

春日井市

都市計画マスタープラン【素案】

2020 ▶ 2029



心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う かすがい



目次(案)

序章 都市計画マスタープランの策定について 序-1

- 1 都市計画マスタープランとは 序-1
- 2 都市計画マスタープランの位置づけ 序-2
- 3 策定体制 序-3
- 4 策定方針 序-4
- 5 計画の構成 序-5
- 6 計画期間 序-5

第1章 現況と課題 1-1

- 1 位置づけ 1-1
- 2 都市の現況 1-2
- 3 都市づくりの課題 1-28

第2章 全体構想 2-1

- 1 都市づくりの基本理念・目標 2-1
- 2 将来フレーム 2-6
- 3 将来都市構造 2-9
- 4 分野別のまちづくり方針 2-11

本日の協議部分

第3章 地域別構想 3-

- 1 南部地域 3-
- 2 西部地域 3-
- 3 中部地域 3-
- 4 中東部地域 3-
- 5 中北部地域 3-
- 6 東部地域 3-
- 7 北部地域 3-

第4章 まちづくり推進方針 4-

- 1 基本方針 4-
- 2 まちづくりの実現に向けた取組み 4-

参考資料

〇〇 参考-

〇〇 参考-

序章 都市計画マスタープランの策定について

1 都市計画マスタープランとは

近年、本市を取り巻く社会情勢は、少子高齢化の進行・人口減少社会の到来や価値感・ライフスタイルの多様化、急速に進歩する情報通信技術など、大きな変化を迎えています。こうした中で、平成30年に新しく市の最上位の計画となる「第六次春日井市総合計画」を策定しました。

春日井市都市計画マスタープランは、春日井市総合計画における目標を具体化し、社会情勢の変化に伴い、大きな転換期を迎えている本市のまちづくりを推進するための計画となっています。

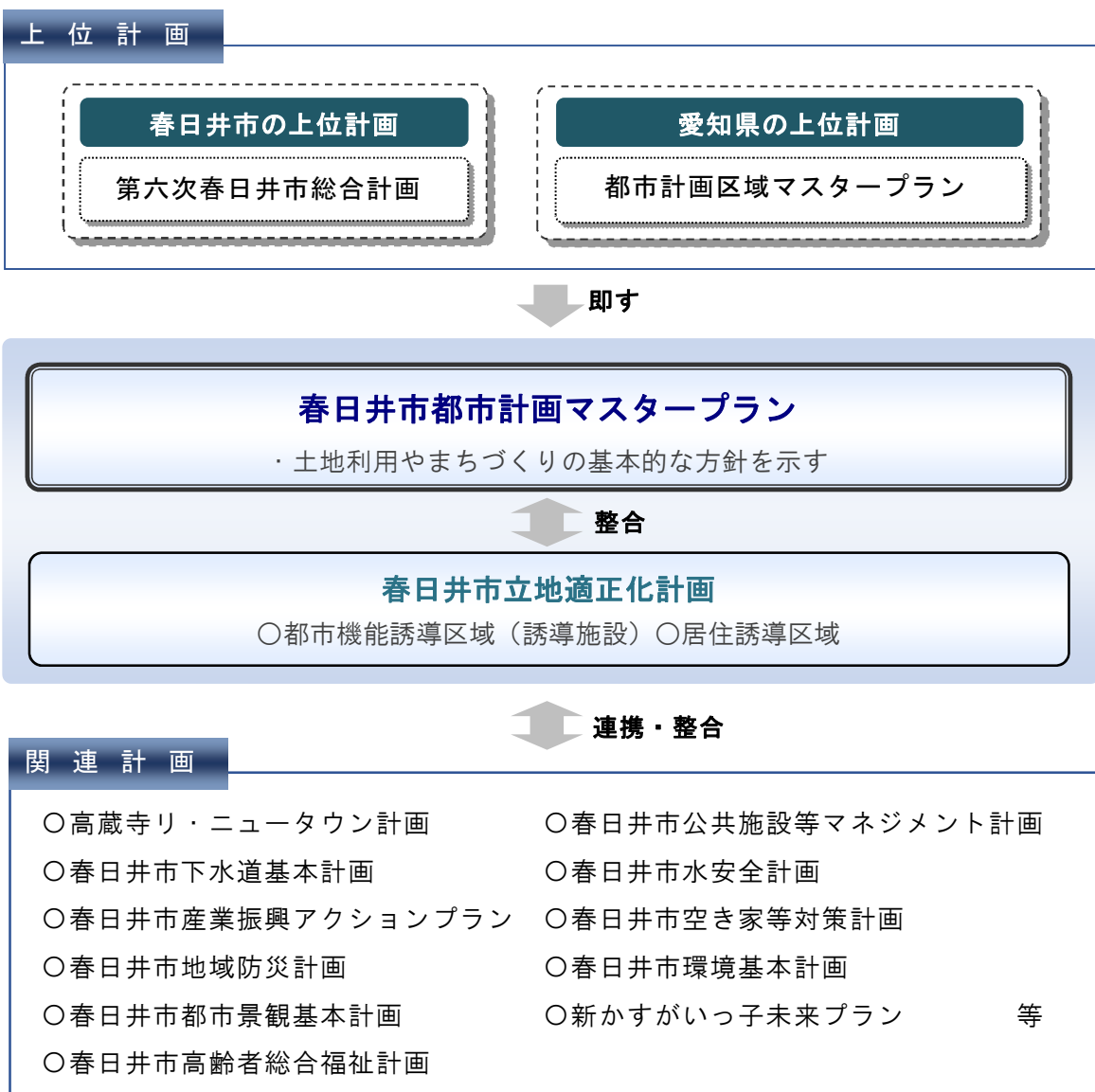
将来にわたって持続可能な都市を築くためには、これまでのまちづくりを尊重しつつ、新たな時代にふさわしいまちづくりを進めることが求められます。

そのため、機能的で質の高いまちづくりを目標に、賑わいや活力が生み出され、持続して成長していくため、新たな時代に即した都市の将来像の実現に向けて、都市計画マスタープランを策定することを目的とします。

2 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランとは、都市計画法第 18 条の 2 に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、都市の将来像や整備方針を明確にし、行政と住民がそれらを共有しながら実現していくことを目的として策定します。

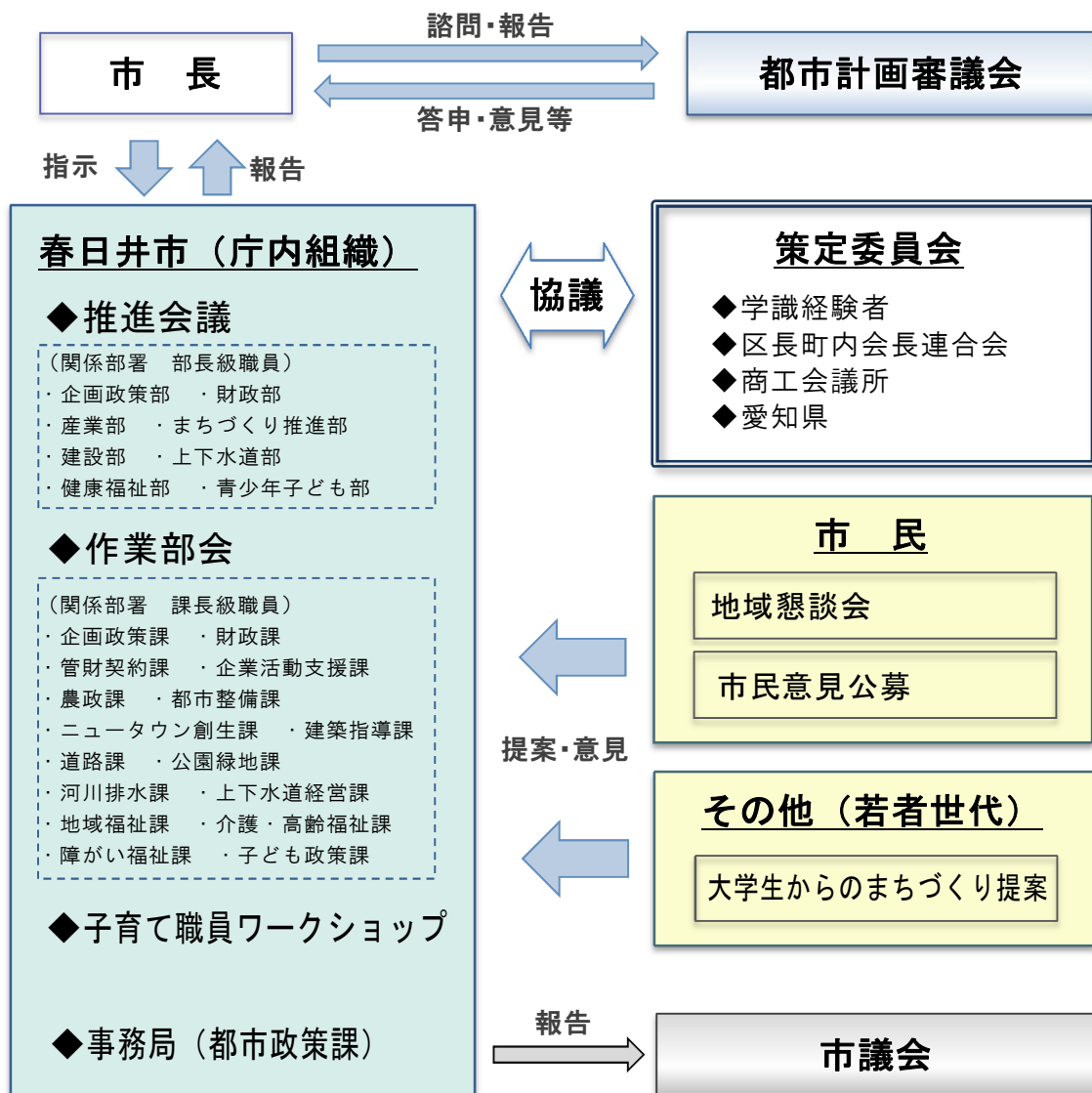
春日井市都市計画マスタープランの策定にあたっては、上位計画である「第六次春日井市総合計画」及び愛知県が定める「都市計画区域マスタープラン（整備、開発及び保全の方針）」の内容に即するとともに、「春日井市立地適正化計画」や「春日井市公共施設等マネジメント計画」をはじめとする関連計画との整合を図り策定します。



3 策定体制

市民協働によるまちづくりを進めるため、市民意見公募や市民の生の声を把握するために地域懇談会を開催し、いただいた意見を計画づくりに活かします。

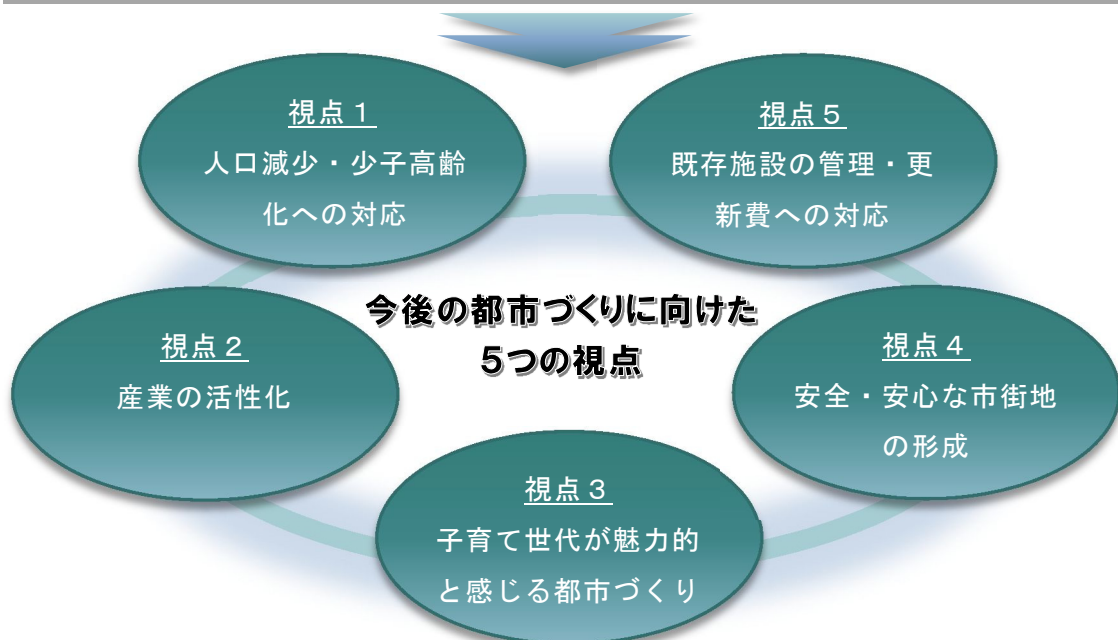
市民意見を踏まえた案を庁内の策定組織で素案を作成し、学識経験者や市民代表者などからなる策定委員会で検討し、その上でまとめられた計画案を都市計画審議会に諮り、策定します。



4 策定方針

平成 21 年に策定した都市計画マスタープランの検証結果を踏まえ継続すべき方針を明確化したうえで、この 10 年間で変化した社会情勢や今後の人口動態などの将来見通しから捉えるべき都市づくりの視点を 5 つに整理し、まちづくりの基本計画となる都市計画マスタープランを策定します。

都市計画マスタープラン策定に向けた視点の整理	
1. 人口動向について	⇒ 視点 1
今までの人口増加に伴う住宅地の提供や工業、商業地の提供を進めてきたなか、今後の人口動向を的確に捉え、どのような土地利用、市街地整備（高蔵寺ニュータウンの対策等）を目指していくか検討が必要です。	
2. 産業について	⇒ 視点 2
活力と雇用を生み出す産業振興を図るため、利便性の高い広域的な交通を活かした効果的な産業基盤の創出が必要です。	
3. 子育て世代にとっての魅力向上について	⇒ 視点 3
子育て世代にとって住みたく魅力的な住環境を提供するため、どのような効果的かつ戦略的な土地利用、市街地整備（拠点整備）を目指していくべきか検討が必要です。	
4. 安全・安心について	⇒ 視点 4
市民が安心して暮らし続けることができる住環境を提供するため、生活道路等の歩行環境の改善や、水害に対する安全な住宅地の形成など、地域の実情に応じた都市基盤の実現が必要です。	
5. 公共施設等について	⇒ 視点 5
公共施設の継続的な維持・更新をするためには、効果的な財政投資を実施していくことが必要となります。また、既存ストックを有効活用して魅力的な都市づくりに繋げていくことが必要です。	



5 計画の構成

計画の主な構成は全体構想と地域別構想からなり、全体構想では、第六次春日井市総合計画などの内容を踏まえ、都市づくりの理念・目標と将来都市像を設定し、これらを実現するための将来都市構造や分野別のまちづくり方針を示します。

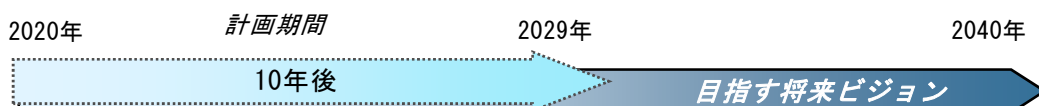
地域別構想では全体構想を踏まえ、地域の特性や地域懇談会などで把握した市民の声を活かした目標と方針を定めます。

まちづくり推進方策では、全体構想や地域別構想で示した目標や方針を実現するための方策を示します。



6 計画期間

長期的な都市の姿については、概ね 20 年後の 2040 年を目指しつつ、都市の姿の実現に向けた本計画の目標年次は、10 年後の 2029 年とします。なお、土地利用や都市計画に関わる社会情勢の変化や、市民のまちづくりに関する意識の変化などにあわせ、必要に応じて、適宜見直しを図ります。



第1章 現況と課題

1 位置づけ

(1) 位置

本市は、東西に約 15.7 km、南北に約 13.7 km で面積は 92.78 km² であり、愛知県では、名古屋市、小牧市、犬山市、瀬戸市、豊山町の 4 市 1 町と、岐阜県では多治見市と接しています。

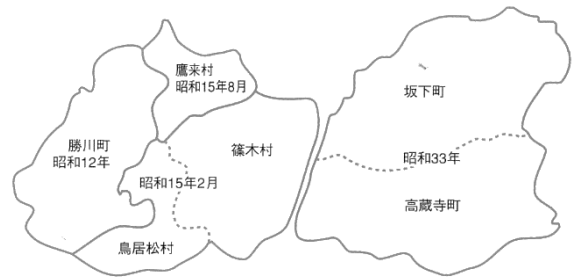
また、東名高速道路、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道、一般国道 19 号や 155 号などの幹線道路網や県営名古屋空港に隣接するなど利便性の高い広域的な交通に恵まれています。



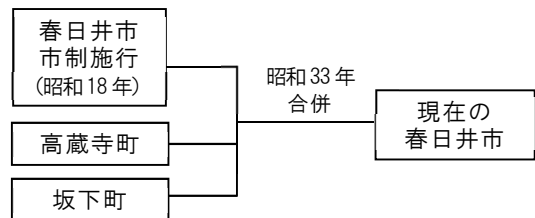
(2) 市の沿革

市制の施行は、昭和 18 年 6 月 1 日で、太平洋戦争のさなかに、勝川町、鳥居松村、篠木村、鷹来村の 4 か町村が合併し、鳥居松工しょう、鷹来工しょうを擁する軍需産業都市として誕生しました。しかし、終戦により、農業の奨励や工場の誘致などに努力し、昭和 25 年、王子製紙春日井工場の誘致を機に、内陸の工業都市として歩み始めました。

昭和 33 年 1 月には、隣接する高蔵寺町と坂下町を合併し、人口 7 万人余りの都市となりました。昭和 30 年代後半に入り、土地区画整理事業の推進、高蔵寺ニュータウンの建設が始まり、この頃から、住宅都市としての性格が強まってきました。このため良好な住環境の形成に重点をおいたまちづくりを進め、昭和 49 年には人口 20 万人、平成 17 年には人口 30 万人を突破し、現在では人口 31 万人を擁する中部圏の中堅都市として発展しています。



■ 春日井都市計画区域変遷



2 都市の現況

都市の現況は、本市を取り巻く社会潮流の変化を適切に捉え、戦略的かつ効果的なまちづくりを進めるために示した以下の5つの視点で整理を行います。

視点1：人口減少・少子高齢化への対応

- (1) 人口・世帯数の動向
- (2) 土地利用・建物利用の動向
- (3) 市内の移動実態
- (4) 公共交通の人口カバー状況

視点2：産業の活性化

- (5) 周辺市町との移動動向
- (6) 産業構造
- (7) 都市基盤（道路）の状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

