

一宮市都市計画に関する基本的な方針 (一宮市都市計画マスタープラン) 【全体構想編】

(素 案)

本書に掲載しているイラスト・写真・グラフ等はイメージで、製本化の際にデザインが変更となる場合があります。

また、本書にて使用しているデータについて、公表までに更新等があった場合は、最新のデータに修正する場合があります。

平成31年以降の表記については、新元号発表後に変更します。

平成 30 年〇月

一 宮 市

目 次

序論 都市計画マスタープランについて

1. 都市計画マスタープランの役割 -----	1
2. 改定の背景 -----	1
3. 都市計画マスタープランの位置づけと構成 -----	2
4. 計画の対象区域と目標年次 -----	3

第1章 都市の現況と課題

1. 上位計画における都市づくりの方針 -----	4
(1) 第7次一宮市総合計画 -----	4
(2) 尾張都市計画区域マスタープラン -----	5
2. 都市の成り立ち -----	7
(1) 一宮市の特性 -----	7
(2) 市町村合併の経緯 -----	9
(3) 人口集中地区(DID)の拡大経緯 -----	12
3. 現況と課題の整理 -----	14

第2章 都市づくりの方針

1. 将来都市像 -----	26
2. 都市づくりの目標 -----	26
3. 計画フレーム -----	28
4. 将来都市構造 -----	29
(1) 本市が目指す将来都市構造 -----	29
(2) 将来都市構造の構成要素 -----	30
5. 部門別の方針 -----	32
(1) 土地利用の方針 -----	32
(2) 都市施設の方針 -----	35
(3) 市街地開発事業の方針 -----	39
(4) 景観形成の方針 -----	40
(5) 環境形成の方針 -----	41
(6) 都市防災の方針 -----	42

用語解説 -----	43
------------	----

序論 都市計画マスタープランについて

1. 都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に規定される『市町村の都市計画に関する基本的な方針』であり、住民に最も近い立場である市町村が、住民の意見を反映しながら策定するものです。

「一宮市都市計画マスタープラン」は、市の上位計画である「第7次一宮市総合計画」や県が定める「尾張都市計画区域[※]の整備、開発及び保全の方針(尾張都市計画区域マスタープラン)」等の計画に即し、都市全体及び地域別の将来像を示すもので、今後、個別具体の都市計画を行うための基本的な方針となります。

なお、県や近隣市などとの広域的なまちづくりを推進する際には、本マスタープランに基づき、連携・調整を図っていきます。

2. 改定の背景

我が国では2005年(平成7年)頃より、「人口減少社会」が叫ばれ、2015年(平成27年)の国勢調査結果で初めて総人口が減少しました。そういった現状から、今後のまちづくりは、人口減少やそれに伴う少子高齢化の進行に対応することが求められています。

本市においては、2009年(平成21年)6月に策定した現行の都市計画マスタープランの目標年次が2020年(平成32年)であり、その目標年次に近づいてきています。また、「第7次一宮市総合計画」が2018年(平成30年)4月に策定され、「尾張都市計画区域マスタープラン」が2019年(平成31年)3月に改定予定となっています。

以上のような背景を踏まえ、都市計画マスタープランの改定を行うものです。

「※」：資料編に用語解説がある用語

3. 都市計画マスタープランの位置づけと構成

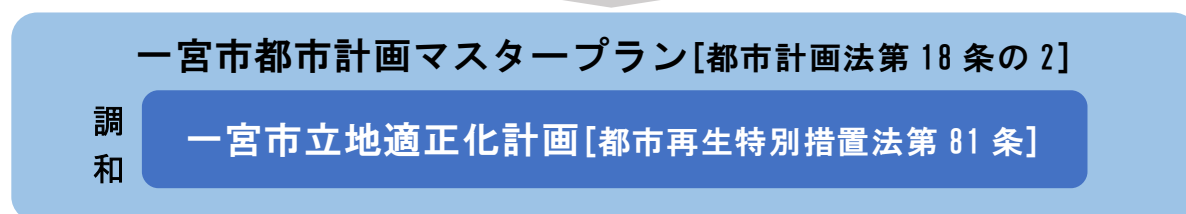
本マスタープランは、上位計画に即しつつ、各種関連計画との連携・整合を図りながら策定し、大きく【全体構想】と【地域別構想】から構成されます。

■都市計画マスタープランの位置づけ

【上位計画】

市	<ul style="list-style-type: none"> ● 第7次一宮市総合計画[一宮市自治基本条例第10条] ● 一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略 [まち・ひと・しごと創生法第10条]
県	<ul style="list-style-type: none"> ● 尾張都市計画区域マスタープラン[都市計画法第6条の2]

即す



連携
整合

【主な関連計画】

<ul style="list-style-type: none"> ● 一宮市公共施設等総合管理計画 ● 第2次一宮市公共交通計画 ● 第7期一宮市高齢者福祉計画 ● 第2次一宮市環境基本計画 ● 一宮市総合治水計画 ● 一宮市病院事業新改革プラン ● 一宮市住宅マスタープラン 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一宮市景観基本計画 ● 一宮市地域防災計画 ● 一宮市子ども・子育て支援事業計画 ● 一宮市農業振興地域整備計画 ● 一宮市公共下水道事業計画等 ● 一宮市緑の基本計画 ● 一宮市空家等対策計画
など	

■都市計画マスタープランの構成

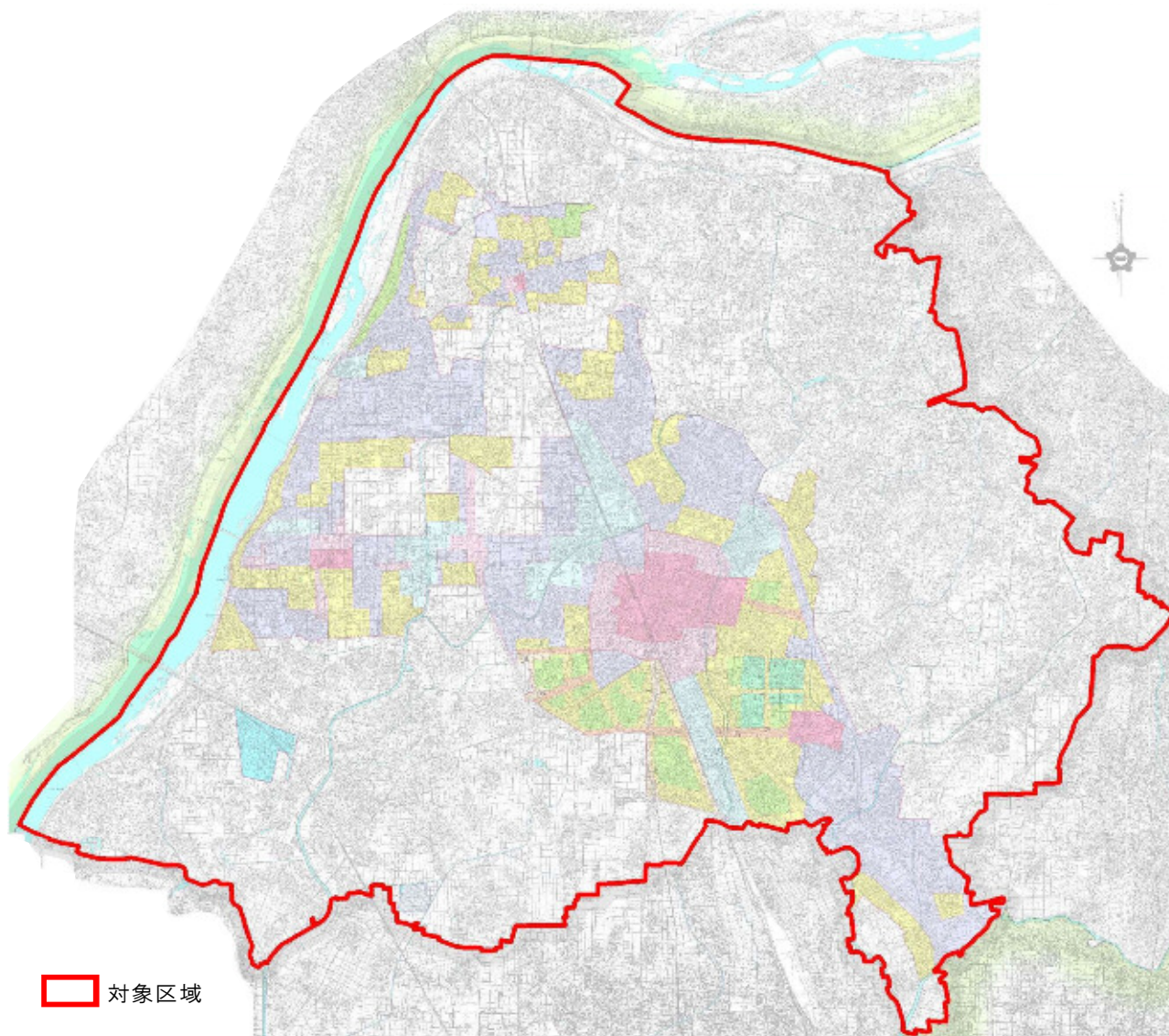
全体構想	市全体の将来像を明らかにし、土地利用、都市施設及び市街地開発事業などに関する全体的な方向性を示します。
地域別構想	市域を15地域に分け、それぞれの地域特性に応じた実践的なまちづくりの方針を示します。

4. 計画の対象区域と目標年次

本マスタープランは、都市計画区域である本市全域を対象とします。

また、目標年次は、おおむね 20 年後である 2040 年(平成 52 年)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、道路や公園、市街地などの整備の目標については、おおむね 10 年後である 2030 年(平成 42 年)に設定します。

■対象区域



資料：一宮市都市計画総括図

第1章 都市の現況と課題

1. 上位計画における都市づくりの方針

(1) 第7次一宮市総合計画(2018~27年度(平成30~39年度))

【都市将来像】

木曾の清流に映え、心ふれあう躍動都市 一宮

【土地利用の方針】

<p>住宅地の配置方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少傾向にはあるものの、依然増加傾向にある新規世帯の受け皿として、需要が見込まれる世帯に応じた住宅地を配置します。宅地開発において、将来、空き家・空き部屋の多い不良な住宅市街地とならないように、利便性の高い地区を優先します。 中心市街地における高密度な、まちなか居住の推進 市街化区域内の拠点における面的未整備地区の都市基盤整備 市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い地区の活用
<p>商業地の配置方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> 多様な都市機能が集積する都市拠点や副次的都市拠点を中心に商業地を配置します。特に都市拠点においては、リニアインパクトや尾張一宮駅前ビル(i-ビル)の整備効果を活かした民間開発を促進するため、土地の高度利用を図ることにより商業機能を誘導します。
<p>産業用地の配置方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> 持続的な経済基盤となる新たな産業立地の受け皿として、高速道路のインターチェンジ周辺など、広域交通ネットワークの既存ストックを活用できる場所に産業用地を配置します。
<p>農業用地の配置方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> 農地における自然環境の形成や保水機能など、多面的、公益的機能を発揮しつつ、農業の健全な継続により生産性を確保し、農業経営の安定を図るため、優良農地の保全・確保に努めます。 都市近郊では、地区計画による宅地開発と調整を図りながら、農業用地の集約化などにより、土地利用の効率化を図り、農業生産の維持と供給力を確保していきます。

■ 多拠点ネットワーク型都市の構築



● 都市拠点(一宮駅周辺)

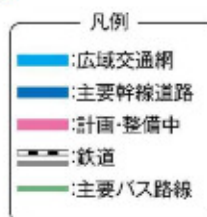
市域内外からの利用を想定した広域的な都市機能や、市街地のにぎわいをもたらすために必要な都市機能が集積するエリア

● 副次的都市拠点(尾西庁舎・木曾川駅周辺)

都市拠点を補完し、市の北部、西部地域の高次の都市機能が集積するエリア

● 地域生活拠点(出張所・公民館等周辺)

日常生活を維持するため、利用頻度が高い生活利便施設が集積するエリア



(2) 尾張都市計画区域マスタープラン(2018年度(平成30年度)改定予定)

【都市づくりの基本理念】

広域からヒトやモノが集まるとともに、
歩いて暮らせる身近な生活圏が形成された都市づくり

【都市づくりの目標(抜粋)】

<p>①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・無秩序な市街地の拡大を抑制し、一宮駅およびJR春日井駅などの主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。 ・都市機能が集積した拠点およびその周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。また子育てしやすい環境などに配慮した若者世代が暮らしやすい市街地の形成を目指します。 ・各拠点へアクセスできる公共交通網を充実させ、利便性が確保された集約型都市が公共交通などの交通軸で結ばれた多核連携型のネットワークの形成を目指します。 ・今後も人口や世帯数の増加が見込まれる地域では、必要に応じて鉄道駅や市街化区域の周辺など、既存ストックの活用が可能な地区を中心に新たな住宅地の形成を目指します。 ・郊外の人口密度が低い集落地などでは、生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動などを促進する場の形成を目指します。 ・市街化調整区域に広がるDIDを中心とした人口密度の高い集落地などでは、集約型都市構造への転換に向けて、集落周辺部のさらなるスプロール化を抑制しつつ、都市部への居住を誘導するとともに、現在の生活利便性や地域のコミュニティ維持していくため、日常生活に必要な機能の維持を目指します。
<p>②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・犬山城をはじめとする歴史・文化資源、国営木曽三川公園をはじめとするスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。また、昇龍道プロジェクトなどの中部圏の観光に資する観光地間の周遊性の向上を目指します。 ・歩行者・自転車に配慮した市街地の再整備や歴史・文化資源を活かした魅力ある都市空間・景観づくりを進めるとともに、農業や繊維産業などの地場産業が培ってきた地域の魅力を向上させ、多彩な対流・ふれあいを生み出し、街のにぎわいの再生を目指します。 ・県営名古屋空港や県内外を連携する広域交通体系を最大限活用するとともに、リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。 ・広域幹線道路の整備を促進するなど、世界とつながる玄関口となる中部国際空港や名古屋港などとのアクセス性の向上を目指します。 ・道路の交通を著しく阻害している踏切において、沿線のまちづくりと連携した道路と鉄道の立体交差化を進めるなど、道路と鉄道の機能強化を目指します。
<p>③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工作機械産業などの既存産業の高度化や航空宇宙産業などの次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域交通の利便性が高い地域、物流の効率化が図られる地域に新たな産業用地の確保を目指します。 ・経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。 ・無秩序な市街地の拡大や都市機能の立地を抑制するなど適正な土地利用の規制・誘導により農業を支える基盤である優良農地の保全を目指します。 ・農地を守るために必要となる農村集落については、日常生活に必要な機能や生活基盤を確保し、居住環境や地域のコミュニティの維持を目指します。

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向けた目標

- ・木曽川周辺などの洪水・内水による浸水、東部の土砂災害が想定されるなどの災害危険性が高い地区では、災害リスクや警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減する施設の整備状況または整備見込などを総合的に勘案しながら用の適正な規制と誘導を図り、安全安心な暮らしの確保を目指します。
- ・道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進するとともに、公共施設や避難路沿道の建築物などの耐震化を促進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- ・被災時の救急活動や物資輸送を支える緊急輸送道路を整備するとともに、避難場所や防災活動の拠点となる公園の適正な配置を促進し、災害に強い都市構造の構築を目指します。
- ・市街化の進展が著しく、特定都市河川流域に指定された新川流域では、雨水を貯留・浸透させる施設の設置などの流出抑制を促進します。
- ・地域住民との協働による事前復興まちづくりの取組など速やかな復興への備えを推進します。
- ・都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また生活関連施設を結ぶ経路を中心に歩行経路のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化を進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

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向けた目標

- ・中央部や南西部の農地、東部の樹林地などの緑地では、無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。
- ・市街地では防災空間や潤いとやすらぎを与えるオープンスペースを確保し、都市農業の振興や良好な都市環境の形成を図るため、地域特性に応じて農地などの緑地の保全や民有地の緑化を推進します。
- ・新たな市街地の開発にあたっては、公共施設における質の高い緑地の確保、民有地の緑化の推進、ため池や河川による水辺・緑のつながりの確保などにより、生態系ネットワークの形成に配慮し、豊かな生物多様性を育む都市づくりを目指します。
- ・公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。
- ・木曽川、庄内川、五条川、内津川、日光川などの河川や木曽川周辺の大規模な公園、緑地などを活用した自然的環境インフラネットワークの形成を目指します。



