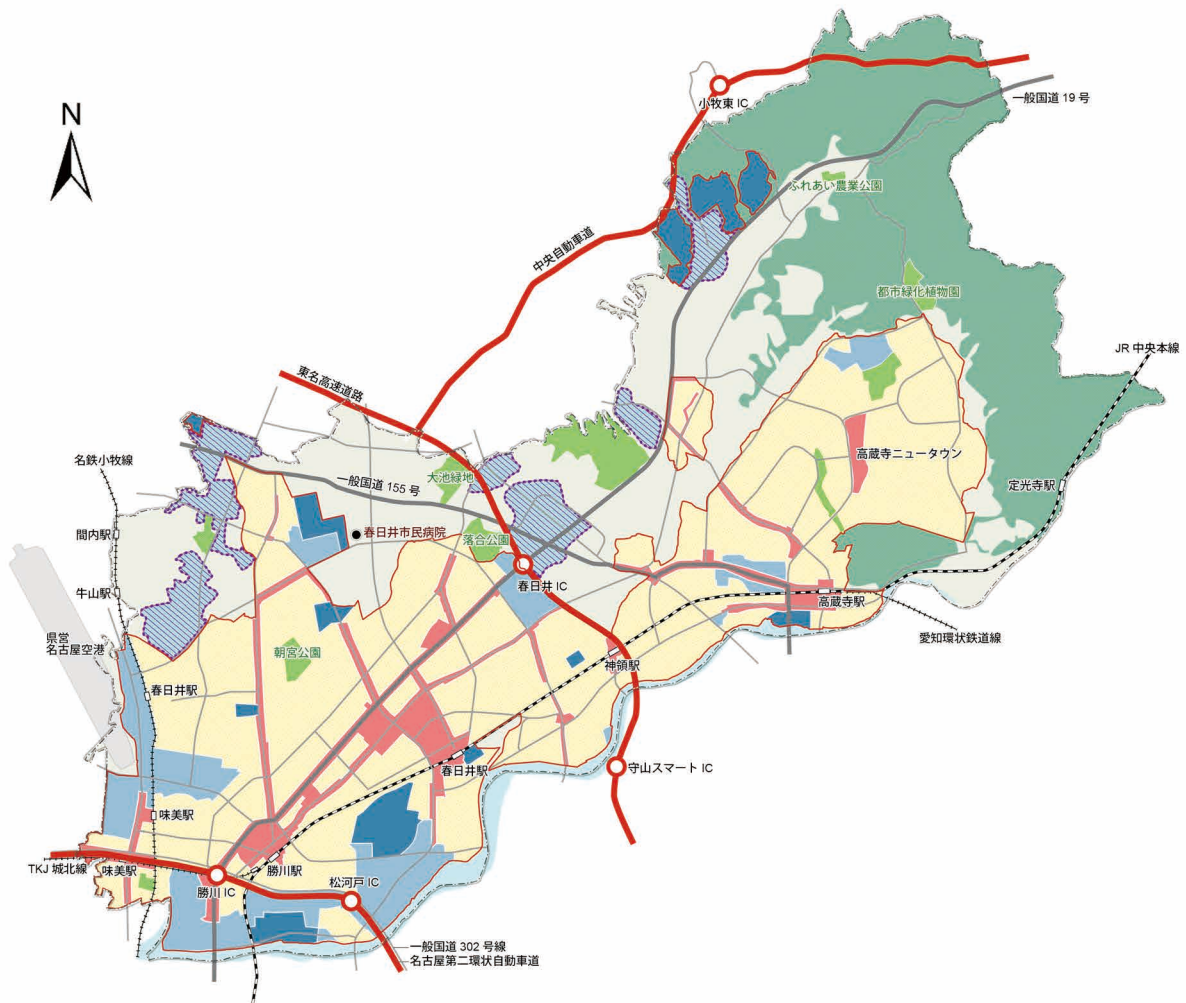
- ・ 優良な農地については、生産機能に加え、保水機能や都市緑地としての機能など、都市計画の観点からも重要であることから、その保全に努めます。
- ・ 遊休化しつつある農地については、地域農業の担い手へ集積するなど、有効な活用を検討します。
- ・ 既存の住宅地については、人口の動向や世帯の年齢構成の変化に伴う地域の意向の変化を適切に捉え、持続的な地域コミュニティの形成に向けた住環境の保全に努め、必要に応じて地区計画制度などの活用を検討します。

