

# 稲沢市都市計画マスタープラン (素案)

平成 30 年 12 月

# 目次(案)

## 序章 計画の策定にあたって

- (1) 計画策定の背景・目的…………… 1
- (2) 計画の位置づけ…………… 1

## 第1章 上位・関連計画の整理

- (1) 上位計画の整理
  - ① 稲沢市ステージアッププラン…………… 2
  - ② 尾張都市計画区域マスタープラン…………… 4
- (2) 関連計画の整理
  - ① 国土のグランドデザイン 2050…………… 6
  - ② 愛知の都市づくりビジョン…………… 7

## 第2章 前回都市計画マスタープランの総括…………… 8

## 第3章 稲沢市が抱える課題の整理

- (1) 時代潮流からみた都市づくりの方向性の整理…………… 9
- (2) 基本的課題の整理…………… 11

## 第4章 全体構想

- (1) 都市づくりの目標…………… 16
- (2) 将来市街地規模の設定
  - ① 将来人口…………… 17
  - ② 住居系市街地の規模…………… 18
  - ③ 産業系市街地の規模…………… 19
- (3) 将来都市構造
  - ① 将来ビジョン…………… 20
  - ② 今後10年で目指す将来都市構造…………… 22
- (4) 土地利用の方針
  - ① 土地利用計画…………… 27
  - ② 市街化区域の土地利用の方針…………… 29
  - ③ 市街化調整区域の土地利用の方針…………… 32
- (5) 都市施設整備の方針
  - 5-1 交通体系
    - ① 道路整備の方針…………… 35
    - ② 公共交通、駐車場整備の方針…………… 38
  - 5-2 都市環境
    - ① 公園・緑地整備の方針…………… 39
    - ② 河川・下水道整備の方針…………… 42
    - ③ その他都市施設の方針…………… 44

5-3 防災 .....	45
5-4 景観 .....	46

## **第5章 地域別構想**

(1)地域区分

(2)地域別の方針

## **第6章 実現化方策**

# 序章 計画の策定にあたって

## (1) 計画策定の背景・目的

「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村マスタープラン）」は、住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の下に住民の意見を反映しながら、まちづくりの具体性のある将来ビジョンを確立し、地域別のあるべき市街地像を示すとともに、地域別の整備課題に応じた整備方針、地域の都市生活、経済活動などを支える諸施設の計画をきめ細かくかつ総合的に定め、市町村自らが定める都市計画の指針としての役割を果たすものです。（都市計画運用指針）

稲沢市都市計画マスタープランを2010（平成22）年4月に策定した後、国においては都市再生特別措置法の改正による立地適正化計画制度や、まち・ひと・しごと創生法による地方創生総合戦略が創設され、これからの都市計画はその法改正の趣旨に沿って進めることが望まれています。

さらに、愛知県では、2016（平成28）年度に今後の都市計画の基本的方針となる『愛知の都市づくりビジョン』、2018（平成30）年度に『尾張都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（尾張都市計画区域マスタープラン）』（以下、尾張都市計画区域マスタープラン）を策定しています。また、本市においては、2018（平成30）年1月に上位計画である『稲沢市ステージアッププラン（第6次稲沢市総合計画）』（以下、稲沢市ステージアッププラン）を公表しました。

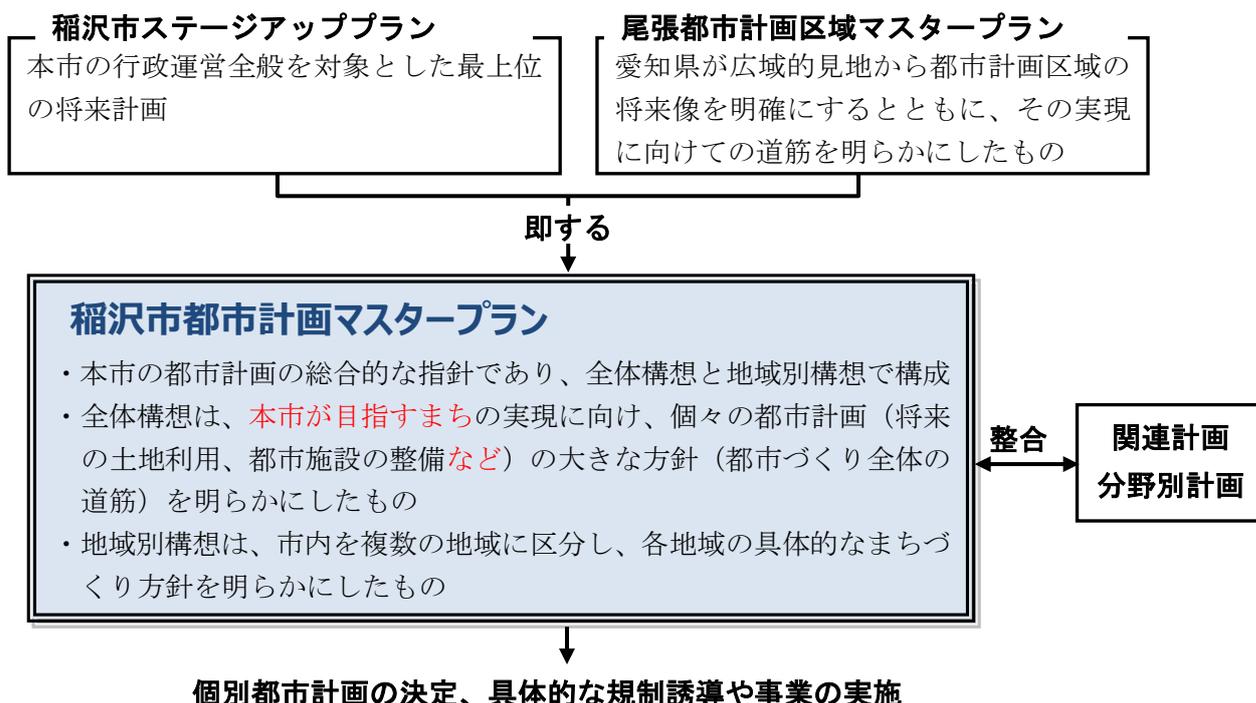
新たな稲沢市都市計画マスタープランでは、こうした国・県の動きや上位関連計画を踏まえた都市計画を進めていくことが必要になっています。

また、本市では将来人口が減少し、更なる少子化・高齢化の進展が予測されることやリニア中央新幹線の名古屋－東京・品川間の開業が予定されていることなど、社会情勢の変化に対応すべく、本市における都市づくりの総合的な指針を定めることを目的として策定するものです。

## (2) 計画の位置づけ

稲沢市都市計画マスタープランの位置づけを以下に示します。

なお、目標年次は10年後の2030（平成42）年度とします。



# 第1章 上位・関連計画の整理

## (1) 上位計画の整理

### ① 稲沢市ステージアッププラン

『稲沢市ステージアッププラン』は、中長期的な視点に基づく市政全般の基本的な方針を示すものであり、市が策定する全ての計画の最上位に位置します。まちづくりの方針、その具現化に向けた施策などを挙げており、また、今後10年間における最優先の取組みを重点戦略として位置付けています。

#### 1) まちづくりの方針

##### ■ 稲沢市が目指すまち

「市民が、将来もずっと暮らし続けるまち」  
「名古屋圏で働く人が、暮らしの場として憧れるまち」

##### ■ まちづくりのコンセプト

##### 名古屋圏における本市の存在感向上

- ・ 名古屋駅周辺開発やリニア開業の好影響を取り込む
- ・ 名古屋駅から鉄道アクセス10分圏のポテンシャルを生かす
- ・ 心地よく暮らせる日常生活圏を形成する
- ・ 住宅環境、子育て支援、教育環境を整備して若い世代を惹きつける
- ・ 人口減少・超高齢社会に対応した社会システムを形成する

#### 2) 土地利用の基本方針

本市の特徴である地域の良好な自然環境の保全に配慮しつつ、豊かな市民生活の実現や産業経済活動の振興のため、次のような土地利用の誘導を目指し、住・農・商・工の調和の取れた潤いと活力のある都市の形成を図ります。

##### ■ 魅力ある都市拠点の構築

リニア中央新幹線開業後の新たな時代に向けて、名鉄国府宮駅周辺の高度利用を進め、まちの玄関口としての再整備を図ります。

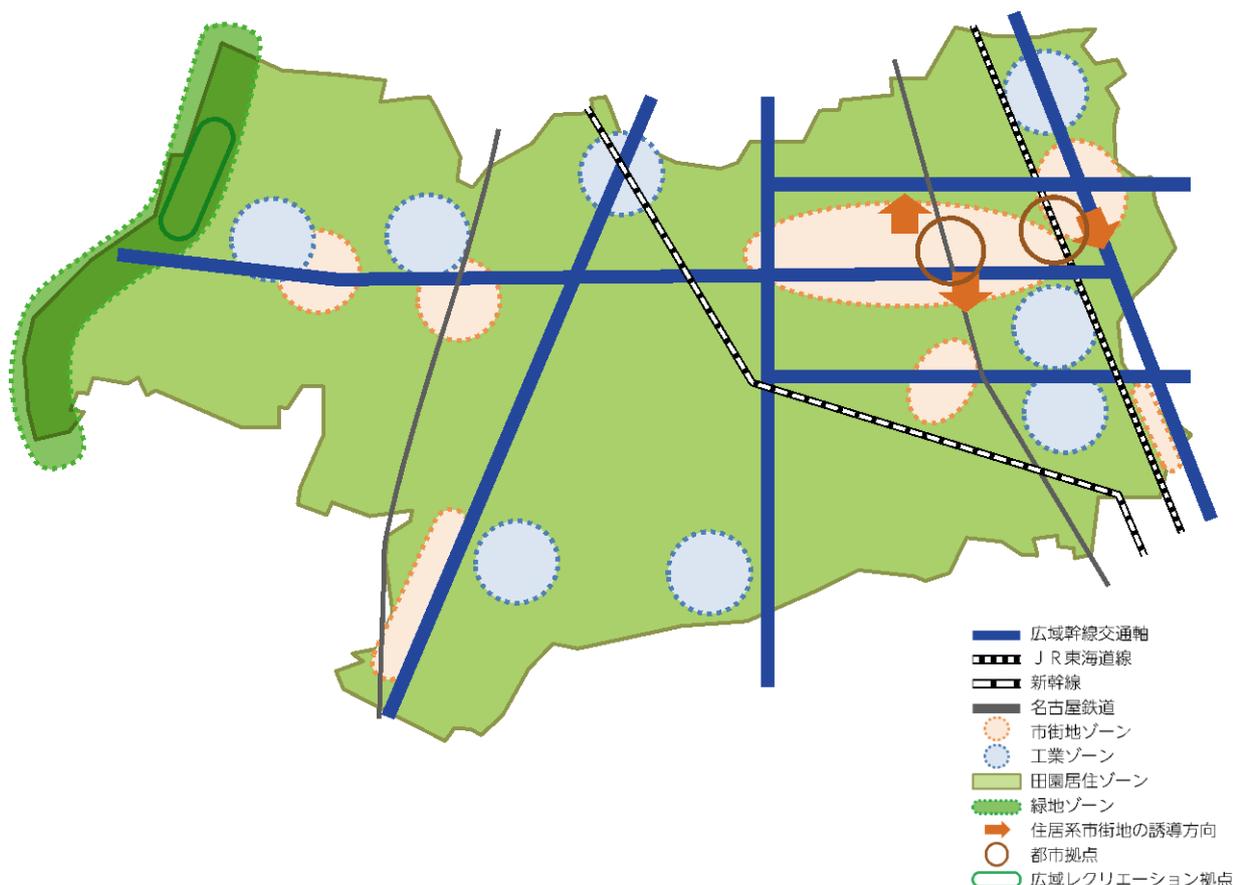
##### ■ 活力を高める新たな市街地形成

人口減少が予測される中で都市の活力を高めて都市間競争に打ち勝つため、名古屋市近郊という地理的優位性を生かして名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺における新たな住居系市街地の形成を図るとともに、広域的な交通利便性を生かして企業誘致を進めます。

##### ■ 市街地の連携

点在する市街地間の連携を図るため、引き続き幹線道路の整備に努めます。

図表 土地利用のイメージ



### 3) 重点戦略

本市が人口減少、超高齢化、都市間競争に対応し、持続的な行政運営を行いながら発展していくため、また、まちづくりのコンセプトを具現化させるための代表的な取組みを重点戦略として示します。

#### 重点戦略1 「攻め」と「守り」の定住促進

人口減少に歯止めをかけ、リニアインパクトを取り込んで都市間競争に打ち勝つため、転入者向けの宅地供給といった「攻め」の施策と、住み慣れた地域での定住希望に対応する「守り」の施策を両輪として考え、本市のポテンシャルを生かした定住施策を推進していきます。

#### 重点戦略2 若い世代が安心して子育てできる環境整備

子育てに係る経済的支援も必要ですが、本市では、社会情勢や若い子育て世代の悩みを把握し、子育て環境を整える施策を重視しながら、子育て支援に取り組みます。

#### 重点戦略3 多種多様な産業振興

産業振興によって雇用を創出し、まちに活力が生まれれば、本市に住みたいと思う人が増え、直接的な税収増にもつながり、市民に福祉・教育などの形で再配分することが可能になります。従来の企業誘致に加え、市の特性や強みを生かした産業振興に取り組みます。

#### 重点戦略4 次世代のための行政改革

現在、日本社会はその歴史上初めて人口減少に突入した、まさしく社会構造の移行期であるといわれています。従来の右肩上がりの人口増加を前提とした将来像にとらわれるのではなく、人口減少、超高齢化、財政の逼迫という目の前の現実に向かって、行政運営の改革に努めます。

## ②尾張都市計画区域マスタープラン

尾張都市計画区域マスタープランは、愛知県が一市町村を越えた広域的な見地から、尾張都市計画区域（一宮市、春日井市、犬山市、江南市、小牧市、稲沢市、岩倉市、大口町、扶桑町）における区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定めるものです。

### 1) 基本理念

『愛知の都市づくりビジョン』の都市づくりの理念である「時代の波を乗り越え、元気と暮らしやすさを育みつづける未来へ」の考え方を受け、「元気」と「暮らしやすさ」に対応した尾張都市計画区域の基本理念を定めます。

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

### 「元気」

優れた広域交通体系により、航空宇宙産業をはじめとする産業の集積、多くの歴史・文化資源や豊かな自然環境などの多様な地域資源を活かし、多方面からヒト・モノなどが集まる都市づくりを進めます。

