

# 第 4 章 将来都市構造

- 1 将来フレームの設定
- 2 将来都市構造

序章 計画の中間見直しにあたって

第1章 現況特性の把握

第2章 都市づくり上の課題の整理

第3章 都市づくりの理念と基本目標

第4章 将来都市構造

第5章 都市づくりの方針

第6章 地域別構想

第7章 計画の推進に向けて

全体構想

# 第4章 将来都市構造

本章では、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、都市づくりの理念に基づく基本目標の実現に向け、目標年次(2030 年度(令和 12 年度))における将来人口及び必要と見込まれる土地利用の規模(フレーム)を踏まえた将来市街地の考え方を定めた上で、本市が目指すべき概ね 10 年後の都市の姿を将来都市構造として定めます。

## 1 将来フレームの設定

本市が目指す将来都市構造を定めるにあたって、その前提となる将来人口及び将来土地利用の規模を設定します。

### (1) 将来人口の設定

本計画においては、上位計画である第 6 次日進市総合計画及び第 2 期日進市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略における将来人口推計との整合を図り、目標年次である 2030 年度(令和 12 年度)における**将来人口を約 100,000 人と設定**します。



図 4-1 上位計画における将来人口

## (2) 人口フレームの設定

目標年次（2030年度(令和12年度)）における将来人口の推計より、現行の市街化区域における低・未利用地の宅地化や土地区画整理事業の推進による人口密度の上昇、特定生産緑地指定事務完了後において、生産緑地地区の宅地への転用が行われた場合でも収容できない人口（約400人）に対応する約5haの住宅地の確保が必要と見込まれます。

将来都市構造の設定において、人口フレームは即地的に割り当てるのではなく、保留フレームとします。そのため、新たな住居系市街地の形成については、人口の推移や低・未利用地の宅地化、土地区画整理事業の状況を注視しつつ、検討していくこととします。

## 人口フレームの算出

### 1) 2030年(令和12年)市街化区域人口を算出

2030年(令和12年)市街化区域人口を、第6次日進市総合計画及び第2期日進市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略における推計人口である市全体の2030年(令和12年)人口約99,600人より2015年(平成27年)から2020年(令和2年)の変化率を基に推計した2030年(令和12年)市街化調整区域人口(約21,800人)を差し引くことにより算出

$$\text{約 } 99,600 \text{ 人} - \text{約 } 21,800 \text{ 人} = \text{約 } 77,800 \text{ 人}$$

### 2) 市街化区域の2020年(令和2年)可住地人口密度を算出

94.7人/ha

※可住地人口密度は2020年(令和2年)国勢調査を基とした市街化区域内人口を都市計画基礎調査による可住地面積で除した可住地における人口密度  
 ※可住地とは、道路、水面、大規模商業施設用地、工業専用地域等の土地利用がされている区域を除いた区域

### 3) 2020年(令和2年)可住地人口密度(94.7人/ha)に、世帯人員変化率(0.984)、住宅用地の増加率(1.009)を乗じることにより、2030年(令和12年)の可住地人口密度を算出

$94.7 \text{ 人/ha} \times 0.984 \times 1.009 = 94.0 \text{ 人/ha}$

※世帯人員変化率は、2000年(平成12年)から2020年(令和2年)の国勢調査による世帯当たり人員の実績値から、近似式により将来の世帯当たり人員を推計  
 ※住宅用地の増加率は、2018年(平成30年)と2023年(令和5年)の土地利用区別面積(都市計画基礎調査)から、市街化区域内における農地・山林が住宅地に転換した実績値を基に想定

### 4) 2020年(令和2年)可住地面積(728ha)と2030年(令和12年)可住地人口密度(94.0人/ha)から、現行市街化区域面積で2030年(令和12年)に収容できる人口を算出

$728 \text{ ha} \times 94.0 \text{ 人/ha} = \text{約 } 68,400 \text{ 人}$

### 5) 各種施策(土地区画整理事業地区内の低・未利用地の利用促進及び、暫定用途地域の解消による利用促進、令和5年土地利用現況調査以降に解除される生産緑地の利用促進)により、現行市街化区域で2030年(令和12年)に収容できる人口を上乗せして再設定

$\text{約 } 68,400 \text{ 人} + \text{約 } 5,200 \text{ 人} + \text{約 } 3,000 \text{ 人} + \text{約 } 800 \text{ 人} = \text{約 } 77,400 \text{ 人}$

### 6) 2030年(令和12年)市街化区域人口(約77,800人)と、現行市街化区域面積で2030年(令和12年)に収容できる人口の差により、2030年(令和12年)に現行市街化区域に収容できない人口を算出

$\text{約 } 77,800 \text{ 人} - \text{約 } 77,400 \text{ 人} = \text{約 } 400 \text{ 人}$

