

全体構想の見直し検討

目次

■都市づくりの基本計画の見直し	
I 将来都市構造・土地利用構想	1
■分野別都市づくり計画の見直し	
II 道路・交通	11
III 防災	19

■ 都市づくりの基本計画の見直し

I 将来都市構造・土地利用構想

1. 前回の委員会で整理した検討ポイント

- ❖ 今後の土地利用の見通しの検証
- ❖ 本庁舎の整備効果やそこから生じる活力等を市域全体に波及させていくための将来都市構造や拠点、土地利用についての検討
- ❖ 自然環境や農地の保全に十分に配慮しつつ、目標人口の達成や働く場の確保、雇用促進に向けた土地利用の方針の拡充検討
- ❖ 人口減少という中長期の潮流を踏まえ、市民生活や都市機能の維持のための人口密度、土地利用についてのあり方を検討



2. 見直しに向けた作業内容

- (1) 本庁舎を中心とする拠点の配置検討**
 - 1) 「あま市本庁舎基本構想・基本計画」・「新市基本計画」の内容整理
 - 2) 将来都市構造図の見直し
- (2) 拠点周辺における土地利用の方向性検討**
 - 1) 現況の生活基盤及び土地利用状況の整理
 - 2) 土地利用方針（案）
 - 3) 土地利用構想図の見直し
- (3) 中長期的な潮流（人口減少局面）を見据えた人口密度、土地利用の検証**
 - 1) 人口密度の推移
 - 2) 長期的な土地利用及び今後の施策のあり方（案）
- (4) 工業系の土地利用方針の検証**
 - 1) 工業系土地利用の検討の必要性
 - 2) 工業系土地利用の検証
 - 3) 工業系土地利用の状況整理
 - 4) 新たな工業用地の供給方針（案）
 - 5) 土地利用構想図の見直し

3. 作業内容

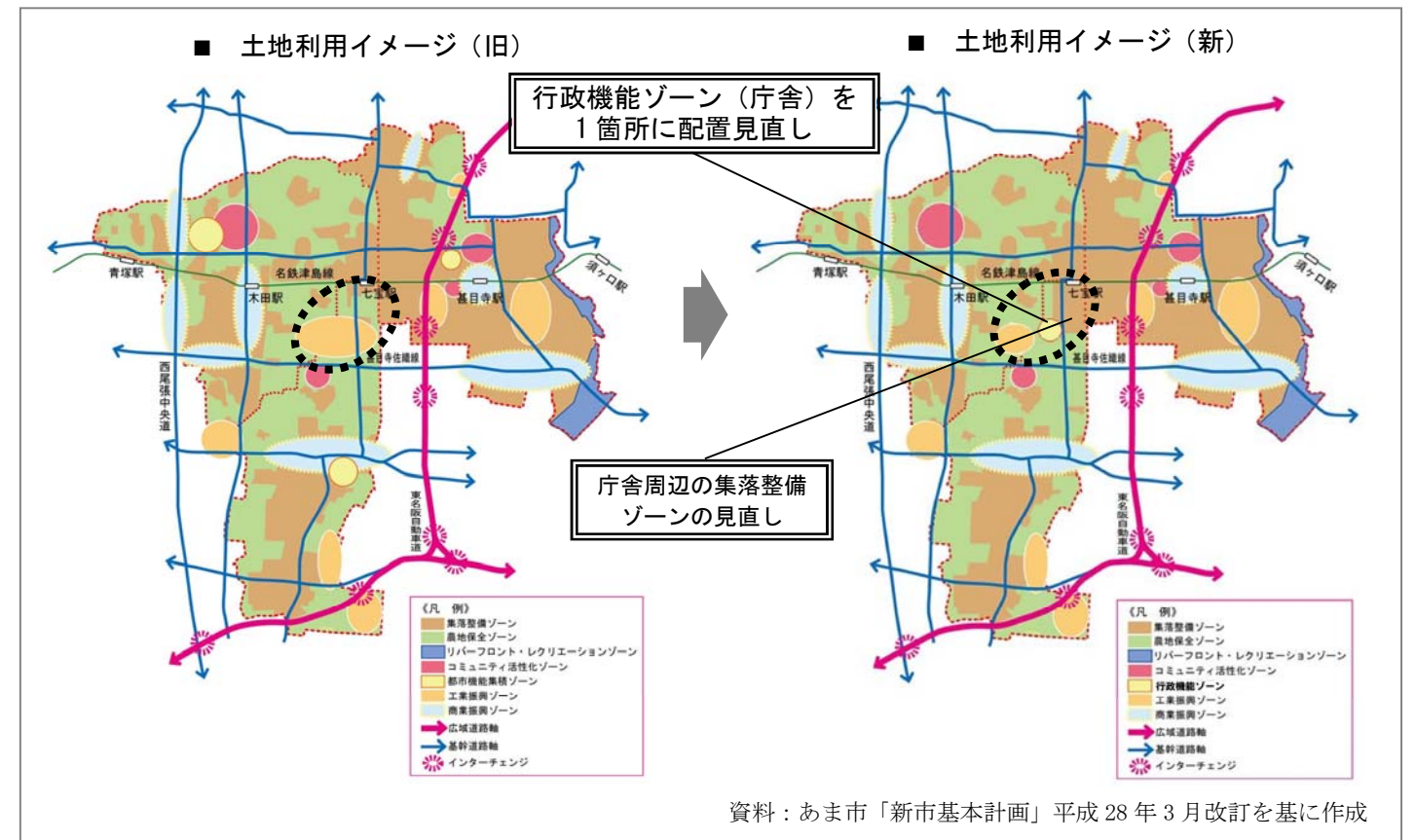
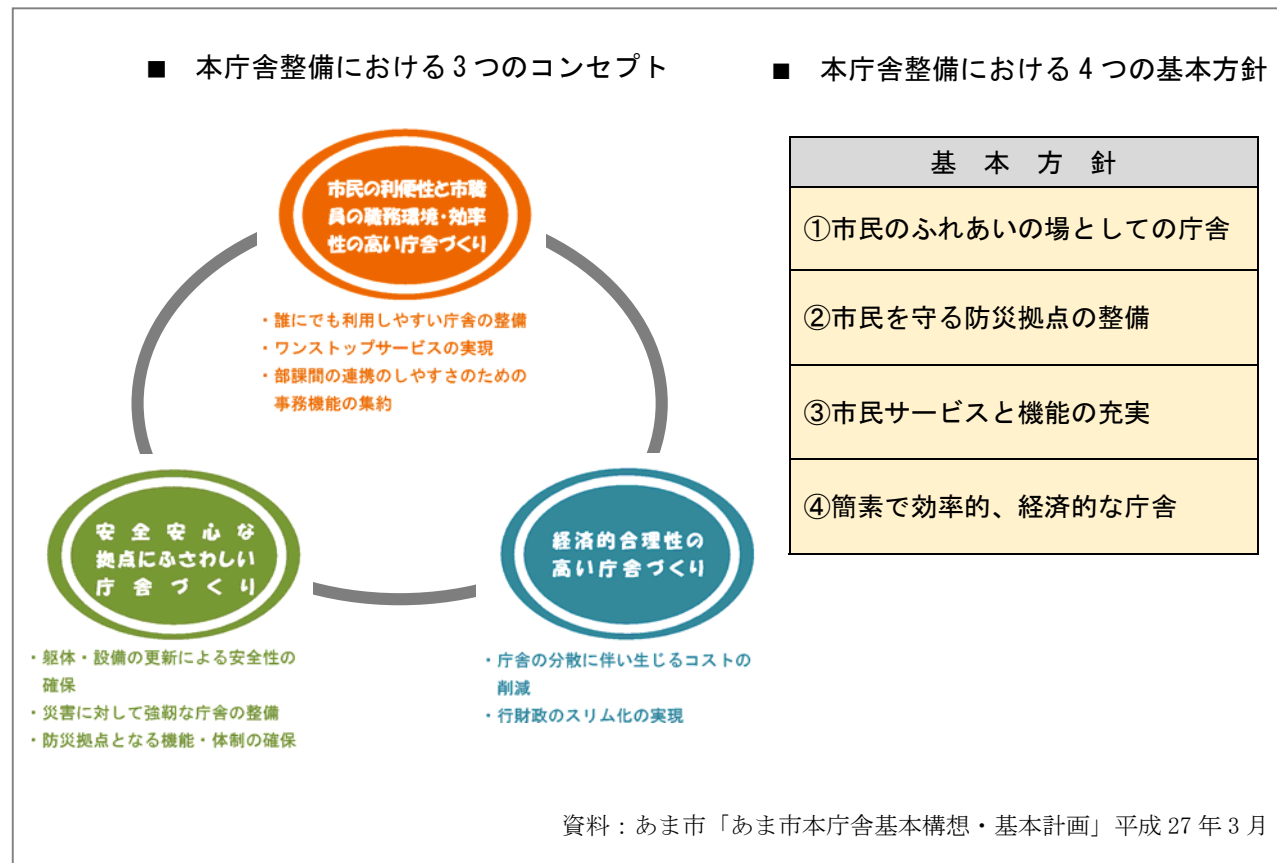
(1) 本庁舎を中心とする拠点の配置検討

1) 「あま市本庁舎基本構想・基本計画」・「新市基本計画」の内容整理

- 平成 27 年度に「あま市本庁舎基本構想・基本計画」を策定し、庁舎整備における 3 つのコンセプトと 4 つの基本方針を定めました。（図 1）
- 平成 28 年 3 月に「新市基本計画」を変更し、沖之島・深坪地区に行政機能ゾーンを新たに配置するなど、土地利用イメージの変更を行いました。（図 2）

■ あま市本庁舎基本構想・基本計画（図 1）

■ 新市基本計画（図 2）



1 将来都市構造・土地利用構想

2) 将来都市構造図の見直し

本庁舎計画を単に点的な施設整備に留めず、庁舎整備に伴うその効果を市全体にしっかり波及させていくため、将来都市構造図に本庁舎を核とした拠点を新規配置し、地域活力のさらなる発展に結びつけていく。

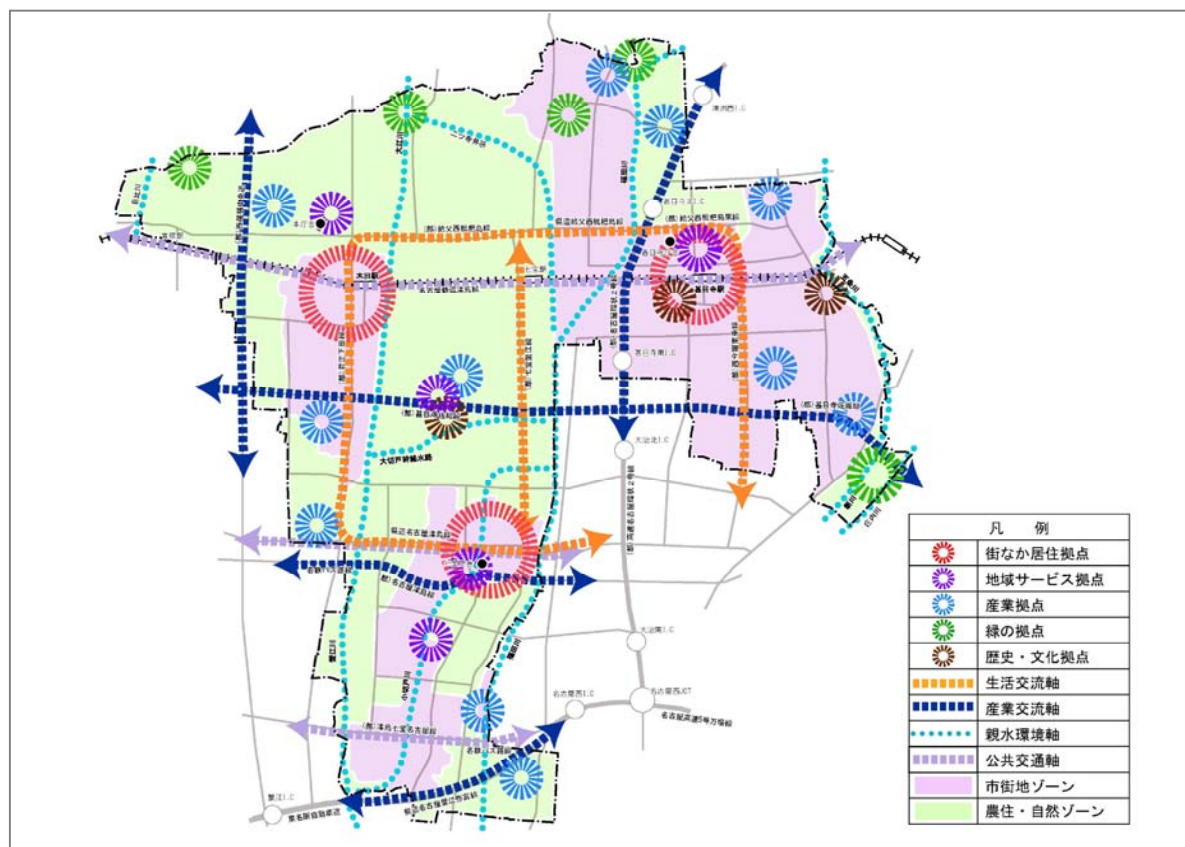
この新拠点では、市全域からの人の流れ・活力が、会合・交流することから、3つの「街なか居住拠点」間の連携の強化を目的として、3つの拠点のほぼ中心において名鉄七宝駅を含めて配置する。そして、庁舎及び七宝駅周辺において、駅周辺という恵まれた交通環境を活かした住みやすい地域づくりを進めていく。さらには、災害時などにおける市民の生命を守るための中枢防災機能を敷地内に備えることにより、都市全体の防災機能強化を図る。

これらの都市構造上の効果・目的から名称は、「防災・活力連携拠点」とする。

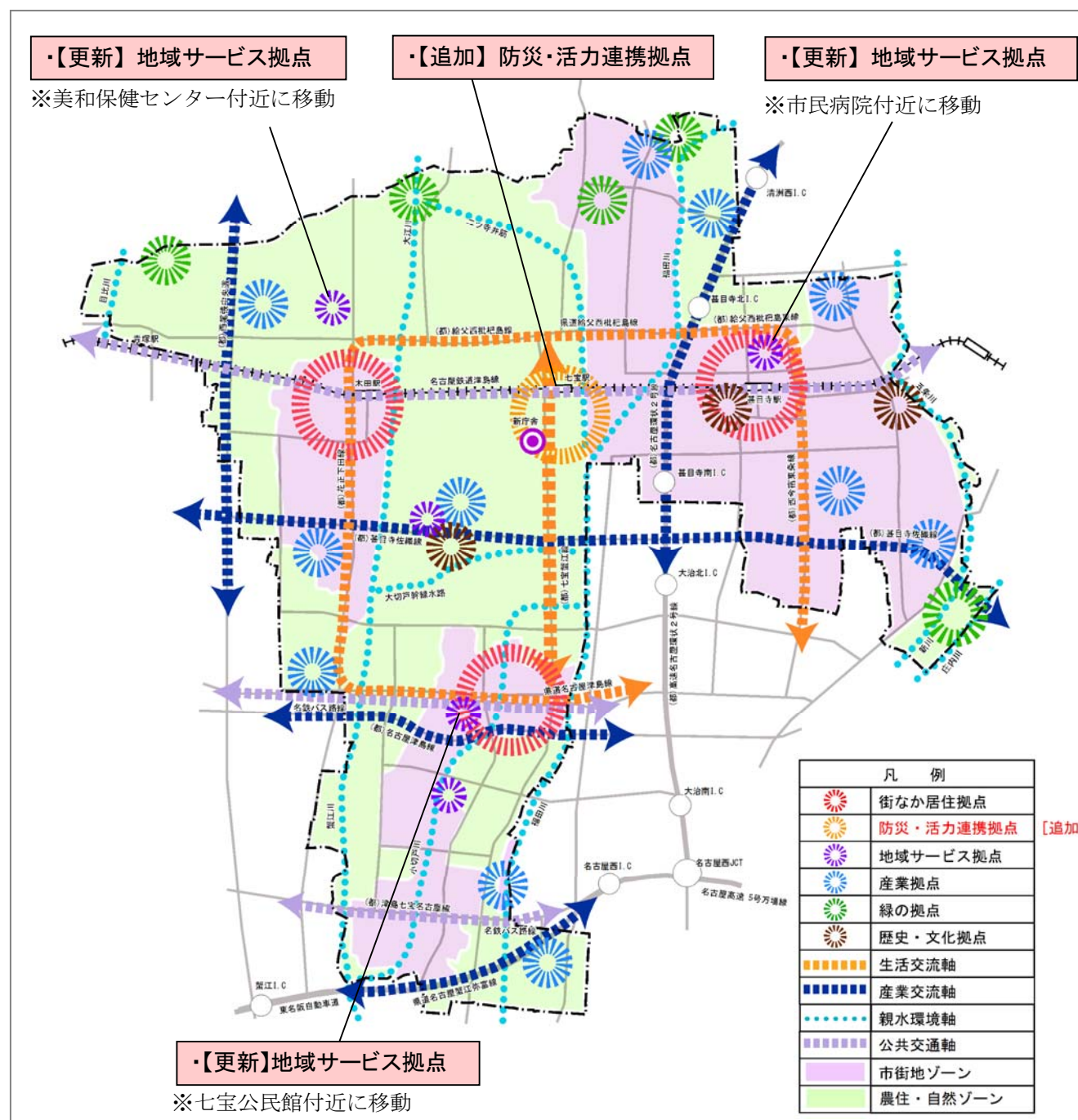
都市拠点の名称と役割（変更案）

①街なか居住拠点 …多くの人が集い交流するまちの顔づくりや、高齢化に対応した歩いて暮らせる都市づくりを牽引する場
② 防災・活力連携拠点【追加】 …行政機能、防災機能、交流機能を集積させ、市域全体の安全安心を支えとともに、居住環境の向上による住みやすい地域づくりを進める場
②→③地域サービス拠点 …各種公共サービス機能が集積し、市民の暮らしやコミュニティを支える場
③→④産業拠点 …交通の利便性等を活かした産業・流通機能が集積し、市の産業振興を牽引する場
④→⑤緑の拠点 …良好な緑・水辺の環境を活かしながら、市民の休息やレクリエーション活動を支える場
⑤→⑥歴史・文化拠点 …歴史・文化的資源を活かして、観光・交流活動の活性化を担う場

