第6章

立地適正化計画

1. 立地適正化計画制度の概要

1-1　立地適正化計画制度について

人口減少や少子高齢化が進むなかで、子育て世代や高齢者にとって安心できる快適な生活環境を実現することや、財政面･経済面で持続可能な都市経営を可能にすることが大きな課題となっています。

このような背景から、2014（平成 26）年に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や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、立地適正化計画制度が創設されました。

立地適正化計画は、都市計画マスタープランで掲げる都市像の実現に向けた方策の一つとして、特に市街地（計画の対象地域である都市計画区域内）における都市機能及び居住環境に関する方針や取り組みなどを示します。

都市計画マスタープランに示す都市全体の課題及び都市整備の方針を踏まえながら、都市としての魅力の維持や既存の都市施設を活かしたまちづくりを進めるとともに、地域の「宝」を生かした多様な世代やライフスタイルに応じ、安全・安心に暮らし続けられるまちの実現を目指します。

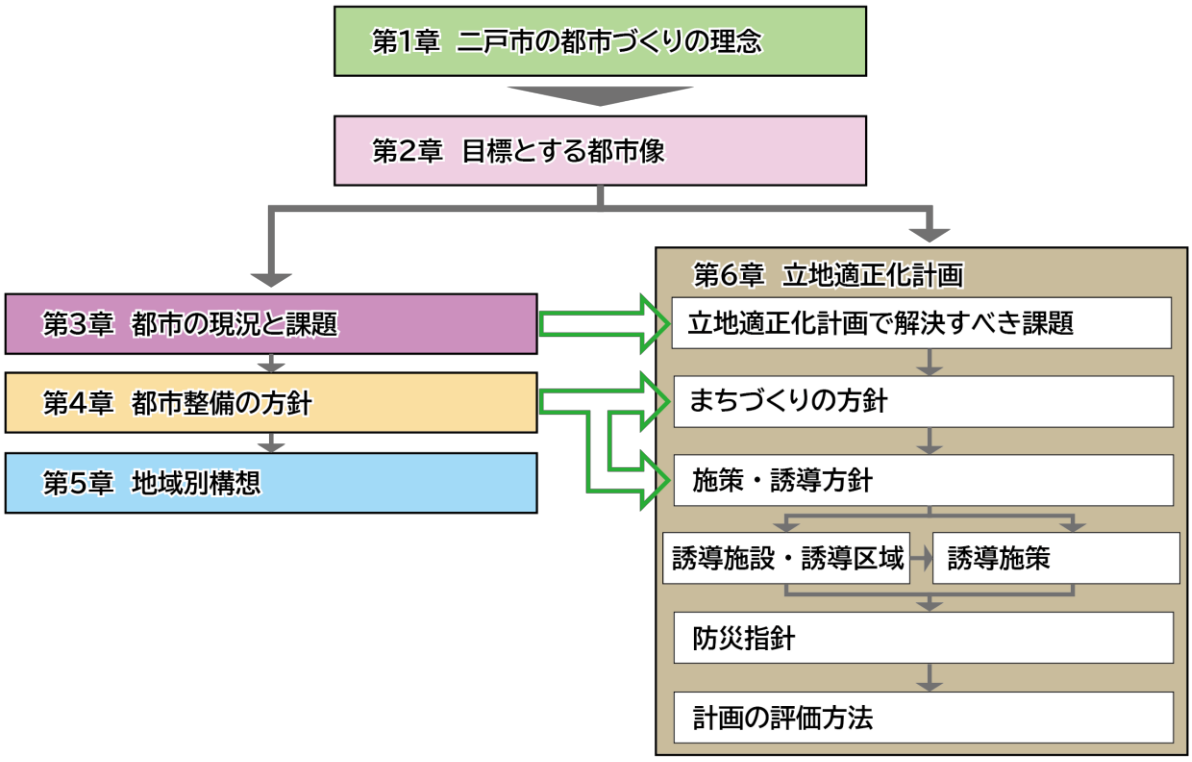

図　都市計画マスタープランの中での立地適正化計画の位置づけ

1-2 立地適正化計画に記載する事項

立地適正化計画では、計画の区域を記載するほか、概ね以下の事項について記載することとなっています。（都市再生特別措置法第 81 条第 2 項）

1）住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
2）都市の居住者の居住を誘導すべき区域（以下「居住誘導区域」という。）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
3）都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（以下「都市機能誘導区域」という。）及び当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項（次号に掲げるものを除く。）
4）都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項
　イ　誘導施設の整備に関する事業
　ロ　イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業その他国土交通省令で定める事業
　ハ　イ又はロに掲げる事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業
5）都市機能誘導区域への誘導施設や、居住の立地を適正化するための施策またはその事業等の推進に関連して必要な事項
6）その他、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

