

1 章

はじめに

1. 策定について	2
2. 位置づけ	7

1 策定について

なごや集約連携型まちづくりプランは、都市再生特別措置法に基づく立地適正化計画として、

- 都市機能や居住を誘導する範囲（都市機能誘導区域、居住誘導区域）
- 各区域に誘導する施設（誘導施設、居住環境向上施設）

などを定め、

- ・鉄道駅周辺（拠点や駅そば）に必要な拠点施設の立地誘導
- ・地域の状況に応じた居住の誘導

をすすめるものです。

(1) 背景と目的

① 策定の背景と目的（平成 30 年 3 月）

本市は、名古屋大都市圏の中心都市としてさまざま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など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組をすすめてきました。

こうした中、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。

※本プランに基づく届出制度は平成 30 年 6 月 1 日より運用を開始しています。

② 一部改定の背景と目的（令和 5 年 3 月）

本市では令和 2 年 6 月に「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」を策定しました。新しい都市計画マスタープランにおいて、めざすべき都市構造として「大都市における集約連携型都市構造」を掲げ、リニア中央新幹線の開業や SDGs への対応などをふまえた、新たな時代にふさわしいまちづくりの方向性等をとりまとめました。

また、平成 30 年のプラン策定以降、都市再生特別措置法の改正が行われ、低未利用土地の活用に関する制度が創設されたことに加え、近年の頻発・激甚化する自然災害に対応するため、防災まちづくりのさらなる推進に向け立地適正化計画に「防災指針」を記載することなどが定められました。

そこで、「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」や法改正の内容などをふまえ、プランの一部改定を行います。（改定の概要は巻末資料（p100～103）を参照）

▶ めざすべき都市構造（名古屋市都市計画マスタープラン 2030）

5つの基本的な視点に立ち、それらを満たす「集約連携型都市構造」を、本市がめざす将来都市構造としています。

（基本的な視点）

視点 1

ヒト・モノ・カネ・情報の交流を呼び込み、都市の活力を生み出すとともに、将来も持続的に発展していく国際都市として、世界をリードするイノベーションを創出

視点 2

高齢者をはじめとするさまざまな人が過度に自動車に頼らず自由に移動し活動することができる、歩いて暮らせるまちを構築し、都市の活力を維持向上

視点 3

激甚化する自然災害に対応するための災害リスクを考慮した、安心して暮らせる生活圏を形成

視点 4

世界規模の環境意識の高まりに呼応し、都市活動がもたらす環境負荷を抑制

視点 5

今後の厳しい財政状況を見据え、道路などの都市基盤や都市施設などを効率的に維持管理

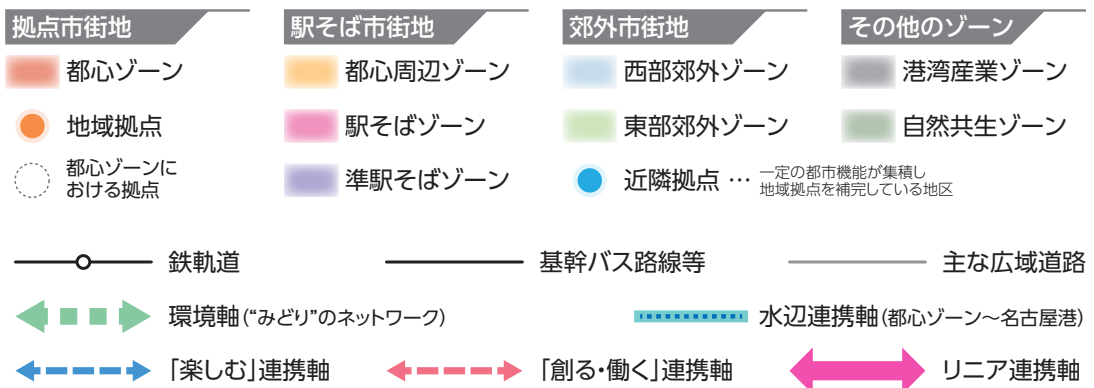
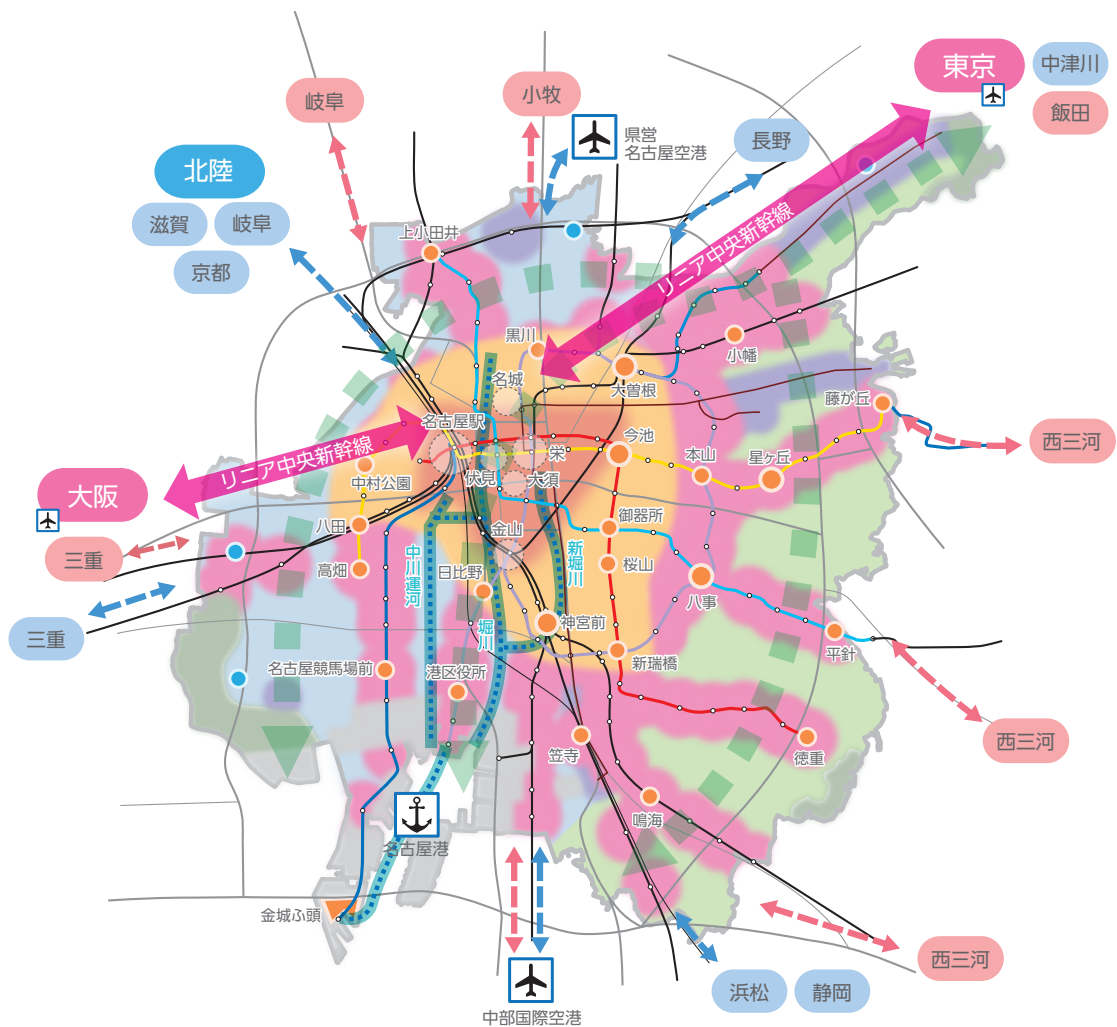
大都市における 集約連携型都市構造



駅を中心とした歩いて暮らせる圏域（駅そば生活圏）に、商業、業務、住宅、サービスなどの多様な都市機能が適切に配置・連携され、さらに、歴史・文化、環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされているとともに、都心を中心に、圏域の中核都市として交流を活性化させ創造的活動を生み出す空間づくりがなされている都市構造です。

「名古屋市都市計画マスタープラン 2030」では、市域を細分化し、各ゾーンの将来イメージを示しています。

■都市計画マスタープラン 2030 の将来都市構造



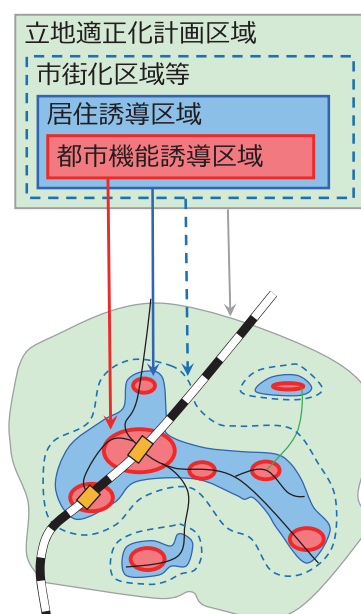
▶ 立地適正化計画制度とは

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などに対する国の財政・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）
- ・ 居住環境向上施設（居住誘導区域ごとにその立地を誘導すべき施設（病院、店舗その他の都市の居住者の日常生活に必要な施設であって、居住環境の向上に資するもの））
- ・ 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
- ・ 防災指針（都市の防災に関する機能の確保に関する指針）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
 - 居住環境向上施設に対する容積率の緩和制度（居住環境向上用途誘導地区） 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、取組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。

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。

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の制度に加えて、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。

状況変化に的確に対応する

中長期的な視点から取組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、ライフ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、社会経済情勢や取組の状況等を評価し、状況にあわせてプランを適切に見直していきます。

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。

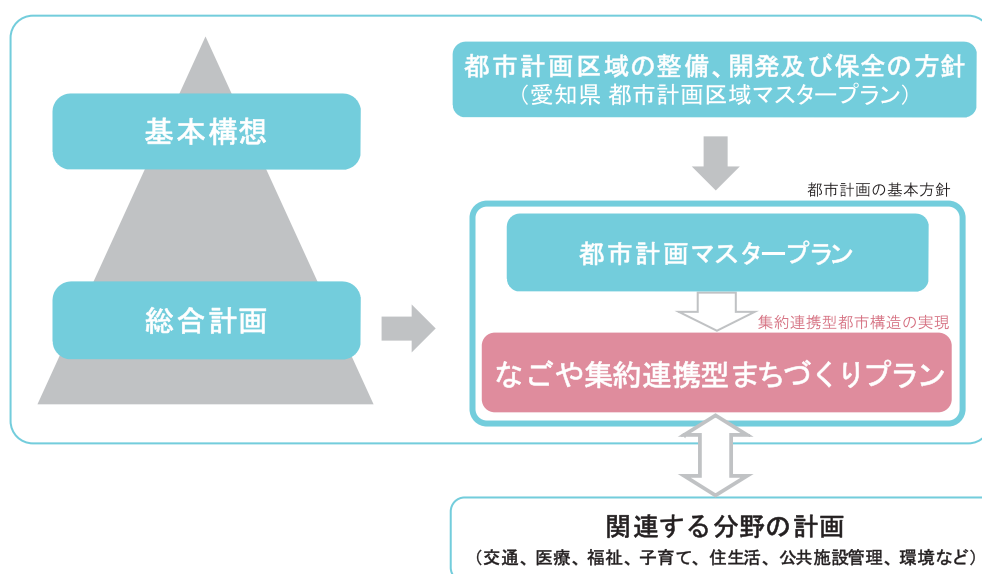
2— 位置づけ

(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年程度先の令和17(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

