

1. 都市機能誘導区域、居住誘導区域の詳細	64
2. 検討経緯	70
3. 市民意見募集等について	73
4. 名古屋市都市計画マスタープランにおけるめざすべき都市構造	76
5. ネット・モニターアンケート	79
6. データ集	89
7. 用語説明	99

■索引図



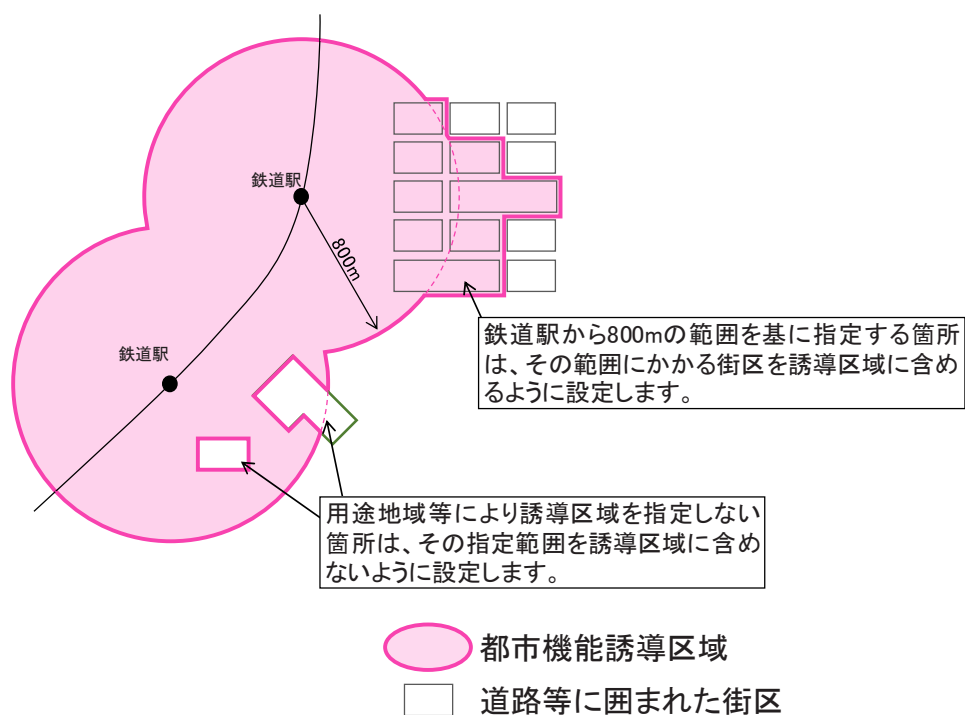
※土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域の指定により
都市機能誘導区域外、居住誘導区域外となる箇所は表示していません。

(誘導区域の設定方法)

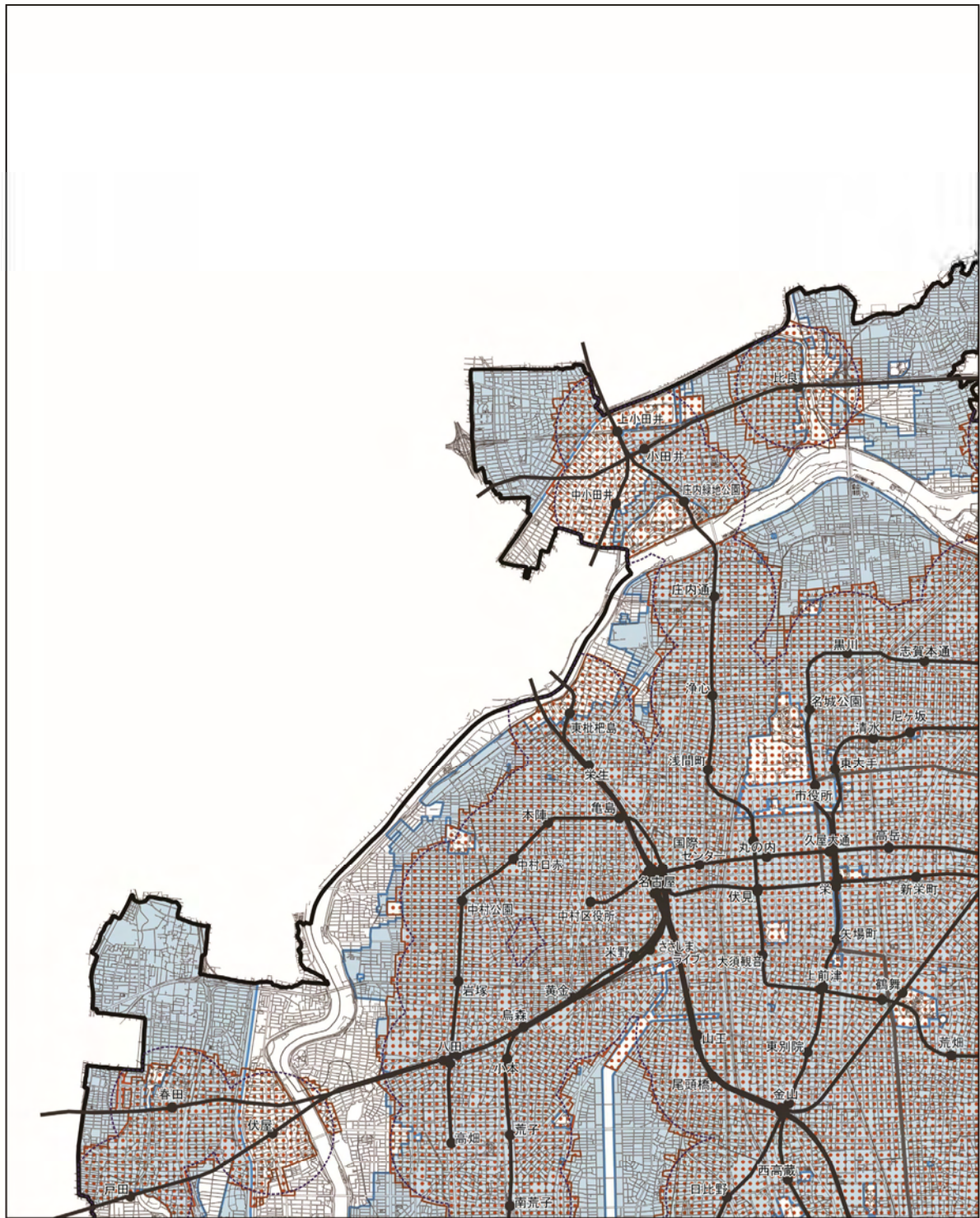
鉄道駅等から 800m の範囲や基幹バス路線等から 500m の範囲を基に都市機能誘導区域を指定する箇所は、その範囲にかかる道路等に囲まれた街区を都市機能誘導区域に含めるように設定します。

用途地域や土砂災害警戒区域等により誘導区域を指定しない箇所は、その指定範囲を誘導区域に含めないように設定します。

■都市機能誘導区域の設定例

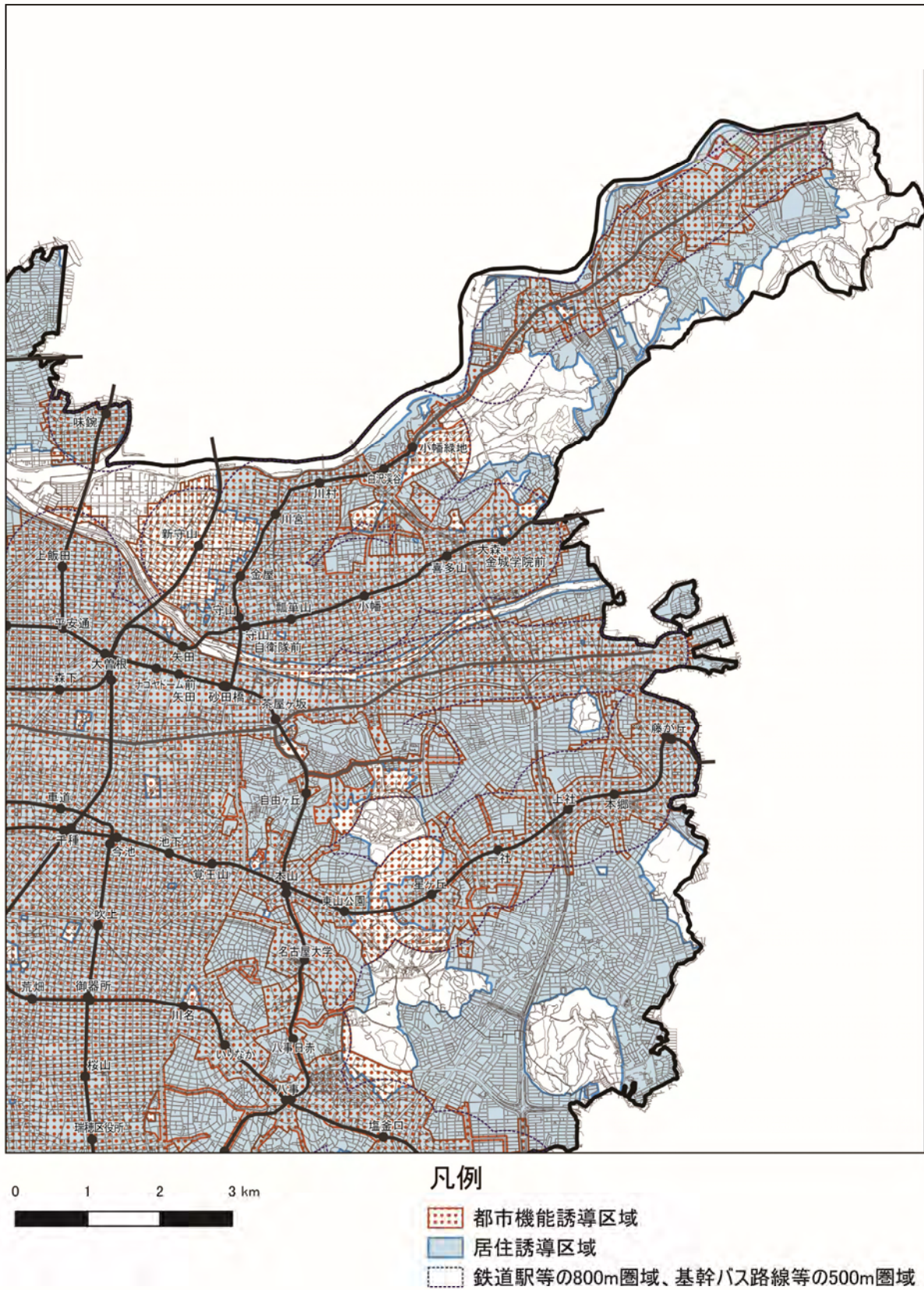


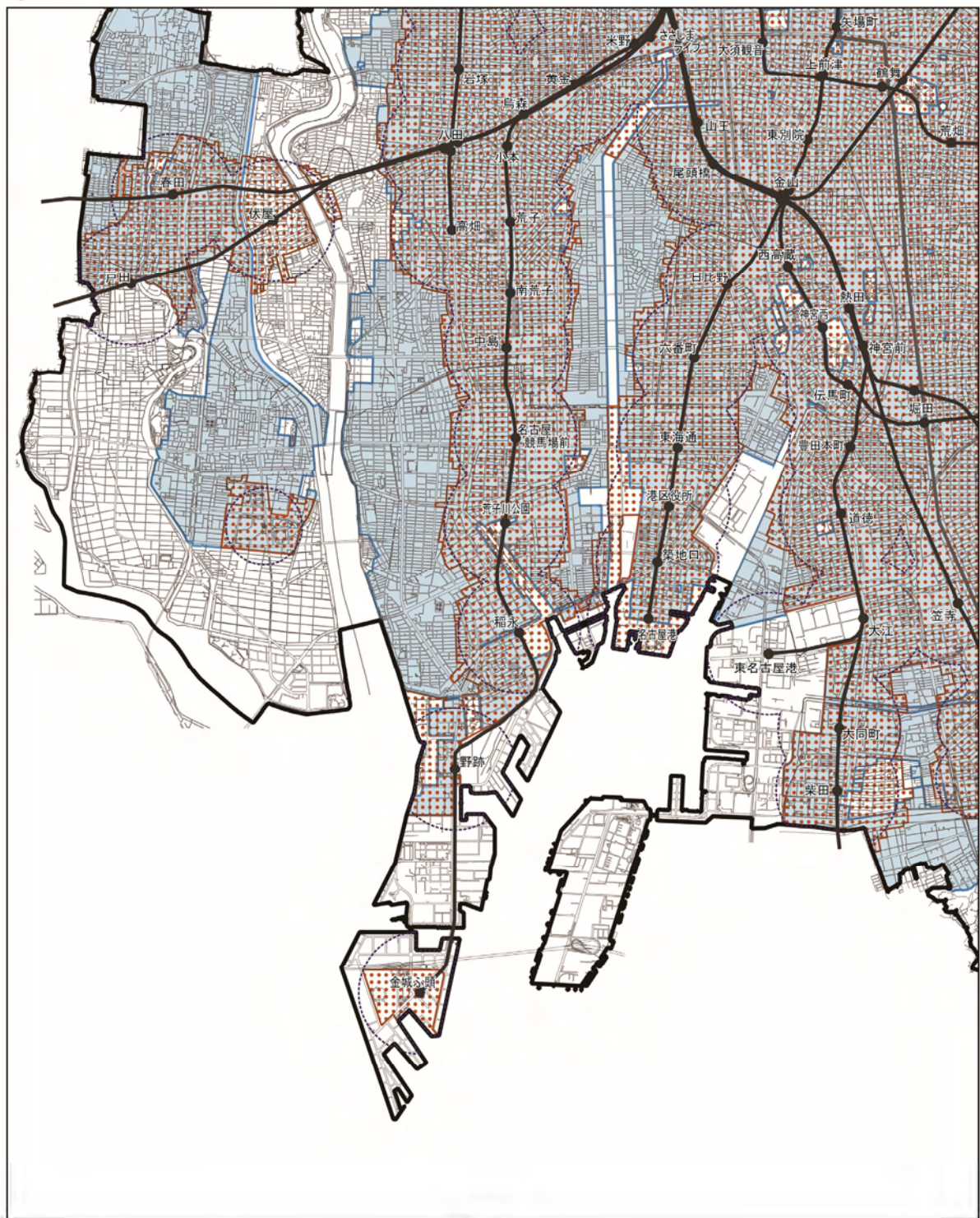
※鉄道駅等の位置は、国数値情報（国土交通省国土政策局）より提供されている、座標データによる。