### 7) 2030年(令和12年)に市街化区域に収容できない人口を、2030年(令和12年)可住地人口密度94.0人/ha(想定)で除することで、2030年(令和12年)までに拡大が必要となる住宅用地面積を算出

$\text{約 } 400 \text{ 人} \div 94.0 \text{ 人/ha} = \text{約 } 5 \text{ ha}$

0 計画の中間見直しにあたって  
 1 現況特性の把握  
 2 都市づくり上の課題の整理  
 3 都市づくりの理念と基本目標  
 4 将来都市構造  
 5 都市づくりの方針  
 6 地域別構想  
 7 計画の推進に向けて  
 8 参考資料

### (3) 産業フレームの設定

目標年次（2030年度(令和12年度)）における市内総生産額の達成に向けて、現行の産業用地では不足する約7haの用地の確保が必要と見込まれます。

将来都市構造の設定において、産業フレームは新市街地形成（市街化区域編入）に用いるものであり、即地的に割り当ててのではなく保留フレームとします。

また、新市街地形成（市街化区域編入）を想定しない日進東部地区や、機織池地区周辺、日進中部地区及び今後整備予定の（都）名古屋瀬戸道路（仮称）日進IC周辺に配置する産業ゾーンについては、地区計画等を活用し計画的で適正な誘導を図ります。

なお、産業ゾーンの配置にあたっては、市街化を抑制すべきという市街化調整区域としての性格や優良な農地や森林の保全、周辺の既存土地利用に十分配慮するとともに、道路等インフラストラクツの整った箇所に限るものとします。

産業フレームに基づく産業ゾーンの配置については、今後の産業立地の需要動向や土地利用調整の状況を踏まえ、検討していくものとします。

## 産業フレームの算出

### 1) 都市計画基礎調査を基に、2023年(令和5年)産業用地面積を算出

商業用地(ha)		工業用地(ha)		商業用地 及び 工業用地 (ha)	産業用地 (ha)
	1ha以上の 商業施設用 地 (ha)		工業専用 地域 (ha)		
73.92	23.62	39.22	0.00	約113	約24

※産業用地とは、市街化区域内の1ha以上の商業施設用地及び工業専用地域

### 2) 2018年(平成30年)市内総生産と将来の市内総生産の年成長率(2011年(平成23年)から2021年(令和3年)の各年の年成長率の平均値-0.08%/年)より、2030年(令和12年)の市内総生産を推計

$$206,369 \text{ 百万円} \times (1 + (-0.08\%))^{12 \text{ 年}} = \text{約 } 204,519 \text{ 百万円}$$

※市内総生産は、商業及び工業にかかわるものに限定

### 3) 2030年(令和12年)市内総生産(約204,519百万円)と2030年(令和12年)敷地当たり市内総生産(約1,597百万円/ha)から、2030年(令和12年)に必要な商業用地及び工業用地の面積を算出

$$\text{約 } 204,519 \text{ 百万円} \div \text{約 } 1,597 \text{ 百万円/ha} = \text{約 } 128 \text{ ha}$$

※2030年(令和12年)敷地当たり市内総生産は、1997年(平成9年)、2003年(平成15年)、2007年(平成19年)、2013年(平成25年)、2018年(平成30年)の敷地当たり市内総生産の実績値から近似式により推計

### 4) 2030年(令和12年)に必要な商業用地及び工業用地面積(約128ha)と、2013年(平成25年)及び2018年(平成30年)、2023年(令和5年)の商業用地及び工業用地面積の合計に対する産業用地割合の平均値(22.4%)から、2030年(令和12年)産業用地面積を算出

$$\text{約 } 128 \text{ ha} \times 22.4\% = \text{約 } 29 \text{ ha}$$

### 5) 2030年(令和12年)産業用地面積(約29ha)と2023年(令和5年)産業用地(約24ha)の差から、2030年(令和12年)までに必要となる産業用地増分を算出

$$\text{約 } 29 \text{ ha} - \text{約 } 24 \text{ ha} = \text{約 } 5 \text{ ha}$$

### 6) 平均有効宅地率(77.4%)により、2030年(令和12年)までに必要な産業用地(道路等を含む)面積を算出

$$\text{約 } 5 \text{ ha} \div 77.4\% = \text{約 } 7 \text{ ha}$$

※平均有効宅地率は、近年愛知県下で開発された商業用地及び工業用地における道路等を除いた宅地として利用できる面積割合の平均値

## 2 将来都市構造

都市づくりの理念及び都市づくりの基本目標の実現に向けて、目標年次における人口フレーム及び産業フレームを勘案した上で、本市が目指すべき概ね10年後の都市の姿を将来都市構造として明らかにします。

