

碧南市都市計画マスタープラン（案）について（報告）

1 計画改定の趣旨

碧南市都市計画マスタープラン（以下「計画」という。）は、市のまちづくりの根幹となる都市計画に関する基本的な方針であり、愛知県が定める西三河都市計画区域マスタープラン、市の総合的な指針である碧南市総合計画等に即し、おおむね10年後を想定した市の将来像を示すとともに、土地利用の方針、道路及び公園といった都市施設の整備方針等を明らかにするものである。

現計画策定時の平成22年3月以降、人口動向、超高齢社会の到来等の都市計画を取り巻く環境が変化しており、これらに的確に対応するため計画の改定を行う。

2 計画の期間

平成31年から平成42年までのおおむね10年間

3 計画の改定体制

(1) 策定委員会等における審議

ア 策定委員会等の概要

策定委員会は、学識経験を有する者を始め各団体の代表者の委員25人及び愛知県を始め行政機関の職員10人のオブザーバーで組織し、計画の改定内容の審議を行う。また、その下部組織として、策定産業部会及び策定行政部会を組織し、計画の改定内容の検討を行う。

イ 開催経過

(ア) 策定委員会

- a 第1回 平成30年 2月 5日 現況整理について
- b 第2回 平成30年 3月28日 全体構想（骨子）（案）について
- c 第3回 平成30年 8月20日 全体構想（案）について
- d 第4回 平成30年12月17日 地域別構想（案）について

(イ) 策定産業部会

- a 第1回 平成30年 1月22日 現況整理について
- b 第2回 平成30年 3月12日 全体構想（骨子）（案）について
- c 第3回 平成30年 7月17日 全体構想（案）について
- d 第4回 平成30年11月19日 地域別構想（案）について

(ウ) 策定行政部会

- a 第1回 平成30年 1月23日 現況整理について
- b 第2回 平成30年 3月16日 全体構想（骨子）（案）について
- c 第3回 平成30年 7月18日 全体構想（案）について
- d 第4回 平成30年11月29日 地域別構想（案）について

(エ) その他

- a 市議会協議会 平成30年9月26日 中間報告
- b 都市計画審議会 平成30年10月22日 中間報告

(2) アンケート調査の実施

ア 市民アンケート調査

- (ア) 対象者 住民基本台帳から20歳以上の市民2,000人を無作為に抽出
- (イ) 実施期間 平成29年12月

イ 18歳、19歳アンケート調査

- (ア) 対象者 住民基本台帳から18及び19歳の市民500人を無作為に抽出
- (イ) 実施期間 平成29年12月

ウ 企業アンケート調査

- (ア) 対象者 碧南商工会議所会員企業
- (イ) 実施期間 平成30年1月

(3) 地区別懇談会の開催

ア 地区別懇談会の概要

市内6地区において市民ワークショップを開催し、地域の現状、将来等について話し合い、地域別方針（案）を検討する。

イ 開催期間

- (ア) 第1回 平成30年6月下旬から7月上旬まで
- (イ) 第2回 平成30年10月上旬から10月下旬まで

4 計画（案）の概要

4ページから6ページまでの碧南市都市計画マスタープラン（案）の概要及び資料2のとおり

5 今後の予定

- (1) 平成31年3月29日 都市計画審議会の開催
- (2) 平成31年4月1日から4月30日まで パブリックコメントの実施

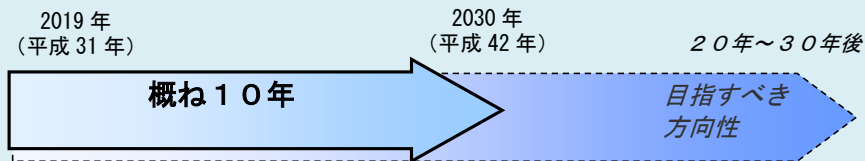
- (3) 平成31年7月 第5回策定産業部会、策定行政部会及び策定委員会の開催
- (4) 平成31年9月 都市計画審議会の開催並びに計画策定及び公表

【基本的事項】（第 1 章）

都市計画マスタープラン策定の趣旨

- ※ 都市計画マスタープランの法的位置づけ等を整理。
- ※ 計画改定の趣旨（現行計画の目標年次の到来、社会・経済情勢の変化への対応等）を整理。

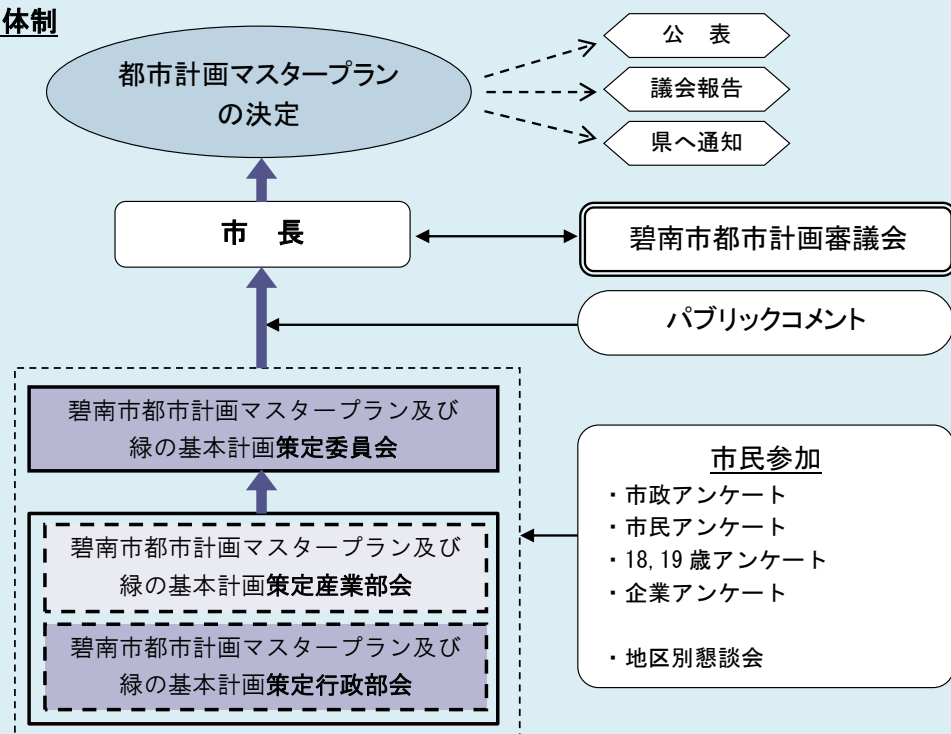
計画の目標年次



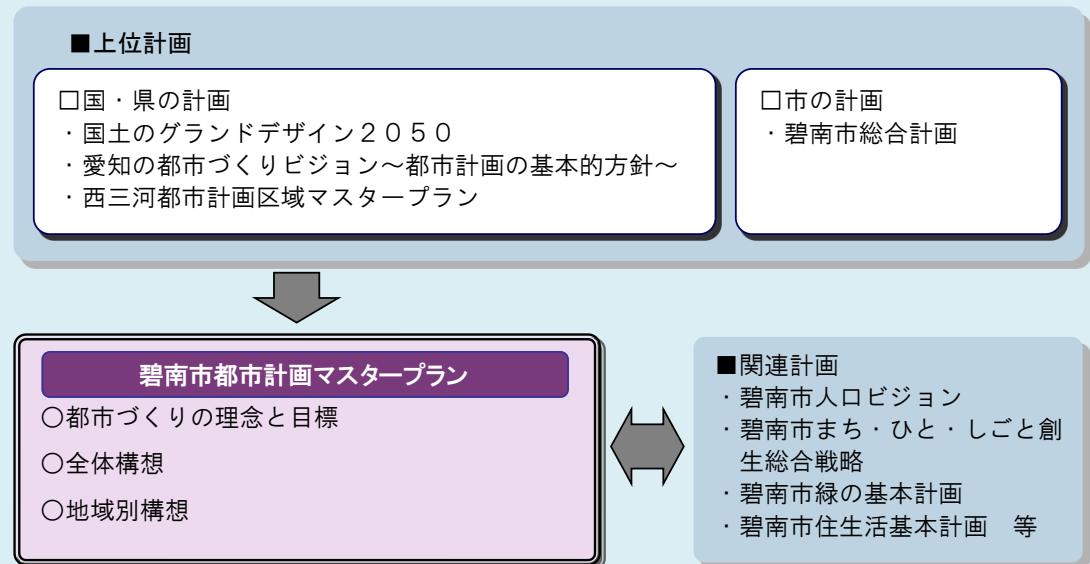
計画の対象区域

市全域（面積 3,586ha）

計画の策定体制



都市計画マスタープランの位置づけ



【都市の現状と課題】（第 2 章）

社会経済動向の変化・法制度の動き

碧南市の現状と課題

近年の社会経済動向

- 人口減少、少子高齢社会の進行
- 厳しさを増す財政状況とインフラ施設の老朽化への対応
- 巨大地震等の災害への対応

近年の法制度改正等の動き

- ※ 現行計画策定以後の法制度改正等の主な事項（まち・ひと・しごと創生法施行、空家等対策の推進に関する特別措置法施行等）を整理。

人口動向からの課題

- 近年の人口増加傾向を維持し、活力ある都市づくりに向けた施策の展開
- 高齢化の進行に対応し、だれもが便利で快適に暮らし続けられる環境づくり

産業構造からの課題

- 都市の活力維持等のため、需要に応じた産業用地の供給促進
- 食料品スーパー等日常の生活利便を支える身近な商業施設の維持
- 県下有数の農産地として、農業振興による農地の適正な保全

土地・建物利用からの課題

- 都市や地域の玄関口となる駅周辺の魅力向上
- 住宅と工場の混在する地区の適切な土地利用誘導
- 市街地内農地のあり方の検討

市街化動向からの課題

- 環境改善に向けた総合的な施策の展開

交通体系からの課題

- 幹線道路網の整備推進
- 地域高規格道路及び矢作川堤防リフレッシュ道路の早期整備
- 生活道路の拡幅整備
- 公共交通サービスの維持・向上に向けた鉄道・バス利用の促進

都市基盤整備状況からの課題

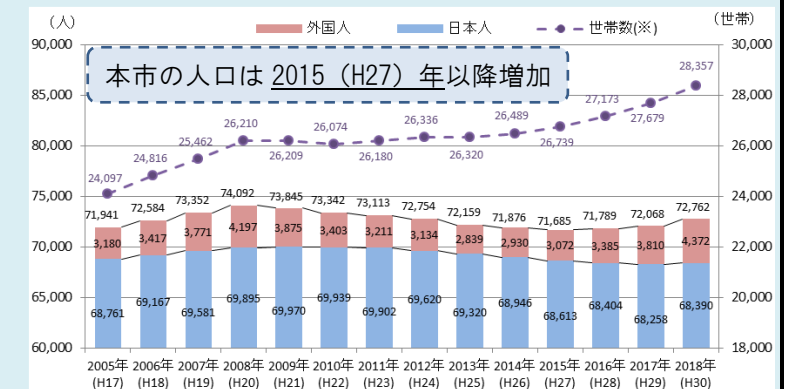
- 旧市街地等、身近な公園が不足する地区における適切な公園・緑地整備
- 水害防止や環境保全に向けた河川・下水道の整備推進
- 衣浦港における港湾施設の再編等による港湾機能の高度化

防災からの課題

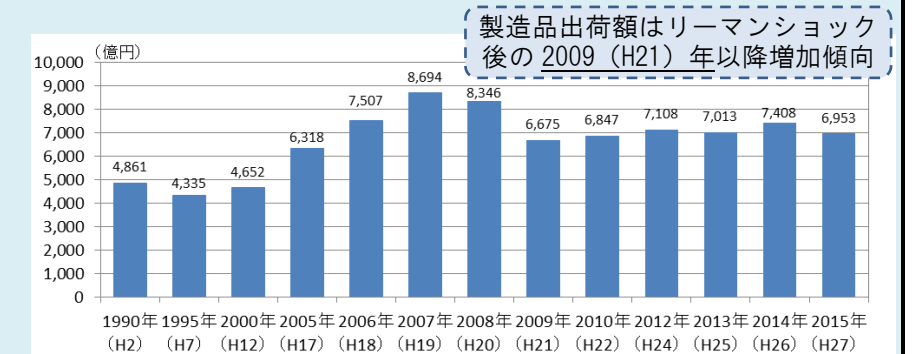
- 津波浸水や洪水・高潮の被害が想定される低地部における総合的な防災対策の推進
- 地震火災による甚大な被害が想定される旧市街地における防災対策の推進

地域資源からの課題

- 地域資源としての文化財や景観資源の活用
- 伝統的産業と住宅等との共存

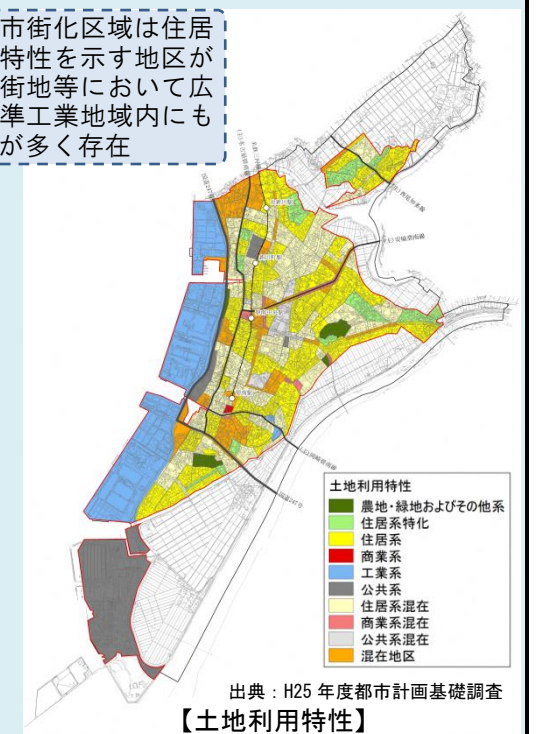


※世帯数は日本人・外国人の合計 出典：住民基本台帳（各年 3/31 現在）
【人口・世帯数の推移】



出典：工業統計調査
【製造品出荷額等の推移（従業者 30 人以上の事業所）】

臨海部を除く市街化区域は住居系の土地利用特性を示す地区が大半で、旧市街地等において広く指定される準工業地域内にもこうした地区が多く存在



出典：H25 年度都市計画基礎調査
【土地利用特性】

【全体構想】（第4章）

① 土地利用の方針

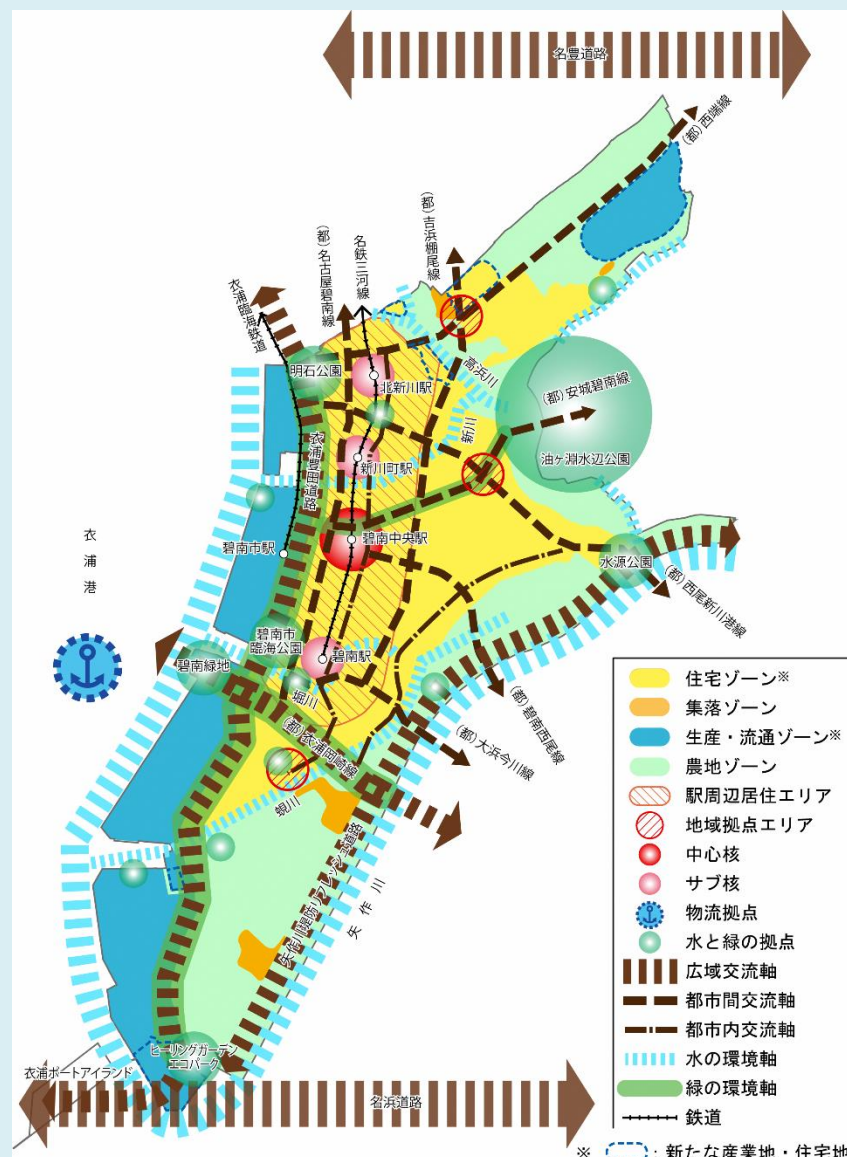
- 鉄道駅や地域コミュニティを中心としたまちなか居住を誘導し、便利で快適に暮らせる土地利用を進めます。
- 自然環境・文化・歴史等の地域資源を活かした土地利用を進めます。
- ※市街化調整区域において、必要に応じ地域特有の資源を活かす等、地域振興のための土地利用を検討します。
- 新たな産業地・住宅地の拡大に際しては、災害防止に十分配慮するとともに周辺環境との調和がとれた土地利用を進めます。
- 移住・定住を促進し都市の活力が持続できるよう、適切な住宅地の確保を進めます。
- 市民の日常生活を支えるとともに地域の活性化が図られるよう、適切な商業地の確保を進めます。
- 産業活動を活性化し都市の活力が高められるよう、適切な工業地の確保を進めます。

水と緑に恵まれ 暮らしと産業が調和した 活力ある港湾都市・碧南

〈誰もが暮らしやすい居住環境を備えた都市づくり〉
 〈広域交流を促進する都市づくり〉 〈自然と文化を活かした都市づくり〉
 〈産業活性を促進する都市づくり〉 〈安心・安全で人にやさしい都市づくり〉

- 人口 75,000 人
(2018(平成 30) 年 72,762 人)
- 製造品出荷額等 9,100 億円
(2015(平成 27) 年 6,953 億円)
- 年間商品販売額 1,200 億円
(2014(平成 26) 年 1,038 億円)

- 広域的な交流軸の形成
 - … 広域交流軸、都市間交流軸
- 集約型の市街地の形成
 - … 中心核、サブ核、都市内交流軸
- 良好な居住環境の形成
 - … 住宅ゾーン（駅周辺居住エリア、地域拠点エリア）、集落ゾーン
- 産業拠点の形成
 - … 生産・流通ゾーン、農地ゾーン、物流拠点
- 市の特性を活かした都市環境の形成
 - … 水と緑の拠点
 - 水の環境軸、緑の環境軸



【将来都市構造図（20～30年後）】

共通	●市民の暮らしや都市の活力を支える都市施設等の整備を進めます。 ●すべての人が利用しやすいよう、ユニバーサルデザイン及びバリアフリーに配慮した都市施設等の整備を進めます。 ●都市施設等の長寿命化を図る等、持続可能な都市づくりを進めます。 ●都市施設等の耐震化により、安全に安心して暮らせる都市づくりを進めます。
交通施設	●社会経済活動や人・モノの対流を支える<u>主要幹線道路</u>の整備を進めます。 ●まちの活性化を促進するため、<u>都市幹線道路</u>等の整備を進めます。 ●<u>※幹線道路の沿道において、道の駅等の地域の振興に資する施設の整備を検討します。</u> ●暮らしの安全・安心の確保のため、区画道路の整備を進めます。 ●未整備となっている都市計画道路は、必要に応じて見直しを進めます。 ●公共交通と自動車交通の連携を強化するため、交通結節点となる駅前広場の機能強化を進めます。 ●鉄道、バス等の公共交通の利便性の向上に取組みます。 ●鉄道駅や拠点施設の周辺において、駐車施設の確保に取組みます。
公園・緑地	●本市の緑の拠点となる公園の整備・充実を進めます。 ●地域の身近な公園緑地の整備・充実を進めます。 ●道路空間や河川空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を進めます。 ●多様な主体が、緑の維持・管理活動への参画を進めます。
河川	●河川整備計画に基づき、計画的な河川整備を進めます。
上・下水道	●公共下水道の整備を進め、公共水域の水質保全と浸水被害の低減に取組みます。 ●水道水の安定供給に向けて、水道施設の適切な維持・改善を進めます。
港湾	●衣浦港における物流、交流機能を高め、活力あるまちづくりを進めます。
その他	●多くの市民が利用する公共施設等は、安全性や快適性を確保し、だれもが利用しやすい整備を進めます。

- 防災性、防犯性を高め、安心・安全な住まいづくりを進めます。
- 高齢者・障害者等が快適に生活できるよう、支えあう住まいづくりを進めます。
- だれもが住み続けたいと感じられる住まいづくりを進めます。
- 既存の住宅ストックを活用しつつ、質の高い住まいづくりを進めます。
- 地域特性を活かし環境に配慮した住まいづくりを進めます。

- 自然環境を保全し自然と市民がふれあえる都市づくりを進めます。
- 自然環境に配慮し環境負荷の小さな都市づくりを進めます。
- 環境に優しく快適に暮らせる都市づくりを進めます。

- 市民と風土に育まれてきた景観の保全・活用による持続可能な景色づくりを進めます。
- 市民・事業者・行政が協働して、都市景観の保全・創造に取り組みます。
- 景観資源、産業資源を活用した観光づくりを進めます。

- 地震災害等に備え、災害時の被害の低減に取組みます。
- 津波や高潮等の災害に備え、浸水区域の低減に取組みます。
- 大規模災害に備え、災害に強い都市づくりを進めます。
- 地域コミュニティと連携した事前復興まちづくり等の大規模災害への備えを進めます。

碧南市都市計画マスタープラン

(案)

平成31年3月

碧 南 市

目次

第1章 基本的事項	1
1. 都市計画マスタープラン策定の趣旨	1
2. 計画の目標年次	1
3. 計画の対象区域	2
4. 計画の策定体制	2
5. 都市計画マスタープランの位置づけ	3
第2章 都市の現状と課題	5
1. 社会経済動向の変化・法制度の動き	5
（1）近年の社会経済動向	5
（2）近年の法制度改正等の動き	7
2. 碧南市の現状と課題	8
（1）人口動向からの課題	8
（2）産業構造からの課題	10
（3）土地・建物利用からの課題	12
（4）市街化動向からの課題	15
（5）交通体系からの課題	16
（6）都市基盤整備状況からの課題	19
（7）防災からの課題	22
（8）地域資源からの課題	24
第3章 都市づくりの理念と目標	27
1. 都市づくりの理念	27
2. 都市づくりの目標	28
3. 将来フレームの設定	29
（1）人口フレーム	29
（2）産業フレーム	30
4. 将来の都市構造	31
（1）広域的な交流軸の形成	31
（2）集約型の市街地の形成	31
（3）良好な居住環境の形成	31
（4）産業拠点の形成	32
（5）市の特性を活かした都市環境の形成	33

第4章 全体構想..... 35

1. 土地利用の方針..... 35
2. 都市施設等の整備の方針..... 37
 - (1) 都市施設等（共通）の方針..... 37
 - (2) 交通施設の整備方針..... 38
 - (3) 公園・緑地の整備方針..... 41
 - (4) 河川の整備方針..... 42
 - (5) 上・下水道の整備方針..... 42
 - (6) 港湾の整備方針..... 43
 - (7) その他の都市施設等の整備方針..... 43
3. 住宅・居住環境の整備の方針..... 44
4. 自然環境の保全及び都市環境の形成の方針..... 45
5. 都市景観の形成の方針..... 46
6. 防災施設の整備の方針..... 47

第5章 地域別構想..... 49

1. 地域区分の設定..... 49
2. 各地域のまちづくり構想..... 50
 - (1) 西端地域のまちづくり構想..... 50
 - (2) 新川地域のまちづくり構想..... 57
 - (3) 旭地域のまちづくり構想..... 64
 - (4) 中央地域のまちづくり構想..... 71
 - (5) 大浜北部・棚尾地域のまちづくり構想..... 78
 - (6) 大浜南部地域のまちづくり構想..... 85

【参考資料】

用語解説..... 参考-1

〔※ 用語解説に掲載の語句は、本文中に(*)を付けています。〕

注記 方針の文末の表現については、以下の考え方で分類しています。

～検討します。	現在はまだ計画がないもので、今後、事業計画として位置づけることができるかを検討していくもの。
～推進します。	現在事業化の見込みがあるものや、改定前の都市計画マスタープラン等で位置づけられていて、事業化されているもの。
～促進します。	他の団体等を含めて、事業化を促すもの。
～図ります。	事業化される可能性が高いもの。

第1章 基本的事項

1. 都市計画マスタープラン策定の趣旨

都市計画マスタープランとは

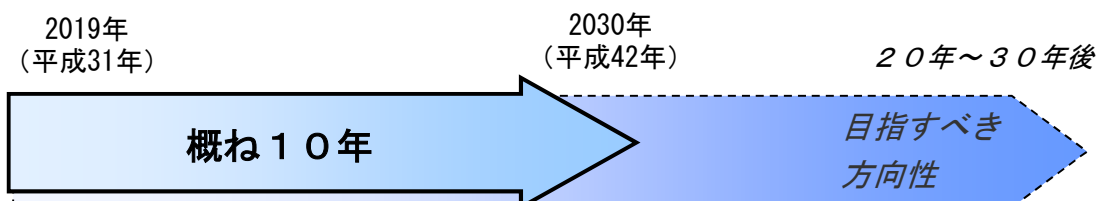
- 都市計画法（第18条の2）に基づいて定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」となる計画です。
- 市町村が、その創意工夫のもとに市民の意見を反映して、都市の将来のあるべき姿や都市づくりの方向性を定めるものです。
- 都市計画では、土地利用の規制・誘導や道路・公園等の都市施設^(*)の整備等を進めますが、これらは都市計画マスタープランに即して行う必要があります。

計画改定の趣旨

- 現行の都市計画マスタープランは、2020（平成32）年を目標年次として、2010（平成22）年3月に策定されました。
- 目標年次を迎えるにあたり、将来の人口や社会・経済情勢の見通しに的確に対応し進化と発展を続ける、持続可能な都市づくりを目指し、計画の見直しを行うものです。

2. 計画の目標年次

- 計画改定から概ね10年後の**2030（平成42）年**を目標年次とします。
- 目指すべき方向性（将来都市構造等）については、20～30年後の長期を見据えて設定します。
- 計画期間内であっても、社会情勢の変化等により、必要に応じて見直しを図ります。

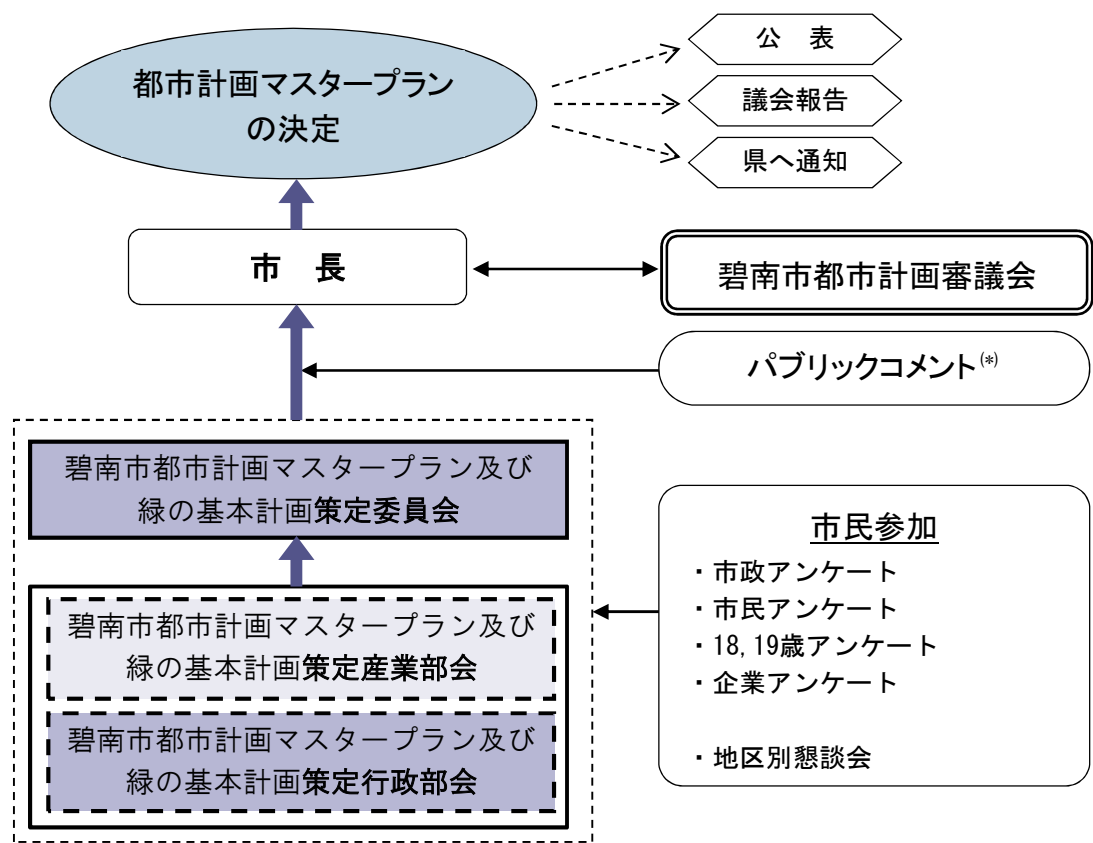


3. 計画の対象区域

➤ 本市は、全域が都市計画区域^(*)に指定されていることから、都市計画マスタープランの対象区域は市全域（面積 3,586ha）とします。

4. 計画の策定体制

➤ 都市計画マスタープランは、緑の基本計画^(*)の改定と合わせて、以下の体制により策定しました。



策定委員会	・計画の策定を目的として、都市づくり・緑づくりに対する調査・審議を行う。
策定行政部会	・計画の策定に関する専門的事項を調査・検討する。 ・関係各課の課長で組織する。
策定産業部会	・計画の策定に関し、市内の事業者から専門的見地で意見をうかがう。 ・碧南商工会議所の各部会メンバー等で組織する。

図1-1 計画の策定体制

5. 都市計画マスタープランの位置づけ

- 都市計画マスタープランは、愛知県が策定する「西三河都市計画区域マスタープラン」や本市が策定する「碧南市総合計画」等の上位計画に即すほか、各種の関連計画と整合を図ります。
- 都市計画マスタープランは、都市全体のまちづくりの方針を定める「全体構想」と、地域別のまちづくりの方針を定める「地域別構想」により構成します。

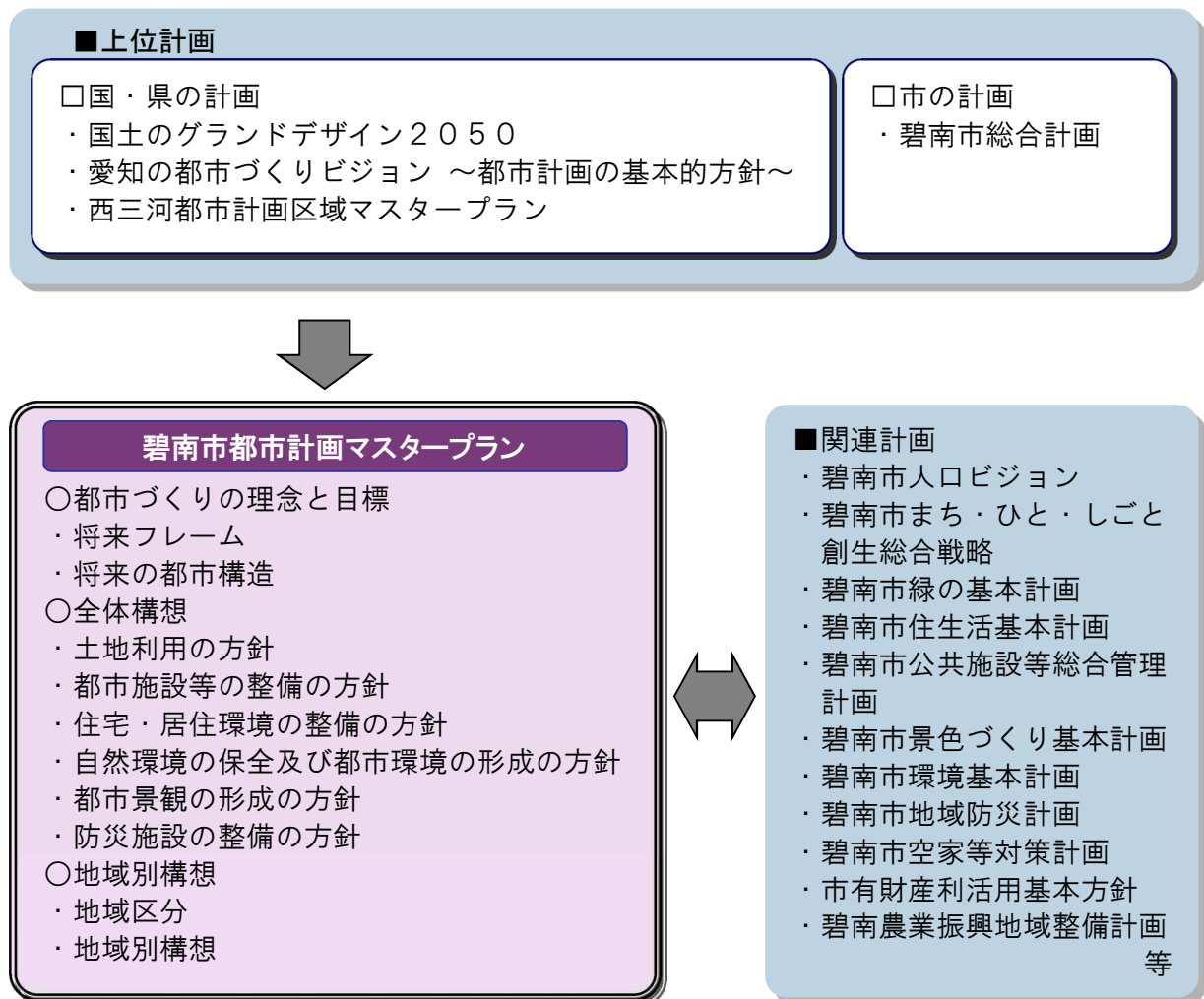


図1-2 都市計画マスタープランと上位計画、関連計画等との関係

第2章 都市の現状と課題

1. 社会経済動向の変化・法制度の動き

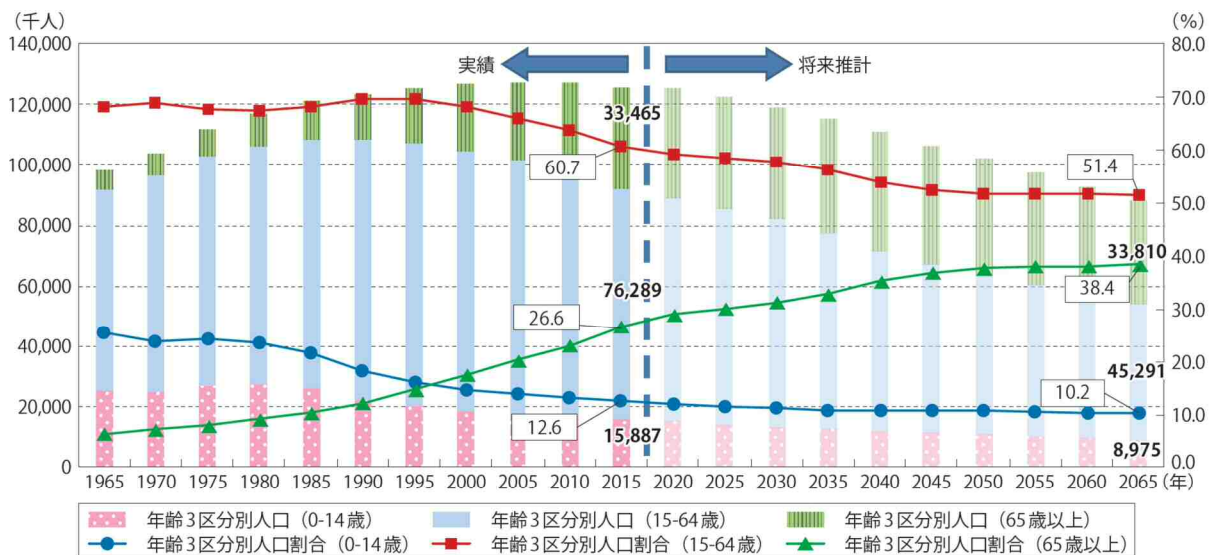
ここでは都市づくりに関し、近年における社会経済動向の変化や関連法制度の改正等の内容について整理します。

