

第1章 計画の前提

Chapter1

蟹江町の都市的な問題点と課題

1-1 蟹江町の都市的な問題点と課題

上位計画における当町の位置づけや社会情勢の変化、町の現況、住民意識調査結果により、町の問題点と都市づくりの主な課題を整理します。

| 町の現状 | 社会情勢 上位計画 | 町の現況 | 住民意識 |
|--|--------------|------|------|
| ■都市再生特別措置法の改正による集約型都市構造への転換 | | | |
| ■名古屋市を中心とした多核連携型のネットワークの形成推進 | | | |
| ■少子高齢化の進行（過去5年間で高齢化率20.5%から23.9%へ） | | | |
| ■DID人口密度は平成22(2010)年から減少傾向 ※平成27(2015)年時点で62.2人/ha | | | |
| ■JR蟹江駅の橋上駅舎化、南北自由通路などの整備が推進中 | | | |
| ■近鉄蟹江駅に乗り入れる飛島公共交通バスの利用者増加 | | | |
| ■市街化区域外縁部（市街化調整区域）での住宅開発が多い | | | |
| ■駅を中心としたコンパクトなまちづくりと郊外開発の意向はほぼ半々 | | | |
| ■全国的に台風・集中豪雨などの風水害が頻発 | | | |
| ■海拔0メートル地帯でほぼ全域がいずれかの河川の浸水想定区域 | | | |
| ■南海トラフ地震で最大震度6強、危険度が極めて高い液状化、破堤による浸水を想定 | | | |
| ■津波浸水想定区域であるため、津波災害警戒区域に指定されている | | | |
| ■小規模（1ha未満）な農地や低未利用地が各地に点在 | | | |
| ■既成市街地での狭あい道路と老朽住宅の密集（道路幅員4m未満が約30%） | | | |
| ■都市基盤の整備の遅れ（道路改良率60%、下水道普及率49%） | | | |
| ■県立蟹江高等学校跡地に「蟹江町希望の丘広場」を整備 | | | |
| ■住環境に対し、安全性やゆとりの確保などを重視する意見が多い | | | |
| ■リニア開業に向けた地域特性を最大限活かした交流の促進 | | | |
| ■平成28(2016)年に「須成祭」がユネスコ無形文化遺産の一つに登録 | | | |
| ■蟹江川沿いに社寺・文化財が数多く立地 | | | |
| ■佐屋川沿いに温泉や公園、図書館などの観光資源、文化施設が数多く立地 | | | |
| ■基幹産業は「製造業」、「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」 | | | |
| ■就業の場の多くを周辺市町村に依存 ※平成27(2015)年町内就業率28.3% | | | |
| ■蟹江インターチェンジや鉄道駅が立地する西尾張地域における交通の要衝 | | | |
| ■都市計画道路国道1号西線、西尾張中央道、弥富名古屋線の沿道に産業が集積 | | | |
| ■町内に新たな企業の誘致を進めるべきとする意見が多い | | | |
| ■地球規模の環境・エネルギー問題の深刻化 | | | |
| ■持続可能な開発目標（SDGs）が令和12(2030)年までの国際目標として採択 | | | |
| ■都市農地は農産物供給、防災、景観形成など多様な機能を計画的に活用 | | | |
| ■環境保全や既存ストックの効率的な運営など持続可能な都市づくり | | | |
| ■日光川、蟹江川、福田川、佐屋川など多くの河川が流れる水郷のまち | | | |
| ■町内の移動では徒歩・自転車の割合が約半数、バスはごくわずか | | | |
| ■福祉などの義務的経費の増加による建設事業などの投資的経費への制約 | | | |
| ■ごみの減量や資源回収には約8割の住民が取り組んでいる | | | |
| ■「自転車や公共交通機関を利用するように心がけている」住民は3人に1人 | | | |

都市機能・交通

暮らし・安全

観光・産業

自然・都市環境

問題点

- 少子高齢化や郊外開発の進展によって、人口集積の低下と都市機能の拡散が進み、生活サービス機能の拡散や町外流出が懸念される。
- 名古屋市を始めとした周辺都市に就業・就学機会の多くを依存しているが、町内が鉄道や河川により分断されていることなどから、これら周辺都市との交通ネットワークにおける当町の交通拠点の利便性が高いとは言い難い。

- 狭あい道路が多く、歩道幅員も狭いため、自動車・歩行者・自転車の通行空間が十分に確保されておらず、交通安全や災害発生時の避難、消火活動において問題になると考えられる。
- 既成市街地内での老朽住宅の空家化が懸念され、維持管理が行き届かなくなることで周囲に悪影響を及ぼす可能性がある。
- 大規模自然災害に対する甚大な被害が想定されており、住民は町の防災・減災対策に不安を抱いている。

- 美しい水郷環境、豊かな観光資源、誇れる歴史や文化を有しているも、ハード整備とソフト施策の連携がなければ、その魅力を活かしきることができない。
- 歴史的な町並みや文化財などは、古くから残された狭い道筋に多く、災害発生時の安全面とのバランスが問題になると考えられる。
- リニア開業などの広域的な交通体系の整備に伴い、新たな産業立地についても、都市間競争が激しくなることが考えられる。

- 自然環境や地球温暖化への配慮をせずに、積極的な都市化のみを推進すれば、良好な自然環境や田園風景が保全できなくなる可能性がある。
- 高齢化や環境負荷などの面から、自家用車に頼った生活スタイルを維持することは難しく、交通手段の転換を迫られることが多くなると予想される。
- 財源が限られており、既存の社会資本を基本とした計画的な都市づくりを進めなければ、持続可能な都市を維持できなくなる可能性がある。

都市づくりの主な課題

駅を拠点とした暮らしやすい生活圏の充実

- 市街地では、JR蟹江駅、近鉄蟹江駅、近鉄富吉駅を拠点として生活サービス機能の誘導を図り、将来にわたって人口密度の維持を図ることが必要です。
- 周辺市町村とのつながりを意識し、駅を中心とした多様な交通手段の確保、快適な移動環境の創出、道路交通によるネットワークの構築が必要です。

誰もが安全で安心して暮らせる都市基盤の構築

- 災害時に限らず普段から安心して暮らせるまちにするには、道路、公園、河川、下水道といった都市基盤の早期整備や今後も増加が見込まれる空家対策が必要です。
- 海拔ゼロメートル地帯であり、狭あい道路や老朽住宅の多いなか、防災活動拠点、緊急輸送道路、避難場所の整備・確保に加え、「自分たちの地域は自分たちで守る」という意識のもと、住民と行政の協働による安全・安心な地域づくりを進めることが必要です。

観光振興と産業集積による都市活力の向上

- リニア開業に伴うヒト・モノの広域化を見据え、当町の活性化に向けては、蟹江川を始めとした"水郷地帯"としての歴史・風土を活用した景観形成や、須成祭、尾張温泉などの観光資源を活用した観光・交流の促進が必要です。
- 地域経済の潤った活力のある都市にするためには、基幹産業である製造業や観光へつながるサービス業など、地場産業と関連した地域の魅力を最大限活かせる産業集積が必要です。

自然環境への配慮と持続可能な都市環境の形成

- 当町を流れる大小の河川や田園風景は、住民生活の質の向上や地元への愛着と誇りの醸成につながるものであり、環境負荷の小さな都市づくりという面からも保全・活用が必要です。
- 環境、交通渋滞、健康面などから、無理のない範囲で自家用車からの交通手段の転換が必要であり、財政面からは、これまでに整備した社会資本や民間活力を活用した持続可能な都市環境を形成することが必要です。