

## 第 4 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。

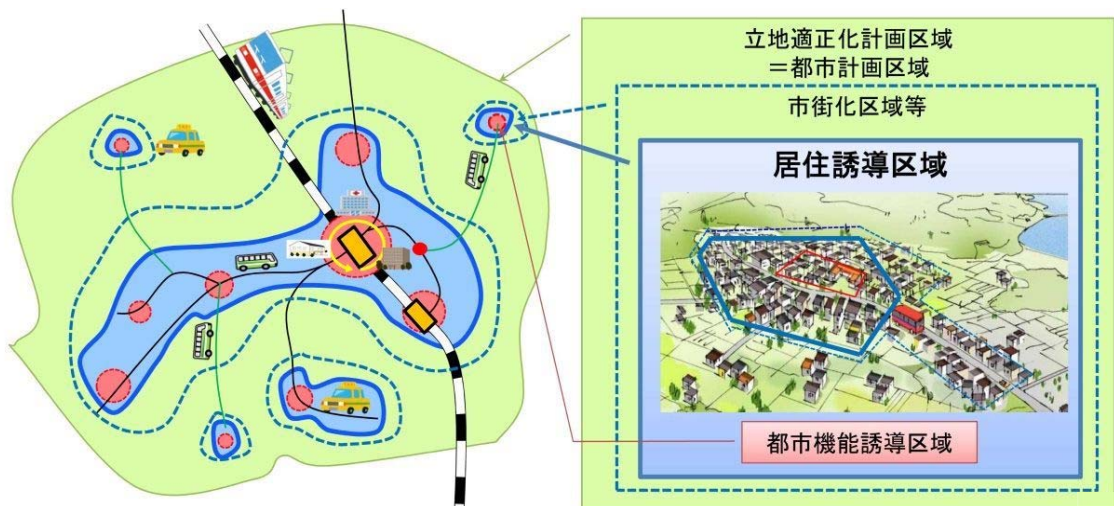
このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを考慮しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めます。

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(平成30年9月5日一部改正))

図 居住誘導区域 イメージ図



出典:都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要(平成28年9月1日一部改正)

## 1.2 居住誘導区域設定の視点

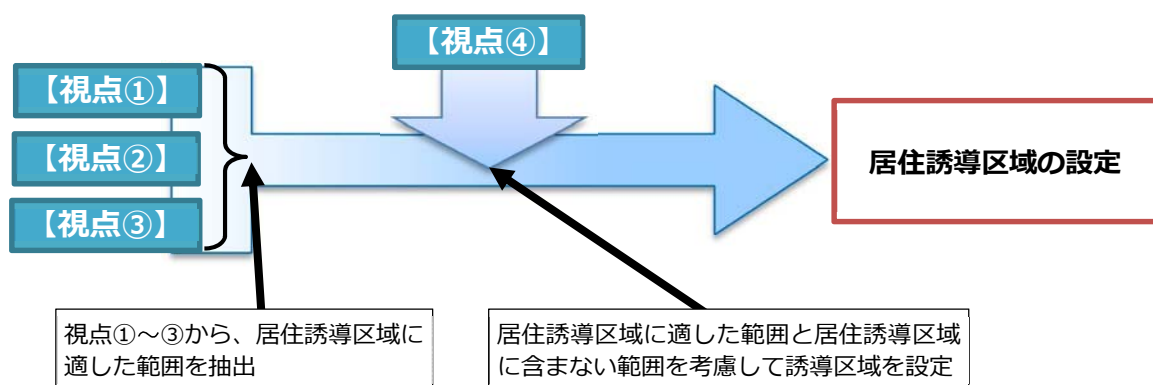
居住の誘導を図る区域は、医療・福祉・商業等の生活サービス機能が充実しており、公共交通ネットワークの利便性が高く、拠点へのアクセスが確保されていることが必要です。

居住誘導区域は、生活サービスや公共交通など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

居住能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>	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ます。
<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>	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ます。
<b>視点③一定の人口密度を維持する範囲の抽出</b>	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を条件とします。
<b>視点④居住誘導区域に含まない範囲の抽出</b>	都市計画運用指針より居住誘導区域に含まない、災害危険区域などの範囲を抽出し、居住誘導区域から外します。

