

3章. 立地適正化に向けて

3.1 まちづくりに向けての問題点・課題

(1) 現況と将来見通しのまとめ

前節までの現況と将来見通しを整理すると下表のとおりです。

表 3-1 阪南市の現況と将来見通しの整理

【人口動向と見直し】
<p>○人口は平成 12 年（2000 年）をピークに減少。将来推計では生産年齢人口（15～64 歳）の減少が特に顕著。</p> <p>○平成 12 年（2000 年）以降、総人口が減少に転じても D I D（人口集中地区）は薄く広がり続け、人口密度は年々低下。拡大した市街地で今後人口が減少すると、さらに低密度化が進むことが懸念される。</p> <p>○社会増減では子育て世代の増加数の減少と、20 代前半を中心とした若い世代の減少が顕著。</p> <p>○世帯総数は増加し、1 世帯当たりの構成人数は減少。</p> <p>○高齢単身世帯数および高齢夫婦のみの世帯の増加が顕著。</p> <p>○2010 年～2040 年の間に、南海本線の阪南市内 3 駅周辺での人口減少が顕著。尾崎駅付近では高齢人口は増加。舞地区の人口減少・高齢化が顕著。</p> <p>○就業人口・事業所数も大きく減少。従業者数は変動に波がありつつも減少傾向にある。</p> <p>○阪南スカイタウンは、当面人口は増加傾向、高齢化の傾向は緩やか。</p> <p>→まとめると、年少および生産年齢人口の減少が顕著であり、偏った世代構成になる懸念がある。</p>
【土地利用】
<p>○平成 20 年（2008 年）以降、空き家戸数・空き家率が顕著に増大している。</p> <p>○一戸建住宅の新規着工戸数は高止まりしており、住宅建築意欲は引き続き旺盛。</p> <p>→まとめると、人口減少に加え、住宅開発が続けられることによりさらに人口密度が低下するうえ、空き地・空き家対策の必要性が高まることが懸念される。</p>
【都市交通】
<p>○鉄道各駅の乗車人員は概ね経年的に減少、特に尾崎駅での減少が顕著。箱作駅は平成 22 年（2010 年）に下げ止まり、和泉鳥取駅は平成 12 年（2000 年）をピークに減少に転じる。各駅とも減少の要素は通勤・通学者数の減少が想定される。</p> <p>○自動車の分担率の伸びが著しい。鉄道の分担率は微減で、バスは小さい中で微増傾向。丘陵地の住宅開発に伴い、相対的に自転車・徒歩ではなく、自動車に頼らざるを得ないといった理由から、交通手段がシフトしているものと思われる。</p> <p>○出勤目的だけに着目すると、自動車分担率は平成 12 年（2000 年）時点がピークで、平成 22 年（2010 年）には鉄道の分担率が平成 2 年（1990 年）の割合に戻っている。</p> <p>→まとめると、丘陵地の自動車利用の増大と、定期利用者を中心とした鉄道・バス利用者の減少により公共交通の存続が問われる。</p>

【経済活動】
<p>○平成6年（1994年）以降、小売業は事業所数・従業者数・売場面積とも減少、近年ようやく下げ止まり。卸売業は横ばいで推移してきたが、近年むしろ減少。</p> <p>○製造業事業所数は平成12年（2000年）以降下落するも、製造品出荷額は近年伸びをみせており、生産性の向上がうかがわれる。</p> <p>→まとめると、市内商業の低迷が伺えるが、製造業は生産性低下の底打ちが見込まれる。</p>
【地価の動向と税収の見通し】
<p>○平成18年（2006年）頃まで市内各地の地価は下落を続け、その後ほぼ横ばいながらもわずかに下落基調が続いている。特に商業地の下落ペースが速い。</p> <p>○地価の下落に伴う税収減の懸念は継続している。</p> <p>→まとめると、固定資産税収の減少により市の財政への悪影響が懸念される。</p>
【災害】
<p>○市街化区域内においても、災害危険区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、津波浸水想定区域が存在する。</p> <p>→まとめると、関係機関と連携して災害リスクを市民に周知するとともに、災害リスクの低い地域への居住や都市機能の利便性を向上する必要がある。</p>
【財政の動向】
<p>○市の財政規模は年により変動はあるものの、人口の減少傾向にかかわらず、民生費と教育費は増加傾向にある。</p> <p>→まとめると、今後も人口密度低下により社会保障費や公共施設等の維持・管理・更新費等、一人当たりの行政コストが増大することにより市の財政への悪影響が懸念される。</p>
【都市構造評価指標の全国平均との比較】
<p>○高齢者向け医療機関は充実、歩道整備率は比較的高いが、徒歩圏内における公園がない住宅は低い傾向にある。</p> <p>○避難場所の充足度は平均よりやや高い。</p> <p>○空き家率は全国平均並み。</p> <p>○第三次産業の効率はやや低い。</p> <p>○市民一人当たりの税収は平均より高く、歳出は低い。本市の財政力は平均より高い。しかし、大阪府内の市での財政力指数は最下位である。</p> <p>○市民一人当たりCO₂排出量は全国平均より低い。</p> <p>→まとめると、丘陵地開発にともない医療や公共施設の充足度は高いが、維持負担が重くなり、他に効率の高い産業も少なく、今後の高齢化に伴い財政力が衰退することが懸念される。</p>
【指標による評価】
<p>○阪南市はベッドタウン的な性格をもつ都市であり、昼間時、市域に生産年齢層が少ない。</p> <p>○増加する空き家の中でも、他市と比較して非老朽化空き家が存在する可能性が高い。</p> <p>→まとめると、子育て支援と高齢者の健康づくりを合わせた多世代交流の機会を創出する必要性が高く、老朽化していない空き家の利活用の可能性も視野に検討することが望ましい。</p>
【公共交通アクセス性】
<p>○市街化区域の中で公共交通に乗車するまでの時間に30分以上を要する地域の人口は約10%程度。</p> <p>→まとめると、割合は低いながら、さつき台・光陽台・舞のそれぞれ一部や、箱の浦全域では公共交通アクセス性に課題が残る。</p>

(2) 問題点・課題

本市では人口減少、少子高齢化が進行しつつあり、空き家も増加しつつあります。また、市街化区域内に広く住宅地が広がっていますが、将来的には鉄道沿線を中心に人口密度が低下することが予想されています。