2. 都市の成り立ち

(1) 一宮市の特性

①市の位置づけ

本市は、愛知県の北西部にあって、木曾川をはさんで岐阜県と接しており、名古屋市と岐阜市の中間に位置する尾張地域の中核的な都市です。標高差の少ない、きわめて平坦な地形であり、北東部から南西部にかけ、約 18km にわたって木曾川に接しています。面積は 113.82 ㎢、延長は東西約 15.3km、南北約 13.3km となっています。

古くは鎌倉街道、東海道と中山道を結ぶ美濃路、尾張と美濃を結ぶ岐阜街道といった重要な交通の要衝地として発展し、現在も昔と変わらぬ交通や物流の要衝地として機能しています。

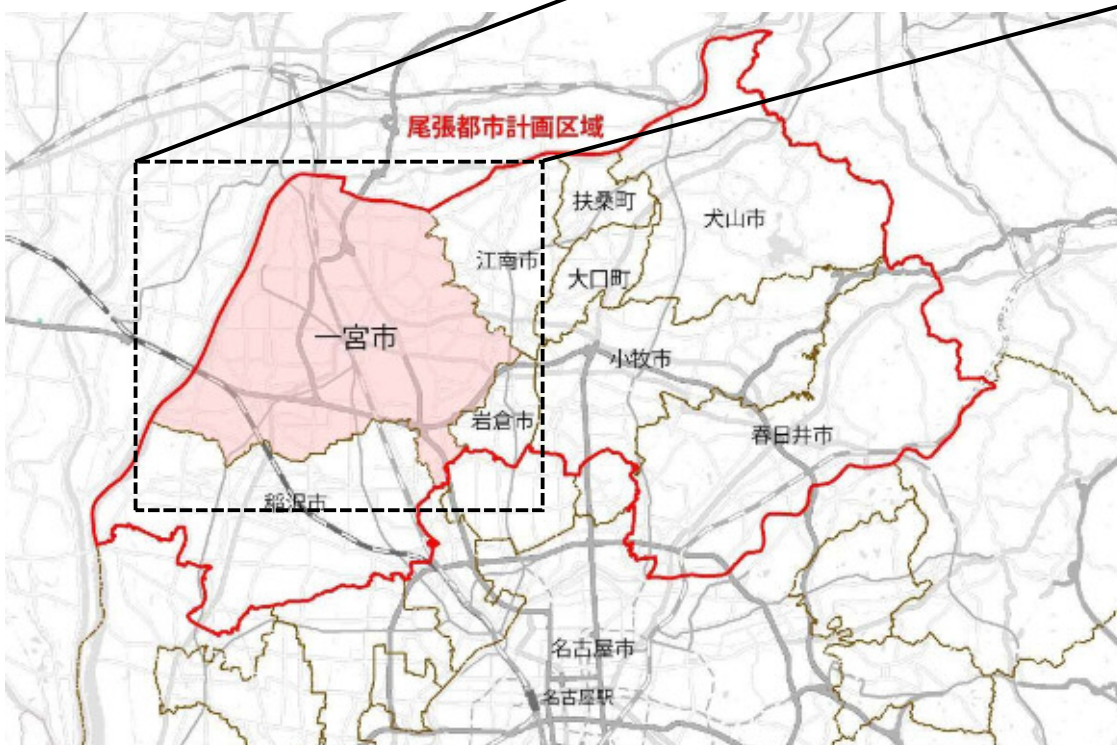
鉄道は、JR 東海道本線と名古屋鉄道名古屋本線・尾西線が通り、駅は 19 か所あります。名古屋駅から尾張一宮駅までは、約 10 分と利便性が高い地域です。

道路は、名神高速道路と東海北陸自動車道を結ぶ一宮 JCT と 4 つの I C を有し、名古屋高速道路 16 号一宮線により、自動車での名古屋中心部へのアクセスも良好です。

■一宮市



■尾張都市計画区域



②都市の成り立ち

■尾張国一の宮の門前町・街道の宿場町が起源であるほか、萩原、起、黒田など街道宿場町、木曾川河川水運の拠点が残っています。

本市の中心地区は平安時代、尾張国一の宮・真清田神社の門前町として栄えました。

また、本市周辺は、鎌倉期の鎌倉街道、江戸期の岐阜街道、東海道の脇往還である美濃路を通じた周辺地域の商品集散地であり、萩原、起、黒田などは宿場や河川交通の要衝として栄えました。

■木曾川河畔の扇状地の平地に広がる微地形の起伏に由来する小規模分散型の集落が、現在もなお広汎に人口が分散して居住する市街地形成につながっています。

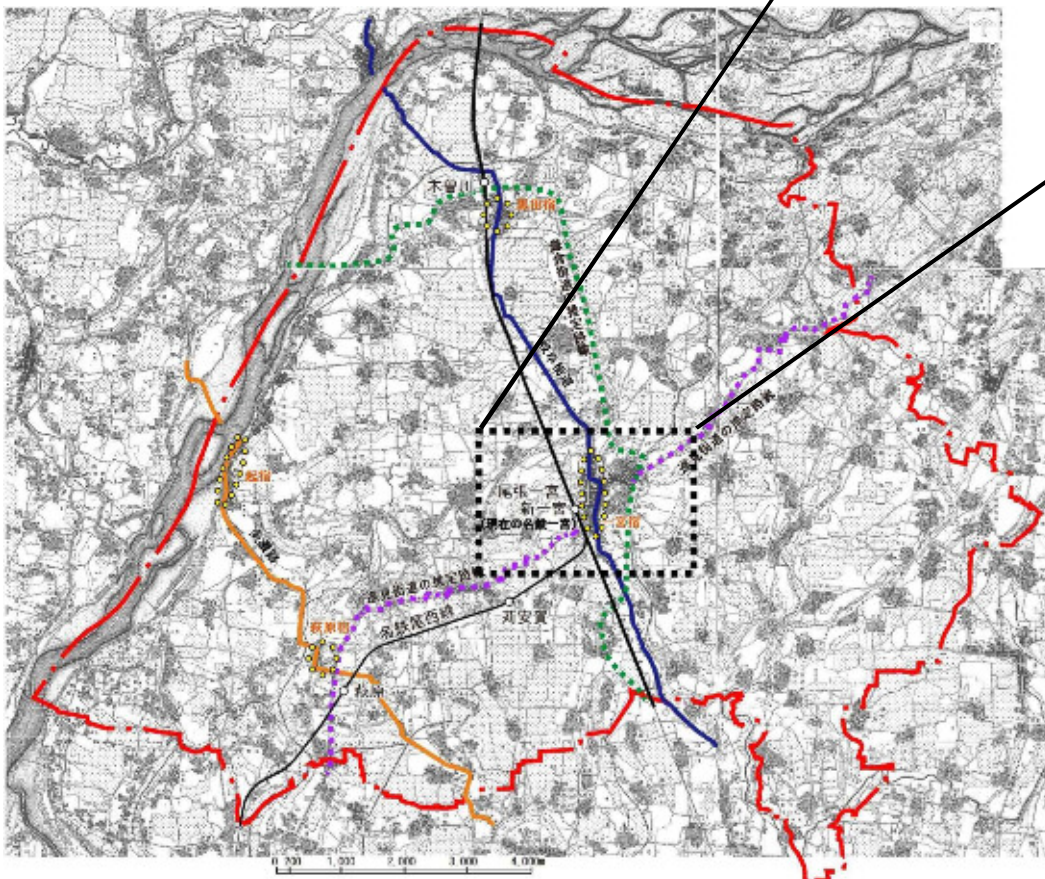
1900年(明治33年)の測量図には、地域の拠点である真清田神社門前町とともに、市内随所に数多くの小規模な集落が分布しており、頻りに氾濫した木曾川沿いの低地部にあって、微地形としての小台地に集落が形成されてきた歴史が反映されています。

この時期には既に東海道本線や名鉄尾西線の一部の鉄道駅が開業しています。

(中心地区)



■1900年(明治33年)の測量図(全体)



■代表的地場産業である繊維産業の動向が、市街地形成と現在の土地利用にも影響しています。

奈良時代に繊維産業の歴史が始まり、江戸時代には木綿、絹織物の産地として広く知られました。明治時代後期には、毛織物産地としての急速な発展とともに、名鉄尾西線、起線が整備され、高度成長期前半に全盛期を迎えると、旧一宮市の中心部だけでなく、旧尾西市や旧木曾川町の中心地区も大きく発展しました。

昭和 40～50 年代を境に、繊維産業の国際競争力低下とともに、産業構造の変化、大規模工場跡地における土地利用転換が進むなど、都市形成に大きな影響を与えました。

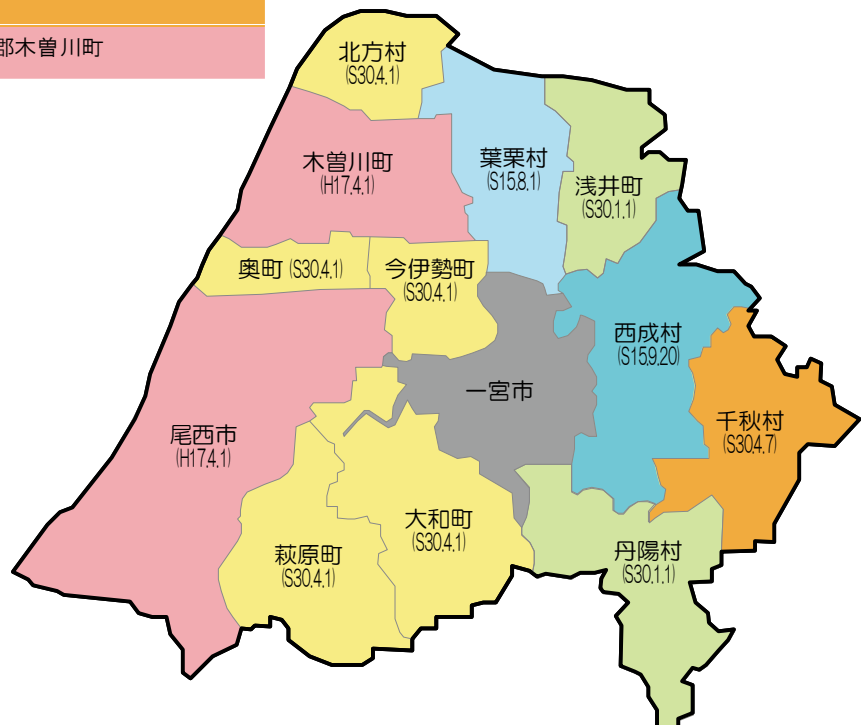
(2) 市町村合併の経緯

本市は、1921 年(大正 10 年)9 月 1 日に一宮市として市制施行しました。

1940 年(昭和 15 年)・1955 年(昭和 30 年)と 2 度の近隣町村との合併を経て市域を拡大したのち、2005 年(平成 17 年)4 月 1 日に、一宮市、尾西市及び葉栗郡木曾川町が合併し、現在の市域形成に至ります。

市域内のコミュニティの単位は、現在も主に「昭和の合併」前の区域が残っており、行政施設(市役所本庁舎、尾西庁舎、木曾川庁舎、出張所)や公民館などの公共施設は、現在もこの地域単位で配置されています。

市町村合併年月日	
昭和15年8月1日	葉栗郡葉栗村
昭和15年9月20日	丹羽郡西成村
昭和30年1月1日	丹羽郡丹陽村、葉栗郡浅井町
昭和30年4月1日	中島郡大和町、今伊勢町(開明地区を除く)・奥町・萩原町、葉栗郡北方村
昭和30年4月7日	丹羽郡千秋村
平成17年4月1日	尾西市、葉栗郡木曾川町



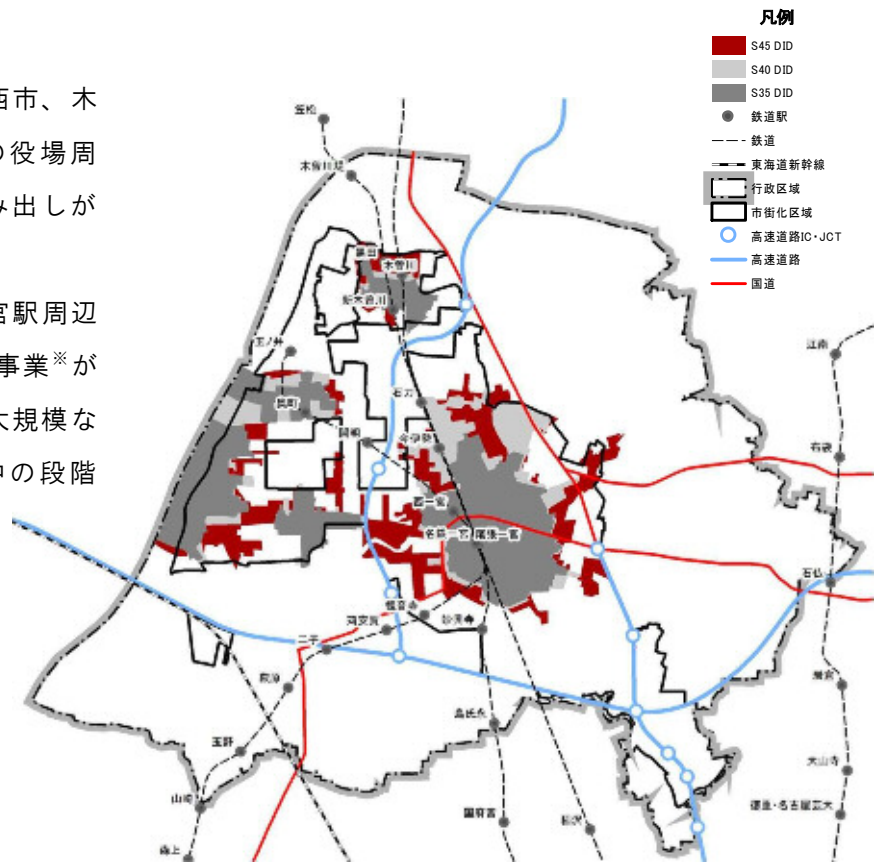
■合併の経緯 (1/2)

港	郡	明治												大正		昭和				平成
		初年	11年	20年	22年	26年	27年	29年	32年	33年	39年	41年	43年	10年	15年	16年	26年	30年	17年	
名古屋 (尾張)	中島郡	一宮村	一宮町											一宮市					一宮市 平成17.4.1	
		一色村	明治22.10.1											大正10.9.1						
		馬寄村		神戸村			神戸村			今伊勢村			今伊勢町		一宮市					
		本神戸村	明治22.10.1			明治32.8.21			明治39.5.10			昭和16.5.10		昭和30.4.1						
		新神戸村	開明村			開明村														
		宮後村	明治22.10.1																	
		野府村	開明村				開明村								尾西市					
		小原村	明治11.12.28				明治32.8.21								昭和30.4.1					
		祐久村	祐賀村			朝日村			朝日村					尾西市						
		岐阜県から 編入	東加賀野 井村	明治22.10.1			明治39.5.10			明治39.5.10					昭和30.1.1					
		上祖父江村	上祖父江村			上祖父江村														
		西中野村	一部岐阜 県へ	明治22.10.1			明治22.10.1													
		阿古井村	明地村			明地村														
		吉藤村	明治11.12.28																	
		玉野村		大徳村			起町			起町										
		西萩原村	明治22.10.1			明治39.5.10			明治39.5.10											
		蓮池村																		
		北今村																		
		東五城村																		
		西五城村																		
		富田村																		
		起村		起町			起町													
				明治29.2.24																
		小信中島村		三條村																
		宮新田	明治22.10.1																	
		板倉新田																		
		刈安賀新田																		
		奥村		奥町			奥町			奥町					一宮市					
				明治27.9.13			萩原町			萩原町					昭和30.4.1					
		中島村	中島村(一部)			萩原町			萩原町											
		西御堂村	明治22.10.1			明治39.5.10			明治39.5.10											
		東宮重村																		
		西宮重村																		
		高木村	新明村			新明村														
		林野村	明治22.10.1																	
		河田方村																		
		朝宮村	萩原村			萩原町			萩原町											
		朝宮村	明治22.10.1			明治29.4.20			明治29.4.20											
		二子村	萩原村																	
		西ノ川村	明治11.12.28																	
萩原村																				
串作村																				
滝村																				
高松村																				
戸刈村																				
築込村																				
富田方村	日光村			日光村			日光村													
花井方村	明治22.10.1																			
福森村							刈安賀村													
毛受村																				
馬引村																				
刈安賀村		三輪村			大和村			大和町												
宮地花池村	明治22.10.1			明治41.5.1			昭和26.3.1													
戸塚村																				
妙興寺村																				
氏永村																				
北高井村	高井村																			
南高井村	明治22.10.1																			
於保村	稲保村(一部)			稲保村(一部)																
		明治22.10.1																		