6 森林地区

- ・ 都市緑化植物園や少年自然の家などを含む自然公園に指定された区域は、築水池周辺のシデコブシ自生地など身近で貴重な自然環境として宅地開発を抑制するとともに、東海自然歩道などを活用して、市民が自然を楽しむことができる場としての充実を図ります。

7 産業誘導地区

- ・ 広域交通拠点である春日井インターチェンジ周辺や幹線道路沿道周辺など、新たな産業用地需要が高く、事業性が見込まれる地区を、市街化区域への編入を基本としつつ、「産業誘導ゾーン」として位置づけ、周辺の自然や住環境への配慮と調和を図りながら、計画的に産業系の土地利用を誘導します。また、都市活力の増進や地域活性化を目的とした良好な工業系の開発については、建築物の用途や道路施設などを適切に配置した地区計画などにより、これを許容していきます。



凡 例

	商業系地区		森林地区		河川
	工業系地区		産業誘導地区		市域界
	住工調和地区		高速道路		市街化区域
	住居系地区		主な道路		
	農住共生地区		公園・緑地		

■土地利用図

(2) 市街地整備・住環境整備

基本的な考え方

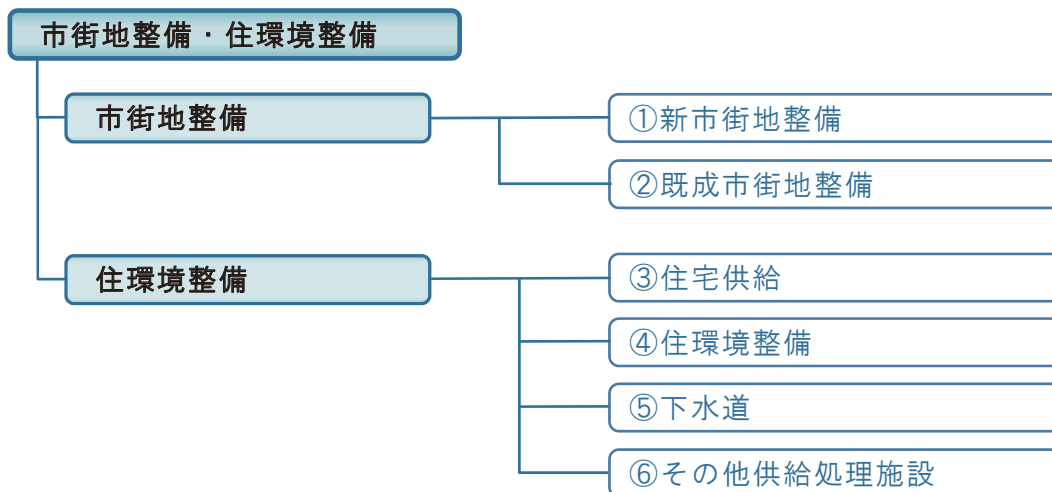
移動利便性の高い鉄道駅周辺を中心に、都市機能と居住の誘導による良好な市街地の形成を図るため、道路、公園、排水施設などの一体整備が可能となる土地区画整理事業や市街地再開発事業などの整備手法による市街地整備を促進します。

また、子育て世代や高齢者などへの快適な移動環境の提供に向け、駅前広場の整備やバリアフリー化などによる交通結節点の機能強化、充実を図ります。

住環境整備は、空き地や空き家の有効活用を促進し、人口密度が維持された住宅地の形成を図り、居住の好循環を促進します。

そのほか、都市基盤整備の状況を踏まえ、市街地の浸水被害などの水害リスク低減の方策を推進し、生活環境の改善に向けた下水道事業の効率的な運用を図ります。

施策の分類



1) 市街地整備

1 新市街地整備

- ・ 鉄道駅周辺を中心に、基盤整備が十分に行われていない市街化区域において、土地区画整理事業や市街地再開発事業の促進により良好な市街地の形成を図ります。また、都市計画決定され、相当期間未着手になっている市街地開発事業区域については、必要に応じて見直しを検討します。
- ・ 今後、計画的な市街地整備を行う地区は、農業や林業などの調整を図り、その整備の見通しが明らかになった段階で、将来フレームで想定した住宅地や産業用地の範囲内で、随時、市街化区域に編入し、良好な市街地整備を図ります。

2 既成市街地整備

- ・ 名鉄味美駅や名鉄春日井駅周辺においては、快適な歩行環境を確保するため、駅舎や駅前広場などのバリアフリー化を推進します。
- ・ 鉄道駅の利便性向上に向け、自転車の利用状況に応じた適切な駐輪場整備を推進します。
- ・ まちなかは、商業、医療、福祉、行政などの生活利便施設が充実しており、居住の需要が高い地域であることから、子供から高齢者までが安全・安心に生活できる環境づくりを推進します。
- ・ 基盤整備の実施により市街地形成が図られている地区においては、地域住民が主体となって地区の実情に応じた計画をつくる地区計画制度などを活用し、快適な市街地環境の維持・向上を図ります。

