

愛西市都市計画
マスタープラン

《案》

令和3年3月

愛西市

目次

第1章 はじめに

1-1 都市計画マスタープランとは	1
1-2 計画の対象区域	2
1-3 計画の目標年次	2
1-4 計画の構成	2
1-5 計画の策定体制	3

第2章 めざすべき将来都市像

2-1 将来都市像	5
2-2 現況・課題からまちづくりの目標	9
2-3 将来人口	11
2-4 将来都市構造	13

第3章 都市づくりの全体計画

3-1 土地利用計画	19
3-2 分野別都市づくりの方針	23

第4章 地域別まちづくり計画

4-1 地域別まちづくり計画について	39
4-2 佐屋地域	41
4-3 立田地域	49
4-4 八開地域	56
4-5 佐織地域	63

第5章 実現化方策

5-1 協働によるまちづくりの推進	71
5-2 計画の進行管理	71

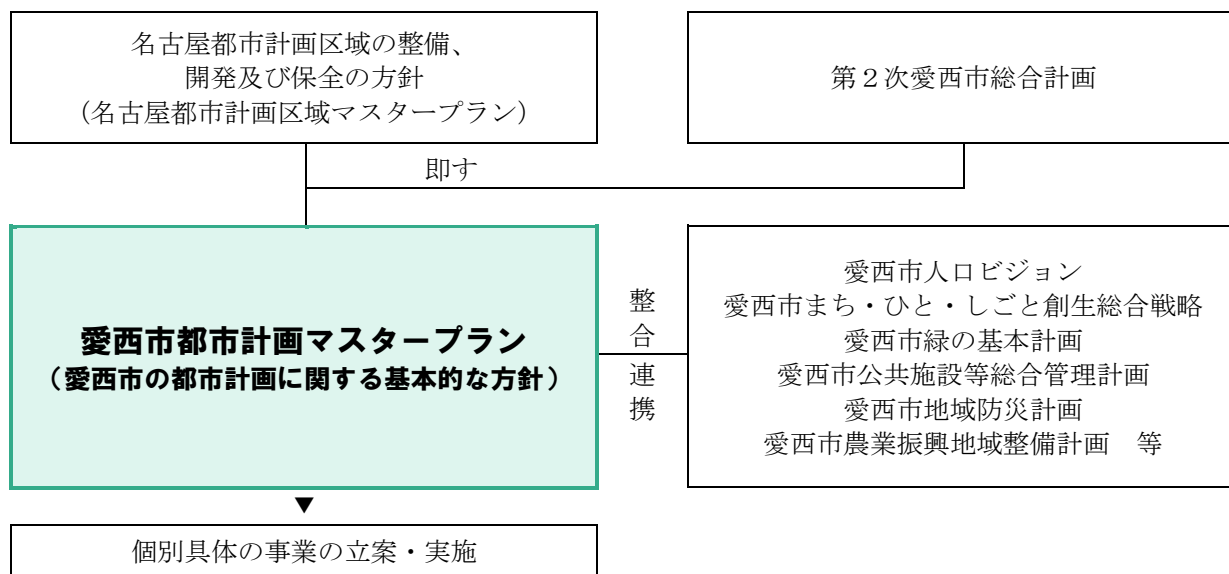
第1章 はじめに

1-1 都市計画マスタープランとは

愛西市都市計画マスタープラン（以下、「本計画」という。）は、都市計画法第18条の2「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として愛西市（以下、「本市」という。）が策定する計画です。本計画は、「第2次愛西市総合計画」や「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）」を上位計画として、本市の将来像や土地利用の方針を明らかにするとともに、道路や公園、下水道等の都市施設、自然環境や景観、防災といった都市計画・まちづくりに関する分野の総合的な指針としての役割を果たします。

本市では、平成17（2005）年4月1日に、海部郡佐屋町、立田村、八開村、佐織町の2町2村が合併後、平成21（2009）年3月に「愛西市都市計画マスタープラン」を策定し、令和2（2020）年度を目標年次として都市計画を進めてきました。この当時の計画が目標年次を迎えることを見据えて、これまでの都市計画・まちづくりの方針を見直し、本計画を改定することとしました。

■愛西市都市計画マスタープランの位置付け



1-2 計画の対象区域

本市は、全域が名古屋都市計画区域として指定されており、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全の方針を検討する必要があることから、**市全域を本計画の対象**とします。

1-3 計画の目標年次

都市計画マスタープランは長期的視野でまちづくりを捉えるもので、概ね20年後の都市の姿を展望した上で、都市計画の基本的な方向を定めることが望ましいとされています。また、市街化区域の規模の設定や都市施設、市街地整備などの具体的な整備目標については、概ね10年後を目安として定めることが望ましいとされています。

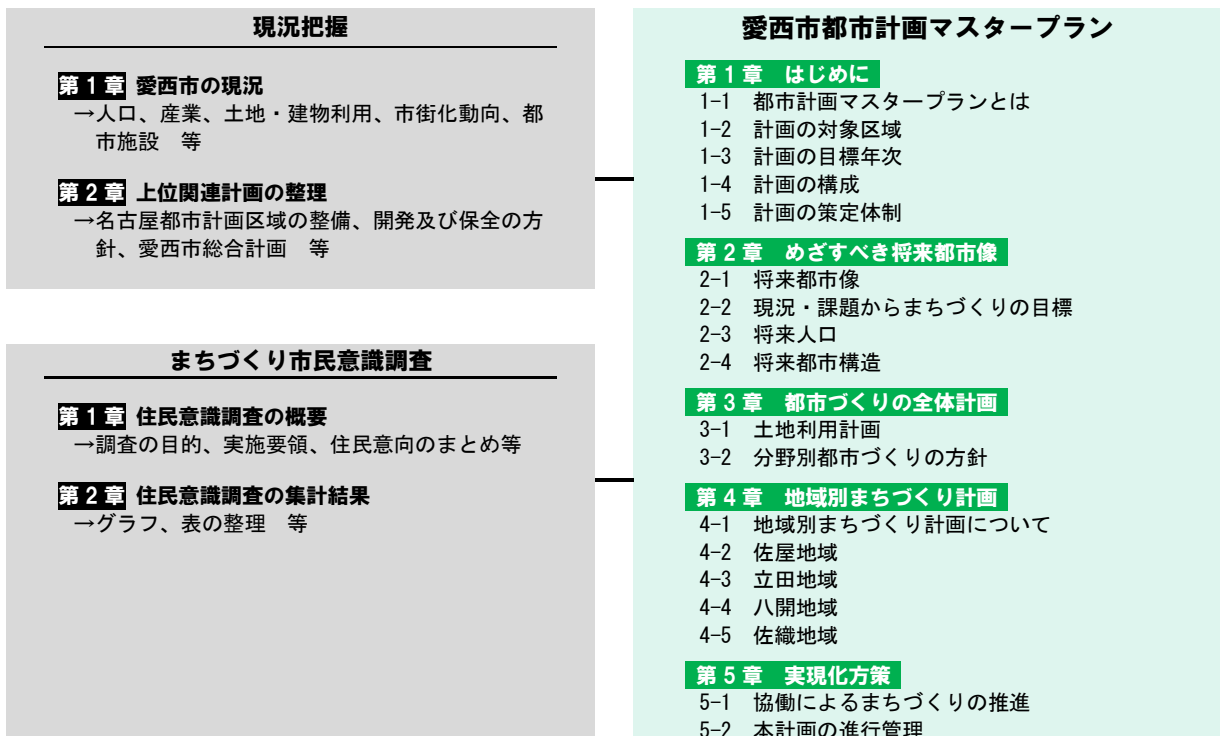
そこで、本計画においては、令和12(2030)年を目標年次として定められた名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(名古屋都市計画区域マスタープラン)との整合を図り、**令和3(2021)年度から概ね10年後の令和12(2030)年度を目標年次**とします。

なお、土地利用や都市計画に関わる様々な社会情勢の変化、市民のまちづくりに関する意向の変化等を考慮し、必要がある場合には、適時・適切に見直すこととします。

1-4 計画の構成

本計画は、まちづくりに関する様々な現況を整理する「現況把握」とまちづくりに関する満足度や重要度等を調査した「まちづくり市民意識調査」を踏まえて策定するものであり、都市全体の観点から、めざすべき将来像や土地利用計画及び都市施設等の方針を示す「全体構想」と、地域ごとの地域づくりの考え方、施策の方針等を示す「地域別構想」で構成します。

■愛西市都市計画マスタープランの構成



1-5 計画の策定体制

本計画の策定にあたっては、以下のような体制を組織しました。

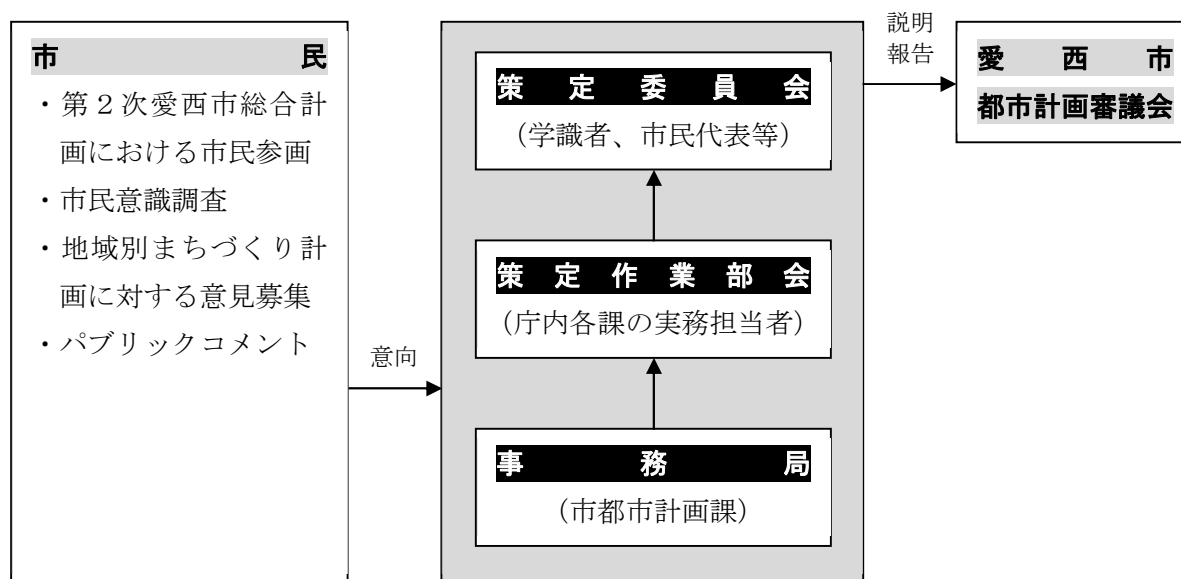
「事務局」は、市都市計画課とし、本計画の素案の作成や、庁内関係部署・愛知県との協議・調整、策定委員会及び策定作業部会の運営を行う役割を担います。

