
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、以下のような考え方が示されています。

【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。

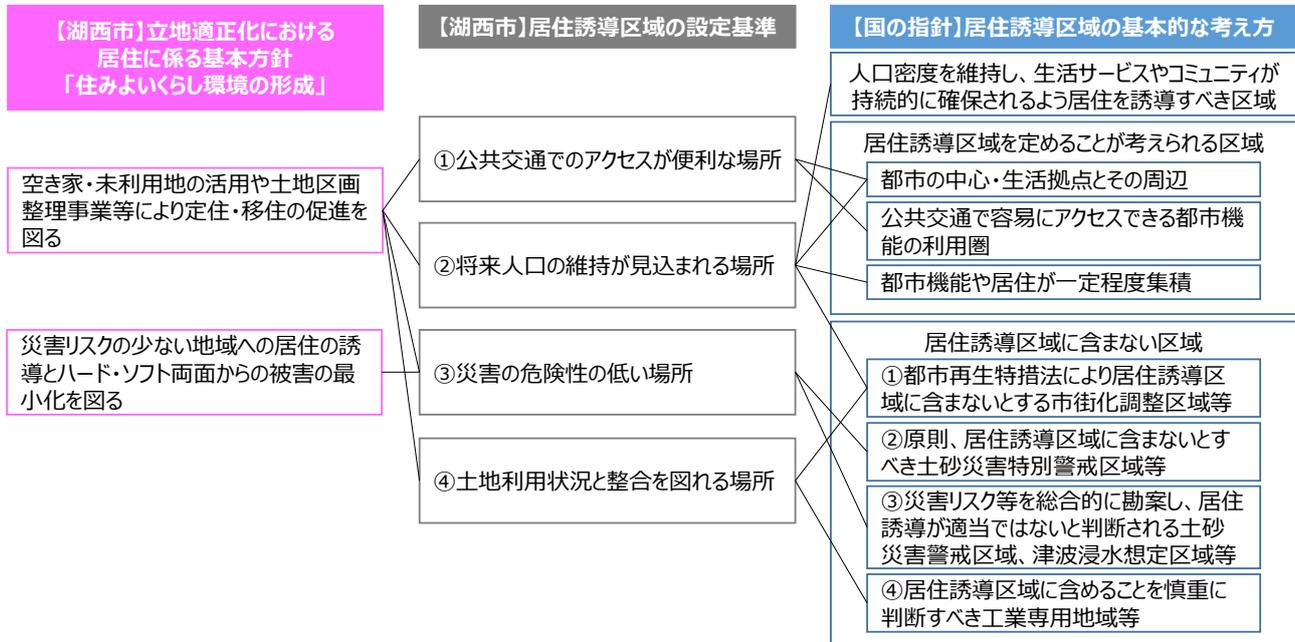


図. 本市の居住に係る基本方針と国の居住誘導区域の基本的な考え方、本市の居住誘導区域の設定基準の関係整理

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。

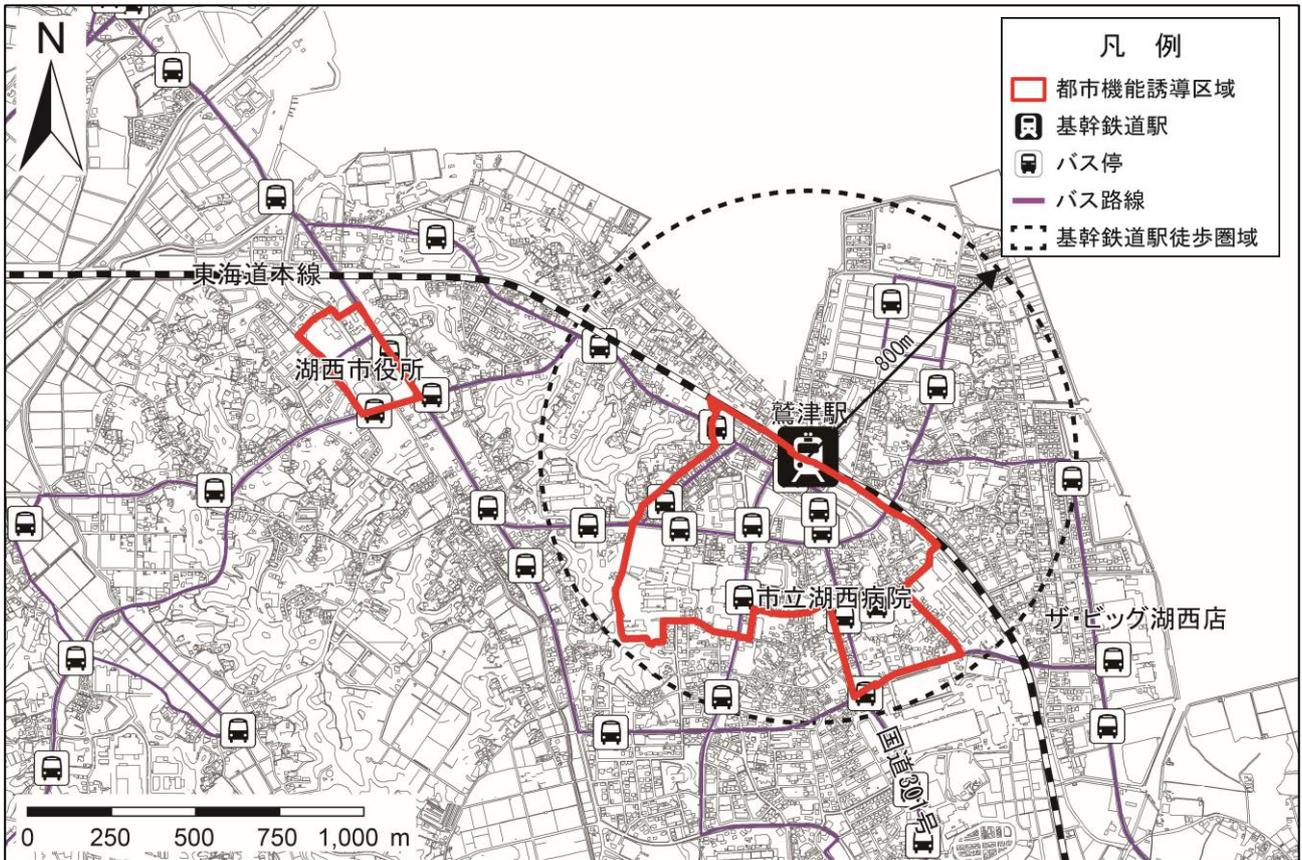


図. 鷺津駅の徒歩圏域

