

# 日進市立地適正化計画 (案)

2026年(令和8年)〇月

日進市

## 目 次

### 序章 計画の策定にあたって

1 立地適正化計画の概要 .....	序-1
(1) 立地適正化計画制度の背景 .....	序-1
(2) 目的 .....	序-1
(3) 意義・役割 .....	序-2
(4) 計画で定める主な事項 .....	序-2
2 立地適正化計画の位置づけ等 .....	序-3
(1) 計画の位置づけ .....	序-3
(2) 計画策定の体制 .....	序-4
(3) 対象区域 .....	序-4
(4) 計画期間 .....	序-4
3 関連計画の整理 .....	序-5

### 第1章 都市の現状及び将来見通し

1 人口 .....	1-1
(1) 人口の推移 .....	1-1
(2) 人口分布の推移 .....	1-2
(3) 人口密度の推移 .....	1-5
(4) 人口集中地区（DID）の推移 .....	1-6
2 土地利用 .....	1-8
(1) 土地利用の現状と動向 .....	1-8
(2) 土地区画整理事業 .....	1-9
(3) 開発の動向 .....	1-11
(4) 地価 .....	1-12
(5) 空家の状況 .....	1-13
3 公共交通 .....	1-15
(1) 鉄道 .....	1-15
(2) バス .....	1-17
(3) 公共交通の徒歩圏と人口分布 .....	1-19
(4) 市民の移動手段 .....	1-21
(5) 通勤・通学の状況 .....	1-22
4 都市機能 .....	1-24
(1) 市役所庁舎その他施設 .....	1-24
(2) 小中学校 .....	1-25
(3) 医療 .....	1-26
(4) 高齢福祉 .....	1-28

(5) 障害福祉.....	1-29
(6) 子育て.....	1-30
(7) 商業.....	1-31
5 都市基盤.....	1-33
(1) 都市計画道路.....	1-33
(2) 都市計画公園.....	1-34
6 財政.....	1-36
(1) 歳入・歳出.....	1-36
(2) 財政力.....	1-37
(3) 公共施設等にかかる費用.....	1-38
7 防災.....	1-40
(1) 避難場所・ハザードエリア.....	1-40
(2) 災害ハザードエリアと人口分布.....	1-41
(3) 老朽建物の分布.....	1-42
8 都市づくりの課題整理.....	1-44

## 第2章 立地適正化計画の基本的な方針

1 目指すべき都市構造.....	2-1
2 地域公共交通のネットワーク.....	2-2
3 立地適正化計画の方針.....	2-3

## 第3章 居住誘導区域の設定

1 居住誘導区域の基本的な方針.....	3-1
(1) 基本的な考え方.....	3-1
(2) 設定方針.....	3-1
2 居住誘導区域の設定.....	3-2
(1) 設定基準.....	3-2
(2) 居住誘導区域に含まない区域.....	3-2
(3) 居住誘導区域の設定.....	3-4

## 第4章 都市機能誘導区域の設定

1 都市機能誘導区域の基本的な方針.....	4-1
(1) 基本的な考え方.....	4-1
(2) 設定方針.....	4-2
2 都市機能誘導区域の設定基準.....	4-3
3 都市機能誘導区域の設定.....	4-4

## 第5章 誘導施設の設定

1 誘導施設の基本的な方針 .....	5-1
(1) 基本的な考え方 .....	5-1
(2) 設定方針 .....	5-2
2 誘導施設の設定 .....	5-3
(1) 各都市機能の考え方 .....	5-3
(2) 誘導施設の設定 .....	5-5

## 第6章 誘導施策

1 誘導施策の基本的な方針 .....	6-1
2 誘導施策 .....	6-1
(1) 居住の誘導に関する施策 .....	6-1
(2) 都市機能の誘導に関する施策 .....	6-2
(3) 交通ネットワークに関する施策 .....	6-2
(4) 公共施設集積拠点に関する施策 .....	6-3
(5) 届出制度 .....	6-3

