

## なごや集約連携型まちづくりプラン

～魅力ある「名古屋ライフスタイル」を育む大都市の形成のために～

平成 30 年 3 月

令和 5 年〇月改定

名古屋市



—目次—

<b>1章</b>	<b>はじめに</b> . . . . .	1
1.	策定について . . . . .	2
2.	位置づけ . . . . .	7
<b>2章</b>	<b>本市の状況と課題</b> . . . . .	9
1.	本市の状況 . . . . .	10
2.	課題と対応の方向性 . . . . .	24
<b>3章</b>	<b>目標と基本方針</b> . . . . .	27
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
<b>4章</b>	<b>誘導区域と誘導する施設</b> . . . . .	39
1.	施設の整理と誘導の考え方 . . . . .	42
2.	都市再生特別措置法に基づく誘導区域と施設の設定 . . . . .	47
3.	居住誘導区域内も含めた災害リスクへの対応 . . . . .	60
<b>5章</b>	<b>誘導のための施策の方向性</b> . . . . .	63
1.	誘導のための施策の方向性 . . . . .	64
2.	居住や都市機能の誘導のための防災指針 . . . . .	70
3.	低未利用土地の有効活用に関する取組 . . . . .	71
4.	集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用計画の運用 . . . . .	75
<b>6章</b>	<b>プランの評価</b> . . . . .	79
1.	評価指標の設定 . . . . .	80
2.	プランの推進と評価 . . . . .	81
<b>資 料</b>	. . . . .	83

# 第1章 はじめに

## 1. 策定について（背景と目的）

## 2. 位置づけ（位置づけ、対象区域、目標年次）

# 第2章 本市の状況と課題

## 1. 本市の状況

- (1)土地利用
- (2)人口構造
- (3)交通
- (4)住宅
- (5)日常生活施設・都市機能増進施設
- (6)価値観・ライフスタイル
- (7)財政・公共施設
- (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
- (9)環境
- (10)災害

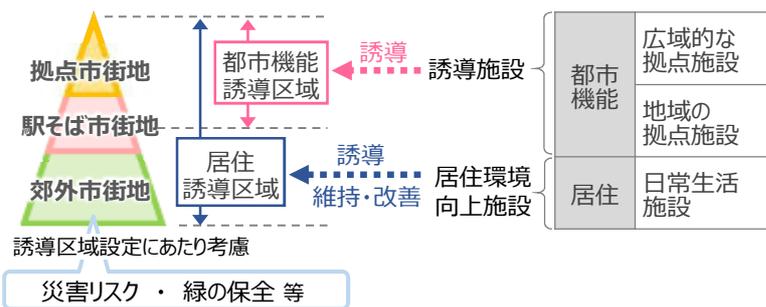
## 2. 課題と対応の方向性

- リニア時代に向けた都市ブランドの構築
- 人口減少を見据えたまちづくりの推進
- 高齢者が元気で生活しやすい環境の構築
- 多様な主体をむすぶ新たなつながりの創出
- ストックの利用を重視した成熟都市への転換
- 都市の持続的な経営に資するまちづくりの推進
- 環境に配慮したまちづくりの推進
- 市街地の広範囲に存在する災害リスクへの対応

# 第4章 誘導区域及び施設

## 1. 施設の整理と誘導の考え方

## 2. 都市再生特別措置法に基づく誘導区域と施設の設定



(都市機能誘導区域)



(居住誘導区域)



## 3. 居住誘導区域内も含めた災害リスクへの対応

(要安全配慮区域の設定、防災指針の作成)

## 第3章 目標と基本方針

### 1. 目標

魅力ある『名古屋ライフスタイル』を育む大都市の形成

### 2. 基本方針

都心や拠点の魅力創出

さまざまな世代が活動しやすいまちづくり

成熟した市街地を活用したまちづくり

ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制

災害リスクをふまえたまちづくり

### 3. 基本的な区域とまちづくりの方向性

拠点市街地

魅力があふれ賑わう交流拠点

駅そば市街地

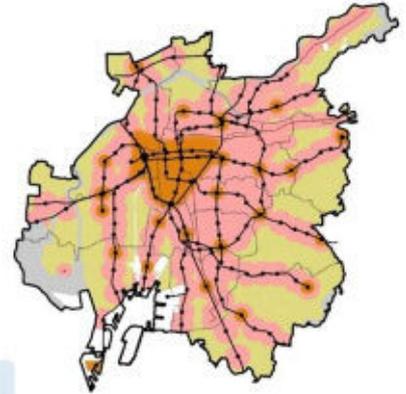
快適で利便性の高い居住環境

郊外市街地

「ゆとり」と「うるおい」がある居住環境

考慮

災害リスク 緑の保全



誘導の推進

## 第5章

### 誘導のための施策の方向性

#### 1. 誘導の施策の方向性

具体的な取組例

#### 2. 居住や都市機能の誘導のための防災指針

#### 3. 低未利用土地の有効活用に関する取組

#### 4. 集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用計画の運用

## 別冊 防災指針

### 1. 防災指針とは

### 2. 災害リスク分析

ハザード情報



都市の情報

### 3. 取組方針

ハザード低減	災害をできるだけ防ぐ・減らすための取組
リスク回避	被害対象を減少させるための取組
リスク低減	被害の軽減・早期復旧・復興のための取組

### 4. 具体的な取組

### 5. 防災指針の推進に向けて

## 第6章 プランの評価と見直し

### 1. 評価指標の設定

・評価指標（プランの推進を評価する目標）

▷ 拠点市街地及び駅そば市街地の人口密度：84人/ha以上（目標値）

・確認指標（まちづくりの状況を把握する主な指標）

### 2. プランの推進と評価



## 第1章 はじめに

---

1. 策定について
2. 位置づけについて

## 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6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。

## ② 部分改定の背景と目的（令和5年〇月）

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も、めざすべき都市構造として「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、2度にわたり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」や法改正の内容をふまえ、プランの部分改定を行います。（改定の概要は資料編（P●）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

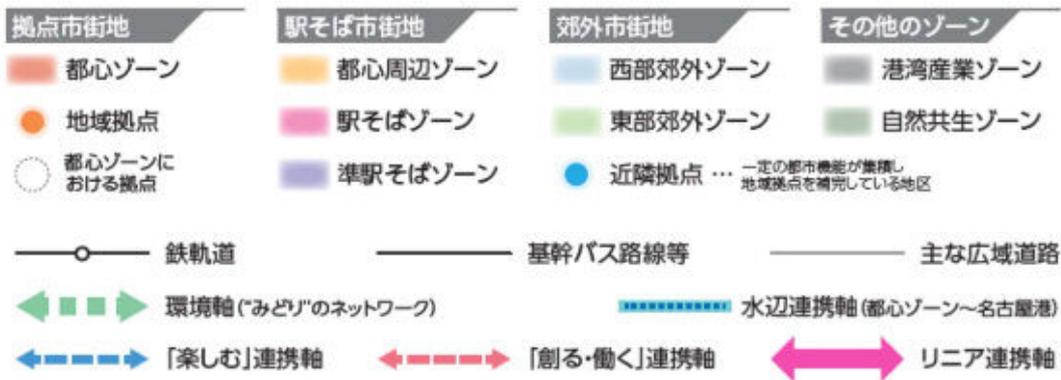
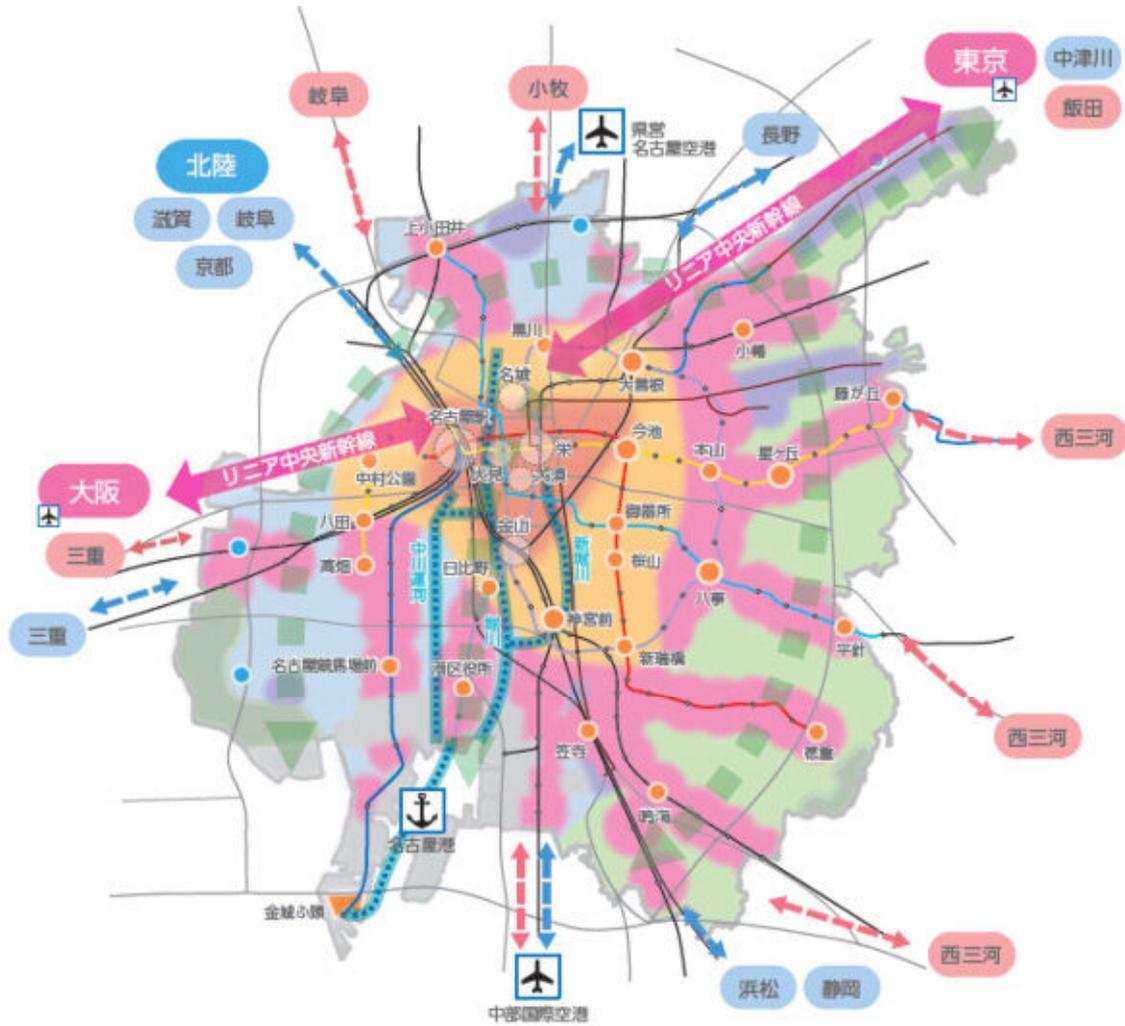
#### 大都市における 集約連携型都市構造



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<sup>※</sup>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。

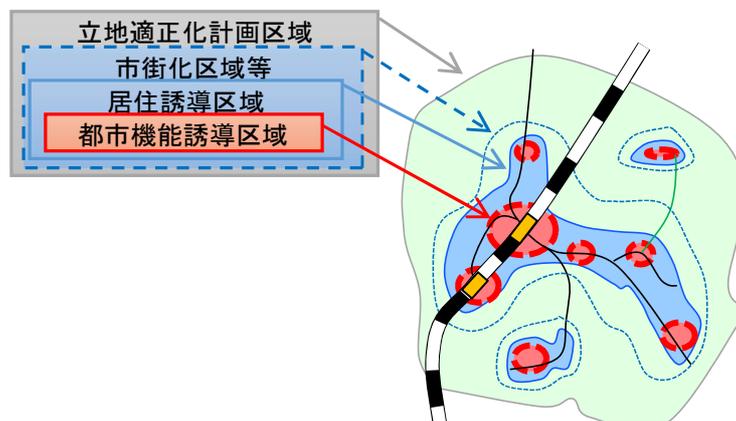
※都市機能増進施設：医療施設、福祉施設、商業施設などの都市の居住者の共同の福祉または利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与する施設

(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。

### ● 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。

### ● 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。

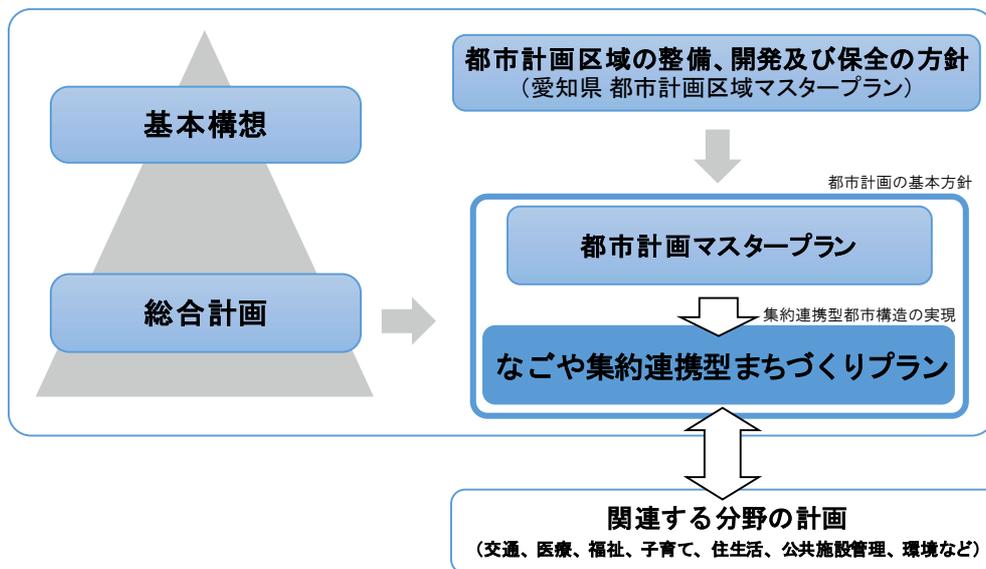
## 2. 位置づけ

### (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。



## **第2章 本市の状況と課題**

---

1. 本市の状況
2. 課題と対応の方向性

# 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。

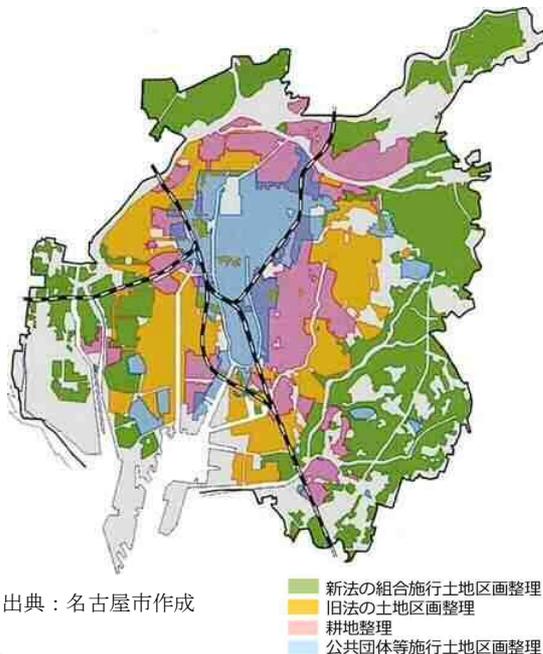
## ■4区分図



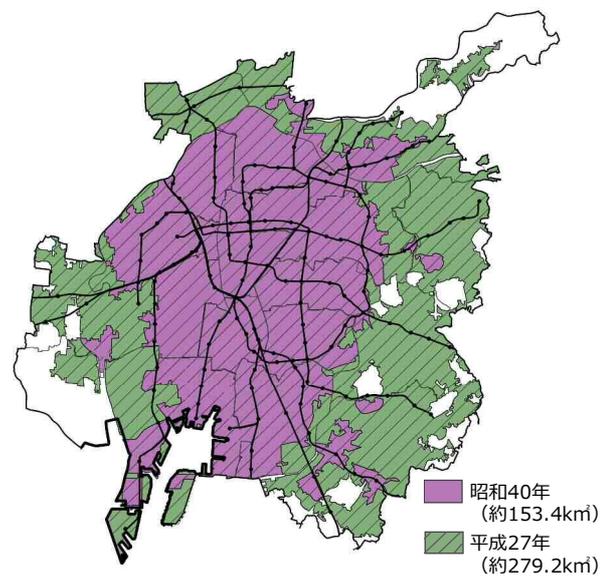
## (1) 土地利用

- ・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

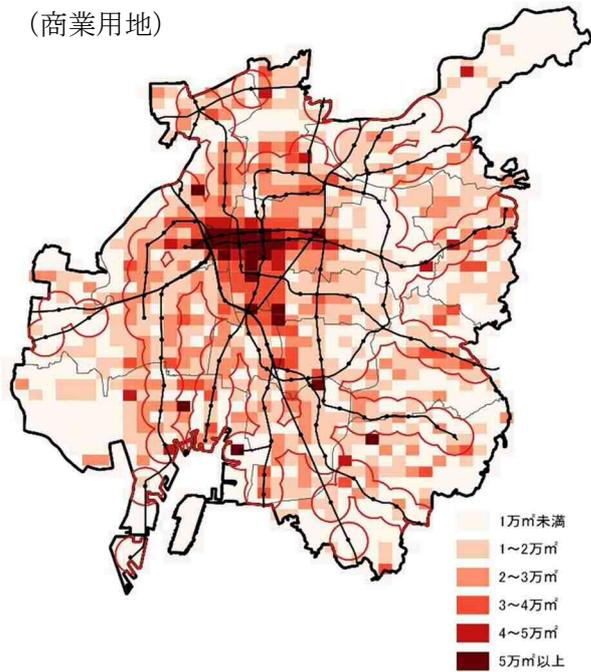


## ■人口集中地区 (DID) の状況

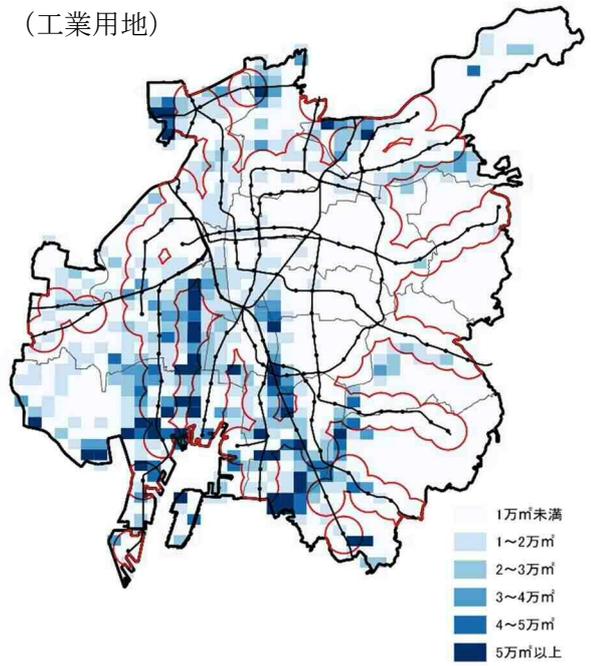


■土地利用状況（500mメッシュごとに各土地利用面積を集計）

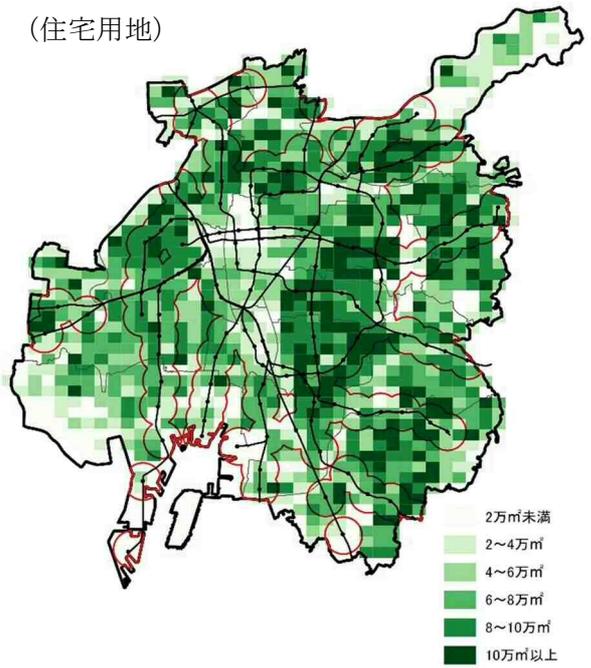
（商業用地）



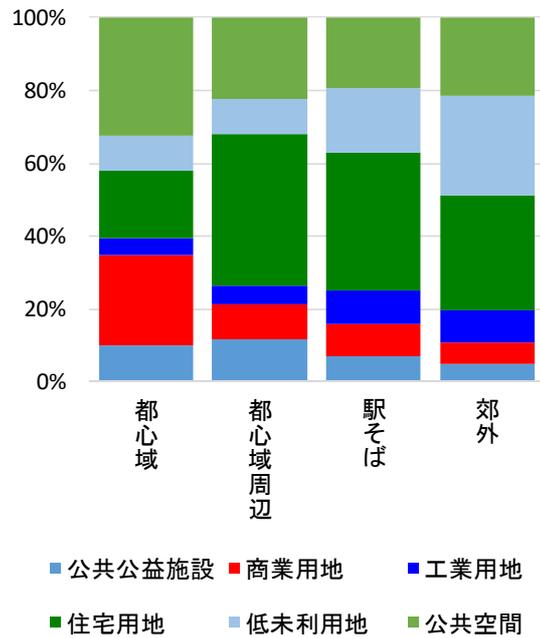
（工業用地）



（住宅用地）



■4区別の土地利用の割合



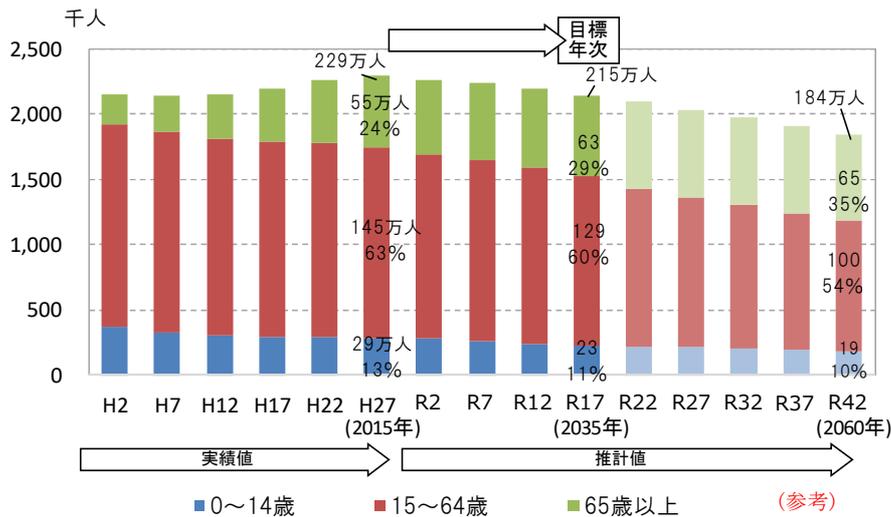
出典：土地利用計量調査(H24)より作成

## (2) 人口構造

- ・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、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。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<sup>\*</sup>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

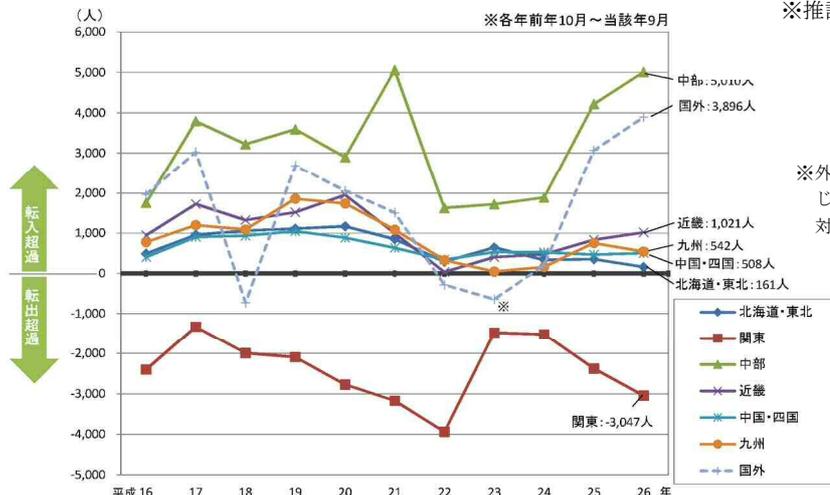
### ■将来人口推計



(参考)

