

第2章 全体構想

Chapter2

蟹江町がめざす将来都市像
将来都市構造
都市づくりの方針

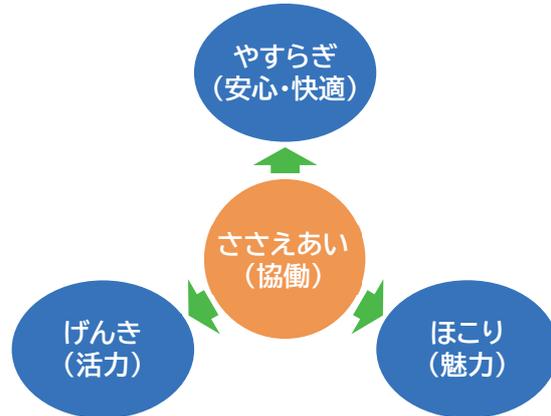
2-1 蟹江町がめざす将来都市像

■ 蟹江のまちの将来像

蟹江のまちの将来像は、「第5次蟹江町総合計画」との整合性を図り、同総合計画で掲げた蟹江のまちの将来像を、本プランにおいても当町の将来像として設定します。

基本理念

より住みやすく、住み続けたいと思える町にしていくためには、行政と町民と一緒に考え、意見交換し、『ささえあい(協働)』によるさまざまな取組を進めていくことが必要です。それにより、地域での町民一人ひとりのつながりがより強いものとなり、町の「やすらぎ(安心・快適)」「げんき(活力)」「ほこり(魅力)」がより良いものへと磨き上げられていきます。



蟹江のまちの将来像

だけじゃない ^{いき}らしさあふれる ^{まち} 粋な蟹江

蟹江町の魅力は、歴史、文化、水郷、利便の良さだけではありません。歴史に培われた自然と人の営み、人と人との温かいつながりとともに、あらゆる観点から暮らしやすい粋な魅力を備えています。

機械化や情報化など科学技術の進歩に伴い、人と人との関係が希薄になっている今日だからこそ、本計画の推進により、当町の魅力を高めながら個性を伸ばし、人や社会を思いやる「粋な蟹江」づくりに取り組みます。

目標人口

令和12年(2030年)の計画目標人口 38,000人

推計によると、令和2(2020)年をピークに、本計画の期間中(令和3~12年度)の人口は、緩やかに減少し、令和12(2030)年には約37,000人になることが見込まれます。

今後、本計画の推進を通して、恵まれた立地条件を活かした住環境の向上や子育て支援環境の向上に取り組むことにより、若い世代の転入を促します。

したがって、政策人口を加味した計画目標人口を38,000人とします。

■ 都市づくりの目標

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目標を以下のとおり設定します。

課題	将来像	都市づくりの目標
<p>駅を拠点とした暮らしやすい生活圏の充実</p>	<p>だけじゃない らじあふれる 粋な蟹江</p>	<p>人々が健康に暮らせる コンパクトな都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> →駅を中心に商業、医療、福祉、子育てなどの生活サービス施設を集積 →自家用車に過度に頼らない移動環境や生活サービス施設が整った範囲で、まちなかの居住地を形成 →日常の行動に配慮した道路交通ネットワークの構築
<p>誰もが安全で安心して暮らせる都市基盤の構築</p>		<p>地域の住民と協力した 安心・快適な地域づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> →道路、公園、河川、下水道などの整備や住民と協力した維持管理 →緊急時の安全を確保するための防災活動拠点、緊急輸送道路、避難場所の整備・確保 →地域の防災組織の充実と防災活動の活発化
<p>観光振興と産業集積による都市活力の向上</p>		<p>広域的な交流・連携による 魅力的な産業づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> →水を中心とした豊かな自然環境や古くからの社寺・町並み、温泉などを活かした、魅力的な景観形成と観光・産業の振興 →インターチェンジ周辺など広域的な交通利便性の高い地域に、物流業・製造業などの産業を集積
<p>自然環境への配慮と持続可能な都市環境の形成</p>		<p>水・緑と共生した まちにも地球にもやさしい環境づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> →住環境に潤いやゆとりをもたらす河川や農地などは、身近に触れ合える自然として保全・維持管理 →身のまわりの環境や地球環境を保全するための住民との協働を促進 →自家用車から徒歩や自転車、公共交通への移動手段の転換

■ 将来の見通し

(1) 将来人口

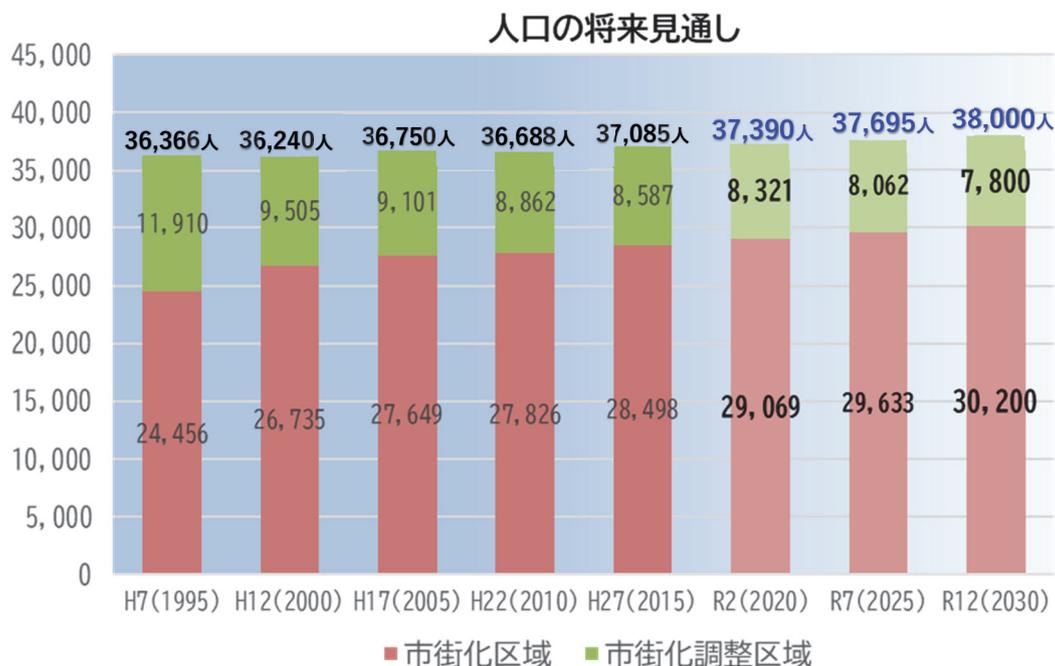
「第5次蟹江町総合計画」では、恵まれた立地条件を活かした住環境の向上や子育て支援環境の向上に取り組み、若い世代の転入を促すことによる政策人口を加味した令和12(2030)年度の計画目標人口を約38,000人としています。

本プランでは、「第5次蟹江町総合計画」の目標人口との整合性を図り、将来人口を以下のとおり設定します。

目標年次[令和12年度]の将来人口 約**38,000**人

また、市街化区域内外の将来人口は、近年の市街化調整区域内人口の減少傾向（増減率）と、人口の受け皿としての市街化区域の役割から以下のとおり設定します。

	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R12 (2030)
総人口	36,366	36,240	36,750	36,688	37,085	37,390	37,695	38,000
市街化区域	24,456	26,735	27,649	27,826	28,498	29,069	29,633	30,200
市街化調整区域	11,910	9,505	9,101	8,862	8,587	8,321	8,062	7,800

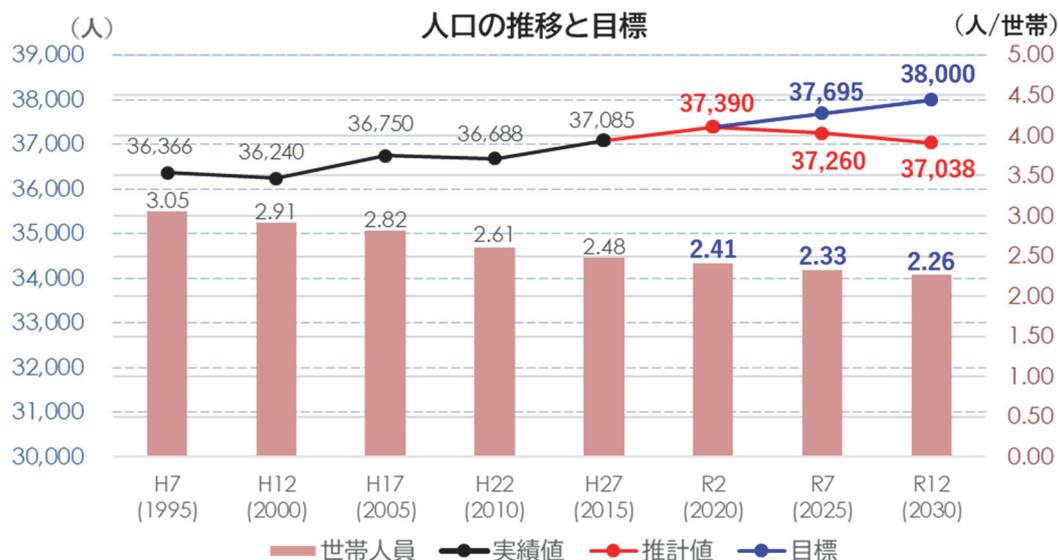


(2) 住居系市街地規模

将来の住居系市街地規模の算出には、世帯数の増加を考慮します。

将来の世帯数は、単独世帯・夫婦のみの世帯の増加や世帯分離の傾向から、今後も増加することが見込まれます。世帯数が増加することで、将来必要となる住宅数も増加すると考えられることから、これに対応した住居系市街地規模を想定する必要があります。

●世帯数・世帯人員の推計（国立社会保障・人口問題研究所準拠）



▲資料：H27までは国勢調査、R2からは本プランによる推計

増加する住宅需要に対し、まずはコンパクトな市街地を維持していくことから、空き地などの低未利用地を活用した住宅地の供給や民間資本を活用した高度利用の促進などにより、既存の市街化区域内では、一定の人口密度（60人/ha）以上を確保するよう居住誘導を図ります。

目標年次である令和12(2030)年度の将来人口に対し、住宅地としての望ましい人口密度で良好な市街地を形成するには、約3,800人を収容する新たな住居系市街地を確保することが望ましく、令和12(2030)年度までに必要と見込まれる住居系市街地の規模を以下のとおり設定します。

目標年次[令和12年度]までに必要と見込まれる市街地(住居系)規模 約63ha[※]
[※]3,800[人]÷60[人/ha]