「策定作業部会」は、庁内各課の実務担当者が参画し、本計画の方針・施策と、各課の事業・施策や将来ビジョンの調整を図り、計画案を検討する会議です。

「策定委員会」は、本市の行政幹部（課長級）と、愛知県（都市計画課）、学識者、市民代表等で構成し、策定作業部会から提案された計画案を検討し、策定作業部会に対し意見・提案を行うとともに、最終的に都市計画審議会に報告する「愛西市都市計画マスタープラン案」を決定・承認する役割を担います。

また、市民の意見を反映させるため、第2次愛西市総合計画策定時に実施した市民参画（市民アンケート、児童生徒アンケート、市民ワークショップ※、高校生ワークショップ等）の結果を活用するとともに、本計画の策定にあたり、市民意識調査や地域別まちづくり計画に対する意見募集、パブリックコメントの意見・提案を参考としました。

■愛西市都市計画マスタープランの策定体制



※〈ワークショップ〉ある課題について関心を持つ人々が、小さいグループに分かれて調査、学習、提案、討論など、密度の濃い合意形成のための作業を行うこと。

第2章 めざすべき将来都市像

2-1 将来都市像

1 将来都市像の設定

本計画は、「第2次愛西市総合計画」（以下「総合計画」という。）を上位計画として策定するものであり、総合計画において掲げる「将来都市像」や「まちづくりの基本理念」を踏まえて都市計画の方向性を具体的に提示し、明らかにするものです。

総合計画では、『ひと・自然 愛があふれるまち』を将来都市像と定め、まちづくりの根底をなす基本的な理念として、①協働によるまちづくり、②持続可能なまちづくり、③絆を大切にするまちづくりの3つを掲げています。

人・地域のつながりや緑・水に囲まれた豊かな自然環境を生かしたまちづくり、市内外の多くの人に愛され、住みたい住み続けたいと思われるまちをめざすということは、本計画で定める都市計画の基本的な方針に通じます。そのため、本計画における将来都市像は、総合計画における「将来都市像」を踏襲します。

～第2次愛西市総合計画より～

■将来都市像

ひと・自然 愛があふれるまち

豊かな農産物や川、緑などの「自然」と、心のあたたかさや地域の絆などの「人」。これらは本市の大きな魅力であり、強みです。私たちの財産である「人」と「自然」を誇りに思い、愛し、次世代に伝えていけるよう、そしてまちづくりの過程においてこれらの魅力が市内外に広がって、多くの人に愛される愛西市となっていくよう、将来都市像を「ひと・自然 愛があふれるまち」とします。

■まちづくりの基本理念

- ① 協働によるまちづくり
- ② 持続可能なまちづくり
- ③ 絆を大切にするまちづくり

また、総合計画に掲げられた「まちづくりの基本理念」に対し、本計画における考え方を整理します。本計画に基づいて今後展開する都市計画に関する取組についても、「まちづくりの基本理念」が示す3つの視点を持って推進します。

■まちづくりの基本理念に対する考え方

① 協働によるまちづくり

本計画により、本市の将来都市構造や土地利用計画、道路・公園・下水道等の都市施設に関する整備方針を明らかにすることで、市民・地域・事業者・行政など様々なまちづくりの主体の間で、都市計画に関する長期ビジョンとしての共有を図ります。

② 持続可能なまちづくり

本計画における将来都市構造として、人口減少や超高齢化に対応するため、本市の魅力を生かしつつ、一定の人口密度が維持されたコンパクトな市街地のなかで、日常生活に困らない生活圏を形成し、都市施設の整備や維持管理を効率的に進めることで、厳しい財政状況下においても持続可能なまちづくりをめざします。

③ 絆を大切にすまちづくり

まちづくりを進める上では、大規模な自然災害（特に水害や地震）に対する安全の確保を前提としつつ、市民や地域とのつながりを大切にしながら、行政だけでは成し得ないまちづくりの実現をめざします。

本計画のもう一つの上位計画である「名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において掲げる「基本理念」や「めざす都市の姿（将来都市像）」は以下のとおりです。これを踏まえた上で、本市のまちづくりの方向性を設定する必要があります。

～名古屋都市計画区域の整備、開発及び保全の方針より～

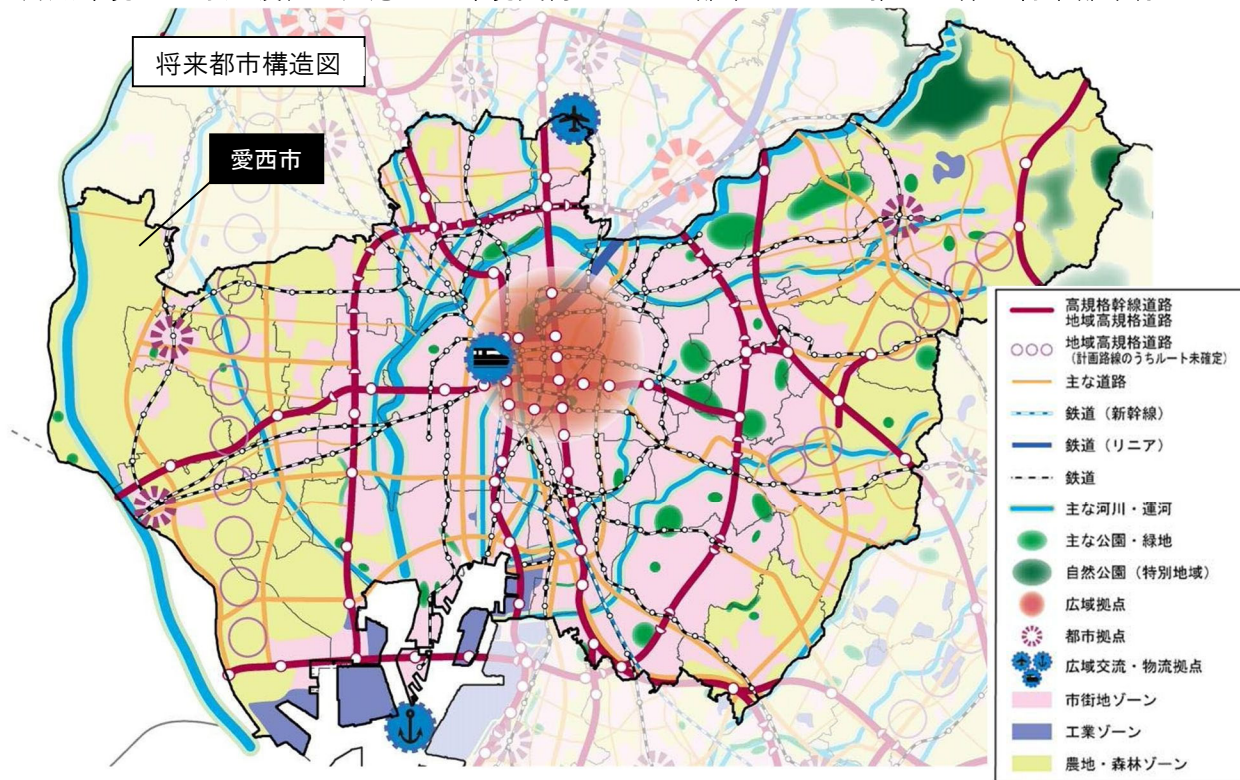
基本理念

リニア開業によるインパクトを生かし、
多様な産業と高次の都市機能が集積した世界へ飛躍する都市づくり

- 「元気」 : リニア中央新幹線開業に伴うヒト、モノなどの動きの広域化、県営名古屋空港・名古屋港といった交流拠点とその周辺における航空宇宙産業をはじめとする産業の集積など、充実した国際的・広域的基盤を生かした都市づくりを進めます。
- 「暮らしやすさ」 : 商業・業務施設などの高次都市機能が集積し、都市住民がこれらのサービスを楽しむことができる便利で豊かな都市づくりを進めます。

めざす都市の姿（将来都市像）

- ① 暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に係る将来都市像
- ② リニア新時代に向けた地域特性を最大限生かした対流の促進に係る将来都市像
- ③ 力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に係る将来都市像
- ④ 大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保に係る将来都市像
- ⑤ 自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に係る将来都市像



