

2024/1/22

立地適正化計画策定について

前回(10/11)のおさらい

※あくまでも現時点の作成イメージですので今後変更もあります。

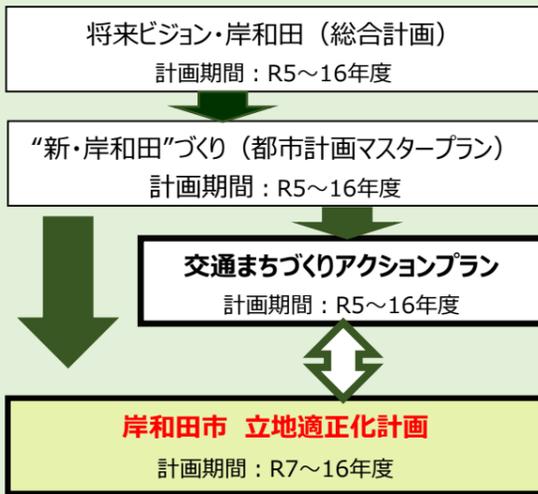
第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

○人口減少下において我が国では持続可能な都市構造の構築に向けた新たな制度として、平成26年に立地適正化計画制度を創設
○本市においては、広域ネットワークを活かしつつ、拠点を中心とした都市機能の集積と拠点等へのアクセス性の向上など交通ネットワークの形成によって生活利便性の維持・向上を図っていくことをめざしており、これを実現するための取組みとして立地適正化計画を策定

2. 立地適正化計画の位置付け

○将来ビジョン・岸和田(総合計画)、“新・岸和田”づくり(都市計画マスタープラン)がめざすまちづくりを実現していくために、交通まちづくりアクションプランと連携した「立地適正化計画」を策定

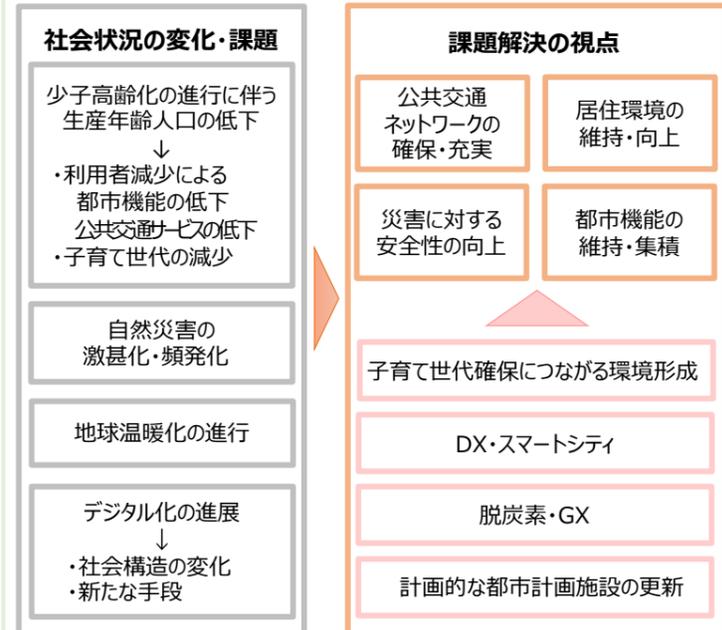


3. 立地適正化計画の基本事項

- (1) 対象区域 都市計画区域(岸和田市全域)
- (2) 将来推計人口(令和27年) 約148,000人

第2章 立地適正化計画策定に向けた課題の整理

社会状況の変化と立地適正化計画により特に解決すべき課題



第3章 立地適正化計画における基本的な方針

1. まちづくりの方針(ターゲット)

○今後の人口減少に歯止めをかけるため、子育て世代を中心とした人々に対する働きかけや公共交通の充実等による生活利便性の向上などの対策によって、本市に住み続けたいと思う人がさらに増えるまちを構築

2. めざす都市構造

将来都市構造
“新・岸和田”づくり「都市計画マスタープラン」



3. 課題解決のための方針(ストーリー)

- 誘導方針1) 居住環境の維持・向上
○地域特性を活かし、多様なライフスタイルを選択できる環境の充実と交通アクセスや災害リスクを考慮した居住誘導等により、居住地としての魅力の向上を図り、人口の定着を推進
- 誘導方針2) 都市機能の集積とアクセスしやすい環境の形成
○人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向けて、高齢者の徒歩圏に配慮しつつ、子育て世代等の魅力向上につながる生活利便施設の集積とアクセスしやすい環境形成を推進
- 誘導方針3) 交通ネットワークの機能強化
○居住環境及び都市機能の集積に合わせた公共交通も含めた交通ネットワークの機能強化を推進
- 誘導方針4) 災害に対する安全性の向上
○災害リスクを回避あるいは低減し、安全に暮らし続けられる市街地の形成のため、災害リスクを考慮した居住誘導や市街地の防災性、地域の防災力の向上を推進