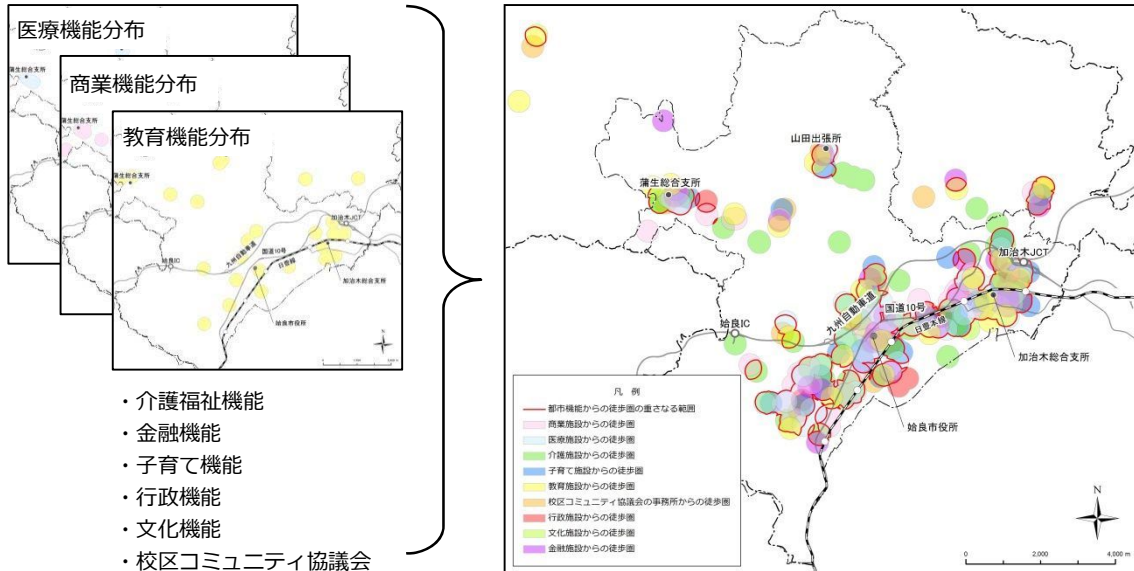
図 居住誘導区域設定フロー



### (1) 都市機能の利便性の高い範囲の抽出(視点①)

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ことから、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>※31</sup>)とし、各都市機能が2つ以上重なる範囲を抽出します。

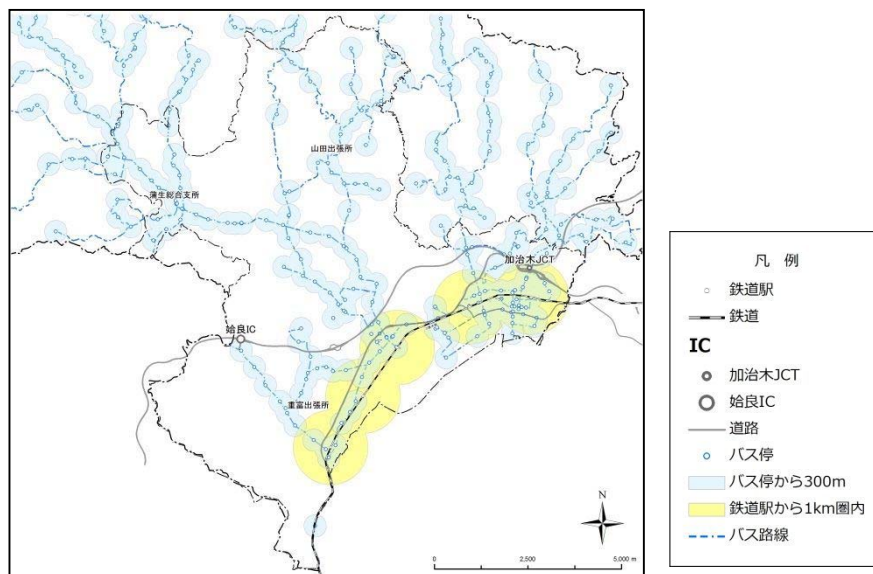
図 視点①都市機能の集約する範囲



### (2) 公共交通によるアクセスが容易な範囲の抽出(視点②)

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、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>※31</sup>)と鉄道駅からの徒歩圏(1km<sup>※32</sup>)とし抽出します。