- (8) 公共交通の利用状況
- (9) 都市基盤（公園緑地）の状況

視点4：安全・安心な市街地の形成

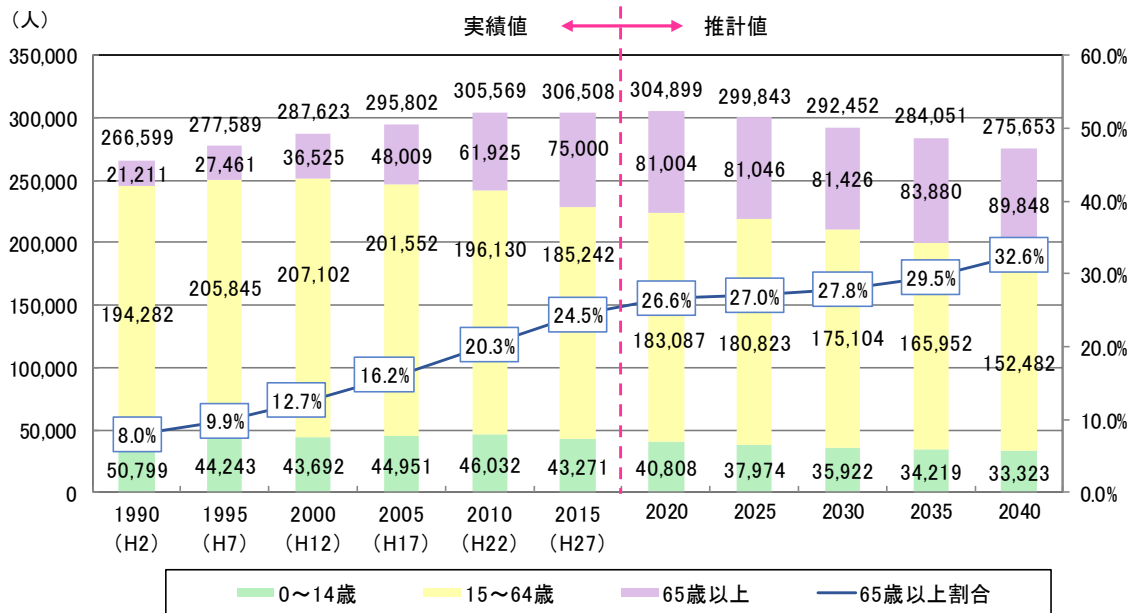
- (10) 防災関連

視点5：既存施設の管理・更新費への対応

- (11) 公共公益施設の現況

1) 人口の推移

本市の人口は、増加が続いており、平成27年において306,508人となっていますが、今後は人口が減少するとともに、高齢化が進行すると予測されています。

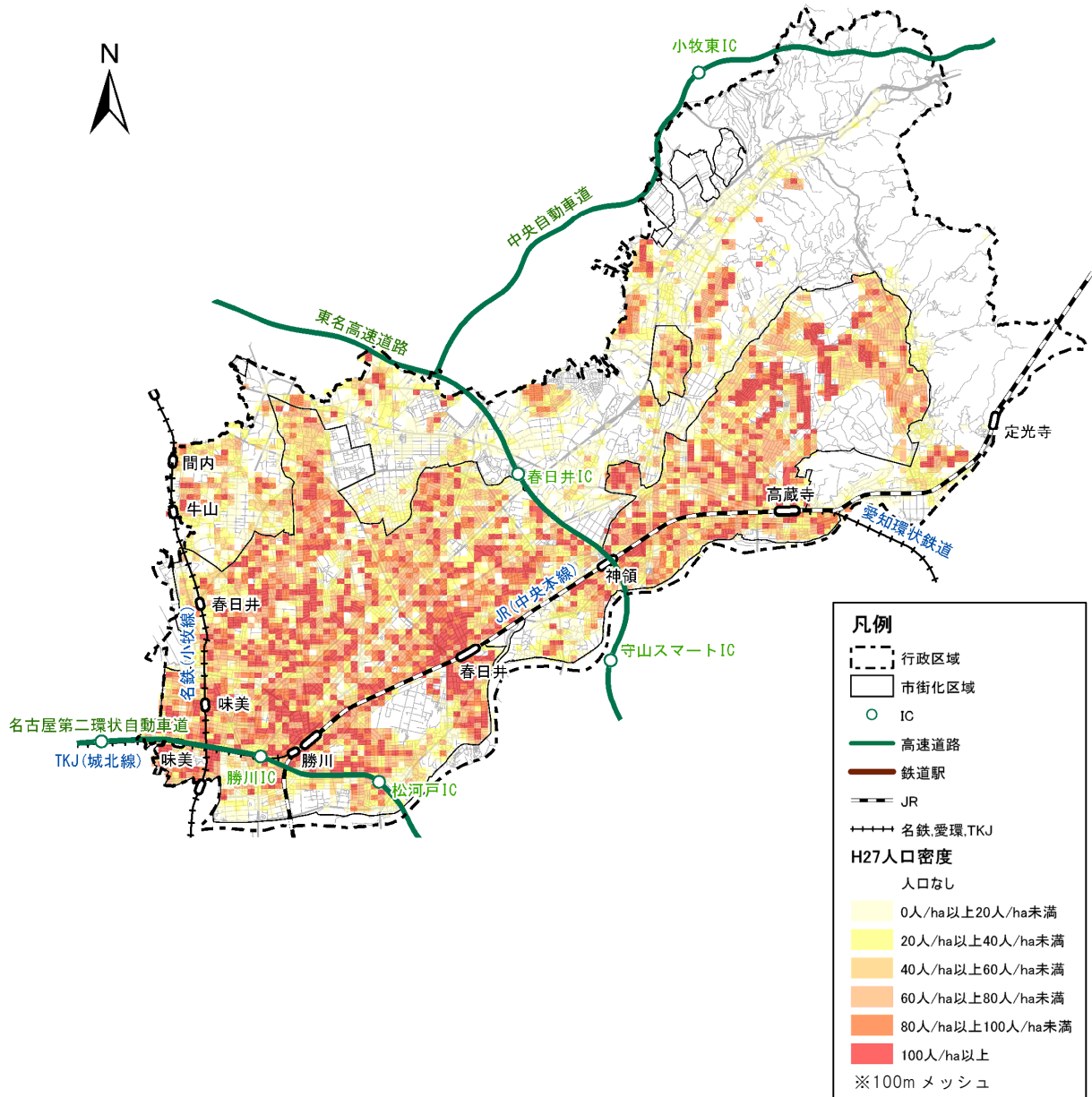


資料：国勢調査（H2～H27）、国立社会保障・人口問題研究所（2020～2040）

■人口の推移

2) 人口密度の状況

J R勝川駅及び春日井駅等駅周辺、J R高蔵寺駅周辺や高蔵寺ニュータウンにかけて人口密度が高くなっています。

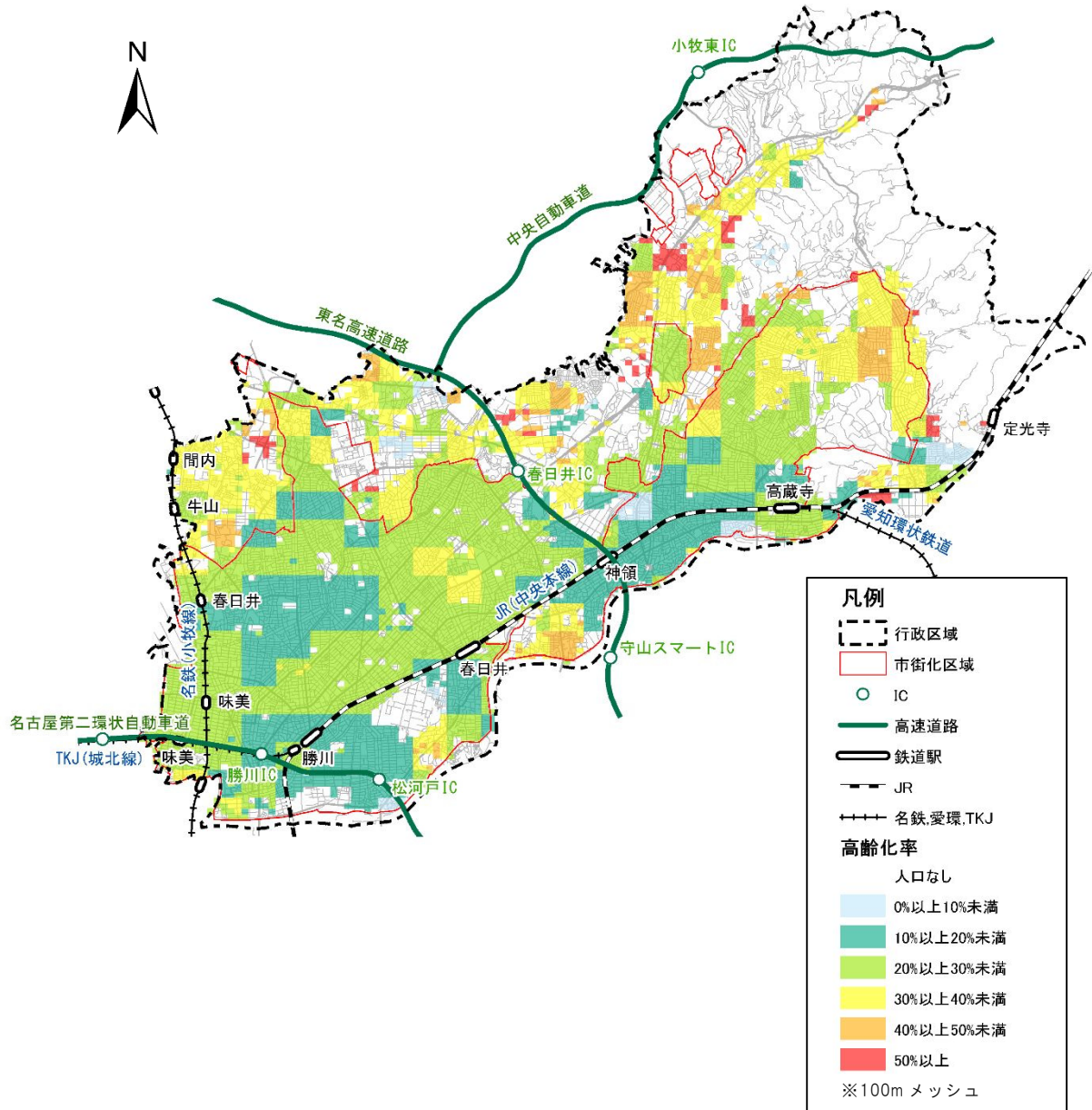


資料：国勢調査（H27）

■人口密度

3) 高齢化の状況

高齢化率の分布をみると、市街化区域内では、高蔵寺ニュータウンやJR春日井駅東側の熊野町の一部で他の地域と比べ高齢化率が高くなっています。



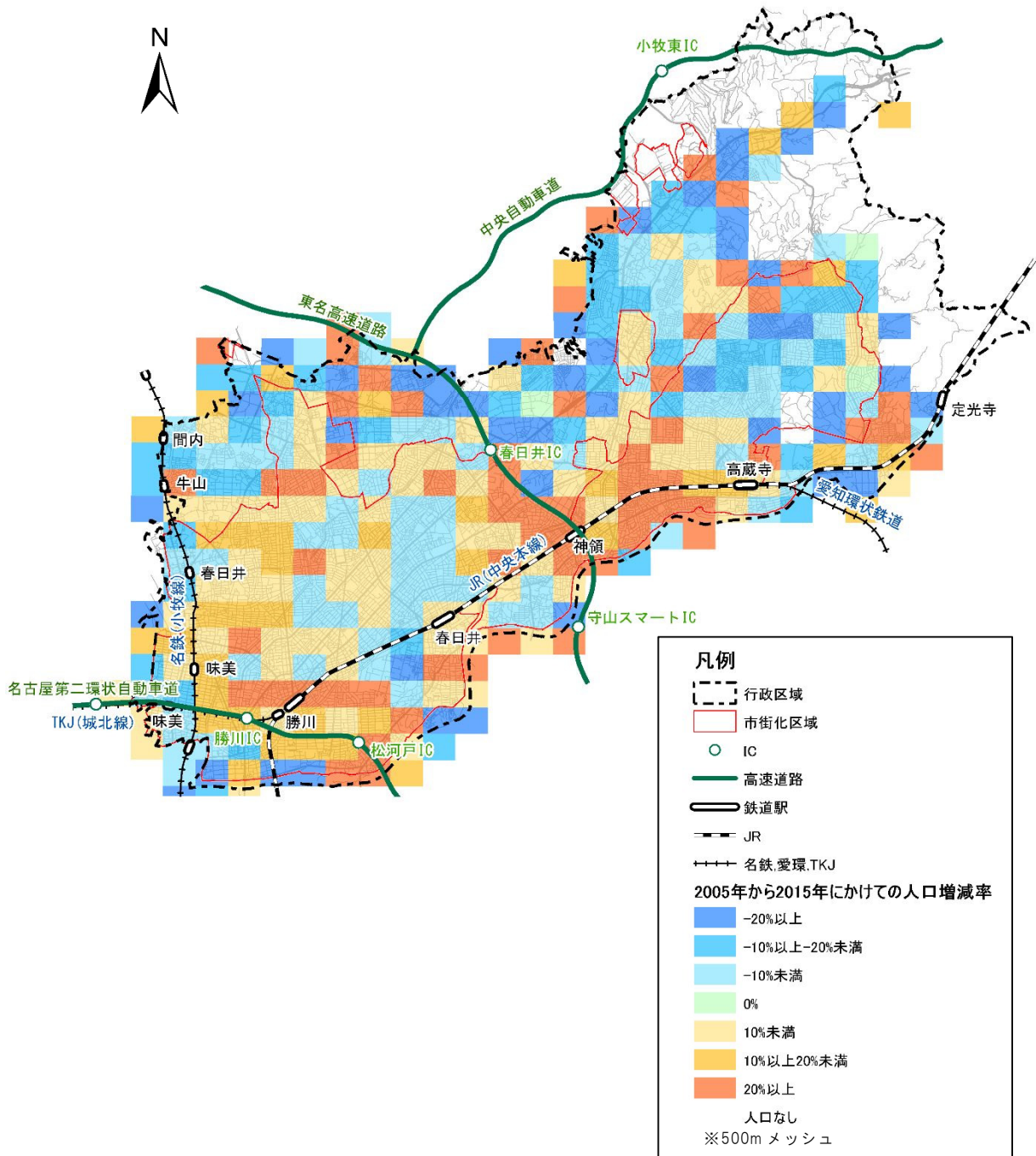
資料：国勢調査（H27）

■ 高齢化率の状況

4) 人口増減の状況

人口増減率の状況を見ると、市街化区域内ではJR勝川駅周辺、JR神領駅周辺から高蔵寺駅周辺にかけて人口増加が多くみられます。一方、高蔵寺ニュータウンでは、20%以上減少した地区もみられます。

また、市街化調整区域では人口が減少している地域が多くなっています。

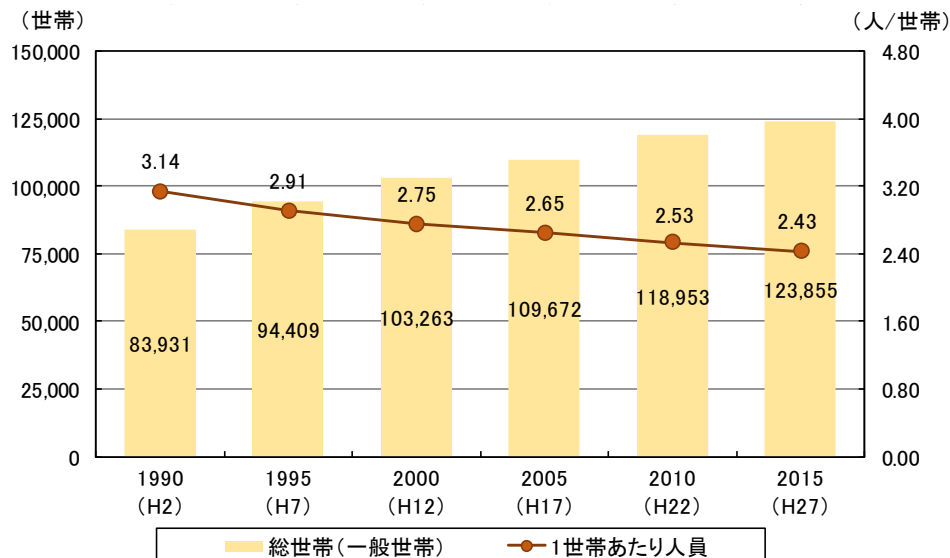


資料：国勢調査（H17、H27）

■人口増減率の状況

5) 世帯数の推移

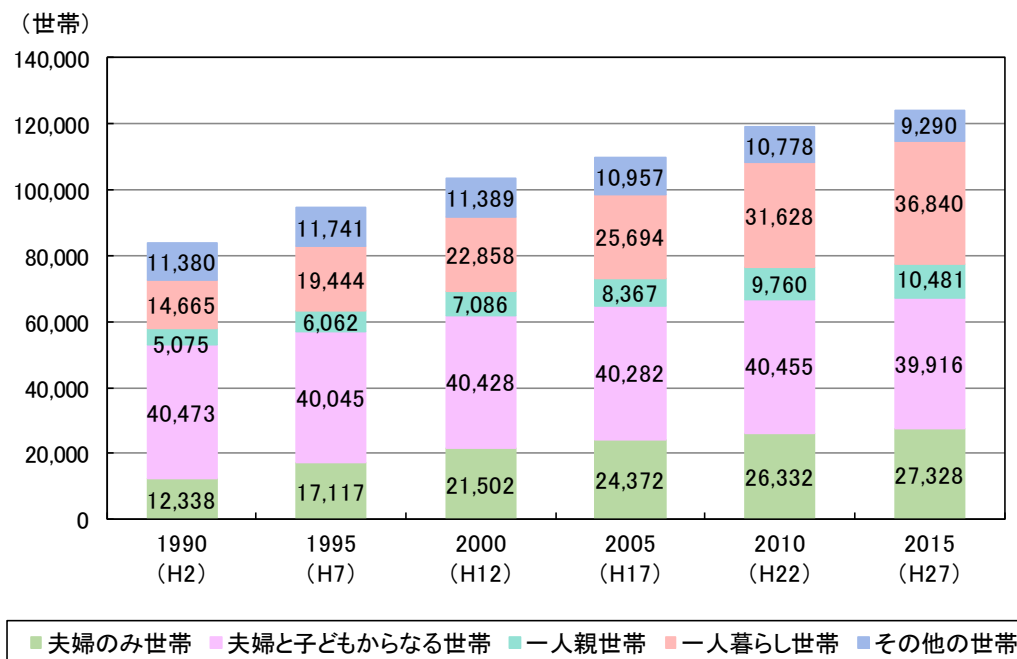
本市の世帯数は、これまで増加傾向にあります。その一方で、1世帯あたり人員は平成2年の3.14人／世帯から平成27年の2.43人／世帯に減少しています。



資料：国勢調査（H2～H27）

■ 世帯数の推移と世帯あたり人員の推移

世帯状況を見ると、夫婦のみの世帯や夫婦と子どもからなる世帯などの核家族世帯が増加傾向にあるほか、一人暮らし世帯も増加傾向にあり、孤立する世帯の増加が懸念されます。

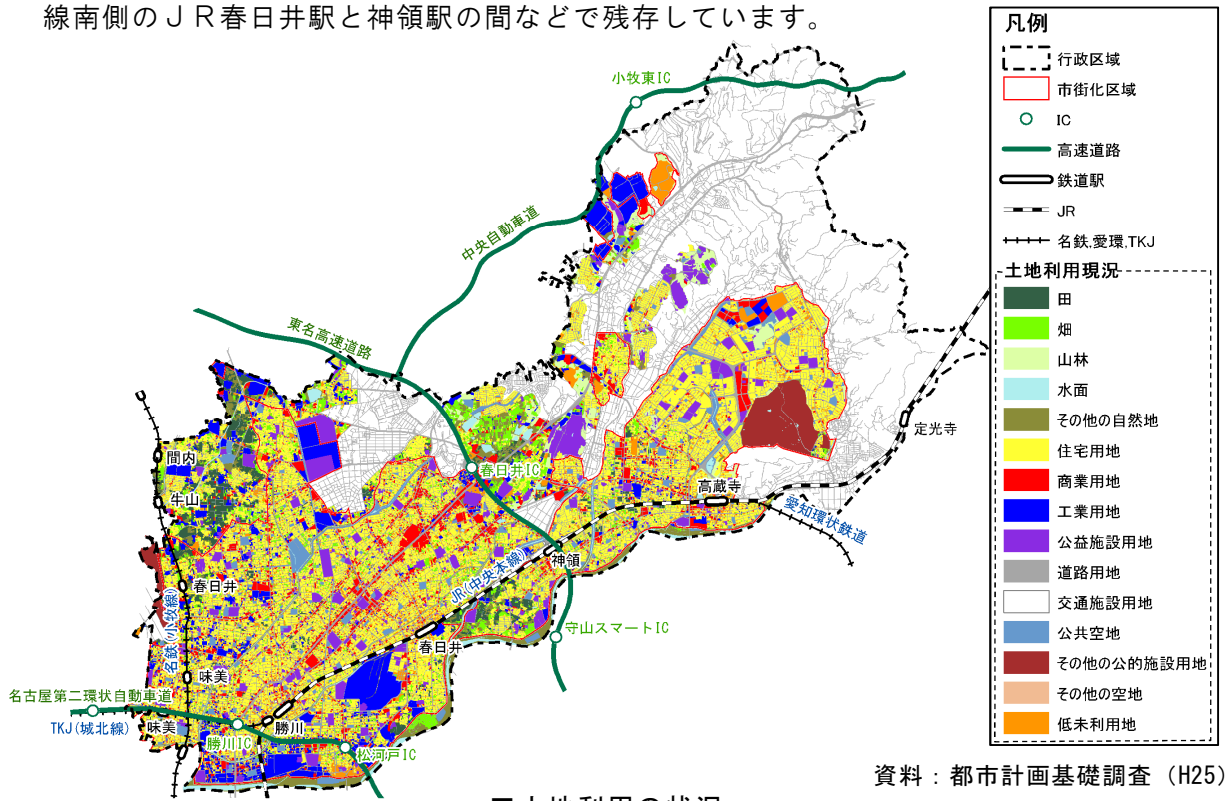


資料：国勢調査（H2～H27）

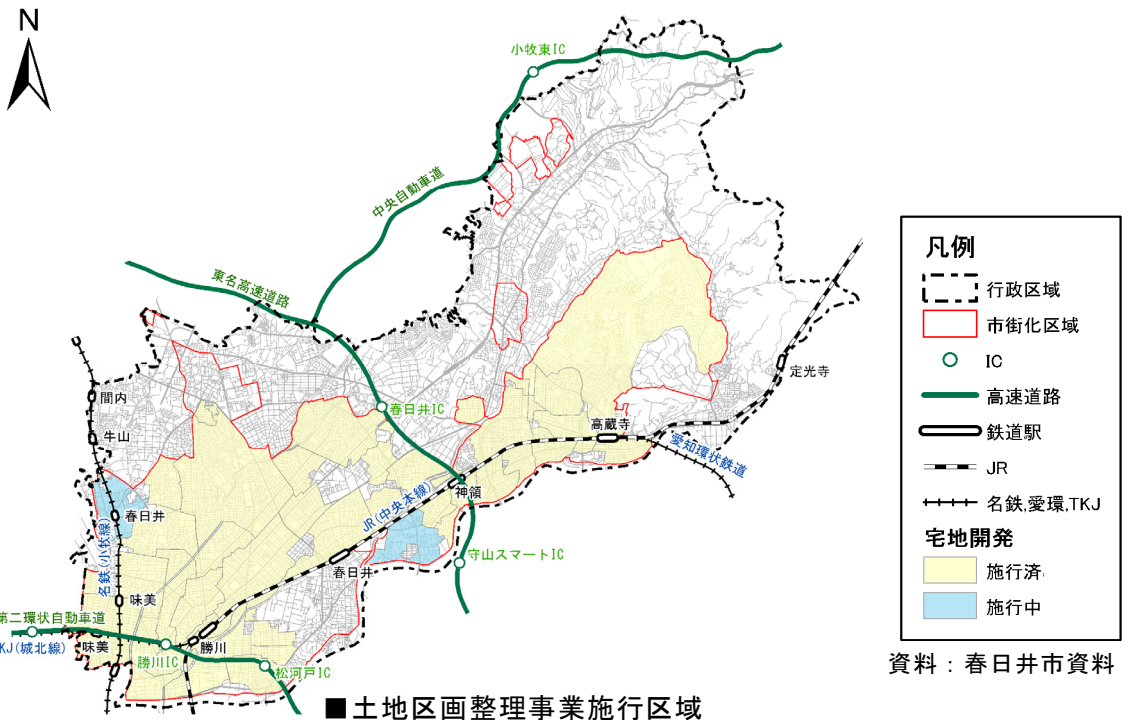
■ 世帯の家族類型別世帯数の推移

1) 土地利用

土地利用の状況は、住宅用地が最も多く、幹線道路沿道に商業用地が多く分布しています。農地は、土地区画整理事業施行済の地域も含め市街化区域内の北西部及びJR中央本線南側のJR春日井駅と神領駅の間などで残存しています。