第4章 交通まちづくり指針

1. 交通まちづくりについて

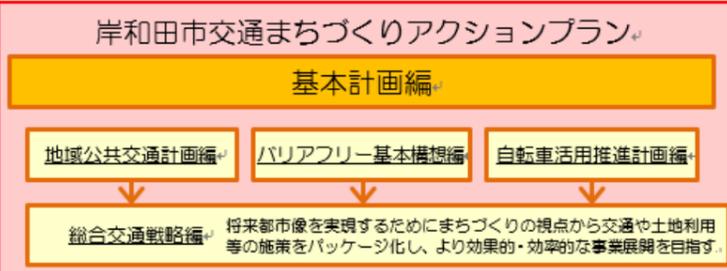
○各拠点と居住エリアとを結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保・充実として「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」と連携した公共交通軸の形成や利用環境の向上を図ることで多極集約ネットワーク型のまちづくりを実現

2. 対象とする交通



4. 交通まちづくりの方針

岸和田市交通まちづくりアクションプラン



第5章 防災まちづくり指針

1. 防災まちづくりについて

○近年、激甚化・頻発化する自然災害に備えるため、防災の観点を取り入れたまちづくりの必要性が高まり、令和2年9月に立地適正化計画に都市における防災・減災対策を盛り込むよう規定
○本指針においては、既成市街地の地理的状況を踏まえ、居住地の安全性を高めるため、災害リスクを回避・低減させる防災・減災対策を実施していくことを目的に、岸和田市国土強靱化地域計画、岸和田市地域防災計画との整合を図りつつ、具体的な取組を位置付け

2. 対象とする災害

○津波・高潮・洪水・内水・土砂災害

3. 災害リスクの状況



4. 防災まちづくりの方針

○防災まちづくりの将来像:
災害に対し、強さとしなやかさを備えたまちづくり (“新・岸和田”づくり テーマ別まちづくり方針)

岸和田市 立地適正化計画 骨子 イメージ (2/2)

第6章 居住誘導区域

居住誘導区域

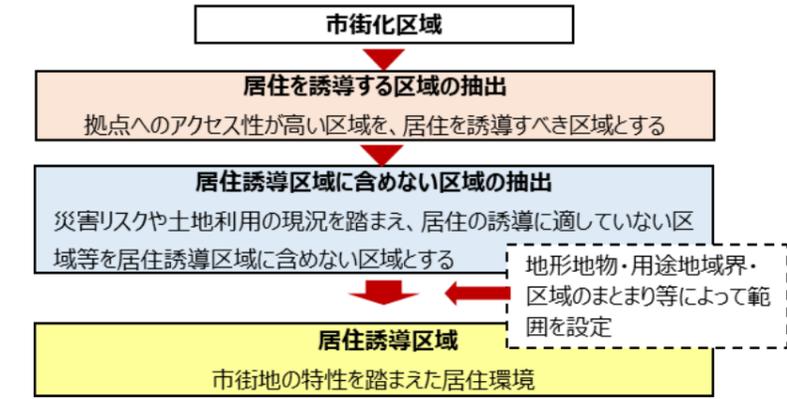
人口が減少しても、日常生活のサービスや公共交通等が持続的に確保されるよう、利用圏域内人口の維持をめざして居住を誘導する区域

1. 居住の誘導に関する基本的な考え方

〇めざす都市構造、多様な特性を持つ市街地環境の現状を踏まえながら、人口が集中し、利便性の高い市街地を形成している市街化区域を基本に居住誘導区域を設定

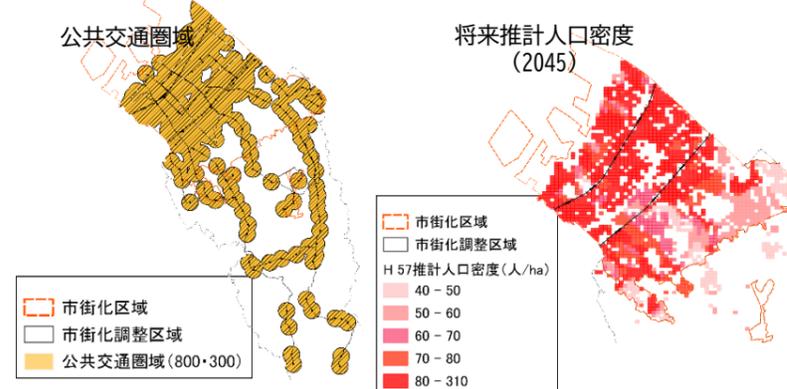
2. 居住誘導区域の設定方針(案)

- (1) 拠点へのアクセス性が高いエリアへの居住誘導
- 〇利便性の高い暮らしを維持するため、生活利便施設の集積を図る拠点の周辺や公共交通により拠点にアクセスしやすい地域への居住を誘導
 - 〇人口密度が高いものの公共交通のアクセス性が低い地域については、今後、交通政策との連携によりアクセス性の向上をめざすこととし、引き続き居住を誘導
- (2) 災害リスクや土地利用の現況を踏まえた居住誘導
- 〇災害リスクのある区域は、届出により立地動向の把握とリスク情報の共有及び安全性の確保を誘導するため、大規模なため池は災害や自然環境への影響に配慮した開発行為を誘導するために、居住誘導区域に含めない
 - 〇土地利用の現状から、一定のまとまりを持って、産業地として維持・増進を図る区域や、文化財・緑地等の環境を保全する区域など、居住の誘導に適していない区域については居住誘導区域に含めない
- (3) 市街地の特性を踏まえた居住環境を誘導
- 〇多様なライフスタイルを選択できる居住環境を形成するため、市街地の特性を踏まえた居住環境を誘導



