Ⅲ まちづくりの課題

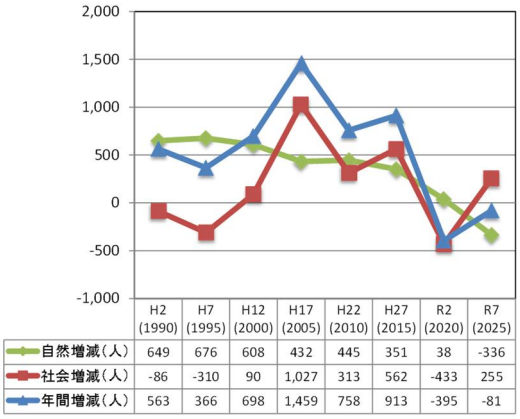
本市の現況特性、将来推計人口、それに伴う公共交通、生活サービス施設の分析結果等から、まちづくりの課題を整理します。

１．子育て世代の満足度向上・流入促進

本市は、臨海部の工業地帯において働く場が確保され、かつ、名古屋への通勤圏として、多くの若者や子育て世代が居住しています。こうした若者や子育て世代が住み続けることで、本市の人口を維持することができます。一方で、平成 12 年（2000 年）から令和 2 年（2020 年）までは自然増減がプラスであったのが、令和 7 年（2025 年）にマイナスに転じています。令和 2 年（2020 年）は新型コロナウイルス感染症の影響により社会増減がマイナスに転じましたが、現在では社会・経済活動が回復し、プラスとなっています。

臨海部工業地帯を始めとした堅固な産業基盤を背景に、社会増が続く本市では、転入者への住宅・宅地供給や充実した公共交通と道路網の交通利便性を生かし、引き続き、子育て世代が本市に住み続けたくなるような施策の展開が必要です。

加えて、良好な居住環境や生活利便性の確保とともに、子育て支援施設の充実など都市としての魅力を高めることにより、若者や子育て世代の更なる流入促進を図ることも必要です。



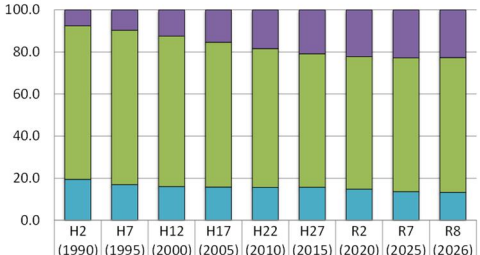
	H2 (1990)	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)
自然増減（人）	649	676	608	432	445	351	38	-336
社会増減（人）	-86	-310	90	1,027	313	562	-433	255
年間増減（人）	563	366	698	1,459	758	913	-395	-81

図　人口動態（再掲）

２．高齢者の増加への対応

年齢 3 区分別人口割合の推移では、老年人口割合は増加傾向で推移しています。今後は全国的な少子高齢化の進展と同様に、本市においても老年人口割合が増えることが予測され、利用実態を考慮しつつ介護福祉施設の維持・充実を図ることが必要です。

さらに、外出機会を増やすことは、高齢者の健康寿命を延ばし、医療介護に係る財政負担の軽減につながると考えられます。このため、高齢者の集いの場となる交流施設や、生活サービス施設の更なる充実に加え、公共交通の維持・確保に関する取組みが必要です。また、本市の空家率は低い水準にあるものの、高齢者の転居の機会等が増えることに伴い、空家等が増加することが予測され、その対応を図ることが必要です。



	H2 (1990)	H7 (1995)	H12 (2000)	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	R2 (2020)	R7 (2025)	R8 (2026)
老年人口(%)	7.6	9.7	12.5	15.4	18.4	20.9	22.2	22.8	22.7
生産年齢人口(%)	73.0	73.4	71.5	68.9	65.9	63.4	63.0	63.6	64.0
年少人口(%)	19.4	16.9	16.0	15.8	15.7	15.7	14.8	13.5	13.3

図　年齢 3 区分別人口割合の推移（再掲）

３．公共交通の維持・充実

本市は、鉄道、路線バスといった基幹的公共交通が充実しており、日常生活の移動手段等として利用されています。第６回中京圏パーソントリップ調査の結果からは、名古屋市等の周辺市町と結ばれている状況もみられます。こうした基幹的公共交通については、将来にわたって維持していくことが必要です。

循環バスは、鉄道、路線バスとともに市民の日常生活の移動手段等となる公共交通であり、重要な役割を果たしています。循環バスに関するアンケート調査でも、その重要性は広く市民に認識されています。このため、地域や高齢者の生活を支えていくためにも、循環バスの維持・充実に加えて、買い物バス等による送迎サービスなど福祉面の充実も必要となっています。利便性向上のためには、鉄道、路線バス、循環バス、タクシーといった公共交通が相互連携し、「交通空白」の解消に向けて既存の公共交通を補完する新たな公共交通サービスの検討を進め、公共交通ネットワークの維持・充実を図ることが必要です。

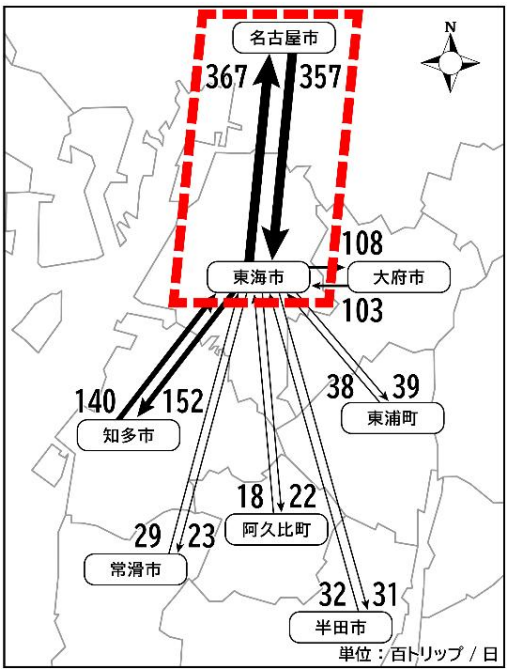


図　周辺市町への移動状況（再掲）

４．生活サービス施設の維持・充実

生活サービス施設の分析結果から、本市は、一部の生活サービス施設のサービス圏外となる地域がみられますが、将来推計人口から、現在と同規模の人口が確保されることから、現在の生活サービス施設を将来にわたって維持・充実していくことが必要です。

特に、新しく整備された加木屋中ノ池駅周辺では、駅の利便性、中核病院の拠点性を生かすことや、太田川駅周辺や公共交通結節点となる交通拠点である鉄道駅周辺では、不足する商業施設等の生活サービス施設の誘導を図ることが必要です。

主に車での利用が想定される幼稚園等の子育て支援施設や通所施設等の介護福祉施設では、今後の公共施設の再編や福祉施策との連携に応じて、施設の配置の調整を行うことが必要です。

また、本市の公共施設等（公共建築物及びインフラ施設）の多くは、1960 年代から 1970 年代にかけて建設されており、今後も、定期的な修繕や計画的な更新等が必要な状況となっています。施設の更新を行う際には、利用状況や劣化状況を踏まえ、集約化・複合化や近隣市との共同設置等による広域化や廃止も含め、検討していくことが必要です。

５．安心安全な居住環境の確保

本市には、土砂災害のリスクが大きい箇所や水害のリスクが大きい箇所といった居住にふさわしくない区域があり、こうした区域にも将来的に人口が分布すると予測されます。こうした区域に居住することについて精査し、安全な居住環境を確保する必要があります。

また、本市の財政は、人件費や物価の高騰により、予算が増加傾向にあるなか、特に民生費等は増大しており、今後の高齢者の増加等を勘案すると、さらに増大することが想定されます。このため、既存のインフラ施設を活用しながら適切な生活利便性の確保や高齢者等の健康寿命延伸により財政負担を軽減し、健全な都市経営を確保することが必要です。あわせて、バリアフリー化やノーマライゼーション*を進め、高齢者や障がい者をはじめだれもが安心して暮らせる環境を確保することが必要です。

６．都市の骨格構造の構築

本市を南北に縦貫する（都）名古屋半田線沿道は、土地区画整理事業等の実施等により人口定着が進み、将来的にも人口が集積していると予測されます。また、生活サービス施設の評価においても、既に生活サービス施設が充実している地域に該当します。しかし、公共交通の分析結果では、鉄道、路線バスの徒歩圏外となる地区がみられます。

このため、東海市都市計画マスタープランに位置付けた拠点や軸を踏まえ、都市の骨格構造を構築することが必要です。



（安心安全な居住環境の確保）

Ⅳ　都市づくりの基本的な考え方

まちづくりの課題を踏まえ、本市の目指す都市の姿や都市の骨格構造を示します。

１．本市の目指す都市の姿

本市の将来推計人口は、令和 25 年（2043 年）には 120,000 人となる見込みです。年齢 3 区分別人口をみると、年少人口、生産年齢人口の減少、老年人口が増加すると予測されます。

本市の持続可能なまちづくりのために、将来を担う子育て世代が住み続けたくなり、これまでの本市の発展を築いてきた高齢者が便利でいきいきと暮らせ、そして、これら含め全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまちとして、駅を中心とする拠点を公共交通がつなぎ、歩いて暮らせるまちを目指します。

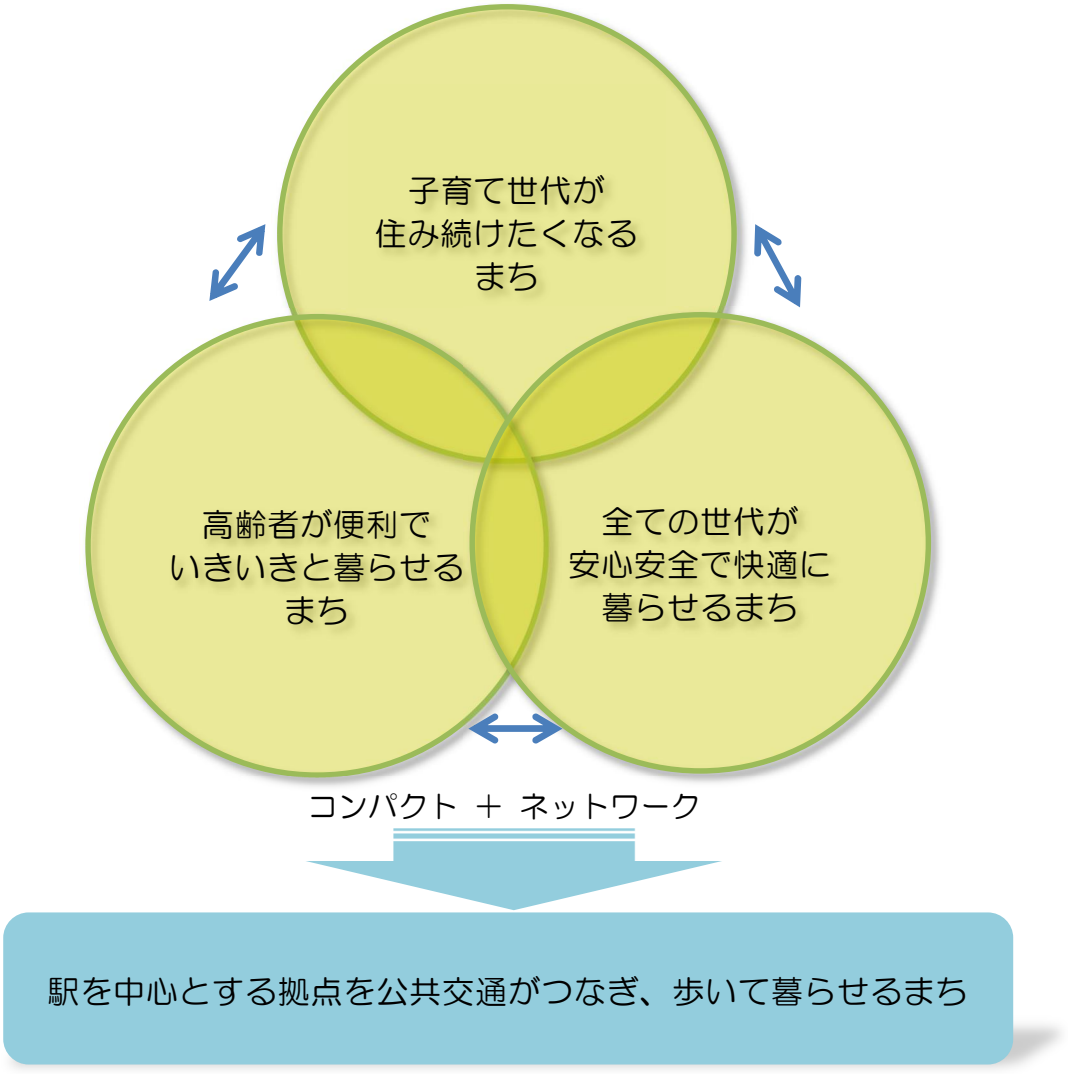


図　本市の目指す都市の姿

２．本市の目指す都市の姿実現のための考え方

２．１．子育て世代が住み続けたくなるまち

本市の特徴の一つである充実した公共交通網と道路網による利便性の維持や、子育て支援施設等の生活サービス施設の維持・充実や良好な環境の住宅・宅地の継続的な供給、都市の魅力向上等により、子育て世代が住み続けたくなるまちを目指します。

２．２．高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち

高齢者の健康寿命延伸や集いの場等となる交流施設等の維持・充実を図るとともに、これらの施設の利用や日常生活において必要となる公共交通の維持・充実を図り、「交通空白」の解消に取組むことで市内に居住している高齢者が外出しやすく、便利でいきいきと暮らせるまちを目指します。

本市の東部には、鉄道やバス等の公共交通が弱い地域がありますが、（都）名古屋半田線を中心に生活サービス施設が立地し、将来的にも人口の維持が想定されます。このため、この地域の生活を支える公共交通として、循環バスやタクシーの維持・充実を図り、将来にわたって安心でいきいきと暮らせるまちを目指します。

また、高齢化の進展に伴い、空家等の増加が予想されるなか、新たな空家等を発生させない取り組みを行い、空家化を予防することで、高齢者が安心して暮らせるまちを目指します。

２．３．全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち

子ども、高齢者、障がい者をはじめ、全ての世代が安心安全に暮らせるよう、各種生活サービス施設の維持・充実、鉄道、路線バス、循環バス、タクシーといった公共交通の維持・充実や災害の危険性の少ない安全な地域への居住誘導等、将来にわたって安心して暮らせる環境の確保により、安心安全で快適に暮らせるまちを目指します。

加木屋中ノ池駅周辺は、生活サービス施設の評価が低い状況ですが、駅の利便性や核となる医療施設を利用し、本市の拠点となるよう生活サービス施設の維持・充実を図ります。

また、尾張横須賀駅周辺や南加木屋駅周辺についても、良好な居住環境を確保するため、生活サービス施設の誘導等により、地域特性や公共交通の利便性を生かした拠点の形成を目指します。

２．４．コンパクト＋ネットワークによるまちづくり

各世代がともに住み続けられるまちを形成していくためには、将来推計人口の実現に向け、利便性の高い市街地を形成し、本市への定住化を促進していくことが求められます。このため、福祉、教育関連分野との連携や公共施設の再編等を見据えながら、商業施設、医療施設、子育て支援施設、介護福祉施設といった生活サービス施設の維持・充実、さらに各種施設が利用しやすいよう公共交通の相互連携やネットワークの維持・充実を目指します。

また、東海市都市計画マスタープランに位置付けた各拠点と交通軸から、福祉、教育等の関連分野との連携や公共施設の再編等も加味し、鉄道駅周辺や（都）名古屋半田線沿道での生活サービス施設の維持・充実等を含めた都市の骨格構造を示します。

さらに、福祉、教育等の関連分野との連携や、公共施設の再編等も見据えながら、コンパクト＋ネットワークによるまちづくりを推進し、鉄道駅を中心とする拠点と各生活圏の拠点を公共交通がつなぎ歩いて暮らせるまちの実現を目指します。

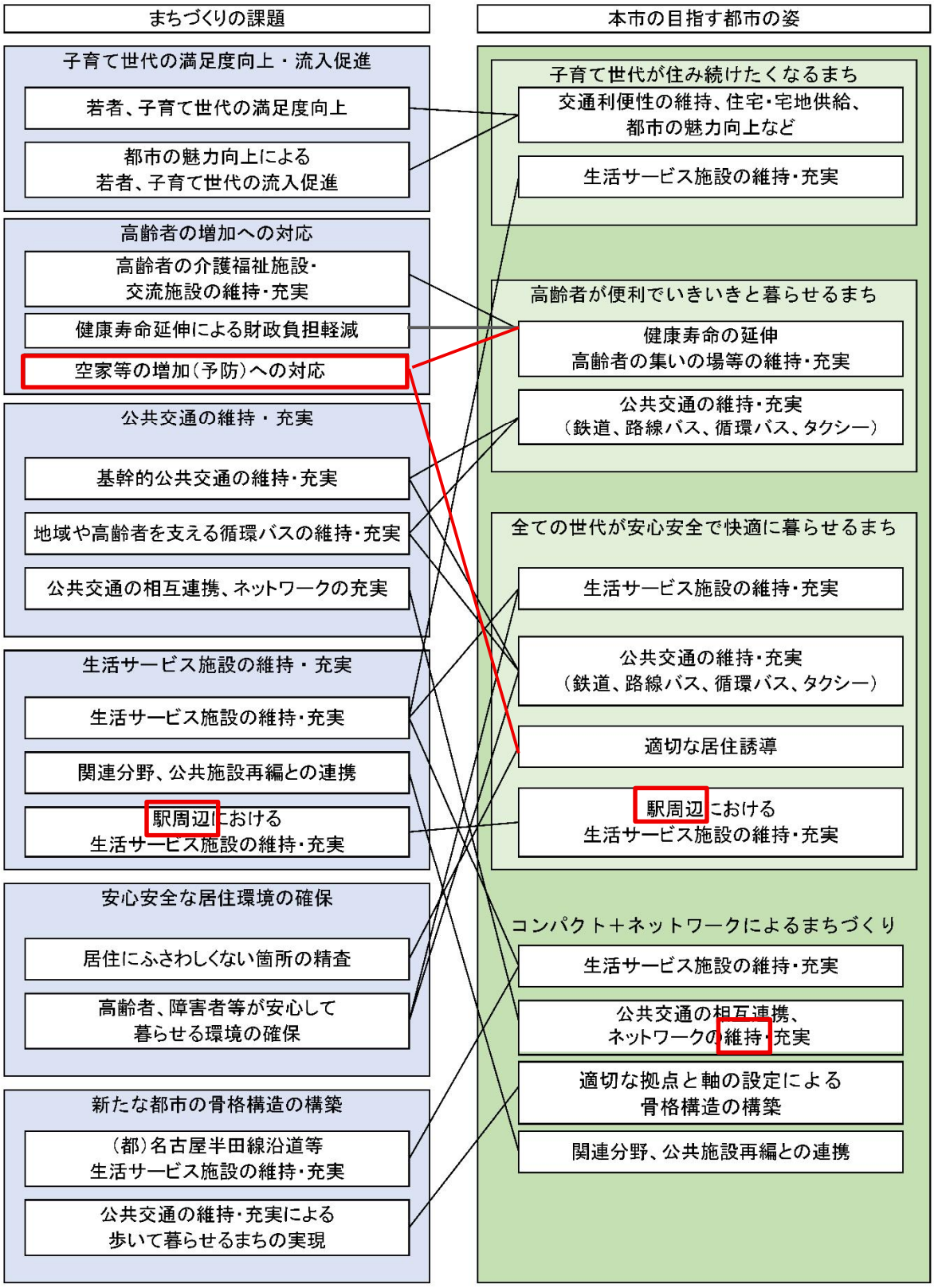


図　まちづくりの課題と本市の目指す都市の姿の対応

３．都市の骨格構造

３．１．拠点と軸の位置付け

(1) 拠点の位置付け

本計画で位置付ける拠点は、本市の目指す都市の姿を実現するために必要な拠点であり、東海市都市計画マスタープランに位置付けた拠点から構成し、以下に示します。

(2) 軸の位置付け

本計画で位置付ける公共交通軸は、先に位置付けた拠点をつなぐネットワークの役割を担います。また、市の東部には鉄道やバス等の公共交通が弱いにも関わらず（都）名古屋半田線沿道に市街地が形成されていることから、これら地域の生活サービス施設の維持・充実を含め、交通軸を位置付けます。

種別	都市計画マスタープランの位置づけ
都市拠点・広域交流拠点	○多世代が暮らすことのできるまちづくりを展開するとともに、産業、文化、教育、医療、福祉などのさまざまな都市機能の集積・複合化により本市の中心として、にぎわいのある拠点の形成を図る。 ○交通機関相互の乗り継ぎ利便性を高め、公共交通結節点としての機能強化を図る。 ○（都）西知多道路ＩＣ周辺という広域交通体系の利便性を生かす。
健康福祉拠点	○公共交通の利便性を生かした生活サービス施設の充実を図るとともに、文化、スポーツ、レクリエーション、福祉などの多様な機能を有する拠点として現有機能の維持・強化を図る。
保健医療福祉拠点	○既存の医療・福祉機能に加えて、日常生活を支える商業施設などの生活サービス施設の誘導、公共交通の機能強化などにより、「医職住」が整った市街地の整備に向けた拠点の形成を図る。
行政拠点	○行政サービスや地域情報の発信地として、現有機能の維持・強化を図る。
スポーツ文化拠点	○スポーツ活動を支援する機能の充実により、交流・ふれあいを促進する。 ○生涯学習活動や創造活動の発展と交流を促進する。
地域生活拠点	○各生活圏の拠点を形成するエリアとして、バスなどの公共交通との連携の維持・強化を図る。
交通拠点	○高齢者をはじめ、だれもが快適に移動できる交通環境の整備を図る。 ○公共交通の利便性を生かした居住の誘導や商業施設などの生活サービス施設の維持・充実を図る。
交通軸	公共交通基幹軸 ○都市の骨格となる広域的な移動を支える鉄道（名古屋鉄道常滑線、河和線）及び路線バス（知多バス上野台線、横須賀線） 道路交通軸 ○高速自動車国道や高規格道路などの自動車専用道路 幹線道路軸 ○主要幹線道路や都市幹線道路、地区幹線道路

