

# 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)

## 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。

令和2年6月

(令和6年 月 部分改定)



いちのみやし

一宮市

ICHINOMIYA CITY



# 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 社会情勢の変化	2
(1) ニューノーマルへの適応	2
(2) 居心地が良く歩きたくなるまちなか創出の推進	3
(3) カーボンニュートラルの宣言	4
(4) 物流の効率化の促進	5
4 都市計画マスタープランの位置づけと構成	6
5 計画の対象区域と目標年次	7

## 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	9
(1) 第7次一宮市総合計画	9
(2) 第2期一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略	10
(3) 尾張都市計画区域マスタープラン	11
2 都市の成り立ち	13
(1) 一宮市の特性	13
(2) 市町村合併の経緯	16
(3) 人口集中地区(DID)の拡大経緯	19
3 現況と課題の整理	21

## 第2章 全体構想

1 将来都市像	47
2 都市づくりの目標	47
3 計画フレーム	49
4 将来都市構造	50
(1) 本市が目指す将来都市構造	50
(2) 将来都市構造の構成要素	51
5 部門別の方針	53
(1) 土地利用の方針	53
(2) 都市施設の方針	56
(3) 市街地開発事業の方針	60
(4) 景観形成の方針	61
(5) 環境形成の方針	62
(6) 都市防災の方針	63

### 第3章 地域別構想

1 地域区分	65
2 地域別構想	67
(1)地域1：本庁(宮西・貴船・神山・大志・向山・富士)	67
(2)地域2：尾西北部(起・小信中島・三条・開明)、尾西南部(大徳・朝日)	73
(3)地域3：葉栗・北方町・木曾川町	80
(4)地域4：丹陽町	88
(5)地域5：今伊勢町・奥町	94
(6)地域6：大和町・萩原町	101
(7)地域7：西成・浅井町・千秋町	108

### 第4章 計画の推進方策

1 推進体制	117
2 進捗管理	118

### 資料編

用語解説	119
計画フレームの設定について	124
土地利用実態構成比について	130
市民アンケート調査結果	131

# 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・調整を行っていきます。

## 2 改定の背景

我が国では2005年(平成17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(令和2年)であり、その目標年次に近づいてきています。また、平成30年度から10年間の計画期間とした「第7次一宮市総合計画」が策定され、「尾張都市計画区域マスタープラン」が2019年(平成31年)3月に改定されました。

以上のような背景を踏まえ、多拠点ネットワーク型都市の構築を目標とした都市計画マスタープランの改定を2020年(令和2年)6月に行いましたが、その後、都市の骨格に係る名岐道路等の都市計画決定に関する手続きが進められていることや、名神高速道路における尾張一宮パーキングエリア周辺でスマートインターチェンジ優先検討箇所が位置付けされたことなどに対応するため、計画の見直しを行うものです。また、見直しにあたっては、現況整理の見直しや計画改定からの社会情勢の変化にも対応することとします。

### 3 社会情勢の変化

計画の見直しにあたっては、計画策定当初からの社会情勢の変化への対応を踏まえることとします。

#### (1) ニューノーマルへの適応

■市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応えるべく、「人間中心・市民目線のまちづくりを深化」させることやニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施する「機動的なまちづくりを実現」することが重要です。

■地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に利活用し、市民のニーズに応じていくことが重要です。

- ・新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化(ニューノーマル)しました。
- ・ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観も変化・多様化しています。

#### デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会 中間とりまとめ（概要）

##### 新型コロナ危機を契機に生じた変化

- 新型コロナ危機を契機とし、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変化(ニューノーマル)。これに伴い、ワークライフバランスの重視など、「働き方」や「暮らし方」に対する意識や価値観が変化・多様化。
- 「働く」「暮らす」場である都市に対するニーズも変化・多様化。職住遊学の融合、自宅以外のワークプレイス、ゆとりある屋外空間の構築などが求められるように。



➡ 二地域居住をはじめ、人々のライフスタイルに応じた多様な働き方・暮らし方の選択肢を提供していくことが必要

##### 目指すべきまちづくりの方向性

市民一人ひとりの多様なニーズに的確に応える  
(人間中心・市民目線のまちづくりの深化)

ニーズに対応して機敏かつ柔軟に施策を実施  
(機動的なまちづくりの実現)

地域の資源として存在する官民の既存ストック（都市アセット）を最大限に利活用し、市民のニーズに応じていくことが重要

##### 都市アセットを「使う」「活かす」

- 職住遊学の融合など、官民の都市アセットの一体的利活用による空間づくり
- 空き家をコワーキングスペースにするなど、都市アセットのリノベーション
- 街路⇄オープンスペースなど、都市アセットを可変的・柔軟に利活用



公・民・学の多様な関係者が連携してまちのビジョンを共有



##### スピーディーに「動く」

公園などまちなかでの社会実験の実施

##### デジタル技術・データを「使いこなす」

データを活用したシミュレーションや効果検証、デジタル技術による新たなサービス

出典：国土交通省「デジタル化の急速な進展やニューノーマルに対応した都市政策のあり方検討会

中間とりまとめ（概要）」(2021年(令和3)4月)

## (2) 居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出の推進

■居心地が良く、歩きたくなるまちなかの創出を目指し、道路、駅前広場等の公共空間を活用する等、地域が主体となる多くの魅力ある多様な取組により、民と官の多様な連携・共鳴による可能性豊かなまちづくりを進めることが重要です。

- ・人口減少や少子高齢化が進み、地域の活力の低下が懸念される中、都市の魅力を向上させ、まちなかのにぎわいを創出するため、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成し、多くの人材の出会いと交流により、地域の消費と投資、雇用を生み出すことで、豊かで成熟した生活を実現する「都市空間」へと再生していくことが求められています。

### ■居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ

**居心地が良く歩きたくなるまちなか**

<b>Walkable</b>	歩きたくなる	居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたいくなる、歩きたくなる。
<b>Eye level</b>	まちに開かれた1階	歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。
<b>Diversity</b>	多様な人の多様な用途、使い方	多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。
<b>Open</b>	開かれた空間が心地良い	歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。

【イメージ例】

1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティを可視化  
民間敷地の一部を広場化 (宮崎県日南市)





2つの開発の調整により  
一体整備された神社と森(東京都中央区)



駅前のトランジットモール化と広場創出(兵庫県姫路市)



道路を占用了な夜間オープンカフェ (福岡県北九州市)



公園を芝生や民間カフェ設置で再生 (東京都豊島区)



出典：国土交通省「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会中間とりまとめ」（2019年（令和元年）6月）

### (3) カーボンニュートラルの宣言

■「2050年までに二酸化炭素実質排出量ゼロ」を目指し、市民・事業者・行政が協働し、一体となって脱炭素社会の推進と気候変動への適応の課題について果敢に取り組むことが重要です。

- ・2015年に合意された「パリ協定」では、「世界の気温上昇を産業革命以前と比較して2℃より十分低く保つとともに1.5℃に抑える努力を追求する」ことが国際的な目標とされ、我が国においても、「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。
- ・環境に対する意識が世界的に高まっていく中で、将来にわたって一宮市の豊かな環境を次世代に引き継ぐ必要があります。そこで、一宮市は「2050年までに二酸化炭素実質排出量ゼロ」を目指し、「いちのみやゼロカーボンシティ」を宣言しました。

#### いちのみやゼロカーボンシティ宣言

わたしたちのまち一宮市には、木曾川をはじめいくつもの河川があり、豊かな水辺環境を形成するとともに、社寺や農地などに緑地が散在しています。これらの自然環境は、木曾の清流と豊かな濃尾平野によってはぐまれたものであり、先人のたゆまぬ努力によって維持されてきました。

近年、地球温暖化に伴う気候変動により、猛暑や大型台風など、私たちがこれまで経験したことのない異常気象によって災害が激甚化し、各地で大きな被害をもたらしています。地球温暖化の主な要因は、CO<sub>2</sub>（二酸化炭素）をはじめとした温室効果ガスの増加であると考えられます。

2015年に合意された「パリ協定」では、「世界の気温上昇を産業革命以前と比較して2℃より十分低く保つとともに1.5℃に抑える努力を追求する」ことが国際的な目標とされました。また、我が国においても、「2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す」ことを宣言しました。

環境に対する意識が世界的に高まっていく中で、私たち一人ひとりが今まで以上に地球環境に強い危機感を持ち、脱炭素への取組を強化し、将来にわたって一宮市の豊かな環境を次世代に引き継ぐ必要があります。

そこで、一宮市は「2050年までに二酸化炭素実質排出量ゼロ」を目指し、市民・事業者・行政が協働し、一体となって脱炭素社会の推進と気候変動への適応の課題について果敢に取り組むことを決意し、「いちのみやゼロカーボンシティ」を宣言いたします。

令和5年2月27日  
一宮市長 中野 正康

出典：一宮市



## (4) 物流の効率化の促進

■全国的な物流の効率化に向けた取組みが進められるなかで、広域交通の利便性が高い本市においては、物流拠点の確保等による物流の効率化が重要です。

- ・2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用されることで、トラックドライバー不足が生じる「物流の2024年問題」が懸念されています。
- ・国土交通省では、昨今の物流分野における労働力不足や荷主や消費者ニーズの高度化・多様化による多頻度小口輸送の進展等に対応するため、流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）に基づき、「2以上の者の連携」による流通業務の省力化及び物資の流通に伴う環境負荷の低減を図るための物流効率化の取組を支援しています。

### ■流通業務総合効率化事業の例

## 物流総合効率化法(流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律)の概要

国土交通省

#### 目的

- ・我が国産業の国際競争力の強化
- ・消費者の需要の高度化・多様化に伴う貨物の小口化・多頻度化等への対応
- ・環境負荷の低減
- ・流通業務に必要な労働力の確保

#### 制度の概要

二以上の者が連携して、流通業務の総合化(輸送、保管、荷さばき及び流通加工を一体的に行うこと。)及び効率化(輸送の合理化)を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資するもの(流通業務総合効率化事業)を認定し、認定された事業に対して支援を行う。

#### 支援対象となる流通業務総合効率化事業の例

#### 輸送網の集約

非効率・分散した輸送網  
↓  
効率化・集約化された輸送網

#### 輸配送の共同化

低積載率による個別納品  
↓  
高積載率な一括納品

#### モーダルシフト

長距離トラック輸送  
↓  
鉄道・船舶等を活用した大量輸送

#### 支援措置

- ① 事業の立ち上げ・実施の促進
  - ・計画策定経費・運行経費の補助
  - ・事業開始に当たっての、倉庫業、貨物自動車運送事業等の許可等のみなし
- ② 必要な施設・設備等への支援
  - ・輸送連携型倉庫への税制特例
    - 法人税:割増償却8%(5年間)
    - 固定資産税:課税標準1/2(5年間)等
  - ・施設の立地規制に関する配慮
    - 市街化調整区域の開発許可に係る配慮
- ③ 金融支援
  - ・信用保険制度の限度額の拡充
  - ・長期低利子貸付制度
  - ・長期無利子貸付制度(主に中小企業向け)
- ④(独)鉄道・運輸機構による支援
  - ・事業実施のための資金の貸付け 等

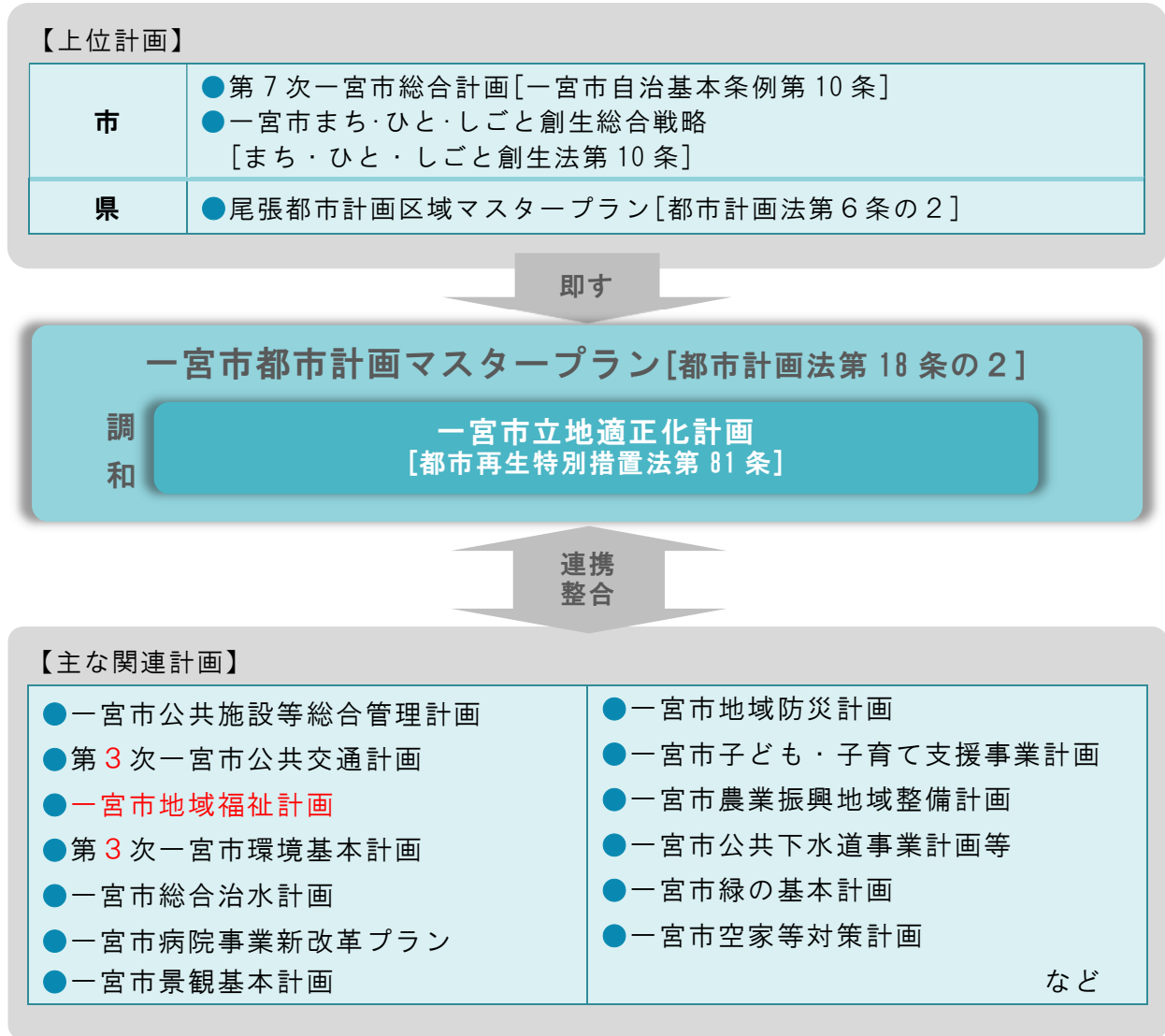
大臣認定

出典：国土交通省「物流をとりまく状況と物流標準化の重要性」((2021年(令和3年)6月)

## 4 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・整合をとりながら策定し、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



### ■全体構想と地域別構想の役割

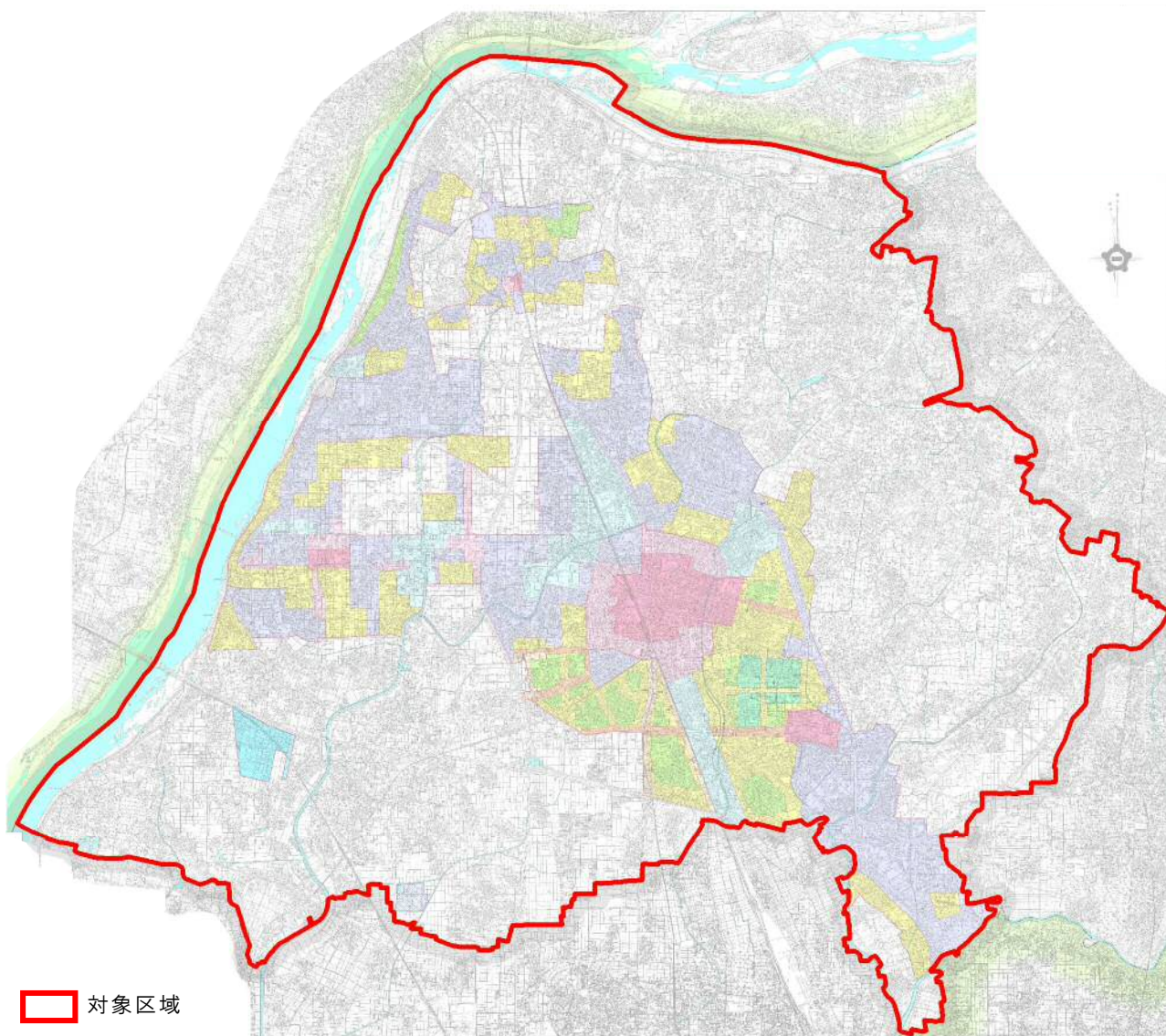
全体構想	市全体の将来像を明らかにし、土地利用、都市施設及び市街地開発事業などに関する全体的な方向性を示します。
地域別構想	市域を7地域にまとめ、それぞれの地域特性に応じた実践的なまちづくりの方針を示します。

## 5 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<sup>※</sup>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(令和 22 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(令和 12 年)に設定します。

### ■対象区域



資料：一宮市都市計画総括図

「※」：解説がある用語

都市計画マスタープランについて  
序論

都市の現況と課題  
第1章

全体構想  
第2章

地域別構想  
第3章

計画の推進方策  
第4章

資料編

# 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年度~令和9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

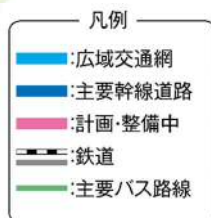
#### 【土地利用の方針】

<p><b>住宅地の配置方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>中心市街地における高密度な、まちなか居住の推進</li> <li>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</li> <li>市街化調整区域の駅周辺等、利便性の高い地区の活用</li> </ul>
<p><b>商業地の配置方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p><b>産業用地の配置方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
<p><b>農業用地の配置方針</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>

#### ■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、西部地域の高次的な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) 第2期 一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略(2020~24年度(令和2~6年度))

「トカイナカ」で子育てにやさしく安心して暮らせるまち  
 ~木曾川が育む自然と名古屋から10分の利便性を活かしたまちづくり~

【基本目標と基本的方向】

基本目標 1  
 「希望」

「若い世代の希望をかなえ、充実した子育て環境と  
 子どもが健やかに学べるまち」をつくる

- 出会いから結婚・妊娠・出産・子育てまでの支援や、子育て世代の経済的負担軽減により、個々人の希望に応じて、子どもを生み育てられる環境を創出する。
- 安心して子どもを預けられる環境整備や、仕事と家庭の両立への支援を行い、働きながら子育てしやすいまちを創出する。
- 一宮市独自の創意工夫をした教育内容により、次世代を担う子どもが健やかに育ち学べる環境を創出する。

基本目標 2  
 「調和」

「都会の利便性と田舎ののどかさが織りなす、  
 暮らしたくなるまち」をつくる

- 名古屋から10分の利便性と、木曾川の自然環境という田舎ののどかさを併せもつ「トカイナカ」の魅力を活かし、移住・定住したくなるまちを創出する。
- 効率的で質の高い医療提供体制を構築するとともに、市民の健康に対する関心と意欲を高め、誰もが健康に暮らすことのできる環境を創出する。
- 中心市街地の活性化により、にぎわいのある魅力あるまちを創出する。

基本目標 3  
 「魅力」

「一宮らしさをアピールし、ひとが集まる魅力あるまち」をつくる

- 観光イベントに磨きをかけ、訪れたいまちを創出する。
- モーニングサービスをはじめとした一宮市独自の文化や特産物等を情報発信することにより、人を惹きつけるまちを創出する。
- 継続的な一宮のファンになってもらえるような工夫を凝らし、関係人口をより獲得できるまちを創出する。
- 歴史、文化などの地域資源を最大限に活かすとともに、注目の集まるスポーツイベントを誘致・開催するなど、魅力のあふれるまちを創出する。

基本目標 4  
 「活力」

「企業誘致や既存産業の活性化により新たなしごとを創り、  
 働く力を育むまち」をつくる

- 企業誘致を推進し、多様な産業のあるまちを創出する。
- 尾州テキスタイル産業をはじめとする市内産業の活性化を図るため、将来の担い手の人材の発掘・育成を行うとともに、付加価値を高め、稼げる産業を創出する。
- 地域経済を支える中小企業の持続的な発展と新たに創業する事務所への支援を行うとともに、農業分野では、6次産業化、地産地消、地域ブランド化を推進するなど、既存産業の育成・支援を行い、安定した雇用を創出する。

基本目標 5  
 「安心」

「安心して快適に暮らせるまち」をつくる

- 行政と地域・民間が協働し、防災・防犯体制の構築や、交通安全対策の充実・強化を進め、安全で安心な暮らしができるまちを創出する。
- AI・IoTやロボット技術などの未来技術を様々な分野で柔軟に取り込み、生活の利便性が高く、より快適に暮らせるまちを創出する。
- 公共交通の環境整備とともに、多様な主体との連携や新たなモビリティサービスの調査・研究を行い、生活に必要な施設にアクセスしやすいまちを創出する。

### (3)尾張都市計画区域マスタープラン(2018～30年(平成30～令和12年))

#### 【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】

<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主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
<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主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・犬山城をはじめとする歴史・文化資源、国営木曾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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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のアクセス性の向上を目指します。</li> <li>・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。</li> </ul>
<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主な目標</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

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

- ・木曾川周辺などの洪水・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、土地利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。
- ・木曾川、庄内川、五条川、内津川、日光川などの河川や木曾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。



※市街地ゾーンおよび工業ゾーンはH31年のおおむねの市街化区域を表示しています。



## 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113.82km<sup>2</sup>、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。

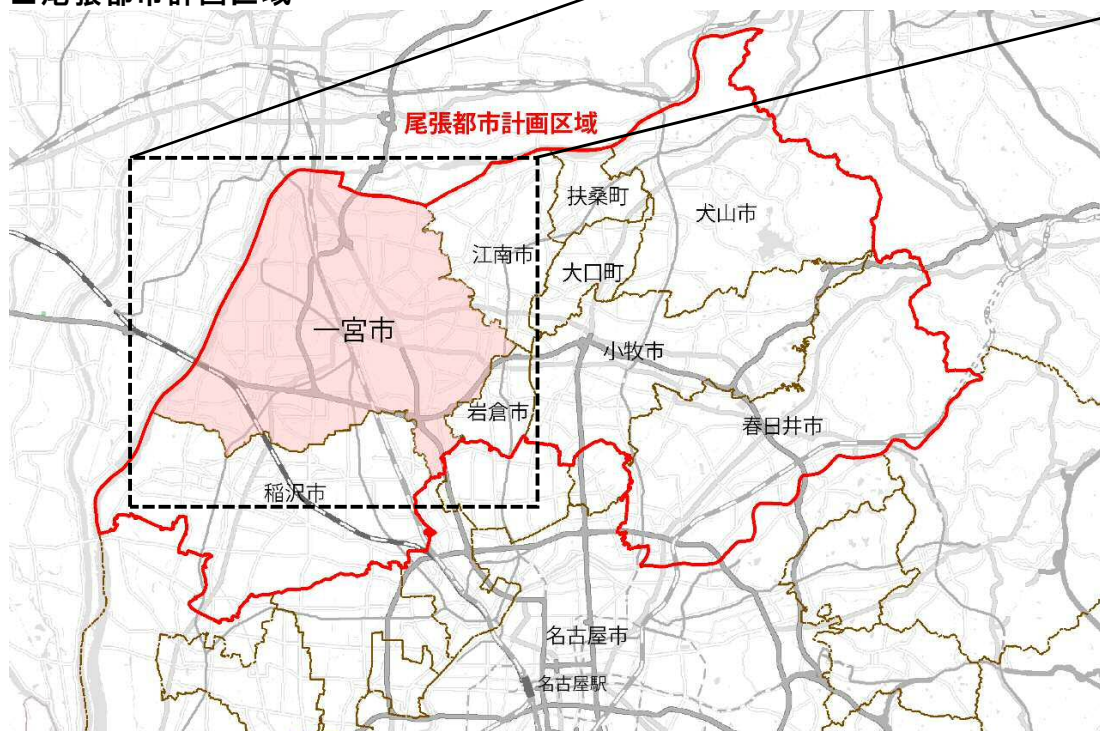
鉄道は、JR 東海道本線と名古屋鉄道名古屋本線・尾西線が通り、駅は19か所あります。名古屋駅から尾張一宮駅までは、約10分と利便性が高い地域です。

道路は、名神高速道路と東海北陸自動車道を結ぶ一宮JCTのほか、9つのIC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現在も地域拠点として残っています。

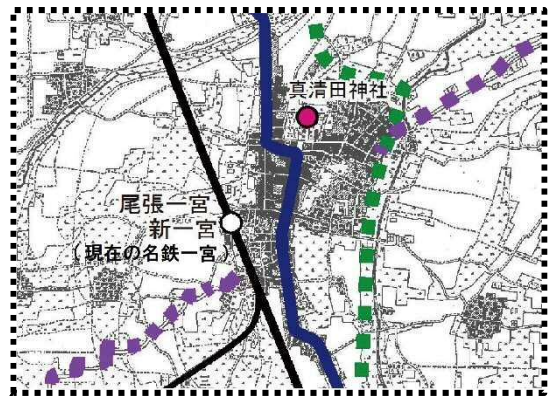
本市の中心地区は平安時代、尾張国一宮・真清田神社の門前町として栄えました。また、本市周辺は、鎌倉期の鎌倉街道、江戸期の岐阜街道、東海道の脇往還である美濃路を通じた周辺地域の商品集散地であり、萩原、起、黒田などは宿場や河川交通の要衝として栄えました。

■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。

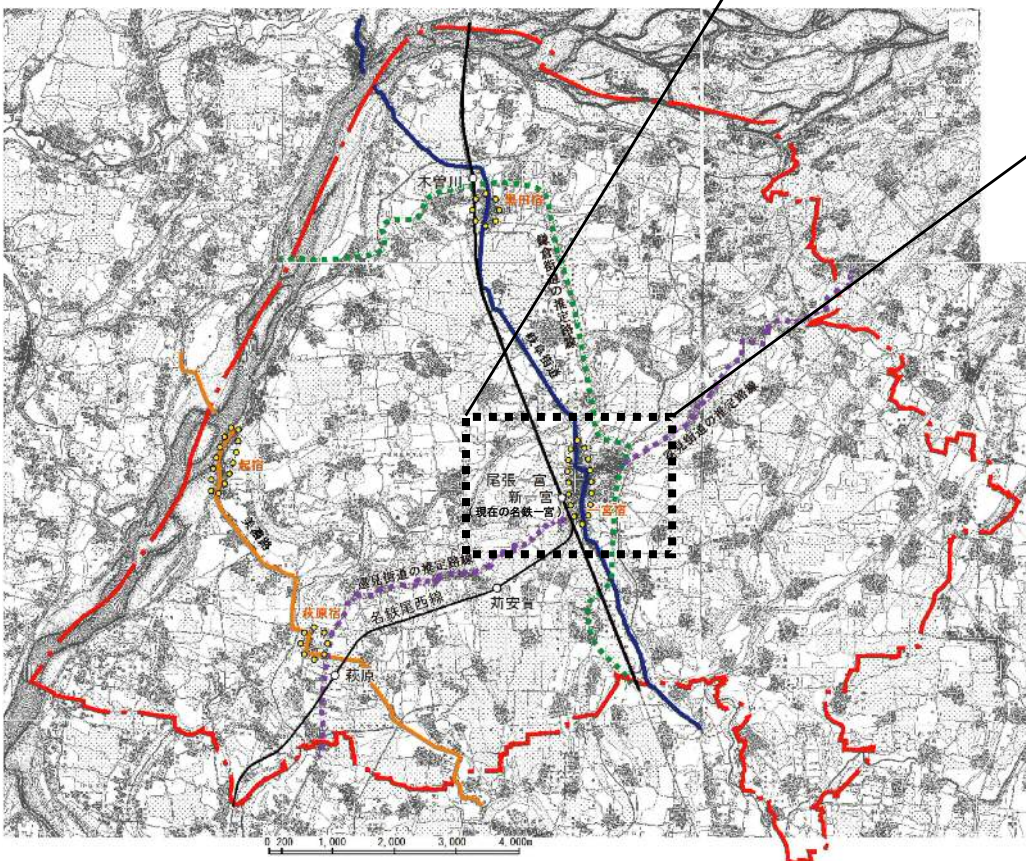
1900年(明治33年)の測量図には、地域の拠点である真清田神社門前町とともに、市内随所に数多くの小規模な集落が分布しており、頻繁に氾濫した木曾川沿いの低地部にあって、微地形としての自然堤防に集落が形成されてきた歴史が反映されています。

この時期には既に東海道本線や尾西鉄道(後の名鉄尾西線)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

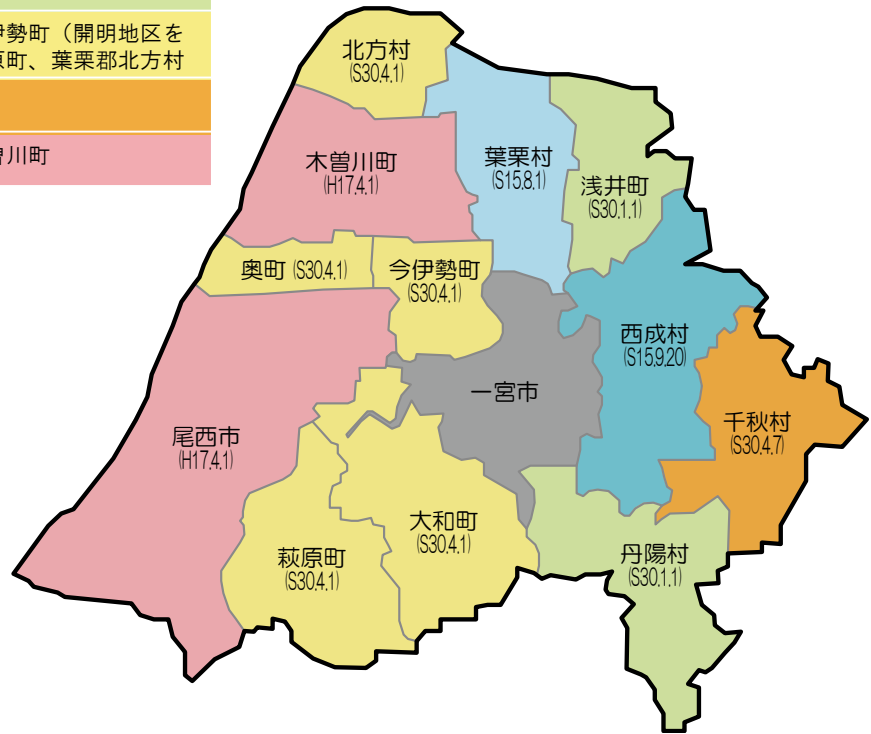
本市は、1921年(大正10年)9月1日に一宮市として市制施行しました。

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

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）

藩	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 明治22.10.1											一宮市 大正10.9.1				一宮市 平成17.4.1		
		一色村																		
		馬寄村		神戸村 明治22.10.1		神戸村 明治32.8.21		今伊勢村 明治39.5.10				今伊勢町 昭和16.5.10		一宮市 昭和30.4.1						
		本神戸村		開明村 明治22.10.1		開明村 明治32.8.21														
		新神戸村																		
		宮後村																		
		野府村	開明村 明治11.12.28				開明村 明治32.8.21								尾西市 昭和30.4.1					
		小原村																		
		祐久村		東加賀野井村 明治20.7.		祐賀村 明治22.10.1		朝日村 明治39.5.10						尾西市 昭和30.1.1						
		岐阜県から編入																		
		上祖父江村		一部 岐阜県へ 明治20.7.		上祖父江村 明治22.10.1														
		西中野村																		
		阿古井村	明地村 明治11.12.28																	
		吉藤村																		
		西萩原村		大徳村 明治22.10.1																
		蓮池村																		
		北今村																		
		東五城村																		
		西五城村																		
		富田村																		
		起村				起町 明治29.2.24														
		小信中島村																		
		宮新田		三條村 明治22.10.1																
		板倉新田																		
		苅安賀新田																		
		奥村						奥町 明治27.9.13						一宮市 昭和30.4.1						
		中島村		中島村(一部) 明治22.10.1				萩原町 明治39.5.10												
		西御堂村																		
		東吉重村																		
		西宮重村		新明村 明治22.10.1																
		高木村																		
		林野村																		
河田方村																				
朝宮村		萩原村 明治22.10.1		萩原町 明治29.4.20																
二子村	萩原村 明治11.12.28																			
西ノ川村																				
萩原村																				
串作村																				
滝村																				
高松村																				
戸苺村																				
築込村																				
富田方村		日光村 明治22.10.1																		
花井方村																				
福森村										萩安賀村 明治39.5.10		大和村 明治41.5.1		大和町 昭和26.3.1						
毛受村																				
馬引村																				
宮地花池村		三輪村 明治22.10.1																		
戸塚村				妙興寺村 明治22.10.1																
妙興寺村																				
氏永村				高井村 明治22.10.1																
北高井村																				
南高井村																				
於保村		福保村(一部) 明治22.10.1																		

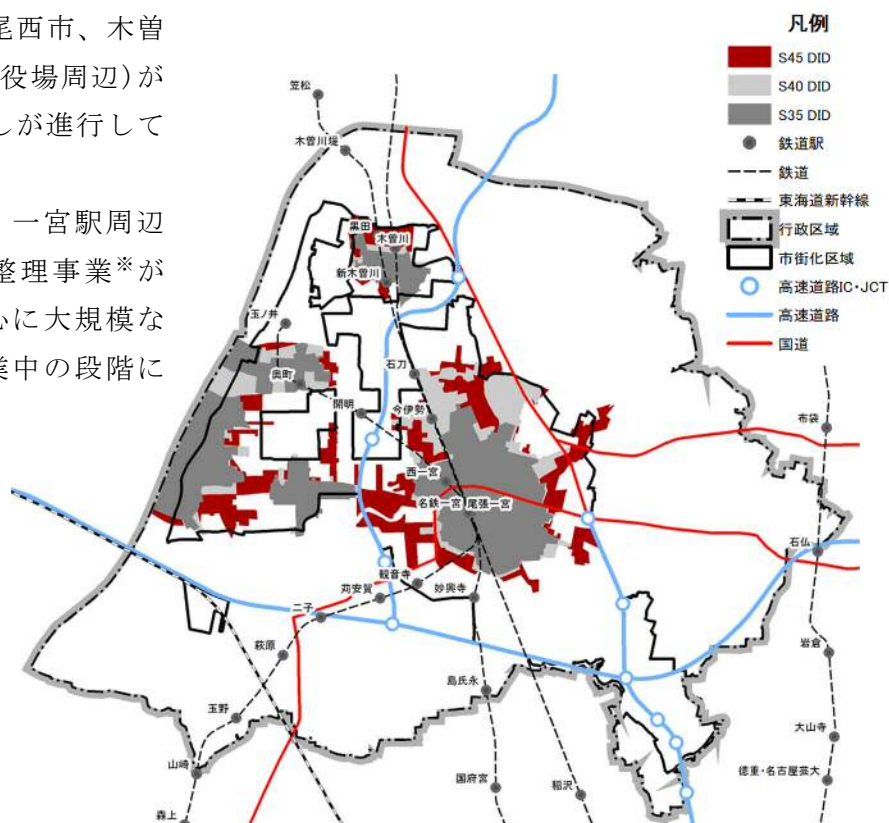
### ■合併の経緯（2/2）

市	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)	丹羽郡	加納馬場村	幼村								千秋村				一宮市	一宮市				
		芝原村	明治22.10.1								明治39.5.1				昭和30.4.7	平成17.4.1				
		浅野羽根村	豊富村																	
		塩尻村	明治22.10.1																	
		小山村																		
		町屋村																		
		天摩村	青木村																	
		佐野村	明治22.10.1																	
		穂積塚本村																		
		勝栗村	浮野村																	
		一色村	明治22.10.1																	
		浮野村																		
		熊代村	加茂村	明治11.12.28																
		花地村																		
				九日市場村											丹陽村				一宮市	
															明治39.7.1				昭和30.1.1	
				五日市場村	二川村															
				伝法寺村	明治22.10.1															
				外崎村	三重島村															
				平島村	明治22.10.1															
				重吉村																
			三ツ井村																	
			吾壘村	多加森村																
			森本村	明治22.10.1																
			多加木村																	
			猿海道村																	
			馬見塚村									西成村				一宮市				
			浅野村	浅瀬村								明治39.7.1				昭和15.9.20				
			南小瀬村	明治22.10.1																
			北小瀬村																	
			小赤見村	赤羽村																
			柚木蓋村	明治22.10.1																
			大赤見村																	
			丹羽村																	
			定水寺村	穂波村																
			下奈良村	春明村	明治22.10.1															
			下奈良西	明治11.12.28																
			新田																	
			西大海道村																	
			時之島村																	
			瀬部村	豊原村 (一部)	豊原村	瀬部村														
				明治22.10.1	明治26.11.18	明治29.11.30														
	名古屋 (尾張)	葉栗郡	里小牧村											黒田町		木曾川町				
			玉ノ井村											明治39.5.10		明治43.2.10				
			黒田村	黒田村				黒田町												
門間村			明治22.10.1				明治27.12.24													
内割田村																				
外割田村																				
三ツ法寺村																				
菅根村																				
北方村			北方村											北方村				一宮市		
中島村			明治22.10.1											明治39.5.10				昭和30.4.1		
黒岩村			瑞穂村																	
大野村			明治22.10.1																	
極楽寺村																				
尾関村																				
河田村																				
前野村																				
大日比野村		浅井村							浅井町											
小日比野村		明治22.10.1							明治33.7.9											
河端村																				
西海戸村																				
江森村																				
西浅井村																				
東浅井村																				
高田村		大田島村											葉栗村		一宮市					
島村	明治22.10.1											明治39.5.10		昭和15.8.1						
杉山村																				
大毛村																				
笹野村	光明寺村																			
光明寺村	明治22.10.1																			
田所村																				
更屋敷村																				
佐千原村	佐千原村																			
富塚村	明治22.10.1																			

### (3)人口集中地区(DID)の拡大経緯

#### ①昭和30～40年代

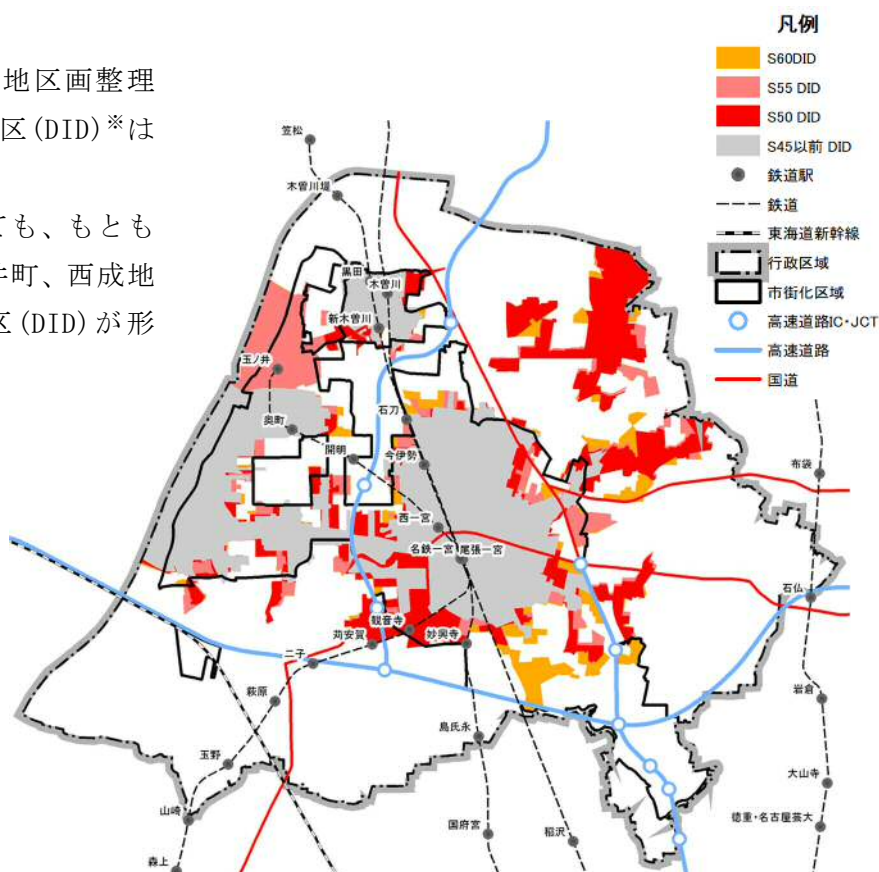
- 概ね旧3市町(一宮市、尾西市、木曾川町)の中心部(各市町の役場周辺)が該当し、徐々ににじみ出しが進行しています。
- 面的整備事業としては、一宮駅周辺では戦災復興土地区画整理事業\*が完了、丹陽町地域を中心に大規模な土地区画整理事業が事業中の段階にあります。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

#### ②昭和50～60年代

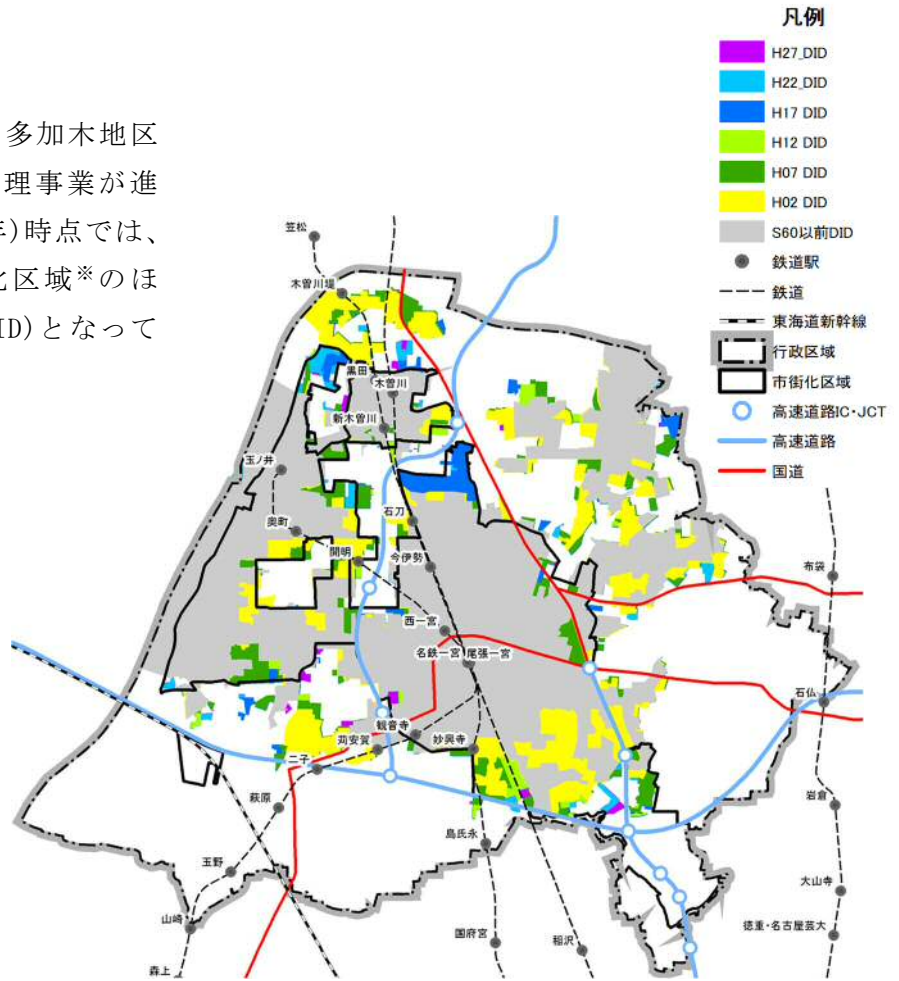
- 一宮駅の南側や西側で土地区画整理事業が進み、人口集中地区(DID)\*は徐々に拡張しています。
- 市街化調整区域\*においても、もともと散居集落\*であった浅井町、西成地域を中心に人口集中地区(DID)が形成されています。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