居住を誘導すべき区域

- 〇生活利便施設の集積を図る拠点の中心にあたる鉄道駅等から徒歩圏(概ね半径800m圏)
- 〇生活利便施設の集積を図る拠点へのアクセスが良い区域(バス停から概ね半径300m圏)
- 〇2045年においても人口密度が一定維持される見込みの区域



第7章 誘導施設及び都市機能誘導区域

誘導施設・都市機能誘導区域

人口が減少しても、日常生活のサービスや公共交通が持続的に確保されるよう、誘導すべき施設と誘導する区域

1. 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

- 〇駅周辺などの拠点には、日常生活を支える身近な施設から、利用圏域が広い施設まで、様々な利用圏を有する都市機能が集積
- 〇生活に身近な施設は、拠点だけではなく、より居住地に近い所に立地することが望ましい
- 〇生活利便施設の利用圏域を整理し、利用圏域が広い施設は、市内の拠点となるべき区域や公共交通によるアクセスの利便性が高い区域に立地を誘導

〈参考〉 利用圏域イメージ

業種・業態	商圏人口	商圏距離	利用圏域
コンビニエンスストア	3千人程度	0.5km以下	身近
ミニ・スーパー	4.5千人程度	0.5~1km以下	↑
ドラッグストア	20千人以上	2~5km以下	
総合スーパー	70~100千人程度	10km以下程度	広い

一般的な業種・業態別の商圏人口・距離書籍：出典「すぐできる商圏と売上高予測」

2. 誘導施設の設定

- 〇誘導施設の検討にあたっては、その施設が都市機能誘導区域外に立地した場合、今後のまちづくりに影響を与える等の観点から設定
- 〇また、既に都市機能誘導区域内に立地しており、今後も必要な機能の区域外への転出・流出を防ぐため設定

	中心拠点	地域/生活拠点
行政機能	■ 中核的な行政機能 例.本庁舎	■ 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例.支所、福祉事務所など各地域事務所
介護福祉機能	■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例.総合福祉センター	■ 高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例.地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン等
子育て機能	■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例.子育て総合支援センター	■ 子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けられる機能 例.保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館等
商業機能	■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例.相当規模の商業集積	■ 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例.延床面積0m2以上の食品スーパー
医療機能	■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例.病院	■ 日常的な診療を受けられる機能 例.延床面積0m2以上の診療所
金融機能	■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能 例.銀行、信用金庫	■ 日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例.郵便局
教育・文化機能	■ 市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例.文化ホール、中央図書館	■ 地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例.図書館支所、社会教育センター

国土交通省:立地適正化計画の手引き引用

※拠点の名称や位置付けは、自治体の規模やまちの構造によって異なることから、岸和田市では、上表の中心拠点に記載されている施設を、利用圏域が広い施設、生活/地域拠点に記載されている施設を生活に身近な施設の例とし、岸和田市の現状や特性を整理しつつ、誘導施設を検討していきます。

第8章 その他考慮すべき事項

- 〇まちなかウォーカブル・ウォーカブル推進都市
 - 〇子育て
 - ・子育てしやすい岸和田の実現
 - ・こどもまんなかまちづくり
 - 〇DX、スマートシティ
 - ・スマートシティ
 - ・移動がスムーズなまちづくり
 - ・MaaSやAI等の先進技術の活用、次世代モビリティの導入
 - ・3D都市モデルの整備、活用、オープンデータ化
 - 〇脱炭素、GX
 - ・岸和田市ゼロカーボンシティ宣言
 - ・脱炭素地域づくり
 - ・自然環境の保全・緑化推進
 - 〇計画的な更新・改修
 - ・老朽化した都市インフラの更新、改修
- など

第9章 誘導施策及び届出制度

1. 誘導施策の考え方

まちづくりの方針(ターゲット)及び課題解決のための方針(ストーリー)に沿った推進施策の方向性を示す

〇居住促進、都市機能誘導に関する施策

〇交通、防災、その他に関する施策

〇その他の考慮すべき施策

2. 届出制度

以下の開発行為等に対して、事前届出が必要

区域	届出制の内容
居住誘導区域外	届出の目的 <ul style="list-style-type: none"> ・区域外での立地動向の把握 ・災害リスク情報の周知と安全性の確保 【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 ・1~2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上もの 【建築等行為】 <ul style="list-style-type: none"> ・3戸以上の住宅の新築 ・改築や用途変更によって3戸以上の住宅等とする場合
都市機能誘導区域外	届出の目的 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導区域へのゆるやかな立地誘導と区域外での立地動向の把握 【開発行為】 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為 【開発行為以外】 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設を有する施設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
区域都市機能誘導区域内	届出の目的 <ul style="list-style-type: none"> ・既存施設の有効活用など機能維持に向けた協議の機会 ・誘導施設の休止または廃止の場合

3. 都市機能誘導区域の設定 (2)都市機能誘導区域を設定する箇所(イメージ案)

(1)都市機能誘導区域の設定方針(案)