### 「暮らしやすさ」

地域のコミュニティと生活に必要な都市機能を維持しながら、さらなるスプロール化を抑制し、歩いて暮らせる生活圏が形成された都市づくりを進めます。

### 2) 都市づくりの目標

#### ■暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換に向けた目標

- ・ 主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区を拠点として都市機能の集積やまちなか居住を誘導し、活力あるまちなかの形成を目指します。
- ・ 都市機能が集積した拠点周辺や公共交通沿線の市街地には多様な世代の居住を誘導し、地域のコミュニティが維持された市街地の形成を目指します。
- ・ 市街化調整区域に広がるD I Dを中心とした人口密度の高い集落地などでは、さらなるスプロール化を抑制しつつ、生活利便性や地域のコミュニティを維持していくため、日常生活に必要な機能の維持を目指します。

#### ■リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進に向けた目標

- ・ 歴史・文化資源、国営木曾三川公園をはじめとするスポーツ・レクリエーション資源などの地域資源を活かした地域づくりを進め、様々な対流を促進し、にぎわいの創出を目指します。
- ・ リニア開業による首都圏との時間短縮効果を全県的に波及させるため、県内都市間、都市内における交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を目指します。
- ・ 広域交通体系の整備を促進するなど、中部国際空港や名古屋港などのアクセス性の向上を目指します。

#### ■力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進に向けた目標

- ・ 既存産業の高度化や次世代産業の創出、新たな産業立地の推進を図るため、既存工業地周辺や広域幹線道路の利便性が高い地域に新たな産業用地の確保を目指します。
- ・ 経済活動の効率性の向上や生産力の拡大を図るため、広域幹線道路網の充実や空港、港湾、高速道路インターチェンジ、産業集積地などへのアクセス道路の整備を推進します。

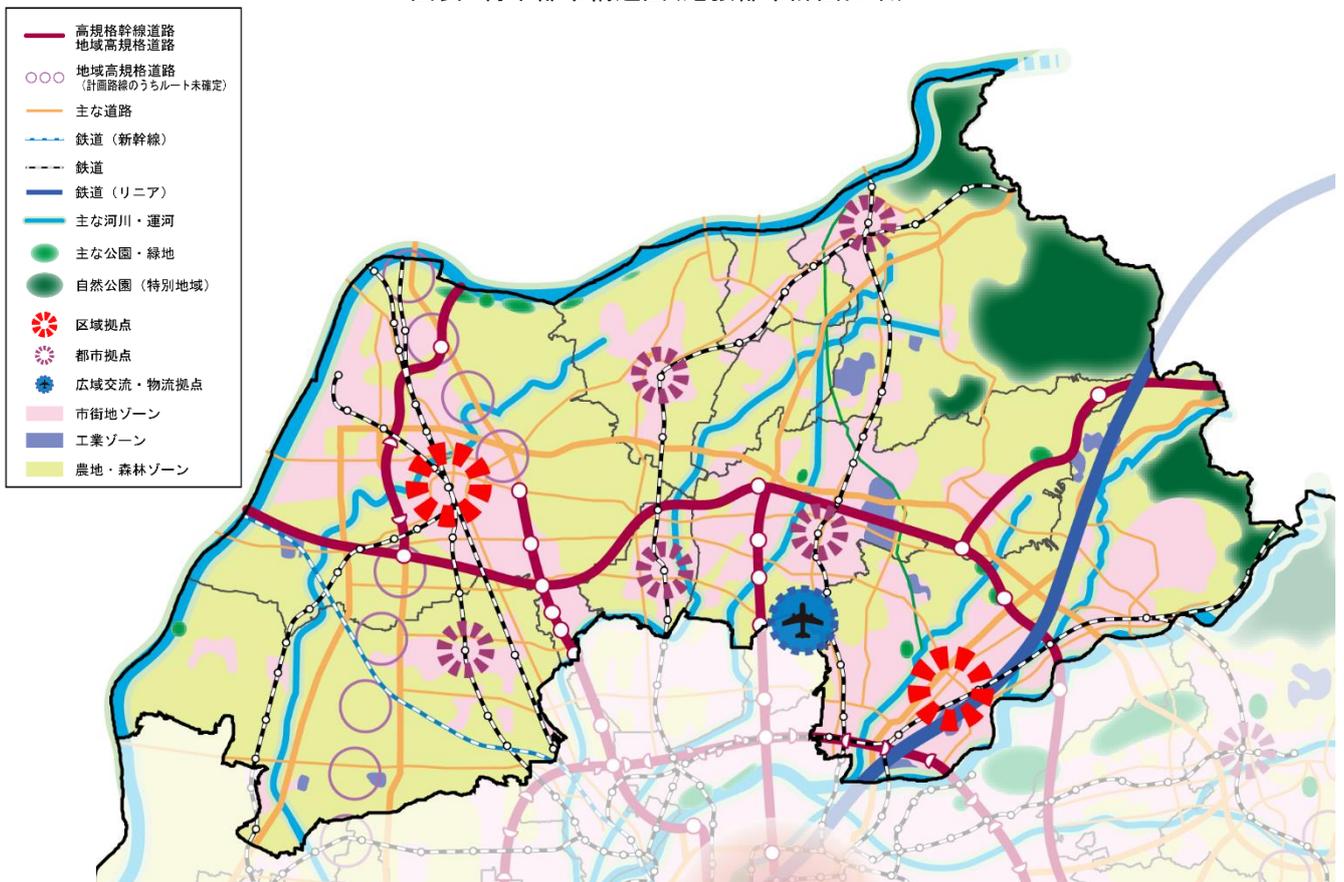
### ■大規模自然災害などに備えた安全安心な暮らしの確保に向けた目標

- ・災害危険性の高い地区では、防災・減災の観点から土地利用の適正な規制と誘導を図るとともに、道路、橋梁、河川などの都市基盤施設の整備や耐震化を推進し、市街地の災害の防止または軽減を目指します。
- ・都市計画道路の整備や交通安全対策を推進し、また**歩行経路**のバリアフリー化や自転車利用空間のネットワーク化を進め、安全安心に移動できる都市空間の形成を目指します。

### ■自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進に向けた目標

- ・農地、樹林地などの緑地では無秩序な開発を抑制するなど、適正な土地利用の規制・誘導を図り、豊かな自然環境を保全します。
- ・公共交通の利用促進により自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化、緑地の保全や緑化の推進を実施し、都市部における低炭素化を目指します。

図表 将来都市構造図(尾張都市計画区域)



## (2) 関連計画の整理

### ①国土のグランドデザイン 2050

2014（平成26）年度に策定された『国土のグランドデザイン 2050』は、2050（平成62）年を見据え、国土づくりの理念や考え方を示すものとして国が定めています。

#### 基本戦略

##### ■国土の細胞としての「小さな拠点」と、高次地方都市連合等の構築

中山間地域から大都市に至るまで、コンパクト+ネットワークにより新たな活力の集積を図り、それらが重層的に重なる国土を形成する

##### ■攻めのコンパクト・新産業連合・価値創造の場づくり

新しい集積の下、人・モノ・情報が活発に行き交う中で新たな価値の創造・イノベーションにつなげる「攻めのコンパクト」を実現する

##### ■スーパー・メガリージョンと新たなリンクの形成

リニア中央新幹線が三大都市圏を結び、スーパー・メガリージョンを構築。その効果を他の地域にも広く波及させ、新たな価値を生み出す

##### ■日本海・太平洋2面活用型国土と圏域間対流の促進

グローバル化の進展による我が国国土の地政学上の位置付けの変化、災害に強い国土づくりの観点から、諸機能が集中している太平洋側だけでなく日本海側も重視し、双方の連携を強化する

##### ■国の光を觀せる観光立国の実現

観光の原点を踏まえ、各地域が自らの宝を探し、誇りと愛着を持ち、活力に満ちた地域社会を実現する

##### ■田舎暮らしの促進による地方への人の流れの創出

あらゆる世代で地方への人の流れを創出するため、U I Jターン、元気なうちの田舎暮らし、二地域生活・就労などの促進を図る

##### ■子供から高齢者まで生き生きと暮らせるコミュニティの再構築

失われたコミュニティの機能を再構築し、あらゆる世代が地域と積極的に関わり、生き生きと暮らせる社会を実現する

##### ■美しく、災害に強い国土

美しい国土を守り、国土全体を最大限有効活用するとともに、災害に強い国土づくりを進める

##### ■インフラを賢く使う

インフラの整備に加え、技術革新の進展などを踏まえて使い方を工夫することで、既存ストックを最大限に活用する。具体的には、様々な人・モノ・情報の流れを活発化する「対流基盤」としてのインフラの高度化を図るとともに、先進技術を積極的に活用し、より頭脳化された「スマート・インフラ」への進化を促進する

##### ■民間活力や技術革新を取り込む社会

I C Tの劇的な進化などの技術革新や、民間の活力を最大限に活用したイノベーションにあふれる活力ある国土をつくり上げる

##### ■国土・地域の担い手づくり

人口減少下でも持続可能な地域社会の実現のため、国土・地域づくりの担い手を広く継続的に確保する

##### ■戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー制約・環境問題への対応

エネルギー制約・環境問題への対応のため、新たなエネルギーの活用や省エネを進める

## ②愛知の都市づくりビジョン

2016（平成28）年度に策定された『愛知の都市づくりビジョン』は、人口減少・超高齢社会の到来や大規模自然災害への対応など、都市計画における新たな課題の発生や、経年による様々な社会経済情勢等の変化に的確に対応するため、愛知県における今後の都市計画の基本的方針を示すものです。

### 1) 都市づくりの基本理念

「時代の波を乗りこなし、元気と暮らしやすさを<sup>はぐく</sup>育みつづける未来へ」

### 2) 都市づくりの基本方向

#### ■暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換

- ・人口減少・超高齢社会においても、日常生活に必要なサービスが身近に享受できる暮らしやすさを支えるため、都市ごとの特性を踏まえつつ、集約型都市構造への転換を図ります。
- ・多核連携型のネットワークの形成・充実を図り、地域活力の向上に繋げていきます。
- ・高齢者の日常生活を支えるため、誰もが移動しやすい交通システムを構築します。
- ・将来の都市の人口規模や財政規模を見据え、既存ストックを活用するなど効率的な都市経営の視点も踏まえ、必要に応じ都市施設の配置の見直しを進めます。
- ・散在する集落地<sup>など</sup>において、日常生活に必要な機能の立地や地域住民の交流・地域活動等を促進する場の形成を図ります。

#### ■リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進

- ・リニア開業に向け都市機能の高次化・強化を図るとともに、地域特有の資源などを活かした地域づくりや魅力ある都市空間・景観づくり等を進め、対流の促進、にぎわいの創出を図ります。
- ・空港、港湾などの機能や県内外を連携する広域交通網を最大限活用するとともに、県内都市間、都市内における新たな交通基盤の整備を進め、質の高い交通環境の形成を図ります。

#### ■力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進

- ・新たな産業用地の確保、生産性の高い優良農地の保全を図り、将来にわたって力強い愛知を支えるさらなる産業集積を推進します。
- ・広域幹線道路ネットワークの整備とともに、産業集積地へのアクセス道路の整備などを進め、経済活動の効率性の向上や生産力の拡大などを図ります。

#### ■大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保

- ・発生が懸念される南海トラフ地震や近年の風水害・土砂災害の多頻度・激甚化などを踏まえ、防災・減災に資する施設整備や密集市街地の改善を図ります。
- ・誰もが安全安心に移動できる都市空間の形成に向けて、交通安全対策や歩行経路のバリアフリー化などを推進します。

#### ■自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進

- ・まとまりある森林、農地の保全を図るため、無秩序な開発を抑制するとともに、市街地では、防災空間やオープンスペースの確保などにより、良好な都市環境の形成を図ります。
- ・自動車に過度に頼らない集約型都市構造への転換、建築物の低炭素化や緑地の保全・緑化の推進などを総合的に実施し、都市部における低炭素化を推進します。

## 第2章 前回都市計画マスタープランの総括

### 【土地利用】

- 前回都市計画マスタープランに定められた土地利用に関する成果指標は、目標値に**到達しませんでした**。
- 市街化区域内人口や新たな新市街地については、人口動向や産業動向から必要な規模を検討し、地権者の意向などを踏まえて、将来ビジョンを見据えた土地利用を図っていく必要があります。

分野	成果指標	目標値 (年次)	現況値 (年次)
土地利用	市街化区域内人口	57,800人 2020(平成32)年	56,276 2015(平成27)年
	住宅地の規模(新規増分)	57ha 増加 2020(平成32)年	0ha 2017(平成29)年
	地区計画の策定により供給された産業用地面積	40ha 2020(平成32)年	約33.5ha 2017(平成29)年

### 【交通体系】

- 都市計画道路の整備率は、(都)稲沢西春線、(都)春日井稲沢線、(都)祖父江稲沢線の一部区間で整備が進み、目標値を達成しています。
- さらなる整備を図っていくため、長期未着手の路線・区間の整備の実現性を踏まえた都市計画の変更も視野に入れながら、引き続き整備を進めていく必要があります。