## 第7章 防災指針

1 防災指針について .....	7-1
2 災害ハザード情報 .....	7-1
3 災害リスクの分析 .....	7-5
(1) 災害リスク分析の対象地域抽出 .....	7-5
(2) 災害リスクの分析 .....	7-6
4 防災上の課題の整理 .....	7-10
5 防災まちづくりの取組方針 .....	7-11
(1) 防災まちづくりの基本方針 .....	7-11
(2) 取組方針 .....	7-11
(3) リスク低減策の取組スケジュール .....	7-13

## 第8章 計画推進に向けて

1 計画の進行管理 .....	8-1
2 目標値の設定 .....	8-2
(1) 設定方針 .....	8-2
(2) 目標年次の設定 .....	8-3
(3) 目標値の設定 .....	8-3

# 序章 計画の策定にあたって

## 1 立地適正化計画の概要

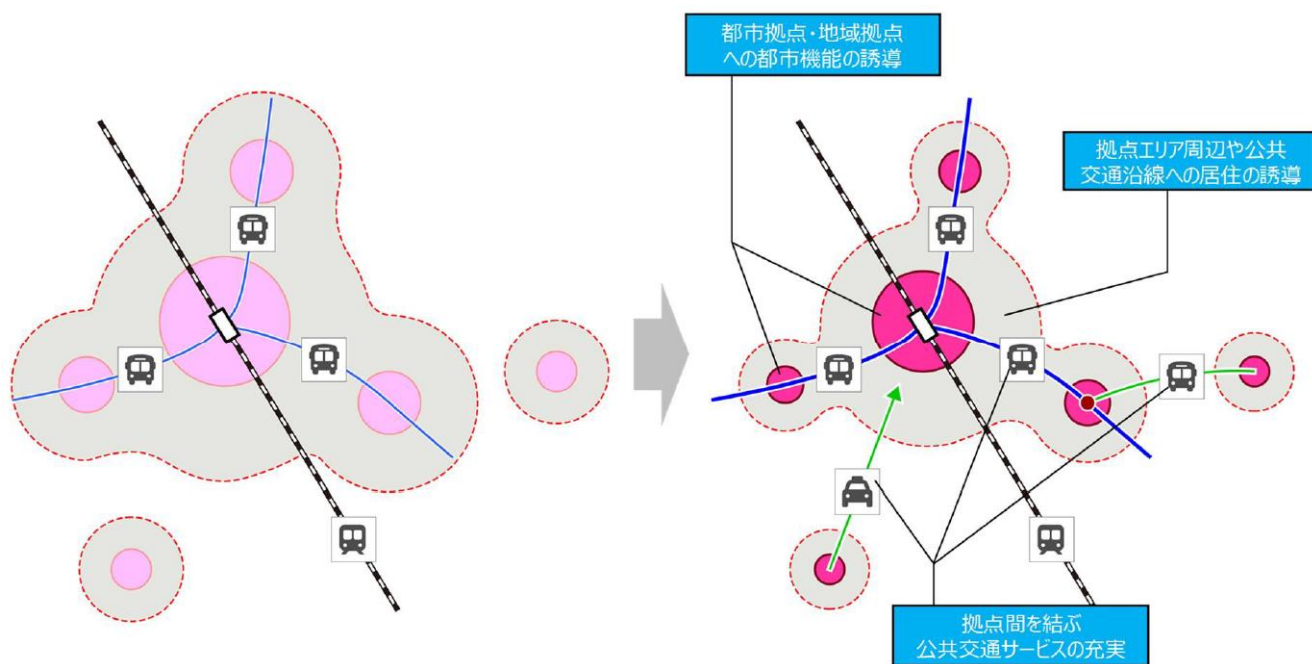
### (1) 立地適正化計画制度の背景

現在、我が国の都市は、人口増加や強い開発需要に伴って生じる都市課題への対応が求められていた時代とは異なり、人口の急激な減少や高齢化の進行に直面しています。

こうした状況のもとで、高齢者や子育て世代にとって安心できる、健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面の両面から持続可能な都市経営を可能とすること、頻発化・激甚化する災害に対して地域の安全を確保すること等が求められています。

このような中で、拡散した市街地のままで人口が減少し、居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。

