

## 第3章

### 居住誘導区域の設定



# 1. 居住誘導区域の設定

## 1.1 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、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。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを考慮しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営等の都市経営が効率的に行われるよう定めます。

居住誘導区域を設定することが望ましい区域として、都市計画運用指針では以下の条件に該当する範囲とされています。

- ①都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点及びその周辺の区域
- ②都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ③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している区域

都市計画運用指針(R7.3)

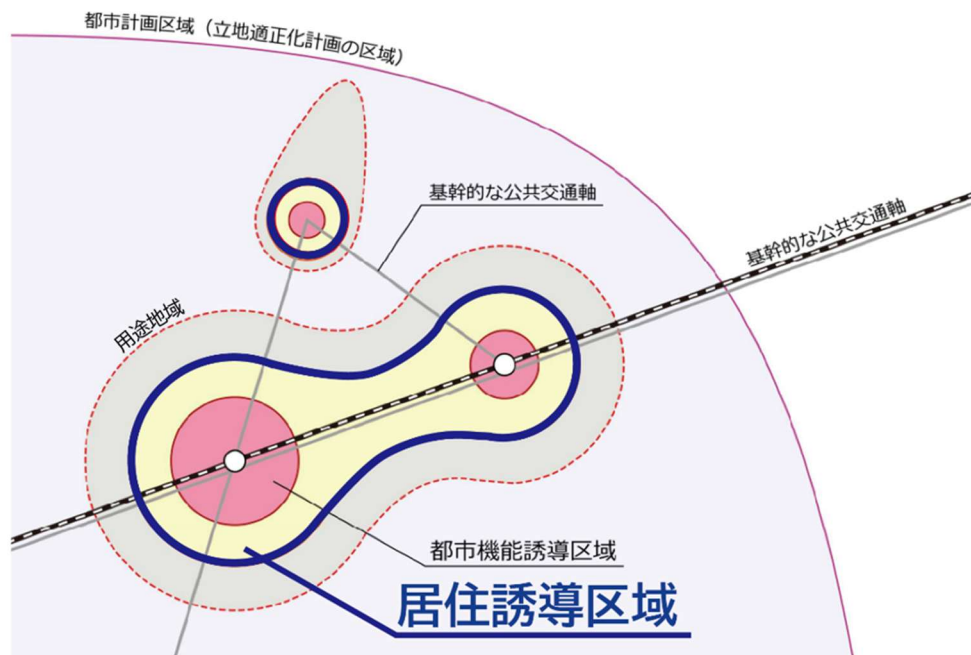


図 居住誘導区域のイメージ

出典：立地適正化計画の手引き(R7.4)をもとに一部修正

はじめに

第1章  
課題  
現状と将来見通しにおける都市構造上の

第2章  
方針  
立地適正化計画におけるまちづくりの

第3章  
■  
の設

第4章  
■  
の設

第5章  
設定  
始良市の独自区域の

第6章  
誘導施策の設定

第7章  
防災指針

第8章  
目標値の設定

第9章  
届出制度

参考資料

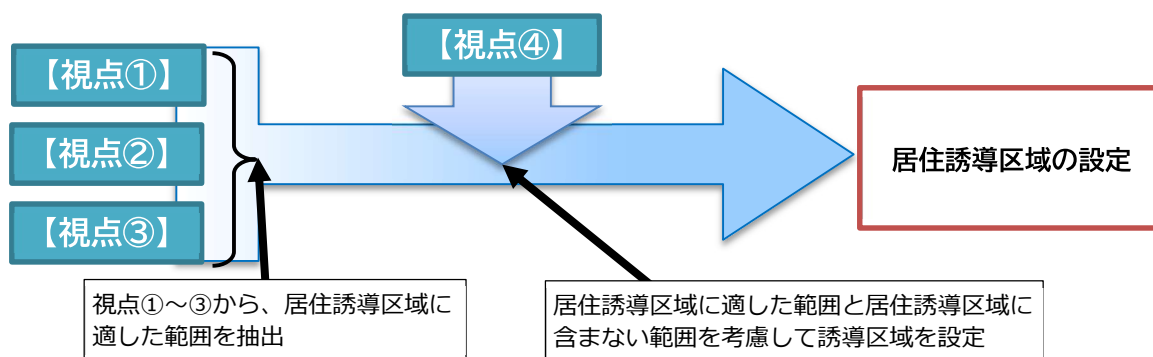
## 1.2 居住誘導区域設定の視点

居住の誘導を図る区域は、医療・福祉・商業等の生活サービス機能が充実しており、公共交通ネットワークの利便性が高く、拠点へのアクセスが確保されていることが必要です。

居住誘導区域は、生活サービスや公共交通等の生活利便性の高い範囲に設定します。そのために必要となる視点①～④を以下のフロー図に沿って整理し、本市の立地適正化計画における居住誘導区域に適した区域を抽出します。