2) 住環境整備

3 住宅供給

- ・ 主要駅周辺における都市型住宅の供給を図り、まちなか居住を促進します。
- ・ 比較的市街地形成の新しい地域、高蔵寺ニュータウンなどの住宅地として成熟した地域、中部大学周辺の若い世代のニーズが高い地域など、地域によって住宅地としての特性が異なることから、若者の単身世帯、子育てファミリー世帯、高齢者世帯といった世帯構成に応じた多様な居住ニーズに対応できる住宅供給を誘導します。
- ・ 今後のさらなる高齢社会の到来に対応するため、サービス付き高齢者向け住宅の誘導を図るなど、三世代近居を促進します。
- ・ セーフティネットとしての役割を担う公営住宅については、既存ストックの質的向上を目指して、老朽住宅の建替えのほか、長寿命化や省エネルギー化などを推進します。
- ・ 高蔵寺ニュータウン内の住宅地については、住みたくなる住宅地の再構築に向け、リノベーションによる付加価値の高い住宅の提供や都市再生機構賃貸住宅の集約などを促進します。

4 住環境整備

- ・ 安全でゆとりある住環境の確保や近隣環境との調和を図るため、開発などに対しては適切な指導を行います。
- ・ 基盤整備が十分に行われておらず、狭あいな道路などが残る地区においては、街づくり支援制度を活用することにより、地域住民との協働による住環境の整備・改善を図ります。
- ・ 居住者が安心して生活できる住環境の維持に向け、空き家の発生抑制や安心して歩ける生活道路の確保など、犯罪が起こりにくい環境づくりを目指します。

5 下水道

- ・都市基盤整備の進捗状況や社会情勢の変化を考慮しながら、公共下水道と合併処理浄化槽を併用した汚水処理の検討や公共下水道の計画区域などの見直しを図ります。
- ・浄化センター、ポンプ場のうち、既に供用開始している施設については、社会情勢の変化に対応した流入量の見直しを検討します。
- ・汚泥の減量化や資源化を推進するための方策を調査検討します。また、浄化センターにおける高度処理化を推進します。
- ・下水道処理施設や汚水・雨水管の計画的な更新を行うとともに、災害時にもその役割を果たすよう耐震化を推進します。

6 その他供給処理施設

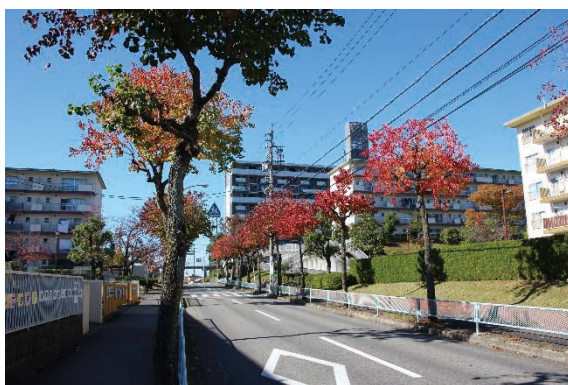
- ・環境負荷の少ない循環型社会の構築を目指し、資源再利用施設の充実を図ります。