人口が減少する中でも、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導するとともに、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、生活サービスへのアクセスを確保しながら一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティの持続性を高めることができると考えられます。こうした考え方にに基づき、居住や都市機能の誘導と公共交通ネットワークの形成に連携して取り組む「コンパクト・プラス・ネットワーク」という理念が示され、平成26年8月の都市再生特別措置法の改正により、「立地適正化計画」制度が創設されました。



資料：立地適正化計画の手引き【基本編】(2025)

図 0-1 コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

### (2) 目的

立地適正化計画は、長期的には人口減少に転じる将来を見据え、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住や都市機能の誘導と公共交通との連携によるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりに向けた取組を推進するものです。

### (3) 意義・役割

これまでのまちづくりでは、人口の増加や経済の成長・拡大を前提として、将来の都市像がある程度予測可能な状態の中で土地利用の規制や都市インフラの整備を進めてきました。しかし、多くの都市では今後も人口減少が進み、あるいは人口減少に転じる可能性が大きい中、持続可能で安全・安心に暮らせるまちづくりを進めるためには、これまでの土地利用規制等で都市をコントロールするだけでなく、これまで以上に都市の住民・企業の活動等に着目し、量ではなく質の向上を図るために、都市を「マネジメント」という新たな視点をもって取り組んでいく必要があります。

また、誘導によるまちづくりによって、人口減少、財政状況の悪化等への対応といった「守り」の側面だけでなく、稼ぐ力の向上や健康寿命延伸等といった都市の課題解決に対する「攻め」の対応により、行政コストの縮減、地価の維持・上昇、健康の増進等をけん引していきます。

### (4) 計画で定める主な事項

立地適正化計画では、主に次の事項を定めることとなっています。

#### ①立地の適正化に関する基本的な方針

都市の現状の把握・分析を行い、課題を整理し、中長期的に都市の生活を支えていくためのまちづくりの理念や目指すべき都市像等を定めます。

#### ②居住誘導区域

一定のエリアにおいて人口密度を維持することで、都市機能やコミュニティが持続的に確保されるように居住誘導区域を定めます。

#### ③都市機能誘導区域及び誘導施設

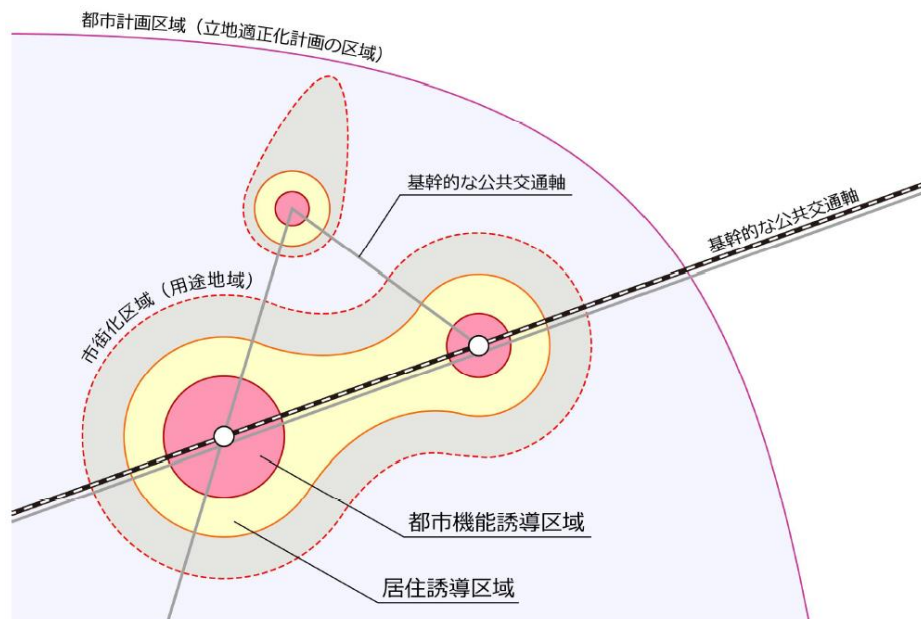
医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図れるように都市機能誘導区域及び誘導すべき施設を定めます。原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に定めます。

