

第6章 都市機能誘導区域



第6章 都市機能誘導区域

(1) 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や地域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を図る区域です。

都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域として、都市計画運用指針（国土交通省）では以下が示されています。

【国の指針】 都市機能誘導区域の基本的な考え方

◆都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域

○以下に示す都市の拠点となるべき区域

- ・ 駅に近い業務、商業などが集積する地域
- ・ 都市機能が一定程度充実している区域
- ・ 公共交通によるアクセスの利便性が高い区域

○誘導区域の規模：一定程度の都市機能が充実している範囲かつ徒歩・自転車等により容易に移動できる範囲

◆留意事項

- ・ 合併前旧町の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて定める
- ・ 都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に重複して設定し、都市機能と併せて居住を誘導する

(2) 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、本市全体の利便性向上と賑わい創出を図る場であることから、本市においては、前述の都市の骨格構造で掲げた「都市拠点」と「地域拠点」である JR 東海道本線 3 駅周辺に都市機能誘導区域を定めるものとします。

本市の立地適正化における都市機能に係る基本方針と、国が示す都市機能誘導区域の基本的な考え方を踏まえ、都市機能誘導区域の設定基準を定めます。

具体の区域については、以下の考え方にに基づき設定します。

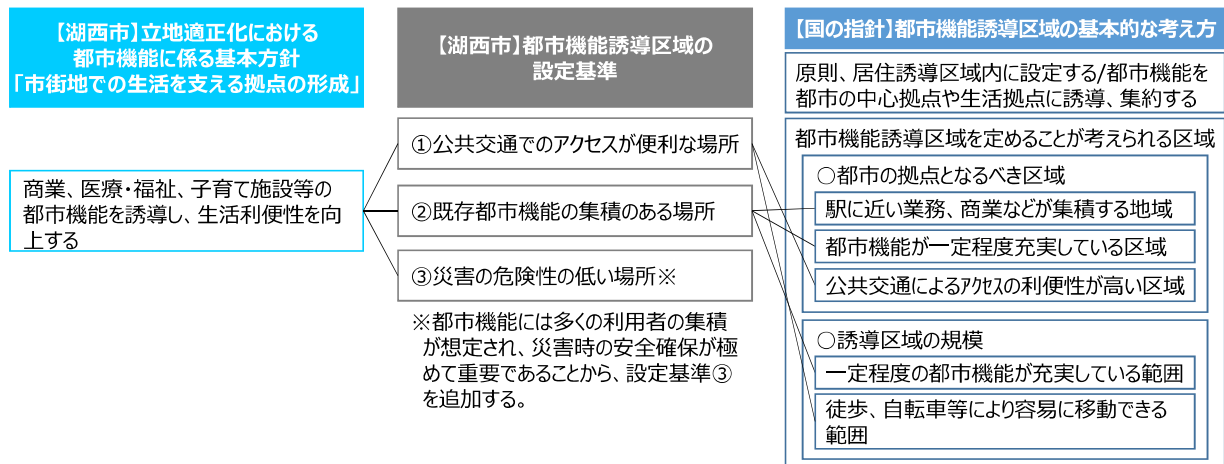


図. 本市の都市機能に係る基本方針と国の都市機能誘導区域の基本的な考え方、本市の都市機能誘導区域の設定基準の関係整理

表. 都市機能誘導区域の設定基準

区分	設定基準（案）
① 公共交通でのアクセスが便利な場所	都市機能誘導区域は、各種都市機能が集積し、多くの市民や来訪者が集まり、利用する場所であることから、誰もが到達できるよう、基幹的公共交通である JR 駅から半径 800m の徒歩圏内を目安に設定する。
② 既存都市機能の集積のある場所	厳しい財政状況の中で、都市機能誘導のための新たな投資は難しいことから、可能な限り医療・福祉・商業等の既存都市機能の集積のある場所を目安に設定する。
③ 災害の危険性の低い場所	都市機能には多くの利用者の集積が想定され、災害時の安全確保が極めて重要であることから、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く。津波浸水想定区域等の災害危険性のある場所は極力含めない。

1. 公共交通でのアクセスが便利な場所

都市機能誘導区域は、各種都市機能が集積し、多くの市民や来訪者が集まり、利用する場所であることから、誰もが到達できるよう、基幹的公共交通である JR 東海道本線 3 駅から半径 800m の徒歩圏※で公共交通でのアクセスが便利な場所とします。