令和2年の人口（国勢調査より）：233万人  
本市統計では令和3年以降、減少傾向にある

### ■地域別社会増減数の推移



出典：国勢調査等より名古屋市作成

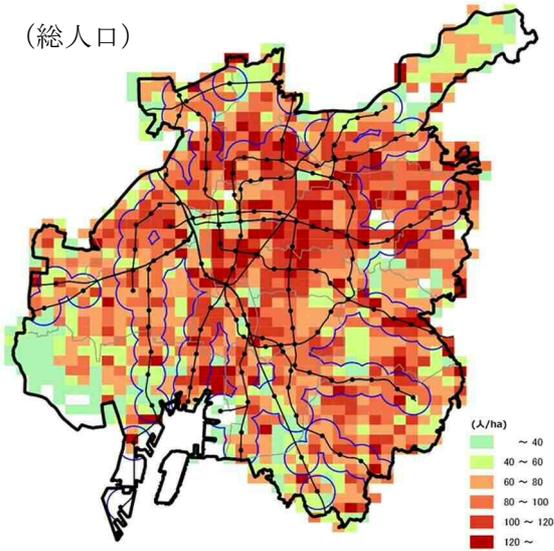
※推計値は名古屋市推計（H27）

※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

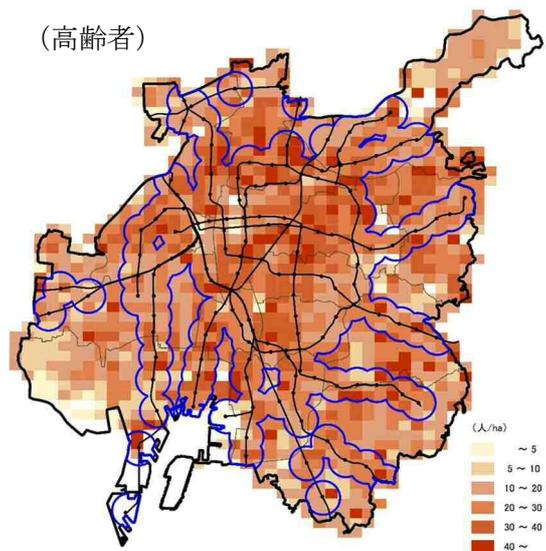
出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（H28.3）

■将来の人口密度（令和17（2035）年）

（総人口）



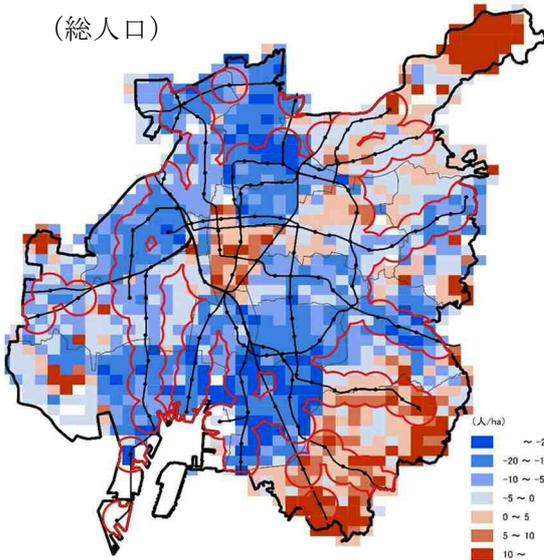
（高齢者）



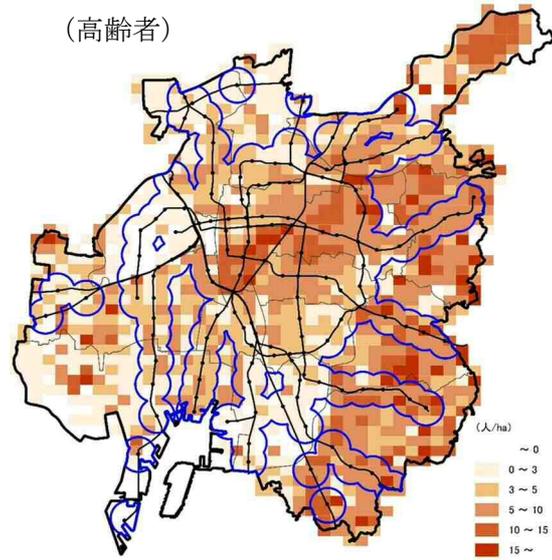
■人口密度の変化（平成22（2010）年～令和17（2035）年）

出典：名古屋市推計

（総人口）



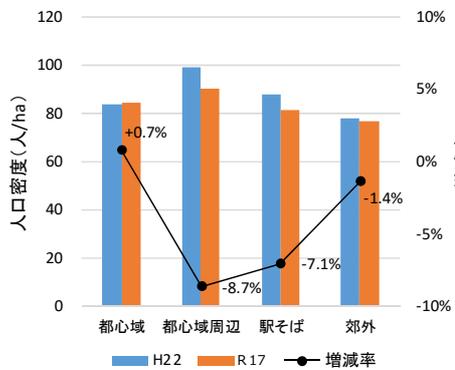
（高齢者）



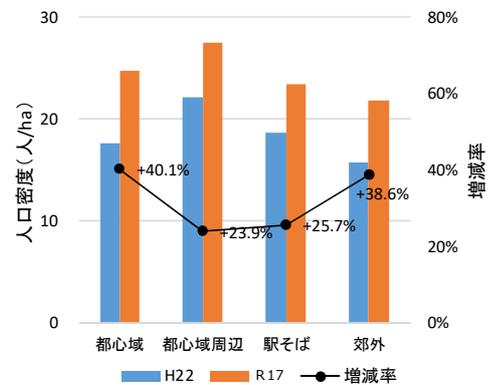
■4区別の人口密度と増減率

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

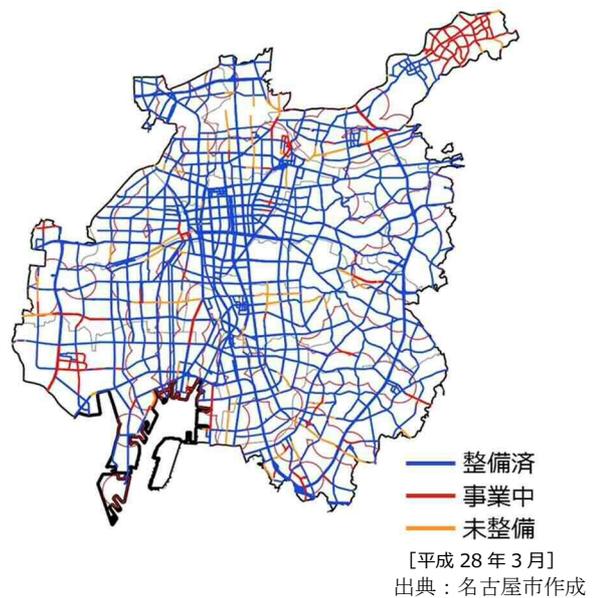
### (3) 交通

- ・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

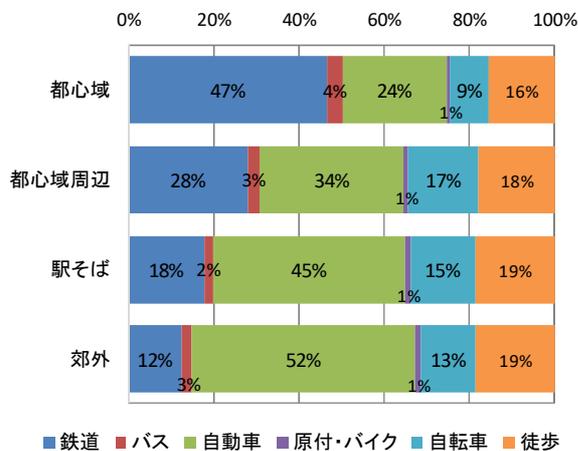


■都市計画道路網

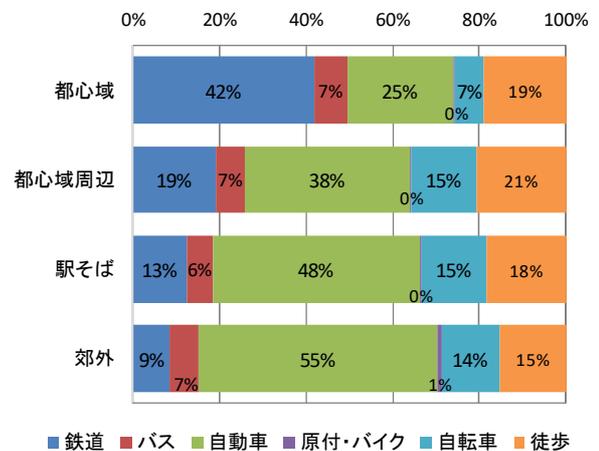


■4区別の交通手段分担率

(全世代)



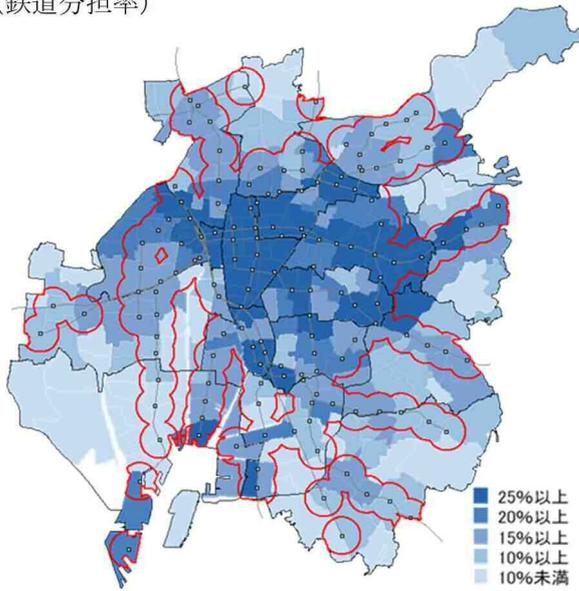
(高齢者)



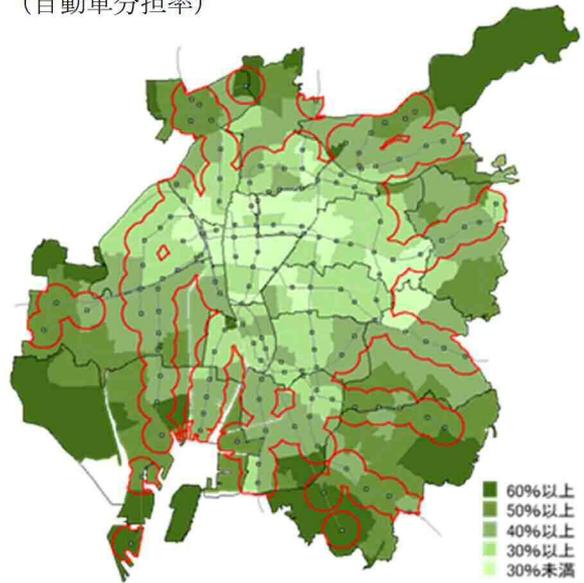
出典：中京都市圏PT調査(第5回)より名古屋市作成

■交通手段分担率

(鉄道分担率)



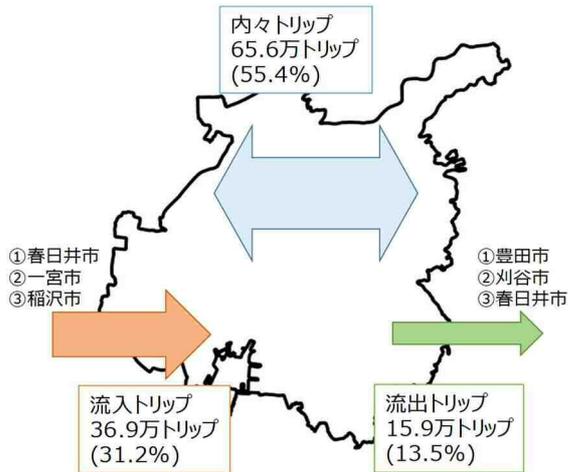
(自動車分担率)



出典：中京都市圏P T調査(第5回)より名古屋市作成

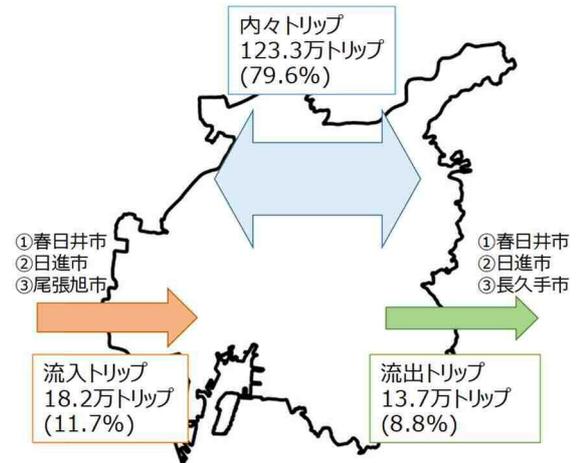
■名古屋市関連の交通流動量 (平日)

(出勤目的)



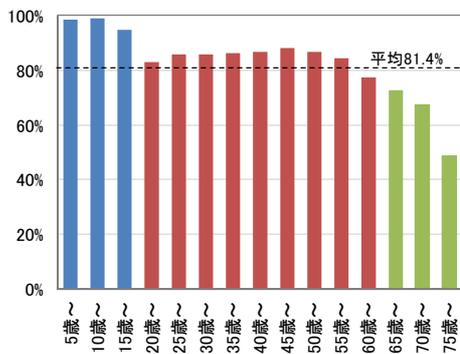
※流入・流出トリップで、上位3市町村の都市名を記載

(自由目的)



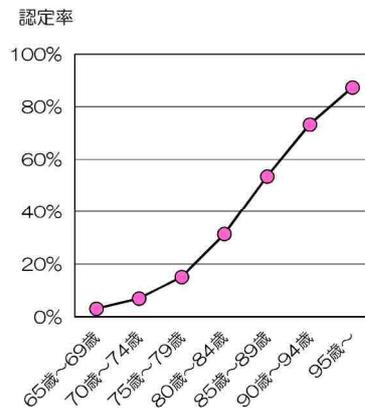
出典：中京都市圏P T調査(第5回)より名古屋市作成

■年齢別の外出率



出典：中京都市圏P T調査(第5回)より名古屋市作成

■年齢別の要介護認定率

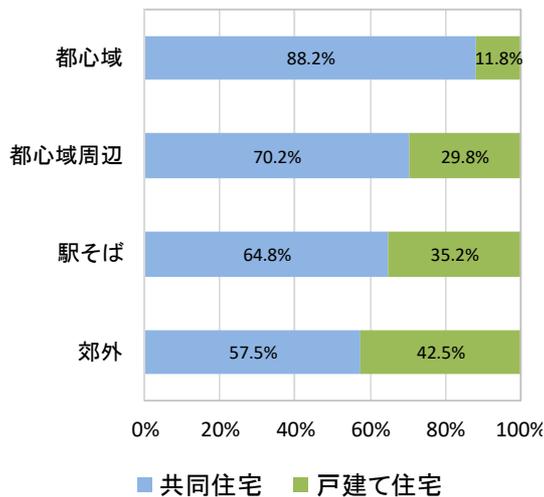


出典：名古屋市「はつらつ長寿プランなごや2015」(H27.3)

#### (4) 住宅

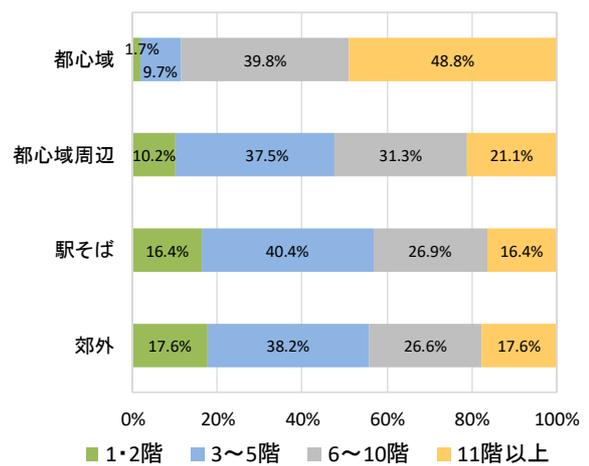
- ・都心域では共同住宅のうち半分程度が11階以上の高層住宅となっていますが、郊外に近づくにつれて中低層の共同住宅や戸建て住宅の割合が高くなります
- ・空き家率の推移は近年横ばい傾向となっていますが、空き家数は増加しています
- ・旧耐震基準により建設されたマンション（昭和56年以前建設）が都心域等を中心とした鉄道駅周辺に多数立地しています
- ・希望する居住地域は都心域や都心域周辺、駅そばの占める割合が高くなっている一方で、希望する住宅形態は「戸建て（持ち家）」の割合が高くなっています
- ・居住地を選ぶ際には、公共交通の利用しやすさや買い物の利便性を重視される方が多くなっています
- ・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



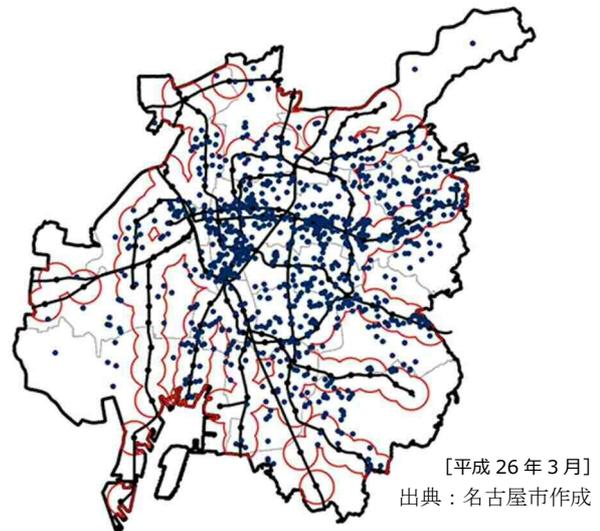
出典：国勢調査(H22)より名古屋市作成

■空き家数、空き家率の推移



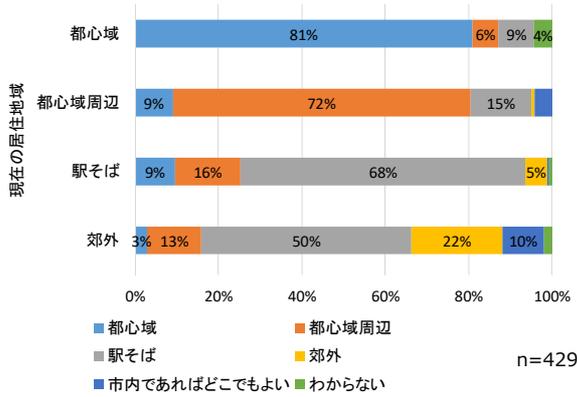
出典：住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

■市内の分譲マンション（昭和56年以前建設）

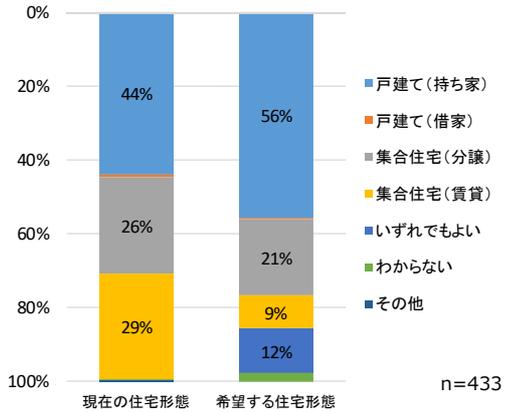


■ 市民アンケート調査結果

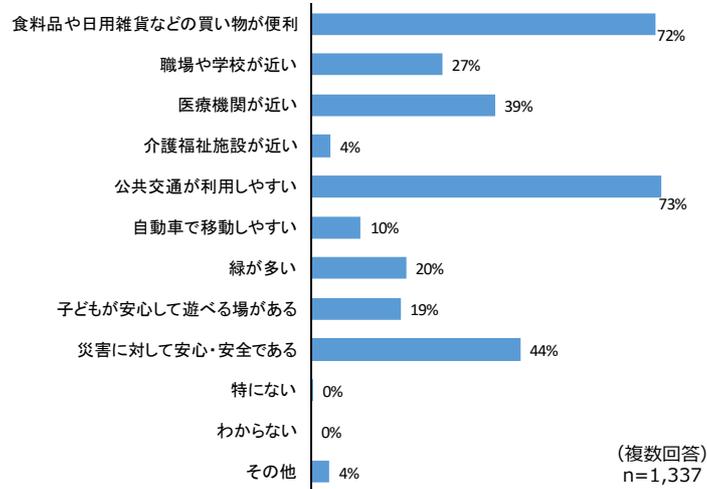
(現在と希望する住宅場所)



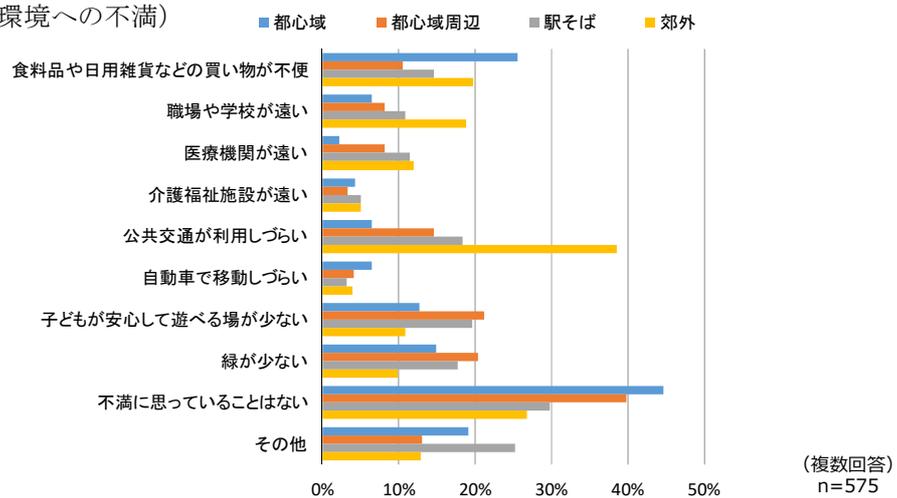
(希望する住宅形態)



(居住地域を選ぶにあたって重視する項目)

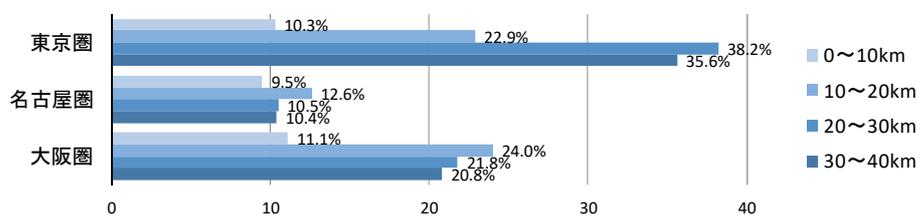


(4 区分別の居住環境への不満)



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



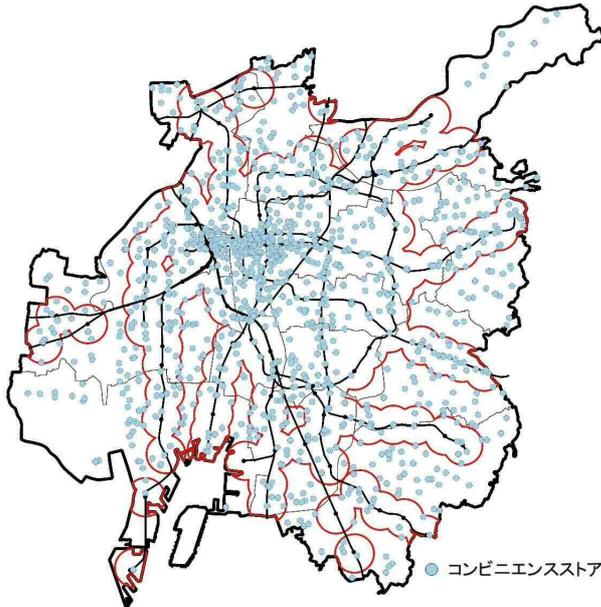
出典：住宅・土地統計調査(H25)より名古屋市作成

(5) 日常生活施設・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、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