３．２．都市の骨格構造

本計画で定めた拠点と軸による都市の骨格構造を示します。鉄道駅を中心とする拠点と各生活圏の拠点を公共交通基幹軸と（都）名古屋半田線等による交通軸で接続します。

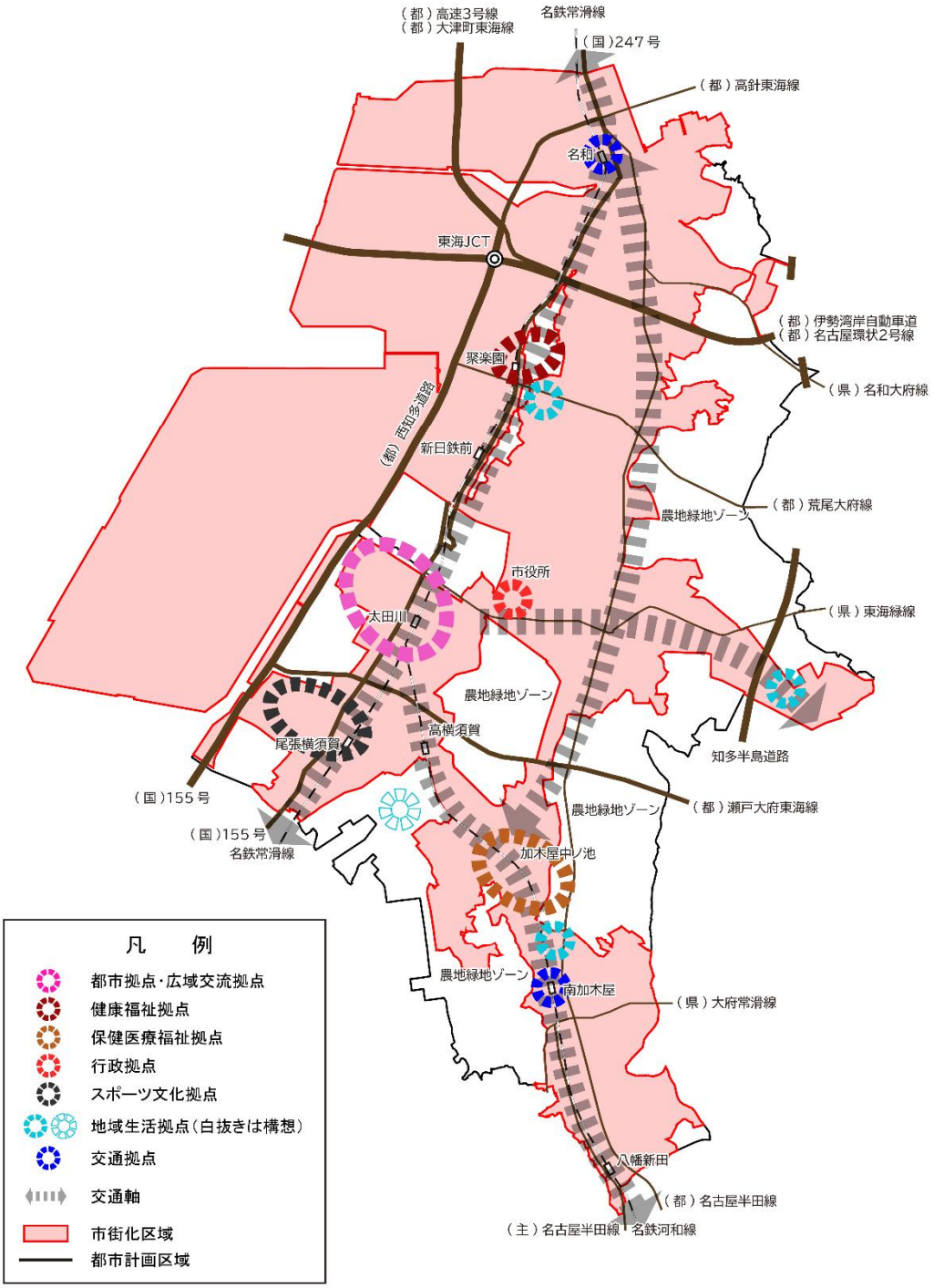


図　都市の骨格構造

Ⅴ 居住誘導区域

１．居住誘導区域の設定

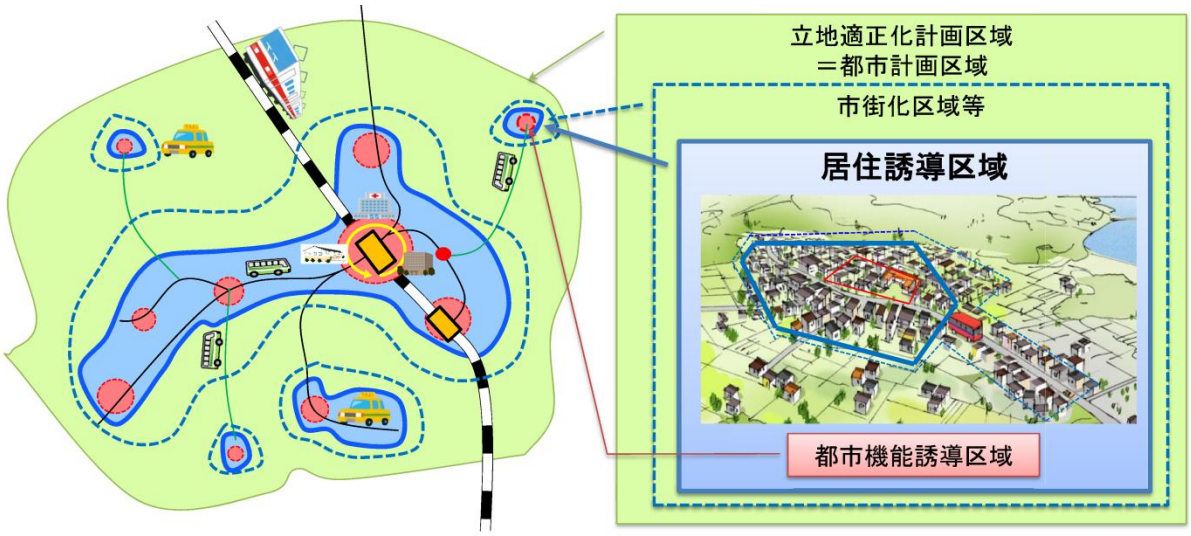
居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活利便性やコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導しようとする区域です。

１．１．居住誘導区域の選定

■居住誘導区域として定めることが考えられる区域（都市計画運用指針より）

①都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
②都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
③合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

注）災害リスクを伴う区域については、警戒避難体制の整備状況や災害を防止又は軽減するための施設の整備状況等を総合的に勘案して、居住を誘導すべきで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されています。居住誘導区域に含む場合には、より高いレベルで避難の確実性・迅速性を向上させるための措置を講じるとともに、立地適正化計画内にそれらの措置や詳細を明示するなど、実効性を担保することが必要とされます。



出典：国土交通省資料

図　居住誘導区域の概要（再掲）

１．２．除外箇所の検討

ここでは、将来推計人口密度の状況から将来的な居住がみられる地域をベースに、居住に適さない区域を除外する等により居住誘導区域を設定します。

(1) 法規制等

① 法規制

法規制等により指定されている以下の地区は、居住誘導区域から除外します。

・市街化調整区域
・工業専用地域
・保安林

② 住宅除外地区のある地区計画

本市の地区計画のうち、新宝町地区及び名和共和地区は全域が住宅除外地区であり、中新田地区及び太田川駅西地区は一部に住宅除外地区があります。これらの住宅除外地区については、居住誘導区域から除外します。

③ 生産緑地地区

生産緑地地区は、一定期間の営農が義務付けられている地区として居住は制限されています。しかし、生産緑地地区の指定が解除された際には住宅等となることが想定されるため、居住誘導区域に含めることとします。

(2) 災害の危険箇所

① 土砂災害のリスクが大きい箇所

安全な市街地の形成に影響のある土砂災害の危険性について、居住誘導区域との関係を下表のとおり設定します。

表　土砂災害危険性と居住誘導区域との関係

土砂災害危険区域等	居住誘導区域の扱い
（災害危険区域※のうち、条例により住宅の用に供する建築物の建築が禁止されている区域） 急傾斜地崩壊危険区域 土砂災害特別警戒区域	居住誘導区域に含まない
建築基準法に規定する災害危険区域※上記の区域を除く	原則として、居住誘導区域に含まない
土砂災害警戒区域	居住誘導区域に含まない区域

※建築基準法による災害危険区域は、同法に基づき、建物の構造等についての規制を加えることができる区域

② 水害のリスクが大きい箇所

水害リスクの大きい箇所は、都市構造の都市拠点・広域交流拠点や交通拠点に位置づけられ、今後の都市づくりを推進する上で重要な位置に広がっています。また、市街化区域内は、概ね生活利便性が高いエリアであるため除外せず、リスクの軽減策を講じることとします。

表　水害の危険性と居住誘導区域との関係

津波災害警戒区域等	居住誘導区域の扱い
津波災害警戒区域 浸水想定区域	防災、減災対策等により居住誘導区域とする

１．３．除外箇所の検討結果

これまでの検討の結果、居住誘導区域から除外する箇所は以下のとおりとします。

表　居住誘導区域からの除外箇所

項目	除外箇所	
法規制等	法規制	・市街化調整区域 ・工業専用地域 ・保安林
	住宅除外地区のある地区計画	・中新田地区、新宝町地区、名和共和地区、太田川駅西地区
	その他	・居住が可能な用途地域ではあるが 40 人/ha 以上のメッシュが分布していない地区
災害危険箇所	土砂災害危険箇所	・急傾斜地崩壊危険区域 ・土砂災害特別警戒区域 ・土砂災害警戒区域

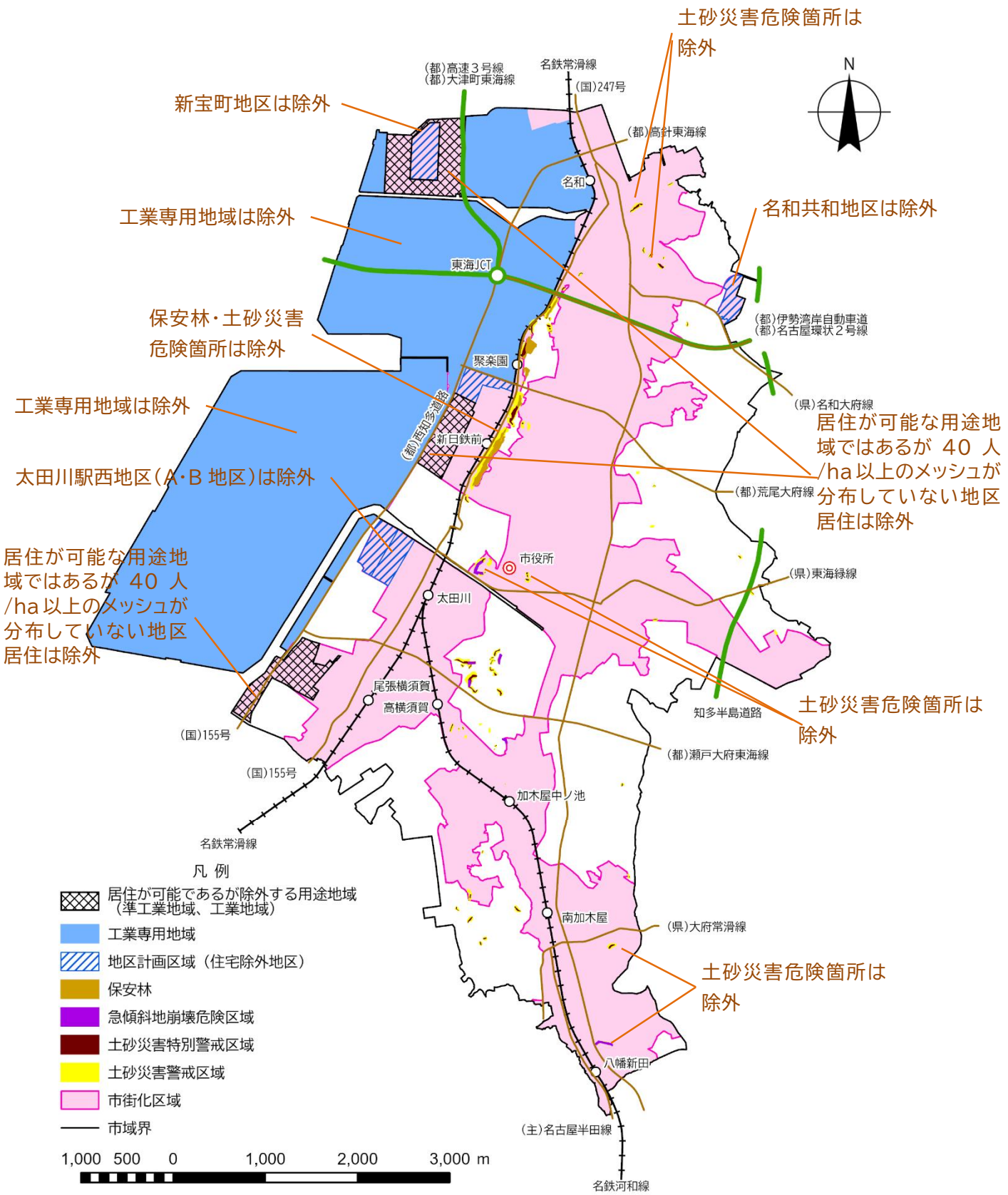

土砂災害危険箇所は除外
新宝町地区は除外
工業専用地域は除外
保安林・土砂災害危険箇所は除外
工業専用地域は除外
太田川駅西地区（A・B 地区）は除外
居住が可能な用途地域ではあるが 40 人/ha 以上のメッシュが分布していない地区 居住は除外
名和共和地区は除外
居住が可能な用途地域ではあるが 40 人/ha 以上のメッシュが分布していない地区 居住は除外
土砂災害危険箇所は除外
土砂災害危険箇所は除外
N
(都)高速３号線
(都)大津町東海線
名鉄常滑線
(国)247号
(都)高針東海線
名和
東海JCT
(都)伊勢湾岸自動車道
(都)名古屋環状２号線
聚楽園
(県)名和大府線
(都)西知多道路
新日鉄前
(都)荒尾大府線
市役所
(県)東海緑線
太田川
尾張横須賀
高横須賀
知多半島道路
(国)155号
(都)瀬戸大府東海線
(国)155号
加木屋中ノ池
名鉄常滑線
南加木屋
(県)大府常滑線
八幡新田
(主)名古屋半田線
名鉄河和線
凡 例
居住が可能であるが除外する用途地域（準工業地域、工業地域）
工業専用地域
地区計画区域（住宅除外地区）
保安林
急傾斜地崩壊危険区域
土砂災害特別警戒区域
土砂災害警戒区域
市街化区域
市域界
1,000 500 0 1,000 2,000 3,000 m

図　除外箇所検討結果

１．４．居住誘導区域の設定

これまでの検討結果をもとに、地形・地物、法規制等の境界線等により居住誘導区域の区域界を以下のとおり設定します。居住誘導区域の面積は約 1,611 ヘクタールとなり、市街化区域の約 52%となります。

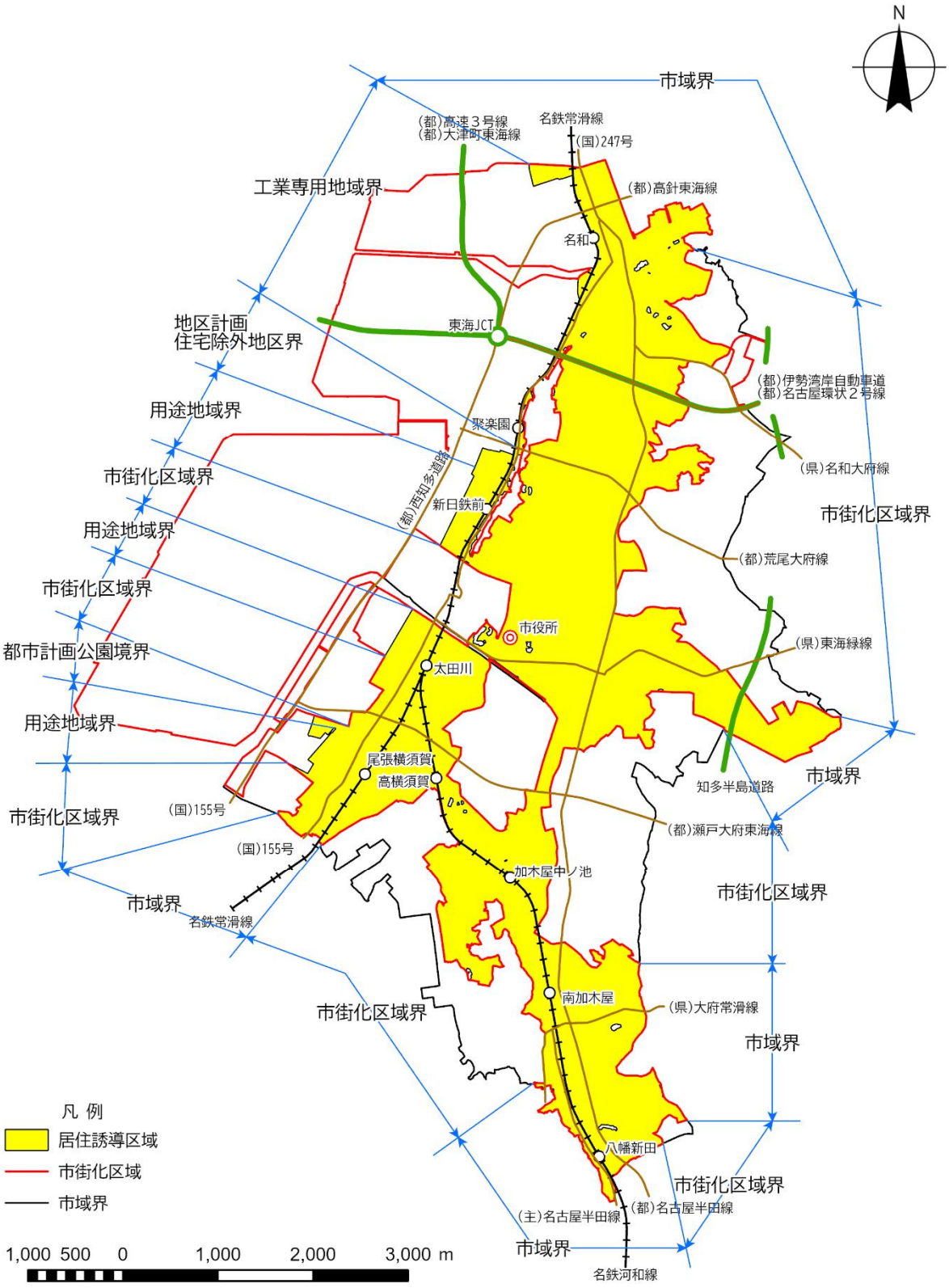


図　居住誘導区域

２．誘導施策等の設定

２．１．誘導施策設定に当たっての考え方

(1) 公共交通の利便性向上

居住誘導を進めるためには、公共交通の利便性を向上させることが重要です。

このため、鉄道及びバスのネットワーク強化を図るとともに、駅への道路整備、駅前広場の整備、通路整備、バリアフリー化等によりアクセス性の向上に努めます。

また、「交通空白」解消に向けて既存の公共交通を補完する新たな公共交通サービスによる利便性向上の検討も重要です。

さらに、子育て世代の流入促進等のため、本市の公共交通の利便性を市外にアピールすることも効果的です。

(2) 子育て世代の誘導・定住化



本市では少子化が進むと見込まれることから、子育て世代の誘導を実現していくことが必要です。このためには、都市的利用がされていない低未利用地の宅地化により住宅地の供給を促進するとともに、中古住宅の流通促進、土地の高度利用による住宅供給を促進します。

なお、子育て世代の定住化は、商業サービス施設、子育て支援施設等の子育て環境の向上とあわせて進めます。

(3) 高齢者世代の住み替え促進

高齢化に伴い、買物や通院等の生活利便性の高い地区へ住み替えを希望する市民が増加することが考えられます。このため、生活の利便性が高い駅周辺の地区等において、高齢者が住みやすい住宅の供給を促進するとともに、生活サービス施設の誘導を図ることで生活の利便性の維持・充実を図ります。

さらに、住み替えに際しては、既存住宅が空家化していく可能性があるため、こうした地区においては、例えば「建物の借り上げ制度を活用した住み替え支援（50 歳以上を対象に住み替えにより使わなくなった家を借り上げ、賃貸住宅として子育て世代等に転貸すること）」のような事業を実施する等、子育て世代の居住誘導とシニア世代のまちなか居住への住み替え支援等を検討します。

２．２．誘導施策等の設定

(1) 公共交通の利便性向上

本市では、これまでも社会資本整備総合交付金*等を活用して、市街地開発事業や公共施設整備等を進めてきました。今後は、特に公共交通の利便性向上により、子育て世代の誘導、高齢者等の暮らしやすさの向上を図るため、「東海市地域公共交通計画」で位置付けられた施策等について、国の支援制度を活用する等により実施していきます。

- 加木屋中ノ池駅周辺での都市基盤整備（加木屋中ノ池駅整備、駅前広場、連絡通路の整備等）
- 既存駅における公共交通の利便性向上のための施策（駅やバス停の乗り換え機能強化、バリアフリー化の促進、アクセス道路の整備、駅前広場の整備等）
- 市内の各拠点を円滑に結ぶ公共交通網の確保・維持（地域公共交通確保維持改善事業）

(2) 住宅供給の促進

子育て世代の満足度向上と定住化促進、高齢者住み替え促進等により、全ての世代が安心安全で快適に暮らせるよう、各分野との連携や支援策等を活用しながら、住宅供給促進のための施策を実施していきます。

- 住宅供給のための調査（都市的利用がされていない低未利用地の把握、地権者等への意向調査等）
- 住宅供給の促進（快適な住環境の整備、空家改修等補助制度等）

(3) 住みよいまちづくりの推進

既存の生活サービス施設の維持・充実による生活利便性の確保、公共施設の再編や福祉施策との連携に応じた施設の配置調整等、既存のインフラ施設を活用したまちづくりの推進を検討します。

３．居住誘導区域外への対応

居住誘導区域外となる区域は、主に市街化区域内の工業系の土地利用がされている区域と市街化調整区域からなります。これらの区域は、既に市民が居住しているところもあることから、生活サービスの維持に努めます。

また、市街化調整区域は、本来は市街化を抑制すべき区域ではありますが、駅から概ね 800 メートル以内の交通利便性が高い市街化調整区域については、人口、土地利用、交通等の動向を総合的に勘案しながら、適宜、土地利用転換を図り、本市が目指す集約型のまちづくりを推進していきます。

Ⅵ 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市拠点・広域交流拠点等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を図る区域であり、主に居住誘導区域内に定めるものです。

１．都市機能誘導区域の設定

１．１．都市機能誘導区域の選定

都市の骨格構造で設定した拠点のうち、鉄道駅に近接し公共交通によるアクセスの利便性が高く、本市全体の都市の拠点として、都市機能の向上や魅力を高めるべき拠点を都市機能誘導区域として選定します。

都市拠点・広域交流拠点のうち太田川駅周辺は、生活サービス施設や公共交通の利便性により、子育て世代の流入等、全ての世代が利用する拠点として、また、西側の太田川駅西地区は、商業、教育等、広域的な交流を図る機能集積の拠点として位置づけています。駅周辺における市街地開発事業を推進するとともに、本市の中心であるこの拠点が商業、業務、教育、文化等の都市機能の維持・充実を図るため、都市機能誘導区域を設定します。

保健医療福祉拠点である加木屋中ノ池駅周辺は、公立西知多総合病院を核とし、今後、新たな市街地の形成に必要な商業等の都市機能を誘導し維持・充実を図るため、都市機能誘導区域を設定します。

また、スポーツ文化拠点である尾張横須賀駅周辺は、生涯学習活動や創造活動の発展と交流促進、交通拠点である南加木屋駅周辺は、公共交通の利便性を生かした居住の誘導や商業施設などの生活サービス施設の維持・充実を図るため、都市機能誘導区域を設定します。

