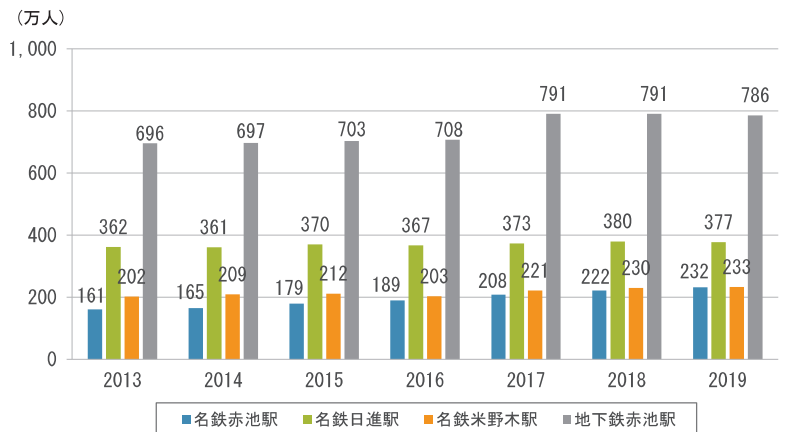


(8) 交通・市民流動

- 市内3駅の鉄道の年間乗降客数においては、地下鉄赤池駅への集中が見られます。
- 概ね市街化区域は公共交通(鉄道・バス)利用の徒歩圏域に属しています。
- 市内の広い範囲で「くるりんばす」が運行しています。
- 公共バスの再編により、くるりんばすから名鉄バスや鉄道への利用者の転換が見られます。
- 日進駅、米野木駅の利用者の約7割から8割は、自転車もしくは徒歩を駅端末交通手段としていますが、赤池駅では約6割程度です。

①鉄道の利用状況

- 鉄道の年間乗降客数をみると、各駅とも概ね横ばい傾向であり、2019年度(令和元年度)の地下鉄赤池駅は約786万人と集中しており、その他駅は約230~370万人となっています。
- 東部丘陵線(リコモ)の利用者数は増加傾向にあり、特に近年、長久手古戦場駅、公園西駅で増加しています。
- 市内には鉄道路線に対する踏切がありません。



(資料:日進市資料)

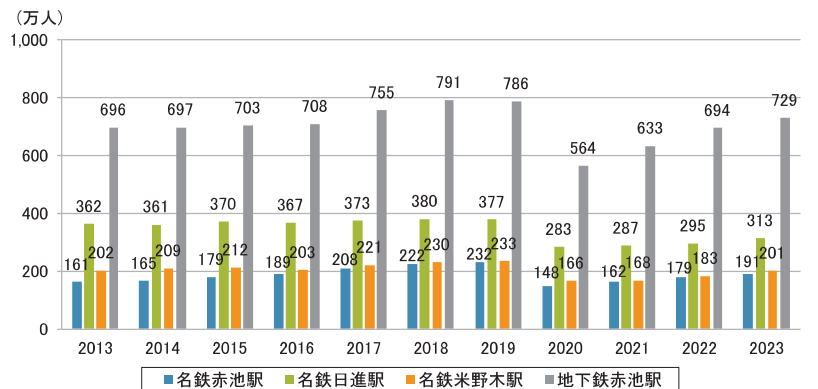
図1-46 市内の鉄道駅の年間乗降客数の変化

(8) 交通・市民流動

- 市内3駅の鉄道の年間乗降客数においては、地下鉄赤池駅への集中が見られます。
- 概ね市街化区域は公共交通(鉄道・バス)利用の徒歩圏域に属しています。
- 市内の広い範囲で「くるりんばす」が運行しています。
- 公共バスの再編により、くるりんばすから名鉄バスや鉄道への利用者の転換が見られます。
- 日進駅、米野木駅の利用者の約7割から8割は、自転車もしくは徒歩を駅端末交通手段としていますが、赤池駅では約6割程度です。

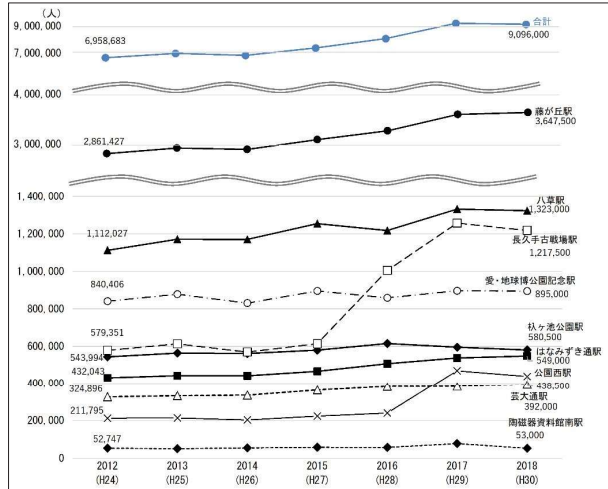
①鉄道の利用状況

- 鉄道の年間乗降客数の変化をみると、新型コロナウイルス感染症流行等の影響により、各駅とも2020年度(令和2年度)に大きく減少しましたが、以降は回復傾向にあります。2023年度(令和5年度)の年間乗降客数は、地下鉄赤池駅は約729万人と集中しており、その他駅は約190~310万人となっています。
- 愛知高速交通東部丘陵線(リコモ)の利用者数は鉄道と同様に新型コロナウイルス感染症流行等の影響により、各駅とも2020年度(令和2年度)に大きく減少しましたが、以降は回復傾向にあります。特に近年、2022年11月に開園したジブリパークがある愛・地球博記念公園駅で大きく増加しています。
- 市内には鉄道路線に対する踏切がありません。



(資料:日進市資料)

図1-46 市内の鉄道駅の年間乗降客数の変化

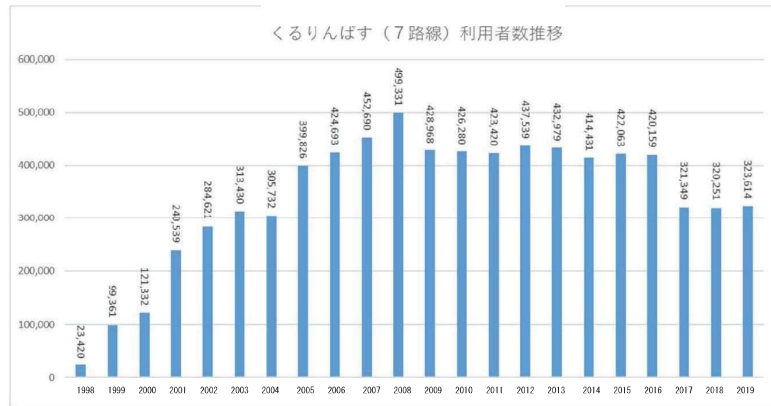


(資料:愛知高速交通株式会社)

図1-47 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)の利用者数

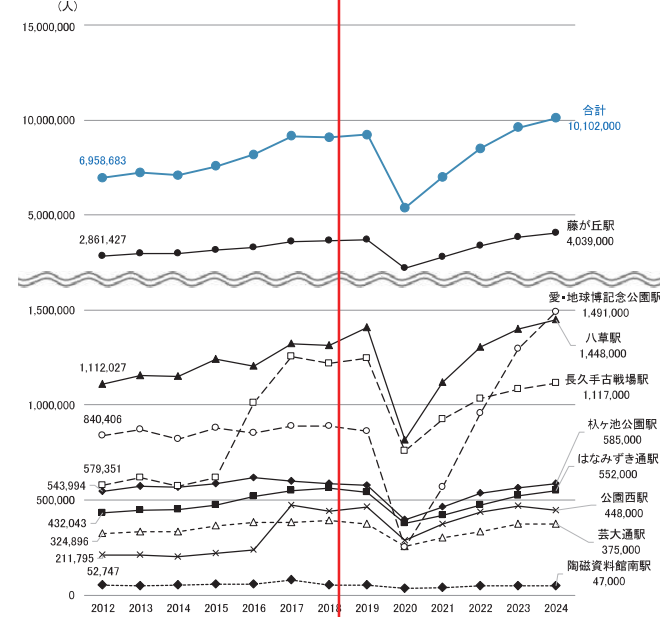
②バスの利用状況

- くるりんばすの利用者は、2017年(平成29年)4月の全線改編以降、年間で延べ32万人程度となっています。



(資料:日進市地域公共交通会議報告資料(2020))

図1-48 くるりんばすの年度別利用者数

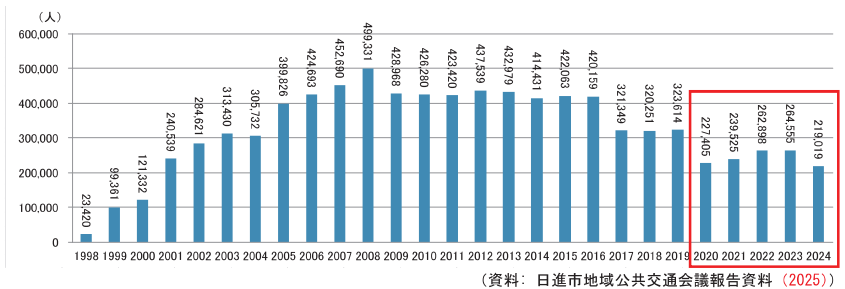


(資料:愛知高速交通株式会社)

図1-47 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)の利用者数

②バスの利用状況

- くるりんばすの利用者は、2017年(平成29年)4月の全線改編以降、年間で延べ22~32万人となっています。



(資料:日進市地域公共交通会議報告資料(2025))

図1-48 くるりんばすの年度別利用者数

0 計画の策定に
1 現状特性の把握
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

0 計画の策定に
1 現状特性の把握
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 駅端末交通手段状況

