

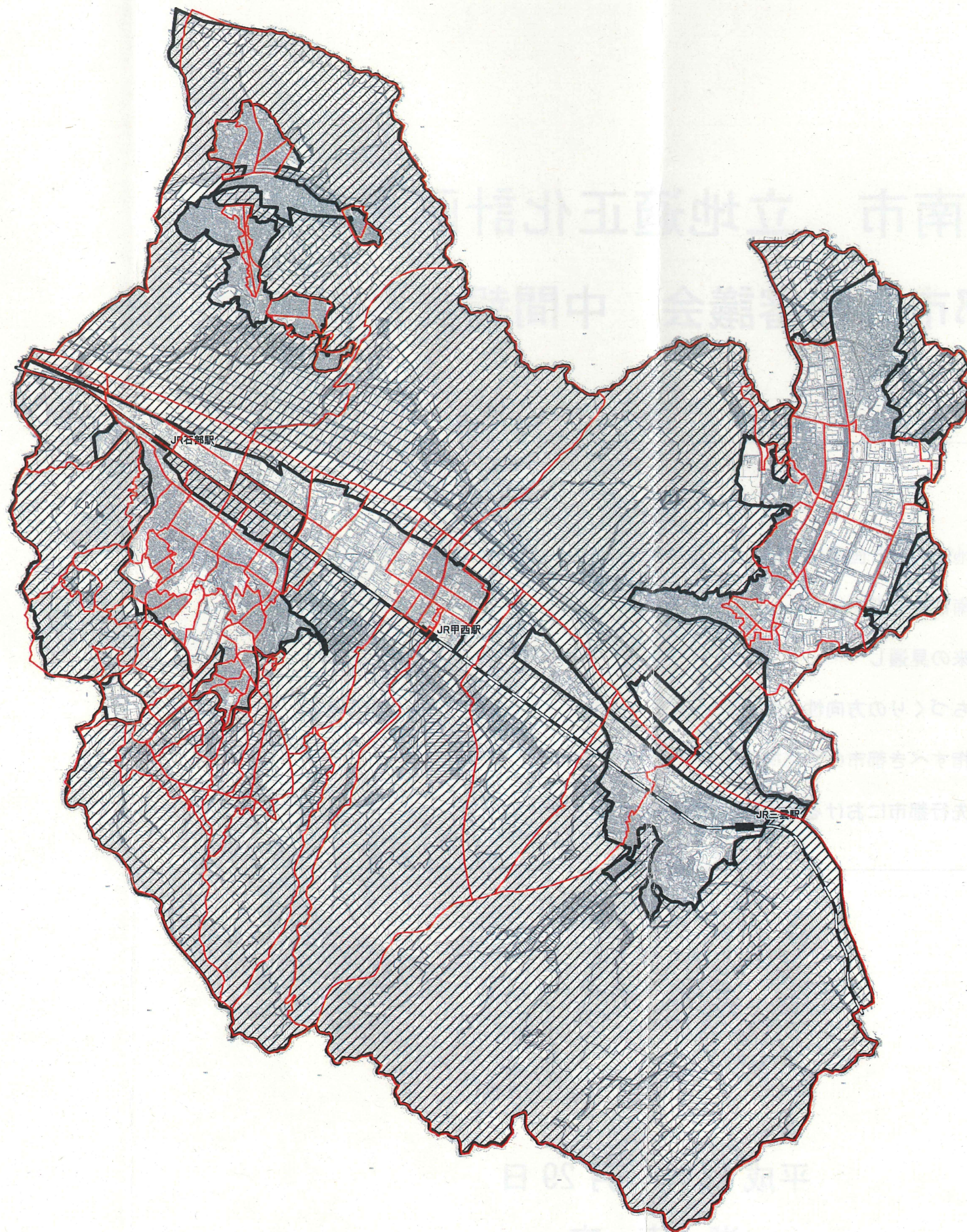
湖南省 立地適正化計画策定
都市計画審議会 中間報告資料

目 次

1. 立地適正化計画制度とは	1
2. 湖南省の現況特性	2
3. 将来の見通し	3
4. まちづくりの方向性（案）	4
5. 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針の検討（案）	5
参考. 先行都市における誘導区域設定の考え方	6