(1) 近年の社会経済動向

① 人口減少、少子高齢社会の進行

少子高齢化の進行により、我が国の総人口は2008（平成20）年をピークに減少に転じており、生産年齢人口（15～64 歳）も1995（平成7）年をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計（2017年推計：出生中位（死亡中位）推計）によると、総人口は、2015（平成27）年の12,709万人から2065（平成77）年には8,808 万人にまで減少すると見込まれています。生産年齢人口は、2015年（平成27）の7,629万人から2065（平成77）年には4,529 万人にまで減少すると見込まれています。

特に生産年齢人口の減少は、地域経済の縮小につながる恐れがあるとともに、人口総数の減少に伴い、これまでの拡大型の都市づくりから、将来の人口規模を見据えた持続可能な都市づくりが重要となります。



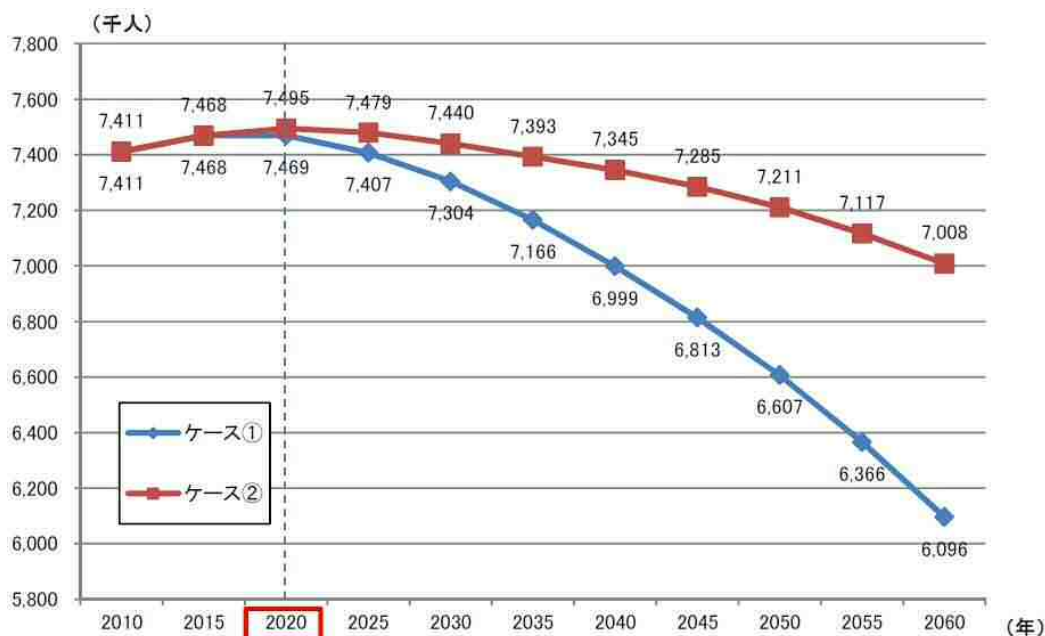
（注）1970年以前は沖縄県を含まない。

資料）2010年までは総務省統計局『国勢調査報告』、2015年は総務省統計局『平成27年国勢調査 人口等基本集計』、推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（2017年推計）の出生中位（死亡中位）推計より国土交通省作成

出典：平成28年度国土交通白書

図2-1 日本の総人口の推移・推計

一方、愛知県の人口はこれまで増加を続けてきましたが、2020（平成32）年頃をピークに減少に転じる見込みとなっています。ただし、県内でも名古屋市東部や西三河中央部等の市町村では、今後当面の間人口の増加が見込まれ、こうした地域特性を踏まえた市街地の形成・再構築が求められます。



※ケース①：出生率が現状程度で推移する場合の将来人口推計

※ケース②：出生率が上昇する場合の将来人口推計

出典：愛知県人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略(H27)

図2-2 愛知県の人口の長期的な見通し

② 厳しさを増す財政状況とインフラ施設^(*)の老朽化への対応

全国的な傾向として、今後人口の減少に伴う税収減や、高齢化に伴う扶助費^(*)の増加等により、自治体の財政運営は一層厳しさを増すことが避けられない状況にあります。一方で、高度経済成長期に多く整備された公共施設や道路等のインフラが老朽化し、いっせいに更新時期を迎えることが想定されています。こうした状況下において、限られた財源を効率よく配分し、効果的な都市づくりを進めていく必要があります。

③ 巨大地震等の災害への対応

2011（平成23）年3月に発生した東日本大震災を契機に、我が国全体として津波等の自然災害に対する意識が高まっています。さらに、2018（平成30）年7月豪雨をはじめ、近年ではゲリラ豪雨等による土砂災害や河川の氾濫等が頻発し、家屋の倒壊や浸水による被害や人的被害も多く発生しています。こうした災害に対し、ハード整備のみでの対応は困難であり、住民による避難体制の強化や災害の危険度が高い区域での居住の制限等、ソフト施策を組み合わせながら、総合的に防災対策を推進する必要があります。

(2) 近年の法制度改正等の動き

都市づくりに関する近年の法制度改正等の主だった事項は以下のとおりです。これらはいずれも前述した近年の社会経済動向を反映したものであり、都市計画マスタープランの改定にあたり配慮する必要があります。

年月	法改正等
2011（H23）年12月	「津波防災地域づくりに関する法律」施行
2014（H26）年4月	公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について（総務省要請）
2014（H26）年8月	「都市再生特別措置法の一部を改正する法律」施行 ⇒『立地適正化計画制度』創設
2014（H26）年11月	「まち・ひと・しごと創生法」施行
2014（H26）年11月	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」施行
2015（H27）年2月	「空家等対策の推進に関する特別措置法」施行
2015（H27）年4月	「都市農業振興基本法」施行
2017（H29）年6月	「都市緑地法等の一部を改正する法律」施行〔一部は2018（H30）年4月施行〕

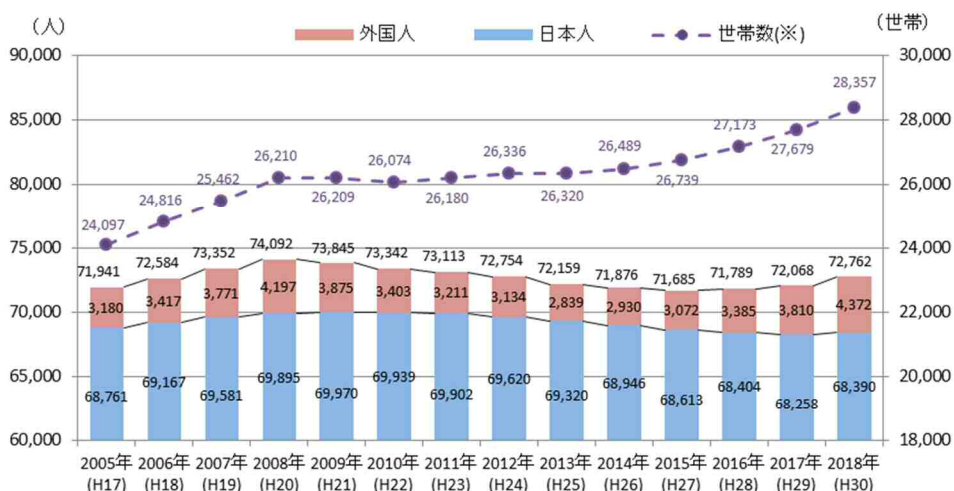
2. 碧南市の現状と課題

(1) 人口動向からの課題

- 近年の人口増加傾向を維持し、活力ある都市づくりに向けた施策の展開
- 高齢化の進行に対応し、だれもが便利で快適に暮らし続けられる環境づくり

・本市の人口は、2008（平成20）年をピークに減少傾向が続きましたが、**2015（平成27）**

年以降、増加に転じています。この傾向を維持し、活力ある都市づくりを目指した施策展開が求められます。

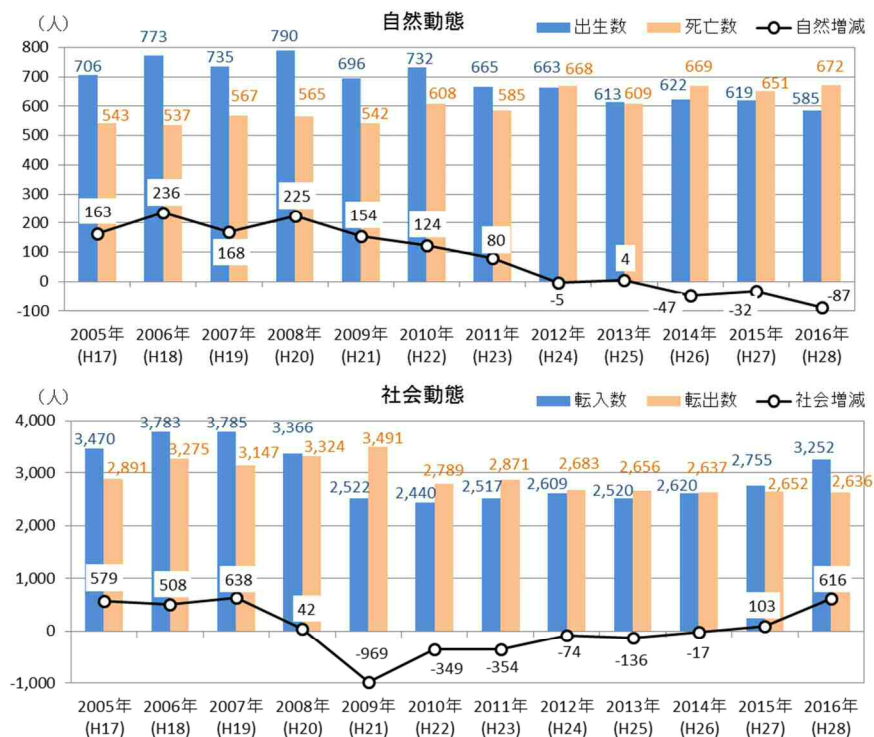


※世帯数は日本人・外国人の合計

出典：住民基本台帳（各年3月末現在）

図2-3 人口・世帯数の推移

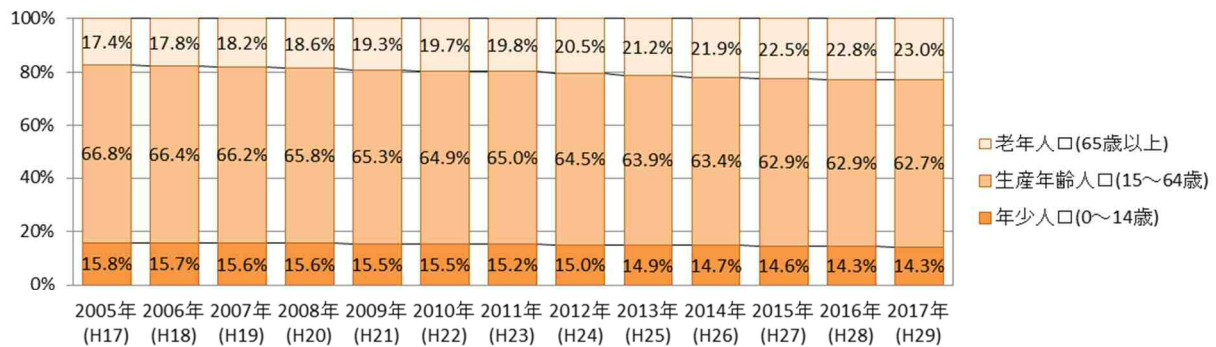
・近年の人口増加の要因を人口動態からみると、自然動態は2012（平成24）年以降、死亡数が出生数を上回り自然減が続く一方、社会動態はリーマンショック(*)の影響から、2009（平成21）年に転出数が転入数を上回り社会減に転じましたが、**2015（平成27）年以降は再び社会増**を示しています。



出典：碧南市の統計

図2-4 人口動態の推移

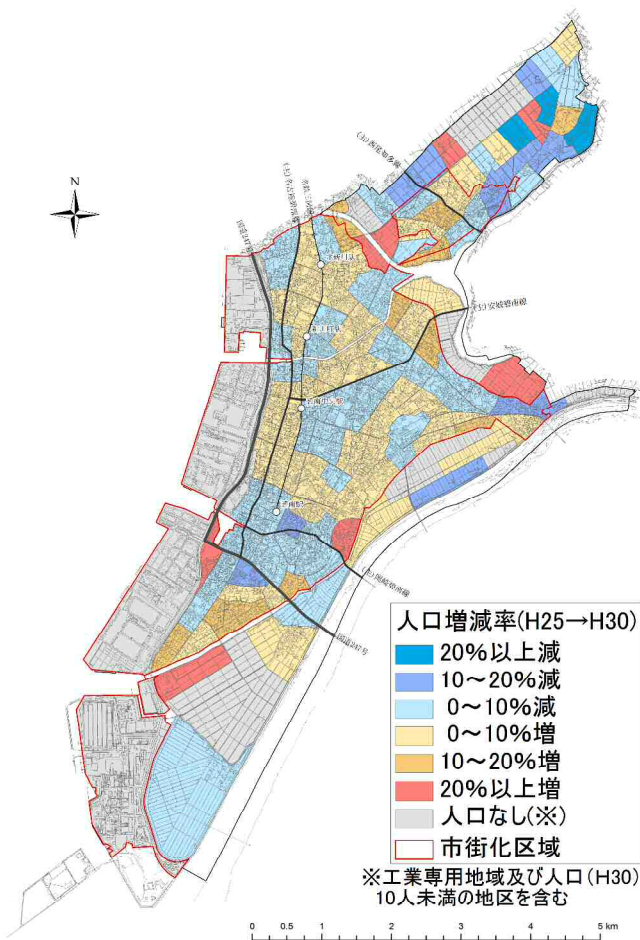
- ・本市の高齢化率（65歳以上の割合）は、2017（平成29）年に23.0%で、年々増加する傾向にあります。今後も高齢化の進行が想定されることから、**高齢者を含めだれもが便利で快適に暮らし続けられる環境づくり**が課題です。



出典：住民基本台帳（H29年は3月末現在、その他の年は9月末現在）

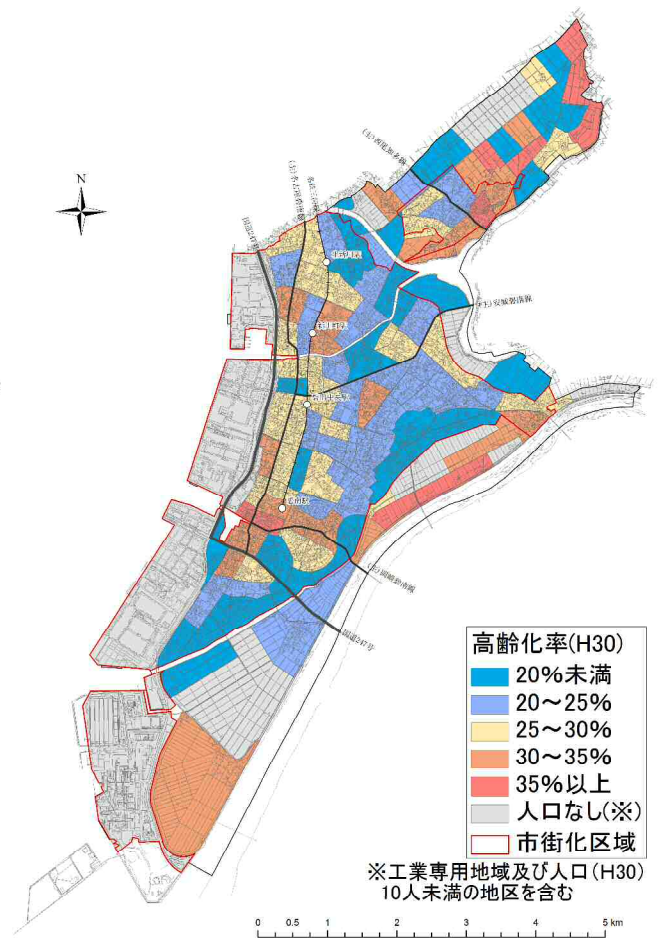
図2-5 年齢3区分別人口割合の推移

- ・地区別の人口動向をみると、2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減率では、碧南駅周辺等で減少がみられる一方、市内各所で増加しています。また、高齢化率では、大浜地区や新川地区等の**旧市街地で、高齢化率30%を超える地域が多く分布**しています。



出典：住民基本台帳（各年3月末現在）

図2-6 地区別人口増減率



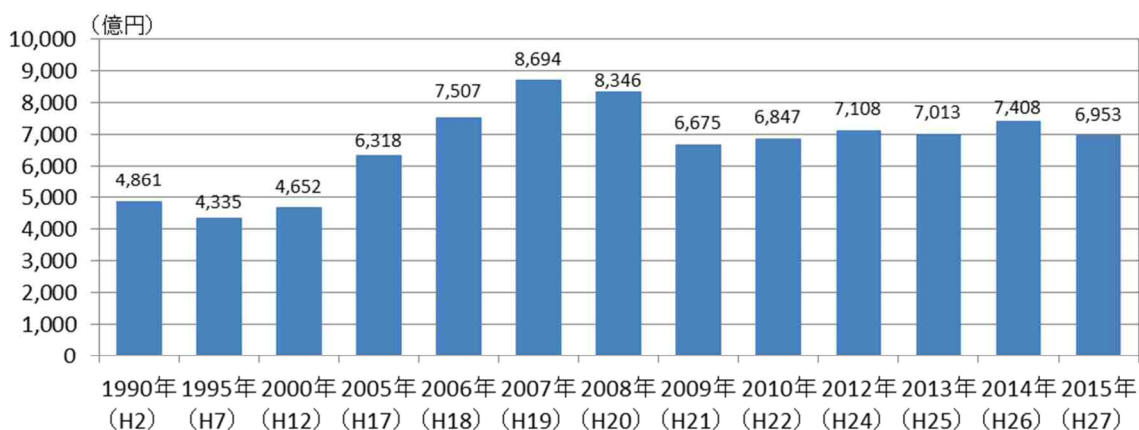
出典：住民基本台帳（H30年3月末現在）

図2-7 地区別高齢化率

(2) 産業構造からの課題

- 都市の活力維持等のため、需要に応じた産業用地の供給促進
- 食料品スーパー等日常の生活利便を支える身近な商業施設の維持
- 県下有数の農産地として、農業振興による農地の適正な保全

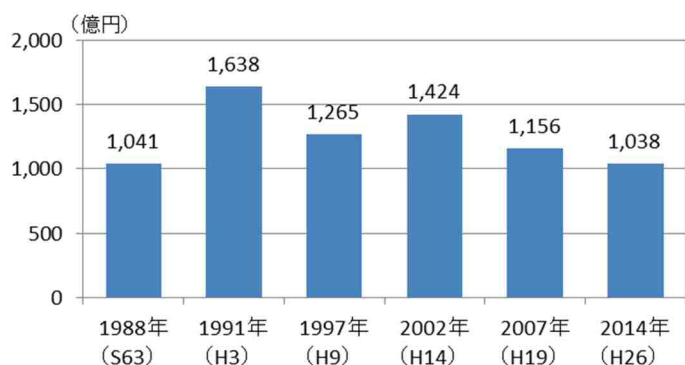
・製造品出荷額等はリーマンショック^(*)後の2009（平成21）年以降増加傾向にあり、これに伴い近年では人口も増加しています。都市の活力の維持や、市民に対する就業の場の確保といった観点から、**需要に応じた産業用地の供給が課題**です。



出典：工業統計調査

図2-8 製造品出荷額等の推移（従業者30人以上の事業所）

・市街地内には比較的規模の大きな食料品スーパーがバランスよく立地していますが、**商業販売額は概ね減少傾向にあります。販売額の減少が続いた場合には店舗の撤退等により、現在の生活利便性が維持できなくなる恐れ**があります。

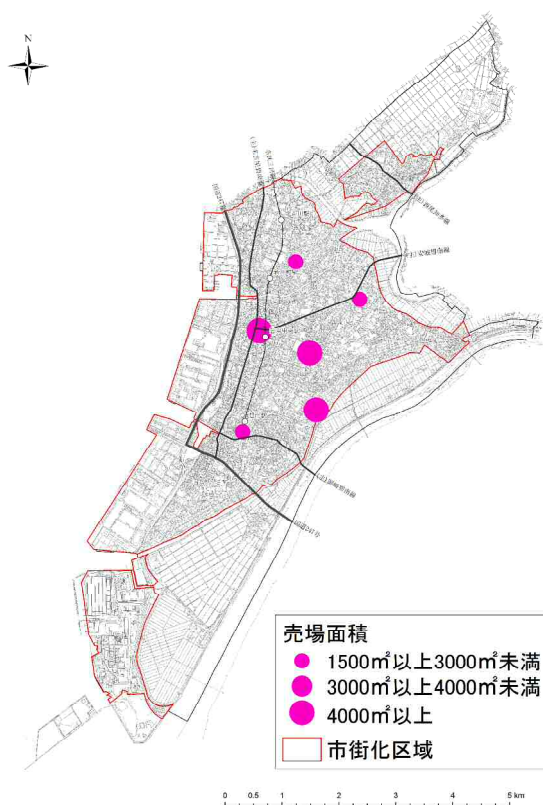


出典：商業統計調査

注) ・H26 年商業統計調査は、総務省所管の「経済センサス-基礎調査」と同時実施。

・H26 年調査は日本標準産業分類の改定及び調査設計の大幅変更を行ったことに伴い、前回実施のH19 年調査の数値とは接続していない。

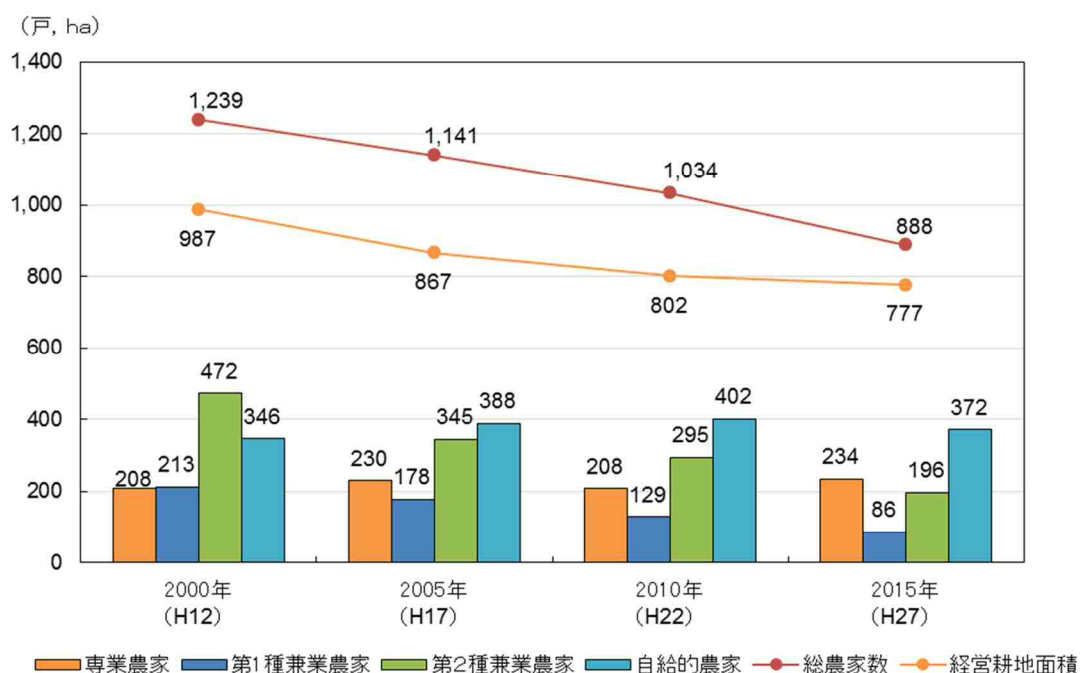
図2-9 年間商品販売額の推移



出典：愛知県産業労働部商業流通課 HP

図2-10 主な食料品スーパー分布図

- ・農業については、農家数、経営耕地面積とも減少傾向にありますが、本市はにんじん、たまねぎ等の野菜指定産地^(※)の指定を受け、県下でも有数の産地となっています。農地は、農産品の生産基盤としての機能だけでなく、ゆとりある田園風景を形成し、水害等に対する防災機能を有する等多様な役割があり、**農業振興による農地の適正な保全**が望まれます。



出典：農林業センサス

図2-11 農家戸数及び経営耕地面積の推移

(3) 土地・建物利用からの課題

- 都市や地域の玄関口となる駅周辺の魅力向上
- 住宅と工場の混在する地区の適切な土地利用誘導
- 市街地内農地のあり方の検討

- ・地価公示^(*)による2012（平成24）年と2017（平成29）年との比較では、**駅周辺等で地価が低下**しています。
- ・一方、市民アンケートによる「土地利用に関して特に力を入れて欲しいこと」として、「**駅周辺への商業施設の集積**」が**突出して多い**結果となっています。
- ・駅周辺は都市や地域の玄関口となる場所でもあり、市街地環境の改善・整備や土地利用の高度化等により、魅力の向上が望まれます。

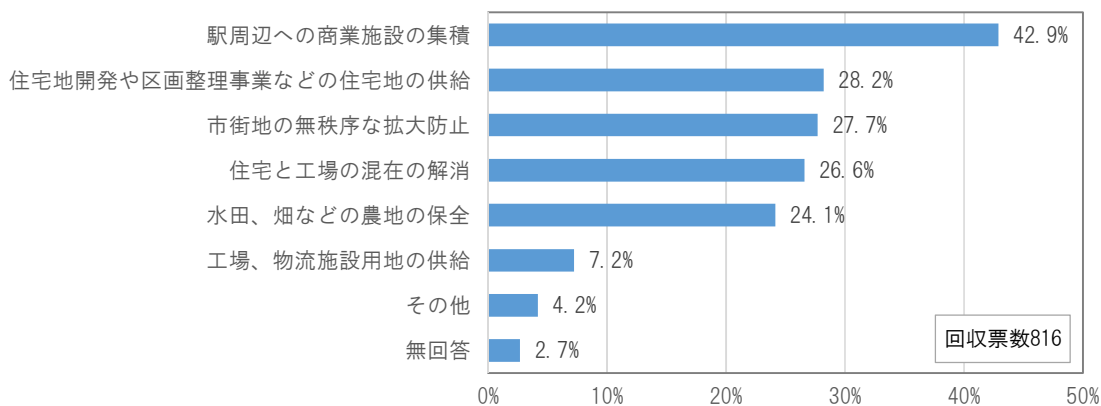
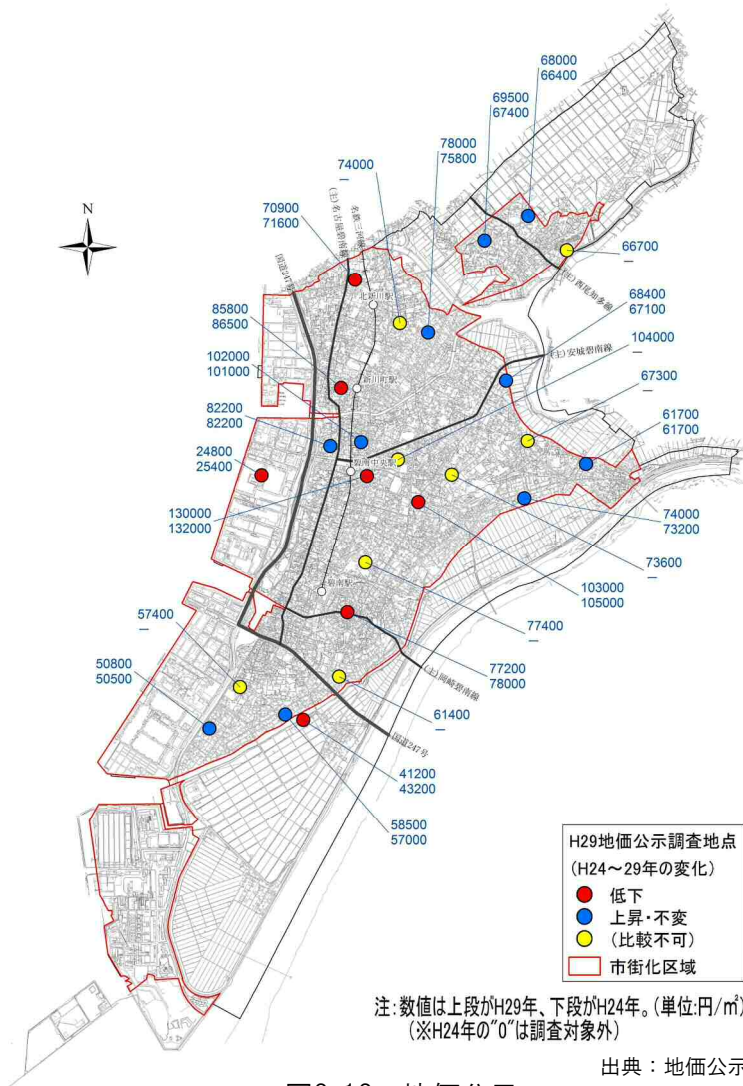


図2-13 土地利用に関して特に力を入れて欲しいこと

- ・旧市街地等では、図2-14に示すように、住宅と工場の共生を図るための用途地域^(※)として「準工業地域^(※)」が広く指定されています。
- ・一方、図2-15をみると、準工業地域^(※)内において混在地区の分布もありますが、住居系の土地利用特性を示す地区も多く存在しており、こうした**住居主体となっている地区を中心に十分な検討をする中で、用途地域^(※)の見直し等による適切な土地利用誘導**が望まれます。

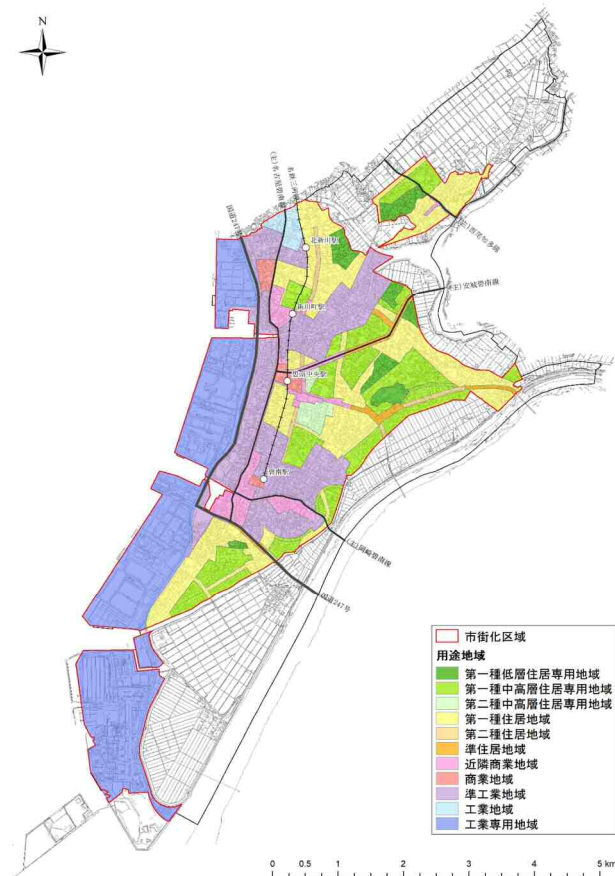
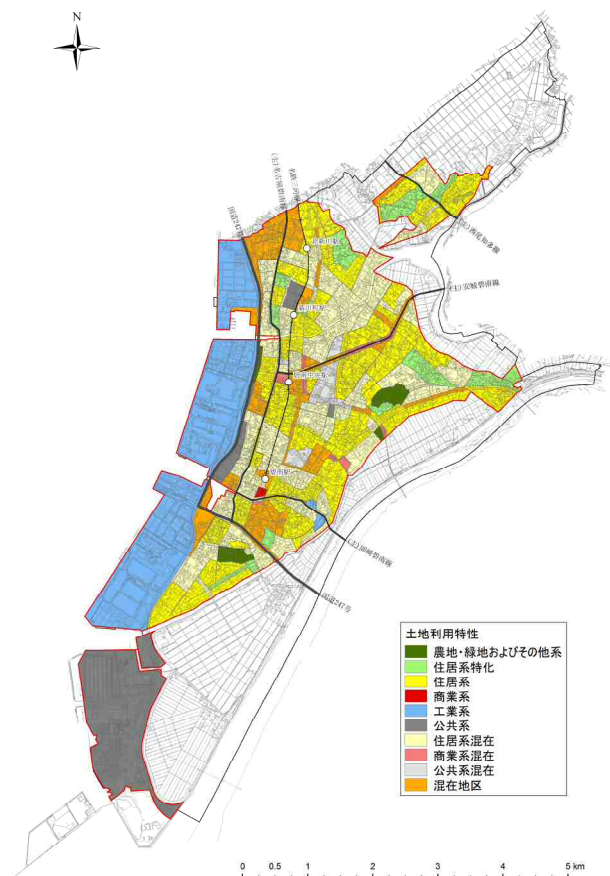


図2-14 用途地域図 (H30.3.20)

出典：H25 年度都市計画基礎調査
図2-15 土地利用特性

〔参考〕 土地利用特性判定表

	区 分	土地利用特性
農地・緑地およびその他60%以上	「農地・緑地およびその他系」の面積が60%以上の地区	農地・緑地およびその他系
1位の比率が70%以上	「住居系」の面積が90%以上の地区	住居系特化
	「住居系」の面積が70%以上、90%未満の地区	住居系
	「商業系」の面積が70%以上の地区	商業系
	「工業系」の面積が70%以上の地区	工業系
1位の比率が50%以上70%未満	「公共系」の面積が70%以上の地区	公共系
	「住居系」の面積が50%以上、70%未満の地区	住居系混在
	「商業系」の面積が50%以上、70%未満の地区	商業系混在
	「工業系」の面積が50%以上、70%未満の地区	工業系混在
1位の比率が50%未満	「公共系」の面積が50%以上、70%未満の地区	公共系混在
	上記以外の地区	混在地区

- 土地区画整理事業^(*)実施区域内をはじめ、市街化区域^(*)の外縁部に多くの農地が分布しています。
- 都市農業振興基本法^(*)の制定等、近年の社会動向も踏まえつつ、市街化区域^(*)内農地のあり方についての方針を検討する必要があります。