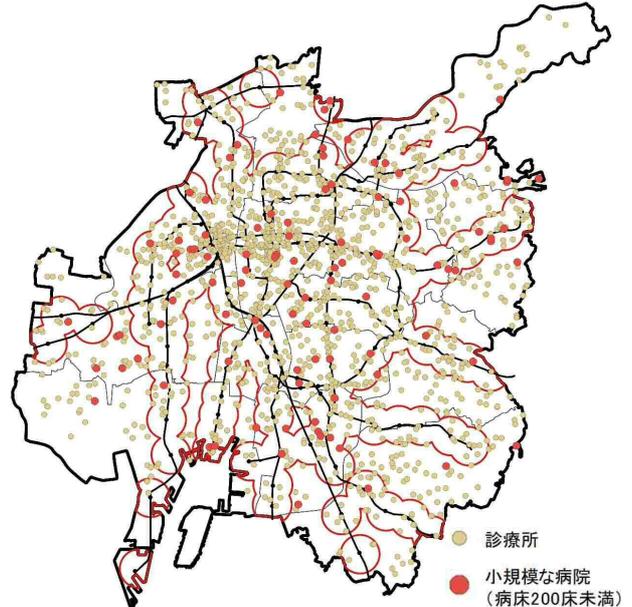
■日常生活施設の立地

(商業施設 (コンビニエンスストア))



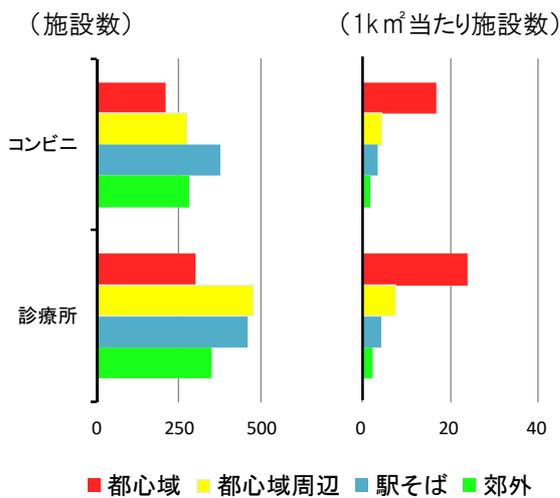
出典：NTTタウンページ(H26.1)より  
名古屋市作成

(医療施設 (診療所、小規模な病院))

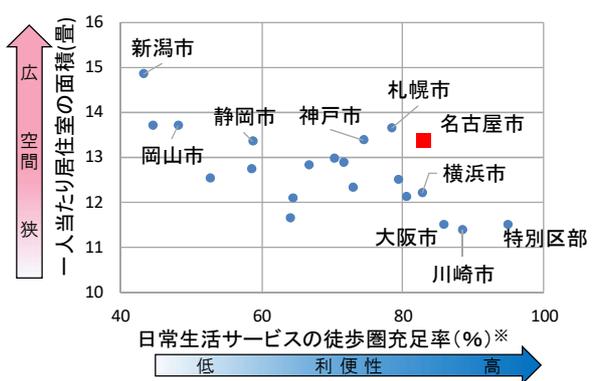


出典：市資料(H27.10)、国土数値情報(H26.9)  
より名古屋市作成

(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)

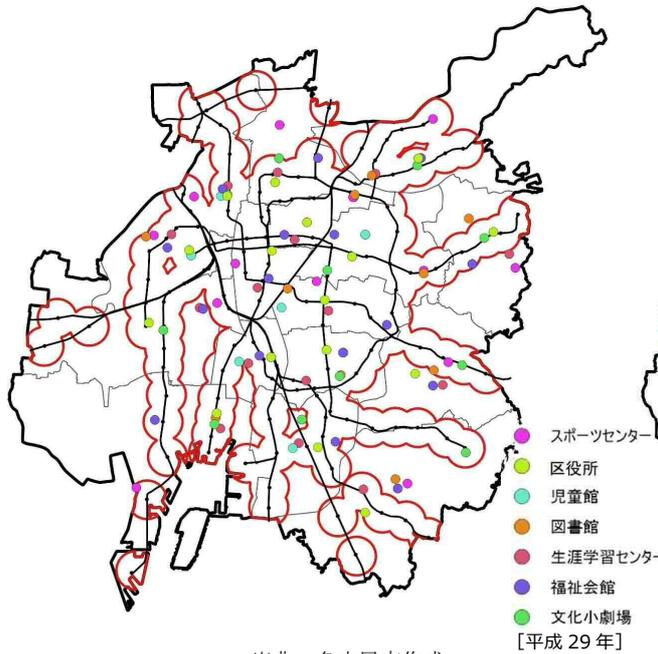


※日常生活サービスの徒歩圏充足率  
商業、医療、福祉、公共交通(30本/日以上の運行)の各施設の徒歩圏(半径800m)に居住する市民の割合

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

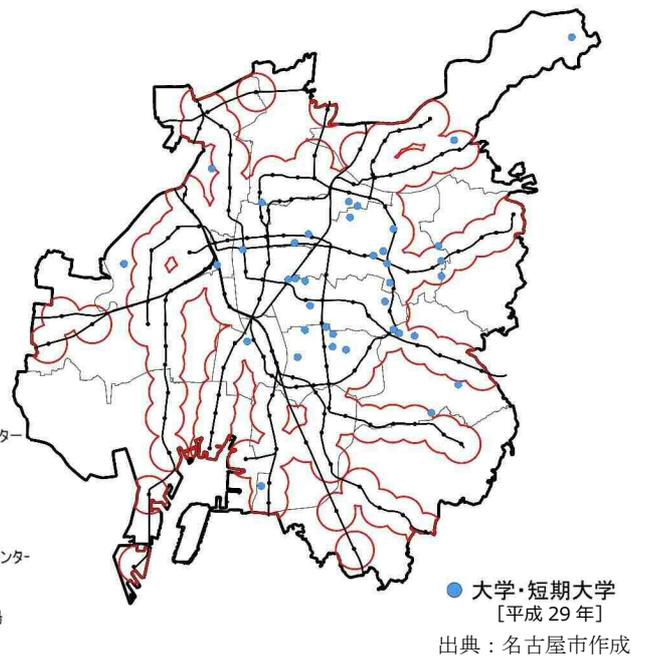
■拠点的な施設の立地

(主要な公共施設)



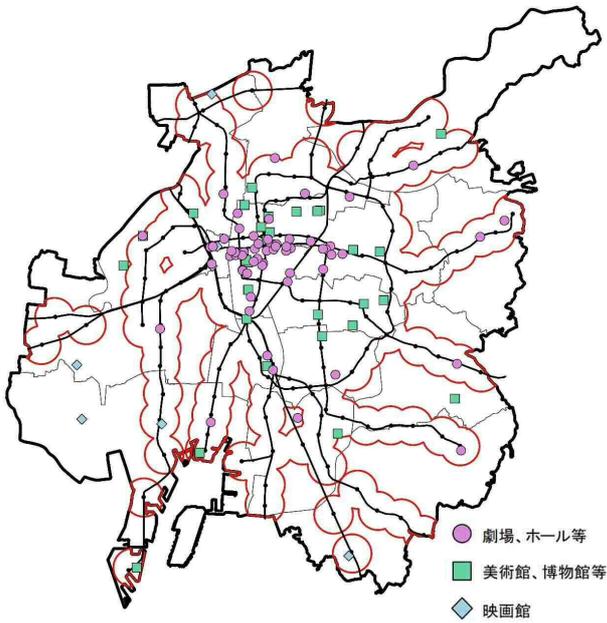
出典：名古屋市作成

(大学)



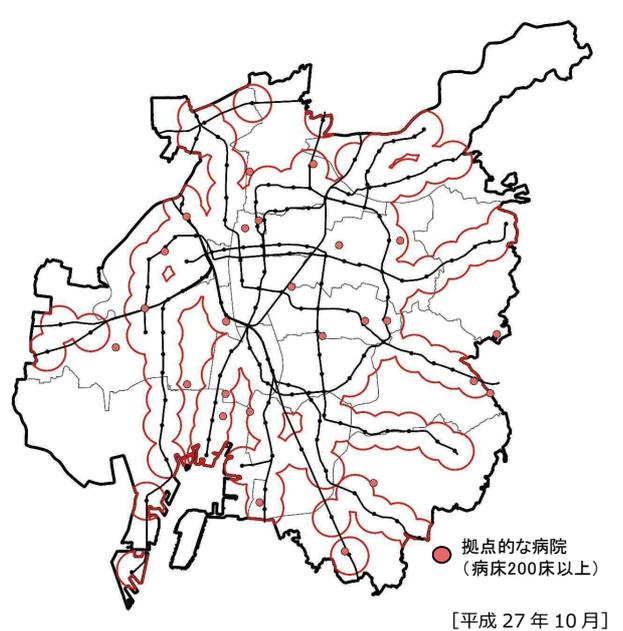
出典：名古屋市作成

(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))



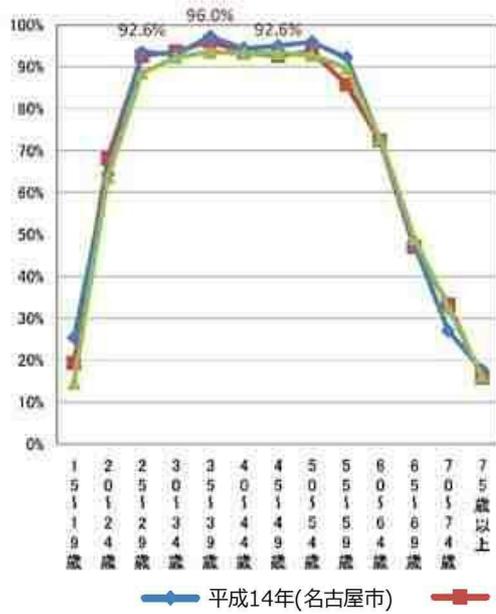
出典：名古屋市作成

## (6) 価値観・ライフスタイル

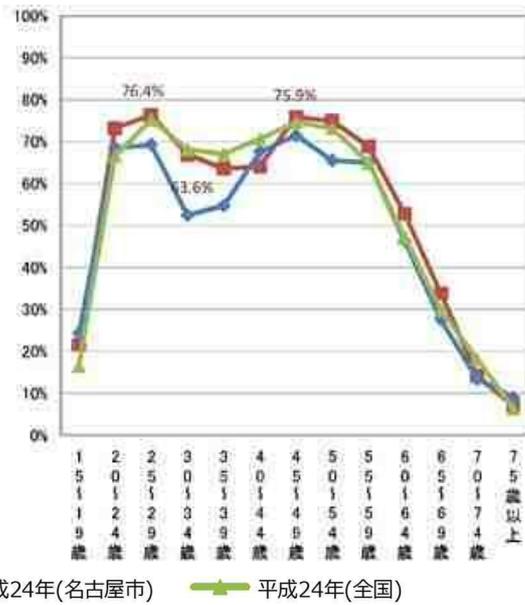
- ・女性の年齢別雇用状況についてみると、平成14年から平成24年にかけていわゆるM字カーブの底が上昇し、労働力率が上昇していますが、依然として本市は全国より深いM字カーブとなっています
- ・価値観やライフスタイルが多様化する中で、家族・世帯のあり方や人と人とのつながりが変化し、地域社会においてコミュニティの機能が低下しています

### 男女別年齢階級別労働力率

(男性)

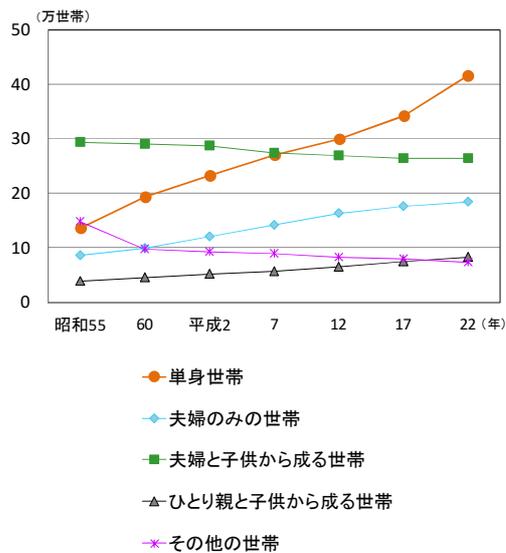


(女性)

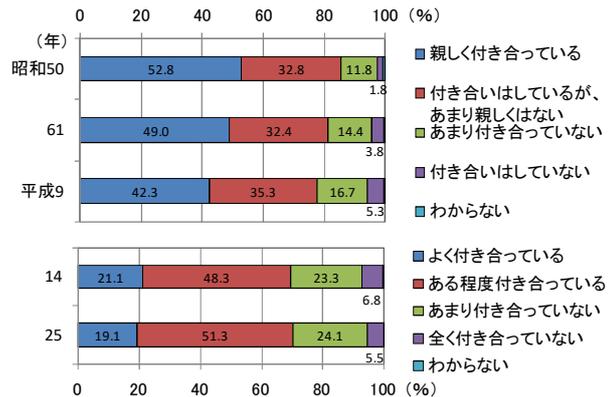


出典：名古屋市「まち・ひと・しごと創生総合戦略」(H28.3)

### 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

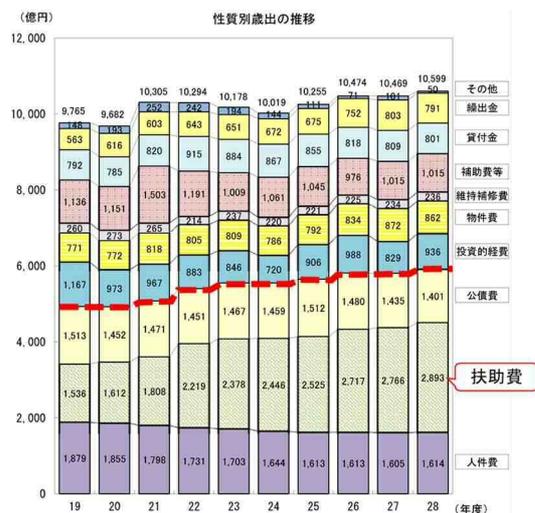
1. 昭和50、61、平成9年は、「あなたは、近所付き合いをどの程度していらっしゃいますか。この中ではどうでしょうか。」という問いに対し、回答した人の割合
2. 平成14、25年は、「あなたは、地域での付き合いをどの程度していますか。この中から1つだけお答えください。」という問いに対し、回答した人の割合

出典：名古屋市「総合計画2018」(H26.10)

## (7) 財政・公共施設

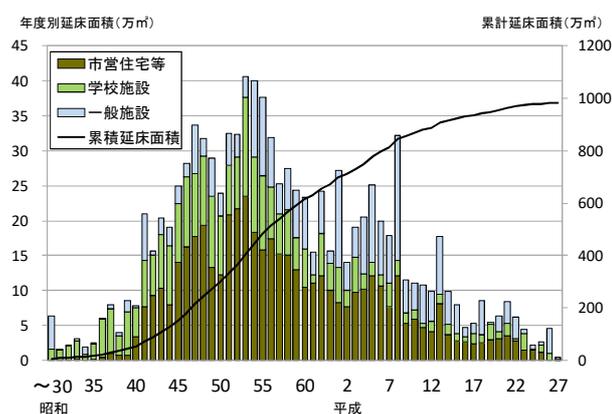
- ・医療や介護等の社会保障需要の増大による扶助費をはじめとする義務的経費の増加により、財政構造が硬直化してきています
- ・道路、上下水道や市設建築物等の公共施設の多くが、市域の拡張や高度経済成長期の人口の急増にあわせて、昭和30年代から60年代にかけて建設されており、老朽化が進行しています

### ■ 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

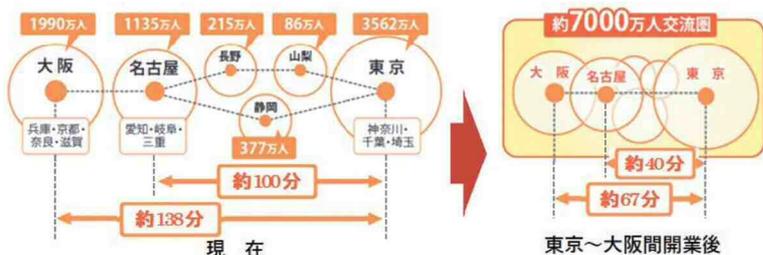


出典：名古屋市「公共施設白書(第2版)(H29.8)より作成

## (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

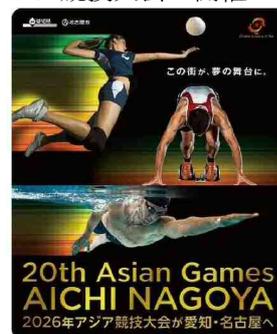
- ・リニア中央新幹線の品川ー名古屋間の開業が令和9（2027）年度に予定されており、首都圏も含めた巨大な交流圏が形成され、都市の発展の契機を迎える一方で、スロー効果といった負の影響も危惧されています
- ・令和8（2026）年度に予定されている愛知・名古屋でのアジア・アジアパラ競技大会の開催にともない、多数の海外アスリートや大会関係者等の訪問を通じた交流人口の拡大や、愛知・名古屋の知名度の向上などさまざまな効果が期待されます
- ・こうしたリニア中央新幹線やアジア・アジアパラ競技大会を契機として、名古屋大都市圏の発展につなげる必要があります

### ■ 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

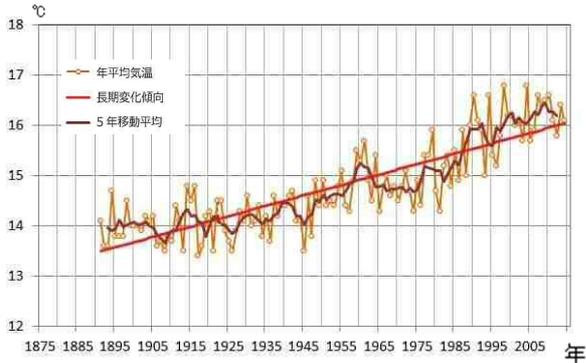


出典：愛知県・名古屋市

## (9) 環境

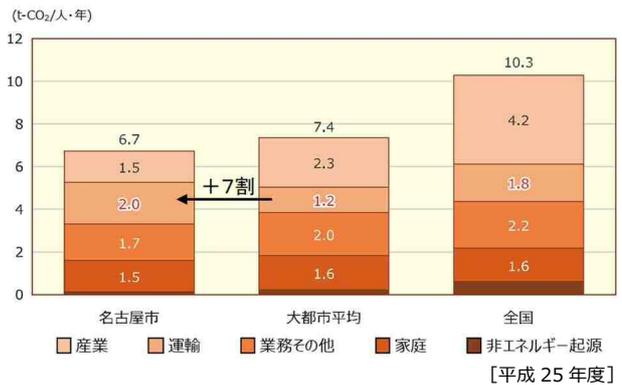
- ・年平均気温はこの100年で2.1℃上昇しており、全国平均気温の上昇を上回っています
- ・部門別1人当たり二酸化炭素排出量において、自動車やトラックなどの運輸部門からの排出量がほかの大都市平均に比べて7割も高く、全国平均も上回る結果となっています
- ・緑被率は減少傾向にあり、25年で約2,500haが減少しています

### ■名古屋市の平均気温



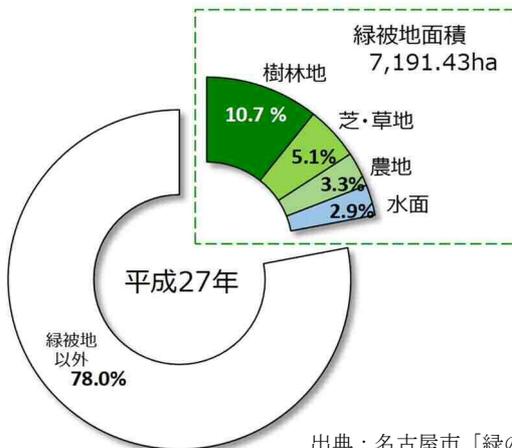
出典：気象庁  
「気候変化レポート2015 -関東甲信・北陸・東海地方-」

### ■部門別1人当たり二酸化炭素排出量



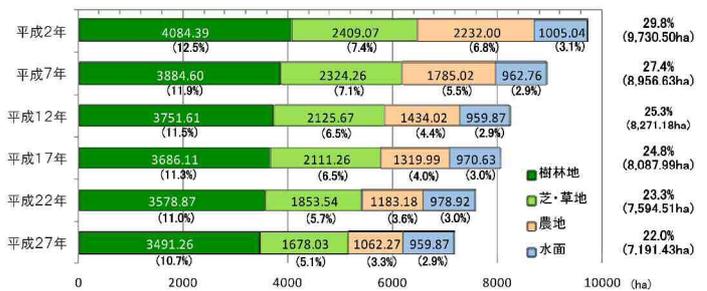
出典：名古屋市「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」(H30.3)

### ■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

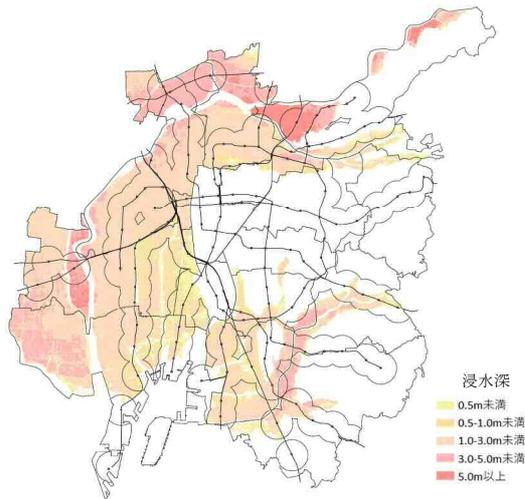


出典：名古屋市「緑の現況調査」(H27)

## (10) 災害

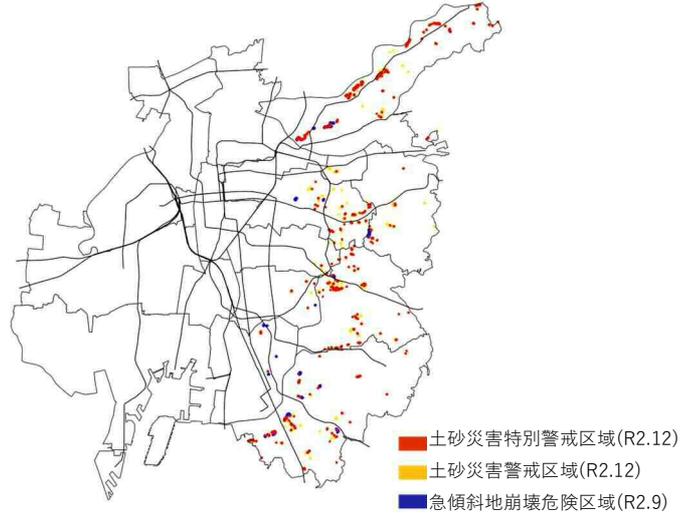
- ・近年時間雨量 50mm 以上の豪雨の発生回数が増える傾向にある中、市域の北部から西部において河川氾濫等による浸水のおそれがあり、東部を中心とした範囲では土砂災害のおそれがあります
- ・南海トラフ巨大地震により、南西部における津波浸水や西部を中心とした液状化による被害が想定されています

### ■洪水浸水想定区域（想定最大規模）



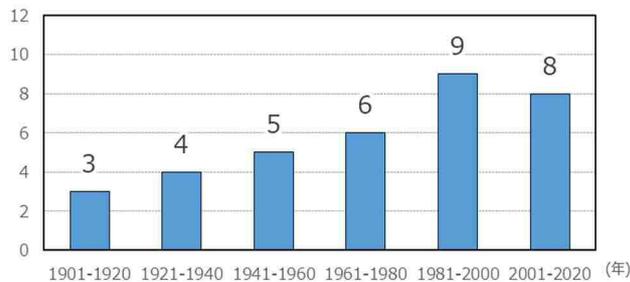
出典：名古屋市作成

### ■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



出典：名古屋地方気象台観測値 (R4)