平成 28 年 3 月 29 日

湖 南 市



参考図 国勢調査（平成 22 年）における小地域区分

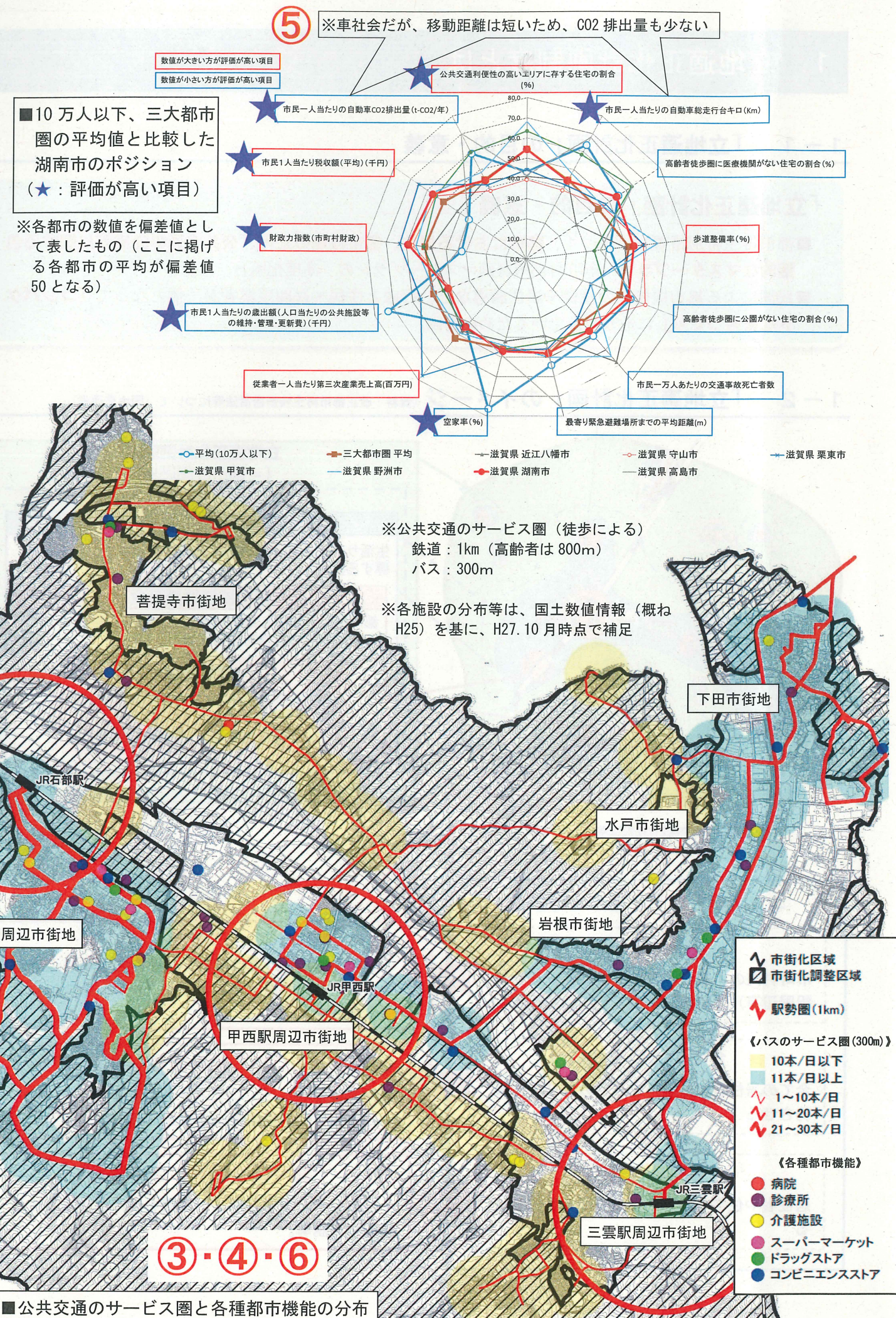
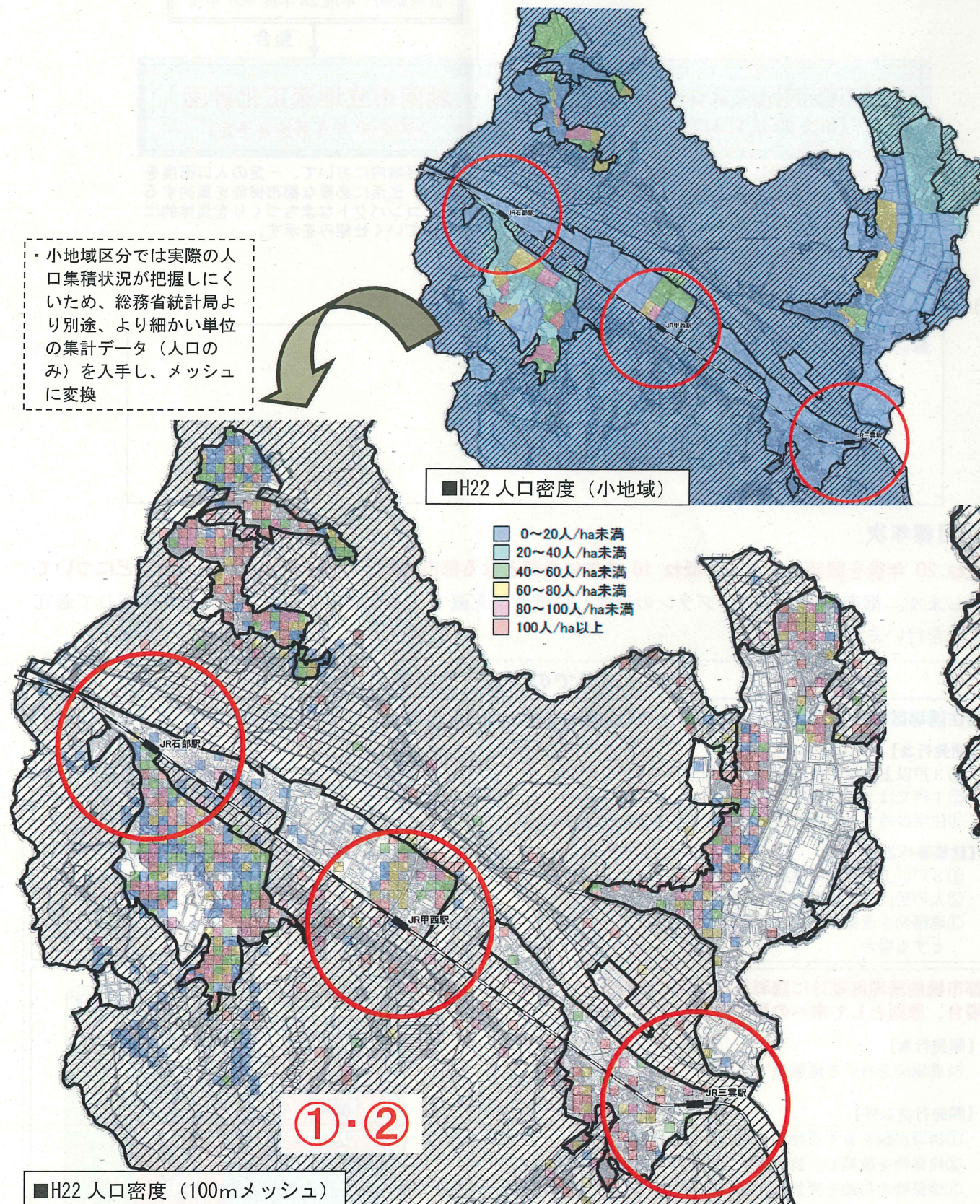
小地域は、市区町村よりも小さい単位である町丁・字等の別に年齢 5 歳階級別人口や家族類型別世帯数等について集計している単位。

本計画においては、これらのデータを用いた図面は、この区分に基づき表記している。

2. 湖南市の現況特性

- ①河川等の地形的条件や市街化の経緯等により、それぞれコミュニティが独立した市街地が分散して形成。
- ②各市街地では人口は宅地開発や区画整理区域に高密度に集積。これらの大半は住居専用系の用途地域。
- ③JR 草津線3駅が開設。コミュニティバスは、駅や分散する住宅市街地を結んできめ細かく運行。
- ④住宅市街地は、運行本数に多少の差はあるものの、概ね公共交通の利便地域に含まれる。
- ⑤車社会だが、移動距離は短い（日常の移動範囲がコンパクト）。
- ⑥主な生活サービス施設は市街地に分布し、特に石部駅周辺市街地、甲西駅周辺市街地に集積。等