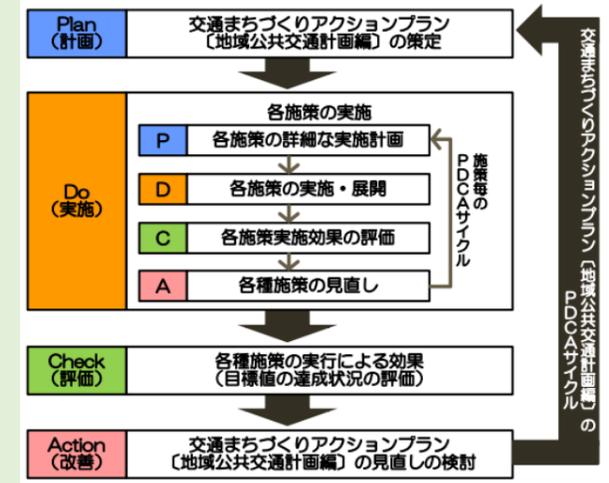
- 〇めざす都市構造に位置付けられた都市拠点、地域拠点、生活拠点、広域交流拠点(以下、拠点)において設定
- 〇また、土地利用の現状から、子育て世代等にとって魅力につながる誘導施設が集積している区域は都市機能誘導区域に位置付け、今後、交通政策との連携によりアクセス性を向上



都市機能誘導区域を設定する拠点 (赤い丸)
その他誘導施設が集積している地区 (赤い点線)

第10章 施策達成状況に関する評価方法

1. 目標値の設定
- 立地適正化計画の必要性、妥当性を市民及び事業者等に客観的かつ定量的に提示するとともに、PDCAサイクルが適切に機能する計画とするため、めざす目標及び目標達成により期待される効果を定量化
2. 施策達成状況に関する評価方法
- 計画はおおむね5年毎に調査、分析及び評価を行い、計画の進捗や妥当性等を精査、検討するとともに、必要に応じて計画を見直す



参考：交通まちづくりアクションプランのPDCAサイクル

○本日の内容

- ・立地適正化計画に関する
最近の動向について

立地適正化計画作成の手引き

国土交通省 都市局
都市計画課
令和5年11月改訂



4. 目指すべき都市の骨格構造の検討について

- 都市機能誘導区域、居住誘導区域の検討に先立ち、都市全体の観点から、目指すべきまちづくりの方針（ターゲット）を見据えながら、道路網等の都市施設、人口の集積状況、主要な公共交通路線、都市機能施設、公共施設の配置等をもとに、
- ・公共交通施設が集積し、主要な公共交通路線の結節点等として公共交通アクセス性の高く、人口や都市機能施設が集積している『**中心拠点、地域／生活拠点**』
 - ・沿線に相当の人口集積があり、将来も一定水準以上のサービスで運行すると見込まれる公共交通路線であって、各拠点地区をネットワークしている『**基幹的な公共交通軸**』等
- の将来においても持続可能な都市の骨格構造を抽出することが重要です。

