



蟹江町 都市計画マスタープラン

ユネスコ無形文化遺産登録
「須成祭」

足湯・温泉

キンモクセイ
ヨシキリ

ハナショウブ

令和3(2021)年3月

蟹 江 町

目次

	頁
序章 計画策定にあたって	1
序-1 計画の概要.....	2
第1章 計画の前提	5
1-1 蟹江町の都市的な問題点と課題.....	6
第2章 全体構想	9
2-1 蟹江町がめざす将来都市像.....	10
2-2 将来都市構造.....	15
2-3 都市づくりの方針.....	19
第3章 地域別構想	45
3-1 須西地域.....	48
3-2 蟹江地域.....	54
3-3 学戸地域.....	60
3-4 舟入地域.....	66
3-5 新蟹江地域.....	72
第4章 実現化の方針	79
4-1 都市・まちづくりの推進.....	80
4-2 都市・まちづくりの実践.....	82
資料編	83
参考資料1 蟹江町の現況.....	84
参考資料2 計画改定までの経緯.....	129
参考資料3 用語解説.....	138

序章 計画策定にあたって

Preface

計画の概要

序－1 計画の概要

【計画改定の背景と目的】

■蟹江町を取り巻く社会情勢の変化

蟹江町都市計画マスタープラン（以下「本プラン」という。）は、蟹江町（以下「当町」という。）の都市計画に関する基本的な方針です。平成22(2010)年度に公表した本プランは、令和2(2020)年度を目標年次としていました。策定から10年が経過するなかで、当町を取り巻く社会情勢は様々な変化がありました。我が国全体が急速な人口減少や高齢化に直面し、地方都市では地域産業の停滞や低密度な市街地の形成が懸念されています。また、限られた財政状況下でも老朽化した都市基盤への対応が迫られ、郊外に拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が困難になりかねない状況にあります。

こうしたなかで、国では地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりの推進に向け、平成26(2014)年5月に「都市再生特別措置法」が改正されました。また、愛知県では、当町を含む名古屋都市計画区域に関し、平成31(2019)年3月に「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（名古屋都市計画区域マスタープラン）」が改定されました。

■蟹江町における都市づくりの状況の変化

当町では、人口減少を少しでも抑制させるとともに、地域の経済や産業を活性化させるべく、平成28(2016)年3月に「蟹江町まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定するとともに、平成30(2018)年度から当町の最上位計画である「第5次蟹江町総合計画」の策定に向けた取組を始めています。

これまでも当町の魅力向上につながる取組として、蟹江町まちなか交流センター「みちくさの駅楽人^{がくと}」、県立蟹江高等学校跡地における「蟹江町希望の丘広場」、蟹江町観光交流センター「祭人^{さいと}」、蟹江町多世代交流施設「泉人^{せん}」といった公共施設の整備を進めてきました。また、新たな都市づくりの取組として、JR蟹江駅の自由通路の設置と橋上駅舎化、近鉄富吉駅南の市街化調整区域における土地区画整理事業の実施検討などを進めています。

■時代を踏まえたこれからの都市づくり

これからの都市づくりでは、令和9(2027)年の開業を目指しているリニア中央新幹線によるヒトやモノの動きの広域化への対応、官民連携による持続可能な都市・地域の維持、南海トラフ地震や地球規模での気象変動による自然災害の多発化への対応など、都市計画分野に関連する様々な課題を踏まえた、新たな計画の策定が求められています。

■計画の改定

こうしたことから、社会情勢の変化や上位計画との整合性を図りつつ、これまでに進めてきた都市づくりの取組を踏まえた上で、時代に合った新たな都市計画・都市づくりの方針を明らかにするべく、本プランを改定します。

【計画の目標年次】

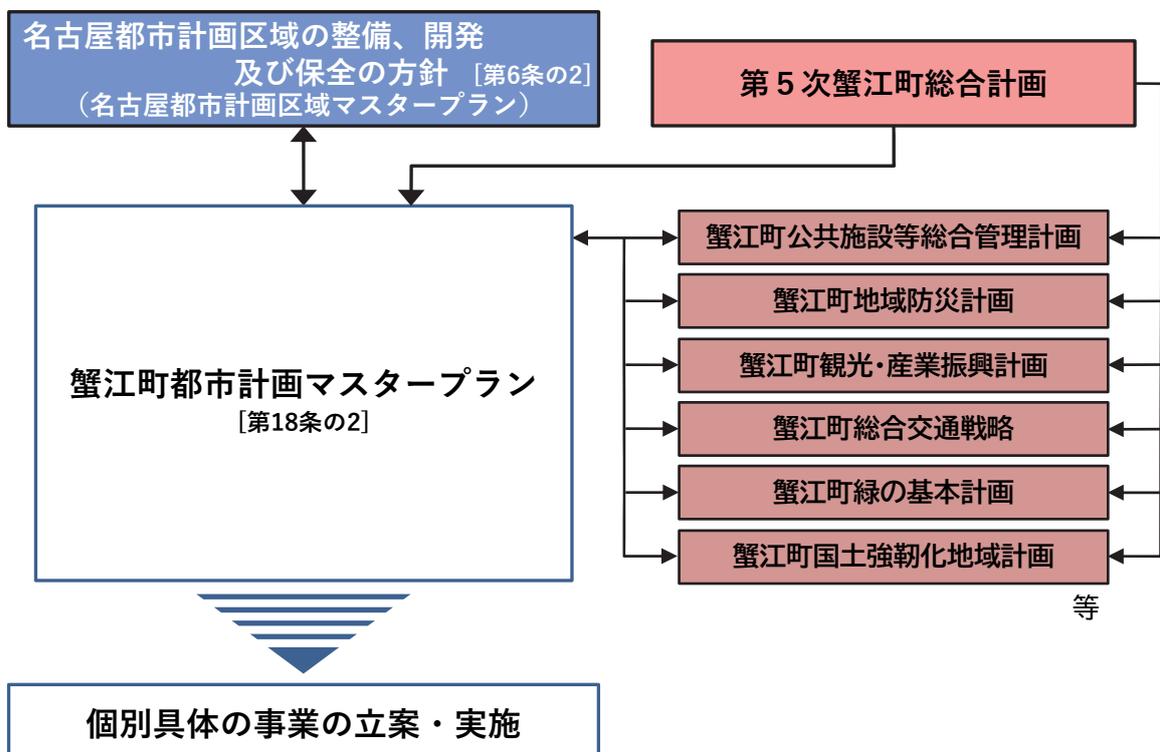
本プランは令和2(2020)年度からおおむね20年後の都市の姿を見据えた上で、10年後の令和12年度を目標年次として設定します。

なお、社会情勢の変化や上位計画の改定などに対応するため、本プランは必要に応じ見直しを行います。

【計画の位置づけ】

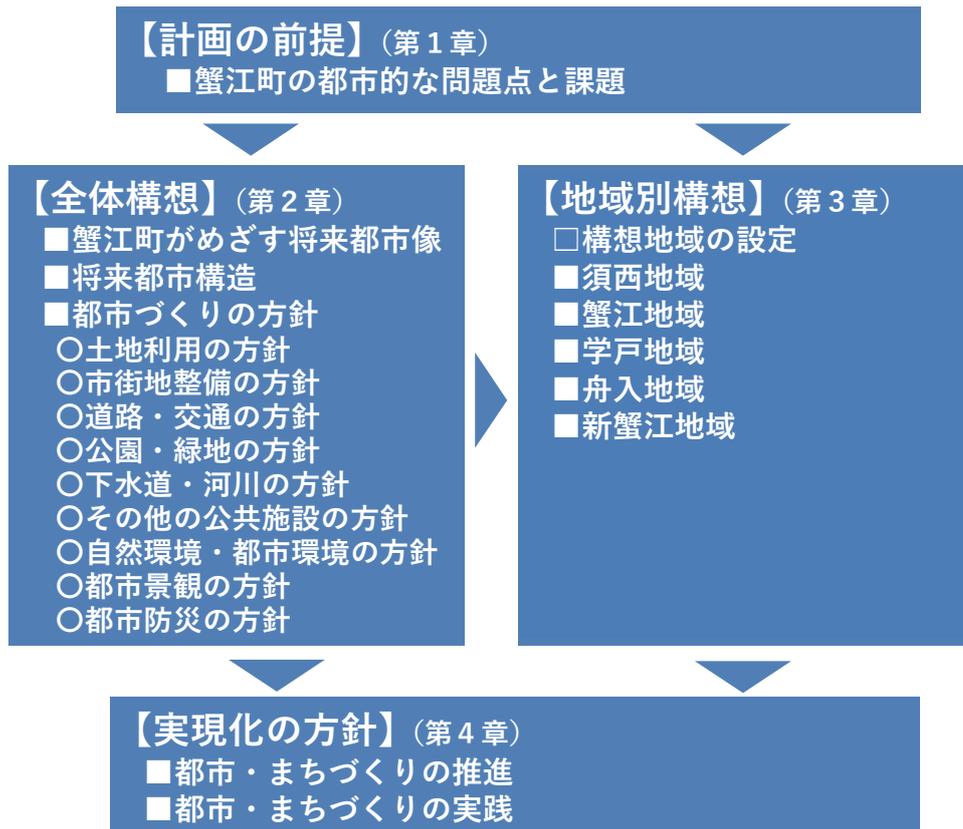
本プランは、都市計画法第18条の2の規定により、当町が定める都市計画に関する基本的な方針です。

本プランは、上位計画である愛知県が策定する「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（名古屋都市計画区域マスタープラン）」や当町が策定する「第5次蟹江町総合計画」に即して策定します。また、「蟹江町総合交通戦略」や「蟹江町緑の基本計画」などの各種計画と整合・連携を図りながら策定するものです。



【計画の構成】

本プランは、都市づくりに関する上位関連計画や当町の現況を整理する「現況把握」と、都市づくりに関する満足度や重要度などを調査した「住民意識調査」の結果を踏まえて策定するものであり、都市全体の観点から、将来都市像、将来都市構造や土地利用・都市施設などの方針を示す「全体構想」と、地域ごとの都市づくりの目標や方針を示す「地域別構想」で構成します。



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。

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

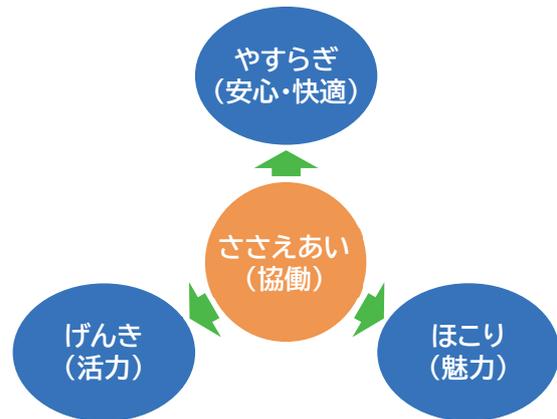
2-1 蟹江町がめざす将来都市像

■ 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^{まち}」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</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>いきま ち 粋な蟹江</p>

■ 将来の見通し

(1) 将来人口

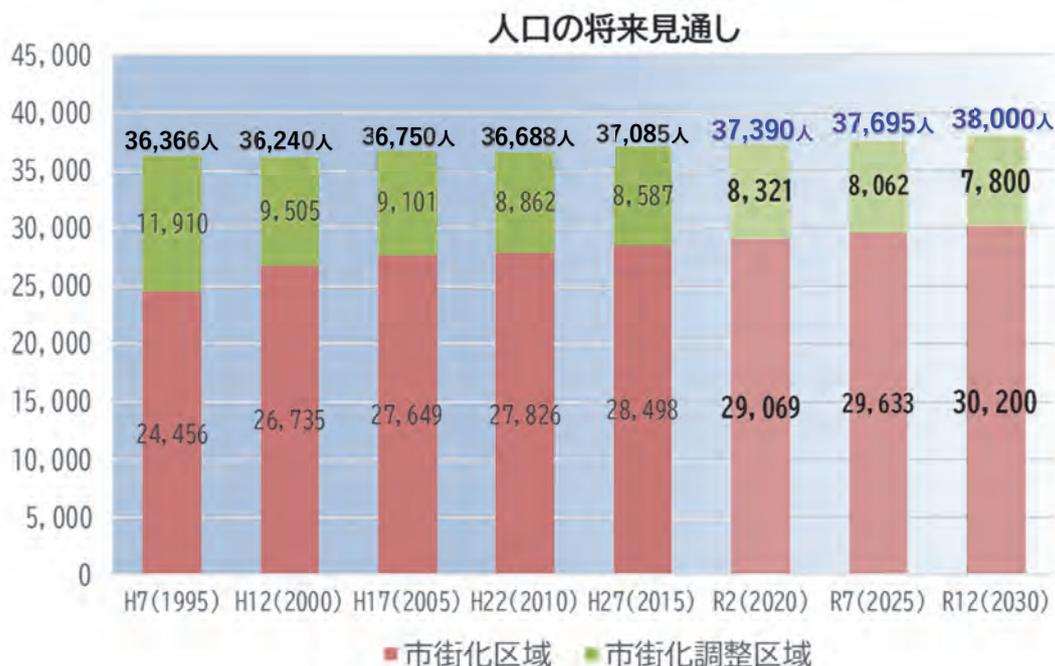
「第5次蟹江町総合計画」では、恵まれた立地条件を活かした住環境の向上や子育て支援環境の向上に取り組み、若い世代の転入を促すことによる政策人口を加味した令和12(2030)年度の計画目標人口を約38,000人としています。

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。

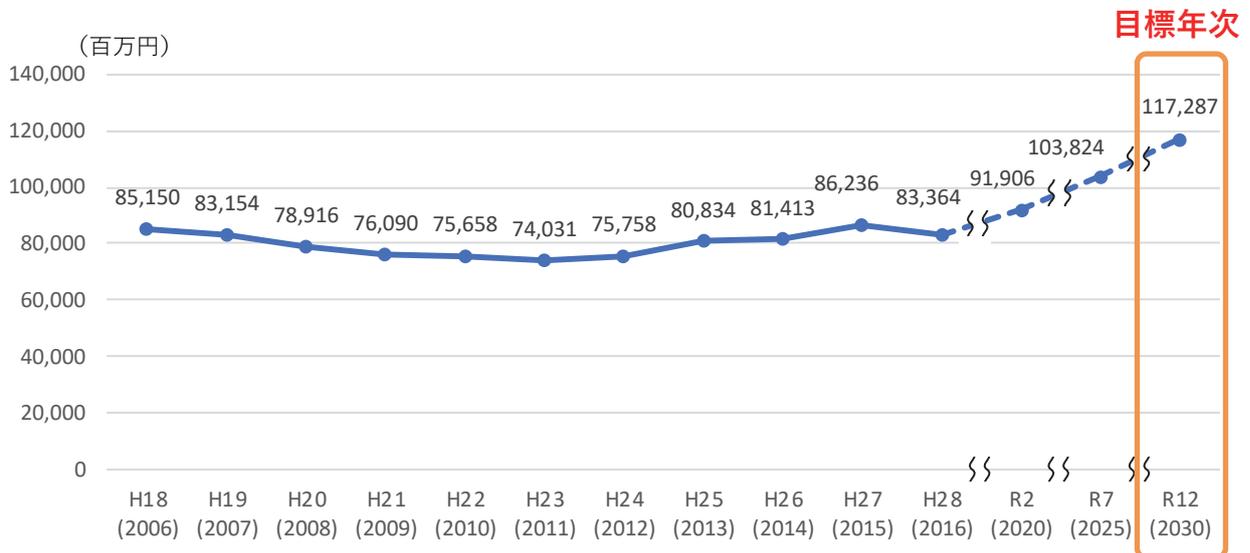
将来の産業系市街地規模は、産業系の町内総生産に対する敷地生産性（敷地あたりの産業の町内総生産）から算出します。敷地生産性は、最新の値を用いることとして、平成28(2016)年の産業系の町内総生産に対する産業用地（工業用地と1ha以上の商業用地）の面積から設定します。

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「祭人 ^{まいた} 」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。

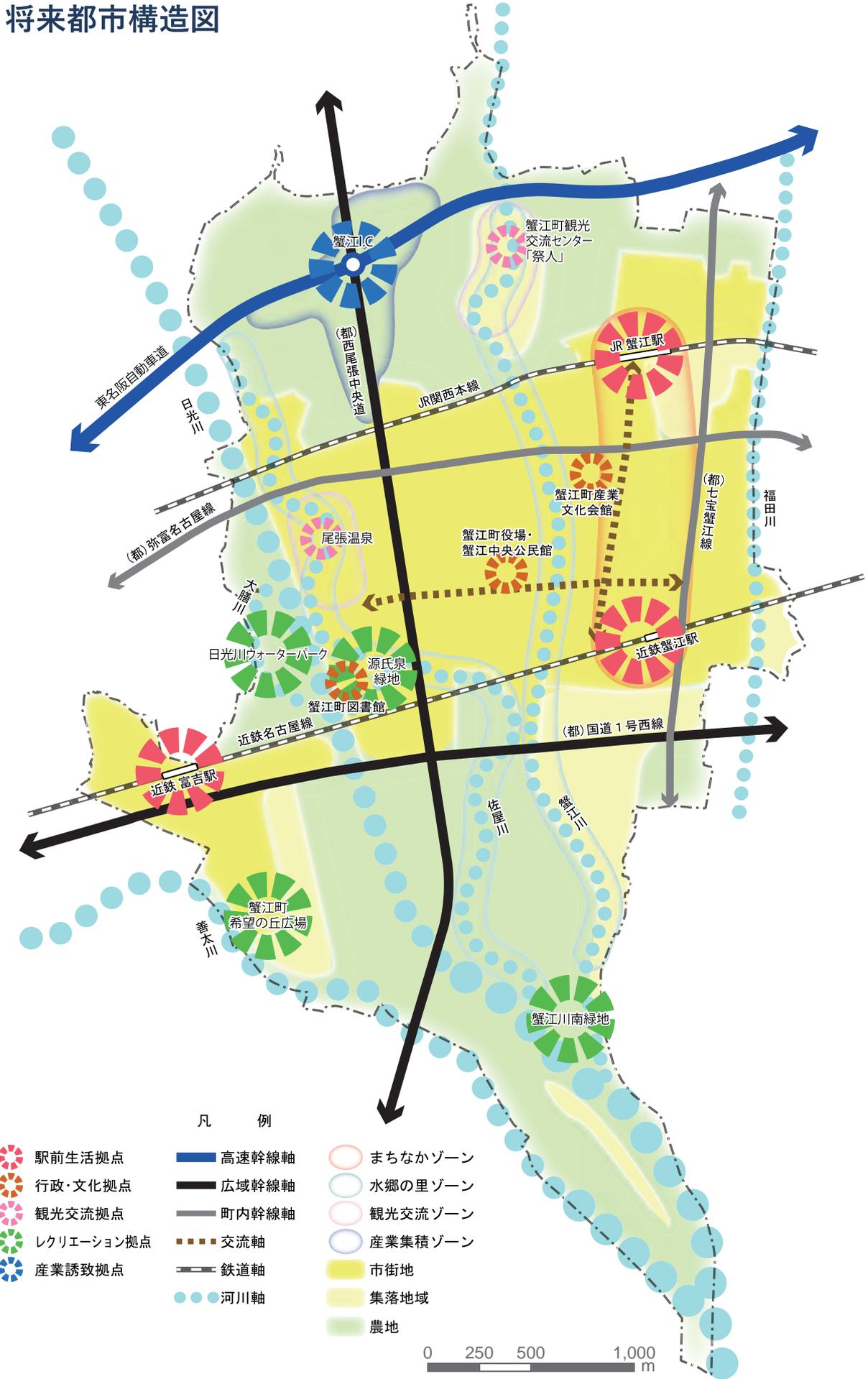
軸名	都市構造の考え方												
高速幹線軸	東名阪自動車道を軸とした中部地方の広域的な交流・連携を促進する。												
広域幹線軸	(都)国道1号西線や(都)西尾張中央道による名古屋市などの隣接都市との交流・連携を促進する。												
町内幹線軸	(都)弥富名古屋線や(都)七宝蟹江線による広域幹線軸の機能補完と、町内の交流・連携の強化を図る。												
交流軸	日常的な交流の主動線として、歩行者や自転車を中心とした活動がしやすい道路空間の整備や沿道における町並み景観の形成誘導を図る。												
鉄道軸	各駅における利便性の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「 <small>まいた</small> 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】

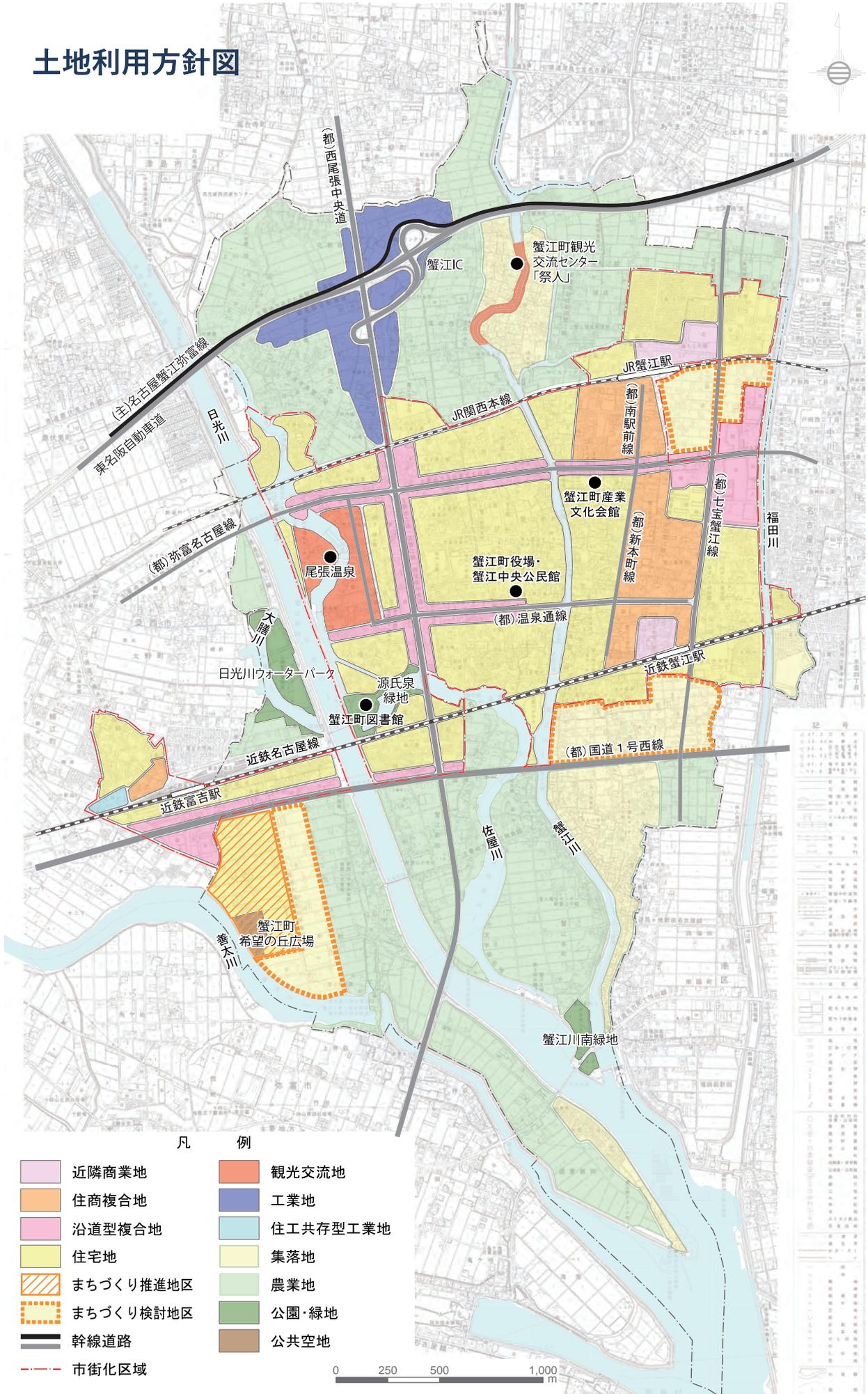
当町の農地は、米や野菜などの生産の場としての機能のみならず、雨水を一時的に貯留する機能や、生物多様性を保全する機能、美しい田園風景による癒しや安らぎをもたらす機能など、様々な機能を持っています。特に、海拔ゼロメートル地帯である当町にとっては、洪水による被害を抑えるためにも、市街地外の農地は農用地区域内の農地を始めとして基本的に保全します。

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。

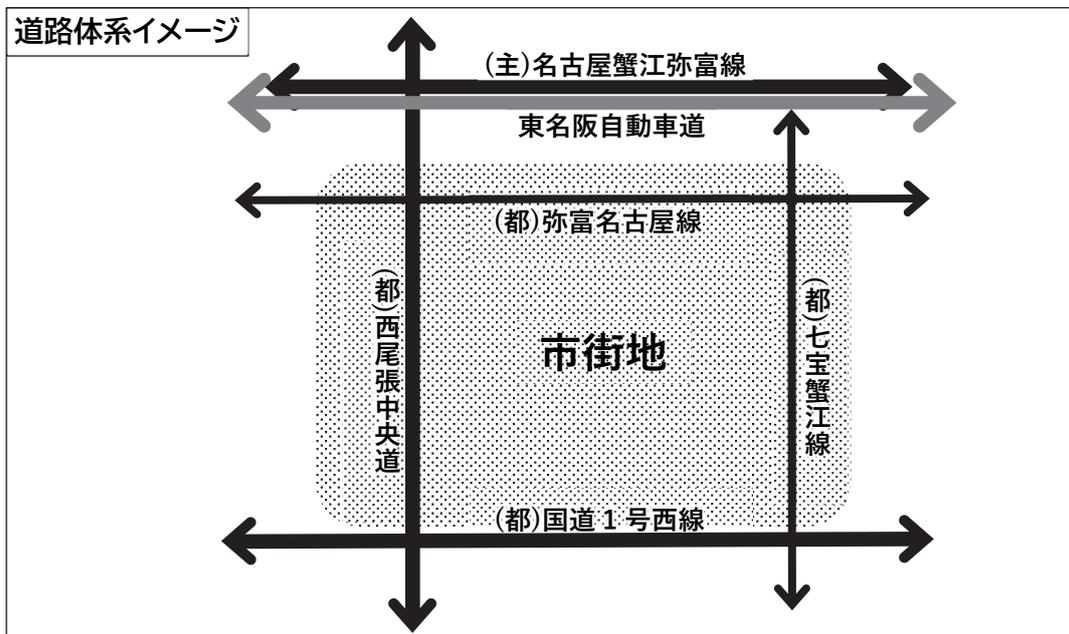
3. 道路・交通の方針

■ 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。

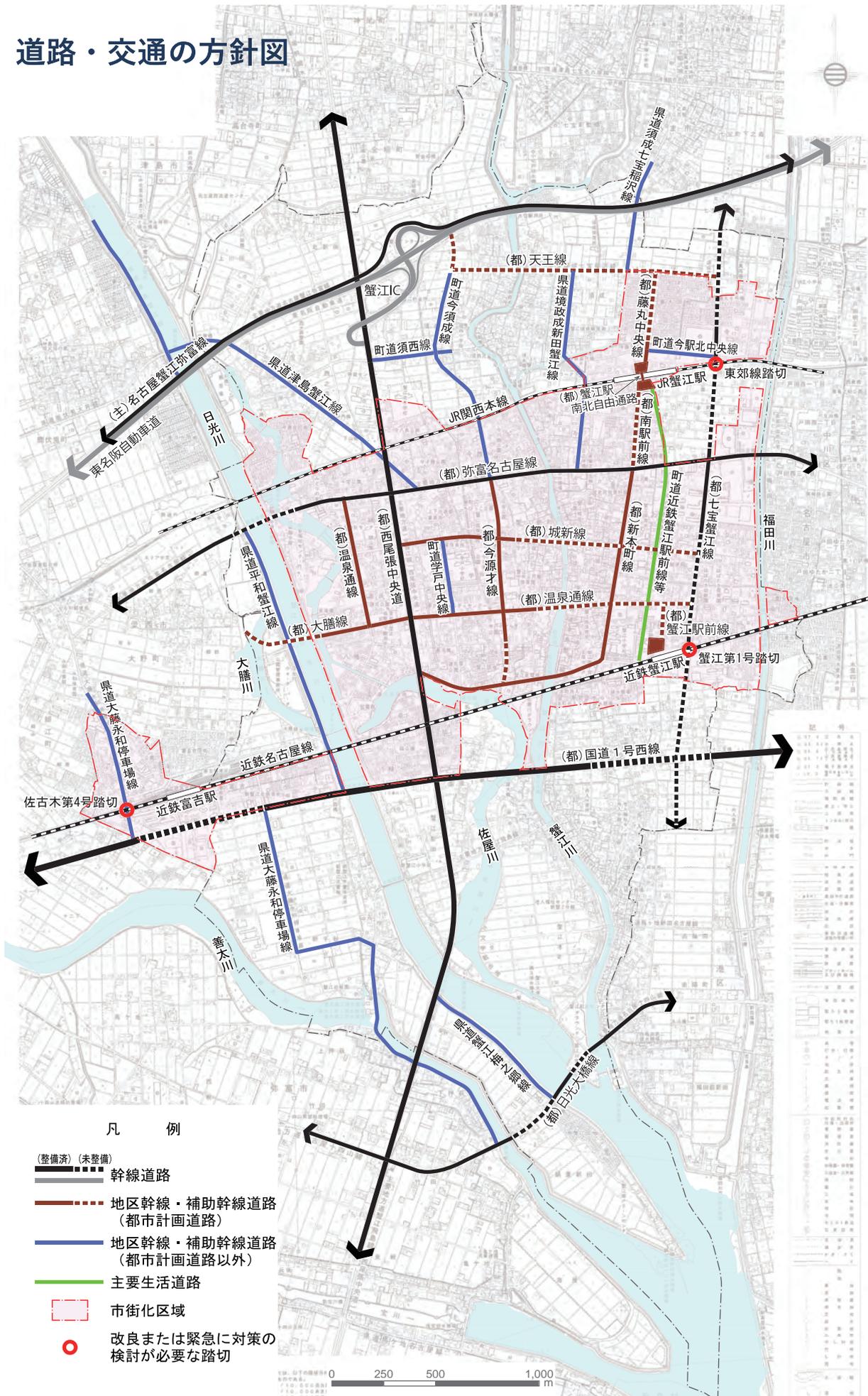
(バス・タクシーなど)

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	

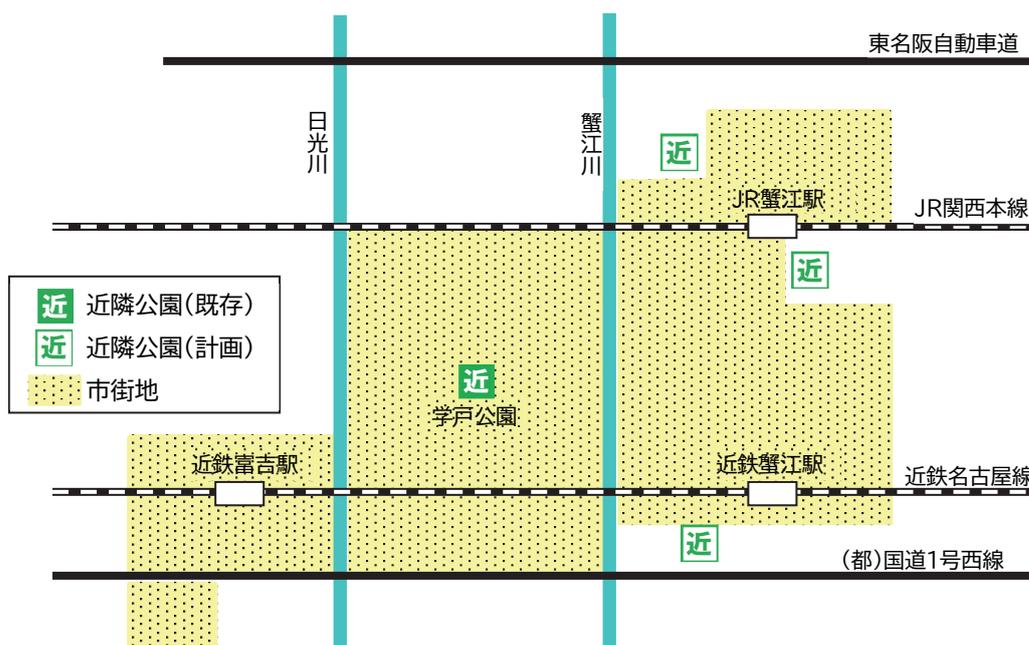
※住区基幹公園は、市街化調整区域に配置した公園を含む。

(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。

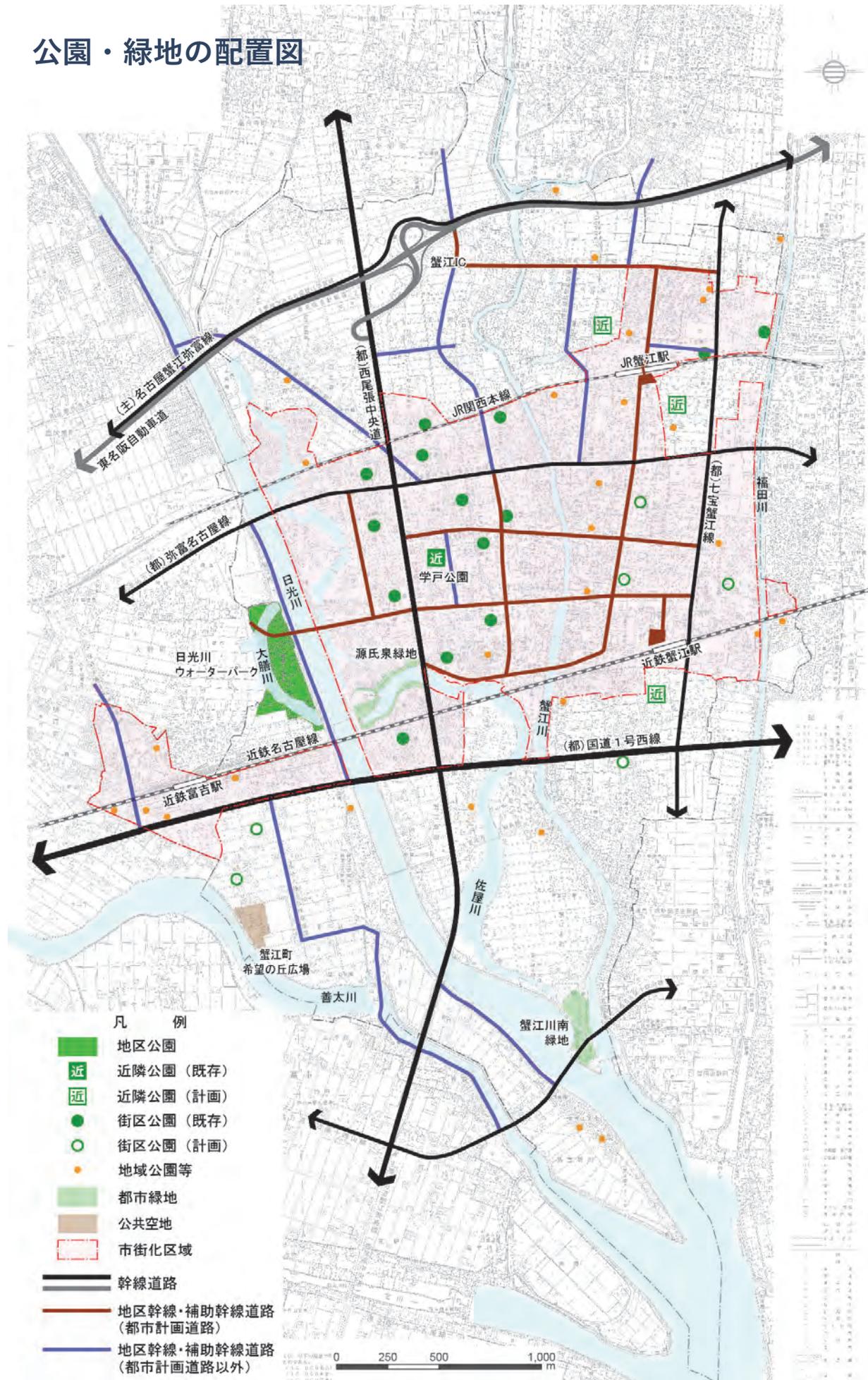
（民間連携）

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



- 凡 例
- 地区公園
 - 近隣公園 (既存)
 - 近隣公園 (計画)
 - 街区公園 (既存)
 - 街区公園 (計画)
 - 地域公園等
 - 都市緑地
 - 公共空地
 - 市街化区域
 - 幹線道路
 - 地区幹線・補助幹線道路 (都市計画道路)
 - 地区幹線・補助幹線道路 (都市計画道路以外)
- 0 250 500 1,000 m

5. 下水道・河川の方針

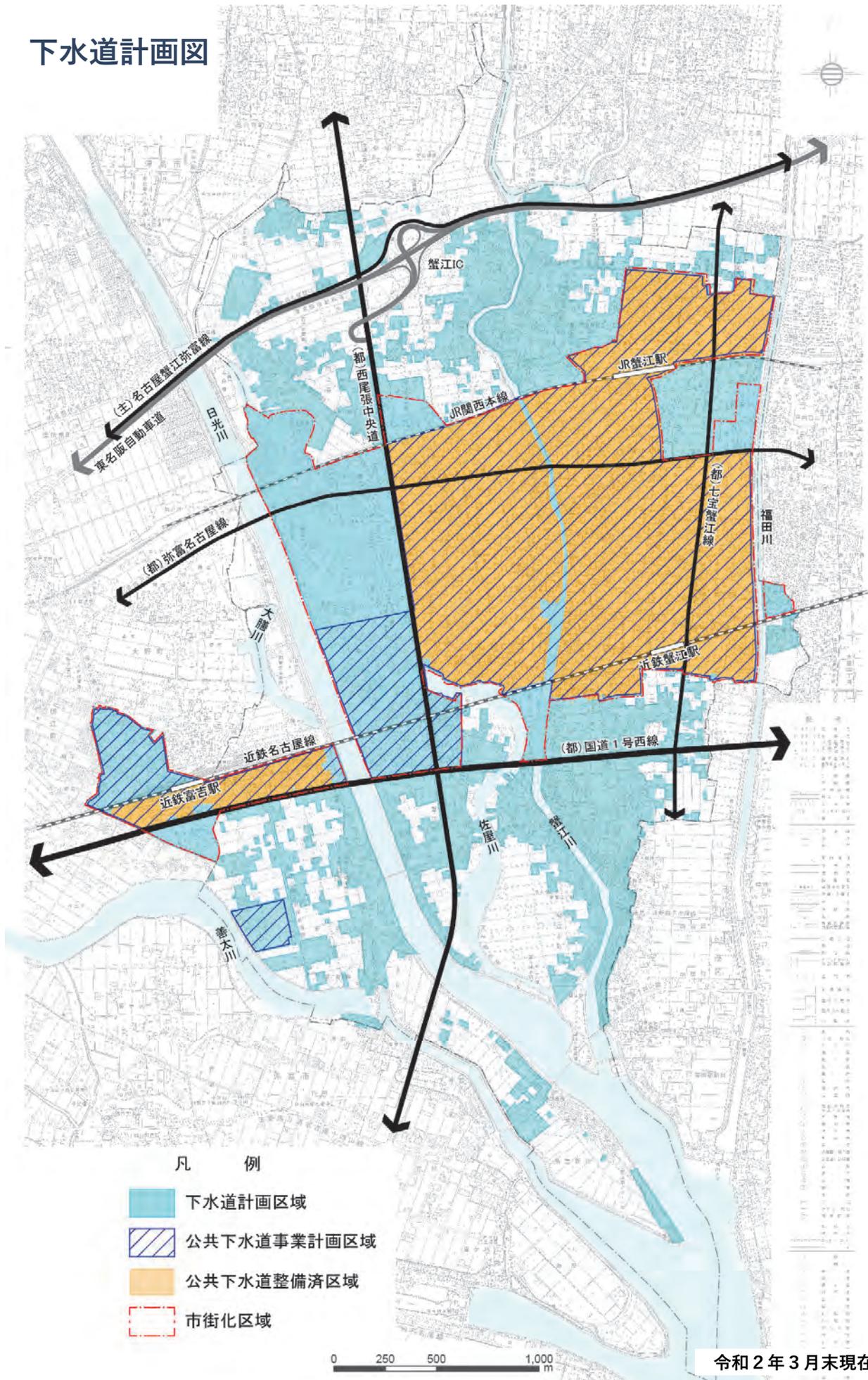
■ 下水道の方針

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。

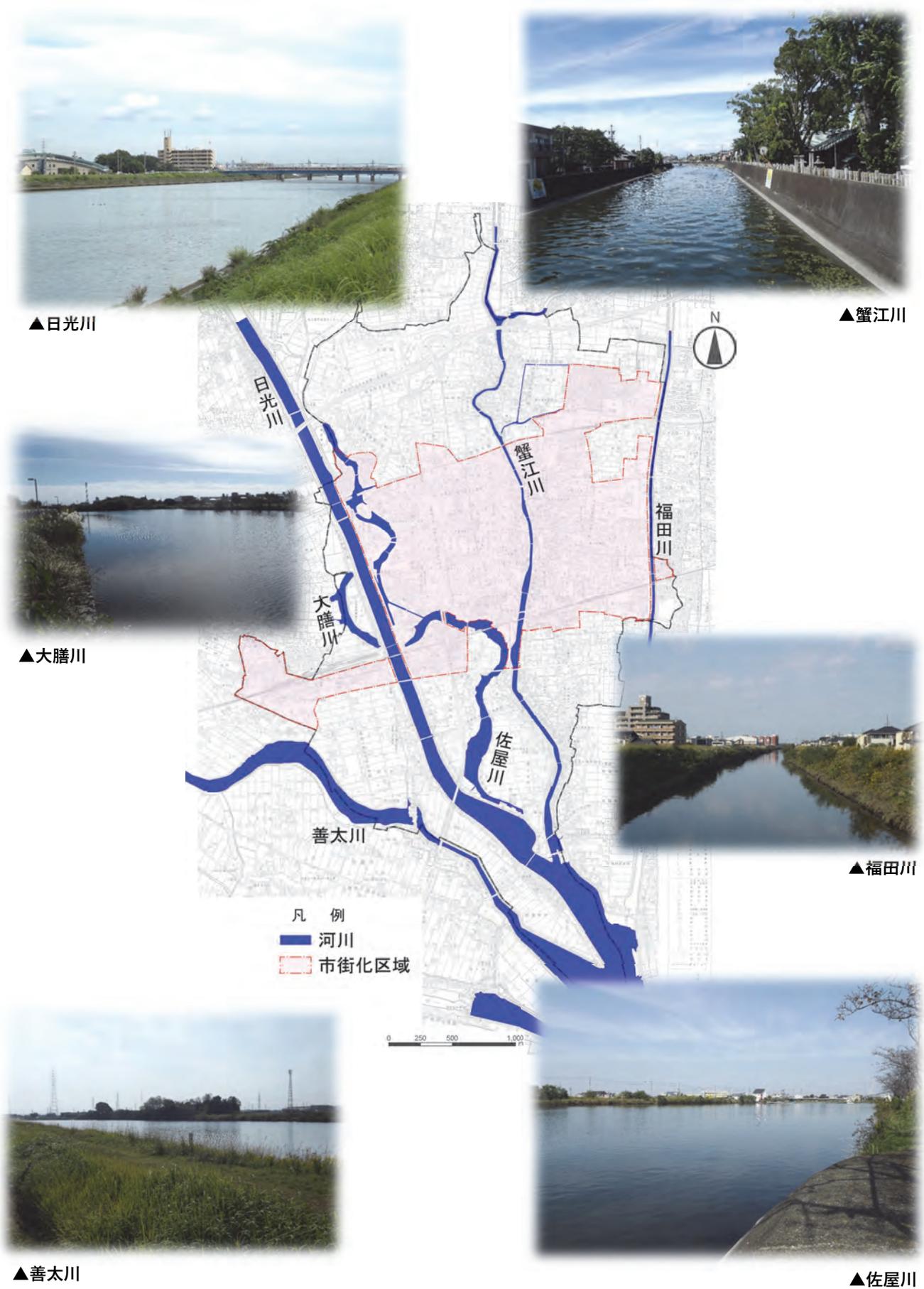
特に、市街地中央を流れる蟹江川は、当町の個性である水郷の里の魅力再生に向けて、親水空間としての整備を推進するとともに、「蟹江川かわまちづくり」計画により、ユネスコ無形文化遺産に登録された「須成祭」や蟹江町観光交流センター「^{まじと}祭人」と連携しながら、地域住民や地域団体と協力し合って観光・産業振興を図ります。また、市街地環境に潤いをもたらす、南北方向の景観軸を形成します。