将来都市構造図（現行）



将来都市構造図（変更案）



1 将来都市構造・土地利用構想

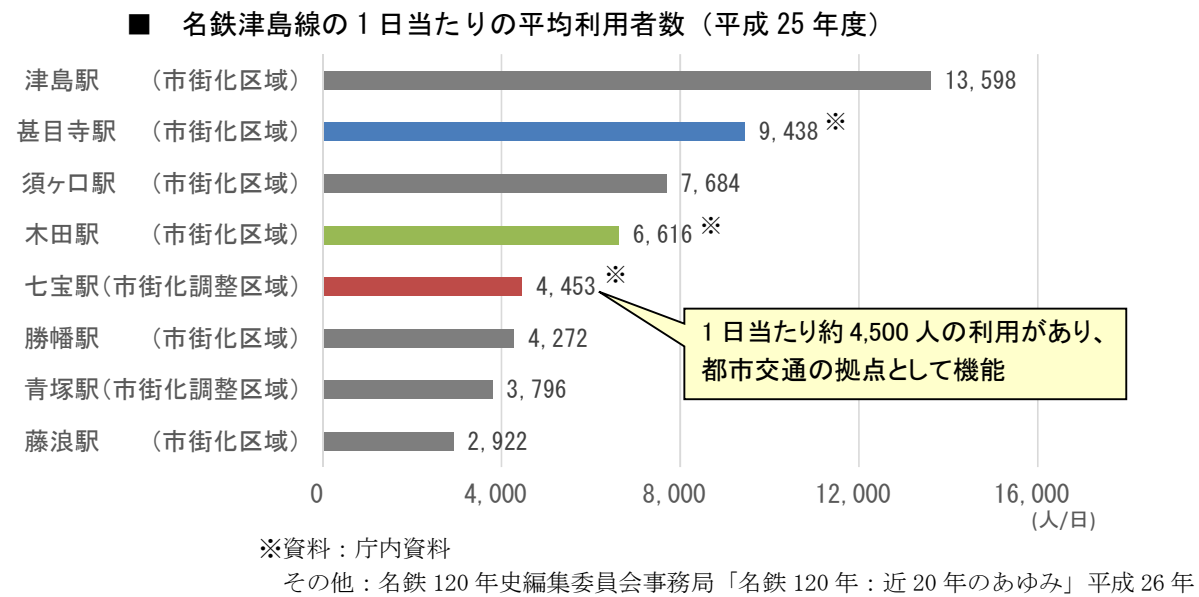
(2) 拠点周辺における土地利用の方向性検討

本庁舎整備を契機とした「防災・活力連携拠点」づくりを進めていくに当たり、拠点周辺での土地利用方針を定めます。

1) 現況の生活基盤及び土地利用状況の整理

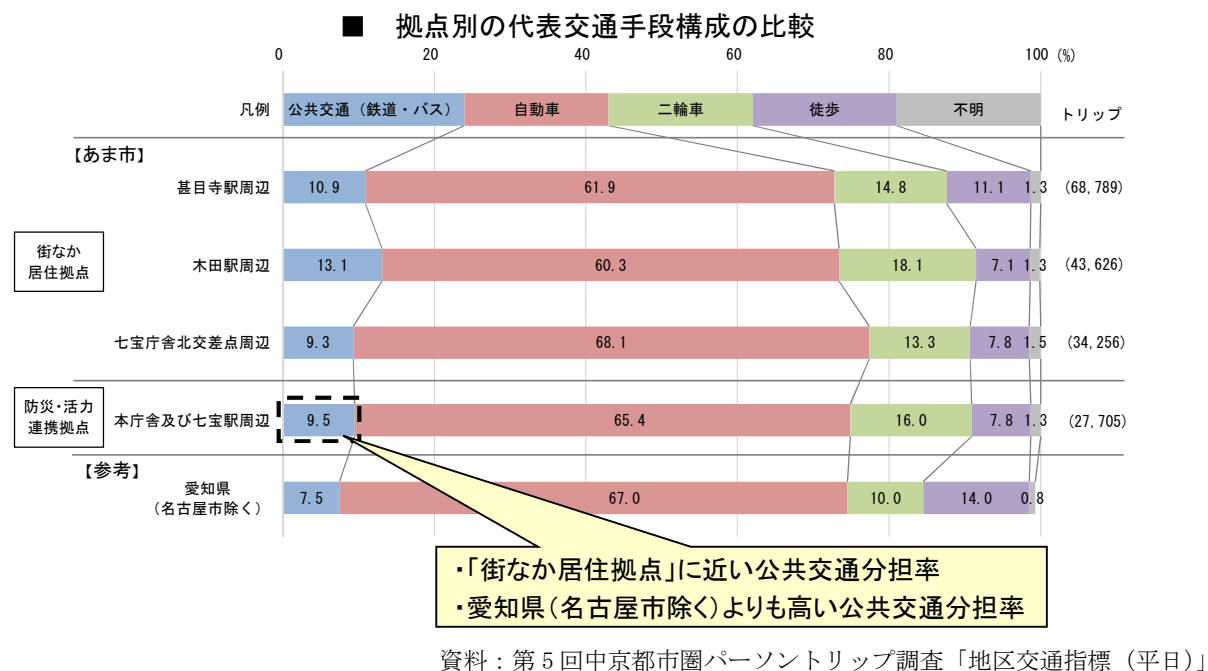
① 七宝駅の利用状況

- 「防災・活力連携拠点」内の七宝駅は、1日当たりの平均利用者が約4,500人であり、都市交通の拠点として機能している。



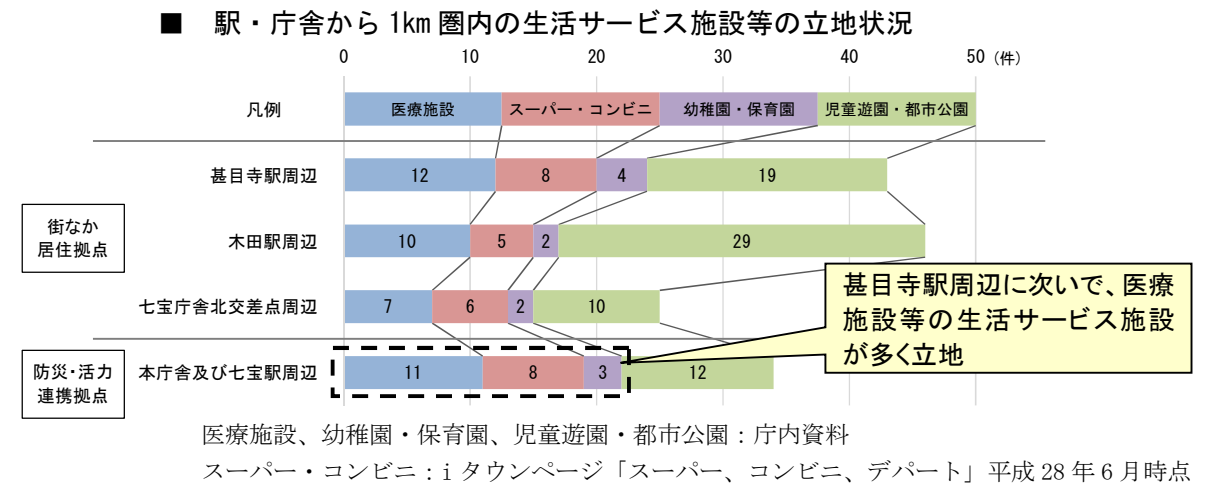
② 拠点別代表交通手段構成の推移

- 本庁舎及び七宝駅周辺は、駅の利用圏内であることから、他の3つの「街なか居住拠点」と同程度の公共交通（鉄道・バス）の分担率となっており、駅周辺としての公共交通指向型のライフスタイルの形成が進んでいることが分かる。



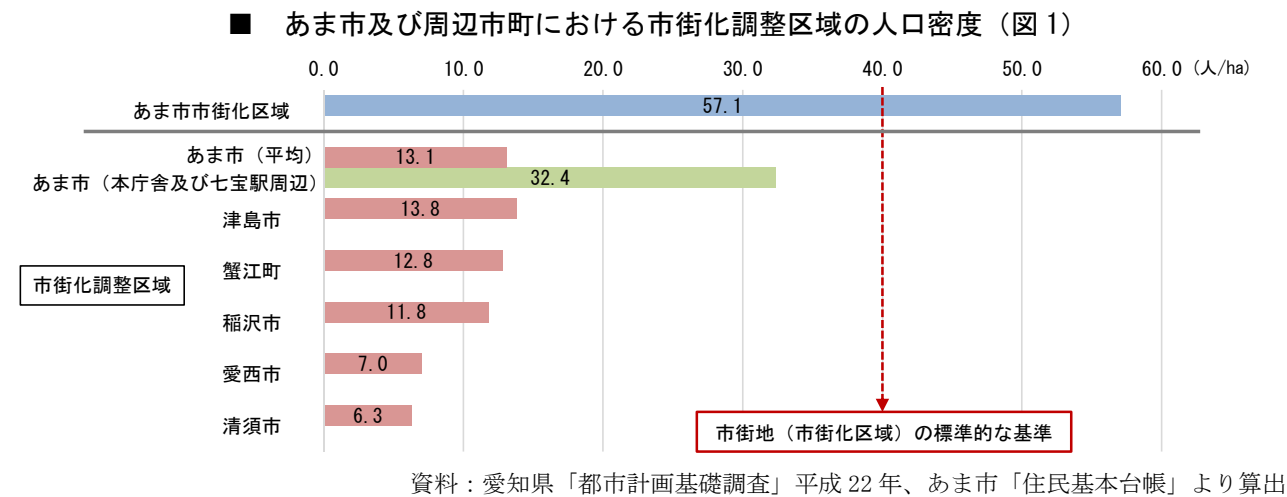
③ 生活サービス施設等の立地状況

- 本庁舎及び七宝駅周辺の生活サービス施設等（医療施設、スーパー・コンビニ、幼稚園、保育園等）の立地・集積状況をみると、甚目寺駅周辺に次いで施設件数が多い。

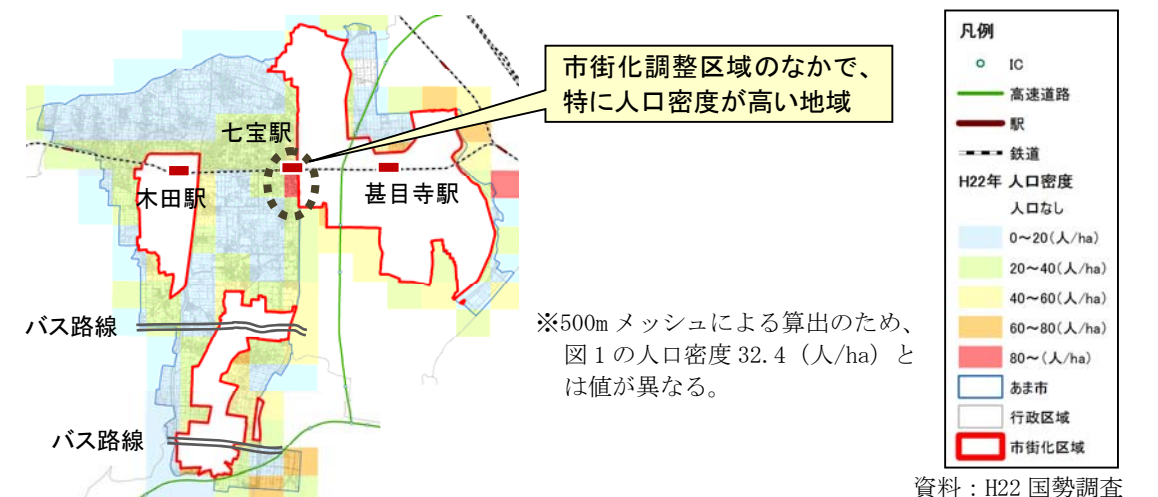


④ 人口密度

- 本庁舎及び七宝駅周辺の人口密度は、市街化調整区域（本市・周辺市町）と比べて、特に高い傾向にある。（図1・2）



■ あま市の市街化調整区域の人口密度分布（図2）

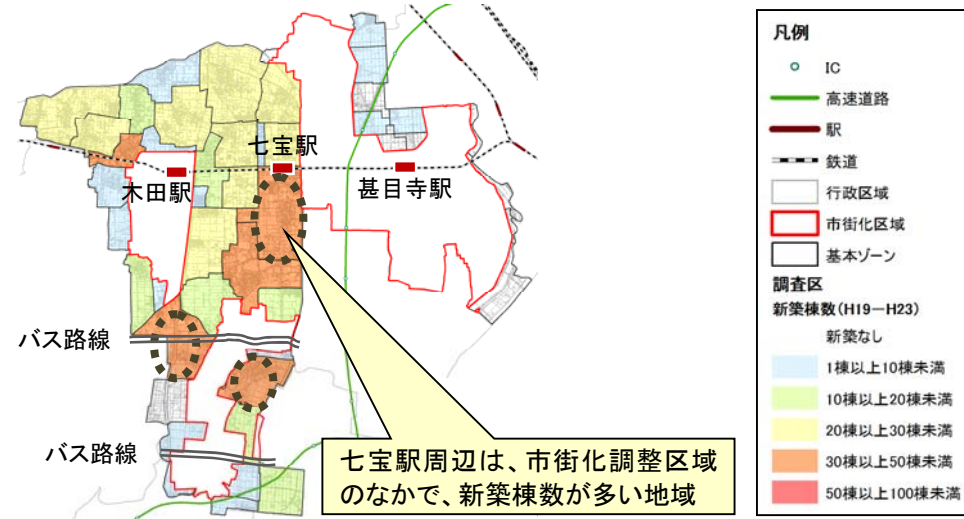


1 将来都市構造・土地利用構想

⑤新築の整備状況

- 市街化調整区域での住宅や商業、工業施設等の新築整備状況をみると、七宝駅周辺など鉄道駅やバス路線沿いで新築数が多い傾向にある。
- 今後も交通軸沿線では、宅地開発が進むことが想定される。

■ 市街化調整区域内の新築棟数 (H19-H23)



資料：愛知県「平成 24 年度都市計画基礎調査, あま市」平成 24 年

【参考：目標人口達成に向けた土地利用（供給可能住宅数）の検証】

都市計画マスタープランで定めている将来目標人口 90,000 人（平成 33 年度）を達成するために必要な住宅供給数の検証を行います。

表 市街化区域内人口の推計

総人口 (人)	市街化区域内人口 (人)	市街化調整区域内人口 (人)
H12	82,321	22,528
H22	86,714	21,055
H27	88,170	(20,370)
H33 (計画)	90,000	(19,708)

10年間で1,473人減少
(減少率: $1,473 \div 22,528 = 6.5\%$)
⇒5年換算で減少率3.25%
H27、H33の市街化調整区域内人口を推計

※ ()は推計値

- 目標人口達成に向けて市街化区域内で必要となる住宅数 1,083 戸に対して、供給可能な住宅数は 841 戸となり、おおよそ 250 戸の住宅供給が不足すると想定されます。
- そのため、市街化区域内での宅地供給、人口定着を引き続き進めるとともに、市街化調整区域の中でも既存ストックの活用が可能な地域での宅地供給や人口の定着を図っていくことが必要です。

■目標達成に向けて必要となる住宅数及び、市街化区域内の供給可能住宅数

- ①: 過去 7 年間（平成 19～25 年）における低未利用地から宅地への開発実績は 16.8ha
※平成 19～平成 25 年の実績値より算出
- ②: 今後 7 年間（平成 27～33 年）で想定される宅地開発面積を 16.8ha と設定
※①の実績値を使用
- ③: 平成 33 年における市街化区域内の供給可能戸数は 841 戸
 $168,000 (\text{m}^2) \times 0.75 (\text{道路等を除く宅地化率}) \div 226 (\text{m}^2/\text{戸}) = 558 (\text{戸})$
土地区画整理事業における宅地供給量：木田郷南地区⇒210 戸、あま七宝三角・柏田地区⇒73 戸
合計 ⇒ $558 (\text{戸}) + 210 (\text{戸}) + 73 (\text{戸}) = 841 (\text{戸})$
- ④: 目標達成に必要な戸数は 1,083 戸
 $70,292 (\text{人}) - 67,800 (\text{人}) = 2,492 (\text{人})$
 $2,492 (\text{人}) \div 2.3 (\text{人/戸}) = 1,083 (\text{戸})$
- ⑤: 供給不足となる住宅数は約 250 戸
 $1,083 (\text{戸}) - 841 (\text{戸}) = \text{約 } 250 (\text{戸})$

2) 土地利用方針（案）

前述の①～⑤の整理により、本庁舎及び七宝駅周辺では、市街化調整区域であるものの恵まれた交通環境や生活サービス施設等の集積に支えられて、集落の形成や宅地開発が進んでいます。そのため、「防災・活力連携拠点」での土地利用として、下記の方針（案）を定めます。

今後も想定される宅地開発の高い需要動向を踏まえ、土地利用や開発の計画的な規制・誘導を進めることで、秩序ある土地利用や居住環境の維持・向上による人口の定着、既存コミュニティの維持等を図っていく。

居住環境の維持・向上については、農地としての土地利用との調和を図りつつ、既存ストック（鉄道駅）の優位性を活用した安全な道づくりや居住に関するきめ細やかなルールづくりによる誘導を進めていく。

Ⅰ 将来都市構造・土地利用構想

3) 土地利用構想図の見直し

- 「防災・活力連携拠点」周辺における土地利用として、「**居住環境維持・向上地**」の新たな区分と規制・誘導方針を定め、次頁のとおり配置する。

《土地利用区分（変更案）》

土地利用	土地利用の規制・誘導方針
①住宅地	●戸建てによる低層、低中層の住宅地としての利用を基本としながら、身近な商業施設や教育施設、福祉施設等の生活利便施設も必要に応じて立地する土地利用を図ります。
②駅前商業地	●生活利便施設が集積する商業地としての利用を基本としながら、集合住宅等の立地や各種機能の複合化にも対応するなど、駅前の利便性を活かした有効な土地利用を図ります。
③住商共存地	●地域の中心地を相互に結ぶ幹線道路沿道という利便性を活かし、集合住宅を含む多様な住宅と、周辺居住者の日常生活を支える利便施設が共存する土地利用を図ります。
④沿道複合利用地	●広域的な幹線道路の沿道という利便性を活かし、車利用に対応したロードサイド型の商業施設や、流通・業務施設等が立地する非住居系を基本とした土地利用を図ります。
⑤工業地	●幹線道路沿道等の利便性を活かし、周辺住宅地等との調和にも留意しながら、工場や流通・業務施設等による専用性の高い工業地としての土地利用を図ります。
⑥街なか居住拠点	●公共交通機関を利用しやすく、様々な生活利便施設も集積する利便性を活かし、中高層を含む集合住宅の立地や、生活利便施設の一層の集積を誘導するなど、より多くの人が高度で多様な都市サービスを楽しみ、また、歩いて暮らせるまちづくりにも寄与する土地利用を図ります。