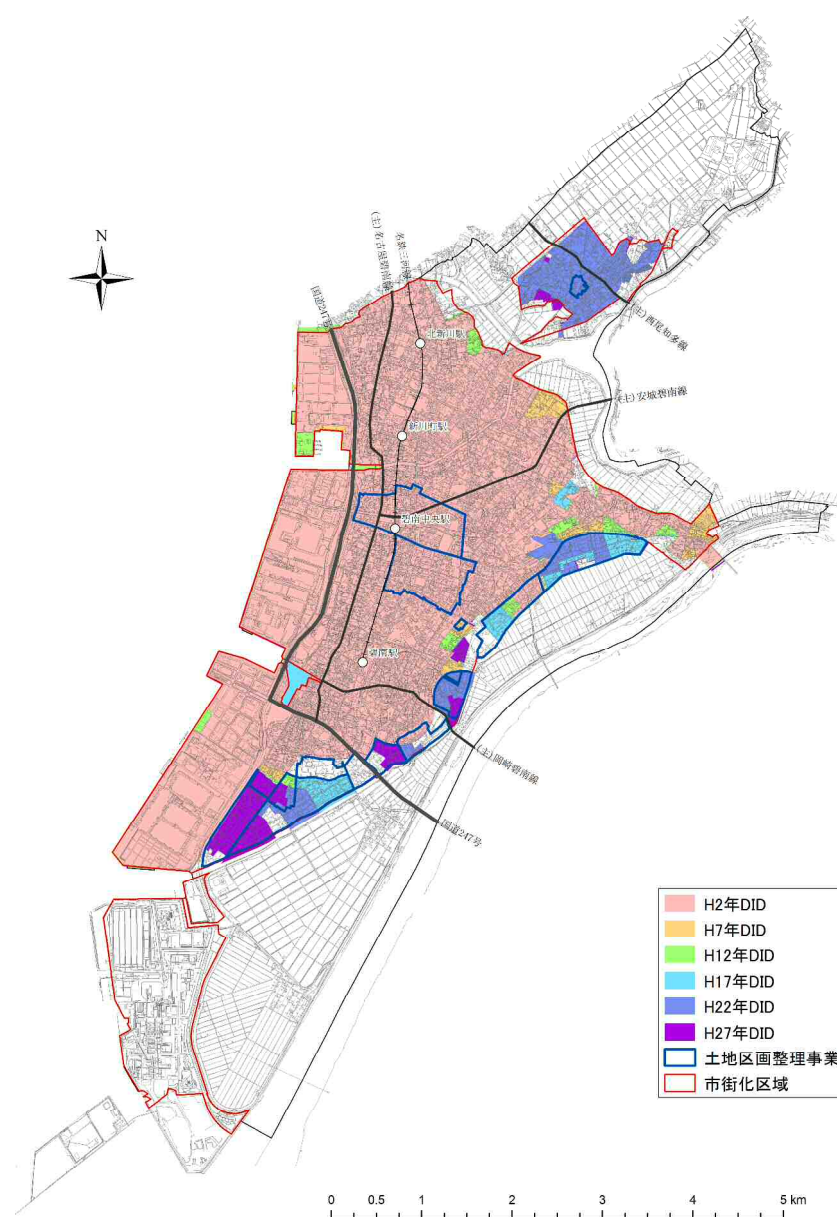
出典：H25年度都市計画基礎調査

図2-16 市街化区域内農地の分布状況

(4) 市街化動向からの課題

➤ 環境改善に向けた総合的な施策の展開

- ・人口集中地区（D I D）^(*)は、土地区画整理事業^(*)の施行に伴い、主に市街地東部及び南部に拡大しています。
- ・今後、人口の大幅な自然増が見込まれにくい状況下において、人口集中地区（D I D）^(*)の外縁部への拡大は人口の低密度化を招き、都市経営の不効率化につながる恐れもあります。
- ・このため、人口流出や高齢化が進む旧市街地では移住・定住化の促進に向けて、狭あい道路^(*)の拡幅や空き家・空き地の活用等の総合的な環境改善施策を実施していくことが重要です。



出典：国勢調査

図2-17 人口集中地区（DID）の状況図

(5) 交通体系からの課題

- 幹線道路網の整備推進
- 地域高規格道路^(*)及び矢作川堤防リフレッシュ道路の早期整備
- 生活道路の拡幅整備
- 公共交通サービスの維持・向上に向けた鉄道・バス利用の促進

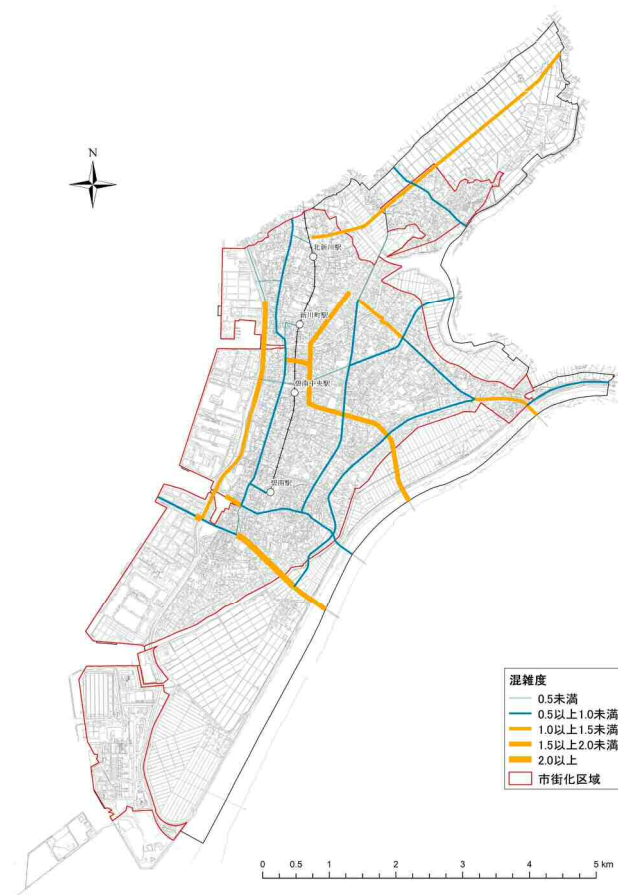
- ・市内の幹線道路網を構成する国道・県道の整備率は高く、都市計画道路^(*)も8割以上が整備済となっていますが、混雑度^(*)が1.0以上の地点が国道247号等にみられ、**引き続き幹線道路網の整備が必要です。**

表 2-1 都市計画道路整備の進捗状況

	2009年 (H21)	2016年 (H28)
都市計画道路整備率	82.3%	83.7%

※ 整備率＝（改良済延長 / 計画延長）×100

※ 各年4月1日現在



出典：H27 年度全国道路・街路交通情勢調査

図2-18 混雑度状況図

- ・本市は、3方向を河川・海岸で囲まれていることから、近接市町へのアクセス道路が不十分となっており、**衣浦豊田道路及び名浜道路の地域高規格道路^(*)の早期整備**が望まれます。
- ・**矢作川**においては、堤防の防災機能と南北交通の円滑化を兼ねた**矢作川堤防リフレッシュ道路の整備**が進められており、本市の幹線道路網の一翼として早期完成が望まれます。



路線表示区分	表示方法	備考
地域高規格道路		計画路線
		候補路線

出典：愛知県HP

図2-19 地域高規格幹線道路網

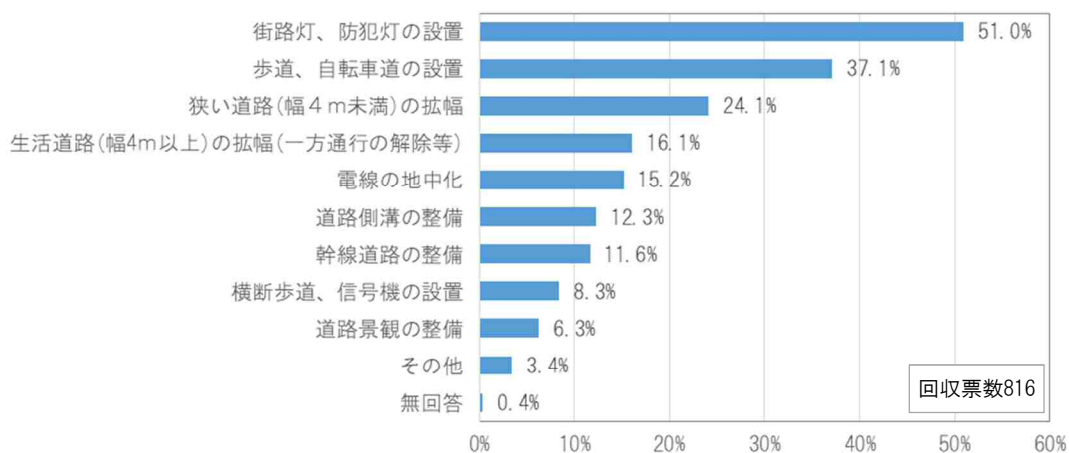
- ・ **旧市街地を中心に、幅員4m未満の道が多く分布**しており、交通安全や防災安全の確保に向けた生活道路の拡幅整備が必要です。
- ・ 駅前広場や駅前通りについて、観光面の強化の観点からも整備が必要です。



出典：H26 年度都市計画基礎調査

図2-20 道路幅員別状況図

- ・ 市民アンケートによる「道路整備に関して優先的に行って欲しいこと」として、「街路灯、防犯灯の設置」(51.0%)に次いで、「**歩道、自転車道の設置**」(37.1%)、「**狭い道路(幅4m未満)の拡幅**」(24.1%)等が多くなっています。



出典：H29 年市民アンケート

図2-21 道路整備に関して優先的に行って欲しいこと

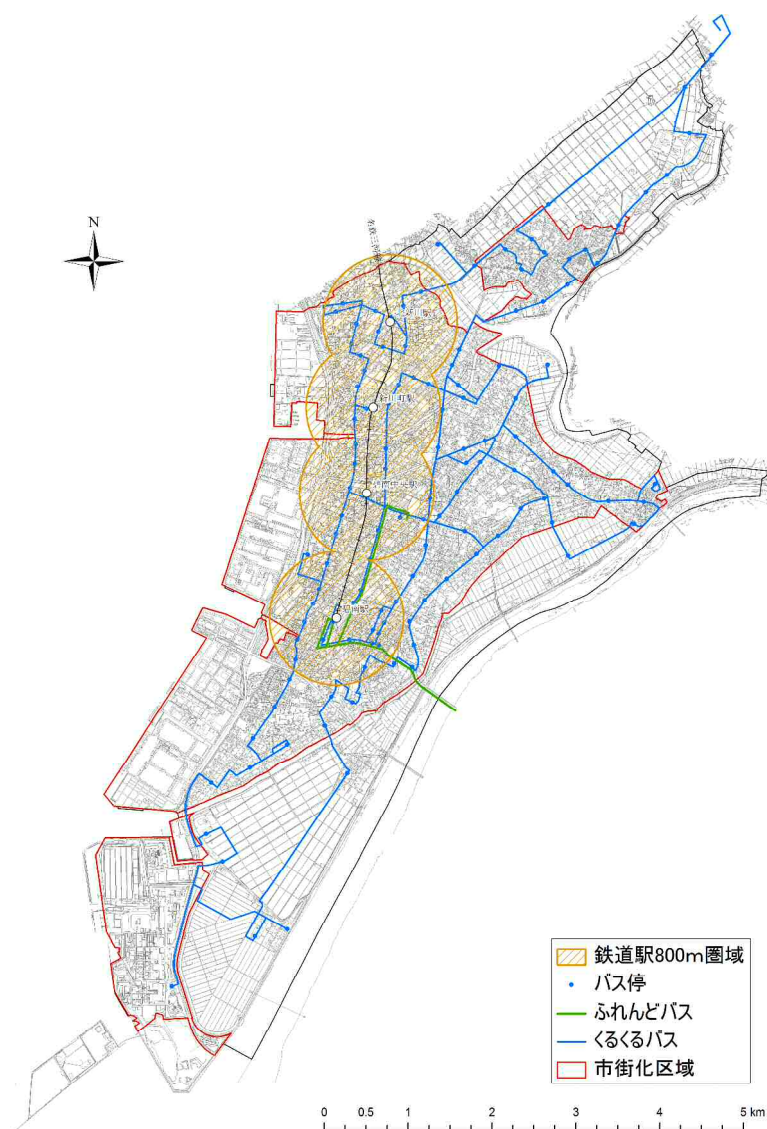
- ・鉄道は、名鉄三河線の4駅が設置されていますが、**各駅の乗降客数はいずれも緩やかな増加傾向**にあります。



出典：碧南市 HP

図2-22 鉄道の乗降客数の推移

- ・しかしながら、**駅の徒歩圏（半径800m以内）人口は現状で約4割にとどまっています。**
- ・高齢者や障害者等の利便を図るための「くるくるバス」が市内4コース、1日4～8便運行されています。
- ・今後、高齢化の進行が想定される中で、公共交通サービスの維持・向上のため、駅前広場や駅前通りを整備する等、鉄道・バスの利便性の向上が望まれます。



人口データ：住民基本台帳（H29年3月末現在）

図2-23 公共交通網

(6) 都市基盤整備状況からの課題

- 旧市街地等、身近な公園が不足する地区における適切な公園・緑地整備
- 水害防止や環境保全に向けた河川・下水道の整備推進
- 衣浦港における港湾施設の再編等による港湾機能の高度化

- ・公園・緑地は、明石公園や臨海公園、油ヶ淵水辺公園等の比較的規模の大きな都市公園^(*)が住宅地の外周部に配置されているほか、区画整理地では身近な公園としての街区公園^(*)等が整備されています。
- ・しかしながら、旧市街地等の区画整理地以外の地区では身近な公園が不足しており、今後の人口動向等を勘案しつつ、適切な整備が求められます。
- ・なお、都市公園^(*)の一人あたりの面積は6.0㎡となっています。

表2-2 都市公園整備の進捗状況

	2008年 (H20)	2018年 (H30)
一人あたりの都市公園面積	5.0㎡/人	6.0㎡/人

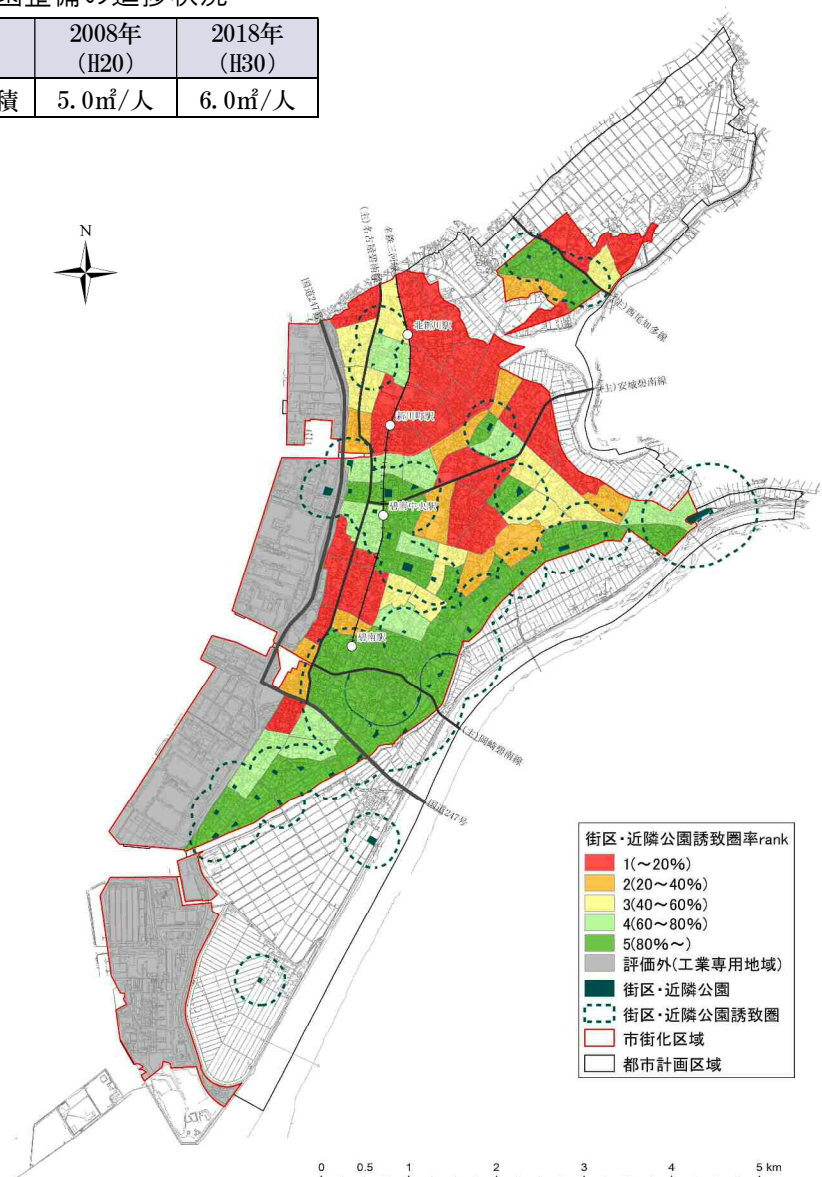


図2-24 公園誘致エリア充足率

- ・河川は、防災対策としての各種整備事業が進められており、引き続きそれらの整備を図り、水害に対する安全性を向上させていく必要があります。

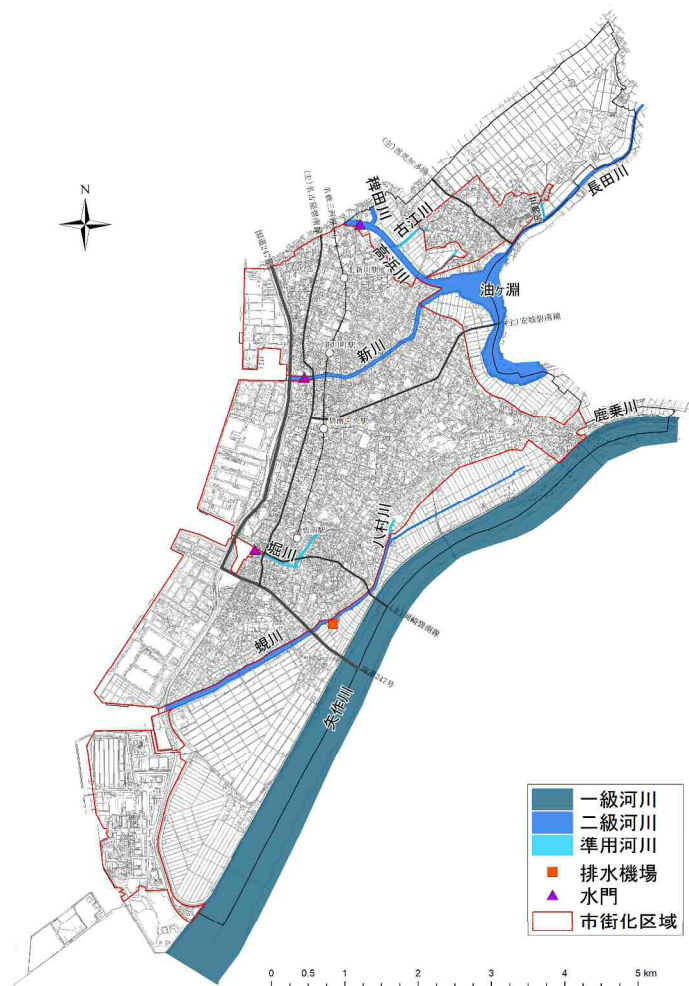


図2-25 河川の位置図

- ・公共下水道は、2017（平成29）年度末現在の汚水の整備率、普及率ともおよそ7割となっており、また雨水の事業認可区域は829.9ha、全体計画面積の約5割で、引き続き公共下水道整備計画に基づき、順次整備を進めていく必要があります。

表2-3 市内における下水道の普及率

区 分			計画区域に対する割合
行政区域面積		3,586ha	
下水道計画区域	全体計画区域	1,611.1ha	
	計画決定区域	1,611.1ha	
	事業認可区域	汚水：1,298.1ha 雨水：829.9ha	80.6% 51.5%
汚水整備状況（平成29年度末整備済区域）		1,194.4ha	整備率：74.2%
供用開始（平成30年4月1日現在）	区域内人口	54,305人	
	普及率	74.6%	

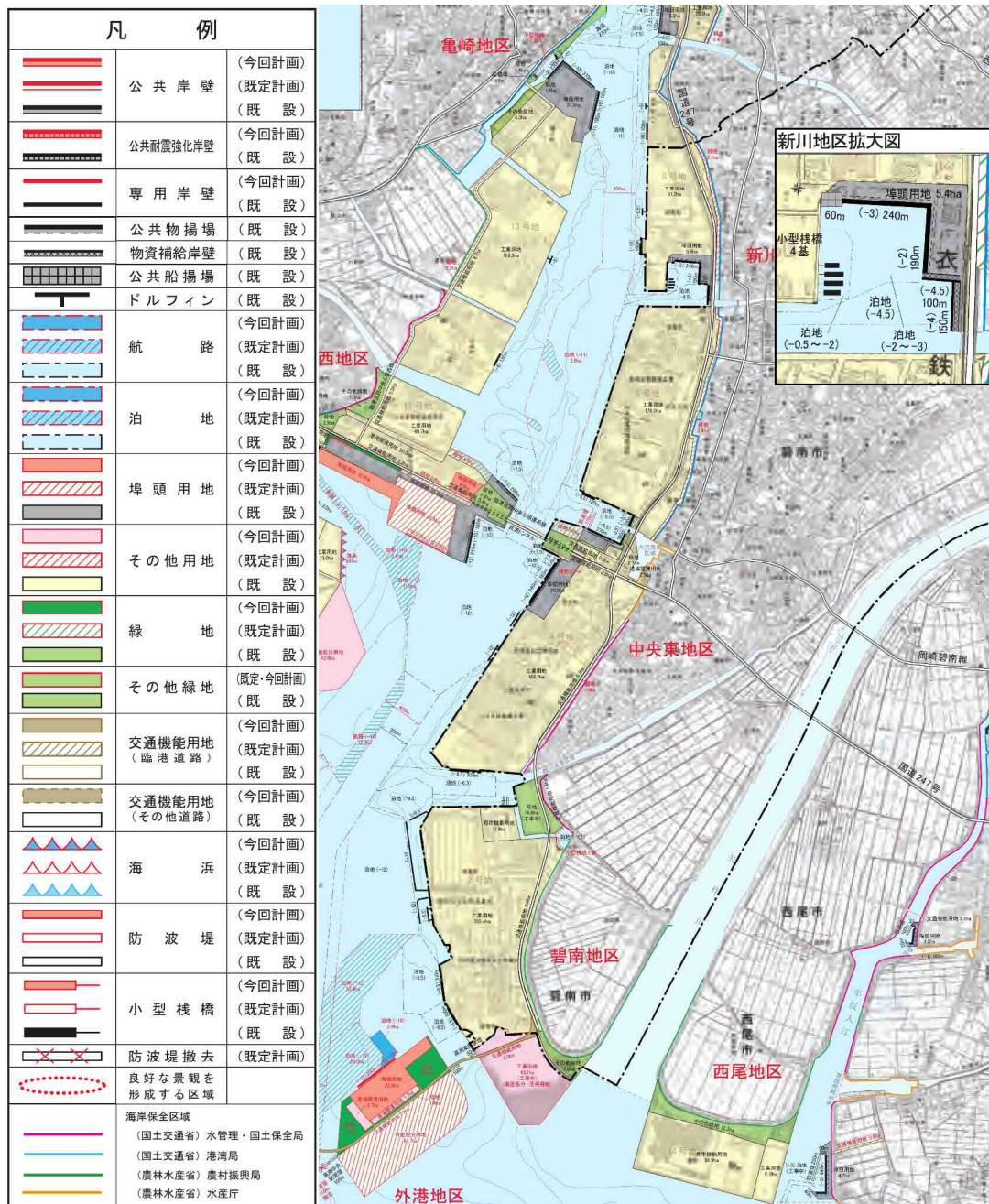
※ 普及率：（区域内人口/行政区域内人口 72,762 人）×100

出典：H29 年度碧南の公共下水道 下水道課

表 2-4 公共下水道整備の進捗状況

	2009年 (H21)	2017年 (H29)
公共下水道の普及率	54.4%	74.6%

- ・市域の西側に面する衣浦港は、重要港湾^(*)に指定され、知多及び西三河地域のみならず、岐阜県など広域に渡って物流・生産活動を支えている工業港であるとともに、国内最大級の石炭火力発電所等が立地する地域のエネルギー供給拠点としての役割も担っています。
- ・衣浦港では、入港するバルク船^(*)の大型化等、近年の情勢変化への対応が必要となっているとともに、岸壁等の老朽化も進展していること等から、**港湾施設の再編等による港湾機能の高度化**を図り、港湾の競争力を強化していくこと等が求められています。



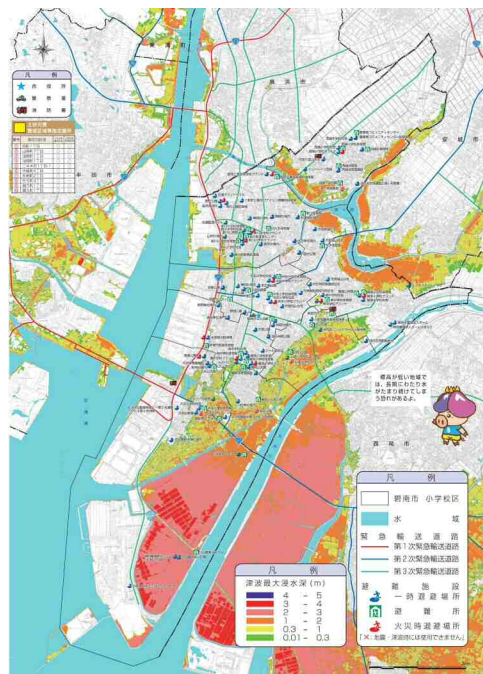
出典：衣浦港港湾計画書（H26年2月改訂）

図2-26 衣浦港港湾計画図（碧南市周辺のみ）

(7) 防災からの課題

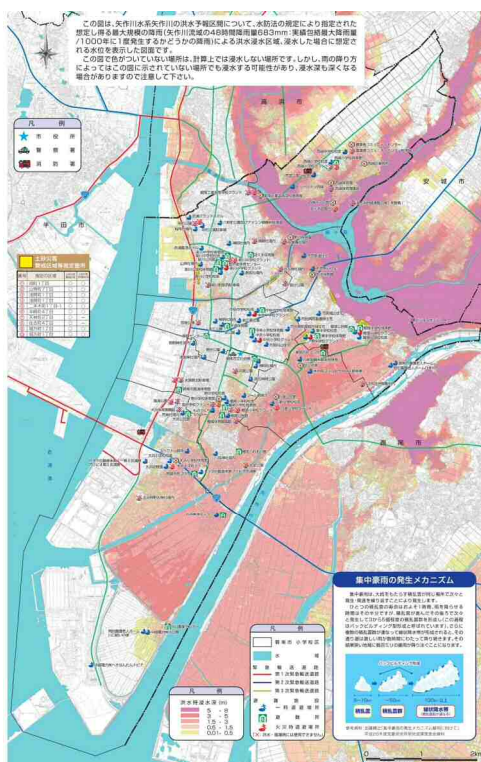
- 津波浸水や洪水・高潮の被害が想定される低地部における総合的な防災対策の推進
- 地震による甚大な被害が想定される地域における防災対策の推進

・**矢作川沿岸部等の低地部では**、南海トラフ巨大地震の発生による**津波浸水被害が想定**されているほか、洪水・高潮による被害の恐れもあります。これらに対し、ハード面での防災対策に加えて、住民の防災意識の向上や適正な土地利用誘導等の総合的な施策が求められます。



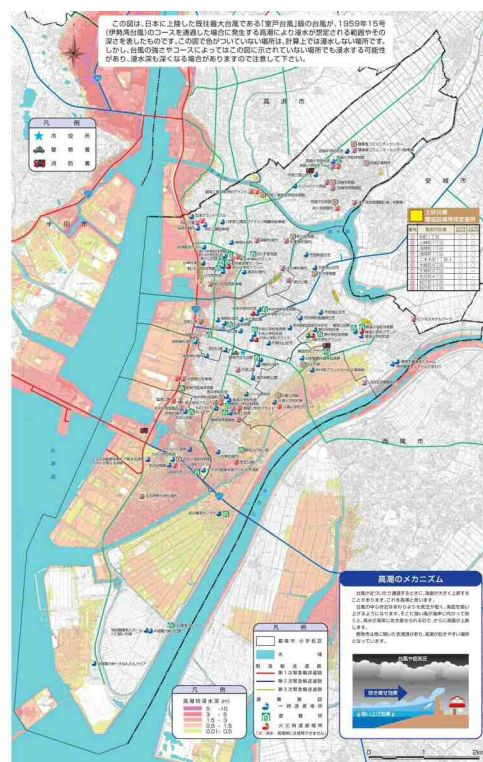
出典：H29年3月碧南市地震ハザードマップ

図2-27 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)



出典：H29年3月碧南市洪水・高潮ハザードマップ

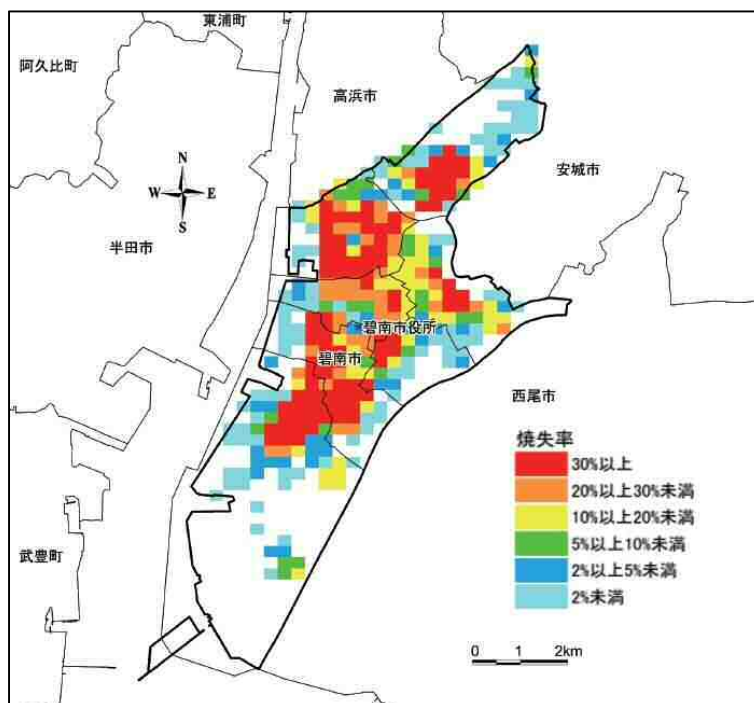
図2-28 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)



出典：H29年3月碧南市洪水・高潮ハザードマップ

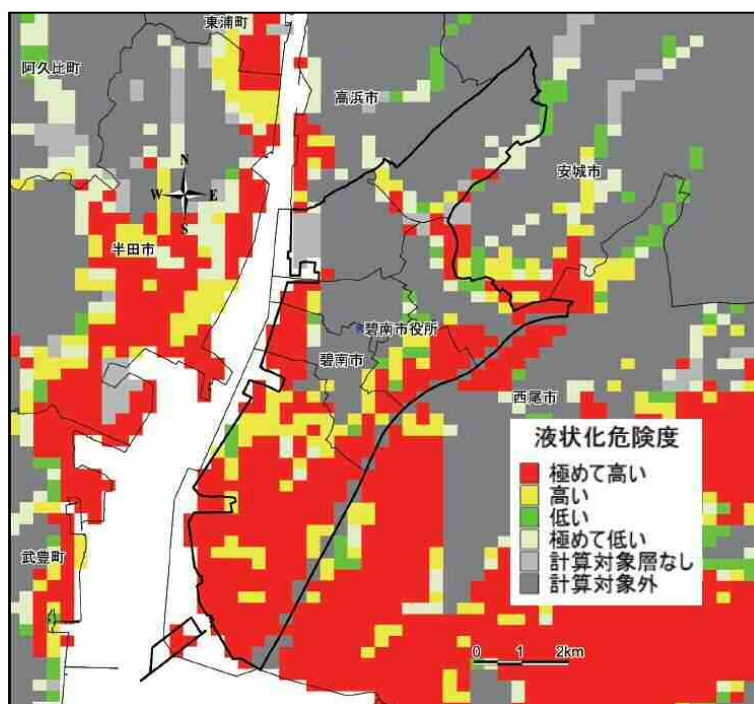
図2-29 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

- ・南海トラフ巨大地震の発生に伴い、旧市街地を中心として火災による甚大な被害が想定されており、こうした地域での建物に対する耐震化の促進や、延焼防止のためのオープンスペース^(*)の確保等の対策が必要です。また、衣浦港の沿岸部や矢作川沿い、油ヶ淵周辺は、液状化^(*)の発生も懸念されます。



出典：H29年3月碧南市地震ハザードマップ

図2-30 理論上最大想定モデルによる焼失率分布



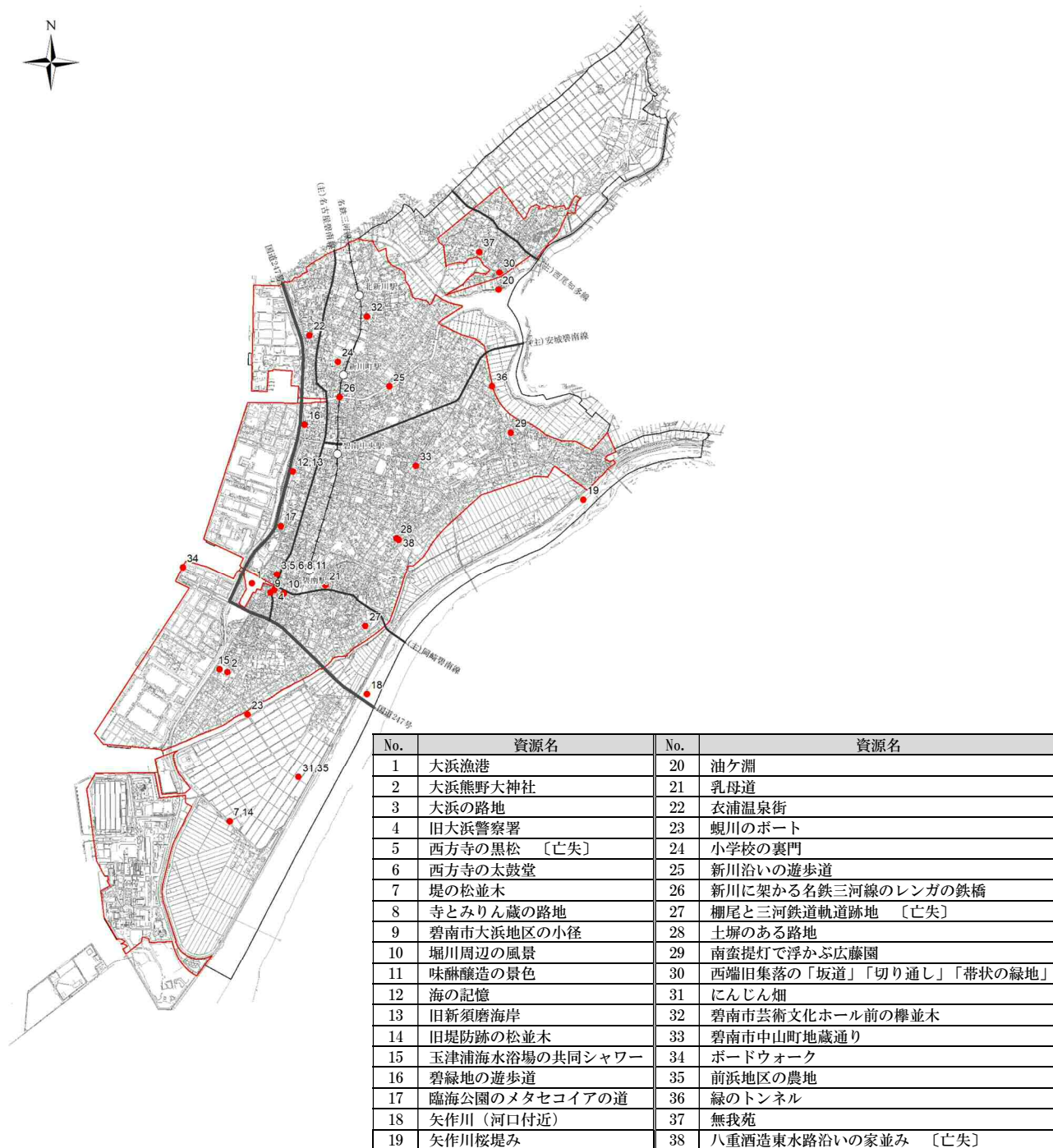
出典：H29年3月碧南市地震ハザードマップ

図2-31 理論上最大想定モデルによる液状化危険度分布

(8) 地域資源からの課題

- 地域資源としての文化財や景観資源の活用
- 伝統的産業と住宅等との共存

- ・市内には文化財や多くの景観資源が分布し、これらが本市の観光資源にもなっていることから、こうした地域資源を活用した街並み景観の整備や多様な交流の促進が望まれます。



出典：美しい愛知づくり景観資源 600 選（愛知県）

図2-32 景観資源の分布

- ・市内には伝統的産業として、醤油、味淋等の醸造所のほか、窯業、鋳物等の製造所が点在しています。これらの多くは住宅地の中にあることから、**地域資源としての産業と住宅等との共存**を図るまちづくりが望まれます。



出典：竜の子街道※UMAMI ROAD

(竜の子街道広域観光推進協議会)