1. 本市の状況	10
2. 課題と対応の方向性	24

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。

※令和5年の一部改定では、見直しの内容に関わる部分以外のデータの更新はしていません。

■ 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

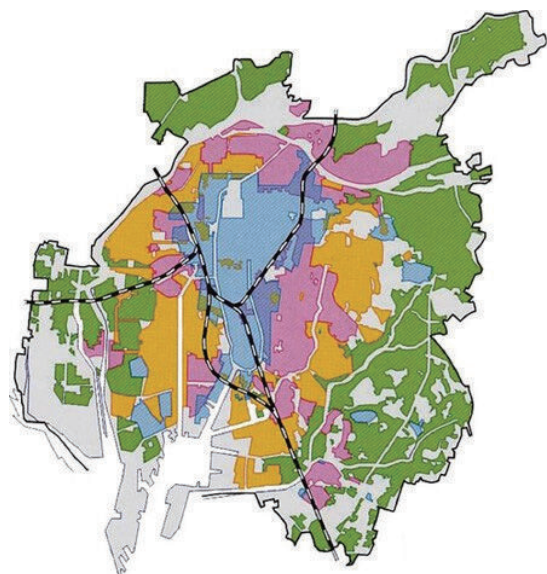
まとめ

▶ 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したがい低未利用地の割合が高くなります

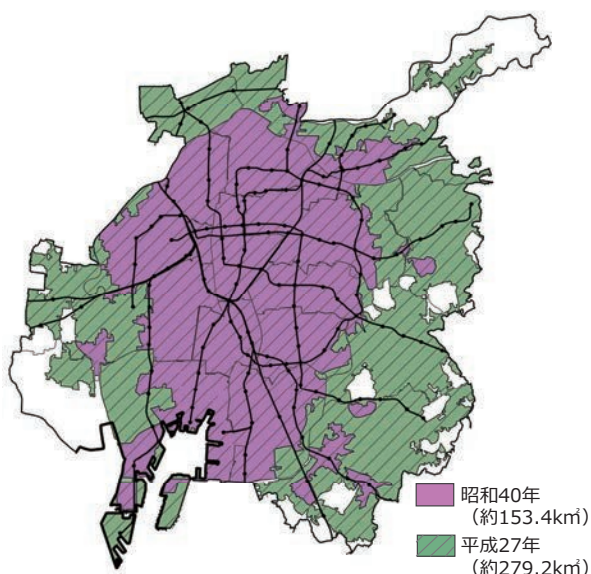
土地区画整理事業等施行区域



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

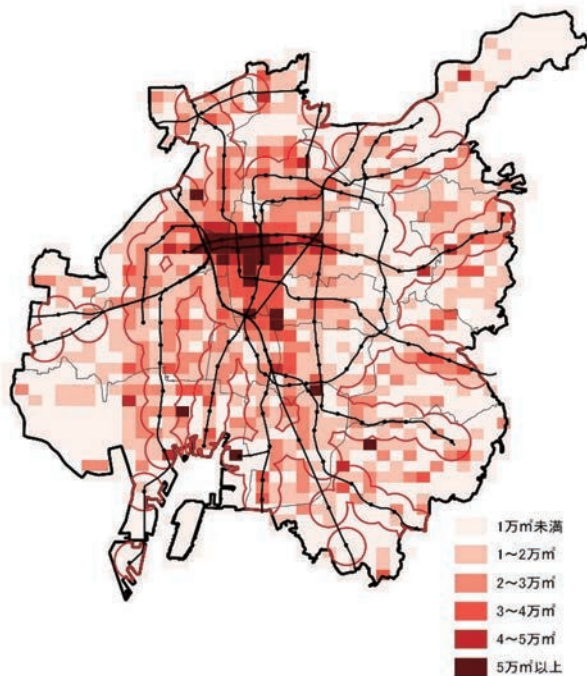
人口集中地区(DID)の状況



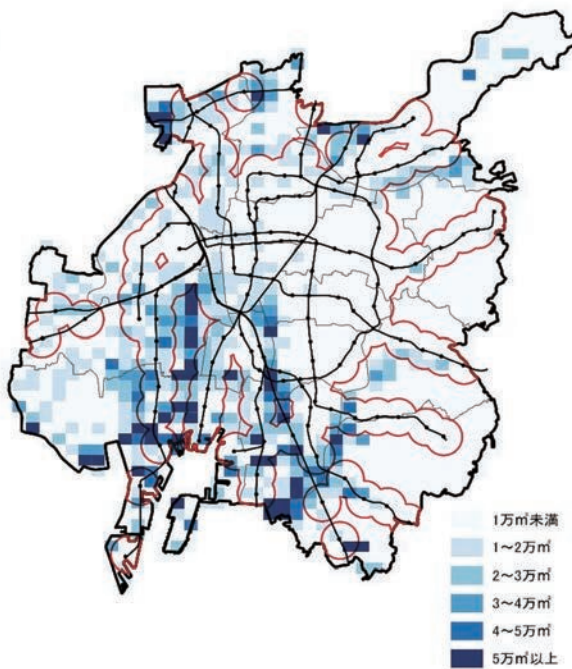
出典：国土数値情報より名古屋市作成

土地利用状況(500mメッシュごとに各土地利用面積を集計)

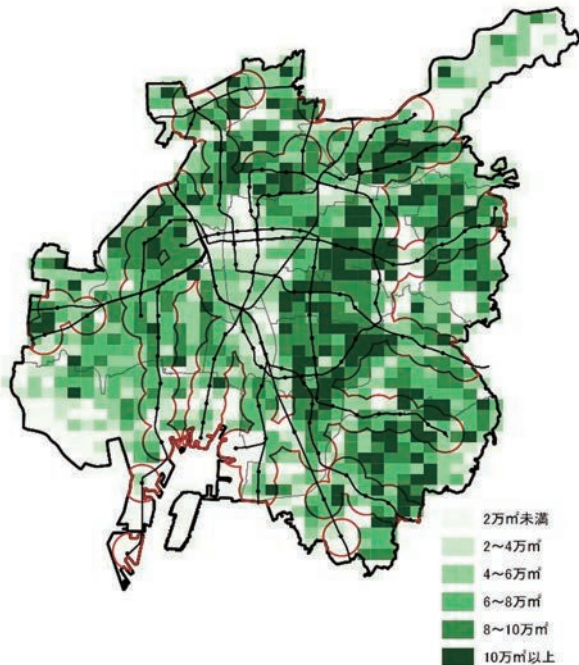
[商業用地]



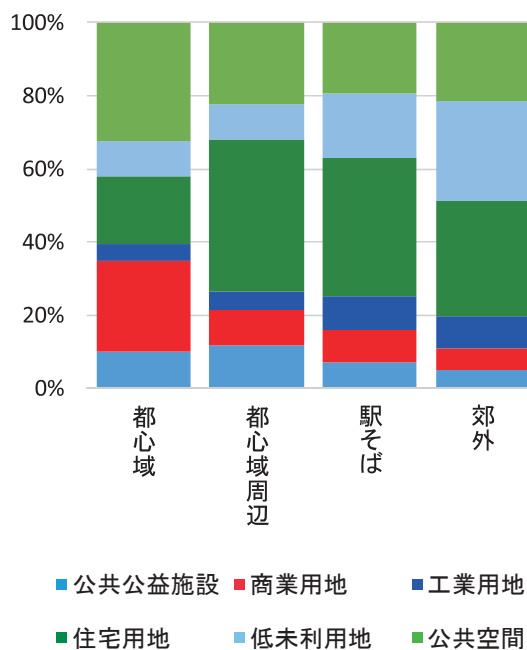
[工業用地]



[住宅用地]



4 区分別の土地利用の割合



出典：土地利用計量調査(H24)より作成

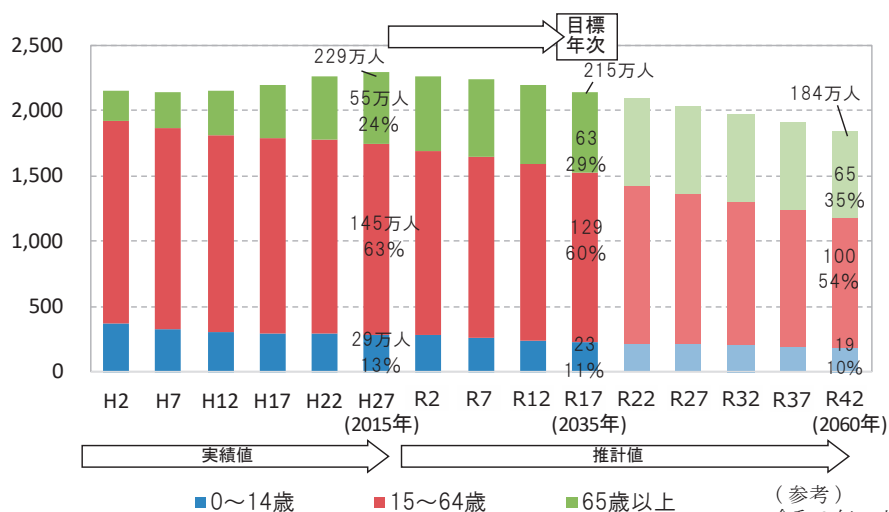
(2) 人口構造

まとめ

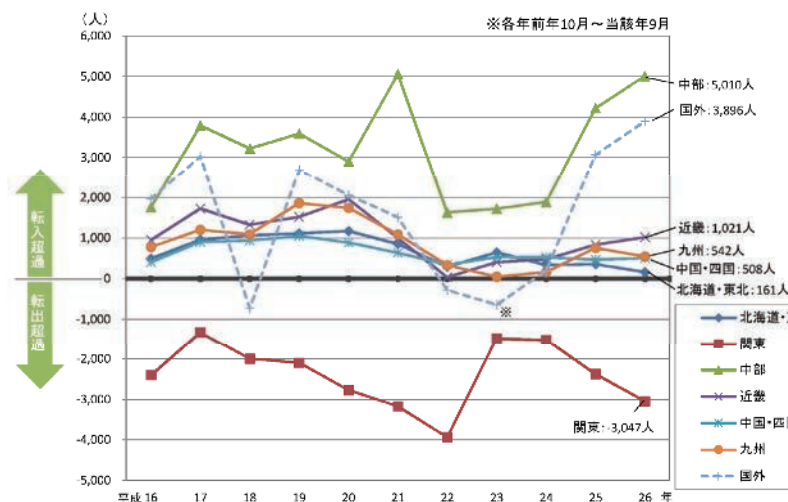
- ▶ 本市では、少子高齢化の進行により出生数が死亡数を下回る自然減となっていますが、転入者が転出者を上回る社会増の状態であるため、近年の人口推移は増加となっています
- ▶ しかしながら、本市においても近い将来自然減が社会増を上回り、緩やかながらも人口減少局面に入ることが予想され、生産年齢人口の減少と高齢者の増加が見込まれます
- ▶ 本市の人口の社会増減を地域別に見ると東京圏（関東）に限って転出超過で、ほかの地域からは転入超過の状況が続いています
- ▶ 4 区分別の人口動向を見ると、都心域周辺や駅そばで人口減少がすすむ傾向にありますが、都心の商業業務中心の地域、臨海部等の工業中心の地域、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人口密度がおおむね 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



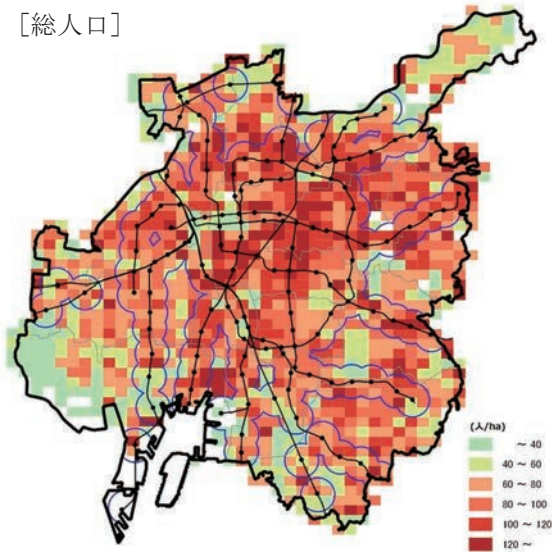
地域別社会増減数の推移



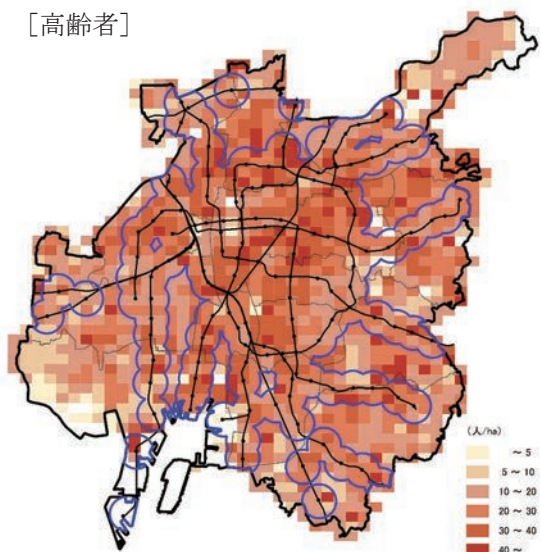
出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（H28.3）