2-2 現況・課題からまちづくりの目標

社会情勢や上位計画・愛西市の現況・市民の意向	まちづくりの主な課題	まちづくりの目標
<p>(社会) 国や愛知県では集約型都市構造への取組を推進</p> <p>(現況) 人口減少・世帯数増加：65,556人/19,870世帯(H17)→63,088人/21,106世帯(H27)</p> <p>(現況) 少子高齢化：高齢化率19.7%(H17)→29.3%(H27)</p> <p>(現況) コンパクトな市街化区域（市域の約5%）の形成、8割以上が住居系用途地域</p> <p>(現況) 現況の土地利用と用途地域が乖離している地域がある</p> <p>(現況) 市街化調整区域に総人口の65%が居住</p> <p>(現況) 市街地の低密度化が進行：DID人口密度59.6人/ha(H17)→56.0人/ha(H27)</p> <p>(意向) 約5割の人が空き家・空き地の増加を問題として認識している</p> <p>(現況) 15～29歳の若い世代の転出超過が顕著</p> <p>(現況) 津島市、名古屋市への通勤・通学が多い</p> <p>(現況) 鉄道駅や商業施設等を結ぶ愛西市巡回バスを運行</p> <p>(意向) 歩行者の交通安全の確保や公共交通の利便性の向上が求められている</p>	<h3>快適な暮らし・利用しやすい交通</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●人口減少や高齢化の進行、市街地の低密度化を踏まえて、現在のコンパクトな市街化区域を維持しつつ、居住価値を向上することが必要です。 ●駅周辺や市街化区域内での生活利便性の向上が求められています。 ●市民の3分の2が暮らす市街化区域外の集落環境を維持する必要があります。 ●周辺市町村への通勤・通学の利便性の向上が求められています。 	<h3>誰もが快適に暮らせるまち</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●生活圏内に医療・福祉・行政などのサービス施設が集約した市街地の形成により、今住んでいる人の利便性向上と新たな居住を促します。 ●既存の集落では、周辺農地の保全を基本としつつ、生活道路や日常の生活を支える機能を確保します。 ●市内の各地域を結ぶ公共交通の充実や自転車歩行者ネットワークの形成により、高齢者や交通弱者にも優しい歩きたくなるまちへの転換を図ります。
<p>(社会) 地域特性を最大限生かした交流の促進、にぎわいの創出</p> <p>(現況) 市街化調整区域の広い範囲が農用地区域</p> <p>(現況) 農家数、経営耕地面積ともに減少傾向</p> <p>(意向) 農地所有者の過半数が宅地化を考えている</p> <p>(意向) 約5割の人が「豊かな自然」「おいしい農作物」が魅力と感じている</p> <p>(現況) 就業の場の多くを他市町村に依存しており、本市内就業率が低い</p> <p>(意向) 過半数の人が産業発展のための工場などの誘致に賛成している</p> <p>(現況) 佐屋駅周辺等に文化財・史跡が数多く立地</p>	<h3>魅力を生かした産業の発展</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●農業の担い手不足等に対応し、魅力的な地域農業を維持・向上していく必要があります。 ●工業振興による雇用の場の確保や地域活力の創出が求められます。 ●自然環境や文化、農業資源等、本市ならではの資源を生かした観光・交流の促進が必要です。 ●適正な土地利用の誘導が求められています。 	<h3>活力を創造するまち</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●本市の強みである農業を軸に、道の駅と連携したにぎわいの創出や6次産業化の推進による製造業・観光産業への発展を図ります。 ●弥富インターチェンジ周辺等の交通利便性の高いところは、周辺の自然環境や住環境と調和を図りながら企業誘致を推進します。
<p>(社会) 全国的に台風・集中豪雨等の風水害が頻発</p> <p>(現況) ほぼ全域が海拔ゼロメートル地帯</p> <p>(現況) 木曾川、日光川等の洪水により、市内の広い範囲で浸水する恐れ</p> <p>(現況) 南海トラフ地震に対して、最大で震度7を想定</p> <p>(現況) 液状化や津波浸水による被害も危惧される</p> <p>(意向) 約9割の人が地域ぐるみの防災活動が必要だと考えている</p> <p>(現況) 都市計画道路は長期未着手の路線も多い</p> <p>(現況) 市街化区域を中心に下水道整備を推進（普及率30%）</p>	<h3>安全・安心の確保</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●海拔ゼロメートル地帯で安心して暮らせる都市基盤の整備が求められています。 ●避難路・避難場所の整備を進めるとともに、日頃から住民への周知を図る必要があります。 ●住民ひとりひとりの防災意識の高揚（自助）や、災害に強いコミュニティの形成（共助）を促進する必要があります。 	<h3>安心して暮らせるまち</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●大規模災害に対して被害を最小限に抑えられるよう、施設の耐震化などの都市基盤整備を推進することで、安全・安心な暮らしをめざします。 ●排水機の施設整備や開発に伴う雨水調整機能の導入による浸水対策を推進します。 ●ハザードマップの活用や自主防災会の育成等、地域ぐるみの防災活動を促進する環境形成を図ります。
<p>(社会) 地球環境・エネルギー問題の深刻化</p> <p>(社会) 持続可能な開発目標（SDGs）が2030年までの国際目標として国連サミットで採択され、気候変動や循環型社会*形成への取組を国内外で展開</p> <p>(現況) 木曾川や長良川、日光川、領内川等多くの河川が流れる</p> <p>(現況) 市西部に広がる木曾川海部緑地等都市公園・緑地の整備が着実に進んでいる</p> <p>(意向) 約9割の人が魅力的な景観保全のためのルールづくりに積極的</p>	<h3>豊かな自然の保全、環境負荷の低減</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●適正な土地利用の規制誘導により農地を保全する必要があります。 ●木曾川・長良川等の豊かな水辺環境や森川花はす田等の特色ある田園景観を保全する必要があります。 ●環境負荷の小さいクリーンエネルギー*の利用やまちなかの緑化等、地球環境に配慮したまちづくりを進める必要があります。 	<h3>ひとにも環境にもやさしいまち</h3> <ul style="list-style-type: none"> ●優良な農地等は、環境保全や景観形成、防災機能等の多面的な機能が発揮できるよう維持管理します。 ●公園・緑地や農地、河川を生かし、豊かな自然とのふれあいや憩いの空間の創出を図ります。

※〈循環型社会〉大量消費・大量廃棄型の社会に代わり、廃棄自体を抑制し、資源となるものは資源として活用し、資源として有効利用できないものについては適正な処分を行うことで、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷をできる限り低減する社会のこと。

※〈クリーンエネルギー〉二酸化炭素（CO2）や窒素酸化物（NOx）などの有害物質を排出しない、または排出量の少ないエネルギー源のこと。

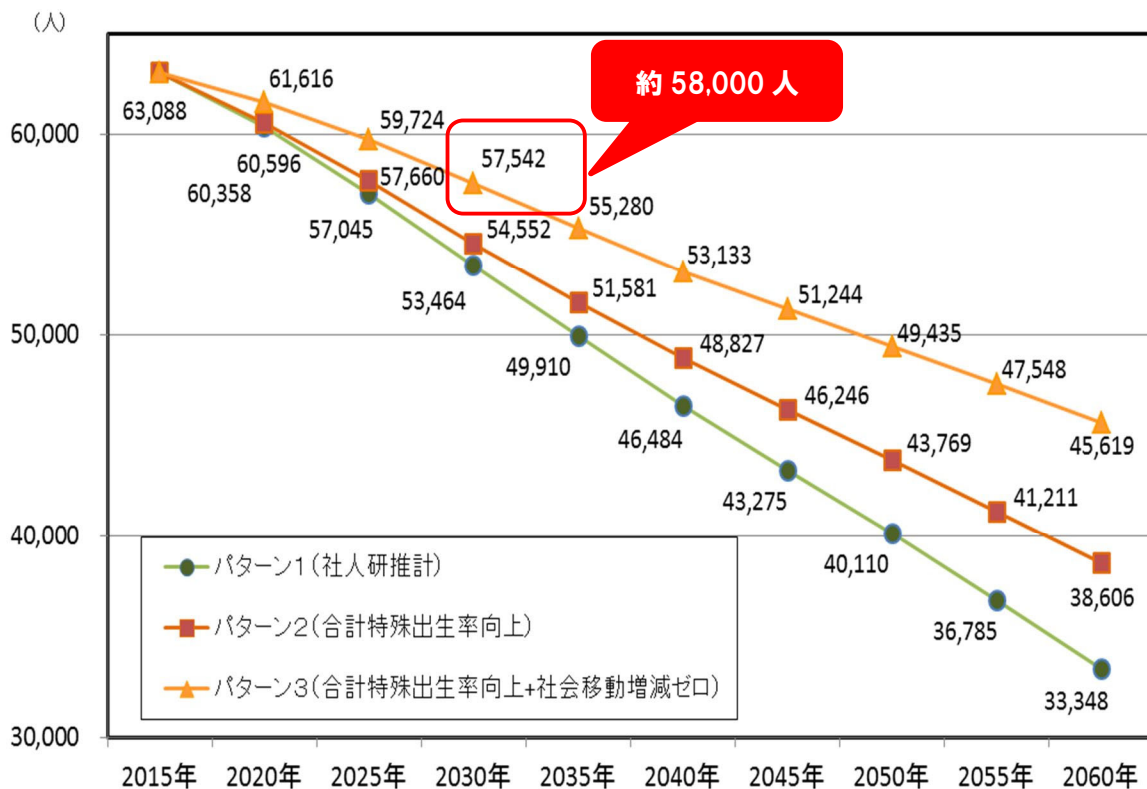
2-3 将来人口

1 愛西市全域の将来人口

本市全域の将来人口は、本計画の目標年次である2030年度には、約58,000人をめざします。

総合計画で前提としている「愛西市人口ビジョン」では、若い世代を本市に呼び込み、定住を促進するとともに子どもを産み育てやすい環境づくり等を進めることで、人口減少抑制を見込んでいます。

■市全域の将来人口（「愛西市人口ビジョン」より）



【パターン1】

国立社会保障・人口問題研究所が行う手法を用いた推計。

【パターン2】

合計特殊出生率※を2060年までに2.07（人口置換水準）に上昇させると仮定した推計。

【パターン3】

パターン2に加えて、転入・転出数が同数となり、移動がゼロ（人口移動が均衡）となると仮定した推計。

※〈合計特殊出生率〉人口統計上の指標で、一人の女性が一生に産む子どもの数を示す数字。

2 市街化区域・市街化調整区域の将来人口の予測

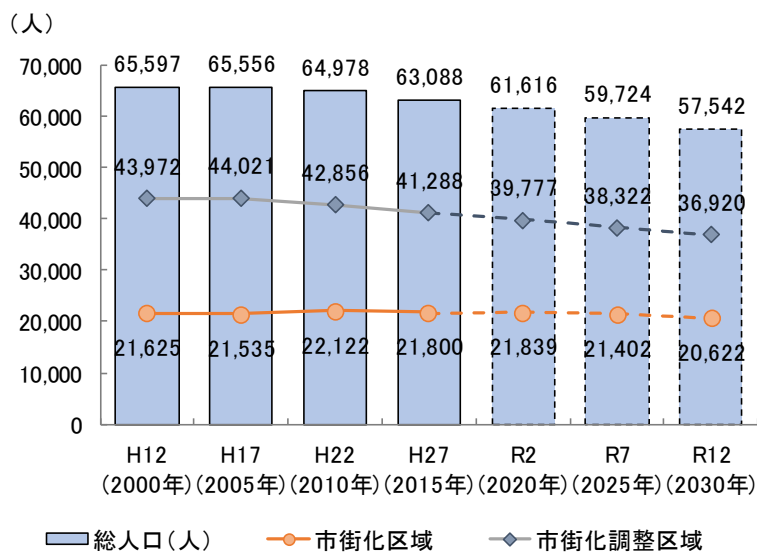
本市の総人口は減少傾向にあり、今後もその傾向が続くことが予測されています。

市街化調整区域では開発が抑制されていることから、新たな社会増は見込まないため、このままの傾向が続くと仮定し、2030年度には約37,000人となると推計しています。