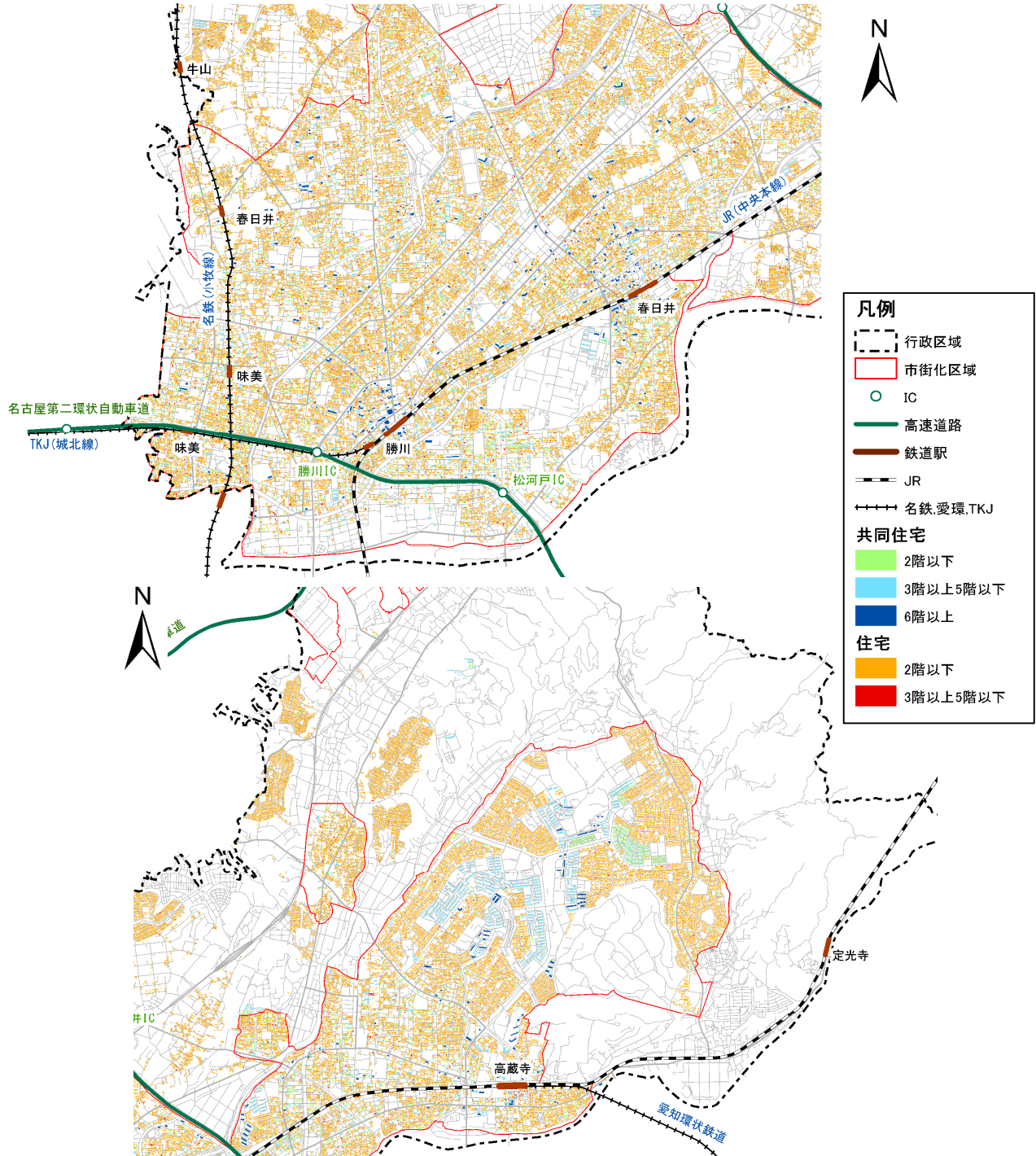
■土地利用の状況



■土地区画整理事業施行区域

2) 住宅（種別と階層）の分布状況

JR春日井駅や勝川駅のほか、高蔵寺ニュータウンの一部地域において共同住宅の分布が多くなっています。

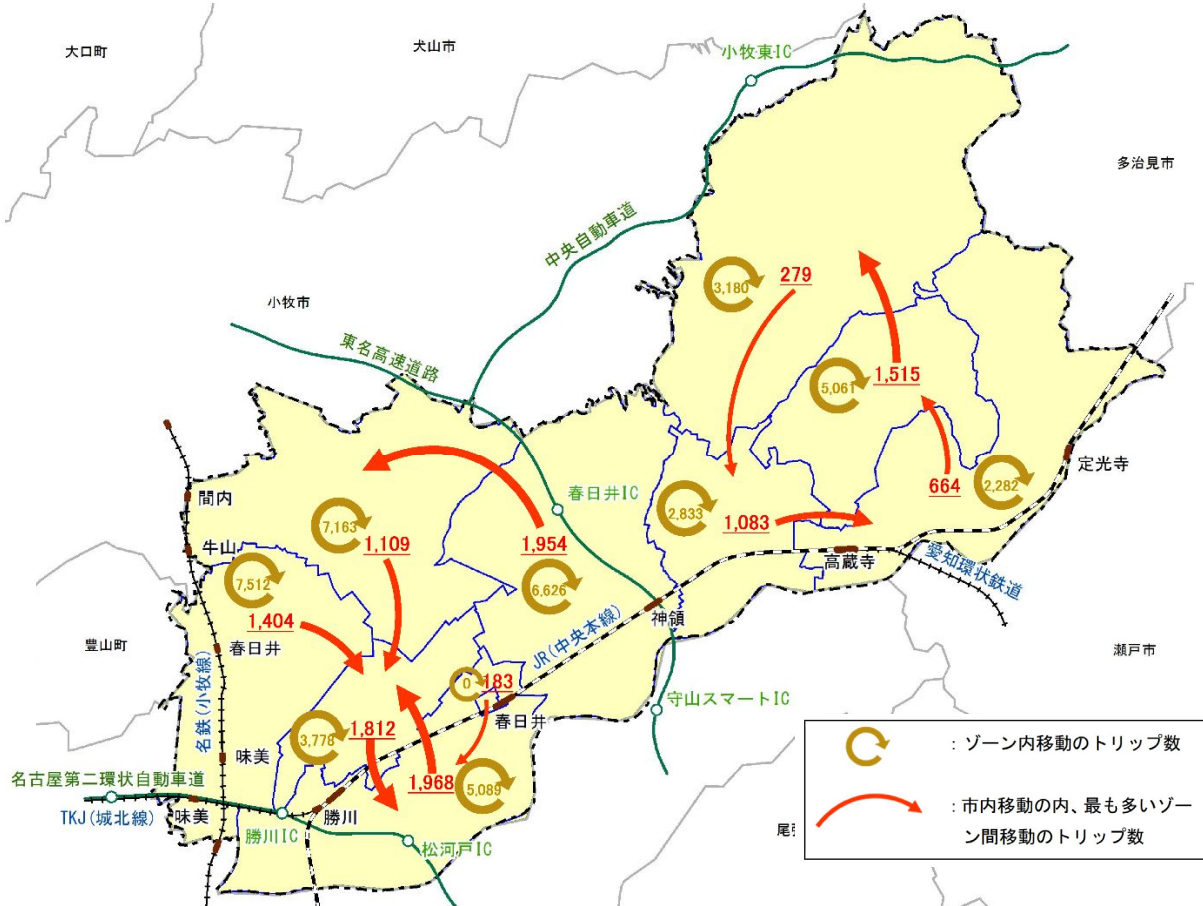


資料：都市計画基礎調査（H29）

■ 住宅（種別と階層）の分布状況

1) 「通勤・通学」目的の移動実態

市内の移動実態としては、JR神領駅辺りを境として市内の東部と西部で分かれており、東部と西部を跨ぐ移動よりも、それぞれの内部での移動が多くなっています。

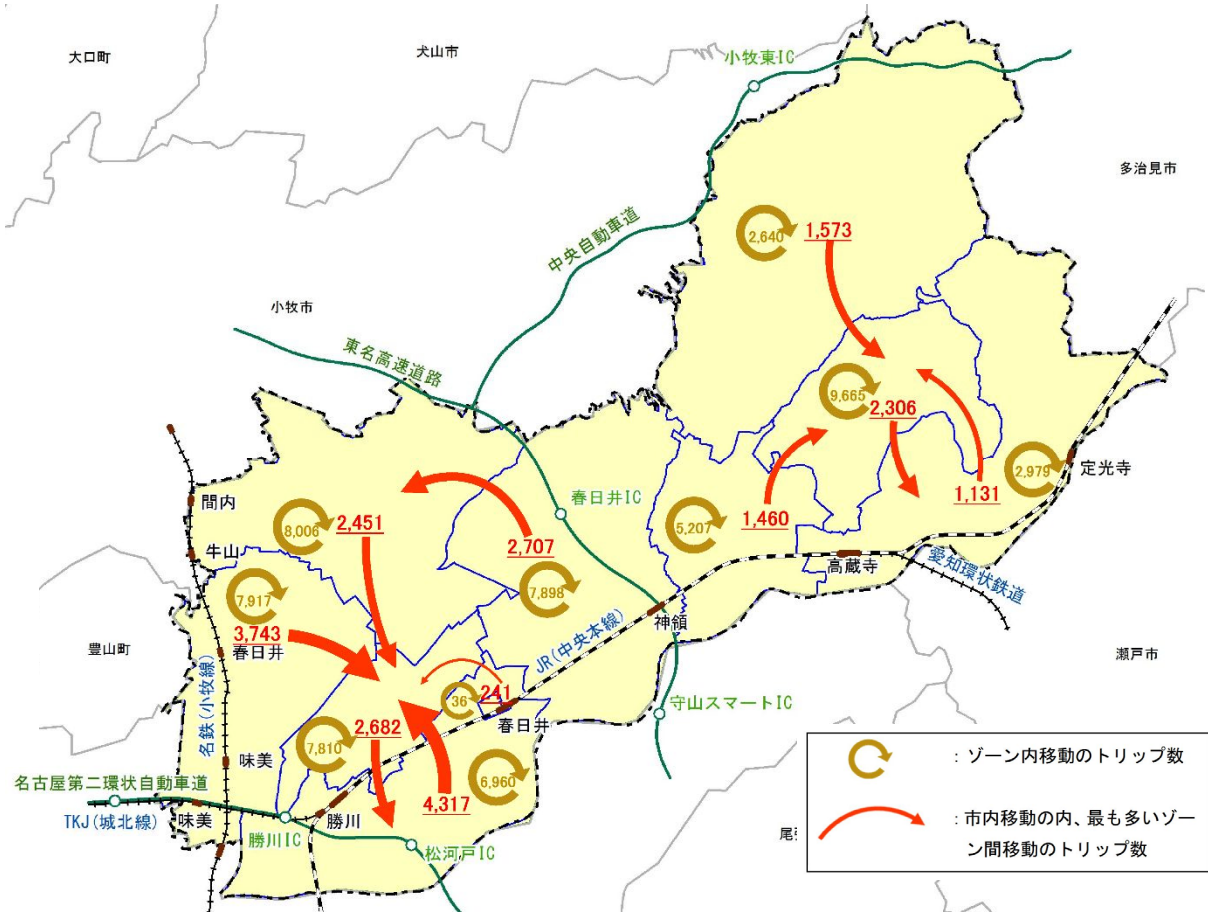


資料：平成23年中京都市圏パーソントリップ発生・集中量データ【国土数値情報】

■ 「通勤・通学」目的の移動実態

2) 「自由」目的の移動実態

高蔵寺ニュータウンでは団地内の移動が多くなっています。また、市内の移動としては、JR神領駅辺りを境として、東部と西部それぞれの内部で移動が行われている傾向があります。



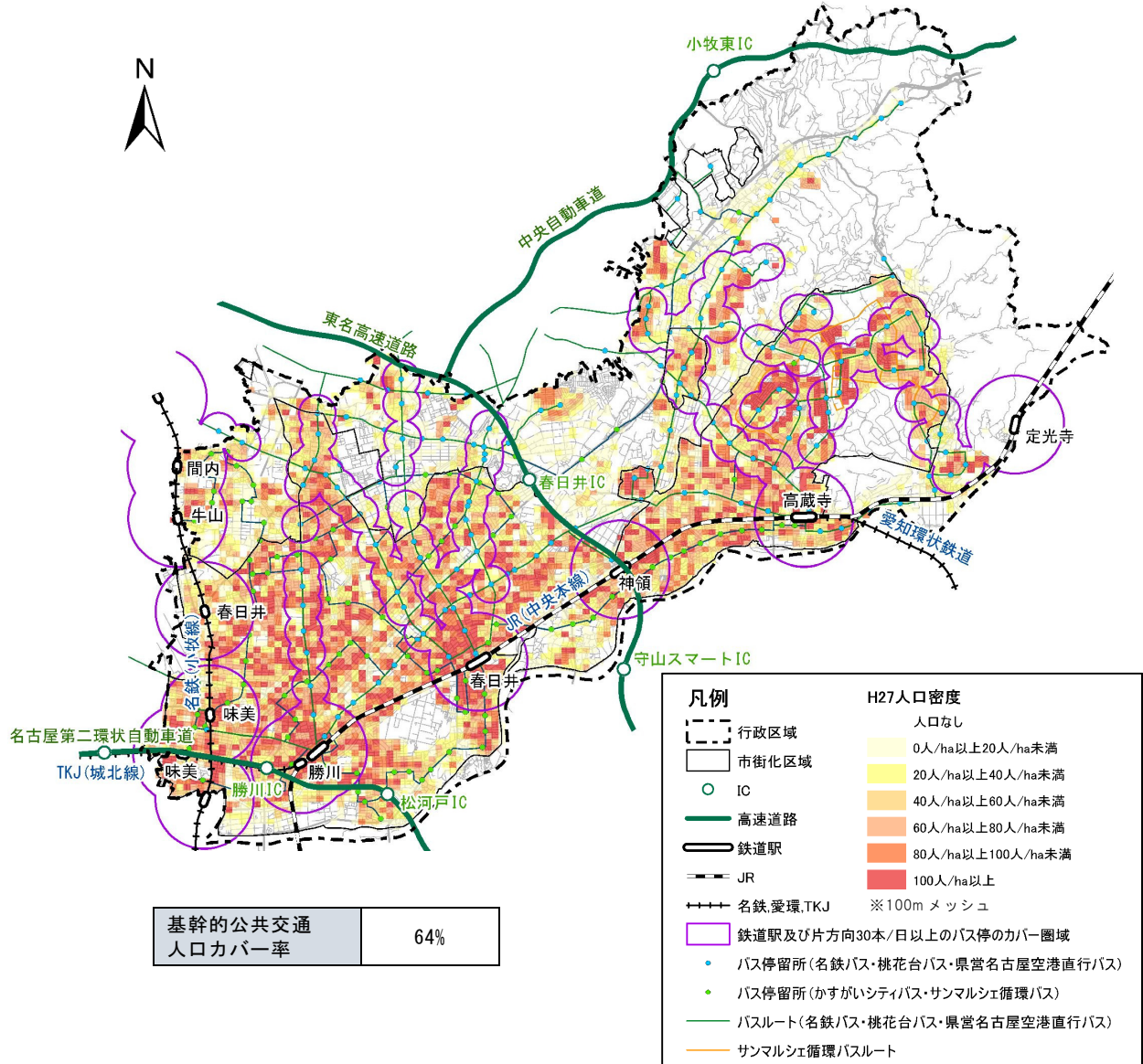
資料：平成23年中京都市圏パーソントリップ発生・集中量データ【国土数値情報】

■ 「自由」目的の移動実態

(4) 公共交通の人口カバー状況

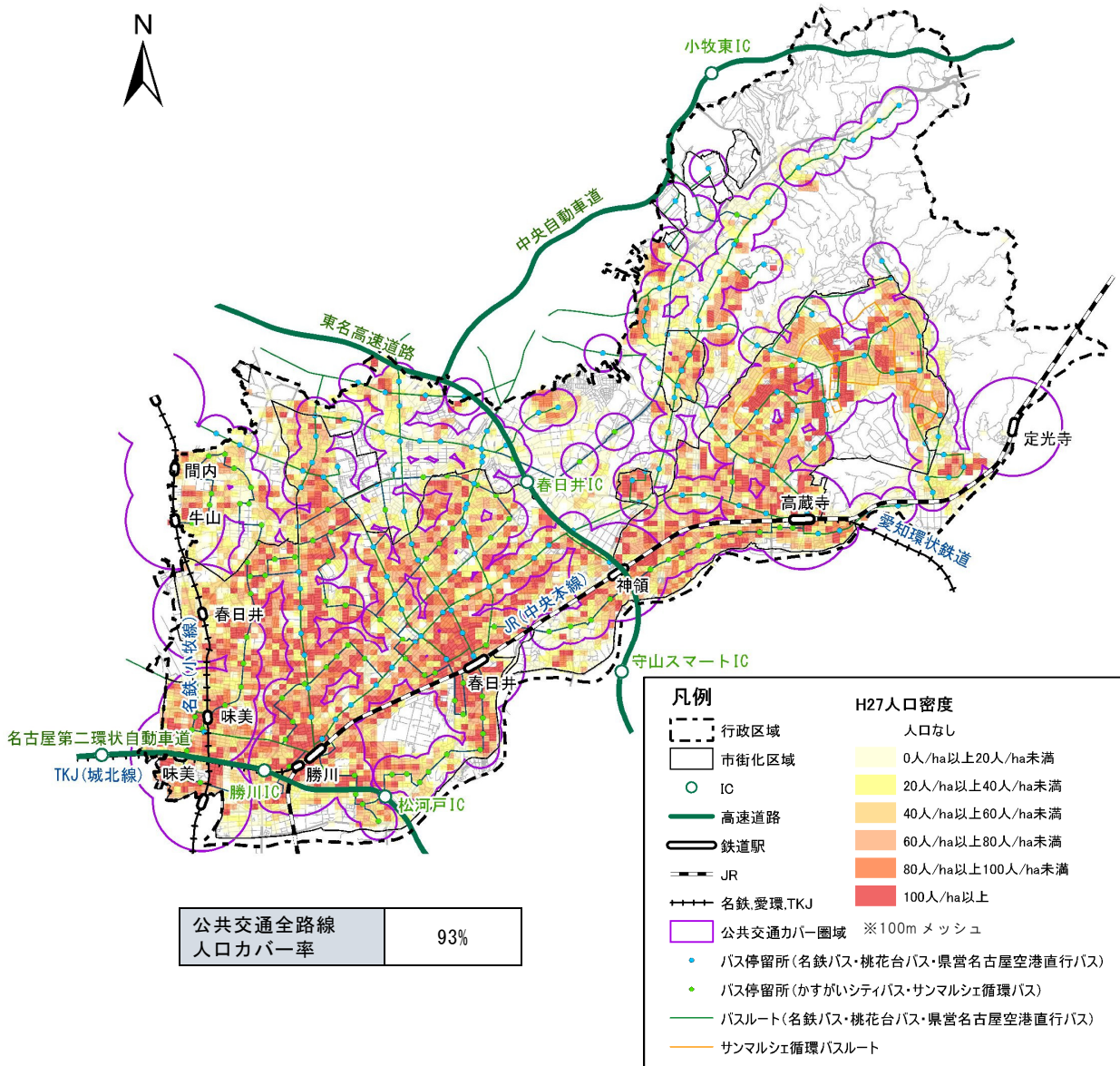
視点1：人口減少・少子高齢化への対応

公共交通の運行サービスについては、基幹的公共交通となる鉄道・バス路線の市全域に対する人口カバー率は64%です。コミュニティバスを含めた全路線の人口カバー率は93%となっています。



