

立地適正化計画

基本的な方針及び誘導区域の考え方

（素 案）

< 目 次 >

第1章 立地適正化計画とは	1
1 計画策定の背景と目的	1
2 計画の目的と位置づけ	2
3 目標年次・対象区域・計画の構成について	3
4 上位計画・関連計画の概要	4
第2章 高岡市の都市構造の現況と課題	8
1 高岡市の現況と今後の情勢	8
2 都市構造から見た高岡市の課題	13
第3章 立地適正化の基本的な方針	15
1 市が目指す都市構造のイメージ	15
2 立地適正化計画の基本的な方針	16
第4章 誘導区域の考え方	18
1 誘導区域の設定方針	18
2 居住誘導区域	22
3 都市機能誘導区域	26
4 居住や都市機能の配置の考え方	28

第1章 立地適正化計画とは

1 計画策定の背景と目的

(1) 制度創設の背景

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、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、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を基本とする都市づくりを進めていくことが重要となっています。

また、人口減少社会を迎え、都市インフラの整備が一通り進んだ現在、民間の施設立地をどのように誘導するかが重要となるが、従来の受動的で強力な開発コントロールだけでは必ずしも効果的ではなく、計画に示された都市の全体像の下での緩やかな開発コントロール機能と、民間施設等に対する補助金、金融支援、税制優遇等の経済的インセンティブによる能動的な働きかけを有機的に組み合わせることが必要となっています。

このような背景の中で、平成26年5月に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進することを目的とする「立地適正化計画制度」が創設されました。

(2) 立地適正化計画で定める内容

立地適正化計画は、これまで整備してきた中心市街地や公共交通などの既存ストックを有効に活用しながら、よりコンパクトで利便性と持続性の高いまちづくりを進めていくため、主に市街化区域を対象として、都市機能と居住人口の誘導を図る区域、及び具体的な誘導施策等を明らかにするための計画です。

立地適正化計画では、対象とする区域のほか、立地適正化に関する基本的な方針、その他各種誘導区域等について記載することとされています（都市再生特別措置法第81条）。

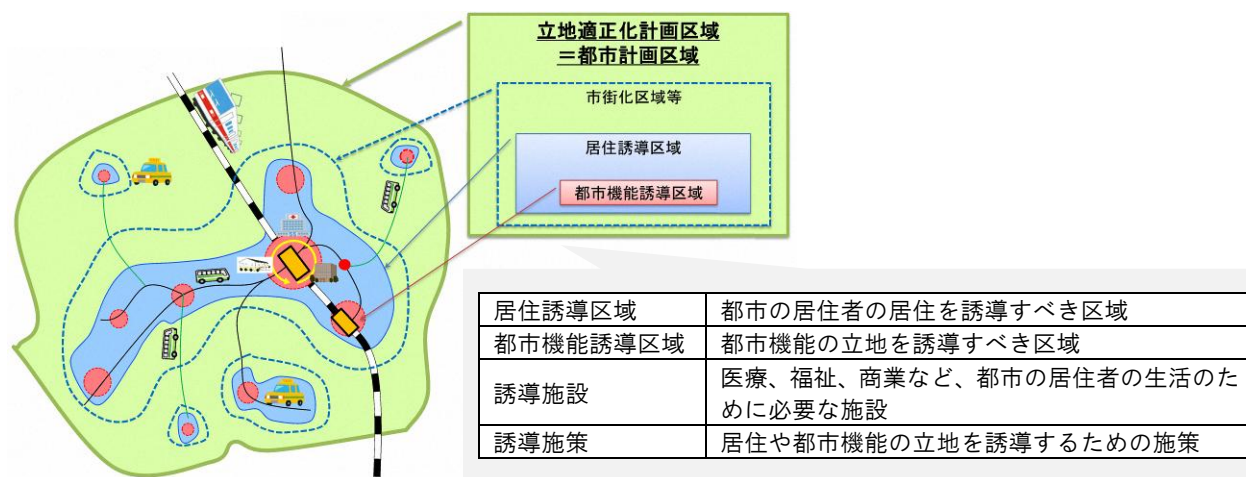


図 立地適正化計画で定める内容のイメージ

2 計画の目的と位置づけ

(1) 立地適正化計画策定の目的

本市では、総合計画と都市計画マスタープランにおいて、人口減少・少子高齢社会の中でも持続的な発展を続けるための都市構造として『コンパクト・アンド・ネットワーク』を掲げています。その実現に向け、都市機能や居住の立地を誘導するとともに、身近な地区で徒歩や公共交通を利活用して暮らせるまちづくりへ向けた戦略や具体的な方策を定めるために、立地適正計画を策定することとしました。

(2) 計画の位置づけ

立地適正化計画は、都市計画法を中心とした従来の土地利用計画に加え、居住及び都市機能の誘導に向けた取組を推進するために、各市町村が居住や都市機能を誘導すべき区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めることができる計画です。

なお、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持つものであることから、都市計画法に基づく市町村の都市計画マスタープランの一部とみなされます（都市再生特別措置法第 82 条）。

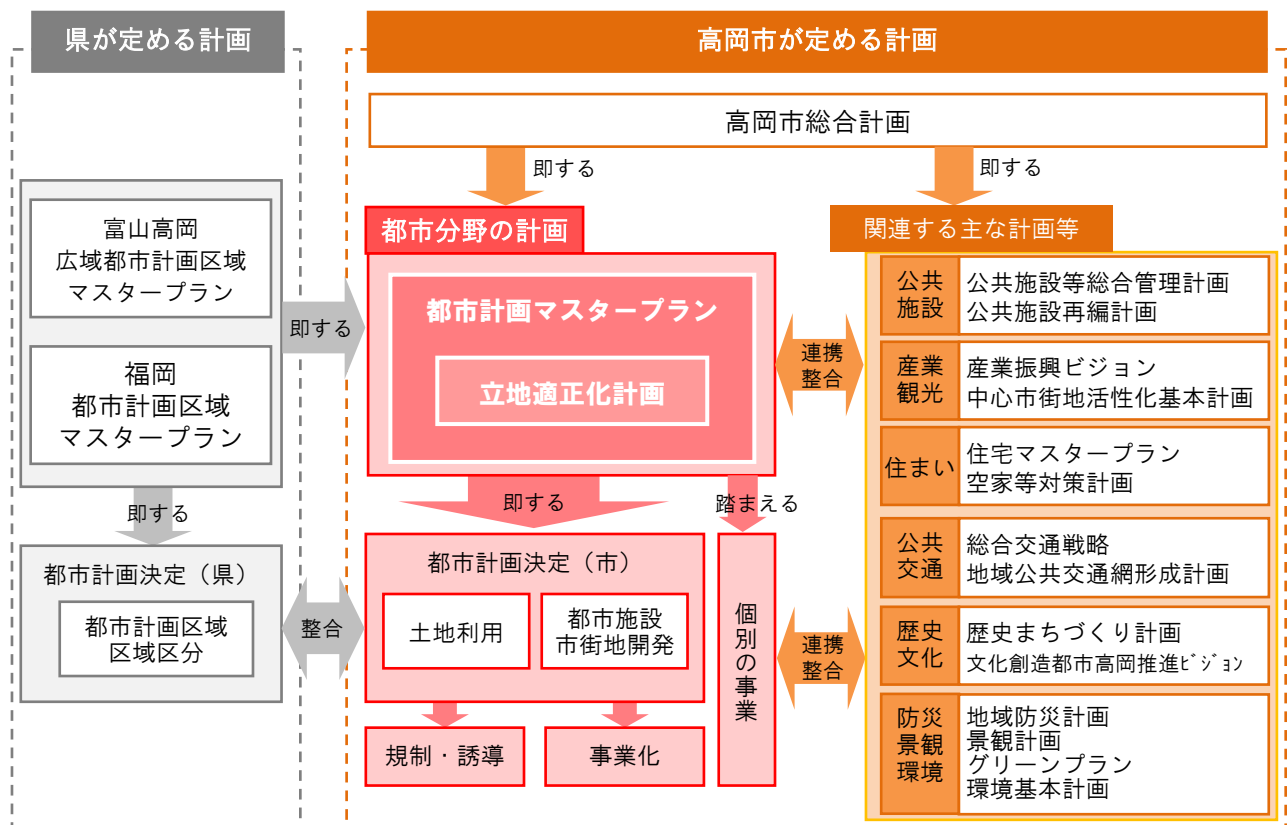


図 計画の位置づけ

3 目標年次・対象区域・計画の構成について

3-1. 目標年次と目標人口

おおむね 20 年後の都市の姿を展望した将来都市構造に即した誘導区域や誘導施策を示すものであり、都市計画マスタープランと同じく、目標年次を**平成 47 年**（2035 年）、平成 47 年時点の目標人口を約**150 千人**とします。ただし、誘導区域の検討や各種分析を行う際には、国が推計した将来人口 13.6 千人を使用します。

3-2. 対象区域

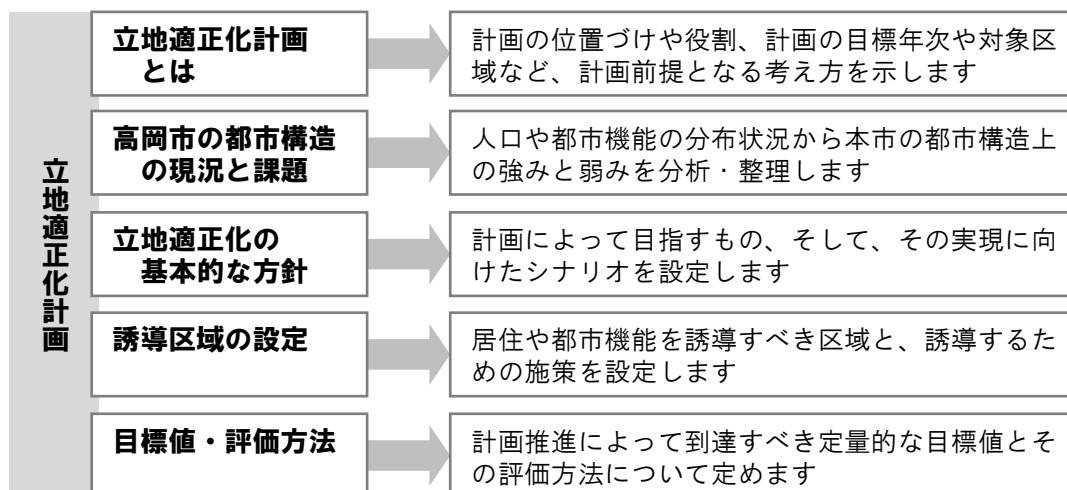
都市全体の観点から将来都市構造に即した居住と都市機能の誘導を進めるため、計画の対象区域は**都市計画区域全域**とします。



図 計画対象区域

3-3. 立地適正化計画の構成

本計画は、「はじめに」、「高岡市の都市構造の現況と課題」、「立地適正化の基本的な方針」、「誘導区域の設定」、「目標値・評価方法」の 5 章で構成します。



4 上位計画・関連計画の概要

(1) 高岡市総合計画（基本構想・基本計画）

高岡市総合計画は、本市の全ての計画の基本となる上位計画です。

総合計画では、まちの将来像を「豊かな自然と歴史・文化につつまれ 人と人がつながる 市民創造都市 高岡」と掲げ、2060年の将来人口の展望を125,000人としています。

また、今後本市が目指す都市構造の考え方を「コンパクト・アンド・ネットワーク」と設定し、骨格となる土地利用の概念を以下のように示しています。

コンパクト・アンド・ネットワーク

人口減少や少子高齢化が進行していく中、本市の成り立ちや都市基盤整備状況等を踏まえつつ、各地域の特性に応じた都市機能や居住機能をそれぞれの市街地内に誘導するとともに、それらを公共交通等で結ぶまちづくり