### ③平成元年以降

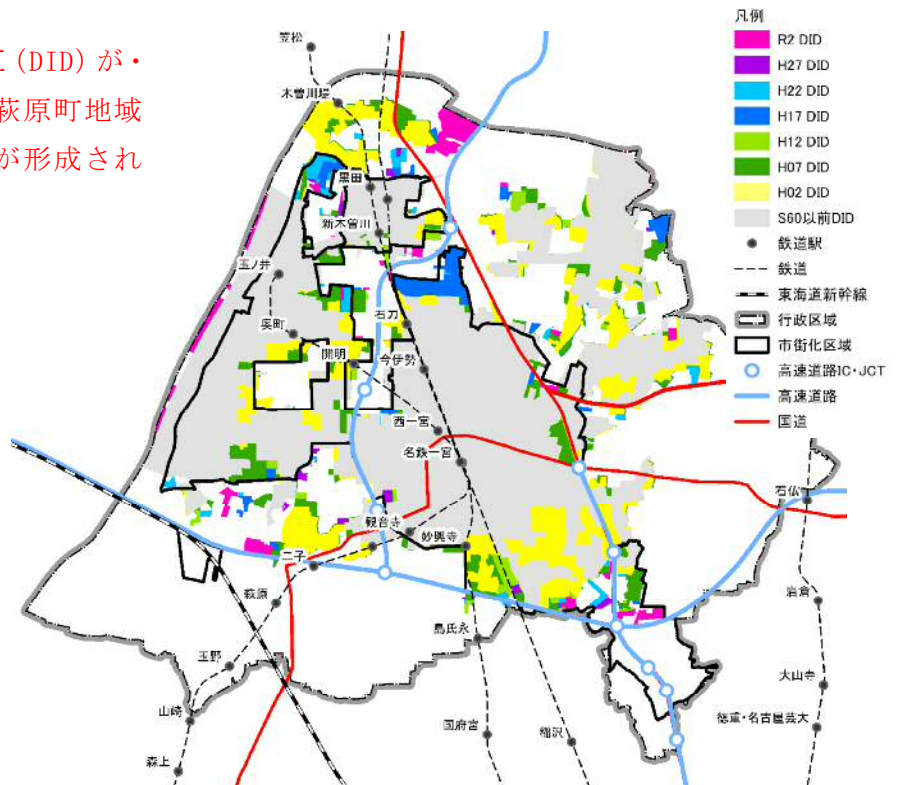
○森本地区や三ツ井地区、多加木地区などにおいて土地区画整理事業が進められ、2015年(平成27年)時点では、丹陽町地域を除く市街化区域\*のほぼ全域が人口集中地区(DID)となっています。



資料：国土数値情報、都市計画基礎調査

### ④令和元年以降

○丹陽町地域で人口集中地区(DID)が・拡張しており、葉栗地域、萩原町地域でも人口集中地区(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



### 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

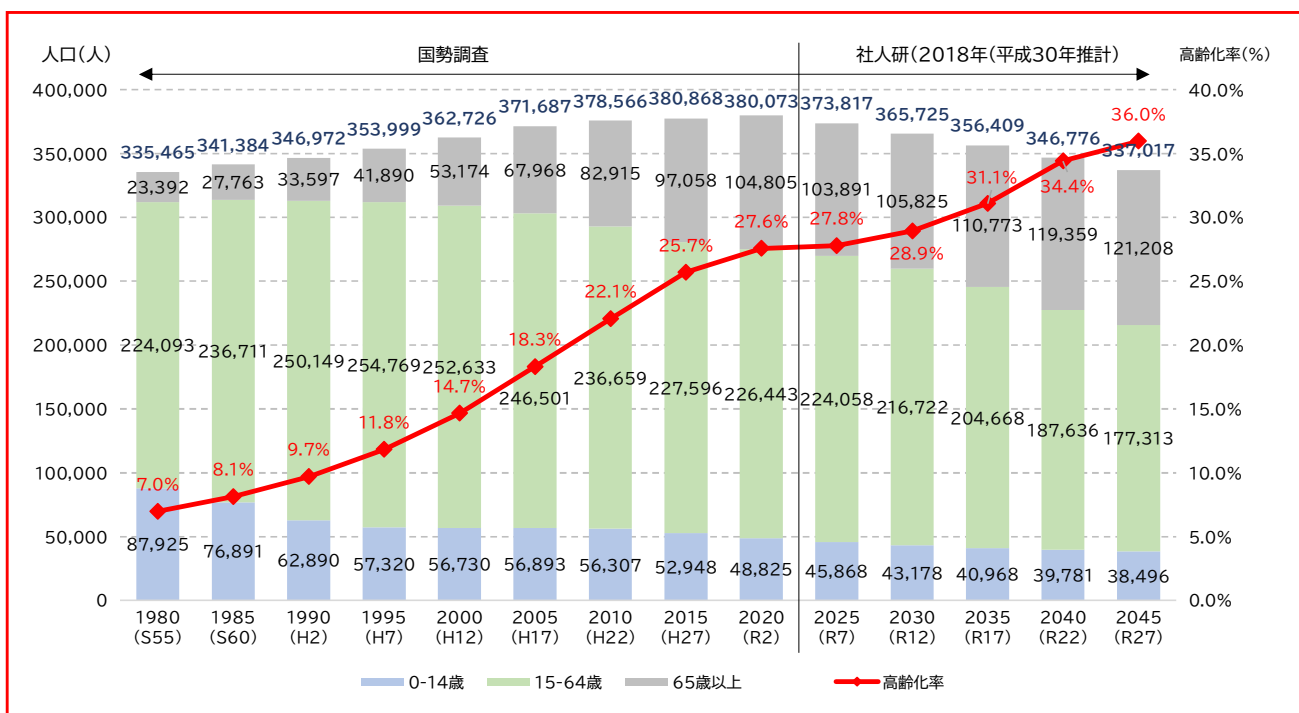
国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市の総人口は減少傾向にあり、年少人口<sup>※</sup>及び生産年齢人口<sup>※</sup>は減少し、高齢化率<sup>※</sup>は大きく上昇します。

2015年(平成27年)から2040年(令和22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の人口集中地区(DID)が形成されている浅井町、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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>を推進していくことが必要です。

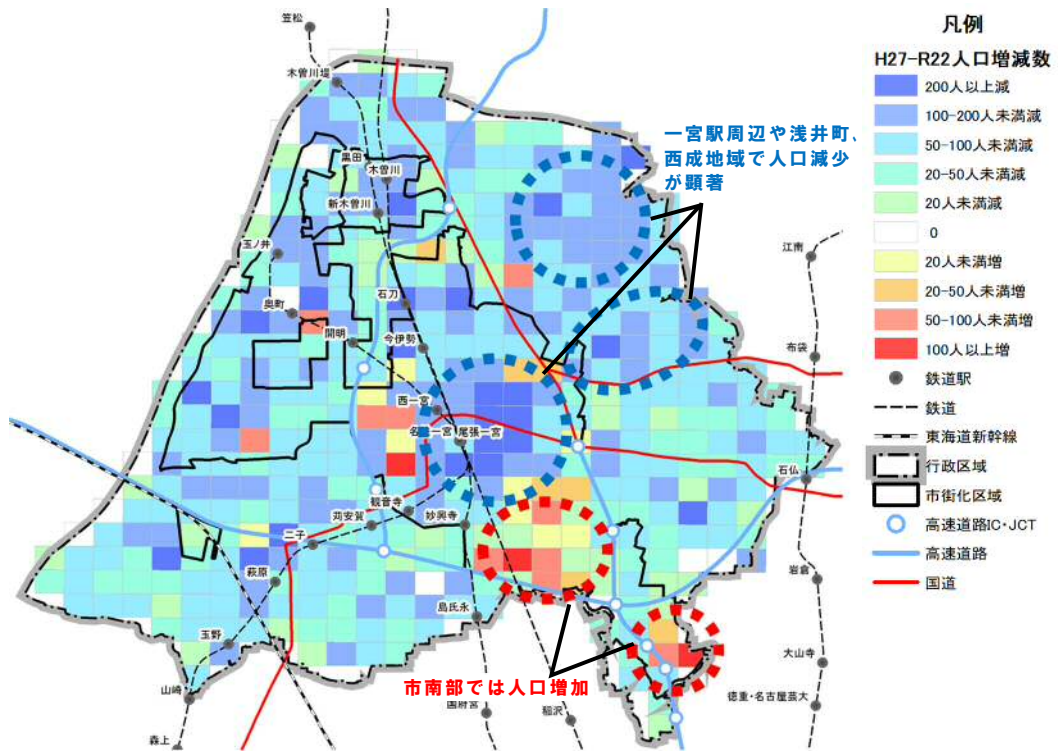
#### ■人口推移と将来人口推計



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  
<sup>※</sup>国勢調査の総人口は年齢不詳を含む(高齢化率は年齢不詳を除いた人口に対する割合を示す)

## ■人口増減

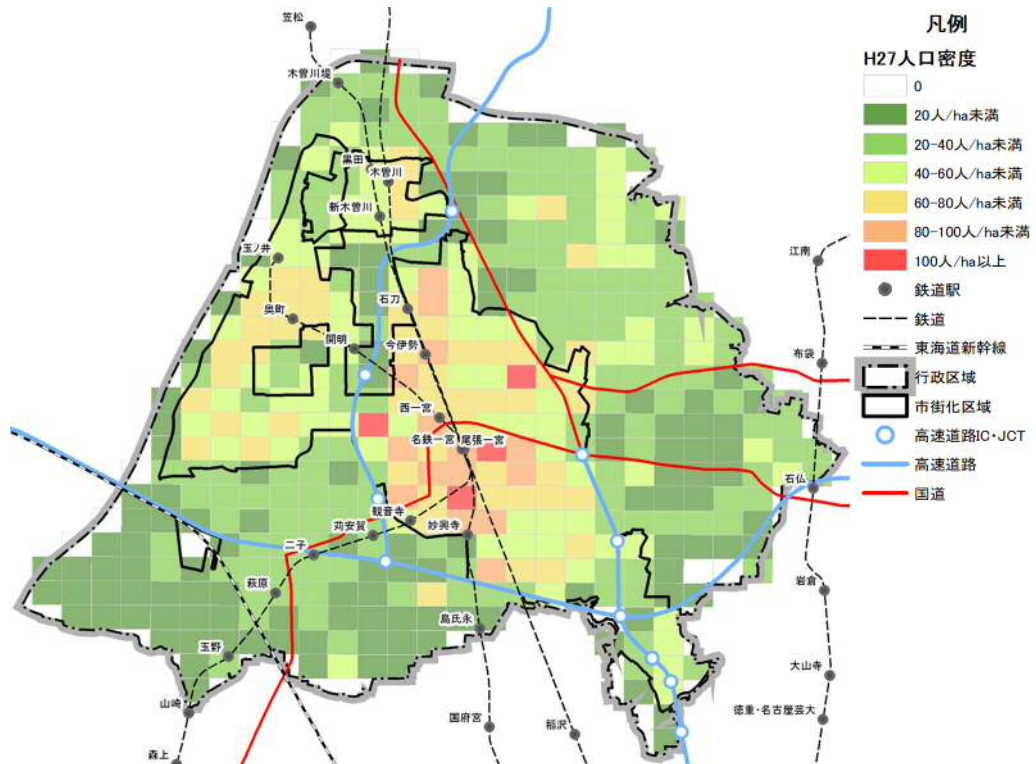
2015年(平成27年)⇒2040年(令和22年)



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

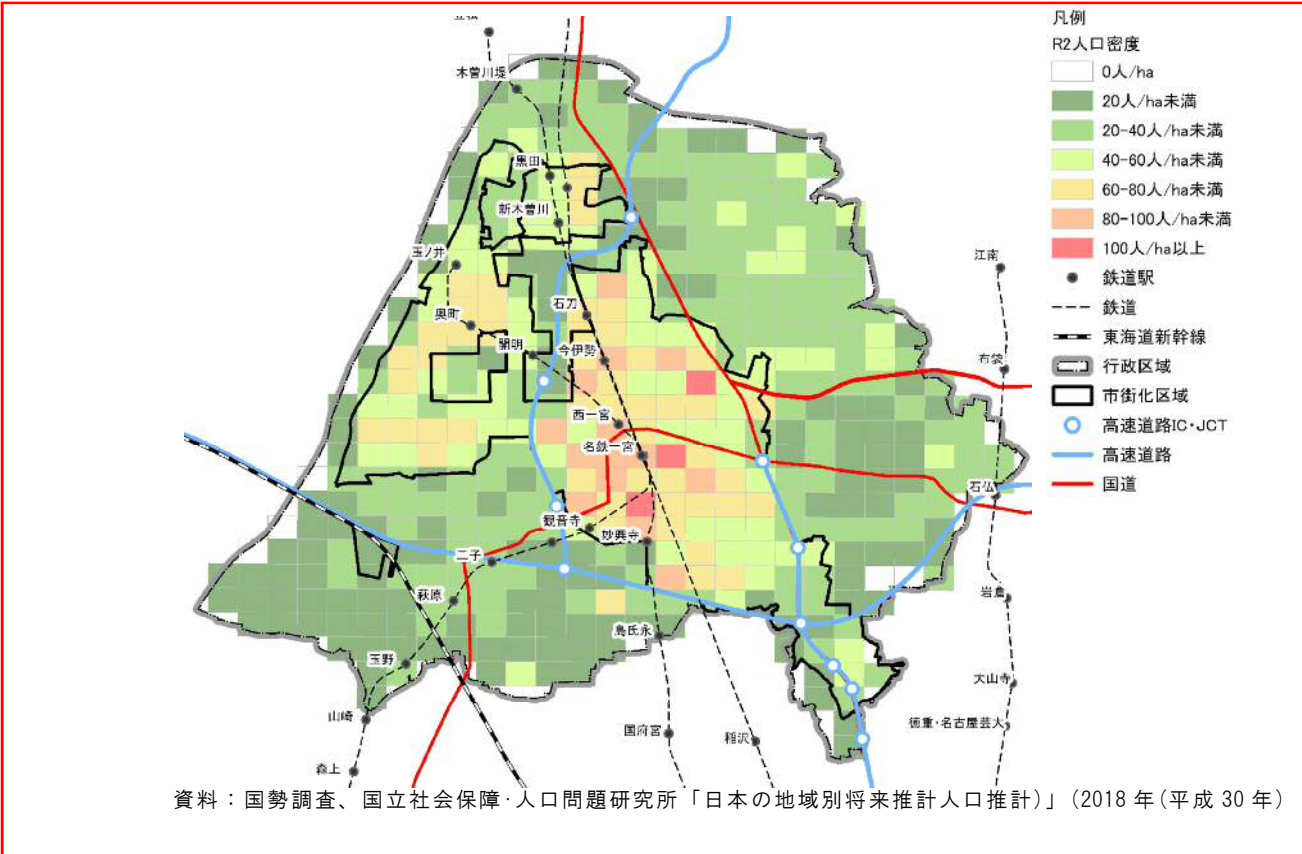
## ■人口密度の将来推計

【現在】2015年(平成27年)

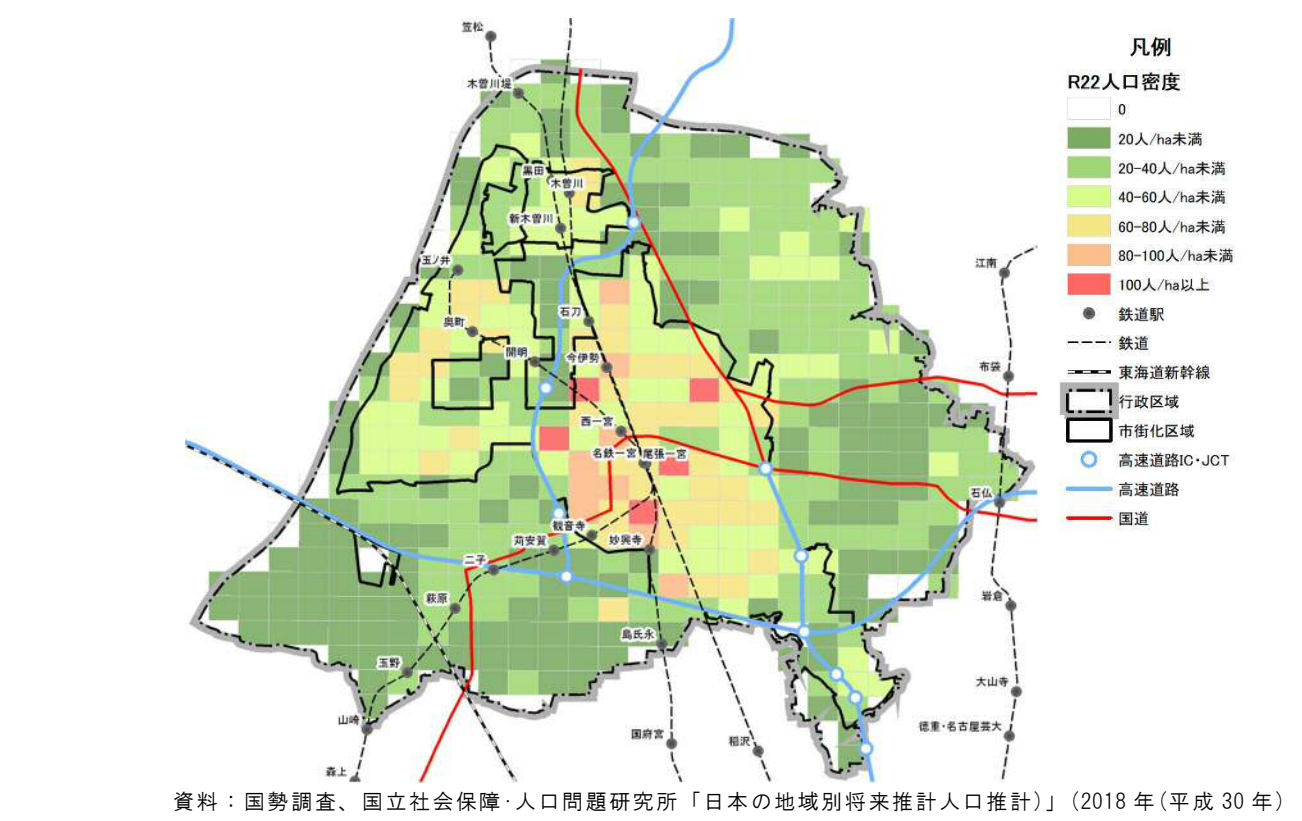


資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口推計」（2018年(平成30年)）

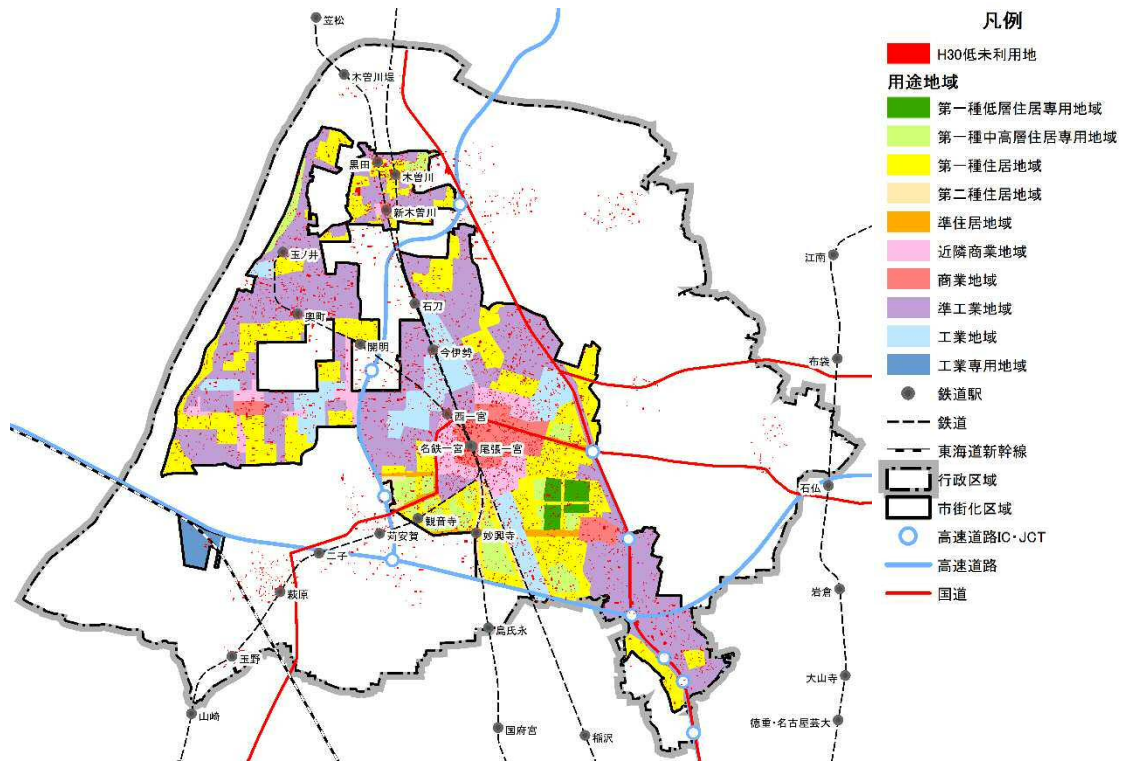
【現在】2020年(令和2年)



【将来】2040年(令和22年)



## ■市街化区域内における低未利用地の分布（2018年（平成30年））



【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	2.90	近隣商業地域	14.66
第一種中高層住居専用地域	8.31	商業地域	18.53
第一種住居地域	45.79	準工業地域	72.97
第二種住居地域	1.82	工業地域	16.70
準住居地域	1.58	工業専用地域	0.72
		<b>合計</b>	<b>183.98</b>

資料：2018年（平成30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

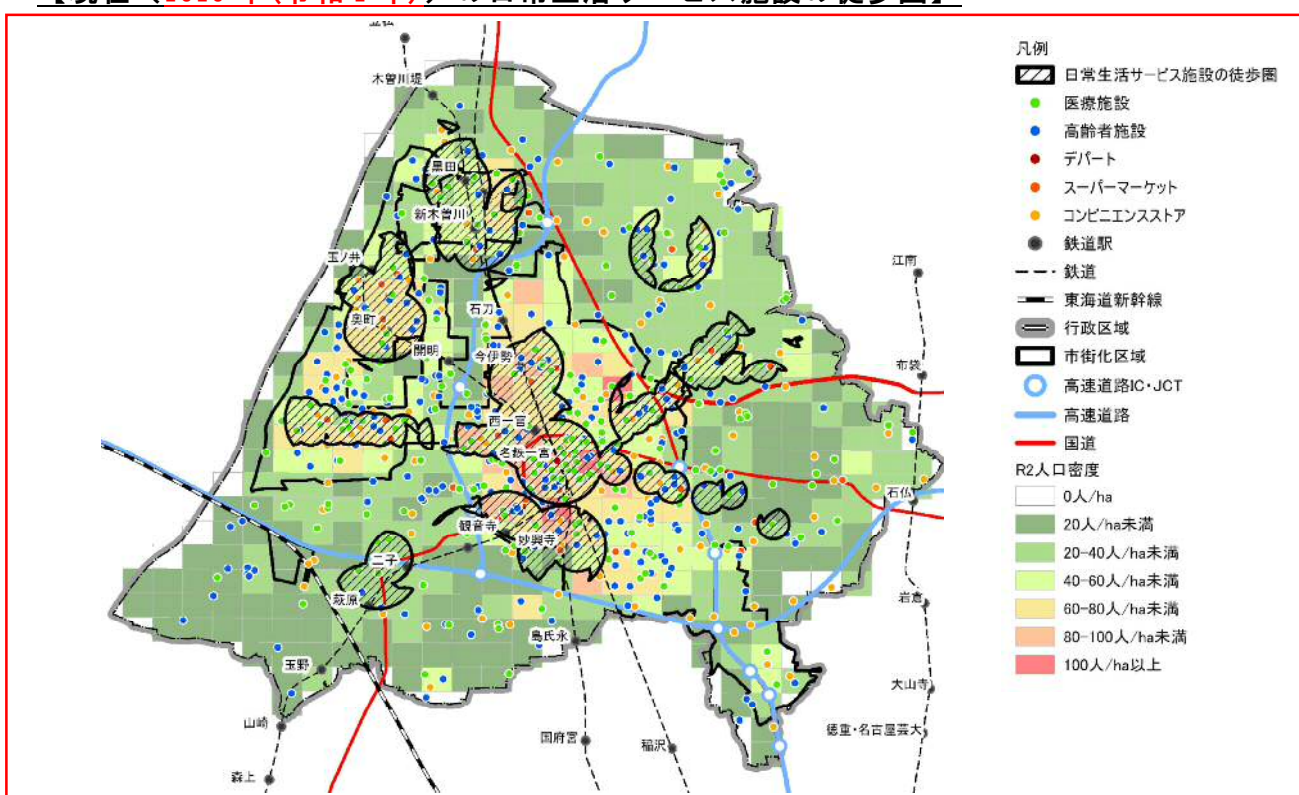
市域全体の人口に対し、日常生活サービス施設(基幹的公共交通<sup>※</sup>+生活サービス施設<sup>※</sup>)の徒歩圏<sup>※</sup>の人口カバー率<sup>※</sup>は、現在 **33.1%**です。

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ことが必要です。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<sup>※</sup>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ことが必要です。

### ■日常生活サービス施設の徒歩圏

#### 【現在(2020年(令和2年))の日常生活サービス施設の徒歩圏】



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

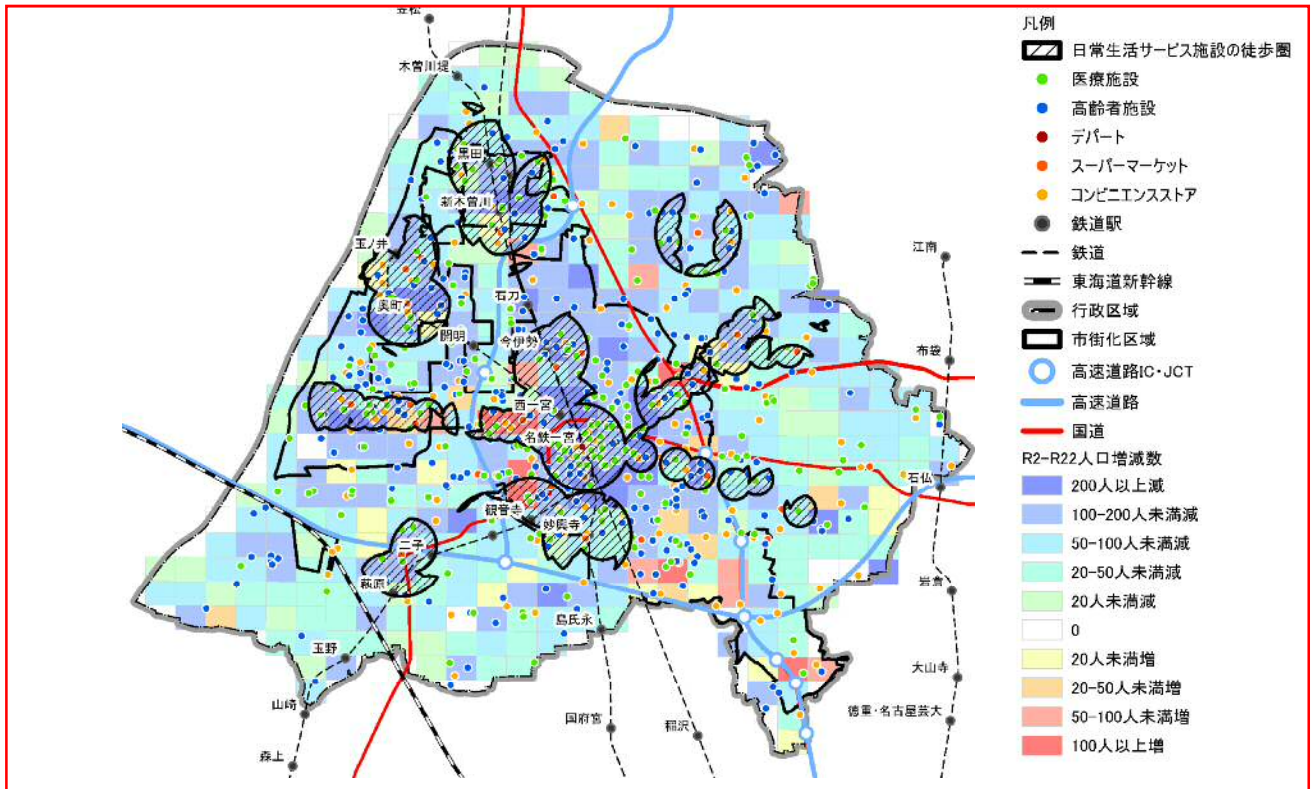
商業施設：iタウンページ(デパート、スーパー、コンビニに分類されているもの)※2023.5時点

iタウンページ2018年時点をもとに2023年大型小売店総覧を参照し、新規立地及び撤退を確認

医療施設：地域医療情報システム(病院、一般診療所に分類されているもの)※2022.11時点

高齢者施設：愛知県高齢福祉課資料※2023.5時点

**【将来的な人口増減（2020年(令和2年)）⇒2040年(令和22年)）  
と現在の日常生活サービス施設の徒歩圏】**



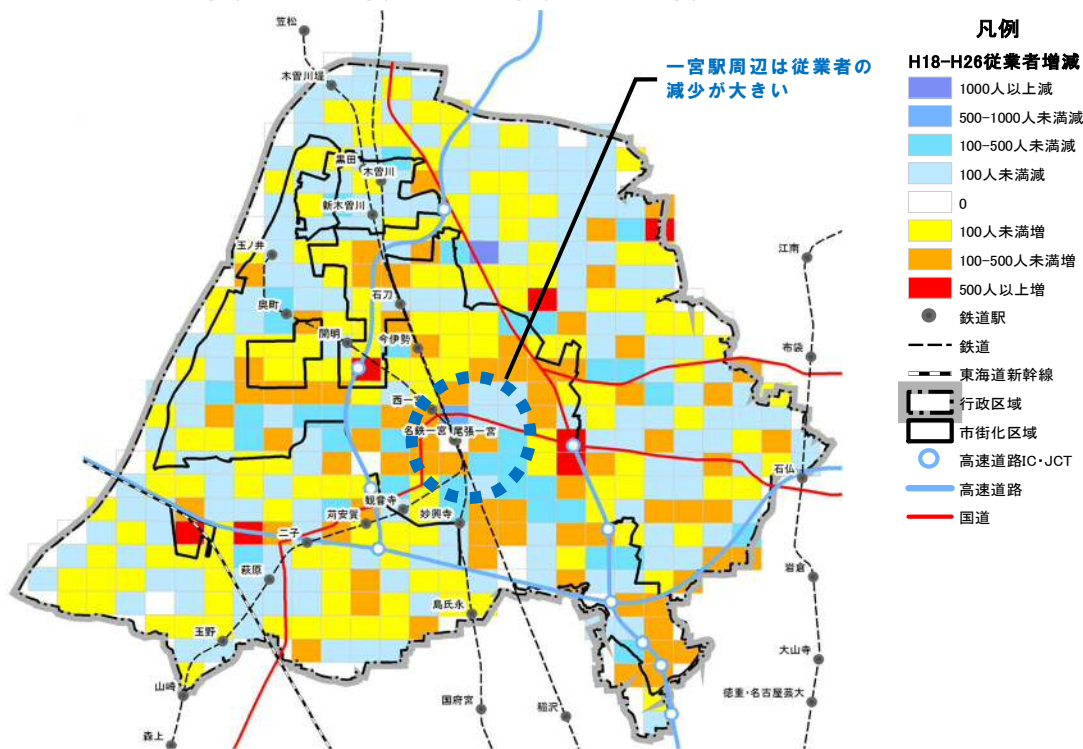
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口推計」（2018年(平成30年)）  
 商業施設：iタウンページ(デパート、スーパー、コンビニに分類されているもの)※2023.5時点  
 iタウンページ 2018年時点をもとに2023年大型小売店総覧を参照し、新規立地及び撤退を確認  
 医療施設：地域医療情報システム(病院、一般診療所に分類されているもの)※2022.11時点  
 高齢者施設：愛知県高齢福祉課資料※2023.5時点

### 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

市内総生産は2011年（平成23年）から横ばいでしたが、2017年（平成29年）年以降は減少傾向にあります。

観光入込客数は、500万人/年以上でしたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、2021年（令和3年）では300万人/年未満となっています。

製造品出荷額等は2010年（平成22年）から2018年（平成30年）にかけて、微増傾向でしたが、2019年以降は減少傾向となっています。

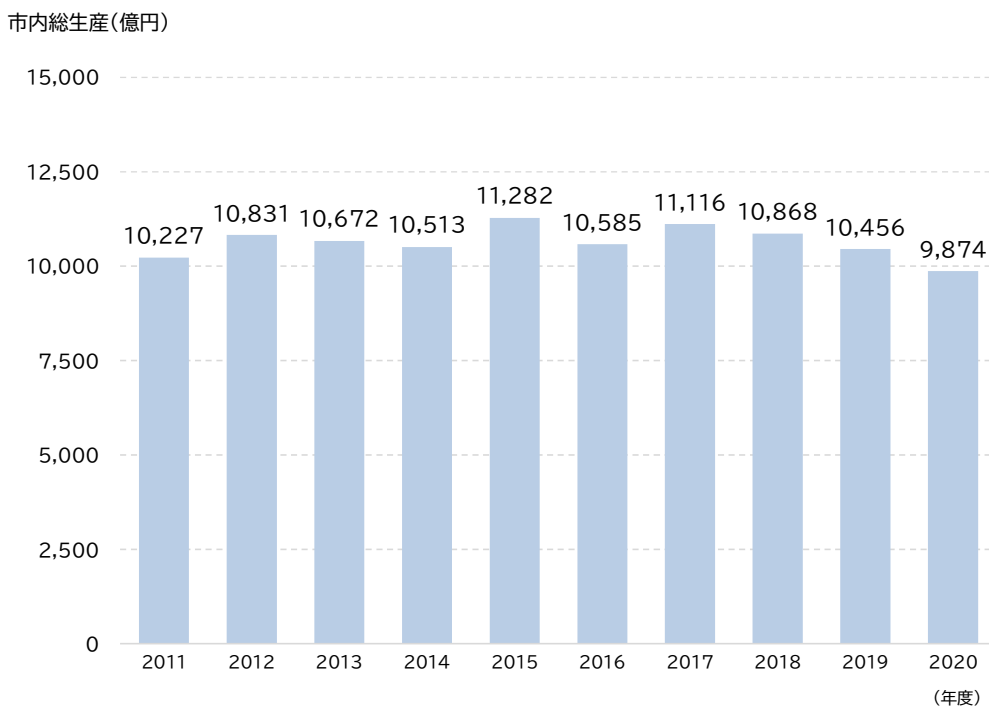
本市は繊維工業が基幹産業ではあるものの、製造品出荷額等が2008年（平成20年）から2020年（令和2年）の間で約5割程度と大きく落ち込む一方、食料品製造業は増加傾向で推移しています。

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。

広域的な交通の利便性が高い観光資源が上位にあることから、広域から集客ができる本市の広域交通体系を活かした交流人口の拡大を図ることが必要です。

また、全国的に物流の効率化が求められている中においては、インターチェンジ周辺への中継物流施設の立地等、本市の広域的な交通の利便性を活かした対応を図ることも必要です。

#### ■市内総生産の推移（2011年(平成23年)⇒2020年(令和2年)）

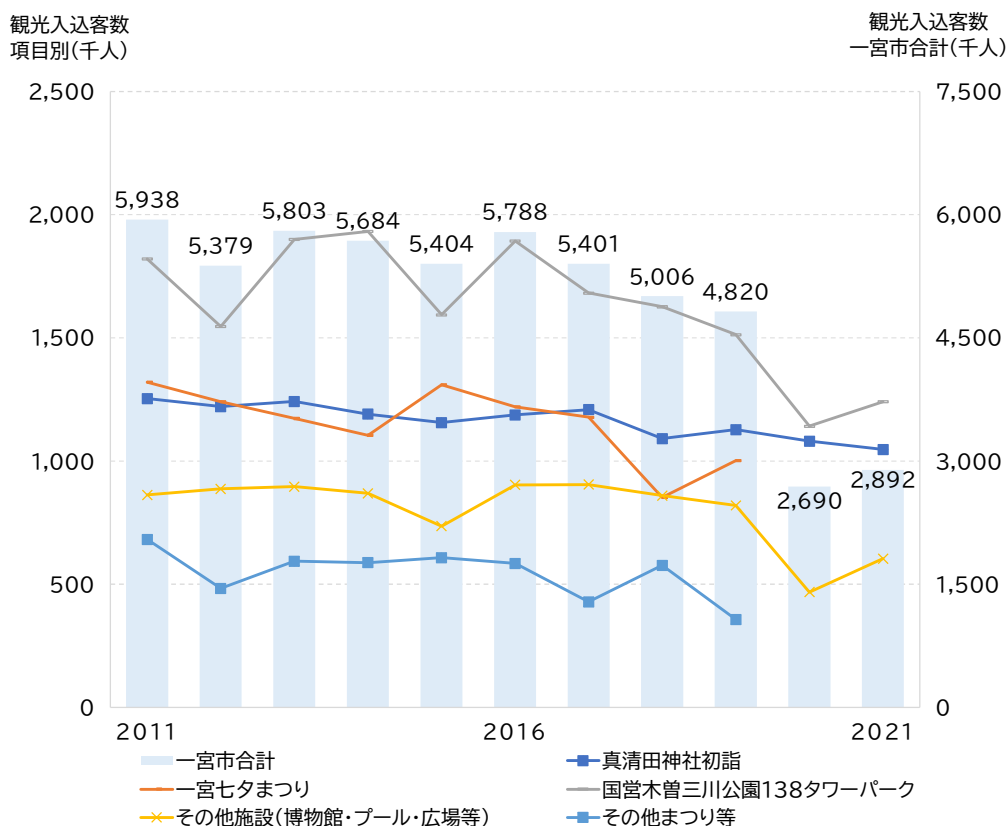


資料：愛知県「あいちの市町村民経済計算」



## ■観光入込客数

### 【推移】



### 【観光資源別】

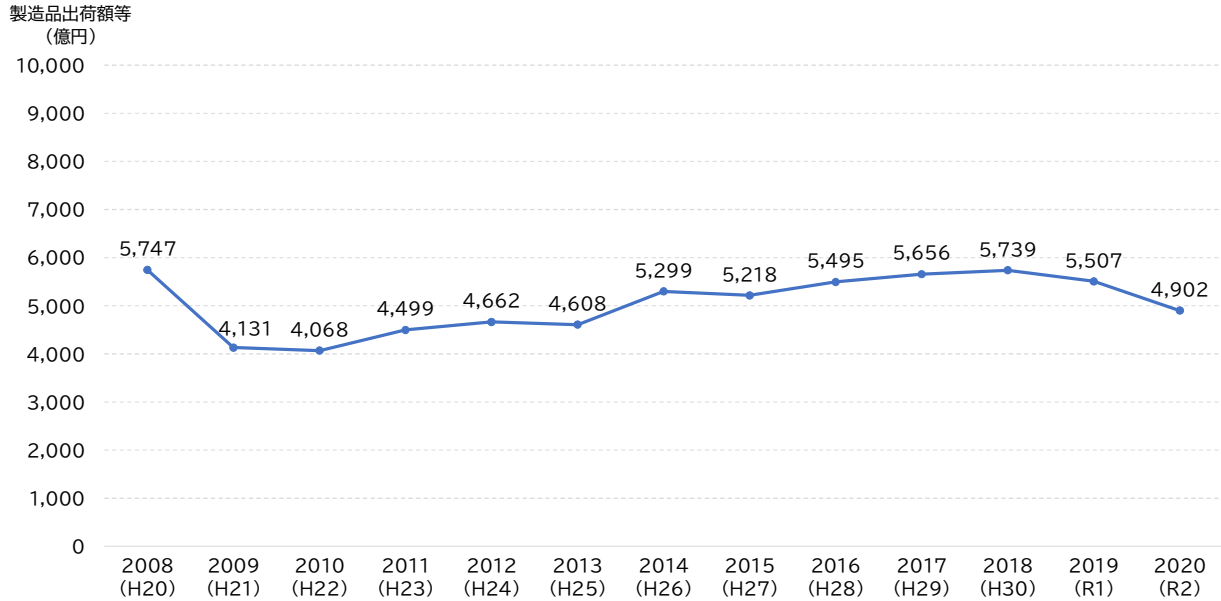
(単位:人)

順位	市町村	観光資源名	2021年
1	刈谷市	刈谷ハイウェイオアシス	6,160,000
2	岡崎市	NEOPASA岡崎	4,066,321
3	常滑市	中部国際空港来場者	3,961,000
4	豊川市	豊川稲荷	3,420,424
5	名古屋市	熱田神宮	3,100,507
6	豊橋市	道の駅とよはし	2,213,084
7	名古屋市	東山動植物園	1,756,409
8	豊田市	鞍ヶ池公園	1,417,900
9	名古屋市	名古屋港水族館	1,255,084
10	一宮市	国営木曾三川公園138タワーパーク	1,241,168
11	刈谷市	刈谷市交通児童遊園	1,213,633
12	豊田市	豊田スタジアム	1,155,070
13	岡崎市	道の駅藤川宿	1,150,285
14	碧南市	明石公園	1,128,734
15	新城市	もっくる新城	1,124,830
16	碧南市	あおいパーク	1,058,593
17	一宮市	真清田神社	1,046,928
18	長久手市	愛・地球博記念公園	1,006,400
19	江南市	国営木曾三川公園フラワーパーク江南	993,786
20	犬山市	成田山名古屋別院	976,700

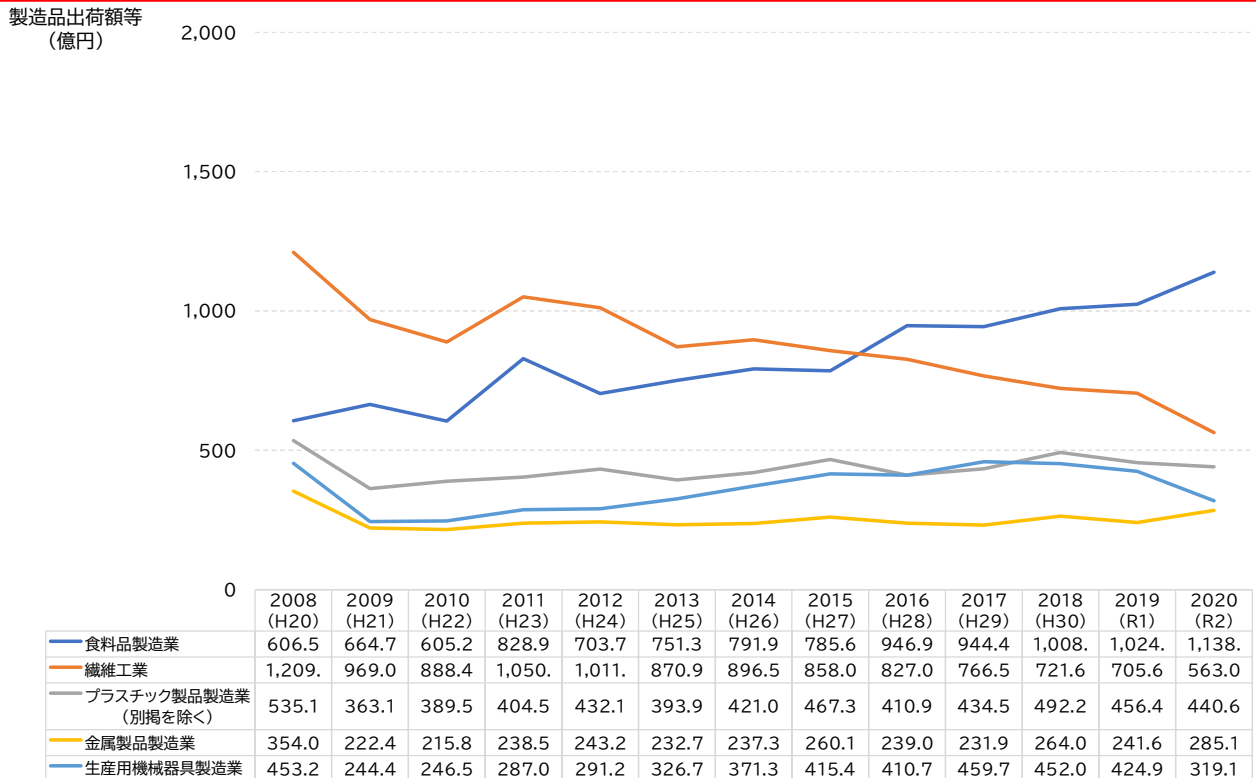
資料：愛知県観光コンベンション局「観光レクリエーション利用者統計」

## ■ 製造品出荷額等の推移

### 【全業種】



### 【業種別】



資料：工業統計調査、経済センサス

## 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。

また、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。特に想定最大規模では、西部を中心に2階への垂直避難が困難とされる浸水深3m以上の地域もみられます。

とりわけ、市北部、尾西北部、尾西南部、萩原町、大和町の一部においては、健康障害の発生や最悪の場合は生命の危機が生じる恐れがあるとされる3日以上浸水が継続すると想定されています。

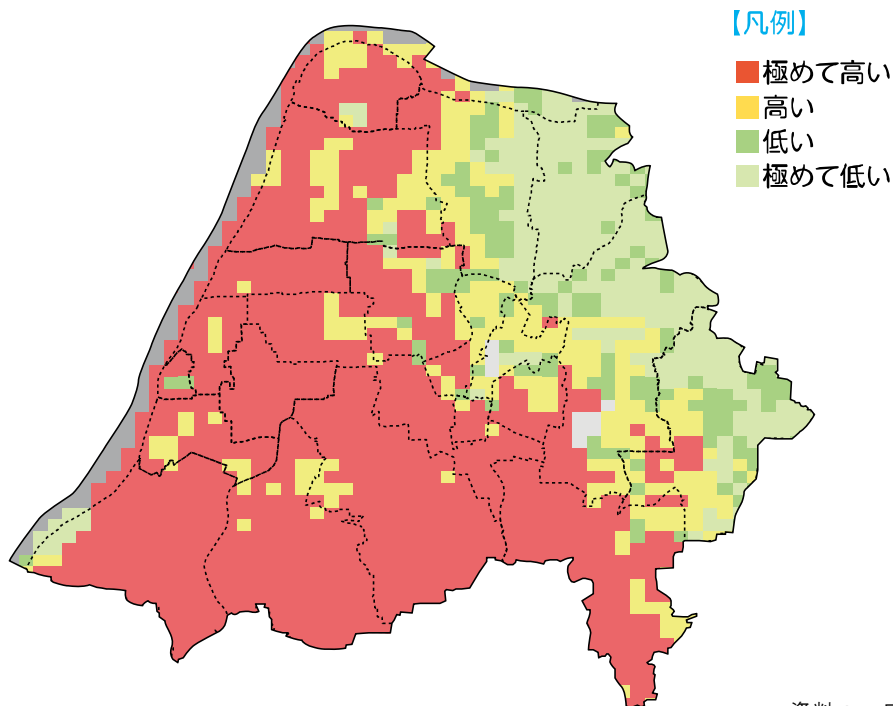
高潮（想定最大規模）では、西部から南西部にかけて1~2m以上の浸水が想定される地域もみられます。