一方、本市の生活サービス施設は、比較的市域全体をカバーしているものの、生活サービス施設の徒歩圏内の人口密度は全国平均より低く、効率的な都市構造とは言い難い面があります。また、地域経済や行政運営に関する都市構造の評価に関しても全国平均より低い水準にあります。

そのため、今後さらに人口減少・少子高齢化が進むと、生活サービス水準の低下、1人当たりの行政コストの増大等を招くおそれがあるため、「阪南市総合戦略」に沿った人口対策とともに、より効率的な都市構造へ転換していく必要があります。

まちづくりにあたっての問題点・課題を整理すると以下のとおりです。

○ 課題1：分散化した都市機能をどう整理するか

本市の生活サービス施設は、広がった居住地域をカバーするように立地しており、都市機能の分散化により、あまり効率的とは言えない都市構造となっています。今後ますます人口減少が進んで行くなか、生活サービス施設が撤退・廃止しないように、少ない人口でも集まって住むこと等を検討する必要があります。

○ 課題2：低下が予想される人口密度をどう維持するか

人口減少、少子高齢化が進行しつつある中、居住地域の人口密度は今後さらに低下することが予想されます。出生率の向上や移住促進施策とともに、一定地域への集住を促進する等、人口密度を維持していくための方策が必要です。

○ 課題3：低下が予想される公共交通サービスをどう維持するか

人口減少、少子高齢化が進行すれば、公共交通乗車人員の減少へとつながり、公共交通のサービス水準の維持確保が難しくなるおそれがあります。広がった居住地域と居住地域の人口密度の低下を踏まえ、公共交通のサービス水準を維持していくための方策が必要です。

○ 課題4：低下がみられる子育て世代の流入をどう改善するか

本市は、少子高齢化が進行するとともに、これまで人口増加の大きな要因であった子育て世代の流入が頭打ちになっています。本市にとって子育て世代の人口減少は、人口やコミュニティを維持していく上で喫緊の課題であり、改めて子育て世代人口の増加促進のための方策が必要です。

○ 課題5：居住地の安全性をどう確保するか

本市の市街化区域内は、急傾斜地崩壊危険区域や土砂災害特別警戒区域等に指定される等、対応が必要なところも少なからず存在します。また、最寄り避難地までの平均距離に関する指標が全国平均より低くなっています。これらハザード区域を、将来的に集まって暮らすことを推進する区域候補にはしない等、居住地の安全性の確保に十分配慮する必要があります。

○ 課題6：生涯にわたって健康に暮らせるまちをどうつくっていくか

本市は、人口減少に伴って高齢者の割合が増加しつつあります。また、市民の健康指標の一つである「メタボリックシンドロームとその予備軍の割合」は、おおよそ全国平均程度ですが、「徒歩・自転車の機関分担率」や「買い物への移動手段における徒歩の割合」等といった指標については全国平均を下回っており、自動車に依存した生活傾向がうかがえます。本市では健康増進をめざしたまちづくりを推進しており、市民が末永く居住し、また、高齢者がいつまでも元気に活動し続けていくためには、健康づくりと連動したまちづくりを進めていく必要があります。

○ 課題7：周辺都市との連携・役割分担をどう図っていくか

パーソントリップ調査から、本市では日常の生活用品等は市内で調達するが、大きな買い物やショッピングを楽しむ等の行動は近隣市町の大規模商業施設に出かけるという消費行動がうかがえます。都市構造の検討にあたっては、このような本市の生活特性を踏まえ、本市だけではなく、近隣市町を含めたより広域的な観点から都市機能を検討し、それぞれの市町の位置づけや広域的な連携・役割分担をどう図っていくかを検討する必要があります。

(3) 立地適正化計画における問題点・課題と総合計画の整合性

阪南市総合計画においても7つの課題を示しており、下図のように、それぞれの課題は関連性をもっており、立地適正化計画において整理した課題と総合計画における課題は整合しています。

その中でも「広域連携」の観点については、総合計画が「地域における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想」という側面をもつことから、現時点では課題に含まれていませんが、立地適正化計画では広域連携の観点を課題として扱い、将来的には総合計画への反映も視野に入れます。

