

まちづくりの健康診断

～先導的な取組事例集～

国土交通省 都市局 都市計画課

目次・概要

市町村グループ分けの考え方

p 1

事例集

p 8

A-1 千葉県柏市	p 8
A-2 兵庫県神戸市	p 10
A-3 埼玉県川越市	p 12
A-4 神奈川県海老名市	p 14
A-5 千葉県佐倉市	p 16
A-6 東京都狛江市	p 18
A-7 茨城県常総市	p 20
A-8 埼玉県三芳町	p 22
B-1 神奈川県横須賀市	p 24
B-2 大阪府貝塚市	p 26
B-3 埼玉県松伏町	p 28
B-4 埼玉県鳩山町	p 30

C-1 栃木県宇都宮市	p 32
石川県金沢市	p 34
C-2 群馬県前橋市	p 36
C-3 滋賀県草津市	p 38
C-4 山口県防府市	p 40
C-5 群馬県館林市	p 42
C-6 福岡県宗像市	p 44
C-7 宮崎県都城市	p 46
C-8 香川県丸亀市	p 48
C-9 静岡県熱海市	p 50
C-10 長野県小諸市	p 52

D-1 愛媛県松山市	p 54
北海道函館市	p 56
D-2 和歌山県和歌山市	p 58
D-3 山形県山形市	p 60
D-4 茨城県ひたちなか市	p 62
D-5 青森県弘前市	p 64
D-6 兵庫県太子町	p 66
D-7 宮崎県日向市	p 68
D-8 新潟県見附市	p 70
D-9 長野県飯田市	p 72
D-10 青森県むつ市	p 74

D-11 和歌山県海南市	p 76
D-12 群馬県富岡市	p 78
D-13 秋田県能代市	p 80
D-14 佐賀県武雄市	p 82
D-15 広島県竹原市	p 84
D-16 岡山県高梁市	p 86
D-17 北海道長万部町	p 88
D-18 島根県川本町	p 90

索引

p 92

グループ別市町村一覧

p 93

◆ 概要 ◆

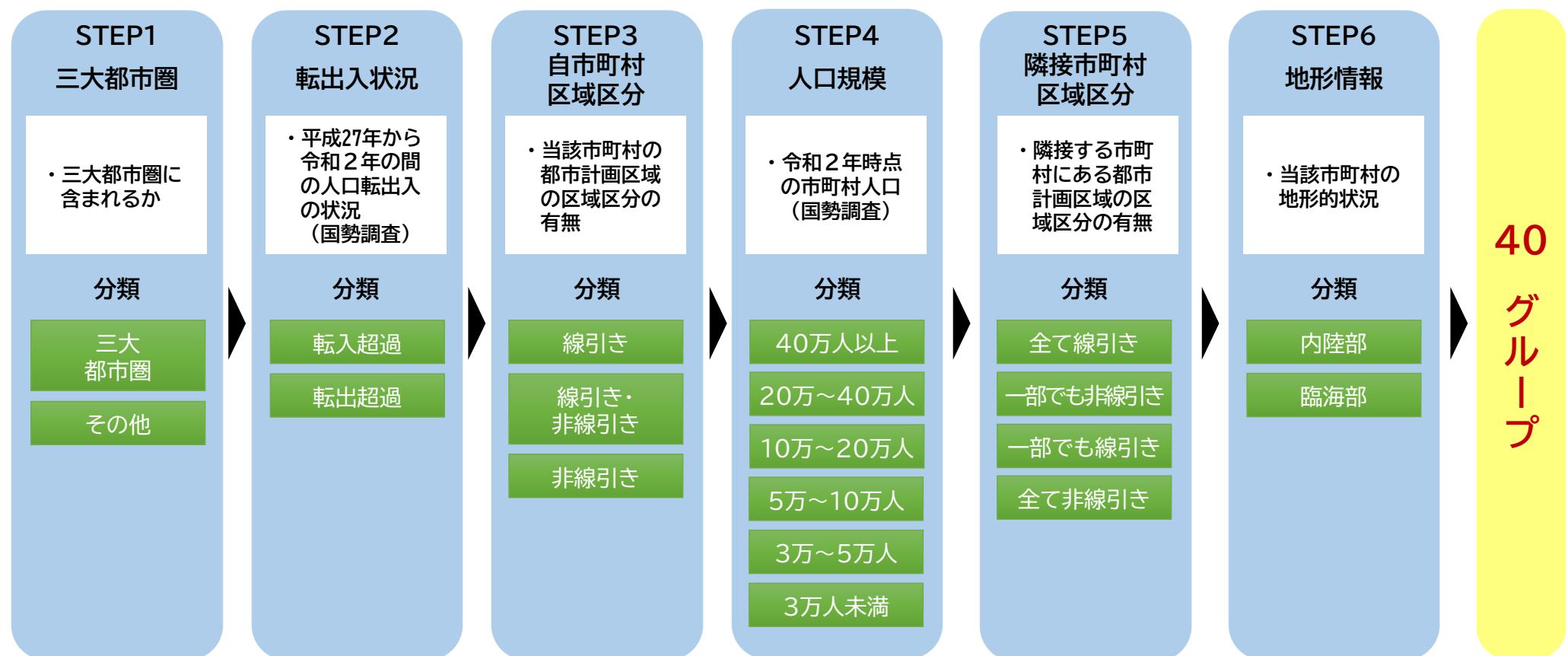
- ・「まちづくりの健康診断」は、市町村による立地適正化計画の作成、適切な評価・見直しの促進を目的に実施。
- ・本事例集は、「まちづくりの健康診断」における都市の特性や指標及び取組方策をもとに、立地適正化計画や各種都市計画の取組を総合的に精査し、各グループの先導的な取組が行われている都市を選定しました。
- ・全国の市町村においては、複雑化する都市課題への対応は喫緊の課題であるため、先導的な取組を参照され、立地適正化計画の作成や各種都市計画の推進にお役立てください。

市町村グループ分けの考え方

◆グループ分けの方法について

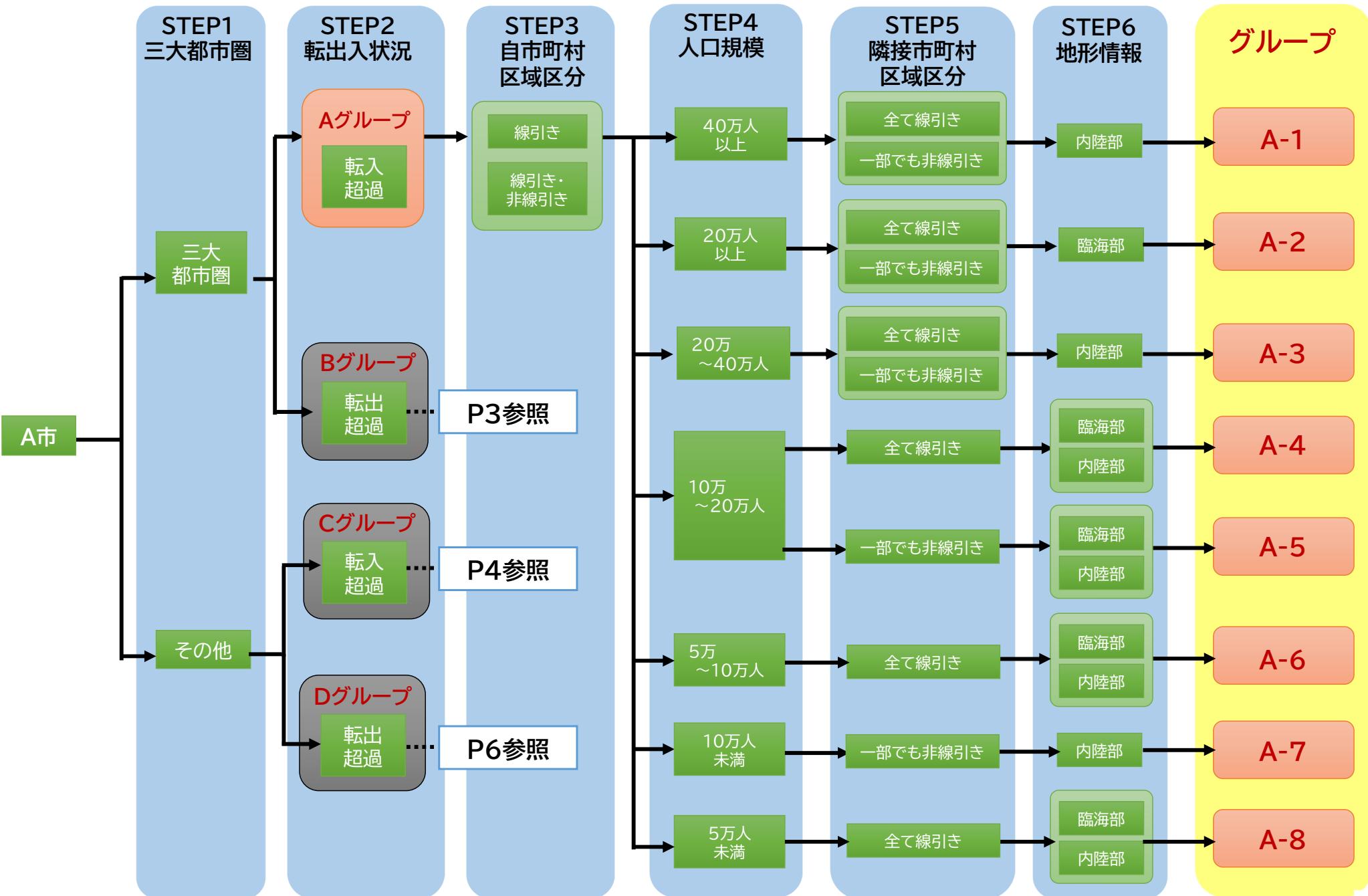
本事例集では、立地適正化計画を策定している市町村について、以下に示す都市の特性に基づくステップにより全40グループに分類しています。