分野	成果指標	目標値 (年次)	現況値 (年次)
交通体系	都市計画道路の整備率	61.0% 2020(平成32)年	66.5% 2017(平成29)年

### 【都市環境】

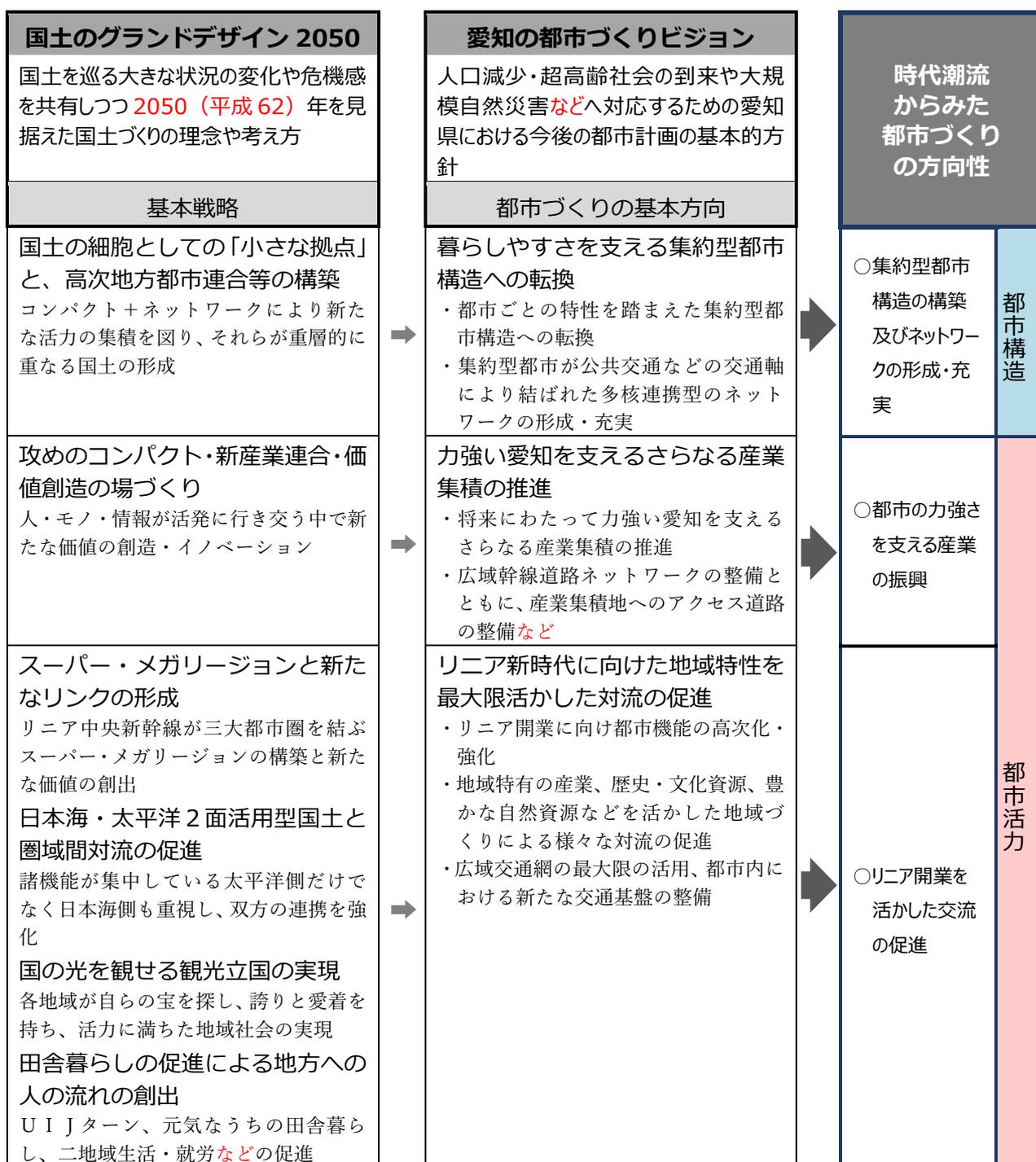
- 道路緑化延長は、治郎丸赤池線**など**の道路緑化を進めたものの、目標値は未達成となっています。
- 市民1人当たりの都市公園面積は、大江川親水公園、西町公園、文化の丘公園**など**の整備を進めたものの、目標値は未達成となっています。
- 汚水処理人口普及率は、市街化区域において一部企業団地を除き、整備は進捗しているものの、目標値は未達成となっています。
- 都市浸水対策面積は、三宅川上流左岸において即効性の高い短期施策を実施してきているものの、目標値は未達成となっています。
- これら都市環境に関わる指標については、それぞれで進捗はしていることから、財政状況を見極めながら、今後も現況値を向上するための事業を推進していきます。

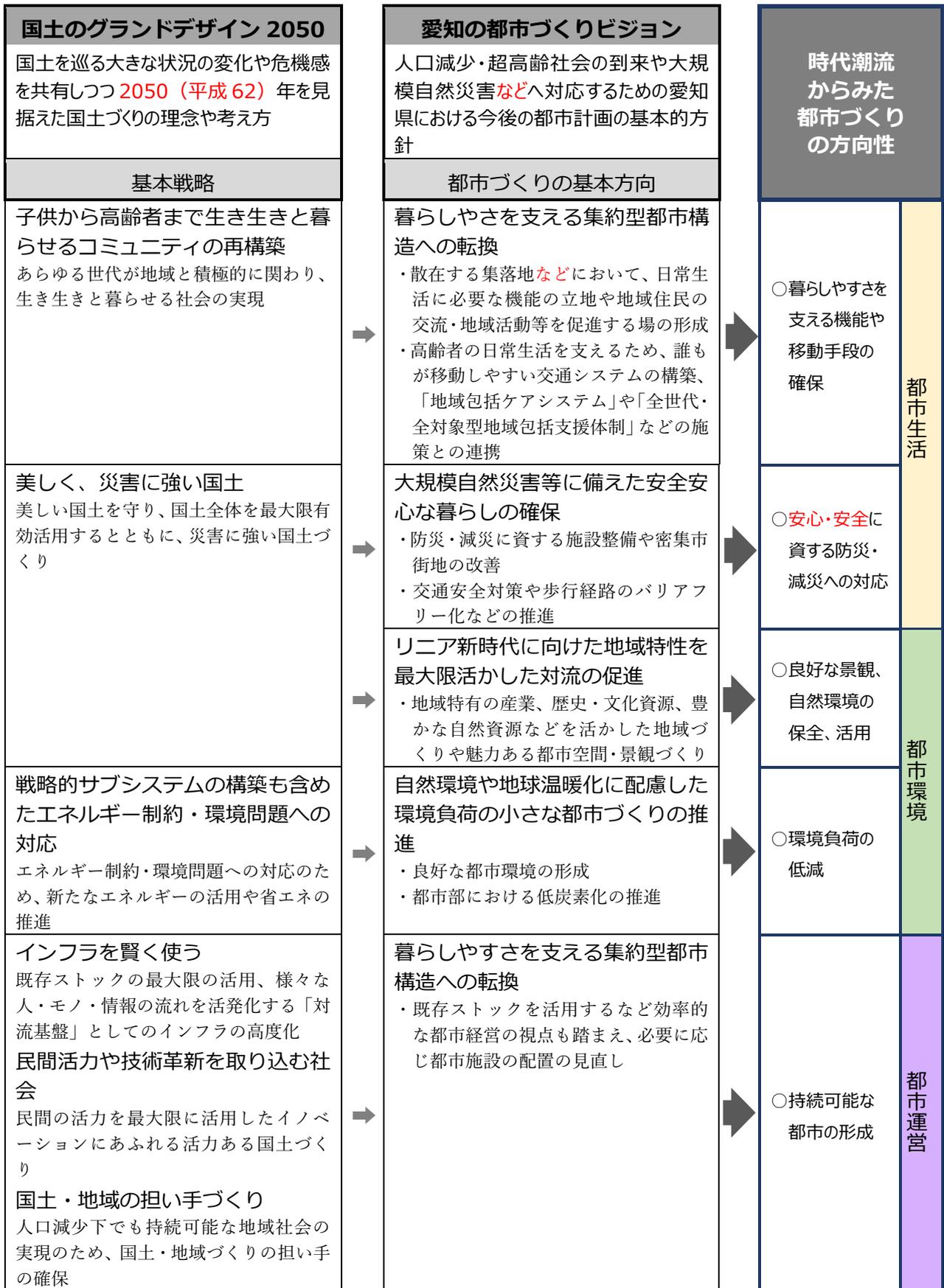
分野	成果指標	目標値 (年次)	現況値 (年次)
都市環境	道路緑化延長	44,000m 2020(平成32)年	41,000m 2017(平成29)年
	市民1人当たりの都市公園面積	5.1㎡/人 2020(平成32)年	5.0㎡/人 2017(平成29)年
	汚水処理人口普及率	87.0% 2020(平成32)年	75.7% 2017(平成29)年
	都市浸水対策面積	256ha 2020(平成32)年	236ha 2017(平成29)年

# 第3章 稲沢市が抱える課題の整理

## (1) 時代潮流からみた都市づくりの方向性の整理

ここでは、国が今後の国土づくりの基本的な考え方を示す『国土のグランドデザイン 2050』及び愛知県が都市計画の基本的方針を示す『愛知の都市づくりビジョン』を踏まえることで、本市における時代潮流からみた都市づくりの方向性を整理します。





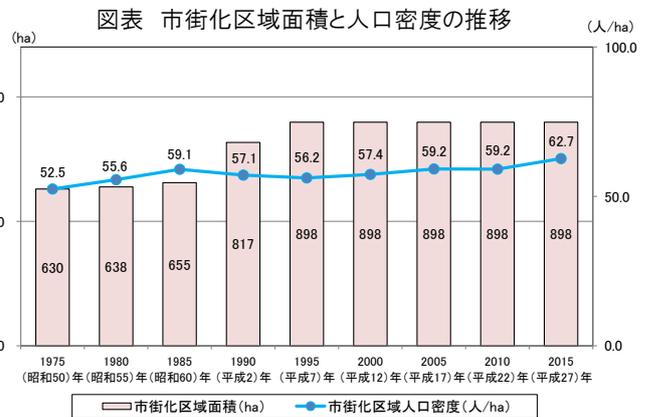
## (2) 基本的課題の整理

時代潮流からみた都市づくりの方向性の整理を踏まえ、5つの視点（都市構造、都市活力、都市生活、都市環境、都市運営）から、本市における現況の強み及び弱みを整理した上で、本市の基本的課題を整理します。

視点：**都市構造** ～集約型都市構造の構築及びネットワークの形成・充実～

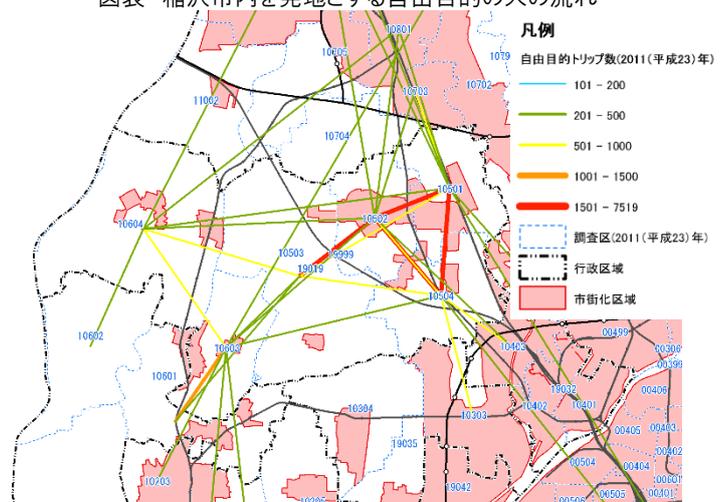
### 【強み】

- 市街化区域の人口密度は、1975(昭和50)年の52.5人/haから、2015(平成27)年には62.7人/haへと増加し、人口集積が進んでいます。
- 市内には3路線の鉄道が南北方向に縦断し、11の駅が設置されています。
- コミュニティバスはJR稲沢駅、名鉄国府宮駅と市役所を中心に路線が設定され、市民の移動を支えています。
- 最も乗降客数が多い名鉄国府宮駅においては、自動車、バス、二輪車の利用が多く、広い駅勢圏を有しています。
- 市東部では地区相互で自由目的の人の流れの結びつきが強く、市西部は名鉄国府宮駅や市民病院、市役所、大規模商業施設が立地する市東部との人の流れの結びつきが強い傾向にあります。
- 本市は南北方向に整備された幹線道路により名古屋市や一宮市へのアクセス性が高く、利便性の高い広域交通体系を形成しています。一方、市内では、JR稲沢駅から市役所間を結ぶ区間で交通量が多く、市内の東西軸を形成しています。



出典：愛知県都市計画基礎調査

図表 稲沢市内を発地とする自由目的の人の流れ

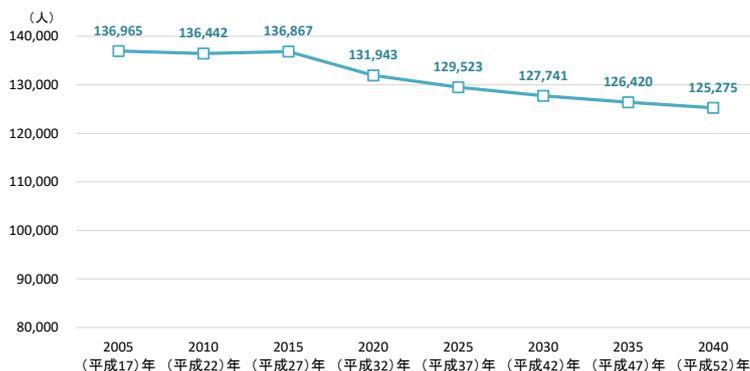


出典：2011(平成23)年パーソントリップ調査

## 【弱み】

- 土地区画整理事業完了から長期間が経過した名鉄国府宮駅周辺において青空駐車場などの低未利用地が点在し、有効な土地利用が図られていない状況にあります。
- 本市の人口は今後減少する見込みであり、人口減少に歯止めをかける必要がありますが、市街化区域内の人口密度は高く、まとまりのある低未利用地も少ないため、まとまった**住宅地の確保が厳しい**状況にあります。
- 高齢化は今後加速し、**2040(平成52)年には高齢化率が34.3%にのぼると見込んでいます。**
- 名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅の周辺において人口密度が高い一方、人口が減少している地区がみられます。
- 商業系の土地利用の集積を想定している近隣商業地域及び商業地域の一部において、商業集積が進んでいません。

図表 稲沢市の将来人口の見通し

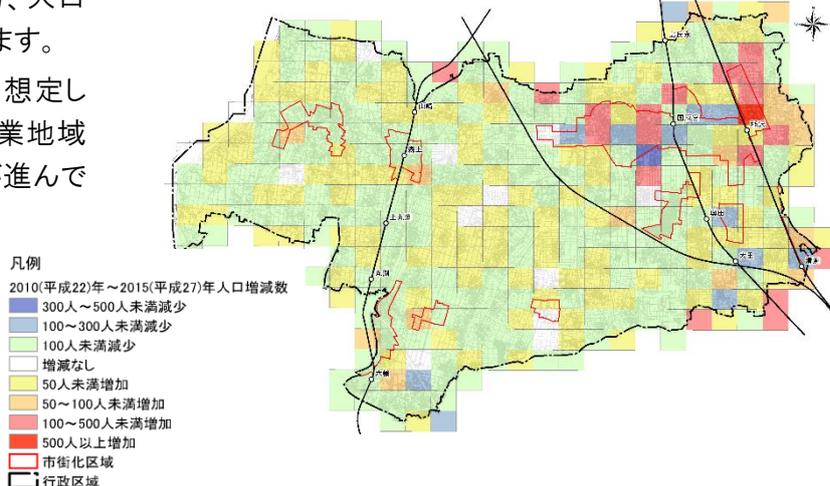


※将来人口推計結果は、以下により推計

- ・結婚や子育てに係る市民の意識の変化や子育て支援環境の整備などにより出生率が改善する(出生率が2020(平成32)年で1.60、2030(平成42)年で1.80、2040(平成52)年で2.07)
- ・雇用や宅地の創出によって人の定着と流入が促される(純移