凡例

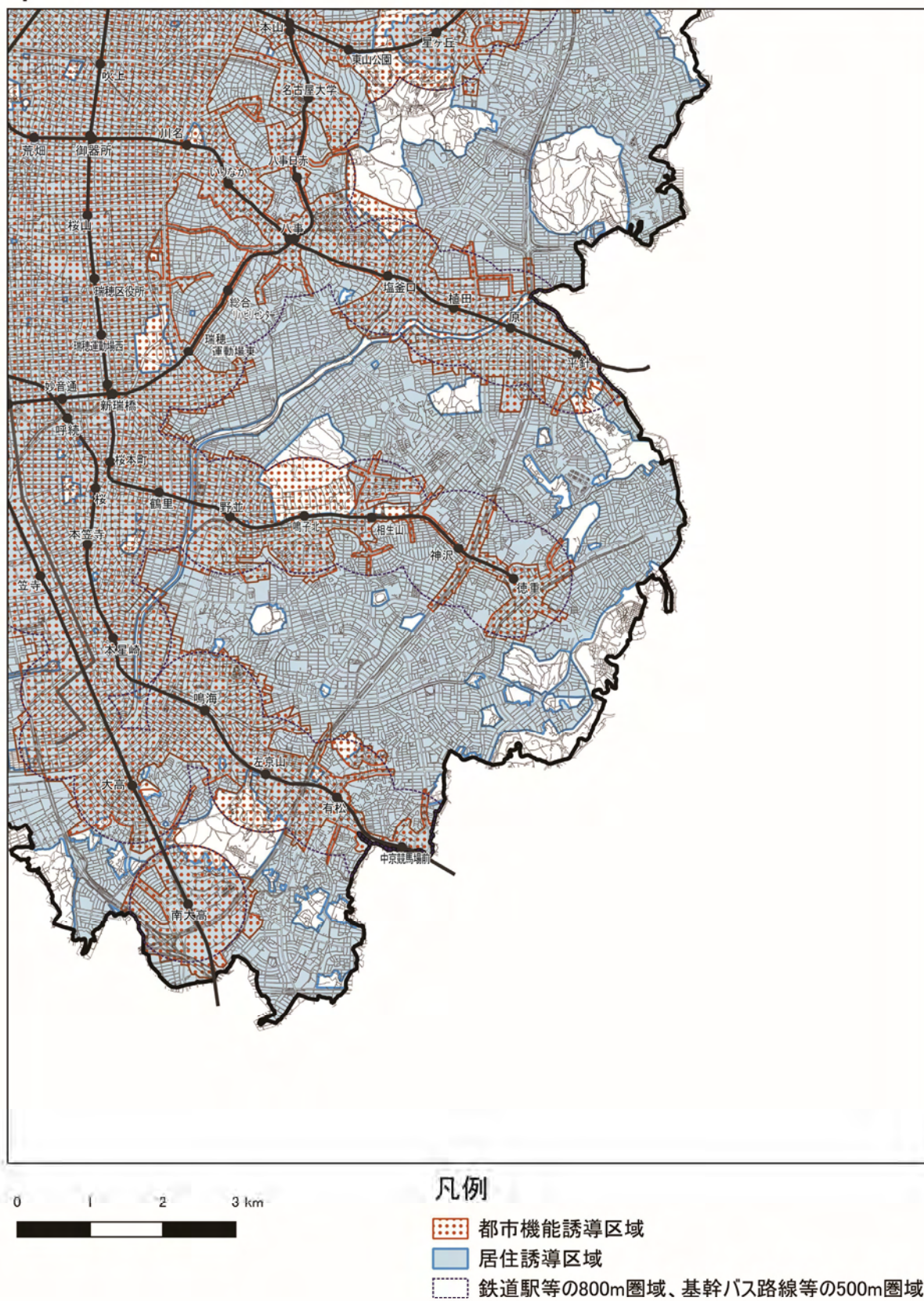
- 都市機能誘導区域
- 居住誘導区域
- 鉄道駅等の800m圏域、基幹バス路線等の500m圏域





凡例

-  都市機能誘導区域
 居住誘導区域
 鉄道駅等の800m圏域、基幹バス路線等の500m圏域



「なごや集約連携型まちづくりプラン」の検討にあたっては、名古屋市都市計画審議会へ「名古屋市における居住と都市機能の立地誘導のあり方について」を諮問し、専門組織として、学識経験者により構成された「立地誘導部会」を設置し、検討をすすめました。

年月日	事項
平成27年11月 2日	■名古屋市都市計画審議会へ諮問
平成27年11月13日	●第1回 立地誘導部会 ・立地適正化計画制度策定にあたって ・市全体の現況について
平成28年 1月19日	●第2回 立地誘導部会 ・立地適正化計画に関係する名古屋市の状況と課題認識について ・他都市との比較について
平成28年 3月17日	●第3回 立地誘導部会 ・本市の都市構造について
平成28年 6月 3日	●第4回 立地誘導部会 ・広域的な視点からの名古屋市の目指すべき方向性について ・市民アンケートの実施について
平成28年 7月22日 ～ 8月 1日	★市政アンケート（ネット・モニターアンケート）の実施 ※詳細は 79 ページに掲載
平成28年 9月26日	●第5回 立地誘導部会 ・方向性と都市構造を踏まえた「めざす都市像」について ・市民アンケートの結果について
平成28年11月14日	■名古屋市都市計画審議会へ検討状況を報告
平成28年12月19日	●第6回 立地誘導部会 ・居住誘導及び都市機能誘導の方針について
平成29年 3月22日	●第7回 立地誘導部会 ・誘導区域及び誘導施設設定の考え方について
平成29年 6月 9日	●第8回 立地誘導部会 ・なごや集約連携型まちづくりプラン（方針案）について
平成29年 7月21日	■名古屋市都市計画審議会へ検討状況を報告
平成29年 8月14日 ～ 9月 8日	★「なごや集約連携型まちづくりプラン（方針案）」 の市民意見募集実施

平成29年 8月27日	★ワークショップ「”集約連携型まちづくり”についてみんなで話し合ってみませんか?!”の開催 ※詳細は 73 ページに掲載
平成29年 9月 2日	★なごや集約連携型まちづくりプラン（方針案）説明会の開催 ※詳細は 74 ページに掲載
平成29年 9月25日	●第9回 立地誘導部会 ・市民意見募集等の実施状況について ・答申案について
平成29年11月 9日	■名古屋市都市計画審議会へ検討状況を報告
平成29年12月22日	◆都市消防委員会（所管事務調査） 「なごや集約連携型まちづくりプラン（案）について」
平成30年 1月31日	■名古屋市都市計画審議会から答申
平成30年 2月14日 ～ 3月15日	★「なごや集約連携型まちづくりプラン（案）」の パブリックコメント実施
平成30年 2月 24、26、27日	★「なごや集約連携型まちづくりプラン（案）」の説明会 ※詳細は 75 ページに掲載

■立地誘導部会 委員名簿

(敬称略・五十音順)

氏 名	役 職 等	備 考
生田 京子	名城大学理工学部建築学科准教授	
石川 良文	南山大学総合政策学部教授	
小松 理佐子	日本福祉大学社会福祉学部 社会福祉学科教授	都市計画審議会 委員
高見 公雄	法政大学デザイン工学部 都市環境デザイン工学科教授	
恒川 和久	名古屋大学大学院工学研究科准教授	
秀島 栄三	名古屋工業大学大学院 工学研究科社会工学専攻教授	都市計画審議会 委員
◎ 福島 茂	名城大学副学長・都市情報学部教授	都市計画審議会 会長
松本 幸正	名城大学理工学部 社会基盤デザイン工学科教授	
村山 顕人	東京大学大学院工学系研究科 都市工学専攻准教授	

◎ 部会長

(平成 30 年 1 月現在)

(1) 方針案について

① 市民意見募集

策定に向けた考え方をまとめた「方針案」について、公表するとともに、市民の皆様の意見を募集しました。

実施期間	平成 29 年 8 月 14 日～9 月 8 日
提出者数	46 人
意見件数	118 件

② ワークショップ

「“集約連携型まちづくり”についてみんなで話し合ってみませんか?!」の概要

カフェのようなリラックスした場で自由に対話するワールドカフェ方式で、①基本方針、②拠点市街地、③駅そば市街地、④郊外市街地の 4 グループで議論を深め、方針案に対して意見をいただきました。

日 時	平成 29 年 8 月 27 日 13:30～16:00
場 所	名古屋都市センター14 階 特別会議室
参加人数	18 人



グループ議論の様子



発表の様子

(2) 方針案に関する説明会の概要

立地誘導部会の福島茂部会長に講演を頂くとともに、方針案について説明を行いました。

日 時	平成 29 年 9 月 2 日 14:00～16:00
場 所	名古屋都市センター11階 ホール
参加人数	65 人
内 容	第1部 基調講演 「持続可能で、住みよいまちづくりをめざして - 大都市におけるコンパクトシティ施策の 意義とアプローチ -」 (名城大学 副学長・都市情報学部 福島茂教授) 第2部 方針案の説明 「なごや集約連携型まちづくりプラン（方針案）について」



当日の様子



基調講演の様子

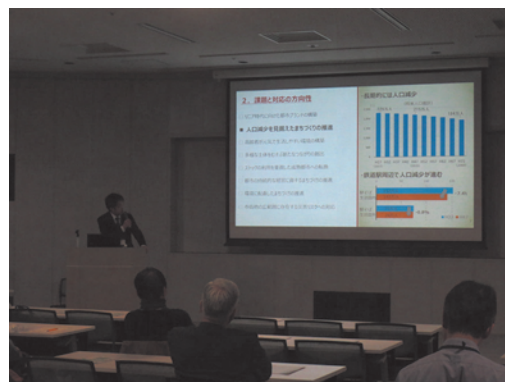
(3) プラン案に関する説明会の概要

パブリックコメントの実施に合わせて、プラン案の内容に関する説明会を実施しました。

開催日と場所	平成 30 年 2 月 24 日	名古屋都市センター11 階ホール
	平成 30 年 2 月 26 日	ウインクあいち 902 会議室
	平成 30 年 2 月 27 日	名古屋都市センター11 階ホール
参加人数	延べ 54 人	



会場の様子



説明の様子

名古屋市都市計画マスタープラン（平成 23 年 12 月策定）において、めざすべき都市構造を次のとおり示しています。

■ めざすべき都市構造を考える上での視点

安心・安全な暮らしを支える都市構造

高齢化の進行による高齢者の増加に配慮し、できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせる都市構造、災害に強く多くの人が安心・安全に暮らす都市構造の実現が必要です。

交流社会をリードする都市構造

都市間競争への対応として、都市の魅力づくりが求められており、都市の魅力となるにぎわい・活力を生み出すために、人・もの・情報が行き交い、創造的活動が活発に行われる都市構造の実現が必要です。

地球環境問題に対応した都市構造

地球温暖化への対応として、都市活動に伴い排出される CO2 の削減が求められており、エネルギーの安定供給や効率的な利用が可能な都市構造、公共交通が利用しやすく自動車利用台数の削減に資する都市構造の実現が必要です。

都市の効率的な維持管理に資する都市構造

将来的な人口減少に伴い懸念される市財政規模の縮小に備え、道路などの都市基盤や都市施設等の効率的な維持管理が可能な都市構造の実現が必要です。

集約連携型都市構造の実現

公共交通が利用しやすいなど人と地球にやさしく、人・もの・情報の交流にあわせて創造的活動が活発になるとともに、防災性の向上や都市基盤等の効率的な維持管理に寄与する「集約連携型都市構造」の実現をめざします。

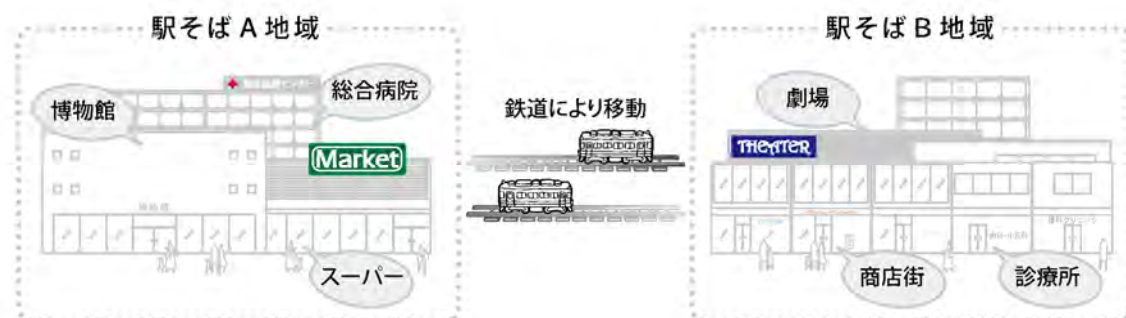
「集約連携型の都市構造」とは、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造です。