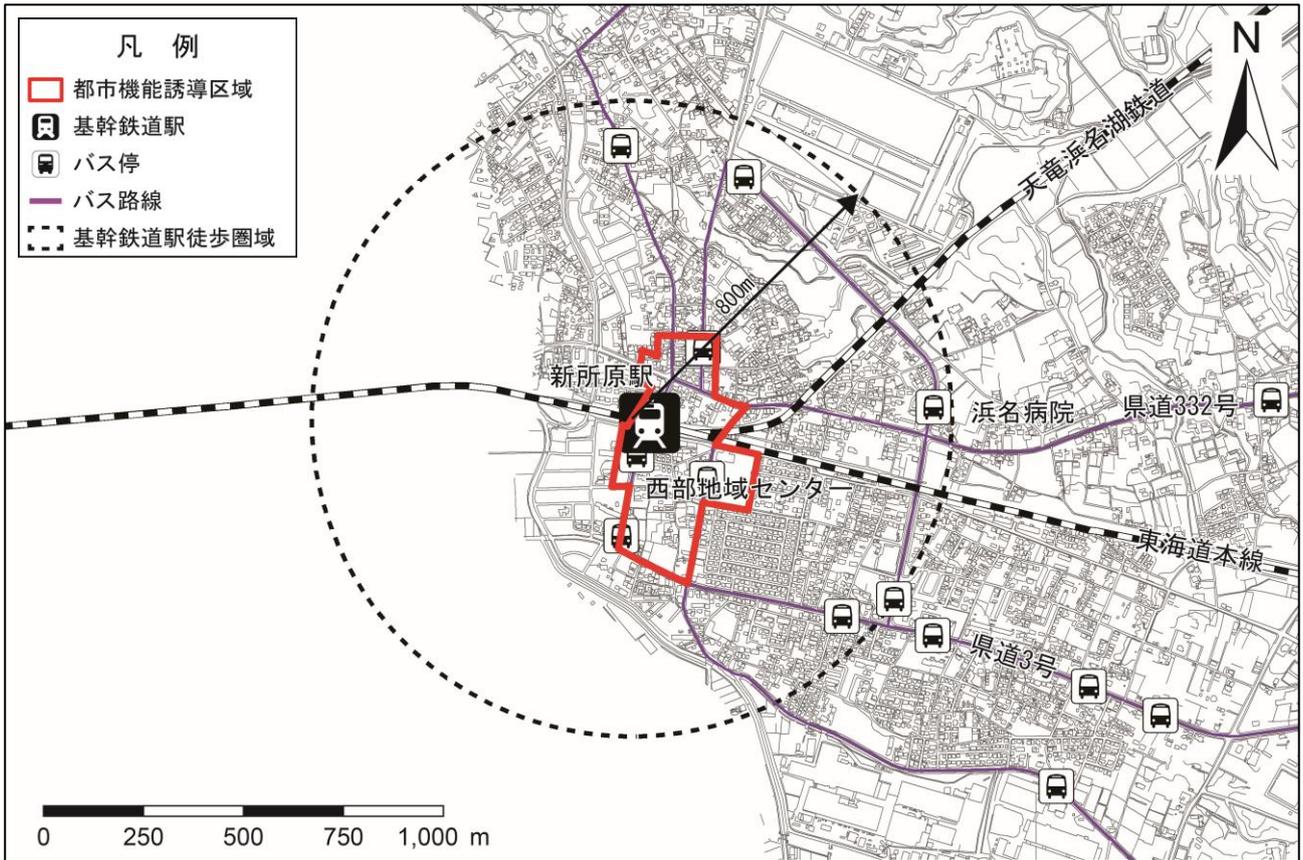


図. 新所原駅の徒歩圏域

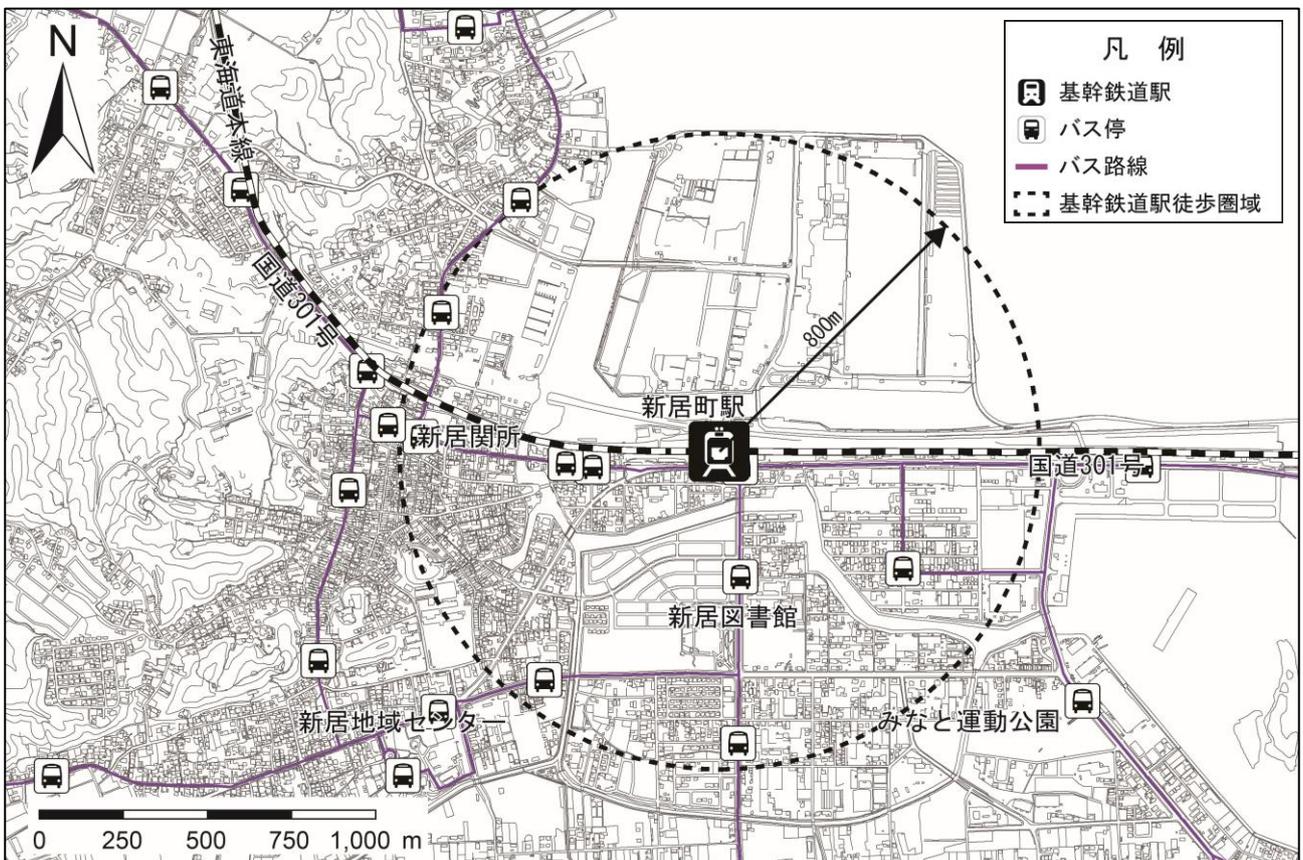


図. 新居町駅の徒歩圏域

2. 将来人口の維持が見込まれる場所

令和22年（2040年）人口密度が40人/ha以上の区域を目安とします。

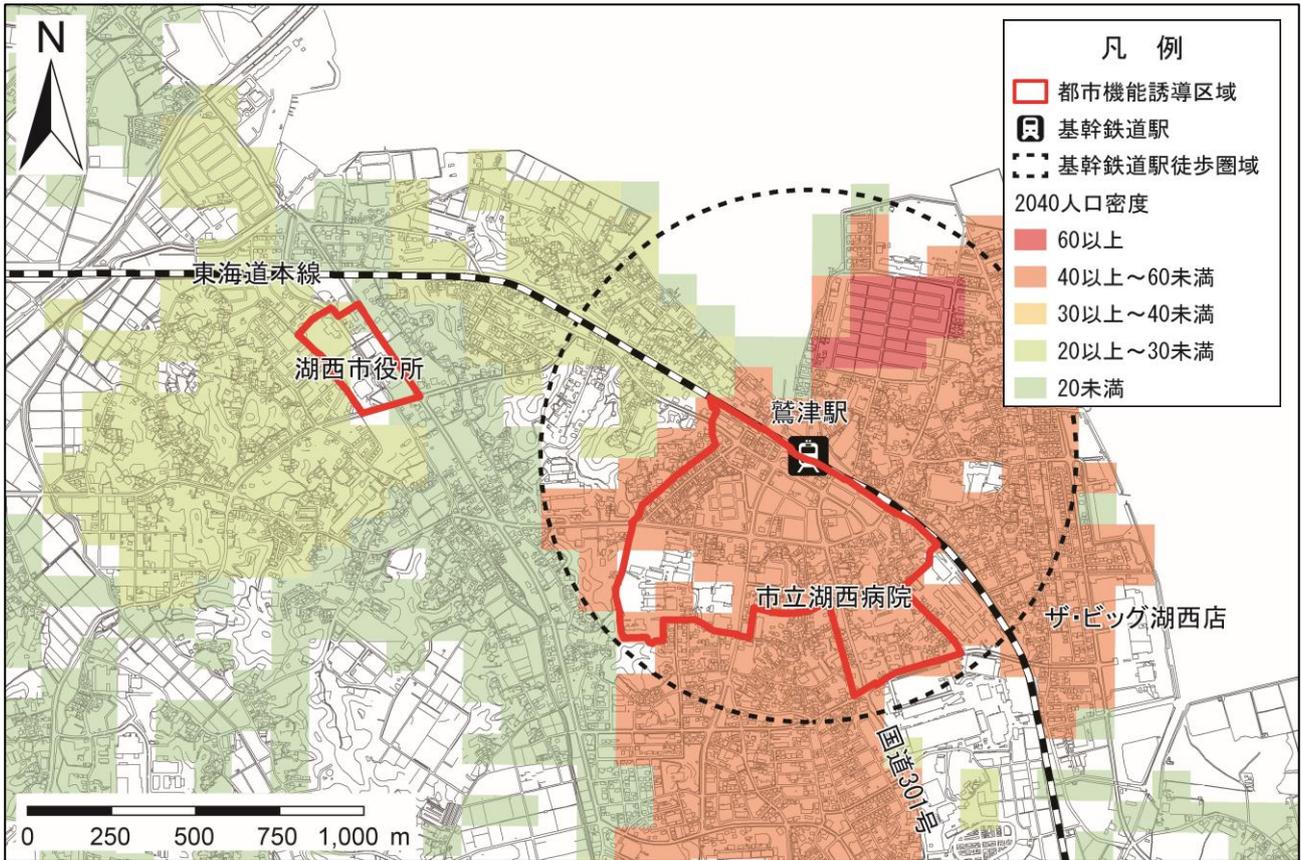


図. 鷺津地区の2040年人口密度

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。

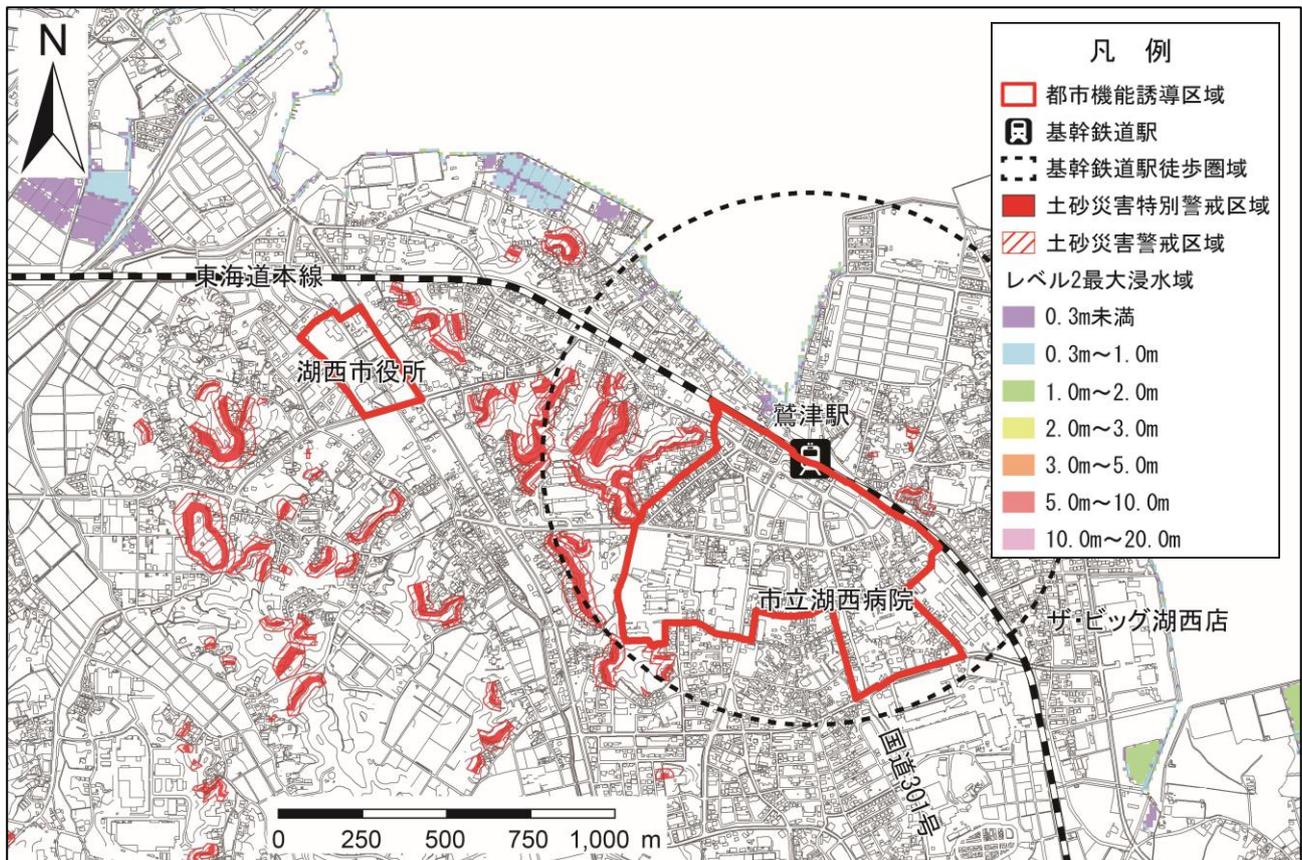


図. 鷺津地区の災害危険性が高い場所

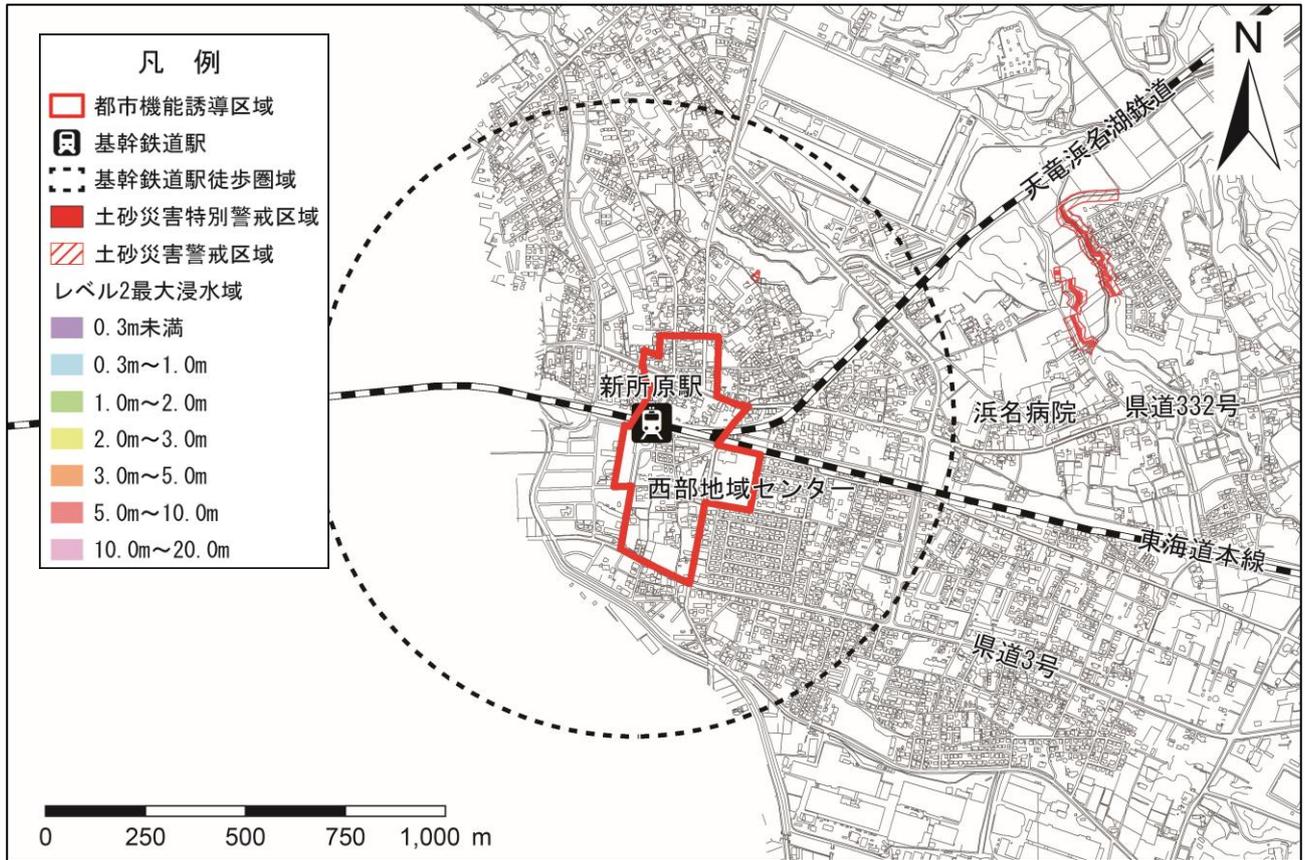