なお、新たな住居系市街地の確保にあたっては、鉄道駅からの距離や既成市街地との連坦性などを加味した上で、必要に応じ市街化区域への編入などを進め、道路や公園などの都市基盤とともに整備します。

(3) 産業系市街地規模

産業系の町内総生産は近年回復傾向にあり、10年前と同程度となっています。

近年における年間成長率は約2.5%であり、今後もこの傾向を維持することを想定すると、令和12(2030)年の町内総生産額は約1,170億円と推計されます。

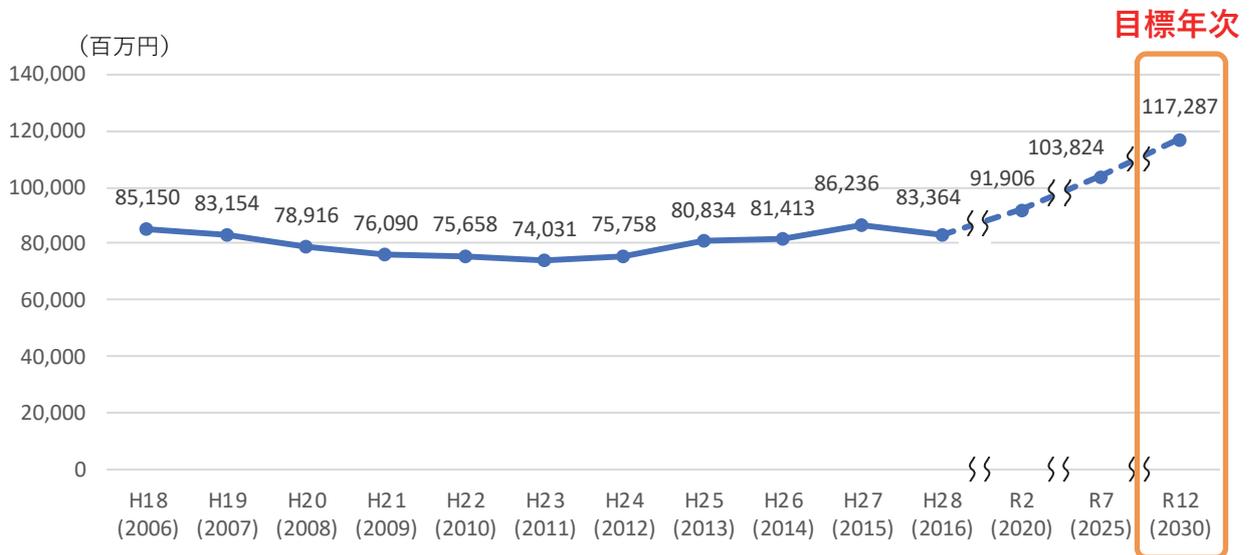
将来の産業系市街地規模は、産業系の町内総生産に対する敷地生産性（敷地あたりの産業の町内総生産）から算出します。敷地生産性は、最新の値を用いることとして、平成28(2016)年の産業系の町内総生産に対する産業用地（工業用地と1ha以上の商業用地）の面積から設定します。

これらを踏まえると、令和12(2030)年度における産業系の想定町内総生産に対し、新たに必要と見込まれる産業系市街地の規模を以下とおり設定します。

目標年次[令和12年度]までに必要と見込まれる市街地(産業系)規模 約22ha

既存の市街化区域内では、産業系市街地のためのまとまった土地を確保することは難しく、また、住居系市街地との混在を防ぐ必要があります。そのため、新たな産業系市街地の確保にあたっては、蟹江インターチェンジ周辺などの交通利便性が活かせる土地を中心に、周辺環境に配慮しつつ、計画的な立地誘導と都市基盤の確保を図るとともに、必要に応じて市街化区域への編入などを進めます。

●産業系の町内総生産の推移



▲資料：H27までは愛知県市町村総生産、R12からは本プランによる推計

2-2 将来都市構造

【将来都市構造の基本的な考え方】

近年は、人口減少・超高齢社会の到来、環境負荷の高まり、都市財政の圧迫などを背景に、拡散型から集約型の都市構造への転換が求められており、国や愛知県は集約型都市構造を構築するための取組を推進しています。

当町は北にJR関西本線、南に近鉄名古屋線が東西方向に通っており、3つの駅に囲まれたコンパクトな市街地を形成してきました。また、東西方向に東名阪自動車道と都市計画道路(以下「(都)」という。)国道1号西線、南北方向に(都)西尾張中央道が通り、周辺都市との広域的な幹線道路ネットワークを形成しています。

一方で、日光川、蟹江川、福田川、佐屋川など多くの河川が縦断し、町域一帯に豊かな水辺環境が形成されており、郊外には優良な農地が広がっています。

このように、既に当町は骨格となる都市構造を形成してきている状況であり、将来の都市構造を考える上では、これまでに形成してきた都市構造をベースとしつつ、当町の持つ特性を踏まえ、新たな魅力を伸ばしていくことが重要となります。

当町の人口は、かつては隣接する名古屋市のベッドタウンとして増加傾向にありましたが、現在はほぼ横ばいとなっており、今後は、人口減少が進むと予測されています。これに伴い、さらなる少子高齢化、空き家・空き地の増加、財政面での厳しい制約など、様々な問題の深刻化が懸念されます。

そこで、当町ではこうした問題に対応するための基本的な方針を以下のとおり設定します。

持続可能なまちづくりに向けた、集約型都市構造の維持・充実

将来都市構造を構成する要素として、「拠点」「軸」「ゾーン」を設定し、それぞれの機能や配置を示します。

(1) 「拠点」の設定

日常生活や都市活動の中心的な施設や場所となる点的な要素を設定します。

拠点名	都市構造の考え方
駅前生活拠点	J R蟹江駅、近鉄蟹江駅、近鉄富吉駅の交通利便性の強化、駅を核とした商業・医療・福祉などの都市機能の集積による地域生活の拠点の形成を図る。
行政・文化拠点	町民の交流・文化創出拠点としての蟹江中央公民館、産業文化会館、蟹江町図書館における文化活動・生涯学習の促進、蟹江町役場における公益拠点機能の充実を図る。
観光交流拠点	にぎわいの創出に向け、尾張温泉、蟹江町観光交流センター「 ^{まいと} 祭人」の魅力向上や周辺の観光・交流資源との連携を促進する。
レクリエーション拠点	交流の活性化に向け、日光川ウォーターパーク、源氏泉緑地、蟹江川南緑地、蟹江町希望の丘広場の広域的な利用を促進する。
産業誘致拠点	東名阪自動車道と(都)西尾張中央道とがアクセスする場所として、蟹江インターチェンジ周辺における広域的な交通利便性を活かした産業立地を促進する。

(2) 「軸」の設定

都市の骨格をなす道路、鉄道、河川など、都市活動の連携・交流を支える線的な要素を設定します。

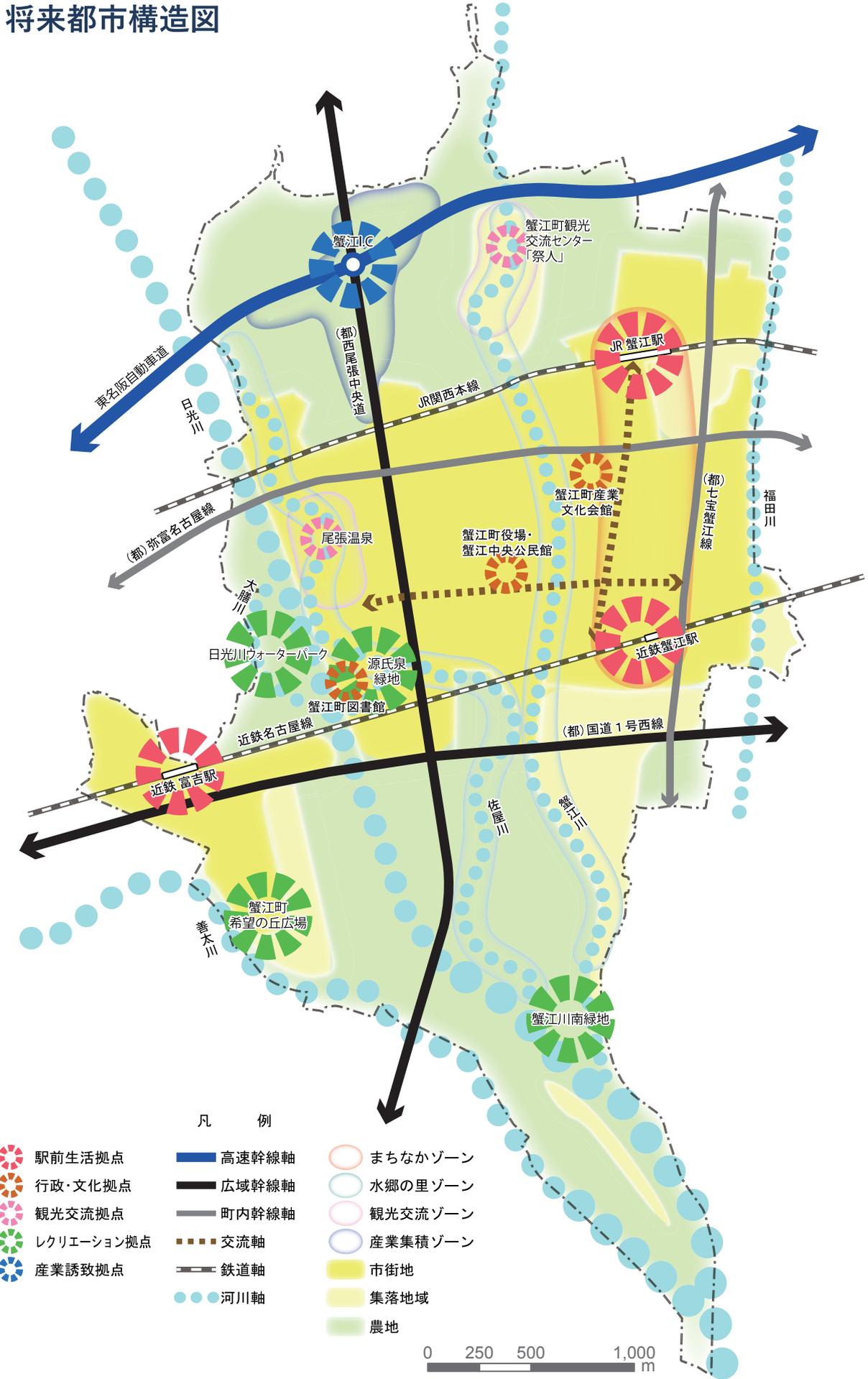
軸名	都市構造の考え方												
高速幹線軸	東名阪自動車道を軸とした中部地方の広域的な交流・連携を促進する。												
広域幹線軸	(都)国道1号西線や(都)西尾張中央道による名古屋市などの隣接都市との交流・連携を促進する。												
町内幹線軸	(都)弥富名古屋線や(都)七宝蟹江線による広域幹線軸の機能補完と、町内の交流・連携の強化を図る。												
交流軸	日常的な交流の主動線として、歩行者や自転車を中心とした活動がしやすい道路空間の整備や沿道における町並み景観の形成誘導を図る。												
鉄道軸	各駅における利便性の向上と結節点機能の充実によるJ R関西本線や近鉄名古屋線を活用した名古屋方面との連絡機能の強化を図る。												
河川軸	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>日光川</td> <td>河口などに自然的な景観をもつ当町で最も大きな河川として、豊かな水を象徴する空間の活用を図る。</td> </tr> <tr> <td>善太川</td> <td>蛇行して流れる自然的な景観を活かし、当町の豊かな水を象徴する空間の創出を図る。</td> </tr> <tr> <td>蟹江川</td> <td>沿川の町並み整備・修復などとともに親水空間・景観の整備を図り、水運で発展してきた水郷の里としての都市イメージを再生する。</td> </tr> <tr> <td>福田川</td> <td>名古屋市との境における、沿川市街地や水田と調和した空間・景観の形成を図る。</td> </tr> <tr> <td>佐屋川</td> <td>温泉など広域的な観光・交流の場の充実・情報発信を図るとともに、住民の身近なレクリエーションの場としての利用を促進する。</td> </tr> <tr> <td>大膳川</td> <td>日光川ウォーターパークとともに住民の健康づくり空間として活用を図る。</td> </tr> </tbody> </table>	日光川	河口などに自然的な景観をもつ当町で最も大きな河川として、豊かな水を象徴する空間の活用を図る。	善太川	蛇行して流れる自然的な景観を活かし、当町の豊かな水を象徴する空間の創出を図る。	蟹江川	沿川の町並み整備・修復などとともに親水空間・景観の整備を図り、水運で発展してきた水郷の里としての都市イメージを再生する。	福田川	名古屋市との境における、沿川市街地や水田と調和した空間・景観の形成を図る。	佐屋川	温泉など広域的な観光・交流の場の充実・情報発信を図るとともに、住民の身近なレクリエーションの場としての利用を促進する。	大膳川	日光川ウォーターパークとともに住民の健康づくり空間として活用を図る。
日光川	河口などに自然的な景観をもつ当町で最も大きな河川として、豊かな水を象徴する空間の活用を図る。												
善太川	蛇行して流れる自然的な景観を活かし、当町の豊かな水を象徴する空間の創出を図る。												
蟹江川	沿川の町並み整備・修復などとともに親水空間・景観の整備を図り、水運で発展してきた水郷の里としての都市イメージを再生する。												
福田川	名古屋市との境における、沿川市街地や水田と調和した空間・景観の形成を図る。												
佐屋川	温泉など広域的な観光・交流の場の充実・情報発信を図るとともに、住民の身近なレクリエーションの場としての利用を促進する。												
大膳川	日光川ウォーターパークとともに住民の健康づくり空間として活用を図る。												