#### ④誘導施設の立地を図るための事業等

設定した区域へ居住や都市機能の誘導を図るために必要な事務や事業等を定めます。

#### ⑤防災指針

居住や都市機能の誘導を図り、災害リスクをできる限り回避あるいは低減させるために、防災指針を定めるとともに、指針に基づく具体的な取組を定めます。



資料：立地適正化計画の手引き【基本編】(2025)

図 0-2 立地適正化計画制度のイメージ

## 2 立地適正化計画の位置づけ等

### (1) 計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質をもつものであることから、都市計画法に基づく市町村マスタープランの一部として位置づけられます。また、立地適正化計画は、居住や医療・福祉・子育て支援・商業等の多様な都市機能の誘導に加え、これらを支える公共交通ネットワークの形成を図ることにより、「市町村マスタープランの高度化版」としての意味合いをもちます。

本計画は、日進市都市マスタープランにおいて示した将来都市構造の実現に向け、関連計画との整合を図りつつ、都市づくりを推進していくものです。

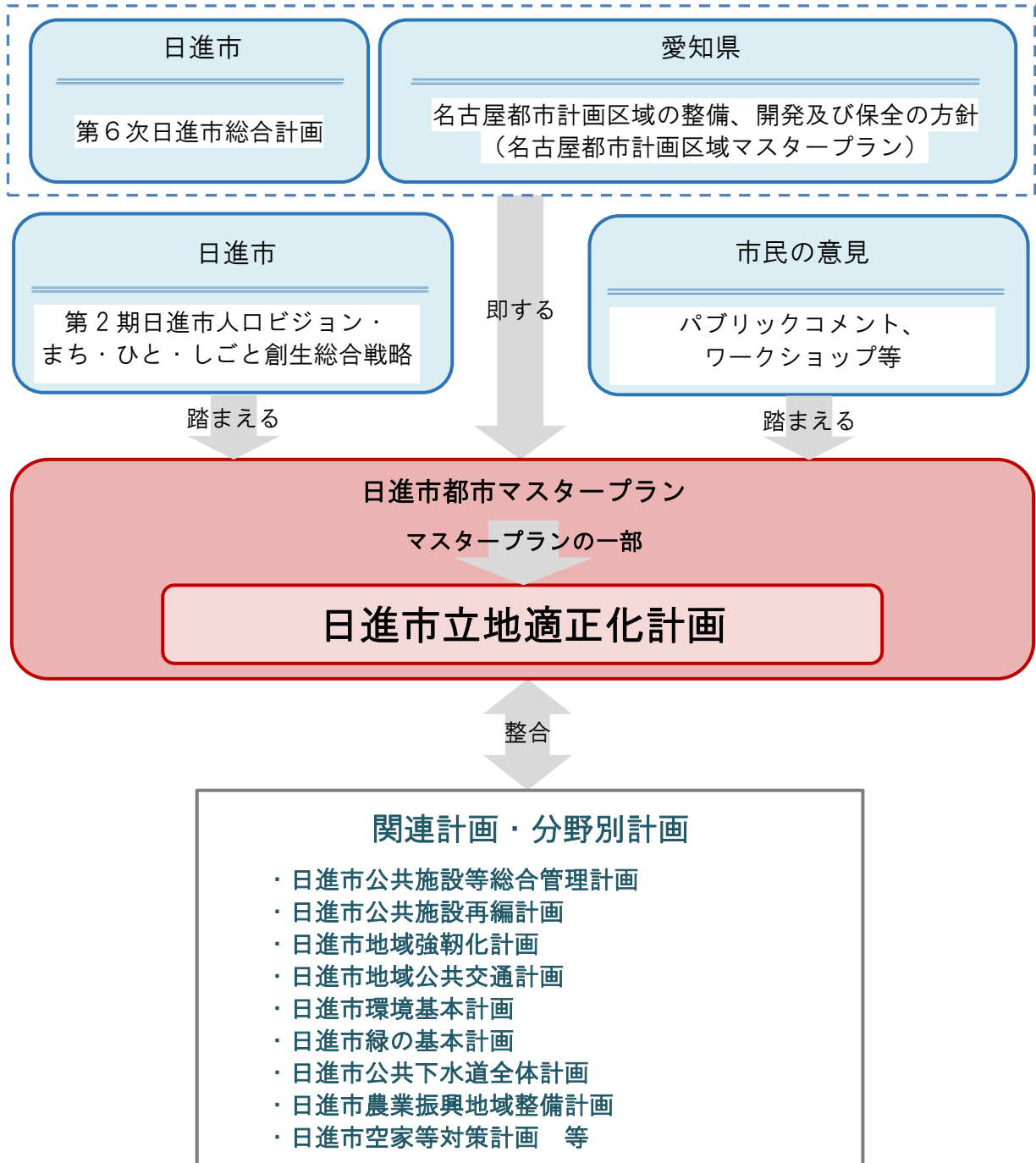


