

第2章 対象区域はどんなまち？

1. 対象区域の特徴は？

歴史を知る

武豊町の中心市街地として発展してきた歴史がある

- 対象区域は、1886（明治19）年に東海道本線敷設のための資材線として武豊線が開業し、武豊駅が設置されたことや1899（明治32）年には武豊港が開港したことを契機に町の中心市街地として発展してきました。
- 1931（昭和6）年には知多鉄道（現在の名古屋鉄道）により河和線の太田川・成岩間が開通し、その翌年には河和口まで鉄道路線は延伸されました。さらには知多武豊駅が開設されたことで、名古屋までのアクセスは一層向上し、知多半島内における交通の要衝としての性格を持つようになりました。
- また、戦後の高度経済成長に伴い、臨海部への埋め立てによる土地造成の機運が高まり、鳳翔閣（明治天皇、皇后両陛下の御休息家屋）で知られる長尾山も九号地造成のため削られ、その跡地へ武豊町役場が1962（昭和37）年に建設される等、町の中心はJR武豊駅周辺から名鉄知多武豊駅周辺へ移り、新たな市街地が形成されました。
- こうした陸路（武豊線）と海路（武豊港）の優れた交通の条件により、豆みそ、たまり醸造業が栄え、最盛期には約50軒の蔵元が軒を連ね、今も残るまちなみからその歴史を感じることができます。
- 本町には、山車の文化が継承されており、町内全域において勇壮な11台の山車の曳き廻しが行われます。毎年4月に開催される春まつりでは、JR武豊駅前広場に6台の山車が集結し、多くの人でにぎわいます。

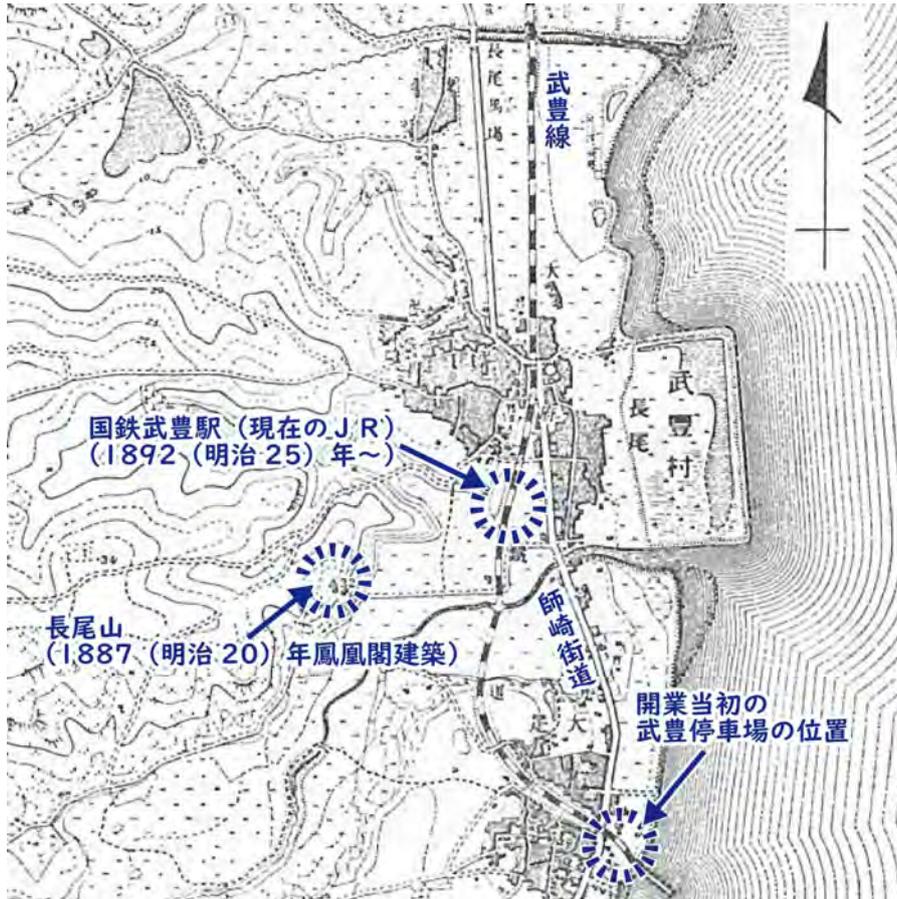


豆みそ蔵のまちなみ



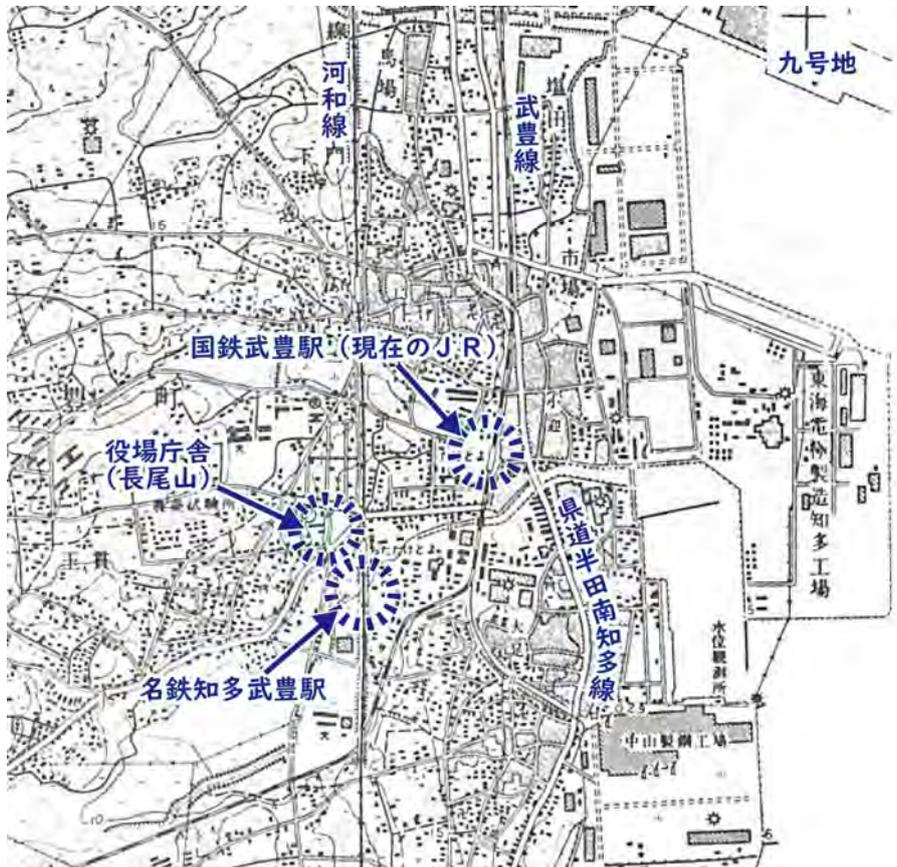
JR武豊駅前広場に集結する山車（春まつり）

図表 14 1890(明治 23)年頃の対象区域周辺



(資料: 武豊町誌)

図表 15 1974(昭和 49)年頃の対象区域周辺



(資料: 武豊町誌)

<対象区域の特徴>

商店街を知る

みゆき通り商店街において『みゆき通り発展会』が組織されている

- 1887（明治20）年に明治天皇・皇后両陛下が武豊港^{ぎょうこうがい}に行幸啓（天皇・皇后がご一緒に外出されること）されたことが名称の由来となったみゆき通り（みゆきは行幸もしくは御幸）は、名鉄知多武豊駅とJR武豊駅を結ぶ商店の立ち並ぶメインストリートとして発展してきました。
- 1983（昭和58）年頃のみゆき通りにおける商店の分布をみると、名鉄知多武豊駅周辺を中心に飲食店を始めとした各種の商店が多く集積していたことが分かります。現在では、商店は減少傾向にあります。
- 商店街では、みゆき通り発展会が組織され、商店街を活用したイベントを開催する等、地域主体のまちづくりが取り組まれています。



(資料:武豊町誌)

昔のみゆき通りの様子(昭和50年代)

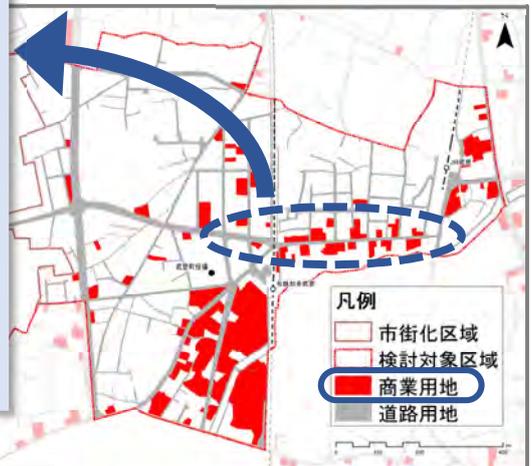


現在のみゆき通り(ハロウィンまつり)の様子

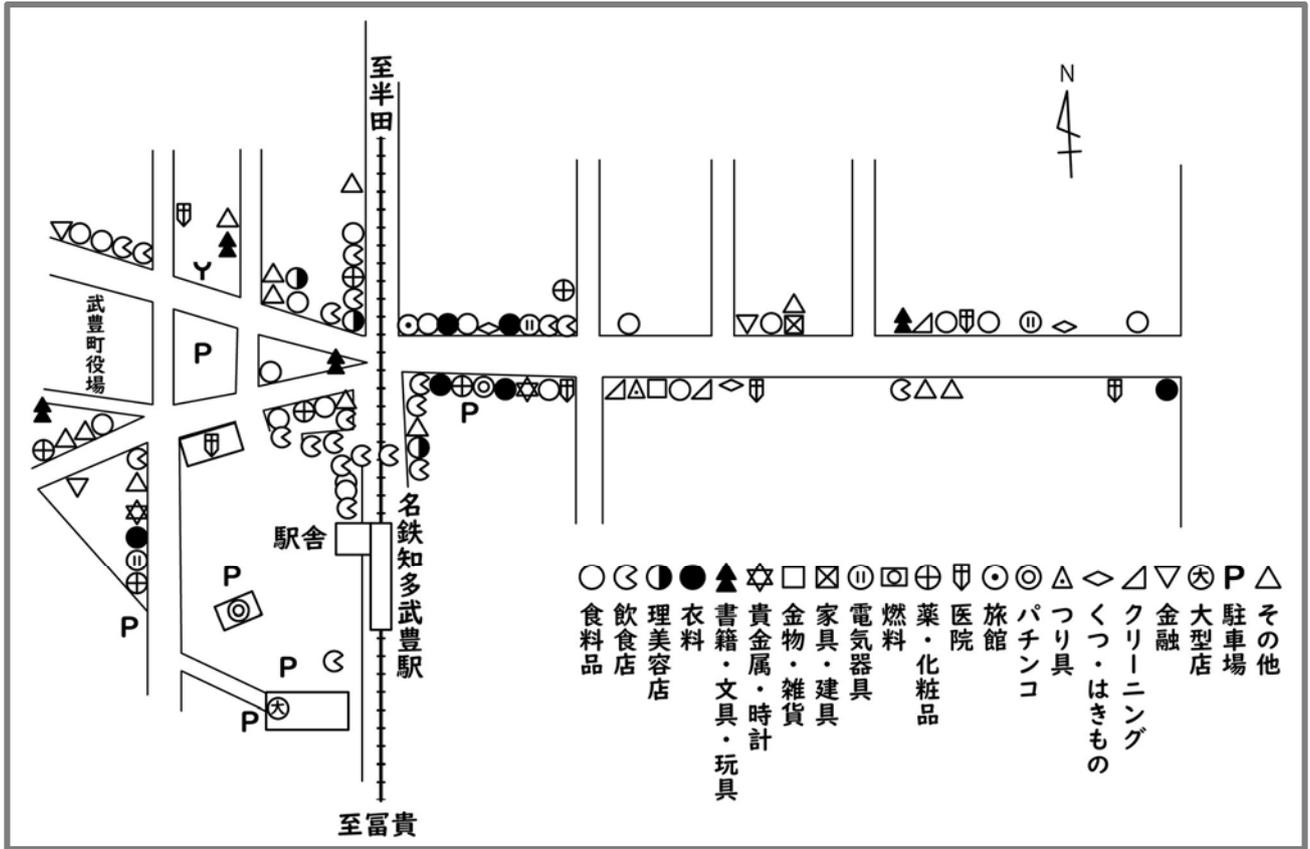
図表16 みゆき通り商店街



(資料:観光協会 HP)