次のページより、各グループが該当する都市の特性について、具体的に示します。



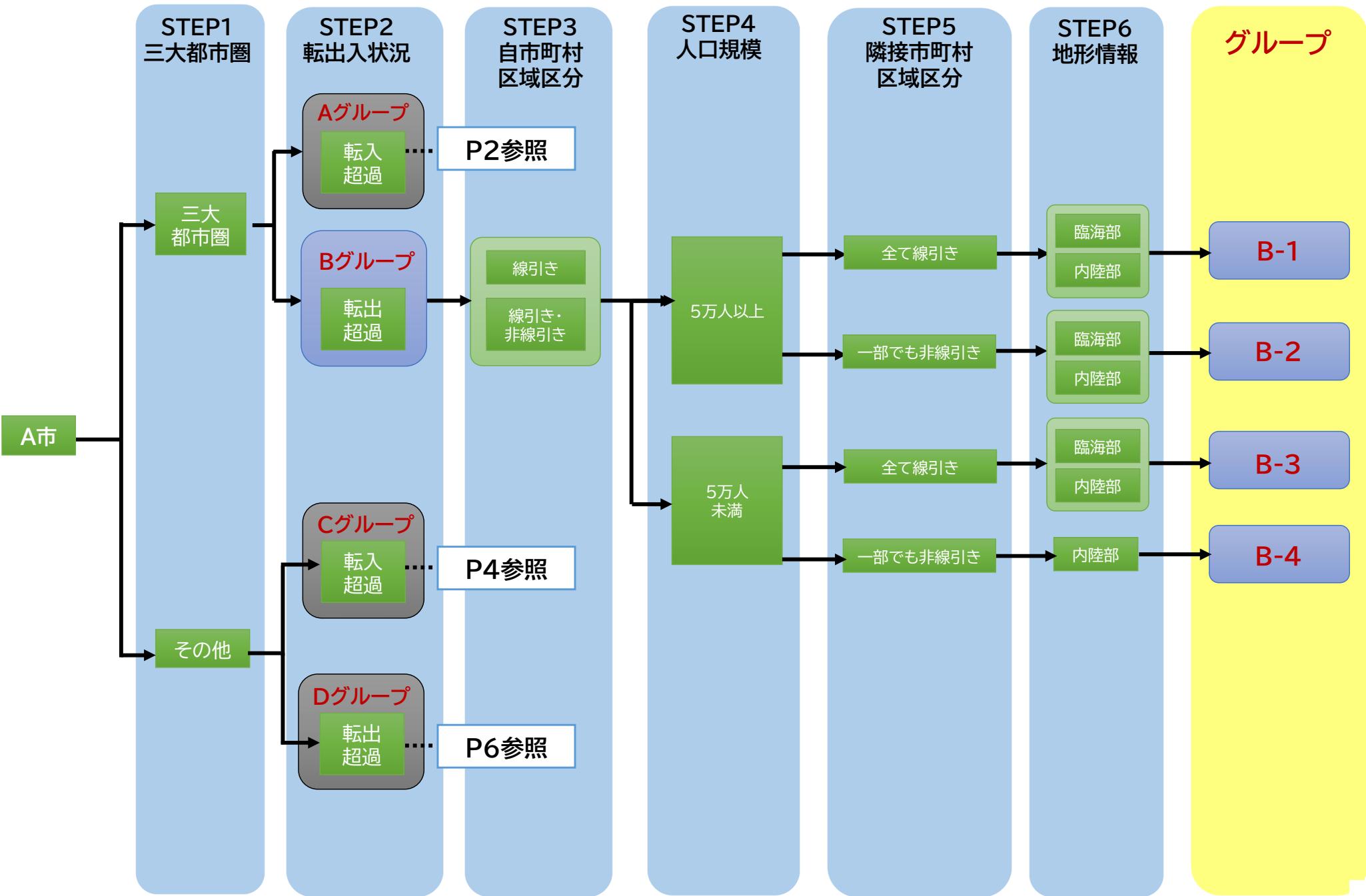
市町村グループ分けの考え方

◆グループA（8グループ）…三大都市圏に位置し、人口転入傾向である市町村



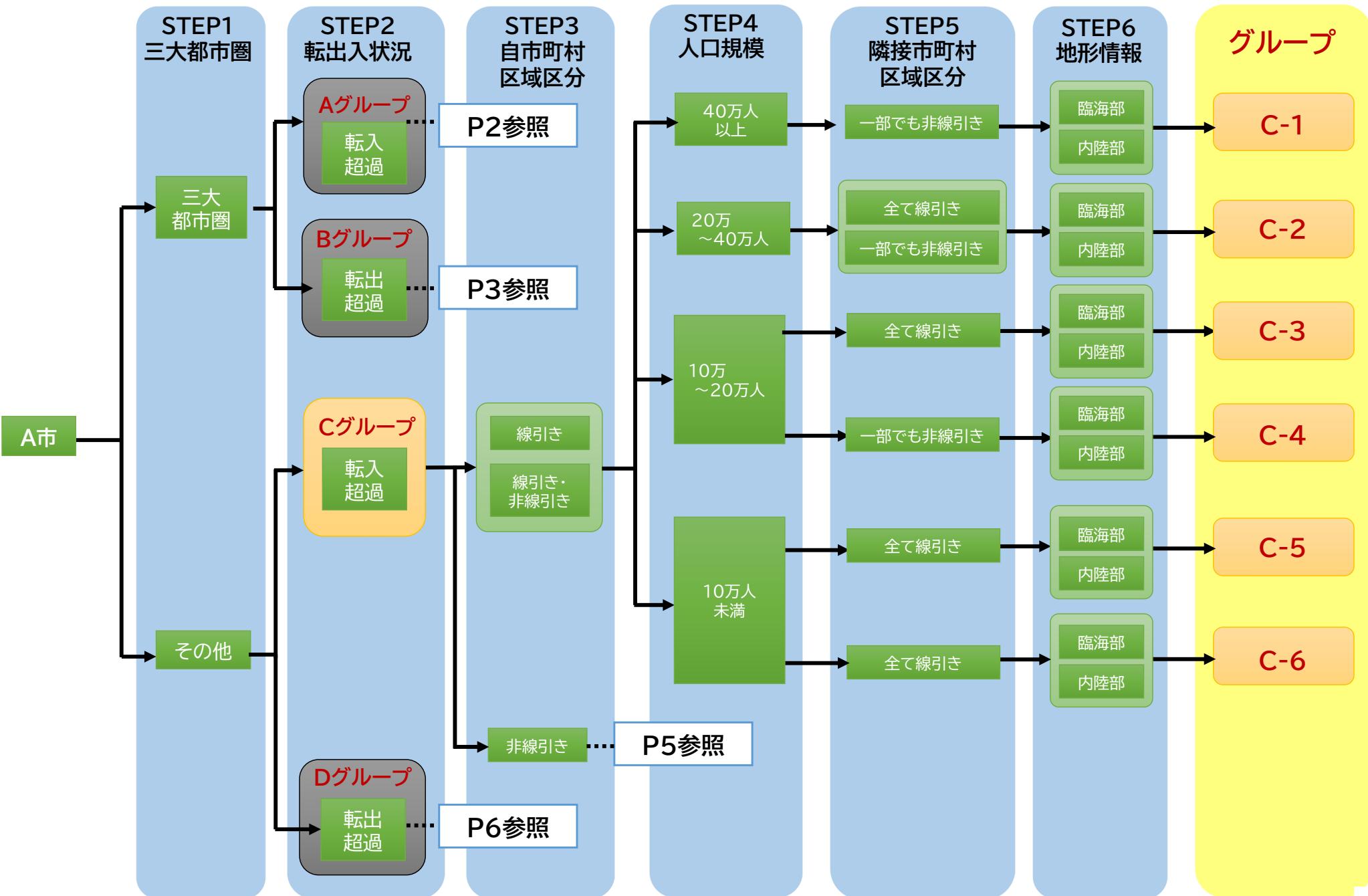
市町村グループ分けの考え方

◆グループB（4グループ）…三大都市圏に位置し、人口転出傾向である市町村



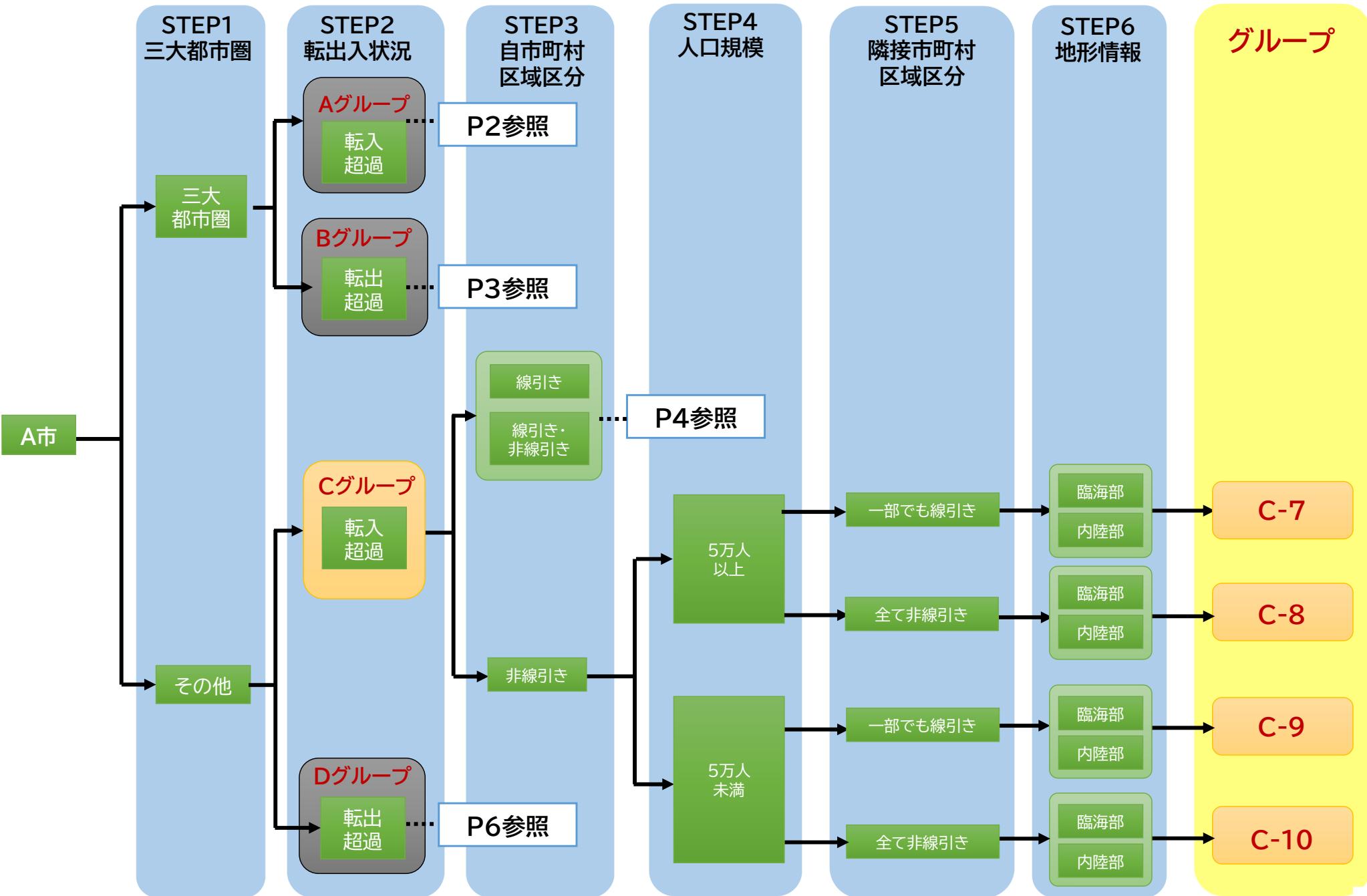
市町村グループ分けの考え方

◆グループC（10グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転入傾向である市町村



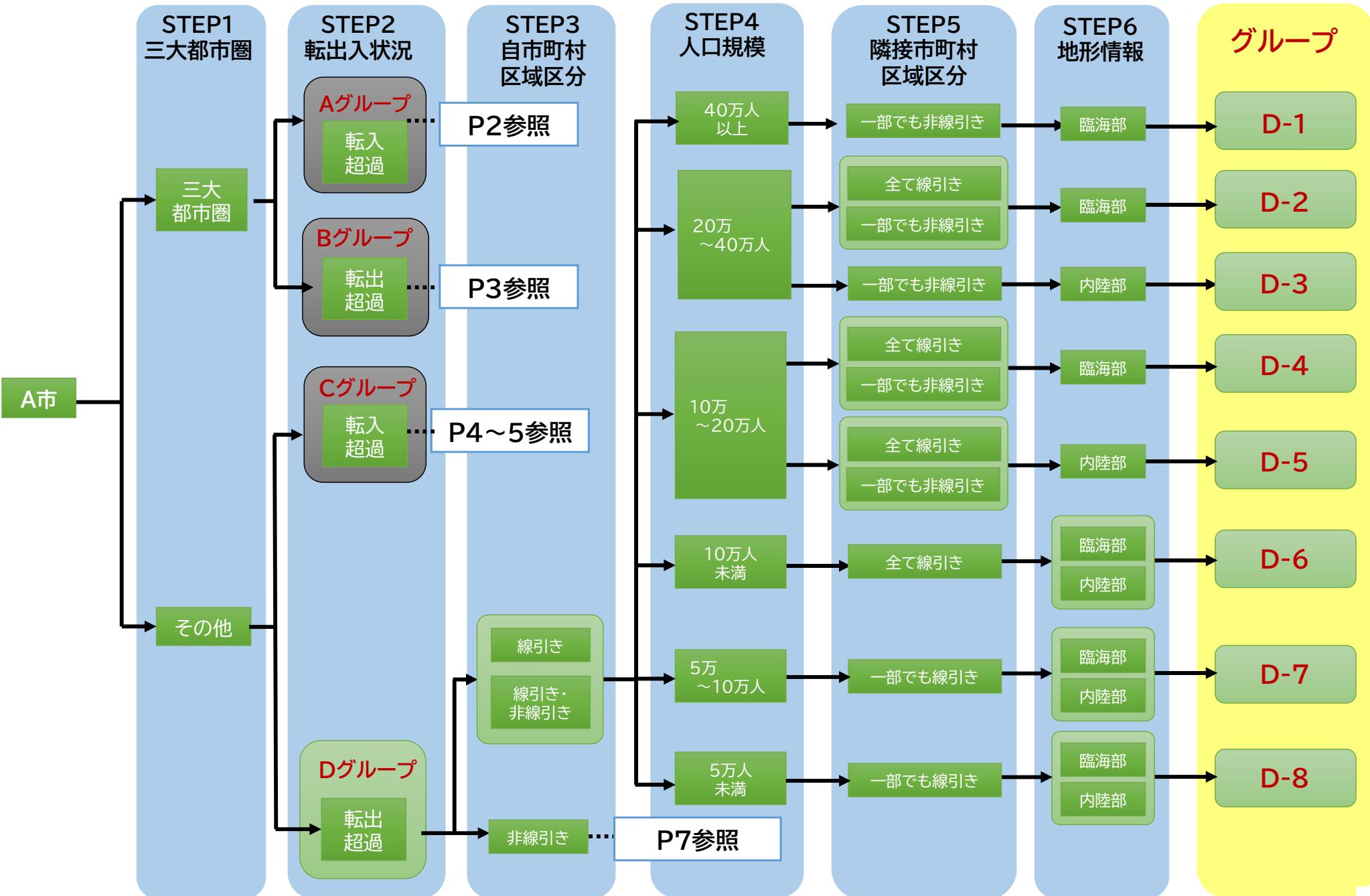
市町村グループ分けの考え方

◆グループC（10グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転入傾向である市町村



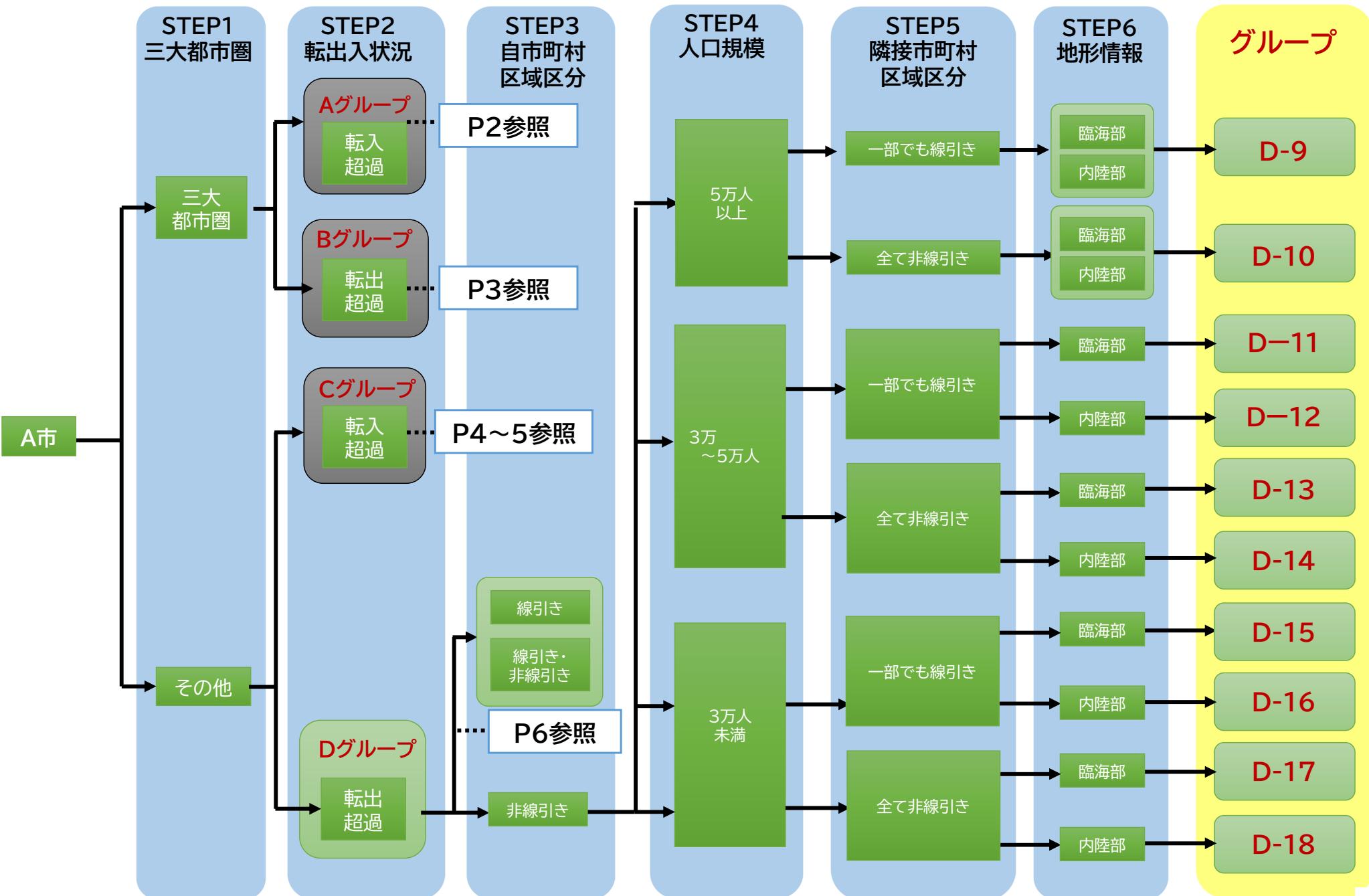
市町村グループ分けの考え方

◆グループD（18グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転出傾向である市町村



市町村グループ分けの考え方

◆グループD（18グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転出傾向である市町村



- ◆公・民・学連携による、地域特性に応じた機能集積施策の推進
- ◆福祉分野との連携による、都市機能と居住の誘導
- ◆空地活用施策による、住環境の改善を通じた居住の誘導

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

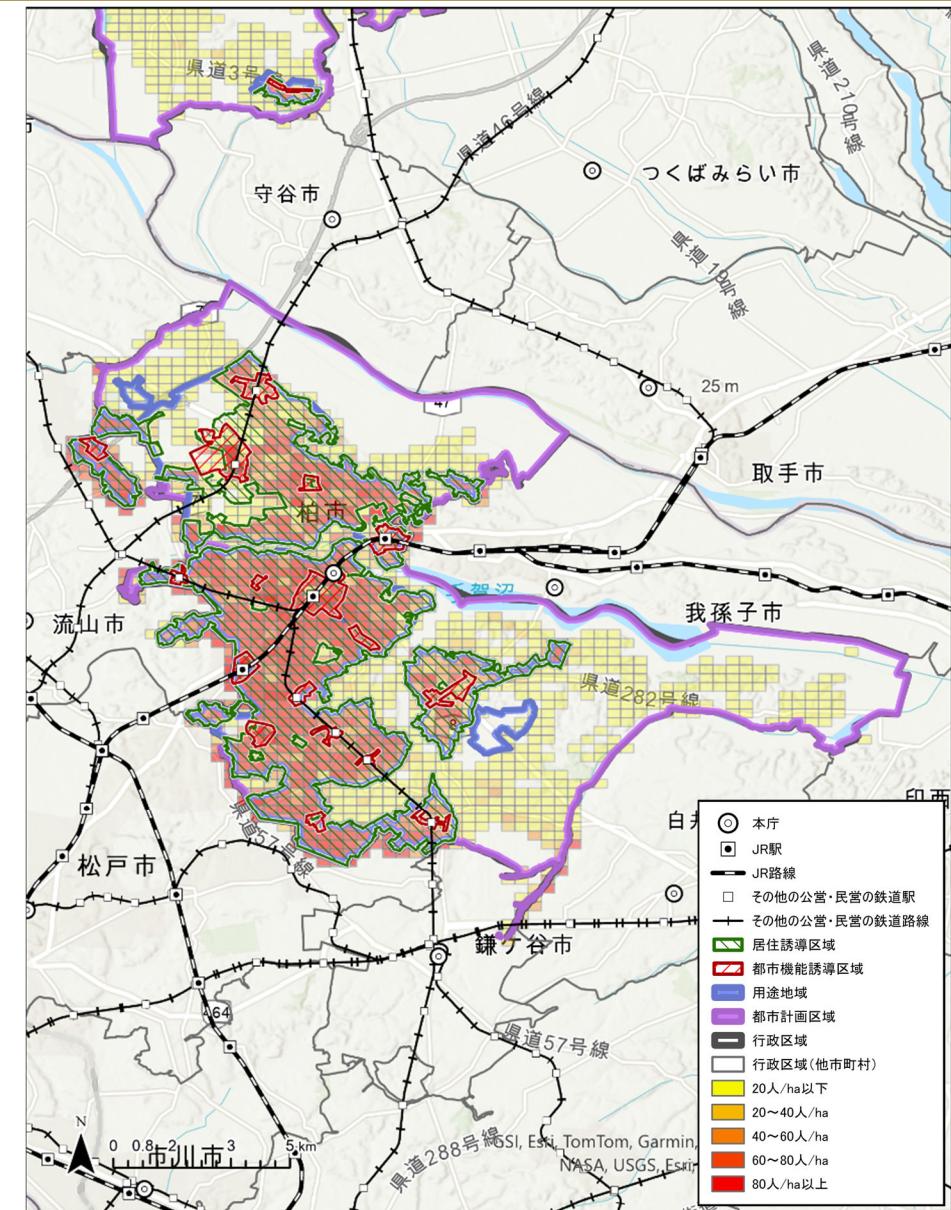
居住の誘導		都市機能の誘導		生活機能（公共交通・防災）	
居住誘導区域内人口割合	+0.57%	都市機能誘導区域内施設数	増加 5	公共交通沿線人口割合	+0.09%
グループ平均値： +0.20%		グループ平均値： 4		グループ平均値： +0.10%	
居住誘導区域内人口密度	+3.0人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較)	+1.31%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合	-0.00%
グループ平均値： 1.7人/ha		グループ平均値： +2.35%		グループ平均値： -0.01%	
(参考) 行政区域内人口増減割合	+3.02%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合	+0.29%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合	-
グループ平均値： 1.29%		グループ平均値： -0.27%		グループ平均値： -0.00%	

その他参考情報

区域設定		求心性		健全性	
居住誘導区域/DID	95.3%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年)	減少 -0.42%	財政力指数 (2023年度)	0.91
将来人口推計 (2020年→2045年)	+2.84%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年)	減少 -3.37%	グループ平均値：	+0.86

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

居住特性に応じた住環境政策の推進

郊外低層
住宅地タイプ

S40～50年代の低層住宅地。
高齢化率が高い。

⇒マッチング制度等を利用した空地活用施策の推進、空家の管理・活用施策の推進

郊外中高層
団地タイプ

S50年代に整備された団地
が立地する地区。高齢化
率が高い。

⇒団地ストック等の活用・再編施策の推進、
安心で健康に暮らせる住環境整備

郊外ゆとり
タイプ

農地等が多く存在する
市街化区域。

⇒都市農地活用等を含めた適正
な空地コントロール

個別開発連鎖
タイプ

S40年代以降小規模開発
の積み重ねにより形成さ
れた住宅街。人口密度が
やや高く、道路幅が狭い

⇒マッチング制度等を利用した空地
活用施策の推進、空地等を利用した
基盤整備の推進

マッチング制度等を利用した空地活用施策の推進

・「カシニワ制度」等により、郊外低層
住宅地の空地を活用したコミュニティ
拠点や地域の広場としての利用を促進。



生活機能（公共交通）

3拠点間の公共交通網の構築

・本計画において設定している
柏駅、柏の葉キャンパス駅の
「都市拠点」、沼南支所周辺
の「ふれあい交流拠点」の3
拠点の日常的な都市機能の他、
各施策を展開することで、異なる性格の拠点性を高め、非
日常的な結びつき（＝移動）
を創出。また、公共交通事業者と連携し速達性・定時性・
機能性の向上を推進。



▲公共交通ネットワーク概念図

(資料：柏市立地適正化計画)

