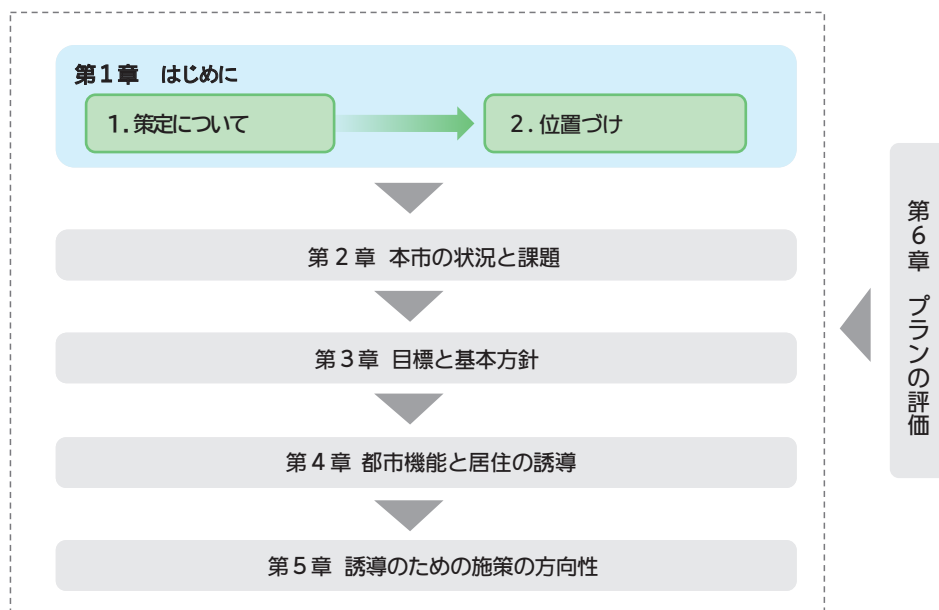


1 章

はじめに

■ 構成



1 策定について

(1) 背景と目的

本市は、名古屋大都市圏の中心都市として様々な都市機能が集積し、医療・福祉・商業等の日常生活サービスが充実するなど生活利便性が高くなっています。また、大都市でありながら居住空間が広いなどゆとりある居住環境が形成されています。加えて、戦後の土地区画整理事業等による計画的な市街地開発により、道路等の都市基盤や地下鉄をはじめとした公共交通網が充実し、交通の利便性が高い都市ともなっています。

さらに、世界レベルの産業技術の集積地であるとともに新幹線や高速道路網等の広域的な交流ネットワークの結節点である名古屋大都市圏の中心都市でもあります。

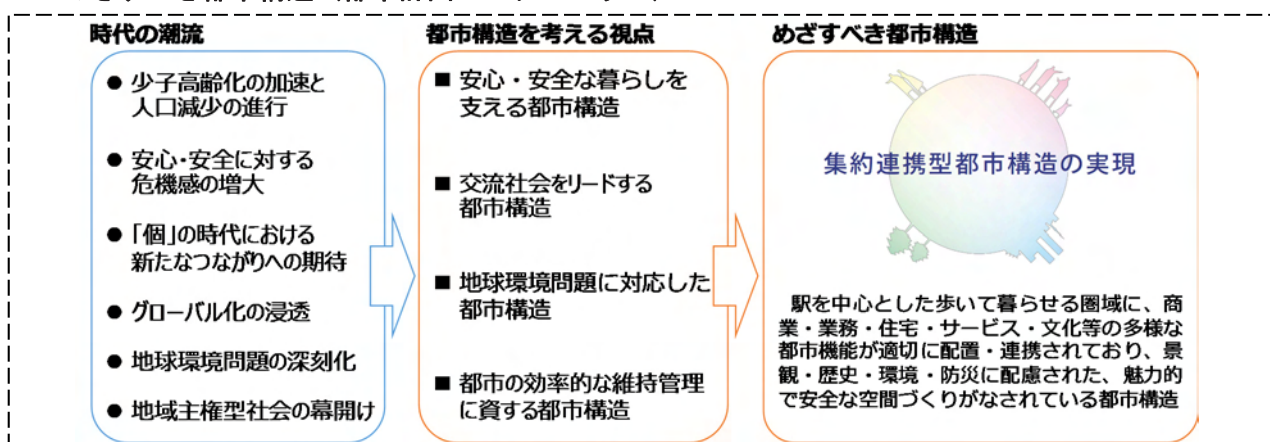
一方、人口減少や高齢者の増加といった人口構造の変化、発生が懸念されている南海トラフ巨大地震や激甚化する自然災害によるリスク、グローバル化にともなう都市間競争の激化など、社会状況は大きく変わろうとしています。こうした状況変化に適切に対応し、都市活動の持続性を確保するとともに、都市の魅力や市民生活の質の向上等をはかることが求められています。

本市では、まちづくりの基本方針である「名古屋市都市計画マスタープラン」(平成 23 年 12 月)において、これらの時代の潮流に対応すべく、①安心・安全な暮らしを支える都市構造、②交流社会をリードする都市構造、③地球環境問題に対応した都市構造、④都市の効率的な維持管理に資する都市構造の 4 つの視点のもと、めざすべき都市構造を「集約連携型都市構造」と位置づけ、その実現に向けた取り組みをすすめてきました。

こうしたなか、平成 26 年に都市再生特別措置法の改正により、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる制度として、立地適正化計画制度が創設されました。

そのため、本市においては、この立地適正化計画制度を活用し、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携され、環境や防災などにも配慮された魅力的で安全なまちづくりを推進し、本市がめざす「集約連携型都市構造」の実現をはかることを目的として、「なごや集約連携型まちづくりプラン」(以下、「プラン」という)を策定します。

➤ めざすべき都市構造 (都市計画マスタープラン)



▶ 立地適正化計画制度とは

平成 26 年に、人口の急激な減少や高齢化を背景として都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。これは、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる制度です。計画を策定することにより、都市機能増進施設※や、周辺のインフラ整備等に対する国の財政・税制・金融の支援措置等を活用して、まちづくりをすすめることができます。

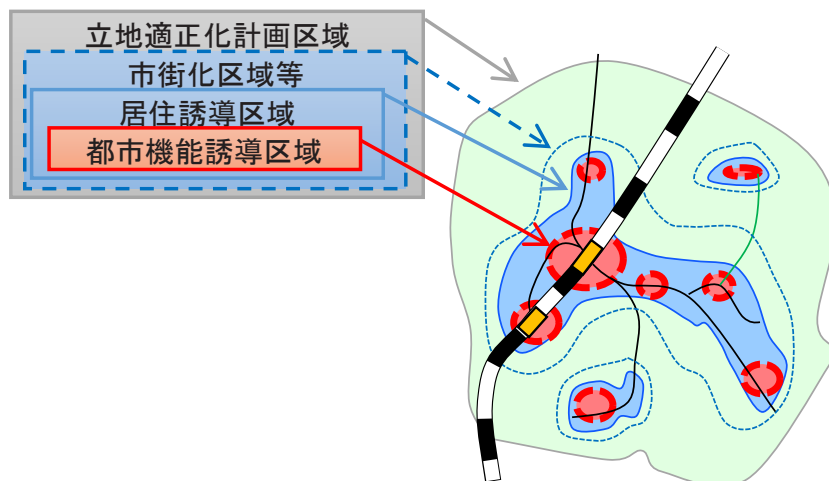
※都市機能増進施設：医療施設、福祉施設、商業施設などの都市の居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与する施設

(立地適正化計画に定める内容)

- ・計画の区域
- ・基本的な方針
- ・居住誘導区域（都市の居住者の居住を誘導すべき区域）
- ・都市機能誘導区域（都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域）
- ・誘導施設
（都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設）
- ・市が講ずべき施策、事業 など

(立地適正化計画にかかる主な制度)

- ・居住誘導区域内
 - 住宅整備事業者による都市計画提案（都市計画提案の要件緩和）
 - 国の財政支援措置の重点化 など
- ・都市機能誘導区域内
 - 誘導施設に対する容積率の緩和制度（特定用途誘導地区）
 - 民間の誘導施設整備にかかる税制・金融による支援（民間誘導施設等整備事業計画）
 - 国の財政支援措置の重点化 など
- ・誘導区域外
 - 一定規模以上の住宅建築や誘導施設の建築等の届出、勧告



(2) 策定の視点

本プランは次の視点に留意して策定します。

● 中長期的な人口減少を見据える

まちづくりは、取り組みを行ってから効果が出るまで時間を要します。このため、“じわじわ”と減少していく中長期的な人口減少を見据えた第一歩として取り組んでいきます。

● 将来像を示し民間施設等を誘導する

都市計画法による土地利用規制や都市計画施設の整備といった従来 of 制度に加えて、望ましい都市の将来像を示し、その実現に向けた支援措置等により、緩やかに民間施設等の誘導をはかっていきます。

● 広域的な役割を担う

本市は名古屋大都市圏の中心都市であることから、広域的な視点をもとに、都市圏における本市の役割を担っていきます。

● 成熟した市街地を活用する

本市には、計画的な市街地整備による良好な市街地が市域の広範囲に広がっています。このすでにある貴重なストックを活用していくとともに、既存の都市機能や居住の持続性に配慮していきます。

● 状況変化に的確に対応する

中長期的な視点から取り組みをすすめていくことが必要である一方で、社会経済情勢や生活環境、生活スタイル等が大きく変化することも想定されます。このため、社会経済情勢や取り組みの状況等を評価し、状況にあわせてプランを適切に見直していきます。

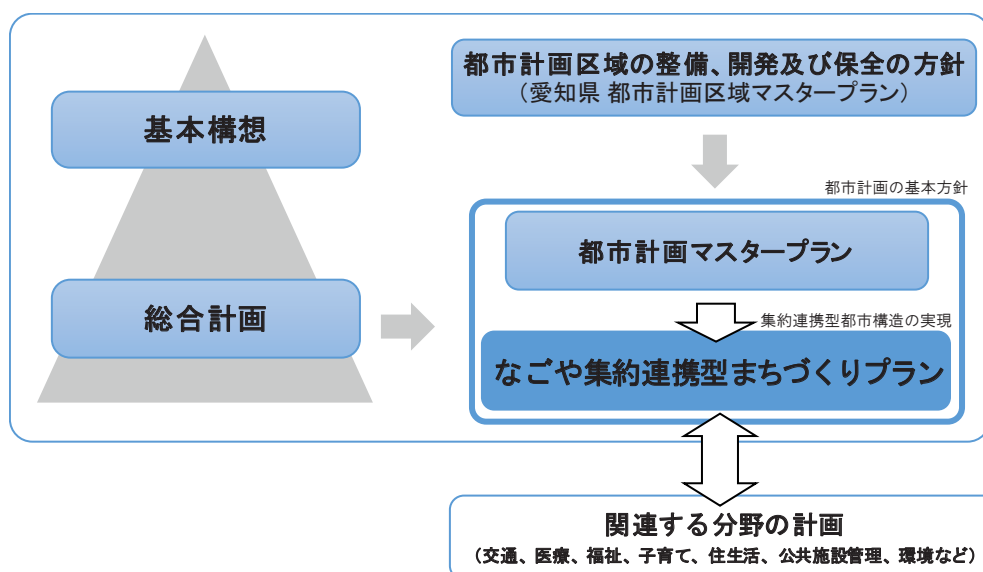
2 位置づけ

(1) 位置づけ

本プランは、都市計画マスタープランに掲げる「集約連携型都市構造」の実現をはかるための計画として、また、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として策定します。

本プランのうち目標と基本方針は、都市計画マスタープランとあわせて都市計画の基本方針となるものです。

また、本市の「基本構想」及び「総合計画」並びに愛知県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）をふまえるとともに、関連する分野の計画と整合をはかります。