出典:稲沢市ステージアッププラン

図表 人口増減数の地域別推移 2010(平成22)年-2015(平成27)年



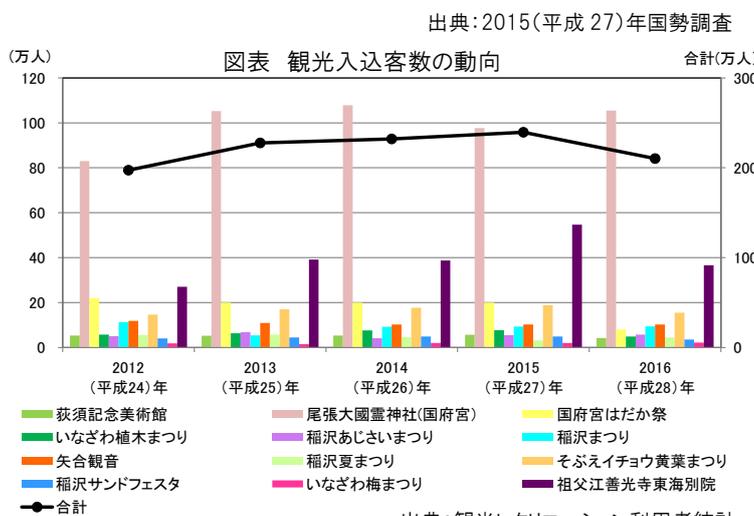
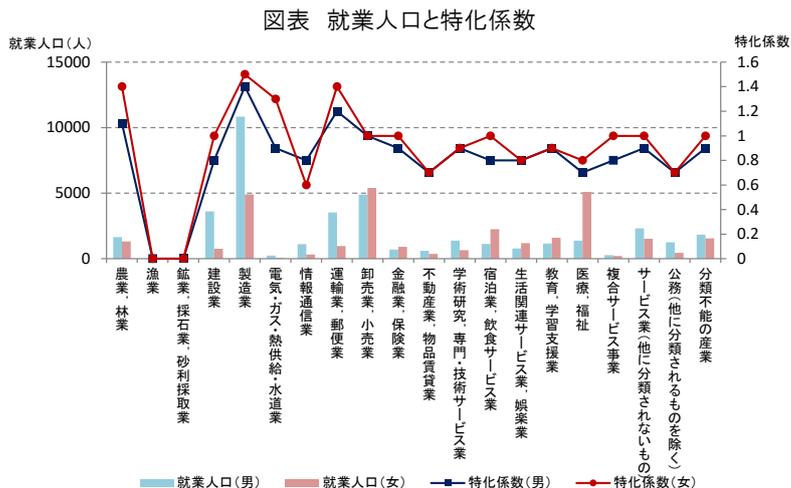
出典:国勢調査

## 【基本的課題】

- 将来の人口減少・高齢化の進行に対応した都市構造を構築
- 中心市街地(名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺)の活性化・にぎわい創出
- 人口減少に歯止めをかける住居系新市街地の計画的形成
- 市民の移動を支える公共交通や道路の交通ネットワークを構築

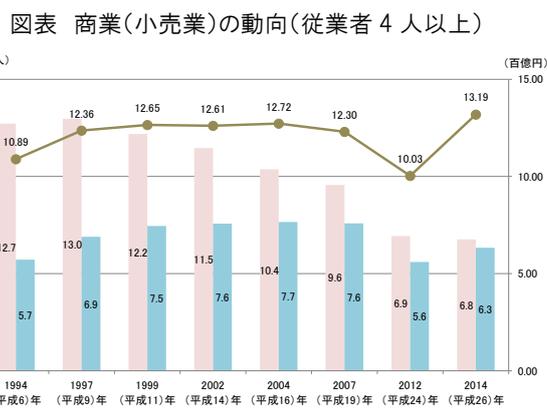
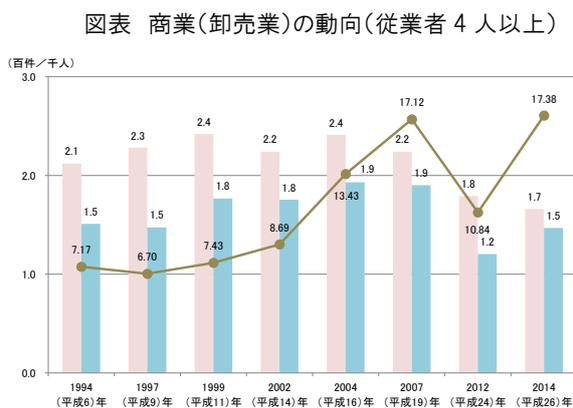
【強み】

- 本市は名古屋駅へのアクセス利便性の高さや広域交通条件に恵まれた立地特性を有しています。
  - 本市は製造業に従事する人口が多く、機械器具、プラスチック、エレクトロニクスなど広い範囲の製造業が中心となっています。
  - 本市の農業の特色として植木産業があげられ、緑化木の出荷本数は県内の約8割を占めています。
  - 市内には尾張大國霊神社(国府宮)をはじめとする歴史・文化に関わるものや、木曾川やそぶえイチョウ黄葉まつりといった自然に関わるものなど、観光資源が分布しています。
- 観光入込客数は、2013(平成25)年以降、年間200万人を超える水準で推移し、このうち尾張大國霊神社(国府宮)の観光入込客数が概ね100万人と突出しています。



【弱み】

- まとまりのある低未利用地が少ないため、市街化区域内における新たな産業用地の受け皿は不足している状況にあります。
- 卸売業、小売業ともに商店数が減少傾向にあります。

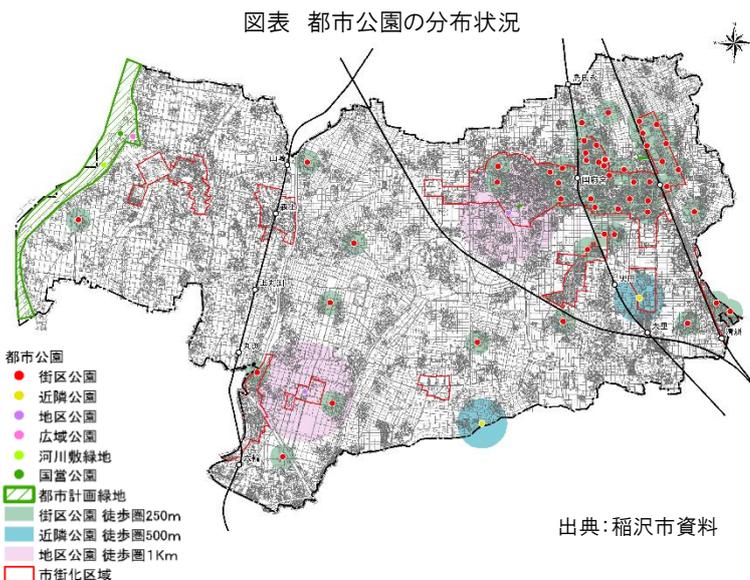


【基本的課題】

- 産業振興や、さらなる産業立地の受け皿確保
- 本市の特色である植木産業をはじめとする農業の振興
- 本市に分布する観光資源を生かした観光振興

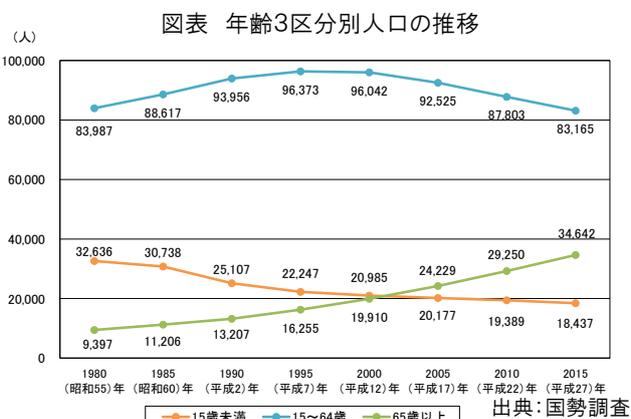
【強み】

- 下水道は市域全体で 919.0ha (2017(平成 29)年 3 月末時点)が供用開始されています。
- 東部における市街化区域内においては街区公園の整備が進んでいます。
- 市内には3路線の鉄道が南北方向に縦断し 11 駅が設置され、コミュニティバスは名鉄国府宮駅、JR稲沢駅と市役所を中心に路線が設定されています。



【弱み】

- 年少人口、生産年齢人口は減少している一方、高齢者数は増加を続けるとともに高齢化率も上昇しています。
- 市民の約6割が居住する市街化調整区域で高齢化が進む一方、徒歩による日常の生活利便や医療・福祉など安心を支える施設の利用が困難な地域もみられます。
- 市西側の約半分の区域において木曾川及び日光川の浸水災害が想定されています。また、市街地では局地的集中豪雨による浸水被害がみられます。



図表 市街化区域と市街化調整区域の面積内訳の推移



図表 市街化区域と市街化調整区域の人口内訳の推移



【基本的課題】

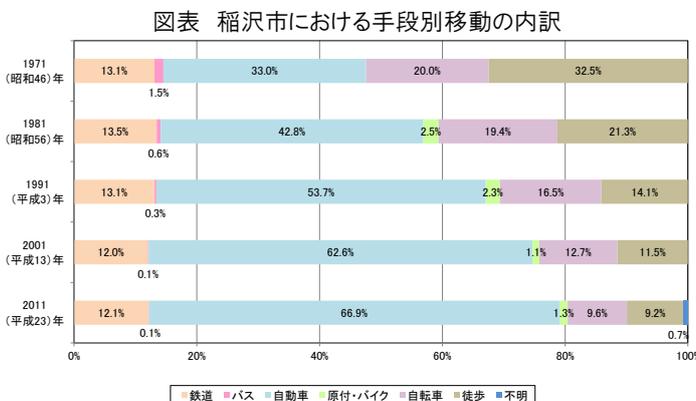
- 市民の約6割が居住し、高齢化が進行する市街化調整区域における暮らしやすさの維持
- 若者世代の転入を呼び込む市街地の形成
- 想定される災害リスクを踏まえた災害に強い都市の形成

【強み】

- 市域西端の木曾川に面して、サリオパーク祖父江の水辺空間を活用したレクリエーションが行われています。
- 地域の資源として社寺が市全域に分布しており、これらに付随する社寺林が残されています。

【弱み】

- 過去 40 年間で徒歩や自転車利用の割合が大きく減少している一方、自動車が増加しており、車への依存度が高まっています。
- 農地などの自然的土地利用が減少傾向となっています。



【基本的課題】

出典：2011(平成23)年パーソントリップ調査

- 社寺林、農地や木曾川などの豊かな自然環境の保全
- 公共交通や自転車の利用促進による環境負荷の低減

【強み】

- 市内には3路線の鉄道が南北方向に縦断し、11 の駅が設置されており、都市計画道路、都市公園、下水道などの整備が順次進められています。

【弱み】

- 財政力指数は概ね横ばいの状況にあり、2015(平成27)年時点で0.92 と1を下回っています。
- 市税の収入は近年概ね横ばい状況にありますが、合併算定替の段階的な縮減により地方交付税の減収が見込まれるのに対し、義務的経費は徐々に増加していく見通しであり、今後財政構造の硬直化が進んでいく懸念があります。
- 道路、橋りょうなどの都市基盤施設と公共建築物の維持更新に関して、今後年間約 36 億円の財源不足が予測されています。



出典：稲沢市公共施設等総合管理計画

【基本的課題】

- 既存ストックを最大限生かしたインフラ施設の長寿命化などによるコスト削減
- 必要な公共サービスの維持と施設量の適正化

# 第4章 全体構想

## (1) 都市づくりの目標

上位計画である『稲沢市ステージアッププラン』の「稲沢市がめざすまち」を実現するため、前章で示した都市づくりの基本的課題を踏まえ、都市づくりの目標を設定します。



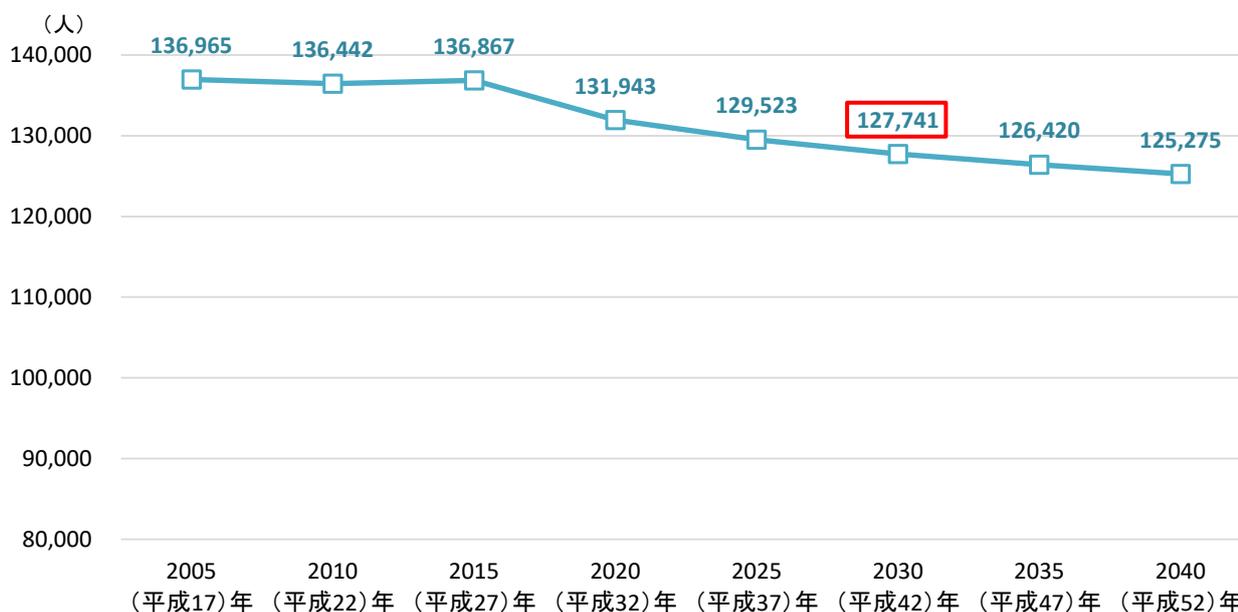
## (2) 将来市街地規模の設定

本市が目指す将来都市構造を定めるにあたって、その前提となる将来人口及び将来市街地規模を設定します。

### ①将来人口

将来市街地規模を設定する上で前提となる将来人口は、本計画の上位計画である『稲沢市ステージアッププラン』における推計値と整合させる必要があることから、目標年次(2030(平成42)年)における市全域の人口を127,741人と設定します。

図表 稲沢市全域における将来人口推計結果(出典:稲沢市ステージアッププラン)



※将来人口推計結果は、以下により推計

- ・結婚や子育てに係る市民の意識の変化や子育て支援環境の整備などにより出生率が改善する(出生率が2020(平成32)年で1.60、2030(平成42)年で1.80、2040(平成52)年で2.07)
- ・雇用や宅地の創出によって人の定着と流入が促される(純移動率が5年ごとに+0.5ポイント)

## ②住居系市街地の規模

今後想定される人口減少に歯止めをかけるため、名古屋市近郊という地理的特性を生かした新たな人口定着を図ることが必要です。また、今後、核家族化が進行することによる世帯数増加に対応することも必要となっています。このことから、新たな住居系市街地を確保することとします。その規模は、目標とする将来人口に対応した規模とする必要がありますが、現在の市街化区域の規模では、将来人口から想定される世帯数を受け入れる住宅が不足することが見込まれます。この不足する住宅分に相当する現在の市街化区域で収容できない人口は約2,800人と想定されます。これに対応する住居系市街地の新規増分は、約46haとなります。