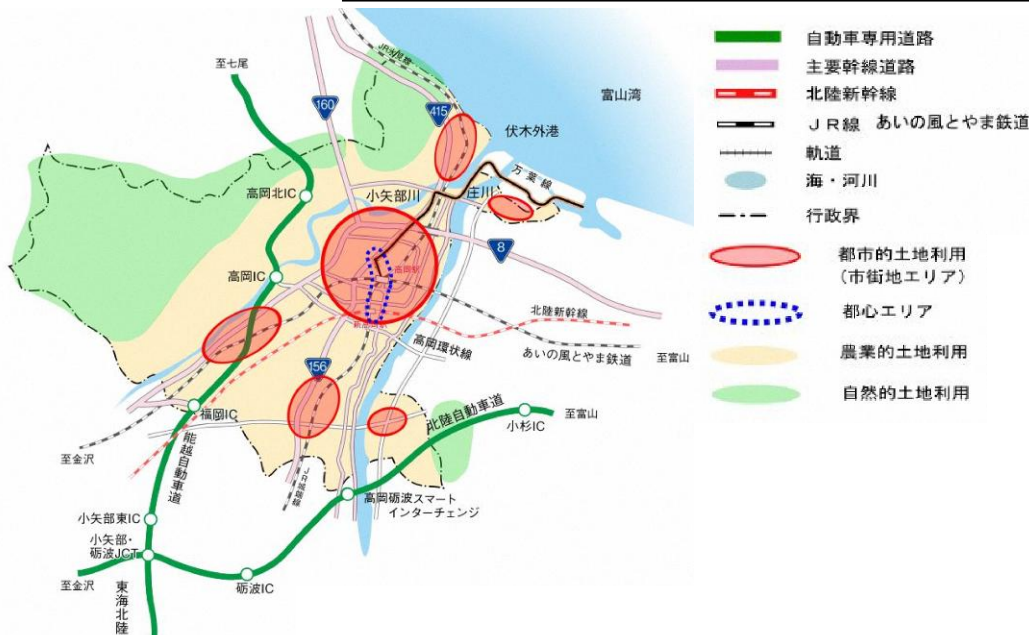


図 基本構想による土地利用概念図

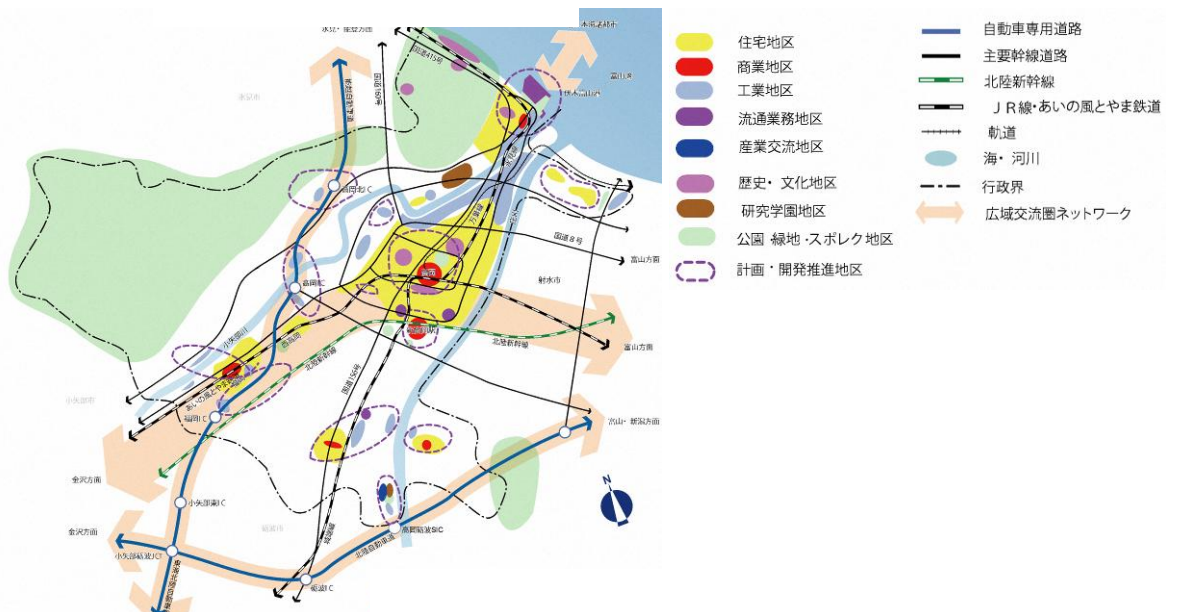


図 基本計画による土地利用概念図

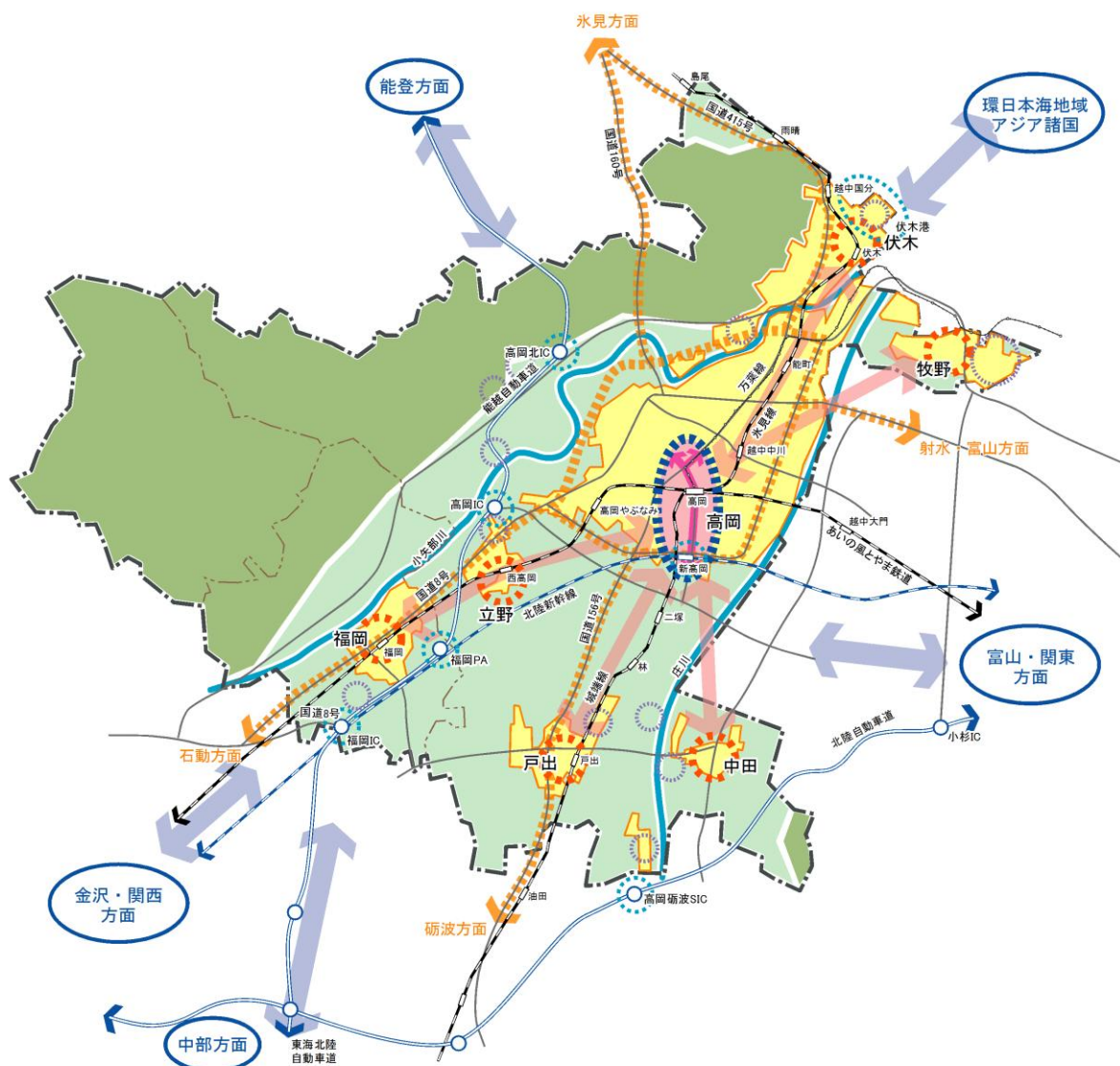
(2) 高岡市都市計画マスタープラン

高岡市都市計画マスタープランは、都市全体を見渡した長期的な都市計画の指針であり、立地適正化計画もこのマスタープランの一部となります。

都市計画マスタープランでは、「コンパクト・アンド・ネットワーク」の考え方にに基づき、都市づくりの基本方針を具体的の実現していくため、都市機能等の集約を目指す「拠点」、都市や拠点間を結ぶ「連携軸」を設定するほか、土地利用の大きな区分を示す「骨格的エリア」を以下のように設定しています。

■ 都市づくりの基本方針

都市の活力を生み出すための基本方針	○人口減少・少子高齢社会の中で持続的に発展する都市づくり	・民間の活力や資金も積極的に活用しながら、計画的かつ効率的に公共施設の統廃合・再編を図るとともに、これまで積極的に整備を進めてきたインフラの維持に重点を置いた都市づくりへの転換を図ることで、人口減少・少子高齢社会の中でも持続的に発展する都市づくりを進めます。
	○中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくり	・中心市街地の活性化によって本市全体の賑わいを創り出すと同時に、固有の歴史・文化を持つ周辺市街地においても都市機能が集約した拠点を形成することで、中心市街地と周辺市街地が連携して躍動する都市づくりを進めます。
	○「ものづくり」を中心に活気ある産業を育む都市づくり	・新たな企業や店舗等の立地に向けた基盤整備と既存産業の活性化を通じて産業の競争力強化を図るとともに、身近な生活圏において魅力のある働く場の拡大を図ることで、ものづくりを中心として活気ある産業を育む都市づくりを進めます。
ネットワークを強化するための基本方針	○広域間と地域間の交通ネットワークが充実した都市づくり	・本市の強みである広域交通基盤を活かして県西部の中核都市にふさわしい広域連携を強化するとともに、市内で暮らすあらゆる人々が自由に移動できるための地域間連携のネットワークを強化することで、広域間と地域間の交通ネットワークが充実した都市づくりを進めます。
高岡市のまちづくりの基礎となる基本方針	○歴史・文化と自然を活かした都市づくり	・他の都市にはない高岡らしさを発揮した文化創造都市の取組、市内各地の歴史・文化資産を回遊できる歴史まちづくりを推進するとともに、自然・農業と調和した緑豊かな都市空間を形成することで、歴史・文化と自然を活かした都市づくりを進めます。
	○安全・安心で快適に暮らせる都市づくり	・たとえ災害が起きても被害を最小限に食い止めるために、土地利用や基盤整備の面からも災害に強いまちづくりに取り組むほか、犯罪や交通事故のない安全・安心な生活環境を創りあげていくことで、安全・安心で快適に暮らせる都市づくりを進めます。



凡 例	連携軸	骨格的エリア区分	その他
拠 点			
広域都市拠点	広域交流軸	都心エリア	行政区境界
地域生活拠点	都市間連携軸	市街地エリア	都市計画区域界
産業拠点	拠点間連携軸	田園環境エリア	鉄道（新幹線）
広域交通結節点	都心軸	自然環境エリア（河川含む）	鉄道（JR・あいの風とやま鉄道）
			鉄道（万葉線）
			高規格幹線道路
			一般道路

図 市全体の将来都市構造図

● 拠点の設定 … 都市機能の集約を行う

広域 都市拠点	都心エリア（中心市街地～高岡駅～新高岡駅）において、県西部の中核都市にふさわしい高次都市機能の集積を図る「広域都市拠点」を設定します。
地域 生活拠点	周辺市街地エリア（伏木、戸出、中田、牧野、立野、福岡）内の広域都市拠点との連携の中心となる駅等の周辺において、身近な生活サービス機能の集積を図る「地域生活拠点」を設定します。
産業 拠点	今後積極的に産業の集積を図るべき企業団地等（県企業立地促進計画の重点地域）を中心に「産業拠点」を設定します。
広域交通 結節点	高速道路 IC や新高岡駅など、本市と大都市圏等との連携を図るための結節点に「広域交通結節点」を設定します。

● 連携軸の設定 … 都市や拠点間を結ぶ

広域 交流軸	本市と大都市圏等を結ぶ高速交通網（北陸新幹線と高速道路）を「広域交流軸」と位置づけ、大都市圏等との交流や連携をさらに拡大するための強化・充実を図ります。
都市間 連携軸	本市と隣接都市を結ぶ鉄軌道や国道を「都市間連携軸」と位置づけ、隣接都市との交流や連携をさらに拡大するための強化・充実を図ります。
拠点間 連携軸	広域都市拠点（都心エリア）と地域生活拠点（周辺市街地エリア）を結ぶ鉄軌道や道路を「拠点間連携軸」と位置づけ、分散する拠点間を連携するための強化・充実を図ります。
都心軸	中心市街地と高岡駅や新高岡駅を結ぶ鉄軌道や道路を「都心軸」と位置づけ、都心エリア内の各ゾーンの一体性を向上するため、公共交通の強化・充実を図ります。

● 骨格的エリア区分 … 土地利用の大きな区分

都心 エリア	県西部地域の中核的都市にふさわしい、にぎわいと魅力ある空間の創出を図るエリアであり、都心軸を中心に「まちの顔」を一体的に創り上げていく空間とします。
市街地 エリア	住居、商業、工業等土地利用を計画的に行うエリアであり、現在の市街化区域及び用途地域に設定します。
田園環境 エリア	無秩序な開発の抑制とともに田園環境の保全を図るエリアであり、市街化調整区域及び非線引き白地地域の集落地や農地に設定します。
自然環境 エリア	良好な自然環境の保全を図るエリアであり、西山丘陵や庄川、小矢部川などの河川に設定します。

第2章 高岡市の都市構造の現況と課題

1 高岡市の現況と今後の情勢

(1) 中心市街地の空洞化や機能の低下

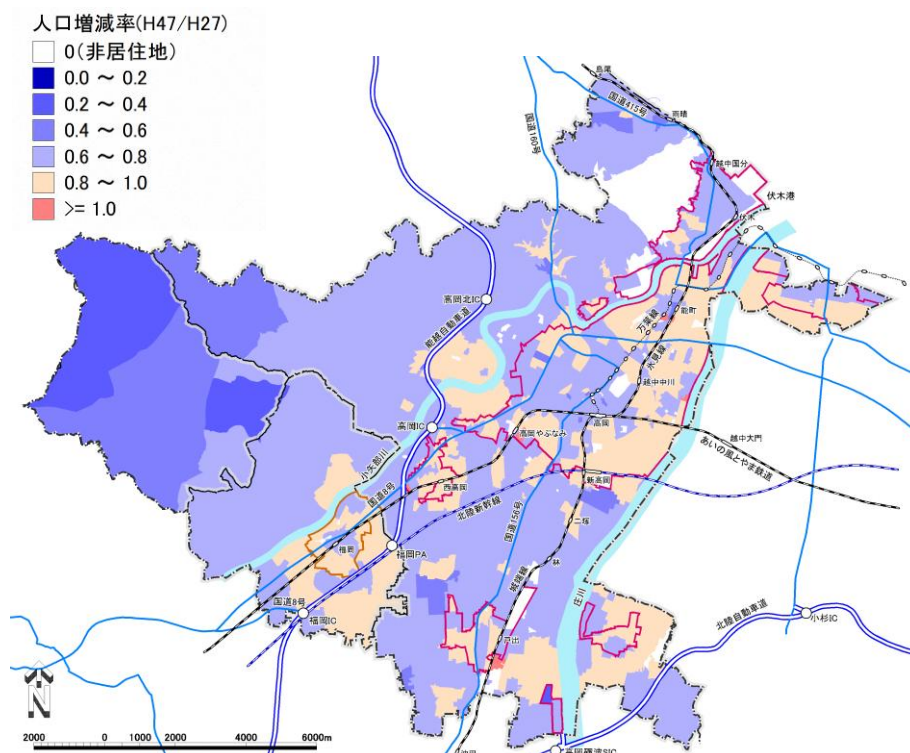
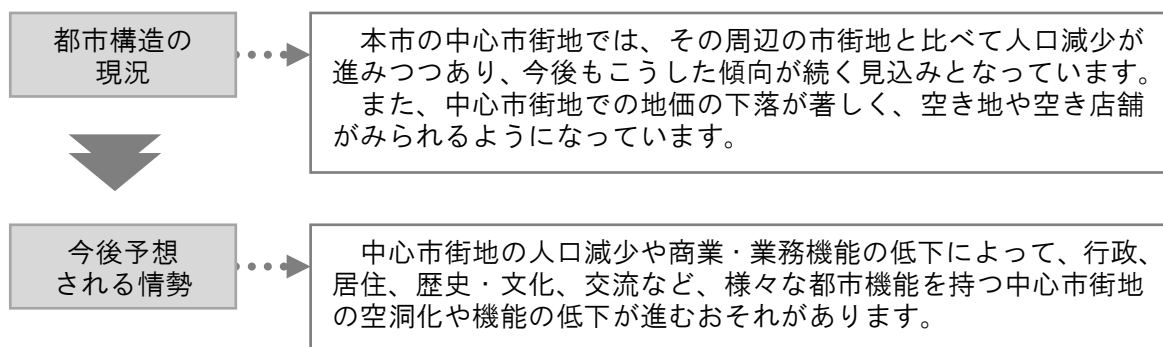
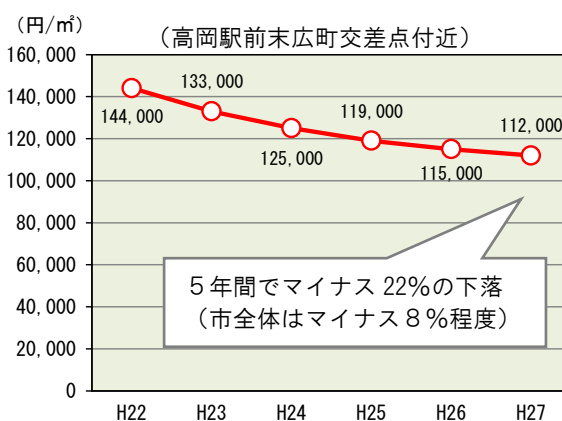