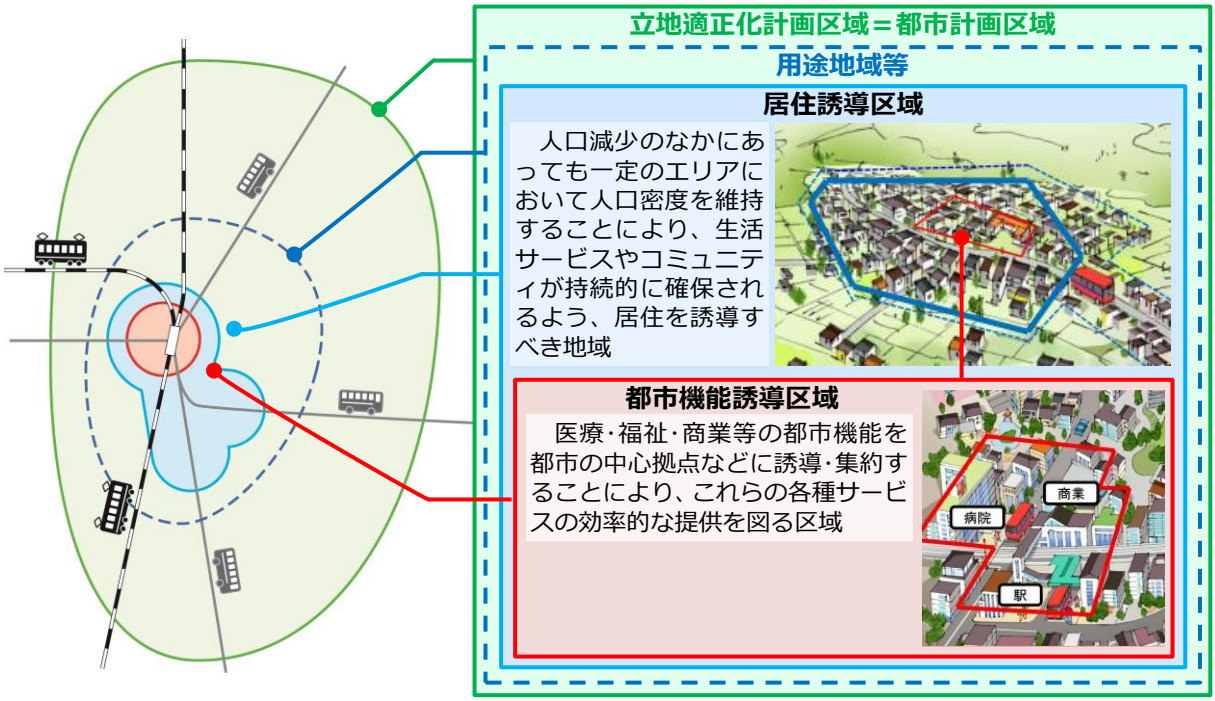

図　立地適正化計画のイメージ

2. 立地適正化計画で解決すべき課題

■若い世代が暮らしやすい・戻ってきやすく子育てしやすい生活環境の確保

本市においては、10 代後半から 20 代前半世代の転出超過が顕著で、このことが人口減少の一因にもなっています。

高校卒業後に地元に残る人を増やすこと、また、いったん離れても戻ってくる人を増やすために、若い世代が暮らしやすい・戻ってきやすい環境を整える必要があります。

このため、若い世代が働きやすく、子育てにやさしいなど、安心して本市で暮らし続けるために、働く場の確保及び利便性の高い生活環境の確保が必要です。

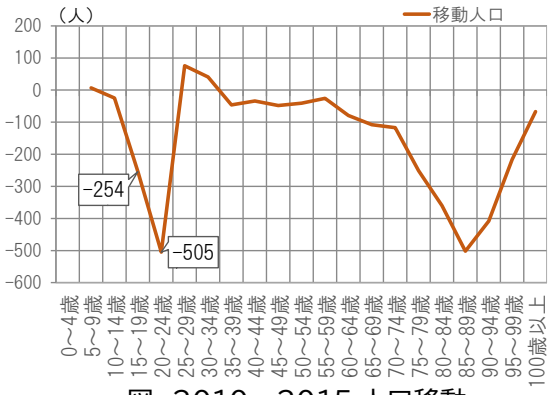

図 2010～2015 人口移動

出典:2010～2015 国勢調査

■高齢者も暮らしやすい身近な生活サービスの維持や公共交通等の利便性の確保

本市においても、高齢化率は上昇傾向にあり、高齢者が安心していきいきと暮らし続けられる生活環境の確保に向けて、医療や商業、行政サービスが身近に整った環境を維持するとともに、徒歩や公共交通などにより行動可能な生活環境を確保する必要があります。

また、市街地周辺部あるいは周辺市町村から市内の拠点へのアクセス手段の確保や、拠点間の移動手段による回遊性の向上など公共交通ネットワークの利便性を維持・確保することが必要です。

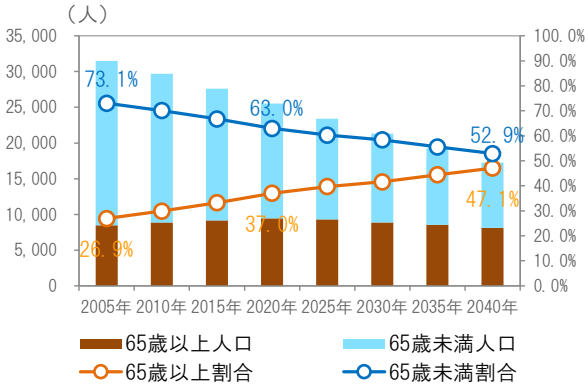

図 本市の 65 歳以上･未満の人口の推移

出典:2005～2015 国勢調査、国立社会保障人口問題研究所

■主要な都市機能が集積する４つの拠点の維持

市内・周辺市町村全体の生活を支える主要な都市・生活サービスなどが、「４つの拠点」（福岡地区、二戸駅周辺地区、荷渡地区、堀野地区）に分散して立地しており、それぞれが都市機能や役割を分担した「多核型」の都市構造を活かしながら、適切に都市機能の維持・集積を進め、さらなる拠点性の向上が必要です。