住居系市街地の新規増分(ha)	約 <b>46</b> ha
-----------------	----------------

### 【住居系市街地の規模の算出】

#### ①市街化区域の2015(平成27)年可住地人口密度を算出

$$96.0 \text{ 人/ha}$$

※可住地人口密度は、2015(平成27)年国勢調査人口を都市計画基礎調査による可住地面積で除した可住地における人口密度

#### ②2015(平成27)年可住地人口密度(96.0人/ha)に世帯人員変化率(0.869)、住宅用地の増加率(1.020)を乗じることにより2030(平成42)年の可住地人口密度を算出

$$96.0 \text{ 人/ha} \times 0.869 \times 1.020 = 85.1 \text{ 人/ha}$$

※2007(平成19)年及び2013(平成25)年の土地利用区分別面積(都市計画基礎調査)から市街化区域内における農地・山林が住宅地に転換した実績値を基に住宅用地の増加率を想定

※世帯人員変化率は2005(平成17)年から2015(平成27)年の国勢調査による世帯当たり人員の実績値から近似式により将来の世帯当たり人員を推計

#### ③2015(平成27)年可住地面積(586.38ha)と2030(平成42)年可住地人口密度(85.1人/ha)から、現在の市街化区域面積で2030(平成42)年に収容できる人口を算出

$$586.38 \text{ ha} \times 85.1 \text{ 人/ha} = 49,901 \text{ 人}$$

#### ④2030(平成42)年市街化区域人口(52,679人)と現在の市街化区域面積で2030(平成42)年に収容できる人口(49,901人)の差により2030(平成42)年に市街化区域に収容できない人口を算出

$$52,679 \text{ 人} - 49,901 \text{ 人} = 2,778 \text{ 人}$$

※2030(平成42)年市街化区域人口は稲沢市ステージアッププラン(第6次稲沢市総合計画)で定められた目標値の増減率を平成27年市街化区域人口に乗じることにより算出(2015(平成27)年市街化区域人口56,276人)

#### ⑤2030(平成42)年に市街化区域に収容できない人口(2,778人)に新市街地の人口密度(60人/ha)を除することで2030(平成42)年までに確保する新市街地面積を算出

$$2,778 \text{ 人} \div 60 \text{ 人/ha} = 46 \text{ ha}$$

### ③産業系市街地の規模

今後も都市の活力を高めていくため、本市の産業の成長に対応するとともに、広域的な交通利便性を生かした企業誘致を進めていくことが必要です。このことから、新たな産業系市街地を確保することとします。新たな産業系市街地の規模は、将来の市内総生産に対応する規模とし、過去の実績の年成長率により推計した市内総生産に対応する新規増分の産業用地は約 30ha となります。なお、産業用地とは、工業専用地域内の工業用地及び 1 ha 以上の商業施設用地における面積の合計をいいます。

産業系市街地の新規増分(ha)	約 <b>30</b> ha
-----------------	----------------

#### 【産業系市街地の規模の算出】

- ①2013(平成 25)年市内総生産(483,742 百万円)と将来の市内総生産の年成長率(1.25%)により 2030(平成 42)年の市内総生産を推計

$$483,742 \text{ 百万円} \times (1 + 1.25\%)^{17 \text{ 年}} = 597,488 \text{ 百万円}$$

※市内総生産は商業及び工業にかかわるものに限定

- ②2030(平成 42)年市内総生産(597,488 百万円)と 2030(平成 42)年敷地当たり市内総生産(2,062.2 百万円/ha)から 2030(平成 42)年に必要となる商業用地及び工業用地の面積を算出

$$597,488 \text{ 百万円} \div 2,062.2 \text{ 百万円/ha} = 290 \text{ ha}$$

※2030(平成 42)年敷地当たり市内総生産は、2003(平成 15)年、2007(平成 19)年、2013(平成 25)年の敷地当たり市内総生産の実績値から近似式により推計

- ③2030(平成 42)年に必要となる商業用地及び工業用地の面積と 2013(平成 25)年の工業用地及び商業用地面積の合計に対する産業用地の割合(38.5%)から 2030(平成 42)年産業用地面積を算出

$$290 \text{ ha} \times 38.5\% = 112 \text{ ha}$$

- ④2030(平成 42)年産業用地面積(112ha)と 2013(平成 25)年産業用地(90ha)の差から 2030(平成 42)年までに必要となる産業用地増分を算出

$$112 \text{ ha} - 90 \text{ ha} = 22 \text{ ha}$$

- ⑤平均有効宅地率(72.4%)により、2030(平成 42)年までに必要な産業用地(道路などを含む)面積を算出

$$22 \text{ ha} \div 72.4\% = 30 \text{ ha}$$

※平均有効宅地率は、近年愛知県下で開発された工業用地及び商業用地における道路などを除いた宅地として利用できる面積割合の平均値

## (3) 将来都市構造

### ①将来ビジョン

都市計画マスタープランは土地利用や都市施設整備などに関して方針を定める計画であるため、これらの実現には長期間を要します。したがって、今後10年で目指す将来都市構造を定めるにあたっては、長期的な都市づくりを展望しておくことが必要です。このため、ここでは概ね30～40年後を見据えた将来ビジョンを示します。

#### 【中心市街地及びその周辺】

(基本的考え方)

本市の中心市街地は、名古屋駅へのアクセス利便性が高く、本市の玄関口となっている名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅の両駅を核に形成します。これら中心市街地の核となる鉄道駅周辺については都市機能を充実しつつ、一体の中心市街地として利便性をさらに向上していきます。

名鉄国府宮駅の周辺は、既存市街地のほぼ中央に位置し、市民の生活を支える中心地としてポテンシャルが高い地区となっていますが、鉄道が市街地を東西に分断しており、歩行者の自由な往来の妨げとなっていることに加え、踏切部において著しい渋滞が発生しています。このことから、鉄道の高架化事業を進め、分断が解消された生活利便性の高い市街地を形成していきます。

JR稲沢駅周辺は、大規模商業施設が立地し、交通の利便性も優れたポテンシャルの高い地区です。このような特性を生かして広域から人が集まり交流する市街地を形成していきます。

(将来ビジョン)

- ・名鉄名古屋本線の高架化により市街地の分断が解消されることでJR稲沢駅から名鉄国府宮駅、さらには市役所周辺にかけて一体となった、鉄道駅周辺に集積する都市機能のサービスを気軽に享受できる市街地が形成されています。また、このような市街地の魅力を歩いて楽しめる歩行者空間が確保されています。
- ・名鉄国府宮駅周辺は、駅近接の便利な生活を望む人のまちなか居住が進むとともに、商店などの日常生活に密接に関連する多様な都市機能の立地が進み、歩いてまちの魅力を楽しめ、にぎわいある都市中心エリアが形成されています。
- ・JR稲沢駅周辺は、便利な生活を望む人の居住機能が集積しています。また、既存の大規模な商業施設の立地により、広域から人が集まる交流が盛んな市街地が形成されています。
- ・名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺では、人口の定住により厚みのある市街地が形成されるとともに、市役所周辺、文化の杜や文化の丘にある主要な公共公益施設や文化施設へ容易にアクセスができる公共交通のネットワークが形成されています。

図表 中心市街地及びその周辺における将来ビジョン



## 【その他の地域】

### (基本的考え方)

本市の人口の約6割が市街化調整区域に居住するなど、市街化調整区域や中心市街地以外の市街化区域も市民の居住の場として、「便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり」を進めることが重要です。

しかしながら、市街化調整区域の既存集落や住宅団地において、人口減少や高齢化が進行しており、空き家・空き地の発生やコミュニティの希薄化等が懸念されます。このことから、人口動向を見極めつつ、生活利便性を維持するための都市機能の再配置や住宅地の整備などを進めていきます。

### (将来ビジョン)

- ・市内に分散する集落地の住環境が保全されているとともに、都市機能の維持や再配置により生活利便性が確保されています。
- ・鉄道駅周辺などの既存ストックの活用が可能な地域において、新たな住宅が立地し、地域のコミュニティが維持されています。
- ・中心市街地及びその周辺における都市機能のサービスを享受できるように公共交通によるネットワークが形成されています。
- ・社寺林、農地や木曾川など豊かな自然環境が保全されているとともに、これら資源を生かした交流が持続的に行われています。

## ②今後 10 年で目指す将来都市構造

名鉄国府宮駅及び J R 稲沢駅周辺における高密度な市街地形成により、にぎわいを創出し、都市機能の強化を図ります。また、都市機能を維持していくためには、定住人口の確保が不可欠であるため、これに隣接する市街化調整区域において新たな市街地を形成します。

その他の既存市街地においては、今後も快適な生活ができる居住環境を維持します。また、本市の人口の約 6 割が居住する市街化調整区域においては、地域コミュニティを維持するため、市民生活を支える鉄道駅をはじめとする既存ストックを活用した定住促進を図ります。

そして、これら各地域を相互につなぐネットワークを形成することで、誰もが都市的サービスを楽しむ都市構造を構築します。

### 1) 拠点の配置

#### 【都市拠点】

名古屋駅へのアクセス利便性が高く、本市の玄関口である名鉄国府宮駅及び J R 稲沢駅周辺を都市拠点と位置づけ、商業・業務機能をはじめとする多様な都市機能を集積するとともに、それら都市機能を支える居住を誘導します。



#### 都市中心拠点

- ・名鉄国府宮駅周辺は、中心市街地が快適で便利な暮らしの場となるよう再開発などを進め、多様な機能が立地することにより、まちなか居住を促進します。また、周辺に立地する公共公益施設や商業施設といった都市機能のサービスを容易に享受できるよう公共交通結節機能を強化する都市中心拠点として位置づけます。



#### 都市交流拠点

- ・ J R 稲沢駅周辺は、広域から多くの人が訪れる商業地を生かしつつ、便利なまちなか居住を集積する都市交流拠点に位置づけます。

#### 【市民交流拠点】

市役所をはじめとする公共公益施設や大規模商業施設が集積する地区を生活交流拠点、地域住民が生活するのに便利な公共公益施設や鉄道駅が立地する地区を地域交流拠点に位置づけます。さらに市民が交流する図書館や美術館などの施設が集積する地区を文化交流拠点とし、これら拠点における都市機能の集積を維持していきます。



#### 生活交流拠点

- ・市役所周辺は、警察署、郵便局などの公共公益施設や大規模商業施設といった都市機能が集積しており、今後もこれらを維持するとともに、充実した行政サービスの提供を行う生活交流拠点に位置づけます。



#### 地域交流拠点

- ・支所及び市民センター周辺や鉄道駅周辺を地域住民の行政サービスや生活利便性を維持していく地域交流拠点に位置づけます。



#### 文化交流拠点

- ・市民病院、中央図書館、市民会館が立地する地区（文化の丘）及び美術館、稲沢公園、大学などが立地する地区（文化の杜）は、今後も公共公益機能の集積を維持し、市民が文化的な交流を行う文化交流拠点に位置づけます。

#### 【工業・物流拠点】



- ・既存工業地や高速道路のインターチェンジ付近、幹線道路沿いの広域交通条件に恵まれた地区は、本市の立地優位性を活かした工業・物流機能を集積する工業・物流拠点に位置づけます。

## 【観光レクリエーション拠点】

木曾川などの豊かな自然環境や尾張大國霊神社（国府宮）などの歴史資源等のような本市の観光資源及びその周辺を観光レクリエーション拠点とし、市内外から人が集まる観光交流を促進します。



### 広域レクリエーション拠点

- ・サリオパーク祖父江は、レクリエーションの機能の充実や回遊性の向上する広域レクリエーション拠点に位置づけます。



### 歴史・観光拠点

- ・尾張大國霊神社（国府宮）周辺、尾張国分寺跡周辺及び祖父江善光寺東海別院周辺は、歴史的景観の保全や回遊性を向上する歴史・観光拠点に位置づけます。

## 2) 土地利用のゾーニング

### 【市街地ゾーン】

#### 高度利用ゾーン

- ・都市拠点に位置づけられた名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺は、低未利用地の解消及び土地の高度利用を進めることで商業機能や中高層住宅のような居住機能を集積するとともに、緑化など修景による魅力ある都市空間を創出する高度利用ゾーンに位置づけます。

#### 住宅地ゾーン

- ・市街化区域における既存の住宅地は、道路、上下水道、公園・緑地などの都市施設の充実を図り、環境や景観に配慮した住み良い住宅地を形成する住宅地ゾーンに位置づけます。

#### 工業地ゾーン

- ・既存の工業地は、本市の立地優位性を活かした工業・物流機能を維持・強化するとともに、住居系土地利用との混在防止や周辺の住宅地、既存集落地との環境上の調和を図る工業地ゾーンに位置づけます。

### 【田園居住ゾーン】

- ・市街化調整区域における既存集落・住宅団地や農地は、人口流出の防止による地域コミュニティの維持や周辺の営農環境と調和した良好な集落を形成するとともに、適切に農地を保全する田園居住ゾーンに位置づけます。

### 【緑地ゾーン】



- ・広域レクリエーション拠点に位置づけられたサリオパーク祖父江及びその周辺を含む木曾三川公園の一角は、自然環境を保全するとともに、余暇活動や自然とのふれあいの場として活用する緑地ゾーンに位置づけます。