小地域区分では実際の人口集積状況が把握しにくい。ため、総務省統計局より別途、より細かい単位の集計データ（人口のみ）を入手し、メッシュに変換



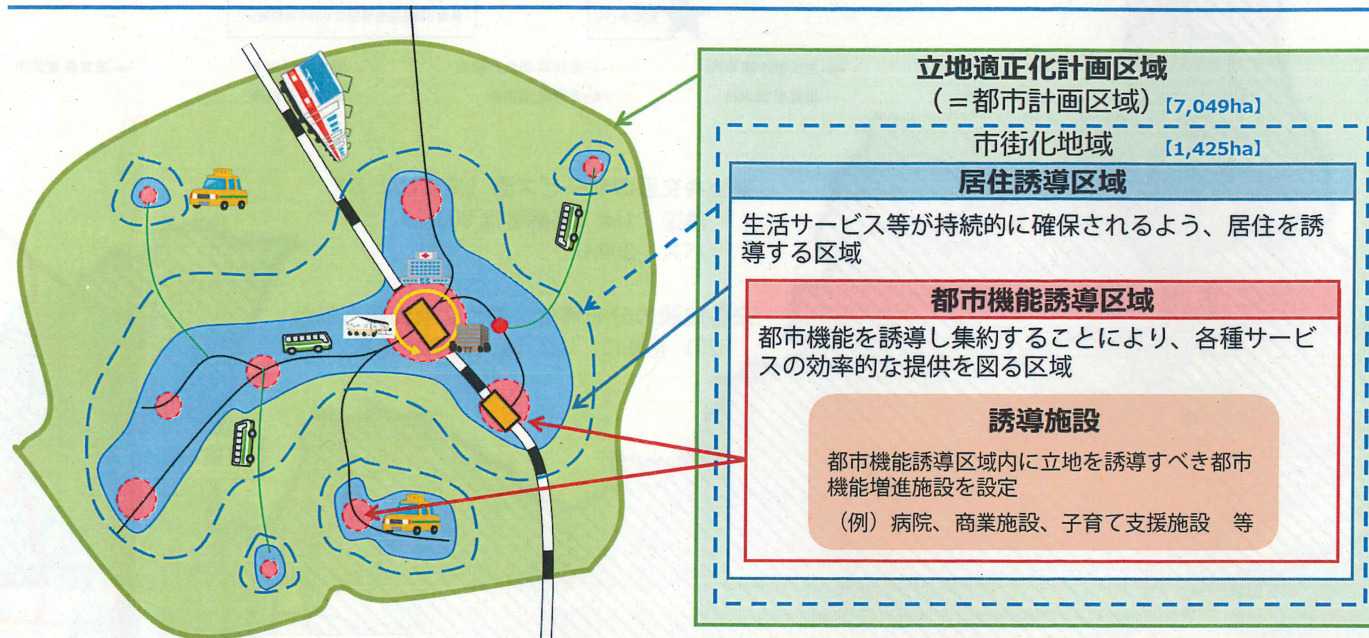
1. 立地適正化計画制度とは

1-1 「立地適正化計画」の目的・意義

「立地適正化計画」の目的・意義

- 都市再生特別措置法に基づく、都市における居住、都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープラン（市町村都市計画マスタープランの「高度化版」）。
- 民間による都市機能への投資や居住誘導など、行政と住民・民間事業者が一体となって「コンパクトなまちづくり」に取り組んでいくための計画。

1-2 「立地適正化計画」のイメージ（資料：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省））



(※出典：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省）P25)

コンパクトシティをめぐる誤解

一極集中

市町村内の、最も大きな拠点（ターミナル駅周辺等）1箇所に、全てを集約させる

全ての人口を集約

全ての居住者（住宅）を一定のエリアに集約させる

強制的な集約

居住者や住宅を強制的に短期間で集約させる

多極型

中心的な拠点だけではなく、旧町村の役場周辺等の生活拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す。

全ての人口の集約を図るものではない

既存の集落やコミュニティを否定するものではない。農山村部や里地里山の保全は必要。

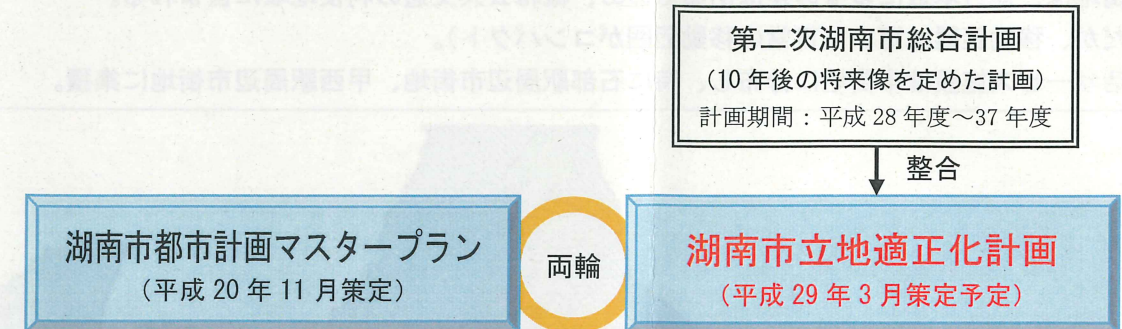
緩やかな誘導による集約

インセンティブを活用し、時間をかけながら居住の集約化を誘導。

1-3 計画の内容

(1) 計画の位置づけ

湖南省立地適正化計画は、上位計画となる第二次湖南省総合計画等との整合を図りつつ、湖南省都市計画マスタープランと両輪となって将来都市像の実現を目指すものです。



- ・市街地全体を俯瞰し、土地利用のゾーニングや骨格的な都市施設（道路・公園等）の整備方針を示す。
- ・市街地区域内では、住宅地・商業地・工業地の配置方針や市街地に必要な都市施設（道路・公園等）の整備方針を示す。

- ・市街地区域内において、一定の人口密度を維持し、生活に必要な都市機能を集約するため、コンパクトなまちづくりを具体的に推進していく仕組みを示す。

(2) 計画の記載事項

■必ず定める事項

- ・立地適正化計画の区域（＝都市計画区域）
- ・立地の適正化に関する基本方針
- ・居住誘導区域の設定と実現化方策
- ・都市機能誘導区域の設定と実現化方策
- ・誘導施設の整備事業等

(3) 目標年次

概ね20年後を展望した上で、概ね10年後に必要な都市機能、居住を誘導すべき区域などについて検討します。都市計画マスタープランの見直しに併せて見直すことを基本としますが、必要に応じて適宜見直しを行います。

誘導区域外での措置（届出制度）

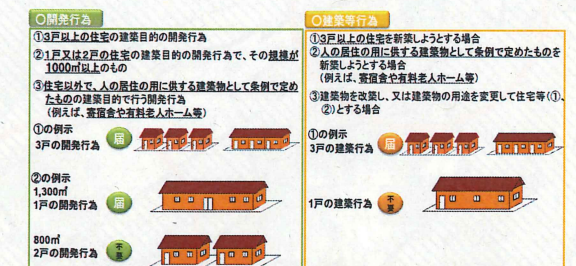
居住誘導区域外で下記の一定規模以上の住宅開発を行う場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築
- ② 1戸又は2戸の住宅でその規模が1,000㎡以上
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物と条例で定めたもの

【建築等行為】

- ① 3戸以上の住宅の建築
- ② 人の居住の用に供する建築物と条例で定めたもの
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合



