

# 日進市立地適正化計画 (案)

2026年(令和8年) 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

## 参考資料

1 用語解説.....	参考資料-1
2 計画策定の経緯.....	参考資料-6
3 日進市都市計画審議会.....	参考資料-7
4 ワークショップ.....	参考資料-13
5 パブリックコメント.....	参考資料-20

# 序章 計画の策定にあたって

## 1 立地適正化計画の概要

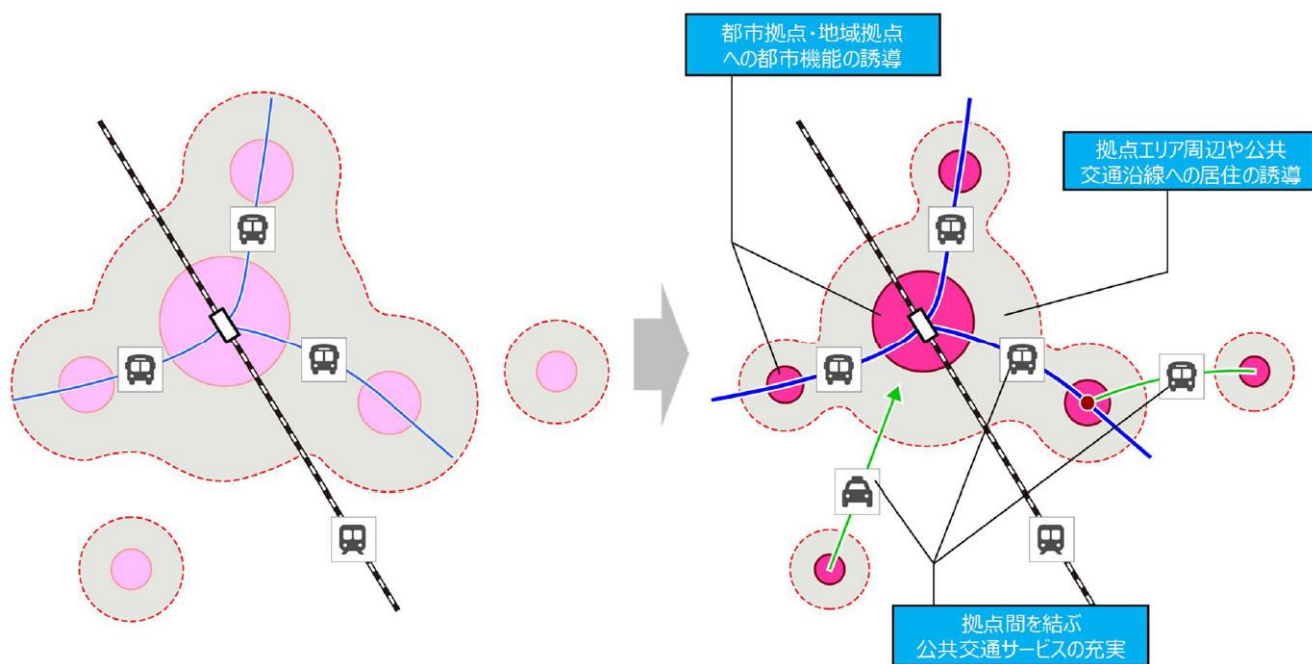
### (1) 立地適正化計画制度の背景

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年4月改訂)

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

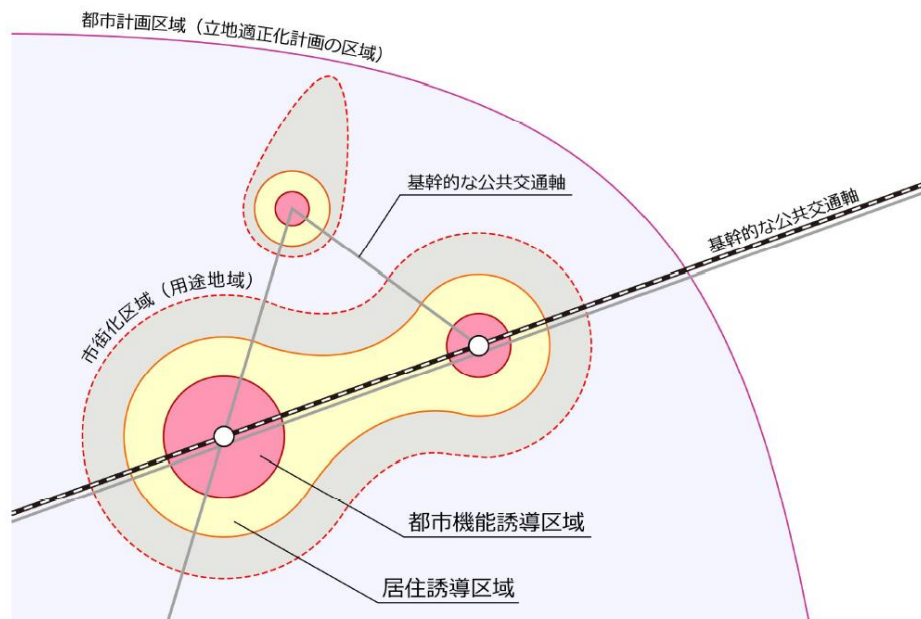
医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図れるように都市機能誘導区域及び誘導すべき施設を定めます。原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に定めます。

#### 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年4月改訂)

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。

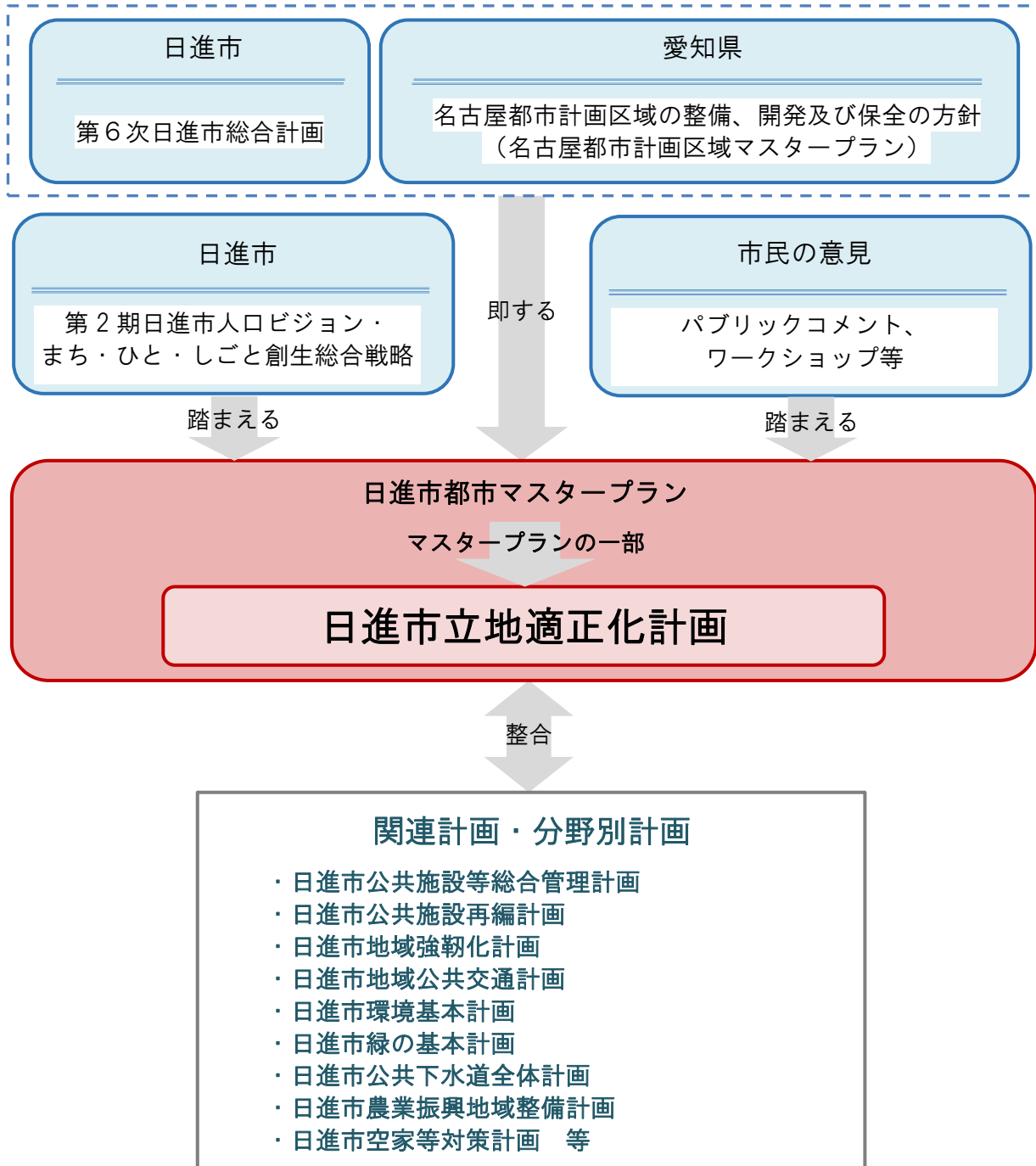


図 0-3 計画の位置づけ

## (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。

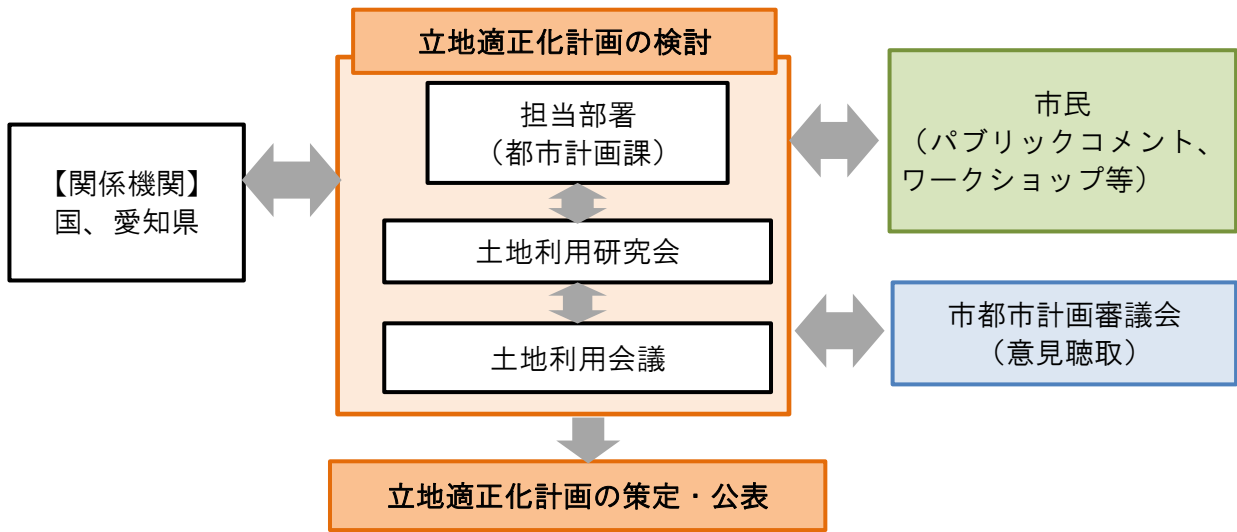


図 0-4 策定体制のイメージ

## (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、都市機能の集積を図る。</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><b>広域交通軸</b> (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><b>主要幹線道路</b></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><b>都市幹線道路</b></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><b>公共交通軸</b> (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



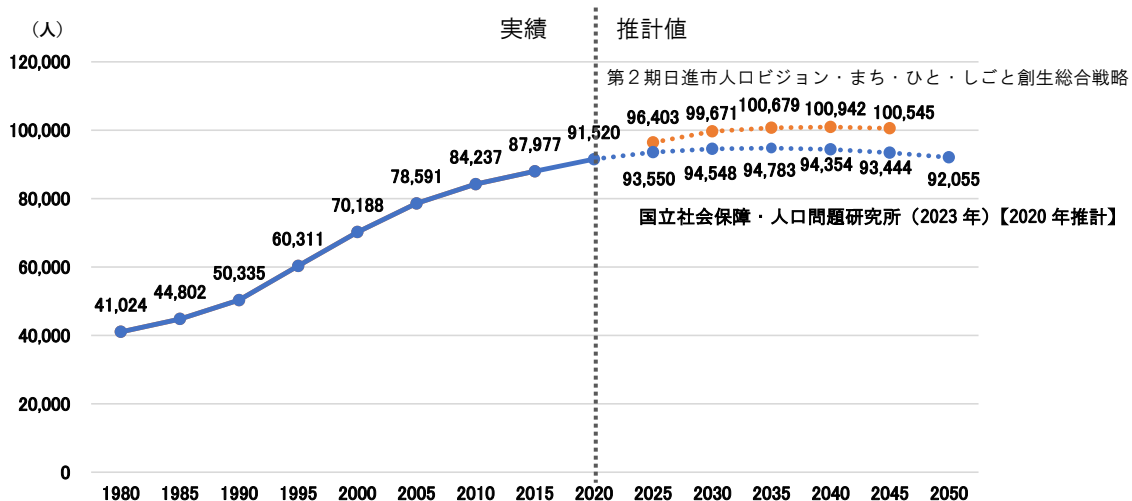
図 0-6 将来都市構造図

# 第1章 都市の現状及び将来見通し

## 1 人口

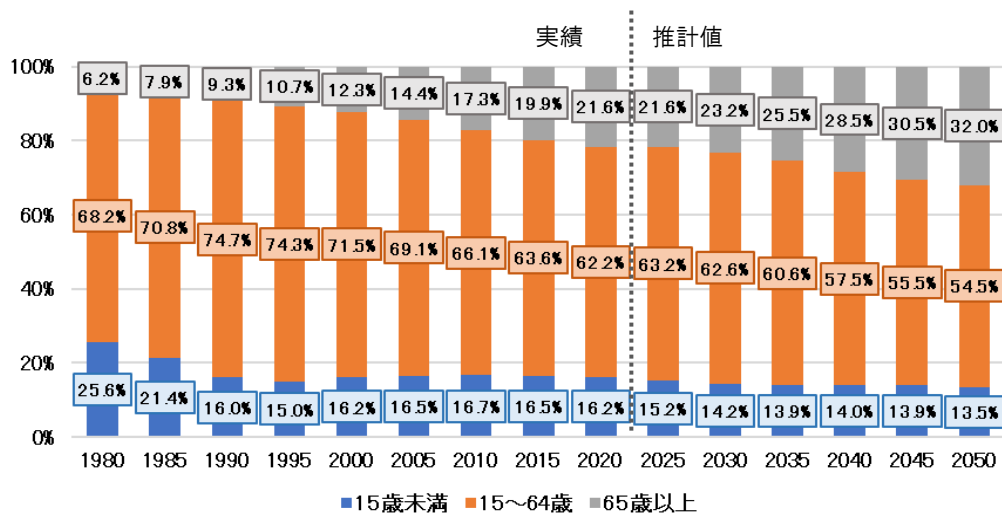
### (1) 人口の推移

- 【現状】
- ・ 国勢調査における本市の人口は、1980年以降増加しており、2020年は91,520人となっています。
  - ・ 年少人口（15歳未満）の割合は、1980年から1995年にかけて減少した後、1995年から2010年にかけて増加しましたが、2010年から2020年にかけて再び減少しています。
  - ・ 生産年齢人口（15～64歳）の割合は、1980年から1990年にかけて増加しましたが、以降は減少しています。
  - ・ 高齢者人口（65歳以上）の割合は、1980年は6.2%でしたが、2020年には21.6%まで増加しており、高齢化が進行しています。
- 【将来】
- ・ 人口は2040年頃までにピークを迎え、その後減少に転じる見込みです。また、少子高齢化が進行し、2050年には、高齢者人口の割合は32.0%になる見込みです。



資料: (実績)国勢調査、(推計値)国立社会保障・人口問題研究所(2023年)【2020年推計】、  
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

図 1-1 人口の実績及び将来推計



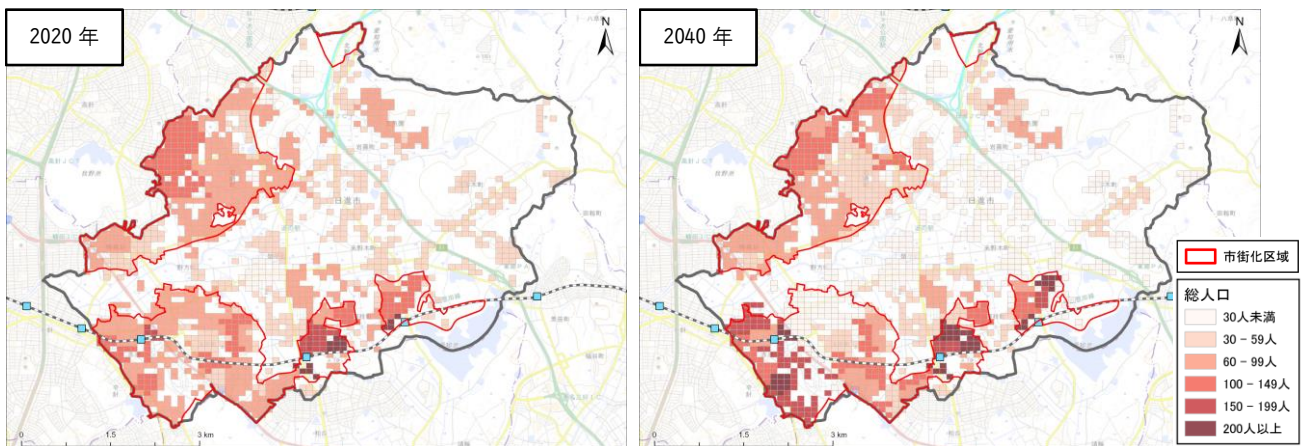
資料: (実績)国勢調査、(推計値)国立社会保障・人口問題研究所(2023年)【2020年推計】

図 1-2 年齢階層別人口構成比の実績及び将来推計

## (2) 人口分布の推移

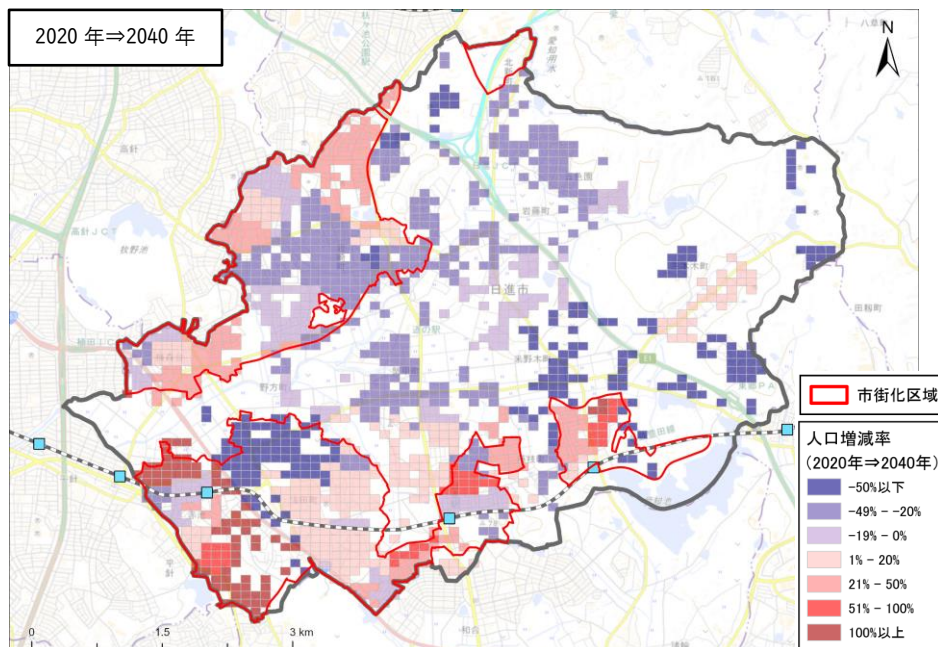
### ア. 人口

- 【現状】
- ・ 人口は、市街化区域に多く分布しています。
  - ・ 特に、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺の他、名古屋市と隣接する香久山や岩崎台に多く分布しています。
  - ・ 市街化調整区域では、人口は多くないものの広範囲にわたって分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域では浅田町や岩崎町、香久山、岩崎台周辺等で人口が減少する地域はありますが、現在特に人口が集中している赤池駅、日進駅、米野木駅周辺では人口が増加する見込みです。
  - ・ 市街化調整区域のほとんどで、人口が減少する見込みです。



資料: 国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-3 人口分布(左:2020年、右:2040年)

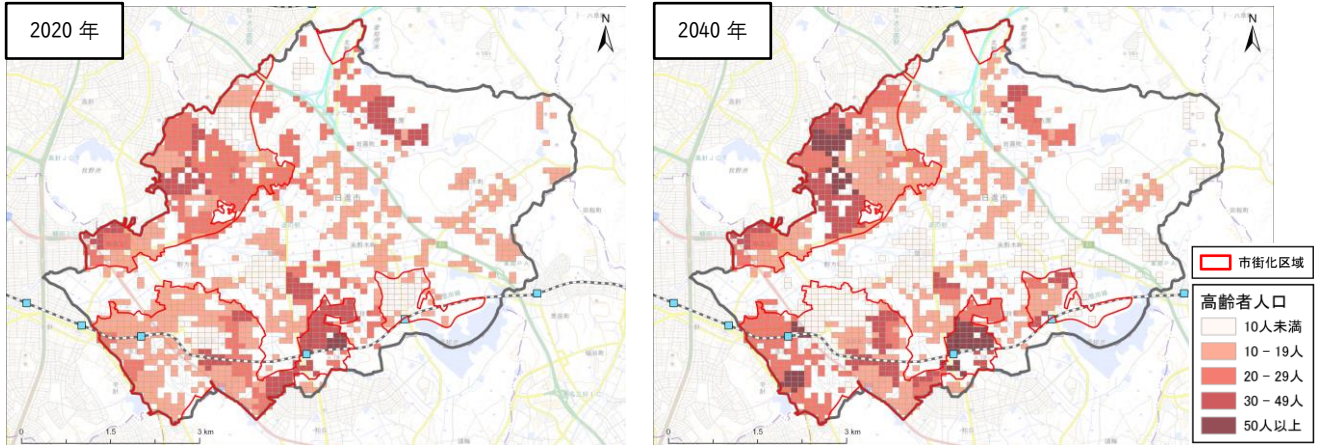


資料: 国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-4 人口増減(2020年⇒2040年)

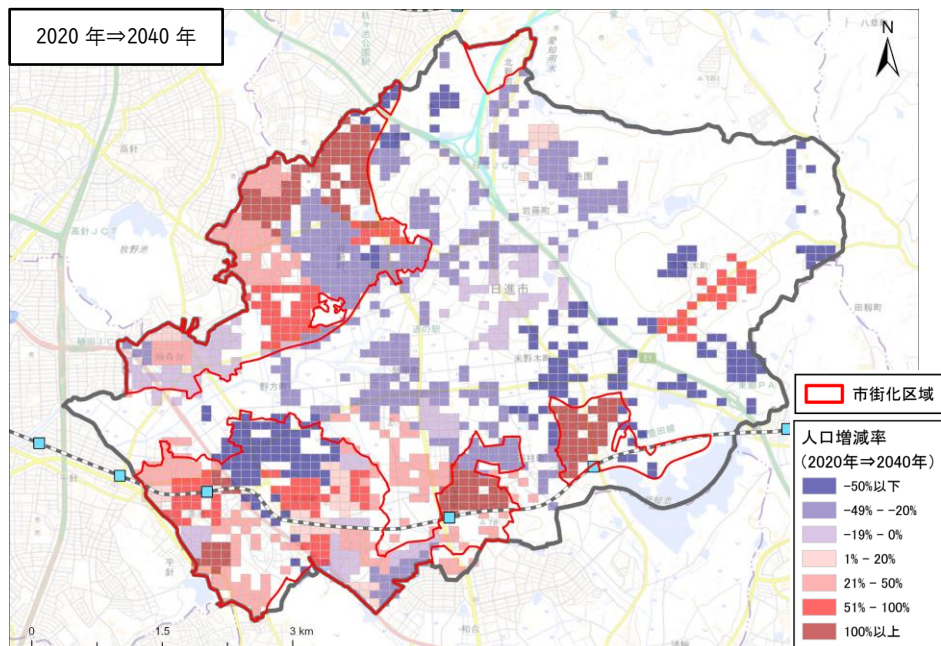
## イ. 高齢者人口

- 【現状】
- ・ 高齢者人口は、市街化区域で、特に日進駅周辺、香久山、岩崎台に多く分布しています。
  - ・ 市街化調整区域では、折戸町や五色園周辺等に多く分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域では、浅田町、岩崎町、南ヶ丘、東山等で高齢者人口が減少の見込みです。一方で、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や香久山、岩崎台、竹の山では高齢者人口が増加の見込みです。
  - ・ 市街化調整区域のほとんどで、高齢者人口が減少の見込みです。



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-5 高齢者人口分布(左:2020年 右:2040年)

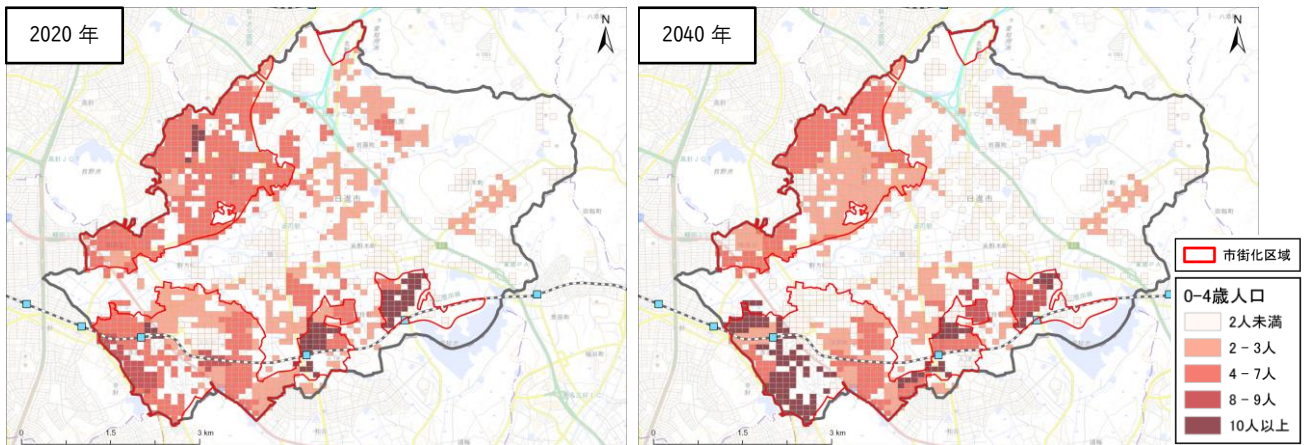


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-6 高齢者人口増減(2020年⇒2040年)

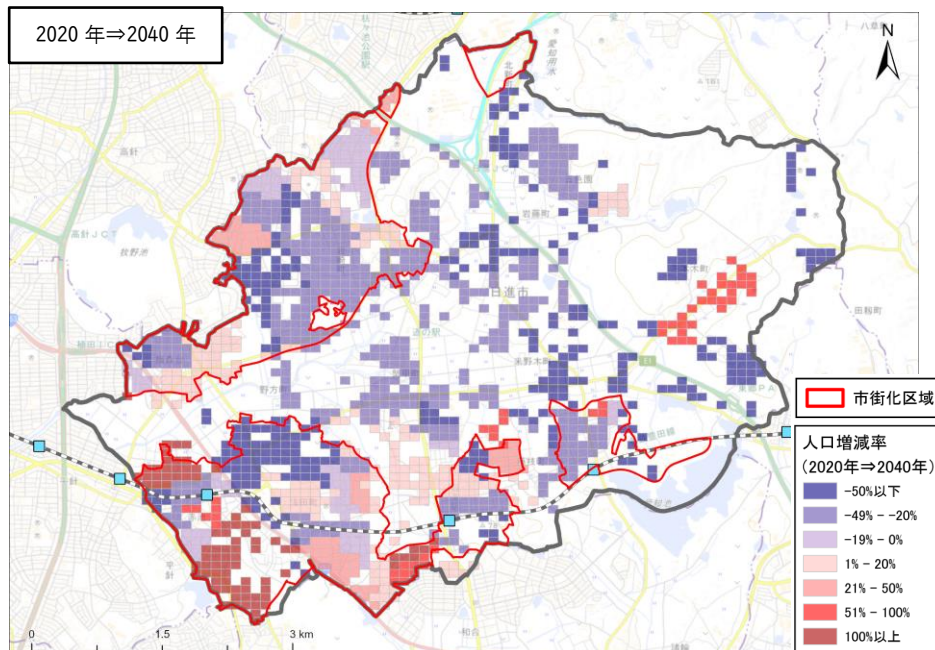
## ウ. 0-4歳の人口

- 【現状】
- ・ 0-4歳の人口は、市街化区域に多く分布しています。
  - ・ 特に、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や岩崎台に多く分布しています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域では多くの地域で0-4歳の人口が減少しますが、赤池駅周辺では増加する見込みです。
  - ・ 市街化調整区域のほとんどで、0-4歳の人口が減少する見込みです。



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-7 0-4歳の人口分布(左:2020年 右:2040年)

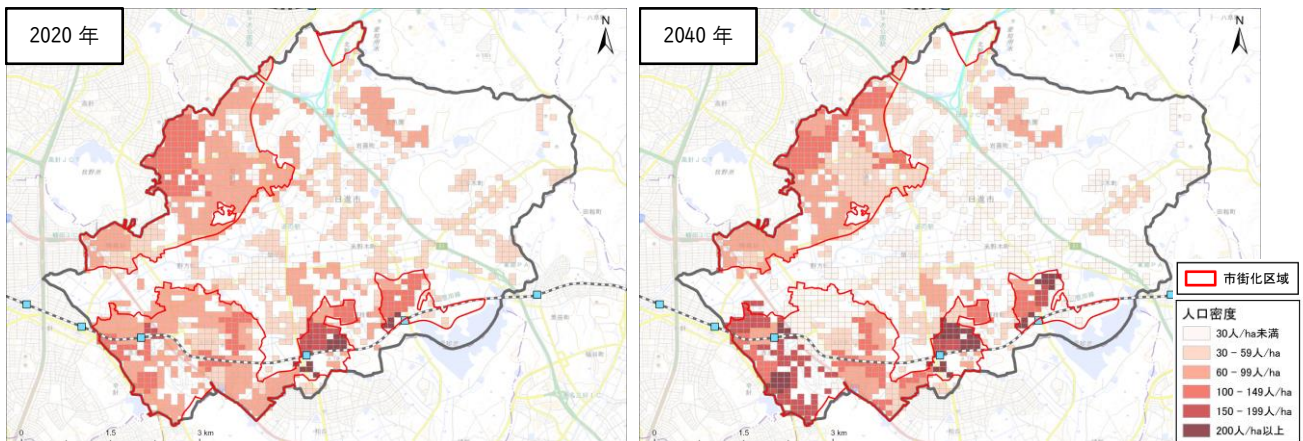


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-8 0-4歳の人口増減(2020年⇒2040年)

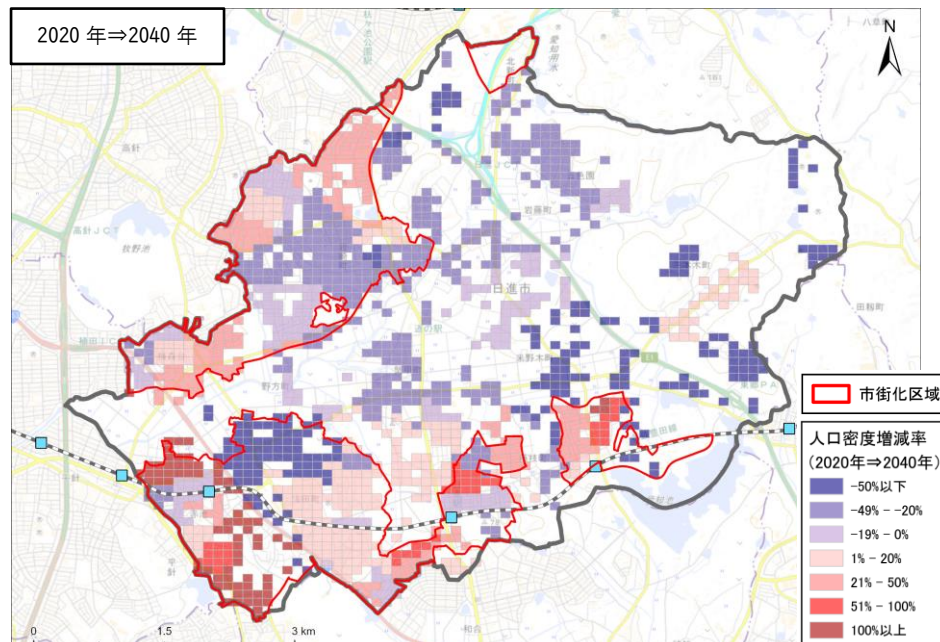
### (3) 人口密度の推移

- 【現状】
- ・ 人口密度は、市街化区域で高くなっています。
  - ・ 特に、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺その他、名古屋市と隣接する香久山や岩崎台では、人口密度が高くなっています。
  - ・ 市街化調整区域では、人口密度は低くなっています。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域では浅田町や岩崎町、香久山、岩崎台などで人口密度が低くなる地域はありますが、現在特に人口密度が高い赤池駅、日進駅、米野木駅周辺ではさらに高くなる見込みです。
  - ・ 市街化調整区域のほとんどで、人口密度が低くなる見込みです。



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-9 人口密度(左:2020年、右:2040年)

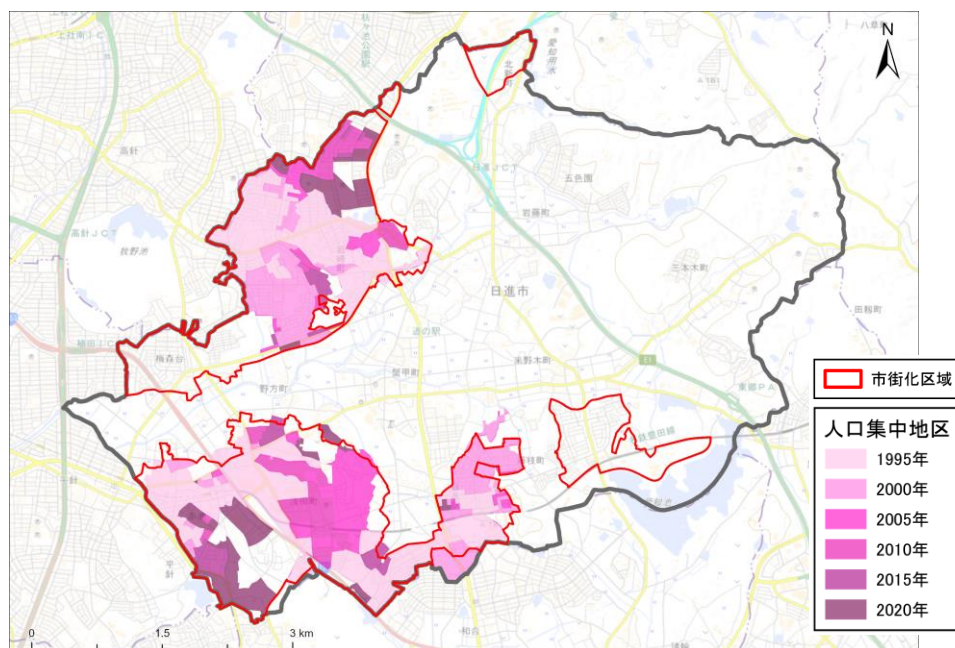


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-10 人口密度(2020年⇒2040年)

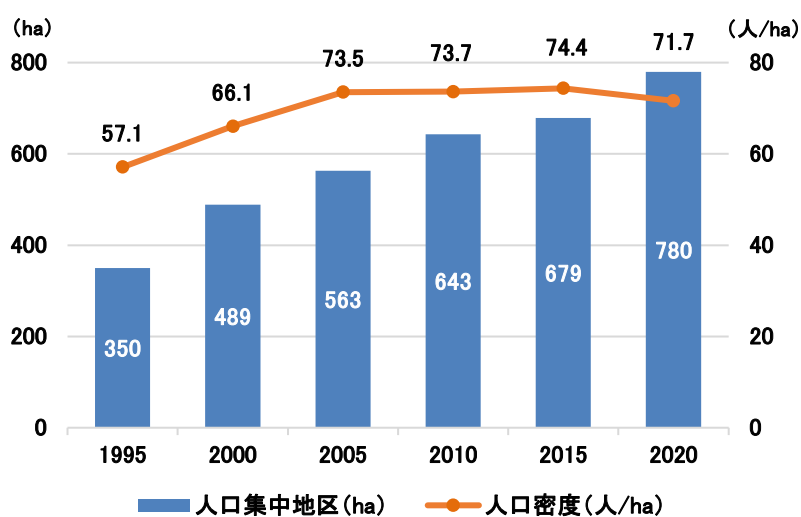
## (4) 人口集中地区 (DID) の推移

- 【現状】
- ・ 人口集中地区は 1995 年以降拡大傾向にあり、2020 年時点で約 780ha になりました。
  - ・ 人口集中地区の人口密度は 1995 年から 2015 年にかけて上昇し、74.4 人/ha まで増加しましたが、2015 年から 2020 年にかけては減少しています。
  - ・ 近年では、赤池駅周辺や竹の山での拡大が顕著となっています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が見込まれる中で、今後も人口集中地区が拡大する場合、人口集中地区の人口密度が低下し、公共交通や都市機能、都市基盤の維持等に影響が生じる地域が出てくる可能性があります。



資料：国土地理院、国土数値情報 人口集中地区データ(1995年～2020年)

図 1-11 1995 年-2020 年人口集中地区(DID)の変遷



資料：国勢調査(1995年～2020年)

図 1-12 人口集中地区(DID)の面積と人口密度の推移

## ■人口の課題

### 現状及び将来見通し

- ・ 1980 年以降、人口は増加傾向にありますが、2040 年頃までにピークを迎え、その後減少に転じる見込みです。
- ・ 将来的に、少子高齢化が進行し、2050 年には、高齢者人口割合は 32.0%になる見込みです。
- ・ 現在、人口は市街化区域に多く分布しています。人口の多い赤池駅、日進駅、米野木駅周辺では、さらに人口が増加する見込みです。しかし、市街化区域内の浅田町、岩崎町、香久山、岩崎台周辺に加え、市街化調整区域のほとんどで人口は減少する見込みです。
- ・ 高齢者人口は、市街化区域で、特に日進駅周辺、香久山、岩崎台に多く分布しています。一方、市街化調整区域では、折戸町や五色園周辺等に多く分布しています。今後、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や香久山、岩崎台、竹の山では高齢者人口が増加する見込みです。
- ・ 0-4 歳の人口は、市街化区域に多く分布しており、特に赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や岩崎台に集中しています。今後、赤池駅周辺では増加する見込みですが、その他の多くの地域では減少する見込みです。
- ・ 人口密度は、市街化区域で高くなっています。現在特に人口密度が高い赤池駅、日進駅、米野木駅周辺ではさらに高くなる見込みです。一方、市街化調整区域のほとんどで人口密度は低くなる見込みです。
- ・ 人口集中地区の面積は拡大傾向にあります。人口密度は 1995 年から 2015 年にかけて上昇し、74.4 人/ha まで増加しましたが、2015 年から 2020 年にかけては減少しています。



### 課題

- 人口減少や少子高齢化が進む中においても、必要な生活サービスを確保し、都市の活力を維持していくことが必要
- 今後増加が見込まれる高齢者と子育て世帯が、安心して暮らせる環境の充実が必要