(3) 「ゾーン」の設定

「拠点」や「軸」を包括したおおむねの面的な要素を設定します。

ゾーン名	都市構造の考え方
まちなかゾーン	J R蟹江駅と近鉄蟹江駅を結ぶ生活軸周辺の市街地では、駅前生活拠点を中心とした歩いて暮らすことができるまちなかで、自家用車に過度に依存せず、都市機能と居住機能がほどよく共存した、生活利便性の高いゾーンの形成を図る。
水郷の里ゾーン	(蟹江川エリア) 当町を象徴する都市空間として、蟹江川両岸に連なる市街地や集落では、かつての水郷の風景を活かした修景整備を図る。 (佐屋川エリア) なだらかに蛇行して流れる自然の景観を活かし、緑地と一体となった水郷の里としての象徴的な役割を維持する。
観光交流ゾーン	観光交流拠点を中心とした尾張温泉一帯、蟹江町観光交流センター「 ^{まいた} 祭人」周辺の蟹江川沿いの地域に、広域的な誘客方策を講じ、近接する河川と連携した観光レクリエーション機能の強化を図る。
産業集積ゾーン	産業立地のポテンシャルが高い蟹江インターチェンジ周辺の(都)西尾張中央道沿道地に、計画的な都市基盤整備とともに企業誘致を行い、尾張西部地域の南北に連なる新たな産業ゾーンの形成を図る。
市街地	住宅地や商業地、工業地などの都市的な土地利用が既に進んでいる市街化区域や、おおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る地域。
集落地域	古くからの町並みを残す既成の集落環境や農地と共存した集落環境を保全する地域。なお、J R蟹江駅南側、近鉄蟹江駅南側、近鉄富吉駅南側の一部の地域では、駅徒歩圏内という立地ポテンシャルを活用したまちづくりについて検討する。
農地	田、畑などの自然的な土地利用の保全を基本とする地域。

将来都市構造図



2-3 都市づくりの方針

1. 土地利用の方針

■ 将来土地利用の考え方

これまで、当町は名古屋市を始めとした周辺市町村のベッドタウンとして発展してきました。しかし、これからは愛知県でも人口減少が本格化し、これまで以上に人口確保に対する都市間競争の活発化が予想されます。こうしたなかで、今後も当町の継続的な発展を目指すためには、地域の特性を最大限活かした土地利用が必要です。

【暮らしやすさの充実】

当町は3つの駅に囲まれたコンパクトな市街地を形成しています。駅を拠点として生活サービス施設の集積を図り、その周辺で利便性の高い居住機能を確保することで、自家用車に過度に頼らないで暮らせる生活圏の形成を目指します。そのため、市街化区域内では、空き家・空き地の適正な管理や有効活用を促進し、居住環境の維持・向上を図ります。

一方で、当町では自家用車を利用した移動も多く、広域的なニーズにも対応しつつ、日常的な生活利便性を考慮した商業系土地利用の維持・充実を図ります。

また、市街化調整区域内でも、駅からの徒歩圏にある地域では、その立地ポテンシャルを活用したまちづくりについて検討します。

【地域活力の創造】

当町には、尾張温泉を始め、佐屋川や蟹江川などに関連した観光・交流を生む地域資源が数多くあります。これらの地域資源の活用と連携により、当町の魅力向上につながる観光振興のための土地利用を図ります。

また、地域の経済を支えるとともに働く場所を確保するため、産業集積を推進していく必要があります。既存の工業地では、周辺環境に配慮しつつ、工場などの操業環境の維持・向上を図ります。広域的な交通利便性の高い蟹江インターチェンジ周辺では、新たな産業集積を図るための土地利用を図ります。

【自然環境の保全】

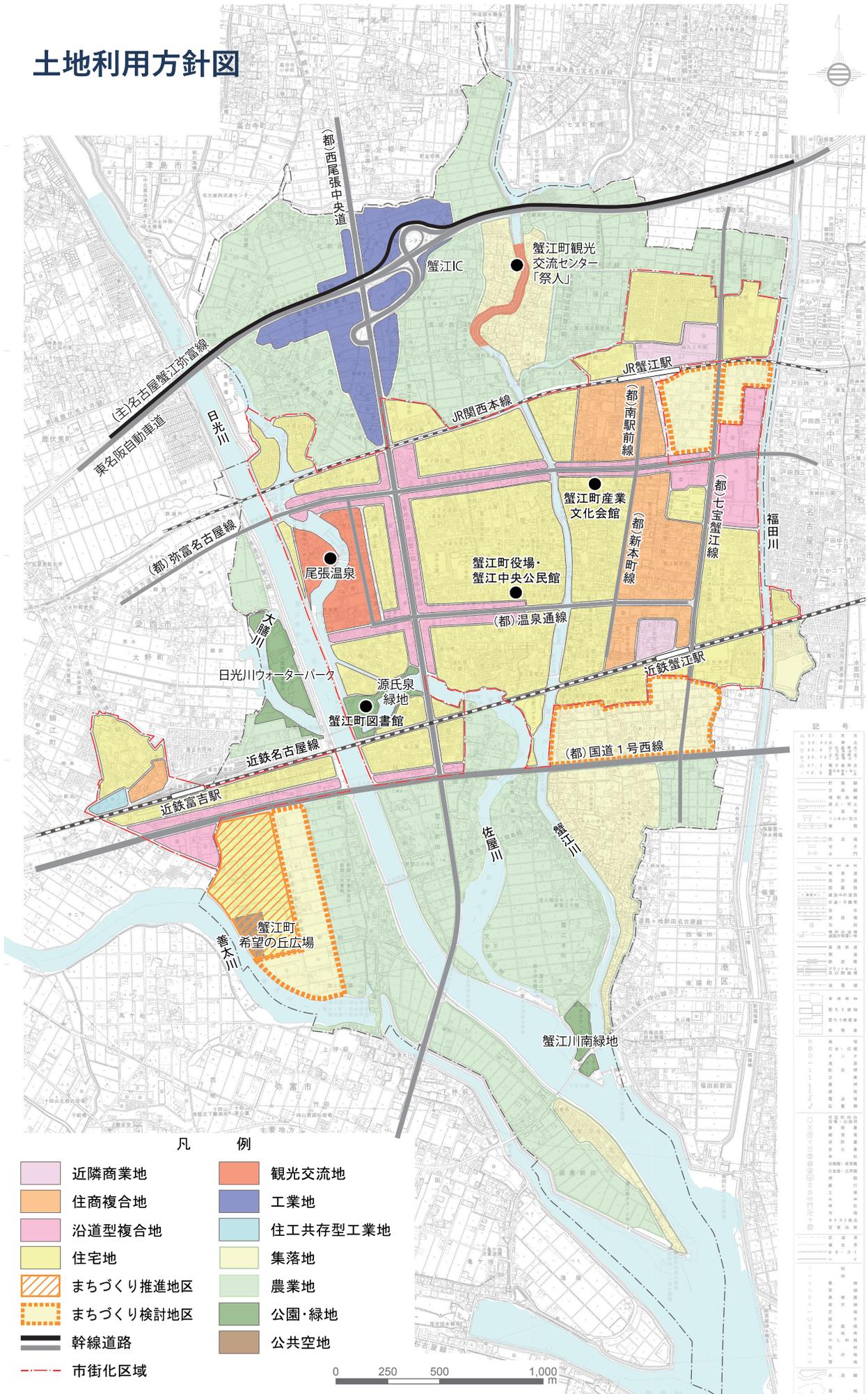
当町の農地は、米や野菜などの生産の場としての機能のみならず、雨水を一時的に貯留する機能や、生物多様性を保全する機能、美しい田園風景による癒しや安らぎをもたらす機能など、様々な機能を持っています。特に、海拔ゼロメートル地帯である当町にとっては、洪水による被害を抑えるためにも、市街地外の農地は農用地区域内の農地を始めとして基本的に保全します。