- 各駅利用者の駅端末交通手段の割合は徒歩が最多、次いで地下鉄赤池駅を除く駅では自動車（地下鉄赤池駅は徒歩に次いで自転車）が多い状況にあります。
- 名鉄日進駅、米野木駅はK&Rの割合が高く、米野木駅では8割超となっています。
- 名鉄赤池駅、地下鉄赤池駅はP&Rの割合が高く5割超となっています。
- 概ね市街化区域は、公共交通（鉄道、バス）利用の徒歩圏域に属しています。

表1-9 主要駅における駅端末交通手段特性

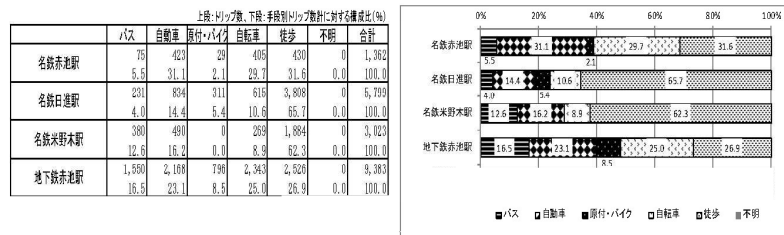


図1-51 主要駅における駅端末交通手段特性

表1-10 主要駅における駅端末自動車利用特性

	単位:トリップ					
	トリップ数			構成比(%)		
	K&R(*)	P&R	合計	K&R	P&R	合計
名鉄赤池駅	31	32	63	49.2	50.8	100.0
名鉄日進駅	567	165	732	77.5	22.5	100.0
名鉄米野木駅	316	49	365	86.6	13.4	100.0
地下鉄赤池駅	772	1,083	1,855	41.6	58.4	100.0

*駅端末利用交通手段の自動車からタクシー、自家用バス、貸切バスを除く
 (※)自宅から駅まで自家用車で送り迎えをしてもよい、そこから鉄道を利用して移動するシステム

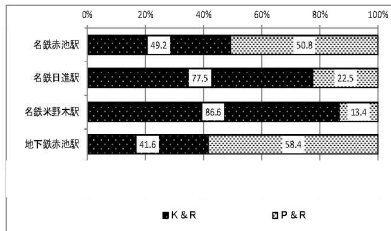


図1-52 主要駅における駅端末自動車利用特性
 (資料:第5回中京圏パーソントリップ調査)

③ 駅端末交通手段状況

- 各駅利用者の駅端末交通手段の割合は徒歩が最多、次いで地下鉄赤池駅を除く駅では自動車（地下鉄赤池駅は徒歩に次いで自転車）が多い状況にあります。
- 名鉄日進駅、米野木駅はK&Rの割合が高く、米野木駅では8割超となっています。
- 名鉄赤池駅、地下鉄赤池駅はP&Rの割合が高く5割超となっています。
- 概ね市街化区域は、公共交通（鉄道、バス）利用の徒歩圏域に属しています。

表1-9 主要駅における駅端末交通手段特性

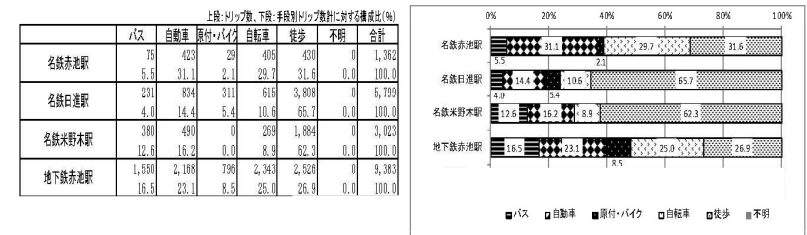


図1-51 主要駅における駅端末交通手段特性

表1-10 主要駅における駅端末自動車利用特性

	単位:トリップ					
	トリップ数			構成比(%)		
	K&R(*)	P&R	合計	K&R	P&R	合計
名鉄赤池駅	31	32	63	49.2	50.8	100.0
名鉄日進駅	567	165	732	77.5	22.5	100.0
名鉄米野木駅	316	49	365	86.6	13.4	100.0
地下鉄赤池駅	772	1,083	1,855	41.6	58.4	100.0

*駅端末利用交通手段の自動車からタクシー、自家用バス、貸切バスを除く
 (※)自宅から駅まで自家用車で送り迎えをしてもよい、そこから鉄道を利用して移動するシステム

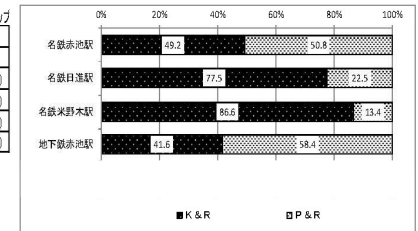
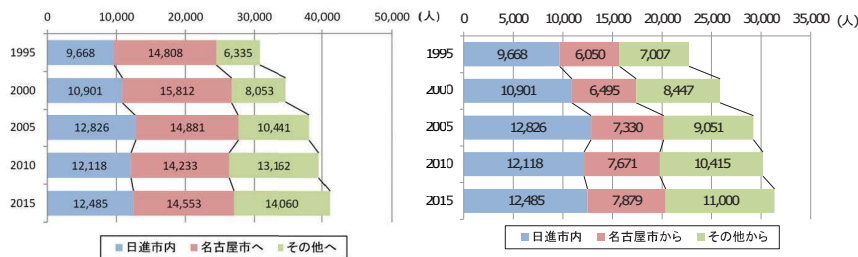


図1-52 主要駅における駅端末自動車利用特性
 (資料:第5回中京圏パーソントリップ調査)

④通勤・通学状況

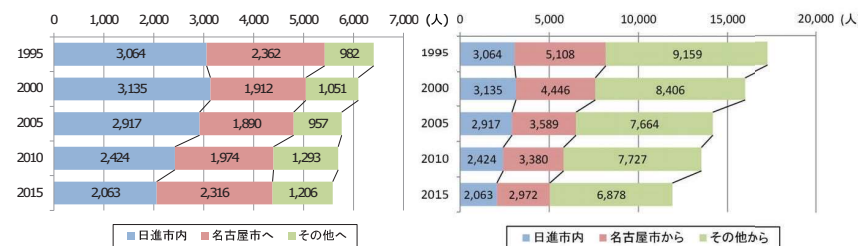
- 本市の従業者数は、1995年（平成7年）で9,668人であるのに対し、2015年（平成27年）には12,485人と約2,000人増加しています。
- 本市から通勤する従業者数の推移をみると、名古屋市への通勤は横ばいであるのに対し、日進市内及びその他への通勤は増加傾向となっています。
- 本市へ通勤する従業者数の推移をみると、それぞれ増加傾向となっています。
- 本市から通学する通学者の推移をみると、本市内での通学は減少傾向、名古屋市への通学は増加傾向にあり、2015年（平成27年）では本市に居住する学生の約4割は市内へ、約6割は市外に通学しています。
- 本市へ通学する通学者の推移をみると、それぞれ通学者数が減少傾向にあり、1995年（平成7年）から2015年（平成27年）にかけて約5,000人減少しています。



(資料:国勢調査(2015))

図1-53 本市から通勤する15歳以上の従業者

図1-54 本市へ通勤する15歳以上の従業者



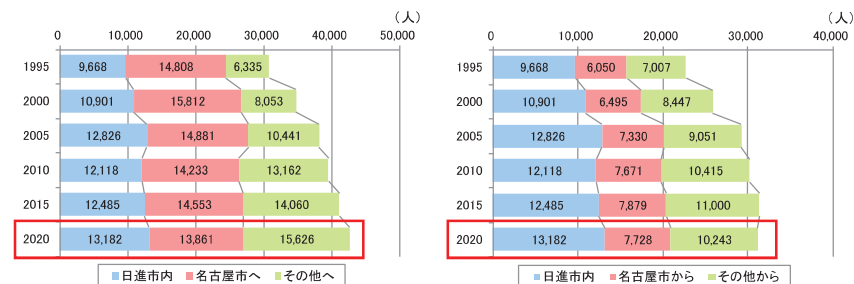
(資料:国勢調査(2015))

図1-55 本市から通学する15歳以上の通学者

図1-56 本市へ通学する15歳以上の通学者

④通勤・通学状況

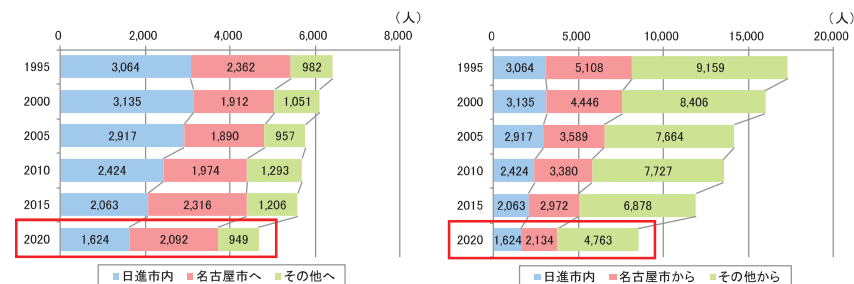
- 本市の従業者数は、1995年（平成7年）で9,668人であるのに対し、2020年（令和2年）には13,182人と約3,500人増加しています。
- 本市から通勤する従業者数の推移をみると、名古屋市への通勤は減少傾向にあるのに対し、日進市内及びその他への通勤は増加傾向にあります。
- 本市へ通勤する従業者数の推移をみると、それぞれ増加傾向にあります。
- 本市から通学する通学者の推移をみると、それぞれ減少傾向にあります。2020年（令和2年）では本市に居住する学生の約3割は市内へ、約7割は市外に通学しています。
- 本市へ通学する通学者の推移をみると、それぞれ減少傾向にあり、1995年（平成7年）から2020年（令和2年）にかけて約9,000人減少しています。



(資料:国勢調査)