(2) 対象区域

本プランは、名古屋市全域を対象とします。

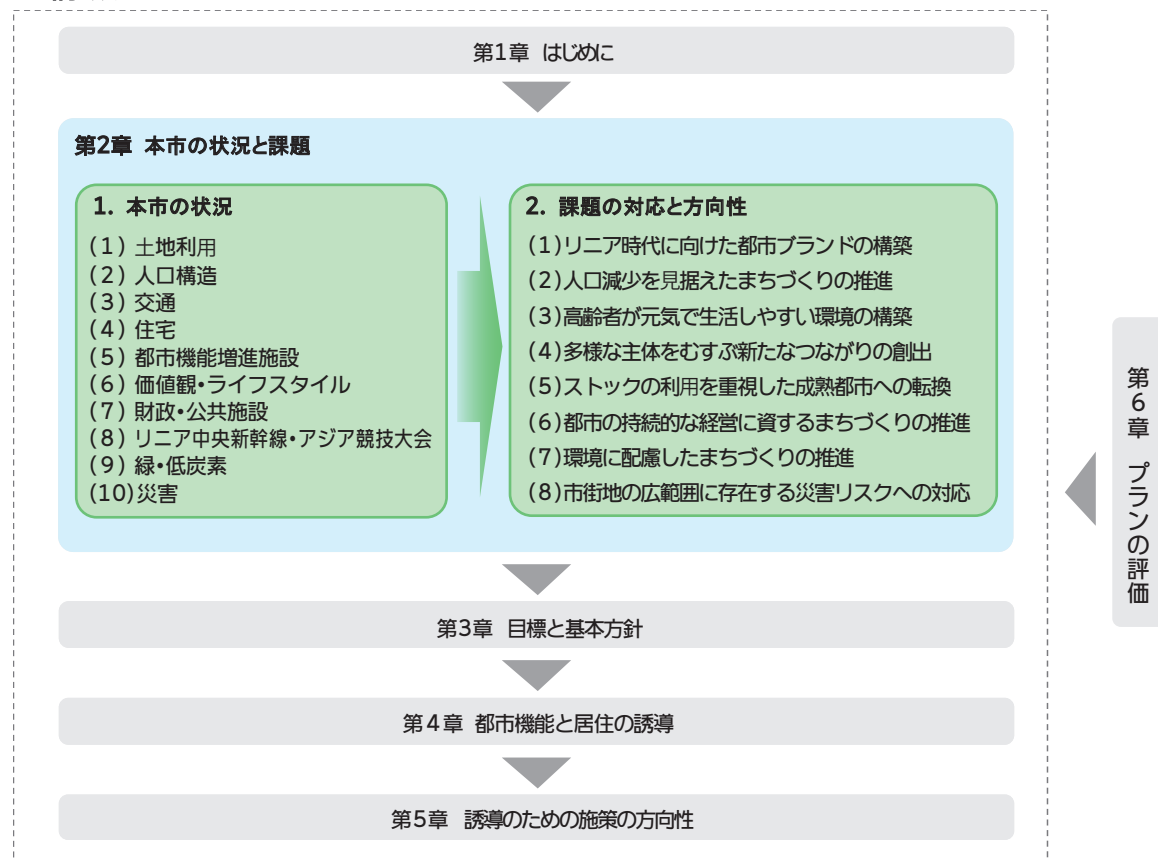
(3) 目標年次

人口構造の変化に対しては、中長期的な展望のもとに対応をはかる必要があります。このため、本プランでは 20 年程度先の平成 47(2035)年頃を目標年次とします。なお、おおむね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じてプランの見直しを行います。

2章

本市の状況と課題

■ 構成



1 本市の状況

本市の市域について、現在の状況や将来の動向を次に示します。なお、必要に応じて都市の軸となる鉄道網の状況をふまえて市域を4区分で整理した状況分析を行います。

■4区分図



範囲の考え方

都心域

広域的な交通網と結節し鉄道密度の高い地域(おおむねJR中央線・東海道線、出来町通等で囲まれる範囲で名古屋駅周辺等を含む範囲)

都心域周辺

地下鉄を中心とした鉄道網が充実した交通利便性が高い地域(おおむね地下鉄名城線で囲まれる範囲)

駅そば

上記以外の区域の鉄道駅から800m以内の地域(名城線の外側に放射状にのびる鉄道路線駅のおおむね徒歩圏の範囲)

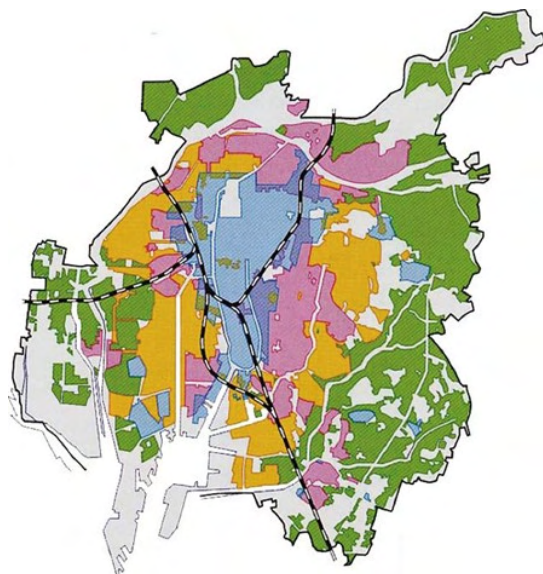
郊外

鉄道駅から800m以上離れた地域

(1) 土地利用

- ・戦後の復興土地区画整理事業や公共施設の整備が立ち遅れていたたり老朽化した木造住宅が密集したりしている地区における土地区画整理事業等により、市域の広範囲で計画的な市街地整備がすすめられ、良好な市街地が形成されてきました
- ・市街地整備の進捗にあわせて人口集中地区も広がってきました
- ・都心域では商業用地の割合が高く、都心域から離れるに従い低未利用地の割合が高くなります

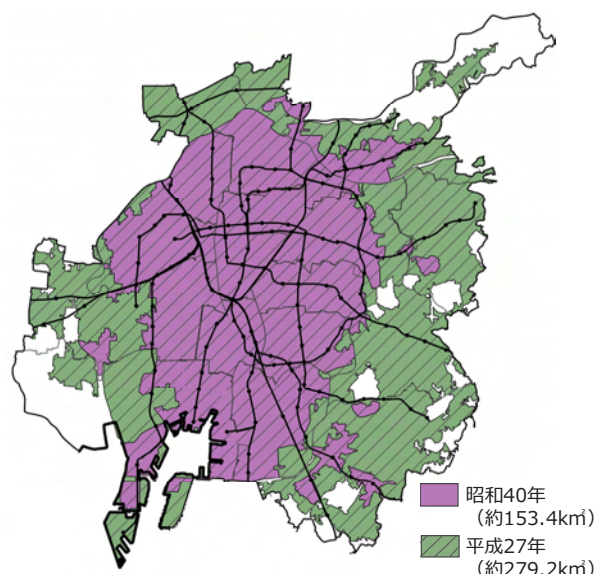
■土地区画整理事業等施行区域



出典：名古屋市作成

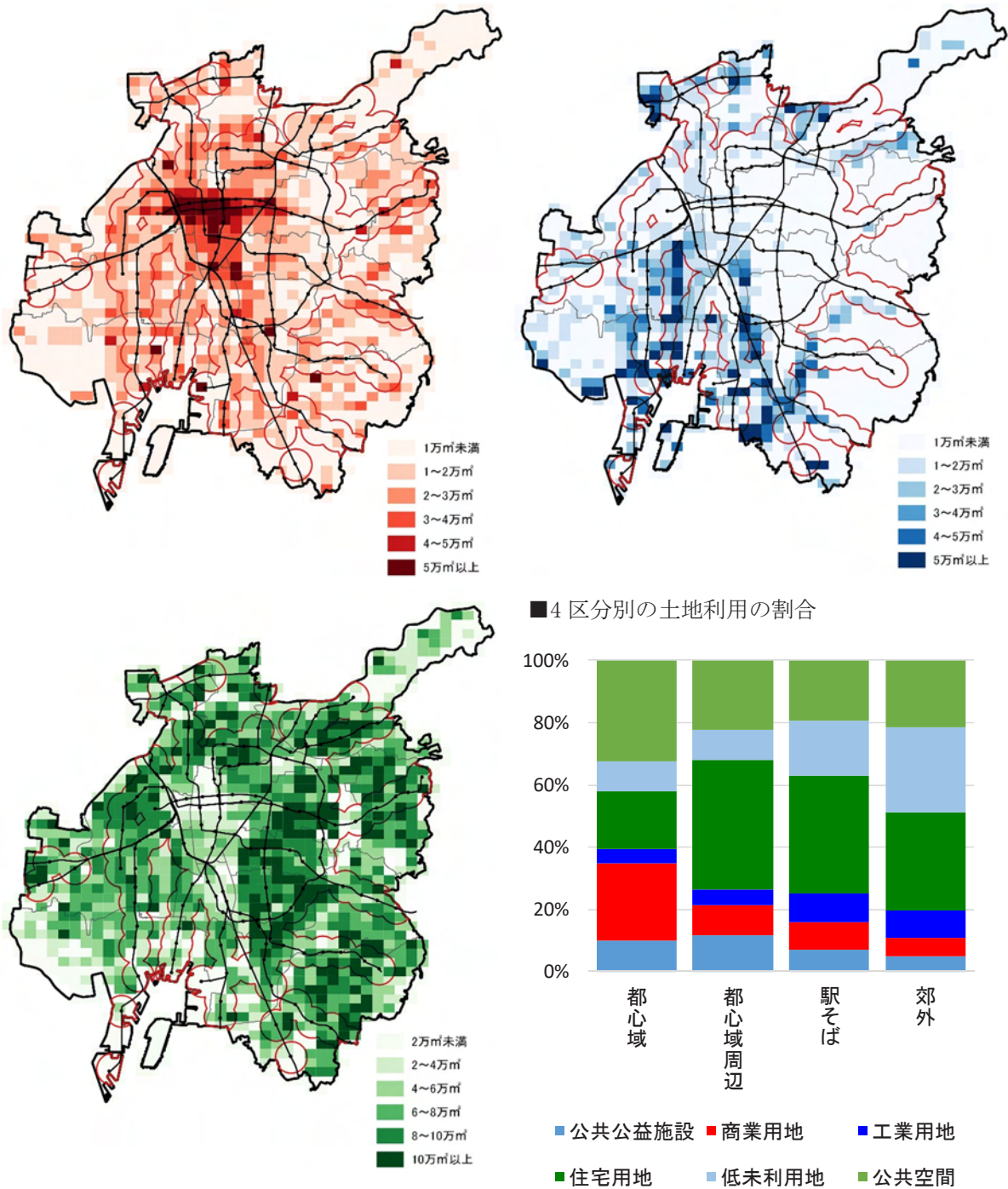
新法の組合施行土地区画整理
旧法の土地区画整理
耕地整理
公共団体等施行土地区画整理