資料：国勢調査（H27）、名鉄バス、あおい交通、春日井市資料

■ 基幹的公共交通（片方向30本/日以上）の人口カバー状況



資料：国勢調査（H27）、名鉄バス、あおい交通、春日井市資料

■公共交通全路線の人口カバー状況

1) 通勤・通学流動

通勤・通学流動の流入元は、名古屋市、小牧市、多治見市、瀬戸市といった周辺市町が多くみられます。流出先は、名古屋市が半数以上を占めており、次いで周辺都市である小牧市、瀬戸市が多くなっています。この他、豊田市への流出も多くみられます。

市全体で流出超過となっていますが、その大部分は名古屋市、小牧市への流出超過が占めており、一方、多治見市、一宮市、犬山市などでは流入超過となっています。

流入（総数）



■通勤・通学流動図（流入）

市町村名	流動総数 (人)	割合 (%)
春日井市内	81,764	60%
春日井市外	49,017	36%
名古屋市	16,339	33.3%
小牧市	6,976	14.2%
多治見市	3,267	6.7%
瀬戸市	2,450	5.0%
一宮市	1,653	3.4%
尾張旭市	1,501	3.1%
犬山市	1,166	2.4%
可児市	951	1.9%
北名古屋市	913	1.9%
土岐市	881	1.8%
市外(その他)	12,920	26.4%
不詳	4,517	3%
合計	135,298	100%

流出（総数）



■通勤・通学流動図（流出）

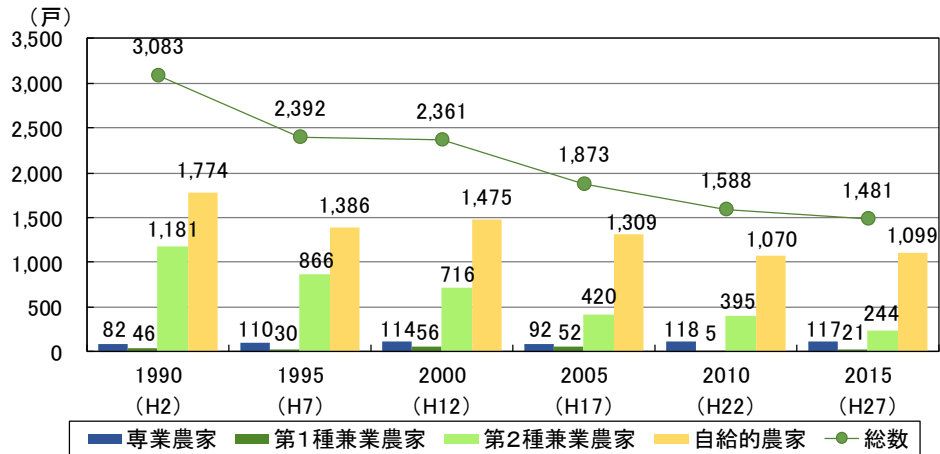
市町村名	流動総数 (人)	割合 (%)
春日井市内	81,764	51%
春日井市外	75,949	47%
名古屋市	42,311	55.7%
小牧市	11,535	15.2%
瀬戸市	2,414	3.2%
豊田市	1,644	2.2%
豊山町	1,197	1.6%
尾張旭市	1,161	1.5%
多治見市	1,116	1.5%
北名古屋市	1,030	1.4%
犬山市	891	1.2%
一宮市	863	1.1%
市外(その他)	11,787	15.5%
不詳	3,941	2%
合計	161,654	100%

凡例			
1,000人未満	1,000~2,000人	2,000~5,000人	5,000人以上

資料：国勢調査（H27）

1) 農業の動向

農家数は、減少傾向にあり、平成27年には平成2年の半数以下となっています。



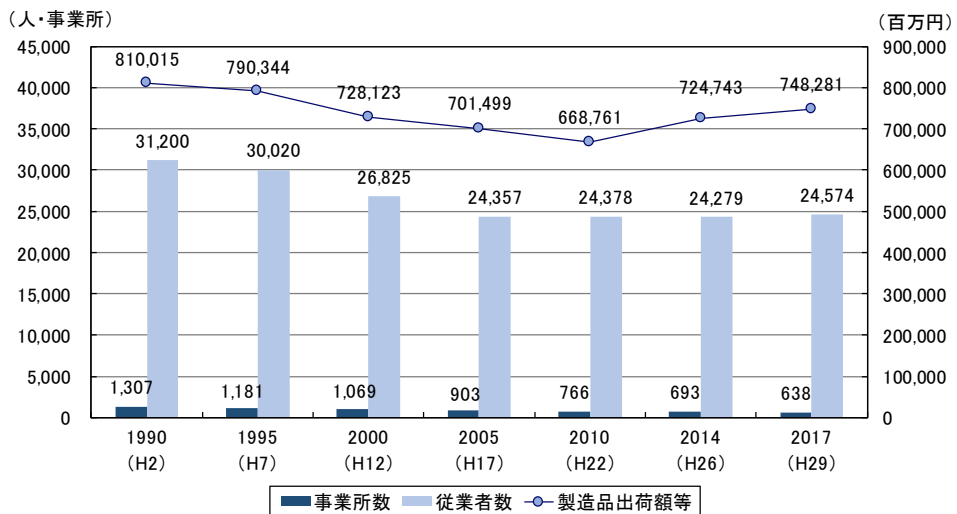
資料：春日井市統計書

■ 農家数の推移

2) 工業の動向

事業所数は、減少傾向にあり、従業者数は平成17年までは減少、平成17年以降は横ばいとなっています。

製造品出荷額等は、平成22年を境に増加に転じ、平成29年には748,281百万円となっています。



注：従業員4人以上の事業所（製造業）

資料：工業統計調査（H2～H29）

■ 事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移

また、工業地域及び工業専用地域の地域内には、一団の未利用地がほぼ残存していない状況です。

種別	自然的土地利用					都市的土地利用									合計 (ha)
	田 (ha)	畑 (ha)	山林 (ha)	水面 (ha)	自然その他 (ha)	住宅用地 (ha)	商業用地 (ha)	工業用地 (ha)	公的・公益用地 (ha)	道路用地 (ha)	交通施設 (ha)	公共空地 (ha)	その他 (ha)	低未利用地 (ha)	
工業系	12.5	18.7	7.1	8.2	13.7	137.0	79.0	327.1	61.1	127.7	18.6	20.0	0.0	55.4	886.0
準工業地域	12.5	18.2	0.1	3.9	6.0	128.0	53.9	108.5	49.4	100.1	14.6	17.3	0.0	30.4	543.0
	(2.3%)	(3.3%)	(0.0%)	(0.7%)	(1.1%)	(23.6%)	(9.9%)	(20.0%)	(9.1%)	(18.4%)	(2.7%)	(3.2%)	(0.0%)	(5.6%)	(100%)
工業地域	0.0	0.4	0.8	1.7	3.8	8.0	20.4	53.0	8.9	14.2	1.7	2.5	0.0	2.5	118.0
	(0.0%)	(0.3%)	(0.6%)	(1.5%)	(3.2%)	(6.8%)	(17.3%)	(44.9%)	(7.6%)	(12.1%)	(1.4%)	(2.1%)	(0.0%)	(2.1%)	(100%)
工業専用地域	0.0	0.1	6.3	2.5	3.8	1.0	4.7	165.5	2.7	13.4	2.3	0.1	0.0	22.5	225.0
	(0.0%)	(0.0%)	(2.8%)	(1.1%)	(1.7%)	(0.5%)	(2.1%)	(73.6%)	(1.2%)	(6.0%)	(1.0%)	(0.1%)	(0.0%)	(10.0%)	(100%)

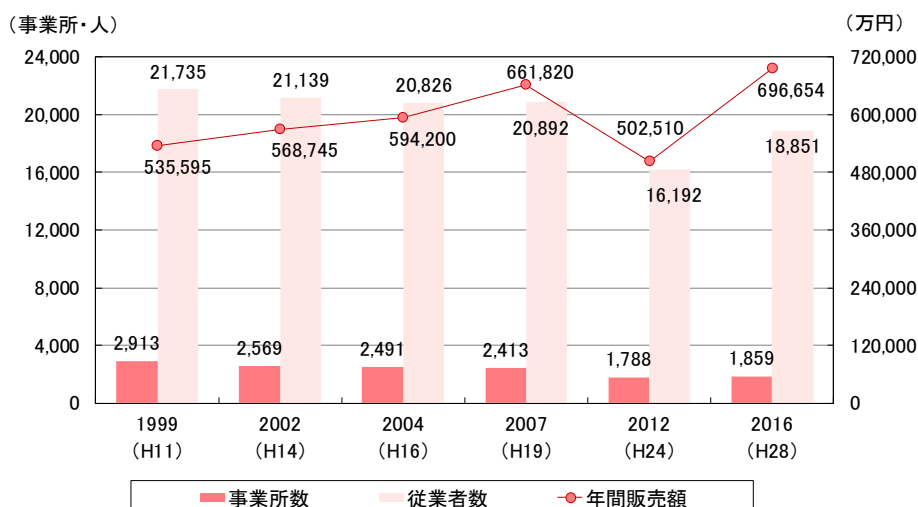
現在は、ほぼ工業用地に転換している
(明和東工業団地部分)

資料：都市計画基礎調査（H25）

3) 商業の動向

事業所数、従業者数ともに平成 19 年から平成 24 年にかけて大幅に減少していたものの、平成 24 年を境に増加に転じています。

年間販売額は、リーマンショックなどの影響もあり、平成 19 年から平成 24 年にかけて大幅な減少があるものの、全体としては増加傾向にあります。



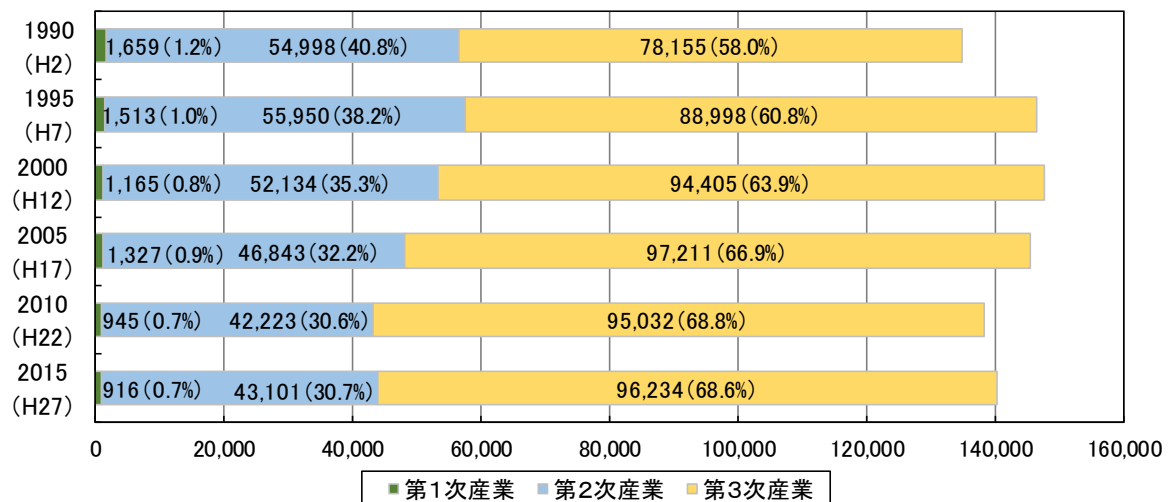
資料：春日井市統計書（H29）、経済センサス活動調査（H24、H28）

■ 事業所数・従業者数・年間販売額の推移

4) 産業別就業者数の動向

平成 27 年の産業別就業者数は、第 1 次産業 916 人、第 2 次産業 43,101 人、第 3 次産業 96,234 人となっています。

第 1 次産業就業者数は減少傾向ではありますが、その比率は僅かとなっています。第 2 次産業の就業者数の比率は約 3 割となっていますが、平成 22 年まで減少、その後、平成 27 年は平成 22 年と同程度となっています。一方、第 3 次産業の就業者の比率は約 7 割となっていますが、比率ともに増減はあるものの全体として増加傾向にあります。



資料：国勢調査（H2～H27）

※産業分類

第 1 次産業 農業、林業、漁業

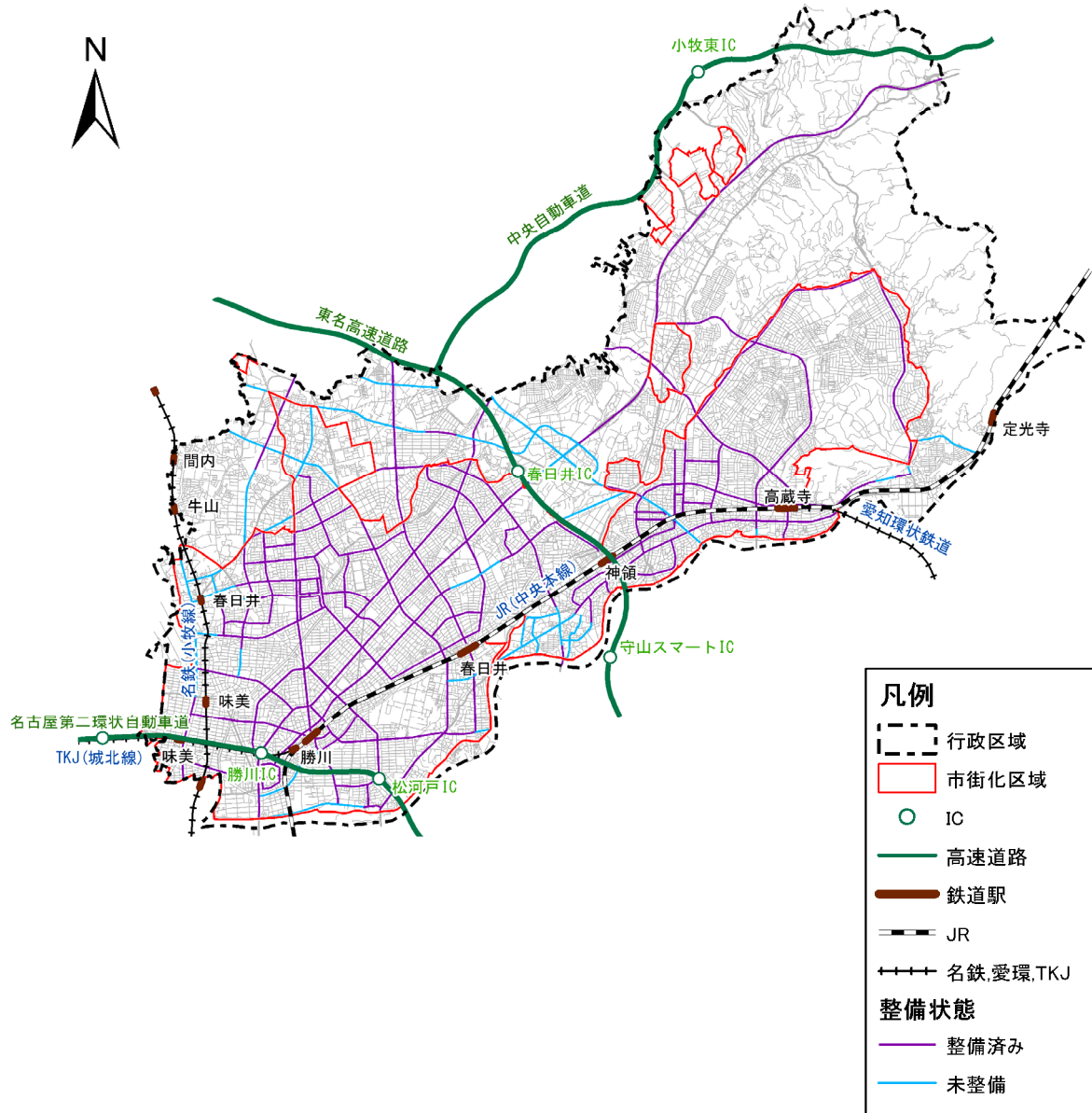
第 2 次産業 鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業

第 3 次産業 電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、サービス業（他に分類されないもの）、公務（他に分類されるものを除く）

■ 産業別就業者数の構成数の推移

1) 都市計画道路

市街化区域の一部地域において未整備区間が存在していますが、その多くが現在事業中の土地区画整理事業区域内に含まれています。市街化調整区域については、小牧市方面の道路で未整備区間が多く見られます。

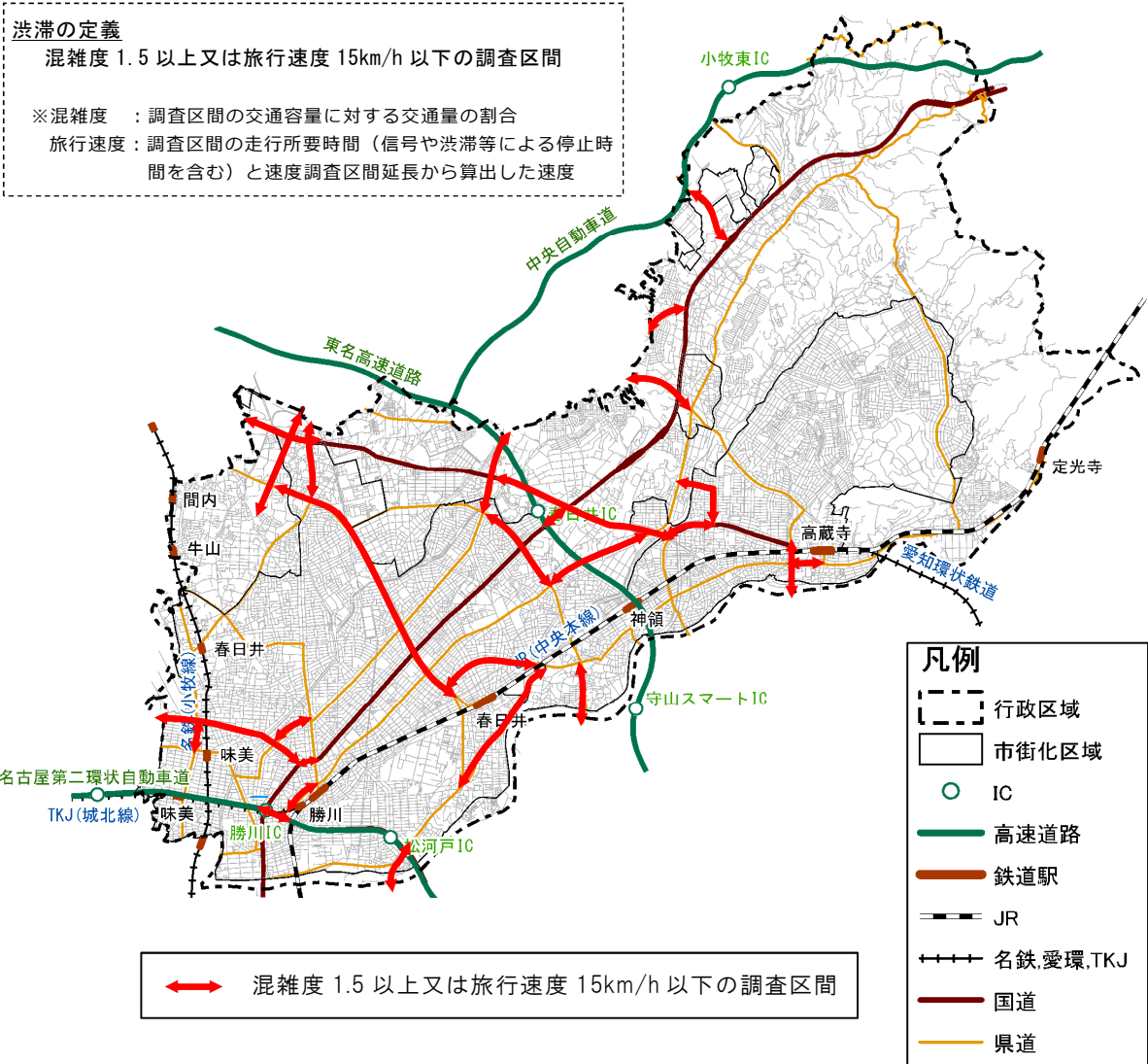


資料：春日井市資料（H29）

■ 都市計画道路等の整備状況

2) 道路の混雑状況

市内の幹線道路において、一般国道19号にアクセスする道路で渋滞している区間が見られます。そのほか、一般国道155号や市北部など、都市計画道路の未整備区間となっている周辺道路においても、渋滞している区間が見られます。