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



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)

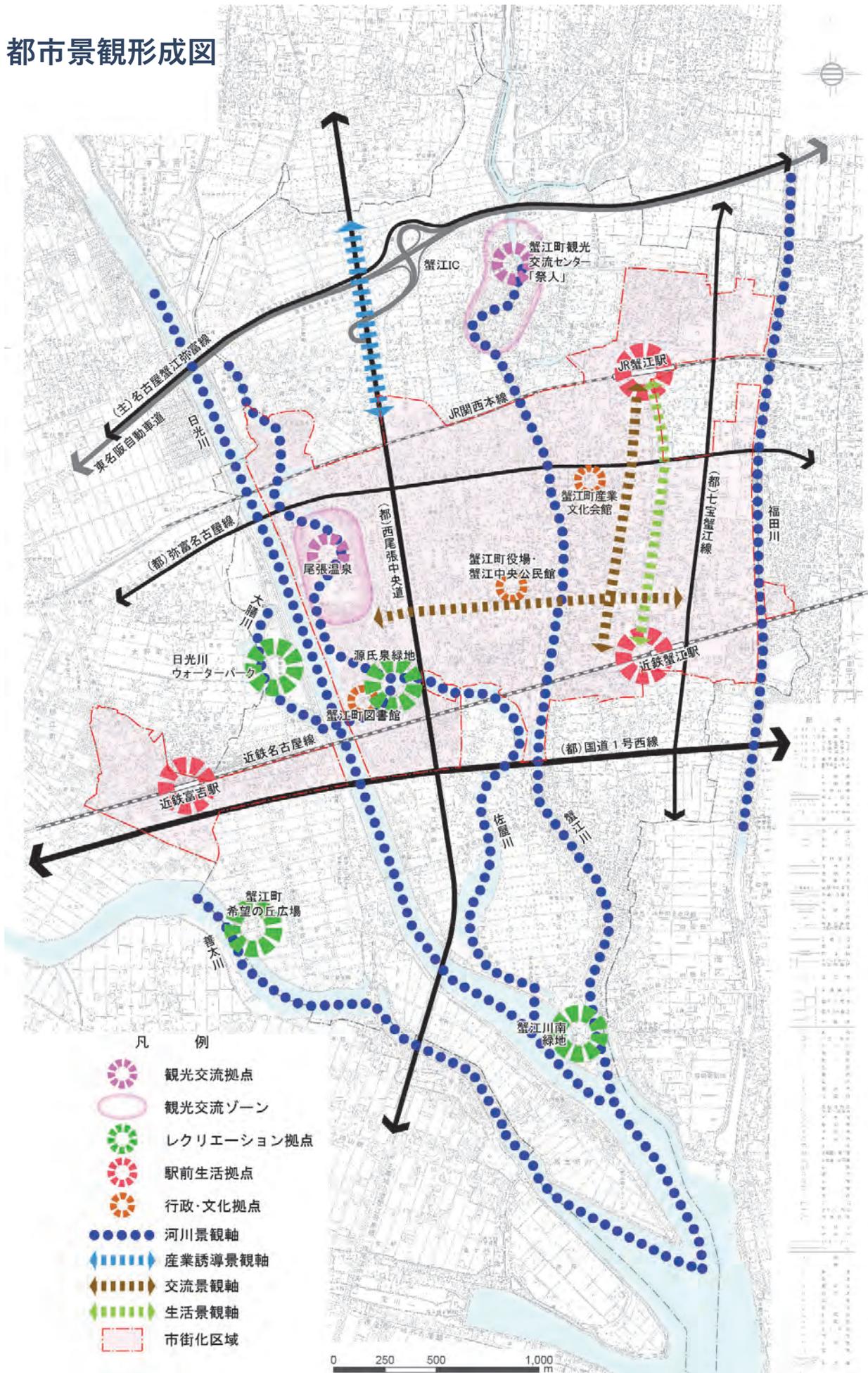
JR蟹江駅と近鉄蟹江駅を結ぶ町道近鉄蟹江駅前線などは、公共交通の結節点を相互に連絡する路線であり、(都)新本町線と(都)南駅前線の整備に伴い自動車交通量が減少すると見込まれるため、歩行者・自転車の通行に配慮した道路として、小規模の商店など沿道建築物が更新されることなどにより、生活に潤いをもたらす道路景観の形成を図ります。

■ 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。

第3章 地域別構想

Chapter3

須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

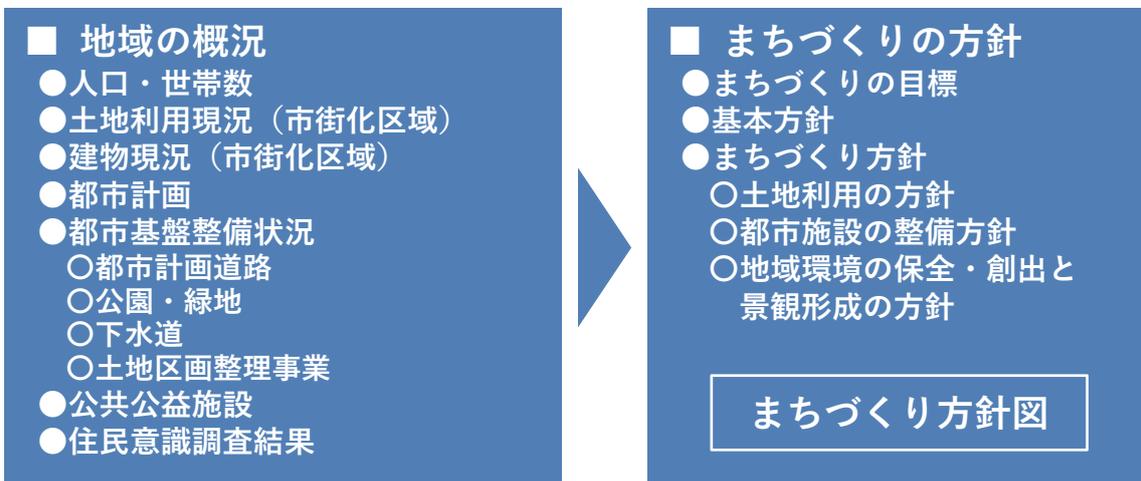
新蟹江地域

■ 地域別構想の役割

地域別構想は、都市計画マスタープランの計画区域（蟹江町全域）を生活行動やコミュニティの圏域で区分し、全体構想で掲げた都市づくりの基本方針を踏まえながら、各地域の特性に応じたまちづくりの目標や方針などを示すものです。

■ 地域別構想の構成

地域別構想では、各地域について、人口や世帯数、土地・建物利用の状況、都市基盤施設整備の状況などの地域の現況を整理し、その特性と課題を把握した上で、地域におけるまちづくりの目標と方針を設定します。



※土地／建物利用面積、用途地域面積とその構成比（％）は、全体面積を地目または各種用途地域に割り振っているため、集計と合計の数値に誤差が生じる場合がある。

■ 地域区分

地域別構想を作成するにあたっての地域区分は、生活圏(町内会や小・中学校、駅勢圏など)、市街地条件、地形地物などによる分断要素を把握した上で、地域の一体性やまとまりが備わり、住民にも理解されやすい地区設定が望まれます。

本プランでは、「第5次蟹江町総合計画」との整合性を図りながら、コミュニティ活動を推進する基礎単位である5つの小学校区(須西、蟹江、学戸、舟入、新蟹江)で地域別構想の地域を区分することとします。

地域区分図



3-1 須西地域

■ 地域の概況

- ・ 当町北部、JR関西本線の北側に位置し、市街化調整区域が地域の85%を占め、農地が広がる豊かな自然環境が残されている。また、中央部を南北に流れる蟹江川に沿って一団の集落地が形成されている。
- ・ 地域内にはJR蟹江駅が設置されており、自由通路の新設・駅の橋上化によってJR関西本線以南の地域との分断は解消されている。
- ・ 地域内には東名阪自動車道・蟹江インターチェンジが尾張西部地域の南北幹線である(都)西尾張中央道に接続しており、交通利便性が高い。



●人口・世帯数

		H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	備考	
地域全体	面積 [ha]	291.82				
	人口 [人]	5,746	5,704	6,433		
	人口増減率 [%]	—	99.3	112.8		
	世帯数 [世帯]	—	—	2,347		
	平均世帯人員 [人/世帯]	—	—	2.74		
市街化区域	面積 [ha]	50.22				
	人口 [人]	2,431	2,369	3,196		
	人口増減率 [%]	—	97.4	134.9		
	人口密度 [人/ha]	48.4	47.2	63.6		
	人口構造 [%]	0~14歳	—	—	12.8	
		15~64歳	—	—	55.8	
65歳以上		—	—	30.7		

●土地利用現況（市街化区域）

		面積[ha]	構成比	備考
自然的 土地利用	農地	0.73	1.5%	
	山林	0.00	0.0%	
	水面・その他	3.31	6.6%	
	(小計)	4.04	8.0%	
都市的 土地利用	住宅用地	22.98	45.8%	
	商業用地	3.54	7.1%	
	工業用地	0.12	0.2%	
	公共・公益用地	2.12	4.2%	
	道路用地	11.32	22.5%	
	交通施設用地	1.75	3.5%	
	公共空地	1.22	2.4%	
	その他の空地	0.00	0.0%	
	低未利用地	3.13	6.2%	
(小計)	46.18	92.0%		
合計		50.22	100.0%	
開発許可	(H19-H25)	1.49	0.5%	

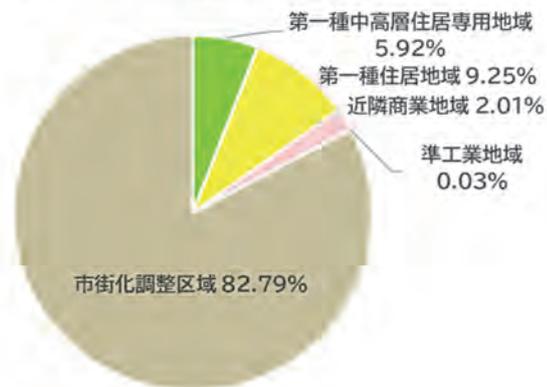
●建物現況（市街化区域）

用途別床面積		面積[m ²]	構成比	備考
	住宅系	177,223	81.4%	
	商業系	33,667	15.5%	
	工業系	1,151	0.5%	
	その他	5,762	2.6%	
	合計	217,802	100.0%	
建蔽率	グロス	22.9 %		
	ネット	34.1 %		
容積率	グロス	43.4 %		
	ネット	64.7 %		
木造率		79.1 %		
中高層率		3.1 %	※4階以上の木造建物、3階以上の非木造建物	

●都市計画

用途地域	面積[ha]
第一種中高層住居専用地域	17.27
第二種中高層住居専用地域	0.00
第一種住居地域	26.98
第二種住居地域	0.00
近隣商業地域	5.88
商業地域	0.00
準工業地域	0.09
工業地域	0.00
合計	50.22

区域区分・用途地域の割合



●都市基盤整備状況

都市計画道路	計画延長	3,740 m		
	改良済延長	1,470 m		
	整備率	39.3 %		
公園・緑地	種別	箇所数	面積[ha]	備考
	街区公園	3	0.78	
	近隣公園	0	0.00	
	地区公園	0	0.00	
	都市緑地	0	0.00	
	小計	3	0.78	
	1人当たり	1.21	m ² /人	
	地域公園等	8	0.84	
	合計	—	1.62	
1人当たり	2.52	m ² /人		
下水道	供用面積	36.0 ha		
土地区画整理事業	地区名	面積[ha]	施行年	備考
	今	4.7	S49～H11	
	今駅北	17.7	H13～H26	
	合計	22.4		

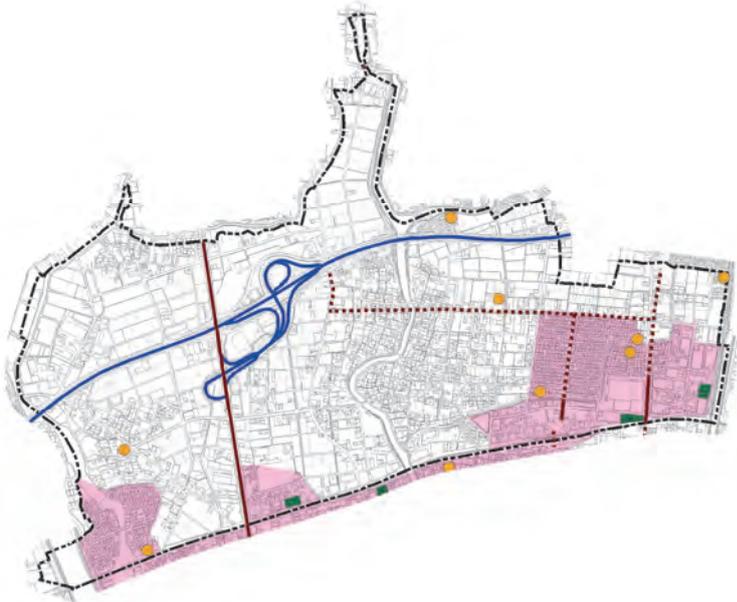
土地利用状況

- 田
- 畑
- 山林
- 水面
- その他の自然地
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 公的・公益用地
- 道路用地
- 交通施設用地
- 公共空地
- その他の空地
- 低未利用地
- 市街化区域



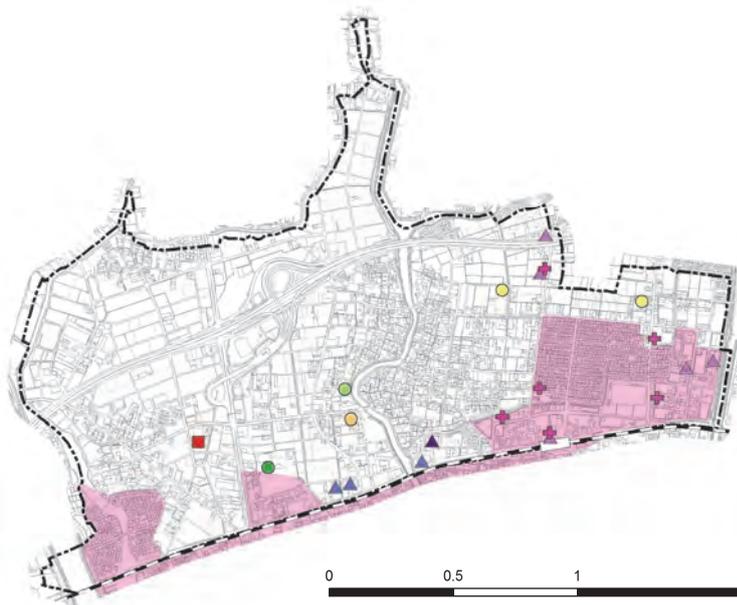
都市基盤整備状況

- 都市計画道路
 - 整備済区間
 - ⋯ 未整備区間
- 都市公園
 - 街区公園
 - 近隣公園
 - 地区公園
 - 都市緑地
 - 地域公園等
- 市街化区域



公共公益施設状況

- 行政施設
- 文化施設
- スポーツ施設
- 保育所、幼稚園
- 小学校
- 中学校
- 児童館
- その他子育て・教育施設
- 医療施設
- 福祉施設
- 老人保健施設等
- 介護施設
- 市街化区域



●公共公益施設

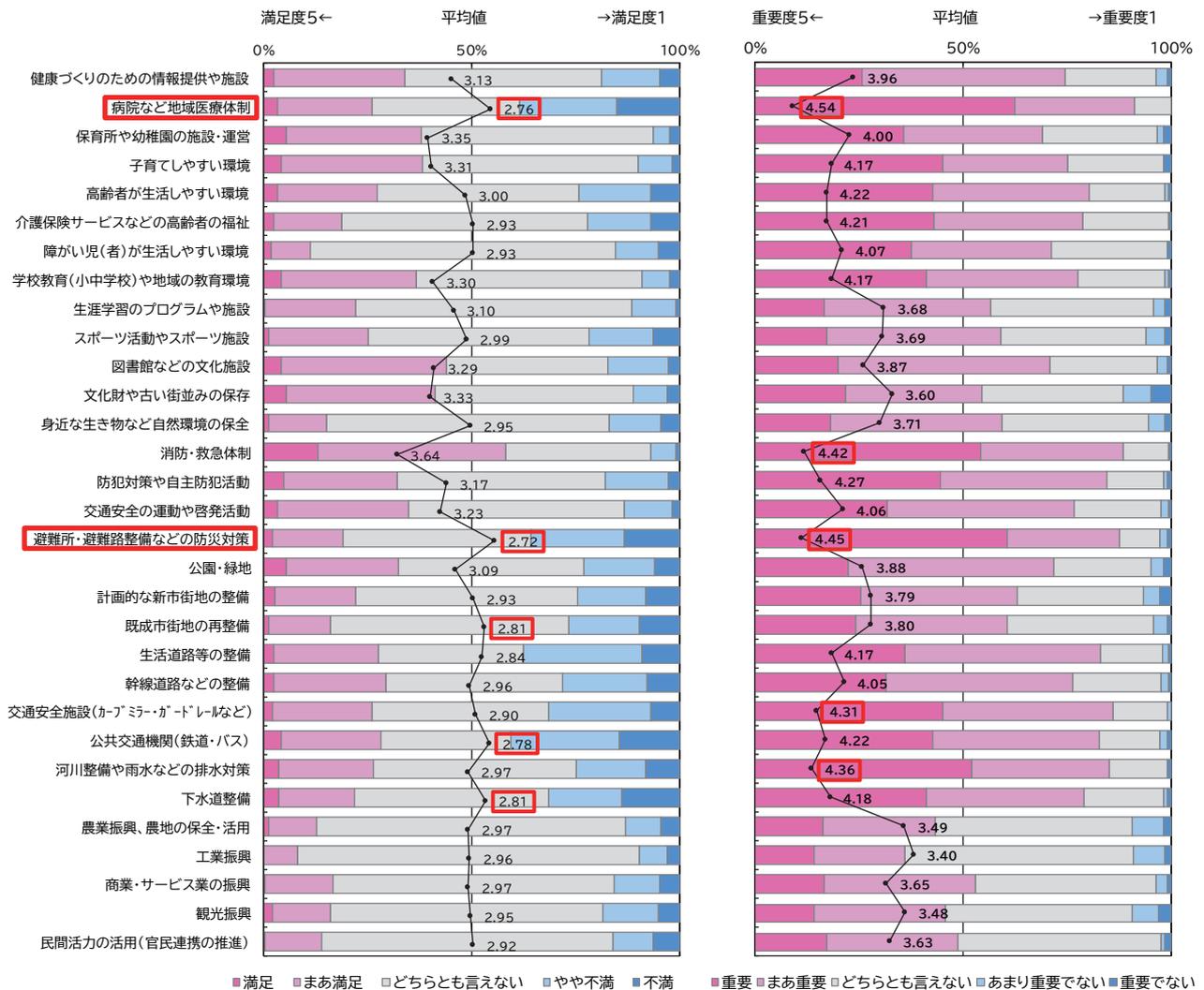
文化・スポーツ施設	—
子育て・教育施設	須西小学校、蟹江北中学校、須西児童館、保育所・幼稚園（2か所）
福祉・医療施設	地域活動支援センターかにえ、老人保健施設等（3か所）、介護事業所（5か所）、医療施設（6か所）
行政施設	蟹江町保健センター、蟹江町観光交流センター「 ^{まいと} 祭人」

●住民意識調査結果

□満足度が低い上位5項目は、都市の安全性に関する「避難所・避難路整備などの防災対策」、都市生活基盤に関する「病院など地域医療体制」、「公共交通機関」、「下水道整備」、市街地整備に関する「既成市街地の再整備」である。

□重要度が高い上位5項目は、「病院など地域医療体制」、「避難所・避難路整備などの防災対策」のほか、「河川整備や雨水などの排水対策」、「交通安全施設」、「消防・救急体制」である。

⇒現状に対する満足度が低い一方、重要度が高いと感じている項目としては、「病院など地域医療体制」、「避難所・避難路整備などの防災対策」が挙げられる。



※折れ線は平均値を示す。平均値は加重平均であり、満足度（または重要度）は5に近いほど高く、1に近いほど低いことを示す。なお、無回答・複数回答は除外している。

■まちづくりの方針《須西地域》

(まちづくりの目標)

広域交通を活かした産業・観光振興と、田園環境が育む暮らしが調和したまち

(基本方針)

- J R 蟹江駅南北連携による利便性の高い市街地の形成
- 都市活力創造に向けた蟹江インターチェンジ周辺の有効活用
- 農業生産機能と共存した優良農地の多面的利用促進
- 蟹江川と一体となった集落地の環境向上と観光の魅力創出

(まちづくり方針)

●土地利用の方針

市街化 区 域	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ■土地区画整理事業で基盤整備された J R 蟹江駅周辺では、良質な住宅の誘導による住宅市街地の形成を図る。 ■既存の住宅団地では、緑化の促進など居住環境の維持・向上を図る。
	商業地	<ul style="list-style-type: none"> ■ J R 蟹江駅周辺に商業施設など生活利便施設の集積を促進し、J R 関西本線以北の区域における都市的利便性の向上を図る。
市街化 調整区域	工業地	<ul style="list-style-type: none"> ■蟹江インターチェンジ周辺では、農村環境との調整を図りつつ、その立地条件を活用した新たな産業立地を目的とし、当町の活力を高め、就業の場を提供する企業誘致を推進する。
	集落地	<ul style="list-style-type: none"> ■蟹江川沿いの一団の集落地では、生活道路の整備などにより、居住環境や災害時の避難に備えて安全性の向上を図る。
	農地等	<ul style="list-style-type: none"> ■既存の集落内の居住環境と調和した優良農地は、農業生産のほか、見る人にとっておいをもたらす良好な景観形成や多様な生物が生息する自然環境などとして多面的な利用が可能であるため、保全を図る。

●都市施設の整備方針

道路	<ul style="list-style-type: none"> ■医療機関への広域的なアクセス機能の強化などを図るため、地域交通体系の骨格として、J R 関西本線以南の地域と連絡する(都)七宝蟹江線の整備を推進する。
公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> ■本地域における公園の中核となる近隣公園 1 か所を新たに配置する。
河川・水路	<ul style="list-style-type: none"> ■排水対策として護岸や水路の必要な機能維持・強化を図り、蟹江川は、「蟹江川かわまちづくり」計画により、須成祭などと連携した観光・産業振興を促進する。

●地域環境の保全・創出と景観形成の方針

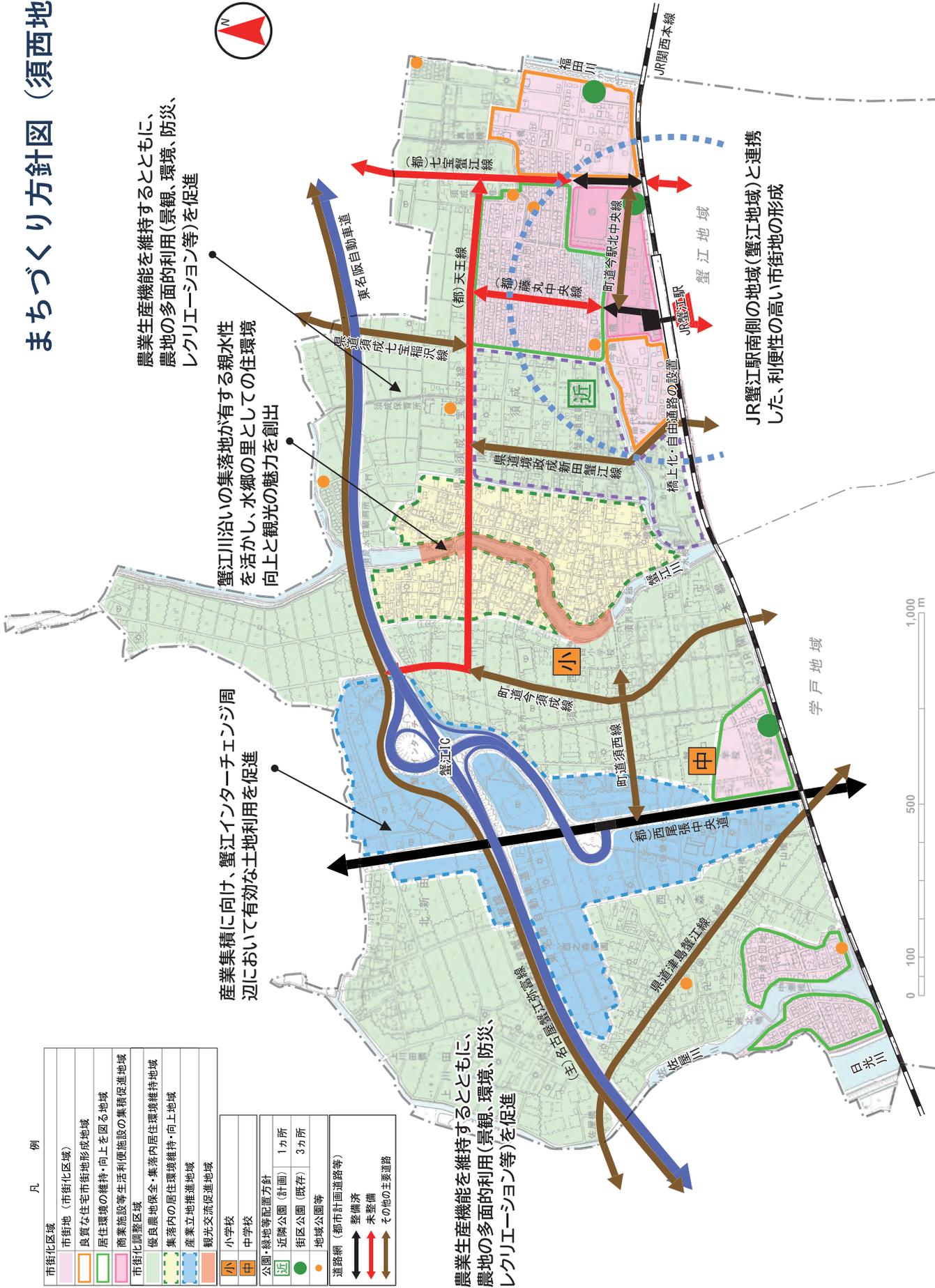
<ul style="list-style-type: none"> ■蟹江川・佐屋川沿いの集落・住宅地では、河川と一体となった景観形成を図る。 ■ J R 蟹江駅北側駅前広場では、来訪者を迎える町の玄関口として、緑と調和したシンボリックな景観形成を図る。

まちづくり方針図（須西地域）

凡 例

市街化区域	市街地（市街化区域）
成質な住宅市街地形成地域	居住環境の維持・向上を図る地域
商業施設等生活利便施設の集積促進地域	市街地調整区域
優良農地保全・集落内居住環境維持地域	集落内の居住環境維持・向上地域
産業立地推進地域	観光交流促進地域

小学校	中学校
公園・緑地等配置方針	近隣公園（計画）
1カ所	3カ所
街区公園（既存）	地域公園等
道路網（都市計画道路等）	整備済
未整備	未整備
その他の主要道路	



農業生産機能を維持するとともに、農地の多面的利用（景観、環境、防災、レクリエーション等）を促進

蟹江川沿いの集落地が有する親水性を活かし、水郷の里としての住環境向上と観光の魅力を創出

産業集積に向け、蟹江インターチェンジ周辺において有効な土地利用を促進

農業生産機能を維持するとともに、農地の多面的利用（景観、環境、防災、レクリエーション等）を促進

JR蟹江駅南側の地域（蟹江地域）と連携した、利便性の高い市街地の形成

須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

新蟹江地域

3-2 蟹江地域

■ 地域の概況

- ・ J R蟹江駅の南側から近鉄蟹江駅周辺にかけて当町の中心的な市街地が広がる地域であり、大半が市街化区域である。また、蟹江川の左岸にはかつて水運が盛んだったころの歴史的な面影が残されている。
- ・ 面的な整備が実施されないまま既成市街地化したため、道路や都市公園などが不足しており、家屋の老朽化とともに、災害時の避難安全性や快適な都市環境形成に問題を抱えている。



●人口・世帯数

		H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	備考	
地域全体	面積 [ha]	181.77				
	人口 [人]	11,956	11,673	11,855		
	人口増減率 [%]	—	97.6	101.6		
	世帯数 [世帯]	—	—	5,116		
	平均世帯人員 [人/世帯]	—	—	2.32		
市街化区域	面積 [ha]	143.53				
	人口 [人]	11,449	11,169	11,356		
	人口増減率 [%]	—	97.6	101.7		
	人口密度 [人/ha]	79.8	77.8	79.1		
	人口構造 [%]	0~14歳	—	—	13.2	
		15~64歳	—	—	64.2	
65歳以上		—	—	20.7		

●土地利用現況（市街化区域）

		面積[ha]	構成比	備考
自然的 土地利用	農地	2.40	1.7%	
	山林	0.00	0.0%	
	水面・その他	4.98	3.5%	
	(小計)	7.38	5.1%	
都市的 土地利用	住宅用地	63.39	44.2%	
	商業用地	15.43	10.8%	
	工業用地	9.74	6.8%	
	公共・公益用地	10.40	7.2%	
	道路用地	21.04	14.7%	
	交通施設用地	3.29	2.3%	
	公共空地	0.50	0.3%	
	その他の空地	0.00	0.0%	
	低未利用地	12.37	8.6%	
(小計)	136.16	94.9%		
合計		143.53	100.0%	
開発許可	(H19-H25)	0.76	0.4%	

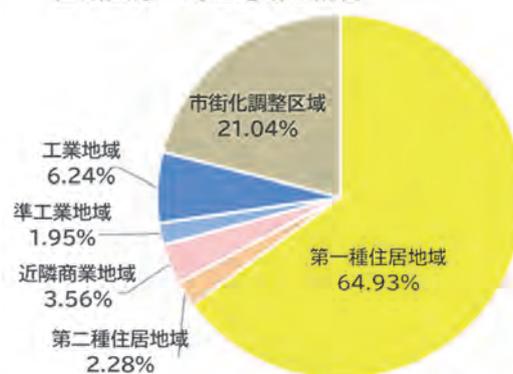
●建物現況（市街化区域）

用途別 床面積		面積[m ²]	構成比	備考
	住宅系	616,896	71.6%	
商業系	117,462	13.6%		
工業系	73,776	8.6%		
その他	53,215	6.2%		
合計	861,349	100.0%		
建蔽率	グロス	28.1 %		
	ネット	35.2 %		
容積率	グロス	60.0 %		
	ネット	75.1 %		
木造率		69.1 %		
中高層率		7.2 %	※4階以上の木造建物、3階以上の非木造建物	

●都市計画

用途地域	面積[ha]
第一種中高層住居専用地域	0.00
第二種中高層住居専用地域	0.00
第一種住居地域	118.03
第二種住居地域	4.14
近隣商業地域	6.48
商業地域	0.00
準工業地域	3.55
工業地域	11.34
合計	143.53

区域区分・用途地域の割合

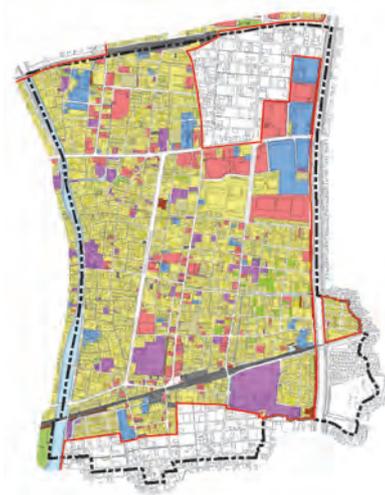


●都市基盤整備状況

都市計画道路	計画延長	5,850 m		備考
	改良済延長	2,610 m		
	整備率	44.6 %		
公園・緑地	種別	箇所数	面積[ha]	※供用面積
	街区公園	0	0.00	
	近隣公園	0	0.00	
	地区公園	0	0.00	
	都市緑地	0	0.00	
	小計	0	0.00	
	1人当たり	0.00	m ² /人	
	地域公園等	10	0.70	
	合計	—	0.70	
1人当たり	0.59	m ² /人		
下水道	供用面積	138.7 ha		
土地区画整理事業	地区名	面積[ha]	施行年	備考
	合計	0.0		

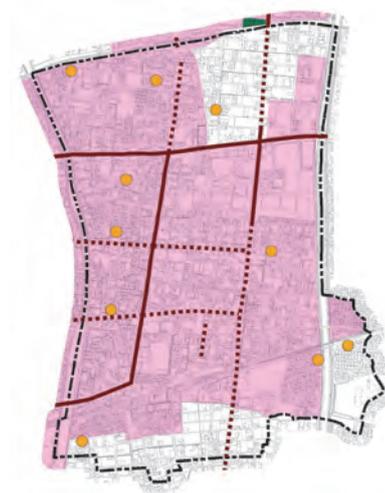
土地利用状況

- 田
- 畑
- 山林
- 水面
- その他の自然地
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 公的・公益用地
- 道路用地
- 交通施設用地
- 公共空地
- その他の空地
- 低未利用地
- 市街化区域



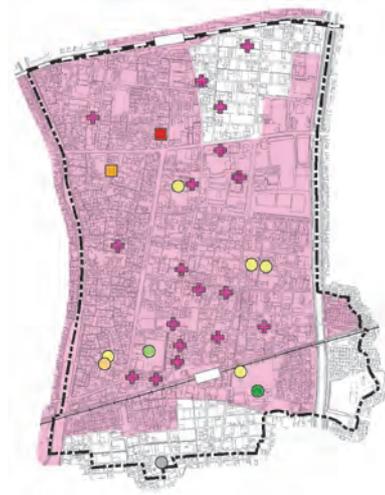
都市基盤整備状況

- 都市計画道路**
- 整備済区間
- 未整備区間
- 都市公園**
- 街区公園
- 近隣公園
- 地区公園
- 都市緑地
- 地域公園等
- 市街化区域



公共公益施設状況

- 行政施設
- 文化施設
- スポーツ施設
- 保育所、幼稚園
- 小学校
- 中学校
- 児童館
- その他子育て・教育施設
- 医療施設
- 福祉施設
- 老人保健施設等
- 介護施設
- 市街化区域



●公共公益施設

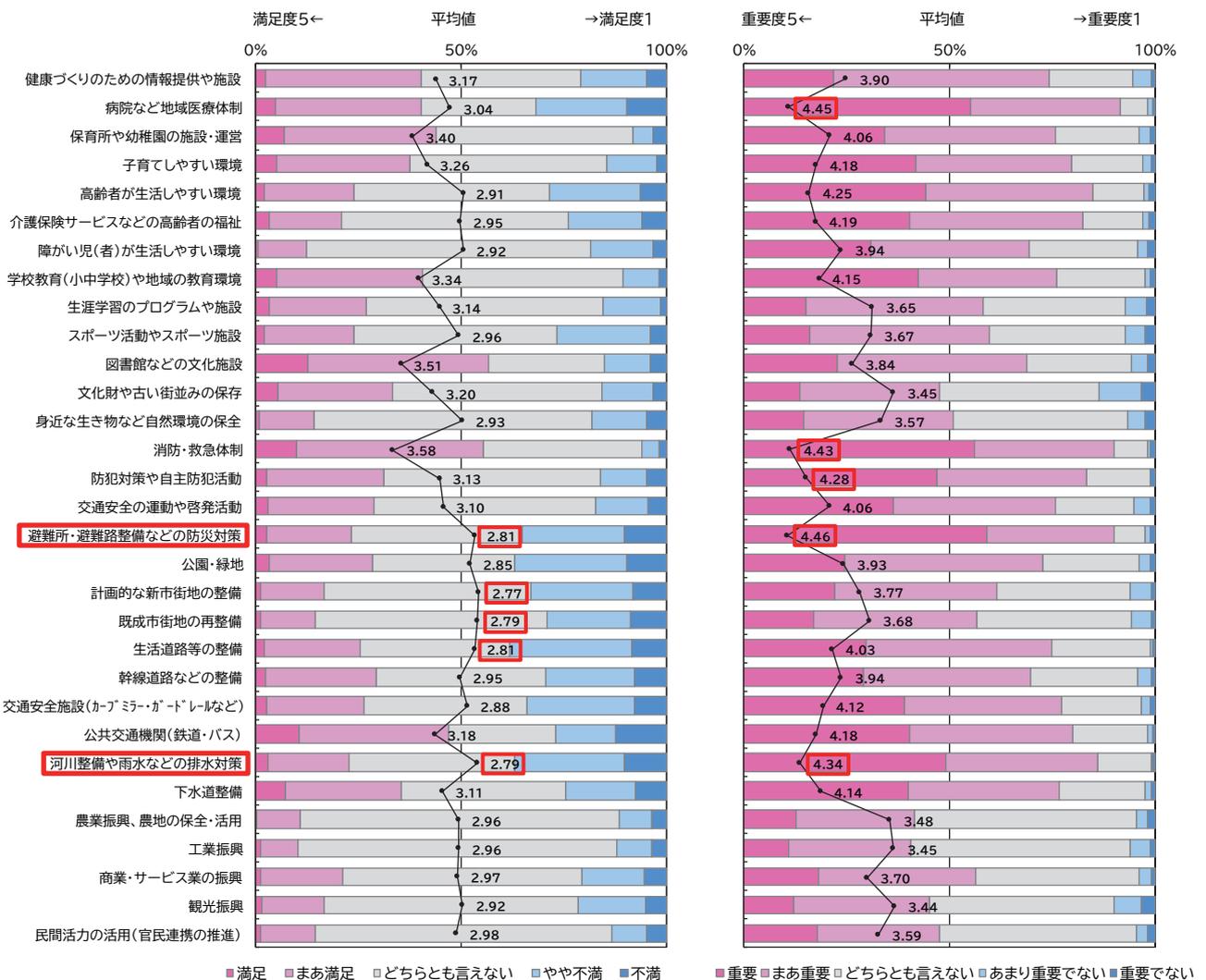
文化・スポーツ施設	産業文化会館、歴史民俗資料館、蟹江中央公民館分館
子育て・教育施設	蟹江小学校、蟹江中学校、蟹江児童館、保育所・幼稚園（5か所）、学校生活適応指導教室（あいりす）
福祉・医療施設	介護事業所（1か所）、医療施設（19か所）
行政施設	蟹江町消防署