### 【新市街地ゾーン】

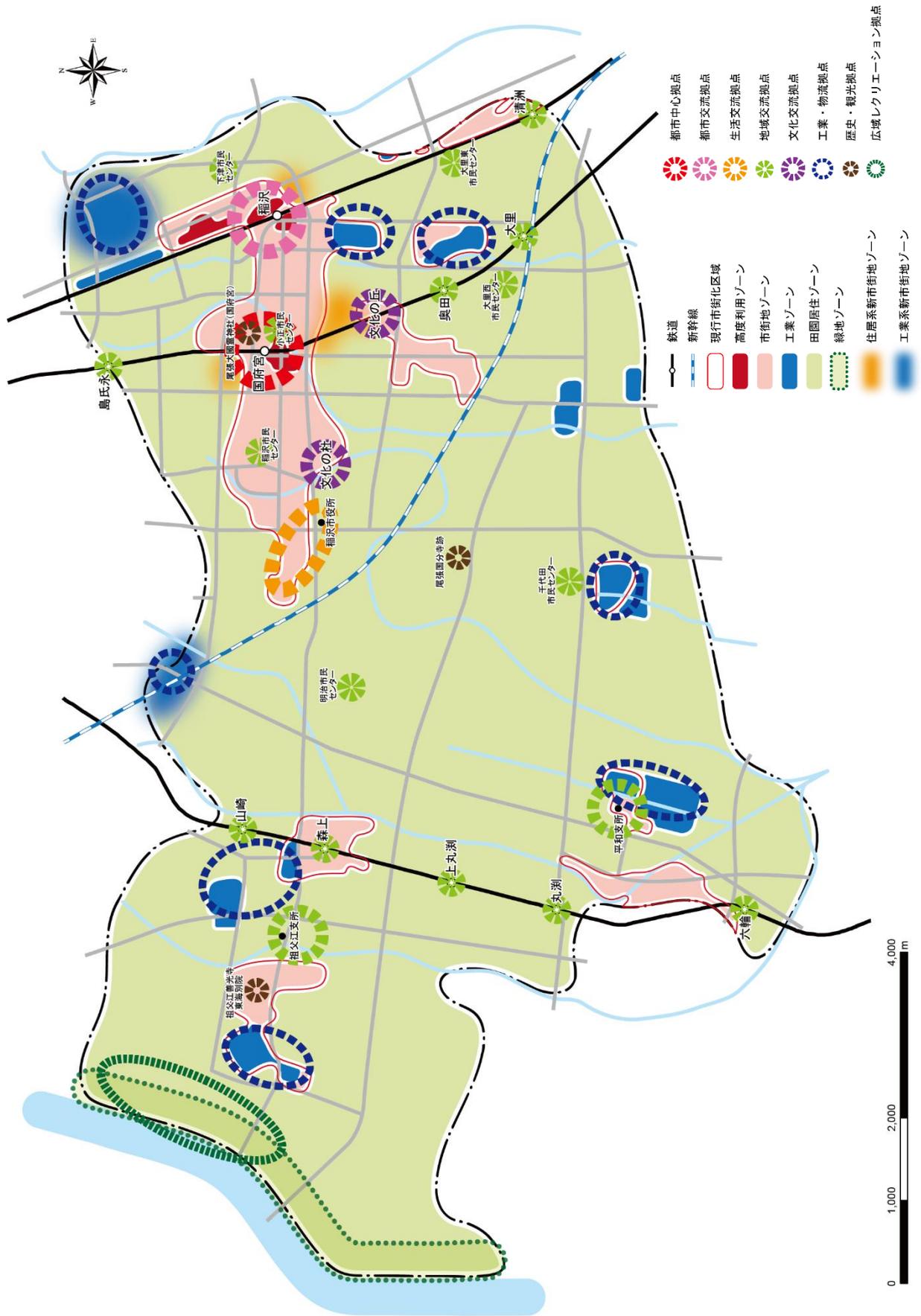
#### 住居系新市街地ゾーン

- ・都市拠点に位置づけられた名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅から概ね徒歩圏となる地区は、市街化区域への編入を視野に入れ、名古屋駅への高いアクセス利便性を生かした新たな宅地供給を図る住居系新市街地ゾーンに位置づけます。

#### 工業系新市街地ゾーン

- ・高速道路のインターチェンジ付近や幹線道路沿いの広域交通条件に恵まれた地区は、本市の立地優位性を活かして新たな産業を誘導する工業系新市街地ゾーンに位置づけます。

図表 将来都市構造図(拠点・ゾーン)



### 3) 都市の軸の配置

#### 【鉄道軸】



- ・ J R 東海道本線、名鉄名古屋本線、名鉄尾西線は、広域的な人の移動を支え、環境負荷の低減に寄与する公共交通の主要な軸として位置づけます。

#### 【道路交通軸】

#### 東西連携軸

- ・ (都)南大通線及び(都)祖父江稲沢線、(都)稲沢西春線、(都)春日井稲沢線は、東西の地域間連携に加え、名古屋方面へアクセスする広域幹線道路や名神高速道路一宮インターチェンジへの接続を担う東西連携軸に位置づけます。

#### 南北連携軸

- ・ (都)一宮弥富線 (国道 155 号)、(都)西尾張中央道、(都)名古屋岐阜線は、南北の地域間連携や名古屋港と尾張西部地域、岐阜方面の連結を担う南北連携軸に位置づけます。

#### 【環境軸】

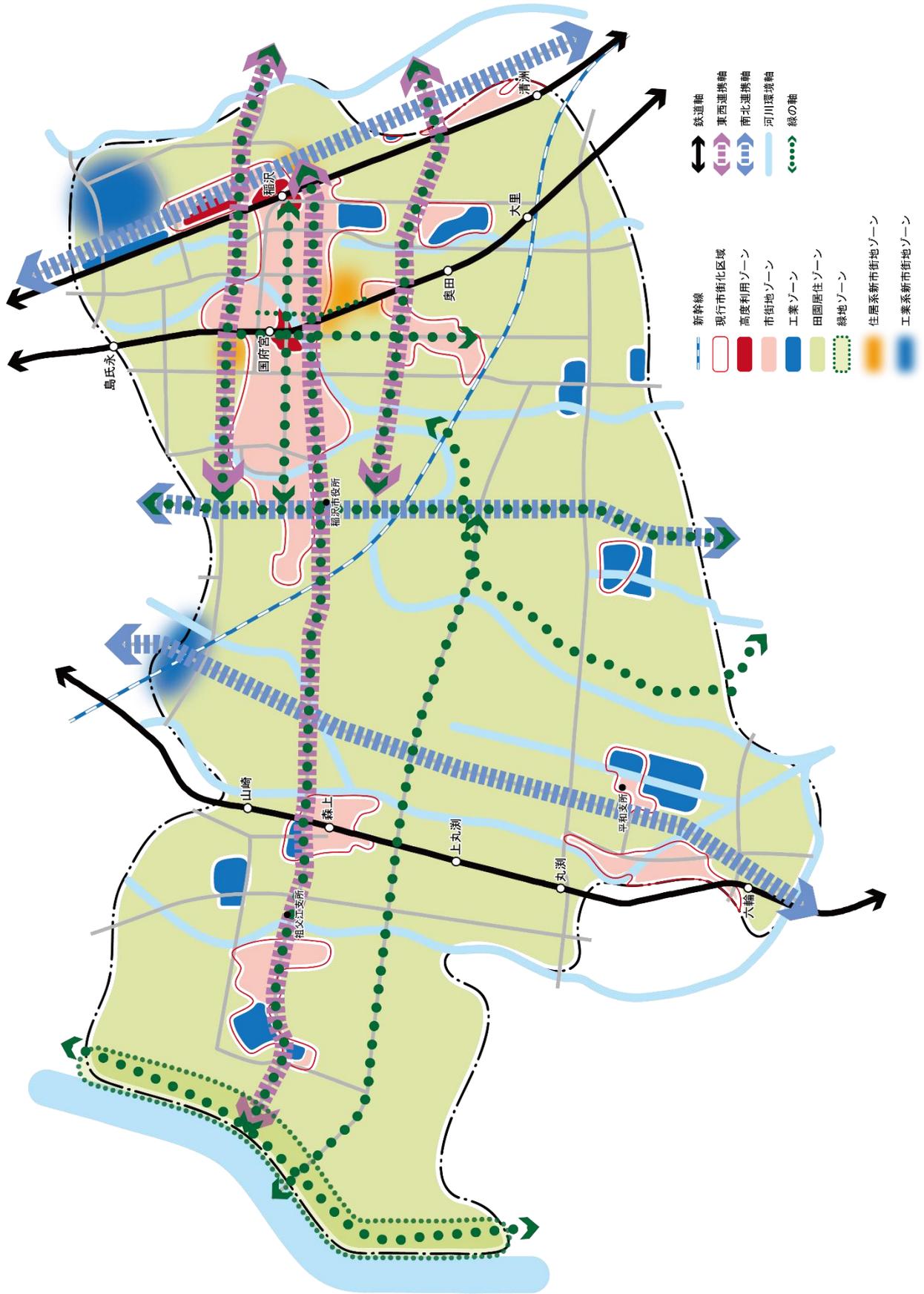
#### 河川環境軸

- ・ 木曾川は、良好な自然環境を保全するとともに、歩行者・自転車ネットワークを形成する幹となる河川環境軸として位置づけます。
- ・ 領内川、日光川、光堂川、須ヶ谷川、三宅川、大江川、目比川、福田川、青木川、五条川、大助川の各河川は、良好な自然環境を保全し、身近な河川環境軸として位置づけます。

#### 緑の軸

- ・ (都)南大通線及び(都)祖父江稲沢線、(都)中大通線、(都)馬飼稲沢線、(都)春日井稲沢線といった東西方向の幹線道路、(都)西尾張中央道といった南北方向の幹線道路は、市街地の区間などにおいて積極的に道路緑化を行うことで良好な街路景観を形成する緑の軸に位置づけます。
- ・ 尾張大國霊神社 (国府宮) 参道の鳥居、楼門、境内林とともに参道の桜並木が一体となった歩行空間を緑の軸として位置づけます。
- ・ サリオパーク祖父江につながる木曾川沿川サイクリングロードを緑の軸として位置づけます。
- ・ (都)奥田線は、名鉄国府宮駅周辺と南部の市街化区域を結び、歩行者が安心して歩くことができる緑の軸に位置づけます。
- ・ 大塚井筋は、大江川緑道と史跡尾張国分寺跡を結んでおり、緑の軸として位置づけます。

図表 将来都市構造図(軸)



## (4) 土地利用の方針

ここでは、将来都市構造で定めた土地利用のゾーニングを基に、現行の用途地域及び現況の土地利用状況を勘案したうえで、地区ごとに土地利用の計画を定めます。また、土地利用計画の実現に向けて、市街化区域及び市街化調整区域における土地利用の方針を定めます。

### ① 土地利用計画

#### 商業業務地区

市内外からの利用が見込まれる広域的な商業機能を維持するとともに、名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺においては、まちなか居住を誘導する多様な都市機能の集積を図り、高密度な市街地の形成を図ります。

#### 住商共存地区

大規模商業施設や沿道型商業施設と中高層住宅を中心とし、商業と住宅が共存する市街地の形成を図ります。

#### 一般住宅地区

住居系土地利用を中心とし、小規模店舗などの身近な商業機能等も確保された利便性の高い住宅地の形成を図ります。

#### 住宅専用地区

低層と中層住宅を中心とした住居系土地利用を誘導し、良好な居住環境が確保された住宅地の形成を図ります。

#### 住工共存地区

住宅地と工業地の混在地は、居住環境と生産環境が協調する土地利用に誘導し、住工のバランスのとれた市街地の形成を図ります。

#### 工業地区

住居系、商業系の用途混在を防止することで、良好な操業環境が維持・充実された工業地の形成を図ります。

#### 土地利用検討地区

市街地整備の準備に向けて建蔽率・容積率が低く設定された暫定用途地域で、市街地整備の計画が進捗していない地区においては、今後誘導すべき適正な土地利用を検討します。

#### 住居系新市街地地区

名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺において、土地区画整理事業や地区計画などの活用により住宅地の供給を図り、新たに良好な住環境の形成を図ります。

#### 工業系新市街地地区

本市の立地優位性を活かし、新たな産業用地の整備と立地誘導を促し、周辺環境と調和した新たな工業地の形成を図ります。

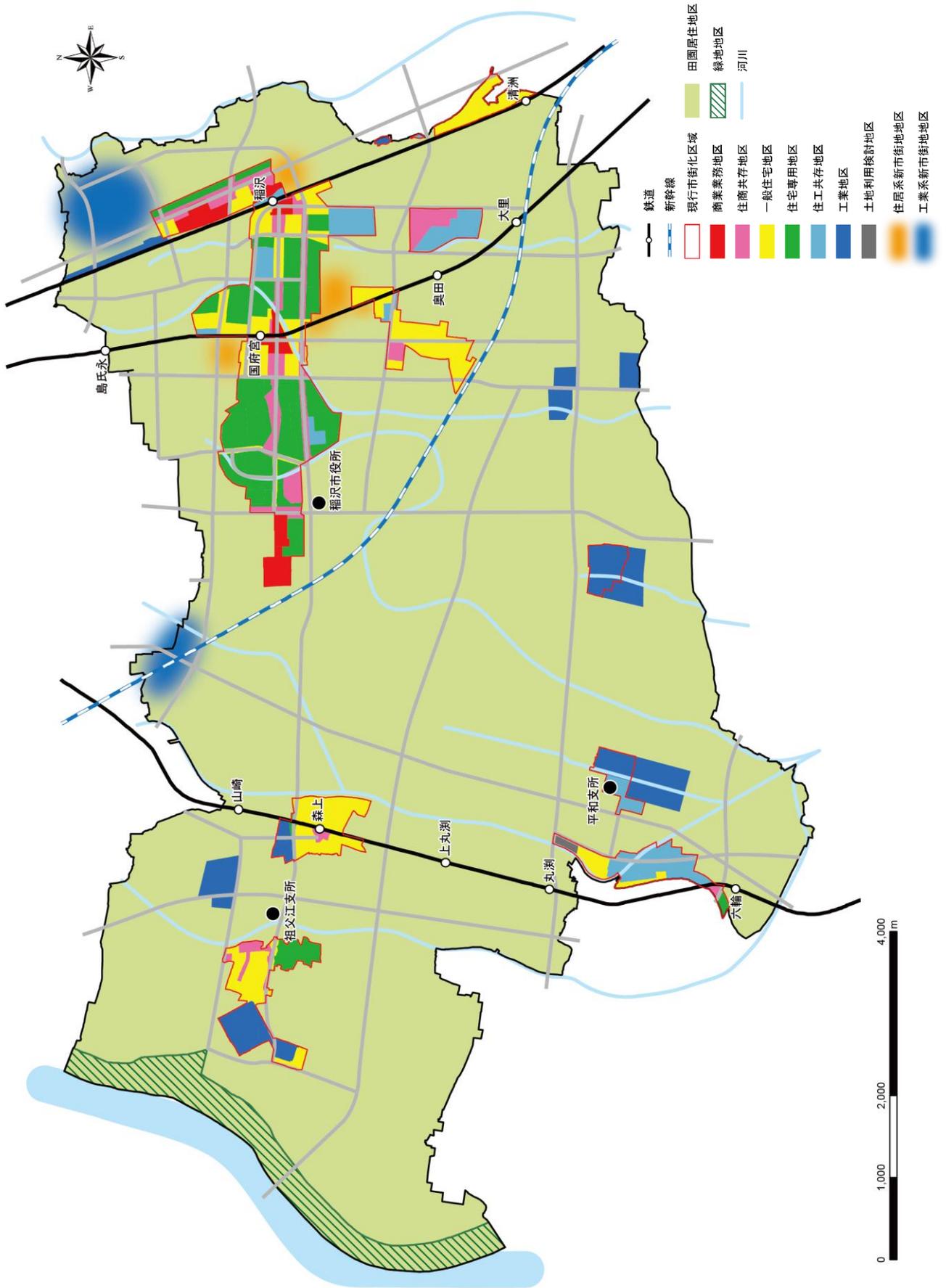
#### 田園居住地区

市街化調整区域の既存集落や住宅団地においては、居住環境の向上を図るとともに、適切に農地を保全し、周辺の営農環境と調和した良好な住環境の形成を図ります。

#### 緑地地区

広域レクリエーション拠点であるサリオパーク祖父江及びその周辺の地域において、自然環境を保全し、余暇活動や自然とのふれあいの場として活用します。

図表 土地利用方針図



## ②市街化区域の土地利用の方針

### 1) 住宅地の方針

#### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	都市拠点を形成する名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺におけるまちなか居住の促進
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	名古屋へのアクセス利便性が高い名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺における都市拠点形成
都市生活	便利な生活を安心・安全に おこなうことができる都市づくり	都市基盤整備の推進による住環境の改善
	若い世代が住みたくなる 都市づくり	若い世代が居住する新たな住宅地の形成
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、 環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な 都市づくり	既存ストックの活用が可能な地区での市街地形成による効率的な都市運営