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。

本市の全域で浸水が想定されているため、災害ハザードの周知などによる早期避難を促す取組が必要です。

また、地域防災の担い手を育成するなど、地域防災力の向上が必要です。

### ■理論値最大モデルにおける液状化危険度

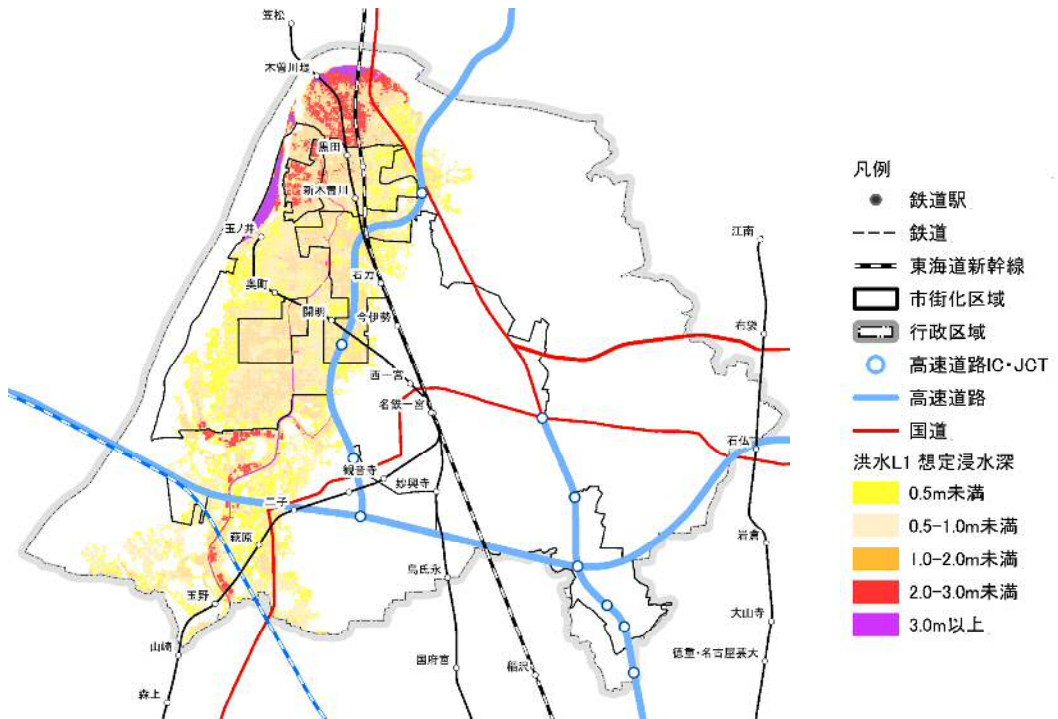


資料：一宮防災ハンドブック  
(愛知県「平成23年度～25年度 東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査」(2014年(平成26年)5月)に基づく)

## ■洪水浸水想定区域図

### 【木曾川（計画規模(L1)）】

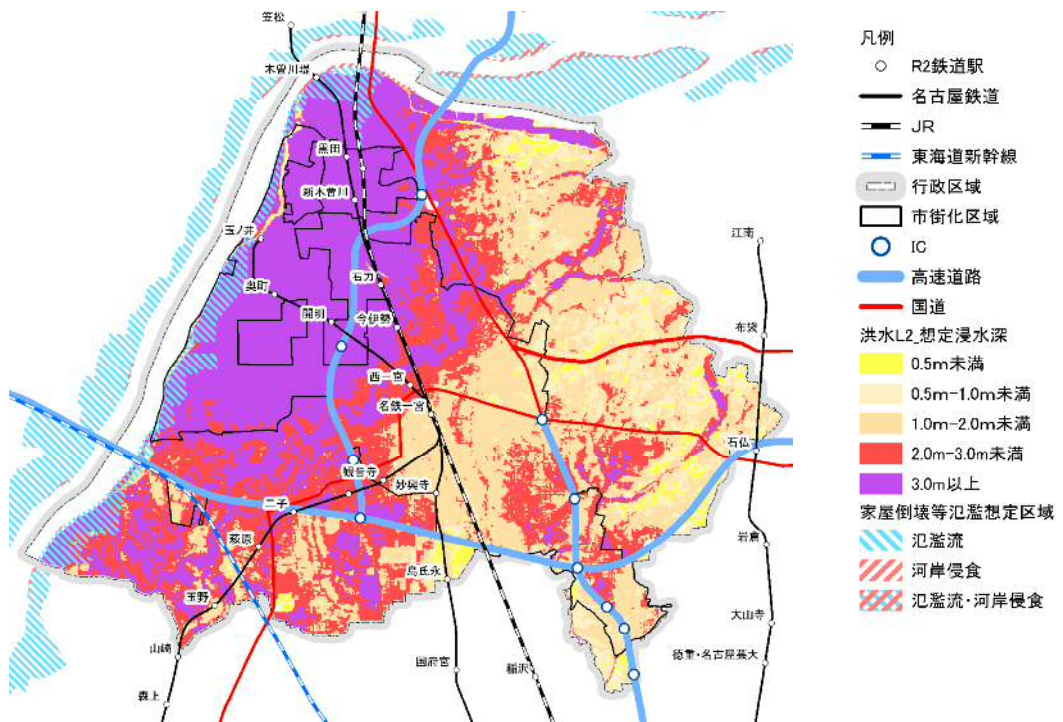
注) 洪水浸水想定区域（計画規模）とは、水防法の規定に基づき計画降雨に伴う洪水により川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測したものです。



資料：木曾川上流河川事務所資料（2020年（令和2年）4月24日指定）

### 【木曾川（想定最大規模(L2)）】

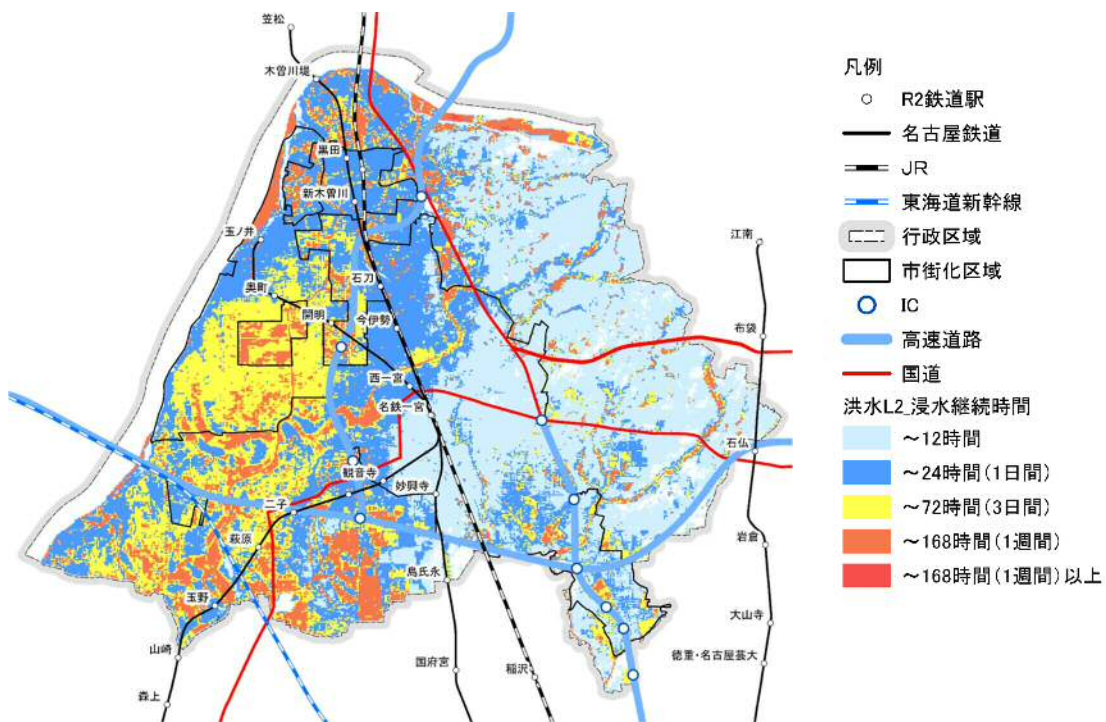
注) 洪水浸水想定区域（想定最大規模）とは、水防法の規定に指定された想定し得る最大規模の降雨に伴う洪水により川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測したものです。



資料：木曾川上流河川事務所資料（2020年（令和2年）4月24日指定）

### 【木曾川（浸水想定時間（想定最大規模(L2)））】

注）浸水継続時間は、洪水浸水想定区域（想定最大規模）における洪水時に避難が困難となる一定の浸水深（0.5m）を上回る時間の目安として示すものです。



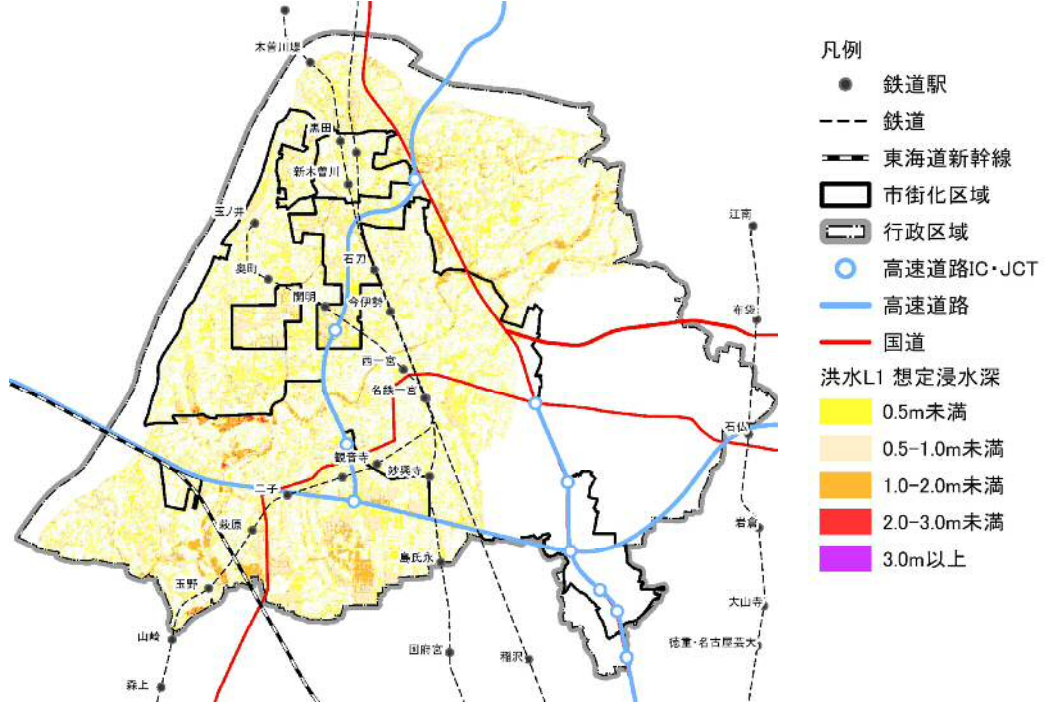
資料：木曾川上流河川事務所資料（2020年（令和2年）4月24日指定）

## ■ 浸水予想図

注) 浸水予想図は、水防法指定区間外や支川からの氾濫も含まれることから、洪水浸水想定区域図よりも浸水範囲が広がります。

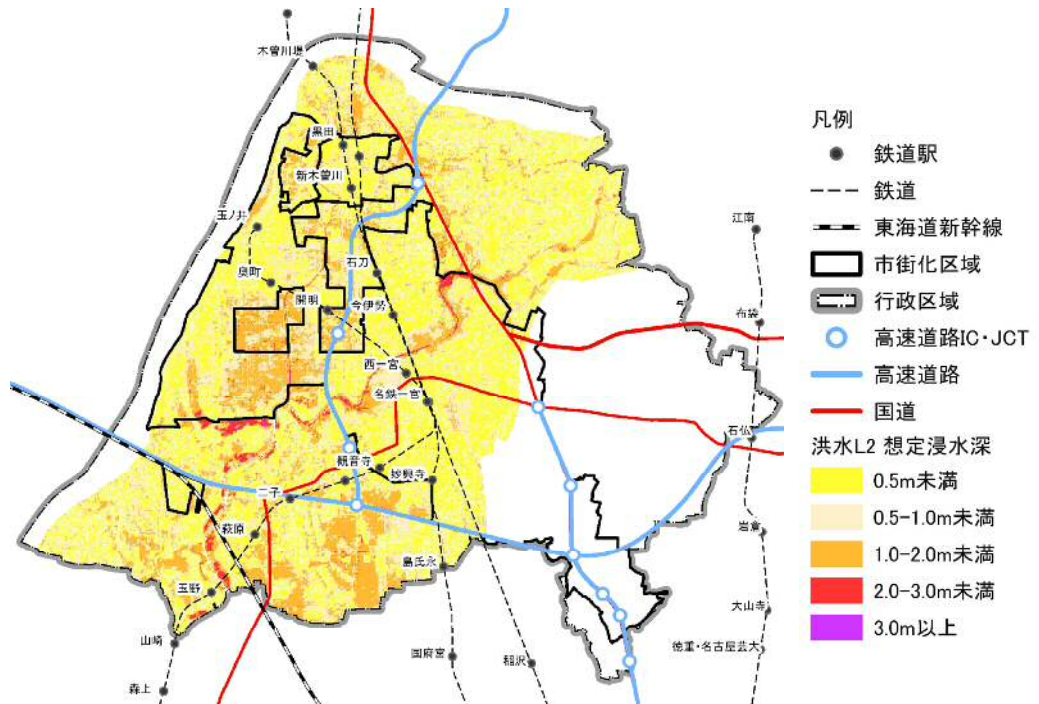
### 【日光川水系日光川流域（計画規模(L1)）】

対象河川：日光川、蟹江川、福田川、領内川、宝川、善太川、小切戸川、目比川、三宅川、新堀川、光堂川、野府川、北古川、西條小切戸川



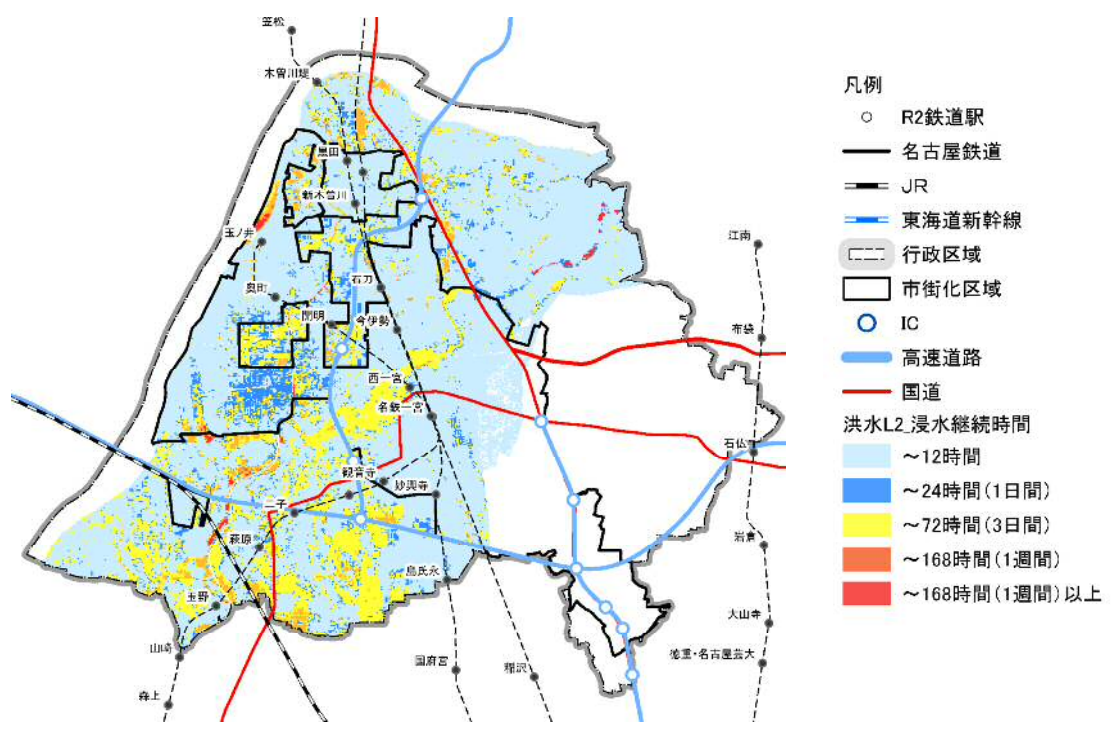
資料：愛知県資料（2019年（令和元年）9月30日指定）

### 【日光川水系日光川流域（想定最大規模(L2)）】



資料：愛知県資料（2019年（令和元年）9月30日指定）

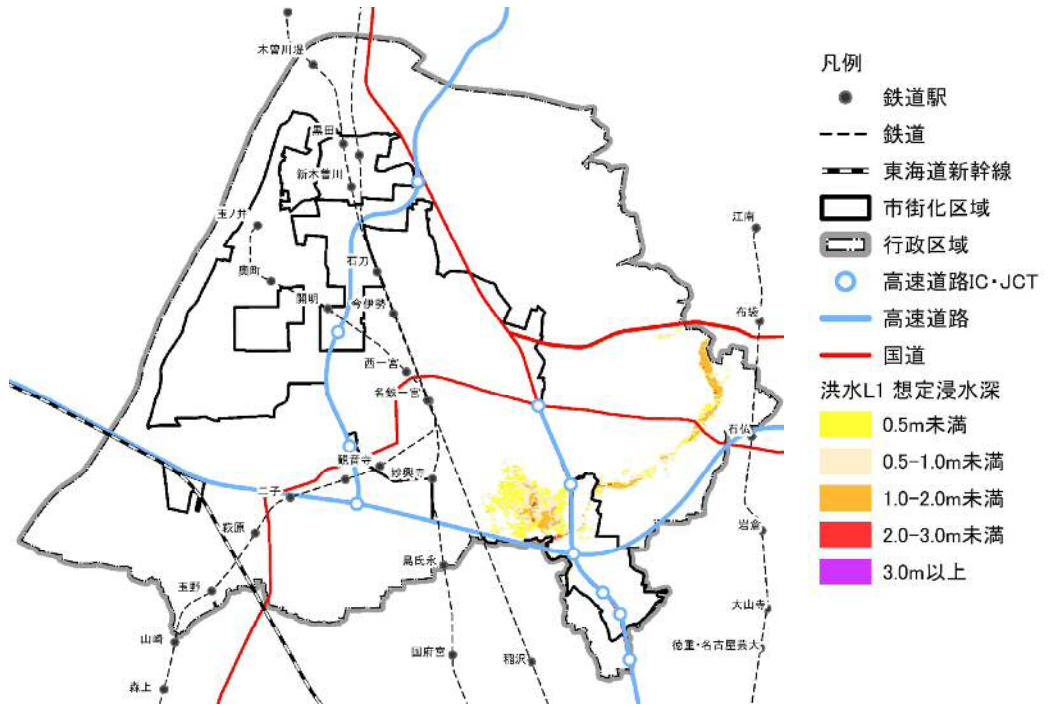
### 【日光川水系日光川流域（浸水想定時間（想定最大規模(L2)））】



資料：愛知県資料（2019年（令和元年）9月30日指定）

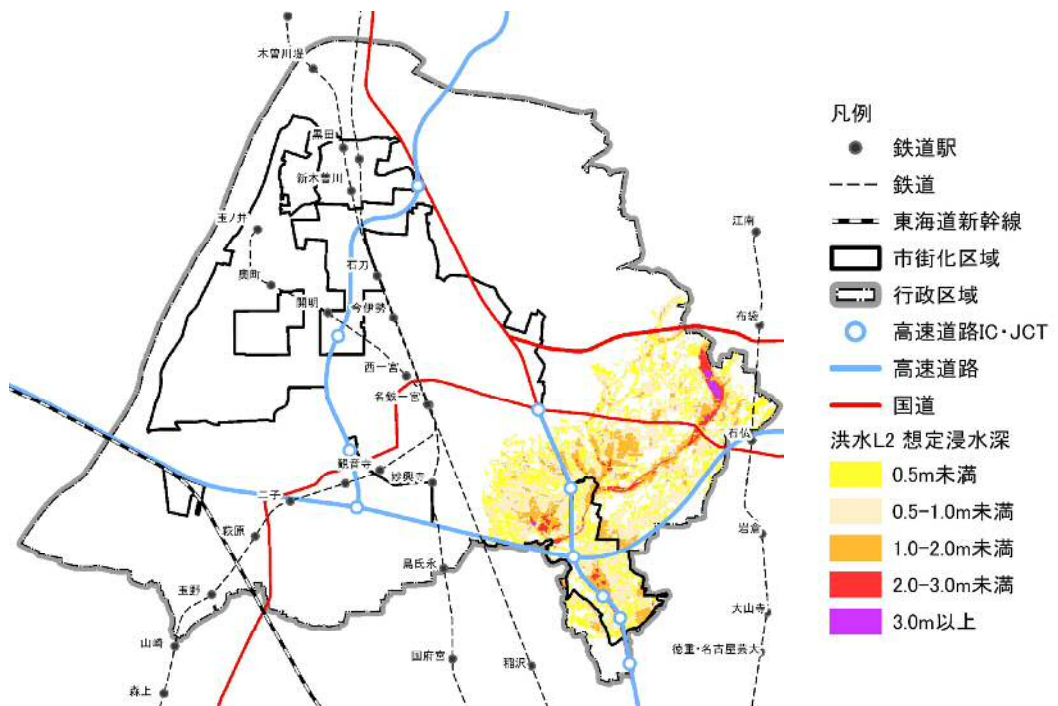
### 【庄内川水系新川流域（計画規模(L1)）】

対象河川：新川、五条川、青木川、緑葉川、巾下川、矢戸川、境川、半ノ木川、水場川、鴨田川、合瀬川、中江川、新中江川、原川、大山川、新境川、西行堂川、池田川、外堀川、薬師川、新造川、新地藏川、地藏川



資料：愛知県資料（2020年（令和2年）5月29日指定）

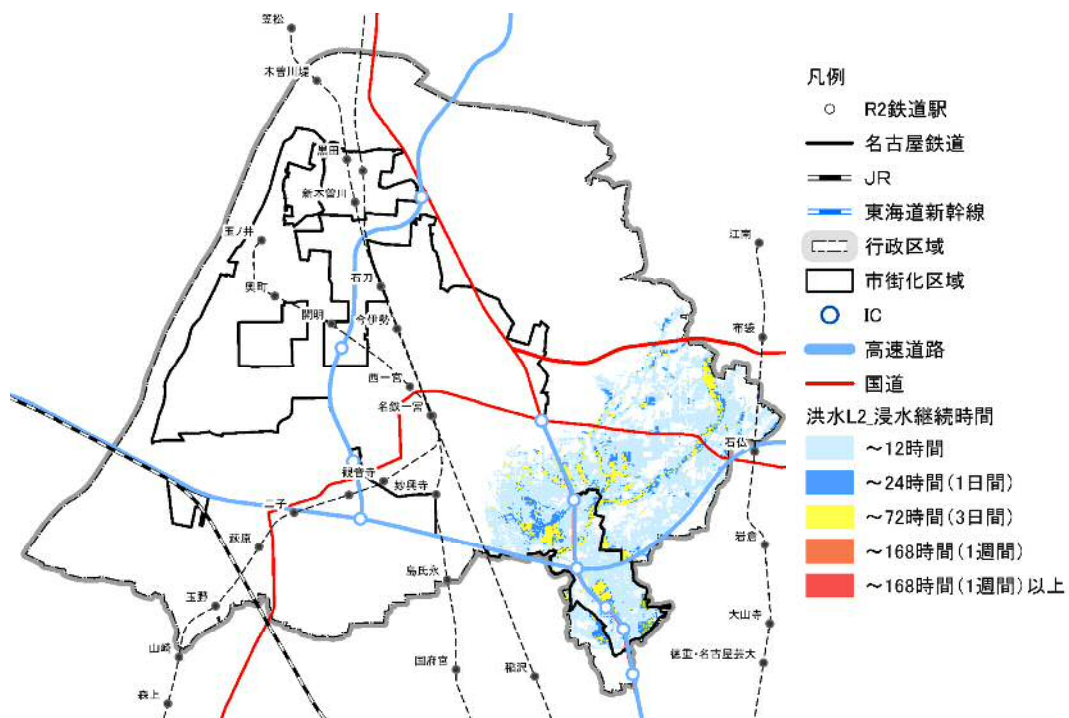
### 【庄内川水系新川流域（想定最大規模(L2)）】



資料：愛知県資料（2020年（令和2年）5月29日指定）



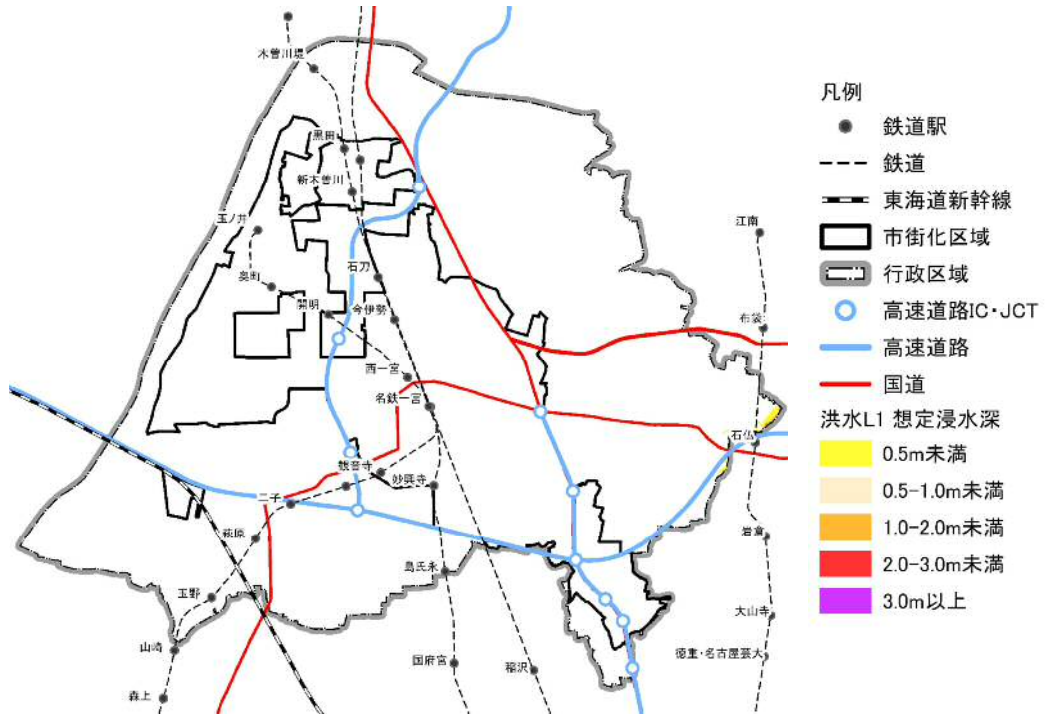
【庄内川水系新川流域（浸水継続時間（想定最大規模(L2)））】



資料：愛知県資料（2020年（令和2年）5月29日指定）

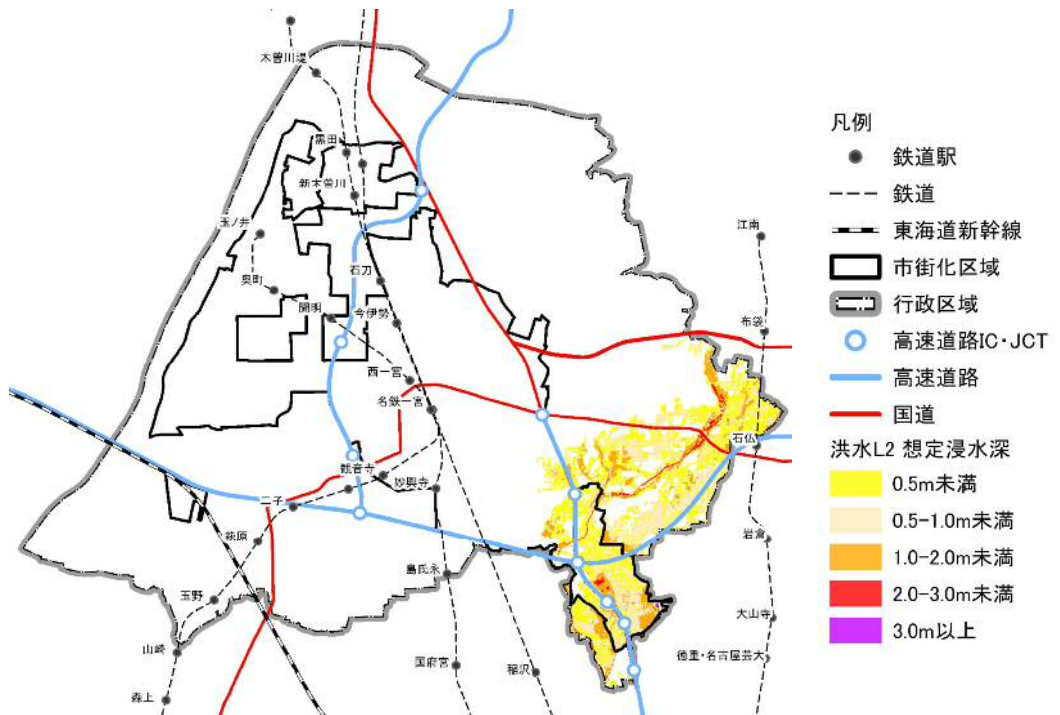
## 【木曾川水系郷瀬川流域（計画規模(L1)）】

対象河川：郷瀬川、新郷瀬川



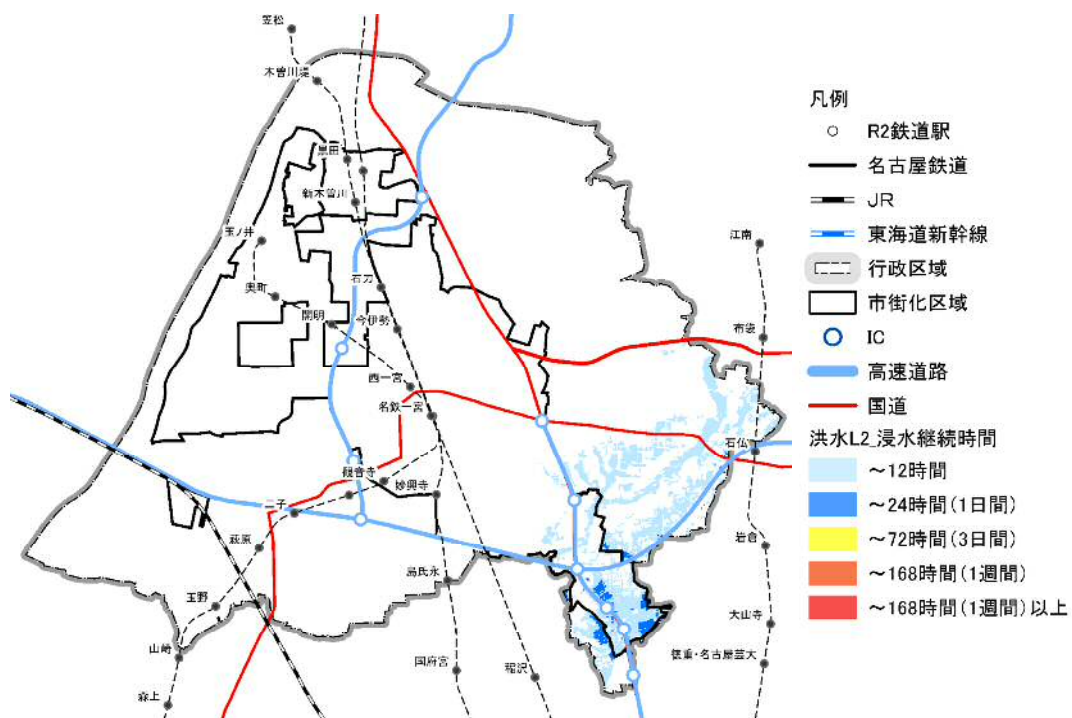
資料：愛知県資料（2020年（令和2年）4月10日指定）

## 【木曾川水系郷瀬川流域（想定最大規模(L2)）】



資料：愛知県資料（2020年（令和2年）4月10日指定）

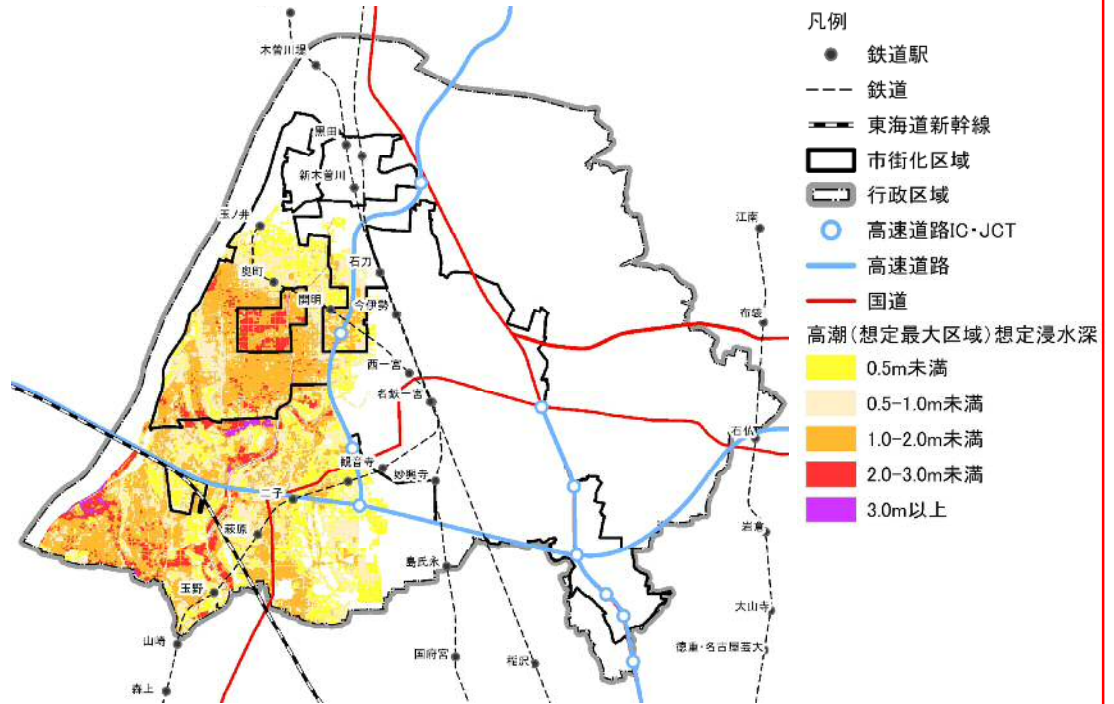
【木曾川水系郷瀬川流域（浸水継続時間（想定最大規模(L2)））】



資料：愛知県資料（2020年（令和2年）4月10日指定）

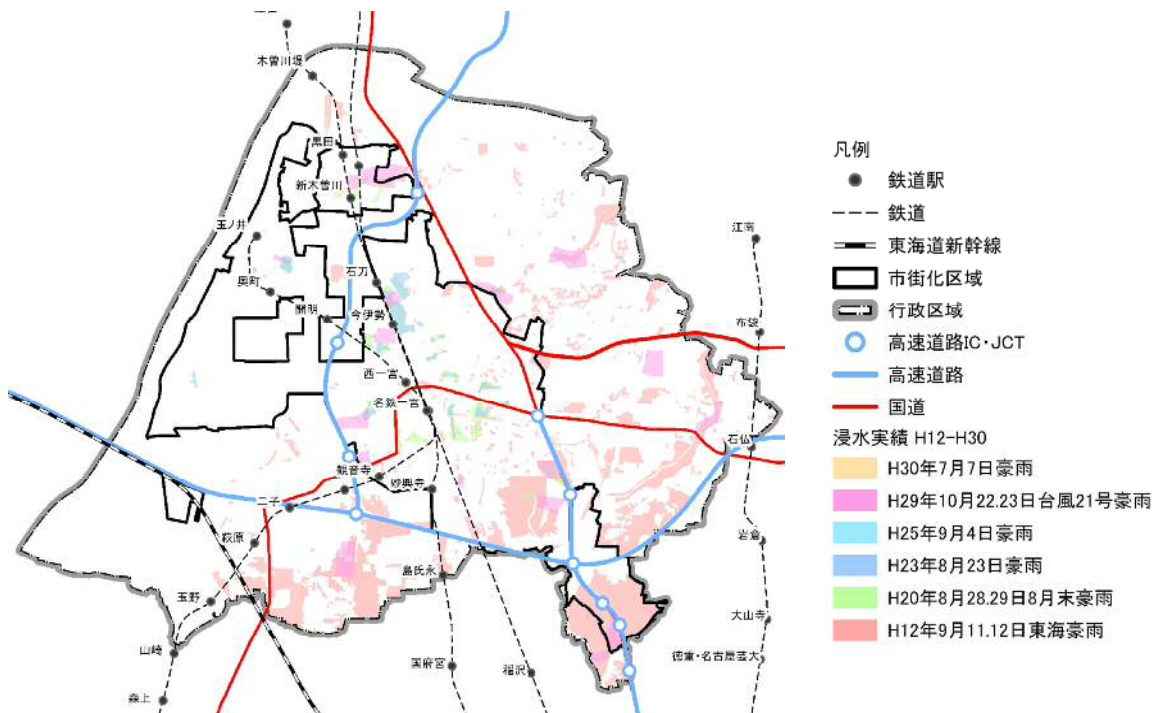
## ■高潮浸水想定区域（想定最大規模）

注）高潮浸水想定区域（想定最大規模）とは、日本に上陸した既往最大台風である「室戸台風（1934年）」が、県内沿岸部に対し最も高潮の影響を与える最悪のコースを通過した際に、最悪の被害として堤防が全て設計条件で決壊した場合における、浸水範囲（最大浸水深）を重ね合わせたもので、本県において考えられる最大級の高潮をシミュレーションにより想定したものです。



資料：愛知県資料（2021年（令和3年）6月11日指定）

## ■浸水実績



資料：市資料

## 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2021年(令和3年)までの16年間で670ha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。

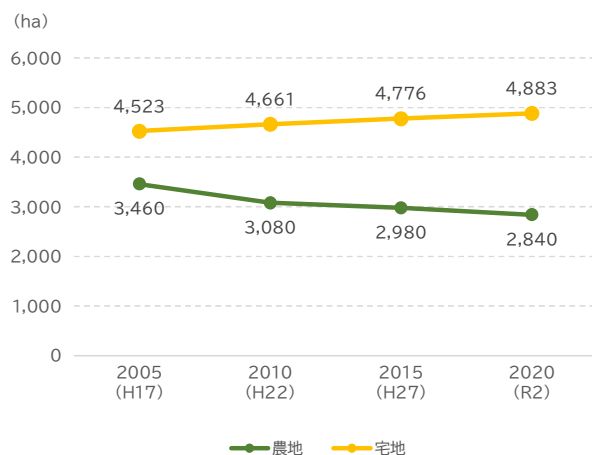
### ■木曾川



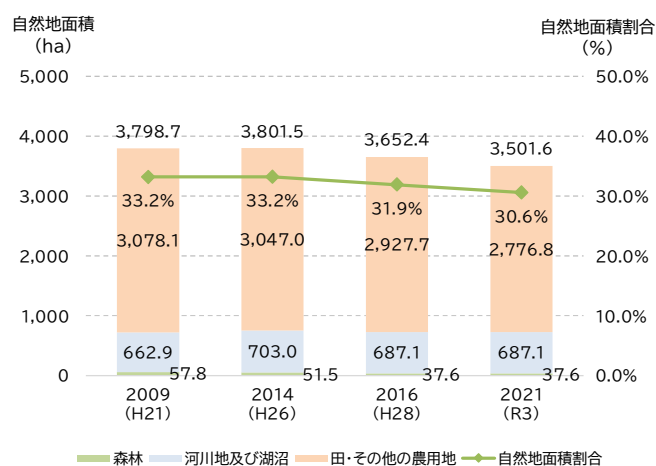
### ■138タワーパーク



### ■土地利用の変化



### ■自然地の変化



注) 自然地：田、その他の農用地、森林、河川地及び湖沼  
注) 自然地面積割合：自然地面積/行政区面積×100

資料：愛知県 土地に関する統計年報

資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ

### ⑦環境負荷の少ない都市構造<sup>※</sup>の形成

本市における交通手段別分担率<sup>※</sup>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。

市内バスの年間利用者数は2013年（平成25年）から2019年（令和元年）まで横ばいでしたが、2020年（令和2年）は新型コロナウイルス感染症の影響等により、2019年（令和元年）の7割ほどに減少しました。2021年（令和3年）には2019年（令和元年）の8割ほどまで戻っています。

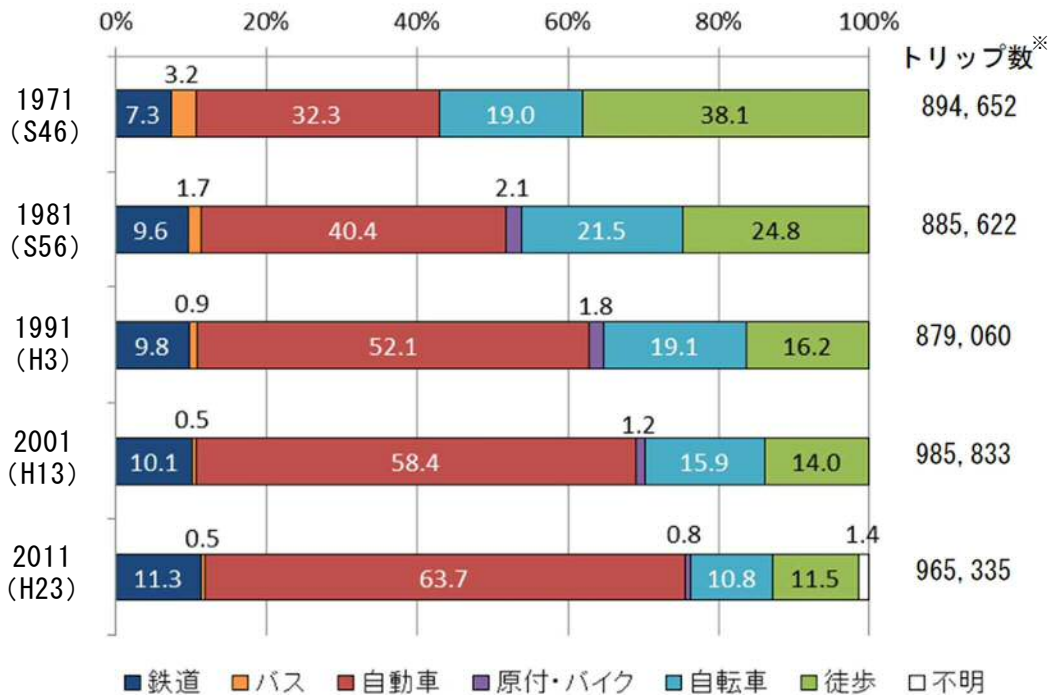
一宮駅（JRと名鉄の合計）の1日あたり乗車人員は、2011年（平成23年）から2019年（令和元年）まで微増傾向にありましたが、2020年（令和2年）以降は新型コロナウイルス感染症の影響等により、2019年（令和元年）の8割ほどに減少しました。

本市における部門別CO2排出量をみると、部門別に偏りはみられませんが、産業部門の構成比が2005年度（平成17年）から2020年度（令和2年）にかけて約13%低下し排出量の削減が進んでいます。

「いちのみやゼロカーボンシティ宣言」に基づき「2050年までに二酸化炭素実質排出量ゼロ」の実現に向けて、CO2排出量の抑制などにより環境負荷を低減するために、脱炭素社会に向けたまちづくりが必要です。

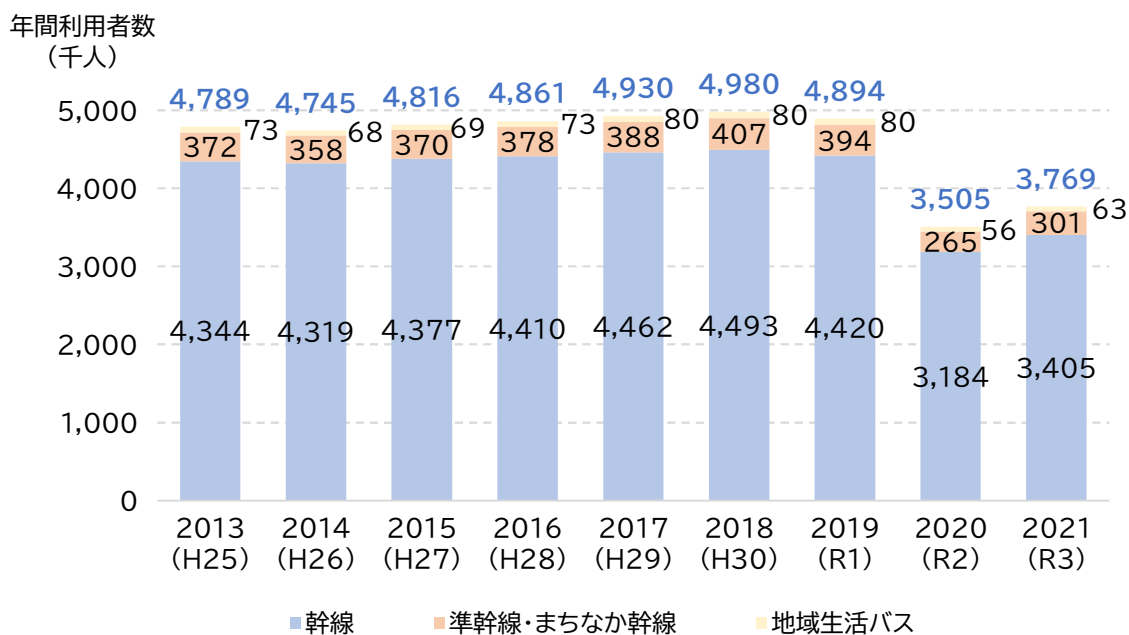
また、広域交通体系を活かした効率的な道路ネットワーク構築による円滑な交通処理やインターチェンジに近接した地域への計画的な産業立地など、CO2排出量を抑制できるように環境負荷に配慮した都市構造の形成が必要です。