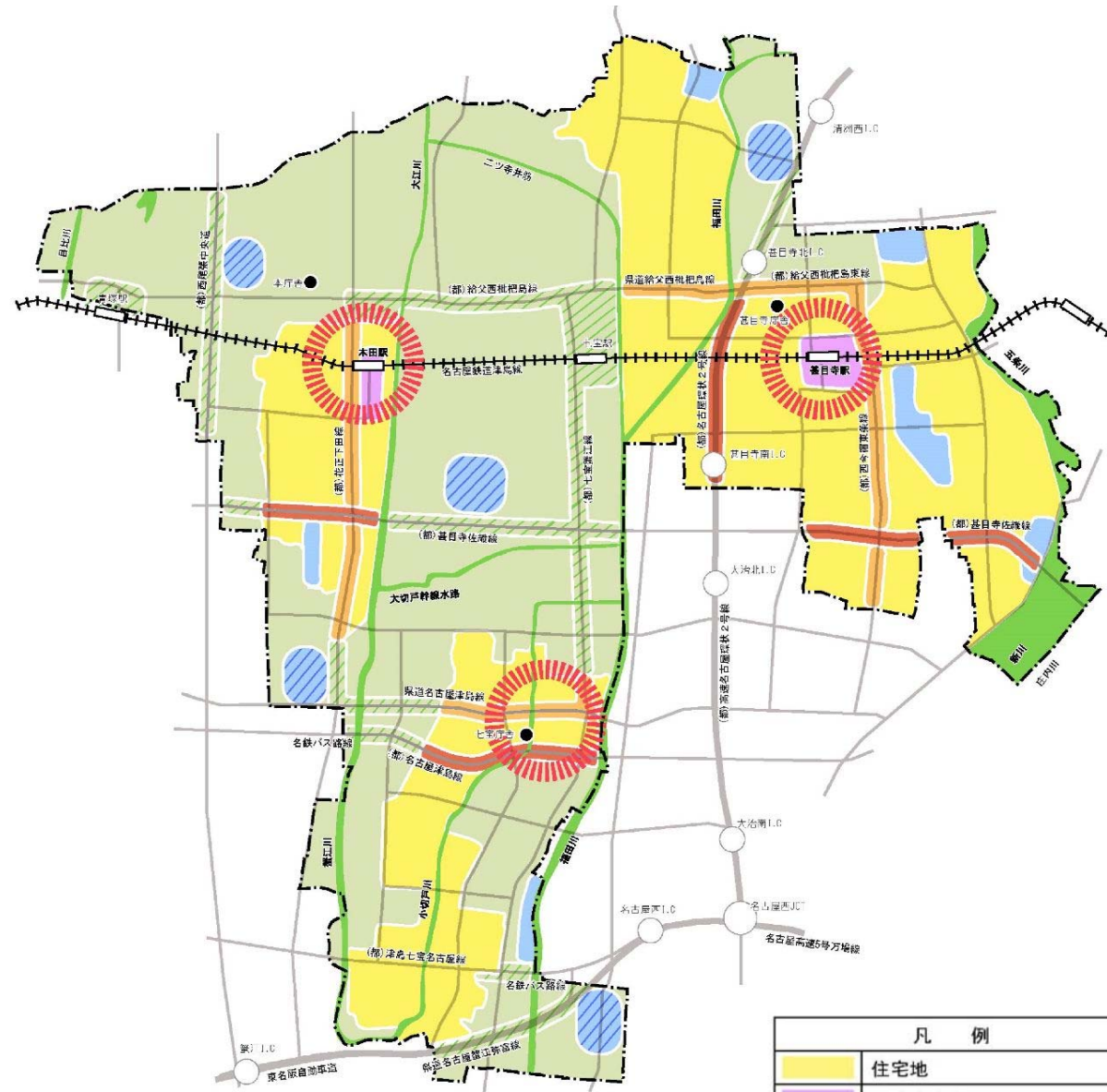
土地利用	土地利用の規制・誘導方針
【追加】 ⑦居住環境維持・向上地	●市街化調整区域及び集落地としての性質を大きく変えない範囲で、既存ストック（鉄道駅、道路網、生活サービス施設等）を活用した基盤施設の整備の推進とともに、庁舎整備や開発の適正な規制、誘導により、ゆとりある良好な居住環境の維持・向上を図ります。
⑦→⑧自然環境・レクリエーション地	●都市の貴重な緑地空間として保全を図るとともに、市民の憩いや、環境教育、健康増進等に寄与する場として有効活用を図ります。
⑧→⑨既存工業地・産業誘導候補地	●既存工業地については、周辺環境と調和した土地利用を図ります。 ●広域的な幹線道路の沿道という利便性を活かし、工場や流通・業務施設の新規集積の誘導を検討します。
⑨→⑩農地・集落地	●農業生産や治水、景観等を支える農地の保全を図ります。 ●集落地については、周辺農地との調和にも留意しながら、低層を基本とした良好な住環境を保全する土地利用を図ります。
⑩→⑪農地・集落地 (駅周辺、主要な幹線道路沿道等)	●駅周辺では、市街化調整区域としての性格を十分考慮しながら、地域の実情に応じ、既存コミュニティの維持や安全・安心で活力ある暮らしの形成に必要な場合において、適切な土地利用を検討します。 七宝駅周辺については、市全体からみた種々の優位性を考慮し、市街地としての位置づけも交えた土地利用を中長期的に検討します。 ●主要な幹線道路の沿道周辺では、市街化調整区域としての性格や、円滑な交通流動に及ぼす影響等を十分考慮しながら、必要に応じて、工場や流通・業務施設等が立地する土地利用を検討します。

本庁舎及び七宝駅周辺の土地利用区分の見直し

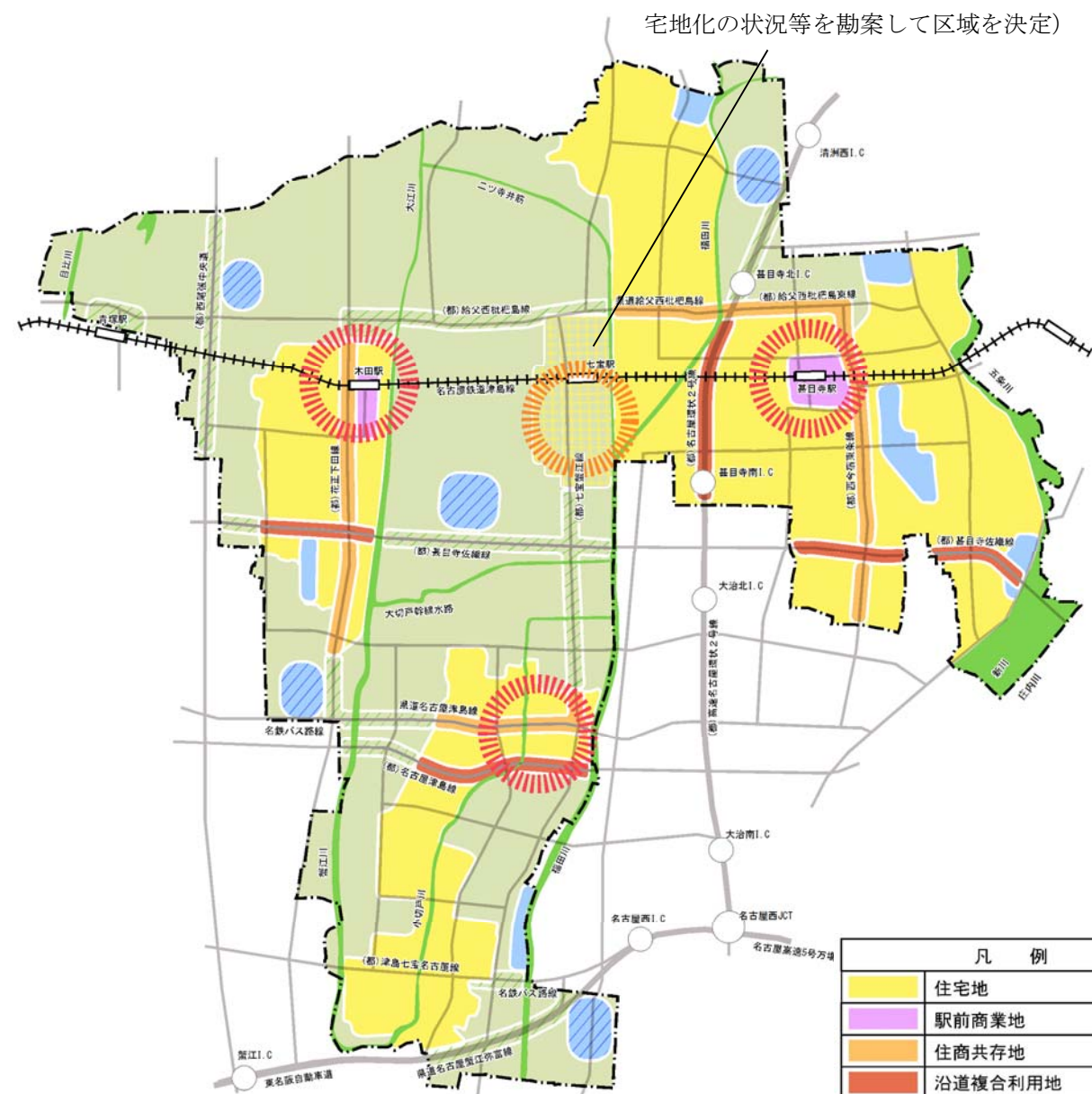
I 将来都市構造・土地利用構想

土地利用構想図（現行）

土地利用構想図（変更案）



凡 例	
	住宅地
	駅前商業地
	住商共存地
	沿道複合利用地
	工業地
	街なか居住拠点
	自然環境・レクリエーション地
	既存工業地・産業誘導候補地
	農地・集落地
	農地・集落地（駅周辺、主要な幹線道路沿道等）



・【追加】居住環境維持・向上地

※本庁舎及び七宝駅周辺の土地利用区分を農地・集落地（駅周辺）から見直し（現行の区分境界、駅利用勢圏、宅地化の状況等を勘案して区域を決定）

凡 例	
	住宅地
	駅前商業地
	住商共存地
	沿道複合利用地
	工業地
	街なか居住拠点
	防災・活力連携拠点
	居住環境維持・向上地
	自然環境・レクリエーション地
	既存工業地・産業誘導候補地
	農地・集落地
	農地・集落地（駅周辺、主要な幹線道路沿道等）

[追加]
[追加]

Ⅰ 将来都市構造・土地利用構想

(3) 中長期的な潮流(人口減少局面)を見据えた人口密度、土地利用の検証

「あま市人口ビジョン」で示されている中長期的な人口減少局面を踏まえ、人口密度の推移を整理することで、20年後における都市機能の維持を検証します。

また、P4で整理した「目標人口達成に向けた土地利用(供給可能住宅数)の検証」の内容と合わせて、市街化区域等の土地利用及び施策のあり方について整理します。

1) 人口密度の推移

表 市街化区域内人口の推計

	総人口(人)	市街化区域内人口(人)	市街化調整区域内人口(人)
H12	82,321	59,793	22,528
H22	86,714	65,659	21,055
H27	88,170	(67,800)	(20,370)
H33(計画)	90,000	(70,292)	(19,708)
H37	(89,140)※1	(70,073)	(19,067)
H42	(88,070)※1	(69,622)	(18,448)
H47(想定)	(87,000)※1	(69,152)	(17,848)

10年間で1,473人減少
(減少率: $1,473 \div 22,528 = 6.5\%$)
⇒5年換算で減少率3.25%

H27以降の市街化調整区域内人口を推計

※ ()は推計値

※1 人口ビジョンの推計を基にH33以降の自然減などを考慮し、H47の人口87,000人を想定(H37、H42の人口はH33からH47(想定)の減少数である3,000人を均等割付け)

■ (検証①) 平成47年度における市街化区域の人口密度

【市街化区域】

$$69,152 \text{ (人)} \div 1,150 \text{ (ha)} = 60.1 \text{ (人/ha)}$$

【(参考) 市街化区域+市街化想定区域+居住环境維持・向上地】

$$69,152 \text{ (人)} \div (1,150 + 25 + 84) \text{ (ha)} = 54.9 \text{ (人/ha)}$$

2) 長期的な土地利用及び今後の施策のあり方(案)

人口減少局面も見据えた本市の長期的な土地利用及び今後の施策のあり方を下記のとおり定めます。

これまで進めてきた市街化区域内での都市開発等を引き続き進め、本市の都市構造及び市街化区域の維持に向けた土地利用を進めていく。特に、現在2地区で行っている土地区画整理事業の推進、駅前交通環境の整備、市街化想定区域等での新たな土地区画整理事業等の計画的な実施により、市街化区域内での高い人口密度の維持や日常生活サービス施設のさらなる集積を図っていく。

順調に人口や世帯数が増加している今の流れを今後も維持していくため、市街化区域内での宅地供給に加え、市街化調整区域内においても、市街化区域の隣接地や既存インフラストックの活用が可能な区域に限って計画的な土地利用や開発の誘導を図っていく。

市街化調整区域内では、今後、自然減等により人口の減少が緩やかに進んでいくことが見込まれるため、商業・医療・福祉施設などの日常生活サービスの利用者が減少し、人の流れの停滞が進行するとともに、日常生活サービスの存続も困難となってしまう恐れがある。そのため、既存集落等において計画的に人口密度を維持することや、生活サービス施設や公共施設を集約するなどのコミュニティ維持に向けた検討を進めていく。

市街地の維持標準目安である40人/haを大きく上回っている。本市の市街化区域の大きさは、長期的な都市機能の維持において適正な規模である。

市街化調整区域の人口密度は、長期的に緩やかな減少が見込まれる。

■ (検証②) 平成47年度における市街化調整区域の人口密度

【市街化調整区域(H27)】

$$20,370 \text{ (人)} \div 1,609.7 \text{ (ha)} = 12.7 \text{ (人/ha)}$$

【市街化調整区域(H47)】

$$17,848 \text{ (人)} \div 1,609.7 \text{ (ha)} = 11.1 \text{ (人/ha)}$$

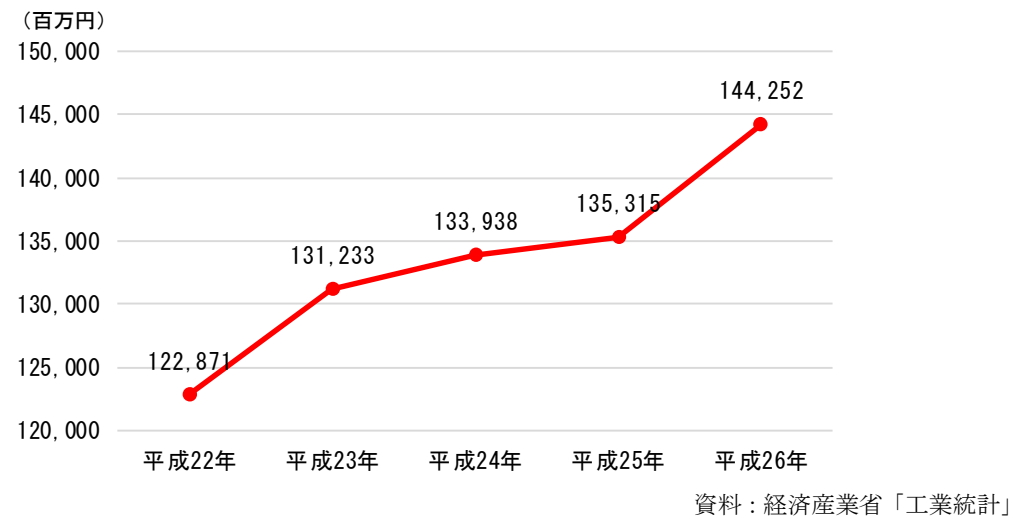
将来都市構造・土地利用構想

(4) 工業系の土地利用方針の検証

1) 工業系土地利用の検討の必要性

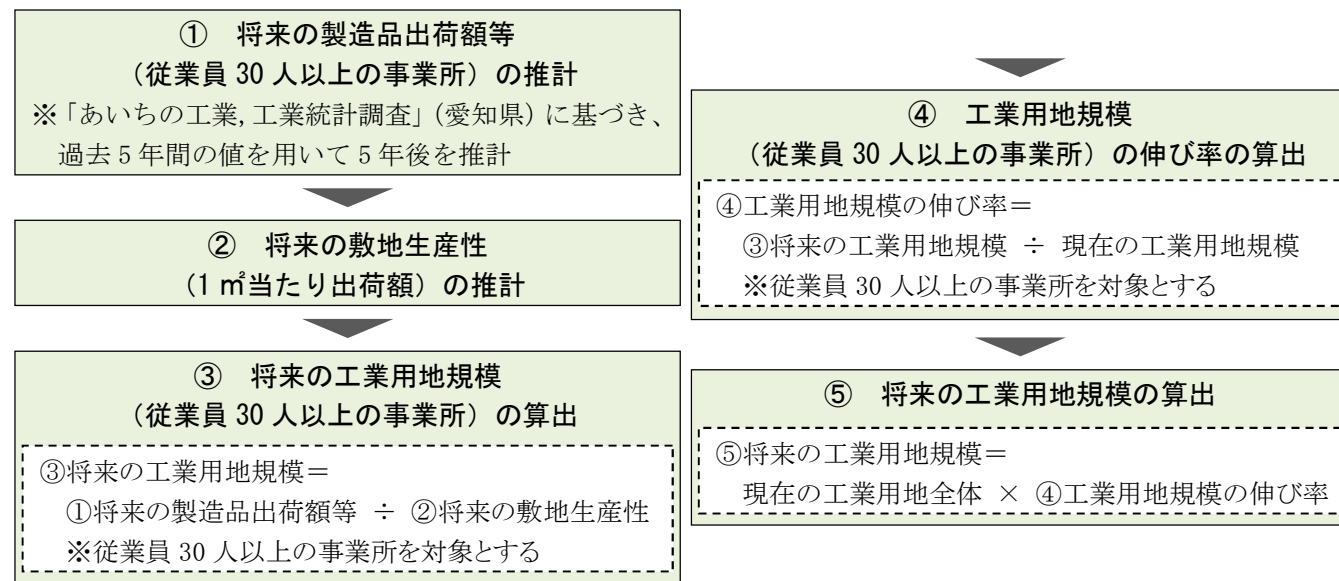
- 近年の製造品出荷額等の状況は、平成22年から平成26年で約17%増加し、着実に増加傾向を維持しており、産業動向に対応した機動的な工業用地の確保が課題となっている。
- 「あま市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成28年2月策定）で設定した目標従業員数の達成のため、新たな工業用地の確保に向けた方針の拡充が必要である。