図2-33 伝統的産業資源（醸造所）の分布

※碧南市では、半田市・常滑市・西尾市と連携し、4市が持つ「醸造・器・和の心」を活かした観光ルート「竜の子街道」プロジェクト計画を実施している。

第3章 都市づくりの理念と目標

1. 都市づくりの理念

本市は、衣浦港、矢作川や油ヶ淵等に囲まれた、水と緑があふれる都市です。

古くは、海上交通の要衝となる港町として開け、その後、矢作川沿岸の農地開発や醸造、窯業、鋳物等の伝統的産業によって発展を続けてきました。

市制施行後は、自動車産業等の発展に伴い、工業化が進むとともに、1957（昭和32）年には衣浦港が重要港湾^(※)の指定を受け、広域の活力を牽引する近代的な港を目指し、大規模な臨海用地の造成、港湾施設の整備が進められてきました。

その一方で、南北朝・室町時代から港町として開けた大浜地区は、社寺等の歴史・文化施設が多く集積するなかに、味噌等の特産品を製造する工場等の蔵があり、本市の歴史を感じさせる街並みが現在も残っています。

また、近年、南海トラフ巨大地震の発生が懸念されており、2011（平成23）年に発生した東日本大震災の教訓を活かした防災性の強化が求められています。加えて、超高齢社会への対応や環境問題等への対応が必要になっています。

このように市民の安全と都市の活力や魅力の維持・向上が必要となるなかで、今後の本市の都市づくりにおいては、移住・定住の促進と産業活動の活性化を図るとともに、衣浦港の魅力を活かした、生産、物流、賑わい拠点の形成を目指します。また、都市の魅力である恵まれた自然環境や景観を保全しつつ、自然・文化と調和し、だれもが便利で快適に暮らせる都市づくりを推進します。

さらに、超高齢社会や障害者に配慮した安全で快適な都市づくりを目指し、若者世代の定住促進による多世代交流の推進と活気あるまちづくりを推進するとともに、大規模災害に備え、だれもが安全に安心して暮らせる都市づくりを推進します。

これらを行政だけではなく、市民・事業者等が協働し、いきいきと暮らせるまちを形成していくことを都市づくりの理念とします。

将来都市像

**水と緑に恵まれ 暮らしと産業が調和した
活力ある港湾都市・碧南**

2. 都市づくりの目標

目標① だれもが暮らしやすい居住環境を備えた都市づくり

- 旧市街地等における狭あい道路^(*)の解消やオープンスペース^(*)の確保等の市街地再編
- 都市拠点の連携を図るための都市計画道路^(*)の整備
- 名鉄三河線、ふれんどバス等の公共交通機関の充実
- 駅前広場、駅前通りの整備による公共交通機関の利便性の向上
- 土地利用状況にあった用途地域^(*)への転換
- 公共交通の利用促進等総合的な交通体系の確立
- 地域拠点エリア、中心核及びサブ核における集約型の都市づくり^(*)

目標② 広域交流を促進する都市づくり

- 衣浦豊田道路、名浜道路、矢作川堤防リフレッシュ道路の整備による、広域のアクセス利便性の強化
- 県営油ヶ淵水辺公園、臨海部の緑地等の広域交流拠点の整備
- 伝統的な産業が創出する特色ある産業の維持・向上による産業観光の促進

目標③ 自然と文化を活かした都市づくり

- 矢作川や衣浦港等の水環境の保全・活用
- 歴史と文化、自然を活かした景観形成
- 良好な都市環境の形成に必要な都市緑化の充実

目標④ 産業活性を促進する都市づくり

- 駅周辺や幹線道路沿道での商業の活性化
- 住工混在の解消のための新たな工業用地の整備
- 広域道路を活かした新たな産業拠点の整備
- 都市近郊の農業の保全と発展
- 三河地域の漁業の拠点として関連施設の充実
- 衣浦港の物流強化として、外港地区への新たなふ頭整備

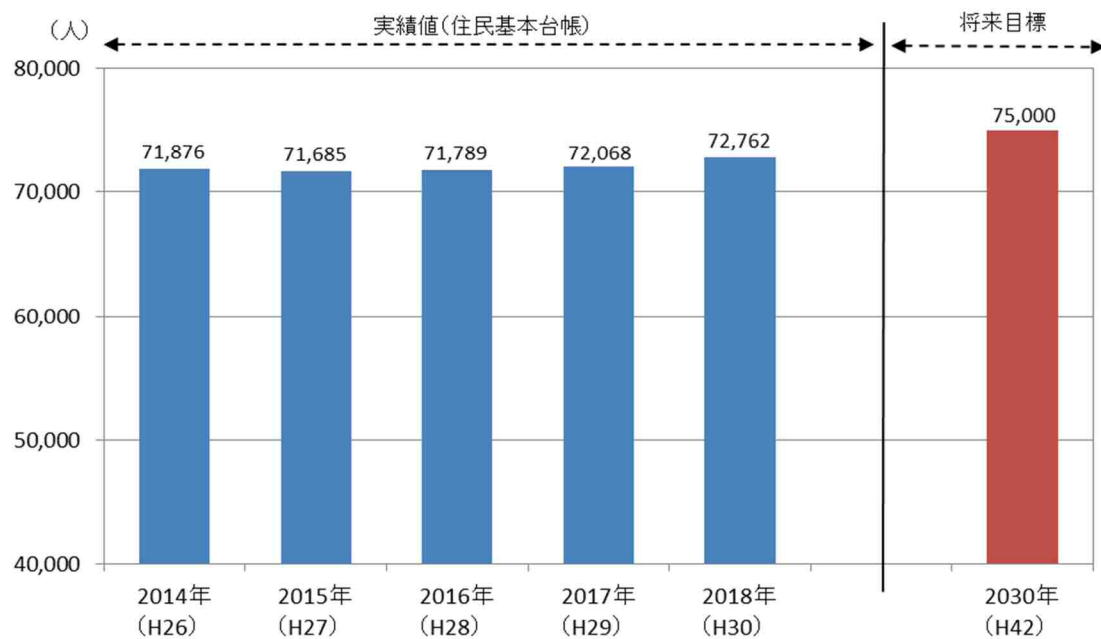
目標⑤ 安心・安全で人にやさしい都市づくり

- 公共施設や駅周辺におけるユニバーサルデザイン^(*)の推進
- 高齢者や障害者等に配慮した歩いて暮らせる都市づくり
- 公共施設等の老朽化、耐震対策の推進
- 建築物の耐震化や安全な道路整備による災害に強い都市づくり
- 台風や都市型集中豪雨に対する雨水排水対策
- 地震津波被害想定を踏まえた避難施設の拡充

3. 将来フレーム^(*)の設定

(1) 人口フレーム^(*)

2030（平成42）年における本市の人口は、2015（平成27）年以降の人口増加の実績を踏まえて見込まれる将来人口に、企業誘致に伴う新規従業者の受け皿として住宅・宅地を供給することにより期待される世帯の転入分を加味して75,000人を目標とします。



出典：住民基本台帳（各年3月末現在）

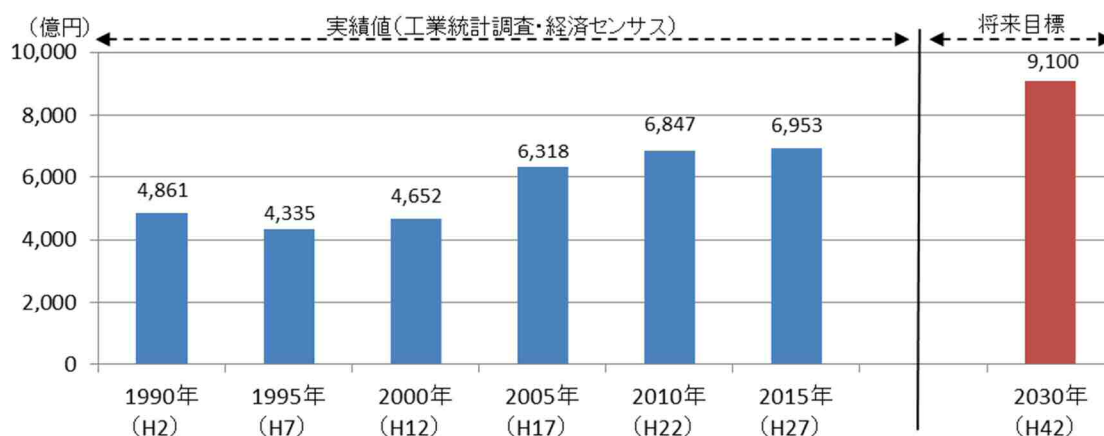
図3-1 人口の推移と将来目標

2030（平成42）年の人口フレーム^(*) 75,000人

(2) 産業フレーム^(*)

① 製造品出荷額等

2030（平成42）年における製造品出荷額等（従業者30人以上の事業所）は、1990（平成2）年以降の実績値を用いたトレンド推計^(*)の結果をもとに、9,100億円を目標とします。

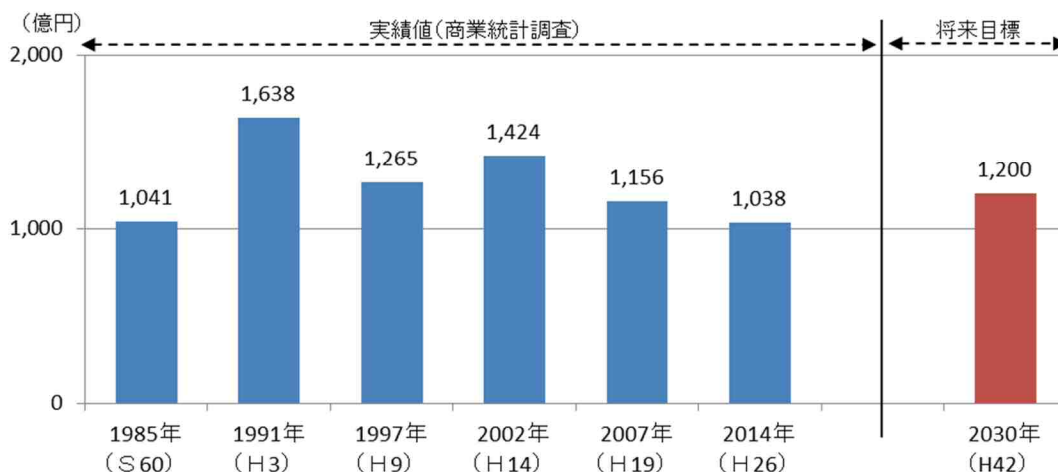


出典：工業統計調査、経済センサス

図3-2 製造品出荷額等の推移と将来目標（従業者30人以上の事業所）

② 年間商品販売額

2030（平成42）年における年間商品販売額（卸売業＋小売業）は、碧南市都市計画マスタープラン（平成22年3月策定）の将来目標を維持し、1,200億円を目標とします。



出典：値は商業統計調査

図3-3 年間商品販売額の推移と将来目標

2030（平成42）年の産業フレーム ^(*)	製造品出荷額等 9,100億円
	年間商品販売額 1,200億円

4. 将来の都市構造

(1) 広域的な交流軸の形成

広域交流軸

将来整備される地域高規格道路^(*)の名浜道路、衣浦豊田道路及び西三河都市計画区域^(*)の区域拠点である岡崎市と連絡する(都)^{*}衣浦岡崎線、矢作川堤防リフレッシュ道路を広域交流軸として位置づけます。

都市間交流軸

(都)西尾新川港線、(都)安城碧南線、(都)吉浜棚尾線、(都)名古屋碧南線、(都)碧南西尾線、(都)大浜今川線、(都)西端線について都市間交流軸として位置づけ、広域交流軸と合わせてこれらの都市軸を骨格とする都市構造の形成を図ります。

また、名鉄三河線についても都市間交流軸として、機能の維持・増進を図ります。

(2) 集約型の市街地の形成

中心核

碧南中央駅周辺は、西三河都市計画区域^(*)の都市拠点であり、市役所等の主要な公共施設や商業・業務施設が集積し、これまでも本市の中心的な役割を担ってきたことから、本市の「中心核」として位置づけます。中心核では、多様な都市機能の高度化を図るとともに、生活利便性が高い魅力ある市街地の形成を図ります。

サブ核

碧南駅、新川町駅、北新川駅の周辺は、中心核との連携を図りつつ、多様な交流を促進する「サブ核」として位置づけ、それぞれが持っている歴史・文化、福祉、居住等の地域特性を活かし、商業機能及び居住機能を持った生活利便性の高い集約型の市街地の形成を図ります。

都市内交流軸

名鉄三河線に並行する(都)碧南高浜線、(都)米津碧南線の幹線道路を都市内交流軸と位置づけ、その整備推進により、安全な歩行空間の確保とともに、沿道における日常生活サービス施設^(*)等の立地を促進します。

(3) 良好な居住環境の形成

住宅ゾーン

(一般)

住宅を主体とする市街地を「住宅ゾーン」と位置づけ、農地や河川等の自然環境と調

^{*} (都)は都市計画道路の略。

和しつつ、住工混在の解消や狭あい道路^(*)の拡幅等、地区の特性に応じた環境改善を図り、ゆとりある居住環境を形成します。

また、幹線道路沿道での日常生活サービス施設^(*)の立地促進や、くるくるバス等による鉄道駅へのアクセスを確保する等により、生活利便性を確保するとともに、必要に応じて、伝統産業の保全・育成を図り、住宅地と工業地との共生を目指した環境整備を進めます。

（駅周辺居住エリア）

住宅ゾーンのうち、名鉄三河線の各駅周辺を「駅周辺居住エリア」と位置づけ、高齢化に対応し、徒歩でも安心して暮らせる市街地環境の形成を目指し、日常生活サービス施設^(*)の立地促進、歩行空間の整備・改善等を図ります。その際、鉄道駅を主体とした環境にやさしい都市づくりを推進するため、公共施設や商業施設にユニバーサルデザイン^(*)を考慮した市街地の形成を図ります。

さらに、多世代交流の推進を目指し、空き家や空き地等を活用しつつ、住宅・宅地の供給を図り、若者世代の定住化を促進します。

（地域拠点エリア）

住宅ゾーンのうち、地域コミュニティの中心となる主要な道路の周辺を「地域拠点エリア」と位置づけ、「駅周辺居住エリア」以外の「住宅ゾーン」における日常生活の利便性の向上のため、地域密着型の身近な日常生活サービス施設^(*)の集積を図ります。

集落ゾーン

既存の集落地は「集落ゾーン」と位置づけ、集落内道路の拡幅等の環境改善を図ります。

（４） 産業拠点の形成

生産・流通ゾーン

生産・流通ゾーンは、名豊道路や衣浦豊田道路等の広域交通網を活かした物流拠点や新たな産業基盤の整備を図るとともに、既存の生産機能の高度化による産業拠点の形成を図ります。また、産業環境の充実や住宅ゾーンからの工場の移転に対応するため、市北部に新たな工業拠点の整備を図ります。

農地ゾーン

市の北東部や南部に広がる農地等を「農地ゾーン」と位置づけ、市街地の外縁部の農地として保全します。

物流拠点

衣浦港はバルク貨物^(*)の物流拠点として、大型船への対応や分散している貨物の集約化、ふ頭再編による物流の効率化を図るため、港湾計画^(*)に基づき、衣浦ポートアイランドに新たな物流拠点の整備を促進します。

(5) 市の特性を活かした都市環境の形成

水と緑の拠点

県営油ヶ淵水辺公園や臨海部の緑地、また、既存の碧南市臨海公園、明石公園等を水と緑の拠点と位置づけ、広域交流の拠点としての機能にも配慮しつつ、それぞれの持つ魅力の維持・増進を図ります。

水の環境軸

矢作川、蜷川、新川、高浜川、堀川、稗田川、長田川及び衣浦港を「水の環境軸」と位置づけ、良好な自然環境の保全・整備を図ります。

緑の環境軸

旧海岸線等を「緑の環境軸」と位置づけ、水と緑の拠点を結ぶネットワーク軸等としての機能充実に図ります。

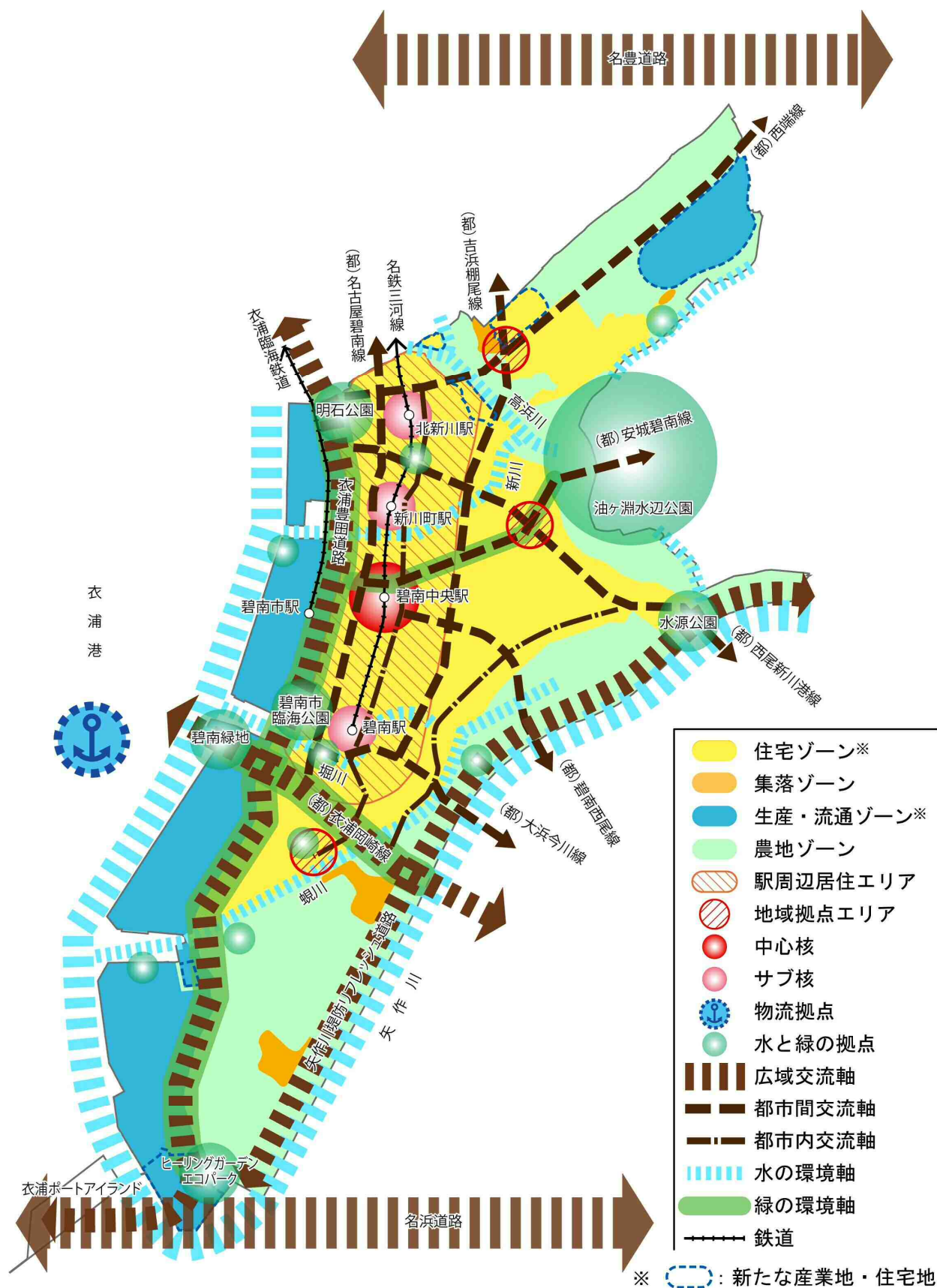


図3-4 将来都市構造図 (20～30年後)

第4章 全体構想

1. 土地利用の方針

1) 鉄道駅や地域コミュニティを中心としたまちなか居住を誘導し、便利で快適に暮らせる土地利用を進めます。

(整備方針)

- ① 駅周辺居住エリアは、低・未利用地の活用や土地の高度利用を進める等、地域ごとの特性を活かしながら、商業、公共サービス、医療、福祉等の都市機能の立地とまちなか居住の誘導を図ります。
- ② 地域拠点エリアは、地域密着型の身近な商業機能の集積を図る等、生活の利便性の向上を図ります。

2) 自然環境・文化・歴史等の地域資源を活かした土地利用を進めます。

(整備方針)

- ① 市街化区域^(*)の住工混在地においては、保全すべき伝統産業や地場産業等の産業活動を脅かすことのないように配慮し、都市の活力を高めるような土地利用を図ります。
- ② 市街化区域^(*)内の農地は、景観面、環境面、防災面や市民の交流の場等の多面的な機能を評価し、生産緑地地区^(*)制度を活用する等、都市農地^(*)として保全を図ります。
- ③ 市街化調整区域^(*)は、無秩序な開発を抑制し農地等の自然環境の保全を図ります。
- ④ 市街化調整区域において、必要に応じ地域特有の資源を活かす等、地域振興のための土地利用を検討します。

3) 新たな産業地・住宅地の拡大に際しては、災害防止に十分配慮するとともに、周辺環境との調和がとれた土地利用を進めます。

(整備方針)

- ① 新たな産業地・住宅地は、市街化区域^(*)の低・未利用地の活用を進めながら、良好な市街地の形成を図ります。
- ② 災害危険度の高い地区は、基本的に新たな都市的土地利用を抑制し、都市的土地利用を図る場合は、災害を防止し又は軽減するための措置を図ります。
- ③ 市街化調整区域^(*)のうち開発ポテンシャルが高い区域は、農地等の自然環境との調和に配慮しながら、必要に応じ市街化区域^(*)への編入、地区計画^(*)の活用、骨格となる道路の整備等により計画的な開発を誘導します。
- ④ 衣浦ポートアイランドは、衣浦港港湾計画^(*)に基づき、関係機関と協議しながら

ら土地利用について検討します。

4) 移住・定住を促進し都市の活力が持続できるよう、適切な住宅地の確保を進めます。

(整備方針)

- ① 住宅ゾーンは、建築物の規制・誘導等により、ゆとりある居住環境の確保を図ります。
- ② 土地区画整理事業^(*)等により都市基盤が整った区域は、良好な居住環境の維持・保全を図ります。
- ③ 既成市街地等の密集市街地^(*)は、地域の文化や歴史的な資源を活かしながら、地区計画^(*)の活用や骨格となる道路の整備、狭あい道路^(*)の解消やオープンスペース^(*)の確保等を図ります。
- ④ 市街化区域^(*)の低・未利用地は、地区計画^(*)の活用、民間開発の誘導や土地区画整理事業^(*)により市街地整備を推進し、良好な住宅地の確保を図ります。
- ⑤ 市街化区域^(*)の住工混在地において、住宅地としての利用が主となり、既存工場等の経営に影響のないことが確認できた地区等は、用途地域^(*)の指定見直し等により住宅地への純化^(*)を図ります。

5) 市民の日常生活を支えとともに地域の活性化が図られるよう、適切な商業地の確保を進めます。

(整備方針)

- ① 中心核、サブ核における商業機能を維持し、生活利便性の高い商業地の確保を図ります。
- ② 市民の日常生活を支えるまちなかの商業機能を維持し、生活利便性の維持・向上を図ります。
- ③ 幹線道路の沿道は、居住環境に配慮しながら、交通の利便性を活かし沿道サービス施設^(*)の立地を図ります。
- ④ 伝統的産業や地場産業と連携して観光交流を促進する等、地域の活性化が図られるよう商業地の土地利用を推進します。

6) 産業活動を活性化し都市の活力が高められるよう、適切な工業地の確保を進めます。

(整備方針)

- ① 臨海部の埋立地は、工業専用地域^(*)として更なる産業基盤の充実と工業用地の確保を図ります。
- ② 市北部の市街化調整区域^(*)既存工場周辺において、名豊道路へのアクセス性を活かした生産・流通ゾーンの形成を図ります。
- ③ 生産・流通ゾーンは、多様な分野の産業の立地を検討します。

2. 都市施設等の整備の方針

(1) 都市施設等（共通）の方針

1) 市民の暮らしや都市の活力を支える都市施設^(*)等の整備を進めます。

(整備方針)

- ① 市民の安全・安心な暮らしや都市の活力の維持・向上を目指し、道路、公園、下水道等の計画的な整備を推進します。

2) すべての人が利用しやすいよう、ユニバーサルデザイン^(*)及びバリアフリーに配慮した都市施設^(*)等の整備を進めます。

(整備方針)

- ① 高齢者や障害者等が積極的に社会参加できる都市づくりを目指し、道路、公園等のバリアフリー化を推進します。
- ② 鉄道駅、公共施設、観光資源等を結び多くの歩行者が利用する道路については、ユニバーサルデザイン^(*)を取り入れた施設整備を行う等、だれもが利用しやすい環境の創出を推進します。

3) 都市施設^(*)等の長寿命化を図る等、持続可能な都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 碧南市公共施設等総合管理計画^(*)に基づき、効率的な修繕や更新を行い都市施設^(*)等の長寿命化を図ります。
- ② 都市施設^(*)等の複合化や多機能化について検討し、必要に応じ集約を図ります。

4) 都市施設^(*)等の耐震化により、安全に安心して暮らせる都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 橋梁、河川、上・下水道等の耐震化や整備により、災害の防止と軽減を図ります。

(2) 交通施設の整備方針

《道路等》

1) 社会経済活動や人・モノの対流を支える主要幹線道路の整備を進めます。

(整備方針)

- ① 衣浦臨海工業地帯から豊田市の内陸工業地帯までを結び、高規格道路の伊勢湾岸自動車道等へアクセスする等、地域の産業基盤を強化するため、地域高規格道路^(*)「衣浦豊田道路〔(都)衣浦豊田線〕」の4車線化を促進します。
- ② 中部国際空港、衣浦港、三河港等の広域交流・物流拠点を結び、知多地域と三河地域の連携を強化するため、地域高規格道路^(*)「名浜道路」の早期事業化を促進します。
- ③ 西三河都市計画区域^(*)の区域拠点である岡崎市との連携を強化するため、関係機関と連携し「矢作川堤防リフレッシュ道路」の整備を推進します。
- ④ 衣浦ポートアイランドを経由し衣浦港内東西のふ頭間を結ぶ新たな臨港道路として「知多西三河線」の早期事業化を促進します。

2) まちの活性化を促進するため、都市幹線道路等の整備を進めます。

(整備方針)

- ① 西三河都市計画区域^(*)の骨格を形成し都市間の連携を強化するため、都市幹線道路の(都)名古屋碧南線、(都)西端線等の整備を促進します。
- ② (都)西端線は、市北部における新たな生産・流通ゾーンの形成と合わせ、名豊道路とのアクセス性を強化するため、都市計画道路^(*)の延伸を検討します。
- ③ 碧南市の骨格を形成し都市内の円滑な交通を確保するため、地区幹線道路の(都)碧南駅前線等の整備を推進します。
- ④ 地区の交通を集め幹線道路へ誘導するため、補助幹線道路の(都)大道平七線等の整備を推進します。
- ⑤ 広幅員の幹線道路については、自転車、歩行者交通の安全確保と利便性の向上のため、必要に応じ自転車通行帯の確保を推進します。
- ⑥ 良好な都市景観の形成、道路空間の安全と快適性の確保及び災害時のライフラインの確保のため、無電柱化を推進します。
- ⑦ 幹線道路の沿道において、道の駅等の地域の振興に資する施設の整備を検討します。

3) 暮らしの安全・安心の確保のため、区画道路の整備を進めます。

(整備方針)

- ① 災害時等緊急時の円滑な救命・救急活動、避難経路の確保等のため、主要な区画道路の整備を推進します。
- ② 緊急時の安全確保に加え、日常生活の利便性の向上のため、狭あい道路^(*)の解

消を推進します。

- ③ 鉄道駅や公共施設の周辺及び通学路等、多くの歩行者が利用する道路については、だれもが安全に利用できる歩行空間の確保を推進します。
- ④ 新たな産業地の整備においては、交通渋滞等が生じないように計画的な区画道路の整備を推進します。

4) 未整備となっている都市計画道路^(*)は、必要に応じて見直しを進めます。

(整備方針)

- ① 都市計画決定後、長期間整備に着手していない都市計画道路^(*)は、その必要性や実現性を検証し、必要に応じ見直しを検討します。

5) 公共交通と自動車交通の連携を強化するため、交通結節点となる駅前広場等の機能強化を進めます。

(整備方針)

- ① 公共交通の利便性を確保し利用促進を図るため、駅前広場等の駅周辺施設の整備やバス停の改善等を推進します。
- ② 駅前広場は、まちの顔として地域の特性を活かした施設整備を推進します。
- ③ 名鉄三河線各駅へのアクセス機能を高めるため、道路、自由通路等の整備を推進します。

《公共交通》

6) 鉄道、バス等の公共交通の利便性の向上に取り組めます。

(整備方針)

- ① ふれんどバス、くるくるバスは、他の交通との適切な役割分担を図りながら、運用方法の検討及び停留所の充実を推進します。
- ② 名鉄三河線は、事業者と連携して複線化、高架化等の整備を推進します。

《駐車施設》

7) 鉄道駅や拠点施設の周辺において、駐車施設の確保に取り組めます。

(整備方針)

- ① 鉄道の利用促進を図るため、鉄道駅周辺において駐車場、駐輪場を確保し、パークアンドライドの利用を推進します。
- ② 観光振興やスポーツ振興の取組と連携して、大型バス等の駐車場の確保を推進します。

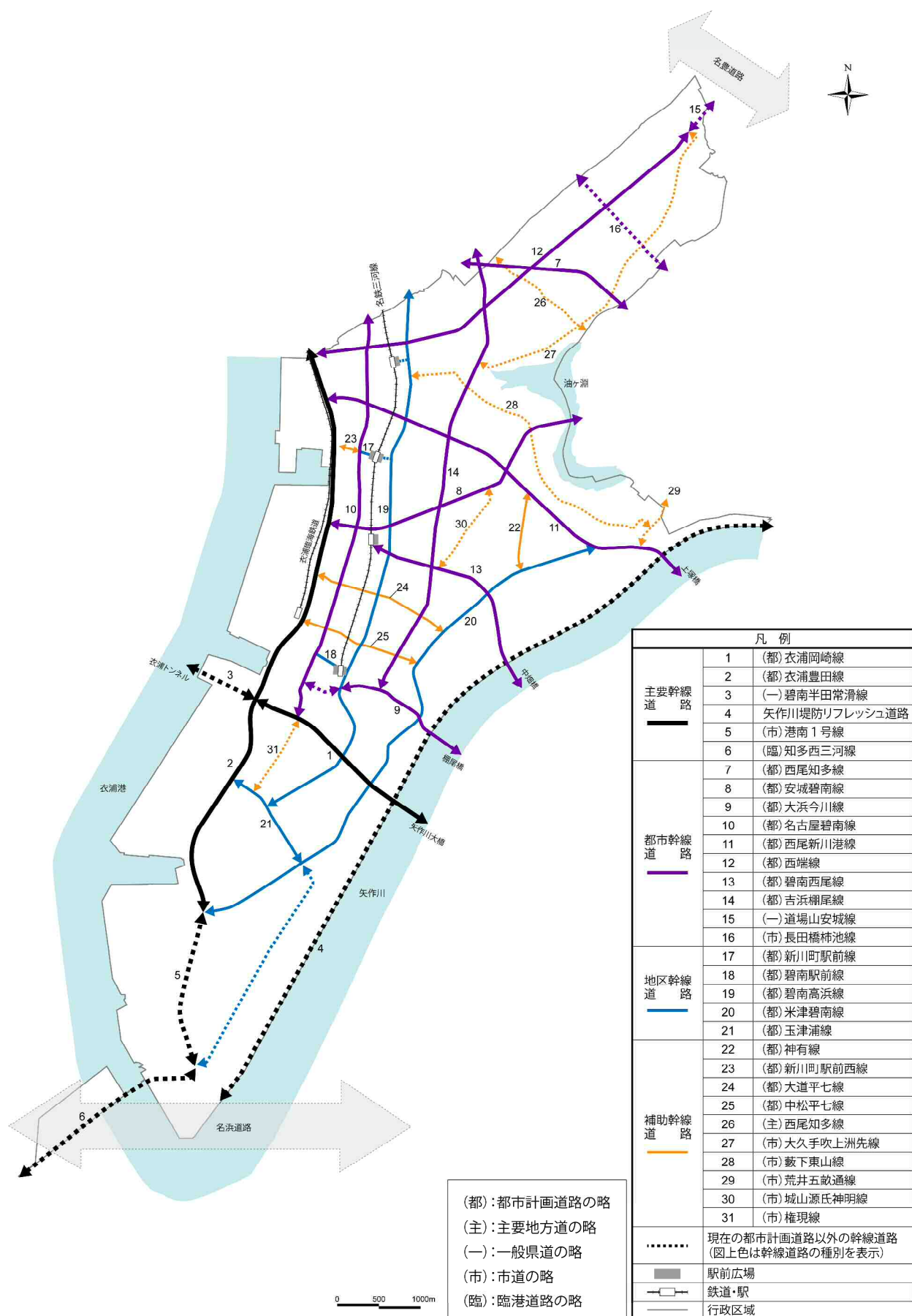


図4-1 道路配置の方針図

(3) 公園・緑地の整備方針

1) 本市の緑の拠点となる公園の整備・充実を進めます。**(整備方針)**

- ① 県営油ヶ淵水辺公園は、自然とのふれあいの場、憩いの場、市民との協働の場となる広域公園として、愛知県と連携して整備を推進します。
- ② 碧南市臨海公園、明石公園、碧南緑地等の規模の大きな都市公園^(*)等は、広域的な交流拠点として適正な維持管理を行います。

2) 地域の身近な公園緑地の整備・充実を進めます。**(整備方針)**

- ① 街区公園^(*)、近隣公園^(*)といった地域の身近な都市公園^(*)は、安全・安心に利用できるよう適正な維持管理を行うとともに、それらが不足している地域においては、生産緑地地区^(*)や空地等を活用して新規整備を推進します。
- ② 地域の貴重な緑として、社寺林、斜面林等の保全とともに、周辺住民等の身近なレクリエーションの場として整備・活用を図ります。
- ③ 緑地が不足する密集市街地^(*)においては、防災性向上の観点から、オープンスペース^(*)の積極的な確保を図ります。

3) 道路空間や河川空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を進めます。**(整備方針)**

- ① 河川周辺の自然環境を保全するとともに、水とふれあうことができる整備を推進し、快適な歩行空間の創出を図ります。
- ② 幹線道路の街路樹植栽や沿道施設の緑化を推進するとともに、無電柱化や歩道の透水性舗装化等、環境や景観に配慮した快適な歩行空間の創出を図ります。
- ③ 衣浦臨海工業地帯と市街地との間に設けられた緩衝緑地は、緑の環境軸として保全を図ります。

4) 多様な主体が、緑の維持・管理活動への参画を進めます。**(整備方針)**

- ① 市民団体や民間事業者等も含めた多様な主体が、緑を守り育てる維持管理体制の構築を推進します。
- ② 地域住民が、公園や街路の花壇や植栽を維持・管理する活動に気軽に参加できる環境整備を推進します。

(4) 河川の整備方針

1) 河川整備計画に基づき、計画的な河川整備を進めます。

(整備方針)

- ① 国、県が管理する河川は、関係機関と連携して河川整備計画に基づく計画的な河川改修と適切な維持管理を促進します。
- ② 市が管理する準用河川^(※)は、河川整備計画の策定を検討し、適切な維持管理を推進します。
- ③ 河川堤防、水門等の河川施設は、関係機関と連携し、耐震化や老朽化対策を促進します。
- ④ 高浜川は洪水高潮対策として、排水機場の整備を促進します。
- ⑤ 河川流域における浸水被害の軽減に向けて、排水機場の整備を始め総合的な治水対策を図ります。
- ⑥ 油ヶ淵を始め河川の水質改善に向けて、下水道整備を促進する等、関係機関と連携した取組を推進します。
- ⑦ 矢作川河川敷の有効利用や遊歩道等の整備に向けて、関係機関との協議を進め、矢作川堤防リフレッシュ事業を推進します。
- ⑧ 河川整備にあたっては、生態系に配慮し自然環境の保全と創造を図ります。

(5) 上・下水道の整備方針

1) 公共下水道の整備を進め、公共水域の水質保全と浸水被害の低減に取り組めます。

(整備方針)

- ① 生活排水等汚水の適正処理の早期実現に向けて、公共下水道等の污水排水施設の整備を促進し生活環境の向上と公共水域の水質保全を図ります。
- ② 浸水被害の軽減を図るため、未整備となっている雨水幹線やポンプ場等の雨水排水施設の計画的な整備を推進します。
- ③ 市民、事業者、行政が雨水貯留浸透施設等の設置に取り組む雨水の流出抑制と地下浸透を進め、浸水被害の軽減や雨水の有効利用を図ります。