#### ■交通手段別分担率の推移



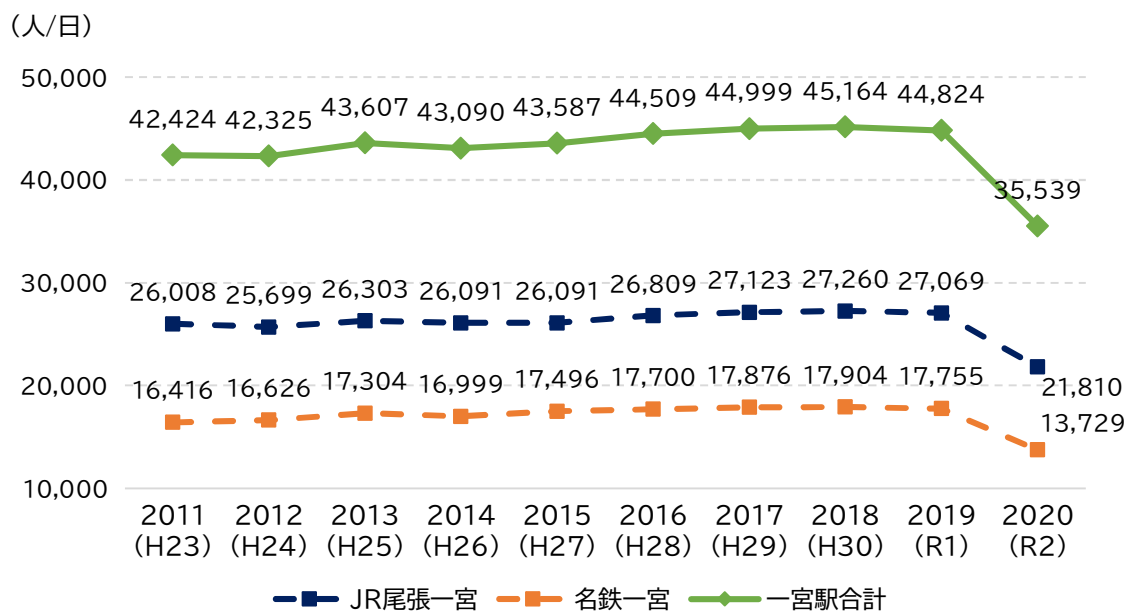
資料：中京都市圏パーソントリップ調査

### ■市内バスの年間利用者数



資料：市資料

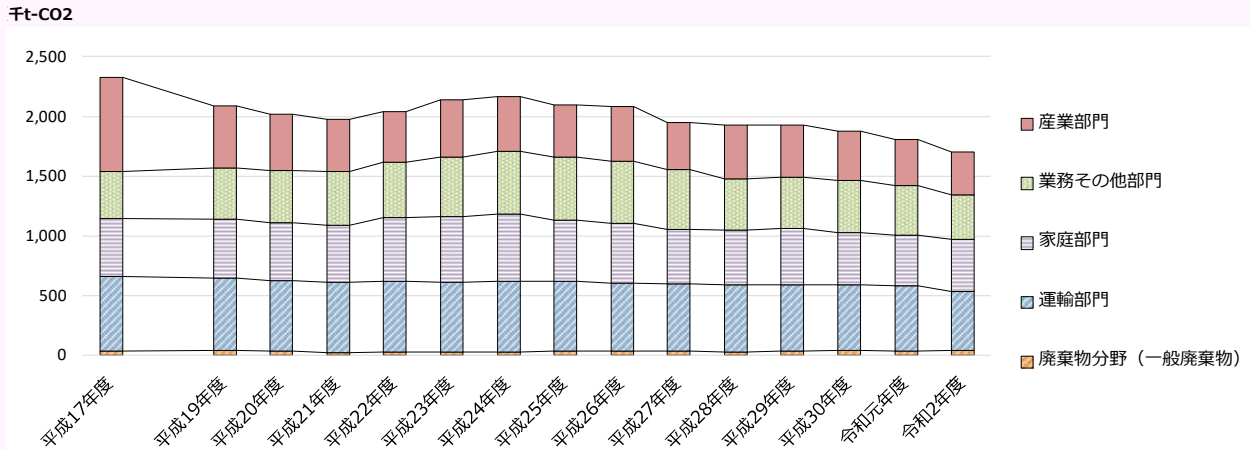
### ■市内主要駅の1日あたり乗車人員



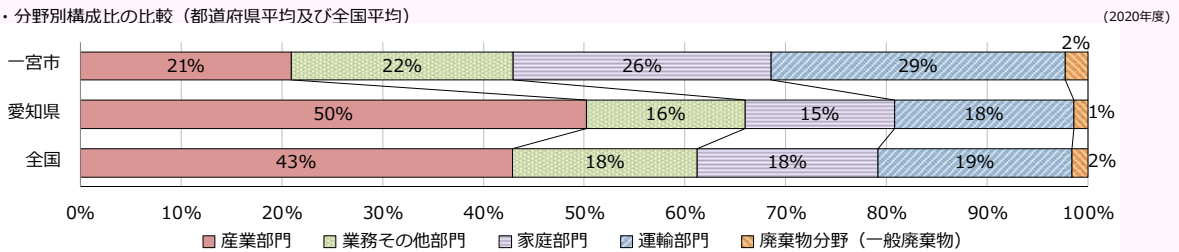
資料：愛知県統計年鑑

## ■市内の温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の変化

部門・分野別の温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）排出量の経年変化



部門・分野別構成比の比較（都道府県平均及び全国平均）



- ・部門別指標の推移で示す各指標は、部門別排出量の推計に用いた按分指標です。それぞれの指標の経年変化を分析することで、排出量の要因となる活動量がどのように増減しているかを把握することができます。
- ・各指標の引用元は以下のとおりです。製造品出荷額等（製造業）：令和元年度までは工業統計調査・令和2年度は経済センサス（活動調査）、従業者数（建設業・鉱業、農林水産業、業務その他部門）：令和元年度までは経済センサス（基礎調査）・令和2年度は経済センサス（活動調査）、世帯数（家庭部門）：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査、自動車保有台数（運輸部門）：自動車検査登録情報協会「市区町村別自動車保有車両数」及び全国軽自動車協会連合会「市区町村別軽自動車車両数」、人口（鉄道）：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査、入港船舶総トン数（船舶）：港湾調査年報
- ・なお、従業者数は5年おきに更新される経済センサス（基礎調査）を使用し、「2007年度、2008年度」、「2009年度～2013年度」、「2014年度～2020年度」をそれぞれ同じ統計から集計（廃置分合等により数値が同値でない場合もあります）していましたが、令和3年経済センサスからは活動調査で把握されることとなり、令和2年の従業者数は経済センサス（活動調査）から集計しています。廃棄物分野は按分ではなく一般廃棄物処理実態調査結果の焼却施設ごとの処理量から推計しているため、推計したCO<sub>2</sub>排出量の推移を掲載していません。

資料：環境省「自治体排出量カルテ」



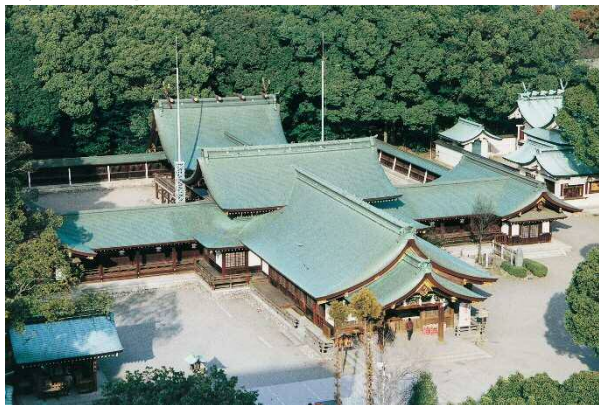
## ⑧地域の歴史と文化の保全・活用

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るほか、防災に関する取り組みも行われています。

一宮駅周辺において、「居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成を目指し、官民連携による社会実験等の多様な取り組みを行い、課題や効果を検証しています。

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。



### ■まちなかウォーカーブル

都市の魅力を向上させ、まちなかに賑わいや歩きたくなる空間を創出する取り組み。



### ■自主防災リーダー研修会

地域防災の担い手を育成する地域防災まちづくりの取り組み。



# 第2章 全体構想

## 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こと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 「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」**



**■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
<b>■目標1「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」</b> 	●	●	●	●	●		●		●	●
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		○		○	○					○
<b>■目標2「都市機能の集積による拠点の強化」</b> 	●	●	●				●			
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	○	○								
<b>■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」</b> 	●		●	●	●	●		●	●	●
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	○									○
<b>■目標4「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」</b> 		●		●				●	●	●
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とり、2030年(令和12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21ha(2030年(令和12年)))が必要です。そこで、新たな市街地の形成や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対応します。
- 産業系市街地規模については、**産業構造の変化を考慮した土地利用の転換や産業拠点の形成に向けて**、新たな**産業系市街地**(約88ha(2030年(令和12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\*を活用できる場所に対応します。

#### ■将来人口

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2030年 (令和12年) (おおむね10年後)	2040年 (令和22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

項目	指標
2030年(令和12年)市街化区域人口	229,431人
2030年(令和12年)に必要な住宅系市街地	約21ha

#### ■産業系市街地

項目	指標
2030年(令和12年)市内総生産	1,047,713百万円
2030年(令和12年)に必要な産業系市街地	約88ha

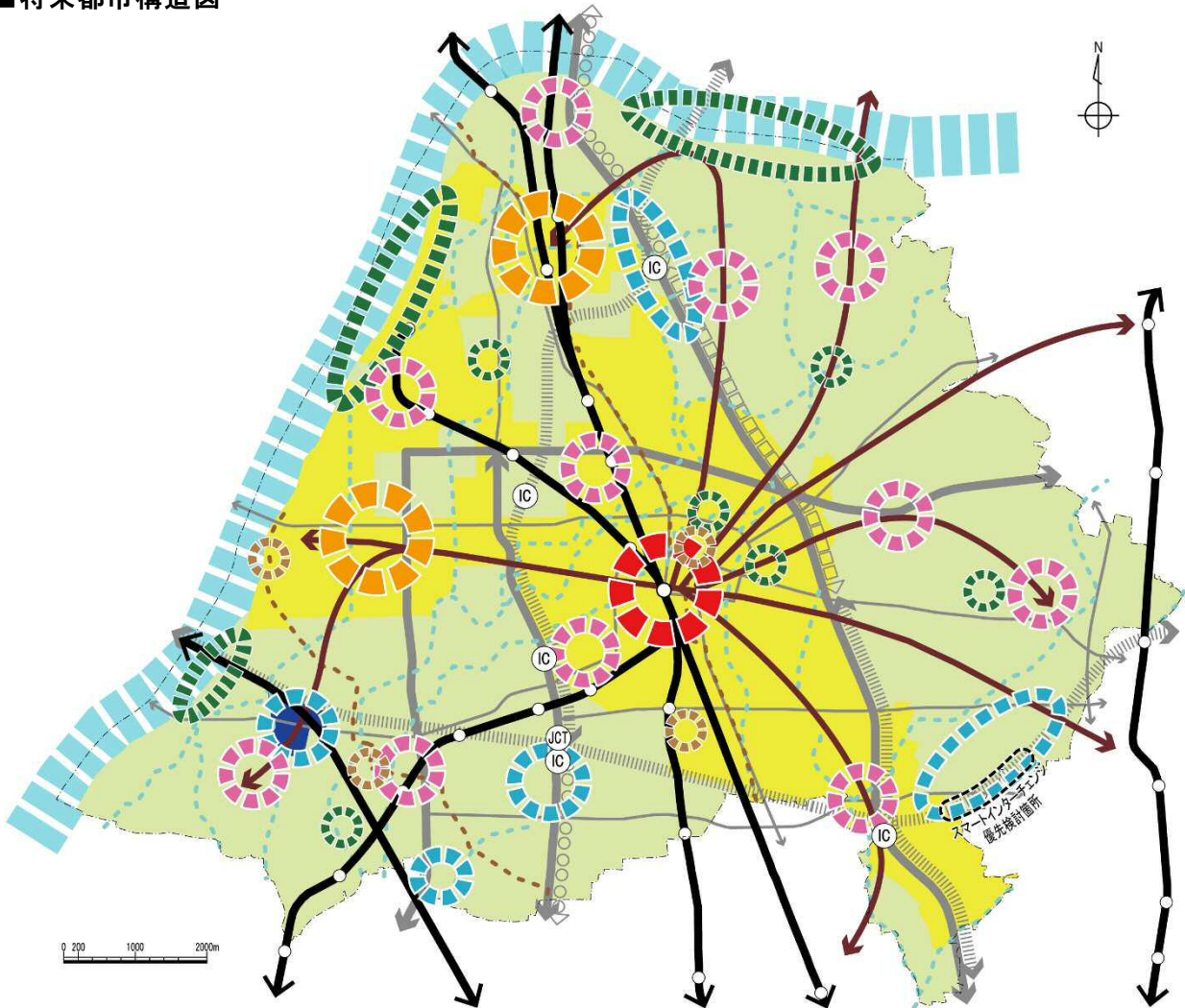
・産業系市街地：工業と商業に係る産業用地を主体とした市街地。

## 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>
<ul style="list-style-type: none"> <li>都市居住ゾーン</li> <li>田園環境共生ゾーン</li> <li>工業集積ゾーン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>副次的都市拠点</li> <li>地域生活拠点</li> <li>産業拠点</li> <li>レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li>歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域幹線道路 (計画路線調査区間)</li> <li>幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>主要バス</li> </ul> <p>ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>水と緑のネットワーク</li> <li>都市と歴史のネットワーク</li> </ul>

## (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・集積を図ります。特に、スマートインターチェンジ優先検討箇所となっている尾張一宮パーキングエリアの周辺では、広域交通ネットワークの優位性を活かし、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。

#### 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行います。
- ・中心市街地への都市機能の誘導のため、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

- 日常生活に必要な施設の誘導を図り、徒歩や自転車、公共交通機関を中心に、生活利便の高い低中密度な土地利用を図ります。

### 【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づけ、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の方針

### 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。また、既存集落地として、すでに地域コミュニティが形成されている地区においては、持続的な居住環境の形成のため、地区等を限定して都市計画法第34条第12号※の規定に基づく条例を活用することで、地域コミュニティ、公共交通ネットワークの維持を図るとともに、市街地のスプロール化抑制に努めます。
- 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。

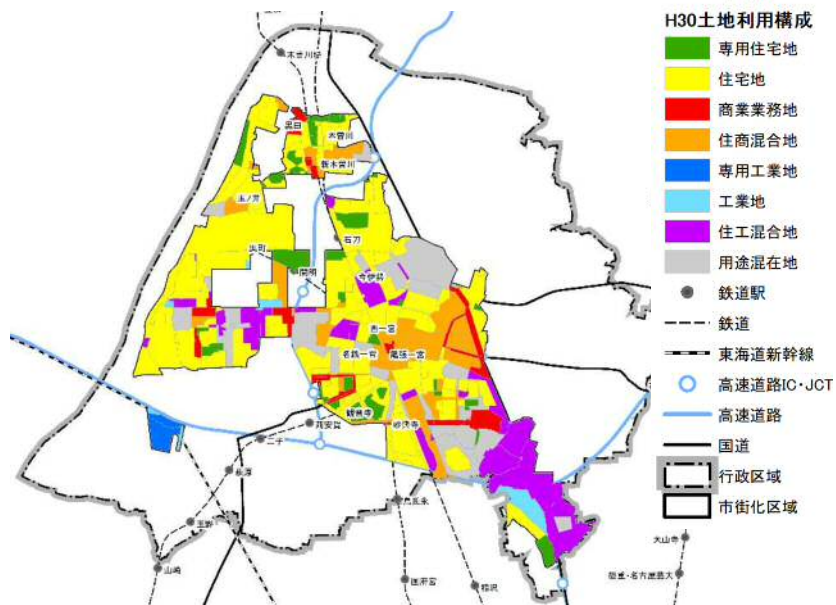
### ■その他土地利用の方針

- 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、境界の明確化を行った上で、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。
- スマートインターチェンジ優先検討箇所となっている尾張一宮パーキングエリアの周辺では、広域交通ネットワークの優位性を活かし、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。
- 広域的な交通利用が見込める道路の沿道では、道路利用者だけでなく地域住民の生活利便性の確保や地域活性化の拠点となる農産物等の直売所や道の駅等の立地を検討します。

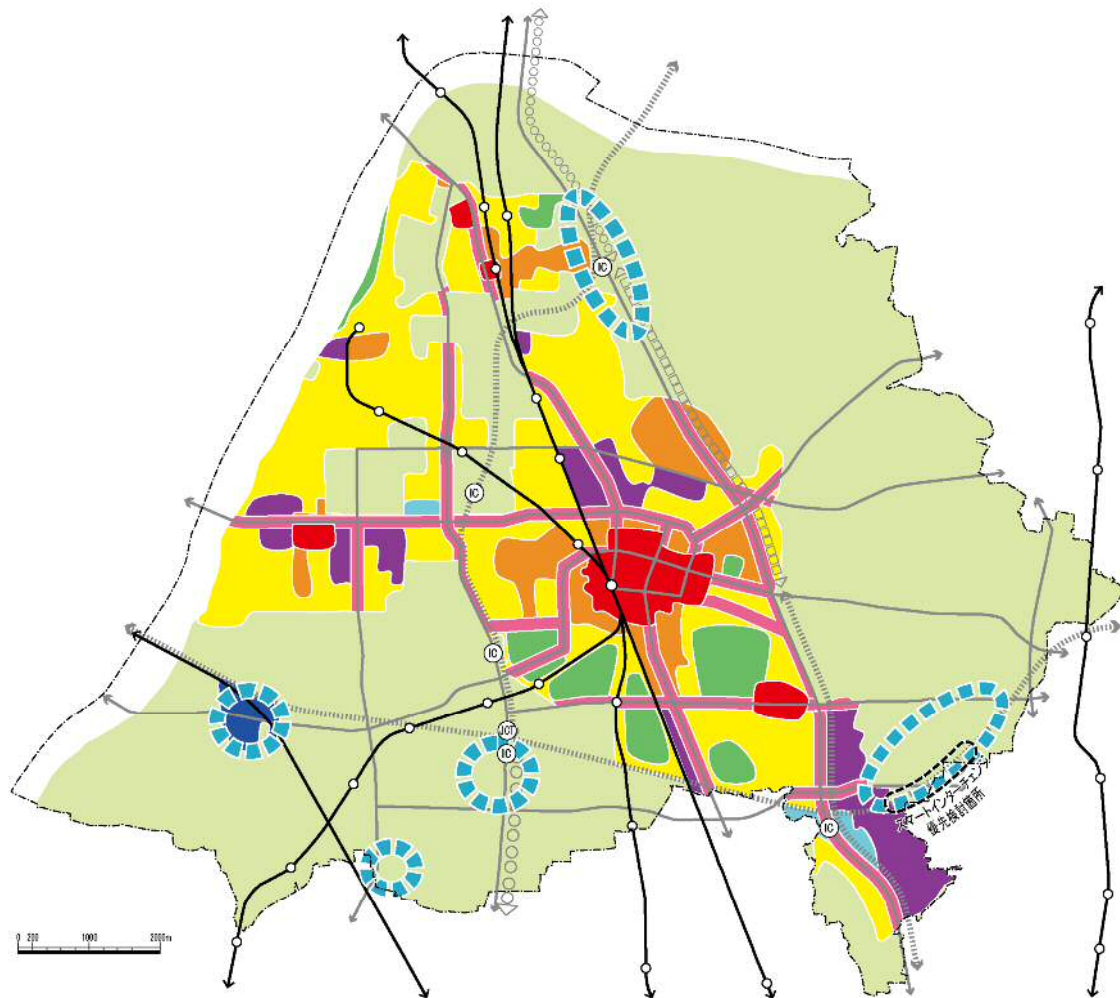
### ■土地利用方針図

○2018年(平成30年)の土地利用実態及びスマートインターチェンジ優先検討箇所である尾張一宮パーキングエリア周辺の開発ポテンシャルをふまえ、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。

### ■2018年(平成30年)土地利用実態



資料：2018年(平成30年)都市計画基礎調査



#### 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<sup>※</sup>や幹線道路の整備を促進します。
- ・ 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を確保し、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。
- ・ 道路を常時良好な状態に保つよう、定期的に点検し、道路の修繕を効率的に行い、機能維持の強化を図ります。

#### ■ 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、産業振興など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。
- 広域交流の促進、産業振興や地域活性化を図るため、尾張一宮パーキングエリア周辺にスマートインターチェンジの設置を検討します。

#### ■ 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）の整備を促進します。
- 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た道路整備を進めます。
- 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、道路が持つ防災機能などを考慮した上で適宜見直しを行い、道路整備プログラム<sup>※</sup>の検討を行うなど計画的な整備を進めます。

#### ■ 北尾張中央道



#### ■ 自転車ネットワーク・歩行空間の方針

- 自転車活用推進計画<sup>※</sup>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整備を進めます。
- 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。
- 歩行者を中心とした「居心地が良く歩きたくなるまちなか」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、利用を促進します。
- 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<sup>\*</sup>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、これからの本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。
- 土地区画整理事業により、計画的な公園整備を進めます。
- 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<sup>\*</sup>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、保全配慮地区<sup>\*</sup>を指定し、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<sup>\*</sup>等を検討し、助成制度の活用を促進します。
- 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します。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<sup>\*</sup>の新規指定を促進するとともに、特定生産緑地制度<sup>\*</sup>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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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進めます。
- ・木曾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を推進します。

### ■ 下水道の方針

- 公共下水道(汚水)の未整備区域については、未普及人口<sup>※</sup>の分布状況を把握し、効率的な整備を進めます。
- 台風や局地的豪雨による浸水被害を軽減するため、雨水管きよ及び雨水貯留施設<sup>※</sup>などの整備を進めます。
- 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進めます。

### ■ 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促進します。
- 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、河川への雨水流出を抑制します。
- 木曾川においては、親水性の向上と併せてサイクリングロードの整備を進めるとともに、水辺の新しい活用の可能性を創造する「ミズベリング138」の取り組みを推進します。

## 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を推進します。

#### ■ 駐車場の方針

- 将来の駐車需要を踏まえた駐車場整備地区※及び駐車場整備計画、また、附置義務駐車場※により必要な駐車場を確保します。
- 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。
- 一宮駅東地下駐車場及び銀座通公共駐車場においては、銀座通地上部との一体整備によるまちなかの賑わい創出に向けた利活用を検討します。

### 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※の方針

○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にぎわいのある市街地の形成を図ります。

#### ■一宮駅周辺



#### ■土地区画整理事業の方針

- 外崎地区では、市南部地域のにぎわいの核を目指し、居住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。
- 尾張一宮パーキングエリア周辺において、スマートインターチェンジを活用した土地区画整理事業等による面的基盤整備により、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。



## (4) 景観形成の方針

### 【基本的な方針】

- ・一宮市景観基本計画及び一宮市景観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。

### ■市街地景観の形成に向けた方針

- 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。
- 落ち着いた雰囲気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。

### ■自然景観の形成に向けた方針

- 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守られた景観、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。

### ■歴史景観の形成に向けた方針

- 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を支援します。

## (5) 環境形成の方針

### 【基本的な方針】

- ・第3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<sup>\*</sup>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、やすらぐ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。
- 環境センターでつくられた再生可能エネルギー由来の電力などを公共施設へ供給することにより、エネルギーの地産地消を推進し、市内の二酸化炭素排出量の削減を図ります。

## (6) 都市防災の方針

### 【基本的な方針】

・大規模自然災害（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<sup>※</sup>など）による被害を最小限に抑え、被害の迅速な回復を図る「減災」の考えを防災の基本とし、災害が起きてても速やかな復旧・復興が可能な、強くしなやかな都市の形成を図ります。

### ■火災・震災に強いまちづくりに向けた方針

- 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<sup>※</sup>及び準防火地域<sup>※</sup>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。
- 災害時の避難、救助・物資等の輸送路を確保するため、広域幹線道路及び幹線道路の整備を促進します。
- 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進めます。
- 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<sup>※</sup>の改善を図ります。
- 緑地や都市公園などのオープンスペース及び街路樹は、災害時に遮断地帯、避難地帯及び緩衝緑地などとして有効に機能することから維持・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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>の策定を検討します。

### ■風水害に強いまちづくりに向けた方針

- 河川・水路の改修や雨水管きょ、ポンプ場の整備などに加え、雨水流出抑制施設の整備を進めます。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の保全を図り、雨水流出を抑制します。

### ■防災意識の高揚と支援に向けた方針

- 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、避難体制の構築を図ります。
- 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。
- 地域の防災力向上を図るため、防災意識の啓発や自主防災リーダー育成などの取り組みを図ります。
- 危険な盛土等が住居環境に影響を及ぼさないよう、国、県など関係機関と連携を取りながら対応を図ります。

序論  
都市計画マスタープランについて

第1章  
都市の現況と課題

第2章  
全体構想

第3章  
地域別構想

第4章  
計画の推進方策

資料編

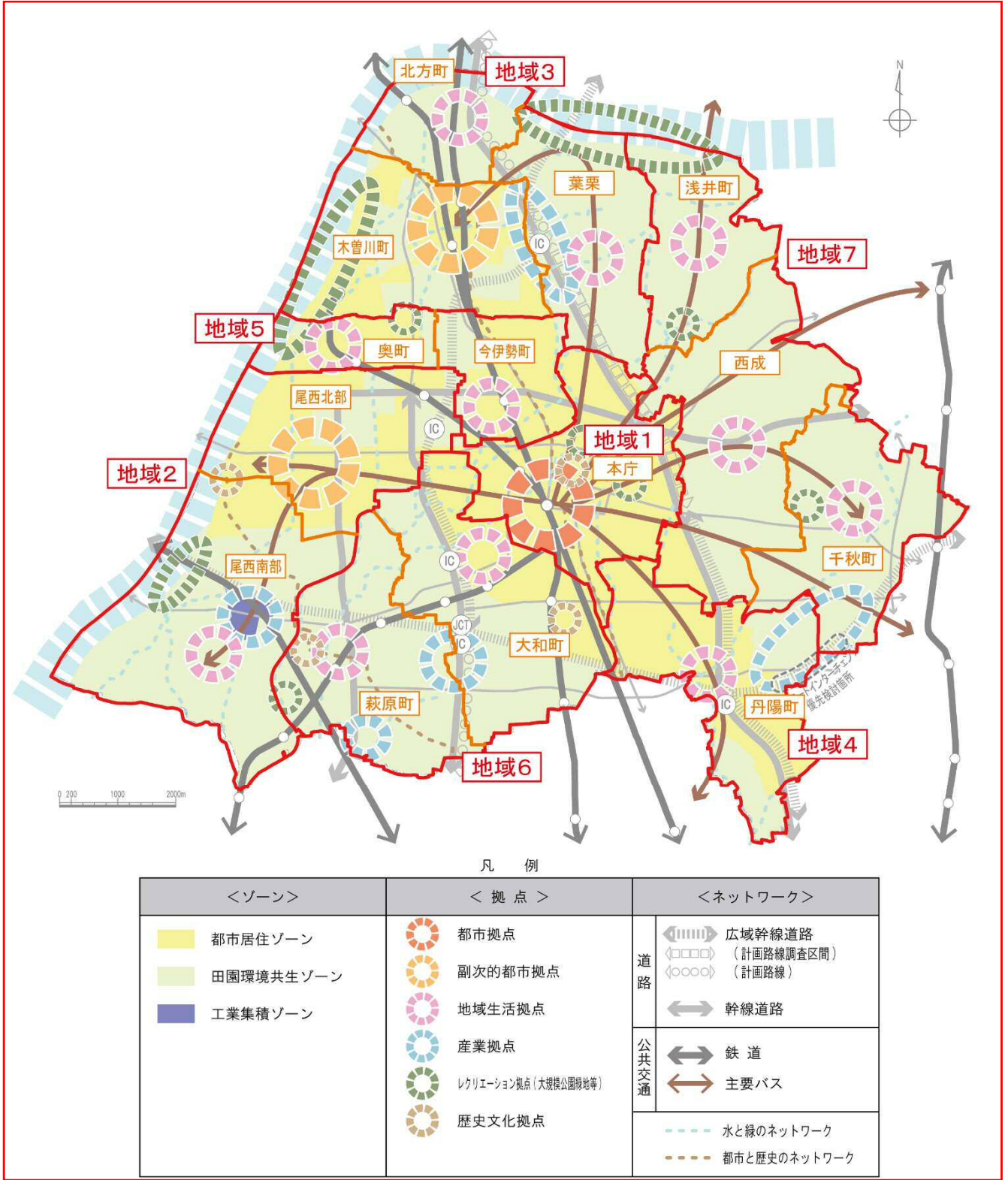
# 第3章 地域別構想

## 1 地域区分

地域区分は、都市の生い立ち（市町村合併等の経緯）や市街地の形成過程など、その地域が形成されるに至った歴史的な背景を重視し、14に区分します。さらに、拠点の位置づけや居住地の特性、公共交通を中心とした地域間の連携などを考慮し7つの地域にまとめます。

	対象地域	将来都市構造における位置づけ	
		都市拠点	
地域1	①本庁：宮西、貴船、神山、大志、向山、富士	都市拠点	一宮駅周辺
		レクリエーション拠点	九品地公園 平島公園
		歴史文化拠点	真清田神社
地域2	②尾西北部：起、小信中島、三条、開明 ③尾西南部：大徳、朝日	副次的都市拠点	尾西庁舎周辺
		地域生活拠点	尾西南部公民館周辺
		産業拠点	工業専用地域周辺
		レクリエーション拠点	富田山公園
		歴史文化拠点	一宮市尾西歴史民俗資料館
地域3	④葉栗 ⑤北方町 ⑥木曾川町	副次的都市拠点	木曾川駅周辺
		地域生活拠点	葉栗出張所周辺 北方町出張所周辺
		産業拠点	一宮木曾川 IC 周辺
		レクリエーション拠点	木曾川緑地公園 138 タワーパーク 光明寺公園
地域4	⑦丹陽町	地域生活拠点	丹陽町出張所周辺
		産業拠点	尾張一宮 PA 周辺
地域5	⑧今伊勢町 ⑨奥町	地域生活拠点	今伊勢町出張所周辺 奥町出張所周辺
		レクリエーション拠点	木曾川緑地 奥町公園
地域6	⑩大和町 ⑪萩原町	地域生活拠点	大和町出張所周辺 萩原町出張所周辺
		産業拠点	一宮稻沢北 IC 周辺 萩原工業団地周辺
		レクリエーション拠点	萬葉公園
		歴史文化拠点	妙興寺、一宮市博物館、萩原商店街
地域7	⑫西成 ⑬浅井町 ⑭千秋町	地域生活拠点	西成出張所周辺 浅井町出張所周辺 千秋町出張所周辺
		レクリエーション拠点	一宮総合運動場 浅井山公園・大野極楽寺公園
		産業拠点	尾張一宮 PA 周辺

■ 地域区分



## 2 地域別構想

### (1) 地域1：本庁(宮西・貴船・神山・大志・向山・富士)

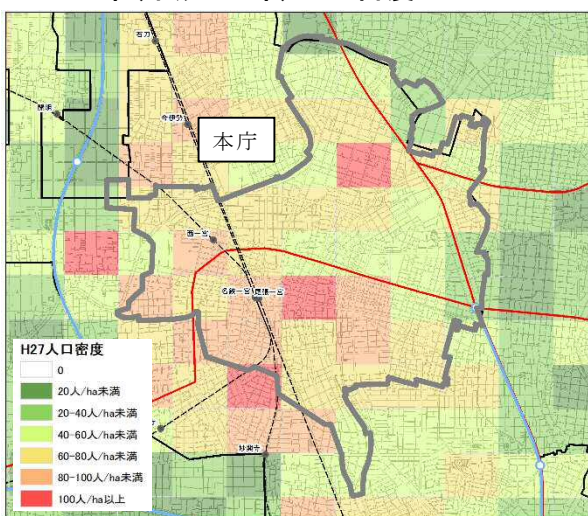
#### ① 地域の現状

##### ■ 人口動向

○ 2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約1,800人増加しています。

○ 年少人口や生産年齢人口は減少傾向にあるものの、他地域に比較して減少率は小さく、人口密度は66.1人/haと本市で最も高くなっています。

##### ■ 2015年(平成27年)人口密度



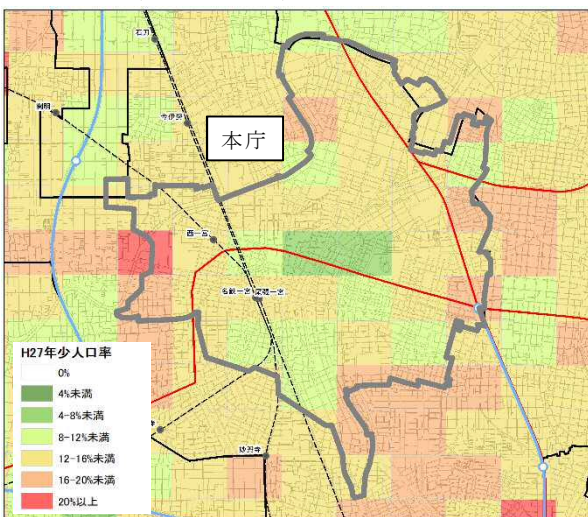
##### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積		936.6ha	2005 (H17)	2015 (H27)	増減数	増減率
総人口			60,114	61,943	1,829	103.0%
年少人口	割合		8,941	8,539	-402	95.5%
地域1	割合		14.9%	13.8%	-	-
	市平均		15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口	割合		39,541	38,253	-1,288	96.7%
地域1	割合		65.8%	61.8%	-	-
	市平均		66.3%	59.8%	-	-
老年人口	割合		11,512	14,565	3,053	126.5%
地域1	割合		19.2%	23.5%	-	-
	市平均		18.3%	25.5%	-	-
人口密度	地域1		64.2	66.1	-	-
	市平均		32.3	33.1	-	-

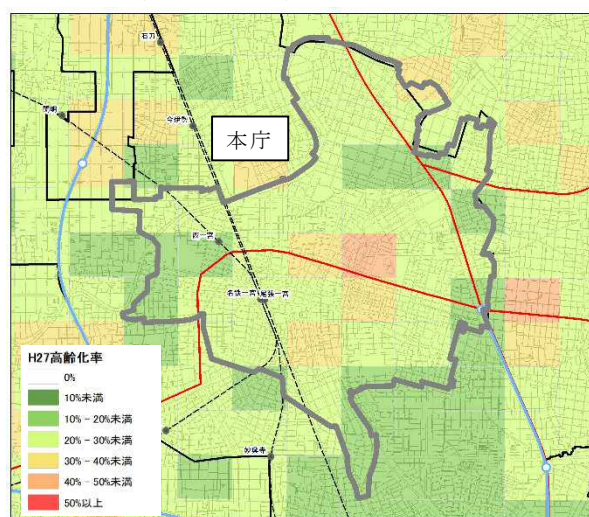
※ 総人口は年齢不詳を含む

※ 国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

##### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



##### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

- 広域的な都市機能から日常生活に必要な機能まで多様な施設が集積していることから、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。
- 一宮駅を中心とした放射状のバス路線網が形成され、市内各地を結んでいることから、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が高くなっています。

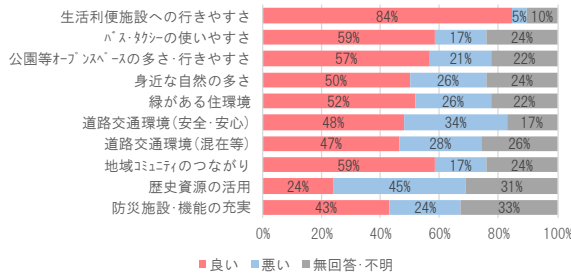
### 【地域の問題点】

- 都市的土地利用※の割合が高い地域であることから、他地域に比べると「身近な自然の多さ」に関する評価が低くなっています。

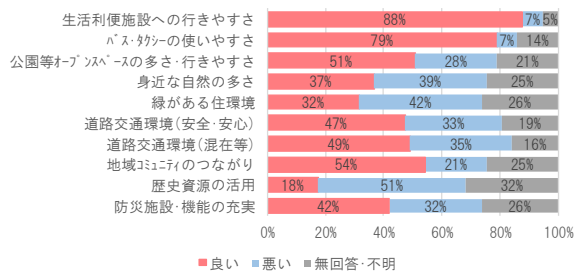
## ■地域1（本庁）全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域1	88%	6%	6%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域1	65%	17%	17%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域1	61%	22%	16%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域1	42%	35%	23%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域1	47%	31%	22%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境（安全・安心）	地域1	47%	34%	18%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境（混在等）	地域1	51%	29%	20%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域1	53%	23%	25%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域1	20%	47%	32%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域1	46%	28%	26%
	市平均	39%	34%	27%

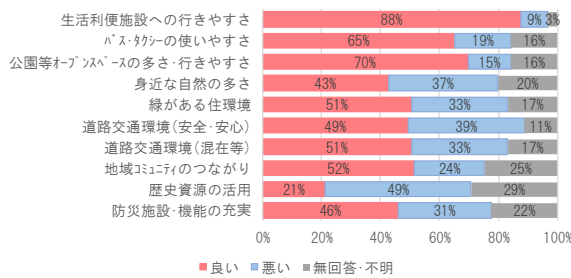
### 宮西



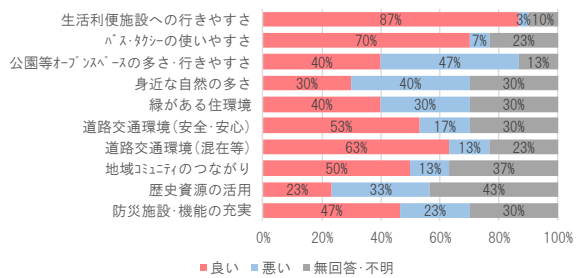
### 貴船



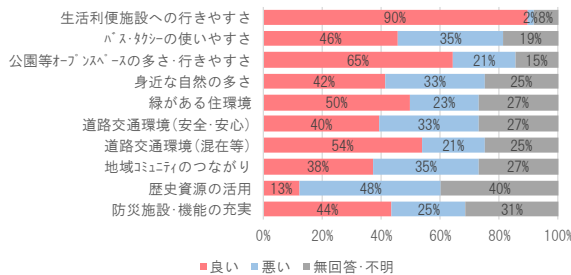
### 神山



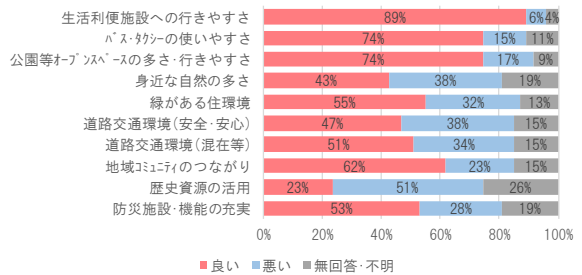
### 大志



### 向山



### 富士



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）



## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"><li>● 人口は2005年から2015年では増加傾向にありますが、将来的には減少傾向に転じる見込みです。</li><li>● 広域的な都市機能から日常生活に必要な機能まで多様な施設が集積していることから、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。</li><li>● 一宮駅周辺での従業者数の減少が大きく、商業・業務機能の空洞化が進行しています。</li><li>● 空き地や平面駐車場などの低未利用地が多く見られます。</li></ul>	空洞化した商業・業務機能の回復とともに、人口密度の維持により、地域活力の向上を図ることが必要です。
<ul style="list-style-type: none"><li>● 一宮駅を中心とした放射状のバス路線網が形成され、市内各地を結んでいることから、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が高くなっています。</li><li>● 本地域を含め、市全体として少子高齢化が進行しています。</li></ul>	市全体に広がる公共交通ネットワークの核としての利便性を維持し、誰もが安全・安心に移動できる都市空間づくりが必要です。
<ul style="list-style-type: none"><li>● 都市的土地利用の割合が高い地域であることから、他地域に比べると「身近な自然の多さ」に関する評価が低くなっています。</li><li>● 杜の宮市など、市民グループが主体となった活動が広がっています。</li></ul>	真清田神社をはじめとした地域資源をより身近なものとして感じられるよう、有効活用していくことが必要です。
<ul style="list-style-type: none"><li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域南部で極めて高いと予測されています。</li><li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による木曾川及び日光川・新川の洪水などによる浸水が予測され、特に地域北部で深く浸水するとされています。</li></ul>	地震や河川氾濫による災害リスクがある地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。また、面的な基盤整備が行われていない地域においては、安全性や防災性の向上が必要です。

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の中心部に位置する本地域は、一宮駅を核として、尾張地域の中核都市である本市の「顔」となるにぎわいあふれるまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

○都市拠点である一宮駅周辺において、土地の高度利用を図ることによりまちなか居住を促進します。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

- 本市の活力を支える中心拠点として、商業機能をはじめとした多様な都市機能の集積を図ります。
- 公共交通ネットワークの維持・充実による各地域の拠点へのアクセス性向上を図ります。
- 空き家や空き店舗などの既存ストックの活用を図ります。

#### ■「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」に向けて

- 日常生活に必要な都市機能の充実とともに、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。
- 自転車、歩行者交通の利便性向上と、緑や河川、歴史資源を活かした歩きたくなる環境づくりを図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

- 市民や地域などとの協働により、真清田神社などの歴史・文化的資源の活用を図ります。
- 中心市街地におけるにぎわいの創出につながるまちづくり活動を支援します。

## 【まちづくりの方針】

## 本庁

## 土地利用・市街地整備の方針

- 都市拠点周辺では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。
- 中心市街地における空き店舗や低未利用地の有効利用を促進します。
- 中心市街地において土地の高度利用を促進するため、指定容積率の見直し、高度利用地区や再開発等促進区などの指定を検討します。
- 商業機能の集積及びまちなか居住の促進に向け、低層階に商業機能、中高層階に業務機能や居住機能を持った複合施設の立地誘導を図ります。
- 名岐道路の沿線地区において、ストック効果を活かした土地利用を検討します。

## 道路・公共交通などの方針

- 歩きやすい環境づくりや自転車走行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化を進めるとともに、一宮市自転車活用推進計画に基づく自転車専用通行帯の整備などを進めます。
- 公共交通によるアクセス性向上に向け、本地域を中心とした放射型の公共交通ネットワークの維持・充実を図るとともに、バス運行情報の提供などにより利用を促進します。
- 駅前メイン通りである銀座通りについては、景観に配慮した再整備を進めます。
- 北尾張中央道、国道22号及び一宮各務原線の無電柱化を促進します。

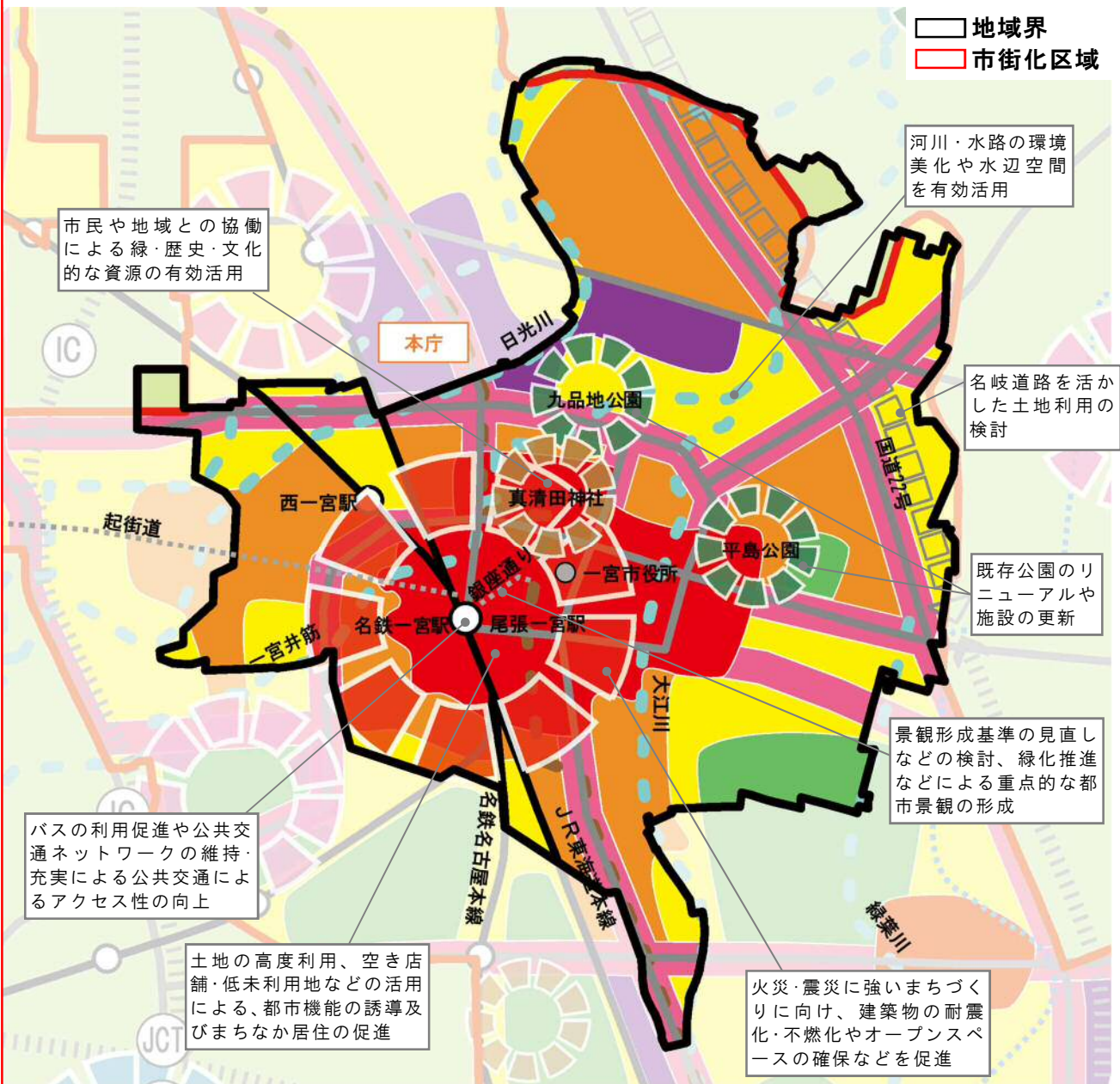
## 緑・景観・環境の方針

- 幹線道路における緑の再生を進めます。
- 銀座通り沿線においては、重点的な都市景観の形成に向け、景観形成基準などの見直しを検討するとともに、オープンスペースなどのゆとりある空間づくり、緑化を推進します。
- 市民や地域との協働により、真清田神社周辺における緑・歴史・文化的な資源の有効活用を図ります。
- 大江川などの河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- レクリエーション機能の向上のため、既存公園のリニューアルや施設の更新を進めます。

## 都市防災の方針

- 火災・震災に強いまちづくりに向け、建築物の耐震化・不燃化やオープンスペースの確保などを促進します。
- 面的未整備地区における防災性・安全性の向上に向けて、狭あい道路の解消を検討します。
- 震災に強いまちづくりに向け、下水道幹線管路などの耐震化を進めます。
- 浸水リスクの低減に向け、貯留施設の整備を進めます。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜拠点＞	＜ネットワーク＞
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFEB3B; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF9800; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9C27B0; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F44336; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E91E63; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0070C0; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00BCD4; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid cyan; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid brown; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dotted gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)                 </p> <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-top: 2px solid gray; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路                 </p> <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-left: 2px solid gray; margin-right: 5px;"></span> 鉄道                 </p> <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed cyan; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border-bottom: 1px dashed brown; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク                 </p>