●住民意識調査結果

□満足度が低い上位5項目は、市街地整備に関する「**既成市街地の再整備**」、「**計画的な新市街地の整備**」、都市生活基盤に関する「**河川整備や雨水などの排水対策**」、「**生活道路等の整備**」、都市の安全性に関する「**避難所・避難路整備などの防災対策**」である。

□重要度が高い上位5項目は、「**避難所・避難路整備などの防災対策**」、「**河川整備や雨水などの排水対策**」のほか、「**病院など地域医療体制**」、「**防犯対策や自主防犯活動**」、また、満足度が最も高かった「**消防・救急体制**」である。

⇒現状に対する満足度が低い一方、重要度が高いと感じている項目としては、「**避難所・避難路整備などの防災対策**」、「**河川整備や雨水などの排水対策**」が挙げられる。



※折れ線は平均値を示す。平均値は加重平均であり、満足度（または重要度）は5に近いほど高く、1に近いほど低いことを示す。なお、無回答・複数回答は除外している。

■まちづくりの方針《蟹江地域》

(まちづくりの目標)

2つの駅を核として、暮らしを次世代につないでいくまち

(基本方針)

- 市街地の骨格を形成する幹線道路の整備による都市防災機能の向上
- 鉄道駅周辺におけるにぎわいの創出（生活利便施設などの誘導）
- 蟹江川沿いにおける既存市街地の更新と歴史文化を活かした水郷の里づくり

(まちづくり方針)

●土地利用の方針

市街化区域	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ■基盤整備の水準が低い区域では、老朽家屋の建て替えに合わせた生活道路の整備などにより、災害時の避難に備えて安全性や利便性の高い居住環境の向上を図る。 ■一団の住宅地として開発された区域では、居住環境の維持・向上を図る。
	商業地	<ul style="list-style-type: none"> ■近鉄蟹江駅・JR蟹江駅周辺では、都市再開発などを視野に入れ、日常生活の利便性を高める都市機能の集積を促進する。
	工業地	<ul style="list-style-type: none"> ■住宅地と隣接する既存工場は、周辺居住環境との調和を図る。 ■(都)弥富名古屋線沿道の既存工場は、操業環境を確保しつつ、周囲の住宅地・自然資源に配慮した環境整備を進める。
市街化調整区域	集落地等	<ul style="list-style-type: none"> ■市街化区域に隣接して開発された既存住宅地では、居住環境の維持・向上を図る。 ■JR蟹江駅・近鉄蟹江駅に近接する区域では、土地区画整理事業や地区計画などによる都市基盤の確保と市街化区域への編入を検討する。

●都市施設の整備方針

道路	<ul style="list-style-type: none"> ■(都)七宝蟹江線などの未整備区間の整備を推進する。 ■JR蟹江駅南側・近鉄蟹江駅の駅前広場と、各駅へのアクセス道路の整備を推進し、鉄道を利用する歩行者・自転車の利便性を確保する。
公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> ■自然環境が不足する本地域において、中核的な緑の拠点となる近隣公園を2か所配置するほか、街区公園を3か所配置する。
河川・水路	<ul style="list-style-type: none"> ■排水対策として護岸や水路の必要な機能維持・強化を図る。

●地域環境の保全・創出と景観形成の方針

<ul style="list-style-type: none"> ■蟹江川沿いの市街地では、水郷の里の魅力再生に向け、河川との景観の一体性に配慮しながら、歴史的な建物・町並みの修復や社寺林・屋敷林の保全を図る。 ■JR蟹江駅と近鉄蟹江駅を結ぶ町道近鉄蟹江駅前線などについては、住居のほか商店や病院などが建ち並ぶ生活文化を反映した町並み景観の形成を図る。 ■蟹江川右岸の市街地や観光交流ゾーンと連絡する(都)温泉通線については、地域間の交流軸として、日常的な町並み景観の形成を図る。 ■JR蟹江駅南側・近鉄蟹江駅の駅前広場では、来訪者を迎える町の玄関口として、緑と調和したシンボリックな景観形成を図る。 	
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

まちづくり方針図（蟹江地域）

須西地域

蟹江地域

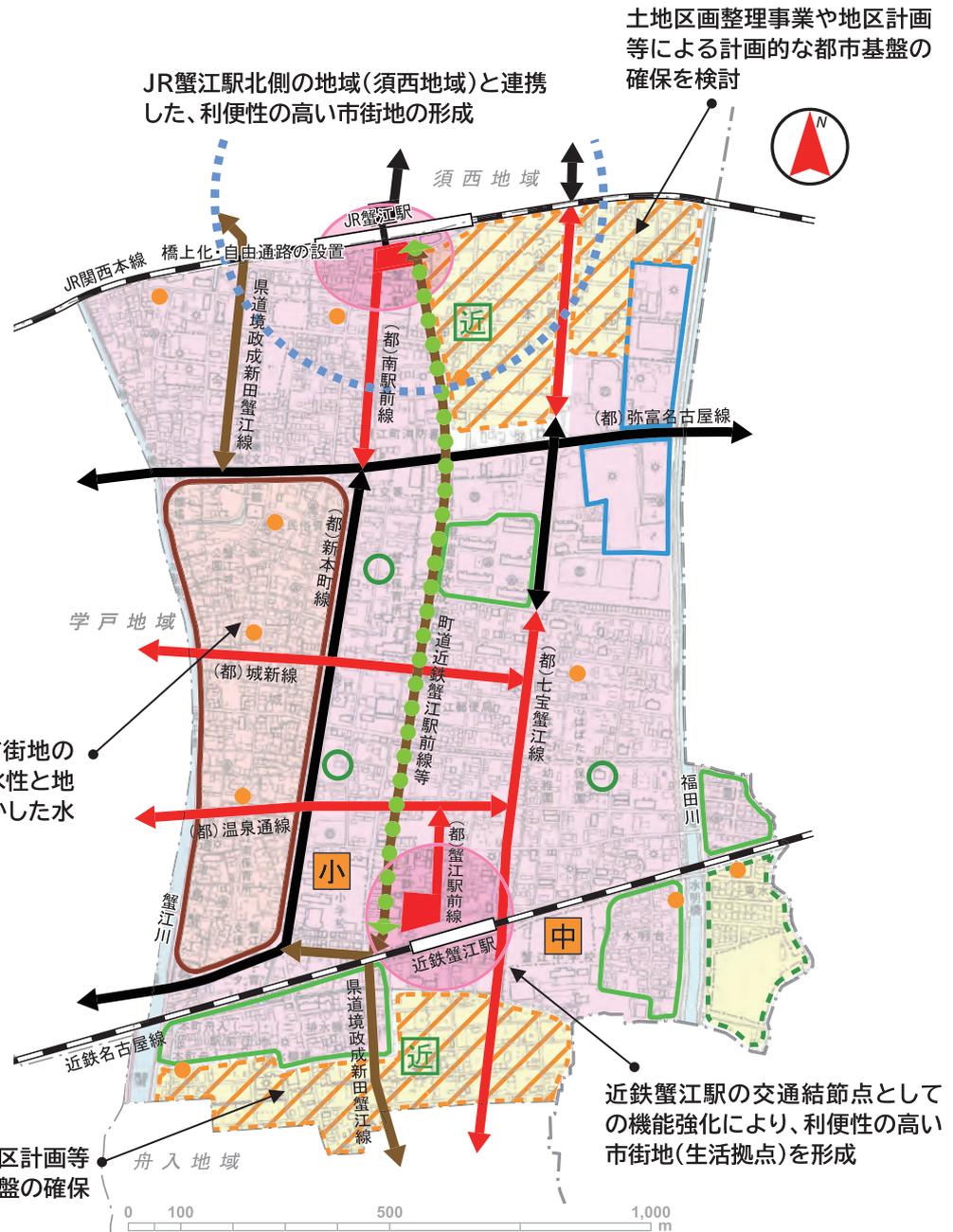
学戸地域

舟入地域

新蟹江地域

凡 例

市街化区域	
	市街地（市街化区域）
	居住環境の維持・向上を図る地域
	商業施設等生活利便施設の集積促進地域
	周囲へ配慮した環境整備を図る地域
	河川景観形成・居住環境向上地域
市街化調整区域	
	集落内の居住環境維持・向上地域
	計画的な都市基盤の確保に向けた取組を検討する地域
	生活軸
	小学校
	中学校
公園・緑地等配置方針	
	近隣公園（計画）2カ所
	街区公園（計画）3カ所
	地域公園等
道路網（都市計画道路等）	
	整備済
	未整備
	その他の主要道路



住環境の向上に向けた市街地の更新と、蟹江川沿いの親水性と地域に残る歴史・文化を活かした水郷の里の魅力創出

土地区画整理事業や地区計画等による計画的な都市基盤の確保を検討

近鉄蟹江駅の交通結節点としての機能強化により、利便性の高い市街地（生活拠点）を形成

3-3 学戸地域

■ 地域の概況

- ・蟹江川の右岸に位置し、JR関西本線と近鉄名古屋線には含まれた区域であり、地域の大半が土地区画整理事業によって基盤整備された住宅地であるが、未利用宅地も多く残されている。
- ・蟹江川沿いにはかつて水運が盛んだったころの歴史的な面影が残されている。また、地域内を流れる日光川・佐屋川沿川には大規模な公園・緑地が整備されたレクリエーション空間が形成されている。特に、佐屋川は市街地内で特徴ある流域を形成しているとともに、沿川には温泉施設があり、当町の観光資源になっている。



●人口・世帯数

		H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	備考	
地域全体	面積 [ha]	193.41				
	人口 [人]	8,030	8,692	8,768		
	人口増減率 [%]	—	108.2	100.9		
	世帯数 [世帯]	—	—	3,512		
	平均世帯人員 [人/世帯]	—	—	2.50		
市街化区域	面積 [ha]	161.17				
	人口 [人]	7,928	8,646	8,721		
	人口増減率 [%]	—	109.1	100.9		
	人口密度 [人/ha]	49.2	53.6	54.1		
	人口構造[%]	0~14歳	—	—	14.0	
		15~64歳	—	—	64.0	
65歳以上		—	—	20.3		

●土地利用現況（市街化区域）

		面積[ha]	構成比	備考
自然的 土地利用	農地	10.15	6.3%	
	山林	0.00	0.0%	
	水面・その他	13.66	8.5%	
	(小計)	23.81	14.8%	
都市的 土地利用	住宅用地	55.82	34.6%	
	商業用地	17.11	10.6%	
	工業用地	4.36	2.7%	
	公共・公益用地	12.55	7.8%	
	道路用地	32.24	20.0%	
	交通施設用地	0.90	0.6%	
	公共空地	5.41	3.4%	
	その他の空地	0.00	0.0%	
	低未利用地	8.98	5.6%	
(小計)	137.36	85.2%		
合計	161.17	100.0%		
開発許可	(H19-H25)	1.01	0.5%	

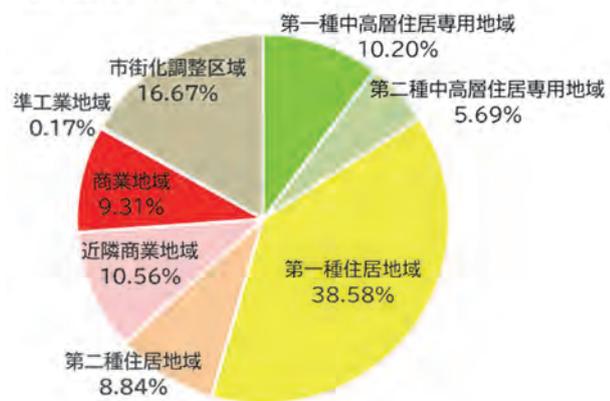
●建物現況（市街化区域）

用途別床面積		面積[m ²]	構成比	備考
	住宅系	422,838	72.0%	
	商業系	78,708	13.4%	
	工業系	23,007	3.9%	
	その他	62,510	10.6%	
	合計	587,062	100.0%	
建蔽率	グロス	20.2 %		
	ネット	32.6 %		
容積率	グロス	36.4 %		
	ネット	58.9 %		
木造率		68.1 %		
中高層率		4.1 %		※4階以上の木造建物、3階以上の非木造建物

●都市計画

用途地域	面積[ha]
第一種中高層住居専用地域	19.73
第二種中高層住居専用地域	11.00
第一種住居地域	74.61
第二種住居地域	17.09
近隣商業地域	20.42
商業地域	18.00
準工業地域	0.32
工業地域	0.00
合計	161.17

区域区分・用途地域の割合



●都市基盤整備状況

都市計画道路	計画延長	7,430 m		備考	
	改良済延長	6,020 m			
	整備率	81.0 %			
公園・緑地	種別	箇所数	面積[ha]	備考	
	街区公園	10	2.00		※供用面積
	近隣公園	1	1.60		
	地区公園	1	5.05		
	都市緑地	1	1.70		
	小計	13	10.35		
	1人当たり	11.80	m ² /人		
	地域公園等	1	0.01		
	合計	—	10.36		
	1人当たり	11.82	m ² /人		
下水道	供用面積	97.7 ha			
土地区画整理事業	地区名	面積[ha]	施行年	備考	
	学戸	42.3	S48～S54		
	今	20.7	S49～H11		
	第二学戸	45.9	S55～H16		
	合計	108.9			

土地利用状況

- 田
- 畑
- 山林
- 水面
- その他の自然地
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 公的・公益用地
- 道路用地
- 交通施設用地
- 公共空地
- その他の空地
- 低未利用地
- 市街化区域



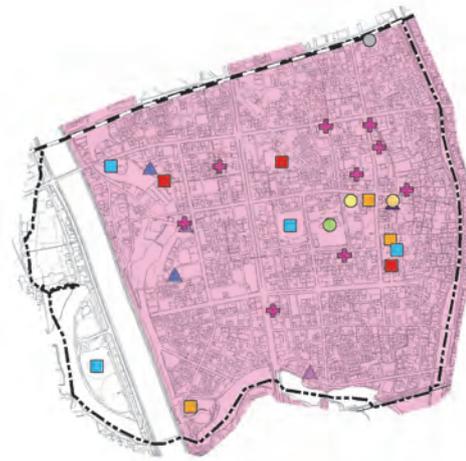
都市基盤整備状況

- 都市計画道路
 - 整備済区間
 - 未整備区間
- 都市公園
 - 街区公園
 - 近隣公園
 - 地区公園
 - 都市緑地
 - 地域公園等
- 市街化区域



公共公益施設状況

- 行政施設
- 文化施設
- スポーツ施設
- 保育所、幼稚園
- 小学校
- 中学校
- 児童館
- その他子育て・教育施設
- 医療施設
- 福祉施設
- 老人保健施設等
- 介護施設
- 市街化区域



●公共公益施設

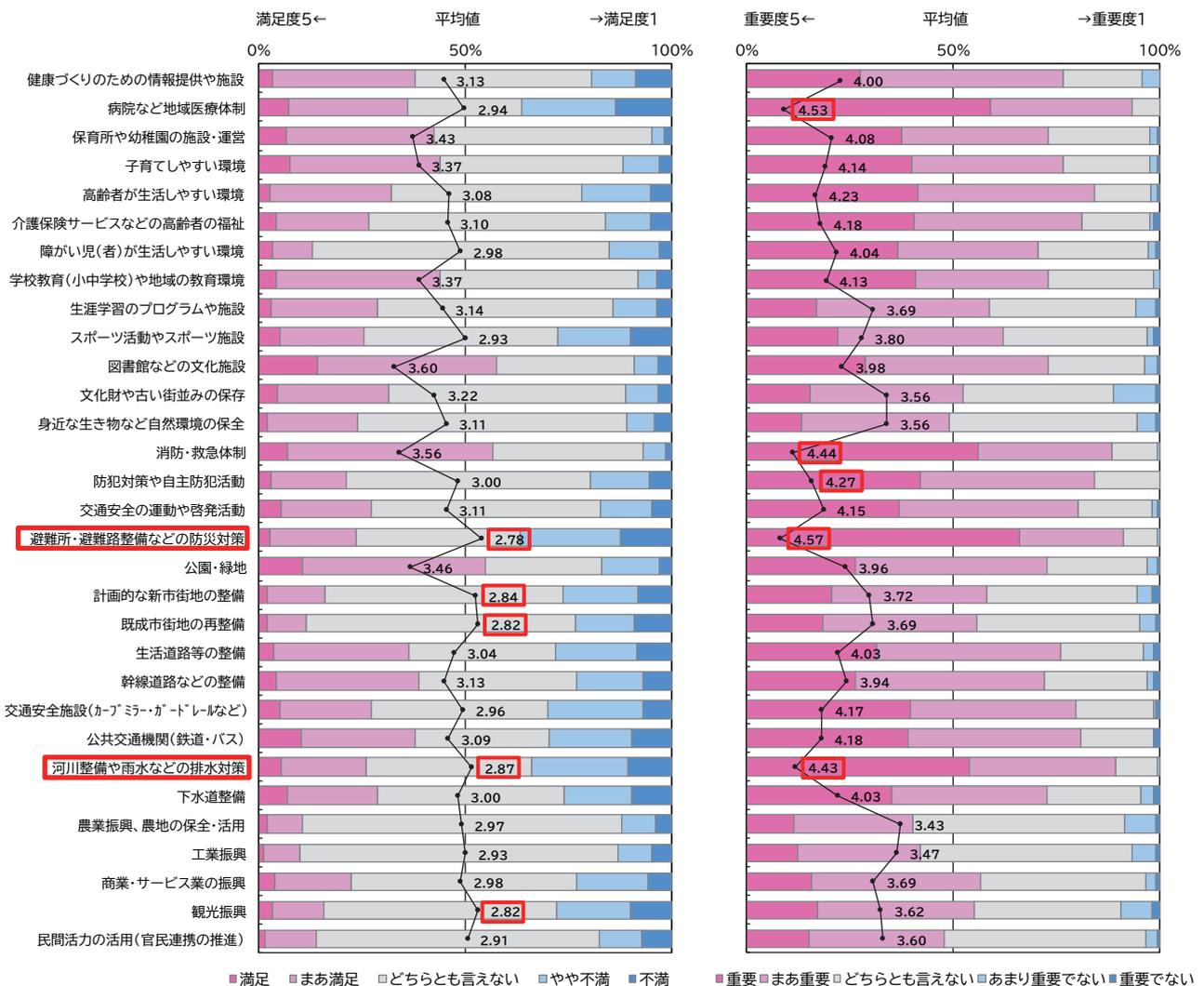
文化・スポーツ施設	蟹江町まちなか交流センター（みちくさの駅 ^{がくと} 乗入）、蟹江中央公民館、蟹江町図書館、スポーツ施設（4か所）
子育て・教育施設	学戸小学校、学戸児童館、保育所・幼稚園（1か所）、交通児童遊園
福祉・医療施設	老人福祉センター学戸、老人保健施設等（2か所）、介護事業所（2か所）、医療施設（9か所）
行政施設	蟹江町役場、蟹江町水道事務所、蟹江町多世代交流施設「 ^{せんと} 泉人」

●住民意識調査結果

□満足度が低い上位5項目は、「避難所・避難路整備などの防災対策」、市街地基盤整備に関する「既成市街地の再整備」、「計画的な新市街地の整備」、都市生活基盤に関する「河川整備や雨水などの排水対策」のほか、「観光振興」である。

□重要度が高い上位5項目は、「避難所・避難路整備などの防災対策」、「河川整備や雨水などの排水対策」のほか、都市生活基盤や都市の安全性に関する「病院など地域医療体制」、「消防・救急体制」、「防犯対策や自主防犯活動」である。

⇒現状に対する満足度が低い一方、重要度が高いと感じている項目としては、「避難所・避難路整備などの防災対策」、「河川整備や雨水などの排水対策」が挙げられる。



※折れ線は平均値を示す。平均値は加重平均であり、満足度（または重要度）は5に近いほど高く、1に近いほど低いことを示す。なお、無回答・複数回答は除外している。

須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

新蟹江地域

■まちづくりの方針 《学戸地域》

(まちづくりの目標)

水辺が醸す豊かな環境が、訪れる人、暮らす人を結ぶまち

(基本方針)

- 市街地内未利用地の積極的活用と既成市街地の更新
- 尾張温泉周辺の観光地としての魅力づくり
- 豊かな水と緑を活用したレクリエーション空間の形成
- 住民生活の中心となる行政・文化拠点の形成

(まちづくり方針)

●土地利用の方針

市街化区域	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ■土地区画整理事業によって基盤整備された区域には未利用宅地が多く、計画的な上物誘導によって良好な居住環境の形成を図る。 ■蟹江川沿いの区域では老朽家屋の建て替えに合わせた生活道路の整備により、災害時の避難に備えて安全性や利便性の高い居住環境の向上を図る。
	商業地	<ul style="list-style-type: none"> ■佐屋川沿いの温泉施設一帯は、観光地としての景観整備や周辺への波及効果をもたらす散策路などの整備により、交流の活性化を図る。 ■(都)西尾張中央道の沿道に形成された商業施設が集積する一帯は、歩行者・自転車などにも配慮した商業環境へと改善を図る。
	行政・文化拠点	<ul style="list-style-type: none"> ■町役場・町体育館・中央公民館が集積する一帯は、行政・文化拠点に位置づけ、行政サービスや町民の生涯学習・コミュニティ活動の機能の充実を図る。
市街化調整区域	農地等	<ul style="list-style-type: none"> ■日光川右岸の優良農地は、保全により農業生産環境や河川と一体となった自然環境を維持する。

●都市施設の整備方針

道路	<ul style="list-style-type: none"> ■蟹江川左岸の市街地との連絡や行政・文化拠点へのアクセス機能の強化に向け、(都)温泉通線などの未整備区間の整備を推進する。
公園・緑地	<ul style="list-style-type: none"> ■本地域では近隣公園・街区公園が計画的に配置・整備されており、これら既存公園の保全と多面的な活用に向けた機能の充実に努める。 ■源氏泉緑地・日光川ウォーターパークは河川と一体となった特徴ある公園・緑地であり、今後は散策路整備など、緑のネットワークづくりによってレクリエーション機能の強化や効果波及を図る。
河川・水路	<ul style="list-style-type: none"> ■排水対策として護岸や水路の必要な機能維持・強化を図る。

●地域環境の保全・創出と景観形成の方針

<ul style="list-style-type: none"> ■特徴ある流域を形成している佐屋川に沿って展開する温泉施設や公園・緑地、市街地が河川と一体となった景観整備を図り、水郷の里の魅力再生を進める。 ■蟹江川に沿った市街地では、歴史的な建物・町並みの修復と共に川と一体となった景観形成を進め、水郷の里の魅力再生を目指す。 ■蟹江川左岸の市街地を連絡する(都)温泉通線は、地域間の交通軸として、日常的な町並み景観の形成を図る。 	
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

まちづくり方針図（学戸地域）

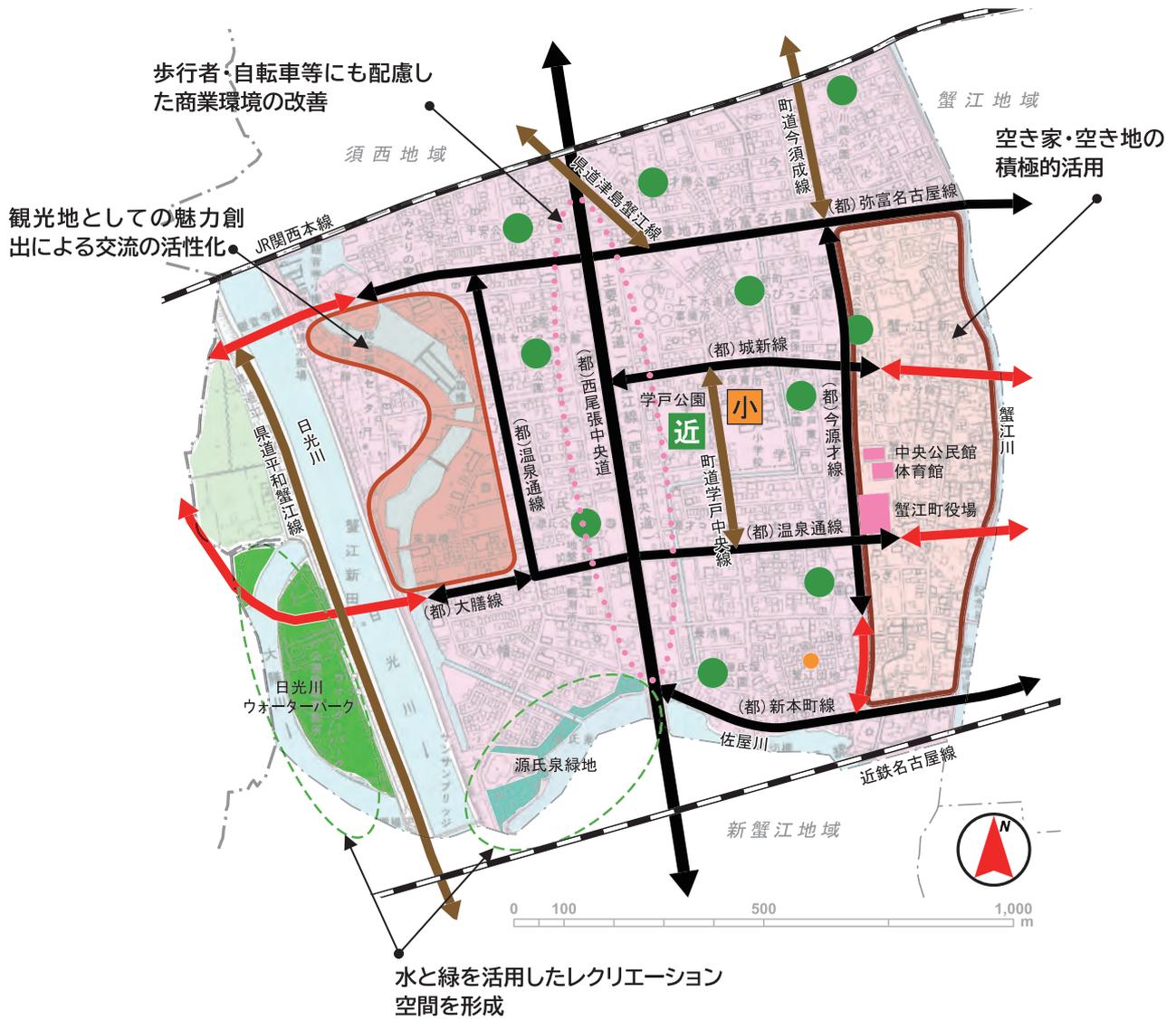
須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

新蟹江地域



凡 例

市街化区域	公園・緑地等配置方針
市街地（市街化区域）	地区公園
河川景観形成・居住環境向上地域	近隣公園（既存） 1ヵ所
観光中心地域	街区公園（既存） 10ヵ所
行政・文化拠点	地域公園等
市街化調整区域	都市緑地
優良農地保全・集落内居住環境維持地域	道路網（都市計画道路等）
小学校	整備済
	未整備
	その他の主要道路

3-4 舟入地域

■ 地域の概況

- ・ 当町の南部、蟹江川の左岸に位置する地域であり、本地域の北部は近鉄蟹江駅に比較的近接している。
- ・ 地域のほぼ全域が市街化調整区域である。
- ・ 蟹江川に沿って古くからの集落が連坦して形成されている。



●人口・世帯数

		H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	備考	
地域全体	面積 [ha]	59.93				
	人口 [人]	2,511	2,376	2,219		
	人口増減率 [%]	—	94.6	93.4		
	世帯数 [世帯]	—	—	805		
	平均世帯人員 [人/世帯]	—	—	2.76		
市街化区域	面積 [ha]	1.74				
	人口 [人]	0	0	0		
	人口増減率 [%]	—	—	—		
	人口密度 [人/ha]	—	—	—		
	人口構造 [%]	0~14歳	—	—	11.3	
		15~64歳	—	—	57.1	
65歳以上		—	—	31.0		

●土地利用現況（市街化区域）

		面積[ha]	構成比	備考
自然的 土地利用	農地	0.00	0.0%	
	山林	0.00	0.0%	
	水面・その他	1.52	87.4%	
	(小計)	1.52	87.4%	
都市的 土地利用	住宅用地	0.00	0.0%	
	商業用地	0.00	0.0%	
	工業用地	0.00	0.0%	
	公共・公益用地	0.00	0.0%	
	道路用地	0.22	12.5%	
	交通施設用地	0.00	0.0%	
	公共空地	0.00	0.2%	
	その他の空地	0.00	0.0%	
	低未利用地	0.00	0.0%	
(小計)	0.22	12.6%		
合計	1.74	100.0%		
開発許可	(H19-H25)	0.23	0.4%	

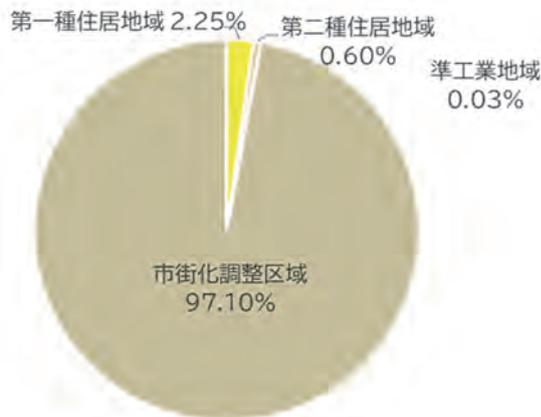
●建物現況（市街化区域）

用途別		面積[m ²]	構成比	備考
床面積	住宅系	0	—	
	商業系	0	—	
	工業系	0	—	
	その他	0	—	
	合計	0	—	
建蔽率	グロス	— %		
	ネット	— %		
容積率	グロス	— %		
	ネット	— %		
木造率		— %		
中高層率		— %		※4階以上の木造建物、3階以上の非木造建物

●都市計画

用途地域	面積[ha]
第一種中高層住居専用地域	0.00
第二種中高層住居専用地域	0.00
第一種住居地域	1.35
第二種住居地域	0.36
近隣商業地域	0.00
商業地域	0.00
準工業地域	0.02
工業地域	0.00
合計	1.74

区域区分・用途地域の割合



●都市基盤整備状況

都市計画道路	計画延長	1,400 m		
	改良済延長	290 m		
	整備率	20.7 %		
公園・緑地	種別	箇所数	面積[ha]	備考
	街区公園	0	0	
	近隣公園	0	0	
	地区公園	0	0	
	都市緑地	0	0	
	小計	0	0	
	1人当たり	0 m ² /人		
	地域公園等	0	0	
	合計	—	0	
1人当たり	0 m ² /人			
下水道	供用面積	17.3 ha		備考
土地区画整理事業	地区名	面積[ha]	施行年	
	合計	0.0		

土地利用状況

- 田
- 畑
- 山林
- 水面
- その他の自然地
- 住宅用地
- 商業用地
- 工業用地
- 公的・公益用地
- 道路用地
- 交通施設用地
- 公共空地
- その他の空地
- 低未利用地
- 市街化区域



都市基盤整備状況

- 都市計画道路
 - 整備済区間
 - 未整備区間
- 都市公園
 - 街区公園
 - 近隣公園
 - 地区公園
 - 都市緑地
 - 地域公園等
- 市街化区域



公共公益施設状況

- 行政施設
- 文化施設
- スポーツ施設
- 保育所、幼稚園
- 小学校
- 中学校
- 児童館
- その他子育て・教育施設
- 医療施設
- 福祉施設
- 老人保健施設等
- 介護施設
- 市街化区域



●公共公益施設

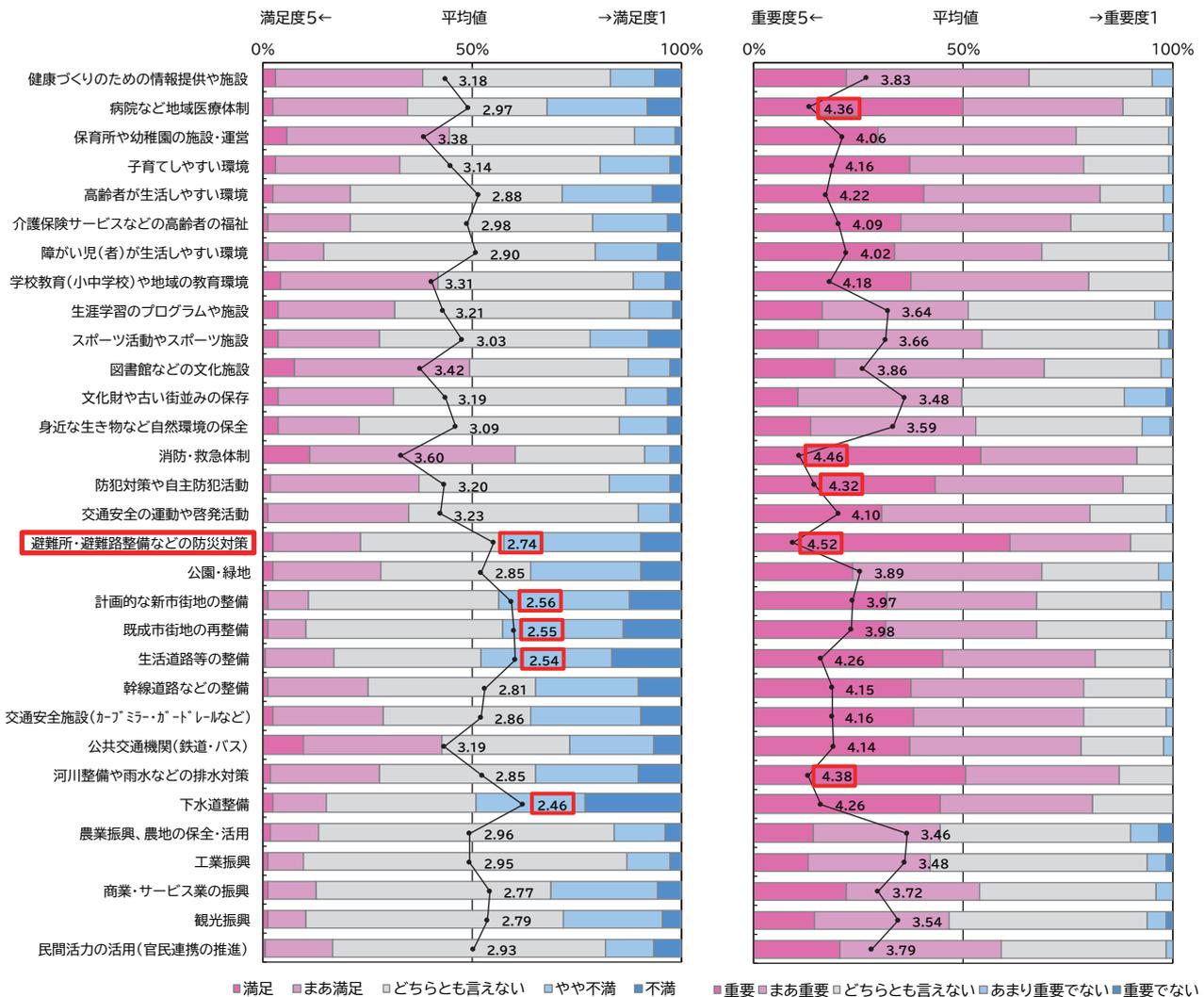
文化・スポーツ施設	—
子育て・教育施設	舟入小学校、舟入児童館、保育所・幼稚園（1 か所）
福祉・医療施設	老人福祉センター舟入、医療施設（1 か所）
行政施設	—

●住民意識調査結果

□満足度が低い上位5項目は、都市生活基盤に関する「下水道整備」、「生活道路等の整備」、市街地整備に関する「既成市街地の再整備」、「計画的な新市街地の整備」、都市の安全性に関する「避難所・避難路整備などの防災対策」である。

□重要度が高い上位5項目は、「避難所・避難路整備などの防災対策」のほか、「河川整備や雨水などの排水対策」、「病院など地域医療体制」や「防犯対策や自主防犯活動」、また、満足度が最も高かった「消防・救急体制」である。

⇒現状に対する満足度が低い一方、重要度が高いと感じている項目としては、「避難所・避難路整備などの防災対策」が挙げられる。



※折れ線は平均値を示す。平均値は加重平均であり、満足度（または重要度）は5に近いほど高く、1に近いほど低いことを示す。なお、無回答・複数回答は除外している。

■まちづくりの方針《舟入地域》

(まちづくりの目標)

川・田園と一体となったうるおいにあふれるまち

(基本方針)

- 農業生産機能と共存した優良農地の多面的利用促進
- 蟹江川と一体となった集落地の生活環境向上

(まちづくり方針)

●土地利用の方針

市街化 調整区域	集落地	■蟹江川に沿って形成された集落地では、老朽家屋の建て替えに合わせた生活道路の整備などにより災害時の避難に備えて安全性や利便性を高め、居住環境の維持・向上を図る。
	農地等	■本地域の北部は市街化調整区域であるが、近鉄蟹江駅に近接しており、都市的利便性が高いため、土地区画整理事業や地区計画などによる計画的な都市基盤の確保に向けた取組を検討する。 ■(都)国道1号西線以南において、既存の集落地内の居住環境と調和した優良農地は、農業生産のほか、見る人にうるおいをもたらす良好な景観形成や多様な生物が生息する自然環境などとして多面的な利用が可能であるため、保全を図る。

●都市施設の整備方針

道路	■当町東部における南北連絡機能と(都)国道1号西線から市街地へと向かう交通動線の強化に向け、(都)七宝蟹江線の整備を推進する。 ■蟹江川沿いの集落地では、防災機能の強化に向け、災害時における避難路や緊急車両の乗り入れに対応した道路幅員を確保するため、地域と協力して狭あい道路の解消などの取組を検討・推進する。
公園・緑地	■主として集落地における居住環境を向上させるために、街区公園を1か所配置する。
河川・水路	■排水対策として護岸や水路の必要な機能維持・強化を図る。

●地域環境の保全・創出と景観形成の方針

- 市街地に連なる蟹江川沿いの集落地では、河川と一体となった景観形成を図る。

まちづくり方針図（舟入地域）

凡 例	
市街化区域	
	市街地（市街化区域）
	居住環境の維持・向上を図る地域
	河川景観形成・居住環境向上地域
	商業施設等生活利便施設の集積促進地域
市街化調整区域	
	優良農地保全・集落内居住環境維持地域
	集落内の居住環境維持・向上地域
	計画的な都市基盤の確保に向けた取組を検討する地域
	狭あい道路解消検討・推進地域
	小学校
	中学校
公園・緑地等配置方針	
	近隣公園（計画）なし
	街区公園（計画）1カ所
	地域公園等
道路網（都市計画道路等）	
	整備済
	未整備
	その他の主要道路
	構想路線 （集落内の東西方向、南北方向を結ぶ動線）



防災機能の強化
（地域と協力し、狭あい道路の
解消を検討・推進）

土地区画整理事業や地区計画等
による計画的な都市基盤の確保
を検討

須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

新蟹江地域

3-5 新蟹江地域

■ 地域の概況

- ・ 当町の最南部に位置し、当町を流れる河川の多くが合流する地域であり、地域の南部一帯は田園地帯が広がっている。
- ・ 本地区には西の玄関口ともいえる近鉄富吉駅が設置されており、その周辺は一団の開発が行われた住宅地が形成されている。



●人口・世帯数

		H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	備考	
地域全体	面積 [ha]	382.37				
	人口 [人]	8,507	8,243	7,810		
	人口増減率 [%]	—	96.9	94.7		
	世帯数 [世帯]	—	—	3,190		
	平均世帯人員 [人/世帯]	—	—	2.45		
市街化区域	面積 [ha]	60.34				
	人口 [人]	5,841	5,642	5,225		
	人口増減率 [%]	—	96.6	92.6		
	人口密度 [人/ha]	96.8	93.5	86.6		
	人口構造 [%]	0~14歳	—	—	11.3	
		15~64歳	—	—	62.5	
65歳以上		—	—	25.2		

●土地利用現況（市街化区域）

		面積[ha]	構成比	備考
自然的 土地利用	農地	1.14	1.9%	
	山林	0.01	0.0%	
	水面・その他	1.60	2.7%	
	(小計)	2.76	4.6%	
都市的 土地利用	住宅用地	24.55	40.7%	
	商業用地	4.35	7.2%	
	工業用地	4.94	8.2%	
	公共・公益用地	1.57	2.6%	
	道路用地	11.37	18.8%	
	交通施設用地	3.62	6.0%	
	公共空地	2.61	4.3%	
	その他の空地	0.72	1.2%	
	低未利用地	3.85	6.4%	
(小計)	57.58	95.4%		
合計	60.34	100.0%		
開発許可	(H19-H25)	1.24	0.3%	