- 居住特性(年代等)に応じて、居住に関するきめ細やかな施策を展開することで、人口密度等の指標が好調と推察。
- また、先進的な拠点形成を推進することで、新たな都市の魅力創出等により、地価にも好影響が確認された。

都市機能の誘導

公・民・学が連携した拠点形成（柏の葉キャンパス駅周辺）

・柏の葉国際キャンパスマタウン構想に基づく研究開発、業務施設の誘導と併せた都市機能の誘導を図りながら、都市拠点を形成。

■柏の葉国際キャンパス構想

- ・柏の葉国際キャンパスマタウン構想では、公・民・学連携のもと、駅周辺で2つのゾーンを設定。
- ・学術研究教育ゾーンでは、ライフサイエンスやAI関連などの企業や研究機関の誘致、多機能賑わいゾーンでは、商業・業務・住宅等の機能が高密度に集積するまちの中核ゾーンの形成を推進。
- ・サステナブルな移動交通システムの導入として、自動運転などの次世代型公共交通システムの導入や、フリンジパーキング等の導入、歩行者空間・自転車走行空間のネットワークの充実等を実施。

▼柏の葉国際キャンパスマタウン構想 土地利用戦略図

凡例

広域幹線道路	複合市街地
主要道路・地区内交通ネットワーク	工業系地区
つくばエクスプレス	住宅系地区
多機能賑わいゾーン	教育研修・研究開発系地区
学術教育研究ゾーン	主な公園・緑地

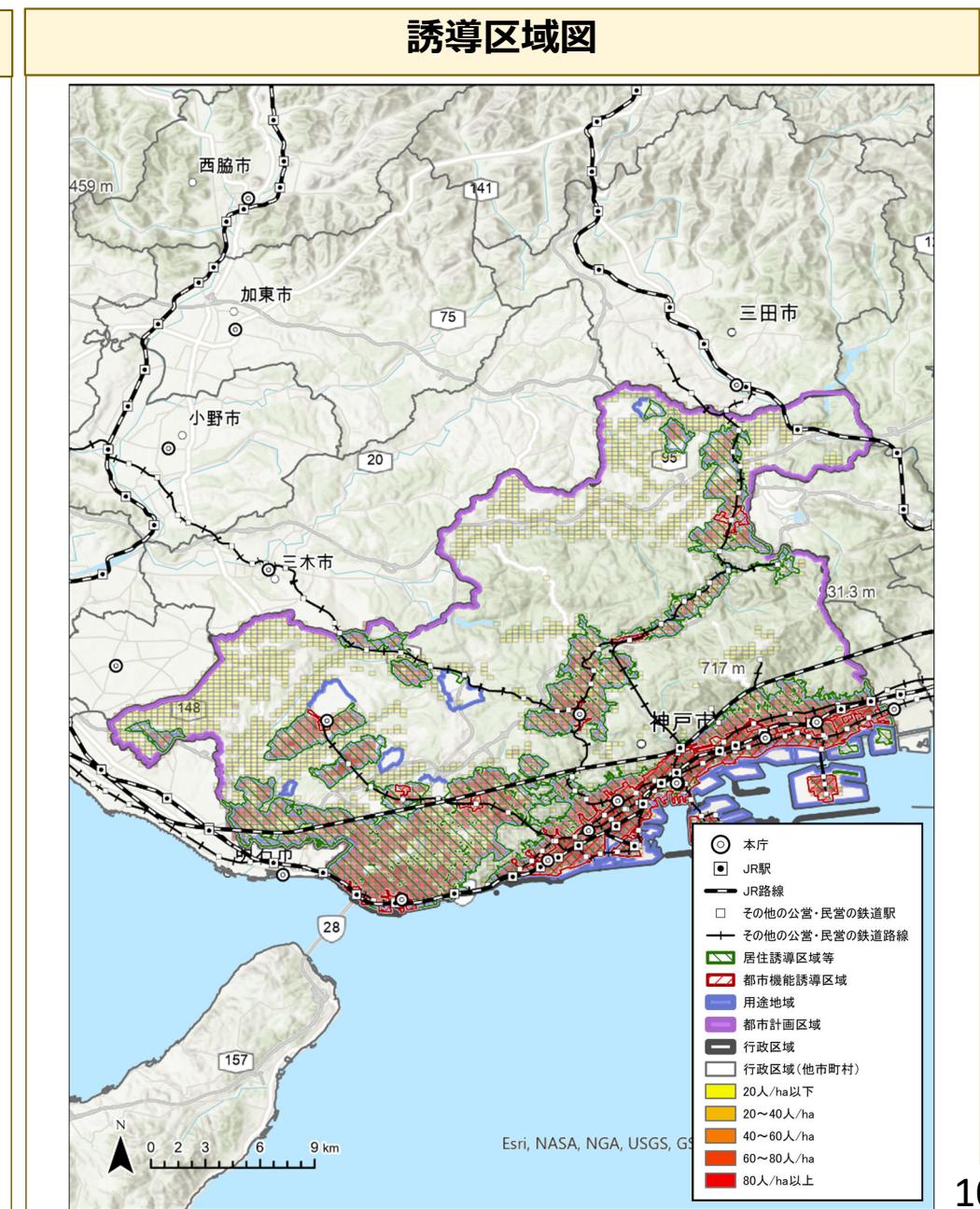


(資料：柏の葉国際キャンパスマタウン構想)

暮らしの小拠点の整備

- ・駅周辺の拠点以外に、郊外住宅地の近隣センター付近を「暮らしの小拠点」に設定。
- ・暮らしの小拠点の都市機能誘導区域では、介護福祉機能、子育て支援機能に特化した誘導施設の立地を誘導。
- ・日常生活圏域における地域包括ケアシステムを支える拠点機能として「在宅医療・介護サービス拠点」を都市機能誘導施設に設定し、立地誘導を図る。

- ◆計画的開発団地のリノベーション
- ◆3種の都市機能誘導区域と、建築制限を用いた都市機能の民間整備の誘導
- ◆新たな公共交通システムの導入検討



居住の誘導

計画的開発団地のリノベーション

- 居住誘導区域内の「計画的開発団地」（郊外型住宅団地（ニュータウン））における、人口減少や高齢化、施設の老朽化など顕在化している様々な課題の解決に向けた、団地のリノベーションの検討を実施。
- 多聞台では、地域団体、地域企業、大学、行政からなる多聞台団地再生協議会を設立し、「多聞台団地再生計画」を策定。市営住宅跡地を活用し、戸建住宅地や地域住民の交流ホールを備える高齢者福祉施設の整備。



▲計画的開発団地の分布と多聞台団地（資料：神戸市）

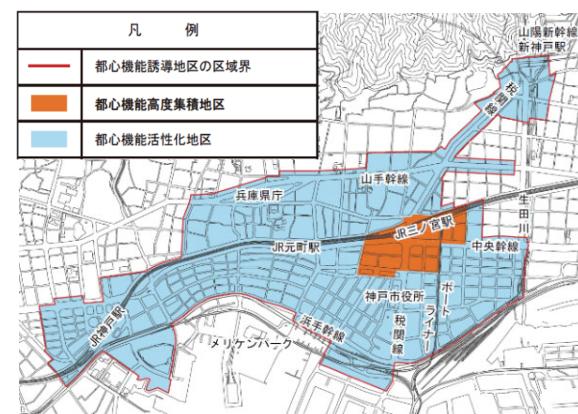
都市機能の誘導

3種の都市機能誘導区域と、建築制限を用いた都市機能の民間整備の誘導

- 広い範囲をサービスの対象とする広域型都市機能を維持・充実・強化させる区域として、広域型都市機能誘導区域を設定。
- 広域型都市機能誘導区域を区域の特性により、「都心広域型都市機能誘導区域」「旧市街地型広域型都市機能誘導区域」「郊外拠点型広域型都市機能誘導区域」の3つに分類。

▼特別用途地区の区分と規制概要（資料：神戸市）

区域		市条例による規制内容
都心機能誘導地区	都心機能高度集積地区	住宅等の建築禁止
	都心機能活性化地区	敷地面積1,000m ² 以上の場合、住宅等の用途に供する容積率の上限400%



▲特別用途地区の区域

(資料：神戸市)

生活機能（公共交通）

新たな公共交通システムの導入検討

- 新たな交通手段の導入などにより、公共交通ネットワークの利便性向上を図っていくため、次世代型路面電車を用いたLRTや、連節バスなどを用いたBRTの導入可能性について検討。
- 再開発の進むウォーター フロントと都心の回遊性や都市魅力の向上のため、令和3年4月から連節バス「Port Loop」の運行を開始。



▲Port Loop（ポートループ）（資料：神戸市）



▲都心・三宮の再整備に関わる主な事業

(資料：神戸市)

- 居住特性(年代等)に応じて、団地再生を展開することや都心の過度な居住の集中を避けることで、相対的な居住誘導割合が好調と推察。
- また、ウォーターフロントにおける都市機能の誘導などの魅力の向上策は、地価固定資産税等に好影響と推察。



- ◆都市再生整備計画事業との連携により、都市機能誘導施設を整備し、都市機能の集約を促進
- ◆都市計画法第34条第11号の廃止による第12号のみでの開発行為の運用

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導

居住誘導区域内人口割合
+0.18%
グループ平均値：**+0.20%**

居住誘導区域内人口密度
+1.2人/ha
グループ平均値：**1.1人/ha**

(参考) 行政区域内人口増減割合
+1.09%
グループ平均値：**0.77%**

都市機能の誘導

都市機能誘導区域内施設数
増加 7
グループ平均値：**3**

地価固定資産税収（土地）の変化
(2010年→2015年と
2015年→2020年の比較)
-1.82%
グループ平均値：**+2.08%**

(参考) 一定の都市機能の
居住誘導区域内割合
+0.81%
グループ平均値：**-0.13%**

生活機能（公共交通・防災）

公共交通沿線人口割合
-0.20%

グループ平均値：**+0.07%**

洪水計画規模3.0m以上

浸水区域人口割合
-0.01%

グループ平均値：**-0.00%**

津波想定最大2.0m以上

浸水区域人口割合
-

グループ平均値：**±0.00%**

その他参考情報

区域設定

居住誘導区域/DID
68.4%

将来人口推計
(2020年→2045年)
-4.82%

求心性

都市の昼夜間人口比率
(2015年→2020年)
減少 -1.87%

従業・通学者数の増減率
(2015年→2020年)
減少 -5.53%

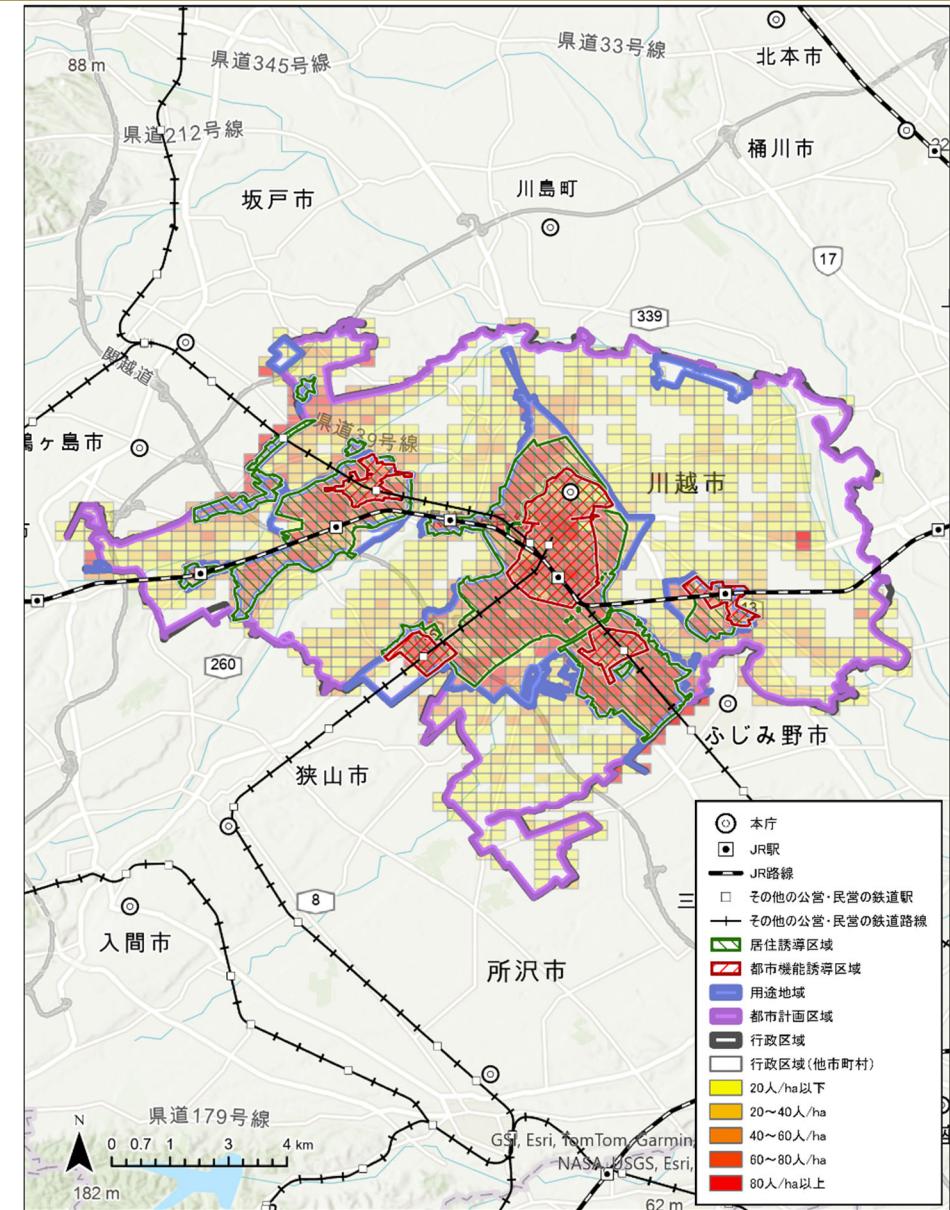
健全性

財政力指数
(2023年度)
0.94

グループ平均値：**+0.88**

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





居住の誘導

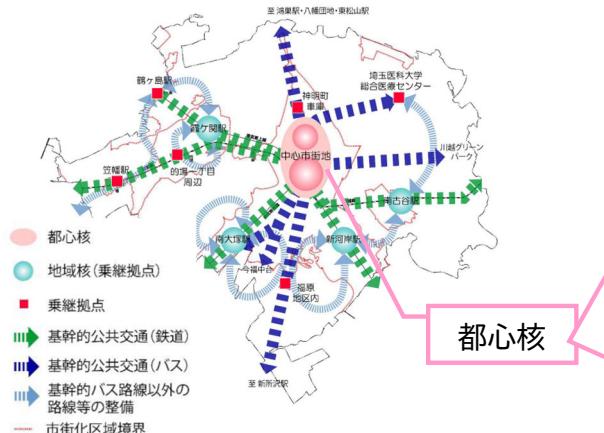
都計法第34条第11号の廃止により第12号のみで調整区域の開発行為を運用

- 平成23年に都市計画法第34条第11号（市街化調整区域での条例で指定した集落地域における開発行為）の区域の指定を廃止し、第12号（市街化を促進するおそれがない等と認められる、条例で定める開発行為）のみを運用。
- これにより、市街化調整区域の開発は、自己や周辺市町村を含む近隣地域に住む親族の居住や自己業務、地域集会施設等に限られている。

都市機能の誘導

地域の特性に応じた都市機能誘導区域の設定

- 都市計画マスターplanで位置付けられている「都心核」と「地域核」に都市機能誘導区域を設定し、都市機能誘導区域の拠点ごとにまちづくりの方針と誘導施設を設定。
- 「都心核」における、三駅を中心とした周辺では、郊外移転が懸念される大型商業施設を都市機能誘導施設（維持型）に設定するとともに、北部の歴史的町並み周辺では、観光振興と市民の交流を促進するための地域交流施設を都市機能誘導施設（誘導型）に設定。
- 都市再生整備計画（都市構造再編集中支援事業）に基づき、子育て支援や高齢者医療・福祉支援の機能を持つ複合公共施設「すくすく かわごえ」を整備し、都市機能の集積を促進。



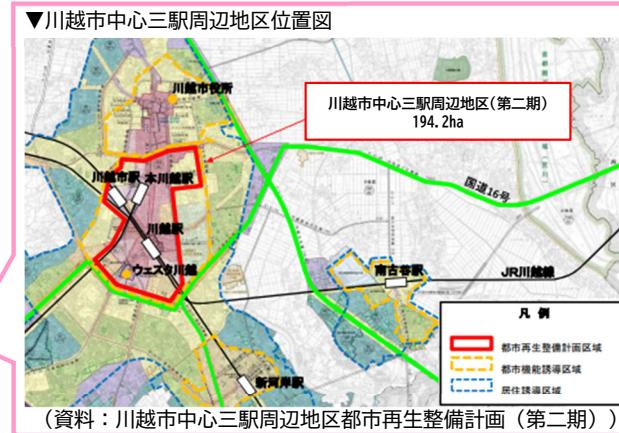
生活機能（防災）

洪水等による浸水深3.0m以上のエリアの開発行為の厳格化

- 都市計画法及び施行令等の改正に伴い、令和4年4月より都市計画法第34条第12号の開発許可等の申請の際に、申請地が想定浸水深が3.0m以上の土地の場合、「確認書」の提出を義務化。
- 「確認書」の提出により安全上及び避難上の対策として避難場所・避難経路等の認識を審査。
- 申請により許可とする場合は、次の措置を条件化。
 - *申請者自身が申請地に居住（使用）する場合、水害等の安全上及び避難上の対策の実施。
 - *申請者以外が居住（使用）する場合、「確認書」等の内容を居住者（使用者）へ説明。