※徒歩圏：「都市構造の評価に基づくハンドブック」(国土交通省)に基づき一般的な徒歩圏とされる半径 800m を採用

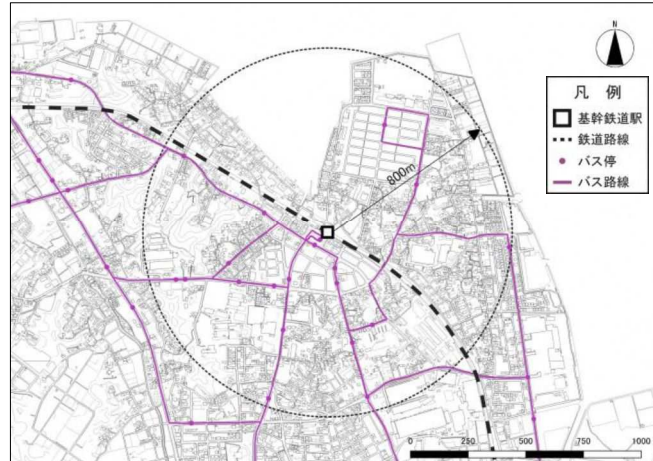


図. 鷲津駅の徒歩圏域

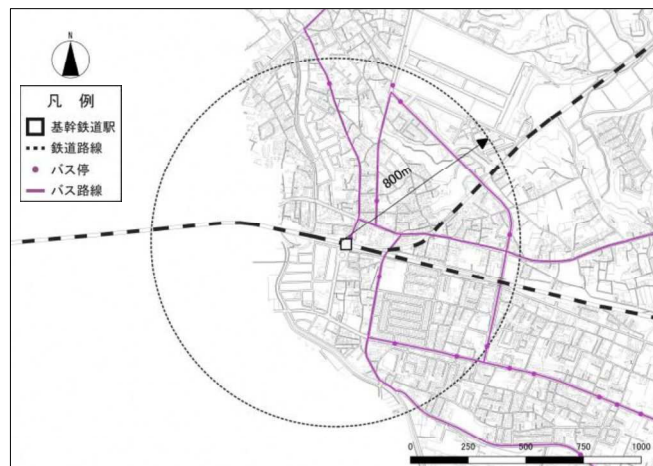


図. 新所原駅の徒歩圏域

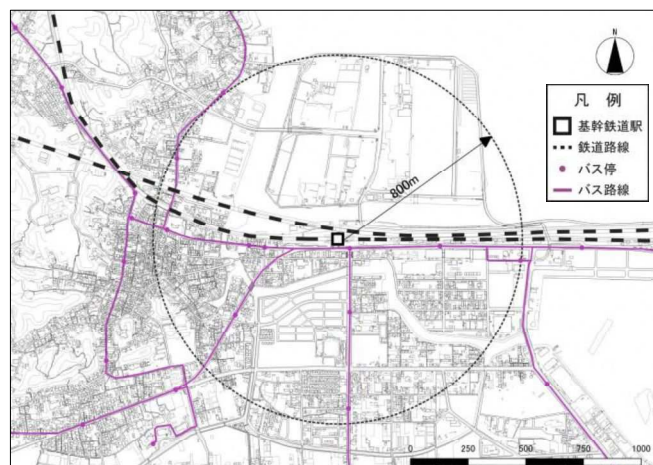


図. 新居町駅の徒歩圏域

2. 既存都市機能の集積のある場所

厳しい財政状況の中で、都市機能誘導のための新たな投資は難しいことから、可能な限り既存都市機能の集積のある場所とします。

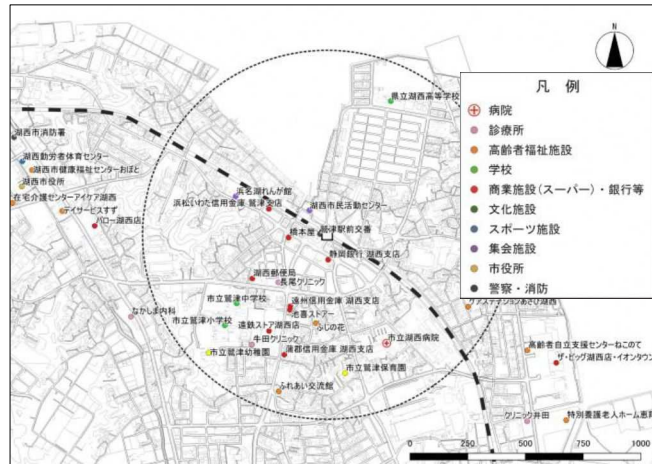


図. 鷺津地区における既存都市機能の立地状況

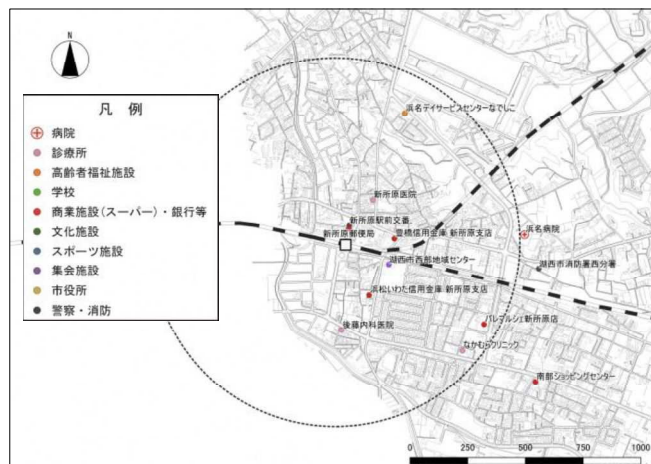


図. 新所原地区における既存都市機能の立地状況

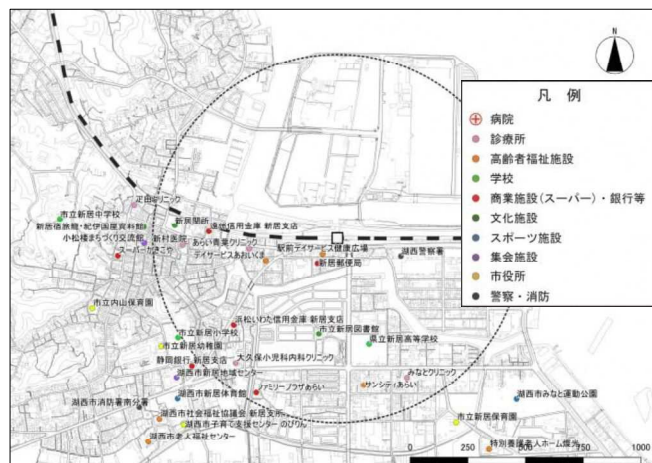


図. 新居地区における既存都市機能の立地状況

3. 災害の危険性の低い場所

都市機能には多くの利用者の集積が想定され、災害時の安全確保が極めて重要であることから、土砂災害警戒区域等の災害危険性のある場所は極力含めません。

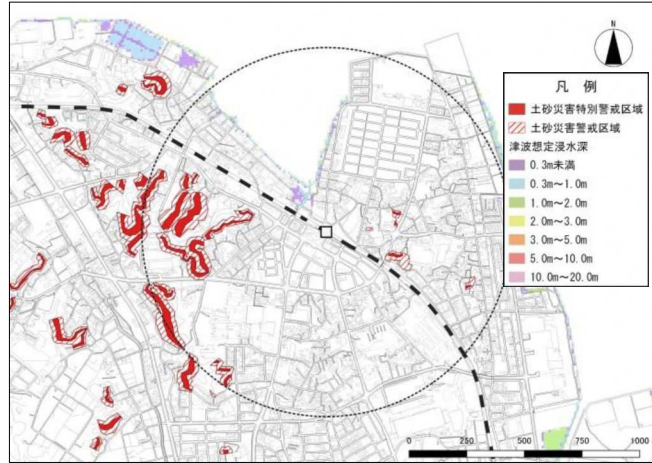


図. 鷺津地区における災害危険性の高い区域

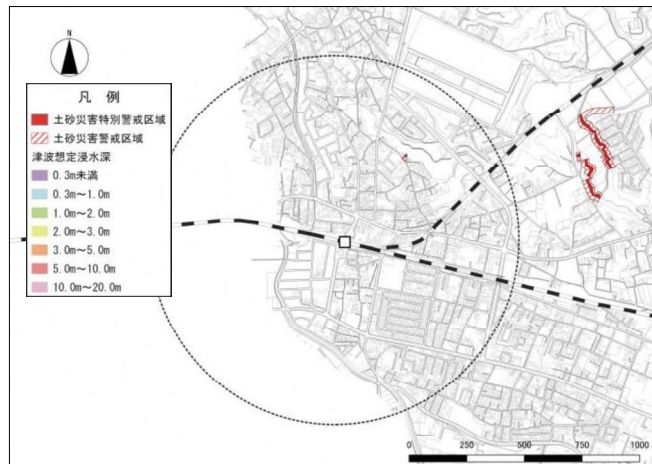


図. 新所原地区における災害危険性の高い区域

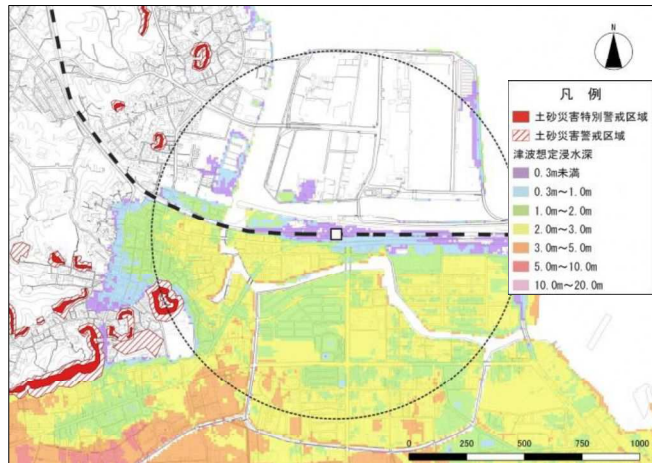


図. 新居地区における災害危険性の高い区域

(3) 都市機能誘導区域の設定

前項で整理した設定方針に基づいて、以下の範囲を本市の都市機能誘導区域として設定します。

なお、境界線については、地形地物及び用途地域と概ね整合のとれる線とします。

1. 鷺津地区・市役所周辺地区における都市機能誘導区域の設定

鷺津地区・市役所周辺地区における都市機能誘導区域の面積は、約 52.0ha で用途地域面積の約 13.5%となります。

なお、市役所周辺は、JR 駅から半径 800m 圏外ですが、公共施設が集積しており、都市機能誘導区域を設定します。

表. 鷺津地区・市役所周辺地区における都市機能誘導区域の設定理由

①公共交通でのアクセス	JR 鷺津駅から半径 800m の徒歩圏内
②既存都市機能の集積	病院・診療所、介護施設、スーパー、銀行等が立地
③災害の危険性	土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く

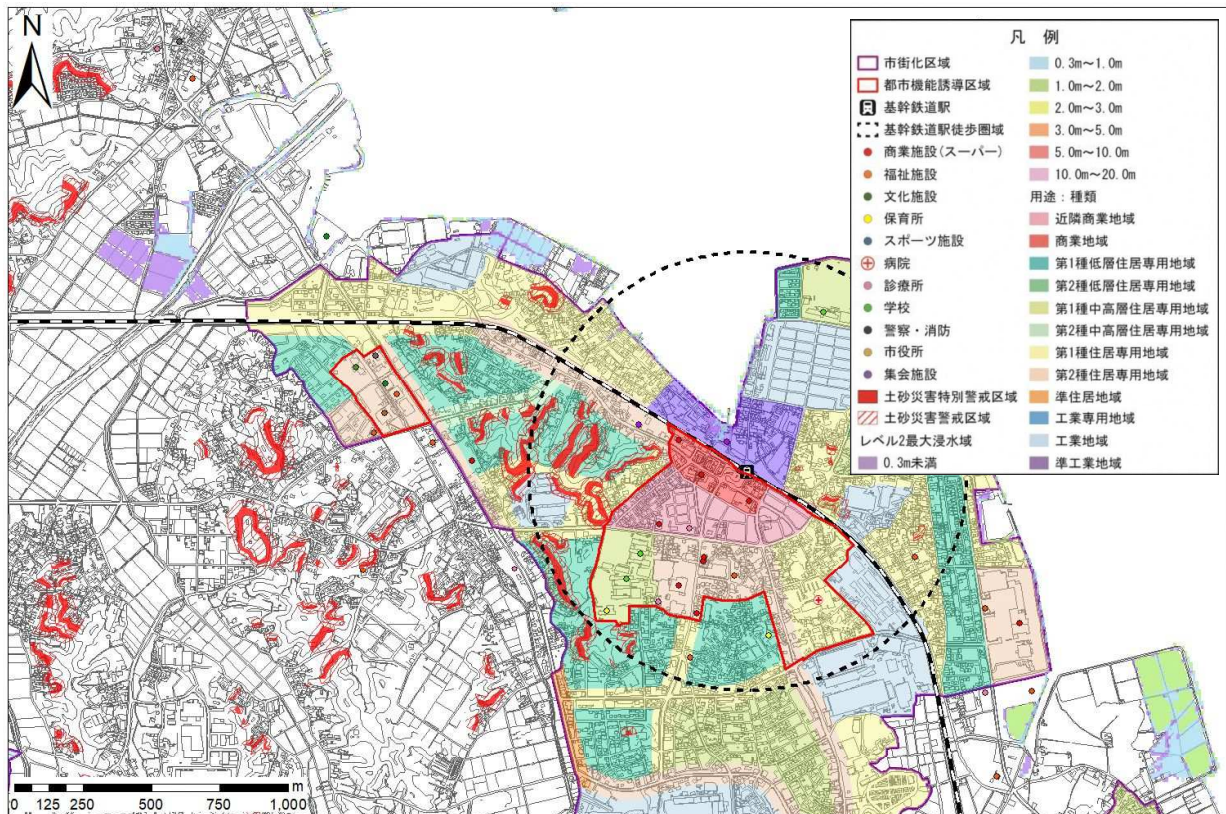


図. 鷺津地区・市役所周辺地区における都市機能誘導区域

2. 新所原地区における都市機能誘導区域の設定

新所原地区における都市機能誘導区域の面積は、約 13.6ha で用途地域面積の約 2.9% となります。

表. 新所原地区における都市機能誘導区域の設定理由

①公共交通でのアクセス	JR 新所原駅から半径 800m の徒歩圏内
②既存都市機能の集積	診療所、信用金庫・郵便局が立地
③災害の危険性	土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く