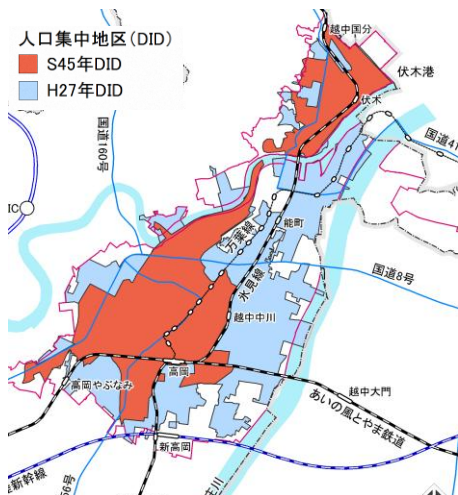
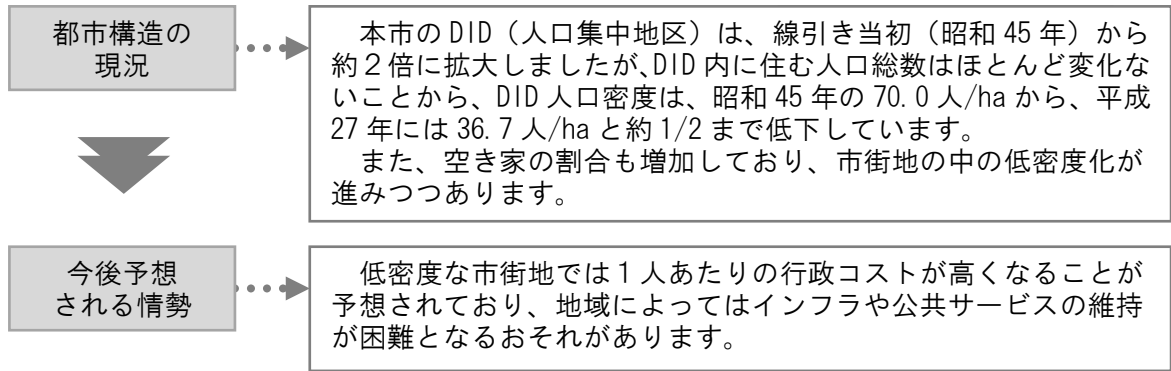
図 将来の人口増減の見通し (H47/H27)



(資料：地価公示)

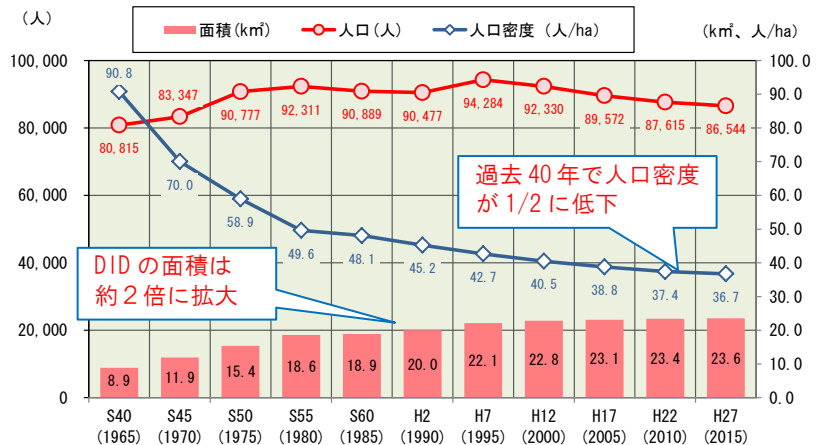
図 中心市街地の地価動向

(2) 低密度に拡大した市街地



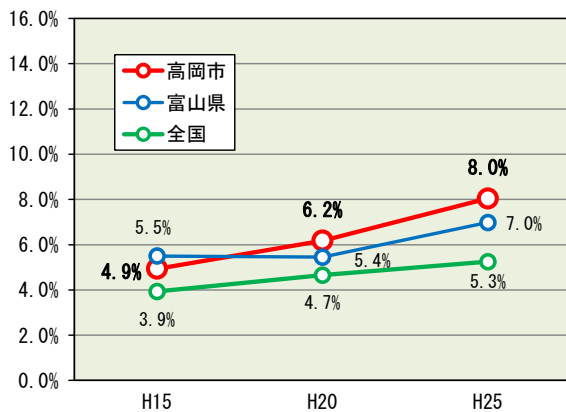
(資料：国勢調査)

図 人口集中地区 (DID) の変化



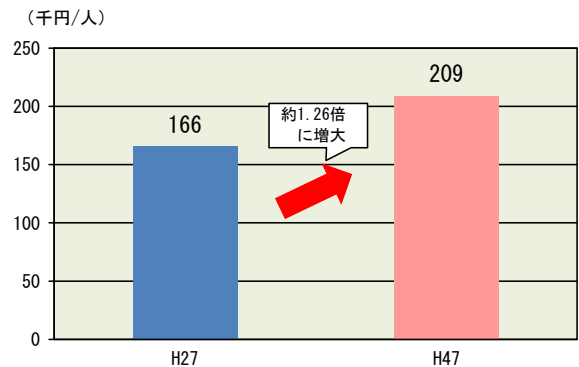
(資料：国勢調査)

図 人口集中地区 (DID) 面積等の変化



(資料：住宅・土地統計調査)

図 空き家率 (※1) の推移

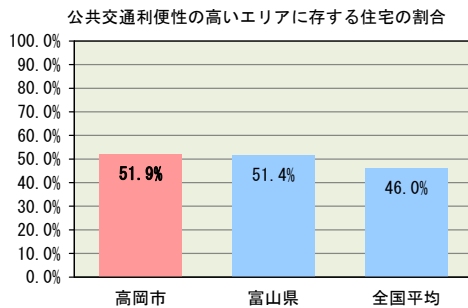
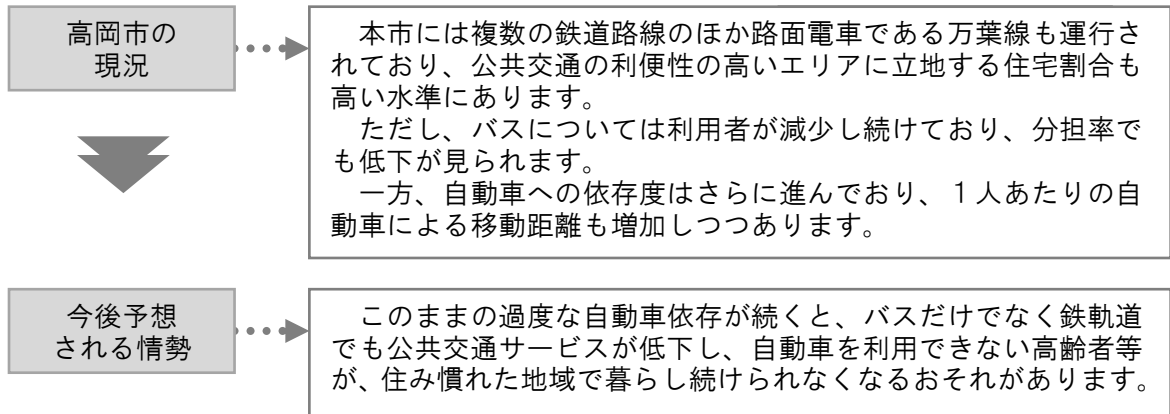


(資料：市町村別決算町状況調等)

図 1人あたりの行政コストの変化 (※2)

- (※1) 住宅・土地統計調査の「空き家」に関する以下の4区分のうち「その他の住宅」のみを空き家として集計
- ・二次的住宅（別荘等）
 - ・賃貸用の住宅（賃貸のために空き家となっている住宅）
 - ・売却用の住宅（売却のために空き家となっている住宅）
 - ・その他の住宅（上記以外の長期にわたって不在の住宅や建替などのために取り壊すことになっている住宅）
- (※2) 現在の公共施設や行政サービスを維持し続けると仮定した場合の変化（小学校・中学校・幼稚園・保育園・公民館等、上水道、下水道、道路橋梁、公園、ごみ収集に係るコストから算出した変化量）

(3) 自動車に過度に依存した交通

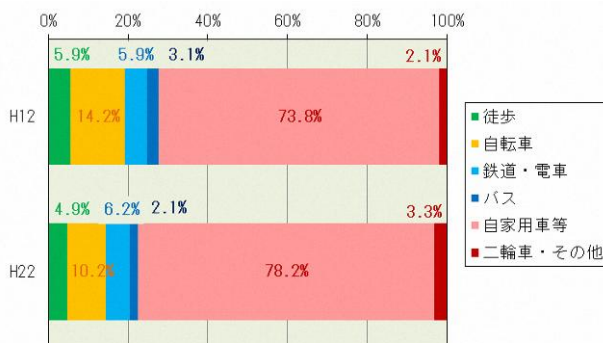


区分	高岡市	富山県
距離別住宅総数	61,810	379,800
駅まで1km圏内、もしくはバス停まで200m圏内の住宅数	32,050	195,400
公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	51.9%	51.4%

注1：住宅・土地統計調査で区分されている、駅から1km内、もしくはバス停から200m内の範囲。なお、路面電車は「駅」に含まれる。

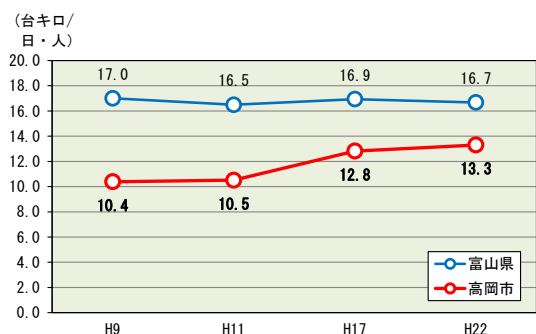
((資料：平成25年住宅・土地統計調査))

図 公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合 (H25)



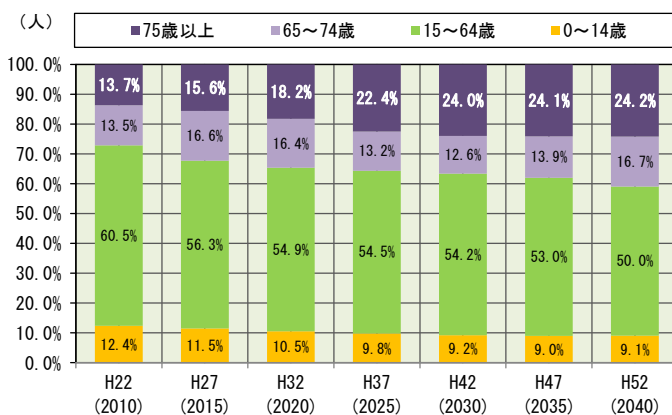
(資料：国勢調査)

図 移動手段分担率の変化



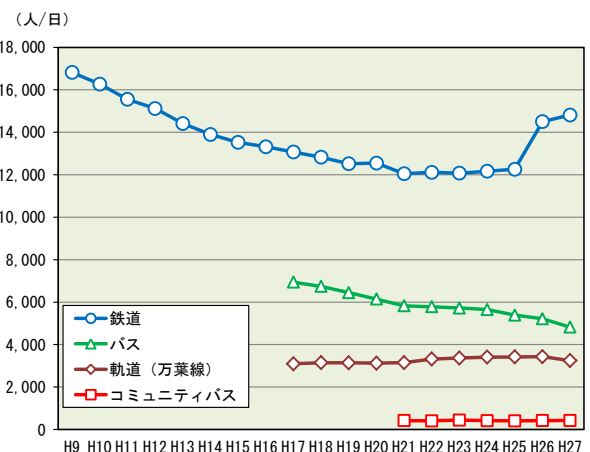
(資料：道路交通センサス、高岡市統計書 (H27))

図 1人1日当たり走行台キロの推移



(資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所)

図 年齢別の人口増減の見通し



注：H26年以降の鉄道には新幹線利用客が含まれる

(資料：富山県統計年鑑、高岡市統計書)

図 公共交通利用者数の推移

(4) 生活サービス施設の分布

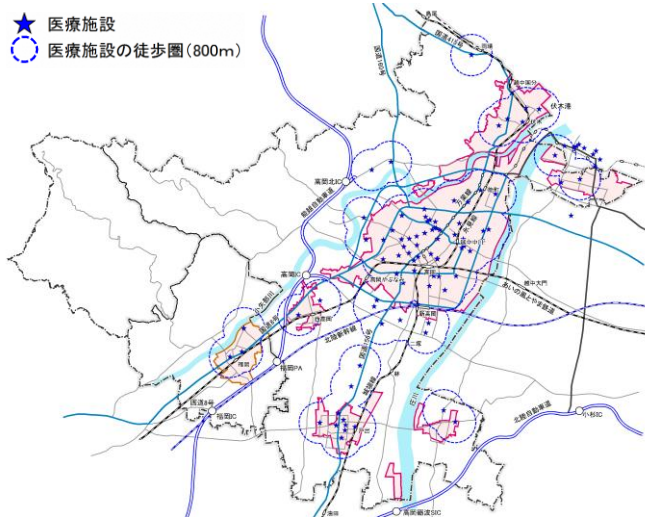
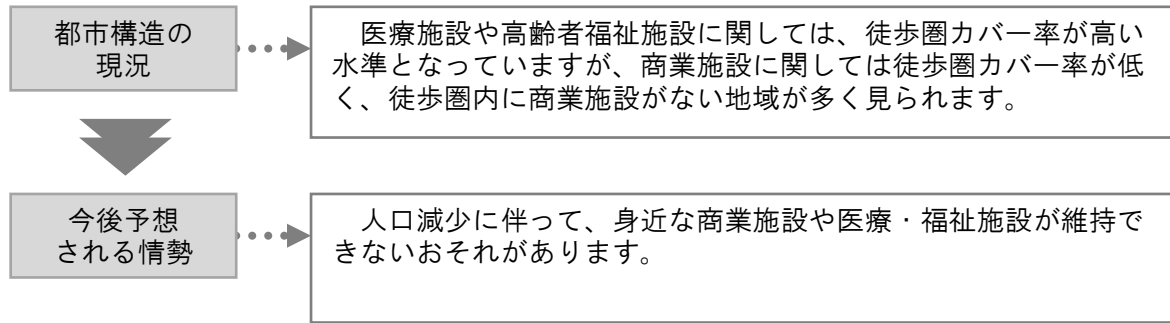


