

第 5 章

全体構想

1. 都市づくりの目標
2. 計画フレーム
3. 将来都市構造



1. 都市づくりの目標

上位計画である「第5次扶桑町総合計画後期基本計画」に定めるまちづくりの視点「みんなの笑顔がかがやくまち扶桑町」を実現するため、都市づくりの課題（第4章）を踏まえ、都市づくりの目標を設定します。

【都市づくりの課題】（再掲）

■人口

- ①人口減少や高齢化を見据えた対応
- ②人々が住まうまちであり続けるため、人口及び世帯数の維持と確保

■都市活力

- ③産業集積による新たな拠点づくり
- ④基幹道路を基軸とした都市機能の集積

■土地利用

- ⑤生活サービス施設の立地確保による町民の利便性向上
- ⑥土地利用の混在を防ぎ、将来的にもメリハリのある適切な土地利用への誘導
- ⑦既成市街地等の環境改善
- ⑧歩いて暮らせる中心市街地の形成

■都市施設

【道路・交通】

- ⑨基幹道路整備による交通軸の構築と、強固な広域ネットワークの確保
- ⑩安全な道路空間の実現
- ⑪3つの鉄道駅へのアクセス性の向上
- ⑫新たな地域公共交通網の確保

【公園・緑地】

- ⑬安全安心な公園の整備
- ⑭憩いの場の提供

【河川・下水道】

- ⑮水環境及び治水対策による快適な生活環境の実現

■自然環境・都市景観

- ⑯水・緑・文化等の地域資源の保全
- ⑰自然と暮らしの調和がとれた都市景観の実現

■防災・防犯

- ⑱町民の安全安心の確保
- ⑲地域特性に応じた防災力の強化

【将来都市像】

自然と暮らしが調和し、将来に繋がる快適都市 扶桑町
～みんなが集まり、安心して暮らし続けられるまち～

※対応する課題番号

誰もが住みやすい生活利便性の高いまちづくり

①②⑤⑥⑦⑧⑪

市街地を中心とした生活サービス施設の立地確保、無秩序な開発の抑制等により、メリハリとバランスのとれた都市的土地利用を目指します。また、駅周辺整備による駅へのアクセス性向上や駅を中心としたコンパクトなまちづくり*を推進します。人々が住まうまちであり続けるために、新規世帯の受け皿としての空き家・低未利用地*の活用や建替え時のセットバックにより、既成市街地の住環境を整えます。

交通網強化によるアクセス性の高いまちづくり

①②⑨⑫

(都) 国道41号線をはじめ、整備中の都市計画道路の整備を促進するとともに、未整備路線の整備について検討し事業化を図ることで、広域的な都市間のネットワーク強化を目指します。また、高齢化を見据えたなかで、誰もが窮せずにより町内を移動できるよう新たな地域公共交通網を検討します。

産業集積による活力のあるまちづくり

③④

(都) 国道41号線沿道においては、広域的な都市間の交通ネットワークを活かした就労環境を確保し、都市活力を向上していくために工業による土地利用を目指します。

自然と暮らしが調和した豊かな景観と潤いのあるまちづくり

⑭⑮⑰

町内の水、緑、文化等は重要な地域資源として保全します。また、町民の憩いの場や多様な生物の生息地として、公園・緑地や自然環境の創出を図ります。公園の整備や管理、緑化については、各種行政の制度や補助等の活用により官民連携で取り組み、まちなかの緑の確保を推進します。

誰もが安心して暮らし続けられる安全安心なまちづくり

⑩⑬⑮⑱⑲

建物の耐震化や不燃化、防災機能を備えた公園整備、河川改修、雨水貯留施設や公共下水道等の整備による治水対策、既存インフラの保守・点検を効率的に推進し、地域特性に応じた防災性の向上を図ります。また、交通安全性の高い基幹道路の整備や建替え時のセットバックによる生活道路の拡幅、防犯カメラや街路灯といった防犯設備を整備し、交通安全性や防犯性の高い都市空間を推進します。防災・防犯に関する情報発信体制の強化や、避難訓練等の個別施策との連携により、これまで以上に町民の意識向上を図ります。