図 0-3 計画の位置づけ

## (2) 計画策定の体制

市内外の関係機関との調整を図りながら、市民の意見意向を十分に把握して計画を策定します。

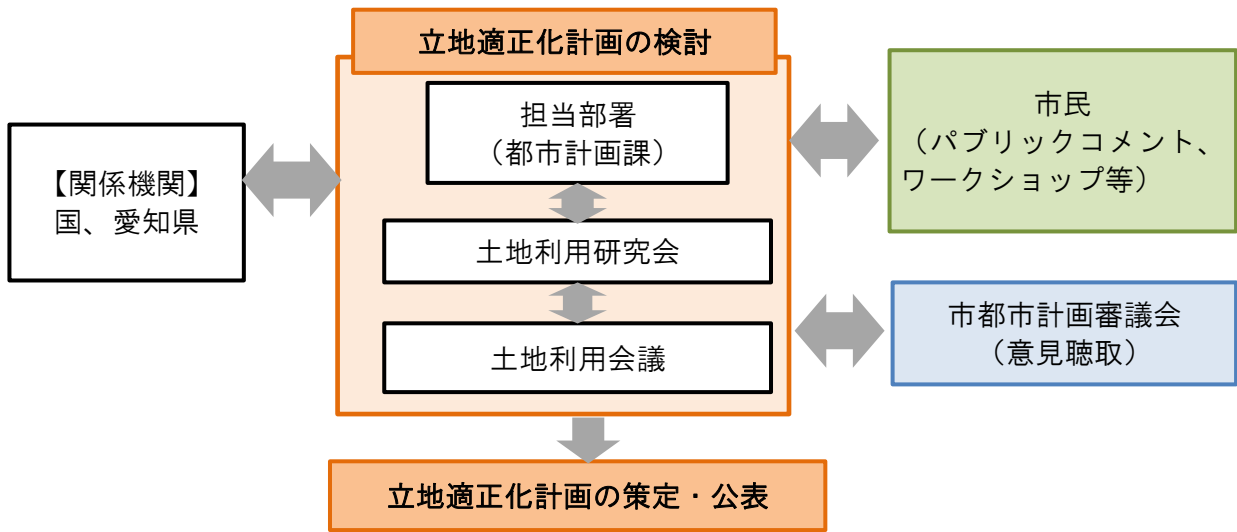


図 0-4 策定体制のイメージ

## (3) 対象区域

市全域とします。

## (4) 計画期間

立地適正化計画では、概ね20年後の都市の姿を展望するものになりますが、日進市総合計画、日進市都市マスタープラン等の改定時期や想定される計画期間を踏まえ、2040年度（令和22年度）までとします。

また、策定から概ね5年ごとに計画の評価を行い、必要に応じて、見直しを行うものとします。

	2021年 (令和3)	2030年 (令和12)	2040年 (令和22)
日進市総合計画	第6次 2021年度から2030年度	第7次 2031年度から2040年度	
日進市人口ビジョン・まち・ひと・しごと創生総合戦略	第2期 2021年度から2030年度	第3期 2031年度から2040年度	
日進市都市マスタープラン	2021年度から2030年度	2031年度から2040年度	
日進市立地適正化計画		2026年度から2040年度	