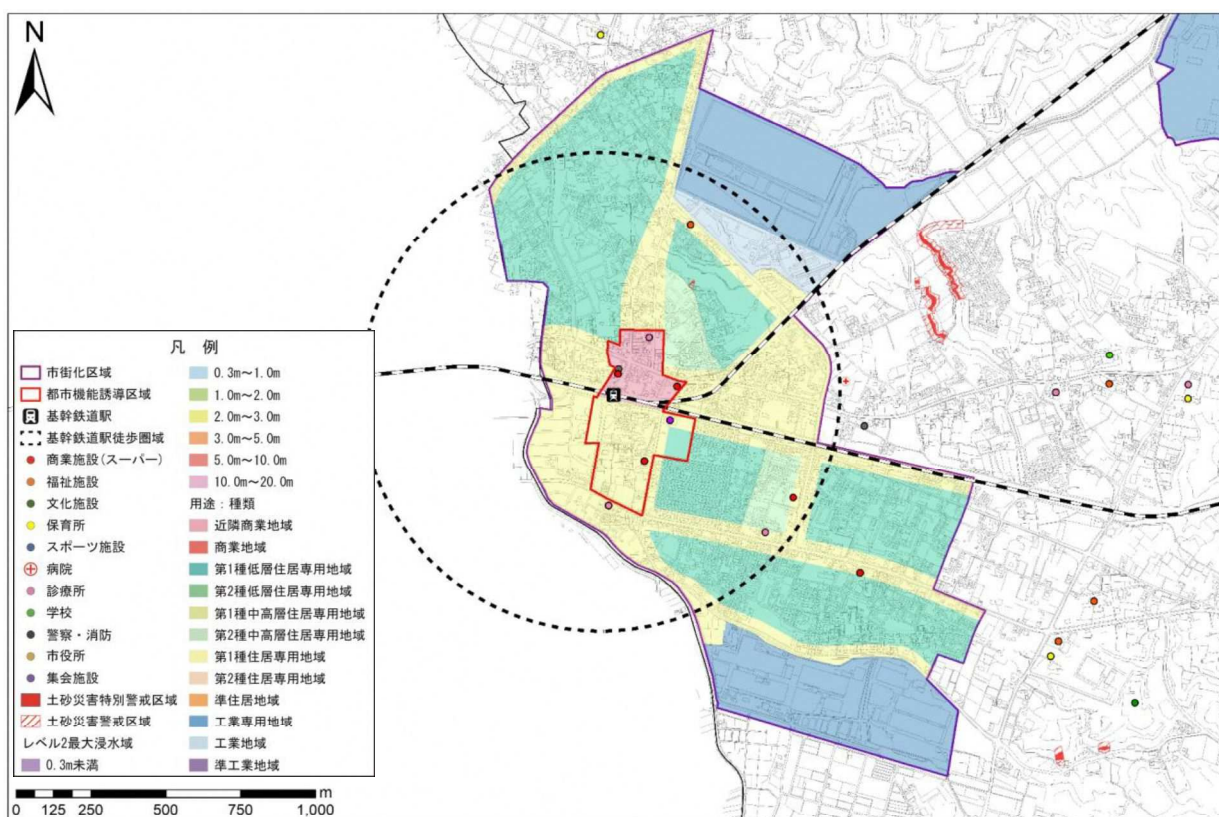


図. 新所原地区における都市機能誘導区域

3. 新居地区における都市機能誘導区域の設定

新居地区は、津波による浸水が広範囲に渡り想定されるため、都市機能誘導区域に含めないものとします。

4. 本市全体の都市機能誘導区域

湖西市の都市機能誘導区域の合計面積は約 65.5ha となり、用途地域面積の約 5.5%となります。

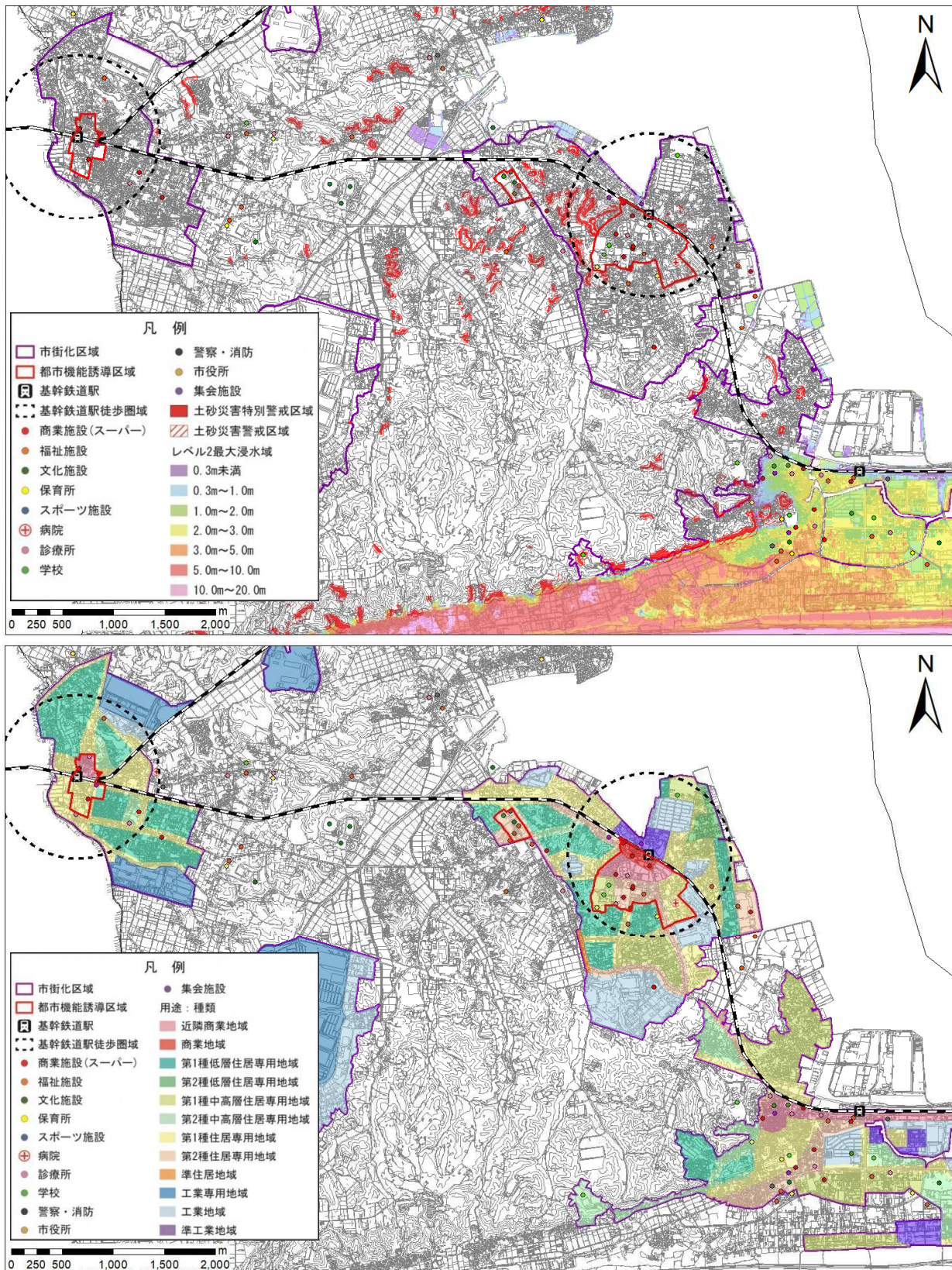


図. 本市全体の都市機能誘導区域（上：災害危険区域を重ねた図、下：用途地域を重ねた図）

第7章 誘導施設



第7章 誘導施設

(1) 誘導施設とは

都市機能誘導区域内に立地を誘導すべき施設の設定にあたっては、当該区域及び都市全体における現在の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を考慮し、必要な施設を定めることが望ましいとされています。

都市計画運用指針（国土交通省）では、以下のような誘導施設が示されています。

表. 誘導施設として考えられるもの（都市機能誘導区域内）

医療・福祉	病院、診療所等の医療施設、老人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、その他高齢化社会の中で必要性の高まる施設
子育て・教育	子育て世代が居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園、保育園等の子育て施設または小学校等の教育施設、その他科学施設
商業・文化	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	行政サービスの窓口機能を有する行政施設

(2) 誘導施設の設定

市内各地区における既存施設の立地状況を踏まえ、都市機能誘導区域の地区毎に誘導施設を次ページのとおり設定します。

表. 各地区における施設の立地状況

分類・施設		立地施設※			
		鷺津地区	市役所周辺地区	新所原地区	(参考) 新居地区
医療・福祉	病院	湖西病院	－	浜名病院	－
	診療所	診療所	－	診療所	診療所
	社会福祉施設	介護事業所等	－	デイサービスセンター	デイサービスセンター等
子育て・教育	子育て支援施設	保育園、幼稚園	－	－	－
	教育施設	小中学校、高校	－	－	小学校、高校
商業・文化	商業施設 ※店舗面積1,500㎡以上	スーパーマーケット	－	スーパーマーケット	スーパーマーケット
	銀行等	銀行、郵便局等	－	信用金庫、郵便局	信用金庫、郵便局
	文化施設	－	図書館	－	図書館、新居関所
	地域活動センター	市民活動センター	－	西部地域センター	－
行政	行政サービス窓口	－	市役所	西部地域センター	－

※都市機能誘導区域または駅800m圏内に立地している施設
－現在、当該施設が立地していない

表. 誘導施設の設定

当該施設が都市機能誘導区域
または駅800m圏内に立地

分類・施設 ※太字：誘導施設	都市機能誘導区域		根拠法など定義
	警津地区・ 市役所周辺地区	新所原地区	
行政施設	●	—	・地方自治法第4条第1項
行政サービス窓口	○	●	・地方自治法第155条第1項
医療施設	●	—	・医療法第1条の5第1項
診療所 (内科、外科)	—	—	・医療法第1条の5第2項
福祉施設	○	—	・老人福祉法第20条の7
高齢者福祉施設 (通所型)	—	—	・老人福祉法第5条の3
地域包括支援センター	○	○	・介護保険法第115条の46第1項
障がい者支援施設	○	○	・障害者総合支援法第5条第11項
子育て支援センター	○	○	・子育てについての相談、情報の提供その他の援助などを行う施設
幼稚園	—	—	・学校教育法第1条
保育園	—	—	・児童福祉法第39条第1項
認定こども園	—	—	・就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条第6項
乳幼児一時預かり施設	○	○	・厚生労働省による一時預かり事業実施要項に定める基準に則って民間が整備・運営する施設
小学校	●	—	・学校教育法第1条
中学校	●	—	
高等学校	—	—	
商業施設	●	●	・大規模小売店舗立地法第2条第2項
小規模店舗 (コンビニ等)	—	—	・食品や日用雑貨など多数の品種を扱う小規模な店舗
図書館	●	—	・図書館法第2条第1項
市民交流施設	○	—	・文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設
歴史・文化施設	—	—	・観光資源として地域の活力や魅力の向上を期待する施設
銀行	●	○	・銀行法第2条第1項
信用金庫	●	●	・信用金庫法
郵便局	—	—	・日本郵便株式会社法第2条第4項
種別	誘導施設の設定の考え方		施設整備上の届出の有無
○誘導型	当該施設が立地しておらず、新規誘導を図るため、誘導施設に設定する。		都市機能誘導区域の他地区 (他地区において誘導施設に設定している場合を除く) 及び都市機能誘導区域外に施設を整備する場合は、届出が必要。
●維持・充実型	当該施設が既に立地しており、その維持や更なる充実を図るため、誘導施設に設定する。		
— (誘導施設では無い)	当該施設の立地に関わらず、当該施設を誘導しない。		3地区とも誘導施設で無ければ、都市機能誘導区域の内外に関わらず、施設を整備する場合は、届出不要。

例えば、小規模店舗 (コンビニ等) などは、郊外の既存集落においても必要な施設であるので、誘導施設としない。

【参考】都市機能誘導区域・誘導施設に係る届出・勧告制度

・届出制は、市が誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するための制度です。

○届出の対象となる行為

・誘導区域外の区域で、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、市長への届出が義務付けられています。

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
開発行為以外	・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