なお、その他の拠点等については、都市機能誘導区域としては位置付けませんが、都市の骨格構造の位置付けを踏まえ、拠点機能の維持・充実に努めます。

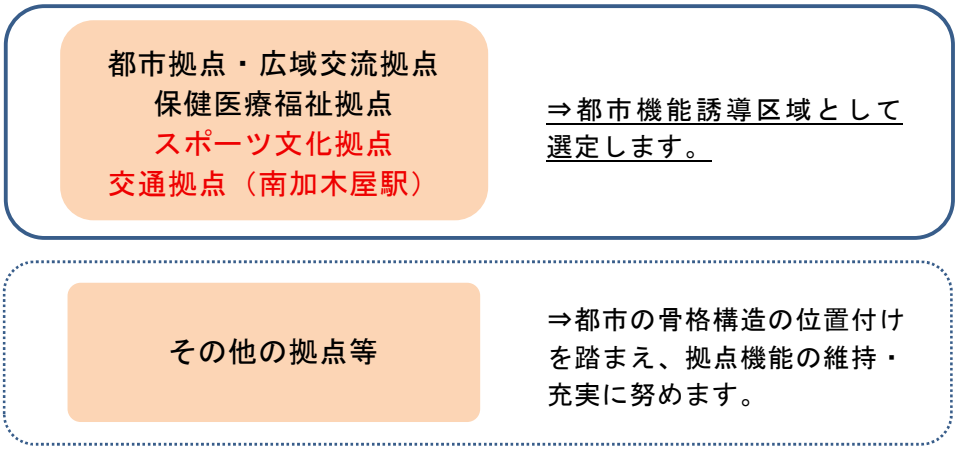


図　対象とする拠点の選定結果

以上の考えに基づき、本市の都市機能誘導区域を次のとおり設定します。

表　都市機能誘導区域の設定

拠点名	場所	都市機能誘導区域名
都市拠点・ 広域交流拠点	太田川駅周辺	都市拠点都市機能誘導区域
保健医療福祉拠点	加木屋中ノ池駅周辺	保健医療福祉拠点都市機能誘導区域
スポーツ文化拠点	尾張横須賀駅周辺	文化拠点都市機能誘導区域
交通拠点	南加木屋駅周辺	交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域

１．２． 都市機能誘導区域の区域界

都市機能誘導区域の区域界は、以下の方針に基づいて設定します。

○区域界を認識しやすいよう、原則として地形、地物による区域線とします。

○居住誘導区域界や用途地域界がある場合は、これらの境界を区域線とします。

(1) 都市拠点都市機能誘導区域

都市拠点都市機能誘導区域は、都市計画マスタープラン等の関連計画や土地区画整理事業「太田川駅西地区」との整合に留意し区域界を設定します。

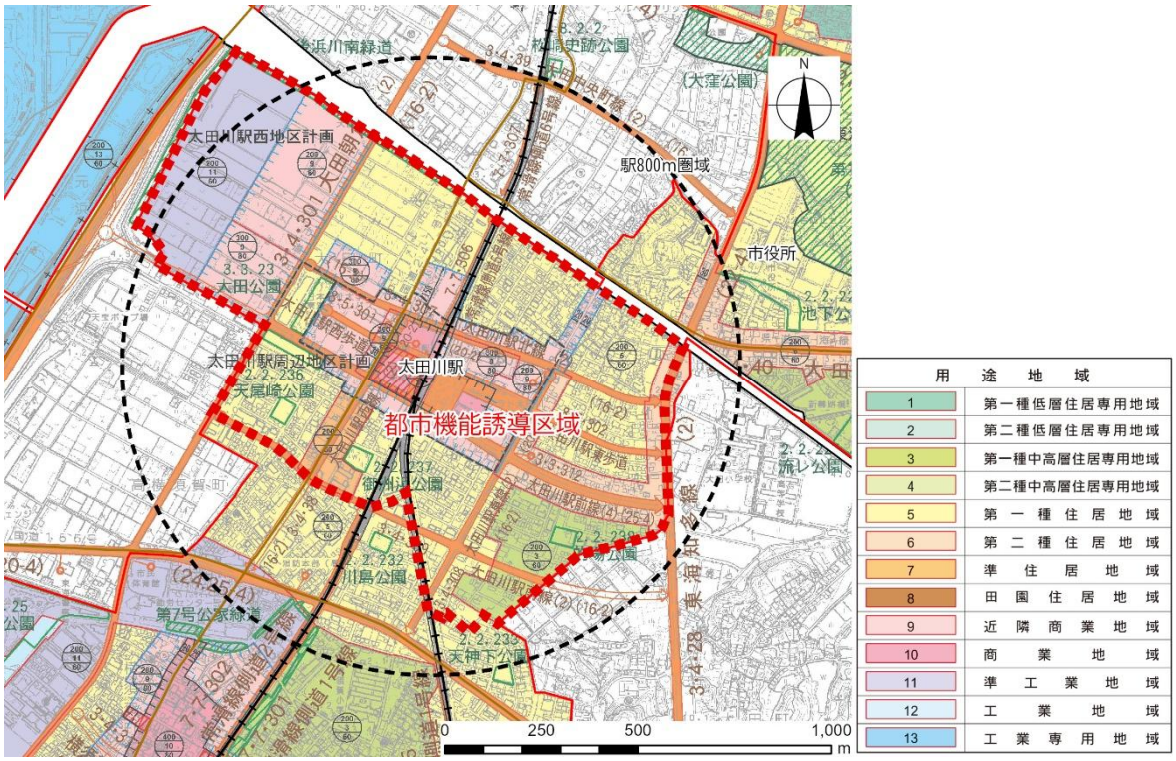


図　都市拠点都市機能誘導区域（約 110.6ha）



（太田川駅西土地区画整理事業）



（日本福祉大学）

(2) 保健医療福祉拠点都市機能誘導区域

保健医療福祉拠点都市機能誘導区域は、公立西知多総合病院や加木屋中ノ池駅の利便性を生かした良好な居住環境を確保するものとし、店舗面積 1,000 平方メートル以上の商業施設の立地が可能な第一種住居地域を取り込むかたちで、市街化区域界に留意し区域界を設定します。

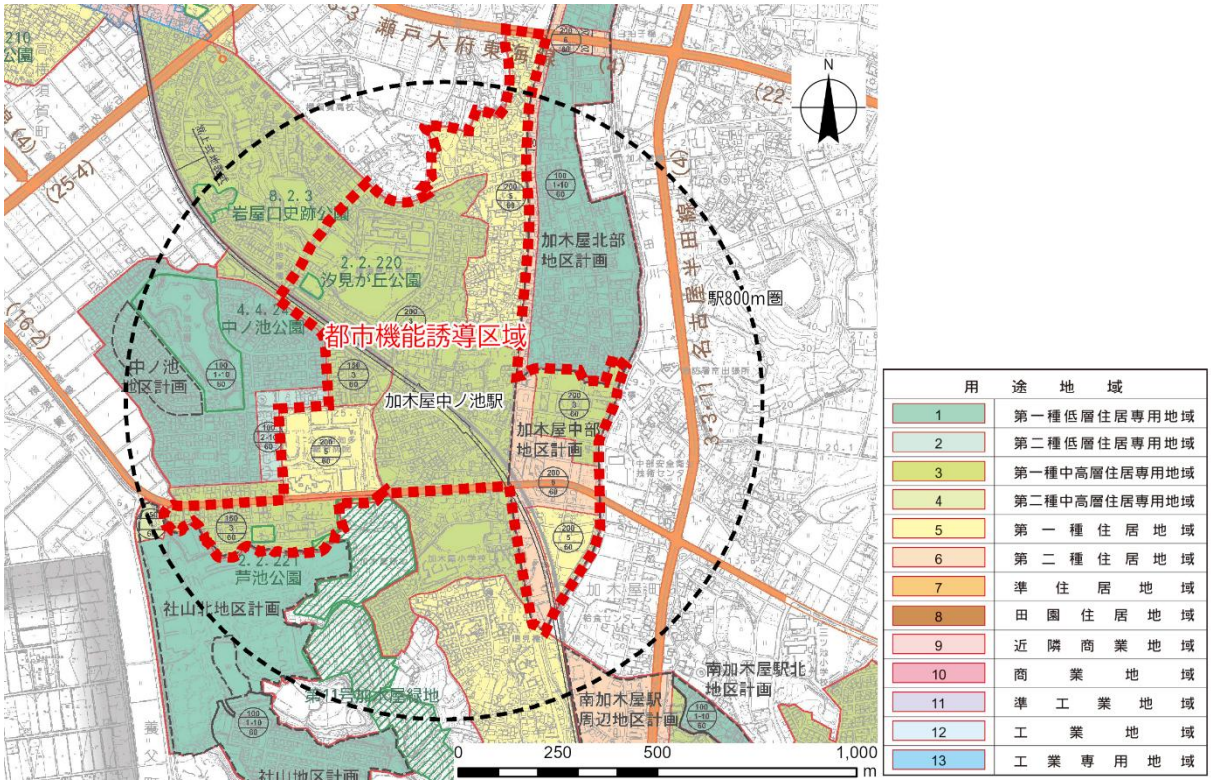


図　保健医療福祉拠点都市機能誘導区域（約 63.6ha）



（公立西知多総合病院）



（加木屋中ノ池駅）

(3) 文化拠点都市機能誘導区域

文化拠点都市機能誘導区域は、スポーツ文化拠点のうち本市の文化拠点となる創造の杜交流館や尾張横須賀まつりの舞台となる愛宕神社をはじめ、尾張横須賀駅の利便性を生かした良好な居住環境を確保するものとして、用途区域界に留意し区域界を設定します。

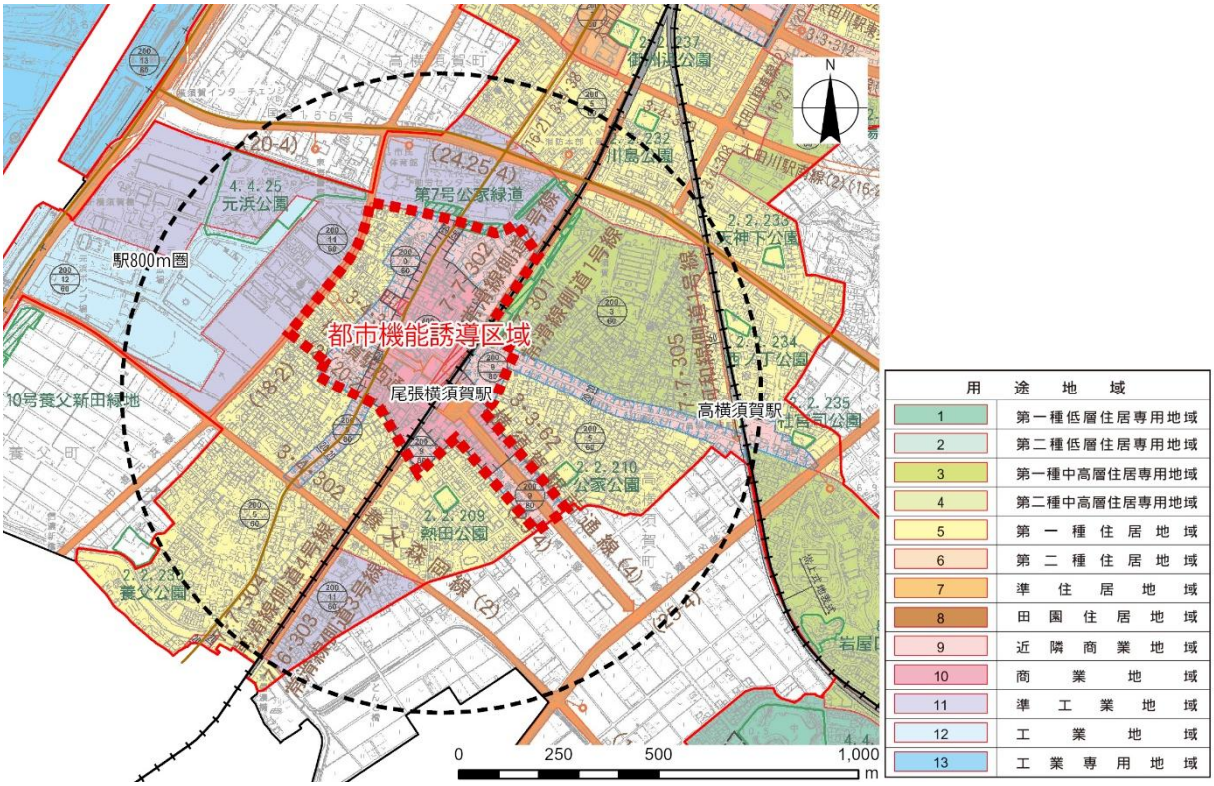


図　文化拠点都市機能誘導区域（約 26.6ha）



（創造の杜交流館）



（尾張横須賀駅）

(4) 交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域

交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域は、南加木屋駅の公共交通の利便性を向上させるとともに、良好な居住環境を確保するものとし、用途区域界に留意し区域界を設定します。

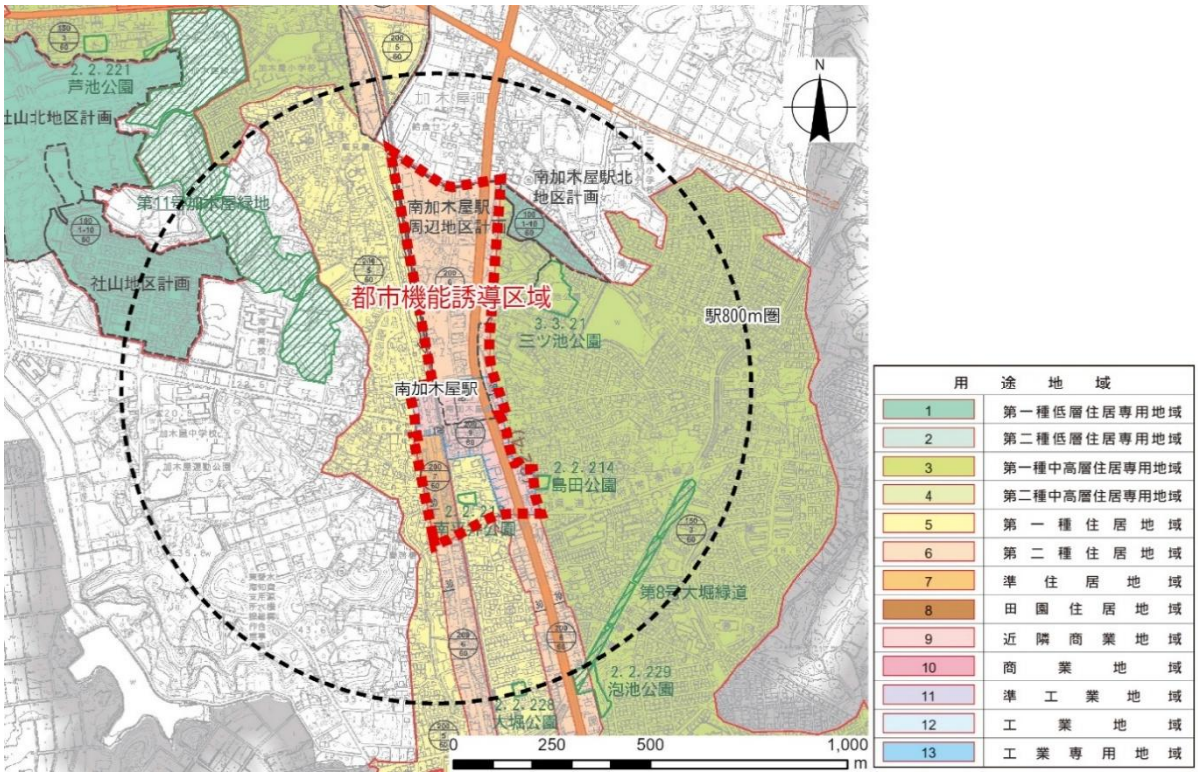


図　交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域（約 19.8ha）



（南加木屋駅）

２．誘導施策等の設定

２．１．求められる機能の設定

各都市機能誘導区域に含まれる拠点の位置付けを踏まえ、上位関連計画との整合や生活サービス施設の立地状況等を勘案し、各都市機能誘導区域に求められる機能を設定します。

(1) 都市拠点都市機能誘導区域

本市の中心として、本市全体を見据えた高次な都市機能の誘導や、本市の魅力を高める機能の維持・充実等を踏まえ、以下のとおり設定します。

表　都市拠点都市機能誘導区域で求められる機能

機能	概要
教育文化機能	大学等の教育文化機能等
複合型都市生活支援機能	本市の医療連携体系の拠点となる医療、福祉、居住等の複合機能（医療施設（地域包括ケア棟併設）等）
魅力向上機能	文化芸術機能 コンベンション（会議、イベント等）対応宿泊機能 オープンカフェ等の集客・交流機能等
業務機能	オフィス、スタートアップや地場産業への支援を行うインキュベーション施設、集客施設等

(2) 保健医療福祉拠点都市機能誘導区域

加木屋中ノ池駅周辺地区として利便性が高く、高齢者をはじめだれもが住みやすい生活サービス施設の維持・充実等を踏まえ、以下のとおり設定します。

表　保健医療福祉拠点都市機能誘導区域で求められる機能

機能	概要
地域福祉居住機能	健康増進交流機能（高齢者居住機能も兼ねた地域福祉施設等）
広域医療機能、福祉機能	知多半島医療圏北西部地域の中核となる医療、福祉機能等
商業機能	スーパー、専門店等の日常的な商業機能等

(3) 文化拠点都市機能誘導区域

本市の文化拠点として生涯学習活動や創造活動の発展と交流を促進する機能や、高齢者をはじめだれもが住みやすい生活サービス施設の維持・充実等を踏まえ、以下のとおり設定します。

表　文化拠点都市機能誘導区域で求められる機能

機能	概要
教育文化機能	本市の生涯学習や創造活動の発展と交流を促進する機能
商業機能	スーパー、専門店等の日常的な商業機能等

(4) 交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域

交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域は、だれもが快適に移動できる交通環境や、公共交通の利便性を生かした居住の誘導や商業施設などの生活サービス施設の維持・充実等を踏まえ、以下のとおり設定します。

表　交通拠点（南加木屋駅）拠点都市機能誘導区域で求められる機能

機能	概要
商業機能	スーパー、専門店等の日常的な商業機能等

２．２． 誘導施設の設定

各都市機能誘導区域に求められる機能に基づき、誘導施設を以下のとおり設定します。

(1) 都市拠点都市機能誘導区域

教育文化機能については、太田川駅西側に既存の大学があり、市民等の学びの場、交流の場の維持・充実のため大学を設定します。また、広域交流機能の向上を図るため、教育文化施設の誘導を設定し、区域内の拠点整備を推進します。

複合型都市生活支援機能については、太田川駅東側に既存の総合病院があり、医療、福祉等機能の維持・充実のため病院を設定します。

魅力向上機能については、東海市芸術劇場での市民の交流や各種活動と連携しつつ、結婚式や法事等市民の会合に利用できる施設を誘導するため宿泊機能と集会機能の複合施設を設定します。なお、本市は、東海市ホテル等の誘致に関する条例を制定してホテルの誘致を進めており、こうした取組みと連携を図ります。

さらに、上記の大学、病院又は宿泊機能と集会機能の複合施設に、小規模保育所等の都市の魅力を高める機能が複合した生活サービス施設を誘導するため、複合施設を設定します。

表　都市拠点都市機能誘導区域での誘導施設

誘導施設	適用	位置付け
大学	学校教育法第 1 条に定める大学 （民間施設整備するもの）	維持・充実
病院	医療法第 1 条の 5 に定める病院で 200 床以上のもの	維持・充実
宿泊機能と集会機能の複合施設	東海市ホテル等の誘致に関する条例に定めるホテル等のうち、市民の会合や料飲等に利用できる機能（ホール等）を有するもの	誘導
複合施設	上記の大学、病院又は宿泊機能と集会機能の複合施設に、小規模保育事業等の都市の魅力を高める付帯・補完機能を持つ施設が複合したもの	誘導
教育文化施設	都市構造再編集中支援事業費補助交付要綱第 1 条の 3 第 4 項に規定する教育文化施設	誘導

表　都市拠点都市機能誘導区域での特定業務施設

特定業務施設等	位置付け
シェアオフィス、コワーキングスペース	誘導

(2) 保健医療福祉拠点都市機能誘導区域

広域医療機能、福祉機能については、加木屋中ノ池駅西側に既存の総合病院があり、医療、福祉機能等の維持・充実のため病院を設定します。

商業機能については、加木屋中ノ池駅周辺で不足している機能として、日常生活で必要となる生鮮品を扱うスーパー等を誘導するため商業施設を設定します。規模としては、小規模店舗（コンビニエンスストア等）への立地制約に配慮し、大規模小売店舗立地法における届出対象面積を参考に店舗面積*1,000 平方メートル以上とします。

表　保健医療福祉拠点都市機能誘導区域での誘導施設

誘導施設	適用	位置付け
病院	医療法第 1 条の 5 に定める病院で 200 床以上のもの	維持・充実
商業施設	生鮮品を扱うスーパー等で店舗面積が 1,000 ㎡以上のもの	誘導

(3) 文化拠点都市機能誘導区域

本市の文化拠点となる教育文化機能については、既存の生涯学習機能を持つ施設である創造の杜交流館や横須賀図書館等の維持・充実のため教育文化施設を設定します。

商業機能については、尾張横須賀駅周辺で不足している機能として、日常生活で必要となる生鮮品を扱うスーパー等を誘導するため商業施設を設定します。

表　文化拠点都市機能誘導区域での誘導施設

誘導施設	適用	位置付け
教育文化施設	本市の生涯学習や創造活動の発展と交流を促進する機能	維持・充実
	図書館法第二条一項に定める施設	維持・充実
商業施設	生鮮品を扱うスーパー等で店舗面積が 1,000 ㎡以上のもの	誘導

(4) 交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域

交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域は、だれもが快適に移動できる交通環境や、公共交通の利便性を生かした居住の誘導や商業施設などの生活サービス施設の維持・充実等を踏まえ、以下のとおり設定します。

表　交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域での誘導施設

誘導施設	適用	位置付け
商業機能	生鮮品を扱うスーパー等で店舗面積が 1,000 ㎡以上のもの	維持・充実

２．３． 誘導施策等の設定

(1) 賑わいと魅力ある空間形成

都市拠点都市機能誘導区域では、市の玄関口、市民生活の中心にふさわしい賑わいと魅力ある空間形成や生活サービス施設の維持・充実のため、誘導施設の活用、イベント等のソフト事業の展開が求められます。このため下記の検討を進めます。

・ホテルや公共施設等を利用したコンベンション（会議、イベント等）の開催
・オープンカフェ等の道路空間の有効活用



（太田川駅前）

(2) 加木屋中ノ池駅整備を契機としたまちづくり

保健医療福祉拠点都市機能誘導区域では、加木屋中ノ池駅の整備を契機としたまちづくりに取り組むため、施設立地にふさわしい都市基盤整備、誘導施設の適切な誘導等が求められます。また、公共施設の再編とあわせて、介護予防教室や住民交流等のできる施設等により地域における福祉機能や居住機能の維持・充実が求められます。

・加木屋中ノ池駅駅舎、駅前広場の整備
・（都）養父森岡線等の幹線道路整備
・東海加木屋中部土地区画整理事業
・福祉機能向上や住民交流等のための施設整備
・商業施設の立地促進　等

(3) 歴史的資源を活用した魅力あるまちづくり

文化拠点都市機能誘導区域では、山車などの歴史的資源を活用したまちづくりに取り組むため、施設立地にふさわしい都市基盤整備、誘導施設の適切な維持・充実等が求められます。また、都市基盤の整備とあわせて、日常生活で必要となる生鮮品を扱うスーパー等の誘導が求められます。このため、下記の検討を進めます。