JR春日井駅南東地区の
市街地再開発事業イメージパース



大手町の住宅地



中央台の住宅地



南部ポンプ場

(3) 道路・交通

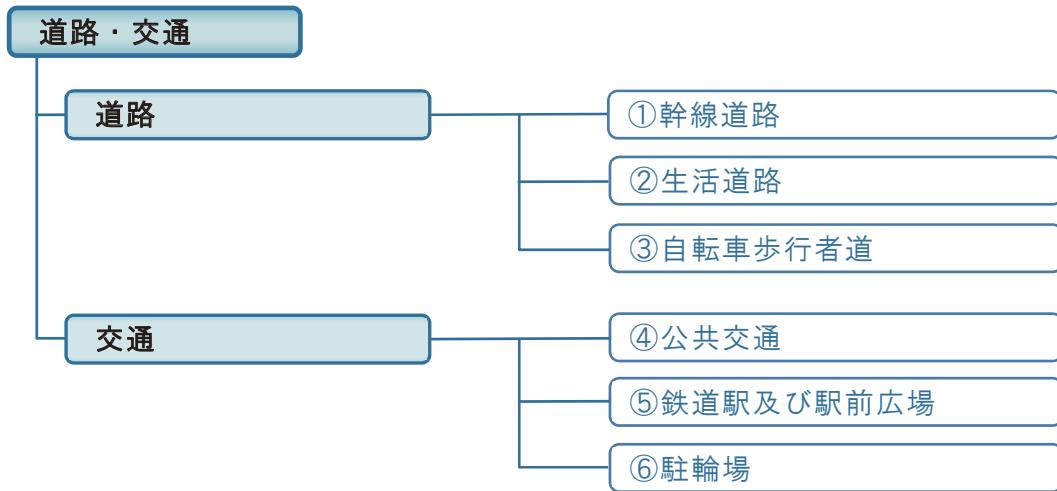
基本的な考え方

道路は、東名高速道路、中央自動車道及び名古屋第二環状自動車道と、主要幹線道路である一般国道 19 号、155 号及び 302 号などを軸に、県道や主要な市道により、充実した道路網が形成されています。この恵まれた交通条件を活かし、多様な産業の創出や災害に強い交通体系の構築に向け、都市計画道路の未整備区間をはじめ、これらの幹線道路を補完する道路の整備を推進します。また、円滑な自動車通行環境を確保しつつ、自転車道などの道路空間の再配分による新たな公共空間の創出を検討します。

そのほか、通学路における児童・生徒の安全確保をはじめ、歩行者、自転車・自動車利用者など、誰もが安全・安心で快適に移動できる道路空間の形成を図ります。

交通は、駅前広場の結節機能を強化し移動しやすい環境の形成を図ります。また、バスは、利用環境の向上のため、バス待ち環境の改善や I o T 技術を活用した利用しやすい運行サービスの提供を検討します。

施策の分類



1) 道路

1 幹線道路

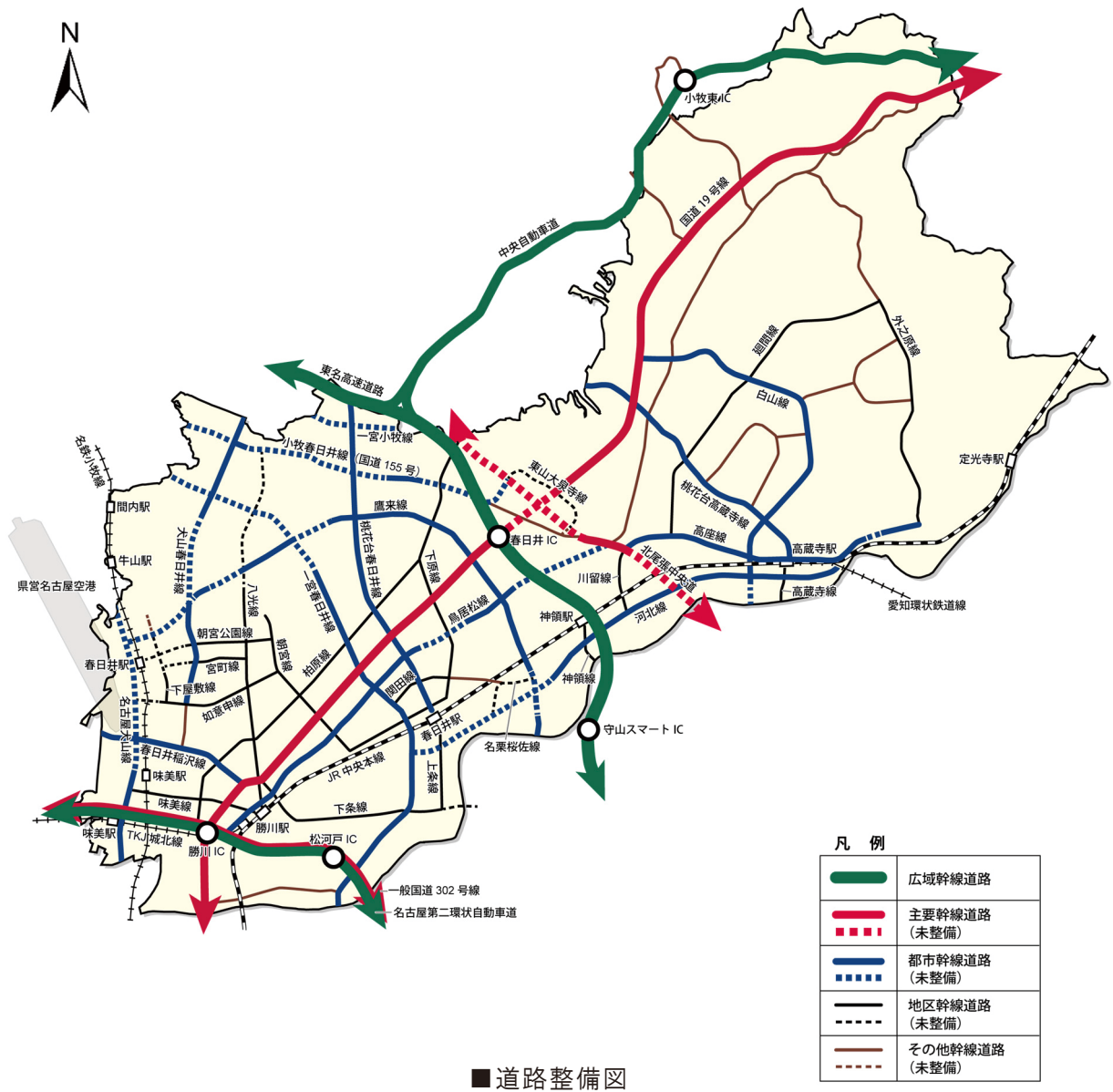
- ・春日井インターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るため、一般国道 155 号のバイパス機能を有する主要幹線道路として北尾張中央道の整備を促進します。
- ・まちの骨格となる幹線道路である河北線、一宮春日井線、鳥居松線、一宮小牧線、小牧春日井線及び犬山春日井線の整備を促進するとともに、鷹来線の整備を推進します。
- ・道路整備を取り巻く社会経済情勢の変化や未着手の道路の必要性や代替性などを検証し、都市計画道路の見直しを検討します。
- ・橋梁などの道路施設の老朽化に対応するため、従来型の事後的な修繕・架替えから予防的な修繕・計画的な架替えへと円滑な方針転換を図り、橋梁などの長寿命化及び修繕・架替えにかかるコストの縮減を図りつつ、地域の道路網の安全性を確保します。