図. 新所原地区の災害危険性が高い場所

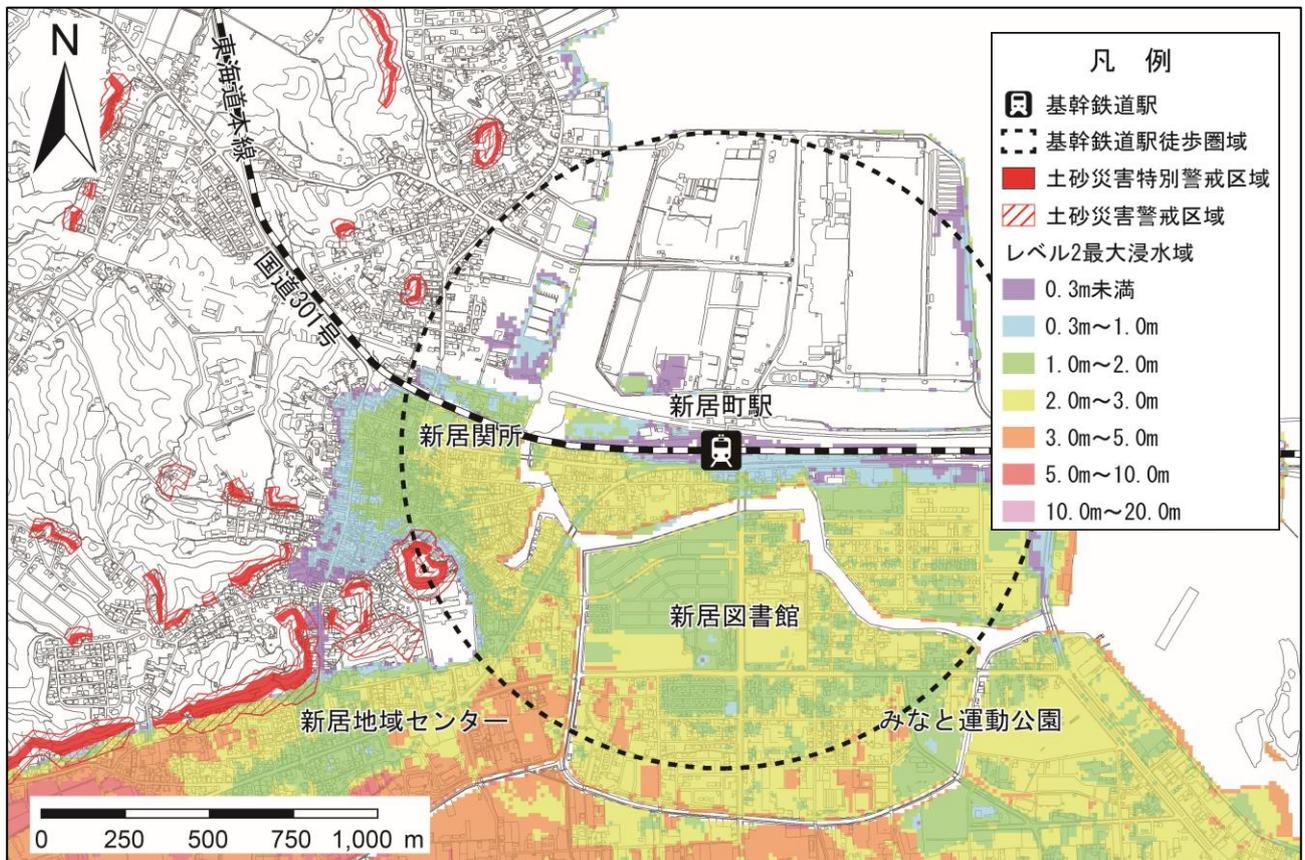


図. 新居地区の災害危険性が高い場所

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。

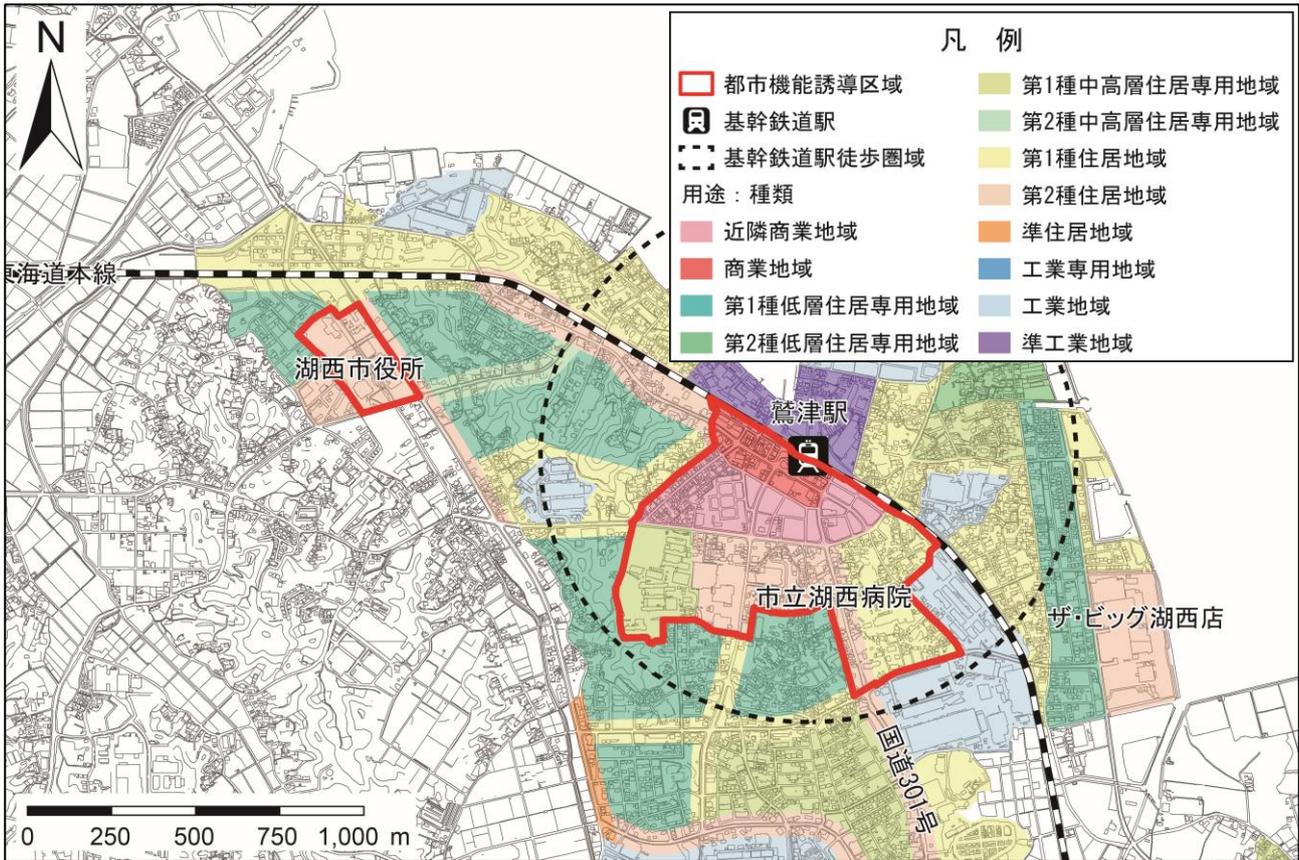


図. 鷺津地区の用途地域指定状況

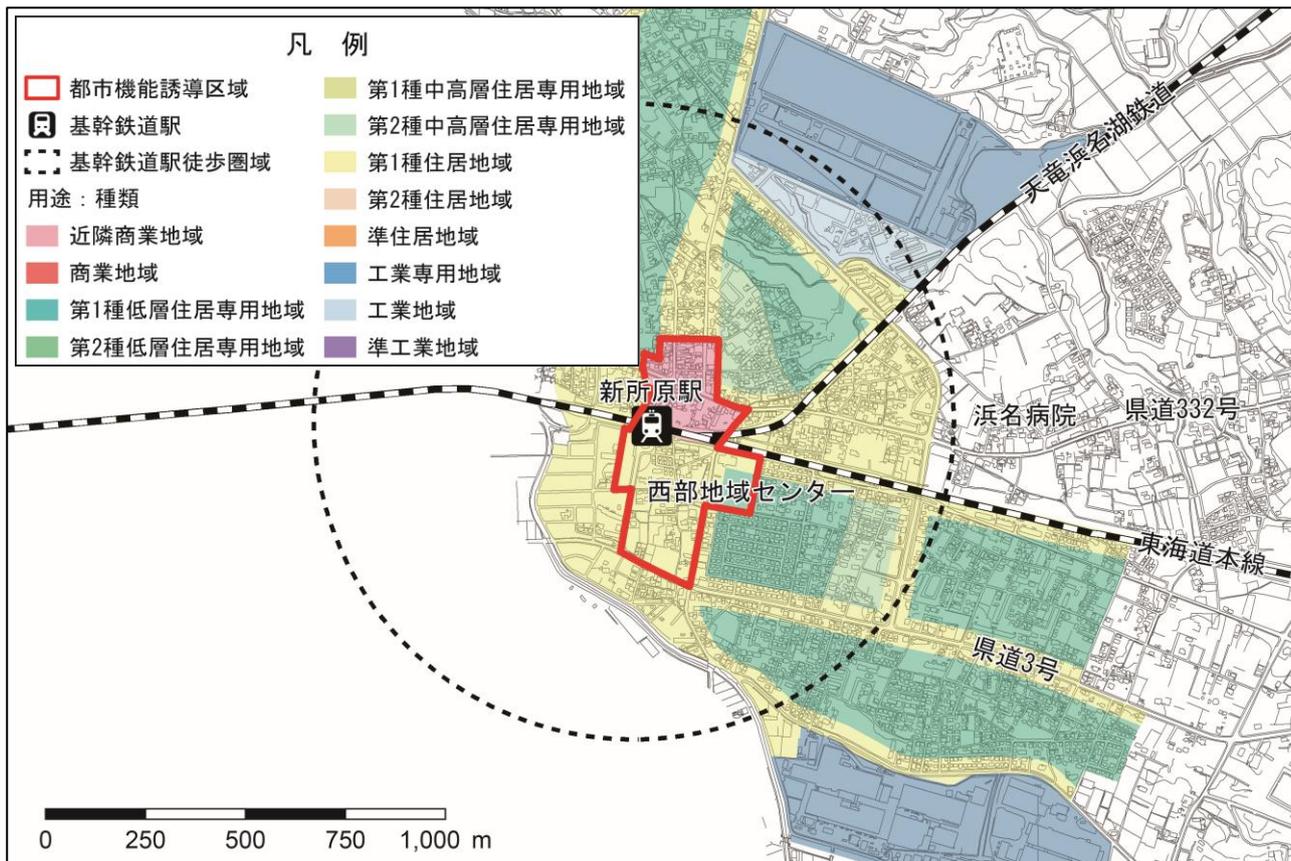


図. 新所原地区の用途地域指定状況

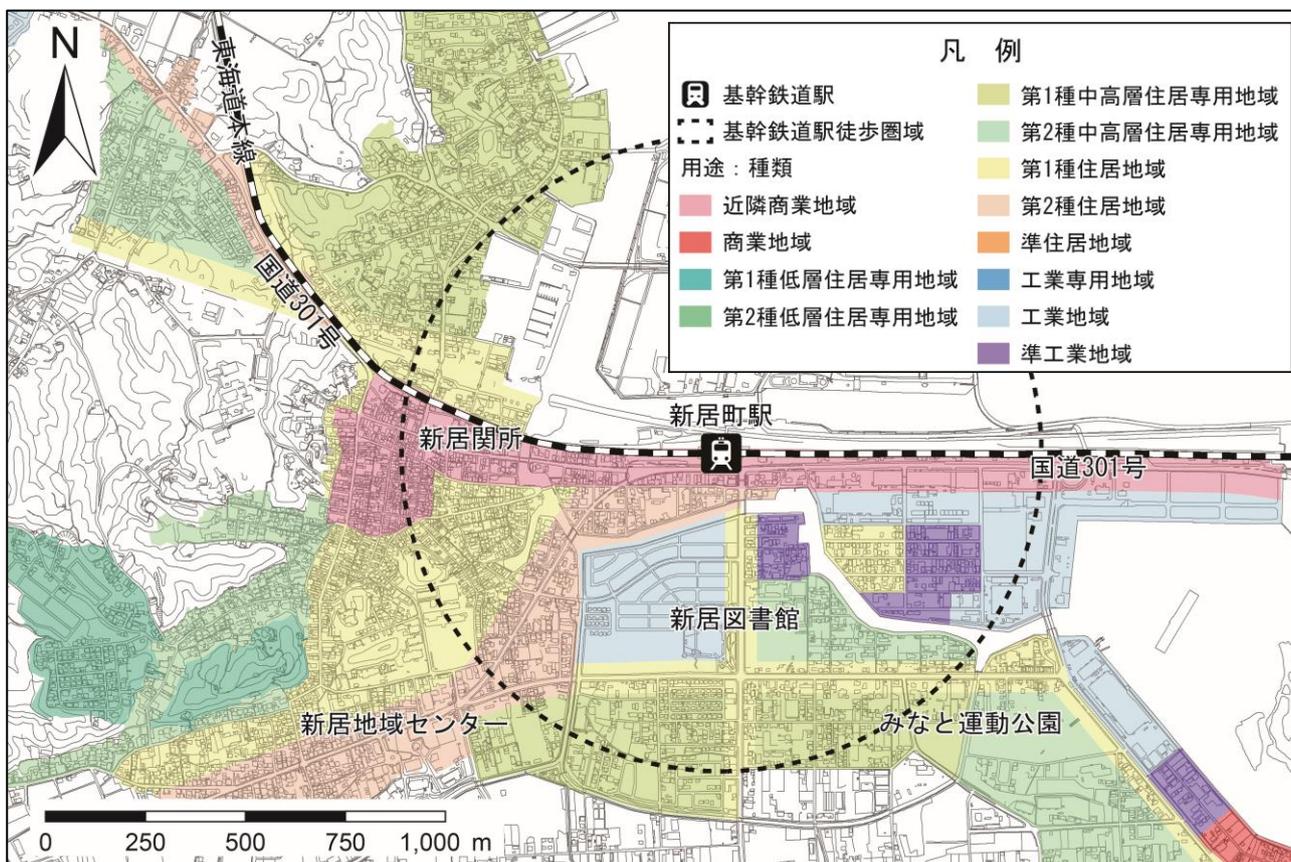


図. 新居地区の用途地域指定状況