(3) 人口集中地区 (DID) の拡大経緯

■昭和 30～40 年代

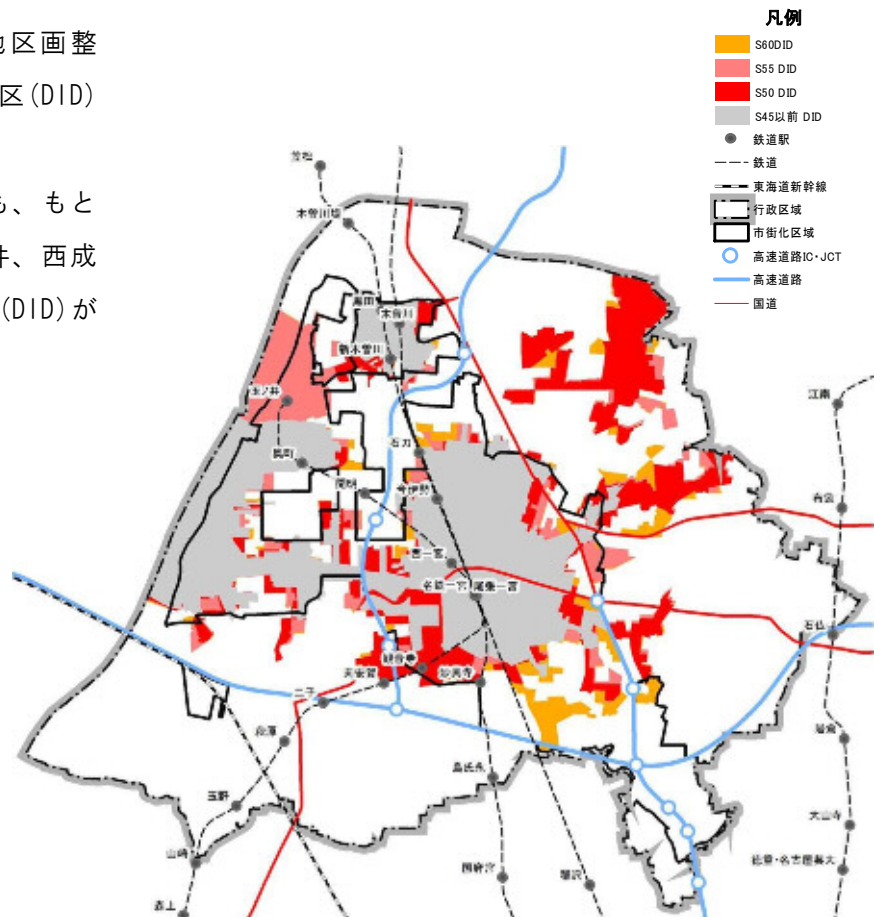
- ・概ね旧 3 市町(一宮市、尾西市、木曾川町)の中心部(各市町の役場周辺)が該当し、徐々ににじみ出しが進行しています。
- ・面的整備事業としては、一宮駅周辺では戦災復興土地区画整理事業※が完了、丹陽町地域を中心に大規模な土地区画整理事業が事業中の段階にあります。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

■昭和 50～60 年代

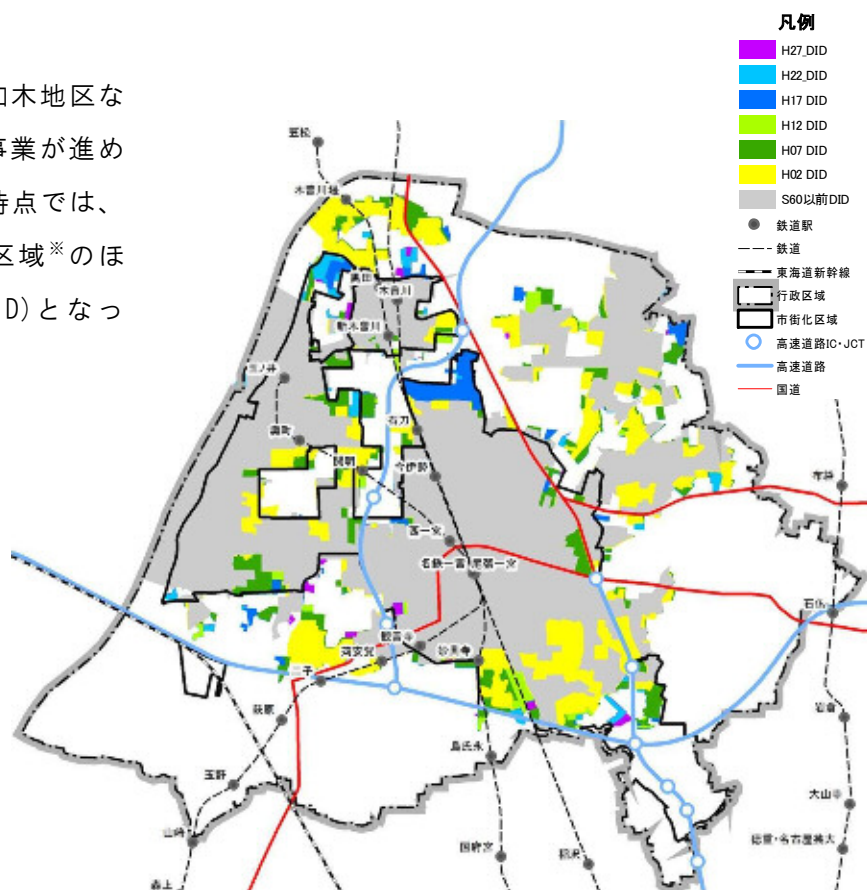
- ・一宮駅の南側や西側で土地区画整理事業が進み、人口集中地区(DID)※は徐々に拡張しています。
- ・市街化調整区域※においても、もともと散居集落※であった浅井、西成地域を中心に人口集中地区(DID)が形成されています。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

■平成元年以降

・森本地区や三ツ井地区、多加木地区などにおいて土地区画整理事業が進められ、2015年(平成27年)時点では、丹陽町地域を除く市街化区域[※]のほぼ全域が人口集中地区(DID)となっています。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

3. 現況と課題の整理

本市における人口推移や産業構造、災害、自然環境、地域資源等の状況を整理し、都市における課題を整理します。

①人口の集約による地域コミュニティの維持

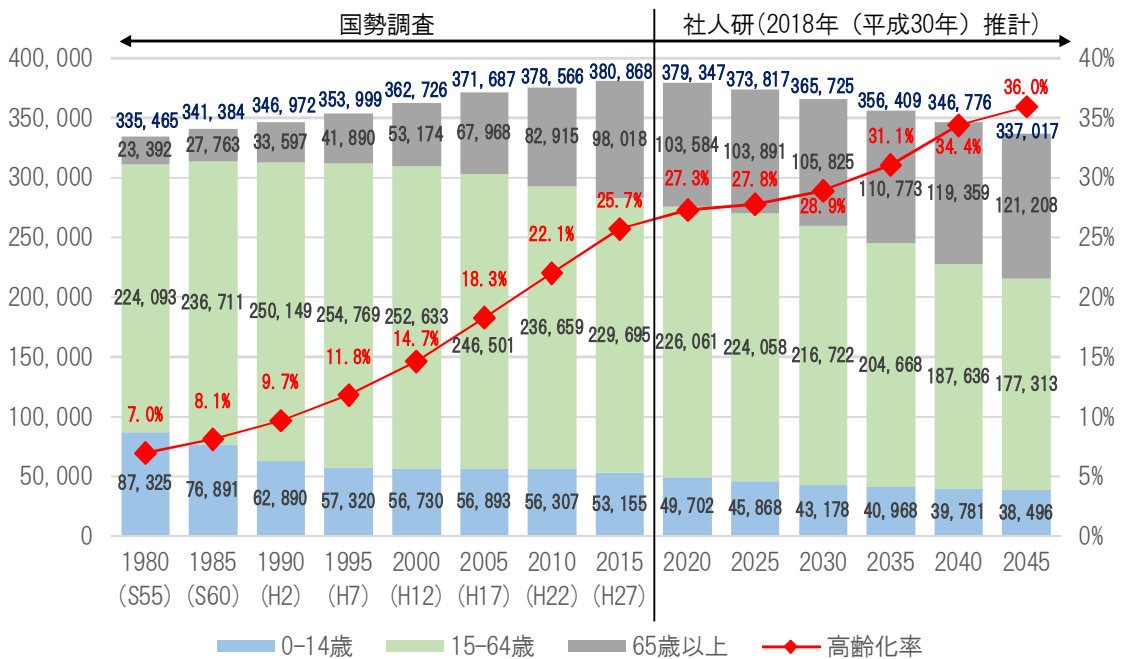
国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後本市の総人口は減少傾向に転じる見込みであり、年少人口*及び生産年齢人口*は減少し、高齢化率*は大きく上昇します。

2015年(平成27年)から2040年(平成52年)の人口増減でみると、ほとんどの地域で人口減少となり、人口密度の低下が予測されます。特に、一宮駅周辺や市街化調整区域で人口集中地区(DID)が形成されている浅井、西成地域が顕著です。その一方で、市南部の一部の地域では人口増加が予測されます。

また、市街化区域内には、空地や平面駐車場など小規模な低未利用地が全体的に混在し、特に一宮駅周辺では、平面駐車場を主体とした低未利用地*が多く見られます。

市域全体の人口減少は、空き家や空き地などの低未利用地のさらなる増加や、それに伴う都市のスポンジ化*に繋がると予測されることから、人口の集約による地域コミュニティの維持を図ることが必要です。また、一宮駅周辺については、まちなか居住*を推進していくことが必要です。

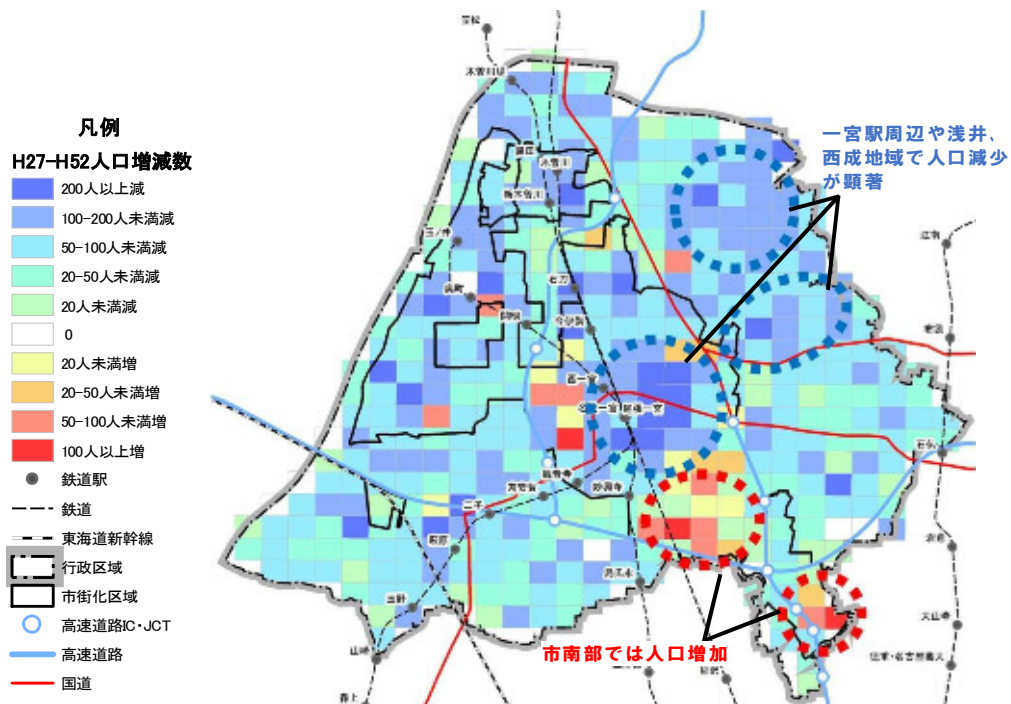
■人口推移と将来人口推計



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口(2018年(平成30年)推計)」国立社会保障・人口問題研究所

■ 人口増減

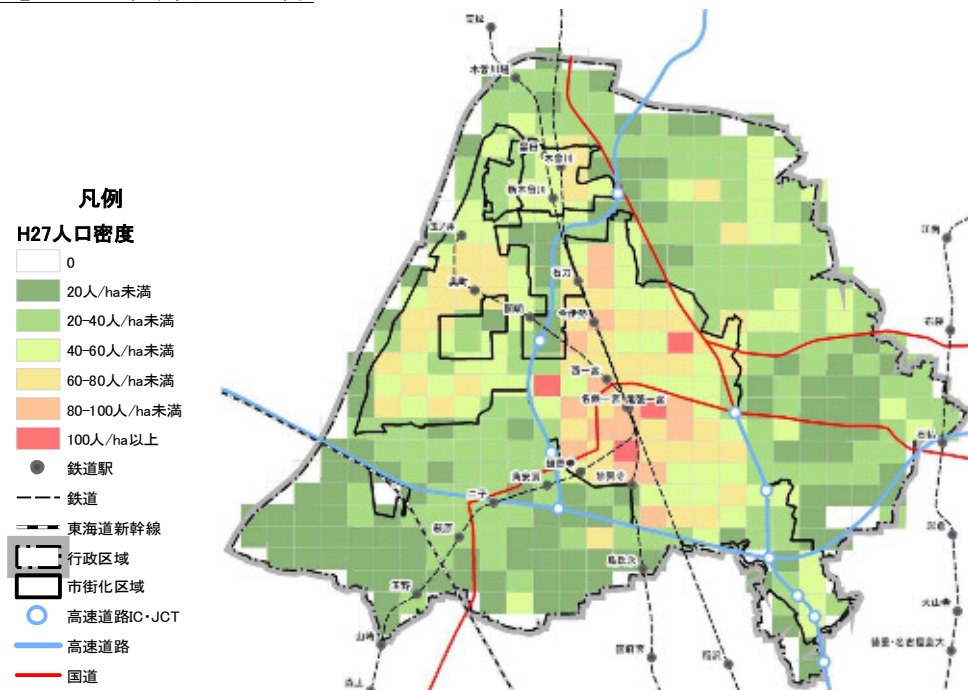
2015年(平成27年)⇒2040年(平成52年)



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口(2018年(平成30年)推計)」国立社会保障・人口問題研究所

■ 人口密度の将来推計

【現在】2015年(平成27年)