資料：道路交通センサス（H27）

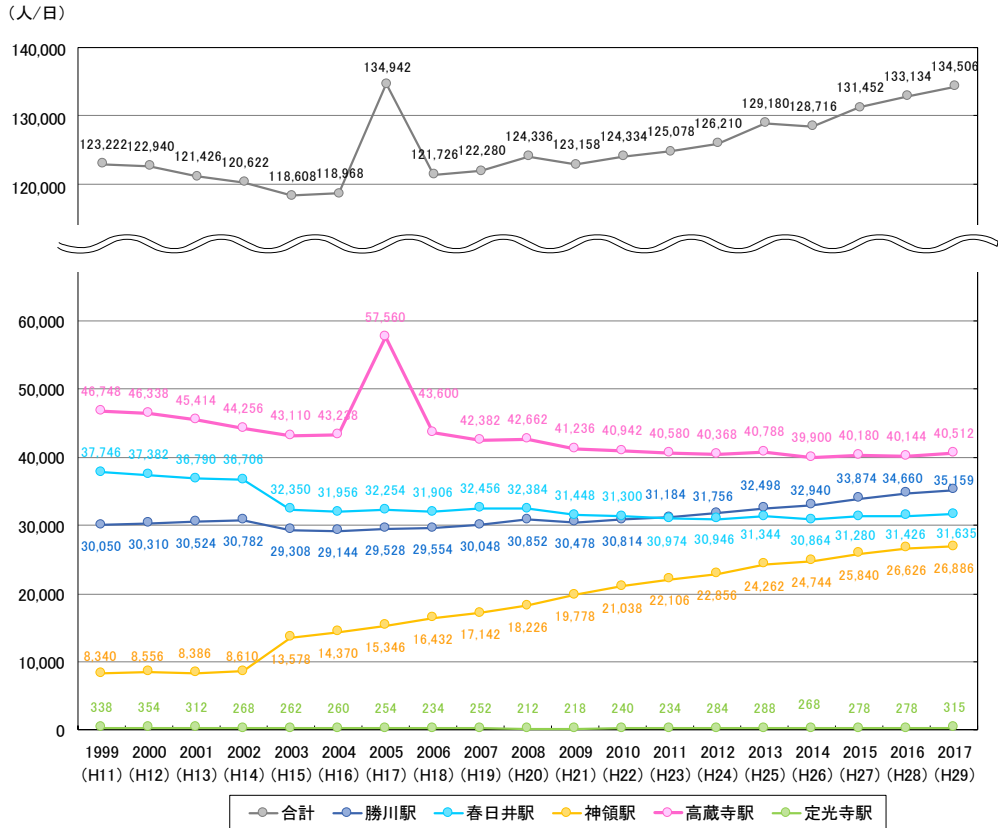
■ 道路の混雑状況

(8) 公共交通の利用状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

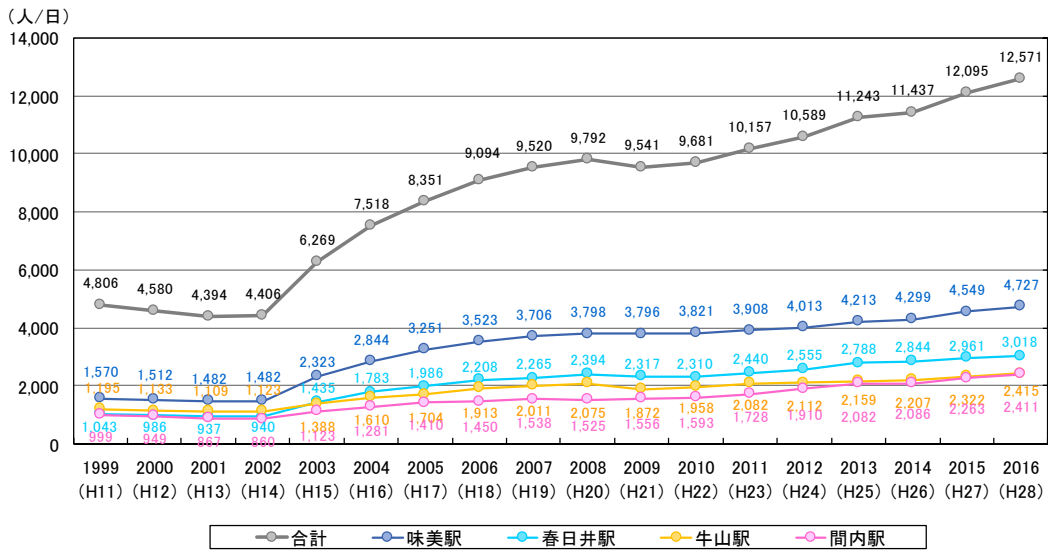
1) 鉄道

鉄道駅の乗降客数の合計は、1日あたり約15万人です。JR中央本線の利用者数は、JR勝川駅及び神領駅が増加傾向である一方、JR春日井駅及び高蔵寺駅は減少傾向にあります。名鉄小牧線の乗降客数は、すべての駅で増加傾向にあります。



■ JR中央本線 乗降客数

資料：春日井市統計書



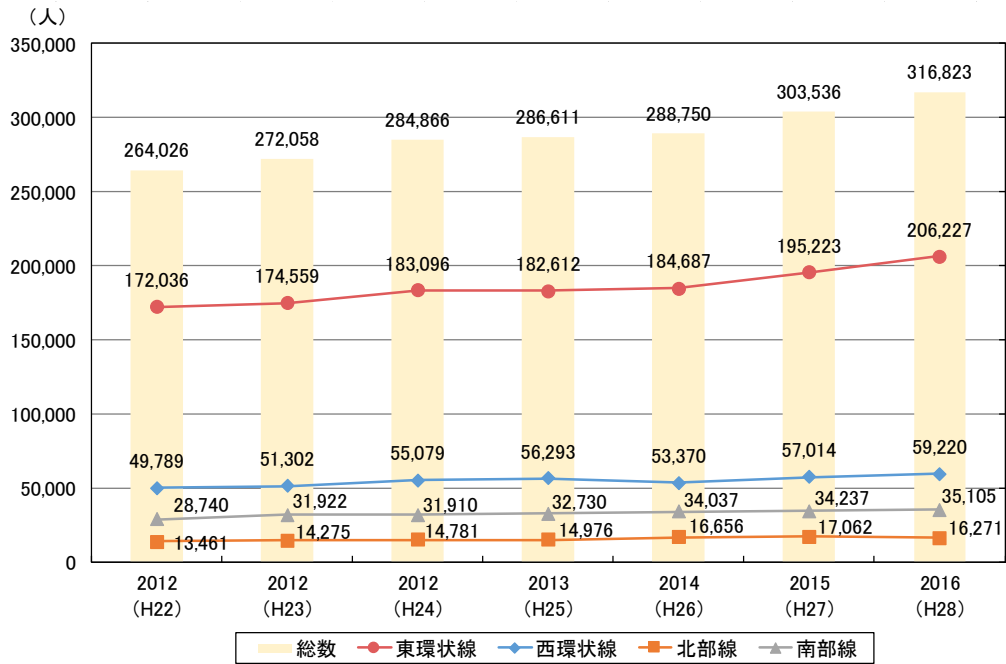
■ 名鉄小牧線 乗降客数

資料：春日井市統計書

2) バス

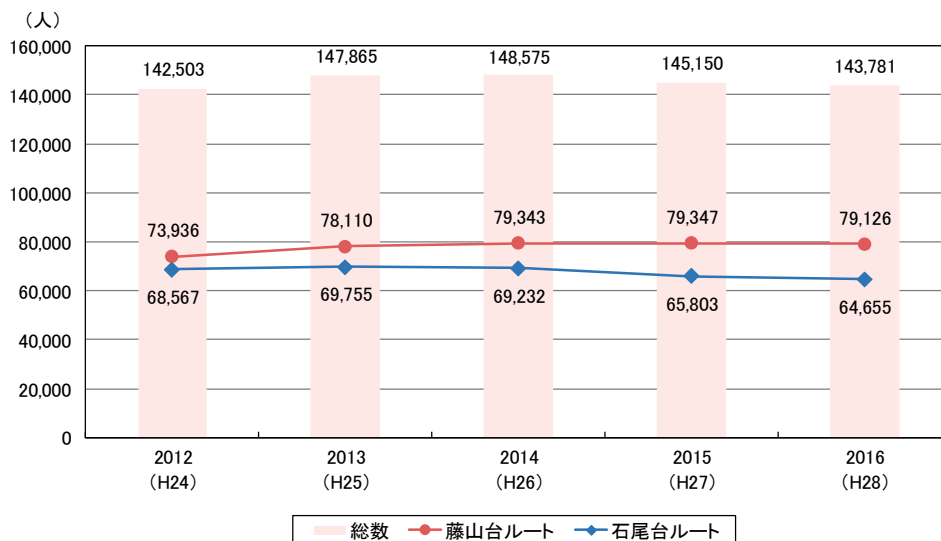
かすがいシティバスの年間利用者数は、増加傾向にあります。

サンマルシェ循環バスの年間利用者数は、藤山台ルート、石尾台ルートともに平成 24 年以降ほぼ横ばいとなっています。



資料：春日井市統計書

■かすがいシティバス 路線別年間利用者数



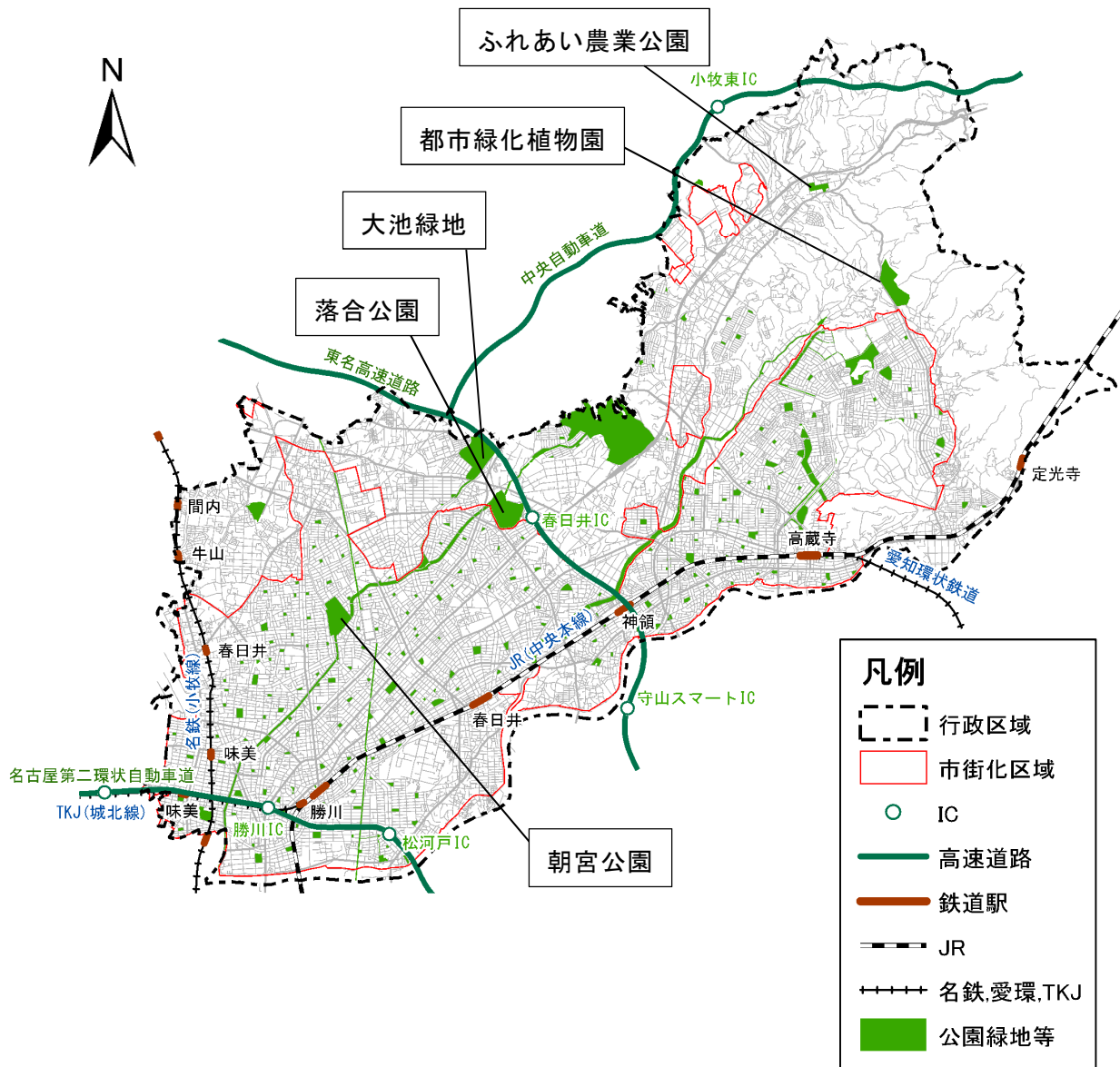
資料：春日井市統計書

■サンマルシェ循環バス 路線別年間利用者数

(9) 都市基盤（公園緑地等）の状況

視点3：子育て世代が魅力的と感じる都市づくり

公園及び緑地は、232箇所の都市計画公園をはじめ、1箇所の都市計画墓園、14箇所の都市計画緑地があります。また、都市公園の分布、1人あたり面積（約11㎡/人）は県内でも高い水準にあります。

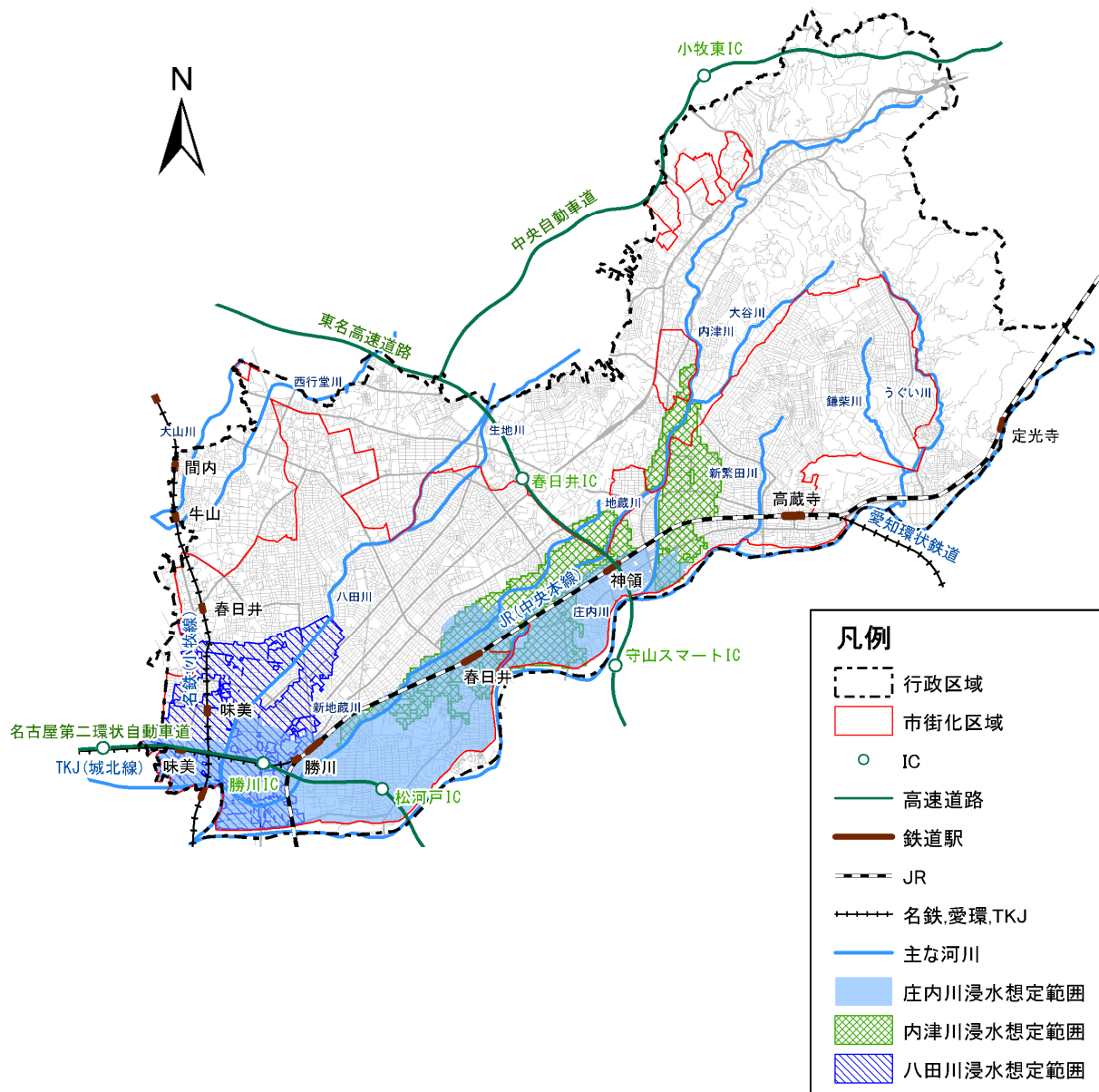


資料：春日井市資料 (H29)

■都市計画公園・緑地

1) 浸水想定区域

本市では、庄内川、内津川及び八田川が氾濫した場合の浸水が想定されています。内津川が氾濫した場合は、内津川東側のエリア及びJR中央本線沿いにJR勝川駅から神領駅の区間で浸水が想定されています。八田川が氾濫した場合は、市南西エリアの浸水が想定されています。また、庄内川が浸水した場合は、東名高速道路の西側、JR中央本線及びTKJ城北線の南側のエリア一帯での浸水が想定されています。