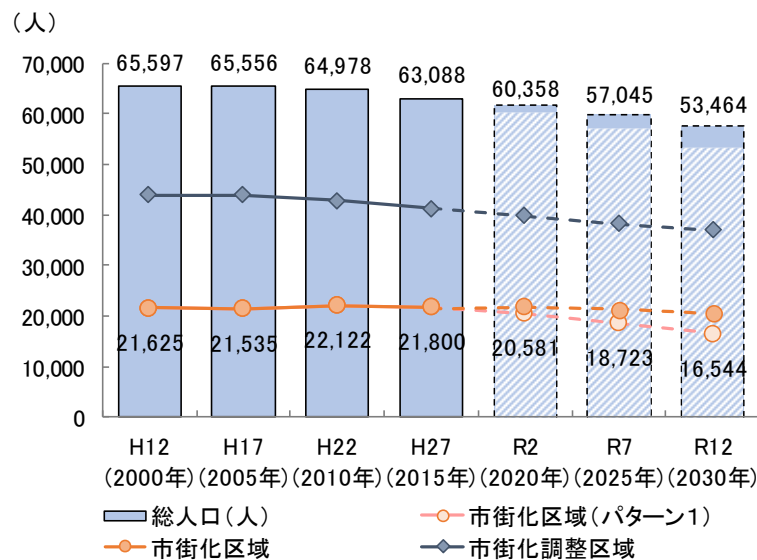
市街化区域においても、国立社会保障・人口問題研究所が行う手法を用いた推計の場合【パターン1】では、減少傾向となると推計しています。

これに対して、本市では、市街化区域を中心に、居住機能の集積や子育て世代の呼び込み、定住促進などの施策を講じることによって、市街化区域内の人口を維持していきます。

■市街化区域・市街化調整区域の人口推計結果



【参考】パターン1の場合



2-4 将来都市構造

1 将来都市構造の基本的な考え方

全国的に人口減少、少子高齢化が進行しているなか、国や愛知県では、人口減少・超高齢社会の到来に対応するとともに、集中的・効率的な財源投入や環境負荷の軽減につながる持続可能な都市の実現に向けて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。

本市は肥沃な土壌に恵まれ、大都市近郊の農村地帯として農業が盛んで自然豊かな地域です。これに加え、名古屋市をはじめとした近隣の市町村における通勤や通学のための良好な住宅地としての需要も持ち合わせています。市西部では水稻やレンコンなどの一大生産地として、優良な農地が広がっていますが、市東部では、名鉄津島線・尾西線などの駅周辺にコンパクトな市街地を形成しつつも、その周辺には農地と住宅地が混在した土地利用が広がっています。

こうしたことから、本市の地域特性である農業的側面と都市的側面を生かしながら、持続可能な都市構造を形成するため、市街地の拡散を抑制するとともに、コンパクトな市街地において、都市機能や居住の集積を図る集約型の都市構造を基本とします。また、農地や河川などの自然環境は、既存の集落地に配慮しつつ基本的には保全するとともに、農業振興や観光振興による地域活性化を図ることで、本市の魅力向上を図ります。そして、広域的な交通利便性の高い弥富インターチェンジ周辺や南河田工業団地では、すでに物流関連の大規模施設の立地が進んでおり、その立地ポテンシャルを生かした産業の立地を誘導することで、本市の活力を創造します。

2 将来都市構造の構成

都市構造を構成する要素として、「拠点」「都市軸」「ゾーン」を設定し、将来の都市の骨格的な構造を設定します。

〈都市構造の構成要素〉

- 拠 点：都市活動の中心であるとともに、都市形成の核となる地区
- 都市軸：都市内外のネットワークを形成する連携・交流の動線
- ゾーン：概ねの機能・性格に区分した土地のまとまり

※〈集約型都市構造〉都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造。

(1) 「拠点」の設定

多くの市民が利用する交通施設や集客力のある商業施設、事業所、公共サービス機能が集積するなど、消費や就業・就学をはじめとする様々な都市活動の中心的な役割を担う場を“拠点”として位置付けます。

駅前生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●交通の拠点である鉄道駅を中心に公共サービス拠点と一体となって広域的な交流・連携を支え、多様な都市機能の向上を図る地域を「駅前生活拠点」として位置付けます。 ●公共サービス拠点との近接性や既存の機能集積を生かし、駅周辺部における居住機能集積と定住促進を図るとともに、商業などの生活利便機能や交流機能の立地誘導を図ります。 ●特に、佐屋地域の駅周辺部については、都市間連携軸が交差する高い立地ポテンシャルを有していることから、生活利便機能の強化を図ります。
	〈配置〉 勝幡駅／藤浪駅／湊高駅／町方駅／日比野駅／佐屋駅／永和駅／富吉駅
公共サービス拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●市民が市内のどの地域に住んでいても身近な都市サービスを楽しむことができるよう、市役所をはじめ、医療・福祉施設や文化施設など公共の用に供する機能が集中立地する地域を「公共サービス拠点」として位置付けます。
	〈配置〉 市役所周辺／立田支所周辺／八開支所周辺／佐織支所周辺
にぎわい交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> ●市民のみならず市外からも来訪者を呼び込み、にぎわいを創出する地域を「にぎわい交流拠点」として位置付け、地域活力の向上や観光サービスの交流を図るとともに、市民の交流の場としての活用を図ります。
	〈配置〉 木曾三川公園（東海広場、船頭平河川公園）／親水公園／道の駅立田ふれあいの里

(2) 「都市軸」の設定

都市活動を支える交流・連携の動線（道路・鉄道などの交通網）や、都市にうるおいをもたらす河川、緑地帯など、線状・帯状の機能を“都市軸”として位置付けます。

広域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ●都市活力を支える人・モノの流れの大動脈として、全国ネットワークに直結した動線を「広域連携軸」に位置付けます。 ●市域を超えて都市活動を支える交通の軸であり、広域ネットワークの強化を図り、都市活動における連携・交流を促進します。
	〈配置〉 東名阪自動車道
都市間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ●本市の交流の主軸となり、かつ、就業・就学や消費などの各種都市活動圏を同じとする津島市や弥富市などの周辺都市、並びに名古屋市との連携機能を担う動線を「都市間連携軸」として位置付けます。 ●都市間の連携・交流を促進する道路として、未整備区間の整備や機能強化を図ります。
	〈配置〉 (都)名古屋第3環状線【一般国道155号】／(都)国道1号西線【一般国道1号】／(都)弥富蟹江名古屋線【主要地方道名古屋蟹江弥富線】／(都)甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】／主要地方道津島南濃線／(都)佐屋多度線【一般県道佐屋多度線】／一般県道津島海津線（新架橋構想有り）／一般県道給父清須線／(都)給父西枇杷島西線【一般県道給父西枇杷島線】
地域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ●都市間連携軸を補完する動線を「地域連携軸」として位置付けます。 ●市内の各地域を結び、公共サービス拠点への交通利便性を高める道路として、交通需要に応じて整備を図ります。
	〈配置〉 一般県道富島津島線／一般県道津島蟹江線など
親水環境軸	<ul style="list-style-type: none"> ●都市形成や市内の各地域を結び連携・交流の主軸として、市内を流れる主だった河川を「親水環境軸」として位置付けます。 ●水資源に恵まれた本市の特徴を表す軸として、自然環境や田園の保全、うるおいある生活空間の創出を図ります。
	〈配置〉 日光川／善太川／領内川／鶺戸川等

(3) 「ゾーン」の設定

都市における各地域の役割や特性に応じた、都市的土地利用、自然的・農業的土地利用など、面的な土地利用のまとまりを“ゾーン”として位置付けます。

市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●都市機能の集積拠点や主要駅周辺部など、地域特性に応じて自然的・農業的土地利用と調和を図りながら、都市機能を集約し、都市活力を創造するとともに、ゆとりのある居住空間の確保を図る区域を「市街地ゾーン」として位置付けます。
	<配置> 市街化区域
市街地近郊ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地ゾーンや駅前生活拠点周辺のすでに都市化が進みつつある地域や主要幹線道路の沿道など、基盤整備の確実性など条件が整った段階で市街化を許容する区域を「市街地近郊ゾーン」として位置付けます。
	<配置> (都)名古屋第3環状線【一般国道155号】、(都)国道1号西線【一般国道1号】、(都)甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】、(都)佐屋多度線【一般県道佐屋多度線】の一部沿道／佐屋駅周辺／日比野駅周辺／永和駅・富吉駅を結ぶ地域
工業推進ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●産業の育成や企業誘致を推進し、雇用の促進及び産業の活性化を図る地域を「工業推進ゾーン」として位置付けます。 ●弥富インターチェンジ周辺においては、(都)名古屋第3環状線【一般国道155号】を軸に、地域の資産・資源を生かした産業の立地を誘導します。 ●佐織東部地域の(都)甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】沿道においては、計画的に整備した工業団地への産業の立地を誘導します。また、交通利便性の良さを生かした地域振興のための産業拠点の形成を検討します。
	<配置> (都)名古屋第3環状線【一般国道155号】弥富インターチェンジ周辺／(都)甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】沿道
近郊集落ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●佐屋・佐織地域の市街化調整区域において、周辺環境の調和に配慮し、現在の住環境を維持するゾーンを「近郊集落ゾーン」と位置付けます。
	<配置> 市街地ゾーンや近郊ゾーン周辺の農地と居住地が混在する地域
農業ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●良好な自然・農地の保全を基本に、本市の特徴を生かした農業振興、生産性の向上に取り組むとともに、生活環境に配慮した環境共生を図る区域を「農業ゾーン」と位置付けます。 ●ハス田は本市の特色ある景観として保全を図り、農産物のブランド化や地産地消を推進するとともに、自然環境や景観等との調和に十分配慮しながら農村集落における良好な住環境の維持に努めます。
	<配置> これまで各種農業投資が実施され優良な農用地が広がっている区域

観光交流 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●地域観光の中核を担い、重要文化財である船頭平閘門やケレップ水制群といった土木遺産、多様な自然環境、道の駅立田ふれあいの里など、魅力ある地域資源を生かして、地域振興の活性化や観光サービスの交流を図る地域を「観光交流ゾーン」として位置付けます。
	〈配置〉 木曽川・長良川沿川及び道の駅立田ふれあいの里周辺一帯
自然・景観 保全ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ●主要な河川である木曽川・長良川とその周辺を「自然・景観保全ゾーン」として位置付けます。 ●国営木曽三川公園を核とした水と緑のネットワークを形成しつつ、多様なレクリエーション利用への対応を図り、本市最大の自然地として、自然環境及び河川景観の保全・活用を図ります。
	〈配置〉 木曽川・長良川周辺