(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に含めないものとしします。

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

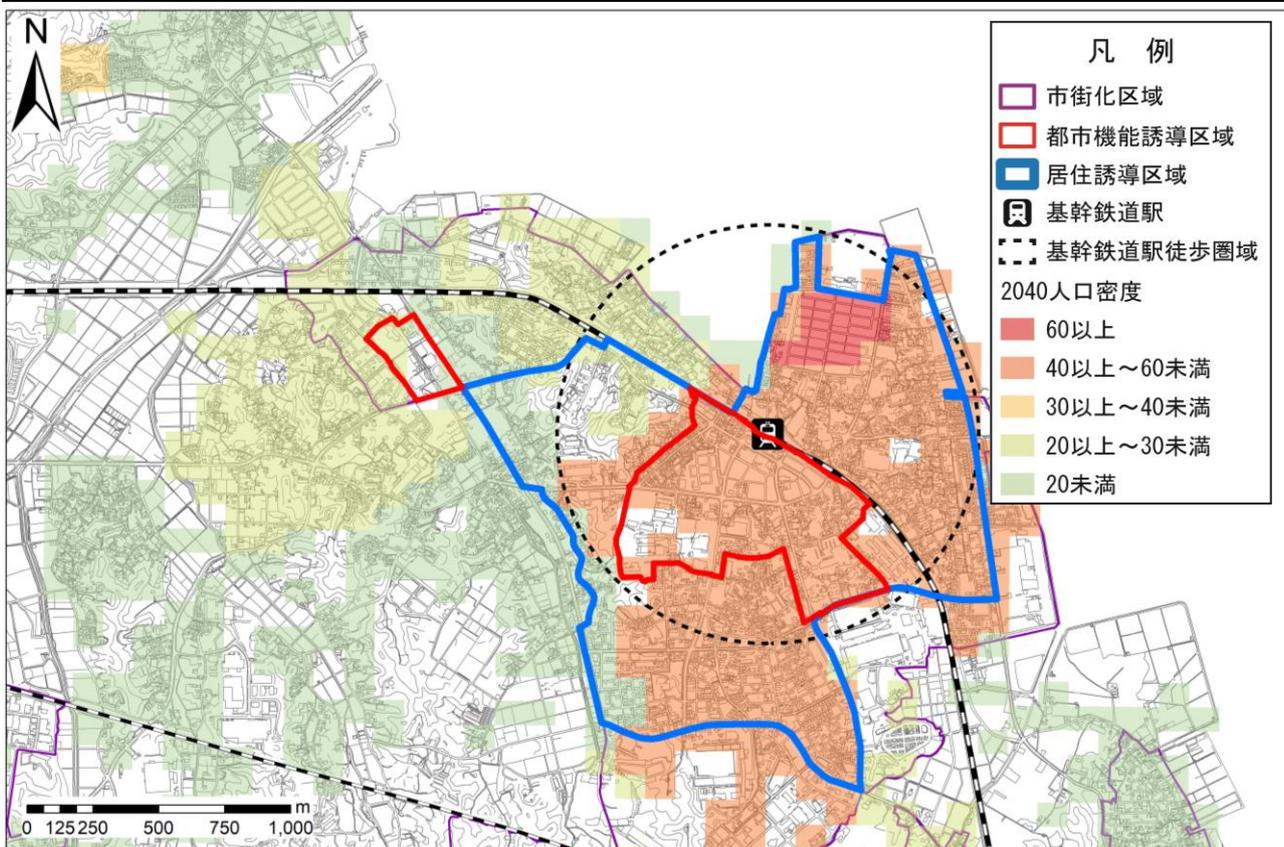


図. 鷺津地区における居住誘導区域

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

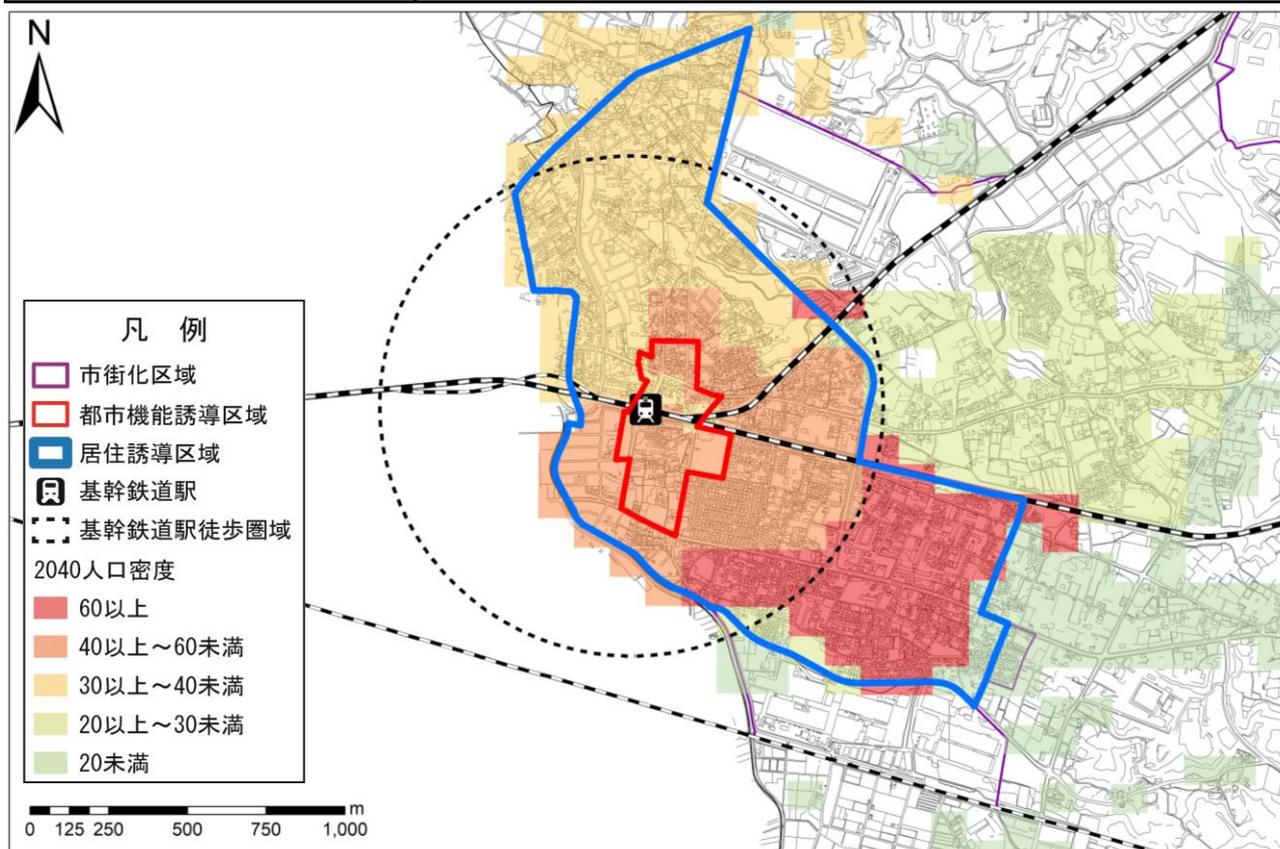


図. 新所原地区における居住誘導区域

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 31.1% となります。