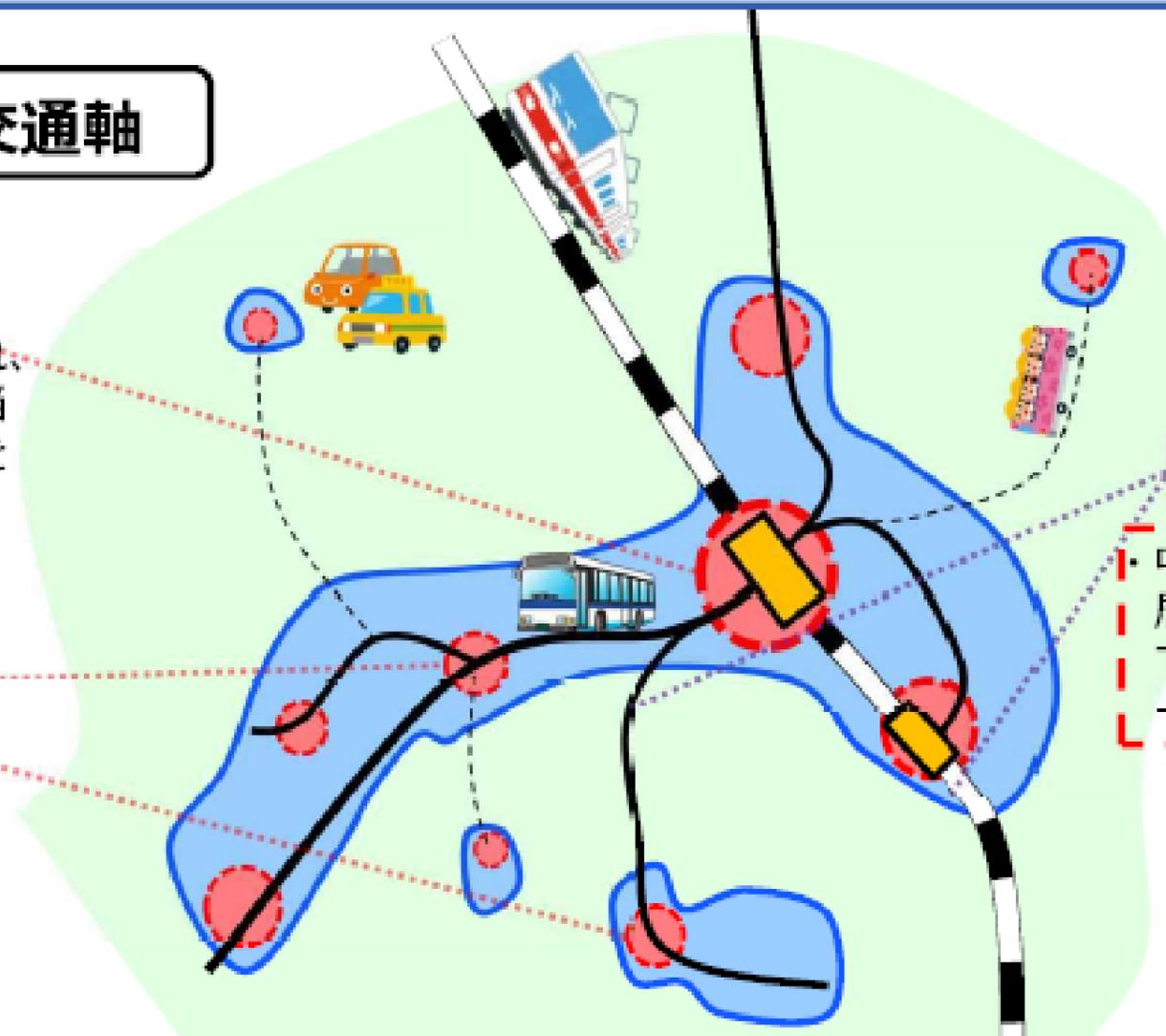
主要拠点と基幹的な公共交通軸

中心拠点

- ・市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点

地域／生活拠点

- ・周辺地域から容易にアクセス可能な地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点



基幹的な公共交通軸

- ・中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等

4. 目指すべき都市の骨格構造の検討について

(2) 拠点地区と基幹的な公共交通軸のイメージ

各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特に人口が集積する地区 ▶ 各種の都市機能が集積する地区 ▶ サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 ▶ 各種の都市基盤が整備された地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○ 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○ 業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ▶ 日常的な生活サービス施設等が集積する地区 ▶ 徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 ▶ 周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 ○ 近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○ 合併町村の旧庁舎周辺地区等

基幹的な公共交通軸のイメージ

	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定水準以上のサービスで運行する公共交通路線等	<ul style="list-style-type: none"> ▶ <u>一定水準以上のサービス運行する路線等</u>であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ▶ 中心拠点と地域／生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線

4. 誘導施策の検討について

(4) 都市の骨格となる公共交通軸の即地的・具体的な位置付け

- 多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保・充実が必要であり、その実効性を高めるため、公共交通ネットワークの確保に係る取組とまちづくりとの一体的な推進がますます求められています。
- 立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸について、路線、駅・停留所の位置、サービスレベル等を即地的・具体的に位置付け、これと併せて、公共交通の確保・充実を支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に定めることが重要です。

記載にあたっての留意事項

- 地域公共交通計画や都市・地域交通総合戦略等を踏まえ、可能な範囲で具体的、即地的に記載

具体的な記載内容(例)

【具体的とは】

- ①交通モード
⇒鉄道、LRT、基幹バス等について記載
- ②サービスレベル
⇒駅・停留所や主要目的地等へのアクセス性、所要時間、運行本数等について具体的に記載することが考えられる

【即地的とは】

- ③路線(ルート)・区間
- ④主要な駅、停留所等
※ポイントでなくても可(例:図書館半径300m)
- ⑤関連する都市機能等
⇒各々の位置関係がわかるように即地的に記載
※例えば1/2500程度の縮尺図を下図として使用



7. 誘導施策の検討について

○居住誘導区域内に居住を誘導するために市町村が講ずる施策（都市再生特別措置法§81②2）

居住誘導区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等、居住の誘導を図るために、財政上、金融上、税制上の支援措置等を記載することができる。

○国の支援を受けて市町村が行う施策

- 居住者の利便の用に供する施設の整備
例) 都市機能誘導区域へアクセスする道路整備 等
- 立地適正化計画等に都市の骨格となる基幹的な公共交通軸として具体的かつ即地的に位置付けられている公共交通に関する施設の整備
例) 鉄道・LRT・BRT等の走行空間 等
- 公共交通の利便性の確保を図るため交通結節機能の強化・向上 例) バスの乗換施設整備 等

○市町村が独自に講じる施策

- 居住誘導区域内の住宅の立地に対する支援措置
例) 家賃補助、住宅購入費補助 等
- 基幹的な公共交通網のサービスレベルの確保のための施策 等
- 居住誘導区域外の災害の発生のおそれのある区域については、災害リスクをわかりやすく提示する等、当該区域の居住者を居住誘導区域に誘導するための所要の措置
- 都市のスポンジ化対策のための制度活用

○都市機能誘導区域内に誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずる施策（都市再生特別措置法§81②3）

都市機能誘導区域内に都市機能の誘導を図るために、財政上、金融上、税制上の支援措置等を記載することができる。また、民間による都市機能の立地を誘導するには、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である。