○届出に対する対応

誘導区域内への誘導施設の立地の妨げとはならないと判断した場合	・届出者に対して、税財政、金融上の支援措置など当該区域内における誘導施設の立地誘導のための施策に関する情報提供等を行うことが考えられる。
届出内容どおりの開発行為等が行われた場合、何らかの支障が生じると判断した場合	・開発行為等の規模を縮小するよう調整 ・誘導区域内の公有地や未利用地において行うよう調整 ・開発行為等自体を中止するよう調整 など

○上記対応が不調の場合

・届出者に対して、開発規模の縮小、誘導区域内への立地等を勧告します。

⇒都市機能誘導区域以外に誘導施設を整備する場合、届出が必要であり、市は届出者に対し、規模縮小や中止等の調整、勧告を行います。

【参考】誘導施設の休廃止に係る届出・勧告制度

・休廃止に係る届出制は、市が既存建物・設備の有効活用など機能維持に向けて手を打てる機会を確保するための制度です。

○届出の対象となる行為

・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、市長への届出が義務付けられています。

○届出に対する対応

・新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、休止又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認める場合、届出者に建築物の存置等を助言・勧告します。

助言の例	休止又は廃止しようとする施設への入居候補者の紹介
勧告の例	新たな誘導施設の入居先として活用するため、建築物の取り壊しの中止を要請

⇒都市機能誘導区域内の誘導施設を休廃止する場合、届出が必要であり、市は他の事業者を誘致するため、届出者に対し、建築物の存置等の助言・勧告を行います。

第 8 章 居住誘導区域



第8章 居住誘導区域

(1) 居住能誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少下であっても一定エリアにおいて人口密度を維持することで、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す。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、都市計画運用指針（国土交通省）では以下が示されています。

【国の指針】居住誘導区域の基本的な考え方

- ・人口減少下であっても一定エリアにおいて人口密度を維持することで、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

◆居住誘導区域を定めることが考えられる区域

- ・都市機能や居住が集積している都市の中心・生活拠点とその周辺の区域
- ・都市の中心・生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスができ、立地する都市機能の利用圏として一体的な区域
- ・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する区域

◆居住誘導区域に含まない区域

①都市再生特別措置法により居住誘導区域に含まないこととされている区域

- ・市街化調整区域
- ・災害危険区域の内、条例による住宅建築禁止区域
- ・農用地区域、農地法に掲げる農地
- ・自然公園特別地域、保安林区域、自然環境保全特別地区等

②原則、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

- ・土砂災害特別警戒区域／津波災害特別警戒区域
- ・災害危険区域（条例による住宅建築禁止区域を除く）
- ・地すべり防止区域／急傾斜地崩壊危険区域

③災害リスク、防災施設の整備状況等を総合的に勘案し、居住誘導が適当ではないと判断される場合、居住誘導区域に含まないこととすべき区域※

- ・土砂災害警戒区域／浸水想定区域／都市洪水想定区域／都市浸水想定区域
- ・津波災害警戒区域／津波浸水想定区域等

④居住誘導区域に含めることを慎重に判断すべき区域

- ・工業専用地域、流通業務地区等、法令による住宅建築制限区域
- ・特別用途地区、地区計画等の内、条例による住宅建築制限区域
- ・過去に住宅地化を進めたが居住集積が実現せず、空地等が散在する区域で、人口等の将来見通しを勘案し、今後居住誘導を図るべきではないと判断する区域
- ・工業系用途地域で空地化が進展している区域で、引き続き居住誘導を図るべきではないと判断する区域

(2) 居住誘導区域の設定方針

本市の立地適正化における居住に係る基本方針と、国が示す居住誘導区域の基本的な考え方を踏まえ、居住誘導区域の設定基準を定めます。

具体の区域については、以下の考え方にに基づき設定します。

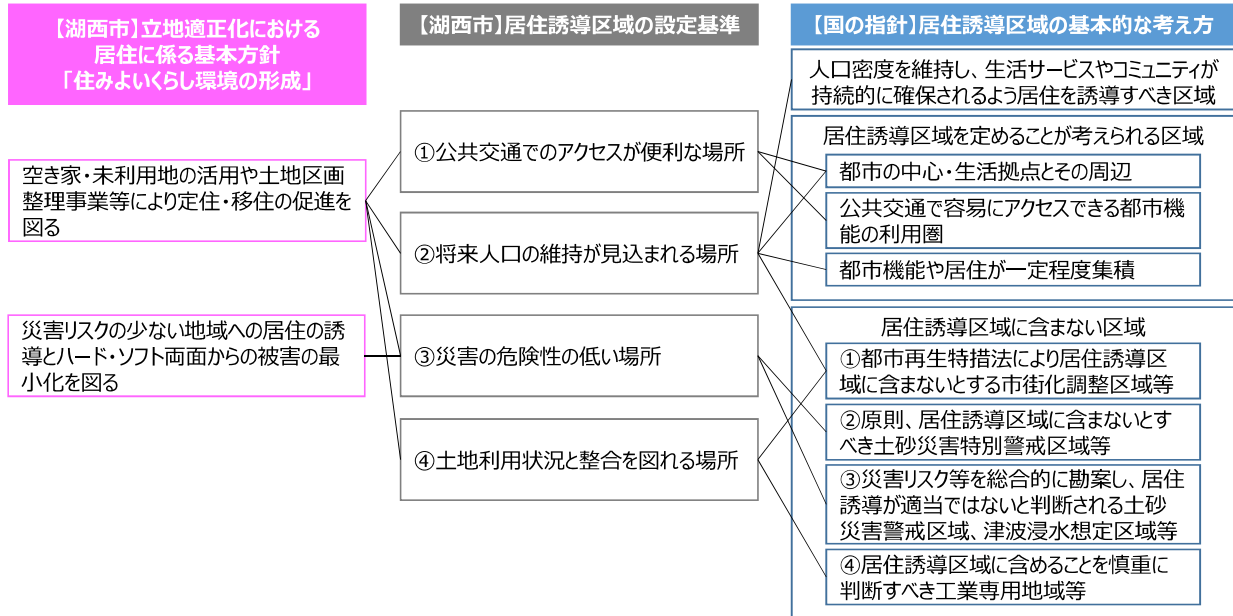


図. 本市の居住に係る基本方針と国の居住誘導区域の基本的な考え方、本市の居住誘導区域の設定基準の関係整理

表. 居住誘導区域の設定基準

区分	設定基準（案）
① 公共交通でのアクセスが便利な場所	住民の生活利便性を確保するため、基幹的公共交通である JR 駅から半径 800mの徒歩圏を目安に都市機能誘導区域周辺に設定する。 ※徒歩圏は「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省、H26.8）より ※バス停からの徒歩圏は運行本数が少ないことから除外
② 将来人口の維持が見込まれる場所	持続可能なまちづくりを進めていくために、新たなインフラ投資に係る費用をできるだけ抑制していく必要がある。将来も人口密度の維持が予測される区域（2040年人口密度：40人/ha以上を目安）とする。 ※人口密度 40人/ha以上は市街化区域の設定水準より設定
③ 災害の危険性の低い場所	居住誘導区域は、多くの住民の集積が想定され、災害時の安全確保が極めて重要であることから、土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く。津波浸水想定区域等の災害危険性のある場所は極力含めない。
④ 土地利用状況と整合を図れる場所	工業専用地域を除外する。 ※土地利用の実態を踏まえ、工業系用途、都市農地、空き家・空き地化が進行している郊外地域を含めない。