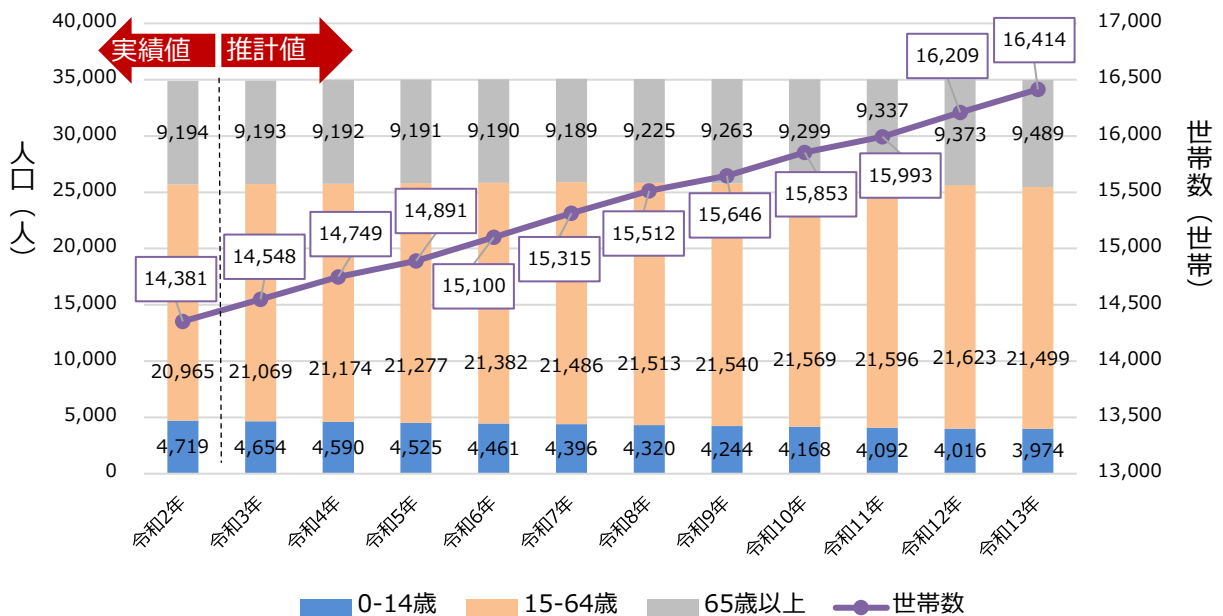
2. 計画フレーム

(1) 将来人口

本町における将来人口の算出は、上位計画と整合を図るため、第5次扶桑町総合計画後期基本計画における人口推計の方法を踏襲しました。目標年次の令和13年(2031年)における町全域の人口を34,962人と設定します。また、同年の年齢3区分人口については、年少人口(0~14歳)11.4%、生産年齢人口(15~64歳)61.5%、老年人口(65歳以上)27.1%を想定します。世帯数については、16,414世帯を想定し、令和2年(2020年)から、約2,030世帯増加する見込みです。

【将来人口の推計結果】

年齢	実績値		推計値		推計値 目標年	
	令和2年		令和8年		令和13年	
年少人口 (0歳~14歳)	4,719人	13.5%	4,320人	12.3%	3,974人	11.4%
生産年齢人口 (15歳~64歳)	20,965人	60.1%	21,513人	61.4%	21,499人	61.5%
老年人口 (65歳以上)	9,194人	26.4%	9,225人	26.3%	9,489人	27.1%
合計	34,878人	-	35,058人	-	34,962人	-
総世帯数	14,381世帯	-	15,512世帯	-	16,414世帯	-





(2) 将来土地利用フレーム

目標年次において、必要な市街地規模の算出は次のとおりです。

1) 住居系市街地の将来フレーム

目標年次（令和 13 年（2031 年））における市街化区域の人口は約 22,622 人となり、市街化区域の可住地人口密度は、69.0 人/haになる見込みです。市街化区域内に収容できない人口は約 2,412 人と想定され、新たに必要な新市街地面積は約 35.0 haとなります。

【住居系市街地の将来フレーム】

項目	指標
令和 13 年 市街化区域の将来人口推計	22,622 人
令和 13 年 既存の市街化区域に収容できない人口	2,412 人
令和 13 年 新市街地面積	35.0 ha