リスク回避策として、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流・河岸浸食）を誘導区域から除外

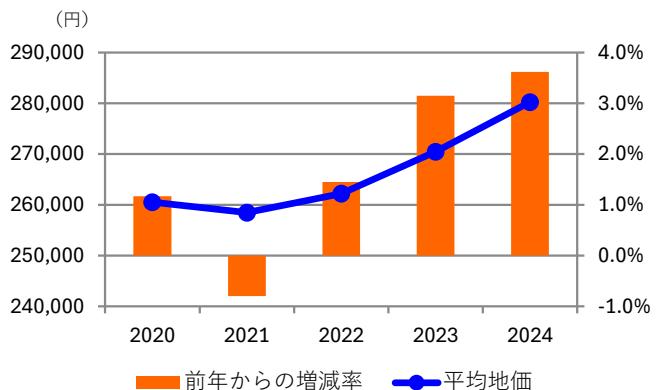
- 家屋倒壊等氾濫想定区域が公表されたことを受けて、災害リスクが高いことを考慮し、誘導区域から除外。



公的不動産の利活用に係る既存計画との連携

- 公的不動産の利活用にあたって、川越市では、平成19年6月に「川越市公有地利活用指針」に基づき、原則として一団で100m²以上の土地を対象に、位置付け（売却・貸付・検討）及び実施スケジュールを定めた「川越市公有地利活用計画」を策定。
- 立地適正化計画が上記計画や「川越市公共施設等総合管理計画」と連携し、公的不動産の利活用を推進。

▼都市機能誘導区域内の平均地価の推移



- 条例による市街化調整区域での開発制限や、災害危険性の高いエリアでの開発許可の厳格化により、居住の指標が好調と推察。
- 歴史を生かしたまちづくりや都市再生を推進しており、経年でみると、地価等に好影響が生じていると推察。

- ◆連続した駅周辺の整備の推進
- ◆公共交通の利用環境の向上の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

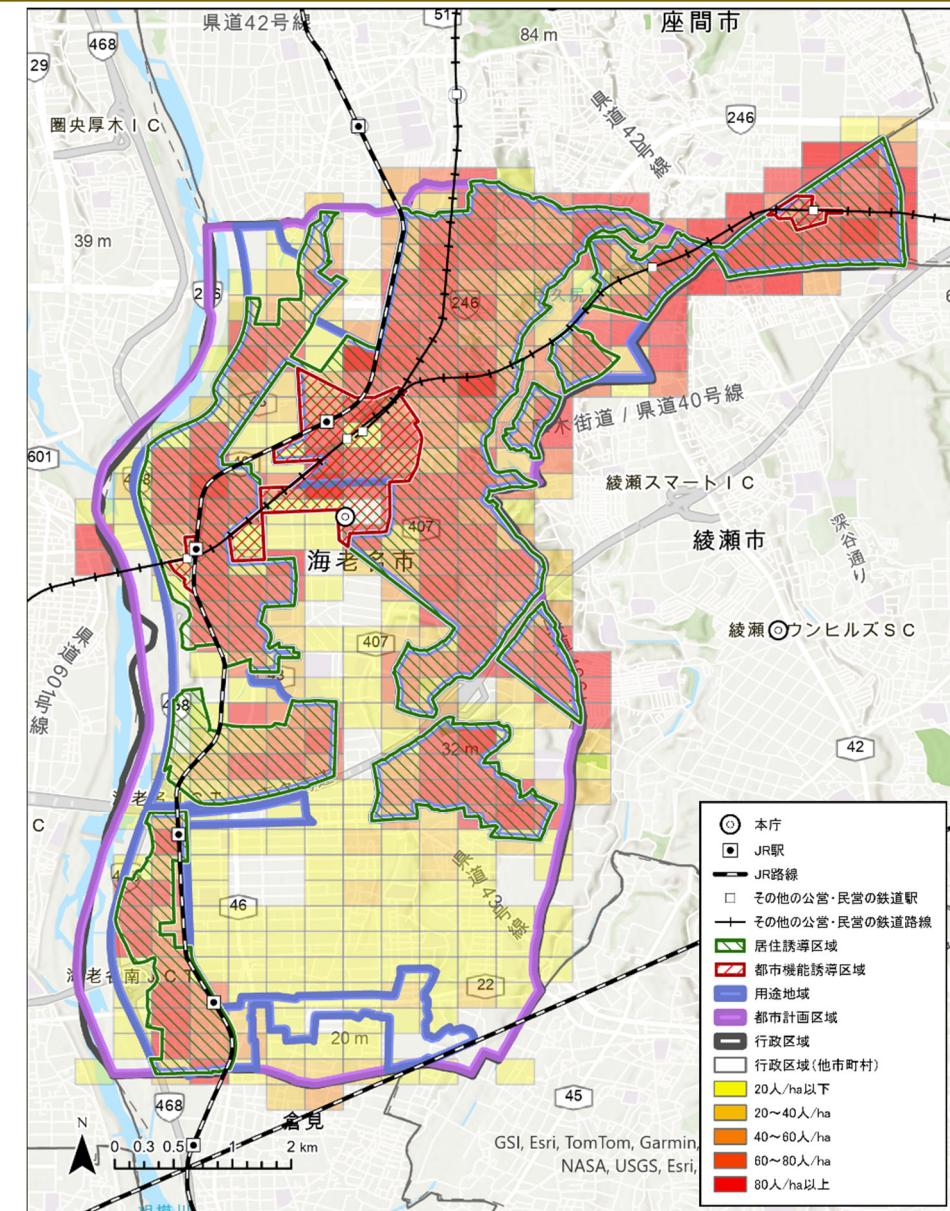
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.20% グループ平均値： +0.36%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -1 グループ平均値： 6	公共交通沿線人口割合 +0.08% グループ平均値： +0.06%
居住誘導区域内人口密度 +4.3人/ha グループ平均値： 2.1人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -0.46% グループ平均値： -1.80%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： -0.02%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +4.86% グループ平均値： 2.04%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +2.67% グループ平均値： -0.40%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： -0.02%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 89.0%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.98%	財政力指数 (2023年度) 1.03
将来人口推計 (2020年→2045年) -0.69%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -0.72%	グループ平均値： +0.89

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





神奈川県海老名市 グループ：A-4

都市機能の誘導

海老名駅周辺の拠点形成

- ・小田急線・相鉄線・JR相模線の3線が乗り入れる海老名駅の周辺においては、民間開発事業者を中心に市街地整備が進行。
- ・都市基盤整備においては、住宅市街地総合整備事業や都市構造再編集中支援事業を活用することで、立体的遊歩道や道路、駅前広場等整備を推進し、安全で快適な歩行者空間の確保及び回遊性の向上など、「賑わいの場」としての機能を順次強化。

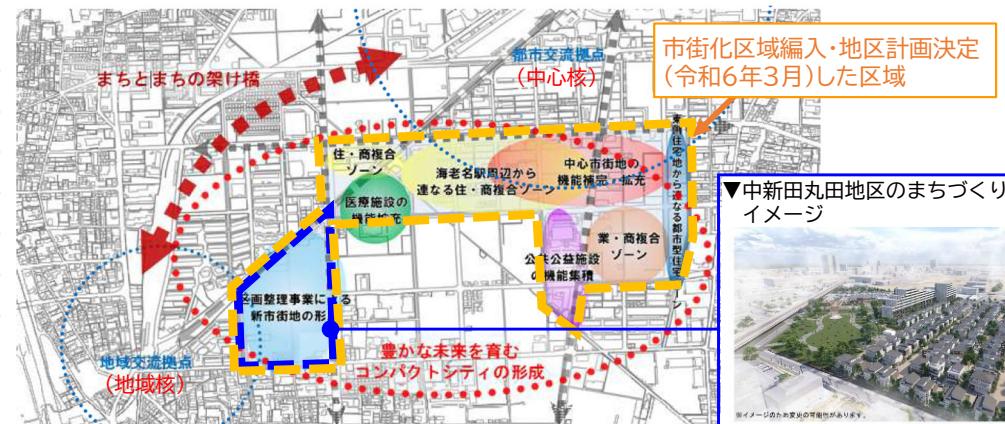


- ・「中心核」を形成する海老名駅周辺地区の一部である市役所周辺地区は、増加する人口の受け皿とするべく、令和6年3月に市街化区域の編入と同時に地区計画を決定し、土地区画整理事業や民間開発による複合市街地の形成を推進。
- ・特に土地区画整理事業を行う中新田丸田地区においては、中心核と地域核をつなぐ役割を期待。

▼都市機能誘導区域内の平均地価の推移



▼海老名市役所周辺におけるまちづくりのイメージ



生活機能（公共交通）

相模鉄道海老名駅整備による中心核のターミナル機能強化

- ・海老名市の中心核である相模鉄道海老名駅において、改札の新設や連絡通路を整備することにより、混雑緩和を図るなど、交通結節機能を強化。

▼完成イメージ図（東口側から）



（資料：相模鉄道海老名駅整備事業）

▼イメージ図（2階北口改札）

厚木駅前広場の整備による地域核の交通拠点づくり

- ・厚木駅周辺では、地域核として駅前の市街地に相応しいまちづくりのため市街地再開発事業を実施し（令和5年6月竣工）、マンションや生活利便施設とあわせて、駅前広場を整備。

▼厚木駅南地区第一種市街地再開発事業竣工写真



（資料：厚木駅南地区市街地再開発事業）

居住の誘導

土地利用制度と誘導区域の連携

- ・転入超過傾向が続いていること、中心核である海老名駅周辺では居住の場としてのニーズが高まっていることも踏まえ、線引き（区域区分）見直し、用途地域・地区計画の指定、居住誘導区域の拡大を一体的に実施。

- 土地利用制度と居住誘導区域の考え方を連動させることで、居住の指標が好調と推察。
- 民間にによる開発と連携し、行政による都市基盤整備が進行しており、中心部の魅力が向上し、公共交通沿線人口、地価が増加傾向と推察。

- ◆市街化調整区域も含めたメリハリのある土地利用の推進
- ◆既存の歴史、観光資源と自然環境を活かしたまちづくりの推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

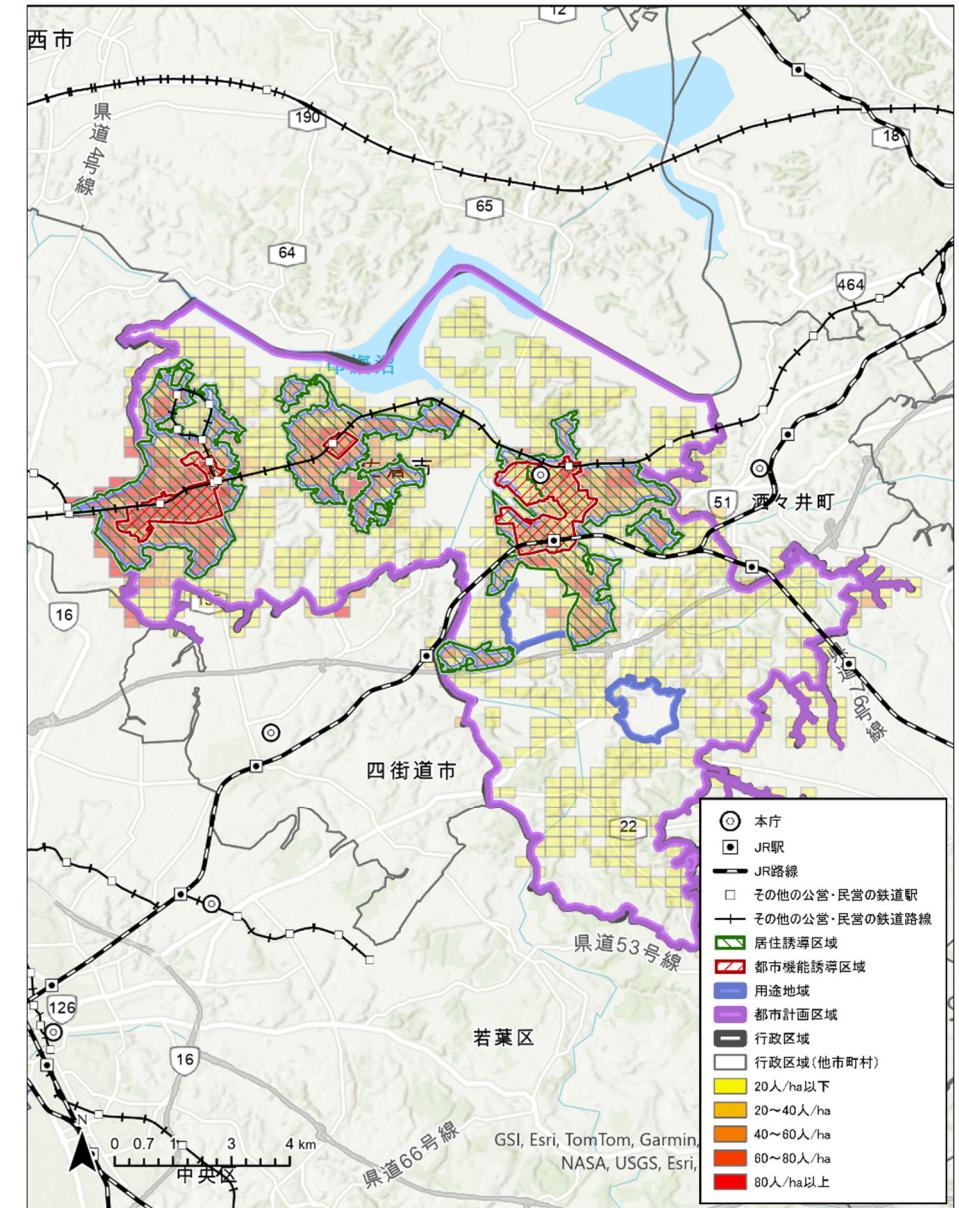
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.30% グループ平均値： +0.17%	都市機能誘導区域内施設数 増加 4 グループ平均値： 4	公共交通沿線人口割合 +0.06% グループ平均値： +0.08%
居住誘導区域内人口密度 -1.2人/ha グループ平均値： -0.8人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -1.65% グループ平均値： +0.20%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： -0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -2.31% グループ平均値： -1.41%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -1.15% グループ平均値： -0.88%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.01%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 98.6% 将来人口推計 (2020年→2045年) -16.33%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +1.62% 従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -2.44%	財政力指数 (2023年度) 0.86 グループ平均値： +0.89

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化・交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集合して定義したもの。

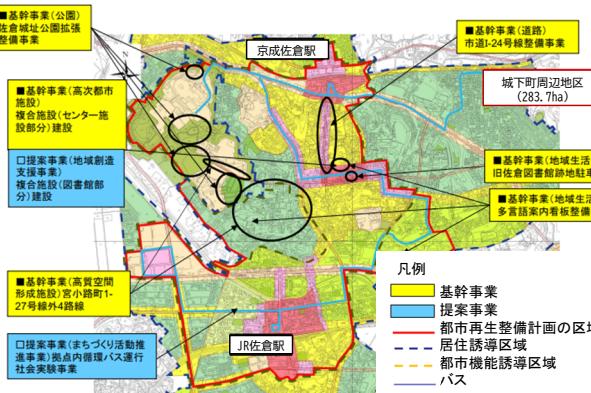
誘導区域図



都市機能の誘導

都市機能の集約と既存の歴史・観光資源の維持・有効活用

- ・地域拠点である「城下町周辺地区」において、都市構造再編集中支援事業を活用し、地域交流センターや観光交流センター、子育て世代活動支援センター、図書館等の都市機能を集約した複合施設を設置し、都市機能を集約。
- ・都市マスに掲げる「歩いて暮らせる・歩いて楽しいまちづくり」の実現のため、平成28年4月に日本遺産に登録された城下町を感じさせる観光資源等のネットワーク化や空き家、古民家の有効活用を推進。
- ・歴史を活かしたまちづくりや都市再生により地域拠点の求心性が高まったことで、都市機能誘導区域内の地価が増加傾向。



▲整備方針概要図 (資料: 城下町周辺地区都市再生整備計画)

印旛沼・印旛放水路かわまちづくり

- ・都市居住者の親水性向上のため、「印旛沼・印旛放水路かわまちづくり計画」に基づき、水辺遊歩道、デッキ整備、観光交流拠点施設整備等を実施し、印旛沼周辺の豊かな自然と生活空間が近接した魅力を創出。



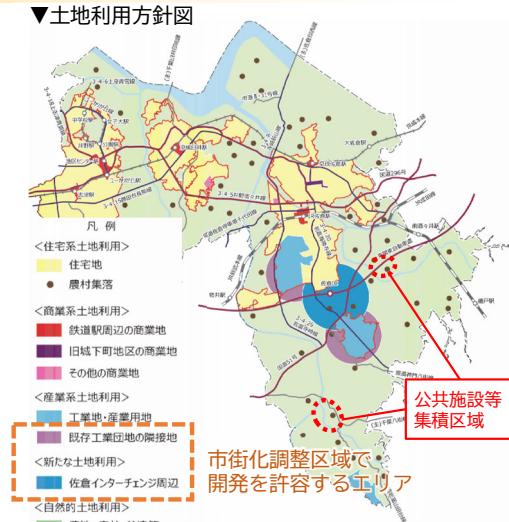
(資料: 印旛沼・印旛放水路かわまちづくり計画)

- 市街化調整区域も含めたメリハリのある土地利用誘導により、相対的な居住誘導区域内人口割合が好調と推察。
- 都市機能の集約と既存の歴史・文化資源、自然環境の有効活用等により、地域拠点の魅力が高まり、地価が増加傾向と推察。

居住の誘導

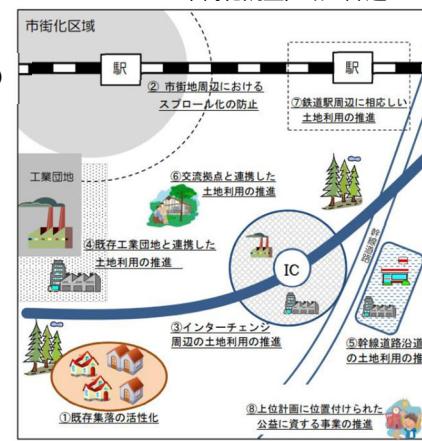
「市街化調整区域の土地利用の方針・地区計画のガイドライン」等で市街化調整区域も含めたメリハリのある土地利用方針を位置付け