・（都）横須賀駅西通線の道路整備、駅前広場整備
・横須賀文化と山車のみち景観整備
・空家の有効活用
・電線類の地中化

・景観まちづくり
・道路空間の有効活用
・商業施設の立地促進　等

(4) 快適で暮らしやすい生活圏の形成

交通拠点（南加木屋駅）都市機能誘導区域では、交通拠点である南加木屋駅周辺の交通利便性を生かしたまちづくりを進めるため、駅前広場等を含めた都市基盤整備が求められます。また、都市基盤整備とあわせて、日常生活で必要となる生鮮品を扱うスーパー等の誘導が求められます。このため、下記の検討を進めます。

・市道三ツ池線等の道路整備、駅前広場整備
・商業施設の立地促進　等

(5) 民間事業者への情報提供等

市町村が立地適正化計画に定めた都市機能誘導区域への都市機能の立地を促進するため、一定の誘導施設に対して、国から民間事業者に対する直接支援の制度や固定資産税等の減免等の特例措置があります。また、民間都市開発推進機構*等による金融支援として、出資（「まち再生出資」等）や支援限度額の拡充等があります。（3 頁参照）

こうした制度を活用するため、国と事業者との調整や情報提供に努めます。

３．都市機能誘導区域外の都市の骨格構造への対応

都市機能誘導区域に位置付けなかった都市の骨格構造には、行政拠点、健康福祉拠点、地域生活拠点等があります。

これらは、都市計画マスタープランにおける将来都市構造を基に設定しており、当該計画での整備方針等に基づき拠点機能の維持・充実に努めます。また、東海市地域公共交通計画に基づき、自家用車に過度に頼らないで暮らせる都市づくりへ向けて、公共交通ネットワークを構築し、各交通手段の連携強化や交通結節点の機能強化を図る等、公共交通機能の維持・充実に努めます。



（拠点機能の維持・充実）


(都)高速３号線
(都)大津町東海線
名鉄常滑線
(国)247号
(都)高針東海線
名和
東海JCT
(都)伊勢湾岸自動車道
(都)名古屋環状２号線
聚楽園
(県)名和大府線
(都)西知多道路
新日鉄前
都市拠点都市機能誘導区域
(都)荒尾大府線
市役所
(県)東海緑線
文化拠点都市機能誘導区域
太田川
尾張横須賀
高横須賀
知多半島道路
(国)155号
(都)瀬戸大府東海線
(国)155号
加木屋中ノ池
保健医療福祉拠点都市機能誘導区域
名鉄常滑線
交通拠点(南加木屋駅)都市機能誘導区域
南加木屋
(県)大府常滑線
八幡新田
(主)名古屋半田線
名鉄河和線
N
凡 例
都市機能誘導区域
居住誘導区域
市街化区域
市域界
1,000 500 0 1,000 2,000 3,000 m

図　都市機能誘導区域

Ⅶ 防災指針

１．防災指針とは

１．１．目的

近年、全国各地で頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害リスク*を踏まえた防災まちづくりの目標を設定し、水災害*に強いまちづくりと併せて都市のコンパクト化を進めることが必要となっています。こうした背景を踏まえ、令和２年（2020 年）６月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に防災指針が位置づけられています。

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水災害を防止し、又は軽減するための対策を計画的かつ着実に講じるため、立地適正化計画に定めるものです。

１．２．防災指針の概要

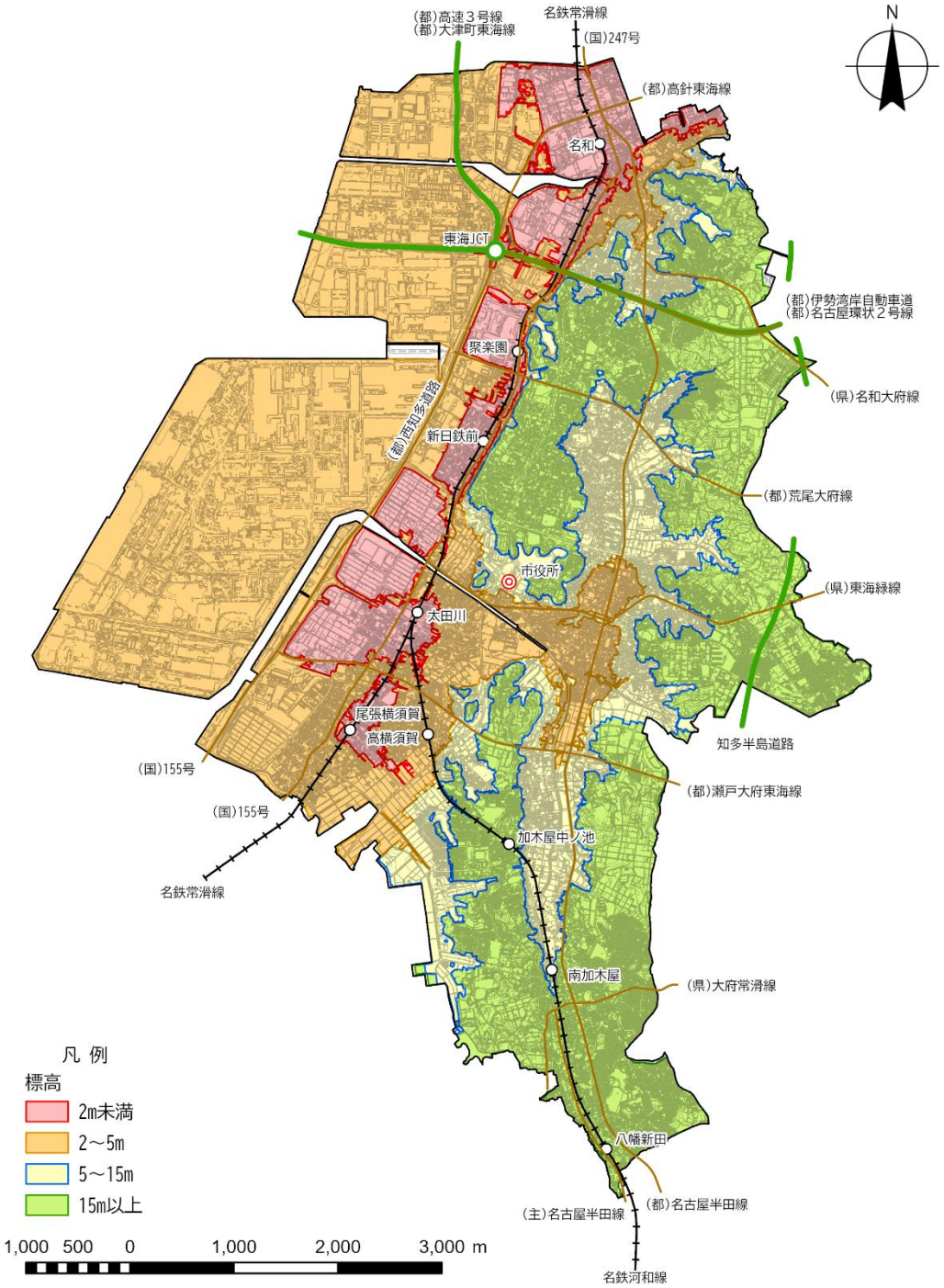
防災指針は、居住誘導区域や都市機能誘導区域の内外にわたる住宅や誘導施設の立地の誘導を図るために策定する、都市の防災機能の確保に関する指針です。

本防災指針では、個別の災害リスクを分析した上で、河川改修などのハード対策や、地域の災害リスクに応じた災害ハザード情報の提供・共有化、避難体制の構築などのソフト対策、土地利用の誘導など、安心・安全の都市づくりを推進するための分野横断的な取組みと、各取組みによる目標値を明示します。

２．災害リスクの分析

２．１．地形条件

名鉄常滑線以西の沿岸部や市北部の天白川の沿川地域に、標高が低いエリアが広く分布しています。また、市の中央部を流下する大田川沿いにおいて標高が低い地域が広がっています。



資料：東海市資料

図　標高図

２．２．対象とする災害リスク等

市域全体で分析を行うにあたり、本市で発生の恐れがある、以下の水災害のハザード情報を整理します。

また、滑動崩落の可能性があり、過去に大規模な盛土造成が行われた区域として、国のガイドラインに基づき抽出した大規模盛土造成地も併せて整理します。

表　対象とする災害リスク

災害の種別	ハザード情報・区域	備考
洪水（二級河川）	洪水浸水想定区域（計画規模）【12 時間降雨量：227 ㎜（降雨確率 1/30）】	天白川水系天白川流域 2025 年 3 月 21 日
	洪水浸水想定区域（想定最大規模）【12 時間降雨量：708 ㎜】	天白川水系天白川流域 2025 年 3 月 21 日
	洪水浸水想定区域図（計画規模）【12 時間降雨量：227 ㎜（降雨確率 1/30）】	大田川水系大田川 信濃川水系信濃川 2024 年 11 月 12 日
	洪水浸水想定区域図（想定最大規模）【12 時間降雨量：708 ㎜】	大田川水系大田川 信濃川水系信濃川 2024 年 11 月 12 日
	家屋倒壊等氾濫想定区域*（河岸侵食）	大田川水系大田川 信濃川水系信濃川 2024 年 11 月 12 日
高潮	高潮浸水想定区域（想定最大規模）	2021 年 6 月 11 日（愛知県告示第 280 号）
津波	津波災害警戒区域（イエローゾーン）（最大クラスの津波での浸水範囲）	2019 年 7 月 30 日（愛知県告示第 417 号）
土砂災害	土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）	2026 年 6 月 18 日
	土砂災害警戒区域（イエローゾーン）	2026 年 6 月 18 日
	急傾斜地崩壊危険区域	1996 年 2 月 5 日

表　関連して整理する区域

区域	備考
大規模盛土造成地	2021 年 3 月

２．３．災害リスクの分析項目

(1) 災害リスクのマクロ分析

災害リスクと以下の都市情報を重ね合わせて、本市の都市構造と災害リスクの分布との関係性を把握します。

表　マクロ分析において災害リスクと重ね合わせる都市情報

重ね合わせる 都市情報	分析の視点
人口密度の高いエリア	・現在の主な居住地として、計画目標値以上となる、70 人/ha 以上のエリア
生活利便性の高いエリア	・現在の生活利便性の高いエリアとして、徒歩圏内にある生活サービス施設の種類の数（単位：ﾎﾟｲﾝﾄ）が、評価値の最大値の 7 ﾎﾟｲﾝﾄに対して、中央値の 4 ﾎﾟｲﾝﾄより大きい 5 ﾎﾟｲﾝﾄ以上となるエリア ※対象とする生活サービス施設 「①スーパーマーケット、ショッピングセンター」「②コンビニエンスストア」「③診療所」「④保育施設」「⑤幼稚園」「⑥高齢者交流施設」「⑦高齢者介護施設」
駅徒歩圏	・名鉄常滑線、名鉄河和線の各駅から 800 メートル圏
土地区画整理事業の 施行地区	・居住等の主な受け皿となる、良好な都市基盤が整った区域
地区計画の区域	・居住等の主な受け皿となる、良好な都市環境の形成が進められている区域

(2) 災害リスクのミクロ分析

災害リスクのある範囲を対象として、以下の情報を重ね合わせて、被害の発生可能性を把握します。

表　ミクロ分析において災害リスクと重ね合わせる都市情報

重ね合わせる 都市情報	分析の視点
建物の用途（住宅/商業/業務/官公庁/工業）、構造（木造/非木造）	・木造住宅等の集積状況から災害リスクの高い居住地を把握する。
建物階数、構造（木造/非木造）	・垂直避難が可能な状況か把握する。
土地利用(田畑等)	・水害に対して、宅地造成等により浸水深を浅くし、被害を軽減できる可能性があるか把握する。
子育て支援施設、高齢者福祉施設	・避難にあたり支援が必要な人が利用する施設があるか把握する。
避難施設 （拠点避難所、一次避難所、 津波一時避難ビル）	・安全性の高い位置にあるか把握する。

２．４．災害リスク等の分析

(1) 洪水のリスク（二級河川）

① 洪水による浸水

（計画規模の洪水）

計画規模の洪水により、本市の都市拠点・広域交流拠点である太田川駅周辺や、低層住宅を誘導する地区計画が設定されている加木屋北部地区、土地区画整理事業を実施した富木島地区、渡内地区等、人口密度や生活利便性が確保された地域で浸水が想定されます。

なお、2 階部分まで浸水の影響が想定される、浸水深が 3.0 メートルを超えることは想定されていない状況です。

浸水エリアにおいて、要配慮者が利用する子育て支援施設が立地しています。

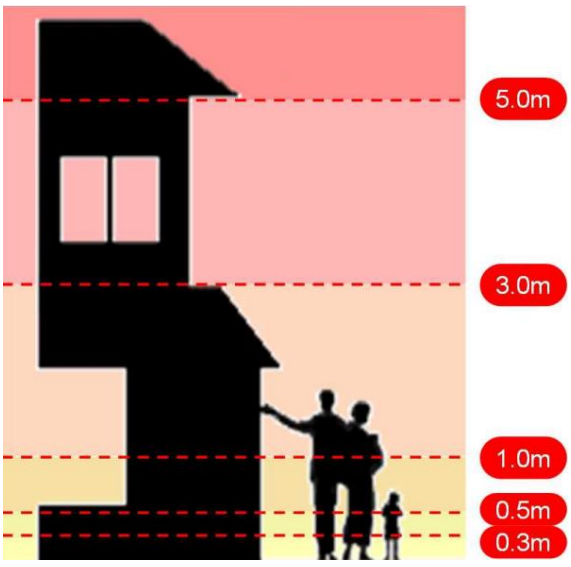
（想定最大規模の洪水）

想定最大規模の洪水により、計画規模での浸水想定区域に加え、スポーツ文化拠点である尾張横須賀駅周辺や、（都）名古屋半田線沿いなど、広い範囲での浸水が想定されます。

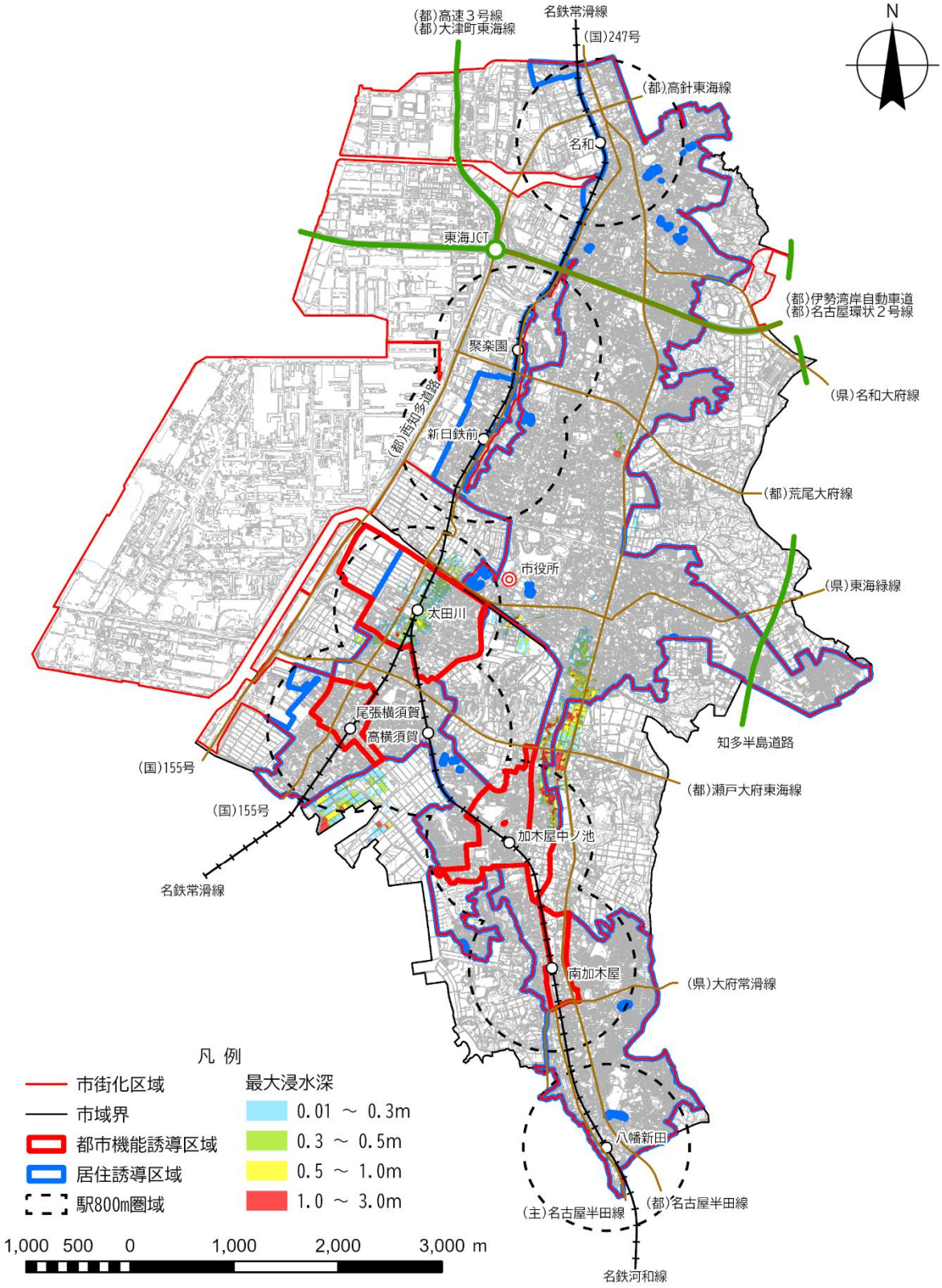
太田川駅西側の都市機能誘導区域にある土地区画整理事業施行区域内の一部では、浸水深が 3.0 メートルを超えています。また、浸水エリアにおいて、要配慮者が利用する高齢者福祉施設や子育て支援施設が立地しています。

参考：浸水深と家屋等への被害の関係

浸水深が 3.0 メートルを超えると、2 階部分が浸水する可能性が高まります。



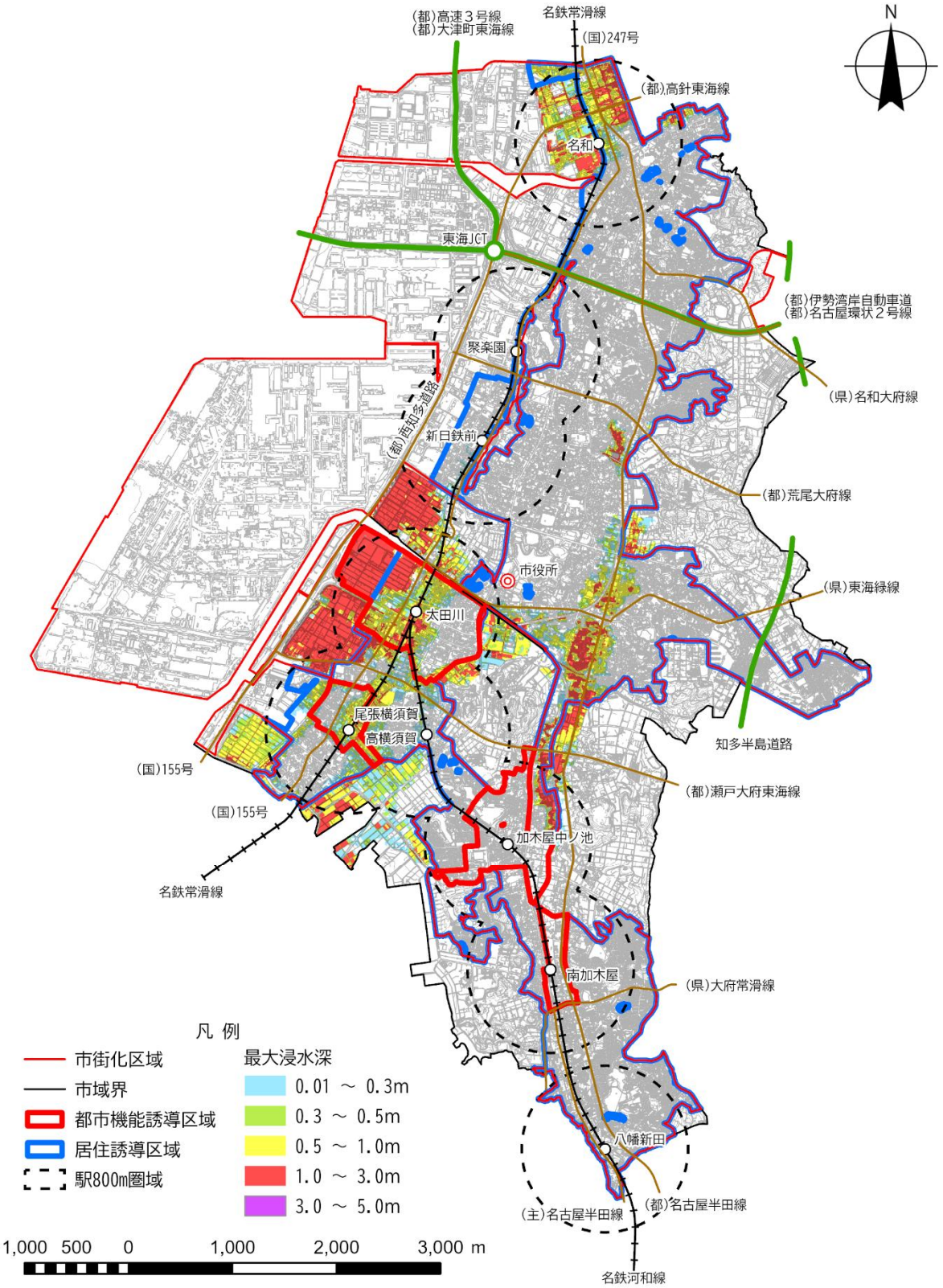
出典：洪水浸水想定区域図作成マニュアル（第 4 版）国土交通省　2017.10.6



※この図は、愛知県から公表されている「天白川水系天白川流域の洪水浸水想定区域」、「二級河川大田川水系大田川流域の洪水浸水想定区域図」及び「二級河川信濃川水系信濃川流域の洪水浸水想定区域図」を重ね合わせた図面です。準用河川や普通河川の洪水は表示していません。