## 2 土地利用

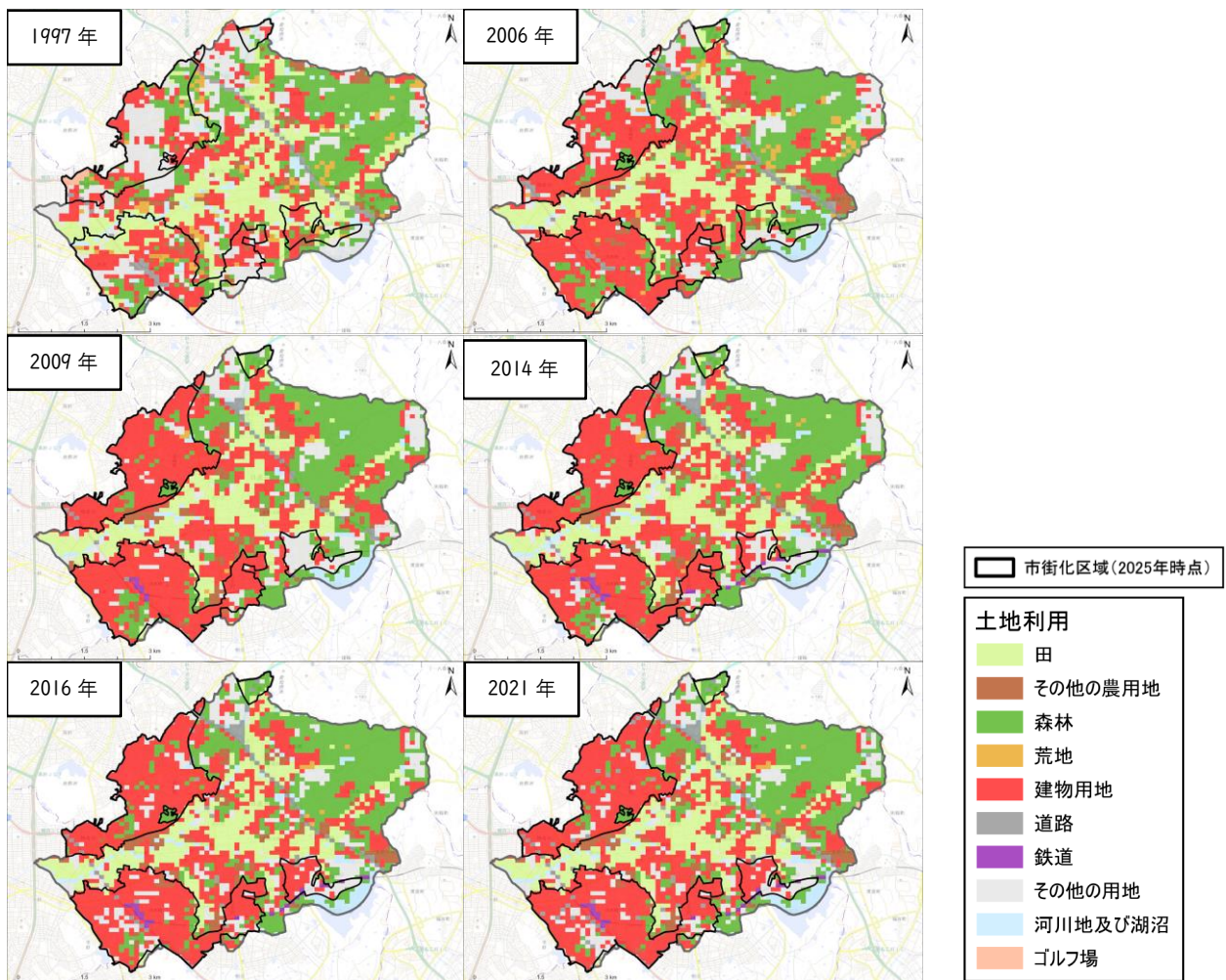
### (1) 土地利用の現状と動向

- 【現状】
- ・ 市街化区域は拡大しながら推移し、1970年に790haだった市街化区域面積は2019年には1,124haになりました。
  - ・ 土地利用状況では、1997年から2021年にかけて、香久山、岩崎台にてその他の用地から建物用地に変化しました。また、赤池駅や米野木駅周辺では田や森林から建物用地への変化が多くみられます。
  - ・ 市街化調整区域には、住宅地として開発された地区が多く存在しているため、建物用地が市街化調整区域に広く分布しています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が見込まれる中で、建物用地等の都市的な土地利用が今後も拡大する場合、新たな公共投資や維持管理費の負担の増大が懸念されます。

表 1-1 市街化区域面積の推移

年月日	市街化区域面積(ha)
1970年11月24日	790
1979年3月2日	804
1984年4月4日	861
1991年9月4日	1,029
2001年5月15日	1,093
2019年3月29日	1,124

資料：日進市資料

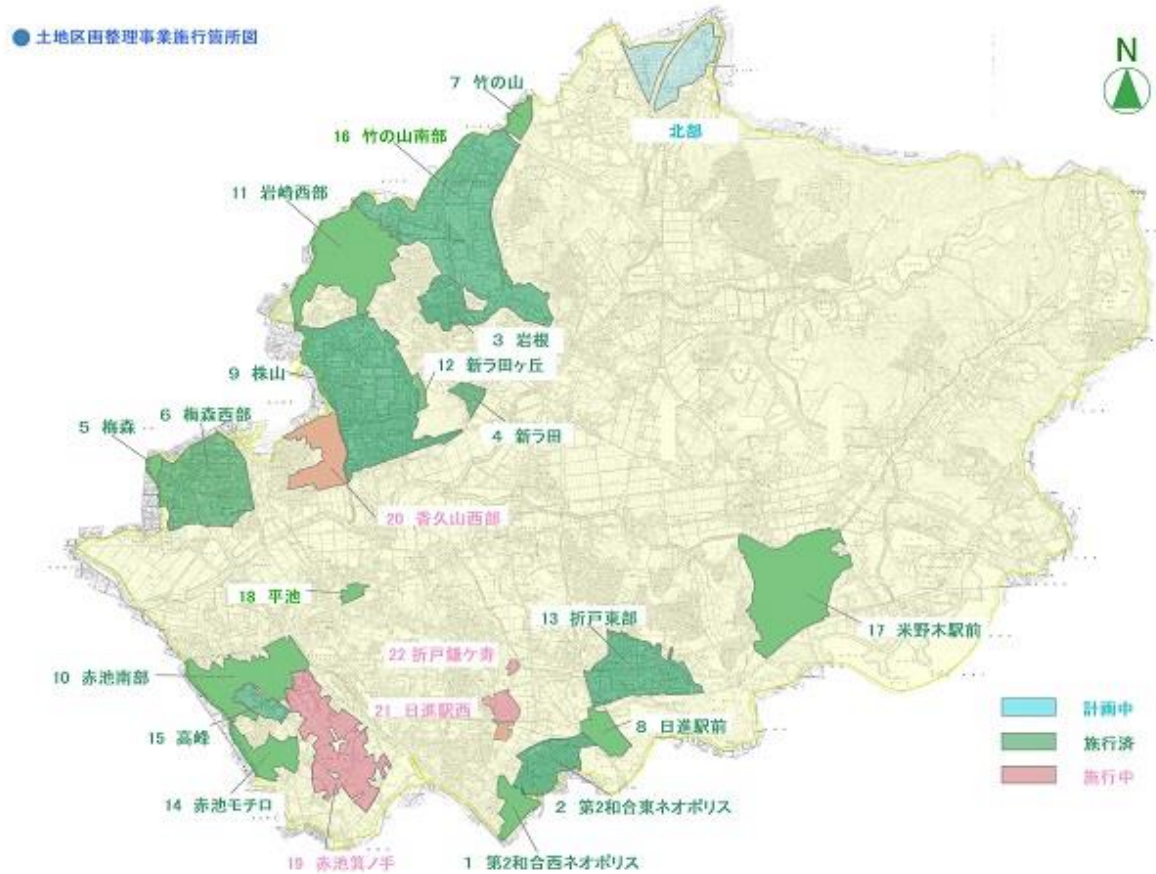


資料：国土地理院、国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ(1997年～2021年)

図 1-13 土地利用状況の推移

## (2) 土地区画整理事業

- 【現状】 ・ 本市には施行中の土地区画整理事業が4か所あります。
- ・ 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う施設立地が進む北部地区周辺については、土地区画整理事業が計画中です。
- 【将来】 ・ 土地区画整理事業が順次施行済となることで、事業地内において、道路・公園等の公共施設が整備・改善されるとともに宅地利用に伴う人口増加が見込まれます。



資料:日進市資料

図 1-14 土地区画整理事業施行箇所

表 1-2 土地区画整理事業一覧

施行区分	整理番号	施行者	地区名称	事業(設立)許可年月日	施行面積(ha)	事業年度
施行済	1	個人	第二和合西ネオポリス	1969.5.21	8.45	1969～1971
	2	個人	第二和合東ネオポリス	1969.6.11	17.52	1969～1971
	3	組合	岩根	1968.12.4	13.08	1968～1971
	4	組合	新ラ田	1971.2.3	3.76	1970～1974
	5	組合	梅森	1971.3.1	2.02	1970～1976
	6	組合	梅森西部	1974.11.20	44.59	1974～1981
	7	組合	竹の山	1981.1.30	4.99	1980～1987
	8	組合	日進駅前	1982.9.20	8.9	1982～1991
	9	公団	株山特定	1983.10.1	80.95	1983～1993
	10	組合	赤池南部特定	1977.1.12	31.8	1976～1995
	11	組合	岩崎西部	1982.3.23	44.04	1981～1996
	12	組合	新ラ田ヶ丘	1996.7.17	1.63	1996～1999
	13	組合	折戸東部	1986.12.3	32.37	1986～1999
	14	組合	赤池モチ口	1992.9.25	12.63	1992～2008
	15	組合	高峰	2003.1.17	7.14	2002～2009
	16	組合	竹の山南部特定	1993.7.5	95.7	1993～2013
	17	組合	米野木駅前特定	1995.9.6	54	1995～2017
	18	組合	平池	2008.7.29	2.19	2008～2012
施行済 18 地区					465.76	
施行中	19	組合	赤池箕ノ手	2010.3.12	40.56	2009～2026
	20	組合	香久山西部	2017.8.22	18.05	2017～2029
	21	組合	日進駅西	2020.3.24	6.84	2019～2027
	22	組合	折戸鎌ヶ寿	2022.3.18	0.91	2021～2026
施行中 4 地区					66.36	
計画中	23	組合	北部	2026(予定)	27.1	2026～(予定)
	計画中 1 地区					27.1

資料：日進市資料

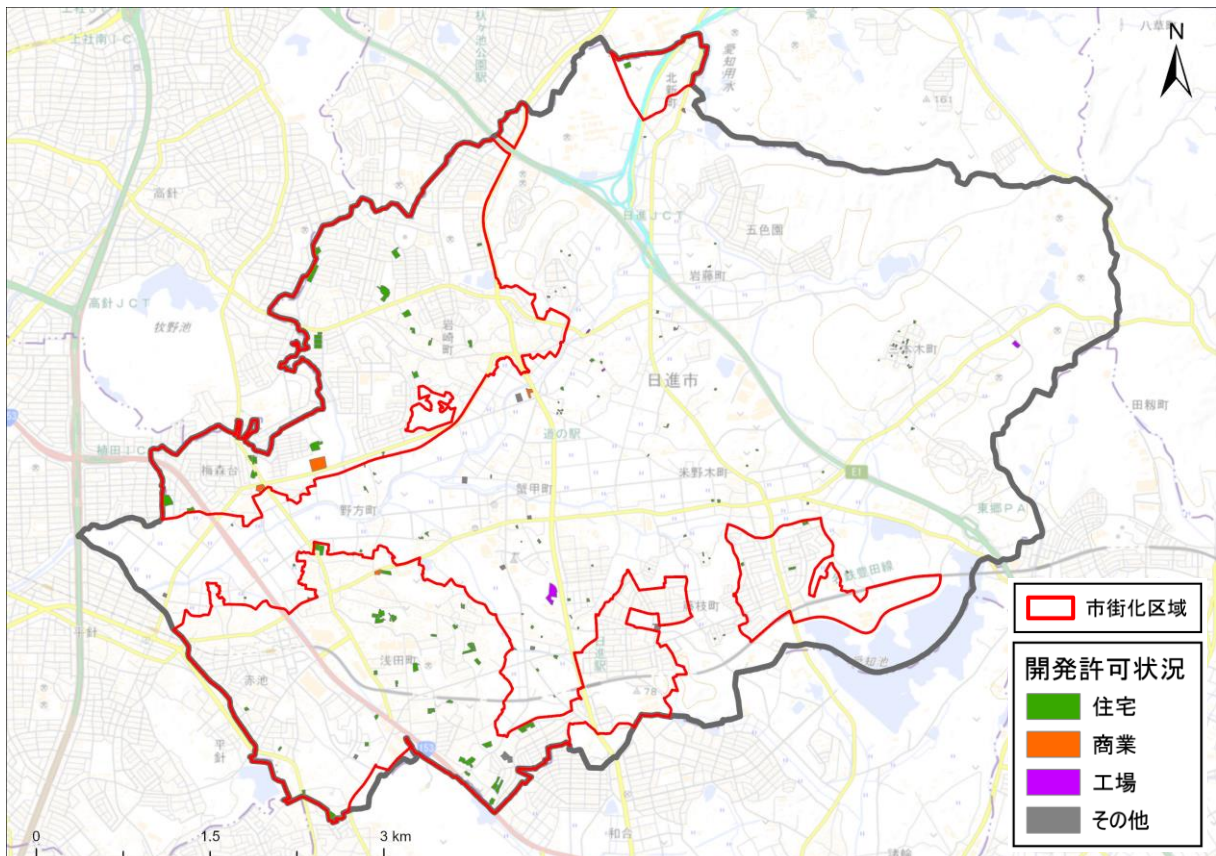
### (3) 開発の動向

- 【現状】
- ・ 2019 年度から 2023 年度にかけて、市街化区域の年間開発許可件数は、おおむね 15 件前後で推移しました。
  - ・ 市街化調整区域では、市街化区域と比較して、開発許可面積の総数は少なくなっていますが、開発許可件数の総数は多くなっています。
  - ・ どの区域においても件数、面積ともに住宅用途が多く、概ね全体の過半数以上を占めています。
- 【将来】
- ・ 市街化区域に限らず市街化調整区域においても、開発行為が行われていく可能性があります。
  - ・ 開発許可件数、面積ともに住宅用途が多い傾向が続く可能性があります。

表 1-3 開発許可件数・面積の推移

年度	住宅用途		商業用途		工業用途		観光レクリエーション用途		その他		総数	
	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)	件数 (件)	面積 (㎡)
2019	15	22,241	1	1,939	0	0	0	0	0	0	16	24,180
2020	12	33,409	0	0	0	0	0	0	1	5,000	13	38,409
2021	15	26,519	1	3,094	0	0	0	0	1	893	17	30,506
2022	10	26,689	1	13,211	0	0	0	0	0	0	11	39,900
2023	9	20,827	0	0	0	0	0	0	0	0	9	20,827
市街化区域計	61	129,685	3	18,244	0	0	0	0	2	5,893	66	153,822
2019	20	5,811	0	0	0	0	0	0	1	2,875	21	8,686
2020	17	4,636	1	500	2	861	0	0	4	5,153	24	11,150
2021	13	4,950	1	371	1	500	0	0	2	1,650	17	7,471
2022	19	8,524	0	0	0	0	0	0	1	3,000	20	11,524
2023	13	3,878	1	2,438	2	11,908	0	0	0	0	16	18,224
市街化調整区域計	82	27,799	3	3,309	5	13,269	0	0	8	12,678	98	57,055
総計	143	157,484	6	21,553	5	13,269	0	0	10	18,571	164	210,877

資料：日進市資料

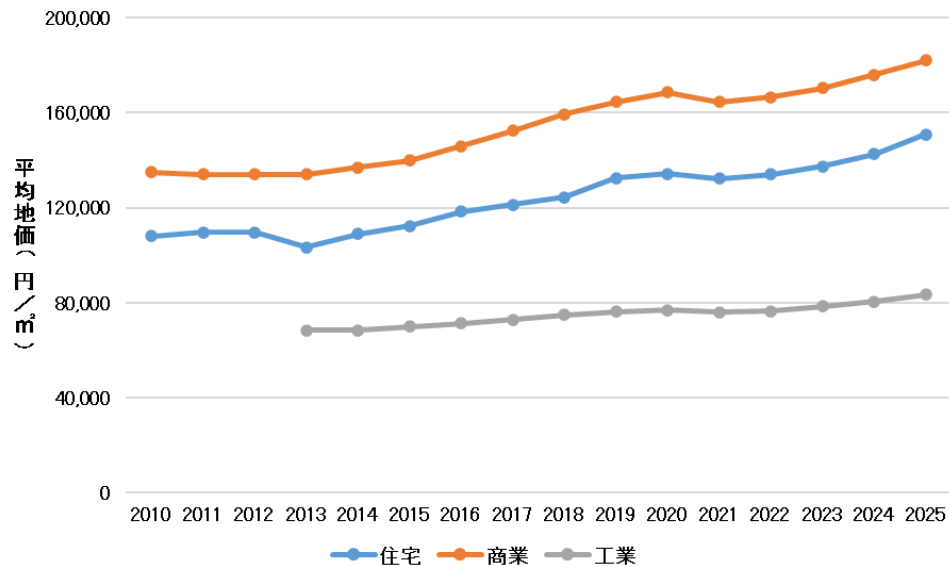


資料：国土地理院、都市計画基礎調査(2024年)

図 1-15 開発許可状況(2019 年～2023 年)

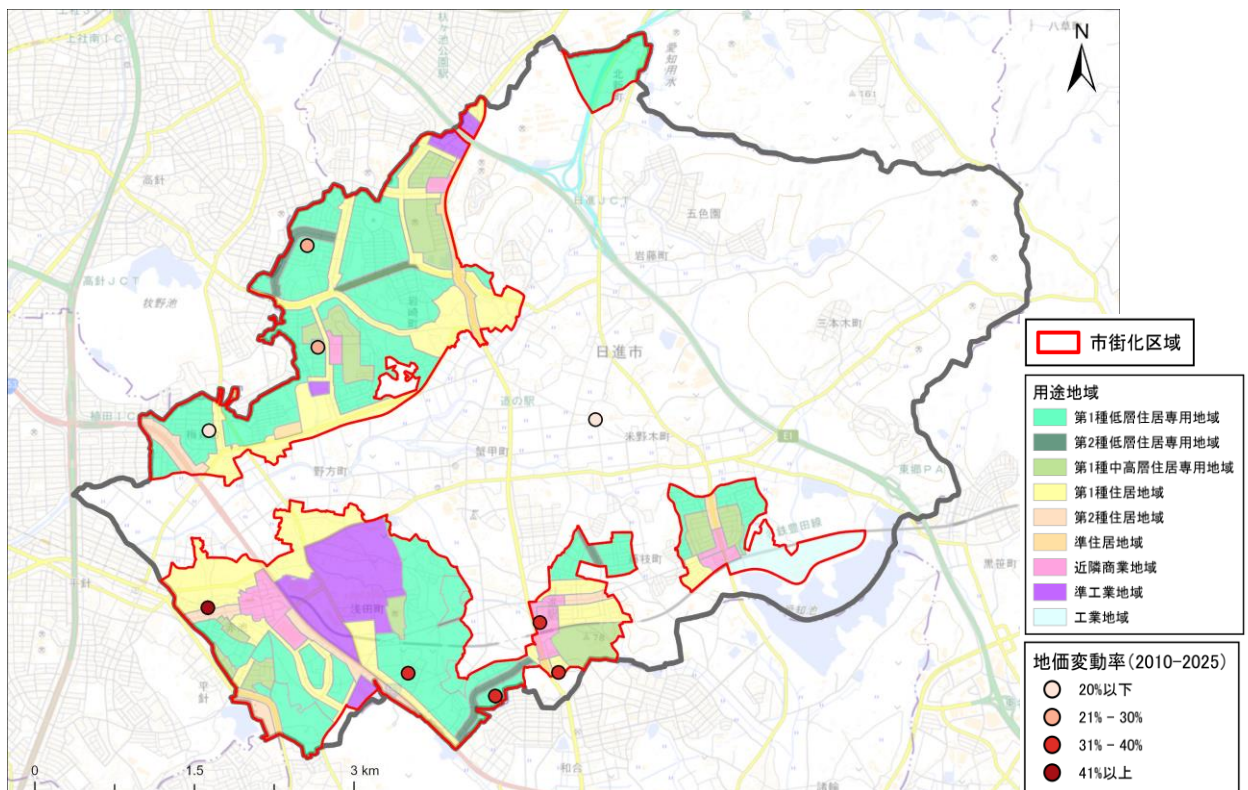
## (4) 地価

- 【現状】
- 本市の地価は、住宅系、商業系、工業系ともに2013年から増加しています。
  - 地点別の変化率で見ると、2010年から2025年にかけて、赤池駅や日進駅周辺で上昇率が高くなっています。
- 【将来】
- 人口増加が見込まれる赤池駅や日進駅周辺では、今後も地価が上昇する可能性があります。



資料:国土交通省 地価公示データ(2010年~2025年)

図 1-16 用途別平均地価の推移

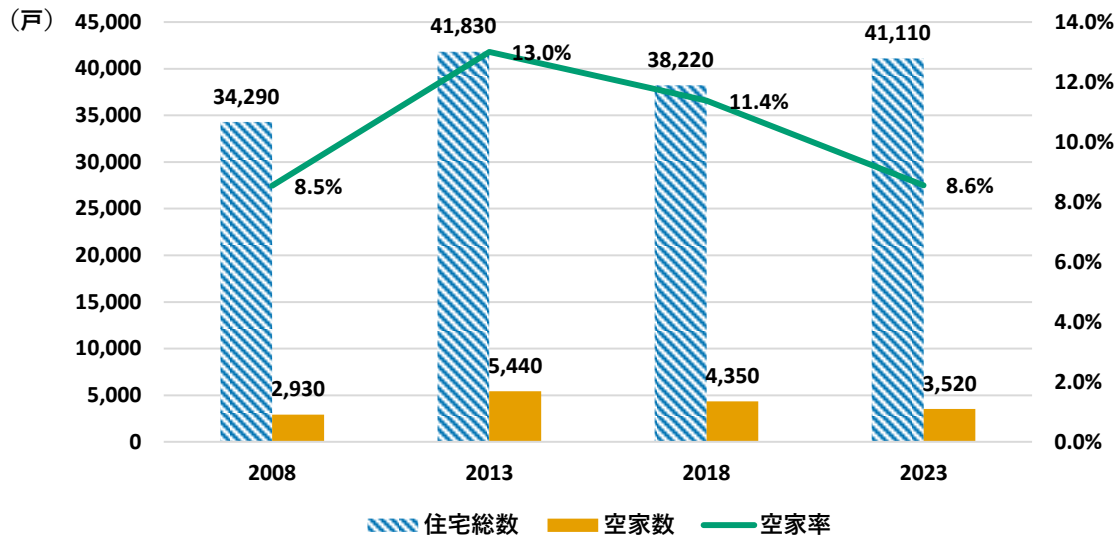


資料:国土地理院、国土数値情報 地価公示データ(2010年~2025年)

図 1-17 地価変動率(2010年⇒2025年)

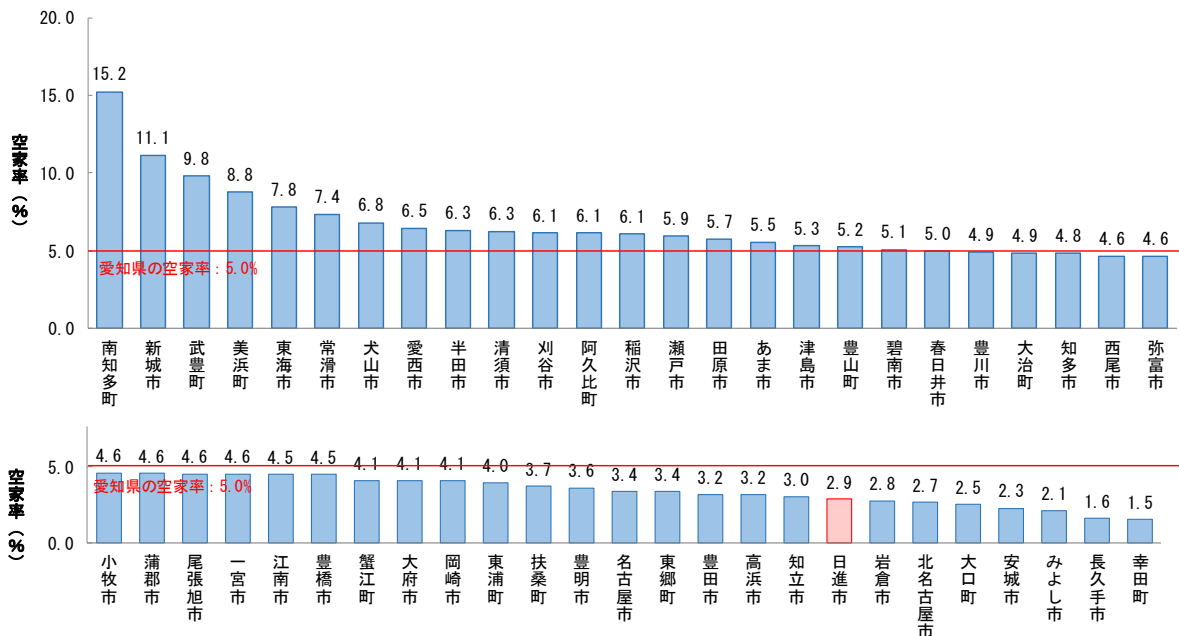
## (5) 空家の状況

- 【現状】
- ・ 市内の空家は、2013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%を下回っており、愛知県内自治体の中では43番目となっています。
- 【将来】
- ・ 人口減少に伴い、今後は空家数が増加していく可能性があります。

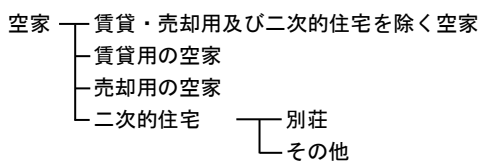


資料：住宅・土地統計調査(2008年～2023年)

図 1-18 空家状況の推移



※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年)

図 1-19 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

## ■土地利用の課題

### 現状及び将来見通し

- ・ これまで、土地区画整理事業、開発行為等によって市街化区域において、建物用地が拡大してきました。
- ・ 市街化調整区域においても住宅地として開発された地区が多く存在しているため、建物用地が市街化調整区域に広く分布しています。
- ・ 地価は住宅系、商業系、工業系ともに上昇しており、2010年と2025年の地価を比較すると、特に赤池駅や日進駅周辺で上昇率が高くなっています。
- ・ 将来的には、人口減少に伴い空家が増加する可能性があります。



### 課題

- 市街化区域の駅周辺や生活の拠点となるエリアの魅力を維持・向上させるために、適切な土地利用や効率的な都市機能の配置を図ることが必要
- 空家の適切な管理や有効活用が必要

### 3 公共交通

本市の公共交通は主なものとして鉄道とバスがあります。鉄道は、市南部に名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する名古屋市営地下鉄鶴舞線、名古屋鉄道豊田線が運行しています。市外北部には名古屋市、豊田市への都市間交通需要に対処する愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が運行しています。

バスは、路線バスとして、名鉄バス及び名古屋市営バス、コミュニティバスとして、日進市内巡回バス（以下「くるりんばす」とする。）が運行しています。

#### (1) 鉄道

##### ア. 運行状況

- 【現状】 ・ 鉄道の1日当たりの運行本数（※1）は、名古屋市営地下鉄鶴舞線は297本、名古屋鉄道豊田線は158本、愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）は262本です。
- ・ 都市間交通需要について、名古屋市や豊田市へは市南部から名古屋市営地下鉄鶴舞線や名古屋鉄道豊田線、市外北部の長久手市から愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）が対応しています。

- 【将来】 ・ 人口減少が進むことで、運行本数に影響する可能性があります。

表 1-4 鉄道の運行状況(2024年12月現在)

路線名	運行本数※1	運行時間帯	
	(本/日)	始発※2	終着※2
名古屋市営地下鉄鶴舞線	297	5:30	0:29
名古屋鉄道豊田線	158	5:48	0:10
愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)	262	5:35	0:12

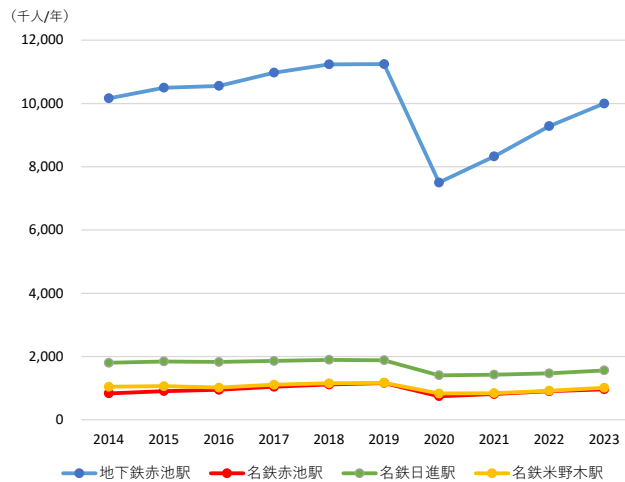
資料:名古屋市交通局、名古屋鉄道、愛知高速交通 各HP

※1.運行本数は、名古屋市営地下鉄鶴舞線では赤池駅、名古屋鉄道豊田線では日進駅、愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)は長久手古戦場駅での平日の発着本数の合計

※2.始発・終着は、名古屋市営地下鉄鶴舞線及び名古屋鉄道豊田線では赤池駅、愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)は長久手古戦場駅での時刻(平日)

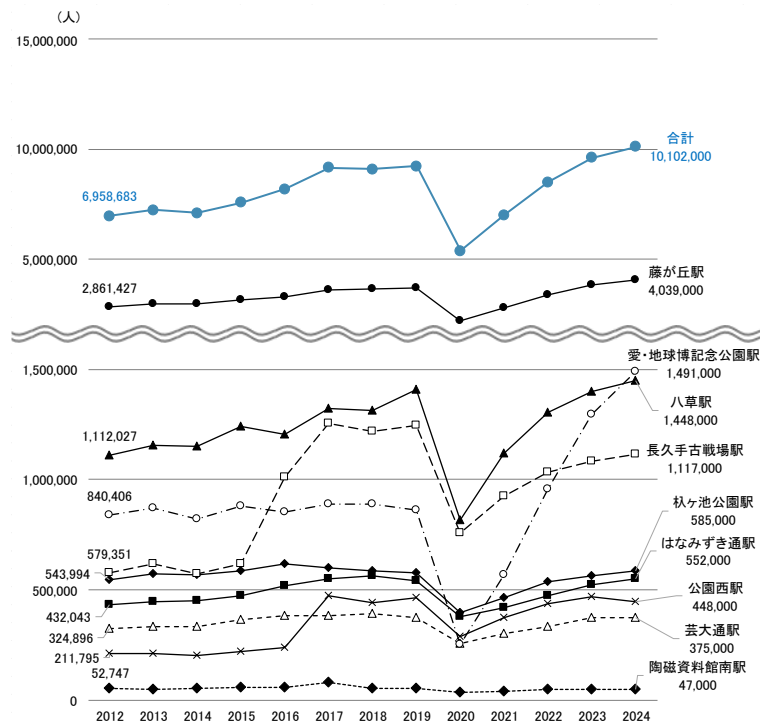
## イ. 利用状況

- 【現状】
- ・ 鉄道の2023年の乗客数は、赤池駅が最も多く、次いで、日進駅となっています。
  - ・ 各駅の乗降客数の変化をみると、新型コロナウイルス感染症の流行等の影響により、2020年に減少しましたが、以降は回復傾向にあります。
  - ・ 愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）の利用者数も、新型コロナウイルス感染症の流行等の影響により、各駅とも2020年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、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利用者が大きく増加しています。
- 【将来】
- ・ 自動車の運転が困難になる高齢者の増加により、鉄道の重要性が高まる可能性があります。
  - ・ 年少人口と生産年齢人口の減少により、通勤や通学を目的とした鉄道需要が変わる可能性があります。



資料：日進市オープンデータ(2024年12月時点)

図 1-20 鉄道各駅の乗客数



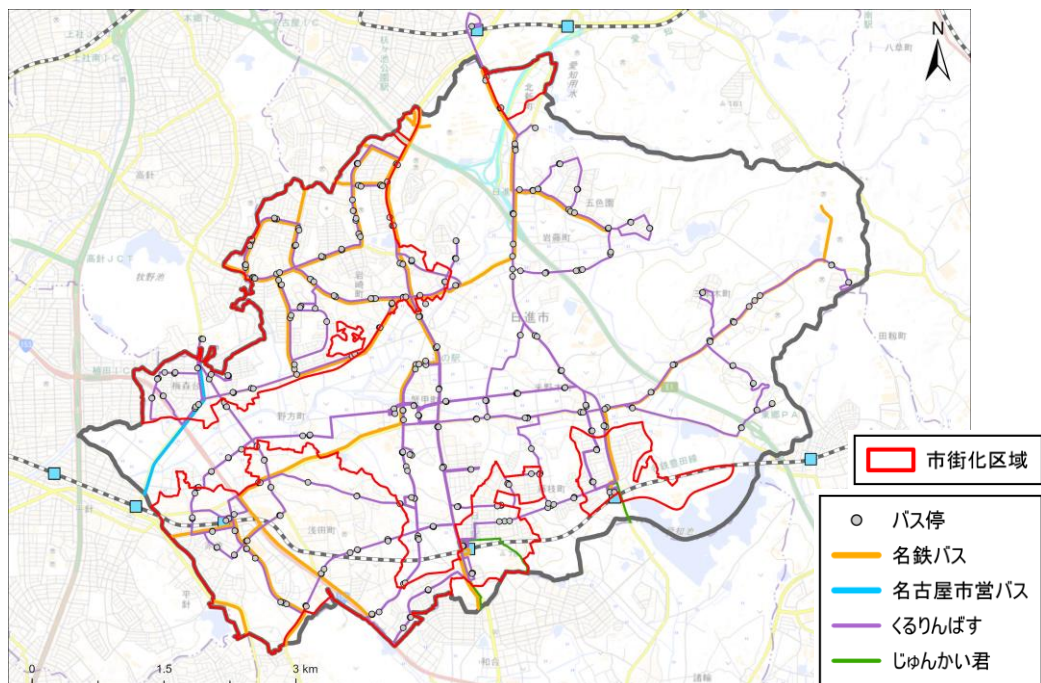
資料：愛知高速交通株式会社

図 1-21 愛知高速交通東部丘陵線(リニモ)の利用者数

## (2) バス

### ア. 運行状況

- 【現状】
- ・ バス路線網は市内縦横に整備されており、市内の鉄道駅に連絡しているものや市外に連絡しているものがあります。
  - ・ 名鉄バス岩藤線は、本市と名古屋市（星ヶ丘駅）を結ぶ都市間交通需要に対応する基幹的バスとして運行されています。
  - ・ 名鉄バス日進中央線は、赤池駅を起点として長久手市（長久手古戦場駅）までを結んでおり、市内の南北移動の軸となっています。
  - ・ くるりんばすは、市内外の鉄道駅と主要施設や各地域をきめ細かく連絡する生活交通として運行されています。
  - ・ 長久手市では「N-バス」が、東郷町では「じゅんかい君」がそれぞれコミュニティバスとして運行されており、長久手古戦場駅、日進駅、米野木駅においてくるりんばすと結節しています。
- 【将来】
- ・ 人口減少が進むことにより、バス路線や運行本数に影響する可能性があります。

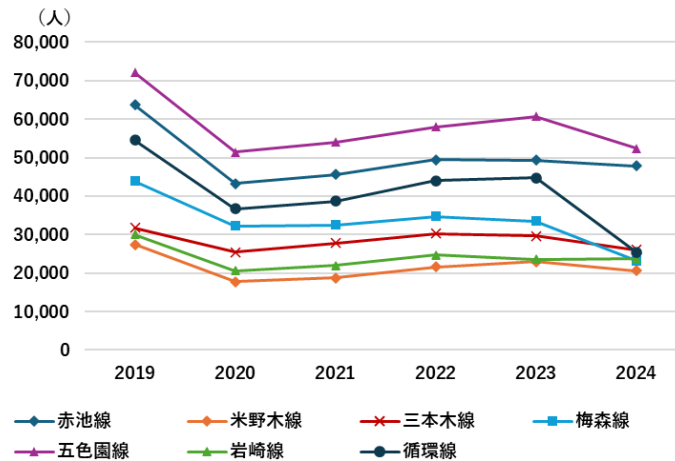


資料：国土地理院、日進市資料(2025年10月時点)

図 1-22 バス路線図

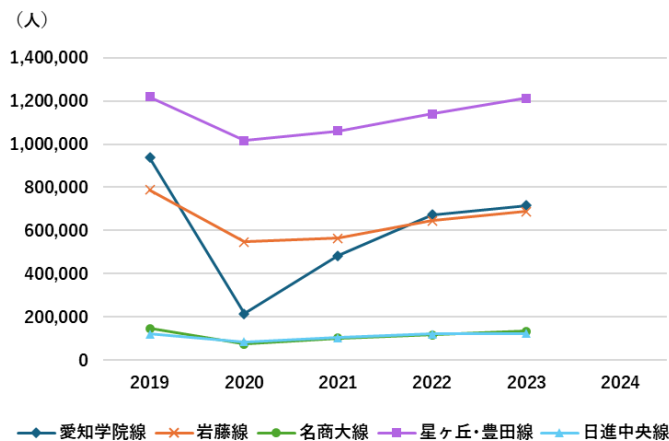
## イ. 利用状況

- 【現状】
- ・ くるりんばすの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の流行等の影響により、2020年に減少しましたが、その後は徐々に回復傾向にありました。しかし、2024年4月の路線改正の影響もあり、2024年の利用者数は前年の約83%にとどまりました。
  - ・ 名鉄バスの利用者数も、新型コロナウイルス感染症の流行等の影響により、2020年には大きく減少しましたが、以降は各路線で回復傾向にあります。
- 【将来】
- ・ 自動車の運転が困難になる高齢者の増加により、生活の足として欠かせないバスの重要性が高まることが想定されます。



資料: 日進市資料

図 1-23 くるりんばす 路線別利用者数の推移



資料: 日進市資料

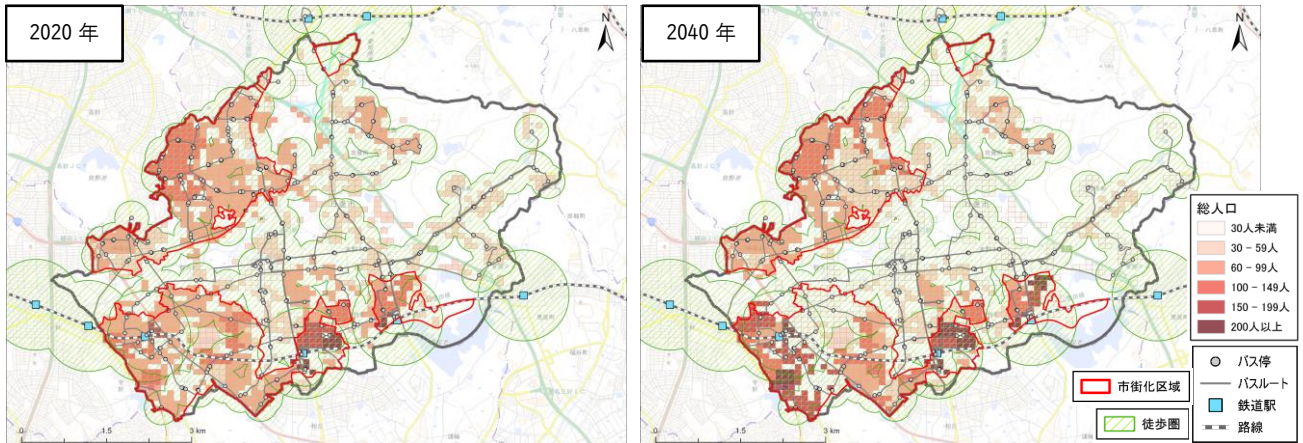
図 1-24 名鉄バス 路線別利用者数の推移

### (3) 公共交通の徒歩圏と人口分布

#### ア. 人口

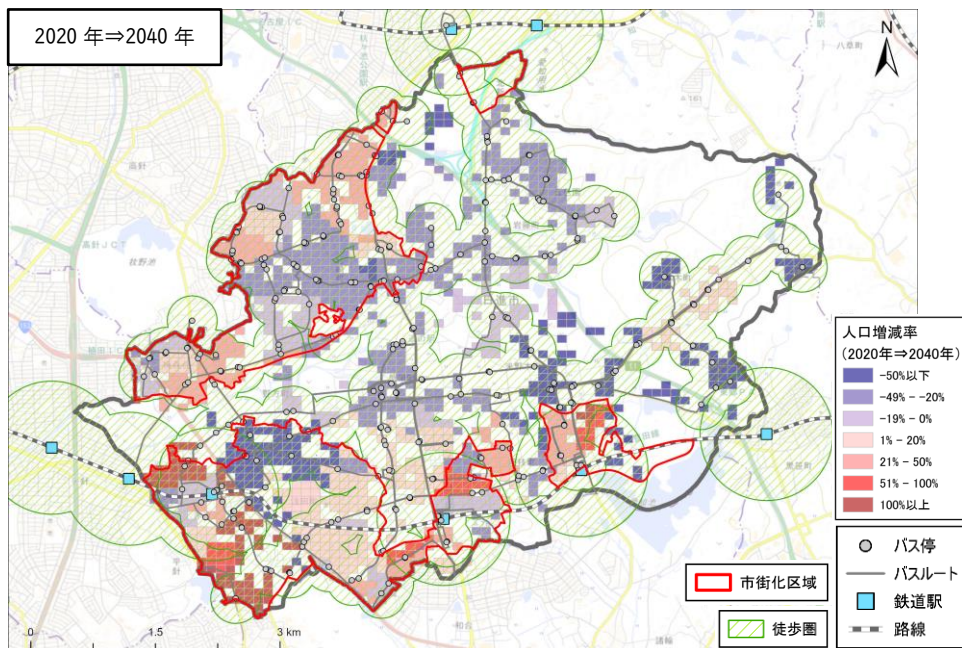
- 【現状】 ・ 公共交通の徒歩圏は、人口が多く分布している市街化区域のほぼ全域をカバーしています。
- ・ 市街化調整区域においても、人口が分布している地域を概ねカバーしています。
- 【将来】 ・ 現在の公共交通が 2040 年においても維持されていれば、市街化区域及び市街化調整区域のどちらの人口も徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。

※公共交通の徒歩圏：バス停 300m、鉄道駅 800m



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市公共交通ガイドブック(2025 年 10 月改訂)、名鉄バス株式会社

図 1-25 公共交通の徒歩圏と人口分布図(左:2020 年 右:2040 年)