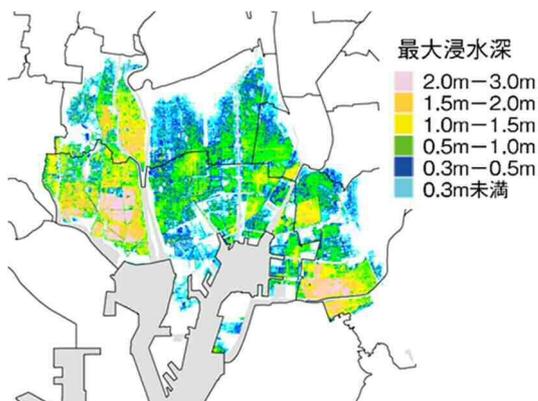
### ■氾濫危険水位を超過した河川数（全国）



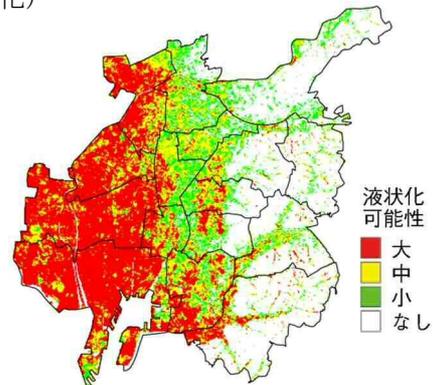
出典：国土交通省「令和 3 年版 国土交通白書」

### ■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、スト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うえで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踏まえ、「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」と示されております。

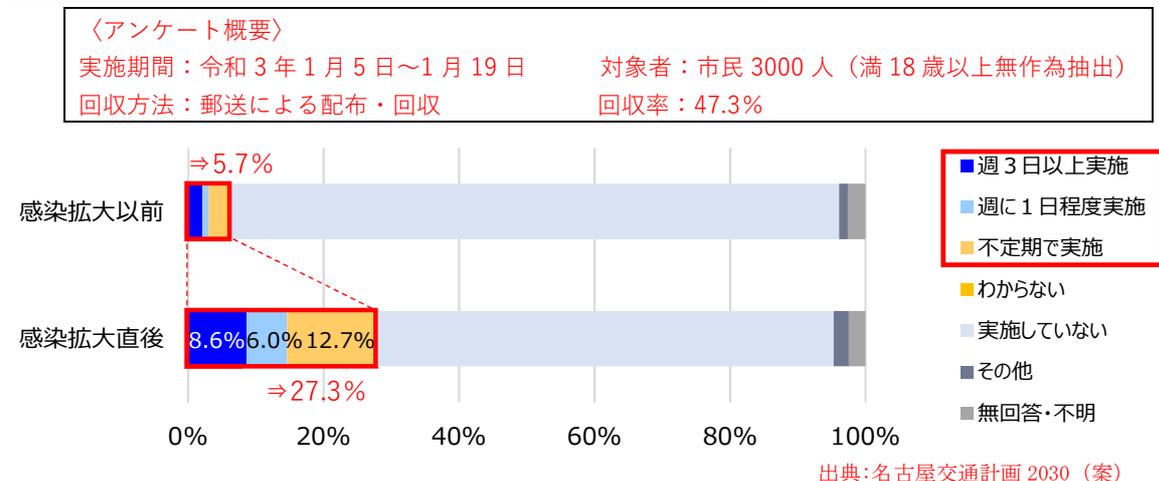
本市においても、集約連携型まちづくりを推進することは、生活利便性の維持・向上に加え、地域経済の活性化や行政コストの削減、エネルギーの効率的利用による環境への負荷の低減など、さまざまな効果が期待されます。そのため、引き続き本プランに基づく駅そばへの都市機能と居住の誘導をすすめていく必要があります。

（変化を踏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）**



## 第3章 目標と基本方針

---

1. 目標
2. 基本方針
3. 基本的な区域とまちづくりの方向性

## 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

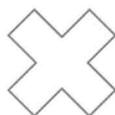
名古屋の強み『住みやすさ』を磨き伸ばすとともに将来に備え  
『都市圏を牽引』する魅力と活力を高める

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クア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がるなど、安全・安心なまちづくりをめざします。

■プランの基本方針と目標

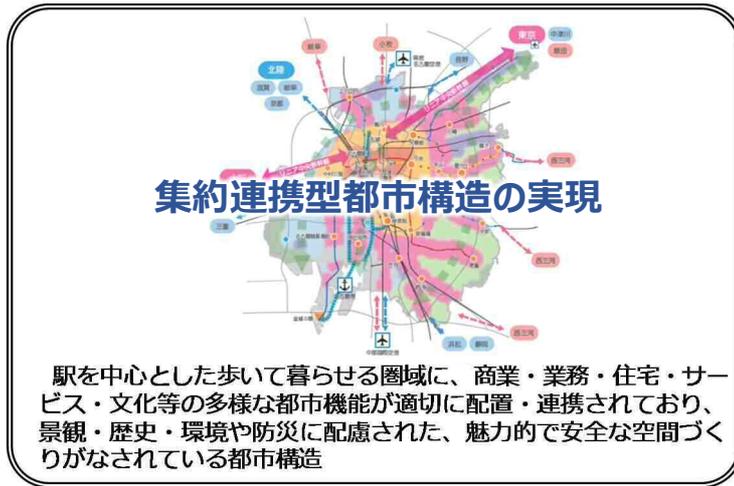


■交通施策  
 ・まちづくりと連携した総合交通体系の形成



■広域的な視点  
 ・都市圏を見渡した視点からの誘導のあり方

<めざすべき都市構造>



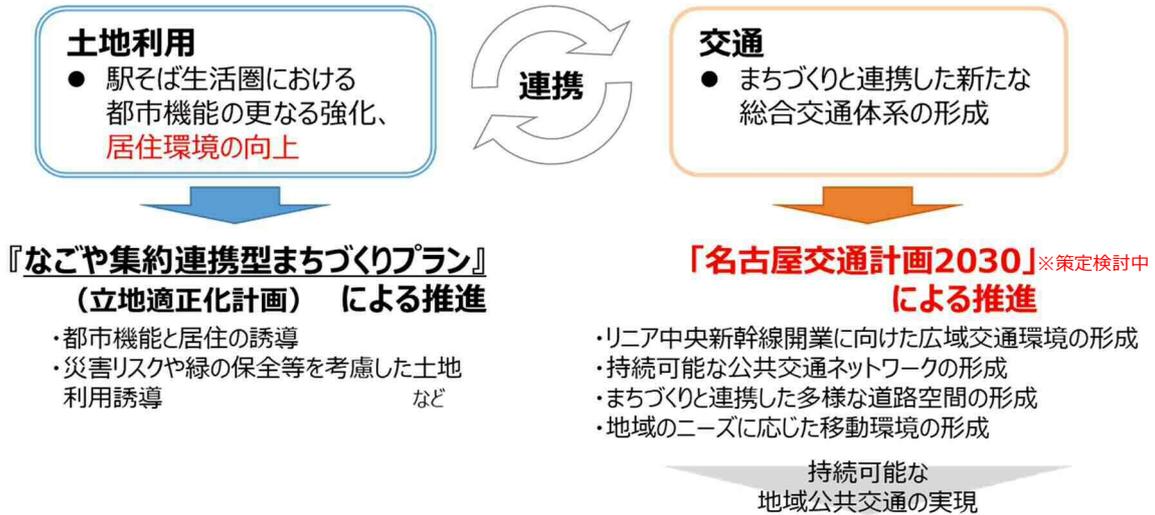
< 目 標 >

**魅力ある『名古屋ライフスタイル』を  
 育む大都市の形成**

➤ **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。



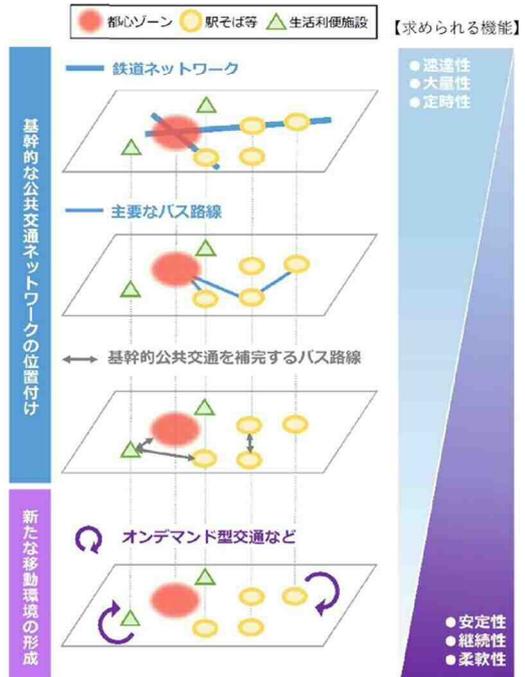
**取組例：地域公共交通計画の策定**

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付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



出展：名古屋交通計画 2030【案】

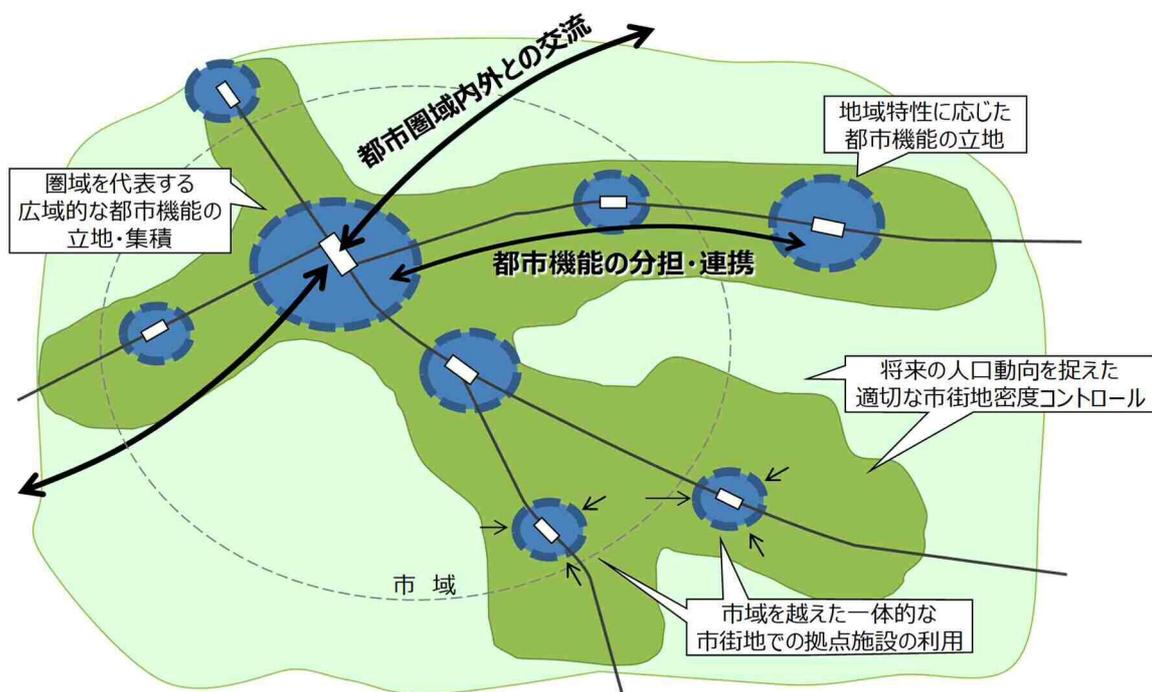
## ▶ 広域的な視点

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必要があります。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。

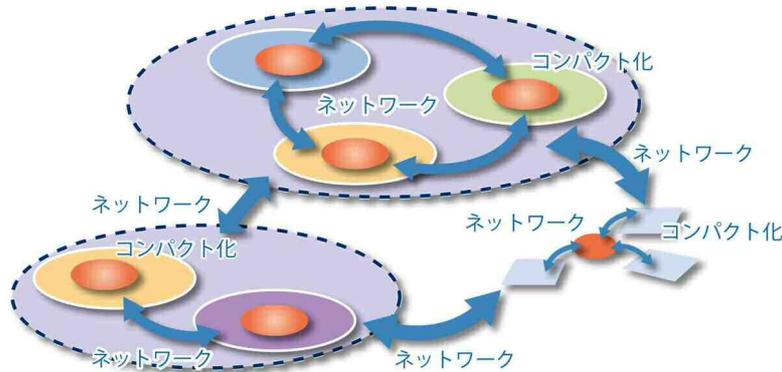
- ・ 圏域の各都市を結ぶ鉄道を中心とした交通ネットワークをいかし、各都市の地域特性等に応じた役割分担や連携をふまえて、都市圏全体で圏域の成長を牽引していくために、本市の都心域に高次都市機能の集積をはかります
- ・ 市域を越えて一体的に広がる市街地では、近隣市町村の住民の利用も考慮した都市機能誘導をはかります
- ・ 都市圏全体での将来の人口動向を見据えて各都市が意識を共有し、適切な市街地密度コントロールをはかります

### ■ 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。

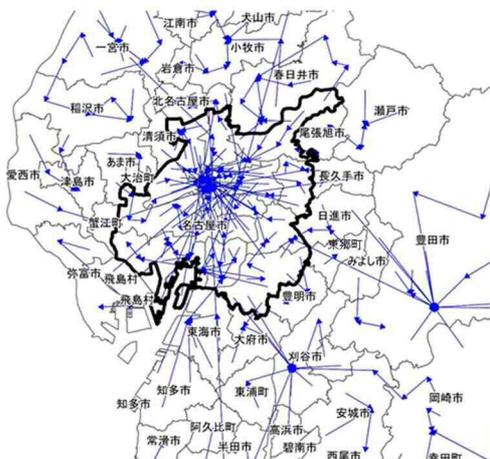


出典：国土交通省「国土形成計画（平成 27 年 8 月）」

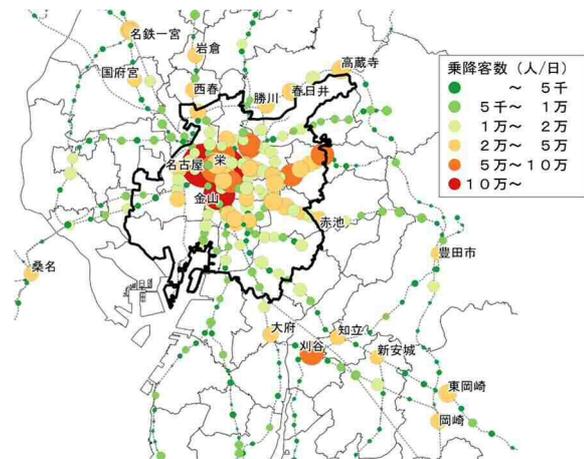
参考②：広域的な人の動きと鉄道駅の乗降客数

- 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)

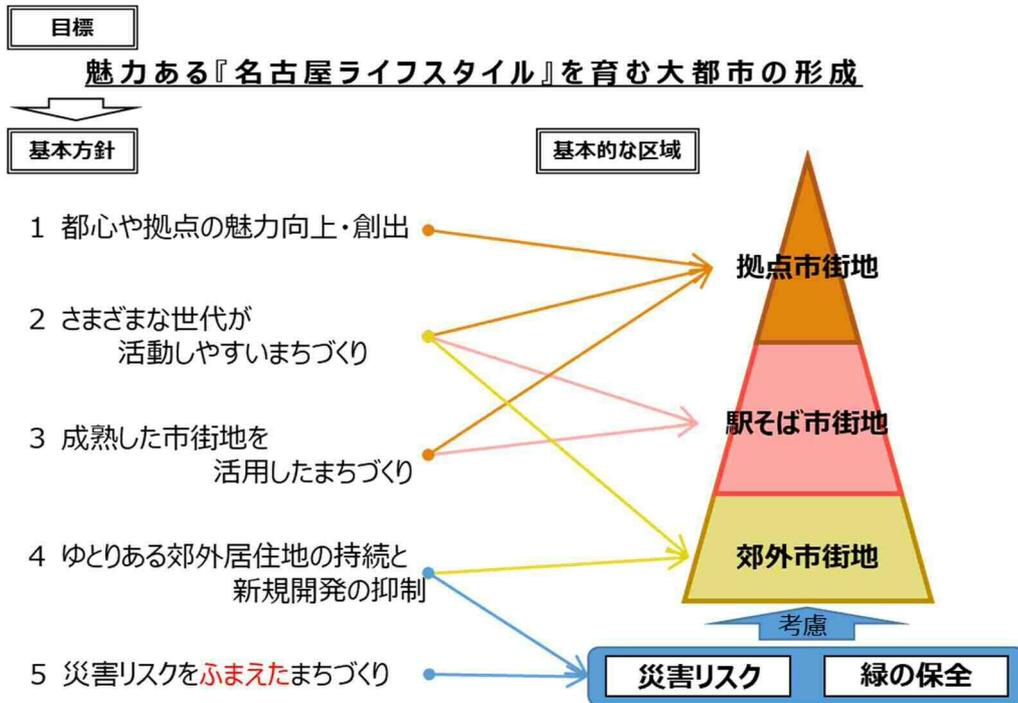


出典：第 5 回中京都市圏 P T 調査より名古屋市作成

### 3. 基本的な区域とまちづくりの方向性

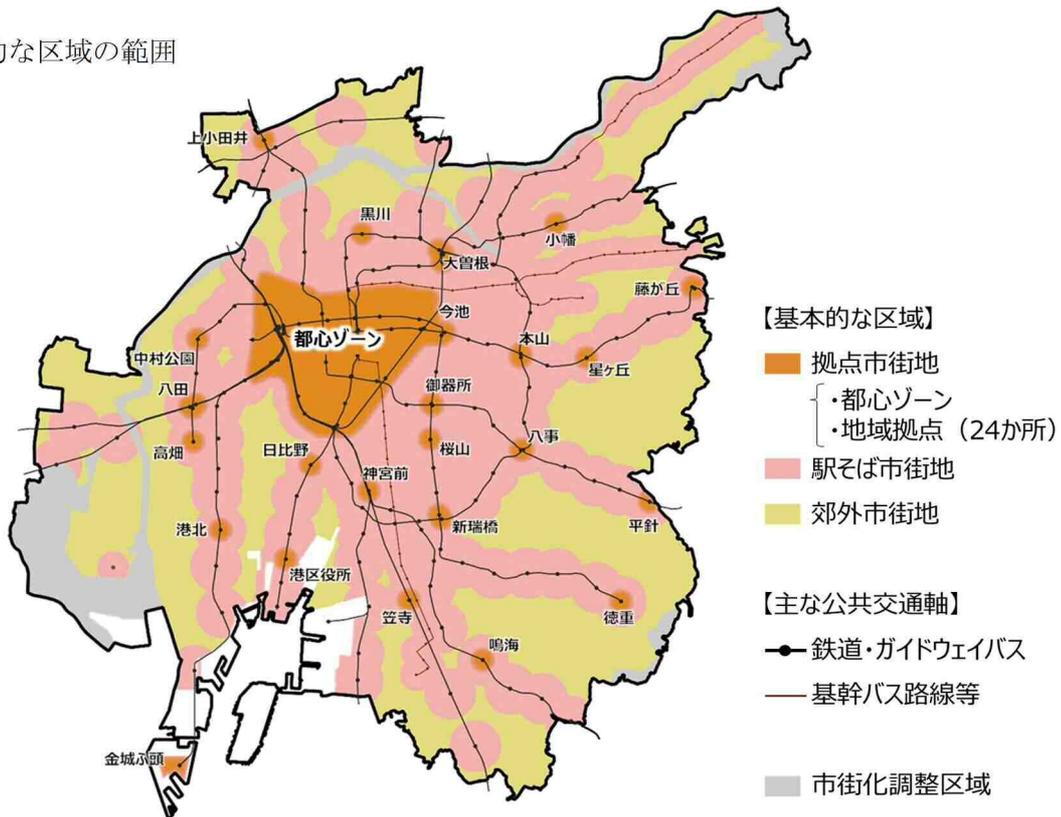
基本方針に基づいて効果的に都市機能と居住の誘導をはかるために、集約連携型都市構造を構成する3つの「基本的な区域」を設定します。この基本的な区域ごとのまちづくりの方向性と区域設定の考え方を次に示します。

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、地域の特徴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	<p>■魅力があふれにぎわう交流拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
駅そば市街地	<p>■快適で利便性の高い居住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
郊外市街地	<p>■「ゆとり」と「うるおい」がある居住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

■ 基本的な区域の範囲



区域	区域設定の考え方
拠点市街地	<p>■ 市内外からアクセスしやすい拠点地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>都心ゾーン</u> (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)</li> <li>・ 地域拠点 (①～④の鉄道駅の 400m 圏域) <ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>②一定地域における拠点性が高い駅</li> <li>③拠点的な施設等がすでに立地・集積している駅</li> <li>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</li> </ul> </li> </ul>
駅そば市街地	<p>■ 公共交通軸の周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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)</li> <li>・ 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</li> </ul>
郊外市街地	<p>■ 上記以外の市街化区域</p>

※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。

### ■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

- ・ 多様な交流を生み出す  
高次都市機能の集積
- ・ 良質な都市基盤をいかした  
質の高い居住環境



#### 『駅そば市街地』

##### 快適で利便性の高い居住環境

- ・ 公共交通網を軸とした、  
歩いて暮らせる快適な居住環境
- ・ 既存ストックの有効活用や更新に  
よる現状の人口水準の維持

#### 『郊外市街地』

##### 「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と生活像（ライフスタイルイメージ）

### 拠点市街地（都心ゾーン・地域拠点）

#### 【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）

- ・都心ゾーンでは、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。
- ・地域拠点では、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が送れている。

### 駅そば市街地

#### 【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。
- ・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。
- ・日常的な生活は徒歩や自転車で十分。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、緑が広がるまちな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。



## **第4章 誘導区域と誘導する施設**

---

1. 施設の整理と誘導の考え方
2. 都市再生特別措置法に基づく誘導区域と施設の設定
3. 居住誘導区域内も含めた災害リスクへの対応

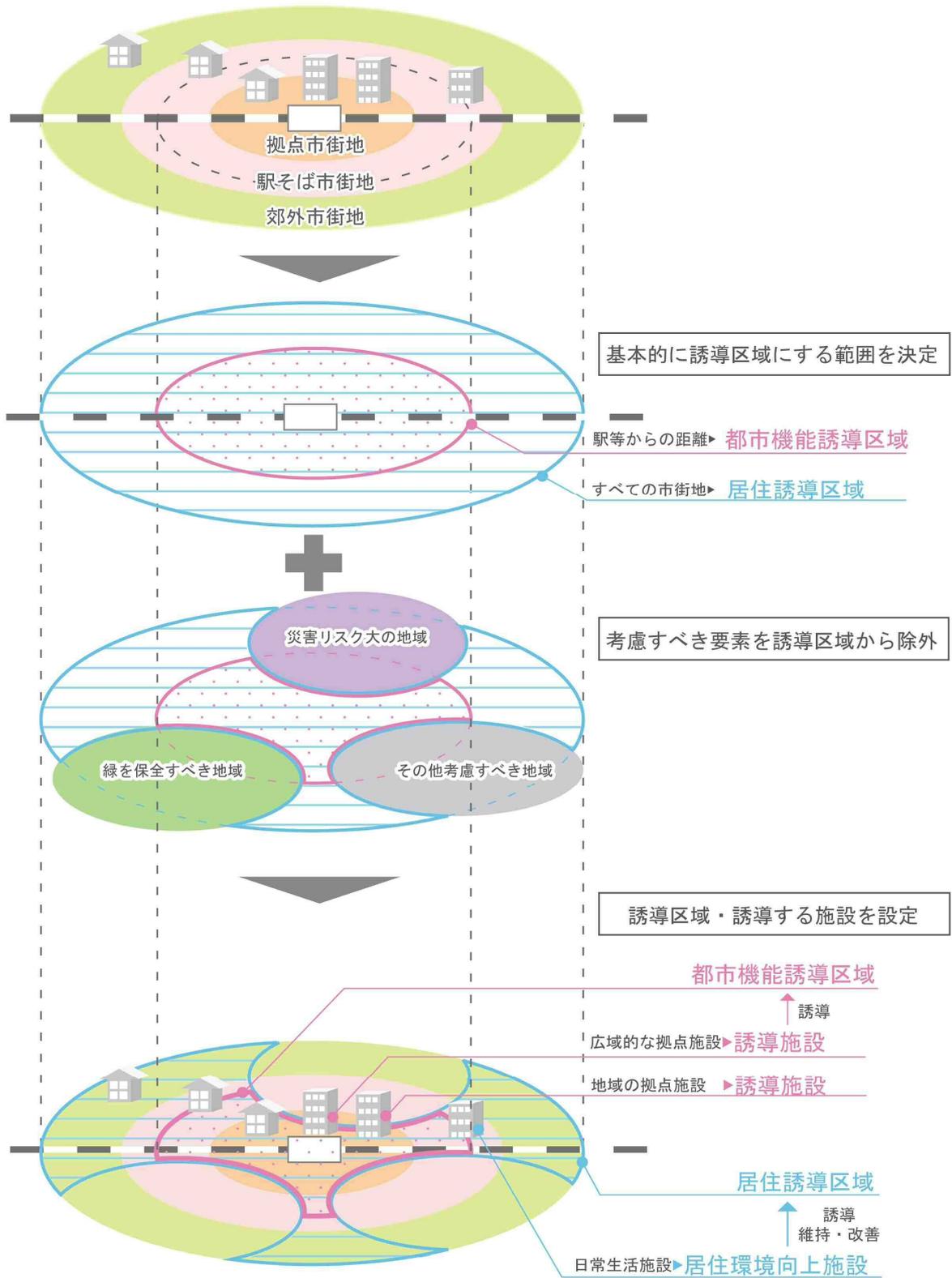
## ■誘導区域と誘導する施設の設定の流れ

本プランの目標である「魅力ある『名古屋ライフスタイル』を育む大都市の形成」をはかるため、課題と対応の方向性や基本方針をふまえ、都市機能及び居住について誘導の考え方を整理します。これらのうち、都市機能については都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域及び誘導施設の設定により、また、居住については都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域及び居住環境向上施設の設定により、適切な誘導を推進します。