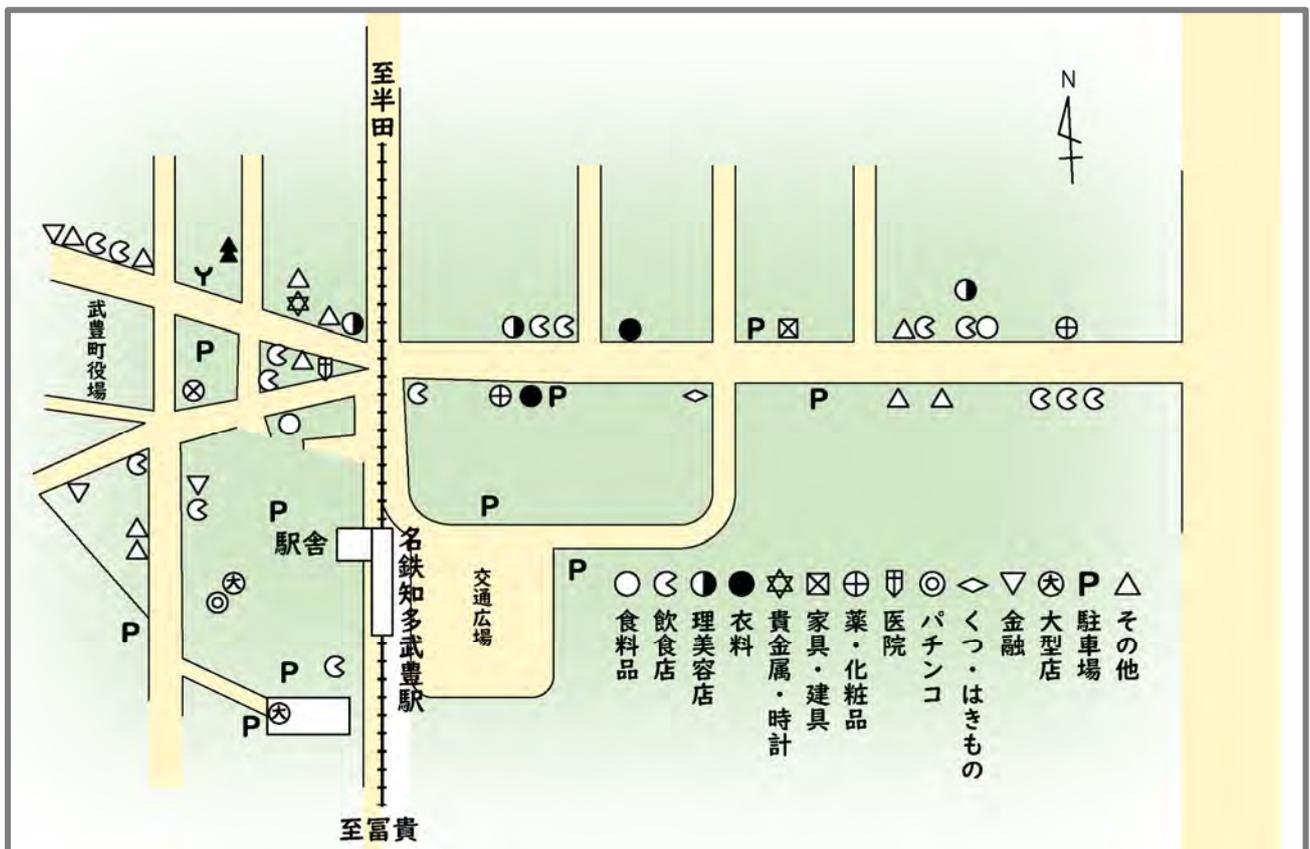


図表17 1983(昭和58)年の商店の分布



(資料: 武豊町誌)

図表18 現在2022(令和4)年の商店の分布



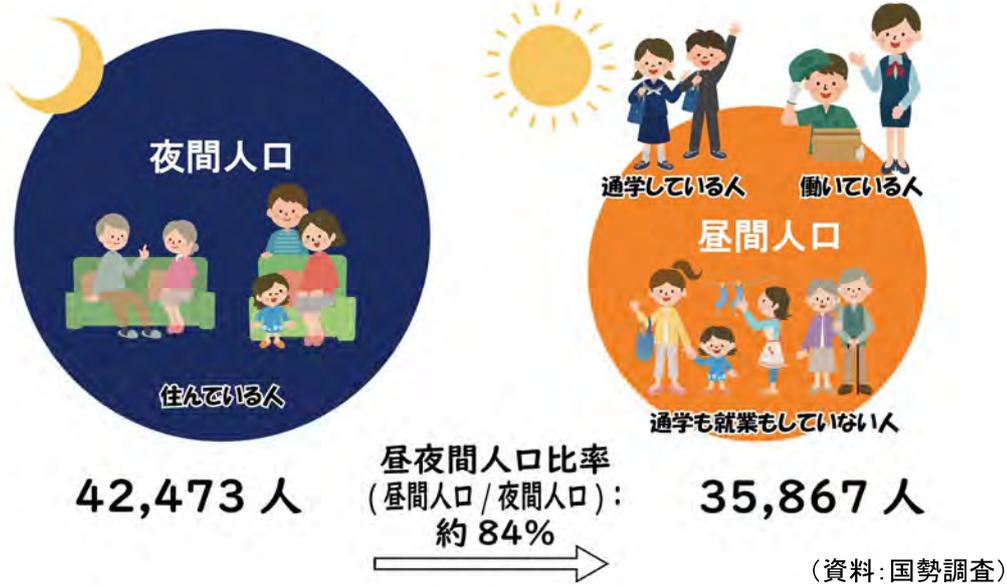
<対象区域の特徴>

鉄道を知る

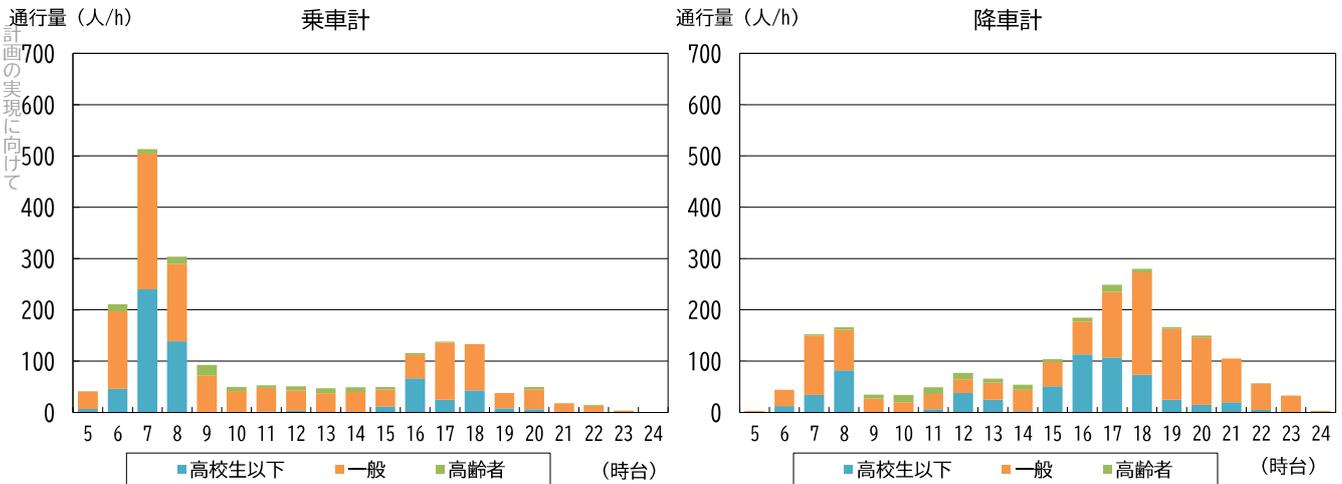
特急停車駅である名鉄知多武豊駅を中心に利便性が高い

- 対象区域は名鉄河和線及びJR武豊線が整備され、それぞれ名鉄知多武豊駅、JR武豊駅から名古屋都心部への鉄道でのアクセスが良好です。
- 特に名鉄知多武豊駅は特急停車駅であり、名鉄名古屋駅までは乗り換える必要もなく、所要時間は約35分となっています。通勤・通学の高い利便性から、本町の昼夜間人口比率^{※12}は約84%となっており、夜間人口が昼間人口を上回っており、名古屋市等のベッドタウンとしての役割も強めつつあります。
- 名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅の両駅の乗車人数は年間約140万人で、この内、名鉄知多武豊駅の乗車人数は約110万人と約8割を占めています。
- 名鉄知多武豊駅の利用者数は朝夕の通勤・通学時間帯で多く、武豊高等学校が立地していることから、高校生も多く利用しています。

図表19 町の昼夜間人口【町全体】



図表20 名鉄知多武豊駅の時間帯別利用者数(平日)



※「高校生以下」、「一般」、「高齢者」の分類は目視による

用語解説

※12 昼夜間人口比率：常住人口100人当たりの昼間人口の割合で、100%を超えると通勤・通学人口の流入超過、100%を下回ると通勤・通学人口の流出超過を示します。知多半島の5市5町のうち、本町は3番目低くなっています。(2015(平成27)年国勢調査より)

<対象区域の特徴>

道路を知る

南北に幹線道路が整備され、半田市等の名古屋方面への交通利便性が高い

- (都)知多東部線が南北に整備されていることから、半田市等の名古屋方面へのアクセスが良好であり、さらに、現在進められている(都)武豊港線の整備(拡幅・歩道設置)により東西のアクセス利便性の向上が期待されます。
- また、対象区域の西側には南知多道路が通っており、武豊ICとのアクセス利便性が高い状況にあります。
- さらに、武豊北IC(仮称)(令和5年供用開始目標)が整備中であり、広域交通の利便性のさらなる向上も期待されます。

図表21 道路の整備状況



整備が進められている(都)武豊港線



整備が進められている武豊北IC(仮称)

<対象区域の特徴>

まちなみを知る

緑豊かな公共空間が確保された市街地が形成されている

- 対象区域においては、地域住民が自然と触れ合い、憩うことができる武豊中央公園（北側）やアサリ池公園等の公園が立地しています。
- さらに、堀川や玉鉾神社の社寺林といった緑地もみられ、市街地では緑豊かな公共空間が確保されています。
- 緑豊かな環境は住民の暮らしに潤いを与える重要な要素であり、こうした緑豊かな公共空間が確保された市街地を今後も維持・充実していく必要があります。



