

第4章 春日井市立地適正化計画の基本方針

「第3章 春日井市の現況と課題の整理」から立地適正化計画の方針及び目指すべき都市構造を検討します。

1 立地適正化計画の方針

(1) 都市の現況・都市構造の評価

本市の2040年の将来推計人口は約27.6万人となり、2020年の約30.9万人から約10.7%の減少が見込まれています。また、世代別の人口については、高齢化率は25.8%から32.6%と6.8%増加するのに対し、生産年齢人口及び年少人口の割合は減少し、少子高齢化の傾向が強まります。特に、1960年代から開発が進められた高蔵寺ニュータウンにおいては、入居の開始から50年以上が経過し、当初からの居住者の高齢化に対し、新たな若い世代の流入が少なく、全市の平均よりも早いスピードで少子高齢化が進行しています。また、転入・転出の状況において、世代別の状況では、一部の年代で転入超過となっているものの、10歳未満や15～24歳、35～44歳の年代等で転出超過となっており、全体としても転出が転入を上回っています。これは、学生の進学、就職や結婚を機に転出するほか、子育て世代が居住地を選択する際に市外へと転出していることなどが要因として考えられます。

これらにより将来的に懸念される影響として、市内の広範囲に立地した生活サービス施設が存続できず、都市機能が撤退・減少する可能性や、空き家や空き地の増加、公共施設や道路、公園等の基盤施設の維持のための市民一人あたりの行政コストの増加が懸念されます。また、高齢化の進行に伴い自動車中心の日常生活が困難となることで、公共交通のニーズが高まることが予測されます。

次に、都市構造の評価として、都市の成り立ち、各種の都市施設の立地状況や公共交通の利便性等を分析した結果、道路等の基盤整備については、市街化区域の約77%を土地区画整理事業によって整備しており、計画的に良好なまちづくりが行われています。

また、都市施設・公共交通の徒歩圏は、居住地を高い割合でカバーしており、駅周辺の拠点だけでなく、居住地の広範囲において生活に必要なサービスが享受できています。

一方で、本市では洪水等により市街化区域を含む広範囲で災害が想定されており、近年の頻発・激甚化する自然災害によって、市民の生命と財産に被害を与える可能性があります。

(2) 立地適正化計画の方針

現在の都市構造を踏まえた上で、将来に懸念される課題に備えるために立地適正化計画の方針を検討します。

本市では、これまで「ベッドタウン」から、暮らす喜びが実感できる「ライフタウン」へと発展してきました。これからも現在の都市構造を維持するとともに、駅周辺や地域の生活の拠点の機能を高め、人口減少、少子高齢化の状況においても魅力ある都市を目指します。

これらのことから、将来にわたって「ライフタウンとして、暮らしやすい春日井市を目指す」ことを立地適正化計画の方針とします。

立地適正化計画の方針に基づき、目指すまちづくりの方向性としては、利便性の高い鉄道駅等を中心とした拠点について、基幹的なバス路線がカバーするエリアを考慮し、拠点のもつ性格や役割に応じた都市機能の誘導を図ります。また、良好な住環境である都市基盤の充実したエリアや駅周辺等の公共交通の利便性の高いエリアへ居住の推進を図ります。加えて、広範囲で想定される災害リスクに対して安全を確保するため、防災・減災に向けたまちづくりを推進します。

都市の現況

人口減少への転換・高齢化の進展

人口 2020年（令和2年）
30.9万人

高齢化率 2020年（令和2年）
25.8%

- 生産年齢人口の減少
- 若い世代の転出超過
- 高蔵寺ニュータウンの高い高齢化率

人口 2040年（令和22年）
27.6万人
⇒**10.7%減少**

高齢化率 2040年（令和22年）
32.6%
⇒**6.8%増加**

都市構造の評価

充実した都市基盤整備

基本的課題（人口減少や高齢化による影響）

- 課題1 都市機能の撤退・減少への対応
- 課題2 空き家・空き地の増加への対応
- 課題3 行政コストの増加への対応
- 課題4 公共交通のニーズの増加への対応
- 課題5 災害リスクへの防災・減災の対応