■ 製造品出荷額等の推移



2) 工業系土地利用の検証

■ 工業用地規模の算出フロー



※推計に際し、製造品出荷額等及び工業用地の経年的なデータが必要となるが、使用する「あいちの工業,工業統計調査」(愛知県)による統計データは、従業員30人以上の事業所のみを対象とした値である。そのため、工業用地全体の面積は、工業系の土地地用を調査している都市計画基礎調査を用いることとする。

※本検討では、「あいちの工業,工業統計調査」に基づき、従業員30人以上の事業所を対象とした工業用地の伸び率を把握し、この伸び率を都市計画基礎調査の工業用地の面積に乗じて、将来の工業用地規模を算出する。

表 将来の工業用地の必要規模の算出

現況の工業用地規模※	伸び率	将来の工業用地の必要規模	増加面積
A	B(④で算出)	C(A×B)	D(C-A)
81.75(ha)	1.61	131.6(ha)	約50(ha)

※ 愛知県「都市計画基礎調査,あま市」平成25年度

今後必要となる工業用地規模：約50(ha)
 現行マスタープランでの産業誘導候補地での供給：約24ha
 ⇒約26haの新たな工業用地の供給を考えていく必要がある

【補足：「あま市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（平成28年2月策定）】

- 新たに必要となる工業用地での就業機会を創出し、製造業側からも「あま市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で定めている市内従業員数の目標達成に向けた取組みを進めていきます。

基本目標1 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする

本市は、名古屋市の中心部から鉄道で約15分という良好な立地条件に加え、田園風景と住宅地との調和がとれた緑豊かなまちを形成しており、市民アンケートの結果では、市民の7割以上の方が、今後も居住する意向を有しています。また、市内の高校生は、就職先が市外でも、市内で生活しながら通勤を希望する傾向があります。

一方、本市は、人口8万8千人余を有するにもかかわらず、市内には就業場所が不足しており、名古屋市内の企業の通勤圏となっているため、市内での就業率は低くなっています。また、産業構造の変化に伴い、製造業、農業を始めとする市内各産業は、後継者不足や技術喪失の問題を抱えています。

これらのことから、「地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする」ことで、就業に起因する人口流出の抑制、地域との連帯感の強化、地域経済の活性化が期待できると考えられます。

そこで、次の目標を掲げ、市内での就業機会を増大させる戦略を実施します。

【数値目標】

指標	現状値	目標値
市内従業員数	25,268人 (平成24年)	30,000人 (平成31年)

Ⅰ 将来都市構造・土地利用構想

3) 工業系土地利用の状況整理

●市街化区域内では、新規企業等の受け皿となる用地を確保できない状況

本市における工業系用途地域の面積は下表のとおり 63.3ha である。
 そのうち、土地活用が成されていない低未利用地の面積は約 2.5ha で、土地利用率は約 96%と概ね開発が完了している状況である。
 また、低未利用地における最大敷地面積は 0.6ha であり、小規模な土地が点在している状況である。

表 本市の工業系用途地域の土地利用状況 単位：ha

用途地域	美和地区	甚目寺地区	七宝地区	市全体
準工業地域	4.99	—	4.31	9.30
低未利用地	0.12	—	0.08	0.20
工業地域	—	54.00	—	54.00
低未利用地	—	2.38	—	2.38
合計	4.99	54.00	4.31	63.30
低未利用地	0.12	2.38	0.08	2.58

※ 愛知県「都市計画基礎調査, あま市」

●工場及び倉庫の誘致は進んでいるが、大型物件のニーズには対応できていない状況

工場及び倉庫の建築状況について、床面積 1,000 m²以下の整備は進んでいるが、床面積 1,000 m²以上の大型の物件は非常に少ない。
 中小規模の企業ニーズには対応できているものの、大企業等の大型物件のニーズには対応できていないと判断できる。

表 本市の工場及び倉庫立地動向（床面積区分）

年度		17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
工場	件数(総合)	11	7	10	5	3	5	6	6	7	6
	床面積 (m ²)	6,241	16,218	21,591	3,273	5,402	24,540	6,386	9,086	29,690	4,551
	件数(1000m ² 以上)	1	2	1	2	2	2	2	1	3	1
	床面積 (m ²)	2,276	14,615	17,715	2,377	5,093	23,495	4,751	8,049	28,411	1,682
	件数(1000m ² 以下)	10	5	9	3	1	3	4	5	4	5
床面積 (m ²)	3,965	1,603	3,876	896	309	1,045	1,635	1,037	1,279	2,869	
倉庫	件数(総合)	6	6	2	2	0	2	3	3	3	2
	床面積 (m ²)	1,426	1,315	199	511	0	3,242	377	238	1,102	428
	件数(1000m ² 以上)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	床面積 (m ²)	0	0	0	0	0	3,111	0	0	0	0
	件数(1000m ² 以下)	6	6	2	2	0	1	3	3	3	2
床面積 (m ²)	1,426	1,315	199	511	0	131	377	238	1,102	428	

注1) 建築物用途別の工場には作業場を含む
 注2) 軽微な増築も含む
 資料：あま市都市計画課

10 路線から 6 路線に見直し

4) 新たな工業用地の供給方針（案）

現行都市計画マスタープランに位置づけられた市街化調整区域内 5 箇所の産業誘導候補地における工場や流通・業務施設の適切な配置と誘導を図る。

産業誘導候補地における計画的な誘導を行った上でも供給が不足する部分については、市街化調整区域内の広域的な幹線道路沿道周辺を「産業誘導ゾーン」として新たに位置づけを見直し、小・中規模の工業用地等の供給対応地として、その適正配置に努めていく。

5) 土地利用構想図の見直し

現行の都市計画マスタープランにおいても、市内 10 路線の沿道を農地・集落地（主要な幹線道路沿道等）として、主要な幹線道路沿道を「工場や流通等施設が立地する土地利用を検討する」方針を定めています。
 今回の見直しでは、下記の 4 路線の幹線道路沿道については、「産業誘導ゾーン」に位置づけを見直し、「市街化調整区域としての性格（農地の保全）や円滑な交通流動に及ぼす影響を十分考慮しながら、工場や流通施設の立地の適正な誘導を図る。」と方針を改め、市内の工業用地確保の機動性向上や恵まれた交通環境を生かした土地利用の重点化を明示します。

この産業誘導ゾーンの開発に当たっては、周辺農地の保全や調和のため、積極的に地区計画制度や都市計画法に基づく各種手続の活用により、地区施設の整備や建築物の適正な規制・誘導に努めます。

沿道の位置づけを見直す幹線道路（4 路線）

- ・（都）名古屋環状 2 号線
- ・（都）甚目寺佐織線
- ・（都）西尾張中央道
- ・県道名古屋蟹江弥富線

⑧→⑨既存工業地・産業誘導候補地・【追加】産業誘導ゾーン

土地利用の規制・誘導方針	<ul style="list-style-type: none"> ●既存工業地については、周辺環境と調和した土地利用を図ります。 ●広域的な幹線道路の沿道という利便性を活かし、工場や流通・業務施設の新規集積の誘導を検討します。 【追加】 ●広域的な幹線道路（4 路線）沿いにおいては、市街化調整区域としての性格や円滑な交通流動に及ぼす影響等を十分考慮しながら、工場や流通・業務施設の立地の計画的で適正な誘導を図ります。なお、この誘導にあたっては、優良な農地等の保全に配慮しつつ、開発基盤が整った箇所等に関し、建築物の適正な規制・誘導を図ります。
--------------	--

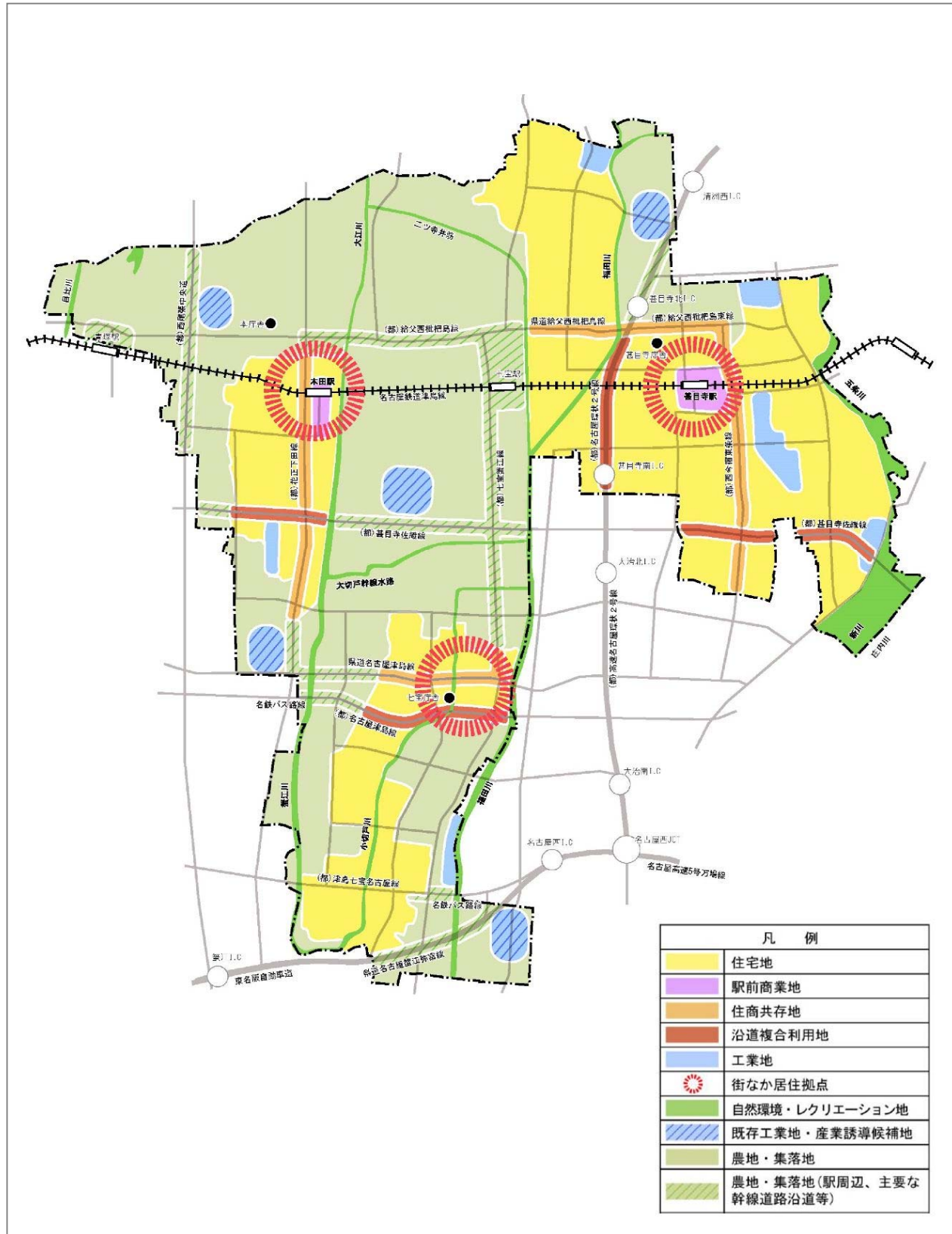
⑩→⑪農地・集落地（駅周辺、主要な幹線道路沿道等）

土地利用の規制・誘導方針	<ul style="list-style-type: none"> ●駅周辺では、市街化調整区域としての性格を十分考慮しながら、地域の実情に応じ、既存コミュニティの維持や安全・安心で活力ある暮らしの形成に必要な場合において、適切な土地利用を検討します。 ●七宝駅周辺については、市全体からみた種々の優位性を考慮し、市街地としての位置づけも交えた土地利用を中長期的に検討します。 ●主要な幹線道路の沿道周辺では、市街化調整区域としての性格や、円滑な交通流動に及ぼす影響等を十分考慮しながら、必要に応じて、工場や流通・業務施設等が立地する土地利用を検討します。
--------------	--

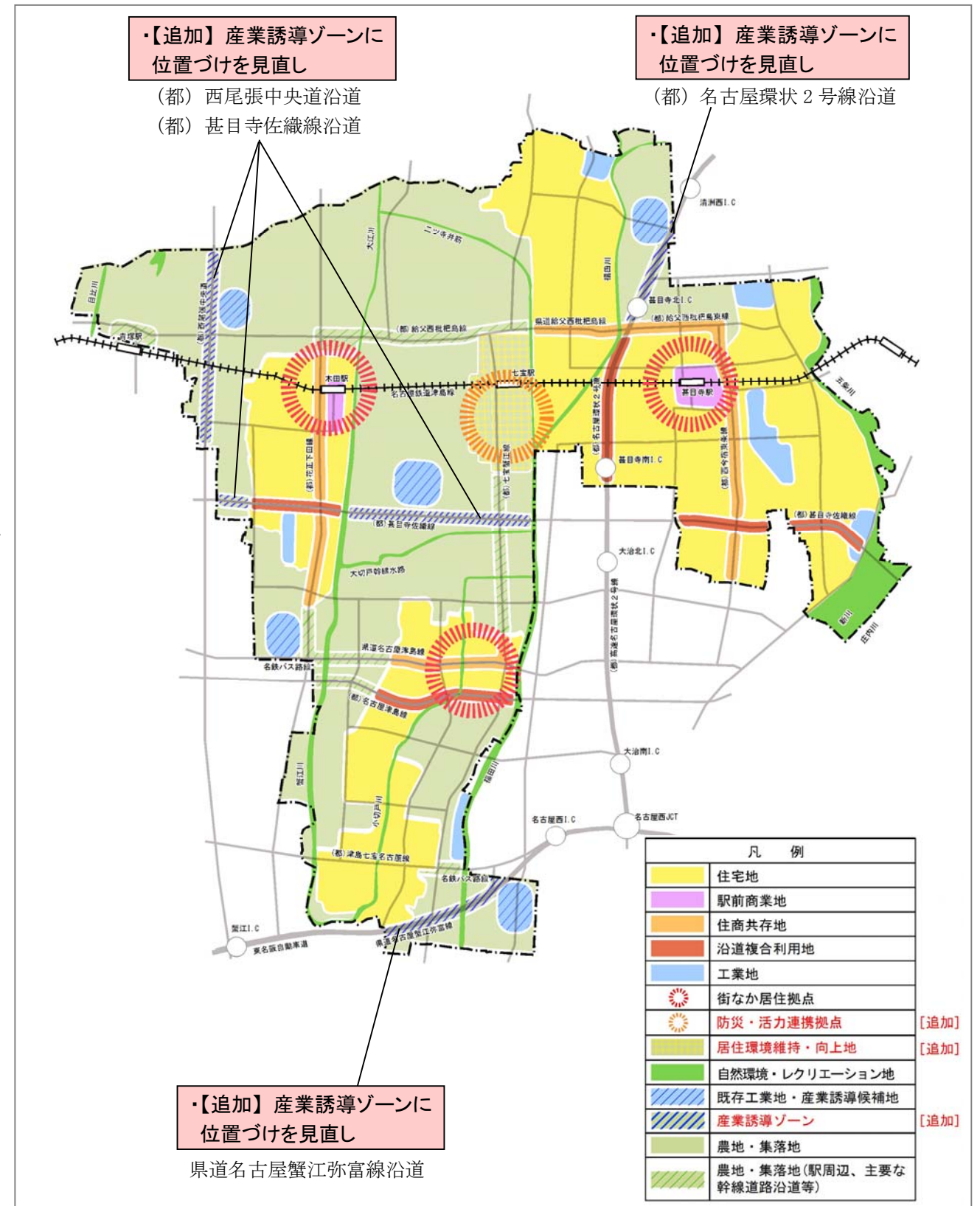
4 路線沿道の土地利用区分に関する見直し

Ⅰ 将来都市構造・土地利用構想

土地利用構想図（現行）



土地利用構想図（変更案）



■ 分野別都市づくり計画の見直し

II 道路・交通

1. 前回の委員会で整理した検討ポイント

- ❖本市の交通移動実態を整理するとともに、本庁舎整備やリニアインパクトの享受の観点から、将来交通ネットワークや施策のあり方を検討
- ❖人口や高齢者数の動向を見据えた公共交通体系のあり方を検討

2. 見直しに向けた検討内容

- 将来交通ネットワーク・施策、公共交通体系のあり方の検討
- 1) リニアインパクトの影響・効果
 - 2) 名二環開通の効果
 - 3) 自動車混雑度の状況
 - 4) 代表交通手段分担率の推移
 - 5) 公共交通の状況
 - 6) 公共交通カバー圏域
 - 7) 自動車利用の詳細分析