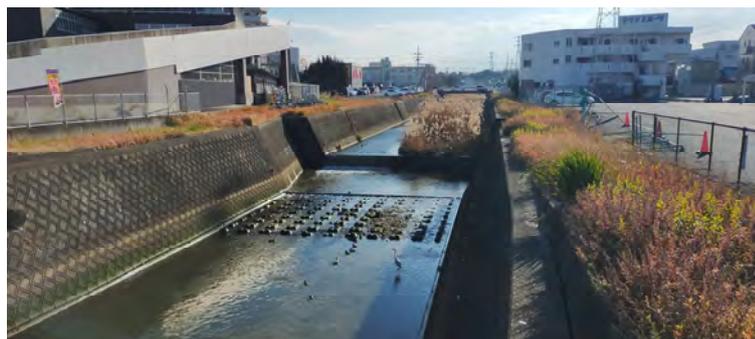
対象区域航空写真



武豊中央公園(北側)



アサリ池公園



堀川

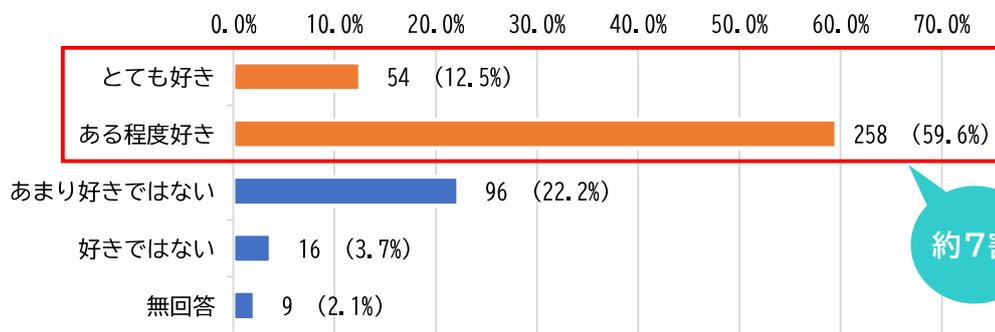
<対象区域の特徴>

愛着度を知る

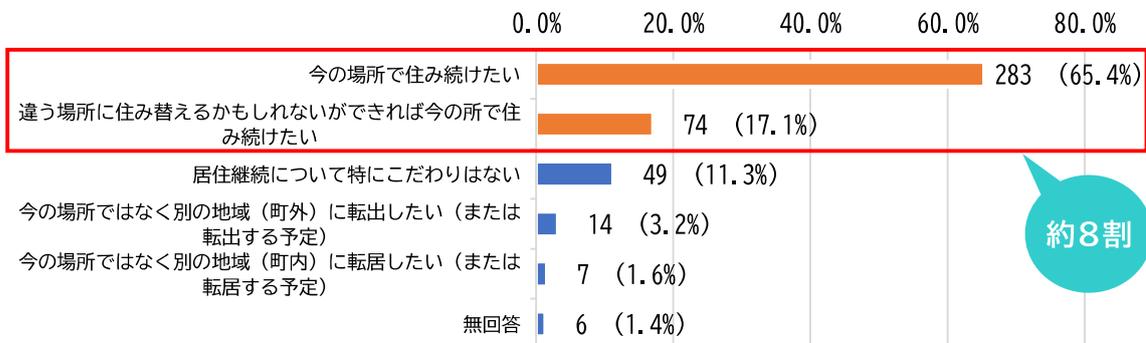
多くの住民がまちに愛着を持ち、今後も住み続けたいと思っている

- 対象区域住民アンケート調査によると、名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺のまちへの愛着について、「とても好き」と「ある程度好き」を合わせると、約7割の方が愛着を持っています。
- また、居住継続意向についても、「今の場所で住み続けたい」が約7割と大半を占め、「違う場所に住み替えるかもしれないができれば今の所で住み続けたい」を合わせると、約8割の方が居住を継続する意向があると回答しています。
- まちが好きな理由としては、「買物や用事に便利だから」「慣れ親しんだまちだから」「住みやすいから」と回答する割合が高くなっています。次いで、「公共施設が充実していて利用しやすいから」も24%と高い値となっています。

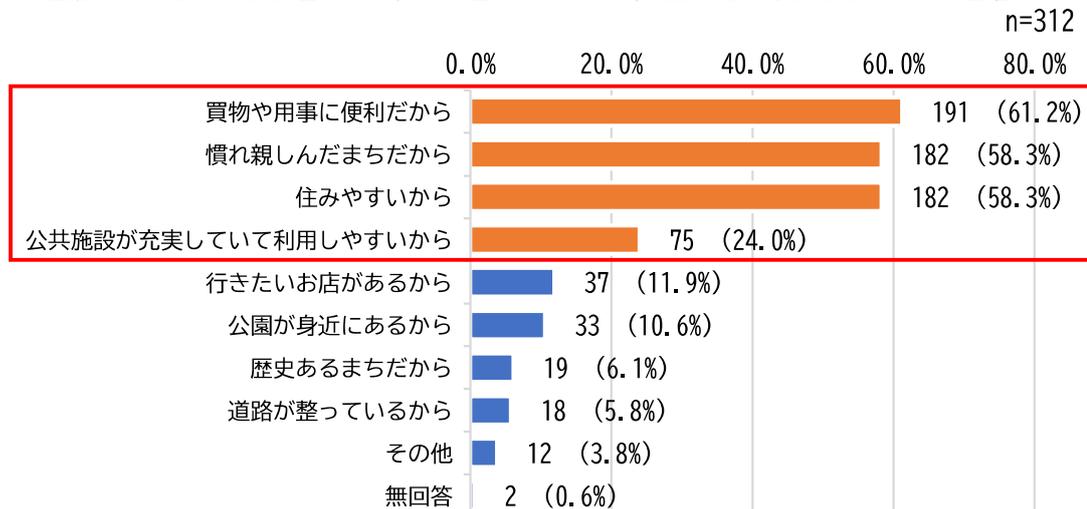
図表22 まちへの愛着(対象区域住民アンケート調査) n=433



図表23 居住継続意向(対象区域住民アンケート調査) n=433



図表24 まちが好きな理由(対象区域住民アンケート調査)(あてはまるものすべて回答)



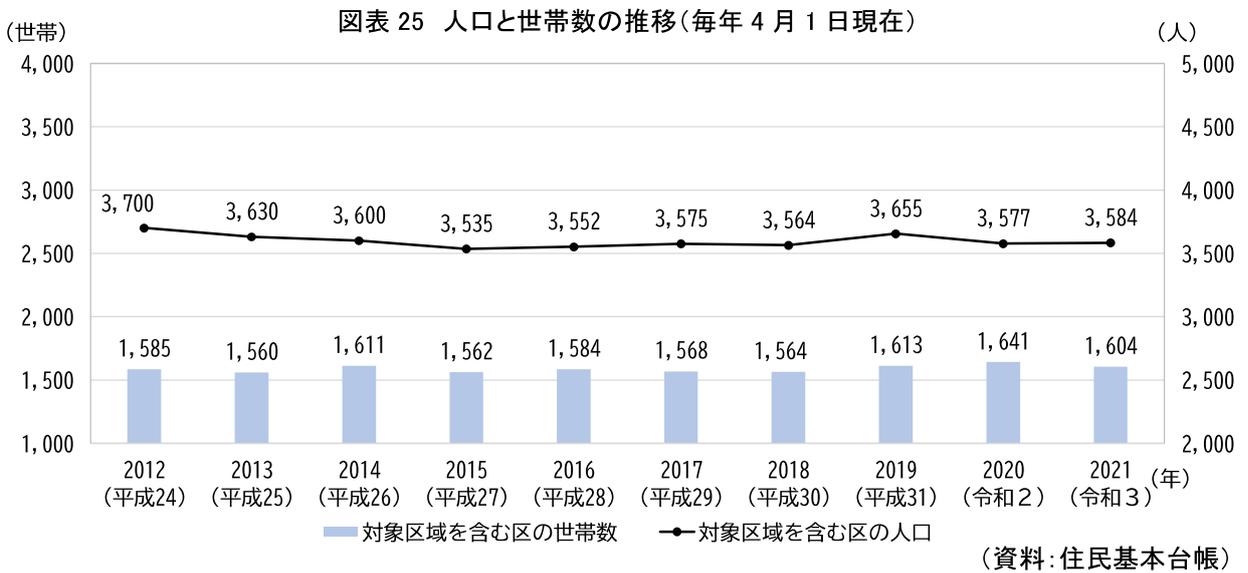
※端数調整の関係で構成比の合計が100%にならないところがあります

2. 対象区域の課題は？

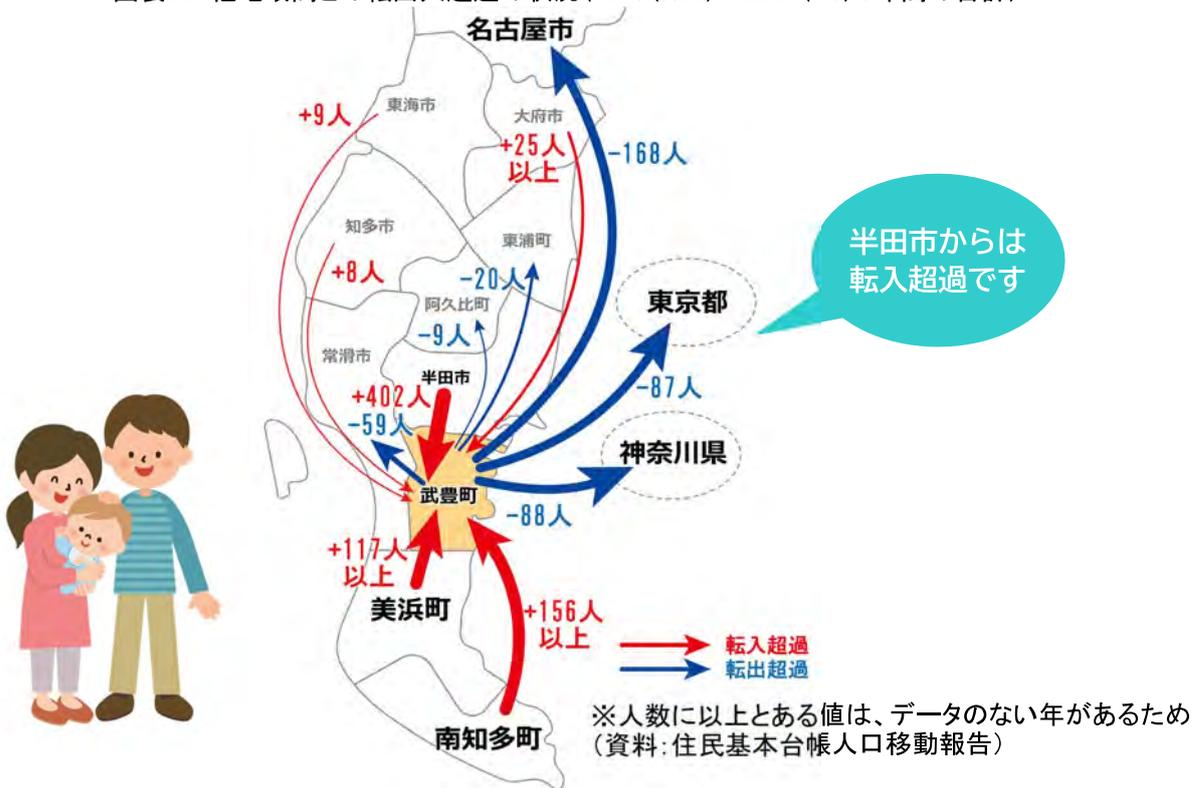
人口の伸び悩み

人口及び世帯数が横ばいで推移しており、定住先として選択される魅力あるまちづくりが必要です

- 2021（令和3）年4月1日現在、対象区域（対象区域を含む区で集計）の人口は3,584人で、世帯数は1,604世帯です。過去10年間の人口・世帯数をみると、どちらも概ね横ばいの傾向が続いています。
- 町全体で他地域との転出入の状況をみると、半田市、南知多町、美浜町といった近隣市町からの転入超過となっている一方、東京都、名古屋市、神奈川県に対しては転出超過となっています。
- 本町がもつ名古屋市等のベッドタウンとしての性格を踏まえると、鉄道駅が立地し、通勤・通学の利便性が高い対象区域は、居住地としてのポテンシャルを有していると考えられ、人口が増えると商業施設等の立地にもつながることから、人口増に向けた取組が必要です。