図 医療施設の分布状況

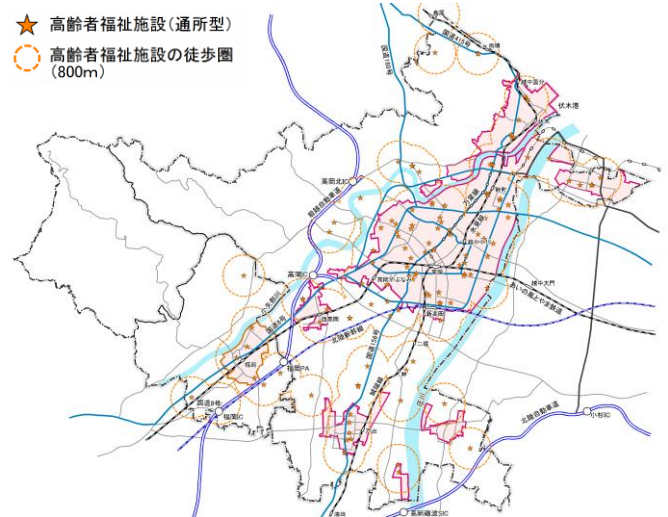


図 高齢者福祉施設の分布状況

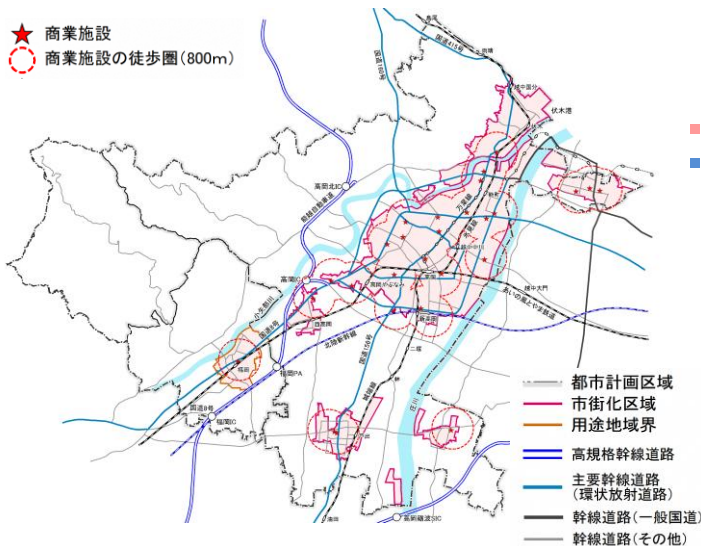


図 商業施設の分布状況

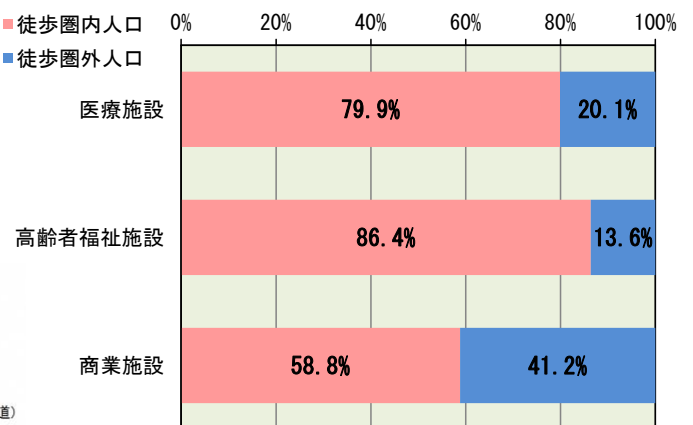
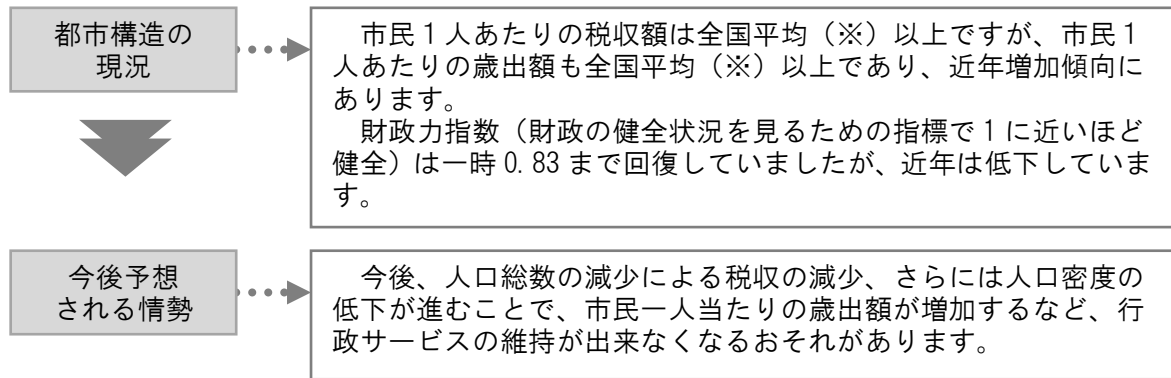


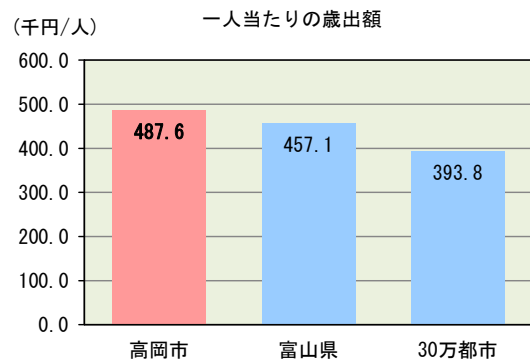
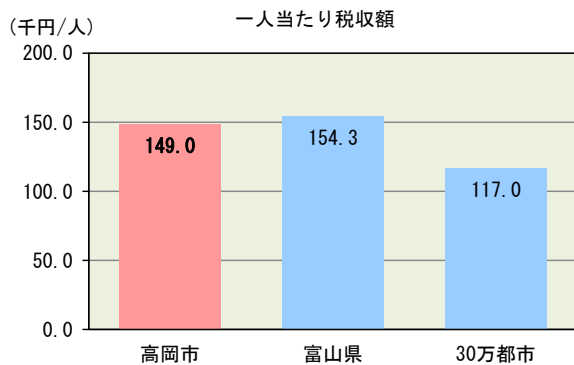
図 主要施設の徒歩圏カバー率

- ・医療施設（病院、診療所（内科を含む施設のみ抽出））
- ・高齢者福祉施設（訪問介護事業所、通所介護事業所（デイサービス）、地域密着型通所介護事業所、通所リハビリテーション事業所、地域密着型サービス）
- ・商業施設（日用品を購入できる1,000㎡以上のスーパー、百貨店、ドラッグストア（専門店、ホームセンターは含まない）

(5) 税収の多さと歳出の多さ



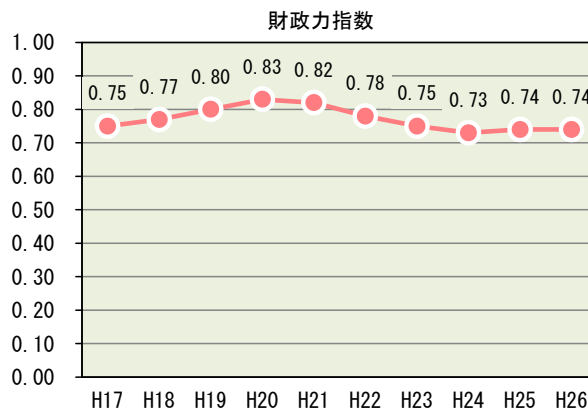
※「都市構造の評価に関するハンドブック」（平成26年8月：国土交通省）で示された、地方都市圏の概ね30万都市（10～40万人）の全国平均値



（資料：富山県統計年鑑（平成26年版）、国勢調査（平成27年））

図 市民一人当たりの税収額（H26年度）

図 市民一人当たりの歳出額（H26年度）



（資料：財政比較分析表・歳出比較分析表）

図 財政力指数の推移

2

都市構造から見た高岡市の課題

(1) 高岡市の都市構造における強みと弱み

都市構造の面から見た本市の強みと弱みは、次のように整理できます。

●高岡市の「強み」

○公共交通の利用環境の良さ

- ・北陸新幹線によって大都市圏と結ばれているほか、あいの風とやま鉄道、JR 氷見線・城端線、万葉線など、複数の鉄軌道によって市内及び周辺都市が連絡されています。
- ・公共交通利便性の高いエリアに立地する住宅も多く、公共交通を利用しやすい環境が整っているとと言えます。

○充実した医療施設

- ・高岡医療圏の基幹病院（高岡市民病院、厚生連高岡病院、済生会高岡病院、高岡ふしき病院）も立地しているほか、徒歩圏内で利用可能な医療施設の数も多いことから、これからの高齢社会において需要が高まる医療施設の利便性が高い都市となっています。

●高岡市の「弱み」

○自動車への高い依存度

- ・自動車を利用して生活する市民の割合は年々増加しており、公共交通の利用者は減少し続けています。また、自動車での移動距離も年々増加しつつあり、自動車を利用しないと生活できない状況が拡がりつつあります。

○インフラ整備への歳出増

- ・北陸新幹線の開通に向けて積極的な都市基盤整備を進めてきたこともあり、インフラ整備に関する歳出が増大してきました。このため、一人当たりの歳出額が多い財政構造となっており、人口規模に応じた財政構造への転換が求められています。

○徒歩圏内の商業施設不足

- ・市街地内でも徒歩圏内に商業施設が無い地域があり、日常の買い物の面では利便性は高くない状態です。

○空き家の増大

- ・空き家の多さは、全国と同規模都市と比較しても高い水準となっており、空き家の利活用や空き地の流動化が市にとって大きな課題になってきます。

(2) 高岡市の都市構造上の課題

本市の現況、そして都市構造上の強みと弱みを踏まえて、今後立地適正化計画によって対応していく必要がある都市構造上の課題を整理します。

① 既存ストックを有効活用したコンパクトな市街地の維持

これまで整備してきた公共施設やインフラを有効に活用し、新たな基盤整備への投資を抑制することで、健全な都市経営を持続できる都市構造を確立することが必要です。

このため、郊外部への市街地の拡大を抑制する一方で、市街地内の空き地や空き家を積極的に活用するなど、一定の人口密度が維持されたコンパクトな都市構造を目指す必要があります。

② 中心市街地・周辺市街地における都市機能集積の維持・強化

県西部の中核都市として担うべき広域都市機能と各市街地の生活を支える都市機能を今後も維持し続けるために、徒歩や公共交通で暮らせる環境づくりと併せて、市街地の特性や役割に応じた多様な都市機能の集積を誘導することが必要です。

特に中心市街地においては、人口減少と高齢化、そして商業面での空洞化や魅力の低下が問題となっていることから、歴史・文化資源も活用した回遊性向上等を通じて、人々の賑わいを呼び戻すことが必要です。

③ 都市活力を支える産業集積の維持

本市の強みである高い税収力を維持するためには、ものづくりを中心とする産業集積の維持と、働く場の確保を通じた労働力人口の増加が重要となります。

このため、これまで整備してきた企業団地等の産業基盤の維持・充実と併せて、市街地内においても、商業・業務機能の強化、地場産業・伝統産業の活性化などを図り、多様で魅力的な働く場を確保する必要があります。

④ 公共交通を利活用できる環境づくり

自動車の利用は、今後も多くの人々から必要とされることが予想されます。今後進展する高齢化の中で、過度な自動車への依存は、自動車を運転できない高齢者にとって生活しづらいまちななる恐れがあります。

このため、本市には、市街地間、周辺都市間を連絡する鉄軌道が発達していることから、その公共交通を利活用するライフスタイルへの転換が必要となります。

第3章 立地適正化の基本的な方針

1 市が目指す都市構造のイメージ

先人が長い歴史の中で築き上げてきた市街地を基本としながら、原則、市街地をこれ以上拡大することなく、市街地の外側に広がる農地や自然地の保全を図りながら、人口減少・少子高齢社会の中でも、機能性・安全性・利便性の高い持続可能な都市構造を目指します。

このため、高岡の強みである固有の歴史や文化を持つ各地域の特性に応じて、都心エリアには高次都市機能を、周辺市街地エリアには生活サービス施設などの都市機能や居住を各市街地に緩やかに誘導し、道路や公園などの都市施設や公共施設などの既存ストックを最大限に活用しながら、コンパクトなまちづくりに取り組みます。

これと合わせて、少子高齢社会の中において、過度に車に依存することなく、車を利用できない高齢者等にとっても、徒歩や公共交通を利用し市内を円滑に移動できるよう、それぞれの都市間・拠点間の公共交通等をネットワークで結ぶ交通体系を構築することで、安心・快適に暮らし続けられる都市づくりを進めます。