■人口集中地区（DID）の状況



出典：国土数値情報より名古屋市作成

■土地利用状況（500m メッシュごとに各土地利用面積を集計）



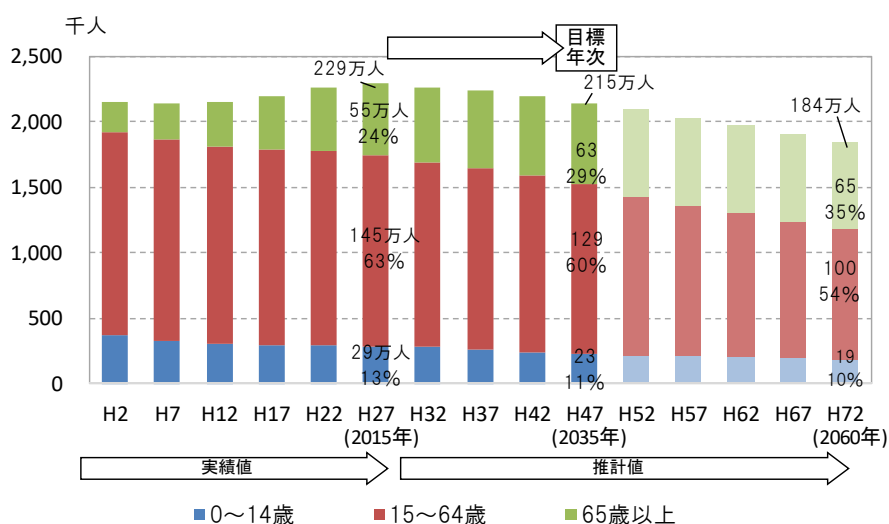
出典：土地利用計量調査(H24)より作成

(2) 人口構造

- ・本市では、少子高齢化の進行により出生数が死亡数を下回る自然減となっていますが、転入者が転出者を上回る社会増の状態であるため、近年の人口推移は増加となっています
- ・しかしながら、本市においても近い将来自然減が社会増を上回り、緩やかながらも人口減少局面に入ることが予想され、生産年齢人口の減少と高齢者の増加が見込まれます
- ・本市の人口の社会増減を地域別にみると東京圏(関東)に限って転出超過で、他の地域からは転入超過の状況が続いています
- ・4区分別の人口動向をみると、都心域周辺や駅そばで人口減少がすすむ傾向にありますが、都心の商業業務中心の地域、臨海部等の工業中心の地域、河川や大規模公園等が存在する地域等を除いて、今後20年は市域の広範囲でおおむね60人/ha※を上回る市街地の維持が見込まれます
- ・高齢者の人口密度は、都心域周辺が高い傾向にあります。また、4区分別の高齢者の増減率は、都心域や郊外において大きな上昇が見込まれます

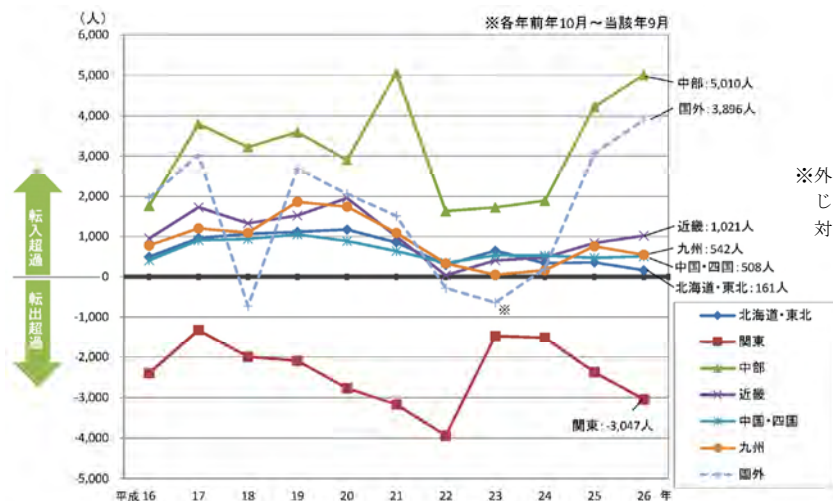
※都市計画運用指針で示されている市街化区域における低密度の住宅市街地においても確保することが望ましい人口密度基準

■将来人口推計



出典：国勢調査等より名古屋市作成

■地域別社会増減数の推移

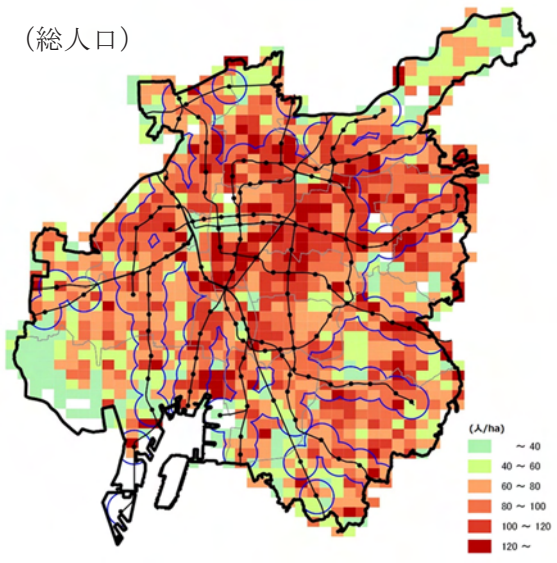


※外国人の国外転出の集計方法に変更が生じたため、H23 以前と H24 以降で国外に対する社会増減数に連続性がない

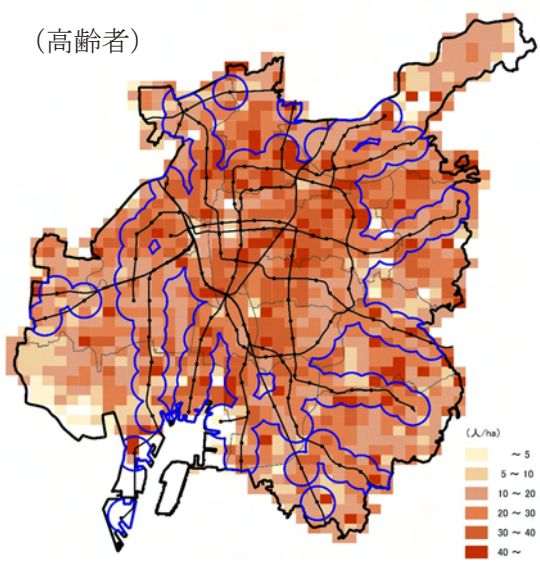
出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」

■将来の人口密度（平成 47（2035）年）

（総人口）



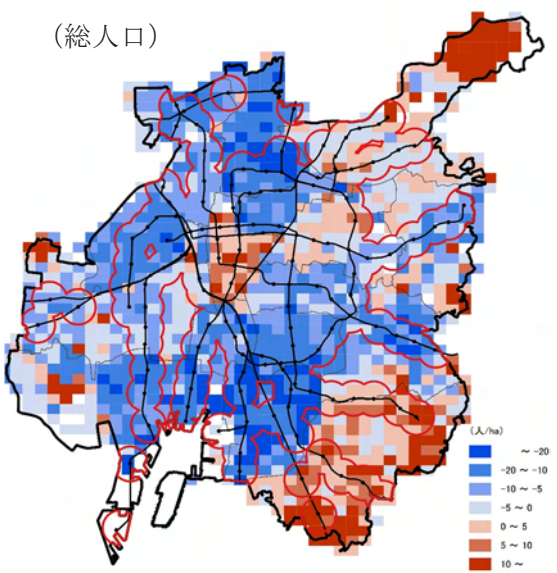
（高齢者）



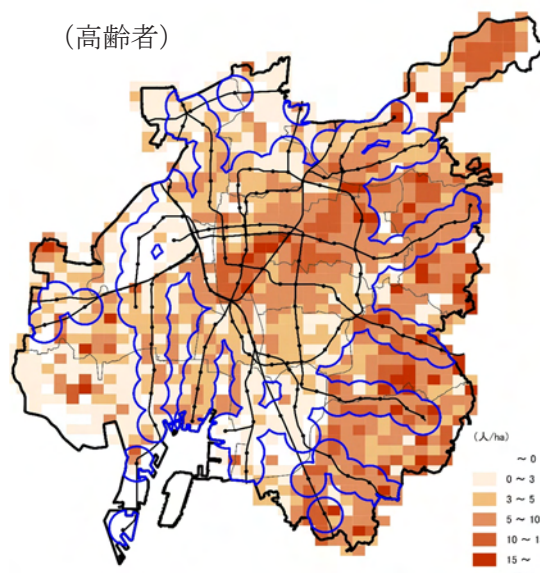
■人口密度の変化（平成 22（2010）年～平成 47（2035）年）

出典：名古屋市推計

（総人口）



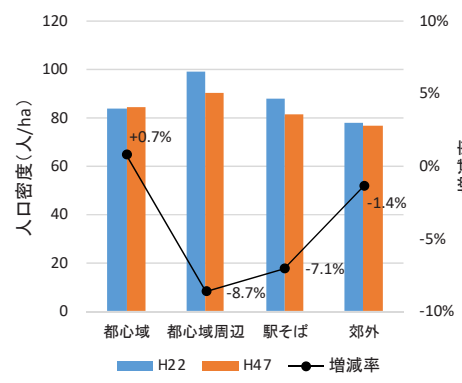
（高齢者）



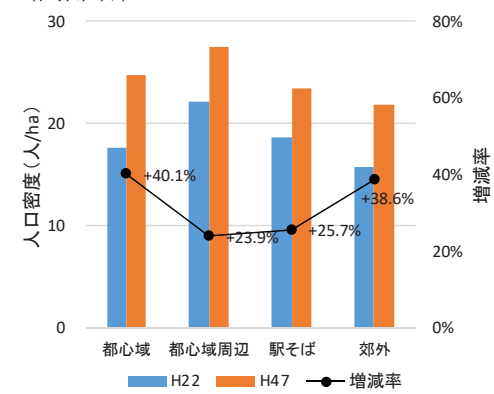
■4 区分別の人口密度と増減率

出典：名古屋市推計

（総人口）



（高齢者）



出典：名古屋市推計

※地区ごとの将来人口推計は、近年の人口動向及び事業中の市街地開発事業の状況を考慮して推計
 ※人口密度は河川や工業専用地域等を除く面積による

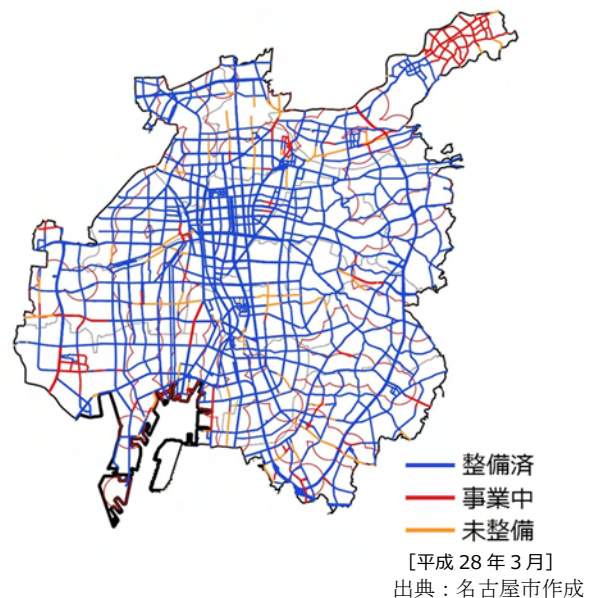
(3) 交通

- ・地下鉄などの鉄道が環状・放射状に整備されるとともに、鉄道を補完・代替する基幹バス路線が設けられ、さらにその他のバス路線により市域の公共交通網が形成されています
- ・自動車専用道路や幹線道路といった都市計画道路も9割以上の高い整備率となっています
- ・都心域では、公共交通の分担率が自動車に比べて高くなっていますが、都心域周辺や駅そばにおいては、自動車の分担率が高くなっています
- ・高齢者になると自動車とバスの分担率が高くなる傾向があります
- ・名古屋市関連の交通流動量としては、市内から市内への移動が中心となっていますが、出勤目的に限って言えば、市外からの移動が約3割を示しています
- ・高齢者の外出率は年齢の上昇とともに減少する傾向にあります。一方、要介護認定率は75歳を過ぎたあたりから高くなる傾向にあります