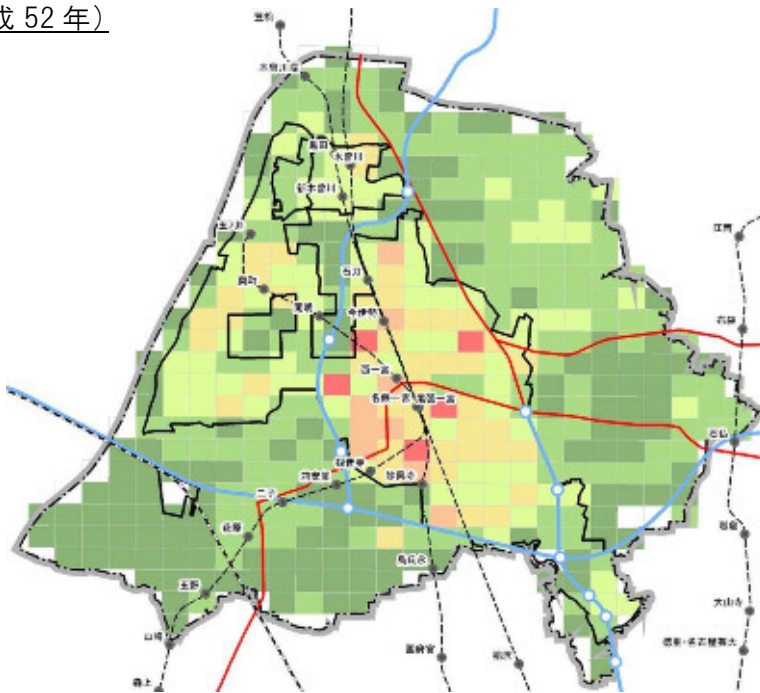


【将来】2040年(平成52年)

凡例

H52人口密度

- 0
- 20人/ha未満
- 20-40人/ha未満
- 40-60人/ha未満
- 60-80人/ha未満
- 80-100人/ha未満
- 100人/ha以上
- 鉄道駅
- 鉄道
- 東海道新幹線
- ▭ 行政区
- ▭ 市街化区域
- 高速道路IC・JCT
- 高速道路
- 国道

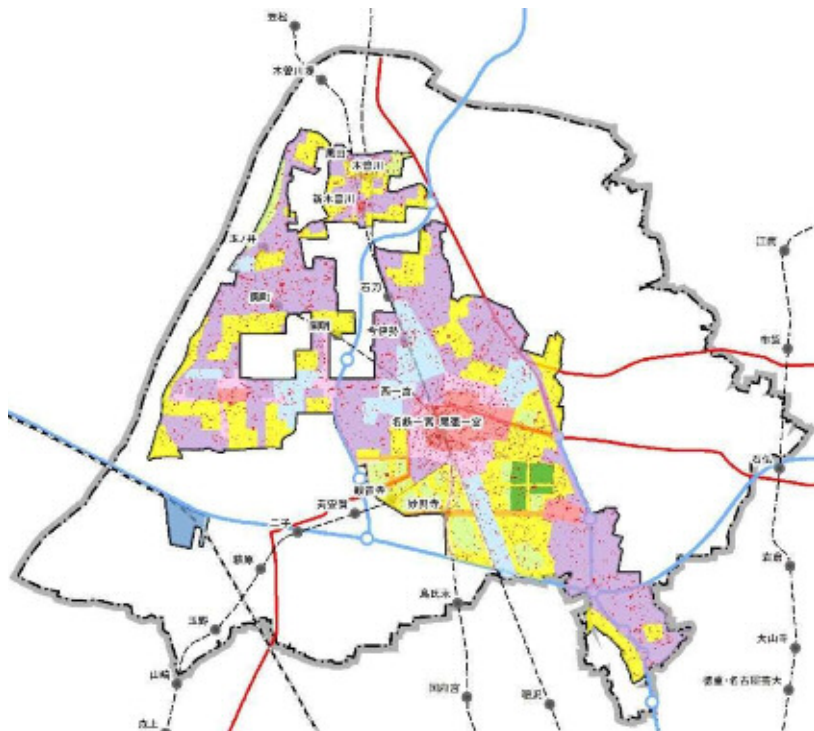


資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口(2018年(平成30年)推計)」国立社会保障・人口問題研究所

■市街化区域内における低未利用地の分布(2013年(平成25年))

凡例

- H25低未利用地
- 拠点(1km)
- 用途地域
 - 第一種低層住居専用地域
 - 第一種中高層住居専用地域
 - 第一種住居地域
 - 第二種住居地域
 - 準住居地域
 - 近隣商業地域
 - 商業地域
 - 準工業地域
 - 工業地域
 - 工業専用地域
- 鉄道駅
- 鉄道
- 東海道新幹線
- ▭ 行政区
- ▭ 市街化区域
- 高速道路IC・JCT
- 高速道路
- 国道



【用途別の低未利用地の状況】

(ha)	面積 (ha)	(ha)	面積 (ha)
第一種低層住居専用地域	2.73	近隣商業地域	15.02
第一種中高層住居専用地域	8.48	商業地域	18.40
第一種住居地域	44.50	準工業地域	71.97
第二種住居地域	2.00	工業地域	15.29
準住居地域	1.68	工業専用地域	0.06
		合計	180.12

資料：2013年(平成25年)都市計画基礎調査

②人口減少下における生活サービス施設の維持

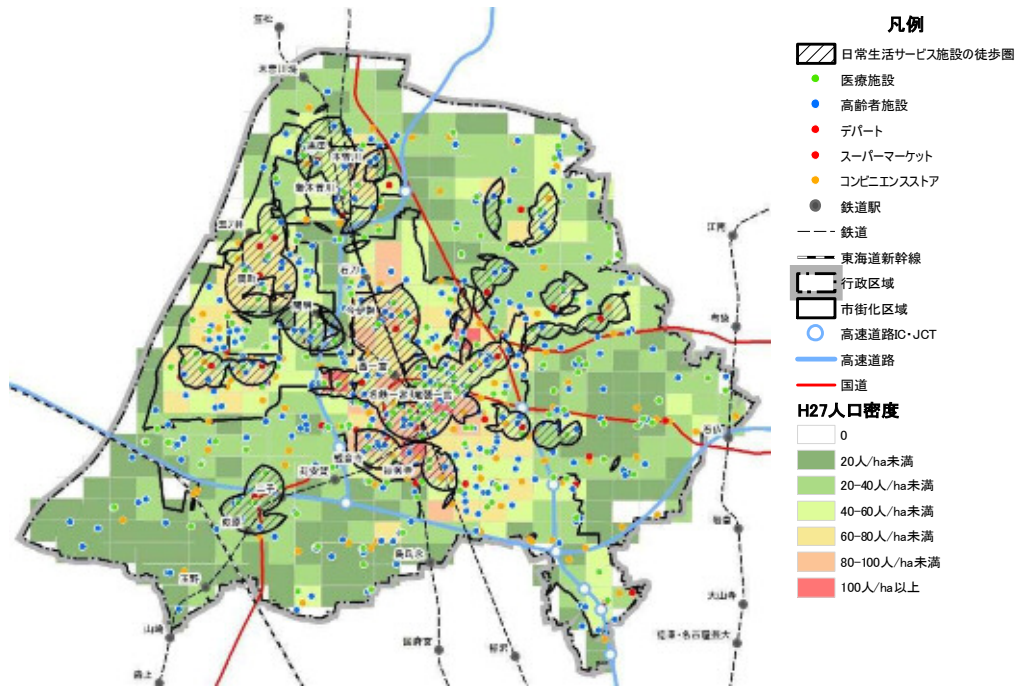
市域全体の人口に対し、日常生活サービス施設(基幹的公共交通*+生活サービス施設*)の徒歩圏*の人口カバー率*は、現在 32.3%です。

身近な生活サービス施設を持続的に維持するためには、一定の圏域内に一定数の利用人口を維持する必要があります。現在日常生活サービス施設の徒歩圏となっている地域においても、ほとんどの地域で人口減少が予測され、将来的な人口密度の低下により日常生活サービス施設の維持が困難になることから、市民の生活利便性の低下が懸念されます。

このため、人口密度の維持や都市機能*の集積により、公共交通や日常生活サービス施設を維持していく必要があります。

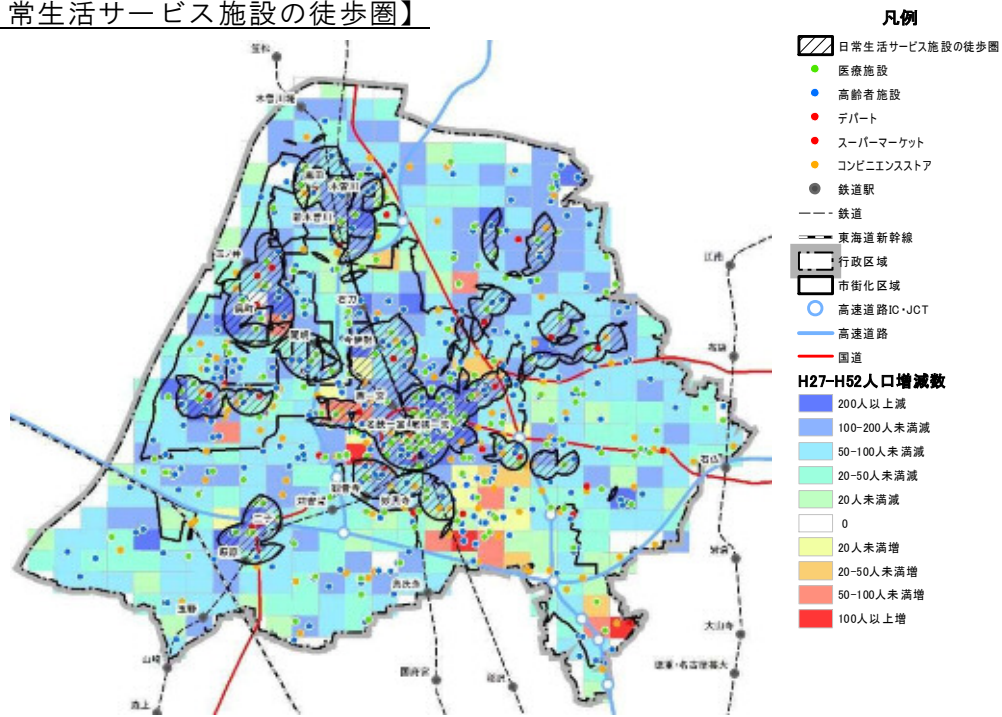
■日常生活サービス施設の徒歩圏

【現在(2015年(平成27年))の日常生活サービス施設の徒歩圏】



資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口(2018年(平成30年)推計)」国立社会保障・人口問題研究所

【将来的な人口増減（2015年(平成27年)⇒2040年(平成52年))
と現在の日常生活サービス施設の徒歩圏】



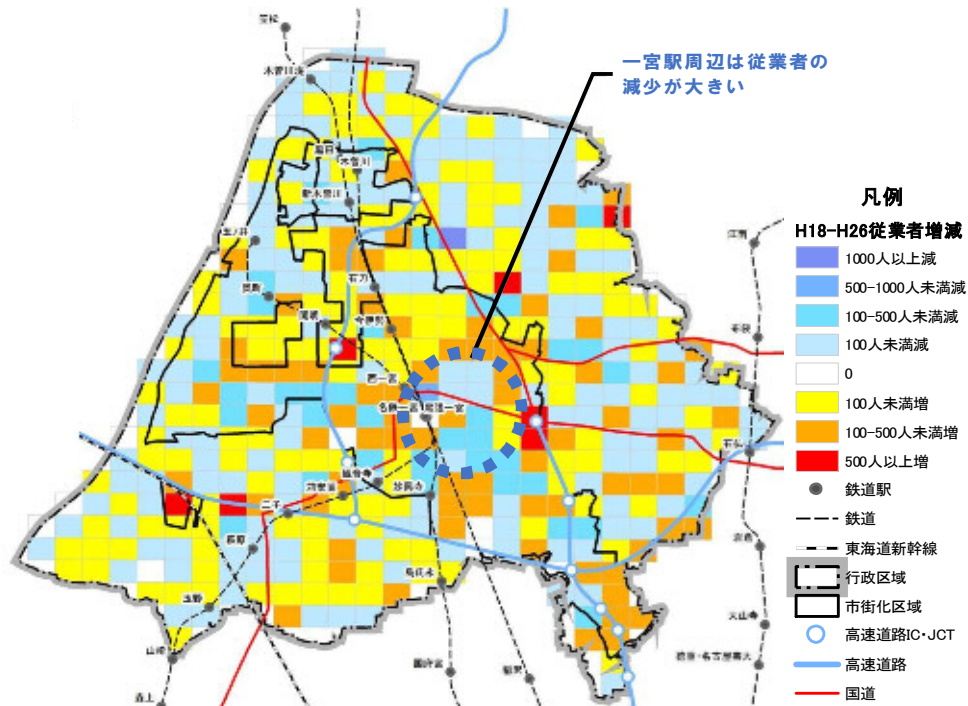
資料：国勢調査、「日本の地域別将来推計人口(2018年(平成30年)推計)」国立社会保障・人口問題研究所

③中心市街地の活性化

2006年(平成18年)から2014年(平成26年)の従業者数の変化では、特に一宮駅周辺での従業者の減少数が大きく、商業・業務機能の空洞化が進行しています。

このため、都市機能の集積によるにぎわいの創出を図ることが必要です。

■従業者の増減（2006年(平成18年)⇒2014年(平成26年)）



資料：2006年(平成18年)事業所統計調査、2014年(平成26年)経済センサス

④産業構造の変化への対応

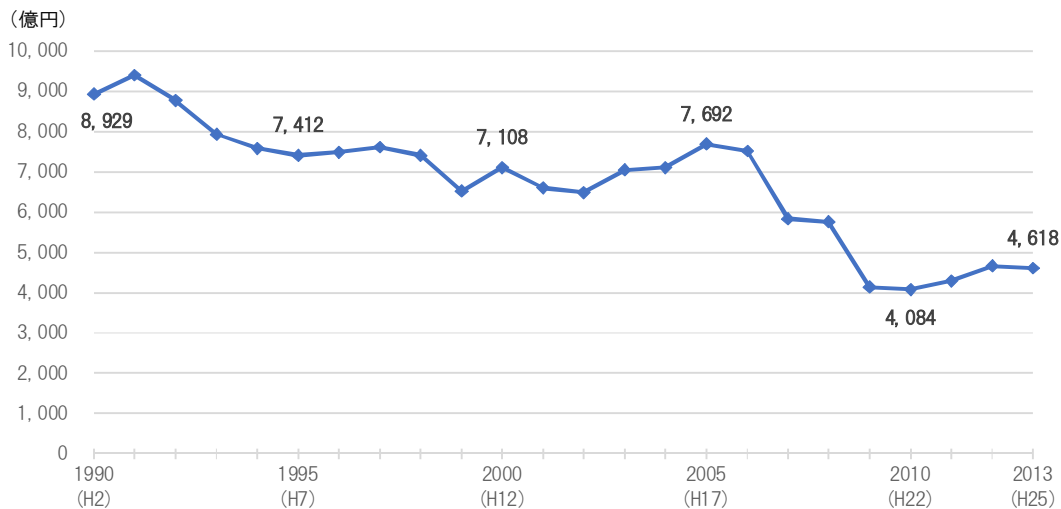
1990年以降、製造品出荷額等は減少傾向でしたが、近年微増傾向となっています。

本市は、繊維工業が基幹産業ではあるものの、製造品出荷額等が1990年(平成2年)から2013年(平成25年)の間で約2割程度と大きく落ち込む一方、食料品製造業は増加傾向で推移しています。