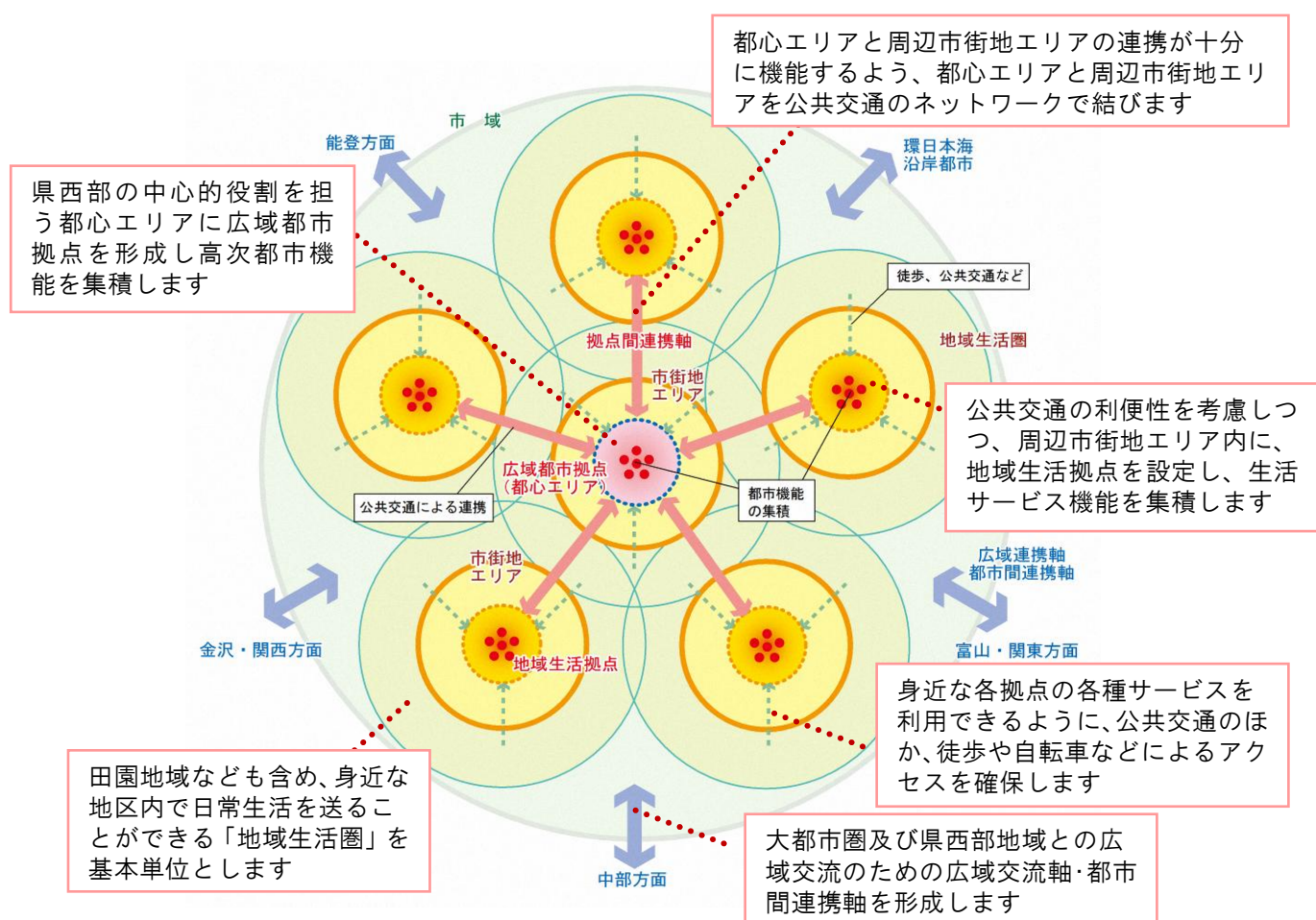


図 「コンパクト・アンド・ネットワーク」の都市構造イメージ

2

立地適正化計画の基本的な方針

(1) 計画のターゲットとシナリオ

市が目指す都市構造の実現に向けて、立地適正計画では「計画により目指すもの（ターゲット）」および「実現に向けたシナリオ（ストーリー）」を次のように設定します。

ターゲット（計画により目指すもの）

長い年月をかけて歴史・文化を築き上げてきた市街地に、
多くの人が集い、楽しめる空間を創出する

【目指すイメージ】

高岡の強みである固有の歴史・文化を築き上げてきた各市街地に、その資源を活用しながら、それぞれ必要な都市機能や居住を誘導し、都心エリアと周辺市街地を公共交通で結ぶことで、商業、医療、福祉などの生活サービスの利用を可能とし、あらゆる世代がともに暮らし続けられるまちづくりに取り組みます。

またこれと合わせて、生活の基盤となる“ものづくり”を中心とした産業の活性化を図るとともに、それぞれの市街地において、市民や事業者とともに魅力的な働く場や、市民がまちを歩き楽しめる空間を創出します。これにより、新たな民間活力や観光客を呼び込み、歴史・文化を後世に引き継ぎながら、創造的で活力あふれるまちづくりを実現します。

ストーリー（誘導(実現)に向けたシナリオ）

【集める】 都市機能とそれを支える居住人口を集める

- ・ 中心市街地を含む都心エリアにおける高次都市機能の集積
- ・ 周辺市街地における身近な生活サービス機能の集積
- ・ 各市街地における一定の居住人口の確保

【繋ぐ】 拠点内を徒歩で、拠点間を公共交通で繋ぐ

- ・ 拠点内の歴史・文化などの資源を繋ぐ回遊ルートの充実
- ・ 公共交通人口カバー率の向上
- ・ 公共交通不便地域の改善

【増やす】 集積と連携から新たな民間投資を呼び込む

- ・ 広域都市・地域生活拠点への商業・業務施設の立地誘導
- ・ 魅力的な店舗、人と人が繋がる交流の場の創出

(2) 段階的な都市構造の変革イメージ

将来都市構造の実現にあたっては、中長期的な人口や市街地の変容を想定し、様々な取り組みを段階的に進める必要があります。

このため、以下のとおり長期的な取り組みを想定しながら、各ステージで柔軟に対応を進めていくこととします。

	現在（2015 年）	第 1 ステージ（～2035 年） ＜本計画の目標年次＞	第 2 ステージ（～2060 年） ＜「未来高岡」総合戦略の計画年次＞	第 3 ステージ（2060 年～）
方向性	・ 居住や都市機能を誘導する区域の設定	・ 都心エリアや周辺市街地エリアの拠点やその周辺への居住や都市機能の誘導の促進	・ 市全体の都市構造の再編による集約都市形成の推進	・ 持続的に成長する都市構造（コンパクト・アンド・ネットワーク）の実現
前提 （現状）	・ 人口は微減 （2010 年→2015 年：約 2 %減） ・ 高齢化率は 32%（2015 年） ・ 市街地が広く分布	・ 人口は 13～21%減少 ・ 高齢化率は 35～38%に上昇 ・ 市街地の規模は大きく変化しないと想定 ・ 全域でスポンジ状に空地・空家が増加	・ 人口は 27～47%減少 ・ 高齢化率は 32～42% ・ 全域でスポンジ状の空地・空家化がさらに進行	・ 人口減少や年齢構成は徐々に安定化
土地利用と 交通に関する 主な取り組み	①居住および都市機能の誘導区域の設定 ②市街地を拡大しない方向性の共有 ③各市街地における都市機能の強化 ④歩けるまちづくりの推進と都心・都市交通軸の強化	①居住誘導区域への居住人口の誘導 ②拠点への商業・業務施設の立地誘導 ③魅力的な店舗や人と人が繋がる交流の場の創出 ④市街地の拡大抑制および既存農地の保全・活用 ⑤中心市街地や地域の拠点などのリニューアル（老朽建築物等の建替え・更新、町家の保全・活用） ⑥空き家・空き地の有効活用の検討 ⑦公共施設の再編 ⑧公共交通の再編	①各市街地における一定の居住人口の確保 ②都市機能誘導区域における都市機能の集積（高次都市機能、身近な生活サービス機能） ③中心市街地や地域の拠点等のさらなる魅力向上（郊外の公共施設の再配置） ④誘導区域以外の市街地の再編（施設や基盤のリニューアル） ⑤人口動向を勘案した計画的な市街地再編の検討 ⑥公共交通や徒歩・自転車を中心とした交通体系の確立	①誘導区域における居住および都市機能の定着 ②様々な社会経済情勢の変化に対応しつつ、高岡の魅力を活かしたまちづくりの推進 ③安定的な住宅地の形成 ④人口規模に応じた市街地の見直し ⑤人や環境に優しい持続可能な交通体系の確立
段階的な都市構造の変革イメージ				

図 段階的な都市構造の変革イメージ

第4章 誘導区域の考え方

1 誘導区域の設定方針

(1) 本市で設定する誘導区域の種類と位置づけ

本市の居住誘導区域と都市機能誘導区域は、「コンパクト・アンド・ネットワーク」型の都市構造に向けて、都心エリアと周辺市街地エリアのそれぞれに設定します。

居住については、市街化区域（もしくは用途地域）を「居住区域」とし、その中で特に居住を誘導する区域に「居住誘導区域」を設定します。

「都市機能」については、都心エリアと周辺市街地エリアのそれぞれの特性に応じて、「広域都市拠点」と「地域生活拠点」で機能分担をします。

本市で設定する居住区域及び誘導区域の区分とそれぞれの位置づけを次に示します。

表 区域の区分と設定の考え方

区分	区域の位置づけ
居住区域 (市独自の区域)	原則、市街化区域とし、日常生活に必要な施設を確保しつつ、自動車や自転車での移動を主体としながら、良好な住環境を保全する区域
居住誘導区域 (法定の区域)	居住区域の内、特に居住を誘導すべき区域で、日常生活に必要なサービス機能（生鮮食品や日用品を取り扱う店舗）や一定の公共交通の利便性を確保し、将来にわたって一定の人口密度を確保する区域
都市機能誘導区域 (法定の区域)	様々な都市機能（医療、商業、行政など）を各市街地の拠点に集積し、都市生活における各種サービスの持続的・効率的な提供を図る区域
広域都市拠点 (都心エリアを基本)	本市のみならず県西部地域の中核的都市としてふさわしい「まちの顔」として、都心軸を中心に高次都市機能を集約し、賑わいと魅力ある空間を創出する区域
地域生活拠点 (周辺市街地エリアを基本)	住民が身近な地区内（地域生活圏内）で快適な生活を送ることができるよう、周辺市街地ごとに日常生活を支えるサービス機能（医療、商業、行政など）を配置する区域