また、当町を流れる河川や一体となって良好な緑の空間を形成している公園・緑地は、水郷の風情を維持するとともに、憩いやレクリエーションの場、自然保全・再生の場としての充実を図ります。

■ 土地利用の方針

近隣商業地	J R蟹江駅や近鉄蟹江駅の駅前では、主として日常の買い物・サービスの利便を図る地域住民のための商業地の形成を誘導し、徒歩・公共交通による移動圏での生活利便の充実を図る。
住商複合地	駅からの徒歩圏であるJ R蟹江駅南側と近鉄蟹江駅北側をつなぐ一帯や近鉄富吉駅北側では、歩いて暮らしやすく利便性の高い住宅地の形成を誘導し、日常生活の利便を補完する身近な店舗と共存する土地利用を図る。
沿道型複合地	(都)国道1号西線、(都)西尾張中央道、(都)弥富名古屋線、(都)温泉通線など幹線道路沿道を位置づけ、沿道型商業や工業などのロードサイド型ビジネスの場とするとともに、背後の住宅地における日常生活の利便をまかなう。 特に(都)西尾張中央道や(都)温泉通線では、徒歩・公共交通による移動圏での生活利便の充実を図るとともに、車利用による利便にも考慮した商業地として維持する。
住宅地	土地区画整理事業などにより面的整備された区域では、都市基盤整備の効果を維持するため、一定規模以下へ敷地の細分化や用途の混在の防止に向け、地区計画を検討し、低層住宅を主体とする良好な居住環境の維持・形成を図る。 また、蟹江川沿いなどに広がる既存の住宅地では、安心・安全の確保や住環境の改善に向け、建て替えに合わせた狭あい道路の拡幅や、空き家・空き地の活用などの土地の有効活用を進め、防災性の向上と居住環境の保全・修復を図る。
まちづくり推進地区	近鉄富吉駅南側の市街化区域への編入を進め、土地区画整理事業などにより主に住宅地として整備予定の区域などを位置づけ、都市基盤整備の進捗に合わせて、駅からの近接性を活かし、日常生活における利便性が確保された良好な居住環境の形成を図る。
まちづくり検討地区	J R蟹江駅南側、近鉄蟹江駅南側、近鉄富吉駅南側の市街化調整区域で、市街化区域と連担し、既に市街化が進行しており、駅の徒歩圏として利便性が高く、今後も無秩序な市街化が進むと見込まれる地域を位置づけ、その立地ポテンシャルを活用したまちづくりを検討する。
観光交流地	尾張温泉一帯を位置づけ、地域活性化の資源や広域交流の場として、魅力ある景観形成・施設の充実を図るとともに、佐屋川に沿って連なるレクリエーションゾーンとの回遊性創出の核として、住民にとっても身近な温泉保養の場として利用を促進する。 町北部では、蟹江川とその一帯を位置づけ、須成祭が開催される蟹江川の親水空間としての整備を推進するとともに、蟹江町観光交流センター「祭人」や富吉建速神社・八剣社などと連携して、観光振興を促進する。
工業地	蟹江インターチェンジ周辺では、農業生産との調整を図りつつ、地区計画の活用や市街化区域への編入などにより、新たな工業地としての土地利用を誘導し、(都)西尾張中央道沿道に展開する広域的な産業軸と一体的に当町の産業力の強化を図る。
住工共存型工業地	近鉄富吉駅西側の住宅地内に存在する一団の工業地では、当面、現在の土地利用を維持しつつ、周囲の住宅地の環境に配慮した住工が共存する土地利用を誘導する。
集落地	日光川、善太川、蟹江川に沿って形成された市街化区域外の集落では、川とともに形成されてきた古くからの、また、農地と共存した集落としての景観を保全・修復しつつ、生活道路や小公園の整備などによって集落環境の向上を図る。
農業地	市街地の外郭を取り囲む農用地や小集落を位置づけ、農地の持つ多面的な機能を発揮させるため、農用地区域内の農地を始めとして、基本的に農業生産機能の強化や一団の農用地として保全を図る。

土地利用方針図



2. 市街地整備の方針

■ 既成市街地における市街地整備の方針

蟹江川の両岸に形成されている既成市街地は、江戸時代の蟹江川水運の基地として発展してきた古くからの町並みを基としているため、道路などの都市基盤整備が十分に行われていません。そのため、老朽家屋が多く、水郷の里としての歴史的な面影は残すものの、土地の有効活用に制限があるほか、災害時の避難路が十分でないなど、防災上の問題を抱えています。

蟹江川の両岸に広がる市街地を相互に結ぶ幹線道路のうち、中央部の(都)温泉通線などのほか、蟹江川より東側のＪＲ蟹江駅から南へ延びる(都)南駅前線や、南北方向の(都)七宝蟹江線も一部未整備であるなど、既成市街地内の道路体系は完全には形成されていない状態です。

以上を踏まえ、蟹江川の両岸に形成されている既成市街地のうち、未整備の幹線道路沿道では、道路整備と一体的に沿道街区の再編や建物更新を図り、都市軸にふさわしい街路景観を具現化させるとともに、既成市街地における道路体系の構築によって災害時の避難路確保など市街地の安全性の向上を図ります。

また、その他の街区では、古くからの町並みの景観に配慮しつつ、狭あい道路の拡幅整備に対する助成により、建物の更新に合わせた生活道路などの拡幅を促進し、防災機能の高い都市空間へと改良を進めます。更に、近鉄蟹江駅やＪＲ蟹江駅周辺では、駅前広場、(都)南駅前線や(都)蟹江駅前線の整備と一体的に街区の再編や建物更新を図ります。

■ 面的整備地区における市街地整備の方針

土地区画整理事業や開発によって整備された地区では、計画的に整備された都市基盤の上に形成された良好な町並みを維持・保全するため、地区計画の導入を検討するなど、敷地の細分化や他用途の混在を防止し、建て詰まりによる不良街区の形成の抑制を図ります。

また、市街化区域内の農地は、都市農地として、いちじくなど地元産の新鮮な農産物の供給のほか、都市農業者や関係団体との協定締結などにより、災害時における防災空間などとして活用できるものについて保全に努めます。

■ 新たな住居系の市街地整備の方針

近鉄富吉駅南側の「まちづくり推進地区」は、駅からの近接性を活かし、新たな住宅地として地域住民とともにまちづくりを推進していく地区です。適切な土地利用誘導と防災機能の強化を図り、移住・定住を促進するため、市街化区域への編入と土地区画整理事業などによる計画的な都市基盤整備を推進します。

また、「まちづくり検討地区」では、土地区画整理事業や一体的に都市基盤を整備できる民間開発などの手法による立地ポテンシャルを活かした市街地整備について検討します。

■ 産業立地に向けた市街地整備の方針

交通アクセス条件に優れ、既存の市街地環境への影響が少ない(都)西尾張中央道沿道の蟹江インターチェンジ周辺は、新たな産業の立地を促進し、当町の活力を創出する区域です。当該区域は農業振興地域にあることから、土地利用の転換にあたっては農業関係機関との調整を十分に行います。

併せて、周辺への環境に配慮し、地区計画の活用などにより、立地する産業の業種・施設規模・内容を踏まえた計画的な都市基盤整備を推進します。また、必要に応じて市街化区域へ編入し、適正な用途地域の指定を行います。

■ 集落地の整備方針

蟹江川などの河川に沿って形成された須成や舟入などの集落地では、古くからの町並みや農地と共存した現在の住環境の維持・保全とともに、空き家対策の推進や狭あい道路の拡幅整備に対する助成により建物の更新に合わせた生活道路などの拡幅を促進することで防災機能の強化に努めます。

また、必要に応じて地区計画などを活用することにより、地域環境の保全・改善、地域活力の向上や地域コミュニティの維持・創出を図ります。

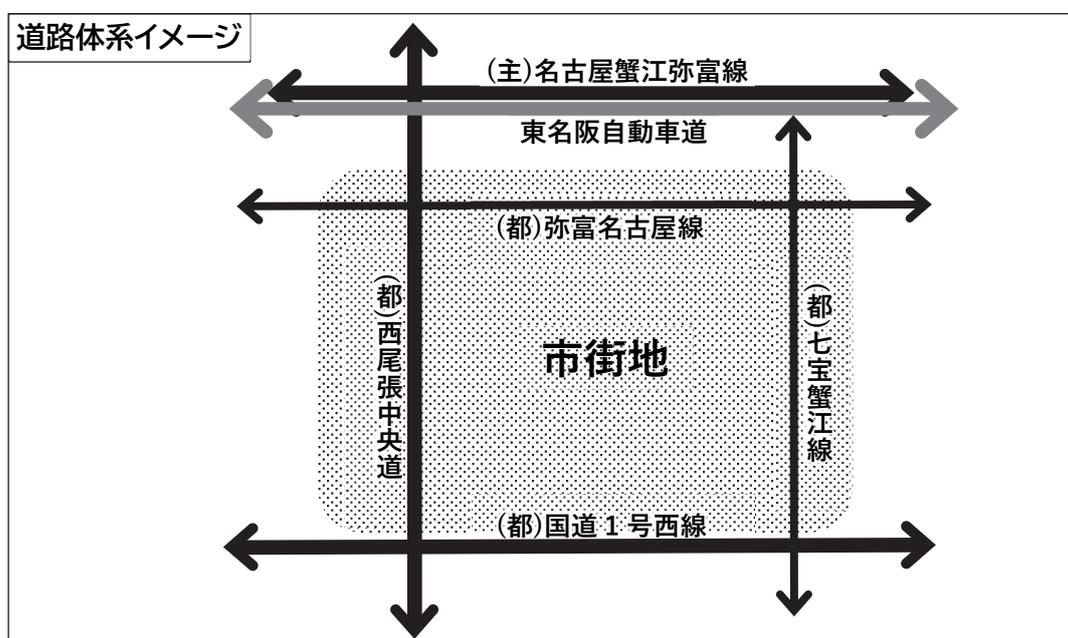
3. 道路・交通の方針

■ 道路体系の考え方

当町の道路網は、広域的な道路交通を受け持つ幹線道路（主要幹線・都市幹線）による骨格的な交通軸が、おおむね格子状の体系で配置されており、市街地もおおむねこれらの路線を外周としています。

したがって、当町の道路体系はこの道路パターンを基本として、幹線道路を補完する地区幹線・補助幹線道路により、町内各地区の相互連絡を果たす道路体系の構築を目指します。また、自動車交通から公共交通への転換を促進する施策の展開にも配慮します。