■安全な居住環境の確保・防災対策の展開

気候変動などの影響により、頻発化・激甚化する大規模自然災害への対応は、本市においても重要な課題であり、特に、河川と山に囲まれた土地特性を持つことから、土砂災害や浸水被害などのリスクを抱えています。金田一地域や福岡地域などでは居住エリアに近接して土砂災害の危険性が高い箇所が点在しています。

このことから、自然災害の危険性等を考慮した居住環境の形成やリスクの高い地区に対するハード・ソフト両面の対策が必要です。

なお、立地適正化計画における防災に関する機能の確保に関する指針は、本章８－１（P.150）で定めます。

3. まちづくりの方針

3-1 まちづくりの方針

立地適正化計画で解決すべき課題を踏まえて、以下の方針に基づくまちづくりを進めます。

多様な世代やライフスタイルに応じた
安全・安心に暮らし続けられるまちづくり

子育て世代や高齢者などの多様な世代やライフスタイルに応じ、生活利便性が確保された安心して暮らし続けられる生活環境を提供するため、一定の都市機能や公共交通を維持するとともに新たな技術に柔軟に対応し、若い世代が本市に戻ってきやすく、また、誰もが快適に暮らし続けられるまちづくりを推進します。

主要な都市・生活サービスが福岡地区、二戸駅周辺地区、荷渡地区、堀野地区の４つの拠点に立地し、それぞれが機能を分担した『多核型』の都市構造を活かしながら、各地区の特性等や目指すべき姿を踏まえて、既存の都市機能の維持・集積を進め、拠点性の維持を図ることで、魅力的でにぎわいのあるまちづくりを推進します。

また、人口減少・少子高齢化の進む状況下においても都市機能を適切に維持するために、都市機能の相互連携や人口規模等に応じた居住の集約などを図ることにより、効率的に都市・生活サービスを提供し、持続性の高い市街地の形成を推進します。