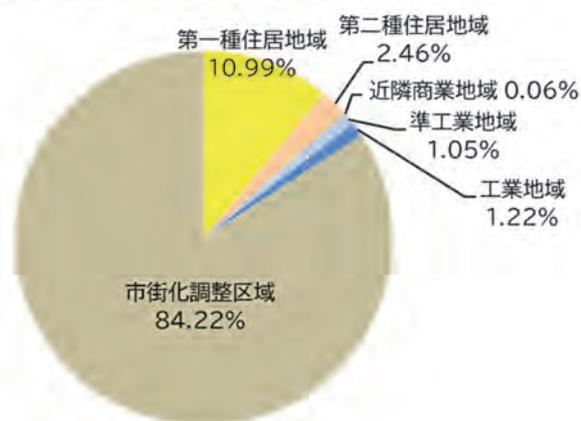
●建物現況（市街化区域）

用途別床面積		面積[m ²]	構成比	備考
	住宅系	257,181	80.6%	
	商業系	26,009	8.2%	
	工業系	28,045	8.8%	
	その他	7,838	2.5%	
	合計	319,073	100.0%	
建蔽率	グロス	22.9 %		
	ネット	31.7 %		
容積率	グロス	52.9 %		
	ネット	73.2 %		
木造率		71.1 %		
中高層率		6.5 %		※4階以上の木造建物、3階以上の非木造建物

●都市計画

用途地域	面積[ha]
第一種中高層住居専用地域	0.00
第二種中高層住居専用地域	0.00
第一種住居地域	42.03
第二種住居地域	9.41
近隣商業地域	0.22
商業地域	0.00
準工業地域	4.02
工業地域	4.66
合計	60.34

区域区分・用途地域の割合



●都市基盤整備状況

都市計画道路	計画延長	4,380 m		備考	
	改良済延長	3,290 m			
	整備率	75.1 %			
公園・緑地	種別	箇所数	面積[ha]	備考	
	街区公園	1	0.18		※供用面積
	近隣公園	0	0.00		
	地区公園	1	0.00		
	都市緑地	2	3.20		
	小計	4	3.38		
	1人当たり	4.33	m ² /人		
	地域公園等	11	0.65		
	合計	—	4.03		
1人当たり	5.16	m ² /人			
下水道	供用面積	0.00 ha			
土地区画整理事業	地区名	面積[ha]	施行年	備考	
	新田	16.8	S48～S54		
	富吉	0.8	H2～H4		
	合計	17.6			

土地利用状況

- | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
|  田 |  住宅用地 |  交通施設用地 |
|  畑 |  商業用地 |  公共空地 |
|  山林 |  工業用地 |  その他の空地 |
|  水面 |  公的・公益用地 |  低未利用地 |
|  その他の自然地 |  道路用地 |  市街化区域 |



都市基盤整備状況

- 都市計画道路
-  整備済区間
 -  未整備区間
- 都市公園
-  街区公園
 -  近隣公園
 -  地区公園
 -  都市緑地
 -  地域公園等
-  市街化区域



公共公益施設状況

-  行政施設
-  文化施設
-  スポーツ施設
-  保育所、幼稚園
-  小学校
-  中学校
-  児童館
-  その他子育て・教育施設
-  医療施設
-  福祉施設
-  老人保健施設等
-  介護施設
-  市街化区域



0 0.5 1 2 Km

●公共公益施設

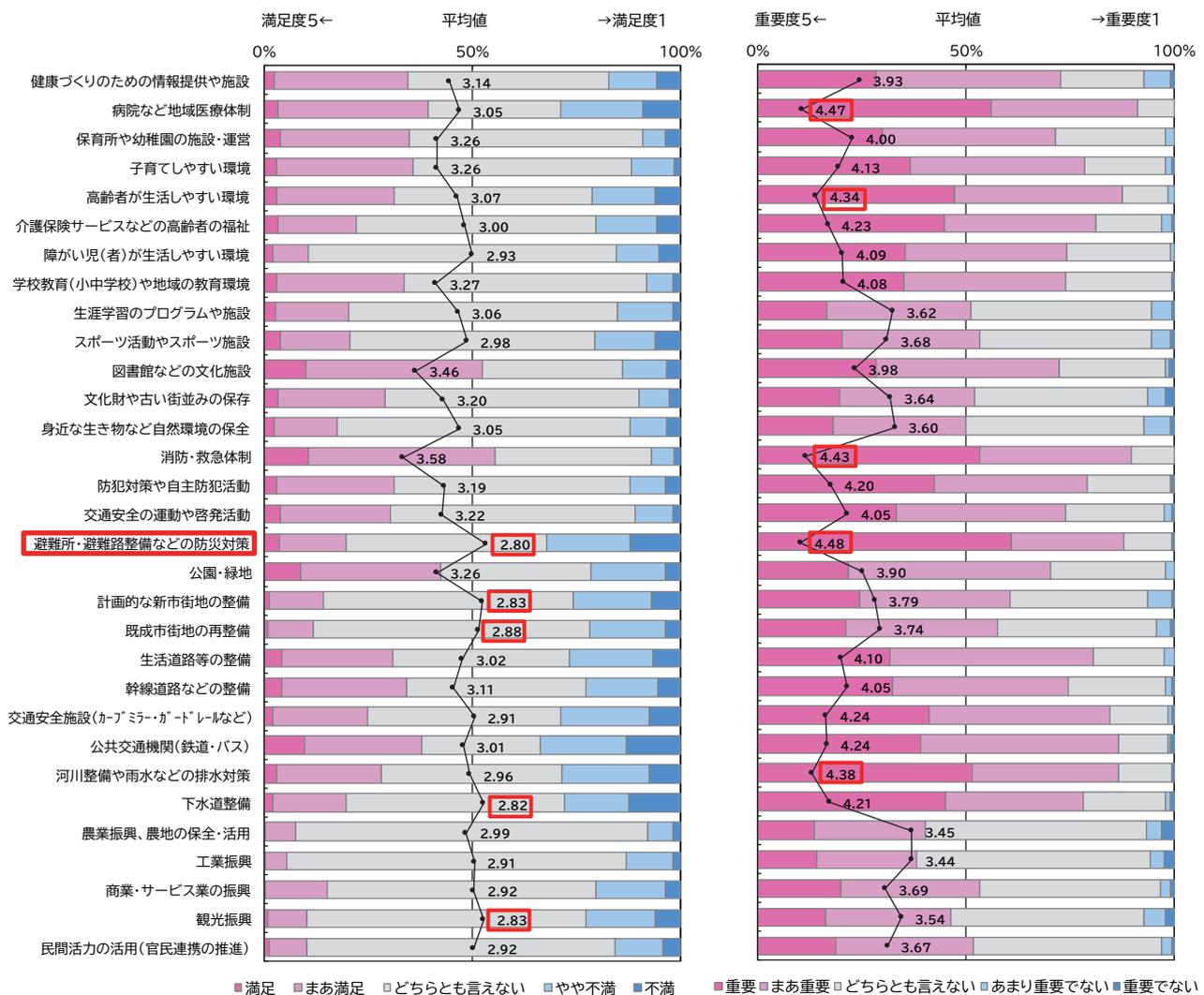
文化・スポーツ施設	スポーツ施設（6 か所）
子育て・教育施設	新蟹江小学校、新蟹江児童館、保育所・幼稚園（3 か所）
福祉・医療施設	老人保健施設等（1 か所）、医療施設（6 か所）
行政施設	蟹江町給食センター「KANIE E-WAVE」、蟹江町希望の丘広場

●住民意識調査結果

□満足度が低い上位5項目は、都市の安全性に関する「避難所・避難路整備などの防災対策」、都市生活基盤に関する「下水道整備」、市街地整備に関する「計画的な新市街地の整備」、「既成市街地の再整備」のほか、「観光振興」である。

□重要度が高い上位5項目は、「避難所・避難路整備などの防災対策」のほか、「病院など地域医療体制」、「河川整備や雨水などの排水対策」や「高齢者が生活しやすい環境」、また、満足度が最も高かった「消防・救急体制」である。

⇒現状に対する満足度が低い一方、重要度が高いと感じている項目としては、「避難所・避難路整備などの防災対策」が挙げられる。



※折れ線は平均値を示す。平均値は加重平均であり、満足度（または重要度）は5に近いほど高く、1に近いほど低いことを示す。なお、無回答・複数回答は除外している。

■まちづくりの方針 《新蟹江地域》

(まちづくりの目標)

伊勢湾へとそそぐ自然の恵みと、豊かな暮らしが共栄するまち

(基本方針)

- 計画的な土地利用誘導と農業生産環境の保全
- 河川と一体となった景観の保全
- 鉄道駅周辺における生活利便施設の充実など徒歩圏での住みやすさの向上

(まちづくり方針)

●土地利用の方針

市街化区域	住宅地	■近鉄富吉駅周辺や(都)国道1号西線以北などのおおむね基盤整備済みの区域では、住宅を主体とする生活利便性の高い市街地環境の向上を図るため、用途の混在を抑制するとともに、緑化や町並み形成に配慮したまちづくりを進める。
	商業地	■近鉄富吉駅周辺では、都市再開発などを視野に入れ、商業施設など生活利便施設の集積を促進し、徒歩圏や鉄道利用者の日常生活の利便性向上を図る。
	工業地	■(都)国道1号西線沿道の既存工場については、操業環境を確保しつつ、周囲の住宅地・自然資源に配慮した環境整備を進める。
市街化調整区域	農地等	<p>■地域の南部に広がる優良農地は、保全により農業生産機能や環境保全機能を維持するとともに、集落地では、災害時の避難に備えて安全性や利便性の高い居住環境の向上を図る。</p> <p>■蟹江町希望の丘広場周辺は、近鉄富吉駅も含めて西の玄関口として都市的土地利用を誘導し、土地区画整理事業などによる都市基盤整備と市街化区域への編入に取り組む。</p> <p>■優良農地の中で計画的に開発された住宅地では、現在の環境の維持・向上を図る。</p>

●都市施設の整備方針

道路	■東西方向の主要幹線道路である(都)国道1号西線の未整備区間は、土地区画整理事業の施行に合わせて、整備の検討を進める。
公園・緑地	<p>■蟹江町希望の丘広場周辺の都市的土地利用への転換に合わせて、街区公園を2か所配置する。</p> <p>■本地域には蟹江川南緑地・源氏泉緑地・日光川ウォーターパークといった河川と一体的に配置された大規模公園・緑地があり、散策路などの整備により、レクリエーション機能の強化を図る。</p>
河川・水路	■排水対策として護岸や水路の必要な機能維持・強化を図る。

●地域環境の保全・創出と景観形成の方針

<p>■公園・緑地と河川が一体となった景観形成により、当町の原風景である、豊かな水と調和した田園風景の保全を図る。</p>

まちづくり方針図（新蟹江地域）

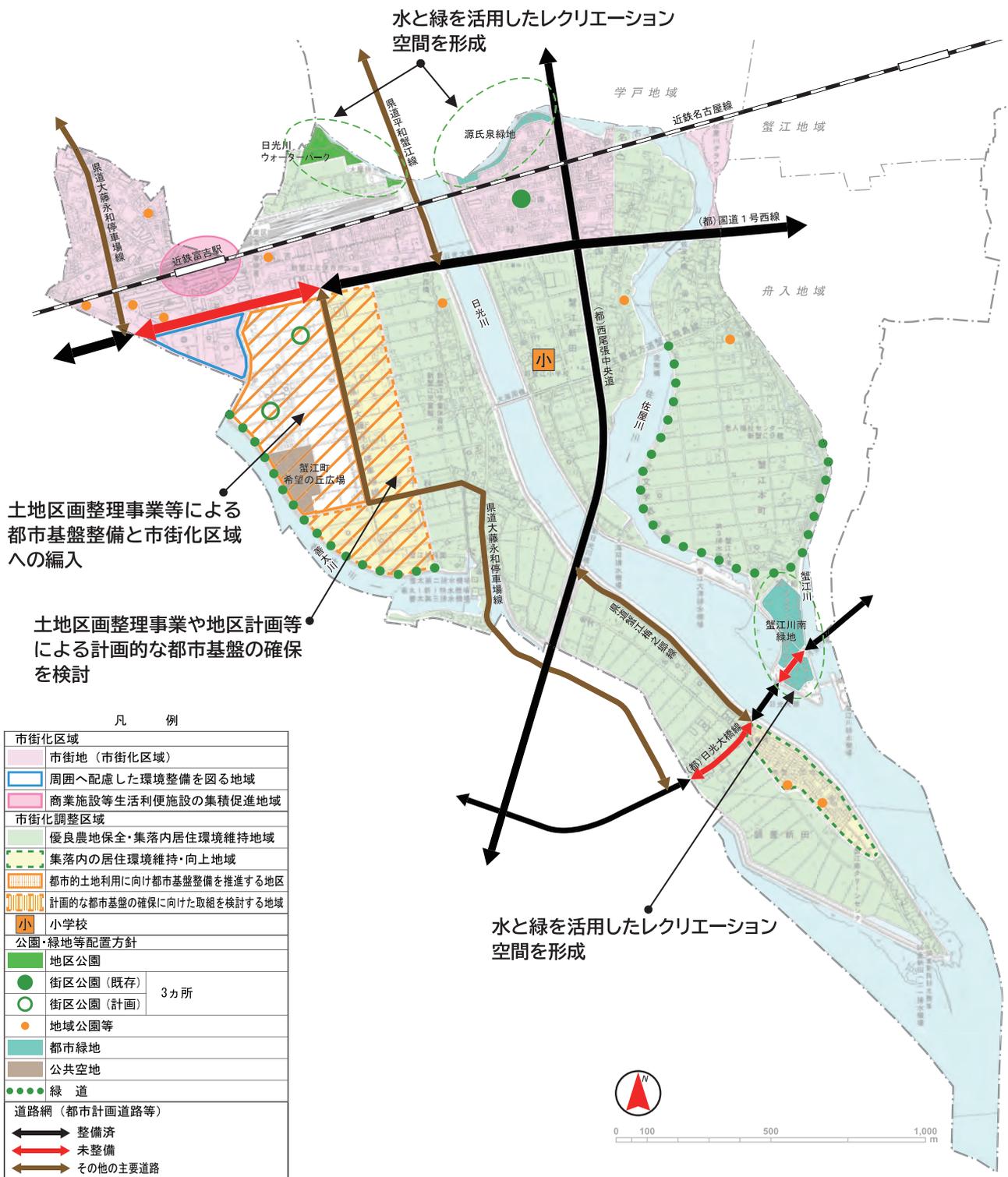
須西地域

蟹江地域

学戸地域

舟入地域

新蟹江地域



第4章 実現化の方針

Chapter4

都市・まちづくりの推進

都市・まちづくりの実践

4-1 都市・まちづくりの推進

■ 都市・まちづくりの主体の役割

町全体を俯瞰した都市レベルでは行政が主体となってインフラ整備や土地利用の規制・誘導により都市づくりを、地域レベルでは町民や事業者が主体的・積極的に地域の課題解決などに取り組み、行政との協働により、まちづくりを推進していきます。

(町民の役割)

町民や区・町内会、ボランティア団体、NPOなどは、清掃や地域公園の維持管理、イベントの企画・運営など地域単位で進めるまちづくり活動に参画・実践し、地域の課題解決や良好な住環境・コミュニティの維持・形成、他地域との交流・ネットワークづくりに努めるものとします。

(事業者の役割)

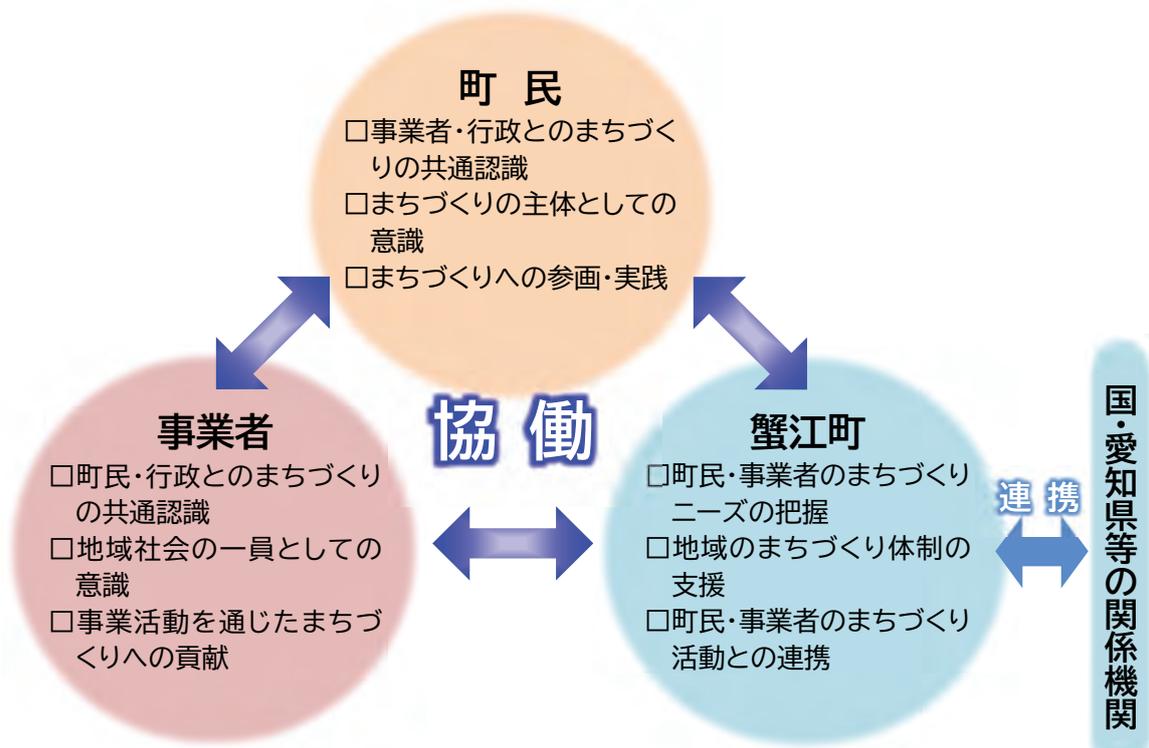
民間企業などの事業者は、本プランの将来都市像や都市づくりの方針などに配慮した土地利用や企業活動、専門性・経験を活かしたビジネスベースでのまちづくりへの貢献に努めるものとします。

(行政の役割)

行政は、まちの将来像の実現に向け、全体的な都市づくりの目標と方針に基づき、土地利用を規制・誘導するとともに、広域的視点に立った計画的な都市基盤整備に取り組み、必要に応じて都市計画の見直しを行います。

また、町民や事業者のまちづくり活動の支援や広報誌・ホームページなどを活用してまちづくりに関する情報提供・意見募集などを行います。

《 町民・事業者・行政による協働の都市・まちづくり 》



■ 協働のまちづくりの促進

地域住民などが主体的・積極的にまちづくりに関わることができる都市計画提案制度や地区計画制度を活用し、協働によるまちづくりを促進します。

都市計画提案制度	土地所有者、まちづくりNPO法人、まちづくりの推進に関し経験と知識を有する団体などが、0.5ha以上の一体的な一団の土地について、土地所有者などの3分の2以上の同意（人数と面積の両方）を得ているなどの一定の要件を満たした場合に、対象となる都市計画の決定権者（愛知県または蟹江町）に都市計画の提案をすることができる制度。
地区計画制度	一定の地区において、用途地域などほかの都市計画との整合性を図りつつ、地区住民などの合意によって住みよい住環境の創造と美しい街並みの形成を実現するために、まちづくりの基本的な方向性を明らかにするとともに、必要な道路や公園などの施設配置を計画し、建築行為や開発行為を適正に規制・誘導する制度

■ 行政による都市・まちづくりの体制

（庁内の推進体制）

本プランは、人々の日々の暮らしや経済・文化などの都市活動の基盤として、当町の都市計画と各種行政分野の方針・計画との連携を図りながら、一体的なまちづくりを進めるためのものです。

したがって、「第5次蟹江町総合計画」における庁内各部署の施策・事業との整合性を図り、十分な庁内調整を行った上で、まちづくりを推進します。

（国・県・近隣市町村との連携体制）

広域連携や町内の交通ネットワークの構築に向けた幹線道路や日光川を始めとする河川の整備、大規模な土地利用誘導・転換などについては、国や愛知県などの関係機関と協議・調整するとともに、名古屋都市計画区域における広域的な市町村連携を図り、まちづくりを推進します。

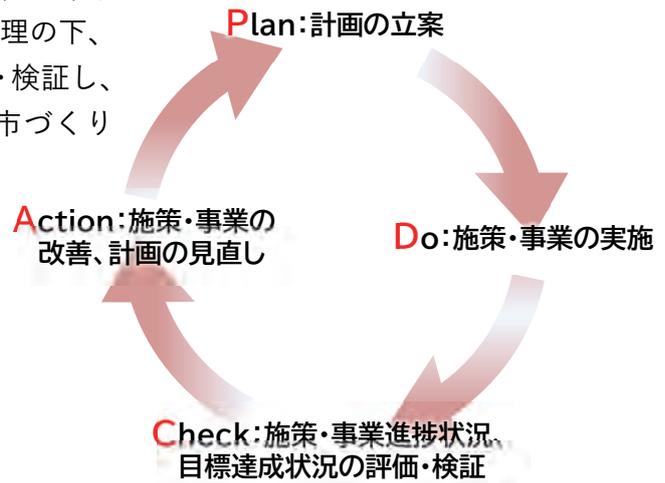
4-2 都市・まちづくりの実践

■ 計画の進行管理

本プランの進行にあたっては、各方針に基づく施策・事業の進捗状況や都市づくりの目標の達成状況を適宜評価・検証するとともに、社会経済情勢を始めとする都市・まちづくりの背景の変化や上位計画の改定などに対応し、適切に管理していきます。

(運用・管理)

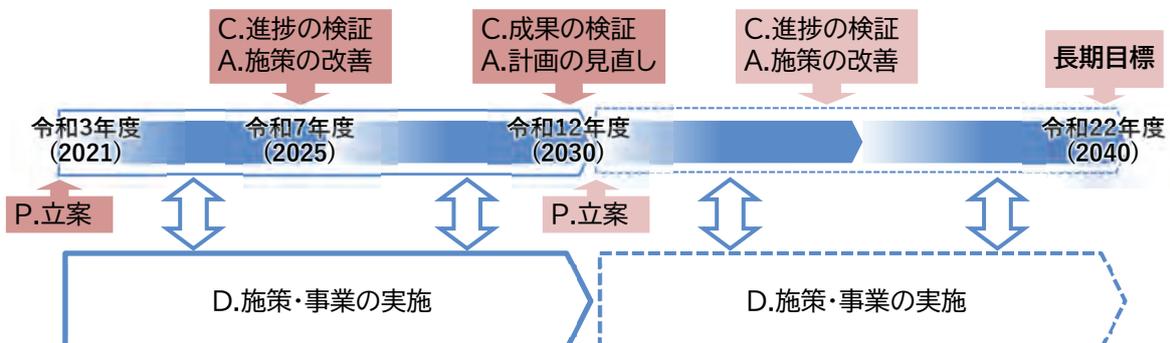
本プランは計画の中間年次である令和7(2025)年度に、PDCAサイクルによる適切な進行管理の下、各方針に基づく施策・事業の進捗状況を評価・検証し、改善を図りながらまちの将来像の実現や都市づくりの目標の達成を目指していきます。



(計画の見直し)

本プランはおおむね20年後の都市の姿を見据えた上で、令和12(2030)年度を目標年次としていますが、社会経済情勢の変化や上位計画の改定などに対応し、柔軟に見直しを行う必要があります。

本プランの各方針に基づく施策・事業の実施については、令和7(2025)年度を短期目標として進捗状況を評価・検証し、施策の改善を図った上で、目標年次の令和12(2030)年度に都市づくりの目標の達成状況を評価・検証し、計画の見直しを行います。



資料編

参考資料1 蟹江町の現況

参考資料2 計画改定までの経緯

参考資料3 用語解説

参考資料 1 蟹江町の現況

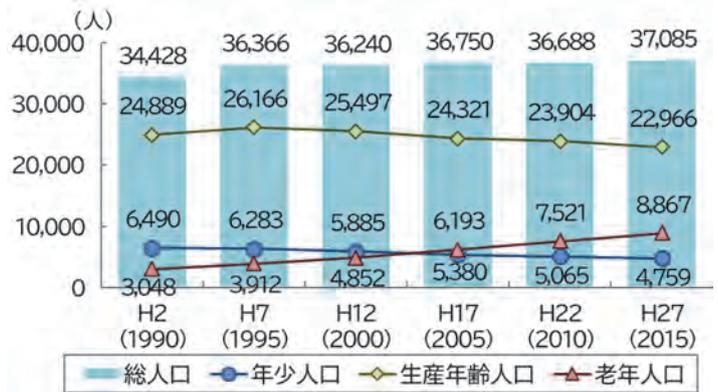
■ 人口

(1) 人口

① 総人口、年齢別人口、高齢化率

これまでの当町の人口は、増減を繰り返していますが、長期的には緩やかに増加しており、平成27(2015)年時点で37,085人となっています。

年齢別人口をみると、年少人口（15歳未満）は減少しており、生産年齢人口（15～64歳）も平成7(1995)年をピークに減少しています。一方で、老年人口（65歳以上）は増加の一途をたどっており、平成2(1990)年時点で8.9%だった高齢化率は、平成27(2015)年時点では23.9%にまで急速に高まっています。

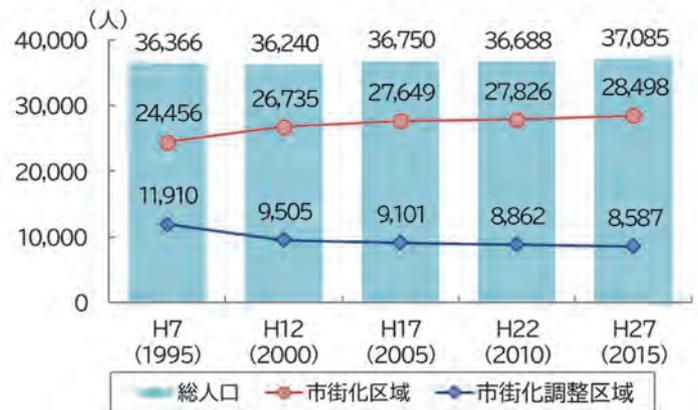


資料：国勢調査

② 区域区別人口

市街化区域の人口は増加しており、平成27(2015)年時点で28,498人となっています。総人口に占める割合も増加しており、平成27(2015)年時点で76.8%を占めています。

一方で、市街化調整区域の人口は減少しており、平成27(2015)年時点で8,587人（総人口の23.2%）となっています。



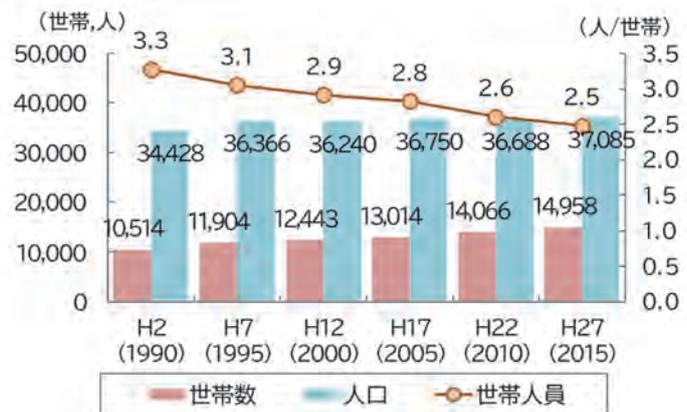
資料：都市計画基礎調査（平成28年度）

(2) 世帯数

当町の世帯数は一貫して増加しており、平成27(2015)年時点で14,958世帯となっています。

世帯数の推移はおおむね愛知県の平均的な増加率となっており、平成2(1990)年から平成27(2015)年にかけて約4割増加しています。

また、世帯数は人口以上の伸びを示しており、その結果、平成2(1990)年には3.3人/世帯だった世帯人員数は、平成27(2015)年時点では2.5人/世帯にまで減少しています。



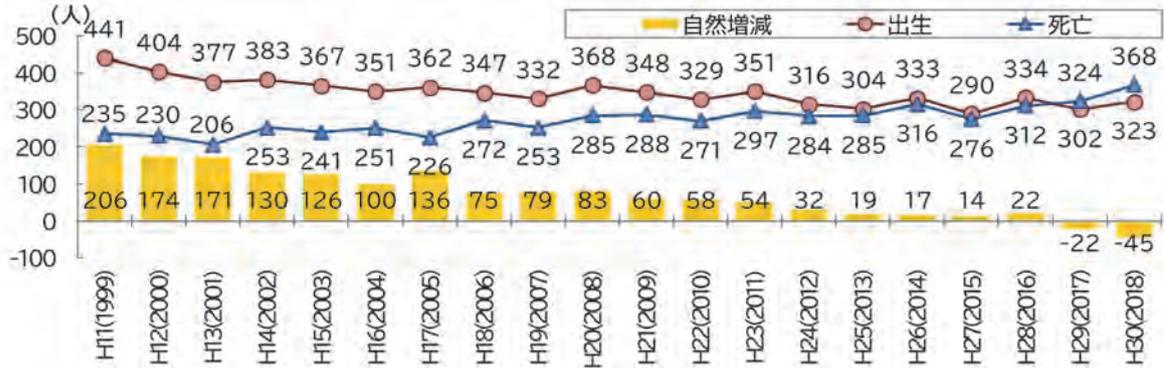
資料：国勢調査

(3) 人口動態（自然増減・社会増減）

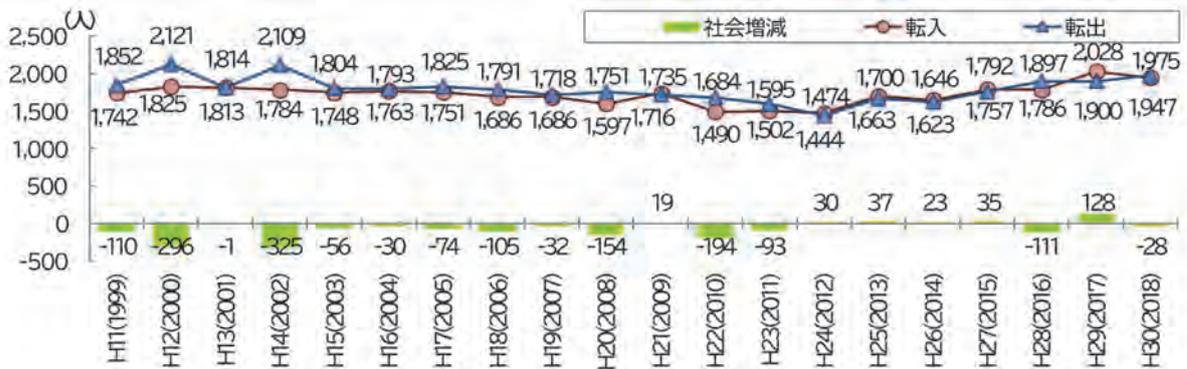
自然増減の推移をみると、平成28(2016)年までは自然増が続いていましたが、平成29(2017)年には出生数が死亡数を下回り、自然増から自然減に転じています。

社会増減の推移をみると、平成23(2011)年までは社会減の年が多く、平成24(2012)年以降は社会増の年が多くなっています。また、平成24(2012)年までは転入・転出ともに減少傾向にありましたが、平成25(2013)年以降は、転入・転出ともに増加傾向にあります。

【自然増減の推移】



【社会増減の推移】



※H11～H25は各年3月31日時点、H26～H30は各年1月1日時点

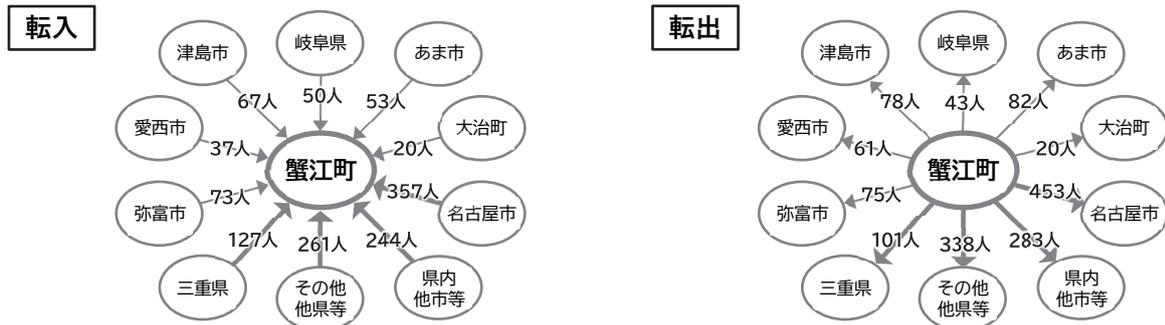
資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

(4) 転入元・転出先

平成29(2017)年の転入の状況をみると、転入は名古屋市(357人)が最も多く、次いで、弥富市(73人)、津島市(67人)の順となっています。愛知県以外では、三重県(127人)や岐阜県(50人)からの転入が多く、その他の都府県からも261人が転入しています。

転出では名古屋市(453人)が最も多く、次いで、あま市(82人)、津島市(78人)の順となっています。愛知県以外では、三重県(101人)や岐阜県(43人)への転出が多い状況ですが、その他の都道府県へも338人が転出しています。

【転入・転出の状況(平成29年)】



資料：住民基本台帳人口移動報告

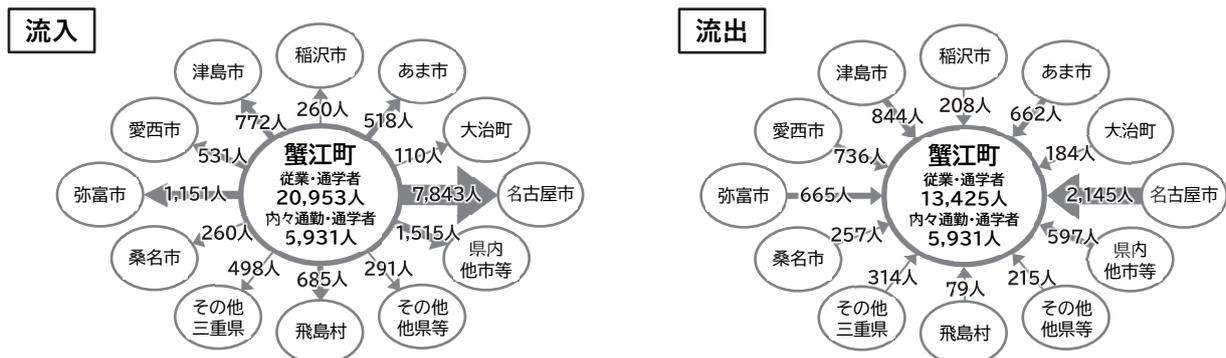
(5) 通勤・通学流動

平成27(2015)年の通勤・通学流動をみると、流入人口が7,494人、流出人口が15,022人となっており、7,528人の流出超過となっています。蟹江町内での就業率は28.3%となっており、就業の場の多くを他市町村に依存している状況です。

通勤・通学の流入元では、名古屋市からの流入(2,145人)が最も多く、次いで、津島市(844人)、愛西市(736人)、弥富市(665人)の順となっています。周辺市町村からの流入が多い状況ですが、桑名市をはじめとした三重県からの流入も多くなっています。

流出先をみると、名古屋市(7,843人)が最も多く、流出人口の半数以上を占めており、次いで、弥富市(1,151人)、津島市(772人)、飛島村(685人)の順となっています。周辺市町村への流出が多い状況ですが、流入と同様、桑名市をはじめとした三重県への流出も多くなっています。また、飛島村については、流入が79人と少ない一方で、流出が685人となっており、流出超過傾向が強い状況です。

【通勤・通学流動(平成27年)】



資料：国勢調査

(6) 人口の分布

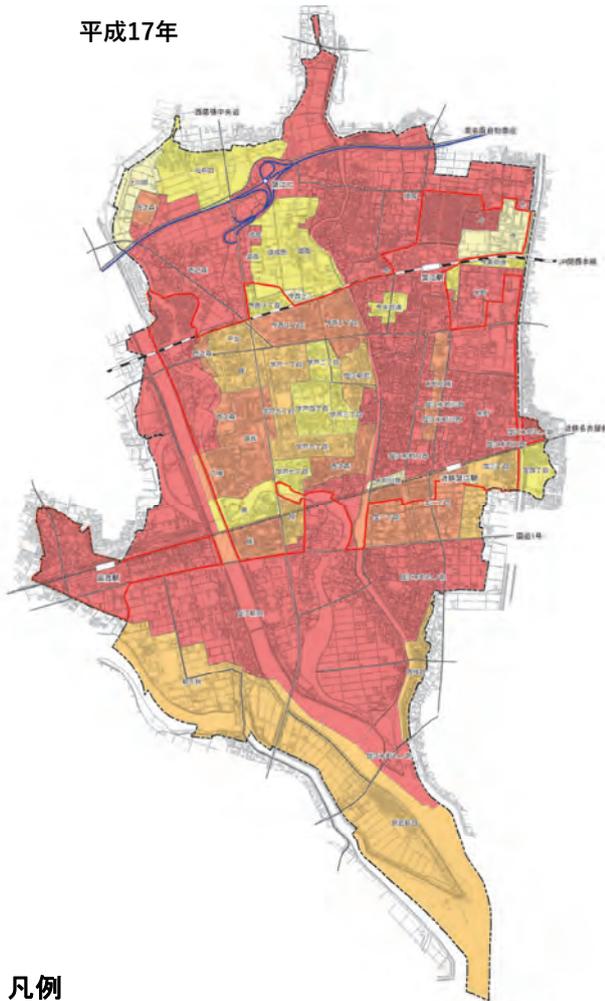
① 地区別人口

平成27(2015)年の人口の分布をみると、鉄道駅周辺や西之森、蟹江新田の人口が比較的多くなっています。

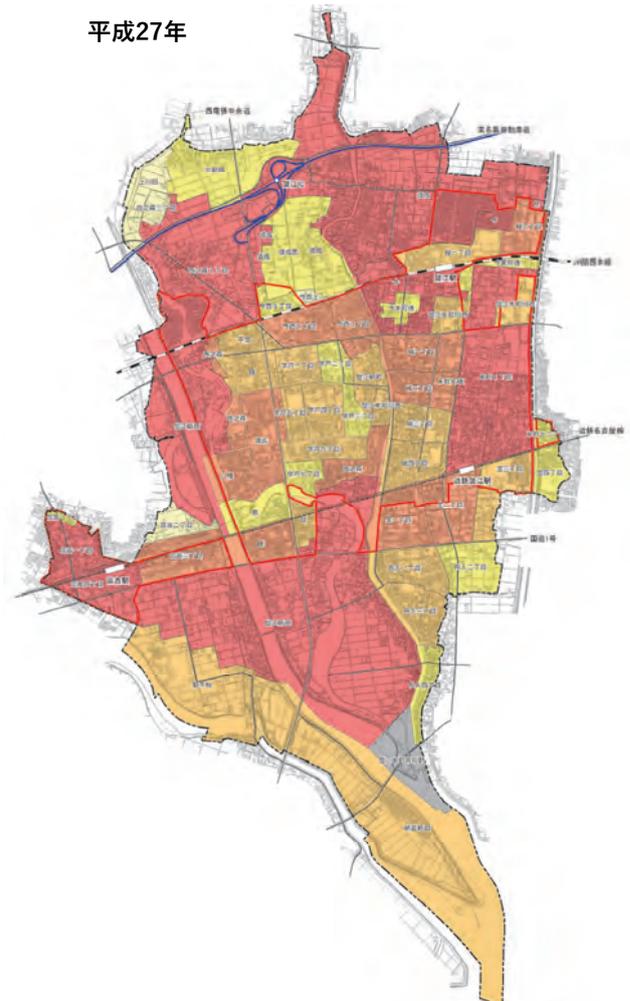
平成17(2005)年から平成27(2015)年にかけての変化をみると、大きな変化はみられませんが、既成市街地の一部では人口が減少しています。

【地区別人口】

平成17年



平成27年



凡例

行政界	人口なし
市街化区域	1～99人
鉄道(JR)	100～299人
鉄道(近鉄)	300～599人
東名阪自動車道	600～999人
国県道	1,000人以上