1. 公共交通でのアクセスが便利な場所

基幹的公共交通である JR 駅から半径 800m の徒歩圏を目安に公共交通でのアクセスが便利な場所とします。

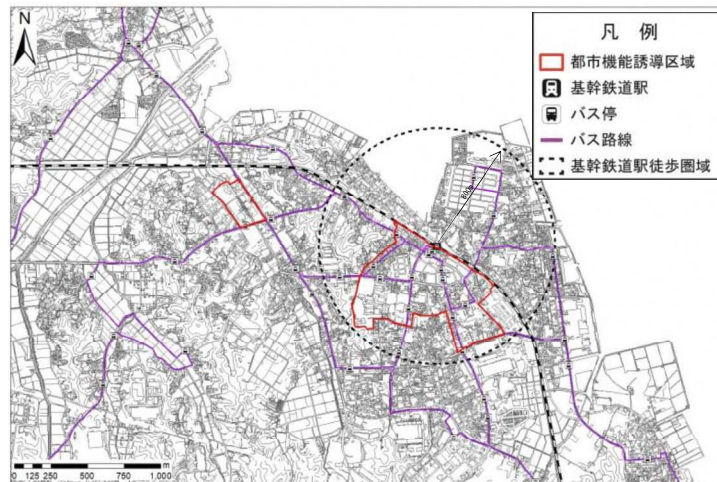


図. 鷺津駅の徒歩圏域

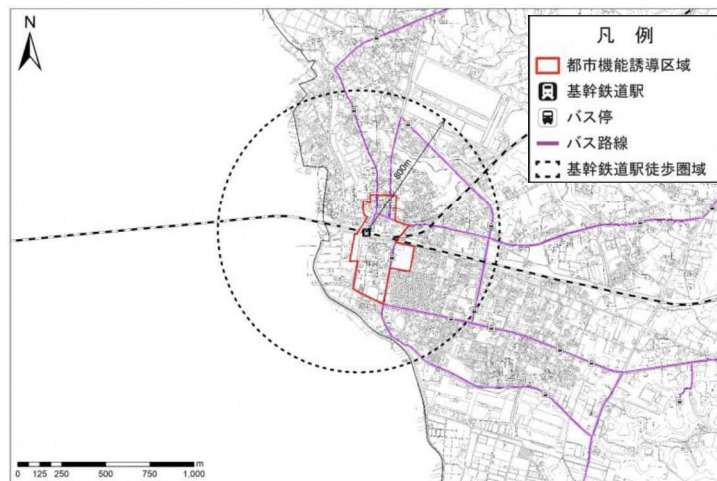


図. 新所原駅の徒歩圏域

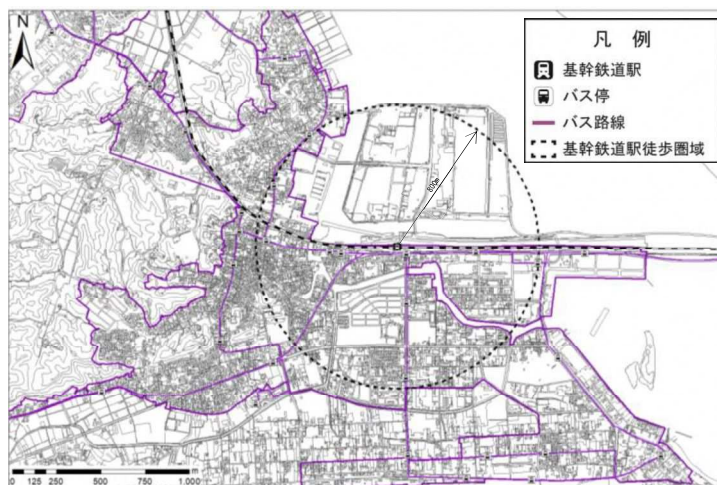


図. 新居町駅の徒歩圏域

2. 将来人口の維持が見込まれる場所

2040年人口密度が40人/ha以上の区域を目安とします。

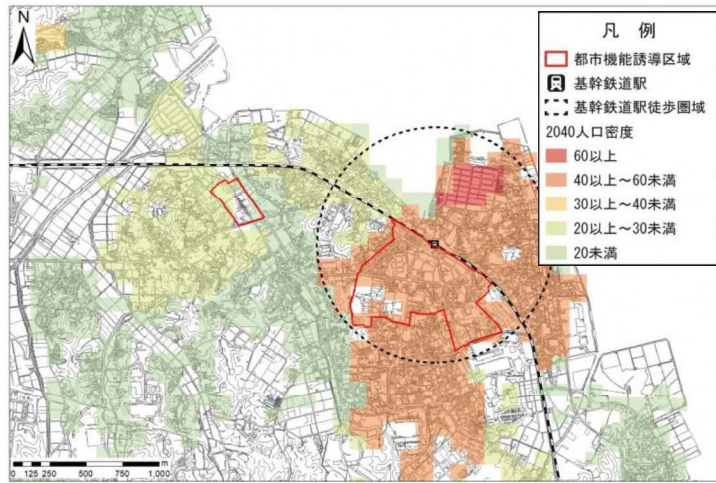


図. 鷲津地区の2040年人口密度

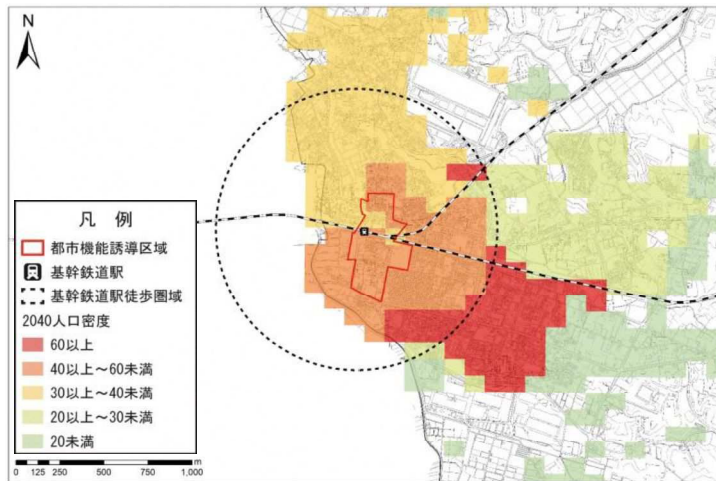


図. 新所原地区の2040年人口密度

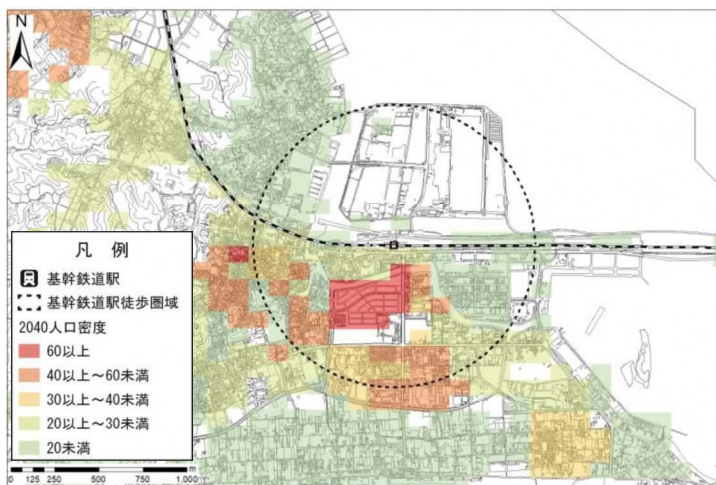


図. 新居地区の2040年人口密度

3. 災害の危険性の低い場所

土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除き、津波浸水想定区域等の災害危険性のある場所は極力含めません。