#### 【方針】

##### ■都市拠点の形成に資する新たな市街地整備

都市拠点である名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺への都市機能の集積を進めていくためには、それらを利用する人口の確保が重要です。このため、名鉄国府宮駅周辺に位置する稲島東地区、高御堂南地区、正明寺地区、JR稲沢駅周辺に位置する国府地区において、公共交通や生活利便性を生かしたまちなかへの居住を促進する新たな市街地整備を図ります。

また、都市機能の利用を容易にするため、市街地を分断している名鉄名古屋本線の高架化実現に向けた取組みを進めます。

##### ■空き家の有効活用による住宅地の維持

土地区画整理事業などによって計画的に整備されてきた住宅地においては、事業完了から長期間経過した地区もあり、今後、空き家が発生し、住環境に悪影響を及ぼすことが懸念されます。このため、専門家団体と連携するなど、稲沢市空家等対策計画に基づく空き家の発生抑制や適正管理、利活用により、良好な居住環境の維持を図ります。

##### ■基盤整備が十分でない既成市街地の改善

既成市街地において道路・公園などの基盤整備が十分でない地域がみられます。このため、地域住民と協働しながら、道路・公園などの整備や適切な土地利用を促進し、既成市街地の住環境の改善を図ります。

##### ■暫定用途地域の見直し

市街地整備に備えて建蔽率・容積率が低く設定された暫定用途地域については、その指定の見直しを行い、適切な土地利用を図ります。

## 2) 商業地及び業務地の方針

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺における都市拠点の形成
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	都市拠点における商業機能集積の推進
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	日常生活に必要な都市機能の維持
	若い世代が住みたくなる都市づくり	魅力的な都市拠点の形成
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	集約型都市構造における核(拠点)の形成による持続可能な都市構造の構築

### 【方針】

#### ■名鉄国府宮駅周辺の再整備による商業機能の集積

名鉄国府宮駅周辺では人口が減少傾向にある地区がみられ、さらに商業系用途地域が指定された地域では商業集積が進んでいない状況にあります。名鉄国府宮駅周辺における都市中心拠点の形成に向けては、商業機能をはじめとした都市機能を誘導するとともに、まちなか居住を促進することで名鉄国府宮駅周辺の活性化が必要です。このため、市街地再開発事業などにより、都市機能と居住機能を複合化した高度な土地利用を促進します。また、空き家や空き店舗の活用などにより、商業系用途地域における商業集積を進めます。

#### ■拠点の形成に資する公共公益機能の集積

市役所周辺には、警察署、郵便局などの公共公益施設や大規模商業施設といった都市機能が集積していることにより、市民生活の交流が図られています。このため、今後もこれら都市機能を維持します。

#### ■身近な都市機能立地による日常生活利便性の維持

本市における市民の日常生活に密接に関連する買い物、子育て、教育、医療、高齢者福祉といった都市機能の徒歩圏域は、概ね市街化区域全体をカバーしています。このため、今後もこれら都市機能の立地を継続し、市民の日常生活利便性を維持します。

#### ■名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺の働く場としての機能充実

名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺においては、まちなかへの居住を促進する新たな住宅地形成とあわせ、活力に満ちた都市づくりの観点から、働く場としての機能を充

実していくことも重要です。このため、商業機能の集積に加えて、多様なサービス業の受け皿の確保を検討します。

### 3) 工業地の方針

#### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	さらなる活力を生む工業地の形成
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	住環境に配慮した土地利用の誘導
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

#### 【方針】

##### ■既存工業地における操業環境の維持

本市には各種機械器具製造業、プラスチック製品製造業、電子部品・デバイス・電子回路製造業など幅広い製造業の事業所・工場が立地しており、これらが本市の活力を支えています。このため、既存の大規模工場や工業団地においては、周辺環境との調和を図りながら、良好な操業環境を維持していきます。また、必要に応じて生産活動を継続・拡大できるように、地区計画などを活用し、工業地としての機能を維持・強化します。

##### ■住工混在に対する適切な土地利用規制

中小規模の工場と住宅が混在して立地している市街地においては、住環境及び工場の操業環境の確保に配慮した土地利用の誘導が必要です。このため、住居系土地利用への誘導を図る地域と工業系土地利用の特性を維持していく地域を見極めながら、適切な土地利用規制を検討し、居住環境や工場の操業環境の確保を図ります。

### ③市街化調整区域の土地利用の方針

#### 1) 農地の方針

##### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	本市の特色である植木産業をはじめとする農業の振興
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	—
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	優良農地をはじめとする自然環境の保全
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

##### 【方針】

#### ■無秩序な開発の抑制による農地の保全

本市における農地<sup>など</sup>をはじめとする自然的土地利用の面積は減少傾向にありますが、市街化調整区域には、本市の特色の一つでもある植木産業を支えている農地も多く見られます。こうした農地を保全していくため、新たに計画的な市街地形成を図る区域との調整を図りつつ、無秩序な開発を抑制し、市街化調整区域における農地の保全を図ります。

#### 2) 既存集落・住宅団地の方針

##### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	本市に立地する鉄道駅を活かした住宅地の形成
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	—
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	市民の約6割が居住する市街化調整区域における住環境の維持及び生活利便性の確保
	若い世代が住みたくなる都市づくり	ゆとりある生活を選択する世帯や世帯分離 <sup>に対応</sup> できる <sup>居住地</sup> の確保
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	公共公益施設の集約による都市運営の効率化 鉄道駅の既存ストックとしての有効活用

## 【方針】

### ■地域交流拠点における定住促進

本市の人口の約6割は市街化調整区域に居住していますが、今後の高齢化などにより市街化調整区域の人口は減少していくことが予想されます。人口が減少すると、日常生活に密接に関連する都市機能の撤退や縮小につながり、生活利便性が低下し、さらなる転出による人口減少を招く懸念があります。このような地域の活力低下を引き起こす悪循環を回避することが重要です。

このため、公共施設が集積している支所及び市民センター周辺や交通の利便性が高い鉄道駅を生かして、地区計画などを活用することにより、定住を促進し、人口の維持を図ります。

### ■地域交流拠点の形成に資する空き家の活用

高齢化が進む市街化調整区域においては、今後空き家が発生することが予想されます。このような空き家については、まちづくりの視点から対策を講じることが必要です。このため、地域交流拠点に位置づけた支所及び市民センターや鉄道駅周辺では、空き家の利活用により、生活利便性の維持に資する施設の立地や定住促進を図ります。

### ■住み慣れた地域での定住人口の維持

市街化調整区域の既存集落や住宅団地では、人口減少や高齢化の進行が予想されるため、空き家の発生やコミュニティの希薄化が懸念されます。このため、既存ストックを生かした地区計画などの活用により、住み慣れた地域での定住人口の集約化を図ります。

## 3) 既存工業集積地の隣接地

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	都市の活力を生む工業地の維持・確保
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	住環境に配慮した土地利用の誘導
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

## 【方針】

### ■既存工業集積地の維持

本市の市街化調整区域には、地区計画などを活用して開発された一団の工業団地があります。このような工業団地については、今後もその工業地としての機能を強化し

ていく必要があります。このため、周辺道路の整備を推進することにより、操業環境の維持・向上を図ります。

#### ■立地特性を活かした新たな産業系市街地の創出

本市は幹線道路により名古屋市や一宮市への交通の便が良く、名神高速道路や名古屋第二環状自動車道のインターチェンジと近接しているなど、広域交通条件に恵まれています。産業振興を推進するにあたっては、こうした本市の立地特性を活かすことが重要です。このため、広域交通の利便性が高い清水地区、赤池地区周辺においても新たな産業系市街地の確保を図ります。

## (5) 都市施設整備の方針

### 5-1 交通体系

#### ① 道路整備の方針

##### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	都市の骨格となる道路ネットワークを形成
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	本市の立地優位性を活かす広域交通体系の形成
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	安全で利用しやすい道路の整備
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	自転車利用に配慮した通行空間の確保
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	効率的な都市運営に配慮した都市計画道路の見直し

##### 【方針】

#### ■ 道路機能を踏まえた整備

自動車専用道路については、名古屋港や中部国際空港などに繋がる広域交通体系の構築のため、国等に対して地域高規格道路一宮西港道路の整備を要望していきます。

主要幹線道路は、愛知県の道路体系の骨格を形成するもので、県内通過交通や県内各都市間交通を担っています。本市の南北方向の主要幹線道路である(都)西尾張中央道、(都)一宮弥富線(国道155号)は既に整備済みとなっていることから、県と連携してこれらの道路の機能維持を図ります。

都市幹線道路は、隣接都市を繋ぐ道路や自動車専用道路へのアクセス道路など、都市の軸となる道路であり、市内の円滑な交通処理や地域間の連携強化のため、その整備を促進します。特に名古屋市方面への交通需要に対応する(都)名古屋岐阜線については、未整備区間の整備を促進します。

地区道路は、市内の交通発生源を相互に結ぶ地区幹線道路及び幹線道路と下位の路線を連絡する補助幹線道路から構成されます。こうした上位路線を補完する地区道路の整備を推進します。

#### ■ 東西連携軸である都市幹線道路の優先的な整備

本市の南北連携軸のうち、(都)一宮弥富線(国道155号)と(都)西尾張中央道は整備済みですが、東西連携軸のうち、(都)祖父江稲沢線、(都)稲沢西春線、(都)春日井稲沢線はいずれも鉄道交差部を始めとして相当区間で未整備となっています。また、未整備区間では踏切などにおいて交通渋滞が発生しています。

これら路線は、主要幹線道路や名神高速道路一宮インターチェンジへ接続する広域的アクセス道路であるとともに、市内東西方向の地域間連携を強化し、一体的な都市構造の構築に寄与する道路であるため、その整備を推進します。

ただし、（都）稲沢西春線及び（都）春日井稲沢線と名鉄名古屋本線との交差部については、鉄道高架事業を見据えつつ、関係機関と十分な協議を行い、必要に応じて都市計画に定められた交差形状の見直しなどを行います。

#### ■安全で利用しやすい道路の整備

道路整備にあたっては、歩行者の安全を確保するため、交通安全上課題のある箇所について、歩道や交通安全施設を整備します。

そして、道路の適切な維持管理を目的として、舗装修繕計画や橋梁長寿命化計画などの見直しを適宜行うとともに、長寿命化や耐震化を進めます。

また、公共交通に関わる計画を踏まえ、必要に応じてバスの走行環境の向上などに寄与する対策を検討します。

#### ■交通渋滞及び踏切対策

幹線道路の渋滞を解消するため、交差点改良を行い交通の円滑化を図ります。

自動車交通渋滞の原因となっている踏切道については、鉄道の高架化事業や都市計画道路の整備などが抜本的な対策となることから、実現に向けた取組みを進めます。また、歩行者及び自転車の踏切横断時に安全対策が必要な踏切道については、その対策について検討を行います。

#### ■歩行者及び自転車の通行空間の確保

中心市街地内や拠点間を結ぶ路線については、歩行者が安心・安全に移動できるようバリアフリー化の検討を進めるとともに、自転車利用に配慮した通行空間の確保に努めます。

#### ■必要性・実現性に配慮した都市計画道路の見直し

本市の都市計画道路の整備は適宜進められているものの、長期間未着手となっている路線や区間が多くあります。このため、愛知県の「都市計画道路見直し方針」を踏まえながら、必要性・実現性に配慮した都市計画道路の機能変更や廃止を検討します。



## ②公共交通、駐車場整備の方針

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	都市拠点における交通結節機能の強化
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	—
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	容易に移動ができる公共交通の確保、バリアフリー化
	若い世代が住みたくなる都市づくり	通勤・通学などの生活利便性の向上
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	低炭素社会に向けた公共交通の利用促進
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	公共交通利用促進による公共交通の継続性確保

### 【方針】

#### ■名鉄国府宮駅における交通結節機能の強化

名鉄国府宮駅は本市において最も乗降客数が多い鉄道駅であり、円滑な鉄道利用を支える施設の充実が求められています。このため、名鉄国府宮駅西口の駅前広場を拡張するとともに、東口における駅前広場の整備を検討します。また、誰もが利用しやすい環境を確保するため、東口から橋上駅にアクセスできる通路及びエレベーターの整備を検討します。

#### ■鉄道の高架化

鉄道で分断されているまちの一体化を進めるため、鉄道事業者などの関係機関と調整しながら名鉄名古屋本線の高架化実現に向けた取組みを進めます。

#### ■JR清洲駅における駅前広場整備

JR清洲駅について、隣接して進められている清洲駅前土地区画整理事業の進捗にあわせ、駅前広場の整備を進めます。

#### ■地域公共交通によるネットワーク形成

コミュニティバスとコミュニティタクシーの運行については、都市拠点、市民交流拠点へのアクセスが容易になるよう配慮しながら、『稲沢市コミュニティバス運行事業計画』を適宜見直すとともに、鉄道・路線バスを含む体系的な公共交通網の形成を検討します。

#### ■パークアンドライド駐車場の利便性向上

名鉄国府宮駅周辺再整備とあわせ、名鉄国府宮駅の利用者のパークアンドライドを推進する公共駐車場整備について検討します。

#### ■自転車駐車場の利便性向上

公共交通の利用を促進するため、自転車駐車場の整備・拡充を図ります。

## 5-2 都市環境

### ①公園・緑地整備の方針

#### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	本市の特徴である植木産業を始めとする営農環境の保全
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	既存の都市公園の魅力向上、機能維持 身近に利用できる都市公園などの整備促進
	若い世代が住みたくなる都市づくり	若い世代の転入が想定される新市街地における公園の充実
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	河川、樹林地などの自然環境の保全 住宅地や工業地の緑化
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	既存ストック(都市公園など)の活用