- ・都市マスに掲げる将来像「都市と農村が共生するまち佐倉」の実現に向けて、市街化調整区域で開発を許容するエリア（既存集落やIC周辺）と保全を図る自然的土地区画整理事業をゾーニングし、活用する土地利用制度を位置付け。
- ・市街化調整区域の土地利用方針・地区計画ガイドラインで、地域類型別に対応手法を位置付け。
- ・開発許可条例については集落維持の観点から抑制的に運用（法第34条第12号で立地を限定し、住宅を許容する場合も自己居住用のみに制限）。
- ・産業適地について、基本的には開発許可制度により対応するが、面的な広がりを有するものは調整区域地区計画により対応。
- ・立地適正化計画では、市街化調整区域内の農村地域に「公共施設等集積区域」を位置付け、地域拠点内における公共公益サービスの維持・確保に取り組むことを明記。



(資料: 佐倉市都市マスターplanに加筆)

▼市街化調整区域の課題と土地利用方針の対応



(資料: 市街化調整区域の土地利用の方針・地区計画のガイドライン)

② 東京都狛江市

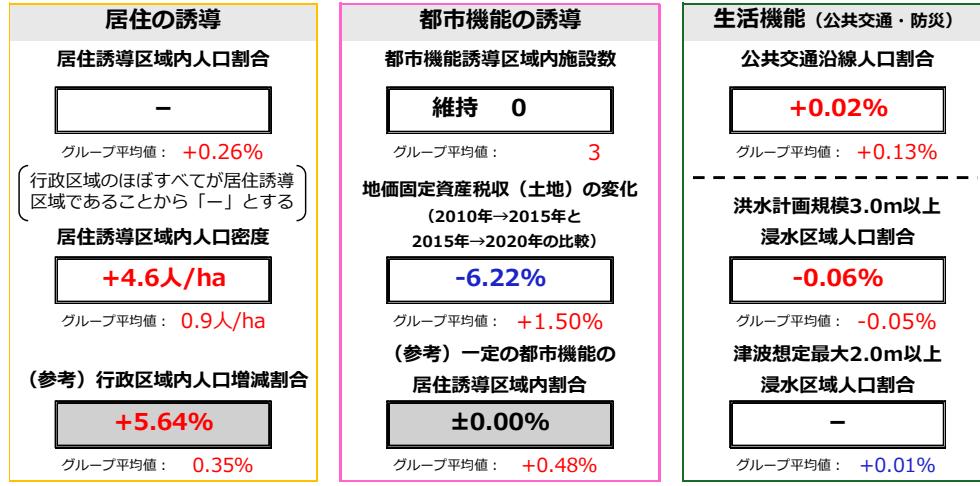
グループ：A-6

- ◆ ほこみち制度を活用した駅周辺の滞在性・快適性の向上の推進
- ◆ 「防災環境形成エリア」の指定による災害に強い市街地の形成の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

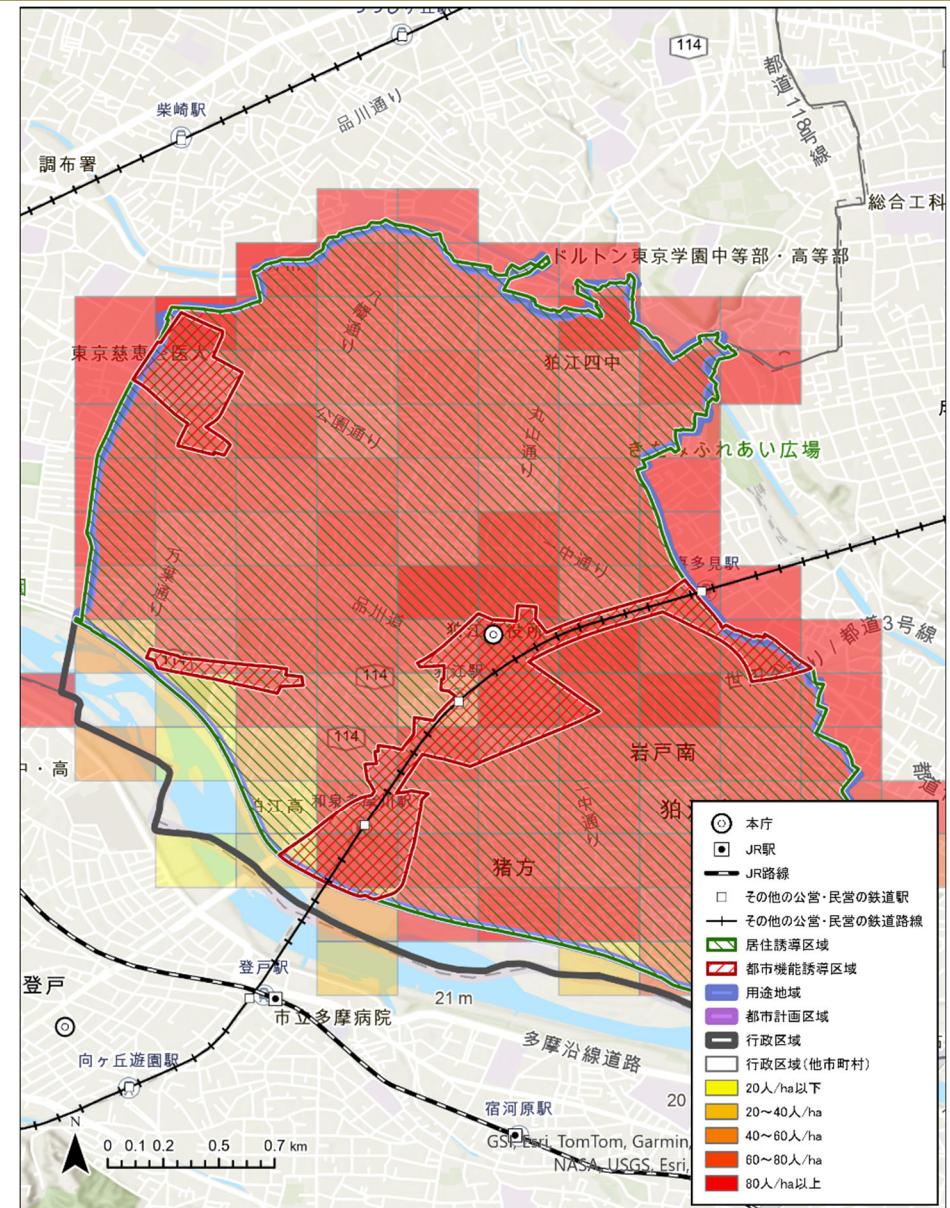


その他参考情報



※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



② 東京都狛江市

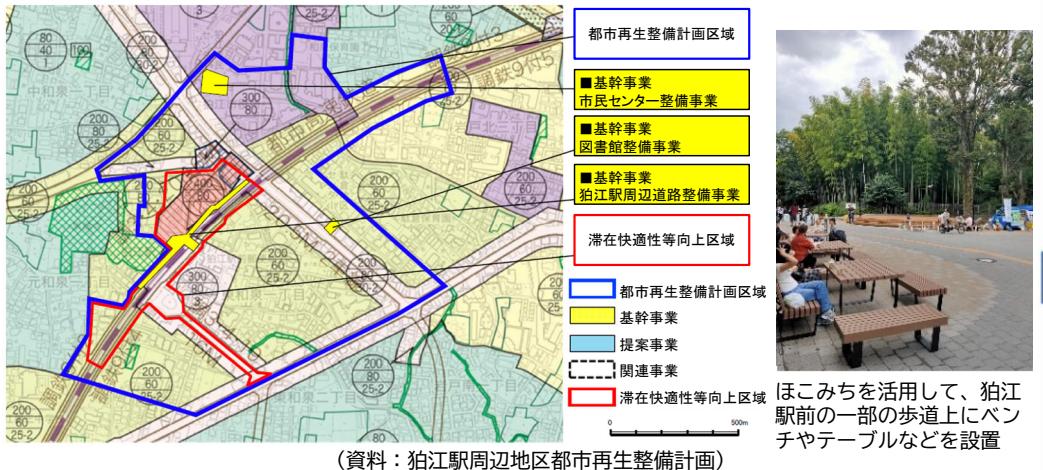
グループ：A-6

都市機能の誘導

狛江駅周辺の魅力ある空間の創出による滞在性の向上

- ・狛江駅北口周辺道路の一部を歩行者利便増進道路（ほこみち）に指定。
- ・道路や公共空間を活用した滞在性の向上や人々の交流を促進するため、ストリートファニチャーなど憩いの場やイベント等で利用できる環境を整え、狛江駅周辺の滞在性の向上と賑わいを創出。
- ・狛江駅の駅前空間のハード整備の方向性として市が策定した「狛江駅周辺エリア道路活用方針」を踏まえ、ハード整備後の駅前空間の賑わいを官民連携で推進していくための指針となる「狛江えきまちビジョン」をとりまとめ。
- ・狛江駅前の空間活用にあたっては、官民共創のオープン・プラットフォーム「エキマチカイギ」を中心となって、空間活用のプレイヤーをサポート。

▼狛江駅周辺地区整備方針概要図



居住の誘導

市民参加・市民協働による地区の特性に応じたまちづくりの推進

- ・「狛江市まちづくり条例」を制定し、安心して暮らすことができるより良い住環境を目指した協働によるまちづくりを推進するため、市民等によるまちづくり提案制度を位置づけ、「地区まちづくり構想」の提案等に向けた支援を実施。

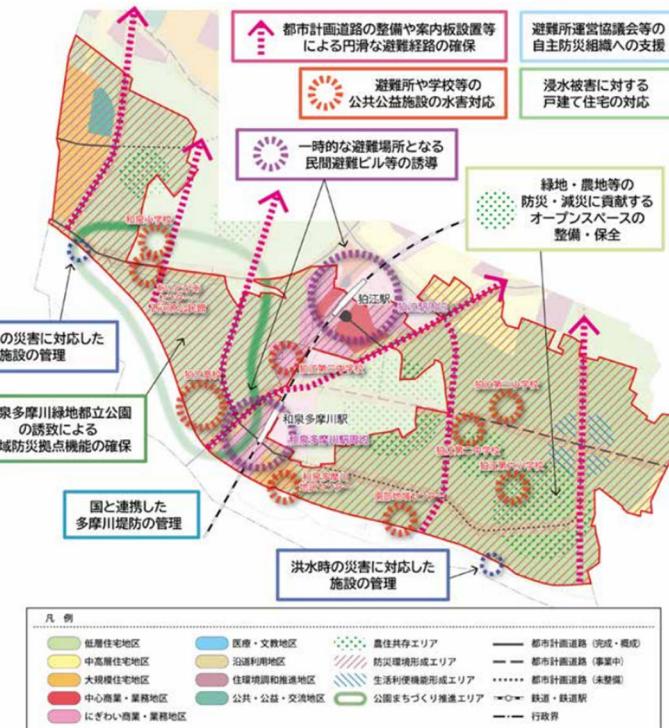
- 官民協働による駅周辺の賑わいづくりや各地区の特性に応じたまちづくりの取組が展開され、居住誘導区域内人口密度が好調と推察。
- ハード・ソフトの両面からの洪水・内水対策に積極的に取り組み、浸水区域人口割合が減少傾向。

生活機能（防災）

「防災環境形成エリア」の指定による災害に強い市街地の形成

- ・居住誘導区域のうち、多摩川の浸水の影響が大きく想定されるエリア（L2で想定浸水深3.0m以上）を「防災環境形成エリア」に位置付け、国と連携した河川堤防の適切な管理等によるハード面の洪水・内水対策を十分に行うことを前提として、垂直避難等が可能となる建築物の立地を誘導。
- ・商業・業務施設や大規模団地等の階数が多い施設については、水害時、一時に身近に利用できる避難場所となるよう、既存施設の認定や、新規建設時に防災機能が付加された建物の誘導を事業者と調整し、支援等を実施。
- ・災害時に命や財産を守るために市民・事業者自らが備えや災害時の対応を行う自助の取組として、止水板設置等の対策工事に対して補助を実施。

▼防災環境形成エリア取組方針のイメージ図



(資料：狛江市都市計画マスターplan・立地適正化計画)



災害時に立体・平面駐車場を避難所として使用可能となる協定を締結している商業施設



止水板の設置例

■止水板設置工事費等補助金

- ・市内の住宅、店舗、事業所等への止水板の設置や、室外機等のかさ上げ工事、外壁の防水工事等の浸水対策となる関連工事を対象に、市が経費の一部を補助

- ◆関東・東北豪雨での被災の教訓を踏まえた総合的な防災対策の推進
- ◆公共施設の複合化によるこどもまんかまちづくりの推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

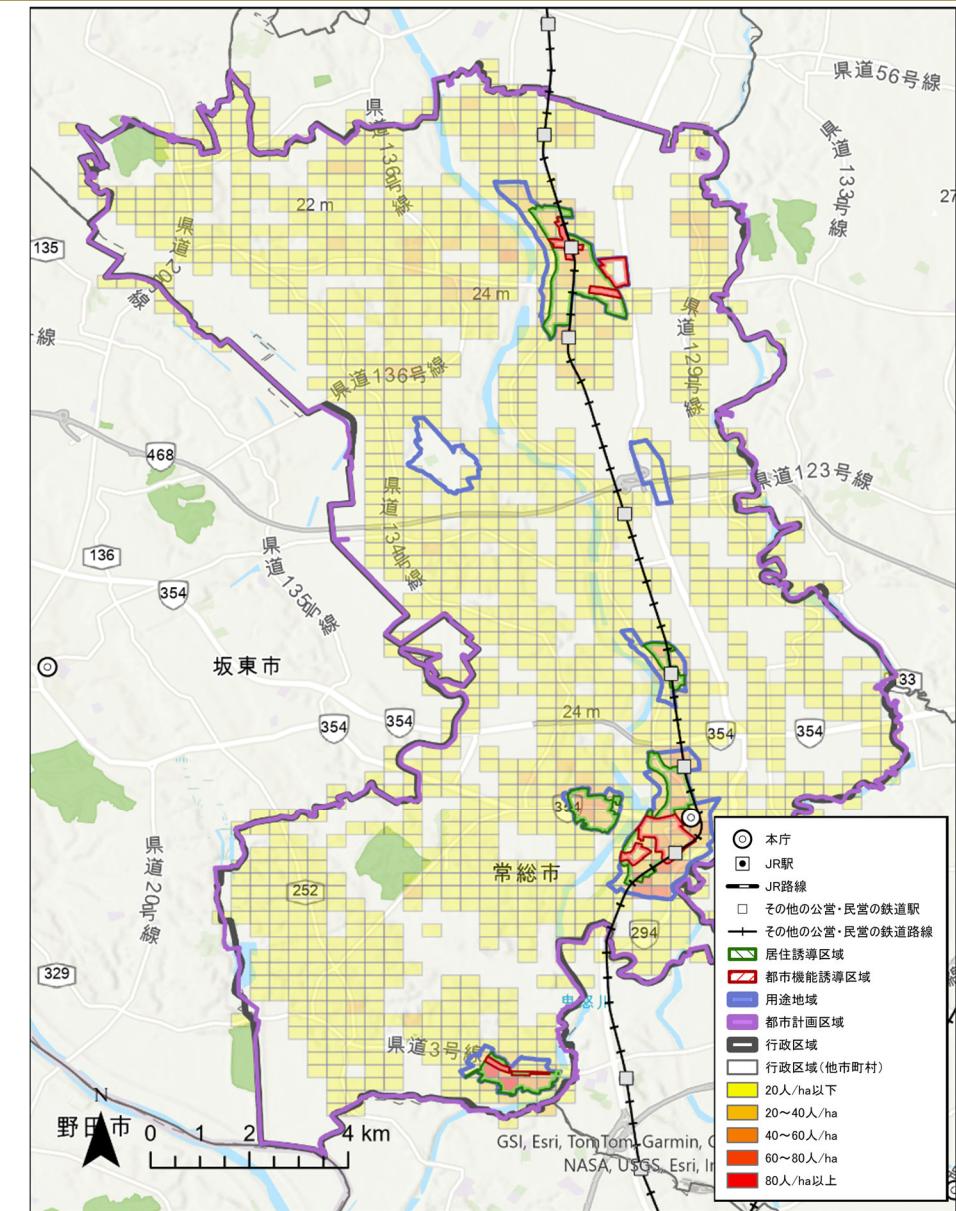
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.57% グループ平均値： +0.71%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： -3	公共交通沿線人口割合 +1.57% グループ平均値： +0.45%
居住誘導区域内人口密度 +0.7人/ha グループ平均値： -0.7人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +2.94% グループ平均値： -2.52%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.13% グループ平均値： +0.02%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -1.06% グループ平均値： -2.78%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -0.68% グループ平均値： -1.28%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： ±0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 122.0%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.12%	財政力指数 (2023年度) 0.69
将来人口推計 (2020年→2045年) -22.03%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -2.34%	グループ平均値： +0.71

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



生活機能（防災）

関東・東北豪雨での被災の教訓を踏まえた総合的な防災対策の推進

- 常総市の被災した教訓を生かしたマイ・タイムライン作成支援や避難訓練などの避難支援、小中学校一斉防災学習などの防災教育、市役所の浸水対策などの防災機能の充実、自主防災組織の設立支援や防災士の資格取得支援などの防災協力体制の強化などの取組を推進。
- それぞれの地域の特性に応じた防災計画である地区防災計画の検討促進や一人ひとりの事情にあわせた個別避難計画、マイ・タイムラインを用いた地域の安否確認体制の構築を推進。

豪雨災害からの復興に向けた防災拠点の形成

- 「常総市復興計画」の復興の重点施策として、アグリサイエンスバレー内の営農団地や市内の農産物の販売のほか、防災機能を併せ持つ「道の駅」を整備するなど、常総IC周辺に6次産業化を軸としたまちづくりを展開。