ここでいう「都市機能が適切に配置・連携」とは、鉄道で結ばれた複数の地域において、現状の都市機能を生かしつつ、相互に補完できるように都市機能を分担して配置することです。そして、さらにその効果を高めるためには、地域の多様な主体が利用者のサービス向上に向けて協力することが必要です。

例えば下図のようにそれぞれの施設がA地域とB地域に配置され、鉄道で結ばれているときに、

- ・ 鉄道事業者と博物館がそれぞれのお客を増やすために、一日乗車券を見せた人が入館料の割引を受けられるサービスを行うこと
- ・ 総合病院と診療所が医療サービスを向上させるために、患者カルテなどを共有すること

など



■ 実現に向けた取り組み

広域的な視点からは、集約連携型都市構造の実現に向けた取り組みを本市が先導的にすすめるとともに、名古屋大都市圏内の各都市が都市機能を集約しつつ連携をはかることで、都市圏内外の交流の促進に資する都市圏構造の実現をめざします。

名古屋市は、集約連携型都市構造の実現に向けて、市内の駅を中心に概ね半径 800m 圏を基本とするゾーンを「駅そば生活圏」と位置づけ、駅そばまちづくりを中心とした様々な取り組みをすすめます。

■ 駅そば生活圏の設定

駅から概ね半径 800m の圏域に、地下鉄の環状線で囲まれる部分を含めて、「駅そば生活圏」とします。



■ 駅そばまちづくりの取り組み

駅そば生活圏において、

「都市機能の更なる強化」※¹と

「居住機能の充実」※²をはかります。

※1 都市機能の更なる強化とは

地域の実情に応じて、商業・業務・サービス・文化施設等の集積や生活利便施設等の充実をはかるとともに、多様な施設の整備にあわせ、優れた景観形成や個性的な魅力空間の形成をはかることで、地域全体の価値を高めること。

※2 居住機能の充実とは

都市機能の強化にあわせて、多様な居住ニーズに対応しつつ、安心・安全・快適に暮らすことができる住宅・住環境づくりをすすめ、居住地としての魅力を高めるとともに、居住地を選ぶ際の選択肢としてもらうこと。

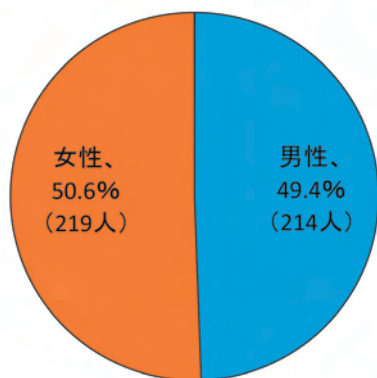


市民の皆様の居住環境や施設のニーズ等に関するご意見を伺い、プランの検討に活用しました。

アンケートテーマ	駅そばまちづくりについて
実施期間	平成 28 年 7 月 22 日～8 月 1 日
対 象 者	モニター登録された市民 500 人
回答総数（回答率）	433（86.6％）

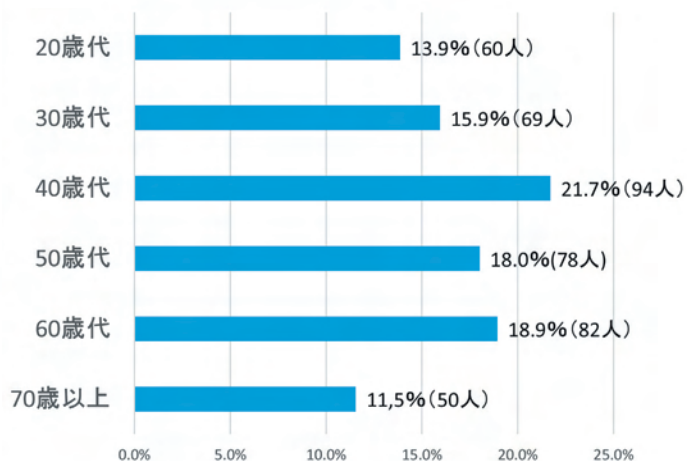
① 属性集計

（男女比）



N=433

年代

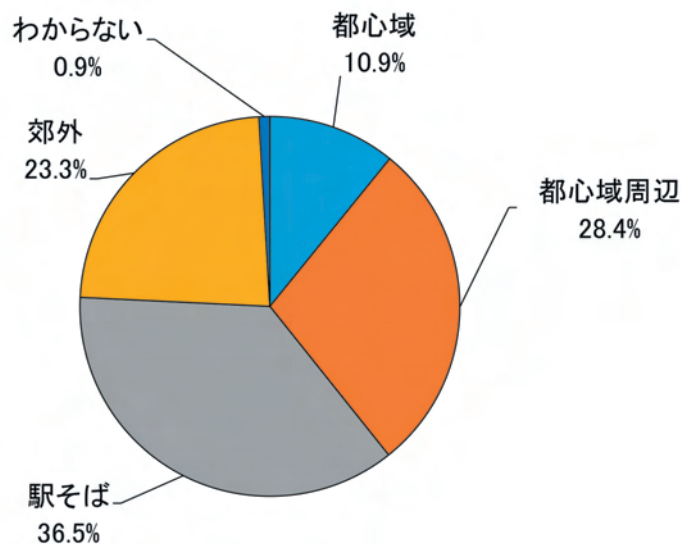


N=433

② 現在の住まいの状況について

(4 区分での居住状況)

4 区分のなかでどこに居住しているかをお尋ねしたところ、「駅そば」の居住者が最も多く、次いで「都心域周辺」に居住している人が多い結果となりました。



N=433

参考資料 (4 区分の図について)

地域名	地域
都心域	概ね J R 中央本線と地下鉄桜通線で囲まれる地域
都心域周辺	都心域を除く地域のうち、 ① 地下鉄名城線の環状区間で囲まれる地域 ② 地下鉄名城線の駅から 800m 以内の地域 ③ 名古屋駅、浅間町駅、ささしまライブ駅、山王駅、尾頭橋駅から 800m 以内の地域
駅そば	都心域や都心域周辺を除く、鉄道駅等から 800m 以内の地域
郊外	都心域や都心域周辺を除く、鉄道駅等から 800m 以上離れた地域

※800m は概ね徒歩 10 分以内の区域と考えてください

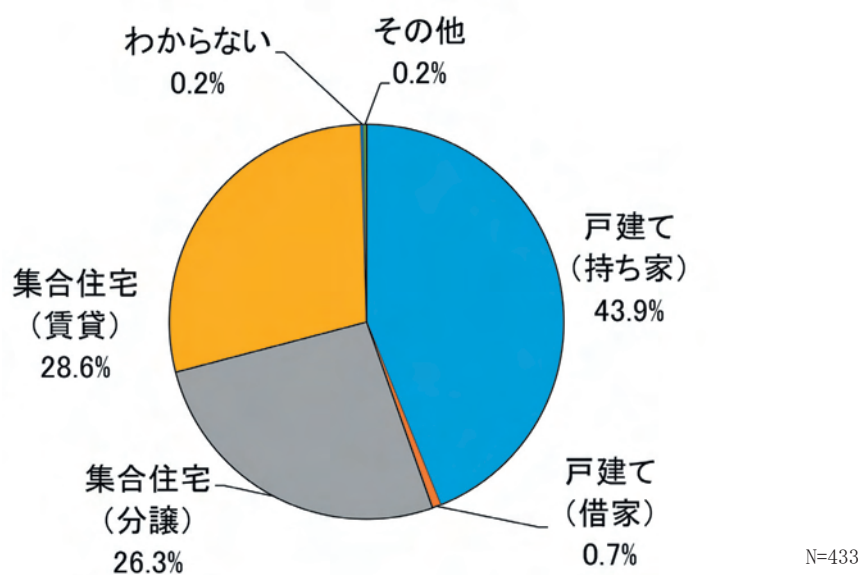


※この 4 区分は、アンケートの実施にあたり、公共交通の現状を考慮に入れ、「駅そば生活圏」をさらに細分化したものです。

平成 28 年度第 2 回ネット・モニターアンケート (参考資料)

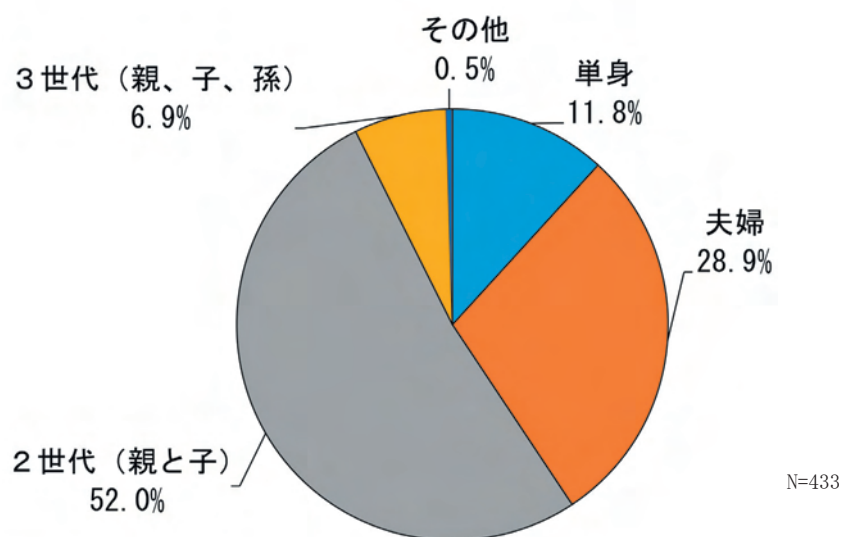
(住宅形態)

現在居住の住宅形態についてお尋ねしたところ、「戸建て（持ち家）」が最も多く、次いで「集合住宅（賃貸）」となりました。



(世帯構成)

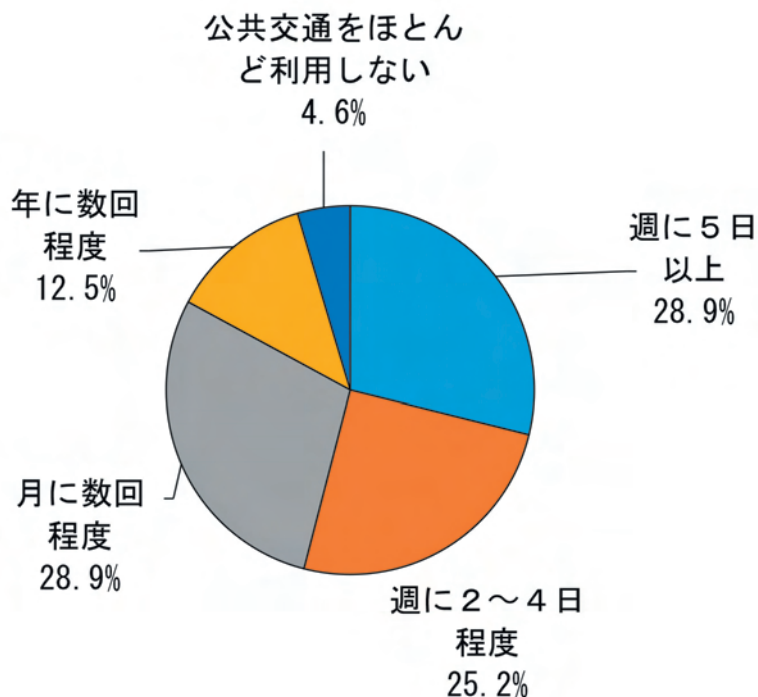
現在の世帯構成についてお尋ねしたところ、「2 世代（親と子）」が最も多く、次いで「夫婦」の順となりました。