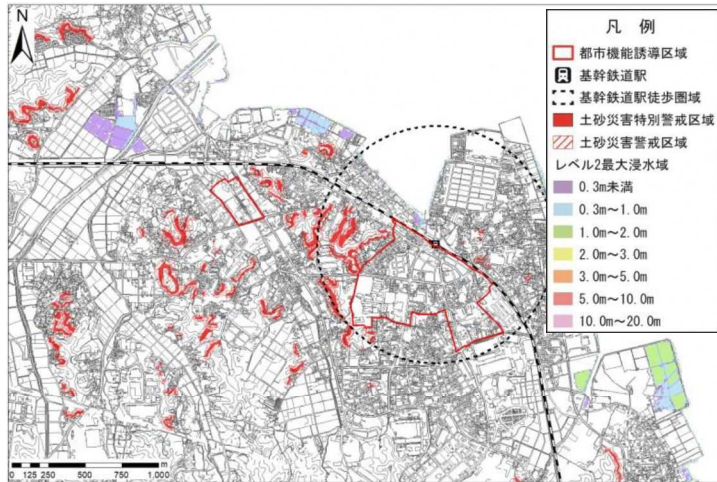


図. 鷺津地区の災害危険性が高い場所

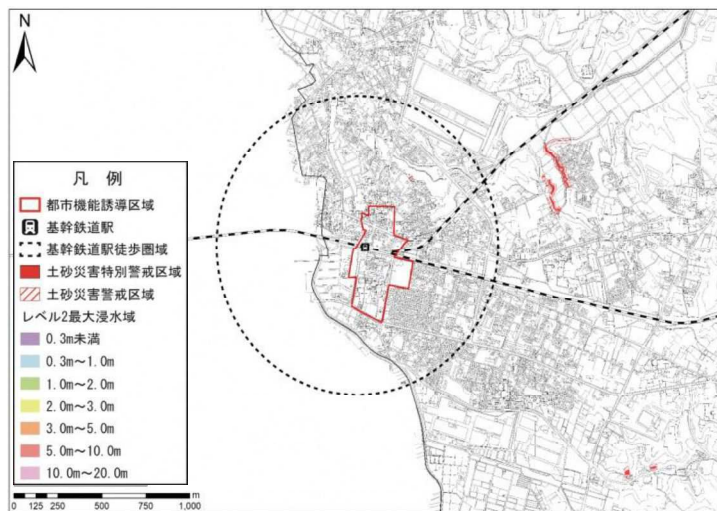


図. 新所原地区の災害危険性が高い場所

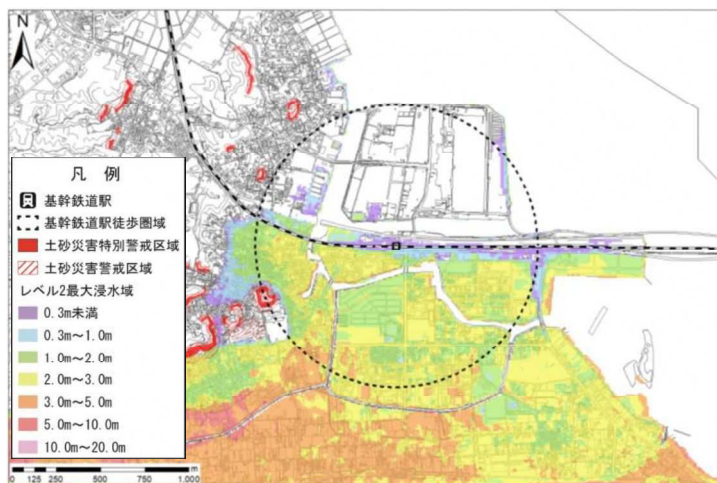


図. 新居地区の災害危険性が高い場所

4. 土地利用状況と整合を図れる場所

工業専用地域を除外し、土地利用の実態を踏まえるものとします。

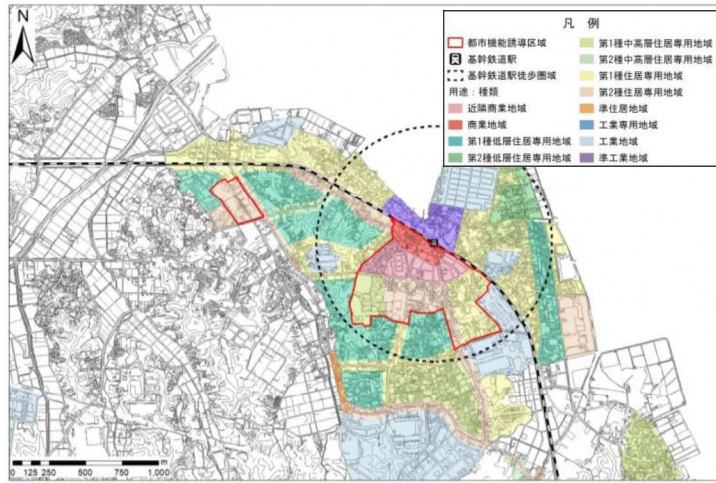


図. 鷺津地区の用途地域指定状況

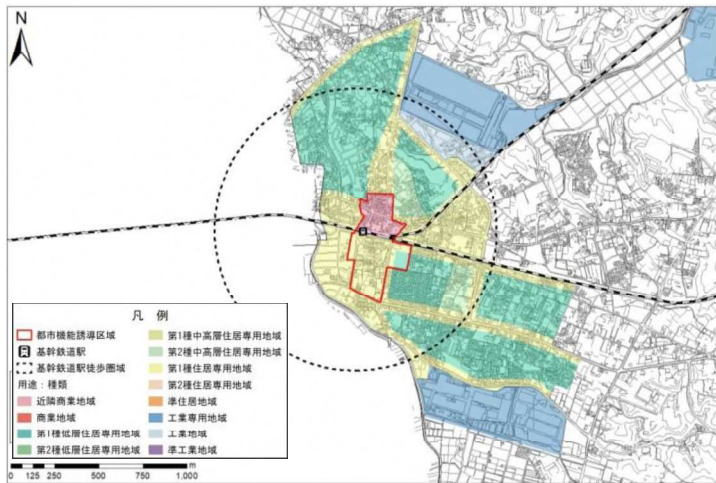


図. 新所原地区の用途地域指定状況

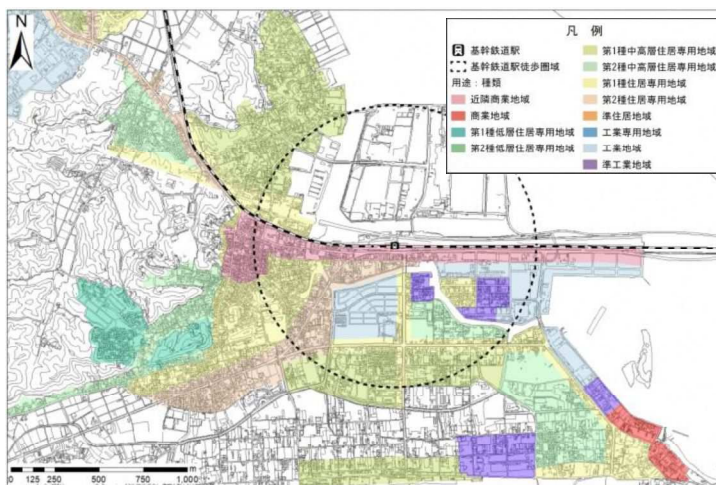


図. 新居地区の用途地域指定状況

(3) 居住誘導区域の設定

前項で整理した設定方針に基づいて、以下の範囲を本市の居住誘導区域として設定します。
 なお、境界線については、地形地物及び用途地域と概ね整合のとれる線とします。

1. 鷺津地区における居住誘導区域の設定

鷺津地区（市役所周辺地区を除く）における居住誘導区域の面積は、約 220.8ha で用途地域面積の約 57.4%となります。

市役所周辺地区は、JR 駅から半径 800m圏外ですが、公共施設が集積しており、都市機能誘導区域を設定しました。都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に重複して設定され、都市機能と併せて居住を誘導することが基本となりますが、市役所周辺地区は、市役所等の公共施設が集積し、居住を目的とした土地利用がなされておらず、今後もその可能性が低いことから居住誘導区域を設定しません。

表. 鷺津地区（市役所周辺地区を除く）における居住誘導区域の設定理由

①公共交通でのアクセス	JR 鷺津駅から半径 800m の徒歩圏内
②将来人口の維持	2040 年人口密度が 40 人/ha 以上の区域
③災害の危険性	土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く 津波浸水想定区域等の災害危険性のある場所は極力含めない
④土地利用との整合	工業専用地域を除外／土地利用の実態を踏まえる

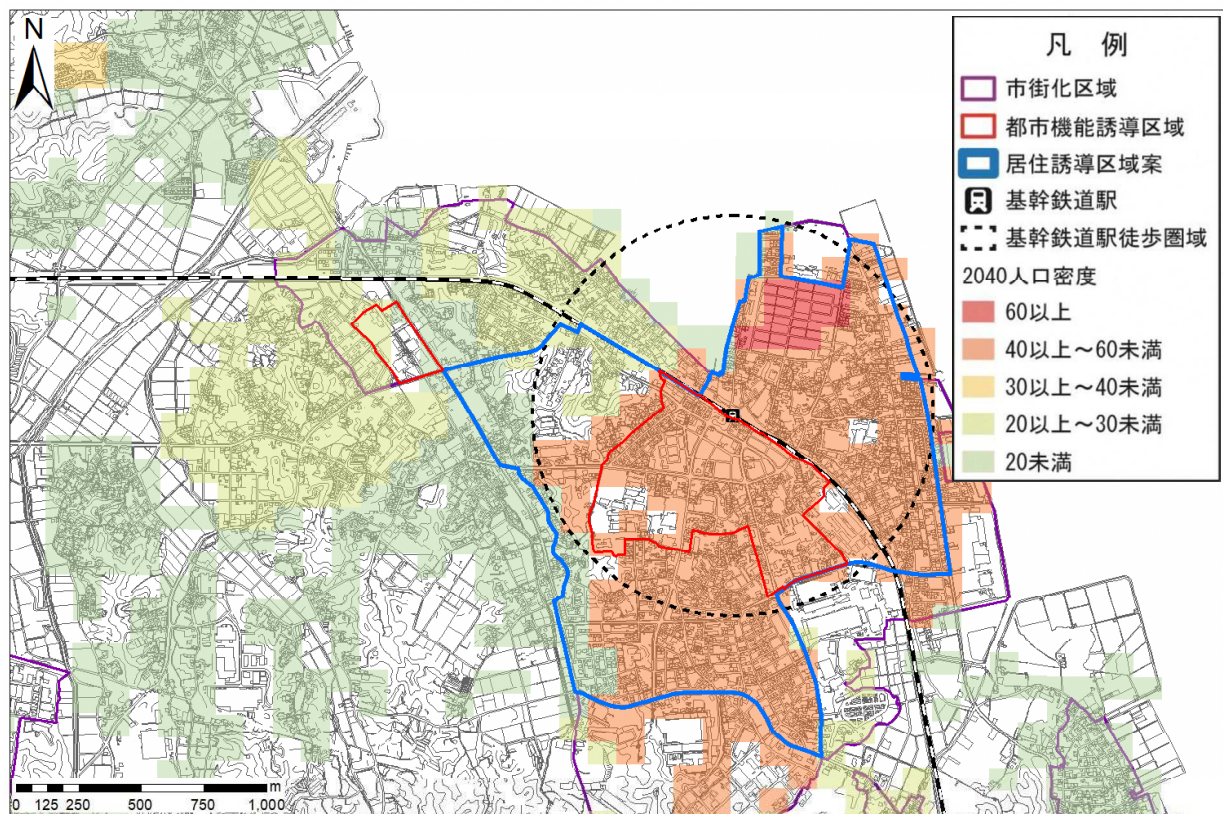


図. 鷺津地区における居住誘導区域

2. 新所原地区における居住誘導区域の設定

新所原地区における居住誘導区域の面積は、約 165.0ha で用途地域面積の約 73.5%となります。

表. 新所原地区における居住誘導区域の設定理由

①公共交通でのアクセス	JR 新所原駅から半径 800m の徒歩圏内
②将来人口の維持	2040 年人口密度が 40 人/ha 以上の区域
③災害の危険性	土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を除く
④土地利用との整合	工業専用地域を除外／土地利用の実態を踏まえる