※このほか市独自の区域として産業を誘導する区域を検討します

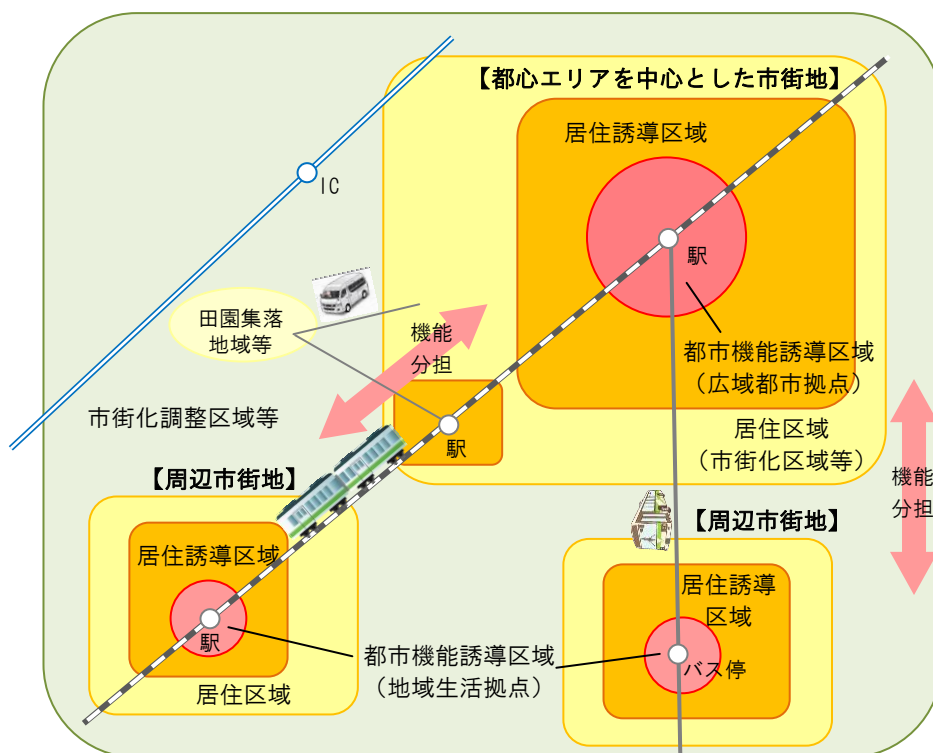


図 区域設定のイメージ

(2) 誘導区域設定の手順

居住誘導区域、都市機能誘導区域については、それぞれ次の手順によって区域の抽出、設定を行います。

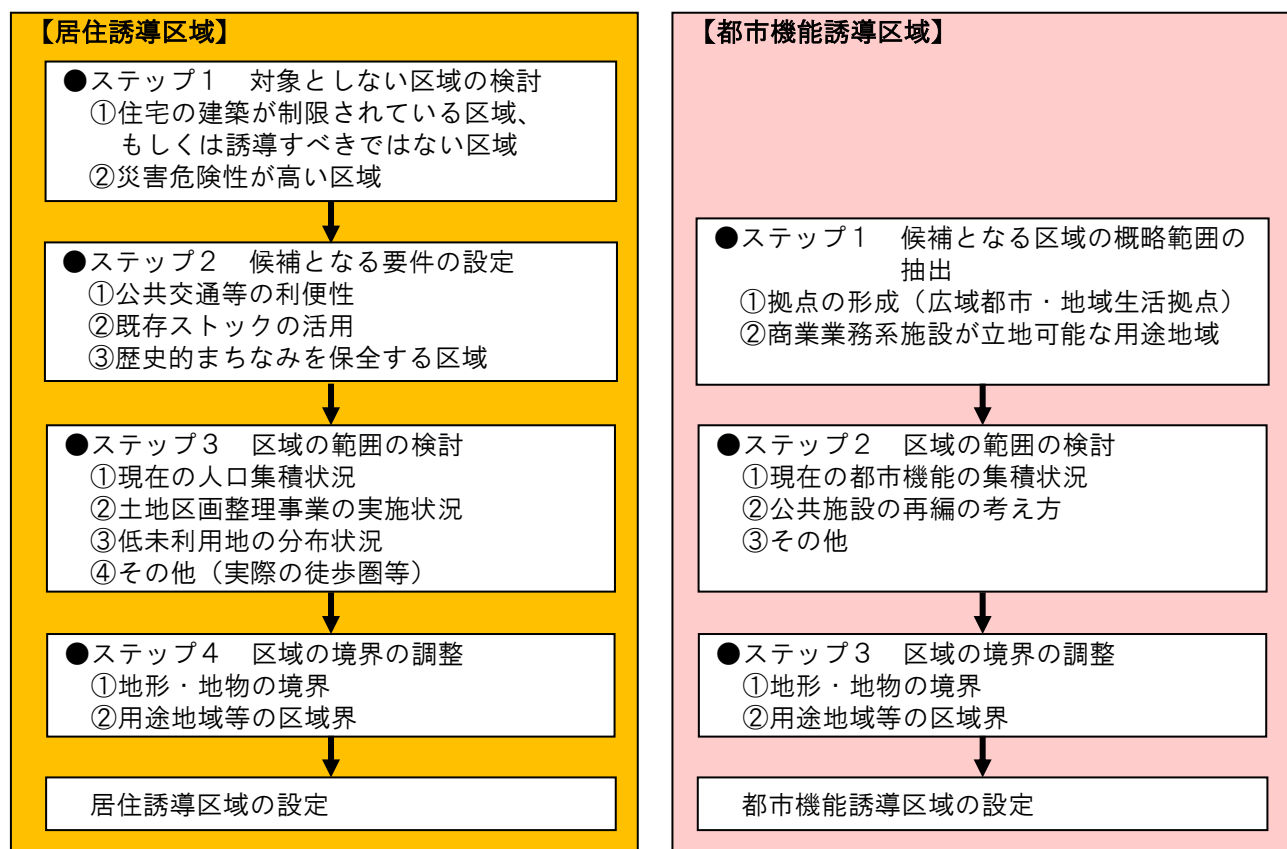


図 誘導区域検討のフロー

(3) 対象としない区域の検討（居住誘導区域の【ステップ1】）

居住誘導区域については、住宅の建築が制限されている区域や災害危険性の高い区域など、居住に適さない区域を含めないこととします。

① 住宅の建築が制限されている区域、もしくは誘導すべきではない区域

- a. 工業専用地域
- b. 臨港地区
- c. 準工業地域及び工業地域のうち工業系施設割合が高い区域

※工業系建物割合が概ね 50%以上の地域は居住誘導区域等を含めない

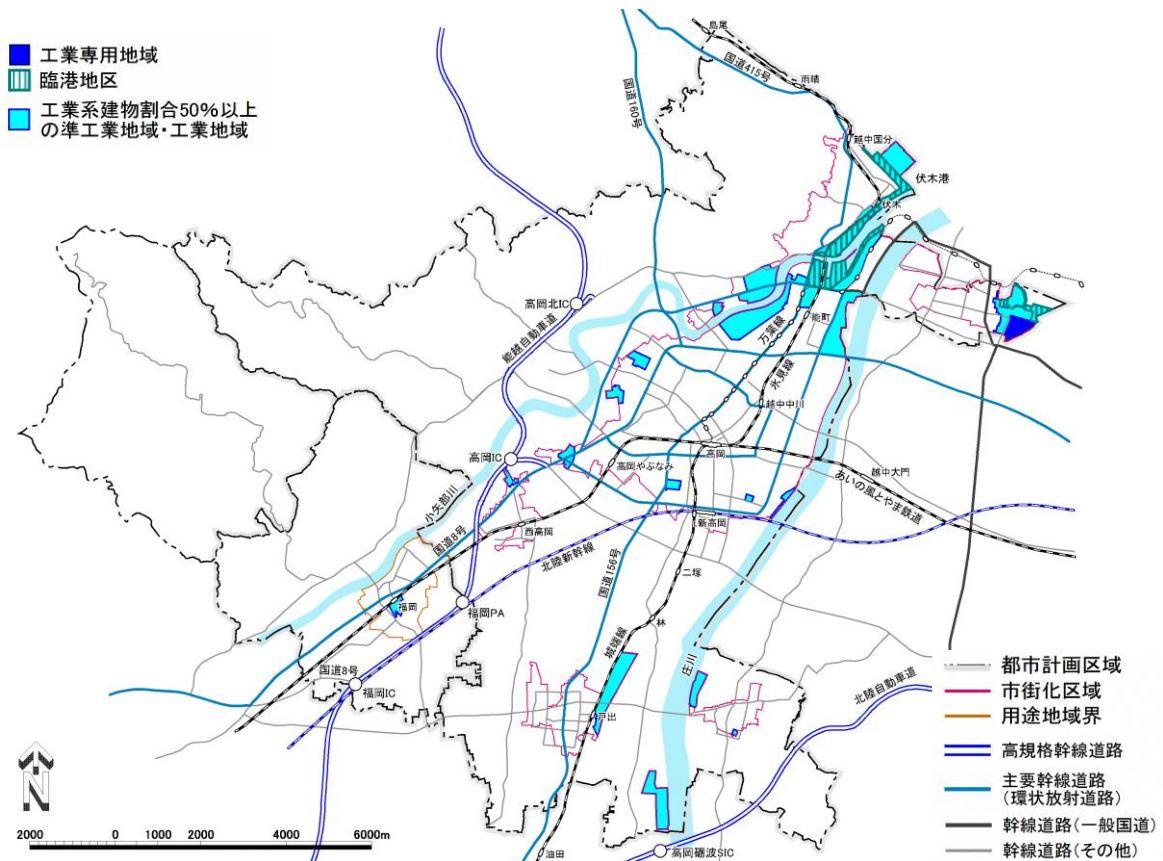
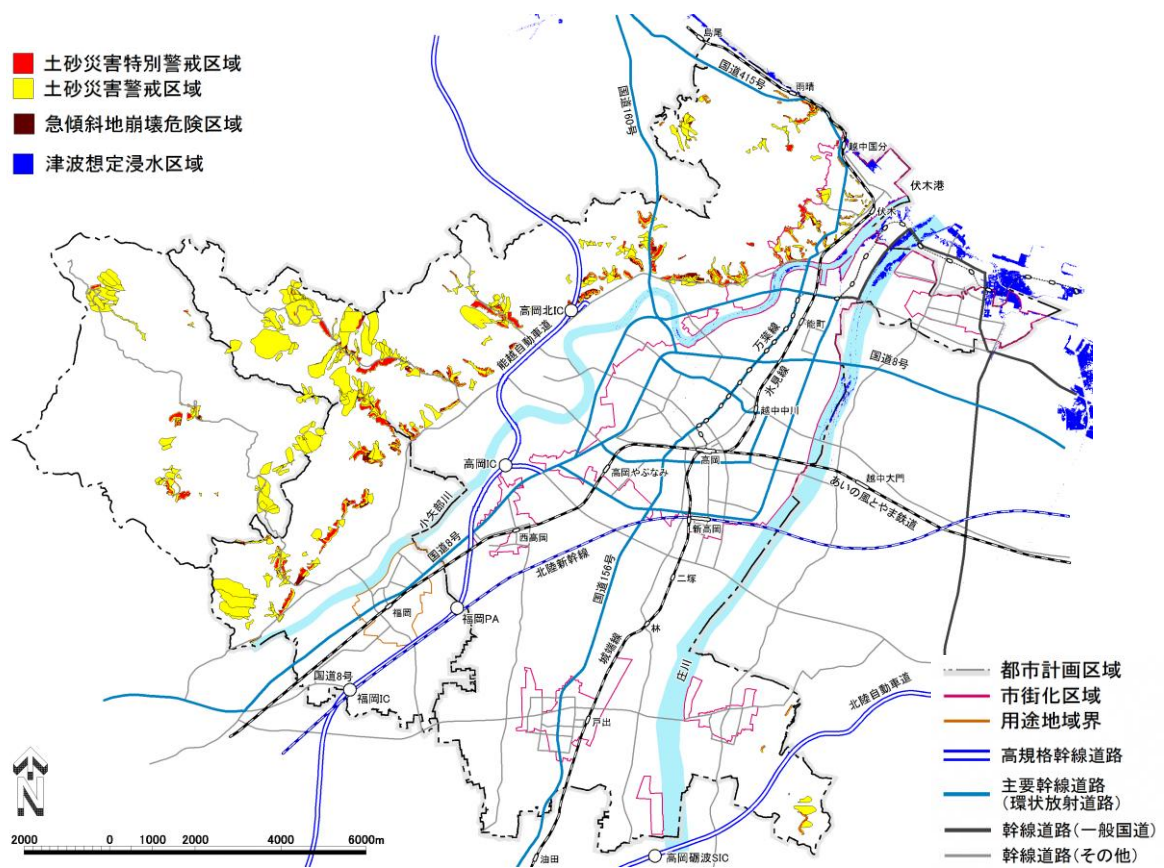


図 居住誘導区域に含めない区域（住宅の建築が制限されている区域等）

② 災害の危険性が高い区域

- a. 土砂災害特別警戒区域
- b. 地すべり防止区域
- c. 急傾斜地崩壊危険区域
- d. 土砂災害警戒区域
- e. 津波浸水想定区域

※洪水による浸水想定区域は、ハザードマップを作成・周知を行うとともに、地域防災計画等によって避難体制の整備を推進していることから、居住誘導区域の設定の検討対象（居住誘導区域に含めない区域から除外）とします。



注：地すべり防止区域は市街化区域内に該当なし

図 居住誘導区域に含めない区域（災害危険性が高い区域）

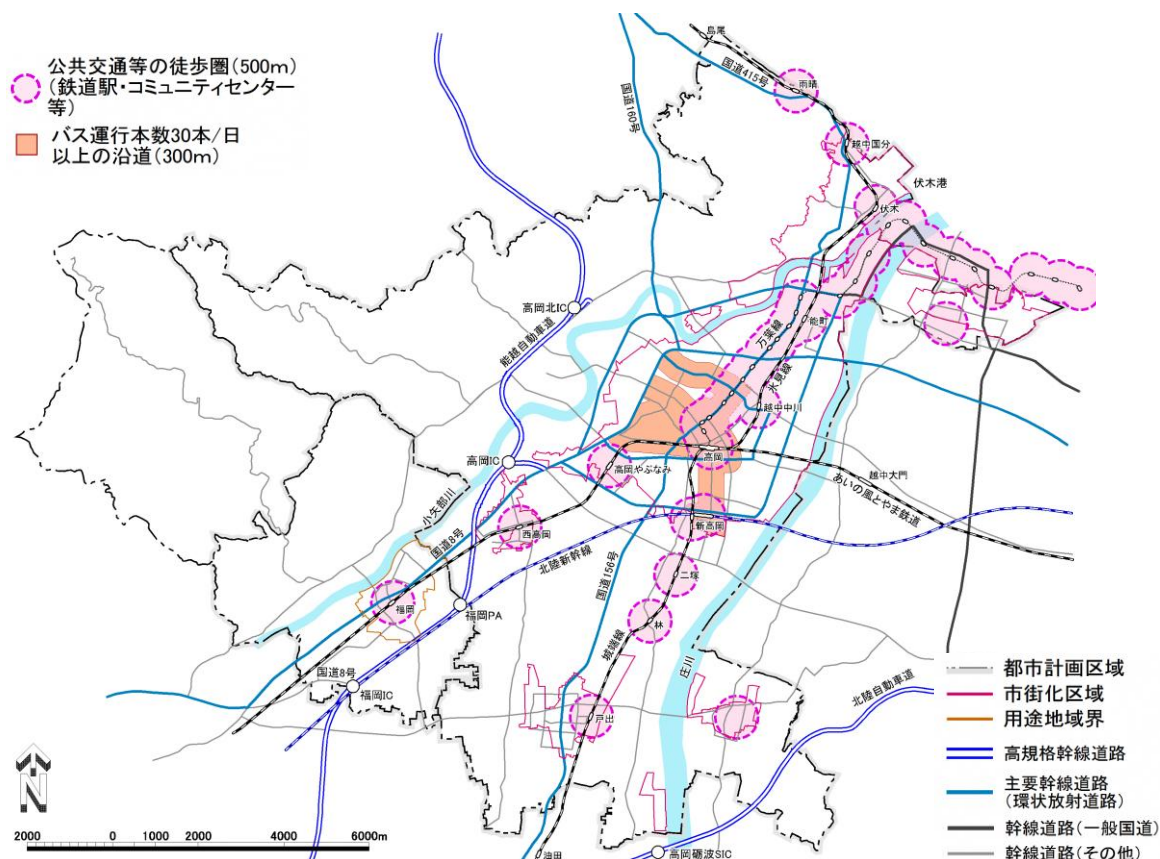
2 居住誘導区域

(1) 候補となる要件の設定（居住誘導区域の【ステップ2】）

居住誘導区域は、次のいずれかの条件に該当する区域を基本に検討・設定します。

表 居住誘導区域の候補とする区域の設定基準

区分	設定の視点・考え方	設定基準
居住誘導区域	①公共交通等の利便性	・ 鉄道駅及び軌道駅から高齢者の徒歩圏（500m）の範囲内 ・ 地域の拠点施設（コミュニティセンター等）から高齢者の徒歩圏（500m）の範囲内（駅の無い地域の場合） ・ 都心エリア、及び内環状道路内において運行頻度の多い(30本/日以上)のバス路線の沿道（300m）
	②既存ストックの活用	・ まちなか居住推進総合対策事業の対象地域
	③歴史的まちなみを保全する区域	・ 歴史まちづくり計画の重点地区