2) 水道水の安定供給に向けて、水道施設の適切な維持・改善を進めます。

(整備方針)

- ① 安心して利用できる水道水の安定供給を継続していくため、「碧南市水道ビジョン」に基づき、水道施設の適切な維持管理と計画的な老朽化及び耐震化対策を推進します。

(6) 港湾の整備方針

1) 衣浦港における物流、交流機能を高め、活力あるまちづくりを進めます。**(整備方針)**

- ① 衣浦港は、広域物流拠点として機能強化を図るため、ふ頭用地の整備や港湾物流機能を確保するための臨港道路等の周辺道路の整備を促進します。
- ② 港湾施設は関係機関と連携し、耐震化や老朽化対策を促進します。
- ③ 外港地区・衣浦ポートアイランドの第一期の埋立て完了を見据え、関係機関と連携し、ふ頭の再編、耐震強化岸壁及びアクセス道路の整備を促進します。
- ④ 廃棄物処理場を確保するため、衣浦ポートアイランドの第二期計画を促進します。
- ⑤ 衣浦港の水辺環境を活かし親水^(*)空間を確保する等、港のにぎわい創りとして交流機能の向上を図ります。
- ⑥ 衣浦臨海工業地帯の産業基盤の強化を図るため、新たな工業用地の確保を推進します。
- ⑦ 旧海岸線の公有水面^(*)の環境対策を促進します。
- ⑧ 漁港機能の向上を図るため、漁港関連施設の充実を図ります。

(7) その他の都市施設等の整備方針

1) 多くの市民が利用する公共施設等は、安全性や快適性を確保し、だれもが利用しやすい整備を進めます。**(整備方針)**

- ① 子どもから大人までのだれもが文化と教養にふれられるよう、文化会館、芸術文化ホール、図書館、美術館、スポーツ施設等の文化・スポーツ施設の維持・充実を推進します。
- ② 老朽化が進んでいる学校施設の改修を推進します。
- ③ 老朽化した公営住宅の建替えを促進します。
- ④ 耐震性の低い公営住宅は、早期に耐震対策を図るとともに高齢者や障害者に対応した居住環境の整備を推進します。

3. 住宅・居住環境の整備の方針

1) 防災性、防犯性を高め、安心・安全な住まいづくりを進めます。

(整備方針)

- ① 市民との連携による地域全体の防災性、防犯性向上の取組を推進するとともに、住宅の耐震性能の向上を図ります。
- ② 密集市街地^(*)における狭あい道路^(*)の解消を図ります。
- ③ 空家等対策計画^(*)に基づき、空き家の適正管理や利活用、除却等の対策を総合的に推進します。
- ④ ブロック塀の倒壊による被害を防止するため、生垣設置による緑化等を促進します。

2) 高齢者・障害者等が快適に生活できるよう、支えあう住まいづくりを進めます。

(整備方針)

- ① 高齢者や障害者だけでなく、だれもが自立して安心・快適に生活できるよう、ユニバーサルデザイン^(*)に配慮した環境整備、住宅のバリアフリー化等を図ります。
- ② 住宅困窮者への対応について、民間事業者等とも連携しながら住宅の安定的な確保を図ります。

3) だれもが住みたいと感じられる住まいづくりを進めます。

(整備方針)

- ① 多様な世帯のニーズに対応した良質な住宅整備や情報提供により、定住化を促進します。
- ② 子育て世代の定住化促進に向けて、良好な民間住宅が提供されるよう、若年ファミリー層向けの宅地分譲や基盤施設等の整備を推進します。

4) 既存の住宅ストックを活用しつつ、質の高い住まいづくりを進めます。

(整備方針)

- ① 既存住宅の長寿命化や中古住宅を安心して取引しすることができる仕組みづくり等を推進し、環境に配慮したストック型社会の実現を図ります。

5) 地域特性を活かし環境に配慮した住まいづくりを進めます。

(整備方針)

- ① 周辺の自然環境との共生を実践できる住まいづくり、既存の住宅ストックの有効活用や自然エネルギーの利活用等、地域に調和した住まいづくりを推進します。
- ② 地域資源である三州瓦等伝統的な地場産業を活かした住まいづくりを推進します。

4. 自然環境の保全及び都市環境の形成の方針

1) 自然環境を保全し自然と市民がふれあえる都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 海岸、河川、農地等の自然環境の保全の取組と親水^(*)空間や公園緑地等の整備が連携して水と緑のネットワークを形成し生物多様性の保全を図ります。
- ② 水辺環境に配慮した親水^(*)空間の整備を図ります。

2) 自然環境に配慮し環境負荷の小さな都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 集約型都市構造^(*)への転換を進め公共交通の利用促進を図る等、環境にやさしい都市環境の形成を推進します。
- ② 限りある資源を有効活用し環境保全を図るため、ごみの減量化やリサイクルを推進し資源循環型社会の形成を推進します。
- ③ 自然エネルギーの活用や新エネルギーの導入を含め、エネルギー使用の効率化・省力化を推進します。

3) 環境に優しく快適に暮らせる都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 市民・事業者・行政の協働による環境に配慮したまちづくりの取組を推進します。
- ② 屋上緑化、壁面緑化等の公共施設や民有地の緑化を推進し良好な都市環境の形成を図ります。
- ③ 生活排水等の適性処理により、海、河川の公共水域の水質保全を図ります。

5. 都市景観の形成の方針

1) 市民と風土に育まれてきた景観の保全・活用による持続可能な景色づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 市民から公共施設等のデザインを募集する等、景色づくりへ市民の参加を広げる取組を推進します。
- ② 市民と水辺環境の保全をすることにより、生態系に配慮した親水^(*)施設を整備し、水辺景観の向上を推進します。

2) 市民・事業者・行政が協働して、都市景観の保全・創造に取り組めます。

(整備方針)

- ① 景観計画^(*)は、市民・事業者・行政が協働して策定するとともに、連携して計画を推進します。
- ② 地域の重要な景観資源は、景観法に基づく景観重要建造物^(*)や景観重要樹木^(*)に指定する等、その保全と都市景観への活用を推進します。
- ③ 建築物、屋外広告物等の適正な規制・誘導や、電線類の地中化等の無電柱化を図り、魅力ある街並みの形成を推進します。
- ④ 地域住民の合意のもと、地区計画^(*)等により、建築物等の規制・誘導を図ります。

3) 景観資源、産業資源を活用した観光づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 神社・仏閣の街並み等、碧南の風土や歴史を活かした景観資源、窯業等、伝統産業を活かした産業資源の掘り起こしを進め、「碧南」のイメージを高められるよう、観光資源としての活用を推進します。
- ② 市内主要観光施設等への案内看板を設置し、市外利用者へのPRを推進します。
- ③ 特産品のPRや販売を通じて、市の活性化に資するよう検討します。

6. 防災施設の整備の方針

1) 地震災害等に備え、災害時の被害の低減に取り組めます。

(整備方針)

- ① 災害時の安全な避難のため、避難経路や避難所の充実を図ります。
- ② 橋梁、河川等の耐震化や整備を促進します。
- ③ 下水道施設及び水道施設の耐震化を推進し、災害時の被害の低減を図ります。
- ④ 火災の延焼を防止するオープンスペース^(*)や避難スペースの確保を図ります。

2) 津波や高潮等の災害に備え、浸水区域の低減に取り組めます。

(整備方針)

- ① 国及び県による堤防・水門等の河川施設、海岸施設の整備・耐震化を促進します。
- ② 準用河川^(*)、水路等の改修、公共下水道及び排水ポンプ場の整備等の浸水対策を推進します。

3) 大規模災害に備え、災害に強い都市づくりを進めます。

(整備方針)

- ① 第一次緊急輸送道路^(*)に指定されている衣浦豊田道路の4車線化をはじめ、緊急輸送道路の機能強化を図ります。
- ② 矢作川河口部において防災活動拠点の整備を促進します。
- ③ 大規模災害時に速やかに緊急輸送物資等を確保するため、衣浦港の外港地区における耐震強化岸壁やこれに接続する臨港道路の整備を促進します。
- ④ 急傾斜地は、地震、降雨による土砂災害のおそれがあることから、その対応について検討します。
- ⑤ 災害時の救急活動等が円滑に行えるよう、地域の医療機関等との連携を図りつつ、幹線道路等の機能充実を検討します。

4) 地域コミュニティと連携した事前復興まちづくり等の大規模災害への備えを進めます。

(整備方針)

- ① 市民とともに事前復興まちづくり模擬訓練^(*)や震災復興都市計画^(*)の検討の取組を推進します。

第5章 地域別構想

1. 地域区分の設定

地域別構想における区分は、地形等の自然条件、土地利用の状況、幹線道路などの交通軸、日常生活上の交流の範囲などを考慮しながら、小学校区を基本として、以下のように設定します。

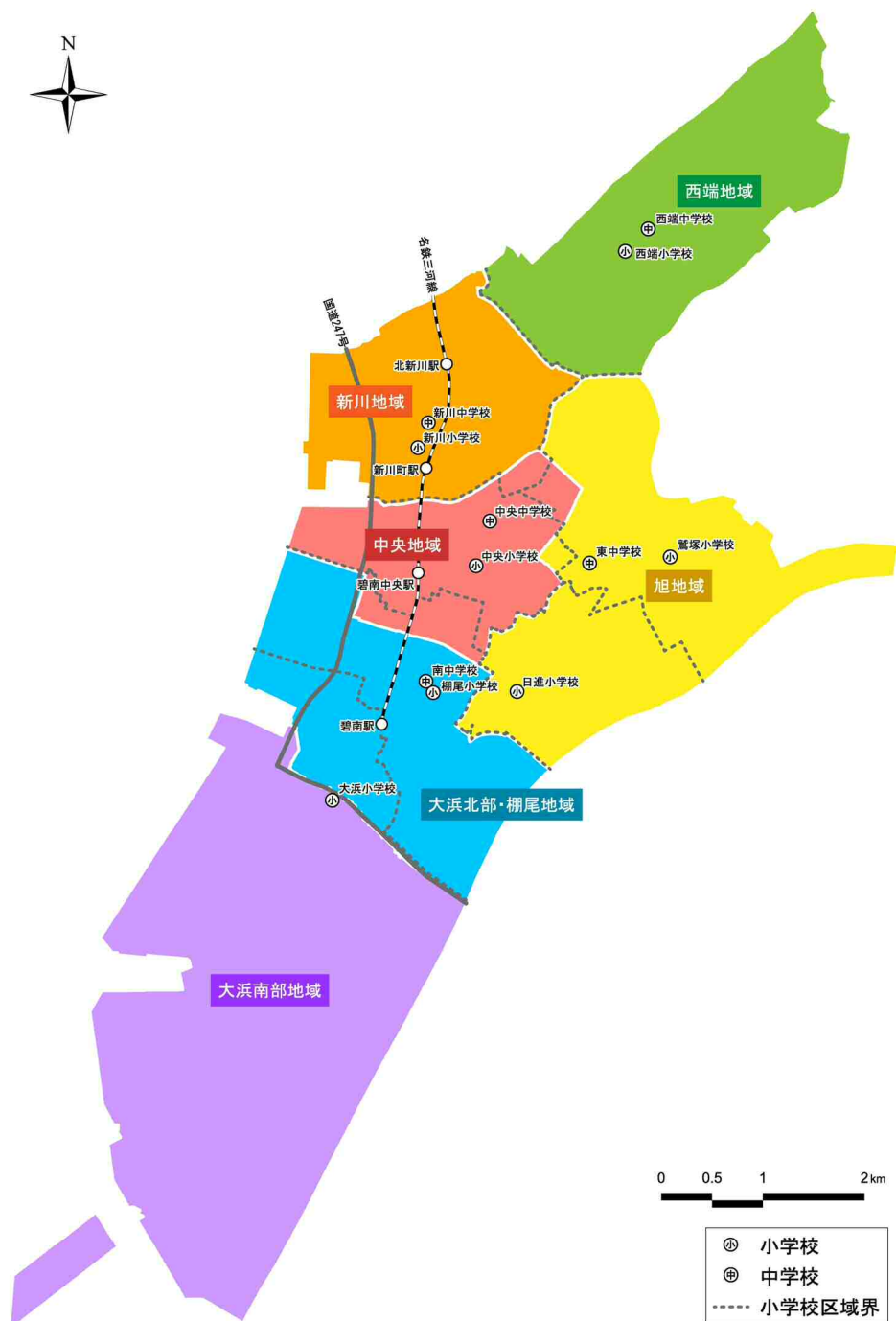


図 5-1 地域区分図

2. 各地域のまちづくり構想

(1) 西端地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域北部に位置しており、全市面積の約15.5%を占めています。地域の広範囲にわたり農地が広がり、南部は油ヶ淵や長田川、高浜川に面しています。

市街化区域^(*)は住宅地が主体で、主に南東部が旧市街地、北西部は比較的新しく宅地化が進行しています。市街化調整区域^(*)では一部既存工場が集積しており、この周辺は名豊道路のアクセス性を活かした新たな生産・流通ゾーンの形成を推進する産業拠点の形成が求められています。また、油ヶ淵周辺ではその自然を活かした県営油ヶ淵水辺公園の整備が進められています。

2) 地域の現状と課題

人口推移

- ・2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減をみると、本地域は0.4%増加していますが、全市平均（0.8%）と比べるとやや増加率が低い状況です。市街化区域^(*)では、南東部の旧市街地周辺において人口が減少傾向にある一方、北西部の比較的新しく宅地化が進行している地区では増加がみられます。
- ・2018（平成30）年における本地域の高齢化率は26.1%で、全市平均（23.2%）を大きく上回っています。特に市街化区域^(*)の南部では、一部に35%を超える地区がみられます。

表5-1 人口状況（出典：住民基本台帳・各年3月末現在）

地域人口（人）		人口増加率（H25→H30）		高齢化率（H30）	
2013（H25）年	2018（H30）年	本地域	市平均	本地域	市平均
8,224	8,253	0.4%	0.8%	26.1%	23.2%

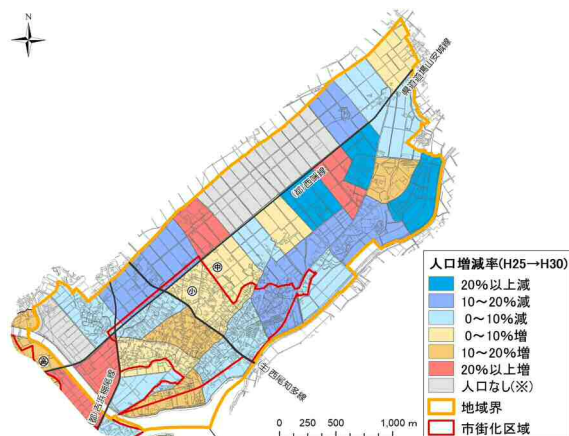


図5-2 地区別人口増減率（出典：住民基本台帳）

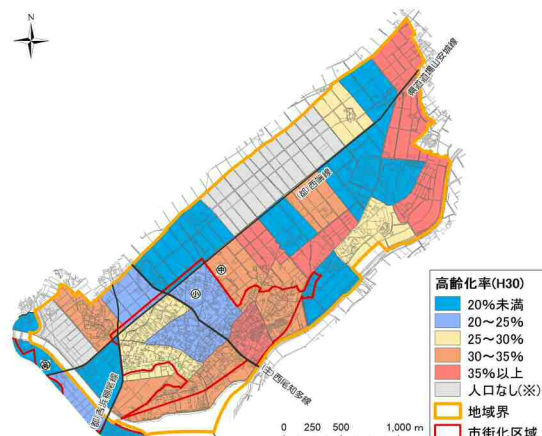


図5-3 地区別高齢化率（出典：住民基本台帳）

※「人口なし」は工業専用地域及び人口（H30）10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・市街化区域^(*)は住居系の用途地域^(*)が大半を占め、（主）西尾知多線沿いなどの一部に近隣商業地域^(*)が指定されています。市街化区域^(*)北部の住居専用地域^(*)が指定された地区では、農地が多く残っています。
- ・市街地整備として、札木地区で土地区画整理事業^(*)が実施済となっていますが、それ以外の大半の地区は面的整備が行われていません。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は西端線、吉浜棚尾線、西尾知多線の3路線がありますが、そのうち西尾知多線は全区間未整備となっています。
- ・都市公園^(*)は県営油ヶ淵水辺公園の一部が供用されているほか、住民の身近な公園として三度山公園、札木公園、湖西公園の3ヶ所が整備されています。しかしながら、住民1人あたりの都市公園^(*)面積は4.7㎡/人で、全市平均（6.0㎡/人）に比べ低い水準となっています。

防 災

- ・高浜川や長田川周辺の低地部では津波・高潮や洪水による浸水のおそれがあります。



図5-4 用途地域等指定状況図

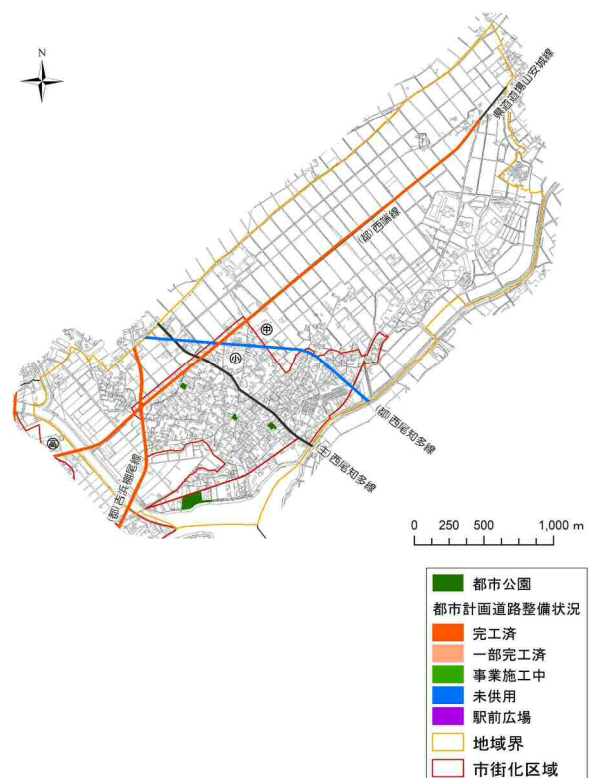


図5-5 都市施設整備状況図

表5-2 主要な面積規模（単位：ha）

地域面積	市街化調整区域					生産緑地地区
	市街化区域	住居系	商業系	工業系		
535.6	418.5	117.1	113.9	3.2	0.0	2.2

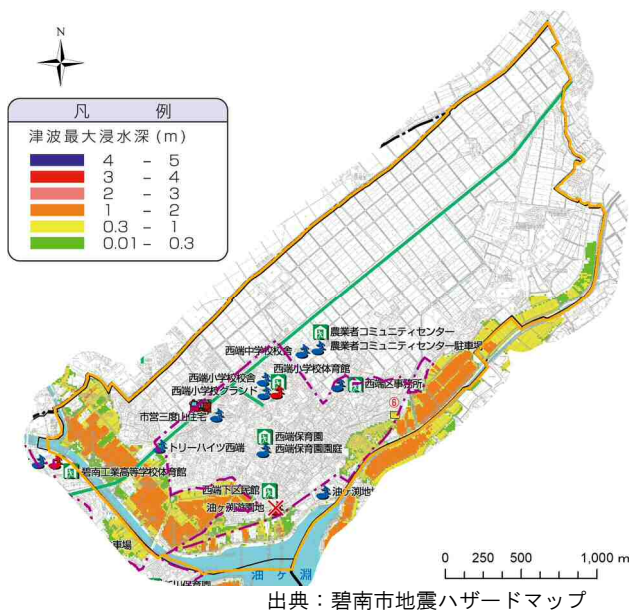


図5-6 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)

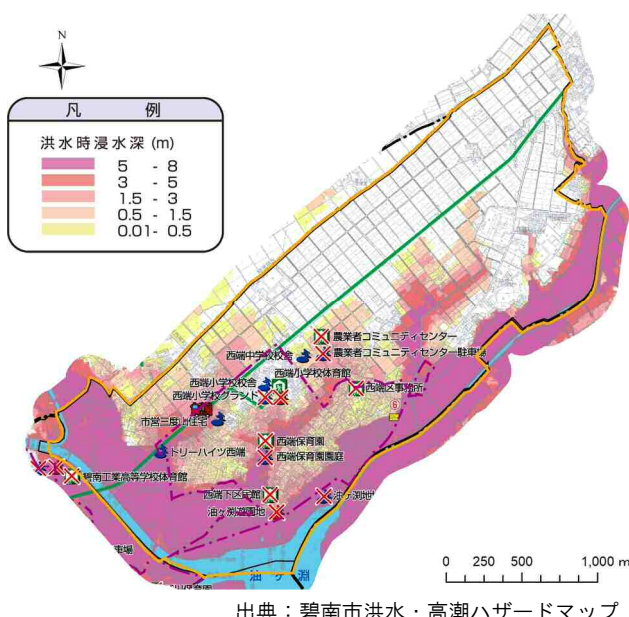
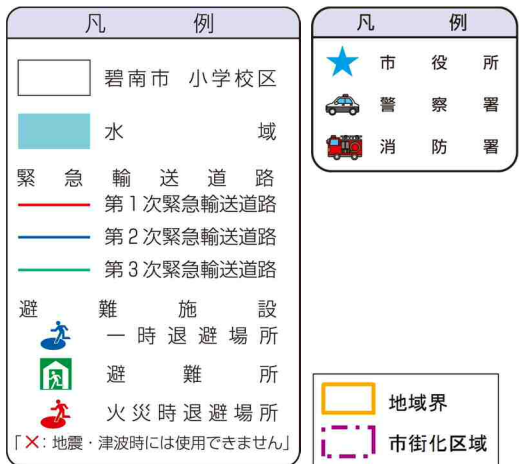


図5-7 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)

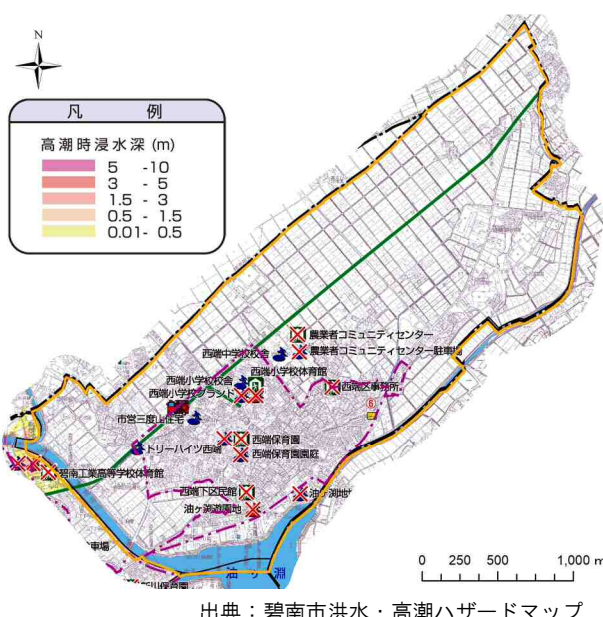


図5-8 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

豊かな自然を活かした誰もが暮らしやすい居住環境の形成とともに
農業と工業による産業振興を促進するまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 新たな住宅地の整備や沿道サービス施設^(*)の立地を促進し、誰もが暮らしやすい居住環境の形成を図ります。
- ▶ 地域北部の既存工場周辺において、新たな生産・流通ゾーンの形成を図るとともに優良農地の保全に努め、地域の活性化を図ります。
- ▶ 油ヶ淵や河川沿いの水辺の空間は、洪水等の対策を進めつつ、豊かな自然環境と景観を保全し市民とふれあえる場としての整備を図ります。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① (都) 西端線と(都) 吉浜棚尾線の交差点周辺は、地域拠点エリア^{*}として、既存の住宅地及び新たな住宅地等の日常生活の利便性の向上のため、日常生活サービス施設^(*)の集積を促進します。
- ② 高浜市に隣接する地域北部の(都) 吉浜棚尾線の沿線は、新たな住宅地として市街化区域への編入を検討します。
- ③ 名豊道路にアクセスする(都) 西端線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ④ (主) 西尾知多線の沿線の商業系用途地域^(*)は、土地利用のあり方について、事業者・地域住民等と検討を進めます。
- ⑤ 地域北部の市街化調整区域^(*)の既存工場周辺は、優良農地の保全に配慮しつつ、名豊道路へのアクセス性を活かした新たな産業地の整備を推進し、生産・流通ゾーンの形成を図ります。
- ⑥ 地域北部の市街化調整区域^(*)の農地は、生産機能、都市環境及び景観機能を有する農地として保全を推進するとともに、既存集落地の居住環境の改善を図ります。

b. 交通施設の方針

- ① (都) 西尾知多線は、道路網としての必要性や実現性を検討し、計画の見直しを推進します。
- ② (都) 西端線は、名豊道路へのアクセス性を高められるよう、都市計画道路^(*)の延伸に向けて関係機関との調整を進めます。

^{*}地域拠点エリア…地域コミュニティの中心となる主要な道路の周辺において、地域密着型の身近な日常生活サービス施設の集積を図るエリア。〔⇒第4章-4「将来の都市構造」参照〕

- ③ (市) 長田橋柿池線を都市幹線道路に位置付けるとともに、(主) 西尾知多線及び(市) 大久手吹上洲先線を補助幹線道路に位置付け、地域の骨格となる道路網の整備を推進します。
- ④ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 水と緑の拠点である県営油ヶ淵水辺公園は、市民のニーズを把握し、水と緑に親しめる公園整備を促進します。
- ② 地域東部において、地域住民のスポーツやレクリエーション活動の拠点となる緑地の整備を推進します。
- ③ 街区公園^(*)は、地域の公園緑地の整備状況と配置を考慮し、計画的な整備を推進します。
- ④ 県営油ヶ淵水辺公園等の公園緑地と長田川、高浜川の河川空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ⑤ 八剣神社等の社寺林は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ⑥ 地域でまとまりのある斜面林等の緑地の保全に努めます。

d. 河川・下水道の方針

- ① 高浜川の高潮対策や長田川の河川改修を促進します。
- ② 油ヶ淵の水質改善に向けて、上流域の隣接市と連携し下水道の整備及び農業排水の浄化を促進します。
- ③ 長田川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。

e. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 油ヶ淵の水辺は、親水^(*)空間として整備するとともに、水質浄化に努め、潤いのある空間を創出します。
- ② 新たに整備する幹線道路は、街路樹等街並みの緑化とその適切な維持管理に努め、良好な道路環境の形成を図ります。

f. 都市景観形成の方針

- ① 油ヶ淵の水辺は、その自然環境を保全するとともに、県営油ヶ淵水辺公園の整備等により水辺景観の向上を図ります。
- ② 哲学たいけん村無我苑とその周辺の斜面林等は、地域の特色ある景観として保全を図ります。

g. 防災施設整備の方針

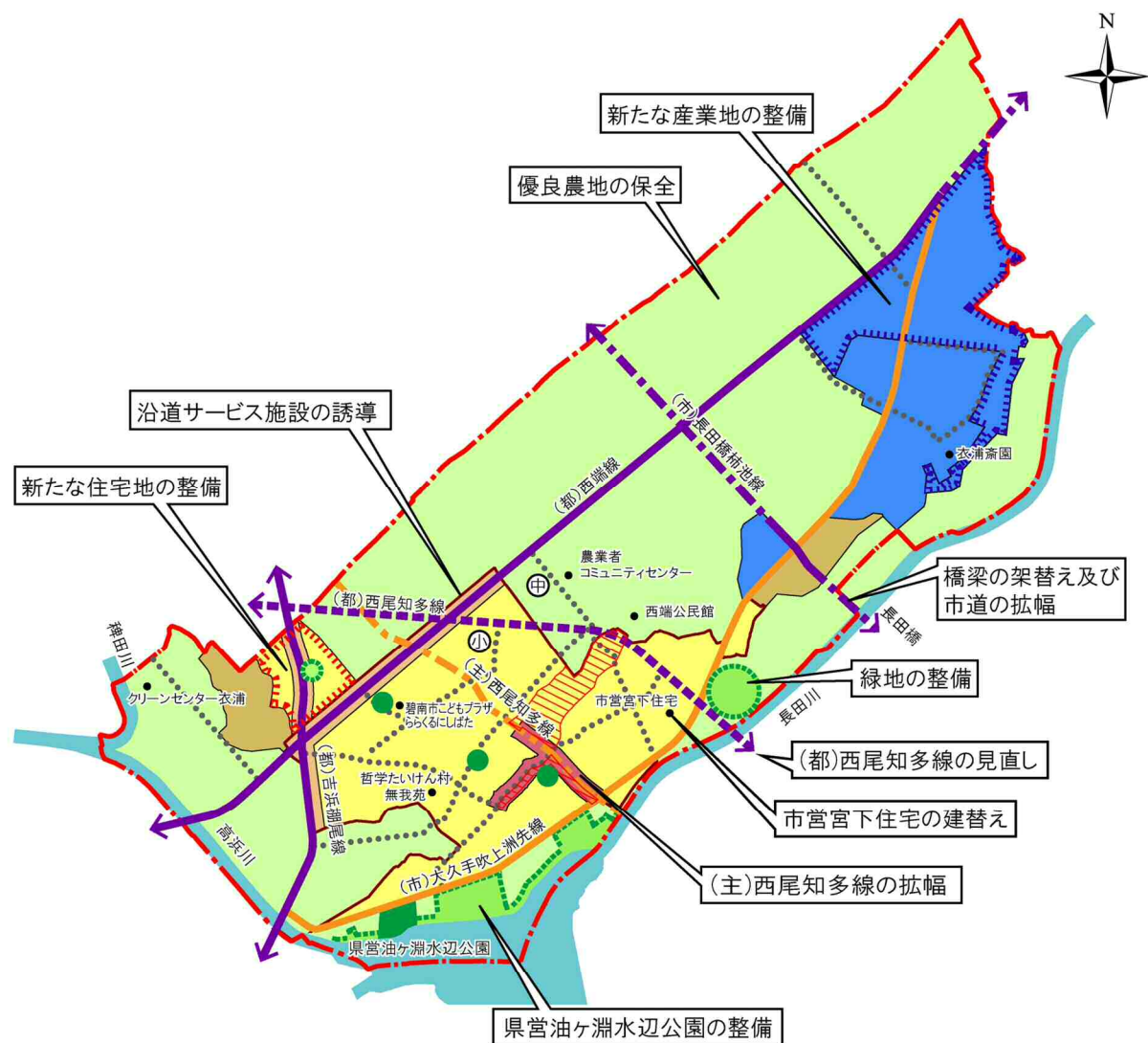
- ①（都）西端線等の緊急輸送道路^(*)は、災害時の避難路の確保に向けて、沿道建築物の耐震化を促進します。
- ② 地域中央の密集市街地^(*)は、地域住民とともに建替えによる不燃化や狭あい道路^(*)の拡幅等の防災機能の向上に向けた取組を推進します。

h. その他施設整備の方針

- ① 市営宮下住宅の建替えにあたっては、高齢者や障害者等、だれもが快適に暮らせるよう、バリアフリーやユニバーサルデザイン^(*)に配慮した住宅供給と、緑地の確保に努めます。



（都）吉浜棚尾線



0 500 1000m

凡例

住宅地	主要幹線道路※	都市公園・緑地(既設)	新たな住宅地の整備
商業地	都市幹線道路※	都市公園・緑地(計画)	新たな産業地の整備
工業地	地区幹線道路※	その他の公園等	密集市街地の改善
住工共生地	補助幹線道路※	主要施設	
沿道複合地	主要な区画道路	地域界	
農地	鉄道・駅	市街化区域(現況)	
既存集落地等	河川		

※ 道路の破線表示(---)は構想または計画で現道なし、一点鎖線表示(—+—)は構想または計画で現道あり

図5-9 西端地域のまちづくり方針図

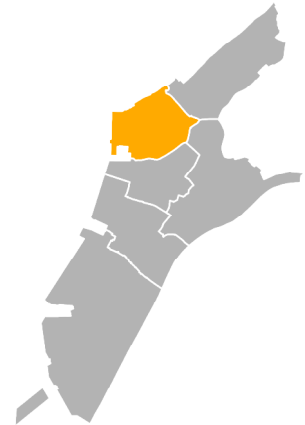
(2) 新川地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域の北西部に位置しており、全市面積の約10.9%を占めています。地域の北東部から南部にかけては高浜川や新川、油ヶ淵などの河川に囲まれ、西部は衣浦港に面しています。

地域の大半が市街化区域^(※)で、中央部から北部にかけて住宅地が広がっていますが、南部の新川沿いは住宅と工場が混在する地区が分布しています。また西部の衣浦港一帯は工業地が広がっています。

地域中央部に名鉄三河線の北新川駅と新川町駅が設置されており、駅を中心とした生活利便性の高い集約型の市街地の形成が求められています。



2) 地域の現状と課題

人口推移

- ・2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減をみると、本地域は0.4%増加していますが、全市平均（0.8%）と比べるとやや増加率が低い状況です。地域西部や南部等に人口が減少する地区が散見される一方、北新川駅周辺等、地区北部では増加がみられます。
- ・2018（平成30）年における本地域の高齢化率は24.2%で、全市平均（23.2%）を若干上回っています。特に、新川町駅周辺に一部30%を超える地区がみられます。

表5-3 人口状況（出典：住民基本台帳・各年3月末現在）

地域人口（人）		人口増加率（H25→H30）		高齢化率（H30）	
2013（H25）年	2018（H30）年	本地域	市平均	本地域	市平均
13,833	13,893	0.4%	0.8%	24.2%	23.2%

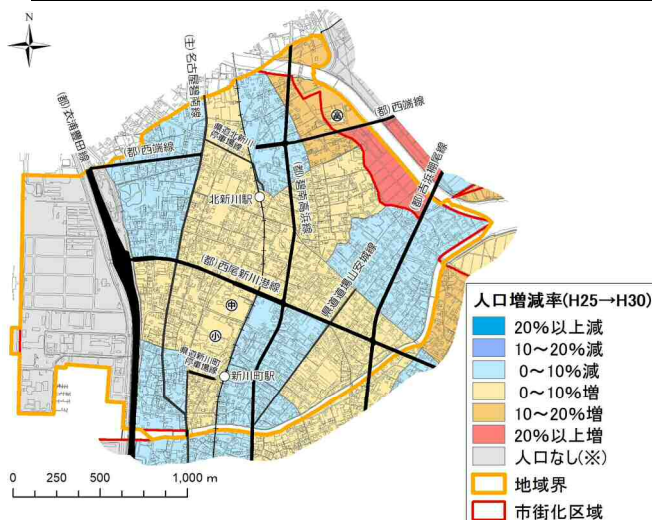


図5-10 地区別人口増減率（出典：住民基本台帳）

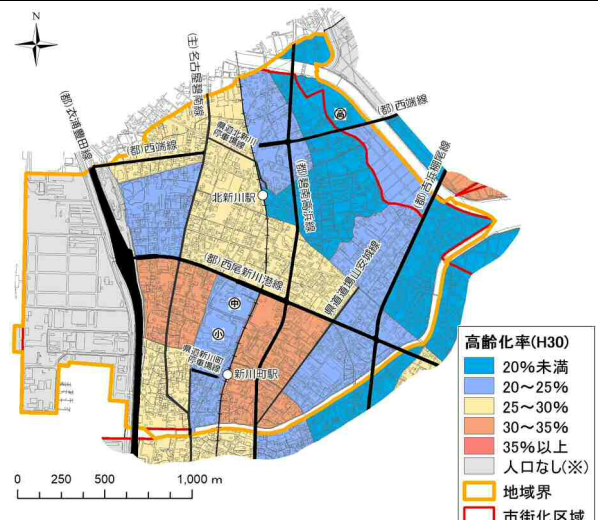


図5-11 地区別高齢化率（出典：住民基本台帳）

※「人口なし」は工業専用地域及び人口（H30）10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・新川町駅の西側や衣浦温泉街の一带に商業系の用途地域^(*)が指定されるほか、地域西部や地域南部の新川沿いには工業系の用途地域^(*)が指定されています。そのほかは、住居系の用途地域^(*)が指定されていますが、そのなかには農地が多く残る地区もみられます。
- ・本地域では、土地区画整理事業^(*)による面的な市街地整備は行われていません。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は衣浦豊田線、名古屋碧南線等の8路線がありますが、そのうち名古屋碧南線と新川町駅前西線の全区間、及び西端線の一部区間（名鉄三河線との交差部）において未整備となっています。
- ・都市公園^(*)は市北部の水と緑の拠点となる明石公園が整備されているほか、住民の身近な公園として六軒町公園、相生公園等の4ヶ所が整備されています。しかしながら、住民1人あたりの都市公園^(*)面積は5.5㎡/人で、全市平均（6.0㎡/人）に比べ低い水準となっています。