■公共交通網

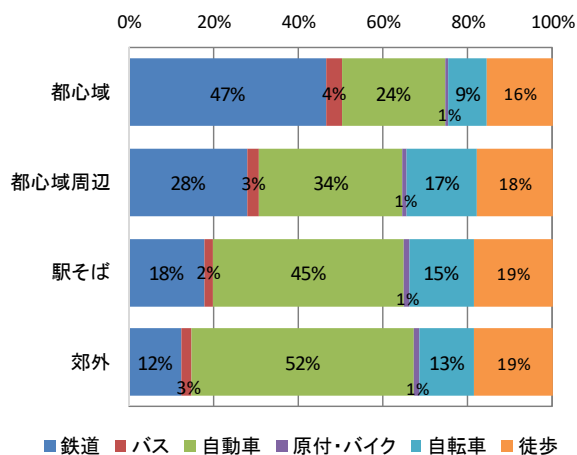


■都市計画道路網

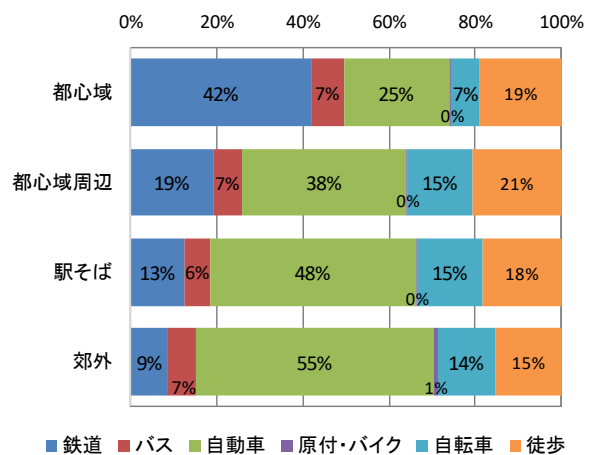


■交通分担率

(全世代)



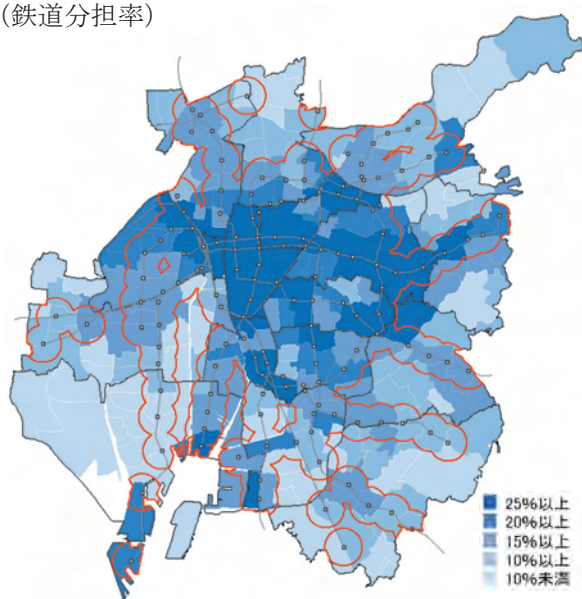
(高齢者)



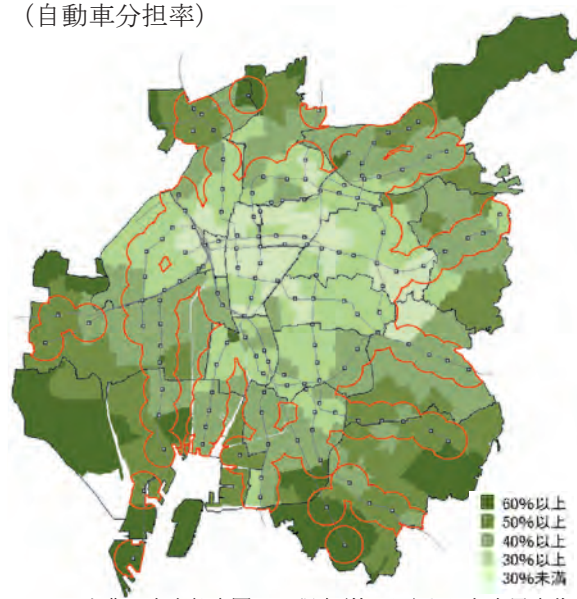
出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

交通分担率

(鉄道分担率)



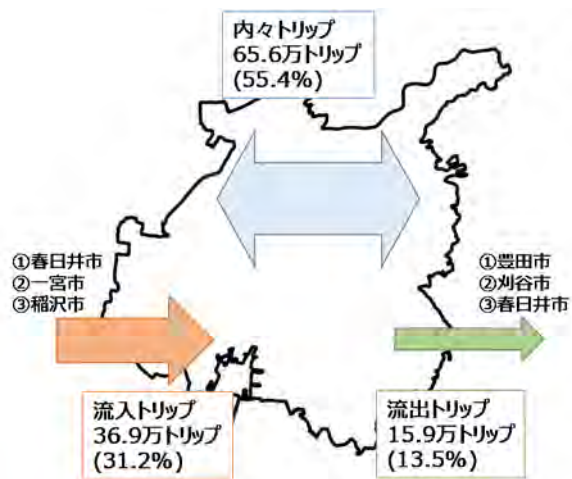
(自動車分担率)



出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

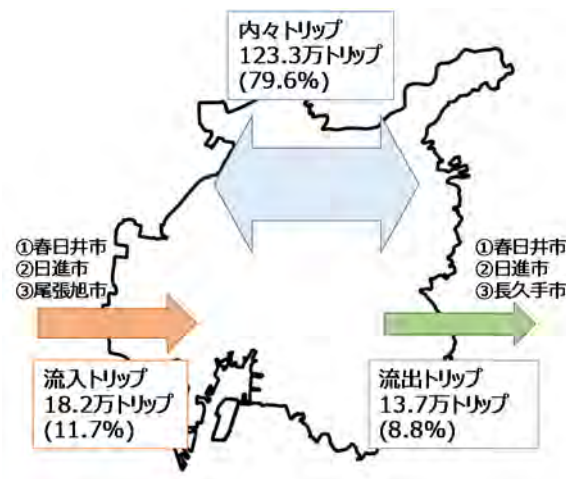
名古屋市関連の交通流動量(平日)

(出勤目的)



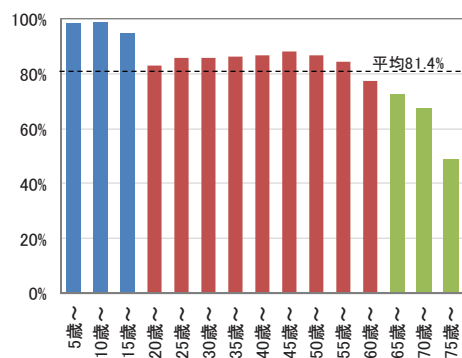
※流入・流出トリップで、上位3市町村の都市名を記載

(自由目的)



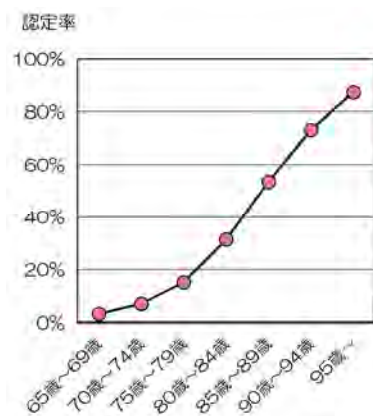
出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

年齢別の外出率



出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

年齢別の要介護認定率

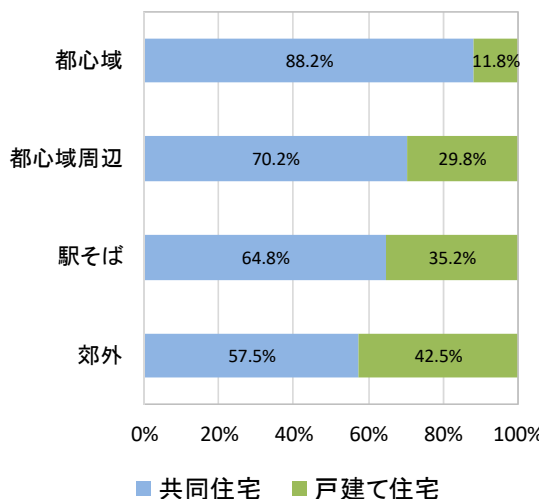


出典：名古屋市「はつらつ長寿プランなごや2015」

(4) 住宅

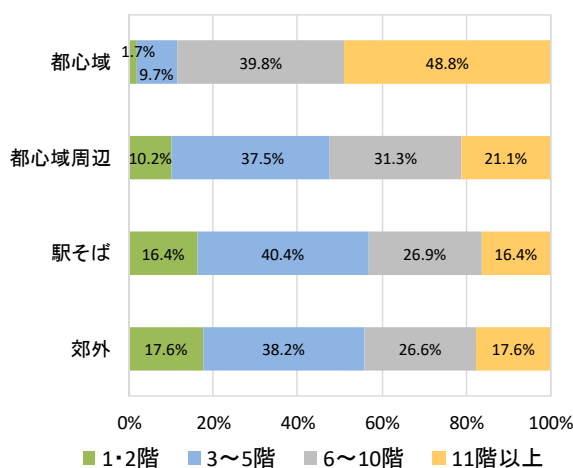
- ・都心域では共同住宅のうち半分程度が 11 階程度の高層住宅となっていますが、郊外に近づくにつれて中低層の共同住宅や戸建て住宅の割合が高くなります
- ・空き家率の推移は近年横ばい傾向となっていますが、空き家数は増加しています
- ・旧耐震基準により建設されたマンション（昭和 56 年以前建設）が都心域等を中心とした鉄道駅周辺に多数立地しています
- ・希望する居住地域は都心域や都心域周辺、駅そばの占める割合が高くなっている一方で、希望する住宅形態は「戸建て（持ち家）」の割合が高くなっています
- ・居住地を選ぶ際には、公共交通の利用しやすさや買い物の利便性を重視される方が多くなっています
- ・都心域では居住環境に対して不満を持っていない方の割合が高い一方、他の地域と比べて買い物が不便と感じる方の割合が多くなっています
- ・他の都市圏と比べて、通勤に 1 時間以上かかる方の割合が低くなっています

■住宅の建て方



出典：国勢調査(H22)より名古屋市作成

■4 区分別の共同住宅の階数割合



出典：国勢調査(H22)より名古屋市作成

■空き家数の推移



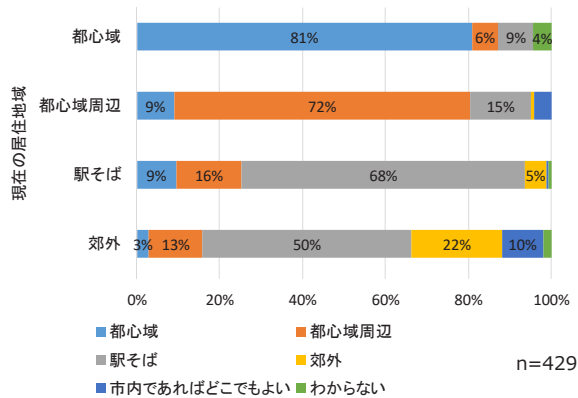
出典：住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