なお、長期未整備の都市計画道路は、周辺地域に与える整備効果と効率的な財政投資を勘案し、必要に応じた計画の見直しを行います。



■ 幹線道路の方針

(主要幹線道路)

主要幹線道路として、東西方向の高規格幹線道路である東名阪自動車道や(都)国道1号西線など、南北方向の(都)西尾張中央道を位置づけ、広域的な道路交通アクセスとしての機能を維持します。

(都市幹線道路)

広域幹線道路を補完する道路として、東西方向の(都)弥富名古屋線と南北方向の(都)七宝蟹江線を位置づけ、主として広域幹線道路への交通負荷を軽減するとともに、当町内の骨格的な道路体系を構成する役割を担います。なお、(都)弥富名古屋線はおおむね整備が完了していますが、(都)七宝蟹江線は市街地内の一部区間を除いて未整備であることから、都市幹線道路として整備を推進します。

■ 地区幹線・補助幹線道路の方針

主に市街地内において幹線道路を補完する地区幹線・補助幹線道路には、幹線道路以外の都市計画道路、緊急輸送道路の県道・町道などを位置づけ、町内各地区の相互連絡を果たす道路として、未整備区間の整備を推進します。

地区幹線道路では、特にJR蟹江駅から南へ延びる(都)南駅前線について、JR蟹江駅へのアクセスとなる重要な道路として、歩行者・自転車のための通行空間設置を検討し、優先的に整備を推進します。

補助幹線道路については、自動車、歩行者相互への交通の影響を減少させ、町内各地区へのアクセスが容易となるよう道路拡幅などを推進します。

■ 主要生活道路の方針

主要生活道路として、JR蟹江駅と近鉄蟹江駅の2つの交通結節点を結ぶ町道近鉄蟹江駅前線などを位置づけ、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成を目指し、西側に平行している(都)新本町線・(都)南駅前線との機能分担を図り、歩行者・自転車が中心となる安全で快適な道路空間の形成に取り組むとともに、沿道への生活サービス施設の誘導や人々の交流の場の創出など、まちなかの活性化を促進します。

■ その他の生活道路の方針

蟹江川沿いに連なる既成市街地や集落地では、細街路網が未整備であり、防災面や土地の有効活用を図る上でも、古くからの町並みの景観に配慮しつつ、狭あい道路の拡幅整備に対する助成により、建物の更新に合わせた拡幅などを促進し、都市防災性の向上を図るとともに、市街地や集落地における移動の利便性向上を図ります。また、水路の暗渠化に合わせて歩行空間の確保を図ります。

■ 橋梁の方針

日常の道路パトロールを実施し、橋梁定期点検の中で損傷の度合いや対策の必要性を確認するとともに、従来の事後的な修繕から予防的な修繕などの実施へ移行し、コストが掛かる架替えを極力なくすことにより、橋梁の長寿命化を目指します。

また、長寿命化を適切に計画することにより、修繕・架替えに係る事業費の大規模化や高コスト化を回避し、ライフサイクルコストの縮減を図ります。

■ その他の交通施設の方針

(自由通路・橋上駅舎)

J R蟹江駅では自由通路の新設と橋上駅舎化によって、鉄道で南北に分断されていた歩行者動線の改善が図られたため、今後は適切な維持管理に取り組みます。

(駅前広場)

J R蟹江駅については、自由通路の設置と橋上駅舎化により、歩行者を中心とした駅南北間交通の円滑化が図られたことから、自由通路で南北間を行き来する歩行者・自転車や鉄道利用者の安全な交通環境の確保と、送迎などで流入する自動車交通の円滑な処理に向け、駅へのアクセスの主軸としての(都)南駅前線の整備に合わせて、南側駅前広場の交通処理機能の強化や歩道空間の確保、都市の玄関口に相応しい顔づくりに取り組みます。

また、近鉄蟹江駅の駅前広場についても、暫定的な整備が実施され交通の安全性・利便性向上が図られましたが、周辺都市計画道路の整備進捗状況や駅の利用状況などを踏まえながら整備を推進し、交通結節拠点としての交通処理機能の強化や都市の玄関口に相応しい顔づくりを目指します。

(踏切)

鉄道駅周辺の道路では、踏切の遮断時間の長さや歩道幅員の狭さが、自動車の円滑な交通と歩行者・自転車の安全な交通の支障となっているため、国や愛知県、鉄道事業者とともに、踏切道改良促進法により改良する必要がある踏切道として指定されている東郊線踏切の取組の推進や、緊急に対策の検討が必要な蟹江第1号踏切と佐古木第4号踏切の対策の実施検討を行います。

■ 公共交通機関の方針

(J R 関西本線)

公共交通の充実・強化を図るため、現在、単線運転のJ R 関西本線の複線化を要望し、輸送力の強化を図ります。

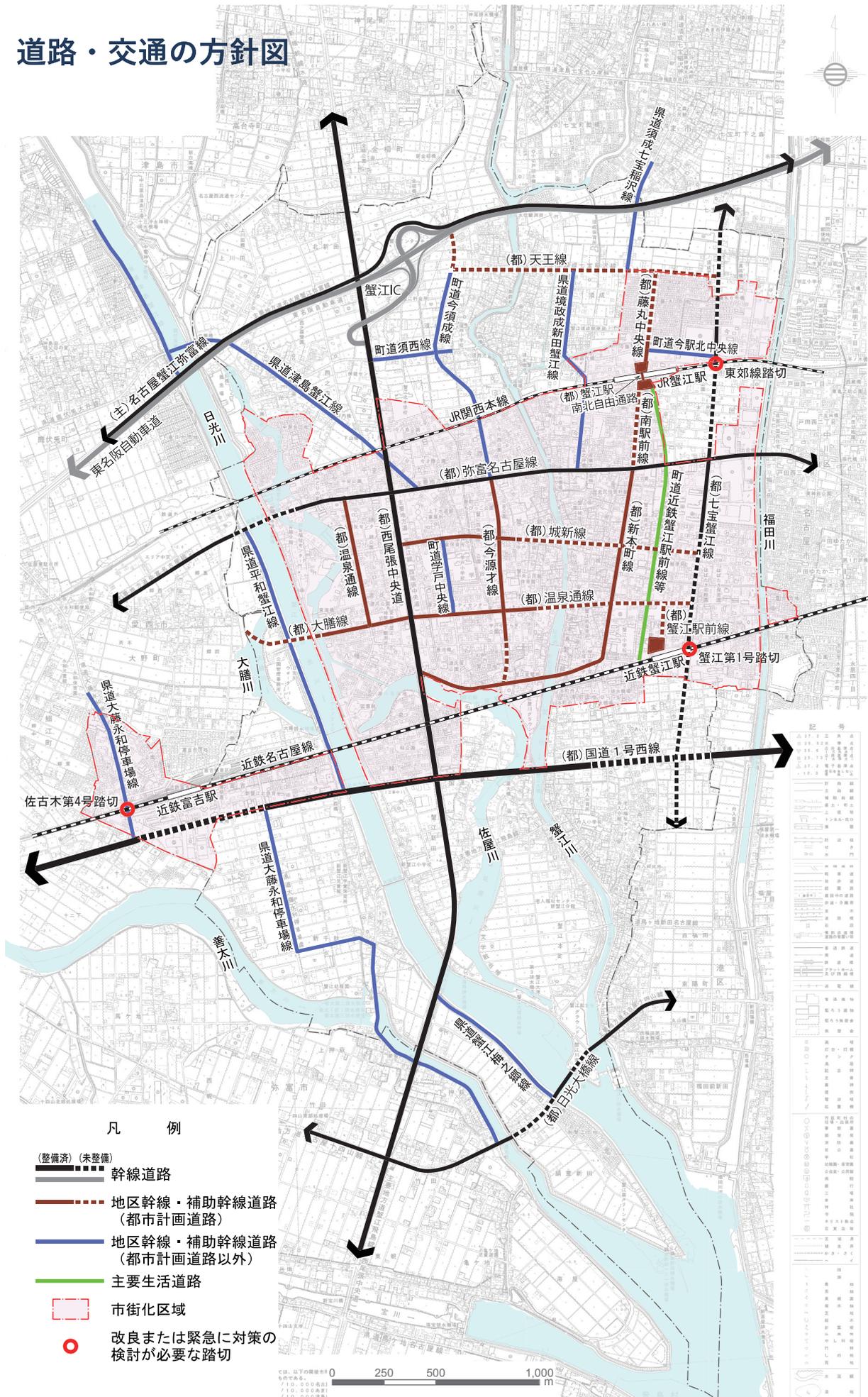
(バス・タクシーなど)

蟹江町お散歩バスのルート・ダイヤの見直しにより、鉄道や周辺自治体のバスとの乗り継ぎの利便性を高め、公共交通を利用した通院や買い物、通勤・通学の需要を拡大します。

名古屋都心への交通結節点である町内の各駅について、周辺自治体と連携し、コミュニティバスなどの乗り入れの検討を行うことで、多様な交通手段の提供を図ります。

また、J R蟹江駅の駅前広場の整備に合わせて、タクシー乗り場を設置するとともに、タクシーの乗り入れについてタクシー事業者と調整を行い、円滑なタクシー利用を促進します。加えて、自転車駐車場の再整備、レンタサイクル・シェアサイクルの導入を検討することで、自家用車に頼らず気軽に公共交通を利用できる移動手段の確保を図ります。

道路・交通の方針図



4. 公園・緑地の方針

■ 公園・緑地整備の考え方

当町の公園・緑地整備の考え方としては、「蟹江町の歴史・文化・自然と調和した緑あふれる水郷都市づくり」を理念とする「蟹江町緑の基本計画」との整合性を図り、次の各分野から進めます。

- 【環境】 多様な生物をはぐくみ、蟹江町の良好な自然環境を形成する水と緑の保全
- 【安全】 地震・自然災害による被害を防ぎ軽減する緑地空間の保全・整備
- 【活力】 景観・歴史資源をいかした緑化推進と、水と緑のネットワーク形成による緑地空間の魅力向上
- 【生活】 少子高齢化・人口減少社会を踏まえた快適な生活環境を創出する緑の確保
- 【活用】 緑やオープンスペースの多機能性をいかし、柔軟な維持管理を展開するための「多様な主体との協働」

■ 都市公園の方針

当町では住区基幹公園として都市計画決定された公園は、蟹江川より西側の土地区画整理事業が行われた市街地で計画的に配置されています。

しかし、市街化区域の都市公園の整備には偏りがあり、蟹江川より東側の人口密度が高い市街地や近鉄富吉駅周辺の市街地では、都市公園がなく、小規模な地域公園（従来の児童公園）などで補っている状況です。そのため、このような地域では、防災性の向上や地域コミュニティの強化、住環境の向上などの観点から、都市公園の整備を推進します。