防 災

- ・新川港河口部や高浜川周辺の低地部では津波・高潮や洪水による浸水のおそれがあります。

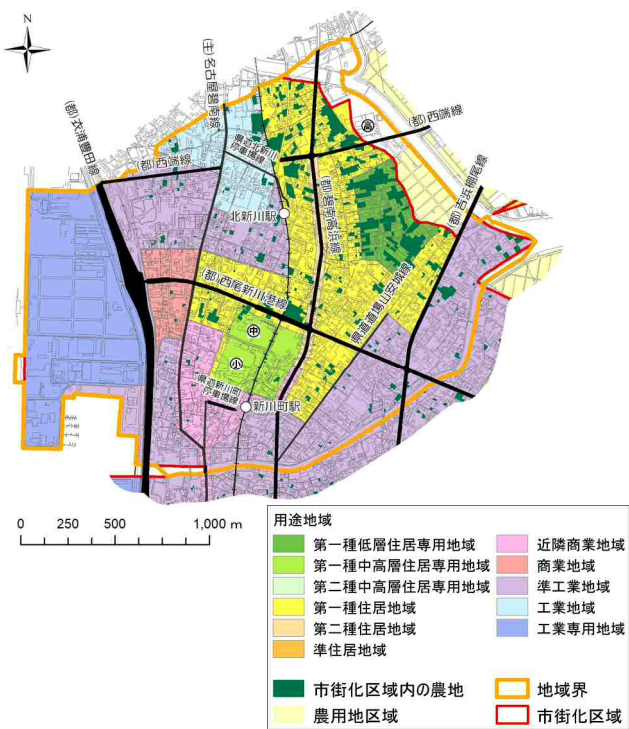


図5-12 用途地域等指定状況図



図5-13 都市施設整備状況図

表5-4 主要な面積規模（単位：ha）

地域面積	市街化調整区域					生産緑地 地区
	市街化 調整区域	市街化 区域	住居系	商業系	工業系	
376.4	2.1	374.2	140.2	28.0	206.1	9.3

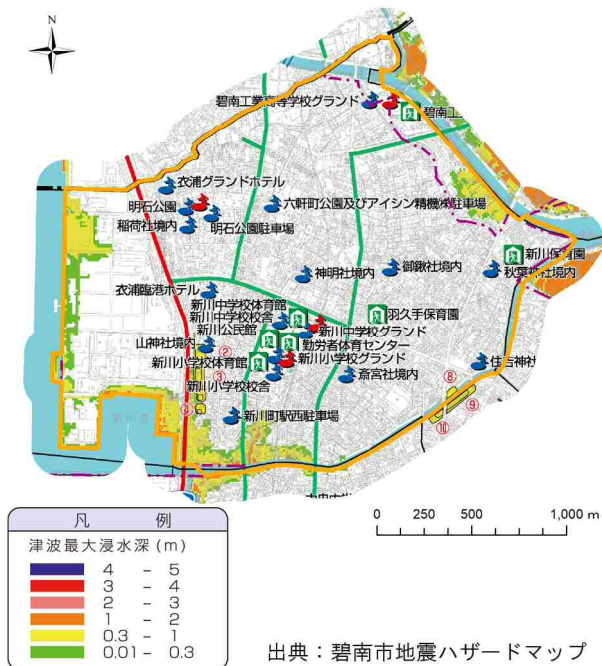


図5-14 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)

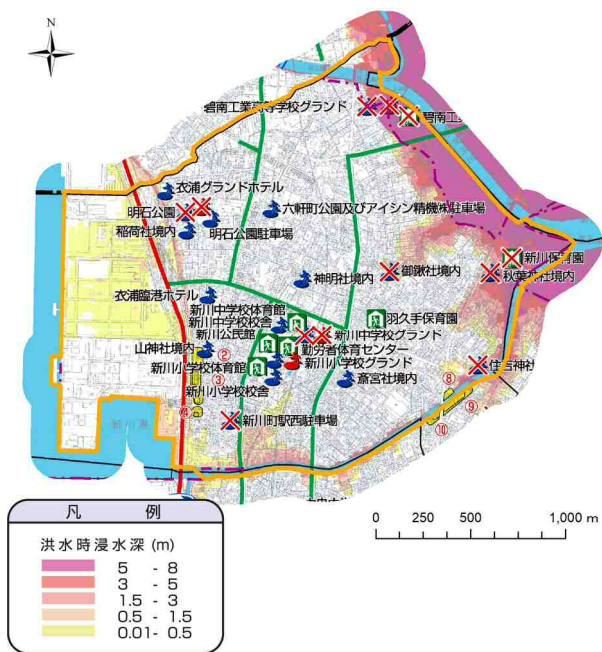


図5-15 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)

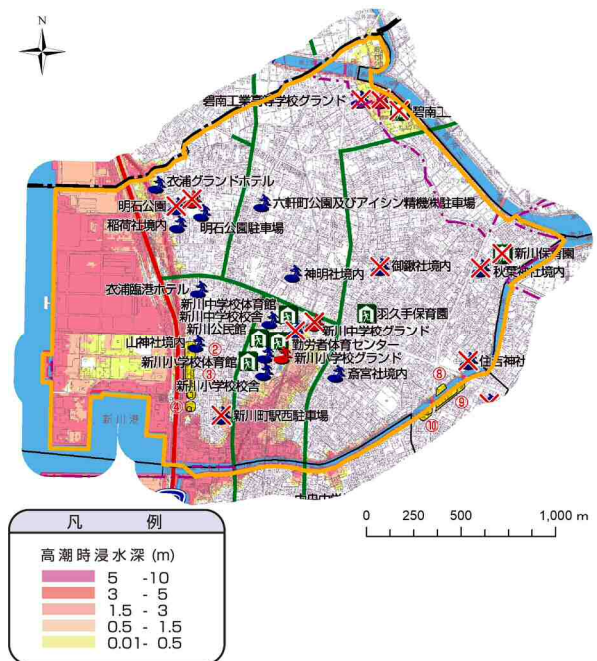


図5-16 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

駅を中心とした便利で快適に暮らせる市街地の形成とともに
地場産業と居住が共生したまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 北新川駅や新川町駅周辺のまちなか居住を誘導し、公共交通の利便性と医療・福祉施設の集積を活かした便利で快適に暮らせる土地利用を進め、暮らしの安全・安心を確保した都市環境の形成を図ります。
- ▶ 新川沿いに立地する地場産業の産業資源と景観資源の保全と活用にも努め、居住環境との共生を推進するとともに、密集市街地^(*)の改善を図ります。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① 北新川駅周辺は、（都）西端線やこれを見据えた駅周辺の基盤整備を行い、新たな商業地として土地利用の再編を検討します。
- ② 新川町駅周辺は、生活の利便性に配慮した集約型の都市づくり^(*)を推進します。
- ③ 北新川駅及び新川町駅周辺の（都）西端線、（都）碧南高浜線及び（都）西尾新川港線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ④ 衣浦港臨海部は、工業・物流用地としての効率的な土地利用を推進します。
- ⑤ 市街化区域^(*)に隣接する山下町は、北新川駅に近接する地理的な特性を活かし、新たな住宅地として市街化区域への編入を検討します。その際、浸水等の災害防止に十分配慮します。
- ⑥ 高浜市に隣接する丸山町は、隣接する高浜市と一体的な土地利用となっており、市街化区域への編入を検討します。
- ⑦ 新川沿いの地場産業が多く立地している地区は、その産業活動等を脅かすことのないよう居住環境との共生を推進します。
- ⑧ 新川町駅周辺及び新川沿いの近隣商業地域^(*)及び準工業地域^(*)において、住宅地としての利用の割合が高い地区は、住居系用途地域^(*)への変更を検討します。
- ⑨ 地域東部の生産緑地地区が集積している区域は、都市農地の維持・保全に配慮しつつ、開発行為等による良好な住宅地整備を促進します。

b. 交通施設の方針

- ① （都）衣浦豊田線は、衣浦港臨海部の生産・流通ゾーンの重要な物流道路として、早期の4車線化を促進します。
- ② （都）名古屋碧南線は、交通安全対策として、各交差点の改良を進めながら、

未整備区間の整備を促進します。

- ③ （都）西端線は、未整備となっている名鉄三河線との交差部の整備促進に向けて整備手法を検討します。
- ④ 北新川駅において、駅前広場等の整備を検討します。
- ⑤ 北新川駅及び新川町駅と主要な施設を結ぶ幹線道路を中心にユニバーサルデザイン^(*)による歩行空間の整備を推進します。
- ⑥ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。
- ⑦ （市）藪下東山線は、北新川駅へのアクセス性を高められるよう、路線の延伸を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 水と緑の拠点である県営油ヶ淵水辺公園は、市民のニーズを把握し、水と緑に親しめる公園整備を促進します。
- ② 明石公園等の公園緑地と新川等の河川空間及び旧海岸線の公有水面^(*)を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ③ 多くの市民が憩い、集うことができる緑豊かな近隣公園^(*)の整備を推進します。
- ④ 街区公園^(*)は、地域の公園緑地の整備状況と配置を考慮し、計画的な整備を推進します。
- ⑤ 浅間神社等の社寺林は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ⑥ 衣浦臨海工業地帯と市街地との緩衝的な役割を果たしている緩衝緑地は保全をします。

d. 河川・下水道の方針

- ① 高浜川及び新川は、高潮や津波への対策として、高浜川排水機場の整備とともに、水門、樋門、護岸について耐震化及び老朽化に対応するための改修を促進します。
- ② 公共下水道が未整備となっている区域の整備を推進します。
- ③ 油ヶ淵、新川の水質改善に向けて、上流域の隣接市と連携し下水道の整備及び農業排水の浄化を促進します。
- ④ 新川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。

e. 港湾の方針

- ① 公共ふ頭及び泊地の有効利用と適切な維持管理を促進します。
- ② 新川港及び公有水面^(*)沿いの海岸堤防は、大規模地震に備え耐震化を促進します。

- ③ 旧海岸線の公有水面^(*)は、公共下水道の整備により、水質浄化を図るとともに水辺環境の改善を推進します。

f. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 高浜川や新川は、市街地の中で貴重なオープンスペース^(*)であることから、河川の持つ水と緑の空間を有効に利用した施設の充実と、身近な水辺空間の創出を図ります。
- ② 北新川駅及び新川町駅周辺において、地域住民や事業者との協働により、駅を中心とした賑わいと活力ある地域づくりに向けて検討を進めます。
- ③ 新たに整備する幹線道路は、街路樹等街並みの緑化とその適切な維持管理に努め、良好な道路環境の形成を図ります。

g. 都市景観形成の方針

- ① 旧海岸線の公有水面^(*)や新川沿いの傾斜地等の自然景観は、地域の特色ある景観として保全と活用を図ります。
- ② 「祭り」と「山車」の風景は、その視点場の設置を検討し、見せる景観の創出に努めます。

h. 防災施設整備の方針

- ① (都) 碧南高浜線等の緊急輸送道路^(*)は、災害時の避難路の確保に向けて、沿道建築物の耐震化を促進します。
- ② 地域南部の密集市街地^(*)は、地域住民とともに建替えによる不燃化や狭あい道路^(*)の拡幅等の防災機能性の向上に向けた取組を推進します。
- ③ 旧海岸線及び新川沿いの急傾斜地は、地震、大雨により土砂災害を未然に防止する対策を検討します。



へきなん福祉センターあいくる

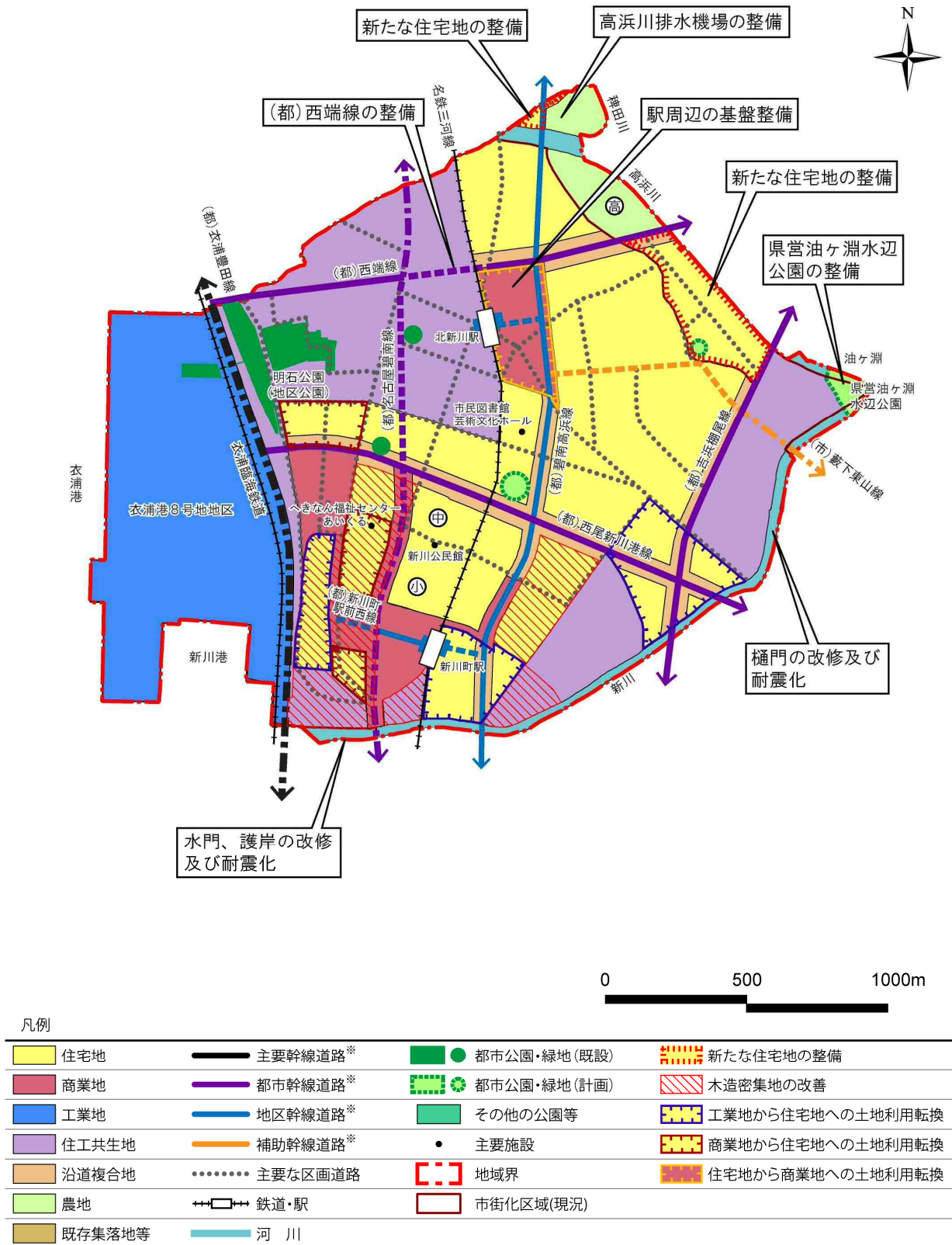


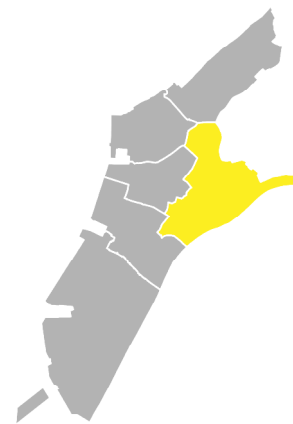
図5-17 新川地域のまちづくり方針図

(3) 旭地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域東部に位置しており、全市面積の約18.7%を占めています。地域の南部は矢作川に、北東部は油ヶ淵にそれぞれ面しており、その周辺には農地が広がっています。

市街化区域^(※)は主に住宅地が主体となっていますが、(都)西尾新川港線と(都)安城碧南線の交差点周辺において商業施設等の集積が進んでおり、こうした特性を活かした生活利便性の向上が求められています。一方、市街化区域^(※)の周辺に広がる農地や、矢作川、油ヶ淵の自然的環境は、やすらぎのある住環境を支える地域資源として保全・活用が求められます。



2) 地域の現状と課題

人口推移

- ・2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減をみると、本地域は1.7%増加しており、全市平均（0.8%）と比べ増加率が高い状況です。地域北部等一部の地区で人口減少がみられる一方、南部や中央部等多くの地区で人口が増加しています。
- ・2018（平成30）年における本地域の高齢化率は20.9%で、全市平均（23.2%）を下回っています。

表5-5 人口状況（出典：住民基本台帳・各年3月末現在）

地域人口（人）		人口増加率（H25→H30）		高齢化率（H30）	
2013（H25）年	2018（H30）年	本地域	市平均	本地域	市平均
15,932	16,206	1.7%	0.8%	20.9%	23.2%

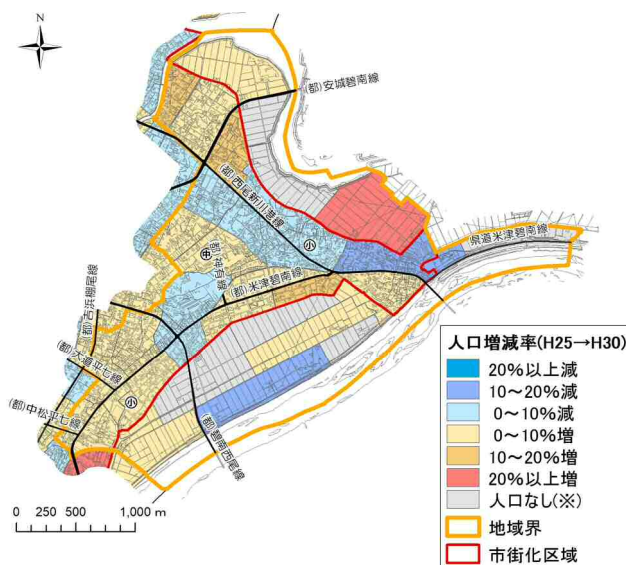


図5-18 地区別人口増減率（出典：住民基本台帳）

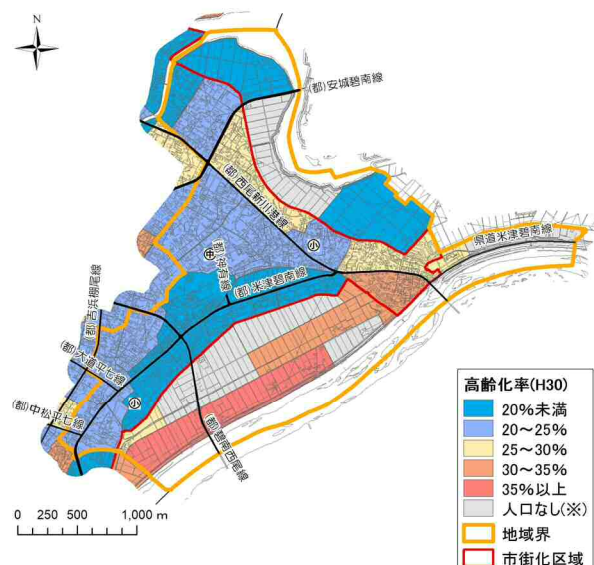


図5-19 地区別高齢化率（出典：住民基本台帳）

※「人口なし」は工業専用地域及び人口（H30）10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・市街化区域^(*)は、住居系の用途地域^(*)が大半を占めていますが、そのなかでも地域中央部等の広範囲に住居専用地域^(*)が指定されています。
- ・住居専用地域^(*)が指定された地区では、農地が多く残っています。
- ・市街地整備として、伏見屋地区等で土地区画整理事業^(*)が実施済となっていますが、それ以外の大半の地区は面的整備が行われていません。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は安城碧南線、西尾新川港線等の7路線がありますが、そのうち神有線はほぼ全区間が未整備となっています。
- ・都市公園^(*)は、市東部の水と緑の拠点となる水源公園が整備されているほか、住民の身近な公園として碧南レールパークや伏見公園等の8ヶ所が整備されています。しかしながら、住民1人あたりの都市公園^(*)面積は3.1㎡/人で、全市平均（6.0㎡/人）に比べ低い水準となっています。

防 災

- ・油ヶ淵周辺や蜷川、矢作川周辺の低地部で津波や洪水による浸水のおそれがあります。

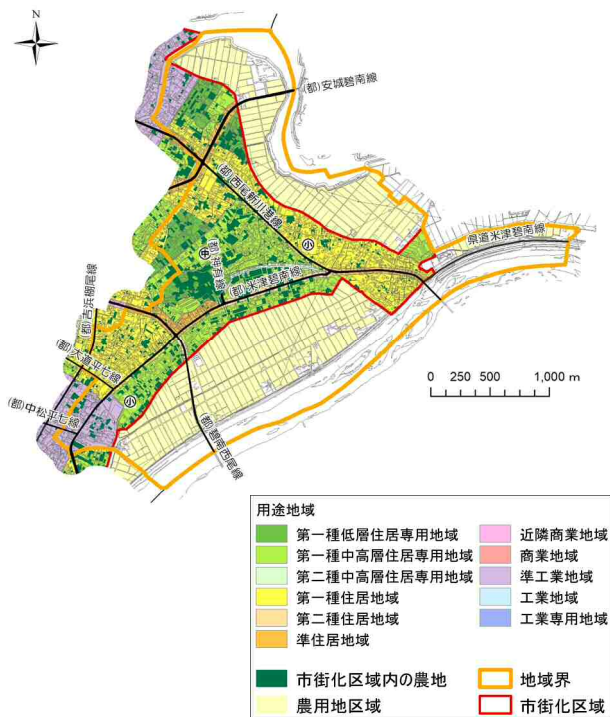


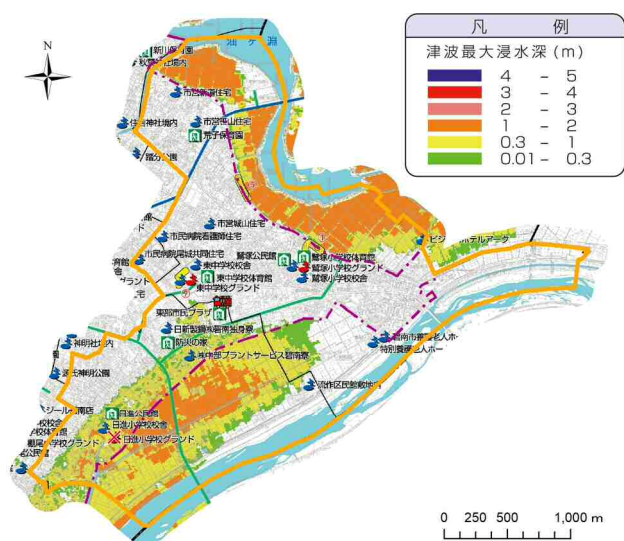
図5-20 用途地域等指定状況図



図5-21 都市施設整備状況図

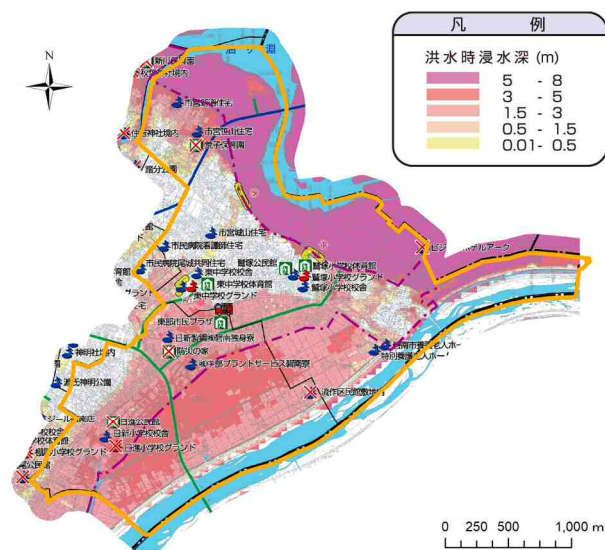
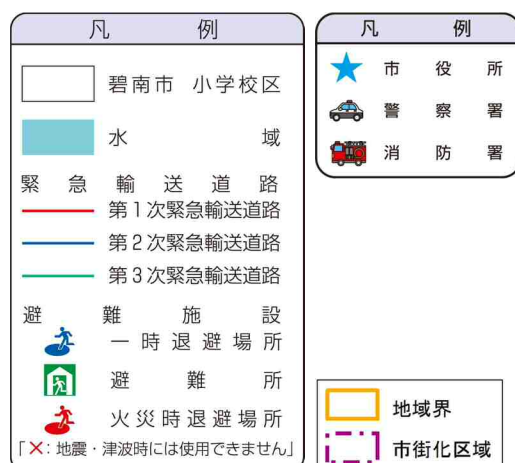
表5-6 主要な面積規模（単位：ha）

地域面積	市街化区域					生産緑地地区
	市街化調整区域	市街化区域	住居系	商業系	工業系	
645.6	335.2	310.4	281.5	0.0	28.9	18.6



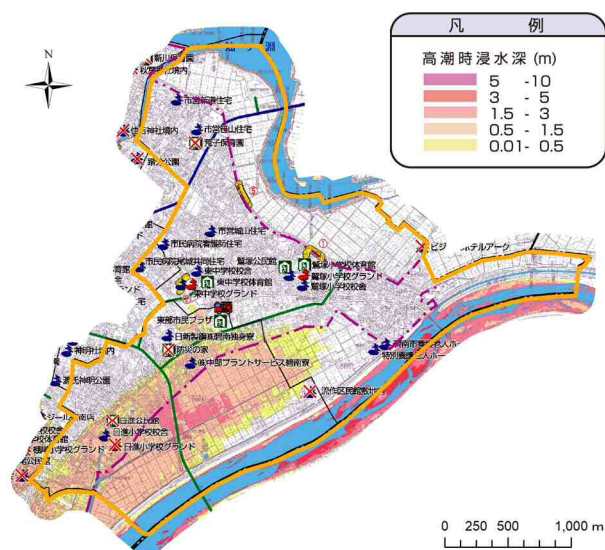
出典：碧南市地震ハザードマップ

図5-22 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-23 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-24 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

水と緑を活かしたゆとりある居住環境の形成とともに
生活利便性を向上し安全で快適に暮らせるまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 矢作川や油ヶ淵に面して広がる農地等の豊かな自然環境を保全するとともに、狭あい道路^(*)の拡幅等の市街地整備を推進し、ゆとりある良好な居住環境の形成を図ります。
- ▶ 日常生活サービス施設^(*)の充実を図るとともに、幹線道路網の機能強化等により交通安全の確保を図ります。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① (都) 西尾新川港線と(都) 安城碧南線の交差点周辺は地域拠点エリア^{*}として、周辺住宅地の日常生活の利便性の向上のため、周辺の渋滞対策等と合わせ、日常生活サービス施設^(*)の集積を促進します。
- ② 東中学校周辺は、地区計画^(*)等による市街地整備を進め、緑豊かで安全な住宅地の確保を推進します。
- ③ (都) 安城碧南線、(都) 碧南西尾線、(都) 西尾新川港線及び(都) 米津碧南線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ④ 地域北部や南部の地場産業が多く立地している地区は、その産業活動等を脅かすことのないよう居住環境との共生を推進します。
- ⑤ 地域南部の準工業地域^(*)において、住宅地としての利用の割合が高い地区は、住居系用途地域^(*)への変更を検討します。
- ⑥ 矢作川や油ヶ淵に面した農地は、生産機能、都市環境及び景観機能を有する農地として保全を推進します。

b. 交通施設の方針

- ① 西三河都市計画区域^(*)の区域拠点となる岡崎市とのアクセス性を高めるため、関係市町と連携し、矢作川堤防リフレッシュ道路の整備を推進します。
- ② (市) 藪下東山線は、北新川駅や県営油ヶ淵水辺公園及び碧南市民病院へのアクセス道路として整備を推進します。
- ③ (都) 西尾新川港線の笹山町交差点及び上塚橋西交差点の渋滞対策を促進します。
- ④ (都) 神有線は、道路網としての必要性や実現性を検討し、計画の見直しを

^{*}地域拠点エリア…地域コミュニティの中心となる主要な道路の周辺において、地域密着型の身近な日常生活サービス施設の集積を図るエリア。〔⇒第4章-4「将来の都市構造」参照〕

推進します。

- ⑤ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 水と緑の拠点である県営油ヶ淵水辺公園は、市民のニーズを把握し、水と緑に親しめる公園整備を促進します。
- ② 水源公園等の公園緑地と矢作川、蜷川等の河川空間及び（都）安城碧南線の道路空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ③ 街区公園^(*)は、地域の公園緑地の整備状況と配置を考慮し、計画的な整備を推進します。
- ④ 神有天満社や鷲塚天満神社等の社寺林は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ⑤ 地域でまとまりのある斜面林等の緑地の保全に努めます。

d. 河川・下水道の方針

- ① 矢作川河川敷の有効利用や遊歩道等の整備に向けて、関係機関との協議を進め、矢作川堤防リフレッシュ事業を推進します。
- ② 蜷川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。
- ③ 蜷川流域の浸水対策として、雨水貯留施設等の総合的な治水対策を推進します。
- ④ 公共下水道が未整備となっている区域の整備を推進します。
- ⑤ 油ヶ淵の水質改善に向けて、上流域の隣接市と連携し下水道の整備及び農業排水の浄化を促進します。

e. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 矢作川や油ヶ淵は、ひとと自然が身近にふれあえる水辺空間の創出を図ります。
- ② 幹線道路等の街路樹は、適切な維持管理に努め、良好な都市環境の創出を推進します。

f. 都市景観形成の方針

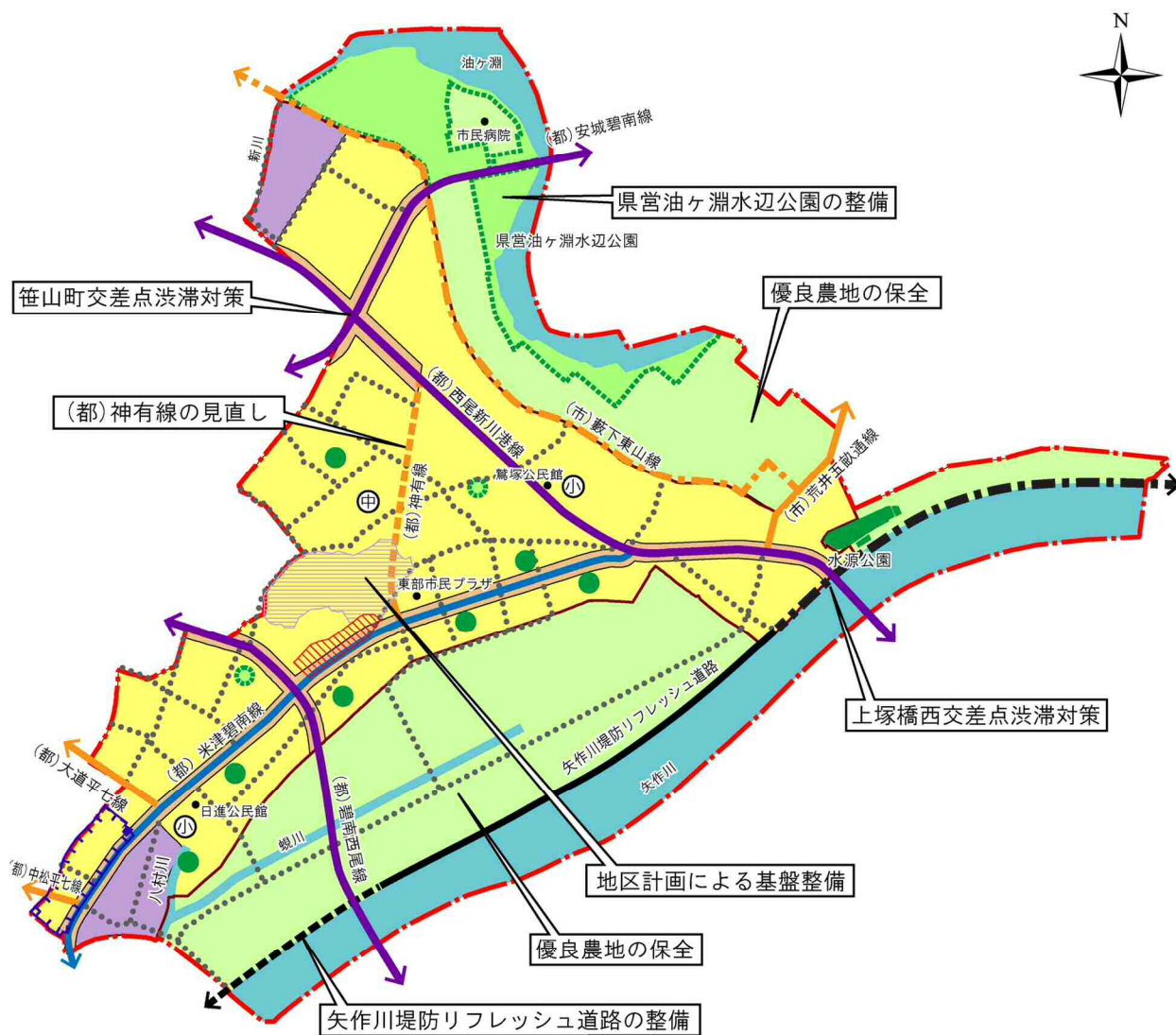
- ① 油ヶ淵の水辺は、その自然環境を保全するとともに、県営油ヶ淵水辺公園等の整備等により水辺景観の向上を図ります。
- ② 矢作川等の自然景観の保全に努めます。
- ③ 広藤園の「藤」、矢作川桜つつみの「桜」等の地域の特色ある景観資源の保全と活用を図ります。

g. 防災施設整備の方針

- ① （都）安城碧南線等の緊急輸送道路^(*)は、災害時の避難路の確保に向けて、沿道建築物の耐震化を促進します。
- ② 地域南部の密集市街地^(*)は、地域住民とともに建替えによる不燃化や狭あい道路^(*)の拡幅等の防災機能の向上に向けた取組を推進します。
- ③ 大規模災害時に甚大な被害が想定される市街地や既成集落地と医療機関等を結ぶ経路の確保に取り組めます。



矢作川堤防リフレッシュ道路



0 500 1000m

凡例

 住宅地	 主要幹線道路※	 都市公園・緑地(既設)	 木造密集地の改善
 商業地	 都市幹線道路※	 都市公園・緑地(計画)	 工業地から住宅地への土地利用転換
 工業地	 地区幹線道路※	 その他の公園等	
 住工共生地	 補助幹線道路※	 主要施設	
 沿道複合地	 主要な区画道路	 地域界	
 農地	 鉄道・駅	 市街化区域(現況)	
 既存集落地等	 河 川		

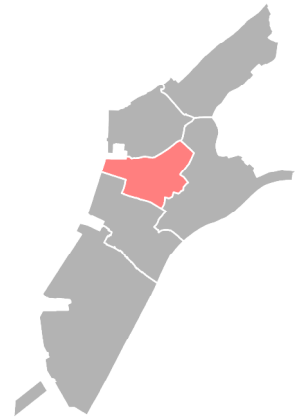
※ 道路の破線表示(■■■■)は構想または計画で現道なし、一点鎖線表示(—|—|—|)は構想または計画で現道あり

図5-25 旭地域のまちづくり方針図

(4) 中央地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域中央部に位置しており、全市面積の約8.9%を占めています。地域の全域が市街化区域^(※)で、名鉄三河線の碧南中央駅を中心に、商業、業務施設や市役所をはじめとする主要な行政施設が集積しています。また、駅に近接した利便性の高い住宅地が形成される一方、新川沿いや(都)名古屋碧南線の周辺には、地場産業の工場と住宅が混在する地区が分布しています。西部の衣浦港一帯は工業地が広がっています。



本地域では主に、市の中心核として、多様な交流を生み出すための魅力向上とともに、まちなか居住を促進する市街地形成が求められます。

2) 地域の現状と課題

人口推移

- ・2013(平成25)年から2018(平成30)年人口増減をみると、本地域は0.2%増加していますが、全市平均(0.8%)と比べると増加率が低い状況です。地域西部や北部で増加がみられる一方、碧南中央駅の東側等では減少がみられます。
- ・2018(平成30)年における本地域の高齢化率は23.6%で、全市平均(23.2%)と同程度となっています。地域東部に30%を超える地区がみられます。