## (2) 地域2：尾西北部（起・小信中島・三条・開明）、尾西南部（大徳・朝日）

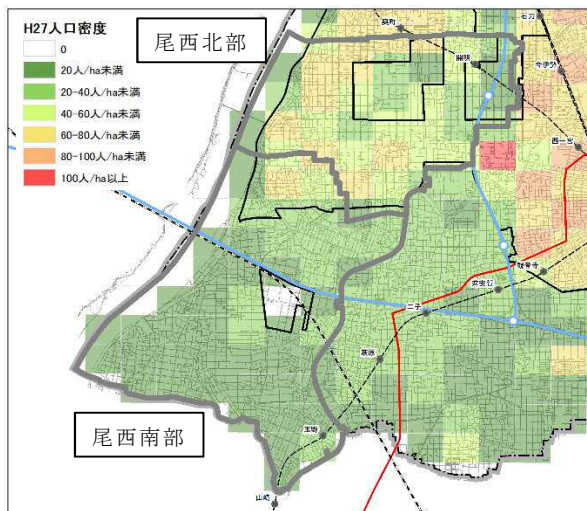
### ① 地域の現状

#### ■ 人口動向

○ 2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約200人減少しています。

○ 高齢化率は26.9%と市平均よりも高く、特に尾西南部における少子高齢化の進行が顕著となっています。

#### ■ 2015年(平成27年)人口密度



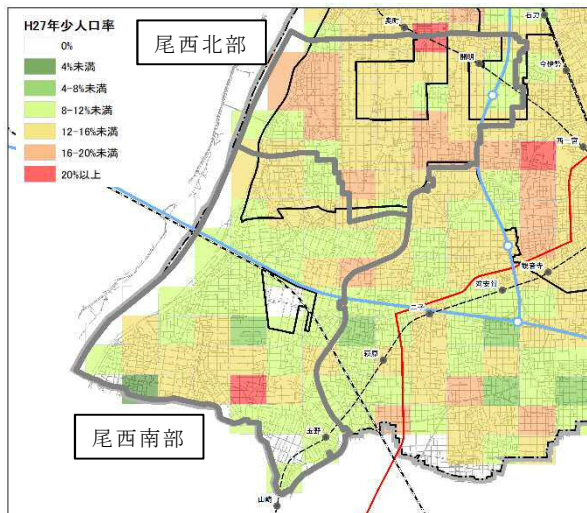
#### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	2005 (H17)		2015 (H27)		増減数	増減率
総人口	58,391		58,194		-197	99.7%
年少人口	8,994		7,811		-1,183	86.8%
	割合	地域2	15.4%	13.4%	-	-
		市平均	15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口	38,136		34,273		-3,863	89.9%
	割合	地域2	65.3%	58.9%	-	-
		市平均	66.3%	59.8%	-	-
老年人口	11,261		15,638		4,377	138.9%
	割合	地域2	19.3%	26.9%	-	-
		市平均	18.3%	25.5%	-	-
人口密度	地域2		26.2		26.1	
		市平均	32.3		33.1	

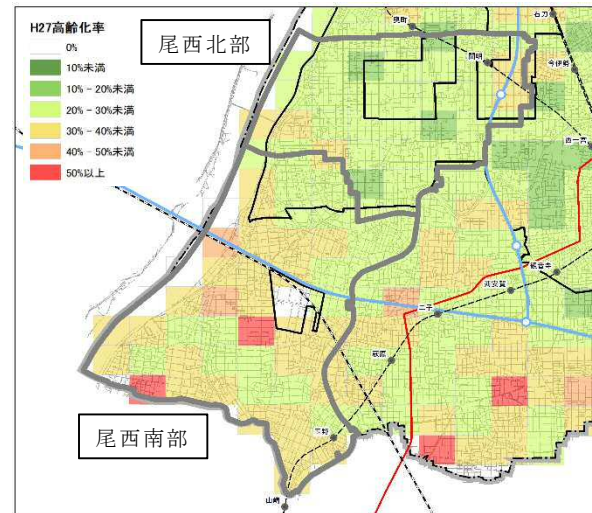
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出（一部地域で秘匿値あり）

#### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



#### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

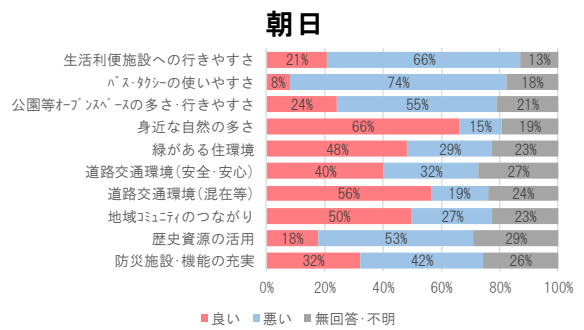
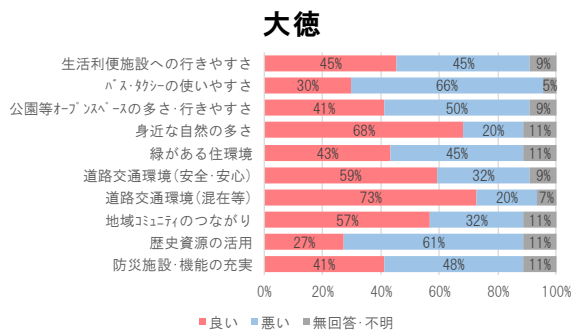
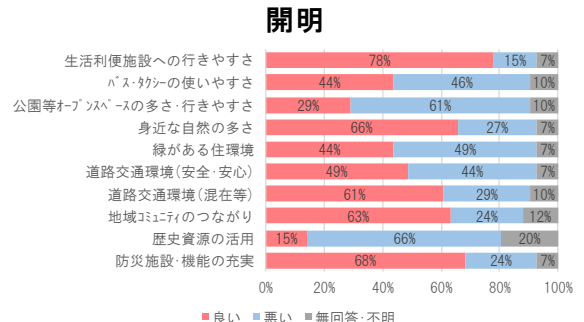
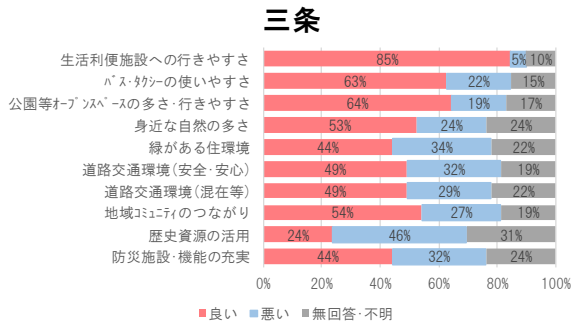
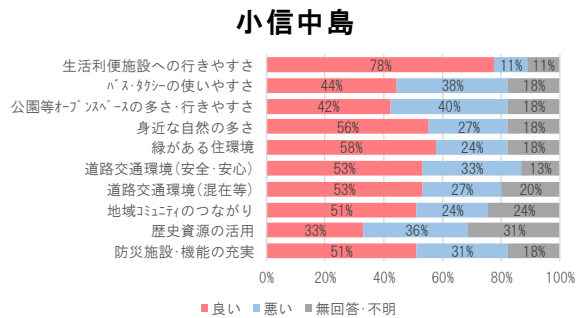
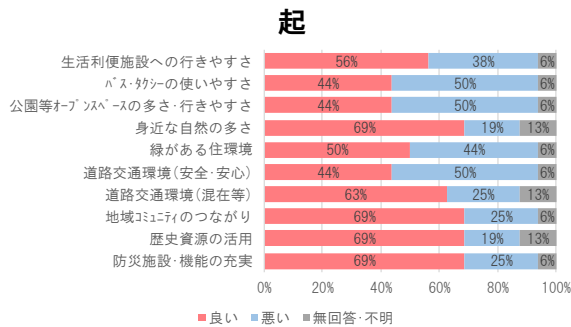
- 木曾川に隣接した地域であり、「身近な自然の多さ」に関する評価が高くなっています。
- 尾西北部では尾西庁舎周辺などに都市機能が集積しており、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。

### 【地域の問題点】

- 木曾川に隣接した地域であり、富田山公園などを有していますが、開明や朝日では「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」に関する評価が低くなっています。
- 尾西南部ではバスの運行本数が少ない地域のため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。

## ■地域2（尾西北部・南部）全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域2	60%	30%	10%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域2	37%	49%	13%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域2	41%	44%	15%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域2	62%	22%	16%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域2	48%	36%	16%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域2	49%	35%	16%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域2	58%	25%	17%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域2	55%	27%	18%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域2	26%	50%	24%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域2	47%	35%	18%
	市平均	39%	34%	27%



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 尾西北部では尾西庁舎周辺などに都市機能が集積しており、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。</li> <li>● 尾西南部ではバスの運行本数が少ない地域のため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>バスを中心とした公共交通ネットワークの維持とともに、都市機能の集積による日常生活の利便性を確保していくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口は2005年から2015年で減少傾向にあります。</li> <li>● 特に、市街化調整区域における少子高齢化の進行が顕著に見られます。</li> <li>● 木曾川に隣接した地域であり、「身近な自然の多さ」に関する評価が高くなっています。</li> </ul>	<p>農地や自然環境などとの調和のとれた、ゆとりある良好な居住環境を維持していくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 伝統的地場産業として繊維産業が栄えたため、のこぎり屋根などが生活に身近な地域資源となっていますが、繊維産業は縮小傾向となっています。</li> </ul>	<p>縮小する繊維産業の振興、景観資源としての活用が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域の広い範囲で極めて高いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による木曾川及び日光川の洪水などによる浸水が予測され、特に尾西北部で深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクの高い地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の西南部に位置する本地域は、美濃路とその宿場である起などの多様な歴史的資源を持つ地域であり、また、尾西庁舎周辺は、副次的都市拠点として位置づけられていることから、都市機能の集積と公共交通の充実を図る一方、歴史あるまちなみや南部に広がる田園地帯は、本地域の活かすべき資源としてとらえ、保全を進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

- 起街道沿いのバス交通を軸とした暮らしやすい居住環境の形成を図ります。
- 南部の田園環境を活かし、暮らしやすい環境の保全を図ります。
- 木曽川の浸水などの災害危険性に対し、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を強化します。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

- 副次的都市拠点である尾西庁舎周辺において、起街道沿いのバス交通の利便性を活かし、都市機能の集積を図ります。
- 尾西南部公民館周辺において、日常生活に必要な都市機能の確保により、地域コミュニティの維持を図ります。
- 南部の工業団地周辺において、周辺環境と調和した産業拠点としての機能増進を図ります。

#### ■「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」に向けて

- 伝統的な地場産業の工業施設から住居系土地利用への転換が進む地域における良好な居住環境の保全を図ります。
- 南部に広がる一団性の高い農用地のスプロール的市街化を抑制するとともに、農業の担い手確保などの施策と連携した環境保全を図ります。
- 木曽川などの主要な河川・水路や公園緑地を活かした水と緑のネットワークの形成を図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

- 美濃路沿いの歴史的資源を活用した地域交流を促進します。



**【まちづくりの方針】**

尾西北部	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○尾西庁舎周辺地区では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。</li> <li>○利便性の高いバス路線である起街道沿いを中心に、居住機能の立地誘導を図ります。</li> <li>○工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区※や地区計画制度の活用を検討します。</li> <li>○地区中央における市街化調整区域の農地については、緑の中庭、貴重なオープンスペースとして保全を図ります。</li> <li>○鉄道駅周辺地区の市街化調整区域において、市街化区域への編入の検討や、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○尾張地域の骨格となる北尾張中央道の整備を促進します。</li> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、起街道をはじめとした路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○繊維産業のまちの面影を残すのこぎり屋根工場や蔵などの外観を活かした地域の魅力向上に向け、工場のリノベーションを推進します。</li> <li>○本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、起地区の美濃路と尾西緑道に沿った歴史的なまちなみの保全を図ります。</li> <li>○本地域の歴史や文化に関する情報発信や、広域的な交流促進に向け、歴史民俗資料館を活用するとともに、美濃路などの歴史資源を安全に利活用できる環境整備を検討します。</li> <li>○木曾川、野府川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○ミズベリング138による木曾川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○河川氾濫などによる浸水リスクの低減に向け、木曾川の堤防整備を促進するとともに、排水路の改修を進めます。</li> <li>○火災・震災に強いまちづくりに向け、建築物の耐震化・不燃化やオープンスペースの確保などを促進します。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物など耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

## 尾西南部

### 土地利用・市街地整備の方針

- 尾西南部公民館周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。
- 産業拠点における既存の工業団地隣接地区において、周辺環境に配慮した産業施設の立地誘導を図ります。
- 鉄道駅周辺地区において、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。
- 集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。
- 新濃尾大橋（仮称）の架橋によるストック効果を活かした土地利用を検討します。

### 道路・公共交通などの方針

- 尾張地域の骨格となる北尾張中央道の整備を促進します。
- 都市間交通の円滑な処理に向け、萩原祐久線の整備を促進します。
- バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。

### 緑・景観・環境の方針

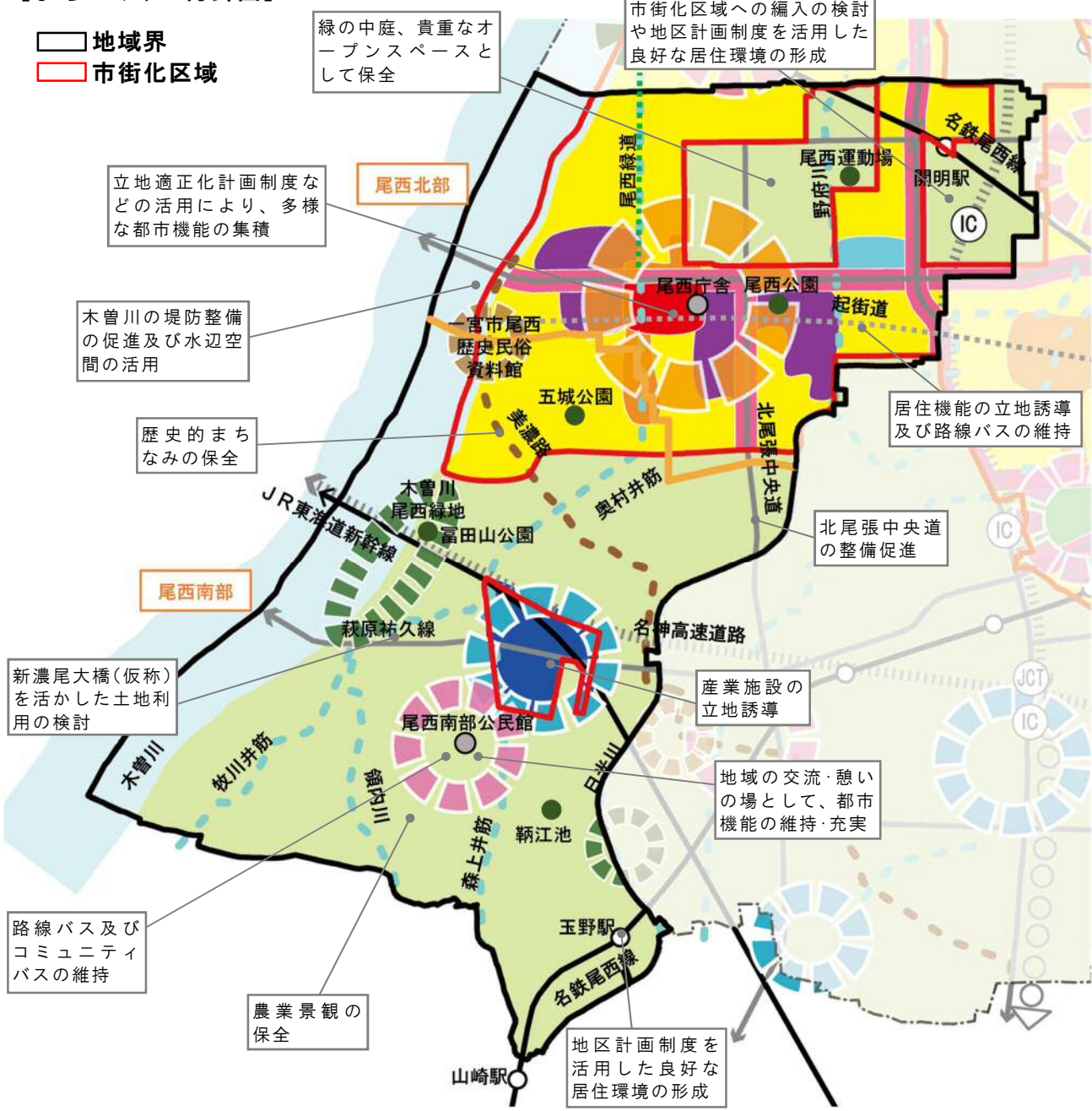
- 本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、木曾川からみる遠景眺望の保全を図ります。
- 田園地域の広がりある農業景観の保全を図ります。
- 木曾川、日光川など、主要な河川・水路及び池沼の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- ミズベリング138による木曾川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。
- 公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。
- 木曾川沿線において、サイクリングロードの整備を進めます。
- 富田山公園においては、民間活力を活かした再整備を検討します。
- レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。

### 都市防災の方針

- 浸水リスクの低減に向け、排水路の改修を進めます。
- 貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。

【まちづくりの方針図】

□ 地域界  
□ 市街化区域



<土地利用の方針>	<拠点>	<ネットワーク>
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; margin-right: 5px;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFEB3B; margin-right: 5px;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF9800; margin-right: 5px;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9C27B0; margin-right: 5px;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F44336; margin-right: 5px;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E91E63; margin-right: 5px;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0070C0; margin-right: 5px;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4DD0E1; margin-right: 5px;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid cyan; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid brown; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid gray; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed cyan; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed brown; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>

### (3) 地域3：葉栗・北方町・木曾川町

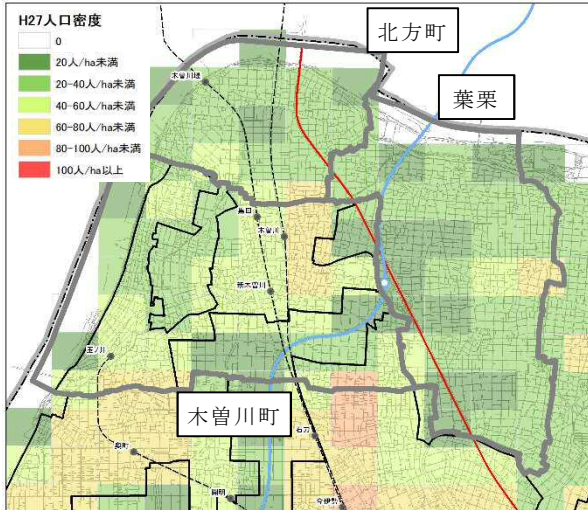
#### ① 地域の現状

##### ■ 人口動向

○2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約800人増加しています。

○年少人口や生産年齢人口は減少傾向にあり、高齢化率は26.3%と市平均よりも高くなっています。

##### ■ 2015年(平成27年)人口密度



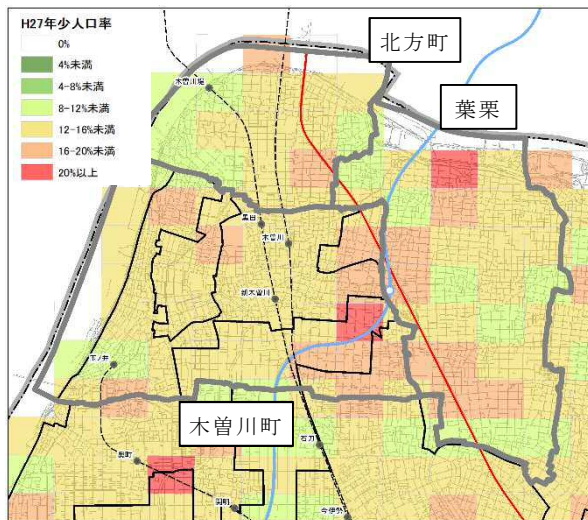
##### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	2005 (H17)	2015 (H27)	増減数	増減率	
総人口	58,993	59,806	813	101.4%	
年少人口	9,046	8,367	-679	92.5%	
割合	地域3	15.3%	14.0%	-	-
割合	市平均	15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口	38,990	35,247	-3,743	90.4%	
割合	地域3	66.1%	58.9%	-	-
割合	市平均	66.3%	59.8%	-	-
老年人口	10,954	15,716	4,762	143.5%	
割合	地域3	18.6%	26.3%	-	-
割合	市平均	18.3%	25.5%	-	-
人口密度	地域3	27.2	27.5	-	-
人口密度	市平均	32.3	33.1	-	-

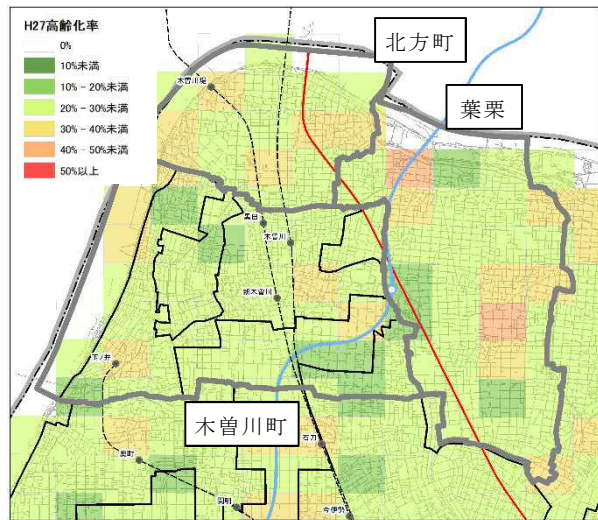
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

##### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



##### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

○鉄道駅周辺を中心に都市機能が集積し、大規模商業施設も多いことから北方町や木曽川町では「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。

○地域北・西部の外周が木曽川に接し、その雄大な自然環境や眺望から「身近な自然の多さ」や「緑がある住環境」に関する評価が高くなっています。

### 【地域の問題点】

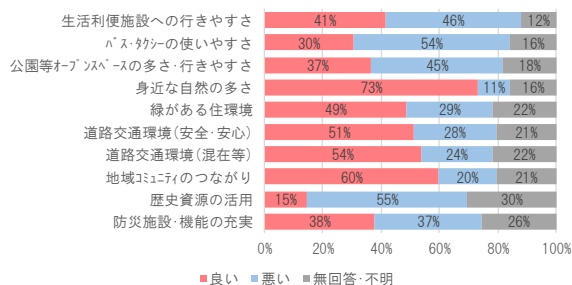
○木曽川駅や一宮駅方面へのバスが運行しているものの、運行本数は30本/日未満と少ないことから「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。

○木曽川に隣接した地域であり、木曽川緑地公園などを有しますが、地域内の公園が少ないことから「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」に関する評価が低くなっています。

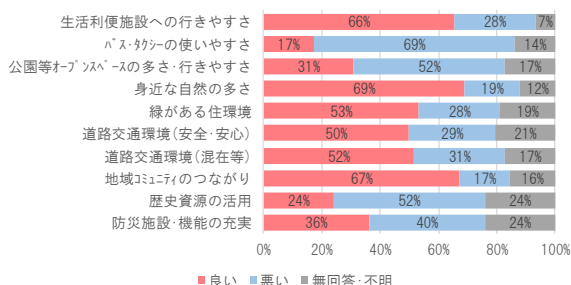
### ■地域3(葉栗・北方町・木曽川町)全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域3	60%	26%	14%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域3	24%	55%	21%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域3	31%	45%	24%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域3	63%	15%	22%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域3	46%	28%	27%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域3	46%	30%	23%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域3	51%	27%	22%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域3	54%	21%	25%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域3	18%	49%	33%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域3	36%	36%	28%
	市平均	39%	34%	27%

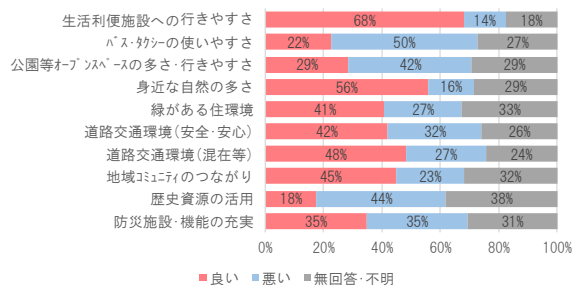
### 葉栗



### 北方町



### 木曽川町



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道駅周辺を中心とした都市機能の集積や、大規模商業施設に対して暮らしやすいと感じている市民が多く見られます。</li> <li>● 基幹産業である繊維工業は低迷し、食料品製造業などが増加傾向にあるなど、産業構造の変化が見られます。</li> </ul>	<p>鉄道駅やインターチェンジの利便性を活かした商業や産業の拠点形成により、地域の活性化を図っていくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口は2005年から2015年では増加傾向にありますが、将来的には減少傾向に転じる見込みです。</li> <li>● 木曽川周辺の雄大な自然環境や眺望から「身近な自然の多さ」や「緑のある住環境」に関する評価が高くなっています。</li> </ul>	<p>農地や自然環境などとの調和のとれた、ゆとりある良好な居住環境を維持していくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 木曽川緑地公園などを有していますが、地域内の公園が少ないことから「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> <li>● ミズベリング138など、木曽川における水辺の新しい活用方法の検討や実践に向けた取り組みが進んでいます。</li> </ul>	<p>木曽川の水辺空間のさらなる活用に向けた景観保全や環境整備を図っていくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域中西部で極めて高いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による木曽川及び日光川の洪水などによる浸水が予測され、特に地域中央部での深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクの高い地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の北部に位置する本地域は、北側と西側で木曽川に接する自然豊かな地域であり、また、木曽川駅周辺は、副次的都市拠点として位置づけられていることから、木曽川の自然環境・眺望景観の魅力や、鉄道を主とする公共交通の利便性を活かした、北部地域の拠点にふさわしいまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

- 木曽川に隣接した自然の豊かさを活かし、ゆとりある居住環境の形成を図ります。
- 木曽川の浸水などの災害危険性に対し、ハード・ソフト両面からの防災・減災対策を強化します。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

- 副次的都市拠点である木曽川駅周辺において、交通利便性の高さを活かし、都市機能の集積を図ります。
- 2つの地域生活拠点において、日常生活に必要な都市機能の確保により、地域コミュニティの維持を図ります。
- 一宮木曽川インターチェンジに近接した地区において、周辺環境と調和した産業拠点の形成を図ります。

#### ■「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」に向けて

- 木曽川をはじめとした河川環境の整備、優良農用地などの保全を図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

- 木曽川の自然環境や眺望景観、木曽川堤桜などの歴史文化資源を活用した地域交流を促進します。

**【まちづくりの方針】**

葉栗	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○葉栗出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。</li> <li>○一宮木曾川インターチェンジ周辺地区において、周辺環境に配慮した産業施設の立地誘導を図ります。</li> <li>○集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。</li> <li>○名岐道路の沿線地区において、ストック効果を活かした土地利用を検討します。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、木曾川の水辺環境や木曾川堤桜をはじめとした木曾川の眺望景観の保全を図ります。</li> <li>○田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○木曾川、野府川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○ミズベリング138による木曾川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○緊急輸送道路における橋梁の耐震化を検討します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>



北方町	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○北方町出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。</li> <li>○鉄道駅周辺地区において、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。</li> <li>○集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○木曽川のレクリエーション的利用において交通結節点となる木曽川堤駅について、イベントと連携した利用を促進します。</li> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、コミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本地域の特色ある景観資源や歴史資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、木曽川の水と河畔林などからなる水辺景観や木曽川堤桜をはじめとした木曽川の眺望景観の保全を図ります。</li> <li>○田園地域の広がりある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○木曽川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○ミズベリング138による木曽川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。</li> <li>○公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

## 木曾川町

### 土地利用・市街地整備の方針

- 木曾川駅周辺地区では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図るとともに、居住機能の立地誘導を図ります。
- 一宮木曾川インターチェンジ周辺地区において、周辺環境に配慮した産業施設の立地誘導を図ります。
- 工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区や地区計画制度の活用を検討します。
- 鉄道駅周辺地区の市街化調整区域において、市街化区域編入の検討や、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。
- 市街化調整区域の農地については、貴重なオープンスペースとして保全を図ります。

### 道路・公共交通などの方針

- バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。

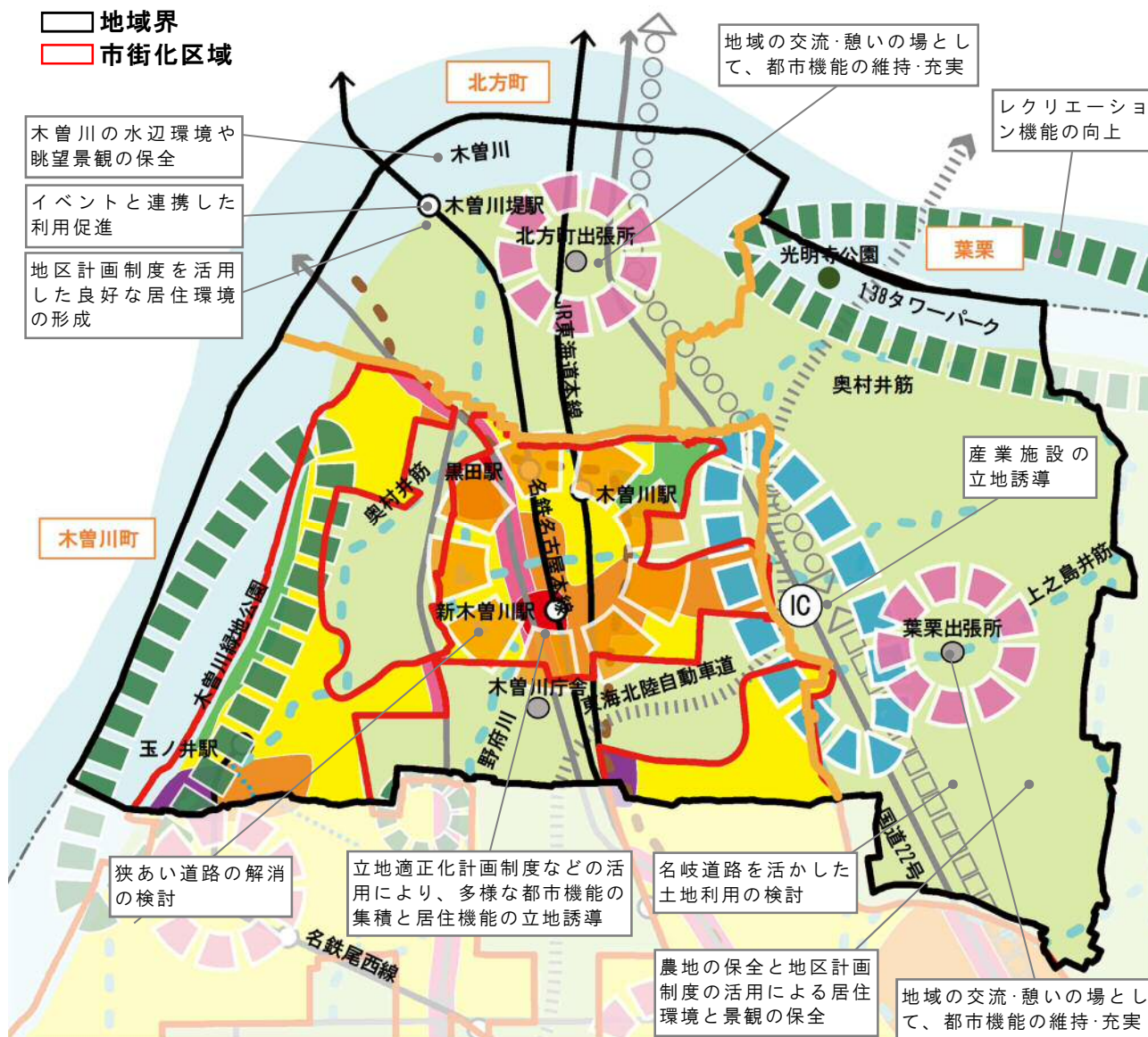
### 緑・景観・環境の方針

- 本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、奥村井筋及びその沿道に残る歴史的な繊維産業のまちなみ、木曾川の眺望景観の保全を図ります。
- 木曾川、野府川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- ミズベリング138による木曾川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。
- 公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。
- 木曾川沿線において、サイクリングロードの整備を進めます。
- レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。

### 都市防災の方針

- 河川氾濫などによる浸水リスクの低減に向け、日光川2号放水路の整備を促進します。
- 火災・震災に強いまちづくりに向け、建築物の耐震化・不燃化やオープンスペースの確保などを促進します。
- 面的未整備地区における防災性・安全性の向上に向けて、狭あい道路の解消を検討します。
- 貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜拠点＞	＜ネットワーク＞
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; margin-right: 5px;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFEB3B; margin-right: 5px;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF9800; margin-right: 5px;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9C27B0; margin-right: 5px;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F44336; margin-right: 5px;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E91E63; margin-right: 5px;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #2196F3; margin-right: 5px;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #42A5F5; margin-right: 5px;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid cyan; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid brown; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid gray; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> </ul> <p>ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed cyan; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed brown; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>

## (4) 地域4：丹陽町

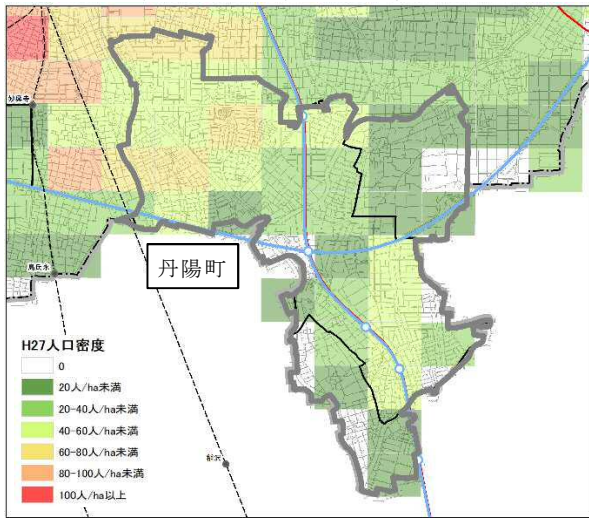
### ① 地域の現状

#### ■ 人口動向

○2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約3,700人増加しており、市内において最も伸び率が高くなっています。

○土地区画整理事業により子育て世代の転入が多いことから、年少人口、生産年齢人口が市内で唯一増加しています。

#### ■ 2015年(平成27年)人口密度



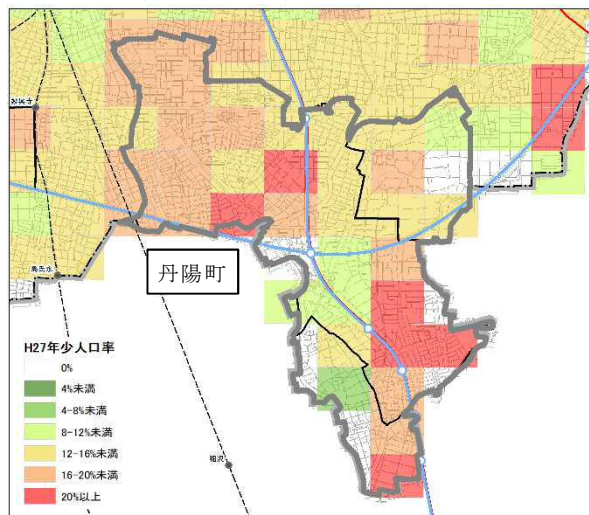
#### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	2005 (H17)		2015 (H27)		増減数	増減率
総人口	24,304		28,010		3,706	115.2%
年少人口	4,209		4,684		475	111.3%
	割合	地域4	17.3%	16.7%	-	-
		市平均	15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口	16,861		17,734		873	105.2%
	割合	地域4	69.4%	63.3%	-	-
		市平均	66.3%	59.8%	-	-
老年人口	3,152		5,291		2,139	167.9%
	割合	地域4	13.0%	18.9%	-	-
		市平均	18.3%	25.5%	-	-
人口密度	地域4		31.2		-	-
		市平均	32.3		-	-

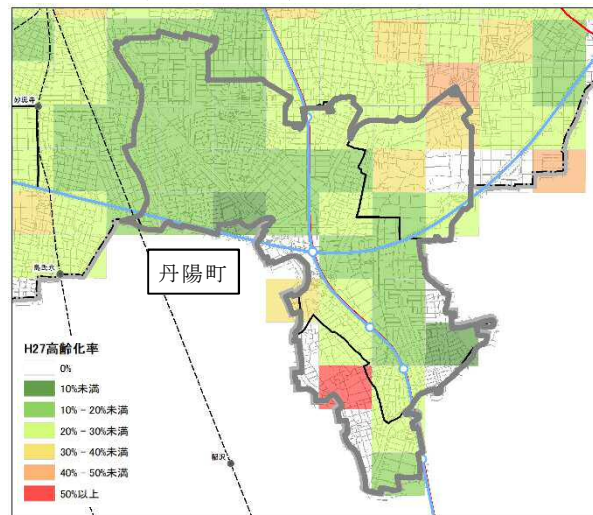
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

#### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



#### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

○土地区画整理事業に伴い公園や緑道が整備されており、また、生産緑地や郊外の田園など多くの緑地や農地を有することから、「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」、「緑がある住環境」に関する評価が高くなっています。

### 【地域の問題点】

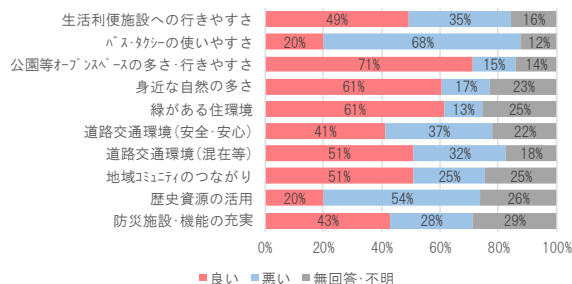
○バスは一宮駅方面への1路線のみであり、運行本数も少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。

○北部は比較的多様な生活利便施設が立地していますが、南部では不足する機能も見られることから、他地域に比べると「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が低くなっています。

### ■地域4（丹陽）全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域4	49%	35%	16%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域4	20%	68%	12%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域4	71%	15%	14%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域4	61%	17%	23%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域4	61%	13%	25%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域4	41%	37%	22%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域4	51%	32%	18%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域4	51%	25%	25%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域4	20%	54%	26%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域4	43%	28%	29%
	市平均	39%	34%	27%

### 丹陽



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2005年から2015年で総人口は約3,700人増加しており、市内において最も伸び率が高くなっています。</li> <li>● 土地区画整理事業により子育て世代の転入が多いことから、年少人口、生産年齢人口が市内で唯一増加しています。</li> </ul>	<p>今後も人口増加が見込まれる地域であることから、子育て世代や高齢者などのニーズに配慮した生活環境の整備が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南部では都市機能の不足が見られ、他地域に比べると「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> <li>● バスは一宮駅方面への1路線のみであり、運行本数も少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>公共交通の利便性の向上とともに、安全・安心に移動できる都市空間づくりが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 土地区画整理事業に伴い公園や緑道が整備されており、また、生産緑地や郊外の田園など多くの緑地や農地を有することから、「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」、「緑のある住環境」に関する評価が高くなっています。</li> </ul>	<p>一宮インターチェンジ東側の地域においては、農地や自然環境と調和のとれた産業集積を図ることが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域の広い範囲で極めて高いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による日光川及び新川の洪水などによる浸水が予測されており、特に地域南部で深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクがある地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の南東部に位置する本地域は、名神高速道路における一宮インターチェンジが名古屋高速、国道22号と接続し、自動車交通における本市の南の玄関口として位置づけられることから、土地区画整理事業による都市基盤整備が整った居住環境を活かすとともに、バス交通による公共交通の利便性を確保し、暮らしやすいまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

○地域生活拠点である丹陽町出張所周辺において、災害に強く安全性の高い市街地形成を図ります。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

○地域生活拠点である丹陽町出張所周辺において、市南部のにぎわいの核を目指し、都市機能の充実、多様化を図ります。

○広域交流の促進、産業振興や地域活性化を図るため、尾張一宮パーキングエリアの周辺にスマートインターチェンジの設置を検討します。

○尾張一宮パーキングエリア周辺において、スマートインターチェンジを活用した土地区画整理事業等による面的基盤整備により、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。

○スマートインターチェンジ周辺において、ストック効果を活用した中継物流施設の立地を検討します。

#### ■「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」に向けて

○土地区画整理事業により人口増加が見込まれる地域であることから、今後の人口動向を踏まえた公共交通サービスの見直し・充実を図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

○産業拠点において、島畑をはじめとした産業景観の調和や継承を図ります。

【まちづくりの方針】

丹陽町

土地利用・市街地整備の方針

- 丹陽町出張所周辺地区では、市南部のにぎわいの核を目指し、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。
- 尾張一宮パーキングエリア周辺において、スマートインターチェンジを活用した土地区画整理事業等による面的基盤整備により、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。
- スマートインターチェンジ周辺において、ストック効果を活用した中継物流施設の立地を検討します。
- 工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区や地区計画制度の活用を検討します。
- 外崎地区において、土地区画整理事業による面的基盤整備を行い、良好な居住環境の形成を図ります。

道路・公共交通などの方針

- 都市間交通の円滑な処理や、地区内の交通安全性の向上に向け、萩原多気線の整備を促進します。
- 歩きやすい環境づくりや自転車走行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化を進めるとともに、一宮市自転車活用推進計画に基づく自転車専用通行帯の整備などを進めます。
- バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バスの維持を図るとともに、将来の人口動向を踏まえ、公共交通機関の充実・利便性向上を検討します。
- 国道22号の無電柱化を促進します。

緑・景観・環境の方針

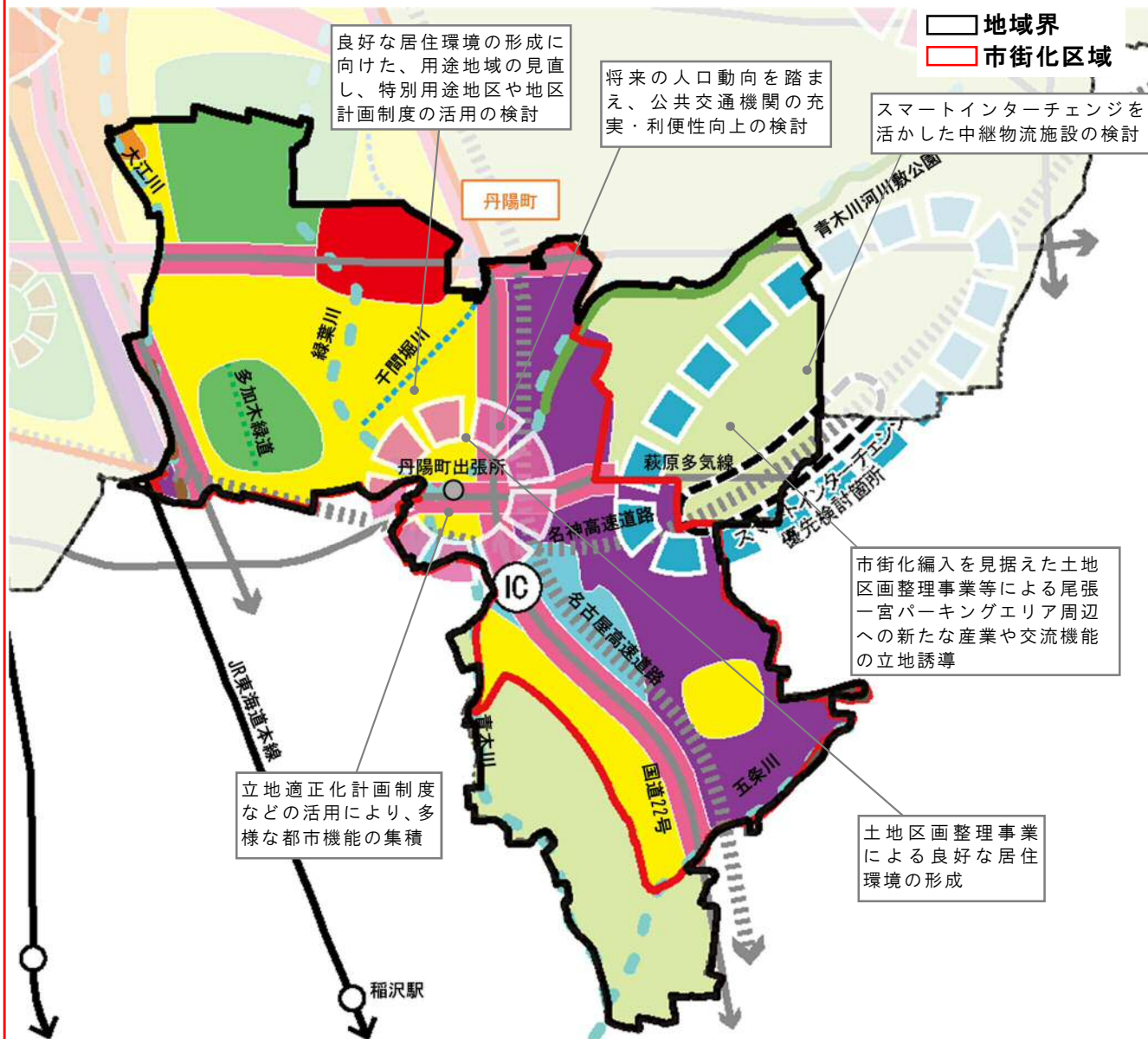
- 産業拠点において、島畑をはじめとした産業景観の調和や継承を図ります。
- 青木川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- 公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。
- 土地区画整理事業により公園・緑地の整備を進めます。
- レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。

都市防災の方針

- 河川氾濫などによる浸水リスクの低減に向け、千間堀川の河川改修を進めるとともに、貯留施設の整備を検討します。
- 緊急輸送道路における橋梁の耐震化を検討します。
- 土地区画整理事業による面的基盤整備に併せて、貯留施設の整備を進めます。
- 貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。



【まちづくりの方針図】



<土地利用の方針>	<拠点>	<ネットワーク>					
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; margin-right: 5px;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFEB3B; margin-right: 5px;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF9800; margin-right: 5px;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9C27B0; margin-right: 5px;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F44336; margin-right: 5px;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E91E63; margin-right: 5px;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #2196F3; margin-right: 5px;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00BCD4; margin-right: 5px;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid cyan; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid brown; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">道路</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(90deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">公共交通</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul> </td> </tr> </table>	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(90deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> </ul>	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>
道路	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(90deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px dashed black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul>						
	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; border-top: 2px solid black; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> </ul>						
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 2px; background-color: brown; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>						