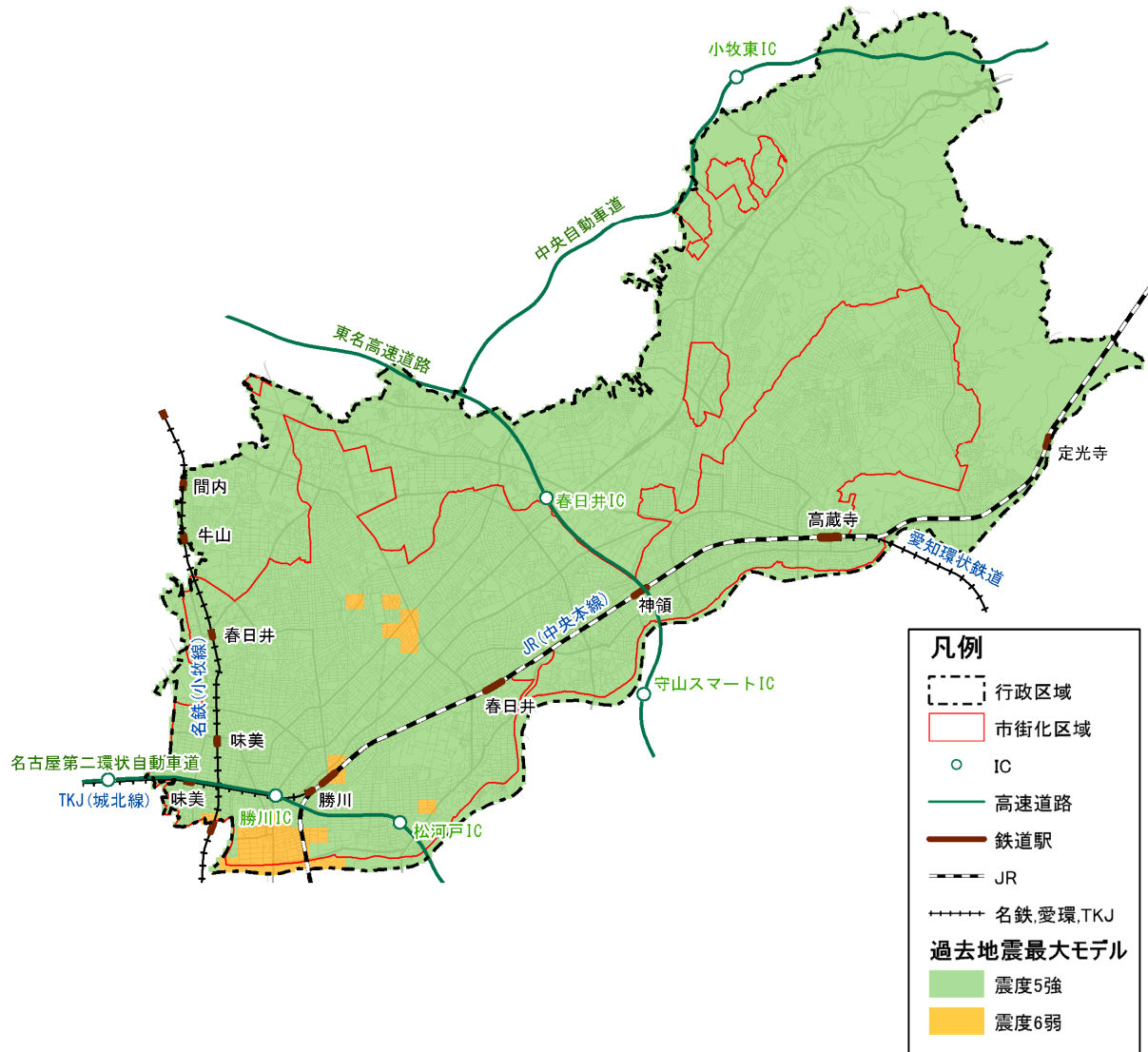


資料：春日井市提供 (H29)

■外水氾濫による浸水想定区域図

2) 地震防災

「愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果」に基づき、過去地震最大モデルで震度を想定した場合、震度5強から6弱の揺れが予想されます。

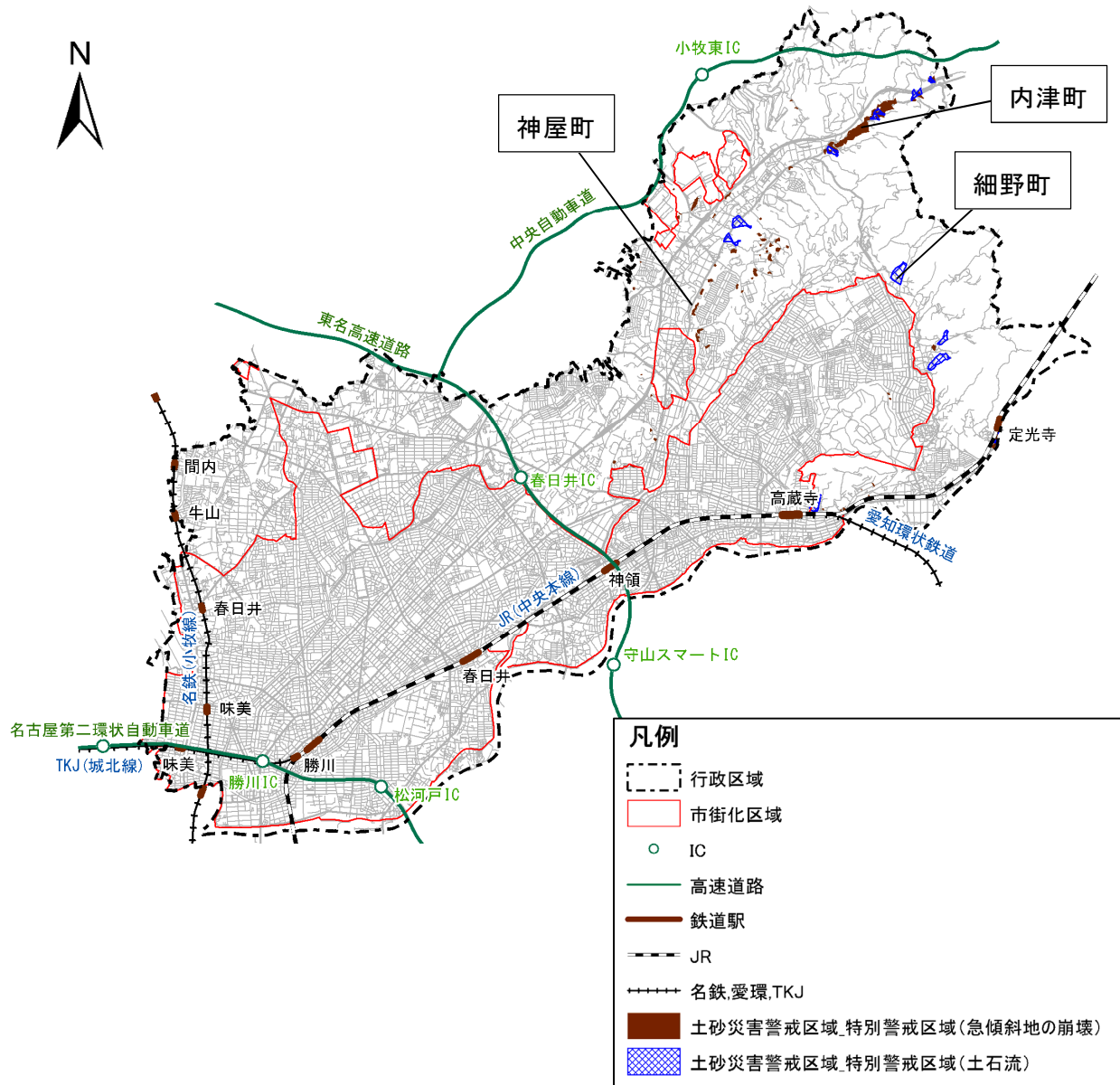


資料：春日井市提供 (H29)

■地震によって想定される震度（過去地震最大モデル）

3) 土砂災害警戒区域

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域が市北東部で数箇所みられます。なかでも、内津町内の県道内津勝川線沿道において一団で指定されている区域が見られます。

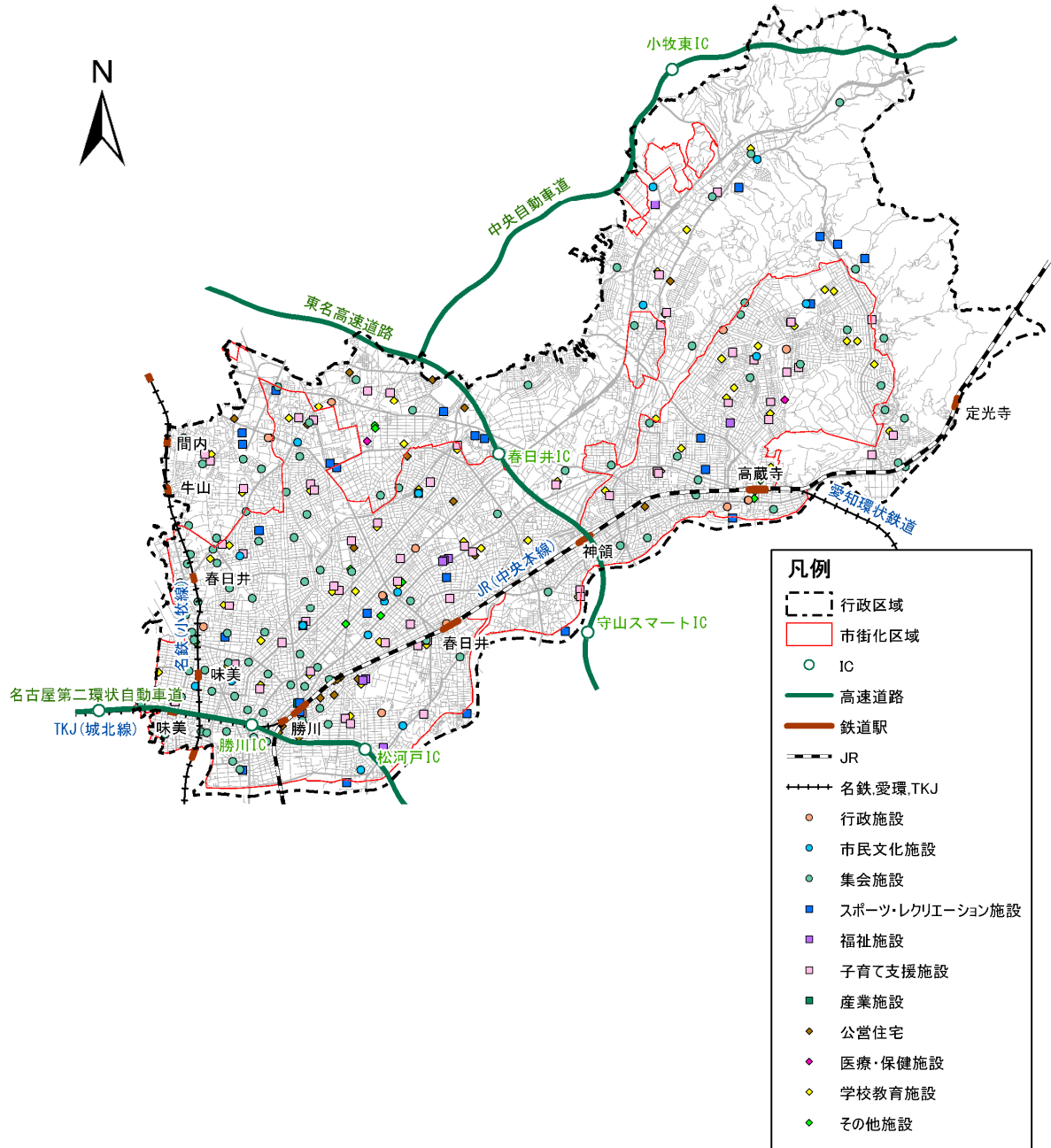


資料：春日井市提供 (H29)

■土砂災害警戒区域

1) 主な公共施設の分布状況

本市の公共施設は、JR勝川駅から春日井駅を中心とした地域や、高蔵寺ニュータウン周辺に多く分布しています。一方で、昭和の時代から市街地を形成してきた牛山町、鷹来町、坂下町等の市街化調整区域においても一定の施設分布が見られます。

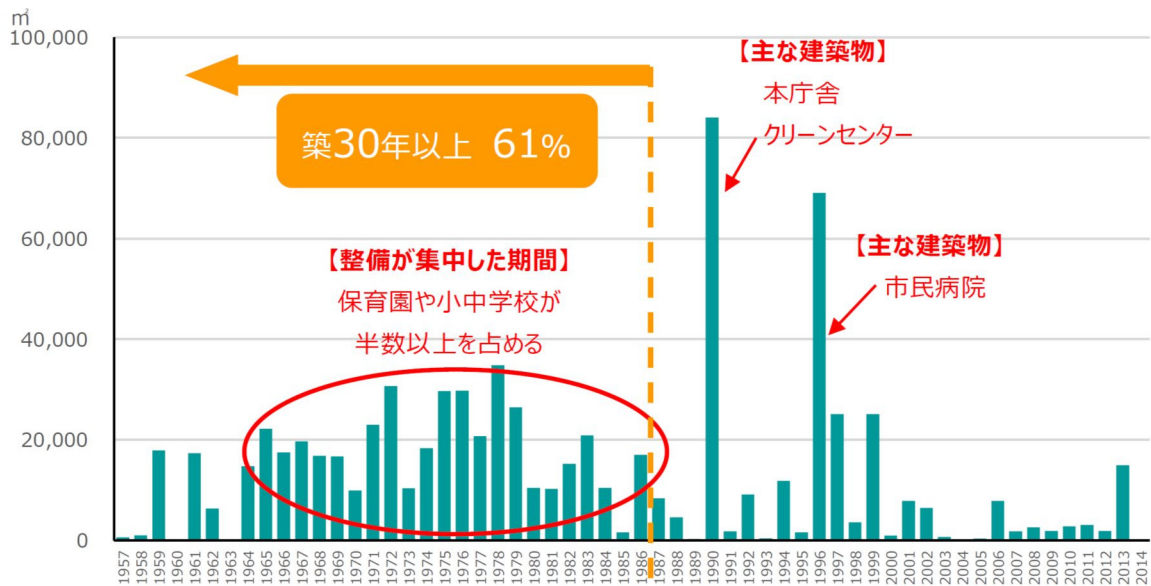


資料：春日井市公共施設等マネジメント計画

■ 主な公共施設の分布

2) 公共施設の維持管理の状況

春日井市の公共施設は全 323 施設、総延床面積は、709,864 m²です。これら公共施設等の建築物のうち、2016（平成 28 年）年度時点において、築 30 年以上の施設（1986（昭和 61 年）年度以前に建てられた施設）の割合が約 61%となっています。



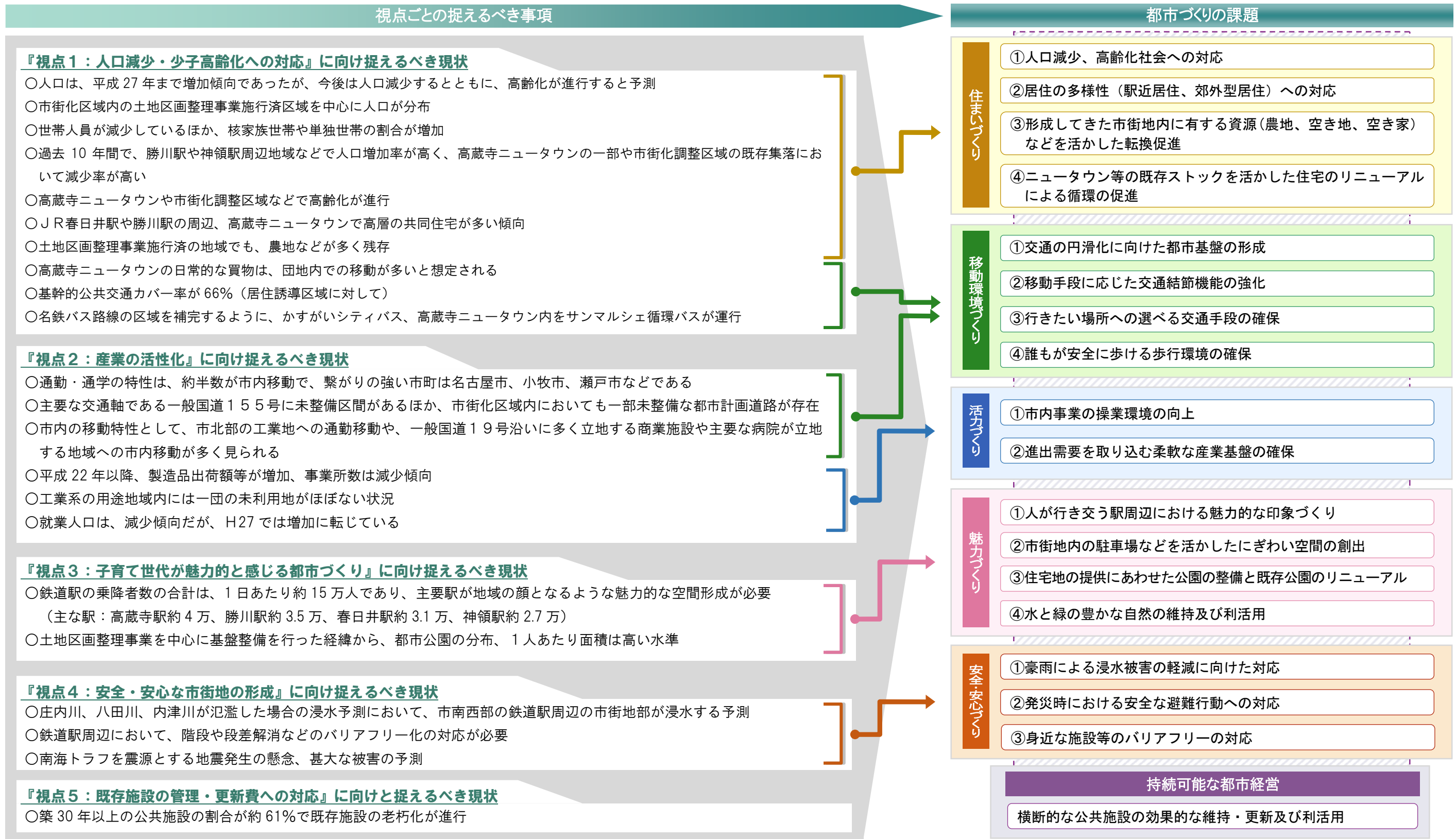
資料：春日井市公共施設等マネジメント計画

■ 公共施設等建築物の年度別整備延床面積

3 都市づくりの課題

(1) 都市づくりの課題

都市づくりの課題は、捉えるべき社会潮流、現況調査における地域特性を整理するとともに、市民意見公募や地域懇談会などを参考に、対応すべき都市づくりの課題を整理します。



(2) 地域懇談会の概要

※完了後、整理します。

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、中部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。その減少に少しでも歯止めをかけ、市民が住み続けたい、新たに住んでみたい“まち”を築いていくためにも、持続可能な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様々な社会の変化に対応した戦略的なまちづくりを進めることで、まちと自然が調和し、「暮らしやすさと幸せをつなぐまち」を目指します。

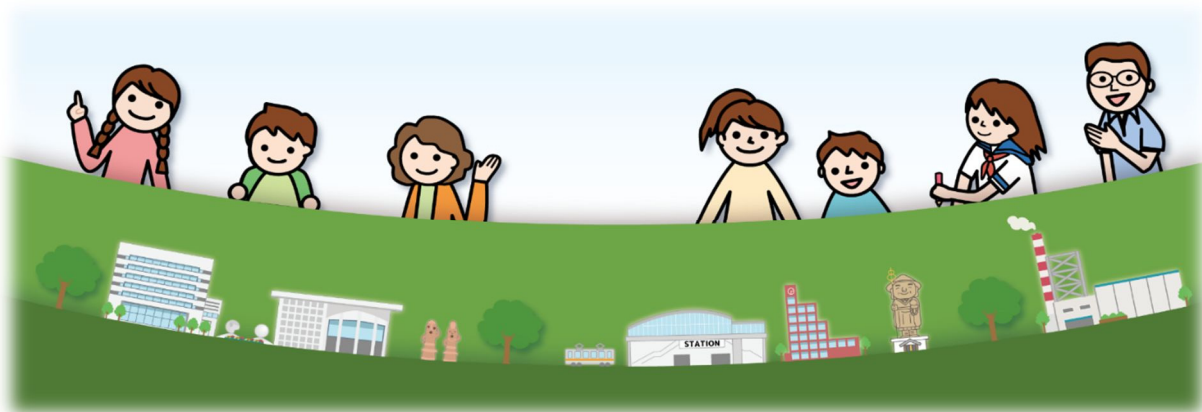
また、未来への活力を創出する産業のもと、誰もが働きやすいまちづくりを目指すとともに、市民一人ひとりが環境にやさしい行動を実践し、豊かな自然と快適な生活環境を次世代につなぐ持続可能なまちづくりを目指します。

本市が将来にわたって持続可能な都市であり続けるため、上記の考え方を踏まえつつ、第六次総合計画の将来像と整合を図り、次のとおり都市づくりの理念を設定します。

(案)

心地よく住む にぎわいを生む 元気が集う かすがい

～20年後も変わらず誇れるかすがいでありつづけるために～



(2) 都市づくりの目標

前述した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 かすがい』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タウンとして良好な住宅地を形成してきました。これら住宅地に住む住民が多世代にわたり住み続けることができる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40年から50年代に開発された住宅地については、一部で高齢化が進展しているほか、空き家なども増加しつつあることから、高齢者にやさしい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等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。

区画整理地内の住宅地の写真

高蔵寺NT内の写真

具体目標

- ❖ 今住んでいる人がこれからも住み続けたいと思うまちづくり
- ❖ 多様な居住ニーズに応じた、選べる住環境づくり
- ❖ 農地や空き地等を活用した良好な住環境づくり
- ❖ 住宅団地等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IC)、中央自動車道、名古屋第二環状自動車道(勝川IC、松河戸IC)、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環境を有しています。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等により、一部の幹線道路では日常的に渋滞が発生しています。