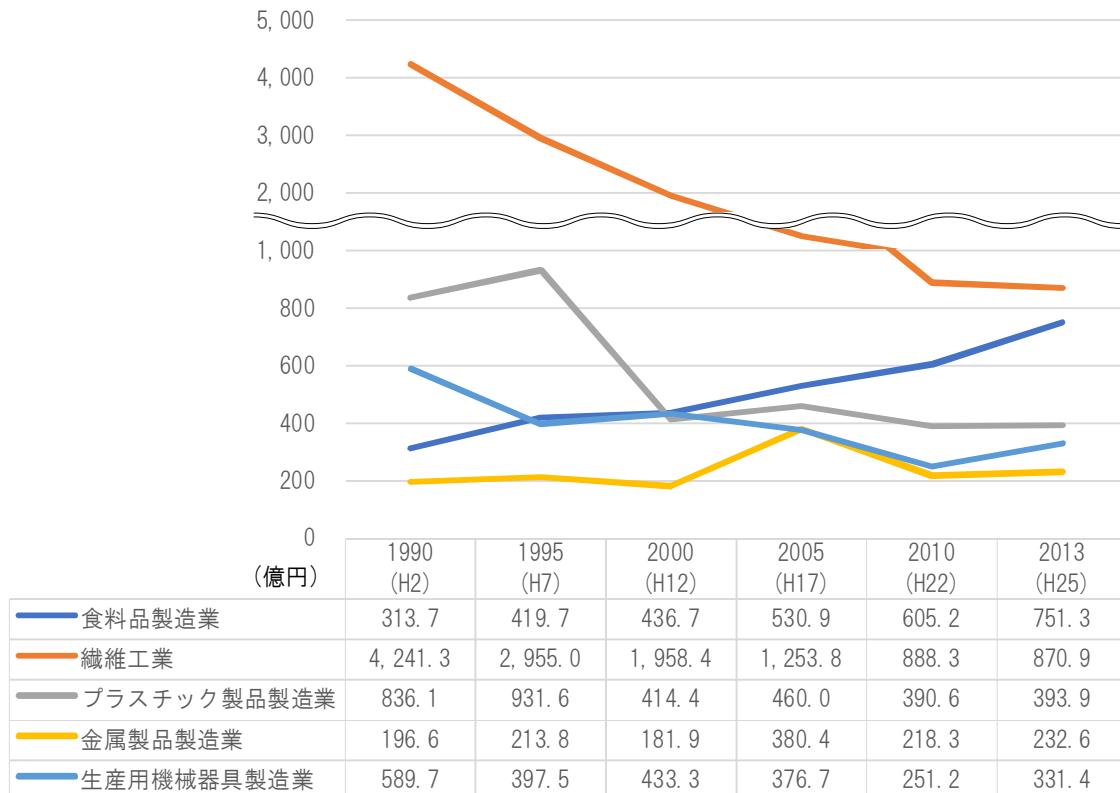
このため、産業構造の変化も考慮した土地利用の転換や操業環境・産業拠点の形成が必要です。

■製造品出荷額等の推移

【全業種】



【業種別】



資料：地域経済分析システム (RESAS)

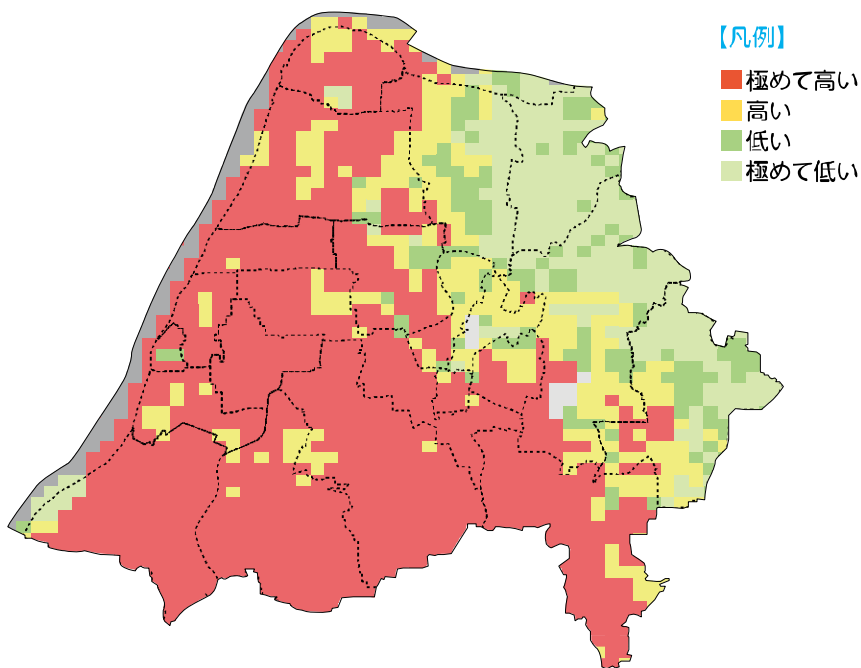
⑤災害などに対する安全・安心の確保

理論値最大モデル*の地震における液状化*危険度によると、市東部を除いた広範囲で危険度が極めて高い予想となっています。

本市は、木曾川に沿った平坦な地形であることから、日光川、新川も含め広い範囲で浸水の恐れがあります。

このため、これまでの災害実績や今後想定される大規模地震や浸水などによる被害に対応した防災・減災対策を行うことが必要です。

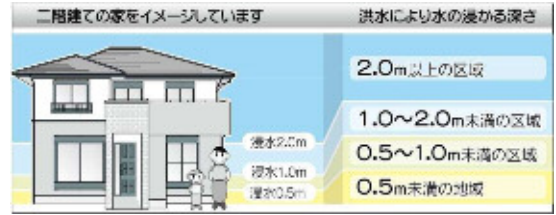
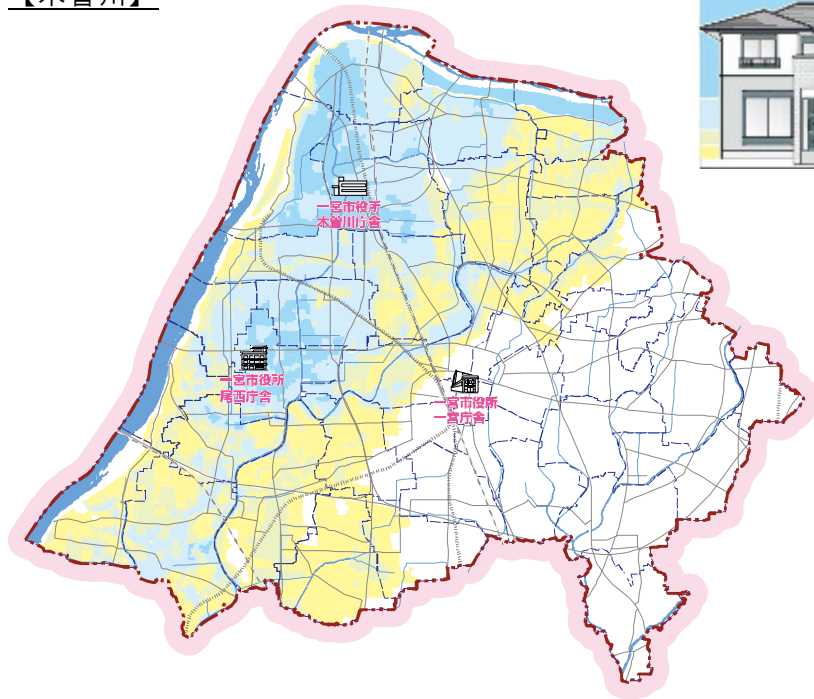
■理論値最大モデルにおける液状化危険度



資料：一宮市防災マップ

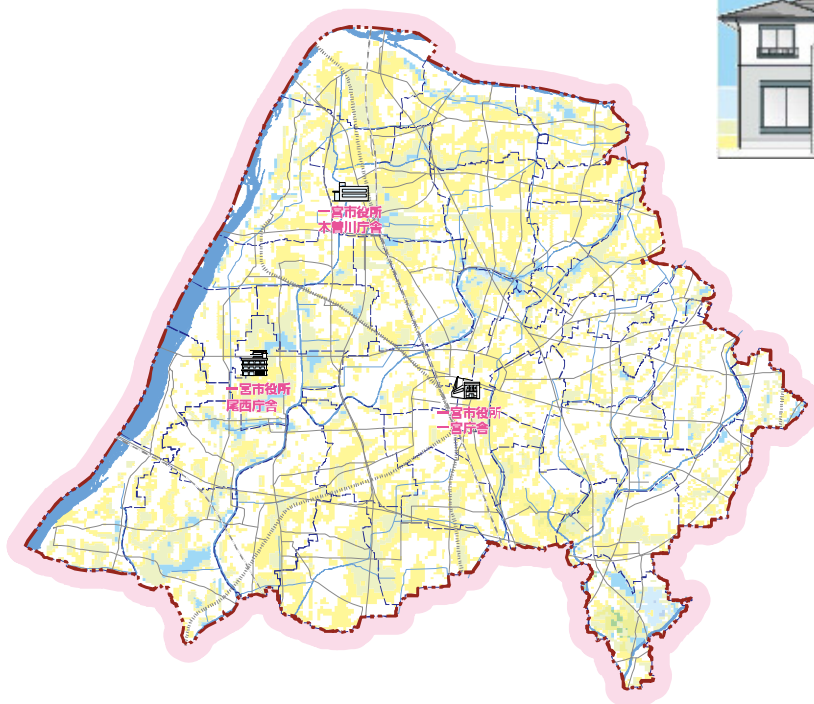
(愛知県 平成 23 年度～25 年度 東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査(平成 26 年 5 月)に基づく)

■ 浸水想定区域図
【木曾川】



資料：一宮市洪水ハザードマップ

【日光川・新川】



資料：一宮市洪水ハザードマップ

⑥豊かな自然や農地、公園・緑地の保全・活用

本市は、木曾川をはじめとした水辺、農地や社寺林などが点在する自然豊かな地域です。

また、138タワーパークや浅井山公園、多加木緑道など、水や緑に親しめる公園・緑地が多数あります。

一方、土地利用の変化では、農地の減少が進んでおり、2005年(平成17年)から2015年(平成27年)までの10年間で480ha以上減少しています。

今後も豊かな自然や農地、公園・緑地などを保全・活用し、多くの人が自然とふれあい、憩う場を確保することが必要です。

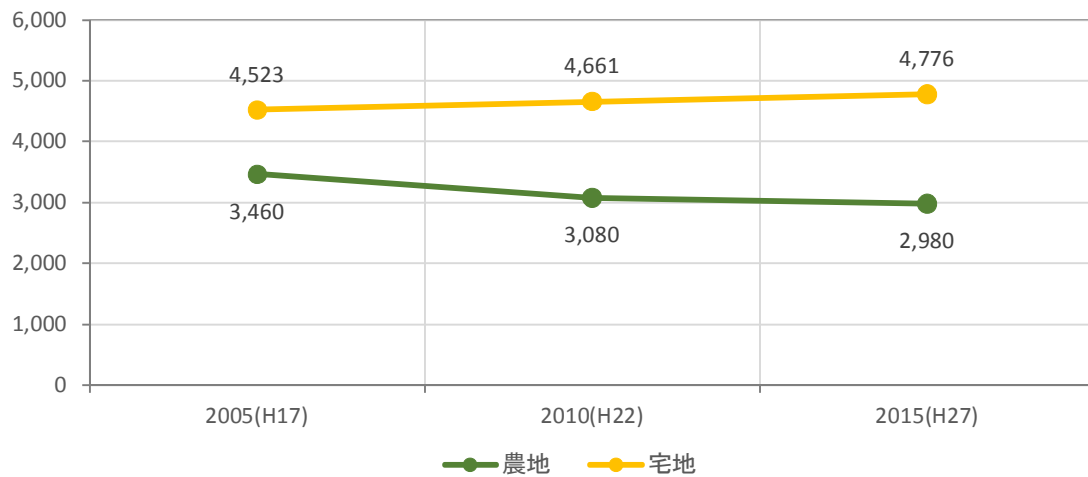
■木曾川



■138タワーパーク



■土地利用の変化



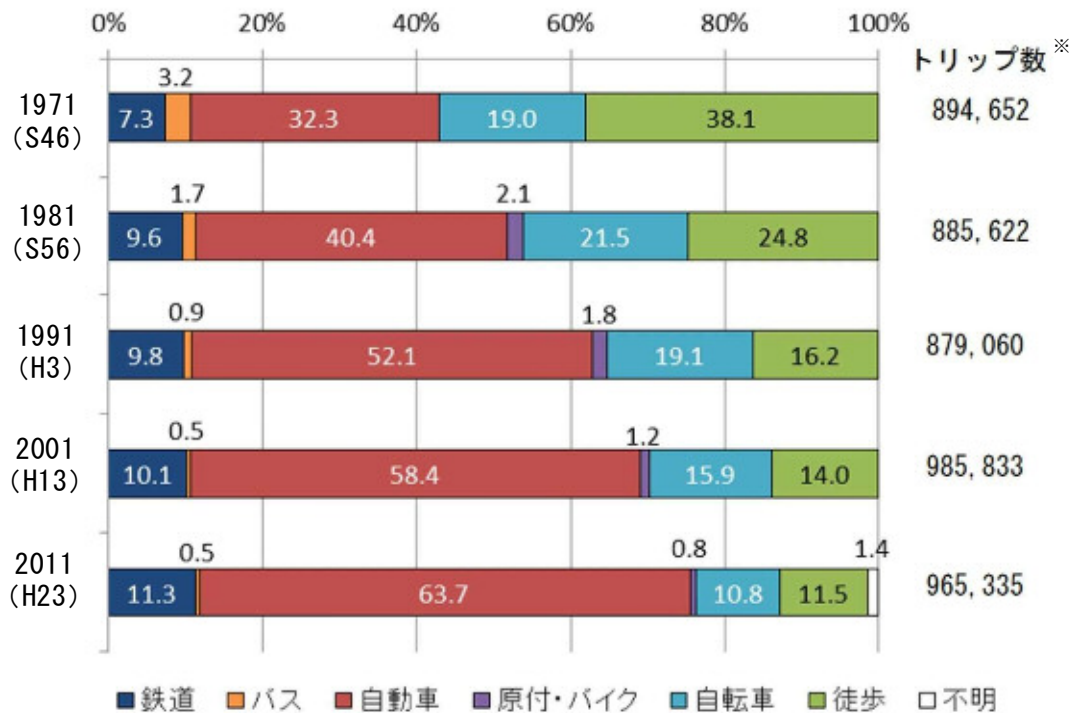
資料：愛知県 土地に関する統計年報

⑦環境負荷の少ない都市構造*の形成

本市における交通手段別分担率*については、1971年（昭和46年）以降「自動車」の割合が次第に増加する一方で、「バス」「自転車」「徒歩」の割合は減少しています。

このため、CO₂排出量の増加などを抑制し、環境への負荷を低減するために、公共交通の利用促進や歩いて暮らせるまちづくりが必要です。

■交通手段別分担率の推移



資料：中京都市圏パーソントリップ調査

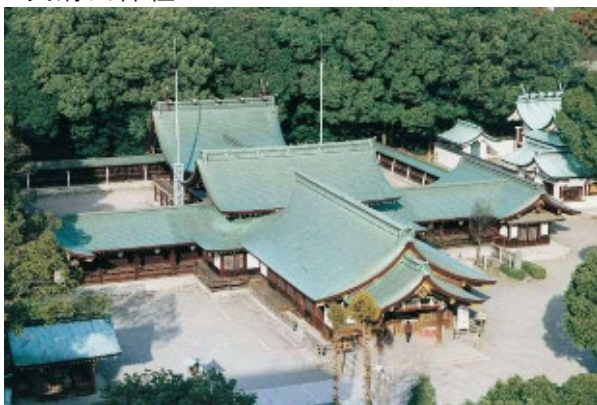
⑧地域の歴史と文化の保全・活用

本市は、真清田神社、妙興寺をはじめ重要な歴史的建造物を有し、その他各集落地に数多く神社、仏閣が分布するほか、旧街道に沿って、歴史的な景観の面影が残されています。

また、伝統的地場産業*として繊維産業が栄えたため、のこぎり屋根工場など生活に身近な地域資源が数多くあります。

これらの歴史・文化的な資源を保全・活用した魅力あるまちづくりが必要です。

■ 真清田神社



■ 妙興寺



■ 萩原商店街（美濃路萩原宿）



■ のこぎり屋根工場



⑨多様なまちづくり活動の担い手育成

本市では、近年、真清田神社や木曾川、繊維産業など、地域資源を活かした活動が数多く展開され、市民や地域の企業が協働しているものも見られます。

これらの活動やその担い手を積極的に支援・協力することが必要です。

■ 杜の宮市

市民グループ主導により、真清田神社と本町商店街で行われている地域文化のまつり。



■ ミズベリング※138

木曾川における水辺の新しい活用方法を考え、実践する取り組み。



■ Re-TAIL

産地の繊維組合が保有する築 80 余年のビルを活かし、繊維を主軸とした魅力を発信。



■ 湊屋倶楽部

旧湊屋文右衛門邸を食の拠点とし、茶屋を開店するほか、集会の場として活用。



第2章 都市づくりの方針

1. 将来都市像

「第7次一宮市総合計画」の都市将来像及び本市の都市づくりの現況と課題を踏まえ、都市計画における【将来都市像】を次のように設定します。

**都会の利便性と田舎の豊かさが織りなす、だれもが住みよいまち
～多拠点ネットワーク型都市の構築～**

本市は、公共交通（鉄道・路線バス）や高速道路が充実しており、交通利便性の高い都市です。また、清流木曾川に接し、郊外には農地や社寺林が点在するなど豊かな自然を感じる事ができる都市でもあります。