図 視点②公共交通によるアクセスが容易な範囲



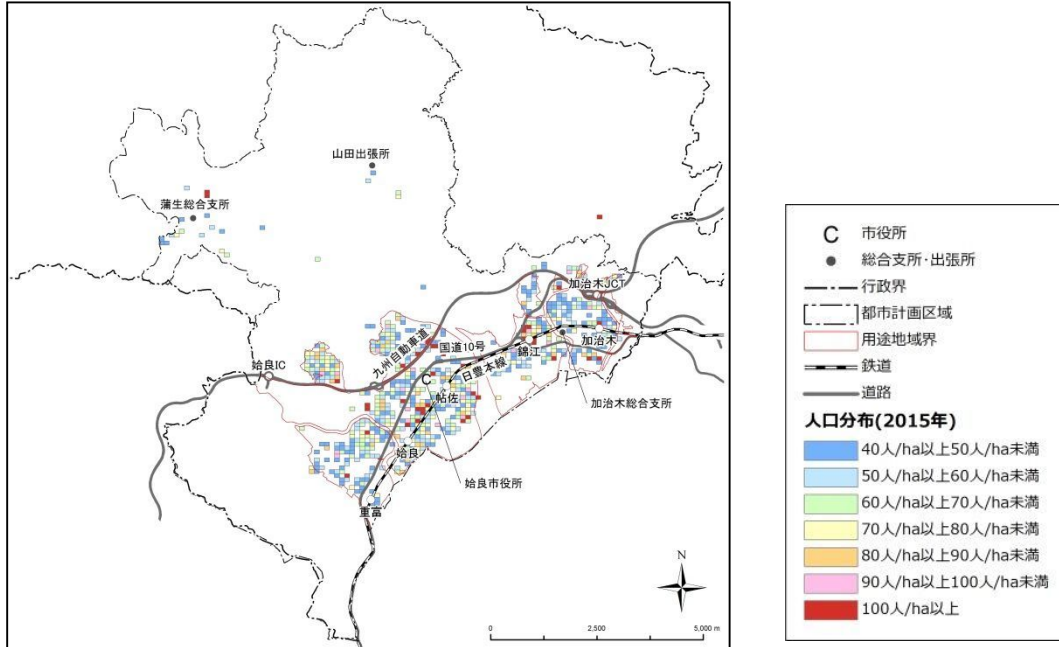
※31 無理なく歩ける距離として、「90%の人が抵抗を感じない徒歩距離が300m」という調査結果を使用しています。  
出典：バスサービスハンドブック、土木学会

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

### (3) 一定の人口密度を維持する範囲の抽出(視点③)

都市機能や公共交通を維持していくためには、一定の人口密度を保つ必要があります。よって、都市機能や公共交通の維持に必要な人口密度を DID(人口集中地区)と同じ 40 人/ha と捉え範囲を抽出します。