出典：愛知県（2025.3.21 時点）

図　計画規模の降雨による洪水の浸水深



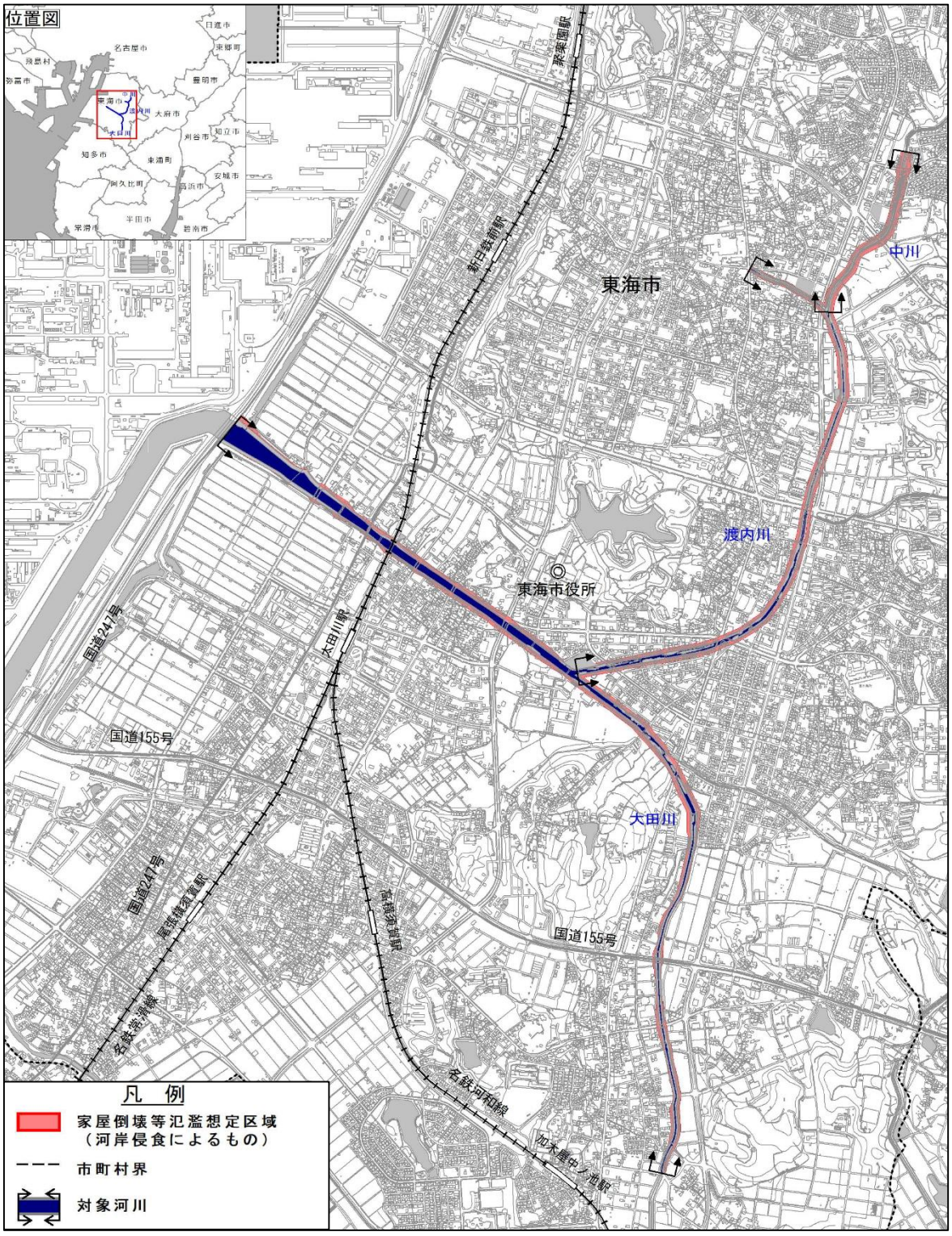
※この図は、愛知県から公表されている「天白川水系天白川流域の洪水浸水想定区域」、「二級河川大田川水系大田川流域の洪水浸水想定区域図」及び「二級河川信濃川水系信濃川流域の洪水浸水想定区域図」を重ね合わせた図面です。準用河川や普通河川の洪水は表示していません。

出典：愛知県（2025.3.21 時点）

図　想定最大規模の降雨による洪水の浸水深

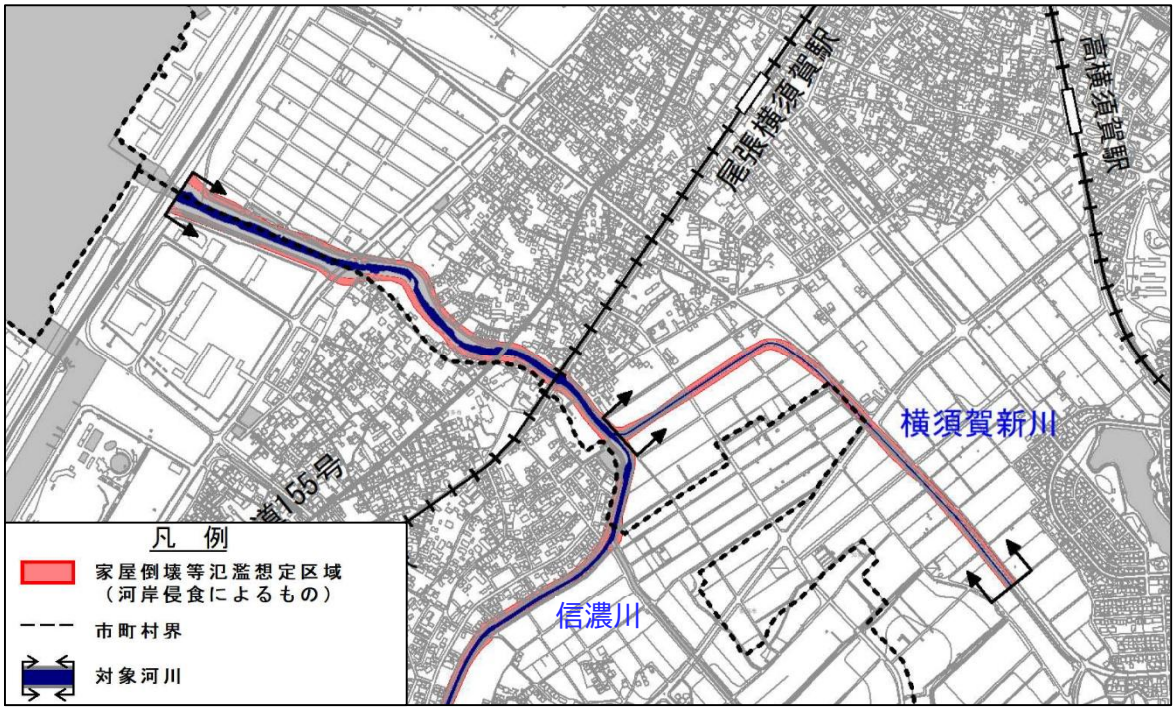
② 家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）

想定最大規模の降雨時に家屋の流失・倒壊をもたらすような河岸侵食が発生するおそれがある「家屋倒壊等氾濫想定区域」が、大田川と信濃川の沿岸に想定されています。土地区画整理事業で整備された区域もあり、住宅等が連担する地域も含まれています。



出典：愛知県（2024.11.12 時点）

図　家屋倒壊等氾濫想定区域（二級河川大田川水系大田川流域）



出典：愛知県（2024.11.12 時点）

図　家屋倒壊等氾濫想定区域（二級河川信濃川水系信濃川流域）

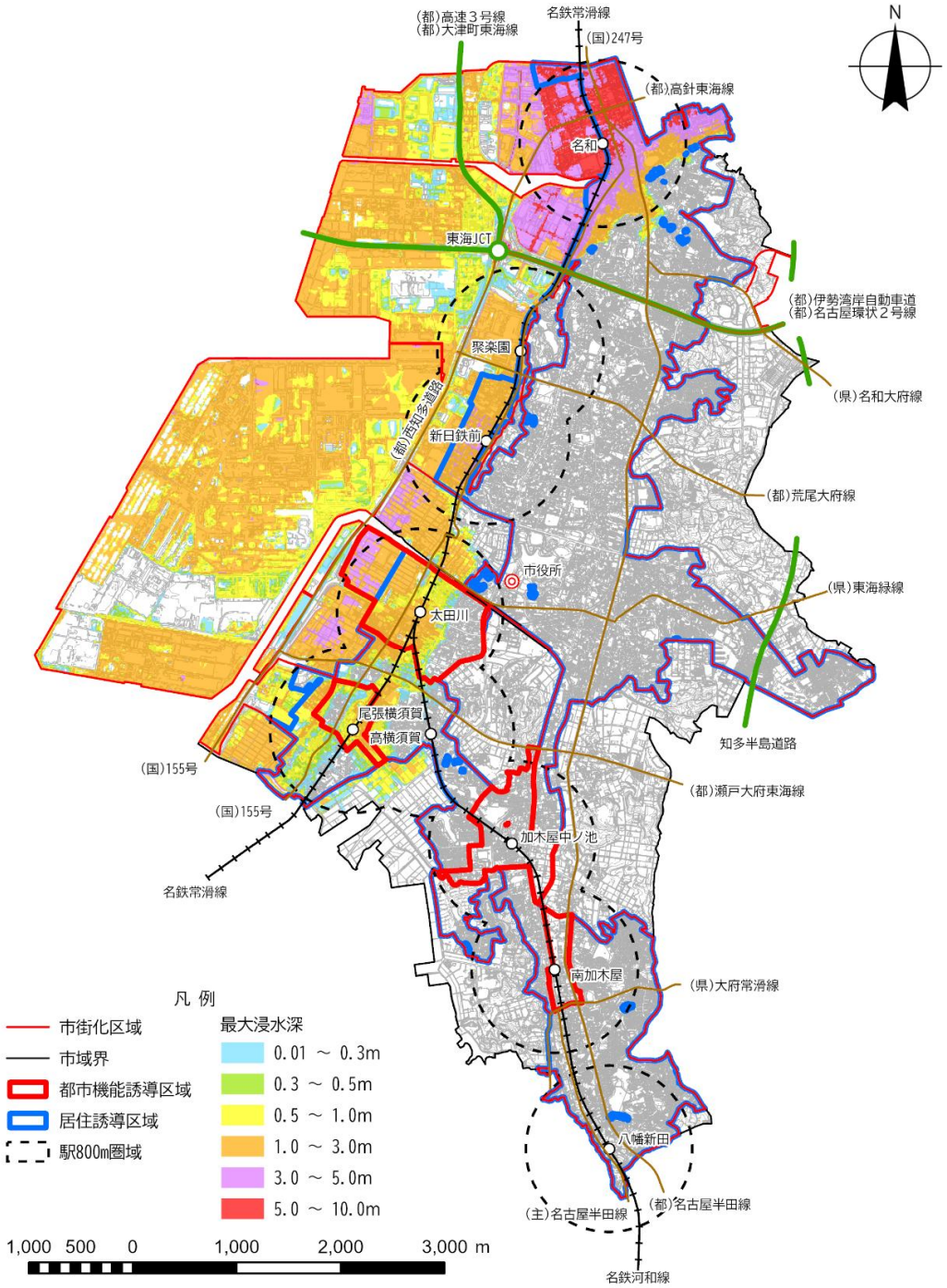
(2) 高潮のリスク

高潮により、名鉄常滑線沿線の標高が低い市街地の広い範囲で浸水が想定されます。

これら浸水エリアには、要配慮者が利用する高齢者福祉施設や子育て支援施設の一部が立地しています。

交通拠点の名和駅周辺では、浸水深が 5.0 メートル以上となるなど、特に被害が甚大となることが想定されます。

太田川駅西側の都市機能誘導区域にある土地区画整理事業施行区域内の一部でも、浸水深が 3.0 メートルを超えることが想定されていることから、盛土による地盤の嵩上げを実施しています。



出典：愛知県（2021.6.11 時点）

図　想定最大規模の高潮による浸水深

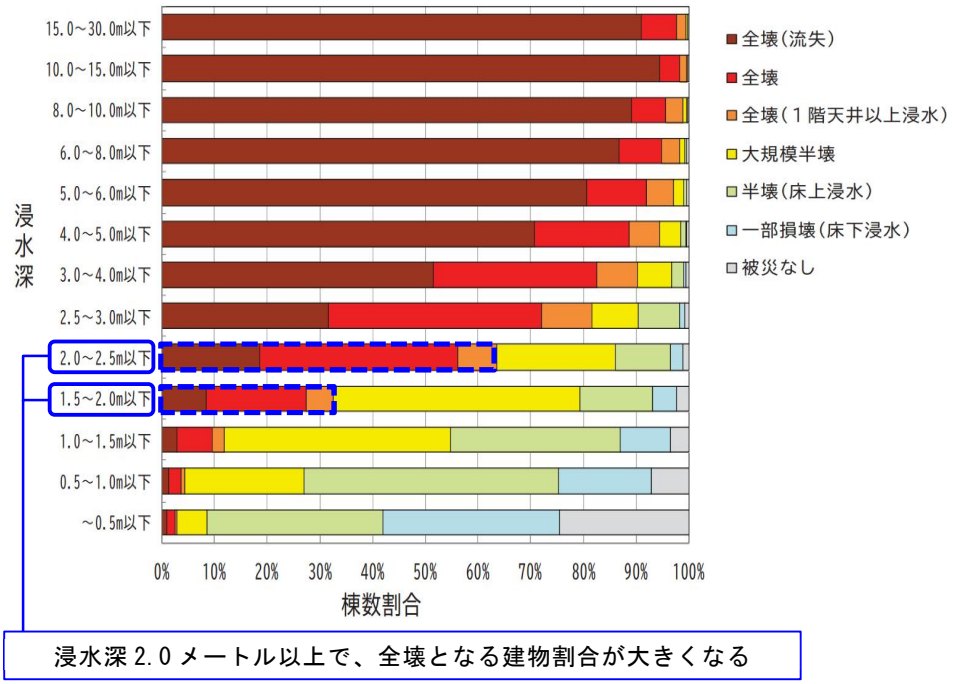
(3) 津波のリスク

想定される最大クラスの津波での浸水想定区域が、津波による人的被害を防止することを目的として、愛知県により「津波災害警戒区域」に指定されています。

交通拠点の名和駅周辺や太田川駅周辺が浸水することが想定されており、一部エリアが、木造家屋の被害が大きくなると想定される浸水深 2.0 メートルを超えています。

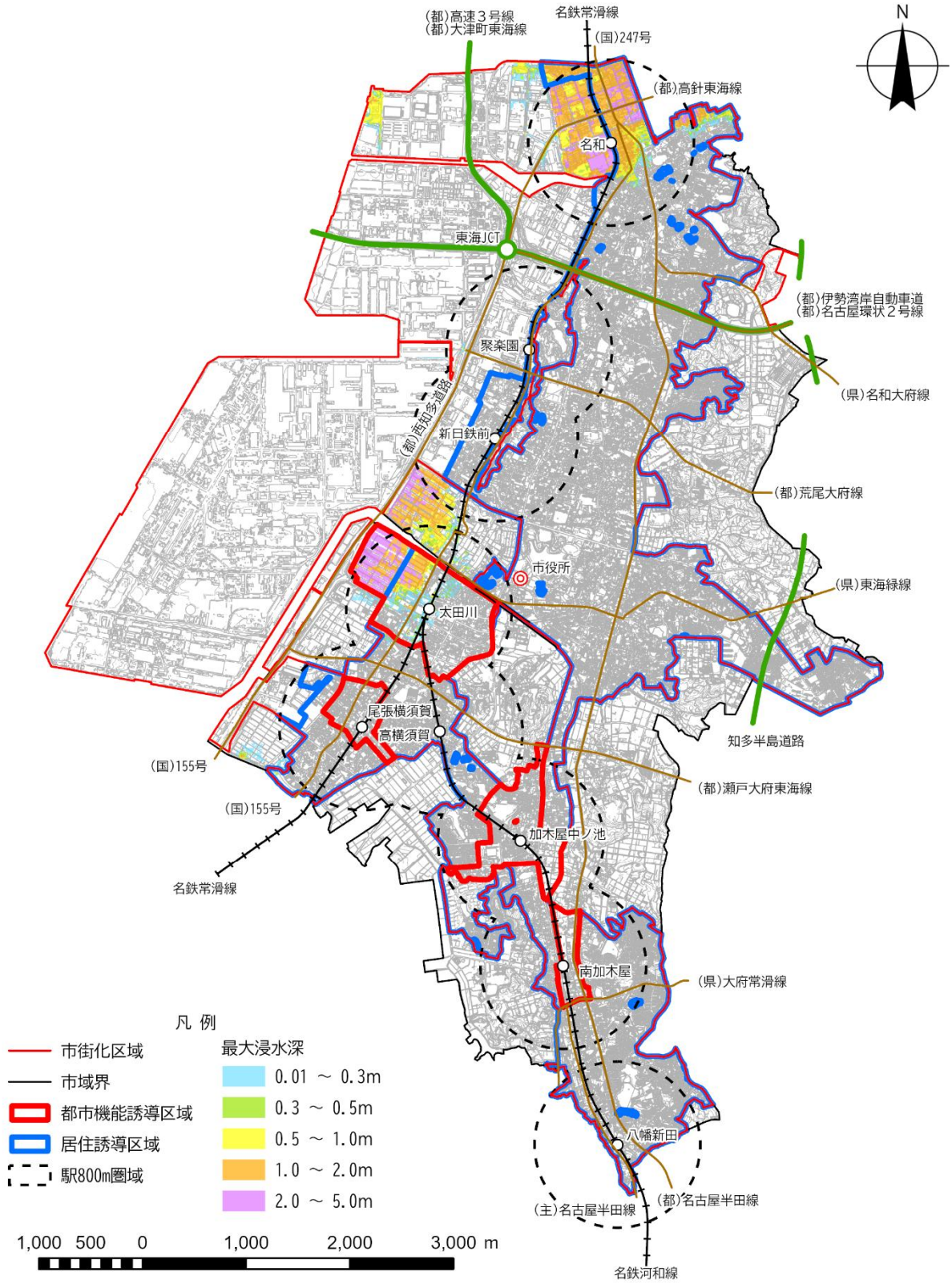
参考：東日本大震災による被災現況調査結果について

浸水深ごとの建物被災状況の構成割合を見ると、浸水深 2.0 メートル前後で建物被災状況に大きな差があり、浸水深 2.0 メートル以下の場合には建物が全壊となる割合は大幅に低下することがわかりました。



出典：津波被災市街地復興手法検討調査(とりまとめ) 国土交通省　2012.4

図　浸水深に対する建物被害の割合



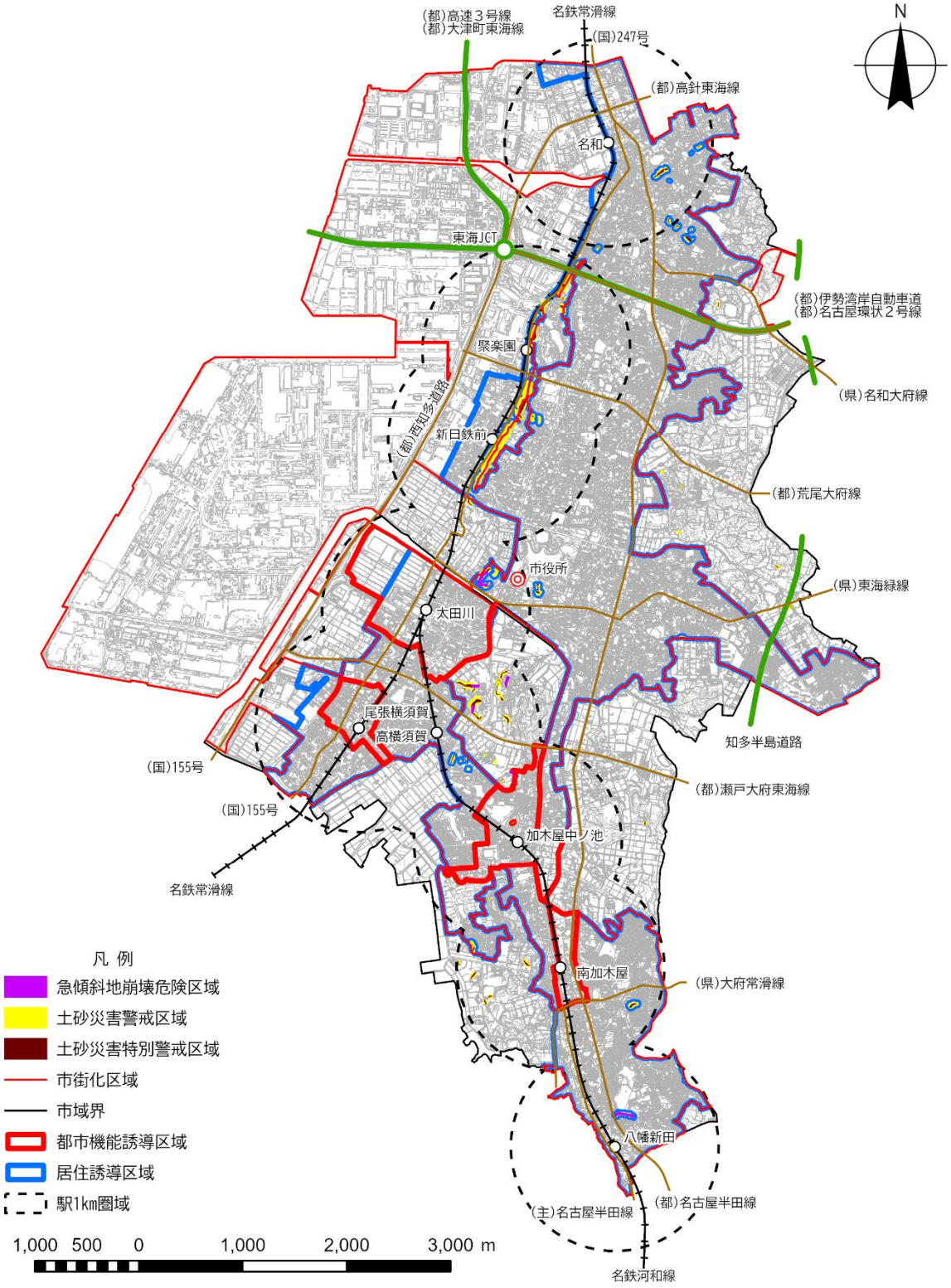
出典：愛知県（2019.7.30）

図　津波災害警戒区域の浸水深

(4) 土砂災害のリスク

特定の開発等の行為に関して制限のある土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域は、居住誘導区域に含まれていません。

なお、本市では、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）についても居住誘導区域に含めていません。

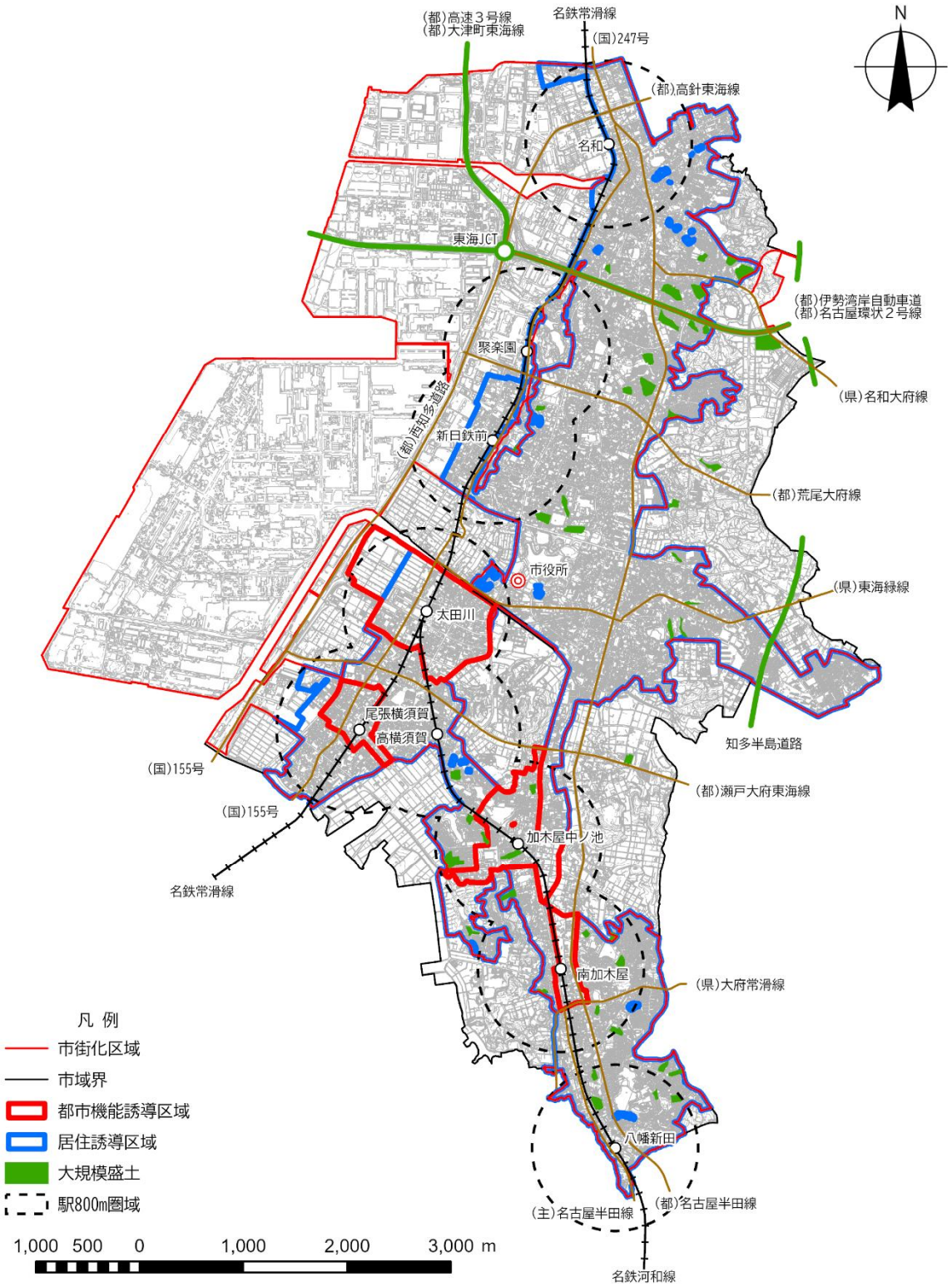


出典：愛知県（2026.3.13 時点）

図　土砂災害関連区域

(5) 大規模盛土造成地

市内には大規模造成地が 46 箇所に指定されており、そのうち 42 箇所が居住誘導区域内に指定されています。



出典：国土交通省（2020.3.13 時点）

図　大規模盛土造成地

２．５． 課題の整理

リスク別の分析結果から、本市では、主に以下の対応が必要です。

・都市拠点・広域交流拠点に位置づけられた都市構造上重要なエリアである太田川駅西側では、洪水、高潮、津波といった多様な水害リスクがある状況です。なお、土地区画整理事業の施行地区であることから、市街地整備等においてリスクに対応することが必要です。