生活環境を支える公共交通ネットワークについては、居住環境・都市機能の立地と連動したネットワークの形成や、主要な４地区間において一定のサービス水準を維持することにより、居住環境・都市機能と公共交通が相互に連携・補完した、持続性の高いまちづくりを推進するとともに、過度に自家用車に頼らなくても快適に暮らし続けることができるまちづくりを推進します。

さらには、頻発化・激甚化する自然災害に対して、防災まちづくりの観点から自然災害リスクの可視化や防災・減災のための暮らし方、防災対策等について適切な取り組みを進めることにより、安全に暮らし続けられるまちづくりを推進します。

3-2 めざすべき市街地の骨格構造

まちづくりの方針を踏まえて、本市において目指すべき都市の骨格構造を定めます。

４つの拠点のそれぞれの特性等を踏まえながら、都市機能を適切に維持するとともに緩やか、かつ着実に誘導を図ることで拠点性の向上を図ります。

都市機能や生活利便性を考慮して居住環境を形成することで、都市機能等の維持に必要な居住を適切に維持・誘導します。

また、拠点間を繋ぐ公共交通ネットワークについては、「基幹的公共交通ネットワーク」として位置づけ、一定のサービス水準を維持することにより、移動利便性を高め市街地内での連携・交流を促進します。