資料：国勢調査

② 人口密度

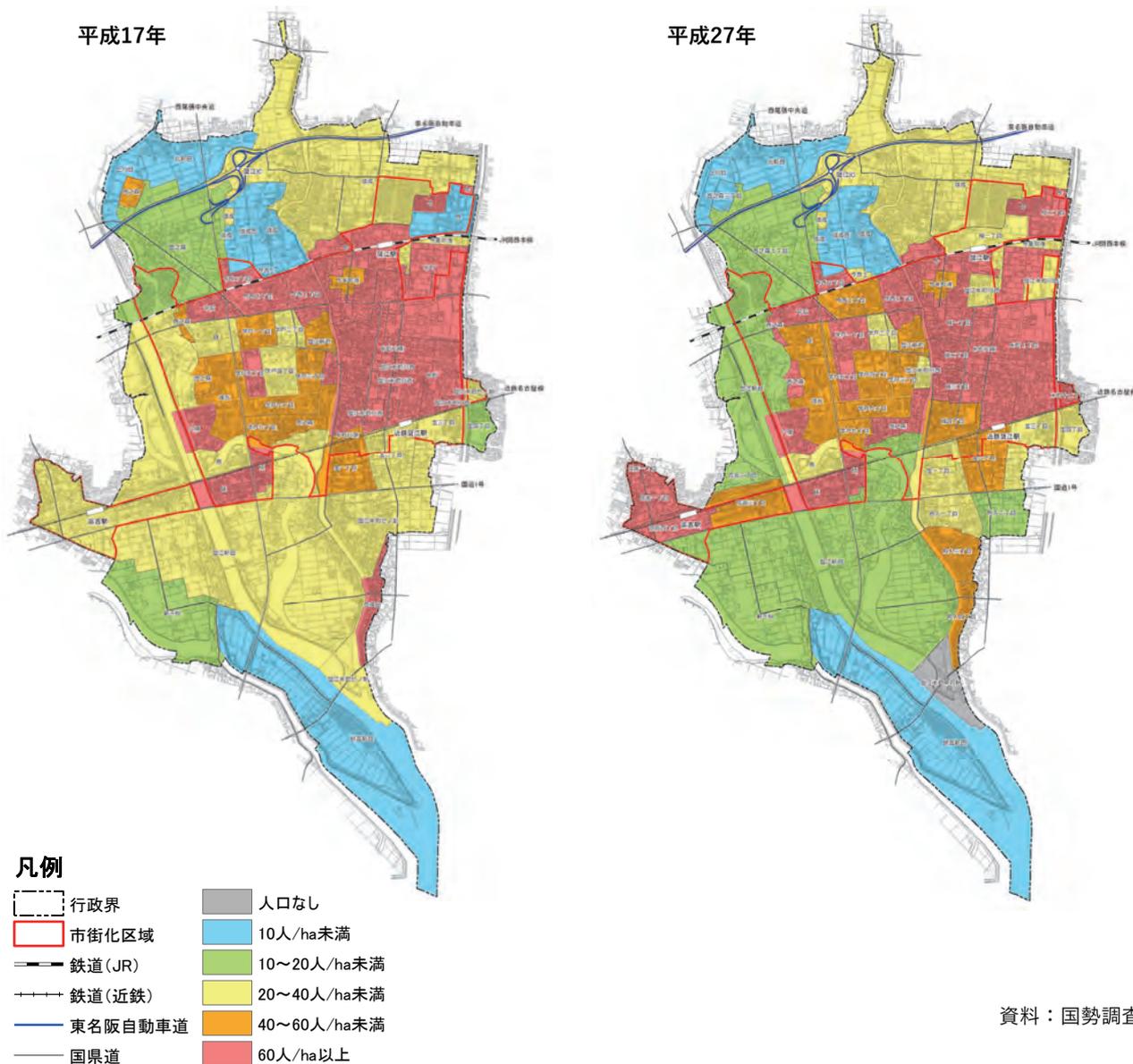
平成27(2015)年の人口密度の分布をみると、市街化区域の人口密度が高くなっています。

特に、JR蟹江駅から近鉄蟹江駅間の市街地や近鉄富吉駅の周辺、JR沿線寄りの北側の土地区画整理事業により整備された地区などの人口密度が高く、60人/ha以上の地域が広がっています。また、蟹江川と日光川間の市街地もおおむね40人/ha以上となっていますが、市街化区域の外縁部に10～20人/ha未満の地域もみられます。

一方で、市街化調整区域のうちJR蟹江駅の北側や近鉄蟹江駅の南側は、20～40人/ha未満の地域が広がっており、市街化調整区域としては比較的人口が集積していますが、その他の地域は20人/ha未満の地域が多くなっています。

平成17(2005)年から平成27(2015)年にかけての変化をみると、蟹江川と日光川間の市街化区域内の市街地において人口集積が進み、人口密度が高くなっており、おおむね国道1号より南の市街化調整区域において人口密度が低くなっています。

【地区別人口密度】



③ 高齢化率

平成27(2015)年の高齢化率の分布をみると、市街化調整区域の高齢化率が高く、30%以上の地域が多くみられます。

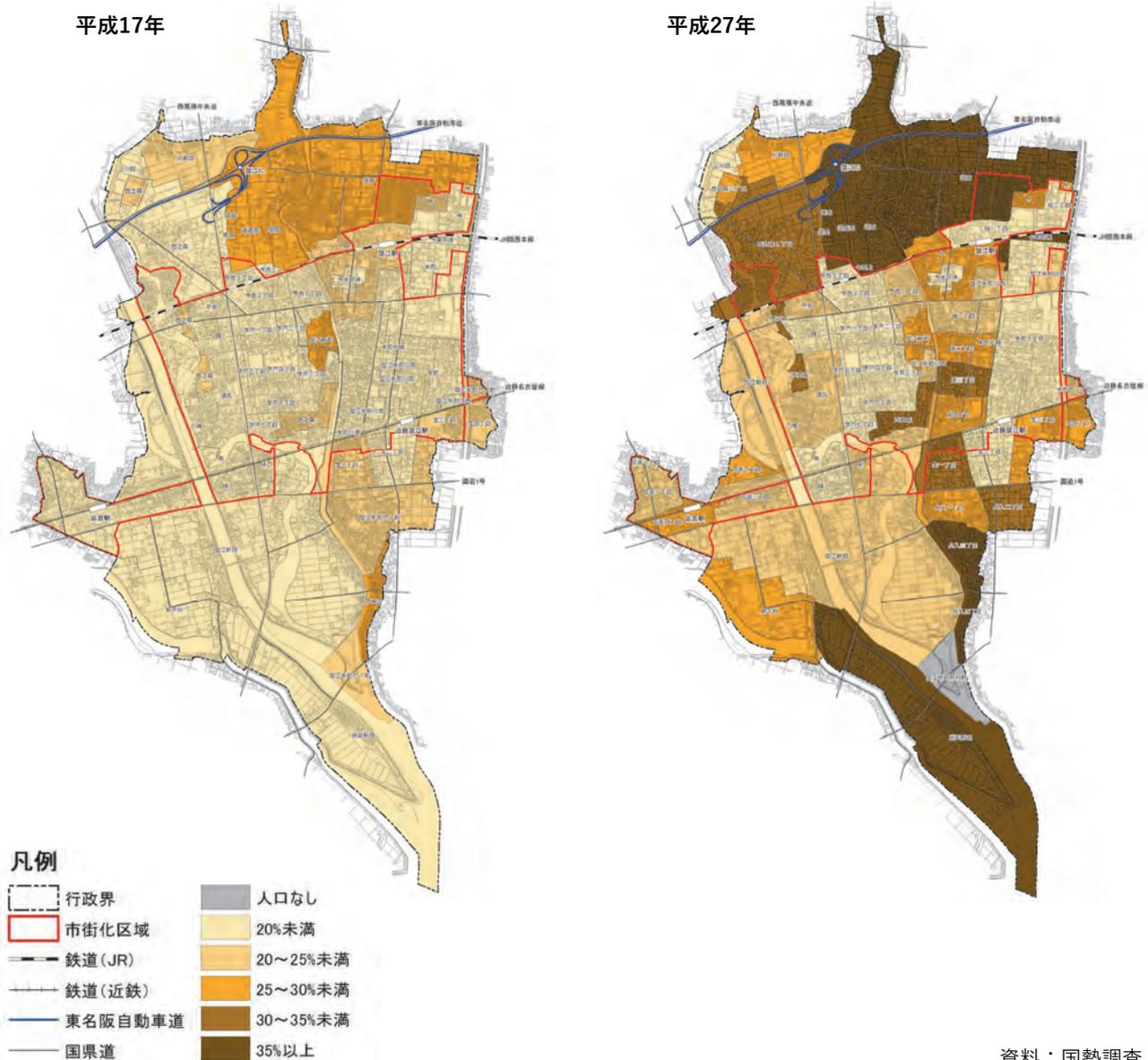
市街化区域は、20%未満や20～25%未満の地域が多い状況ですが、蟹江川沿いの市街地は高齢化率が高くなっており、30%以上の地域もみられます。

平成17(2005)年から平成27(2015)年にかけての変化をみると、市街化調整区域全体で高齢化が進行しています。

【地区別高齢化率】

平成17年

平成27年



資料：国勢調査

■ 産業

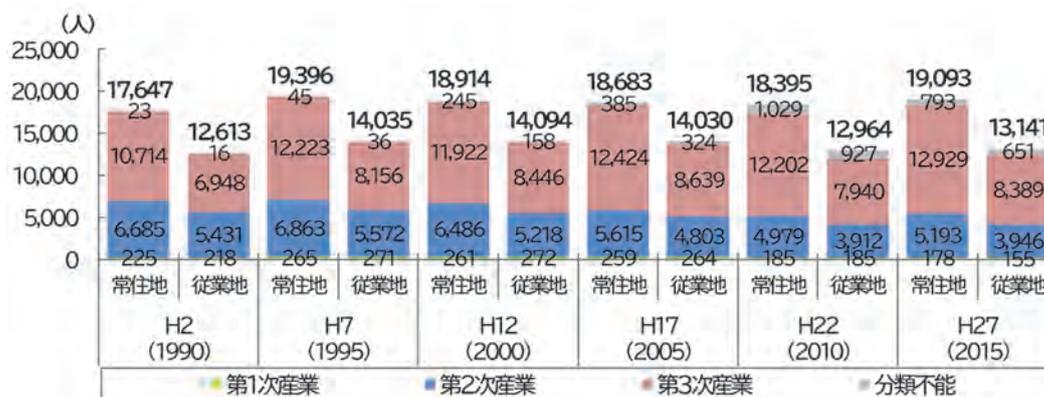
● 就業人口

当町の実業人口のうち、常住地就業人口（当町に居住する就業者の人口）は平成7（1995）年をピークに、従業地就業人口（当町で就業する就業者の人口）は平成12（2000）年をピークに減少傾向にあります。

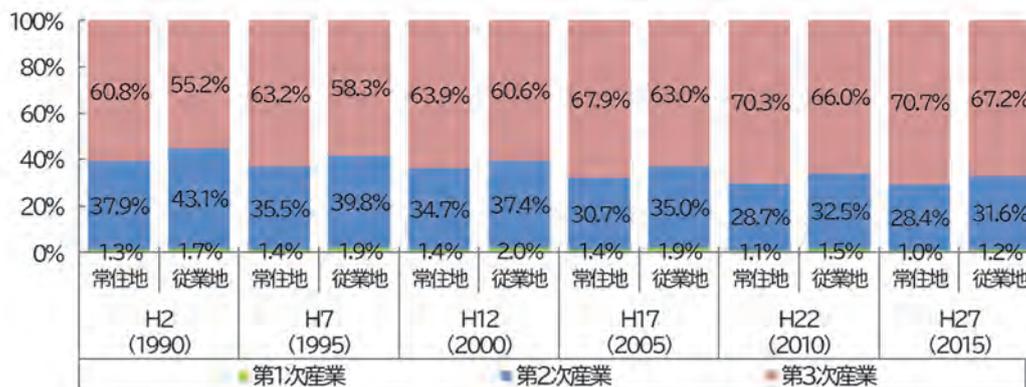
平成27（2015）年の産業別の構成比をみると、第1次産業は1%程度と非常に少なく、第2次産業が約3割、第3次産業が約7割となっています。また、第2次産業は、従業地に比べ常住地の就業人口が多くなっていますが、全産業に占める割合では従業地の方が多くなっています。

各産業の推移をみると、第1次産業、第2次産業は減少傾向にあり、一方で、第3次産業は、増加傾向にあります。

【産業別就業人口の推移】



【産業別就業人口構成比の推移】



資料：国勢調査

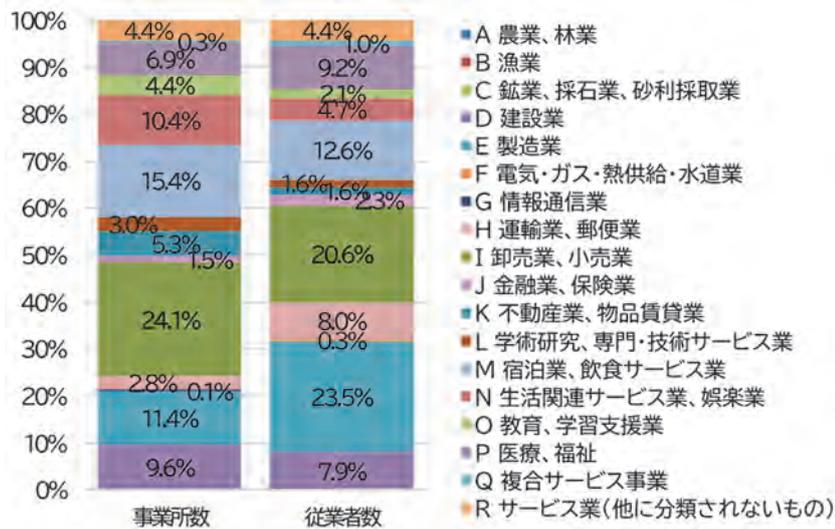
● 事業所数・従業者数

平成28(2016)年の産業大分類別の事業所数をみると、「卸売業、小売業」が348事業所(24.1%)で最も多く、次いで「宿泊業、飲食サービス業」(15.4%)、「製造業」(11.4%)の順となっています。

一方で、従業者数をみると、「製造業」が3,176人(23.5%)で最も多く、次いで「卸売業、小売業」(20.6%)、「宿泊業、飲食サービス業」(12.6%)となっています。

事業所数・従業者数ともに、「製造業」、「卸売業、小売業」、「宿泊業、飲食サービス業」が多く、これらが当町の基幹産業となっています。

【産業大分類別事業所数、従業者数(平成28年)】



	事業所数(箇所)		従業者数(人)	
	数	構成比	数	構成比
A 農業、林業	1	0.1%	18	0.1%
B 漁業	0	0.0%	0	0.0%
C 鉱業、採石業、砂利採取業	0	0.0%	0	0.0%
D 建設業	138	9.6%	1,071	7.9%
E 製造業	164	11.4%	3,176	23.5%
F 電気・ガス・熱供給・水道業	1	0.1%	46	0.3%
G 情報通信業	5	0.3%	8	0.1%
H 運輸業、郵便業	41	2.8%	1,079	8.0%
I 卸売業、小売業	348	24.1%	2,775	20.6%
J 金融業、保険業	22	1.5%	306	2.3%
K 不動産業、物品賃貸業	76	5.3%	222	1.6%
L 学術研究、専門・技術サービス業	43	3.0%	213	1.6%
M 宿泊業、飲食サービス業	223	15.4%	1,698	12.6%
N 生活関連サービス業、娯楽業	150	10.4%	630	4.7%
O 教育、学習支援業	63	4.4%	286	2.1%
P 医療、福祉	100	6.9%	1,236	9.2%
Q 複合サービス事業	5	0.3%	140	1.0%
R サービス業(他に分類されないもの)	64	4.4%	594	4.4%
A~R 全産業(公務(S)を除く)	1,444	100.0%	13,498	100.0%

資料：経済センサス活動調査

(1) 工業

当町の工業事業所数は減少傾向にあり、平成28(2016)年時点で82か所となっています。また、従業者数と製造品出荷額等は、平成24(2012)年以降増加傾向にありましたが、平成27(2015)年から平成28(2016)年にかけて大きく減少し、平成28(2016)年時点で従業者数が2,325人、製造品出荷額等が52,191百万円となっています。

事業所あたりの従業者数と製造品出荷額等の推移をみますと、長期的に増加傾向にありましたが、平成27(2015)年から平成28(2016)年にかけて事業所あたりの製造品出荷額等の減少がみられます。また、工業事業所数は減少し、事業所あたりの従業員数が増加していることから、小規模な事業所が減少する一方で、事業所の大型化や業務拡大が進んでいると推測されます。

製造品出荷額等の推移をみると、平成24(2012)年に減少に転じて以降、急速に回復してきましたが、平成28(2016)年に大きく減少しており、平成19(2007)年から平成28(2016)年にかけて約2割減少しています。

【工業事業所数、従業者数、製造品出荷額等の推移】



【事業所あたり従業者数、製造品出荷額等の推移】



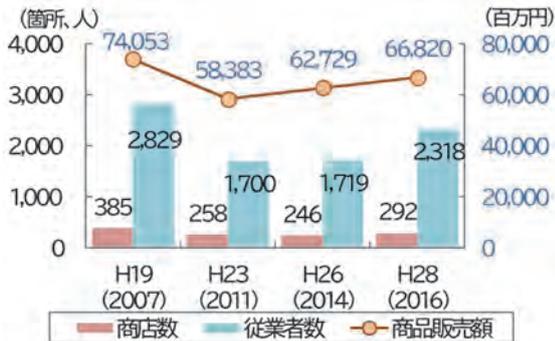
資料：工業統計調査

(2) 商業

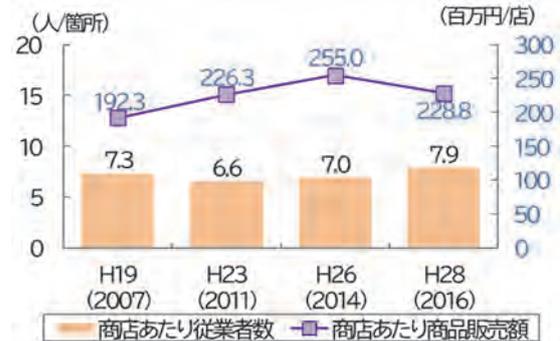
商業の推移をみると、商店数・従業者数・商品販売額ともに、平成19(2007)年から平成23(2011)年にかけて減少しましたが、その後は増加傾向にあります。

商店あたりでは、従業者数は平成23(2011)年に減少したものの、その後は増加しており、商品販売額は平成19年(2007)年から平成26(2014)年にかけて増加しましたが、平成28(2016)年に減少しています。

【商店数、従業者数、商品販売額の推移】



【商店あたり従業者数、商品販売額の推移】

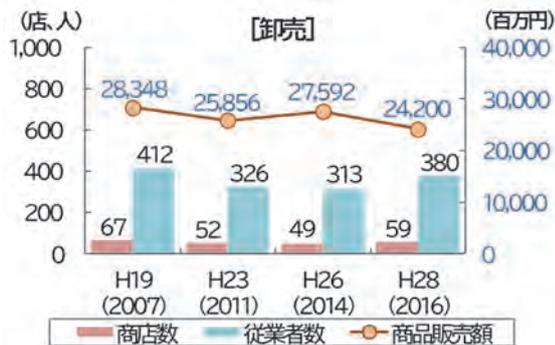


資料：商業統計調査 (H19、H26)、経済センサス (H23、H28)

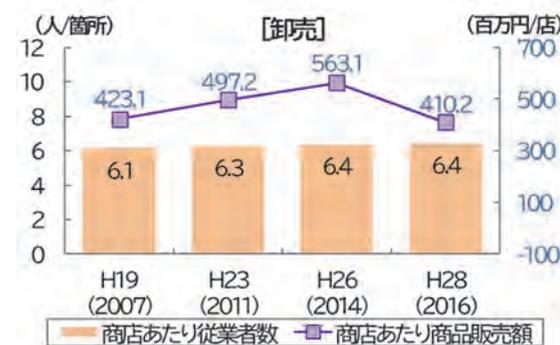
卸売・小売別では、商店数・従業者数・商品販売額ともに小売の方が多くなっています。また、卸売の商店数、従業者数はほぼ横ばいで推移していますが、商品販売額は減少傾向が続いています。小売の商店数はほぼ横ばいですが、従業者数・商品販売額は近年増加傾向にあります。

商店あたりの従業者数と商品販売額をみると、卸売では、従業者数はやや増加していますが、商品販売額は平成26(2014)年から平成28(2016)年にかけて大きく落ち込んでいます。小売の従業者数は平成23(2011)年に減少しましたが、平成26(2014)年以降増加しており、商品販売額は増加傾向にあります。

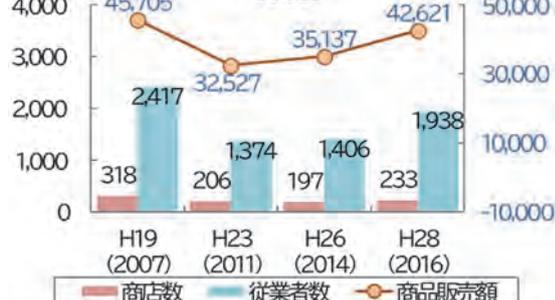
【商店数、従業者数、商品販売額の推移】



【商店あたり従業者数、商品販売額の推移】



【商店数、従業者数、商品販売額の推移】



【商店あたり従業者数、商品販売額の推移】



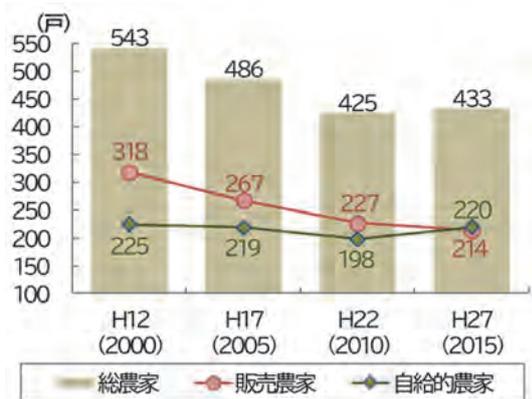
資料：商業統計調査 (H19、H26)、経済センサス (H23、H28)

(3) 農業

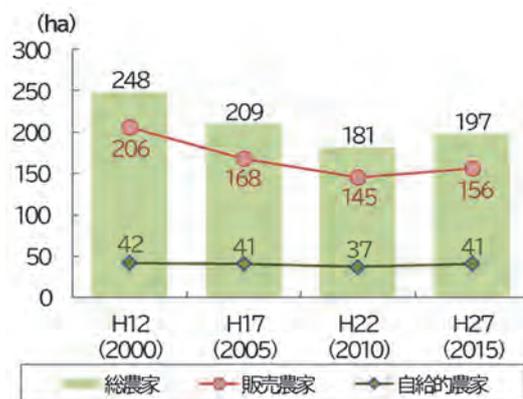
当町の農家数は、平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけて増加したものの、長期的には減少傾向にあります。

経営耕地面積についても同様の傾向がみられます。また、販売農家の経営耕地面積については、農家数が減少し続けるなか、近年微増しています。また、農用地区域の状況を見ると、北部と南部に分散して分布しており、南部の日光川沿いにまとまった農用地区域がみられます。

【農家数の推移】

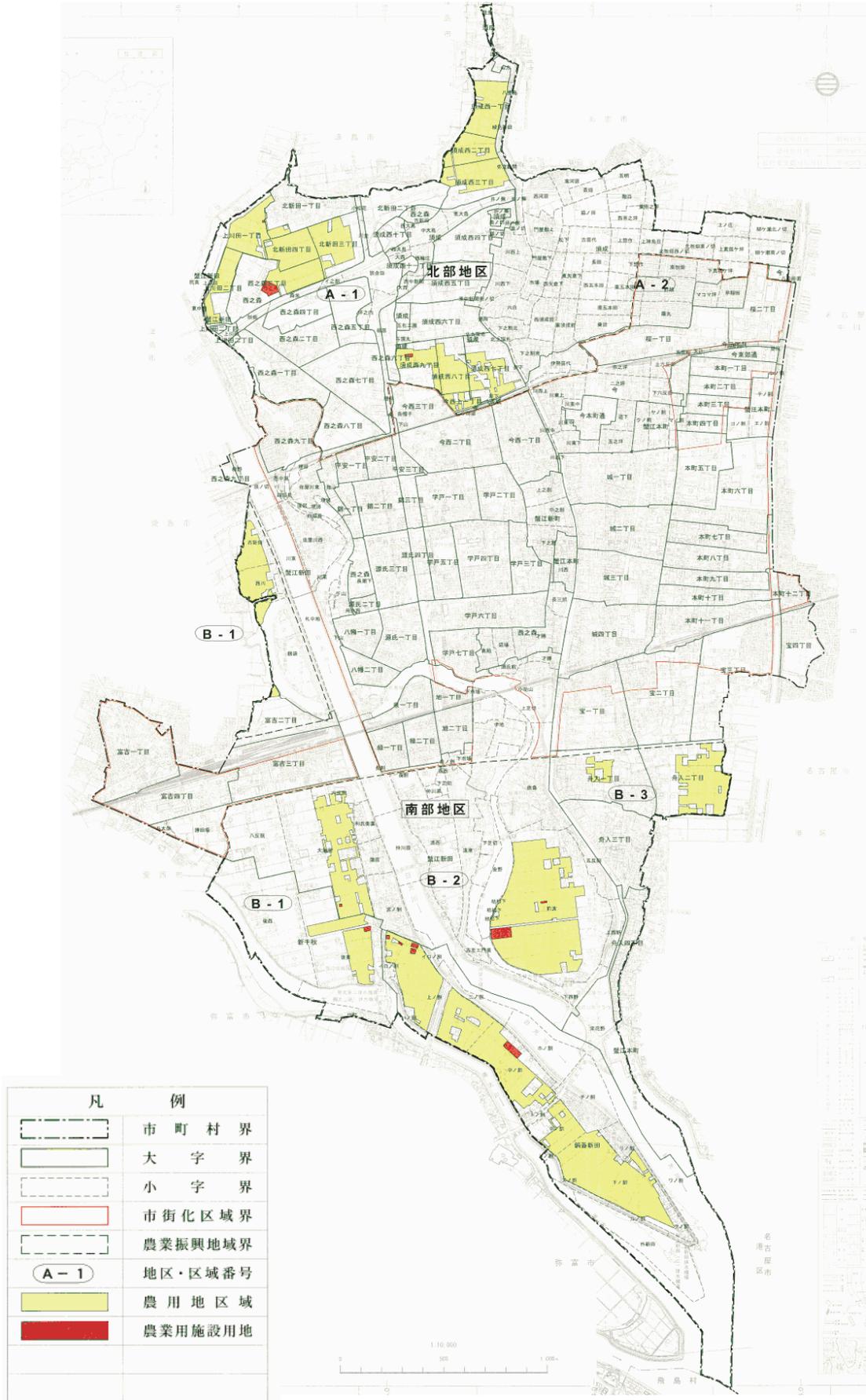


【経営耕地面積の推移】



資料：農林業センサス

【農用地区区域分図】



資料：蟹江町農業振興地域土地利用計画図（平成27年3月）

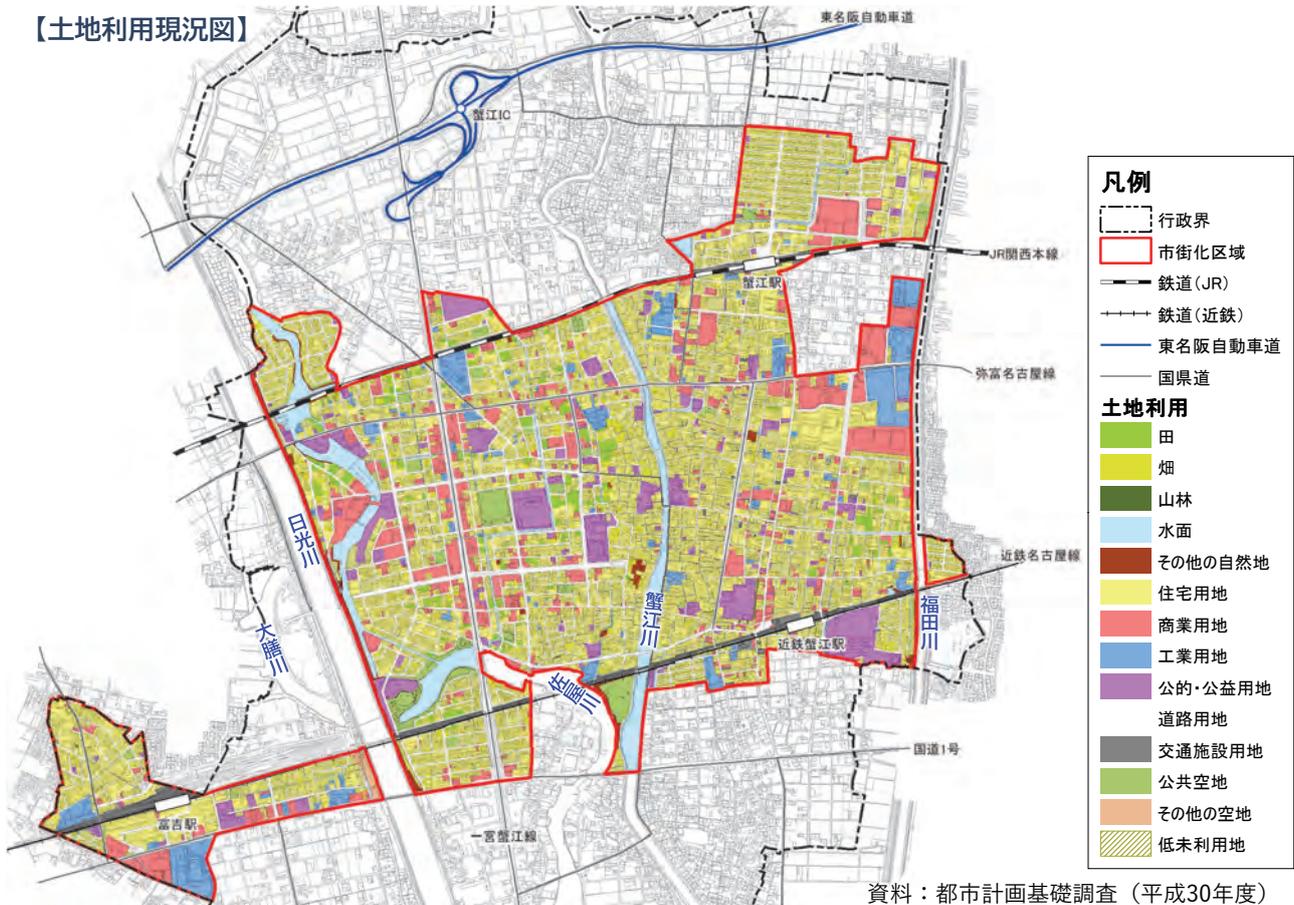
■ 土地利用

(1) 土地利用現況

市街化区域の土地利用現況をみると、住宅用地は、ほぼ全域に分布しています。商業用地は、JR蟹江駅の北側や東部の主要地方道の弥富名古屋線沿道周辺に大規模な集積がみられるほか、西部の主要地方道の一宮蟹江線（西尾張中央道）や佐屋川沿いに集積しています。工業用地は、東部の弥富名古屋線沿道やJR関西本線と一宮蟹江線（西尾張中央道）の交差部付近、近鉄富吉駅南側の国道1号沿道などに大規模な集積がみられます。

また、農地（田・畑）は、蟹江川と日光川の間在市街地に多く、低未利用地は、JR蟹江駅の周辺や近鉄蟹江駅の北側に多く分布しています。

【土地利用現況図】



用途地域別の土地利用構成をみると、住居系用途地域では、住宅用地が3～5割を占めています。用途地域との乖離はみられませんが、第一種住居地域や第二種住居地域では工業用地がやや多い状況にあります。また、第一種住居地域では低未利用地の割合が多く、第二種中高層住居専用地域では農地（田・畑）の割合が多い状況にあります。

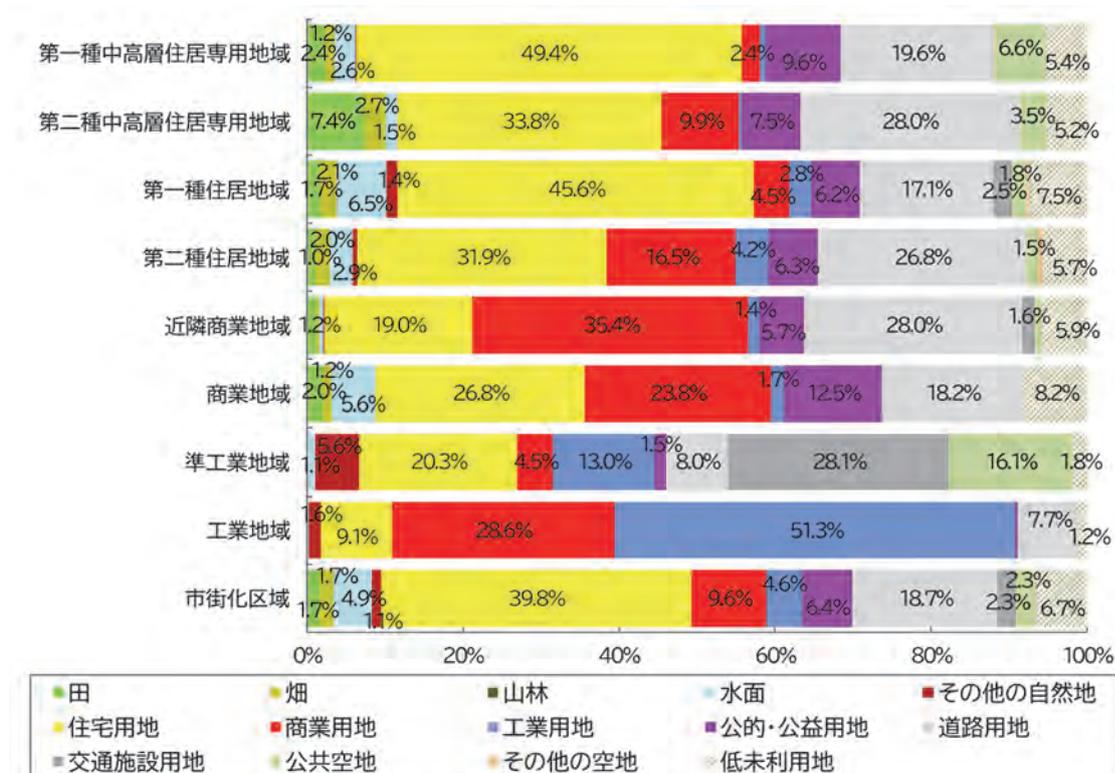
近隣商業地域では、商業用地が最も多いものの、住宅用地が占める割合も多くなっています。商業地域では、商業用地より住宅用地が多く、低未利用地の割合も多くなっています。

準工業地域では、住宅用地が20.3%、商業用地が4.5%、工業用地が13.0%となっており、用途の混在がみられます。また、工業地域では、商業用地が28.6%、工業用地が51.3%となっていますが、住宅用地も9.1%を占めており、一部の地域では住工の土地利用が混在している状況です。

【土地利用面積(用途地域別)】

	住居系				商業系		工業系		市街化 区域計	
	一中高	二中高	一住	二住	近商	商業	準工	工業		
自然的 土地利用	農地									
	田	0.87	0.81	4.35	0.32	0.38	0.36	0	0	7.09
	畑	0.44	0.3	5.54	0.61	0.15	0.22	0	0	7.26
	小計	1.31	1.11	9.89	0.93	0.53	0.58	0	0	14.35
	山林	0	0	0.01	0	0	0	0	0	0.01
	水面	0.98	0.17	17.11	0.91	0.19	1.01	0.09	0.04	20.5
その他の自然地	0.04	0	3.68	0.16	0.03	0	0.45	0.25	4.61	
小計	2.33	1.28	30.69	2	0.75	1.59	0.54	0.29	39.47	
都市的 土地利用	住宅用地	18.29	3.72	119.97	9.9	6.26	4.82	1.62	1.46	166.04
	商業用地	0.87	1.09	11.92	5.13	11.67	4.29	0.36	4.57	39.9
	工業用地	0.24	0.04	7.45	1.31	0.45	0.31	1.04	8.2	19.04
	小計	19.4	4.85	139.34	16.34	18.38	9.42	3.02	14.23	224.98
	公的・公益用地	3.57	0.83	16.19	1.96	1.87	2.25	0.12	0.06	26.85
	道路用地	7.25	3.08	44.93	8.3	9.25	3.27	0.64	1.23	77.95
	交通施設用地	0	0	6.62	0	0.54	0	2.25	0	9.41
	公共空地	2.45	0.39	4.85	0.46	0.27	0	1.29	0	9.71
	その他の空地	0	0	0.56	0.16	0	0	0	0	0.72
	低未利用地	2	0.57	19.82	1.78	1.94	1.47	0.14	0.19	27.91
小計	34.67	9.72	232.31	29	32.25	16.41	7.46	15.71	377.53	
総計	37.00	11.00	263.00	31.00	33.00	18.00	8.00	16.00	417.00	
可住地	22.71	6.53	168.36	18.99	17.31	10.37	3.16	10.62	258.05	
非可住地	14.29	4.47	94.64	12.01	15.69	7.63	4.84	5.38	158.95	

【土地利用構成比(用途地域別)】



資料：都市計画基礎調査（平成30年度）

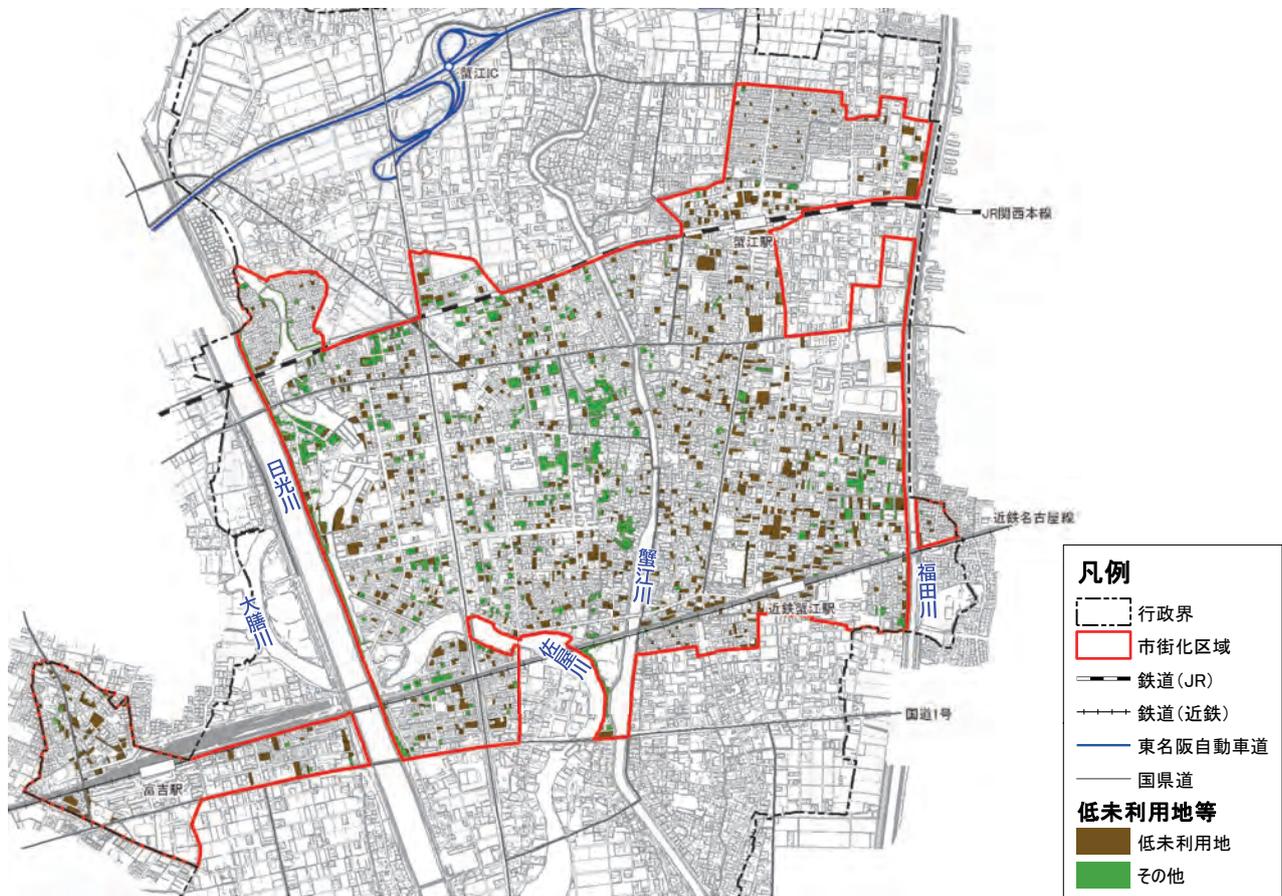
(2) 低未利用地等の現況

用途地域に占める低未利用地等（低未利用地や自然的な利用がされている土地（田、畑、山林、その他の自然地））の割合は、住居系用途地域で12.0%（低未利用地のみでは7.1%）、商業系用途地域で9.0%（6.7%）、工業系用途地域で4.4%（1.4%）となっています。

規模は全て1ha未満で、大規模な低未利用地等はみられません。また、低未利用地等の内訳をみると、低未利用地が大部分を占めていますが、住居系用途地域では農地（田・畑）の占める割合も多くなっています。

低未利用地等は市街化区域の各地に点在しており、低未利用地はJR蟹江駅の周辺や近鉄蟹江駅の北側に多く、農地（田・畑）やその他の自然地は蟹江川と日光川の間の市街地に多く分布しています。

