

## 第7章 居住誘導区域の検討

### (1) 区域設定方針の検討

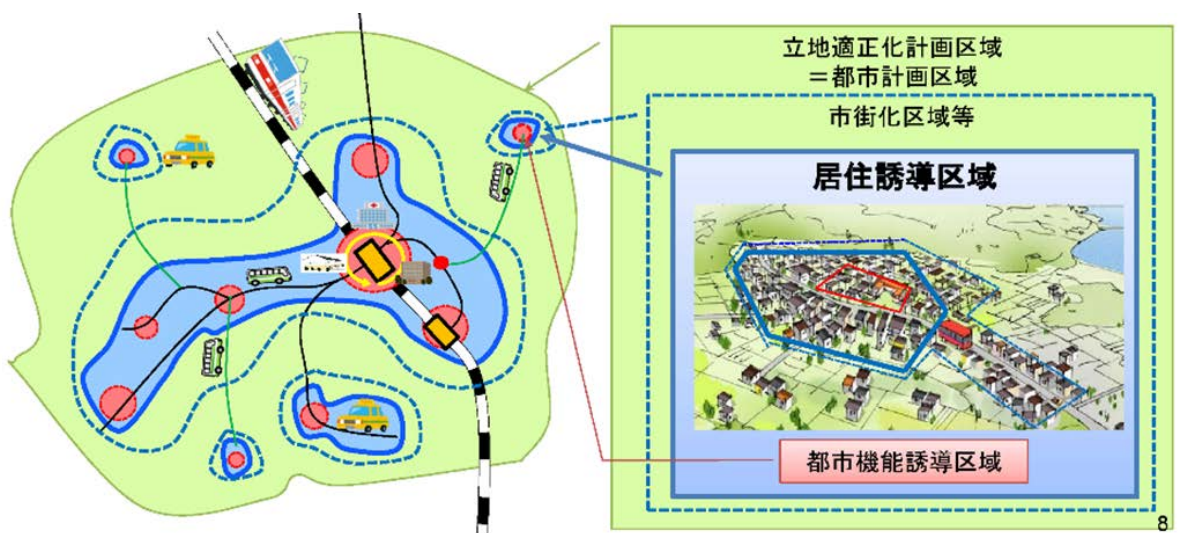
#### ア. 居住誘導区域とは

人口減少の中にあっても一定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のことで

##### ■居住誘導区域を設定する意義

今後人口減少に伴う低密度な居住地の拡大を抑止し、人口の維持を図りながら徐々に人口密度を高め、市街地、居住地としての機能を維持・向上させ、地域における公共投資や公共公益施設の維持・運営など、都市経営を効率的に行うことを目的に定める地域です。

〈立地適正化計画のイメージ〉



※国土交通省作成資料に加筆

## イ. 居住誘導区域設定における基本的な考え方

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勘案しつつ、居住誘導区域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るべきであり、以下の視点を重視した都市づくりを進めていきます。

### 居住誘導区域に期待される役割

- 居住が集積し高く人口密度の維持・増進が期待される
- 都市の中心拠点及び生活拠点の周辺に位置し、若しくは公共交通により比較的容易にアクセスでき、その都市機能を利用できる
- 公共交通の利便性が高い

## ウ. 居住誘導区域設定において考慮すべき事項

本市では、都市計画運用指針等の指針を踏まえ、区域設定の考え方、及び考慮すべき事項を次の表のように設定します。

### ポジティブ評価

区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○人口密度の高さや成長性 ○都市の拠点となるべき区域	● 人口密度が高い地域の連坦性 (現状、将来、成長性)
○周辺からの公共交通(鉄道、バス)によるアクセスの利便性が高い区域等	● 鉄道の徒歩利用圏域(駅から約1km) ● バスの徒歩利用圏域(バス停から300m)
○都市拠点等へのアクセス性が高い区域	● 都市拠点等(都市機能誘導区域)への近接性や、高い連携性

### ■居住性の評価(メッシュ別評価)

H27年人口密度 (人/ha)	H47年人口密度 (人/ha)	H47年—H27年 人口密度増減数 (人/ha)	公共交通利便性 (鉄道・バス利用圏域 への近接性)
20~40=1点	20~40=1点	0~10=1点	バス停から 300m圏域内=1点
40~60=2点	40~60=2点	10~20=2点	鉄道駅から 1km圏域内=2点
60以上=3点	60以上=3点	20以上=3点	上記両方に該当 =3点

(※) 後述の頁では、概ね6点以上を主に抽出し、区域設定に反映・検討している

## ネガティブ評価

区域設定の考え方	区域設定において考慮すべき事項
○災害の危険性の高い区域は除外すべき	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各種災害危険区域 (津波浸水想定区域・浸水深さ 2m 超) (津波浸水開始時間・1 時間後) (土砂災害危険区域)</li> </ul>
○居住地としての利用が望ましくない区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 農用地区域</li> <li>● 工業系用途地域 (準工、工業、工専)</li> </ul>

居住誘導区域については、居住性の高い既存市街地等の居住機能の維持に留意し、上述のような災害の危険性の高い区域は除外する方向を基本とします。

しかしながら、居住誘導区域内においても、津波浸水深が 2m 以下又は津波浸水開始時間（浸水深 20cm に達する時間）が 1 時間後以降の津波浸水想定区域や、国領川の洪水浸水想定区域（水深 3m 未満の区域）、土砂災害警戒区域のうち発生源からの距離が遠く避難所が近い区域など、一部の災害のリスクは含まれることから、災害リスク情報の周知・防災意識の向上や、避難体制の強化を図るとともに、必要な災害対策を講じるなど、居住誘導区域内の防災・減災対策を推進します。