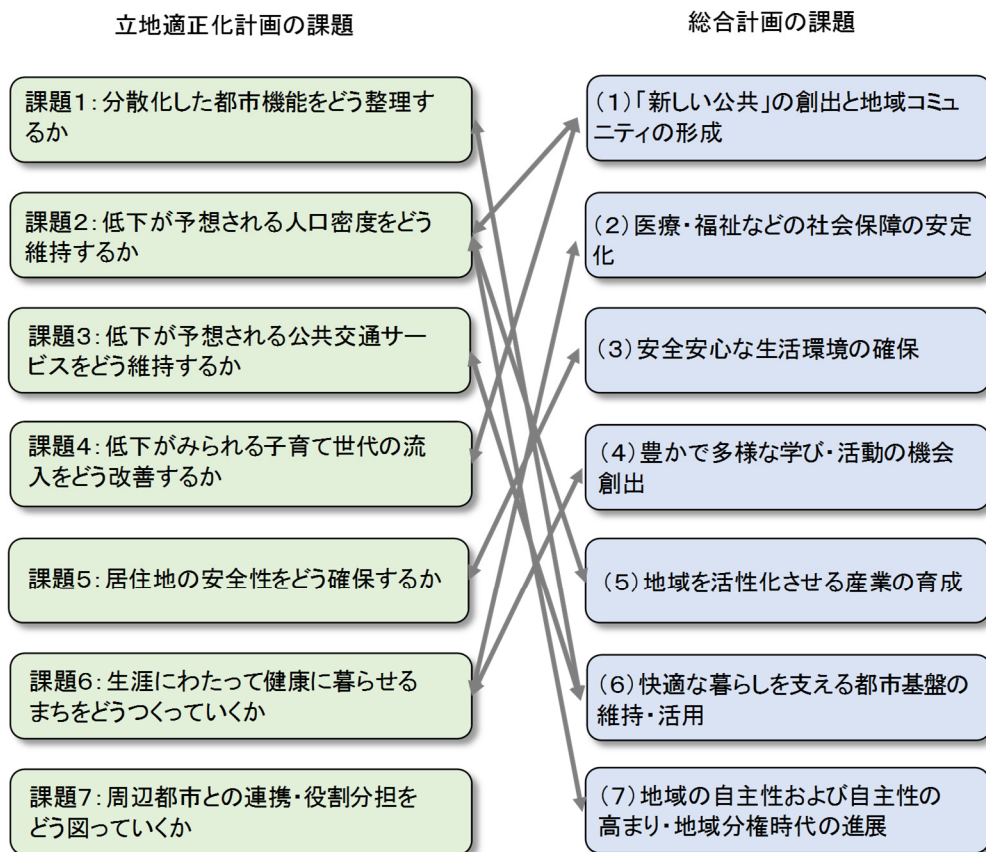


図 3-1 立地適正化計画の課題と総合計画における課題

3.2 立地適正化に向けての基本的な方向性

(1) テーマ

本市の上位・関連計画や現状把握、将来見通しを踏まえ、阪南市立地適正化計画のテーマを以下のように定めます。

歩いて暮らし、多世代が交流する コンパクトシティの実現

～地域毎に特徴ある機能の立地を適正化し、人と都市機能とがつながり(ネットワーク)を持つことで、人口が減少しても支え合えるまちをめざす～

阪南市総合計画

将来の都市像は「ともにさかそう笑顔とお互いさまのまち 阪南」であり、その中には「共助」の考え方を謳っており地域で支え合うまちづくりをめざしています。

南部大阪都市計画区域マスタープラン

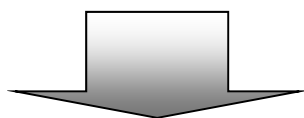
「公共交通機関の利用を中心とした、歩いて暮らせるまちづくりを進めることで、環境負荷の少ない都市構造の実現」を謳っており、都市の拡大を抑制して都市の魅力を高めることとしています。

阪南市都市計画マスタープラン

本市の都市づくりのテーマとして「自然と共生し、交流を育み、賑わいとあたたかさがあふれるまち」を謳っており、交流を促進していくことで賑わいのある中心市街地の形成をめざしています。

阪南市総合戦略

本市の基本目標のひとつとして、「誰もが健康で幸せに暮らせるまちをつくる」ことを謳っており、健康づくりと連動したまちづくりをめざしています。



立地適正化計画

人口減少、少子高齢化が進行する中、効率的な都市構造への転換を図るため、徒歩と多様な交通手段で中心市街地の都市機能をみんなで利用し支えるため、歩いて暮らせるまちをめざします。

(2) 基本方針

本計画のテーマと、先に整理したまちづくりにあたっての問題点・課題を踏まえ、立地適正化に向けた基本方針を以下のように定めます。

① 都市機能の誘導（課題 1、4、6、7 に対応）

<方 針>

- ・周辺市町との連携・役割分担や、既存施設との整合を図りつつ、本市の都市活動を支える主要な商業・医療・介護・文化教育施設等のうち、規模の大きなものは、本市の中心となる尾崎駅周辺が役割を担うことをめざします。
- ・子育て世代や高齢者が魅力を感じ、人が交流する機能の誘導をめざします。

② 居住の誘導（課題 2、4、5、6 に対応）

<方 針>

- ・歩いて暮らせる居住環境づくりと、集まって暮らすメリットが享受できることをめざします。
- ・公共交通でのアクセス性が確保され、過度に車に依存しないで暮らすことができる、利便性のよい住環境づくりを図ります。
- ・水害や土砂災害等を考慮した安全な地域への居住誘導に配慮します。

③ 公共交通ネットワークの確保（課題 3、6 に対応）

<方 針>

- ・高齢者が出かけやすい仕組みづくりと、利用しやすい公共交通を、市民とともに考えていきます。
- ・公共交通（電車・バス・タクシー等）と私的交通（自家用車・自転車等）それぞれの多様なモビリティが選択できることで、乗り換え等によって、必然的に歩き、健康増進にもつながるまちづくりを推進します。

(3) 主なターゲットとめざすべき社会

1) 主なターゲット

本市の現状と課題を踏まえると、本計画においては、様々な世代の中でも特に「子育て世代」と「高齢者層」をターゲットに、多世代が交流するまちづくりを検討することが重要であると考えました。

① 子育て世代

<現状分析>

- ・30代後半を中心とした流入人口の多さがこれまでの本市の特徴ですが、近年は30代後半の流入人口が減少傾向にあります。
- ・本市は大阪府内では中心都心部から比較的離れて位置しており、ゆとりある住居用地を確保しやすくなっています。また、海や山等の自然と触れ合うことができます。
- ・阪南市人口ビジョン及び総合戦略策定に係るアンケートによると、本市では現在扶養している子どもの人数は2人が最も多く、理想的な子どもの人数の回答は3人が最も多くなっています。

<方針>

- ・海山等の自然と触れ合える、ゆとりある居住環境や、地域で育ち、地域の支え合いやネットワークによって、安心して子育てができることを求めている子育て世代にとって、魅力的なまちづくりを推進していきます。

② 高齢者層

<現状分析>

- ・老年人口割合が増加傾向にあり、特に約20年後の高齢者人口推計から、丘陵地での高齢者の増加が推測されます。
- ・コミュニティバス利用者アンケート等によると、高齢者層の利用が多いことがわかります。