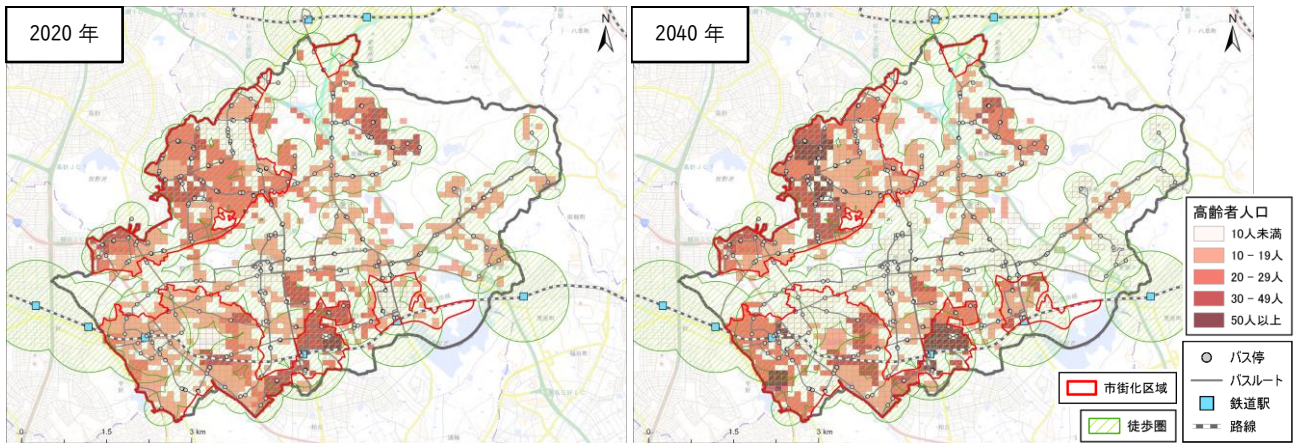


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市公共交通ガイドブック(2025 年 10 月改訂)、名鉄バス株式会社

図 1-26 公共交通の徒歩圏と人口増減(2020 年⇒2040 年)

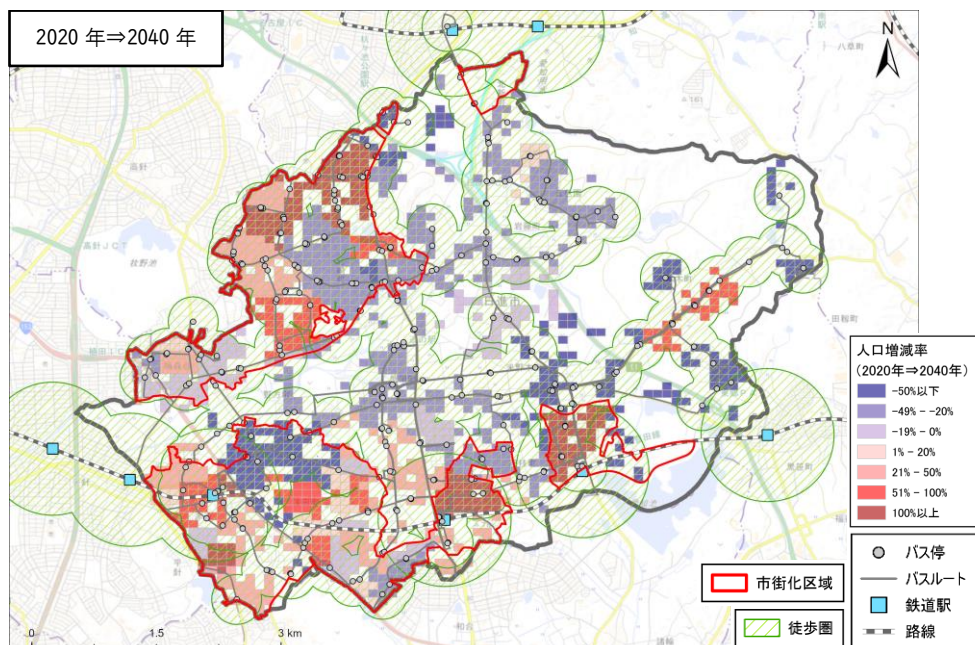
## イ. 高齢者人口

- 【現状】 ・ 公共交通の徒歩圏は、高齢者人口が多く分布している地域を概ねカバーしています。
- 【将来】 ・ 現在の公共交通が 2040 年においても維持されていれば、高齢化が見込まれる地域、高齢者が多い地域の人口を徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- ・ 2020 年から 2040 年にかけて高齢化が進むと見込まれる地域のうち、浅田平子の一部では公共交通の徒歩圏外となっています。



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市公共交通ガイドブック(2025 年 10 月改訂)、名鉄バス株式会社

図 1-27 公共交通の徒歩圏と高齢者人口分布図(左:2020 年 右:2040 年)

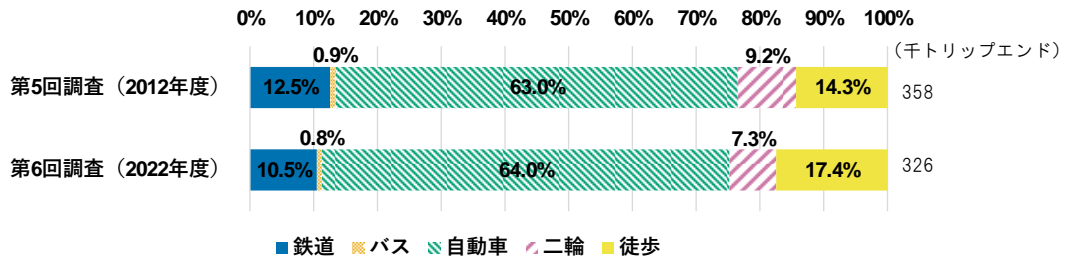


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市公共交通ガイドブック(2025 年 10 月改訂)、名鉄バス株式会社

図 1-28 公共交通の徒歩圏と高齢者人口増減(2020 年⇒2040 年)

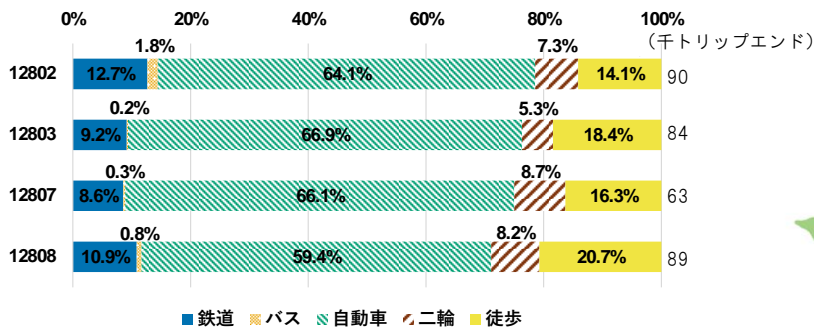
## (4) 市民の移動手段

- 【現状】
- ・ 2022 年度における本市の代表交通手段は、自動車が多く6割以上を占めます。次いで徒歩、鉄道となっています。
  - ・ 鉄道・バスの公共交通での移動は、合わせて1割程度にとどまります。
  - ・ 地域別にみると、市役所等が集積している市の中心部や、開発から年数が経過した住宅団地が分布する北東部では自動車利用の占める割合が、岩崎町や竹の山等の北西部では鉄道利用の占める割合が、他のゾーンと比較して多くなっています。
- 【将来】
- ・ 自動車利用率が高いため、運転が困難になる高齢者が利用しやすい公共交通の必要性が高まる可能性があります。



資料: 中京都市圏パーソントリップ調査(第5回、第6回)

図 1-29 代表交通手段別トリップ構成(全市)



資料: 中京都市圏パーソントリップ調査(第6回)

図 1-30 代表交通手段別トリップ構成(地域別)

## (5) 通勤・通学の状況

- 【現状】
- ・ 通勤者は、名古屋市への流出が大きく超過しているほか、豊田市、みよし市でも流出が超過しています。
  - ・ 通学者は、名古屋市、みよし市、東郷町からの流入が超過しています。
- 【将来】
- ・ 通勤者、通学者による人口流動を踏まえた公共交通を維持していく必要があります。

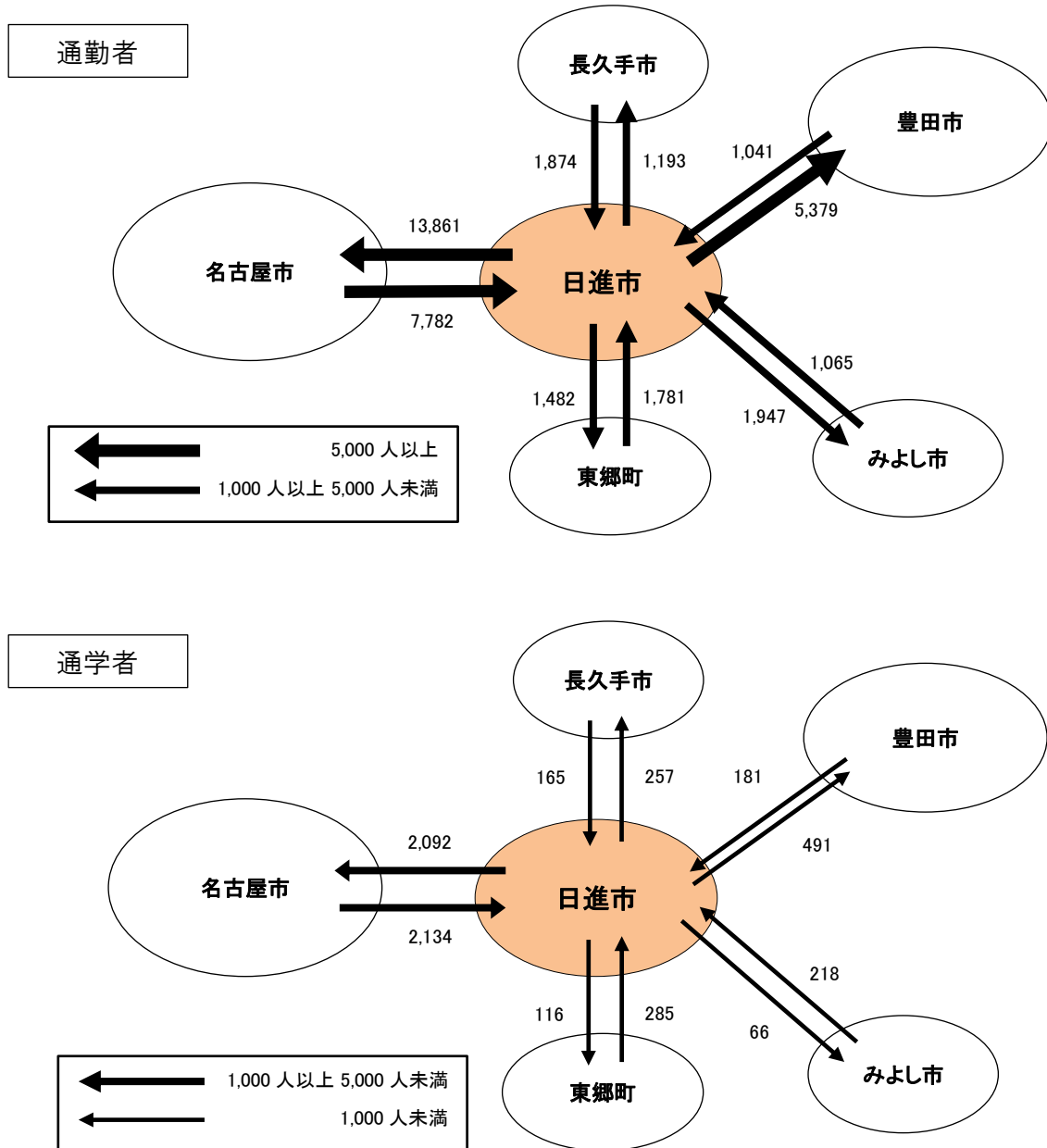


図 1-31 通勤者・通学者の流入先及び流出先(主な都市)

## ■公共交通の課題

### 現状及び将来見通し

- ・現在の公共交通が 2040 年においても維持されていれば、市街化区域及び市街化調整区域のどちらの人口も徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- ・高齢化が見込まれる地域、高齢者が多い地域においても、徒歩圏で概ねカバーできる見込みです。
- ・新型コロナウイルス感染症の流行等の影響で、2020 年に鉄道やバスの利用者数は大きく減少しましたが、その後はいずれも徐々に回復傾向にあります。一方で、くるりんばすについては、2024 年 4 月に路線改正を行った影響もあり、2024 年の利用者数は前年より減少しています。
- ・将来的な人口減少に伴い、鉄道の運行本数やバスの路線・運行本数に影響が出る可能性があります。
- ・代表交通手段は、自動車が最も多く 6 割以上を占め、鉄道・バスの公共交通は 1 割程度にとどまります。



### 課題

- 人口減少下においても、引き続き必要となる公共交通については、維持・利用促進が必要
- 高齢者等の配慮が必要な人々の移動手手段の確保が必要

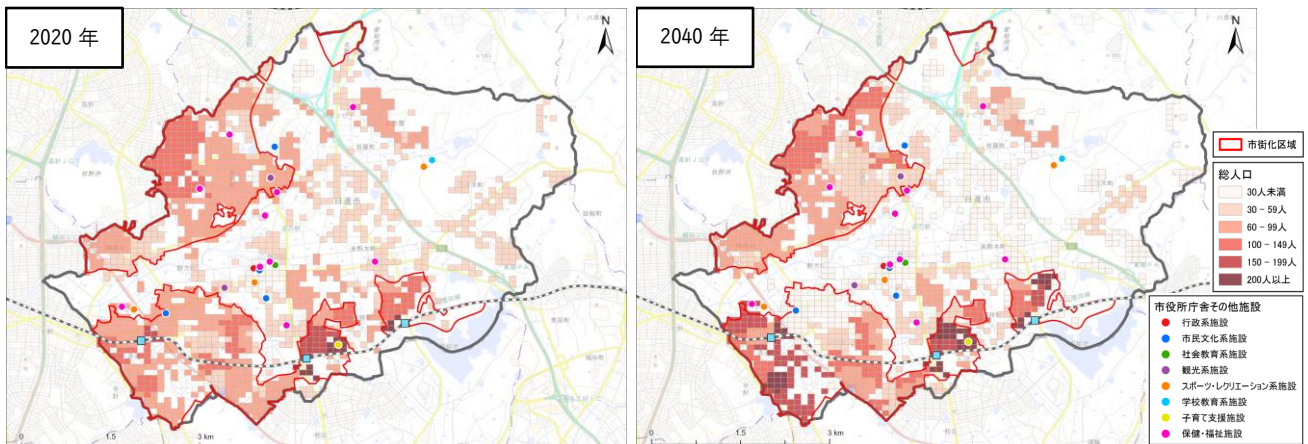
## 4 都市機能

### (1) 市役所庁舎その他施設

- 【現状】 ・ 市役所庁舎その他施設※は、市街化区域、市街化調整区域に広く立地しています。  
 ・ 市街化調整区域であるものの、市の中心部には市役所庁舎等の公共施設が集積しています。
- 【将来】 ・ 市役所庁舎その他施設周辺の多くの地域では、2020年から2040年にかけて人口減少が見込まれます。

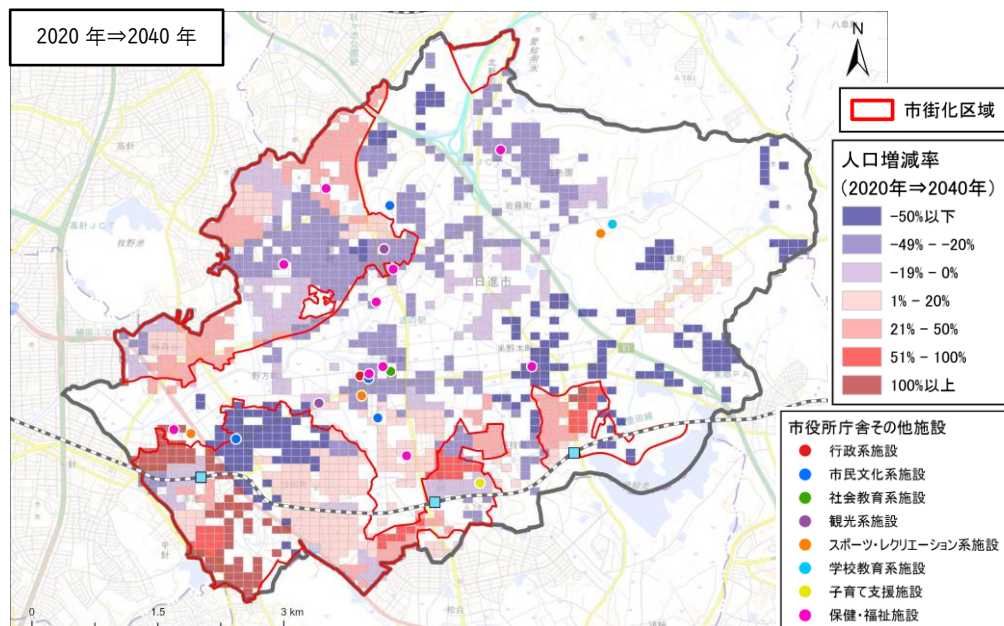
※市役所庁舎その他施設

項目	施設
行政系施設	本庁舎、北庁舎、南庁舎
市民文化系施設	にぎわい交流館、市民会館、生涯学習プラザ、ふれあい工房
社会教育系施設	図書館
観光系施設	岩崎城歴史記念館等、旧市川家住宅、道の駅マチテラス日進
スポーツ・レクリエーション系施設	スポーツセンター、総合運動公園、上納池スポーツ公園
学校教育系施設	教育支援センター
子育て支援施設	にっしん子育て総合支援センター
保健・福祉施設	高齢者生きがい活動センター、障害者福祉センター、保健センター、福祉会館、中央福祉センター



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料

図 1-32 市役所庁舎その他施設の位置と人口分布(左:2020年 右:2040年)



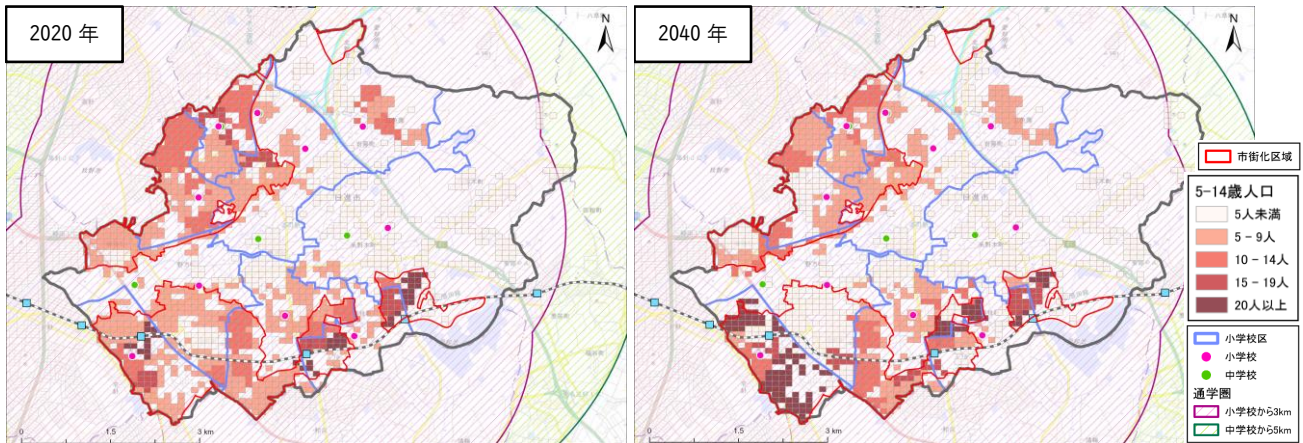
資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料

図 1-33 市役所庁舎その他施設の位置と人口増減(2020年⇒2040年)

## (2) 小中学校

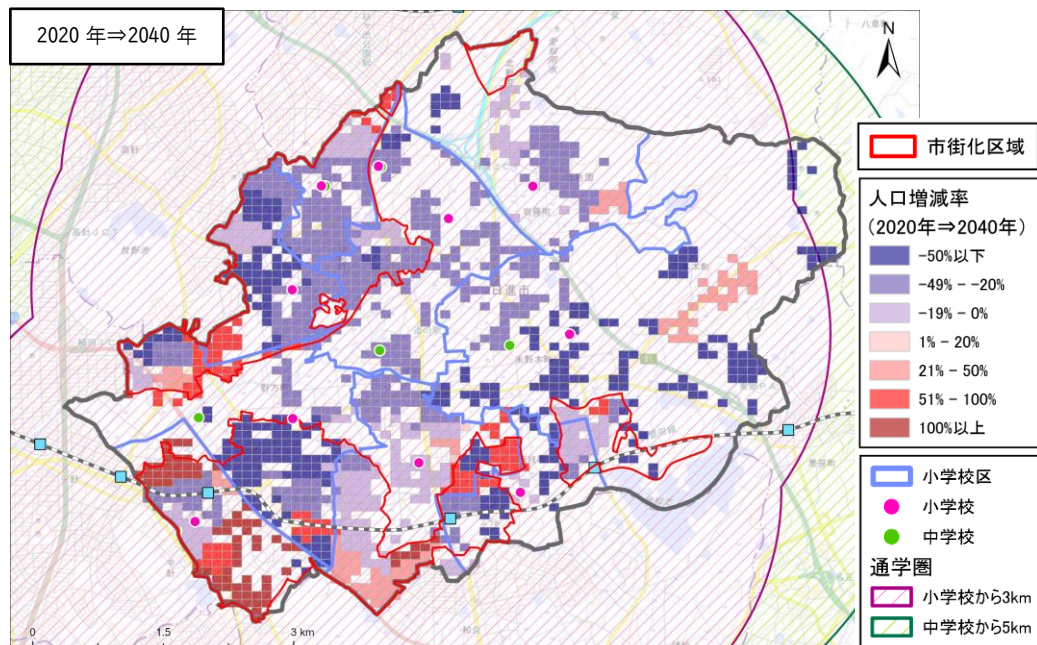
- 【現状】
- ・ 小中学校は、市街化区域、市街化調整区域に広く立地しています。
  - ・ 小学校通学圏※は、概ねカバーできていますが、米野木町三ヶ峯の一部の地域でバス利用を含めた通学となっています。一方で、中学校通学圏※は、市全域をカバーしています。
- 【将来】
- ・ 小中学校周辺の多くの地域では、2020年から2040年にかけて5-14歳人口減少が見込まれます。

※ 通学圏：小学校 3km、中学校 5km



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料

図 1-34 小中学校の通学圏と5-14歳人口分布(左:2020年 右:2040年)



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料

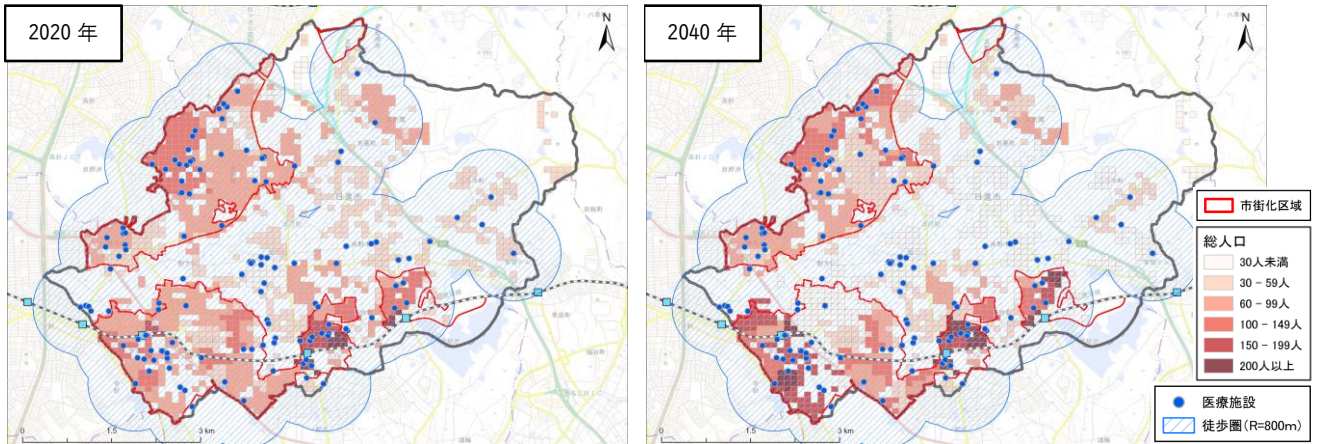
図 1-35 小中学校の通学圏と5-14歳人口増減(2020年⇒2040年)

### (3) 医療

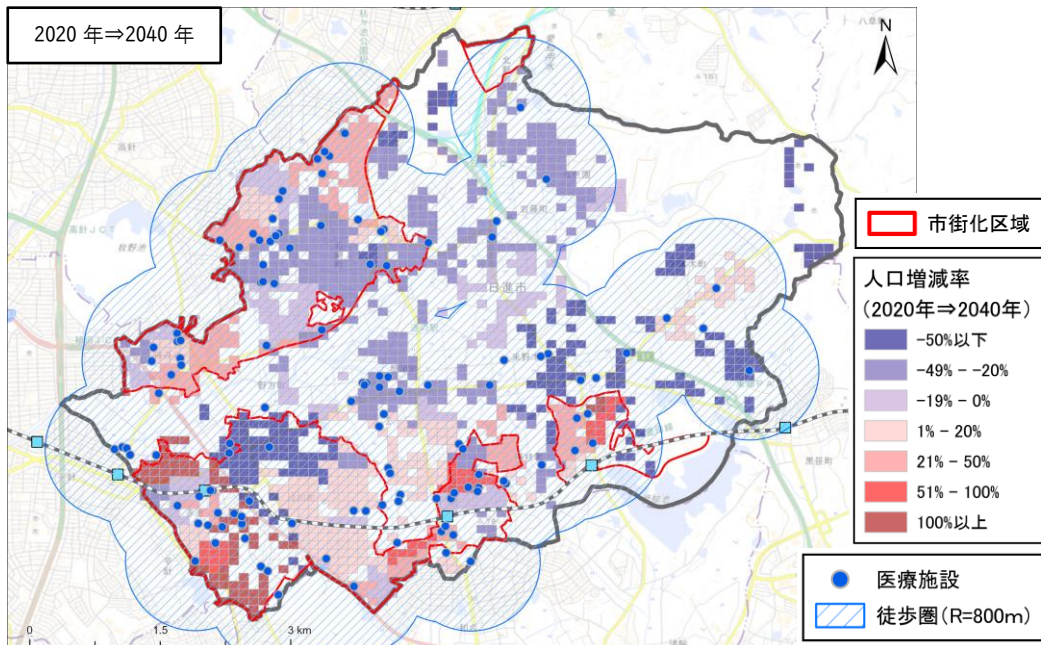
#### ア. 人口

- 【現状】
- ・ 医療施設※は、人口が集中している市街化区域に多く立地していますが、市街化調整区域にも広く分布しています。
  - ・ 医療施設の徒歩圏は、市の人口を概ねカバーしています。
- 【将来】
- ・ 現在の医療施設の徒歩圏が 2040 年においても維持されていれば、市の人口を概ねカバーできる見込みです。
  - ・ 市街化調整区域における医療施設の徒歩圏では、2020 年から 2040 年にかけて人口減少が見込まれるところがあります。

※医療施設：病院及び診療所



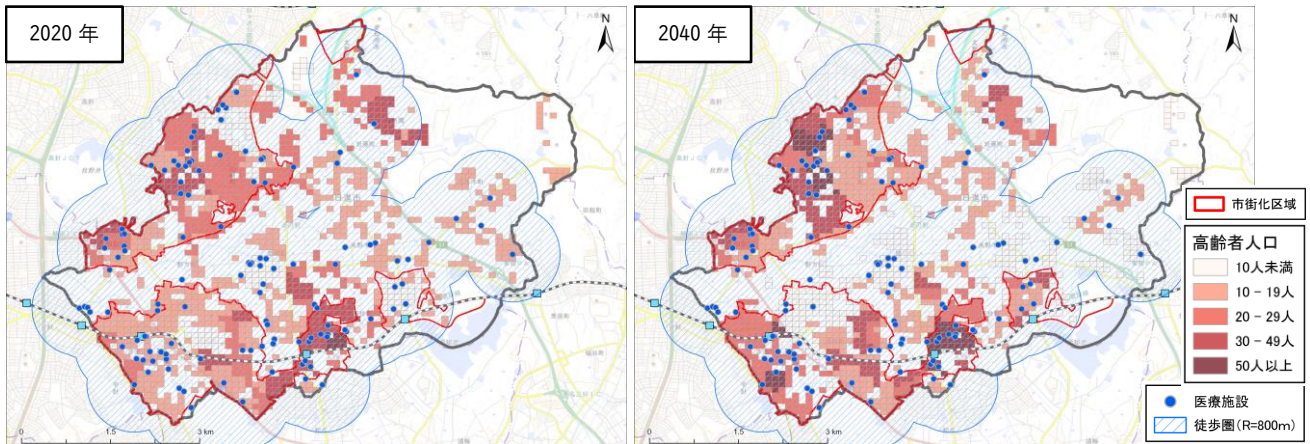
資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料  
 図 1-36 医療施設の徒歩圏と人口分布(左:2020 年 右:2040 年)



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料  
 図 1-37 医療施設の徒歩圏と人口増減(2020 年⇒2040 年)

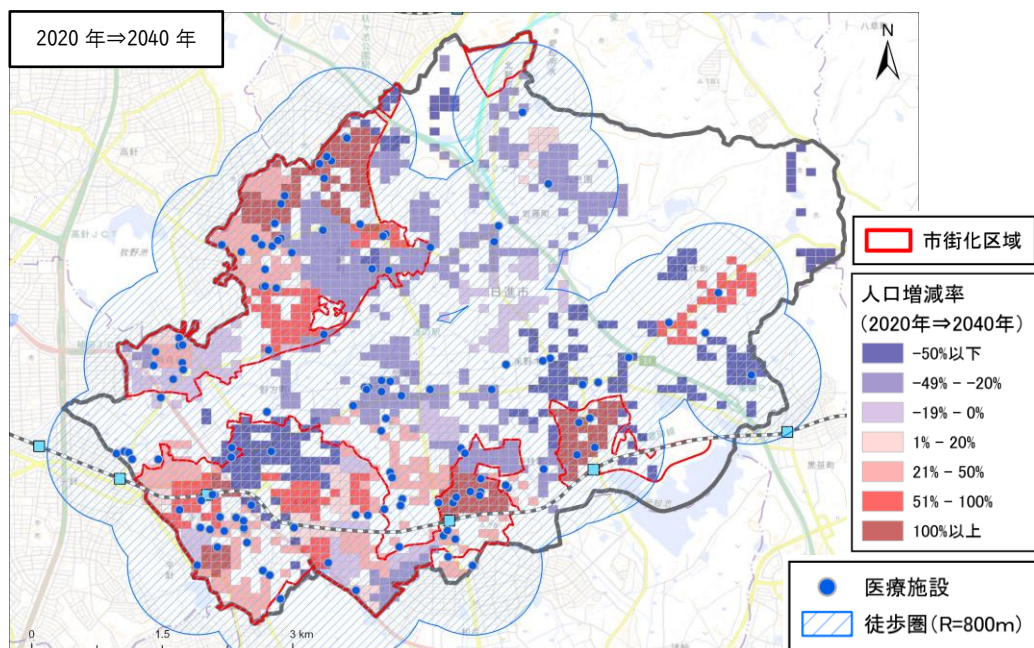
## イ. 高齢者人口

- 【現状】 ・ 医療施設の徒歩圏は、高齢者人口を概ねカバーしています。
- 【将来】 ・ 現在の医療施設の徒歩圏が 2040 年においても維持されていれば、市の高齢者人口を概ねカバーできる見込みです。



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-38 医療施設の徒歩圏と高齢者人口分布(左:2020年 右:2040年)



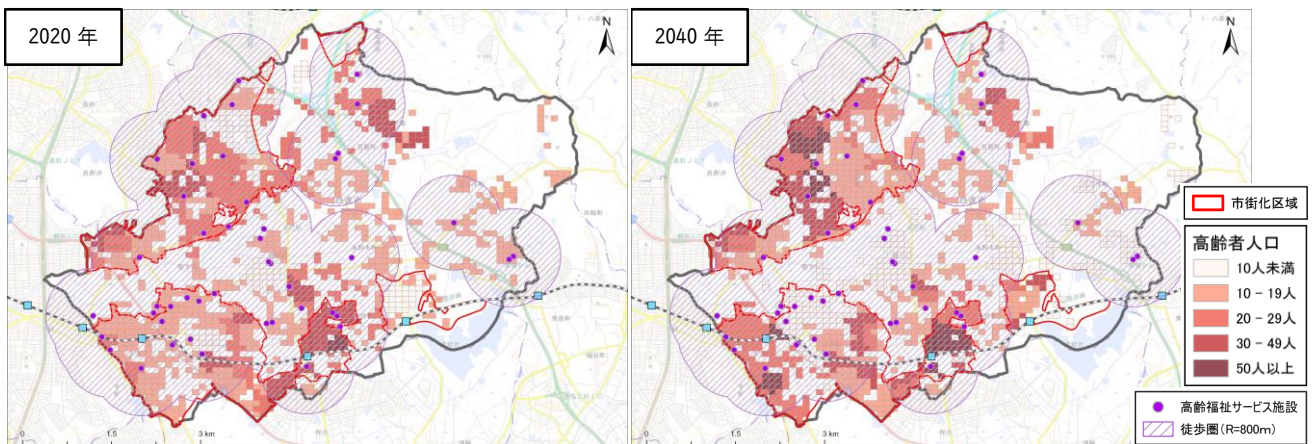
資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-39 医療施設の徒歩圏と高齢者人口増減(2020年⇒2040年)

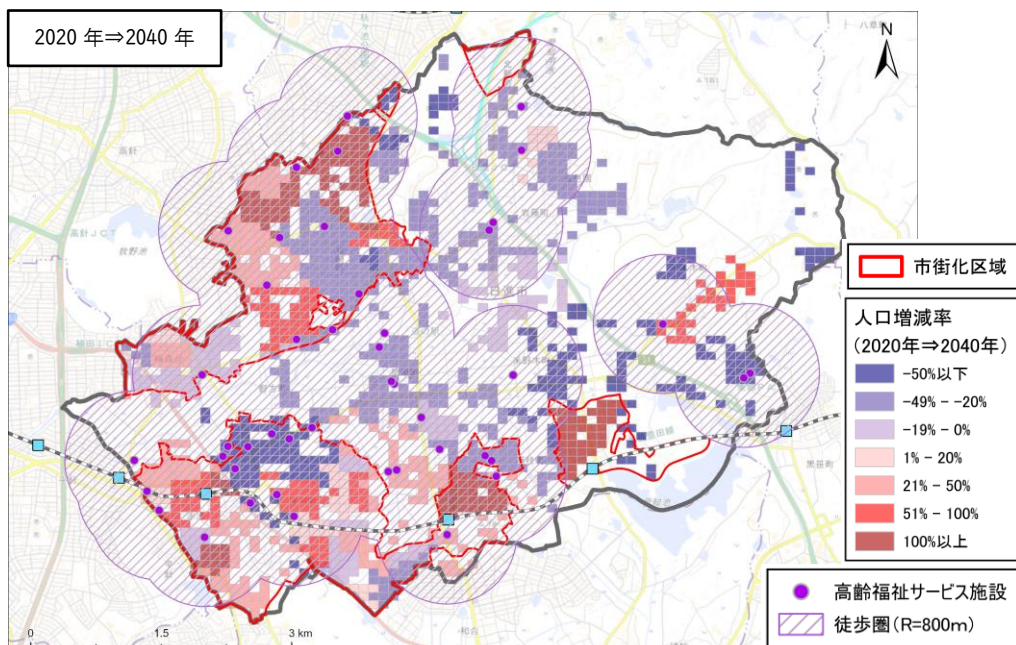
## (4) 高齢福祉

- 【現状】
- ・ 高齢福祉サービス施設※は、市街化区域、市街化調整区域に広く立地しています。
  - ・ 高齢福祉サービス施設の徒歩圏は、市の高齢者人口を概ねカバーしています。
- 【将来】
- ・ 現在の高齢福祉サービス施設の徒歩圏が 2040 年においても維持されていれば、市の高齢者人口を概ねカバーできる見込みです。
  - ・ 高齢者人口の増加が見込まれる米野木駅周辺や三本木町等の一部の地域では、高齢福祉サービス施設の徒歩圏外となるところがあります。
  - ・ 高齢福祉サービス施設の徒歩圏では、ほとんどの市街化調整区域に加え、浅田町、岩崎町、東山等で 2020 年から 2040 年にかけて高齢者人口の減少が見込まれるところがあります。

※高齢福祉サービス施設：通所系・訪問系・小規模多機能型



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料  
 図 1-40 高齢福祉サービス施設の徒歩圏と高齢者人口分布(左:2020年 右:2040年)

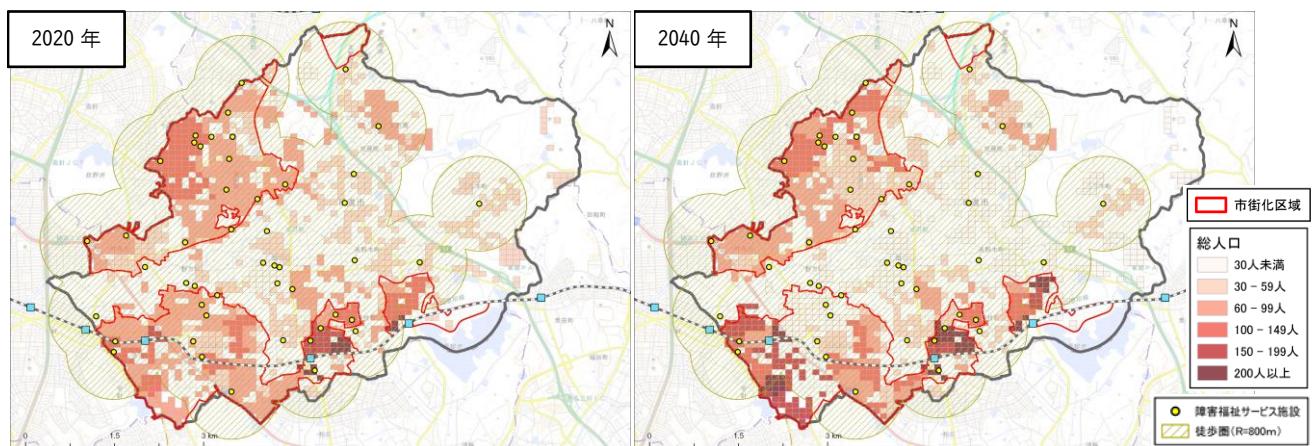


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料  
 図 1-41 高齢福祉サービス施設の徒歩圏と高齢者人口増減(2020年⇒2040年)

## (5) 障害福祉

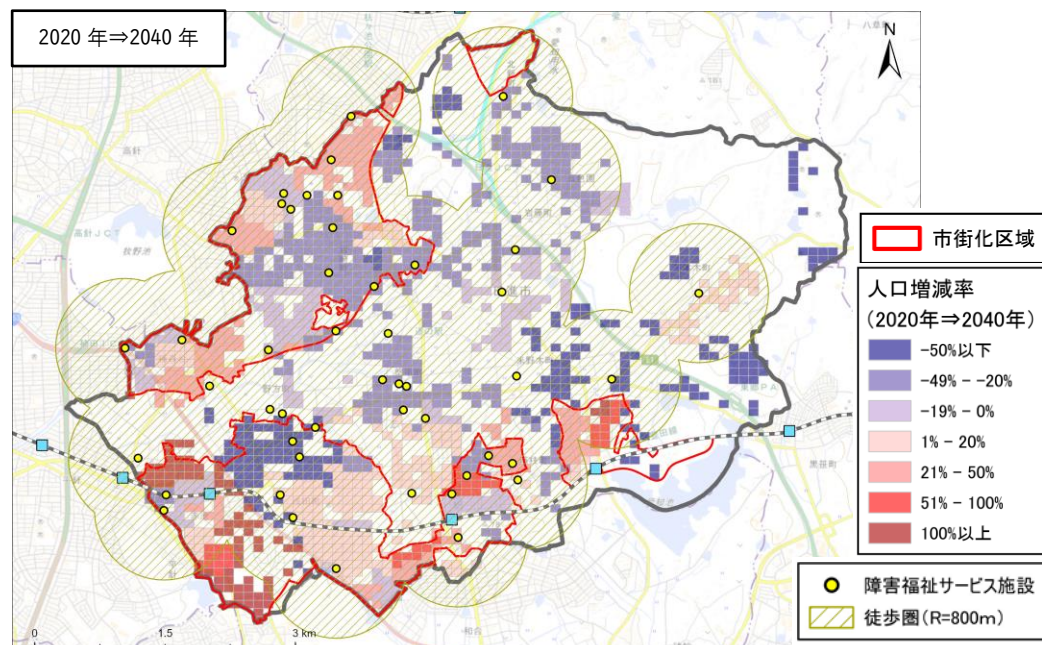
- 【現状】
- ・ 障害福祉サービス施設※は、市街化区域、市街化調整区域に広く立地しています。
  - ・ 障害福祉サービス施設の徒歩圏は、市の人口を概ねカバーしています。
- 【将来】
- ・ 現在の障害福祉サービス施設の徒歩圏が 2040 年においても維持されていれば、市の人口を概ねカバーできる見込みです。
  - ・ 人口の増加が見込まれる赤池町や赤池南等の一部の地域では、障害福祉サービス施設の徒歩圏外となるところがあります。
  - ・ 障害福祉サービス施設の徒歩圏では、ほとんどの市街化調整区域に加え、浅田町、岩崎町等で 2020 年から 2040 年にかけて人口減少が見込まれるところがあります。