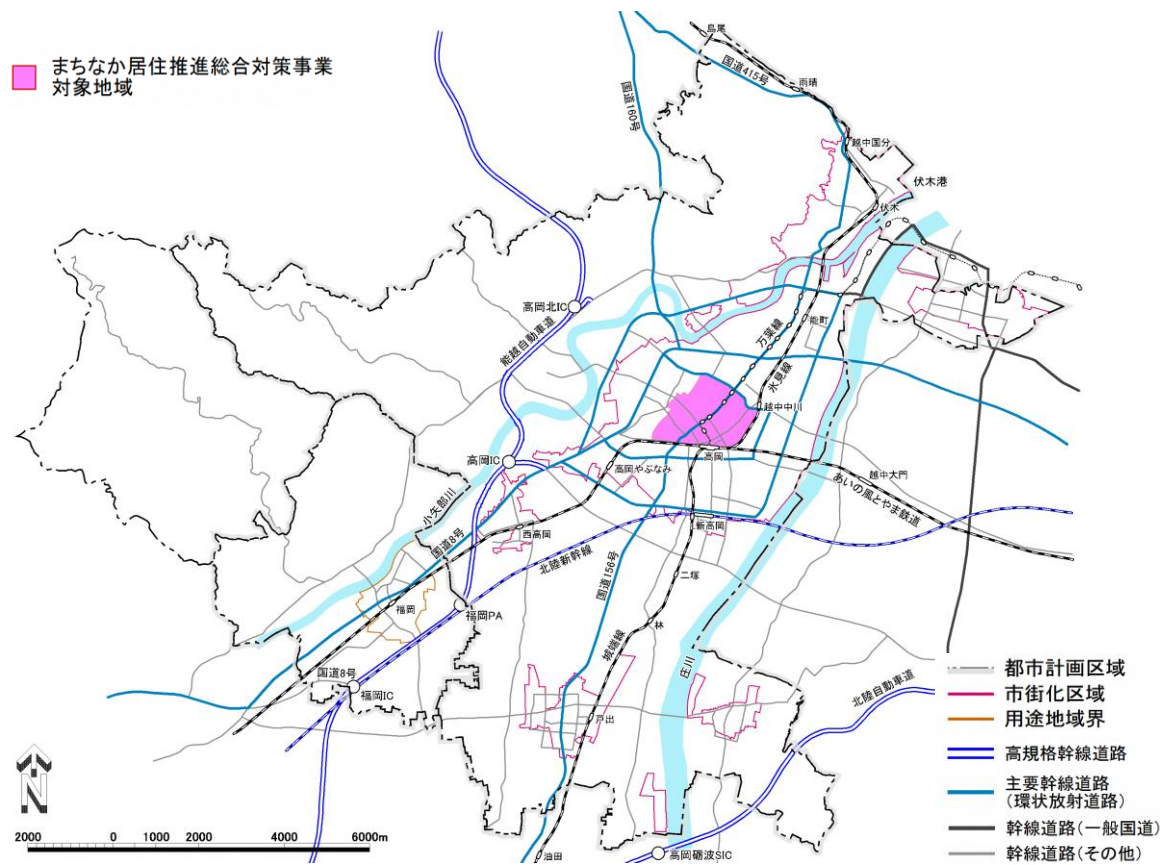


図 既存ストックの活用

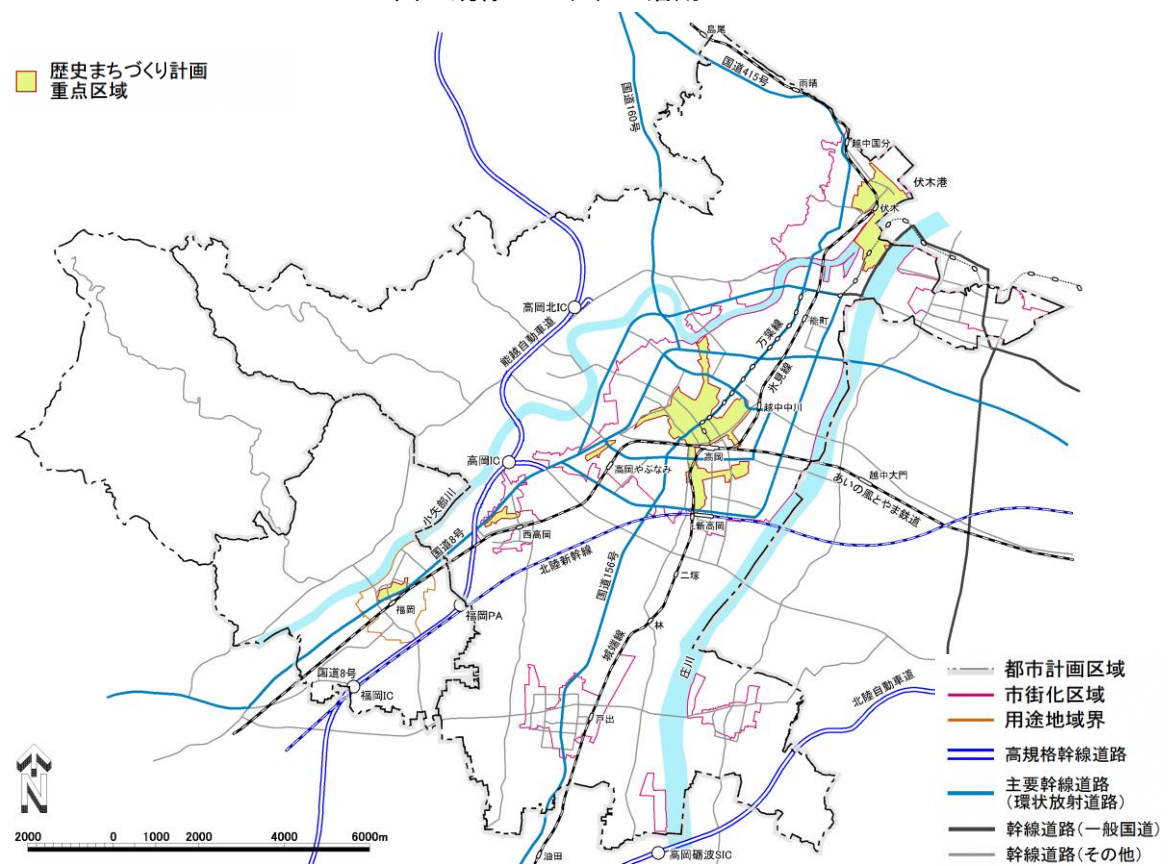


図 歴史的まちなみを保全する区域

(2) 居住誘導区域の範囲及び境界の設定（居住誘導区域の【ステップ3・4】）

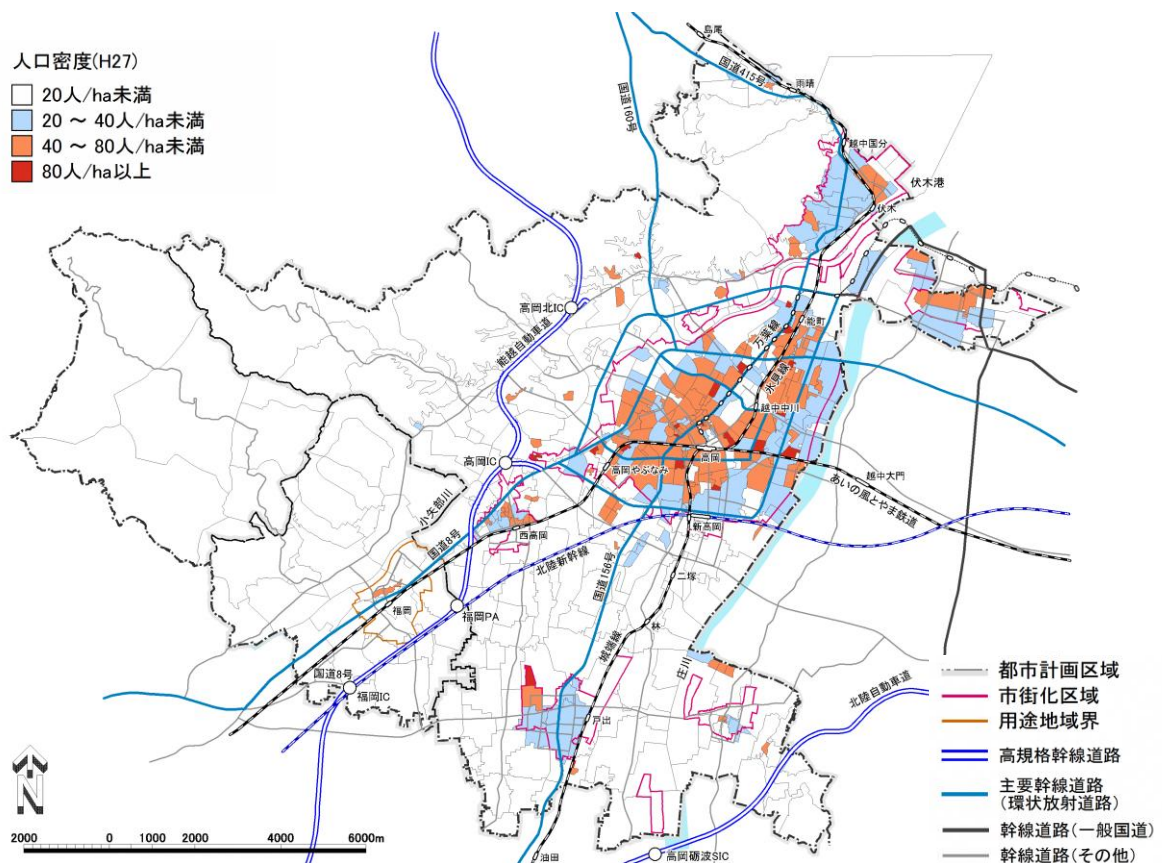
(1) で抽出された居住誘導区域の候補（概略範囲）をもとに、以下の視点から総合的に判断して具体的な区域の範囲及び境界を設定します。

【区域の範囲を検討する際の視点（ステップ3）】

- ① 現在の人口集積状況
 - ・ 候補となる区域周辺において高い人口密度が維持されている地域は区域に含める
- ② 土地区画整理事業等の実施状況
 - ・ 候補となる区域に近接する土地区画整理事業区域（事業完了）は区域に含める
 - ※近年、市街化区域に編入した範囲（工業系除く）は区域に含める
- ③ 低未利用地の分布状況
 - ・ 候補となる区域縁辺部に分布する一団の未利用地は区域に含めない