・名和駅周辺では、高潮や津波のリスクがあり、浸水深が深くなっています。また、当該エリアは、都市構造上の交通拠点であり、リスクへの対応が必要です。

・上記以外の名鉄常滑線の駅周辺では、生活利便性の高いエリアが広がっていますが、高潮による浸水が広い範囲で発生することが想定されており、リスクへの対応が必要です。

・洪水のリスクがある大田川や信濃川の沿川居住地は、土地区画整理事業や地区計画により良好な居住環境が整い、生活利便性が確保され、人口密度が高いエリアにある状況であり、今後の人口密度の維持確保に向けて、リスクへの対応が必要です。

・家屋倒壊等氾濫想定区域が、土地区画整理事業により整備された住宅地内などに指定されています。また、住宅等が連担している区域もあり、リスクへの対応について検討が必要です。

・各水害の浸水想定区域内に、高齢者福祉施設や子育て支援施設が立地しており、適切な支援が必要です。

・土砂災害警戒区域の指定に基づき、危険の周知や警戒避難体制の整備等によるリスクの軽減が必要です。

・大規模盛土造成地では、滑動崩落に対する安全性の確認・確保が必要です。

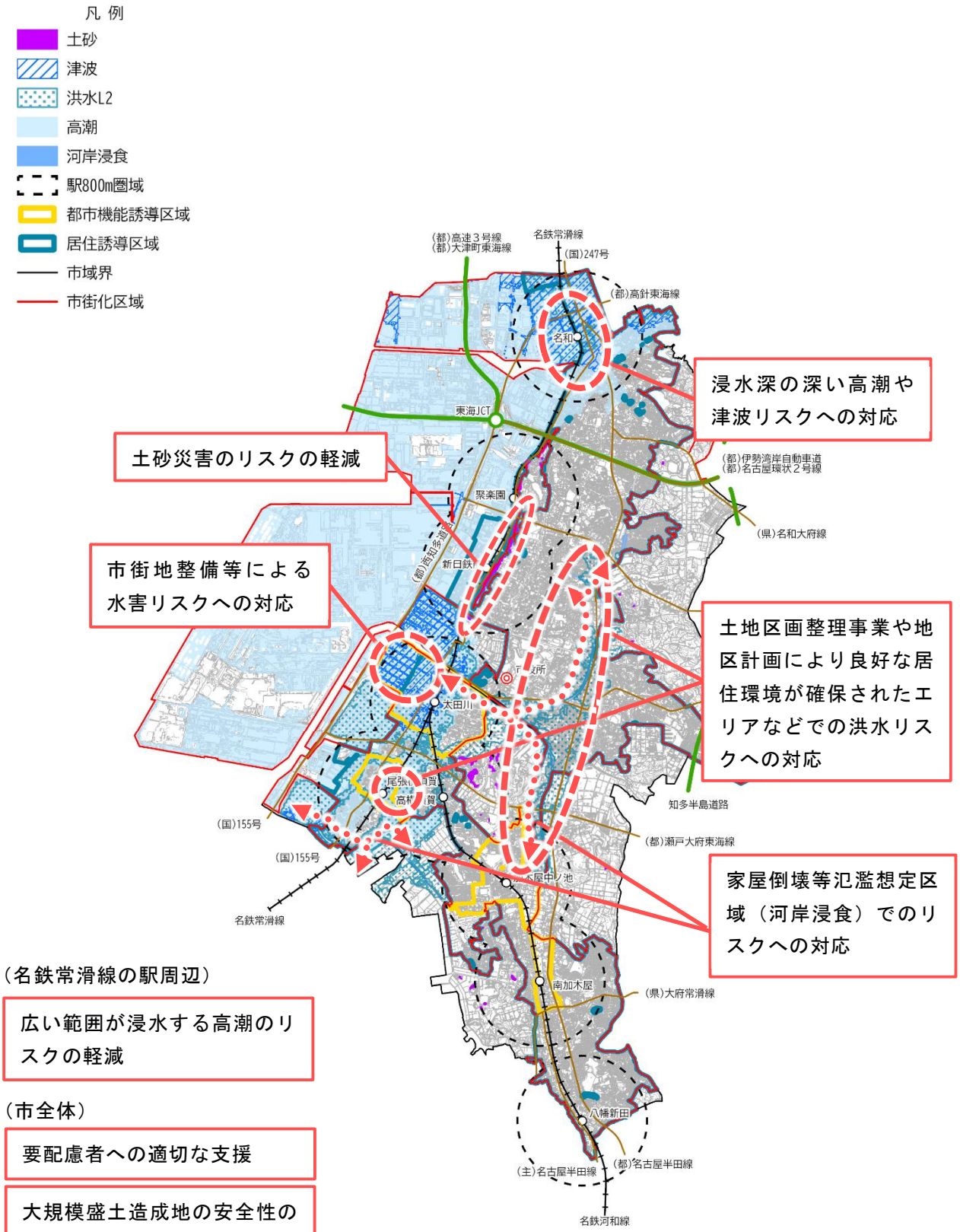

凡 例
土砂
津波
洪水L2
高潮
河岸浸食
駅800m圏域
都市機能誘導区域
居住誘導区域
市域界
市街化区域
(都)高速３号線
(都)大津町東海線
名鉄常滑線
(国)247号
(都)高針東海線
名和
東海JCT
聚楽園
新日鉄
(都)伊勢湾岸自動車道
(都)名古屋環状２号線
(県)名和大府線
(都)知多半島道路
太田川
尾張
高村
(国)155号
(国)155号
名鉄常滑線
知多半島道路
(都)瀬戸大府東海線
南加木屋
(県)大府常滑線
八幡新田
(主)名古屋半田線
(都)名古屋半田線
名鉄河和線
浸水深の深い高潮や津波リスクへの対応
土砂災害のリスクの軽減
市街地整備等による水害リスクへの対応
土地区画整理事業や地区計画により良好な居住環境が確保されたエリアなどでの洪水リスクへの対応
家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）でのリスクへの対応
（名鉄常滑線の駅周辺）
広い範囲が浸水する高潮のリスクの軽減
（市全体）
要配慮者への適切な支援
大規模盛土造成地の安全性の確認・確保

図　主な課題位置図

３．防災まちづくりの取組み

３．１．防災まちづくりの将来像

本市では、標高が低く平坦な市街地において、水災害の発生が想定されています。一方でこうしたエリアでは、都市構造上の核となる鉄道駅が立地するほか、土地区画整理事業等により良好な居住環境が整備されています。人口密度が高く生活利便性も確保されており、本市の都市づくりを進めるためには、こうした地域での、日常生活の利便性を維持・向上しながら、災害リスクに対する被害を軽減・防止する取組みを推進することが求められます。

本市の特性を踏まえながら、以下の将来像を掲げ、災害リスクに対する被害を軽減・防止する取組みを進めます。

防災まちづくりに向けた将来像

利便性の高い生活環境の中で災害リスクを最小限に抑えた、
安全に生活できる災害に強いまち

３．２．対策の基本的な考え方

本市の目指す都市の姿を形成するためには、都市再生特別措置法及び同施行令に居住誘導区域を定めない区域とされている土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域は、居住誘導区域から除外することとする一方で、それ以外の区域については、リスクの大きな場所であっても都市構造上の重要性の高い地域では、居住誘導区域を定めないこととするのではなく、ハード整備を含めた対策により水災害の防止・軽減する取組みをすることを検討します。

本市では、下図のように、本市全域を対象として、「都市構造上の重要性」と「災害リスク」の２つの視点からの評価を実施し地域特性を見える化した上で、地域特性に応じた対策を推進します。

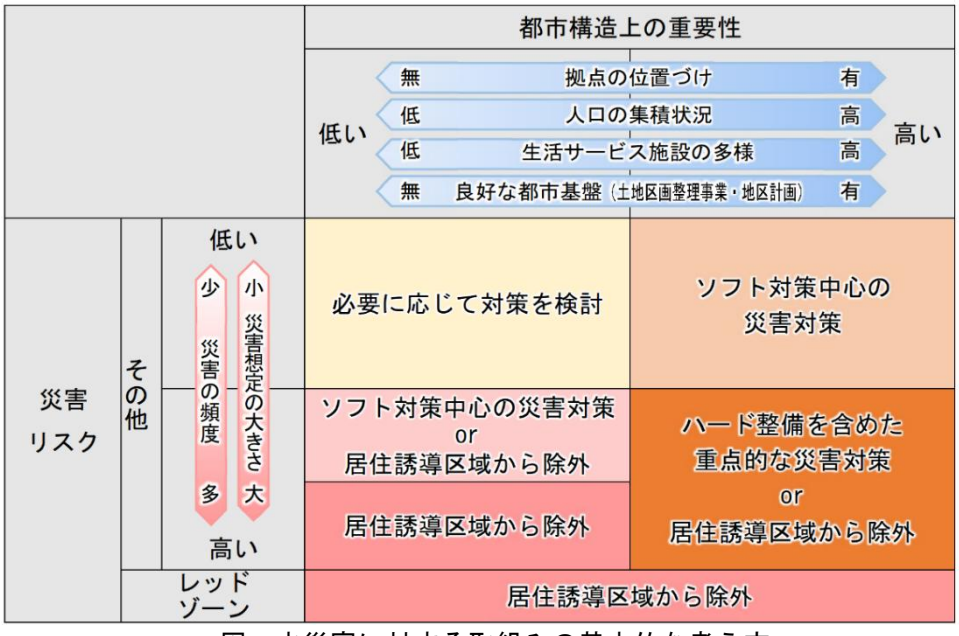


図　水災害に対する取組みの基本的な考え方

３．３．災害リスクへの対策の方向性

(1) 土砂災害等への対策

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区は、居住誘導区域から除外することとします。

なお、大規模盛土造成地は、大規模に造成された宅地を示すものであり、地震時に必ずしも危険であるということではありませんが、適切な調査を実施した上で必要に応じて対策を促進します。

(2) 水害への対策

① 対策の方向性の評価方法

市域を 100 メートルメッシュで区分し、各メッシュにおける「都市構造上の重要性」と浸水想定等に基づく「災害リスク」に関する指標の該当数により、取組みの方向性を評価します。

表　都市構造上の重要性に関する指標

指標	都市構造上の重要性が高い基準
①人口の集積状況	・人口密度が居住誘導区域の目標値（69.3 人/ha ≒70 人/ha）以上となる
②生活サービス施設の多様性	・7 種類の生活サービス施設のうち、5 種類以上のサービス施設が徒歩圏に立地
③駅徒歩圏	・名鉄常滑線、名鉄河和線の各駅から 800 メートル圏
④良好な基盤が整った区域	・土地区画整理事業の区域
⑤良好な都市環境の形成が進められている区域	・地区計画の区域（住居系・商業系市街地）

表　災害リスクに関する指標

指標	災害リスクが大きい基準
①洪水の浸水リスクがある区域（計画規模の降雨時）	・比較的頻度の高いリスク
②洪水の浸水リスクがある区域（想定最大規模の降雨時）	・浸水深が深く広範囲にわたるリスク
③洪水の浸水リスクがある区域（浸水深 3.0 メートル以上）	・２階以上が浸水するリスク
④家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸浸食）	・水平避難が必要となるリスク
⑤高潮浸水想定区域	・浸水深が深く広範囲にわたるリスク
⑥高潮浸水想定区域（浸水深 3.0 メートル以上）	・２階以上が浸水するリスク
⑦高潮浸水想定区域（浸水深 5.0 メートル以上）	・３階以上が浸水するリスク
⑧津波浸水想定区域*	・浸水深が深く広範囲にわたるリスク
⑨津波浸水想定区域（浸水深 2.0 メートル以上）	・家屋が全壊するリスク

評価指標への該当数と取組みの方向性について、「都市構造上の重要性」と「災害リスク」に関する指標の数の過半となる該当数により取組みの方向性の閾値*を設定します。また、大きな災害リスクが重なるエリアは、居住誘導区域からの除外や災害対策を検討します。

なお、この評価は 100 メートルメッシュ単位による方向性を示す評価であるため、居住誘導区域からの除外などの具体的な方針については、災害リスクの詳細な状況等を踏まえ検討します。

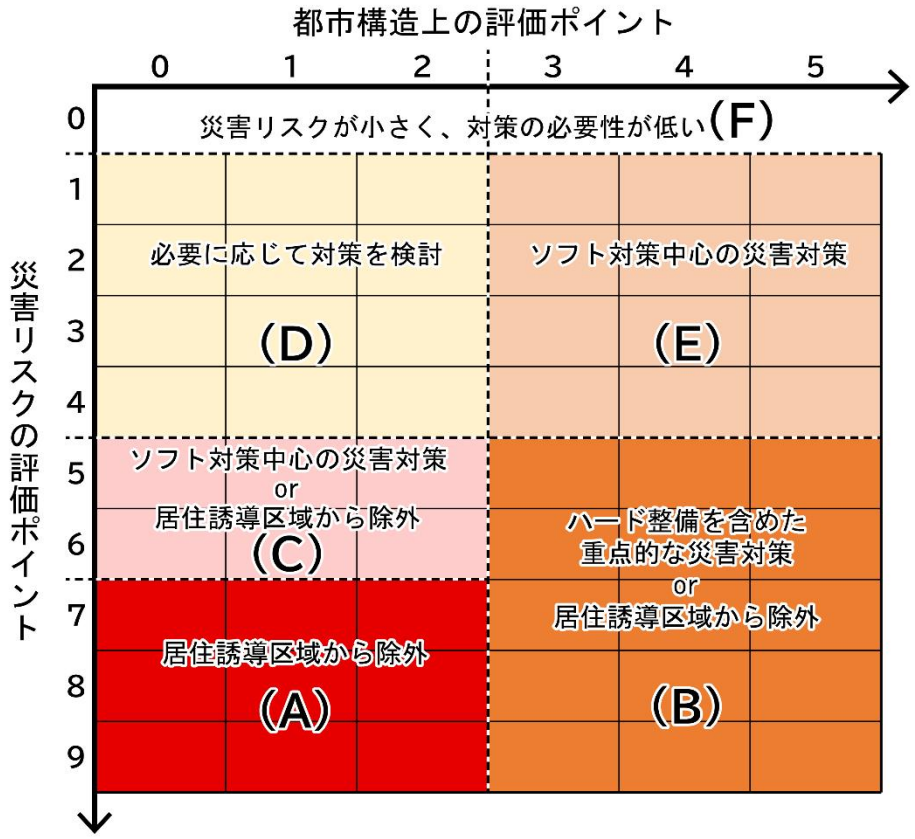


図　評価ポイントと取組みの方向性の関係

【評価ポイントと取組みの方向性の検討方法】

・「都市構造上の重要性に関する指標」への該当数分だけ横軸方向にプラスする（右方向に加点）。
・「災害リスクに関する指標」への該当数分だけ縦軸方向にマイナスする（下方向に加点）。
・該当するマスの方向性を基本として今後の取組みを検討する。

例）都市構造上の評価が「2 ポイント」、災害リスクの評価が「4 ポイント」のメッシュは、「必要に応じて対策を検討（D）」となります。

② 評価結果

太田川駅西側や名和駅東側において、重点的な対策が必要なエリアや区域除外の検討が必要なエリアが分布しています。

太田川駅西側と名和駅北側に、居住誘導区域からの除外が必要と評価されたメッシュがありますが、詳細にみると区域除外が必要なまでに災害リスクは重複していない状況です。

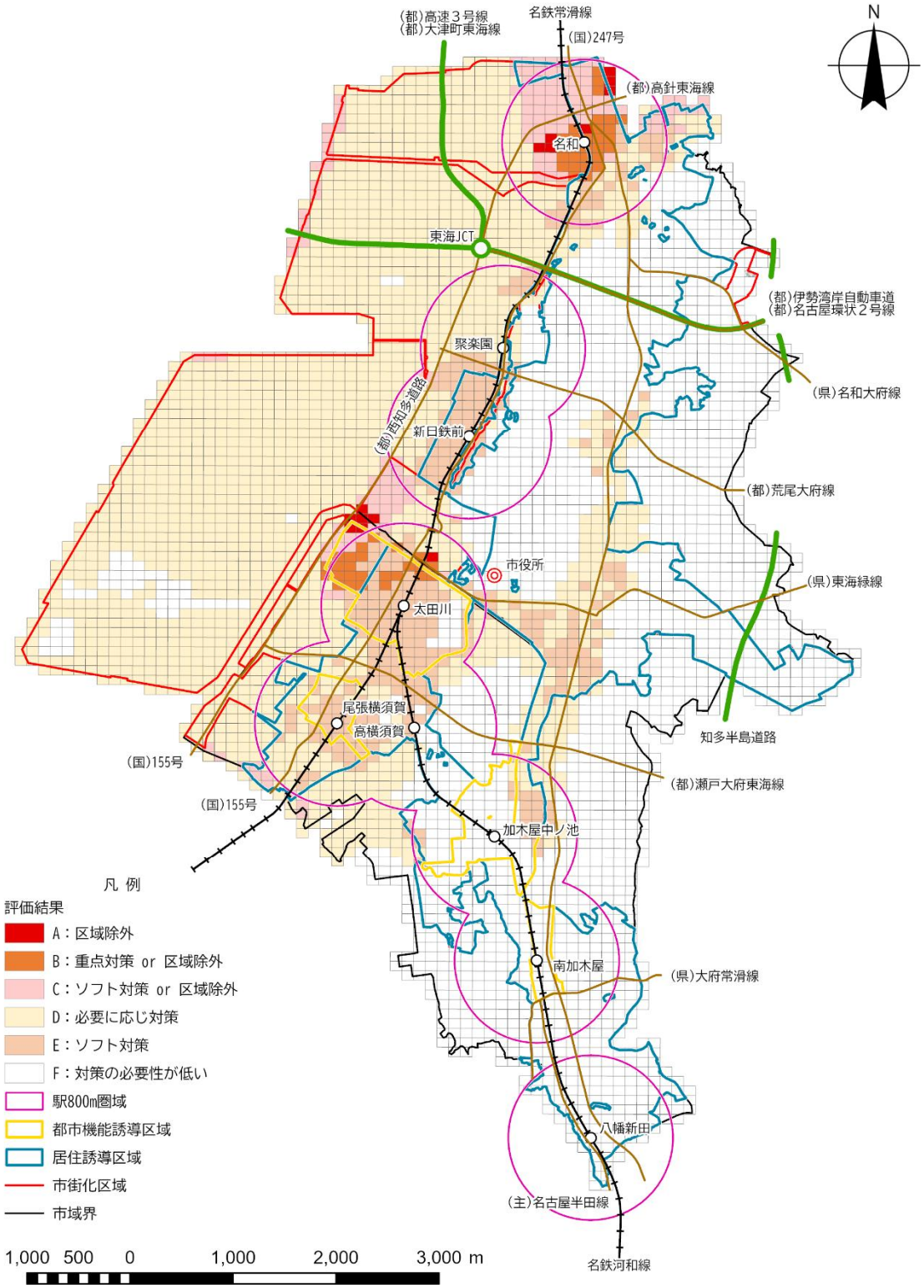


図　対策の方向性の評価結果

３．４． 防災・減災のための具体的な取組み

(1) 居住誘導区域からの除外について

土砂災害のリスクについては、取組みの基本的な考え方のとおり、土砂災害特別警戒区域と土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は、居住誘導区域からは除外することで安全を確保します。

水害リスクの大きい箇所は、都市構造の広域交流拠点や地区拠点に位置づけられ、今後の都市づくりを推進する上で重要な位置に広がっています。また、居住誘導区域内は、概ね生活利便性が高いエリアであるため除外せず、リスクの軽減策を講じることとします。

(2) リスクの低減策

重点的な対策が必要な太田川駅周辺や名和駅周辺において、水害リスクを軽減するためのハード整備を実施します。また、その他の居住誘導区域内においても、安全な居住環境の確保に向けて必要な整備を実施します。

さらに、多様な主体の参画の下での継続的なソフト施策を併せて、総合的に対策を実施することで、本市で想定される洪水・高潮・津波・土砂災害といったあらゆる災害リスクからの安全性を確保していきます。

① ハード対策

太田川駅周辺での取組み

〇新たな市街地の形成に係る防災対策　津波　高潮　洪水

・太田川駅西地区において、新たな市街地の整備を行うに当たっては、地形特性や想定浸水深などを考慮し、土地の嵩上げや海岸堤防の改良、適正な公園・緑地などの配置などにより、水害に強い土地利用・施設整備を図っています。