表5-7 人口状況(出典:住民基本台帳・各年3月末現在)

地域人口(人)		人口増加率(H25→H30)		高齢化率(H30)	
2013(H25)年	2018(H30)年	本地域	市平均	本地域	市平均
13,915	13,943	0.2%	0.8%	23.6%	23.2%

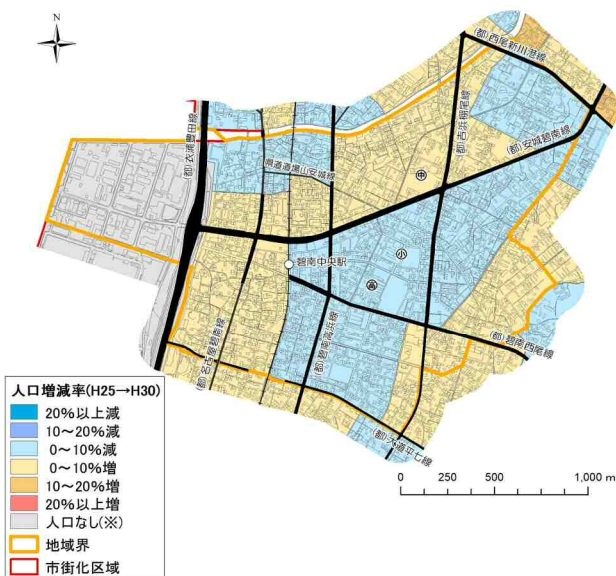


図5-26 地区別人口増減率(出典:住民基本台帳)

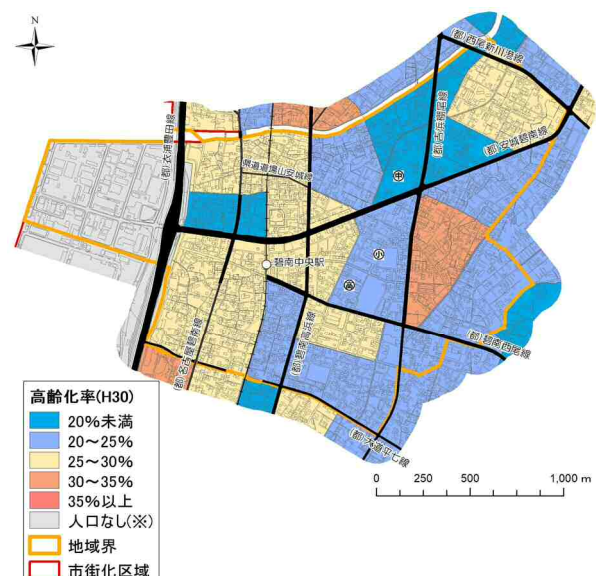


図5-27 地区別高齢化率(出典:住民基本台帳)

※「人口なし」は工業専用地域及び人口(H30)10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・碧南中央駅周辺に商業系の用途地域^(*)が指定されているほか、地域西部や地域南部の新川沿いには工業系の用途地域^(*)が指定されています。そのほかは、住居系の用途地域^(*)が指定されていますが、そのなかには農地が多く残る地区もみられます。
- ・市街地整備として、松本地区で土地区画整理事業^(*)が実施済となっています。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は衣浦豊田線、安城碧南線等の6路線がありますが、そのうち名古屋碧南線は一部の区間で未整備となっています。
- ・都市公園^(*)は、衣浦港に須磨海岸緑地等の3ヶ所が整備されているほか、住民の身近な公園として末広公園、源氏神明公園等の10ヶ所が整備されています。しかしながら、住民1人あたりの都市公園^(*)面積は5.2㎡/人で、全市平均（6.0㎡/人）に比べやや低い水準となっています。

防災

- ・新川河口部などで一部で津波・高潮や洪水による浸水のおそれがあります。

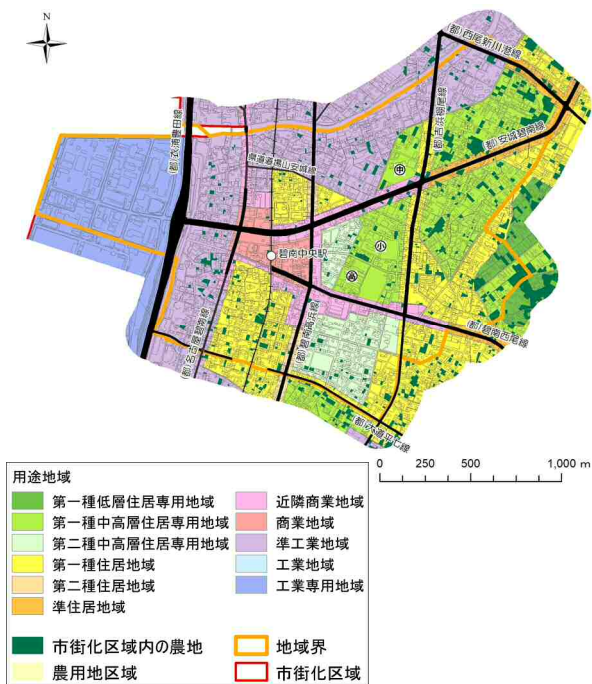


図5-28 用途地域等指定状況図

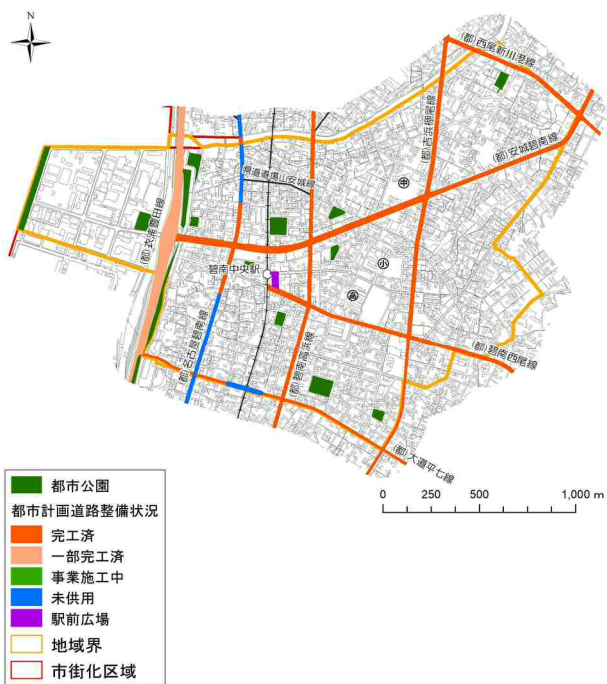
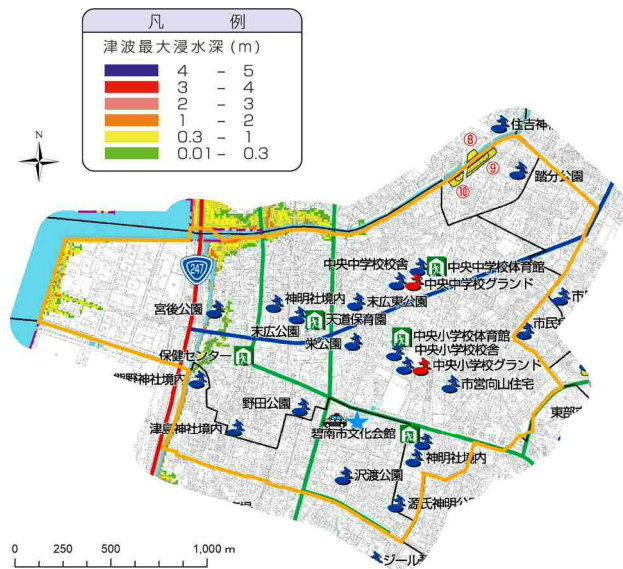


図5-29 都市施設整備状況図

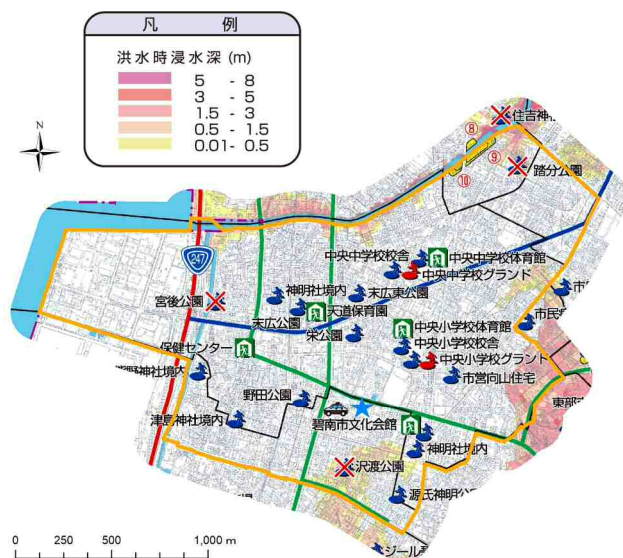
表5-8 主要な面積規模（単位：ha）

地域面積						生産緑地 地区
	市街化 調整区域	市街化 区域	住居系	商業系	工業系	
316.1	0.0	316.1	163.5	34.6	118.0	2.5



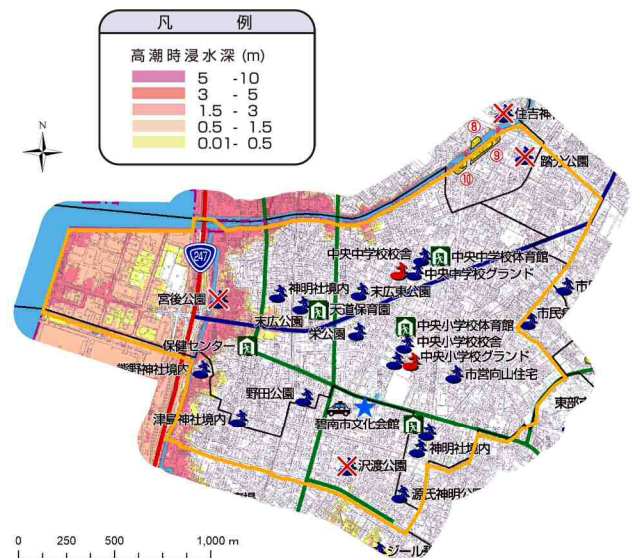
出典：碧南市地震ハザードマップ

図5-30 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-31 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-32 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

中心核としての商業・業務機能を有した都市環境の形成とともに
利便性の高い住宅地として魅力あるまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 碧南中央駅周辺は、本市の中心核として、公共交通の利便性と市役所をはじめとする主要な公共施設の集積を活かし、多様な商業・業務機能の立地を進め、魅力とにぎわいのある都市環境の形成を図ります。
- ▶ 地域が持つ高い利便性を活かし、低・未利用地の開発を促進し、若い世代にも魅力が感じられる居住環境の形成を図ります。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① 碧南中央駅周辺は、本市の中心核として、商業機能のほか、官公庁施設等の業務機能や市民が集う等の多機能を有する都市づくりを推進します。
- ② 碧南中央駅南西の住宅地は、駅に近接した利便性の高い地区であることを踏まえて、狭あい道路^(*)の拡幅、地区計画^(*)等の活用等により、良好な住宅地の形成を促進します。
- ③ (都)名古屋碧南線、(都)碧南高浜線、(都)安城碧南線、(都)吉浜棚尾線、(都)西尾新川港線及び(都)碧南西尾線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ④ 地域北部や西部の地場産業が多く立地している地区は、その産業活動等を脅かすことのないよう居住環境との共生を推進します。
- ⑤ 衣浦港臨海部は、工業・物流用地としての効率的な土地利用を推進します。

b. 交通施設の方針

- ① (都)衣浦豊田線は、衣浦港臨海部の生産・流通ゾーンの重要な物流道路として、早期の4車線化を促進します。
- ② (都)名古屋碧南線は、交通安全対策として、各交差点の改良を進めながら、未整備区間の整備を促進します。
- ③ (都)大道平七線は、未整備となっている名鉄三河線の立体交差部の整備を推進します。
- ④ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。
- ⑤ 碧南中央駅と主要な施設を結ぶ幹線道路を中心にユニバーサルデザイン^(*)による歩行空間の整備を推進します。

- ⑥ 無電柱化推進計画に基づき、（都）碧南高浜線をはじめ碧南中央駅周辺の幹線道路の無電柱化を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 新川の河川空間と旧海岸線の公有水面^(*)及び（都）安城碧南線の道路空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ② 街区公園^(*)は、地域の公園緑地の整備状況と配置を考慮し、計画的な整備を推進します。
- ③ 熊野神社や神明社等の社寺林は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ④ 衣浦臨海工業地帯と市街地との緩衝的な役割を果たしている緩衝緑地は保全をします。
- ⑤ 都市緑地の保全と活用を図ります。

d. 河川・下水道の方針

- ① 新川は、市街地の中で貴重なオープンスペース^(*)であり、河川が持つ水と緑の空間を有効に利用した、潤いのある空間づくりを推進します。
- ② 公共下水道が未整備となっている区域の整備を推進します。
- ③ 新川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。
- ④ 新川は、高潮や津波への対策として、新川排水機場の整備とともに、水門、樋門、護岸について耐震化及び老朽化に対応するための改修を促進します。

e. 港湾の方針

- ① 旧海岸線の公有水面^(*)は、公共下水道への接続を促進し、水質浄化を図るとともに水辺環境の改善を推進します。
- ② 衣浦港に面する須磨海岸緑地、新川港緑地は、適切な維持管理を行い、潤いのある空間づくりを推進します。

f. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 新川は、ひとと自然が身近にふれあえる水辺空間の創出を図ります。
- ② 碧南中央駅周辺において、地域住民や事業者との協働により、駅を中心とした賑わいと活力ある地域づくりに向けて検討を進めます。
- ③ 新たに整備する幹線道路は、街路樹等街並みの緑化とその適切な維持管理に努め、良好な道路環境の形成を図ります。

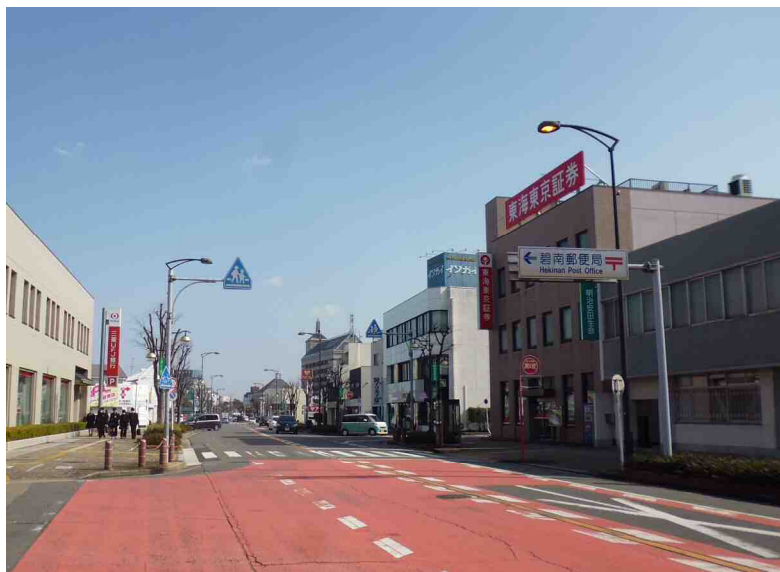
g. 都市景観形成の方針

- ① 碧南中央駅周辺は、本市の中心核としてふさわしい魅力的な都市景観の形成を推進します。

- ② 市役所等の公共施設が集中している地区は、緑の確保や建築物等に関する規制・誘導等を推進します。
- ③ 旧海岸線沿いの「松並木」等の地域の特色ある景観資源の保全を図ります。

h. 防災施設整備の方針

- ① （都）碧南高浜線等の緊急輸送道路^(※)は、災害時の避難路の確保に向けて、沿道建築物の耐震化を促進します。
- ② 旧海岸線及び新川周辺の急傾斜地は、地震、降雨による土砂災害を未然に防止する対策を検討します。
- ③ 大規模災害時に甚大な被害が想定される市街地や既成集落地と医療機関等を結ぶ経路の確保に取り組めます。



碧南中央駅周辺の商業地

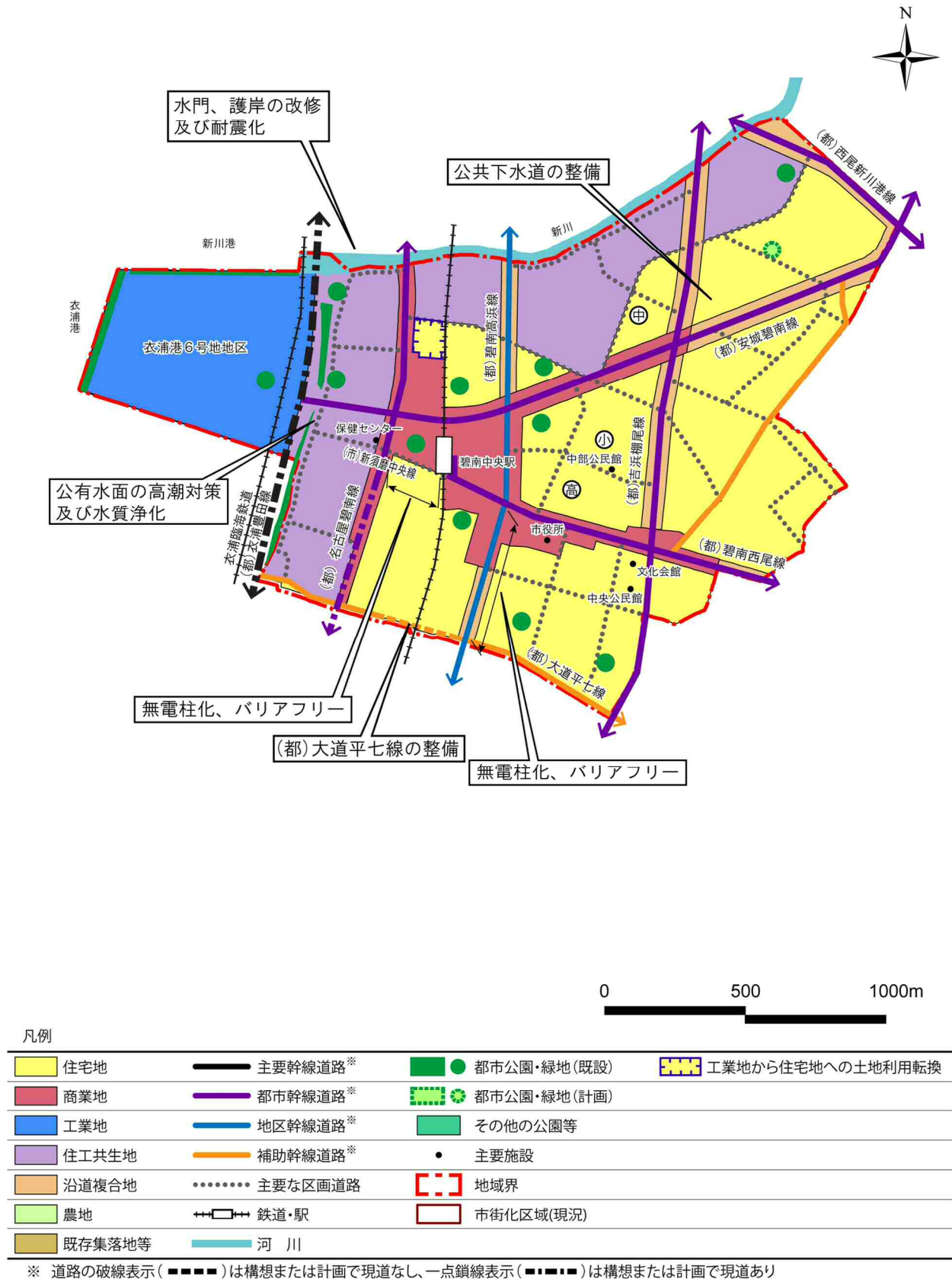


図5-33 中央地域のまちづくり方針図

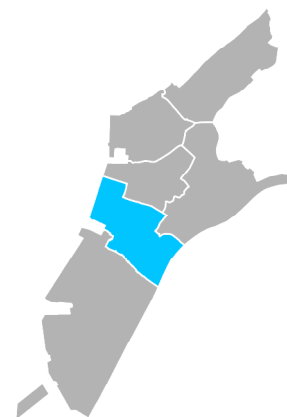
(5) 大浜北部・棚尾地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域中央部の南寄りに位置しており、全市面積の約13.6%を占めています。地域の東部は矢作川に、西部は衣浦港にそれぞれ面しています。

地域の大半が市街化区域^(※)で、土地区画整理事業^(※)が実施された地区を除き、住宅と工場が混在する地区が広く分布しています。また西部の衣浦港一帯は工業地が広がっています。

地域中央部に名鉄三河線の碧南駅が設置されており、駅を中心とした生活利便性の高い集約型の市街地の形成が求められています。また、旧市街地では伝統的な産業や路地等の古くからの景観資源が多く残されており、これらを活かした地域活性化が求められます。



2) 地域の現状と課題

人口推移

- ・2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減をみると、全市平均が0.8%増加しているのに対し、本地域は0.4%の減少となっています。地域東部等一部の地区で人口増加がみられる一方、中央部や南部を中心に多くの地区で人口が減少しています。
- ・2018（平成30）年における本地域の高齢化率は25.0%で、全市平均（23.2%）を若干上回っています。特に、碧南駅周辺等で30%を超える地区が散見されるほか、一部で35%を超えています。

表5-9 人口状況（出典：住民基本台帳・各年3月末現在）

地域人口（人）		人口増加率（H25→H30）		高齢化率（H30）	
2013（H25）年	2018（H30）年	本地域	市平均	本地域	市平均
12,642	12,587	-0.4%	0.8%	25.0%	23.2%

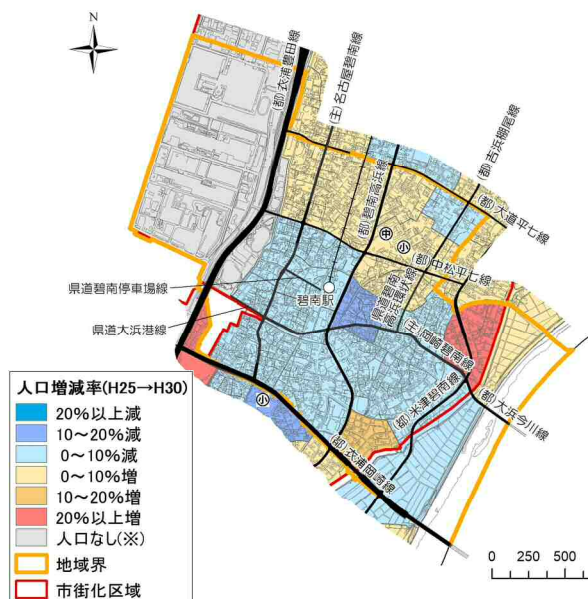


図5-34 地区別人口増減率（出典：住民基本台帳）

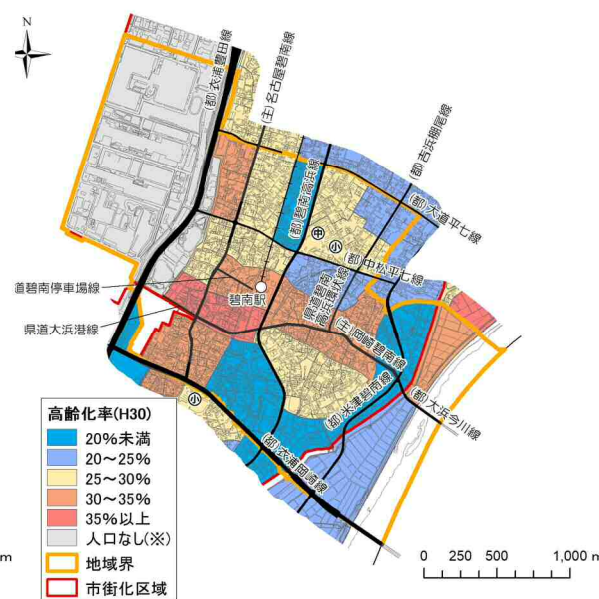


図5-35 地区別高齢化率（出典：住民基本台帳）

※「人口なし」は工業専用地域及び人口（H30）10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・碧南駅の西側や棚尾地区の一部に商業系の用途地域^(*)が指定されるほか、広範囲にわたり工業系の用途地域^(*)が指定されています。また、区画整理地等において住居系の用途地域^(*)が指定されていますが、そのなかには農地が多く残る地区もみられます。
- ・市街地整備として、平七地区、雨池地区等で土地区画整理事業^(*)が実施済となっていますが、それ以外の大半の地区は面的整備が行われていません。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は衣浦岡崎線、衣浦豊田線等の10路線がありますが、そのうち碧南駅前線の全区間、及び名古屋碧南線等4路線の一部区間において未整備となっています。
- ・都市公園^(*)は、市中央部の水と緑の拠点となる臨海公園が整備されているほか、住民の身近な公園として碧南レールパークや若宮公園等の7ヶ所が整備されています。住民1人あたりの都市公園^(*)面積は12.7㎡/人で、全市平均(6.0㎡/人)に比べ高い水準となっています。

防災

- ・矢作川周辺の低地部や大浜漁港周辺などで津波・高潮や洪水による浸水のおそれがあります。



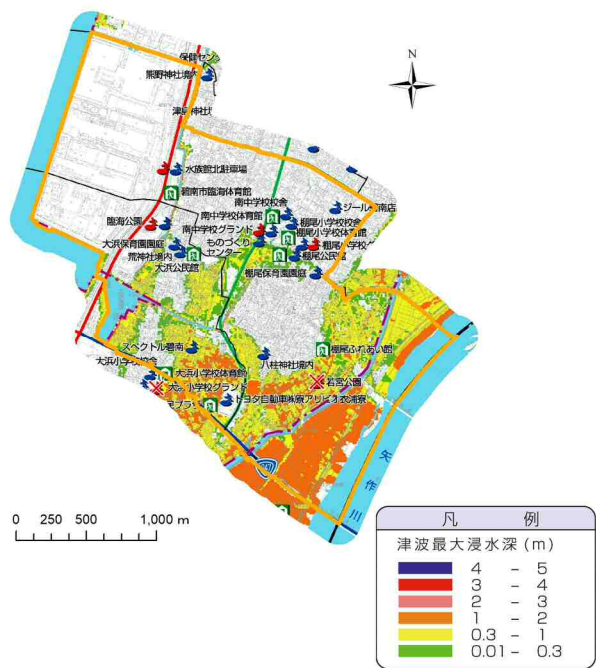
図5-36 用途地域等指定状況図



図5-37 都市施設整備状況図

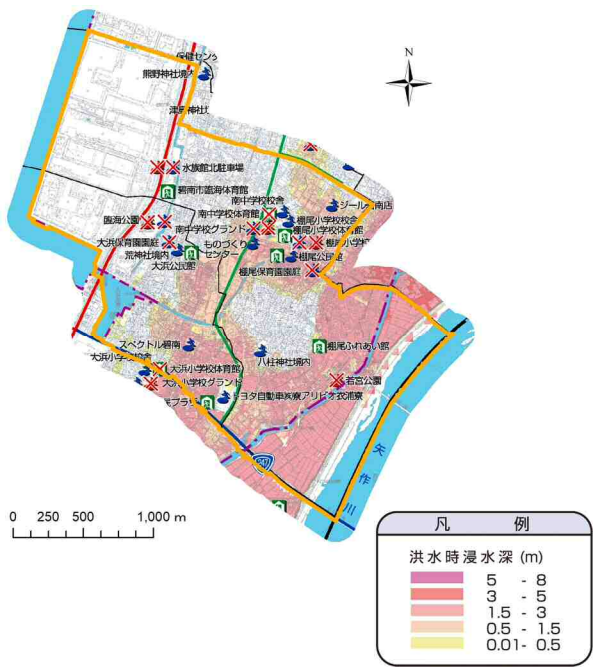
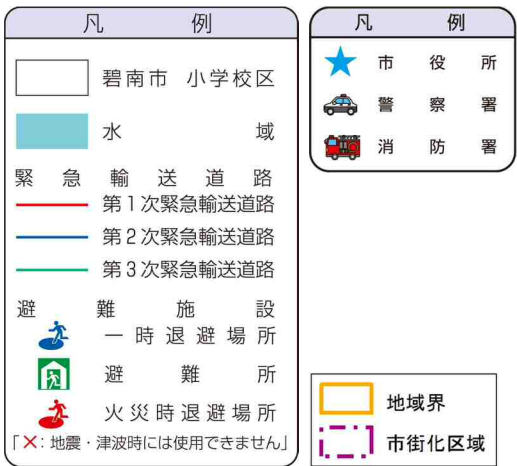
表5-10 主要な面積規模(単位:ha)

地域面積	市街化調整区域	市街化区域	住居系	商業系	工業系	生産緑地地区
476.2	71.8	404.4	69.5	62.4	272.4	4.1



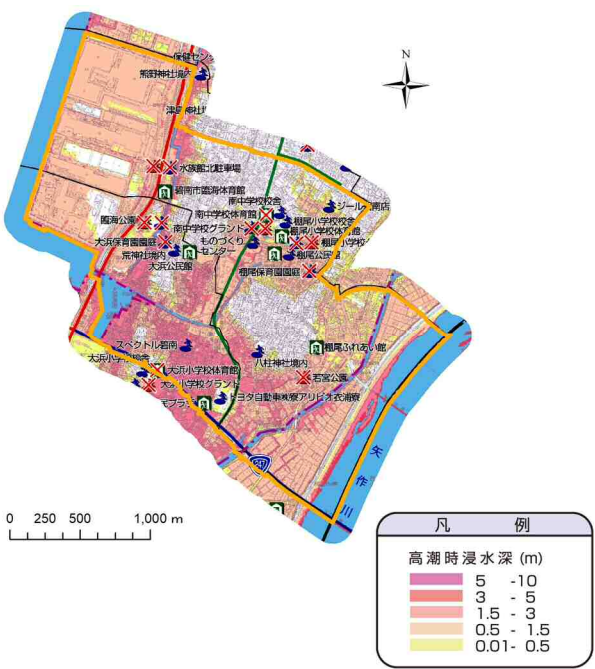
出典：碧南市地震ハザードマップ

図5-38 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-39 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-40 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

碧南駅を中心とした便利で快適に暮らせる市街地の形成とともに
歴史や文化を活かした多様な交流を促進するまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 碧南駅周辺のまちなか居住を誘導し、公共交通の利便性を活かした魅力ある土地利用を進め、暮らしの安全・安心を確保した賑わいのある都市環境の形成を図ります。
- ▶ 伝統的な産業、寺社等の歴史・文化資源や路地等の地域資源を活かし、歩いて暮らせるまちづくりを推進し地域の魅力を高め、地域内外の多様な交流を促進します。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① 碧南駅周辺は、未整備となっている都市計画道路^(*)の整備に合わせて、商業系用途地域^(*)の拡大を検討する等、地域の活性化を図ります。
- ② (都)名古屋碧南線、(都)碧南高浜線、(都)大浜今川線、(都)米津碧南線及び(都)衣浦岡崎線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ③ 市街化区域^(*)内に未利用地が多く散在する地域東部は、住宅建築の誘導を図ります。
- ④ 地域西部の地場産業が多く立地している地区は、その産業活動等を脅かすことのないよう居住環境との共生を推進します。
- ⑤ 地域中央の準工業地域^(*)において、住宅地としての利用の割合が高い地区は、住居系用途地域^(*)への変更を検討します。
- ⑥ (都)大浜今川線の沿線及び大浜漁港周辺の商業系用途地域^(*)において、商業地としての割合が低い地区は、住居系用途地域^(*)への変更を検討します。
- ⑦ 衣浦港臨海部は、工業・物流用地としての効率的な土地利用を推進します。
- ⑧ 矢作川に面した農地は、生産機能、都市環境及び景観機能を有する農地として保全を推進します。

b. 交通施設の方針

- ① (都)衣浦豊田線は、衣浦港臨海部の生産・流通ゾーンの重要な物流道路として、早期の4車線化を促進します。
- ② 西三河都市計画区域^(*)の区域拠点となる岡崎市とのアクセスを強化するため、関係市町と連携し、矢作川堤防リフレッシュ道路の整備を推進します。
- ③ (都)名古屋碧南線は、交通安全対策として、各交差点の改良を進めながら、未整備区間の整備を促進します。
- ④ (都)大浜今川線は、(都)名古屋碧南線まで延伸を検討します。

- ⑤ (都) 大道平七線は、未整備となっている名鉄三河線の立体交差部の整備を推進します。
- ⑥ (都) 碧南駅前線及び碧南駅西駅前広場は、駅へのアクセス強化と安全な歩行空間を確保するため整備を推進します。
- ⑦ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。
- ⑧ 碧南駅と主要な施設を結ぶ幹線道路を中心にユニバーサルデザイン^(*)による歩行空間の整備を推進します。
- ⑨ 無電柱化推進計画に基づき、(都) 碧南駅前線をはじめ碧南駅周辺の幹線道路の無電柱化を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 碧南レールパーク等の公園緑地と矢作川、堀川等の河川空間、旧海岸線の公有水面^(*)及び(都) 衣浦岡崎線の道路空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ② 八柱神社等の社寺林は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ③ 碧南市臨海公園は、子どもから高齢者まで幅広く利用できるよう、利用者のニーズを把握しつつ、適正な維持・改善を推進します。
- ④ 碧南レールパークを活用し、碧南駅と矢作川を結ぶ公園緑地として連続した、歩行者等の動線の確保を推進します。
- ⑤ 衣浦臨海工業地帯と市街地との緩衝的な役割を果たしている緩衝緑地は保全をします。
- ⑥ 都市緑地の保全と活用を図ります。

d. 河川・下水道の方針

- ① 矢作川河川敷の有効利用や遊歩道等の整備に向けて、関係機関との協議を進め、矢作川堤防リフレッシュ事業を推進します。
- ② 蜷川は、下流部における水門、堤防の耐震化及び上流域の堤防改修を促進します。
- ③ 蜷川流域の浸水対策として、雨水貯留施設等の総合的な治水対策を推進します。
- ④ (都) 名古屋碧南線の整備と合わせ、公共下水道の整備を推進します。
- ⑤ 堀川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。

e. 港湾の方針

- ① 旧海岸線の公有水面^(*)は、公共下水道の整備と水辺環境の改善を推進し、水質浄化を図ります。
- ② 大浜漁港の適切な維持管理や改良を促進します。

f. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 矢作川、蜷川及び堀川は、ひとと自然が身近にふれあえる水辺空間の創出を図ります。
- ② 碧南駅周辺において、地域住民や事業者との協働により、駅を中心とした賑わいと活力ある地域づくりに向けて検討を進めます。
- ③ 新たに整備する幹線道路は、街路樹等街並みの緑化とその適切な維持管理に努め、良好な道路環境の形成を図ります。

g. 都市景観形成の方針

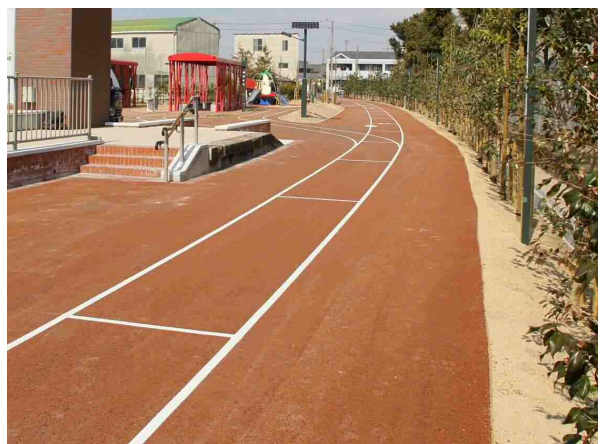
- ① 地域に点在する社寺や醸造蔵の地域の特色ある景観資源の保全と活用を図ります。
- ② 「祭り」と「山車」の風景は、その視点場の設置を検討し、見せる景観の創出に努めます。
- ③ 景観法を適用する等、地域住民とともにてらまちの景観に配慮した整備を進めます。
- ④ 碧南駅周辺は、神社仏閣等、趣のある建築物と路地の風情ある景色を、町の財産として保全するとともに、これらを活かした景色作りを推進します。
- ⑤ 市街地を流れている堀川は、水と親しめる場づくりと景観づくりを推進します。

h. 防災施設整備の方針

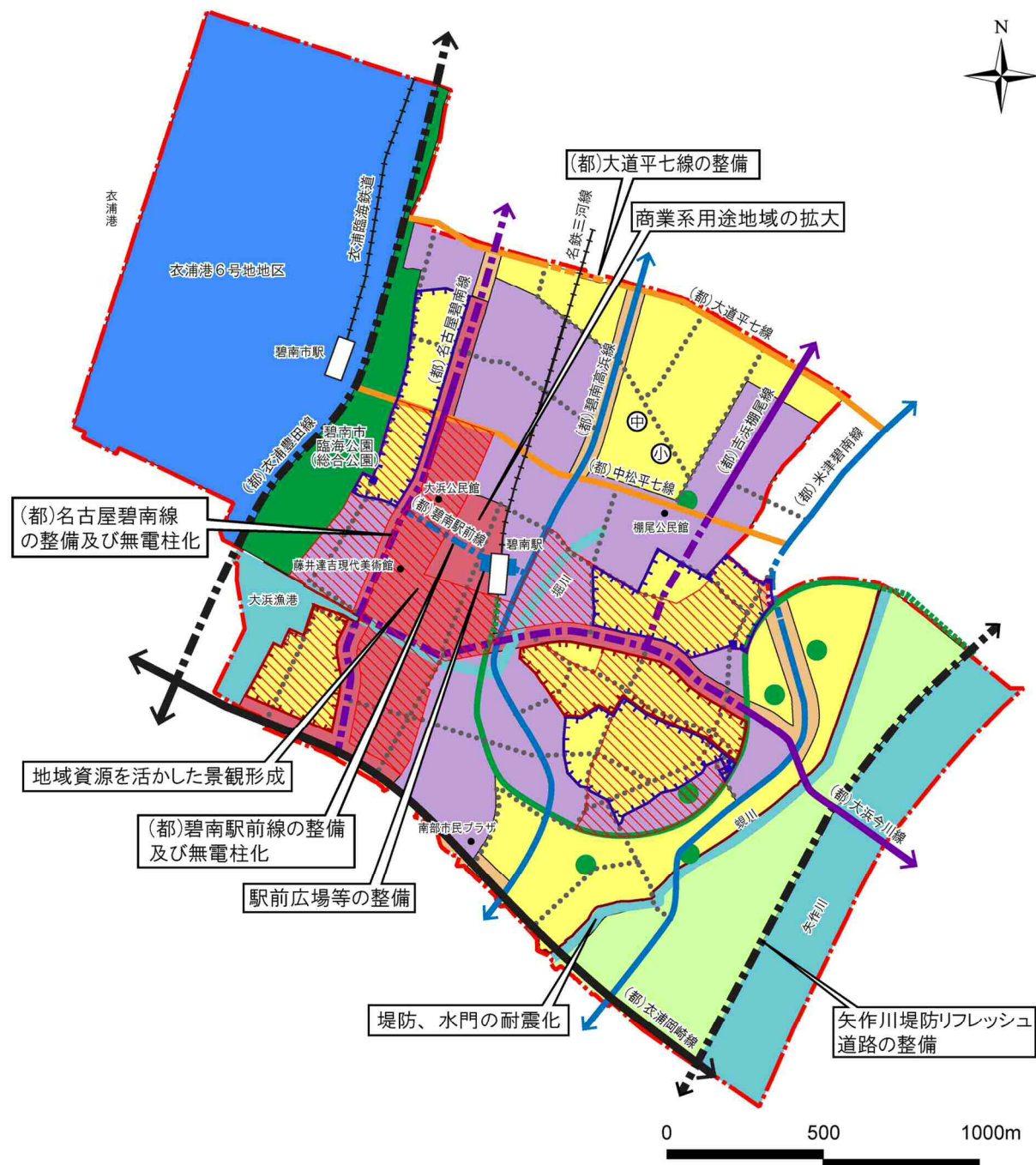
- ① (都) 碧南高浜線等の緊急輸送道路^(*)は、災害時の避難路の確保に向けて、沿道建物の耐震化を促進します。
- ② 碧南駅周辺等の密集市街地^(*)は、地域住民とともに建替えによる不燃化や狭あい道路^(*)の拡幅等の防災機能の向上に向けた取組を推進します。
- ③ 大規模災害時に甚大な被害が想定される市街地や既成集落地と医療機関等を結ぶ経路の確保に取組みます。