③ 日常的な外出（出勤・通学・通院・買物など）の移動について

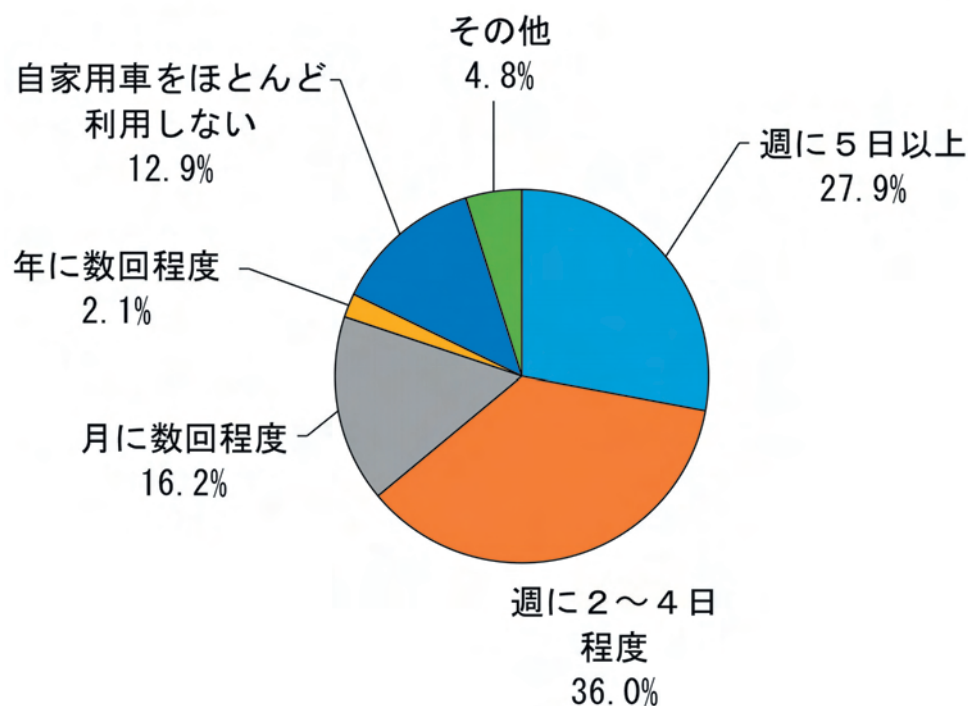
（公共交通の利用頻度）

公共交通（地下鉄や鉄道、路線バス）の利用頻度についてお尋ねしたところ、全体の約 54%の方が週 2 日以上公共交通を利用していました。



（自家用車の利用頻度）

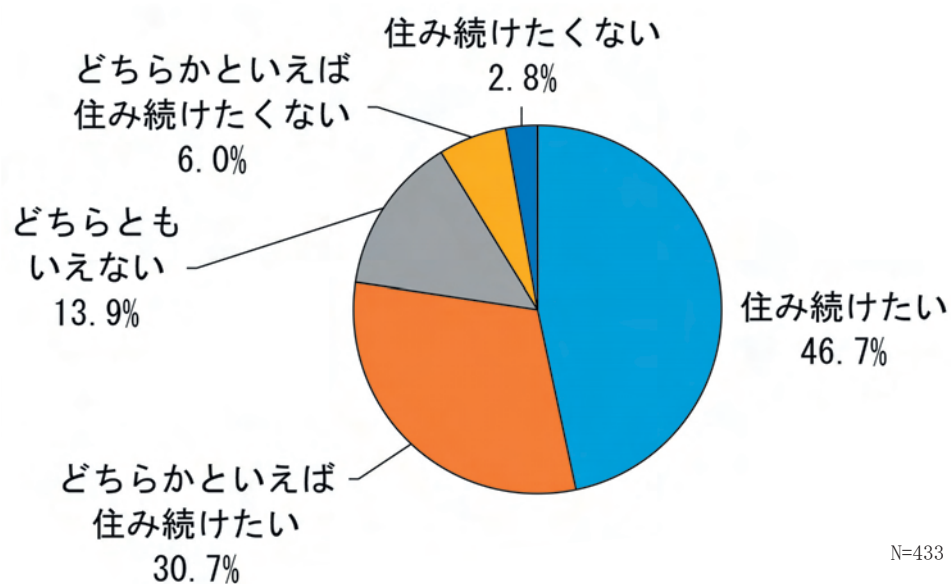
自家用車の利用頻度についてお尋ねしたところ、全体の約 64%の方が週 2 日以上自家用車を利用していました。



④ 現在の居住環境について

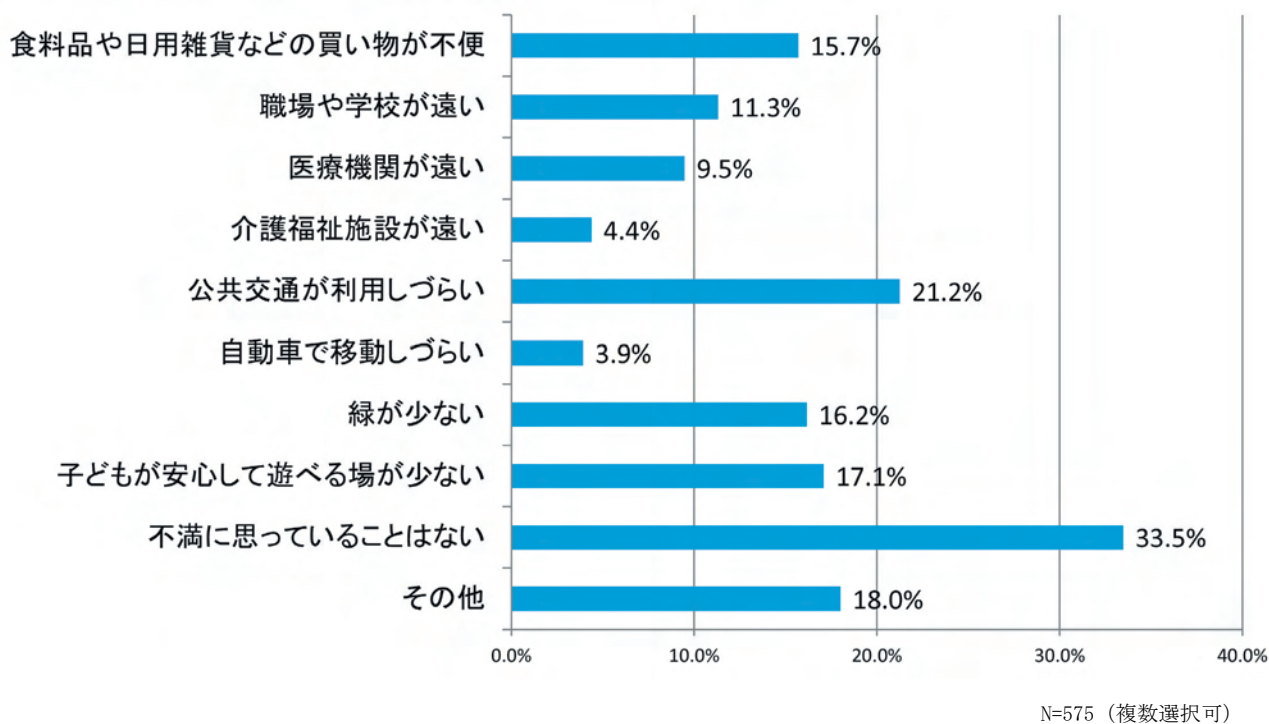
(居留意向)

現在の地域に住み続けたいかをお尋ねしたところ、「住み続けたい」「どちらかといえば住み続けたい」と答えた方が全体の約 77%でした。その一方で、「住み続けたくない」「どちらかといえば住み続けたくない」と答えた方は全体の約 9%でした。



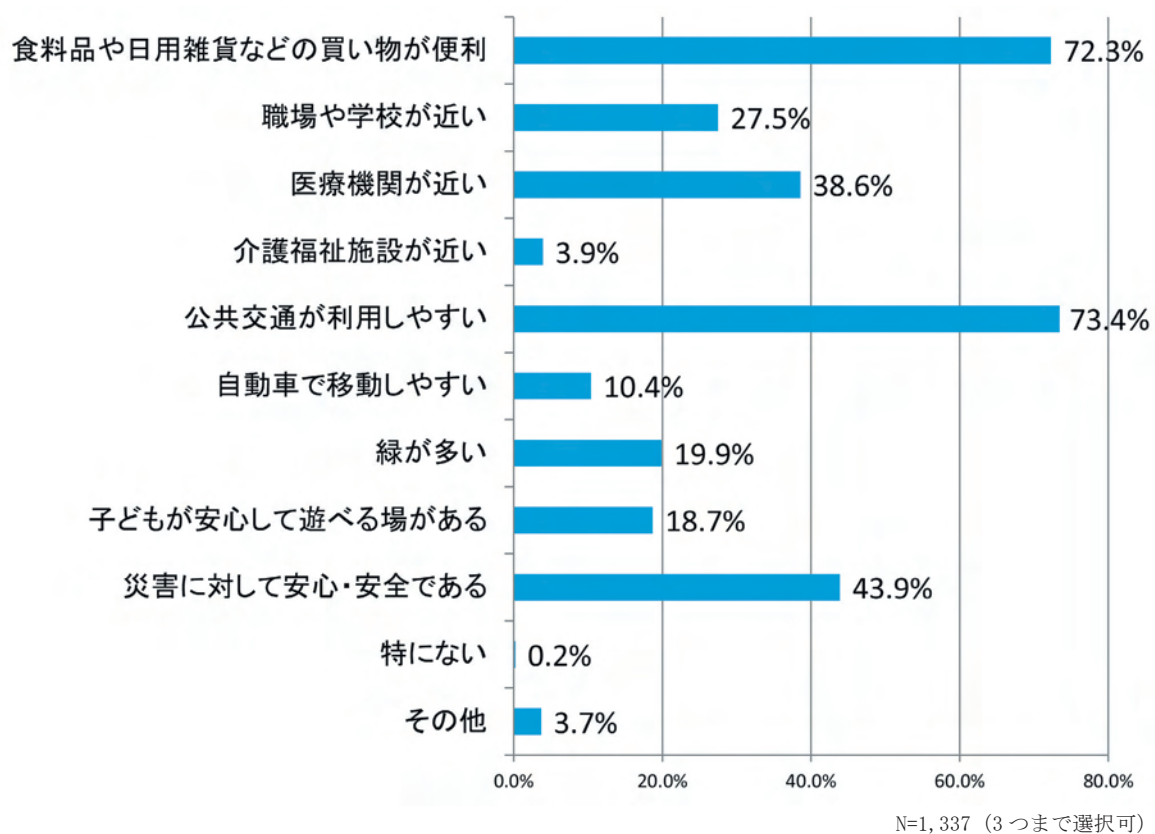
(居住環境に対しての不満)

住み続けたい方も含め、現在の居住環境で不満に思っていることをお尋ねしたところ、不満に思っていることとして「その他」を除き「公共交通が利用しづらい」が最も多く、次いで「子どもが安心して遊べる場が少ない」「緑が少ない」でした。一方で、「不満に思っていることはない」と答えた方が全体の約 34%でした。



(居住にあたって重要視すること)

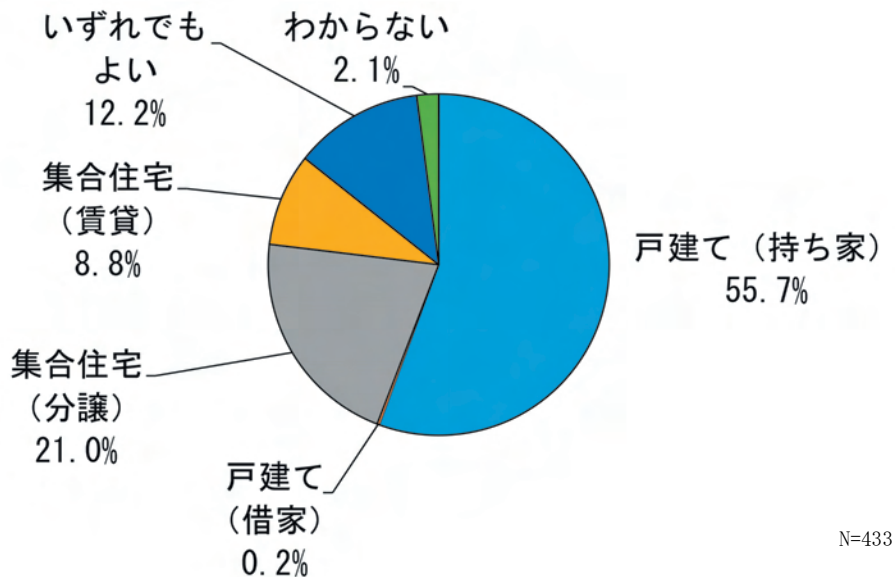
居住する地域を選ぶにあたって重要視することについてお尋ねしたところ、「公共交通が利用しやすい」が最も多く、次いで「食料品や日用雑貨などの買い物が便利」が多い結果となりました。



⑤ 希望する居住について

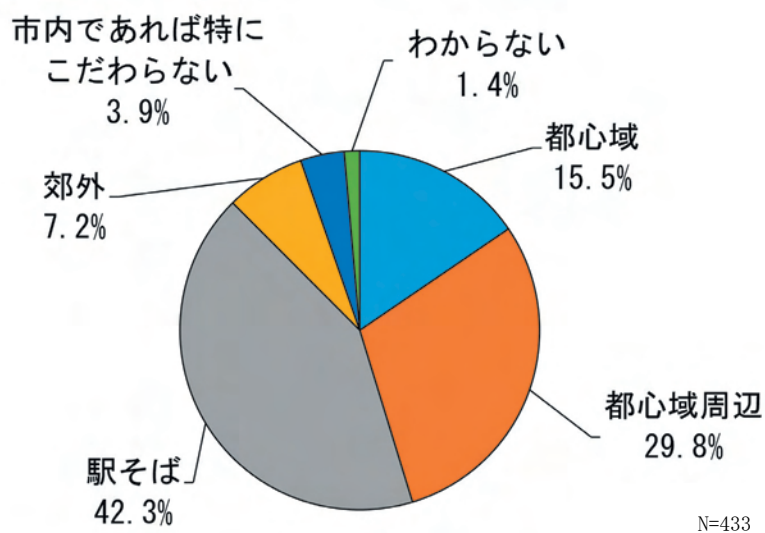
(希望する住宅形態)