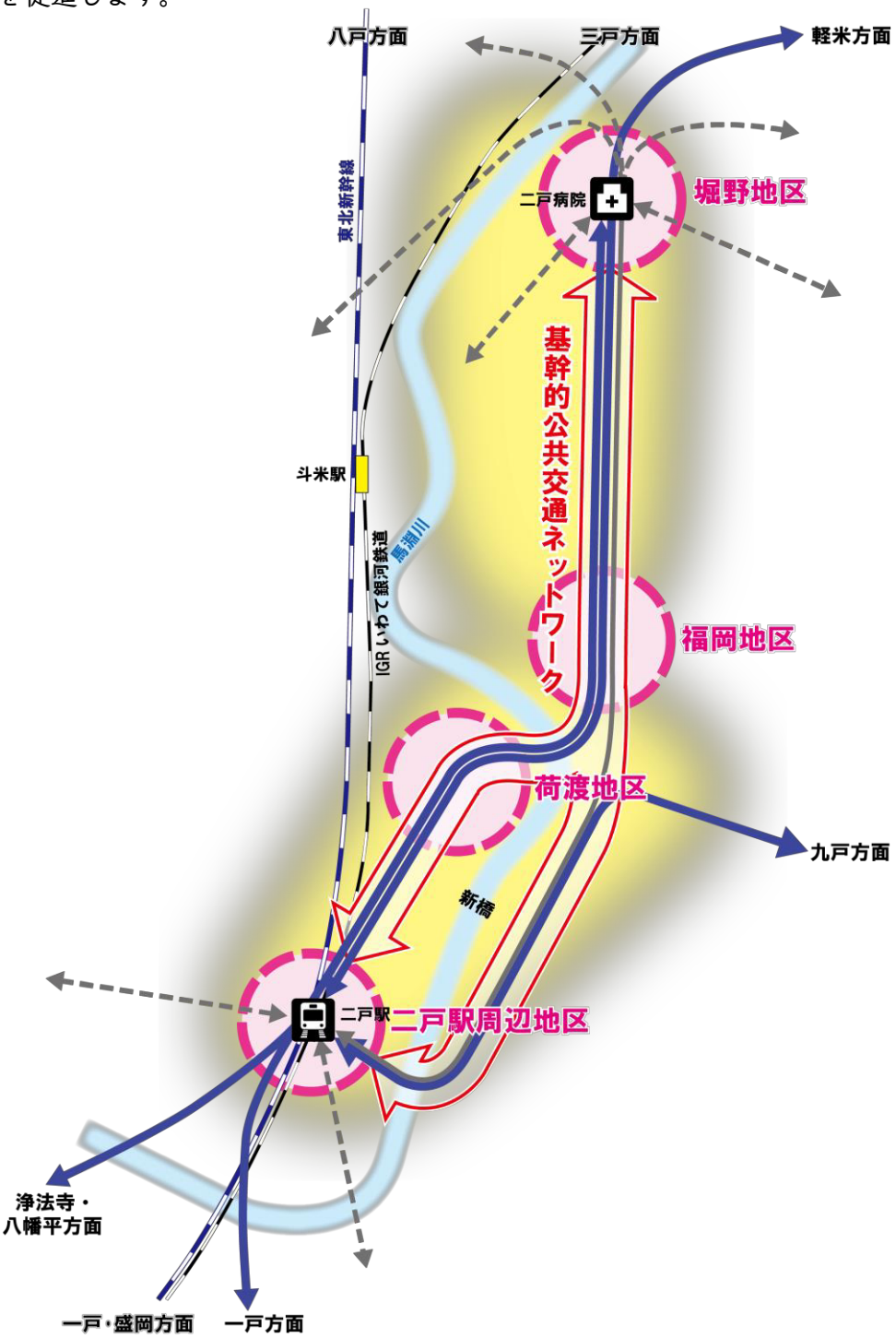

図 めざすべき都市の骨格構造

4. 課題解決のための施策・誘導方針

まちづくりの方針に基づき、居住及び都市機能に係る施策・誘導方針について以下のとおり示します。

また、居住及び都市機能を誘導する上では、防災や公共交通などの取り組みも重要となるため、これらに関する取り組みの方向性について併せて示します。

4-1 都市機能に係る施策・誘導方針

方針：「多核型」の都市構造を活かして特性に応じた都市機能の維持

市内・周辺市町村全体の生活を支える高次・大規模な都市・生活サービスなどが、福岡地区、二戸駅周辺地区、荷渡地区、堀野地区の４つの拠点に立地しています。

この「多核型」の都市構造を活かしながら、各地域の特性や目指す姿を踏まえて、立地する既存の都市機能を維持し、適切に都市機能を集約することにより、さらなる拠点性の向上を図ります。

表 4地区の概要と目指す姿

地区	地区の概要と目指す姿
福岡地区	【行政・福祉・金融・教育等の広域的機能の提供拠点】 ○昔から市の中心として、まちづくりの中枢を担ってきた地域であり、行政機能や金融機関、教育機関など複数の都市機能が立地する。 ○これまでの本市におけるまちづくりを踏まえて、特色ある商店街を形成する都市機能等の維持を図り、行政・金融・教育等における広域的なサービス拠点を目指す。
二戸駅周辺地区	【北東北の玄関口として広域的な交流等の中心拠点】 ○新幹線・在来線が乗り入れるターミナル駅である二戸駅が立地しており、また路線バスのターミナル機能も有するなど、公共交通に関する機能が集積する広域的な交通拠点である。 ○北東北の玄関口である二戸駅を活かすとともに、隣接する文化機能等の維持及び活用により、広域的な交通・交流拠点を目指す。
荷渡地区	【新たな核として文化・行政等の広域的機能の提供と商業の拠点】 ○土地区画整理事業を実施し、合同庁舎などの行政機能やシビックセンター・文化会館・図書館などの主要な文化施設等も立地する。 ○新たな核として市内・周辺市町村全体の文化・交流の中心となる文化施設や、広域行政の中心となる機能等の維持を図り、文化・広域行政における広域的なサービス拠点を目指す。
堀野地区	【商業・医療・福祉・行政等の広域的機能の提供拠点】 ○市内・周辺市町村全体の生活を支える大規模な商業施設や医療施設、福祉施設等が立地しており、周辺には小・中規模な機能等が立地する。 ○大規模・高次な都市機能が立地することにより、同様の機能の集積が進む実状があることから、引き続き都市機能については維持を図り、商業・医療・福祉等における広域的なサービス拠点を目指す。

4-2 居住に係る施策・誘導方針

方針：多様な世代やライフスタイルに応じた居住環境の提供

人口減少や少子高齢化に伴う都市や社会経済の変化に対応し、効率的かつ持続性の高いまちづくりを進めるためには、市民の多様なニーズに対応し、生活利便性が整った安心して快適に暮らすことができる居住地として「選ばれる」ことが重要です。

このため、地域の特性等を踏まえながら、今後の本市を支える子育て世代などを中心に、中高年や高齢者にとっても暮らしやすい、多様な世代やライフスタイルに応じた、生活利便性が確保された安心で快適な居住環境づくりを推進するエリアを設定し、誘導を図ります。