表 居住誘導区域設定の視点

居住誘導区域設定の視点	
<b>視点① 都市機能の利便性の高い範囲の抽出</b>	<p>住民の生活を支える機能やサービスが身近に備わる区域が居住を誘導すべき区域であるため、各都市機能の徒歩圏域が重なる利便性の高い範囲を抽出しています。</p> <p>各都市機能の徒歩圏域が複数重なる利便性の高い範囲を都市機能から歩いて利用できる範囲(300m<sup>※13</sup>)とし、各都市機能が2つ以上重なる範囲を抽出しています。</p>
<b>視点② 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出</b>	<p>公共交通の利便性の高い地域においては、居住が少ない地域であっても公共交通を維持するために、公共交通によるアクセスが容易な範囲を抽出しています。</p> <p>一定の人口密度を確保する必要があるため、利便性の高い公共交通のアクセスの容易な範囲を、バス路線からの徒歩圏(300m<sup>※14</sup>)と鉄道駅からの徒歩圏(1km<sup>※15</sup>)とし抽出します。</p>
<b>視点③ 一定の人口密度を維持する範囲の抽出</b>	<p>一定の人口密度のある区域は、将来においても人口密度を維持するために居住誘導区域として検討します。人口密度は40人/haを条件として抽出しています。</p>
<b>視点④ 居住誘導区域に含まない範囲の抽出</b>	<p>都市計画運用指針より居住誘導区域に含まない、災害レッドゾーンや災害イエローゾーン等の範囲を抽出し、居住誘導区域から外します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域は、除外します。</li> <li>・浸水想定区域は市街地の区域も多く含まれることから、ソフト対策を前提として除外しません。</li> </ul> <p>なお、居住誘導区域内における災害リスクに対する具体的な対策については、防災指針に記載します。</p>



※13、14 徒歩圏 300m は、無理なく歩ける距離として、「90%の人が抵抗を感じない徒歩距離が 300m」という調査結果を使用しています。出典：バスサービスハンドブック、土木学会

※15 徒歩圏 500m は、鉄道駅から徒歩 20 分(直線距離で 1 km)の距離を、アクセシビリティ算出上の徒歩限界としています。出典：アクセシビリティ指標活用の手引き(案)