図表26 他地域間との転出入超過の状況（2017(H29)～2021(R3)5年間の合計）



<対象区域の課題>

多様な世代の定住促進

鉄道利便性の高さを活かし、多様な世代の定住を促進する必要があります

- 対象区域の人口は町全体とほぼ同じ構成比（年少人口：約15%、生産年齢人口：約61%、老年人口：約24%）となっており、今後は高齢化のさらなる進行が予測されます。
- 高低差がある地形を踏まえながらバリアフリーに対応する等、高齢者にとっても「住みよい」まちづくりを進める必要があります。
- 建築年代別の建築物分布状況を見ると、2011（平成23）年以降に建築された建物は少なく、対象区域において建築物の更新が進んでいない状況です。
- 対象区域は鉄道駅の利便性が高いことを活かし、若い世代を始めとする多様な世代を受入れ、建築物（まちなみ）の更新につなげる必要があります。

駅西ランドデザインとは

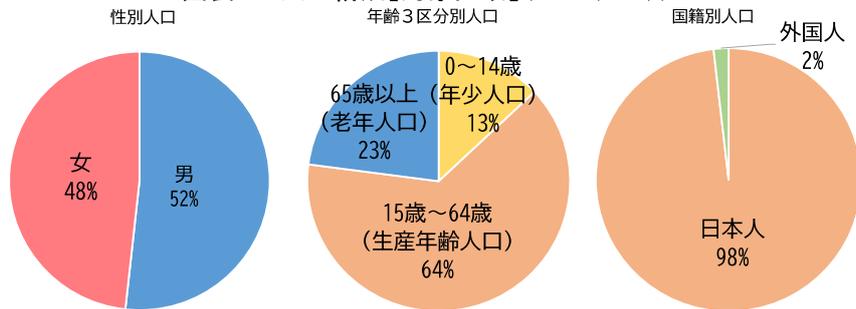
対象区域はどんなまち？

将来像とまちづくりの目標及び戦略

取組方針

計画の実現に向けて

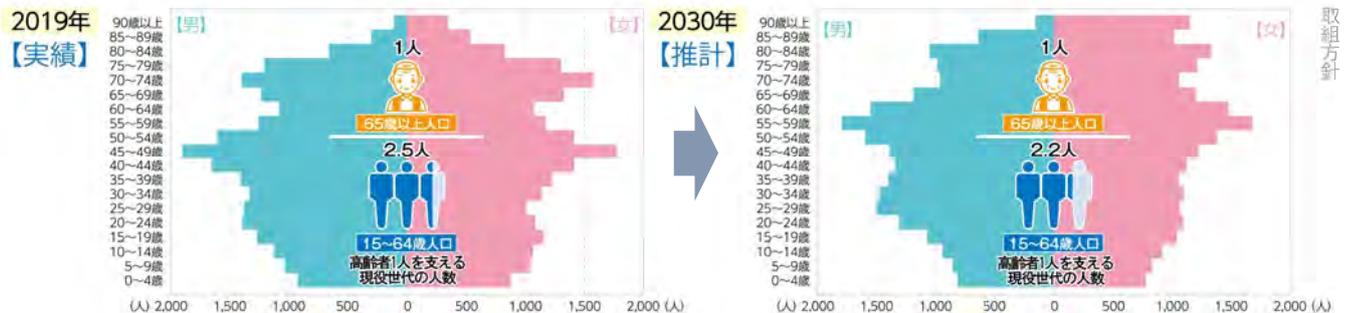
図表27 人口構成【対象区域】(2015(H27))



※対象区域と概ね重なる国勢調査 250mメッシュの人口を集計して構成比を算出

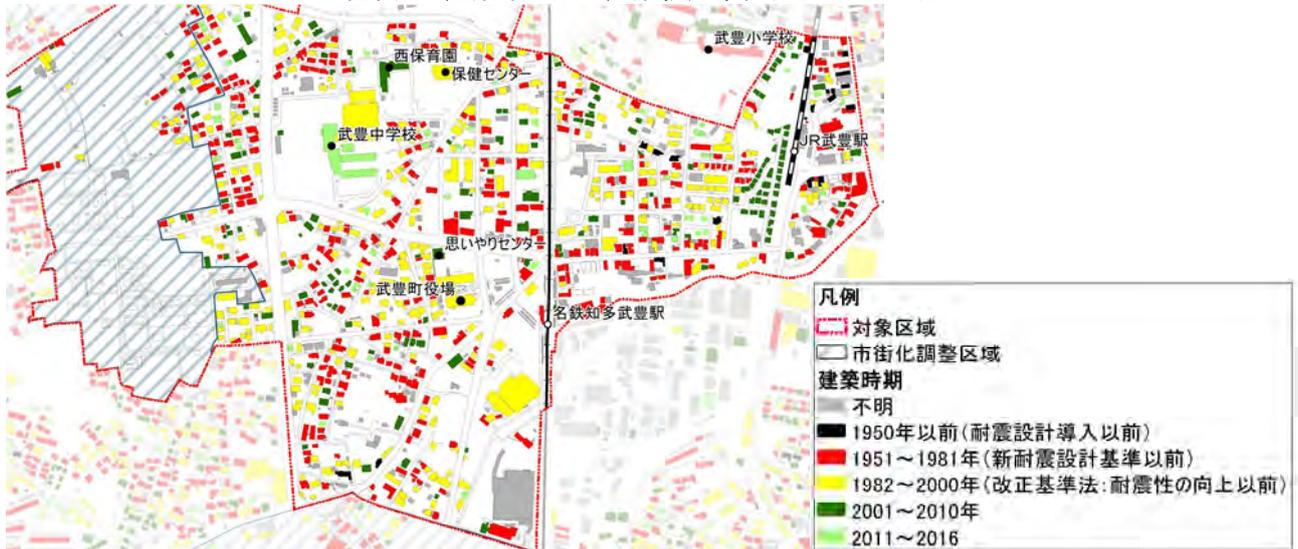
(資料:国勢調査)

図表28 人口ピラミッドの比較【町全体】



(資料:第6次武豊町総合計画)

図表29 建築年代別の建築物分布状況(2017(H29))



(資料:都市計画基礎調査)

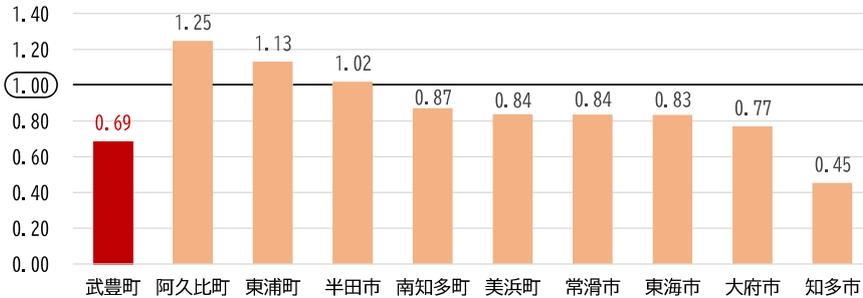
<対象区域の課題>

商業機能の低下

駅前としてのにぎわい創出と生活利便性の向上を図る必要があります

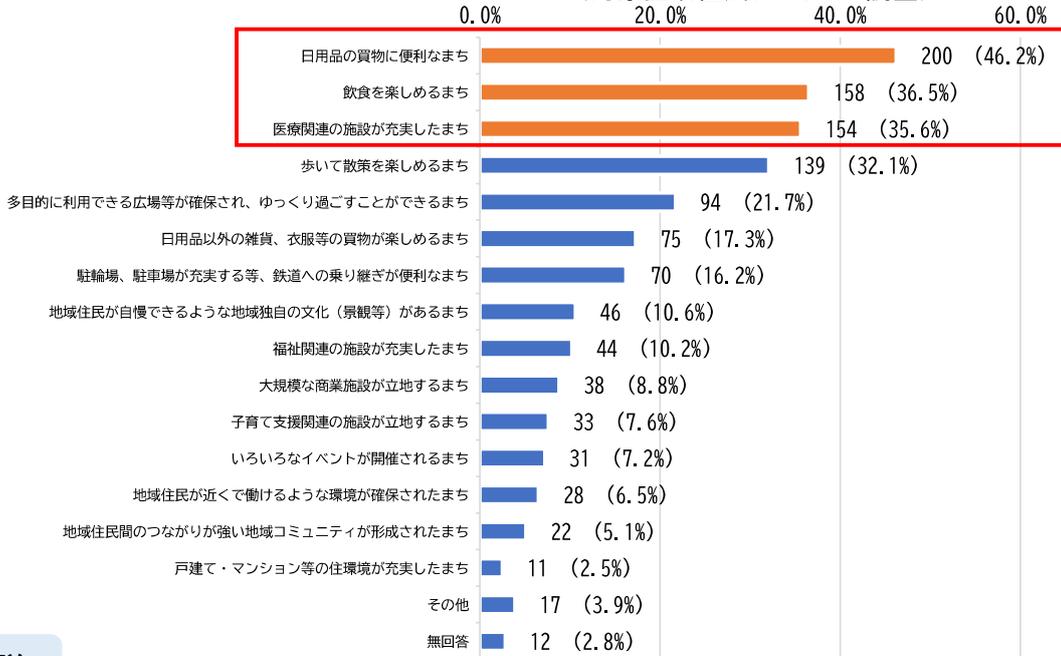
- 本町の小売吸引力^{※13}は周辺市町と比較しても低く、半田市や名古屋市等の町外へ町内の消費は流出している傾向があります。
- 名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺の将来のまちづくりに対する住民ニーズをみると、「日用品の買物に便利なまち」「飲食を楽しめるまち」「医療関連の施設が充実したまち」が高い傾向にあり、商業機能等の集積を図る必要があります。
- 近年では、ウォーキング等のイベントや観光、旅行によって得られる体験や経験に価値を見出す「コト消費」^{※14}への消費志向が高まってきており、まちを楽しむことができる取組を進めることで対象区域のにぎわいを創出する必要があります。
- こうしたことを踏まえながら、名鉄知多武豊駅西側は駅前というにぎわいを創出できるエリアの立地条件・ポテンシャルが十分に活かされておらず、町のイメージを印象づける場(まちの玄関口^{※6})としてのにぎわいの創出や生活利便性の向上が必要です。

図表30 小売吸引力^{※13}(知多半島の市町)(2016(H28))



(資料:経済センサス)

図表31 名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺の将来のまちづくりについて(対象区域住民アンケート調査) n=433



用語解説

※6 まちの玄関口：8頁参照

※13 小売吸引力：県平均の人口あたり小売販売額に対する本町の人口あたり小売販売額の比率。これが1.0を超えると「他市町村に買物に行く人」より「他市町村から買物に来る人」が多いこと(流入超過)になり、1.0を下回ると逆の状況(流出超過)にあることを示します。

※14 コト消費：体験型商品やサービス等から得られる体験としての価値を重視した消費行動のことです。

<対象区域の課題>

公共施設の
修繕1対増

対象区域内に同時期に整備された公共施設の老朽化に対応する必要があります

- 対象区域における主要な公共施設の多くは新耐震設計基準が導入された1982（昭和57）年以降に建築されていますが、1980年代頃の約10年間に建築されているため同時に老朽化が進むことになります。
- 各施設の老朽化に伴い、公共施設の維持修繕にかかる費用の増加に対応する必要があることを踏まえ、住民の生活利便性の確保に向けて、庁舎整備や公共施設再配置を視野に入れつつ、第6次武豊町総合計画に位置づけた公共交流拠点^{※2}への集約や建替え・長寿命化等を検討し、住民のための公共施設として利便性及び安全性の向上を図ることが必要です。