希望する住宅形態についてお尋ねしたところ、「戸建て（持ち家）」が最も多く、全体の約56%を占める結果となりました。



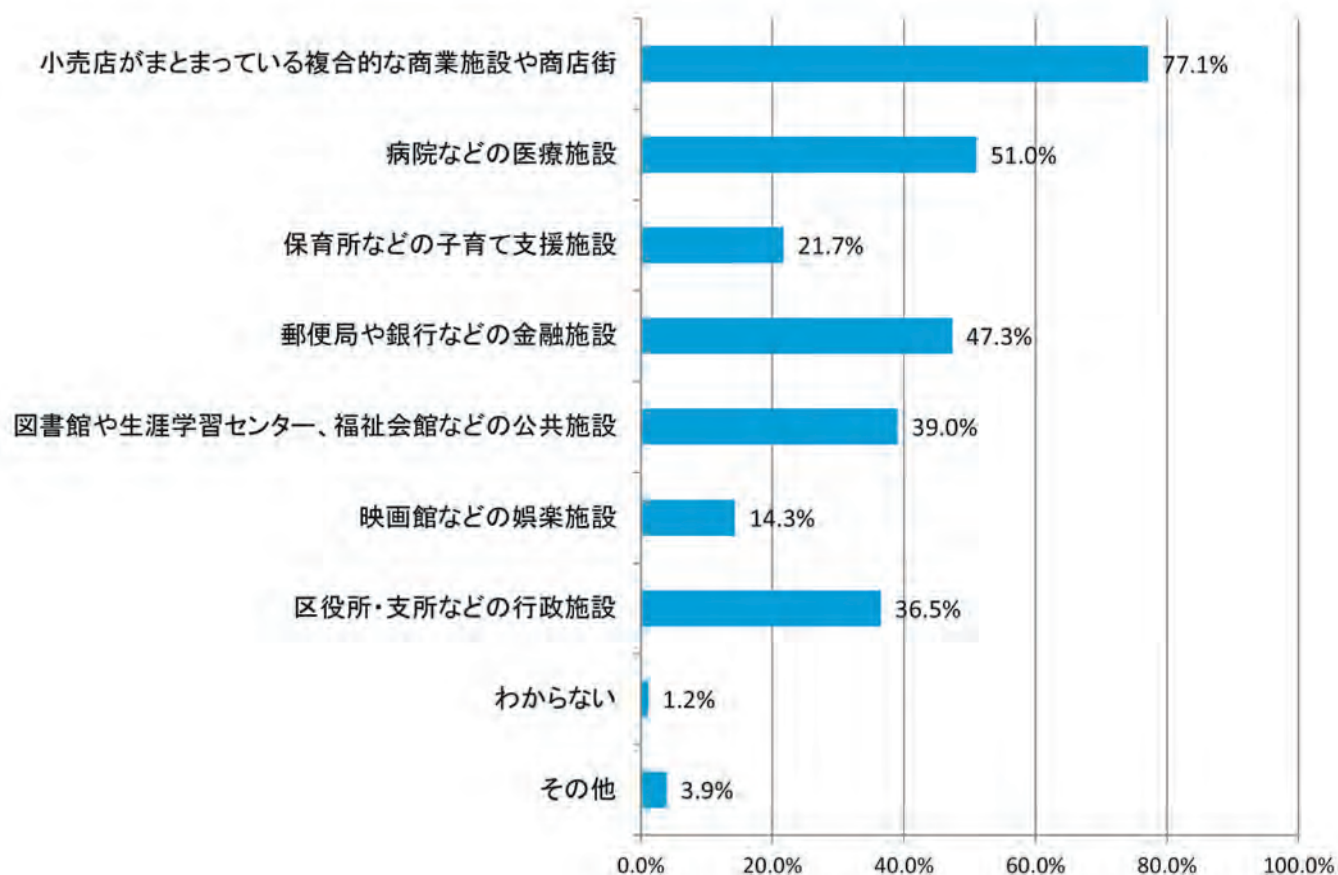
(希望する居住地域)

市内における希望する居住地域についてお尋ねしたところ、「都心域周辺」と「駅そば」と答えた方は全体の約72%でした。



⑥ 駅周辺での生活利便性について

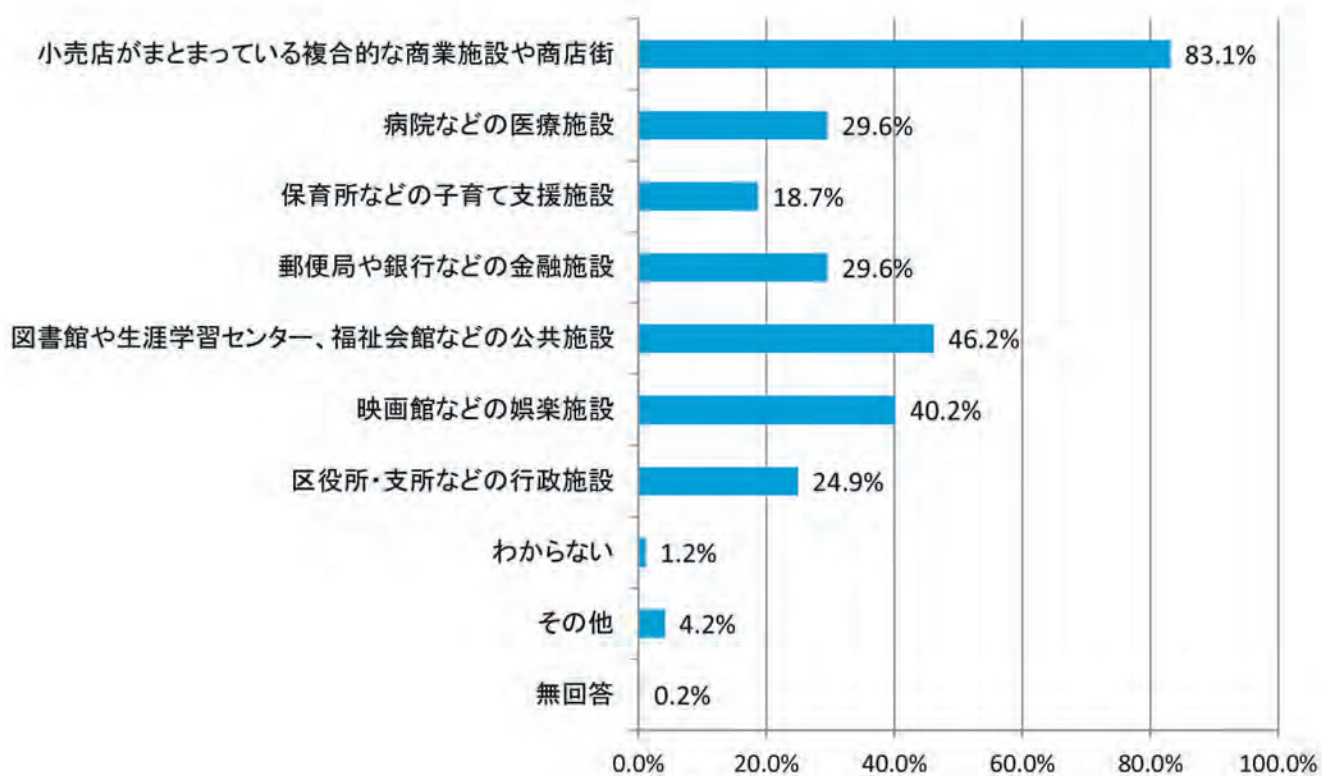
駅周辺の生活利便性を高める施設についてお尋ねしたところ、「小売店がまとまっている複合的な商業施設や商店街」を選んだ方が最も多く、次いで「病院などの医療施設」「郵便局や銀行などの金融施設」でした。



N=1,248 (3つまで選択可)

⑦ 周りから人を集めるにぎわいのある拠点的な駅について

周りから人を集めるにぎわいのある拠点的な駅に必要とされる施設についてお尋ねしたところ、「小売店がまとまっている複合的な商業施設や商店街」が最も多く、次いで「図書館や生涯学習センター、福祉会館などの公共施設」でした。



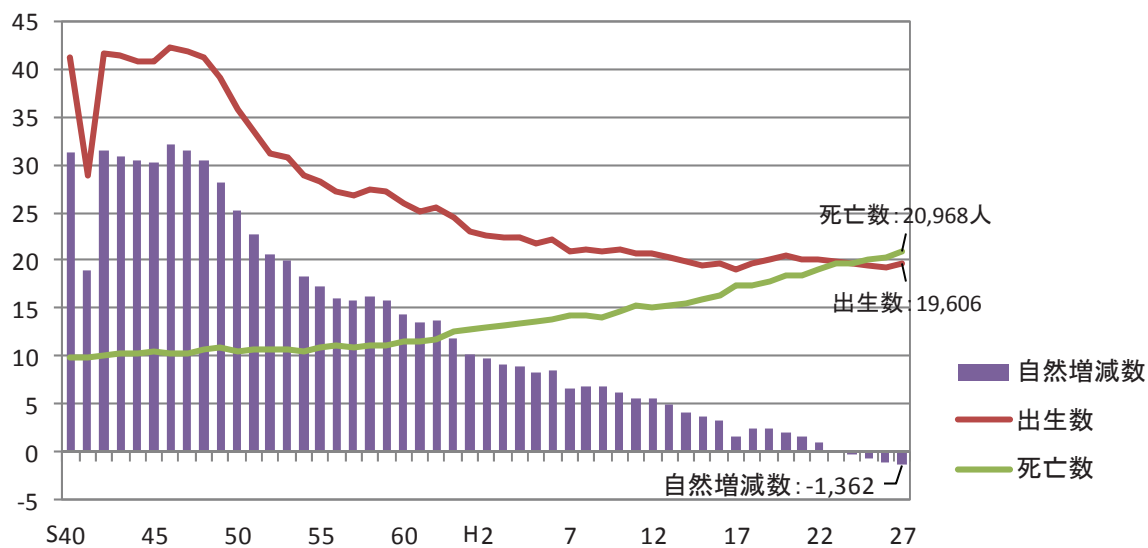
N=1,184 (3 つまで選択可)

① 本市の人口動態の状況

(自然動態)

平成 27 年の出生数は 19,606 人、死亡数は 20,968 人であり、自然増減数は 1,362 人の自然減でした。少子高齢化の進行などから、平成 25 年より死亡数が出生数を上回る自然減となっています。

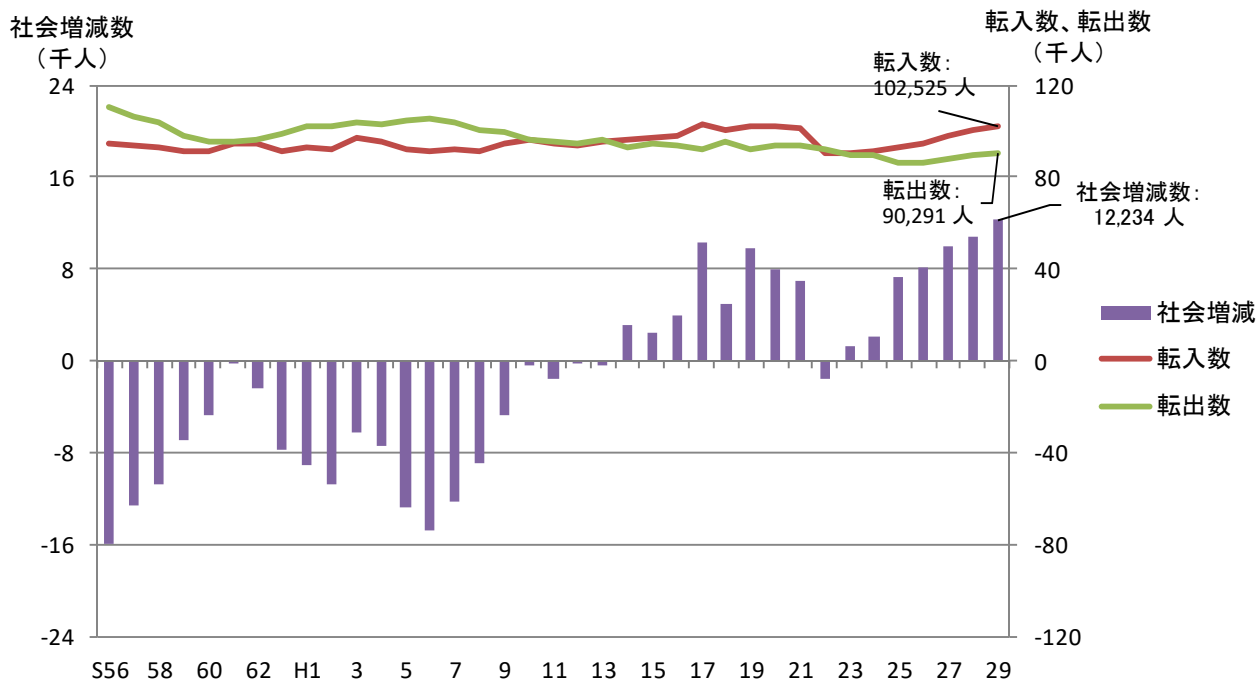
(千人)



出典：人口動態調査より名古屋市作成

(社会動態)

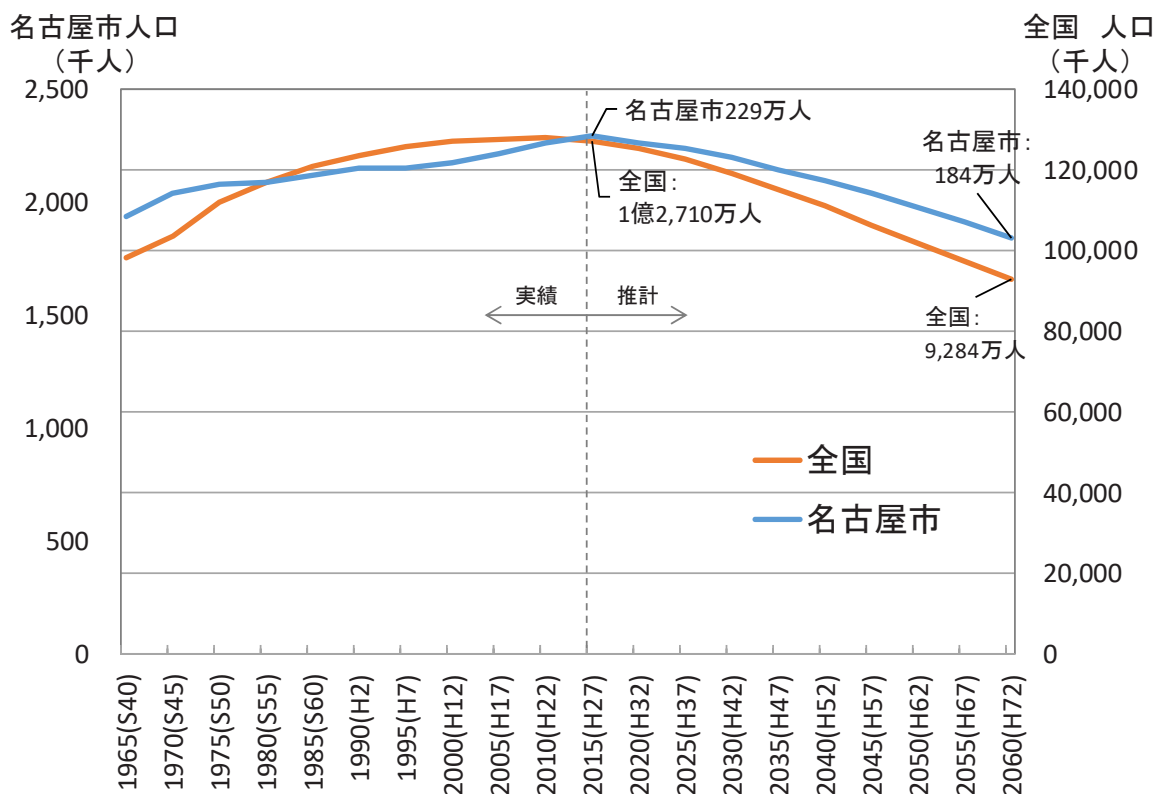
平成 29 年の転入数は 102,525 人、転出数は 90,291 人であり、社会増減数は 12,234 人の社会増でした。平成 14 年以降は平成 22 年を除いて転入数が転出数を上回る社会増となっています。