2 生活道路

- ・既成市街地や集落内の生活道路は、地域に密着した道路として、地域住民が主体となって取り組む活動を支援し、整備を検討します。

3 自転車歩行者道

- ・鉄道駅周辺など自転車や歩行者が多く行き来する地域の幹線道路について、自動車交通状況を踏まえつつ、地域の回遊性と魅力の向上に向け道路空間の再配分を検討します。
- ・環境にやさしく身近な交通手段である自転車と歩行者が共存できるように、カラー舗装の利用などによる歩道の整備を検討します。また、通学路安全対策プログラムに基づき通学路の歩行環境の向上を図ります。
- ・尾張広域緑道やふれあい緑道などの緑道については、自転車や歩行者が安全で快適に移動することができるネットワークとして活用を図ります。



自転車歩行者道



かすがいシティバス

2) 交通

4 公共交通

- ・ 周辺都市を結ぶ鉄道と地域の生活交通であるバスの円滑な乗換えができるよう、相互の連携を図ります。居住地と拠点間や拠点間相互の移動利便性を確保するため、基幹的公共交通のバス路線についてサービス水準の確保を図るほか、より早く、確実なバスネットワークを築けるよう、公共車両優先システム（優先レーン、優先信号制御など）の導入を検討します。
- ・ 基幹的公共交通のバス路線を補完する形で運行するバス路線については、市民の移動特性や地域の要望に応じた運行形態、効率的な運行のあり方を検討します。
- ・ 地域と協働して、タクシーなどの既存の公共交通の活用や自動運転などの先端技術の利用による新しい移動手段を検討します。
- ・ バスの乗換え環境向上を図るため、路上駐輪場の設置やバス待ち環境の改善など、バス停周辺環境の整備を検討します。

5 鉄道駅及び駅前広場

- ・ 駅周辺整備については、すべての利用者が快適に安心して利用できるよう、交通事業者と協力しながら、バリアフリー化に向けた整備を推進します。
- ・ 名鉄味美駅及び名鉄春日井駅については、関係機関と連携し、駅周辺の整備を推進します。
- ・ JR高蔵寺駅駅前広場は、道路区域を立体的に定め、それ以外の空間利用を可能にする立体道路制度などによる土地の有効活用を検討します。
- ・ 現在、駅前広場が設置されていない名鉄牛山駅及び名鉄間内駅については、将来の市街地形成に対応して、アクセス道路を含めた駅前広場の設置について調査・検討します。