3. 検討内容

■将来交通ネットワーク・施策、公共交通体系のあり方の検証

1) リニアインパクトの影響・効果

①リニア中央新幹線に関する計画の整理

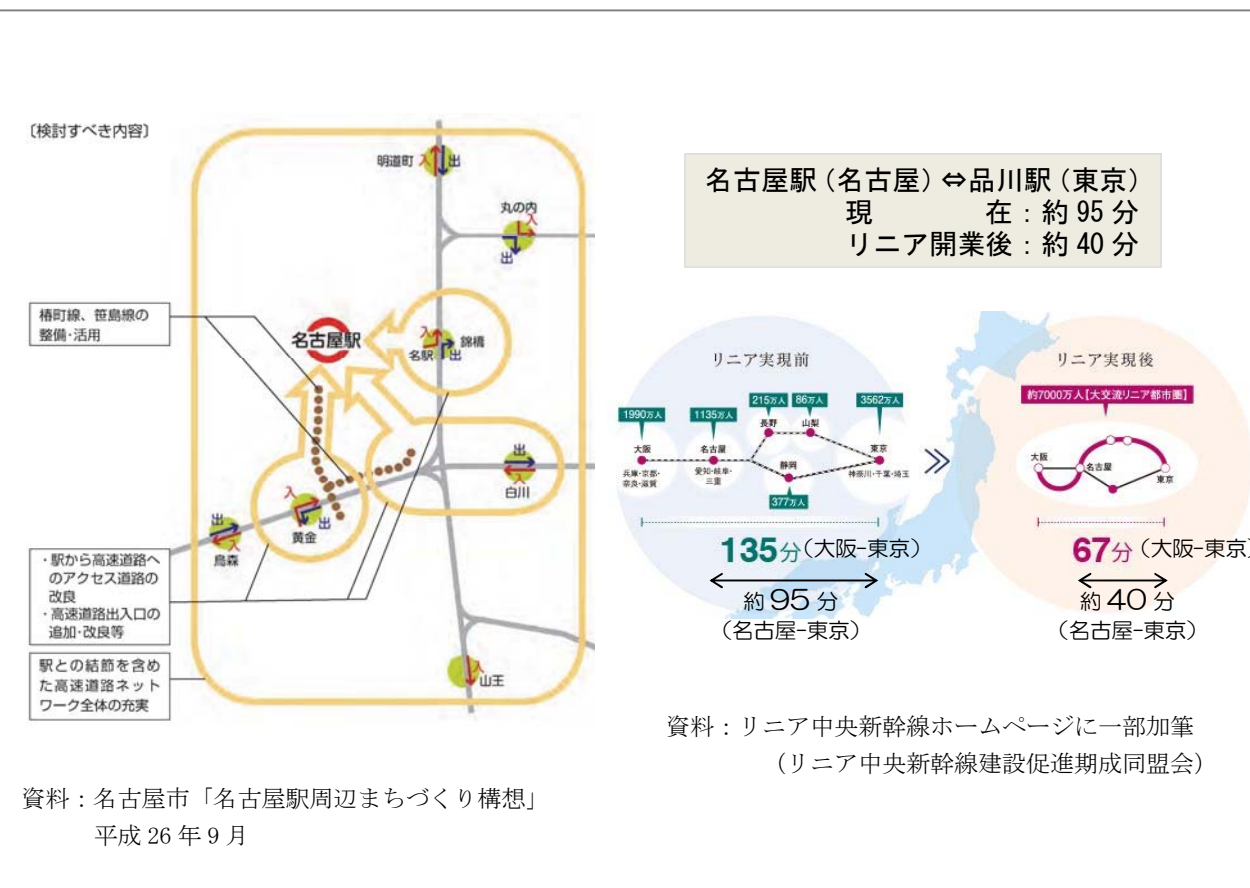
- リニア中央新幹線開業を見据えて、名古屋駅における「乗換利便性向上」、「駅と都市高速道路とのアクセス性の向上」などの施設整備の方向性が示されている。(図1)
- リニア中央新幹線整備により、名古屋・東京間の所要時間が約40分に短縮される。(図2)

②リニアインパクトの主な影響・効果の整理

- リニア開業による品川駅間の所要時間の短縮率をみると、名古屋市が57.9%と最も高く、次いで清須市が47.8%、本市も42.3%と高短縮率となっており、名鉄津島線が名古屋駅と直結している点が効果的となっている。(図3)
- 旅客流動量について、本市を含む海部地域は、12.3万トリップ/年(11.4%)の増加が予測されている。(図4)

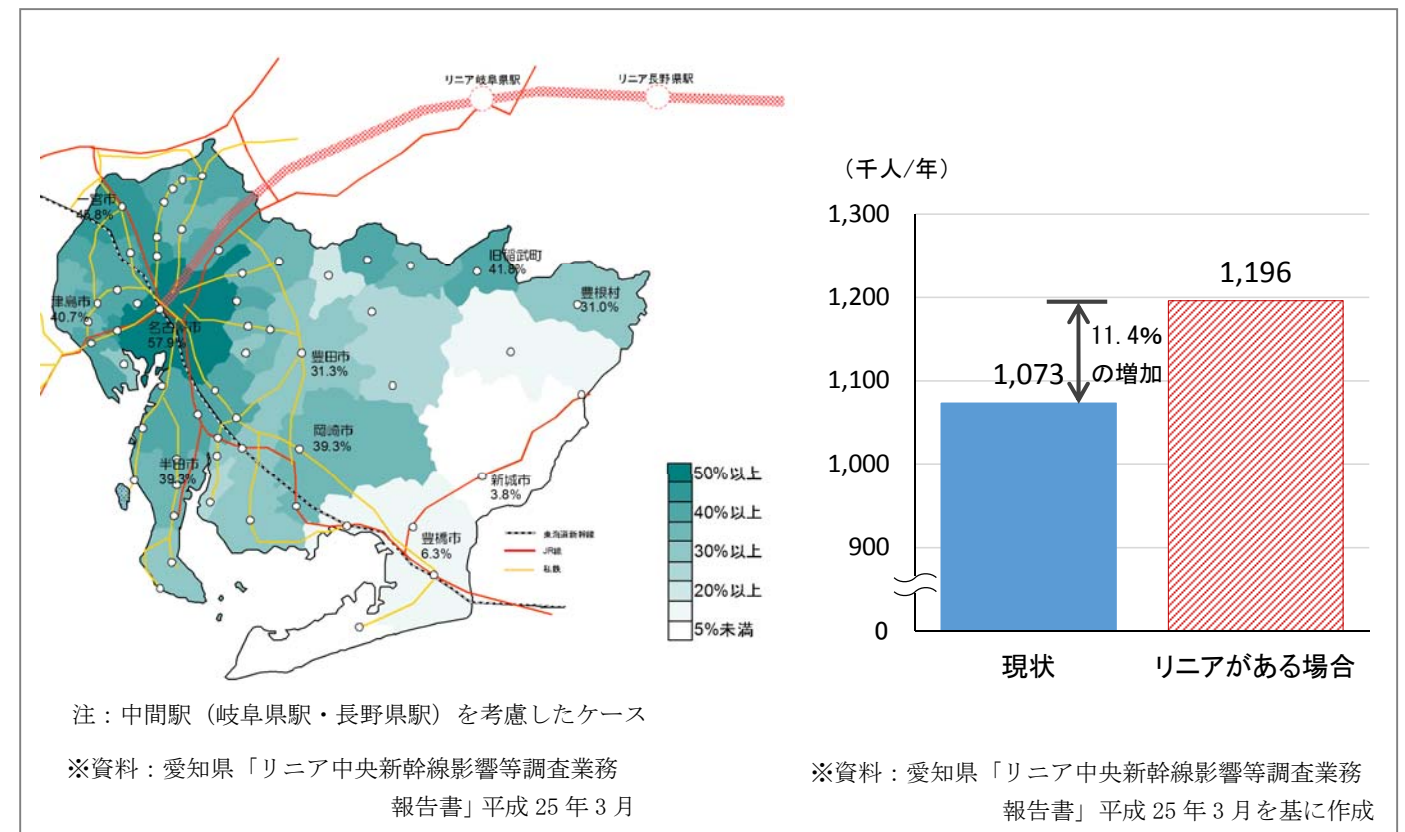
■ 高速道路とのアクセス強化 (図1)

■ 大都市との所要時間短縮 (図2)



■ 所要時間短縮率の拡がり (図3)

■ 海部地域の旅客流動量の変化 (図4)



II 道路・交通

2) 名二環開通の効果

- (都) 高速名古屋環状2号線(名二環)について、建設中の「名古屋西～飛島区間」が開通すれば、関東方面や京阪神方面、中部国際空港、名古屋港などの広域道路ネットワーク網において、飛躍的な充実が期待される。

■ 名二環の開通による広域道路ネットワーク網の充実

(例) 時間短縮(関東方面に向けて新東名にアクセスするまで)・・・約14分短縮

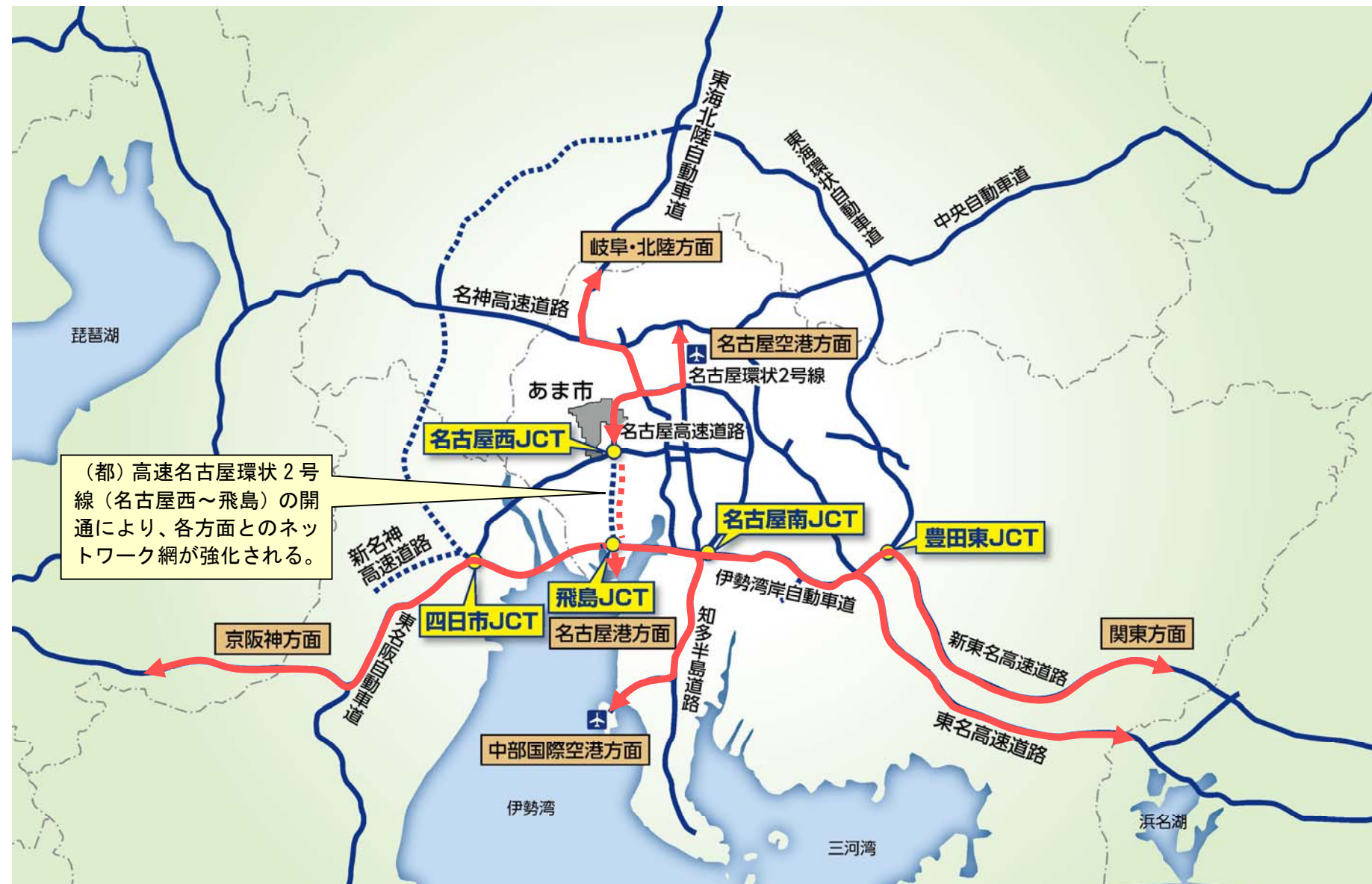
※指定最高速度で算出(名二環:60km/h、伊勢湾岸:100km/h)

【名二環時計回り(現在)】

甚目寺南IC → 名古屋南JCT → 豊田東JCT(新東名高速道路方面): 約65km(約54分)

【名二環反時計回り(開通後)】

甚目寺北IC → 飛島IC → 豊田東JCT(新東名高速道路方面): 約50km(約40分)



II 道路・交通

3) 自動車混雑度の状況 資料：H22 道路交通センサスより

- 本市の自動車混雑度をみると、(都)西尾張中央道が最も高い1.92、次いで(都)名古屋環状2号線(国道302号)が1.59となっており、慢性的・連続的に南北広域幹線軸において渋滞が発生している状況である。

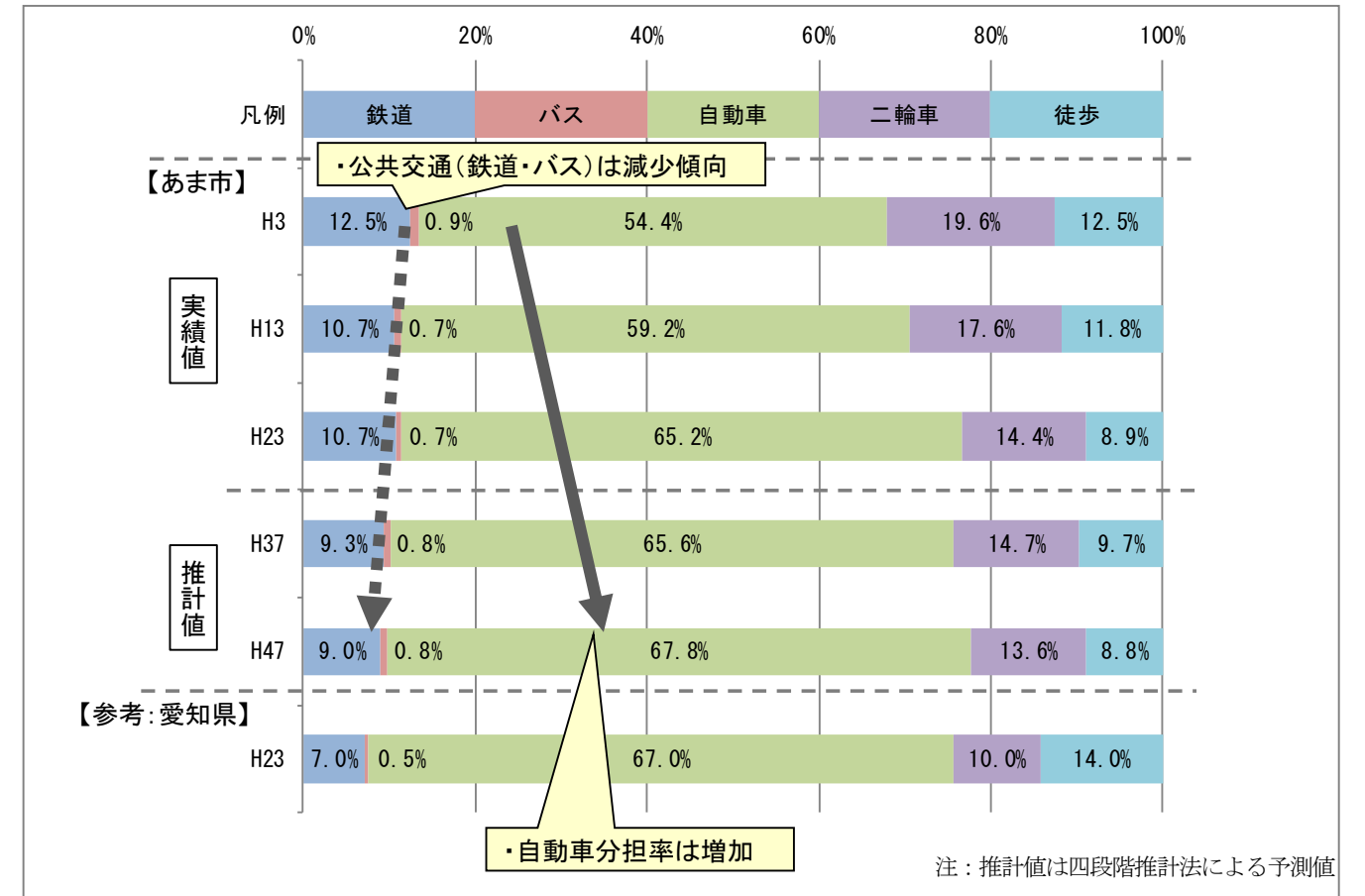
■ 24時間混雑度 (平成22年)



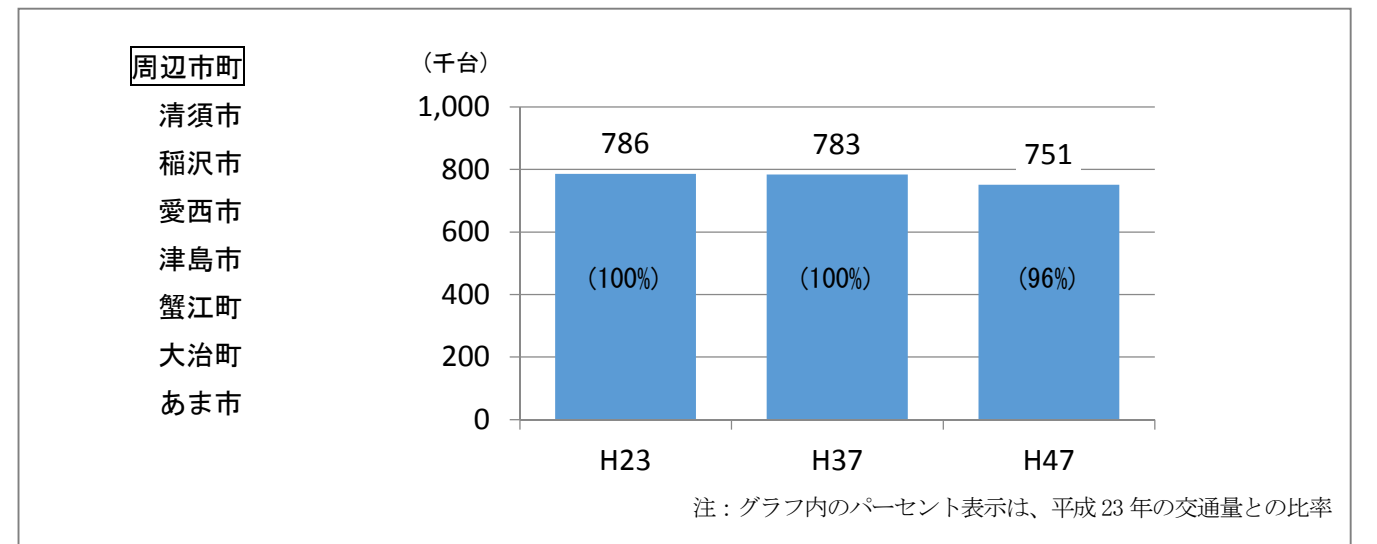
4) 代表交通手段分担率の推移 資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査 (H23) より