## (5) 地域5：今伊勢町・奥町

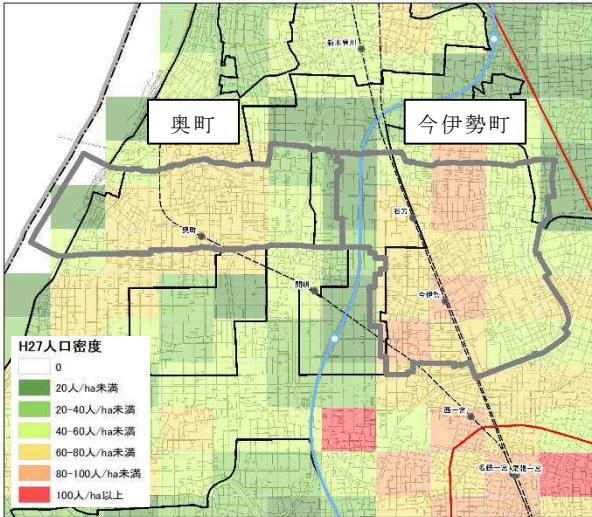
### ① 地域の現状

#### ■ 人口動向

○2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約1,400人増加していますが、年少人口や生産年齢人口は減少傾向にあります。

○人口密度は55.8人/haと市平均より高くなっています。

#### ■ 2015年(平成27年)人口密度



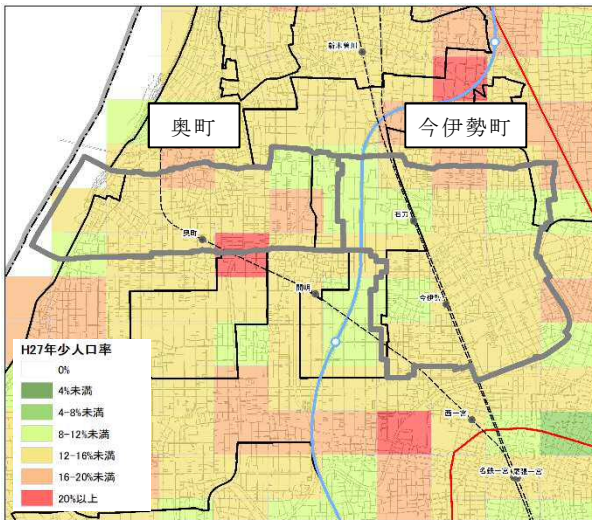
#### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	719.5ha	2005 (H17)	2015 (H27)	増減数	増減率
総人口		38,730	40,153	1,423	103.7%
年少人口		6,121	5,577	-544	91.1%
割合	地域5	15.8%	13.9%	-	-
割合	市平均	15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口		25,979	24,072	-1,907	92.7%
割合	地域5	67.1%	60.0%	-	-
割合	市平均	66.3%	59.8%	-	-
老年人口		6,614	9,650	3,036	145.9%
割合	地域5	17.1%	24.0%	-	-
割合	市平均	18.3%	25.5%	-	-
人口密度					
	地域5	53.8	55.8	-	-
	市平均	32.3	33.1	-	-

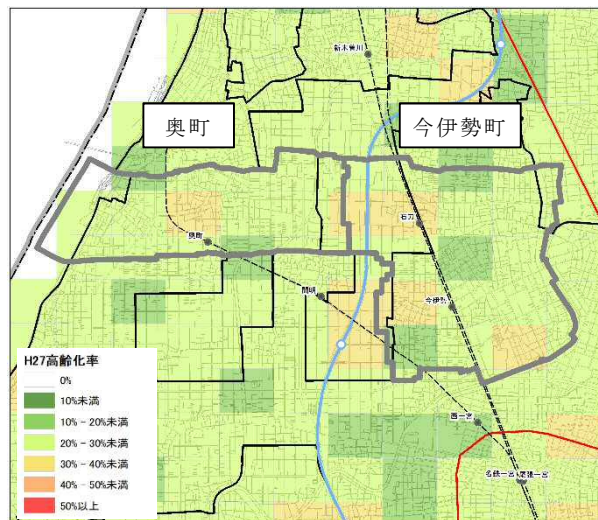
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

#### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



#### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

○鉄道駅の利便性が高く、地域内にも多様な都市機能が集積していることから、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。

### 【地域の問題点】

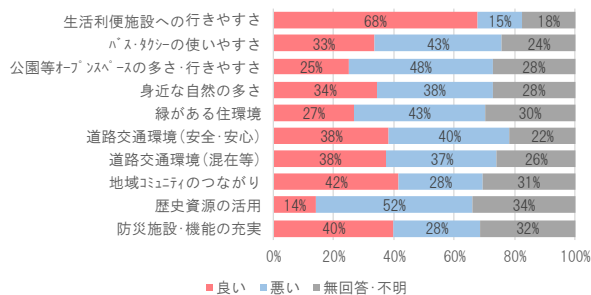
○鉄道の利便性は高いものの、バスの運行は少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。

○今伊勢町においては、公園が少ないため、「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」「緑がある住環境」に関する評価が低くなっています。

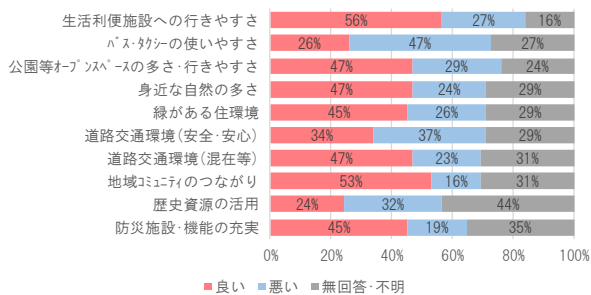
## ■地域5（今伊勢町・奥町）全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域5	64%	19%	17%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域5	31%	44%	25%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域5	32%	41%	26%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域5	38%	34%	28%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域5	33%	37%	30%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域5	37%	39%	24%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域5	41%	32%	27%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域5	46%	24%	31%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域5	18%	45%	37%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域5	42%	25%	33%
	市平均	39%	34%	27%

### 今伊勢町



### 奥町



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道駅周辺を中心とした都市機能の集積に対して暮らしやすいと感じている市民が多く見られます。</li> </ul>	<p>鉄道駅の利便性を活かした人口密度の維持や都市機能の集積により、地域の活性化を図っていくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の利便性は高い地域となっていますが、バスの運行は少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>バスを含めた公共交通の利便性向上とともに、安全・安心に移動できる都市空間づくりが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 伝統的地場産業として繊維産業が栄えたため、のこぎり屋根などが生活に身近な地域資源となっていますが、繊維産業は縮小傾向となっています。</li> </ul>	<p>縮小する繊維産業の保全、景観資源としての活用が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 今伊勢町においては、公園が少ないため、「公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ」「緑がある住環境」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>既存の公園、木曾川、日光川などの身近な自然、地域資源の活用が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域の広い範囲で極めて高いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による木曾川及び日光川の洪水などによる浸水が予測されており、特に地域中央部で深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクがある地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。</p> <p>また、面的な基盤整備が行われていない地域においては、安全性や防災性の向上が必要です。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の中西部に位置する本地域は、鉄道駅や出張所を核とした市街地が形成されている地域であることから、都市拠点との近接性や鉄道の利便性を活かし、より暮らしやすく、生活の安全性が確保されるまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

○中心市街地との近接性や鉄道の利便性を活かした暮らしやすい居住環境の形成を図ります。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

○2つの地域生活拠点の周辺において、都市機能の集積により生活利便性の向上を図ります。

#### ■「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」に向けて

○日常生活に必要な都市機能の充実とともに、公共交通の利便性を活かし、歩いて暮らせるまちづくりを目指します。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

○エコハウス138、木曾川・野府川をはじめとした水辺環境、地場産業である繊維工場などの特色ある景観、石刀神社や酒見神社といった歴史文化など、豊富な地域資源を活用した地域交流を促進します。

**【まちづくりの方針】**

**今伊勢町**

**土地利用・市街地整備の方針**

- 今伊勢町出張所周辺地区では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。
- 工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区や地区計画制度の活用を検討します。
- 鉄道駅周辺地区の市街化調整区域において、市街化区域への編入の検討や、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。

**道路・公共交通などの方針**

- 歩きやすい環境づくりや自転車走行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化を進めるとともに、一宮市**自転車活用推進計画**に基づく自転車専用通行帯の整備などを進めます。
- バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。

**緑・景観・環境の方針**

- のこぎり屋根などの特徴ある建築物、また岐阜街道に沿って残された古い民家などの景観保全と有効活用を検討します。
- 日光川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。

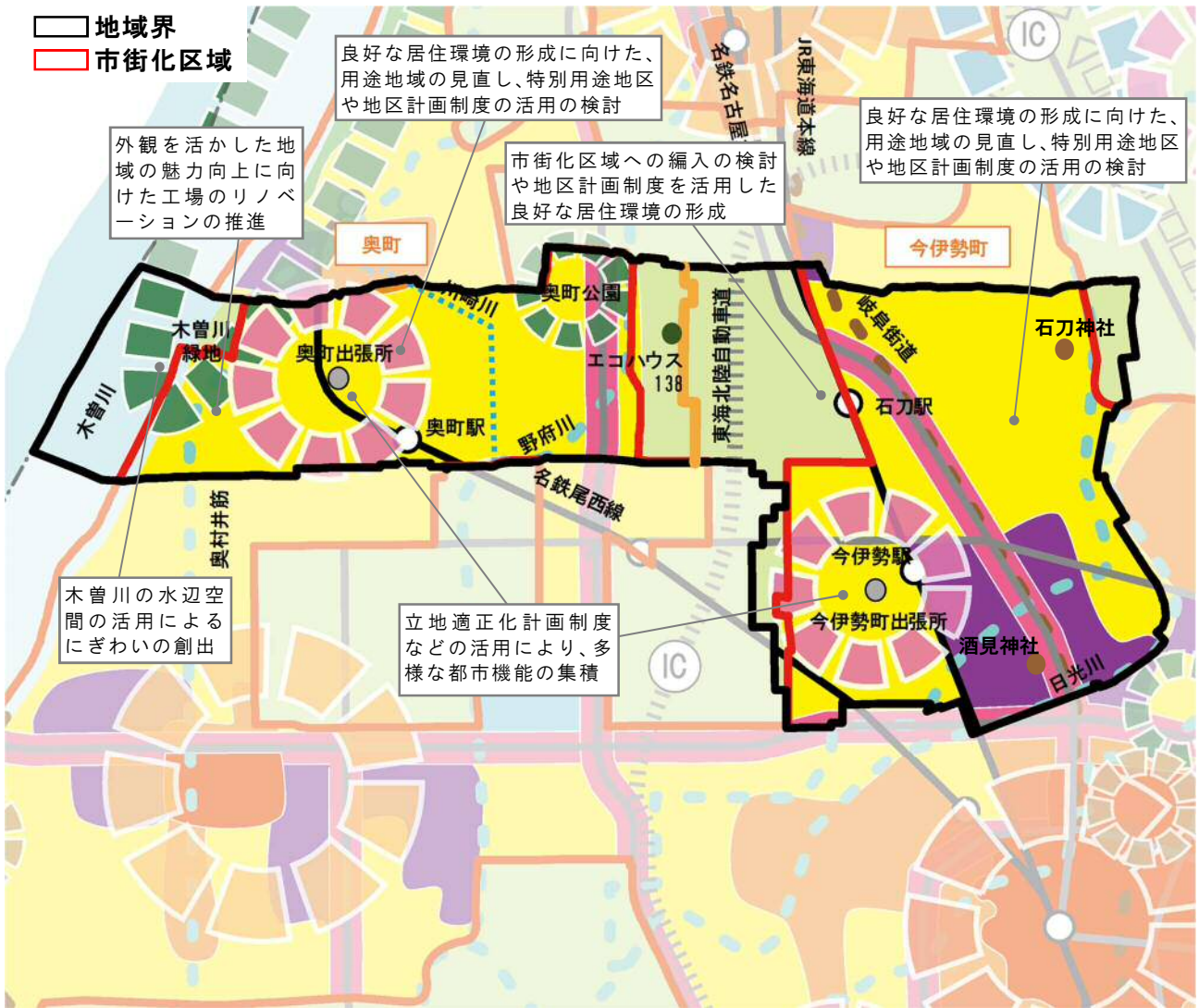
**都市防災の方針**

- 面的未整備地区における防災性・安全性の向上に向けて、狭あい道路の解消を検討します。
- 貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。

**【まちづくりの方針】**

<b>奥町</b>	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○奥町出張所周辺地区では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。</li> <li>○工業系用途地域の区域において、工業施設が減少し、住宅の立地が進んでいる地域においては、良好な居住環境の形成に向け、用途地域の見直し、特別用途地区や地区計画制度の活用を検討します。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、コミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○奥村井筋沿線など、繊維産業のまちの面影を残すのこぎり屋根工場や蔵などの外観を活かした地域の魅力向上に向け、工場のリノベーションを推進します。</li> <li>○木曽川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○ミズベリング138による木曽川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>○河川氾濫などによる浸水リスクの低減に向け、川崎川の河川改修を進めるとともに、貯留施設の整備を進めます。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜拠点＞	＜ネットワーク＞
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4CAF50; margin-right: 5px;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFEB3B; margin-right: 5px;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF9800; margin-right: 5px;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #9C27B0; margin-right: 5px;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #F44336; margin-right: 5px;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #E91E63; margin-right: 5px;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0070C0; margin-right: 5px;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #00BCD4; margin-right: 5px;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #C8E6C9; margin-right: 5px;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid pink; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid cyan; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px solid green; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed brown; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid gray; margin-right: 5px;"></span> 幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道</li> </ul> <p>ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed cyan; margin-right: 5px;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed brown; margin-right: 5px;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>



## (6) 地域6：大和町・萩原町

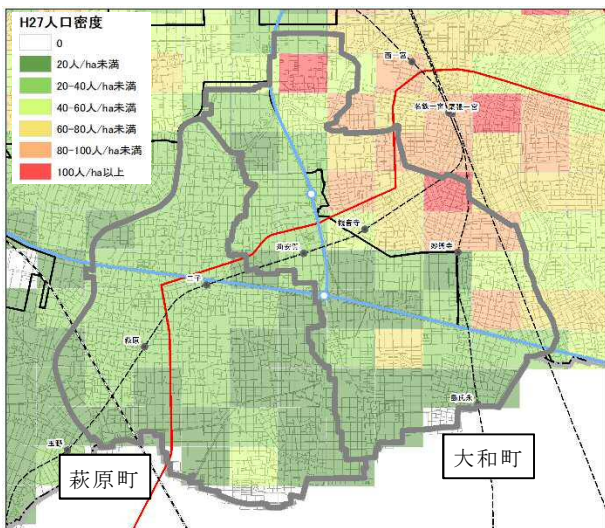
### ① 地域の現状

#### ■ 人口動向

○2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約1,500人増加していますが、年少人口や生産年齢人口は減少傾向にあります。

○大和町の一部市街化区域においては人口密度が100人/ha以上と高くなっています。

#### ■ 2015年(平成27年)人口密度



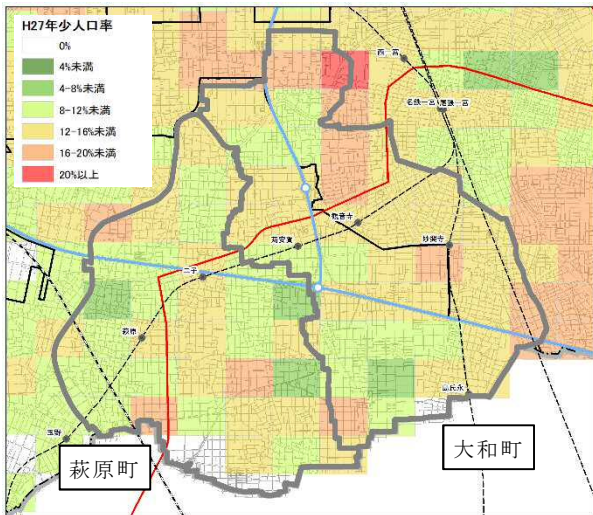
#### ■ 2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	2005 (H17)		2015 (H27)		増減数	増減率
総人口	58,253		59,799		1,546	102.7%
年少人口	割合	地域6	15.1%	13.2%	-	-
	割合	市平均	15.3%	13.9%	-	-
生産年齢人口	割合	地域6	67.6%	60.8%	-	-
	割合	市平均	66.3%	59.8%	-	-
老年人口	割合	地域6	17.1%	25.5%	-	-
	割合	市平均	18.3%	25.5%	-	-
人口密度	地域6	30.1	30.9	-	-	
	市平均	32.3	33.1	-	-	

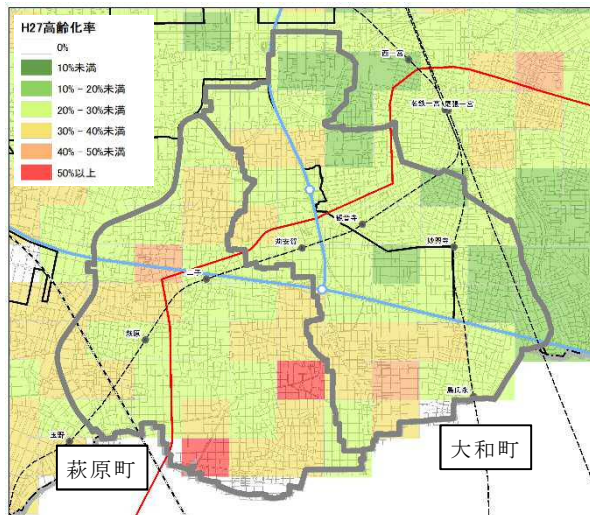
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

#### ■ 2015年(平成27年)年少人口率



#### ■ 2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査

## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

- 市城南部の田園地帯であることから、「身近な自然の多さ」に関する評価が高くなっています。
- 大和町においては、都市拠点に近く、鉄道駅周辺での都市機能の集積も見られることから、「生活利便施設への行きやすさ」に関する評価が高くなっています。

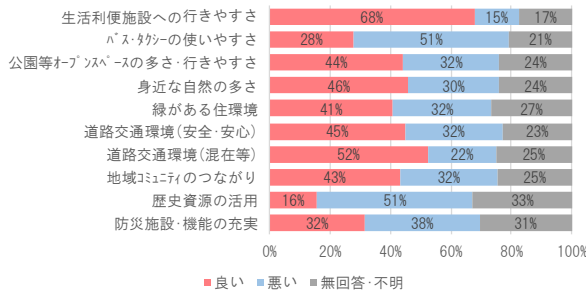
### 【地域の問題点】

- 鉄道の利便性は高い地域ですが、バスの運行は少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。
- 妙興寺や美濃路等の歴史資源を有するものの、積極的な活用には至っていないため、「歴史資源の活用」に関する評価が低くなっています。

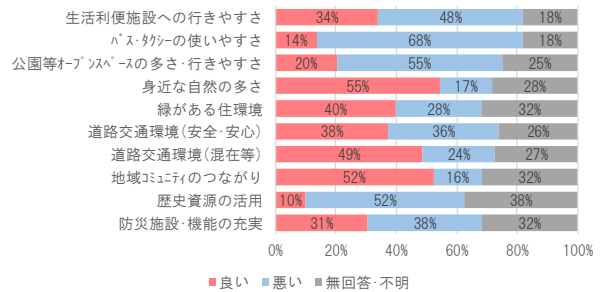
## ■地域6 (大和町・萩原町) 全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域6	57%	25%	18%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域6	23%	57%	20%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域6	37%	39%	24%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域6	49%	26%	25%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域6	41%	31%	28%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域6	42%	34%	24%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域6	51%	23%	26%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域6	46%	27%	27%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域6	14%	52%	34%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域6	31%	38%	31%
	市平均	39%	34%	27%

### 大和町



### 萩原町



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道駅周辺を中心とした都市機能の集積に対して暮らしやすいと感じている市民が多く見られます。</li> </ul>	<p>鉄道駅の利便性を活かした人口密度の維持や都市機能の集積により、地域の活性化を図っていくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の利便性は高い地域となっていますが、バスの運行は少ないため、「バス・タクシーの使いやすさ」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>バスを含めた公共交通の利便性向上とともに、安全・安心に移動できる都市空間づくりが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市域南部の田園地帯であることから「身近な自然の多さ」に関する評価が高くなっています。</li> </ul>	<p>農地や自然環境などとの調和のとれた、ゆとりある良好な居住環境を維持していくことが必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 妙興寺や美濃路などの歴史資源を有するものの、積極的な活用には至っていないため、「歴史資源の活用」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>日光川・萬葉公園、妙興寺・美濃路など、豊富な地域資源の活用が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、地域の広い範囲で極めて高いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨による木曾川及び日光川の洪水などによる浸水が予測されており、特に地域南西部で深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクがある地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していくことが必要です。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の南部に位置する本地域は、鉄道の利便性を活かした居住環境の形成と、田園環境や萩原商店街（美濃路萩原宿）、妙興寺といった歴史・文化が共存するまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

○鉄道などの公共交通を軸とした利便性の高い居住環境の形成を図ります。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

○地域生活拠点である大和町出張所周辺において、都市機能の集積により生活利便性の向上を図ります。

○地域生活拠点である萩原町出張所周辺において、日常生活に必要な都市機能の確保により、地域コミュニティの維持を図ります。

○一宮稲沢北インターチェンジ周辺において、すでに地区計画を定めた区域を軸とし、周辺環境と調和した産業拠点の形成及び保持に努めます。

#### ■「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」に向けて

○南部に広がる一団性の高い農用地のスプロール的市街化を抑制するとともに、農業の担い手確保などの施策と連携した環境保全を図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

○日光川・萬葉公園、妙興寺・美濃路などの自然や歴史・文化的資源を結ぶネットワークの形成、周遊性の向上や歴史的資源を活かした地域交流を促進します。

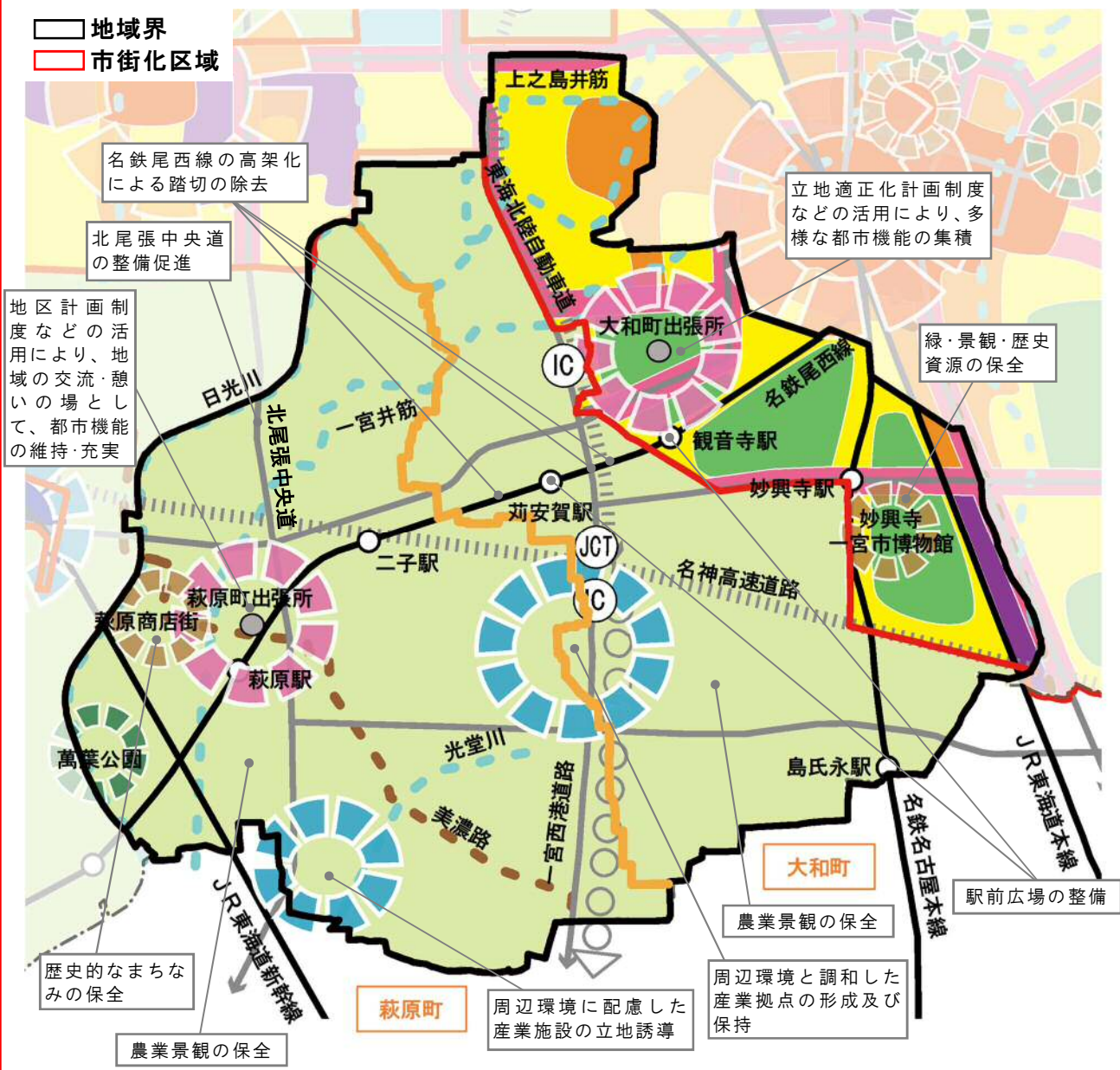
【まちづくりの方針】

大和町	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○大和町出張所周辺地区では、立地適正化計画制度などの活用により、商業機能や子育て支援機能などの多様な都市機能の集積を図ります。</li> <li>○一宮稲沢北インターチェンジ周辺において、すでに地区計画を定めた区域を軸とし、<b>周辺環境と調和した産業拠点の形成及び保持に努めます。</b></li> <li>○鉄道駅周辺地区の市街化調整区域において、市街化区域への編入の検討や、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車交通の円滑化に向け、名鉄尾西線の高架化による踏切の除去を促進します。</li> <li>○歩きやすい環境づくりや自転車走行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化を進めるとともに、一宮市<b>自転車活用推進計画</b>に基づく自転車専用通行帯の整備などを進めます。</li> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。</li> <li>○鉄道駅（観音寺駅・苅安賀駅）における交通結節機能の充実に向け、駅前広場の整備を進めます。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○幹線道路における緑の再生を進めます。</li> <li>○妙興寺とその社寺林の貴重な緑・景観・歴史資源の保全を図ります。</li> <li>○市街化調整区域において、田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○日光川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○浸水リスクの低減に向け、貯留施設の整備を進めます。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

**【まちづくりの方針】**

萩原町	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○萩原町出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。</li> <li>○萩原工業団地周辺地区において、周辺環境に配慮した産業施設の立地誘導を図ります。</li> <li>○鉄道駅周辺地区において、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。</li> <li>○集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○尾張地域の骨格となる北尾張中央道の整備を促進します。</li> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、コミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、萩原商店街（美濃路萩原宿）の歴史的なまちなみの保全を図ります。</li> <li>○田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○日光川、光堂川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○河川氾濫などによる浸水リスクの低減に向け、導水路の整備を進めます。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜拠点＞	＜ネットワーク＞
<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span> 専用住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFFF00; border: 1px solid black;"></span> 住宅地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FFA500; border: 1px solid black;"></span> 住商混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #800080; border: 1px solid black;"></span> 住工混合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF0000; border: 1px solid black;"></span> 商業業務地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #FF69B4; border: 1px solid black;"></span> 沿道複合地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #0000FF; border: 1px solid black;"></span> 専用工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black;"></span> 工業地</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #90EE90; border: 1px solid black;"></span> 集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed red; border-radius: 50%;"></span> 都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed orange; border-radius: 50%;"></span> 副次的都市拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed pink; border-radius: 50%;"></span> 地域生活拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed cyan; border-radius: 50%;"></span> 産業拠点</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed green; border-radius: 50%;"></span> レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 2px dashed brown; border-radius: 50%;"></span> 歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed gray;"></span> 広域幹線道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px dashed gray;"></span> (計画路線調査区間)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 1px solid gray;"></span> (計画路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid gray;"></span> 幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid black;"></span> 鉄道</li> </ul> <p>水と緑のネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed cyan;"></span> 水と緑のネットワーク</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed brown;"></span> 都市と歴史のネットワーク</li> </ul>

## (7)地域7：西成・浅井町・千秋町

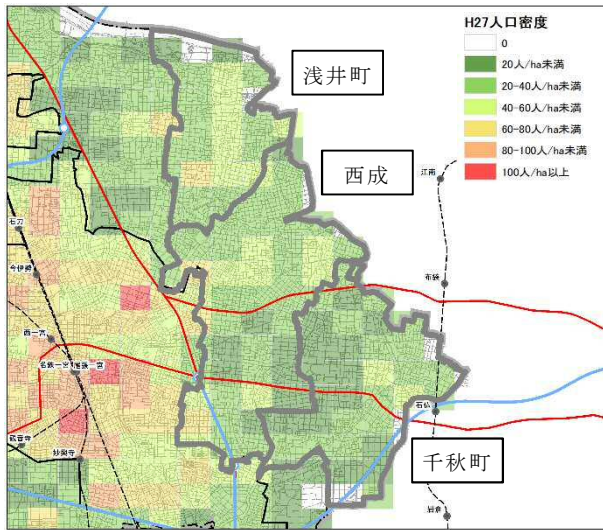
### ①地域の現状

#### ■人口動向

○2005年(平成17年)から2015年(平成27年)で総人口は約350人増加していますが、年少人口や生産年齢人口は減少傾向にあります。

○他地区に比較して生産年齢人口の減少率が大きく、高齢化率は28.9%と本市で最も高くなっています。

#### ■2015年(平成27年)人口密度



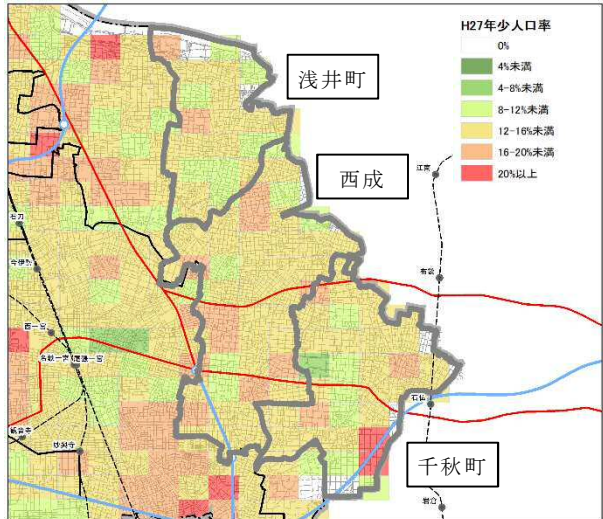
#### ■2005年(平成17年)・2015年(平成27年)の人口動向

面積	2005 (H17)		2015 (H27)		増減数	増減率
総人口	71,178	71,530	352	100.5%		
年少人口	10,531	9,906	-625	94.1%		
	割合	地域7 14.8%	13.8%	-	-	
		市平均 15.3%	13.9%	-	-	
生産年齢人口	46,477	40,830	-5,647	87.8%		
	割合	地域7 65.3%	57.1%	-	-	
		市平均 66.3%	59.8%	-	-	
老年人口	14,136	20,543	6,407	145.3%		
	割合	地域7 19.9%	28.7%	-	-	
		市平均 18.3%	25.5%	-	-	
人口密度	地域7	27.7	27.8	-	-	
	市平均	32.3	33.1	-	-	

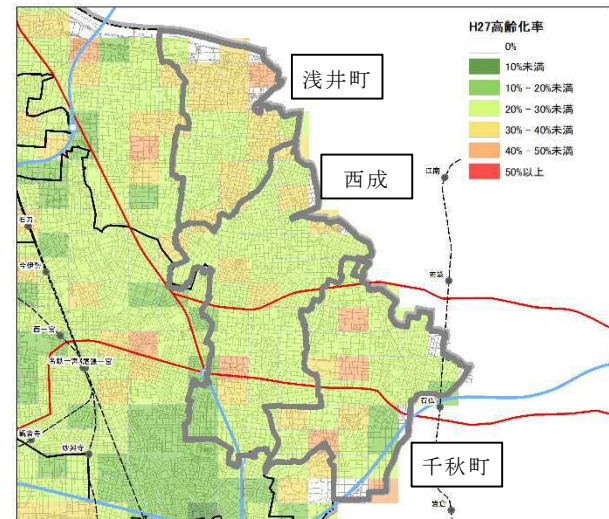
※総人口は年齢不詳を含む

※国勢調査の小地域別人口を基に算出(一部地域で秘匿値あり)

#### ■2015年(平成27年)年少人口率



#### ■2015年(平成27年)高齢化率



資料：国勢調査



## ■市民アンケートからみた地域の魅力と問題点

### 【地域の魅力】

○市域東部に広がる田園地帯でもあることから、「身近な自然の多さ」や「緑ある住環境」に関する評価が高くなっています。

### 【地域の問題点】

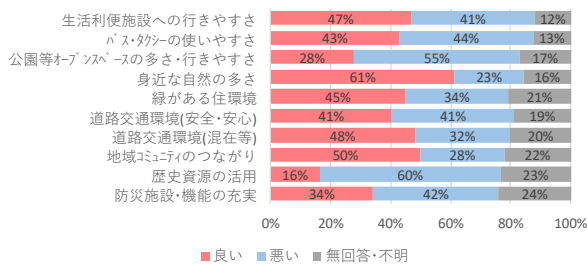
○商業施設の立地が少ないため、「生活利便施設への行きやすさ」は他地域と比べると評価は低くなっています。

○浅井町地域の古墳群をはじめ、浅井山公園、一宮地域文化広場などが存在するものの、これらを十分に活かしてないため、「歴史資源の活用」に関する評価が低くなっています。

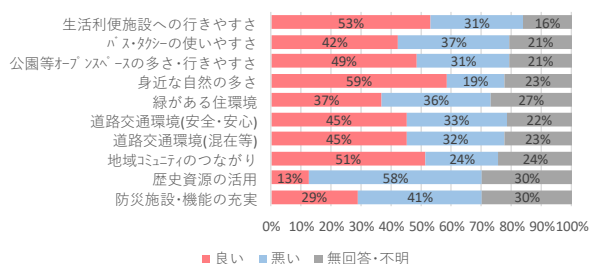
## ■地域7（西成・浅井町・千秋町）全体のアンケート結果

		良い	悪い	無回答・不明
生活利便施設への行きやすさ	地域7	49%	37%	14%
	市平均	62%	25%	13%
バス・タクシーの使いやすさ	地域7	39%	46%	15%
	市平均	37%	45%	18%
公園等オープンスペースの多さ・行きやすさ	地域7	35%	47%	18%
	市平均	42%	38%	20%
身近な自然の多さ	地域7	64%	19%	17%
	市平均	54%	24%	22%
緑がある住環境	地域7	47%	33%	21%
	市平均	45%	31%	24%
道路交通環境(安全・安心)	地域7	46%	36%	18%
	市平均	45%	35%	20%
道路交通環境(混在等)	地域7	48%	31%	21%
	市平均	50%	28%	21%
地域コミュニティのつながり	地域7	54%	25%	21%
	市平均	52%	24%	24%
歴史資源の活用	地域7	16%	60%	25%
	市平均	19%	51%	30%
防災施設・機能の充実	地域7	34%	41%	25%
	市平均	39%	34%	27%

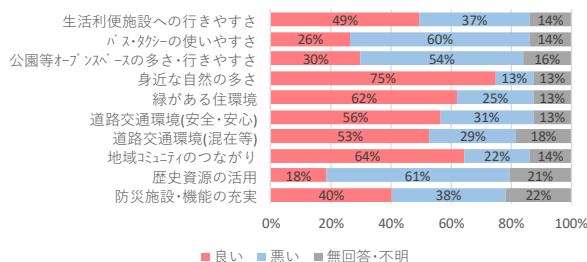
### 西成



### 浅井町



### 千秋町



資料：「都市計画マスタープラン」「立地適正化計画」策定に向けたアンケート調査（2018.2）

## ②地域の現状やアンケート調査などからみた地域の主要課題

現状	主要課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化率は 28.7%と本市で最も高くなっています。</li> <li>● 商業施設の立地が少ないため、「生活利便施設への行きやすさ」は他地域と比べると評価は低くなっています。</li> </ul>	<p>高齢化が進行する中で、過度な自動車依存を抑制し、歩いて暮らしやすい環境づくりを図っていく必要があります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市域東部に広がる田園地帯でもあることから、「身近な自然の多さ」や「緑がある住環境」に関する評価が高くなっています。</li> </ul>	<p>農地や自然環境などとの調和のとれた、ゆとりある良好な居住環境を維持していく必要があります。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 浅井町地域の古墳群をはじめ、浅井山公園、一宮地域文化広場などが存在するものの、これらを十分に活かさきれていないため、「歴史資源の活用」に関する評価が低くなっています。</li> </ul>	<p>既存の公園、一宮地域文化広場、社寺林などの身近な自然、歴史・文化的資源の活用が必要です。</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 理論値最大モデルの地震における液状化危険度は、南西部で極めて高いと予測される地域が一部あるものの、地域の広い範囲で低いまたは極めて低いと予測されています。</li> <li>● 100年に1回程度発生する確率の大雨により、木曾川及び日光川・新川の洪水などによる浸水が予測されており、特に地域北部で深く浸水するとされています。</li> </ul>	<p>地震や河川氾濫による災害リスクがある地域であり、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を強化していく必要があります。</p>

### ③まちづくりの基本方針

#### 【まちづくりの方向性】

本市の東部に位置する本地域は、古くからの集落と河川・水路や農地が共生する地域であることから、地域生活拠点を中心とした、のどかで生活利便性が高いまちづくりを進めていきます。

#### ■「持続可能で安全・安心な都市構造の構築」に向けて

○既存の農村集落縁辺部での新たな住宅開発を抑制し、地域生活拠点周辺などの利便性の高い地域などへの人口集約を図ります。

#### ■「都市機能の集積による拠点の強化」に向けて

○3つの地域生活拠点周辺において、日常生活に必要な都市機能の確保により、地域コミュニティの維持を図ります。

○尾張一宮パーキングエリア周辺において、スマートインターチェンジを活用した土地区画整理事業等による面的基盤整備により、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。

○スマートインターチェンジ周辺において、ストック効果を活用した中継物流施設の立地を検討します。

#### ■「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」に向けて

○一団性の高い農用地のスプロール的市街化を抑制するとともに、農業の担い手確保などの施策と連携した環境保全を図ります。

#### ■「愛着と誇りの持てる地域文化の形成と継承」に向けて

○拠点的な公園や集落地内のオープンスペース、社寺林など、身近な農地、緑地、歴史・文化などを結ぶネットワークの形成、周遊性の向上や地域資源を活かした地域交流を促進します。

【まちづくりの方針】

西成	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○西成出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。</li> <li>○集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。</li> <li>○名岐道路の沿線地区において、ストック効果を活かした土地利用を検討します。</li> </ul>	
<b>道路・公共交通などの方針</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩きやすい環境づくりや自転車走行環境の改善に向け、歩道のバリアフリー化を進めるとともに、一宮市 <b>自転車活用推進計画</b> に基づく自転車専用通行帯の整備などを進めます。</li> <li>○地区内の交通安全性の向上に向け、今伊勢三ツ井線の整備を促進します。</li> <li>○北尾張中央道及び国道 22 号の無電柱化を促進します。</li> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>	
<b>緑・景観・環境の方針</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、千間堀川などかなる水辺景観の保全を図ります。</li> <li>○田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○日光川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。</li> <li>○公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。</li> <li>○本地域の歴史や文化に関する情報発信や、広域的な交流促進に向け、一宮地域文化広場を活用します。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>	
<b>都市防災の方針</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>○浸水リスクの低減に向け、千間堀川等の改修を進めるとともに、貯留施設の整備を検討します。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>	

**【まちづくりの方針】**

浅井町	
<b>土地利用・市街地整備の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○浅井町出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。</li> <li>○集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。</li> </ul>
<b>道路・公共交通などの方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。</li> </ul>
<b>緑・景観・環境の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、木曽川・浅井山公園の水辺環境や木曽川堤桜をはじめとした木曽川の眺望景観の保全を図ります。</li> <li>○田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。</li> <li>○ミズベリング138による木曽川の水辺空間の活用により、にぎわいの創出を図ります。</li> <li>○レクリエーション機能の向上のため、既存公園の施設の更新を進めます。</li> </ul>
<b>都市防災の方針</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○浸水リスクの低減に向け、排水機場の改修を進めます。</li> <li>○貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。</li> <li>○緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。</li> <li>○ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。</li> </ul>

【まちづくりの方針】

千秋町

土地利用・市街地整備の方針

- 千秋町出張所周辺地区では、地区計画制度などの活用により、地域の交流・憩いの場として、都市機能の維持・充実を図ります。
- 鉄道駅周辺地区において、地区計画制度を活用した良好な居住環境の形成を推進します。
- 集落地におけるゆとりある居住環境の形成に向け、一団のまとまりのある農地を保全するとともに、地区計画制度の活用による良好な居住環境と景観の保全を図ります。
- 尾張一宮パーキングエリア周辺において、スマートインターチェンジを活用した土地区画整理事業等による面的基盤整備により、新たな産業や交流機能の立地誘導を図ります。
- スマートインターチェンジ周辺において、ストック効果を活用した中継物流施設の立地を検討します。

道路・公共交通などの方針

- 都市間交通の円滑な処理に向け、名古屋江南線や一宮春日井線の整備を促進します。
- 北尾張中央道の無電柱化を促進します。
- バス運行情報の提供などにより利用を促進し、路線バス及びコミュニティバスの維持を図ります。

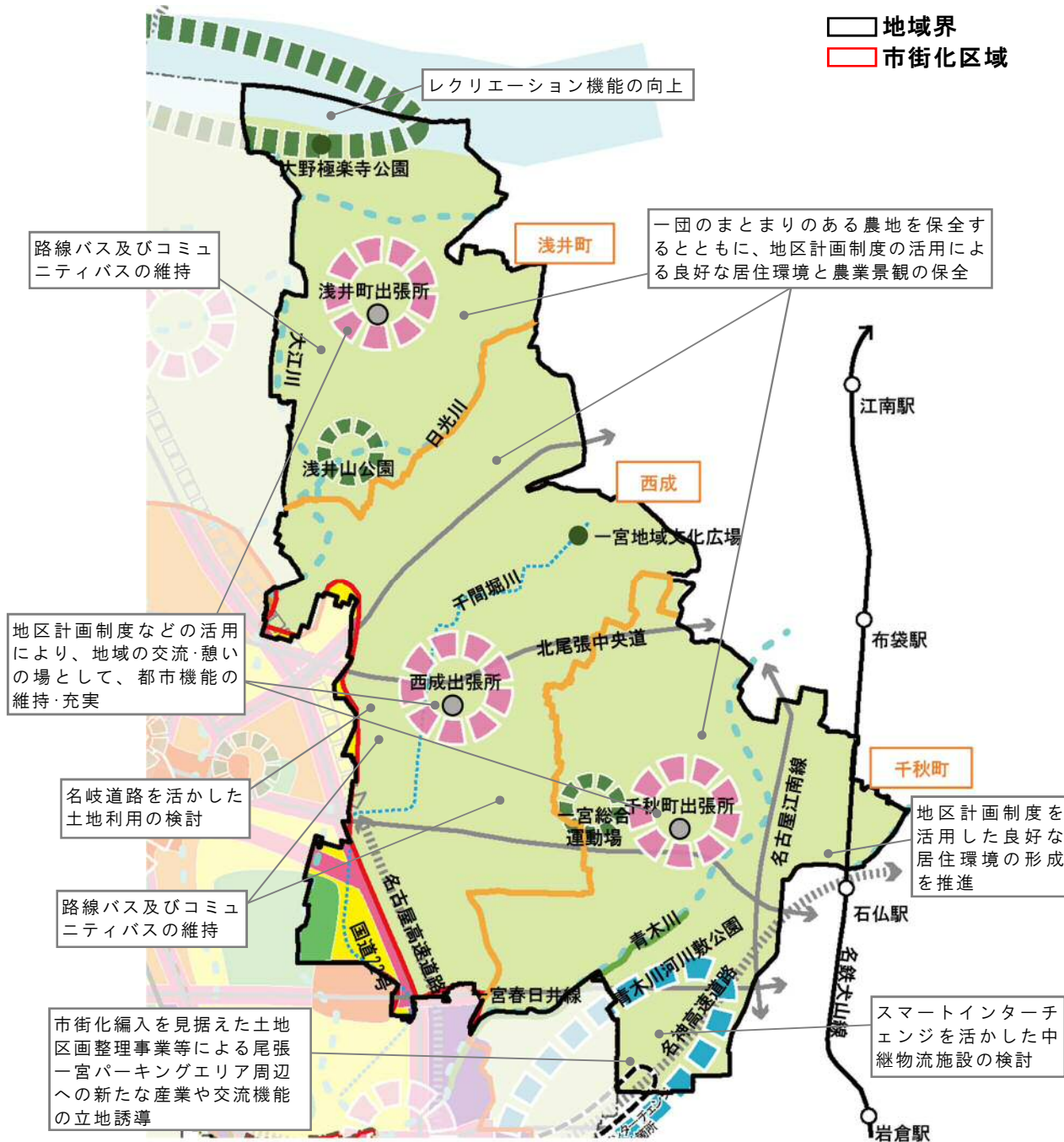
緑・景観・環境の方針

- 本地域の特色ある景観資源を活かした歩きたくなるまちの形成に向け、青木川などからなる水辺景観の保全を図ります。
- 田園地域の広がりのある農業景観の保全を図ります。
- 青木川など、主要な河川・水路の環境美化や水辺空間の有効活用を図ります。
- 公共下水道計画区域において未整備区域の整備を進めます。

都市防災の方針

- 浸水リスクの低減に向け、貯留施設の整備を検討します。
- 貯水機能などの防災機能を有する優良農地の保全を図ります。
- 緊急輸送道路沿道の建築物などの耐震化を促進します。
- ハザードマップなどの災害に関する情報提供や避難訓練の徹底などの防災・減災対策を行います。

【まちづくりの方針図】



＜土地利用の方針＞	＜拠点＞	＜ネットワーク＞
<ul style="list-style-type: none"> <li>専用住宅地</li> <li>住宅地</li> <li>住商混合地</li> <li>住工混合地</li> <li>商業業務地</li> <li>沿道複合地</li> <li>専用工業地</li> <li>工業地</li> <li>集落地・農用地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点</li> <li>副次的都市拠点</li> <li>地域生活拠点</li> <li>産業拠点</li> <li>レクリエーション拠点(大規模公園緑地等)</li> <li>歴史文化拠点</li> </ul>	<p>道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>広域幹線道路 (計画路線調査区間)</li> <li>幹線道路</li> </ul> <p>公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> </ul> <p>水と緑のネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市と歴史のネットワーク</li> </ul>