### 1.3 居住誘導区域の変更について

本市における災害ハザードと当初計画の居住誘導区域は以下のとおりです。

また、災害レッドゾーンや災害イエローゾーンと居住誘導区域の関係については、次ページに示すとおりとなります。

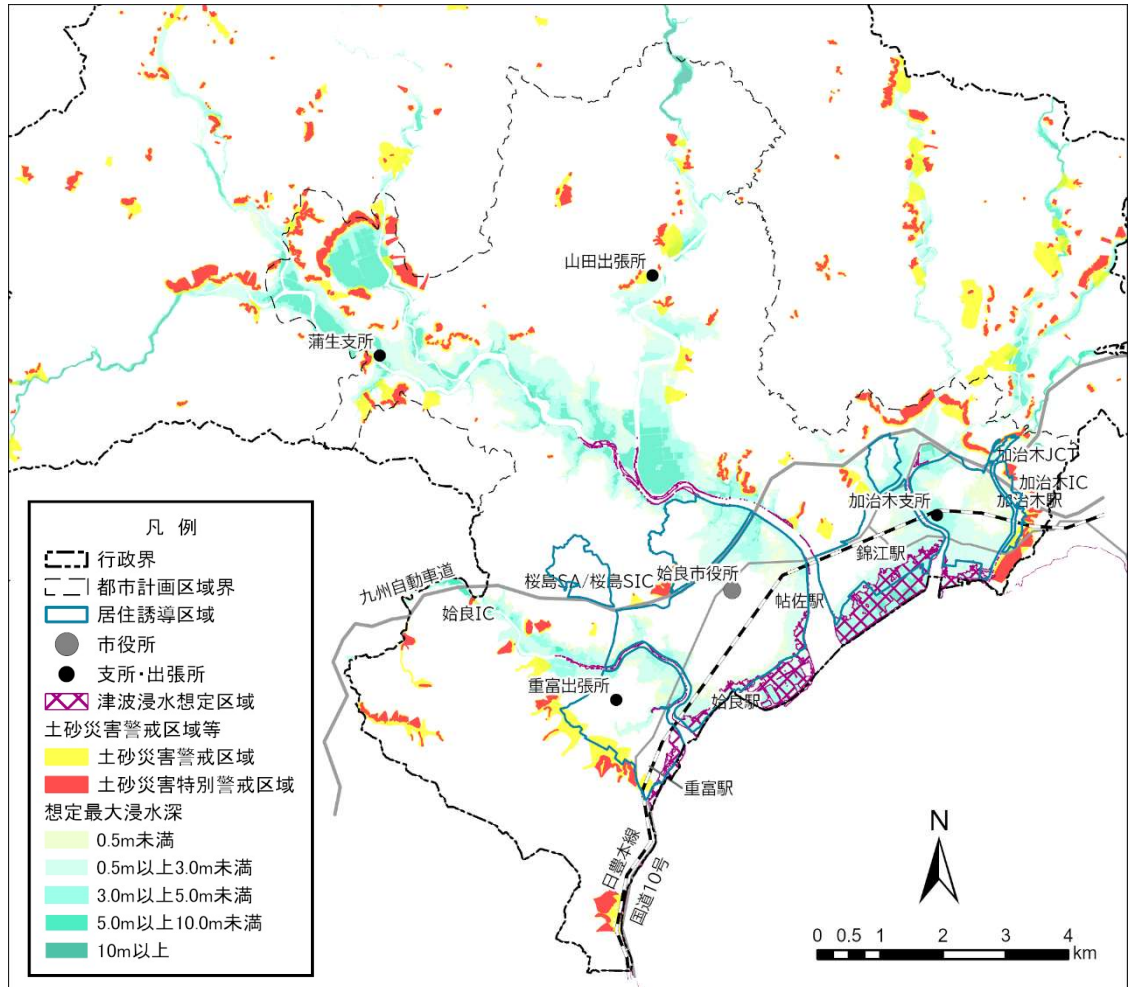


図 居住誘導区域と災害ハザードとの重ね図

資料：都市計画基礎調査(R4)、国土数値情報、鹿児島県資料

はじめに

第1章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

第2章 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

第3章 設

第4章 設

第5章 設定 始良市の独自区域の

第6章 誘導施策の設定

第7章 防災指針

第8章 目標値の設定

第9章 届出制度

参考資料

表 主な災害区域と居住誘導区域との関係

区域	居住誘導区域の		
	指定	法令等根拠	
<b>災害レッドゾーン</b> ※住宅等の建築や開発行為等の規制あり	<b>災害危険区域</b> ※崖崩れ、出水、津波等 (建築基準法)	定めない	都市再生特別措置法
	<b>地すべり防止区域</b> (地すべり等防止法)	定めない	
	<b>急傾斜地崩壊危険区域</b> (急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律)	定めない	
	<b>土砂災害特別警戒区域</b> (土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)	定めない	
	<b>浸水被害防止区域</b> (特定都市河川浸水被害対策法)	定めない	
	<b>津波災害特別警戒区域</b> (津波防災地域づくりに関する法律)	原則として含まないこととすべき	都市計画運用指針
<b>災害イエローゾーン</b> ※建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている	<b>浸水想定区域</b> (水防法)	総合的に勘案し、適切で無いと判断される場合は、原則として含まないこととすべき	都市計画運用指針
	<b>土砂災害警戒区域</b> (土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)		
	<b>津波災害警戒区域</b> (津波防災地域づくりに関する法律)		
	<b>津波浸水想定 (区域)</b> (津波防災地域づくりに関する法律)		
	<b>都市浸水想定 (区域)</b> (特定都市河川浸水被害対策法)		