図1-53 本市から通勤する15歳以上の従業者

図1-54 本市へ通勤する15歳以上の従業者



(資料:国勢調査)

図1-55 本市から通学する15歳以上の通学者

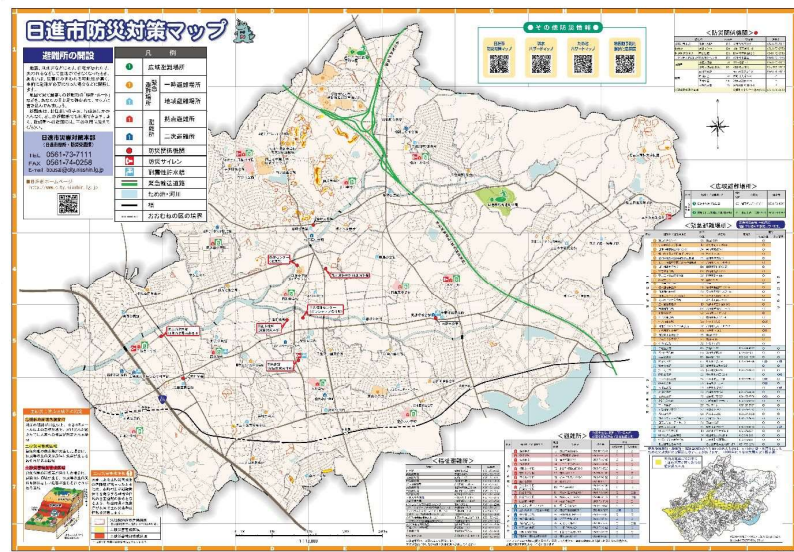
図1-56 本市へ通学する15歳以上の通学者

(9) 防災

- 浸水想定区域は河川沿いに限られており、地震時において津波の到来が想定されていません。
- 既成市街地や古くからの土地区画整理事業により形成された団地において、木造の老朽建物が多く分布しています。
- 河川沿いの一部の地域においては、100年確率の豪雨時に2mを超える河川の浸水が想定されているほか、既成市街地内に一部土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域の指定があります。

① 避難場所・ハザード区域

- 2箇所の広域避難場所、12箇所の拠点避難所、8箇所の二次避難所、25箇所の一時避難場所、22箇所の地域避難場所を指定しています。
- 市街化区域及び市街化調整区域ともに、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域がみられます。
- 洪水ハザードマップをみると、天白川下流付近と、岩崎川と天白川の合流地点付近に限り、2mを超える深い浸水が予想されています。
- 地震について、あらゆる可能性を考慮した1,000年に一度程度発生するであろうとする「理論上最大想定モデル」のケースによれば、市内最大震度6強、揺れや火災によって建物が全壊もしくは焼失する等の被害が想定されています。



(資料：日進市資料)

図1-57 日進市防災対策マップ

(9) 防災

- 洪水浸水想定区域は河川沿いに限られており、地震時において津波の到来が想定されていません。
- 既成市街地や古くからの土地区画整理事業により形成された団地において、木造の老朽建物が多く分布しています。
- 河川沿いの一部の地域においては、1000年確率の豪雨時に3mを超える河川の浸水が想定されているほか、既成市街地内に一部土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域の指定があります。

① 避難場所・ハザード区域

- 2箇所の広域避難場所、14箇所の拠点避難所、8箇所の二次避難所、25箇所の一時避難場所、21箇所の地域避難場所を指定しています。
- 市街化区域及び市街化調整区域ともに、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域がみられます。
- 洪水ハザードマップをみると、天白川下流付近と、岩崎川と天白川の合流地点付近に限り、3mを超える深い浸水が予想されています。
- 地震について、あらゆる可能性を考慮した1,000年に一度程度発生するであろうとする「理論上最大想定モデル」のケースによれば、市内最大震度6強、揺れや火災によって建物が全壊もしくは焼失する等の被害が想定されています。



(資料：日進市防災対策マップ(2024.10修正版))

図1-57 日進市防災対策マップ

0 計画の策定にあたって

1 現状特性の把握

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 将来都市構想

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

0 計画の策定にあたって

1 現状特性の把握

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 将来都市構想

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

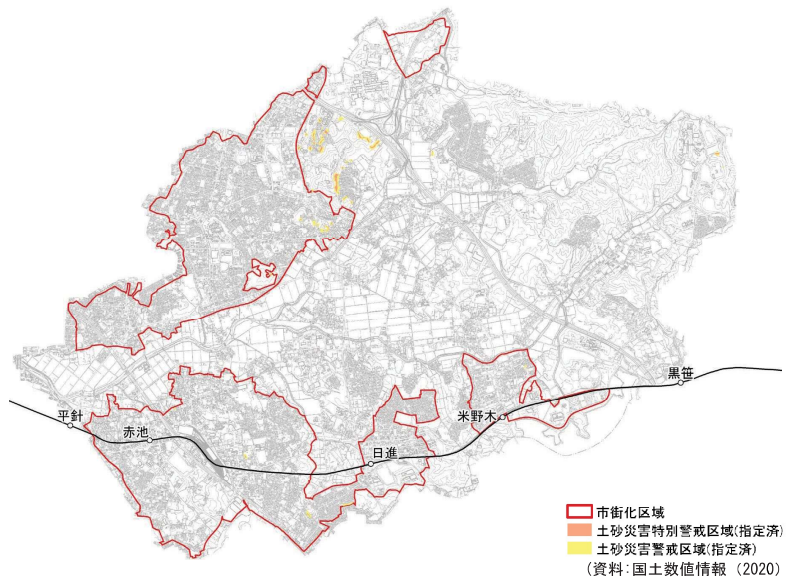


図1-58 土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域 (資料:国土数値情報(2020))

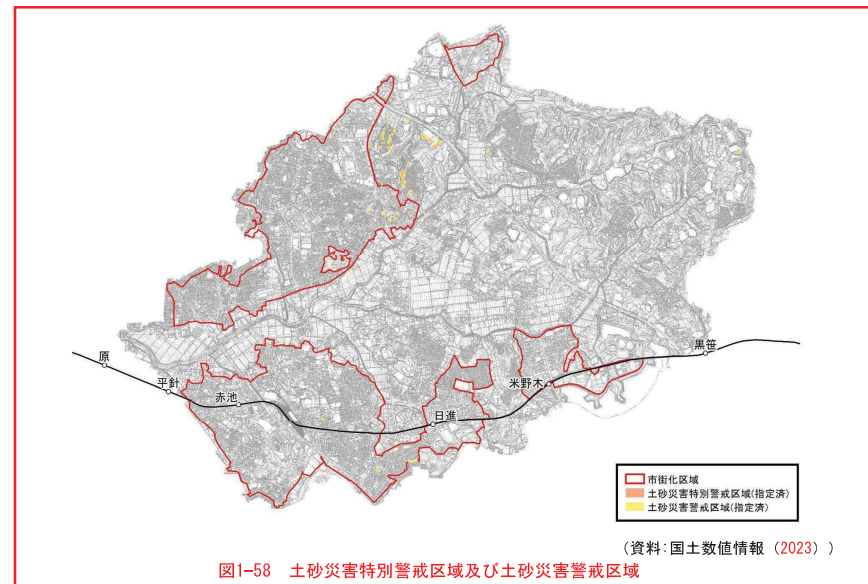


図1-58 土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域 (資料:国土数値情報(2023))

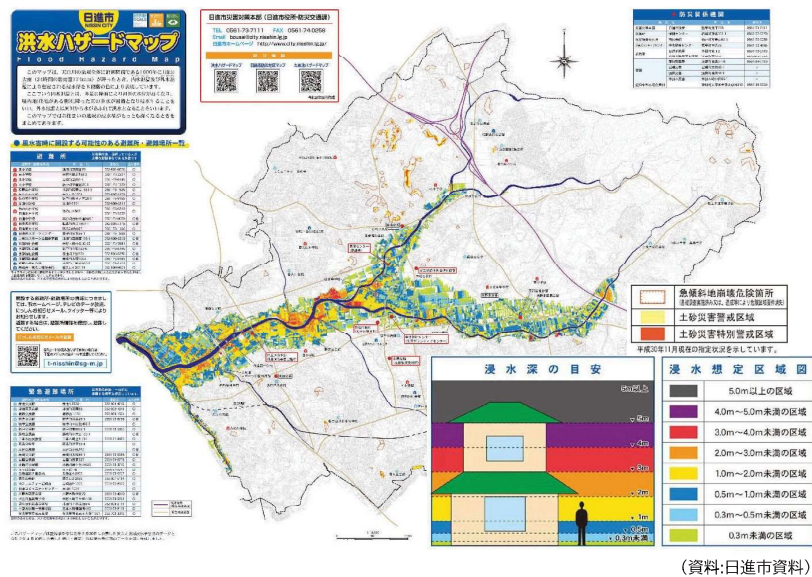


図1-59 洪水ハザードマップ (資料:日進市資料)