将来の人口密度（令和 17（2035）年）

〔総人口〕



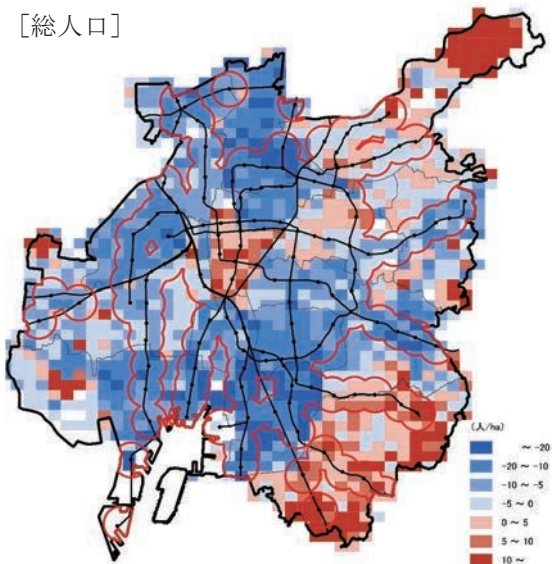
〔高齢者〕



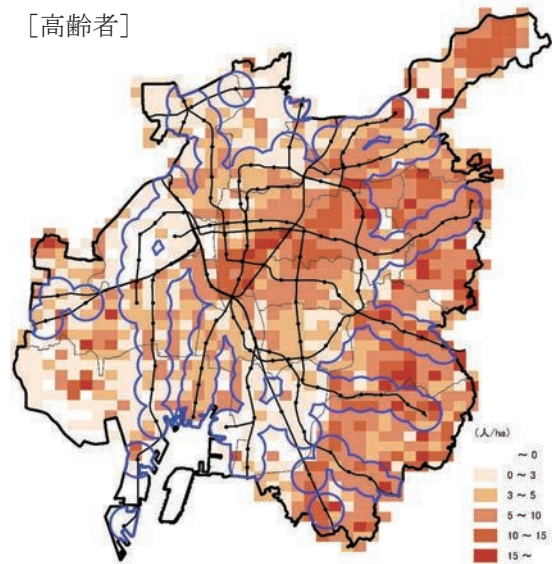
出典：名古屋市推計

人口密度の変化（平成 22（2010）年～令和 17（2035）年）

〔総人口〕



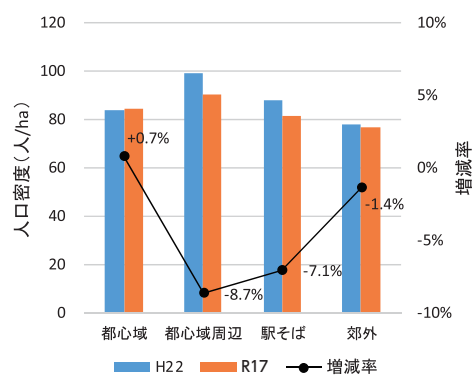
〔高齢者〕



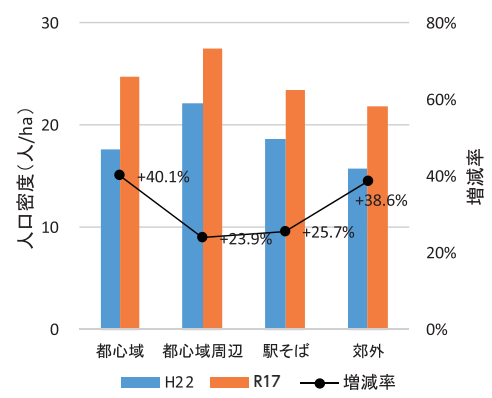
出典：名古屋市推計

4 区分別の人口密度と増減率

〔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

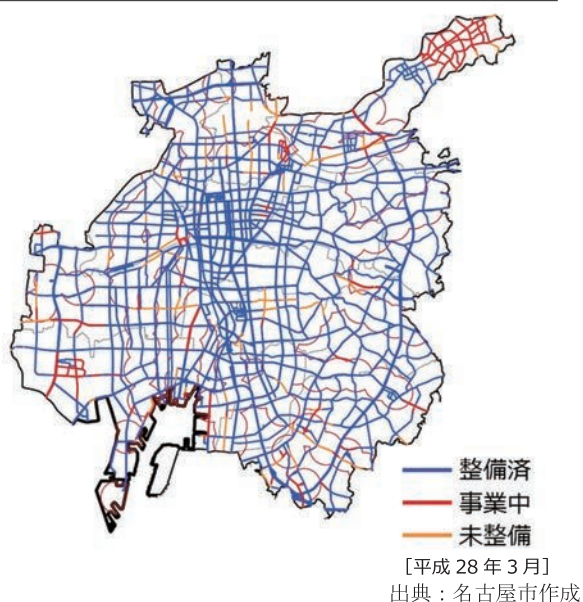
まとめ

- ▶ 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

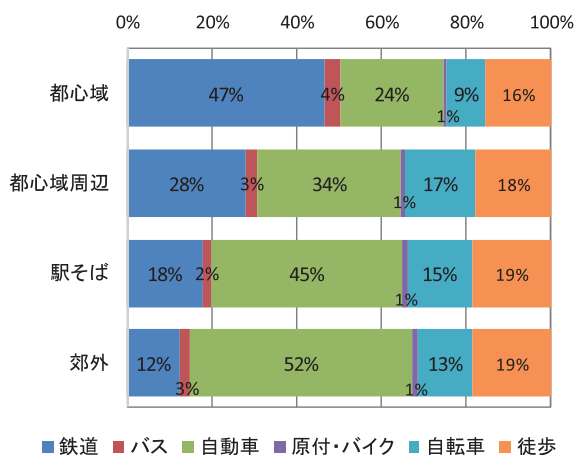


都市計画道路網

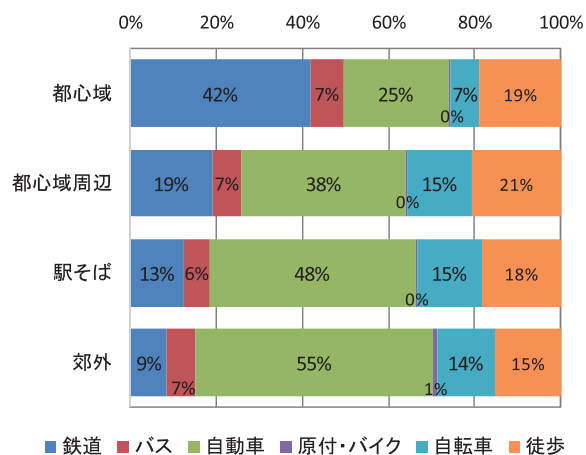


4 区分別の交通手段分担率

[全世代]



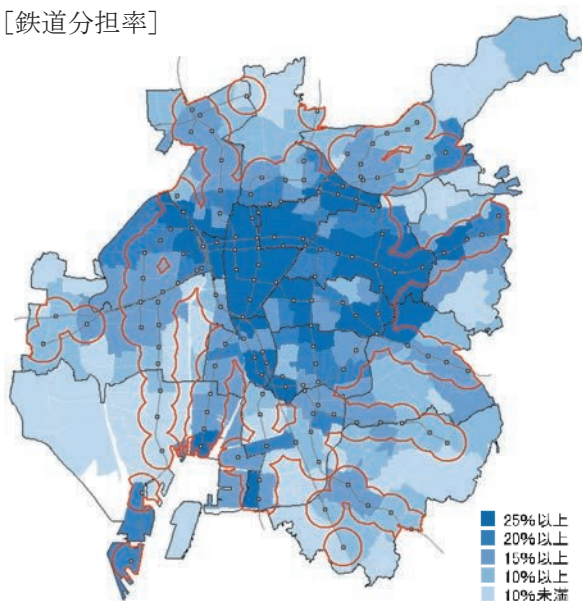
[高齢者]



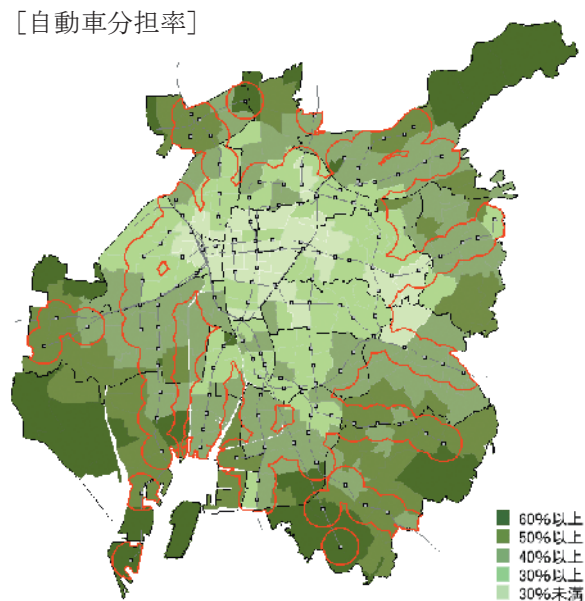
出典：中京都市圏 P T 調査(第 5 回)より名古屋市作成

交通手段分担率

[鉄道分担率]



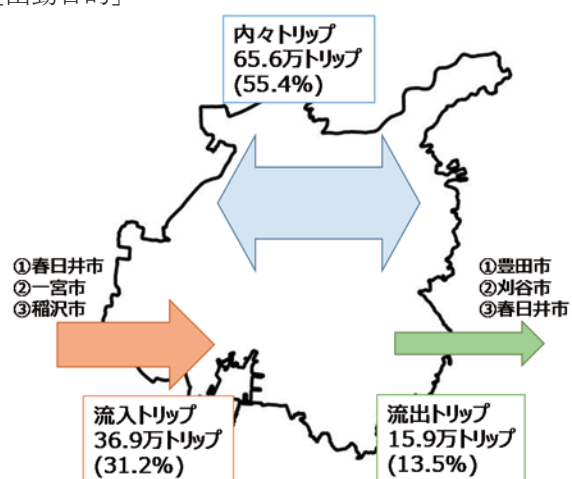
[自動車分担率]



出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

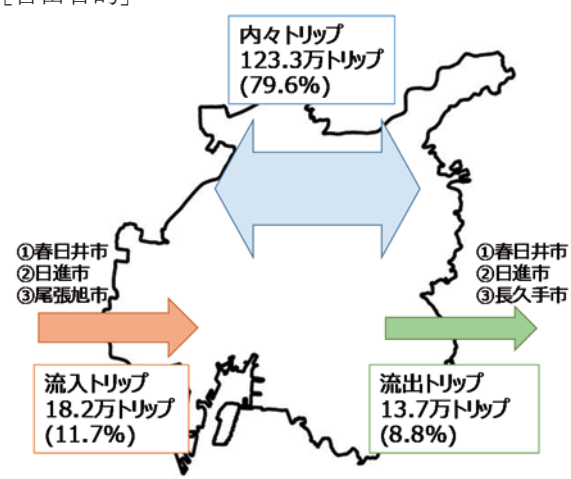
名古屋市関連の交通流動量（平日）

[出勤目的]



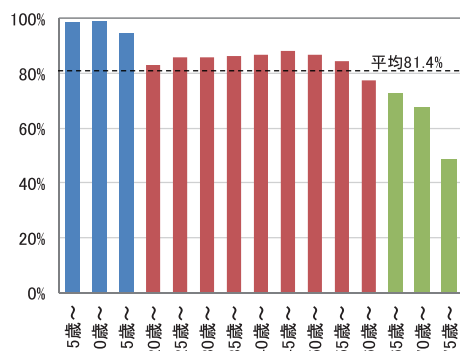
※流入・流出トリップで、上位3市町村の都市名を記載

[自由目的]



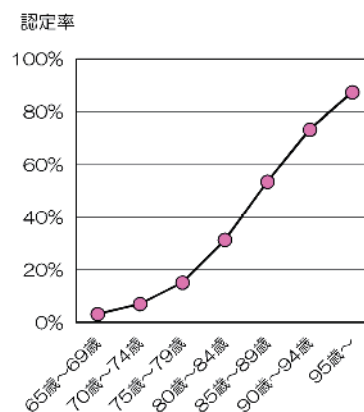
出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

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



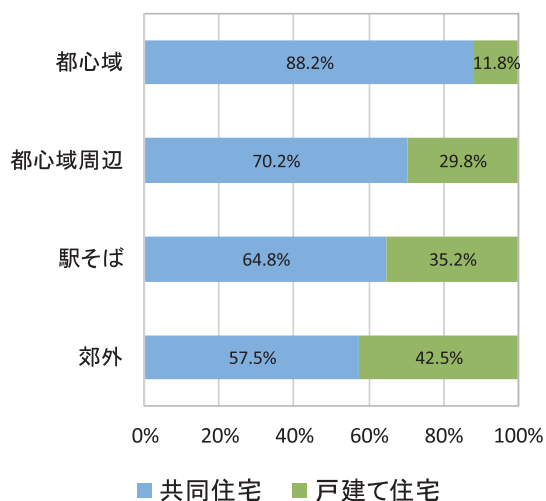
出典：名古屋市「はつらつ長寿プランなごや2015」(H27.3)

(4) 住宅

まとめ

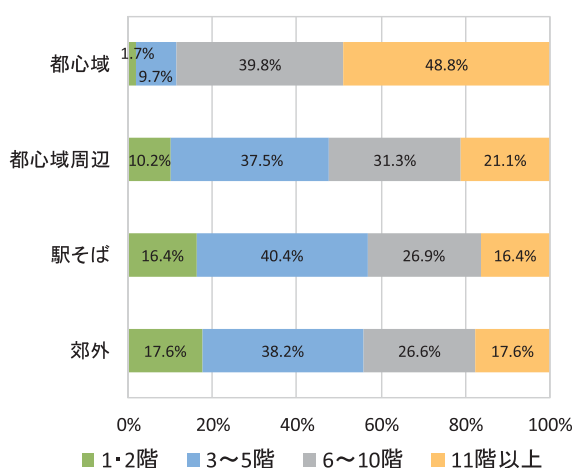
- ▶ 都心域では共同住宅のうち半分程度が11階以上の高層住宅となっていますが、郊外に近づくにつれて中低層の共同住宅や戸建て住宅の割合が高くなります
- ▶ 空き家率の推移は近年横ばい傾向となっていますが、空き家数は増加しています
- ▶ 旧耐震基準により建設されたマンション（昭和56年以前建設）が都心域等を中心とした鉄道駅周辺に多数立地しています
- ▶ 希望する居住地域は都心域や都心域周辺、駅そばの占める割合が高くなっている一方で、希望する住宅形態は「戸建て（持ち家）」の割合が高くなっています
- ▶ 居住地を選ぶ際には、公共交通の利用しやすさや買い物の利便性を重視される方が多くなっていま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