■市内の分譲マンション（昭和 56 年以前建設）

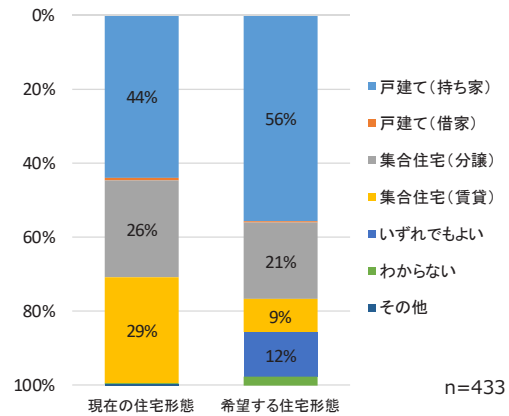


■市民アンケート調査結果

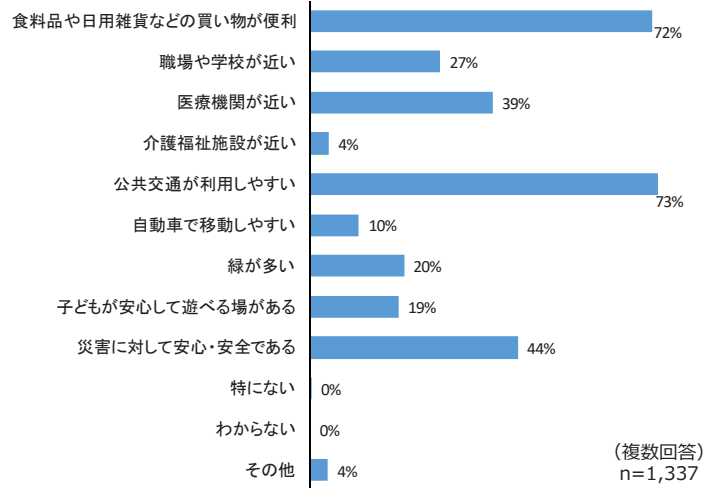
(現在と希望する住宅場所)



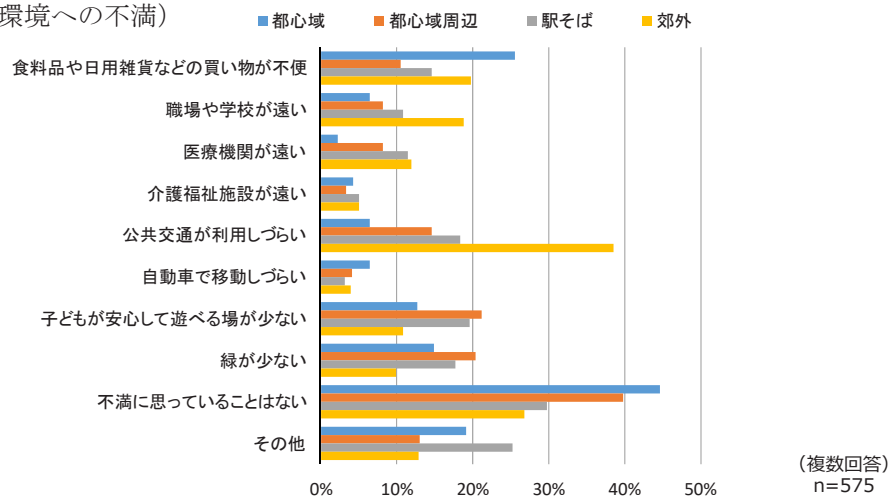
(希望する住宅形態)



(居住地域を選ぶにあたって重視する項目)

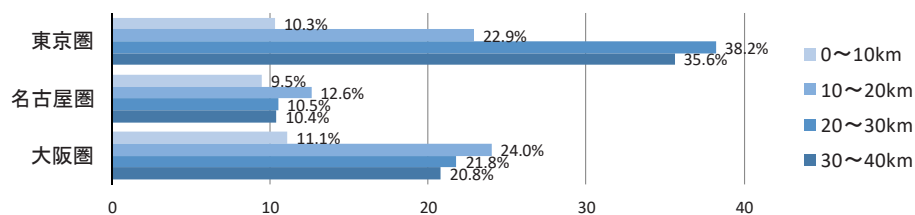


(4区分別の居住環境への不満)



出典：ネットモニターアンケート(H28第2回)より作成

■都市圏別・距離圏別通勤時間1時間以上の割合



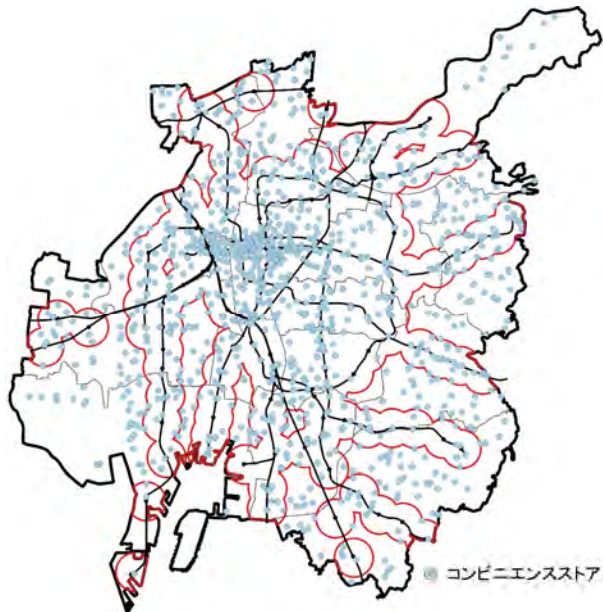
出典：住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

(5) 都市機能増進施設

- ・身近な日常生活施設は市内の広範囲に立地し、施設の徒歩圏充足率は大阪市や横浜市に並んで高くなっている一方で、一人当たりの居住室の面積は広く、住みやすい居住環境が形成されています
- ・拠点的な性格を有する施設の多くが鉄道駅周辺に立地しています

■ 日常生活施設の立地

(商業施設 (コンビニエンスストア))



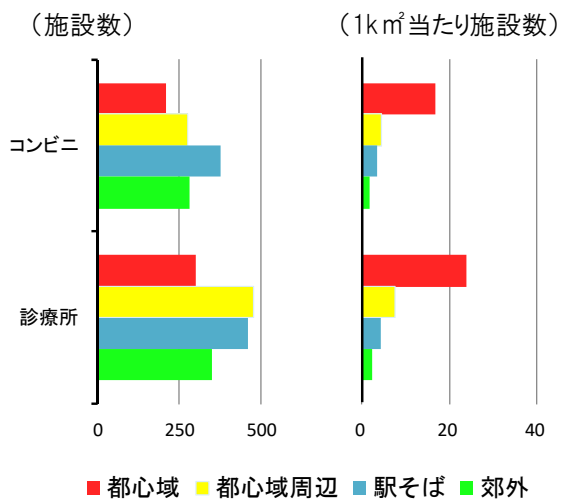
出典：N T Tタウンページ(H26. 1) より
名古屋市作成

(医療施設 (診療所、小規模な病院))

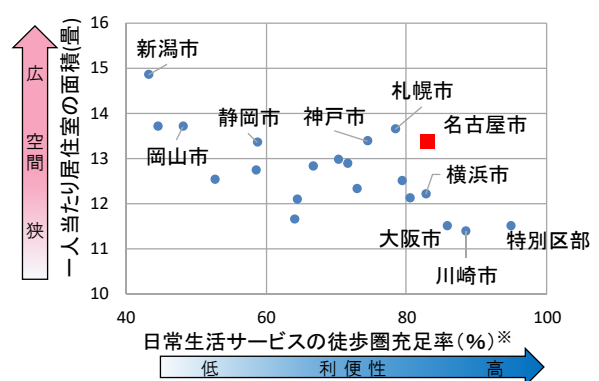


出典：市資料(H27. 10)、国土数値情報(H26. 9)
より名古屋市作成

(4 区分別の施設立地数)



(日常生活サービスの利便性、住宅の広さ)

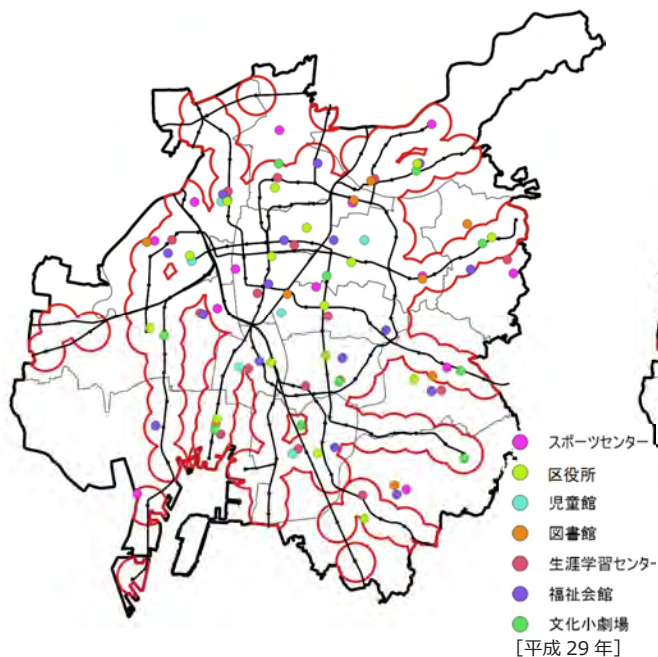


※日常生活サービスの徒歩圏充足率
商業、医療、福祉、公共交通(30本/日以上)の各施設の徒歩圏(半径800m)に居住する市民の割合

出典：都市構造評価ハンドブック(H26. 8)、
住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

■拠点的な施設

(主要な公共施設)



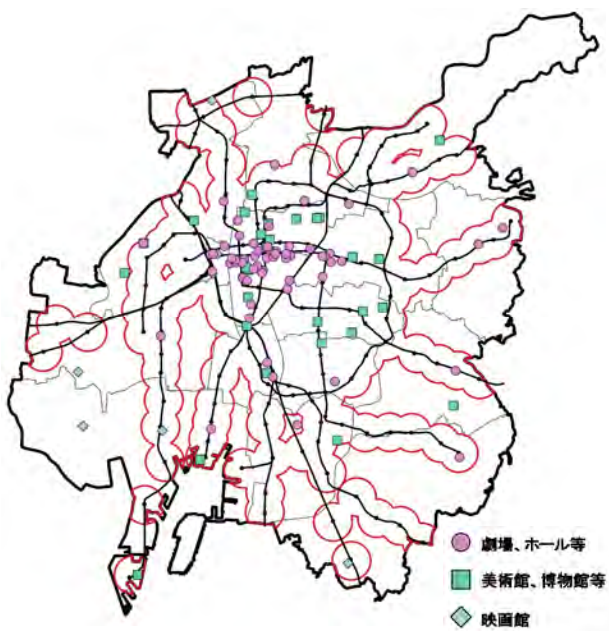
出典：名古屋市作成

(大学)



出典：名古屋市作成

(劇場、美術館、映画館等)



※劇場は文化小劇場を含む
出典：国土数値情報(H26.11)より名古屋市作成

(医療施設 (拠点的な病院))



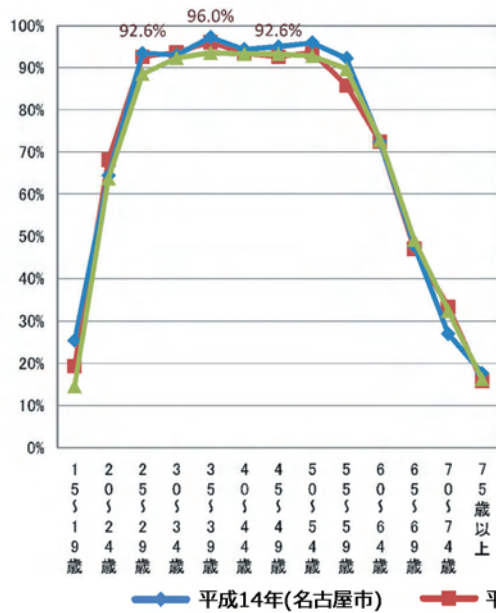
出典：名古屋市作成

(6) 価値観・ライフスタイル

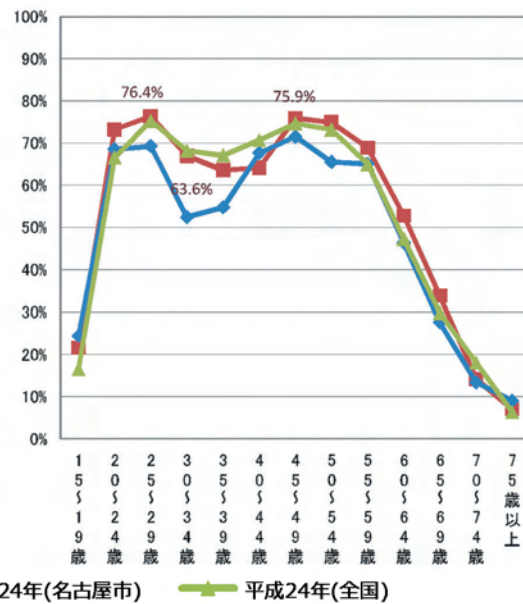
- ・女性の年齢別雇用状況についてみると、平成14年から平成24年にかけていわゆるM字カーブの底が上昇し、労働力率が上昇していますが、依然として本市は全国より深いM字カーブとなっています
- ・価値観やライフスタイルが多様化する中で、家族・世帯のあり方や人と人とのつながりが変化し、地域社会においてコミュニティの機能が低下しています