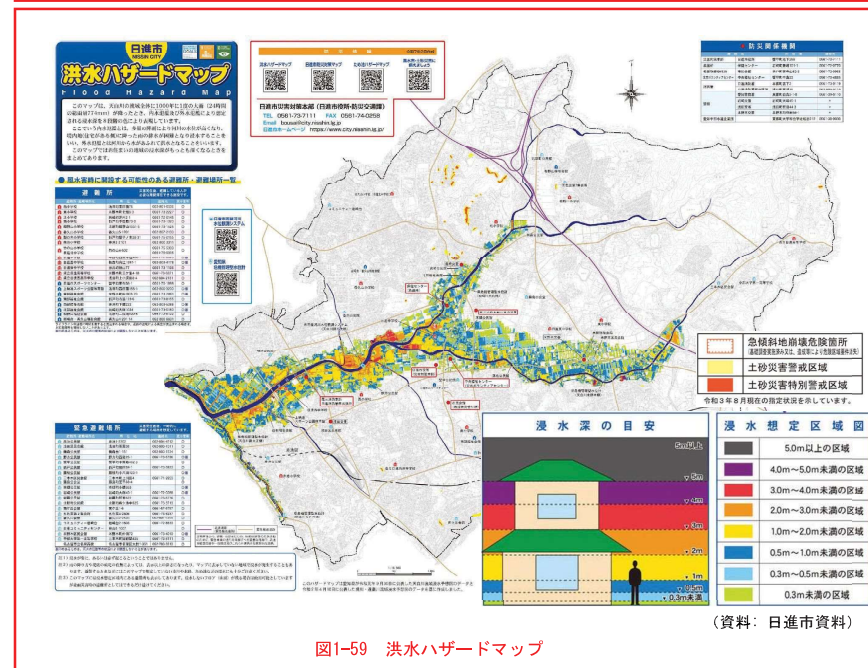


図1-59 洪水ハザードマップ (資料:日進市資料)

日進市の震度階（理論上最大）

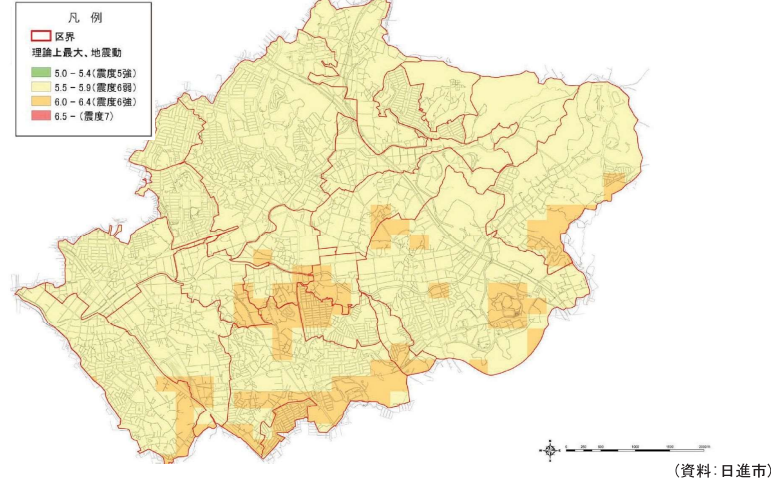


図1-60 想定震度図

②老朽建物分布状況

- 老朽建物の分布状況を見ると、市街化区域内では古くに実施された土地区画整理事業地区を中心に分布し、市街化調整区域では岩崎町や蟹甲町等に分布しています。
- 浅田町、蟹甲町では工場等の大規模な非木造の老朽建物が分布しています。

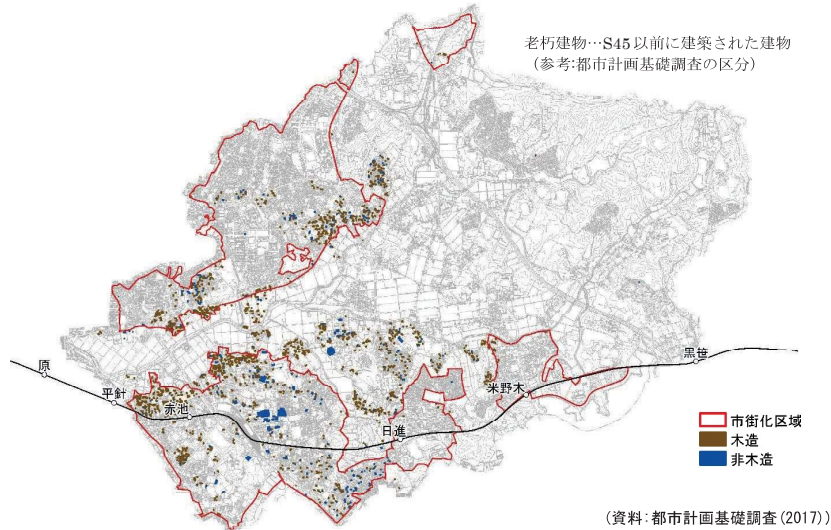


図1-61 老朽建物分布状況

- 0 計画の策定にあたって
- 1 現状特性の把握
- 2 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

日進市の震度階（理論上最大）

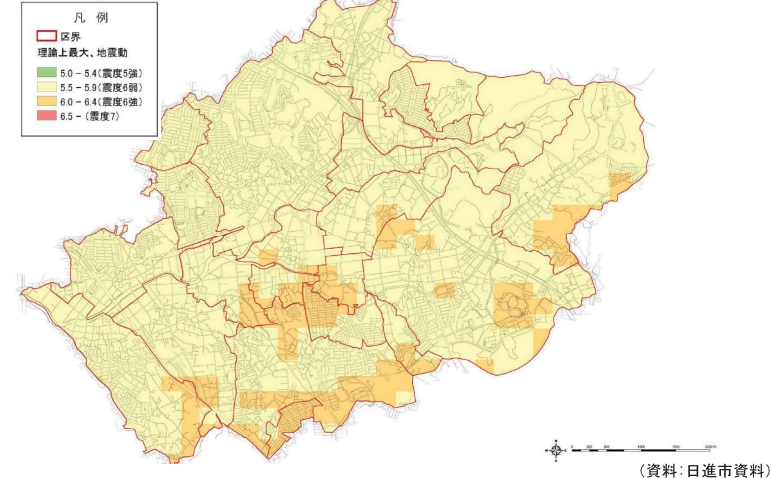


図1-60 想定震度図

②老朽建物分布状況

- 老朽建物の分布状況を見ると、市街化区域内では古くに実施された土地区画整理事業地区を中心に分布し、市街化調整区域では岩崎町や蟹甲町等に分布しています。
- 浅田町、蟹甲町では工場等の大規模な非木造の老朽建物が分布しています。

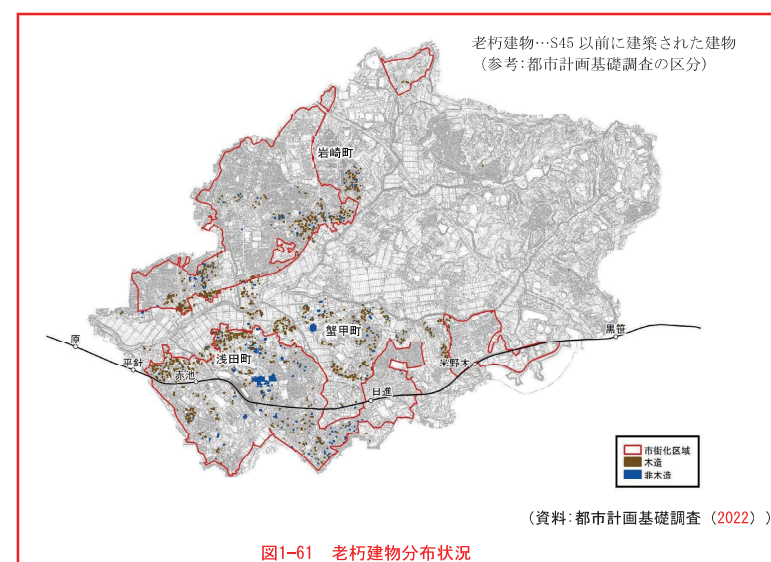
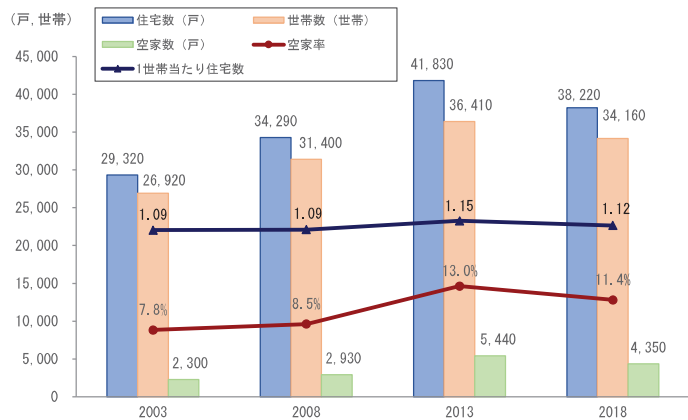


図1-61 老朽建物分布状況

- 0 計画の策定にあたって
- 1 現状特性の把握
- 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

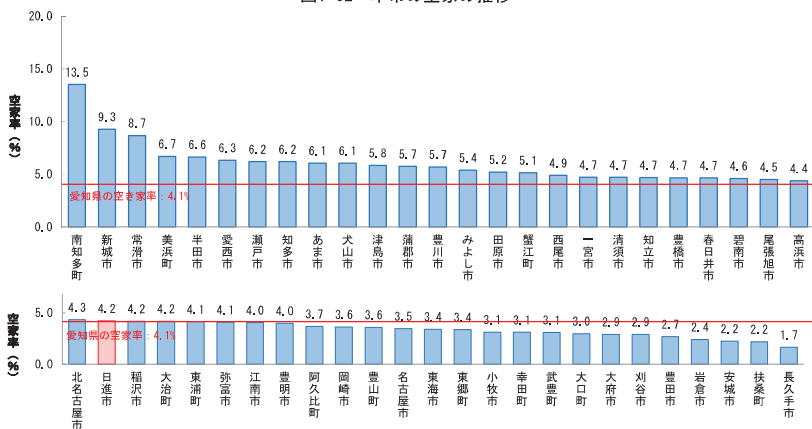
③空家の発生状況

- 本市の空家の発生状況は、2003年（平成15年）に空家数2,300戸で空家率7.8%でありましたが、2018年（平成30年）には空家数4,350戸で空家率11.4%となり、増加しています。
- 本市の「その他の住宅」の空家率は4.2%で、愛知県の空家率4.1%とほぼ同じで、また、愛知県内自治体の中では27番目となっています。