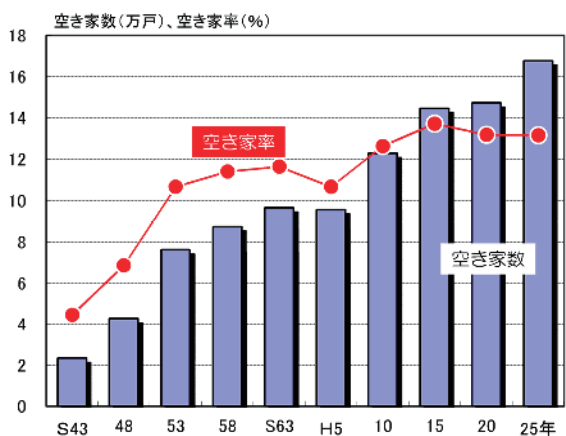
出典：国勢調査(H22)より名古屋市作成

4 区分別の共同住宅の階数割合



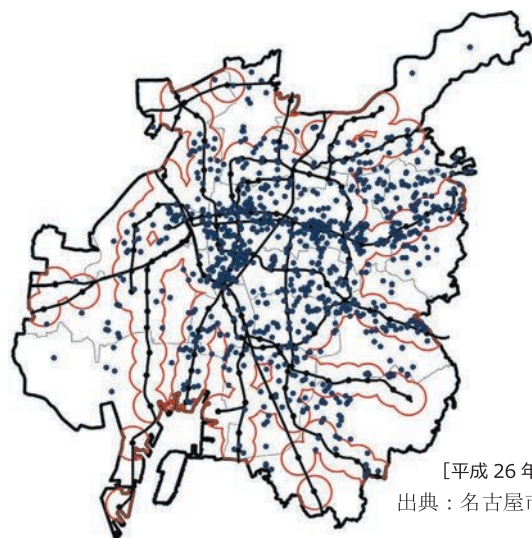
出典：国勢調査(H22)より名古屋市作成

空き家数、空き家率の推移



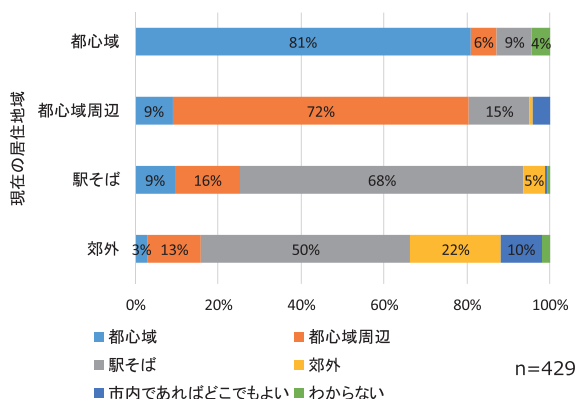
出典：住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

市内の分譲マンション（昭和56年以前建設）

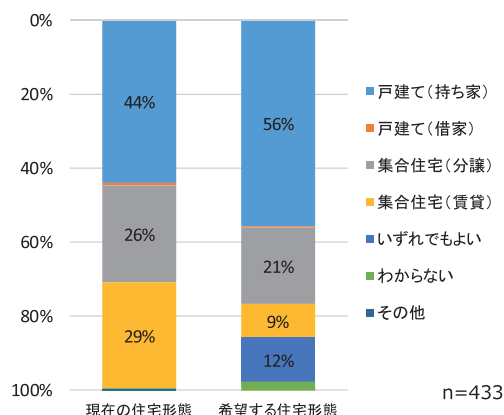


市民アンケート調査結果

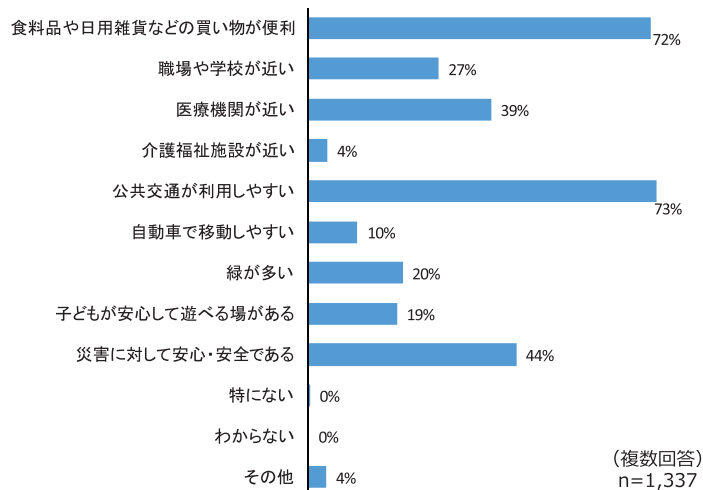
〔現在と希望する住宅場所〕



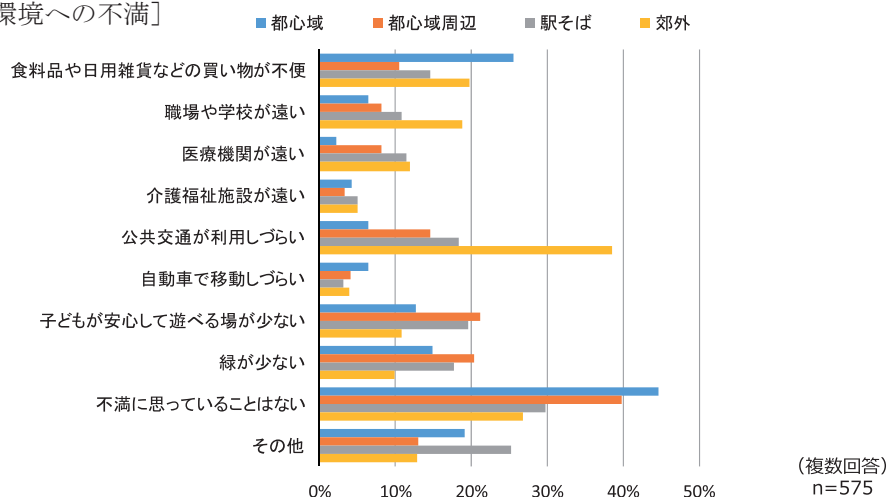
〔希望する住宅形態〕



〔居住地域を選ぶにあたって重視する項目〕

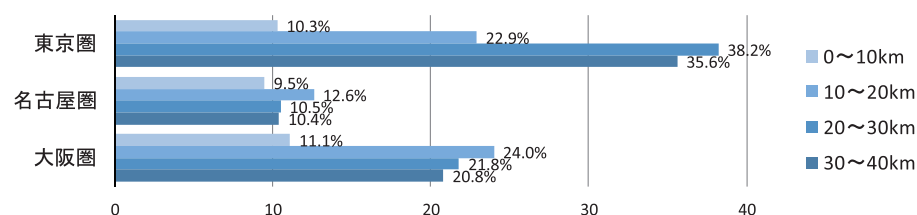


〔4 区分別の居住環境への不満〕



都市圏別・距離圏別通勤時間 1 時間以上の割合

出典：ネットモニターアンケート (H28 第 2 回) より作成



出典：住宅・土地統計調査 (H25) より名古屋市作成

2 章

本市の状況と課題

(5) 日常生活施設・都市機能増進施設

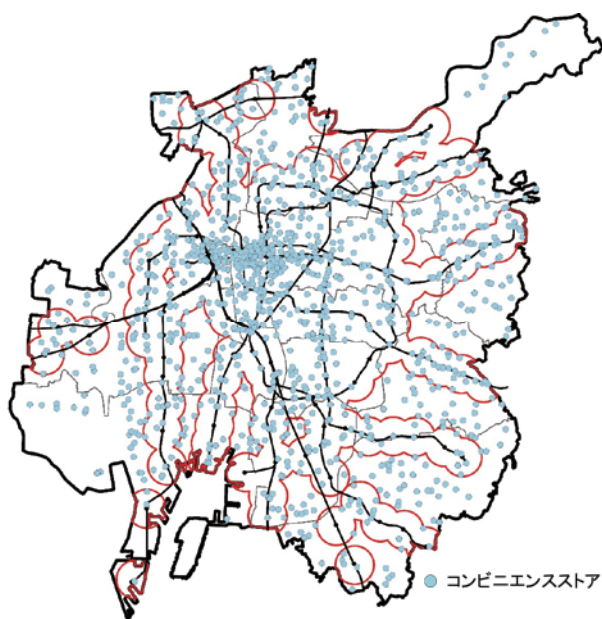
まとめ

▶ 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、1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

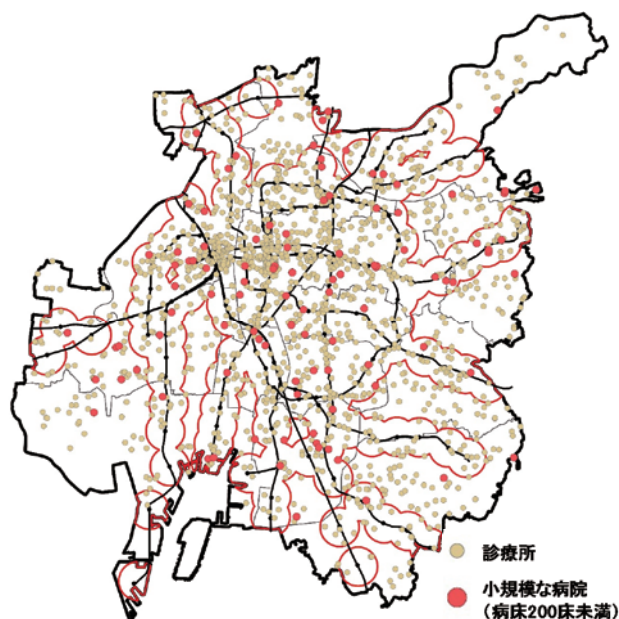
日常生活施設の立地

[商業施設（コンビニエンスストア）]



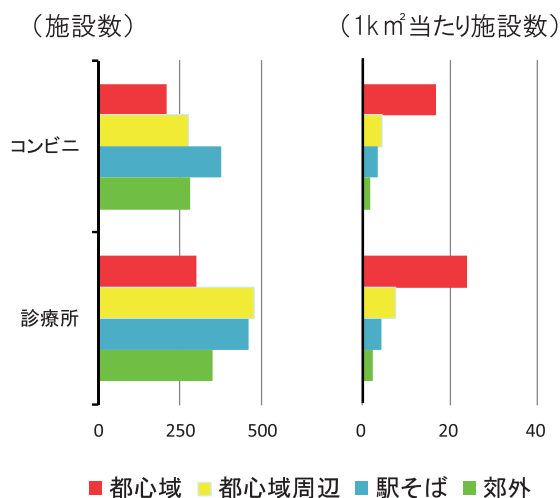
出典：NTTタウンページ(H26.1)より
名古屋市作成

[医療施設（診療所、小規模な病院）]

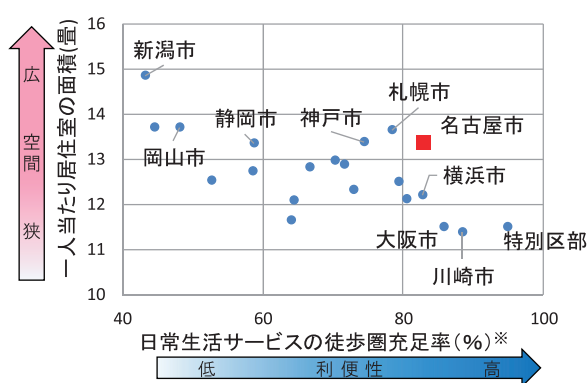


出典：市資料(H27.10)、国土数値情報(H26.9)
より名古屋市作成

4 区分別の日常生活施設の立地数



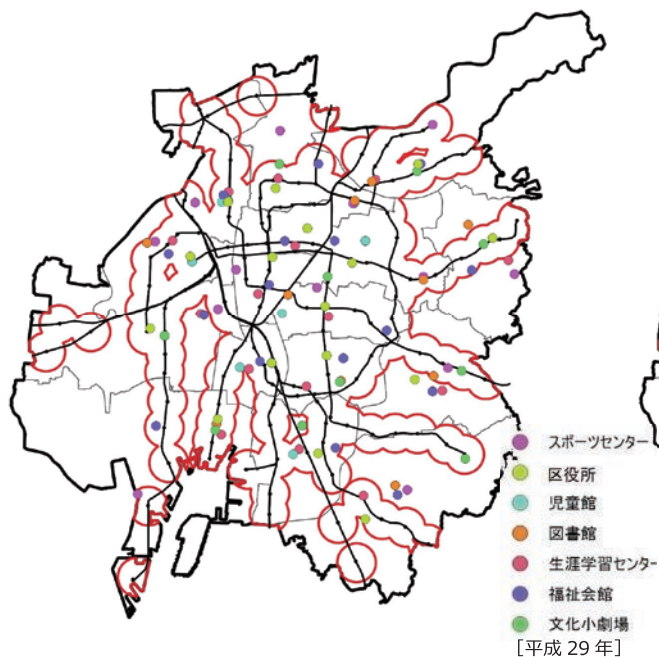
日常生活サービスの利便性、住宅の広さ



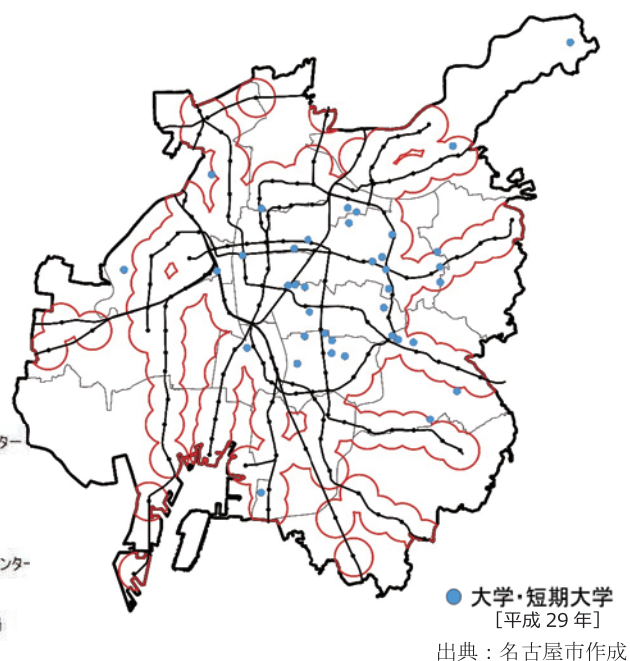
※日常生活サービスの徒歩圏充足率
商業、医療、福祉、公共交通(30本/日以上)の各施設の徒歩圏
(半径800m)に居住する市民の割合