○国等が直接行う施策

- 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

- 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

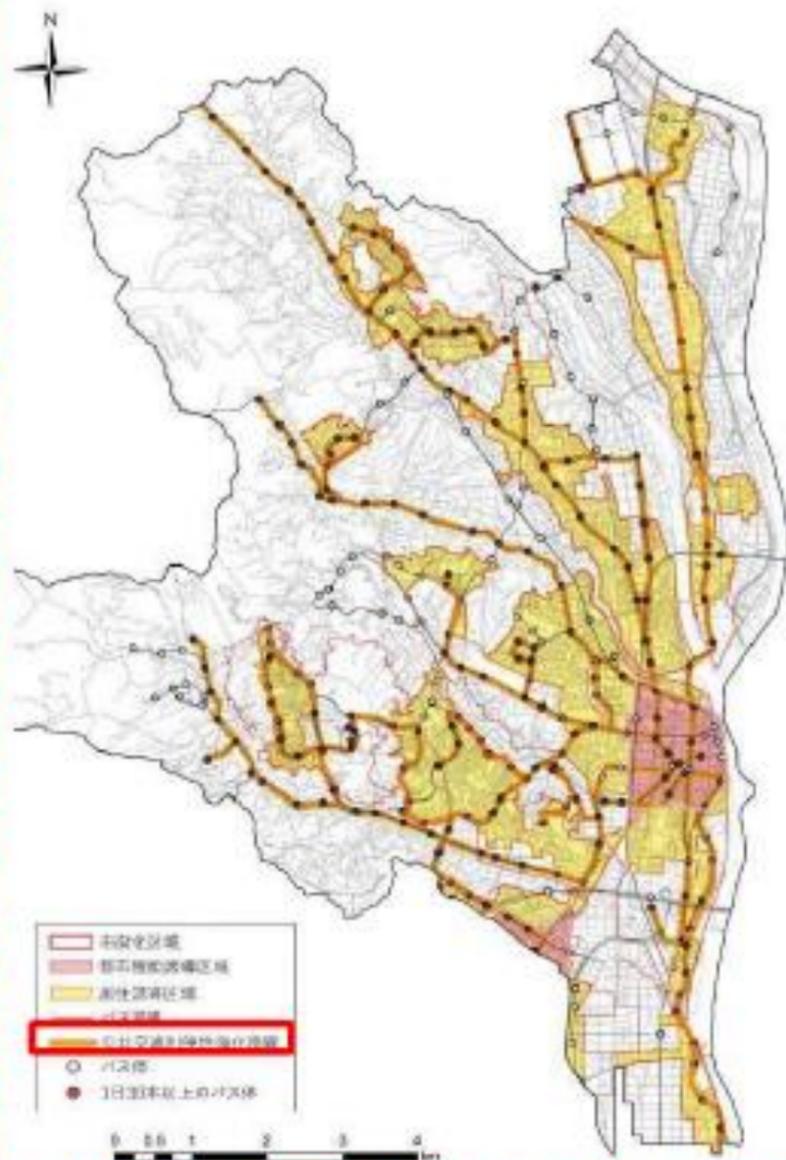
- 民間事業者に対する誘導施設の運営費用の支援施策
- 市町村が保有する不動産の有効活用施策 等
例) 公有地の誘導施設整備への活用
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
- 民間事業者の活動のための環境整備・人材育成
- 金融機関との連携による支援
- 都市のスポンジ化対策のための制度活用

7. 誘導施策の検討について

(参考) 地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導の一体的な推進事例

- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画(コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画)として作成
- 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進
- ⇒ 立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線



■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④ 駅心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④ 駅心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域(本厚木駅周辺)
実施主体	市・道路管理者(県・市)・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-② バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-② バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の活用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域(宮の原地区など) 居住誘導区域外(主に市街化調整区域)

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1) 生活利便施設誘致費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額 ^{※1}	補助上限度	補助対象エリア
スーパー ^{※2}	① 施設整備費 ^{※3} 施設整備費の2分の1に相当する額 ② 土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間の賃借料に相当する額	1億円 (※2千5万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線 ^{※4} の沿線 2 施設が不足する区域 ^{※5} ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした半径1kmの区域内に同様の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同様の施設とする。)
ドラッグストア ^{※2}	① 施設整備費 ^{※3} (店舗内に限る。) 施設整備費の2分の1に相当する額	5千2万円 (※1千3万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※4} の沿線で、補助対象施設を中心とした半径500mの区域内に同様の施設がないこと
コンビニエンスストア ^{※2}	施設整備費 ^{※3} 、および①の合計額又は補助上限度のいずれか小さい額	2千2万円 (※400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※4} の沿線で、補助対象施設を中心とした半径500mの区域内に同様の施設がないこと
内科を有する診療所 ^{※2}	施設整備費 ^{※3} 、および①の合計額又は補助上限度のいずれか小さい額	2千2万円 (※400万円)	公共交通利便性強化路線 ^{※4} の沿線で、補助対象施設を中心とした半径500mの区域内に同様の施設がないこと