立地適正化計画の方針

ライフタウンとして、暮らしやすい春日井市を目指す。

まちづくりの方向性

- 「都市の機能が集約したまちづくり」を実現
⇒将来を見据え、集約型の都市構造の構築に向けた取組が必要です。
- 春日井市の特性を踏まえた集約型の都市構造の構築
⇒利便性の高い鉄道駅を中心に拠点を形成するとともに、拠点の位置づけに応じた都市機能を誘導します。
⇒若い世代に定住先として選ばれる、子育てしやすい居住環境をつくります。
⇒充実した都市基盤や主要駅からの交通利便性が高い暮らしやすい区域への居住を推進します。
⇒広範囲で想定される災害リスクに対して安全を確保するため、防災・減災に向けたまちづくりを推進します。

2 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

(1) 目指すべき都市の骨格構造

「春日井市都市計画マスタープラン」では、「鉄道駅などを中心とした利便性の高い地域において集約型の都市構造を目指します。また、まちなかへ移動しやすい「公共交通ネットワークづくり」を推進するとともに、公共交通ネットワークの周辺において形成されている利便性の高い居住地を維持するため、生活利便施設の維持・誘導を図ります。」としており、目指すべき将来の都市構造として集約型都市構造を位置づけています。以上のことから、本計画においても、交通便利性が高く都市機能が集積した拠点を形成するとともに、各拠点をネットワークする基幹的な公共交通を骨格とした都市構造を目指します。

(2) 誘導方針

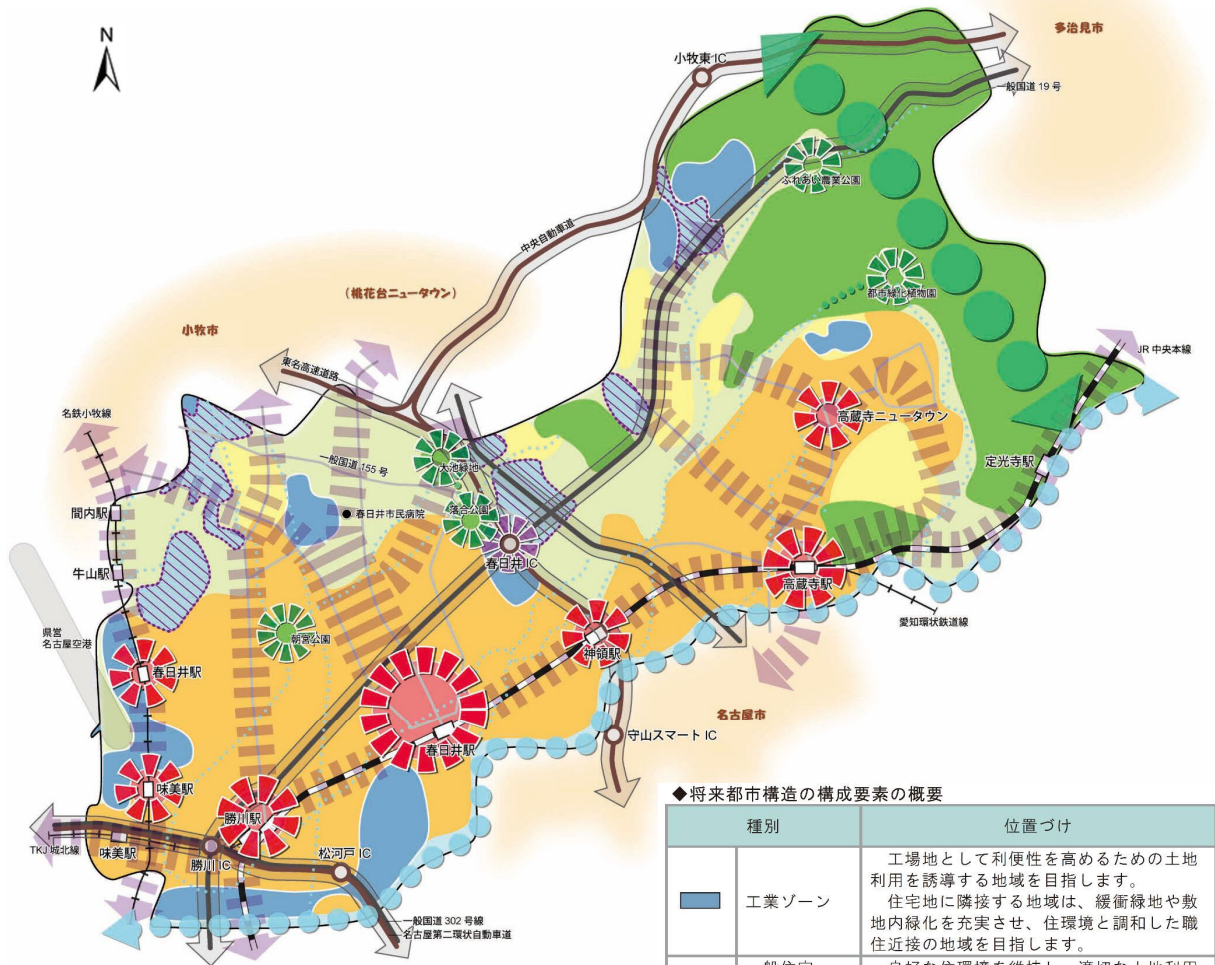
集約型都市構造の構築により「ライフタウンとして、暮らしやすい春日井市を目指す」ための誘導方針を、