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

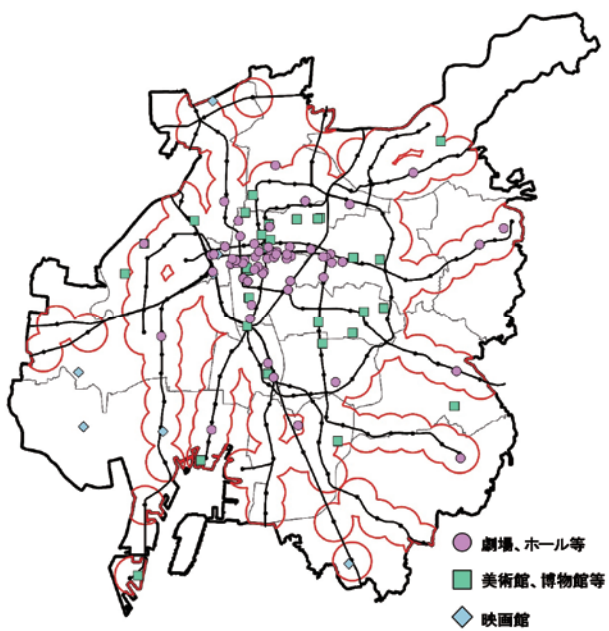
〔主要な公共施設〕



〔大学〕



〔劇場、美術館、映画館等〕



〔医療施設（拠点的な病院）〕



(6) 価値観・ライフスタイル

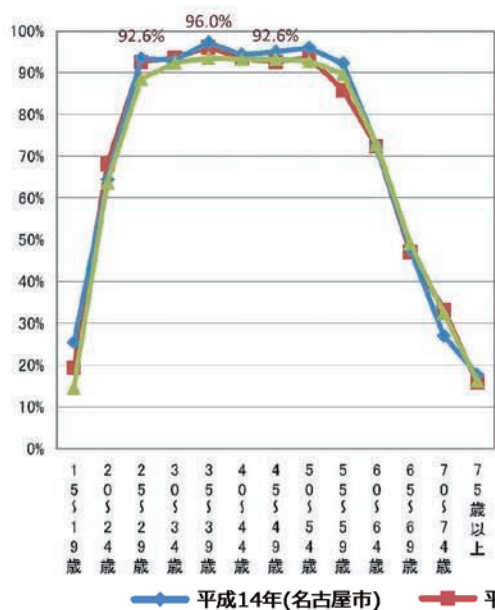
まとめ

▶ 女性の年齢別雇用状況について見ると、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

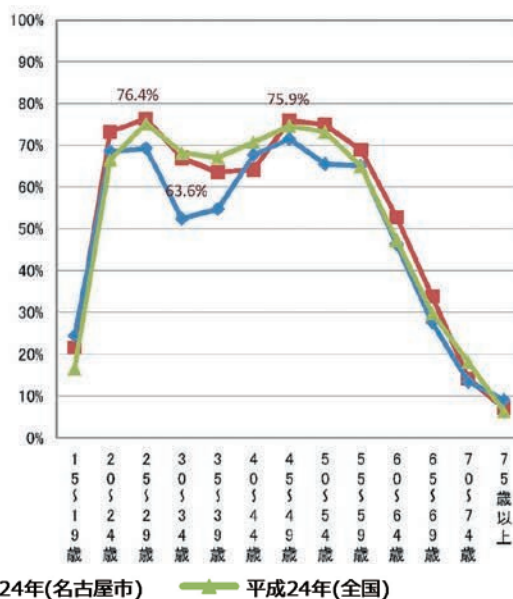
▶ 価値観やライフスタイルが多様化する中で、家族・世帯のあり方や人となりのつながりが変化し、地域社会においてコミュニティの機能が低下しています

男女別年齢階級別労働力率

[男性]

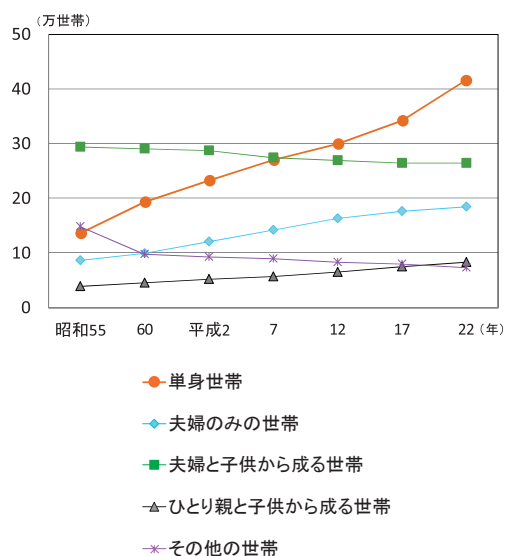


[女性]

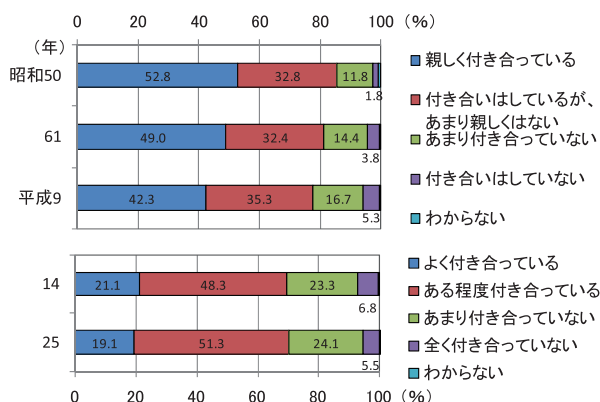


出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創世総合戦略」(H28.3)

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

- 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
- 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」(H26.10)

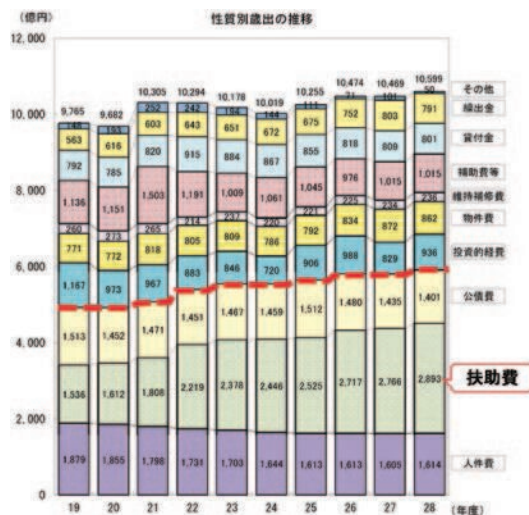
(7) 財政・公共施設

まとめ

▶ 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

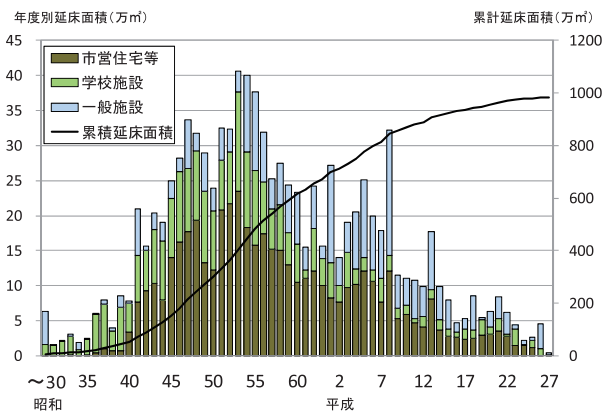
▶ 道路、上下水道や市設建築物等の公共施設の多くが、市域の拡張や高度経済成長期の人口の急増にあわせて、昭和30年代から60年代にかけて建設されており、老朽化が進行しています

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床面積



出典：名古屋市「公共施設白書（第2版）」（H29.8）より作成

(8) 「リニア中央新幹線」の開業・「アジア・アジアパラ競技大会」の開催

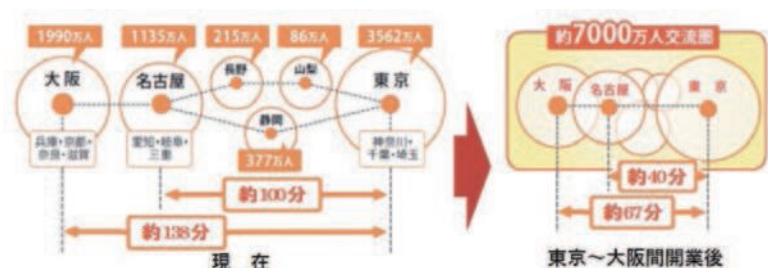
まとめ

▶ リニア中央新幹線の品川～名古屋間の開業が予定されており、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抑える一方で、スロー効果といった負の影響も危惧されています

▶ 令和8（2026）年度に予定されている愛知・名古屋でのアジア・アジアパラ競技大会の開催にともない、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さまざま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・アジアパラ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「都市計画マスタープラン2030」（R2.6）

アジア競技大会の開催



出典：愛知県・名古屋市

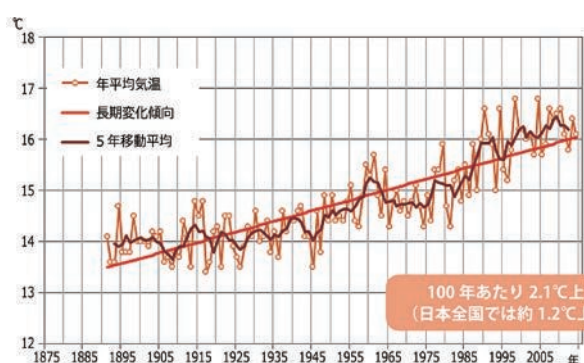
(9) 環境

まとめ

- ▶ 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ほか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

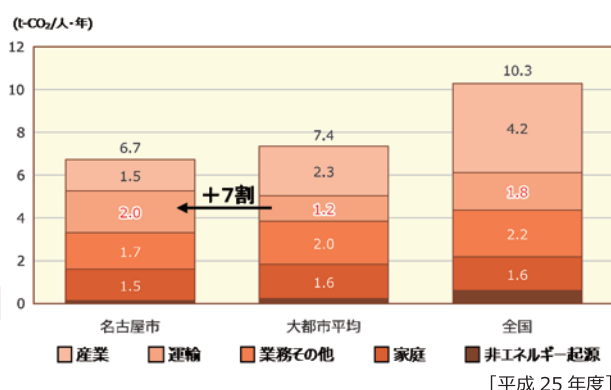
名古屋市の平均気温



出典：気象庁

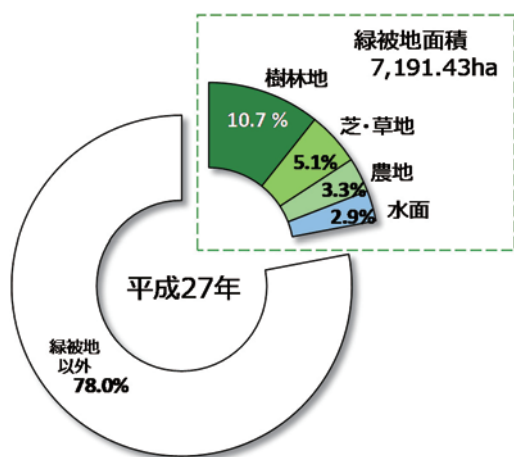
「気候変化レポート2015 -関東甲信・北陸・東海地方-」

部門別1人当たり二酸化炭素排出量



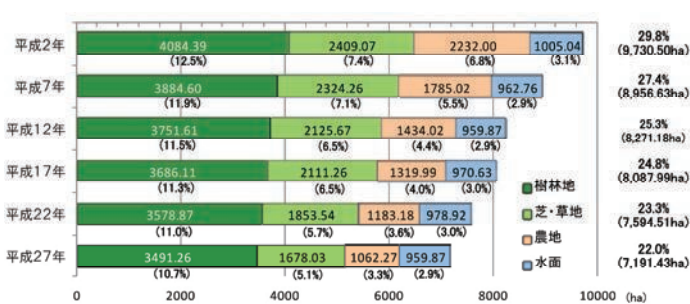
出典：名古屋市「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」
(H30.3)