本章では都市機能誘導区域及び居住誘導区域並びに誘導施設及び居住環境向上施設等を以下の流れで設定します。



(誘導区域設定イメージ)



## 1. 施設の整理と誘導の考え方

### (1) 施設の整理

本プランの目標である「魅力ある『名古屋ライフスタイル』を育む大都市の形成」をすすめるため、本市において充実をはかるべき施設を次のとおり整理します。

#### まちの個性や魅力を創造する施設（文化、スポーツ）

この圏域の中心都市として、市民のみならず圏域の住民から誇りに思われ、人々を吸引する魅力やにぎわいにあふれた都市であるため、人々の交流やにぎわいを生み出すとともに、まちの個性や魅力を創造する観点から、文化やスポーツに関する施設の充実をはかります。

#### 圏域の産業競争力等を高める施設（国際・産業交流）

人口減少により働き手（生産年齢人口）が減少する中でも、この圏域の強い産業競争力を維持向上させるため、さまざまな人、モノ、情報が集まる大都市の強みをいかし、産業交流を生み出す施設や、国内外から集まる多様な人材が安心・快適に働くことができるような施設の充実など国際ビジネス環境の強化をはかり、都市の国際競争力を高めます。

あわせて、アジア競技大会開催の機会をとらえた交流人口の増加に対応するため、訪日外国人などの利便性の向上に資する施設の充実をはかります。

#### 生活の利便性の向上に資する施設（医療、福祉、子育て・教育等）

今後の人口減少局面においても、就業世代、子育て世代、高齢者などさまざまな世代にとって住みやすい都市であり、また、今後増加する高齢者が安心して暮らすことができるよう、医療、福祉、子育て・教育、商業、行政サービスなど生活の利便性を高める施設の充実や持続をはかります。

本市に必要とされる施設イメージを次のとおり整理します。

整理にあたっては、施設の拠点性に着目し、「広域的な拠点施設」、「地域の拠点施設」、「日常生活施設」の3つに分類します。

分類	概要
広域的な拠点施設	市民のみならず都市圏や海外等の多様な人々を対象として、交流やにぎわいを生み出し、都市圏の魅力や産業競争力の強化等をはかる施設
地域の拠点施設	多数の市民が利用し、市民の生活利便性や生活の質を高める施設
日常生活施設	日常生活の中で利用する身近な施設



## (2) 市街地ごとの都市機能及び居住の誘導の考え方

本市では、地下鉄をはじめとする鉄道や基幹バスなど、公共交通網が充実しています。この充実した公共交通網をいかし、都市計画マスタープランに掲げる「集約連携型都市構造」の実現に向けて、駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、広域的な拠点施設や地域の拠点施設を都市機能として誘導し、歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

また、本市では土地区画整理事業等により、鉄道駅等から離れた郊外においても良好な市街地が形成されています。今後は、人口減少の局面に入ることが予想されていますが、減少は緩やかであり、20年後においても市域の広範囲において一定以上の人口密度の持続が見込まれていることから、現在の市街化区域を基本に居住の誘導をはかることとします。

なお、居住の誘導にあたっては、まちづくりの方向性を考慮し、拠点市街地や駅そば市街地においては利便性の高い居住環境を、郊外市街地においてはゆとりと潤いのある居住環境の持続をはかります。また、駅そば市街地を中心に人口減少が予測される中、市外から本市への転入やライフステージの変化による転居等の機会をとらえた居住誘導をはかるとともに、日常生活の中で必要となる身近な日常生活施設の誘導等により、居住環境の維持・向上をはかります。

以上をふまえつつ、拠点市街地、駅そば市街地、郊外市街地ごとのまちづくりの方向性に応じた、都市機能及び居住の誘導の考え方を示します。

### ■都市機能及び居住の誘導の考え方

◎：重点的な誘導

○：誘導

□：維持・改善

区域	機能	都市機能		居住	
		施設		日常生活施設	住宅
		広域的な拠点施設	地域の拠点施設		
拠点市街地	都心ゾーン	◎	○	□	◎
	地域拠点	○	◎		
駅そば市街地		○	○	○	◎
郊外市街地		—	—	□	□

## 拠点市街地（都心ゾーン）

### 〈都市機能について〉

拠点市街地の都心ゾーンは、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の集積をはかる必要があります。そのため、都市圏の広範囲からのアクセスが容易である点を活かし、市民のみならず国内外の人々の利用が想定される広域的な拠点施設を重点的に誘導します。

具体的には、圏域の魅力や賑わいを生み出し、人々に豊かな想像力をもたらしてくれる美術館、博物館、劇場、映画館、図書館などの文化交流施設（比較的規模が大きなもの）や、企業の経営・技術を支える大学・短期大学、技術産業交流や異文化交流を促すMICE施設やイノベーション施設、ビジネス等で訪れる訪日外国人の生活支援にかかる外国語での利用に対応した教育・医療・保育施設、また、ビジネスや観光で訪れる人々が利用するホテル（中でも名古屋に立地が少ないハイグレードホテル）や高品質なオフィスなど都市の国際的なビジネス環境を強化する上で必要な国際・産業交流施設、沿道のにぎわいを生み出す商業施設などのまちの魅力や利便性向上に資する施設について重点的に誘導をはかります。

また、都心ゾーンの高い利便性をいかし、市民や近隣市町村の人々が利用する地域の拠点施設の誘導をはかります。

### 〈居住について〉

都心ゾーンにおいては利便性の高い都心居住の増加などにより、人口も若干の増加が見込まれます。そのため、今後も良質な都市基盤や利便性の高さをいかし、重点的な居住の誘導をはかります。

また、高い利便性と職住近接性を活かした質の高い中高層住宅の誘導をはかるとともに、日常生活施設が充実している環境を維持し、不足する地域などには必要に応じて改善をはかります。

## 拠点市街地（地域拠点）

### 〈都市機能について〉

拠点市街地の地域拠点は、交通結節機能が高い地域特性をいかし、市内各地域の中心となる拠点の形成をはかる必要があります。そのため、市民や近隣市町村の人々の生活利便性や生活の質を高める地域の拠点施設を重点的に誘導します。

具体的には、美術館、博物館、劇場、図書館などの文化交流施設（比較的規模が小さなもの）や、児童館、福祉会館などの子育て・高齢者交流施設、拠点的な医療施設、まちの魅力や利便性向上に資する施設について重点的に誘導をはかります。また、多数の駅利用者、多機能を有する地域拠点（今池、大曾根、神宮前、星ヶ丘、八事）や、都市計画マスタープラン2030に示すイノベーションリンク（プランPO参照）に位置する地域拠点においては、MICE施設、イノベーション施設などの国際・産業交流施設についても重点的に誘導をはかります。

### 〈居住について〉

地域拠点においては、既存の良質な都市基盤があり、居住を希望する市民割合が高い一方で、今後の人口減少が予測される中、将来にわたって人口水準を維持するために、重点的な居住の誘導をはかります。

また、公共交通の利便性等をいかした中高層住宅の誘導等をはかるとともに、日常生活施設が充実している環境を維持し、不足する地域などには必要に応じて改善をはかります。

## 駅そば市街地

### 〈都市機能について〉

駅そば市街地には、市内の多方面からのアクセスが容易である地域特性をいかし、市民の生活利便性や生活の質を高める地域の拠点施設を誘導します。

具体的には、美術館、博物館、劇場、図書館などの文化交流施設や、児童館、福祉会館など子育て・高齢者交流施設、拠点的な医療施設について誘導をはかります。これらの施設の立地を駅近くへ誘導することで、徒歩でのアクセス性の向上をはかります。

### 〈居住について〉

駅そば市街地においては、既存の良質な都市基盤があり、居住を希望する市民割合が高い一方で、今後の人口減少が予測される中、将来にわたって人口水準を維持するために、重点的な居住の誘導をはかります。既存の住宅ストックをいかしつつ、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を重点的に促進します。

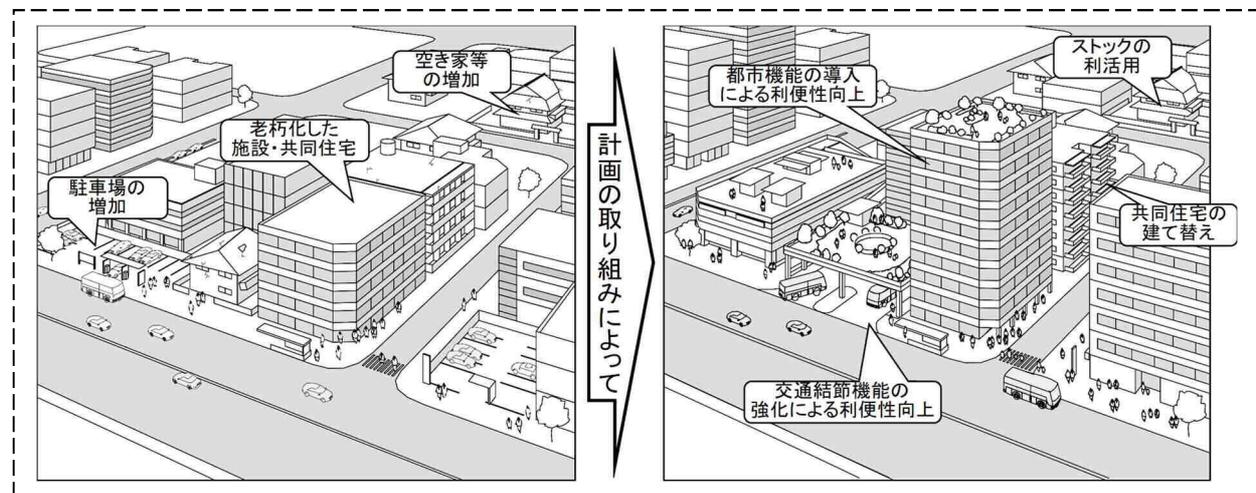
また、駅付近を中心に公共交通の利便性をいかした中高層住宅の誘導と、その周辺での中低層住宅の誘導等をはかるとともに、居住環境を向上させるため、日常生活施設の誘導をはかります。

## 郊外市街地

### 〈居住について〉

本市の郊外市街地では、鉄道をはじめとした基幹的な公共交通網の周辺ではないものの、バスによる公共交通網が形成されており、一定の人口密度が持続され日常生活施設も立地しています。このため、郊外市街地においては、市民の戸建て志向の受け皿の確保や自然を身近に感じるライフスタイルの選択肢の提供、世代間バランスが取れた居住地の形成等の観点から、既存の住宅ストックの適切な活用を中心とする良好な居住環境の持続や空間的なゆとりをいかした低層住宅地の持続等により、ゆとりとうるおいのある居住環境の形成をはかります。また、日常生活の中で利用する身近な日常生活施設である診療所や保育所、食料品・日用品販売店などを維持し、不足する地域などには必要に応じて改善をはかります。

## ➤ 拠点市街地、駅そば市街地でのまちづくりのイメージ



## 2. 都市再生特別措置法に基づく誘導区域と施設の設定

### (1) 誘導区域及び施設の設定の考え方

#### ① 「都市機能誘導区域」と「誘導施設」の設定の考え方

拠点市街地における魅力ある交流拠点の形成や、駅周辺及びその後背圏の住民の利便性の向上、公共交通の利用の促進などをはかるため、都市機能誘導区域は拠点市街地及び駅そば市街地を基本に設定します。

具体的には、拠点市街地については、交通結節機能の高い地域特性を考慮して、周辺の駅そば市街地も含めた全域を都市機能誘導区域に設定します。一方、その他の駅そば市街地については、周辺の郊外市街地の住民の利便性にも考慮しつつ、公共交通を利用して来訪するさまざまな世代の徒歩圏を考慮し、鉄道駅等からの距離をもとに都市機能誘導区域に設定します。

なお、区域設定にあたっては土砂災害のリスクや居住環境との調和を考慮（誘導区域からの除外）します。（具体的な範囲は「(4)誘導区域設定にあたり考慮する要素」を参照）

また、施設の拠点性や対象とする施設利用者を考慮し、市民のみならず都市圏や海外からの利用者が見込まれる広域的な拠点施設と、多数の市民が利用する地域の拠点施設を「誘導施設」に位置づけます。

誘導施設については、地域のニーズに応じて特定用途誘導地区等の都市開発諸制度を運用し、周辺環境への影響等を考慮しながら都市機能誘導区域内への誘導をはかります。誘導施設のうち、広域的な拠点施設については、引き続き、特定用途誘導地区等による誘導施策により都心ゾーンへの誘導をはかります。また、地域の拠点施設についても、地域拠点への重点的な誘導をはかるための施策を展開します。

#### ■都市機能誘導区域の設定範囲

市街地		都市機能誘導区域の設定の考え方
拠点	都心ゾーン	都心ゾーン全域を都市機能誘導区域とします
市街地	地域拠点	地域拠点及び地域拠点周辺の駅そば市街地（鉄道駅等の800m圏域）全域を都市機能誘導区域とします
	地域拠点周辺	
駅そば市街地	その他	次のとおり駅そば市街地の一部を都市機能誘導区域とします <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅等(地域拠点となる駅を除く)の600m圏域*</li> <li>・基幹バス路線等の500m圏域</li> <li>・大規模な面的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</li> </ul>

※「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（国土交通省）」における高齢者の平均歩行継続距離（休憩しないで歩ける距離）及び駅そば市街地を考慮して設定した圏域

## ② 「居住誘導区域」と「居住環境向上施設」の設定の考え方

前述のとおり、本市では市域の広範囲で充実した公共交通網や良好な市街地が形成されており、今後も一定以上の人口密度の持続が見込まれていることから、居住誘導区域は現在の市街地を基本に拠点市街地、駅そば市街地及び郊外市街地に設定します。ただし、区域設定にあたっては土砂災害や洪水、津波などの災害リスクや緑の保全などを考慮（誘導区域からの除外）します。（具体的な範囲は「誘導区域設定にあたり考慮する要素」を参照）

なお、災害リスクについては、一定以上の災害リスクが想定される範囲を居住誘導区域には含めないこととします。一方で、一定以下の災害リスクが想定される範囲については、堤防等のハードの整備によりリスク解消が見込まれることや、発生頻度が低いことに加え、充実した交通網や、良好な市街地が形成されている本市の状況を考慮し、居住誘導区域に含めることとします。なお、居住誘導区域内にも一定以下の災害リスクがあるため、要安全配慮区域の設定等により災害リスクをふまえた居住の誘導をはかります。（本プラン P60 参照）

また、居住誘導区域には、周辺住民が生活の中で利用する身近な日常生活施設のうち、小規模な施設を「居住環境向上施設」に位置づけます。

居住環境向上施設については、地域のニーズに応じて居住環境向上用途誘導地区等の都市開発諸制度を運用し、地域の特性や周辺環境への影響等を考慮しながら居住誘導区域内の駅そば市街地への誘導をはかります。

### ➤ 誘導区域及び施設の設定範囲

市街地ごとの都市機能及び居住の誘導の考え方をふまえた、誘導区域及び施設の設定範囲のイメージを以下のとおり示します。

◎：重点的な誘導      ○：誘導      □：維持・改善

機能 区域		都市機能		居住	
		施設	施設	日常生活施設	住宅
		広域的な拠点施設	地域の拠点施設		
拠点市街地	都心ゾーン	◎	○		◎
	地域拠点	○	◎	□	◎
駅そば市街地※		○	○	○	◎
郊外市街地		—	—	□	□



都市機能誘導区域の基本的な範囲



居住誘導区域の基本的な範囲



誘導施設に位置づける施設



居住環境向上施設に位置づける施設

※駅そば市街地の一部が都市機能誘導区域の基本的な範囲となる（次図「誘導区域を設定する基本的な範囲の概要」参照）

(誘導区域を設定する基本的な範囲の概要)

		拠点市街地	
		都心ゾーン	地域拠点
誘導区域対象範囲	<p>都心ゾーン全域を都市機能誘導区域及び居住誘導区域の対象とします。</p> <p>都市機能誘導区域 対象範囲</p> <p>居住誘導区域 対象範囲</p> <p>基本的な区域</p> <p>拠点市街地 (都心ゾーン)</p>	<p>地域拠点及びその周辺の駅そば市街地の全域を都市機能誘導区域及び居住誘導区域の対象とします。</p> <p>400m</p> <p>800m</p> <p>拠点市街地 (地域拠点)</p> <p>駅そば市街地</p>	

		駅そば市街地	郊外市街地
誘導区域対象範囲	<p>さまざまな世代の歩行可能距離等を考慮して駅近辺を都市機能誘導区域の対象とします。(鉄道駅等からの距離をもとに設定)</p> <p>また、駅そば市街地の全域を居住誘導区域の対象とします。</p> <p>都市機能誘導区域の設定範囲</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅等※：600m圏域</li> <li>・基幹バス路線等：500m圏域</li> </ul> <p>※地域拠点となる駅は除く</p> <p>駅そば市街地</p>	<p>郊外市街地の全域を居住誘導区域の対象とします。</p> <p>郊外市街地</p>	

## (2) 誘導区域設定にあたり考慮する要素

都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定にあたっては、次の要素を考慮します。

### ① 災害リスク

本市では、災害に備えるため河川や下水道等の都市基盤の整備や避難対策の充実・強化等に取り組んでいますが、居住の観点から、その土地の災害リスクの内容を十分にふまえることが必要です。このため、計画規模又は過去最大規模（L1）の災害において、一定以上の災害リスクが想定される範囲（「災害リスクが大きい範囲」）については居住誘導区域には含めないこととし、立地適正化計画に基づく一定規模以上の住宅建築等に対する届出制度を活用することにより、重点的に災害リスクの内容や対応方法の理解促進をはかります。

都市機能誘導区域については、鉄道駅等の既存のストックの有効活用、拠点的な都市機能の立地による避難空間の確保により防災性の向上が考えられるという点をふまえ、土砂災害特別警戒区域等を除き、「災害リスクが大きい範囲」であっても都市機能誘導区域の設定にあたっては考慮しないこととします。

なお、災害リスクをふまえたまちづくりは、都市機能誘導区域の設定状況など都市機能の誘導の考え方も考慮してすすめます。

なお、臨海部防災区域（災害危険区域）においては、条例に基づく建築制限が定められており、土地利用にあたっての周知や必要な構造等の配慮が定められていることから、誘導区域の設定にあたっては考慮しないこととします。

これらの取組により、災害リスクをふまえた居住や土地利用を推進します。

さらに、一定以下の災害リスクが想定される範囲については、居住誘導区域内に含まれますので、要安全配慮区域の設定等により、災害リスクをふまえた居住の誘導をはかります。（本プラン P60 参照）

### ■災害規模の種別

区分	内容
レベル1 (L1)	○ 洪水は各河川整備における計画に定められた規模の災害（計画規模） ○ 内水氾濫、高潮、津波、液状化は過去に発生した災害を考慮した最大規模の災害（過去最大規模）
レベル2 (L2)	○ 洪水、内水氾濫、高潮は発生頻度は低いが想定し得る最大規模の災害、 津波は発生頻度は極めて低いものの発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの規模の災害、 液状化は発生頻度は低いがあらゆる可能性を考慮した最大クラスの規模の災害（想定最大規模）

※ 本プランの中では、上の表のとおり L1、L2 を定義する。

<災害リスクが大きい範囲>

	設定基準	考え方	誘導区域設定への考慮	
			都市機能	居住
土砂災害	土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域		含めない	含めない
洪水	洪水浸水想定区域(計画規模 <sup>※1</sup> )のうち浸水深 3m 以上の範囲	2 階床高以上の浸水のおそれがある範囲	考慮しない	含めない
(高潮 <sup>※2</sup> )	高潮浸水予想(過去最大規模 <sup>※3</sup> )のうち浸水深 3m 以上の範囲			
(内水氾濫 <sup>※2</sup> )	内水浸水範囲(過去最大規模 <sup>※4</sup> )のうち浸水深 3m 以上の範囲			
津波	津波浸水範囲(過去最大規模 <sup>※5</sup> )のうち浸水深 2m 以上の範囲	一般家屋の流出のおそれがある範囲		

※1 水防法に基づく計画規模等(愛知県が作成した浸水予想図含む)

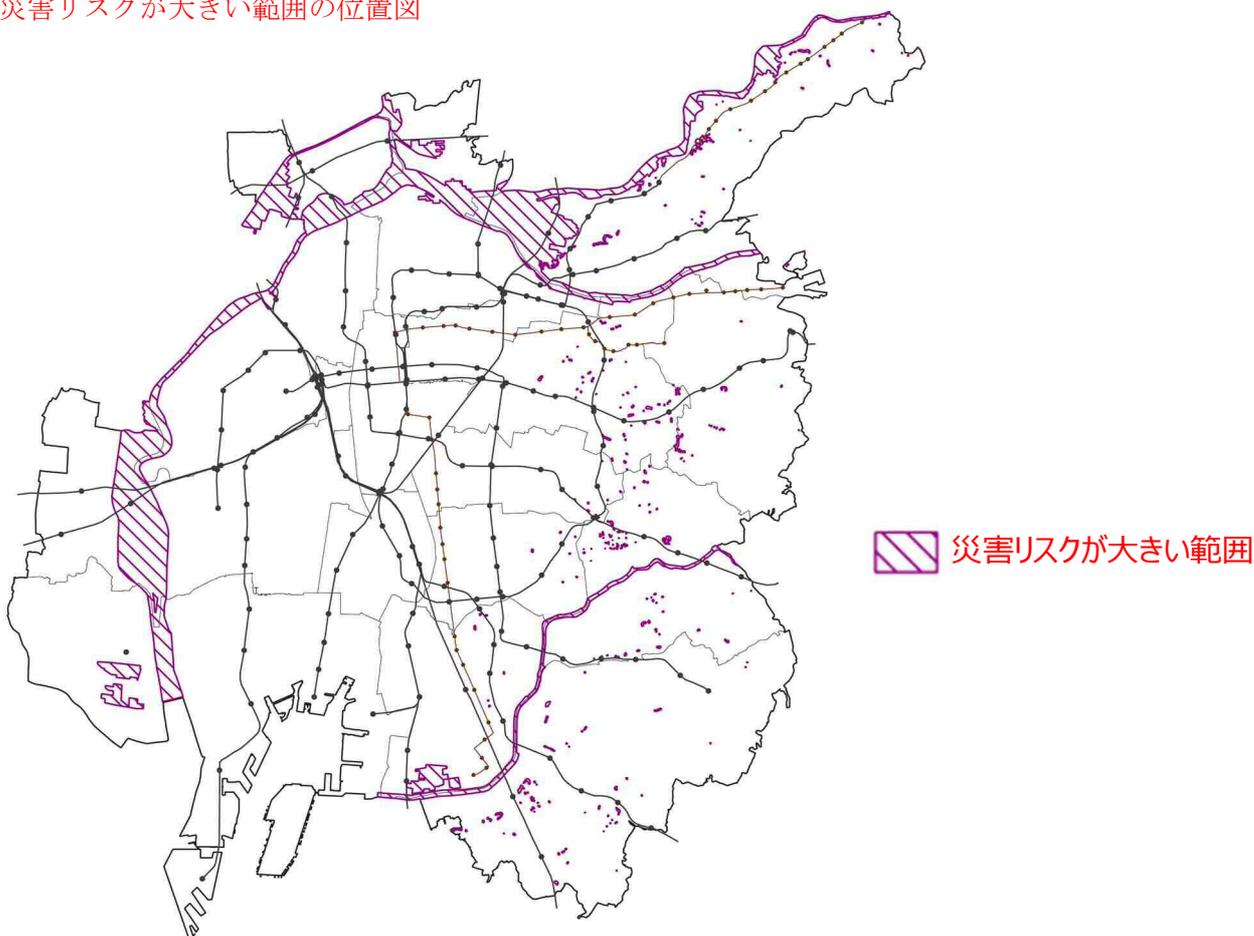
※2 高潮、内水氾濫については、L1(過去最大規模)で浸水深 3m 以上の一定の範囲がないため、居住誘導区域外となる区域はない