※障害福祉サービス施設：通所系・訪問系・日中活動系



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-42 障害福祉サービス施設の徒歩圏と人口分布(左:2020 年 右:2040 年)



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

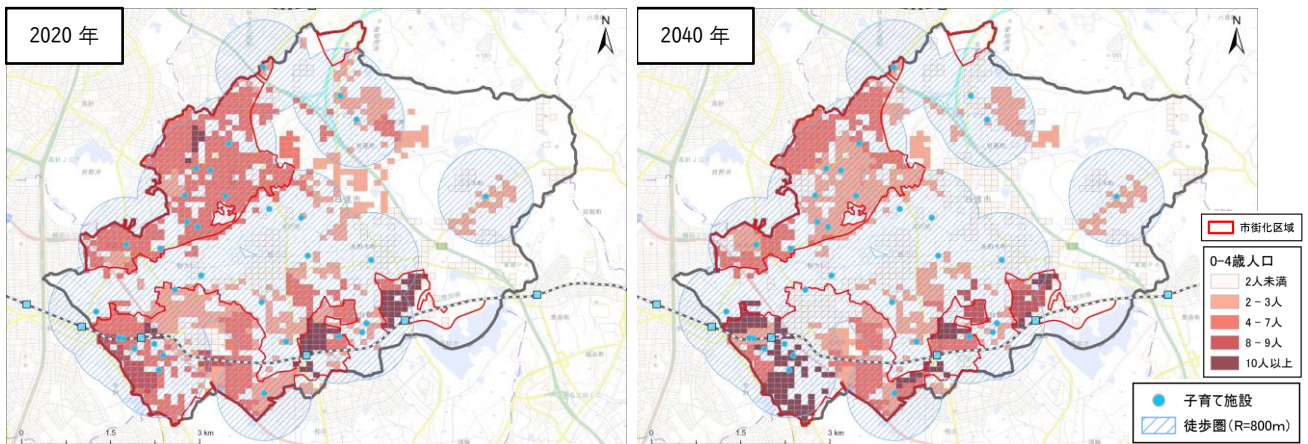
図 1-43 障害福祉サービス施設の徒歩圏と人口増減(2020年⇒2040年)

注：障害のある人の数をメッシュ単位で図示することは困難であることから、総人口のデータを図示しています。

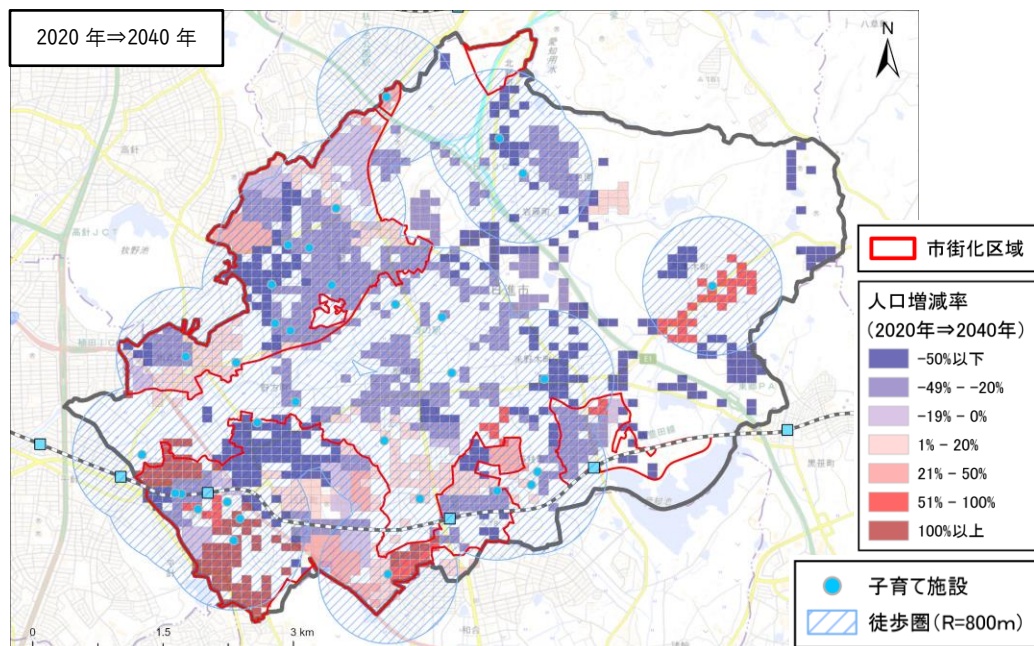
## (6) 子育て

- 【現状】
- ・ 子育て施設※は、市街化区域、市街化調整区域に広く立地しています。
  - ・ 子育て施設の徒歩圏は、市の0-4歳人口を概ねカバーしています。
- 【将来】
- ・ 現在の子育て施設の徒歩圏が2040年においても維持されていれば、市の0-4歳人口を概ねカバーできる見込みです。
  - ・ 子育て施設の徒歩圏では、ほとんどの市街化調整区域に加え、米野木駅、浅田町、岩崎町周辺等で2020年から2040年にかけて0-4歳人口減少が見込まれるところがあります。

※子育て施設：幼稚園、保育園、認定こども園、小規模保育事業所



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料  
 図 1-44 子育て施設の徒歩圏と0-4歳人口分布(左:2020年 右:2040年)

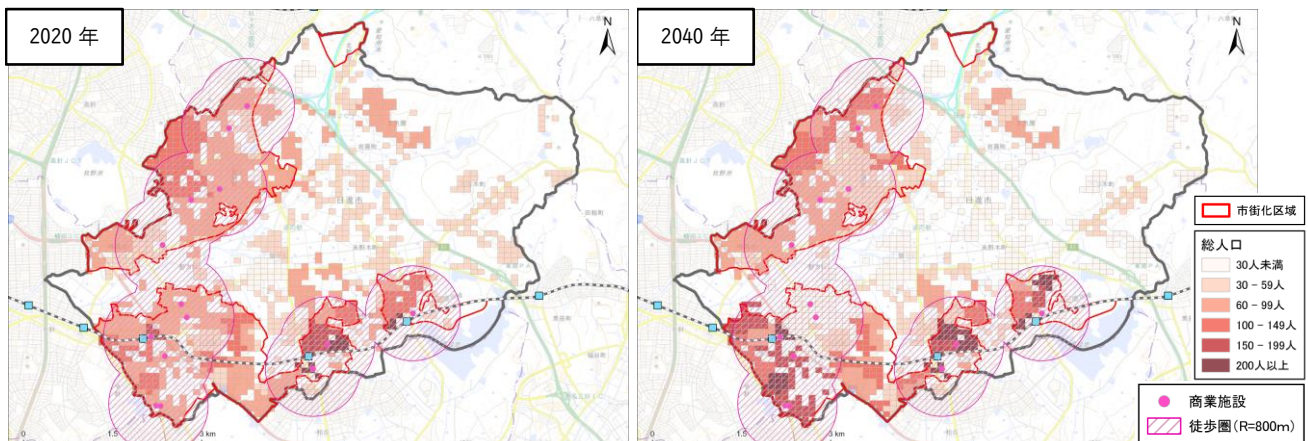


資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)、日進市資料  
 図 1-45 子育て施設の徒歩圏と0-4歳人口増減(2020年⇒2040年)

## (7) 商業

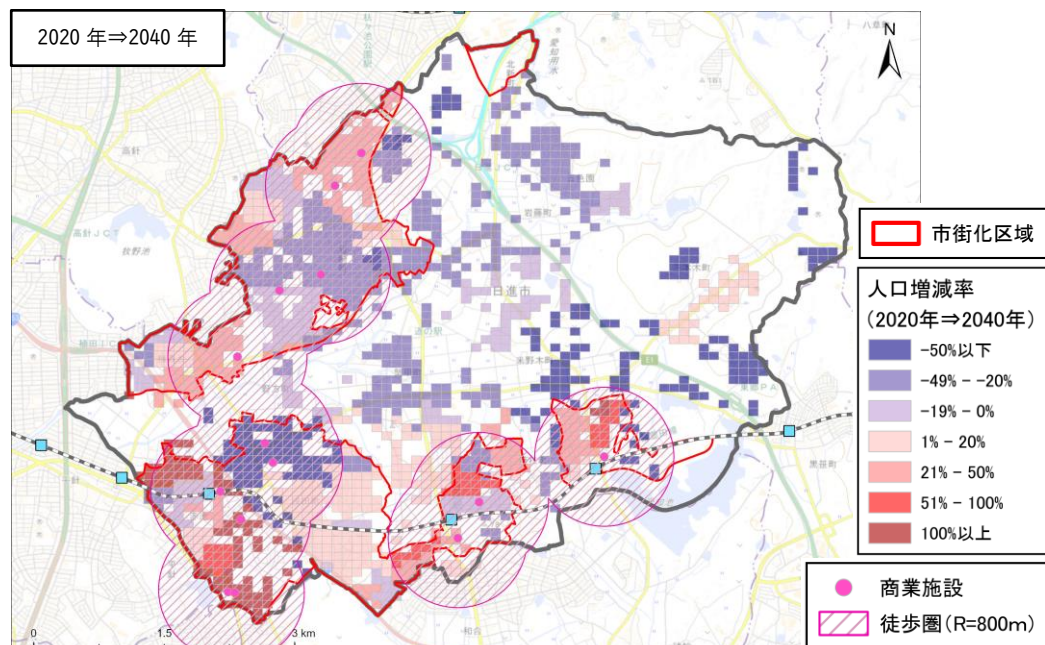
- 【現状】
- ・ 商業施設※は、すべて市街化区域に立地しています。
  - ・ 商業施設の徒歩圏は、赤池駅、日進駅、米野木駅周辺の人口が集中している地域を概ねカバーしています。
  - ・ 市街化区域では、岩崎台、藤塚周辺で商業施設の徒歩圏外となっているところがあります。
- 【将来】
- ・ 現在の商業施設の徒歩圏が 2040 年においても維持されていれば、2020 年から 2040 年にかけて、特に人口増加が見込まれる赤池駅、日進駅、米野木駅周辺を概ねカバーできる見込みです。
  - ・ 商業施設の徒歩圏では、浅田町や岩崎町周辺等で 2020 年から 2040 年にかけて人口減少が見込まれるところがあります。

※商業施設：食料品を取り扱う大規模小売店（店舗面積 1,000 m<sup>2</sup>以上）、スーパーマーケット



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-46 商業施設の徒歩圏と人口分布(左:2020年 右:2040年)



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-47 商業施設の徒歩圏と人口増減(2020年⇒2040年)

## ■都市機能の課題

### 現状及び将来見通し

- ・市役所庁舎その他施設は市内に広く立地しており、特に、市街化調整区域であるが、市の中心部に市役所庁舎等の公共施設が集積しています。市役所庁舎その他施設の周辺では、2020年から2040年にかけて人口減少が見込まれます。
- ・小中学校は市内に広く立地しています。通学圏をみると、小学校通学圏は、概ねカバーできていますが、米野木町三ヶ峯の一部の地域でバス利用を含めた通学となっています。一方で、中学校通学圏は、市全域をカバーしています。2040年において、小中学校周辺の多くの地域では、5-14歳人口減少が見込まれます。
- ・医療施設は、市内に広く分布しています。徒歩圏をみると、現在の医療施設の徒歩圏が2040年においても維持されていれば、人口、高齢者人口を概ねカバーできる見込みです。しかし、おもに市街化調整区域における徒歩圏では、人口減少が見込まれます。
- ・高齢福祉サービス施設は、市内に広く分布しています。徒歩圏をみると、現在の高齢福祉サービス施設の徒歩圏が2040年においても維持されていれば、高齢者人口を概ねカバーできる見込みです。しかし、高齢者人口の増加が見込まれる米野木駅周辺や三本木町等の一部の地域では徒歩圏外となる可能性があります。
- ・障害福祉サービス施設は、市内に広く分布しています。徒歩圏をみると、現在の障害福祉サービス施設の徒歩圏が2040年においても維持されていれば、人口を概ねカバーできる見込みです。しかし、人口の増加が見込まれる赤池町や赤池南の一部の地域では徒歩圏外となる可能性があります。
- ・子育て施設は、市内に広く立地しています。徒歩圏をみると、現在の子育て施設の徒歩圏が2040年においても維持されていれば、市の0-4歳人口を概ねカバーできる見込みです。徒歩圏では、0-4歳人口減少が見込まれる地域もあります。
- ・商業施設はすべて市街化区域に立地しています。市街化区域では徒歩圏外の地域もありますが、特に人口が多く分布し、今後も増加が見込まれる赤池駅、日進駅、米野木駅周辺は、徒歩圏で概ねカバーされています。徒歩圏では、人口減少が見込まれる地域もあります。



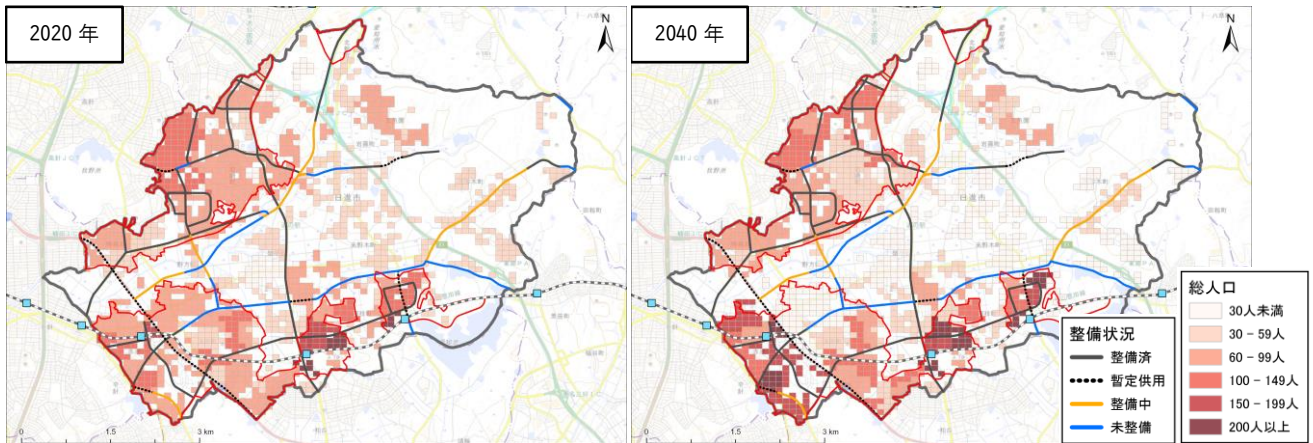
### 課題

- 市民ニーズや将来需要を踏まえながら、都市機能を維持していくことが必要
- 都市機能のカバー率が低い地域では公共交通ネットワークによる都市機能へのアクセス確保が必要
- 公共施設については、交通アクセスの維持・向上に加え、財政状況に応じた持続可能な運営が必要

## 5 都市基盤

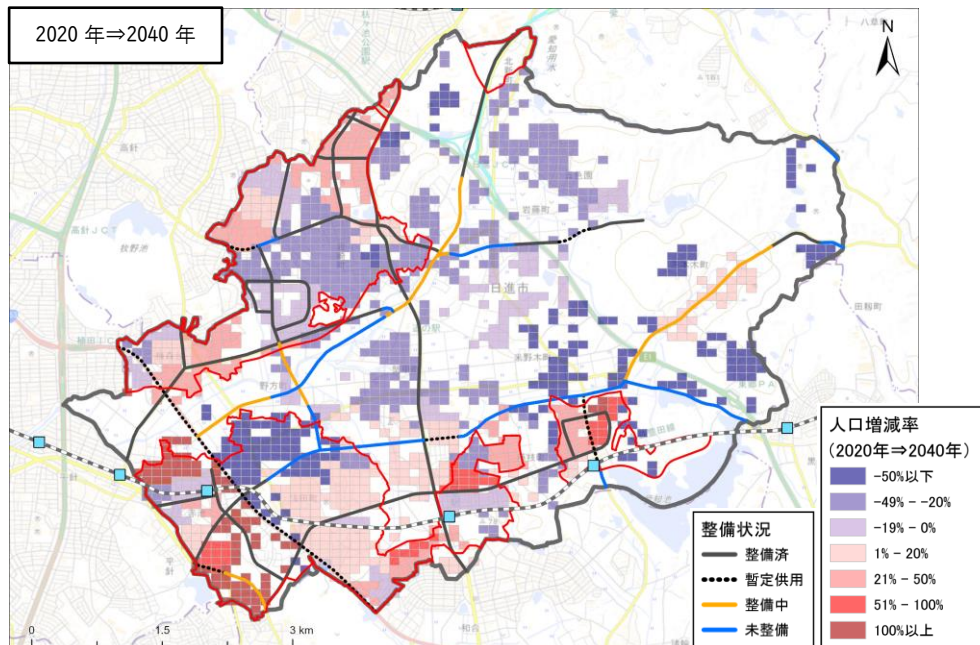
### (1) 都市計画道路

- 【現状】
- 都市計画道路は 27 路線が都市計画決定されており、そのうちの約 3 分の 2 が整備済みです。
  - 人口が多く分布している市街化区域では、概ね整備済みになっています。
- 【将来】
- (都) 野方三ツ池公園線が整備されることで、浅田町、野方町、香久山を結ぶ、新たな南北軸を結ぶ幹線道路ネットワークが強化される見込みです。
  - 整備中、未整備の道路が多い市街化調整区域では、2020 年から 2040 年にかけて人口が減少する見込みです。



資料: 国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-48 都市計画道路網図と人口分布(左:2020年 右:2040年)



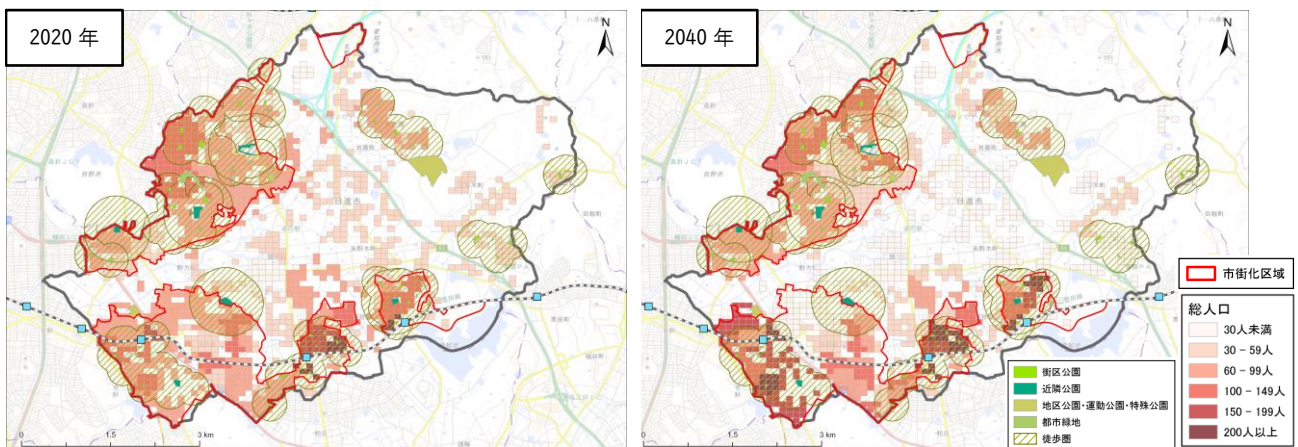
資料: 国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料

図 1-49 都市計画道路網図と人口増減(2020 年⇒2040 年)

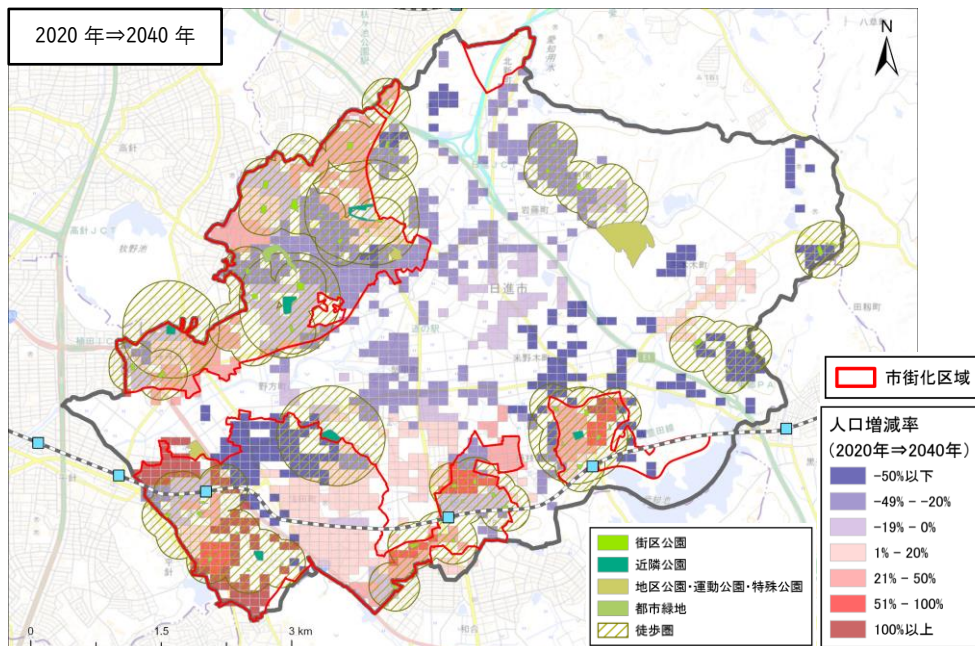
## (2) 都市計画公園

- 【現状】
- 都市計画公園は、70 か所が都市計画決定されており、その多くが市街化区域に立地しています。
  - 市街化区域のうち赤池駅、日進駅、米野木駅周辺や香久山等人口が多く分布している地域では、街区公園・近隣公園の徒歩圏※がカバーしています。
- 【将来】
- 現在の都市計画公園が 2040 年においても維持されていれば、人口が多く分布している地域では、概ね街区公園・近隣公園の徒歩圏をカバーしています。
  - 将来的に人口増加が見込まれる藤塚等では、街区公園・近隣公園の徒歩圏で人口がカバーできないところがあります。
  - 街区公園・近隣公園の徒歩圏では、浅田町、岩崎町周辺や市街化調整区域等で 2020 年から 2040 年にかけて人口減少が見込まれるところがあります。

※徒歩圏：街区公園 250m、近隣公園 500m



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料  
 図 1-50 都市計画公園と人口分布(左:2020 年 右:2040 年)



資料：国土地理院、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020 年、2040 年)、日進市資料  
 図 1-51 都市計画公園と人口増減(2020 年⇒2040 年)

## ■都市基盤の課題

### 現状及び将来見通し

- ・市街化区域における道路・公園の都市基盤は、概ね整備済みです。
- ・(都)野方三ツ池公園線が整備されることで、浅田町、野方町、香久山を結ぶ、新たな南北軸を結ぶ幹線道路ネットワークが強化する見込みです。
- ・整備中や未整備の道路が多い市街化調整区域のほとんどでは、人口減少が見込まれます。
- ・将来的に人口増加が見込まれる一部地域では、公園の徒歩圏で人口がカバーできないところがあります。



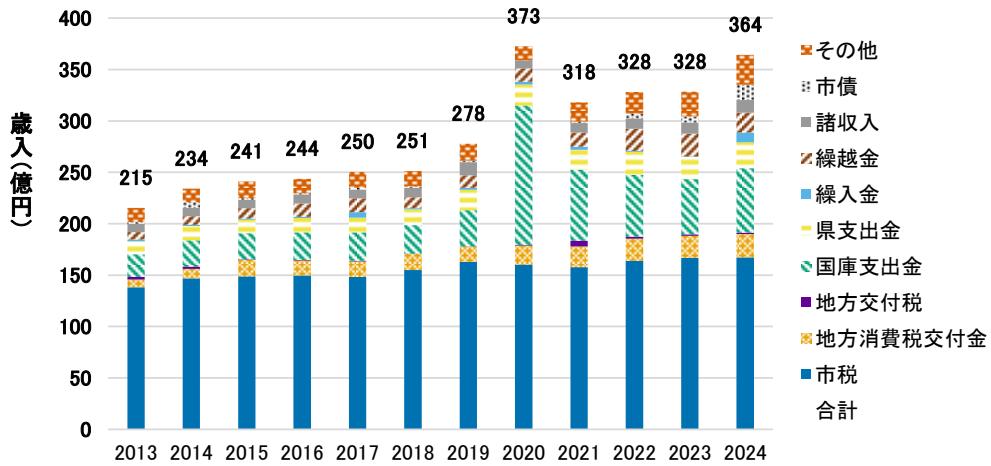
### 課題

- 快適な生活環境を支える都市基盤（道路・公園）を適切に整備、維持・管理、更新していくことが必要
- 市街化調整区域では都市経営コストも考慮しながら都市基盤（道路・公園）の維持管理が必要

## 6 財政

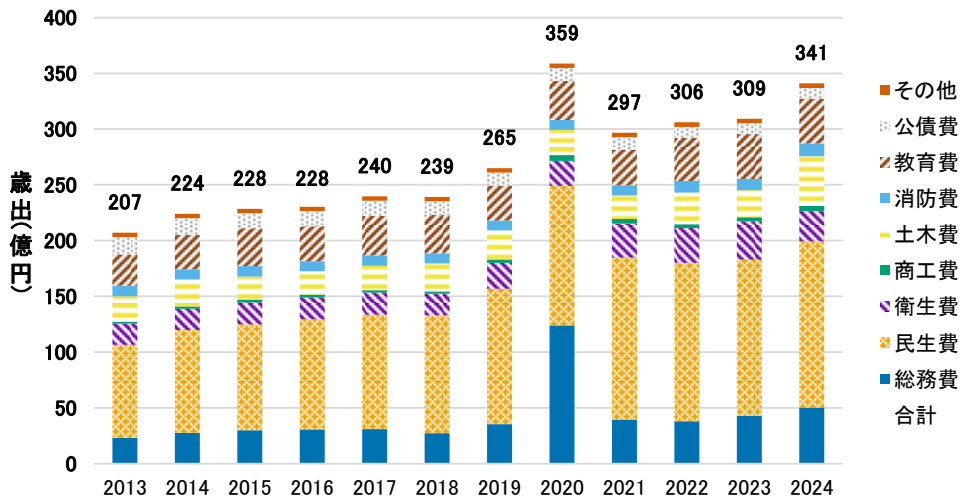
### (1) 歳入・歳出

- 【現状】 ・ 本市の歳入は、全体として増加傾向です。市民税等も増加傾向にあります。
- ・ 歳出は、全体として増加傾向で、特に民生費の増加が大きくなっています。
- 【将来】 ・ 民生費は高齢化の進行とともに増加するため、今後も歳出面で大きな比重を保持したまま推移していくことが想定されます。



資料: 日進市資料

図 1-52 歳入推移

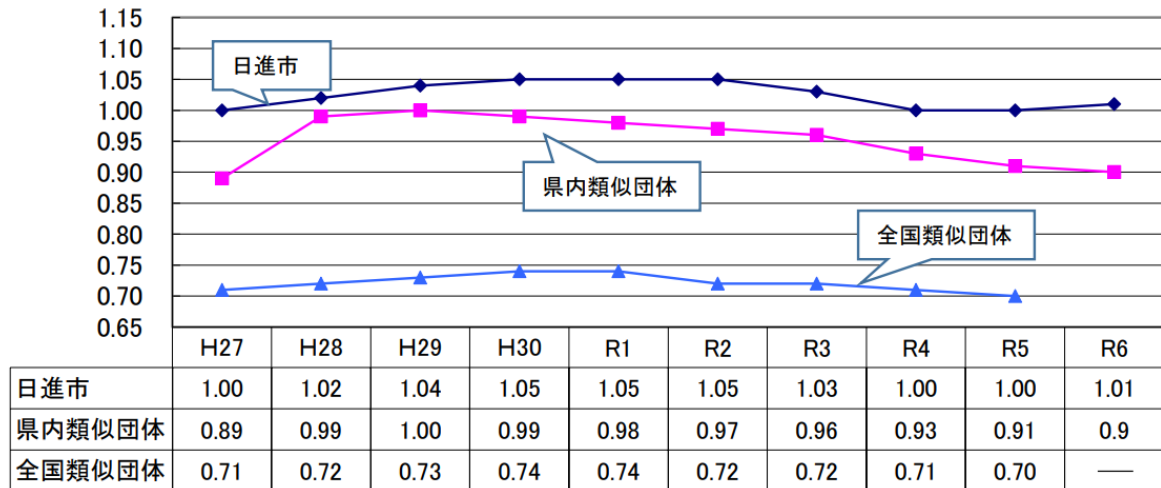


資料: 日進市資料

図 1-53 歳出推移

## (2) 財政力

- 【現状】 ・ 本市の財政力指数は令和2年（2020年）以降低下傾向にありますが、令和6年（2024年）時点でも1.01となっており、県内や全国の類似団体と比べると、一貫して高い状況にあります。
- 【将来】 ・ 高齢化等による民生費の増大により長期的には財政運営の厳しさが増していく可能性があります。



資料：日進市の財政状況(2025年)

※財政力指数：地方公共団体の財政力を示す指数であり、基準財政収入額(標準的な地方税収)を基準財政需要額(行政事務の必要経費)で割った数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。

図 1-54 財政力指数(3か年平均)の推移

### (3) 公共施設等にかかる費用

- 【現状】 ・ 公共施設等の修繕費に占める、下水道及び公共建築物の修繕費の割合は、高い割合で推移してきました。
- 【将来】 ・ 令和12年以降は下水道及び公共建築物に要する修繕費が大幅に減少する見込みです。
- ・ 令和3年度時点で試算した今後40年間において、「公共建築物の修繕費用」や「インフラ資産（道路・下水道等）の修繕等・更新・新設に係る費用」は、財源が不足する見込みはありませんが、年度間の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 1-5 令和3年度時点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)

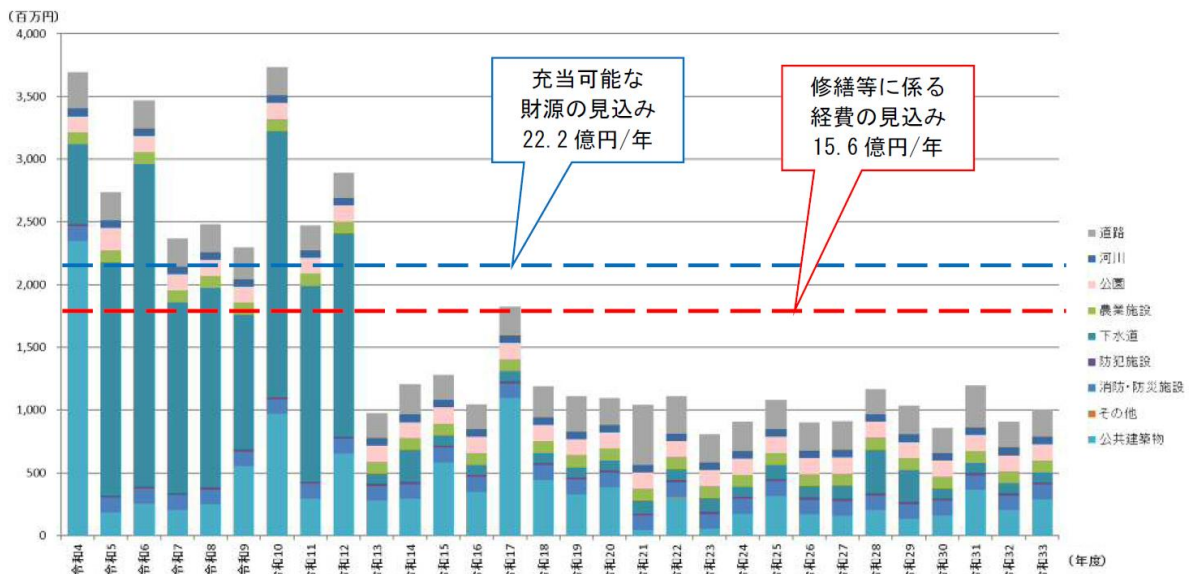


図 1-55 修繕等に係る経費の見込みと充当可能な財源の見込みの比較(日進市モデル)

## ■財政の課題

### 現状及び将来見通し

- ・市の歳入は増加傾向にありますが、市の歳出も増加傾向にあり、特に民生費の増加が大きくなっています。民生費は高齢化の進行とともに増加するため、今後も歳出面で大きな比重を保ったまま推移していくことが想定されます。
- ・財政力指数は、県内や全国の類似団体と比べると高い状況にありますが、2022年以降は低下傾向にあります。高齢化等による民生費の増大により長期的には財政運営の厳しさが増していく可能性があります。
- ・令和3年度時点で試算した今後40年間において、「公共建築物の修繕費用」や「インフラ資産（道路・下水道等）の修繕等・更新・新設に係る費用」は、財源が不足する見込みはありませんが、年度間の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。



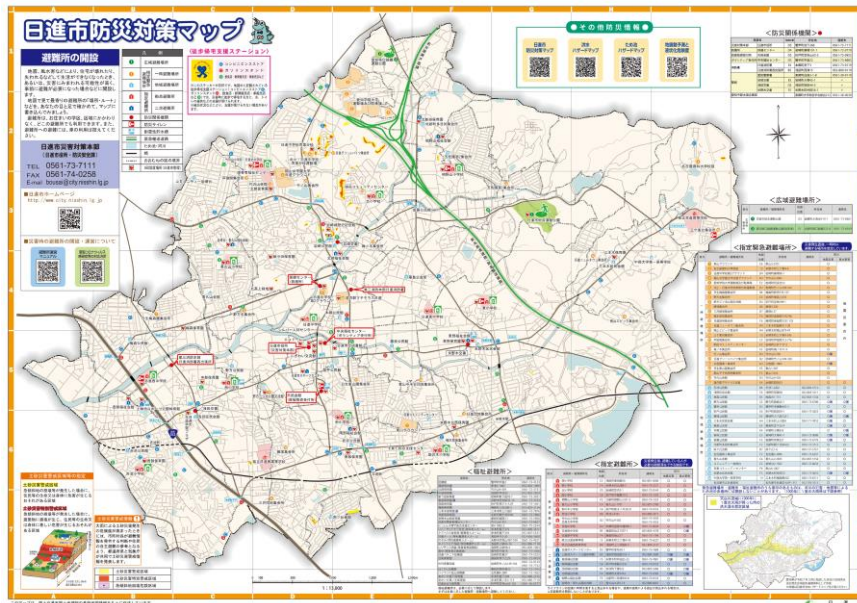
### 課題

- 高齢化に伴う民生費の増加や将来的な人口減少による影響を見据え、財政における歳入と歳出のバランスを踏まえた都市経営が必要
- 公共建築物や道路・下水道等のインフラ資産について、老朽化対策を計画的に実施しつつ、充て可能な財源の範囲内で進めることに留意が必要

# 7 防災

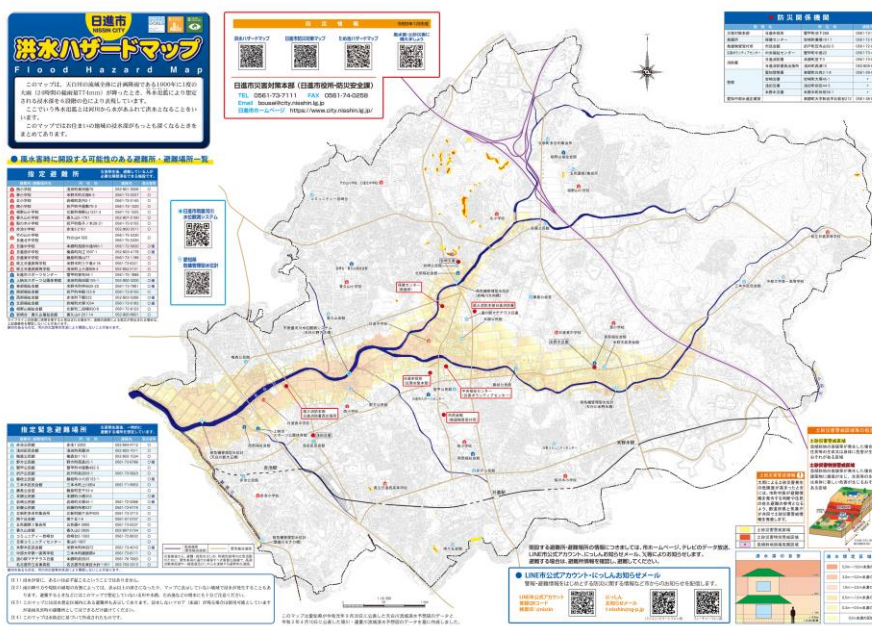
## (1) 避難場所・ハザードエリア

- 【現状】
- ・ 市内には2か所の広域避難場所、14か所の拠点避難所、8か所の二次避難所、26か所の一時避難場所、21か所の地域避難場所が指定されています。
  - ・ 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。
  - ・ 洪水浸水想定区域は河川沿いに限られています。
  - ・ 地震による津波の到来は想定されていませんが、河川沿いのごく一部の地域では、想定最大規模降雨時に3mを超える洪水浸水が想定されています。
- 【将来】
- ・ 災害時の迅速な対応に向け、防災訓練や要配慮者への支援体制の構築等のソフト対策も組み合わせる必要があります。



資料:日進市防災対策マップ(令和8年1月更新版)

図 1-56 防災対策マップ

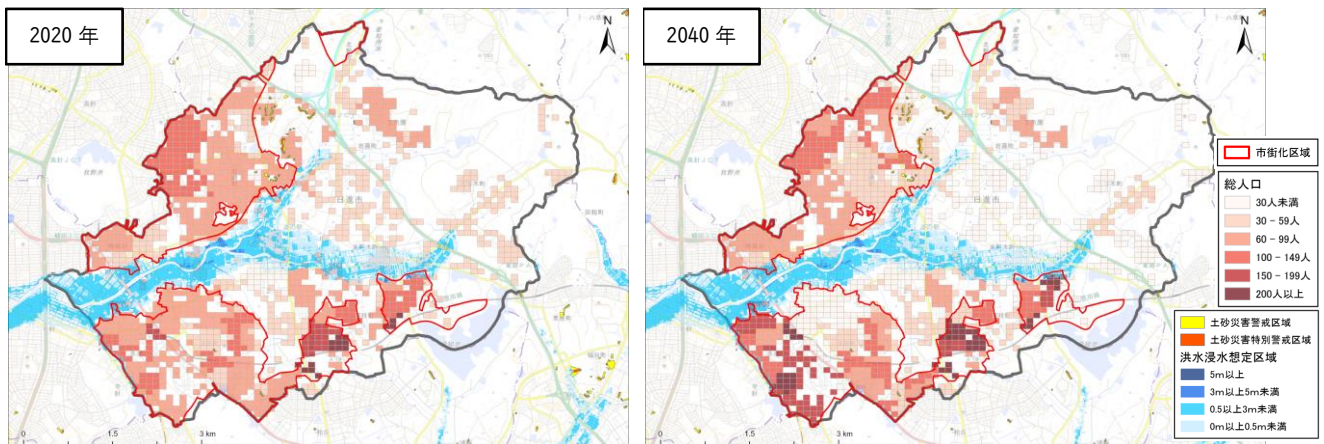


資料:日進市ハザードマップ(令和8年1月更新版)

図 1-57 ハザードマップ

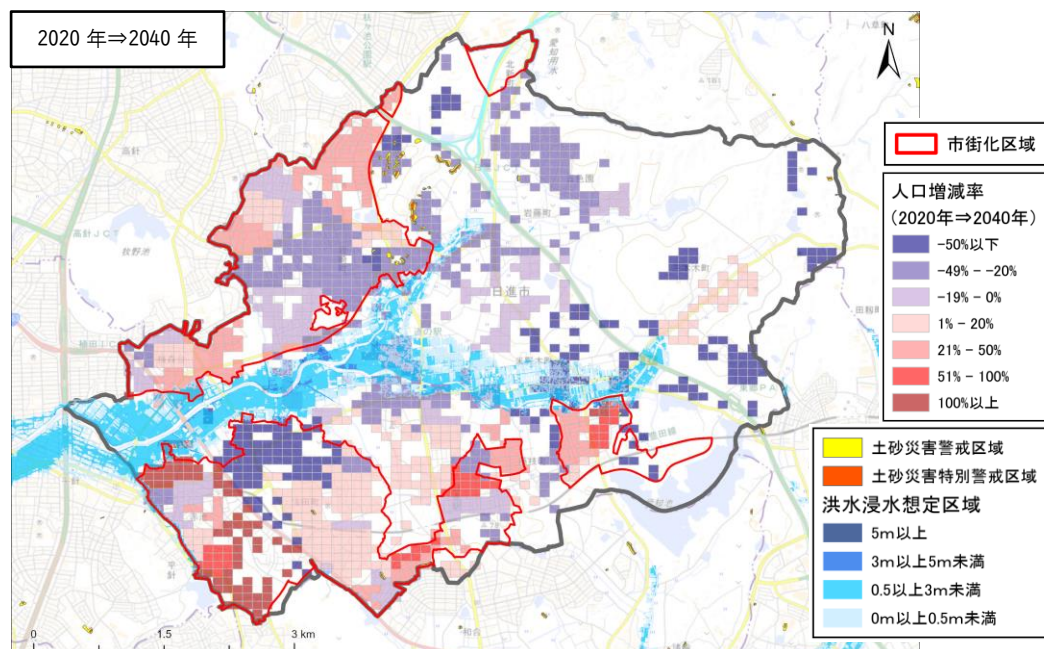
## (2) 災害ハザードエリアと人口分布

- 【現状】
- ・ 市街化区域には、洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等はほとんど含まれていません。
  - ・ 市街化調整区域の河川沿いでは、洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等と人口分布が重なるところがあります。
- 【将来】
- ・ 2020年から2040年にかけて、市街化区域において人口増加が見込まれる赤池町や梅森町、米野木台等の一部は0.5m以上の洪水浸水想定区域となっています。
  - ・ 市街化調整区域の人口減少に伴い、洪水浸水想定区域及び土砂災害警戒区域等と人口分布が重なるところの人口は減少する見込みです。