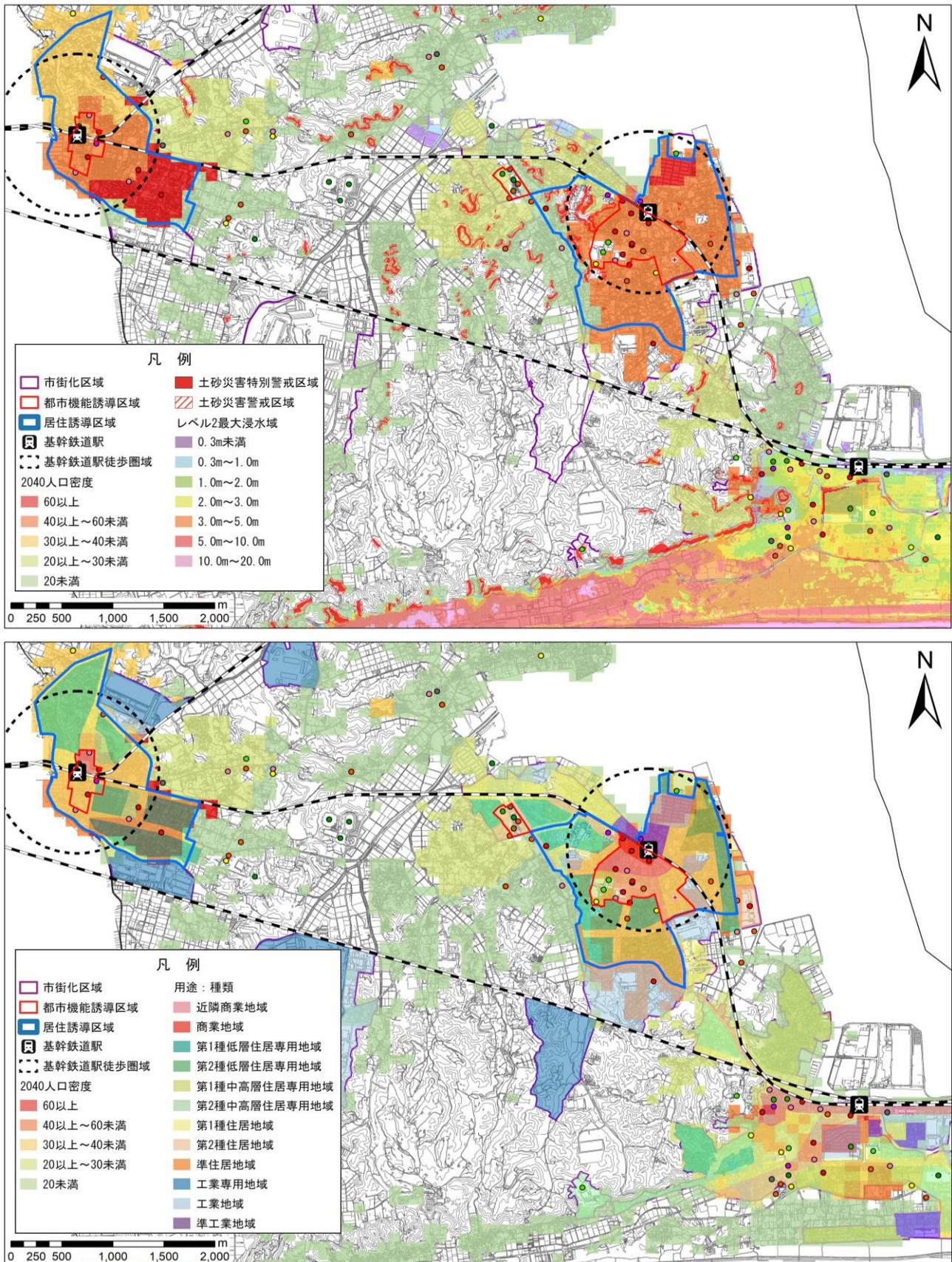


図. 本市全体の居住誘導区域（上：災害危険区域を重ねた図、下：用途地域を重ねた図）

【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「職住近接」により、人とまちがつながる持続可能な集約・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・充実は極めて重要です。

(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

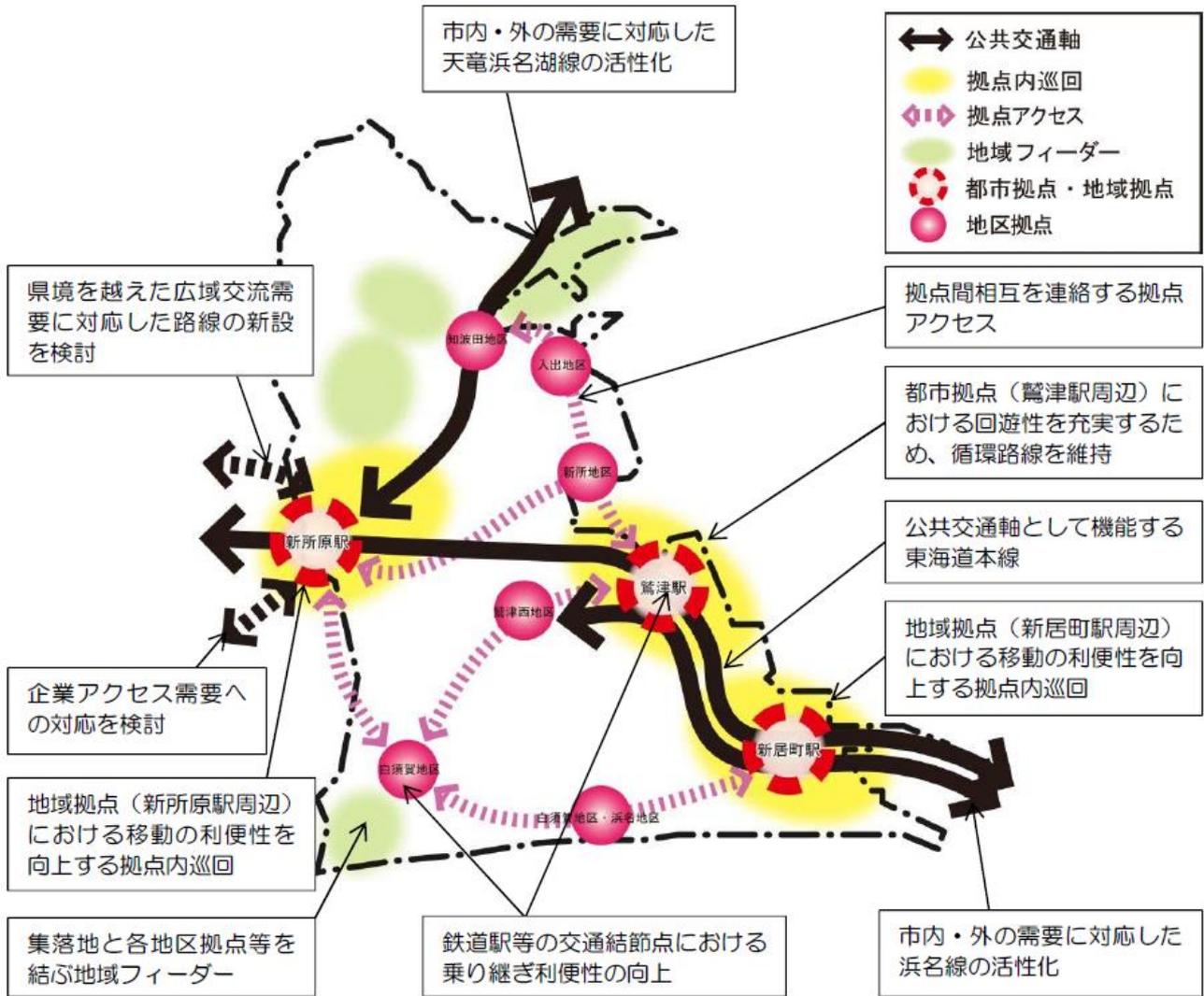