(都) 名古屋碧南線



レールパーク



凡例

住宅地	主要幹線道路※	都市公園・緑地(既設)	木造密集地の改善
商業地	都市幹線道路※	都市公園・緑地(計画)	工業地から住宅地への土地利用転換
工業地	地区幹線道路※	その他の公園等	商業地から住宅地への土地利用転換
住工共生地	補助幹線道路※	主要施設	
沿道複合地	主要な区画道路	地域界	
農地	鉄道・駅	市街化区域(現況)	
既存集落地等	河川		

※ 道路の破線表示(---)は構想または計画で現道なし、一点鎖線表示(=)は構想または計画で現道あり

図5-41 大浜北部・棚尾地域のまちづくり方針図

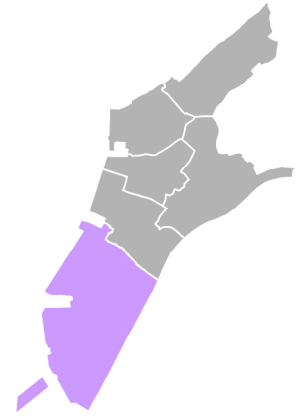
(6) 大浜南部地域のまちづくり構想

1) 地域の概況

本地域は、市域南部に位置しており、全市面積の約32.5%を占めています。地域の広範囲にわたり農地が広がり、東部は矢作川に、西部および南部は衣浦港にそれぞれ面しています。

市街化区域^(*)は住宅地が主体で、土地区画整理事業^(*)による良好な市街地が形成されています。また西部の衣浦港一帯は工業地が広がっています。

矢作川と衣浦港に囲まれた地域のため、広い範囲で水害のおそれがあることから、防災性の強化が求められます。一方、市街化区域^(*)の周辺に広がる農地や、矢作川、油ヶ淵の自然的環境は、やすらぎのある住環境を支える地域資源として保全・活用が求められます。



2) 地域の現状と課題

人口推移

- 2013（平成25）年から2018（平成30）年の人口増減をみると、本地域は3.5%増加しており、全市平均（0.8%）と比べ増加率が大幅に高い状況です。市街化区域^(*)では、北部等一部の地区で人口減少がみられる一方、区画整理地等で人口が増加しています。
- 2018（平成30）年における本地域の高齢化率は19.5%で、全市平均（23.2%）を大きく下回っています。

表5-11 人口状況（出典：住民基本台帳・各年3月末現在）

地域人口（人）		人口増加率（%）		高齢化率（%）	
2013（H25）年	2018（H30）年	本地域	市平均	本地域	市平均
7,613	7,880	3.5%	0.8%	19.5%	23.2%

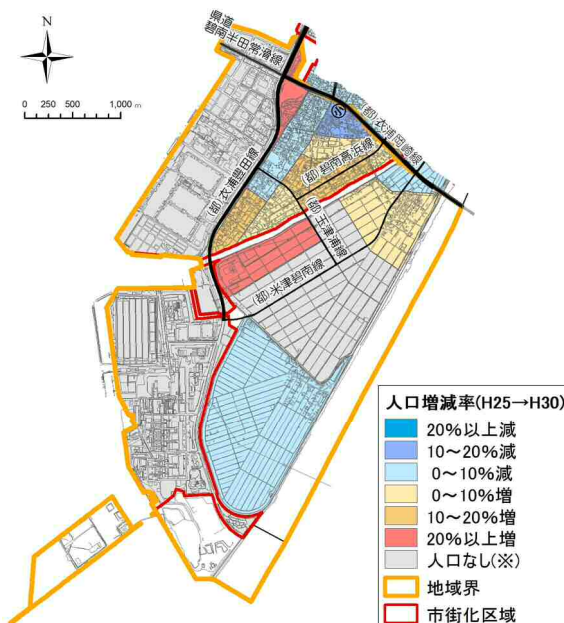


図5-42 地区別人口増減率（出典：住民基本台帳）

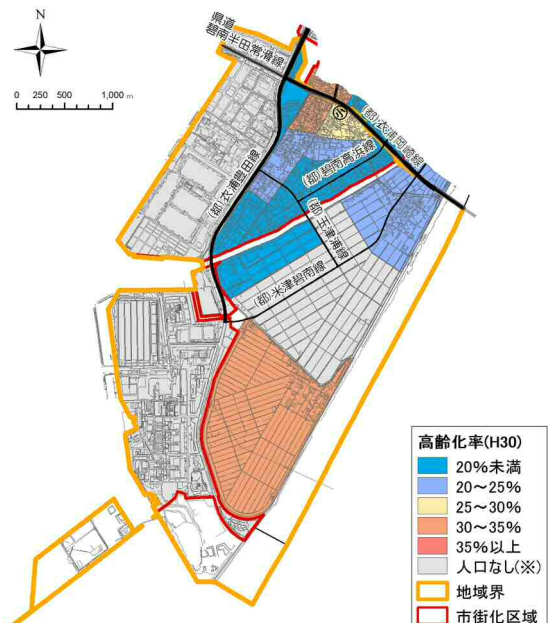


図5-43 地区別高齢化率（出典：住民基本台帳）

※「人口なし」は工業専用地域及び人口（H30）10人未満の地区を含む。

土地利用・市街地整備

- ・市街化区域^(*)のうち、衣浦港一帯には工業系の用途地域^(*)が指定されています。また住居系の用途地域^(*)が指定された地区では、下山地区、権田地区等の広範囲にわたり土地区画整理事業^(*)が実施され、その多くが住居専用地域^(*)に指定されています。
- ・住居専用地域^(*)が指定された地区では、農地が多く残っています。
- ・現在、伊勢地区において土地区画整理事業^(*)が実施されています。

都市施設

- ・都市計画道路^(*)は衣浦岡崎線、衣浦豊田線等の5路線があり、すべて整備済となっています。
- ・都市公園^(*)は、衣浦港に港南緑地等の3ヶ所が整備されているほか、住民の身近な公園として岬公園、一ツ橋公園等の12ヶ所が整備されています。住民1人あたりの都市公園^(*)面積は9.7㎡/人で、全市平均(6.0㎡/人)に比べ高い水準となっています。
- ・中央ふ頭東地区には、衣浦港湾会館や港湾スポーツセンターを始めとするスポーツ施設やボードウォークなどの親水施設が充実しており、衣浦港の賑わいの拠点となっています。

防 災

- ・矢作川周辺をはじめ、地域の広範囲において津波・高潮や洪水による浸水のおそれがあります。



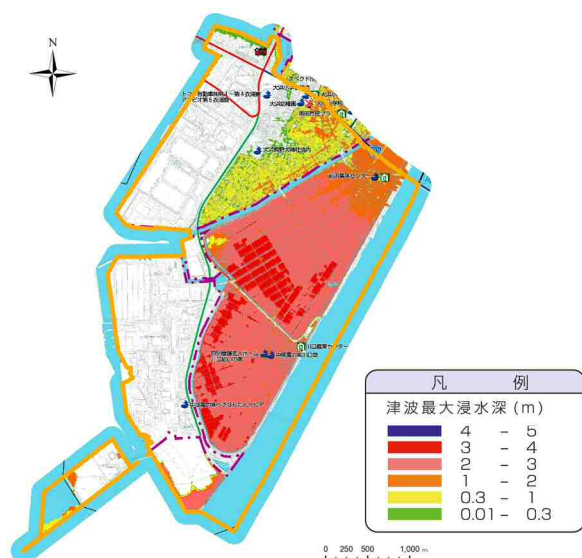
図5-44 用途地域等指定状況図



図5-45 都市施設整備状況図

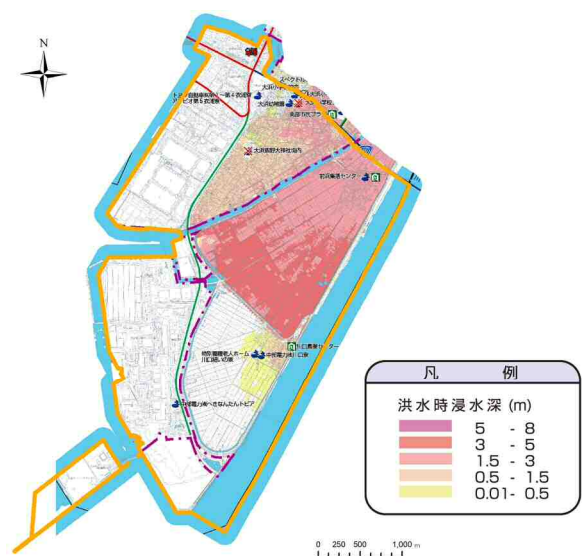
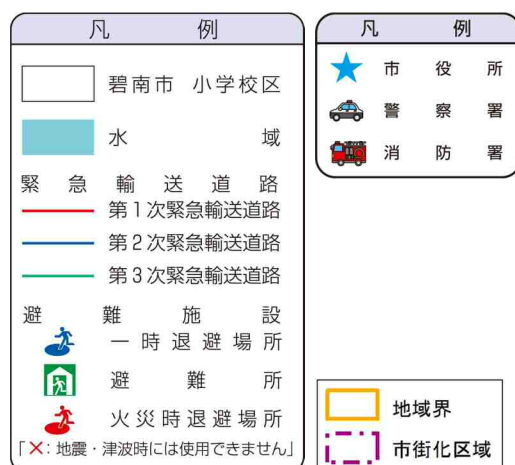
表5-12 主要な面積規模(単位: ha)

地域面積	市街化調整区域					生産緑地 地区
	市街化 調整区域	市街化 区域	住居系	商業系	工業系	
1,236.2	641.3	594.9	142.4	0.9	451.6	7.5



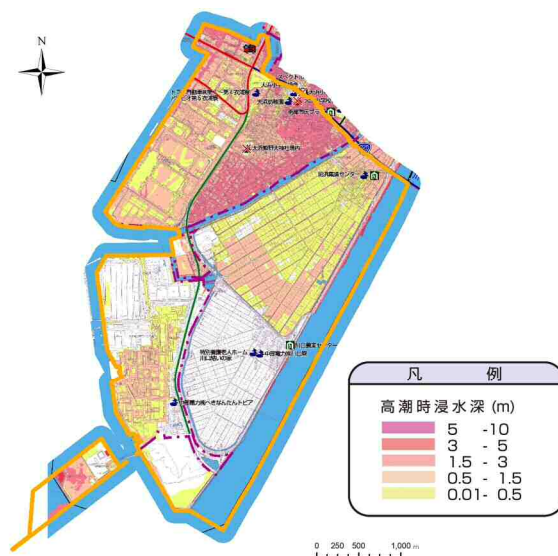
出典：碧南市地震ハザードマップ

図5-46 津波最大浸水深分布図
(理論上最大想定モデル)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-47 洪水浸水深分布図
(想定最大規模降雨)



出典：碧南市洪水・高潮ハザードマップ

図5-48 高潮浸水深分布図
(想定最大ケース)

3) 地域のまちづくり構想

将来目標

基盤整備が充実したゆとりある住環境の形成とともに
農業や海への広がりを楽しむ魅力あるまちづくり

まちづくりの基本方針

- ▶ 土地区画整理事業^(*)による都市基盤の整った環境や、矢作川や蜷川に面して広がる農地等の豊かな自然環境を保全するとともに、狭あい道路^(*)の拡幅等の市街地整備を推進し、ゆとりある良好な居住環境の形成を図ります。
- ▶ 大規模災害時における円滑な避難に配慮した安全で快適な居住環境の形成を図ります。
- ▶ 衣浦ポートアイランドの土地利用とそのアクセス道路の整備を促進し、産業のさらなる活性化を図ります。

分野別方針

a. 土地利用の方針

- ① 碧南伊勢土地区画整理事業^(*)を推進し、良好な住宅地整備を図ります。
- ② 碧南伊勢土地区画整理事業^(*)区域を中心に南部プラザを含む周辺は、地域拠点エリア[※]として、周辺住宅地の日常生活の利便性の向上のため、日常生活サービス施設^(*)の集積を促進します。
- ③ (都)衣浦岡崎線の沿線は、沿道サービス施設^(*)の立地を促進します。
- ④ 大浜漁港南の地場産業が多く立地している地区は、その産業活動等を脅かすことのないよう居住環境との共生を推進します。
- ⑤ 衣浦港臨海部は、名浜道路等の主要幹線道路を活かした新たな産業地の確保を検討します。
- ⑥ 地域南部に広がる農地は、生産機能、都市環境及び景観機能を有する農地として保全を推進するとともに、既存集落地の環境改善を図ります。
- ⑦ 衣浦港臨海部は、工業・物流用地としての効率的な土地利用を推進します。

b. 交通施設の方針

- ① 本市と中部国際空港や三河港を結ぶ地域高規格道路^(*)「名浜道路」の早期事業化を促進します。
- ② 名浜道路とともに、(都)衣浦豊田線の延伸及び矢作川堤防リフレッシュ道路の整備を推進します。
- ③ 川口地区と市街地を結ぶ幹線道路として(都)玉津浦線の延伸を検討します。
- ④ (市)権現線は、補助幹線道路に位置づけ、地域の骨格となる路線として整

[※]地域拠点エリア…地域コミュニティの中心となる主要な道路の周辺において、地域密着型の身近な日常生活サービス施設の集積を図るエリア。〔⇒第4章-4「将来の都市構造」参照〕

備を推進します。

- ⑤ 地域の主要な区画道路は、高齢者や障害者の利用に配慮しつつ、歩行者の安全確保や防災機能の向上を図るため、地域住民との協議を進めながら、必要となる路線の整備を推進します。

c. 公園・緑地の方針

- ① 碧南緑地はスポーツ・レクリエーション活動の拠点として、再整備を促進します。
- ② 伊勢町公園等の公園緑地と矢作川、蜷川の河川空間、旧海岸線の公有水面^(*)及び（都）衣浦岡崎線の道路空間を活用し、水と緑のネットワークの形成を図ります。
- ③ 近隣公園^(*)は、碧南伊勢土地地区画整理事業^(*)により伊勢町公園の整備を推進します。
- ④ 前浜緑地の松林、大浜熊野大神社等の社寺林等は、生活に身近な緑として、その保全を促進します。
- ⑤ 衣浦臨海工業地帯と市街地との緩衝的な役割を果たしている緩衝緑地は保全をします。
- ⑥ 都市緑地の保全と活用を図ります。

d. 河川・下水道の方針

- ① 矢作川河川敷の有効利用や遊歩道等の整備に向けて、関係機関との協議を進め、矢作川堤防リフレッシュ事業を推進します。
- ② 蜷川は、市街地に隣接する貴重なオープンスペース^(*)であり、親水^(*)施設の整備を図ります。
- ③ 蜷川をはじめ地域の河川の適切な維持管理を促進します。
- ④ 蜷川は、右岸堤防の耐震化を促進するとともに、漁港施設の整備を図ります。
- ⑤ 公共下水道及び排水ポンプ場を整備し、浸水対策を推進します。
- ⑥ 碧南伊勢土地地区画整備事業の進捗に合わせ、公共下水道の整備を推進します。

e. 港湾の方針

- ① 大浜漁港の適切な維持管理や改良を促進します。
- ② 衣浦港外港地区の埋立てを促進するとともに、耐震強化岸壁及び臨港道路知多西三河線の整備を促進します。
- ③ 衣浦港中央ふ頭東地区は、みなとの賑わいの拠点として整備を促進します。

f. 自然環境の保全及び都市環境形成の方針

- ① 矢作川や蜷川は、ひとと自然が身近にふれあえる水辺空間の創出を図ります。
- ② 新たに整備する幹線道路は、街路樹等街並みの緑化とその適切な維持管理に

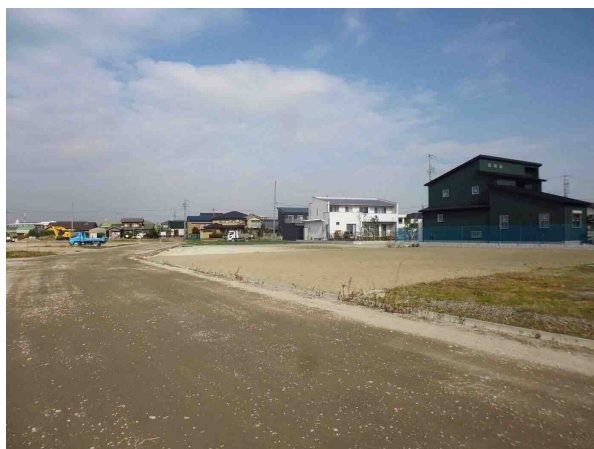
努め、良好な道路環境の形成を図ります。

g. 都市景観形成の方針

- ① 衣浦港臨海部は、港湾計画^(*)に基づく緑地の創出や沿岸部の親水^(*)化により海辺の景観の向上を図ります。
- ② 前浜緑地の「松並木」や地域に点在する社寺等の地域の特色ある景観資源の保全を図ります。

h. 防災施設整備の方針

- ① 大浜漁港周辺の密集市街地^(*)は、地域住民とともに建替えによる不燃化や狭あい道路^(*)の拡幅等の防災機能向上に向けた取組を推進します。
- ② 大規模災害時に甚大な被害が想定される市街地や既成集落地と医療機関等を結ぶ経路の確保に取組みます。
- ③ 地域の多くが津波、高潮時の浸水区域となっているため、安全に避難できるよう主要な区画道路の整備を推進します。
- ④ 川口町において防災拠点の整備を促進するとともに、その有効活用について検討します。



碧南伊勢土地区画整理事業



衣浦港2号地地区の工業用地

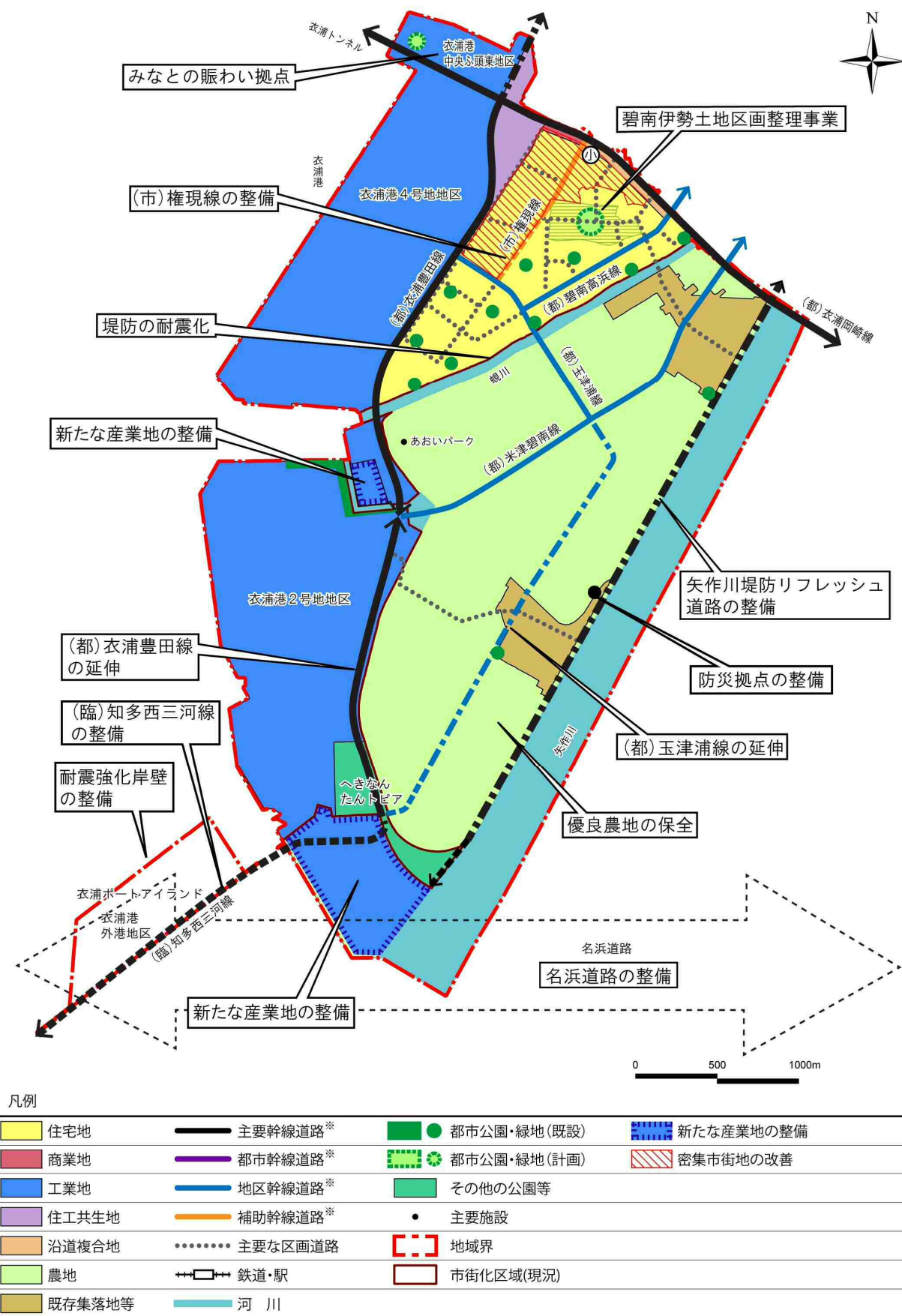


図5-49 大浜南部地域のまちづくり方針図

用語一覧

あ 行

空家等対策計画

空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき、市町村が空家等に関する対策を総合的かつ計画的に実施するために定める計画。

オープンスペース

公園や広場等のゆとりある空間。開けた空間・場所。

インフラ施設

道路、鉄道、公園広場、上下水道、港湾、河川等といった日常生活において根本的な役割を果たす公共的な施設。（インフラは「インフラストラクチャー」の略）

液状化

地震が発生した際に地盤が液体状になる現象のこと。主に同じ成分や同じ大きさの砂からなる土が、地下水で満たされている場合に発生しやすいといわれ、地盤が液状化すると、建物重量が軽く基礎が浅い木造住宅は、傾斜や沈下等の被害を受ける可能性がある。

沿道サービス施設

主に自動車による利用を目的としたスーパー、飲食店等の商業施設やサービス施設等。

か 行

街区公園

都市公園法の公園種別の一つで、標準面積が2,500㎡の市民に最も身近な公園。

狭あい道路

緊急車両の通行や防災上支障となる幅員が狭い道路。

緊急輸送道路

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点と相互に連絡する道路。

○第一次緊急輸送道路：県庁所在地、地方中心都市及び重要港湾、空港等を連絡する道路

○第二次緊急輸送道路：第一次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾等）を連絡する道路

○第三次緊急輸送道路ネットワーク：その他の道路

近隣公園

都市公園法の公園種別の一つで、近隣住民等を利用の対象に、面積2haを標準として、運動広場や休養・散策等のための施設が配置される公園。

近隣商業地域

都市計画法に基づいて定める用途地域の一つ。【「用途地域の種類」を参照⇒】

景観計画

景観法に基づき、景観行政団体が、景観行政を進めるために定める計画。本市は

2011（平成23）年2月に景観行政団体となり、景観計画の策定を進めている。

景観重要建造物

景観計画に定められた指定の方針に則り、良好な景観の形成に重要な建造物として指定するもの。

景観重要樹木

景観計画に定められた指定の方針に則り、良好な景観の形成に重要な樹木として指定するもの。

公共施設等総合管理計画

地方公共団体が保有する公共施設等について、人口や財政の将来予測を踏まえ、長期的な視点をもって、総合的かつ計画的な管理を推進するために定める計画。

工業専用地域

都市計画法に基づいて定める用途地域の一種。【「用途地域の種類」を参照⇒】

公有水面

公有水面埋立法において定義される「国が所有する河、海、湖、沼その他の公共の用に供する水流又は水面」で、公有水面の埋立の規制を図るため、同法で「埋立を行う者は都道府県知事の免許を受けなければならない」等の規定がある。

港湾計画

港湾法に基づき、港湾管理者が、長期的な観点から港湾の開発利用保全の基本を定める計画。

混雑度

道路の混雑の程度を表す指標で、交通の容

量に対する実際の交通量の比で示される。混雑度が1.0を超えると、当該道路が混んでいることを示している。

さ 行

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、既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

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

事前復興まちづくり模擬訓練

大規模地震による被害を想定した上で、被災後のまちづくりについて考える訓練。愛知県では「事前復興まちづくり模擬訓練プログラム」を2016（平成28）年3月に策定している。

住居専用地域

本計画では、用途地域のうち第一種・第二種低層住居専用地域及び第一種・第二種中高層住居専用地域の総称として用いている。【「用途地域の種類」を参照⇒】

集約型都市構造（集約型の都市づくり）

集約型都市構造とは、人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約等の都市を取り巻く社会経済情勢の変化に応じ、都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市の構造をいう。こうした都市構造を目指して様々な施策展

開を図っていくことを「集約型の都市づくり」と表現している。

重要港湾

国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点となる港湾。その他、国の利害に重大な関係を有する港湾で、政令で定めるもの。

純化

住宅地の付近に工場等が立地し、著しく住環境を損なう状況等を避けるため、建物用途等を制限した用途地域の指定・変更をする等、一定の土地利用にする考え方のこと。

準工業地域

都市計画法に基づいて定める用途地域の一種。【「用途地域の種類」を参照⇒】

準用河川

河川法が適用されない普通河川のうち、市町村が特に指定した河川を言う。二級河川に関する規定が準用されるためこうよばれる。

人口集中地区（D I D）

国勢調査で設定された区域で、人口密度が1ha当り40人以上の地区が集合し、合計人口が5,000人以上となる区域。（D I DはDensely（密集した）Inhabited（人が住んでいる）District（地区）の略。）

震災復興都市計画

震災発生後の迅速な都市の復興を目的として定める計画。愛知県では、東日本大震災における都市復興の状況や手続きにおける課題等を踏まえ、2012（平成24）年度に「愛知県震災復興都市計画の手引き」を策

定している。

親水

河川や水路等の水とふれあうことにより水に対する親しみを深めること。

生産緑地地区

生産緑地法に基づき、市街化区域内の農地のうち、将来にわたって適切に保全される緑地として指定された地区。

た 行

地域高規格道路

規格の高い幹線道路網を形成する道路で、自動車専用道路もしくはこれと同等の高い規格を持ち、概ね60km/h以上の走行サービスを提供する道路。

地価公示

地価公示法に基づいて、国土交通省土地鑑定委員会が、適正な地価の形成に寄与するために、毎年1月1日時点における標準地の正常な価格を3月に公示するもの。

地区計画

主として街区内の居住者等の利用に供される道路・公園等の整備、建築物の建築等に関し必要な事項を定め、それぞれの地区の特性にふさわしい良好な環境の整備及び保全を図るために、都市計画法に基づき定める計画。

低・未利用地

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、

管理状況等)が低い「低利用地」の総称。

市街地における「未利用地」の具体例としては、空き地、空き家、空き店舗、工場跡地等が挙げられ、「低利用地」としては、暫定的（一時的）に利用されている資材置場や青空駐車場等が挙げられる。

都市計画区域

健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために都市計画法その他の法令の規制を受けるべき土地の範囲。

都市計画道路

健全な市街地の形成と活力ある都市形成に寄与するため、都市の基盤的施設として都市計画法に基づいて都市計画決定した道路をいい、その機能に応じて、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路の4種類に分けられる。

都市公園

都市公園法に基づいて、国や地方公共団体が都市計画区域において設置する公園または緑地。

都市施設

都市計画法に規定された施設を言い、道路・鉄道等の交通施設や、公園等の公共空地、電気・ガス・上下水道等の供給処理施設、教育文化施設等を指す。

都市農業振興基本法・都市農業

都市農業振興基本法は、都市農業の安定的な継続を図るとともに、都市農業の多様な機能の発揮を通じ良好な都市環境の形成に資することを目的として制定された法律。

この法律において、都市農業とは「市街地及びその周辺の地域において行われる農

業」と定義されている。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、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や新設又は変更に関する事業。

トレンド推計

過去の動向（トレンド）が今後も続くものと仮定して、将来を予測する方法で、過去のデータから統計的手法により、年次(x)とその年次の値(y)との関係式（＝回帰式）を求め、この回帰式に将来年次を代入して将来値を推計するもの。

回帰式は直線回帰、対数回帰、指数回帰、べき乗回帰の4種類があり、過去のトレンドが直線的に推移しているのか、加速度的に増加しているのか等によって相関性（＝相関係数）が異なる。このため、一般的には最も相関係数の高い回帰式を選択して推計を行う。

な 行

日常生活サービス施設

日常生活に必要なスーパー、コンビニエンスストア等の商業施設や、医療、福祉等のサービス施設。

は 行

パブリックコメント

市が計画や条例等を策定したり変更したりするときに、その内容を案の段階で公表し、案に対する意見や提案、要望を広く市民から募集する手続きのこと。

バルク船・バルク貨物

バルク貨物とは、穀物、塩、石炭、鉱石等のように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物（ばら積み貨物ともいう。）で、バルク船はバルク貨物を運ぶ船のこと。

扶助費

社会保障制度の一環として、児童・高齢者・障害者・生活困窮者等に対して国や地方公共団体が行う支援に要する経費。

フレーム

人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加えて設定する、市街地として必要と見込まれる面積。本計画では、その算定根拠となる人口及び産業の将来見通しを示している。

ま 行**密集市街地**

老朽化した木造の建築物が密集しており、かつ、道路公園等の公共施設が十分確保されていない防災上及び住環境上問題のある市街地。

緑の基本計画

都市緑地法に基づき、市町村が、都市における緑地の保全と緑化の推進に関する施策を総合的かつ計画的に進めるために定める計画。

や 行**野菜指定産地**

野菜生産出荷安定法に基づき、主要な野菜産地として野菜の種別とともに指定され

る。野菜指定産地では、指定野菜の出荷数量の2分の1以上を指定消費地域（野菜の消費上重要で、相当の人口を有する都市部及びその周辺の地域）に出荷する義務がある。

ユニバーサルデザイン

言語・年齢の差異や障害の有無等にかかわらず、できるだけ多くの人が利用可能で使いやすいように設計・デザインすること。

用途地域

都市機能の維持・増進、居住環境の保護等を目的とした土地の合理的利用を図るため、都市計画法に基づき、建築物の用途や形態について制限を行う制度。【「用途地域の種類」を参照⇒】

ら 行**リーマンショック**

2008（平成20）年9月15日に、アメリカ合衆国の投資銀行であるリーマン・ブラザーズ・ホールディングス（Lehman Brothers Holdings Inc.）が経営破綻したことに端を発して、連鎖的に世界規模の金融危機が発生した事象。

○用途地域の種類

名 称		概 要	
住居系用途地域	住居専用地域	第一種低層住居 専用地域	低層住宅の良好な住居の環境を保護するための地域。小規模な店舗や事務所を兼ねた住宅、また小中学校等が建築可能。
		第二種低層住居 専用地域	主に低層住宅の良好な住居の環境を保護するための地域。小中学校等のほか、150㎡までの一定の店舗等が建築可能。
		第一種中高層 住居専用地域	中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するための地域。病院、大学、500㎡までの一定の店舗等が建築可能。
		第二種中高層 住居専用地域	主に中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するための地域。病院大学等のほか、1,500㎡までの一定の店舗や事務所等必要な利便施設が建築可能。
		第一種住居地域	住居の環境を保護するための地域。3,000㎡までの店舗、事務所、ホテル等が建築可能。
		第二種住居地域	主に住居の環境を保護するための地域。店舗、事務所、ホテル、カラオケボックス等が建築可能。
		準住居地域	道路の沿道としての地域の特性にふさわしい業務の利便の増進を図りつつ、これと調和した住居の環境を保護するための地域。劇場、映画館や一定の自動車関連施設等が建築可能。
		田園住居地域	農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するための地域。150㎡までの一定の店舗等のほか、農業関連として500㎡までの農産物販売店舗や、農産物の集荷、処理施設等が建築可能。
	商業系用途地域	近隣商業地域	近隣住宅地の住民への日用品の供給を主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するための地域。住宅や店舗のほかに小規模の工場も建築可能。
		商業地域	主として商業その他の業務の利便を増進するための地域。銀行、映画館、飲食店、百貨店等のほか、住宅や小規模の工場も建築可能。
工業系用途地域	準工業地域	主として環境の悪化をもたらす恐れのない工業の利便を増進するための地域。危険性、環境悪化が大きい工場のほかは、ほとんど建築可能。	
	工業地域	主として工業の利便を増進するための地域。どんな工場でも建てられ、住宅、店舗も建築可能だが、学校、病院、ホテル等は建築できない。	
	工業専用地域	工業の利便を増進するための地域。どんな工場でも建てられるが、住宅、店舗、学校、病院、ホテル等は建てられない。	