(資料:住宅・土地統計調査(2018))

図1-62 本市の空家の推移



※住宅・土地統計調査では、空家に関する調査を次の種類に分け実施。そのうち、空家等対策特措法における空家等に該当する空家である「その他の住宅」による空家率を算出

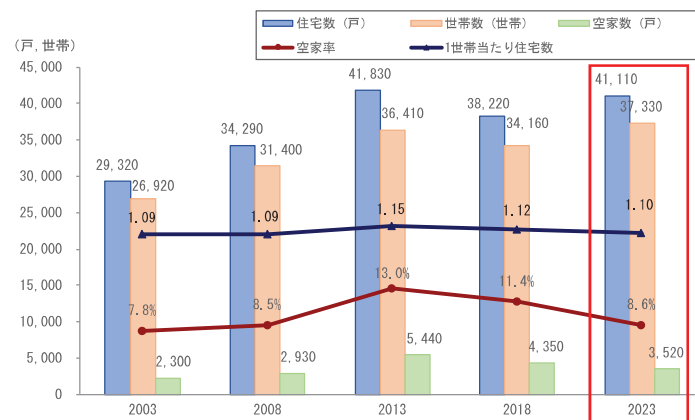


(資料:住宅・土地統計調査(2018))

図1-63 愛知県内自治体における「その他の住宅」の空家率

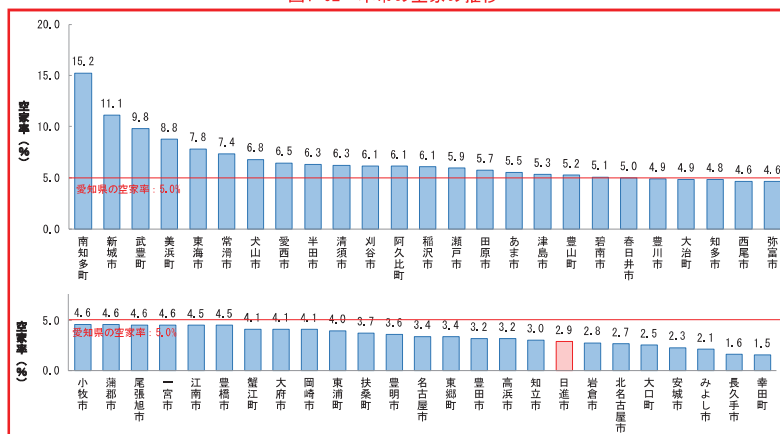
③空家の発生状況

- 本市の空家の推移をみると、2013年（平成25年）までは増加していましたが、以降は減少に転じています。2023年（令和5年）時点で空家数3,520戸、空家率8.6%となっています。
- 本市の「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空家」の空家率は2.9%で、愛知県の空家率5.0%を下回っています。また、愛知県内自治体の中では43番目となっています。

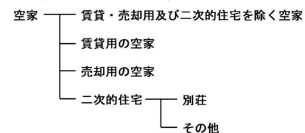


(資料:住宅・土地統計調査)

図1-62 本市の空家の推移



※住宅・土地統計調査では、空家に関する調査を次の種類に分け実施。そのうち、空家等対策特措法における空家等に該当する空家である「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空家」による空家率を算出



(資料:住宅・土地統計調査(2023))

※資料を一部加工

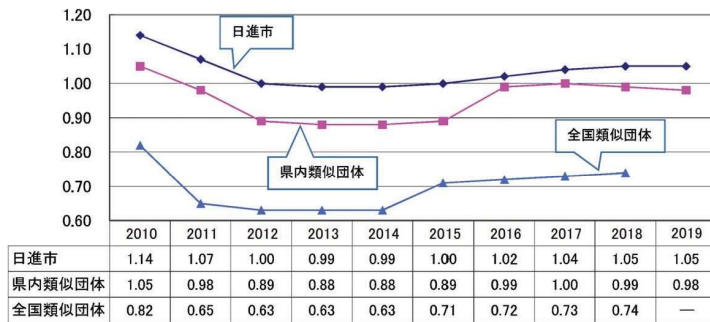
図1-63 愛知県内自治体における「賃貸・売却用及び二次的住宅を除く空家」の空家率

(10) 財政

- 本市の財政力指数は増加傾向にあり2019年(令和元年)時点は1.05です。
- 今後40年間では、公共建築物(修繕費用)、インフラ資産(道路等)及びインフラ資産(下水道)ともに財源は不足しない見込みですが、平準化が必要となります。
- 本市の財政収入のうち、固定資産税収については、近年増加傾向にあります。

① 財政力指数

- 財政力指数の推移をみると、2013年(平成25年)までは減少傾向にありましたが、以後は横ばいとなっており、2015年(平成27年)より増加に転じ、2019年(令和元年)は1.05と1を上回っています。
- 本市の財政力指数は県内類似団体、全国類似団体と比較すると、一貫して高い状況にあります。



(資料:日進市の財政状況(2020))

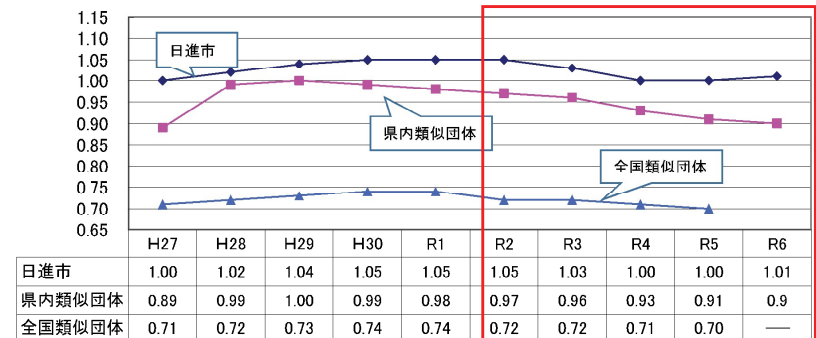
図1-64 財政力指数(3ヶ年平均)の推移

(10) 財政

- 本市の財政力指数は減少傾向にあり、2024年(令和6年)時点は1.01です。
- 今後40年間では、公共建築物(修繕費用)、インフラ資産(道路等)及びインフラ資産(下水道)ともに財源は不足しない見込みですが、平準化が必要となります。
- 本市の財政収入のうち、固定資産税収については、近年増加傾向にあります。

① 財政力指数

- 財政力指数の推移をみると、2020年(令和2年)までは増加傾向にありましたが、以後は減少に転じており、2024年(令和6年)時点で1.01となっています。
- 本市の財政力指数は県内類似団体、全国類似団体と比較すると、一貫して高い状況にあります。



(資料:日進市の財政状況(2025))

図1-64 財政力指数(3ヶ年平均)の推移

0 計画の策定にあたって

1 現状特性の把握

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

0 計画の策定にあたって

1 現状特性の把握

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

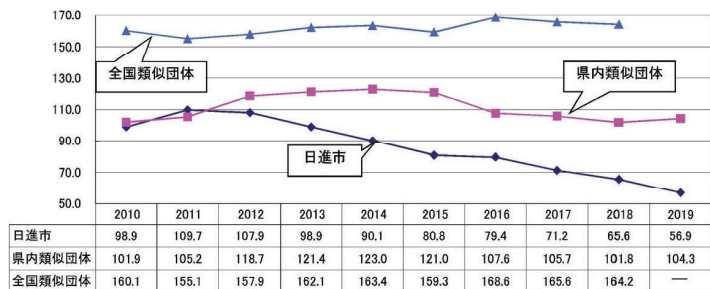
6 地域別構想

7 計画の推進に向けて

8 参考資料

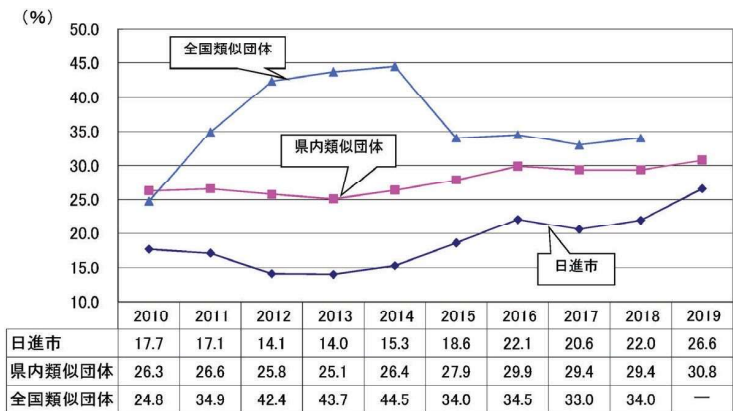
② 市債・基金

- 2019年度(令和元年度)の一般財源等に対する市債と債務負担行為の年度末時点での残高の割合は、全国及び県内類似団体より低い数値となっています。
- 本市の一般財源等に対する基金残高の割合は、2014年度(平成26年度)以降積み立てを行ってきたことにより増加していますが、全国及び県内類似団体より低い数値となっています。



(資料:日進市の財政状況(2020))

図1-65 市債及び債務負担行為残高の一般財源等に対する割合の推移

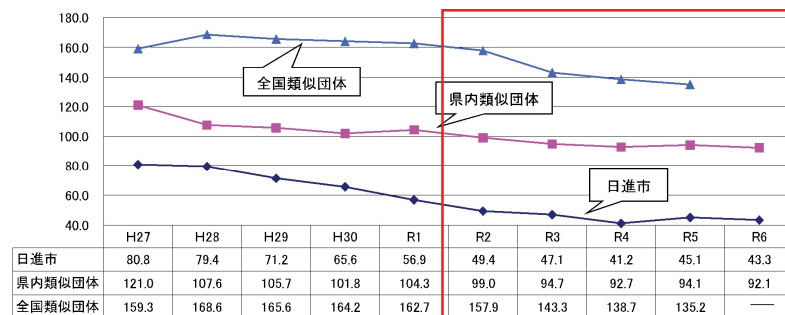


(資料:日進市の財政状況(2020))