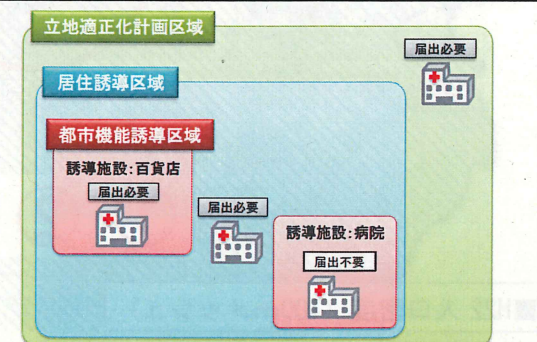
都市機能誘導区域外に誘導施設と同じ機能を持つ施設を整備する場合、原則として市への届出が必要となります。

【開発行為】

誘導施設を有する建築物

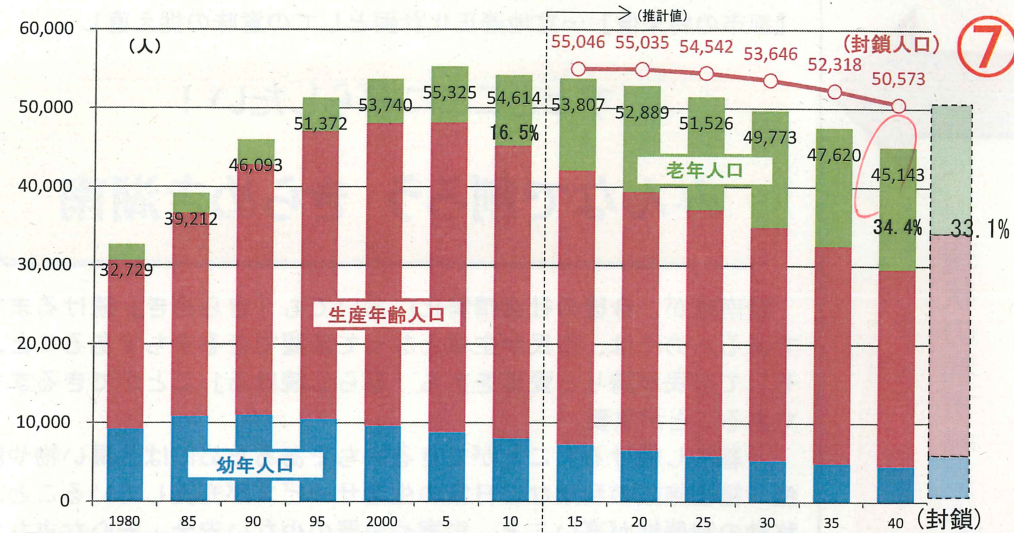
【開発行為以外】

- ① 誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ② 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 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

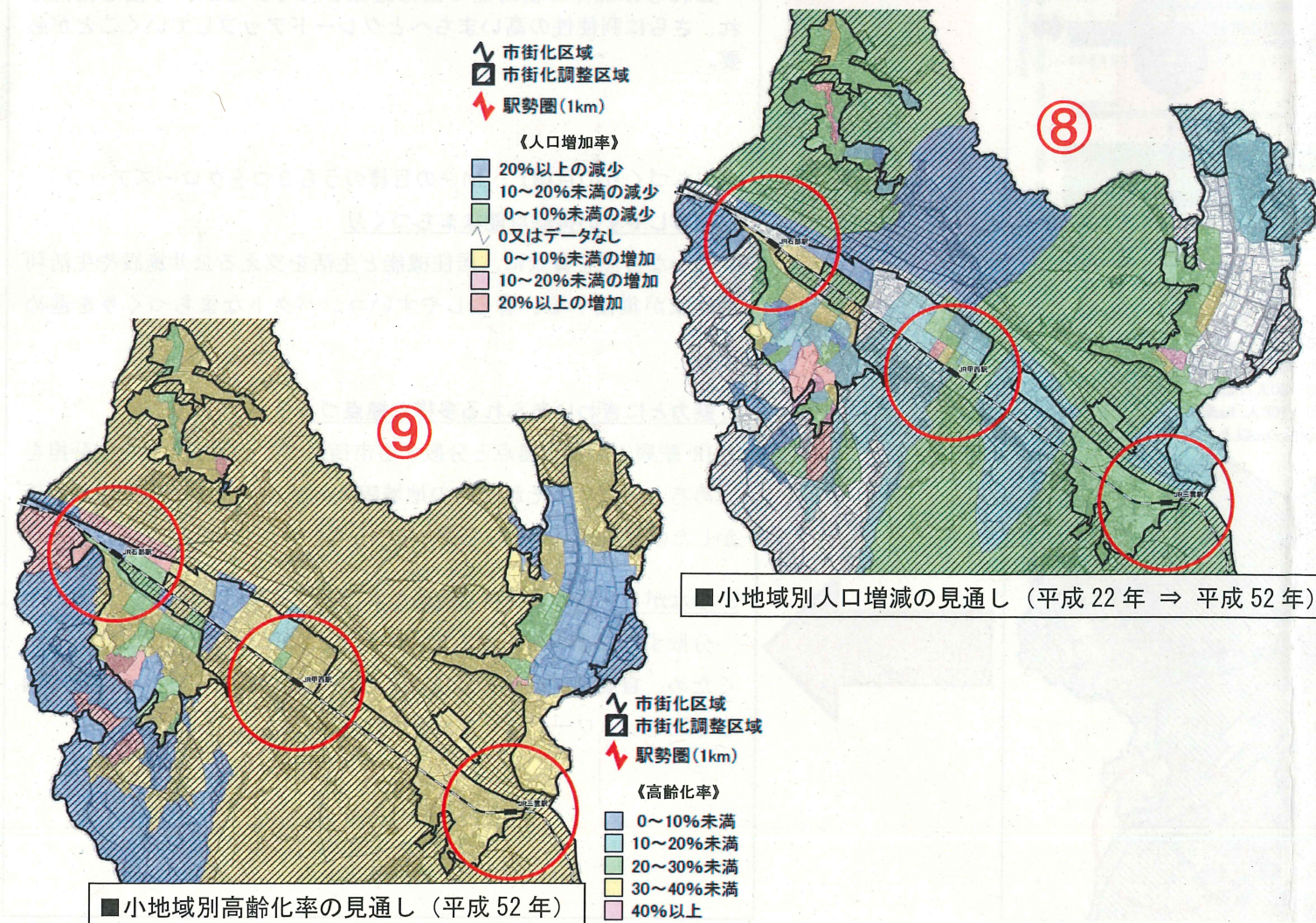


3. 将来の見通し

- ⑦今後30年間の人口減少は約4,000人（封鎖人口による）に留まり、市街地では大幅な人口密度の低下は見込まれない。
- ⑧多くの地域で人口がやや減少するが、一部、増加地域も見られる（菩提寺、石部、甲西駅周辺、岩根）。
- ⑨65歳以上の高齢者数は7,000人以上増加すると見込まれることから、高齢化に対応した生活サービス水準の維持が不可欠。