幹線道路の写真

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。

JR春日井駅前広場
(バスあり)の写真

また、通勤・通学流動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、過度に自動車に依存せず、快適に暮らせる便利な移動環境の形成に向け、各種施設を中心とした市内のバスネットワークを充実させるほか、安全な歩行環境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自動車交通環境の整備
- ❖ 主要駅における交通結節点の整備
- ❖ 多様な交通手段が選択できる環境の整備
- ❖ 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、電子産業等、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。

また、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基盤施設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つつ、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。

王子製紙の写真

インター周辺の写真

具体目標

- ❖ 産業の振興に向けた選ばれる産業用地の創出
- ❖ 企業の誘致や既存の立地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、多く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、それぞれの地域の象徴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充実を目指すほか、空き店舗などの効率的な循環を図ることで空き店舗などを減らし、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のほか、庄内川など、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。

J R勝川駅周辺の店舗

朝宮公園のパース

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・立ち寄り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一級河川・準用河川を有しています。河川は、良好な自然景観や生活に潤いを与えることができる一方で、近年の異常気象に伴う集中豪雨により、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防災・減災に向けたまちづくりを目指します。

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、地域住民のつながりを活かした避難体制の構築を目指します。

調整池の写真

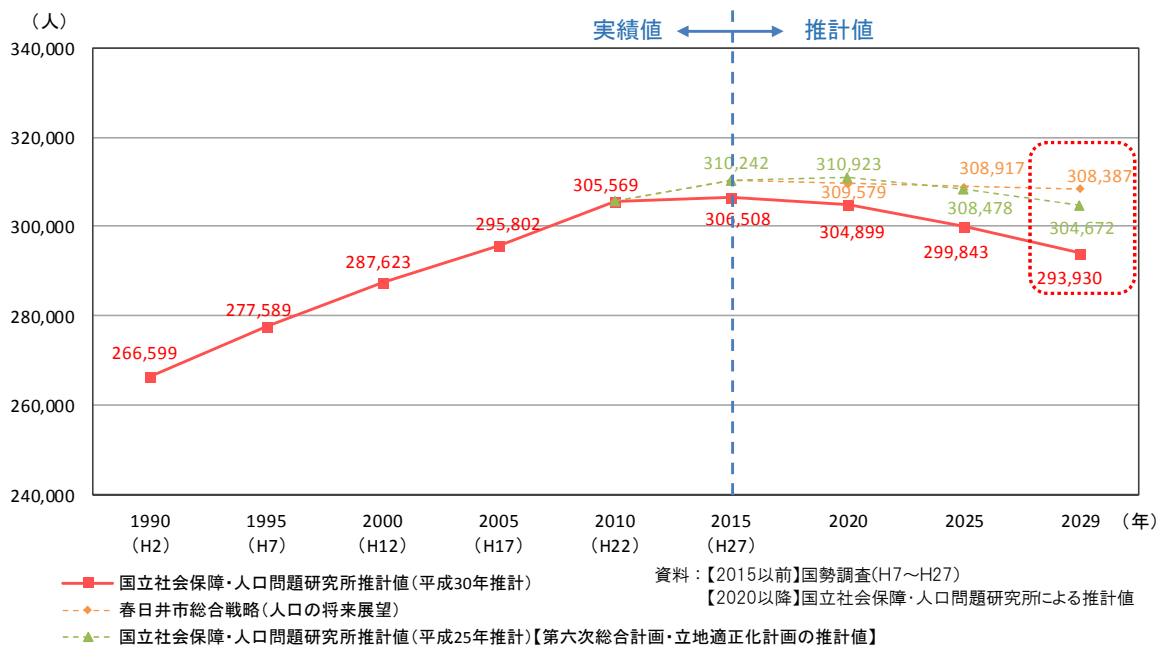
具体目標

- ❖ 大規模自然災害等の被害の軽減に向けた都市基盤の整備
- ❖ 発災時における迅速かつ安全な避難行動に向けた体制の構築

2 将来フレーム

(1) 人口フレーム

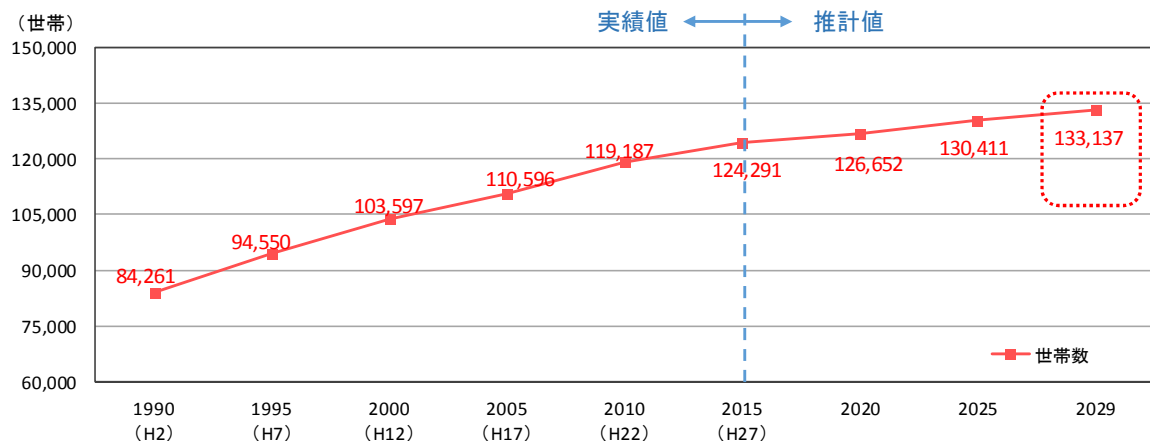
将来人口の見通しについては、国土交通省の都市計画運用指針により「国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口を採用又は参酌すべき」とされていることから、将来目標人口は、社人研の将来推計人口を基に設定します。



■人口の推移

(2) 世帯フレーム

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直しを検討し、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

■世帯数の推移

(3) 産業フレーム

1) 工業フレーム

※調整後、整理します。

2) 商業フレーム

※調整後、整理します。

(4) 土地利用フレーム

1) 住宅地フレーム

※調整後、整理します。

2) 工業地フレーム

※調整後、整理します。

3) 商業地フレーム

※調整後、整理します。

3 将来都市構造

(1) 基本的な考え方（“これまで”と“これから”）

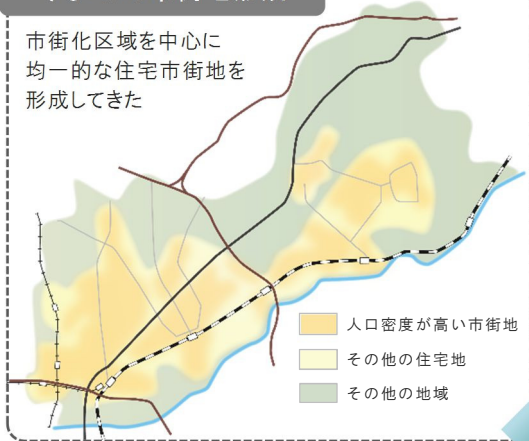
本市はこれまで、名古屋市からの交通利便性を活かし、鉄道駅から効外に広がる形で着実な住宅基盤の整備を進め、名古屋圏を代表する住宅都市として発展してきました。

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、これからの都市構造は、鉄道駅等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すほか、まちなかへ移動しやすい「公共交通ネットワークづくり」を目指します。また、移動利便性の高い公共交通ネットワーク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。

今までの市街地形成

市街化区域を中心に
均一な住宅市街地を
形成してきた



目指す都市構造のイメージ

自動車に依存しなくても快適に暮らせる 都市構造を構築

- 利便性の高い交通結節点周辺に都市機能を集約
- 鉄道駅やバス路線沿線などの人口密度が高い地域は生活利便性を維持・向上
- 鉄道駅周辺は、利便性を活かした住宅地の形成
その他の住宅地はゆとりある住環境を維持

人口密度が高い地域は生活利便性を維持



交通結節点周辺に都市機能を集約



交通結節点周辺の低密度な地域は、基盤整備により人口密度を高める

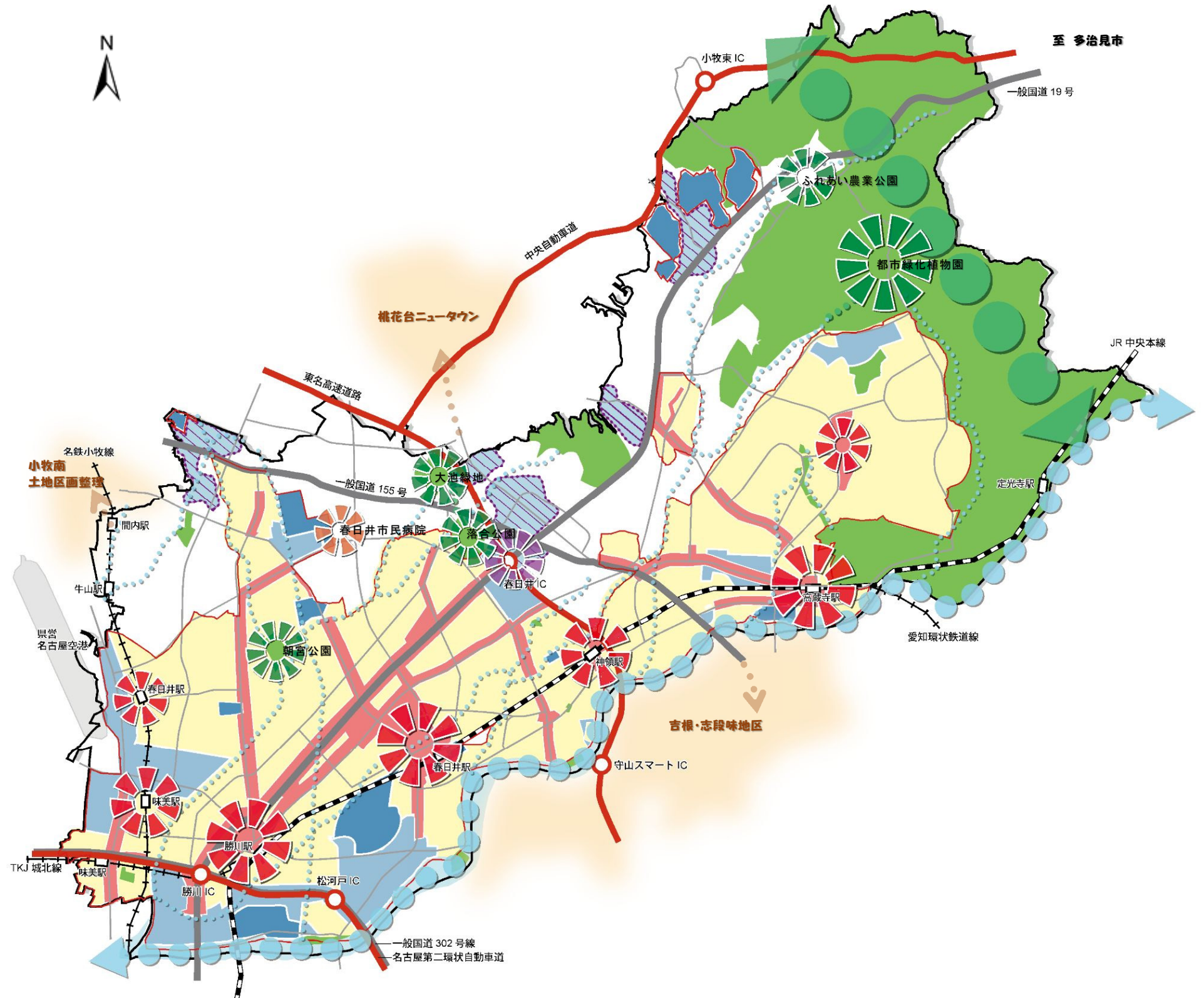


(2) 将来都市構造

将来都市構造は、前述した考え方をもとに、都市機能の維持・集約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適正な土地利用のゾーニングを位置づけ、次のとおり図示します。

◆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
 住工調和ゾーン	工場などの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
 住宅ゾーン	良好な住環境を形成するための土地利用を誘導する地域を目指します
 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
 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
 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春日井駅周辺及びJR勝川駅周辺については、鳥居松周辺にかけて行政、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觀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
 地域交通拠点	地域の交通の拠点として、多様なバス路線が集積するターミナル的な施設周辺を位置づけ、交通の拠点としての機能をあわせ持った機能の維持・充実を目指します
 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 ※区域は現計画の状態であり、今後、区域の拡大・縮小等を検討し変更する予定
 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
 市街化区域	市街化を促進する区域



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ことで、都市構造の実現を図るとともに、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。

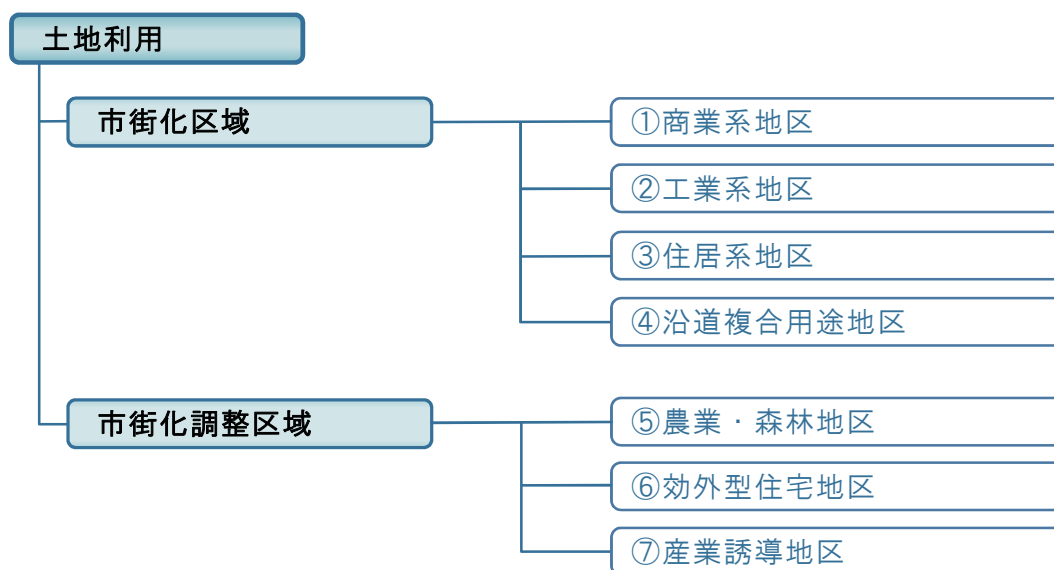
また、地域の特性に応じた都市環境を形成するため、必要に応じて適正な用途への純化を図るとともに、JR春日井駅周辺をはじめとする鉄道駅周辺の地域における高度利用化を図ります。生産緑地等の優良農地については、都市環境の向上に資する資源として保全します。

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、駅周辺等の人々の行き来が多い地域については、魅力的な施設誘導に向けた土地利用を図ります。

工業団地をはじめとする既存の工場集積地については、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春日井インターチェンジや幹線道路沿道等の立地として優位性が高い地域については、周辺環境に配慮しつつ、工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・形成を図るほか、生活サービス施設の維持・誘導に努めます。

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市役所からＪＲ春日井駅周辺にかけては、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、ＪＲ春日井駅周辺については愛知県が定める都市計画区域マスタープランにおいて、尾張地区の広域的な拠点としても位置づけられており、広域的な交通結節点としての機能の充実を図ります。また、駅周辺等の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勝川駅及び神領駅周辺、ＪＲ高蔵寺駅周辺や名鉄味美駅及び春日井駅周辺、高蔵寺ニュータウンセンター地区は、それぞれの周辺地域における利便性の高い交通結節点として、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や生活利便施設の集積を図ります。

【その他の地域】

- ・既存の商店街などについては、地域の特性を活かしながら、住民ニーズに応える商業機能の充実を図ります。

2 工業系地区

- ・古くからの工業地である王子地区を始め、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。
- ・ 鉄道駅やバス停の徒歩圏などの交通便利性の高い地域については、土地の高度利用を図り、共同住宅、店舗、事務所などが共存する利便性の高い住居系土地利用の維持・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、住環境の維持・改善に向け、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維持・誘導を図ります。
- ・ 高蔵寺ニュータウンについては、周囲を緑に囲まれた良好な自然を活かしつつ、居住者の年齢構成の変化や建物の老朽化等に対応した効果的な住宅地の循環を図り、住宅地としての新たな魅力を創造して、一団の住宅地としての活力の維持・向上を図ります。
- ・ 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に向けた有効活用を検討します。
- ・ 市街化区域内に残る良好な農地については、農業の利便の増進と低層住宅に係る良好な住環境保全を図ります。
- ・ 用途地域と土地利用現況に乖離がある地域の用途純化を検討します。

4 沿道複合用途地区

- ・ 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、幹線道路の後背地に広がる住宅地の住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維持・誘導を図ります。

2) 市街化調整区域

5 農業・森林地区

- ・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。また、遊休化しつつある農地については、地域農業の担い手を育てる学習農園や休憩所などレクリエーション施設としての転換を図るなど、有効活用について検討します。
- ・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。

6 郊外型住宅地区

- ・一団の住宅団地を含む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経年的な地域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ます。

7 産業誘導地区

- ・既存工場が建ち並んだ幹線道路沿道周辺や交通利便性の高いインターチェンジ周辺など、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、計画的に産業機能を誘導します。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。

(2) 市街地整備・住環境整備

基本的な考え方

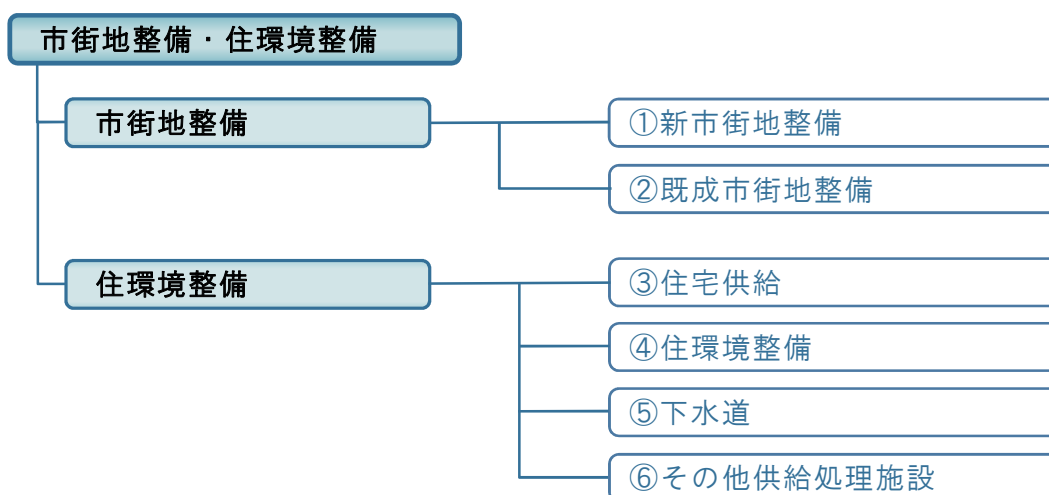
移動利便性の高い鉄道駅周辺を中心に、都市機能と居住の誘導による良好な市街地の形成を図るため、道路、公園、排水施設等の一体整備が可能となる土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的整備手法による市街地整備を促進します。

また、子育て世代や高齢者等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、通学路における児童・生徒の安全確保、歩行者、自転車・自動車利用者をはじめ、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。

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、基盤整備が十分に整っ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を図ることで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、農林業などの調整を行い、その整備の見通しが明らかになった段階で、想定した人口や産業の範囲内で、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

- ・ 名鉄味美駅や春日井駅周辺において、快適な歩行環境を確保するため、駅舎や駅前広場のほか、公共施設や商業施設の歩道などについて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図ります。
- ・ 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進めるとともに、多様化する市民のライフスタイルに合った住まい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、地域住民との協働により地区計画などを活用し、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

- ・歩いて暮らせる便利な住宅地の供給に向け、主要駅周辺における都市型住宅の供給促進を図り、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等の成熟した住宅地、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、高齢夫婦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。
- ・今後の更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など、住宅地の好循環を図ります。
- ・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、老朽住宅の建替のほか、借上公営住宅制度の活用などを推進します。
- ・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生に向け、リノベーションによる付加価値の高い住宅の提供と、生活に楽しみを与えられる施設整備を促進します。