▼常総IC周辺の整備内容



➤ 広域的な防災拠点の整備に伴う交流人口の増加や交流拠点の整備により、地価や居住誘導に好影響と推察。

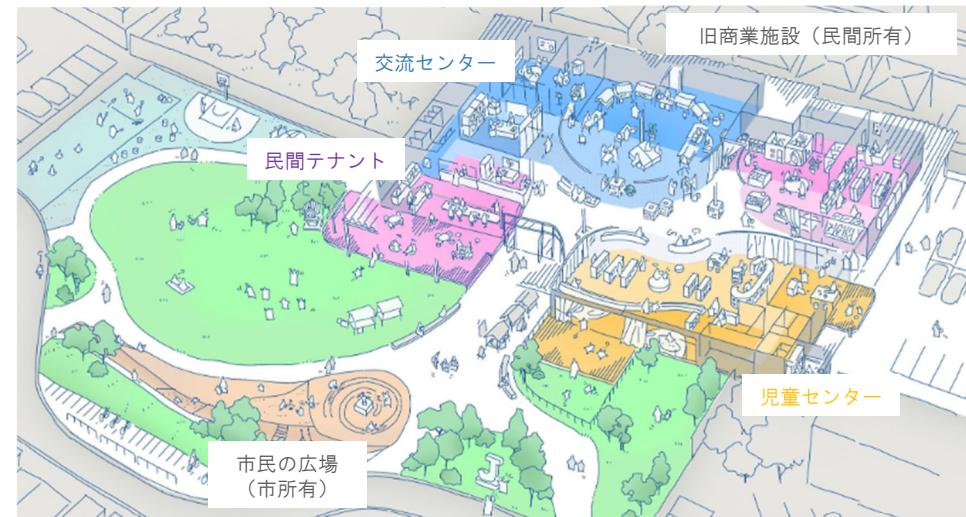
都市機能の誘導

居住の誘導

公共施設の複合化によるこどもまんなかまちづくりの推進

- 都市機能誘導区域において、多世代が交わるまちへをテーマに官民協働で社会実験やワークショップを展開しながら、市街地整備の方向性を検討。
- 令和7～11年度にかけて、公民館・児童センター・保健センター・市民コミュニティホール・市民の広場の5つの公共施設などの移転・改修を一体的に進め、子育て環境の充実と中心市街地のにぎわい創出に寄与。

▼複合施設・市民の広場整備イメージ（令和8年度開業予定）



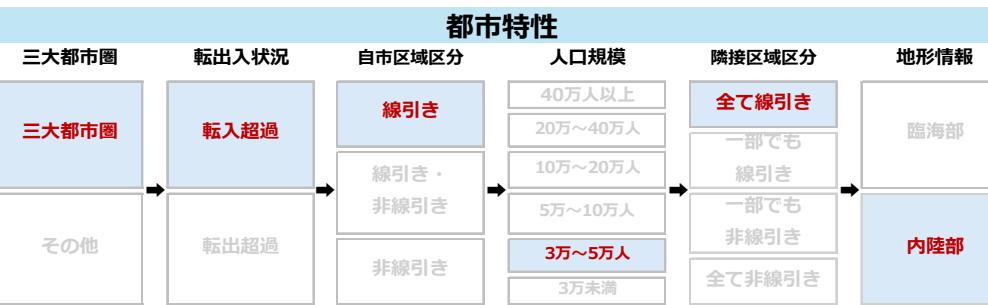
生活機能（公共交通）

中心拠点や交流拠点を結ぶコミュニティバスの運行

- 令和3年に立地適正化計画と地域公共交通計画を策定、これまでの鉄道・路線バスといった広域交通、市内の交通空白地帯を解消するデマンド交通に加え、令和6年度からコミュニティバスを運行し、中心拠点や交流拠点を結ぶ公共交通網を構築。

- ◆小学校を核とした都市機能集約拠点の整備の推進
◆隣接市の鉄道駅へのアクセス性を踏まえた公共交通ネットワークの形成の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導

居住誘導区域内人口割合
+0.73%
グループ平均値：**+0.48%**

居住誘導区域内人口密度
+1.1人/ha
グループ平均値：**0.0人/ha**

(参考) 行政区域内人口増減割合
-0.06%
グループ平均値：**-0.84%**

都市機能の誘導

都市機能誘導区域内施設数
増加 1
グループ平均値：**1**

地価固定資産税収（土地）の変化
(2010年→2015年と
2015年→2020年の比較)
-0.08%
グループ平均値：**+3.02%**

(参考) 一定の都市機能の
居住誘導区域内割合
+1.65%
グループ平均値：**+1.18%**

生活機能（公共交通・防災）

公共交通沿線人口割合
+0.51%
グループ平均値：**+0.13%**

洪水計画規模3.0m以上
浸水区域人口割合
-0.00%
グループ平均値：**-0.03%**

津波想定最大2.0m以上
浸水区域人口割合
-
グループ平均値：**-0.02%**

その他参考情報

区域設定

居住誘導区域/DID
87.0%
将来人口推計
(2020年→2045年)
-10.28%

求心性

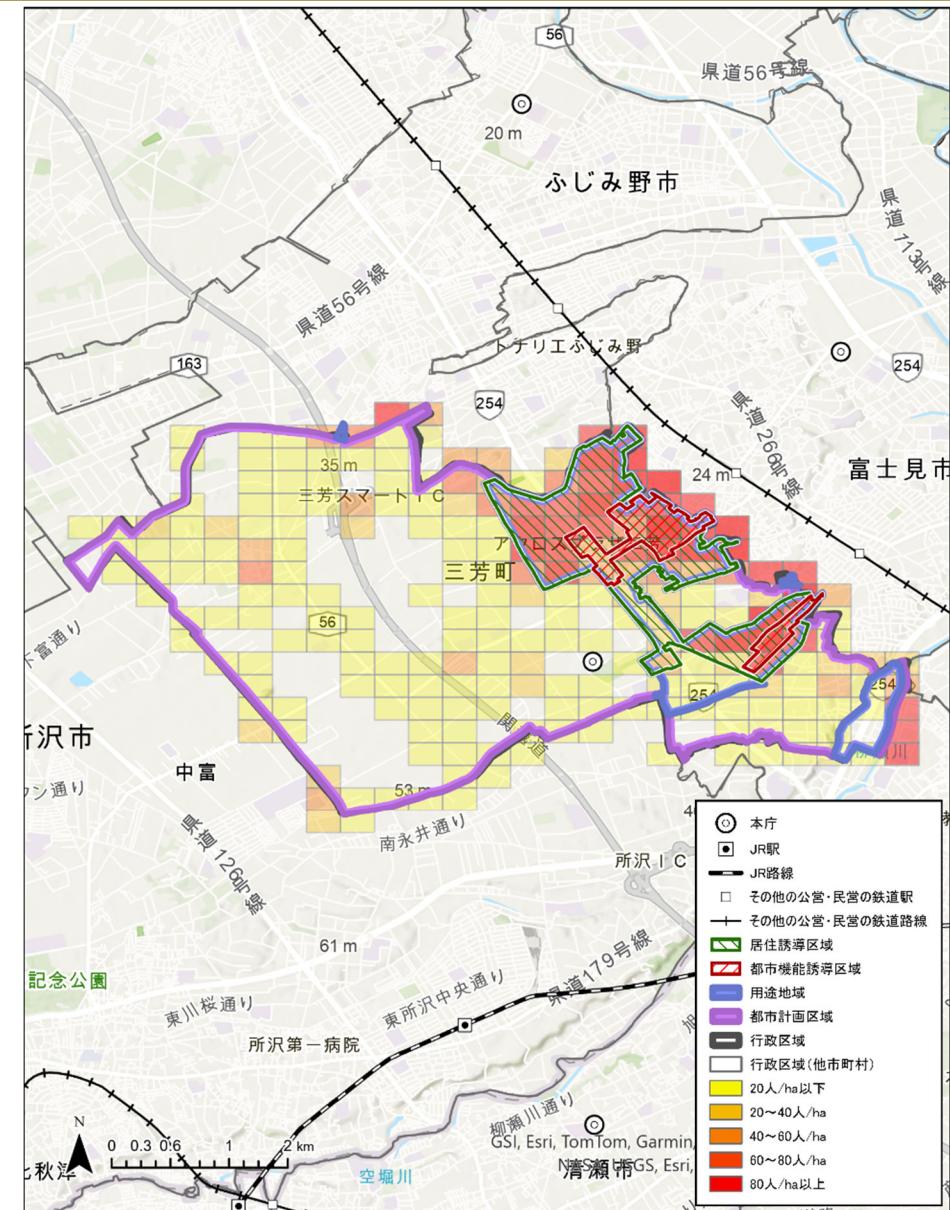
都市の昼夜間人口比率
(2015年→2020年)
増加 +2.36%
従業・通学者数の増減率
(2015年→2020年)
減少 -0.32%

健全性

財政力指数
(2023年度)
1.06
グループ平均値：**+0.72**

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図

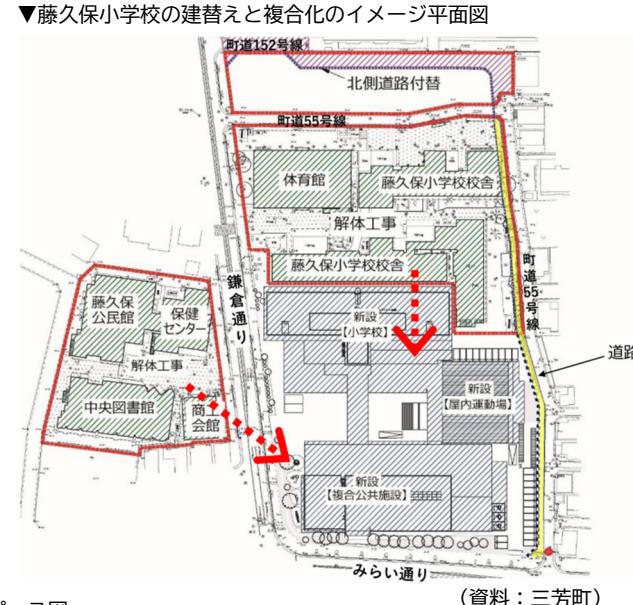


居住の誘導

都市機能の誘導

小学校の建替えを契機とした都市機能集約拠点の整備の推進

- ・藤久保小学校の建替えに伴い、近接する公共施設の機能を取り入れた複合公共施設と小学校を一体とする拠点整備事業をPFI手法を用いて進めている。
- ・子育て支援センターや学童保育室（児童福祉機能）、支所（行政機能）、地域交流センター（交流機能）、図書館（文化機能）などの都市機能を集約。



▼藤久保地域拠点施設 整備完成予想パース図

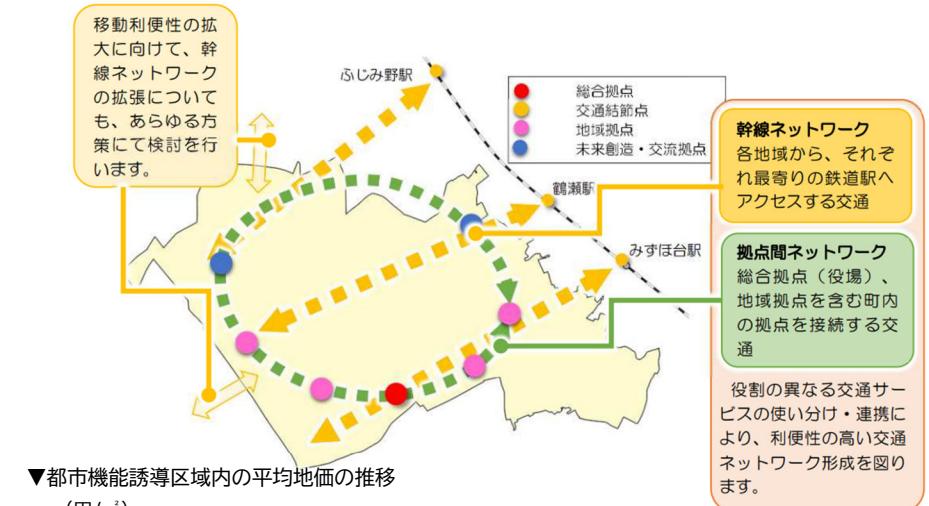


生活機能（公共交通）

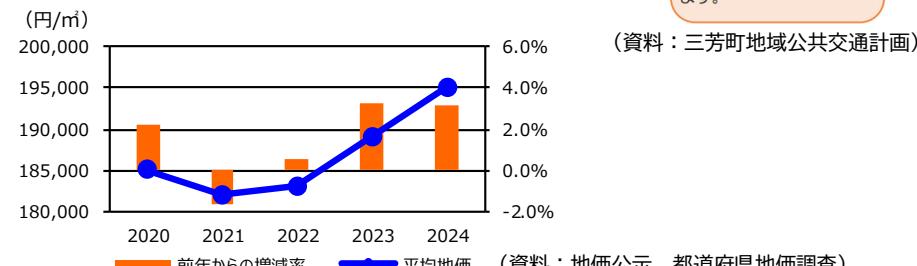
路線バスを軸とした公共交通ネットワークの形成と補完する交通機関の検証

- ・隣接市の鉄道駅を利用する地域特性を踏まえ、町内を運行する路線バスは隣接市への移動を前提として幹線ネットワークと位置付け、町内の地域拠点を結ぶ拠点間ネットワークには新しい公共交通ネットワークの導入を想定するほか、タクシーやシェアサイクルなどを補完的ネットワークとし、自家用車利用の多い三芳町における持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指している。
- ・新しい公共交通ネットワークの導入検証として、令和7年からは循環ワゴン「MIYOバス」の実証運行を実施。町内の主要拠点や隣接市の鉄道駅に接続し、町内の交通空白地の解消と既存路線バスの補完による交通アクセスの充実を図っている。

▼公共交通ネットワーク図



▼都市機能誘導区域内の平均地価の推移



➤ 公共的な都市機能を集約した拠点施設整備や町内外の拠点を結ぶ公共交通の推進により、居住の利便性が向上し、地価が好調と推察。



神奈川県横須賀市 グループ：B-1

- ◆居住誘導区域内市営住宅の再編の推進
- ◆中心部拠点と地域拠点の並走した整備の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

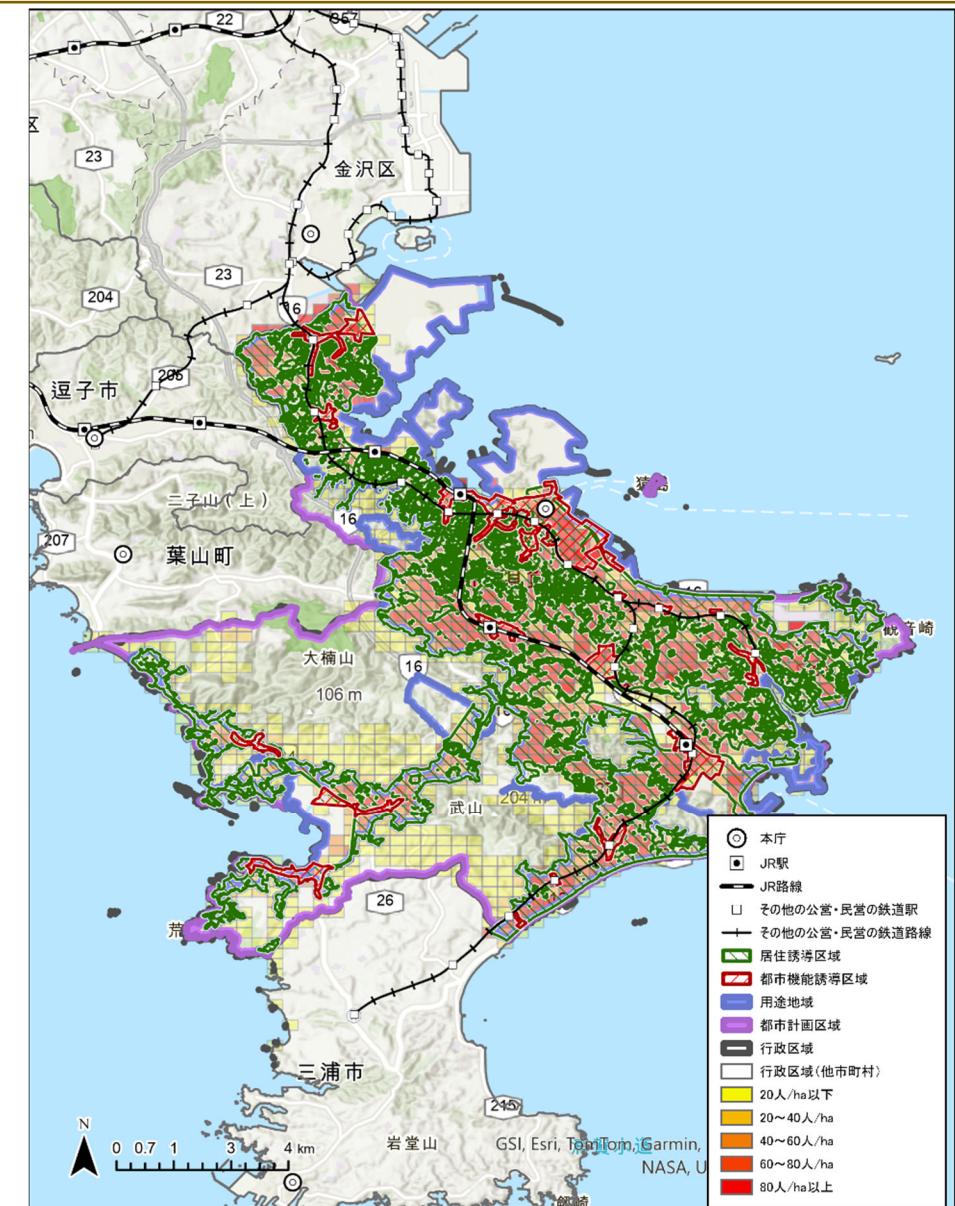
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.11% グループ平均値： +0.18%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 3	公共交通沿線人口割合 -0.12% グループ平均値： +0.06%
居住誘導区域内人口密度 -3.3人/ha グループ平均値： -0.5人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -0.63% グループ平均値： +3.44%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： -0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -4.55% グループ平均値： -1.07%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +0.82% グループ平均値： +1.01%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 +0.01% グループ平均値： +0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 72.2%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +0.39%	財政力指数 (2023年度) 0.75
将来人口推計 (2020年→2045年) -25.05%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -8.10%	グループ平均値： +0.80