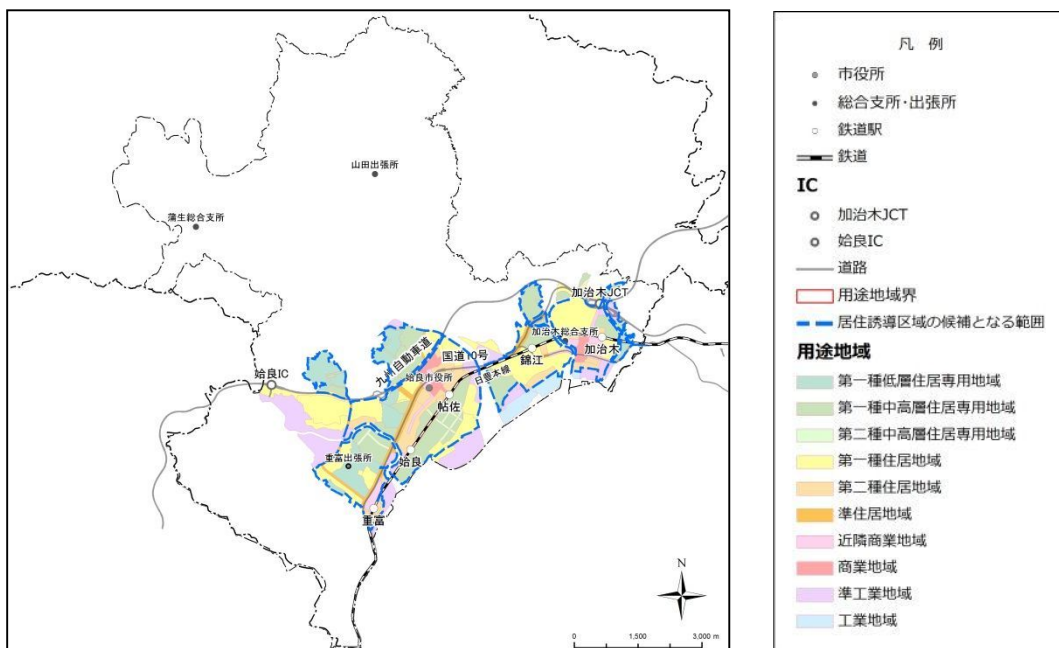
図 視点③一定の人口密度を維持する範囲の抽出



### (4) 居住誘導区域の候補となる範囲の抽出

複数の都市機能が利用しやすく(視点①)公共交通によるアクセスが便利であり(視点②)、将来においても一定の居住者がおりコミュニティが継続的に確保できる(視点③)という、居住を誘導する上で必要な条件を満たしている区域を抽出し、居住誘導区域に適した範囲として設定します。

図 居住誘導区域の候補となる範囲



### (5) 居住誘導区域に含まない範囲の抽出(視点④)

都市計画運用指針より居住誘導区域に含まないとされている区域(土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域)等を考慮し居住誘導区域を設定します。

図 視点④居住誘導区域と危険災害区域との重ね図

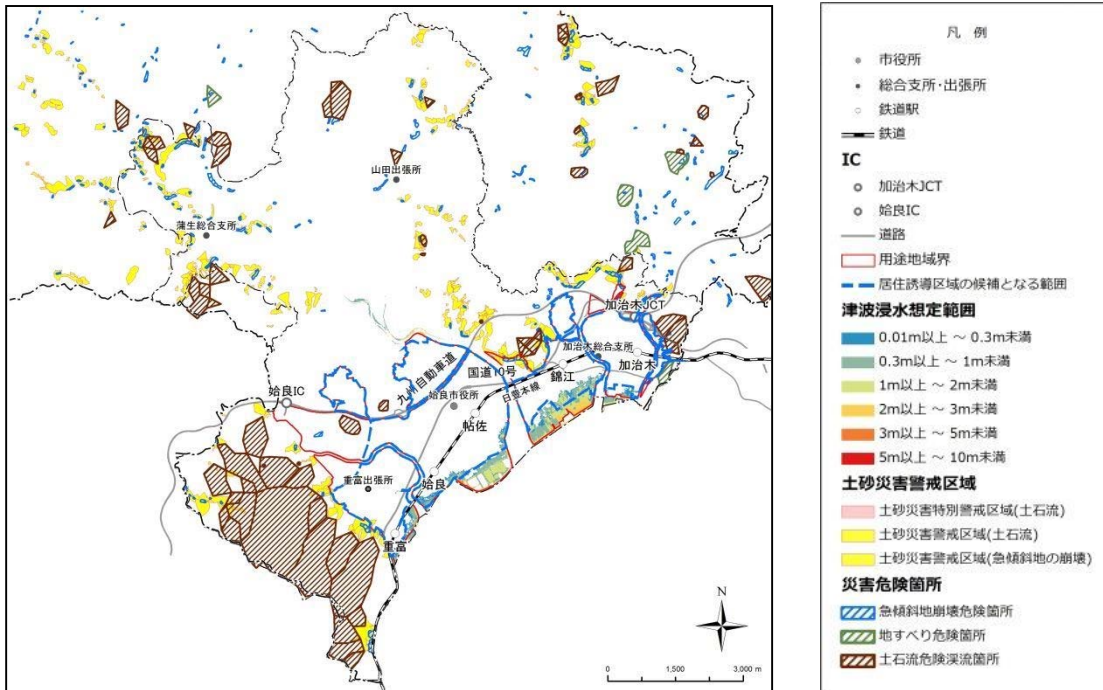


図 居住誘導区域に含まないこととすべき区域

#### ④原則として、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(建築基準法第三十九条第一項に規定する災害危険区域のうち、同条第二項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域を除く)
- > 地すべり等防止法(昭和33年法律第30号)第3条第1項に規定する地すべり防止区域
- > 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律(昭和44年法律第57号)第3条第1項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