■封鎖人口による将来推計（資料：国立社会保障・人口問題研究所H25.3予測）



- ⑩人口密度の大幅な低下は見込まれないとはいえ、市全体では人口減少が進むことが見込まれるため、生活サービス施設の流出・撤退が懸念。
- ⑪平成52年には医療施設までの徒歩圏内高齢者数は大幅に増加するものの、カバー率（医療施設徒歩圏内高齢者数／総高齢者数）には大きな変化はない。

⑩

■必要とされる圏域人口から試算される余剰施設数

施設分類	必要とされる圏域人口 (国土交通省資料を参照)	余剰施設数 (流出・撤退が懸念される数)
コンビニエンスストア	約3,000人	1施設
地区診療所 高齢者向け住宅 訪問系サービス	約5,000人	各1施設
デイサービスセンター 食品スーパー	約10,000人	各0~1施設

■利用人口と都市機能（資料：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省））

○商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のような圏域人口が求められる。

周辺人口規模	3千人	5千人	1万人	3万人	5万人	15万人…
<医療>		地区診療所	診療所	地区病院	中央病院	
<福祉>		高齢者向け住宅 訪問系サービス	デイサービスセンター 地域包括支援センター	老健・特養	有料老人ホーム	
<買い物>	コンビニエンスストア	食品スーパー	商店街・百貨店等			

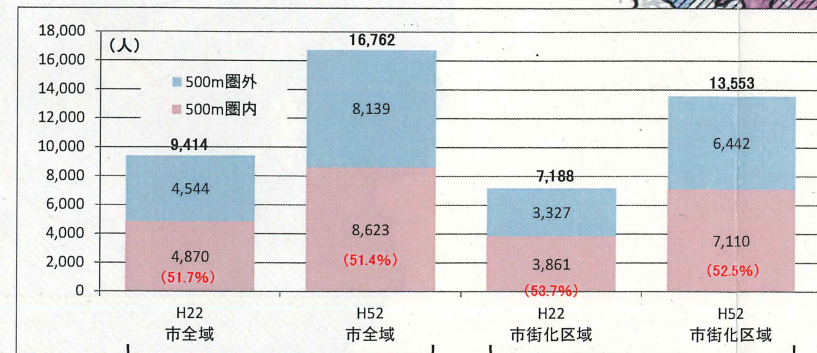
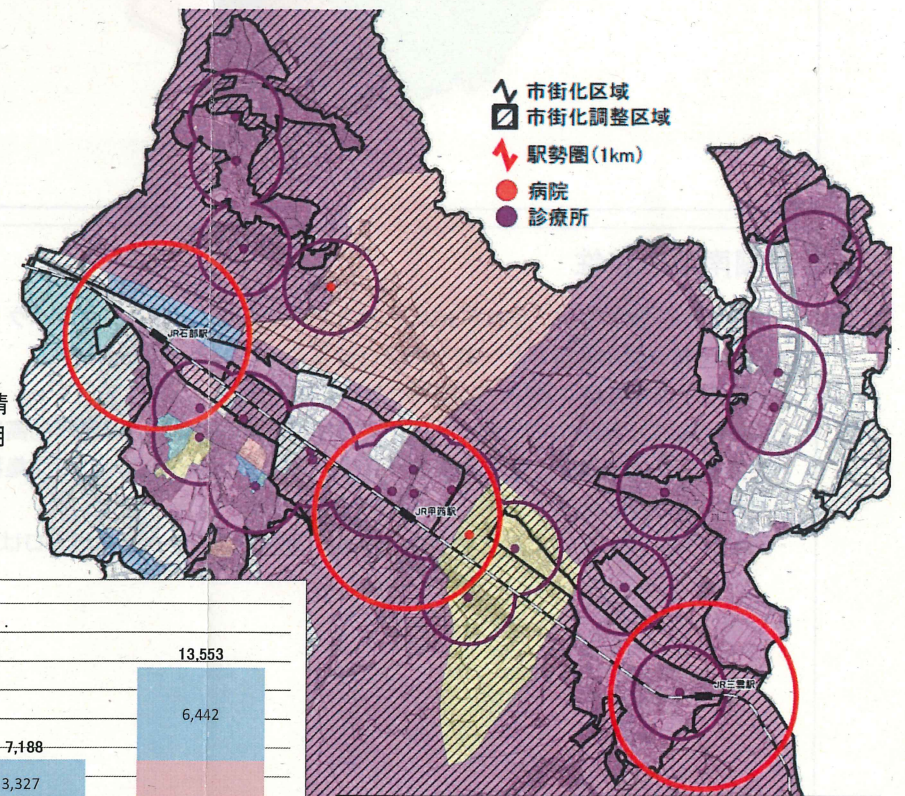
※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。
出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

⑪

《高齢者増加率》

- 20%以上の減少
- 10~20%未満の減少
- 0~10%未満の減少
- 0又はデータなし
- 0~10%未満の増加
- 10~20%未満の増加
- 20~30%未満の増加
- 30%以上の増加

※各施設の分布は、国土数値情報（H25）を基に、H27.10月時点で補足



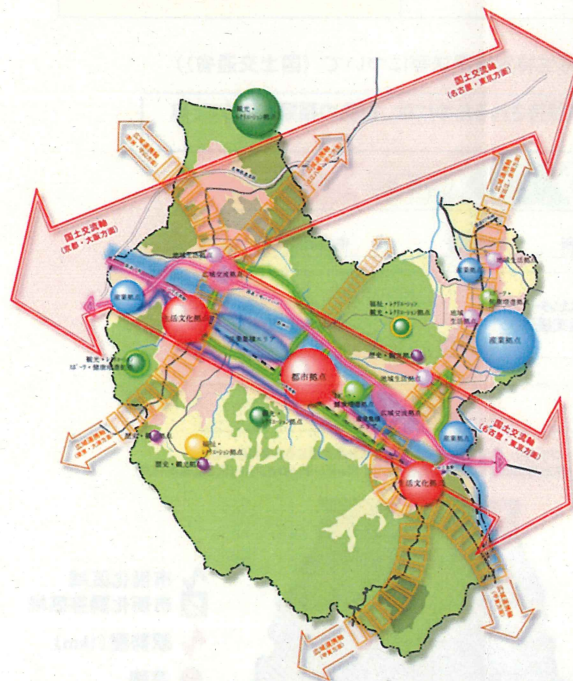
■医療施設への高齢者徒歩圏（500m）と高齢者数増減の見通し（平成22年⇒平成52年）