また、当町では佐屋川や大膳川と一体となった地区公園や都市緑地が、住民全般のスポーツ・レクリエーション、休息・散歩などに利用されていることから、都市基幹公園の配置・整備は計画しません。

なお、「蟹江町緑の基本計画」では、都市公園の整備目標を以下のとおり設定しています。

（都市公園の整備目標）

公園種別		現状（令和2年）		目標年次（令和12年）			備考	
		箇所数	面積 [ha]	対象人口 [人]	箇所数	面積 [ha]		1人当り面積 [㎡/人]
住区基幹公園	街区公園	14	2.96	38,000	20	4.46	1.17 (※標準2.00)	
	近隣公園	1	1.60		4	7.60	2.00 (※標準1.00)	学戸公園
	地区公園	1	5.05		1	10.72	2.82 (※標準1.00)	日光川ウォーターパーク
都市基幹公園	総合公園	—	—		—	—	—	
	運動公園	—	—		—	—	—	
その他	都市緑地	2	4.86		2	5.30	1.39	源氏泉緑地, 蟹江川南緑地

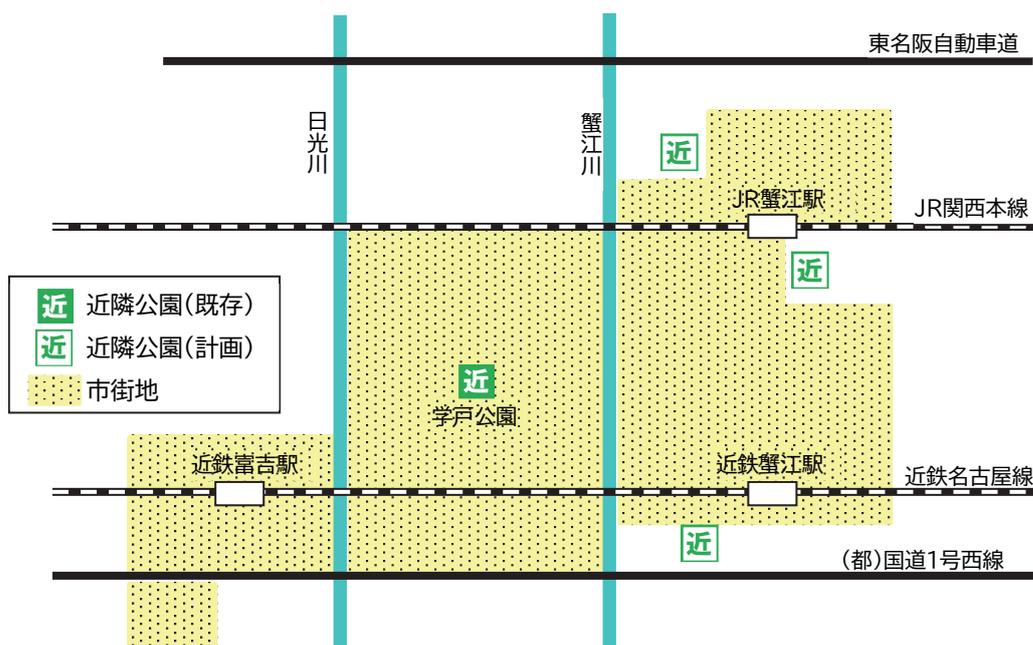
※住区基幹公園は、市街化調整区域に配置した公園を含む。

(近隣公園)

当町の近隣公園は学戸公園のみであり、都市公園が不足する蟹江川より東側の市街地では、防災面からも近隣公園の整備が必要です。

しかし、近隣公園の整備にはまとまった土地の確保が必要であり、市街地内で用地を確保することが難しいことから、市街地の周辺の土地を活用し、新たなまちづくりの検討とともに整備を進めます。

近隣公園配置イメージ



(街区公園)

蟹江川より東側の人口密度が高い市街地や近鉄富吉駅周辺の市街地では、街区公園は整備されていませんが、これを補う形で街区公園よりも小規模な地域公園などが立地しています。

しかし、都市環境の向上、レクリエーションの場や災害時の一時避難場所の確保といった観点からも、街区公園を整備する必要があります。そのため、町有地や空き家・空き地などの土地を有効に活用し、整備を進めます。

■ 都市緑地の方針

当町の市街地をなだらかに蛇行しながら流れ、表情豊かな景観を特徴づけている佐屋川を軸に都市緑地を配置することによって、水と緑が一体となった自然豊かなレクリエーション空間の形成を図ります。

■ その他の都市緑化の方針

（施設緑地）

地域公園やグラウンドなど、都市公園と同等の機能を持つ公共施設緑地は、都市公園と同様に当町の緑の拠点を担う緑地として整備・活用を進めます。

スポーツ施設、社寺林、観光施設などの当町における民間施設緑地は、少ない緑を補う重要な緑地としての役割を果たしており、今後も維持・保全を図ります。

（水と緑のネットワーク）

都市計画道路などの幹線道路では、連続性のある歩道緑化を推進します。

町内を網の目に走る水路を利用し、水路沿いの緑化や暗渠化を行い、上部利用による緑道整備を推進します。また、水路沿いの桜並木などは、地域住民と協力し、四季を感じる貴重な緑として保全していくとともに、地域の資源として活かします。

公園・緑地など以外にも、教育施設を始めとする住民の利用頻度の高い公共公益施設などを連結する緑道を配置し、日常の施設利用に対する利便性・快適性・安全性の向上を図るほか、災害時における住民の避難路として有効に機能する歩行者・自転車道とします。

（その他）

住民、民間企業、行政の協働による緑化推進などにより、散策路を整備してまちを緑でつなぎます。

■ 機能更新と民間連携の方針

（機能更新）

これからの公園・緑地の整備は、安全安心のために老朽化した施設の更新と、社会のニーズに合った改修が必要です。そのため、計画的な施設の更新（長寿命化）と合わせて、防災性の向上やバリアフリー化などを考慮した機能更新を行います。

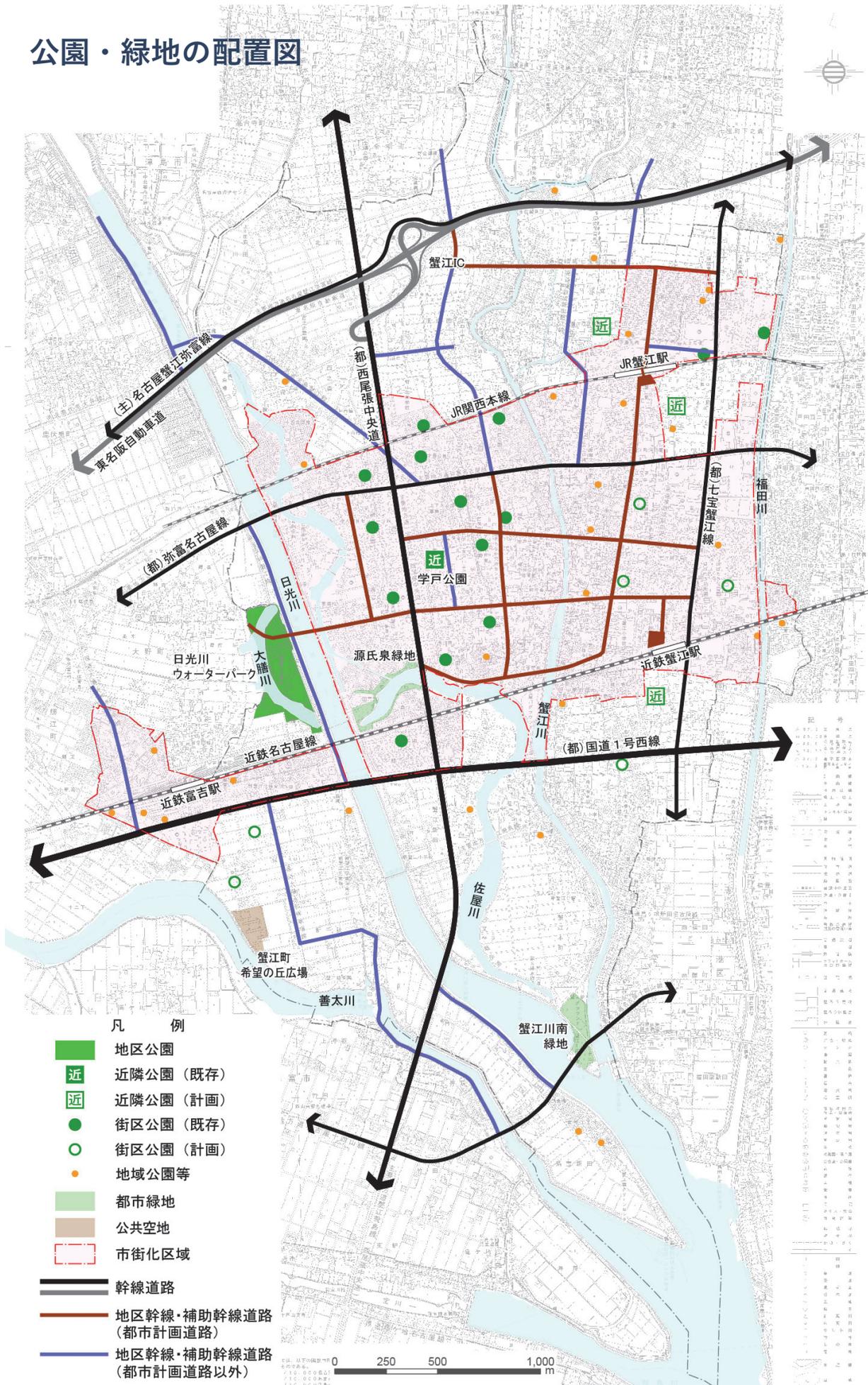
（民間連携）

緑とオープンスペースが持つ多機能性を最大限引き出すためには、公共の視点だけでなく、民間活力の導入による公園施設などの整備や運営管理などの推進が必要です。

そこで、みどり法人の設立やPark-PFI、管理委託制度、市民緑地制度など、民間活力導入可能性を探り、できるところから取り組みます。

また、住民参加で行っている蟹江川の清掃活動や、地域公園などで現在行われている住民主催のイベントなどを発展させていくことで、民間企業や住民と連携・協働した、公園緑地の維持管理体制づくりや利用の活性化の可能性を探り、検討します。