資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(想定最大規模(R6、R7)、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-58 災害ハザードエリアと人口分布(左:2020年 右:2040年)



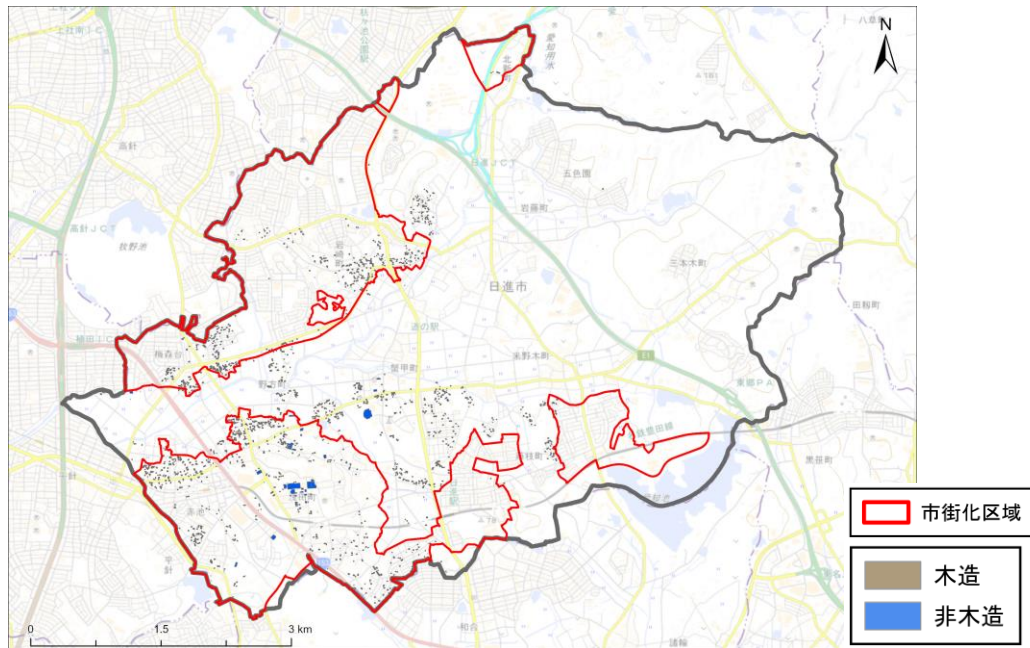
資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(想定最大規模(R6、R7)、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)、国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」(2020年、2040年)

図 1-59 災害ハザードエリアと人口増減(2020年⇒2040年)

### (3) 老朽建物の分布

- 【現状】
- ・ 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や旧住宅地造成事業法の団地には、木造の老朽建物※が多く分布しています。
  - ・ 市街化調整区域では蟹甲町や岩崎町等に木造の老朽建物が分布しています。
  - ・ 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。
- 【将来】
- ・ 今後、建物の老朽化が進行すると、地震や風水害等の災害時に倒壊や損壊、火災発生等のリスクが高まり、被害の拡大が懸念されます。

※老朽建物…昭和45年以前に建築された建物（参考:都市計画基礎調査の区分）



資料: 国土地理院、都市計画基礎調査(2022)

図 1-60 老朽建物の分布

## ■防災の課題

### 現状及び将来見通し

- ・災害ハザードエリアにおける 2040 年の人口分布をみると、人口増加が見込まれる市街化区域のほとんどは洪水浸水想定区域外となっていますが、赤池町や梅森町、米野木台等の一部は 0.5m 以上の洪水浸水想定区域となっています。
- ・既成市街地等に老朽建物が分布しており、建物の老朽化が進むと、災害時の被害拡大が懸念されます。



### 課題

- 災害リスクが懸念されるエリアでは、市民が災害に対して安全に暮らせるための災害リスクの低減が必要
- 老朽建物による災害時の被害低減が必要

## 8 都市づくりの課題整理

	現状及び将来見通し	課題
人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>●将来的には人口が減少するとともに、少子高齢化が進行</li> <li>●赤池駅、日進駅、米野木駅周辺等では、更なる人口増加及び人口密度の上昇が進行</li> <li>●人口集中地区の面積は拡大傾向にあるが、人口密度は2015年から減少</li> <li>●市街化調整区域のほとんどでは人口減少及び人口密度の低下が進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口減少や少子高齢化が進む中においても、必要な生活サービスを確保し、都市の活力を維持していくことが必要</li> <li>●今後増加が見込まれる高齢者と子育て世代が、安心して暮らせる環境の充実が必要</li> </ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市街化区域に建物用地が多く分布しているが、市街化調整区域にも建物用地が広く分布</li> <li>●地価は特に赤池駅、日進駅周辺で上昇傾向</li> <li>●人口減少に伴い空家が増加する可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市街化区域の駅周辺や生活拠点となるエリアの魅力を維持・向上させるために、適切な土地利用や効率的な都市機能の配置を図ることが必要</li> <li>●空家の適切な管理や有効活用が必要</li> </ul>
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●現在の公共交通が2040年においても維持されれば、徒歩圏で人口を概ねカバーする見込み</li> <li>●人口減少に伴い、鉄道の運行本数やバスの路線・運行本数に影響が出る可能性がある</li> <li>●代表交通手段は、鉄道・バスの利用が1割にとどまる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●人口減少下においても、引き続き必要となる公共交通については、維持・利用促進が必要</li> <li>●高齢者等の配慮が必要な人々の移動手段の確保が必要</li> </ul>
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●医療施設、高齢福祉サービス施設、障害福祉サービス施設、子育て施設は徒歩圏の人口カバー率は高いが、人口減少が進む地域もある</li> <li>●商業施設は、人口が多く分布している地域での徒歩圏のカバー率は高い</li> <li>●市街化調整区域である市の中心部に市役所庁舎等の公共施設が集積しており、市役所庁舎その他施設周辺では人口が減少する見込み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市民ニーズや将来需要を踏まえながら、都市機能を維持していくことが必要</li> <li>●都市機能のカバー率が低い地域では公共交通ネットワークによる都市機能へのアクセス性確保が必要</li> <li>●公共施設については、交通アクセスの維持・向上に加え、財政状況に応じた持続可能な運営が必要</li> </ul>
都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市街化区域における道路や公園の都市基盤は概ね整備済み</li> <li>●整備中や未整備の道路が多い市街化調整区域のほとんどでは、将来的に人口が減少する見込み</li> <li>●将来的に人口増加が見込まれる一部地域において、公園の徒歩圏で人口がカバーできない地区がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●快適な生活環境を支える都市基盤（道路・公園）を適切に整備、維持・管理、更新していくことが必要</li> <li>●市街化調整区域では都市経営コストも考慮しながら都市基盤（道路・公園）の維持管理が必要</li> </ul>
財政	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市の歳入・歳出は増加傾向</li> <li>●高齢者の増加による民生費（社会保障制度の実施に係る経費）の増加</li> <li>●財政力指数は県内や全国の類似団体と比べると高いが、高齢化等による民生費の増大により長期的には低下する可能性がある</li> <li>●令和3年度時点で試算した今後40年において、「公共建築物の修繕費用」や「インフラ資産（道路・下水道等）の修繕等・更新・新設に係る費用」は、財源が不足する見込みはないが、年度間の一時的な負担を軽減するための平準化が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●高齢化に伴う民生費の増加や将来的な人口減少による影響を見据え、財政における歳入と歳出のバランスを踏まえた都市経営が必要</li> <li>●公共建築物や道路・下水道等のインフラ資産について、老朽化対策を計画的に実施しつつ、充実に可能な財源の範囲内で進めることに留意が必要</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>●市街化区域の一部は、災害ハザードエリア内で災害リスクが懸念される</li> <li>●建物の老朽化が進むと、災害時の被害拡大が懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●災害リスクが懸念されるエリアでは、市民が災害に対して安全に暮らせるための災害リスクの低減が必要</li> <li>●老朽建物による災害時の被害低減が必要</li> </ul>

## 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

立地適正化計画は、都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導しつつ、その周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、それらを公共交通ネットワークで結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることで、将来にわたり必要な都市機能を維持できる人口密度を維持し、日進市都市マスタープランで掲げる「将来都市構造」を実現するものです。

本市では、人口が増加している状況ではありますが、長期的には人口減少に転じることが予測されています。

このことから、一定のエリアに居住を誘導しながら人口密度を維持することにより、医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを持続的に確保するとともに駅周辺等の生活利便性の高い拠点に都市機能を誘導し、それらを公共交通のネットワークで結ぶことでアクセスの利便性が高い、持続可能なまちづくりを目指していきます。



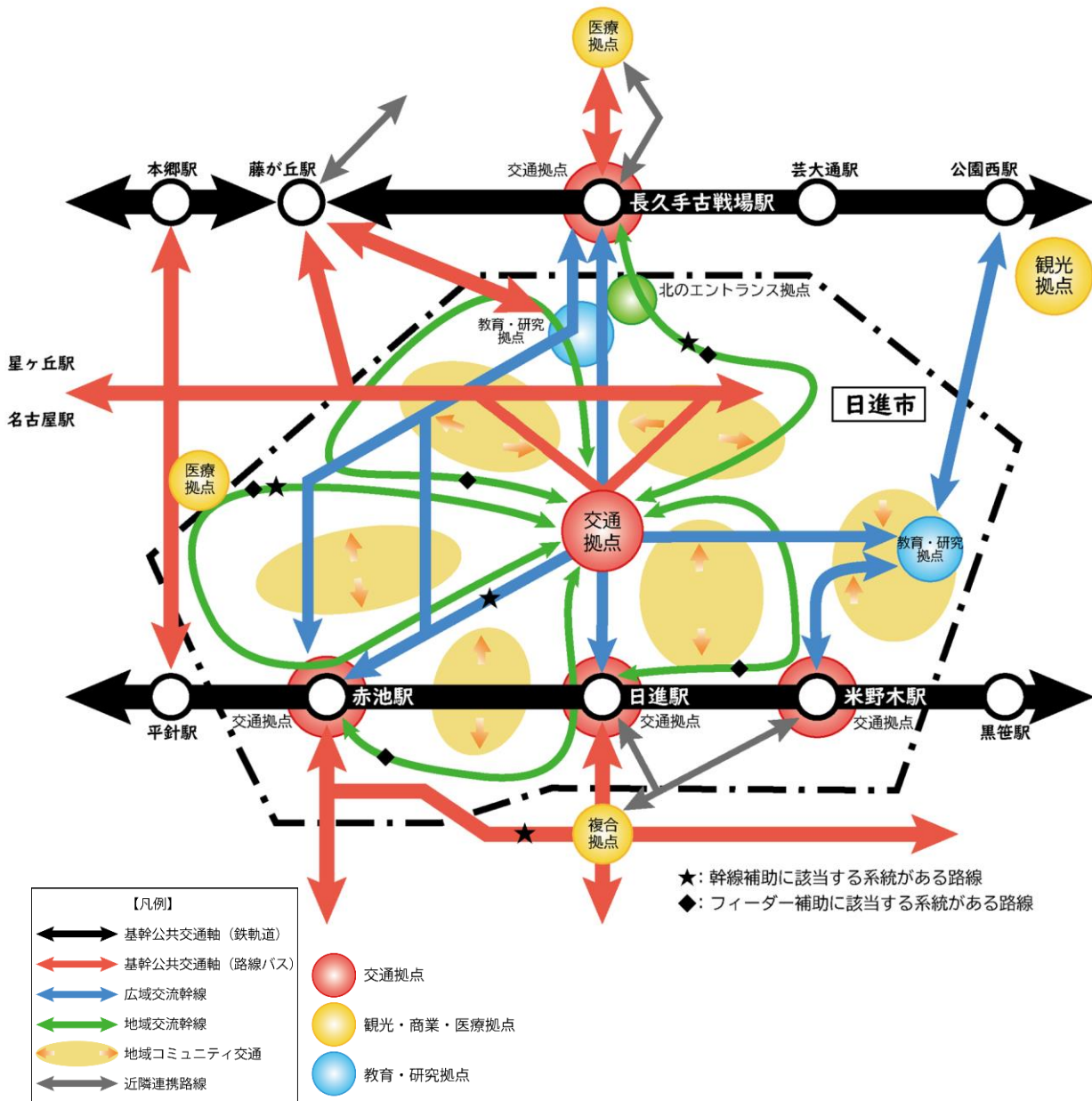
図 2-1 将来都市構造図

## 2 地域公共交通のネットワーク

鉄道路線では、市内にある3つの鉄道駅（赤池駅、日進駅、米野木駅）と、周辺市に存在する鉄道駅が、市内居住者にとって名古屋市や豊田市方面への広域的な移動手段として機能しています。また、五色園や香久山、竹の山周辺の住宅地においては、路線バスが名古屋市方面への移動手段として重要な役割を果たしています。

こうした基幹的な公共交通軸は市の南北に存在し、東西方向へ運行されていることから、市内の南北方向への移動や市の中心部における東西方向の移動においては、幹線機能を有したバス路線を配置することで、市民の比較的広域な移動需要に対応した公共交通ネットワークを形成していきます。

また、くるりんばすは、一定程度の幹線的な機能に加え、地域事情に密着したきめ細やかな移動サービスを提供していくことにより、市内各地を公共交通で移動できるネットワークを形成していきます。

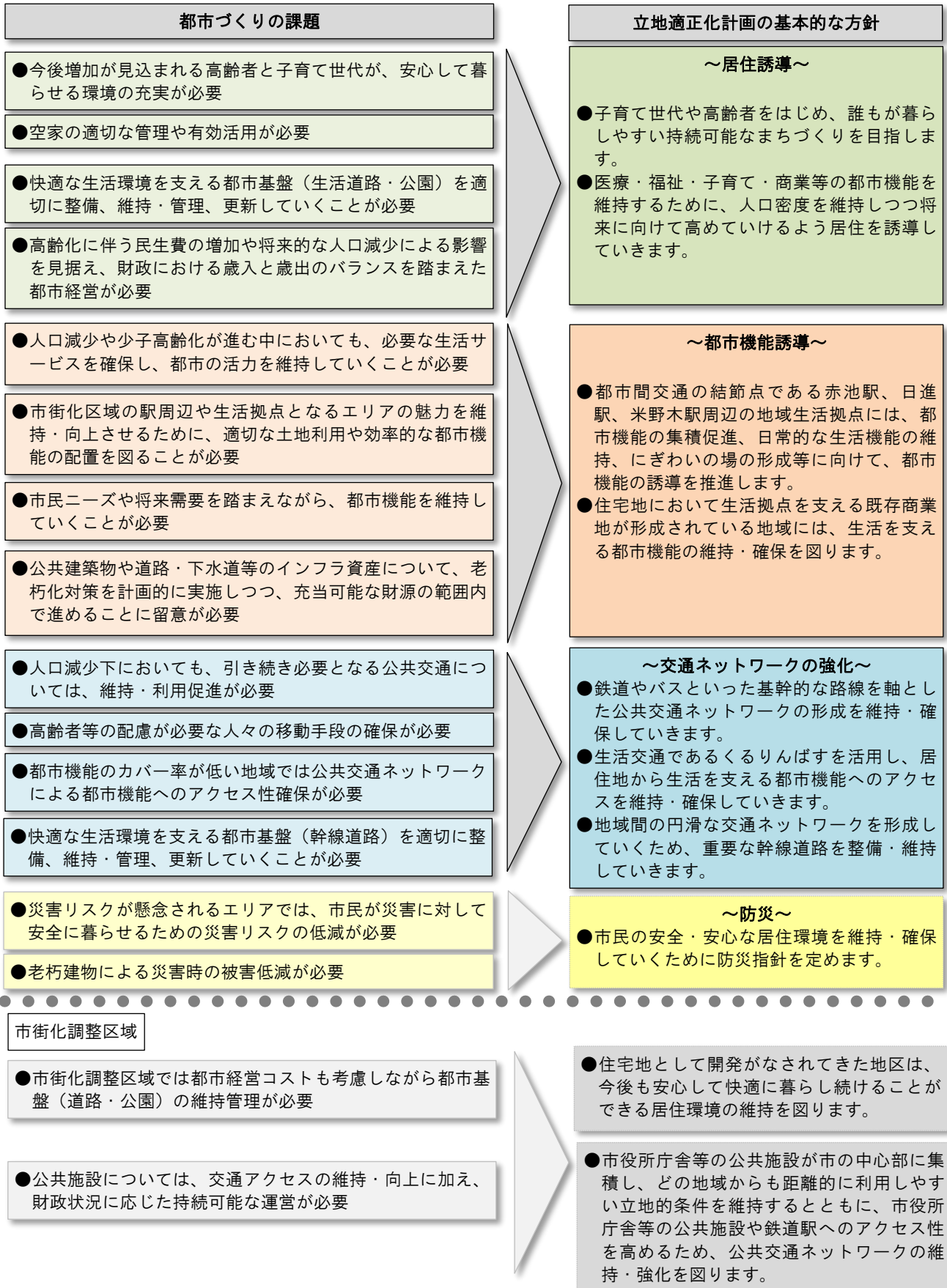


資料：日進市地域公共交通計画

図 2-2 地域公共交通の将来ネットワークイメージ

### 3 立地適正化計画の方針

日進市では立地適正化計画の方針として、第1章8で整理した「都市づくりの課題整理」を基に、「居住誘導」「都市機能誘導」「交通ネットワークの強化」の3つの視点に分けて、基本的な方針を定めます。「防災」の視点については、第7章にて「防災指針」を定めます。



## 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

#### (1) 基本的な考え方

居住誘導区域とは、人口減少が進む中でも、生活サービスやコミュニティ、公共交通を維持するため、一定の人口密度を保てるよう居住を誘導する区域です。これにより、良好な居住環境を確保し、公共投資や行政運営を効率的に行うことを目的としています。

居住誘導区域について「都市計画運用指針」では、以下のように示されています。

#### 居住誘導区域【第13版 都市計画運用指針（令和7年3月）より】

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても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が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である。このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

#### (2) 設定方針

本市では、市内各地で土地区画整理事業等による都市基盤整備を進めてきたことにより、人口密度が高い市街地が形成されてきましたが、将来的には人口減少や高齢化が進む地域も見られます。

本計画では、既存市街地を形成している市街化区域内の人口密度を将来的に維持していくためにも、以下の市街化区域内の状況を考慮し、居住誘導区域は**基本的に市街化区域全域**に設定します。

#### 【市街化区域内の状況】

- ・土地区画整理事業と人口集中地区の分布状況を確認すると、市街化区域内に広くカバーされ、市街地が形成されています。
- ・医療、福祉、子育て、商業の都市機能が市街化区域内に広く立地し、徒歩圏において概ねカバーされているため、生活利便性が確保されています。
- ・鉄道駅やバス停が市街化区域内に広く立地し、徒歩圏において概ねカバーされているため、公共交通のアクセスが確保されています。

ただし、居住誘導区域の設定にあたり、都市再生特別措置法、同法施行令及び都市計画運用指針等に基づいて、以下の区域は除外することとします。

#### 【居住誘導区域に含まない区域】

- ・法令に基づき居住誘導区域に含まないこととされている区域
- ・災害リスク等を勘案し、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域
- ・居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域
- ・その他、本市が居住誘導区域に適さない・望ましくないと判断した区域

※本市は、市街化調整区域内に住宅地として開発された地区が多く存在しているという特徴があります。一方で、立地適正化計画（都市再生特別措置法に基づく）の制度上、居住誘導区域及び都市機能誘導区域は市街化調整区域に設定できないことから、市街化調整区域内の住宅地は居住誘導区域の対象外となります。

## 2 居住誘導区域の設定

前頁の設定方針を踏まえ、以下のとおり居住誘導区域を設定します。

### (1) 設定基準

- ・ 市街化区域全域を基本とする。

### (2) 居住誘導区域に含まない区域

#### ■居住誘導区域に含まないこととされている区域（都市再生特別措置法・同法施行令）

区域	該当の有無
市街化調整区域	該当あり ※居住誘導区域に含めない。
建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	該当なし
農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用地区域又は農地法に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	該当なし
自然公園法に規定する特別地域	該当なし
森林法の規定により指定された保安林の区域	該当あり ※居住誘導区域に含めない。
自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区	該当なし
森林法に規定する保安林予定森林の区域、保安施設地区、保安施設地区に予定された地区	該当なし
地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域 ※災害防止のための措置が講じられている区域を除く	該当なし
急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域 ※災害防止のための措置が講じられている区域を除く	該当なし ※当該区域は該当しているものの、災害防止のための措置が講じられているため、居住誘導区域に含める。
土砂災害特別警戒区域	該当あり ※居住誘導区域に含めない。
特定都市河川浸水被害対策法に規定する浸水被害防止区域	該当なし

#### ■原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）

区域	該当の有無
津波災害特別警戒区域	該当なし
災害危険区域 ※条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域を除く	該当なし

■それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）

区域	該当の有無
土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する土砂災害警戒区域	該当あり ※居住誘導区域には原則含めない。ただし、「土砂災害特別警戒区域」を含まない「土砂災害警戒区域」については、災害リスク状況等を総合的に勘案し、居住誘導区域に含める。 また、土砂災害特別警戒区域等で対策工事等が実施され、土砂災害警戒区域の安全性が確保された場合、居住誘導区域に含めることを検討する。
津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害警戒区域	該当なし
水防法に規定する洪水浸水想定区域	該当あり ※2階への垂直避難が困難とされる浸水深3m以上（想定最大規模）が面的に広がっている区域は居住誘導区域に含めない。
土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波浸水想定区域における浸水の区域、特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市浸水想定における都市浸水が想定される区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	該当なし

■居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域（都市計画運用指針）

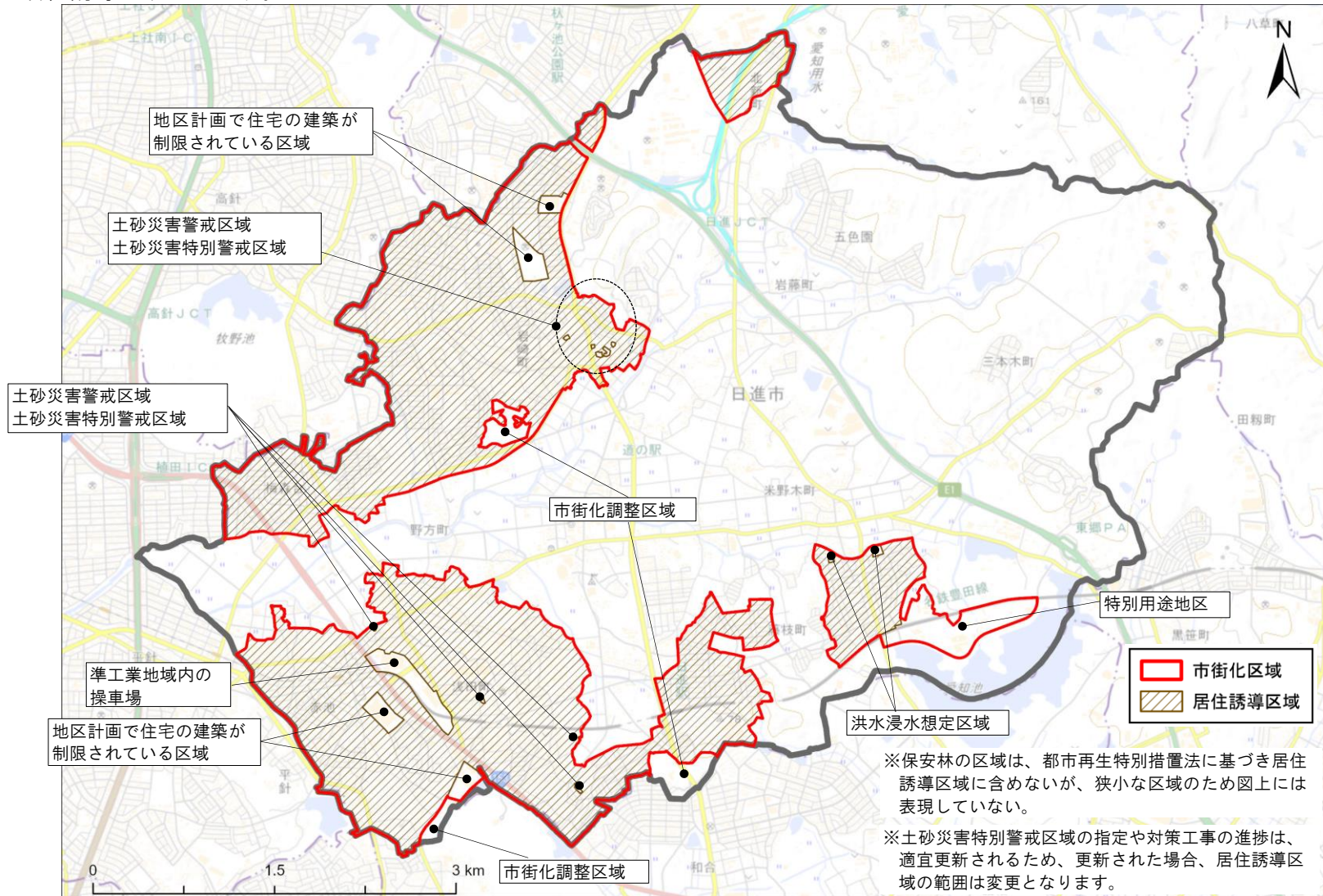
区域	該当の有無
工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	該当なし
特別用途地区、地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	該当あり ※特別用途地区（研究開発地区）及び地区計画で住宅の建築が制限されている区域は居住誘導区域に含めない。
過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	該当なし
工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	該当なし

■その他、本市が居住誘導区域に適さない・望ましくないと判断した区域（本市の土地利用状況）

区域	該当の有無
準工業地域内の操車場	該当あり ※準工業地域内の操車場は居住誘導区域に含めない。

### (3) 居住誘導区域の設定

以下の範囲を居住誘導区域とします。



資料:国土地理院

図 3-1 居住誘導区域

## 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

#### (1) 基本的な考え方

都市機能誘導区域とは、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進める上で、医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を、駅周辺等の都市の拠点となるようなエリアに誘導することにより、各種サービスの効率的な提供による利便性の向上やにぎわいの創出を図る区域です。

都市機能誘導区域について「都市計画運用指針」では、以下のように示されています。

#### 都市機能誘導区域【第13版 都市計画運用指針（令和7年3月）より】

医療・福祉・子育て支援・商業といった民間の生活サービス施設の立地に焦点が当てられる中では、これらの施設を如何に誘導するかが重要となる。

このような観点から新たに設けられた都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、当該エリア内の具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るものであり、都市計画法に基づく市町村マスタープランや土地利用規制等とは異なる全く新しい仕組みである。

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきである。

本市では、日進市都市マスタープランにおける拠点の位置づけ、都市計画運用指針等を踏まえて、都市機能誘導区域を設定します。

## (2) 設定方針

本市の都市マスタープランでは、多様な都市機能の維持・形成と、鉄道・バス等の公共交通網による市内各地のネットワーク化により、コンパクトな都市構造を形成する拠点として「地域生活拠点」を位置づけています。都市機能誘導区域の設定にあたっては、地域生活拠点の考え方にに基づき、以下の方針を踏まえて設定します。

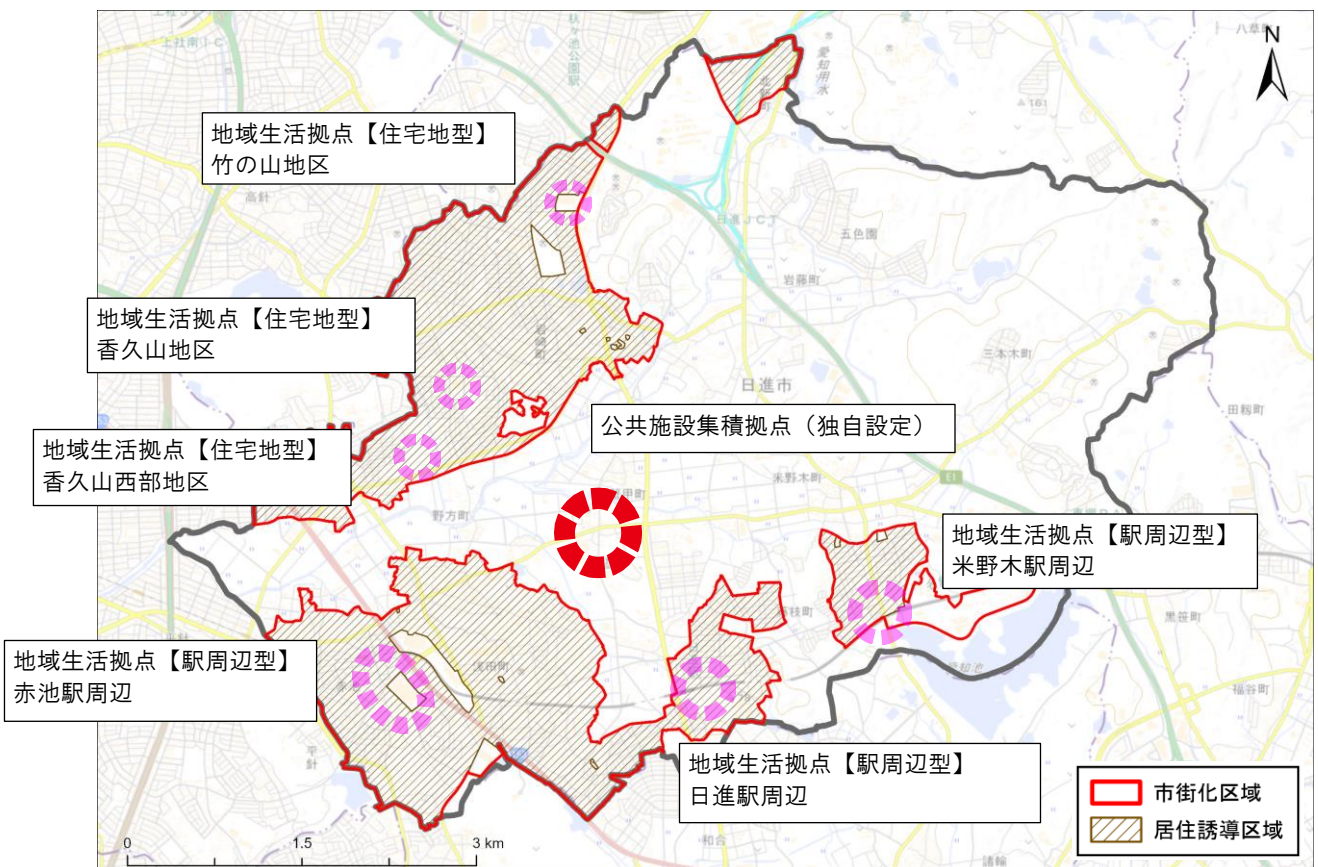
地域生活拠点 【駅周辺型】	・公共交通の結節点である駅周辺（赤池駅・日進駅・米野木駅）は、交通アクセスが良好で、人が集まり、にぎわいが創出される拠点であるとともに、将来的な人口増加が見込まれることから、既存商業施設をはじめ日常的な生活利便施設等の維持・形成を図る都市機能誘導区域とします。
------------------	--

地域生活拠点 【住宅地型】	・住宅地の生活を支える既存商業施設が形成されている地域は、市民の生活を支える拠点として、都市機能の維持・形成を図る都市機能誘導区域とします。
------------------	--

また、市の中心部に位置し、市役所庁舎等の公共施設が集積する地区については、本市の将来都市構造や地域公共交通ネットワークを踏まえて公共施設集積拠点として設定します。

ただし、市街化調整区域であることから、都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導区域には設定できないものの、本市独自の拠点として位置付けます。

公共施設集積拠点 (独自設定)	・目指すべき将来都市構造を実現する上で、市の中心部に集積している市役所庁舎等の公共施設を今後も維持していく拠点とします。
--------------------	--



資料：国土地理院

図 4-1 地域生活拠点【駅周辺型・住宅地型】・公共施設集積拠点(独自設定) 位置図

## 2 都市機能誘導区域の設定基準

本市における都市機能誘導区域は、前項の設定方針を踏まえ、以下の考え方で設定します。  
また、区域の境界は、原則として、道路、鉄道その他の施設、河川その他の地形、地物等により定めます。

### 地域生活拠点【駅周辺型】（赤池駅周辺・日進駅周辺・米野木駅周辺）

拠点の範囲	・都市マスタープラン将来都市構造図の地域生活拠点で位置づけられている拠点の中心となる鉄道駅から概ね半径 800m圏内の居住誘導区域内（徒歩圏域）
拠点の区域	・用途地域で近隣商業地域、準住居地域、第二種住居地域に設定されている区域内

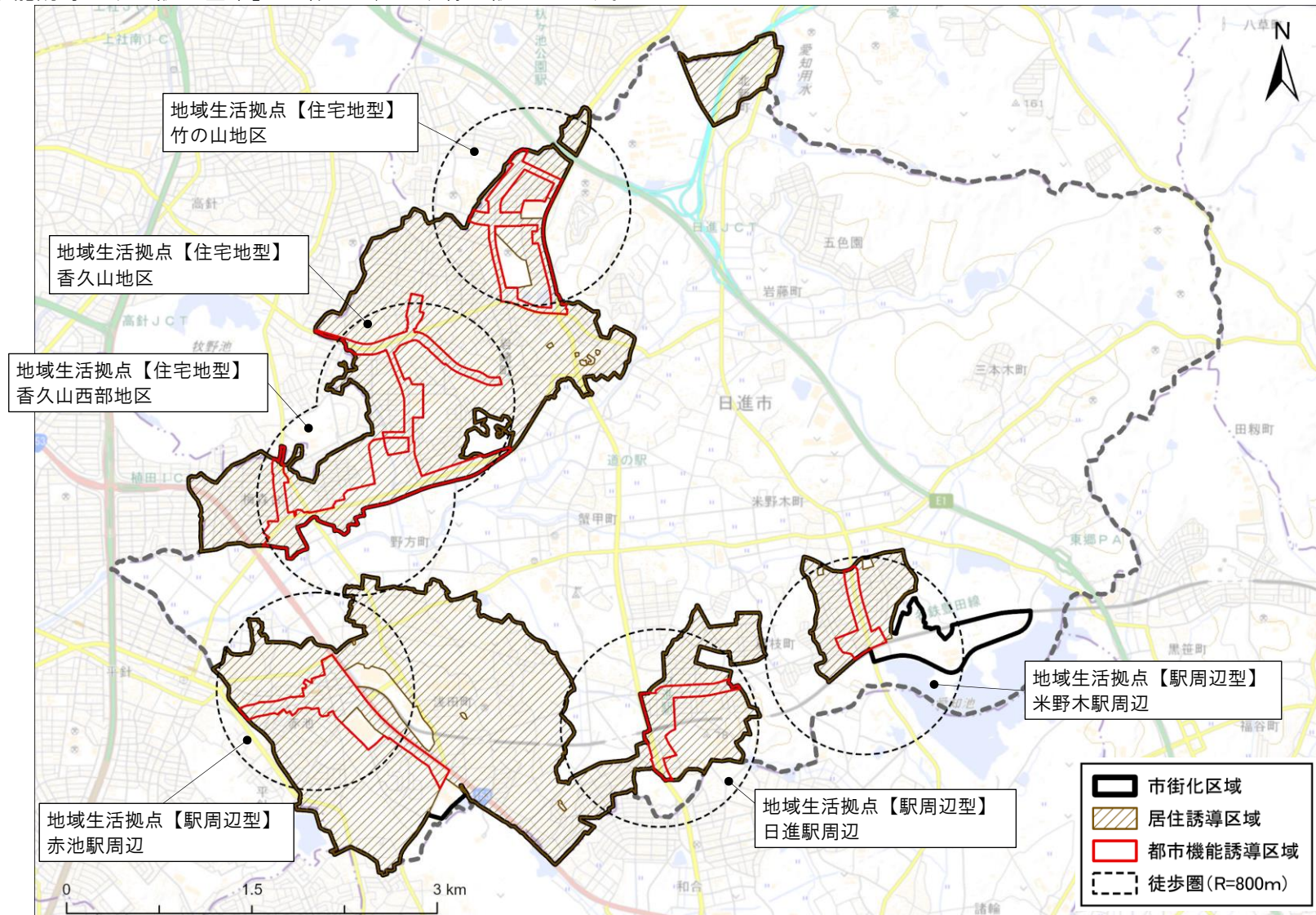
### 地域生活拠点【住宅地型】（香久山西部地区・香久山地区・竹の山地区）

拠点の範囲	・都市マスタープラン将来都市構造図の地域生活拠点で位置づけられている鉄道駅周辺以外の拠点の中心から概ね半径 800 m圏内の居住誘導区域内（徒歩圏域）
拠点の区域	・用途地域で近隣商業地域、準住居地域、第一種住居地域に設定されている区域内

ただし、地区計画で住宅の建築が制限されており、居住誘導区域に含めない区域のうち、商業の中心となるよう整備を図る方針の地区については、都市機能誘導区域に含めるものとします。