これら本市の特徴を活かし、また、尾張地域を代表する中核的な都市として、将来見込まれる人口減少や高齢化の進行も考慮しだれもが住みよいまちづくりを進めるため、本市の歴史や現在の暮らしに対応した拠点の形成を図り、これらを公共交通などでネットワーク[※]化し連携する、多拠点ネットワーク型都市の実現による持続的発展を目指します。

2. 都市づくりの目標

前章で整理した都市の課題を受け、4つの都市づくりの目標を設定します。

【都市の課題】

①人口の集約による地域コミュニティの維持
②人口減少下における生活サービス施設の維持
③中心市街地の活性化
④産業構造の変化への対応
⑤災害などに対する安全・安心の確保
⑥豊かな自然や農地、公園・緑地の保全・活用
⑦環境負荷の少ない都市構造の形成
⑧地域の歴史と文化の保全・活用
⑨多様なまちづくり活動の担い手育成

【都市づくりの目標】

■目標1 「持続可能で安心・安全な 都市構造の構築」
■目標2 「都市機能の集積による拠点の強化」
■目標3 「誰もが豊かに暮らし続けることが できる生活環境の確保」
■目標4 「愛着と誇りの持てる 地域文化の形成と継承」

各目標に対し、具体的な都市の姿を設定します。そして、都市づくりの目標から都市の姿を展望し、土地利用等の基本的な方向性を「5. 部門別の方針」に定めます。

【 部門 別 の 方 針 】

【 都市づくりの目標 】

	土地利用	道路	公共交通	公園緑地	下水道及び河川	その他都市施設	市街地開発事業	景観形成	環境形成	都市防災
■目標 1 「持続可能で安心・安全な都市構造の構築」	●	●	●	●	●		●		●	●
1-1:人口の集約による持続可能な都市	○						○			
1-2:公共交通や自転車・歩行者が利用しやすく、環境負荷の少ない都市		○	○						○	○
1-3:災害や事故に対する安全性が高い都市		○		○	○					○
■目標 2 「都市機能の集積による拠点の強化」	●	●	●				●			
2-1:尾張地方の中核として、高密度な中心市街地が形成された都市	○						○			
2-2:生活圏に応じ、機能分担した拠点が形成・連携された都市	○		○							
2-3:広域交通体系を活かした産業拠点が構築された都市	○	○								
■目標 3 「誰もが豊かに暮らし続けることができる生活環境の確保」	●		●	●	●	●		●	●	●
3-1:多様な生活ニーズに対応し、利便性の高い都市	○		○		○	○				
3-2:身近な自然を守り、これを活用する都市				○				○	○	
3-3:地域コミュニティが守られる都市	○									○
■目標 4 「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」				●				●	●	●
4-1:地域の歴史や文化が継承される都市				○				○	○	
4-2:新たな交流が生まれ、更なる愛着と誇りが持てる都市				○				○		
4-3:多様なまちづくりの担い手が活動する都市								○	○	○

3. 計画フレーム

本マスタープランにおける計画フレーム※は、以下のとおり設定します。

- 将来人口については、第7次一宮市総合計画と整合を図り、2030年(平成42年)の総人口を376,574人と設定します。
- 住宅系市街地規模については、人口減少が見込まれる中においても世帯数の増加に伴い、新たな住宅系市街地(約15ha(2030年(平成42年)))が必要です。そこで、高密度なまちなか居住の推進、市街化区域内面的未整備地区での都市基盤整備や低未利用地の活用、住宅空き家のストック活用などでの対応を図ります。
- 工業系市街地規模については、産業構造の変化に伴い、新たな工業系市街地(約28ha(2030年(平成42年)))が必要です。そこで、高速道路のインターチェンジ周辺など、広域交通ネットワークの既存ストック※を活用できる場所での対応を図ります。

■将来人口

	2015年 (平成27年)	2020年 (平成32年)	2030年 (平成42年) (おおむね10年後)	2040年 (平成52年) (おおむね20年後)
総人口(人)	386,410	385,199	376,574	366,670
世帯数(世帯)	142,480	144,242	146,945	148,054

・総人口：2015年は住民基本台帳。2020年以降は「一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における将来推計値。

〔合計特殊出生率：2030年に1.8、2040年に2.07を達成すると仮定
純移動数を現在の2倍程度(+1,800人/5年)まで増えると仮定〕

・世帯数：2015年は国勢調査。2020年以降は過去25年(1990年)のデータによるトレンド予測。

■住宅系市街地の予測

項目	指標
2030年(平成42年)市街化区域人口	229,431人
2030年(平成42年)に必要な住宅系市街地	約15ha

■工業系市街地の予測

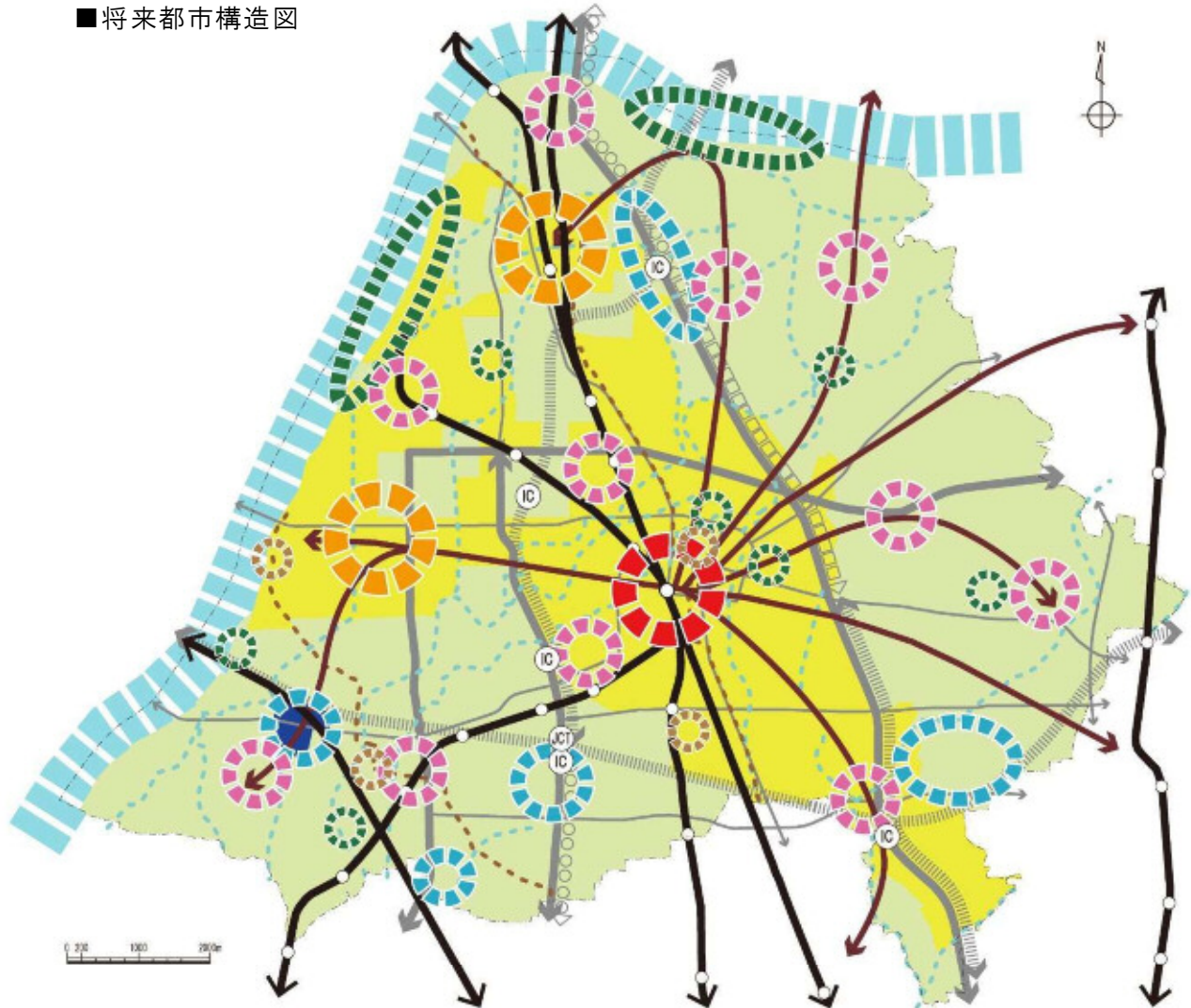
項目	指標
2030年(平成42年)製造品出荷額等	701,718百万円
2030年(平成42年)に必要な工業系市街地	約28ha

4. 将来都市構造

(1) 本市が目指す将来都市構造

将来都市像である【都会の利便性と田舎の豊かさが織りなす、だれもが住みよいまち】の実現に向け、本市の歴史的・地理的特徴を活かし、持続可能な都市形態として【多拠点ネットワーク型都市】を目指します。

■ 将来都市構造図



凡例

<ゾーン>	<拠点>	<ネットワーク>
都市居住ゾーン	都市拠点	道路 広域幹線道路 (計画路線調査区間) (計画路線)
田園環境共生ゾーン	副次的都市拠点	
工業集積ゾーン	地域生活拠点	水と緑のネットワーク 都市と歴史のネットワーク
	産業拠点	
	レクリエーション拠点(大規模公園等)	
	歴史文化拠点	

(2) 将来都市構造の構成要素

① 拠点

都市拠点

一宮駅周辺を都市拠点に位置づけ、尾張地域の中核都市にふさわしい都市機能の集積及び維持向上を図ります。

■都市拠点のイメージ



副次的都市拠点

尾西庁舎周辺、木曾川駅周辺を副次的都市拠点に位置づけ、市西部及び北部地域における都市機能の集積及び維持向上を図ります。

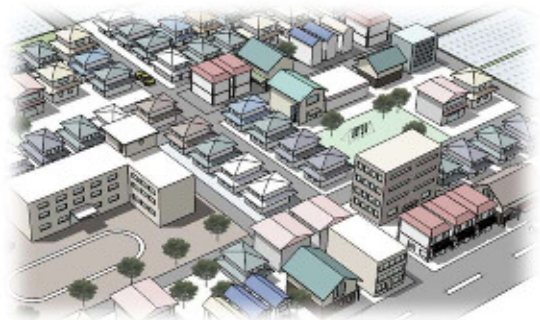
■副次的都市拠点のイメージ



地域生活拠点

出張所または公民館周辺を地域生活拠点に位置づけ、日常生活を支える機能の集積及び維持を図ります。特に、丹陽町出張所周辺においては、市南部地域のにぎわいの核を目指します。なお、都市拠点及び副次的都市拠点は、地域生活拠点としての機能も兼ねるものとします。

■地域生活拠点のイメージ



産業拠点

既存工業団地や高速道路インターチェンジなどの既存ストックを活用できる場所を産業拠点に位置づけ、工業・物流施設や農商工が連携した地域の振興に資する施設などの充実・集積を目指します。

レクリエーション拠点

大規模公園緑地などをレクリエーション拠点に位置づけ、整備促進及び利用増進を図ります。

歴史文化拠点

真清田神社などの本市の歴史性を象徴する地区を歴史文化拠点として位置づけ、地域資源として維持・活用を図ります。

② ネットワーク

道路ネットワーク

産業振興や周辺都市、市内拠点間の交流促進に資する道路網を形成するとともに、渋滞緩和などの道路交通の円滑化、災害に強い道路ネットワークの形成を図ります。

公共交通ネットワーク

公共交通による拠点間の連携強化を推進するとともに、過度な自動車依存の抑制に向け、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を図ります。

水と緑のネットワーク

木曽川、公園・緑地、社寺林などを結ぶ良好な自然環境を有するネットワークの形成を図ります。

都市と歴史のネットワーク

岐阜街道、美濃路を位置づけ、歴史的な面影が残されたネットワークの形成を図ります。

③ ゾーン

都市居住ゾーン

市街化区域のうち工業専用地域*を除いた区域を都市居住ゾーンとし、利便性が高く良好な居住環境の形成を図ります。

田園環境共生ゾーン

市街化調整区域を田園環境共生ゾーンとし、自然や農地の維持・保全と地域コミュニティの維持・増進を図ります。

工業集積ゾーン

市街化区域のうち工業専用地域を工業集積ゾーンとし、生産力拡大に向けた良好な操業環境の形成を図ります。

5. 部門別の方針

(1) 土地利用の方針

【基本的な方針】

- ・尾張地域の中核都市にふさわしい都市拠点として、都市機能の集積を図るとともに、まちなか居住を推進します。
- ・副次的都市拠点、地域生活拠点では、それぞれの規模に応じた都市機能の集積を図ります。
- ・本市の特性である用途混在※(住工など)については、土地利用変化の動向をみながら適切な都市計画の見直しなどを図ります。
- ・中心市街地への都市機能集約を誘導するため、準工業地域※における新たな大規模集客施設※などの立地抑制を図ります。
- ・市街化調整区域は市街化の抑制と農用地保全を基本としつつ、利便性の高い地区に限定し、居住や産業の立地誘導を図ります。

■市街化区域の土地利用方針

【住宅系土地利用の方針】

①専用住宅地

- 良好な住環境の維持・形成を図ります。

②住宅地

- 多様な住まいのニーズに配慮しつつ、低中密度な住宅市街地の形成を図ります。
- 人口減少が見込まれるなか、依然増加傾向にある新規世帯の受け皿として、空き家・空き地の利活用を図りつつ、用途地域※の見直しや地区計画制度などを活用し、市街化区域への人口集約を図ります。
- 災害リスクの高い地域については、防災・減災対策の進捗状況を踏まえた土地利用を図ります。

【商業系土地利用の方針】

③商業業務地

- 現在の商業業務施設の維持を図ります。
- 都市拠点では、まちなか居住に加え、広域的な商業施設をはじめとした多様な機能が集積した土地利用の誘導を図ります。
- 副次的都市拠点では、用途地域の指定に基づく、日常生活に必要な施設の誘導を図ります。

④沿道複合地

- 主要な幹線道路※沿道については、そのアクセス性を活かした商業施設などの誘導を図るとともに、背後の住宅地に配慮し、必要な場合には用途地域の見直しや地区計画制度の活用により適正かつ計画的な土地利用の誘導を図ります。

⑤住商混合地

○副次的都市拠点や地域生活拠点では、日常生活に必要な施設の誘導を図り、自転車や徒歩、公共交通機関を中心に生活利便性の高い低中密度な市街地の形成を図ります。

【工業系土地利用の方針】

⑥専用工業地

○計画的に形成された工業団地については、現在の良好な操業環境の維持を図ります。

⑦工業地

○大規模な工業・物流施設については、周辺環境との調和に配慮し、操業環境の維持・改善を図ります。

⑧住工混合地

○伝統的地場産業の持続に配慮し、小規模な工業施設と住宅地の一定の混在を許容し、「のこぎり屋根」という伝統的な建築様式を持つ工業施設を景観資源の一つとして位置付け、保全・活用を図ります。

○住居系への特化傾向が強い地区においては、工業施設の立地状況などを勘案し、必要な場合には住居系用途への変更や地区計画制度^{*}を活用し、良好な居住環境の形成を図ります。