6 駐輪場

- ・ JR高蔵寺駅や名鉄春日井駅などの鉄道駅周辺については、自転車の利用状況に応じた整備を推進します。

(4) 公園・緑地・都市景観

基本的な考え方

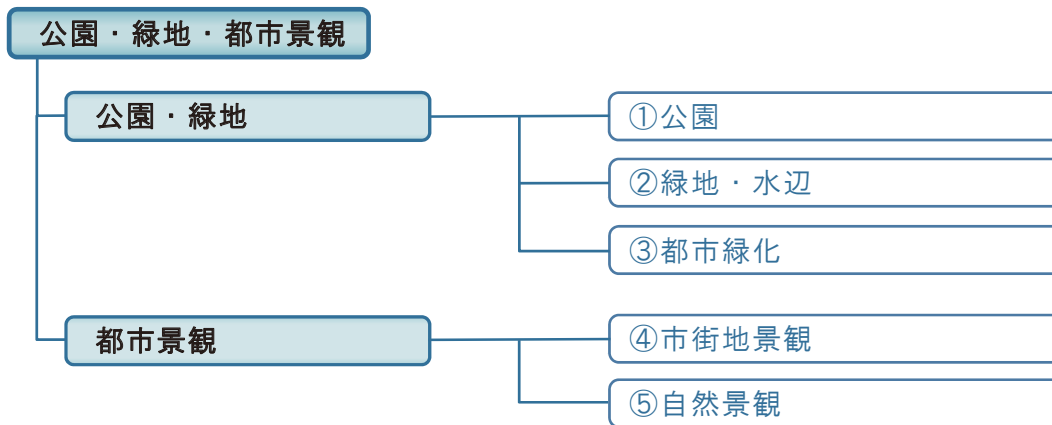
公園については、適切な維持管理を行うとともに、民間活力の導入も視野に利用ニーズに応じた公園のリニューアル及び利活用に努めるほか、今後も土地区画整理事業に合わせた計画的な公園整備を推進します。

緑地については、緑地の保全や緑化の推進のための施策を掲げ、公共施設における緑化の推進や生産緑地地区の保全などに努めます。

水辺については、治水対策整備の促進とあわせ、景観や生態系に配慮しつつ自然とふれあうことのできるやすらぎと憩いの空間として整備を図ります。

都市景観については、平成6年（1994年）に都市景観条例を定め、本市の特性を活かした魅力と個性のある都市景観の形成を図り、市民が愛着を持ち誇りあるまちづくりを推進してきました。今後の景観施策は、社会情勢の変化や市民の価値観の変化などに柔軟な対応ができるよう取り組んでいきます。また、住宅地については、地域主体での地区計画の策定などにより良好な都市景観の形成を誘導するとともに、都市交流拠点は多くの人々が行き交う場所であることから質の高い市街地景観の形成に努めます。

施策の分類



1) 公園・緑地

1 公園

- ・運動公園は、運動環境の充実を図るとともに、市民のスポーツ振興と健康増進の面をあわせ持った、身近で多世代が利用しやすい施設となるよう整備を推進します。
- ・落合公園、都市緑化植物園及びふれあい農業公園などの大規模な都市公園を緑の拠点として位置づけ、自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を観賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。
- ・街区公園、近隣公園や地区公園などの地域に身近な公園については、子どもの遊び場や高齢者の憩いの場として、施行中の土地区画整理事業とあわせ整備を推進します。
- ・整備から長期間経過した公園については、利用状況や地域住民のニーズも変化していることから、遊具のリニューアルなど公園機能や配置のあり方について検討します。
- ・安全で快適な利用環境の提供に向け、長寿命化計画による計画的な維持管理を推進するとともに、町内会などを含む市民活動団体との協働による効率的な維持管理を推進します。
- ・都市公園内へ子育て支援施設を設置するなど、多様な分野との連携についての検討や、公園や緑地の魅力や機能を向上させるような再編を図り、質の向上を継続的に推進します。
- ・一定の地域内の複数の公園で機能を分担させるなど、公園のあり方を検討し、地域の活性化に資する整備を推進します。

2 緑地・水辺

【緑地】

- ・自然を体験できるふれあいの場を創出するため、緑地や水辺へのビオトープの導入など、環境について学ぶ場の充実を検討します。
- ・市街化区域内の生産緑地地区や市街化調整区域内の優良な農地などについては、保水機能や潤いのある緑地機能として保全に努めます。
- ・東部の森林地域は、自然環境の保全に努めます。
- ・地域の貴重な自然の生態系を守るため、指定希少野生動植物種の保護活動に努めるとともに、自然環境保全地区や自然環境ふれあい地区、外来種対策について検討します。
- ・自然や緑地の保全活動を、市民と連携して推進します。また、里山や鳥獣保護区の保全に努めるとともに、採石場などの植生回復を促進します。