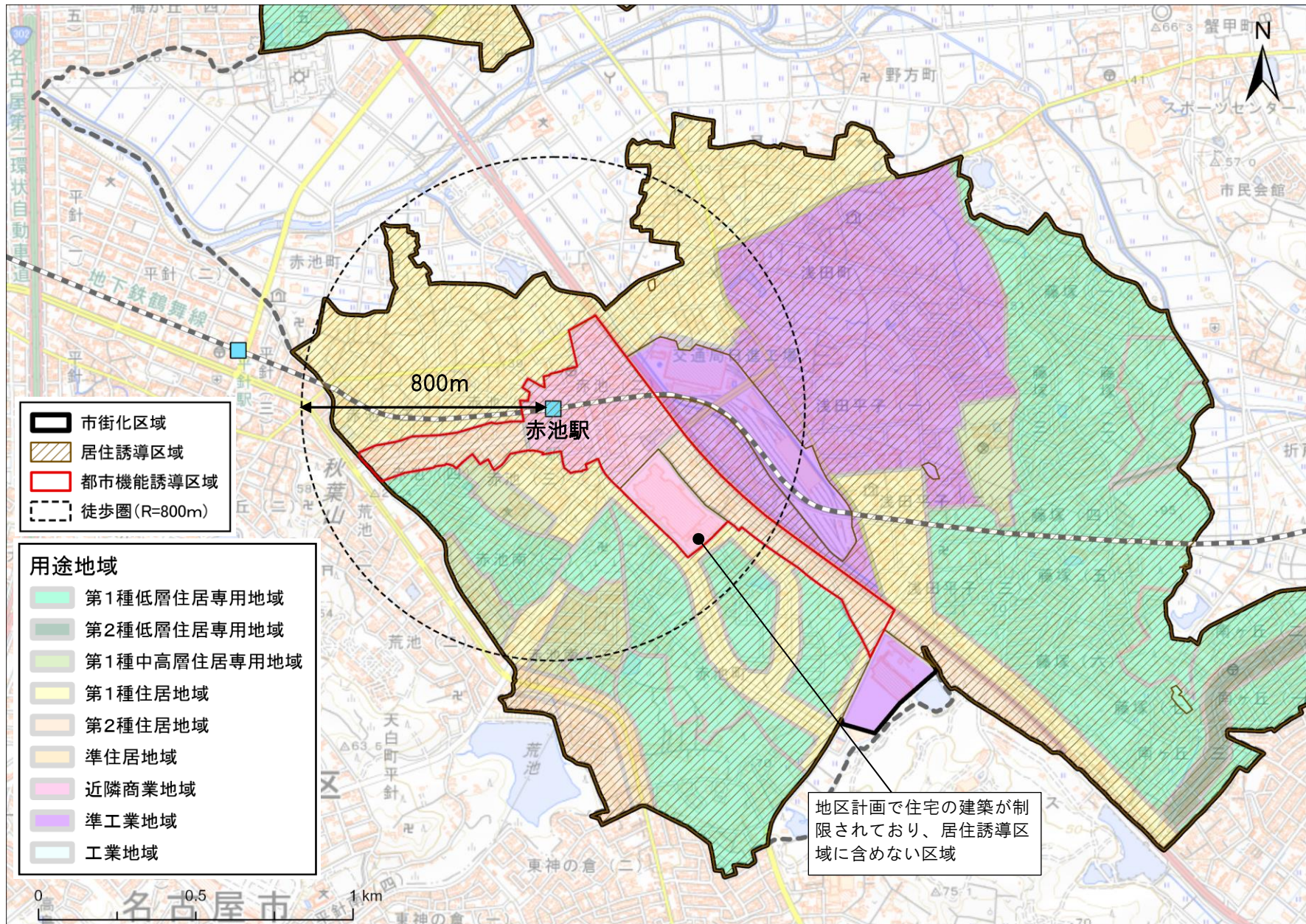
### 3 都市機能誘導区域の設定

「2. 都市機能誘導区域の設定基準」を踏まえ、区域線を設定します。

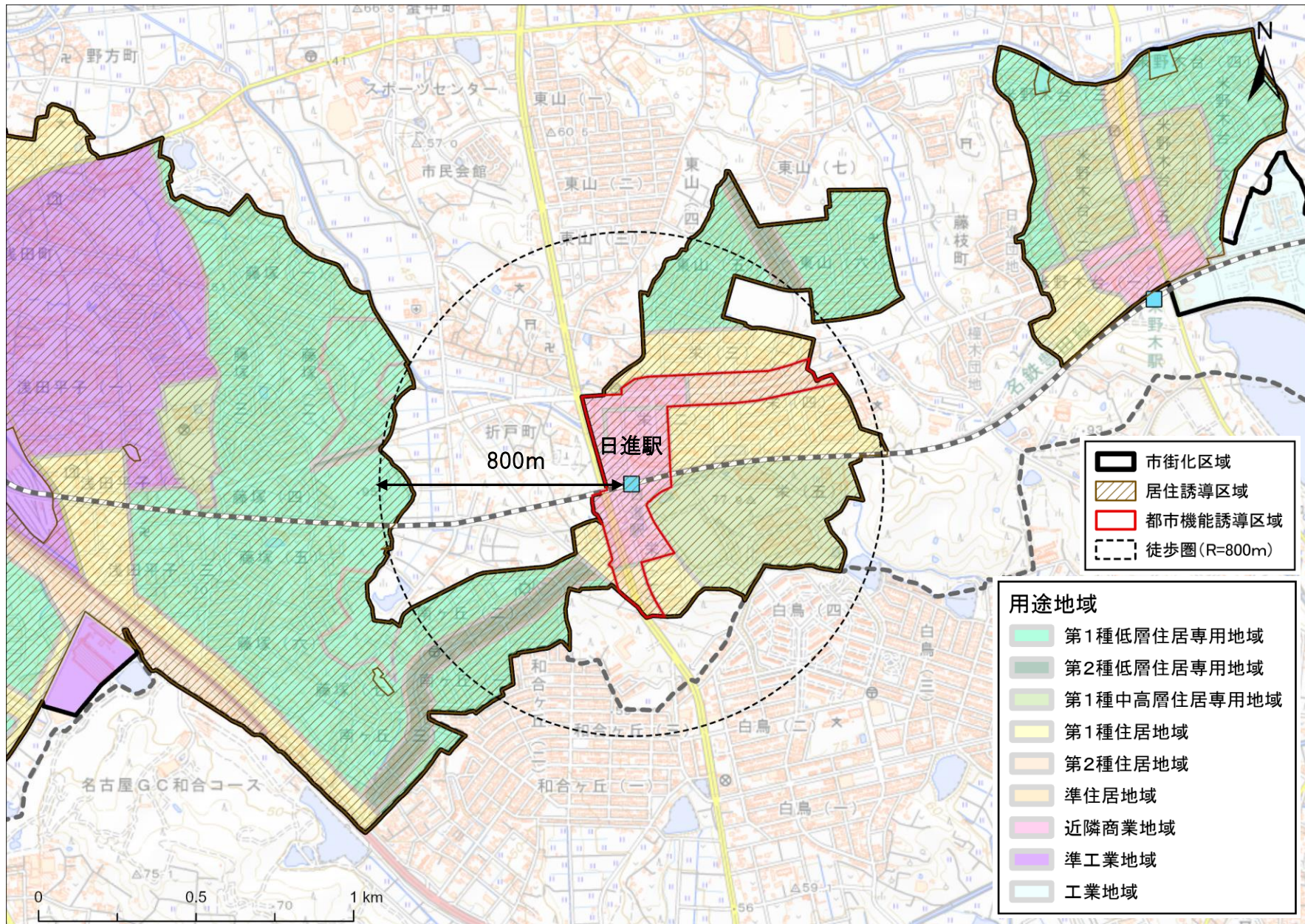


資料: 国土地理院

図 4-2 都市機能誘導区域

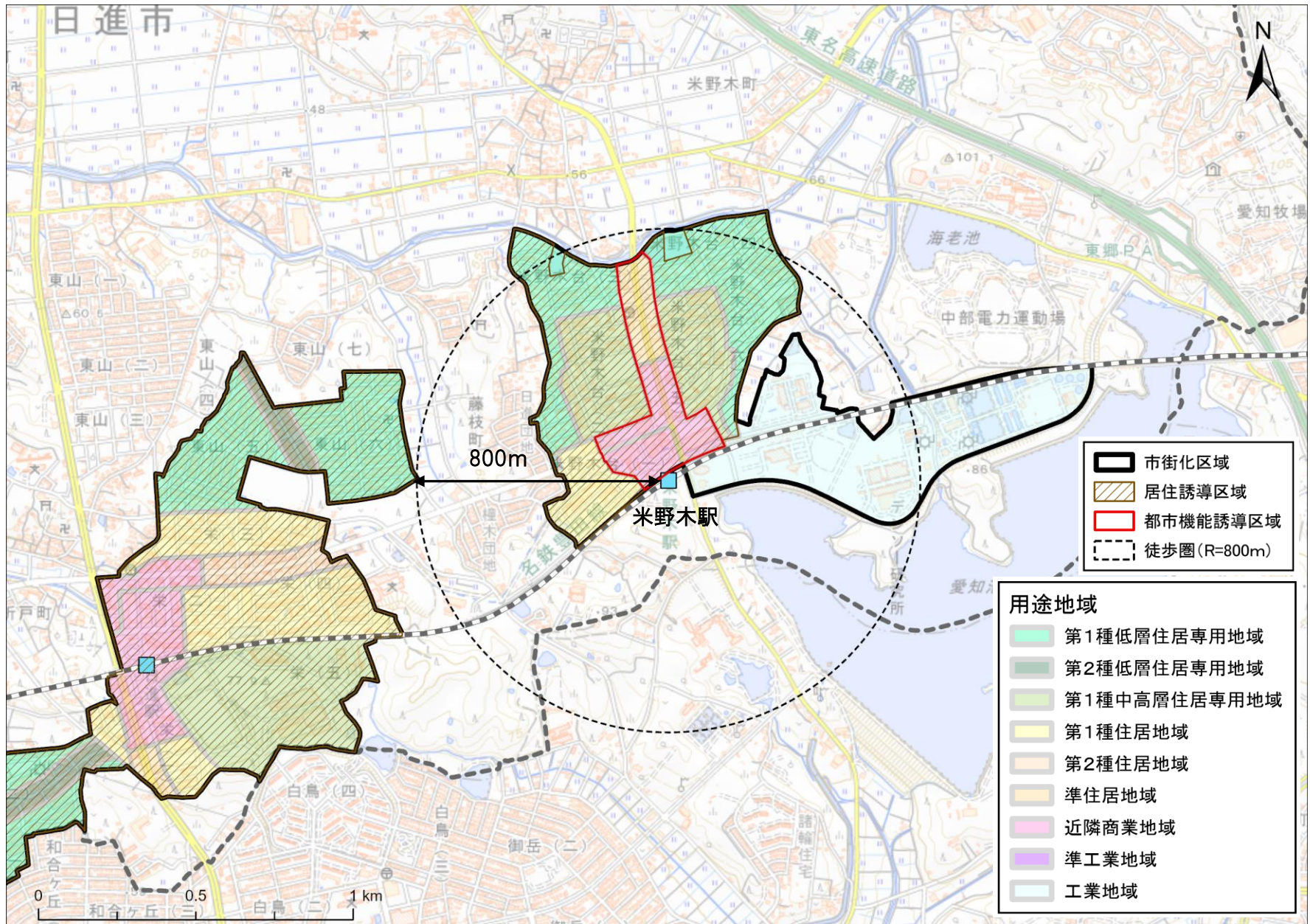


地域生活拠点【駅周辺型】 赤池駅周辺



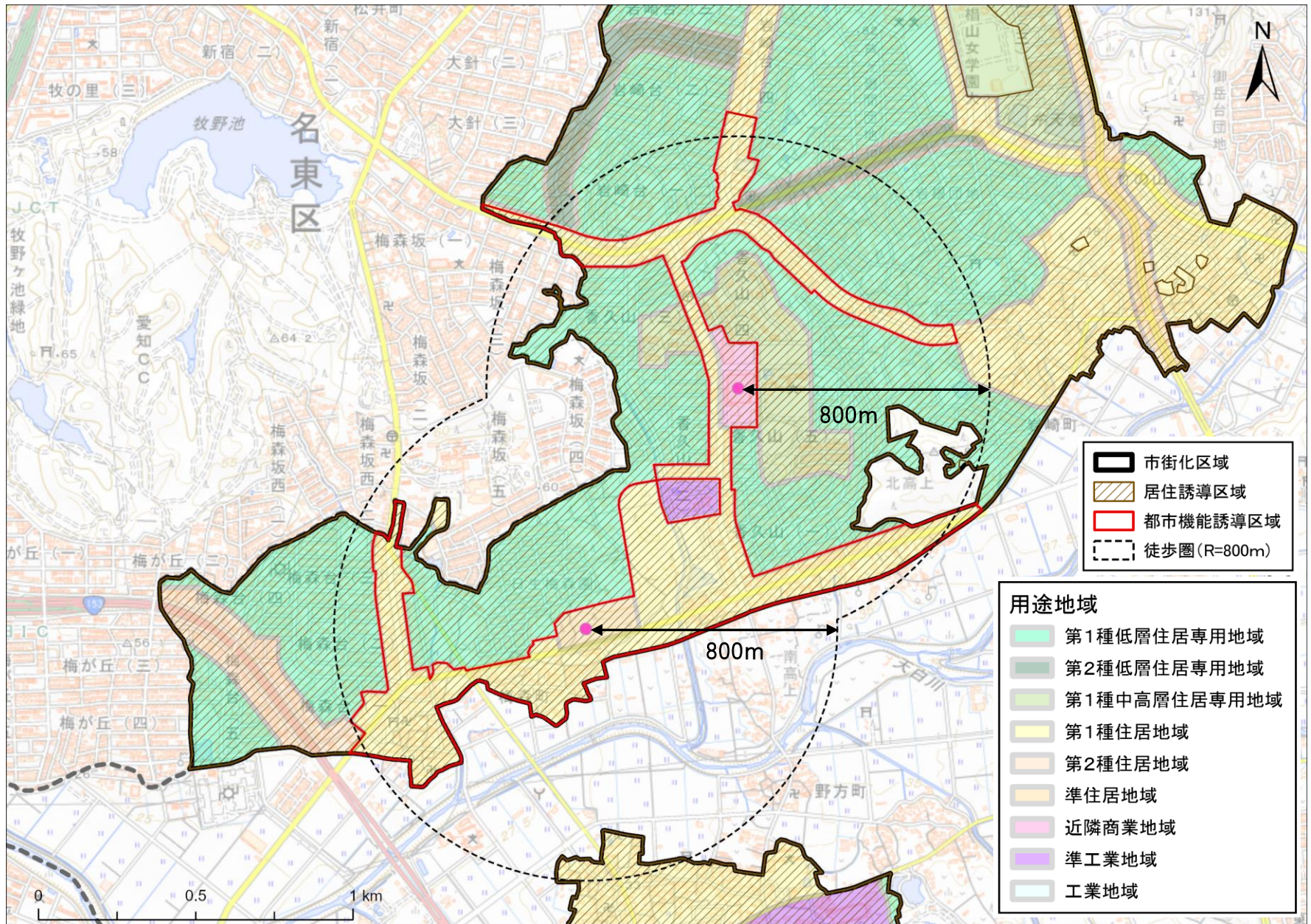
資料:国土地理院

地域生活拠点【駅周辺型】日進駅周辺

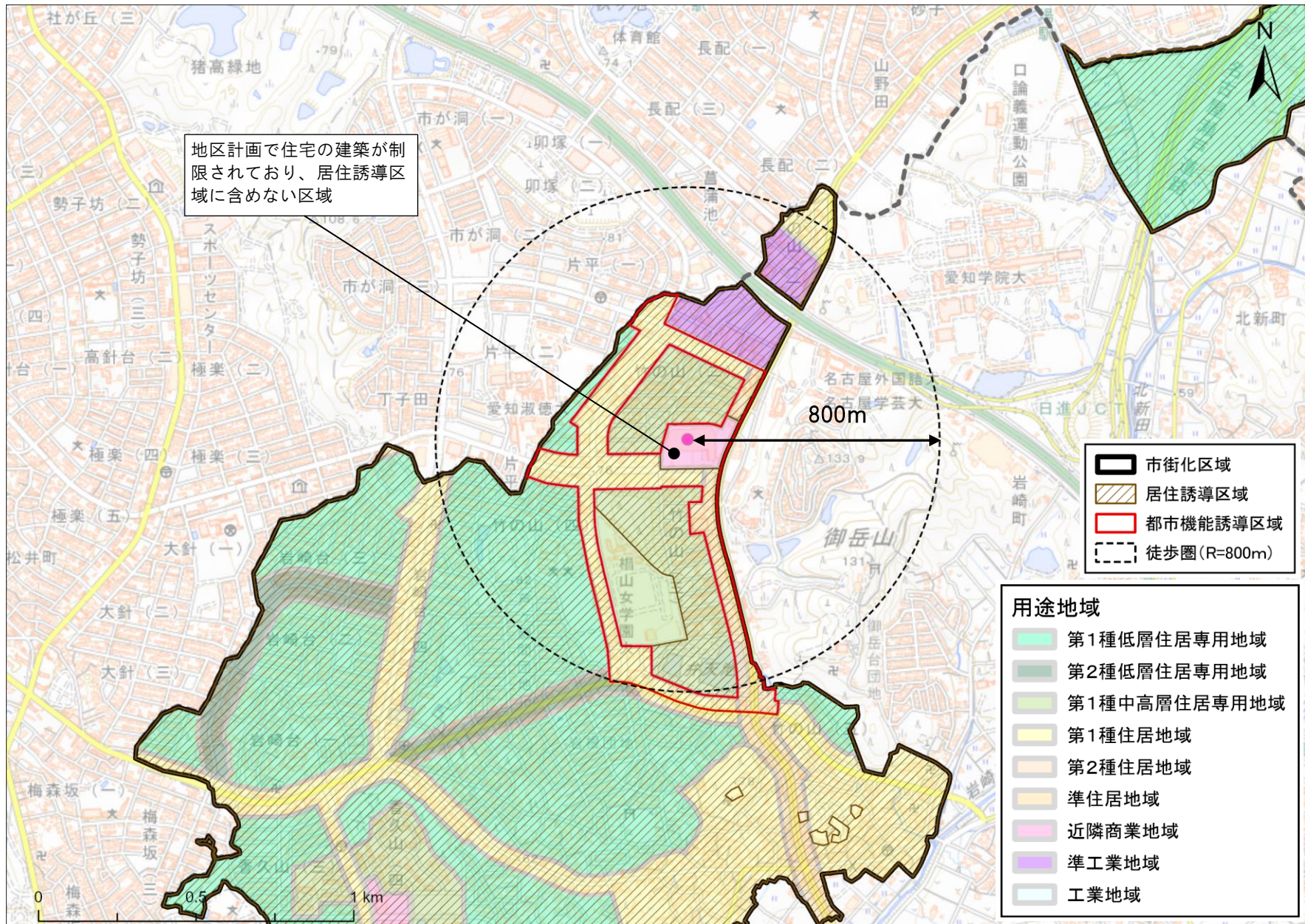


資料: 国土地理院

地域生活拠点【駅周辺型】 米野木駅周辺



地域生活拠点【住宅地型】香久山地区、香久山西部地区



資料: 国土地理院

地域生活拠点【住宅地型】竹の山地区

## 第5章 誘導施設の設定

### 1 誘導施設の基本的な方針

#### (1) 基本的な考え方

誘導施設は、都市全体の都市機能の現状を踏まえつつ、都市機能誘導区域内において将来にわたり生活利便性の維持・確保をめざす施設です。

そのため、将来的な人口の推移や、都市全体での施設の充足状況を勘案し、現在ある施設を維持していくとともに、将来必要になる施設を確保していくことにより、市民の生活利便性を持続的に確保し、にぎわいの創出や都市機能を増進させる施設を設定します。

#### 誘導施設の設定【第13版 都市計画運用指針（令和7年3月）より】

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・ 病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・ 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・ 集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・ 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

等を定めることが考えられる。

## (2) 設定方針

誘導施設は、「第4章 都市機能誘導区域の設定」で定めた都市機能誘導区域ごとに必要な施設を設定します。

都市機能誘導区域である地域生活拠点「駅周辺型」「住宅地型」は、商業施設をはじめ生活利便性が高く、にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となります。

そのため、誘導施設には、一定規模以上または複数の店舗等が集まり、市民の生活利便性が高まるような施設であるとともに、にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となる施設を設定します。

一方で、広域的に利用される市に1か所程度立地する施設や学校区単位等の各地域で利用される施設は、誘導施設に設定しないものとします。また、診療所・介護施設・保育所等の住民が日常的に利用する身近な施設についても、居住地の近くに立地していることが望ましいため、誘導施設に設定しないものとします。

「第1章 4. 都市機能」で分析した各都市機能を分類すると以下の表となります。

都市機能		施設	分類
市役所庁舎 その他施設	行政系施設	本庁舎、北庁舎、南庁舎	広域的に市民に利用される、 市に1か所程度立地する施設
	市民文化系施設	にぎわい交流館、市民会館、生涯学習プラザ、ふれあい工房	
	社会教育系施設	図書館	
	観光系施設	岩崎城歴史記念館等、旧市川家住宅、道の駅マチテラス日進	
	スポーツ・レクリエーション系施設	スポーツセンター、総合運動公園、上納池スポーツ公園	
	学校教育系施設	教育支援センター	
	子育て支援施設	にっしん子育て総合支援センター	
	保健・福祉施設	高齢者生きがい活動センター、障害者福祉センター、保健センター、中央福祉センター 福祉会館	概ね小学校区単位で各地域に立地する施設
小中学校	小学校、中学校	学校区単位で立地する施設	
医療	病院、診療所	住民が日常的に利用する身近な施設	
高齢福祉	高齢者福祉サービス施設（通所系、訪問系、小規模多機能型）		
障害福祉	障害者福祉サービス施設（通所系、訪問系、日中活動系）		
子育て	幼稚園、保育園、認定こども園、小規模保育事業所	住民が日常的に利用する身近な施設	
商業	一定規模以上の小売店舗※	市民の生活利便性が高まるような施設であるとともに、にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となる施設	

※スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等

## 2 誘導施設の設定

### (1) 各都市機能の考え方

誘導施設の設定方針を踏まえ、都市機能ごとに設定の考え方を示します。

#### ア. 市役所庁舎その他施設

市役所庁舎等の市に1か所程度立地している公共施設は、広域的な利用を前提とした施設であるため、誘導施設には設定しません。

また、概ね小学校区単位で各地域に立地している福社会館も、各地域の一定の広い範囲での利用を想定している施設であることから、誘導施設には設定しません。

市役所庁舎その他施設	行政系施設	広域的に市民に利用される、市に1か所程度立地する施設	⇒	誘導施設に設定しません
	市民文化系施設			
	社会教育系施設			
	観光系施設			
	スポーツ・レクリエーション系施設			
	学校教育系施設			
	子育て支援施設			
	保健・福祉施設（福社会館除く）			
	保健・福祉施設（福社会館）	概ね小学校区単位で各地域に立地する施設		

ただし、市役所周辺の公共施設集積拠点については、誘導施設に設定しませんが、将来の都市構造や地域公共交通ネットワークを踏まえ、市役所庁舎・市民会館・図書館・スポーツセンター等の既存公共施設を維持するとともに、市中心部の交通拠点として公共交通による良好なアクセスを継続的に確保します。

#### イ. 小中学校

小中学校は、居住地の周辺に立地することで利用がしやすくなる施設であり、学校区単位で立地が必要な施設であることから、誘導施設には設定しません。

小中学校	小学校（分校を含む）	学校区単位で立地する施設	⇒	誘導施設に設定しません
	中学校（分校を含む）			

#### ウ. 医療

病院は、市の北部・東部・中心部・南西部に4施設が立地しており、今後高齢化の進行が予想される中、一定規模の病床を備えた病院は、どの地域からでも利用しやすい立地にあることが望ましいと考え、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設には設定しません。

診療所は、住み慣れた地域において日常的な医療を安心して受けられる環境が求められるため、居住地の近くに立地していることが望ましいと考え、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設には設定しません。

医療施設	病院	住民が日常的に利用する身近な施設	⇒	誘導施設に設定しません
	診療所			

## エ. 高齢福祉

高齢者福祉サービス施設は、高齢者が住み慣れた地域で生活を継続することを支援する施設であり、居住地の近くに立地していることが望ましいと考え、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設には設定しません。

高齢者福祉サービス施設	通所系	住民が日常的に利用する身近な施設	⇒	誘導施設に設定しません
	訪問系			
	小規模多機能型			

## オ. 障害福祉

障害福祉サービス施設は、障害者が住み慣れた地域で生活を継続することを支援する施設であり、居住地の近くに立地していることが望ましいと考え、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設には設定しません。

障害福祉サービス施設	通所系	住民が日常的に利用する身近な施設	⇒	誘導施設に設定しません
	訪問系			
	日中活動系			

## カ. 子育て

子育て施設は、子育て世代にとって、欠かすことができない重要な施設であり、居住地の近くに立地していることが望ましいと考え、都市機能誘導区域に集約することはせず、誘導施設には設定しません。

子育て施設	幼稚園	住民が日常的に利用する「身近な施設」	⇒	誘導施設に設定しません
	保育園（公共施設含む）			
	認定こども園			
	小規模保育事業所			

## キ. 商業

商業施設は、市民の日常生活に必要な機能であるとともに、都市機能誘導区域内に立地することで、にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となることから、既存の商業施設の維持を含め、誘導施設として設定します。

商業施設	一定規模以上の小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等）	一定規模以上または複数の店舗等が集まり、市民の生活利便性が高まるような施設であるとともに、にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となる施設	⇒	誘導施設に設定します
------	---	---	---	------------

## (2) 誘導施設の設定

前項の考え方を踏まえ、都市機能誘導区域「駅周辺型」「住宅地型」それぞれにおける誘導施設を設定します。

都市機能誘導区域の【型】	都市機能誘導区域の方針	誘導施設の設定方針	誘導施設の設定
【駅周辺型】	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の結節点である駅周辺（赤池駅・日進駅・米野木駅）は、交通アクセスが良好で、人が集まり、にぎわいが創出される拠点であるとともに、将来的な人口増加が見込まれることから、既存商業施設をはじめ日常生活利便施設等の維持・形成を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来的な人口増加や公共交通の利便性を活かし、市民の生活利便性が高まるような一定規模以上または複数の店舗等が集まる施設。</li> <li>にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となる施設。</li> </ul>	<p>店舗面積 3,000 ㎡を超える小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等）。</p>
【住宅地型】	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地の生活を支える既存商業施設が形成されている地域は、市民の生活を支える拠点として、都市機能の維持・形成を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の生活利便性が高まるような一定規模以上または複数の店舗等が集まる施設。</li> <li>にぎわいの創出や市民の生活を支える拠点となる施設。</li> </ul>	<p>店舗面積 1,500 ㎡を超える小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等）。</p>

## 第6章 誘導施策

### 1 誘導施策の基本的な方針

誘導施策とは、居住誘導区域及び都市機能誘導区域への居住や機能誘導の促進を図るものです。

施策の展開にあたっては、立地適正化計画の基本方針に即し、「居住の誘導に関する施策」、「都市機能の誘導に関する施策」、「交通ネットワークに関する施策」、「公共施設集積拠点に関する施策」の4つに加え、都市再生特別措置法に基づく「届出制度」を適切に運用します。

「防災」に関する施策は、「第7章 防災指針」で定めます。

### 2 誘導施策

#### (1) 居住の誘導に関する施策

##### ア. 快適な居住環境づくり

- ・ 赤池箕ノ手地区、香久山西部地区、日進駅西地区、折戸鎌ヶ寿地区においては、土地区画整理事業を推進し、道路や公園等の都市基盤の整備を計画的に進めることで、安全・安心かつ利便性の高いまちづくりをめざし、健全な市街地の形成と持続的な市街地化を進めます。
- ・ 公共建築物や道路・下水道等のインフラ資産について、老朽化対策や計画的な修繕・更新を実施するとともに、ストックマネジメントの推進を図ります。
- ・ 多数の大学が立地する学園都市の強みを活かし、大学との連携協力を推進して官学連携を図り、大学が持つ多様な資源を活用して魅力あるまちづくりを進めます。
- ・ 既存の公園については、安全に利用できるよう、定期的な点検を行い、計画的な公園遊具の修繕や改築を行うとともに、市民に広く愛され、ふれあいの場となるよう、公園等愛護会と連携しながら魅力向上を図ります。

##### イ. 安全な道路交通環境の整備

- ・ 道路利用者が安全・安心に利用できる快適な道路環境の整備を推進します。生活道路においては、歩行者が安全で快適に通行できる歩道や、児童生徒の通学路の整備を進めます。
- ・ 交通事故の減少と安全性の確保に向けて、交通安全施設の適正な維持管理を行います。

##### ウ. 市街地の防災性の向上

- ・ 地震時における市街地の住宅等の倒壊を防ぐため、木造住宅無料耐震診断、耐震改修費補助等の活用により、住宅の耐震化を促進します。あわせて、道路に面したブロック塀等撤去費補助の活用を促す等、住宅被害の軽減に資する取り組みを進め、市民の安全確保を図ります。
- ・ 良好な住環境の確保や災害時の安全性向上に向けて、狭あい道路対策事業補助金の活用を促し、建築物の建替え等に合わせて狭あい道路の解消を進めます。

##### エ. 空家の利活用や低・未利用地の整備

- ・ 住宅所有者等に早い段階から将来の宅地の在り方を検討すること等を啓発することで、空家の発生抑制につなげます。また、売買や賃貸を希望する所有者には民間流通を基本としつつ、空家バンクを紹介する等により、新たな定住者の確保を図ります。
- ・ 一団の低・未利用地が残されている赤池町箕ノ手地区、折戸町鎌ヶ寿地区等については、良好な市街地の形成に向け、地権者の土地利用意向等を踏まえて、暫定用途地域の解消を図ります。

## (2) 都市機能の誘導に関する施策

### ア. 市街地のにぎわい、魅力の維持・向上

- ・ 都市機能誘導区域「駅周辺型」「住宅地型」においては、コンパクトにまとまった生活圏の構築を目指し、生活を支える都市機能の維持・形成を図ります。
- ・ 土地区画整理事業により、商業施設をはじめ日常的な生活利便施設の維持・確保を図り、地域の魅力向上と持続可能なまちづくりを進めます。
- ・ 国等が直接行う施策として、誘導施設に対する税制上の特例措置や民間都市開発推進機構による金融上の支援措置等が設けられています。
- ・ 市街地再開発事業等については、都市構造再編集中支援事業等の国の補助制度の活用を検討していきます。

### イ. 駅前の拠点機能向上

- ・ 都市機能誘導区域「駅周辺型」では、都市間交通の結節点である特性を活かした都市機能の集積促進、駅周辺の利用環境の向上を図ります。
- ・ 赤池駅周辺において、既存の駅前広場の活用や駅前の交通渋滞を解消するため、駅前ロータリーの再整備を進めるとともに、市街地再開発事業等による土地の高度利用を検討し、多様な利便機能の向上をめざします。

## (3) 交通ネットワークに関する施策

### ア. 公共交通ネットワークの充実・強化

- ・ あらゆる世代のニーズや地域の特性を踏まえ、鉄道や路線バス、くるりんばす等の役割分担を明確にし、地域公共交通計画に基づく市内交通網の改善・充実を図り、将来にわたって持続可能な市内交通網を形成していきます。
- ・ 市役所庁舎等の公共施設が集積する市の中心部と鉄道駅を結ぶ路線バスを本市の移動における幹線機能を有した路線として配置し、路線維持と利用促進に努めます。
- ・ 鉄道駅や市内の主要なバス停において、ベンチや上屋等の待合環境や車両の走行・駐停車空間の確保、また、各バス停におけるバリアフリー化等、公共交通の安全な利用と運行を確保する施設・空間の整備・改善を進めます。
- ・ くるりんばすではカバーできない移動需要に対しては、くるりんばす以外の移動支援との相互連携を図ります。

### イ. 幹線道路のネットワークの整備・維持管理

- ・ 浅田町・野方町・香久山の市街化区域間を結ぶ(都)野方三ツ池公園線は、本市の新たな南北軸として重要な幹線道路であることから、開通に向け整備を進めます。
- ・ 市街地相互の交通を円滑に処理する(都)国道 153 号バイパス線・(都)瀬戸大府東海線は、適切な維持・管理が行われるように関係機関との協議・協力を図ります。

### ウ. 広域的な交通対策の推進

- ・ 近隣自治体と隣接する地域においては、コミュニティバスの相互乗り入れを継続しながら、引き続き連携のあり方について協議を進めます。
- ・ (都)国道 153 号バイパス線は、地域経済の活性化や地域交流の促進に寄与する重要な幹線道路です。一方で、交通量の増大等により慢性的な交通渋滞が発生しているため、沿線の土地利用や拠点整備と一体となった渋滞対策を国と連携して進めます。

## エ. 公共交通の利用促進

- 公共交通を安心して利用できるよう、バスマップの配布、総合案内板の設置等の情報提供を行い、更なる公共交通の利便性向上と利用促進を図ります。

## (4) 公共施設集積拠点に関する施策

### ア. 公共施設の適正な維持・管理・配置

- 公共施設集積拠点では、市役所庁舎・市民会館・図書館・スポーツセンター等の公共施設が集積しているとともに、交通拠点としての役割も担っています。今後も市役所庁舎等の公共施設を維持していく拠点とし、地域公共交通と連携を図りながら利便性の向上に努めます。
- 公共施設等総合管理計画や公共施設再編計画等に基づき、既存の公共施設を有効に活用し、質の高い公共サービスの提供を図りつつ、ライフサイクルコストの低減や維持管理の効率化を図ります。また、これら計画で示された公共施設の再編の考え方は本計画と密接に関連するため、整合性を図ります。

## (5) 届出制度

立地適正化計画の公表後は、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定に伴い、一定の開発行為・建築行為等について届出義務が生じます。届出対象となる土地利用の動向を把握し、誘導に向けて働きかけるために届出制度を運用していくものとします。

### ア. 居住誘導区域に係る届出

#### i 届出制度の概要

居住誘導区域外への住宅開発等の土地利用の動向を把握するため、居住誘導区域外で一定の開発行為・建築行為等を行おうとする場合には、行為に着手する 30 日前までに市長への届出が必要となります。また、居住の誘導を図る上で支障があると判断した場合、必要に応じて勧告を行う場合があります。

#### ii 届出の対象となる行為

届出の対象行為は、次のいずれかの行為です。





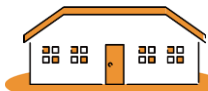
開発行為	建築行為等
<p>■ 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 【例示 (3戸の開発行為)】</p> <p>届出必要 </p> <p>■ 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの 【例示 (1,300㎡、1戸の開発行為)】</p> <p>届出必要 </p> <p>【例示 (800㎡、2戸の開発行為)】</p> <p>届出不要 </p>	<p>■ 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 【例示 (3戸の建築行為)】</p> <p>届出必要 </p> <p>【例示 (1戸の建築行為)】</p> <p>届出不要 </p> <p>■ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合</p>

図 6-1 居住誘導区域外の届出対象行為

## イ. 都市機能誘導区域に係る届出

### i 届出制度の概要

#### 【都市機能誘導区域外における行為】

都市機能誘導区域外における誘導施設の立地の動向を把握するため、都市機能誘導区域外で誘導施設に係る一定の開発行為・建築行為等を行おうとする場合には、行為に着手する 30 日前までに市長への届出が必要となります。また、誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると判断した場合、必要に応じて勧告を行う場合があります。

#### 【都市機能誘導区域内における行為】

都市機能誘導区域内で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、休止又は廃止する 30 日前までに市長への届出が必要となります。また、新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、届出のあった建築物を有効に活用する必要があると判断した場合、必要に応じて建築物の存置等の助言又は勧告を行う場合があります。

### ii 届出の対象となる行為

届出の対象行為は、次のいずれかの行為です。

対象区域	区分	届出対象行為
都市機能誘導区域外 (居住誘導区域内、 都市計画区域内)	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
	建築行為等	■誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ■建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合 ■建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合
都市機能誘導区域内	休廃止する場合	■都市機能誘導区域内で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合

### iii 届出対象施設

届出の対象施設である誘導施設は、次のとおりです。

都市機能誘導区域の【型】	区域名称	誘導施設
【駅周辺型】	赤池駅周辺 日進駅周辺 米野木駅周辺	店舗面積 3,000 m <sup>2</sup> を超える小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等）
【住宅地型】	香久山地区 香久山西部地区 竹の山地区	店舗面積 1,500 m <sup>2</sup> を超える小売店舗（スーパーマーケット、ドラッグストア、ショッピングモール等）

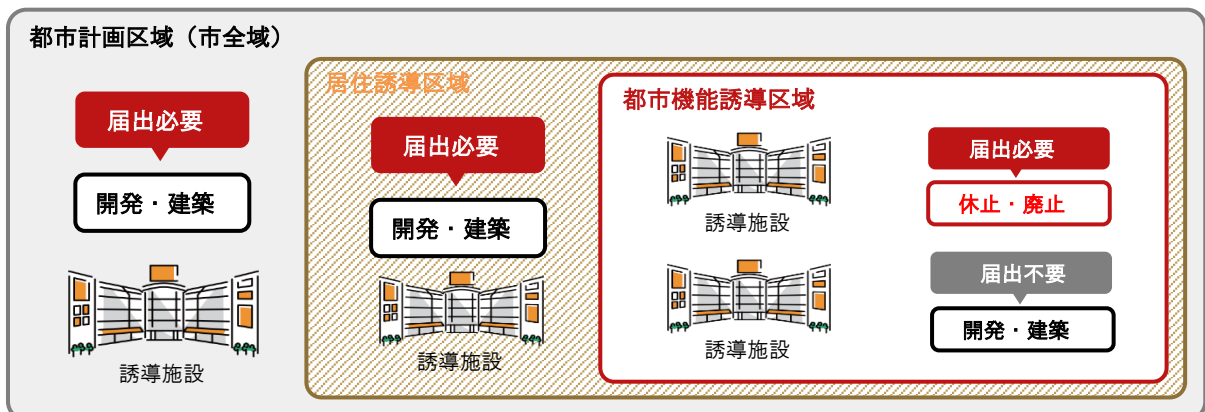


図 6-2 都市機能誘導区域の届出対象行為

# 第7章 防災指針

## 1 防災指針について

防災指針は、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、当該指針に基づく具体的な取組と併せて立地適正化計画に定めるものです。

安心・安全な生活の環境を維持するため、防災・減災対策の計画的な取り組みにより、居住誘導区域における災害リスクをできるだけ回避あるいは低減させるための防災指針を定めます。

### 防災指針【第13版 都市計画運用指針（令和7年3月）より】

立地適正化計画においては、災害リスクを踏まえた課題を抽出し、都市の防災に関する機能の確保のため、防災指針を定めるとともに、この方針に基づく具体的な取組を位置付けることとしている。

## 2 災害ハザード情報

災害リスクの分析にあたり、本市において発生が懸念される災害ハザード情報を整理します。なお、津波及び高潮については、本市では発生が想定されていないため分析の対象外とします。また、地震については市全域での対応が求められており、日進市地域防災計画や日進市地域強靱化計画等の既存の防災関連計画に基づいて対応することとし、分析の対象外とします。

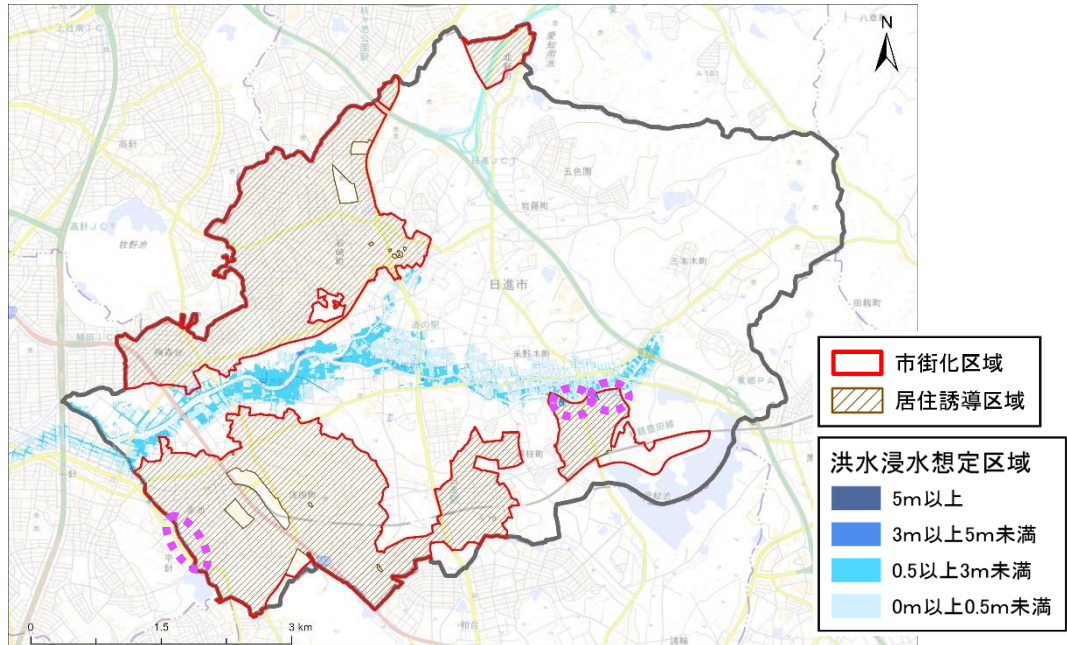
表 7-1 対象とする災害ハザード

災害の種類	ハザード情報・区域
河川の洪水	<p>■天白川水系天白川流域</p> <p>【計画規模】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>洪水浸水想定区域（浸水深）</li><li>※河川整備の基本となる降雨（天白川流域の24時間総雨量423mm（100年に1度の確率））</li></ul> <p>【想定最大規模】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>洪水浸水想定区域（浸水深）</li><li>浸水継続時間</li><li>家屋倒壊等氾濫想定区域</li><li>※想定し得る最大規模の降雨（天白川流域の24時間総雨量774mm）</li></ul> <p>■境川水系境川・逢妻川流域</p> <p>【計画規模】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>洪水浸水想定区域（浸水深）</li><li>※河川整備の基本となる降雨（境川流域の24時間総雨量277mm（30年に1度の確率））</li></ul> <p>【想定最大規模】</p> <ul style="list-style-type: none"><li>洪水浸水想定区域（浸水深）</li><li>浸水継続時間</li><li>家屋倒壊等氾濫想定区域</li><li>※想定し得る最大規模の降雨（境川流域の24時間総雨量760mm）</li></ul>
土砂災害	<ul style="list-style-type: none"><li>急傾斜地崩壊危険区域</li><li>土砂災害警戒区域</li><li>土砂災害特別警戒区域</li></ul>

## ア. 河川の洪水

### i 洪水浸水想定区域（計画規模）

- ・ 計画規模降雨における洪水浸水想定区域の大部分は、市街化調整区域の河川沿いで想定されています。
- ・ 市街化区域では大部分が洪水浸水想定区域外ですが、天白川沿いの米野木台一部及び繁盛川沿いの一部において、3m以上の浸水が想定される区域があります。（下図紫破線）

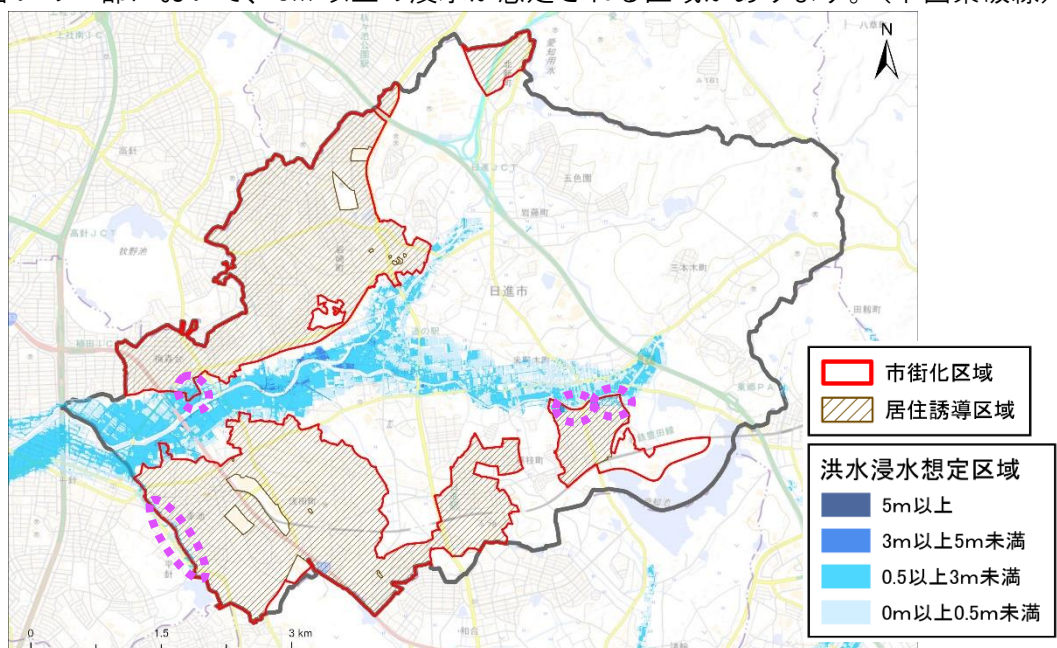


資料: 国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(計画規模(R6、R7))