#### ⑤それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

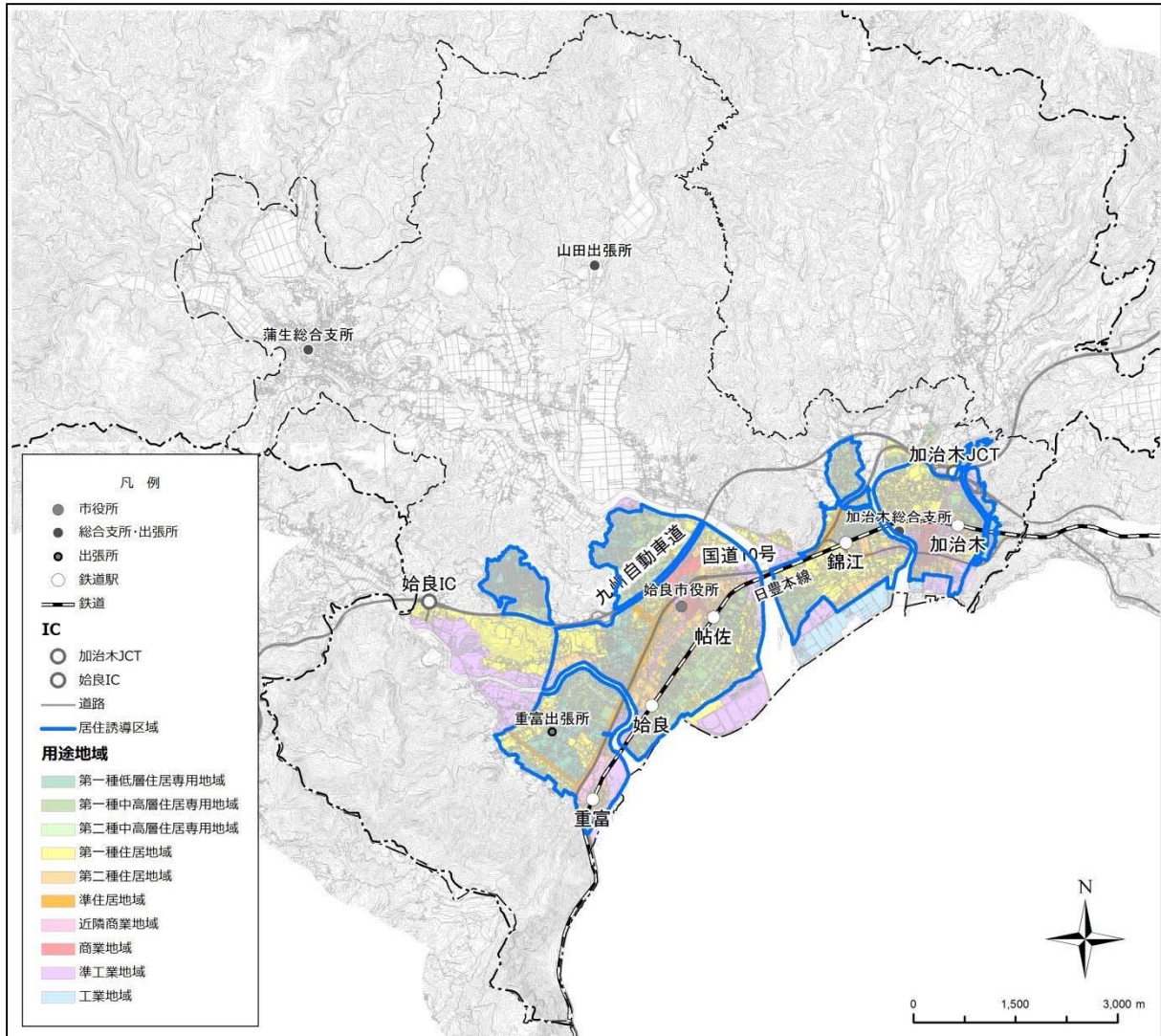
- > 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第6条第1項に規定する土砂災害警戒区域
- > 津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項に規定する津波災害警戒区域
- > 水防法(昭和24年法律第193号)第14条第1項に規定する浸水想定区域
- > 特定都市河川浸水被害対策法(平成15年法律第77号)第32条第1項に規定する都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域
- > 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域