出典：愛知県「人口動向調査」より名古屋市作成
※各年 前年 10 月～当該年 9 月

② 全国と本市の人口推計比較

名古屋市は平成 27（2015）年の約 229 万人の人口が、平成 72（2060）年には 184 万人程度となり、人口が約 2 割減少すると推計されています。一方で、全国の人口は、平成 27（2015）年の約 1 億 2,710 万人の人口が、平成 72（2060）年には 9,284 万人程度となり、人口が 3 割近く減少すると推計されています。



出典：下記資料より名古屋市作成

実績 … 国勢調査

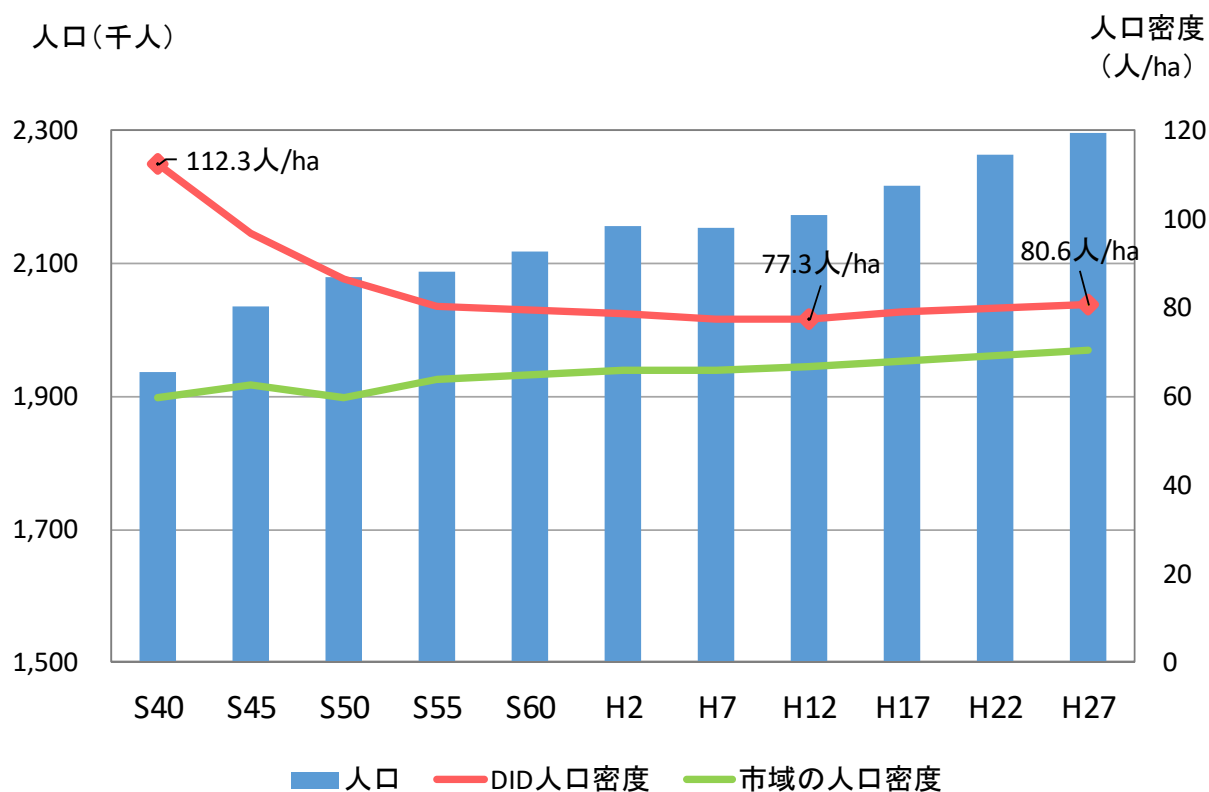
推計 … 名古屋市：名古屋市推計

全 国：日本の将来推計人口（平成 29 年推計、国立社会保障・人口問題研究所）

③ 人口密度の推移

昭和 40 年以降、人口の増加に合わせて市域の人口密度は上昇してきました。

一定の人口密度があり都市的な土地利用がされている「人口集中地区（DID）」の人口密度は、市街地整備の進捗に合わせて人口集中地区の範囲が広がっていった結果、昭和 40 年の約 112.3 人/ha から平成 12 年の約 77.3 人/ha まで減少していました。その後は若干の増加に転じ、平成 27 年には約 80.6 人/ha となっています。



出典：国勢調査より名古屋市作成

④ 年齢区分別人口分布の推計

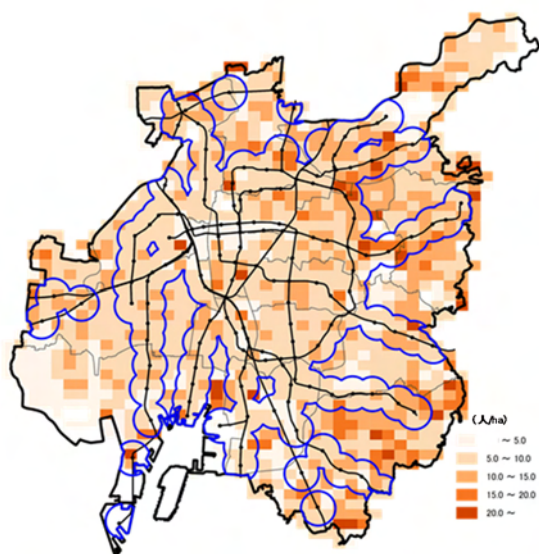
年少人口は、郊外の市街地整備がすすめられている地区を中心に増加が見込まれています。また、都心域でも若干の増加が見込まれています。

生産年齢人口は、年少人口と同様に、郊外の市街地整備がすすめられている地区を中心に増加が見込まれていますが、都心域では若干の減少が見込まれています。

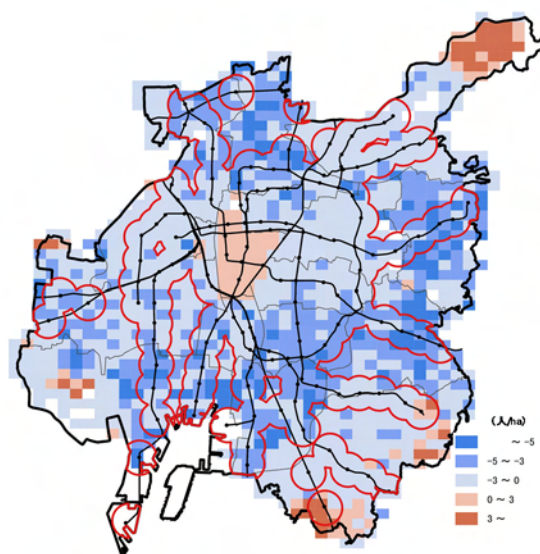
高齢者人口は、市域の広範囲で増加することが見込まれ、特に都心域や郊外において多く増加することが見込まれます。

■ 年少人口密度

(平成 47 年)



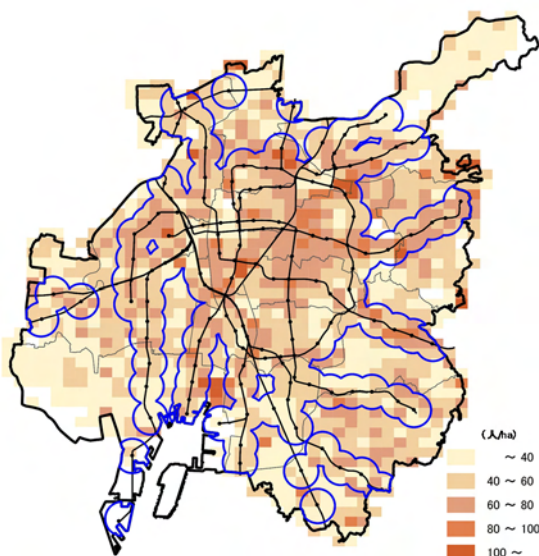
(平成 22 年～47 年の変化)



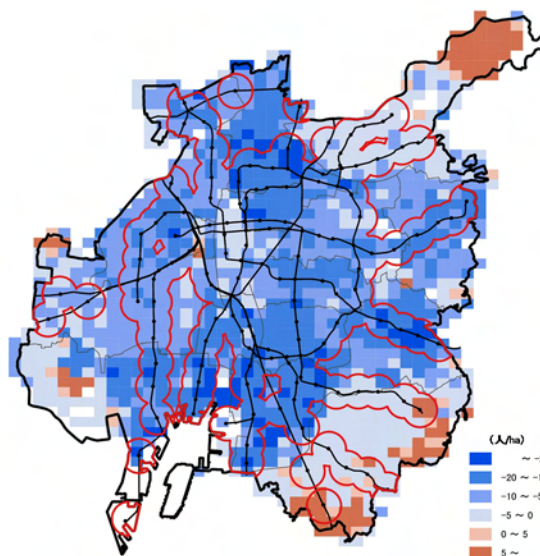
出典：名古屋市推計

■ 生産年齢人口密度

(平成 47 年)



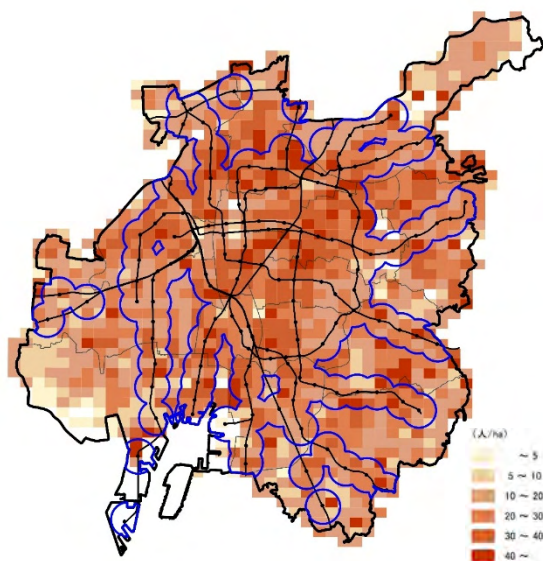
(平成 22 年～47 年の変化)



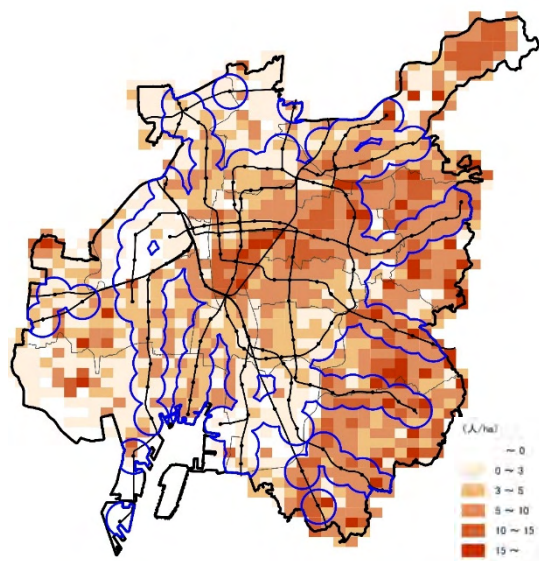
出典：名古屋市推計

■高齢者人口密度

(平成 47 年)



(平成 22 年～47 年の変化)