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





神奈川県横須賀市 グループ：B-1

居住の誘導

居住誘導区域内の市営住宅の再編

- ・老朽化が進行する居住誘導区域内の市営住宅を廃止。
- ・第一種低層住居専用地域において、職住一体型の店舗兼用住宅「なりわい住宅」へ転換し、地域コミュニティの活性化を図る。
- ・横須賀市と民間事業者の官民連携により取り組んでおり、地元金融機関の参画や事業者によるクラウドファンディングの実施等により、「なりわい住宅」に改修。
- ・特徴的な店舗の出店などにより、「ファン（関係人口）」の拡大を図ることによって地域活性化を促進している。

▼旧市営月見台住宅



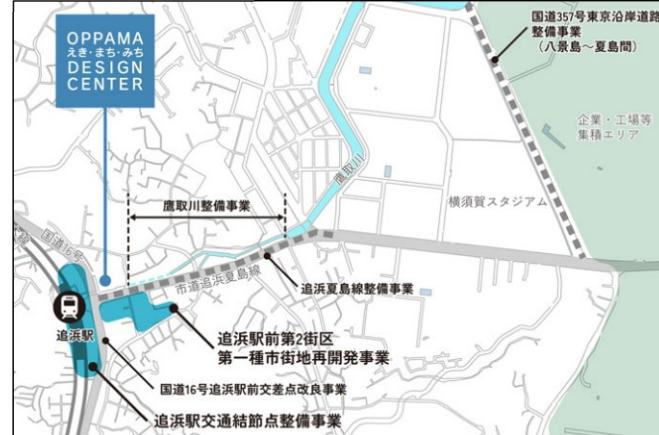
(資料：旧市営田浦月見台住宅再生プロジェクト)

生活機能（公共交通）

乗り継ぎ拠点周辺の複数の事業イメージを束ねる組織設立と事業展開

- ・追浜駅周辺において、複数の事業や開発が進行している状況を踏まえ、各主体と連携する「追浜えき・まち・みちデザインセンター」を設立。「追浜えき・まち・みちビジョン」を策定し、情報発信、調査・実践、課題解決を実施。

▼追浜駅周辺事業位置図



(資料：追浜えき・まち・みちデザインセンターHP)

- 居住誘導区域内市営住宅の再編や、公共交通の乗り継ぎ拠点をコーディネートする取組を実施し、居住誘導人口割合が好調と推察。
- 都市機能誘導区域等の拠点においては、拠点性に応じた施策を展開し、一定の都市機能誘導区域内割合が好調と推察。

都市機能の誘導

景観形成と連携する魅力的な都市機能誘導区域の形成

老朽化した駅前ビルの再開発事業による都市機能の誘導

- ・市の中心部の老朽化した建物の更新を図るとともに、高度利用を促進するため、市街地再開発事業を実施。
- ・都心居住の促進を図り、合わせて商業及び医療施設等の誘致により、まちの賑わいを形成。
- ・横須賀中央エリアにおいて、必要な景観やまちづくりにおけるルールを定めたガイドラインを策定し、事業者と景観協定を締結し、各種手続きとガイドラインに定めた事項への適合をルール化。

▼再開発ビル



(資料：都市再生整備計画事後評価シート横須賀中央駅周辺地区)

汐入駅・追浜駅の公共施設整備による拠点性向上

- ・汐入駅周辺と追浜駅周辺において、文化・スポーツをテーマにした地域の拠点形成を推進。
- ・汐入駅周辺では、ヴェルニー公園内に（仮称）横須賀市近代遺産ガイダンスセンターを整備、新たな観光拠点・ストーリー性を持った周遊環境をルートミュージアムとして構築、交通事業者や観光事業者との官民連携によるツアーの実施、循環バスや観光タクシーの運行等を検討を開始。
- ・追浜駅周辺では、都市機能誘導区域内に立地する追浜公園の横浜DeNAベイスターズの総合練習場誘致に伴うリノベーションにより、官民連携での「スポーツ」を通じたまちの賑わいを創出を模索。
- ・都市内に点在する地域の拠点の取組を中心部と並走して推進。

▼スポーツ交流拠点施設イメージ（追浜駅周辺）



(資料：横須賀市立地適正化計画)

- ◆大規模盛土造成地を含む災害リスク地を除外した居住誘導区域を対象とした手厚い住宅支援等の推進
- ◆PFIを活用した新庁舎整備に伴う行政機能の集約
- ◆移動しやすい公共交通体系の構築に向けて定時定路線バスとデマンド交通の実証運行を実施

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

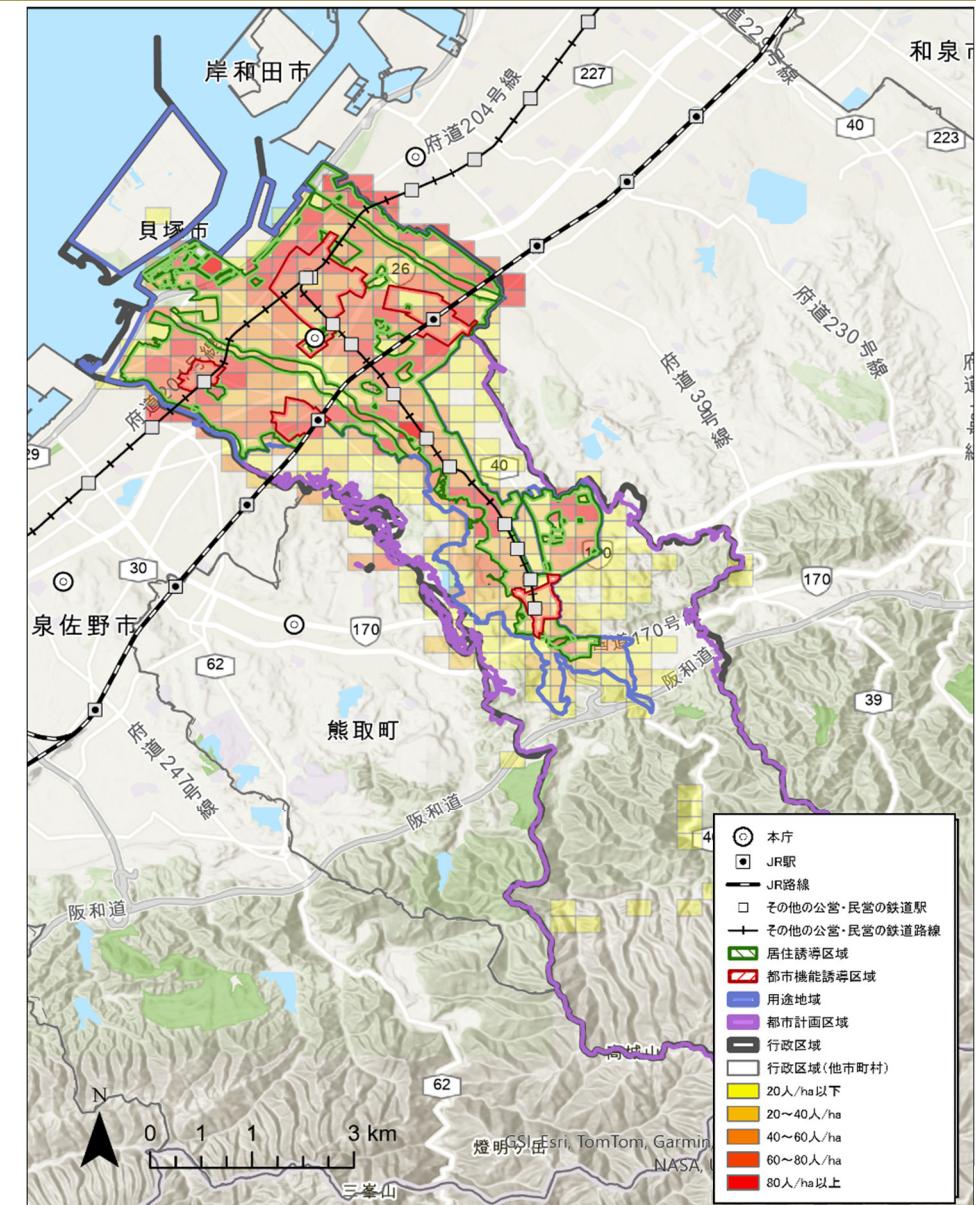
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +1.15% グループ平均値： +0.73%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 3	公共交通沿線人口割合 +0.17% グループ平均値： +0.23%
居住誘導区域内人口密度 -2.0人/ha グループ平均値： -1.0人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +10.10% グループ平均値： +4.33%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： +0.03%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -4.79% グループ平均値： -3.39%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -1.26% グループ平均値： -1.21%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均値： -0.04%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 75.7%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +0.58%	財政力指数 (2023年度) 0.63
将来人口推計 (2020年→2045年) -24.41%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -3.94%	グループ平均値： +0.79

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

大規模盛土造成地を居住誘導区域から除外

- ・土砂災害や洪水災害の恐れがある土地に加え、大規模盛土造成地を災害危険性の高いエリアとして定義し、居住誘導区域から除外。

市内外からの居住誘導区域への居住を優遇する補助金制度

- ・若年世帯の住宅取得や結婚した世帯に対して、居住誘導区域内の補助金制度を運用。

制度	概要	要件		上限額
若年世帯等定住促進住宅取得補助金	市外からの移住	市外から市内の居住誘導区域内		20万円
		市外から市内の居住誘導区域外		5万円
	市内からの移住	市内の居住誘導区域外から 市内の居住誘導区域内		15万円
		市内の居住誘導区域内から 市内の居住誘導区域内		5万円
結婚新生活支援補助金	夫婦とも29歳以下の世帯	居住誘導区域内		70万円
		居住誘導区域外		60万円
	夫婦とも39歳以下の世帯	居住誘導区域内		40万円
		居住誘導区域外		30万円

生活機能（公共交通）

移動しやすい公共交通体系の構築に向けて定時定路線バスとデマンド交通の実証運行を実施（令和7年1月8日～12月26日）

①市内3つの鉄道路線や市の主要施設間をつなぐ定時定路線バス（実証運行）

- ・市内を縦横断している鉄道路線間及び市民がよく利用する主要施設を結ぶルートで定時定路線バスの実証運行を実施し、公共交通機関の利便性の向上を目指す。

②居住誘導区域内外をつなぐデマンド交通（実証運行）

- ・は～もに～ばす（黄バスルート）の運行地域内において、利用者の利便性と公共交通の効率化を図るために、黄バスを一部運休してデマンド交通の実証運行を実施。

▼定時定路線バスの運行図（資料：貝塚市）



（資料：貝塚市）

▼デマンド交通の運行エリア



（資料：地域公共交通計画）

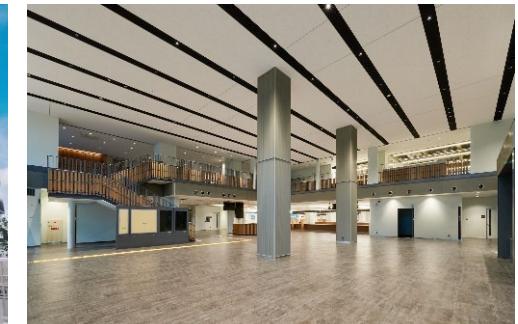
- 災害危険性の低い居住誘導区域を対象とした手厚い住宅支援等を実施することにより、居住誘導人口割合が好調と推察。
- 鉄道駅の拠点性を形成する公共交通の実証運行に加え、行政施設のPFI活用など持続可能な都市構造実現策を鋭意展開。

都市機能の誘導

PFIを活用した新庁舎整備に伴う行政機能の集約

- ・建替えに際し新庁舎に福祉センター・教育庁舎・保健・福祉合同庁舎等の機能を集約。
- ・解体された福祉センター跡地には府警察署が移転し、行政機能が集積する地域を形成。
- ・新庁舎整備は、PFIを活用。設計・建設・維持管理・運営及び事業用地の一部を活用した民間収益施設の整備を行うことにより、民間の創意工夫の発揮による公共サービスの財政負担を縮減。

▼貝塚市役所新庁舎 外観・内観



（資料：貝塚市）

- ◆流域治水プロジェクトにおける国・県・町の連携の推進
- ◆公民館等居住環境の最小単位に配慮した立地の整理
- ◆国道整備に合わせたBRTなど新たな公共交通システムの導入検討

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

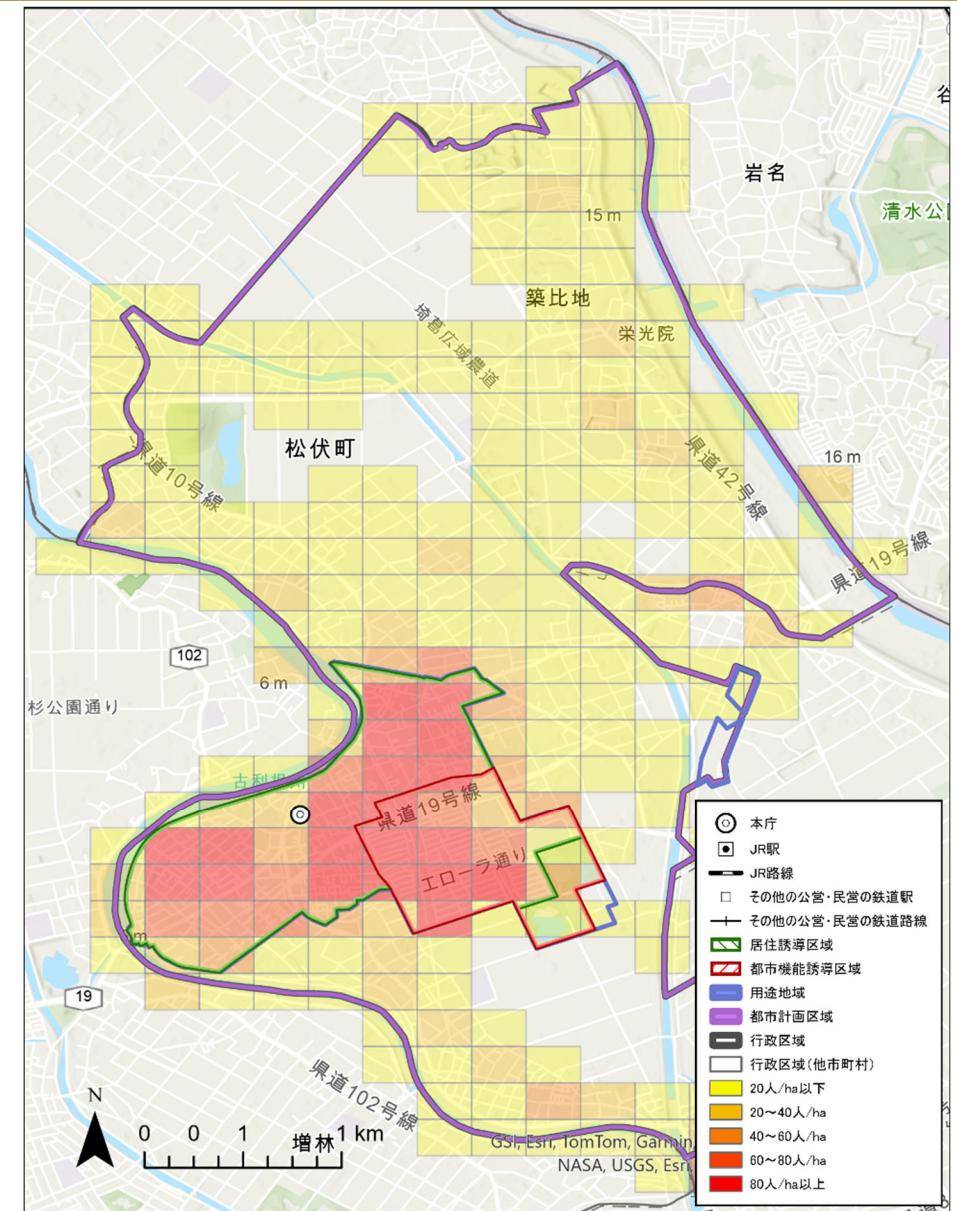
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +1.02% グループ平均値： +0.32%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： -1	公共交通沿線人口割合 -0.09% グループ平均値： +0.08%
居住誘導区域内人口密度 -3.3人/ha グループ平均値： -1.0人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +3.38% グループ平均値： +5.18%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.01% グループ平均値： +0.02%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -5.97% グループ平均値： -3.56%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.67% グループ平均値： +0.12%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 83.7%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.44%	財政力指数 (2023年度) 0.61
将来人口推計 (2020年→2045年) -27.17%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -9.59%	グループ平均値： +0.51

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

都市機能の誘導

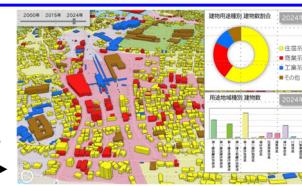
公民館等居住環境の最小単位に配慮した立地の整理

・町内の都市機能施設の立地状況を詳しく分析し、町全体の持続性に配慮したうえで、都市機能誘導区域に誘導すべき施設と誘導対象としない施設や町内全体に立地すべき施設を分類し、公民館や学童クラブなど小規模施設も含めた都市機能の確保を掲げている。