図表32 対象区域の主要な公共施設

番号	施設名	建築年度	構造	階数	備考
①	武豊町役場	1988（昭和63）年度	鉄骨鉄筋コンクリート造	3階（地下1階）	北庁舎 平成2（1990）年改築 南庁舎 平成4（1992）年一部増築
②	保健センター	1985（昭和60）年度	鉄筋コンクリート造	2階	
③	中央公民館	1976（昭和51）年度	鉄筋コンクリート造	3階（地下1階）	
④	歴史民俗資料館	1984（昭和59）年度	鉄筋コンクリート造	2階	
⑤	図書館	1986（昭和61）年度	鉄筋コンクリート造	2階	
⑥	武豊中学校	2010（平成22）年度	鉄筋コンクリート造	3階	
⑦	西保育園	2007（平成19）年度	鉄筋コンクリート造	2階	

（資料：武豊町公共施設カルテ）

図表33 用途別の建築物分布状況（2017（H29））



（資料：都市計画基礎調査）

用語解説

※2 公共交流拠点：1頁参照

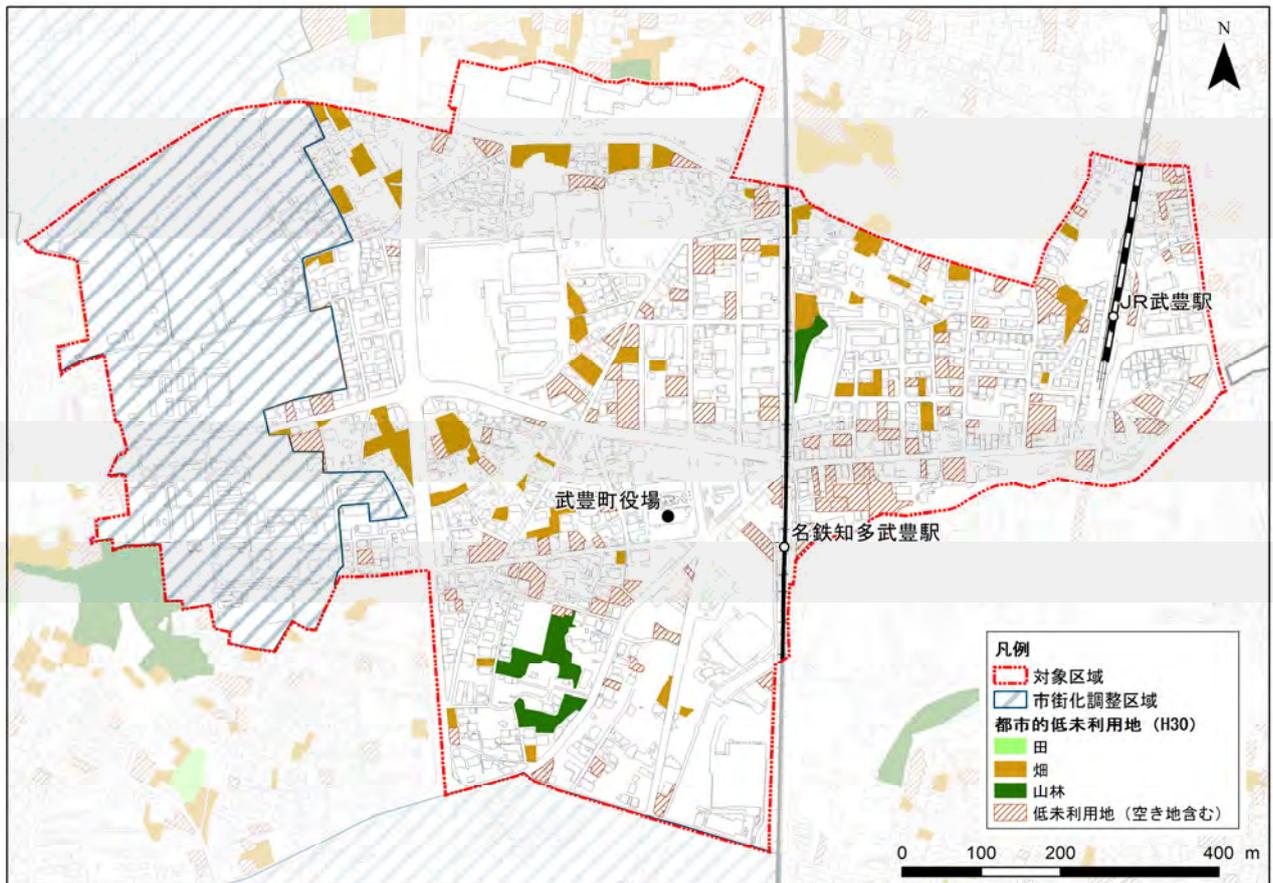
<対象区域の課題>

まちの
スポンジ化

空き地や青空駐車場の有効な土地利用を図る必要があります

- 都市的低未利用地（田・畑・山林、低未利用地）の分布をみると、鉄道駅周辺を始め青空駐車場等の低未利用地が広く分布しています。
- 対象区域では鉄道駅まで自動車を利用する人のための駐車場が整備されている一方、前述したように建築物が更新されず、駐車場のような暫定的な土地活用がみられます。
- 有効に活用されない土地が今後も増加し、まちのスポンジ化^{※15}が進むと、対象区域に居住する人や訪れる人が減少し、まちの活力が失われていくことが懸念されることから、点在する低未利用地の有効活用を図る必要があります。

図表34 都市的低未利用地の分布状況（2018(H30)）



（資料：都市計画基礎調査）



用語解説

※15 まちのスポンジ化：まちの大きさが変わらないにもかかわらず人口が減少し、小さい穴があくようにまちの中に使われない空間が生じ、密度が下がっていくことを指します。

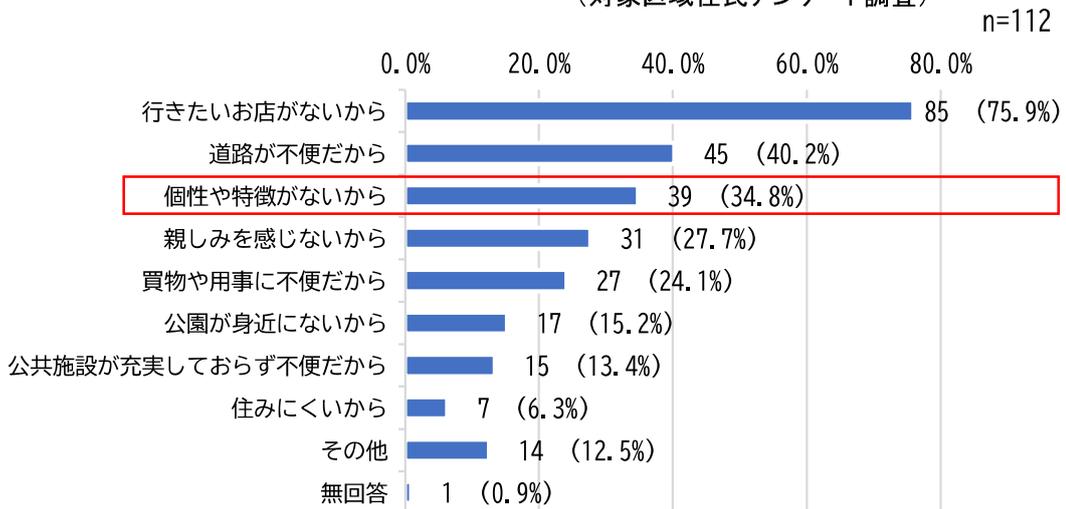
<対象区域の課題>

既存ストックの活用

既存ストック（今ある資源）を活かした緑豊かで個性ある市街地の形成を図る必要があります

- 対象区域住民アンケート調査では名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺のまちが「好きではない」または、「あまり好きではない」と回答した方の理由としては、「個性や特徴がないから」が3番目に高い値となっています。
- 個性や特徴あるまちづくりは、まちの魅力を高めるとともに、まちへの愛着形成を図るための一つの重要な要素として考えられます。
- 本町の大きな魅力は市街地を形成する都市環境と自然環境の調和のとれた居住環境です。「住みよいかから住みたい」と多くの人が思える魅力あるまちづくりには、居住環境に対するニーズが高い道路等の必要な都市基盤整備を進めるとともに、これまでに形成されてきた植栽等の既存ストックによる緑豊かな住宅地を活かした、良好な景観を有する市街地を広く形成する必要があります。

図表 35 名鉄知多武豊駅及びJR武豊駅周辺のまちが好きではない理由
(対象区域住民アンケート調査)



緑化が図られた住宅地を広く形成することが必要

駅西ランドデザインとは

対象区域はどんなまち？

将来像とまちづくりの目標及び戦略

取組方針

計画の実現に向けて

参考資料

<対象区域の課題>

交通環境の改善

名鉄知多武豊駅西側では駅前広場が整備されておらず、さらに一方通行等により車でのアクセスが分かりにくい状況であり改善する必要があります

- (都)武豊港線が一部区間で未整備となっており、東西の交通の活性を促すために整備を進める必要があります。
- (都)武豊港線の整備に伴い、交通量が変化することが予想されるため、一方通行となっている道路の交通規制のあり方の検討を含め、自動車交通の利便性向上に向けた名鉄知多武豊駅西側の交通基盤の改善が必要です。
- 駅利用者アンケート調査では名鉄知多武豊駅西側の交通機能については、「駅周辺へ車での行きやすさ」「駅周辺の歩道の安全性」等に加えて、「車での駅前ロータリーの利用しやすさ」について、今後重点的に改善を図る必要があると回答しています。
- 名鉄知多武豊駅西駅前広場（ロータリー）について、役場庁舎の移転にあわせ、住民や駅利用者の利便性や安全性を高めるための整備改善を図る必要があります。