- ・市街地周辺部の斜面緑地や自然的に価値の高い樹林地などの緑地は、緑豊かな環境として保全するよう誘導します。
- ・公共施設の再編と一体となった緑やオープンスペースの確保を推進します。

【河川・ため池】

- ・庄内川、内津川及び築水池などの河川・ため池については、市民に潤いをあたえる水辺の自然環境として保全に努めます。
- ・自然とふれあい親しめる良好な水辺環境の形成を図り、市街地及び周辺部の河川整備にあたっては、自然環境の復元、護岸の親水性や景観への配慮、残された自然環境の保全や親水施設の充実などを治水事業とあわせて促進します。

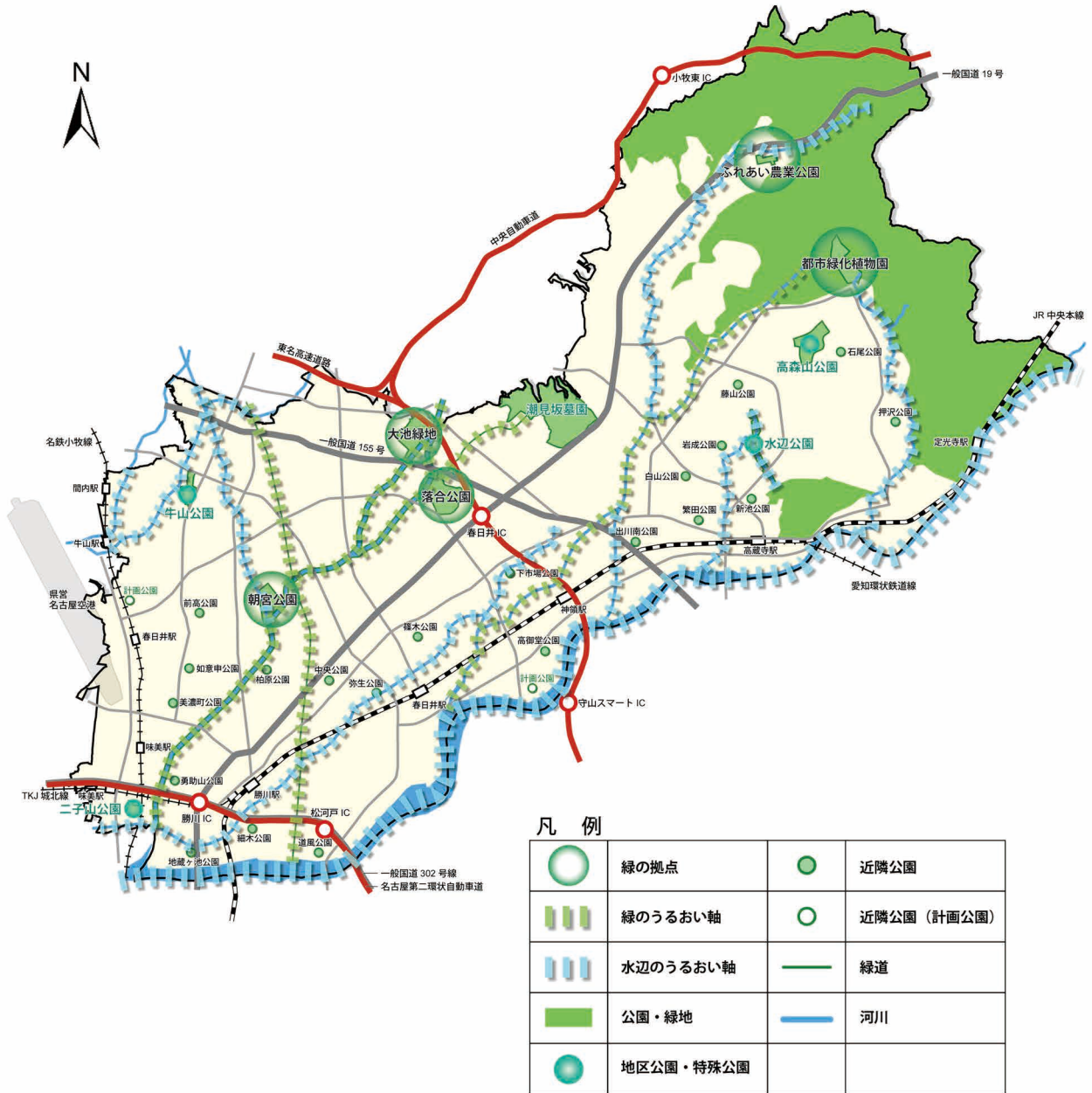
3 都市緑化

【民有地の緑化】

- ・緑化推進の組織づくりや緑化ボランティアの育成を図り、市民による花植えや植樹などの緑化活動を促進します。
- ・緑化イベントの開催など、緑化に対する市民意識の高揚を図ります。
- ・周辺への影響の大きい大規模な工場や事業所、住宅団地などについては、緑化の推進に関する指導要領の運用及び緑地協定制度の活用などにより、適切な緑化誘導を図るとともに緑化地域の指定の必要性を検討します。

【公共空間の緑化】

- ・緑豊かで潤いのある快適な環境を創出するため、土地区画整理事業などにあわせた緑道の整備や学校などの公共施設の緑化を推進します。
- ・公園樹木や既存道路の街路樹については、空間の安全性や視界の確保を図るため、必要に応じた伐採や更新による安全管理を推進します。
- ・緑地・緑道として位置づけられた河川沿いの水辺空間については、貴重なオープンスペースとして親水性や生態系の保全に配慮した緑化を行うとともに、河川敷の公園化や散策路の整備を検討します。
- ・ふれあい緑道などの緑の拠点を結ぶ緑化空間については、緑のうるおい軸として、また、災害時の避難路となる緑のネットワーク化を推進します。



■ 公園緑地整備図

2) 都市景観

4 市街地景観

- ・本市の玄関口となる鉄道駅周辺の市街地景観は、本市の顔となる空間であるため、違法な屋外広告物の除却、景観に関する意識啓発などを市民や事業者などと協働で行い、良好な景観形成に努めます。
- ・地域をつなぐ幹線道路や緑道では、市街地と自然地を結ぶ緑のネットワークとして、良好な地域景観の形成に努めます。
- ・建築物や工作物においては、良好な景観形成のため、形態、意匠、植栽など市街地景観の形成に必要な事項について、周辺地域との調和を図ります。