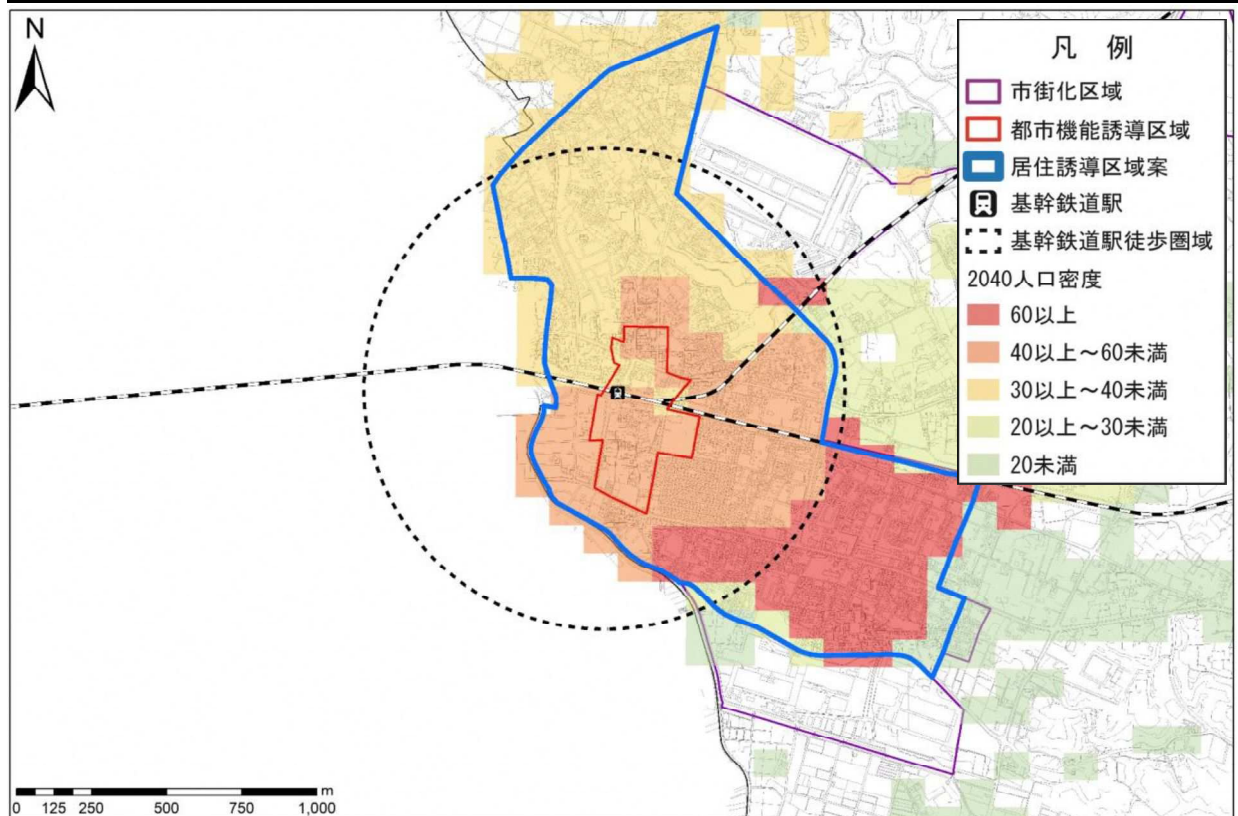


図. 新所原地区における居住誘導区域

3. 新居地区における居住誘導区域の設定

新居地区は、津波による浸水が広範囲に渡り想定されるため、居住誘導区域に含めないものとします。

4. 本市全体の居住誘導区域

湖西市の居住誘導区域の合計面積は約385.8haとなり、用途地域面積の約32.4%となります。

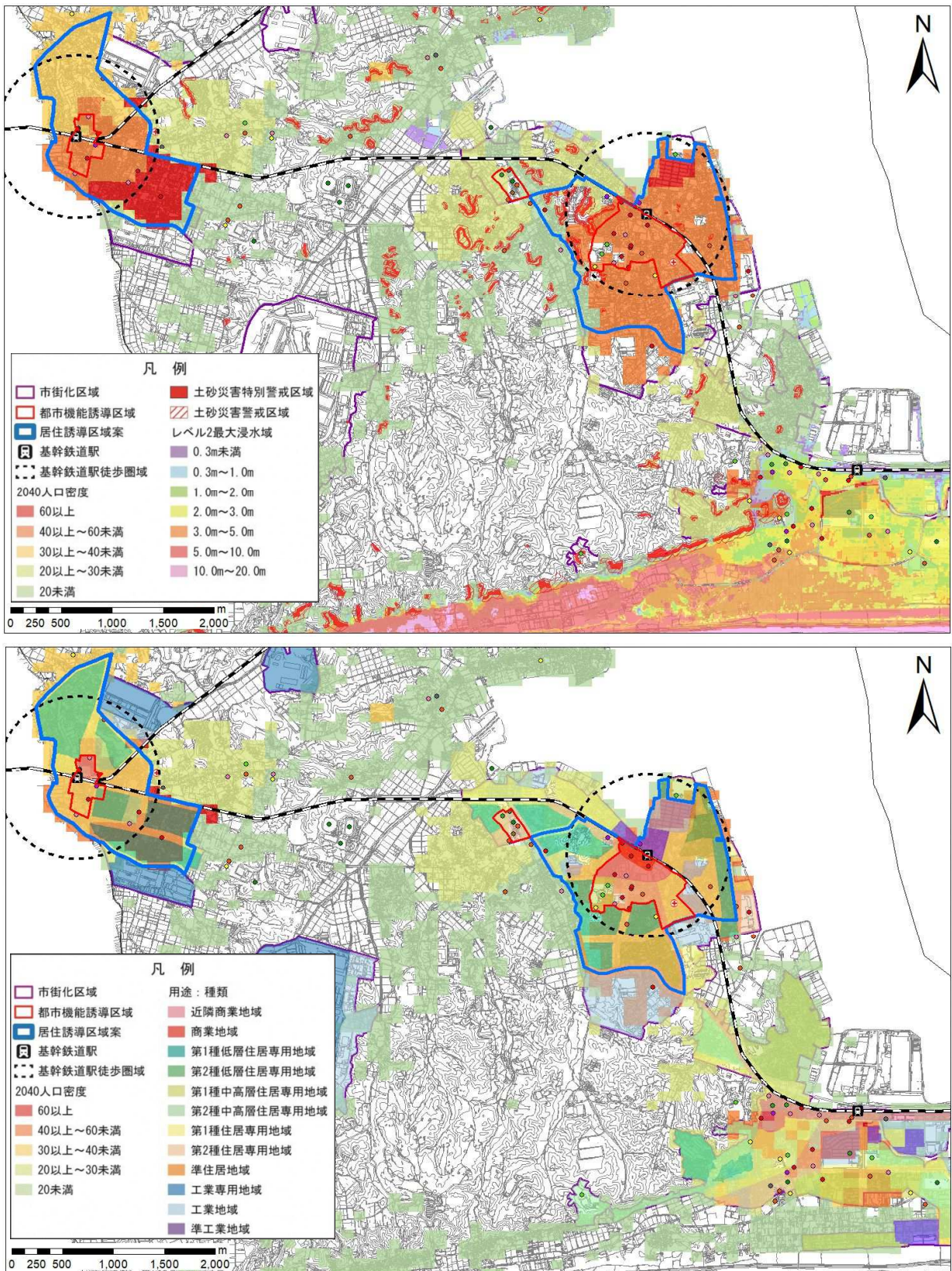


図. 本市全体の居住誘導区域 (上：災害危険区域を重ねた図、下：用途地域を重ねた図)

【参考】居住誘導区域に係る届出・勧告制度

・届出制は、市が誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するための制度です。

○届出の対象となる行為

・誘導区域外の区域で、以下の行為を行う場合には、市長への届出が義務付けられています。

開発行為	<ul style="list-style-type: none">・ 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、1000㎡以上のもの・ 住宅以外で人の居住の用に供する建築物の建築目的で行う開発行為（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）
建築等行為	<ul style="list-style-type: none">・ 3戸以上の住宅を新築しようとする場合・ 人の居住の用に供する建築物を新築する場合（例えば、寄宿舍や有料老人ホーム等）・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合

○届出に対する対応

誘導区域内への居住の誘導の妨げとはならないと判断した場合	<ul style="list-style-type: none">・ 届出者に対して、必要な場合には当該区域内における居住の誘導のための施策に関する情報提供等を行うことが考えられる。
誘導区域内への居住の誘導に対し、何らかの支障が生じると判断した場合	<ul style="list-style-type: none">・ 開発行為等の規模を縮小するよう調整・ 誘導区域内において行うよう調整・ 開発行為等自体を中止するよう調整 など

○上記対応が不調の場合

・届出者に対して、開発規模の縮小、誘導区域内への立地等を勧告します。

⇒居住能誘導区域以外で住宅開発を行う場合、届出が必要であり、市は届出者に対し、規模縮小や中止等の調整、勧告を行います。

第9章 公共交通ネットワーク



第9章 公共交通ネットワーク

(1) 本計画における公共交通ネットワークの役割

本市が目指す「人とまちをつなぐ持続可能な集約・連携型のまちづくり」を実現するためには、都市拠点と地域拠点を結ぶ移動手段や、集落拠点から都市拠点・地域拠点への移動手段としての公共交通ネットワークの維持・充実が極めて重要です。

(2) 公共交通ネットワークの検討方針

本市の公共交通ネットワークについては、「湖西市地域公共交通網形成計画」に基づき、交通事業者や市民代表等で構成される「湖西市地域公共交通会議」を中心に検討して参ります。

(3) 公共交通ネットワークの形成方針

「湖西市地域公共交通網形成計画」では、本市が目指す交通将来像「誰もが、安全・安心・快適に移動できる交通環境が充実した暮らしやすいまち」の実現に向け、以下のとおり公共交通ネットワークの形成方針を定めています。

天竜浜名湖線等の公共交通軸は、現行のサービス水準の維持を、集落拠点と都市拠点等を結ぶ拠点アクセスは、概ね1～2時間に1本の運行頻度の確保を図るものとします。

表. 公共交通ネットワークの形成方針

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">①公共交通軸は現行のサービス水準を維持しつつ、新路線導入に向けた検討を実施②コミュニティバスはわかりやすく利用しやすい運賃体系を目指す③デマンド交通は地域に適した運行方式を検討し、住民と行政が連携して運行④タクシーは鉄道・バスと連携し、公共交通としての役割を担う⑤拠点となるJR3駅では乗継利便性を強化 |
|---|

(出典：湖西市地域公共交通網形成計画)

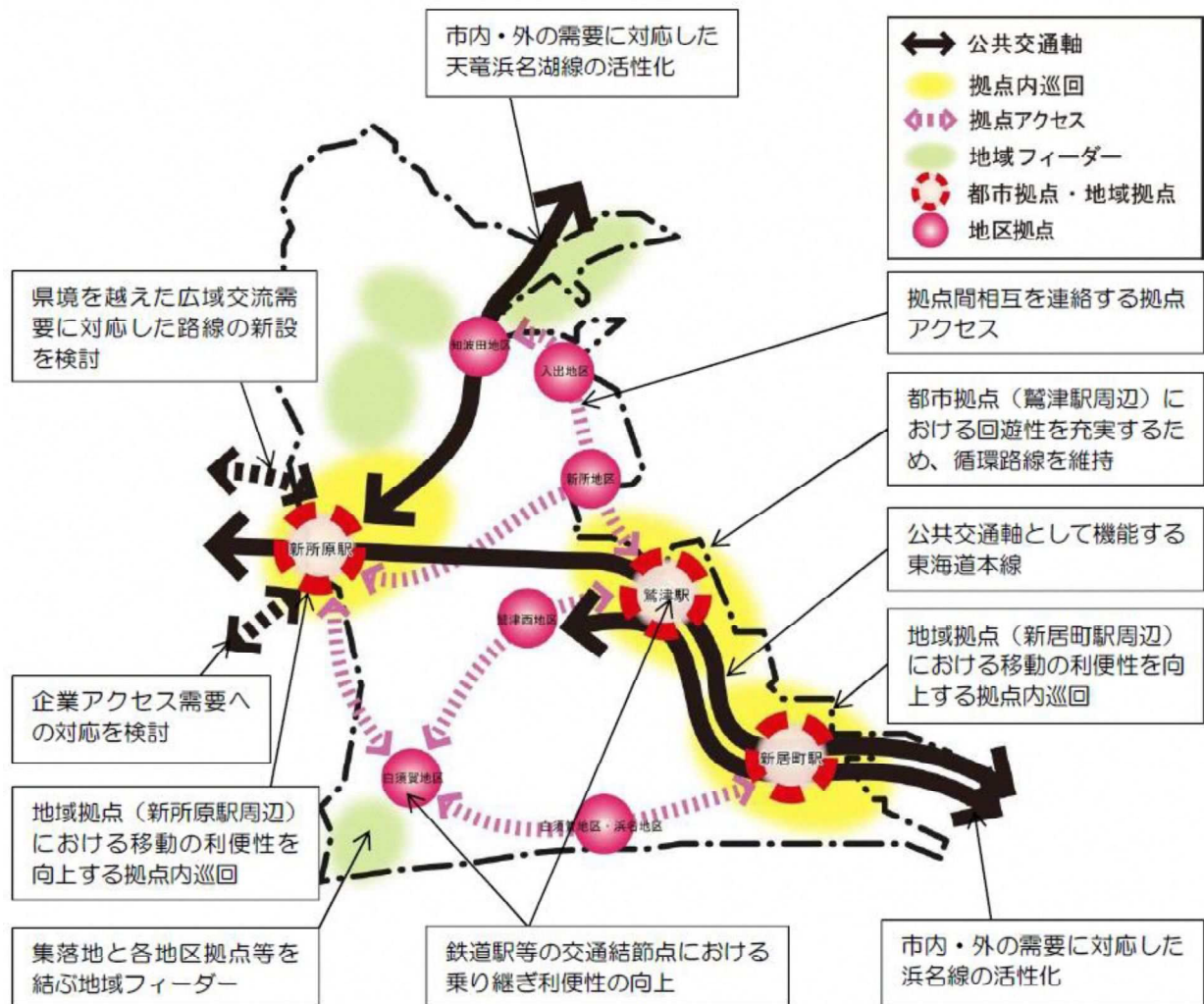


図. 湖西市における地域公共交通のネットワークイメージ（出典：湖西市地域公共交通網形成計画）

第10章 誘導施策



第10章 誘導施策

(1) 誘導施策の設定方針

誘導区域内に都市機能及び居住の誘導を図るために、立地適正化計画には財政、金融、税制上の支援措置等を記載することができます。

民間による都市機能の立地を誘導するためには、官民の役割分担や民間事業者が活用可能な施策など投資の判断材料を事前明示することが重要になります。

表. 都市機能及び居住の誘導を図るために市町村が講ずる施策の例

国等が直接行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導施設に対する税制上の特例措置 ・ 民間都市開発推進機構による金融上の支援措置
国の支援を受けて市町村が行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導施設の整備 ・ 歩行空間の整備 ・ 民間事業者による誘導施設の整備に対する支援施策
市町村が独自に講じる施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間事業者に対する誘導施設の運営費用の支援施策 ・ 市町村が保有する不動産の有効活用施策等 ・ 医療施設等の建替等のための容積率等の緩和 ・ 民間事業者の活動のための環境整備・人材育成 ・ 金融機関との連携による支援 など