公園・緑地の配置図



5. 下水道・河川の方針

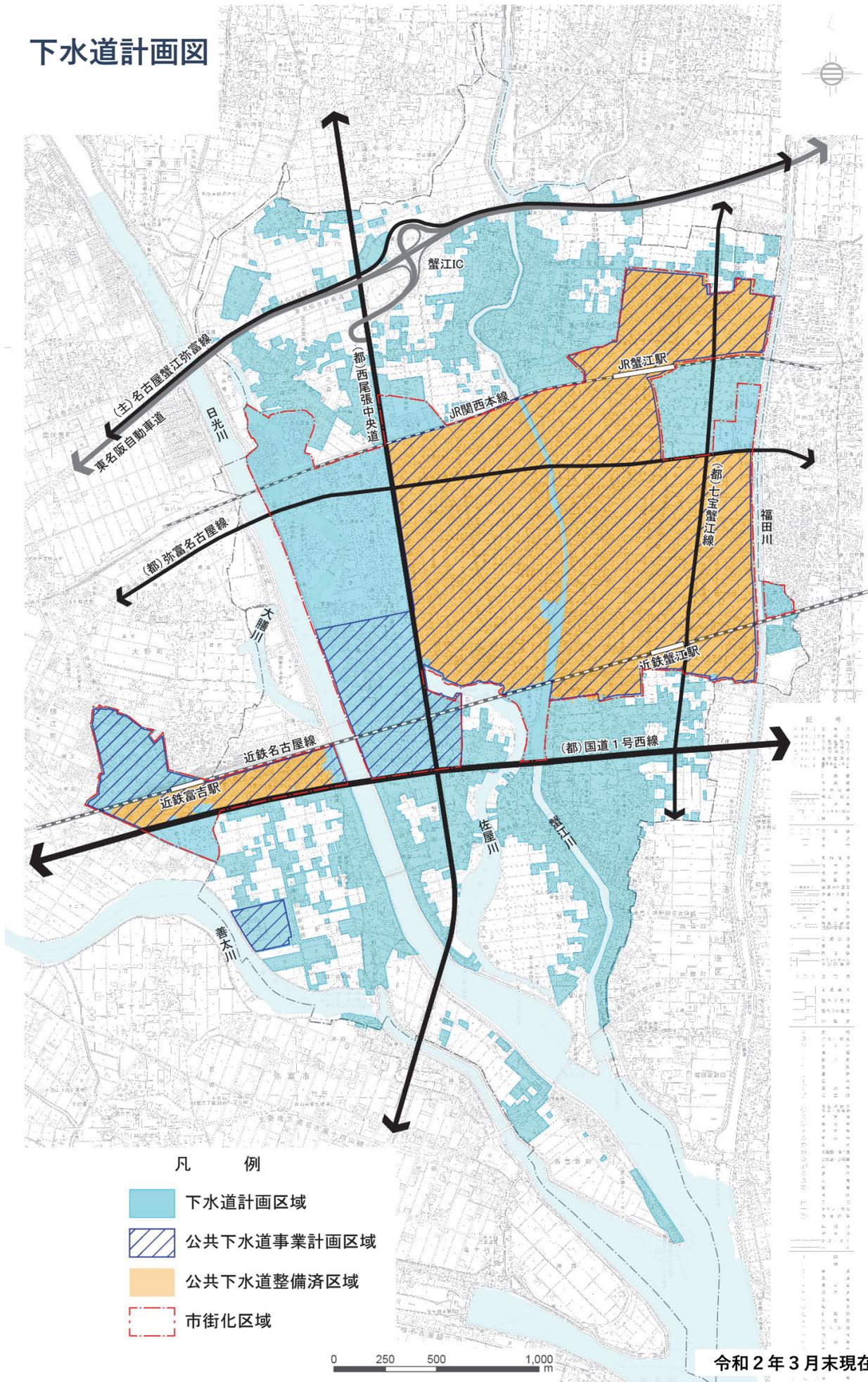
■ 下水道の方針

当町は津島市を始めとする4市2町にまたがる日光川下流流域下水道計画区域に含まれ、市街地とその周辺集落はおおむね処理計画区域に含まれています。

当町では流域下水道の全体計画に基づいて、流域下水道幹線の位置、人口密度や土地利用の状況などから市街化区域を優先し、管渠整備を進めるとともに、現在の浄化槽から下水道への接続を促進します。

また、下水道計画区域外では、単独処理浄化槽や汲取り便槽から合併処理浄化槽への転換を促進することで、公共用水域の水質向上を図ります。

下水道計画図



凡 例

- 下水道計画区域
- 公共下水道事業計画区域
- 公共下水道整備済区域
- 市街化区域

0 250 500 1,000 m

令和2年3月末現在

■ 河川の方針

当町を流れる二級河川・普通河川合わせて6本の河川は豊かな自然資源であり、当町の景観を特徴づけています。護岸などの河川整備については既におおむね完了していますが、海拔ゼロメートル地帯という地形条件から護岸整備にも限界があり、浸水被害も発生しています。しかしながら、過度の護岸工事は味わいのない景観を生み出すことにつながります。

したがって、今後は未整備区間の河川整備や護岸性能の保全、老朽化が進む排水機の改良・増強を図るとともに、それぞれの河川の特性や沿川の状況を踏まえつつ、水辺空間を楽しめる環境整備に重点を置いた河川整備を行います。

特に、市街地中央を流れる蟹江川は、当町の個性である水郷の里の魅力再生に向けて、親水空間としての整備を推進するとともに、「蟹江川かわまちづくり」計画により、ユネスコ無形文化遺産に登録された「須成祭」や蟹江町観光交流センター「^ま祭人」と連携しながら、地域住民や地域団体と協力し合って観光・産業振興を図ります。また、市街地環境に潤いをもたらす、南北方向の景観軸を形成します。

また、特徴ある流域を形成している佐屋川は、沿川の公園・緑地と一体となったレクリエーション空間としての活用を図ります。



▲「蟹江川かわまちづくり」イメージ

当町を流れる主な河川



▲日光川



▲蟹江川



▲大膳川



▲福田川



▲善太川



▲佐屋川

6. その他の公共施設の方針

学校施設を中心に耐震診断・耐震工事の実施や点検などにより、当面の安全性は確保されていますが、将来にわたり住民生活や社会経済活動を支える公共施設などの安全性を確保するためには、適切な点検・診断などの実施、定期的な維持・修繕工事の実施により、長寿命化を図ります。そして、長寿命化を実施する施設については、将来の必要性・利活用方法の検討を進めます。

今後は、計画的に公共施設などを維持管理するための個別施設計画を策定し、予防保全型の維持管理の導入を推進することにより、維持・更新に係る経費の軽減・平準化を図ります。

しかしながら、将来的な人口減少・人口構造の変化などの社会環境に対応するため、中長期的には施設に対する需要の減少を想定する必要があります。そのため、必要に応じて、施設の廃止、施設機能の集約化などを検討します。施設規模の見直しや統廃合の検討などに当たっては、民間資金などの活用や指定管理者の設置、民間活力の導入など様々な方法を比較検討し、当該施設に最適な設置・維持管理・運営方法を採用します。

7. 自然環境・都市環境の方針

■ 自然環境の保全の方針

当町は海拔ゼロメートル地帯の低平地という地形条件にあるため、山林などまとまった自然緑地は多くありません。また、市街地を取り囲んでいた農用地も市街化の進展とともに宅地化され、自然空間は徐々に減少してきました。

一方で、当町を流れる河川は当町を代表する自然であり、その川岸に形成された町並みと一体となった空間を形成しています。中でも、町内をなだらかに蛇行する佐屋川の水辺、蟹江川沿いの社寺林は水郷の里の面影を残すものとなっています。

このような自然条件を踏まえ、当町における自然環境の保全方針として以下のとおり設定します。

(農用地)

市街地外の農用地は当町にとって貴重な緑であり、農作物のCO₂吸収による地球温暖化防止など環境への配慮のためにも、農用地区域内の農地を始めとして基本的に農業的利用を維持・促進することによって保全を図ります。

(水面・水辺)

日光川、善太川、蟹江川の一部区間は、河川法により河川保全区域に指定されており、適正な管理に努め、河川空間における自然環境の保全を図ります。

また、特徴ある景観を形成している佐屋川の沿川は、公園・緑地を始めとするレクリエーション空間と一体となった水郷の里のシンボルとして保全を図ります。

(樹林地)

蟹江川沿いの既成市街地や集落に形成されている社寺林・屋敷林は、市街地にうるおいを与える貴重な自然として、維持・保全を目指します。

■ 都市環境形成の方針

都市生活における衛生環境の向上とともに、当町の誇る河川の豊かな自然環境の維持・保全や水質向上のために、下水道整備は都市環境形成上の重要な課題です。当町の下水道は日光川下流流域下水道計画に基づいて事業が進められており、供用開始とともに現在の浄化槽から下水道への接続を促進し、衛生環境の向上を図るとともに、河川水質の向上を図ります。

また、人口増加とともに増大してきたごみ処理についても、その処理に係る費用や焼却処理に伴うCO₂排出量を削減するためにも、住民とともにごみの減量化とリサイクルを推進し、生活環境の維持を図ります。

8. 都市景観の方針

■ 都市景観形成の考え方

質の高い将来都市構造の実現に向けて、観光交流拠点を始めとした様々な都市活動の拠点や水郷の里としての都市空間を特徴づけている河川などの軸を活かし、景観に配慮したまちづくりを進めます。

■ 景観拠点

(観光交流拠点・観光交流ゾーン)

尾張温泉は当町における観光資源の一つとして、町内外からの観光客が訪れる場所であり、温泉施設はそのシンボルにふさわしい意匠の維持・向上を図ります。また、温泉施設への観光客を町内に回遊させるため、周辺における「大相撲ストリート」としての道路舗装やストリートファニチャーの設置、歩行者空間の充実、適正な看板の規制・誘導などにより街路景観を形成することで、温泉施設への集客力を当町全体に波及させます。

蟹江町観光交流センター「祭人」を拠点とした蟹江川周辺は、ユネスコ無形文化遺産に登録された「須成祭」の開催場所でもあり、景観に配慮した親水空間として護岸の修景を行います。

また、川に親しみ学ぶイベントなどの川と人がふれあうイベントと連携し、歴史ある建造物や懐かしさの残る町並みを活かした魅力的な景観形成の誘導を図ります。



▲尾張温泉



▲足湯かにえの郷



▲蟹江町観光交流センター「祭人」

(レクリエーション拠点)

佐屋川などを軸として設置されている日光川ウォーターパーク、源氏泉緑地(佐屋川創郷公園)、蟹江川南緑地、蟹江町希望の丘広場は、水と緑が一体となったレクリエーション拠点として、水辺の自然環境の保全・再生を図ります。そして、園内樹木の育成や誰にでも歩きやすい散策路の整備など、自然緑地の少ない当町における貴重な緑として、良好な緑地の形成を図ります。