■市街化調整区域の土地利用方針

⑨集落地・農用地

○農用地については、積極的な維持・保全を図り、無秩序な開発の抑制を図ります。

○集落地については、鉄道駅周辺や地域生活拠点周辺などの利便性の高いエリアにおいて、市街化区域への編入や「市街化調整区域内地区計画運用指針」による地区計画制度を活用し、良好な環境と景観の保全を図りながら、地域コミュニティの維持及び日常的な利便性の確保を図ります。

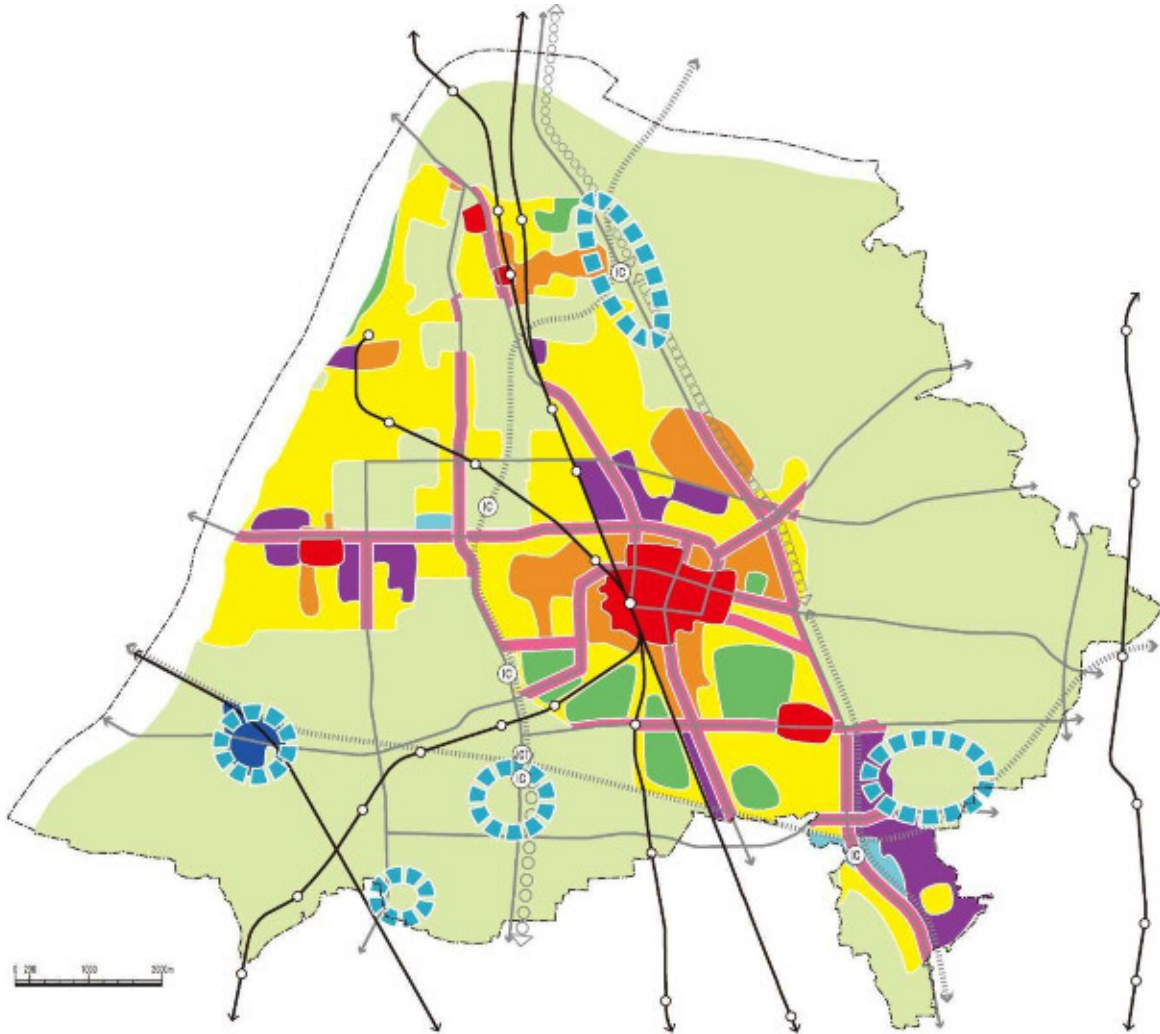
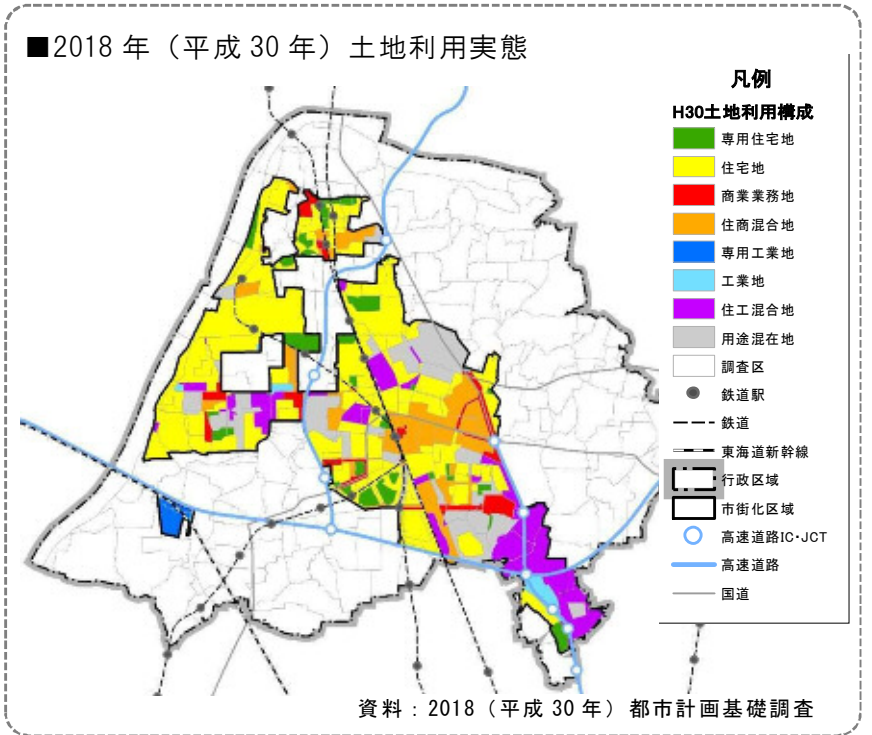
○既存工業団地や高速道路インターチェンジ周辺などの既存ストックを活用できる産業拠点では、市街化区域への編入や、「市街化調整区域内地区計画運用指針」による地区計画制度、都市計画法第34条第12号^{*}の規定に基づく条例なども活用しつつ、周辺の土地利用状況に配慮した操業環境の形成を図ります。

■その他の土地利用方針

○字界などによって、区域区分や用途地域が決められている境界部においては、必要に応じて道路、河川などにより、境界の明確化を図った上で、近接する現在の土地と一体となった有効利用を図ります。

■土地利用方針図

○2018年（平成30年）の土地利用実態の結果をふまえ、今後本市が目指すべき土地利用の方針を以下のように定めます。



凡例

<土地利用の方針>			<ネットワーク>	
専用住宅地	商業業務地	集落地・農用地	広域幹線道路	鉄道
住宅地	沿道複合地	産業拠点	(計画路線調査区間)	
住商混合地	専用工業地		(計画路線)	
住工混合地	工業地		幹線道路	

(2) 都市施設の方針

① 道路

【基本的な方針】

- ・ 尾張地域全体の産業振興や都市間の円滑な交通処理に資する道路ネットワークの形成に向け、広域幹線道路*や幹線道路の整備促進を図ります。
- ・ 道路における自転車及び歩行者の安全で快適な通行空間の確保を図るため、既存ストックの活用による通行空間の形成を図ります。
- ・ 防災・減災を考慮した災害に強い道路ネットワークの形成及び道路空間の確保を図ります。

■ 広域幹線道路の方針

- 名岐道路延伸区間及び一宮西港道路を広域幹線道路に位置づけ、産業振興に資する重要な路線として関係機関との整備促進に向けた調整を行います。

■ 幹線道路の方針

- 尾張地域の骨格となる道路ネットワークの形成に向け、北尾張中央道、西尾張中央道(名鉄尾西線の高架化)の整備促進を図ります。
- 都市間の円滑な交通処理を図るため、名古屋江南線、萩原祐久線、萩原多気線、一宮春日井線などの整備を促進するとともに、地域内の交通状況を踏まえ福塚線などの整備を図ります。

■ 北尾張中央道



- 未整備区間においては、既存ストックを活用した道路ネットワークの形成、公共交通やまちづくりとの連携及び道路が持つ防災機能などを考慮した上で適宜見直しを図り、道路整備プログラム*の検討を行うなど計画的な整備を図ります。

■ 自転車ネットワーク・歩行空間の方針

- 自転車ネットワーク計画*に基づき、特に中心市街地を核とする安全で快適な自転車走行環境の確保を図ります。
- 整備済みの路線については、既存ストックの活用により、安全で快適な歩行空間の形成を図ります。

②公共交通

【基本的な方針】

・地域・交通事業者・市が連携・協働し、利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

■公共交通ネットワークの形成方針

- 都市拠点と副次的都市拠点及び地域生活拠点を鉄道、バス路線で結ぶことにより、公共交通ネットワークの形成を図ります。
- 鉄道の利便性を高めるため、駅前広場の整備など駅としての機能の充実により、利用促進を図ります。
- ネットワークの補完・充実のための新たな移動手段を検討します。

③公園緑地

【基本的な方針】

・木曾川をはじめ市内を流下する河川や水路、集落地などに数多く見られる社寺林、公園・緑地により、市全域にわたる水と緑のネットワークの形成を図ります。

・都市公園^{*}については、社会情勢の変化や地域の実情・特性などを勘案し、これからの一宮市の活力と個性を支える公園のあり方を検討し、適切な配置に努めます。

■公園緑地の方針

- 都市公園や社寺林などによる緑の拠点を形成し、河川や緑道により水と緑のネットワークの形成を図ります。
- 土地区画整理事業施行区域においては、計画的な公園整備を図ります。
- 大規模公園などレクリエーションの拠点については、地域特性やニーズを踏まえ、周辺環境や利用状況に応じ、民間活力^{*}の導入による多様な整備及び管理手法を検討します。
- 社寺林などは地域の重要な緑の資源として、特別緑地保全区域^{*}などの指定を検討し、保全を図ります。
- 公共施設や民有地の緑化を推進するため、緑化地域制度^{*}の検討や助成制度の活用を図ります。
- 農地は、重要な緑資源であり、優良な農業生産基盤として保全を図るとともに、農業体験の場として活用を図ります。特に都市農地については、防災機能や景観・環境機能などさまざまな役割を担うことから、生産緑地地区^{*}の新規指定を促進するとともに、特定生産緑地制度^{*}の活用により保全を図ります。

■浅井山公園



④下水道及び河川

【基本的な方針】

- ・洪水や浸水による被害を軽減するため、河川・水路・下水道（雨水）の整備や雨水流出抑制※施設の整備を推進するなど、一宮市総合治水計画に基づいた総合的な治水対策を行います。
- ・居住環境の改善と公共用水域の水質の保全を図るため、汚水処理施設の整備及び適切な維持更新を図ります。
- ・木曽川をはじめとした河川空間について、質の向上や多面的な活用の推進を図ります。

■下水道の方針

- 公共下水道（污水）の未整備区域については、未処理人口※の分布状況を把握し、効率的な整備を図ります。
- 台風や局地的豪雨による浸水被害を軽減するため、雨水管渠及び雨水貯留施設※などの整備を図ります。
- 下水道施設の長寿命化に向けた取り組みを進め、計画的に改築などを行い適切な維持管理を図ります。

■河川の方針

- 台風や局地的豪雨による洪水や浸水による被害を軽減するため、堤防整備や河道改修などの河川改修を推進します。
- 雨水貯留施設・浸透施設や調整池の整備を図るとともに、民間の開発にも指導・啓発を行い、河川への雨水流出抑制を図ります。
- 木曽川においては、親水性の向上と併せてサイクリングロードの整備を図るとともに、水辺の新しい活用の可能性を創造する「ミズベリング138」の取り組みを促進します。

⑤その他都市施設

1) 駐車場

【基本的な方針】

- ・駐車場機能の確保のため、将来需要を考慮した維持更新の推進を図ります。

■駐車場の方針

- 駐車場整備地区※に基づき、都市計画駐車場※及び附置義務駐車場※による必要な駐車場の確保を検討します。
- 拠点周辺など、交通需要の高まりが想定される地区については、パークアンドライド※や集約駐車場※を検討します。

2) 供給処理施設

【基本的な方針】

- ・ 既存施設の機能維持を図ります。
- ・ 将来的な供給処理施設などの計画においては、土地利用方針を踏まえた位置の選定や周辺環境への配慮を検討します。

■供給処理施設の整備方針

- 衛生処理場、環境センター、浄水場などの供給処理施設については、健全かつ安全・安心な市民生活環境を確保するため、今後も機能維持を図ります。
- 今後の供給処理量に応じ、適宜、周辺土地利用などに配慮した上で施設更新を検討します。

(3) 市街地開発事業の方針

【基本的な方針】

- ・都市拠点である一宮駅周辺地域において、民間活力の導入を促すなど、効果的な市街地整備を検討します。
- ・計画的な市街地形成が必要な地区においては、土地区画整理事業の活用により、良好な居住環境の形成を図ります。
- ・土地利用や施設立地などの市街化状況、事業実施に対する合意形成により、土地区画整理事業による面的整備が困難な場合は、地区計画制度の活用など、柔軟な整備手法を検討します。

■市街地再開発事業*

○リニアインパクト*や尾張一宮駅前ビル(i-ビル)の整備効果を活かした民間開発の促進に向け、一宮駅周辺における土地の高度利用を目指し、指定容積率の見直し、高度利用地区*や再開発等促進区*の指定、市街地再開発事業及び優良建築物等整備事業*を活用し、本市の中心にふさわしい賑わいのある市街地の形成を図ります。

■一宮駅周辺



■土地区画整理事業

○外崎地区では、市南部地域のにぎわいの核を目指し、居住機能及び都市機能を誘導するため、土地区画整理事業により、良好な市街地の形成を図ります。

(4) 景観形成の方針

【基本的な方針】

- ・一宮市景観基本計画の方針などを踏まえ、市民・事業者・行政が協働して良好な景観の保全及び形成を図ります。
- ・今後は良好な景観形成をより積極的に推進するため、景観法に基づく景観計画の策定を検討します。

■市街地景観

- 一宮駅を中心に、歩きたくなる魅力ある景観、ゆっくりできるオープンスペースなどくつろぎ空間の形成などにより、中核都市としての中心性・彩り・にぎわい・顔のある景観づくりを推進します。
- 落ち着きがあり愛着が持てる住まいの景観、工業団地やせんい団地などでの周辺環境と調和した良好な景観など、住みやすく働きやすい環境を支える景観づくりを推進します。

■自然景観

- 木曾川に沿った楽しめるみち、古いまちなみや堤防に沿った坂道など、木曾川の雄大な自然と一宮の歴史が一体となった景観づくりを推進します。
- 優良農用地の保全により広がりが見出された景観、集落地の原風景が生きる景観など、身近な原風景のなかに美を見出す水と緑のネットワークによる景観づくりを推進します。

■歴史景観

- 真清田神社や妙興寺、美濃路(起宿・萩原宿・富田一里塚)などの歴史資源を継承し、現代に活かす景観づくりを推進します。
- 市民や地域の企業などによる歴史的景観を活かしたまちづくり活動の支援を図ります。

(5) 環境形成の方針

【基本的な方針】

- ・第2次一宮市環境基本計画の方針などを踏まえ、安全で快適な生活環境の保全や豊かな自然環境の保全を図るとともに、循環型社会^{*}の実現や地球温暖化防止の実現に向けた環境負荷の少ない持続可能な都市の形成を図ります。

■生活環境の保全に向けた方針

- 低公害車の普及や街路・屋上・壁面などの緑化促進などによる大気汚染対策、公共下水道の整備や合併処理浄化槽の普及促進などによる生活排水対策、廃棄物の適正処理や土壌汚染対策により、安全で快適な生活環境の保全を図ります。