■男女別年齢階級別労働力率

(男性)

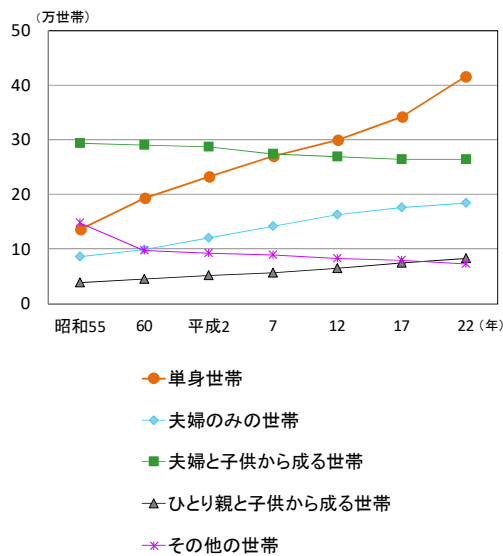


(女性)

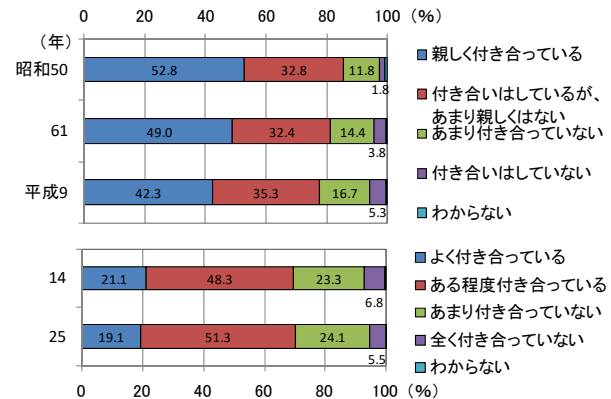


出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」

■家族類型別世帯数の推移



■地域における人と人とのつながりの希薄化



備考

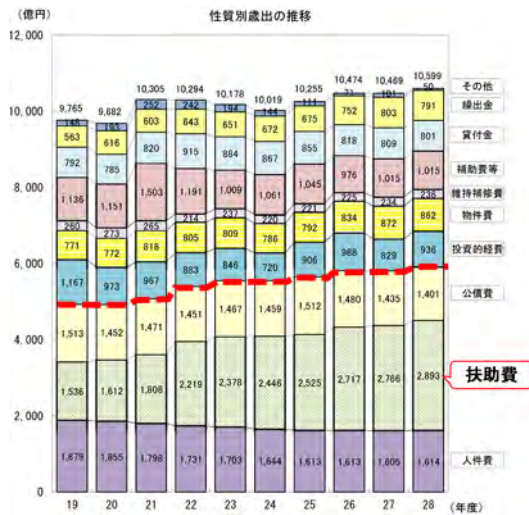
1. 昭和50、61、平成9年は、「あなたは、近所付き合いをどの程度していらっしゃいますか。この中ではどうでしょうか。」という問いに対し、回答した人の割合
2. 平成14、25年は、「あなたは、地域での付き合いをどの程度していますか。この中から1つだけお答えください。」という問いに対し、回答した人の割合

出典：名古屋市「総合計画2018」

(7) 財政・公共施設

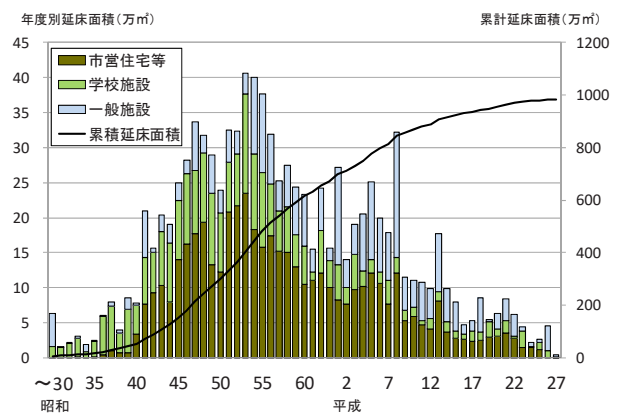
- ・医療や介護等の社会保障需要の増大による扶助費をはじめとする義務的経費の増加により、財政構造が硬直化してきています
- ・道路、上下水道や市設建築物等の公共施設の多くが、市域の拡張や高度経済成長期の人口の急増にあわせて、昭和30年代から60年代にかけて建設されており、老朽化が進行しています

■性質別歳出の推移



出典：名古屋市「名古屋市の財政（平成29年版）」

■市設建築物の建設年度別延べ床面積

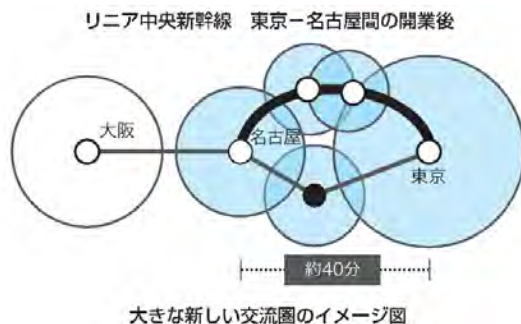


出典：公共施設白書(第2版)より作成

(8) リニア中央新幹線・アジア競技大会

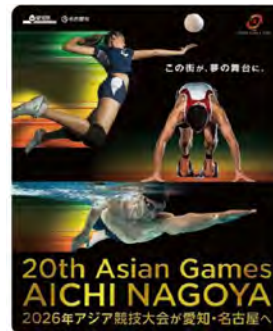
- ・リニア中央新幹線の東京ー名古屋間の開業が平成39(2027)年度に予定されており、首都圏も含めた巨大な交流圏が形成され、都市の発展の契機を迎える一方で、スロー効果といった負の影響も危惧されています
- ・平成38(2026)年度に予定されている愛知・名古屋でのアジア競技大会の開催に伴い、多数の海外アスリートや大会関係者等の訪問を通じた交流人口の拡大や、愛知・名古屋の知名度の向上など様々な効果が期待されます
- ・こうしたリニア中央新幹線やアジア競技大会を契機として、名古屋大都市圏の発展につなげる必要があります

■リニア中央新幹線の開業による交流圏の形成



出典：名古屋市「総合計画2018」

■アジア競技大会の開催

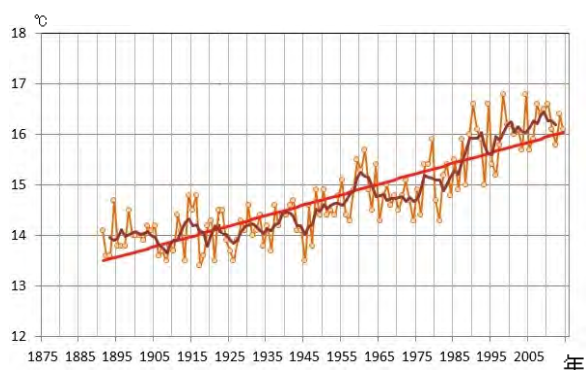


出典：愛知県・名古屋市

(9) 緑・低炭素

- ・年平均気温はこの100年で2.1℃上昇しており、全国平均気温の上昇を上回っています
- ・部門別1人当たり二酸化炭素排出量において、自動車やトラックなどの運輸部門からの排出量が他の大都市平均に比べて7割も高く、全国平均も上回る結果となっています
- ・緑被率は減少傾向にあり、25年で約2,500haが減少しています

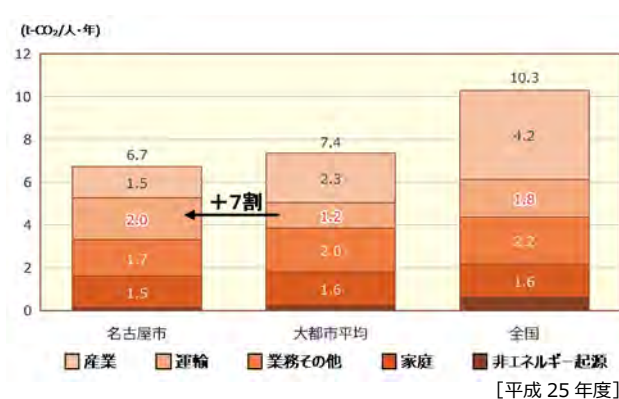
■名古屋市平均気温



出典：気象庁

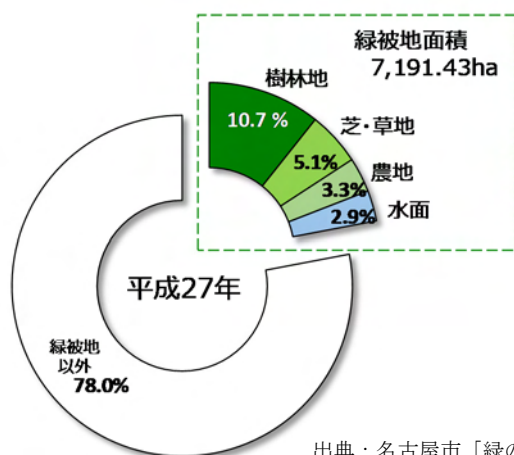
「気候変動レポート2015 -関東甲信・北陸・東海地方-」

■部門別1人当たり二酸化炭素排出量



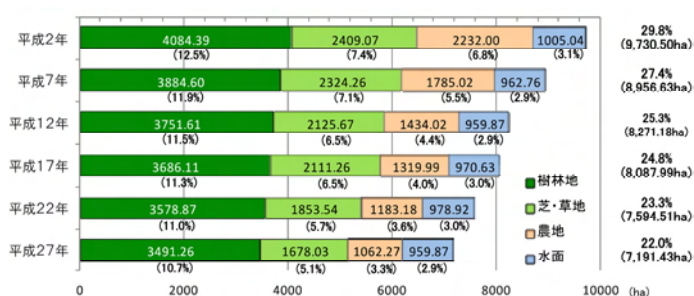
※大都市平均：政令指定都市及び東京都23区
出典：名古屋市作成

■緑被率の状況



出典：名古屋市「緑の現況調査」

■緑被率の推移

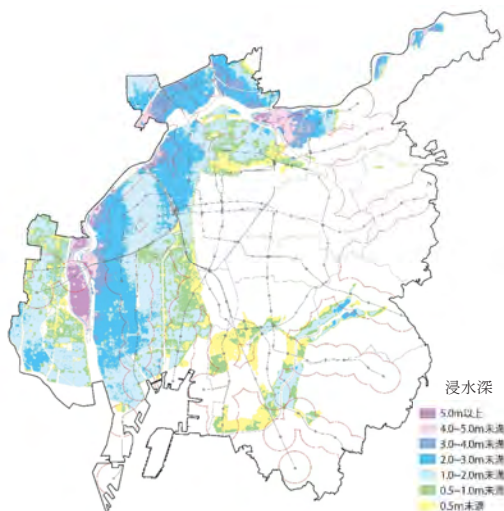


出典：名古屋市「緑の現況調査」

(10) 災害

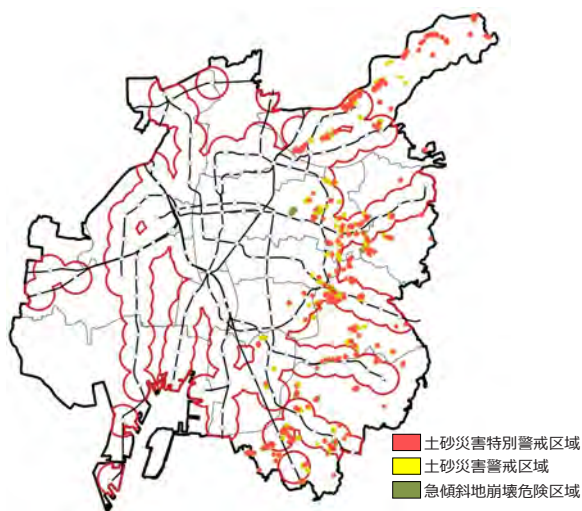
- ・近年時間雨量 50mm を超える豪雨の発生回数が増える傾向にある中、市域の北部から西部において河川氾濫等による浸水の恐れがあり、東部を中心とした範囲では土砂災害の恐れがあります
- ・南海トラフ巨大地震により、南西部における津波浸水や西部を中心とした液状化による被害が想定されています