出典：厚木市コンパクトプラスネットワーク推進計画

<特に参考となるポイント>

公共交通軸を即地的・具体的に位置付けた上で

・交通結節点となる本厚木駅周辺の拠点整備

・都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援

等の即地的・具体的な取組を位置付けている

7. 誘導施策の検討について

(参考) 地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導の一体的な推進事例

○ 富山市は、以前より串と団子の集約型都市構造への転換を標榜し取組を行っており、立地適正化計画においてもその考え方を踏まえ、公共交通軸(LRT、基幹的バス等)をサービスレベル含めて即地的、具体的に位置づけた上で、公共交通軸と連携した拠点整備等(LRT駅周辺への都市機能誘導、居住誘導促進等)も計画に位置づけて実施

⇒ 立地適正化計画に公共交通軸を即地的・具体的に定めた上で連動した取り組みの成果によって、公共交通利用者が増加するとともに地価上昇や固定資産税・都市計画税の増加といった効果が発生



<特に参考となるポイント>

公共交通軸を即地的・具体的に位置付けた上で

- ・「まちなか居住推進事業」や「公共交通沿線居住推進事業」による居住推進施策
- ・交通結節点である富山駅周辺整備及びそれに伴うバス路線の見直し

等の即地的・具体的な取組を位置付けている

取組

■公共交通沿線への居住の推進
 ・都心地区及び居住誘導区域への支援(住宅取得補助等)

■公共交通軸の活性化
 ・富山駅周辺整備に伴うバス路線見直し 等

■おでかけ定期券事業
 ・市内各地から都心地区等への公共交通の利用料金を100円とする割引(市内在住65歳以上)

効果

- ・都心地区の歩行者数の増(H27⇒H29 14.6%増)
- ・都心地区の空き店舗が減(H24⇒H29 2.6ポイント減)
- ・市内電車の利用者数は、H19年度以降増加
- ・都心地区では、平成20年から転入超過を維持
- ・居住誘導区域では、平成24年以降、転入超過傾向
- ・富山駅周辺、環状線沿線を中心に市全体の地価の上昇率以上に地価上昇(市全体でも平均0.7%上昇(R1/H30))
- ・固定資産、都市計画税収が増(H24⇒R2 10%以上)