※3 愛知県が設定した伊勢湾台風規模で堤防が決壊しないケース

※4 平成 22 年に作成した本市独自のモデル(東海豪雨相当)

※5 平成 26 年に作成した本市独自のモデル

■災害リスクが大きい範囲の位置図



※2022. 11. 22 時点

## ② 緑の保全

緑には、良好な景観の形成やヒートアイランド現象の緩和、防災・減災への貢献など多面的な機能があり、都市化により緑地の減少が進む中で、都市における緑の果たす役割の重要性が高まっています。

そのため、緑地の保全をはかる観点から、特別緑地保全地区については居住誘導区域に含めないこととします。

また、低未利用の基盤未整備地区※については、まとまりのある樹林地等においては緑の保全をはかる観点から、既存の住宅地等においてはゆとりとうるおいの維持・創出をはかる観点から居住誘導区域及び都市機能誘導区域に含めないこととします。当該地区における新規開発等に対しては、土地利用計画との連動により過度な市街地拡大を抑制するとともに、ゆとりとうるおいの維持・創出をはかります。

※低未利用の基盤未整備地区は、第一種低層住居専用地域のうち建蔽率 30%、容積率 50%に指定されている範囲（すでに土地区画整理事業に着手している範囲は除く）をもとに設定

## ③ その他

(その他区域の考慮)

第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域は、低層住宅の市街地が形成され、良好な居住環境を保全すべき地域であることを考慮し、都市機能誘導区域に含めないこととします。

工業地域は、主として工場等の土地利用誘導または維持をはかる地域であることを考慮し、居住誘導区域及び都市機能誘導区域に含めないこととし、立地適正化計画に基づく届出制度を活用することにより、工業地域指定の意図の理解促進をはかります。ただし、当該地域の居住誘導区域及び都市機能誘導区域からの除外について、本市では今後、現況の土地利用状況を踏まえた用途地域の見直しを想定していることから、その見直しにあわせて変更します。

その他、都市再生特別措置法等の規定により誘導区域に指定しない地域や住宅の建築を制限している範囲は居住誘導区域及び都市機能誘導区域に含めないこととします。(市街化調整区域、工業専用地域、臨港地区、流通業務地区、保安林)

ただし、都市再生緊急整備地域や地区計画、その他個別計画等により都市機能や居住の誘導をはかることが示されている場合は、前述の考え方に関わらず、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に含めることとします。

(区域の境界について)

都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、誘導区域の内外で誘導をはかる制度の適用や届出の要否が異なることから、誘導区域の内外の判断が容易になるように区域の境界を設定する必要があります。このため、誘導区域の境界は、前述の区域指定の考え方等に加えて街区単位での各要素との位置関係等をふまえ、地形地物や用途地域等の区域などに基づいて定めることとします。

(区域の変更について)

都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、土地利用の状況等をふまえ定めるものであり、今後、用途地域等の土地利用計画の見直しなどにあわせて、必要に応じて区域等の見直しを行います。

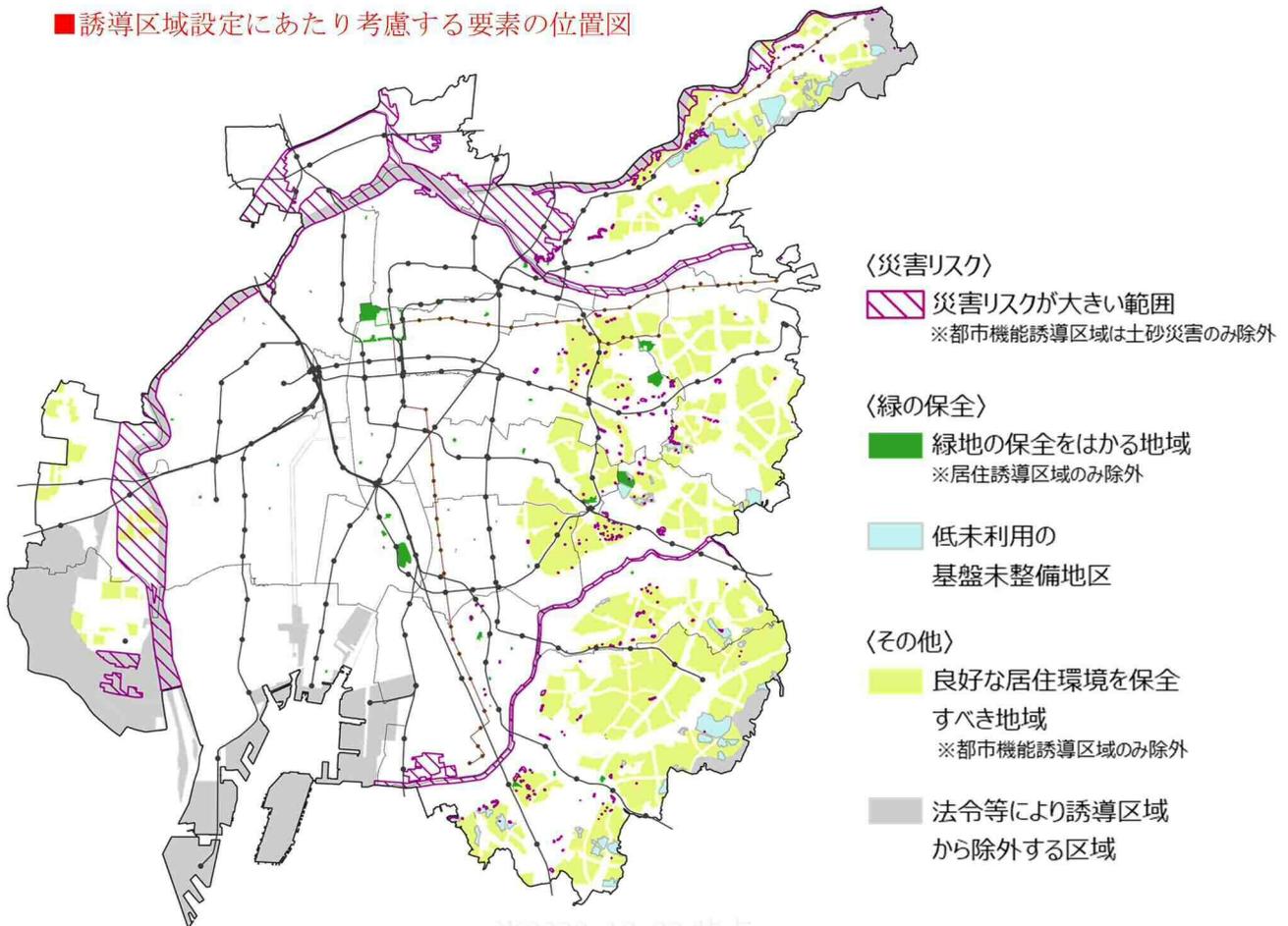
■誘導区域設定にあたり考慮する要素の概要

考慮する要素		具体的な範囲	都市機能誘導区域	居住誘導区域
災害リスク	災害リスクが大きい範囲	土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域 急傾斜地崩壊危険区域	含めない	含めない
		計画規模相当の洪水（内水氾濫・高潮） 及び津波で一定の浸水深以上の範囲を もとに設定	考慮 しない	含めない
緑の 保全	緑地の保全をはかる地域	特別緑地保全地区	考慮 しない	含めない
	低未利用の基盤未整備地区	用途地域において建蔽率 30%、容積率 50% に指定されている範囲をもとに設定	含めない	含めない
その他	良好な居住環境を保全 すべき地域	第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域	含めない	考慮 しない
	工場等の土地利用誘導又は 維持をはかる地域※ 1	工業地域をもとに設定	含めない	含めない
	法令等の規定により誘導 区域を指定しない地域	市街化調整区域、工業専用地域、 臨港地区、流通業務地区、保安林	含めない	含めない

※ 1 工業地域の居住誘導区域及び都市機能誘導区域からの除外については、現況の土地利用状況を踏まえた用途地域の見直しにあわせて変更します。

※ 2 上記に関わらず、都市再生緊急整備地域や地区計画等により、都市機能や居住の誘導をはかることが示されている地域は居住誘導区域及び都市機能誘導区域に含めることとします。

■誘導区域設定にあたり考慮する要素の位置図



※上記の考え方に基づく詳細な誘導区域の指定状況は、巻末資料（P〇）でご確認ください。



## イ 誘導施設

誘導施設を次のとおり設定し、都市機能誘導区域内に誘導します。ただし、その用途に供する床面積の合計が500㎡以上のものに限り、(市長が指定する施設を除く)

- 文化・スポーツ交流施設（劇場、映画館、観覧場、演芸場、多目的ホール、博物館、美術館、図書館、生涯学習施設、スポーツ拠点施設）
- 国際・産業交流施設（大学・短期大学、MICE施設（ホール・会議室等）※1、バンケット（会議・宴会）に対応した一定規模のホール等を有するホテル、イノベーション施設※2のうち市長が指定するもの、地域魅力発信施設※3のうち市長が指定するもの、外国語での教育に対応した教育施設・外国語での診療に対応した医療施設・外国語での保育に対応した保育施設のうち市長が指定するもの、ハイグレードホテル※4、高品質オフィス※5）
- 子育て・高齢者交流施設（児童館、福祉会館）
- 拠点的な医療施設（一般病床200床以上の病院）
- 拠点的な行政サービス施設（区役所）
- まちの魅力や利便性の向上に資する施設（沿道の賑わいを生み出す商業文化施設など）のうち市長が指定するもの
- 災害対策に資する施設（地域のための備蓄倉庫など）のうち市長が指定するもの

地域で不足する日常生活施設は居住環境向上施設に含むため削除

### ※1：MICE施設（ホール・会議室等）

市民向けの展示会や国際会議などを開催することができる一定規模以上のホール等を有する施設

### ※2：イノベーション施設

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施設

### ※3：地域魅力発信施設

市民などに対して、日本語や外国語で地域の魅力やまちづくり活動、生活サービスなどの情報発信を行う施設

### ※4：ハイグレードホテル

ゆとりある客室やロビーを有し、外国人宿泊者の受け入れ環境が整備されている宿泊施設

### ※5：高品質オフィス

環境性能や地区の防災機能向上に資する施設が導入されているなど、質の高い機能を備えたオフィス

※ハイグレードホテル及び高品質オフィスは、都市再生特別措置法に基づく誘導施設ではなく、本市が独自に定めるものです

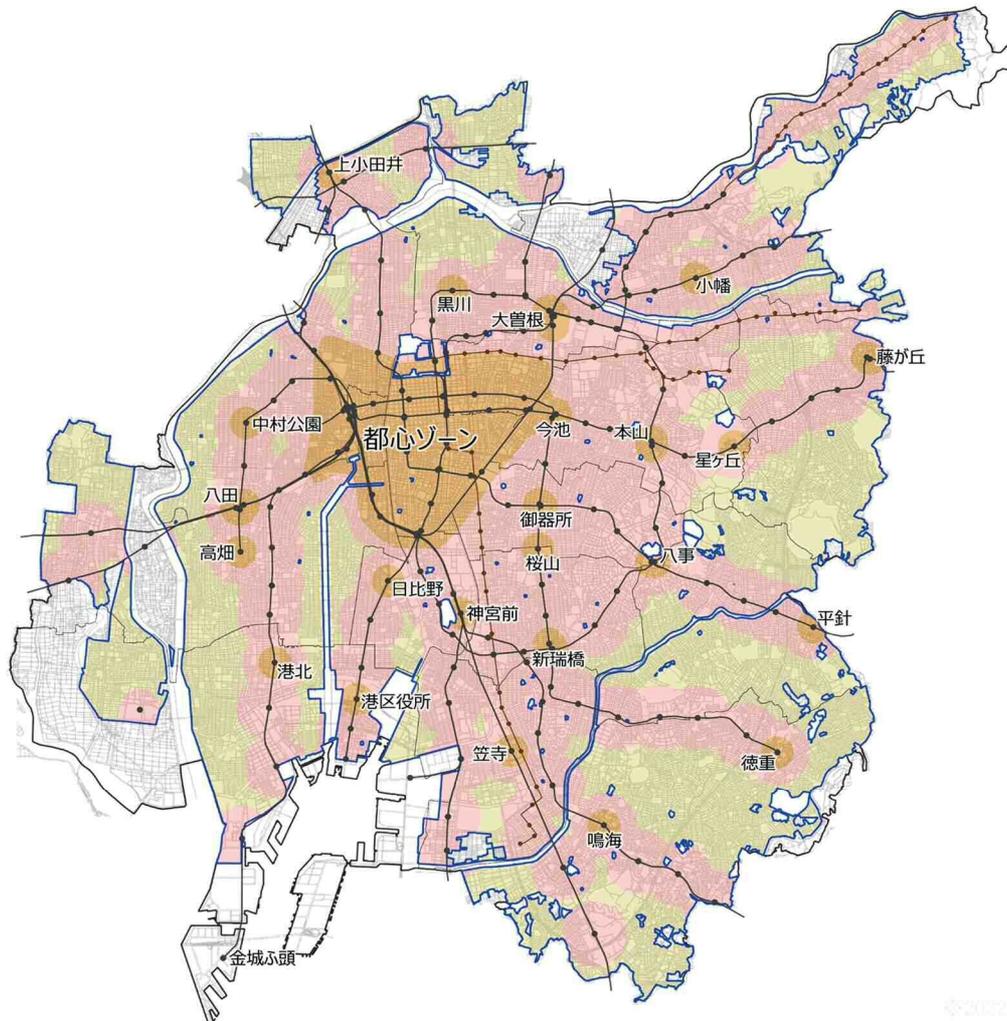
※誘導施設は、都市機能誘導区域への立地を促すもので、都市機能誘導区域外への立地を規制するものではありません

## ② 居住誘導区域と居住環境向上施設

### ア 居住誘導区域

都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域を次のとおり設定します。

(拠点市街地、駅そば市街地、郊外市街地を基本としつつ、災害リスク、緑の保全などを考慮)



  居住誘導区域

拠点市街地  
 駅そば市街地  
 郊外市街地

鉄道・ガイドウェイバス  
 基幹バス等

#### (注)

- ・ 詳細な区域の指定状況は、巻末資料（P〇）でご確認ください。
- ・ 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となる箇所は表示していません。
- ・ 道路・公園等の施設は住宅等と一体となって良好な居住環境を形成する施設であることから、居住誘導区域に含めています。今後、施設の整備が予定されている場所も含め、施設内への居住の誘導をはかるものではありません。（都市計画施設の区域等）
- ・ 現況の土地利用状況を踏まえた用途地域の見直しにあわせて工業地域を居住誘導区域から除外します。

## **イ 居住環境向上施設**

居住環境向上施設を次のとおり設定し、地域のニーズに応じて居住誘導区域内の駅そば市街地に誘導します。居住環境向上施設は、その用途に供する各施設それぞれの床面積が 500 ㎡未満のものとし、(ただし、医療施設、子育て・教育・福祉施設については、その用途の性質から市長がやむを得ないと認めて指定するものは 500 ㎡以上とすることができます。)

■ 文化・スポーツ施設（集会所、カルチャースクール、スポーツスクールなど）

■ 医療施設（診療所など）

■ 子育て・教育・福祉施設

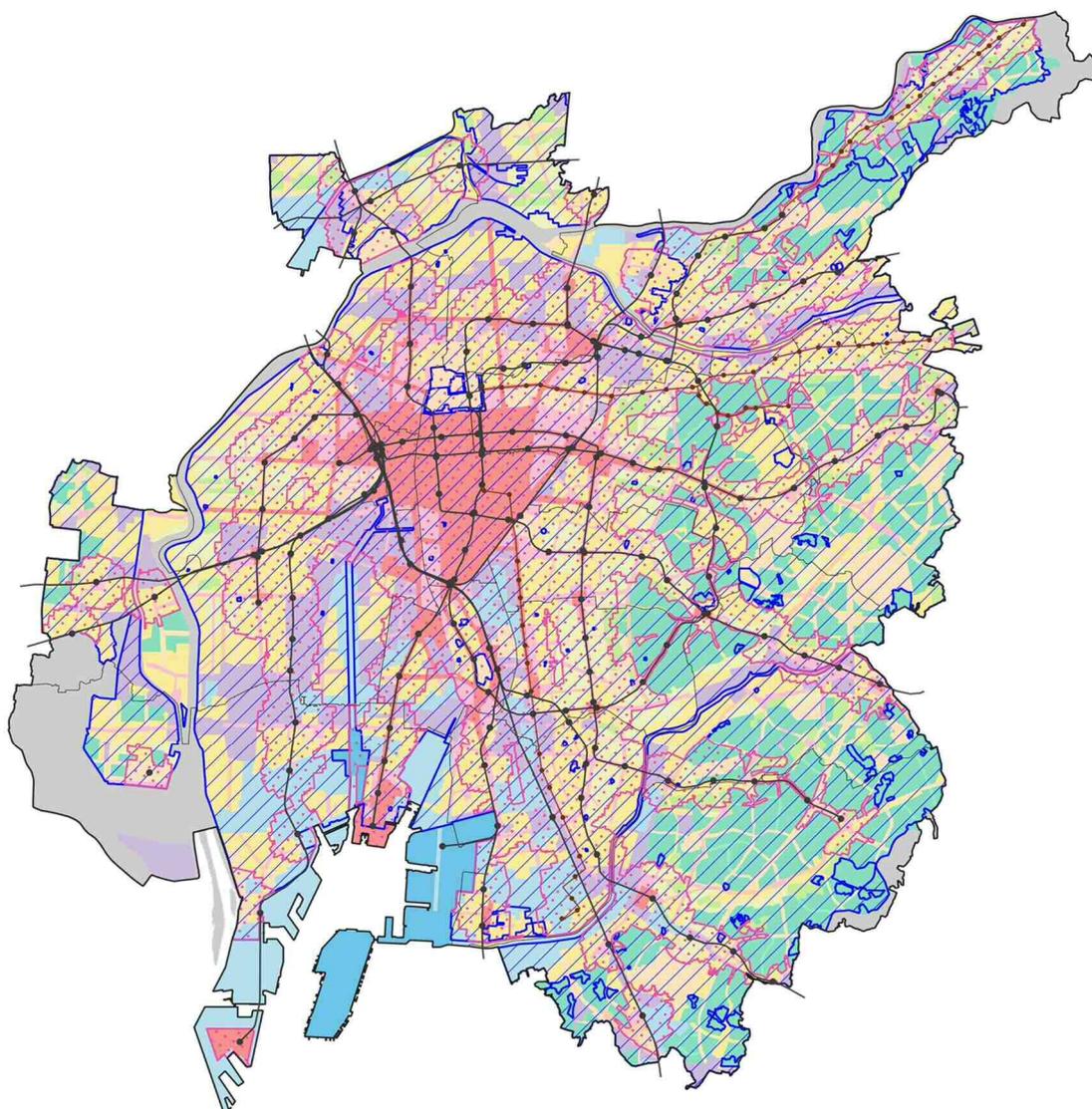
（幼稚園、認定こども園、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター、児童発達支援指定事業所、放課後等デイサービス指定事業所、放課後児童クラブ、地域子育て支援拠点、子育て応援拠点、保育所、認可外保育施設、子育て・教育・福祉施設で通所を主目的とするもので市長が指定するもの）

■ 居住者の日常生活に必要な商業施設（日用品店、コンビニ、飲食店、美容院など）

■ シェアオフィス・コワーキングスペースのうち市長が指定するもの

※居住環境向上施設は、届出制度の対象ではありません。また、居住誘導区域内への立地を促すもので、居住誘導区域外への立地を規制するものではありませんが、災害リスクなど居住誘導区域外となった理由に配慮した立地等を誘導します。

➤ 区域図及び各誘導区域の面積



〈誘導区域〉

-  都市機能誘導区域
-  居住誘導区域

〈用途地域等〉

-  第1種低層住居専用地域
-  第2種低層住居専用地域
-  第1種中高層住居専用地域
-  第2種中高層住居専用地域
-  第1種住居地域
-  第2種住居地域
-  準住居地域
-  近隣商業地域
-  商業地域
-  準工業地域
-  工業地域
-  工業専用地域
-  市街化調整区域

■各誘導区域の面積

	区域面積	市街化区域に占める割合
市街化区域	約 30,258 h a	—
都市機能誘導区域	約 15,000 h a	約 49.6%
居住誘導区域	約 26,800 h a	約 88.6%

※2022.10.04時点

➤ 届出制度

都市再生特別措置法第88条、第108条または第108条の2の規定に基づき、居住誘導区域外及び都市機能誘導区域外・区域内で次に示す行為を行おうとする場合、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市への届出が必要となります。

当該届出制度を活用し、誘導区域外における都市機能や居住の立地動向を把握します。また、「災害リスクが大きい範囲」においては、届出にあわせて災害リスクに関する情報提供を行い、災害リスクをふまえた居住や都市機能誘導をはかります。

■届出が必要となる行為

対象	届出が必要となる行為
<u>都市機能誘導区域外</u>	都市再生特別措置法に基づいて定める誘導施設を設置しようとする次の行為 (開発行為) ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合 (建築行為) ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 建築物を改築し、または用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合
<u>都市機能誘導区域内</u>	<u>都市再生特別措置法に基づいて定める誘導施設を休止、又は廃止しようとする場合</u>
<u>居住誘導区域外</u>	一定規模以上の住宅を設置しようとする次の行為 (開発行為) ・3戸以上の住宅の建築目的の開発行為を行おうとする場合 ・住宅の建築目的の開発行為を行おうとする場合で、その規模が1,000㎡以上のもの (建築行為) ・3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、または建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

### 3. 居住誘導区域内も含めた災害リスクへの対応(要安全配慮区域の設定、防災指針の作成)

居住誘導区域内は災害リスクを考慮して設定しましたが、一定以下の災害リスクが想定される範囲や発生頻度の低い想定最大規模（L2）の災害で被害が想定される範囲においては、堤防等のハードの整備によりリスク解消が見込まれる範囲があることや、交通等のインフラの充実、既存市街地の形成状況等の観点から居住誘導区域に含めています。

このため、居住誘導区域内においても災害リスクがあることから、災害リスクの内容や安全に配慮した居住方法の理解促進をはかるため、浸水・土砂（洪水、内水氾濫、高潮、津波、土砂災害）と液状化を考慮した本市独自の「要安全配慮区域」を設定します。また、「災害リスクが大きい範囲」は要安全配慮区域の中でも特に重点的に安全への配慮の理解促進が必要な範囲となるため、要安全配慮区域とすることで、災害リスクを知る機会を拡大し、認識の向上をはかることで、災害リスクをふまえた居住誘導や土地利用を推進します。

さらに、居住及び都市機能の誘導をはかるための防災対策・安全確保策をとりまとめた「防災指針」を作成し、災害リスクを把握するとともに、災害リスクをふまえたまちづくりを推進します。（本プランP71、別冊「防災指針」参照）