序論  
都市計画マスタープランについて

第1章  
都市の現況と課題

第2章  
全体構想

第3章  
地域別構想

第4章  
計画の推進方策

資料編



# 第4章 計画の推進方策

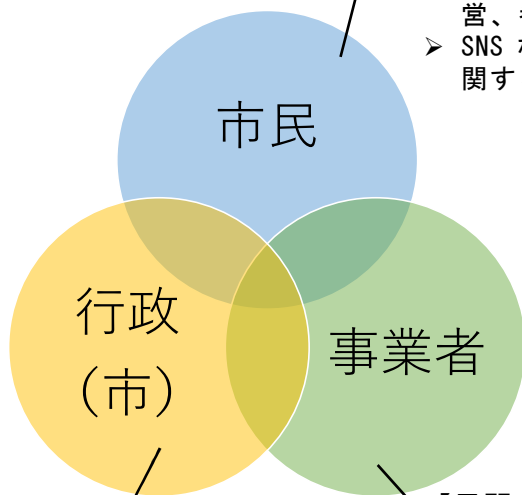
## 1 推進体制

全体構想や地域別構想で示したまちづくり方針の実現に向け、行政だけでなく、市民や事業者等を含めた協働によるまちづくりを進めていきます。

### ■協働によるまちづくりの推進体制

#### 【市民や市民団体などの役割】

- 市民や市民団体（自治会、ボランティア団体、NPO など）は、まちづくりに様々な形で参画し、地域の魅力を高めていくことが望まれます。
- 説明会や公聴会、パブリックコメントなどへの参加
  - 地域のイベントなどの企画・運営、参加
  - SNS などを活用した地域の魅力に関する情報発信 …など



#### 【行政（市）の役割】

市は、市民や事業者などとの協働によるまちづくりに向け、行政主体による取組みの推進のみならず、市民や事業者が主体となった取組への支援やまちづくりに関する情報発信等に努めるとともに、国や県などの関連機関も含めた連携体制の構築を行います。

- 各種事業や規制・誘導などの施策推進
- 説明会や公聴会、パブリックコメントなどの実施
- まちづくり活動への支援
- まちづくりに関する担い手の育成
- 国や県等の関連機関との連携 …など

#### 【民間企業などの事業者の役割】

民間企業等の事業者は、各企業の特徴を活かした地域への貢献が望まれます。

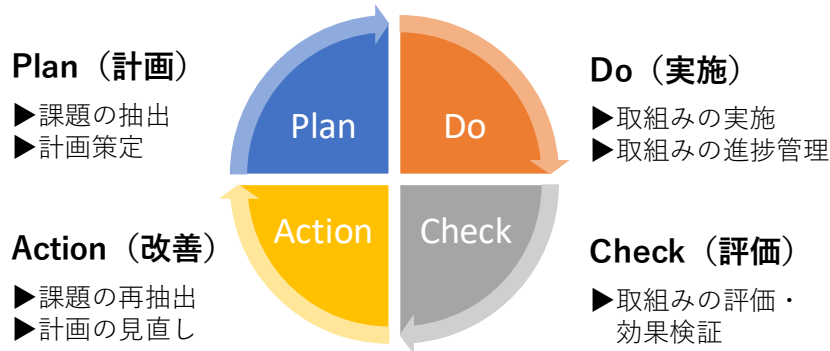
- 街づくり協定などの遵守
- 地域住民との積極的な交流機会の創出
- CSR 活動などを通じた地域への貢献
- PPP や PFI などによる官民連携 …など

## 2 進捗管理

本計画の推進にあたっては、PDCA サイクルによる評価を行いながら、必要に応じて見直し・改定を行います。

また、上位関連計画の構想期間や見直しのタイミングなども考慮し、整合をとりながら取り組んでいきます。

### ■PDCAサイクル



### ■進捗管理スケジュール

年次	...	令和2年 (2020年)		令和12年 (2030年)		令和22年 (2040年)	...
一宮市都市計画 マスタープラン		★ 計画改定		★ 計画改定(予定)		★ 計画改定(予定)	
参考：上位関連計画							
一宮市総合計画	H30 ★ 策定	第7次総合計画 基本構想 前期5年 → 後期5年		R10 ★ 策定 (予定)	第8次総合計画 基本構想 前期5年 → 後期5年		R20 ★ 策定 (予定)
尾張都市計画区域 マスタープラン	基準年 H30			目標年次 令和12年			
一宮市 立地適正化計画	H31 ★ 策定	概ね5年ごとに効果検証		R7 ★ 防災指針策定(予定)	★中間目標 (必要に応じて 見直し・改定)		R22 ★最終目標 改定(予定)

## 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 (P58)	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 (P58. P63)	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 (P31. P69. 75. P82. P90. P96 P103. P110)	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 (P53. P56. P71. P105)	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 (P25)	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 (P49. P51. P54. P56. P70)	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 (P63. P71. P86. P98)	幅員4m未満の道路。
	計画フレーム (P49)	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 (P56. P63)	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 (P52. P65)	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。
	公共用水域 (P58)	水質汚濁防止法では「公共用水域とは、河川・湖沼・港湾・沿岸海域その他公共の用に供される水域及びこれに接続する公共溝きよ、かんがい用水路その他公共の用に供される水路をいう。ただし、下水道法で定めている公共下水道及び流域下水道であって、終末処理場を有しているもの、またこの流域下水道に接続している公共下水道は除く」と定義している。したがって、一般にいわゆる水域のほか、終末処理場を設定している下水道以外のすべての溝きよ、水路が公共用水域に包含される。
	交通手段別分担率 (P42)	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 (P60. P71)	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 (P21. P67. P73. P80. P88. P94 P101. P108. P110)	65歳以上の人口が総人口に占める割合。	

50音	用語	解説
さ行	再開発等促進区 (P60. P71)	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 (P19)	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 (P20-21. P24. P49. P52-54. P77 P86. P98. P101. P105)	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 (P19. P21. P52-54. P75. P77. P86 P98. P105)	都市において、市街化を抑制すべき区域。
	市街地再開発事業 (P60)	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 (P63)	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。
	自転車活用推進計画 (P56. P71. P92. P98. P105. P112)	安全で安心な自転車利用環境の創出と、さらなる自転車の利活用を推進する計画。自転車ネットワークの構築と自転車利用ルールの周知・啓発を柱とした「一宮市自転車ネットワーク計画」(令和元年6月策定)に、観光やレジャー、健康などの分野の施策を加えたもの。
	集約駐車場 (P59)	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、にぎ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 (P62)	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、不要となった製品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。
	準工業地域 (P53)	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 (P63)	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。
	人口カバー率 (P25)	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

50音	用語	解説
		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) (P19-21)	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 (P25. P47)	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 (P21. P67. P80. P88. P90. P94 P101. P108)	生産活動に従事する年齢の人口(15歳～64歳)。
	生産緑地地区 (P57)	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、本市では300㎡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 (P53)	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 (P53-54. P60. P63. P77-78 P84-86. P92. P98-99. P105-106 P112-114)	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。
	駐車場整備計画 (P59)	駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合において、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画。
	駐車場整備地区 (P59)	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。
	低未利用地 (P21. P24. P49. P69. P71. P72)	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 (P45. P54. P75. P96)	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 (P56)	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 (P57)	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。
	特別用途地区 (P77. P86. P. 92-93. P98-100)	地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため、用途地域の指定を補完

50音	用語	解説
		して定める地区。
	都市機能 (P25. P27. P51. P53. P60. P68-71 P74-78. P81-86. P90-92 P95-99. P102-106. P111-114)	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。
	都市計画区域 (P7)	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。
	都市計画法第34条第12号 (P54)	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。
	都市公園 (P57. P63)	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。
	都市構造 (P42. P47-48. P50-51. P65)	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。
	都市的土地利用 (P68-69)	主として都市における生活や活動を支えるため、人為的に整備、開発された住宅地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路等による土地利用のこと。
	都市のスポンジ化 (P21)	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 (P19-20. P57. P60. P88-93 P115)	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。
	徒歩圏 (P25-26)	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)。
	トリップ数 (P42)	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 (P63)	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 (P25-26)	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 (P47. P49-50. P52. P56-57. P61 P69-71. P75-76. P104. P111)	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 (P21. P67. P73. P80. P88. P90 P94. P101. P108)	0～14歳の人口。
は行	パークアンドライド (P59)	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 (P59)	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。

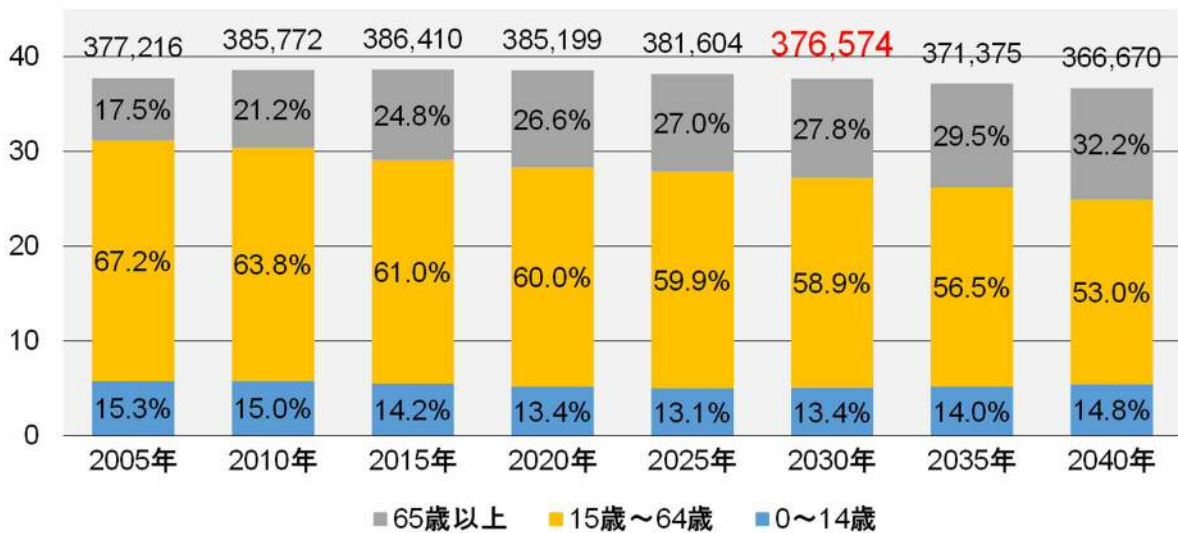
50音	用語	解説
	防災協力農地制度 (P63)	大規模災害が発生したときに、農地を避難空間や災害復旧用資材置場などとして利用するため、農家の協力によりあらかじめ登録した農地を災害時の市民の安全確保や円滑な復旧活動に役立てる用地として確保する制度。
	防火地域 (P63)	都市計画法第9条第21項において市街地における火災の危険を防除するため定める地域。市街地火災の防止や、市街地火災が発生した場合の延焼の遮断を図るため、小規模なものを除き、全ての建築物を耐火建築物とすることが義務付けられる。
	保全配慮地区 (P57)	都市緑地法第4条第2項第6号の規定に基づき定められた「緑地保全地域及び特別緑地保全地区以外の区域であって重点的に緑地の保全に配慮を加えるべき地区」。風致景観の保全、自然生態系の保全、都市住民の自然とのふれあいの場の提供等の観点から重要となる自然的環境に富んだ地区などに指定される。
ま行	まちなか居住 (P21. P49. P53. P70-71)	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。
	未普及人口 (P58)	污水处理施設が未整備の人口。
	ミズベリング (P46. P58. P77-78. P82. P84-86 P99. P113)	かつてのにぎ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 (P57. P60. P78)	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 (P60)	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 (P53)	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 (P53-54. P77. P86. P92. P98-99)	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	リニアインパクト (P60)	2027年(令和9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。
	緑化地域制度 (P57)	良好な都市環境の形成に必要な緑地が不足している地区において、都市計画の地域地区として「緑化地域」を指定し、一定規模以上の敷地面積の建築物の新築・増築に対し、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務づける制度。
	理論値最大モデル (P31. P69. P75. P82. P90. P96 P103. P110)	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。

# ■ 計画フレームの設定について

## ■ 将来人口・世帯数

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2030年 (令和12年) (おおむね10年後)	2040年 (令和22年) (おおむね20年後)
総人口(人)	386,410	385,199	376,574	366,670
平均世帯人員(人)	2.71	2.67	2.56	2.48
世帯数(世帯)	142,480	144,242	146,945	148,054

- ・将来人口は「第7次一宮市総合計画」と同様に「一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で設定した将来予測人口を採用する。目標年次の2030年には2015年より人口が約2%減少し、高齢化率は1.2ポイント上昇する見込みである。
- ・平均世帯人員は年々減少傾向にあり、現在のトレンドでは2030年に2.56人/世帯へと低下する可能性がある。そのため、人口が減少しても世帯数の増加が予想され、2030年には2015年より3%程度増加する見込みである。



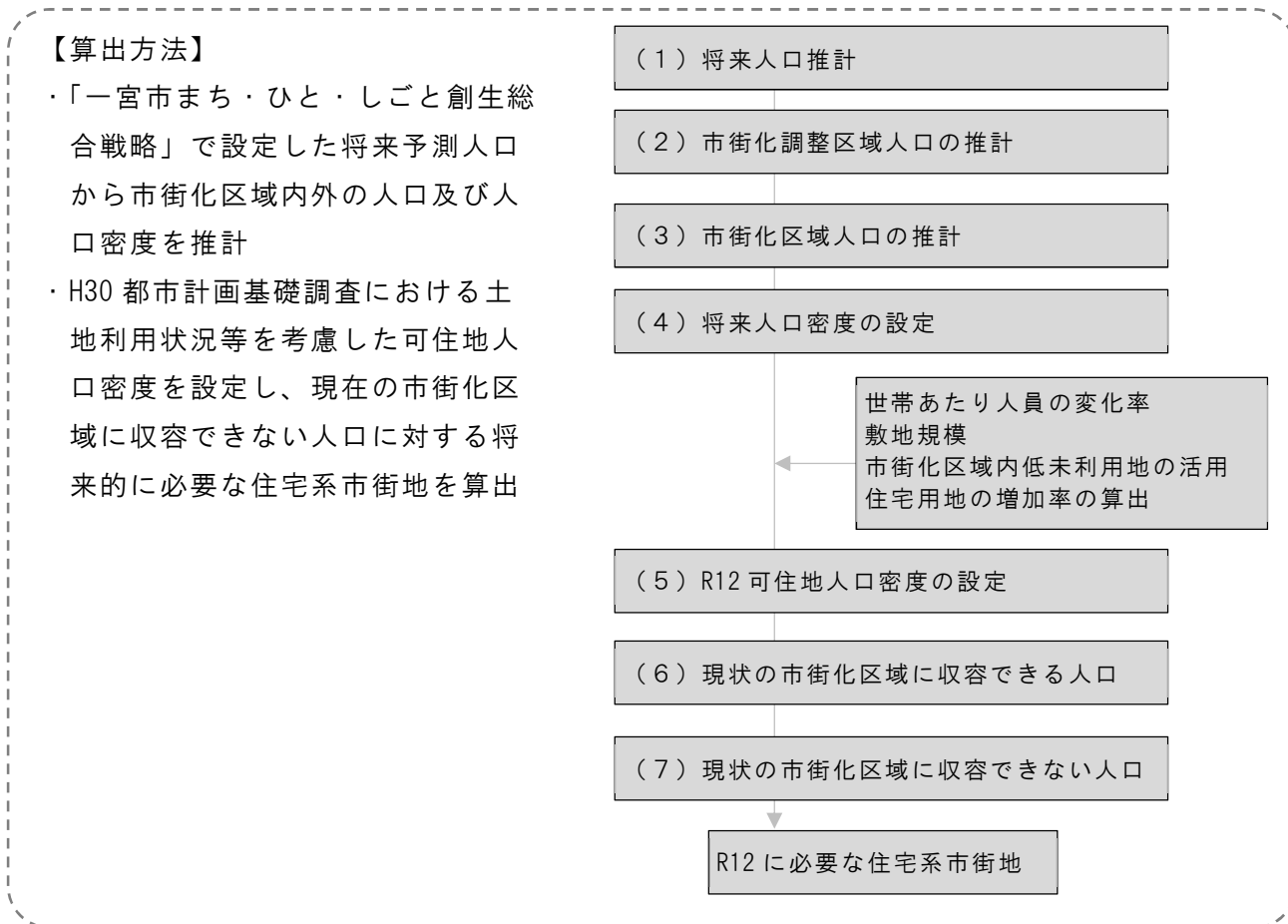
- ・総人口：2015年は住民基本台帳。2020年以降は「一宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における将来推計値。  
 (合計特殊出生率:2030年に1.8、2040年に2.07を達成すると仮定)  
 (純移動数を現在の2倍程度(+1,800人/5年)まで増えると仮定)
- ・世帯数：2015年は国勢調査。2020年以降は過去25年(1990年)のデータによるトレンド予測。



■住宅系市街地の予測

項目	指標
2030年（令和12年）市街化区域人口	229,431人
2030年（令和12年）に必要な住宅系市街地	約21ha

■住宅系市街地の予測方法



## ■住宅系市街地の算出過程

### (1) 将来人口推計

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年)	2040年 (令和22年)
A: 総人口	386,410	385,199	381,604	376,574	366,670

※「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

### (2) 市街化調整区域人口の推計

○都市計画基礎調査における市街化区域、市街化調整区域の人口

	2005年 (平成17年)	2010年 (平成22年)	2015年 (平成27年)	2010→2015 変化率
B: 市街化区域	216,395	223,846	228,078	—
C: 市街化調整区域	155,257	154,720	152,790	0.99

※都市計画基礎調査

### ○2010→2015変化率をもとにした市街化調整区域人口の推計

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年)	2040年 (令和22年)
D: 市街化調整区域 (C: H27人口×変化率)	152,790	150,884	149,002	147,143	145,308

### (3) 市街化区域人口の推計

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年)	2040年 (令和22年)
E: 市街化区域 (A-D)	233,620	234,315	232,602	229,431	221,362

### (4) 将来人口密度の設定

①世帯あたり人員の変化率

	2015年 (平成27年)	2020年 (令和2年)	2025年 (令和7年)	2030年 (令和12年) (おおむね10年後)	2040年 (令和22年) (おおむね20年後)	2015→2030 変化率
F: 総人口 (A)	386,410	385,199	381,604	376,574	366,670	
G: 世帯数	142,480	144,242	146,028	146,945	148,054	
H: 平均世帯人員 (F/G)	2.71	2.67	2.61	2.56	2.48	0.94

### ②敷地規模

項目	単位	市街化区域
I: 市街化区域内住宅面積	ha	1,597.70
J: 市街化区域内世帯数	世帯	86,207
K: 1世帯あたりの住宅敷地面積 (I/J)	ha/世帯	0.0185

※H30都市計画基礎調査  
※H27国勢調査

### ③市街化区域内低未利用地の活用

項目	単位	市街化区域	生産緑地面積	農地・山林
L: 2013年(平成25年)生産緑地を除く農地・山林	ha	179.20	150.30	329.50
M: 2018年(平成30年)生産緑地を除く農地・山林	ha	135.77	130.00	265.77
N: 2013→2018年平均増減率((L-M)/L/5)	%	4.85%		
O: 2013→2015都市的土地利用への転換面積 (L*N*3)	ha	26.06		
P: 2018→2030都市的土地利用への転換面積 (M*N*12)	ha	78.97		
Q: 住宅用地の割合	%	46.9%	3,407.44	1,597.70
R: 2015→2018住宅用地への転換面積 (O*Q)	ha	12.22		
S: 2018→2030住宅用地への転換面積 (P*Q)	ha	37.03		

※H25都市計画基礎調査  
※H30都市計画基礎調査  
※H30都市計画基礎調査

### ④住宅用地の増加率の算出

項目	単位	市街化区域
T: 2018年(平成30年)住宅用地面積 (I)	ha	1,597.70
U: 2015→2018住宅用地への転換面積 (R)	ha	12.22
V: 2015年(平成27年)住宅用地面積 (T-U)	ha	1,585.48
W: 2018→2030住宅用地への転換面積 (S)	ha	37.03
X: 2030年(令和12年)住宅用地面積 (T+W)	ha	1,634.73
Y: 2015→2030住宅用地の増減率 (X/V)	%	103.1%

### (5) 令和12年可住地人口密度の設定

項目	単位	市街化区域
Z: 2015年(平成27年)市街化区域人口 (E)	人	233,620
a: 2015年(平成27年)市街化区域面積	ha	3,802
b: 2018年(平成30年)可住地面積	ha	2,523
c: 2015年(平成27年)可住地面積 (b-O)	ha	2,497
d: 2015年(平成27年)可住地人口密度 (Z/c)	人/ha	93.6
e: 世帯人員変化率 (H※変化率)		0.94
f: 住宅用地の増加率 (Y)	%	103.1%
g: 2030年(令和12年)可住地人口密度 (d*e*f)	人/ha	91.1

※H30都市計画基礎調査

### (6) 平成27年市街化区域に収容できる人口

項目	単位	市街化区域
h: 2015年(平成27年)可住地面積 (c)	ha	2,497
i: 2030年(令和12年)可住地人口密度 (g)	人/ha	91.1
j: 2015年(平成27年)市街化区域に収容できる人口 (h*i)	人	227,544

### (7) 平成27年市街化区域に収容できない人口

項目	単位	市街化区域
k: 2030年(令和12年)市街化区域人口 (E)	人	229,431
l: 2015年(平成27年)市街化区域に収容できる人口 (j)	人	227,544
m: 2015年(平成27年)市街化区域に収容できない人口 (k-l)	人	1,887

追加面積 (m/i) 20.7

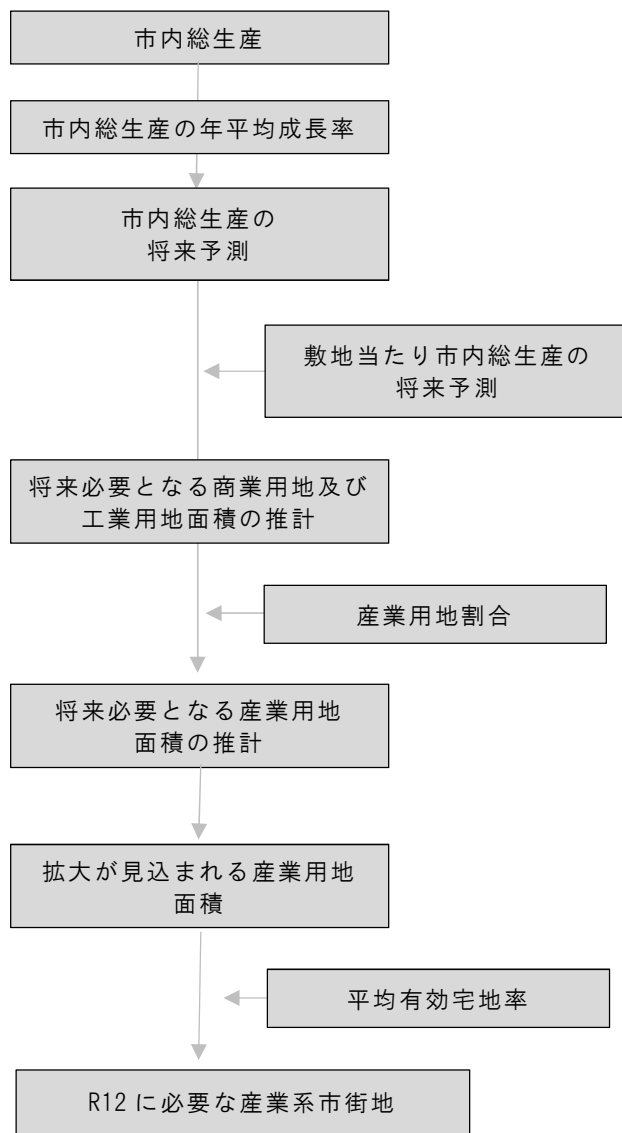
■産業系市街地の予測

項目	指標
2030年（令和12年）市内総生産	1,047,713百万円
2030年（令和12年）に必要な産業系市街地	約88ha

■産業系市街地の予測方法

【算出方法】

- ・市内総生産の過去の実績値から市内総生産の年平均成長率（リーマンショック後から基準年次2018年（平成30年）までの平均値）を算出
  - ・市内総生産に年成長率を乗じることで目標年次2030年（令和12年）の市内総生産を推計
  - ・将来の敷地当たり市内総生産は、過去の実績値（2003年（平成15年）、2007年（平成19年）、2013年（平成25年）、2018年（平成30年））のトレンドによる近似式から推計
  - ・市内総生産の将来予測と敷地当たり市内総生産の将来予測の結果を用いて、将来必要となる商業用地及び工業用地の面積を算出
  - ・将来必要となる商業用地及び工業用地の面積に産業用地割合を乗じることで将来必要となる産業用地面積を算出
  - ・将来必要となる産業用地面積から基準年次の産業用地面積を差し引くことで拡大が見込まれる産業用地面積を算出
- ※市内総生産は、農林水産業、公務、保健衛生・社会事業及びその他のサービスを除いた額を対象



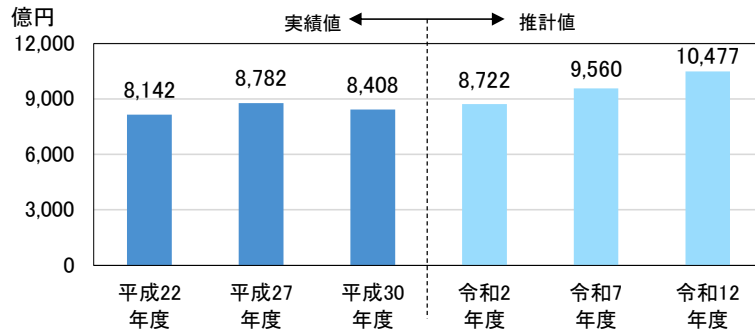
## ■ 産業系市街地の算出過程

### ・ 将来の市内総生産の将来予測

2030年（令和12年）市内総生産：1,047,713百万円（A）

※年成長率1.85%（リーマンショック後から基準年次2018年（平成30年）までの年成長率の平均値）を乗じることで推計

※市内総生産は、農林水産業、公務、保健衛生・社会事業及びその他のサービスを除いた額を対象



### ・ 敷地当たり市内総生産の将来予測

2030年（令和12年）敷地当たり市内総生産：1280百万円/ha（B）

※将来の敷地当たり市内総生産は、過去の実績値（2003年（平成15年）、2007年（平成19年）、2013年（平成25年）、2018年（平成30年））のトレンドによる近似式から推計

### ・ 将来必要となる商業用地及び工業用地面積の推計

2030年（令和12年）に必要な商業用地及び工業用地の面積：819ha（ $C = A \div B$ ）

※2030年（令和12年）市内総生産1,047,713百万円  $\div$  2030年（令和12年）敷地当たり市内総生産1280百万円/ha = 819ha

### ・ 将来必要となる産業用地面積の推計

商業用地及び工業用地面積に対する産業用地（工業専用地域及び1ha以上の商業施設用地）の割合：27%（D）

※産業用地割合の増加傾向を踏まえて設定（2018年（平成30年）の産業用地割合は26.2%）

2030年（令和12年）に必要な産業用地面積：221ha（ $E = C \times D$ ）

※2030年（令和12年）に必要な商業用地及び工業用地の面積  $819\text{ha} \times$  産業用地割合27% = 221ha

・ 拡大が見込まれる産業用地面積

2030年（令和12年）までに拡大が見込まれる産業用地：65.6ha（F）

※2030年（令和12年）に必要な産業用地面積 221ha－2018年（平成30年）の産業用地面積 155.37ha＝65.63ha

・ R12に必要な産業系市街地

平均有効宅地率：74.3%（G）

※県内産業用地の事例の平均により平均有効宅地率を74.3%と設定（拡大が必要と見込まれる産業系市街地 65.37ha÷有効宅地率 74.3%＝88.3ha）

2030年（令和12年）までに拡大が見込まれる道路等の公共用地を含めた産業系市街地  
：88.3ha（H＝F÷G）

※2030年（令和12年）までに拡大が必要と見込まれる産業系市街地 65.37ha÷有効宅地率 74.3%＝88.3ha

## ■土地利用実態構成比について

- ・都市計画基礎調査における土地利用現況調査の結果から、都市計画基礎調査ゾーン別の土地利用構成の判定を行った。
- ・なお、それぞれの判定基準は下表のとおりである。

	用途構成比 (%)		
	住宅地	商業地	工業地
専用住宅地	95 以上	—	—
住宅地	80～95	20 未満	20 未満
商業業務地	—	50 以上	—
住商混合地	—	20 以上	20 未満
専用工業地	—	—	95 以上
工業地	—	—	50～95
住工混合地	—	20 未満	20 以上
用途混在地	(上記以外)		

# ■市民アンケート調査結果

## 1. 調査概要

### (1) 調査目的

市民の日々の行動やお住まいの地域の満足度等について、広く市民の意見、意向を把握し、本市のまちづくりに反映させることを目的とします。

### (2) 調査方法

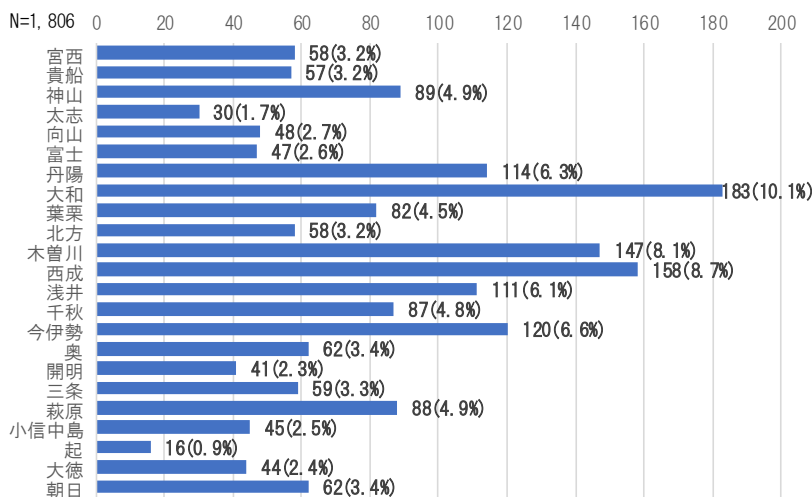
- ①調査地域：一宮市全域
- ②調査対象：一宮市在住の18歳以上の方
- ③配布数：3,000人
- ④抽出方法：無作為抽出
- ⑤調査方法：郵送回答方式及びWEB回答方式
- ⑥調査期間：平成30年2月1日～平成30年2月28日

### (3) 調査項目

- ①回答者の属性 (1-1～1-9)
- ②公共交通機関の利用頻度等について (2-1～2-3)
- ③日常の行動について (3-1～3-4)
- ④あなたの地域について (4-1～4-5)
- ⑤まちづくりに対する不安と期待 (5-1～5-3)

### (4) 回収結果

- ①総回収数：1,819票(郵送1,698票・WEB121票)
- ②有効票：1,806票(郵送1,685票・WEB121票)(居住地不明(6)及び市外(7)除く)
- ③有効回収率：60.2%

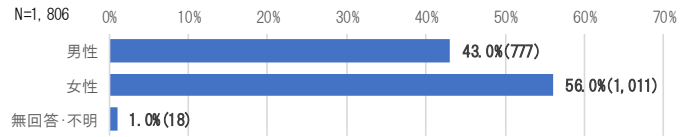


## 2. 調査結果

### (1) 回答者の属性

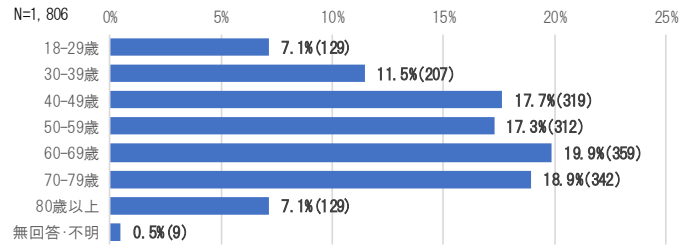
#### ①性別

- 回答者の性別は、女性の回答割合がやや多くなっています。



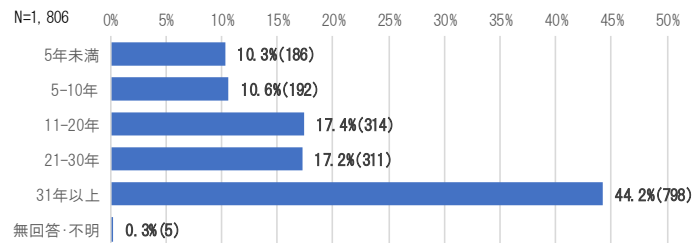
#### ②年齢

- 年齢構成は、60歳代が最も多いものの、40～70歳代は概ね同程度であり、中高年層の割合が多くなっています。



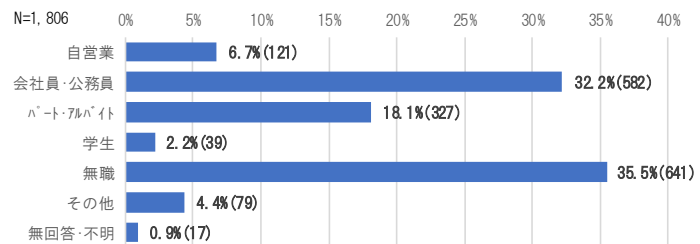
#### ③居住年数

- 31年以上の方が最も多く、11年以上の方を含めると約79%を占め、市内在住歴の長い方の割合が多くなっています。



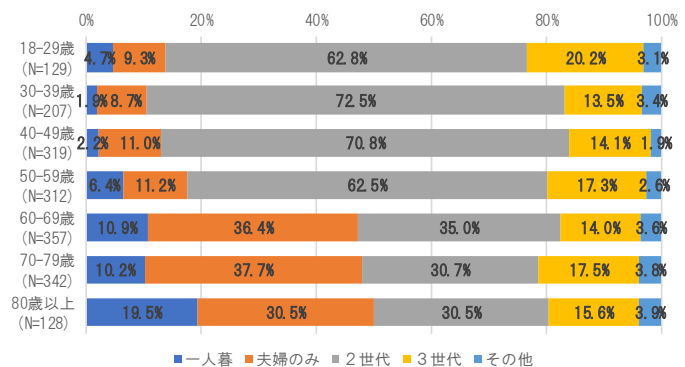
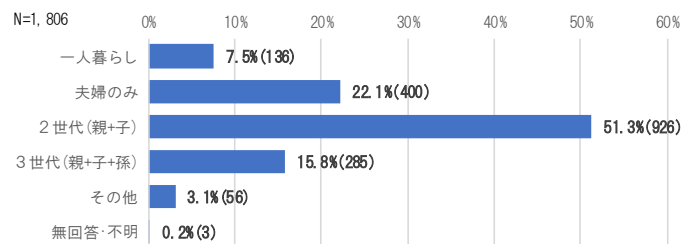
#### ④職業

- 会社員(公務員含む)及び無職の方で約68%を占めています。



#### ⑤世帯構成

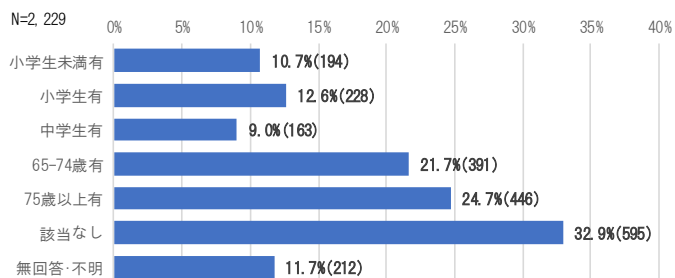
- 2世代家族(親と子)が最も多く、次いで夫婦のみ世帯となっています。
- 年齢別にみると50歳代までは2世代家族が60%を超えますが、60歳以上になると夫婦のみ世帯、80歳以上になると一人暮らしの比率が高くなっています。





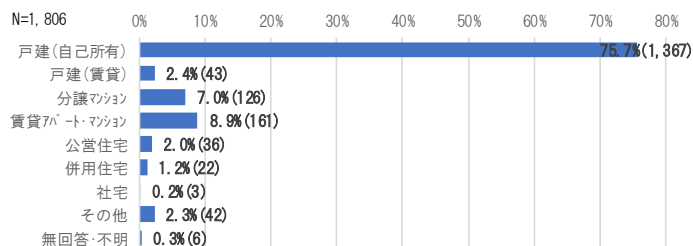
### ⑥ 家族構成

- ・ 高齢者(65歳以上)がいる家族が約46%、中学生以下がいる家族が約32%となっています。



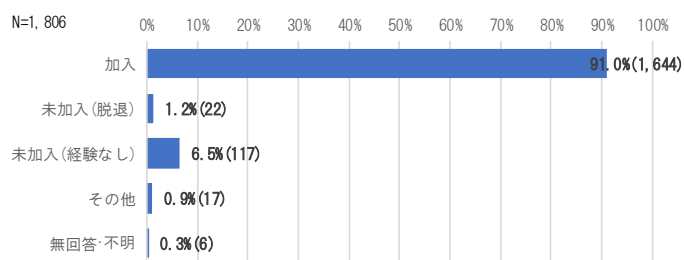
### ⑦ 居住形態

- ・ 戸建て住宅(自己所有)が最も多く、次いで賃貸アパート・賃貸マンションとなっています。



### ⑧ 町内会加入状況

- ・ ほとんどの方が町内会に加入しています。

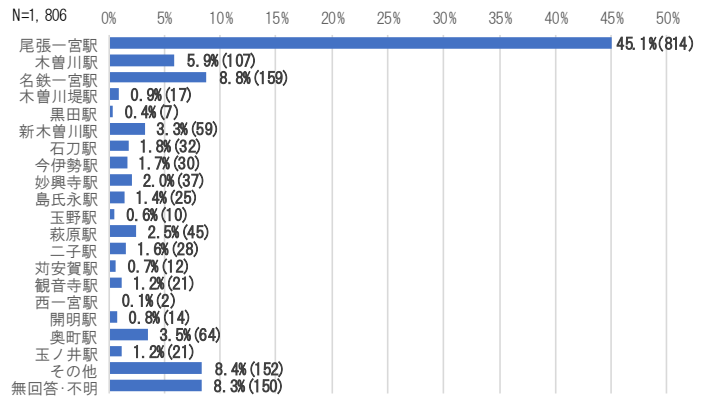


## (2) 公共交通機関の利用頻度等について

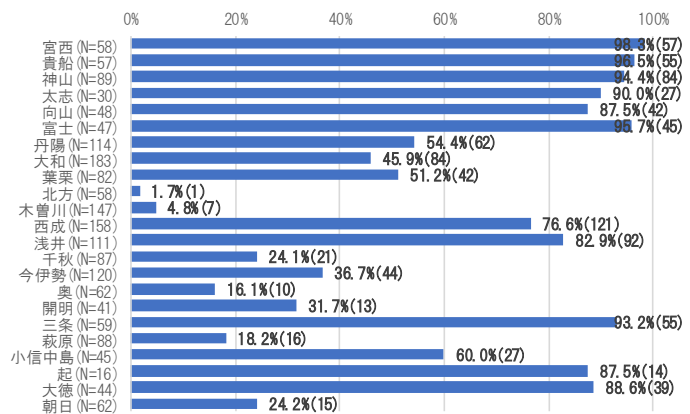
### ① 鉄道利用

#### 1) 自宅から出発する際によく使う駅

- 尾張一宮駅が最も多く、名鉄一宮駅を含めると約54%が一宮駅を利用しています。



- 居住地(連区)別に一宮駅(JR+名鉄)利用選択率をみると、16地域で一宮駅を1位で選択しています。

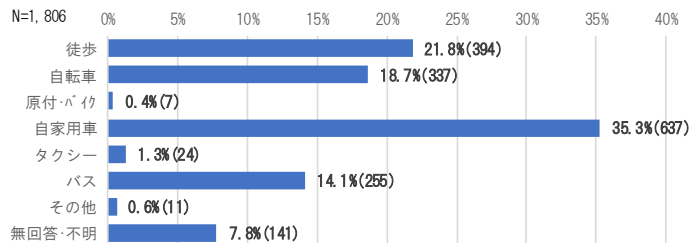


#### 【一宮駅以外が1位で選択された地域の1位駅】

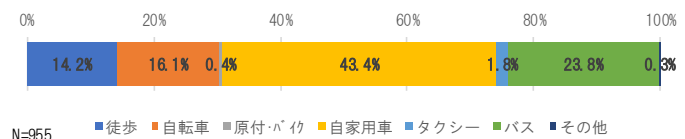
- [北方] ⇒ 木曾川駅 48.3%(28)
- [木曾川] ⇒ 木曾川駅 36.7%(54)
- [千秋] ⇒ 岩倉駅 31.0%(27)
- [奥] ⇒ 奥町駅 59.8%(37)
- [開明] ⇒ 奥町駅 31.7%(13)
- [萩原] ⇒ 二子駅 30.7%(27)
- [朝日] ⇒ 萩原駅 35.5%(22)

#### 2) よく使う駅までの交通手段

- 駅までの交通手段としては、徒歩・自転車が約40%、自家用車が約36%となっています。

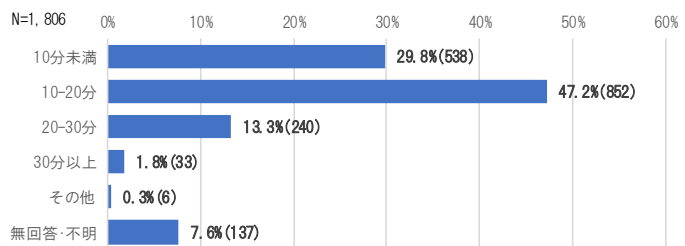


- なお、一宮駅(JR+名鉄)への交通手段は、自家用車→バス→自転車→徒歩の順となっています。

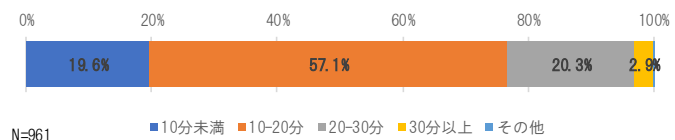


#### 3) よく使う駅までの所要時間

- 駅までの所要時間は、10~20分程度が約47%と最も多く、20分以内が約77%となっています。

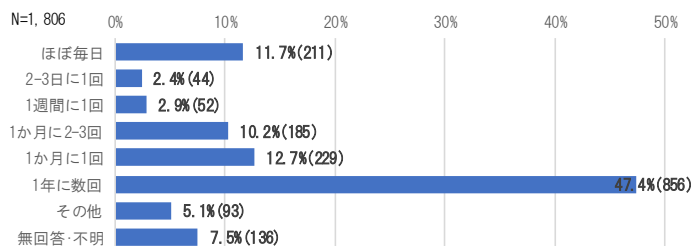


- なお、一宮駅(JR+名鉄)への所要時間は、10~20分程度が約57%、10分未満が約20%であり、遠方からも利用していることがうかがえます。



#### 4) 電車の利用頻度

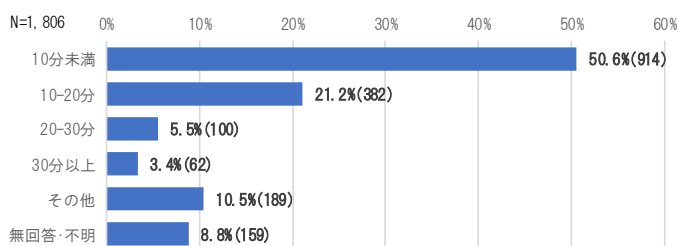
- 1年に数回程度という方が最も多く、1週間に1回以上利用される方は、約17%となっています。



### ② バス利用

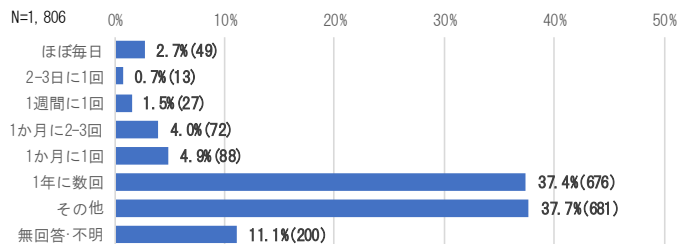
#### 1) 最寄りバス停までの所要時間(徒歩)

- 自宅から最寄りのバス停までの所要時間は、10分未満が最も多い結果ではありましたが、20分(1.6km)以上の回答も約9%ありました。



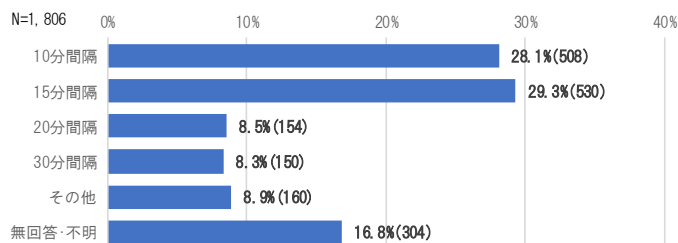
#### 2) バスの利用頻度

- バスの利用頻度(通勤・通学含む)は、「使用したことがない」等といったその他が最も多く、次いで1年に数回となっています。



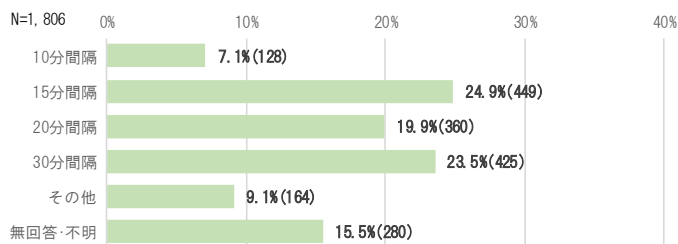
#### 3) バスの運行間隔

- 「急いでいる場合」に許容できる運行間隔としては、15分間隔(4本/時)と10分間隔(6本/時)がほぼ同程度で多く、あわせて約58%となっています。



- 「急いでいない場合」については、15分間隔(4本/時)と30分間隔(2本/時)がほぼ同程度で多く、あわせて約48%となっています。

「急いでいる場合」と比較すると、10分間隔が大きく減少し、30分間隔が大きく増加しています。

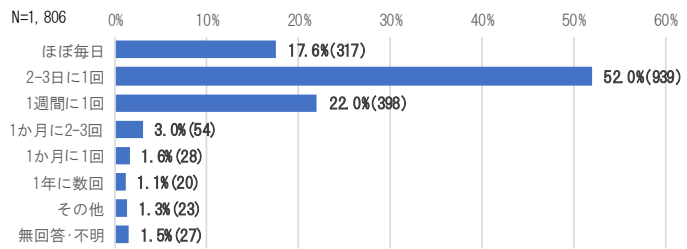


### (3) 日常の行動について

#### ① 食料品・日用品等の買い物

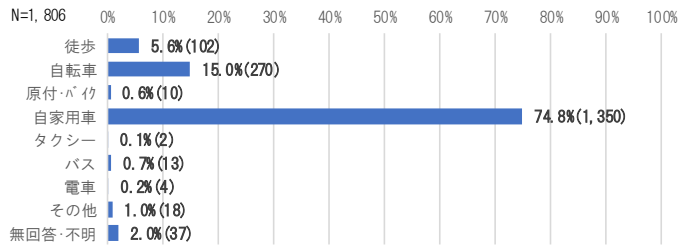
##### 1) 頻度

- ・2～3日に1回程度が最も多く、ほぼ毎日とあわせて約70%を占めています。



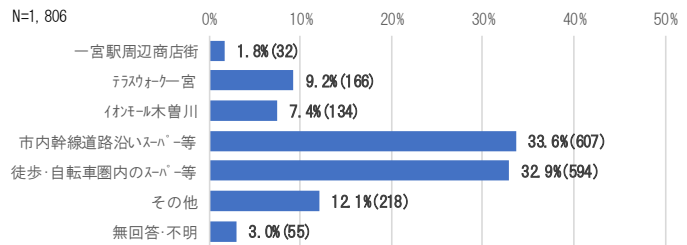
##### 2) 交通手段

- ・買物時の交通手段は、自家用車が最も多く、約75%を占めています。



##### 3) よく利用する施設

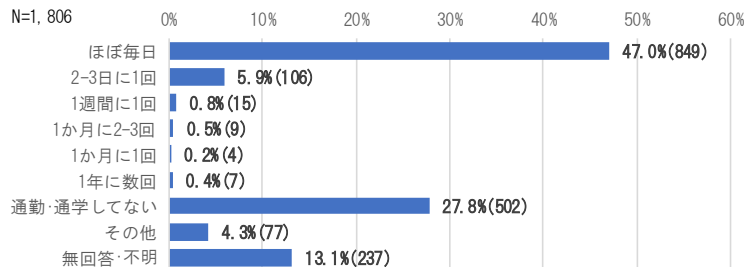
- ・よく利用する施設としては、市内幹線道路沿いのスーパー等が最も多く、次いで徒歩・自転車圏内のスーパー等となっています。