資料：立地適正化計画の手引き(R7.4)

災害リスクが特に高い災害地域（災害レッドゾーン）や土砂災害警戒区域は、居住誘導区域から除外します。一方で浸水想定区域は、広範囲に及びすでに市街地が形成されていることから、居住誘導区域から除外することは現実的に困難な状況です。

したがって、本市では、居住誘導区域に含まないこととすべき区域について、以下のとおり設定します。

### 誘導区域見直し方針の考え方

- ① 災害リスクの高い地域(災害レッドゾーン)は、全て居住誘導区域から除外します。
- ② 土砂災害警戒区域は、全て居住誘導区域から除外します。
- ③ その他の水害等の災害イエローゾーンは、主にソフト対策を前提として誘導区域に含むものとします。

表 本市の災害ハザードに対する居住誘導区域の考え方

災害	ハザード	災害の要因	当初計画での考慮	区域の考え方
土砂災害	地すべり防止区域	地震・豪雨	除外条件として考慮	除外する
	急傾斜地崩壊危険区域			
	災害危険区域			
	土砂災害特別警戒区域			
	土砂災害警戒区域		除外条件として考慮	除外する
水害	津波浸水想定区域	地震・噴火	浸水深に関わらず考慮していない	浸水深や民家への影響を考慮し、防災指針の検討を行う
	洪水浸水想定区域(想定最大) <sup>※16</sup>	台風・豪雨	策定当時は、未作成	浸水深や民家への影響を考慮し、防災指針の検討を行う