■将来都市構造図



第3章 都市づくりの全体計画

3-1 土地利用計画

1 基本的な考え方

【市街化区域の考え方】

本市の市街化区域は315haと市域面積の約5%程であり、住宅や生活サービス施設がコンパクトにまとまった市街地を形成しています。今後、さらなる人口減少や高齢化の進行に対応するためには、既成市街地を維持しながらも、鉄道駅を拠点として医療・福祉・行政などの生活サービスの集約を図り、その周辺に良好な住環境を形成することで、公共交通の利用や徒歩での暮らしへの緩やかな転換をめざすことが必要です。

【将来的に市街化区域への編入を検討する区域の考え方】

市街化調整区域においては自然環境や農地の保全を基本としますが、特に市街化区域の周辺や幹線道路の沿道などのすでに市街化が進みつつあるところでは、基盤整備の確実性など条件が整った段階で市街化区域と一体となったまちづくりについて検討します。また、交通利便性の高い弥富インターチェンジ周辺や(都)甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】沿道では、周辺環境に配慮しつつ計画的に土地利用を誘導することで、立地ポテンシャルを生かした企業誘致の推進を図ります。

【将来的に市街化区域への編入を検討する区域について】

本市の市街化区域の人口密度は、都市計画運用指針などで示される基準よりも高く、周辺市町と比較しても高い状況にあります。一部低未利用地も存在しています。今後市民の流出を防ぎ、他市町からの転入を図るためには、子育て世代などに選ばれるまちづくりが必要です。そのため、市街化区域の低未利用地を活用した身近な場所で緑やオープンスペースが楽しめる住み心地の良い住環境の創出、ゆとりある生活空間の形成を図ります。

一方で本市の世帯数は増加傾向にあり、今後も増加が想定されます。将来的な世帯数の増加分について、まずは市街化区域の低未利用地などを受け皿とします。そこで収容しきれない増加分は、市街地近郊に都市基盤を整えつつ誘導することを検討します。

【市街化調整区域の考え方】

市西部に広がる優良な農地は、水稻やレンコンなどの生産の場として農業を支えるだけでなく、生物多様性の保全や田園風景の形成、防災機能など多面的な機能を有する貴重な資源となっています。また、本市は木曾川や長良川をはじめとする多くの河川が流れ、水資源にも恵まれています。これらの自然環境は、周辺の既存集落地に配慮しながら保全していくとともに、ゆとりやうるおいを感じられる憩いの空間としての土地利用を図ります。

2 土地利用の方針

(1) 市街化区域の土地利用の方針

● 住宅地

住宅地については、建物の建て替えに合わせた狭あい道路※の拡幅や空き家・空き地の有効活用を進めることで、戸建て住宅を中心としたゆとりある居住空間を維持するとともに、防災性の高い住宅地の形成を図ります。

● 住機能移行地

瀏高駅東側や日比野駅周辺、佐屋駅周辺の工業地は、工場の廃業や移転などにより住宅地への転換が進んでいるため、住居系の用途地域への変更などにより、住宅地としての土地利用へ移行を図り、生活環境の向上に努めます。

● 商業地

現在の商業系市街地は、勝幡駅、佐屋駅、富吉駅の隣接地に近隣商業地域として配置されていますが、勝幡駅や日比野駅周辺部の工場跡地には大規模商業施設が立地しており、工業地域における土地利用転換が進んでいます。

そこで、既存市街地において商業系の用途地域への変更などにより、主要駅の周辺部を基本として、地域の生活に必要な生活利便施設の誘導を図ります。

(2) 将来的に市街化区域への編入を検討する区域の土地利用の方針

● 市街地近郊地

佐屋・佐織地域において、市街化区域と連担し、すでに市街化が進みつつある区域、並びに都市基盤の状況から市街化が見込まれる区域を市街地近郊地として位置付けます。鉄道駅や主要施設と近接した生活利便性の高さを生かし、市街化の状況を踏まえ、土地区画整理事業※や地区計画制度※の活用、民間開発の誘導などを検討し、将来的に市街化区域への編入を検討します。

また、幹線道路の交通アクセスの利点を生かして、交通量の増加への配慮や周辺環境や景観との調和を図りながら、地域に必要な生活利便施設の立地を許容します。

※〈狭あい道路〉幅員が4メートル未満の生活用の道路。

※〈土地区画整理事業〉道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

※〈地区計画制度〉一体的に整備、開発及び保全を図るべき地区について、道路・公園等の地区施設の配置及び規模に関する事項、建築物の形態・用途・敷地等に関する事項を総合的かつ一体的にひとつの計画として定めた都市計画の制度。

● 工業推進地

工業系市街地については、市内雇用の促進に向けた新たな就業の場の創出を担うものとして、(都) 甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】沿道に南河田工業団地を整備し、製造・物流系の企業誘致を推進しました。弥富インターチェンジ北西部においては用地造成に係る予備調査を実施しており、大型企業誘致や既存工場の移転などを計画的に推進するとともに、十分な緑地の確保など周辺環境と共生した工業系市街地の形成を図ります。

(3) 市街化調整区域の土地利用の方針

● 近郊集落地

市街化区域周辺の農地と居住地が混在する区域については、市街化の抑制と優良な農地の保全を基本とし、周辺環境と調和した住環境の維持を図ります。

● 農業保全地

市西部の大部分など一団の農地については、生産性の高い農業の確立、並びに地下水源への水の供給地（涵養地）、雨水調整などの機能維持に向け、基本的に優良農地[※]の保全に努めます。

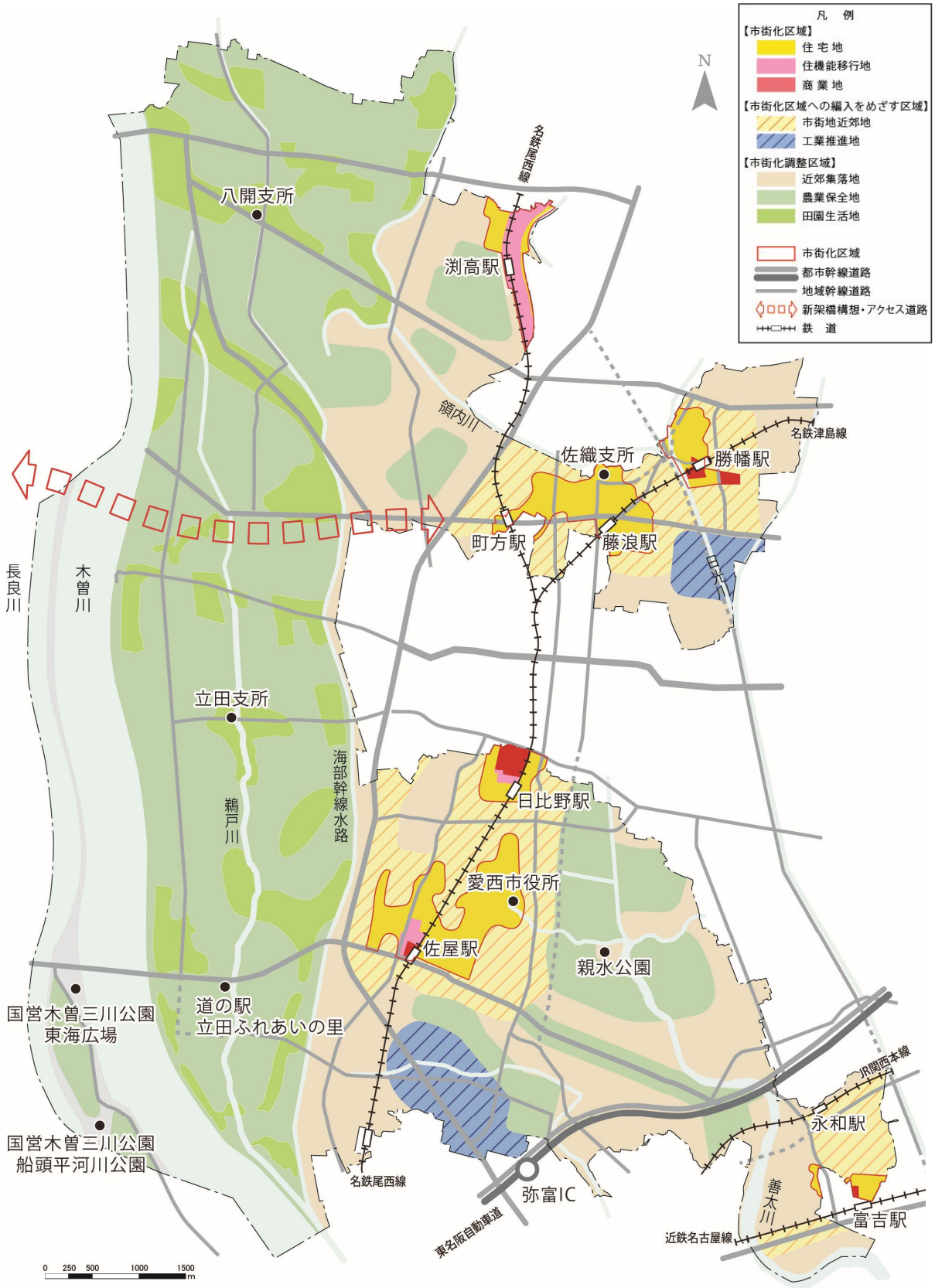
木曾川・長良川をはじめとする主要な河川については、治水などの河川機能の維持を基本としつつ、河川緑地のレクリエーション活用などの多面的な機能の発揮や、水辺環境や眺望などの河川景観の保全に向けた計画づくりに努めます。

● 田園生活地

立田・八開地域において営農環境を支える農村集落など住宅地が一定規模集積している区域については、農地の無秩序な宅地化を抑制しつつ、地域住民の日常生活を支える機能や安全な住環境の確保に努めます。

※ 〈優良農地〉一団のまとまりのある農地や、農業水利施設の整備等を行ったことによって生産性が向上した農地など良好な営農条件を備えた農地。

■土地利用方針図



3-2 分野別都市づくりの方針

1 市街地整備の方針

(1) 基本的な考え方

人口減少や少子・超高齢社会の到来を前提条件とし、その上で持続可能な都市の形成に向け、各地域における生活機能・空間の維持を図りつつ、コンパクトで多様な機能が効率的に連携する都市構造に再編する必要があります。