■医療施設への高齢者徒歩圏（500m）内外別の高齢者数とカバー率

4. まちづくりの方向性（案）

■都市計画マスタープラン（H20.11）

- 都市拠点：**より一層、多様な都市機能の集積を図り、歩行者ネットワークや親水拠点の整備など、身近な生活環境の整備・改善に取組み、魅力と活力が感じられる拠点づくりを進める。
- 生活文化拠点：**行政サービス機能や商業・業務機能、医療・福祉機能等の維持・強化を図り、市民の便利で快適な日常生活を支える拠点づくりを進める。
- 地域拠点：**行政サービス機能や教育・文化機能などの整備・強化を図り、それぞれの市街地において歩いて行ける身近な生活拠点づくりを進める。

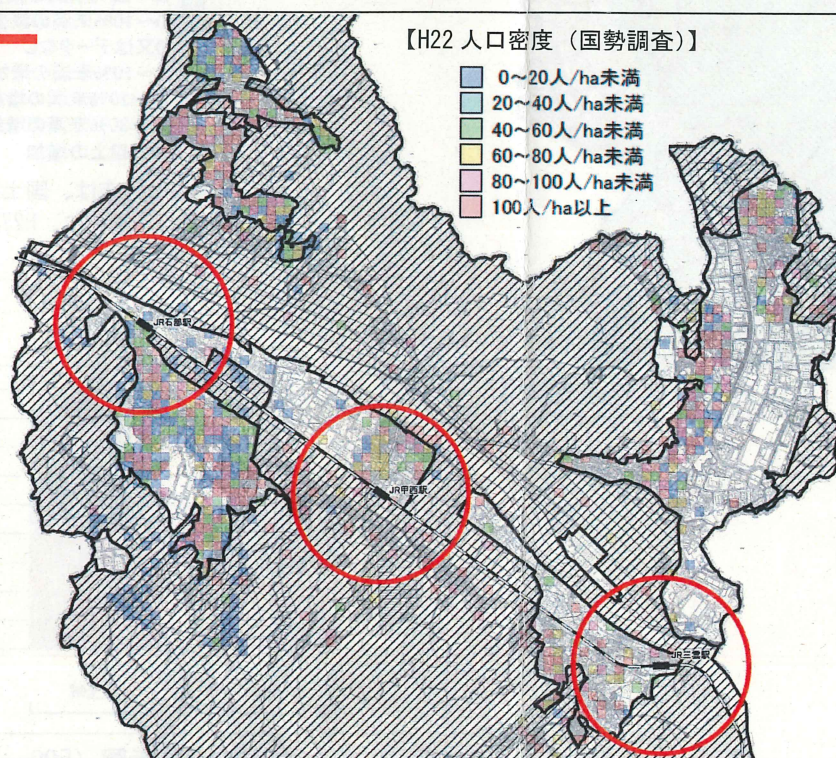
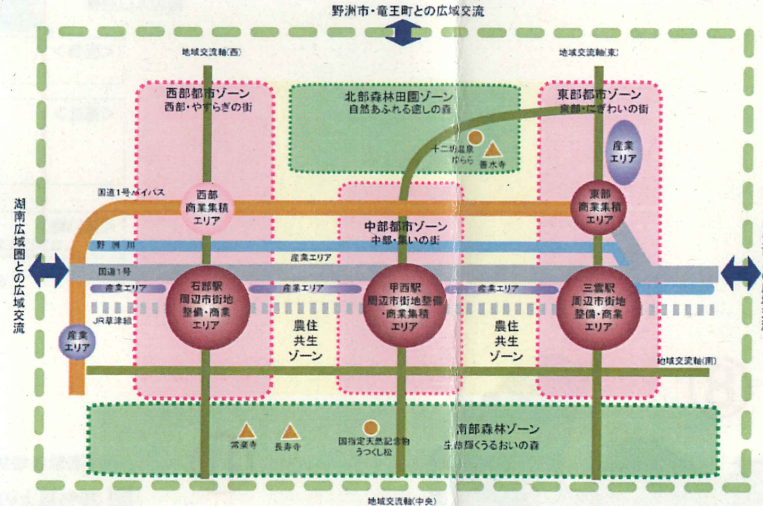


■湖南市の特性

- 市街地は分散するが、それぞれが高密度で人口集積し、極めてコンパクト
- JR 草津線3駅が開設され、駅と市街地をコミュニティバスが接続
- 自動車への依存度は高いが、移動距離は比較的短い
- 公共交通の分担率は低いが、公共交通の利便地域の住宅割合は比較的高い
- 生活サービス施設は、石部駅周辺、甲西駅周辺に比較的コンパクトに集積
- 全体的に人口は減少するが、人口密度はほぼ維持
- 高齢者人口（65歳以上）は増加し、医療・福祉施設のサービス圏人口は増加

■第二次湖南市総合計画（H28.4）

- 西部都市ゾーン：**行政サービス施設の整備をはじめ、石部駅周辺の機能充実や国道1号バイパス沿いの商業・企業集積、旧街道筋環境整備、農地の保全、河川環境の保全とともに道路ネットワークの整備を進め、やすらぎの街づくりを推進します。（**石部駅周辺市街地整備・商業エリア**）
- 中部都市ゾーン：**甲西駅周辺市街地整備・商業集積や行政サービス施設の整備とともに、河川環境の保全、道路ネットワークの整備、国道1号沿道への産業集積を進め、集いの街づくりを推進します。（**甲西駅周辺市街地整備・商業集積エリア**）
- 東部都市ゾーン：**三雲駅周辺市街地整備、工業団地の環境整備、農地の保全、河川環境の保全などとともに、行政サービス施設の整備をはじめ、住宅地の生活環境の充実と新たな地域交流拠点（商業集積）との交通ネットワークの整備、地域交流拠点への更なる産業集積、商店街の活性化など、にぎわいの街づくりを推進します。（**三雲駅周辺市街地整備・商業エリア**）



まちづくり方針（案）

第二次湖南市総合計画に掲げる〈まちの将来像〉を基本に、立地適正化計画で目指すべき意味を捉え直し、以下の通り設定。

【都市の将来像】…立地適正化計画としての意味の捉え直し

ずっとここに暮らしたい！

みんなで創ろう きらめき湖南

湖南市が、今後の社会情勢化においても「きらめき」続けるまちであるためには、市民が主体となって活躍できるまちであること、そして市民が誇りと愛着を持ち「暮らし続ける」ことができるまちであることが重要。

「暮らし続ける」ことができるまちであるためには、買い物や医療・福祉施設の利用など日常生活サービスが充実していること、移動の利便性が高いこと、災害や犯罪の少ない安全・安心なまちであること、地域コミュニティが充実していることが重要。