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的状況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行います。
- ・浄化センター、ポンプ場、雨水調整池のうち、既に供用開始している施設については、社会的状況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進めます。
- ・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。
- ・処理場やポンプ場の上部を広場として利用するなど、下水道施設の有効利用の検討を行います。

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。

(3) 道路・交通

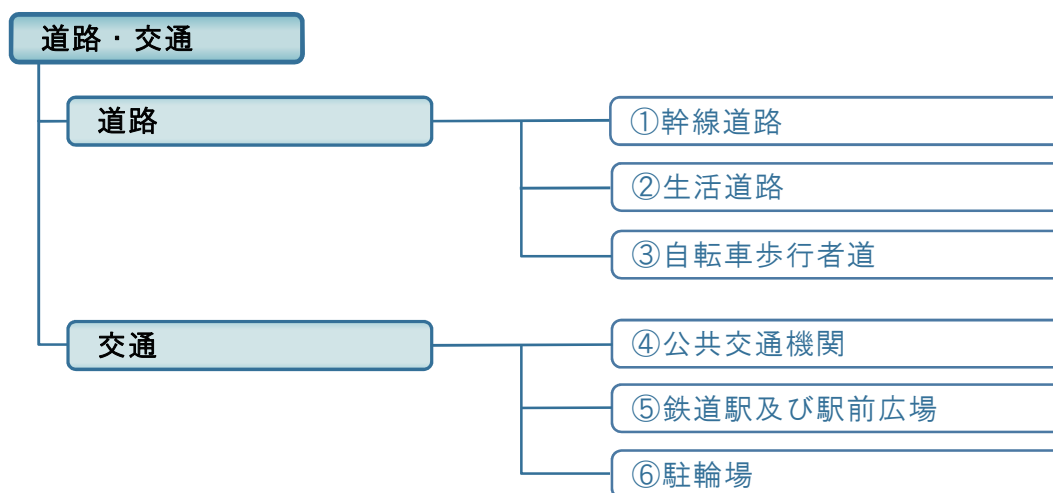
基本的な考え方

道路は、東名高速道路、中央自動車道や名古屋第二環状自動車道、主要幹線道路である一般国道19号、155号や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進めます。また、円滑な自動車通行環境を確保しつつ、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。

鉄道は、市民の生活スタイルに応じた利便性の高いサービスの提供に向け、鉄道駅への乗換え利便性の維持・充実を図ります。

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目指します。

施策の分類



1) 道路

1 幹線道路

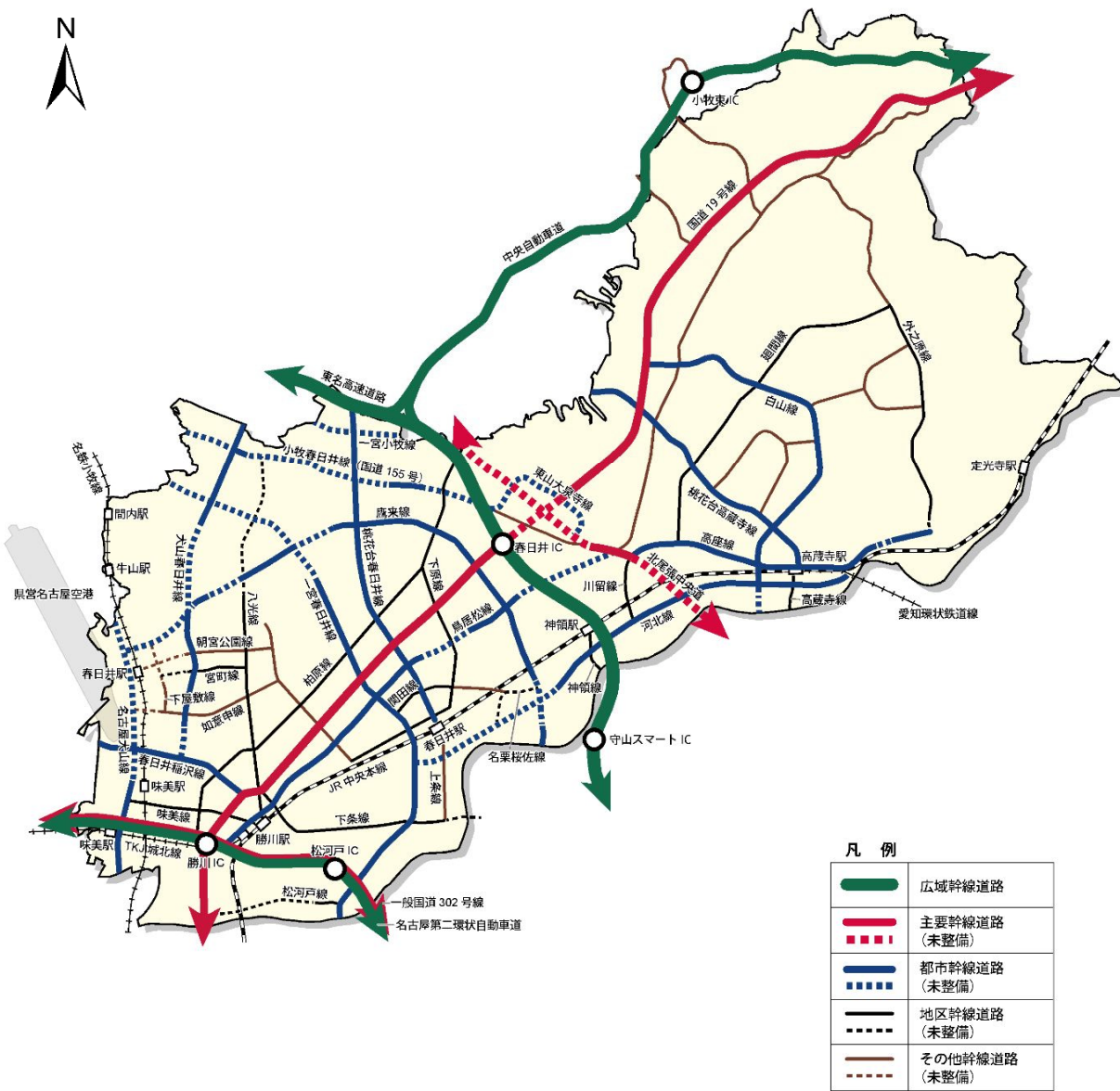
- ・春日井インターチェンジ周辺の渋滞緩和を図るため、一般国道 155 号のバイパス機能を有する主要幹線道路として北尾張中央道の整備を促進します。
- ・まちの骨格となる幹線道路である河北線、一宮春日井線及び犬山春日井線の整備を促進するとともに、鷹来線及び高座線の整備を推進します。
- ・道路整備を取り巻く社会経済情勢の変化や未着手の道路の必要性などを検証し、都市計画道路の見直しを検討します。
- ・想定される橋梁の老朽化に対応するため、従来型の事後的な修繕・架替えから予防的な修繕・計画的な架替えへと円滑な方針転換を図り、橋梁の長寿命化及び橋梁の修繕・架替えにかかるコストの縮減を図りつつ、地域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

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、地域住民の協力を得ながら整備に努めます。

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に努めます。また、通学路交通安全プログラムに準じて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。



■道路整備の方針図

2) 交通

4 公共交通機関

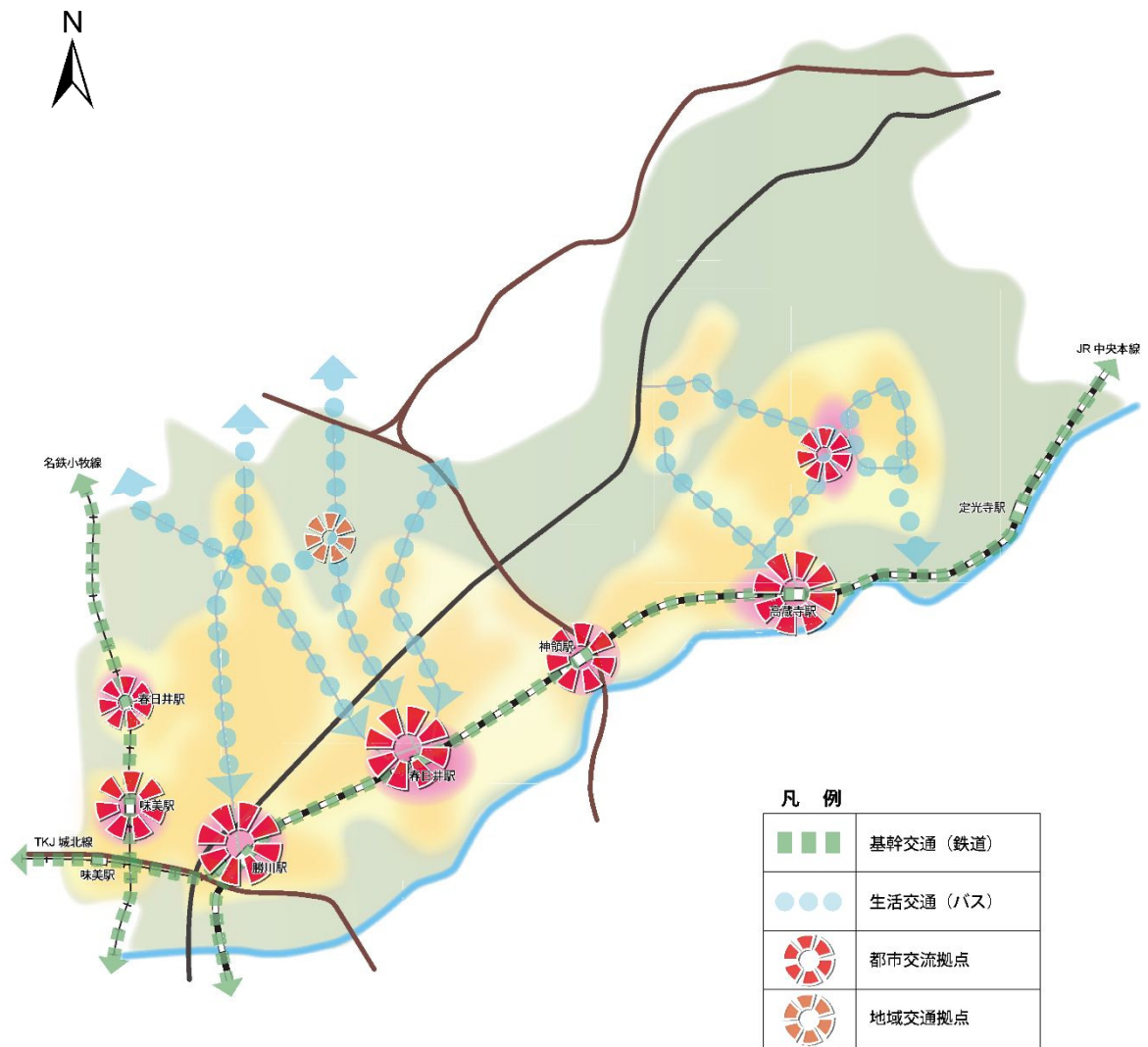
- ・ 周辺都市を結ぶ鉄道と地域の生活交通であるバスに円滑な乗換えができるよう、相互の連携を図ります。居住地と拠点間や拠点間相互の移動利便性を確保するため、基幹的なバス路線についてニーズに応じたサービス水準の確保・向上を図るほか、バスの速達性・定時性の確保のための公共車両優先システム（優先レーン、優先信号制御等）の導入を検討します。
- ・ 基幹的なバス路線を補完する形で運行する生活交通の役割を担うバス路線については、住民の移動特性や地域ニーズに応じた運行形態、効率的な運行のあり方を検討します。そのほか、自動運転など新たな交通手段のあり方を検討します。

5 鉄道駅及び駅前広場

- ・ JR勝川駅や春日井駅及び名鉄味美駅をはじめとする鉄道駅周辺は、都市間交流を活性化するための都市機能の集約を図るとともに、生活利便施設の増進を図ります。
- ・ 名鉄味美駅については、関係機関との協議により駅東側から駅舎への乗り入れ口の整備を進めます。
- ・ JR高蔵寺駅は、立体道路制度による土地の有効活用を検討するなど、駅前広場の利便性向上を図ります。
- ・ 鉄道駅及び駅周辺整備にあたっては、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、バリアフリーの考え方を取り入れた改善・整備を行います。
- ・ 現在、駅前広場が設置されていない名鉄牛山駅及び間内駅については、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

- ・ 名鉄春日井駅などの鉄道駅については、今後の駐輪需要に対応した整備を進めます。
- ・ バスの乗換え環境向上を図るため、路上駐輪場の設置や快適にバスを待つことができる待合環境の確保など、バス停の利用特性に応じたバス停周辺環境の整備を検討します。



■公共交通の方針図（調整中）

(4) 公園・緑地・都市景観

基本的な考え方

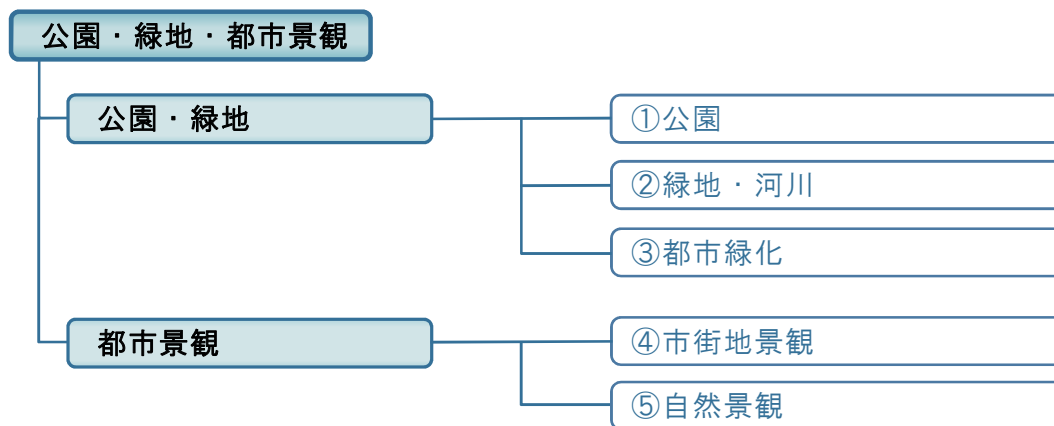
既存の公園・緑地については、適切な維持管理を行うとともに、民間活力の導入も視野に利用ニーズに応じた公園のリニューアル及び利活用を図ります。また、今後も土地区画整理事業に合せた計画的な公園整備を推進します。

また、潤いのある市街地形成において重要な役割を担う緑化の推進に向け、公共施設などにおいて緑化を推進するとともに、民有地や工業地の緑化について誘導します。

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。

河川については、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。

施策の分類



1) 公園・緑地

1 公園

- ・市民の多様なレクリエーション需要に対応した朝宮公園や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、施行中の市街地整備とあわせ整備を推進します。
- ・朝宮公園は、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の充実を図ります。
- ・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。
- ・豊かな自然に親しむことのできる都市緑化植物園と少年自然の家の一体利用を検討します。
- ・自然を体験できるふれあいの場を創出するため、公園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。
- ・公園の管理は、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、市民組織との協働による効率的な維持管理を推進します。

2 緑地・河川

【緑地】

- ・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、自然環境保全地区や自然環境ふれあい地区、指定希少野生動植物種の指定を行うとともに、外来種対策を検討します。
- ・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。

【河川・ため池】

- ・庄内川や内津川、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に努め、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。

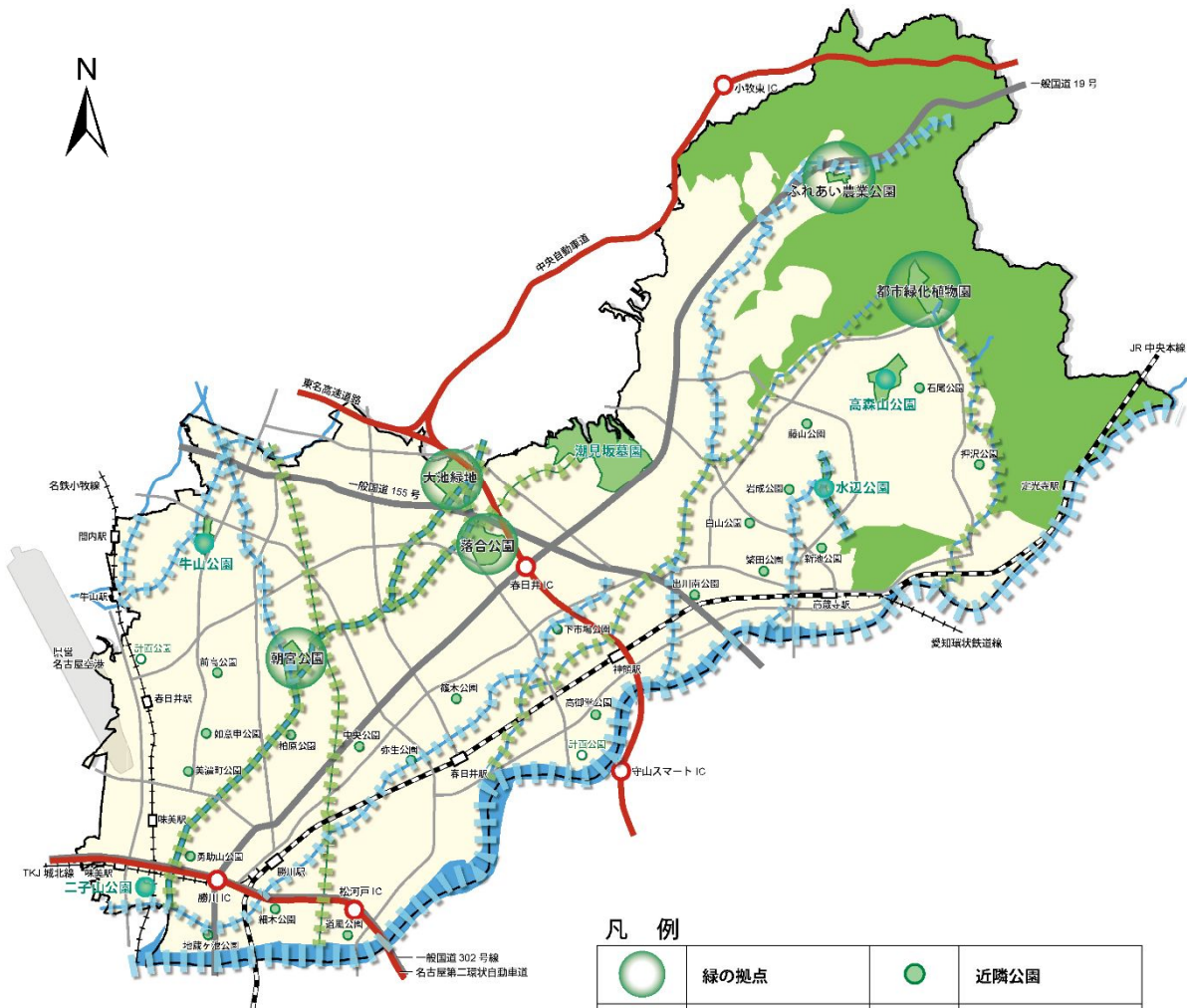
3 都市緑化

【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進め、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や緑の愛護運動の展開など、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、緑化地域の指定の検討、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ります。

【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、土地区画整理事業等に合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に努めます。
- ・みずすまし緑道や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の緑のネットワーク化を推進します。



凡例

	緑の拠点		近隣公園
	緑のうらおい軸		近隣公園（計画公園）
	水辺のうらおい軸		緑道
	公園・緑地		河川
	地区公園・特殊公園		

■公園緑地の方針図

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、市民以外も多く利用する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市民や事業者等との協働による景観まちづくりの推進に努めます。
- ・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、歩行環境の維持や適切な緑の維持管理を図ります。

5 自然景観

- ・日常生活に身近な河川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空間づくり、並木づくりなどの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。

(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、雨水の流出抑制対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、生活道路の拡幅等を推進するとともに、民間木造住宅の耐震化の促進や、空き家の所有者等への適切な管理の周知など、防災機能の向上に努めます。

施策の分類

都市防災

①都市防災

施策の方針

1) 都市防災

1 都市防災

【水害対策】

- ・局地的な集中豪雨による浸水被害の軽減のため、八田川など計画的な河川改修の促進をするとともに、排水路や公共下水道、ポンプ場などの整備を推進します。
- ・集中豪雨に備えるため、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、市街地の保水性の向上を図ります。
- ・東海豪雨のような集中的な大雨に備えるため、大山川、西行堂川及び地藏川が含まれる新川流域の治水対策を促進します。

【地震・火災対策】

- ・将来発生が予想される南海トラフ地震などに備え、耐震に配慮した住宅供給や「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。
- ・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、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や避難地となる公共施設などの耐震化を推進します。