※16 想定最大とは、主に水害対策で使われ、「想定しうる最大規模の降雨」を意味し、約1,000年に1回程度（年超過確率1/1,000）の非常に大規模な大雨

はじめに

第1章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

第2章 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

**第3章 居住誘導区域の設定**

第4章 誘導区域の設定

第5章 設定 始良市の独自区域の設定

第6章 誘導施策の設定

第7章 防災指針

第8章 目標値の設定

第9章 届出制度

参考資料

## 1.4 居住誘導区域

居住誘導区域の設定の視点及び新たな防災に関する区域の指定に基づき、居住誘導区域の設定を見直しました。区域については以下に示すとおりです。

### (1) 全体図

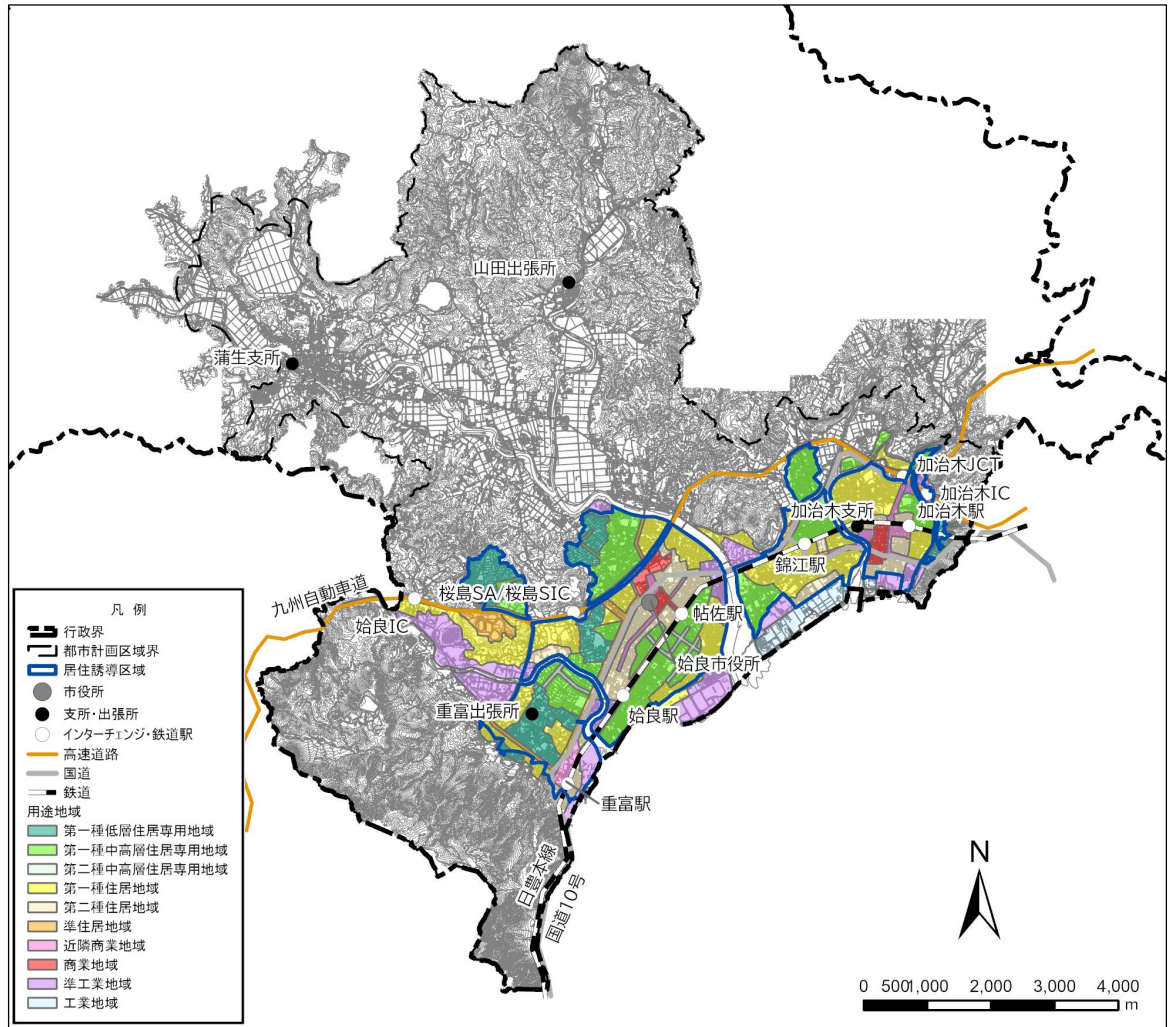


図 居住誘導区域全体図

(2)重富駅周辺から帖佐駅周辺までの居住誘導区域

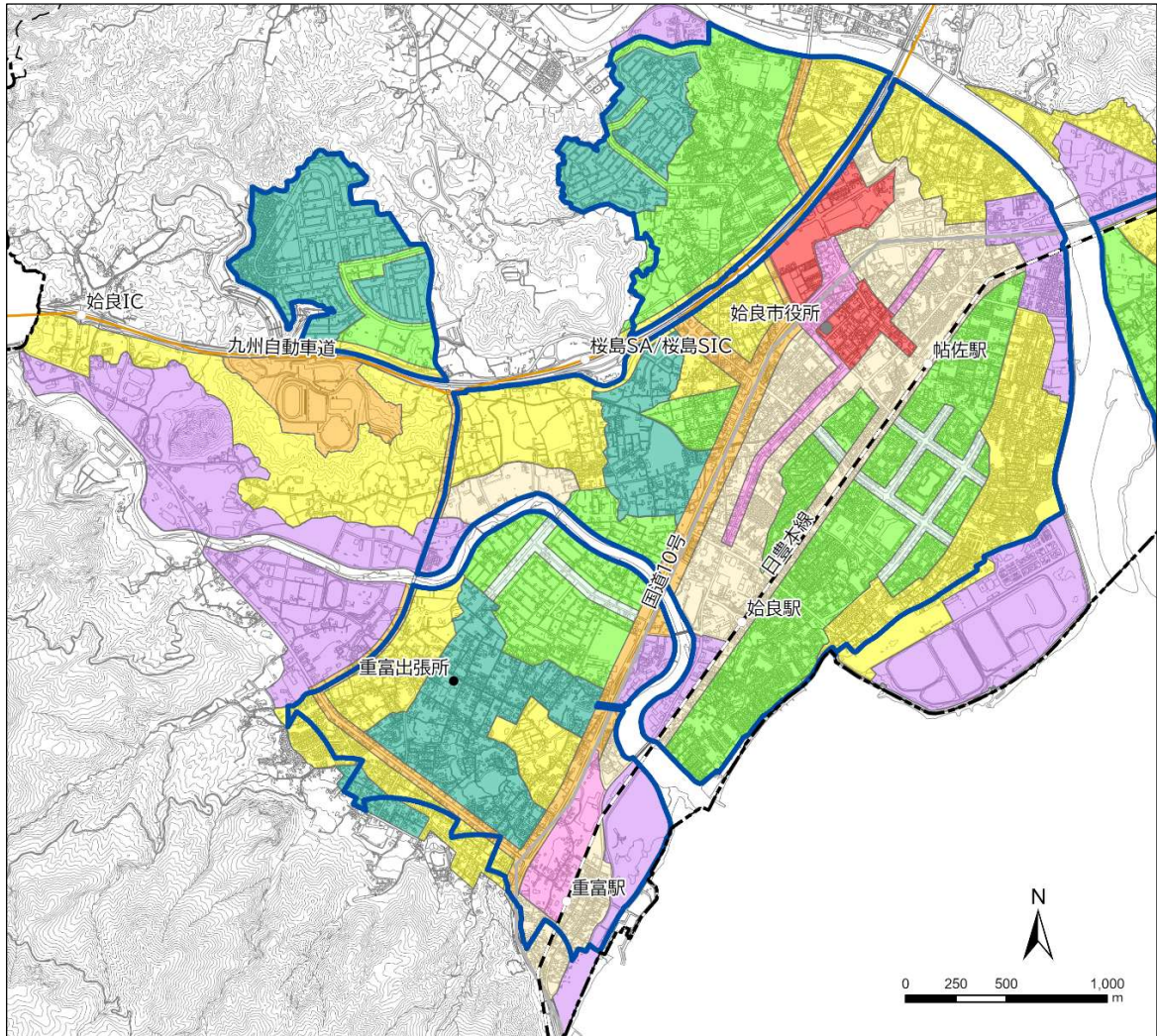


図 重富駅周辺から帖佐駅周辺までの居住誘導区域図

凡 例	
⋯⋯	行政界
□ □	都市計画区域界
■	居住誘導区域
○	インターチェンジ・鉄道駅
●	市役所
●	支所・出張所
—	高速道路
—	国道
---	鉄道
用途地域	
■	第一種低層住居専用地域
■	第一種中高層住居専用地域
■	第二種中高層住居専用地域
■	第一種住居地域
■	第二種住居地域
■	準住居地域
■	近隣商業地域
■	商業地域
■	準工業地域