【低未利用地等の分布状況】



資料：都市計画基礎調査（平成30年度）

■ 建物状況

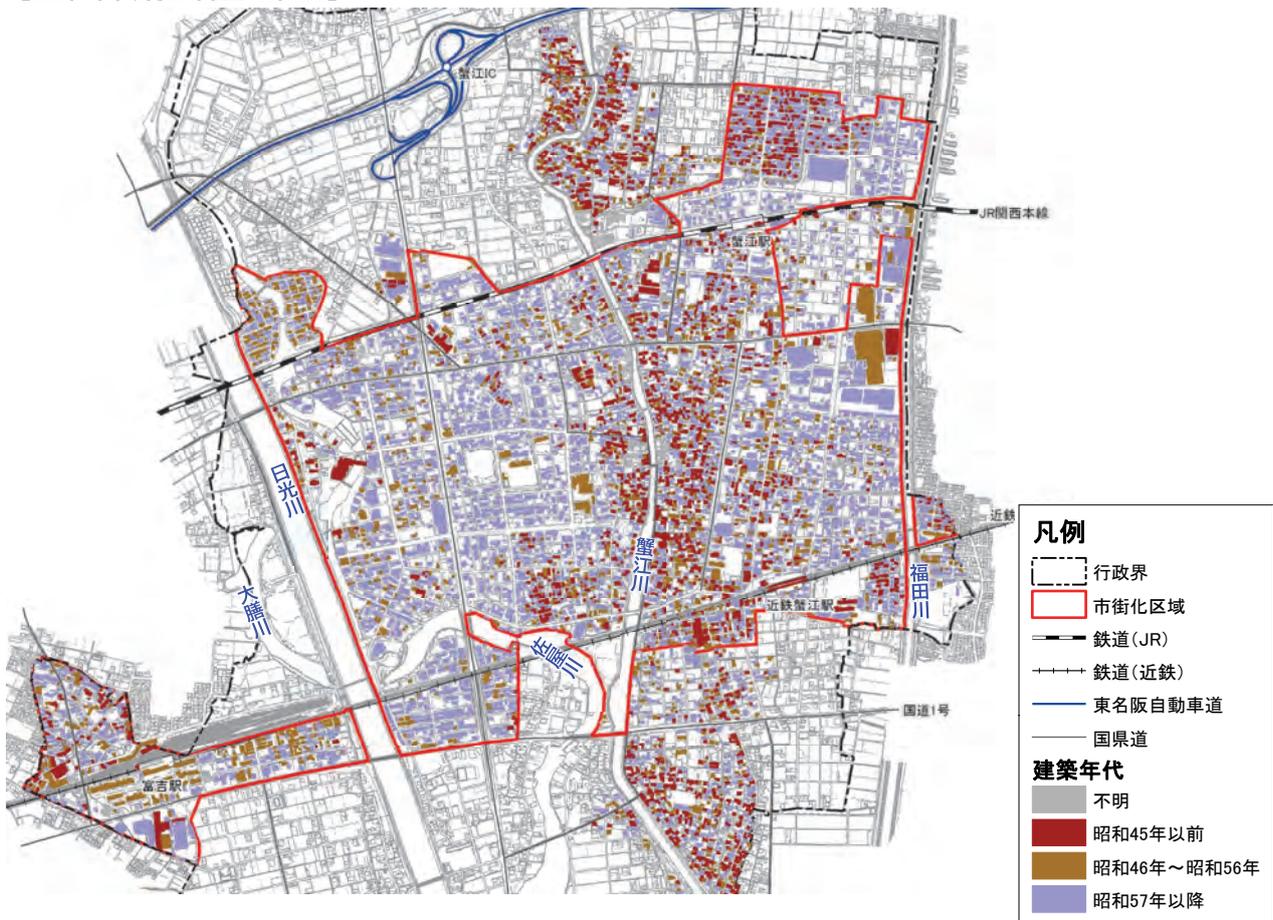
建物の建築年代をみると、昭和45(1970)年以前の建物棟数が17.2%、昭和46(1971)年から昭和56(1981)年の建物が15.8%あり、昭和56(1981)年以前の建物が33.0%と約3棟に1棟の割合になります。これらの建物は旧耐震基準によって建てられた建物であり、建築から30年以上が経過していることから老朽住宅である可能性が高くなっています。

また、建物の構造は木造が72.0%、非木造が28.0%と木造の建物が約7割になります。

建築年代別の立地状況をみると、蟹江川沿いの既成市街地に老朽住宅が多く立地しています。



【建築年代別建物立地状況】



資料：都市計画基礎調査（平成29年度）

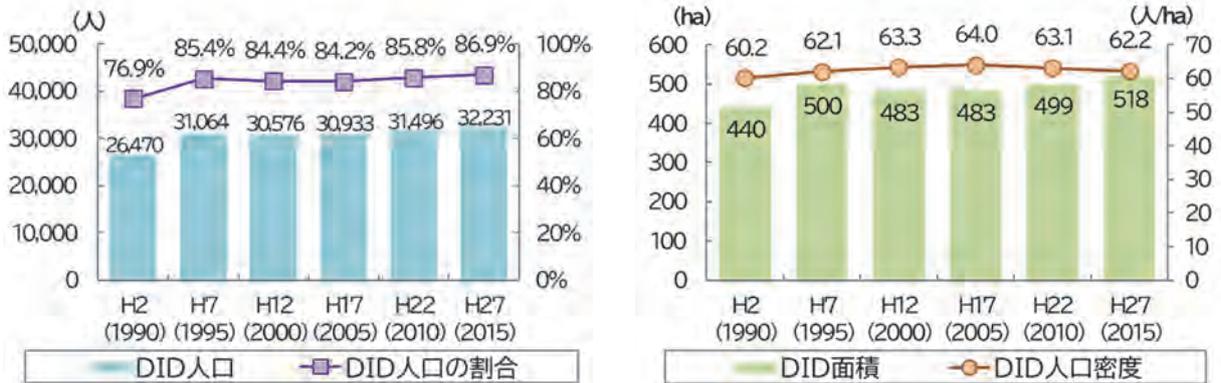
■ 市街化動向

(1) DID (人口集中地区)

当町のDIDは、平成7(1995)年から平成12(2000)年にかけて一旦縮小したものの、以後は拡大を続けており、平成27(2015)年時点で518haとなっています。DIDの拡大に比例してDID人口も増加を続けており、平成27(2015)年時点のDID人口は32,231人と、総人口の86.9%を占めています。DID人口密度は60人/ha以上を維持していますが、平成22(2010)年以降は減少に転じており、市街地の低密度化が進行することが懸念されます。

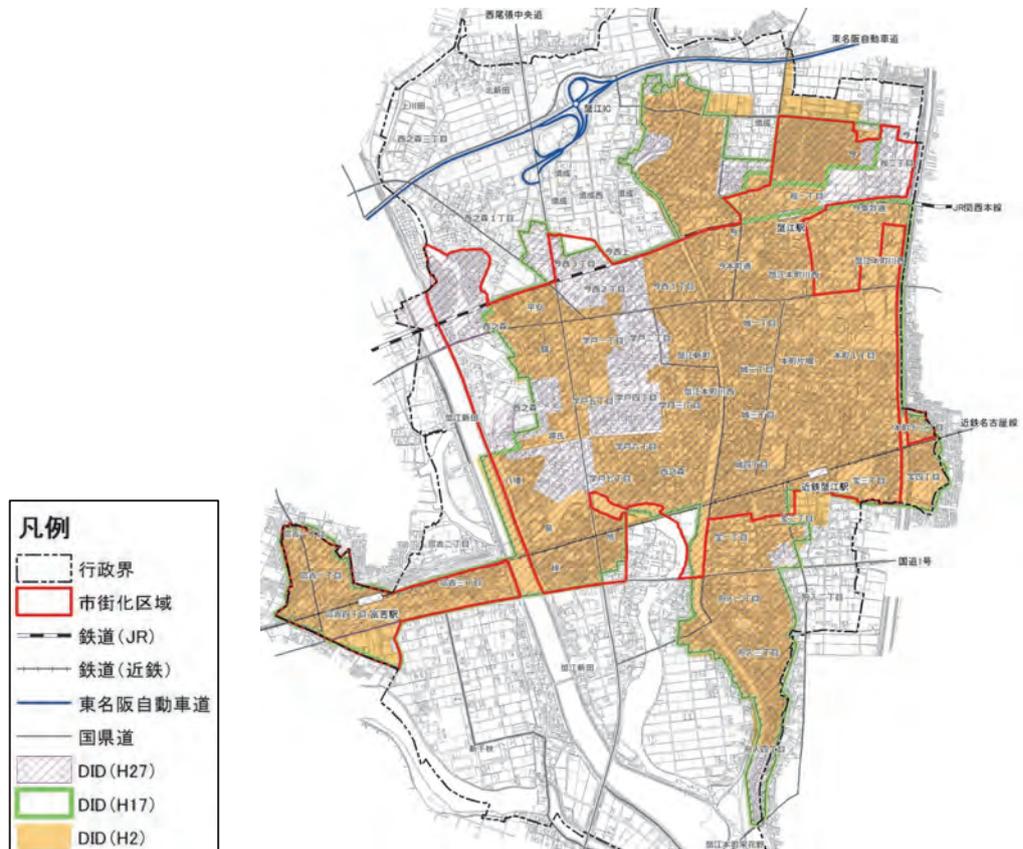
DIDの変遷をみると、平成2(1990)年時点では、東部や近鉄名古屋線の沿線に広がっていましたが、その後は北西の方向に拡大し、平成27(2015)年時点では市街化区域の大部分がDIDとなっています。

【DIDの推移】



資料：都市計画基礎調査（平成24年度、平成29年度）

【DIDの変遷】

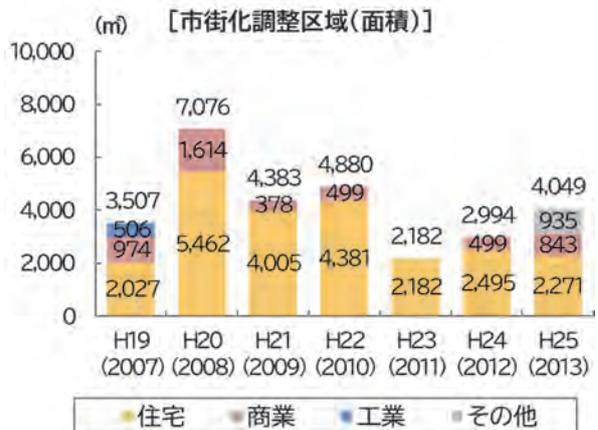
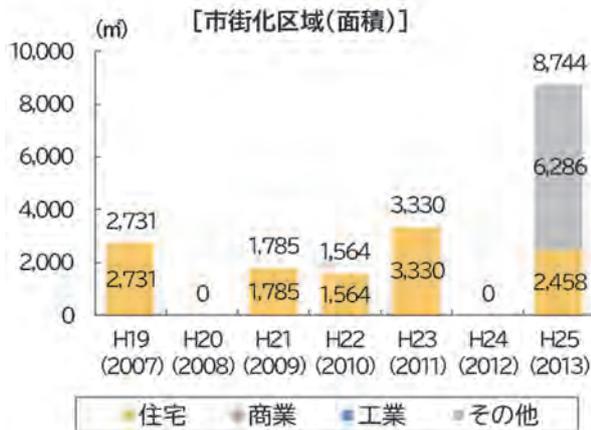
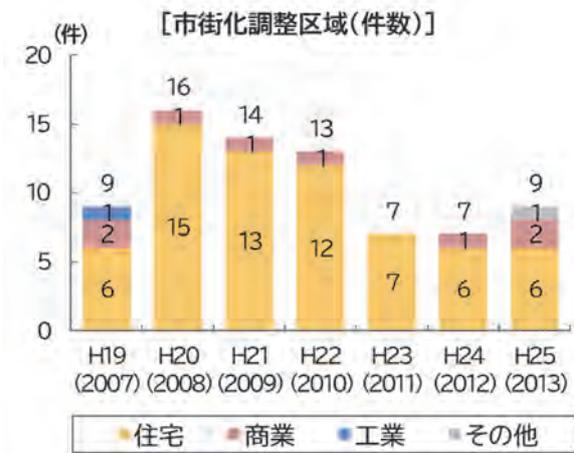
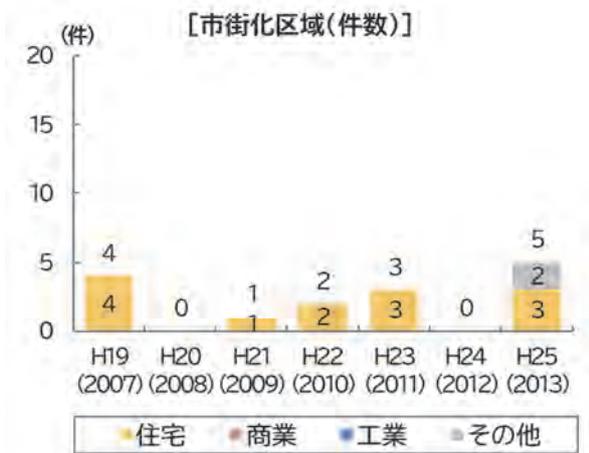


資料：都市計画基礎調査（平成29年度）

(2) 開発動向

平成19(2007)年度から平成25(2013)年度にかけての開発許可は、90件、47,225㎡(約4.7ha)となっています。市街化調整区域における開発件数が全体の8割以上を占めており、市街化区域における開発許可は最大でも年間5件となっています。開発用途は、住宅が大部分を占めており、市街化区域では商業・工業用途の開発はみられません。市街化調整区域においても商業用途の開発は年間1～2件、工業用途の開発は平成19(2007)年度に1件のみとなっています。

開発許可件数の推移をみると、市街化区域は、おおむね横ばいで推移しています。一方で、市街化調整区域は、平成20(2008)年度以降減少傾向にあり、開発は沈静化の傾向にあります。



資料：都市計画基礎調査（平成26年度）

【市街地整備状況、開発許可の分布】

当町の市街地整備状況をみると、JR蟹江駅の北側、蟹江川と日光川間の市街地、近鉄富吉駅の西側の一部で、土地区画整理事業による面的整備が実施されています。

開発許可の分布をみると、南部の市街化区域外縁部において住宅開発が多い状況です。



資料：都市計画基礎調査（平成26年度）

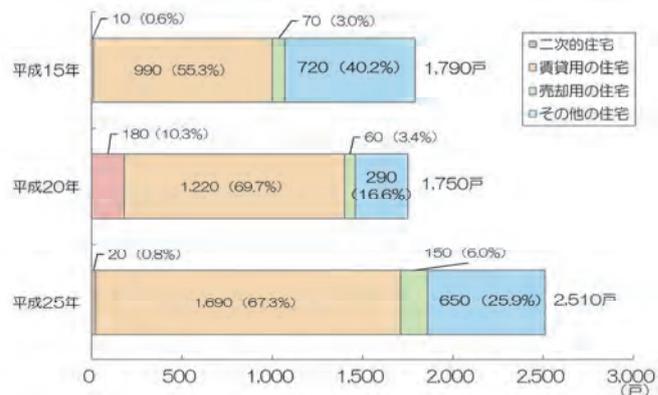
(3) 空き家等

当町では、平成28(2016)年度に「蟹江町空家等実態調査」を実施し、家屋課税台帳や水道使用データ、現地での目視などによる実態調査により、空家の実態を把握しました。これによると、空家と判断される建物は212件であり、空家かどうか判断できない建物が358件でした。

これらを合わせた570件の所有者等に対し、アンケート調査を実施したところ、「住んでいる、または使っている（貸家、売却、不明含む）」と回答された建物が219件、「居宅ではない、または使っていない」と回答された建物が115件でした。

【蟹江町における利用用途別の空家の戸数】

※蟹江町空家等実態調査と住宅・土地統計調査では、空家の定義や抽出プロセスが異なる。



資料：住宅・土地統計調査（蟹江町空家等対策計画）

■ 都市計画

(1) 用途地域等

当町の用途地域は、JR関西本線と近鉄名古屋線・国道1号の間やJR蟹江駅の北側などに指定されています。

第一種住居地域が広範囲に指定されており、市街化区域の63.1%を占めています。その他の住居系用途地域については、JR蟹江駅の北側や主要地方道の一宮蟹江線（西尾張中央道）の東側の市街地に中高層住居専用地域、国道1号や主要地方道の弥富名古屋線の沿道などに第二種住居地域が指定されています。

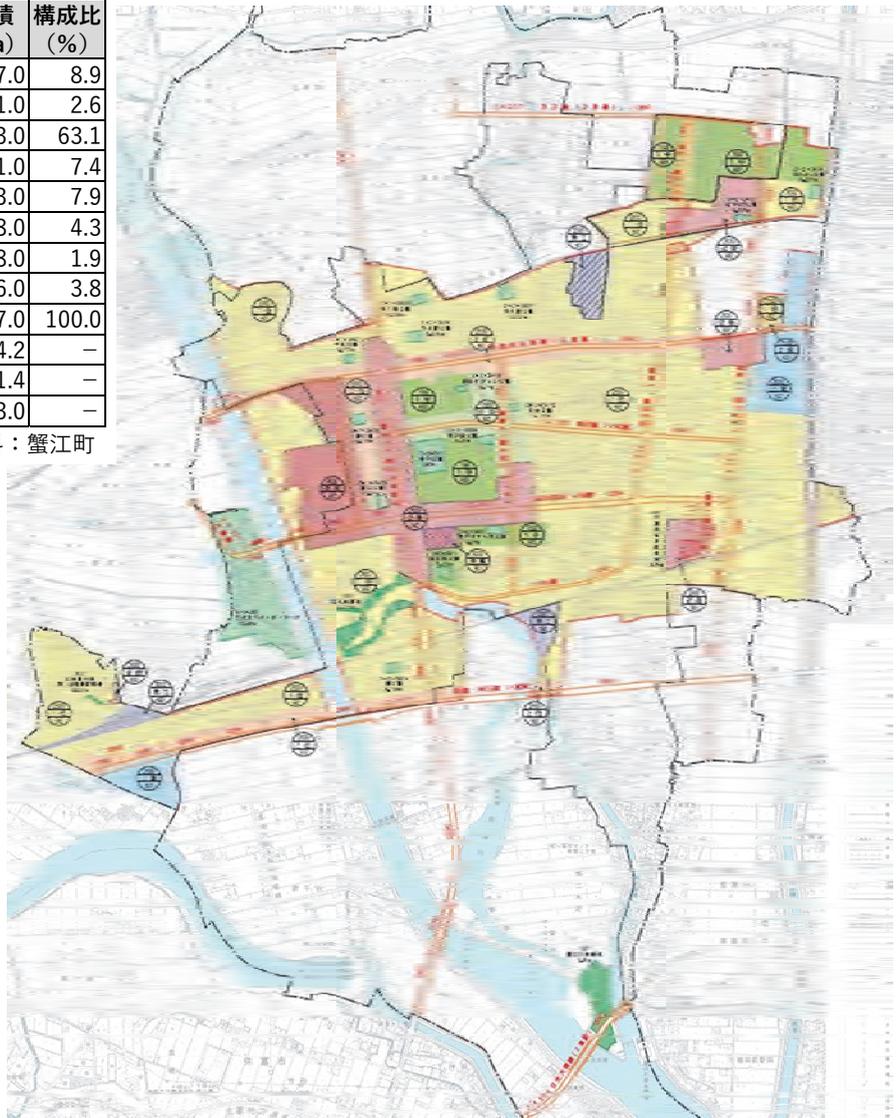
商業系用途地域は、尾張温泉などの周辺を始めJR蟹江駅や近鉄蟹江駅の周辺、一宮蟹江線（西尾張中央道）沿道や役場周辺などが指定されています。工業系用途地域は、福田川の西側や近鉄富吉駅の南側、JR蟹江駅の西側や、近鉄名古屋線と蟹江川の交差点周辺が指定されています。

その他、特別用途地区の特別工業地区、観光地区が指定されています。

【用途地域等の指定状況】

	面積 (ha)	構成比 (%)
第一種中高層住居専用地域	37.0	8.9
第二種中高層住居専用地域	11.0	2.6
第一種住居地域	263.0	63.1
第二種住居地域	31.0	7.4
近隣商業地域	33.0	7.9
商業地域	18.0	4.3
準工業地域	8.0	1.9
工業地域	16.0	3.8
合計	417.0	100.0
特別工業地区	4.2	-
観光地区	1.4	-
準防火地域	53.0	-

資料：蟹江町



資料：蟹江町都市計画図（平成29年3月）

凡 例		建築物の延べ面積の割合 (容積率)%	建築物の延べ床面積の割合 (建ぺい率)%
---	市 町 村 界		
—	都市計画道路		
■	駅前広場		
—	立体交差及び橋梁		
—	市街化区域界		
1中	第一種中高層住居専用地域	150	60
2中	第二種中高層住居専用地域	150	60
1住	第一種住居地域	200	60
2住	第二種住居地域	200	60
近商	近隣商業地域	200	80
商業	商業地域	300	400
準工	準工業地域	200	60
工業	工業地域	200	60
■	特別用途地区(特別工業地区)		
■	特別用途地区(観光地区)		
■	準防火地域		
■	市街化調整区域	200	60
■	土地区画整理区域		
■	D1D2(人口集中地区)		
■	都市計画公園		
■	都市計画緑地		
■	都市計画駐車場(自転車駐車場)		

(2) 都市施設

① 都市計画道路

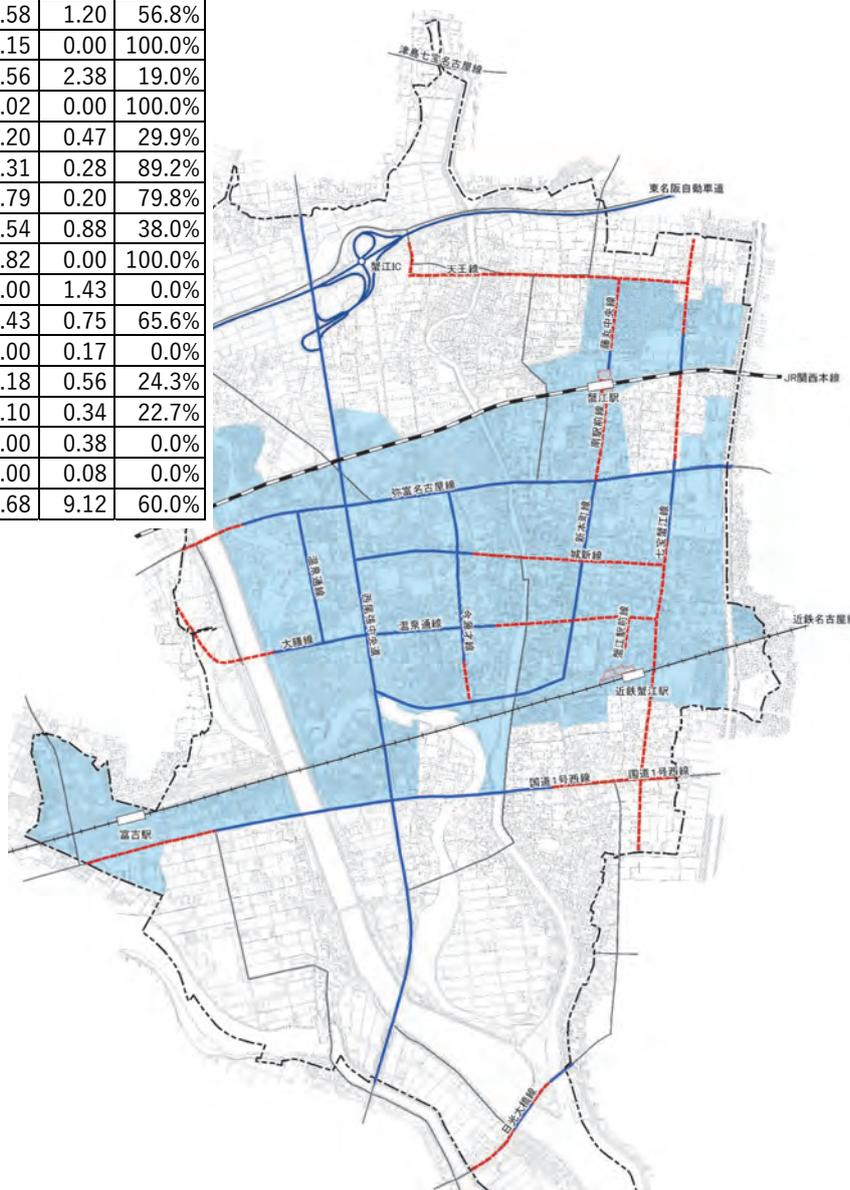
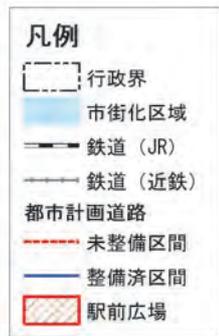
当町の都市計画道路は、16路線、22.8kmが都市計画決定されています。

平成30(2018)年度時点の整備状況をみると、都市計画道路全体の改良率は60%となっています。そのうち、整備済（改良率100%）路線は、西尾張中央道、新本町線、津島七宝名古屋線の3路線、未着手（改良率0%）路線は、天王線、蟹江駅前線、南駅前線、蟹江駅南北自由通路の4路線で、蟹江駅自由通路については令和3年1月に供用開始しています。

都市計画道路の位置は、市街化区域内におおむね格子状に計画されており、面的整備が実施されていない東部の市街地や市街化調整区域に、未整備の区間が多くなっています。

【都市計画道路の整備状況(平成30年度時点)】

番号	路線名	計画(km)	整備状況(km)		改良率
			改良済	未整備	
3.3.157	国道1号西線	2.78	1.58	1.20	56.8%
3.3.264	西尾張中央道	4.15	4.15	0.00	100.0%
3.4.283	七宝蟹江線	2.94	0.56	2.38	19.0%
3.5.293	津島七宝名古屋線	0.02	0.02	0.00	100.0%
3.4.304	日光大橋線	0.67	0.20	0.47	29.9%
3.4.312	弥富名古屋線	2.59	2.31	0.28	89.2%
3.4.314	今源才線	0.99	0.79	0.20	79.8%
3.4.328	城新線	1.42	0.54	0.88	38.0%
3.5.332	新本町線	1.82	1.82	0.00	100.0%
3.4.337	天王線	1.43	0.00	1.43	0.0%
3.3.355	温泉通線	2.18	1.43	0.75	65.6%
3.3.356	蟹江駅前線	0.17	0.00	0.17	0.0%
3.5.901	大膳線	0.74	0.18	0.56	24.3%
3.4.902	藤丸中央線	0.44	0.10	0.34	22.7%
3.3.903	南駅前線	0.38	0.00	0.38	0.0%
8.7.904	蟹江駅南北自由通路	0.08	0.00	0.08	0.0%
合計		22.80	13.68	9.12	60.0%



資料：蟹江町

② 都市公園等

当町で計画している都市公園は18か所全てを都市計画決定しており、その内訳は、街区公園が14か所、近隣公園が1か所、地区公園が1か所、都市緑地が2か所となっています。

供用済みの都市公園の大半は土地区画整理事業の施行区域にあり、その他の区域には都市公園はなく、小規模な地域公園（従来の児童公園）が点在しているのみです。また、地区公園の「日光川ウォーターパーク」と都市緑地の「蟹江川南緑地」に未供用の部分が残っています。

一人あたりの都市公園面積は3.90㎡であり、都市公園法施行令による都市公園の住民一人あたりの敷地面積の標準（10㎡以上）を下回っています。

【都市公園の整備状況(平成30年度時点)】

No	番号	名称	種別	計画面積 (ha)	供用面積 (ha)
1	2・2・1701	平安公園	街区公園	0.17	0.17
2	2・2・1702	錦公園	街区公園	0.25	0.25
3	2・2・1703	源氏公園	街区公園	0.20	0.20
4	2・2・1704	緑公園	街区公園	0.18	0.18
5	2・2・1705	今八島公園	街区公園	0.24	0.24
6	2・2・1706	今才勝公園	街区公園	0.24	0.24
7	2・2・1707	今川西公園	街区公園	0.32	0.32
8	2・2・1708	新町ちびっこ公園	街区公園	0.10	0.10
9	2・2・1709	学戸東公園	街区公園	0.20	0.20
10	2・2・1710	学戸やすらぎ公園	街区公園	0.20	0.20
11	2・2・1711	源氏塚公園	街区公園	0.20	0.20
12	2・2・1712	日吉公園	街区公園	0.12	0.12
13	2・2・1713	はつらつ公園	街区公園	0.28	0.28
14	2・2・1714	なかよし公園	街区公園	0.26	0.26
15	3・3・1101	学戸公園	近隣公園	1.60	1.60
16	4・5・151	日光川ウォーターパーク	地区公園	10.72	5.05
17	34	源氏泉緑地	都市緑地	2.49	2.49
18	39	蟹江川南緑地	都市緑地	2.79	2.36
都市公園 合計				20.56	14.46
一人あたりの都市公園面積 (㎡)				5.54	3.90
平成27年国勢調査人口 (人)				37,085	

【地域公園の整備状況(平成30年度時点)】

種別	箇所数	計画面積 (ha)	供用面積 (ha)
地域公園	29	-	2.37

資料：蟹江町

【都市公園等の状況(平成30年度時点)】



資料：蟹江町

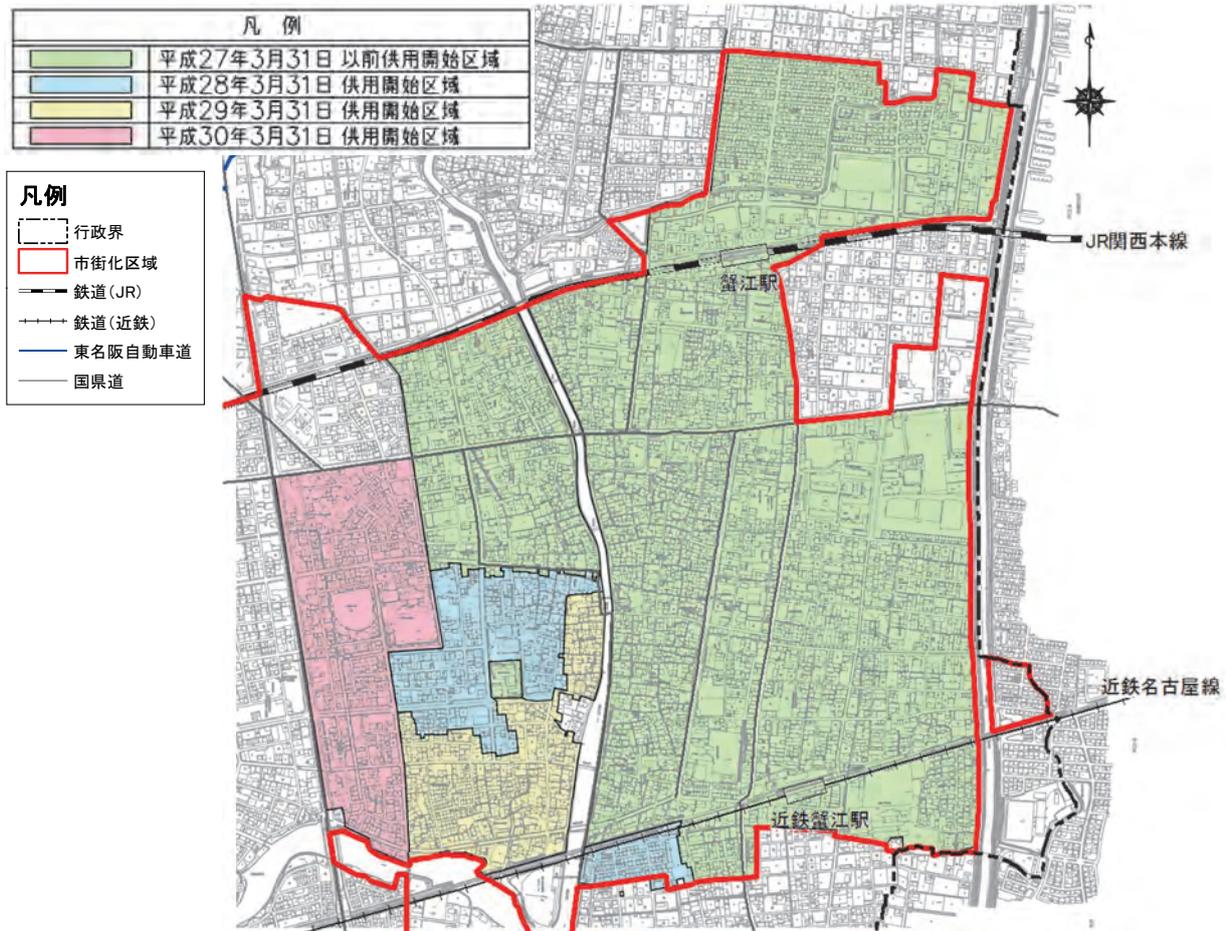
③ 下水道

当町の下水道は日光川下流流域下水道により整備が進んでいます。平成29(2017)年度時点の整備状況を見ると、処理区域面積が263.8ha、普及率が49.0%、接続率が67.6%となっています。

市街化区域のうち、主要地方道の一宮蟹江線（西尾張中央道）より東側はおおむね整備済みとなっていますが、未整備の区域も残っている状況です。

【下水道の整備状況】

	H21年度 (2009)	H22年度 (2010)	H23年度 (2011)	H24年度 (2012)	H25年度 (2013)	H26年度 (2014)	H27年度 (2015)	H28年度 (2016)	H29年度 (2017)
処理区域面積(ha)	28.6	138.9	152.8	153.8	170.7	196.7	212.7	235.4	263.8
処理区域内人口(人)	1,665	11,303	11,410	11,459	12,966	13,666	15,063	16,705	18,439
接続人口(人)	0	1,753	6,451	7,990	8,431	9,740	10,818	11,513	12,459
普及率(%)	4.6%	31.0%	31.2%	30.5%	33.4%	36.2%	39.9%	44.2%	49.0%
接続率(%)	0.0%	15.5%	56.5%	69.7%	65.0%	71.3%	71.8%	68.9%	67.6%



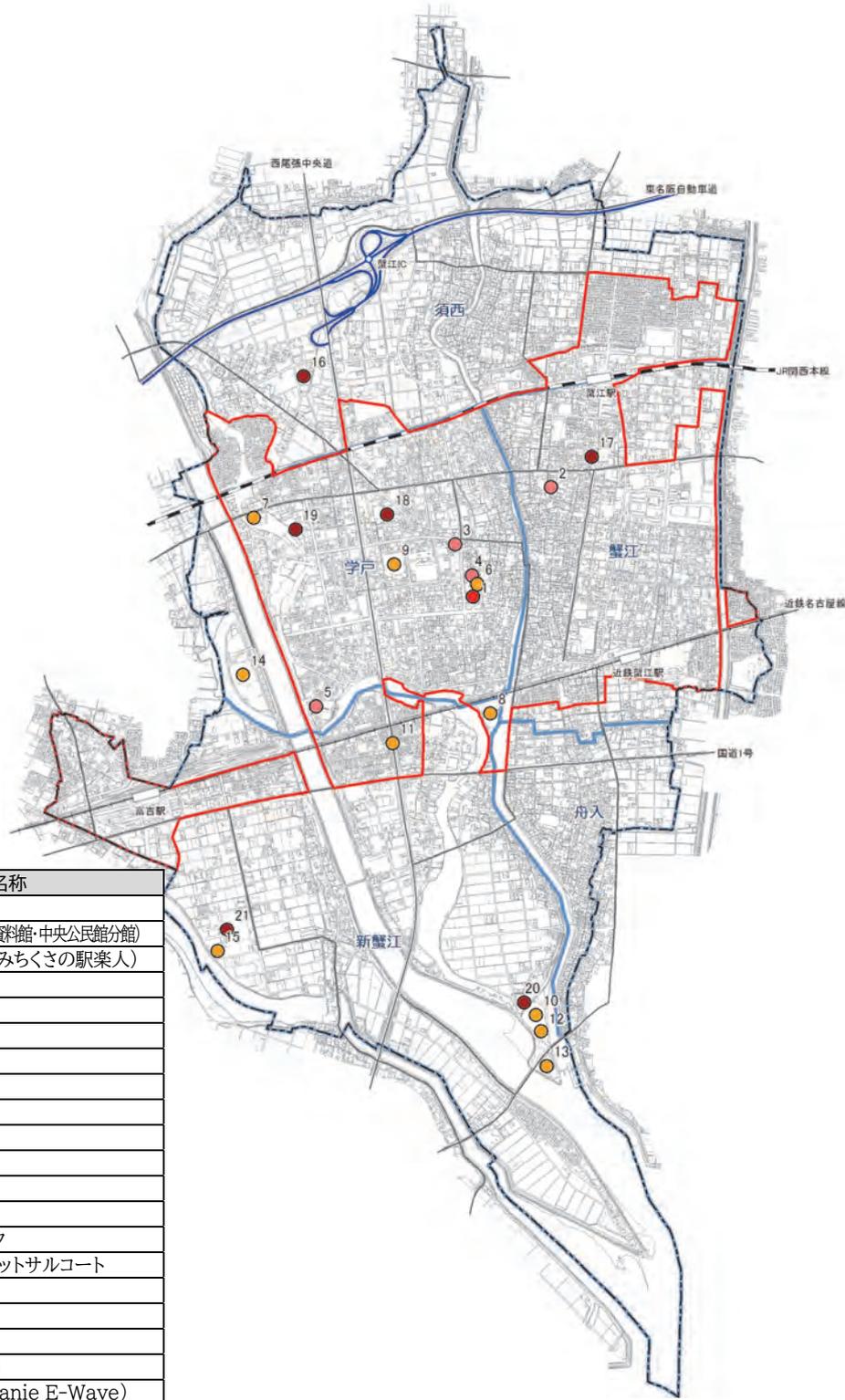
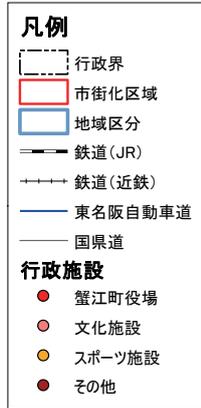
資料：蟹江町

■ 公共公益施設等

(1) 行政施設

蟹江町役場や産業文化会館、まちなか交流センター、中央公民館などの主要な施設は、町の中心部に集中しています。

【行政施設の分布】



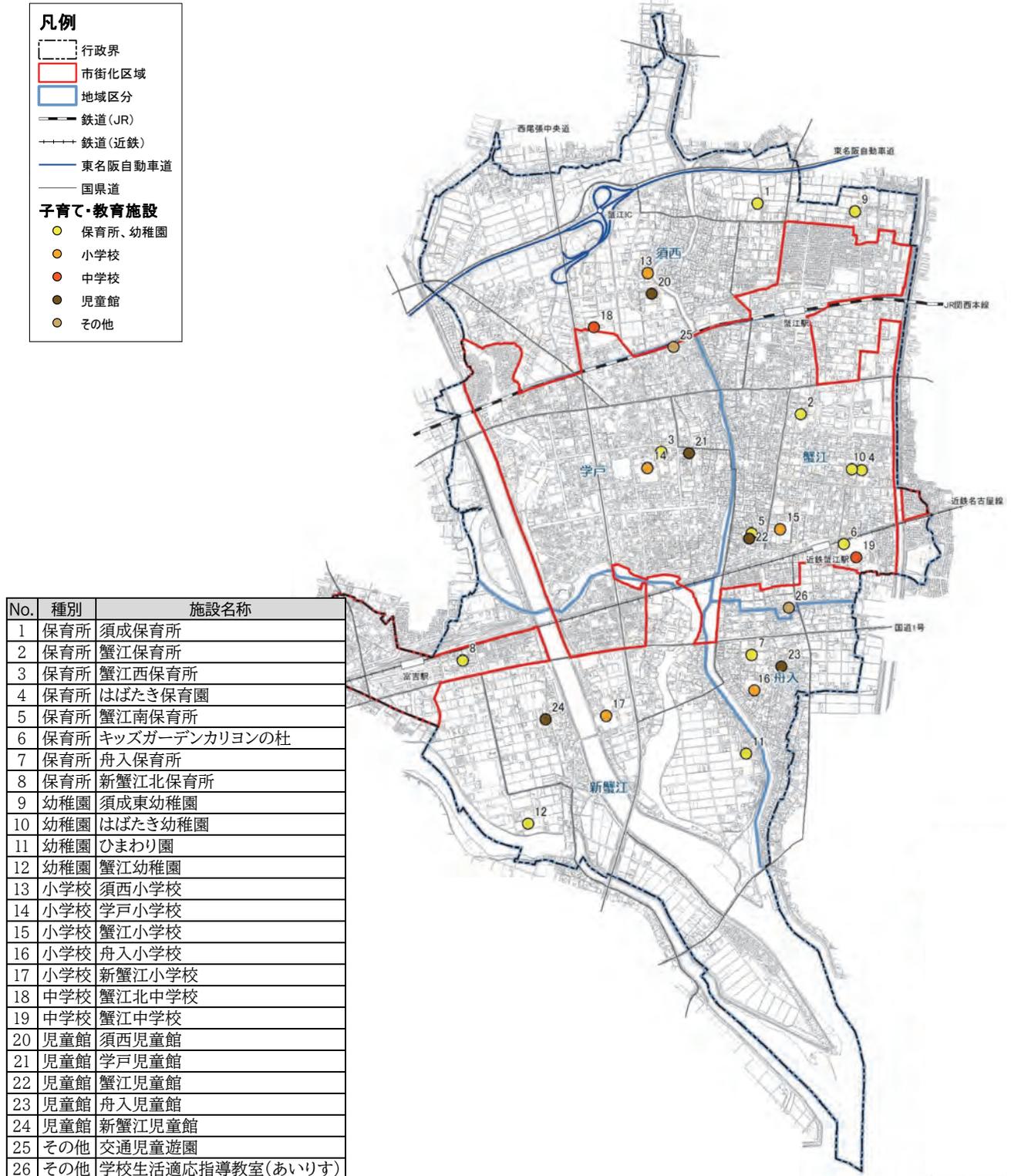
No.	種別	施設名称
1	役場	蟹江町役場
2	文化施設	産業文化会館(歴史民俗資料館・中央公民館分館)
3	文化施設	まちなか交流センター(みちくさの駅楽人)
4	文化施設	蟹江中央公民館
5	文化施設	蟹江町図書館
6	スポーツ施設	蟹江町体育館
7	スポーツ施設	蟹江町体育館分館
8	スポーツ施設	佐屋川グラウンド
9	スポーツ施設	学戸グラウンド
10	スポーツ施設	河川南グラウンド
11	スポーツ施設	中央ゲートボール場
12	スポーツ施設	河川テニスコート
13	スポーツ施設	河川南テニスコート
14	スポーツ施設	日光川ウォーターパーク
15	スポーツ施設	蟹江町希望の丘広場フットサルコート
16	その他	蟹江町保健センター
17	その他	蟹江町消防署
18	その他	蟹江町水道事務所
19	その他	多世代交流施設「泉人」
20	その他	蟹江町給食センター(Kanie E-Wave)
21	その他	蟹江町希望の丘広場