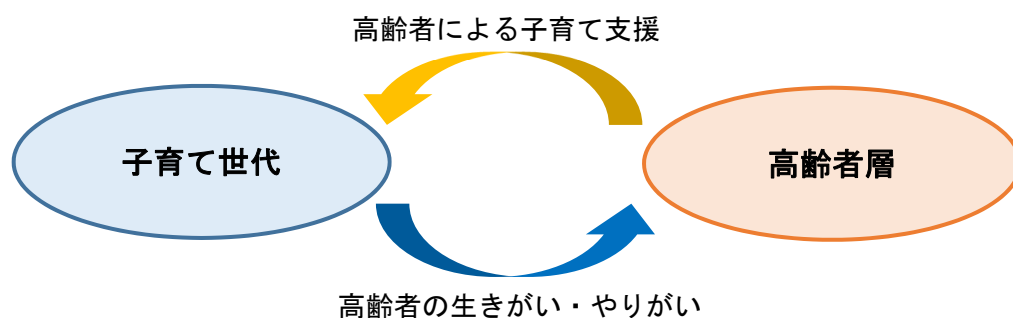
<方針>

- ・今後さらに高齢者が増加していく傾向にありますが、特に元気な高齢者が社会参画することで、まちの活力を維持し、健康的で安心な暮らしをめざします。

2) めざすべき社会

多様な世代が交流できる社会をめざします。

多世代が交流する多極ネットワーク型都市の実現



(4) めざすべき本市の都市構造

1) 本市の土地利用方針

「阪南市都市計画マスタープラン」では、本市の将来の都市構造や土地利用の方針を下図のように定めています。特に、尾崎駅周辺を中心市街地は、「中心市街地・都市拠点ゾーン」として位置づけられ、「都市拠点としての賑わい機能の強化を図るべく、日常生活を支援する商業や各種生活利便施設の集積化、居住機能を併せ持つ複合施設の立地等、土地の有効・高度利用を誘導するとともに、質の高い都市空間の誘導を図っていく」こととしています。

また、都市計画マスタープランでは、「地域拠点」として位置づけている阪南スカイタウンの中心部を「都市拠点を補完する地域拠点としての各種生活支援サービス・情報発信・交流等の機能強化を図る」こととしています。

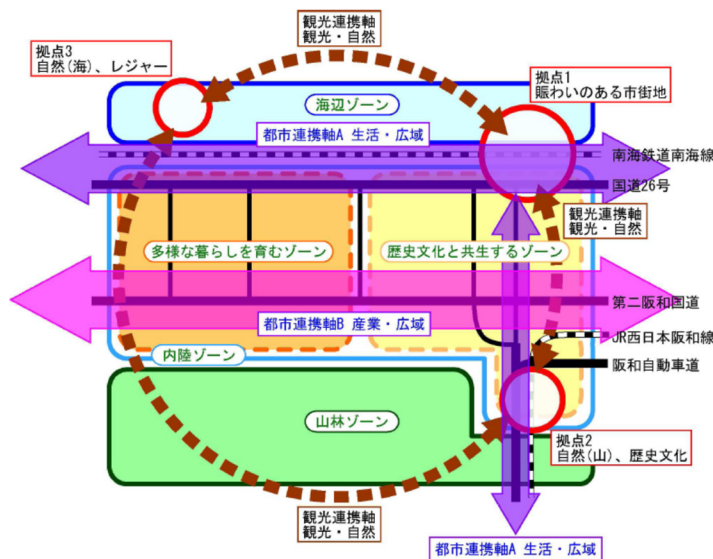


図 3-2 将来の都市構造（「阪南市都市計画マスタープラン」(平成 24 年 3 月)）(再掲)



図 3-3 土地利用の方針（「阪南市都市計画マスタープラン」(平成 24 年 3 月)）(再掲)

2) 軸（公共交通ネットワーク）と地域拠点

人口減少・少子高齢化社会を踏まえた都市構造を構築するため、本計画では総合計画や都市計画マスタープランに基づき尾崎駅周辺を本市の中心拠点として位置づけることにより、既に集約している都市機能を、より利用しやすい都市構造をめざします。

また、中心拠点以外についても、それぞれの生活圏域で生活サービスやコミュニティ機能が利用しやすいまちづくりをめざすため、行政と地域住民の対話を前提として、生活圏域ごとに特徴や個性をもった拠点を本計画に位置づけることにより、公共交通（鉄道および路線バス）で往来できるまちをめざし、自家用車の利用が困難な市民はもとより、多様な交通手段が選択できることで多世代がともに移動し、交流できるまちづくりをめざします。

3) 軸（公共交通ネットワーク）の考え方

① 拠点間ネットワークの確保

既存の鉄道網と路線バス網を、拠点間を結節する公共交通として、市民・交通事業者・市の相互協力のもと、維持確保していくことをめざします。

② 都市機能を担う施設に対するアクセス性の確保

コンパクトシティ・プラス・ネットワークの視点から、公共交通によるアクセスを確保しつつ、歩いて暮らせるまちづくりをめざすためには、都市機能の集約を図りながら、生活サービス施設（食料品店、医院等）を確保することが重要です。

したがって、公共交通を活用して、従来の居住区域から中心拠点の都市機能にどのようにアクセスできるかを検討することが重要です。

4) 拠点の考え方

① 中心拠点

本市の中心として医療・福祉・商業等の都市機能をバランスよく有し、これら都市機能が集約した区域として、総合計画や都市計画マスタープランの中で「中心市街地・都市拠点ゾーン」としている尾崎駅周辺地域を中心拠点に位置づけます。

② 地区拠点（地域交流・生活・交通拠点 等）

地区拠点は、西鳥取地区、下荘地区、東鳥取地区といった概ね旧村の圏域ごとの文化・交流・ボランティア活動等の市民を主体とする各種活動を中心として、地域間の交流を促進するため、以下のとおり交流機能のある施設、交通結節点や地域拠点の周辺を地区拠点として、本計画に位置づけます。

<西鳥取地区拠点>

鳥取ノ荘駅を中心とし、駅周辺に位置する西鳥取公民館での地区の文化・交流活動機能や、日常生活を補完する商業・医療等を有しています。

<箱作地区拠点>

箱作駅周辺に位置する旧下荘小学校の跡地の利活用や、阪南スカイタウン、府立自然公園、

せんなん里海公園等へアクセスするための交通結節点としての機能を有しており、本市外を含んだ広範囲からの交流も期待ができます。

< 阪南スカイタウン地区拠点 >

阪南スカイタウンは、阪南スカイタウンまちづくり指針において、公益的施設計画の中でセンター地区に位置付けられており、地区拠点としての役割を担うエリアに位置づけます。

< 東鳥取公民館周辺地区拠点 >

東鳥取公民館周辺は、旧東鳥取町の中心であった地域で、路線バス尾崎線により本市の中心である尾崎駅周辺と結ばれています。

旧東鳥取町の庁舎跡に位置する東鳥取公民館では、地区の日常生活圏域の中心として機能しており、日常生活を補完する医療等の機能も有しています。

< 和泉鳥取駅周辺地区拠点 >

和泉鳥取駅は、交流施設の立地や計画はありませんが、JRを利用した大阪・和歌山方面への通勤・通学や、地域資源が豊富な山中溪地区へのアクセスの役割を担っています。

5) 各拠点方針のまとめ

これまでの整理結果を踏まえ、中心区域における「中心拠点」、居住促進区域における「地区拠点」について、それぞれの方針を以下に整理します。

なお、「地区拠点」の拠点方針は、それぞれの地区の特性を活かした地域密着型の拠点づくりをめざすため、それぞれの地区のニーズや方向性を行政と市民が話し合い、ともに考えた上で、各拠点の方針を定めます。