2) 産業系市街地の将来フレーム

目標年次（令和 13 年（2031 年））における本町の総生産額（商業系・工業系に関するものに限定）は約 1,064 億円となる見込みです。そのため、将来必要となる産業用地の面積は約 28.2 haであり、道路などの公共用地を含めた産業用地の計画面積は約 38.6 haとなります。

【産業系市街地の将来フレーム】

項目	指標
令和 13 年 総生産額	106,423 百万円
令和 13 年 新たに必要となる産業用地の計画面積	38.6 ha

出典：2017 年度 あいちの市町村所得を基に算出

【今後の検討事項】

新たに必要となる住居系市街地（35.0ha）と商業系用地（10.1ha）の受け皿については、市街化区域の低未利用地の活用や、町内に 790 戸（※）ある空き家を活用することを前提に、今後継続して検討していくこととします。






※出典：平成 30 年住宅・土地統計調査（総務省）



3. 将来都市構造





(1) 拠点の配置

名古屋駅からのアクセス利便性が高く多様な機能が集積した駅周辺や、町民の健康的かつ文化的な暮らしを支える主要な施設を拠点として位置付けます。

凡例	名称	概要
	中心拠点	扶桑駅や柏森駅は、駅周辺整備を推進し、利便性の高い生活圏を形成することで、駅を中心としたコンパクトなまちづくりを推進します。
	地域拠点	一定の生活利便施設が立地する木津用水駅は、地域拠点としての活用を図ります。
	文化交流拠点	中央公民館、図書館、文化会館を中心に生涯学習や文化活動の拠点の形成を図ります。
	健康福祉交流拠点	特別養護老人ホーム等の福祉施設、北部グラウンド、総合体育館、総合福祉センター、児童センター、保健センターを中心に健康福祉交流拠点の形成を図ります。
	緑のふれあい交流拠点	木曽川扶桑緑地公園周辺においては、今後（仮称）新愛岐大橋の整備が計画されているなかで、将来、より多くの町内外の集客が見込まれます。そのため、利用者のレクリエーション、文化活動、自然体験といった緑を中心とした人々のふれあいや交流が活発な場として、拠点に位置付けます。

(2) 土地利用のゾーニング

市街地、集落、産業、自然に関する土地利用のあり方を位置付けます。

凡例	名称	概要
	市街地ゾーン	市街化区域を中心に、道路、下水道等のインフラや生活サービス施設といった都市機能をバランスよく配置し、これからも誰もが住みやすい利便性の高い市街地の形成を図ります。
	集落ゾーン	生産基盤の整った優良農地や自然環境を保全するとともに、既存集落と農業が調和した良好な集落農業地域の形成を図ります。
	産業流通ゾーン	既存の工場が立地している地区及び周辺は、産業立地を維持・促進する産業流通ゾーンの形成を図ります。 (都)国道 41 号線沿道周辺は立地ポテンシャル*を活かし、将来を見据えた都市活力の向上を図るために、産業集積による新たな産業用地を確保し、雇用創出に繋がる産業流通ゾーンの形成を図ります。
	自然環境保全ゾーン	木曽川や既存樹林地といった自然環境は町の重要な地域資源として保全します。また、町民の憩い・交流・健康な暮らしを育む場、多様な生物の生息地として更なる充実を図ります。



(3) 都市軸の配置

人々の交流や円滑・快適な移動を支える主要な道路・公共交通動線を都市の軸として位置付けます。

凡例	名称	概要
	広域連携軸	(都) 国道 41 号線は、周辺市町や名古屋から北陸までを繋ぐ広域的な幹線道路であり、「広域連携軸」に位置付けます。また、「広域連携軸」の沿道は、本町の今後の産業発展を牽引する産業流通ゾーンの実現により、都市活力の向上を図ります。
	生活サービス軸	(都) 草井犬山線、(都) 愛岐大橋線、(都) 一宮犬山線、(都) 犬山富士線、(都) 高雄橋爪線、(都) 小淵江南線から(都) 斎藤羽黒線は「生活サービス軸」として位置付けます。生活サービス軸の沿道は、商業、公共公益施設等の生活に身近な商業・サービス機能の立地を図り、都市機能の強化と町民の生活利便性向上を図ります。

【将来都市構造図】