資料：蟹江町WEBサイト等

(2) 子育て・教育施設

当町には、小学校が5校、中学校が2校設置されています。保育所・幼稚園は12か所が立地していますが、東部に多く、西部には少ない状況です。また、児童館が各地域に設置されています。

【子育て・教育施設の分布】



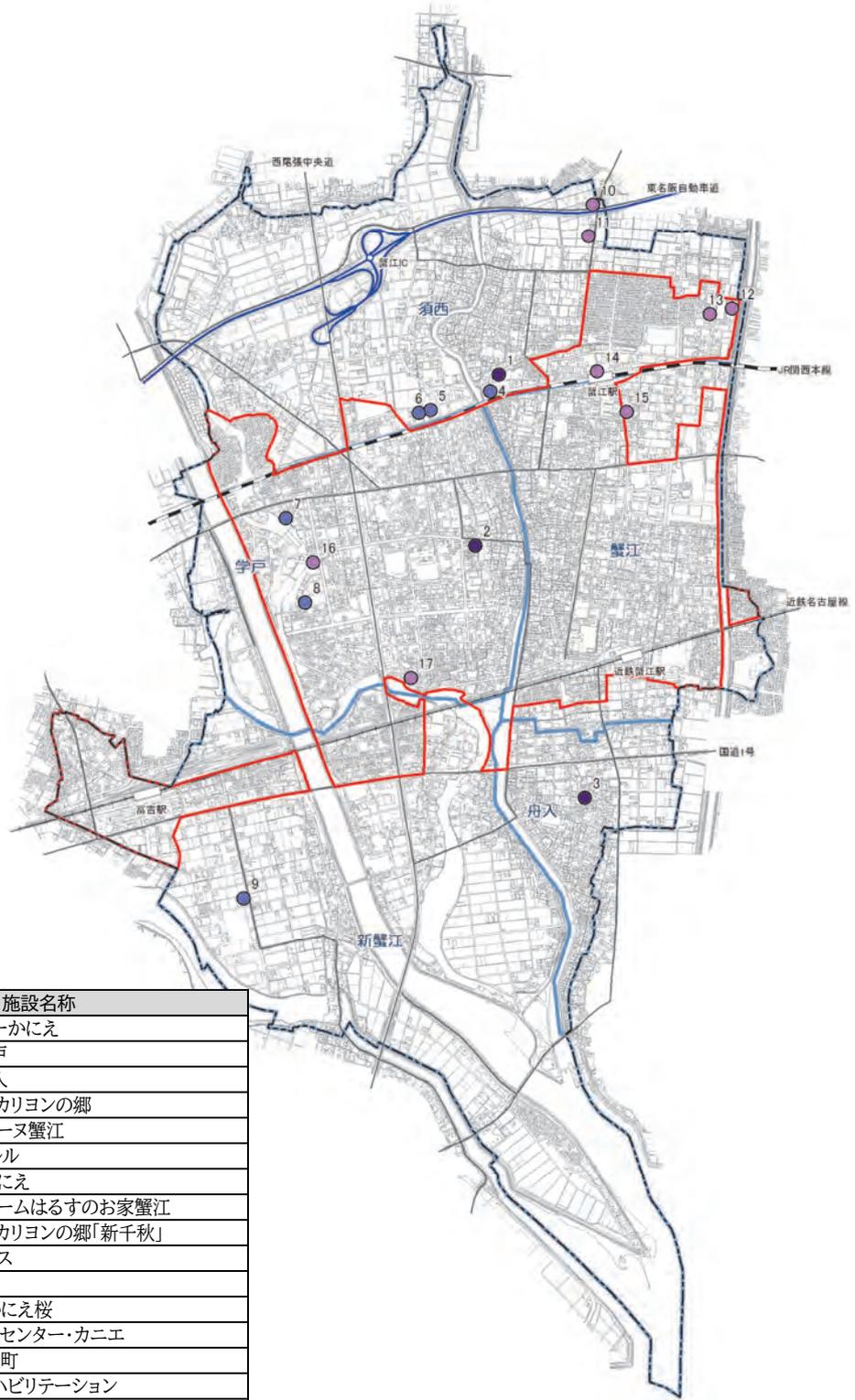
資料：蟹江町WEBサイト等

(3) 福祉施設

当町には、老人福祉センターが3か所設置されています。老人保健施設等は6か所、介護事業所は8か所が立地していますが、いずれも北部に多く、南部には少ない状況です。

【福祉施設の分布】

凡例	
	行政界
	市街化区域
	地域区分
	鉄道(JR)
	鉄道(近鉄)
	東名阪自動車道
	国県道
福祉施設	
	福祉施設
	老人保健施設等
	介護事業所



No.	種別	施設名称
1	福祉施設	地域活動支援センターかにえ
2	福祉施設	老人福祉センター学戸
3	福祉施設	老人福祉センター舟入
4	老人保健施設等	特別養護老人ホームカリヨンの郷
5	老人保健施設等	介護老人保健施設セーン蟹江
6	老人保健施設等	グループホームジャルル
7	老人保健施設等	介護老人保健施設かにえ
8	老人保健施設等	天然温泉有料老人ホームはるすのお家蟹江
9	老人保健施設等	特別養護老人ホームカリヨンの郷「新千秋」
10	介護事業所	しょうぶ会デイサービス
11	介護事業所	デイサービスかにえ
12	介護事業所	アクボデイサービスかにえ桜
13	介護事業所	ひまわりデイサービスセンター・カニエ
14	介護事業所	マックビーヒルズ蟹江町
15	介護事業所	かにえ診療所通所リハビリテーション
16	介護事業所	尾張温泉かにえ病院通所リハビリテーションセンター
17	介護事業所	リハビリデイサービスるぶらん

資料：蟹江町WEBサイト、介護サービス情報公表システム

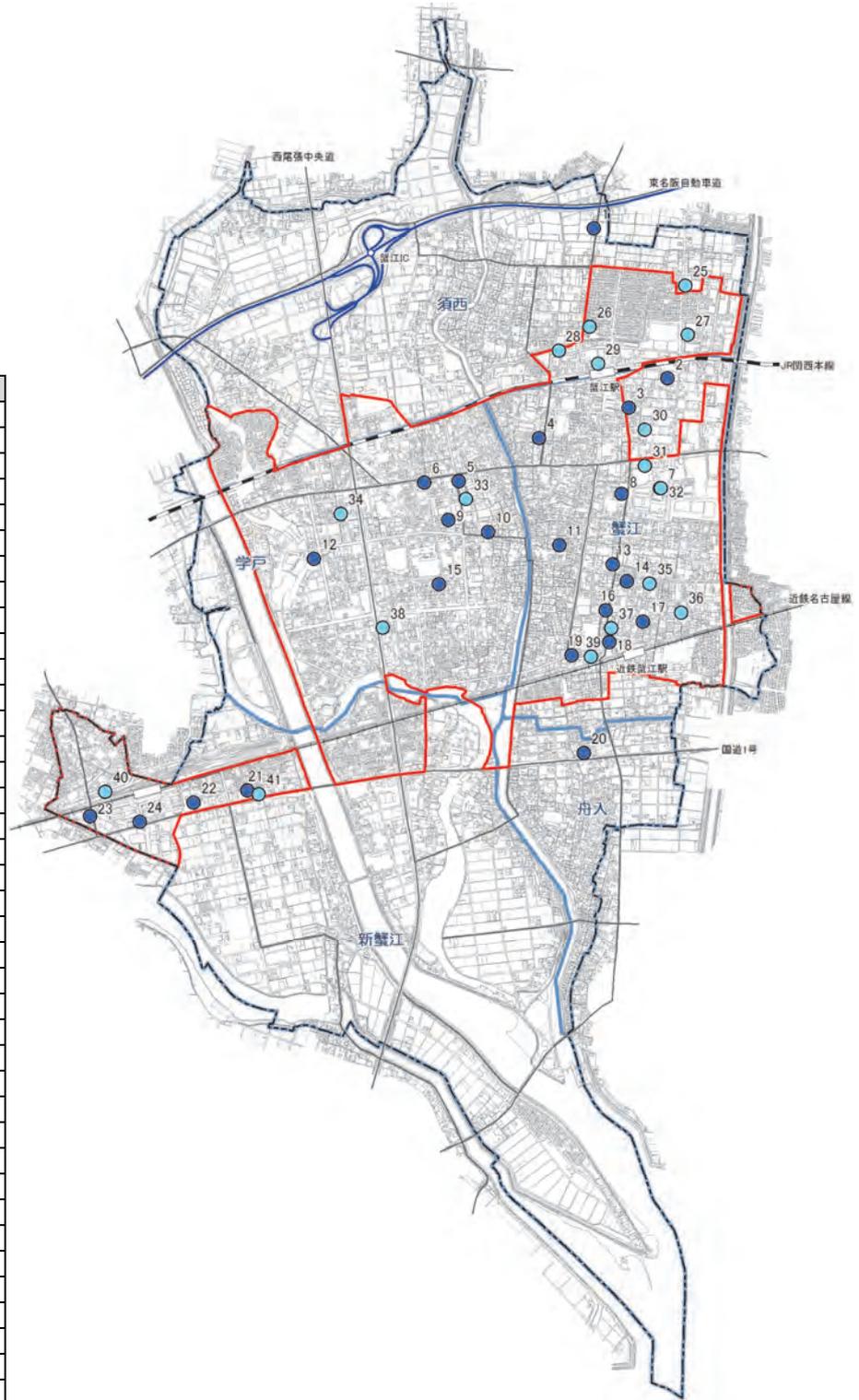
(4) 医療施設

当町には、医科（病院・診療所など）が24か所、歯科が17か所ありますが、その多くが市街化区域に立地しています。特に、東部のJR蟹江駅と近鉄蟹江駅の間に集中しており、西部には少ない状況です。

【医療施設の分布】

凡例	
	行政界
	市街化区域
	地域区分
	鉄道 (JR)
	鉄道 (近鉄)
	東名阪自動車道
	国県道
医療施設	
	医科
	歯科

No.	種別	施設名称
1	医科	やまだクリニック
2	医科	耳鼻咽喉科たけうちクリニック
3	医科	かこえ診療所
4	医科	かとうクリニック
5	医科	眼科尾関クリニック
6	医科	成山ひだまりクリニック
7	医科	よしはる皮膚科
8	医科	川村眼科医院
9	医科	つつみ整形外科クリニック
10	医科	回生堂クリニック
11	医科	上田医院
12	医科	尾張温泉かこえ病院
13	医科	増田医院
14	医科	梶原クリニック
15	医科	循環器科・内科すぎきクリニック
16	医科	ふなとクリニック
17	医科	すぎうらクリニック
18	医科	いそべクリニック
19	医科	山本医院
20	医科	船入病院
21	医科	飯田ファミリークリニック
22	医科	久保田内科クリニック
23	医科	さらクリニック
24	医科	前田内科
25	歯科	よこい歯科クリニック
26	歯科	滝川歯科医院
27	歯科	あじさいデンタルクリニック
28	歯科	蟹江ゆう歯科
29	歯科	おくしま歯科クリニック
30	歯科	竹内歯科医院
31	歯科	デンタルクリニック服部
32	歯科	さかがみ歯科
33	歯科	カニエ歯科
34	歯科	高阪歯科医院
35	歯科	ひらざわ矯正歯科クリニック
36	歯科	ファミリー歯科
37	歯科	かこえ総合歯科
38	歯科	月星歯科クリニック
39	歯科	西川原歯科医院
40	歯科	富吉歯科クリニック
41	歯科	島崎歯科



資料：蟹江町WEBサイト等

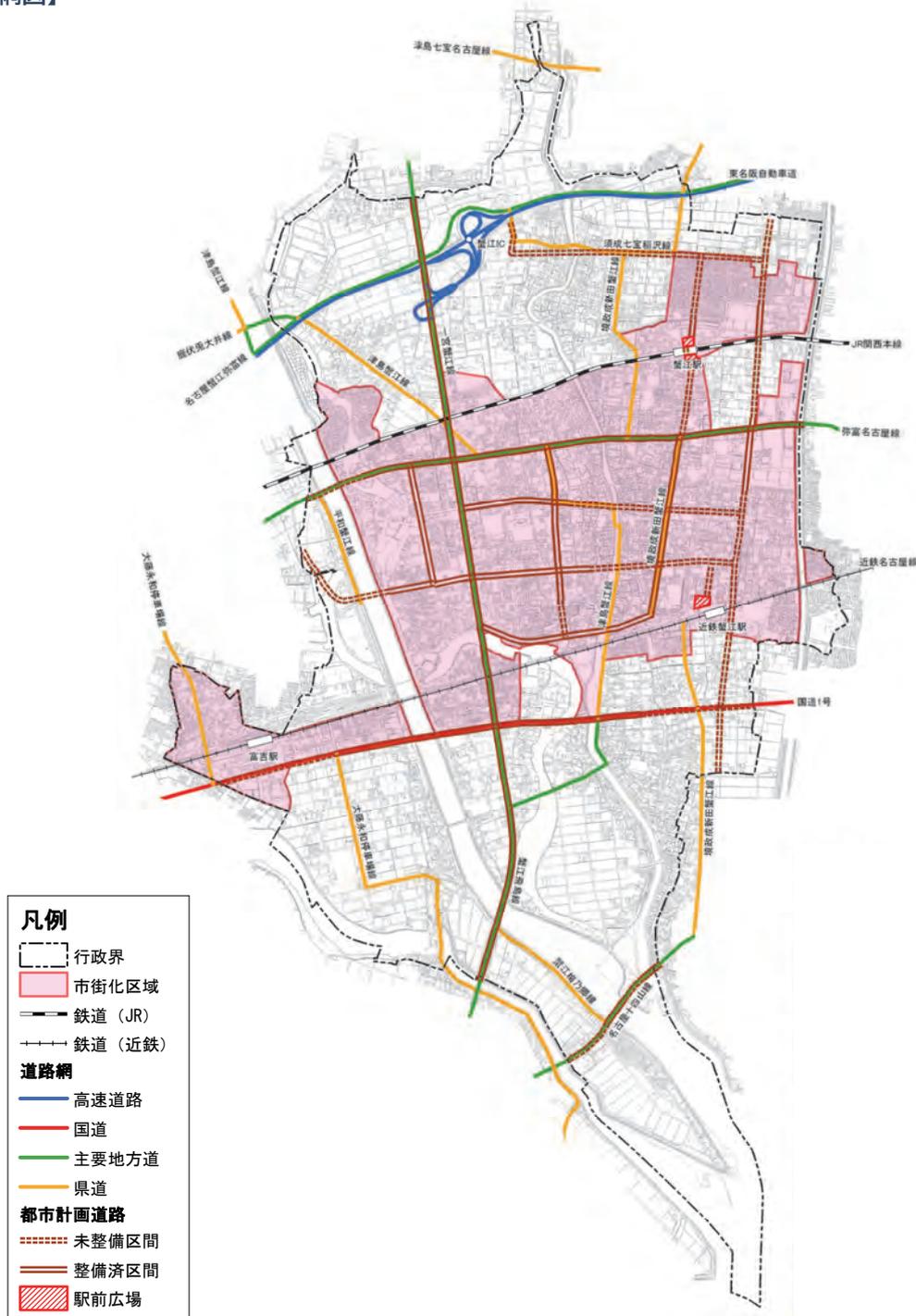
■ 交通

(1) 道路

① 幹線道路・主要道路網

当町の主要な幹線道路網は、南北に長い町域に対し、東西方向に東名阪自動車道と国道1号、主要地方道の名古屋蟹江弥富線、弥富名古屋線、名古屋十四山線などが、南北方向に東名阪自動車道の蟹江インターチェンジと接続する主要地方道の一宮蟹江線・蟹江飛鳥線（西尾張中央道）や、境政成新田蟹江線など複数の一般県道が通っています。都市計画道路は、これら主要な幹線道路を骨格として、市街地内におおむね格子状に計画されています。

【道路網図】

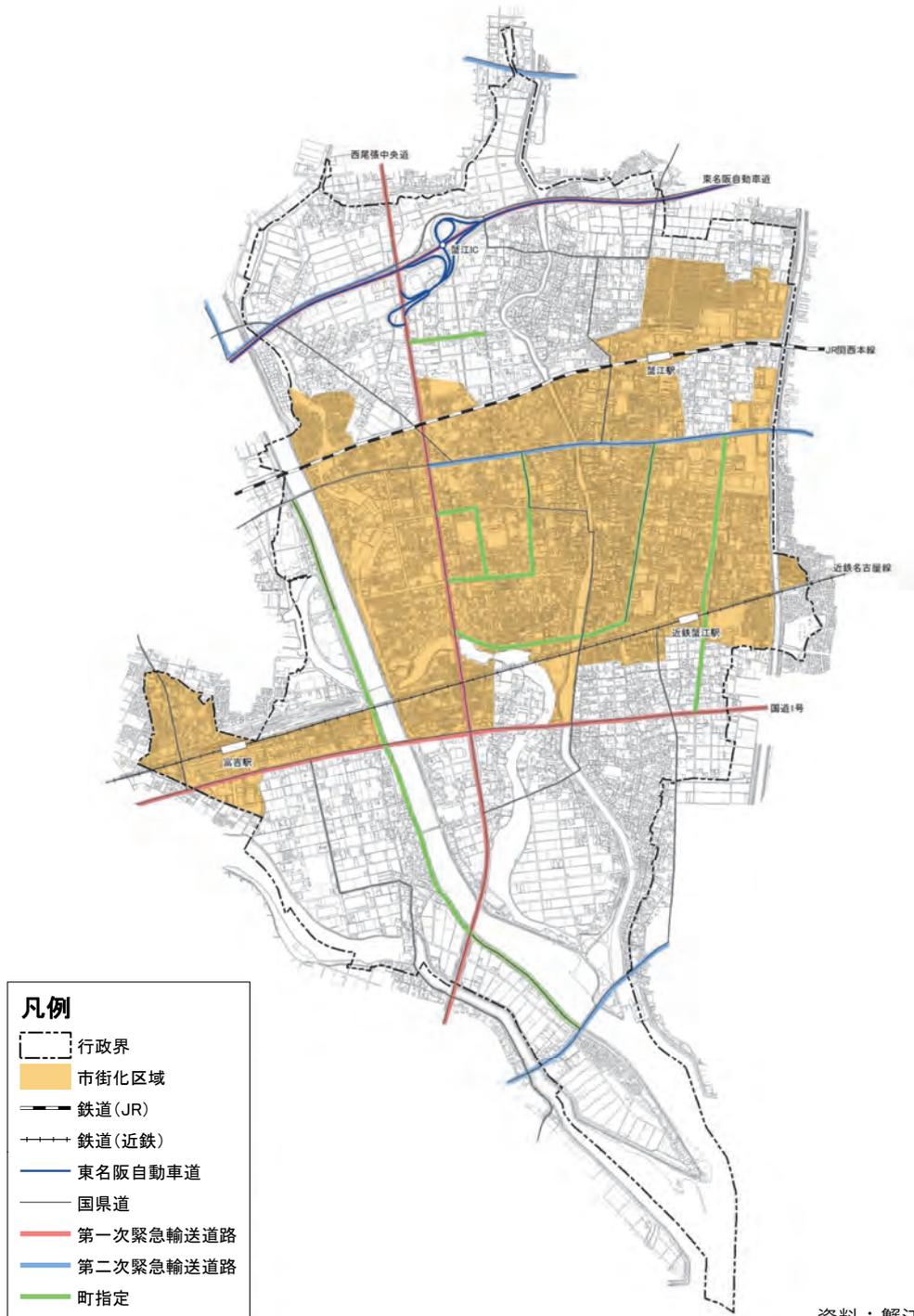


資料：蟹江町

② 緊急輸送道路

緊急輸送道路は、東名阪自動車道、国道1号、主要地方道の一宮蟹江線・蟹江飛島線（西尾張中央道）が第一次緊急輸送道路に、主要地方道の名古屋蟹江弥富線の一部、弥富名古屋線の一部、名古屋十四山線が第二次緊急輸送道路に指定されています。また、第一次・第二次緊急輸送道路と町内の拠点をつなぐ県道や町道を、緊急輸送道路として町が指定しています。

【緊急輸送道路網図】



資料：蟹江町地域防災計画

③ 道路交通量

主要道路の交通量をみると、広域的な幹線道路である東名阪自動車道は、24時間交通量が6万台を超えており、大型車混入率も20%以上となっています。

一般道では、主要地方道の一宮蟹江線・蟹江飛島線（西尾張中央道）の交通が多く、蟹江インターチェンジ～芝切交差点（国道1号交差点）間で約4万台、その前後区間も約3万台となっており、南北方向の交通が集中している状況です。また、大型車混入率も高く（一宮蟹江線が約30%、蟹江飛島線が約35%）、物流産業面で重要な路線となっています。その他の路線については、国道1号や主要地方道の弥富名古屋線の一部区間が約2万台、名古屋十四山線が約1万5千台、名古屋蟹江弥富線が1万台を超えるなど、東西方向の交通量が多くなっています。

主要道路の混雑状況をみると、国道1号の名古屋市境～蟹江大橋間は、混雑度が1.75を超えるなど慢性的に混雑している状況にあります。一宮蟹江線（西尾張中央道）や弥富名古屋線の一部区間、名古屋十四山線も、混雑度が1.25～1.75未満となっており、ピーク時以外にも混雑している時間帯がある状況となっています。

また、国道1号の蟹江大橋東交差点、一宮蟹江線（西尾張中央道）の芝切交差点以北（学戸交差点、川並交差点含む）、弥富名古屋線の今交差点、名古屋弥富蟹江線の鹿伏兎橋西交差点（津島市内）、津島蟹江線の一部区間や、JR関西本線や近鉄名古屋線の一部の踏切が愛知県道路交通渋滞対策推進協議会の定める主要渋滞箇所指定されています。

【主要道路の交通量等の状況】

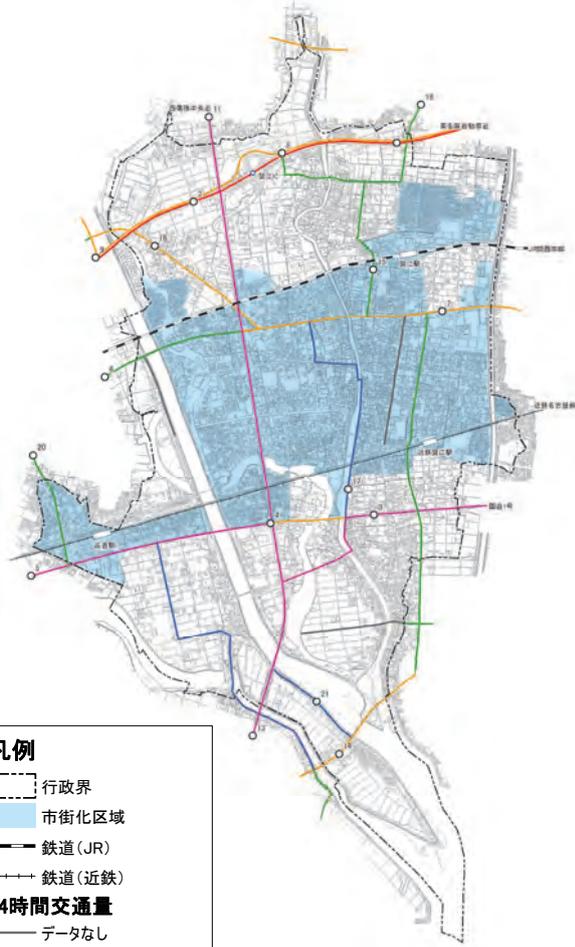
No	道路種別	路線番号	路線名	交通量観測地点地名	平日12時間交通量(台)	昼夜率	平日12時間大型車混入率	混雑度
1	1	1070	東名阪自動車道	名古屋西インターチェンジ～蟹江インターチェンジ	67,512	1.33	20.6%	0.97
2	1	1070	東名阪自動車道	蟹江インターチェンジ～弥富インターチェンジ	62,143	1.34	20.3%	0.90
3	3	1	一般国道1号	舟入1丁目	20,420	1.43	11.2%	1.76
4	3	1	一般国道1号	芝切交差点	16,247	1.14	17.7%	1.45
5	3	1	一般国道1号	(弥富市)	20,360	1.34	12.7%	1.24
6	4	29	弥富名古屋線	(愛西市)	7,410	1.28	9.8%	0.51
7	4	29	弥富名古屋線	本町五丁目	19,176	1.36	6.1%	1.29～1.41
8	4	40	名古屋蟹江弥富線	須成西四丁目	12,555	1.30	18.9%	0.94～0.95
9	4	40	名古屋蟹江弥富線	(愛西市)	11,493	1.30	18.5%	0.79～0.94
10	4	40	名古屋蟹江弥富線	(非観測のため推定値)	13,514	1.31	18.4%	1.24
11	4	65	一宮蟹江線	(津島市)	28,174	1.40	29.2%	0.85
12	4	65	一宮蟹江線	(非観測のため推定値)	39,554	1.43	28.5%	1.55～1.62
13	4	66	蟹江飛島線	(弥富市)	28,798	1.36	34.5%	0.83～2.52
14	4	70	名古屋十四山線	鍋蓋新田チノ割	15,556	1.31	16.6%	1.48～1.54
15	6	103	境政成新田蟹江線	今二之坪	8,581	1.28	3.4%	0.76～0.86
16	6	114	津島蟹江線	西之森二丁目	11,790	1.32	5.2%	1.23～1.46
17	6	114	津島蟹江線	宝一丁目	2,132	1.32	1.9%	0.40
18	6	139	須成七宝稲沢線	(あま市)	6,721	1.27	6.3%	0.61～0.63
19	6	462	大藤永和停車場線	(非観測のため推定値)	2,566	1.23	5.7%	0.46
20	6	462	大藤永和停車場線	(愛西市)	6,859	1.27	7.3%	0.81
21	6	517	蟹江梅乃郷線	鍋蓋新田二ノ割	764	1.20	24.8%	0.11

※Noは、次頁の交通量調査地点のNoと対応

※No.13蟹江飛島線の混雑度2.52について、混雑度の算出対象となる交通量は該当区間外（弥富市）の4車線で計測されており、実際の交通量と乖離している可能性がある。

資料：道路交通センサス（平成27年度）

【24時間交通量】



- 凡例**
- 行政界
 - 市街化区域
 - 鉄道(JR)
 - 鉄道(近鉄)
 - 24時間交通量**
 - データなし
 - 5,000台未満
 - 5,000~10,000台未満
 - 10,000~20,000台未満
 - 20,000~50,000台未満
 - 50,000台以上
 - 交通量調査地点

【混雑度】



- 凡例**
- 行政界
 - 市街化区域
 - 鉄道(JR)
 - 鉄道(近鉄)
 - 混雑度**
 - データなし
 - 1未満
 - 1.0~1.25未満
 - 1.25~1.75未満
 - 1.75以上未満
 - 交通量調査地点
 - 主要渋滞箇所
 - 主要渋滞箇所(区間)

資料：道路交通センサス（平成27年）、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会資料

④ 道路幅員、歩道代表幅員

当町の道路幅員をみると、町内の道路のおおむねが幅員4～12m未満で整備されていますが、当町の東側では、幅員4m未満の道路も多くなっています。国道1号、一宮蟹江線・蟹江飛島線（西尾張中央道）、弥富名古屋線では、道路幅員が12m以上の区間もありますが、その他の国県道はおおむね12m未満です。

また、町道の幅員構成比をみると、道路幅員4m未満が約30%を占めており、防災上も危険な狭隘道路が多くみられます。

町内の歩道代表幅員※はおおむね1m未満（歩道なし含む）で整備されており、一宮蟹江線（西尾張中央道）の一部区間では4m以上で整備されている歩道があります。道路幅員4m未満の道路が多い、当町の東側は歩道代表幅員も狭く、自動車や自転車・歩行者にとって、十分な通行空間が確保されていません。

※歩道代表幅員：左右の歩行者通行空間の幅員のうち、広幅員の値を採用

【町道の車道幅員・歩道代表幅員】

		延長 (m)	割合
道路幅員	幅員 4 m 未満	56,828.0	27.8%
	幅員 4 ～ 6 m 未満	70,567.8	34.5%
	幅員 6 ～ 12 m 未満	74,795.9	36.5%
	幅員 12 m 以上	2,512.3	1.2%
	計	204,704.0	100.0%
		延長 (m)	割合
歩道 代表幅員	幅員 1 m 未満 (歩道なし含む)	183,739.2	89.8%
	幅員 1 ～ 2 m 未満	3,013.5	1.5%
	幅員 2 ～ 4 m 未満	14,862.7	7.3%
	幅員 4 m 以上	3,088.6	1.5%
	計	204,704.0	100.0%

※四捨五入の関係で合計値が一致しないことがある。

資料：道路台帳

【道路幅員】



資料：道路台帳、道路交通センサス（平成27年度）

【歩道代表幅員】



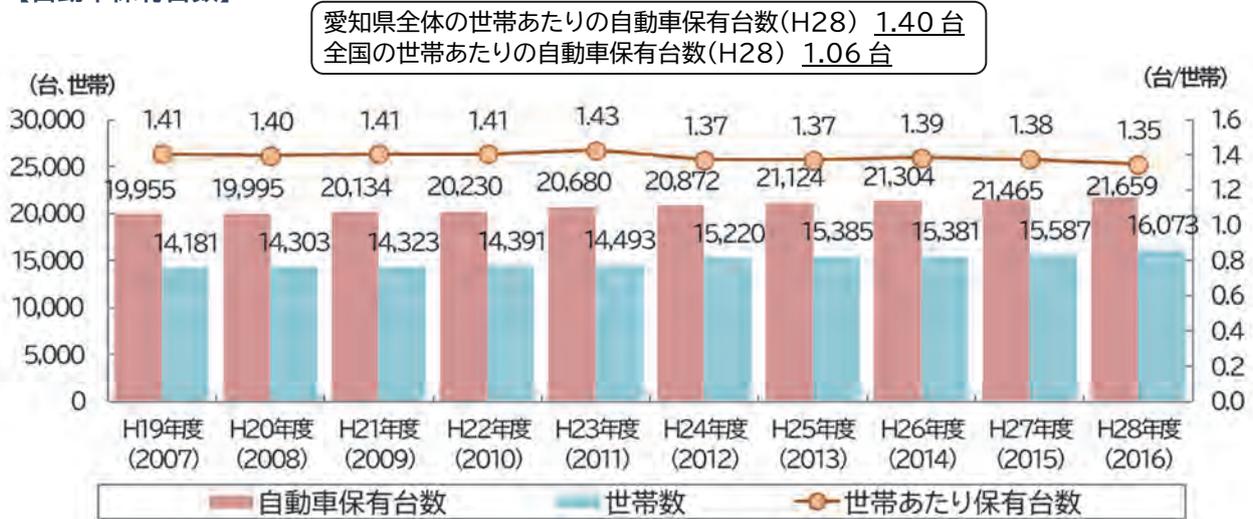
資料：道路台帳、道路交通センサス（平成27年度）

⑤ 自動車保有台数、運転免許保有状況

当町の自動車保有台数は増加傾向にあり、平成28(2016)年度時点で21,659台となっています。一方で、世帯あたりの自動車保有台数は減少傾向にあります。世帯あたりの自動車保有台数は全国平均と比較するとやや高い値となっていますが、愛知県平均と比較するとやや低くなっています。

また、運転免許人口も、自動車保有台数と同様に増加傾向にあり、平成29(2017)年時点で25,337人となっています。特に、高齢者の運転免許人口が増加しており、平成29(2017)年時点では約2割を占めています。高齢運転者（65歳以上）割合では、全国平均、愛知県平均と比較すると当町の高齢運転者割合はやや低くなっています。

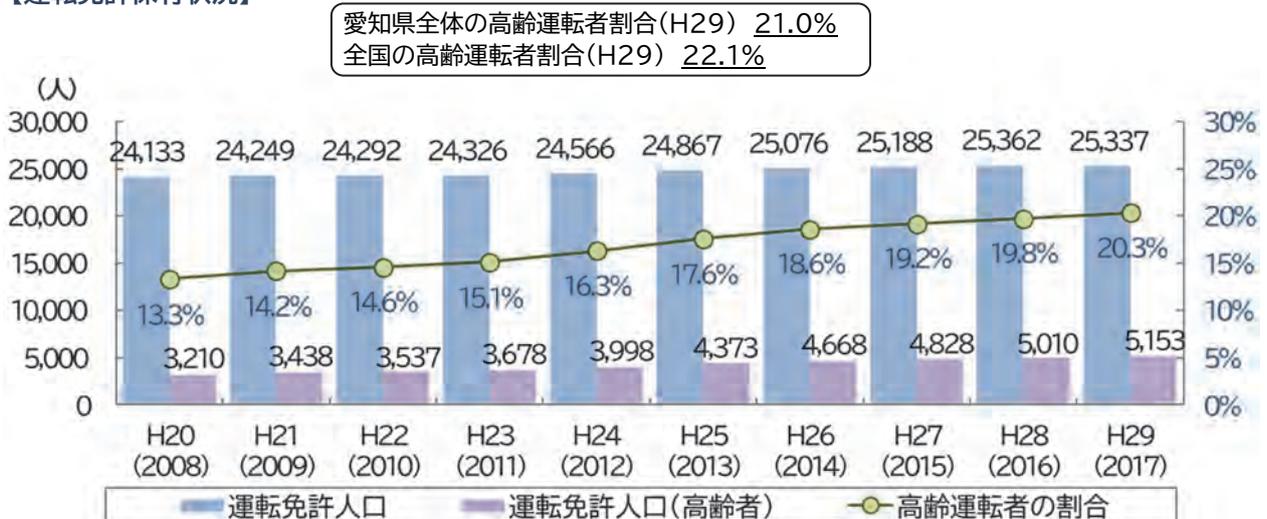
【自動車保有台数】



※普通乗用車（自家用）、小型乗用車（自家用）、軽自動車の合計

資料：愛知県統計年鑑（保有台数）、住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（世帯数）

【運転免許保有状況】



※高齢運転者：65歳以上

資料：愛知県警察 住所別年齢別運転免許人口

⑥ 交通事故発生状況

当町における死傷事故件数や死傷者数は、長期的には減少傾向にあり、平成28(2016)年の発生件数は215件、死傷者数は280人となっています。死亡事故は、発生しても1～2件と少ないものの、おおむね2年に1回は発生しています。

また、平成29(2017)年から平成30(2018)年にかけての重大事故（死亡事故・重傷事故）の発生状況を見ると、JR蟹江駅の北側で2件の死亡事故が発生しています。重傷事故は、JR蟹江駅と近鉄蟹江駅の間で多発しています。

【交通事故発生状況】



資料：交通事故統計年報

【重大事故発生位置図(平成29～30年)】



● 死亡事故
● 重傷事故

資料：愛知県警察 安心・安全マップ

(2) 公共交通

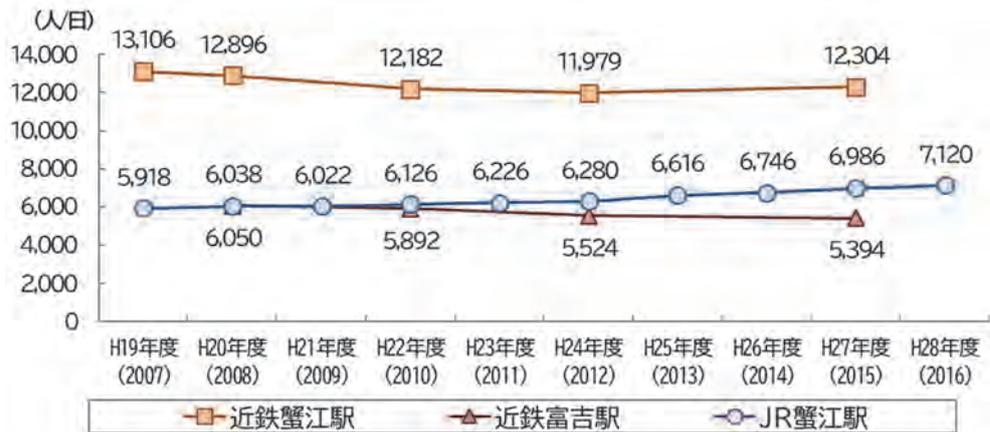
① 鉄道

当町には、名古屋と三重県方面を連絡するＪＲ関西本線と近鉄名古屋線が東西に通過しており、町内には、ＪＲの蟹江駅、近鉄の近鉄蟹江駅と富吉駅の３駅が立地しています。

平成27(2015)年度の一日あたりの駅別乗降客数をみると、近鉄蟹江駅の乗降客数が12,304人で最も多く、次いで、ＪＲ蟹江駅(6,986人)、近鉄富吉駅(5,394人)の順となっています。乗降客数の推移をみると、近鉄蟹江駅と富吉駅の乗降客数が減少傾向にある一方で、ＪＲ蟹江駅の乗降客数は増加傾向にあります。

また、各駅の運行本数をみると、近鉄蟹江駅の運行本数が多く、平日ピーク時の運行本数は、名古屋方面が16本/時、三重方面が13本/時となっています。最も乗降客数の少ない近鉄富吉駅の平日ピーク時の運行本数は、名古屋方面が10本/時、三重方面が5本/時となっています。近年乗降客数が増加傾向にあるＪＲ蟹江駅は、３駅のなかで最も運行本数が少なく、平日ピーク時の運行本数は、名古屋方面が6本/時、三重方面が4本/時となっています。

【駅別乗降客数】



資料：都市計画現況調査、近畿日本鉄道

【駅別運行本数】

駅	方面	平日		土曜・休日		備考	
		日平均 (本/時)	ピーク時 (本/時)	日平均 (本/時)	ピーク時 (本/時)		
近鉄	蟹江駅	近鉄名古屋方面	8.7	16.0	8.2	12.0	急行、準急、普通が停車
		伊勢中川・五十鈴川方面	8.7	13.0	8.1	11.0	
近鉄	富吉駅	近鉄名古屋方面	5.7	10.0	5.5	7.0	準急、普通が停車
		伊勢中川方面	3.4	5.0	3.4	5.0	
ＪＲ	蟹江駅	名古屋方面	3.0	6.0	2.9	5.0	普通、区間快速が停車
		四日市・松阪方面	3.1	4.0	3.0	4.0	