- 「春日井市都市計画マスタープラン」における拠点の位置づけに応じた医療・福祉・商業等の生活サービス施設の積極的な誘導・集積
- 生活サービス施設が集積する拠点の利便性が高い地域や、土地区画整理事業等により都市基盤が充実した地域への居住の推進
- 生活サービス施設が集積する拠点への円滑な移動を可能にする公共交通網の連携、充実
- 若い世代に魅力あるまちづくりの推進
- 高蔵寺ニュータウン地区をはじめとする高齢化が進む地域の活力やにぎわいが維持・向上するまちづくりの推進
- 将来にわたり高齢者が身近な地域でサービスを受けられるまちづくりの推進
- 広範囲で想定される災害リスクに対して安全を確保するための防災・減災に向けたまちづくりの推進

とします。

以上により、利便性の高い鉄道駅を中心とした徒歩圏域の拠点とともに、その周辺の都市基盤が整う地域へ居住を推進し、春日井市地域公共交通計画に記載する取組を進め、基幹的な公共交通軸についてはピーク時片道3本以上、又は、片道30本/日以上となる円滑な移動を可能とする公共交通網・サービス水準の維持・向上を図ることで、ライフタウンとして暮らしやすいまちを目指します。

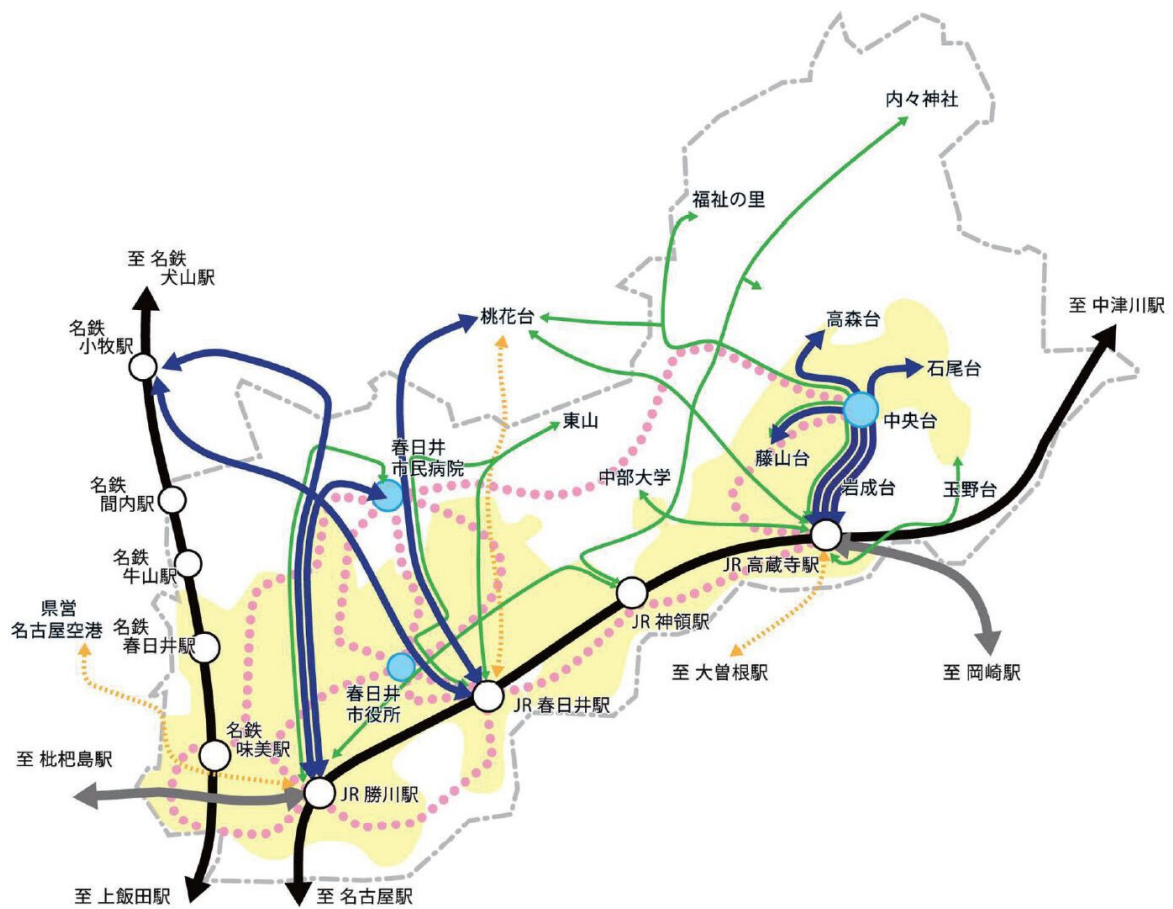
【図4-1 将来都市構造（春日井市都市計画マスタープラン）】



◆将来都市構造の構成要素の概要

種別	位置づけ
	工業ゾーン 工場地として利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。 住宅地に隣接する地域は、緩衝緑地や敷地内緑化を充実させ、住環境と調和した職住近接の地域を目指します。
	一般住宅ゾーン 良好な住環境を維持し、適切な土地利用の規制・誘導を図る地域を目指します。