#### 【方針】

##### ■サリオパーク祖父江のレクリエーション機能の充実

サリオパーク祖父江においては、管理者である国、県及び市と連携して、多世代が楽しめる自然体感型の多様なレクリエーション機能の充実を図ります。

##### ■都市公園の整備・維持

面的な基盤整備は完了しているものの、都市公園が整備されていない地域では、新たな都市公園用地の確保に努めます。

また、新たな市街地を形成する地域においては、市民が身近に利用できる都市公園の整備を図ります。

さらに、老朽化などから再整備の必要な公園については、地域の実情や要望に沿って、特色ある公園整備に努め、拠点的な公園緑地では、イベント活動や交流の場としての利用促進を通じて、より人が集える仕組みを検討します。

##### ■水と緑のネットワークの形成

幹線道路における街路樹の適切な維持管理や、中心市街地内や拠点間を結ぶ路線において緑の軸の形成を図ります。

また、木曾川については、全国でも珍しい河岸砂丘である祖父江砂丘や松林をはじめとする豊かな自然環境の保全に努めます。その他の主要な河川については、自然環境を保全し、河川環境軸の形成を図ります。

このような緑の軸及び河川環境軸により水と緑のネットワークを形成します。

##### ■特徴的な緑の保全・活用

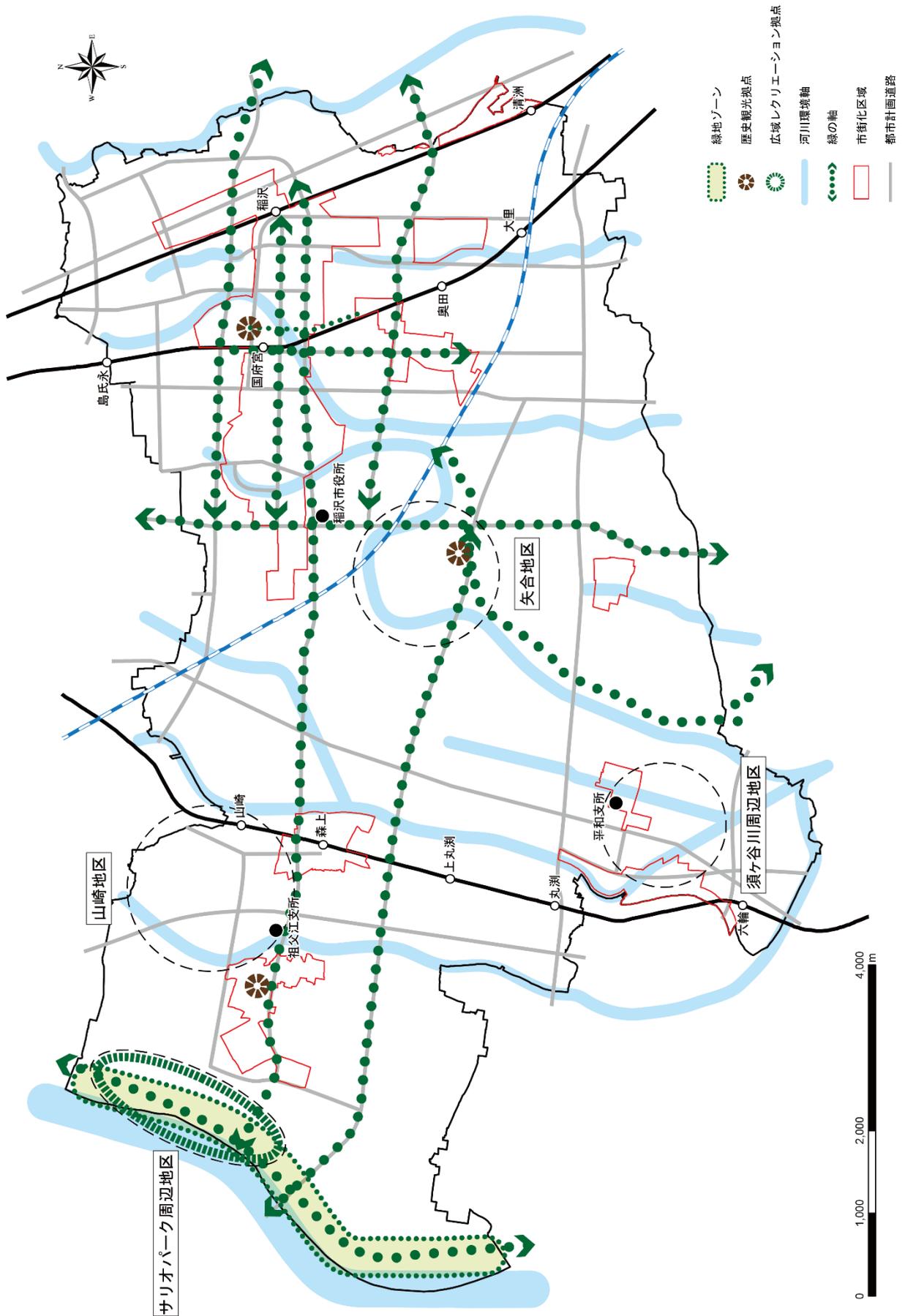
社寺が有する緑の中で、「稲沢市緑の保全及び緑化の推進に関する条例」に基づき指定している保存樹、保存樹林や本市の特徴的な緑である植木畑や銀杏畑については、その保全に努めます。

そして、社寺や植木畑が集積する矢合地区、銀杏畑が集積する山崎地区、国営公園を有するサリオパーク祖父江周辺、桜の植樹が進められてきた須ヶ谷川周辺地区については、重点的に緑地の保全・活用を図ります。

#### ■市民協働による緑づくり

公園整備及び維持・管理にあたっては、公園利用者の意向の反映に努めながら、市民協働により進めます。また、保存樹・保存樹林制度や生垣設置の奨励などにより、民有地の緑化について支援します。

図表 公園・緑地整備の方針



## ②河川・下水道整備の方針

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	—
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	下水道など汚水処理施設の整備促進
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	身近に感じられる水辺空間の整備
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	公共施設の長寿命化による効率的な都市運営

### 【方針】

#### ■河川・水路の整備促進

『稲沢市総合治水計画』や国の『木曾川水系河川整備計画』、県の各河川の整備計画、県及び流域市町の『新川流域水害対策計画』などに基づき、河川管理者と連携して河川・水路の整備促進を図ります。また、良好な自然環境の保全に配慮しながら、市民が身近に感じられる水辺空間の整備を検討していきます。

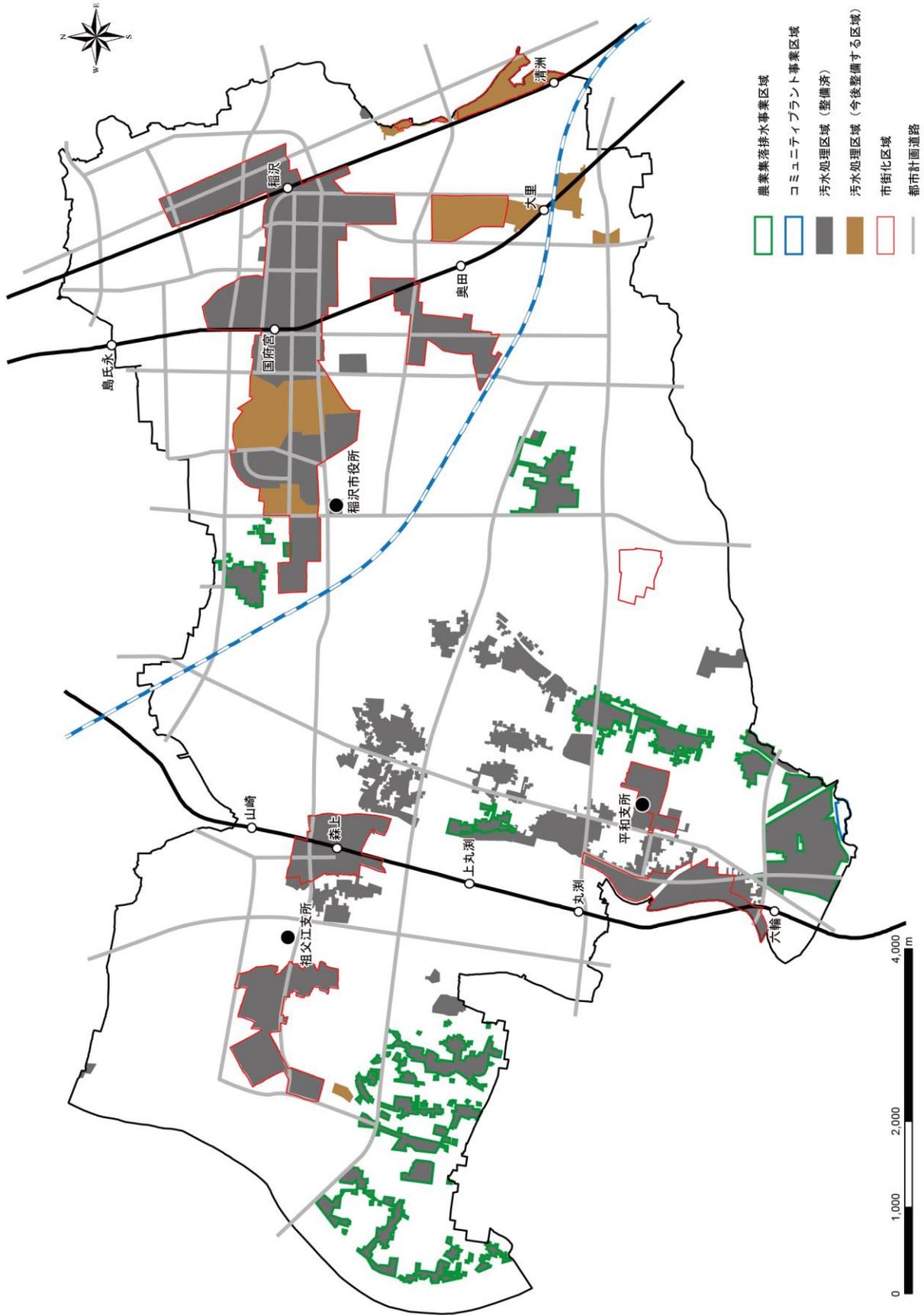
#### ■下水道などの整備促進

既存の下水道（公共下水道、農業集落排水施設、コミュニティ・プラント施設）については、計画的に耐震化・長寿命化を進めます。

公共下水道の整備については、「稲沢市汚水適正処理構想」に基づき、市街化区域を優先的に整備し、その後、市街化調整区域の整備を進めます。なお、新たに市街地を拡大するにあたっては、市街化区域編入にあわせて公共下水道計画を見直し、市街地整備とあわせた公共下水道の整備を推進します。

既存の農業集落排水施設やコミュニティ・プラント施設については、適切な維持管理を行い、下水道区域外では、合併処理浄化槽の設置補助を進めることにより、良好な生活環境の保全を図ります。

図表 下水道整備の方針



### ③その他都市施設の方針

#### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	文化交流拠点における機能集積の維持
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	—
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	水道施設などの現有機能の維持・更新
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

#### 【方針】

##### ■水道施設及び環境施設の維持・更新

水道施設のうち浄水場、重要管路については、耐震性能の向上を図り、適切な機能維持更新を図っていきます。また、ごみ処理施設や汚水処理施設及び斎場は、衛生的で良好な市民生活を送るために不可欠な施設であり、今後とも適切な機能の維持・更新を図ります。

##### ■公共公益施設の機能維持・強化

祖父江支所周辺には祖父江の森などが立地し、平和支所周辺は平和らくらくプラザをはじめとする公共公益施設が集積しています。また、荻須記念美術館や稲沢公園が立地する「文化の杜」、市民会館、図書館や市民病院が立地する「文化の丘」についても同様に多様な公共公益施設が集積しています。

こうした公共公益施設が集積する拠点については、市民の文化・芸術活動、生活交流、健康な生活を支える場として施設機能の維持・強化を図ります。

## 5-3 防災

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	—
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	災害に強いまちづくり
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	—
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

### 【方針】

#### ■ 防災拠点の機能充実

巨大地震や超大型台風などの大規模災害時における復旧活動を行う防災拠点を確保し、機能の充実を図ります。

#### ■ 災害時における都市機能の確保

狭あい道路の解消などにより、避難路や緊急車両の通行確保に努めます。また、上下水道などのライフラインについては、耐震化を進め、防災性能の向上に努めます。災害時の早期かつ的確な市街地復興のため、被災時における実施体制や手順の明確化に係る検討を進めます。

#### ■ 民間建築物の耐震化の促進

『稲沢市建築物耐震改修促進計画』に基づき、住宅・建築物の耐震診断や耐震改修などを促進することで、耐震化・減災化を図ります。

#### ■ 浸水被害の防止・軽減

河川管理者と連携して河川などの改修整備を促進し、流下能力の向上を図るとともに、雨水調整池の整備を検討します。また、市街地での局地的集中豪雨による雨水排水対策や民間開発における雨水貯留・浸透施設の設置指導を行うことで、住宅への浸水被害の防止・軽減を図ります。

#### ■ 防災に配慮した市街地整備

新たな市街地の整備にあたっては、土地区画整理事業などの実施により、一時避難場所となる公園の適正な配置や避難路の確保、延焼を防止するための街路樹を植樹することで、防災・減災に配慮します。また、関係機関と調整をしながら、治水対策を行います。

## 5-4 景観

### 【基本的な考え方】

都市づくりの目標		基本的考え方
都市構造	暮らしを便利にする都市づくり	—
都市活力	本市の立地優位性を活かした活力に満ちた都市づくり	観光交流を促進する本市の特徴的な景観形成
都市生活	便利な生活を安心・安全におくることができる都市づくり	都市の良好な景観形成
	若い世代が住みたくなる都市づくり	—
都市環境	本市の豊かな自然が感じられ、環境負荷が小さい都市づくり	本市の豊かな自然環境を活かした景観形成
都市運営	次世代に引き継ぐ効率的な都市づくり	—

### 【方針】

#### ■特徴的な自然景観の形成

市街化調整区域に広がる農地や西部を流れる木曾川は、本市を代表する自然景観であり、関係機関と連携しながらその保全を図ります。また、本市における地場産業の緑である、植木畑、銀杏畑・屋敷銀杏の保全に努めるとともに、(仮称)イチョウ見本園の整備を進めます。さらに、桜の植樹が進められた須ヶ谷川周辺における桜ネックレスの維持を図ります。

#### ■歴史的資源を生かした景観形成

本市は、重要文化財に指定された歴史的建造物、豊かな境内林の残る社寺など多くの歴史的資源を有しています。これら資源について、景観の保全に努めます。また、史跡尾張国分寺跡においては、後世に遺す景観資源として捉え、史跡公園を整備し、活用を図ります。

#### ■良好な市街地景観の形成

都市拠点である名鉄国府宮駅及びJR稲沢駅周辺においては、市の玄関口にふさわしいシンボリックな景観形成を図ります。

緑の軸においては、街路樹の適切な維持管理を進めるとともに、沿道の民有地緑化を促進することにより良好な道路景観の形成を図ります。