### (1) 土地利用の構成（ゾーニング）

限られた市域の中で、開発と保全を調和させながら進めていくことが大切であり、第6次総合計画の将来都市像である「ともに暮らす 私たちがつないで創る 人とみどりを大切にするまち日進」を実現するため、市域を構成する基盤となるゾーンを設定します。

#### ○市街地ゾーン

主に現在の市街化区域の縁辺部に広がる古くからの市街地については、地区の特性に応じた土地利用を進めつつ、道路や公園等の生活基盤施設の整備・改善、低・未利用地の活用等を積極的に進めることにより、良好な居住環境を有する市街地の維持・形成を図ります。

また、主に土地区画整理事業等により計画的に整備された、住居系土地利用を主体とした市街地については、日常生活を支える都市機能が充実した生活圏と、本市の特徴である市街化調整区域に広がる農業集落と調和した現在の土地利用及び居住環境の維持を図ります。

#### ○新市街地形成ゾーン

現在の市街化区域内において一団の低・未利用地が残されている赤池箕ノ手地区、折戸鎌ヶ寿地区等については、地権者との合意形成を図り、計画的な市街地の形成を目指します。

また、日進駅西地区においては、良好な居住環境を創出するため、地区計画を用いて民有地緑化を進める等により緑豊かな住宅地の形成を図ります。

#### ○住宅団地ゾーン

市街化調整区域において住宅地として開発がなされてきた地区については、現在の居住者が今後も安心して快適に暮らし続けることができる居住環境を維持していくために、現在の低層住宅を主体とした土地利用の維持・保全を図ります。

#### ○森林保全ゾーン

本市北東部に位置する東部丘陵地及び御嶽山周辺等に広がる森林については、貴重な動植物が多く生息する等本市の骨格となる緑豊かな自然環境が残されています。また、これら森林は本市ならではの重要な景観資源であるとともに広域的にみれば名古屋東部丘陵の一角を構成する緑地であることから、積極的に維持・保全します。

○森林活用ゾーン 

三本木地区周辺や本市南部に広がる森林については、保全を基本としつつも、豊かな自然環境に調和した市民の憩いや健康増進に寄与する空間としての有効活用を図ります。

○農地・農業振興ゾーン 

天白川、岩崎川沿いに広がる一団の農地と農地の中に点在する農業集落は、本市の都市構造上の大きな特徴であると同時に、防災上の観点また都市生活（都市での暮らしやすさ）を支える良好な自然環境の維持・保全といった観点からも、これら土地利用を一体のものとして維持していくことが重要であるため、現在の土地利用の維持・保全を図ります。

○農地活用ゾーン 

(都)国道153号バイパス線以西に広がるまとまった農用地は市の最下流部に位置し、洪水時の防災機能等多面的な機能を有していることから保全していくとともに、特色ある農産物を活かした観光振興に寄与する土地利用を図ります。

なお、本ゾーンは現行の農地活用ゾーンとしての位置付けを維持しますが、地域を取り巻く環境の変化や立地特性を踏まえ、今後の土地利用のあり方も検討します。

○産業ゾーン 

機織池地区及び周辺、日進東部地区等については、広域交通体系等へのアクセス利便性を活かし、環境負荷の少ない工業系土地利用（製造工場・研究開発施設、物流施設等）を主体とした土地利用を図ります。

○教育・研究ゾーン 

研究施設や研修センター等が既に集積する米野木研究開発地区とそこに隣接する地区、日進駅南側及び大学が立地している地区については、現在の土地利用を維持します。

0 計画の中間見直しにあたって

1 現況特性の把握

2 都市づくり上の課題の整理

3 都市づくりの理念と基本目標

4 将来都市構造

5 都市づくりの方針

6 地域別構想

7 計画の推進に向けて

8 参考資料

## (2) 拠点の形成

地域の個性と魅力を高めることを目指し、都市機能の集積促進、日常的な生活機能の維持、市民交流やにぎわいの場の形成等を図るため、地域の特性に応じた拠点を配置します。

### ○公共施設集積拠点

市役所周辺地区は、市役所庁舎、図書館、市民会館、スポーツセンター等の公共施設が立地していることに加え、交通拠点としての役割も担っています。

そのため、公共施設集積拠点として位置づけ、今後も集積した公共施設等の機能を維持します。

### ○地域生活拠点

鉄道駅である赤池駅、日進駅、米野木駅周辺等の既存商業地を地域生活拠点と位置づけ、周辺に立地する中高層住宅と一体となってコンパクトにまとまった生活圏の構築を目指し、最寄りの商業施設をはじめ日常的な生活利便施設等の維持・形成を図ります。