図1-66 基金の一般財源等に対する割合の推移

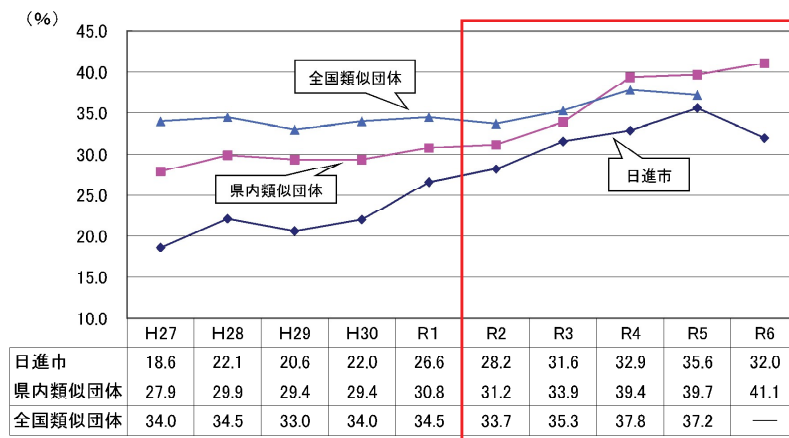
② 市債・基金

- 本市の一般財源等に対する市債と債務負担行為の年度末時点での残高の割合は、減少が続いており、県内類似団体、全国類似団体と比較すると、低い状況にあります。
- 本市の一般財源等に対する基金残高の割合は、増加傾向にありますが、県内類似団体、全国類似団体と比較すると、低い状況にあります。



(資料:日進市の財政状況(2025))

図1-65 市債及び債務負担行為残高の一般財源等に対する割合の推移



(資料:日進市の財政状況(2025))

図1-66 基金の一般財源等に対する割合の推移

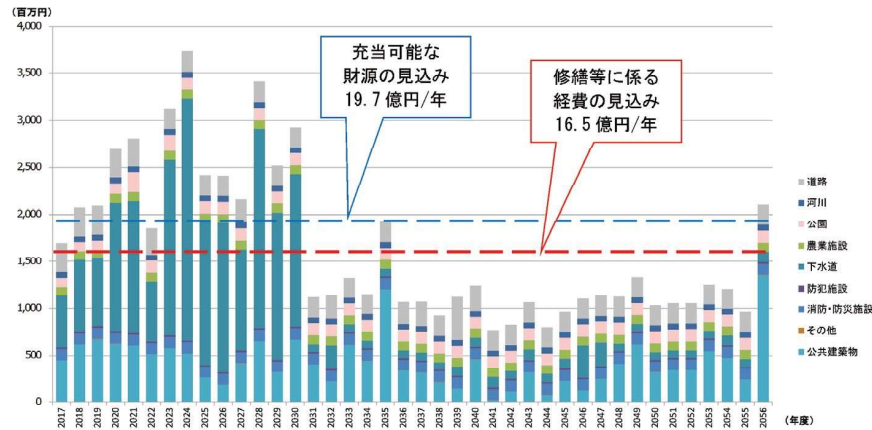
③公共施設等修繕更新費用

- 今後40年間の「修繕等に係る経費の見込み」と「充当可能な財源の見込み」を比較すると、公共建築物（修繕費用）、インフラ資産（道路等）及びインフラ資産（下水道）ともに財源は不足しない見込みですが、一時的な負担を軽減するための平準化が必要となります。

表1-11 修繕等に係る経費と充当可能な財源の見込みの比較（日進市モデル）

区分	修繕等に係る経費の見込み	充当可能な財源の見込み	過不足額
公共建築物（修繕費用）	172億円 (4.3億円/年)	184億円 (4.6億円/年)	12億円 (0.3億円/年)
インフラ資産（道路等、修繕等・更新費用）	264億円 (6.6億円/年)	284億円 (7.1億円/年)	20億円 (0.5億円/年)
インフラ資産（下水道、修繕等・更新・新設費用）	222億円 (5.6億円/年)	320億円 (8.0億円/年)	98億円 (2.5億円/年)
合計	658億円 (16.5億円/年)	788億円 (19.7億円/年)	130億円 (3.3億円/年)

(資料:日進市公共施設等総合管理計画(2017年3月))



(資料:日進市公共施設等総合管理計画(2017年3月))

図1-67 修繕等に係る経費と充当可能な財源の見込みの比較（日進市モデル）

③公共施設等修繕更新費用

- 今後40年間の「修繕等に係る経費の見込み」と「充当可能な財源の見込み」を比較すると、公共建築物（修繕費用）、インフラ資産（道路等）及びインフラ資産（下水道）ともに財源は不足しない見込みですが、一時的な負担を軽減するための平準化が必要となります。

表1-11 修繕等に係る経費と充当可能な財源の見込みの比較（日進市モデル）

区分	修繕等に係る経費の見込み	充当可能な財源の見込み	過不足額
公共建築物（修繕費用）	160億円 (4.0億円/年)	260億円 (6.5億円/年)	100億円 (2.5億円/年)
インフラ資産（道路等、修繕等・更新費用）	263億円 (6.6億円/年)	268億円 (6.7億円/年)	5億円 (0.1億円/年)
インフラ資産（下水道、修繕等・更新・新設費用）	201億円 (5.0億円/年)	360億円 (9.0億円/年)	159億円 (4.0億円/年)
合計	624億円 (15.6億円/年)	888億円 (22.2億円/年)	264億円 (6.6億円/年)

(資料:日進市公共施設等総合管理計画(2022年3月改訂))

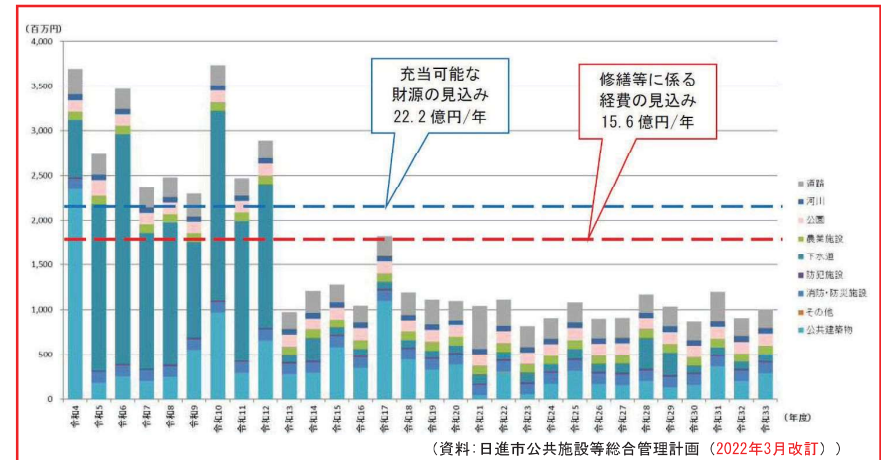


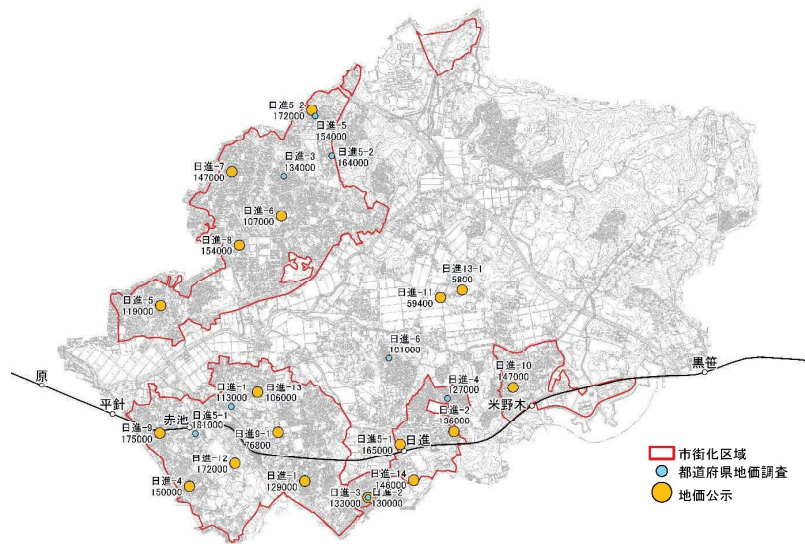
図1-67 修繕等に係る経費と充当可能な財源の見込みの比較（日進市モデル）

0 計画の策定にあたって
1 現状特性の把握
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 将来都市構想
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

0 計画の策定にあたって
1 現状特性の把握
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 将来都市構想
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

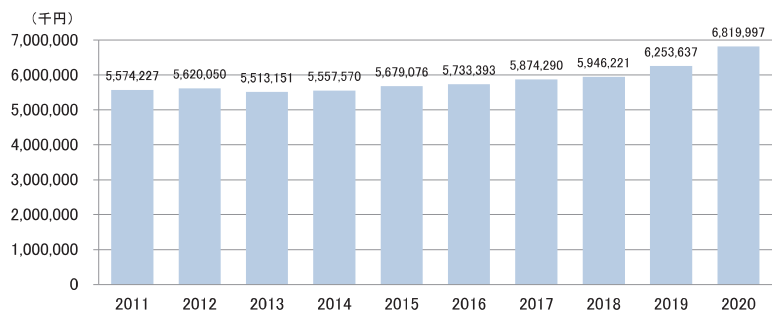
④地価動向

- 2020年（令和2年）地価公示において、最も高い基準地は日進-9で175,000円、最も低い基準地は日進13-1で5,800円となっています。
- 2020年（令和2年）都道府県地価調査において、最も高い基準地は日進5-1で181,000円、最も低い基準地は日進-6で101,000円となっています。
- 本市の財政収入のうち、固定資産税収については、近年増加傾向にあり、2020年（令和2年）においては、6,819,997千円となっています。