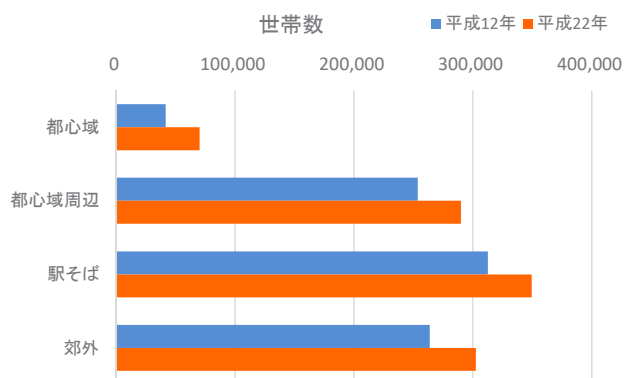
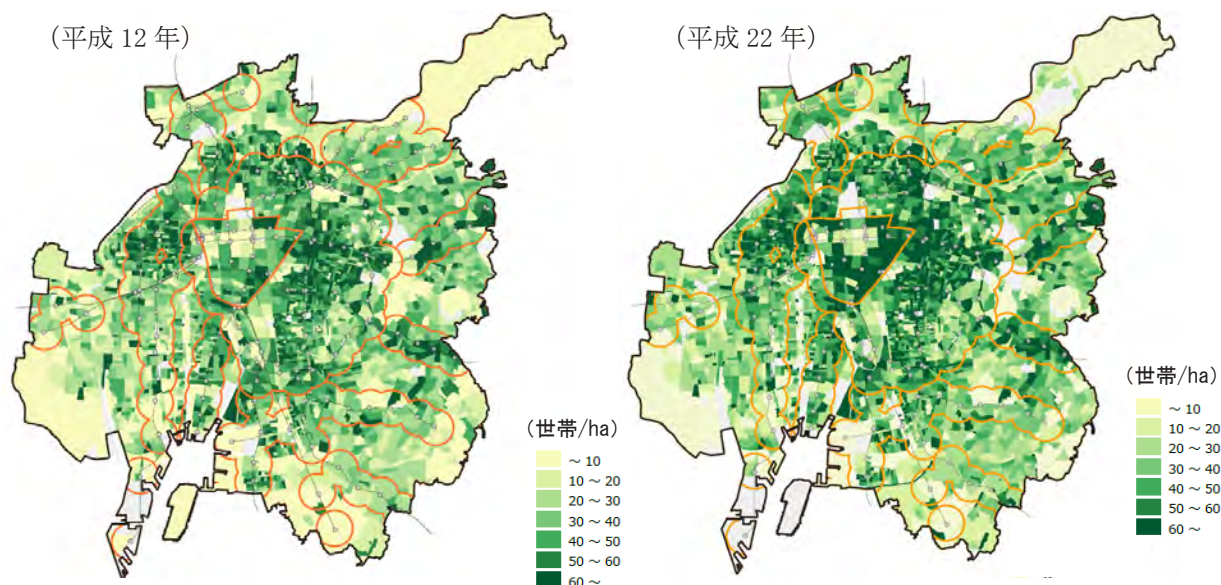


出典：名古屋市推計

⑤ 世帯数の推移

世帯数は市域の全域で増加傾向にあります。また、世帯人員が1人の世帯が増加し、世帯人員が3人以上の世帯が減少傾向にあります。

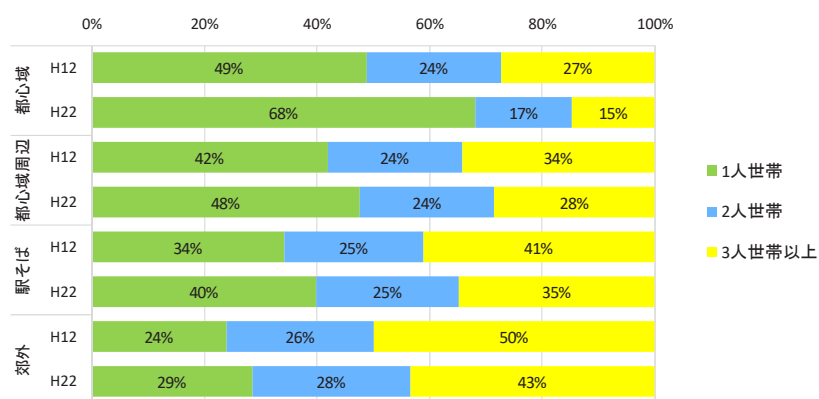
■一般世帯数（世帯密度）



出典：国勢調査より名古屋市作成

※地域区分は第2章の区分による (P.8 参照)

■世帯人員の推移



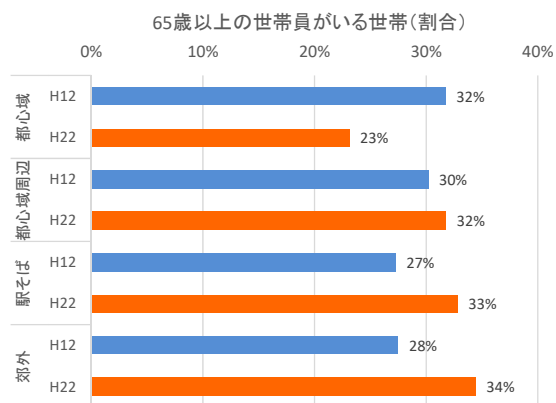
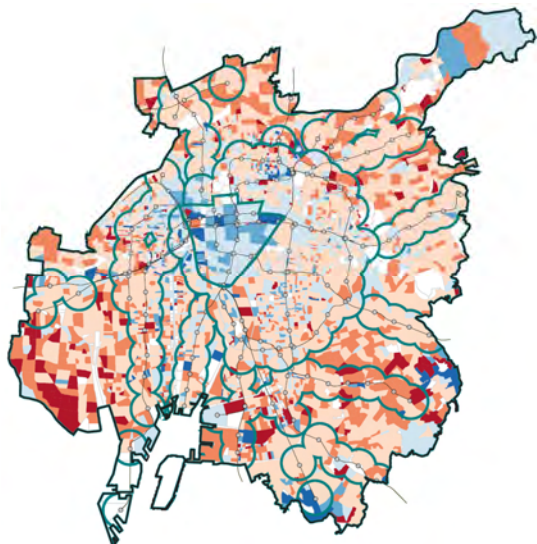
出典：国勢調査より名古屋市作成

※地域区分は第2章の区分による (P.8 参照)

⑥ 高齢者がいる世帯割合の推移

65歳以上の世帯員がいる世帯割合は、都心域では減少傾向にあります。その他の地域では、近年市街地整備がすすめられている郊外も含め、高齢者がいる世帯割合が増加しています。

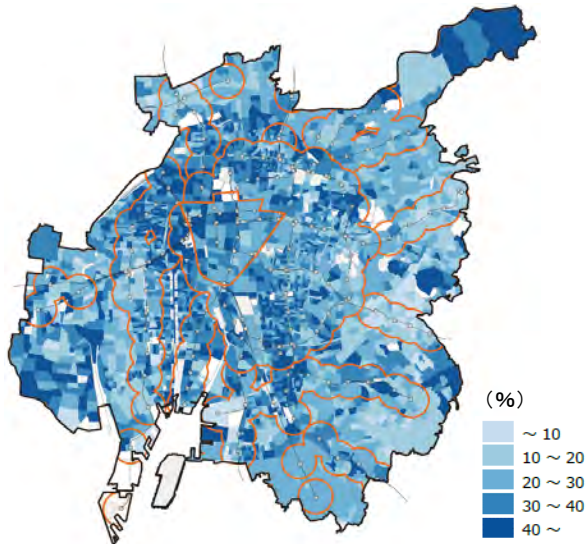
■ 65歳以上の世帯員がいる世帯割合の増減



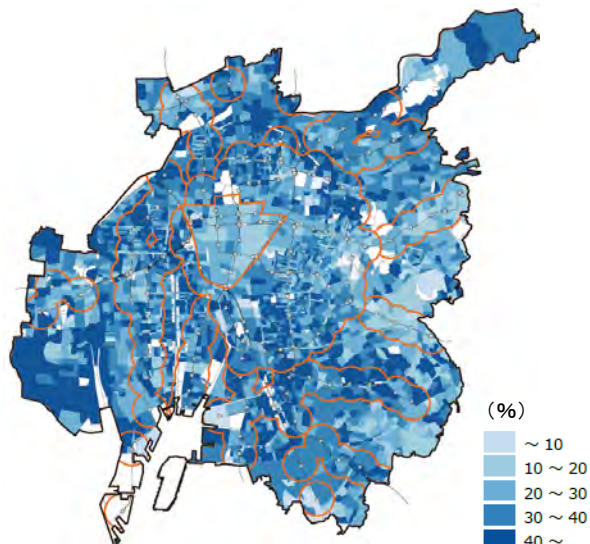
出典：国勢調査より名古屋市作成

※地域区分は第2章の区分による (P.8 参照)

■ 65歳以上の世帯員がいる世帯割合 (平成12年)



(平成22年)



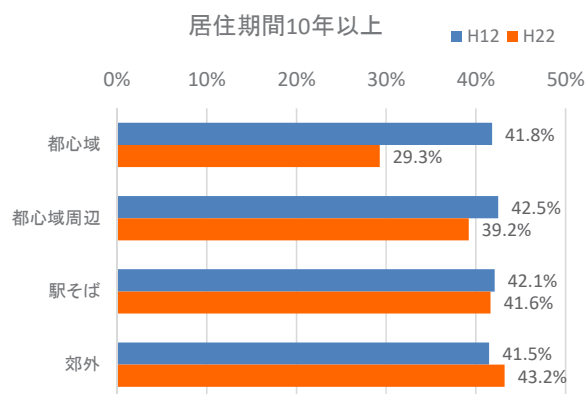
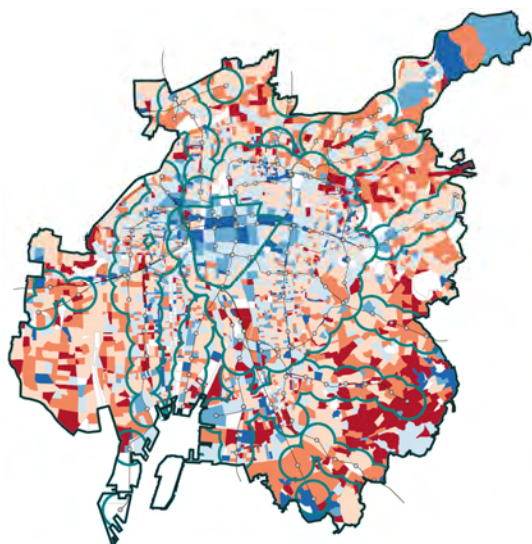
出典：国勢調査より名古屋市作成

※地域区分は第2章の区分による (P.8 参照)

⑦ 居住期間 10 年以上人口割合の推移

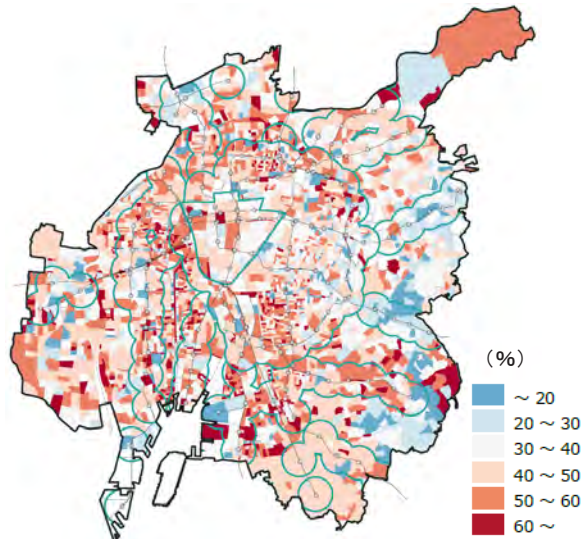
居住期間が 10 年以上の人口割合は、都心域で大きく減少しており、都心域周辺や駅そばでは若干の減少となっています。郊外では若干の増加となっています。

■ 居住期間 10 年以上人口割合の増減

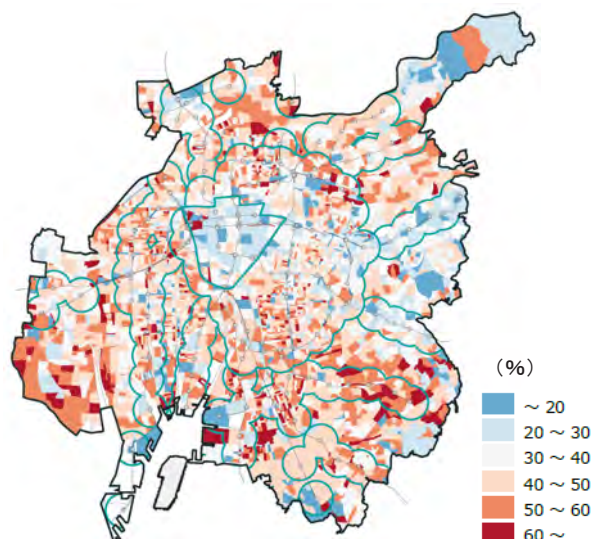


出典：国勢調査より名古屋市作成
※地域区分は第 2 章の区分による（P. 8 参照）

■ 居住期間 10 年以上人口割合 (平成 12 年)



(平成 22 年)



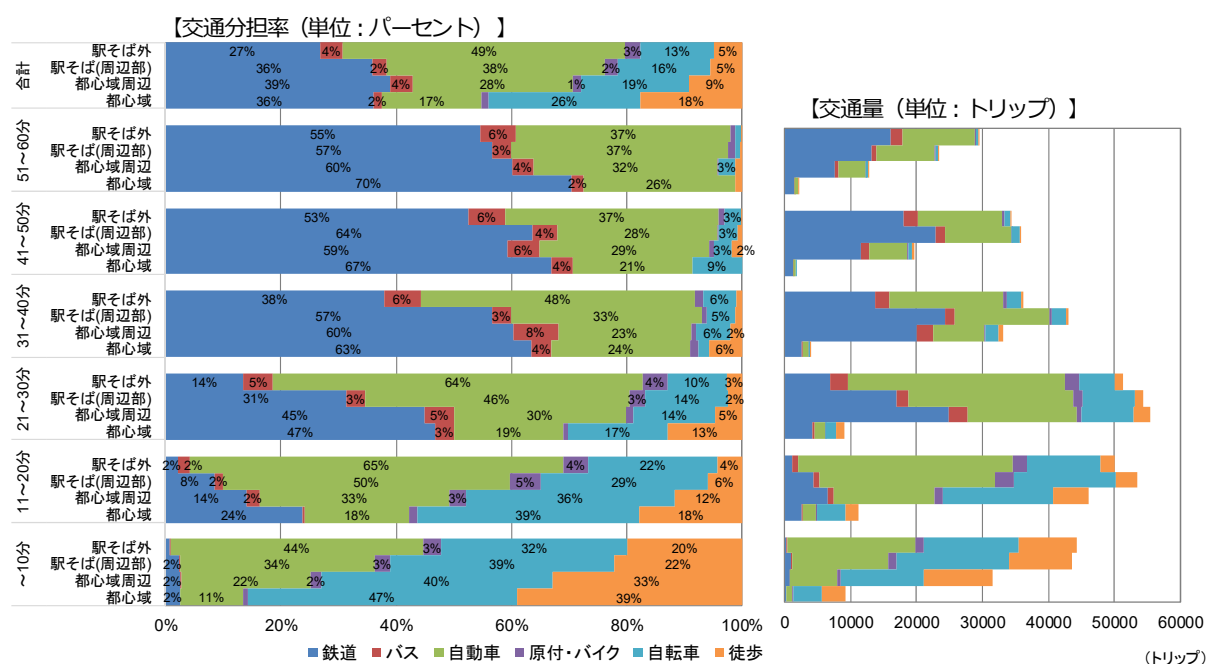
出典：国勢調査より名古屋市作成
※地域区分は第 2 章の区分による（P. 8 参照）