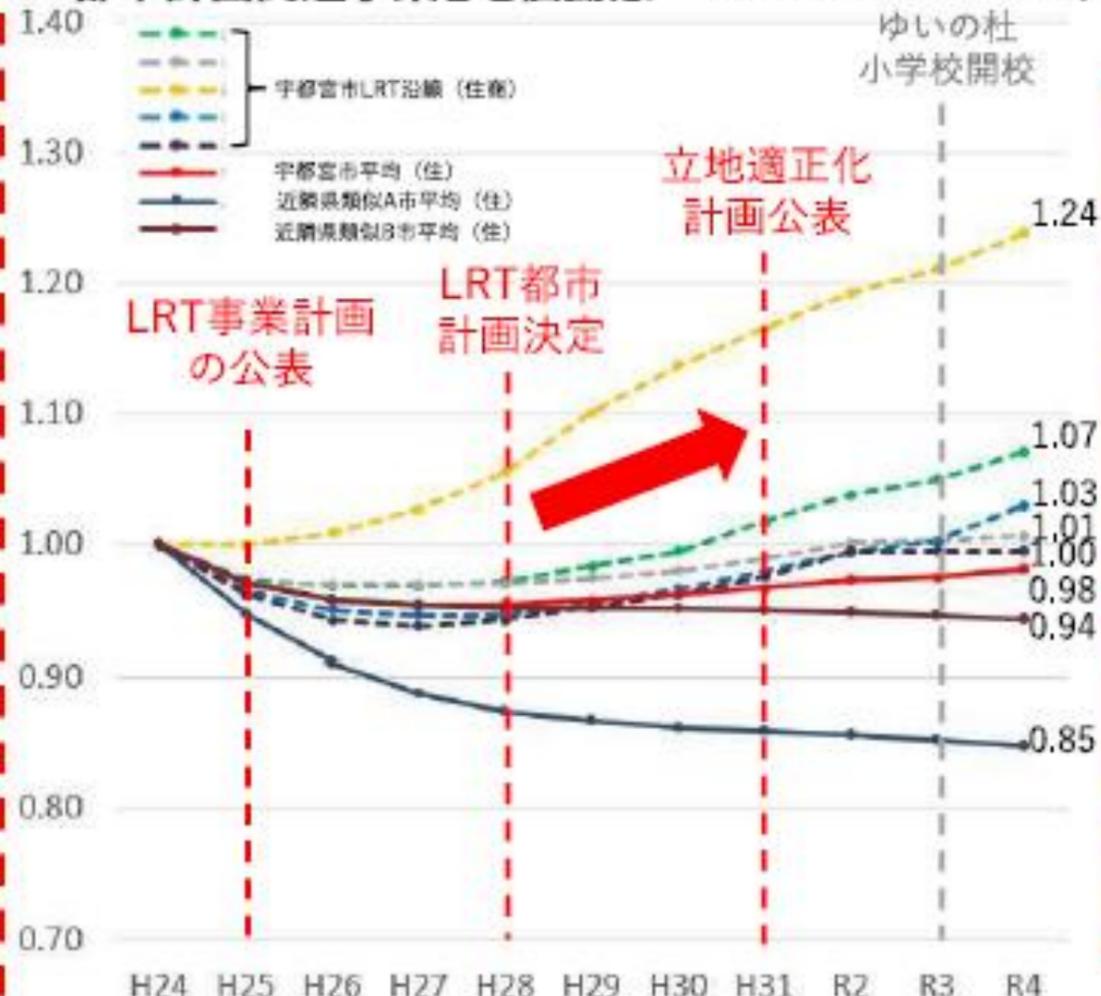
7. 誘導施策の検討について

(参考) 地域公共交通の確保・充実と居住・都市機能の誘導の一体的な推進事例

- 宇都宮市は、産業・雇用の拠点である郊外部の宇都宮テクノポリスセンター地区を都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定。併せて産業拠点である周辺工業団地等の立地も踏まえ、LRT整備やバス再編・結節点整備など交通ネットワーク形成と一体で立地適正化計画に基づく都市機能や居住誘導を推進
 - その結果、LRTの都市計画決定や立地適正化計画公表時以降に沿線の地価が顕著に上昇。周辺工業団地等への企業立地が進み、公共交通軸と拠点が連携した正のスパイラルが発生
- ⇒コンパクト・プラス・ネットワークの取組において、産業・雇用の場を拠点として位置づけると共に、当該拠点と公共交通軸上の各拠点における取組を公共交通軸の機能向上と併せて連携し実施することで、都市経営に係る成果を達成している事例

■ 都市計画関連事業と地価動態

H24の数値を1とした指数 ※



宇都宮市立地適正化計画より

<特に参考となるポイント>

公共交通軸を即地的・具体的に位置付けた上で

・基幹的公共交通軸であるLRT沿線に居住誘導区域や都市機能誘導区域を定め

・交通結節点である宇都宮駅東口や産業拠点であるテクノポリスセンターの整備

等の即地的・具体的な取組を位置付けている

※国土数値情報の地価公示データのうち、H24年からR4年を通して地価情報が確認された地点のみを抽出

交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】
 戦略目標に基づく施策パッケージと施策の体系

戦略目標	施策パッケージ	施策	
I 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1)多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出
		施策2	自転車利用環境の向上
		施策3	公共交通ネットワークの再編
		施策4	新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
	(2)子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策5	移動環境におけるバリアフリー化の推進
		施策6	子どもや高齢者の交通安全
II 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3)拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策7	アクセス道路整備
		施策8	公共交通による拠点へのアクセス改善
	(4)拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策9	交通結節点の整備推進
		施策10	交通結節機能の拡充
III 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5)泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策11	都市計画道路の整備推進
		施策12	都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充
		施策13	災害時における交通ネットワークの確保
	(6)市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策14	交差点等における交通混雑の緩和
		施策15	市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
IV 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7)地域性に応じた生活交通の確保	施策16	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
		施策17	協働による地域バス等の導入検討
	(8)地域に優しい生活道路の創出	施策18	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
		施策19	地域住民による通学路等での安全確保



立地適正化計画を実現するため、
 関係施策を位置付け

**立地適正化計画の実効性の向上に向けたあり方検討会
第1回資料**

当検討会で議論すべきと考えられる論点（概観）

＜議論の全体像＞：コンパクト・プラス・ネットワークを実効的なものとする上で
立地適正化計画制度に求められる必要な取組は何か

(視点)

①取組の更なる裾野拡大
(より多くの都市で施策展開)

②実効的なPDCAの推進
(計画の高質化を促進)

(取組の方向性)

計画作成を訴求していく
都市の検討
(KPIの見直し)

裾野拡大に向けた
支援・改善
(広域連携、都道府県)

適切な評価基準
による評価の推進

評価や都市特性に応じた
的確な見直しの推進

(論点)

これまでの取組状況の国としての施策評価・課題分析

論点1

立地適正化計画作成の
訴求対象となる
都市はどのような都市か

論点2

中小都市を含め、取組を促進する
ためにどういった支援や改善が
必要か

論点3

立地適正化計画の効果を
適切に評価する指標はなにか

論点4

評価の判断をどのような基準、
どのような考え方で行うか

論点5

評価に必要なデータを
どのように整備すべきか

論点6

市町村が的確な見直しに
取り組むために必要な
取組はなにか

議論スケジュール（案）

■第1回（本日（令和5年12月15日））

- 立地適正化計画の取組状況のレビュー、課題の整理
- 論点案の整理、意見交換

■第2回（令和6年1月16日（予定））

- 論点1【計画作成を訴求していく都市の検討】に係る詳細分析、方向性の整理
- 第1回の振り返り、論点1の方向性とりまとめ
- 論点2【裾野拡大に向けた支援・改善】に係る詳細分析、方向性の整理

■第3回（令和6年3月14日（予定））

- 論点3【適切な評価指標】に係る詳細分析、方向性の整理
- 論点4【的確な判断基準】に係る詳細分析、方向性の整理
- 論点5【評価に必要なとなるデータ整備】に係る詳細分析、方向性の整理

■第4回（令和6年5月頃）

- 第3回の振り返り、論点3・4・5の方向性とりまとめ
- 論点6【適切な見直しに向けた取組】に係る詳細分析、方向性の整理

■第5回（令和6年6月～7月頃）

- 全体とりまとめ

※適宜、必要な場合には追加で開催することとする

※必要に応じ、地方公共団体等からヒアリング等を実施することとする