このため、無秩序な都市機能の分散を抑制する一方、都市拠点の立地や都市軸に合わせ、必要規模の生活空間を確保し、生活利便性を高めた快適な市街地整備を図ります。

(2) 整備・誘導の方針

● 住宅地の生活環境の向上

既成住宅地では、安心・安全の視点から、管理が適正に行われていない空き家の改善に向けた取組を推進します。また、建物の建て替えに合わせた狭あい道路の拡幅や空き地などを活用した公園・緑地の確保による防災性の向上など、地区計画制度等を活用することで、誰もが安心かつ快適に暮らせる生活環境と都市基盤の整備を推進します。

● 良好な住環境の創出に向けた都市基盤整備

瀏高地区において、周辺の文教施設や田園環境と調和した緑豊かでゆとりとるおいのある住環境を創出するため、地区計画に基づき地区施設として位置付けられた公園等の都市基盤施設の整備を推進します。

● 佐屋駅周辺の再整備

佐屋駅周辺においては、街区の再編や高度利用など効率的な土地利用により、鉄道駅へのアクセス利便性を高め、交通結節機能の強化に向け具体的な検討を進めます。

また、跡地利用などによる土地利用の転換に合わせ、適正な敷地規模への整序や道路をはじめとする都市施設の充実に努めます。

● 市街地近郊地の整備

鉄道駅を中心とした市街地の周辺部では、無秩序な開発の抑制と優良農地の保全を基本としつつも、そこに暮らす人々の良好な住環境の維持・確保を図ります。道路や公園などの必要な都市基盤整備については、農政部局との調整を行うとともに、土地区画整理事業や民間開発などの事業手法、並びに地区計画制度や開発許可制度*などを活用することで、将来的な市街化区域への編入も見据え、計画的な整備の推進を検討します。

● 産業立地に向けた工業推進地の整備

弥富インターチェンジ北西部については、交通の利便性が高い立地ポテンシャルを生かし、周辺環境との調和を図りながら、必要に応じて市街化区域への編入や地区計画制度を活用することにより、産業立地に向けた工業用地造成などの整備を検討します。

● 集落環境の整備

立田・八開地域の公共サービス拠点周辺においては、生活道路や災害時に避難場所としても機能する公園の確保、交通規制など安全に暮らすためのルールづくりに努め、集落環境の維持を図ります。また、公有地などにおける土地活用の検討と、その実現に向けて必要な場合は地区計画制度の活用についても検討します。

※〈開発許可制度〉一定の土地の造成に対するチェックを行うことにより、新たに開発される市街地の環境の保全、災害の防止、利便の増進を図るために設けられた都市計画法上の制度。

2 交通施設整備の方針

(1) 基本的な考え方

各鉄道駅と弥富インターチェンジを中心として、一体的な交通体系の構築を図るとともに、広域並びに地域間の連携強化や、市街地内における円滑な交通を確保する道路網の整備を推進します。

また、歩行者や自転車が安全で快適に利用できる交通環境づくりや、コンパクトなまちづくりに向けて、鉄道と巡回バスを組み合わせた公共交通ネットワークの充実に努めます。

(2) 整備・誘導の方針

● 道路

周辺の都市との連絡を担う都市幹線道路、市内の各地域を結ぶ地域幹線道路、及び交通結節点として機能する鉄道駅周辺について整備方針を整理します。

都市計画道路については、周辺地域への整備効果を踏まえて、整備の優先順位を検討します。また、長期にわたって未着手となっている（都）佐屋多度線、（都）津島佐屋線、（都）子宝愛西線、（都）橋詰見越線などの路線・区間については、計画の必要性、周辺の環境への影響、代替機能の有無等の検証結果によっては見直しを行うとともに、必要に応じて新たに都市計画道路として整備する路線の検討を行います。

① 都市間交流を促進する都市幹線道路の整備

広域的な骨格軸となる（都）名古屋第3環状線【一般国道155号】と（都）国道1号西線【一般国道1号】については、交通処理機能及び緊急輸送道路としての機能を確保するため、国や県、沿線市町と協力し、全線4車線化の早期完成を促進します。

また、津島市、弥富市、稲沢市などの周辺市町との連携を形成する道路として、主要地方道名古屋津島線、（都）弥富蟹江名古屋線【主要地方道名古屋蟹江弥富線】、（都）甚目寺佐織線【主要地方道あま愛西線】、（都）佐屋多度線【一般県道佐屋多度線】は、見直し検討区間を除く未整備区間の整備を推進します。（都）給父西枇杷島西線【一般県道給父西枇杷島線】、主要地方道津島南濃線、一般県道給父清須線については、歩道整備や交通安全対策などにより機能強化を図ります。

東西連携軸の機能強化に向けては、東西方向の広域的な道路ネットワークの強化、日常的な通勤時間帯や観光目的の休日の渋滞の緩和、大規模災害に備えた防災上重要となる木曾川・長良川新架橋の早期実現を要望するとともに、新架橋へのアクセス道路である一般県道津島海津線の都市計画道路への位置付けを検討します。

② 地域間交流や都市機能連携を強化する地域幹線道路の整備

地域幹線道路としては、市街地ゾーンにおける佐屋地域と佐織地域の南北連携に向け、一般県道一宮弥富線の機能強化と(都)津島佐屋線の整備推進、並びに市街地における安全な交通空間の確保を図ります。

日光川の治水、水害時の避難・緊急輸送道路として、住民の生命を支える重要な役割を担う日光川右岸堤防災道路は、地域を南北につなぐ海部津島地域の重要路線である西尾張中央道を補完する産業及び生活道路として期待されています。整備については、国や県及び沿線都市と協力し、早期完成を促進します。

幹線道路網が不足している立田地域については、主要な市道や広域農道などを活用し、(都)名古屋第3環状線【一般国道 155 号】などの主要幹線道路及び都市幹線道路へのネットワークを確保します。

また、交通結節機能の強化と周辺部におけるにぎわいの創出に向け、鉄道駅へとつながる未着手の都市計画道路の整備を促進します。

③ 安全で快適な歩行空間の整備

各鉄道駅から主要施設や生活利便施設を結ぶ道路を中心に連続的な歩道・自転車道の整備を進めるとともに、歩行者や自転車の通行を優先する道路ネットワークの形成を検討します。

また、高齢者や車いす利用者など、誰もが安全で快適に移動できるよう、歩道のバリアフリー化や緑化、街路灯・防犯灯の整備などによる歩行環境の改善を図ります。特に通学路においては、グリーンベルトなどのカラー舗装や自動車の速度を抑える取組を推進することで、歩行者の交通安全の確保に努めます。

● 公共交通

コンパクトな都市構造の構築においては、都市機能の集約に合わせ、市内各地域からのアクセス性の向上が必要となります。過度に自家用車に頼らない生活へと徐々に転換するため、鉄道と巡回バスによる公共交通ネットワークを充実させ、身近な公共交通の利便性向上を図ります。鉄道駅では、タクシーや自家用車、自転車、歩行者などの利便性を高めるための交通結節機能の強化を図ります。

① 地域の足の確保

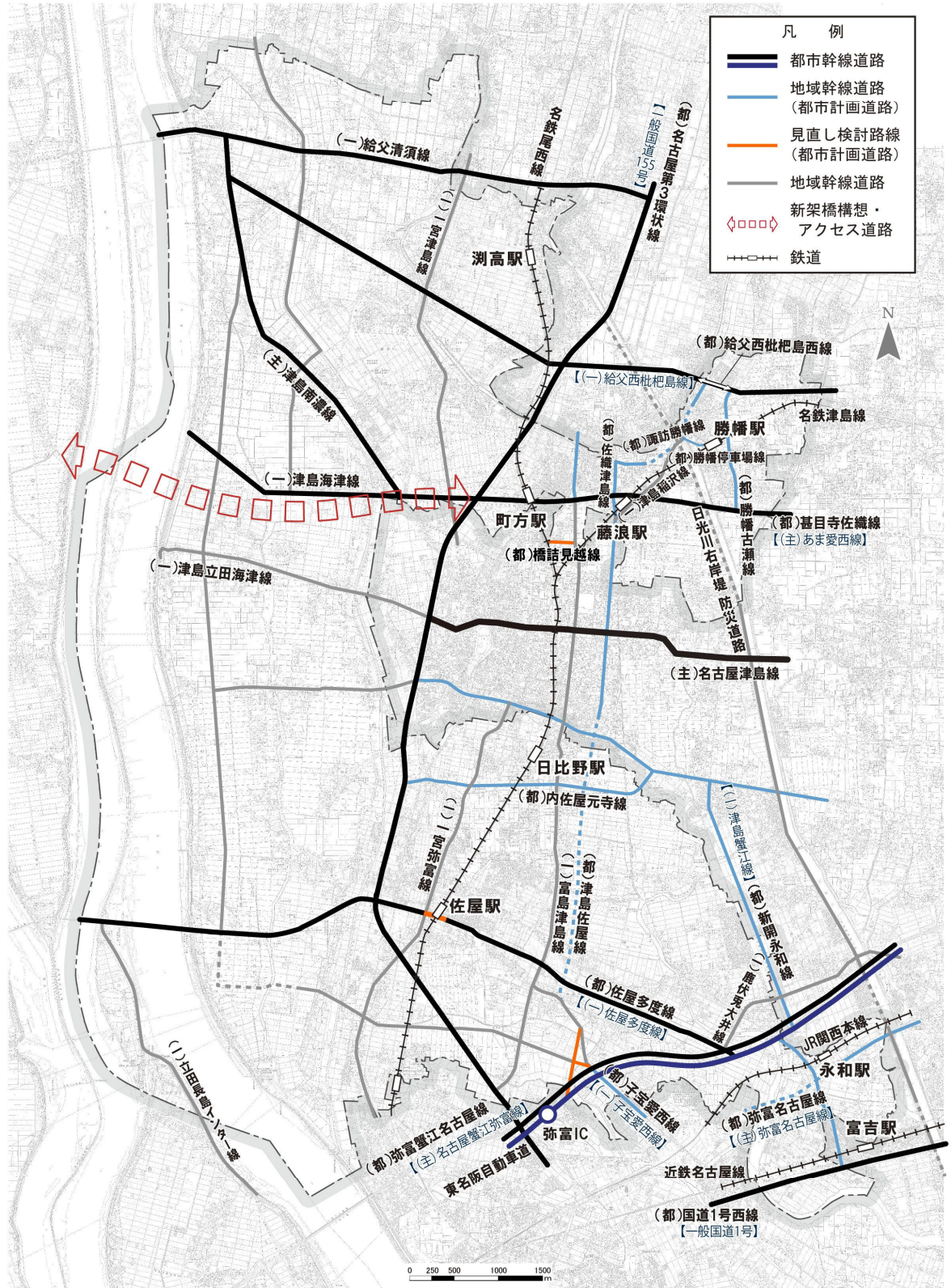
少子・超高齢社会における移動制約者の交通手段の安定的な確保に向け、鉄道と巡回バスによる効率的な公共交通体系の構築を図ります。巡回バスの運行については、主要な鉄道駅や公共公益施設、生活利便施設を結ぶ路線への再編、並びに運行ダイヤの調整など、市民ニーズに対応した見直しを行い、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供に努め、地域住民の利用促進を図ります。