緑被率の状況



出典：名古屋市「緑の現況調査」(H27)

緑被率の推移



出典：名古屋市「緑の現況調査」(H27)

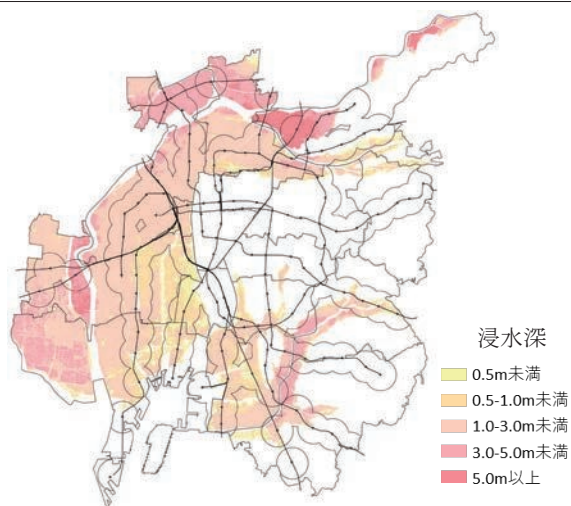
(10) 災害

まとめ

▶ 近年時間雨量 50mm 以上の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おそれがあり、東部を中心とした範囲では土砂災害のおそれがあります

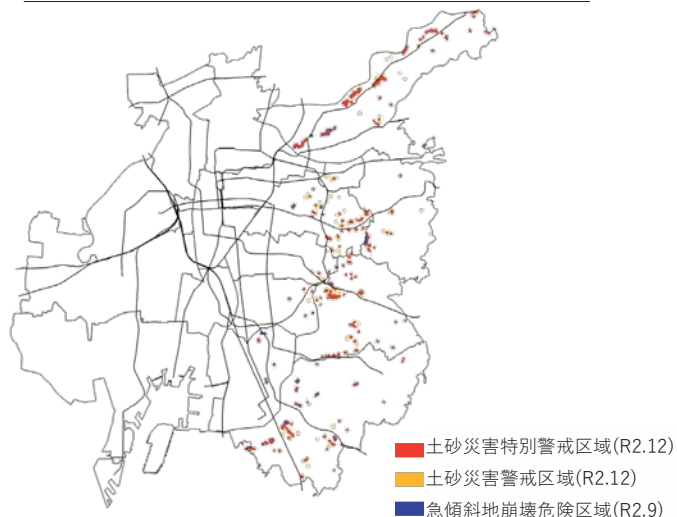
▶ 南海トラフ巨大地震により、南西部における津波浸水や西部を中心とした液状化による被害が想定されています

洪水浸水想定区域（想定最大規模）



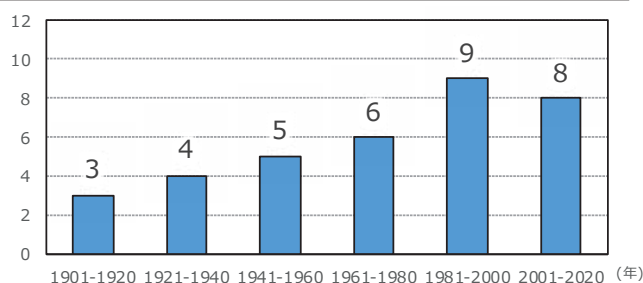
出典：名古屋市作成

土砂災害特別警戒区域等



出典：愛知県資料より名古屋市作成

本市における 1 時間 50mm 以上の降雨の発生回数

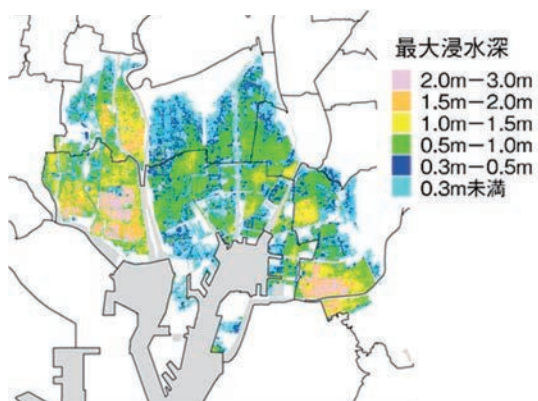


氾濫危険水位を超過した河川数（全国）

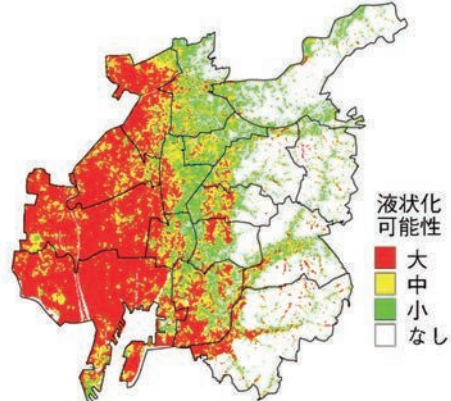


南海トラフ巨大地震による被害想定

〔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・アジアパラ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、名古屋の特徴をい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行なわれてきた
- ・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い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

- ・地球温暖化がすすみ、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
- ・市街化の進行にともない緑が減少している

対応の方向性

- ・脱炭素社会の実現に向けて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
- ・気候変動等の影響により近年自然災害が頻発・激甚化している

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
- ・都市計画、建築、防災、治水等の各分野の担当部局がこれまで以上に連携を深め、災害リスクをふまえた防災まちづくりに取り組む必要がある

▶ 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）拡大の影響

令和2年以降の世界的な新型コロナウイルス感染症（COVID-19）拡大は、人々の生活と行動や価値観に大きな変化を与えています。いわゆる密の回避が求められ、都市への外出や商業施設の利用が制限されるなど、社会経済活動に大きな影響が出ており、都市活動においてもさまざまな影響が生じています。

集約連携型まちづくりの必要性

新型コロナウイルス感染症拡大の影響をふまえ、「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」について各界の有識者のヒアリングを国が実施しており、「アフターコロナにおいても、人や都市機能を集約させる都市そのものの重要性に変わりはなく、国際競争力の強化、ウォークアブルなまちづくり、コンパクトシティ、スマートシティの推進は引き続き重要である」と示されています。

本市においても、集約連携型まちづくりを推進することは、生活利便性の維持・向上に加え、地域経済の活性化や行政コストの削減、エネルギーの効率的利用による環境への負荷の低減など、さまざまな効果が期待されます。そのため、引き続き本プランに基づく駅そばへの都市機能と居住の誘導をすすめていく必要があります。

変化をふまえた施策の推進の必要性

新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響も受け、生活や価値観に変化が生じております。

例えば、国が実施した調査では、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、ゆとりある屋外空間のニーズが高まっていることに加え、自宅周辺での行動が増加する傾向が見られることから、住まい近傍での生活機能充足のニーズが高まっていることが示されています。また、本市においても、感染拡大以前と感染拡大直後と比較すると、テレワークの実施率が増加しており、働き方に変化が生じていることがわかります。

これらをふまえ、魅力的なオープンスペースの形成や、自宅を中心とした多様なライフスタイルの実現を目的とした駅周辺への生活利便施設の誘導など、生活や価値観の変化に対応した施策の推進をはかる必要があります。

■ 拡大前後のテレワーク実施率（市民アンケート調査結果）

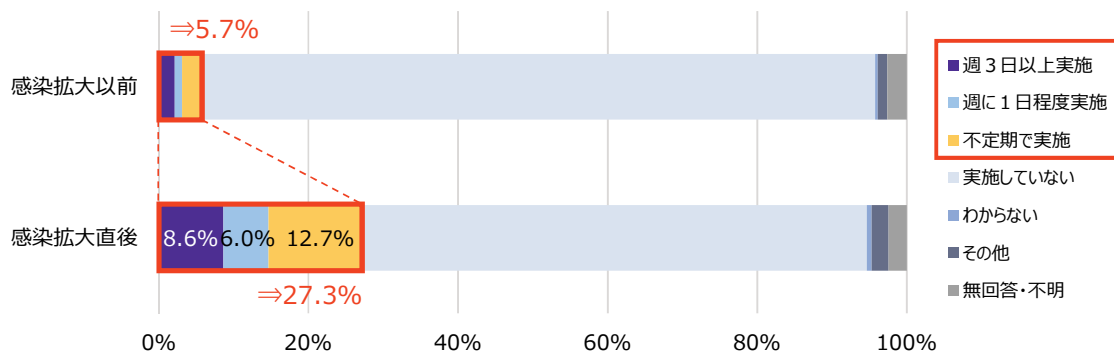
〈アンケート概要〉

実施期間：令和3年1月5日～1月19日

回収方法：郵送による配布・回収

対象者：市民3000人（満18歳以上無作為抽出）

回収率：47.3%



出典：名古屋交通計画2030（R5.3）

3章

目標と基本方針

1. 目標	28
2. 基本方針	29
3. 基本的な区域とまちづくりの方向性	34

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、本市の強みである「住みやすさ」を伸ばすとともに、人口減少、ライフスタイルの変化、頻発・激甚化する災害などの変化に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・アジアパラ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。

これらの特徴や役割があることをふまえ、安全・安心で、高い利便性やゆとりある居住環境を有しつつ、都市圏の中心都市としてのにぎ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をはかり、今後も都市圏を牽引していくための魅力と活力を高めていきます。

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・アジアパシフィック競技大会の開催といった機会をとらえ、にぎわい、交流の盛んな都心や拠点の形成をめざすため、文化芸術をい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 さまざま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、高齢者などのさまざまな世代や障害者、外国人を含めたさまざまな人々が活動しやすいまちづくりにより生活の質を向上させるため、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るとともに、にぎわいのあるウォーカブルなまちづくりを推進します。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、良質な都市基盤をい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のため、ゆとりとうるおいのある居住環境の持続をはかります。