はじめに

第1章 現状と将来見通しに  
おける都市構造上の  
課題

第2章 立地適正化計画に  
おけるまちづくりの  
方針

第3章 Ⅱ  
の設

第4章 Ⅲ  
の設

第5章 設定  
始良市の独自区域の

第6章 誘導施策の設定

第7章 防災指針

第8章 目標値の設定

第9章 届出制度

参考資料

(3) 錦江駅周辺から加治木駅周辺までの居住誘導区域

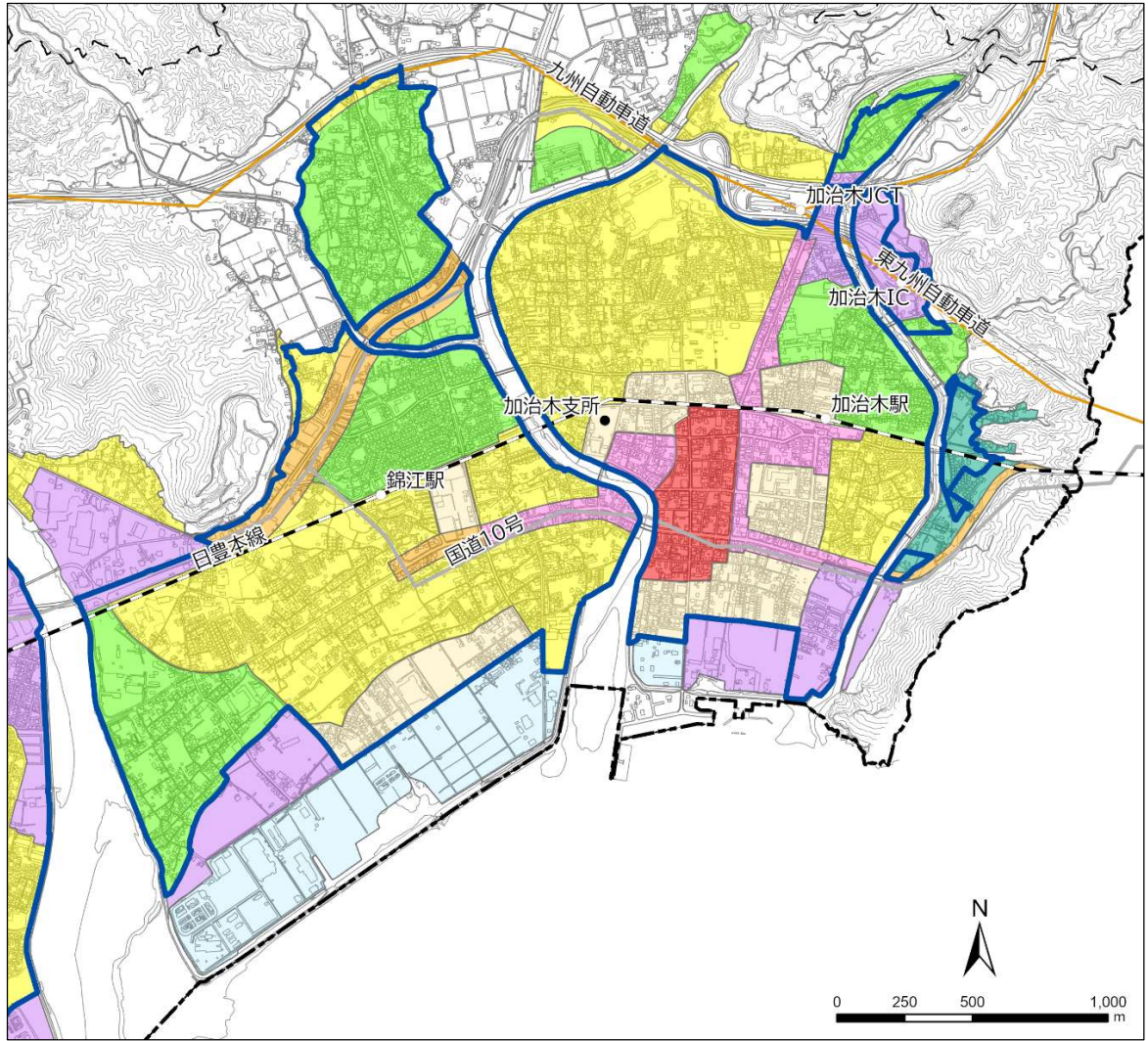


図 錦江駅周辺から加治木駅周辺の居住誘導区域図

凡 例	
⬜⬜⬜	行政界
□	都市計画区域界
■	居住誘導区域
○	インターチェンジ・鉄道駅
●	支所・出張所
—	高速道路
—	国道
---	鉄道
用途地域	
■	第一種低層住居専用地域
■	第一種中高層住居専用地域
■	第二種中高層住居専用地域
■	第一種住居地域
■	第二種住居地域
■	準住居地域
■	近隣商業地域
■	商業地域
■	準工業地域
■	工業地域

はじめに

第1章 現状と将来見通しにおける都市構造上の課題

第2章 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

第3章 錦江駅周辺の居住誘導区域の設定

第4章 錦江駅周辺の居住誘導区域の設定

第5章 錦江駅周辺の居住誘導区域の設定

第6章 錦江駅周辺の居住誘導区域の設定

第7章 防犯指針

第8章 目標値の設定

第9章 届出制度

参考資料