出典：立地適正化計画策定の手引き、国土交通省、R2.9

(2) 誘導施策

本計画において、都市機能及び居住の誘導のために展開していく施策を、基本方針毎に整理します。

表. 本計画における都市機能及び居住の誘導を図るための施策

①都市機能：市街地での生活を支える拠点の形成	
国等が直接 行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 民間都市開発推進機構による金融上の支援措置 → 誘導施設に対する支援限度額の引き上げ ・ 誘導施設に対する税制上の特例措置 → 都市機能誘導区域の外から中への事業用資産の買換特例等
国の支援を 受けて市が 行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会資本整備総合交付金の活用 → 誘導施設の設置に対する財政支援（都市構造再編集集中支援事業等） → 官民複合施設（公共施設、民間施設、駐車場を含む）の整備推進
市が独自に 講じる施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公的不動産の活用（統廃合、跡地利用） ・ 土地区画整理事業や市街地再開発事業等の推進 （土砂災害警戒区域等の指定解除につながる土地造成の実施） ・ 各種中小企業融資制度の活用による企業立地の推進 ・ 空き家、空き店舗等の活用によるコミュニティ施設やコワーキングスペース等の立地促進 ・ 土地の有効・高度利用を推進するための用途地域の見直し検討
②居住：住みよいくらし環境の形成	
国の支援を 受けて市が 行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 居住者の利便性向上に資する施設の整備 → 都市機能誘導区域へアクセスする道路の整備：（都）大倉戸茶屋松線、（都）鷺津駅谷上線等 → 安全で快適な歩道や自転車の通行空間の整備
県が講じる 施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移住定住に関する補助制度の活用促進 → 移住就業支援事業
市が独自に 講じる施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移住定住に関する補助制度の活用促進 → 住もっか「こさい」定住促進奨励金 → 新婚さん「こさい」へおいでん新生活応援金 → わ～くわく「こさい」で新生活！奨学金返還支援補助金 ・ 空家バンクの登録、利活用の促進 ・ 新たな居住用地の供給 → 土地区画整理事業や市街地再開発事業等の推進 → 土地の有効・高度利用の推進や居住環境の維持向上のための用途地域の見直し検討 ・ 集落拠点での生活サービス機能の維持 → 住民の生活を支える身近なコミュニティ施設の維持 ・ 災害リスクの周知・啓発 → 防災コミュニティマップづくり、避難訓練の実施 ・ 民間事業者による津波避難階段等の整備推進 → 津波避難施設整備事業補助の活用

③公共交通：拠点と拠点、拠点と郊外集落地を結ぶ公共交通網の構築	
国の支援を受けて市が行う施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通結節点における乗り換え利便性の向上やバリアフリー化 → J R 3 駅での駐輪施設や待合空間の整備・拡充
市が独自に講じる施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性向上に向けた再編 → コミュニティバスの再編検討、デマンド型乗合タクシーの導入(白須賀、知波田地区で実施) → 湖西市企業シャトル BaaS の実証実験 → 公共交通機関運行のすみ分け ・ 高齢者等の日常生活における交通手段の確保 → コミュニティバスやデマンド型交通による交通手段の確保 → 運転免許証自主返納等した方へのバス無料乗車券の交付



第 1.1 章 評価指標



第11章 評価指標

(1) 評価指標の設定方針

本計画の必要性・妥当性を客観的・定量的に提示する観点から、都市機能及び居住を誘導する施策に期待される効果について、具体的な評価指標を検討します。

(立地適正化計画の評価等)

第八十四条 市町村は、立地適正化計画を作成した場合には、**概ね五年ごとに、当該立地適正化計画の区域における住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行う**よう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとする。

出典：都市再生特別措置法、最終改正 H30. 6. 27

- ・市町村は、本計画に記載した施策・事業の実施状況について、概ね5年毎に調査、分析及び評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討すべき
- ・また、その結果や都市計画審議会における意見などを踏まえ、施策の充実、強化等を検討するとともに、必要に応じて、本計画や関連する都市計画の見直し等を行うべき
- ・この際、本計画の必要性や妥当性を市民等に客観的かつ定量的に提示する観点からも、計画の作成に当たり、解決しようとする都市の課題、例えば、生活利便性、健康福祉、行政運営等の観点から、**本計画に基づき実施される施策の有効性を評価するための指標及びその目標値を設定する**とともに、目標値が達成された際に期待される効果についても定量化するなどの検討を行うことが望ましい
- ・基本的な目標値としては、例えば居住誘導区域内の人口密度や公共交通利用者数等は積極的に位置付けるべき。地価や歩行量など住民が実感しやすい目標についても設定することが有効。この際、実態にそぐわない高い水準の目標値とならないよう、客観的なデータに基づき合理的な目標値の設定とすることが重要

出典：第11版都市計画運用指針、国土交通省、R2.9

(2) 評価指標の設定

本計画における立地適正化の基本方針を踏まえ、本計画の達成状況を確認する指標を3つの視点（都市機能、居住、公共交通）ごとに設定します。

表. 評価指標の設定

	基本方針	基本方針の具体的内容	評価指標
都市機能	市街地での生活を支える拠点の形成	商業、医療・福祉、子育て施設等の都市機能を誘導し、生活利便性を向上する。	①誘導施設の立地数
居住	住みよいくらし環境の形成	空き家・未利用地の活用や土地区画整理事業等により定住・移住の促進を図る。	②居住誘導区域内の人口密度
公共交通	拠点と拠点、拠点と郊外集落地を結ぶ公共交通網の構築	拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの再構築を図る／拠点と郊外集落地を結ぶ利便性の高いネットワークの構築を図る。	③自動車以外の代表交通手段の分担率

評価指標の算定方法

- ①誘導施設の立地数：都市機能誘導区域の各地区に立地する誘導施設数
※複合施設の場合は、施設の種類（都市機能）ごとに施設数を計測する。例えば、子育て支援センターと図書館の複合施設の場合、2施設として計測する。
- ②居住誘導区域内の人口密度：居住誘導区域内の人口÷居住誘導区域面積
- ③自動車以外の代表交通手段の分担率：パーソントリップ調査等による鉄道、バス、自転車、徒歩を代表交通手段とする分担率

評価指標ごとの基準値及び目標値は、次のとおりです。

表. 評価指標ごとの基準値及び目標値

	基本方針	評価指標	基準値	目標値
都市機能	市街地での生活を支える拠点の形成	①誘導施設の立地数	11施設 (2020年)	23施設 (2040年)
居住	住みよいくらし環境の形成	②居住誘導区域内の人口密度	47.1人/ha (2015年)	44.9人/ha (2040年)
公共交通	拠点と拠点、拠点と郊外集落地を結ぶ公共交通網の構築	③自動車以外の代表交通手段の分担率	28.5% (2007年)	30.3% (2040年)

目標値の設定の考え方

- ①誘導施設の立地数：都市機能誘導区域の各地区において新規誘導または維持・充実を図る誘導施設数（誘導型12施設、維持・充実型11施設）
- ②居住誘導区域内の人口密度：第6次総合計画における2040年人口を基準に設定
- ③自動車以外の代表交通手段の分担率：公共交通（鉄道、バス）の分担率の目標値を全国の人口10万人以下の都市の平均値（6.0%）とし、自転車及び徒歩の分担率の目標値を現況値（24.3%）とする

	湖西市※1	全国の人口10万人以下の都市平均値※2
公共交通（鉄道、バス）の分担率	4.2%	6%
自転車及び徒歩の分担率	24.3%	23%

※1 第4回西遠都市圏パーソントリップ調査

※2 立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例

(3) 計画の進行管理と見直し

本計画の計画期間内には、都市計画マスタープラン等に示す施策の進行状況や社会的な動向の変化も予想されるため、上位計画や関連計画の見直しとの整合を図りつつ、前項で設定した目標値の達成状況の評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性等を精査、検証していきます。検証の結果、必要に応じて適宜計画の見直しを実施していきます。

具体的には、次図に示すPDCAサイクルの考え方にに基づき、適切な進捗管理を行いつつ、目標値の達成を目指していきます。

評価については、概ね5年毎に誘導施設の立地状況や人口密度の状況、誘導施策の取り組み状況を検証し、目標値の達成状況の評価します。

なお、その結果は、定期的に湖西市都市計画審議会等への報告などによる外部評価を行うとともに、進捗状況を適宜公表し、成果や課題を市民や事業者等と共有しながら、必要に応じて計画を見直し、実施する施策などの質的向上を図ります。

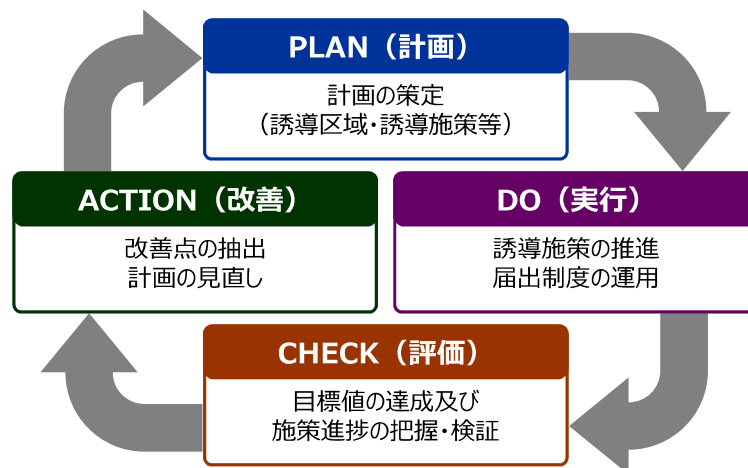


図. PDCAサイクルによる計画の進行管理のイメージ