- ・計画的に整備されたインフラ・住宅などの既存資産の景観資源を保全するとともに、活用の推進に努めます。

5 自然景観

- ・身近に感じる水辺を活かした水と緑の景観形成や、緑と親しむことができる歩行者のための空間づくりや並木づくりなど緑のネットワークの形成に努めます。
- ・市街地の眺望に潤いをもたらす東部丘陵などの自然景観を保全します。



都市緑化植物園



ふれあい緑道



落合公園



ふれあい農業公園

(5) 都市防災

基本的な考え方

都市化による雨水流出量の増加や局地的な豪雨などによる都市型水害対策として、雨水の流出抑制策や調整池の整備により、浸水被害の軽減を図ります。

木造家屋が密集している既成市街地については、生活道路の拡幅などを推進するとともに、民間木造住宅の耐震化の促進や、空き家の所有者などへの適切な管理の周知など、防災機能の向上を図ります。

施策の分類

都市防災

①水害対策

②地震・火災対策

施策の方針

1) 都市防災

1 水害対策

- ・大雨時の浸水被害の軽減のため、庄内川の堤防強化のほか、八田川など計画的な河川改修と、大山川、西行堂川及び地蔵川が含まれる新川流域の治水対策を促進します。
- ・雨水による浸水被害を抑制するため計画的に排水路や公共下水道、雨水ポンプ場などの整備を推進します。
- ・都市型の集中豪雨などに備えるため、市民や事業者に向けた啓発活動などにより、雨水貯留浸透施設の設置などを促進し、市街地の一時的な保水機能の向上を図ります。
- ・調整池については、施設が有する機能の維持に向け、適切な維持管理に努めます。

2 地震・火災対策

- ・災害時の安全性を確保するため、避難路・避難地としての機能を有する道路・公園の整備を推進するほか、緊急輸送道路における無電柱化を検討します。
- ・災害時における最低限の生活を確保するため、上下水道などのライフラインの耐震化を推進します。
- ・将来発生が予想される南海トラフ地震などに備え、「耐震改修促進計画」に基づく建築物の耐震化を促進します。また、地震などによる火災の延焼被害の軽減を図るため、延焼遮断機能を有する都市計画道路の整備を推進します。
- ・古くからの木造住宅の多い地区などの、災害時の危険性が高い地域においては、防火地域や準防火地域の指定を検討し、建築物の不燃化を促進します。