表 3-2 各拠点における方針の整理

拠点	拠点の方針
尾崎地区中心拠点	⇒ 多世代の交流拠点
西鳥取地区拠点	公民館を中心とした文化・教育等のコミュニティ拠点 生活サービス施設を有する生活拠点 交通結節機能を活かした交通拠点 公共施設を活用したコミュニティ拠点
箱作地区拠点	
阪南スカイタウン地区拠点	
東鳥取公民館周辺地区拠点	
和泉鳥取駅周辺地区拠点	

6) 軸と拠点の位置 (イメージ)

3章で整理した内容を踏まえ、公共交通を軸とし、地域ごとに特徴を持つ拠点づくりに行政と市民がともに取り組むことで、歩いて暮らせるまちづくりをめざします。

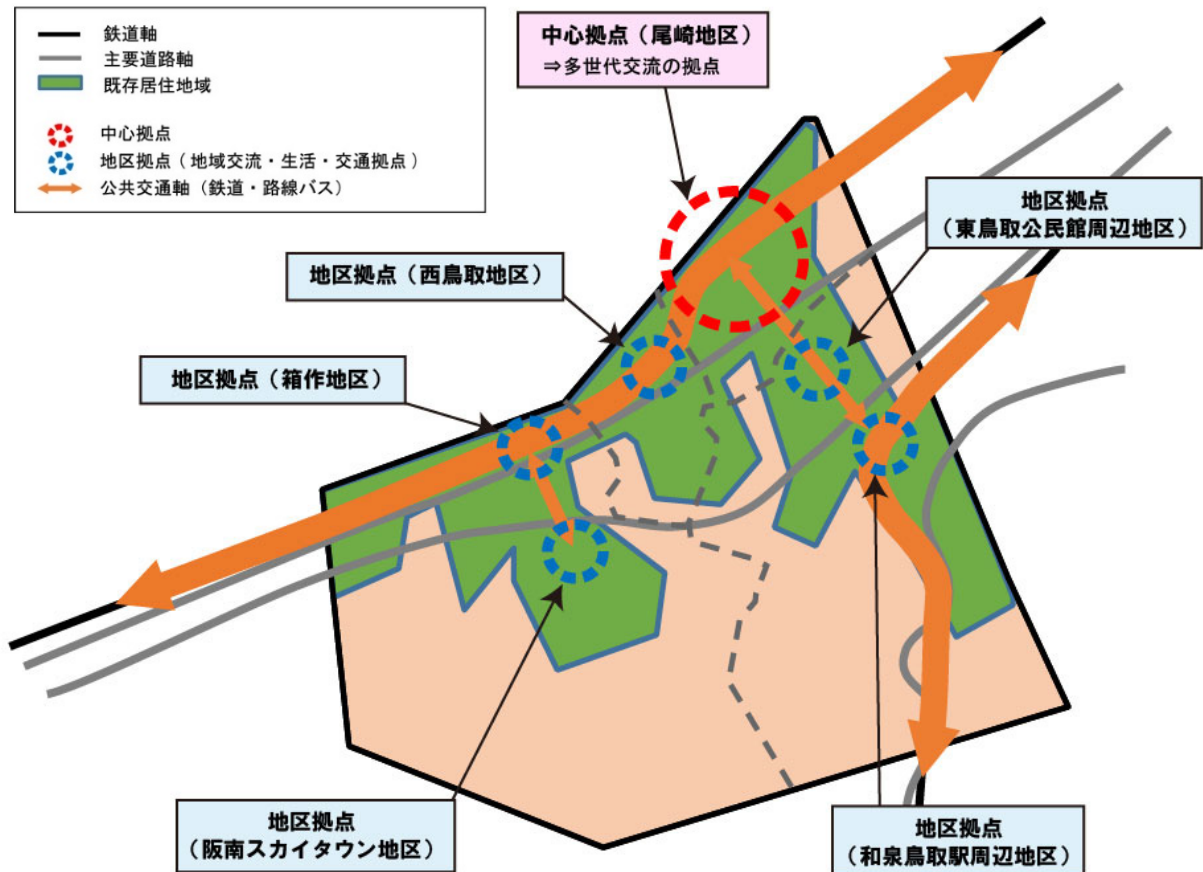


図 3-4 公共交通を軸とした将来のまちの骨格 (イメージ)

4 章. 誘導区域・誘導施設の設定

4.1 誘導区域の考え方

3.2 で整理をした立地適正化に向けての基本的な方向性に基づき、本計画では、尾崎駅を中心としたまちなかのエリアを「中心区域（都市再生特別措置法上の都市機能誘導区域）」に、公共交通を軸として、公共交通を利用し、歩いて暮らせる範囲のエリアを「居住促進区域（都市再生特別措置法上の居住誘導区域）」として設定します。

「中心区域」では、様々な都市機能を誘導する本市の中心拠点として子育て世代や高齢者層が交流する等、賑わいの創出や快適な生活を支える拠点の形成をめざします。

「居住促進区域」では、車での移動だけに頼ることなく、公共交通を含めた様々なモビリティを利用することで、高齢者を含め幅広い市民が歩いて生活しやすく、安全・快適に暮らすことができる環境形成をめざします。