図表 36 名鉄知多武豊駅西側の交通状況



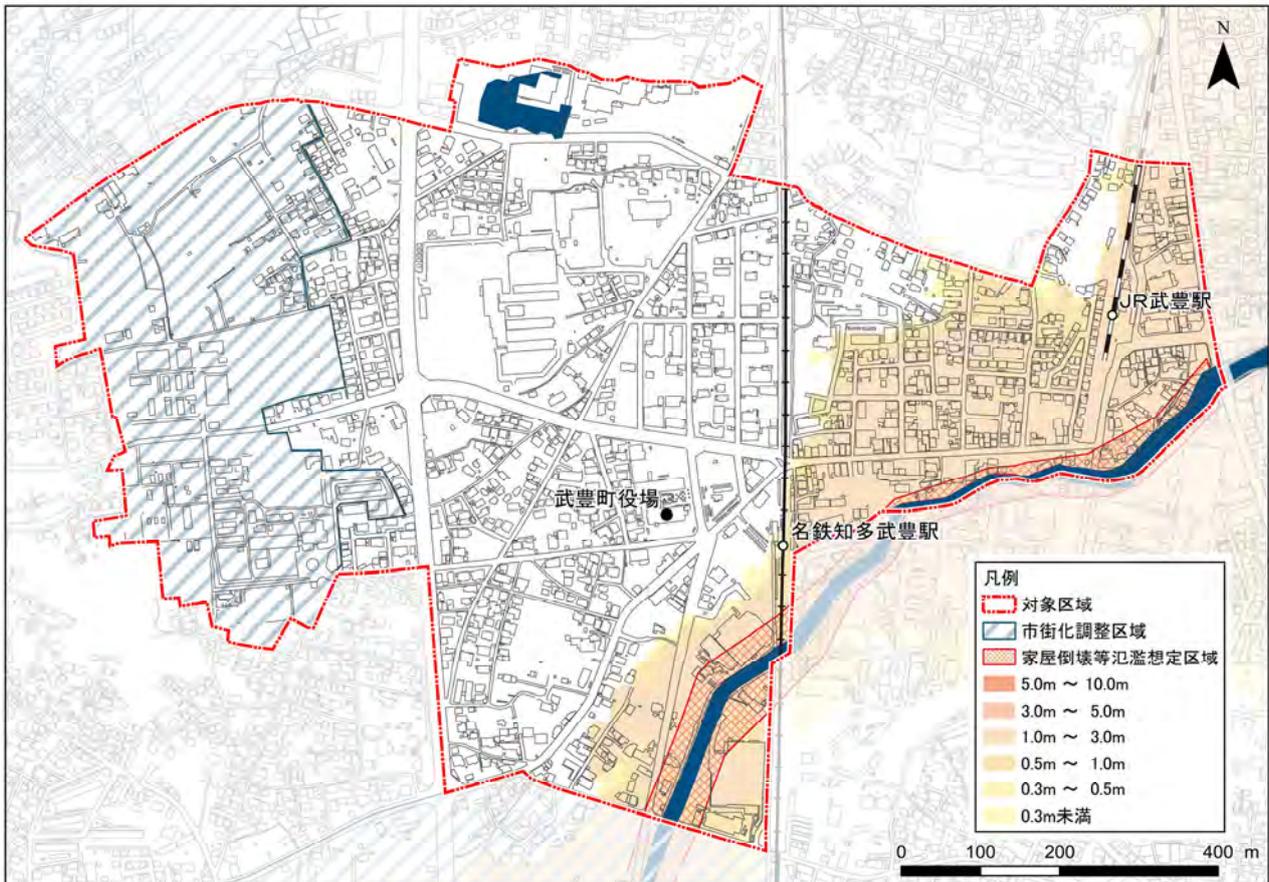
<対象区域の課題>

災害に強い
まちづくり

想定される洪水、内水^{※16}や高潮による浸水に対応する必要があります

- 本町では、東海地震・東南海地震等による被害予測として約2,900人の帰宅困難者が発生すると想定しています（武豊町地域防災計画－地震・津波災害対策計画－（令和4年3月修正）より）。
- 南海トラフ全域で、30年以内にマグニチュード8以上の地震が起きる確率は70%～80%程度と予測されており、この地域は、巨大地震がいつ起きてもおかしくない状況にあります。
- 南部から東部へ流れる堀川沿いの地域等では、洪水、内水^{※16}や高潮による浸水も想定されています。
- このため、住民が安心して暮らすことができる環境を確保するため、防災機能の強化に向けた役場庁舎の移転等、懸念される災害に対応した取組を推進することが必要です。

図表37 洪水ハザードマップ



※理論上想定される最大の降雨(836 mm/24 時間)でシミュレーションしたもの(参考:平成 12 年東海豪雨…365 mm/日)

(資料:水害ハザードマップ(2021(令和3)年3月作成)を編集)

用語解説

※16 内水：下水道の雨水排水能力を超える降雨により、雨を河川等の公共の水域に放流できない場合に発生する浸水のことです。

3. アンケート調査ではこんな意見が多くありました！

2021（令和3）年度に実施したアンケート調査では、対象区域のまちづくりについて、以下のような結果が得られました。（詳細は87頁から101頁参照）

（1）対象区域住民アンケート調査

調査対象：18歳以上の対象区域とその周辺に居住する住民

抽出方法：無作為抽出 **調査方法：**郵送配布、回収は郵送とwebを併用

調査時期：令和3年10月7日（木）～10月20日（水）

配布票数：1,193票 **回収票数：**433票（郵送：370/web：63）、回収率36.3%

- 商業施設の充実、道路整備、地域としての個性の創出等が必要です。（問4-2より）
- 将来のまちづくりについて、日用品の買物や飲食が便利にできる身近な商業機能、医療機能の充実が必要です。（問6-1より）
- 武豊中央公園周辺のまちづくりについて、広場（公園）の多目的利用や緑を感じられる場づくりが必要です。（問7-2より）
- 居住環境について、一方通行等の交通規制の検討及び歩道の整備、防災対策、商業機能の充実が必要です。（問8-2より）

（2）駅利用者アンケート調査

①名鉄知多武豊駅利用者

調査対象：名鉄知多武豊駅利用者

調査方法：駅利用者に直接配布、回収は郵送とwebを併用

調査時期：令和3年9月29日（水）、10月3日（日）

配布票数：500票（平日：291/休日：209） **回収票数：**139票（郵送：103/web：36）、回収率27.8%

- 駅周辺のまちづくりについて、日用品の買物や飲食が便利にできる身近な商業機能の充実が必要です。（問2-1より）
- 駅周辺の交通状況について、車でのアクセスの改善や道路、駅前ロータリー及び歩道の整備が必要です。（問4-1より）

②JR武豊駅利用者

調査対象：JR武豊駅利用者

調査方法：駅利用者に直接配布、回収は郵送とwebを併用

調査時期：令和4年2月20日（日）、2月21日（月）

配布票数：252票（平日：86/休日：166） **回収票数：**75票（郵送：58/web：17）、回収率29.8%

- 駅周辺のまちづくりについて、日用品の飲食や買物が便利にできる身近な商業機能の充実が必要です。（問2-1より）
- 駅周辺の交通状況について、駅前ロータリー及び歩道の整備が必要です。（問4-1より）

(3) 武豊中央公園利用者アンケート調査

調査対象：武豊中央公園利用者

調査方法：武豊中央公園利用者に直接配布、回収は郵送とwebを併用

調査時期：令和3年9月29日（水）、10月3日（日）

配布票数：162票（平日：83／休日：79） **回収票数**：61票（郵送：49／web：12）、回収率37.7%

○武豊中央公園にスポーツや遊び場の確保に加えて飲食ができるスペースの確保が必要です。

（問2-1より）

○武豊中央公園周辺のまちづくりについて、公園の多目的な利用や町民交流の場づくりが必要です。

（問2-2より）

○駅周辺の目指すまちのイメージについて、飲食店の充実、散策が楽しめるまちづくり、子育て支援関連施設の充実が必要です。（問3-1より）

将来像とまちづくりの目標
及び戦略

(4) 町全域アンケート調査

※令和3年度町民意識調査（第6次武豊町総合計画の進捗状況把握のための調査）に駅西グラウンドデザインに関する設問を追加して実施

調査対象：町在住の15歳以上の町民から無作為抽出

調査方法：郵送による配布・回収

調査時期：令和3年7月31日（土）～8月16日（月）

配布票数：3,000票 **回収票数**：1,616票、回収率53.9%

○名鉄知多武豊駅・JR武豊駅周辺のまちづくりについて、駐輪場、駐車場の充実や日用品の買物や飲食が便利にできる身近な商業機能の充実が必要です。（問12より）

第3章
取組方針

第4章

第5章
計画の実現に向けて

参考資料



4. 将来に向けたまちづくりの方向性

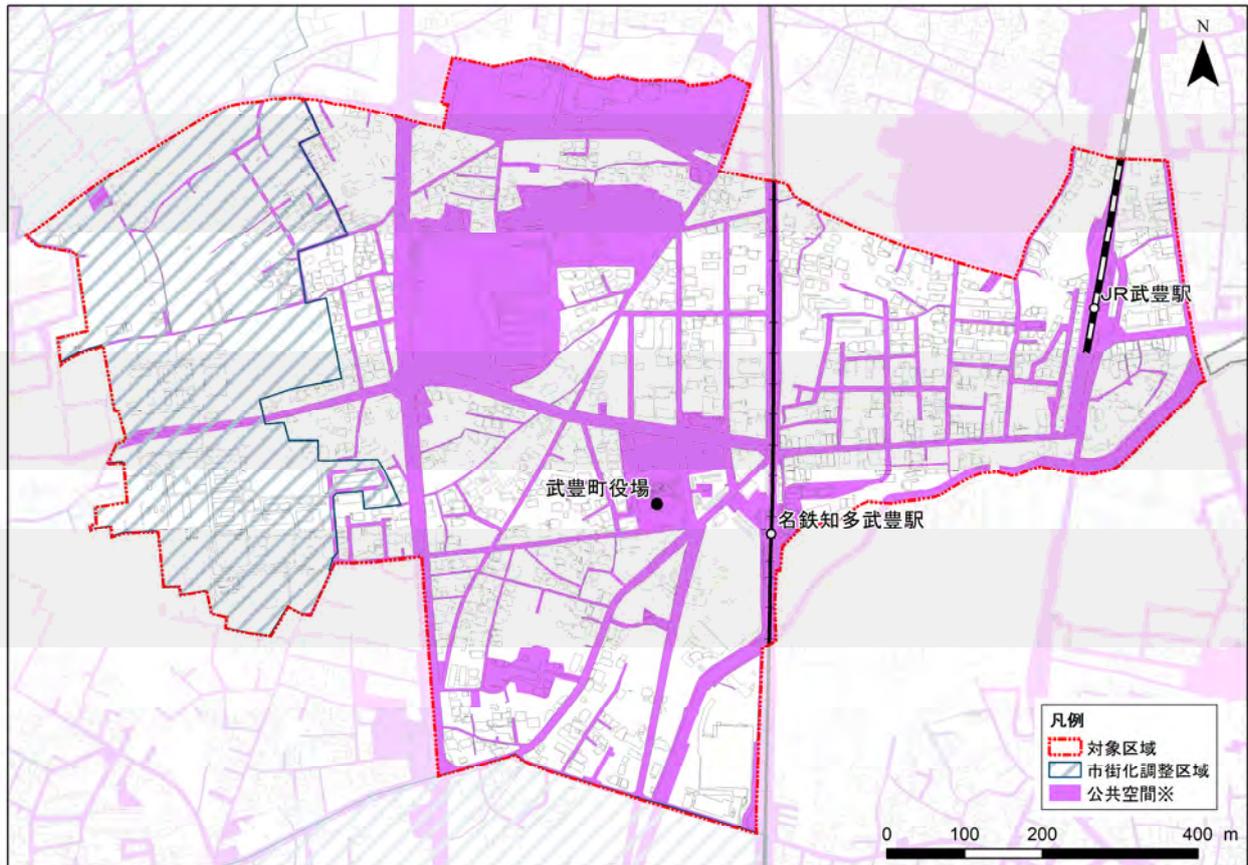
※将来のまちづくりに向け、まちの進む方向性を整理します。

新たな価値・
にぎわい創出

既存ストック（今ある資源）を活かしたリノベーション（再生）されたまちづくり

- 対象区域には、町役場を始めとする公共施設や道路、公園等の公共空間が充実している一方で、空き家や低未利用地等の既存ストックが分布しています。
- 既存ストックはまちづくりを進める上では貴重な資源であり、既存の道路空間を再配分して十分な歩行者空間を確保する等、官民学との連携のもとリノベーションを進めている他都市の事例もあります。こうした取組は、歩行者交通量の増加、空き家・空き店舗の減少、地価の上昇等の効果が期待できます。

図表 38 既存ストックの分布



※公共空間は、土地利用の現況の区分が水面（河川）、公益施設用地、道路用地、交通施設用地、公共空地に該当する土地を抽出

- また、新型コロナウイルスの感染拡大を契機に、デジタル化の進展も相まって、テレワークの急速な普及、自宅周辺での活動時間の増加等、人々の生活様式は大きく変容し（ニューノーマル^{※17}）、これに伴うワークライフバランスの重視等、働き方や暮らし方に対する意識や価値観が変化・多様化しています。
- 変化に対応したシェアオフィスやオープンスペースの確保等に向けて、地域の資源として存在する既存ストックを最大限に活用していく必要があります。