図 7-1 洪水浸水想定区域(計画規模)

### ii 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

- ・ 想定最大規模降雨における洪水浸水想定区域の大部分は、計画規模と同様に市街化調整区域の河川沿いで想定されています。
- ・ 市街化区域では、計画規模と同様に大部分が洪水浸水想定区域外ですが、米野木台の一部及び繁盛川沿いの一部において、3m以上の浸水が想定される区域があります。（下図紫破線）

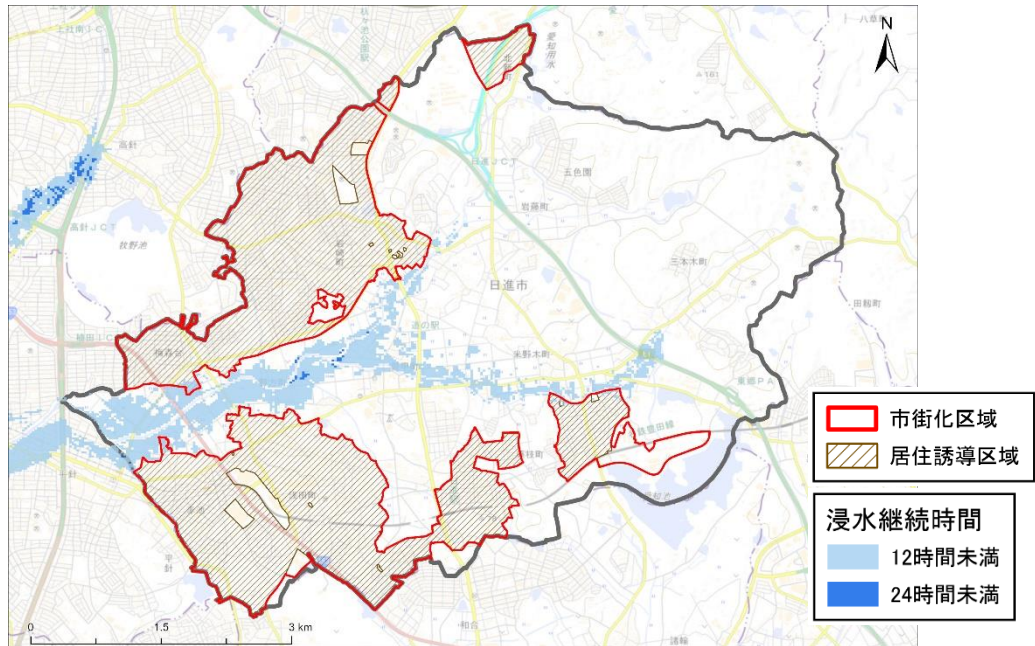


資料: 国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(想定最大規模(R6、R7))

図 7-2 洪水浸水想定区域(想定最大規模)

### iii 浸水継続時間（想定最大規模）

- ・ 浸水継続時間（浸水深0.5m以上の浸水が継続する時間）が12時間を超える区域はほとんどなく、市街化区域ではすべて12時間未満となっています。

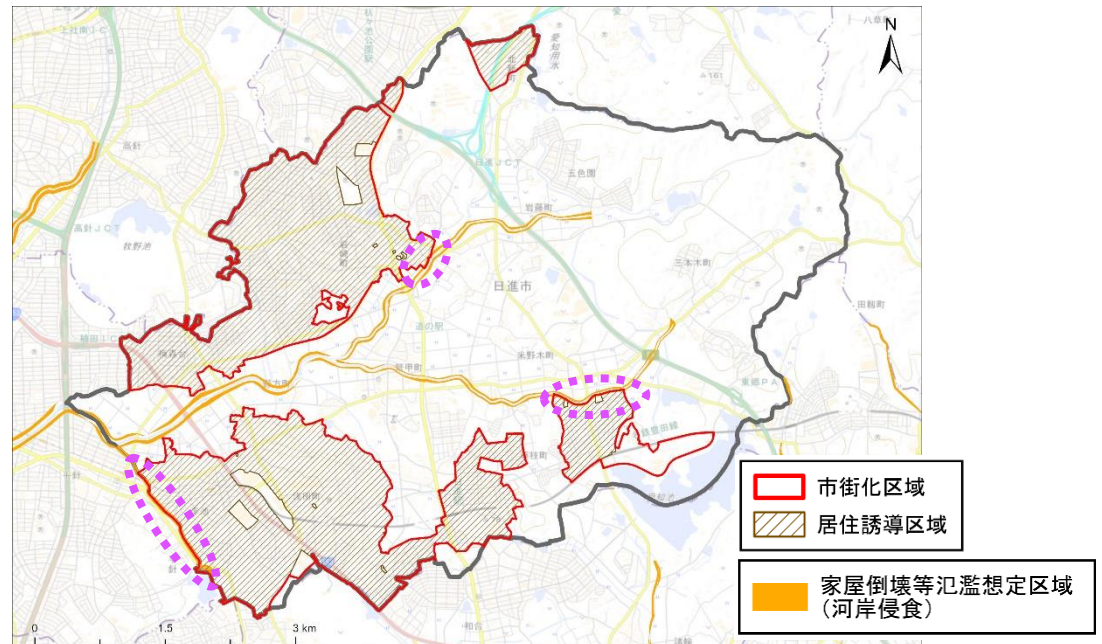


資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域（浸水継続時間（R6、R7）

図 7-3 浸水継続時間（想定最大規模）

### iv 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食・想定最大規模）

- ・ 洪水時の河岸浸食により家屋の倒壊・流出等の危険性がある家屋倒壊等氾濫想定区域の多くは、市街化調整区域の河川沿いで想定されています。
- ・ 市街化区域では、大部分が家屋倒壊等氾濫想定区域外ですが、岩崎町、米野木台、繁盛川沿いの一部が家屋倒壊等氾濫想定区域となっています。（下図紫破線）

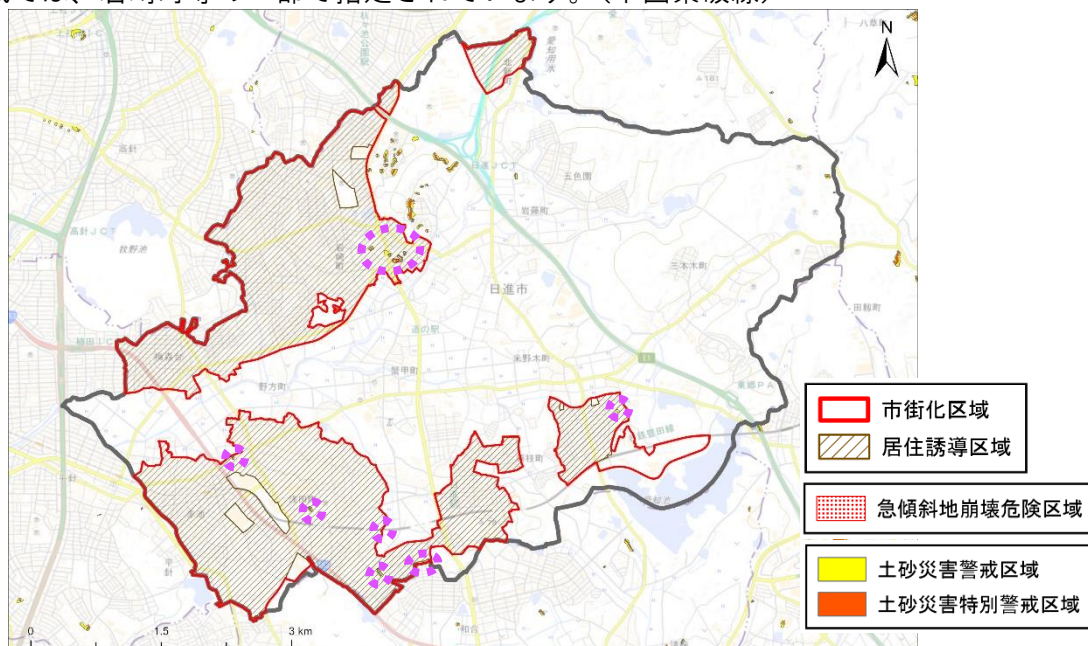


資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域（家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）（R6、R7）

図 7-4 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食・想定最大規模）

## イ. 土砂災害

- ・ 急傾斜地崩壊危険区域は、市内で岩崎町の1か所のみが指定されていますが、安全対策の工事が完了しています。
- ・ 土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域は市街化調整区域に多く分布しています。一方、市街化区域では、岩崎町等の一部で指定されています。(下図紫破線)



資料: 国土地理院、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)

図 7-5 急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域

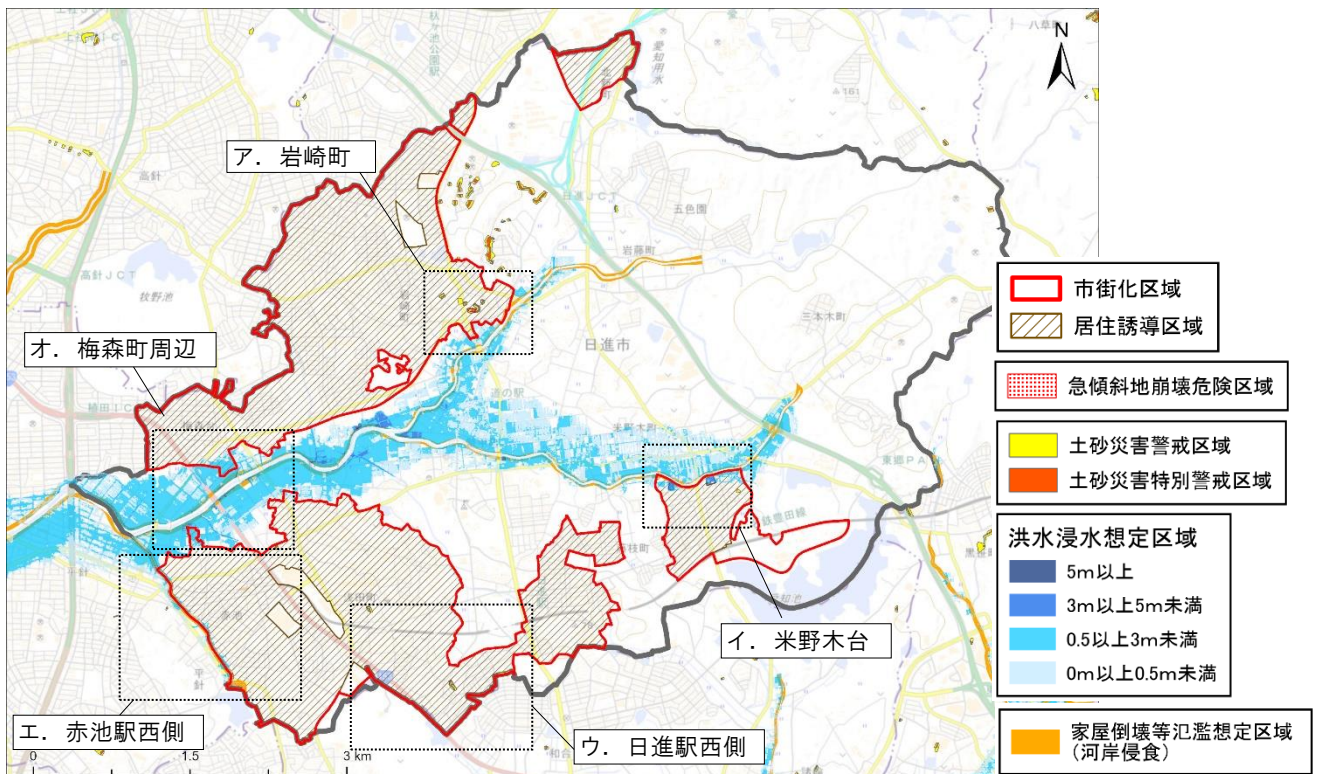
### 3 災害リスクの分析

#### (1) 災害リスク分析の対象地域抽出

「2 災害ハザード情報」で整理した区域と市街化区域が重なる地域について、災害リスクを分析し、防災上の課題を整理します。

表 7-2 災害リスク分析の対象地域

対象地域	災害の種類
ア. 岩崎町	洪水浸水想定区域・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）・急傾斜地崩壊危険区域・土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域
イ. 米野木台	洪水浸水想定区域・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）・土砂災害警戒区域
ウ. 日進駅西側	土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域
エ. 赤池駅西側	洪水浸水想定区域・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）
オ. 梅森町周辺	洪水浸水想定区域・土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域



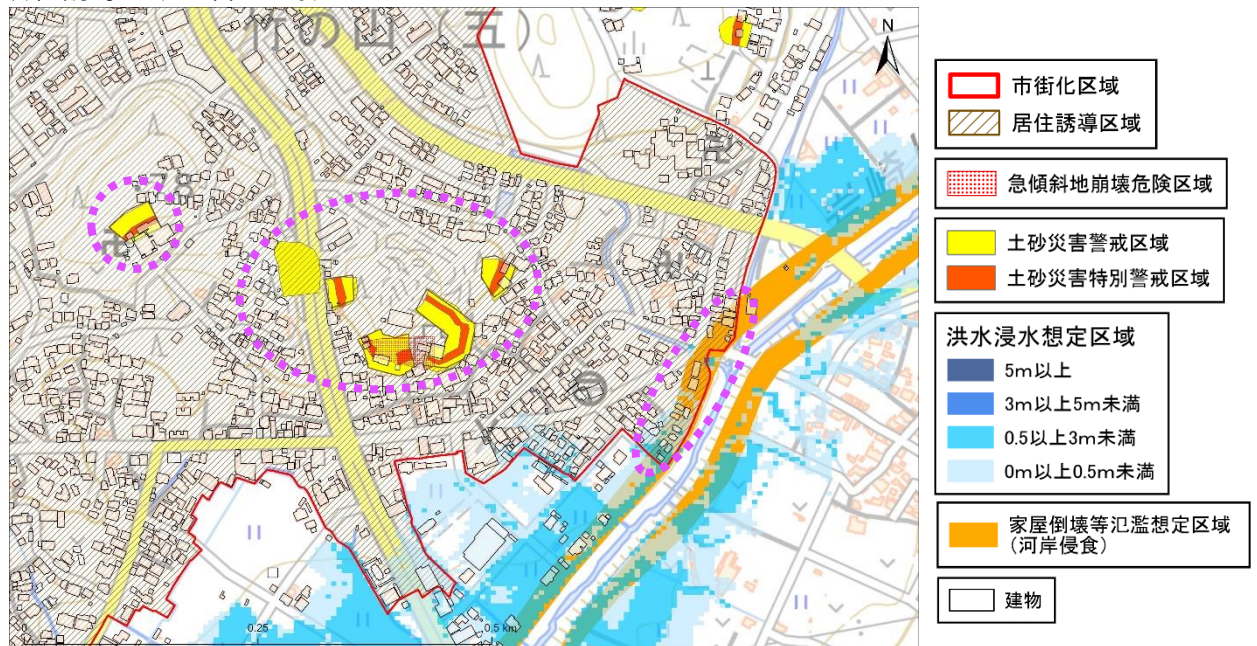
資料: 国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(想定最大規模(R6、R7)、家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)(R6、R7))、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)

図 7-6 災害リスク分析の対象地域

## (2) 災害リスクの分析

### ア. 岩崎町（洪水浸水・家屋倒壊等をもたらすような河岸浸食・急傾斜地・土砂災害）

- 市街化区域では、想定最大規模降雨において浸水深 3m以上の洪水浸水想定区域はありません。  
一方で、浸水深 3m未満の洪水浸水想定区域の一部では建物が立地しています。
- 河岸浸食により家屋倒壊が懸念される区域の一部では建物が立地しています。
- 急傾斜地崩壊危険区域は、市内で1か所指定されていますが、安全対策が実施済です。（P7-11 5.防災まちづくりの取組方針に基づき、居住誘導区域に含める。）
- 土砂災害の発生する恐れのある土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の一部では建物が立地しています。  
一方で（都）瀬戸大府東海線沿いの「土砂災害特別警戒区域」を含まない「土砂災害警戒区域」については、安全対策が実施済です。（P7-11 5.防災まちづくりの取組方針に基づき、居住誘導区域に含める。）

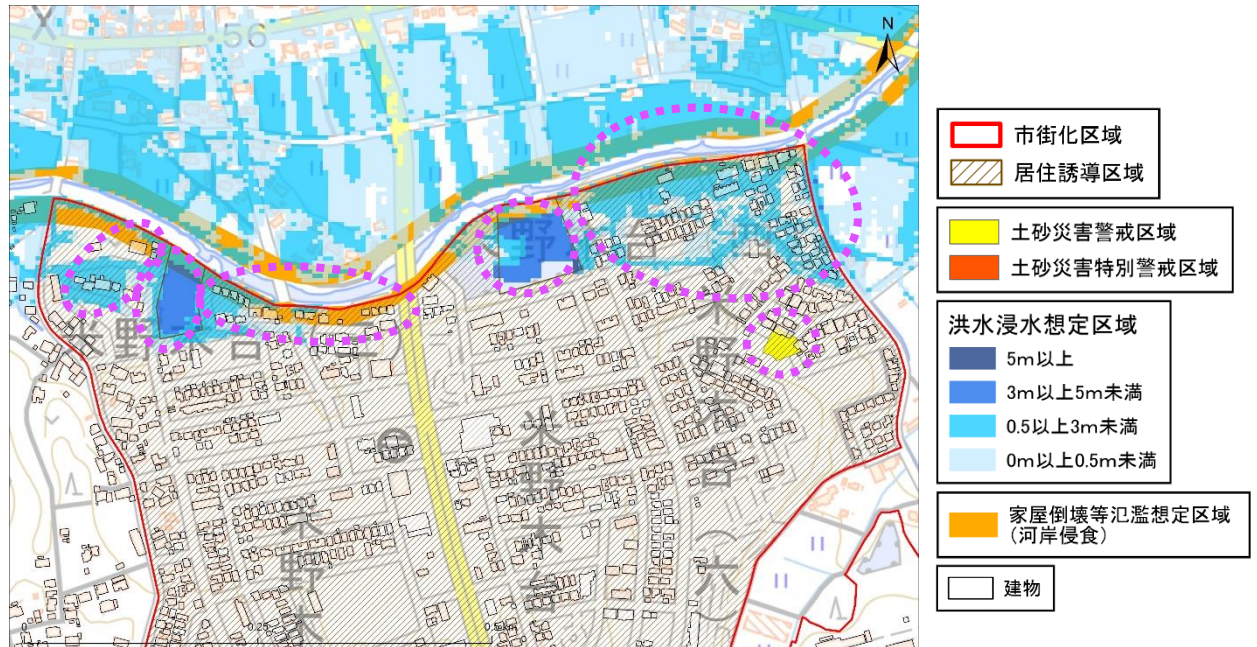


資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域（想定最大規模（R7）、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）（R7））、日進市資料、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ（R6）

図 7-7 岩崎町の災害リスク

## イ. 米野木台（洪水浸水・家屋倒壊等をもたらすような河岸浸食・土砂災害）

- 市街化区域では、想定最大規模降雨において浸水深 3m以上の洪水浸水想定区域が面的に広がっている区域が一部ありますが、当該区域は土地区画整理事業地内の調整池であり、建物の立地は想定されていません。  
一方で、浸水深 3m未満の洪水浸水想定区域の一部では建物が立地しています。
- 河岸浸食により家屋倒壊が懸念される区域の一部では建物が立地しています。
- 土砂災害の発生する恐れのある土砂災害警戒区域の一部では建物が立地していますが、安全対策が実施済です。（P7-11 5.防災まちづくりの取組方針に基づき、居住誘導区域に含める。）

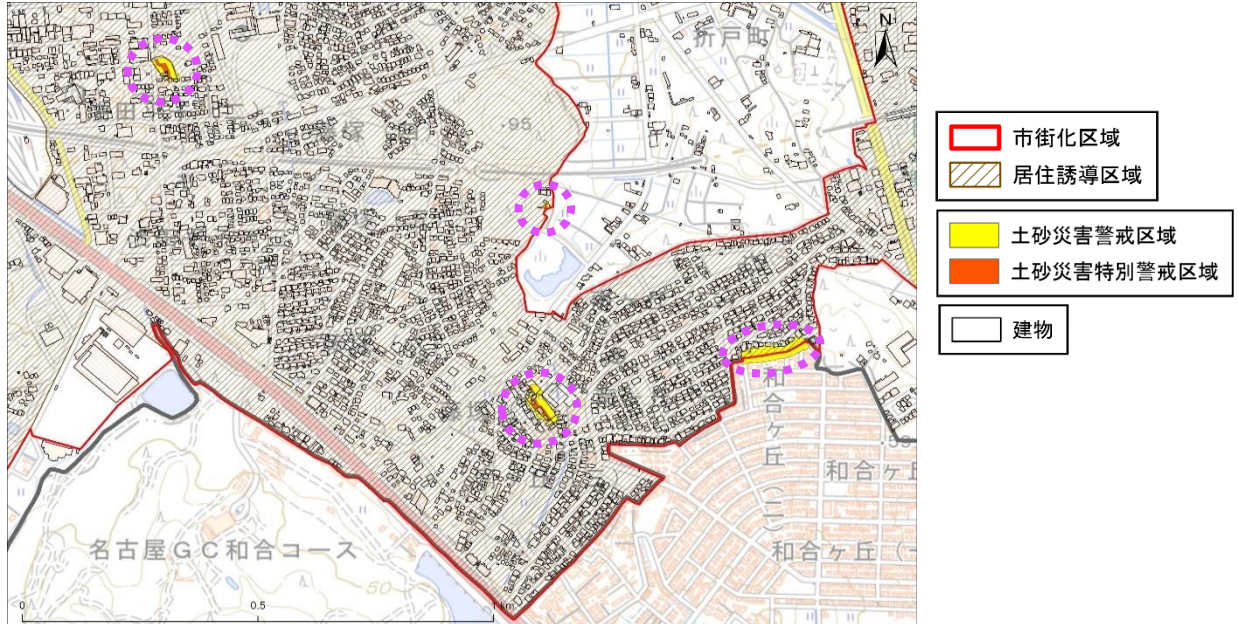


資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域（想定最大規模（R7）、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）（R7））、日進市資料、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ（R6）

図 7-8 米野木台の災害リスク

## ウ. 日進駅西側（土砂災害）

- 土砂災害の発生する恐れのある土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域の一部では建物が立地しています。  
一方で、南ヶ丘一丁目の「土砂災害特別警戒区域」を含まない「土砂災害警戒区域」については、安全対策が実施済です。（P7-11 5. 防災まちづくりの取組方針に基づき、当該区域は居住誘導区域に含める。）

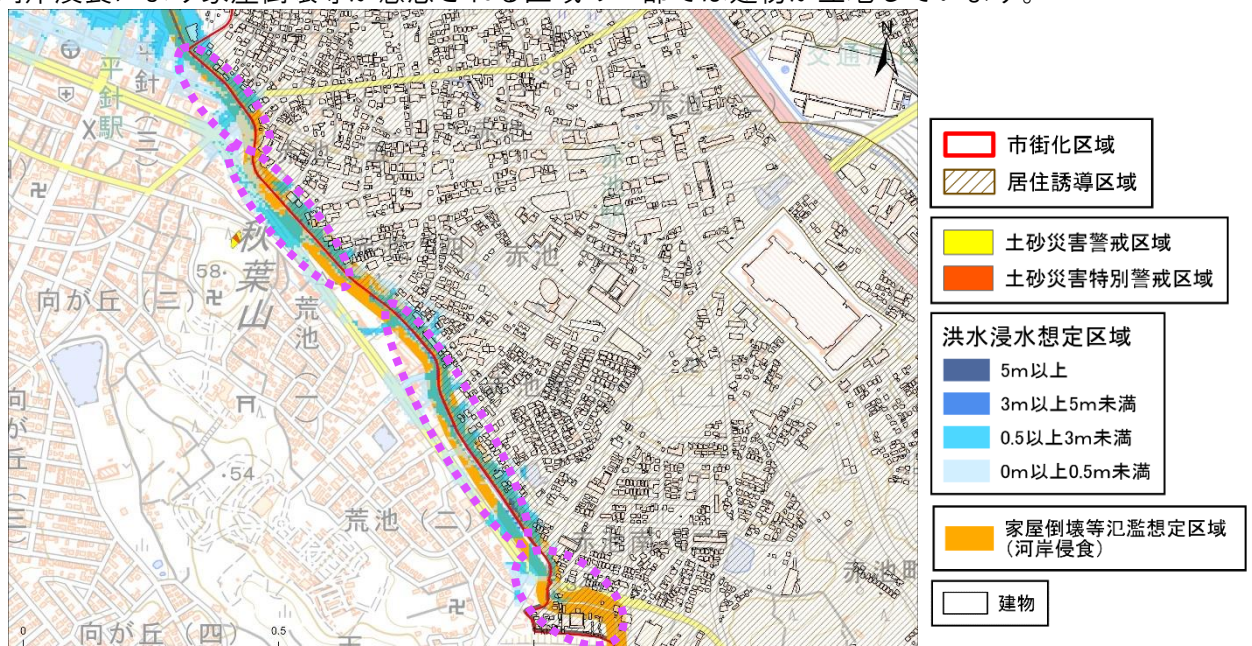


資料：国土地理院、日進市資料、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)

図 7-9 日進駅西側の災害リスク

## エ. 赤池駅西側（洪水浸水・家屋倒壊等をもたらすような河岸浸食）

- 市街化区域では、想定最大規模降雨において浸水深 3m以上の洪水浸水想定区域が局所的にあります。基本的には河川沿いの道路上となっています。（P7-11 5. 防災まちづくりの取組方針に基づき、居住誘導区域に含める。）  
一方で、浸水深 3m未満の洪水浸水想定区域の一部では建物が立地しています。
- 河岸浸食により家屋倒壊等が懸念される区域の一部では建物が立地しています。



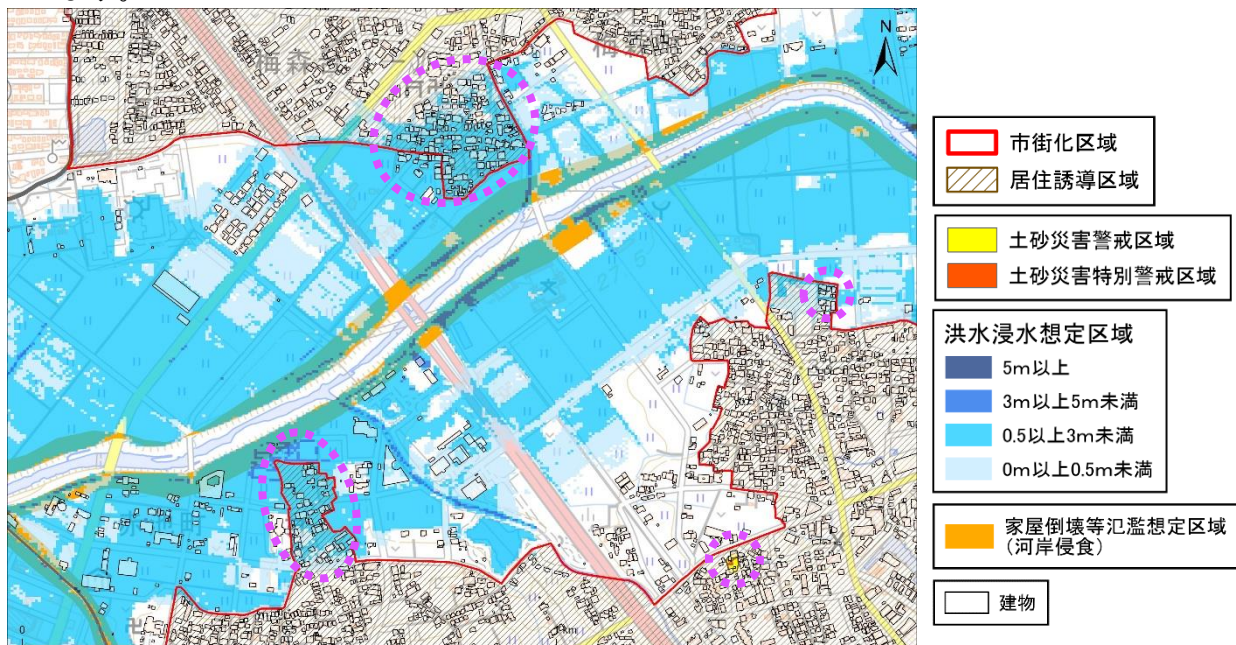
資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域(想定最大規模(R7)、家屋倒壊等氾濫想定区域(河岸浸食)(R7))

日進市資料、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ(R6)

図 7-10 赤池駅西側の災害リスク

## オ. 梅森町周辺（洪水浸水・土砂災害）

- 市街化区域内では、想定最大規模降雨において浸水深 3m以上の洪水浸水想定区域が局所的にあります。（P7-11 5.防災まちづくりの取組方針に基づき、居住誘導区域に含める。）  
一方で、浸水深 3m未満の洪水浸水想定区域の一部では建物が立地しています。
- 土砂災害の発生する恐れのある土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域に建物が立地しています。



資料：国土地理院、愛知県 洪水浸水想定区域（想定最大規模（R7）、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）（R7））、日進市資料、国土数値情報 土砂災害警戒区域データ（R6）

図 7-11 梅森町周辺の災害リスク

## 4 防災上の課題の整理

洪水及び土砂災害のリスク分析の結果から、本市の市街化区域では、主に以下の課題が挙げられます。

	リスク	課題
洪水	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた地域ではありますが、洪水による浸水や河岸浸食による家屋倒壊等の恐れがある地域に建物が立地しています。</li> <li>浸水深 3m以上の洪水が想定される区域が一部あります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>洪水災害リスクを回避するための居住誘導区域の設定が必要です。</li> <li>洪水災害リスクの低減に向け、河川改修等のハード対策とともに、事前避難や垂直避難を確実にを行うための防災意識の向上、早めの避難勧告等ソフト対策が必要です。</li> </ul>
土砂災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>限られた地域ではありますが、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域に建物が立地しています。ただし、「急傾斜地崩壊危険区域」及び「土砂災害特別警戒区域」を含まない「土砂災害警戒区域」については、安全対策が実施済です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土砂災害リスクを回避するための移転等の勧告や、居住誘導区域の設定が必要です。</li> <li>土砂災害リスクの低減に向けたハード対策とともに、災害リスクの周知や迅速な避難を確実にを行うための情報提供等のソフト対策が必要です。</li> </ul>

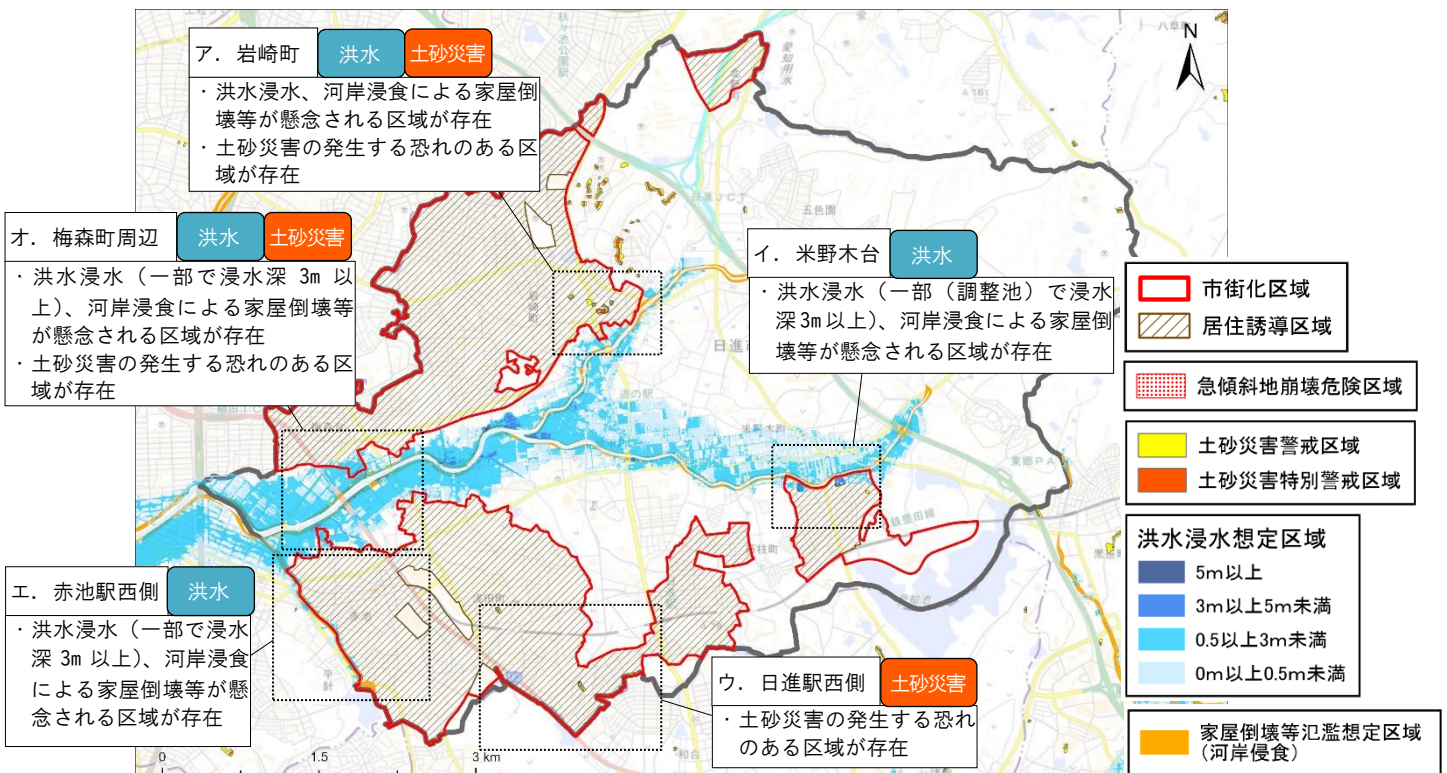


図 7-12 地域ごとの災害リスク

## 5 防災まちづくりの取組方針

### (1) 防災まちづくりの基本方針

以上を踏まえ、防災まちづくりの基本方針を定めます。

～防災～

- 洪水や土砂災害のリスク状況に応じて、災害リスクを回避・低減できるよう居住誘導区域を設定します。
- 市民の安全・安心な居住環境を維持・確保するために、ハードとソフトの両面から洪水・土砂災害等の防災・減災対策を推進します。
- 国、県、区、自治会、自主防災組織、ボランティア等と相互連携し、実効性の高い防災・減災対策を推進します。

### (2) 取組方針

防災まちづくりの基本方針に基づき、防災上の課題に対応する取組方針を以下に定めます。

#### ア. 居住誘導区域からの除外（リスクの回避）

- ・ 洪水のリスクに対応するため、2階への垂直避難が困難とされる浸水深3m以上（想定最大規模降雨）が面的に広がっている区域は、安全面に配慮する観点より居住誘導区域から除外します。
- ・ 土砂災害のリスクに対応するため、都市再生特別措置法及び同施行令に基づき、「急傾斜地崩壊危険区域」及び「土砂災害特別警戒区域」は、居住誘導区域から除外します。さらに、災害リスク回避の観点から「土砂災害警戒区域」についても、居住誘導区域から除外します。
- ・ ただし、災害防止のための措置が講じられている「急傾斜地崩壊危険区域」及び「土砂災害特別警戒区域」を含まない「土砂災害警戒区域」については、災害リスク状況等を総合的に勘案し、居住誘導区域に含めます。
- ・ 土砂災害特別警戒区域等で対策工事等が実施され、当該区域の安全性が確保された場合、居住誘導区域に含めることを検討します。

#### イ. ハード対策（リスクの低減策）

##### i 洪水の被害減少に向けた施設整備

###### ●河川改修等の促進

洪水リスクに対し、築堤・河道掘削等の河川改修、維持浚渫・樹木伐採等の維持管理、天端舗装や法尻補強等の堤防強化、洪水調節施設の整備や機能強化を県事業等に合わせて進めます。【県・市】

##### ii 土砂災害対策の推進

###### ●土砂災害防止対策

県と連携し、居住誘導区域に設定しようとする区域において、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域を対象とした急傾斜地崩壊対策事業の実施・推進を図ります。【県・市】

### iii 道路の災害対策の推進

#### ●道路ネットワークの整備

災害時において、安全且つ円滑な輸送ルートの確保を図るため、第1次緊急輸送道路である東名高速道路に（仮称）東郷スマートインターチェンジを整備し、幹線道路ネットワークの強化を推進します。また、国・県に対し、都市計画道路の早期整備を促すとともに、現在の国・県道等の改善を図る協力体制の強化に努めます。【国・県・市】

#### ●新たな防災拠点の活用

第2次緊急輸送道路である（都）瀬戸大府東海線沿いに整備した道の駅マチテラス日進を救助救援部隊の活動拠点等、防災拠点として活用することで防災体制の充実を図ります。【国・県・市】

## ウ. ソフト対策（リスクの低減策）

### i 防災意識の向上

#### ●防災訓練・防災教育の実施

区や自治会と連携した自主防災組織、学校、事業所等に対して、防災講座、防災訓練、防災教育の実施等を推進します。

避難所開設運営訓練等の充実を図り、多くの市民の参加を促します。【市・地域・民間】

#### ●地区防災計画制度の普及・啓発

地区防災計画制度の普及・啓発等により、住民等の自発的な防災活動に関する計画策定を促進します。【市・地域・民間】

#### ●広報活動による意識啓発

市民に本計画で示した災害リスクが重なる対象地域を認識してもらうとともに、お知らせメール、広報につきん、SNS、ホームページ等を活用した広報活動により、災害時の早期避難等について市民の意識啓発を推進します。【市】

### ii 災害リスクの周知の強化

#### ●ハザードマップの更新・周知

洪水ハザードマップ等の各種ハザードマップの作成や更新、防災情報の高度化、地域水防力の強化を推進します。【県・市・地域】

#### ●土砂災害のリスクが高い区域からの移転勧告

土砂災害防止法第26条に基づく移転等の勧告により、土砂災害警戒区域等から災害リスクの低い居住誘導区域への移転等を促します。【県・市】

#### ●災害対策本部からの情報発信

災害発生時には、災害対策本部においてSNSによる市民からの災害情報等を収集・対応するとともに、市民へきめ細かな情報を発信します。【市】

#### ●情報伝達手段の多重化・多様化

市民に警報等の災害情報が確実に伝わるよう、関係事業者の協力を得て、防災行政無線、携帯電話（緊急速報メール機能を含む）、ホームページ、SNS等を用いた伝達手段の多重化、多様化を推進します。【市・民間】

#### ●「につきんお知らせメール」の普及

災害情報伝達手段のひとつとして「につきんお知らせメール」の登録を推進します。【市】

#### ●情報通信インフラの整備

公共施設にWi-Fiスポットを設置し、避難者等が情報を得られる環境を提供します。【市】

### (3) リスク低減策の取組スケジュール

様々な主体が一体となって災害に強いまちづくりを計画的に進めるため、以下のとおり、リスクの低減策に関する取組の実施区域、実施主体及び実施スケジュールを定めます。参考として災害リスク分析の対象地域ごとに望ましい取組内容(◎)を示します。

取組内容(リスク低減策)	実施区域	実施主体	スケジュール			【参考】災害リスク分析の対象地域						
			短期【5年】	中期【10年】	長期【15年】	岩崎町	米野木台	日進駅西側	赤池駅西側	梅森町周辺		
イ. ハード対策	i 洪水の被害減少に向けた施設整備	●河川改修等の促進	市全域	県・市	→			◎	◎		◎	◎
	ii 土砂災害対策の推進	●土砂災害防止対策	土砂災害警戒区域 土砂災害特別警戒区域	県・市	→			◎		◎		◎
	iii 道路の災害対策の推進	●道路ネットワークの整備	市全域	国・県・市	→			◎	◎	◎	◎	◎
		●新たな防災拠点の活用	市全域	国・県・市	→			◎	◎	◎	◎	◎
ウ. ソフト対策	i 防災意識の向上	●防災訓練・防災教育の実施	市全域	市・地域・民間	→			◎	◎	◎	◎	◎
		●地区防災計画制度の普及・啓発	市全域	市・地域・民間	→			◎	◎	◎	◎	◎
		●広報活動による意識啓発	市全域	市	→			◎	◎	◎	◎	◎
	ii 災害リスクの周知の強化	●ハザードマップの更新・周知	市全域	県・市・地域	→			◎	◎	◎	◎	◎
		●土砂災害リスクの高い区域からの移転勧告	土砂災害警戒区域 土砂災害特別警戒区域	県・市	→			◎		◎		◎
		●災害対策本部からの情報発信	市全域	市	災害発生時			◎	◎	◎	◎	◎
		●情報伝達手段の多重化・多様化	市全域	市・民間	→			◎	◎	◎	◎	◎
		●「にしんお知らせメール」の普及	市全域	市	→			◎	◎	◎	◎	◎
●情報通信インフラの整備	市全域	市	→			◎	◎	◎	◎	◎		