なお、上記以外の区域は「一般居住区域」として、ゆとりある住まいづくり、自然と触れ合える生活等、郊外の特性を活かした特色ある魅力的な地域環境を形成します。






名称	イメージ
<p>○都市を支える機能が充実した 「中心区域」（都市機能誘導区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> 様々な都市機能を誘導する本市の「中心拠点」として、子育て世代や高齢者が交流する等、賑わいの創出や本市での快適な生活を支える拠点を形成します。 	<p>多くの人が歩いていて活気があるね！</p> <p>おしゃれなお店がたくさんあるね！</p> <p>いろんな人たちと交流ができて楽しいね！</p>   
<p>○歩いて暮らせる 「居住促進区域」（居住誘導区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性を確保し、高齢者を含め幅広い市民が安心して生活でき、車での移動に頼ることなく、安全・快適に暮らすことができる環境をめざします。 また、地域の活動の中心となる拠点を「地区拠点」として位置づけ、地域間の交流を促進します。 	<p>いろんな交通手段があって便利だね！</p> <p>公共交通で通勤も簡単！</p> <p>地域のつながりがあって、安心して子育てができるね！</p>   
<p>○「一般居住区域」</p> <ul style="list-style-type: none"> なお、上記以外の区域についても、ゆとりある住まい、自然と触れ合える生活等、郊外の特性を活かした特色ある魅力的な地域環境を形成します。 	<p>これまで通りクルマを使って自由に暮らせるね！</p> <p>地域の支え合いで移動できるね！</p> <p>広々とした住まいに住めるね！</p>   

図 4-1 各区域のイメージ

なお、前述した中心区域（都市機能誘導区域）や居住促進区域（居住誘導区域）については、住宅や都市機能の誘導又は推進を図る区域であることから、次に示す災害リスクの高い区域や住宅の建築を制限している区域等を含めないこととします。

<誘導区域に含めない区域>

- 市街化調整区域
- 生産緑地地区
- 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）
- 津波災害特別警戒区域
- 災害危険区域（上記以外）
- 地すべり防止区域
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 土砂災害警戒区域（イエローゾーン）
- 津波災害危険区域
- 浸水想定区域
- 都市洪水想定区域、都市浸水想定区域

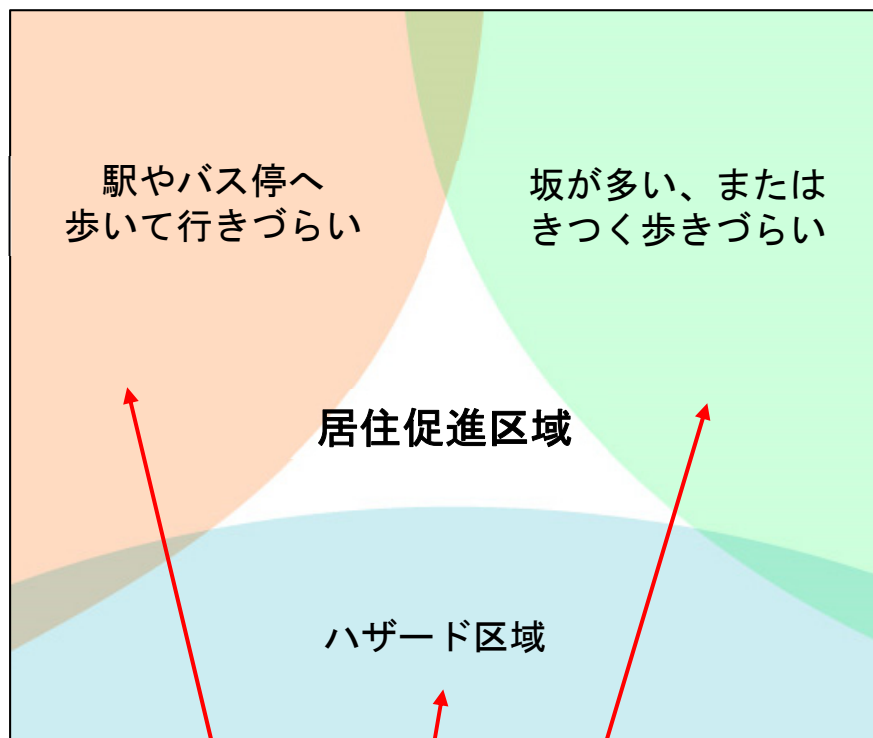
4.2 居住促進区域（居住誘導区域）

（1）区域の設定

① 区域設定の考え方

居住促進区域は、歩いて暮らせることを基本とします。そのため、居住促進区域は、「駅やバス停へ歩いて行けること」、「坂が少ない等、歩いて移動することが困難でないこと」、「災害リスクの高いハザード区域でないこと」を条件とします。

ただし、公共交通の充実により移動の課題が解消された場合等、居住促進区域は適宜見直しを行うことができます。



移動の課題が解消された場合等、居住促進区域は適宜見直しを行います。

図 4-2 居住促進区域の概念図

a) 駅やバス停が歩いて利用しやすい距離にあるかどうか

居住促進区域は、原則として、現在の鉄道網と路線バス網（コミュニティバスを除く）の沿線エリアとし、鉄道駅では駅勢圏 800m、路線バスのバス停勢圏 300mの範囲を基本とします。