(1)子育て世代を対象とした子育て利便エリア

市内の各地域には、地域の特性等に応じて子育てに必要な機能（幼稚園・保育所、小学校）が立地しています。

市民アンケート調査から、子育て世代が居住地に重視することは、子供の遊び場環境や学校などの利用しやすさなどであり、郊外部への居住志向も一定程度あります。

このため、子育て世代をターゲットとした生活環境の確保に向けて、幼稚園・保育所、小学校、公園が立地するエリアを、子育て利便エリアとして居住誘導を図ります。

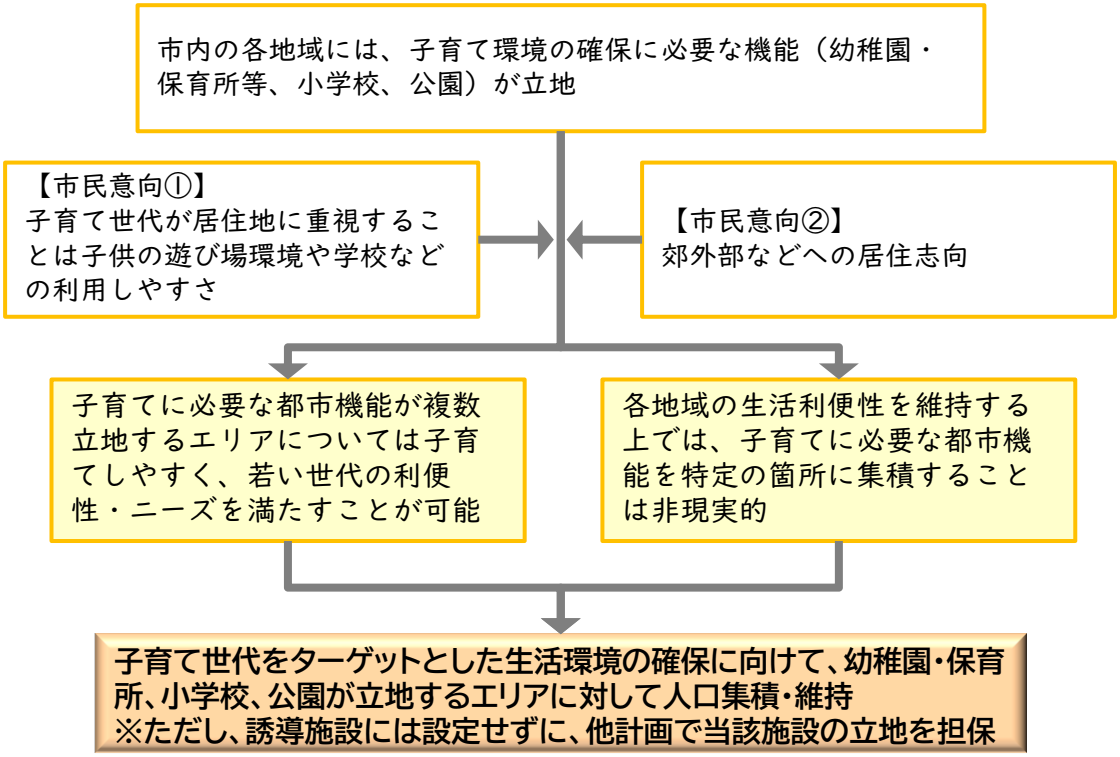

図 居住に係る施策・誘導方針(その1)

(2)高齢者等を対象としたまちなか利便エリア

４つの拠点には、都市としての利便性と拠点性の向上を図るため、都市機能を維持・集積することとしているほか、拠点間を結ぶ公共交通ネットワークを確実に維持していく必要があります。

高齢者は、都市機能が集積する市街地に対する居住志向が高い傾向にあり、４つの拠点地区へのアクセス性が高いエリアであれば、自家用車に依存しなくても、一定の利便性を確保した生活を送ることが可能です。