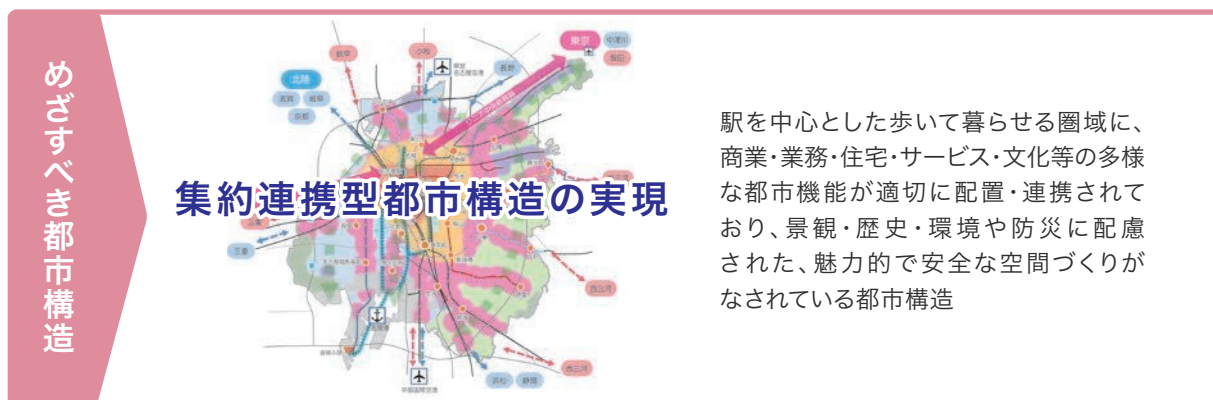
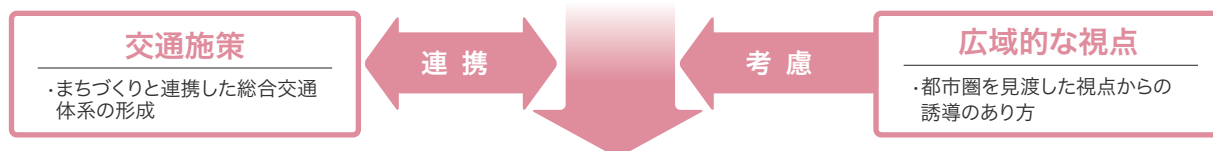
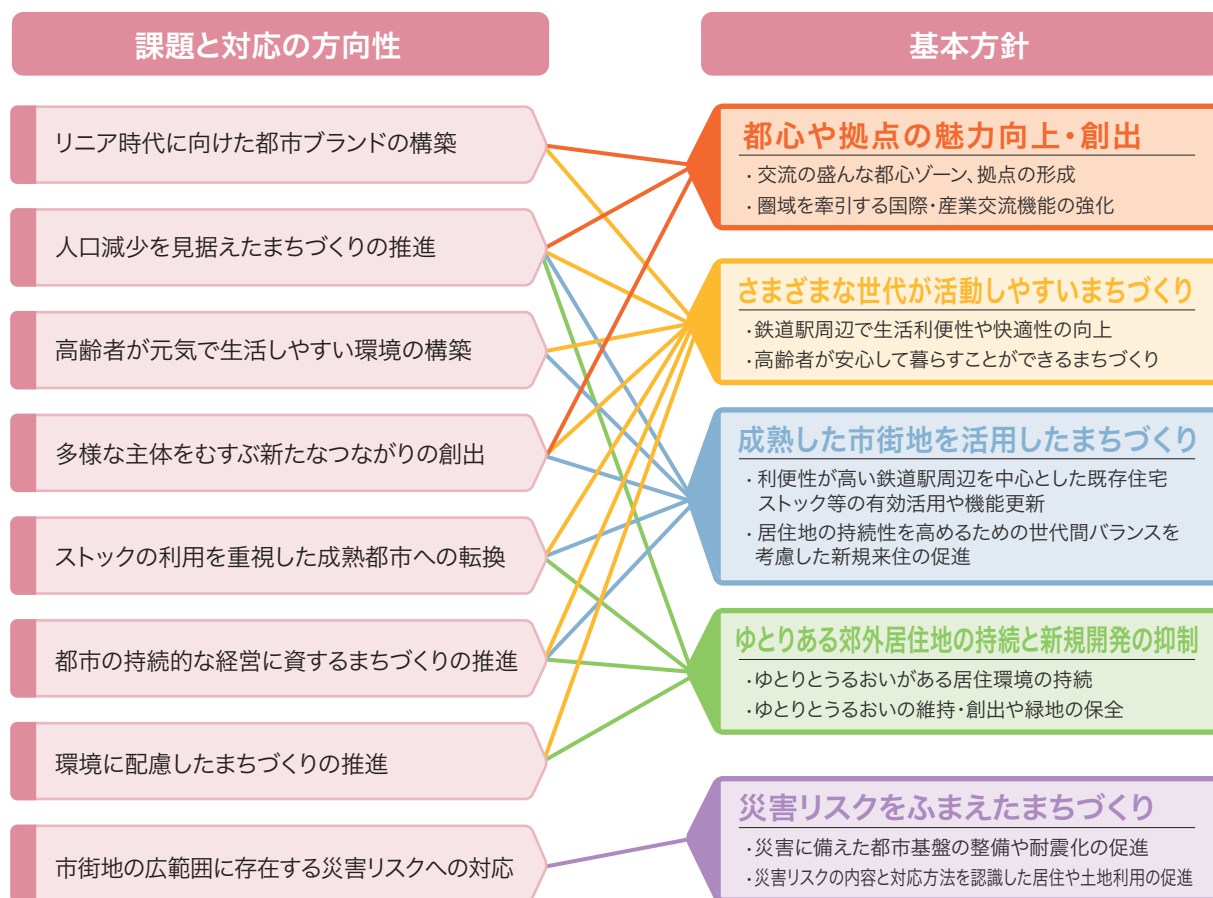
また、人口減少社会の到来をふまえ、今後の新たな宅地開発については、これまでの人口増加に対応する開発ではなく、ゆとりとうるおいの維持・創出をはかるとともに、農地や緑地を保全し、過度な市街地拡大の抑制をはかります。

基本方針 5 災害リスクをふまえたまちづくり

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・強化等に関係者が連携して取り組むとともに、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。

3章

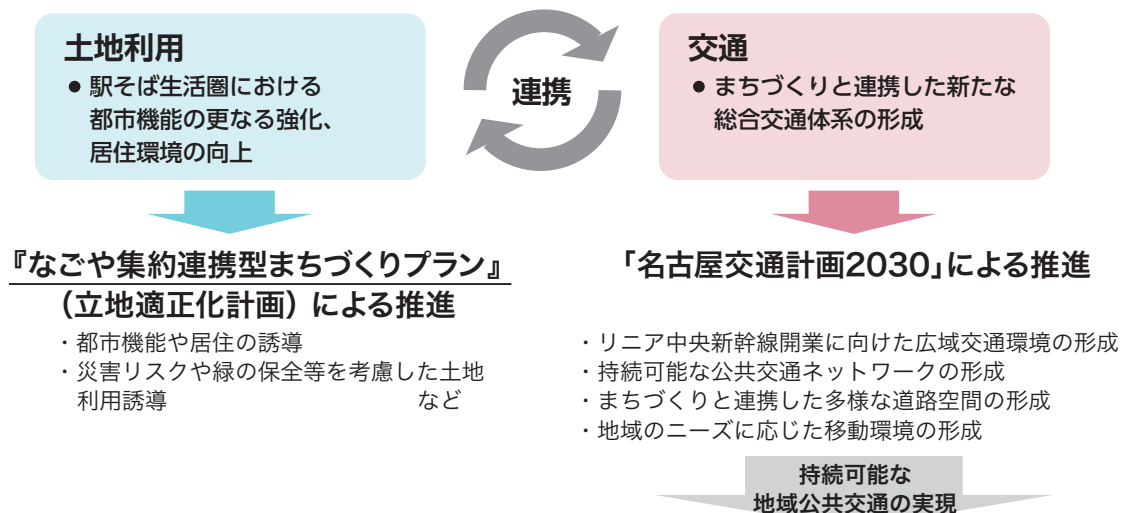
目標と基本方針



▶ 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組と、交通に関する取組を連携してすすめていきます。



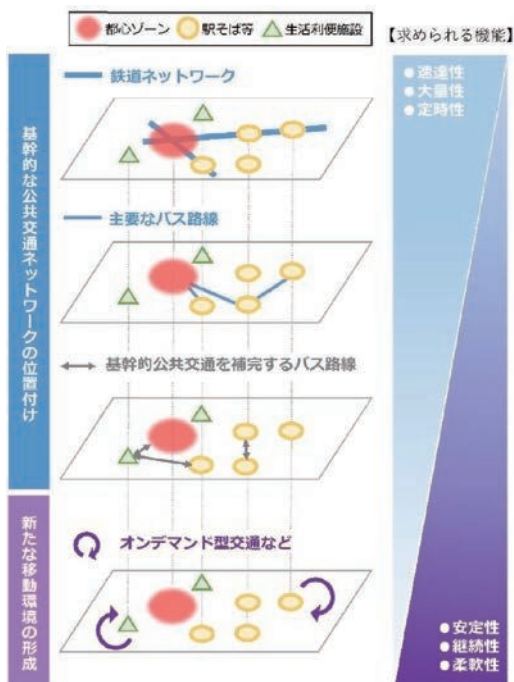
取組例：地域公共交通計画の策定

誰もがわかりやすく、使いやすい持続可能な公共交通を確保するために、基幹的な公共交通ネットワークの位置づけや新たな移動環境の形成など、めざすべき名古屋の公共交通ネットワークのイメージを地域公共交通協議会において共有し、地域公共交通計画を策定します。

地域公共交通計画について

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」となる計画です。自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等での協議を通じて作成します。

■ 目指すべき名古屋の公共交通ネットワークのイメージ



出典：名古屋交通計画2030(R5.3)

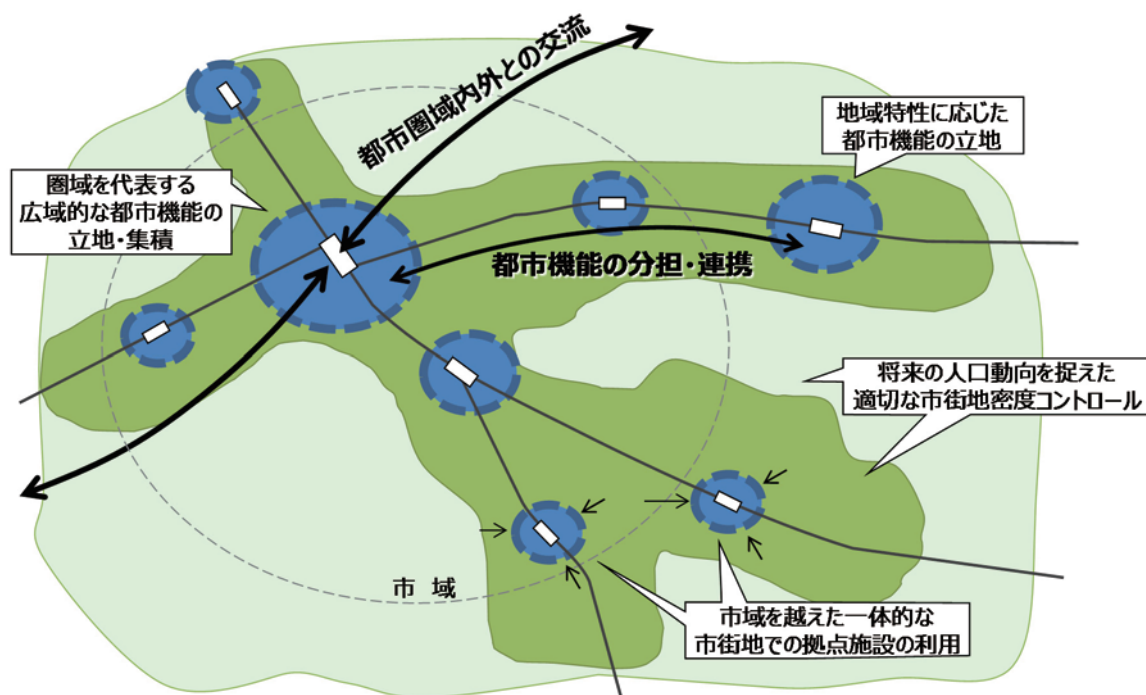
▶ 広域的な視点

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組をすすめていくことが必要です。中でも、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。

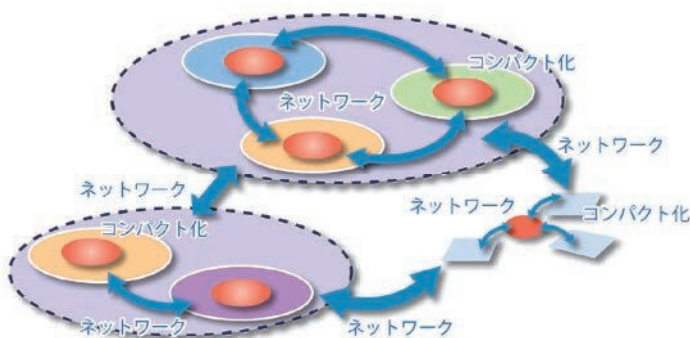
- ▶ 圏域の各都市を結ぶ鉄道を中心とした交通ネットワークをいかし、各都市の地域特性等に応じた役割分担や連携をふまつつ、都市圏全体で圏域の成長を牽引していくために、本市の都心ゾーンに高次都市機能の集積をはかります
- ▶ 市域を越えて一体的に広がる市街地では、近隣市町村の住民の利用も考慮した都市機能誘導をはかります
- ▶ 都市圏全体での将来の人口動向を見据えて各都市が意識を共有し、適切な市街地密度コントロールをはかります

■ 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)

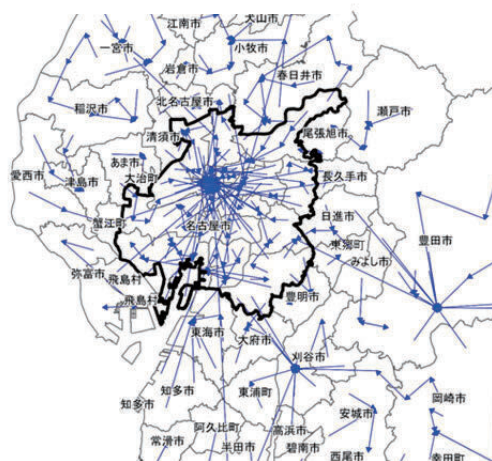
- ▶人口減少・高齢化が急速に進展する中、持続可能な地域経営を進めるため、各都市・地域はライフスタイルの変化など住民の多様化する都市へのニーズに対応しつつ、これまで拡散してきた市街地を、コンパクトに集約していくことで、都市機能の維持増進、住民生活の利便性向上などを実現していく。
- ▶都市内や周辺地域との交通ネットワークの強化を図るとともに、周辺地域とICT活用による情報通信の強化を図っていくことで交流連携を拡大させていく。
- ▶各都市・地域は、産業や観光、生活面等様々な機能に応じて、重層的につながる多極分散型の地域構造を形成する中で、多様な分野やテーマ、エリアに応じ、それぞれが持つ個性や得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