〇環境保全林の整備　津波

・津波に対する減勢効果を持つ環境保全林の整備を実施します。

〇無電柱化の推進　津波　高潮　洪水

・発災時や被災時における避難・輸送ルートを確保するため、無電柱化等の防災面に配慮した道路構造を検討します。

〇河川・海岸堤防等の耐震化　高潮　津波

・河川・海岸の堤防、水門・雨水ポンプ場等の耐震化、老朽化対策等を推進します。

名和駅周辺での取組み

〇雨水排水施設の整備・改修　高潮　津波

・雨水ポンプ場、雨水幹線・枝線、雨水貯留施設等の雨水施設の整備・改修を行います。

〇河川・海岸堤防等の耐震化　高潮　津波

・河川・海岸の堤防、水門・雨水ポンプ場等の耐震化、老朽化対策等を推進します。

○河川の整備　高潮　津波

・概ね５年に１回程度発生すると予想される降雨による洪水を安全に流下させることを目標として、河道拡幅、河床掘削及び橋りょう改築等の整備を行います。

○高潮対策施設の整備　高潮

・沿岸地域では、高潮に対して堤防後背地の被害が想定される箇所について、海岸保全施設や河川堤防の嵩上げ、雨水ポンプ場等の整備等の高潮対策を進めます。

居住誘導区域での取組み

○雨水排水施設の整備・改修　高潮　洪水

・雨水ポンプ場、雨水幹線・枝線、雨水貯留施設等の雨水施設の整備を行います。

○河川・海岸堤防等の耐震化　高潮　洪水

・河川・海岸の堤防、水門・雨水ポンプ場、排水機場等の耐震化、老朽化対策等を推進します。

○河川の整備　高潮　洪水

・概ね５年に１回程度発生すると予想される降雨による洪水を安全に流下させることを目標として、河道拡幅、河床掘削及び橋りょう改築等の整備を行います。

○高潮対策施設の整備　高潮

・沿岸地域では、高潮に対して堤防後背地の被害が想定される箇所について、海岸保全施設や河川堤防の嵩上げ、雨水ポンプ場、排水機場等の整備等の高潮対策を進めます。

○総合的な治水対策の推進　高潮　洪水

・市街化の進展に伴う洪水時の河川への流出量の増大に加え、近年の豪雨の頻発・激甚化に対応するため、雨水貯留浸透施設等の整備により、その流域のもつ保水・遊水機能を維持・向上させるなど、総合的な治水対策を推進します。

② ソフト対策

○迅速な避難を促す情報伝達手段・伝達体制の確保

・必要な災害関連情報を確実に収集・伝達するため、情報通信手段の多重化を図るとともに、訓練放送を実施します。
・海岸・河川沿いに立地する施設等において、適切な避難誘導を行うため、避難誘導看板を設置するほか、有効な情報伝達手段について検討します。
・逃げ遅れの発生等を防ぐため、防災ラジオの頒布やＩＣＴを活用した情報発信を進めます。
・情報を速やかに伝達するため、情報収集・伝達体制を確立します。

○防災マップ等の更新・配布

・南海トラフ地震やそれに伴う津波などの大規模災害に備えるため、防災マップの更新を行います。

・住民の防災意識を高め、各水災害から円滑かつ迅速に避難できるように、洪水・内水・高潮等の浸水想定区域図または浸水予想図を基にした各水害のハザードマップや、土砂災害ハザードマップの作成を行います。

〇自主的で適切な避難行動の促進

・水災害からの人的被害を防ぐため、市民等の避難行動を促す防災対策に取り組みます。
一般家庭における防災・減災対策の促進、自主防災組織への支援、
防災意識の向上、防災訓練の参加促進（小中学生の参加促進）、
救命講習の受講者拡大、防災リーダーの育成、先進的な防災教育の実施　等

〇避難体制の強化

・避難判断を迅速に行うためのマニュアルを作成するとともに、市民の危機意識を高めるための体制を整備します。
・南海トラフ地震臨時情報が発表された際の対応を定めたマニュアルを作成します。
・水災害のリスクがあるエリアにある要配慮者利用施設における避難確保計画の作成、避難訓練の実施を促進します。

〇津波一時避難ビルの指定の推進

・浸水・津波災害が生じるおそれがある地域については、津波一時避難ビルの指定の推進を図ります。

〇関係機関との連携強化

・関係機関（自衛隊、警察、消防等）との連携を強化するため、合同訓練や情報交換及び意見交換を行います。
・市外からの支援を迅速的かつ効率的に受け入れられるように、市町村間の応援協定の締結や受援計画の策定を行います。

〇住宅浸水対策改修等工事費補助制度の継続実施・拡充

・既設の住宅の大雨による浸水被害を防止するため、住宅の改修工事を行う者に対し、予算の範囲内で補助金を交付します。

〇大規模盛土造成地の安全確認・確保の促進

・地盤調査等を踏まえた経過観察により、大規模盛土造成地の安全性を確認するとともに、必要に応じて対策を促進します。

３．５．実施プログラム

官民一体となって水災害に強い安全なまちづくりを計画的に取り組むため、各取組みの実施主体と実施期間を定めます。

施策			実施主体	短期（～5年）	中期（～10年）	長期（10年超）
ハード対策	太田川駅周辺	新たな市街地の形成に係る防災対策	市、民間			
		環境保全林の整備	市			
		無電柱化の推進	市、民間			
	名和駅周辺	雨水排水施設の整備・改修	市			
		河川・海岸堤防等の耐震化	市、県			
		河川の整備	市、県			
		高潮対策施設の整備	市、県			
	居住誘導区域	雨水排水施設の整備・改修	市			
		河川・海岸堤防等の耐震化	市、県			
		河川の整備	市、県			
		総合的な治水対策の推進	市、県			
		高潮対策施設の整備	市、県			
ソフト対策		迅速な避難を促す情報伝達手段・伝達体制の確保	市			
		防災マップ等の更新・配布	市			
		自主的で適切な避難行動の促進	市、市民、民間等			
		避難体制の強化	市、市民、民間等			
		津波一時避難ビルの指定の推進	市、民間			
		関係機関との連携強化	市、県、国等			
		住宅浸水対策改修等工事費補助制度の継続実施・拡充	市			
		大規模盛土造成地の安全確認・確保の促進	市、市民、民間等			

４． 目標値

立地適正化計画の目標年次が令和 23 年（2041 年）であるのに対して、災害リスクの低減策を着実かつ迅速に推進するため、防災指針では短期的な目標値を設定することとし、関連計画（東海市地域強靭化計画）との整合を図り令和 10 年（2028 年）の目標値を定めます。

なお、指標と目標値は、都市防災に関する上位計画である東海市地域強靭化計画との整合を図り設定します。

指標①：雨水ポンプ場耐震化率

影響範囲が大きく、被害も大きくなることが想定される、洪水や高潮、津波の影響を軽減するためのハード対策が着実に推進されているか評価するための代表的な指標として、雨水ポンプ場の耐震化率を設定します。

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
①雨水ポンプ場耐震化率	%	25 R2（2020）	63 R8（2026）	88 R10（2028）

指標②：浸水ハザードマップの作成率

影響範囲が大きく、被害も大きくなることが想定される、洪水や高潮、津波等の影響を軽減するためのソフト対策が着実に推進されているか評価するための代表的な指標として、浸水ハザードマップの作成率を設定します。

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
②浸水ハザードマップの作成率	%	33 R3（2021）	66 R8（2026）	100 R10（2028）

指標③：地域防災訓練の実施割合

災害リスクを最小限に抑えた安全に生活できる水災害に強いまちに向けて、本市に関わる人の防災意識が高まり、リスク低減に関する取組みへの参画が図られているか評価するための代表的な指標として、地域防災訓練の実施割合を設定します。

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
③地域防災訓練の実施割合（12 コミュニティ）	%	ー R3（2021）	100 R8（2026）	100 R10（2028）

指標④：土砂災害対応訓練の実施回数

災害リスクを最小限に抑えた安全に生活できる水災害に強いまちに向けて、継続的に取組みが行われているか評価するための代表的な指標として、土砂災害対応訓練の実施回数を設定します。

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
④土砂災害対応訓練の実施回数	回/年	1 R3（2021）	1 R8（2026）	1 R10（2028）

Ⅷ 計画の推進方策

１．届出・勧告制度の運用

都市再生特別措置法第 88 条又は第 108 条の規定に基づき、居住誘導区域外又は都市機能誘導区域外における開発や施設整備を行う場合に届出が必要となります。

また、同法第 108 条の２の規定に基づき、都市機能誘導区域内の誘導施設を休廃止する場合にも届出が必要となります。

本市では、適切な誘導を進めるため、居住誘導区域外における住宅開発等や都市機能誘導区域内外における誘導施設の整備の動きを把握するために運用します。また、都市計画法に基づく開発行為の許可等の手続きは別に必要となります。

１．１．居住誘導区域外

居住誘導区域外において、以下の開発行為又は建築等行為等を行う場合、本市への届出が必要になります。

○開発行為
- ３戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- 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 平方メートル以上のもの

○建築等行為
- ３戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、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

この届出は全ての居住者や施設を居住誘導区域内に集約するものではなく、より良い居住誘導に資することを目的としているものから、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

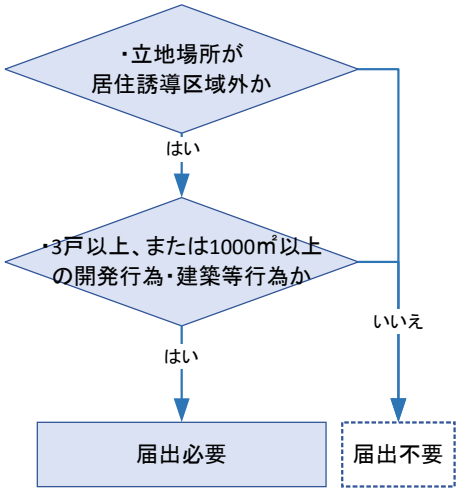


図　居住誘導区域外の運用フロー

１．２． 都市機能誘導区域外に施設整備を行う場合

建物用途が設定された誘導施設に該当する場合、都市機能誘導区域外において立地する場合、本市への届出が必要になります。設定した誘導施設は各都市機能誘導区域で異なりますので、それぞれ毎で届出対象となるか確認が必要です。

この届出は立地を制限するものではなく、より良い都市機能の誘導に資する事を目的としているものから、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

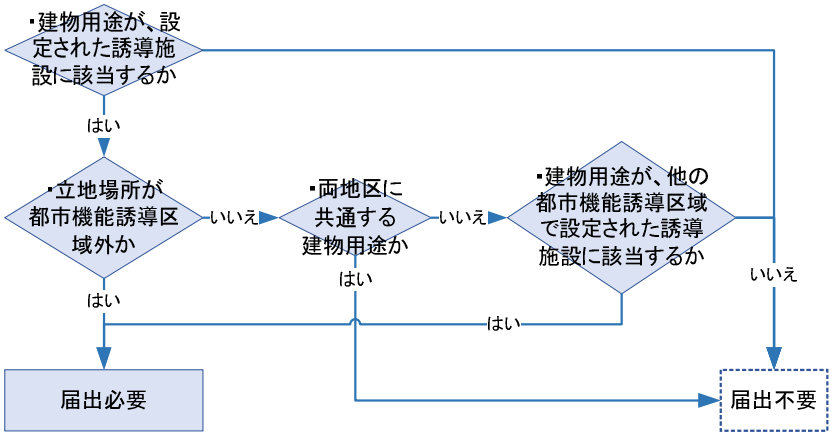


図　都市機能誘導区域外の運用フロー

１．３． 都市機能誘導区域内の施設を休廃止する場合

建物用途が設定された誘導施設に該当する場合や、都市機能誘導区域内において施設を休止または廃止しようとする場合は、本市への届出が必要になります。この届出は行為を制限するものではなく、より良い都市機能の誘導に資する事を目的としているものであり、本市の特性や実態を踏まえ、適切な誘導に努めます。

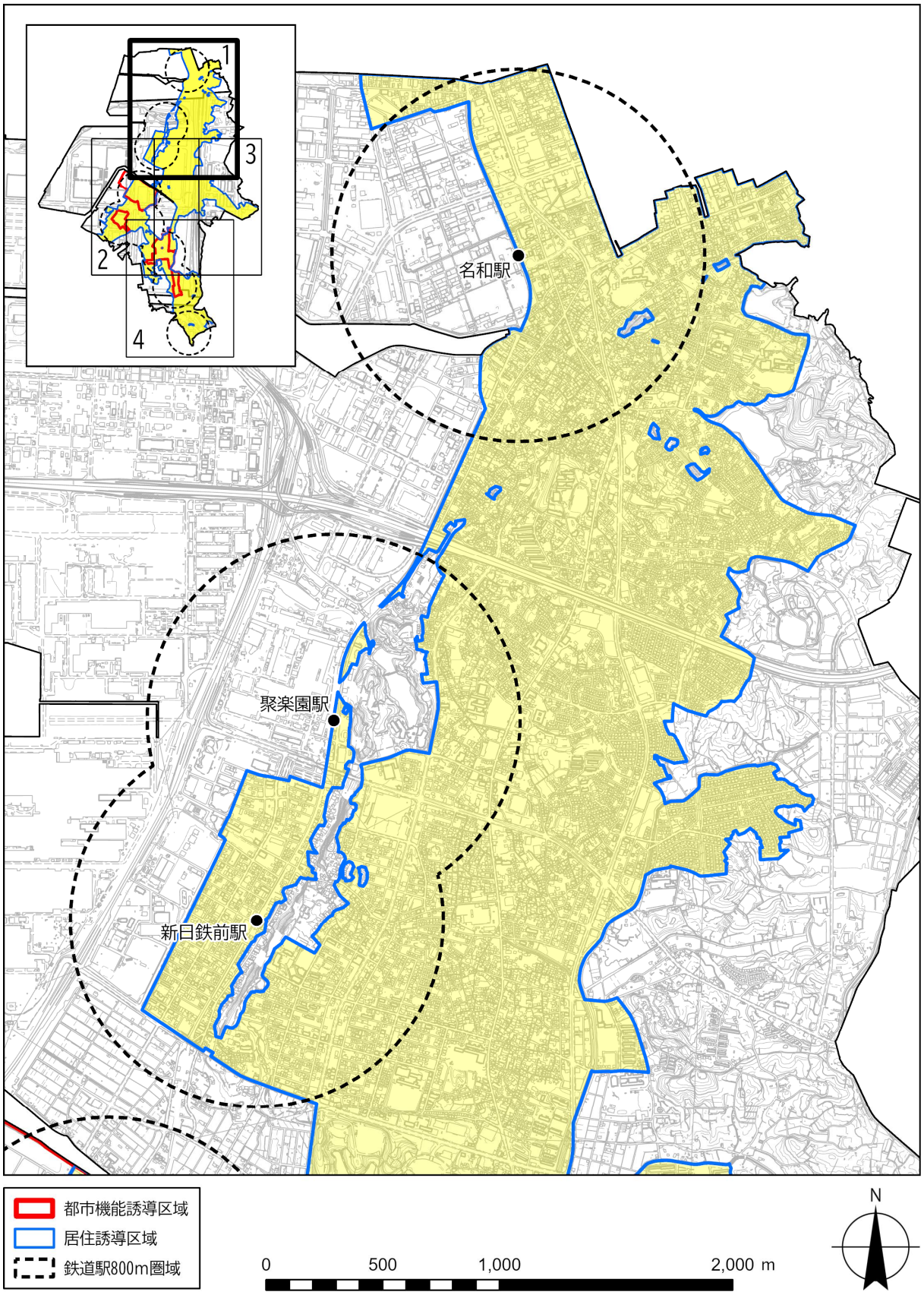


図　居住誘導区域及び都市機能誘導区域（１．北部）

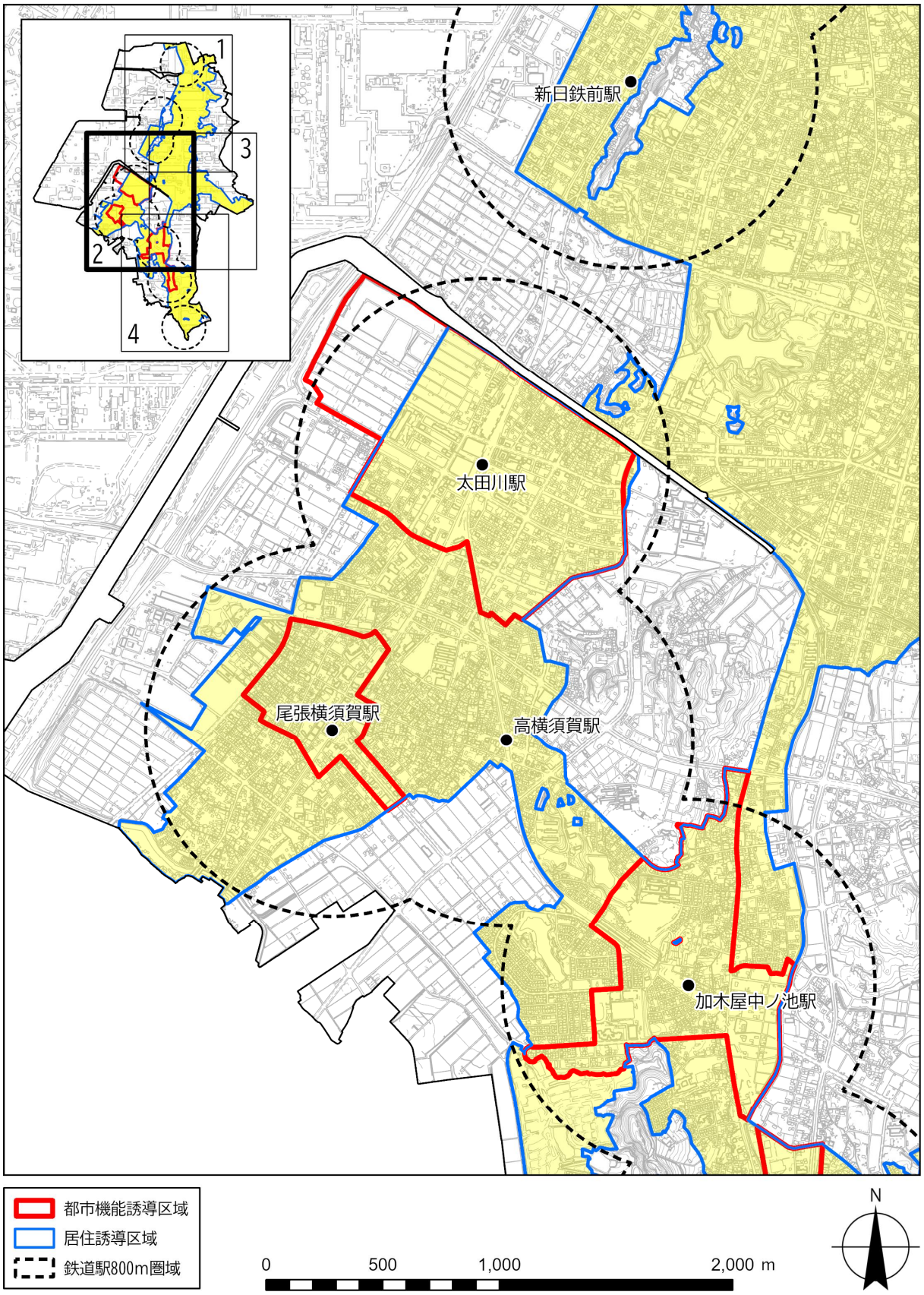


図　居住誘導区域及び都市機能誘導区域（２．西部）

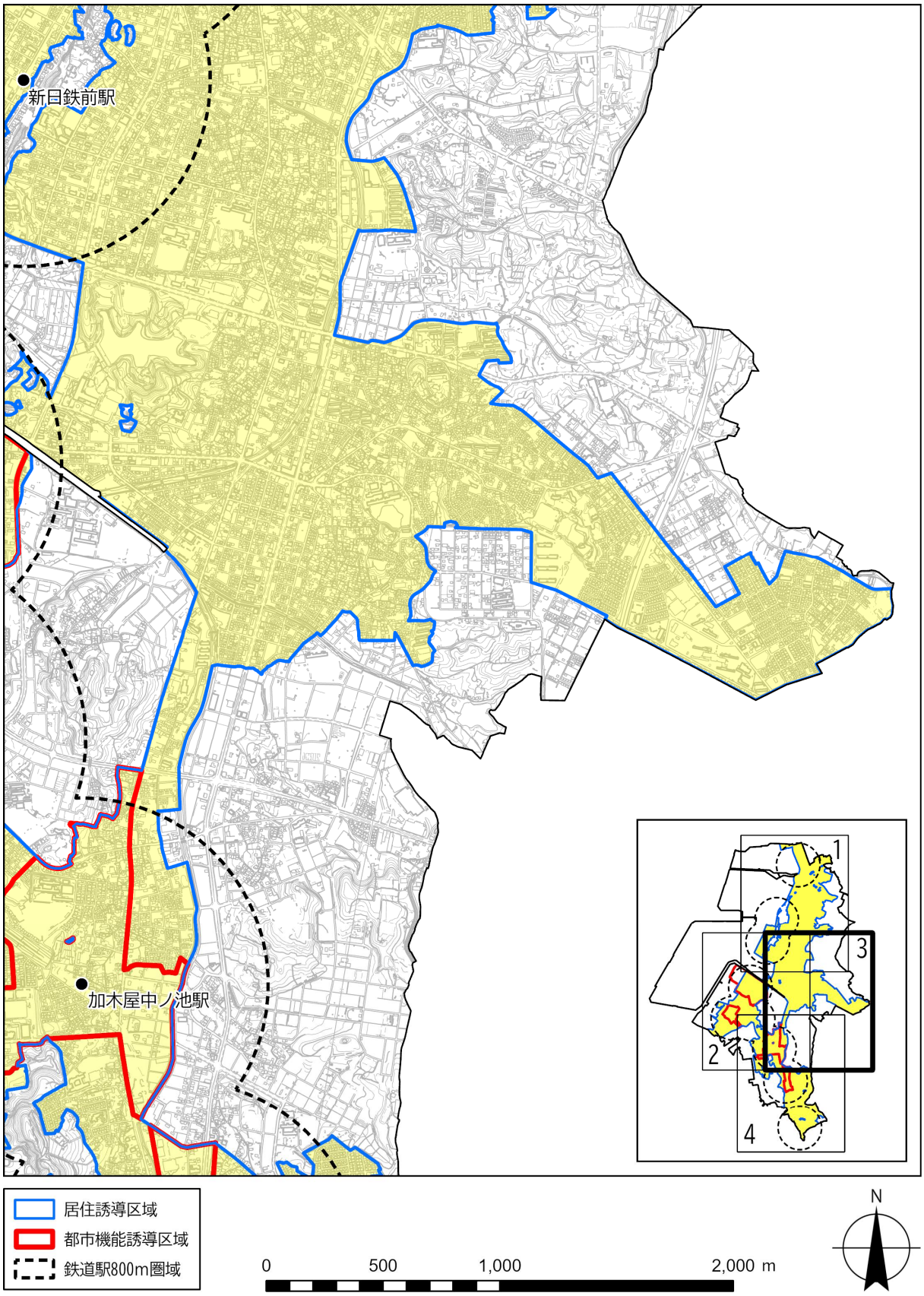


図　居住誘導区域及び都市機能誘導区域（３．東部）

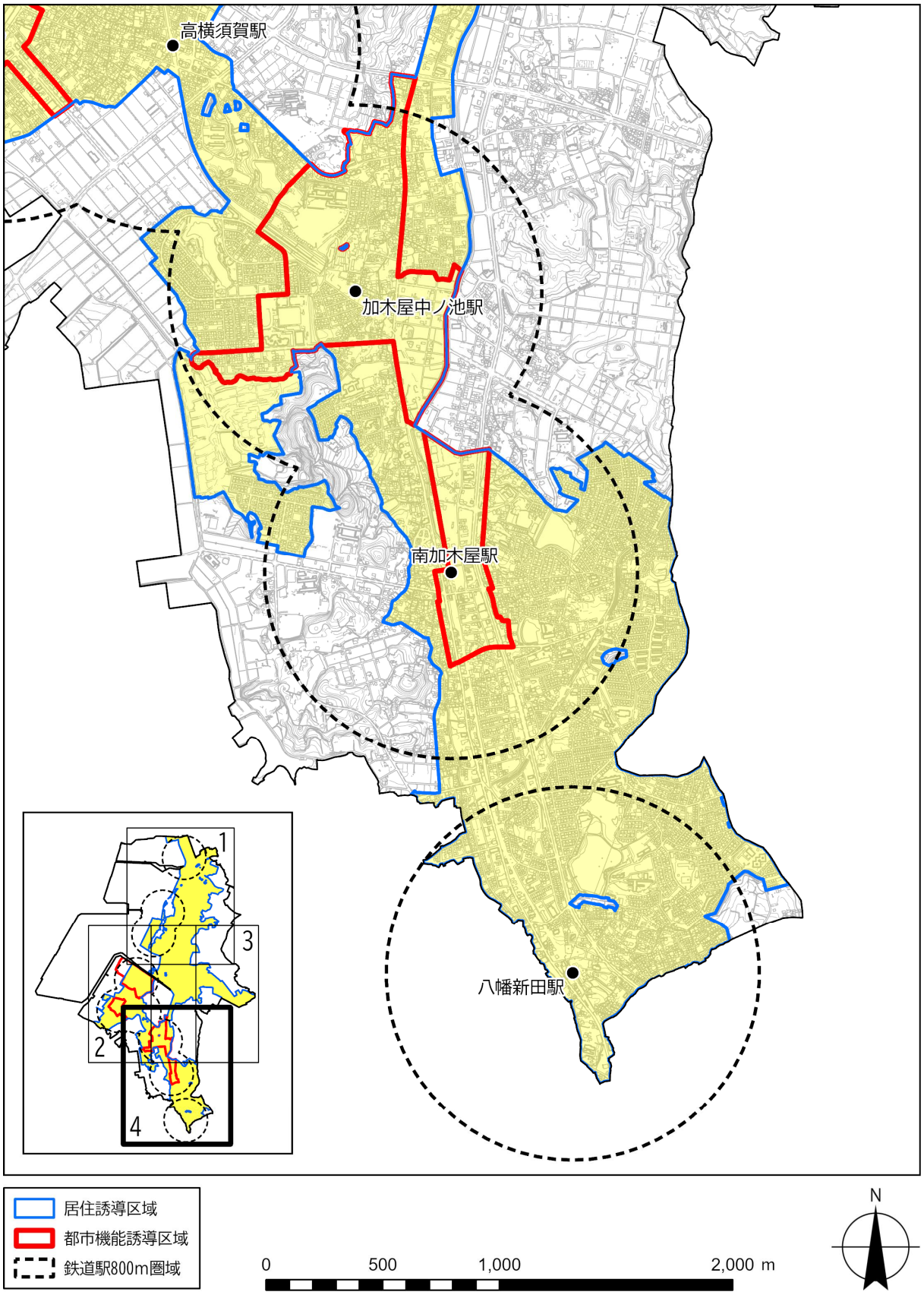


図　居住誘導区域及び都市機能誘導区域（４．南部）

２．定量的指標の設定

計画の進捗状況や施策実施による効果を確認するため、概ね５年毎に施策や事業の実施状況について調査、分析評価を行います。こうした調査、分析評価のため、現状値が把握でき、今後継続して管理が可能な定量的指標を設定します。定量的指標は、居住誘導や都市機能誘導の状況等を管理するための「管理指標」と、都市の姿等の実現を確認するための「確認指標」で構成します。