- 公共交通（鉄道・バス）の分担率は減少傾向にある一方で、自動車の分担率は増加傾向にあり、今後も、自動車への高い依存傾向が続くことが予測されている。(図1)
- 周辺市町の自動車交通量の推移からも、自動車利用は高止まりとなっており、混雑度の高い幹線道路の渋滞状況は、今後も継続すると想定される。(図2)

■ 本市関連の代表交通手段別分担率 (図1)



■ 周辺市町自動車交通量 (あま市含む) (図2)

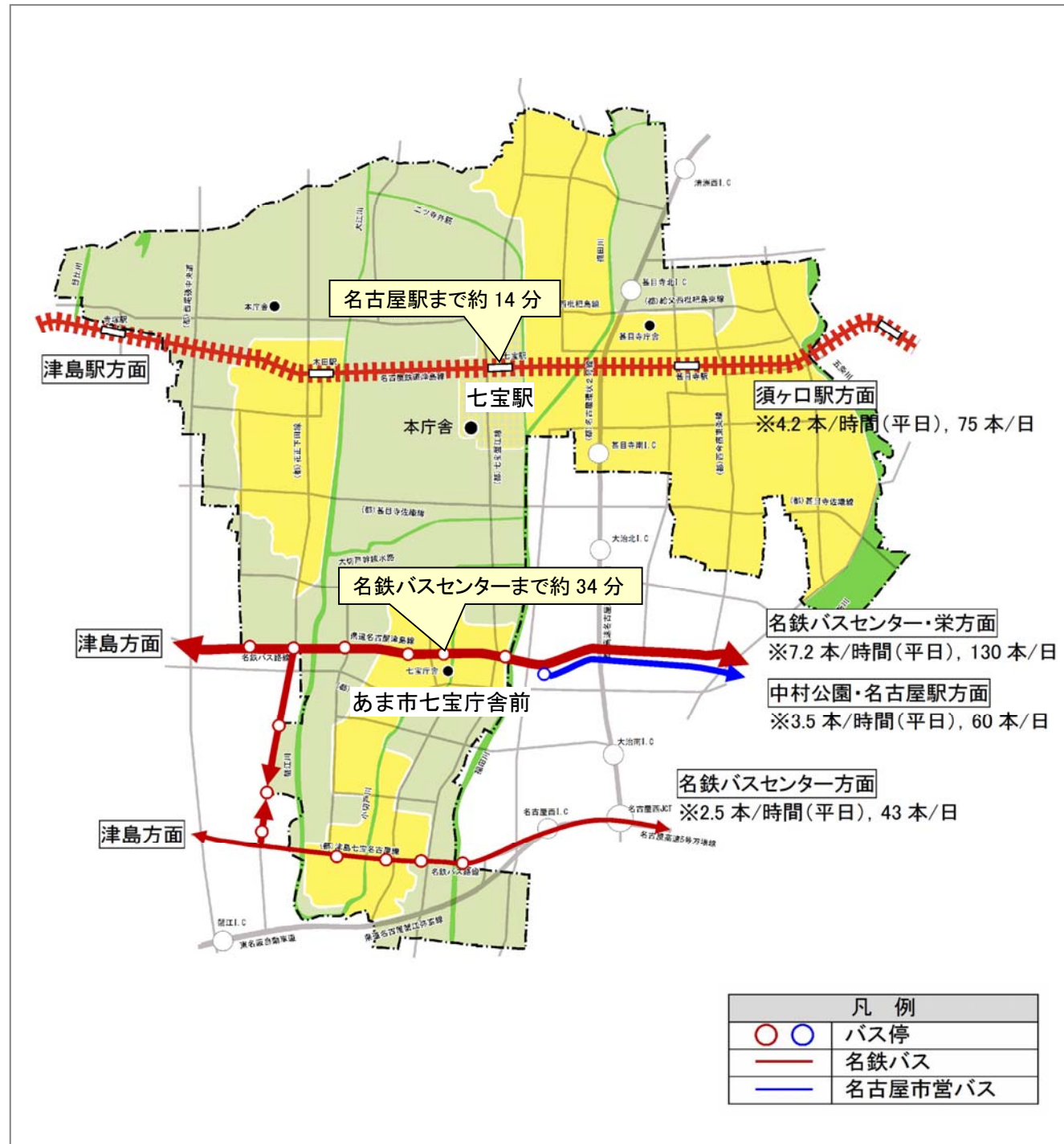


II 道路・交通

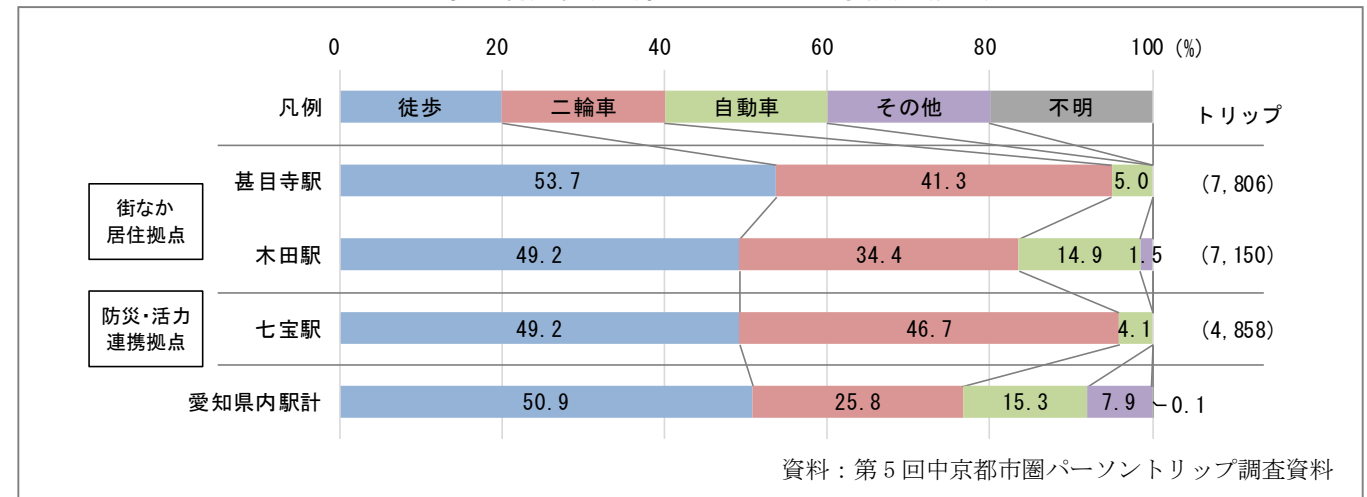
5) 公共交通の状況

- 公共交通の運行状況をみると、名鉄津島線及び名鉄バス路線の沿線では、非常に高密度な発着本数に支えられた交通サービスの提供が行われている。所要時間としては、名古屋駅まで鉄道であれば約14分、バスであれば約34分で行くことができる。(図1)
- 本市に立地する鉄道駅へのアクセス手段をみると、自宅等から鉄道駅にアクセスするための交通手段は、木田駅を除き、徒歩や二輪車がほとんどとなっている。(図2)
- 駅周辺での代表交通手段をみると、「街なか居住拠点」及び「防災・活力連携拠点」では、愛知県平均以上の公共交通(鉄道・バス)の分担率となっており、公共交通指向型のライフスタイルの形成が進んでいることが伺える。なかでも、七宝庁舎周辺の「街なか居住拠点」では、バス利用者が多いことが特徴となっている。(図3)

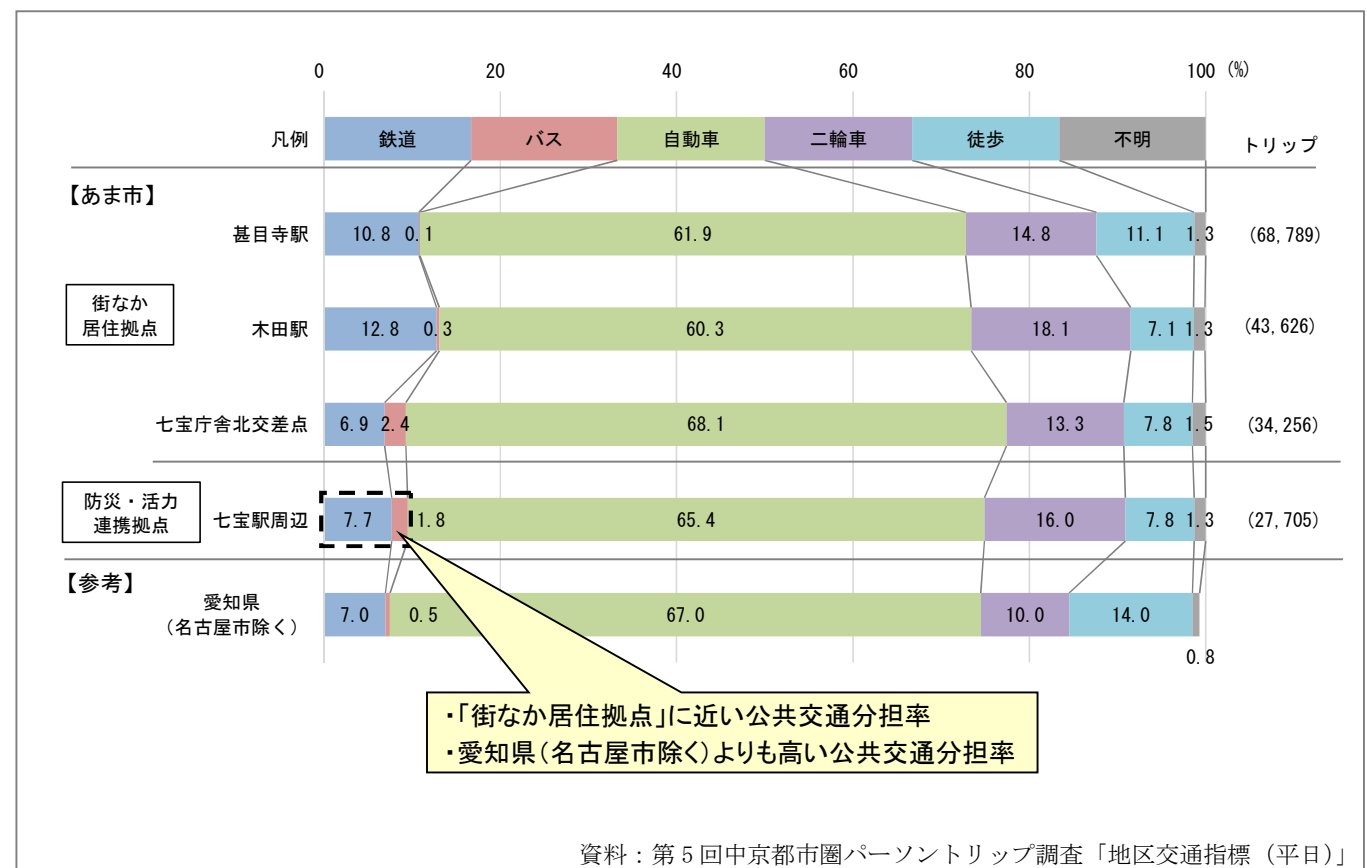
■ 鉄道・バスの運行本数・所要時間 (図1)



■ 3駅の利用状況(駅へのアクセス手段) (図2)



■ 駅周辺の代表交通手段構成の比較 (図3)



II 道路・交通

6) 公共交通カバー圏域

- 名鉄津島線及び名鉄バスによる人口カバー率は32%、高齢者（65歳以上）のカバー率は59%となっており、いずれも公共交通のカバー率が低い状況である。（図1）

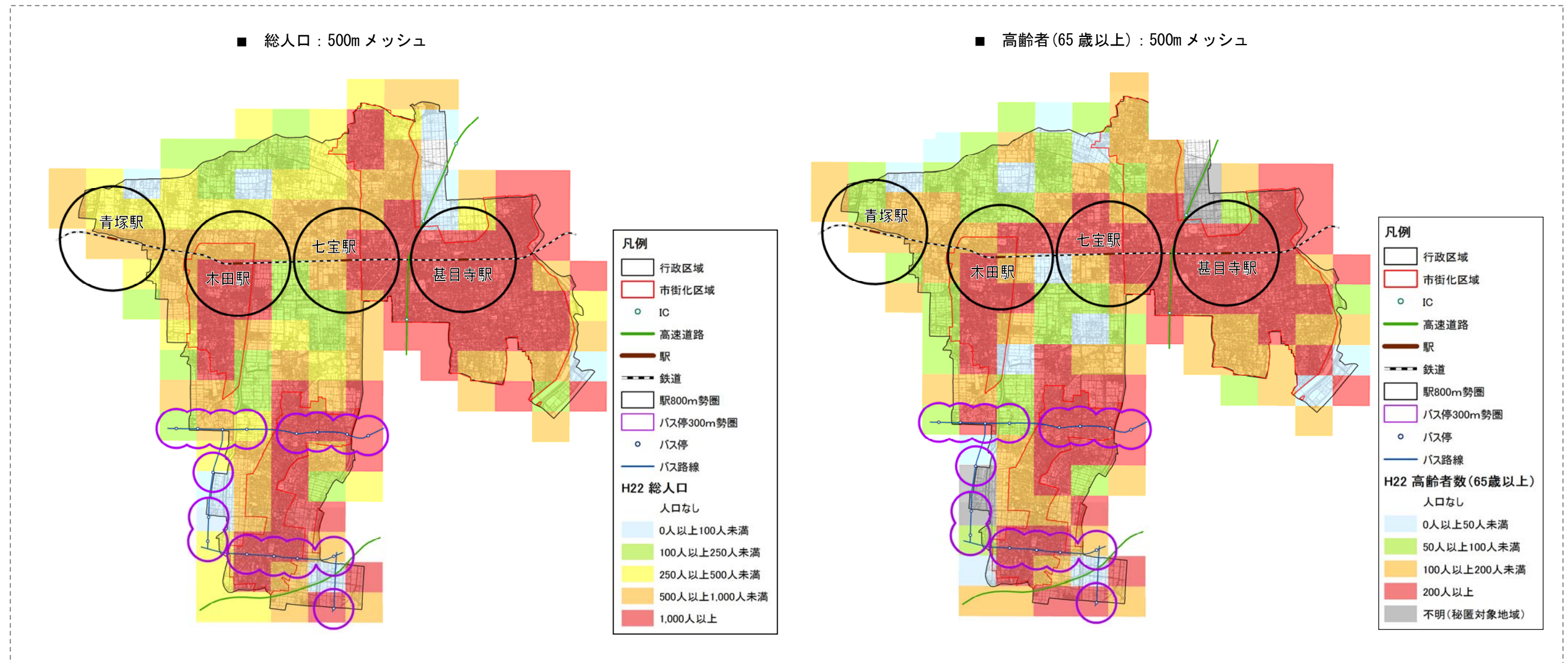
■ 公共交通徒歩圏の人口カバー率（図1）

人口	あま市関連 メッシュ人口	公共交通 徒歩圏人口	人口 カバー率
総人口	123,132人	39,967人	32%
高齢者(65歳以上)	65,949人	38,947人	59%

※メッシュ人口のためあま市の人口とは合致しない。

※公共交通徒歩圏は鉄道駅から800m、バス停から300mの圏域。

■ （図1関連）公共交通徒歩圏の人口カバー率の算出図

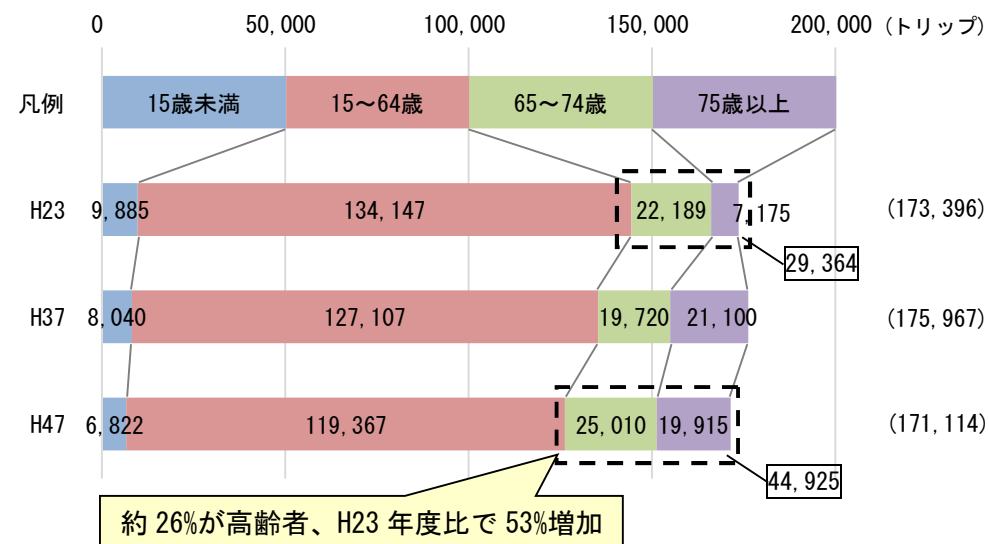


II 道路・交通

7) 自動車利用の詳細分析

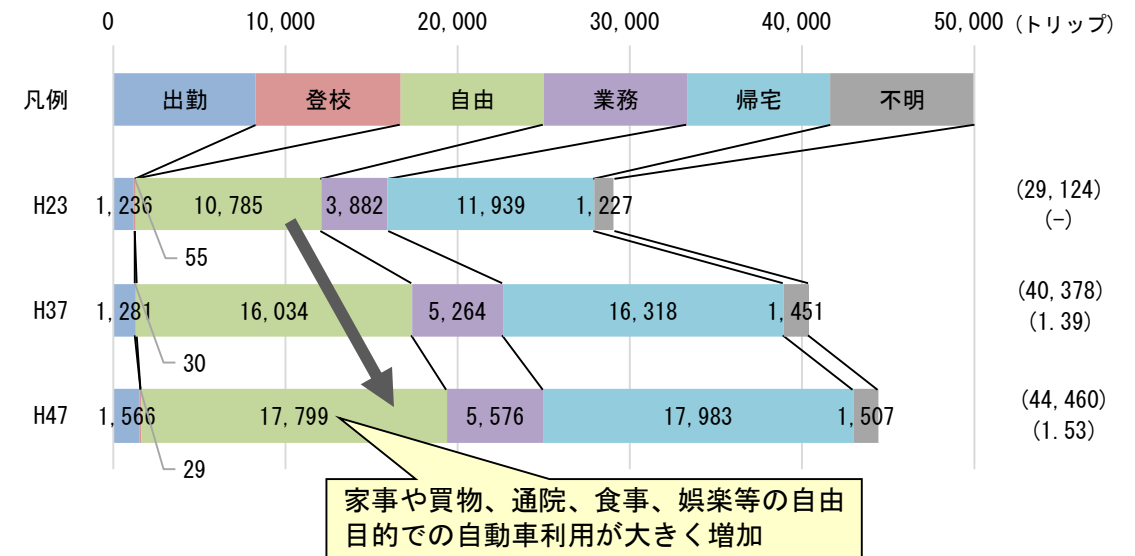
- 自動車トリップの年齢構成の将来推移をみると、若年層のトリップは減少する一方で、高齢者の自動車トリップが大幅に増加する見通しである。(図1)
- 高齢者の自動車トリップ数の増加は、自由目的(約61%増加)での自動車利用が大きく増加することが予測されており、身近な生活交通等(買物、通院、食事など)における市内短距離トリップでの自動車利用の増加が見込まれる。(図2・3)
- 交通事故の統計から高齢者は相対的に事故を起こす確立が高く、高齢者の自動車トリップの増加に伴い、交通事故の増加が懸念される。(図4)