■洪水浸水想定区域



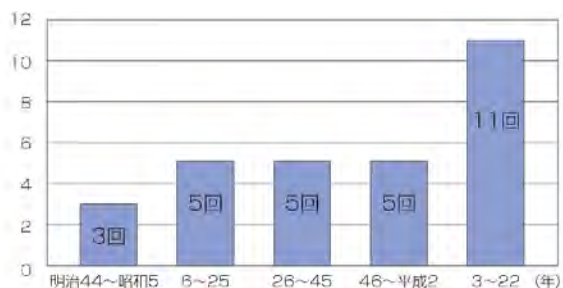
出典：名古屋市「洪水・内水ハザードマップ」

■土砂災害警戒区域等



出典：愛知県資料(H29.2)より名古屋市作成

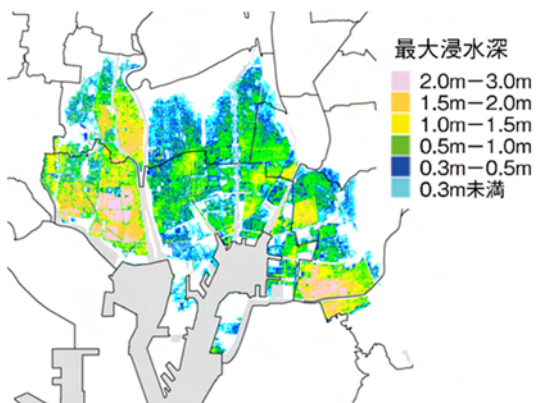
■本市における1時間50mm以上の降雨の発生回数



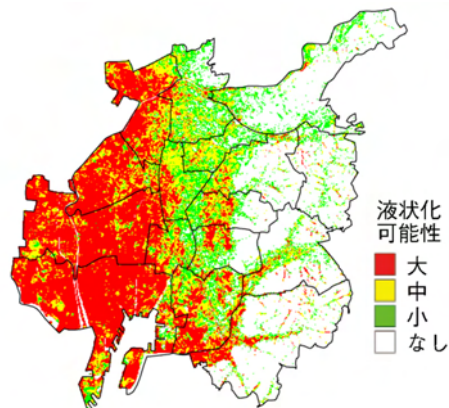
出典：名古屋市「総合計画 2018」

■南海トラフ巨大地震による被害想定

(津波被害)



(液状化)



※過去の地震を考慮した最大クラス

出典：名古屋市作成

2 課題と対応の方向性

本市の状況をふまえ、今後のまちづくりに大きな影響を与えると考えられる課題とその対応の方向性を示します。

1 リニア時代に向けた都市ブランドの構築

- ・東京圏へ人口が流出している
- ・リニア中央新幹線の開業やアジア競技大会の開催といった都市の発展の契機を迎える一方で、スロー効果といった負の影響も危惧される

対応の方向性

- ・名古屋大都市圏の中心都市として、高次都市機能のさらなる強化をはかり、圏域全体の発展をめざす必要がある
- ・リニア中央新幹線の開業後の巨大都市圏の核として、名古屋の特徴を活かした個性ある魅力を高め、活力を圏域に広げていく必要がある

2 人口減少を見据えたまちづくりの推進

- ・近い将来、緩やかな人口減少局面への転換が想定される
- ・生産年齢人口の減少による都市活力の停滞が危惧される
- ・都心域周辺や駅そばなどインフラが整備され利便性の高い場所での人口減少が大きいと予測される

対応の方向性

- ・駅そば生活圏などの利便性が高い地域における人口減少を抑制し、維持増加をはかる必要がある
- ・就業世代や子育て世代などを引き付けて生産年齢人口の維持につなげるために、日常生活の利便性・快適性や都市の魅力・活力の維持向上をはかる必要がある

3 高齢者が元気で生活しやすい環境の構築

- ・医療や介護が必要な高齢者の増加による社会保障需要の増大や地域コミュニティの機能低下が危惧される

対応の方向性

- ・高齢者が外出しやすい環境を構築する必要がある
- ・高齢者が気軽に社会参加できる環境の構築や、多様な世代が居住するソーシャルミックスの促進を通して、地域コミュニティの維持につとめる必要がある

4 多様な主体をむすぶ新たなつながりの創出

- ・価値観やライフスタイルが多様化する中で、家族・世帯のあり方や人と人のつながりが変化してきている

対応の方向性

- ・多様な主体の連携による新たな価値を創出するために、市民が集い交流できる環境がまちなかに広がる、つながりを生み出すまちづくりをすすめる必要がある

5 ストックの利用を重視した成熟都市への転換

- ・人口増加を背景に、土地区画整理事業を中心とする計画的な市街地の拡大や住宅の新規供給を中心としたまちづくりがおこなわれてきた
- ・戦前からの市街地を中心に、老朽化した住宅等が多い地域がある
- ・空き家の数が増加傾向にあるとともに、都心域等を中心とした鉄道駅周辺に老朽マンションが多数立地している

対応の方向性

- ・これまでのまちづくりで形成されてきた良質な都市基盤や住宅ストック等を活かしたまちづくりをすすめる必要がある
- ・居住環境の改善が必要な地区については、都市基盤の整備や老朽住宅等の適切な更新をはかる必要がある

6 都市の持続的な経営に資するまちづくりの推進

- ・高齢化等の要因により扶助費などの社会保障関係費が増加している一方で、一般財源がほぼ横ばいで推移し、硬直的な財政状況となっている

対応の方向性

- ・将来にわたって持続的なまちづくりをすすめるために、既存ストックの活用とともに、必要以上の市街地拡大の抑制などの計画的な土地利用誘導をはかる必要がある

7 環境に配慮したまちづくりの推進

- ・地球温暖化が進み、二酸化炭素排出量の削減が求められている中、本市では特に自動車やトラックなどによる運輸部門における排出量の割合が高い傾向にある
- ・市街化の進行に伴い緑が減少している

対応の方向性

- ・都市活動を環境に配慮したものとするために、より環境負荷が小さい都市構造をめざす必要がある
- ・ヒートアイランド現象の抑制や都市に残る貴重な緑の保全等による、快適な都市環境の形成や都市における生物多様性の保全等をはかる必要がある

8 市街地の広範囲に存在する災害リスクへの対応

- ・集中豪雨の増加や南海トラフ巨大地震の発生が懸念されている
- ・浸水や土砂災害等の災害リスクが存在している地域にも市街地が形成されている

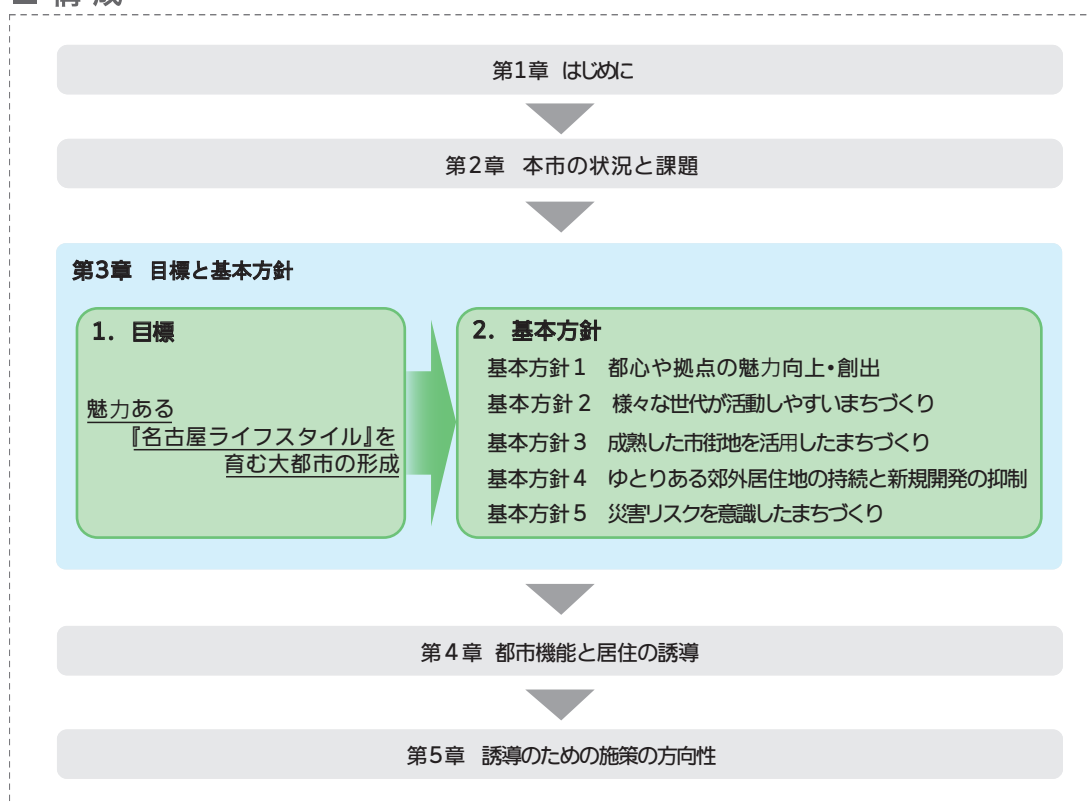
対応の方向性

- ・災害被害を防ぐ都市基盤の整備をはかるとともに、災害リスクを十分に認識した上での土地利用をはかる必要がある
- ・長期的な視点で防災性の高い都市構造をめざす必要がある

3章

目標と基本方針

■ 構成



1 目 標

プランの目標を次のとおりとします。

魅力ある『名古屋ライフスタイル』を育む大都市の形成

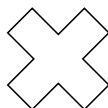
名古屋の強み『住みやすさ』を磨き伸ばすとともに将来に備え
『都市圏を牽引』する魅力と活力を高める

本市は、高い生活利便性とゆとりある居住環境が形成されているとともに、道路網や公共交通網が充実し、「住みやすさ」がある都市となっています。また、世界レベルの産業技術を有する都市圏の中心都市であるとともに、都市圏内外をむすぶ広域ネットワークの結節点となっており、「都市圏を牽引」する役割を担っています。

本市の特徴

『住みやすさ』がある都市

- 高い生活利便性と、ゆとりある居住環境
- 充実した道路網と公共交通網



本市の役割

『都市圏を牽引』する役割

- 世界レベルの産業技術を有する都市圏域の中心都市
- 都市圏内外をむすぶ広域ネットワークの結節点

今後は少子化・高齢化の進行により本市においても人口減少局面に入ることが予測され、本市の強みである「住みやすさ」を伸ばすとともに、将来の状況の変化に向けて備えていく必要があります。