▲日光川ウォーターパーク



▲源氏泉緑地 (佐屋川創郷公園)



▲蟹江川南緑地



▲蟹江町希望の丘広場

(駅前生活拠点)

鉄道駅周辺は公共交通や徒歩などによる交通利便性の確保と、商業・医療・福祉などの都市機能の集積を図る地域生活の拠点であり、駅周辺の市街地整備と合わせて、歩行者で賑わう駅前にふさわしい空間の創出と、町の玄関口としてのシンボリックな景観形成を図ります。



▲JR蟹江駅



▲近鉄富吉駅



▲近鉄蟹江駅

(行政・文化拠点)

蟹江町役場・蟹江中央公民館、蟹江町産業文化会館、蟹江町図書館は、行政施設・文化施設などの公共施設が立地する住民活動の拠点であり、施設外周部のデザイン・植栽の改良などにより、町のシンボルにふさわしい、住民に親しまれる空間形成を図ります。



▲蟹江町役場



▲蟹江中央公民館



▲蟹江町産業文化会館



▲蟹江町図書館

■ 景観軸

(河川景観軸)

当町を流れる河川は、まちなかに潤いをもたらす貴重な自然であるとともに、水郷の里を演出するための資源でもあることから、各河川の特성에応じた景観形成を図ります。

日光川・善太川・大膳川	市街地の西・南部を流れる日光川、善太川、大膳川の河口部は、水生植物が繁茂し、野生動物などが生息する町内における重要な自然景観であり、今後もこの保全を図る。
蟹江川	市街地の中央を流れる蟹江川の沿川には、水運で栄えた歴史を偲ばせる町並みを残している。蟹江川は周囲の景観に配慮した親水空間として整備することで、川と町が一体となって形成された水郷の里の魅力再生を図る。 なお、蟹江川両岸に形成された市街地では、蟹江城址など多くの文化財やその周辺に独自の景観が残されており、これらを地域の魅力と捉え、道路交通などの安全面に配慮しつつ、地域住民と協力し、歴史的な面影を活かして蟹江川とともに一体的な景観形成に努める。
福田川	名古屋市との間に流れる福田川は、東西にわずかな弧を描いて南下し見通しが良いことから、沿川に形成される市街地景観との調和に努める。
佐屋川	佐屋川の沿川には観光交流拠点・レクリエーション拠点が分布しており、これらを相互に連絡する遊歩道・散策路の整備により、水と緑が一体となった景観を楽しみながら交流を深める場とする。

(産業誘導景観軸)

東名阪自動車道と(都)西尾張中央道がアクセスする蟹江インターチェンジ周辺は、自動車利用の際の主要な町の玄関口であるため、(都)西尾張中央道沿道では、産業立地を促進するとともに、敷地の緑化や看板の規制など、景観形成の誘導を図ります。



▲蟹江インターチェンジ周辺

(交流景観軸)

駅や行政・文化施設などを結ぶ(都)新本町線、(都)南駅前線、(都)温泉通線は、町内の交流を生むメインストリートとして、自動車交通のみならず、沿道の緑化や沿道建築物における景観への配慮などにより、日常的な交流を彩る町並み景観の形成を図ります。

(生活景観軸)

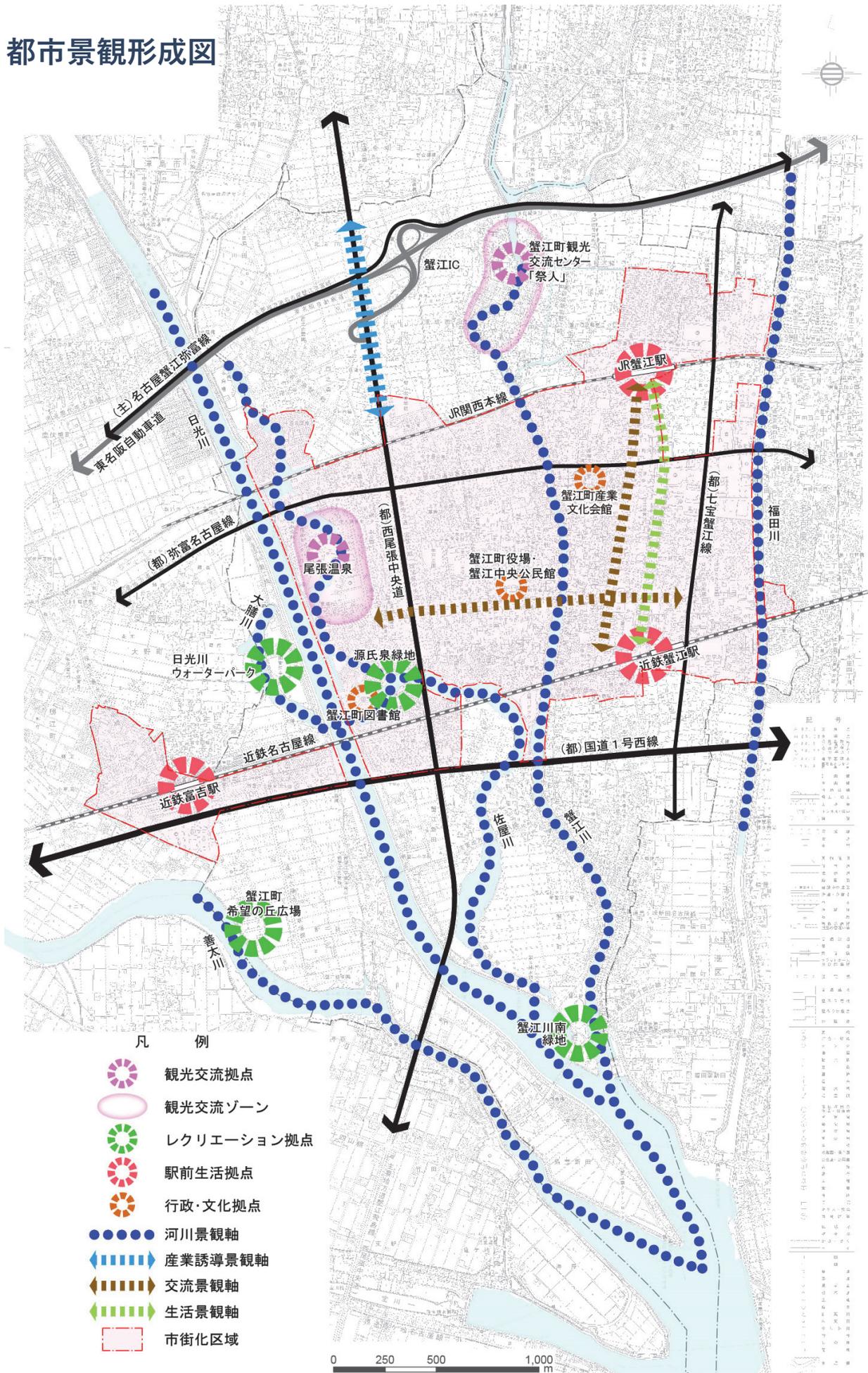
JR蟹江駅と近鉄蟹江駅を結ぶ町道近鉄蟹江駅前線などは、公共交通の結節点を相互に連絡する路線であり、(都)新本町線と(都)南駅前線の整備に伴い自動車交通量が減少すると見込まれるため、歩行者・自転車の通行に配慮した道路として、小規模の商店など沿道建築物が更新されることなどにより、生活に潤いをもたらす道路景観の形成を図ります。

■ その他の景観

市街地を中心に、公園、道路、河川、水路沿いなど各所で春の訪れを告げる桜並木、当町の花であるハナショウブは、見る者の心を和ませるまちなかの憩いの景観であるとともに、観光交流を生み出す貴重な資源であることから、行政と地域が一体となって保全を図ります。



都市景観形成図



9. 都市防災の方針

■ 水害対策

海拔ゼロメートル地帯に位置する当町では、水害対策は重要な施策ですが、護岸による防災性の向上には限界があることから、ハード整備に合わせた避難施策の重点化が必要です。

そのため、「蟹江町洪水ハザードマップ」などにより、想定される浸水の深さや範囲といった水害の危険性のほか、避難所、避難時危険箇所や過去の通行止め区間を住民に周知することで、避難体制を確立し、被害を最小限に食い止める方策を講じるとともに、ハザード情報を踏まえて、地区計画による建築物の建築に関する制限など、地域特性に応じた減災対策を検討します。また、管理不全な空き家については、浸水により倒壊などの可能性があり、衛生面・景観面でも周辺の住環境に悪影響を及ぼすため、所有者・管理者に適正管理や利活用を働きかけます。

市街地を取り囲む農用地では、湛水機能を維持するため、基本的に農用地の宅地化（市街地の拡大）を抑制します。ただし、必要な規模で、新たな市街地の整備を行う際には、調整池を設置するなど市街地における排水対策を行います。

■ 地震対策

南海トラフ地震（東海・東南海・南海地震等）が発生した場合、当町では最大で震度6強の揺れが発生するとされています。当町に津波が川をさかのぼって到達するのは、地震が発生してから約90分後ですが、地震発生直後から液状化によって川の堤防が決壊することで、広範囲にわたり浸水被害が発生すると想定されています。また、令和元年7月には、当町の全域が「津波災害警戒区域」に指定されました。

こうしたことから、住民が平常時には通常の生活や社会経済活動を営みつつ、いざという時には命を守る行動ができるよう、避難訓練の実施や避難施設の確保などの避難対策を行います。

また、「蟹江町防災マップ」や「蟹江町浸水津波避難ハザードマップ」により、地震・津波の発生により想定される被害、避難行動、避難所・緊急避難場所などについて、住民に周知を図っていくとともに、ハザード情報を踏まえて、地区計画による建築物の建築に関する制限など、地域特性に応じた減災対策を検討します。

狭あい道路が多く残る既成市街地では、延焼を遮断し、避難・消火活動を円滑に行えるようにするため、都市計画道路の整備促進や建物の更新に合わせた生活道路の拡幅に対する助成を行います。

新たな市街地の整備にあたっては、災害リスクを考慮し、避難路や避難場所の確保などの防災対策を併せて検討します。

個々の建築物については、耐震性の強化が必要です。一般の住宅については、耐震化の促進に向けて、普及・啓発活動を行うとともに、耐震診断や耐震改修に対する支援制度の拡充を検討します。不特定多数の者が利用する建築物については、町が所有する建築物は全て耐震化されていますが、民間の建築物などについては、愛知県と協力して計画的に耐震化が図られるよう促進します。また、管理不全な空き家についても、災害発生後の復興作業の妨げなど、防災性低下の要因となることから、所有者・管理者に適正管理や利活用を働きかけます。