■ あま市の自動車トリップの年齢構成の推移(簡易予測結果)(図1)



約26%が高齢者、H23年度比で53%増加

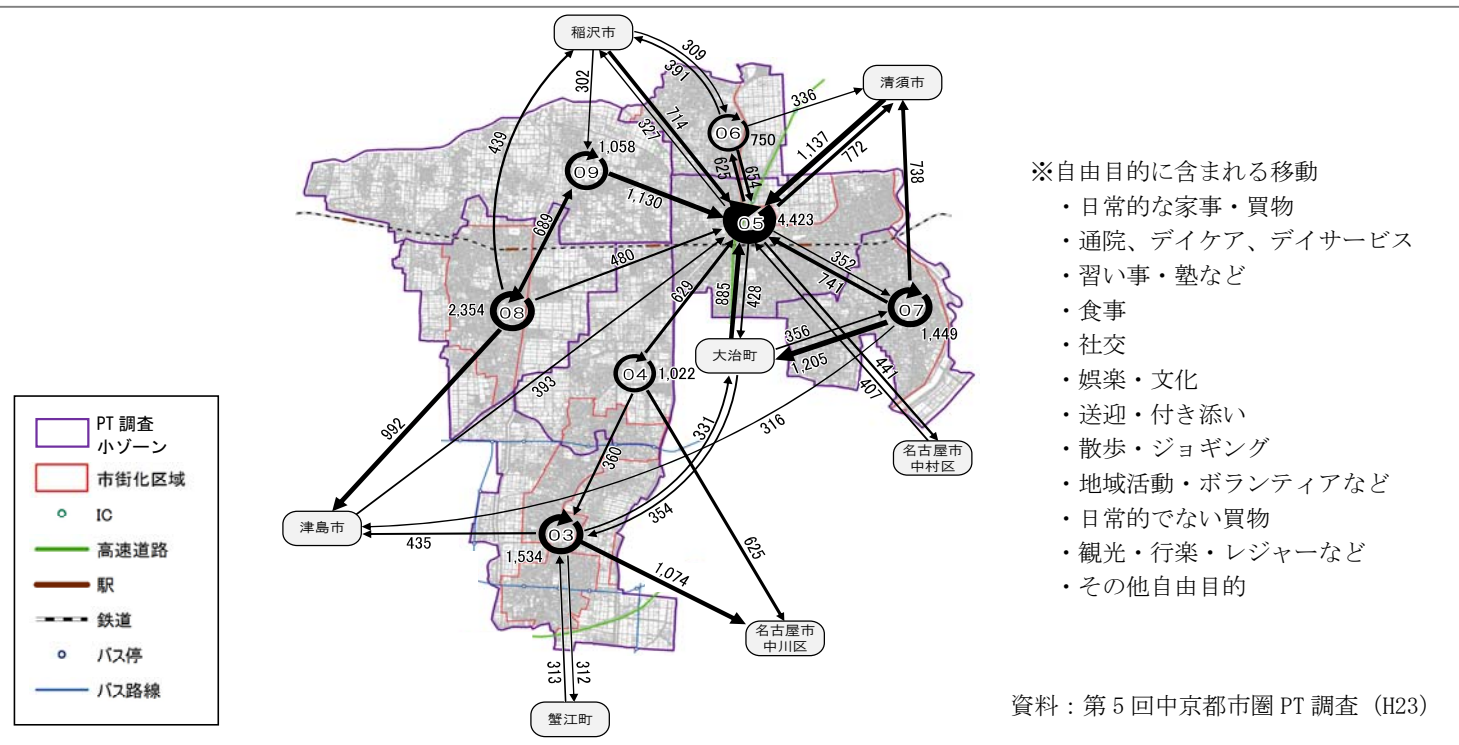
■ あま市の高齢者の目的別自動車利用トリップの推移(簡易予測結果)(図2)



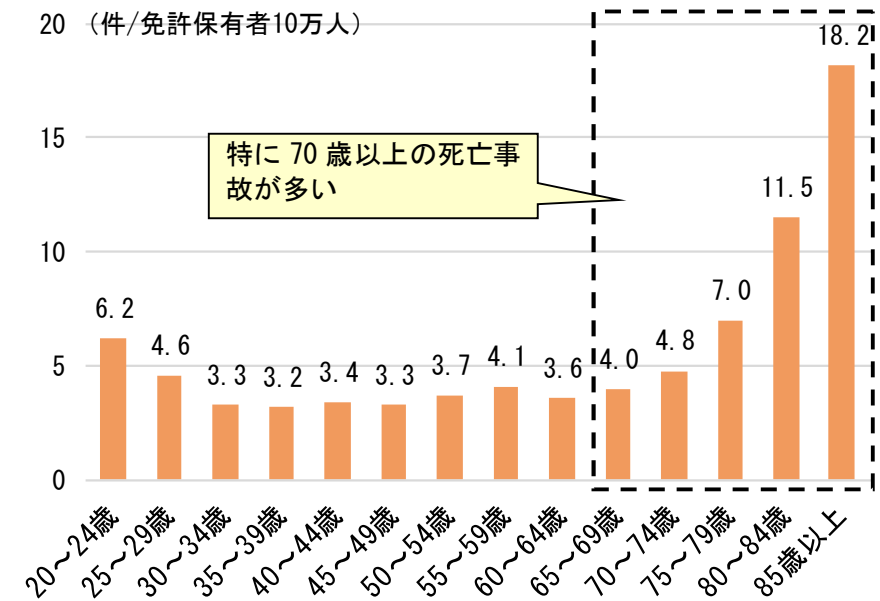
家事や買物、通院、食事、娯楽等の自由目的での自動車利用が大きく増加

資料: 第5回中京都市圏PT調査(H23)より集計

■ 自由目的トリップ数(300トリップ/日以上の移動)(図3)



■ 原付以上運転者の年齢別免許保有者10万人当たり死亡事故件数(平成27年)(図4)



資料: 警察庁「平成27年における交通死亡事故の特徴について」平成28年を基に作成
補足: 交通死亡事故の件数は、全国集計である。

II 道路・交通

4. 見直しの方針(案)

(1) 将来交通ネットワーク・施策、公共交通体系のあり方

- 1)～7)の内容を踏まえ、将来交通ネットワーク・施策、公共交通体系のあり方を整理します。

1) リニアインパクトの影響・効果

- リニア中央新幹線開業による名古屋駅への交流人口の拡大と、名古屋駅から鉄道や高速バスを用いた本市内へのアクセス性の向上に向けた取組みが重要となる。

2) 名二環開通の効果

- 名二環(名古屋西～飛島)の開通により、本市の広域道路ネットワーク網の飛躍的な充実が図られ、(都)名古屋環状2号線(国道302号)を経由した市内各所への自動車交通の増加が想定される。

3) 自動車混雑度の状況

- 鉄道に分断された南北を連絡する広域幹線軸である(都)名古屋環状2号線(国道302号)は、混雑度が高く、その解消に取り組む必要がある。

4) 代表交通手段分担率の推移

- 自動車分担率は今後も増加傾向にあり、自動車への依存度は高いことが見込まれている。

5) 公共交通の状況

- 名鉄津島線及び名鉄バス路線は、本市の名古屋駅等への移動を支える公共交通の幹線軸となっている。
- 「街なか居住拠点」や「防災・活力連携拠点」の周辺では、公共交通指向型のライフスタイルの形成が進んでいる。更なる今後の公共交通機関の維持や機能向上に向け、鉄道・バス利用圏域の拡大、公共交通利用者数の増加を図っていく必要がある。

6) 公共交通カバー圏域

- 公共交通のカバー率を補完するため、高齢者等が鉄道駅などの市内各所へ移動できるように交通環境の整備に取り組む必要がある。

7) 自動車利用の詳細分析

- 高齢者の自動車トリップの増加が見込まれており、特に市内の買い物等の短距離トリップの増加が想定されている。
- 高齢化の進展を見据えた、生活を支える移動手段の確保が重要となっている。

将来交通ネットワーク・施策のあり方

公共交通、道路交通環境の改善を進めていくことで、本市の恵まれた交通環境の強みを更に重層化させ、人口の定着や人の流れの誘導を図っていく。

- 名古屋駅から生じるリニアインパクトを確実に市内に呼び込んでいくため、甚目寺駅周辺・木田駅周辺の「街なか居住拠点」では、鉄道の更なる利便性向上とともに、駅から居住地、職場、観光地など、市内各所へのアクセス性向上などに取り組んでいく。
- 七宝庁舎北交差点周辺の「街なか居住拠点」では、名古屋市高速度鉄道6号線の延伸構想を見据えた、交通まちづくりの循環サイクルを生み出していく。

■ 循環型の交通指向型まちづくりサイクルのイメージ



- 本庁舎及び七宝駅周辺の「防災・活力連携拠点」においては、居住環境の向上に向けた駅アクセス機能の強化や県道の鉄道立体交差化の推進、駅から本庁舎へのアクセス経路検討を進めていく。
- 高速バスを利用したリニアインパクトの呼び込みや市内道路混雑の解消のため、(都)名古屋環状2号線(国道302号)の4車線化の早期事業化に向けた検討を加速させる。

市民生活を支える公共交通体系のあり方

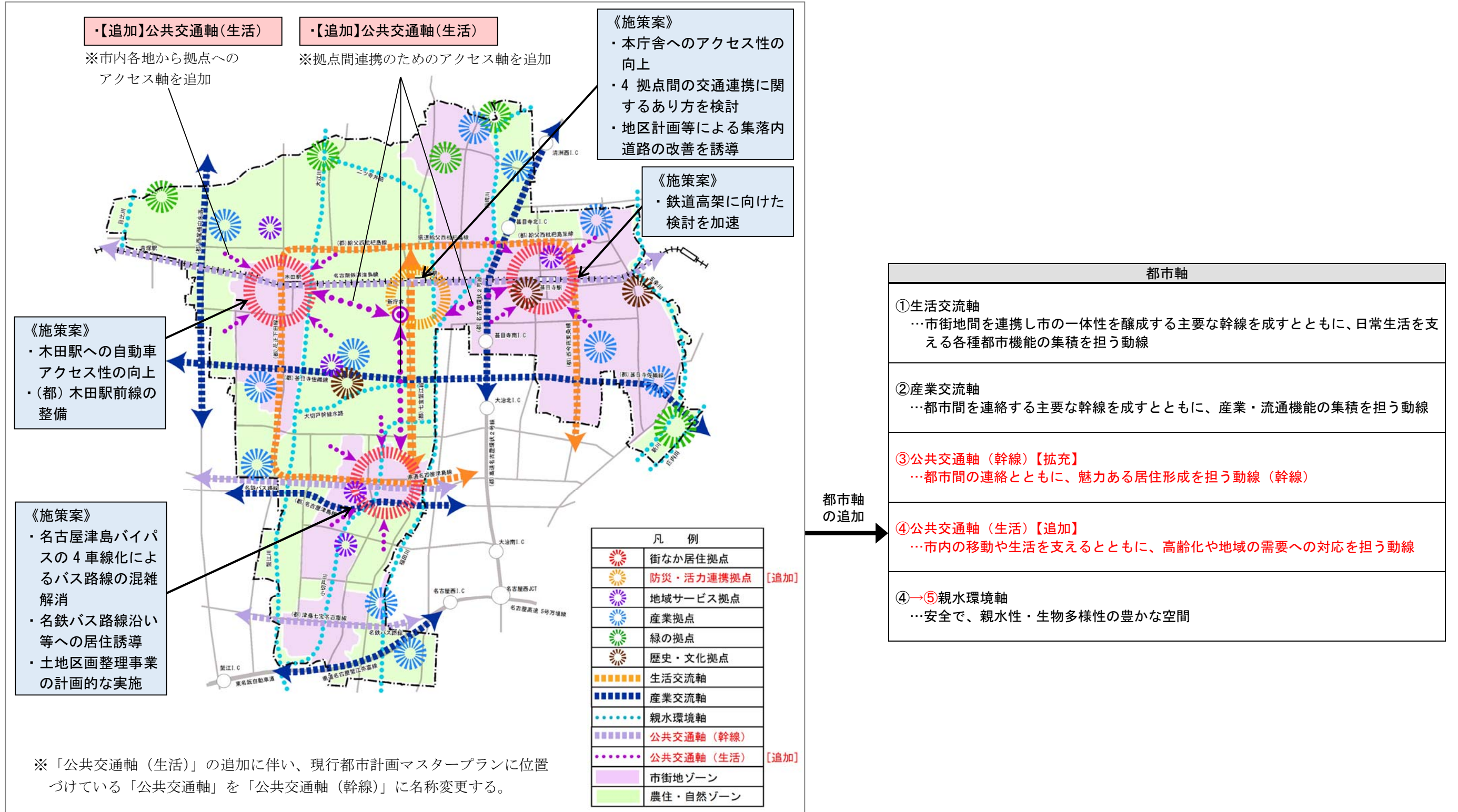
- 今後の高齢化の進展を見据えた市内移動手段の確保の検討を進め、市民の誰もが生活移動において困ることのないような交通環境の整備を目指す。
- 市内各所からの本庁舎への来庁アクセスと、「街なか居住拠点」間の移動を支えるため、新たに公共交通軸(生活)を定める。そして、地域活力を支えるための交通手段について、その時々々の需要や地域特性に応じた適切な方法を選択・検討し、確保と維持に取り組む。

II 道路・交通

(2) 将来都市構造図の見直し

- 「公共交通体系のあり方」に基づき、新たな公共交通軸を位置づけ、将来都市構造の強化を図る。

将来都市構造図（変更案）



III 防災

1. 前回の委員会で整理した検討ポイント

❖ 愛知県の地震被害予測結果を踏まえ、大規模地震対策、防災拠点、広域防災のあり方を検討



2. 見直しに向けた検討内容

(1) 地震被害予測結果（愛知県）の整理

1) 津波浸水区域・液状化区域 2) 最大震度 3) 建物被害・人的被害

(2) 防災・活力連携拠点の整備による都市防災機能の検証

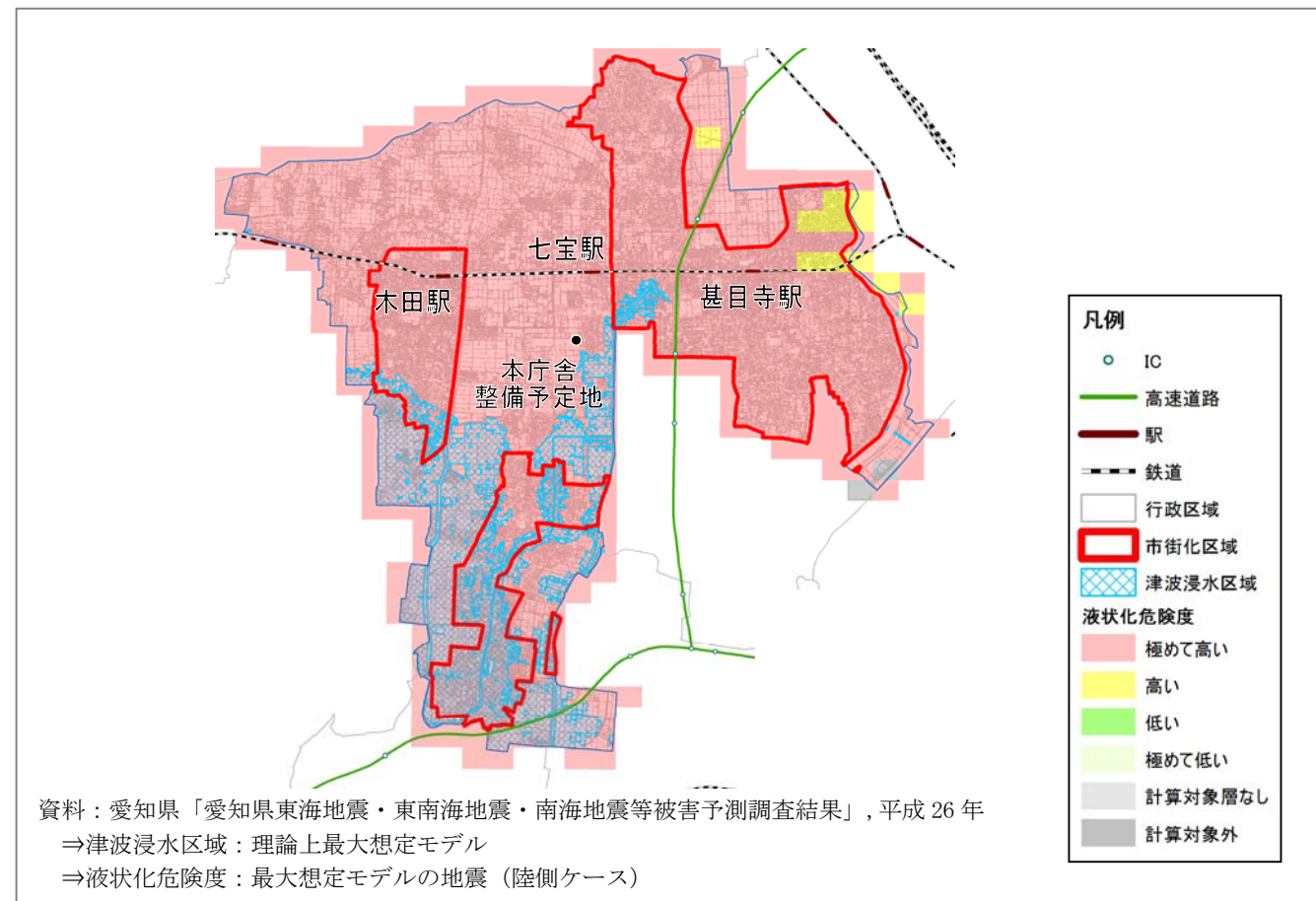
3. 検討内容

(1) 地震被害予測結果（愛知県）の整理

1) 津波浸水区域・液状化区域

- 本市全域にわたり、液状化危険度が極めて高い状況である。
- 津波浸水区域は本市南部地域（七宝地区）や蟹江川沿いに広がっている。なお、本庁舎整備予定地は、津波浸水区域外に立地している。