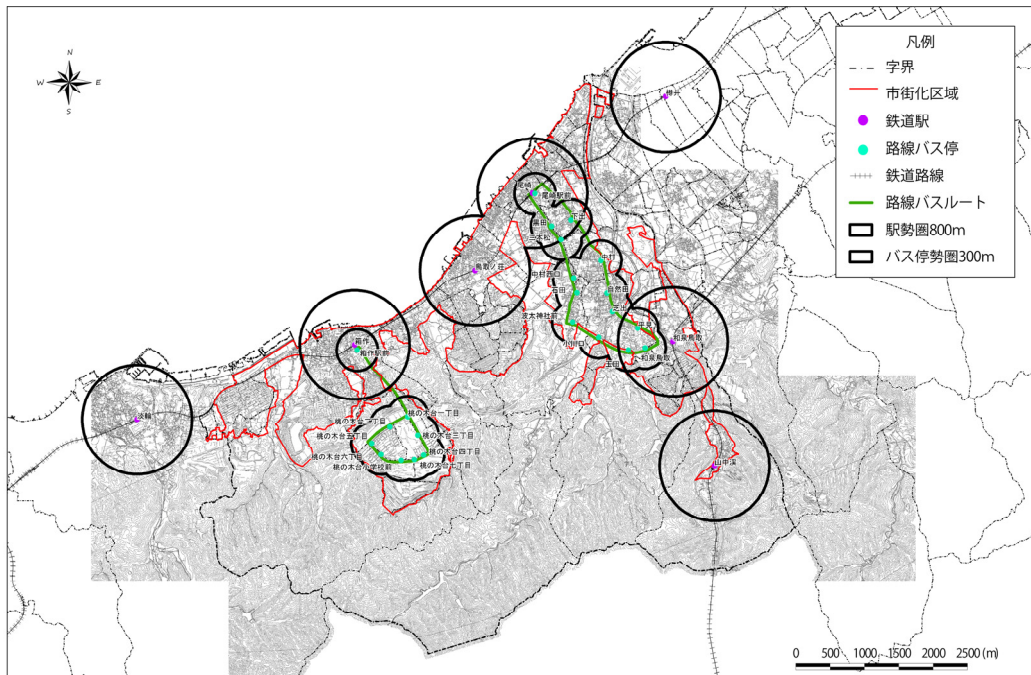


図 4-3 公共交通が利用できる地域

b) 平坦で歩きやすいかどうか

居住促進区域は、原則として、平坦ではなく、坂が多い範囲を除外し、「平坦ではなく坂が多い範囲」の基準は、平均傾斜度が8%を超える範囲とします。

なお、公共交通により移動手段が確保できる地域は、見直しを検討することとします。

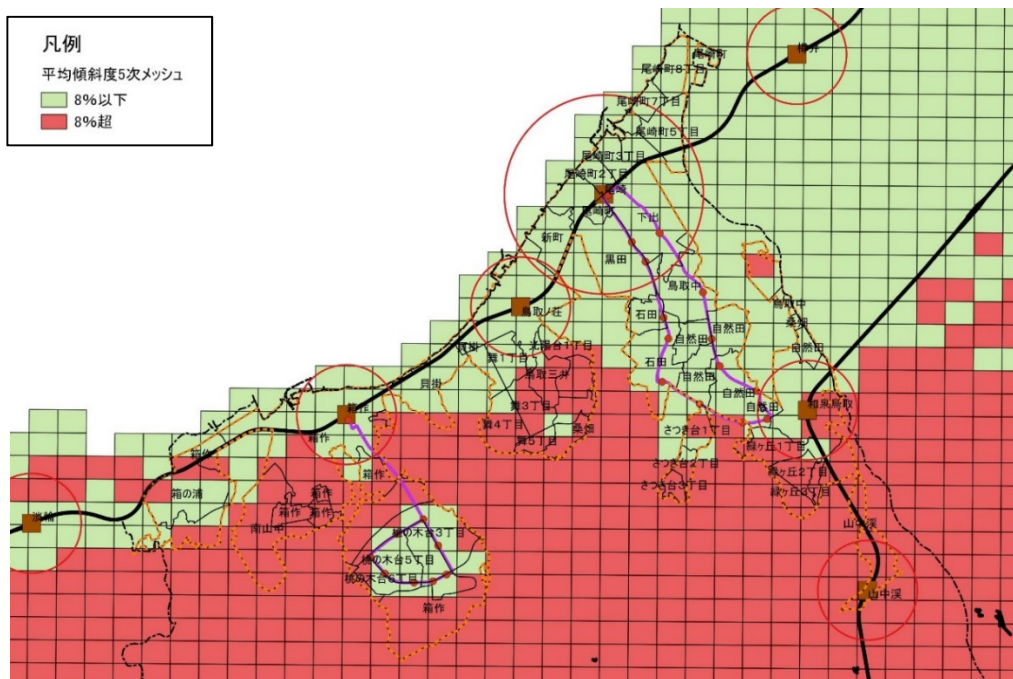


図 4-4 国土数値情報 5次メッシュ (250m) を用いた平均傾斜度 8% (約 1/12) による区分

c) ハザード区域の除外

居住促進区域は、国の指針により定められた災害区域を除外することとします。
 なお、国の指針により定められた災害区域とは、以下の表のとおりです。

表 4-1 災害区域の種類と国の指針

災害区域の種類	国の指針
<ul style="list-style-type: none"> ・災害危険区域のうち、住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域に含まない。
<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン） ・津波災害特別警戒区域 ・災害危険区域（上記以外） ・地すべり防止区域 ・急傾斜地崩壊危険区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき。
<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害警戒区域（イエローゾーン） ・津波災害警戒区域 ・浸水想定区域 ・都市洪水想定区域、都市浸水想定区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