#### ② 通勤・通学

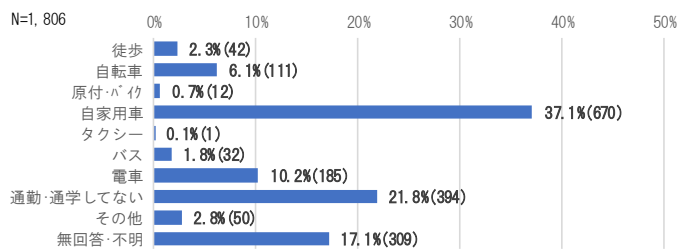
##### 1) 頻度

- ・通勤・通学の頻度は、ほぼ毎日が約47%となっています。
- ・なお、回答者属性で無職と回答した方は約36%でしたが、これらの方はその他や無回答となっていました。



##### 2) 交通手段

- ・通勤・通学時の交通手段は、自家用車が最も多く、次いで電車となっています。

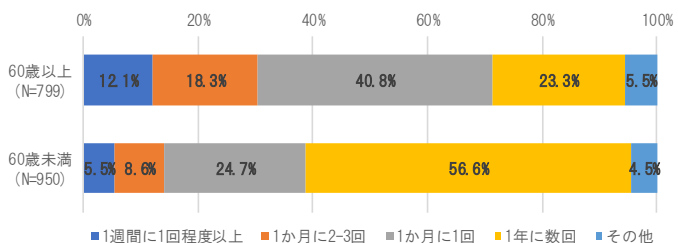
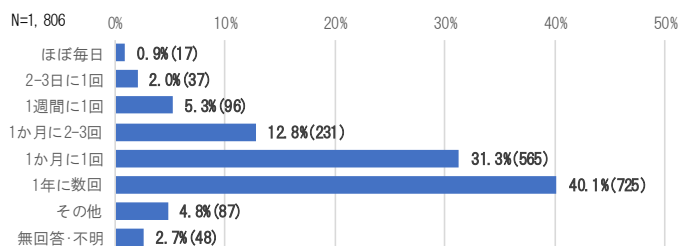


### ③通院(病院や介護・福祉施設等への来訪)

#### 1) 頻度

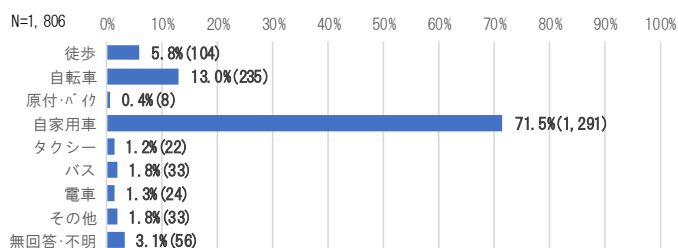
・通院頻度は、1年に数回程度が最も多く、1か月に1回程度とあわせると約71%となります。

・通院頻度を年齢別でみると、60歳以上では、1か月に1回程度以上通院される方が約71%であり、60歳未満と比較し、通院の頻度が約1.8倍になっています。



#### 2) 交通手段

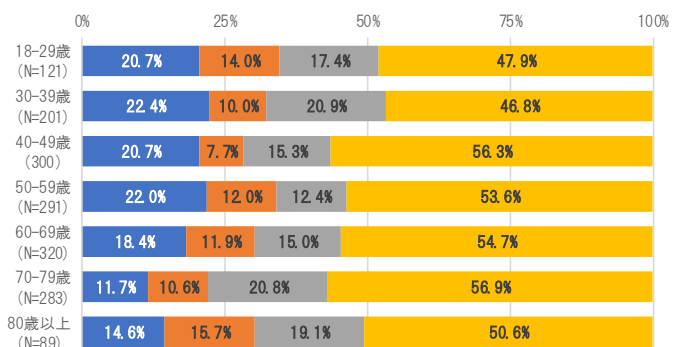
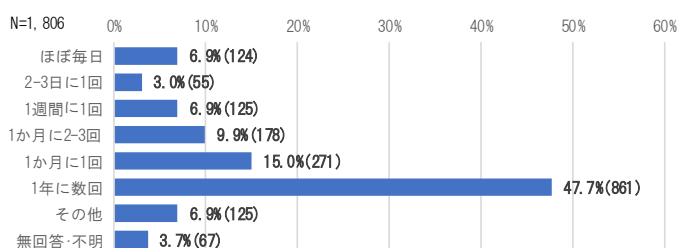
・通院時の交通手段は、自家用車が最も多く、次いで自転車となっています。



### ④一宮駅周辺への来訪頻度

・一宮駅周辺への来訪頻度は、1年に数回程度が最も多く約48%であり、1か月に1回程度以上は約42%となっています。

・年齢別にみると、各年代とも1年に数回程度が最も多くなっていますが、概ね1か月に1回程度以上は、一宮駅周辺に来訪していると言えます。特に60歳未満は、1週間に1回程度以上の来訪が20%以上となっています。

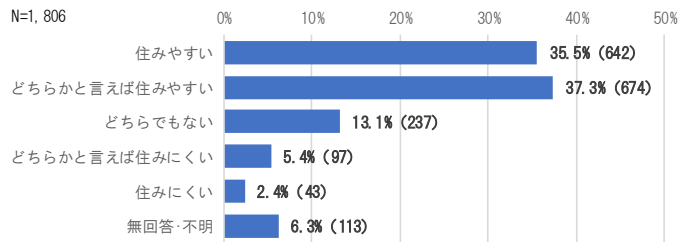


※「その他」を除く  
 ■1週間に1回程度以上 ■1か月に2-3回 ■1か月に1回 ■1年に数回

## (4) あなたの地域(連区)について

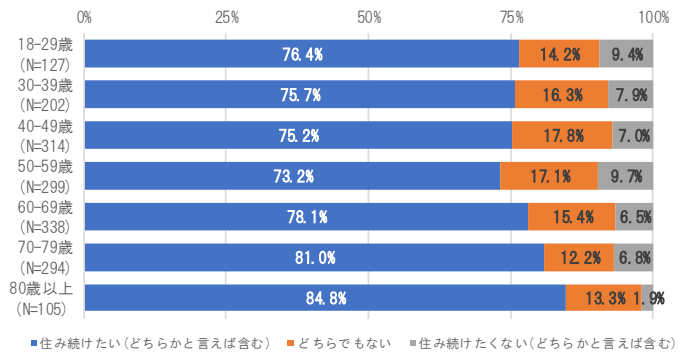
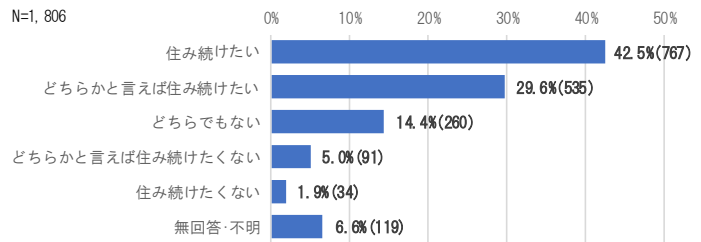
### ①住みやすさ

- ・現在住んでいる地域(連区)の住みやすい(住みやすい・どちらかと言えば住みやすい)との回答が約73%となっています。



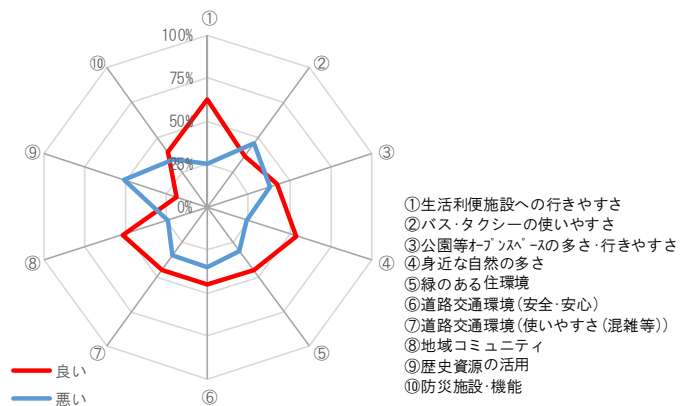
### ②居住継続の意向

- ・現在住んでいる地域(連区)の住み続けたい(住み続けたい・どちらかと言えば住み続けたい)との回答が約72%となっています。
- ・年齢別に居住意向をみると、若い世代で住み続けたくないの比率が多い傾向にあります。

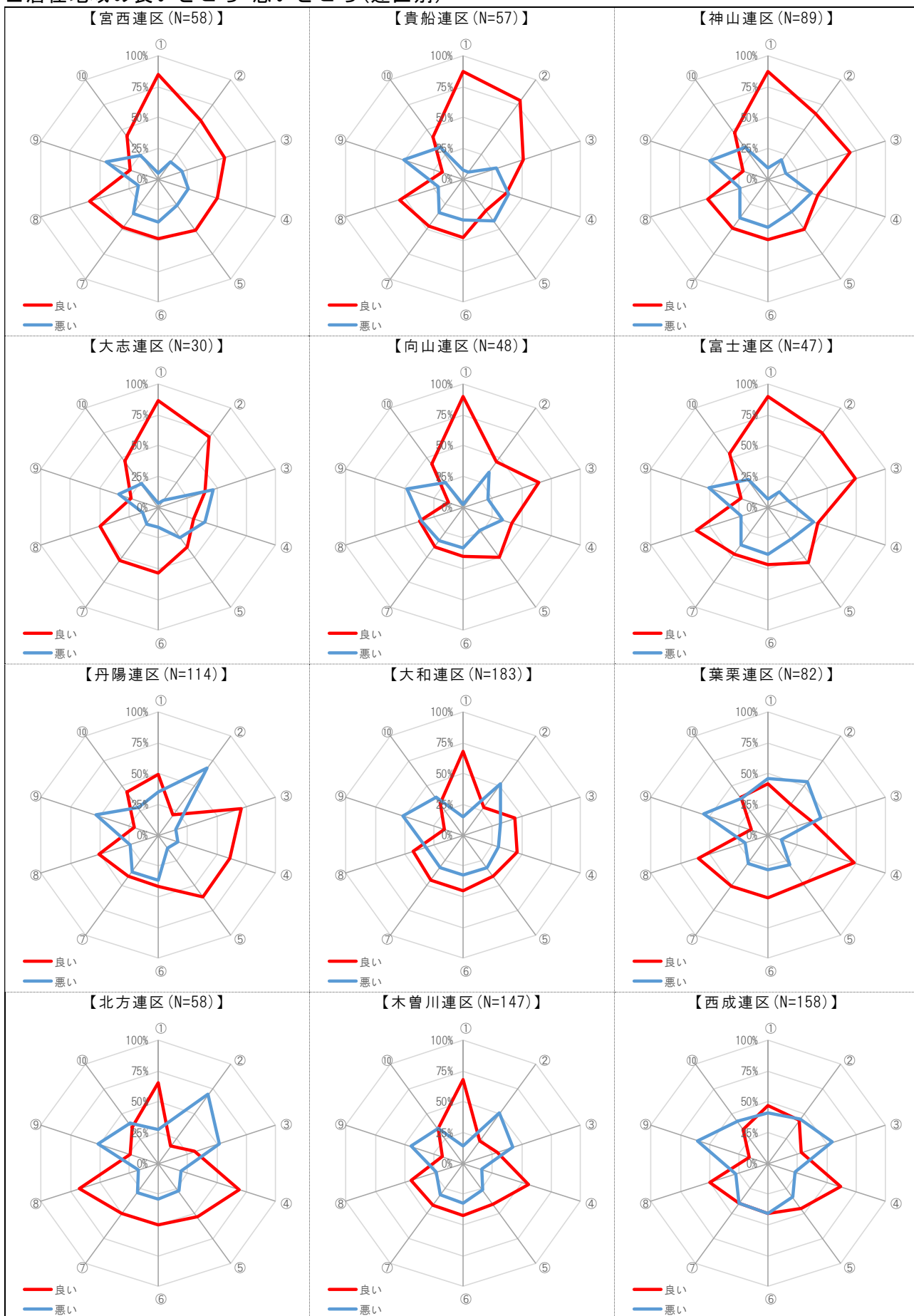


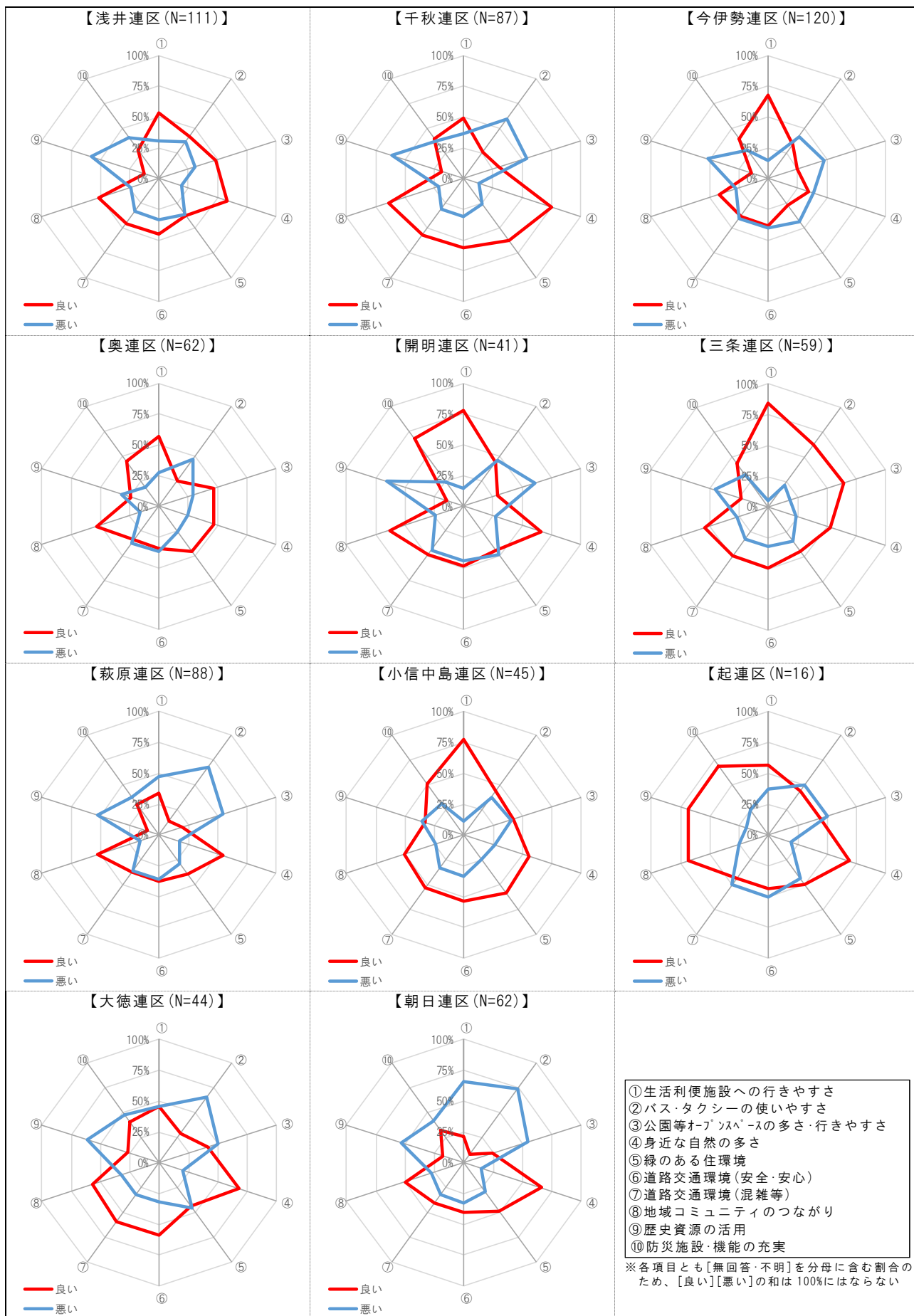
### ③居住地域の良いところ悪いところ

- ・特に【良い】と評価されているのは、[①商店や病院などの生活利便施設への行きやすさ][④家の周りにおける身近な自然(農地や中小河川・水路)の多さ][⑧町内会など地域のコミュニティのつながり]です。
- ・【悪い】と評価されているのは、[⑨地域の歴史資源(街道や繊維産業)の活用][②バスやタクシーの使いやすさ]です。



■ 居住地域の良いところ・悪いところ(連区別)

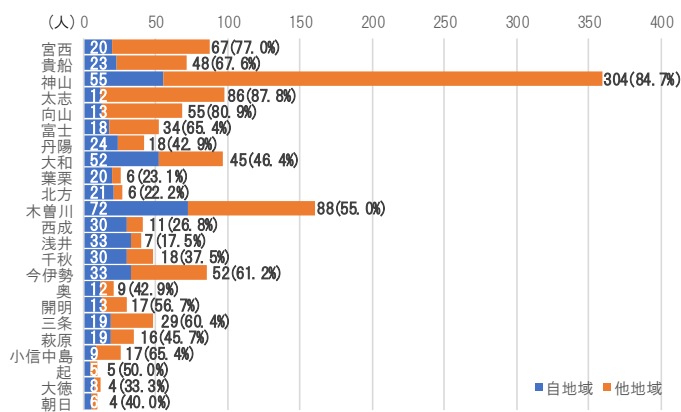
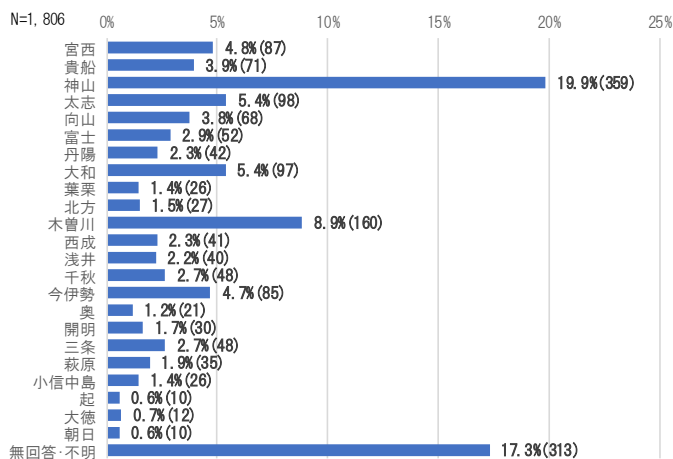






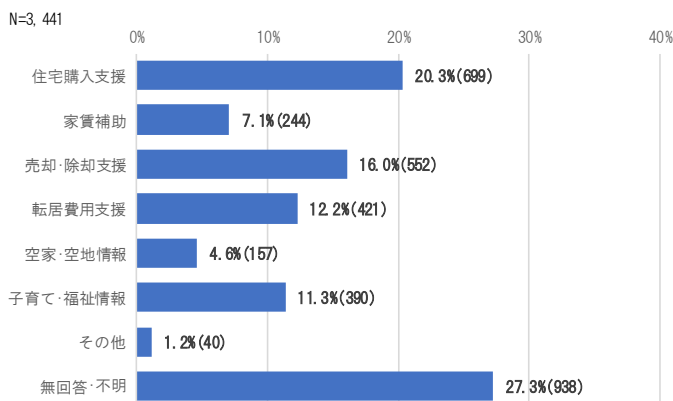
#### ④市内での引越先

- ・「もし市内で引っ越す場合に、どこの地域(連区)に住みたいか?」という問いに対しては、[神山連区]が最も多く、次に[木曾川連区]となりました。
- ・なお、他地域からの引越先として高い支持(80%以上)を得ている地域は、一宮駅周辺の[神山連区][大志連区][向山連区]となっています。



#### ⑤引越時の支援

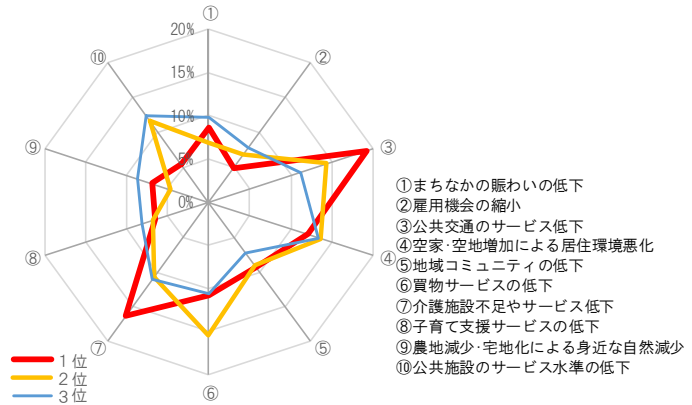
- ・引っ越すこととなった場合にあるとよい支援としては、[住み替え先の住宅購入費(リフォーム・増改築等)に対する支援]が最も多く、次いで[現在居住している住宅・土地の売却・除却等に対する支援]となっています。
- ・なお、[住み替え先の地域情報(子育て・福祉など)]のニーズも比較的高い支持を受けています。



## (5) まちづくりに対する不安と期待

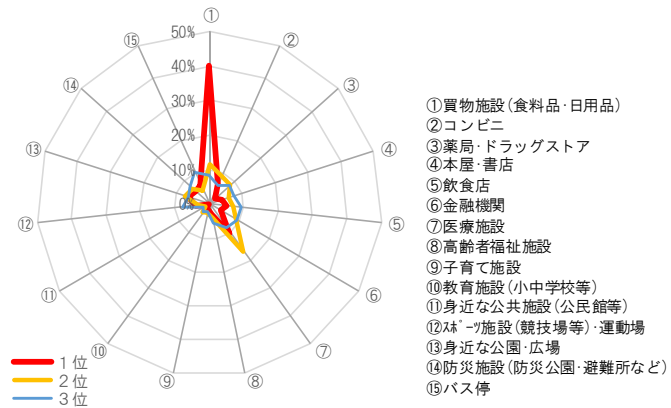
### ① 将来の地域(連区)に対する不安

- ・ [公共交通のサービス(便数など)低下][高齢者の増加による介護施設の不足やサービス低下]を不安に感じている方が多く、次いで[居住環境の悪化][買物サービスの低下]となっています。



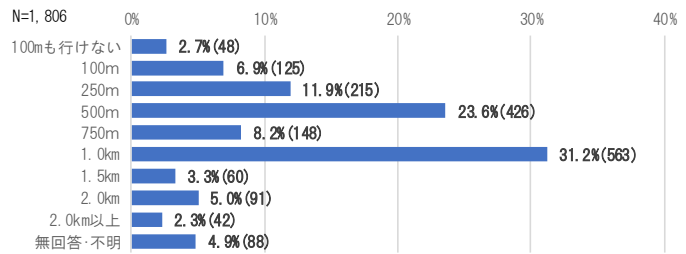
### ② あって欲しい施設

- ・ 住まいの徒歩圏にあって欲しい施設としては、[買物施設(食料品・日用品)]が最も多く、次いで[医療施設]となっています。
- ・ [子育て施設][教育施設][高齢者福祉施設][身近な公共施設]のニーズは低い状況です。

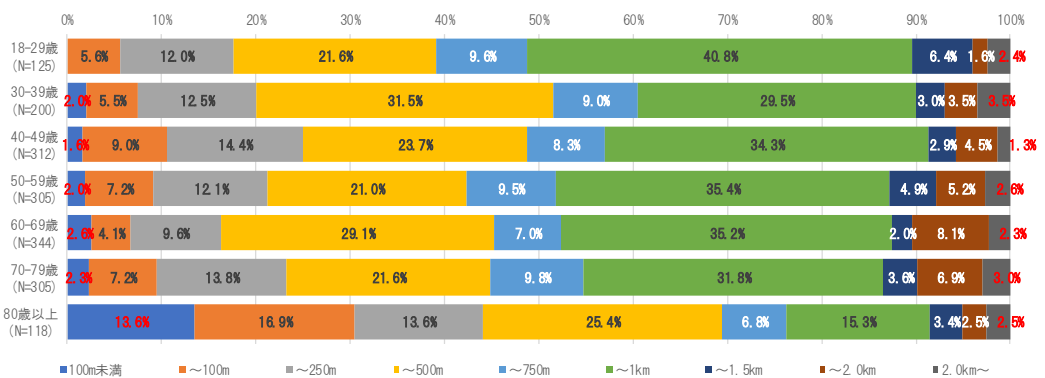


### ③ 歩いてよい距離

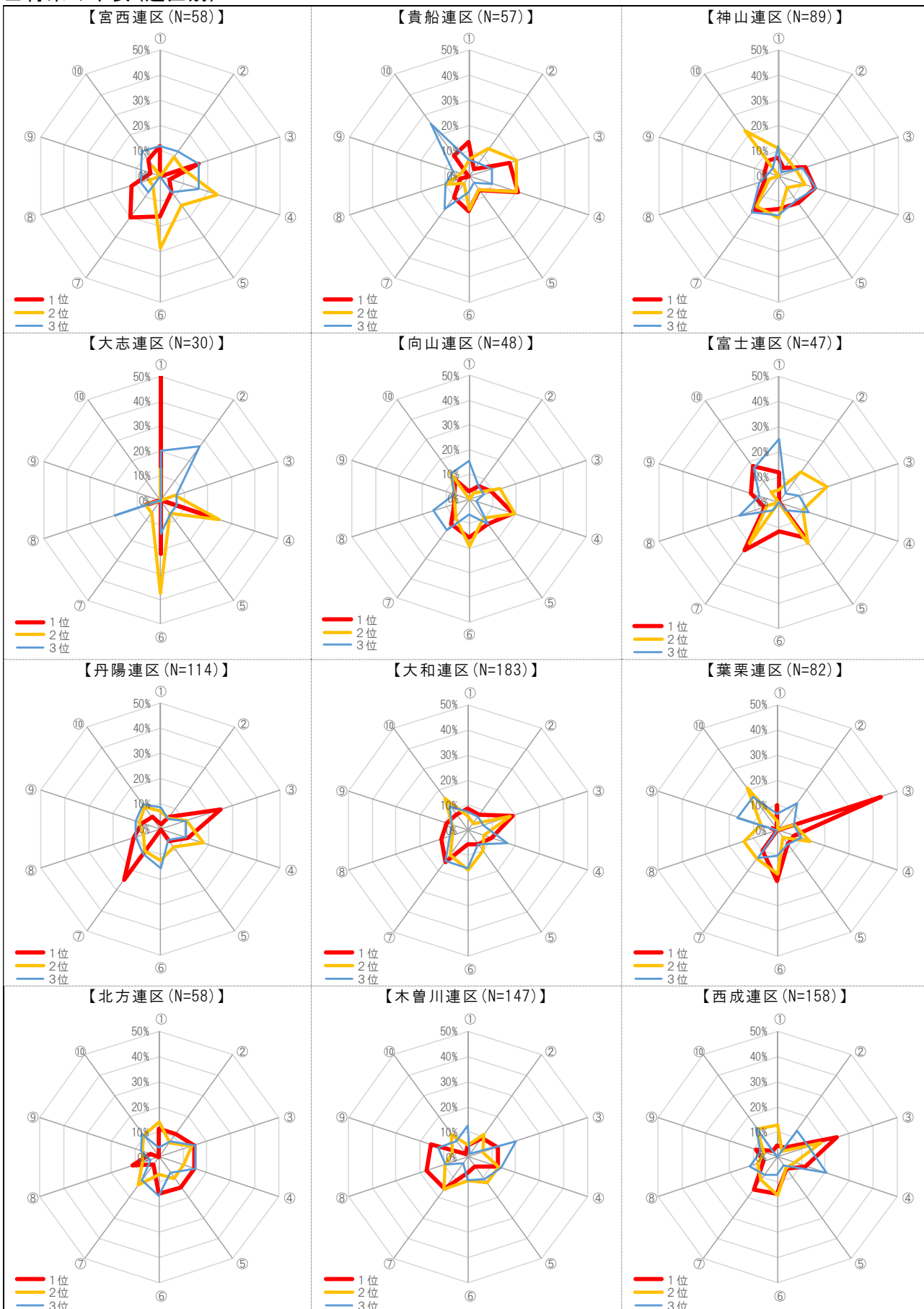
- ・ 目的地まで歩いてよい距離としては、[1kmくらいまで]が最も多く、次いで[500mくらいまで]となっています。

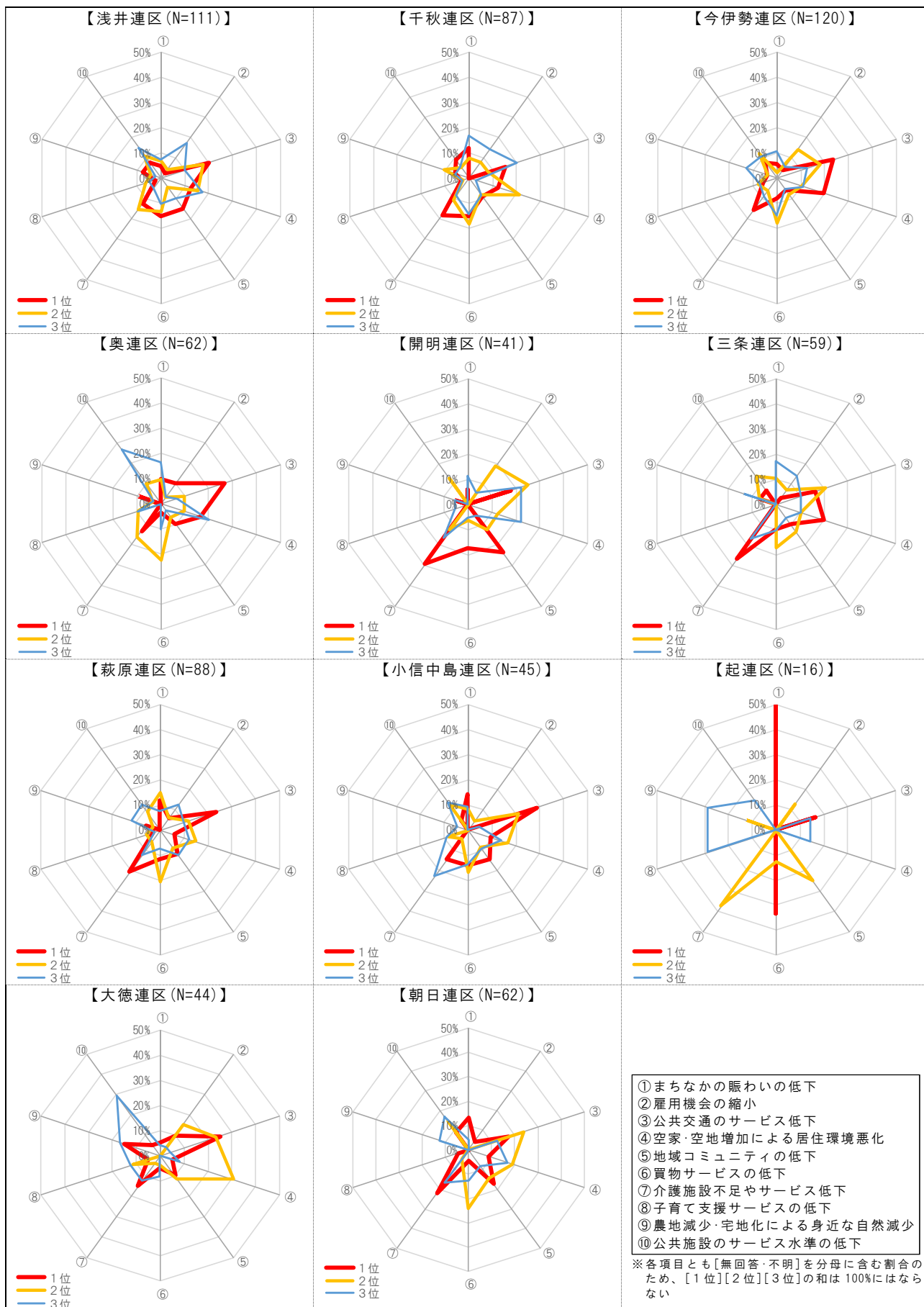


- ・ 年齢別にみると、概ね70歳代までは同様の傾向にあり、半数以上の方は750mくらいまでは歩いてよいと回答しています。



### ■ 将来の不安(連区別)





## 【アンケート依頼文】

### 「都市計画マスタープラン」立地適正化計画策定に向けたアンケート ～アンケート調査にご協力ください～

市では平成31年度末(2020年3月末)を目標に「都市計画マスタープラン」及び「立地適正化計画」の策定に着手しました。

「都市計画マスタープラン」は、具体性のある都市の将来ビジョンを確立し実現するための方針を定めたもので、「立地適正化計画」は、将来ビジョンを実現するために、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実を進めるための計画です。

どちらも都市づくり・まちづくりに関する計画であり、平成30年度から開始する新総合計画(第7次総合計画)を踏まえ作成していくものです。

つきましては、市民の皆様のご意見をいただきたく、18歳以上の市民の皆さまから3,000名を無作為に抽出し、このアンケートを送付致しました。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、アンケート調査にご協力いただけますようお願いいたします。

平成30年2月 一宮市長 中野 正康



【ご記入にあたってのお願い】

○このアンケートは、あて名のご本人がお答え下さい。ただし、ご本人がお答えになれない場合は、ご家族の方がお答えください。

○お答えいただいた内容は、全て統計的に処理しますので、個々のご回答やプライバシーにかかわる内容が公表されることは一切ありません。

○お答えは、直接この調査票にご記入下さい。記入が終了しましたら、同封しました返信用封筒に入れて、切手を貼らずにポストへ回答期限までにご投函下さい。

○なお、下記 URL 及び右 QRコードからお答えいただくことも可能です。その場合、このアンケート表による回答及びポストへの投函は不要です。

<https://enquete.cc/q/city-ichinomiya-toshimp-ENO>

回答期限：平成30年2月28日(水)

このアンケートに関するお問い合わせは、以下までお願いいたします。

一宮市まちづくり部都市計画課 電話：0586-28-8632(直通)

### 1. あなた自身のことについてお伺いします

1-1. 性別(1つに○)

1. 男性  2. 女性

1-2. 年齢(1つに○)

1. 18～29歳  2. 30～39歳  3. 40～49歳  4. 50～59歳   
 5. 60～69歳  6. 70～79歳  7. 80歳以上

1-3. お住まい(1つに○)

1. 宮西連区  2. 貴船連区  3. 神山連区  4. 大志連区  5. 向山連区   
 6. 富士連区  7. 丹陽連区  8. 大和連区  9. 葉栗連区  10. 北方連区   
 11. 木曾川連区  12. 西成連区  13. 浅井連区  14. 千秋連区  15. 今伊勢連区   
 16. 奥連区  17. 開明連区  18. 三条連区  19. 萩原連区  20. 小伝中島連区   
 21. 起連区  22. 大橋連区  23. 朝日連区  24. 一宮市以外

1-4. 居住年数(1つに○)

1. 5年未満  2. 5～10年  3. 11～20年  4. 21～30年  5. 31年以上

1-5. ご職業(1つに○)

1. 自営業  2. 会社員(公務員含む)  3. パート・アルバイト   
 4. 学生  5. 無職  6. その他( )

1-6. 世帯構成(1つに○)

1. 一人暮らし  2. 夫婦のみ  3. 2世代家族(親と子)   
 4. 3世代家族(親と子と孫)  5. その他( )

1-7. 家族構成(複数可)(1つに○)

1. 小学生未満が家族にいる  2. 小学生が家族にいる  3. 中学生が家族にいる   
 4. 65～74歳が家族にいる  5. 75歳以上が家族にいる  6. 該当なし

1-8. 居住形態(1つに○)

1. 戸建て住宅(自己所有)  2. 戸建て住宅(賃貸)  3. 分譲マンション   
 4. 賃貸アパート・賃貸マンション  5. 公営住宅  6. 店舗・事務所等併用住宅   
 7. 社宅  8. その他( )

1-9. 町内会への加入(1つに○)

1. 加入している  2. 未加入(脱会した)  3. 未加入(加入経験なし)   
 4. その他( )

### 2. 公共交通機関の利用頻度等について

2-1(1). ご自宅から出発する際によく使う駅(1つに○)

1. 尾張一宮駅  2. 木曾川駅  3. 名鉄一宮駅  4. 木曾川堤駅   
 5. 黒田駅  6. 新木曾川駅  7. 石刀駅  8. 今伊勢駅   
 9. 妙興寺駅  10. 島氏永駅  11. 玉野駅  12. 萩原駅   
 13. 二子駅  14. 菊安賀駅  15. 観音寺駅  16. 西一宮駅   
 17. 開明駅  18. 奥町駅  19. 玉ノ井駅  20. ( ) 駅

2-1(2). よく使う駅までの交通手段(1つに○)

1. 徒歩  2. 自転車  3. 原付・バイク  4. 自家用車   
 5. タクシー  6. バス  7. その他( )

2-1(3). よく使う駅までの所要時間(1つに○)

1. 10分未満  2. 10～20分程度  3. 20～30分程度  4. 30分以上   
 5. その他( )

2-1(4). 電車の利用頻度(通勤・通学含む)(1つに○)

1. ほぼ毎日  2. 2～3日に1回程度  3. 1週間に1回程度   
 4. 1か月に2～3回程度  5. 1か月に1回程度  6. 1年に数回程度   
 7. その他( )

2-2(1). ご自宅から最寄りのバス停までの所要時間(徒歩)(1つに○)

1. 10分未満  2. 10～20分程度  3. 20～30分程度  4. 30分以上   
 5. その他( )

2-2(2). バスの利用頻度(通勤・通学含む)(1つに○)

1. ほぼ毎日  2. 2～3日に1回程度  3. 1週間に1回程度   
 4. 1か月に2～3回程度  5. 1か月に1回程度  6. 1年に数回程度   
 7. その他( )

2-3(1). バスの運行間隔として許容できる範囲(通勤・通学などの意いでいる場合)(1つに○)

1. 10分間隔(6本/時)  2. 15分間隔(4本/時)  3. 20分間隔(3本/時)   
 4. 30分間隔(2本/時)  5. その他( )

2-3(2). バスの運行間隔として許容できる範囲(買い物や私用などの意でない場合)(1つに○)

1. 10分間隔(6本/時)  2. 15分間隔(4本/時)  3. 20分間隔(3本/時)   
 4. 30分間隔(2本/時)  5. その他( )

3. 日常の行動について

3-1(1). 食料品・日用品等の買い物の頻度(1つに○)
1. ほぼ毎日 2. 2~3日に1回程度 3. 1週間に1回程度
4. 1か月に2~3回程度 5. 1か月に1回程度 6. 1年に数回程度
7. その他( )

3-1(2). 食料品・日用品等の買い物の最も多い交通手段(1つに○)
1. 徒歩 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. 自家用車
5. タクシー 6. バス 7. 電車
8. その他( )

3-1(3). 食料品・日用品等の買い物で、よく利用する施設はどこですか?(1つに○)
1. 一宮駅周辺の商店街 2. テラスウォーカー宮
3. イオンモール木曽川 4. 市内幹線道路沿いのスーパー等
5. 徒歩・自転車圏内のスーパー等 6. その他( )

3-2(1). 通勤・通学の頻度(1つに○)
1. ほぼ毎日 2. 2~3日に1回程度 3. 1週間に1回程度
4. 1か月に2~3回程度 5. 1か月に1回程度 6. 1年に数回程度
7. 通勤・通学していない 8. その他( )

3-2(2). 通勤・通学時の最も多い交通手段(1つに○)
1. 徒歩 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. 自家用車
5. タクシー 6. バス 7. 電車 8. 通勤・通学していない
9. その他( )

3-3(1). 通院(病院や介護・福祉施設等への来訪)の頻度(1つに○)
1. ほぼ毎日 2. 2~3日に1回程度 3. 1週間に1回程度
4. 1か月に2~3回程度 5. 1か月に1回程度 6. 1年に数回程度
7. その他( )

3-3(2). 通院時の最も多い交通手段(1つに○)
1. 徒歩 2. 自転車 3. 原付・バイク 4. 自家用車
5. タクシー 6. バス 7. 電車
8. その他( )

3-4. 一宮駅周辺(駅~本町商店街・真清田神社くらの範囲)への来訪頻度(1つに○)
1. ほぼ毎日 2. 2~3日に1回程度 3. 1週間に1回程度
4. 1か月に2~3回程度 5. 1か月に1回程度 6. 1年に数回程度
7. その他( )

3

4. あなたの地域(連区)について

4-1. あなたが現在住んでいる地域(連区)は住みやすいと思いますか?(1つに○)
1. 住みやすい 2. どちらかと言えば住みやすい 3. どちらでもない
4. どちらかといえば住みにくい 5. 住みにくい

4-2. これからも現在住んでいる地域(連区)に住み続けたいと思いますか?(1つに○)
1. 住み続けたい 2. どちらかと言えば住み続けたい 3. どちらでもない
4. どちらかと言えば住み続けたくない 5. 住み続けたくない

4-3. あなたが現在住んでいる地域(連区)の良い・悪いと感じるところは?(複数選択可)
良い 悪い
1. 商店や病院などの生活利便施設への行きやすさ ○ ○
2. バスやタクシーの使いやすさ ○ ○
3. 家の周りにおける公園などのオープンスペースの多さや行きやすさ ○ ○
4. 家の周りにおける身近な自然(農地や中小河川・水路)の多さ ○ ○
5. 街路樹や緑陰などの緑がある住環境 ○ ○
6. 道路交通環境の安全性や安心 ○ ○
7. 道路交通環境の使いやすさ(混雑など) ○ ○
8. 町内会など地域のコミュニティのつながり ○ ○
9. 地域の歴史資源(街並や伝統産業)の活用 ○ ○
10. 避難所・避難場所などの防災施設・機能の充実 ○ ○
※同一行で良い[ ]悪い[ ]の両方に○はおやめください

4-4. もし一宮市内で引越す場合、どの地域(連区)に住みたいですか?(1つに○)
1. 宮西連区 2. 貴船連区 3. 神山連区 4. 大志連区 5. 向山連区
6. 富士連区 7. 丹陽連区 8. 大和連区 9. 葉栗連区 10. 北方連区
11. 木曾川連区 12. 西成連区 13. 浅井連区 14. 千秋連区 15. 今伊勢連区
16. 奥連区 17. 開明連区 18. 三条連区 19. 萩原連区 20. 小倉中島連区
21. 起連区 22. 大徳連区 23. 朝日連区

4-5. もし引越すことになった場合、どのような支援があると良いですか?(2つまで)
1. 住み替え先の住宅購入費(リフォームや増改築を含む)に対する支援
2. 住み替え先の賃貸住宅の家賃等に対する支援
3. 現在居住している住宅や土地の売却・除却等に対する支援
4. 転居に伴う費用に対する支援
5. 空家や空地に関する情報提供
6. 住み替え先の地域に関する情報提供(子育て環境や介護・福祉施設の情報など)
7. その他( )

4

5. まちづくりに対する不安と期待

5-1. 将来のあなたの地域(連区)に対する不安(各順位1つに○)
1位 2位 3位
1. 人口の減少により、まちなかの賑わいが低下すること ○ ○ ○
2. 地域経済が低迷し、雇用機会が縮小すること ○ ○ ○
3. 鉄道やバスなどの公共交通のサービス(便数など)が低下すること ○ ○ ○
4. 空家・空地が増加し、居住環境(防犯・景観など)が悪化すること ○ ○ ○
5. 高齢化や人口減少により、地域コミュニティが低下すること ○ ○ ○
6. 人口減少により商業施設が閉店し、買物サービスが低下すること ○ ○ ○
7. 高齢者の増加により介護施設の不足やサービスが低下すること ○ ○ ○
8. 少子化により子育て支援サービスが低下すること ○ ○ ○
9. 後継者不足や宅地化により、農地などの身近な自然が減少すること ○ ○ ○
10. 道路等のインフラや公共施設のサービス水準が低下すること ○ ○ ○

5-2(1). あなたの住むまの近く(徒歩圏)にあって欲しい施設(各順位1つに○)
1位 2位 3位
1. 食料品など日常的な買い物をする施設 ○ ○ ○
2. コンビニエンスストア ○ ○ ○
3. 薬局・ドラッグストア ○ ○ ○
4. 本屋・書店 ○ ○ ○
5. 飲食店 ○ ○ ○
6. 郵便局・銀行などの金融施設 ○ ○ ○
7. 病院・診療所などの医療施設 ○ ○ ○
8. デイサービスなどの高齢者福祉施設 ○ ○ ○
9. 保育園・幼稚園などの子育て施設 ○ ○ ○
10. 小学校・中学校などの教育施設 ○ ○ ○
11. 公民館・集会所などの地域に身近な公共施設 ○ ○ ○
12. スポーツ施設(競技場等)や運動場 ○ ○ ○
13. 身近な公園や広場 ○ ○ ○
14. 防災公園や避難所などの防災施設 ○ ○ ○
15. バス停 ○ ○ ○

5-2(2). 歩いてよいと思える目的地までの距離(1つに○)
1. 100mも行けない 2. 100mくらいまで 3. 250mくらいまで
4. 500mくらいまで 5. 750mくらいまで 6. 1kmくらいまで
7. 1.5kmくらいまで 8. 2kmくらいまで 9. 2km以上

5-3. まちづくりに対するご意見等がございましたら、ご記入願います。
[ ]

※アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。







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)

---

令和2年6月策定

(令和6年 月部分改定)

発行/一宮市

編集/まちづくり部都市計画課

〒491-8501 一宮市本町2丁目5番6号

TEL : 0586-28-8632 (ダイヤルイン)

FAX : 0586-73-9218