資料：各鉄道会社WEBサイト

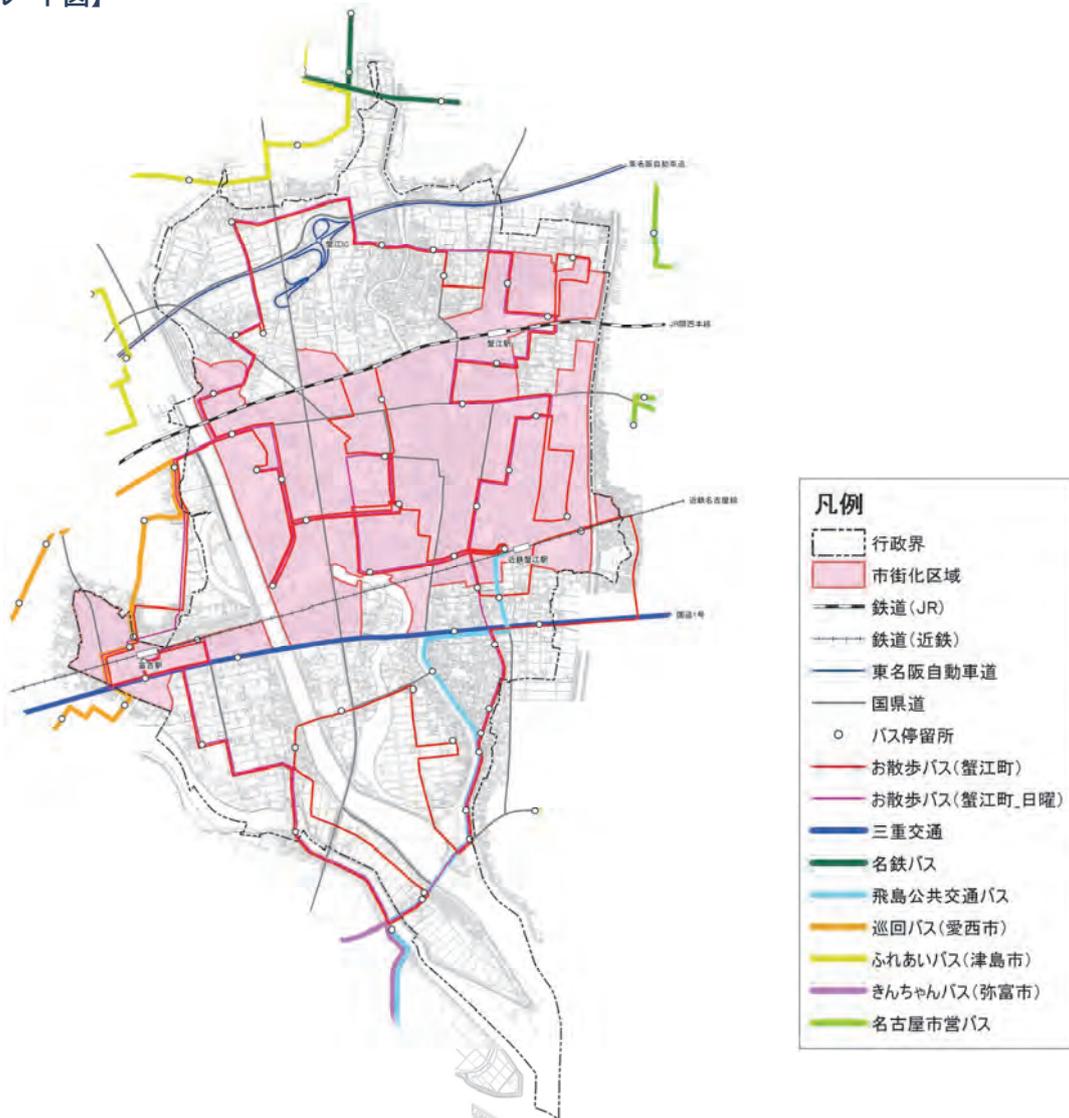
② バス

バスの運行状況をみると、当町が運営する「お散歩バス」が、おおむね町全域をカバーするように運行しています。原則、月曜から土曜はオレンジコースとグリーンコースの2コースが運行されており、運行本数はいずれのコースも一日あたり6本となっています。また、日曜は、平日と異なる日曜コースで運行しています。

その他、津島方面と名古屋方面を連絡する「名鉄バス」と津島市が運行する「ふれあいバス」のルートが当町北部を通過し、一方で、南部では「飛島公共交通バス」が近鉄蟹江駅に、西部では愛西市が運営する「巡回バス」が近鉄富吉駅に乗り入れています。また、「三重交通」が、夜間に名古屋から桑名方面に向かう1便のみ運行しています。

また、「名古屋市営バス」と弥富市が運行する「きんちゃんバス」が当町の周辺をっており、「きんちゃんバス」は、近鉄蟹江駅に乗り入れている「飛島公共交通バス」との乗り継ぎが可能となっています。

【バスルート図】



資料：各市町村WEBサイト、三重交通WEBサイト、名鉄バスWEBサイト

お散歩バスの利用状況をみると、オレンジコースは、平成23(2011)年度から平成25(2013)年度にかけて減少しましたが、以降はおおむね横ばいで推移しており、平成29(2017)年度には23,308人が利用しています。グリーンコースもピーク時に比べて減少していますが、近年はおおむね横ばいで推移しており、平成29(2017)年度には18,456人が利用しています。平成24(2012)年度から運行が開始された日曜コースは、利用者数が増加傾向にあり、平成29(2017)年度には2,275人が利用しています。お散歩バス全体の1便あたりの利用者数は、10～11人で推移しています。

また、近鉄蟹江駅に乗り入れている飛島公共交通バスの利用者は増加が続いており、平成29(2017)年度には143,542人が利用しています。

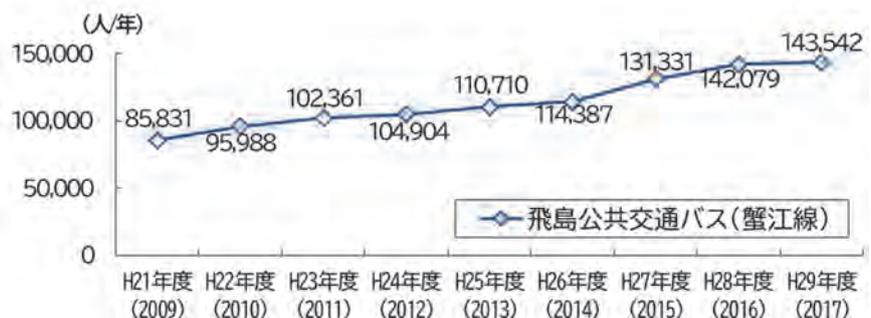
【お散歩バス利用状況(年間)】



		平成21年 (2009)	平成22年 (2010)	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)	平成29年 (2017)
オレンジ コース	利用者数(人)	28,190	29,921	30,980	28,433	20,976	22,879	22,499	21,326	23,308
	便数(便)	-	-	-	-	-	1,762	1,758	1,758	1,758
グリーン コース	利用者数(人)	17,761	18,688	19,081	18,549	16,682	17,906	16,143	15,544	18,456
	便数(便)	-	-	-	-	-	1,761	1,752	1,758	1,758
日曜 コース	利用者数(人)	-	-	-	327	1,526	1,698	1,881	2,093	2,275
	便数(便)	-	-	-	-	-	208	208	208	204
合計	利用者数(人)	45,951	48,609	50,061	47,309	39,184	42,483	40,523	38,963	44,039
	便数(便)	-	-	-	-	-	3,731	3,718	3,724	3,720
1便あたり利用者数		-	-	-	-	-	11.4	10.9	10.5	11.8

資料：蟹江町

【飛島公共交通バス(蟹江線)利用状況(年間)】



資料：飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会資料

③ 公共交通空白地

公共交通空白地の状況を見ると、町域の大部分が鉄道・バスの誘致圏に含まれていますが、北部の西之森3丁目や須成西、今西3丁目、平安、南部の緑や旭などに、公共交通空白地がみられます。

【公共交通空白地】



資料：蟹江町

(3) その他交通の状況

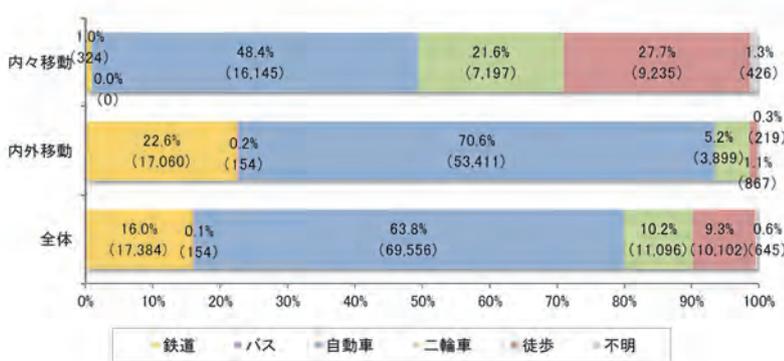
① 移手段

全体の交通分担率は、自動車が63.8%と最も高く、自動車による移動が主な交通手段となっています。次いで、鉄道が16.0%となっています。

内々移動の交通分担率は、自動車の48.4%が最も高く、次いで徒歩の27.7%、二輪車の21.6%が高くなっています。内々移動の場合は、近中距離では徒歩・二輪車で移動し、遠距離では自動車で移動することが多くなっています。一方で、内外移動の交通分担率は、自動車の70.6%が最も高く、次いで鉄道の22.6%が高くなっています。

当町では、内々移動の約3万3千トリップに対し内外移動が約7万6千トリップと、当町から別の市町村へと移動することが多くなっており、特に名古屋市間の移動が多くなっています。

【内々・内外移動の交通分担率】



【市町村間の移動状況】

	発生交通量		集中交通量	
	トリップ数	割合	トリップ数	割合
名古屋市	6,644	35.3%	15,345	52.5%
飛島村	103	0.5%	1,090	3.7%
弥富市	1,936	10.3%	1,839	6.3%
愛西市	2,625	13.9%	1,160	3.9%
津島市	905	4.8%	1,787	6.1%
あま市	1,397	7.4%	1,781	6.1%
稲沢市	836	4.4%	473	1.6%
その他県内	1,497	7.9%	3,116	10.6%
岐阜県	1,737	9.2%	849	2.9%
三重県	1,168	6.2%	1,745	5.9%
その他県外	0	0.0%	234	0.8%

資料：第5回（平成23年度）中京都市圏パーソントリップ調査

② 公共交通にかかる負担

お散歩バスの事業費は、平成26(2014)年度から平成29(2017)年度にかけて年間約900万円とされており、当町の全額負担となっています。

また、飛島公共交通バスの事業費は、年間約6,000万円で、事業費は年々、減少傾向にあります。当町は負担金として、年間100万円を支払っています。

【お散歩バスの事業費】



資料：蟹江町

【飛島公共交通バスの事業費】



資料：飛島村地域公共交通活性化再生法定協議会資料

■ 災害

(1) 水害

当町には、日光川や佐屋川、蟹江川、福田川など多くの河川が流れているとともに、海拔ゼロメートル地帯であるため、水害の危険性が高く、当町のほぼ全域が、いずれかの河川の浸水想定区域となっています。特に、蟹江川より西側は浸水深が深い地域となっています。

【浸水想定区域(日光川水系)】



資料：蟹江町洪水ハザードマップ（平成23年6月）

(2) 地震

愛知県では、南海トラフ地震による被害想定について、震度6強の揺れを観測し、最大のケースで死者数が約700人、全壊棟数が約3,700棟にのぼると想定しています。

当町は木曾三川の沖積平野と干拓による低湿地により構成されていることから、液状化危険度が極めて高い状況にあり、津波による被害を受ける可能性も高く、最大のケースでは、町域の大部分が津波により浸水すると想定されています。

【南海トラフ地震の被害想定(震度、津波浸水面積)】

	最大深度	津波浸水面積(ha)		最大震度	津波浸水面積(ha)
過去地震最大モデル	6強	487	理論上最大モデル	6強	987

※津波浸水面積は、ケース⑦の場合の1cm以上の浸水面積

資料：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

【南海トラフ地震の被害想定(人的被害:死者数)】

(人)

	建物倒壊	浸水・津波	急傾斜地崩壊等	火災	ブロック塀・自動販売機の転倒、野外出物	合計
過去地震最大モデル	約10	約20	(わずか)	(わずか)	(わずか)	約30
理論上最大モデル	約90	約600	(わずか)	(わずか)	(わずか)	約700

※津波浸水面積は、ケース⑦の場合の1cm以上の浸水面積

資料：蟹江町地域防災計画

【南海トラフ地震の被害想定(建物被害:全壊棟数)】

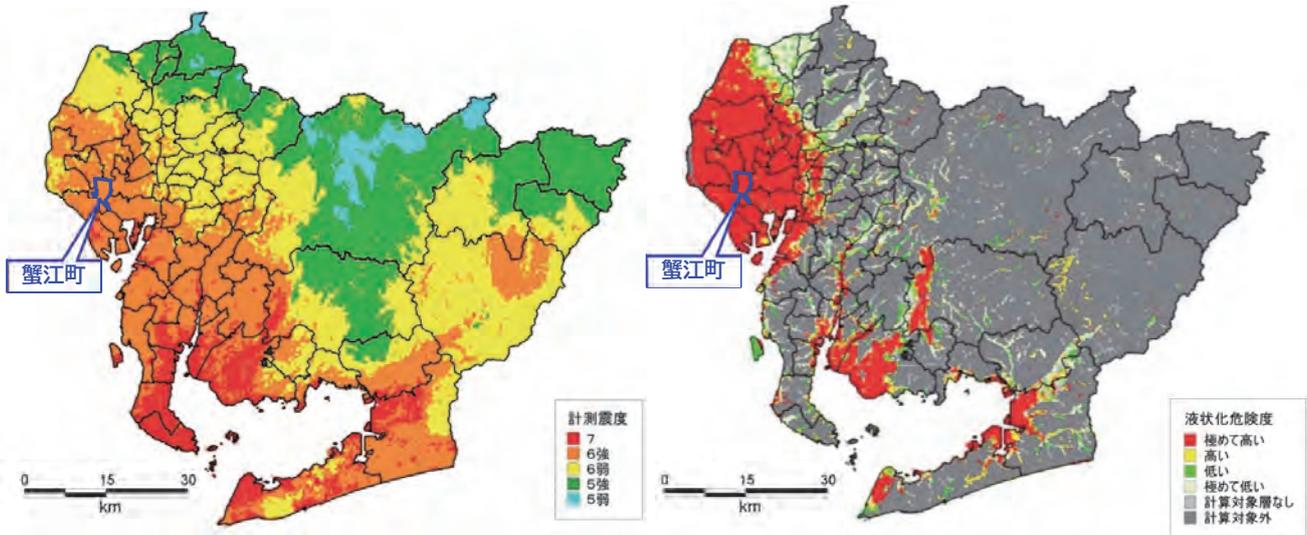
(棟)

	揺れ	液状化	浸水・津波	急傾斜地崩壊等	火災	合計
過去地震最大モデル	約300	約200	約50	(わずか)	約50	約600
理論上最大モデル	約1,600	約200	約1,200	(わずか)	約600	約3,700

※想定条件：想定条件：冬・夕方18時、風速5m/s

資料：蟹江町地域防災計画

【南海トラフ地震の震度、液状化分布(理論上最大モデル、陸側ケース)】



震度分布
「理論上最大想定モデル」による想定（陸側ケース）

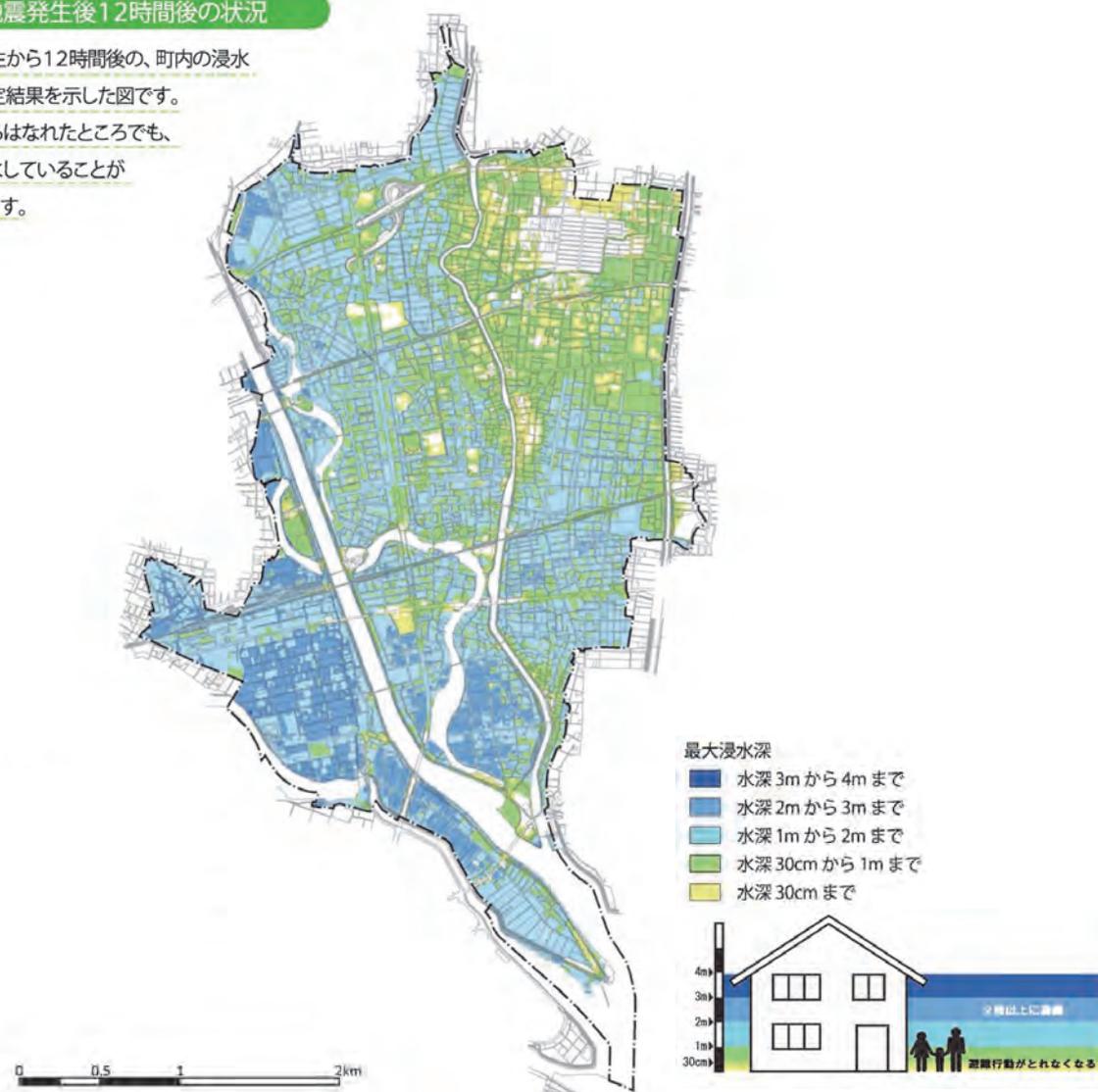
液状化危険度分布
「理論上最大想定モデル」による想定（陸側ケース）

資料：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

【南海トラフ地震による津波最大浸水想定】

地震発生後12時間後の状況

地震発生から12時間後の、町内の浸水深の想定結果を示した図です。
 河川からはなれたところでも、
 広く浸水していることが
 わかります。



資料：蟹江町浸水津波避難ハザードマップ（平成28年3月）

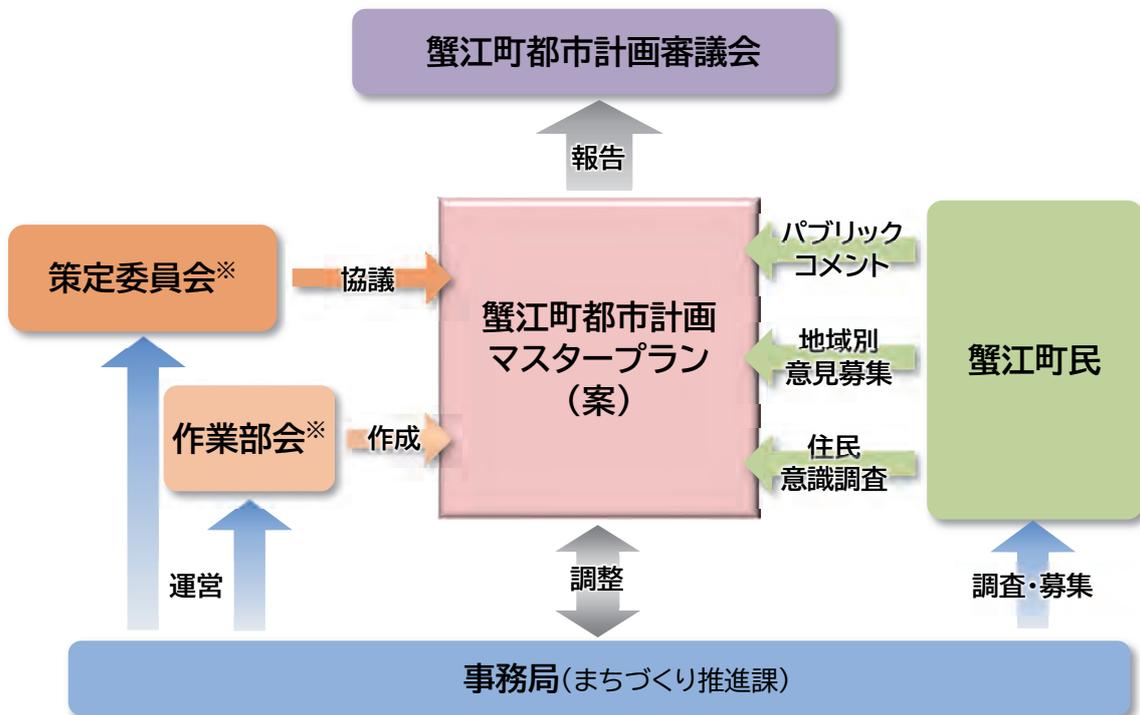
参考資料 2 計画改定までの経緯

■ 蟹江町都市計画マスタープランの策定体制

本プランの策定（計画改定）作業にあたっては、庁内関係部局職員で構成される作業部会で案を作成し、学識経験者・蟹江町都市計画審議会委員・愛知県職員などで構成される策定委員会で内容について協議の上、取りまとめた本プラン(案)を蟹江町都市計画審議会に報告しました。

また、町民意向の反映の機会として、住民意識調査（アンケート）、地域別のまちづくりの方針(案)に対する意見等の募集、本プラン(案)に対するパブリックコメント手続を実施しました。

【蟹江町都市計画マスタープラン策定体制】



※「蟹江町緑の基本計画」と共同開催

■ 改定作業の経過

	年 月 日	会 議 等	内 容
平成30年度 (2018年度)	11月15日(木) ～12月2日(日)	住民意識調査	●18歳以上の蟹江町民から無作為に抽出した3,000人の住民を対象に、まちづくりに関するアンケートを実施 ・有効回収数…1,224票 ・有効回収率…40.8%
	1月25日(金)	第1回 作業部会	●現況、課題の整理
	2月25日(月)	第1回 策定委員会	同 上
平成31・令和元年度 (2019年度)	7月16日(火)	第2回 作業部会	●全体構想(都市づくりの目標、将来都市像、将来都市構造)
	7月29日(月)	第2回 策定委員会	同 上
	10月24日(木)	第3回 作業部会	●全体構想(分野別の都市づくりの方針)
	11月29日(金)	第3回 策定委員会	同 上
	1月23日(木)	第4回 作業部会	●全体構想(取りまとめ)
	2月19日(水)	第4回 策定委員会	同 上
令和2年度 (2020年度)	6月25日(木)	第5回 作業部会	●地域別構想
	7月22日(水)	第5回 策定委員会	同 上
	9月1日(火) ～9月15日(火)	地域のまちづくりの方針(案) 意見等の募集	●地域別構想の各地域(須西・蟹江・学戸・舟入・新蟹江)のまちづくりの方針(案)について意見等を募集 ・募集用紙提出枚数…40枚 ・意見等件数…108件
	10月6日(火)	第6回 作業部会	●計画案全体の取りまとめ
	11月4日(水)	第6回 策定委員会	同 上
	11月18日(水) ～12月18日(金)	パブリックコメント手続	●計画案に対する意見等を募集 ・提出者数…4名 ・意見件数…37件
	1月21日(木)	都市計画審議会	●計画改定の報告

■ 計画改定組織

《蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画策定委員会設置要綱》

蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画策定委員会設置要綱

(平成20年12月9日決裁)

改正平成31年1月24日決裁

(目的)

第1条 都市計画法(昭和43年法律第100号)第18条の2第1項及び都市緑地法(昭和48年法律第72号)第4条第1項の規定に基づく、蟹江町の都市計画に関する基本的な方針(以下「蟹江町都市計画マスタープラン」という。)及び蟹江町の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画(以下「蟹江町緑の基本計画」という。)の策定に係る調査及び検討をするため、蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画策定委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(協議事項)

第2条 委員会は、次の事項について協議するものとする。

- (1) 蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画の内容について
- (2) 他法令に基づく計画等との整合性について
- (3) 蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画に基づいた都市づくりの実施方法について
- (4) その他必要な調整等について

(組織)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱するものとする。

- (1) 学識経験者
- (2) 町都市計画審議会委員
- (3) 愛知県職員
- (4) 副町長
- (5) 町職員

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長と副委員長を置き、委員長には学識経験者を充て、副委員長には副町長を充てるものとする。

2 委員長は、会務を総理する。

3 委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、副委員長が、その職務を代理する。

(任期)

第5条 委員の任期は、委嘱の日から2年とし、委員が欠けた場合における後任の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 町長は、特別の理由があるときは、委員の任期中であっても解嘱することができる。

(報酬)

第6条 委員に対する報酬は無償とする。

(委員会の招集)

第7条 委員会は、委員長が招集するものとする。ただし、委員として委嘱されるまでは、町長が招集する。

(事務局)

第8条 委員会の事務局は、産業建設部まちづくり推進課に置く。

(雑則)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営について必要な事項は、委員長が委員会に諮って定める。

附 則

この要綱は、平成20年12月11日から施行する。

附 則 (平成31年1月24日決裁)

この要綱は、平成31年1月25日から施行する。

《蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画作業部会設置要領》

蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画作業部会設置要領

(平成20年11月7日決裁)

改正平成31年1月9日決裁

(設置目的)

第1条 蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画を策定するにあたり、蟹江町都市計画マスタープラン・緑の基本計画作業部会(以下「作業部会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 作業部会は、都市計画マスタープラン・緑の基本計画策定に関する調査、研究を行い、今後の本町の都市計画、まちづくり、公園緑地計画の基本方針の原案を作成するものとする。

(構成)

第3条 作業部会は、15人以内で組織する。

(組織)

第4条 作業部会の部員は、政策推進課、ふるさと振興課、総務課、安心安全課、介護支援課、環境課、土木農政課、下水道課、教育課、生涯学習課及び消防本部の各課員から町長が委嘱する。

(運営)

第5条 まちづくり推進課長は、会議を招集し、会務を総括する。

(協力義務)

第6条 職員は、都市計画マスタープラン・緑の基本計画策定に際し、作業部会や事務局の要請に協力しなければならない。

(設置期間)

第7条 作業部会の設置期間は、委嘱の日から、その設置目的が達成されたと町長が認めるときまでとする。

(事務局)

第8条 作業部会の事務局は、まちづくり推進課に置く。

(補則)

第9条 この要領に定めるもののほか、作業部会の運営に必要な事項は町長が別に定める。

附 則

この要領は、平成20年11月10日から施行する。

附 則 (平成31年1月9日決裁)

この要領は、平成31年1月10日から施行する。

《平成30(2018)年度》

(策定委員会委員名簿 ※第1回策定委員会)

氏名	所属	備考
嶋田 喜昭	大同大学教授 (大学院工学研究科/工学部)	委員長 (学識経験者)
犬飼 誠	蟹江町都市計画審議会委員 (建築士)	
山田 尊久	蟹江町都市計画審議会委員 (建築士)	
吉兼 由男	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町農業委員会長)	
成田 正承	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町商工会長)	
伊藤 満	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町嘱託員会長)	
山田 久子	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町婦人会長)	
片山 貴視	愛知県建設部都市計画課長	
桜井 種生	愛知県建設部公園緑地課長	
近藤 敦	愛知県海部建設事務所 企画調整監	
河瀬 広幸	蟹江町副町長	副委員長
黒川 静一	蟹江町政策推進室長	
岡村 智彦	蟹江町総務部長	
寺西 孝	蟹江町民生部長	
伊藤 保彦	蟹江町産業建設部長	
鈴木 敬	蟹江町教育部次長	
伊藤 和孝	蟹江町上下水道部次長	
伊藤 啓二	蟹江町消防長	

※敬称略、順不同

(作業部会部員名簿 ※第1回作業部会)

氏名	所属	役職
加藤 聖二	政策推進室 政策推進課	係長
浅井 修	政策推進室 ふるさと振興課	課長補佐
伊藤 俊郎	総務部 総務課	課長補佐
丹羽 修治	総務部 安心安全課	係長
小澤 有加	民生部 介護支援課	課長補佐
吉田 恒敏	民生部 環境課	課長補佐
伊藤 哲也	産業建設部 土木農政課	課長補佐
松井 智恵子	上下水道部 下水道課	係長
兼岩 英樹	教育委員会 教育課	課長補佐
大野 麻子	教育委員会 生涯学習課	課長補佐
山田 悌司	消防本部 総務課	課長補佐

※敬称略、順不同

《平成31・令和元(2019)年度》

(策定委員会委員名簿 ※第2～4回策定委員会)

氏名	所属	備考
嶋田 喜昭	大同大学教授 (大学院工学研究科/工学部)	委員長 (学識経験者)
犬飼 誠	蟹江町都市計画審議会委員 (建築士)	
山田 尊久	蟹江町都市計画審議会委員 (建築士)	
吉兼 由男	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町農業委員会会長)	
成田 正承	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町商工会会長)	
濱田 憲司	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町嘱託員会長)	
山田 久子	蟹江町都市計画審議会委員 (蟹江町婦人会会長)	
片山 貴視	愛知県都市整備局都市基盤部都市計画課長	
小嶋 幸則	愛知県都市整備局都市基盤部公園緑地課長	
佐田 信一郎	愛知県海部建設事務所 企画調整監	
河瀬 広幸	蟹江町副町長	副委員長
黒川 静一	蟹江町政策推進室長	
浅野 幸司	蟹江町総務部長	
寺西 孝	蟹江町民生部長	
伊藤 保彦	蟹江町産業建設部長	
鈴木 敬	蟹江町教育部次長	
伊藤 和孝	蟹江町上下水道部次長	
伊藤 啓二	蟹江町消防長	

※敬称略、順不同

(作業部会部員名簿 ※第2～4回作業部会)

氏名	所属	役職
加藤 聖二	政策推進室 政策推進課	課長補佐
加藤 慎太郎	政策推進室 ふるさと振興課	係長
森 実央	総務部 総務課	課長補佐
丹羽 修治	総務部 安心安全課	課長補佐
小澤 有加	民生部 介護支援課	課長補佐
吉田 恒敏	民生部 環境課	課長補佐
伊藤 哲也	産業建設部 土木農政課	課長補佐
浅井 修	上下水道部 下水道課	課長補佐
兼岩 英樹	教育委員会 教育課	課長補佐
大野 麻子	教育委員会 生涯学習課	課長補佐
山田 悌司	消防本部 総務課	課長補佐

※敬称略、順不同

《令和2(2020)年度》

(策定委員会委員名簿 ※第5, 6回策定委員会)

氏名	所属	備考
嶋田 喜昭	大同大学教授(大学院工学研究科/工学部)	委員長(学識経験者)
犬飼 誠	蟹江町都市計画審議会委員(建築士)	
山田 尊久	蟹江町都市計画審議会委員(建築士)	
戸谷 猛	蟹江町都市計画審議会委員(蟹江町農業委員会会長)	
成田 正承	蟹江町都市計画審議会委員(蟹江町商工会会長)	
佐藤 豊	蟹江町都市計画審議会委員(蟹江町囑託員会長)	
山田 久子	蟹江町都市計画審議会委員(蟹江町婦人会会長)	
齊藤 保則	愛知県都市整備局都市基盤部都市計画課長	
小嶋 幸則	愛知県都市整備局都市基盤部公園緑地課長	
今泉 明久	愛知県海部建設事務所 企画調整監	
河瀬 広幸	蟹江町副町長	副委員長
黒川 静一	蟹江町政策推進室長	
浅野 幸司	蟹江町総務部長	
寺西 孝	蟹江町民生部長	
肥尾 建一郎	蟹江町産業建設部長	
鈴木 敬	蟹江町教育部次長	
伊藤 和光	蟹江町上下水道部次長	
山田 靖	蟹江町消防長	

※敬称略、順不同

(作業部会部員名簿 ※第5, 6回作業部会)

氏名	所属	役職
丹羽 修治	政策推進室 政策推進課	課長補佐
加藤 慎太郎	政策推進室 ふるさと振興課	係長
藤下 真人	総務部 総務課	課長補佐
飯田 陽亮	総務部 安心安全課	課長補佐
小澤 有加	民生部 介護支援課	課長補佐
吉田 恒敏	民生部 環境課	課長補佐
伊藤 哲也	産業建設部 土木農政課	課長補佐
上田 通之	上下水道部 下水道課	課長補佐
兼岩 英樹	教育委員会 教育課	課長補佐
大野 麻子	教育委員会 生涯学習課	課長補佐
山田 悌司	消防本部 総務課	課長補佐

※敬称略、順不同

■ 蟹江町住民意識調査

(1) 実施概要

調査期間	平成30(2018)年11月15日(木)～12月2日(日)
調査対象	18歳以上の町民から無作為に抽出
調査結果	【配布数】3,000票 【有効回収数】1,224票 【有効回収率】40.8%

(2) 調査結果のまとめ

【蟹江町の暮らしにおける満足度・重要度】

- 「消防・救急体制」、「図書館などの文化施設」、「学校教育（小中学校）や地域の教育環境」、「保育所や幼稚園の施設・運営」などの消防や教育文化施設に対して満足している住民が多い。
- 「計画的な新市街地の整備」、「既成市街地の再整備」に関する満足度が低く、良好な市街地の形成と市街地環境の改善が求められている。
- 「避難所・避難路整備などの防災対策」、「病院など地域医療体制」、「交通安全施設（カーブミラー・ガードレールなど）」、「高齢者が生活しやすい環境」、「生活道路等の整備」は、満足度が低い一方で重要度が高く、高齢者をはじめとした安全・安心な暮らしに向けたまちづくりが重要であるとする住民が多い。

【身近な環境や地球環境の保全についての取組】

- 「買い物袋を持参するなど、ごみを減らしている」、「資源となるものは分別収集・資源回収に出している」が高く、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。
- 住民（回答者）の3人に1人が「自転車や公共交通機関を利用するように心がけている」としており、環境や交通渋滞、健康などの面から、無理のない範囲での交通手段の転換を促すことが望ましい。

【観光・交流についての今後の取組】

- 住民（回答者）の半数以上が「尾張温泉や水郷環境、社寺仏閣など現在の観光資源をもっと活用する」取組が必要と考えており、それぞれの観光資源の魅力を最大限発揮し、町全体としての魅力の向上につながるような活用方法の検討が必要である。

【まちづくりの進め方】

- 住民（回答者）の半数以上が「行政が住民の要望を把握しながら、行政が主体となって取り組む」、「行政が主体となって取り組み、住民は理解し、協力する」といった行政主体のまちづくりが望ましいと考えている一方で、「住民と行政が話し合い、役割分担をしながら協働で取り組む」という回答も約4割みられ、協働によるまちづくりを推進していくことが必要である。

【土地利用の考え方】

コンパクトなまちづくり 駅を中心としたコンパクトなまちづくりを進めるべきだという考えと郊外でも開発を進めるべきだという考えがほぼ半々である。

市街地内の土地利用 積極的な都市化を進めるべきだという考えより、ゆとりや景観などを大切に守るべきだという考えが上回っている。

空き家・空き地 空き家を住宅資源として利活用を図るべきだという考えより、除却してレクリエーションや災害時の避難にも利用できる公共空地として活用すべきだという考えがやや多くなっている。

企業立地 既存の産業の維持・発展に取り組むべきだという考えより、町内に新たな企業誘致を積極的に進めるべきだという考えが多くなっている。

景観や環境に配慮した都市づくり 人が集まる駅前や観光地などで考えればよいという考えより、行政とも協力しながら、地域単位で都市環境の形成を考える必要があるという考えが多くなっている。

【大切に守っていきたいもの、まちづくりに活用すべきもの】

お住まいの学区で大切に守っていきたいもの、まちづくりに活用すべきものとして挙げられた自由意見のうち、キーワードを整理すると以下のとおりである。

観光：「須成祭などの祭り」「尾張温泉」「社寺・文化財」

交流：「公園、図書館、公民館などのコミュニティスペース」

自然：「桜並木・樹木」「川（蟹江川など）」「田園風景」

都市：「JR蟹江駅・近鉄蟹江駅」「名古屋との近接性」「空家」

参考資料3 用語解説

か行

街区	道路や河川・水路、鉄道などで取り囲まれた一団の区域。
開発許可	一定規模以上の開発行為に対し、開発区域に所定の技術的水準を確保させることを目的に、都市計画法第29条第1項及び第2項に規定する許可のこと。
開発行為	都市計画法第4条第12項に規定する、主として建築物の建築または特定工作物を建設する目的で行う土地の区画形質の変更。
既成市街地	既に道路などの基盤があつて建物が建っているなどの市街地としての体を成している地域。
既存ストック	これまでに整備された道路や公園、下水道などの都市基盤施設、公共施設、住宅、商業・業務施設、工業施設などの蓄積。
狭あい道路	幅員が4mに満たず、車のすれ違いなどが困難な通行に支障のある道幅が狭い道路。
緊急輸送道路	災害発生時における救急、医療、消防活動や避難者への緊急物資の供給などに使用する道路として指定された道路。
グロス	総量。本プランでは、人口密度の算出において、道路や公園、河川など宅地以外を含めた対象区域すべての土地で人口を除いたものを意味する。
交通結節点	徒歩や自転車、自動車から鉄道やバスなどの交通機関に乗り換える鉄道駅やバスターミナル、一般道路から高速道路に乗り換えるインターチェンジなど、鉄道駅・駅前広場、駐停車施設や高速道路のインターチェンジなど、交通流動が集中的に結節する箇所。
コミュニティバス	自治体が住民サービスとしての移動手段を確保するために運行するバス。

さ行

市街化区域	既に市街地を形成している区域、おおむね10年以内に、優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として都市計画で定める区域。
市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域として都市計画で定める区域。
住区基幹公園	徒歩圏内や小中学校区などで設定した段階的な住区を計画単位とし、各住区単位での利用を目的とした都市公園。
修景	建築物や道路などの施設の形態・意匠、建て方、土地利用について、周辺との調和を図りながら景観整備を行うこと。
親水空間	河川や潟湖などにおいて、水と親しむことを目的に確保・整備した空間。
生活サービス	人々が日常生活を送る上で必要とされる医療や福祉、買い物などの都市機能のこと。

た行

地区計画	一定の地区において、用途地域などほかの都市計画との整合性を図りつつ、地区住民などの合意によって住みよい住環境の創造と美しい街並みの形成を実現するために、まちづくりの基本的な方向性を明らかにするとともに、必要な道路や公園などの施設配置を計画し、建築行為や開発行為を適正に規制・誘導する制度。
町内総生産	町内に所在する生産主体が生産活動を行った結果、新たに生み出された付加価値の総計。町内生産総額から原材料や燃料などの物的経費を控除したもの。
低未利用地	居住、業務その他の用途に供されておらず、またはその利用の程度がその周辺の同一の用途やこれに類する用途に供されている土地の利用の程度に比べ、著しく低い土地。
都市基幹公園	主として一つの都市を単位とし、その都市住民の休息、鑑賞、運動などの用に供することを目的とした基幹的な都市公園。
都市機能	都市生活において提供される保健・医療・福祉、教育、文化、商・工業などの機能、ならびに居住機能。
都市計画区域	原則として市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を勘案して、都市計画法その他の関係法令を適用し、一体的に整備・開発・保全する必要がある区域。
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、道路機能に応じて自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類に区分される。都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。
都市構造	土地利用や交通体系(道路・鉄道など)、自然環境(河川・潟湖など)などを骨格として都市の全体像を空間的に捉えたもの。
都市再開発	既成の市街地を、土地の再編や有効活用、都市機能の更新を目的に、再整備、再開発すること。
都市施設	道路、公園、下水道など都市生活に必要な施設。
土地区画整理事業	公共施設の整備及び宅地の利用増進を図るため、土地区画整理法に基づき、土地の区画形質の変更と公共施設の新設または変更を行う事業。

な行

農業振興地域	農業の近代化や公共投資の計画的な推進など、農業の振興を図ることを目的として、農業振興地域の整備に関する法律に基づき定められる地域。 対象となるのは、農業の振興を図ることが相当と認められ、かつ農用地として利用すべき相当規模の土地があるなどの地域。
ネット	純量。本プランでは、人口密度の算出において、対象区域から道路や公園、河川などを除いた宅地のみで人口を除いたものを意味する。

は行

- ハザードマップ** 自分たちの住んでいる場所や周囲の危険性の周知を図るために、災害の発生に注意が必要な場所や、防災のための施設などを記載した地図。
- バリアフリー** 障がい者や身体機能が低下した高齢者などが自由に社会参加できるよう、公共施設や建物などの障壁を除去すること。
- PFI** 都道府県や市区町村、国が実施していた社会資本整備や公共サービスなどを、民間の資金を導入して民間事業者が主体となって実施する方式。

や行

- 用途地域** 都市の目指すべき市街地像に応じて、良好な都市環境の保全や都市化の進展に対応することを目的に、住宅地、商業地、工業地などの用途別に最多13種類の地域に区分し、建築物の用途や容積、形態などについて必要な規制を行う都市計画制度。

蟹江町都市計画マスタープラン

令和3年3月

編集・発行 蟹江町産業建設部まちづくり推進課

〒497-8601 愛知県海部郡蟹江町学戸三丁目1番地

TEL 0567-95-1111(代表)