* 赤字が、本市に設定されている災害区域。

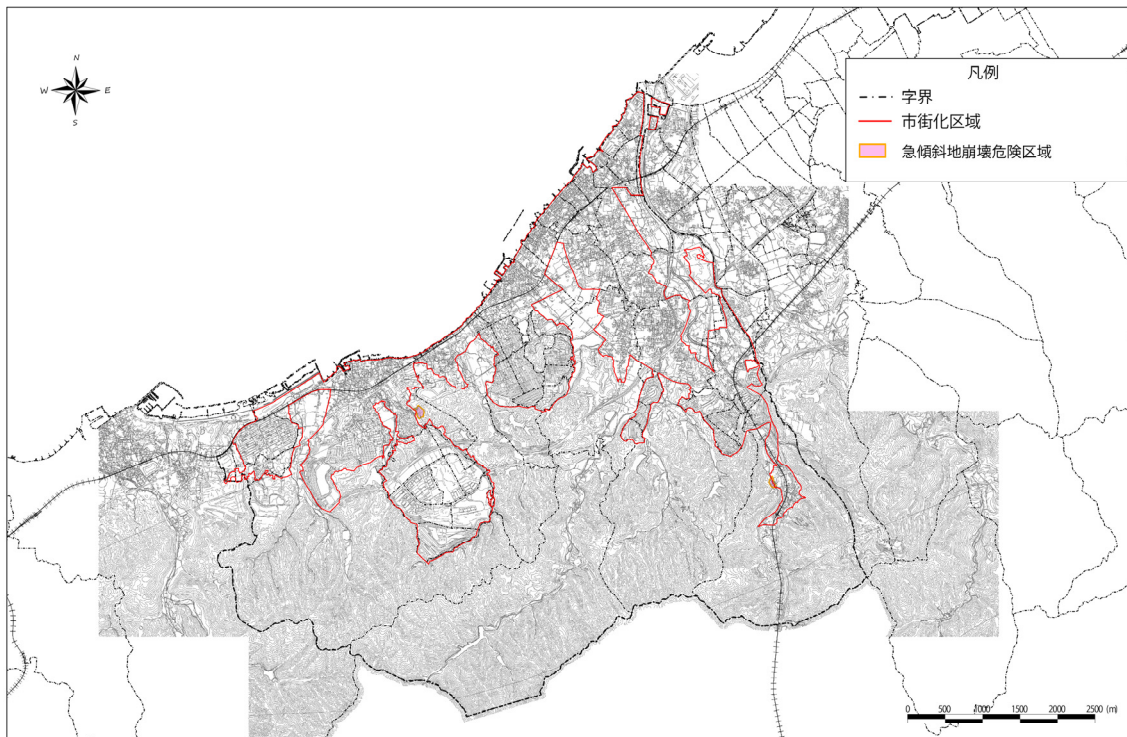


図 4-5 急傾斜地崩壊危険区域

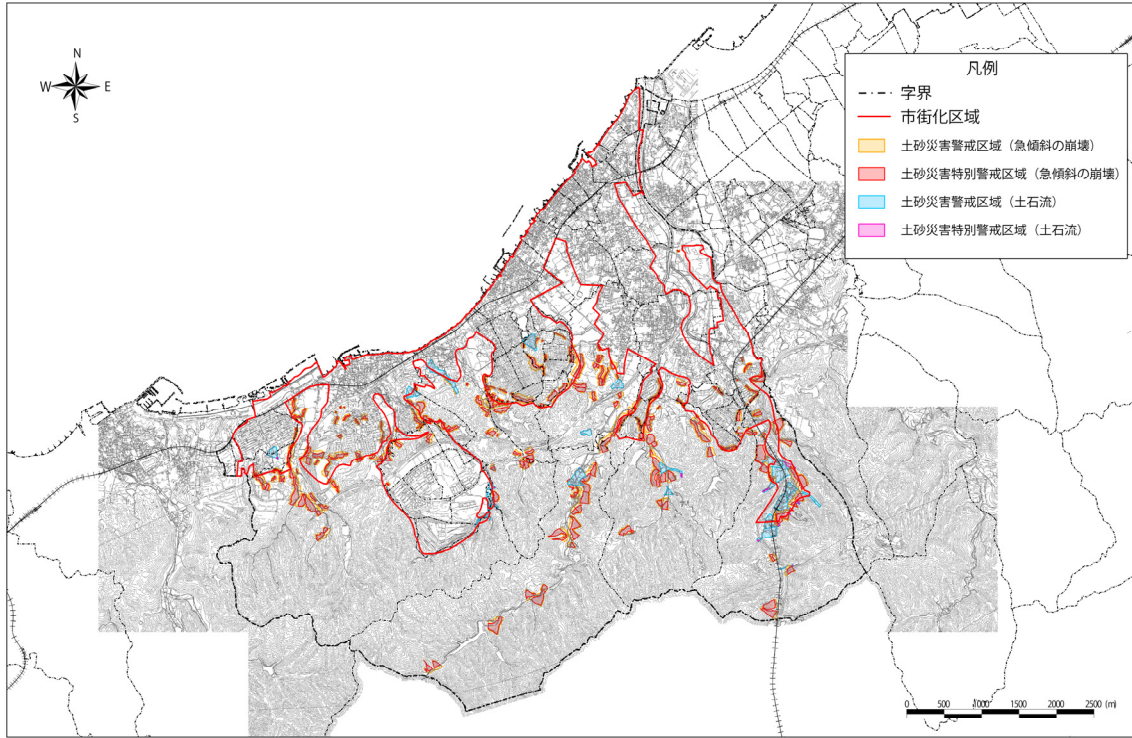


图 4-6 土砂災害警戒区域

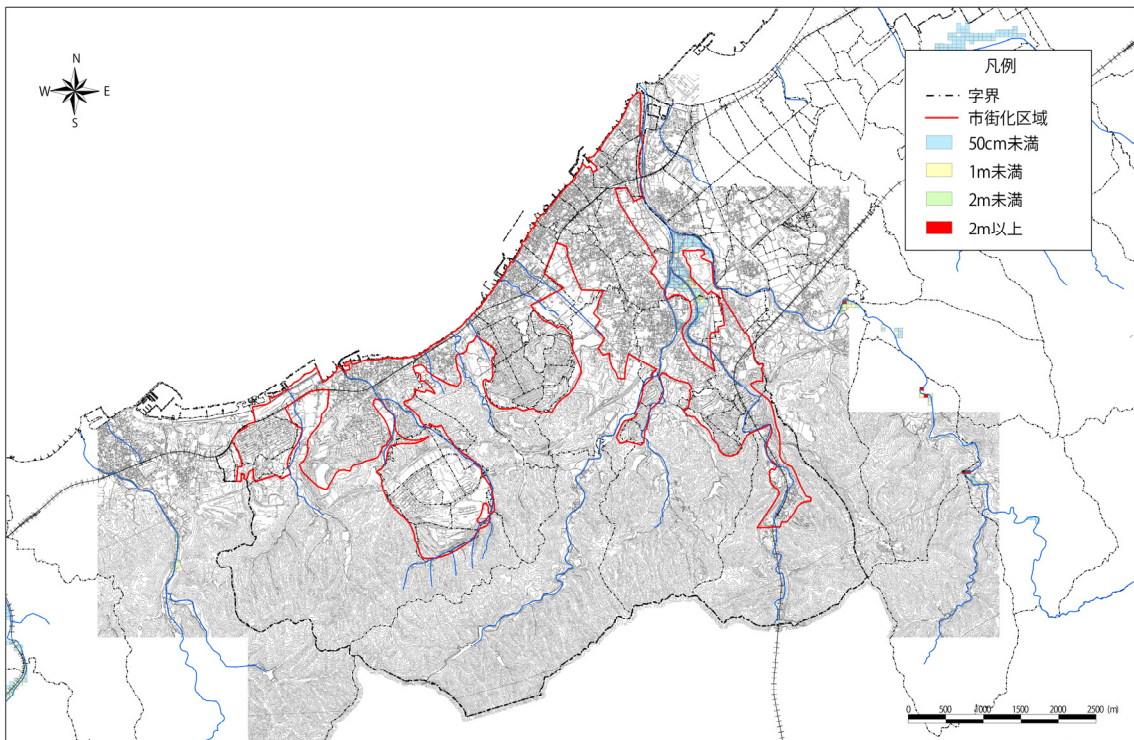


图 4-7 浸水想定区域 (洪水 1/100 確率降雨)