② 鉄道利用の利便性の向上

佐屋駅については、一体的な整備を視野に入れた鉄道駅周辺整備事業を計画・検討し、乗降場や駐輪場を備えた安心・安全に利用できる駅前広場の整備を推進します。日比野駅、永和駅については、駅前広場や周辺道路の整備を検討します。

さらに、佐屋駅と日比野駅では、鉄道事業者との調整を行いながら施設のバリアフリー化を促進し、利用者の利便性向上を図ります。

■交通施設整備方針図



3 公園・緑地整備の方針

(1) 基本的な考え方

市民が自然とふれあえる空間の充実や防災機能の強化を図るため、市内に点在する児童遊園やちびっこ広場、農村公園、市西部に広がる広大な農地などの緑の状況を勘案しつつ、新たに地域の拠点となる都市公園の整備を計画的に行います。

また、木曾川・長良川をはじめとした河川を活用した親水レクリエーション機能の強化を図るとともに、市民と協力しながら身近な緑の確保・保全に努めます。

(2) 整備・誘導の方針

● 都市公園の適正配置

本市には住区基幹公園として都市計画決定された公園が5箇所、都市緑地が2箇所あり、そのうちリバーサイドパークと木曾川海部緑地を除く公園・緑地の整備が完了しています。一人当たりの都市公園・緑地面積は8.89㎡/人（H31.3.31時点）となっており、近年着実に整備が進んでいますが、都市公園法施行令の目標水準10㎡/人を下回っています。

児童遊園やちびっこ広場、農村公園などにより身近な緑を補完しつつ、防災機能の強化や住環境の向上を図るため、公園・緑地の少ない地域を中心に、空き地や市街地内農地などを有効活用した都市公園の整備を進めます。

立田地域は、道の駅立田ふれあいの里や花はす田との一体的な利用によりにぎわいを創出する新たな都市公園を整備します。

● 既設公園の改善とバリアフリー化の推進

既設公園については、遊具などの安全点検を徹底し、施設や設備の修繕・更新を順次進めます。佐屋地域に立地する親水公園は整備が完了していますが、より魅力的でにぎわいのある公園をめざして、ビオトープ[※]化や集いの場としての整備や活用を検討します。

また、子どもから高齢者、障害のある方など、あらゆる人が利用しやすいように、段差の解消や手すりの設置などのバリアフリー化やユニバーサルデザインに配慮した公園の整備を図ります。

● 生産緑地の保全と活用

生産緑地として指定をされている農地は、生産の場としてだけでなく、公園・緑地の役割を補う場としても活用が期待されています。良好な都市環境を確保するため保全を図るとともに、市民の憩いの場、自然と親しむ場としての活用を促進します。

周囲に公園や緑地が少ない地域においては、必要に応じて買い取りや民間活力の導入による公園の整備について検討します。

※〈ビオトープ〉生物多様性の維持や、都市住民と自然とのふれあい創出等を目的に、人工的に生物（植物や魚、昆虫等）が共存するために作り出した空間。

● 公園の防災機能の維持・活用

地域単位で避難場所として利用することとなる市内各所の公園などは、災害時に機能が滞らないよう日常的に維持管理に努めます。

住宅が密集する地域においては、公園・緑地の整備を図り、延焼防止や避難場所として活用します。

● 水と緑の交流空間の創出

木曾川海部緑地を活用したレクリエーション機能の充実、日光川・善太川などにおける親水空間の整備を検討するなど、水と緑のネットワークの形成に努めます。

ゲノタ幹線水路及び稲葉支線水路の市役所から親水公園までの区間では、水環境整備事業により、護岸整備を行うことで水路機能の向上を図ります。併せて管理用道路については、自然と共生し季節を感じながら散策できる遊歩道として整備を推進します。

広域防災活動拠点については、親水公園との近接性も踏まえ、地域住民からも親しまれるような日常的な利活用を県とともに検討します。

また、木曾川・長良川周辺における愛西市かわまちづくり計画では、船着場や散策路の整備により、船頭平閘門やケレップ水制群などの地域資源と木曾三川公園を周遊できる親水空間の創出を図ります。

● 緑化の推進

学校や公共施設、商店街など不特定多数の人が集まる施設や、大規模工業施設、緑が不足している市街地や集落地において、植栽や生垣などの緑化を推進します。

また、「あいち森と緑づくり都市緑化推進事業」を活用した民有地の緑化推進を図ります。

● 市民による緑化活動と適切な維持管理

多様な緑の確保に向けては、地域、事業者、行政が一体となって、緑化運動や花いっぱい運動などの活動に取り組むことで、日常から緑と親しめるような憩いの空間の形成を図ります。また、市民や市民団体などが行う緑化活動や都市緑化の普及啓発活動などの支援を推進します。

既設の都市公園や児童遊園、ちびっこ広場、農村公園などの維持管理については、草刈や清掃などを地域住民との協働により推進します。

4 河川・下水道整備の方針

(1) 基本的な考え方

河川については、自然災害に対する安全性の確保や自然環境並びに生態系に配慮した河川整備を推進します。

また、本市では、快適な生活環境の形成と自然環境の保全に向けて、公共下水道の整備を推進し、合併浄化槽の設置に対する支援を行います。整備が完了している農業集落排水等については、施設の老朽化対策として修繕・更新及び集約化・複合化に努めます。

(2) 整備・誘導の方針

● 河川・水路の整備促進

日光川とその支流の善太川、領内川、並びに鶉戸川をはじめとする市内を流れる河川や水路については、洪水対策などの治水と親水空間整備などの利水の両面から整備を検討します。護岸整備や築堤といった防災性を重視した整備を行いながらも、自然環境や生物多様性に配慮し、うるおいのある水辺空間の形成を図ります。

● 公共下水道事業

河川の水質浄化に向け、「愛西市污水適正処理構想」及び「愛西市公共下水道事業計画」に基づき、計画的に整備を推進し、下水道普及率を高めていきます。また、道路陥没やマンホールに起因する事故を起こさないように、かつ維持管理及び改築修繕を適切に行うため、ストックマネジメント計画に基づき、点検・調査の実施に努めます。

● 農業集落排水事業等

農業集落排水等施設の整備事業は完了しており、今後は、農村集落などにおける良好な住環境の保全に向け、処理場及び管路施設の維持管理に努めます。

5 その他の都市施設整備の方針

(1) 基本的な考え方

愛西市総合斎苑やその他の都市施設については、「愛西市公共施設等総合管理計画」に基づき総合的かつ計画的な管理を行います。公共施設等の跡地では、国や県、近隣市町村との協力や、民間活力の導入による活用を検討します。

(2) 整備・誘導の方針

● 公共施設等の総合管理

公共施設等については、予防保全の観点から優先度をつけつつ、計画的な維持管理・修繕・更新等を実施し、施設の安全性の確保と中長期的なライフサイクルコストの縮減に努めます。

また、適切な行政サービスを将来にわたって持続的に提供していくため、近隣市町村等との相互利用・機能補完などの広域連携を視野に入れた施設の統廃合や複合化を検討します。統廃合等により生じた未利用施設や跡地については、民間への譲渡・売却やPFI^{*}等の導入など民間活力の活用により施設総量の適正化に努めます。

● 愛西市総合斎苑の維持管理

愛西市総合斎苑は、すべての市民が安心して利用できる斎場として整備され、平成23年9月から利用されています。今後は、長期的に利用できる施設として維持管理に努めます。

● 旧永和荘跡地の活用

旧永和荘跡地では、県が広域的な防災活動拠点の整備を進めています。地域住民に親しまれる施設となるよう、平常時の活用などについて県と協力しながら検討します。

● 海部地区環境事務組合塩田センター跡地の活用

海部地区環境事務組合塩田センター跡地（ごみ清掃工場跡地）は、海部管内水防施設として整備されています。周辺を含む既存の桜並木の活用を踏まえた公園などの憩いの広場としての活用についても、関係機関と協議しながら検討します。

※〈PFI〉(Private Finance Initiative: プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

6 自然環境保全及び都市環境形成の方針

(1) 基本的な考え方

地球的規模での環境問題が深刻化する中、将来に向け持続可能な循環型社会の構築が必要となっています。

このため、美しい自然環境を保全するとともに、ごみの減量化やリサイクルの推進、クリーンエネルギーの導入促進など、環境への負荷をできるだけ抑え、人にも環境にもやさしいまちづくりを推進します。

(2) 整備・誘導の方針

● 自然環境の保全

① 水辺環境の保全

市内を流れる河川については、水質の浄化や下水道の普及促進、「川と海のクリーン大作戦」や「ごみゼロ運動」による河川沿いの清掃活動などにより、きれいな川づくりを推進します。

また、自然観察会などの開催により身近な自然とのふれあいや環境の大切さを学ぶ機会を創造することで、環境保全意識の高揚を図り、野鳥や魚類の生息地づくり及び河川周辺の自然環境の保全に努めます。

② 優良農地の保全

優良農地については、「農業振興地域整備計画」に基づいて、積極的な保全・確保に努めます。それにより、農地の持つ食料生産の基本的な機能のほか、自然環境の保全、雨水を一時的に貯留し都市災害を防ぐ機能など幅広い機能を維持します。

また、保全会（令和2年度時点で32組織）が多面的機能支払交付金事業を活用し、農用地・農道・水路などの土地改良施設の維持管理を行うことで、農業基盤や農村環境の良好な保全と質的な向上を図ります。

● 都市環境の形成

① ごみ減量の実践

地球環境への負荷を軽減するため、ごみの減量化やできる限り資源の消費を減らして循環させる循環型社会の実現に向けて、廃棄物などの発生抑制・再使用・再利用（3R：Reduce, Reuse, Recycle）に加え、断る（Refuse）・直す（Repair）を盛り込んだ5Rを推進します。