(資料:国土数値情報(2020))

図1-68 地価状況図

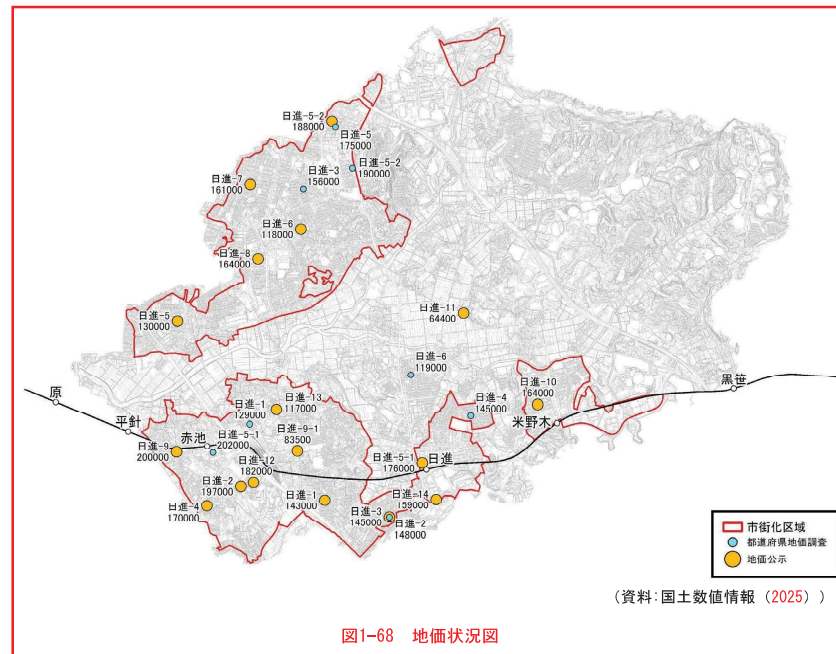


(資料:日進市の財政状況(2020)、決算カード)

図1-69 固定資産税収の推移

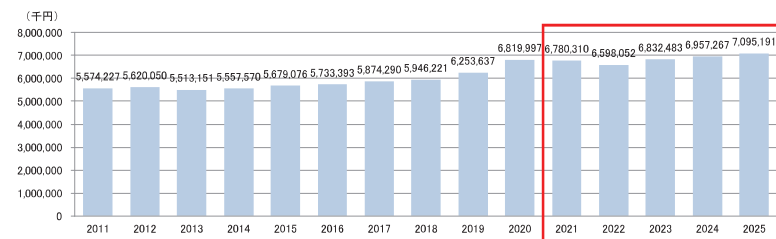
④地価動向

- 2025年（令和7年）地価公示において、最も高い基準地は日進-9で200,000円、最も低い基準地は日進-11で64,400円となっています。
- 2025年（令和7年）都道府県地価調査において、最も高い基準地は日進-5-1で202,000円、最も低い基準地は日進-6で119,000円となっています。
- 本市の財政収入のうち、固定資産税収については、増加傾向にあり、2025年（令和7年）においては、7,095,191千円となっています。



(資料:国土数値情報(2025))

図1-68 地価状況図



(資料:日進市の財政状況(2025)、決算カード)

図1-69 固定資産税収の推移

2 都市構造の評価

ここでは、「都市構造の評価に関するハンドブック」(出典:2014年(平成26年)8月国土交通省都市局)を用いて、本市の都市構造を市民生活への影響、経済活動・財政への影響及び環境への影響といった観点から評価します。

これは、コンパクトなまちづくりの推進を目指すなかで、2014年(平成26年)に都市再生特別措置法が一部改正され、コンパクトなまちづくりを目指す状況を構築するためには、地域の状況や人口動態等を総合的に勘案しつつ、いかなる都市構造を目指すべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民、民間事業者、行政等地域の関係者におけるコンセンサスを醸成することが必要であることから、検討された都市構造の評価手法になります。

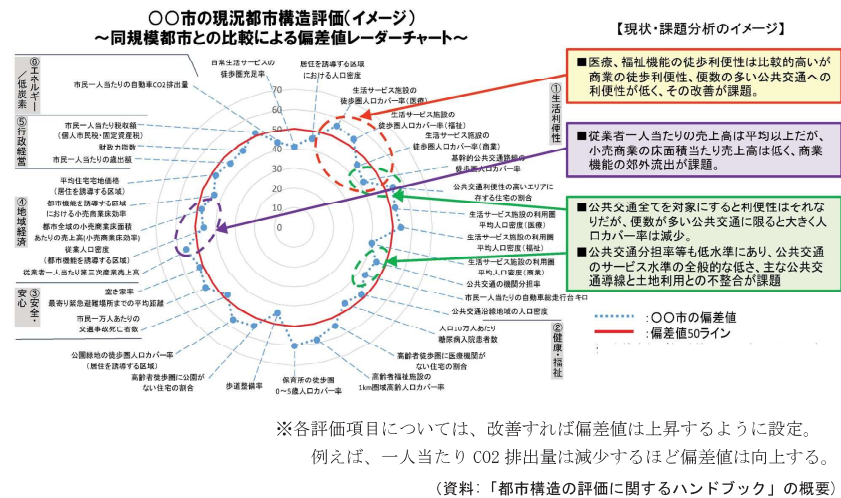


図1-70 偏差値レーダーチャートによる現状・課題分析のイメージ

2 都市構造の評価

ここでは、「都市構造の評価に関するハンドブック」(出典:2014年(平成26年)8月国土交通省都市局)を用いて、本市の都市構造を市民生活への影響、経済活動・財政への影響及び環境への影響といった観点から評価します。

これは、コンパクトなまちづくりの推進を目指すなかで、2014年(平成26年)に一部改正された都市再生特別措置法により、コンパクトなまちづくりを目指す状況を構築するためには、地域の状況や人口動態等を総合的に勘案しつつ、いかなる都市構造を目指すべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民、民間事業者、行政等地域の関係者におけるコンセンサスを醸成することが必要であることから、検討された都市構造の評価手法になります。

なお、次ページ以降では、本評価手法を用いて本市の都市構造の評価及び他都市との比較を行います。

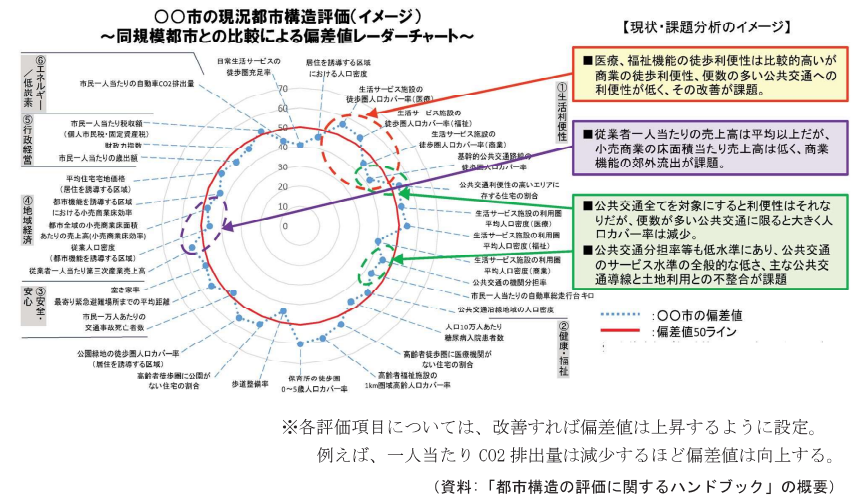


図1-70 偏差値レーダーチャートによる現状・課題分析のイメージ

①本市の都市構造評価

- 生活利便性の面において、医療、福祉の「徒歩圏人口カバー率」は、3大都市圏の偏差値よりも高い水準にあるが、商業は低い状況にあります。…(3), (4), (5)
- エネルギー・低炭素の面において、「市民一人当たり自動車走行台キロ」は偏差値が高く、「市民一人当たりの自動車CO2排出量」も3大都市圏の偏差値よりやや高いことから、自動車による移動距離が短い状況にあります。…(11), (30)
- 健康・福祉の面において、「高齢者福祉施設の1km圏高齢人口カバー率」は3大都市圏の偏差値より高く、高齢者が自立して生活しやすい環境にあります。…(14)
- 安全・安心の面において、「歩道整備率」は3大都市圏の偏差値より高く、比較的安全に歩いて暮らせる都市環境となっています。一方で、「最寄りの緊急避難所までの平均距離」は3大都市圏の偏差値より低く、災害時の避難場所の確保が必要な状況にあります。…(16), (20)
- 地域経済の面において、「従業者一人当たり三次産業売上高」、「従業人口密度」は3大都市圏の偏差値より低く、地域経済力は低い状況にあります。…(22), (23)
- 行政運営の面において、行政運営に係る「財政力指数」は3大都市圏の偏差値より高い行政運営状況にあります。…(28)