また、今後のリニア中央新幹線の開業やアジア競技大会の開催を契機とした名古屋大都市圏の発展のためにも、本市の魅力や活力を高めて「都市圏を牽引」していくことが必要です。

これらの特徴があることをふまえ、利便性が高い居住環境やゆとりある居住環境を有しつつ、都市圏域の中心都市としての賑わいや交流がある都市環境を享受することができる生活（名古屋ライフスタイル）を将来にわたって育んでいきます。さらに、拠点の魅力向上、産業交流機能の強化、国際競争力の向上等

2 基本方針

目標を実現するための都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあたっての基本方針を次に示します。なお、こうした土地利用誘導にあたっては、交通施策と連携するとともに広域的な視点を考慮して取り組みます。

基本方針1 都心や拠点の魅力向上・創出

リニア中央新幹線の開業やアジア競技大会の開催といった機会をとらえ、賑わい、交流の盛んな都心や拠点の形成をめざすため、文化芸術を活かしたまちづくりや豊かな公共空間を活用した快適性の向上、市内各地の交通結節点などの拠点の魅力向上をはかります。

また、圏域の発展を牽引していくために、産業競争力の強化につながる産業交流機能の強化や外国人にとっても訪れやすく活動しやすい環境の整備をはかり、都市の国際競争力を高めます。

基本方針2 様々な世代が活動しやすいまちづくり

若者、共働き世帯を含む就業世代、子育て世代、高齢者などの様々な世代や障害者、外国人を含めた様々な人々が活動しやすいまちづくりにより生活の質の向上をはかるため、生活の中心となりうる鉄道駅周辺で生活利便性や快適性の向上をはかります。また、増加する高齢者が安心して暮らすことができるまちづくりをすすめます。

基本方針3 成熟した市街地を活用したまちづくり

利便性が高く住宅ストックも多数立地する鉄道駅周辺を中心に、良質な都市基盤を活かした既存住宅ストック等の有効活用や機能更新などを重点的にはかります。あわせて、人口減少や高齢化の著しい区域では、居住地の持続性を高めるため、世代間バランスを考慮した若い世代の新規来住の促進等をはかります。

基本方針4 ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制

郊外の市街地においては、戸建て居住ニーズへの対応や世代間バランスのとれた地域コミュニティの確保をはかるため、ゆとりとうるおいのある居住環境の持続をはかります。

また、人口減少社会の到来をふまえ、今後の新たな宅地開発については、これまでの人口増加に対応する開発から緑を活かしたゆとりとうるおいのある開発へ誘導していくとともに、緑地を保全し、過度な市街地拡大の抑制をはかります。

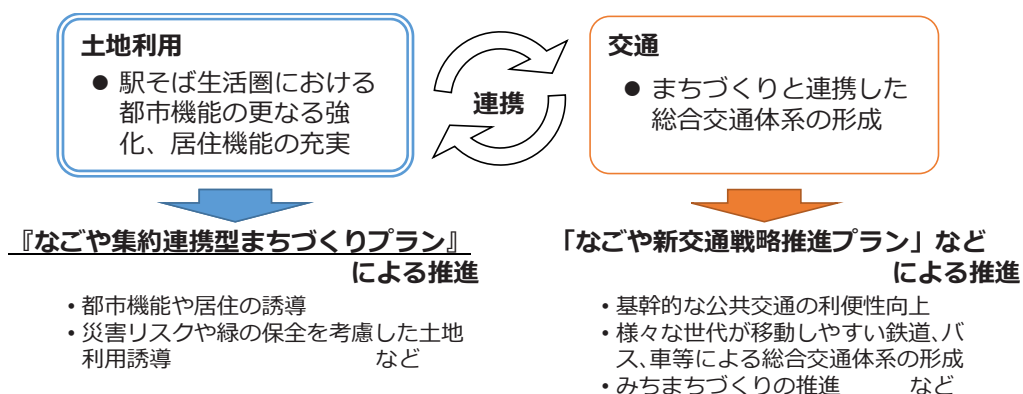
基本方針5 災害リスクを意識したまちづくり

災害に備えた都市基盤の整備や建築物の耐震化の促進、避難対策の充実・強化等に取り組むとともに、居住地・所有地等にかかる災害リスクの状況や対応方法の認識の向上により、災害リスクをふまえた居住や土地利用をはかり、災害が生じた際における被害低減につなげるなど、安全・安心なまちづくりをめざします。

➤ 交通施策との連携

都市計画マスタープランで定める「集約連携型都市構造」の実現のためには、本プランに基づく都市機能や居住の誘導といった土地利用誘導にあわせて、地域間や駅間の連携をはかるための交通ネットワークの形成や安全・快適に移動できる交通環境の形成が必要です。

このように、土地利用と交通の施策は密接不可分な関係にあることから、土地利用を中心とした本プランの取り組みと、交通に関する取り組みを連携してすすめていきます。



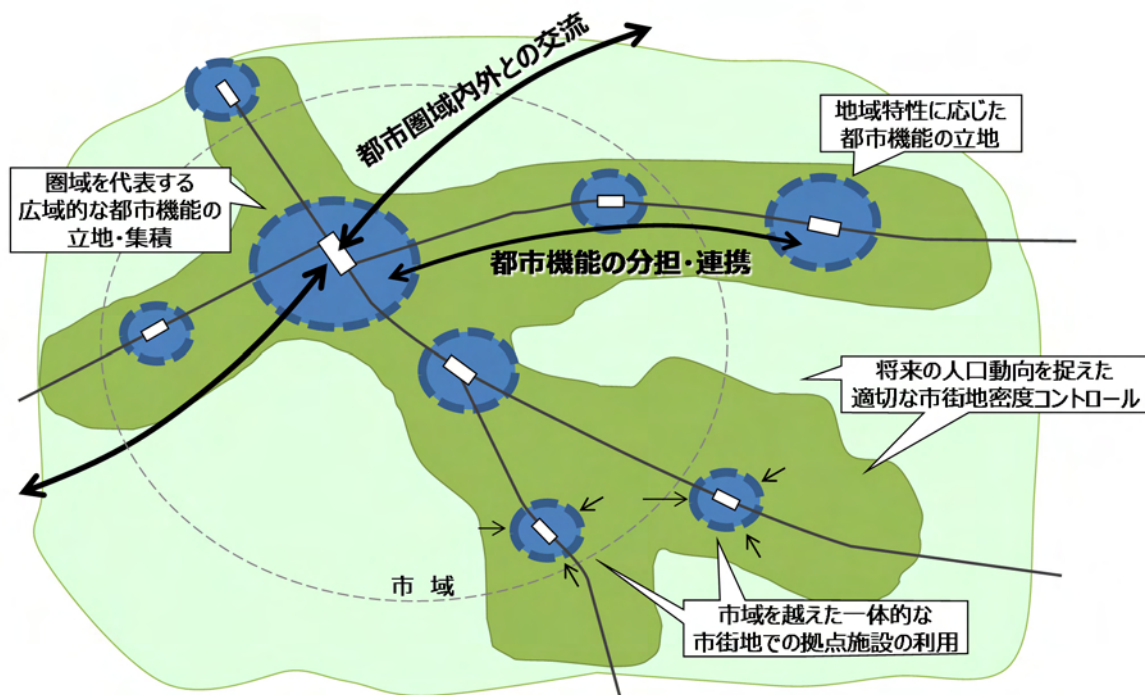
➤ 広域的な視点

名古屋大都市圏が持続的に成長し魅力を高めていくためには、多様な地域特性・地域資源を有する各都市が連携して取り組みをすすめていく必要があります。なかでも、この圏域の中心都市である本市の役割は特に重要です。

そのため、本市の都市機能や居住の立地誘導は、次の都市圏を見渡した広域的な視点をふまえてすすめます。

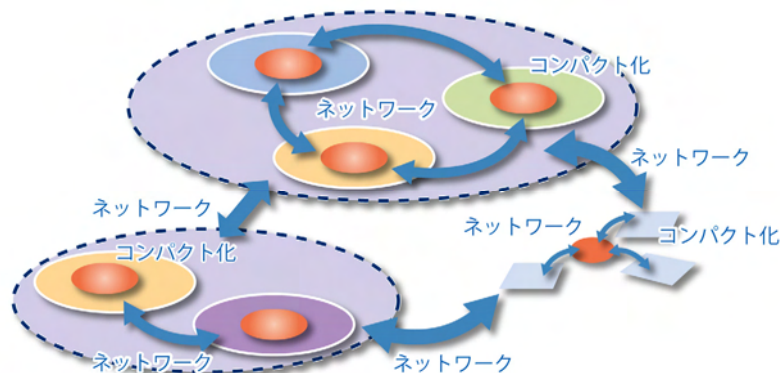
- ・ 圏域の各都市を結ぶ鉄道を中心とした交通ネットワークを活かし、各都市の地域特性等に応じた役割分担や連携をふまえて、都市圏全体で圏域の成長を牽引していくために、本市の都心域に高次都市機能の集積をはかる
- ・ 市域を越えて一体的に広がる市街地では、近隣市町村の住民の利用も考慮した都市機能誘導をはかる
- ・ 都市圏全体での将来の人口動向を見据えて各都市が意識を共有し、適切な市街地密度コントロールをはかる

■ 圏域における都市機能と居住の立地のイメージ



参考①：中部圏広域地方計画（平成 28 年 3 月 国土交通省）

- 人口減少・高齢化が急速に進展する中、持続可能な地域経営を進めるため、各都市・地域はライフスタイルの変化など住民の多様化する都市へのニーズに対応しつつ、これまで拡散してきた市街地を、コンパクトに集約していくことで、都市機能の維持増進、住民生活の利便性向上などを実現していく。
- 都市内や周辺地域との交通ネットワークの強化を図るとともに、周辺地域と ICT 活用による情報通信の強化を図っていくことで交流連携を拡大させていく。
- 各都市・地域は、産業や観光、生活面等様々な機能に応じて、重層的につながる多極分散型の地域構造を形成する中で、多様な分野やテーマ、エリアに応じ、それぞれが持つ個性や得意とする分野を磨き上げ、重層的に交流連携を図ることで、ヒト、モノ、カネ、情報が活発に流れ、地域に活力を生み出し地方創生を図っていく。



出典：国土交通省「国土形成計画（平成 27 年 8 月）」

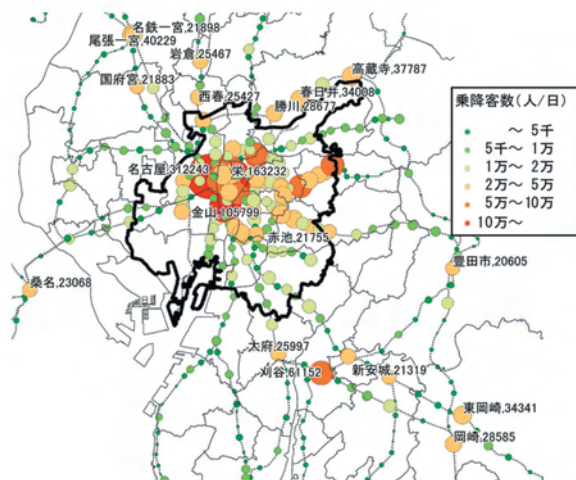
参考②：広域的な人の動きと鉄道駅の乗降客数

- 広範囲から通勤目的の交通が本市の中心部へ集中しているが、市周辺部での近隣地区や豊田市・刈谷市への交通集中もみられる
- 市内では多くの駅が乗降客数 2 万人以上であり、周辺市町村にも乗降客数 2 万人以上の拠点となる駅が点在している

（通勤目的の優着トリップ）



（鉄道駅の乗降客数）



出典：第 5 回中京都市圏 P T 調査より名古屋市作成

■ プランの基本方針と目標