	居住促進ゾーン 既存の都市基盤による利便性を活かし、住みとなる地域づくりに向けた土地利用の促進を目指します。
	商業ゾーン 土地の高度利用を図り、商業などの利便性を高めるための土地利用を誘導する地域を目指します。
	農住共生ゾーン 優良な農地の保全や、住環境の保全などのため、土地利用の維持・活用を目指します。
	公園・緑地ゾーン 自然資源を保全するとともに有効に活用し、憩いを与え交流の場となる公園・緑地の形成を誘導する地域を目指します。
	産業誘導ゾーン 新たな産業系の土地利用を誘導する地域として、周辺の環境に配慮した地区の形成を目指します。
	都市交流拠点 鉄道駅やバスターミナルを中心とした交流の玄関口となる拠点として、日常生活の利便に資する商業の集積を図ります。JR春日井駅周辺から市役所周辺にかけては、行政、文化施設の集積も図ります。
	緑の拠点 自然レクリエーションの中心となる拠点として、四季折々の花木や草花を觀賞できるなど自然とふれあうことのできる場の形成を図ります。
	広域交通拠点 都市間の広域交通の拠点として、インターチェンジ周辺という交通利便性を活かした産業の形成を図ります。
	自動車交通軸 本市の広域交通ポテンシャルの骨格となる道路網の形成を図ります。
	公共交通軸 市内及び周辺都市との多様な交通手段の提供に向け、利便性の高い交通軸の形成を図ります。
	うおい軸 水と緑に親しめる憩いの場となるよう、魅力ある空間として整備を促進する河川や緑道。
	緑のスカイライン 緑を保全し、連続性のある稜線のスカイラインを守る地域。

【図4-2 将来の公共交通体系（春日井市地域公共交通計画）】



凡例

(公共交通体系を構成する路線)

	基幹路線		都市間連絡バス路線
	準基幹路線		地域生活バス路線
	基幹的なバス路線		主な駅
	地域間連絡バス路線		主なバス停

	居住誘導区域
--	--------