これらの条件は現時点で概ね確保されているが、今後も維持され、さらに利便性の高いまちへとグレードアップしていくことが必要。

【まちづくりの目標】…MPの目標のうち3つをクローズアップ

1. 暮らしやすい持続可能なまちづくり

豊かな自然を背景に、居住機能と生活を支える公共施設や生活利便施設が集積する、暮らしやすいコンパクトなまちづくりを進める。

2. 魅力とにぎわいあふれる多様な拠点づくり

JR 駅周辺の都市拠点と分散する市街地の生活拠点との役割分担を進めるとともに、それぞれの地域固有の歴史・文化、周辺環境を活かした多様な拠点づくりを進める。

3. つながりを深める便利で快適なネットワークづくり

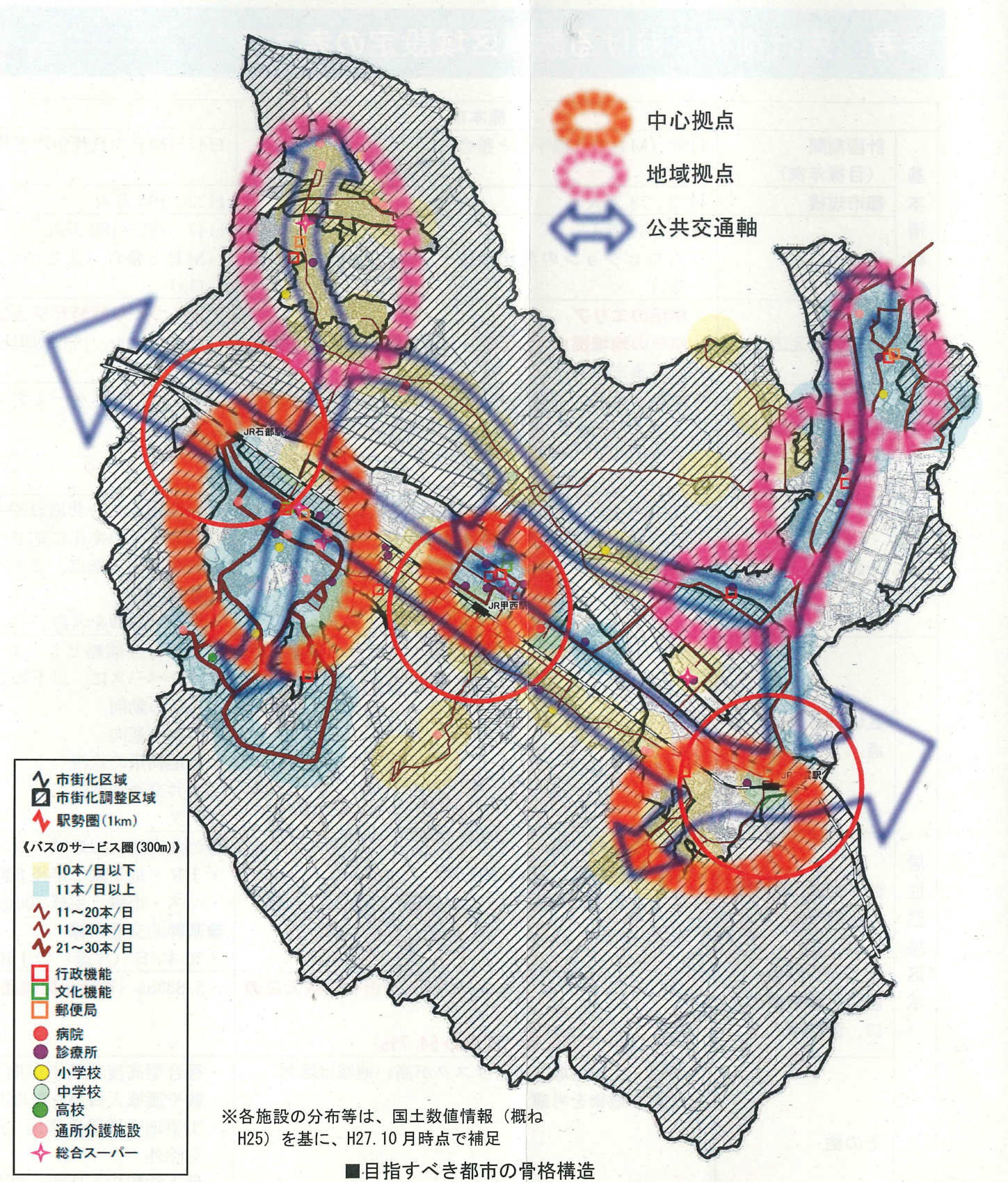
分散する拠点、市街地の魅力や活力、にぎわいを創出し高めていくため、自動車交通への過度な依存から脱却した、公共交通を基軸としたネットワークづくりを進める。

現状の都市構造を維持し、さらに生活利便性を高める方向

5. 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針の検討（案）

都市計画マスタープランや第二次湖南市総合計画の将来像と現在及び将来の人口集積状況、公共交通網、各種都市機能の立地状況を踏まえ、目指すべき都市の骨格構造、誘導方針（案）を以下の通り設定。

拠 点	中心拠点 ・特に人口、都市機能の集積が見られる中心拠点	甲西駅周辺市街地（MPでの都市拠点を包含） 石部駅周辺市街地（MPでの生活文化拠点を包含） 三雲駅周辺市街地（MPでの生活文化拠点を包含） 【都市機能の誘導方針】 地域拠点に必要な都市機能に加え、市民生活を豊かにする高次な都市機能を維持・誘導する ・総合病院 ・図書館、文化ホール等の文化施設 ・行政中枢機能 ・商店街や総合スーパー ・高校 ・子育て支援センター ・保健センター、福祉センター 等 【人口の誘導方針】 地域拠点の誘導方針に加え、若干の土地の高度利用を促進 ・現行居住者の継続居住 ・地域内外からの移住 ・U I J ターンの受け皿 ・子育て世代の受け皿 ・高齢者の住み替えの受け皿 等
	地域拠点 ・一定の人口、都市機能が集積し、公共交通により都市拠点とのネットワークが確保されている生活拠点	岩根市街地（MPでの地域生活拠点を包含） 菩提寺市街地（MPでの地域生活拠点を包含） 下田市街地（MPでの地域生活拠点を包含） 水戸市街地（MPでの地域生活拠点を包含） 【都市機能の誘導方針】 現在の生活利便性を維持するため、最低限必要な都市機能を維持・誘導する ・身近な医療機関 ・デイサービス等の通所型の高齢者福祉施設 ・食品スーパーや日用雑貨を扱う商店 ・申請手続きや証明書発行等、利用頻度の高い行政窓口機能 ・保育園、幼稚園、学童保育所、小中学校 等 【人口の誘導方針】 市街地拡大を抑制し、湖南市版総合戦略との整合を図りながら、人口流出の抑制、移住や住み替えの促進を図り、持続的なコミュニティの形成を図る ・現行居住者の継続居住 ・地域内外からの移住 ・U I J ターンの受け皿 ・子育て世代の受け皿 等
公共 交通軸	基幹的な公共交通軸 ・拠点間、拠点内を連絡する公共交通網	鉄道（JR草津線） ・3つの中心拠点を結ぶ都市軸であり、京阪神地域と連結する軸 ・さらなる利便性の向上（複線化による増便）を目指す
		めぐるくん（湖南市コミュニティバス） ・中心拠点と地域拠点を結ぶ路線 ・恒常的な基幹交通手段として、将来的にもネットワークの維持・充実を図る