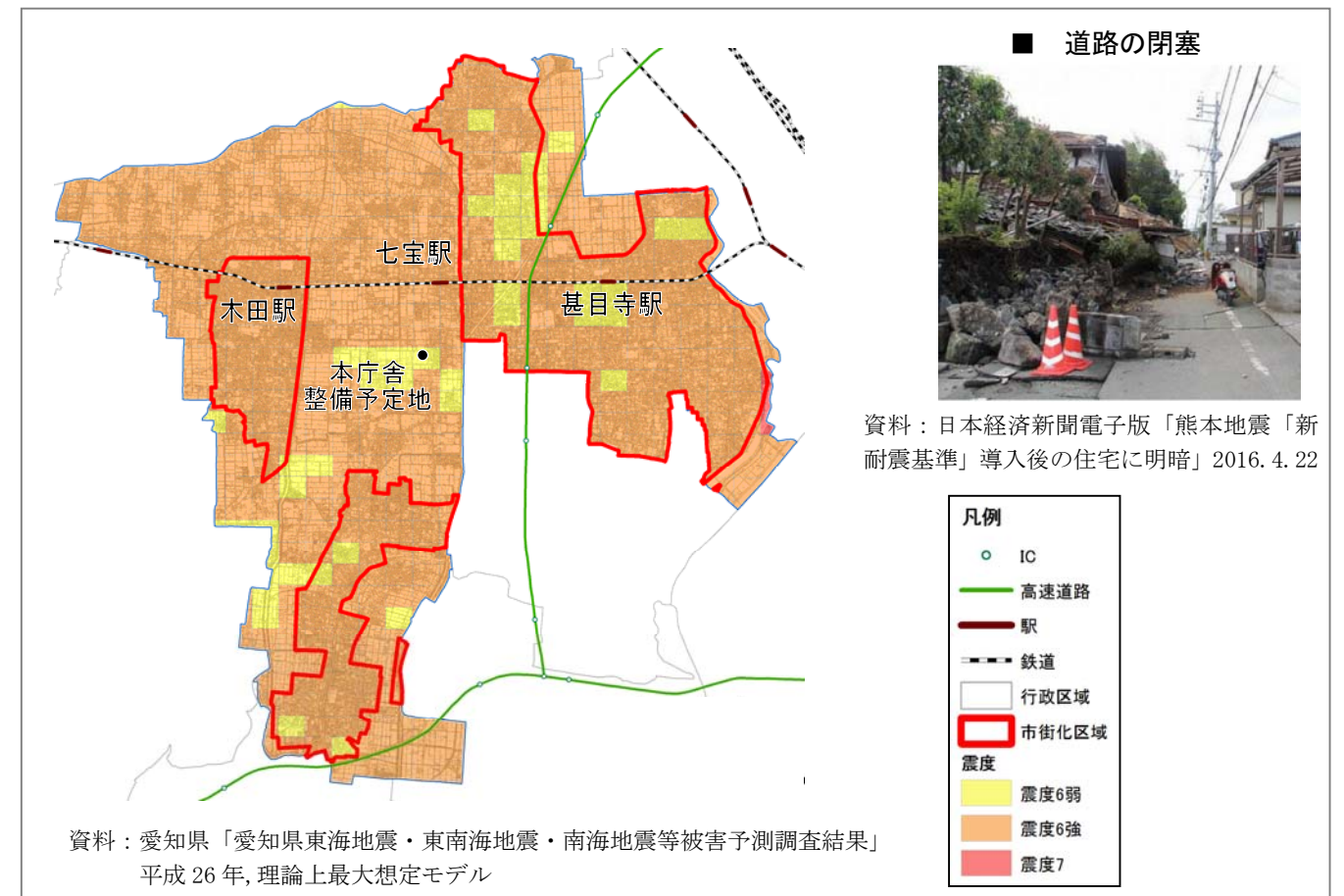
■ 津波浸水区域・液状化区域



2) 最大震度

- 本市全域にわたり、最大震度 6 強の地震が発生すると予測されている。
- 耐震性の低い住宅（旧耐震基準など）や外壁等は、震度 6 強の揺れにより倒壊や傾きが想定される。それにより、狭あい道路等が閉塞し、避難行動や救出救助活動への支障となることが懸念される。

■ 最大震度



■ 道路の閉塞



資料：日本経済新聞電子版「熊本地震「新耐震基準」導入後の住宅に明暗」2016. 4. 22

3) 建物被害・人的被害

- 建物被害については、揺れによる全壊数が最も多く 3,600 棟で、次いで火災による 1,700 棟と予測されている。
- 人的被害についても、建物倒壊による死者が最も多く 200 人で、次いで浸水・津波による 60 人と予測されている。

■ 被害概要

被害	揺れ	浸水・津波	火災
全壊・焼失 ^{※1}	3,600 棟 (12.5%)	60 棟 (0.2%)	1,700 棟 (5.9%)
死者 ^{※2}	200 人 (0.2%)	60 人 (0.1%)	20 人 (0.1%未満)

※1：() は、庁内資料による市内住宅総数 (28,723 棟) との比率

※2：() は、H27 国勢調査による人口 (速報値：86,904 人) との比率

資料：愛知県「愛知県東海地震・東南海地震・南海地震等被害予測調査結果」,平成 26 年,理論上最大モデルで県全体の被害が最大となるケース

III 防災

(2) 防災・活力連携拠点の整備による都市防災機能の検証

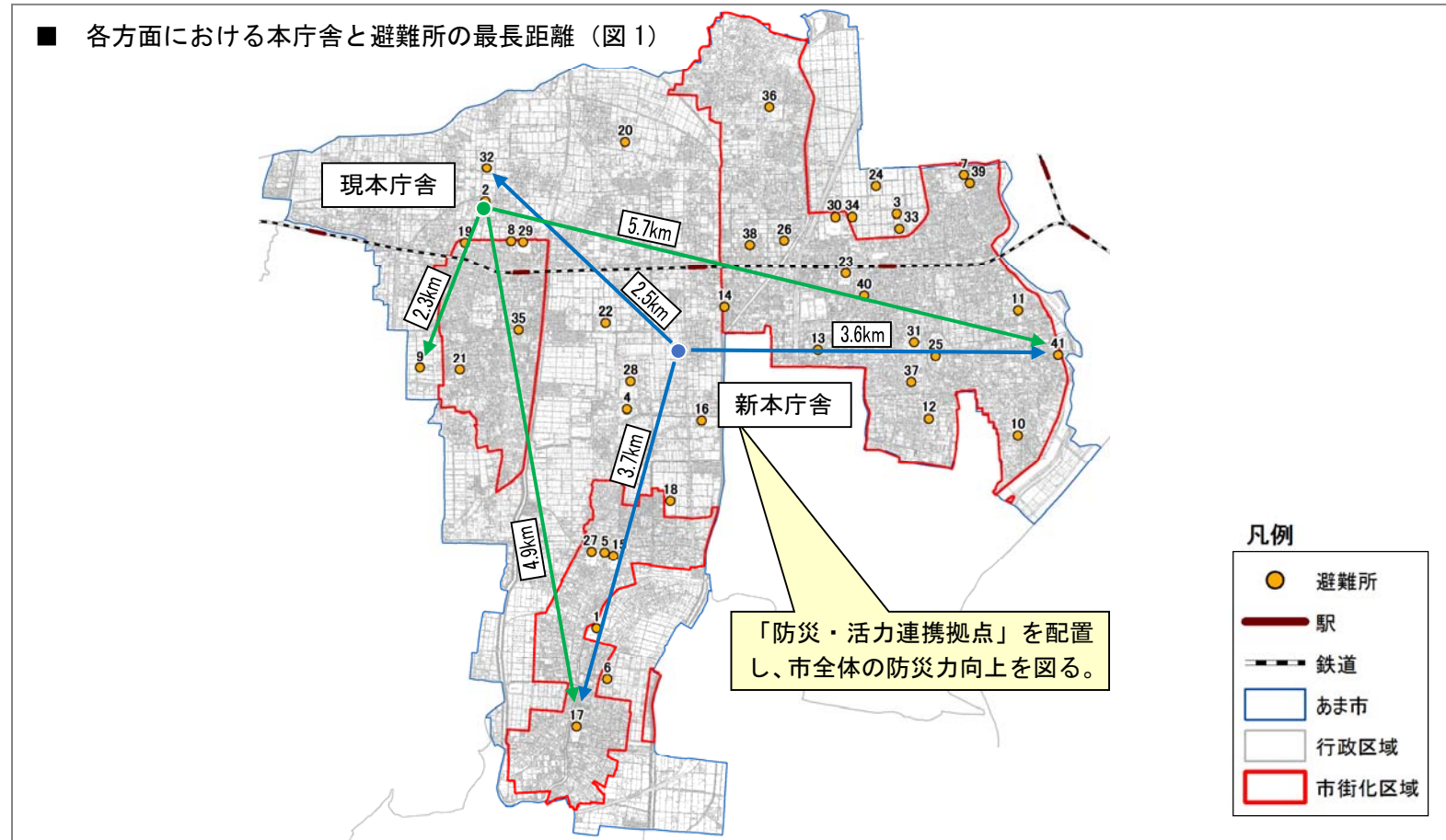
- 新本庁舎は立地性から、災害の安全性や広域的なアクセスの容易さ、避難所等との連携のしやすさが優位となり、また、対策活動スペースの整備を行うなど、現本庁舎よりも都市防災機能が強化される。(表1)
- 庁舎から避難所までの距離を現本庁舎と新本庁舎で比較した結果、新本庁舎の方が、約8割の避難所において距離が近くなり、到達時間が延べ約10時間短縮される。また、最長距離も短縮される。(表2・図1)
- 災害対策本部を設置する本庁舎と避難所が近接することにより、災害時に迅速で効果的な初動活動(情報の収集・発信、職員の派遣、物資の供給等)の実現が可能となる。

■ 現本庁舎と新本庁舎の防災に関する比較(表1)

評価項目			現本庁舎		新本庁舎	
中項目	小項目	項目の概要	評価		評価	
災害からの安全性	周辺建築物からの延焼	・災害時、庁舎周辺の建物の火災による延焼の恐れがない	・市街地の周辺部である。	○	・市街地の周辺部である。	○
	水害	・水害の恐れがない	・浸水想定区域内にあり、かつ浸水実績の多い地区に隣接	△	・浸水想定区域内にあるが、浸水実績はあまりない	○
	地震	・安定した地盤(地震に強い地盤)である	・あま市全体が液状化の危険性がある。	△	・あま市全体が液状化の危険性があるが、地盤改良を施す。	○
機能維持性	災害時のアクセスの容易さ	・大規模災害時に周辺自治体や県外からの物資供給や消防等関係施設等との連携などを継続的に行うことができる。	・県1次緊急輸送道路(西尾張中央道)に近接し、2次緊急輸送道路(給父西枇杷島線)と接しているが、広域災害を考慮すると高速道路網(IC)からの距離が課題。 ・海部東部消防署との緊密な連携を考えた場合に距離がある。	○	・県2次緊急輸送道路(あま愛西線)に近接し、広域な高速道路網と接続する高速名古屋環状2号線に近接。 ・海部東部消防署と近接している。	◎
	災害時応急活動ベースキャンプの確保	・災害時応急活動ベースキャンプとして、広域災害応援部隊用のオープンスペースを確保することができる。	・駐車場敷地あり	○	・駐車場敷地のほか、隣接公園併設	◎
	市内各所への支援活動拠点としての配置	・効率的な災害時応急活動のための拠点配置の効果	・市の端部に位置しており、市内各所への応急活動部隊の派遣や物資輸送に時間を要する。	△	・市の中心部であることから、市内各所へ迅速な応急活動部隊の派遣や物資の輸送が可能である。	○
評価結果			9		13	

※◎を3ポイント、○を2ポイント、△を1ポイントとして評価している。

■ 各方面における本庁舎と避難所の最長距離(図1)



■ 避難所までの距離と時間の短縮効果(表2)

No.	避難所	A	B	A-B	短縮時間(時間)
		現本庁舎からの直線距離(km)	新本庁舎からの直線距離(km)	短縮距離(km)	
1	七宝保健センター	4.0	2.5	1.5	0.4
2	美和保健センター	0.0	2.2	▲2.2	▲0.6
3	甚目寺総合福祉会館	3.9	2.5	1.4	0.4
4	七宝焼アートヴィレッジ	2.3	0.5	1.8	0.5
5	七宝公民館	3.4	1.8	1.6	0.4
6	七宝総合体育館	4.6	3.0	1.6	0.4
7	人権ふれあいセンター	4.4	3.1	1.3	0.3
8	美和情報ふれあいセンター	0.4	1.8	▲1.4	▲0.4
9	篠田防災コミュニティセンター	1.5	2.3	▲0.8	▲0.2
10	下萱津コミュニティ防災センター	5.4	3.1	2.3	0.6
11	上萱津コミュニティ防災センター	5.2	3.2	2.0	0.5
12	坂牧コミュニティ防災センター	4.7	2.4	2.3	0.6
13	甚目寺南防災センター	3.5	1.3	2.2	0.6
14	新居屋防災センター	2.5	0.7	1.8	0.5
15	七宝小学校	3.5	1.9	1.6	0.4
16	宝小学校	2.8	0.5	2.3	0.6
17	伊福小学校	4.9	3.7	1.2	0.3
18	秋竹小学校	3.2	1.2	2.0	0.5
19	美和小学校	0.2	2.2	▲2.0	▲0.5
20	正則小学校	1.5	2.1	▲0.6	▲0.2
21	篠田小学校	1.5	1.9	▲0.4	▲0.1
22	美和東小学校	1.5	0.7	0.8	0.2
23	甚目寺小学校	3.5	1.7	1.8	0.5
24	甚目寺東小学校	3.7	2.5	1.2	0.3
25	甚目寺南小学校	4.4	2.4	2.0	0.5
26	甚目寺西小学校	2.9	1.5	1.4	0.4
27	七宝中学校	3.3	1.8	1.5	0.4
28	七宝北中学校	2.1	0.4	1.7	0.4
29	美和中学校	0.5	1.8	▲1.3	▲0.3
30	甚目寺中学校	2.9	2.0	0.9	0.2
31	甚目寺南中学校	4.2	2.2	2.0	0.5
32	美和文化会館	0.4	2.5	▲2.1	▲0.5
33	甚目寺総合体育館	3.9	2.4	1.5	0.4
34	甚目寺公民館	3.4	2.1	1.3	0.3
35	美和児童館	1.2	1.3	▲0.1	▲0.0
36	甚目寺北児童館(森憩いの家)	2.9	2.6	0.3	0.1
37	甚目寺南児童館(本郷憩いの家)	4.4	2.2	2.2	0.6
38	甚目寺西児童館(新居屋憩いの家)	2.5	1.3	1.2	0.3
39	甚目寺老人福祉センター	4.6	3.2	1.4	0.4
40	甚目寺会館	3.7	1.8	1.9	0.5
41	コミュニティプラザ萱津	5.7	3.6	2.1	0.5
合計		125.1	83.9	41.2	10.3

※短縮時間は、徒歩速度4km/時間で算出している。

III 防災

4. 見直しの方針(案)

■前回の委員会で整理した検討ポイント

■見直しの方針

❖愛知県の地震被害予測結果を踏まえ、大規模地震対策、防災拠点、広域防災のあり方を検討

大規模地震対策のあり方

- 人命を守るための情報伝達・避難などの防災対策（ソフト）の取組みを、市南部地域において重点的に推進する。
- 人命及び財産を守るため、津波浸水区域での建物構造や、それに向けた開発指導の強化等を進める。
⇒【拡充、基本方針に追加予定】
- 建物や外壁の倒壊により、狭あい道路の閉塞が想定され、避難行動や避難活動等への支障が懸念されることから、狭あい道路の拡幅整備等に取り組むことで、迅速な避難や救出救助活動の確保・人命を守るためのまちづくりを推進する。
⇒【拡充、施策体系：「災害に強い都市基盤の整備」の中の「④災害に強い市街地の整備」に追加予定】

防災拠点・広域防災のあり方

- 「防災活力連携拠点」に位置づけられる本庁舎は、市の安全安心を支える「中枢防災拠点」として、大規模地震や大雨・洪水・浸水等に対応した構造とする。また、広域的な応急復旧活動の強化を図るため、庁舎敷地内に広域支援部隊等の活動拠点として活用できる空間の確保を行う。
⇒【拡充、施策体系：「災害に強い都市基盤の整備」の中の「②防災拠点の整備」に追加予定】
- 本庁舎へのアクセス道路は、「防災拠点」の運営・活動を確保する役割があることから、重点的に整備を進め、緊急輸送道路ネットワークの形成・充実に努める。
⇒【拡充、施策体系：「災害に強い都市基盤の整備」の中の「③防災軸の整備」に追加予定】