■自然環境の保全に向けた方針

- 木曾川河川敷の河畔林や社寺境内の社寺林、散在する屋敷林や田畑などは、多様な生きものの生息環境として保全するとともに、市民のやすらぎ、リフレッシュの場としての有効活用を図ります。
- 木曾川をはじめとした河川や水路などは、良好な水質や水量を維持し、また多様な生きものの生息環境として保全するとともに、水や緑とふれあい、やすらぎ場としての有効活用を図ります。

■緑の多い空間（尾西南部）



■循環型社会の実現に向けた方針

- ごみの発生抑制や資源の有効活用に加え、循環型ライフスタイルの実践に向けた情報発信、活動支援などを行い、環境負荷の低減を図ります。

■地球温暖化防止に向けた方針

- 太陽光や風力などの再生可能エネルギーの利用促進、公共交通の利用促進、徒歩・自転車で移動しやすい環境整備、次世代自動車(電気自動車・水素自動車など)の普及促進などにより、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出抑制に努めます。

(6) 都市防災の方針

【基本的な方針】

- ・地震や火災の発生、台風や局地的豪雨などによる河川の氾濫や市街地の内水氾濫※による被害を最小限に抑え、また、被害の迅速な回復を図る「減災」の考えを防災の基本とし、災害が起きても速やかな復旧・復興が可能な災害に強い都市づくりを推進します。

■火災・震災に強いまちづくり

- 建築物の密集度や市街地の防火性などを考慮し、防火地域※及び準防火地域※の見直しの検討を行い、建築物の面的な不燃化を促進します。
- 建築物の倒壊による被害拡大を防止するため、建築物の耐震改修などを促進します。
- 上下水道施設などのライフライン、道路、橋梁などの公共施設の耐震性の向上を図ります。
- 密集市街地における防災性の向上を図るため、地区計画制度の活用などにより、狭あい道路※の改善を図ります。
- 災害時に遮断地帯、避難地帯などとして有効に機能することから、緑地や都市公園などのオープンスペースの維持・確保を図ります。
- 農地は、災害時の避難空間など、防災上重要な機能を有することから、防災協力農地制度※の活用を検討します。
- 大地震による被害を想定し、発災後に迅速かつ着実に復興できるよう、事前復興まちづくり計画※の策定を検討します。

■風水害に強いまちづくり

- 河川・水路の改修や雨水管渠、ポンプ場の整備などに加え、雨水流出抑制施設の整備を図ります。また、保水・遊水機能として防災上重要な機能を有する農地を保全し、雨水流出抑制を図ります。

■防災意識の高揚と支援

- 浸水災害の危険性がある区域では、住民に対し危険個所を周知し、避難体制を確立します。
- 住民への迅速・確実な情報伝達と円滑な避難活動を誘導するため、ハザードマップの整備・活用など、災害・救急・災害予防に関する情報提供を行います。

■用語解説 ※最初に用語が使用されている頁に「※」を示しています。

50音	用語	解説
あ行	雨水貯留施設 (P37)	雨水を一時的に貯め、河川への雨水流出量を抑制するもの。公園や駐車場などの地表面に貯留するタイプと、建物の地下に貯留するタイプがあり、貯留した雨水をポンプで汲み上げることで散水などの雑排水として利用することも可能。
	雨水流出抑制 (P37. P42)	雨水が短時間で集中して河川へ流出することによる浸水被害が増加を防ぐこと。地表がコンクリート、アスファルトで覆われたり、森林や水田・ため池がなくなることが要因となる。
	液状化 (P20)	ゆるく堆積した砂の地盤に強い地震動が加わると、地層自体が液体状になる現象のこと。液状化が発生しやすい場所は、地下水位の高いゆるく堆積した砂地盤などで、例えば、埋立地、干拓地、昔の河道を埋めた土地、砂丘や砂州の間の低地などがあげられる。
か行	幹線道路 (P32. P35)	本市の都市構造を形成する骨格的な道路のうち、県内各都市間交通、都市内交通等に対処する道路。
	基幹的公共交通 (P17)	日30本以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線。
	既存ストック (P28. P30. P33. P35)	これまで整備されてきた道路、公園、下水道などの都市基盤施設や、住宅、商業施設、業務施設、工業施設などのこと。
	狭あい道路(P46)	幅員4m未満の道路。
	計画フレーム (P28)	都市における計画的なまちづくりを進めるため、人口や世帯の状況、産業や土地利用の状況など、将来の都市の規模を想定した指標値。
	広域幹線道路 (P35)	本市の都市構造を形成する骨格的な道路のうち、自動車専用道路を指す。比較的長いトリップ※長の交通を大量に高速で処理する。
	工業専用地域 (P31)	都市計画法による用途地域の一つで、工場のための地域である。どのような工場でも建てられるが、住宅、店舗、学校、病院、ホテルなどは建てられない。
	交通手段別分担率(P23)	人が出かける時にある交通手段を用いた割合。
	高度利用地区 (P39)	小規模建築物の建築を抑制するとともに建築物の敷地内に有効な空地を確保することにより、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を促進するため、建ぺい率の低減の程度などに応じ、容積率の割増などを定めた地区。
高齢化率(P14)	65歳以上の人口が総人口に占める割合。	
さ行	再開発等促進区 (P39)	土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とを図るため、地区計画において一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域。地区内の公共施設の整備と併せて、建築物の用途、容積率などの制限を緩和することにより、良好なプロジェクトを誘導する。
	散居集落 (P12)	主に平場の農業集落にみられる形態で、家と家との間に広く田畑が入っている状態の農業集落。
	市街化区域 (P13. P14. P16. P28. P31. P32. P33)	都市において、積極的に市街地として開発・整備を行う区域。すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
	市街化調整区域 (P12. P14. P28. P31. P32. P33)	都市において、市街化を抑制すべき区域。

50音	用語	解説
	市街地再開発事業 (P39)	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区などにおいて、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路などの公共施設の整備などを行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。
	事前復興まちづくり計画 (P42)	被災したまちの姿を想定して、できるだけ被害を減らすことや、仮に被災しても復興をスムーズに行えるよう事前に準備しておく計画。自分たちの住むまちの災害リスクを知り、あらかじめ被災後のまちづくりについて考えることによって、まちの防災性を向上しようとする取り組み。
	自転車ネットワーク計画 (P35)	地域のニーズに対応しつつ、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、地域と連携して、面的な自転車ネットワークを整備するために策定する計画。
	準工業地域 (P32)	都市計画法による用途地域の一つで、主に軽工業の工場やサービス施設などが立地する地域である。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建てられる。
	準防火地域 (P42)	都市計画法第9条第21項において市街地における火災の危険を防除するため定める地域。市街地火災が発生した場合に広域避難に支障を及ぼすことがないように、延焼速度を抑制するため、建築物の規模に応じた制限（非損傷性・遮熱性・遮炎性）がある。
	集約駐車場 (P39)	各建築物が設置する附置義務駐車場を敷地外に集約した駐車場。各建築物が持つ駐車場を集約することで、建築床の有効活用、人中心の歩行空間形成、賑わいや都市の魅力創出、まち並みの連続性確保などが期待される。
	循環型社会 (P41)	大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会に代わるものとして提示された概念で、循環型社会形成推進基本法では、製品などが廃棄物となることを抑制したり、不要となった製などについてはできるだけ資源として適正に利用し、最後にどうしても利用できないものは適正に処分することが徹底されることにより、環境への負荷ができる限り低減された社会のことをいう。
	人口カバー率 (P17)	一定の地域（市全域や市街化区域）に居住する人口のうち、ある施設のサービス圏域内に居住する人口の割合。なお、サービス圏域は、駅及びバス停から徒歩で移動が可能な範囲とし、都市構造の評価に関するハンドブックにおける一般的な徒歩圏及び2018年（平成30年）2月に実施したアンケート調査における平均値を考慮し約800mを基本とする。ただし、バス停については徒歩圏を300m、高齢者施設については徒歩圏を500mとする。
	人口集中地区(DID) (P12. P13. P14)	国勢調査において、都市的地域の特質を明らかにするため昭和35年から設定された統計上の地域単位で、人口密度の高い基本単位区（原則として40人/ha）が隣接して、その人口が5,000人以上となる地域。
	生活サービス施設 (P17)	医療：病院（内科又は外科）及び診療所 福祉：通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設 商業：専門スーパー、総合スーパー、百貨店
	生産年齢人口 (P14. P28)	生産活動に従事しうる年齢の人口（15歳～64歳）。

50音	用語	解説
	生産緑地地区 (P36)	良好な都市環境を確保するため、農林漁業との調整を図りつつ、都市部に残存する農地の計画的な保全を図るため、市街化区域内の農地で、500㎡以上の面積がある地区や、農林業の継続が可能な条件を備えている地区などを定めることができる。
た行	大規模集客施設 (P32)	床面積1万㎡超の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場など。
	地区計画制度 (P32. P33. P39. P42)	住民の合意に基づき、既存の他の都市計画を前提に、ある一定のまとまりを持った「地区」を対象に、その地区の実情に合ったよりきめ細かい規制を行う制度である。区域の指定された用途地域の規制を、強化、緩和することができ、各街区の整備及び保全を図るもの。
	駐車場整備地区 (P37)	商業地域、近隣商業地域などのうち、自動車交通が著しく輻輳する地区で円滑な道路交通を確保するために都市計画で定められる地区。地区内で駐車施設の付置が義務づけられる。
	都市構造 (P23. P26. P27. P29. P30)	人口の配置、市街地の広がりなど都市を形成する物理的な構造で、都市空間の骨組み。
	徒歩圏 (P17. P18)	駅及びバス停から徒歩での移動が可能な範囲(都市構造の評価に関するハンドブックにおける一般の徒歩圏及び2018年(平成30年)2月に実施したアンケート調査における平均値を考慮し約800mを基本とする。ただし、バス停は300mとする)。
	低未利用地 (P14. P16. P28)	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間に渡り利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度(利用頻度、整備水準、管理状況など)が低い「低利用地」の総称。
	伝統的地場産業 (P24. P33)	主として地元の資本による中小企業群が、一定の地域に集積して、技術、労働力、原材料、技能(伝統を含む)などの経営資源を活用し、生産、販売活動しているもの。本書では、一宮市の伝統的な産業である繊維産業を示す。
	道路整備プログラム (P35)	都市計画決定された道路について、将来の都市像の実現の観点、取り組むべき整備の重要性・緊急性、関連事業とのタイミングなどを考慮して、優先して整備着手すべき施設と時期を示すもの。
	特定生産緑地制度 (P36)	生産緑地を定めて30年経過が近づいた農地について、農地として保全することが良好な都市環境のために有効であるものを市町村が特定生産緑地として指定し、買取りの申出をすることができる時期を10年間先送りにするという制度。
	特別緑地保全区域 (P36)	特別緑地保全地区は、都市緑地法第12条に規定されており、都市計画区域内において、樹林地、草地、水沼地などの地区が単独もしくは周囲と一体になって、良好な自然環境を形成しているもので、無秩序な市街化の防止や、公害又は災害の防止となるもの、伝統的・文化的意義を有するもの、風致景観が優れているもの、動植物の生育地などとなるもののいずれかに該当する緑地が、指定の対象となる。
	都市機能 (P17. P18. P26. P27. P30. P32. P39)	商業、行政、保健・医療・福祉、文化などのサービスを提供する機能のこと。

50音	用語	解説
	都市計画区域 (P1. P2. P3)	自然的及び社会的条件、人口、土地利用、交通など一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要がある区域として都市計画法に基づき指定された区域。
	都市計画駐車場 (P37)	対象とする駐車需要が広く一般の公共の用に供すべき基幹的なもので、かつ、その位置に永続的に確保すべきものである場合に、都市計画に定められる路外駐車場。
	都市計画法第34条第12号 (P33)	市街化調整区域において、市街化を促進するおそれがなく、市街化区域で行うことが著しく困難又は不適当な開発行為などの許可の基準。一宮市の場合、都市計画マスタープランにおいて、産業の用に供する土地として利用を図ることとされている地域で工場、研究所又は倉庫を建てることのできるようになる。
	都市公園 (P36. P42)	都市計画法第4条第6項に規定する都市計画施設であり、地方公共団体が都市計画区域内に設置する公園または緑地のこと。
	都市のスポンジ化 (P14)	都市の内部で空き地や空き家がランダムに数多く発生し、多数の小さな穴を持つスポンジのように都市の密度が低下すること。
	土地区画整理事業 (P12. P13. P36. P39)	都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる、土地の区画形質の変更及び公共施設の新設又は変更に関する事業。
	トリップ (P43)	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、その移動の回数。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。
な行	内水氾濫 (P42)	堤防から水が溢れなくても、河川へ排水する川や下水路の排水能力の不足などが原因で、降った雨を排水処理できなくて引き起こされる氾濫。
	日常生活サービス (P17. P18)	基幹的公共交通サービスと生活サービス（医療、福祉、商業サービス）の両方を兼ね備えた日常生活における利便性の高いサービス。
	ネットワーク (P26. P28. P29. P31. P35. P36. P40)	網状に作られたもの。人や物を網状につなげたシステム。
	年少人口 (P14. P28)	0～14歳の人口。
は行	パークアンドライド (P37)	鉄道駅周辺の駐車場まで自身の運転する自家用車で行き、駐車した後、鉄道などの公共交通機関を利用して都心部まで向かうこと。
	附置義務駐車場 (P37)	駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築などする場合に、整備することが義務付けられている駐車施設。自己敷地内での設置が原則。
	防火地域 (P42)	都市計画法第9条第21項において市街地における火災の危険を防除するため定める地域。市街地火災の防止や、市街地火災が発生した場合の延焼の遮断を図るため、小規模なものを除き、全ての建築物を耐火建築物とすることが義務付けられる。
	防災協力農地制度 (P42)	大規模災害が発生したときに、農地を避難空間や災害復旧用資材置場などとして利用するため、農家の協力によりあらかじめ登録した農地を災害時の市民の安全確保や円滑な復旧活動に役立てる用地として確保する制度。

50音	用語	解説
ま行	まちなか居住 (P14. P28. P32)	都心地域において、居住を含む多様な都市機能が高度に複合した魅力ある市街地への更新を進めることで、利便性の高い都心部(まちなか)に住むことを推進すること。
	未処理人口(P37)	公共下水道(汚水)の未整備区域に居住する人口。
	ミズベリング (P25. P37)	かつての賑わいを失ってしまった日本の水辺において、新しい活用の可能性を、創造していくことをミズベリング・プロジェクトといい、河川敷地における占用許可の緩和に伴い、国が後押しをし、全国展開されている。
	民間活力 (P36. P39)	民間企業の持つ効率的な事業運営能力や豊富な資金力。多様化する行政需要に対応するため、民間企業・NPO・住民などの多様な主体の参画・連携を促し、行政と民間との協働により最も効率的に公共サービスの提供を行うための方法として近年様々な取り組みが行われている。
や行	優良建築物等整備事業 (P39)	市街地の環境改善、良好な市街地住宅の供給などの促進を図るもので、国の制度要綱に基づく法定手続きに依らない事業。一定割合以上の空地確保や、土地の利用の共同化、高度化などに寄与する優れた建築物などの整備に対して、共同通行部分や空地などの整備補助を行う。
	用途混在 (P32)	住宅、業務、商業、工業の各施設が混在している土地利用の状況のこと。
	用途地域 (P32. P33)	住居、商業、工業といった、土地利用における用途の混在を防ぐことを目的とした、都市計画法の地域地区のこと。第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、田園住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域の13種類がある。
ら行	緑化地域制度 (P36)	緑が不足している市街地などにおいて、一定規模以上の建築物の新築や増築を行う場合に、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づける制度。
	リニアインパクト (P38)	2027年(平成39年)に予定されているリニア中央新幹線の開業が、社会・経済に及ぼす影響。
	理論値最大モデル (P20)	南海トラフで発生する恐れのある地震・津波のうち、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの地震・津波を想定したもの。1000年に一度あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものである。
	老年人口(P28)	65歳以上の人口。