出典:都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要(平成28年9月1日一部改正)

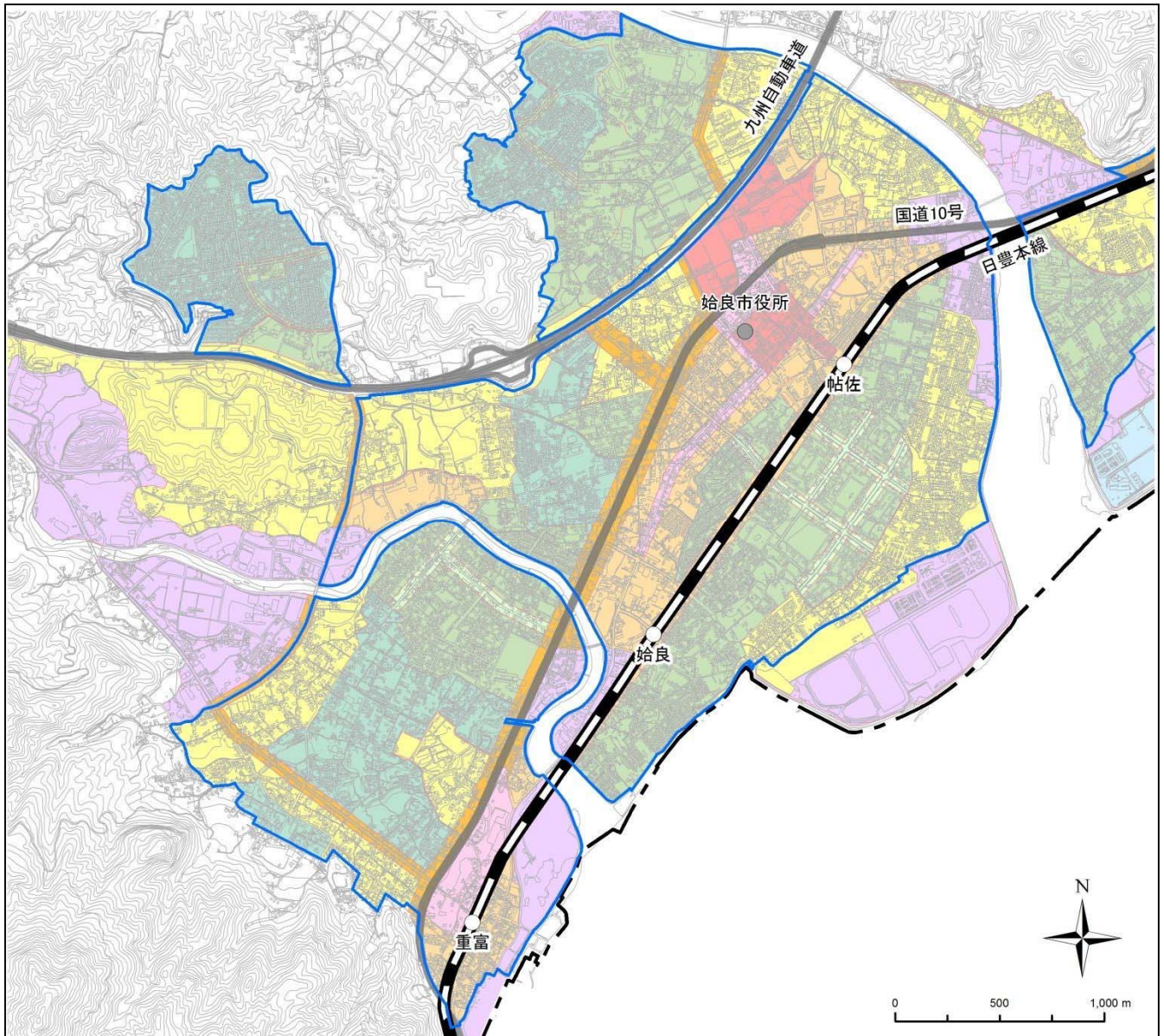
### 1.3 居住誘導区域

居住誘導区域の設定の視点より、居住誘導区域の設定を行います。区域については、以下のとおりとなります。

#### (1) 全体図



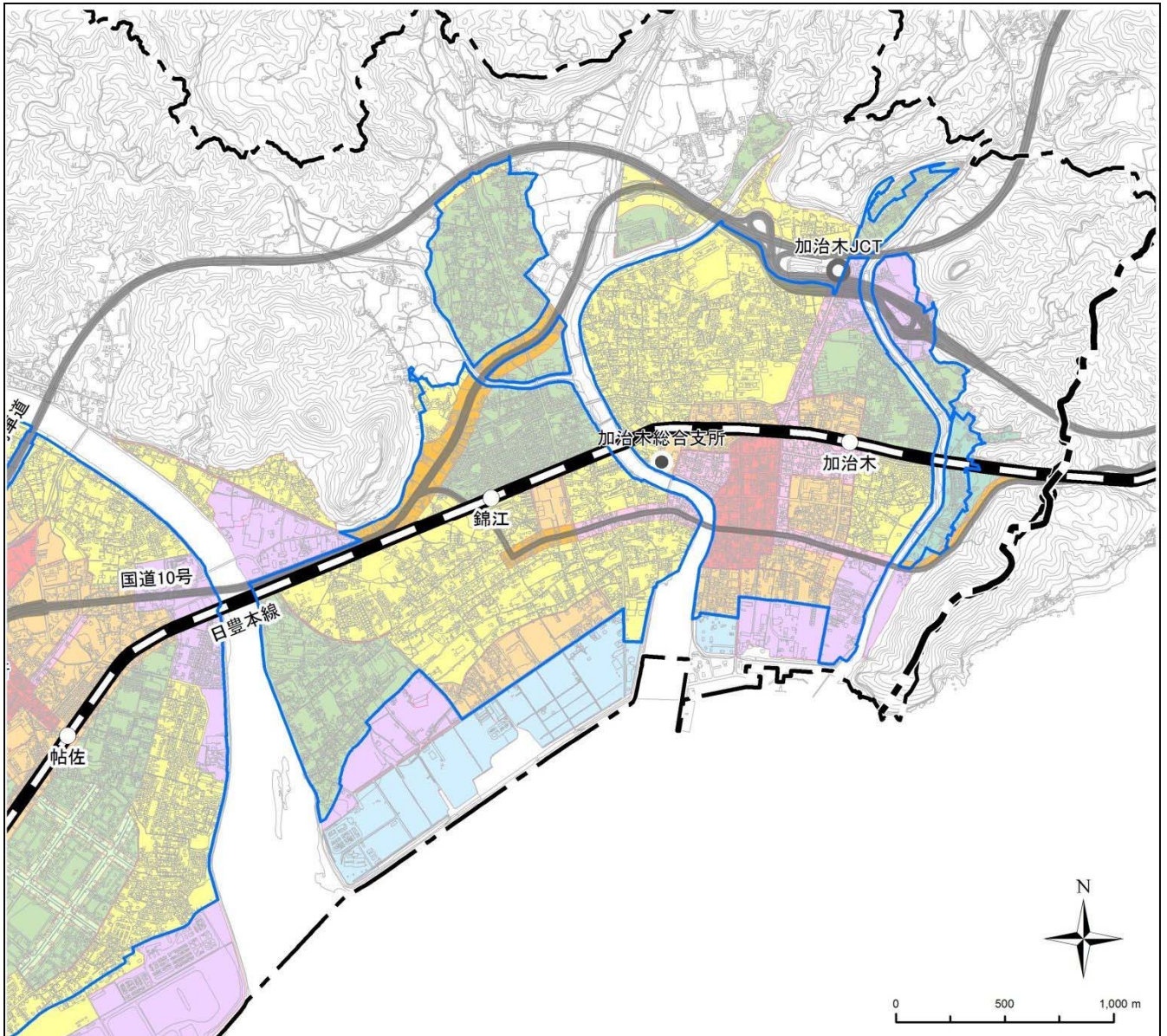
(2) 重富駅周辺から帖佐駅周辺までの居住誘導区域



凡例	
●	市役所
●	総合支所・出張所
○	鉄道駅
—	鉄道
IC	
○	加治木JCT
○	始良IC
—	道路
—	居住誘導区域
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



(3) 錦江駅周辺から加治木駅周辺の居住誘導区域



凡例	
●	市役所
●	総合支所・出張所
○	鉄道駅
—	鉄道
<b>IC</b>	
○	加治木JCT
○	給良IC
—	道路
—	居住誘導区域
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