図 0-5 計画期間

### 3 関連計画の整理

#### ■日進市都市マスタープラン（2026年（令和8年）3月中間見直し）

計画期間	
2021年度（令和3年度）から2030年度（令和12年度）まで	
都市づくりの理念	
<p>本市は、名古屋市と豊田市の間に位置する恵まれた地理的条件や、名古屋市内では享受することができない豊かな自然が残されている環境条件から、緑豊かで新しい都市近郊の住宅都市として発展してきました。</p> <p>本計画では、本市の魅力である身近に触れ合える豊かな自然環境を大切にしながら、今日の活力やにぎわいを持続的に発展させていくため、私たちみんな（市民、地域、事業者、行政）が協力し、だれもが暮らしやすい都市づくりを築いていくことを目指し、都市づくりの理念を次のように定めます。</p>	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                 豊かな緑を尊重し、都市の活力と多様な交流でにぎわう                  持続可能な都市環境を私たちが育む             </div>	
将来フレーム	
人口フレーム：2030年度（目標年）将来人口約100,000人 産業フレーム：2030年度（目標年）現行の産業用地では不足する約7haの用地を確保	
将来都市構造	
（1）土地利用の構成（ゾーニング）	
市街地 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>古くからの市街地は、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・形成を図る。</li> <li>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は、日常生活を支える都市機能が充実した生活圏と、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る。</li> </ul>
新市街地形成 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>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す。</li> <li>日進駅西地区においては、緑豊かな住宅地の形成を図る。</li> </ul>
住宅団地 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化調整区域で住宅地として開発されてきた地区は、現在の低層住宅を主体とした土地利用の維持・保全を図る。</li> </ul>
森林保全 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>東部丘陵地及び御嶽山周辺等に広がる森林は、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であり、名古屋東部丘陵の一角を構成する緑地であるため、積極的に維持・保全する。</li> </ul>
森林活用 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>三本木地区周辺や本市南部の森林は、保全を基本としつつ、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る。</li> </ul>
農地・農業振興 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>天白川、岩崎川沿いの一団の農地と農業集落は、本市の特徴、防災、良好な自然環境の維持・保全の観点から、現在の土地利用の維持・保全を図る。</li> </ul>
農地活用 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>国道153号バイパス線以西のまとまった農用地は、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る。</li> <li>なお、本ゾーンは現行の農地活用ゾーンとしての位置づけを維持するが、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する。</li> </ul>
産業 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>機織池地区及び周辺、日進東部地区等は、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を主体とした土地利用を図る。</li> </ul>
教育・研究 ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>研究施設等が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は、現在の土地利用を維持する。</li> </ul>

将来都市構造

(2) 拠点の形成

<p>公共施設集積 拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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るため、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する。</li> </ul>
<p>地域生活拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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・形成を図る。</li> <li>赤池駅周辺は、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する。</li> <li>米野木駅南周辺は、今後の土地利用のあり方を検討する。</li> <li>香久山西部地区等は、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る。</li> <li>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、都市機能の集積を高める</li> </ul>
<p>レクリエーション 拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> <li>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する。</li> </ul>
<p>にぎわい・ ふれあい拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> </ul>
<p>自然環境拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> </ul>
<p>地域振興拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(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る。</li> </ul>
<p>北のエントランス 拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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す。</li> </ul>

将来都市構造

(3) 軸の形成  
 <交通軸>

<p>広域交通軸 (高速道路等)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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する。</li> </ul>
<p>主要幹線道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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る。</li> </ul>
<p>都市幹線道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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する。</li> </ul>
<p>公共交通軸 (鉄道・バス)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>名古屋市営地下鉄鶴舞線・名古屋鉄道豊田線を公共交通軸(鉄道)、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を公共交通軸(バス)として位置づけ、鉄道3駅については、公共交通結節点として市内の拠点間の連携強化やアクセス性の向上を目指す。</li> <li>本市の北側を通る愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)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する。</li> </ul>

<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する。

将来都市構造図



図 0-6 将来都市構造図