#### < 要安全配慮区域を設定する範囲 >

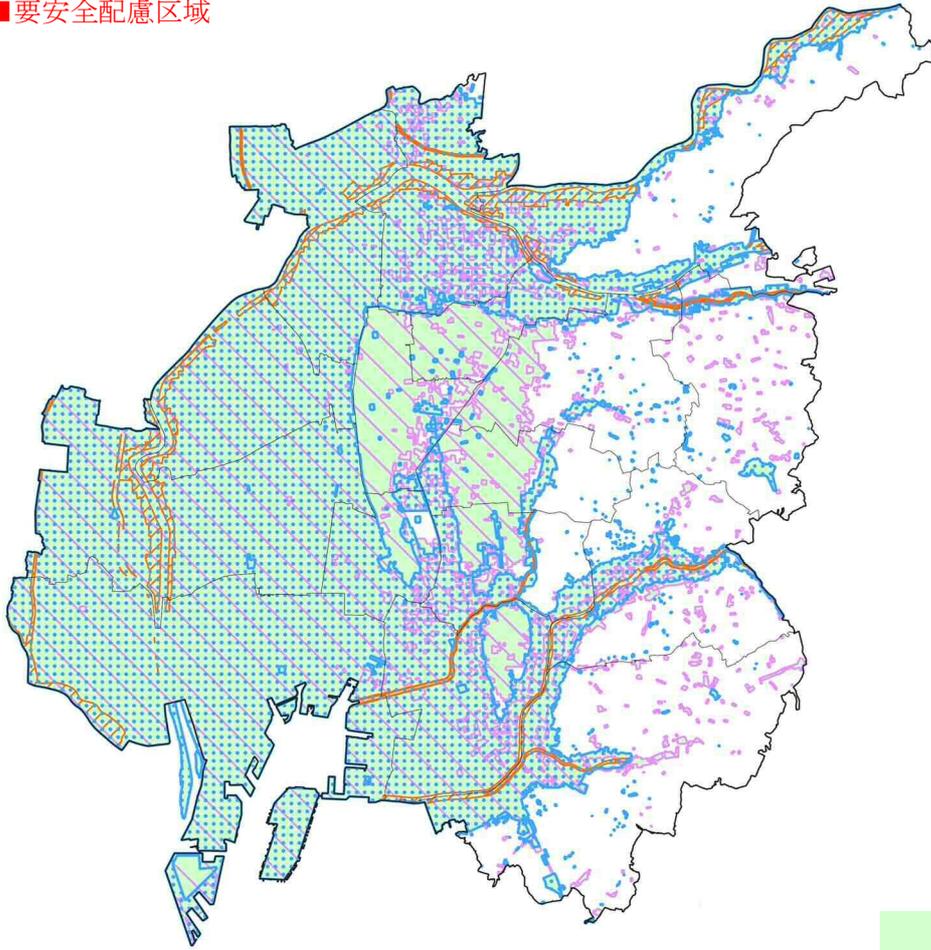
		設定基準	考え方	
要安全配慮区域	要配慮(大)	浸水 ・ 土砂	洪水、内水氾濫、高潮浸水想定区域のうち3m以上の範囲 〈想定最大規模 <sup>※1</sup> 〉	2階床高以上の浸水のおそれがある範囲
		津波災害警戒区域のうち浸水深2m以上の範囲 〈想定最大規模 <sup>※2</sup> 〉	一般家屋の流出のおそれがある範囲	
		家屋倒壊等氾濫想定区域 〈想定最大規模 <sup>※1</sup> 〉	家屋の流出・倒壊のおそれがある範囲	
		土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域		
	液状化	液状化可能性(大) 〈あらゆる可能性を考慮した最大クラス <sup>※3</sup> 〉	液状化の危険度が極めて高い範囲	
要安全配慮区域	要配慮(中)	浸水 ・ 土砂	洪水、内水氾濫、高潮浸水想定区域のうち浸水深0.5m以上3m未満の範囲 〈想定最大規模 <sup>※1</sup> 〉	1階床高以上の浸水のおそれがある範囲
		津波災害警戒区域のうち浸水深0.3m以上2m未満の範囲 〈想定最大規模 <sup>※2</sup> 〉	津波における事前避難対象地域 (浸水深0.3m以上で概ね30分以内に津波が到達する地域に設定)	
		液状化	液状化可能性(中) 〈あらゆる可能性を考慮した最大クラス <sup>※3</sup> 〉	液状化の危険度が高い範囲

※1 洪水、内水氾濫、高潮については、水防法に基づく想定最大規模等（愛知県が作成した浸水予想図含む）

※2 津波については、津波防災地域づくりに関する法律に基づく想定最大規模

※3 平成26年に作成した本市独自のモデル

■ 要安全配慮区域



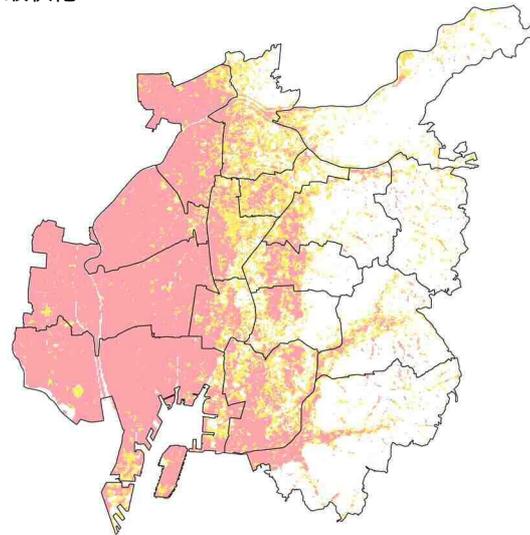
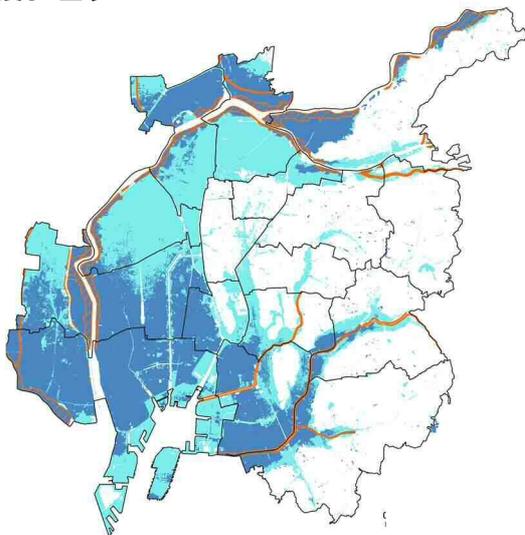
※詳細な区域の指定状況は、巻末資料（P〇）でご確認ください。

- 要安全配慮区域
- 浸水・土砂
- 家屋倒壊等氾濫想定区域
- 液状化

重ね合わせ

浸水・土砂

液状化

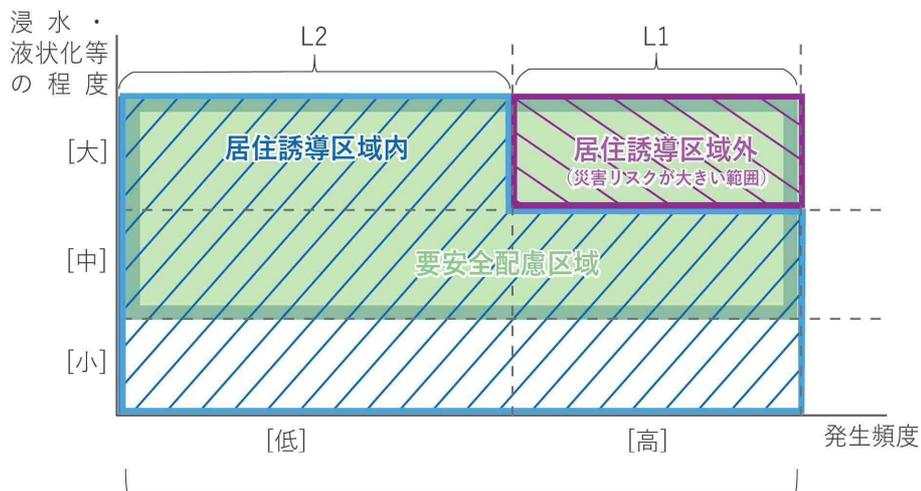
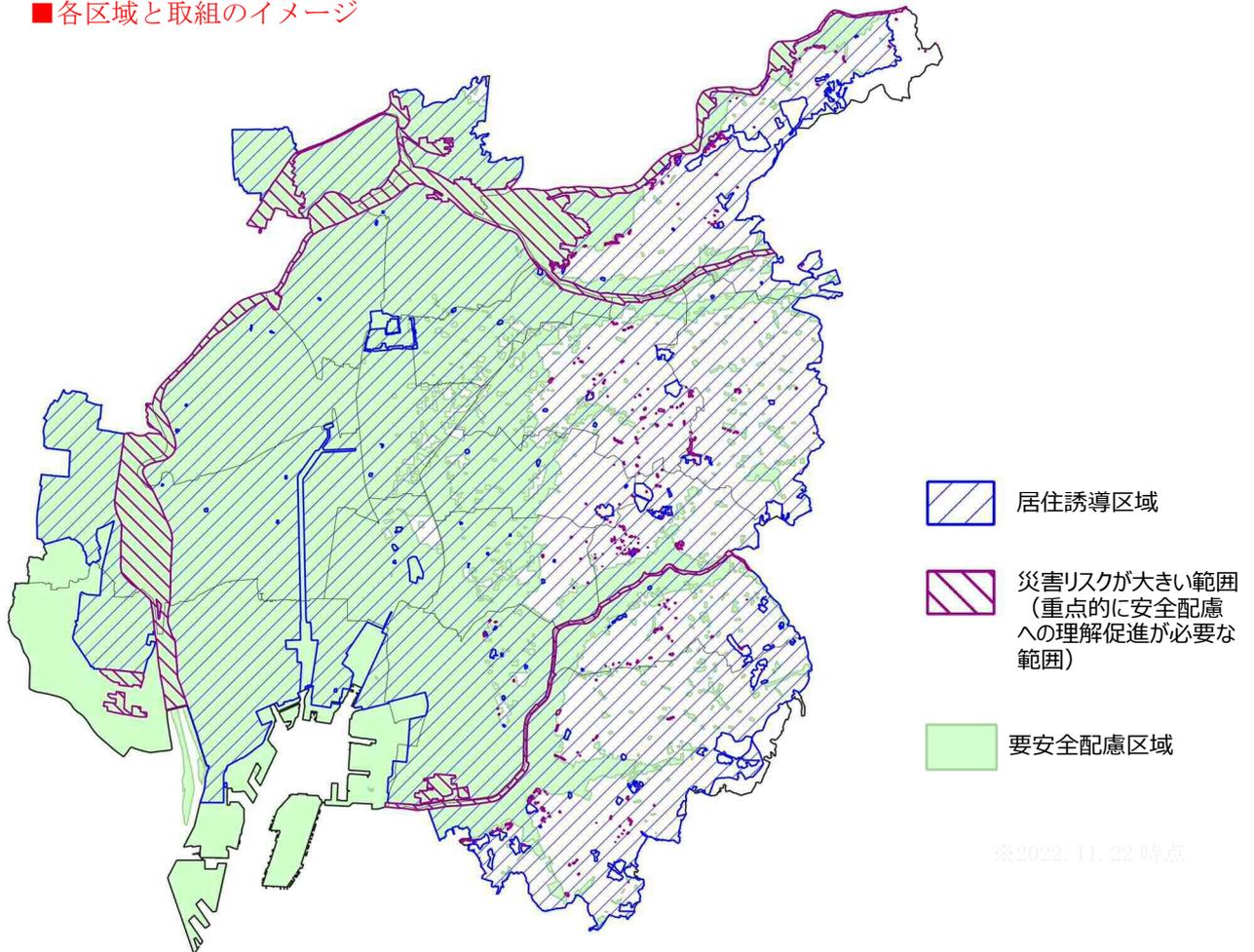


■ 要配慮（大）      ■ 要配慮（中）

■ 要配慮（大）      ■ 要配慮（中）

※詳細なハザード情報はハザードマップ等でご確認ください。

■各区域と取組のイメージ



対応

**居住誘導区域外 (災害リスクが大きい範囲)**

立地適正化計画制度に基づく届出制度を活用し  
 重点的に災害リスクの内容や対応方法の理解促進をはかる

**要安全配慮区域**

要安全配慮区域の設定により 災害リスクを知る機会の拡大、  
 認識の向上をはかる



河川整備等のハード整備や  
 避難計画等のソフト対策により災害リスクへの対応に取り組む

## **第5章 誘導のための施策の方向性**

---

1. 誘導のための施策の方向性
2. 居住や都市機能誘導のための防災指針
3. 低未利用土地の有効活用に関する取り組み
4. 集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用計画の運用

## 1. 誘導のための施策の方向性

基本方針に基づいて効果的に都市機能及び居住の誘導をはかるために、各市街地において、各分野の個別計画と連携しつつ、施策を推進します。施策の推進に当たっては行政が主体となる取組だけでなく、地域の自主的なまちづくり活動による取組も促進します。

また、基本方針に基づく取組をすすめるために、施策の充実をはかります。

		拠点市街地	駅そば市街地	郊外市街地
目標「魅力ある『名古屋ライフスタイル』を育む大都市の形成」	基本方針 1 都心や拠点の 魅力向上・創出	○主要都市にふさわしい 都心まちづくりの推進  ○文化芸術をいかしたま ちづくり・魅力の向上  ○産業競争力を高めるま ちづくり	—	—
	基本方針 2 さまざまな世代が 活動しやすいまちづくり	○地域拠点等の機能と快適性の強化  ○生活の質や利便性の向上  <u>○官民が連携したウォークアブルなまちづくりの推進</u>  ○高齢者等がはつらつと暮らせるまちづくり		○高齢者等がはつらつと暮らせるまちづくり
	基本方針 3 成熟した市街地を 活用したまちづくり	○既存住宅ストック等の活用促進等  ○公共交通をいかした居住空間の形成		—
	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	—	—	○ゆとりある居住環境の 持続性の向上  ○農地や緑地の保全
	基本方針 5 災害リスクをふまえた まちづくり	<u>○災害リスクをふまえたまちづくりの推進</u>		

## (1) 主に「拠点市街地」において取り組む施策

### 【基本方針1：都心や拠点の魅力向上・創出】

#### 主要都市にふさわしい都心まちづくりの推進

- 民間再開発事業に対する都市開発諸制度の運用等により、容積率緩和等をインセンティブとして、広域的な拠点施設の整備、緑化や地域冷暖房施設設置等による環境負荷低減、帰宅困難者対策や雨水流出抑制等による防災性向上、地下街等のバリアフリー化や自転車駐車場設置等による交通利便性向上等の取組を誘導します。
- 民間の再開発事業を支援し、土地の高度利用、都市機能の向上等をはかるとともに緑とオープンスペースの確保を促進し、にぎわいや快適性の向上をはかります。
- 名古屋駅周辺、栄、金山などにおけるまちづくり構想の具現化をすすめます。
- 質・量ともに豊かな道路や公園などの公共空間の潜在能力を発揮できるよう活用し、にぎわいや快適性の向上をはかります。
- 新たな路面公共交通システムの整備により市民や来訪者の移動手段の多様化をすすめるとともに、名古屋駅における乗り換え利便性の向上などのターミナル機能強化や名古屋駅とささしま地区等の周辺地区をつなぐ歩行者ネットワークの拡充等により 都心ゾーンの回遊性を高め、都市の魅力向上をはかります。

#### 文化芸術をいかしたまちづくり・魅力の向上

- 都市圏の中心として、広域から利用者を惹きつける広域的な拠点施設（劇場、映画館、美術館、博物館等）について、容積率緩和や金融・税制支援制度の活用等により、新規立地や機能更新を促進し、都市の魅力向上をはかります。

#### 産業競争力を高めるまちづくり

- 国際・産業交流施設（MICE施設など）について、容積率緩和や金融・税制支援制度の活用等により、新規立地や機能更新を促進し、圏域の強みである産業競争力の強化をはかります。
- 外国語での教育や医療、保育に対応した施設の立地を誘導し、国外からも多くの人が名古屋に集まるよう外国人にとっても訪れやすく、活動しやすい環境整備をはかります。

## (2) 主に「拠点市街地」や「駅そば市街地」において取り組む施策

### 【基本方針2：さまざまな世代が活動しやすいまちづくり】

#### 地域拠点等の機能と快適性の強化

- 駅そば市街地や隣接する郊外市街地の市民が都心ゾーンまで行かなくても必要な都市機能を利用できるよう、都市計画の手法などを活用し、市内各地の地域拠点の役割や公共施設の状況等に応じた都市機能の強化や居住環境の充実をはかります。
- 民間再開発事業に対する都市開発諸制度の運用等により、容積率緩和等をインセンティブとして、地域の拠点施設の整備、緑化や地域冷暖房施設設置等による環境負荷低減、帰宅困難者対策や雨水流出抑制等による防災性向上、地下街等のバリアフリー化や自転車駐車場設置等による交通利便性向上等の取組を誘導します。
- 鳴海駅前地区等における市街地再開発事業を推進するなど、都市機能の更新が求められている地区については、敷地の共同化や高度利用にあわせたさまざまな都市機能の集積による地域の活性化をはかります。
- 大曽根北、筒井、葵、大高駅前地区等における土地区画整理事業等を推進するなど、居住環境の改善が必要な地区については、道路・公園等の都市基盤の整備や宅地の利用増進等をはかります。
- 地域拠点などにおいては、鉄道事業者をはじめとする関係事業者等との連携をはかりながら、駅に近接した公共施設用地の有効活用などにより拠点性の向上をはかります。

#### 生活の質や利便性の向上

- 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が活動しやすいまちづくりや生活の質の向上のため、拠点的な施設を誘導するなど、地域における生活拠点の形成をはかります。
- 拠点的な市設建築物の新築や更新にあたっては、交通利便性の高い拠点市街地や駅そば市街地への再配置などについて検討を行います。
- 拠点的な施設の誘導と連携して歩行者空間や広場、緑地の整備等により周辺空間の高質化をはかります。
- 子育てや医療などの日常生活施設やまちの魅力、利便性の向上に資する施設について、容積率緩和や金融・税制支援制度の活用等により新規立地や機能更新を促進し、鉄道駅周辺の生活利便性や生活の質の向上をはかります。
- 大規模なマンションの建設等の市街地開発にあたっては、開発にあわせて地域で不足する子育てなどの日常生活施設の立地促進をはかります。
- まちづくりの方向性に即した用途地域等の指定、都市開発諸制度の運用等により、鉄道駅周辺への都市機能や居住の誘導等をはかります。
- まちの魅力や良好な居住環境に寄与する緑とにぎわい空間の保全・創出のため、緑豊かな道路空間の形成や、公共施設の率先的な緑化、生物や生態系に配慮した河川改修や港湾空間の創出をはかります。
- 居住環境の向上をはかるため身近な公園が不足している地域での公園整備をはかります。
- コミュニティサイクルをはじめとしたシェアリングシステムの普及促進に向けた環境整備のため、シェアリングシステムを設置する駐車場や駐輪場を併設する施設を誘導する手法の検討を行います。

### **官民が連携したウォーカブルなまちづくりの推進**

- 都市開発諸制度等を活用した低層部への店舗等の誘導やリノベーションを通じた沿道・界限活性化等によって、まちなぎわいや利便性を向上させ、歩きたくなるまちなかの形成をはかります。
- 民地等を活用したまちなかへの魅力的なオープンスペースの形成をはかるため、にぎわいのある公開空地等の創出・活用に向けた制度の運用をするとともに、低未利用土地の活用等について検討します。
- 多様な交流やにぎわいを創出するとともに、安全で快適なまちの回遊に向けて、人や公共交通が中心の道路空間の形成をはかります。

### **高齢者等がはつらつと暮らせるまちづくり**

- 高齢化社会に対応する拠点的な施設（拠点的な医療施設、高齢者交流施設等）の機能更新等を誘導し、高齢者の快適な生活が医療・介護・福祉等のサービスやボランティアによる支援等により支えられている都市の形成をはかります。
- 高齢者が安心して暮らすことができるよう、バリアフリー化や緊急時通報サービス等の設備を備えた高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給を促進します。
- 高齢者、障害者、子どもを連れた人など、誰もが安全で快適に生活しやすく活動しやすい都市環境を築いていくため、公共施設のバリアフリー化をすすめます。
- 今後の高齢化社会の進行などによる新しいニーズへの対応をはかるため、既存の市設建築物の用途転用や空きスペースの活用をすすめます。

### 【基本方針3：成熟した市街地を活用したまちづくり】

#### 既存住宅ストック等の活用促進等

- 住宅を中心とする既存ストックについて、リフォーム、リノベーション等によりストックの活用を促進する方策について検討を行います。
- 空き家に関する相談や住宅に関するさまざまな情報提供、高齢者等の持家資産を活用した住み替え・改修支援制度の普及啓発を行います。
- 低未利用化した土地について、生活の質や利便性の向上につながる活用手法の検討を行います。
- 耐震性や維持管理に問題を抱える老朽マンションについて、管理組合による自主的な維持管理の取り組みに対する情報提供や良好な市街地形成に資する建て替えに対する容積率緩和などにより適切な施設管理や更新を促進します。
- 地域の資産である歴史的建造物や歴史的界隈をいかしたまちづくりを促進します。

#### 公共交通をいかした居住空間の形成

- 駅付近を中心に拠点的な施設の誘導や日常生活施設の充実をはかることにより、公共交通の利便性をいかした高質で魅力ある居住空間の形成をはかります
- 駅そばへ都市機能や居住を誘導することで、公共交通機関や徒歩・自転車による移動を促し、移動による温室効果ガス排出量の削減をはかります。
- 持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、ガイドウェイバスへの自動運転技術の実装を契機とした需要の高い基幹的公共交通の機能強化等に取り組みます。

### (3) 主に「郊外市街地」において取り組む施策

#### 【基本方針2：さまざまな世代が活動しやすいまちづくり】

#### 高齢者等がはつらつと暮らせるまちづくり

- 高齢者が安心して暮らすことができるよう、バリアフリー化や緊急時通報サービス等の設備を備えた高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給を促進します。
- 高齢者、障害者、子どもを連れた人など、誰もが安全で快適に生活しやすく活動しやすい都市環境を築いていくため、公共施設のバリアフリー化をすすめます。
- 今後の高齢化社会の進行などによる新しいニーズへの対応をはかるため、既存の市設建築物の用途転用や空スペースの活用をすすめます。

#### 【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】

##### ゆとりある居住環境の持続性の向上

- 地区計画・建築協定の活用等により、市民自らの手によるゆとりある良好な住宅地の保全を促進します。
- 居住誘導区域における宅地開発は、緑や水辺等の地域資源を活かした、快適でゆとりとうるおいのあるものとします。
- 空き家に関する相談や住宅に関するさまざまな情報提供、高齢者等の持家資産を活用した住み替え・改修支援制度の普及啓発を行います。
- 低未利用化した土地について、ゆとりとうるおいのある生活環境の形成につながる活用手法の検討を行います。
- まちづくりの方向性に応じた用途地域等の指定により、ゆとりある郊外居住地の維持をはかります。
- 都市開発諸制度の運用は公共性や公益性等を考慮した上で慎重に行い、過度な高度利用を抑制します。
- 低未利用の基盤未整備地区において、都市計画による建築制限等（用途、容積率、建蔽率等）を維持することを基本とし、過度な市街地拡大の抑制をはかります。

##### 農地や緑地の保全

- 良好な居住環境を形成するため、特別緑地保全地区や生産緑地、市民緑地などの制度により、緑地や農地の保全をはかります。
- 都市再生特別地区の運用において都心部の民間再開発事業における郊外部の緑地や水辺空間の保全活用の取り組みを評価し、容積率等の緩和を行うなど、緑地等の保全をはかります。