用語解説

※17 ニューノーマル：社会に大きな変化が起こり、変化が起こる以前とは同じ姿に戻ることができず、新たな常識が定着することを指します。

図表 39 デジタル化の急速な進展やニューノーマル^{※17}に対応した都市政策のあり方



※都市アセット: 多様な主体による活用が可能で、使い方の柔軟な変更のできる既存の道路や公園、民間空地等
 ※コワーキングスペース: 共有型のオープンスタイルのオフィススペース

(資料: 国土交通省 デジタル化の急速な進展やニューノーマル^{※17}に対応した都市政策のあり方検討会「中間とりまとめ(概要)」)

図表 40 既存ストックを活用した神戸市の取組

実施範囲

○2016 (平成 28) 年に策定した「みちづくり計画」において「道路のリデザイン」の推進を位置づけ、同年、三宮中央通りで社会実験を実施 (2017 (平成 29) 年には常設化)

○地域主体の三宮中央通りまちづくり協議会と道路管理者である神戸市に加えて神戸芸術工科大学が参加

【利活用の推進体制】

■利活用検討時の体制 (現在はまだ検討段階であり運用段階の体制は検討中)

制作・設置者 (官) 神戸市

地元地域 (三宮中央通りまちづくり協議会) (民)

神戸芸術工科大学 (学)

情報共有・連携・協力

清掃・植栽の管理

デザイン・社会実験監修

歩行者に滞留の場を提供する KOBE パークレット

部位	概要
可動式施設	●地域が設営や取り外しを行う施設 ●パラソル等
固定式施設	●床材とボルトで連結した施設 ●スツール、ベンチ、植栽、横断防止施設等
囲い	●利用者の安全性を重視し、車両衝突時にも耐えるガードパイプを内蔵 ●その周囲には、人工木材による囲いを施し、上部にはうろおいを感じさせる植栽プランターを設置
床材	●約90cm四方のユニットデッキで構成し、汎用性を確保させる ●下部に束材を設置することで、様々な高さや勾配の調整も可 ●人工木材デッキ、スロープ等

※スツール: 背もたれや肘置きがない椅子

(資料: 国土交通省「居心地が良く歩きたくなるグランドレベルデザイン」令和3年6月)

＜将来に向けたまちづくりの方向性＞

ウォーカブルなまちづくり

対象区域を中心とした歩きたくなるまちづくり

- 対象区域及びその周辺には、歴史民俗資料館、黒板塀のまちなみ（里中・小迎区）や味の蔵たけとよ等の町の歴史や文化に触れられる施設が鉄道駅を基点として分布しています。また、公共施設や日常的な買物ができる商業施設も分布しています。
- このように対象区域の市街地は、多くの人が多様な目的で訪れ、にぎわいが生まれるポテンシャルを持っています。
- 名鉄知多武豊駅の駅前という立地を活かし、ウォーカブル^{※8}なまちづくりを進めることで、空間の多様な使い方の共存による多様な人々の交流やにぎわいを創出し、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成が期待できます。
- また、対象区域では居住者の高齢化が今後課題となることが想定されるため、高低差がある地形を踏まえながら、バリアフリーに対応する等、高齢者等にとっても住みよいまちづくりを進める必要があります。

図表 41 居心地が良く歩きたくなるまちなか

居心地が良く歩きたくなるまちなか : WEDO

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



(資料:国土交通省資料)

用語解説

※8 ウォーカブル：8頁参照

※18 トランジットモール化：中心部の商業地等において、自動車の通行を制限し歩行者と路面を走行する公共交通機関とによる空間を創出し、歩行者の安全性の向上、商業地の魅力向上等を図る歩行者空間のことです。

図表 42 現在検討中のウォークابل^{※8}ルート(メインルート)の案



図表 43 現在検討中のウォークابل^{※8}ルート(北部ルート)の案



用語解説

※19 ラウンドアバウト：円形の平面交差点の一種で、交差点中心に中央島が配置され、その周辺を円形の「環道」と、交差点に接続する道路が配置されており、交差点内での信号制御はありません。

<将来に向けたまちづくりの方向性>

コンパクトネットワーク

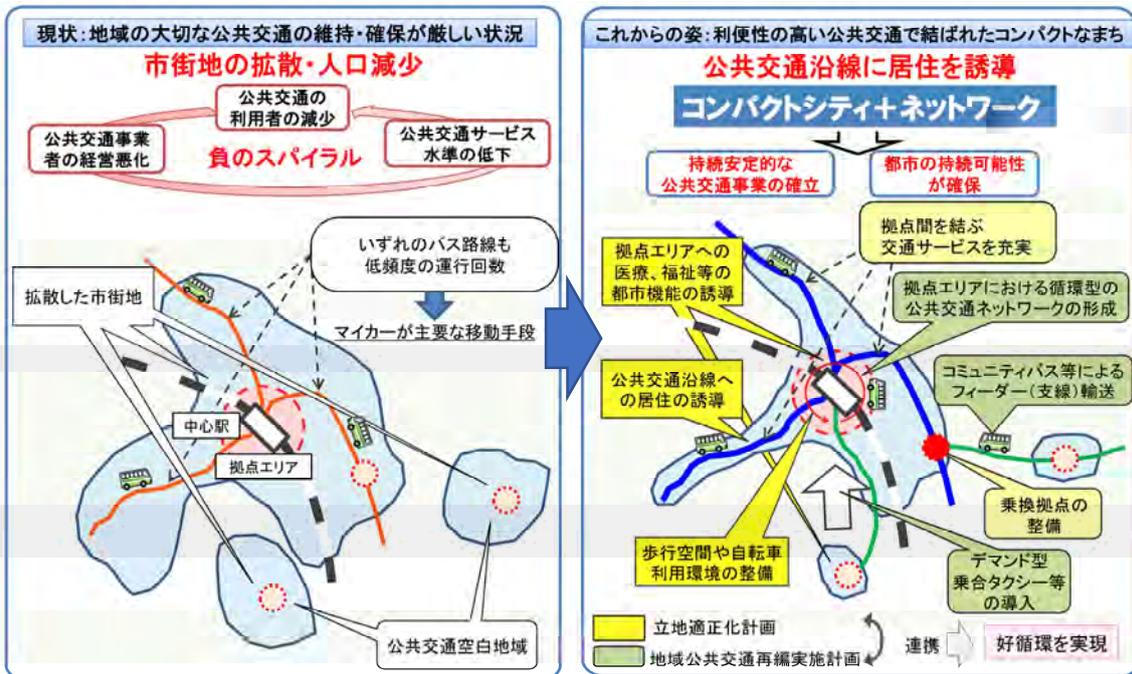
人口減少を見据えたコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり

○人口密度が低い市街地を抱えたまま、今後人口が減少すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、徒歩や公共交通で日常生活を営むことが困難になるおそれがあります。

○このため、「居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導する」、「居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、生活利便性が向上する」等、人口減少を見据えたコンパクト・プラス・ネットワークで離れた地区を結ぶまちづくりが全国的に進んでいます。

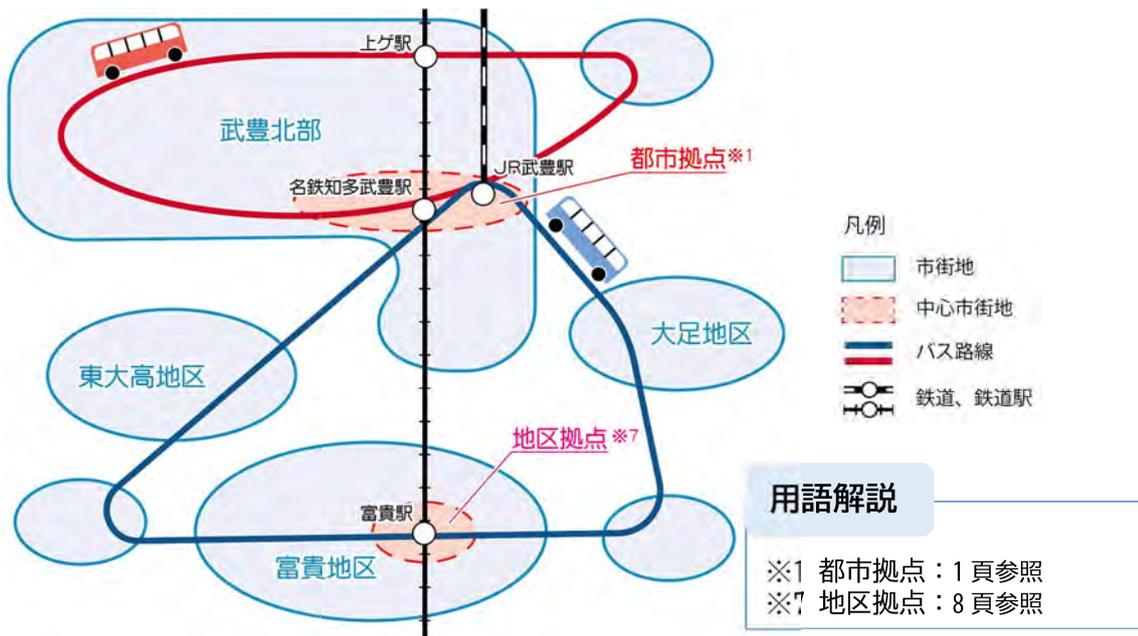
○本町においても、今後人口は減少していくことが見込まれています。このようなコンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえながら、鉄道の利便性が高い対象区域内への定住促進やさらなる公共交通の利便性向上に向けた取組等、人口減少社会に対応したまちづくりを進める必要があります。

図表 44 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



(資料:国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」)

図表 45 武豊町版コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



用語解説

※1 都市拠点：1 頁参照
※7 地区拠点：8 頁参照

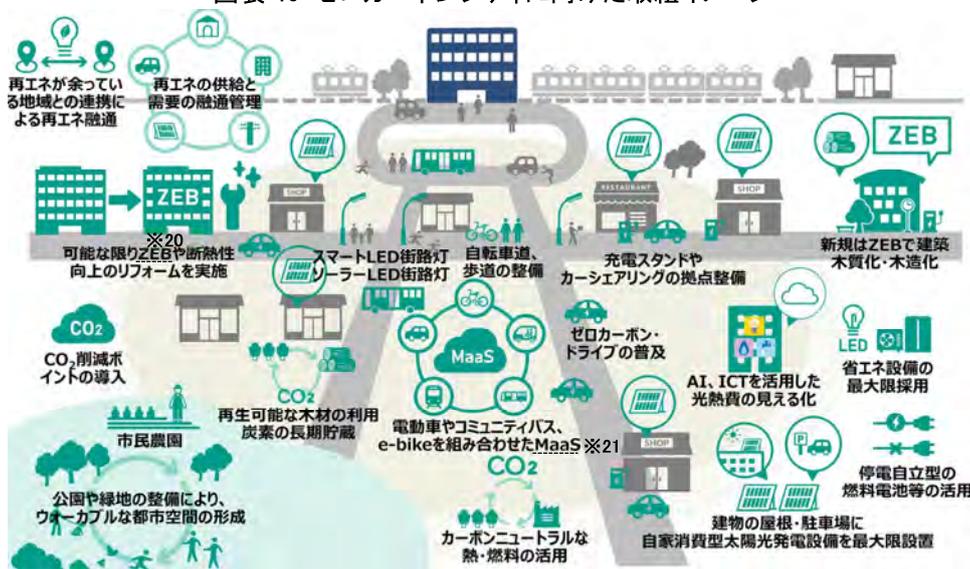
＜将来に向けたまちづくりの方向性＞

次世代型
まちづくり

新たな技術を活用した環境に配慮したまちづくり

- 本町では、2021（令和3）年2月に“2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロ”を目指す「ゼロカーボンシティ宣言」を表明し、また2022（令和4）年3月には「武豊町地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を策定しました。
- 町の特性を活かしつつ、住民・地域・事業者・行政が一体となって、温室効果ガスの排出抑制に向けた対策と気候変動への対応を総合的・計画的に推進しています。
- 地球温暖化対策について、蓄電池等の住宅用設備の設置や電気自動車等の次世代自動車の購入に対する補助金を交付し、普及啓発に取り組んでいます。
- 対象区域は、町の中心であると同時に公共施設が集積する地域であり、先導的に新たな技術を活用した取組を行うことで町全体に波及させ、環境に配慮したまちづくりを進めていくことが必要です。