図. 湖西市における地域公共交通のネットワークイメージ（出典：湖西市地域公共交通網形成計画）

第 1 0 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）

(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 → JR3 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（平成14年法律第22号）

- ・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：都市計画運用指針第11版（国土交通省）

(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・バイク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・バイク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)	45.9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・バイク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、本計画の施策実施により居住誘導区域外から区域内に20年間で400人が移動したとして設定
- ③自動車・バイク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P D C A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。

評価指標の達成状況や誘導施策の進捗状況を毎年確認し、必要に応じて、概ね5年毎に計画の見直しを行います。

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、実施する施策などの質的向上を図ります。

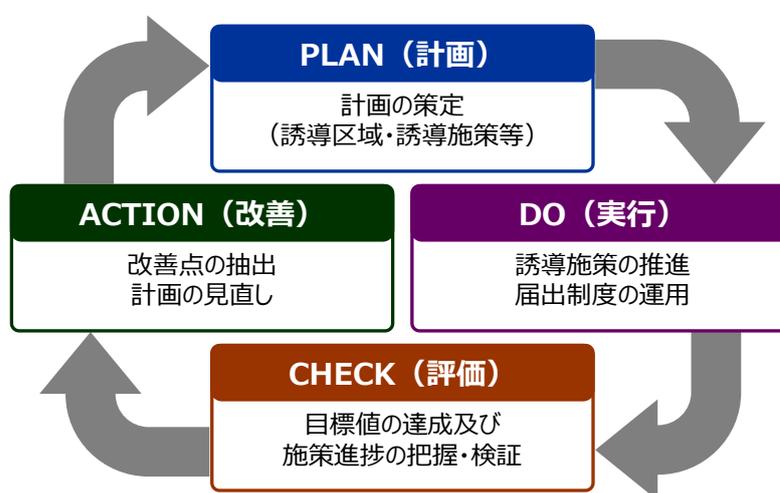


図. P D C Aサイクルによる計画の進行管理のイメージ

編集・発行

湖西市役所 都市整備部 都市計画課

〒431-0492 湖西市吉美 3268

TEL : (053)576-3117 FAX : (053)576-1897

e-mail : toshikei@city.kosai.lg.jp