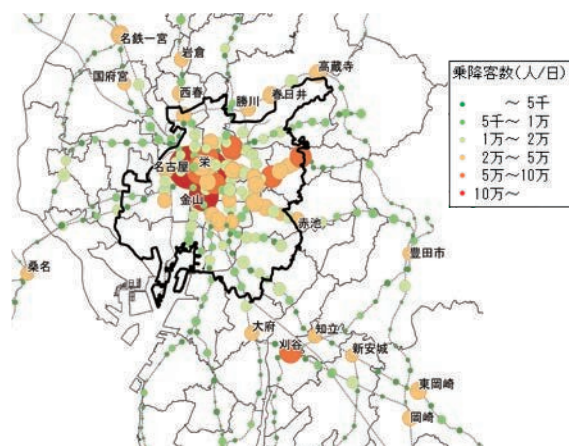
参考②：広域的な人の動きと鉄道駅の乗降客数

- ▶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]

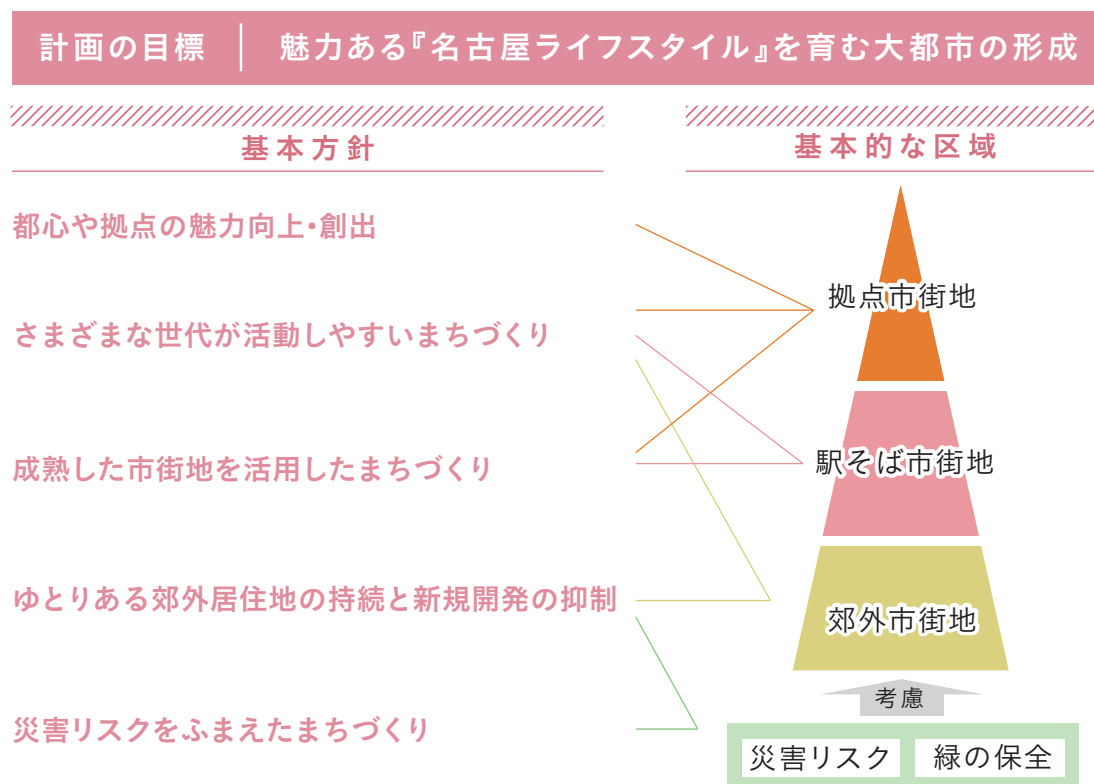


出典：第5回中京都市圏PT調査より名古屋市作成

3— 基本的な区域とまちづくりの方向性

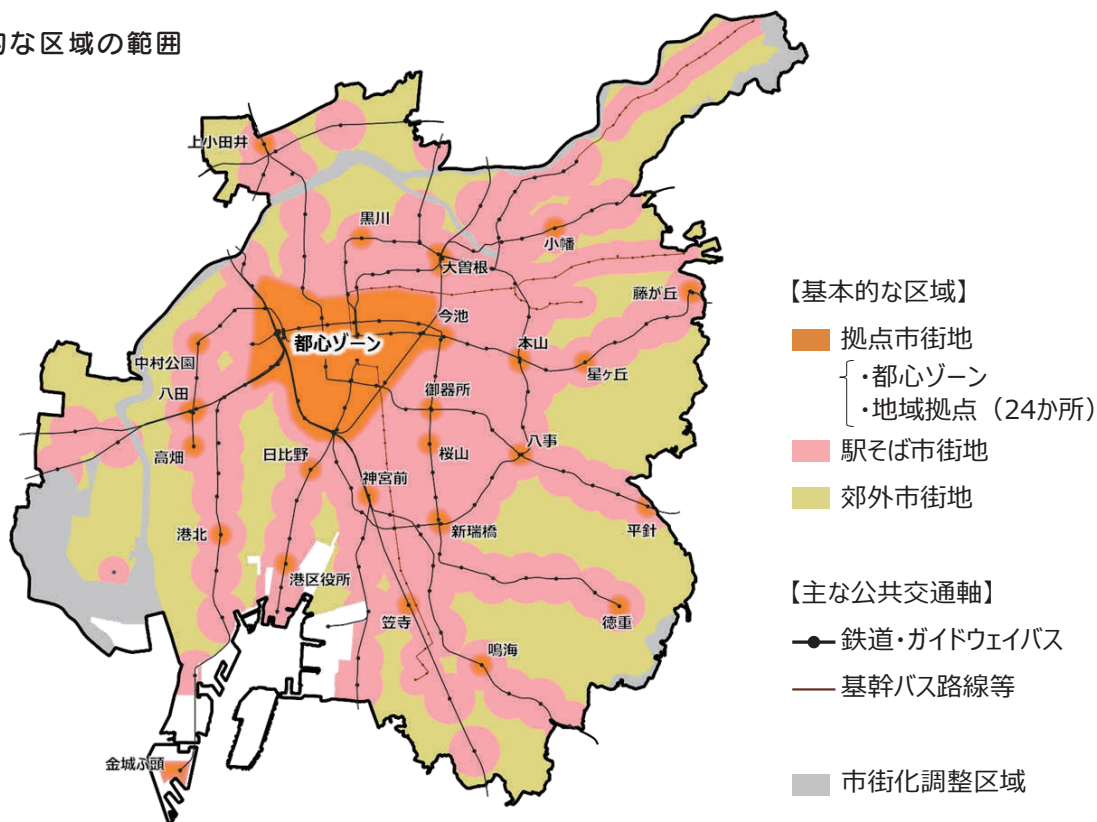
基本方針に基づいて効果的に都市機能と居住の誘導をはかるために、集約連携型都市構造を構成する3つの「基本的な区域」を設定します。この基本的な区域ごとの「まちづくりの方向性」と区域設定の考え方を次に示します。

都市機能と居住の誘導にあたっては、区域ごとのまちづくりの方向性や災害リスク、緑の保全を考慮し、地域の特性をふまえた上で取組をすすめます。



区 域	まちづくりの方向性
拠点市街地	■魅力があふれにぎわう交流拠点 ・都心ゾーンにおいて、名古屋大都市圏の中心として多様な交流を生み出す高次都市機能が集積し、豊かな公共空間と高い回遊性がある魅力ある交流拠点の構築をめざす ・交通結節点等において、にぎわいと生活利便性を高める施設が集積した市内各地域の中心となる拠点（地域拠点）の形成をめざす ・良質な都市基盤と魅力や利便性の集積をいかした質の高い居住環境の構築をめざす
駅そば市街地	■快適で利便性の高い居住環境 ・駅そば市街地の住民のみならず、周辺の郊外市街地の住民も利用する生活の利便性を高める施設が立地し、地下鉄をはじめとした公共交通網を軸とした、歩いて暮らせる快適な居住環境の構築をめざす ・既存のストックの有効活用や更新を促し、現状の人口水準が将来にわたって維持されるまちづくりをめざす
郊外市街地	■「ゆとり」と「うるおい」がある居住環境 ・空間的なゆとりと自然豊かなうるおいがある居住環境への誘導や、鉄道駅等へ接続するバス網の持続性・利便性の向上をはかり、人口減少がすすむ中でも良質で持続的な居住環境が維持されるまちづくりをめざす

■基本的な区域の範囲



区 域	区域設定の考え方
拠点市街地	■市内外からアクセスしやすい拠点地域 ・都心ゾーン（おおむね JR 中央線・東海道線、出来町通等で囲まれる区域で名古屋駅周辺等を含む区域） ・地域拠点（①～④の鉄道駅の 400m 圏域） ①交通結節機能が高い駅（鉄道乗換駅や接続するバス運行が多い駅） ②一定地域における拠点性が高い駅 ③拠点的な施設等がすでに立地・集積している駅 ④新たな大規模土地利用転換による拠点形成が想定される地域の駅
駅そば市街地	■公共交通軸の周辺地域 ・基幹的な公共交通網の周辺（鉄道駅等の 800m 圏域、基幹バス路線等の 500m 圏域） ・大規模な面整備等を行っている拠点（志段味、南陽）の中心となる公共交通周辺
郊外市街地	■上記以外の市街化区域

※住宅の建築を制限している次の範囲を除く

（工業専用地域、臨港地区（都市再生緊急整備地域の指定範囲等を除く）、流通業務地区）

※鉄道駅やバス路線等の距離圏は次の考え方で設定する

800m 圏域…都市計画マスタープランで定める鉄道駅等の徒歩圏をふまえた鉄道駅等の圏域

500m 圏域…中京都市圏パーソントリップ調査（意向調査）における利用者満足度等をふまえた基幹的なバス路線の圏域

400m 圏域…地域拠点の居住者が同じ地域拠点の都市機能を利用する際の徒歩圏を考慮した地域拠点の圏域

▶ 区域ごとのまちづくりのイメージ

集約連携型都市構造を構成する3つの基本的な区域ごとの、まちづくりのイメージと将来の市民の生活像（ライフスタイルイメージ）を示します。

拠点市街地（都心ゾーン・地域拠点）

■まちづくりの方向性



■まちづくりのイメージ

都市圏の中心である都心ゾーンでは、名古屋駅周辺・伏見・栄地区を中心に、劇場・美術館など、文化や芸術にふれあうことができる施設や商業施設が集積し、多くの人々が市内外から集うとともに、四間道や白壁など歴史的な景観や、緑やオープンスペース、公共施設をいかした一体的なにぎわい空間の創出により、訪れて楽しいまちづくりをすすめます。また、名古屋駅周辺を中心に、MICE施設（展示場や会議場）やイノベーション施設など、この圏域の産業競争力を後押しする施設の集積をはかるとともに、外国人が安心して働くことができるよう教育や医療といった生活サービスの充実をはかるなど、国際的なビジネス拠点として、国内外から多くのビジネスマンが訪れるまちづくりをすすめます。

市内各地の中心である地域拠点では、公共施設などが集積し、周辺住民が多く訪れにぎわいあるまちなみが駅を中心に広がるなど、快適なまちなかライフを過ごすことができる身近な拠点づくりをすすめます。

■ライフスタイルイメージ（例）

都心ゾーン

職場と住居が近接し、徒歩や自転車にて通勤でき、朝夕の時間を有効活用できる。身近に文化芸術を感じることができるなど、ハイセンスな生活を送っている。休日は気軽に利用できる充実した公共交通により、まちなかをめぐりショッピングを楽しんでいる。

地域拠点

駅直近のマンションライフで通勤がしやすく、日常生活も住まいの近場で済ませられる。都心ゾーン並に都市機能が充実しており、満たされたシティライフを送っている。

駅そば市街地

まちづくりの方向性



まちづくりのイメージ

食品スーパーや病院など日常生活の中で利用することが多い施設が充実するとともに、拠点的な公共施設などの多くの市民が利用する施設が立地し、利便性が高く快適なまちづくりをすすめます。

ライフスタイルイメージ(例)

最寄り駅まで歩いた上で地下鉄などを利用して通勤している。帰宅の際には駅に立地するにぎわい施設などを利用してアフターファイブを満喫している。

日常的な生活は徒歩や自転車です。時々、鉄道に乗って最寄りの地域拠点でちょっとした自分へのご褒美を買いにお出かけしている。

駅直近のマンションで利便性の高い生活を送ったり、昔からの住宅地において空き家をリノベーションし、こだわりの住宅ライフを送ったりしている。

最寄り駅にコワーキングスペースなどの働く場や、カルチャースクールなどの遊びの場、学びの場などが立地し、職住遊学が近接した生活を送っている。

郊外市街地

まちづくりの方向性

「ゆとり」と「うるおい」のある居住環境

- ・ 空間的な「ゆとり」と自然豊かな「うるおい」のある居住環境
- ・ 人口減少がすすむ中でも良質で持続的な居住環境の維持



まちづくりのイメージ

空間的にゆとりのある住環境の維持向上をはかるとともに、緑の保全をはかり、ゆとりやうるおいのあるまちづくりをすすめます。

ライフスタイルイメージ(例)

最寄りの駅までバスや自転車等を利用して職場へ通勤したり、休日は自家用車で買い物に出かけたりしている。

休日は、近隣の家庭菜園で野菜を収穫したり、緑が広がる町並みを通して公園まで散歩したりしている。

空き家をリフォームした戸建て住宅で、子どもがいる家庭が広々とした環境で満足した生活を送っている。