#### (4) すべての「市街地」において取り組む施策

##### 【基本方針5：災害リスクをふまえたまちづくり】

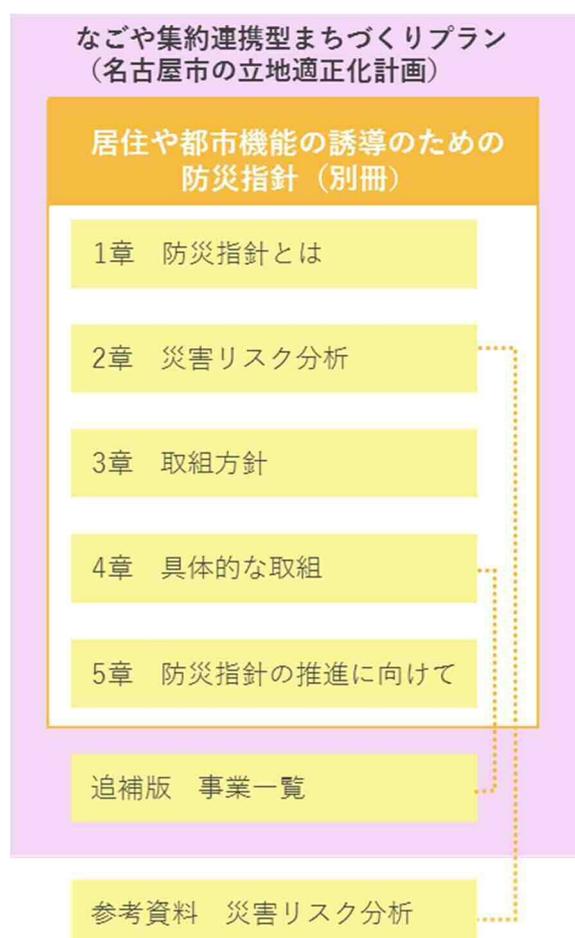
- 居住及び都市機能の誘導をはかるための防災対策・安全確保策を推進します。  
▶P70 居住や都市機能の誘導のための防災指針（詳細は別冊 防災指針参照）
- 要安全配慮区域の設定により、災害リスクの周知をはかります。

## 2. 居住や都市機能の誘導のための防災指針

防災指針とは、居住誘導区域においては住宅の、都市機能誘導区域においては誘導施設の立地の誘導をはかるための都市の防災に関する機能の確保に関する指針です。

ハザード情報（浸水深、浸水継続時間等）と都市の情報（建築物の階数、施設分布等）を重ねあわせた災害リスク分析により、災害リスクを見える化し、それをもとにハザードを低減する取り組みや、リスクを回避・低減する取り組みを防災指針としてとりまとめます（別冊 防災指針参照）。

この防災指針をもとに、取り組みを進めることで、災害リスクをふまえたまちづくりを推進します。



### 3. 低未利用土地の有効活用に関する取組

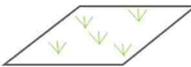
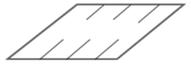
#### (1) 本市における低未利用土地の有効活用への取組について

本市においては、都心ゾーンや都心ゾーン周辺の駅そばでは低未利用土地の箇所数が多い傾向があります。また郊外においては、低未利用土地の面積が多い傾向があります。こうした低未利用土地に対して適切な管理と有効活用を促進し、良好な市街地環境の形成やにぎわいの創出をはかります。

そのため、空家等対策の推進に関する特別措置法にもとづく空家等対策等を推進するとともに、平成30年の都市再生特別措置法の改正により創設された、「低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）」、「低未利用土地権利設定等促進計画制度」や「立地誘導促進施設協定（コモンズ協定）制度」を本プランに位置づけ、制度の活用を促します。

#### 〈本プランにおける低未利用土地の定義〉

##### 低未利用土地

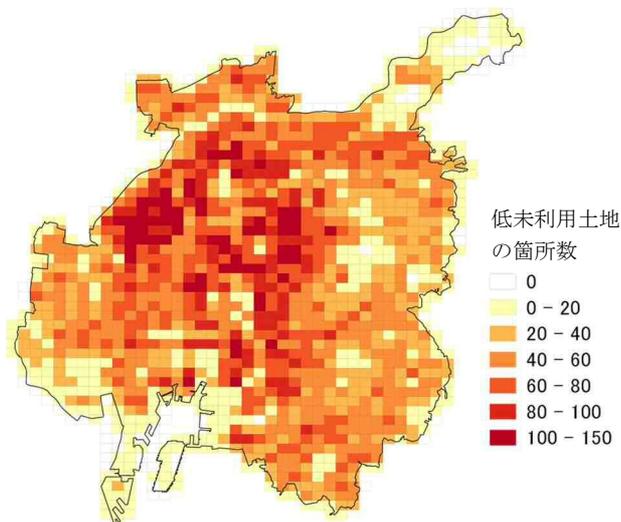
<p>空家等</p> 	<p>空地</p> 	<p>その他</p> 
<p>建築物又はこれに附属する工作物であって居住その他の使用がなされていないことが常態であるもの及びその敷地（空家法*）</p>	<p>現に人の使用していない土地及び管理の適切でない土地（安心・安全で快適なまちづくりなごや条例）</p>	<p>（平面駐車場、資材置場等） その利用の程度が、その周辺の地域における利用の程度に比べ著しく劣っている土地</p>

※空家法：空家等対策の推進に関する特別措置法

#### 〈本市の低未利用土地の状況〉

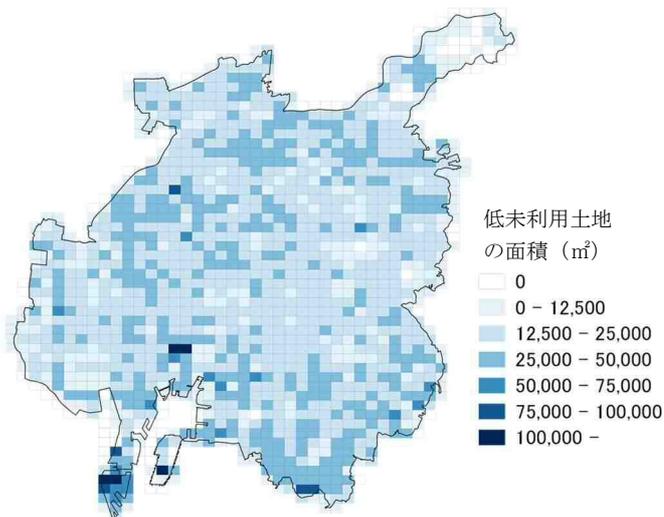
##### ■低未利用土地の箇所数

（500mメッシュ当たり）



##### ■低未利用土地の面積

（500mメッシュ当たり）



※都市計画基礎調査（H29）より、空閑地、駐車場、資材置場を集計

## (2) 低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）

低未利用土地の適切な管理と有効活用を促進し、良好な市街地環境の形成やにぎわいの創出をはかります。そのため、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導をはかるための低未利用土地利用等指針を以下のとおり定めます。

### ■対象エリア

都市機能誘導区域内・居住誘導区域内

### ■利用指針

地域の特色や課題をふまえて、空家等や空地などの低未利用土地を活用した以下の利用を推奨します。また、利用指針に基づき、にぎわい広場等として利用されている低未利用土地について適切に管理することを求めます。

- ・にぎわいや利便性向上に寄与する利用  
（住宅やその他建物としての利用、オープンスペースとしての利用）
- ・緑の創出に寄与する利用
- ・災害リスクをふまえたまちづくりに寄与する利用

	<u>にぎわいや利便性向上に寄与する利用</u>		<u>緑の創出に寄与する利用</u>	<u>災害リスクをふまえたまちづくりに寄与する利用</u>
	<u>住宅やその他建物としての利用</u>	<u>オープンスペースとしての利用</u>		
<u>拠点市街地</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>・魅力の向上や創出のため、土地の集約化をはかるとともに、広域的な拠点施設や地域の拠点施設等としての利用を推奨します。</u></li> <li><u>・回遊性やにぎわいが生まれ、来訪者等の利便の促進に寄与する利用を推奨します。</u></li> </ul>	<u>魅力の向上や創出、快適な居住環境を形成するために、にぎわい広場など、にぎわいや利便性に寄与する利用を推奨します。</u>		
<u>駅そば市街地</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>・歩いて暮らせる快適な居住環境を形成するため、住宅や生活に必要な身近な施設等としての利用を推奨します。</u></li> <li><u>・地域のコミュニティの維持・形成に寄与する利用を推奨します。</u></li> </ul>	<u>にぎわいや利便性に寄与する利用を推奨します。</u>	<u>緑地などの緑の創出に寄与する利用を推奨します。</u>	<u>防災広場などの災害リスクをふまえたまちづくりに寄与する利用を推奨します。</u>
<u>郊外市街地</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li><u>・良好で持続的な居住環境を形成するため、居住環境の改善や、地域のコミュニティの維持・形成に寄与する利用を推奨します。</u></li> </ul>	<u>菜園など地域のコミュニティ形成に寄与する利用を推奨します。</u>		

## ■管理指針

空家等と空地については関連法令等※に基づき、適切な管理を行うことを求めます。

※・空家等：空家法、名古屋市空家等対策の推進に関する条例

・空地：安心・安全で快適なまちづくりなごや条例

## (3) 低未利用土地権利設定等促進計画制度

行政が低未利用土地の地権者等と利用希望者とをコーディネートし、所有権にこだわらず複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画を作成することができる制度です。

## ■低未利用土地権利設定等促進事業区域の設定（制度の活用が可能となる区域）

都市機能誘導区域内のうち市長が定める区域

## ■低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項

促進すべき権利設定等の種類：地上権、賃借権、所有権等

立地を誘導すべき誘導施設等：都市機能誘導区域における誘導施設、

誘導施設または住宅の立地の誘導をはかるもの

## ■制度活用イメージ



出典：国土交通省

#### (4) 立地誘導促進施設協定制度（コモンズ協定）

低未利用土地等を活用して、地域コミュニティ等が共同で整備・管理する空間、施設について、地権者合意による協定を締結できる制度です。

##### ■ 立地誘導促進施設の一体的な整備または管理が必要となると認められる区域

（制度の活用が可能となる区域）

都市機能誘導区域内、居住誘導区域内

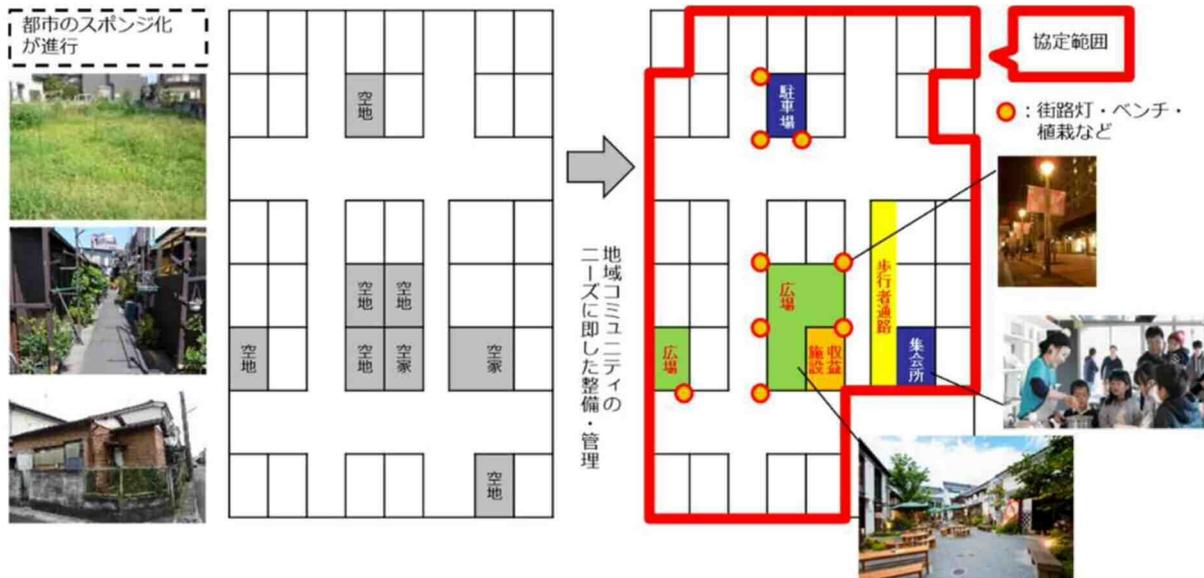
##### ■ 立地誘導促進施設の一体的な整備または管理に関する事項（コモンズ協定に関する事項）

居住者、来訪者または滞在者の利便の増進に寄与し、良好な市街地環境を形成するために、区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者は、以下の立地誘導促進施設の一体的な整備または管理を適切に行うこととする。

##### 【立地誘導促進施設】

交流広場、防災広場、緑地、菜園、集会所、地域のにぎわい施設、雨水貯留施設など、居住者、来訪者または滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの

##### ■ 制度活用イメージ



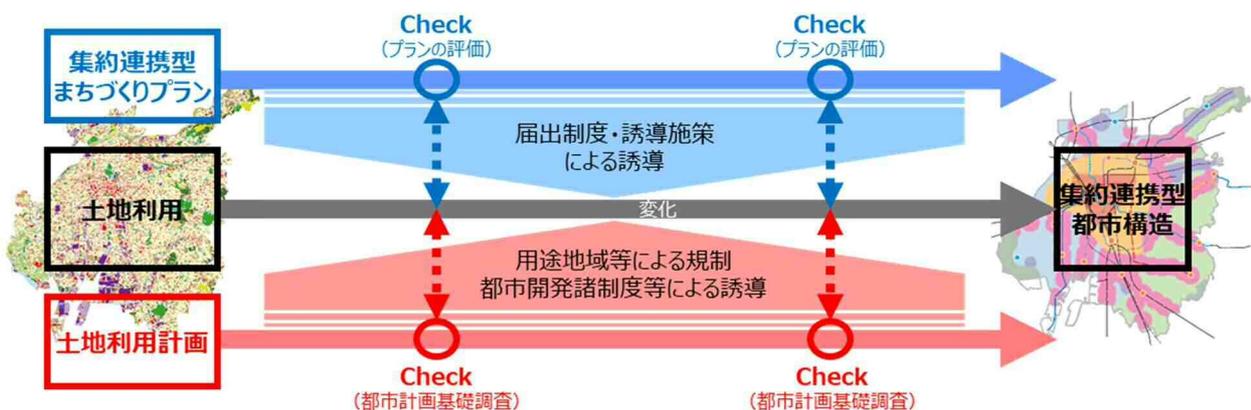
出典：国土交通省

## 4. 集約連携型都市構造の実現に向けた土地利用計画の運用

### (1) 運用の方向性

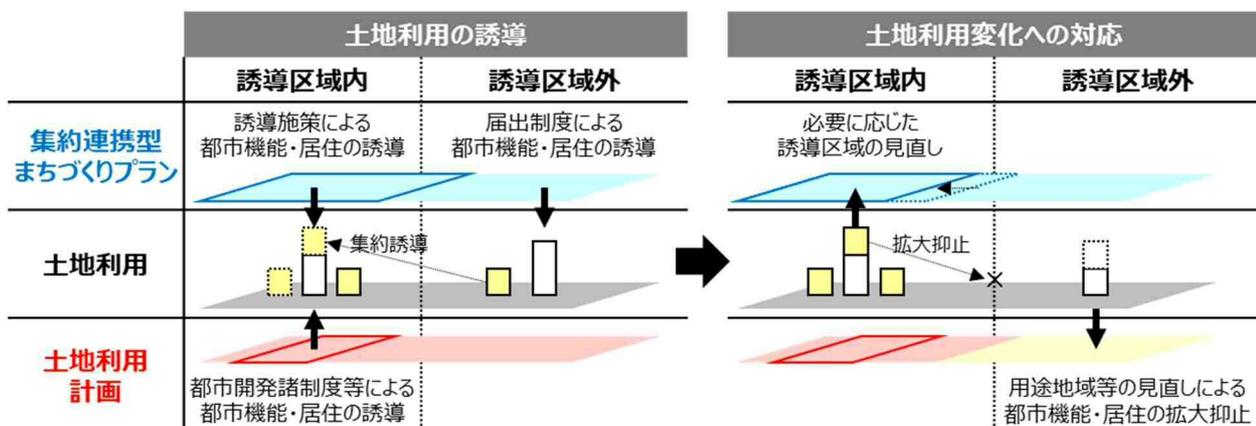
用途地域をはじめとする土地利用計画は、本プランに基づく誘導施策により土地利用の誘導をはかるとともに、土地利用状況の変化に応じて用途地域等を見直す際には基本的な区域（拠点市街地・駅そば市街地・郊外市街地）や誘導区域を考慮するなど、本プランと連動した運用とし、集約連携型都市構造の実現をはかります。

#### ■ なごや集約連携型まちづくりプランと土地利用計画の連動イメージ



本プランに基づき土地利用を誘導 → Check → 誘導成果に応じて計画を見直し → 都市機能・居住の集約を促進

#### ■ 土地利用の誘導とその変化への対応イメージ



## (2) 施策の方向性

### ① 都市機能の誘導

- ・拠点市街地においては、都心ゾーンにおいて、引き続き、特定用途誘導地区等による誘導施策により、広域的な拠点施設の誘導をはかります。また、地域拠点においても、今後、地域の拠点施設の誘導をはかるための施策を展開します。
- ・都市機能誘導区域内においては、引き続き、地域のニーズに応じて特定用途誘導地区等の都市開発諸制度を運用し、周辺環境への影響等を考慮しながら都市機能の誘導をはかります。

### ② 居住の誘導

- ・駅そば市街地においては、居住環境の向上をはかるため、地域のニーズに応じて居住環境向上用途誘導地区等の都市開発諸制度を運用し、地域の特性や周辺環境への影響等を考慮しながら日常生活施設の誘導をはかります。
- ・郊外市街地においては、低未利用な基盤未整備地区において、都市計画による建築制限等（用途、容積率、建蔽率等）を維持することを基本とし、過度な市街地拡大の抑制をはかります。また、当該地区の既存の住宅地等においては、敷地の集約化促進や細分化抑制、緑化の推進によりゆとりとうるおいの維持・創出をはかる施策を検討します。

### ③ その他

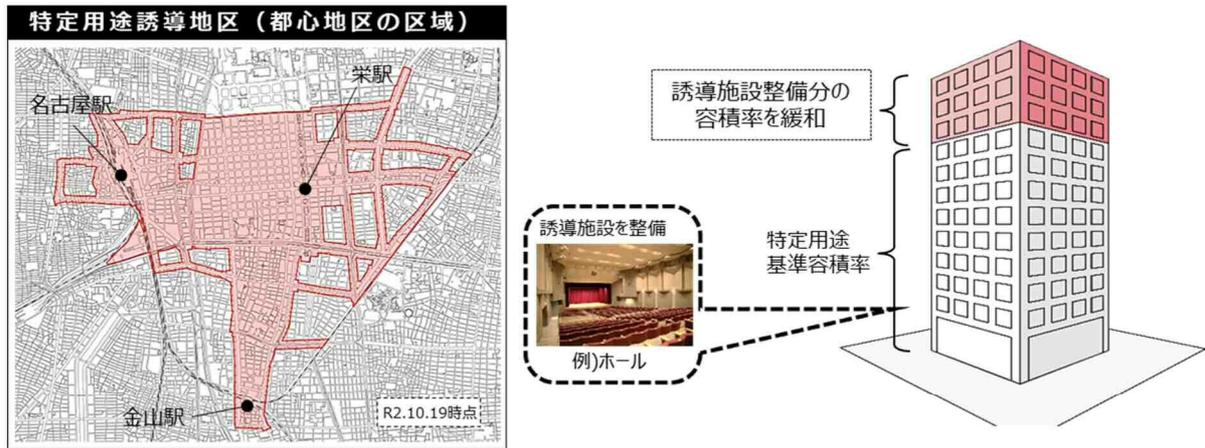
- ・都市基盤整備、土地利用状況の変化等による用途地域等の見直しについては、基本的な区域、誘導区域、周辺環境への影響等を考慮して実施します。

➤ **施設の誘導施策の例**

○**特定用途誘導地区制度**

都市機能誘導区域内で、都市計画に「特定用途誘導地区」を定め、容積率・用途制限の緩和により立地適正化計画に位置づけた誘導施設の誘導をはかる制度です。

本市では、都心ゾーンにおいて、特定用途誘導地区（都心地区）を定め、「特定用途誘導制度」として運用し、容積率緩和をインセンティブに広域的な拠点施設の誘導をはかっています。また、地域のニーズに応じて運用し、周辺環境への影響等を考慮しながら誘導施設の誘導をはかります。



○**居住環境向上用途誘導地区制度**

居住誘導区域内で、都市計画に「居住環境向上用途誘導地区」を定め、容積率・用途制限の緩和により立地適正化計画に位置づけた居住環境向上施設の誘導をはかる制度です。

本市では、地域のニーズに応じて運用し、地域の特性や周辺環境への影響等を考慮しながら居住環境向上施設の誘導をはかります。

<制度の活用イメージ>

**現況**

第一種低層住居専用地域

第一種低層住居専用地域では、病院、小規模店舗等の建築ができない。  
これらの施設が建築可能な用途地域であっても、容積率制限が厳しく、必要な床面積を確保することが困難な場合がある。

**新制度下**

居住環境向上用途誘導地区に指定

- ・ 地区内の第一種低層住居専用地域について、病院、小規模店舗等の用途規制の緩和が可能
- ・ 容積率を緩和することにより、必要な床面積の確保が可能

病院

Q:病院建替え時の苦勞や障害（アンケート）

医療関係法令に関わる内容	21
建築・都市計画関係法令等に関する内容	25
建築・建築設備・都市施設に関する事項	8
その他	15

出典：「病院の建替えに伴う都市計画上の課題の抽出と解決策の提案」(社団法人東京都病院協会)

「敷地の建築制限（建蔽率、容積率、高さ制限、日影規制など）により、必要な面積が確保できないことが、都市計画上の最大の課題になっています。」(報告書より抜粋)

都市型スーパーマーケット シェアオフィスやワーキングスペース

出展：国土交通省資料



## 第6章 プランの評価

---

1. 評価指標の設定
2. プランの推進と評価

## 1. 評価指標の設定

本プランの推進にあたり、評価指標と将来の目標を次のとおり設定します。

評価指標	現状	現状のまま 推移した際の推計	目標
拠点市街地及び駅そば市街地の 人口密度	84 人/ha [平成 27 年:2015 年]	77 人/ha [令和 17 年:2035 年]	84 人/ha 以上 [令和 17 年:2035 年]

また、評価指標とあわせてまちづくりの状況を把握する様々な指標を確認していきます。

主な確認指標	現状	(参考)関連する基本方針
都心部の歩行者交通量(名古屋駅、伏見、栄、上前津付近の 6 地点合計)	56,722 人 [平成 28 年]	都心や拠点の魅力向上・創出
市内居住者の外出率 (全国都市交通特性調査)	87.7% [平成 22 年]	様々な世代が活動しやすいまちづくり
空き家率(住宅・土地統計調査)	13.2% [平成 25 年]	成熟した市街地を活用したまちづくり
郊外市街地の人口密度 (国勢調査)	68 人/ha [平成 27 年]	ゆとりある郊外居住地の持続と新規開発の抑制
災害に強いまちづくりができていると思う市民の割合(名古屋市総合計画)	51.0% [平成 29 年]	災害リスクを意識したまちづくり

### ➤ プランの推進による効果

プランの進捗により期待される効果を下記に示します。

効果	概要	効果量
集約連携型都市構造の実現による時間短縮効果 (貨幣価値換算)	以下の効果の合計値 ・拠点市街地及び駅そば市街地への都市機能の誘導により、そこに住む居住者が誘導施設を利用する際の移動時間が短縮されることによる効果 ・拠点市街地及び駅そば市街地への重点的な居住の誘導により、都心域への移動時間が短縮されることによる効果	年間 約 70 億円

※時間の貨幣価値換算(時間評価値)は、平成 27 年における愛知県の年間賃金を年間実労働時間で除して算出

## 2. プランの推進と評価

本プランに基づく取組は、関係する具体的な施策や事業等を毎年度集約するなど、全庁的な調整や連携をはかりながら推進します。また、施策や事業の推進にあたっては、民間事業者等との連携をはかります。

本プランは、20年程度先を見据えた計画としていますが、令和9（2027）年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、都心や拠点の魅力向上・創出について重点的に取り組みます。

また、人口動向を含む社会経済の状況は、見通しから大きく変化することも考えられ、人口動向の変化や災害リスクの状況等をふまえ誘導区域や施策等を見直していくことが必要です。このため、国勢調査や都市計画基礎調査といった各種調査結果を活用して都市の動向をとらえるとともに、都市機能や居住の誘導施策の取組状況を把握し、おおむね5年ごとにプランを評価します。

この評価結果をふまえるとともに、都市計画マスタープラン等の上位計画の見直し内容を反映しながら、必要なプランの見直しを行います。

### なごや集約連携型まちづくりプラン