-3大都市圏（中部圏（人口10～30万）同規模都市）の比較による偏差値レーダーチャート-

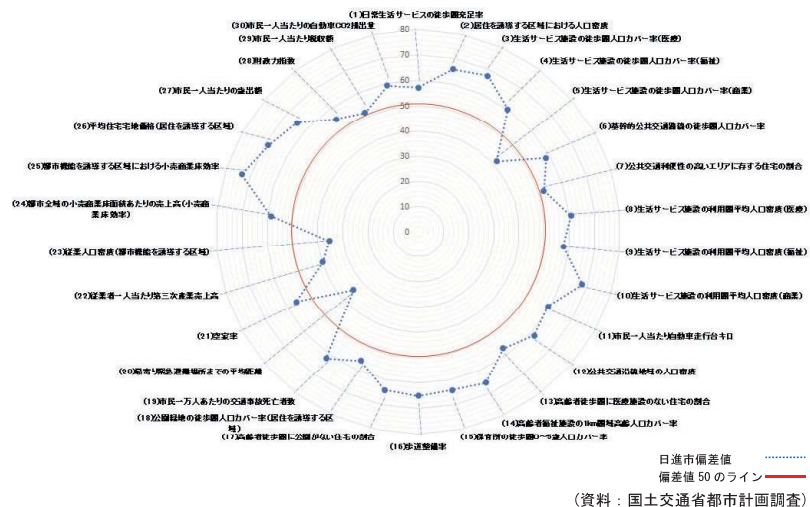
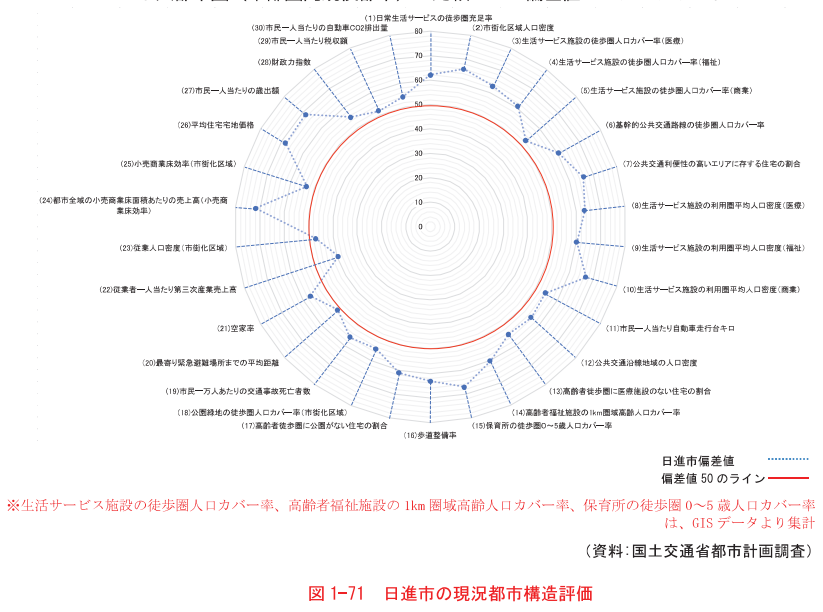


図 1-71 日進市の現況都市構造評価

①本市の都市構造評価

- 生活利便性の面において、医療、福祉、商業の「徒歩圏人口カバー率」や「利用圏平均人口密度」は3大都市圏の偏差値より高く、歩いて暮らしやすい都市環境にあります。また、「幹線的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率」や「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」、「公共交通沿線地域の人口密度」も3大都市圏の偏差値より高く、公共交通を利用しやすい環境にあります。… (3), (4), (5), (6), (7), (8), (9), (10), (12)
- エネルギー・低炭素の面において、「市民一人当たり自動車走行台キロ」は偏差値が高く、「市民一人当たりの自動車CO2排出量」も3大都市圏の偏差値より高いことから、自動車による移動距離が短い状況にあります。… (11), (30)
- 健康・福祉の面において、「高齢者福祉施設の1km圏高齢人口カバー率」は3大都市圏の偏差値より高く、高齢者が自立して生活しやすい環境にあります。… (14)
- 安全・安心の面において、「歩道整備率」は3大都市圏の偏差値より高く、比較的安全に歩いて暮らせる都市環境となっています。また、「最寄りの緊急避難所までの平均距離」も3大都市圏の偏差値より高く、災害時の避難場所が充足していると考えられます。… (16), (20)
- 地域経済の面において、「従業者一人当たり三次産業売上高」、「従業人口密度」は3大都市圏の偏差値より低く、地域経済力は低い状況にあります。… (22), (23)
- 行政運営の面において、行政運営に係る「財政力指数」は3大都市圏の偏差値より高い行政運営状況にあります。… (28)

-3大都市圏（中部圏同規模都市）の比較による偏差値レーダーチャート-



②他都市の比較による都市構造評価

- 「居住を誘導する区域における人口密度」や「生活サービス施設の利用圏平均人口密度(商業)」、「歩道整備率」、「都市機能を誘導する区域における小売商業床効率」、「平均住宅宅地価格(居住を誘導する区域)」は、他都市と比較して高い水準にあります。…(2),(10),(16),(25),(26)
- 「生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(商業)」や「最寄り緊急避難場所までの平均距離」、「従業者一人当たり第三次産業売上高」、「従業人口密度(都市機能を誘導する区域)」は、他都市と比較して低い水準となっています。…(5),(20),(22),(23)

比較対象都市

愛知県:日進市 瀬戸市 半田市 豊川市 刈谷市 安城市 西尾市 小牧市 稲沢市 東海市
 岐阜県:大垣市 多治見市 各務原市
 三重県:津市 伊勢市 松阪市 桑名市 鈴鹿市

-中部圏(人口10~30万)同規模都市との比較による偏差値レーダーチャート-

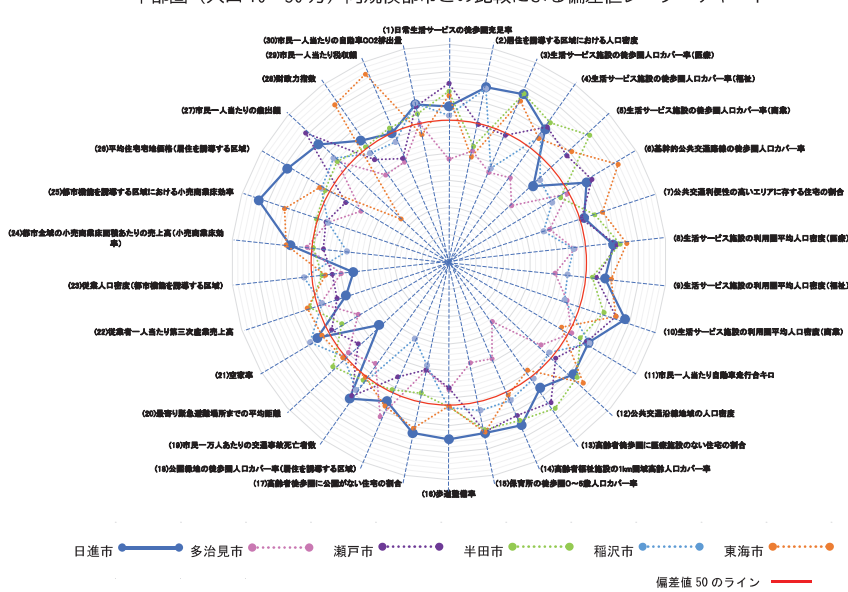


図 1-72 現況都市構造評価の都市比較

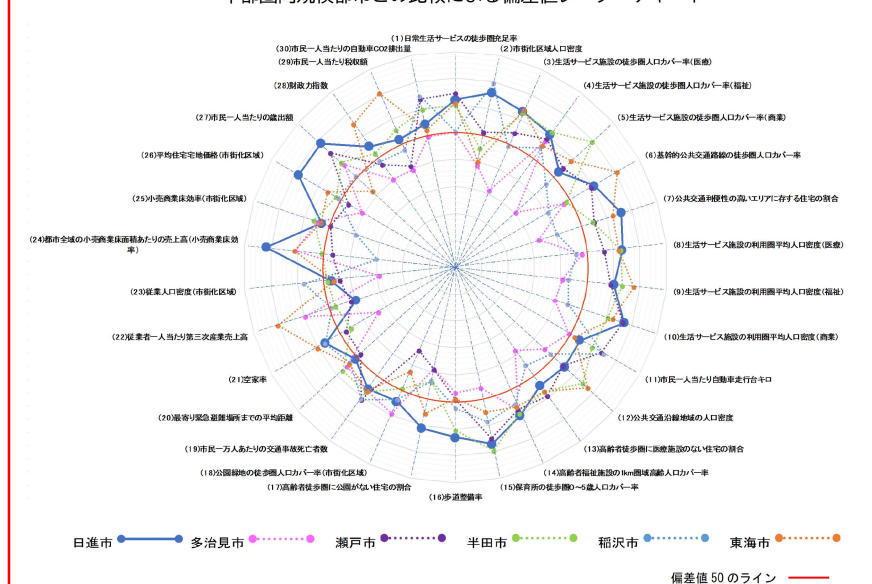
③ 他都市の比較による都市構造評価

- 「生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率(福祉)」や「公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合」、「歩道整備率」、「高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合」、「都市全域の小売商業床面積あたりの売上高(小売商業床効率)」、「平均住宅宅地価格」、「市民一人当たりの歳出額」は、他都市と比較して高い水準にあります。…(4),(7),(16),(17),(24),(26),(27)
- 「市民一人あたりの交通事故死亡者数」や「従業者一人当たり第三次産業売上高」は、他都市と比較して低い水準となっています。…(19),(22)

比較対象都市

愛知県:日進市 瀬戸市 半田市 豊川市 刈谷市 安城市 西尾市 小牧市 稲沢市 東海市
 岐阜県:大垣市 多治見市 各務原市
 三重県:津市 伊勢市 松阪市 桑名市 鈴鹿市

-中部圏同規模都市との比較による偏差値レーダーチャート-



※生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率、高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率、保育所の徒歩圏0~5歳人口カバー率は、GISデータより集計
 (資料:国土交通省都市計画調査)

図 1-72 現況都市構造評価の都市比較

0 計画の策定にあたって
 1 現状特性の把握
 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

0 計画の策定にあたって
 1 現状特性の把握
 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