② クリーンエネルギーの導入促進

地球温暖化の防止に向け、クリーンエネルギーの導入促進による温室効果ガスの排出量の軽減を推進します。

また、巡回バス利用の利便性向上を図り、公共交通機関の利用促進による二酸化炭素の排出量の軽減を推進します。

③ 自然との共生

大規模工業施設の敷地内緑化や各家庭における植栽・生垣の設置などの緑化を推進し、豊かな水辺空間とともに、自然環境と調和した憩いの空間の創出に努めます。

7 都市防災の方針

(1) 基本的な考え方

本市は、「南海トラフ地震防災対策推進地域」や東海地震における「地震防災対策強化地域」に指定されており、発生が予想される巨大地震による液状化や津波浸水の被害が危惧されています。また、市内のほぼ全域が海拔ゼロメートル地帯であり、台風などの大雨がもたらす洪水被害も懸念されます。

災害時における市民の安全を確保するためには、都市の総合的な防災性向上に向けた基盤施設整備を進めるとともに、建築物の不燃化・耐震化や地域における防災コミュニティの形成など、災害に強いまちづくりを推進する必要があります。

(2) 整備・誘導の方針

● 避難拠点及び防災活動拠点の整備

避難場所や消防・警察などの活動拠点となる防災活動拠点などについては、「愛西市地域防災計画」に基づき整備を進め、感染症対策に留意した運営に努めます。

また、市域の適所に救援物資などの集積・輸送拠点を確保するため、民間企業との協定締結などを進めることで整備の充実を図ります。

● 緊急輸送道路、避難路などの整備

災害時における応急対策活動を迅速かつ効果的に行うため、地域内輸送拠点などへの物資の輸送を担う緊急輸送道路と、市内活動拠点及び医療施設、避難場所などを結ぶ補完道路を指定し、整備します。また、日光川右岸堤防災道路は、水害時の救援・復旧物資の輸送路及び避難路として、整備の早期完了を促進します。

人口・建物が密集する市街地では、狭あい道路の解消など、災害時の効果的な対策活動に資する基盤整備を推進します。

● 建築物の耐震改修・水害対策の促進

「愛西市耐震改修促進計画」に基づき、災害時の拠点、避難施設となる公共施設や多くの者が利用する特定建築物の耐震化は達成され、今後はその老朽化に対応した維持管理を図ります。また、地震発生時における木造住宅などの倒壊を防止するため、建物及びブロック塀などの除却工事に要する費用の一部について補助制度を設けて被害の軽減に努めます。

耐震化の促進に向けては、市民に耐震診断や耐震改修の必要性を周知・啓発します。

また、建物の建て替えの際には盛土による敷地の嵩上げや高床式とするといった浸水対策に関する情報の周知・啓発を積極的に図ります。

● 水害の防止

本市はほぼ全域が海拔ゼロメートル地帯であり、治水・水害対策が非常に重要です。日光川及び領内川などの日光川水系の河川については、「二級河川日光川水系 河川整備計画」に基づいて、堤防の耐震化・液状化対策が進められています。洪水の発生の防止や被害の軽減に向け、未改修河川の早期整備及び排水施設の整備を促進するとともに、災害時における水防活動を支援するなど、総合的な治水・災害対策を推進します。

● 地域の防災意識の高揚

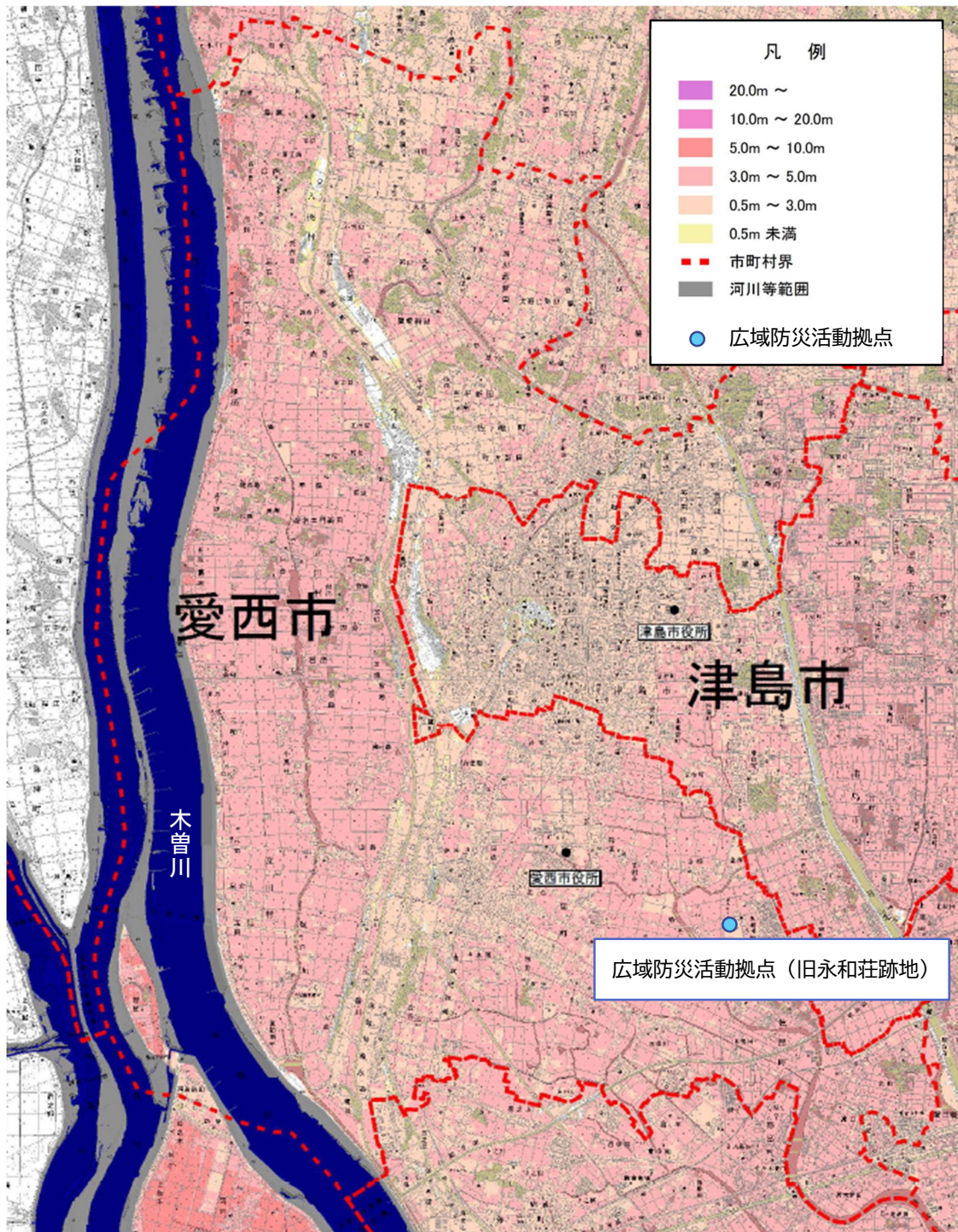
本市では、各地区に計 179 の自主防災会が設立されています。自主防災会の防災訓練実施に際しては、備品の購入補助など、地域住民の主体的な防災活動の支援を行います。今後は、自主防災会の連合化を検討し、地域住民同士の助け合いや地域組織の連携を促すとともに、広報、ホームページ、防災メール等を活用した情報発信やハザードマップを用いた災害危険箇所などの周知に努め、ひとりひとりの防災意識の向上を図ります。

● 広域防災活動拠点の整備

旧永和荘跡地では、災害時に浸水した地域に取り残された人々を速やかに救助するための拠点となる施設の整備を、県が主体となって進めています。ヘリポートや船着場、防災倉庫などを整備し、ヘリコプターやボートを用いた救助活動を行う際の最前線拠点としての活用が期待されています。

平常時については、広場とすることを想定しており、地域住民に親しまれるような活用方法を県と協力しながら検討します。

■【参考】木曾川洪水浸水想定区域図（想定最大規模）



※想定最大規模降雨時に複数の破堤点を設置し、それらの浸水想定を重ねた図

資料：木曾川上流河川事務所 平成 28 年 12 月

8 景観形成の方針

(1) 基本的な考え方

本市は、木曾川、船頭平閘門、西條八幡社、はず田が美しい愛知づくり景観資源として指定されています。木曾川・長良川をはじめとする水辺空間や市西部の広々とした田園風景などは本市の特色ある自然景観です。このほかにも市街地や幹線道路沿いの都市景観、旧道沿いなどの歴史を感じさせるまち並みといった多様な景観が形成されています。

こうした本市の特徴的な景観の保全・育成・創造に向け、景観計画の策定を検討しつつ、市民が愛着と誇りを持てる景観づくりを推進します。

(2) 整備・誘導の方針

● 市街地景観の形成

鉄道駅やその周辺については、市内外の人が利用する本市の玄関口として、もてなしの空間を創出するとともに、駅前にふさわしい都市景観の形成を図ります。

住宅地をはじめ商業、業務、文化機能などが集積する市街地においては、空き家・空き地の適正管理や有効活用などの対策を講じることで、まち並みの保全や、にぎわいと活力ある景観形成を推進します。

● 歴史的まち並みの再生・保全

本市には佐屋街道をはじめとする旧道が市街地内に通っており、各所に旧跡や西條八幡社といった歴史的建物などが残っています。これらは貴重な歴史的資産として保全するとともに、安全面に配慮しつつ、まちづくりに積極的に活用し、地域の魅力向上を図ります。

● 沿道景観の形成

主要な幹線道路の沿線において、屋外広告物条例に基づいた看板などの規制や緑化活動を推進し、魅力ある交通空間の創出や、周辺環境に配慮した景観の形成を図ります。

● 田園景観の保全

森川花はず田などの特色ある田園景観については、点在する農村集落の風景との調和に配慮しながら、保全・継承に努めます。

● 水辺景観の保全

木曾川・長良川においては、本市が属する濃尾平野の母なる川として、水郷景観の創出を図るとともに、日光川や善太川、鶺鴒川などにおいては良好な河川風景の保全に努めます。

また、昔ながらの生活様式である水屋や輪中景観についても、本市の特色ある景観であるとともに、水とのかかわりを示す景観資源として保全・継承に努めます。