このため、高齢者等をターゲットとした生活環境の確保に向けては、都市機能誘導区域及び基幹的公共交通ネットワーク沿線を、まちなか利便エリアとして居住誘導を図ります。

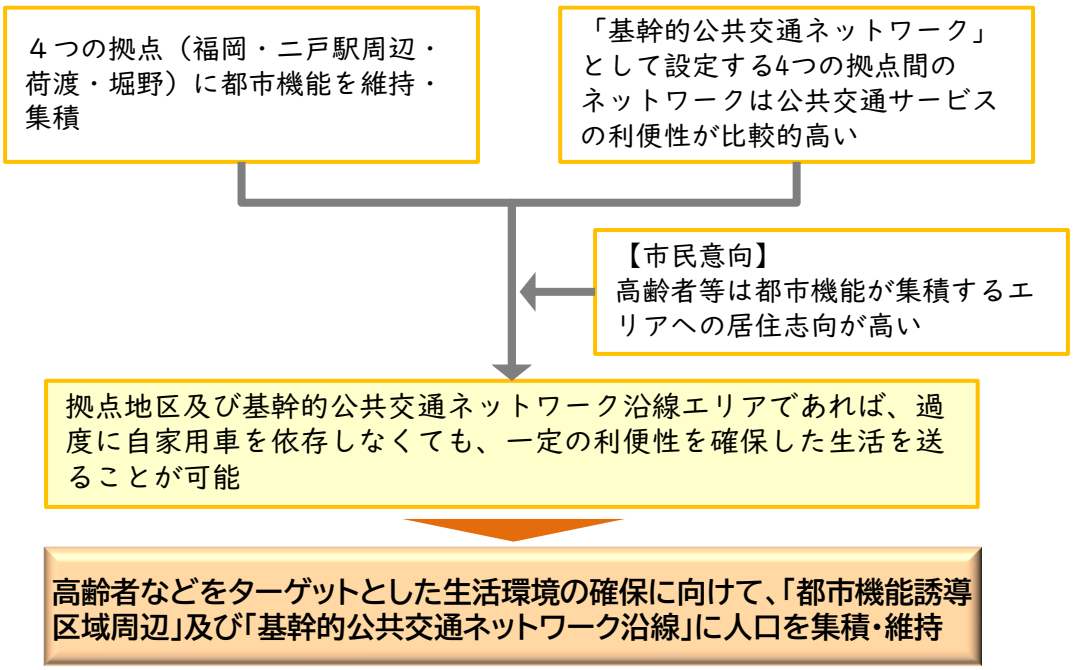

図　居住に係る施策・誘導方針(その2)

4-3 その他

(1)防災に係る基本的な考え方

土砂災害リスクの低減とハード・ソフト両面の防災対策の推進

「第４章　３．都市防災の方針（P.81）」に基づき、想定最大規模（48時間で317mm降雨）の浸水想定区域及び土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）・土砂災害警戒区域（イエローゾーン）は、居住誘導区域から除外することとし、市民へのリスクの周知と災害の危険性が低いエリアに対して誘導し、安全・安心な居住環境の形成を進めます。

また、消防団や自主防災組織、カシオペアFMと連携した的確な情報提供や避難行動の確立を図るほか、防災マップや避難所の見直しなど、リスクの高い地区に対するハード・ソフト両面の対策を進めます。

(2)ネットワークに係る基本的な考え方

ネットワークの効果的な提供及び適切な確保・維持

①市街地内のネットワーク

拠点間を結ぶ「基幹的公共交通ネットワーク」は複数の公共交通の連携により、特に高いサービス水準を提供し、市街地における回遊性の向上を図り、過度に自動車に依存しない生活環境の確保を図ります。

さらに、馬淵川を挟んだ地区と地区を繋ぐためには、新橋が必要になることから、市街地内のネットワークを検証し、整備を図ることで、移動利便性の向上を図ります。

②地域間･市内のネットワーク

７つの地域間を往来する公共交通や道路網等の「地域間ネットワーク」の移動利便性の向上を図るとともに、４つの拠点と３つのまちづくりの核を有機的に繋ぐ「まちづくり連携ネットワーク」のアクセス性の向上を図ります。

また、市街地周辺地域における生活環境の維持に向けて、コミュニティバスの再編・見直しや、新たな交通サービスの導入なども見据えて、各地域から市街地への公共交通ネットワークの適切な維持を図ります。

③広域的なネットワーク

広域的な公共交通ネットワークについては、交通拠点である二戸駅を中心とし適切に確保・維持を図るとともに、北東北横断ルートを中心とした広域幹線道路の適切な維持により、自治体間連携に必要な「広域交流ネットワーク」の維持を図ります。

また、他自治体との連携強化や、新たな交通拠点の形成による広域的なアクセス性の向上について検討します。