赤池駅周辺については、市街地再開発事業等による高度利用の促進により利便機能の集積を検討し、米野木駅南周辺については、今後の土地利用のあり方を検討します。

また、香久山西部地区等については、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえ、生活利便施設を中心とした暮らしやすい生活圏の構築を図ります。

これらを踏まえ、居住誘導にも寄与する都市機能の維持・誘導を図り、都市機能の集積を図ります。

### ○レクリエーション拠点

愛知県口論義運動公園、日進市総合運動公園、上納池スポーツ公園及び日進市スポーツセンターをレクリエーション拠点として位置づけ、現在の機能維持及び利用増進を図ります。

また、東部丘陵地西部地区をレクリエーション拠点として位置づけ、公園等の整備を検討します。

### ○にぎわい・ふれあい拠点

道の駅マチテラス日進及び田園フロンティアパーク本郷農園周辺地区をにぎわい・ふれあい拠点として位置づけ、道の駅マチテラス日進の開駅を契機とし、市内全域の遊休農地の解消につながる優良農地の保全と農作物の地産地消の実現、さらなる市民間の交流や機能連携を図ることにより地域振興を促進し、持続的に市民が集い、交流できる場の形成を図ります。

### ○自然環境拠点

水晶山緑地、機織緑地、北高上緑地及び東部丘陵地西部地区を自然環境拠点として位置づけ、現在の自然環境を保全しながら、市民と自然が共存する空間の創出を図ります。

### ○地域振興拠点

(仮称) 東郷スマートインターチェンジ周辺を地域振興拠点として位置づけ、スマートインターチェンジ開設を契機とした周辺観光地へのアクセス利便性の向上を図るとともに、地域産業支援、市民生活支援等の地域振興を図ります。

### ○北のエントランス拠点

愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)長久手古戦場駅及び芸大通駅周辺の市街地整備に伴った施設立地が進む北部地区を北のエントランス拠点として位置づけ、東名高速道路と直結する(都)名古屋瀬戸道路や主要幹線道路と近接した土地特性を生かし、次世代モビリティを活用した基幹物流施設整備を見据えた拠点の形成を目指します。

### (3) 軸の形成

拠点間の連携強化や広域からのアクセス性の向上により、都市活動の活発化と市内外の交流の円滑化を図るため、交通軸を配置し、都市の骨格を形成します。

また、地域住民の交流を促進するため、天白川や岩崎川の河川やこれら河川沿いの農地等を水とみどりの軸として配置し、本市の自然環境を活かしたネットワークの形成を図ります。

#### <交通軸>

##### ○広域交通軸（高速道路等）

東名高速道路及び(都)名古屋瀬戸道路を本市と市外とを結ぶ広域的な交通軸として位置づけ、市内外の交流を促進します。

##### ○主要幹線道路

本市の骨格を形成し、南北方向、東西方向の通過交通及び都市間交通を円滑に処理する機能を有する(都)国道153号バイパス線、(都)瀬戸大府東海線を主要幹線道路として位置づけ、都市間移動需要への対応を図ります。

##### ○都市幹線道路

主要幹線道路を補完する(都)日進中央線、(都)米野木筋生線、(都)名古屋豊田線、(都)野方三ツ池公園線、(県)岩作諸輪線等を幹線道路として位置づけ、市内に分散立地する市街地や集落相互の交通流動を円滑に処理することを目的とした幹線道路を適正に配置します。

##### ○公共交通軸（鉄道・バス）

市域南部を東西方向に貫く名古屋市営地下鉄鶴舞線・名古屋鉄道豊田線を本市の公共交通軸（鉄道）と位置づけるとともに、公共施設が集積する市中心部と、鉄道駅を結ぶ南北方向の軸線として、公共交通軸（バス）を位置づけます。鉄道3駅については、公共交通結節点として位置づけ、市内の各拠点との連携強化やアクセス性の向上を目指します。

併せて、本市の北側を通る愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）については、今後本市のまちづくりを進める上で、積極的な活用を検討します。

#### <水とみどりの軸>

天白川、岩崎川及びこれら河川沿いの農地、森林等を水とみどりの軸と位置づけ、歩行者・自転車ネットワークとして市街地や集落等を結び、地域住民の交流を促進します。

0 計画の中間見直しにあたって

1 現況特性の把握

2 都市づくり上の課題の整理

3 都市づくりの理念と基本目標

4 将来都市構造

5 都市づくりの方針

6 地域別構想

7 計画の推進に向けて

8 参考資料

(4) 将来都市構造図



- 0 計画の中間見直しにあたって
- 1 現況特性の把握
- 2 都市づくり上の課題の整理
- 3 都市づくりの理念と基本目標
- 4 将来都市構造
- 5 都市づくりの方針
- 6 地域別構想
- 7 計画の推進に向けて
- 8 参考資料