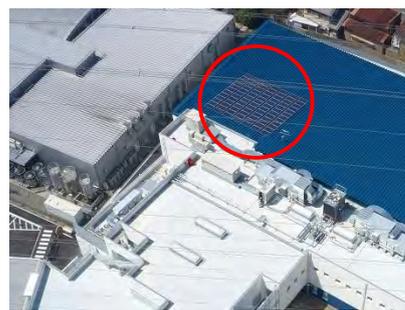
図表 46 ゼロカーボンシティに向けた取組イメージ



（資料：環境省「地域脱炭素ロードマップ」）



町内におけるEV車両導入例



太陽光パネル
（武豊町屋内温水プール設置）

用語解説

- ※20 ZEB：Net Zero Energy Buildingの略で、快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることを旨とした建物のことです。
- ※21 MaaS：Mobility as a Serviceの略で、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ（ある目的をもってある地点からある地点まで移動すること）単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

<将来に向けたまちづくりの方向性>

多様な主体との連携

多様な主体と連携したまちづくり

- 対象区域には、町・交通事業者・民間企業、地権者等の多種多様なステークホルダー^{※22}が存在するため、持続的にまちづくりを進めるためには、こうした多様な主体（関係者）と連携して計画の策定から関わってもらうとともに、計画策定後もまちづくりを運営していく体制づくりが必要です。
- 主要な施設の管理運営を担っている町、鉄道事業者等が中心的な役割を果たしていくことが想定されますが、一方で地域の繋がりを活かして住民と双方向のコミュニケーションを図り、課題や住民ニーズをきめ細かく把握するプロセスを丁寧に進めていくことが必要です。

図表 47 多様な主体の連携イメージ



(資料：国土交通省「駅まちデザインの手引き」パンフレット令和3年9月)

用語解説

※22 ステークホルダー：まちづくりを進める上で影響を受ける利害関係者のことです。

<将来に向けたまちづくりの方向性>

災害に強いまちづくり

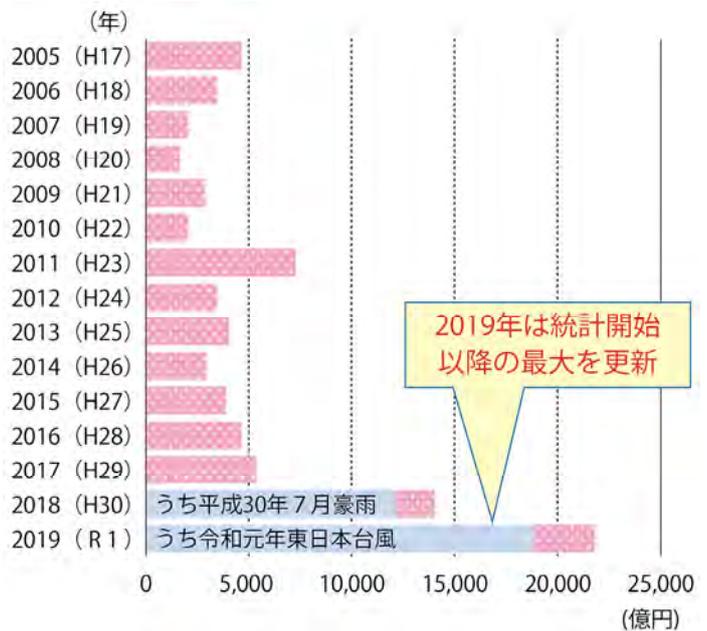
頻発・激甚化する水災害に対応するまちづくり

- 近年、甚大な被害をもたらす水災害が全国各地で発生しており、今後、気候変動の影響による降雨量の増加や海面水位の上昇により、さらに水災害が頻発化・激甚化することが懸念されています。
- 河川整備等と防災まちづくりの総合的・重層的な取組により、水災害に強いまちづくりを目指すことが必要になっています。
- 防災機能（かまどベンチ、マンホールトイレ等）を有する武豊中央公園（南側）には、令和5年度中に半田消防署武豊支署の移転が予定されており、さらには災害時の復旧活動指示、制御等の防災業務の中核を担う役場庁舎の移転等を図ることで災害発生時に、防災機能を確実に発揮するための対策を着実に推進する必要があります。

図表48 半田消防署武豊支署完成予想図
(令和5年度中供用開始予定)



図表49 津波以外の水災害被害額の推移



(資料:国土交通省「国土交通白書 2021」)



かまどベンチ(武豊中央公園設置)



マンホールトイレ(武豊中央公園設置)

※小型のテントで覆われた簡易仮設トイレを設置して使用します

駅西ランドデザインとは

対象区域はどんなまち？

将来像とまちづくりの目標
及び戦略

取組方針

計画の実現に向けて

参考資料

5. 対象区域におけるまちづくりのキーワード

2022（令和4）年2月7日に開催した「第2回名鉄知多武豊駅西グランドデザイン策定委員会」（詳細は85・86頁参照）では、3つの班に分かれ、ワークショップ形式で意見交換を行いました。意見交換では、住民が楽しめる取組や環境に配慮した取組、新たな技術を活用した移動手段に関する取組等、たくさんのアイデアをいただきました。

さらに、同年5月12日に開催した「第3回名鉄知多武豊駅西グランドデザイン策定委員会」では、対象区域の将来像について、2人1組で話し合っていたいただき、アイデアをいただきました。

図表50 「第2回 名鉄知多武豊駅西グランドデザイン策定委員会」における意見

A 班



- ・まちの顔として駅に降り立つと「武豊に来た」と実感の持てるまち
- ・ゼロカーボンシティを先導できる場所を設定する
- ・若者の企業を応援できるハード+ソフトの仕組
- ・プレイパーク、自然体験型公園
- ・SNS等で住みやすさPR
- ・オシャレな休憩スペース設置
- ・醸造のまちの再生・再現



B 班



- ・駅前でストリートミュージック
- ・マルシェができる芝生広場
- ・カフェ等毎日立ち寄れるお店
- ・歩道を広げて散歩と休憩スペースとしての活用
- ・自動運転EVバスでピストン輸送
- ・アーケードで雨天時もウォークブル^{※8}



C 班



- ・みゆき通りの道路を活用してチョークでお絵描き、むかし遊び、大道芸体験等
- ・手作り菓子、お惣菜が買えるキッチンカー
- ・若者が集まれる場、スケートボードができる場
- ・未来型の公園（畑）に町民がかかわり作る花、果樹、野菜等
- ・役場のとなりにカフェ、レストラン、民と官をつなぐエリア
- ・わかりやすい案内板
- ・役場移転と共に駅前の整備

用語解説

※8 ウォークブル：8頁参照

図表51 「第3回 名鉄知多武豊駅西グランドデザイン策定委員会」における意見

ステップアップタウン武豊

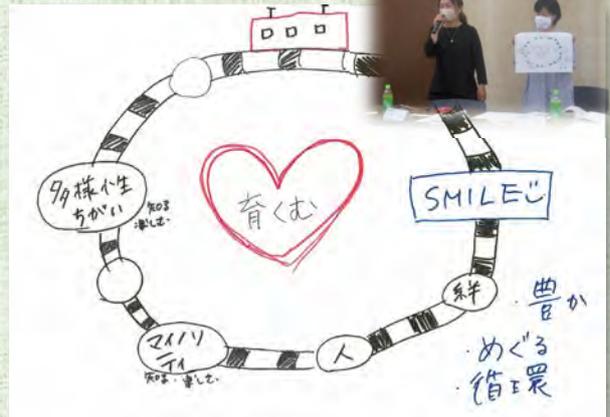
- ・何もないという意見を伸びしろがあると捉え、一歩ずつ前進をしていく
- ・坂道があっても高齢者に優しいまちに

ステップアップ
タウン武豊



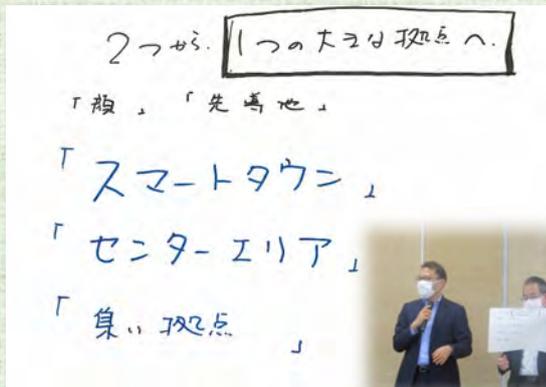
『育む』『スマイル駅』『豊か』『循環』

- ・JRと名鉄があり、JRの終点があるということが特徴的
- ・『育む』を動力として、最終的には武豊スマイルという駅にたどり着く
- ・武豊の『豊』という文字が意味する『豊かさ』も育まれていく



『スマートタウン』『センターエリア』『集い拠点』『顔』『先導地』

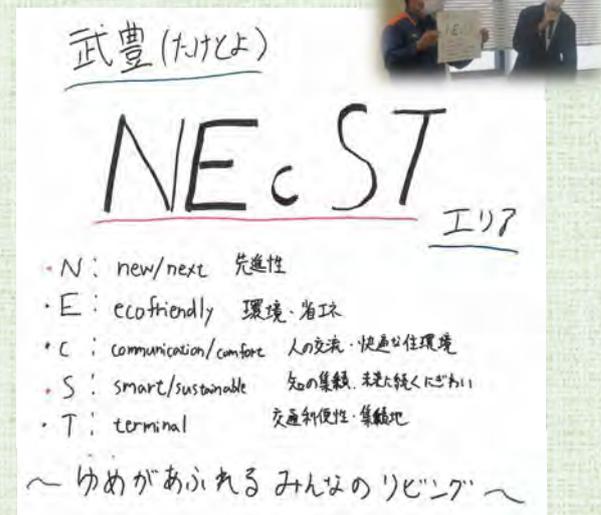
- ・現在の2つの拠点を最終的には1つの大きな拠点としてまとめる
- ・対象区域は重要な区域であるということをしっかりと表現



ネクスト 『武豊NEcSTエリア』

～ゆめがあふれるみんなのリビング～

- ・N: new/next先進性、E: ecofriendly環境・省エネ、c: communication/comfort人の交流・快適な住環境、S: smart/sustainable知の集積・未来に続くにぎわい、T: terminal交通利便性・集積地
- ・NEcSTの大文字を読むとNEcSTで鳥の巣を表し、ここで育ち巣立っていった人たちがまた戻ってくるようなまちに
- ・リビングのようにみんながリラククスできる空間を提供する



『交流』

- ・役場や鉄道駅が2つある等区域の特性を考えると、様々な人々が集うのではないか
- ・来訪者と住民の隣同士での会合や、買物等、人々が滞留するような議論も必要