２．１．管理指標

管理指標は、居住誘導や都市機能誘導の施策等を管理するため、本市の人口に関わる指標や駅の乗降客数から設定します。

指標①：居住誘導区域の人口密度

目標値の算定方法は、令和 5 年（2023 年）を基準に都市計画マスタープランで設定した将来人口をもとに算出しています（令和 25 年（2043 年）：総人口 120,000 人、市街化区域人口 113,000 人）。

目標値については、以下のとおり設定します。

○居住誘導区域＋新市街地候補ゾーンの面積を加算（1,611＋74 ha）の人口密度：68.5 人／ha

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
①居住誘導区域の人口密度	人/ha	65.4 R3（2021.4.1 時点）	64.9 R8（2026.4.1 時点）	65.6 R23（2041 年）

※居住誘導区域内の人口(R3(2021)実績:105,374 人、R8(2026)実績:104,566 人を面積 1,611ha で算出
R23(2041)目標:110,481 人/面積 1,685ha で算出(新市街地候補ゾーンの面積を加算))
参考:全市の人口密度:26.0 人/ha(R8(2026)実績:113,134 人/面積 4,342ha で算出)

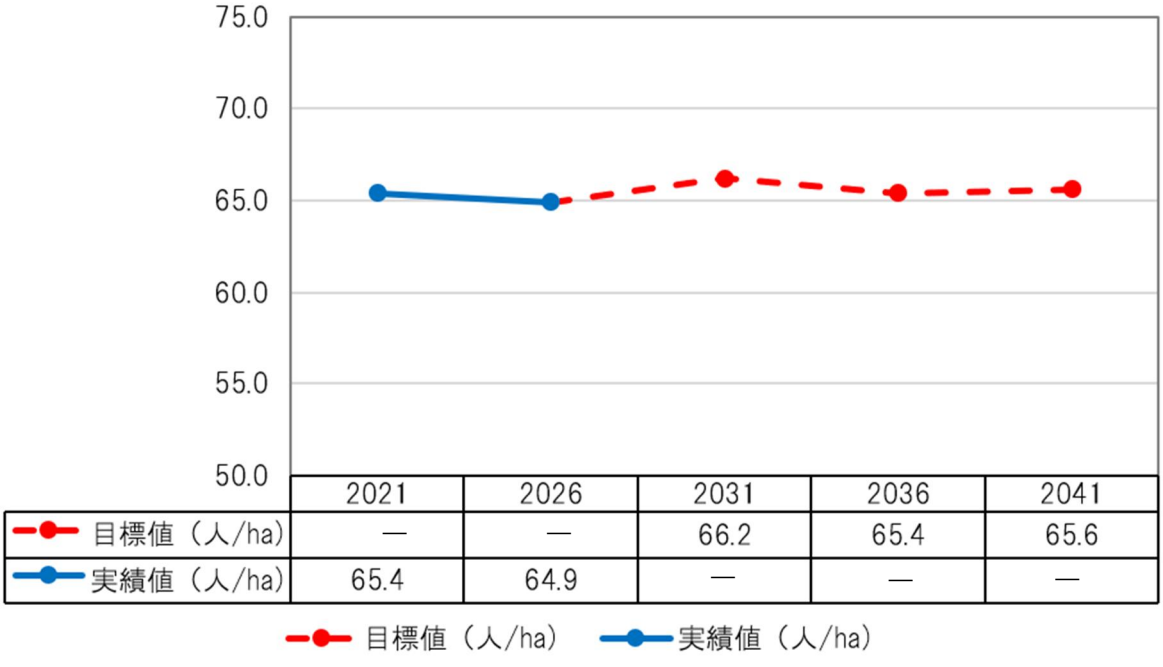


図　居住誘導区域の人口密度算定結果

指標②：市内鉄道駅の一日平均乗降客数

本市の鉄道は、通勤通学の移動手段として使われ、バスの乗り換えや循環バスの起発着点を担う等、市民生活において重要な役割を果たしていることから、市内鉄道駅の一日平均乗降客数を指標として設定します。

目標値の算定方法は、令和 7 年（2025 年）の現況値及び人口（113,242 人）を基準に市民一人当たりの乗降客数を算出し（0.47）、将来推計人口（令和 23 年（2041 年））に乗じて求めます。

目標値については、以下のとおり設定します。

○市内鉄道駅の一日平均乗降客数 117,600 人×0.47＝55,272 人（R23（2041））

指　標	単位	前回改定時	現況値	目標値
②市内鉄道駅の 一日平均乗降客数	人/日	42,679 R2（2020）	54,288 R7（2025）	55,272 R23（2041 年）

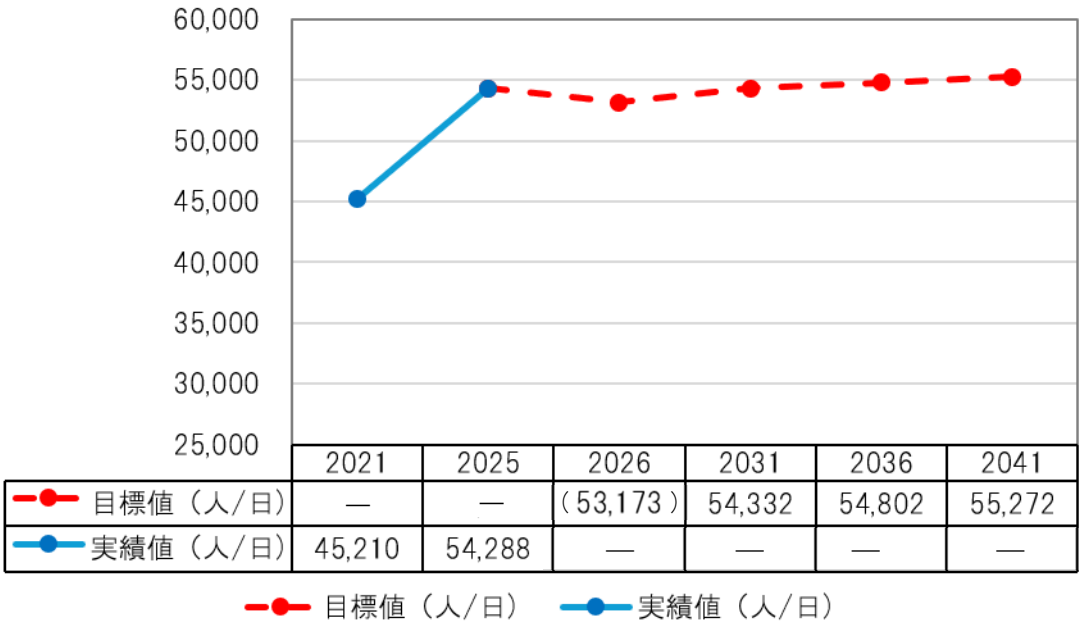


図　市内鉄道駅の一日平均乗降客数算定結果

※2026 年目標値は令和8年(2026年)の総人口 113,134 人×0.47

指標③：鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口

基幹的公共交通である鉄道駅周辺への居住誘導を図り、歩いて暮らせるまちの実現の状況を確認するため、新駅を含めた鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口を指標として設定します。

目標値の算定方法は、令和 5 年（2023 年）を基準に都市計画マスタープランで設定した将来人口の市街化区域と市街化調整区域の将来推計人口を求め、現在のそれぞれの区域において駅から 800 メートルの範囲に住む人口の割合を乗じて求めます。

目標値については、以下のとおり設定します。

○鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口：69,498 人（R8（2026）.4.1 時点）
- 市街化区域 55,856 人（市街化区域人口の約 50.3%）
- 市街化調整区域 2,902 人（市街化調整区域人口の約 36.9%）

○鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口：58,745 人（R23（2041））
- 市街化区域（111,232 人×約 50.3%）＝55,950 人
- 市街化調整区域（7,568 人×約 36.9%）＝2,795 人

指　標	単位	前回改定時	現状値	目標値
③鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口	人	56,746 人 R3（2021.4.1 時点）	55,856 人 R8（2026.4.1 時点）	58,745 人 R23（2041 年）

参考：鉄道駅の概ね1キロメートル圏内の人口　70,350 人(R8(2026.4.1)時点)

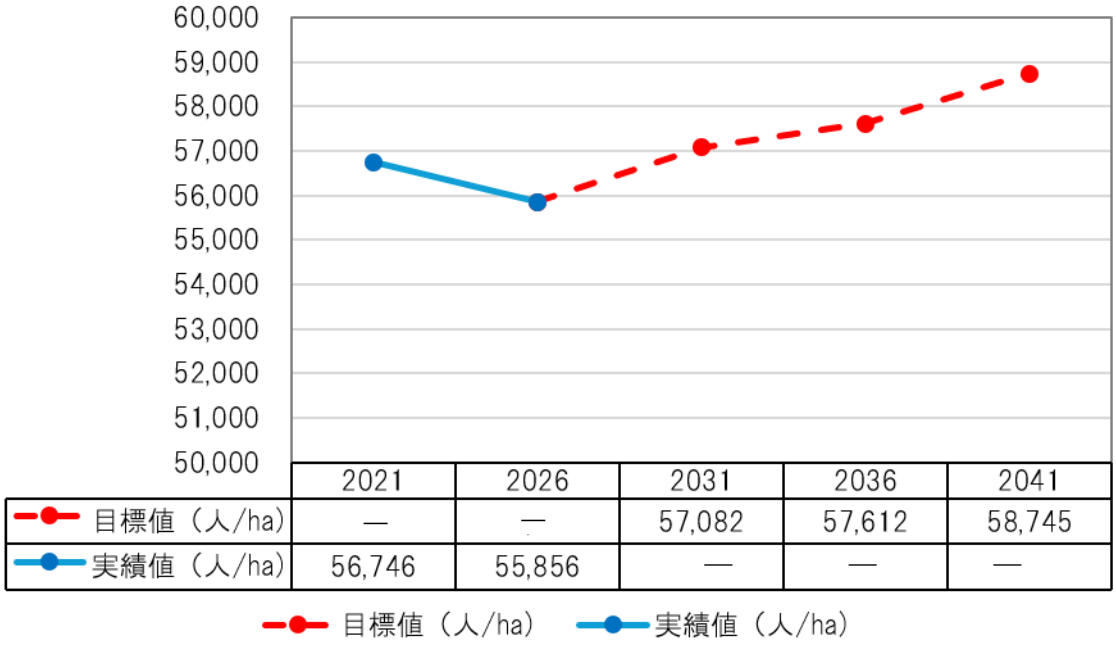


図　鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口算定結果

指標④：経常収支比率

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、にぎわいのあるまち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構造の弾力性をみる指標である経常収支比率を設定します。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将来にわたって維持することを目指します。

指　標	単位	前回改定時	現状値	目標値
④経常収支比率	%	82.7 R2（2020 年）	88.4 R7（2025 年）	88.4（維持） R23（2041 年）

２．２．確認指標

確認指標は、本市の目指す都市の姿である「駅を中心とする拠点を公共交通がつなぎ、歩いて暮らせるまち」の実現を確認するため、第７次総合計画で掲げられている指標から設定します。

指標⑤：健康寿命（男性、女性）

「高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち」の効果発現を確認するため、総合計画に準じて設定します。

指標⑥：子育てしやすいまちであると感じている 18 歳以下の子どもを持つ人の割合

「子育て世代が住み続けたくなるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

指標⑦：夢や目標を持っている児童生徒の割合

「子育て世代が住み続けたくなるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

指標⑧：高齢者が安心して暮らしていると思う人の割合

「高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

指標⑨：自宅周辺が住みやすい場所（所）だと思う人の割合

「全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

指標⑩：商工業、観光分野でにぎわいが創出されていると思う人の割合

「全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち」の効果発現を確認するため、市民アンケートによる結果を基に、総合計画に準じて設定します。

表　確認指標の設定

確認指標	単位	前回改定時 R2 年度（2020 年度）	現況値 R7 年度（2025 年度）	目標値 R15 年度（2033 年度）
⑤健康寿命	歳	男性：80.39 女性：84.24	男性：80.87 女性：84.88	男性：82.12 女性：86.48
⑥子育てしやすいまちであると感じている 18 歳以下の子どもを持つ人の割合	%	―	84.8	91.1
⑦夢や目標を持っている児童生徒の割合	%	72.1 R4 年度（2022 年度）	70.0	79.9
⑦地域で子供を育む活動をしたことのある大人や若者の割合	%	25.3	38.8	―
⑧高齢者が安心して暮らしていると思う人の割合	%	69.2	60.5	63
⑨自宅周辺が住みやすい場所（所）だと思う人の割合	%	86.3	67.1	77.4
⑩商工業、観光分野でにぎわいが創出されていると思う人の割合	%	43.7 R4 年度（2022 年度）	47.1	53.9
⑩魅力ある商店や企業が多いと感じている人の割合	%	44.4	50.9	―

※⑦⑩の指標については新規指標に変更

表　本市の目指す都市の姿と定量的指標の関係

定量的指標 ＼ 本市の目指す都市の姿		子育て世代が住み続けたくなるまち	高齢者が便利でいきいきと暮らせるまち	全ての世代が安心安全で快適に暮らせるまち	コンパクト＋ネットワークによるまちづくり
管理指標	①居住誘導区域の人口密度		△ 生活サービス施設、コミュニティを確保することで、高齢者が歩いて暮らせる環境を維持する。	○ 人口密度を保つことで、生活サービス施設、コミュニティを確保し、安心安全で快適なまちを維持する。	
	②市内鉄道駅の一日平均乗降客数（新駅含む）			△ 鉄道の維持により、高齢者をはじめ市民の日常生活の移動手段等を確保し、安心安全で快適なまちを維持する。	○ 駅を中心とする拠点を公共交通がつなぐことで、だれもが利用しやすい都市構造としていく。
	③鉄道駅の概ね 800 メートル圏内の人口	△ 公共交通によるまちづくりにより、若者や子育て世代が将来にわたって安心して住み続けられる環境を確保する。			○ 鉄道駅周辺への居住誘導、人口密度確保により、各世代が住み続けられる都市構造としていく。
	④経常収支比率			○ 居住環境の改善や利便性が高いまちを維持する。	○ 鉄道駅周辺の魅力向上や利便性が高まり、各世代が住み続けられる都市構造としていく。
確認指標	⑤健康寿命		○		
	⑥子育てしやすいまちであると感じている 18 歳以下の子どもを持つ人の割合	○			
	⑦夢や目標を持っている児童生徒の割合	○			
	⑧高齢者が安心して暮らしていると思う人の割合		○		
	⑨自宅周辺が住みやすい場所（所）だと思う人の割合			○	
	⑩商工業、観光分野でにぎわいが創出されていると思う人の割合			○	

○：関連する　△：やや関連する

３．進行管理手法

本計画を適切に推進し、進捗状況を把握するために、推進体制や進行管理の方法及びスケジュール等について設定します。

３．１．推進体制

本計画の内容は、福祉・医療、学校、防災、中心市街地活性化、公共施設再編等様々な行政分野に関わるため、各担当部局での考え方や方針との整合に留意し、関係機関、関係団体、事業者等の多様な推進主体と協力・連携して進めることが必要です。

このため、本計画の推進体制は以下の図のように、策定主体である本市が中心となり、多様な推進主体と協力・連携を図るとともに、必要に応じて関係者との調整や情報交換を行うこととします。

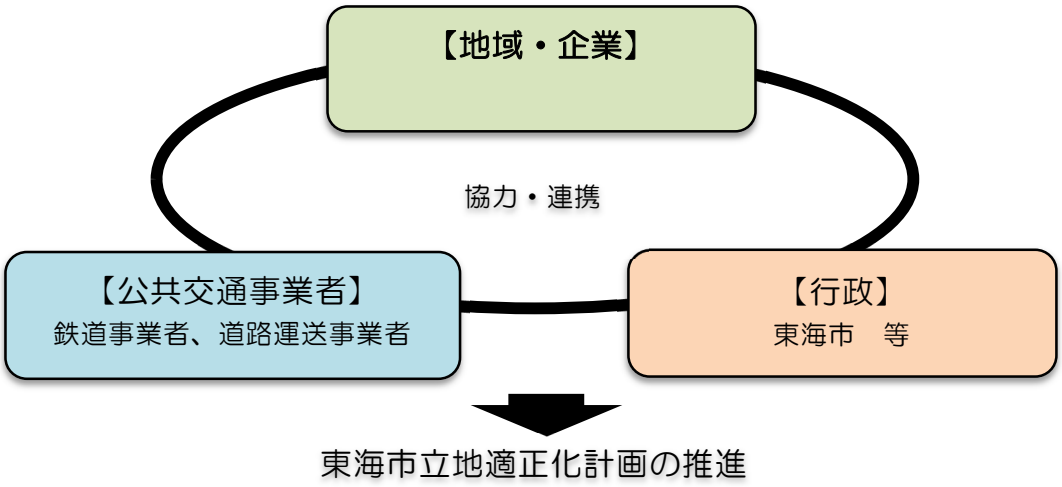


図　推進体制

３．２． 進行管理の方法

本計画を推進するに当たっては、定量的指標による進捗状況の把握と評価を継続しながら、社会経済情勢の変化や上位・関連計画との整合、行財政状況の変化、主なまちづくり事業の進捗状況等を加味しながら、進行管理していきます。

進行管理の手順は以下の図のように、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）の PDCA サイクル*を基本として実施します。

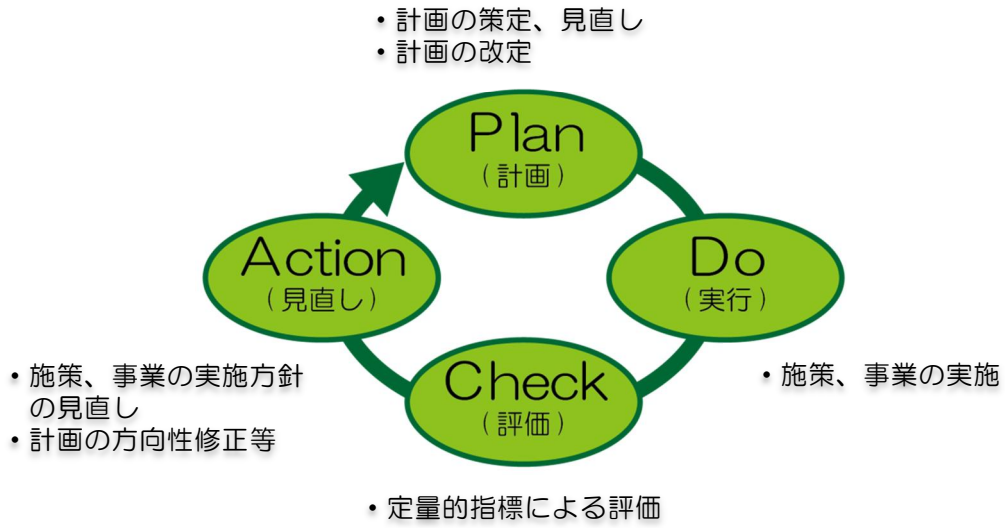


図　進行管理の方法

３．３． 進行管理スケジュールと計画の見直し

進行管理のスケジュールは以下の図のように、概ね 5 年経過を目安に、定量的指標や施策等の進捗状況を把握することにより中間評価を行います。この評価結果により、必要であれば部分改定等を行うことも考えられます。

また、10 年を目安に計画全体を見直し、必要に応じて部分改定等を行います。

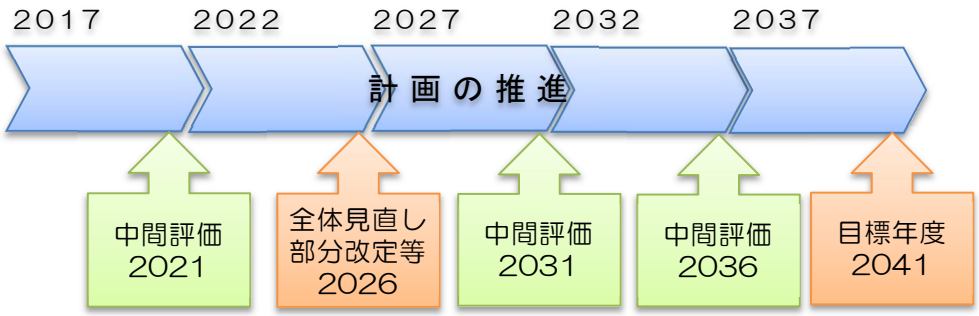


図　進行管理スケジュールと計画の見直し