【区域の境界を設定する際の視点（ステップ4）】

- ① 道路や鉄道、河川等の地形地物
- ② 用途地域界や字界等の境界 等



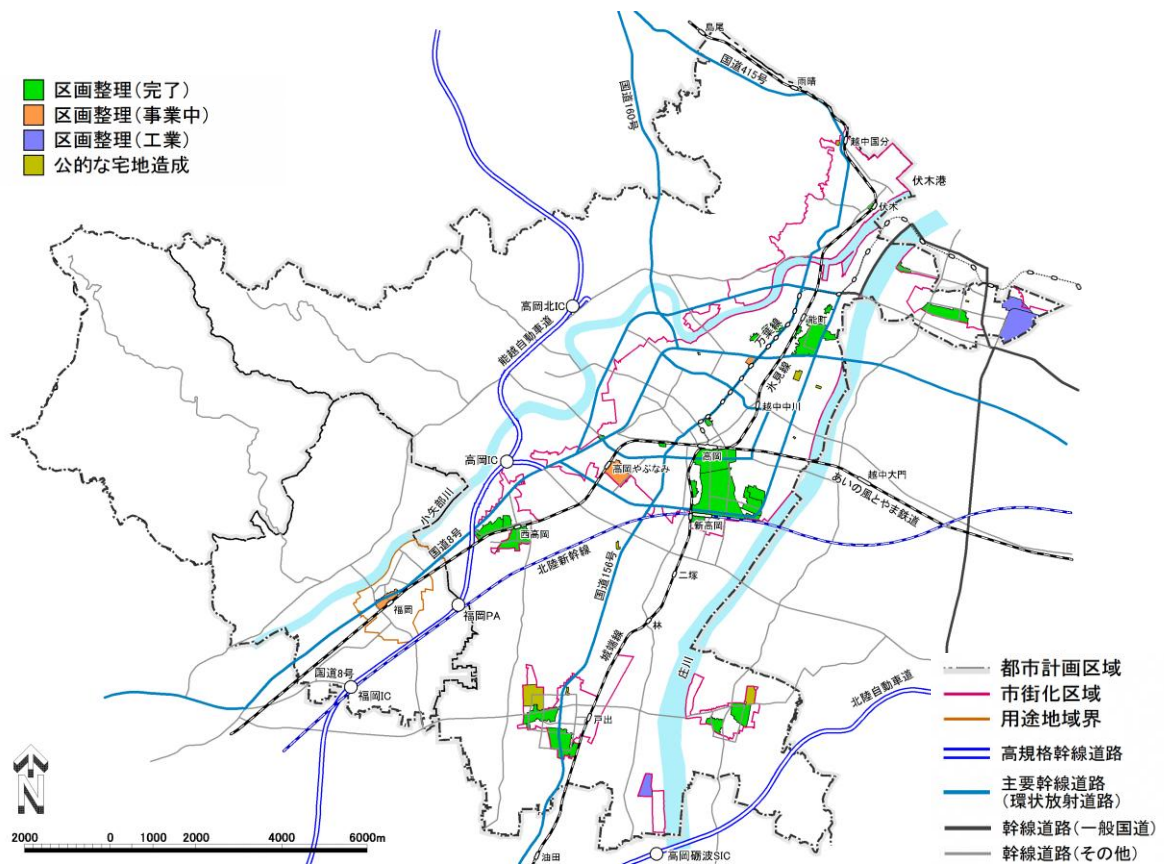


図 土地区画整理事業等の実施状況

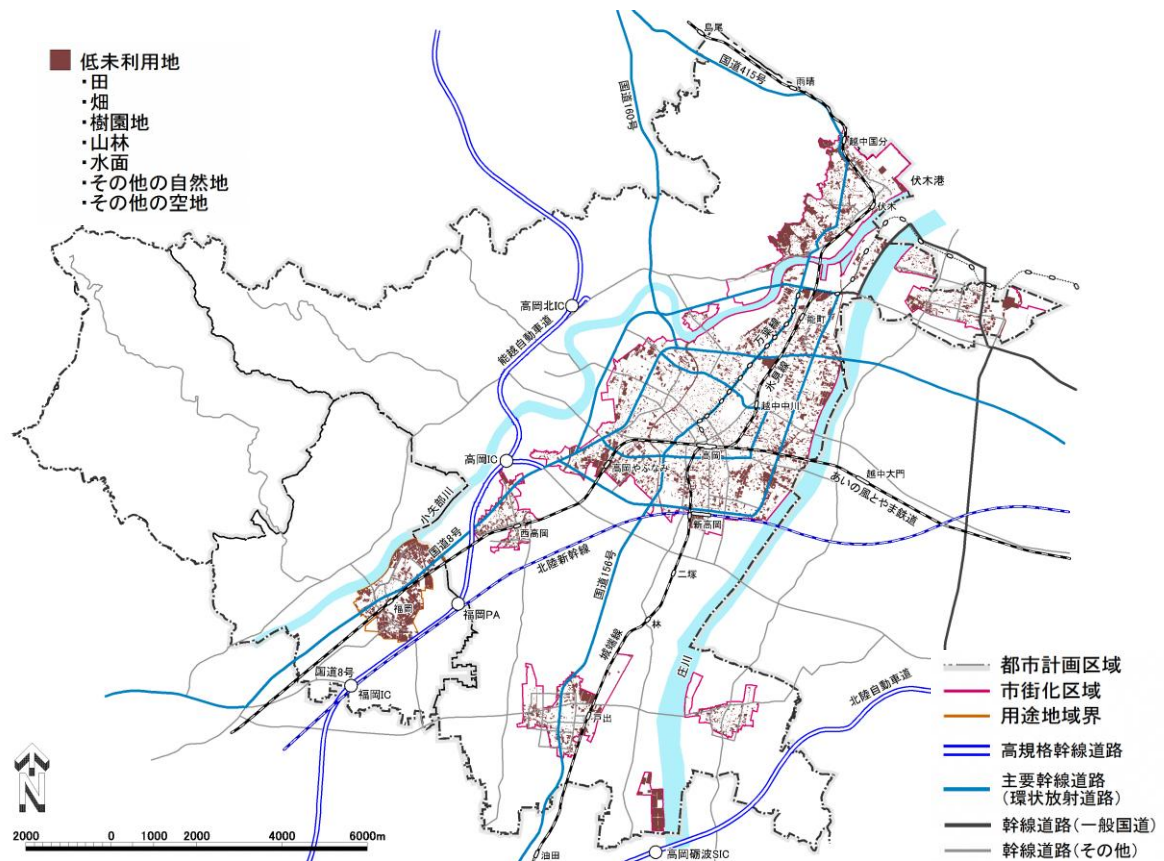


図 低未利用地の分布状況

都市機能誘導区域

(1) 都市機能誘導区域の候補とする区域（都市機能誘導区域の【ステップ1】）

都市機能誘導区域は、広域都市拠点と地域生活拠点のそれぞれについて、次の条件に該当する区域を基本に検討・設定します。

表 都市機能誘導区域の候補とする区域の設定基準

区分		設定の視点・考え方	設定基準
都市 機能 誘導 区域	広域	①拠点の形成	・ 都心エリア内の区域（中心市街地活性化基本計画の対象区域含む）
	都市 拠点	②商業業務系施設が立地可能な用途地域	・ 上記エリアのうち商業系及び準工業地域が指定されている区域
	地域 生活 拠点	①拠点の形成	・ 鉄道駅から高齢者の徒歩圏（500m）の範囲内（駅のある地域の場合） ・ 地域の拠点施設（コミュニティセンター等）から高齢者の徒歩圏（500m）の範囲内（駅の無い地域の場合）
		②商業業務系施設が立地可能な用途地域	・ 上記エリアのうち商業系及び準工業地域が指定されている区域

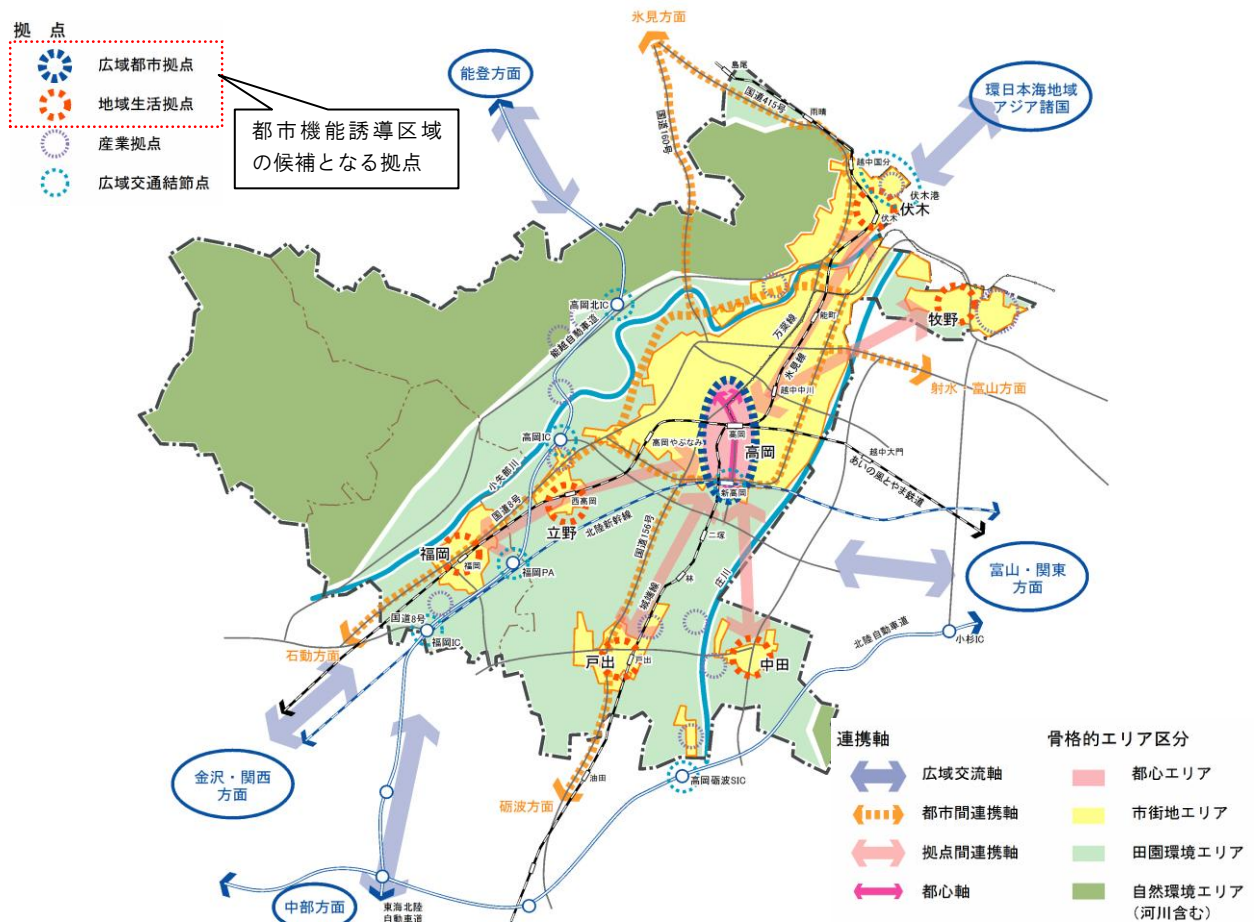


図 都市機能誘導区域の候補とする区域

（２）都市機能誘導区域の区域及び境界の設定（都市機能誘導区域の【ステップ２・３】）

（１）で抽出された都市機能誘導区域の候補（概略範囲）をもとに、以下の視点から具体的な区域の範囲及び境界を設定します。

【区域の範囲を検討する際の視点（ステップ２）】

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 現在の都市機能の集積状況<ul style="list-style-type: none">・ 候補エリア周辺の商業施設、医療施設、高齢者福祉施設等が立地状況② 公共施設の再編<ul style="list-style-type: none">・ 候補エリア周辺に今後再編の対象となる可能性がある公共施設用地がある場合は区域に含めます 等 |
|--|

【区域の境界を設定する際の視点（ステップ３）】

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 道路や鉄道、河川等の地形地物② 用途地域界や字界等の既存の境界 等 |
|--|

4

居住や都市機能の配置の考え方

(1) 基本的な考え方

誘導区域等は、全ての人口や都市機能を集約するのではなく、様々な都市機能や交通手段が存在する中、あらゆる世代の方々が多様な暮らしを実現できる区域を目指すものです。

このため、誘導区域は、強制的に集約するものではなく、現在住んでいる場所、又は現在立地している場所から、将来の新設や移転を行うタイミングを活用しながら、長期的に、かつ緩やかに誘導を進めていきます。

これらを踏まえ、現在、「誘導施設」を位置付けるに当たり、居住や都市機能の配置の考え方を整理しています。

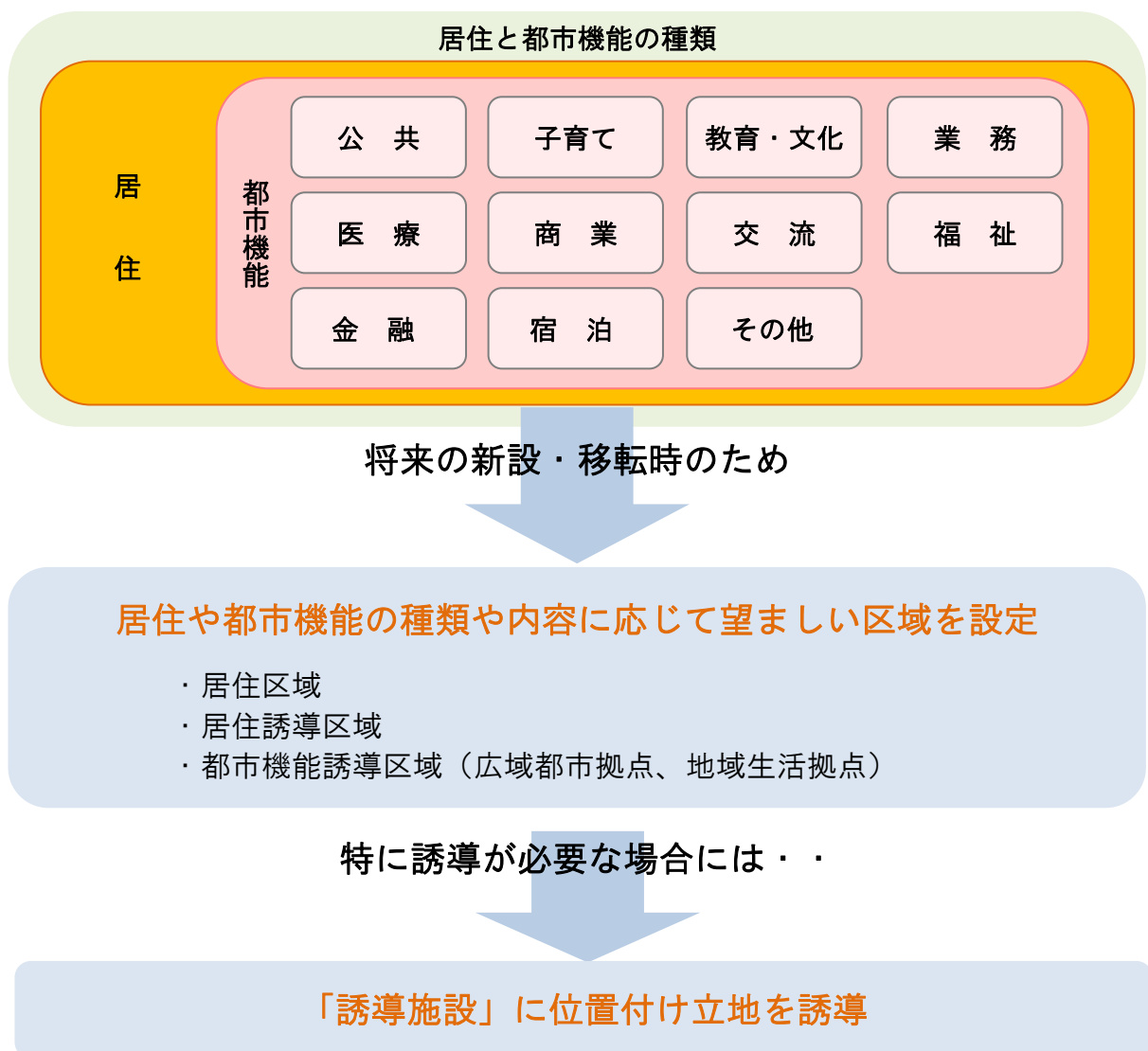


図 居住や都市機能の配置の考え方

（２）居住や都市機能の配置の考え方

- 各機能（施設）の望ましい配置の考え方は、先進的な都市の例を参考にすると、一般的には下表のとおりとなります。
- 現在の都市機能の集積状況などを整理した上で、これらの施設の中から特に都市機能誘導区域内へ立地誘導を図る必要がある施設については、今後、検討の上、「誘導施設」に位置付けます。

表 区域の役割に応じた居住や都市機能配置の考え方 ◎は積極的な配置が望ましい施設、○は必要に応じて配置が望ましい施設

機能	施設	各施設の望ましい配置の考え方 (将来的な新設、移転等)	居住区域			
				居住誘導区域	都市機能誘導区域	
					広域都市拠点	地域生活拠点
居住	戸建住宅・共同住宅（低層）	・生活利便性の高い居住誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点）		○	◎	○
	共同住宅（中高層）	・生活利便性の高い都市機能誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点）			◎	○
公共	行政機関	・市民が利用しやすいよう、都市機能誘導区域に誘導			◎	○
	公民館	・市民が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
医療	病院	・高齢者等が容易に通院できるよう、居住誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）		○	◎	○
	診療所、薬局	・生活利便性の高い居住誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点および地域生活拠点）	○	○	◎	◎
福祉	健康・福祉拠点施設	・高齢者等が容易に利用できるよう、居住誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点）		○	◎	○
	障害者福祉施設	・市民（障がい者）が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
	高齢者福祉施設	・市民（高齢者）が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
	サービス付き高齢者向け住宅	・生活利便性の高い居住誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点）		○	◎	○
子育て	保育所・幼稚園・認定こども園	・市民が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
	子育て支援施設、児童館・児童クラブ	・市民が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
商業	百貨店・複合商業施設（買回品）	・市民が利用しやすく、県西部の中核的な機能を果たすよう、広域都市拠点に誘導			◎	○
	スーパー等（食料・日用品）	・生活利便性の高い居住誘導区域へ誘導（特に広域都市拠点および地域生活拠点）	○	○	◎	◎
	コンビニエンスストア	・市民が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
金融	銀行・郵便局（入出金等）など	・市民が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
教育・文化	大学・専門学校	・産業との連携を考慮して、都市機能誘導区域（特に広域都市拠点）に誘導			◎	○
	高等学校	・市民（生徒）が利用しやすいよう、居住誘導区域に誘導		○	○	○
	小中学校	・市民（児童生徒）が利用しやすいよう、市内全域に誘導	○	○	○	○
	社会教育施設（生涯学習センター、図書館）	・市民が利用しやすいよう、都市機能誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）			◎	○
	文化施設（美術館、博物館）	・市民が利用しやすく、県西部の中核的な機能を果たすよう、都市機能誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）			◎	○
交流	大規模ホール、コンベンション	・市民が利用しやすく、県西部の中核的な機能を果たすよう、都市機能誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）			◎	○
	スポーツ（体育館・運動場）	・市民が利用しやすく、県西部の中核的な機能を果たすよう、都市機能誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）			◎	○
宿泊	ホテル・旅館	・観光客やビジネス客が容易に利用できるよう、都市機能誘導区域（特に広域都市拠点）に誘導			◎	○
業務	オフィス	・事業者が利用しやすいよう、居住誘導区域に誘導（特に広域都市拠点）		○	◎	○