- 居住誘導区域
設定の考え方

・市街化区域内で、既に高密度に人口が集積するエリア一帯を設定。
 ・なお、主要な都市機能の多くがこれらのエリアに含まれること、自動車依存の強い地方都市においては公共交通へのシフトが一気に進むとは考えにくいことから、公共交通の利便性のみを区域設定の基準としない。
- 都市機能誘導区域
設定の考え方

・都市拠点、地域拠点それぞれに都市機能誘導区域を設定するが、誘導施設については役割分担の考え方を明確にする。
 ・都市拠点においては、将来的な駅周辺整備の方向性も勘案しつつ、鉄道駅のサービス圏を基本に、既存の都市機能の分布状況を踏まえて設定。

参考. 先行都市における誘導区域設定の考え方

		熊本市	札幌市	箕面市
基本情報	計画期間 (目標年次)	H37 (MPの目標年次と整合)	H47 (MPの目標年次と整合)	策定時および概ね5年ごとの見直しの都度20年+α先を展望
	都市規模	H22: 73万人	H22: 190万人	H27: 13.5万人
	将来人口	H62: 64万人 (人口ビジョンの現状維持ベース(趨勢のまま推移))	H47: 182~188万人 (MPと整合(まちづくり戦略ビジョン、さっぽろ未来創生プランの推計人口))	H47: 14.0万人(人口ビジョンの“素”の推計(趨勢のまま推移))
都市機能誘導区域	区域の考え方	・中活のエリア ・MPの地域拠点15箇所(日常生活において多くの人が集まる場所)	・まちづくり戦略ビジョンの都心、地域交流拠点17箇所(地下鉄始発駅、バスターミナル、区役所周辺等)	・総合計画の都市拠点、地域生活拠点6箇所(市民の生活や地域活動の拠り所)を基本
	公共交通の利便性の反映	・鉄軌道駅やバス停から、概ね半径800m圏(概ね徒歩10分圏で、徒歩及び自転車を主な交通手段とするエリア)	・鉄道駅、バスターミナル等: 半径300m圏を基本	・鉄道駅: 半径800m、バス停: 半径300mを基本(ハンドブックを参照) ・鉄道駅、バス停とも半径500m圏域を比較し、乗降客数や拠点周辺の状況等を加味し、拠点毎に判断
	その他	・地域拠点における都市機能誘導区域は、地域拠点の800m圏内の工業地域を除いた市街化区域内(災害リスクが高い地域は除外)	・区役所等の公共施設や大規模民間施設などの建替えの動きがみられるなど、地域動向の変化に応じてまちづくりを進める拠点、後背圏を支えるための取組を進める拠点、まちづくりの機運を高めていく拠点の3ケースに分類して整理 ・地形・地物を考慮	・地形・地物を考慮
居住誘導区域	区域の考え方・視点	・MP地域別構想の「居住促進エリア」の考え方を基本	まちづくり戦略ビジョンにおける「複合型高度利用市街地」と「地域交流拠点」をベースに、以下の5項目に着目して整理 ・人口の動向 ・市民の意向 ・土地利用の状況 ・公共交通利便性 ・防災	以下の項目に該当するエリアを除外して設定 ・災害ハザードエリア ・地区計画等により住宅の建築が規制されているエリア ・“市として守るべき緑” ・将来人口密度が低く、含めることが適切でないエリア
	公共交通の利便性の反映	●公共交通軸沿線 ・全ての鉄軌道: 沿道500m圏 ・運行本数75本/日以上バス路線: 沿道300m圏	●公共交通沿線地域 ・JR・地下鉄: 半径800m ・バス・市電: 半径300m ●基幹的交通路線 ・30本/日(片道)のJR、地下鉄、バスおよび市電の路線	・区域設定には使用せず、設定された区域について、便利エリア・交通不便エリアを重ね合わせ検証 ・鉄道駅: 半径800m(徒歩圏の目安) ・バス停: 半径300m(ハンドブックのバス停からの徒歩圏)
	居住誘導区域の人口、面積等	・H22: 35.9万人(60.8人/ha(市街化区域人口の55.7%)) ・5,904ha(市街化区域面積の54.7%)	・5,833ha(市街化区域面積の23.3%)	・H22: 12.3万人(63.8人/ha(市街化区域人口の91%)) ・1,680ha(市街化区域面積の85%)
	その他	・工専・工業地域、災害リスクが高い地域は除外 ・地形・地物を考慮	・複合型高度利用市街地でも地域交流拠点でもないJR駅については、乗降客数や圏域人口等を整理した上で、区域への追加を検討 ・工業地や流通業務地、災害の危険度が高い地域などの居住に向かないエリアを除外 ・地下鉄駅やJR駅への近接性を考慮して、徒歩圏外エリアを除外 ・用途地域等の土地利用規制の状況などから区域を精査	・地形・地物を考慮 ・人口密度の低い地区は、地域特性を踏まえて個別に判断(観光資源の一部としての保全が望ましい温泉町は除外。新駅の設定等により、今後居住促進が見込まれる船場東は含める。)
考察	都市機能誘導区域	・3市とも、鉄道駅、バスターミナル等の公共交通の拠点を中心に同心円により概ねの圏域を設定した上で、エリアを精査している。(札幌市は、鉄道駅やバスターミナル以外に区役所等も設定) ・熊本市では、半径800m圏域から市街化調整区域等を除外しているのみであり、札幌市と箕面市では、街区等の地形・地物を考慮して区域を設定している。		
	居住誘導区域	・熊本市では、公共交通の利便性の高いエリアを基本に設定しているため、居住誘導区域の人口・面積は、市街化区域の55%程度に留まっている。 ・札幌市では、複合型高度利用市街地(おおむね環状通の内側と地下鉄の沿線、地域交流拠点に位置付けられているJR駅の周辺)を基本に設定しているため、居住誘導区域の面積は市街化区域の20%程度に留まっている。 ・箕面市では、区域の設定に公共交通の利便性を反映せず(検証のみに活用)、除外すべきエリアのみを対象外としているため、市街化区域のうち居住誘導区域に含まれない人口・面積は10%程度に留まっている。		