⑧ 移動時間別の移動手段の交通状況

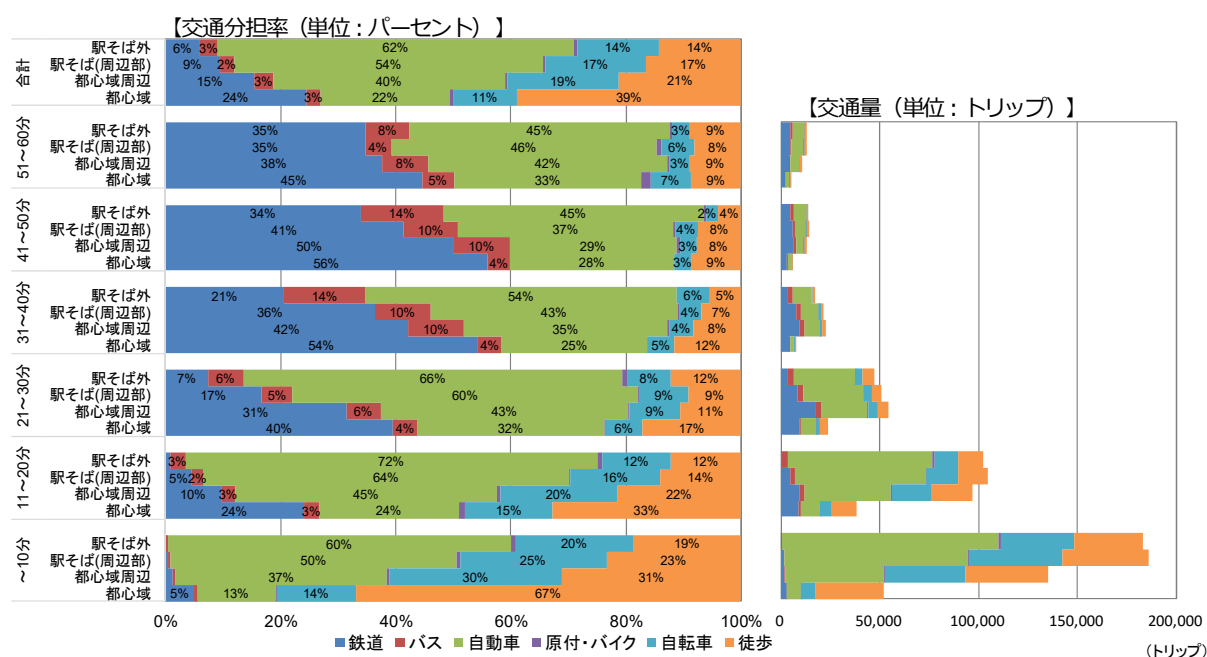
移動時間 10 分以下といった短時間の移動は、自動車や自転車で移動する人が多くなっています。移動時間 11 分から 20 分以下の移動も、同様の傾向にありますが、都心域では鉄道を利用する割合が高くなっています。

通勤目的で移動時間 31 分以上の移動では、鉄道を利用する割合がおおむね 5 割を超えて高くなっていますが、自由目的では自動車を利用する割合の方が、おおむね高い割合となっています。

(通勤目的)



(自由目的)



出典: 中京都市圏 P T 調査 (第 5 回) より名古屋市作成

【あ行】

アジア競技大会	アジア版オリンピックとも言われ、アジア・オリンピック評議会に加盟する45の国と地域が参加する大会。2026年に愛知・名古屋で第20回大会が開催される。
イノベーション	市民、地元企業、研究者など多様な主体が交流・連携し、新しいモノ・サービス等を生み出すこと。
インフラ	道路や公園、上下水道施設など、生活や産業の基盤となる施設。インフラストラクチャー。
オープンスペース	民有地等に設けられた誰もが利用できる緑地や空地のこと。

【か行】

ガイドウェイバス	一般のバス車両に案内装置等をつけ、高架専用軌道と平面一般道路の双方を連続して走行できるシステム。
基幹バス	名古屋市交通局と名鉄バスが運行しているバス路線。バス専用レーンの設定等がされている基幹1号と、中央走行方式で運行されている基幹2号の2系統がある。
急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地やこれらに隣接する土地のうち、急傾斜地の崩壊が助長され、又は誘発されるおそれがないようにするために指定される区域。
居住誘導区域	都市の居住者の居住を誘導すべき区域。
建築協定	住宅地としての環境や商店街としての利便を維持・増進するため、建築基準法に基づき土地の所有者等が建築物の敷地、用途、形態などに関する基準を協定する制度。

建蔽率	建築物の敷地面積に対する建築面積の割合。
工業専用地域	用途地域のひとつ。専ら工業の利便の増進を図るための地域。
コミュニティサイクル	サイクルシェアリングの一つ。長時間の利用を中心とするレンタサイクルとは異なり、短距離・短時間の移動手段として自転車をレンタル利用する。専用の自転車貸出返却場所（ステーション）が複数設置され、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステム。
コンパクトシティ・プラス・ネットワーク	居住や都市の生活を支える機能の誘導と地域交通の再編との連携によりコンパクトなまちづくりを進めること。

【さ行】

シェアリングシステム	自転車や自動車など、複数のユーザーが車両を共同で利用するシステムのこと。
市街化区域・市街化調整区域	すでに市街地を形成している区域および概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化をはかるべき区域を「市街化区域」、また、市街化を抑制すべき区域を「市街化調整区域」として、都市の無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化をはかることを目的に都市計画で定めるもの。
市街地再開発事業	市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新をはかる事業。
市民緑地	身近な緑を確保するため、民有樹林地や緑化された土地等を市が借り上げ、市民の自然とのふれあいの場として開放している緑地。

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に、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・連携されており、さらに景観・歴史・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都市構造。
人口集中地区	国勢調査において都市的地域の範囲を示すもので、人口密度が 40 人/ha 以上などの基準がある。DID (Densely Inhabited District)。
ストック	過去に建築・整備され現在も存在している建築・インフラ資産のこと。
ストロー効果	鉄道や道路などが整備された場合、結ばれた二つの地域間において、相対的に小さな地域から大きな地域へと人や経済が吸収されるという現象。
生産年齢人口	国内で行われている生産活動において、中核の労働力となるような 15 歳以上 65 歳未満の年齢の人口。
生産緑地地区	市街化区域内の農地の持つ緑地機能を積極的に評価し、公害または災害防止、農業と調和した都市環境の形成に役立つ農地を保全することで、良好な都市環境の形成を図るための制度。
ソーシャルミックス	年齢、職業、所得水準などが異なる社会階層の人々が同じ地域で交流して暮らせるようにすること。

【た行】

第一種低層住居専用地域	用途地域のひとつ。専ら低層住宅の良好な環境保護のための地域。
耐震基準	一定の強さの地震が起きても倒壊又は損傷しない建築物が建てられるよう、建築基準法が定めている基準のこと。概ね 1981 年（昭和 56 年）以前の基準を「旧耐震基準」という。

第二種低層住居専用地域	用途地域のひとつ。小規模な店舗の立地は認められる、低層住宅の良好な環境保護のための地域。
地区計画	地区の特性にふさわしい良好な環境を整備・保全するため、地域住民の意向を十分反映しながら、道路、公園など地区の施設と建築物の用途、形態、敷地、その他土地利用の制限などに関する事項を都市計画で定める制度。
中京都市圏パーソントリップ調査	愛知県、岐阜県、三重県の一部を調査対象地域として、「人の動き」（パーソントリップ）を調べる調査。この調査により、交通行動の起点、終点、目的、行動時間帯など1日の詳細な交通データ（トリップデータ）を得ることができる。
特定用途誘導地区	誘導施設を有する建築物について、容積率や用途制限を緩和する地区。
特別緑地保全地区	都市緑地法に定められた制度で、良好な自然的環境を形成している都市内の樹林地や草地、水辺地などを指定し、建築行為や樹木の伐採などを制限することによって現状凍結的に緑地を保全し、都市における貴重な緑を将来に引き継いでいく地区。
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や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。
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。
都市計画基礎調査	都市計画法第6条に基づき、概ね5年ごとに実施する調査。土地利用等の現況及び将来の見通しについての調査などを実施。

都市計画提案制度	住宅等によるまちづくりの取り組みを都市計画に反映させる制度で、都市計画法と都市再生特別措置法に定められている。地域にあったまちづくりをすすめるため、土地の保有者等が一定の条件を満たした場合に、都市計画の提案をすることができる。
都市計画マスタープラン	長期的な視点に立ち、将来の都市像やまちづくりの方向性を示すとともに、地域住民・企業・行政などの協働によるまちづくりを進めるガイドラインとなる、まちづくりの基本方針。
都市再生緊急整備地域	都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図るため、都市再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進する地域。
土砂災害警戒区域	急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域。
土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損傷が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域。
土地区画整理	健全な市街地を作るため、一定の区域において、土地の交換分合により生活になくてはならない道路、公園などの整備改善を行うとともに、個々の宅地を整形で公道に面するようにするなどして、土地の利用増進を図る方法。

【な・は行】

南海トラフ	日本列島の南側を走る水深 4,000m 級の深い溝（トラフ）のこと。南海トラフでは、陸側のユーラシアプレートの下に海側のフィリピン海プレートが沈み込んでおり、プレートの境界付近では、東海地震、東南海地震、南海地震などの巨大地震が繰り返し発生している。
ハザードマップ	自然災害による被害が想定される区域、被害の程度、避難場所等の情報を地図上に明示して公開しているもので、その地域の住民が安全に避難できることを主な目的としている。名古屋市では、地震、洪水・内水ハザードマップなどが作成されている。
バリアフリー	高齢者・障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。
ヒートアイランド現象	都心の地上気温が周辺部より高くなる現象。
扶助費	社会保障制度として医療費助成、保育所運営費、生活保護世帯の生活費等の各種扶助に係る経費。
保安林	水源の涵養、土砂の崩壊その他の災害の防衛、生活環境の保全・形成等、特定の公益目的を達成するために指定される森林。

【ま・や行】

MICE（マイス）	企業等の会議（Meeting）、企業の行う報奨・研修旅行（インセンティブ旅行）（Incentive travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、イベント、展示会・見本市（Event/Exhibition）の頭文字をとった、これらのビジネスイベントの総称。
-----------	--

みちまちづくり	名古屋市の特長である広い道路空間に着目し、道路空間を人が主役の空間（みち）へと転換することで、安全でにぎわいのある「まち」に変えていく取り組み。
民間誘導施設等整備事業計画	都市機能誘導区域内において、誘導施設等を有する建築物の整備に関する都市開発事業を行う場合、民間事業者が作成することができる当該誘導施設等整備事業に関する計画。一定の基準に適合している場合は、国土交通大臣の認定を受け、税制支援や金融支援をうけることができる。
優着トリップ	パーソントリップ調査において、あるゾーンから他のゾーンへの移動のうち、ゾーン別の移動量で最も多い移動のこと。
誘導施設	都市機能誘導区域内に誘導すべき都市機能増進施設。
容積率	建築物の敷地面積に対する延床面積の割合。
用途地域	建築物の用途の混在を防止し、市街地環境の整備を図る基本となるもの。市街化区域全域で指定されており、位置及び区域、面積のほか、容積率、建蔽率、壁面の位置の制限、建築物の高さの制限が定められる。

【ら行】

ライフスタイル	社会の構成員に共通する衣食住をはじめとした生活の様式、又は生活に対する考え方や習慣、価値観を含めた人々の生き方。
立地適正化計画制度	平成 26 年の都市再生特別措置法の改正により創設された、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。

リノベーション	既存の建物について、大規模な改修工事を施し、用途や機能を変更することにより、新築時以上に建物の性能や価値を高めること。
リフォーム	老朽化した建物の機能を回復させるため、修繕・補修・模様替え・取り換えなどを行うこと。
流通業務地区	流通業務活動の向上と円滑化を図る地区。
臨海部防災区域	建築基準法第 39 条に基づく「名古屋市臨海部防災区域建築条例」に指定される区域。地域の特性に応じて 4 種に区分されており、それぞれの区域に応じて 1 階の床高の規制や建築物の構造に関する規制などが定められている。
臨港地区	港湾の開発、発展、利用の増進あるいは環境の保全を図るための地区。港湾管理者が一定の規制を行うことによって、港湾における諸活動の円滑化を図り、港湾の機能の確保を目的として指定される地区。



なごや集約連携型まちづくりプラン

平成30年3月

名古屋市 住宅都市局 都市計画部 都市計画課
〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

電話番号：052-972-2712

F A X：052-972-4164

メールアドレス：a2712@jutakutoshi.city.nagoya.lg.jp