## 第8章 計画推進に向けて

### 1 計画の進行管理

立地適正化計画については、都市再生特別措置法に基づき、概ね5年ごとに、施策の実施状況について調査・分析・評価し、必要に応じて計画の見直しを行います。

調査・分析・評価した結果については、都市計画審議会に報告し、意見を求めます。

計画の達成度を客観的に評価するために、数値目標を設定し、PDCAサイクルに基づき継続的に評価・管理・見直しを行います。

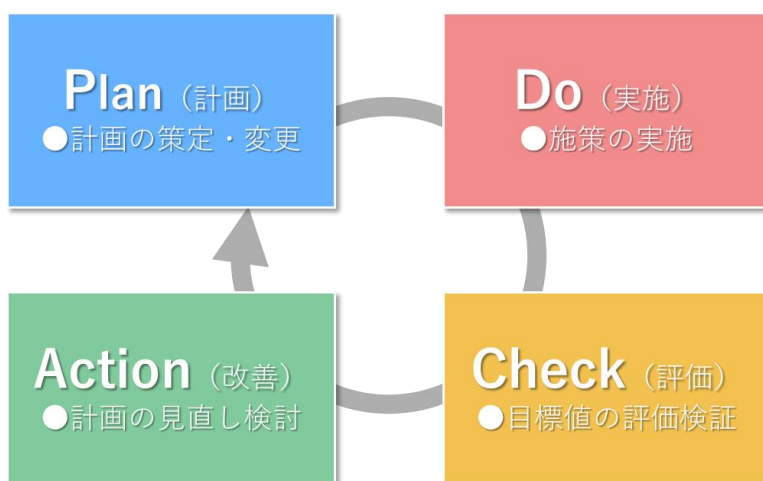


図 8-1 PDCAサイクルによる計画の進行管理

## 2 目標値の設定

### (1) 設定方針

目標値の設定にあたっては、「第2章立地適正化計画の基本的な方針」で掲げる「目指すべき都市の骨格構造」の実現に向けて「誘導施策」の取組効果が評価できるように設定します。また、各取組を着実かつ実効的に進めるとともに、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現による財政の健全化状況も評価するため、財政に関する目標値も併せて設定します。



図 8-2 計画推進にあたっての目標値の設定方針

## (2) 目標年次の設定

計画の目標年次となる 2040 年度（令和 22 年度）時点の数値をもって評価するものとします。

## (3) 目標値の設定

### ア. 居住誘導に関する目標値

市街地における居住や都市機能を維持し、提供し続けるための人口が確保されているかを確認する指標として、居住誘導区域内の人口密度を設定します。

目標値としては、市の人口が 2040 年頃までにピークを迎え、その後減少に転じる見込みであることを踏まえ、居住誘導に係る施策の推進等により居住誘導区域内の人口の維持や増加を目指し、将来推計から算出された人口密度を上回ることを目標とします。

指標	基準値	目標値
	2020 年度（令和 2 年度）	2040 年度（令和 22 年度）
居住誘導区域内の人口密度	59.8 人/ha	67.9 人/ha 以上

指標の算出方法

・ 居住誘導区域内の人口密度： $\frac{\text{居住誘導区域内の総人口（人）}}{\text{居住誘導区域の面積（ha）}}$

・ 基準値： $\frac{62,972 \text{（人）}}{1,054 \text{（ha）}}$ ※1

※1.R2 年度国勢調査結果より算出

・ 目標値： $\frac{71,527 \text{（人）}}{1,054 \text{（ha）}}$ ※2

※2.国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3（R2 国調対応版）」の推計結果より算出

### イ. 都市機能誘導に関する目標値

生活利便性やにぎわいの維持・向上を確認する指標として、都市機能誘導区域内に立地する誘導施設数を設定します。

目標値としては、都市機能誘導に係る施策の推進等により現在の誘導施設の維持や新たな立地の誘導を目指し、現在の誘導施設数を上回ることを目標とします。

指標	基準値	目標値
	2025 年度（令和 7 年度）	2040 年度（令和 22 年度）
都市機能誘導区域内の誘導施設数	11 施設	11 施設以上

指標の算出方法

・ 基準値：都市機能誘導区域内に立地している誘導施設数

（店舗面積 1,500 m<sup>2</sup>を超える小売店舗 11 施設（うち店舗面積 3,000 m<sup>2</sup>を超える小売店舗 4 施設））

## ウ. 公共交通に関する目標値

公共交通の利便性を持続的に維持・確保し続けるための必要があるかを確認する指標として、公共交通利用者数を設定します。

目標値としては、現行の日進市地域公共交通計画における 2030 年度の目標値を上回ることを目標とします。なお、次期日進市地域公共交通計画において新たな目標値が示された場合は、それと整合を図るものとします。

指標	基準値	目標値
	2019 年度（令和元年度）	2040 年度（令和 22 年度）
日進市内の公共交通利用者数	18,991,936 人／年	20,000,000 人／年 以上

指標の算出方法

- ・公共交通利用者数：鉄道各駅乗車人員、路線バス、くるりんばすの利用者数
- ・基準値／目標値：日進市地域公共交通計画（2025 年 9 月改定）

## エ. 防災に関する目標値

災害時における地域での対応力を確認する指標として、自主防災組織の世帯カバー率を設定します。

目標値としては、現行の第 6 次日進市総合計画における 2030 年度の目標値を目標とします。なお、次期日進市総合計画において新たな目標値が示された場合は、それと整合を図るものとします。

指標	基準値	目標値
	2019 年度（令和元年度）	2040 年度（令和 22 年度）
自主防災組織の世帯カバー率	92.7%	100%

指標の算出方法

- ・自主防災組織の世帯カバー率：全世帯数のうち、自主防災組織の活動範囲に含まれている地域の世帯数の割合
- ・基準値／目標値：第 6 次日進市総合計画（2021 年 3 月策定）

## オ. 財政に関する目標値

居住誘導による居住誘導区域内の人口増加に伴う税収の増加、にぎわいのある街並みや良好な住環境への需要の高まりによる地価の上昇、インフラ整備や維持管理の効率化等による行政運営コストの抑制等の効果が期待されることから、地方公共団体の財政力を示す指標である財政力指数を設定します。

目標値としては、基本的な行政サービスの提供に必要な財源をおおむね確保できることを目指し、2024 年度の財政力指数を上回ることを目標とします。

指標	基準値	目標値
	2024 年度（令和 6 年度）	2040 年度（令和 22 年度）
財政力指数	1.01	1.01 以上

指標の算出方法

- ・財政力指数： $\frac{\text{基準財政収入額}}{\text{基準財政需要額}}$ で得た数値の過去 3 年間の平均値。地方公共団体の財政力を示す指数で、財政力指数が高いほど財源に余裕があることを意味します。
- ・基準値：2024 年度財政力指数

# 参考資料

---

- 1 用語解説
- 2 計画策定の経緯
- 3 日進市都市計画審議会
- 4 ワークショップ
- 5 パブリックコメント

## 参考資料

### 1 用語解説

#### 【あ行】

用語	解説	初出ページ
空家バンク	空家の売却または賃貸などを希望する所有者等から申し込みを受けた情報を、定住等を目的として空家の利用を希望する人に対し紹介する制度。	6-1
アクセス	道路や交通機関を用いて、ある地点や施設へ到達すること	序-1
インフラ	インフラストラクチャー（Infrastructure）の略で、生活・産業等の経済活動を営む上で不可欠な交通・治水・上下水道・電力・通信等の社会基盤のこと。	序-2

#### 【か行】

用語	解説	初出ページ
開発許可	都市計画法第29条に基づき、宅地造成等を行う際に必要とされる許可のこと。都市化の進展に伴う無秩序な開発を規制し、都市の健全な発展と秩序ある整備を目的として開発行為を許可制としている。	1-11
開発行為	主として建築物の建築またはコンクリートプラントやゴルフコースなど特定工作物の建設に供する目的で「土地の区画形質の変更」を行うもの。	1-11
家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）	家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域のこと。	7-1
既成市街地	本市の当初の区域区分の決定（1970年（昭和45年）11月24日）以前から形成されており、土地区画整理事業による面的市街地整備が行われていない市街地。	1-40
基盤整備	道路、鉄道、河川、上下水道、エネルギー供給施設、通信施設等の都市施設や学校、病院、公園等の公共施設といった、市民の生活や産業活動を支える施設を整えること。	3-1
急傾斜地崩壊危険区域	急な斜面がある箇所、地震や豪雨などにより土砂崩れや地滑りが発生する可能性が高いとされる区域のこと。開発行為等に制限が設けられることがある。	3-2
狭あい道路	車のすれ違い等が困難で交通に支障があり、災害時の安全確保において問題を抱える、狭い道路。	6-1
緊急輸送道路	地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事等が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいう。	7-12
計画規模	河川整備の基本となる降雨のことで、天白川流域においては24時間総雨量が423mm（100年に1度の確率）、境川流域においては24時間総雨量が277mm（30年に1度の確立）の降雨。	7-1

公園等愛護会	親しまれる公園をめざし、地域のふれあいを深めることを目的に1999年度（平成11年度）から始まった制度であり、地域の公園・緑地の清掃、除草、花植え等を行う地域住民等で構成される団体。	6-1
洪水浸水想定区域	水防法において洪水予報を行う河川、もしくは水位周知を行う河川に指定された河川について、その河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。	1-40
交通結節点	駅前広場が整備されバスやタクシーが乗り入れる駅や、空港、港、インターチェンジ等複数あるいは異種の交通手段の接続が行われる場所。交通機関・手段の接続機能のほか、都市機能の誘導・集積を促進させ拠点地区を形成する「拠点形成機能」や都市の顔を形成する「ランドマーク機能」を担う。	序-7
コミュニティ	地域社会。共同体意識を持って共同生活を営む一定の地域及びその人々の集団。	序-1
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・子育て支援・商業等の生活機能を確保し、市民が安心して快適に暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。	序-1

【さ行】

用語	解説	初出ページ
財政力指数	地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。	1-37
暫定用途地域	土地区画整理事業等により公共施設を整備して新たに計画的に市街化を図る区域について、その整備に備え、厳しい制限（第一種低層住居専用地域：建蔽率30%、容積率50%、建築物の高さの限度10m等）を定めている地域。	6-1
市街化区域	都市計画区域内で、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として、都市計画法第7条第2項に基づいて計画決定された区域。	1-2
市街化調整区域	都市計画区域内で、市街化を抑制する区域として、都市計画法第7条第3項に基づいて計画決定された区域。	序-5
市街地再開発事業	都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区などにおいて、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路などの公共施設の整備などを行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る事業。	序-6
将来フレーム	計画的なまちづくりを進めるために定めた将来の人口、世帯数、土地利用等の指標となるもの。	序-5
診療所	入院施設がまったくないまたは入院ベッド数が19床以下の医療機関。	1-26
持続可能	将来に渡って持続的・永続的に活動を営むこと。	序-1
人口集中地区(DID)	国勢調査において設定される人口密度が1ヘクタールあたり40人以上の区域が互いに隣接して人口5,000人以上となる地域で、実質的な都市地域を表す。港湾、工場地帯、公園等の都市的土地利用の区域は、人口密度が低くても人口集中地区に含まれる。	1-6
人口密度	人口統計において、単位面積当たりに居住する人の数。	序-1

垂直避難	水害のおそれがあるときに、自宅・施設等の浸水しない上階等への移動や、土砂災害のおそれがあるときに少しでも安全な上階等へ移動するなど、建物の高層階（垂直方向）に避難すること。	3-3
ストック マネジメント	長期的な視点で施設全体の今後の老朽化の進展状況を考慮し、リスク評価等による優先順位付けを行った上で、施設の点検・調査、修繕・改築等を実施し、施設全体を対象とした施設管理を最適化すること。	6-1
想定最大規模	水防法に規定された、想定し得る最大規模の降雨のことで、天白川流域においては24時間総雨量が774mm、境川流域においては24時間総雨量が760mmの降雨。	1-40

【た行】

用語	解説	初出 ページ
地域防災計画	市民の生命、財産を災害から守るための対策を実施することを目的とし、災害に係わる事務又は業務に関し、関係機関及び他の地方公共団体の協力を得て、総合的かつ計画的な対策を定めた計画。	7-1
地区計画	都市計画法に基づき、住民の生活に身近な「地区」を単位として、道路、公園等の施設の配置や、建築物の建て方等について、地区特性に応じてきめ細やかなルールを定めるまちづくりの計画。	3-3
低・未利用地	適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用の程度（利用頻度、整備水準、管理状況等）が低い「低利用地」の総称。	序-5
特別用途地区	特別用途地区とは、都市計画法に定められた「地域地区」のひとつで、「用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため当該用途地域の指定を補完して定める地区」と定義されている。よって、13種類の用途地域が指定されたところに“重ねて指定”されるものであり、「特別用途地区」が用途地域の指定がないところに単独で指定されることはない。	3-3
都市計画 基礎調査	都市計画法に基づき、都市現況及び将来の見通しを定期的に把握するための調査のこと。	1-11
都市計画区域	一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要のある区域として、都道府県により指定される都市計画を定める範囲のこと。	6-4
都市計画区域 マスタープラン	2000年(平成12年)5月に都市計画法の改正が行われた際に、第6条の2に「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」として登場。長期的な視点から住民に「都市の将来像」を示すとともに、市町村を超えた広域的な視点から、都市計画の目標や広域的、根幹的施設等主要な都市計画の決定の方針を示すもの。	序-3
都市計画公園	都市の健全な発展と秩序ある整備を目的とし、必要な区域を明確にして都市計画法に基づき都市計画決定されている公園のこと。	1-34
都市計画道路	都市計画法による一定の手続きを経て計画決定される道路であり、都市計画決定された区域内では、今後の施設整備に向け、一定の建築制限が適用される。	1-33
都市計画法	都市の健全な発展と秩序ある整備を図ることを目的とし都市計画に関する法律。	序-1
都市構造	都市を形成する上で必要な骨格となる鉄道や幹線道路等の交通体系や土地利用、自然環境等の全体的な構成（姿）。	2-1

土地区画 整理事業	宅地の利用増進と公共施設の整備改善を図るため、土地の区画形質の変更、公共施設の新設、変更を同時に行い、健全な市街地を形成する事業。減歩と換地の制度により、公園、街路の公共施設用地を生み出すところに大きな特色がある。	序-5
土砂災害警戒 区域	土砂災害が発生した場合に、住民の生命又は身体に危害が生ずるおそれがある区域として、都道府県が「土砂災害防止法」に基づき指定する区域であり、危険の周知や警戒避難体制の整備が行われる。	1-40
土砂災害特別 警戒区域	土砂災害警戒区域のうち、土砂災害が発生した場合に建築物に著しい危害が生じ、住民の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがある区域として、都道府県が「土砂災害防止法」に基づき指定する区域であり、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。	1-40

#### 【な行】

用語	解説	初出 ページ
二次的住宅	空家のうち、別荘やふだん住んでいる住宅とは別に、残業で遅くなったときに寝泊まりするなど、ふだん人が住んでいない住宅。	1-13

#### 【は行】

用語	解説	初出 ページ
ハザード マップ	河川氾濫や土砂災害等の自然災害による被害を予測し、その被害範囲を図化したもの。	1-40
(中京都市圏) パーソン トリップ調査	人の動きに着目して実施されるアンケート調査。「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」動いたかについて調査し、1日のすべての動きを捉えるもの。中京都市圏としては、愛知県、岐阜県、三重県が対象範囲となる。昭和46年から実施される調査で、現在の最新調査は令和4年の調査。	1-21
バリアフリー	段差や仕切りをなくす等高齢者や障害者が日常生活をおくる上で不便な障害となっていること（バリア）を除去（フリー）し、全ての人々が安心して暮らせる環境をつくること。	6-2
P D C A サイクル	Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Action（改善）の4段階を繰り返すことによって、計画における管理業務を継続的に改善していく手法のこと。	8-1
病院	入院ベッド数が20床以上の医療機関。	1-26
保安林	生活環境の保全・形成等、特定の公益目的を達成するため、農林水産大臣又は県知事によって指定される森林のこと。	3-2

#### 【ま行】

用語	解説	初出 ページ
道の駅	安全で快適に道路を利用するための道路交通環境の提供、地域のにぎわい創出を目的とした施設で、地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場としての活用が期待される施設のこと。	序-6
民間都市開発 推進機構	民間事業者による都市開発を推進するため、「民間都市開発の推進に関する特別措置法」に基づき、事業推進主体として指定された一般財団法人。	6-2

【や行】

用語	解説	初出ページ
用途地域	地域地区のうち最も基礎的なものであり、都市全体の土地利用の基本的枠組みを設定するとともに、建築物の用途や容積率、建蔽率、高さ等の形を規制・誘導し、秩序あるまちづくりに大きな役割を果たすもの。用途地域には13種類がある。	3-3

【ら行】

用語	解説	初出ページ
ライフサイクルコスト	道路や橋、公園、公共施設、上下水道などの施設・設備について、計画・設計から建設(導入)、運用、維持管理、修繕・更新、廃止・撤去(処分)までの間に発生する費用の合計のこと。	6-3

【わ行】

用語	解説	初出ページ
ワークショップ	問題解決やトレーニングの手法で、住民参加型まちづくりにおける合意形成の手法としてよく用いられている。一方通行的な知識や技術の伝達でなく、参加者が自ら参加・体験し、グループの相互作用の中で何かを学びあったり創り出したりする、双方向的な学びと創造のスタイルのこと。	序-3

## 2 計画策定の経緯

年月日		会議・調査
2025年（令和7年）	3月19日	2024年度（令和6年度）第3回都市計画審議会
	4月14日～ 5月7日	事前アンケート実施
	5月24日	第1回 ワークショップ
	6月7日	第2回 ワークショップ
	6月27日	2025年度（令和7年度）第1回都市計画審議会
	8月29日	2025年度（令和7年度）第2回都市計画審議会
	11月6日	2025年度（令和7年度）第3回都市計画審議会
2026年（令和8年）	1月13日	2025年度（令和7年度）第4回都市計画審議会
	1月30日～ 3月2日	パブリックコメント実施
	3月24日	2025年度（令和7年度）第5回都市計画審議会

### 3 日進市都市計画審議会

#### (1) 条例

○日進市都市計画審議会条例

昭和44年7月1日

条例第11号

改正 平成12年3月28日条例第30号

(趣旨)

第1条 この条例は、都市計画法(昭和43年法律第100号。以下「法」という。)第77条の2の規定に基づき、日進市都市計画審議会の設置、組織及び運営について必要な事項を定めるものとする。

(設置)

第2条 法第77条の2第1項の規定に基づき、日進市都市計画審議会(以下「審議会」という。)を設置する。

(組織)

第3条 審議会は、委員15人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命する。

(1) 市議会の議員

(2) 学識経験を有する者

3 市長は、前項に規定する者のほか、関係行政機関若しくは県の職員又は市内に住所を有する者のうちから、委員を任命することができる。

4 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

5 委員は、再任されることができる。

(臨時委員)

第4条 審議会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

2 臨時委員は、市長が任命する。

3 臨時委員は、その特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

(会長)

第5条 審議会に会長を置き、学識経験を有する者につき任命された委員のうちから委員の選挙によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理する。

3 会長に事故のあるとき又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指定した委員が会長の職務を代理する。

(会議)

第6条 審議会の会議は、会長が招集する。

2 審議会の会議は、委員及び議事に関係のある臨時委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 審議会の議事は、出席した委員及び議事に関係のある臨時委員の過半数をもって決し、可否同数のときは会長の決するところによる。

(庶務)

第7条 審議会の庶務は、市長の定める部課において所掌する。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、審議会に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、昭和44年7月1日から施行する。

附 則(平成12年3月28日条例第30号)

1 この条例は、平成12年4月1日から施行する。

2 この条例の施行の際現に改正前の日進市都市計画審議会条例(以下「改正前の条例」という。)

第3条第2項第1号に掲げる者につき任命された委員並びに同項第3号、第4号、第6号及び第7号に掲げる者につき任命された委員は、それぞれ改正後の日進市都市計画審議会条例第3条第2項第1号に掲げる者につき任命された委員並びに同項第2号に掲げる者につき任命された委員とみなす。この場合において、委員の任期については、その者が改正前の条例第5条の規定により任命された日から起算する。

## (2) 委員名簿

区分	氏名	所属等	任期
第3条第2項 第1号 市議会の議員	岩淵 晃久	日進市議会議員	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
	小出 あさこ (島村 きよみ)	日進市議会議員	2025年(令和7年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日 (2023年(令和5年)7月1日～2025年(令和7年)6月30日)
	舟橋 よしえ (中島 まなみ)	日進市議会議員	2025年(令和7年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日 (2023年(令和5年)7月1日～2025年(令和7年)6月30日)
第3条第2項 第2号 学識経験を有する者	◎ 風岡 嘉光	元愛知県職員	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
	○ 武田 美恵	愛知工業大学工学部 教授	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
	伊豆原 一成 (都築 尚信)	日進市商工会	2024年(令和6年)5月21日～2027年(令和9年)6月30日 (2023年(令和5年)7月1日～2024年(令和6年)5月20日)
	市川 豊	日進市農業委員会	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
	武田 立史	日進市教育委員会	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
第3条第3項 関係行政機関 の職員	伊藤 和義 (倉島 正彦)	愛知警察署	2025年(令和7年)3月26日～2027年(令和9年)6月30日 (2024年(令和6年)3月29日～2025年(令和7年)3月25日)
第3条第3項 市内に住所を有する者	岩佐 智生	市民公募委員	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
	上田 信子	市民公募委員	2023年(令和5年)7月1日～2027年(令和9年)6月30日
第4条 特別の事項を調査審議する臨時 委員	松本 幸正	名城大学理工学部 教授	2025年(令和7年)3月19日～調査審議終了まで
	斉藤 孝治	名古屋大学大学院 環境学研究科助教	2025年(令和7年)3月19日～調査審議終了まで
	青山 雅道	日進市社会福祉協議会	2025年(令和7年)3月19日～調査審議終了まで
	尾関 謙治	名古屋鉄道株式会社	2025年(令和7年)3月19日～調査審議終了まで
オブザーバー	青柳 克彦	愛知県都市・交通局 都市基盤部都市計画 課長	2025年(令和7年)3月19日～調査審議終了まで

※◎は会長、○は職務代理、( )は前任

### (3) 審議会の開催概要

回数	日時	審議内容
2024年度 (令和6年度) 第3回	2025年(令和7年) 3月19日	■臨時委員・オブザーバー委嘱、立地適正化計画の概要、策定体制、策定方針、今後のスケジュール等
2025年度 (令和7年度) 第1回	2025年(令和7年) 6月27日	■策定の背景・目的、現状・課題分析 ■ワークショップの結果報告
2025年度 (令和7年度) 第2回	2025年(令和7年) 8月29日	■基本的な方針、居住誘導区域の設定、都市機能誘導区域の設定、誘導施設の設定
2025年度 (令和7年度) 第3回	2025年(令和7年) 11月6日	■誘導施策、防災指針、計画推進に向けて
2025年度 (令和7年度) 第4回	2026年(令和8年) 1月13日	■パブリックコメント案について
2025年度 (令和7年度) 第5回	2026年(令和8年) 3月24日	■立地適正化計画案について

#### (4) 諮問

6日都第1958号

令和7年3月18日

日進市都市計画審議会

会長 風岡 嘉光 様

日進市長 近藤 裕貴

日進市立地適正化計画の策定について（諮問）

このことについて、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）第81条第22項の規定により、日進市都市計画審議会に諮問します。

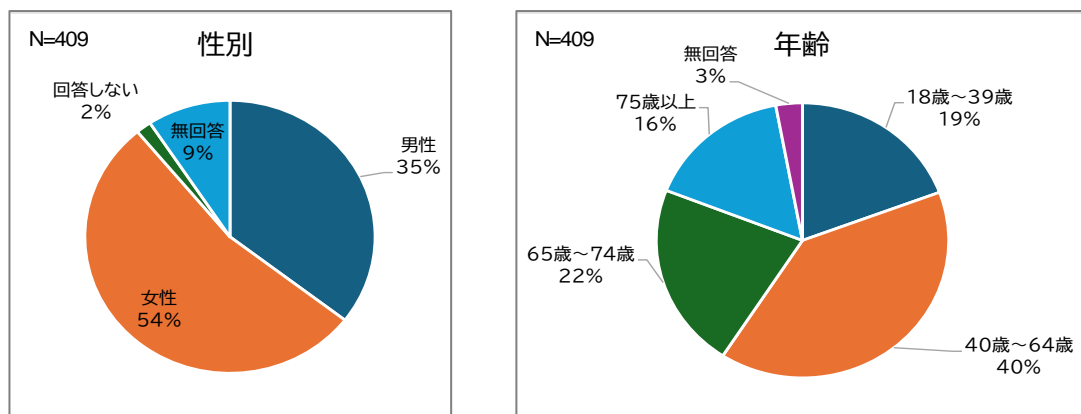
(5) 答申



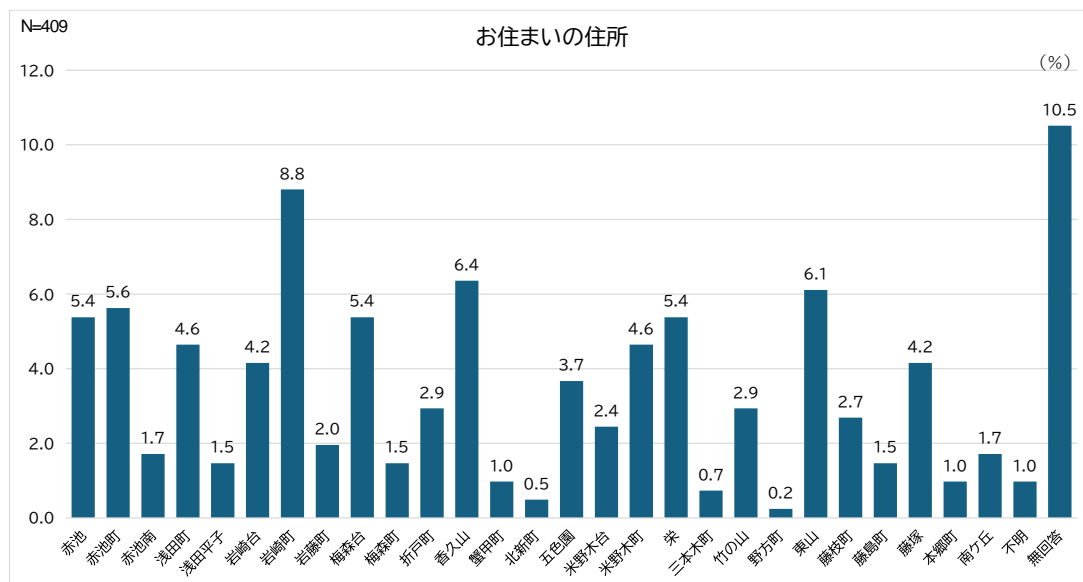


事前アンケート結果： ※端数処理の関係上、グラフの合計値が100%にならないことがあります

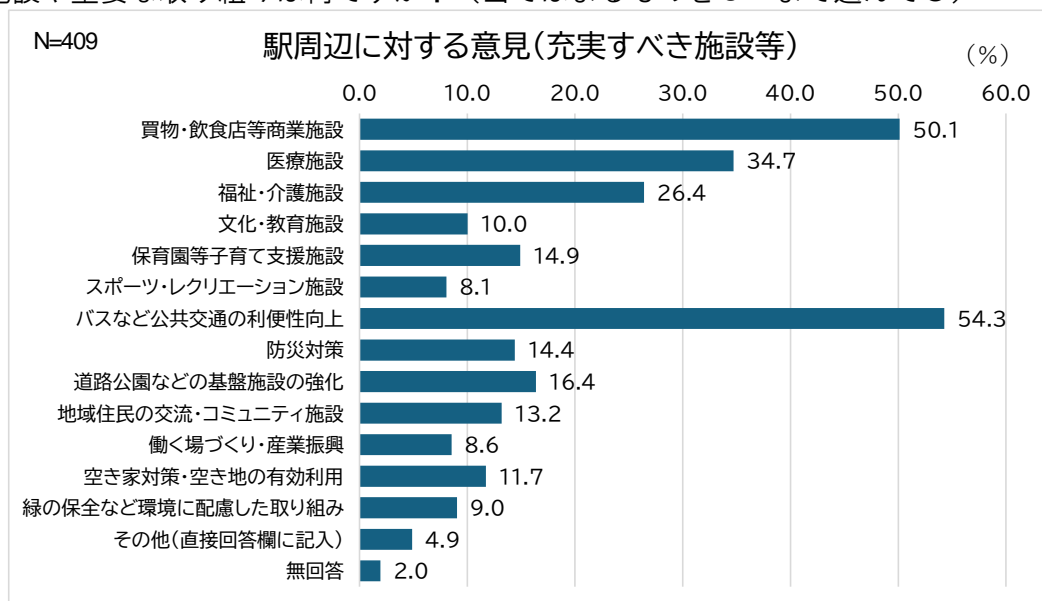
Q1. あなたの性別・年齢をお答えください。(当てはまるもの1つに○)



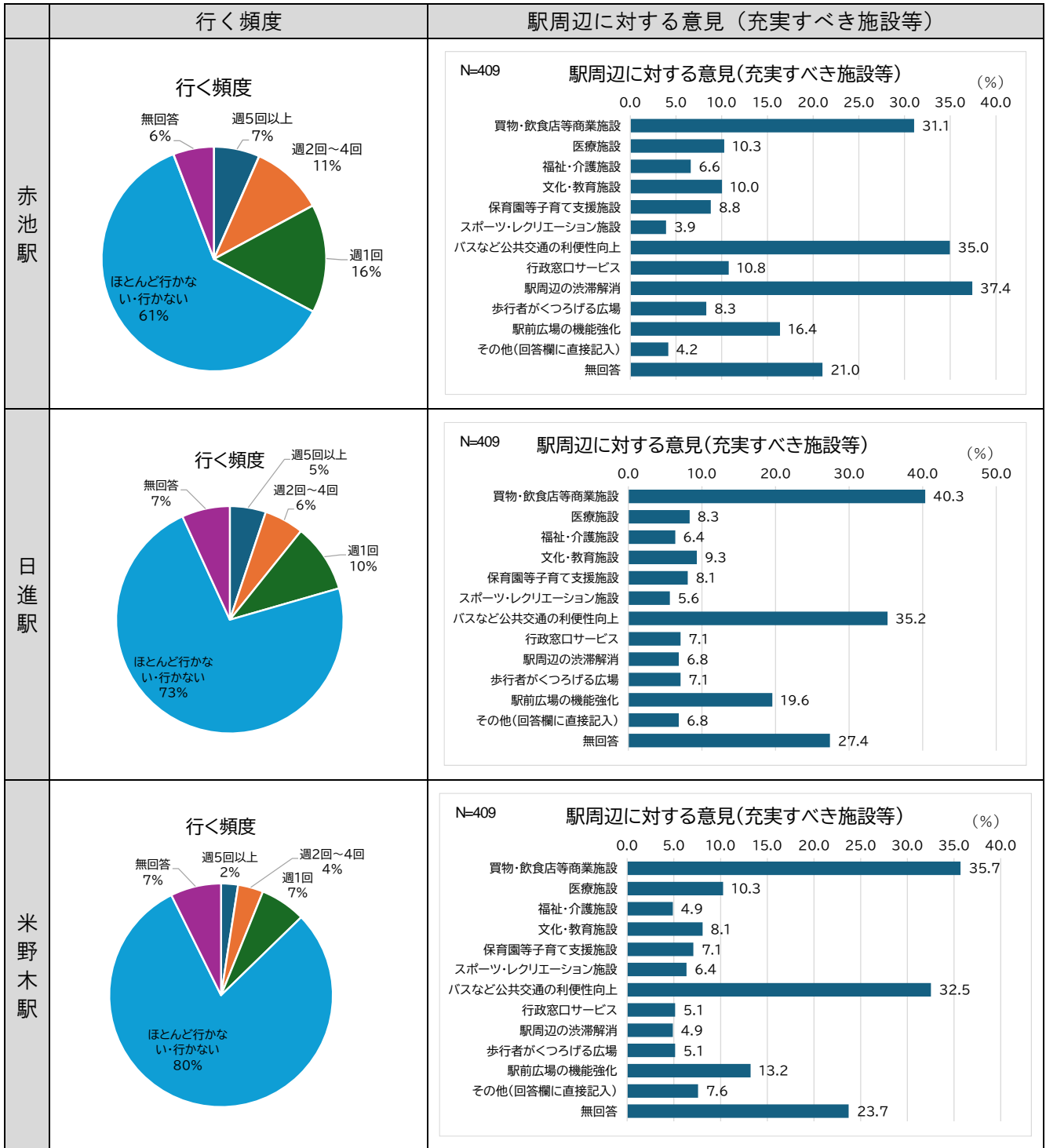
Q2. あなたのお住まいの郵便番号をお答えください。



Q3. 今後、人口減少や高齢化が進む中、お住まいの地域で住み続けていくために身近に必要なと思う施設や重要な取り組みは何ですか？(当てはまるものを3つまで選んで○)



Q4. 市内の鉄道駅周辺（赤池駅・日進駅・米野木駅）について、「行く頻度」と「駅周辺に対する意見」を以下の選択枝から選んで、その番号等を記入してください。（当てはまるものを3つまで選んで記入）



## (2) ワークショップ開催概要

回数	日時	場所	参加者
第1回	2025年(令和7年)5月24日(土)午前10時~正午	中央福祉センター (大会議室)	20名
<b>議題</b>			
・ 日常生活圏や鉄道駅周辺(都市拠点)に関する現状について ⇒ 都市サービス、公共交通サービス、道路・公園等のインフラに関する“良い・悪いところ”、“満足・不満なところ”、“便利・不便なところ”など			

回数	日時	場所	参加者
第2回	2025年(令和7年)6月7日(土)午前10時~正午	中央福祉センター (大会議室)	21名
<b>議題</b>			
・ 日常生活圏のまちづくりのあり方 ・ 鉄道駅周辺(都市拠点)のまちづくりのあり方 ⇒ 日進市の今後の都市づくりに向けた思いや願い ⇒ 誘導すべき都市施設			



**日進市**

## “快適で便利なまちづくり” に向けて熱い議論をしてみませんか！

この度、日進市では立地適正化計画を策定することになりました。立地適正化計画は、将来の人口減少・高齢化に備え、医療・福祉施設・商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通により生活利便施設などにアクセスできるよう、“コンパクトなまちづくり”を目指すものです。今後の都市の持続可能な発展とともに、快適で便利、安全な住みやすいまちづくりのための重要な計画となります。

立地適正化計画を策定するうえで市民の皆様からの声をお聞きするため、**別紙のとおりアンケート調査及びワークショップへの参加希望についてお聞きします。皆様のアンケートへの回答及びワークショップへのご参加をお待ちしています。**なお、アンケート調査の結果は統計的処理を行い、上記調査目的以外には一切利用しません。  
(このアンケートは、令和7年4月3日現在、本市に居住の18歳以上の方の中から無作為に抽出した1,500名を対象にお願いしています。)

**■ワークショップについて**

駅周辺の交通渋滞の緩和が不可欠だよな

歩行者が気軽に休める広場がほしいね

駅周辺に文化・スポーツ施設があればうれしいよね

駅前に店舗や行政窓口があれば便利ね

ワークショップとは、参加者が特定のテーマや課題について学び、議論するためのセッションです。この度、開催するワークショップでは市民の皆さんがテーブルを囲んで、人口減少や高齢化が進む中、今後の日進市のまちづくりについて話し合ってください。

**【ワークショップの開催日時・場所】**

■日時(2回開催します)

第1回：令和7年5月24日(土)午前10時~正午

第2回：令和7年6月7日(土)午前10時~正午

■開催場所：中央福祉センター(大会議室)

**■ワークショップへの参加希望等アンケート調査票の記入にあたってのお願い**

○ワークショップへの参加希望等に関するアンケートに関して、別紙アンケート調査票への記入又はWEBアンケートのいずれかにて回答できます。

○WEBアンケートの場合、右の二次元コードを読み取って回答してください。

○アンケート調査票への記入の場合、切手を貼らずに、同封の返信用封筒で返信をお願いします。

○アンケートは**令和7年5月7日(水)**までにご回答をお願いします。

<二次元コード>



**【アンケートの内容等に関する問合せ先】**

担当：都市産業部 都市計画課      電話：0561-73-2049

ワークショップ開催案内

### (3) ワークショップの結果

ワークショップの様子：



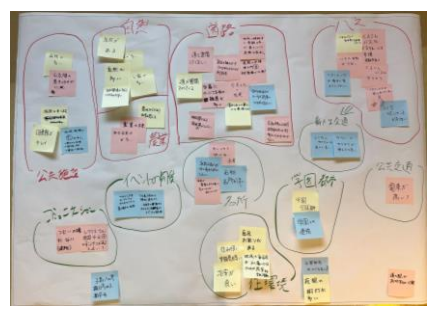
各班の成果（1回目）：



A 班



B 班



C 班

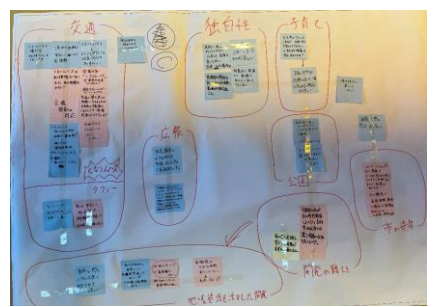
各班の成果（2回目）：



A 班



B 班



C 班



# 立地適正化計画策定に関する ワークショップを開催しました

日進市では、現在、立地適正化計画を策定しており、その計画づくりの一環として市民の声を聞きし、今後の参考とするためにワークショップを開催しました。

立地適正化計画は、将来の人口減少・高齢化に備え、医療・福祉・商業施設や住居等がまとまって立地し、市民が公共交通により生活利便施設などにアクセスできるよう、“コンパクト・プラス・ネットワーク”のまちづくりを目指すものです。都市の持続可能な発展とともに、公共交通ネットワークを活かした快適で便利、そして安全で住みやすいまちづくりのための重要な計画です。

## ワークショップの概要

無作為に抽出した1,500名(市内在住18歳以上)の方等に簡易なアンケート調査とワークショップへの参加希望を伺い、2日間のワークショップに両日とも参加可能と回答した方に参加いただきました。



### 【ワークショップの流れ】



### 【開催日、テーマ等】

	第1回	第2回
日時	5月24日(土)午前10時～	6月7日(土)午前10時～
場所	中央福祉センター(大会議室)	
参加人数	20名	21名
テーマ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日常生活圏や鉄道駅周辺(都市拠点)に関する現状について</li> <li>⇒都市サービス、公共交通サービス、道路・公園のインフラ等に関する“良い・悪いところ”、“満足・不満なところ”、“便利・不便なところ”など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日常生活圏のまちづくりのあり方</li> <li>●鉄道駅周辺(都市拠点)のまちづくりのあり方</li> <li>⇒日進市の今後の都市づくりに向けた思いや願いなど</li> <li>⇒誘導すべき都市施設</li> </ul>



## 参加者の主な意見

こんなまちだったらいいなあ



ワークショップでは活発な意見交換をしていただきました。意見交換で出された主な意見をご紹介します。

### 日常生活圏

#### <良いところ>

- 自然に恵まれている
- 住みやすい住民自治が活発
- 名古屋へのアクセス良好

#### <悪いところ>

- バスの利用が不便  
⇒くるりんバス便数が少ない
- 公共施設の老朽化
- 幹線道路の整備が遅れている  
⇒生活道路にまで通過交通が侵入し危険
- 食料品スーパーが近くにない

### 鉄道駅周辺

#### <良いところ>

- 赤池駅にモールが出来て便利になった
- 名古屋、豊田へ出やすい

#### <悪いところ>

- (3駅)
- 周辺に駐車場、駐輪場が少ない
- 駅までが遠い  
(赤池駅)
- 駅付近の交通渋滞  
(日進駅・米野木駅)
- お店が少ない、活気がない

#### <こうなったらいいな>

- 県道瀬戸大部東海線沿いにもっとお店ができると良い
- 歩道や自転車道の整備
- 生活道路の抜け道対策
- 高齢者の移動サービスの充実
- 子育て世代や高齢者の方も一緒に楽しめる施設が欲しい
- 駐車場があって買い物ができる子供が遊べる場所がほしい
- 子どもたちが集まれる場所が欲しい
- 人とのつながりがうまれるコミュニティの場があると良い
- 日進市の魅力を伝える活動やイベントの開催

#### <こうなったらいいな>

- 赤池駅前広場の改善
- 赤池駅周辺でのんびりできる空間や商業施設も欲しい
- 待ち合わせ出来る場所(カフェ、ファミレス)があると良い
- 人が集まれる場所ができると良い
- 低層に広がる駅ビルができると良い
- 歩いて寄れるワーキングスペースが欲しい
- 託児や放課後預けれる場所がほしい
- どの駅にも市役所がよく使う機能(行政サービス)が欲しい
- 駐車場、駐輪場の充実
- 空きビルの有効活用



### 【ワークショップ参加者の感想等】

- 初参加でしたが、同じ市内に住んでいても、地域差があり、考え方の違いを感じた。
- いろいろな世代の方の意見が聞けました。高齢者の方でも今どきの意見をお持ちでびっくり、うれしかったです！！
- 楽しめた、引き続き市、行政と話す機会を作ってほしい。
- 日頃、知り合えない地域の方と交流ができた。
- 集まった声が届くようにしてほしい。

## 5 パブリックコメント

---

開催概要：

項目	内容
実施期間	2026年（令和8年）1月30日（金）～ 2026年（令和8年）3月2日（月）
閲覧場所	・市役所北庁舎1階都市計画課 ・市役所本庁舎1階情報公開窓口 ・図書館 ・各福祉会館 ・市ホームページ
意見の提出方法	窓口手渡し、郵送、FAX、電子メール
募集結果	2名、6件



日進市  
都市産業部都市計画課  
〒470-0192  
愛知県日進市蟹甲町池下 268  
TEL:0561-73-7111 (代表)  
<https://www.city.nisshin.lg.jp>