施設の種類		立地の考え方	誘導施設	町内全体
行政機能	町役場	・現在の中心拠点の立地(都市機能誘導区域外)を維持	—	●
	行政センター	・現在の北部拠点の立地(都市機能誘導区域外)を維持	—	●
介護福祉機能	地域包括支援センター	・現在の立地(都市機能誘導区域外)を維持	—	●
	通所系施設	・現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持 ・新たな立地は利用できる人が多い都市機能誘導区域への誘導を図る	●	●
	保健センター	・現在の立地(都市機能誘導区域外)から都市機能誘導区域への誘導を図る	●	—
子育て機能	保育所、認定こども園、幼稚園	・現在の立地(都市機能誘導区域外)を維持 ・新たな立地は利用できる人が多い都市機能誘導区域への誘導を図る	●	●
	学童クラブ、子育て支援センター	・日常的な利用を想定し、現在の立地(都市機能誘導区域外)を維持	—	●
	児童館	・町民全体の子育てを支援することから、現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持	●	—
	児童福祉サービス施設	・日常的な利用を想定し、現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持	—	●
商業機能	スーパー・マーケット・ドラッグストア、コンビニエンスストア	・現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持 ・新たな立地は利用できる人が多い都市機能誘導区域への誘導を図る	●	●
医療機能	病院、診療所	・現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持 ・新たな立地は利用できる人が多い都市機能誘導区域への誘導を図る	●	●
金融機能	銀行・信用金庫等、郵便局	・現在の立地(都市機能誘導区域内外)を維持 ・新たな立地は利用できる人が多い都市機能誘導区域への誘導を図る	●	●
教育文化機能	図書館・図書室、文化ホール	・利用できる人が多い現在の立地(都市機能誘導区域内)を維持	●	—
	公民館	・コミュニティ活動等を支える施設であるため、町内全体への立地を維持する	—	●

3D都市モデルを使った都市構造シミュレーション

- PLATEAUによる「3D都市モデル」を用いた都市構造の分析や可視化を通じた、効率的な立地適正化計画の検討やまちづくりの健康診断を実施（令和7年度は効果検証を実施）。



- 公民館等地域の最小単位に配慮した都市機能の位置付けが、居住の利便性を確保し、固定資産税に関する指標が好調と推察。
- 生活機能である防災や公共交通においては、広域的に連携した策を検討、または展開。

生活機能（防災）

中川・綾瀬川流域治水プロジェクトにおける国・県・町の連携の推進

- 松伏町は町内の全域、居住誘導区域内の広い範囲で想定最大浸水深0.5m以上3.0m未満の浸水想定が存在。
- 国・埼玉県・松伏町を含む6市1町が連携し、令和6年4月に「中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト」を策定。内水氾濫を防ぐ取組を推進。
- 中川・綾瀬川流域は令和6年3月に特定都市河川に指定。令和7年7月より、宅地等以外の土地で行う1,000m²以上の雨水浸透阻害行為（土地の締固めや開発などにより雨水がしみ込みにくくなる行為）には知事または町長の許可が必要となり、民間による一定規模以上の開発においても治水対策を義務付け。

▼洪水浸水想定区域(計画規模)浸水深



(資料：松伏町立地適正化計画)



(資料：中川・綾瀬川緊急流域治水プロジェクト)

生活機能（公共交通）

国道整備に合わせたBRTなど新たな公共交通システムの導入検討

- 国道4号の整備にあたり、埼玉県と松伏町を含む6市1町が広域的に連携し、自動運転専用道路整備及びBRT（バス高速輸送システム）など新たな交通システムの導入と「パーク＆ライド」の実現への支援などを国へ要望。
- ネットワーク整備と一体的な公共交通の検討を描く上記の構想の実現は、BRTの導入による定時性の高い公共交通の確保につながり、地域間移動の利便性が向上されると期待。

- ◆地域コミュニティの維持・向上に向けた既存ストックの活用の推進
 ◆高齢化が進むニュータウンの再生に向けた都市機能の誘導の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

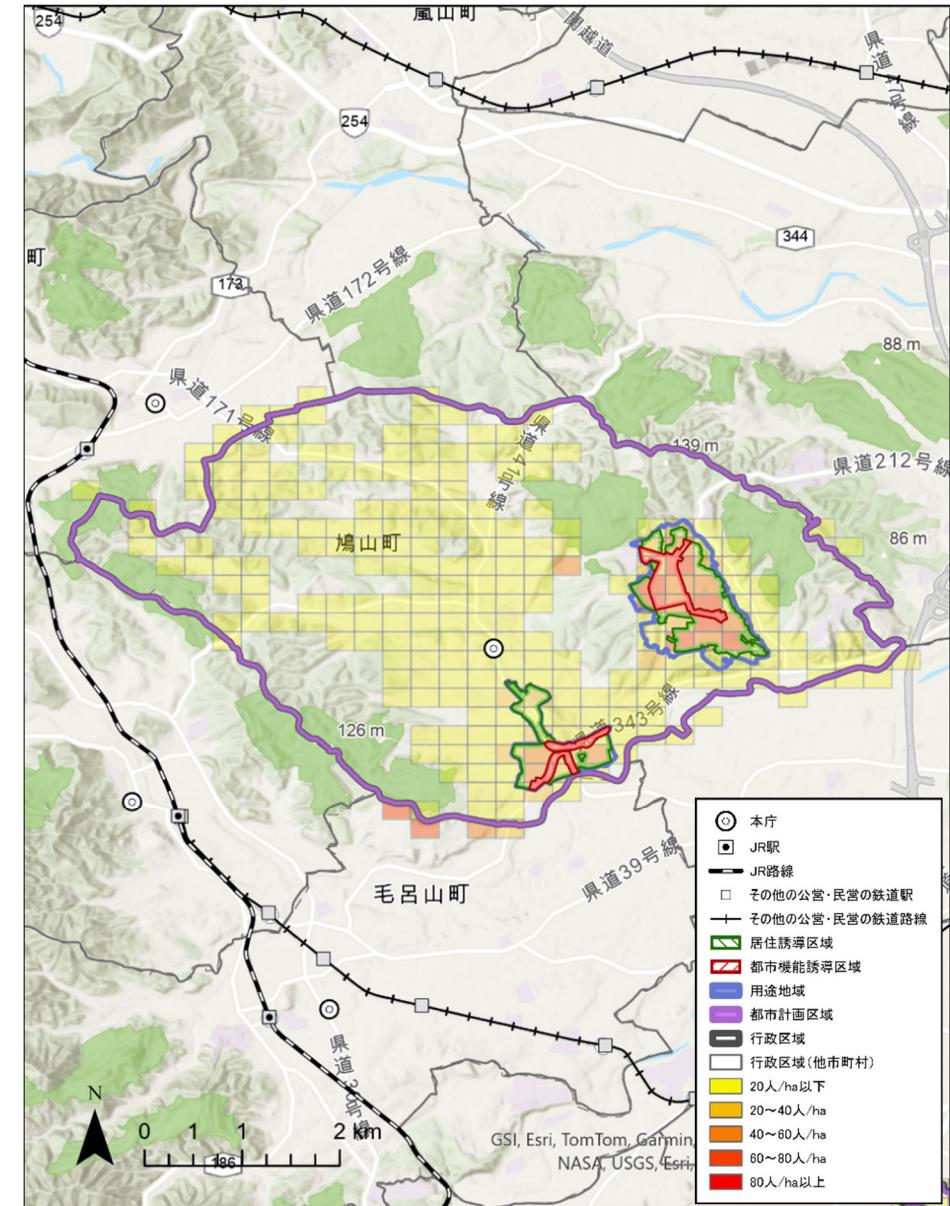
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.34% グループ平均値： +0.82%	都市機能誘導区域内施設数 増加 2 グループ平均値： 0	公共交通沿線人口割合 -0.00% グループ平均値： +0.52%
居住誘導区域内人口密度 -2.2人/ha グループ平均値： -1.2人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +5.19% グループ平均値： +3.36%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.01% グループ平均値： +0.02%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -5.43% グループ平均値： -6.39%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +0.60% グループ平均値： +1.99%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： ±0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 130.8%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +4.19%	財政力指数 (2023年度) 0.51
将来人口推計 (2020年→2045年) -39.28%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -2.05%	グループ平均値： +0.41

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

空き家を活用した、地域とのつながりをつくる学生向けシェアハウスの運営

- 鳩山町が地域創生事業の一環として鳩山ニュータウンの空き家を活用し、近隣大学等に通う学生および地域活性に関心のある若年層向けのシェアハウス「はとやまハウス」を整備。入居者には郊外での暮らいやまちづくり活動を通じた地域住民との交流を経験してもらい、鳩山町への移住・定住を推進。
- 「はとやまハウス」の管理は「鳩山町コミュニティ・マルシェ」と同一の管理者に委託。「鳩山町コミュニティ・マルシェ」のスタッフとして月32時間以上勤務で家賃無料とする制度を設けており、地域独自の創意工夫により交流機会の創出につながっている。



都市機能の誘導

高齢化が進むニュータウンにおける都市機能の整備

①福祉・健康複合施設や多世代交流施設の整備

- 高齢化が進む鳩山ニュータウンにおいて、都市再構築戦略事業を実施。民間事業者による特別養護老人ホームの整備に併せ、新設の地域包括ケアセンターと、閉校した小学校を活用した多世代活動交流センター「はーとんスクエア」を整備。
- 多世代活動交流センターでは、未就学児向けの子育て支援施設を運営し、子どもから高齢者まで快適に暮らせる都市機能を集約。

②移住推進・起業支援・社会福祉複合施設の整備

- 鳩山ニュータウンの中心に位置する鳩山町ふれあいセンターの1階の旧店舗を活用し、空き家バンク情報等の提供を行う移住推進センターやふくしプラザ（社会福祉協議会の窓口）、シェアオフィス、カフェ等が入った「鳩山町コミュニティ・マルシェ」を整備。

中心拠点が持つ機能を更新し、移住推進や起業支援、多世代交流の機能を創出。

生活機能（公共交通）

デマンドタクシーによる町内・外をつなぐ公共交通ネットワークの形成

- 民営のバス路線のほか、町営のバス路線とデマンドタクシーにより公共交通ネットワークを形成。デマンドタクシーについては町内の運行だけでなく、町外の鉄道駅や大学病院、スーパー・マーケットへの運行を実施。

▼鳩山町デマンドタクシーの利用案内（資料：鳩山町）



鳩山町内を出発地もしくは目的地とする、にっさい地区、北坂戸地区の各乗降所への移動はデマンドタクシーでできます。

しかし、乗降の一方を町内とする運行許可を得ているため、町外の乗降所間の移動（[例]コモディイイダで乗って北坂戸で降りる）はできません。

また、町外での、町外乗降所以外での乗降もできません。（町外の乗降所間は民営路線バスや一般的なタクシーで移動ください）

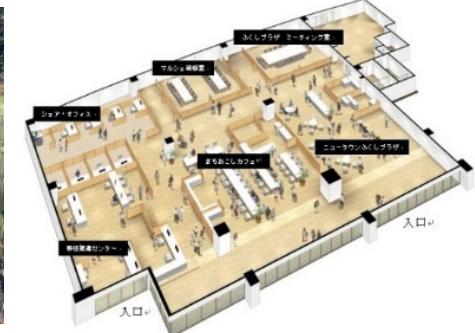
	運行日	運行時間	運賃
町内行	毎日	午前8時（乗車時刻）から 午後5時（降車時刻）	200円
にっさい行			300円
北坂戸行			600円
埼玉医大行	月～土曜日	5ページの時刻表をご覧ください	600円

*祝日と年末年始（12月29日から翌年の1月3日）までは運休

▼はーとんスクエア（資料：Google Earth）



▼鳩山町コミュニティ・マルシェ（資料：鳩山町）



- 首都圏郊外の都市特性に配慮した空き家活用策を展開し、中心拠点の地域コミュニティの維持・向上に取り組んでいる。
- 中心拠点である高齢化が課題となるニュータウンにおける都市再生に向けた取組の展開により、固定資産税の指標が好調と推察。

◆ LRTを基軸とした公共交通と一体となったまちづくり「ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）」

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

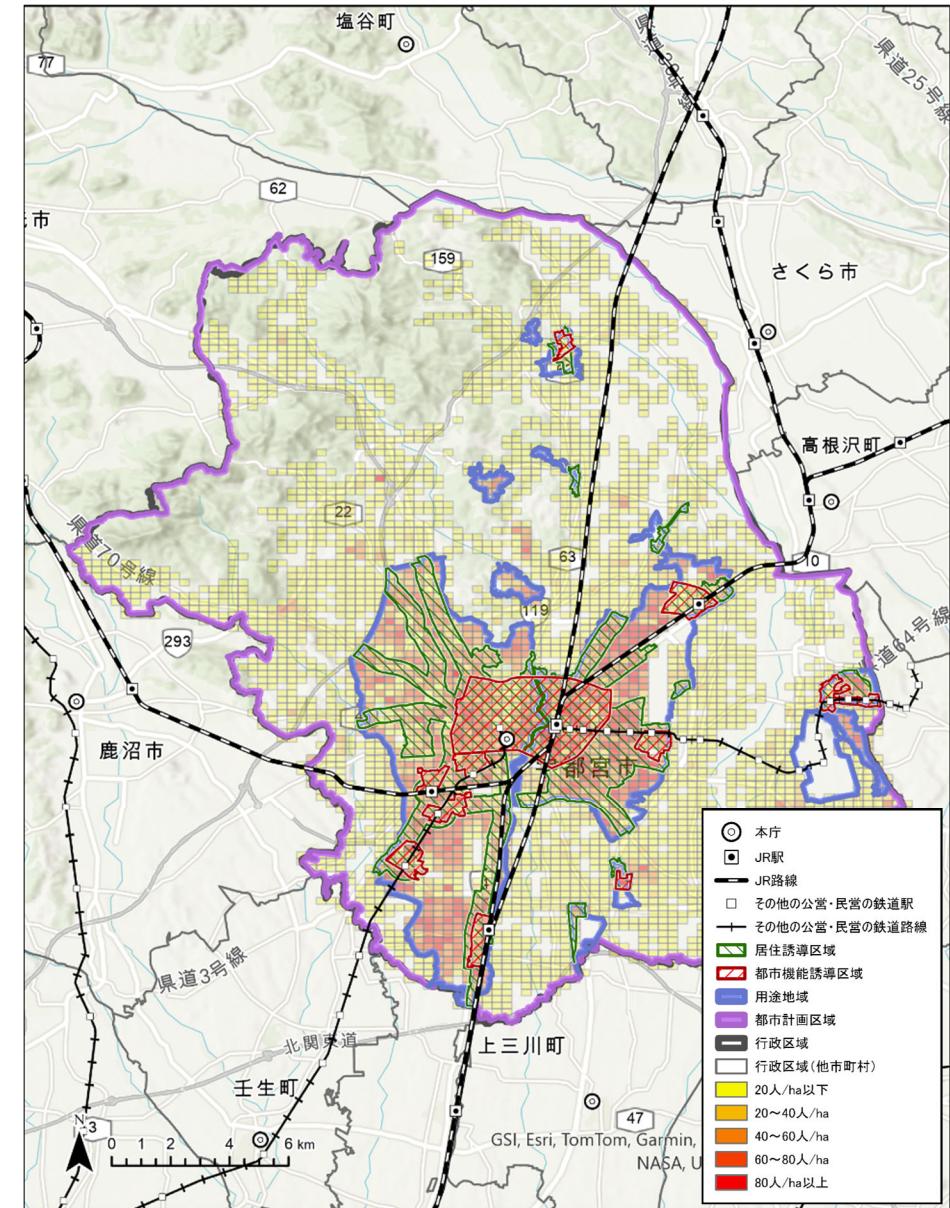
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.17% グループ平均値： +0.26%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 7	公共交通沿線人口割合 -0.31% グループ平均値： +0.01%
居住誘導区域内人口密度 -0.2人/ha グループ平均値： 0.4人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +6.74% グループ平均値： +6.78%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均値： +0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +0.03% グループ平均値： -0.25%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -0.64% グループ平均値： -0.03%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 60.4%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.81%	財政力指数 (2023年度) 0.97
将来人口推計 (2020年→2045年) -9.82%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -6.10%	グループ平均値： +0.80

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



◎ 栃木県宇都宮市 グループ：C-1

居住の誘導

市街化調整区域の地域コミュニティの活力維持・向上

- 市街化区域の都市機能誘導区域と幹線交通軸沿線等に居住誘導区域を設定するとともに、市街化調整区域の地域コミュニティ活力維持を図るため、市街化調整区域の地区市民センターなどを中心とした地域拠点や小学校周辺に、道路や公園、宅地の整備が可能となる区域を設定し、地区計画制度を運用（市街化調整区域の整備及び保全の方針：法第34条第10号 平成30年3月）。

市街化調整区域における都市計画制度の運用見直し

- 無秩序な市街地や集落拡散を抑制し、農業生産基盤等の自然環境を保全するため、市街化調整区域における自己用住宅等の立地基準を廃止（法第34条第11号条例）

都市機能の誘導

都市拠点への多様なまちの機能の集約・充実

- 宇都宮駅東口周地区において、地域経済の活性化や都市の魅力向上となるコンベンション機能を中心とした交流拠点施設、商業施設、ホテル、病院、分譲マンション等の複合的なまちづくりを実施。



▲宇都宮駅東口地区の整備施設

(資料：宇都宮市における都市機能誘導施設等(宇都宮市))

都市活動を活発化させる新たな機能の充実

- 住む人等の移動時の利便性向上や学ぶ・働くなどの都市活動を活発化させるため、鉄道駅やLRT停留場等に設定された都市活動（移動）支援機能誘導区域にコンビニエンスストア・都市活動支援施設を整備する事業者に施設整備費・改修費・家賃の一部を補助する制度を運用。

- ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)を掲げ、強力に公共交通を軸とした都市整備を展開しており、LRT沿線人口が好調に推移と推察。
- NCCの考え方と土地利用制度が連携し、市街化調整区域の各地域拠点においても持続性が高められる開発許可の運用を展開。

生活機能（公共交通）

LRTを軸とした公共交通ネットワーク整備による沿線人口の増加

- LRTの整備を契機に、バス路線の再編にも取り組み、トランジットセンターを起終点として、各地域の暮らしの拠点や産業拠点とを結ぶバス路線等の新設等、運行サービスの向上が図られている。
- 宇都宮市の人口は平成29年をピークに令和6年まで約8,200人減少する一方、LRT沿線は、平成24年から令和6年までに約5,600人増加している。



▲JR宇都宮駅東側のLRT導入ルート

(資料：駅東側の取組状況について(宇都宮市))

▲LRT沿線の人口

(資料：「住民基本台帳人口」各年9月末現在(宇都宮市))

3D都市モデルを使った都市構造シミュレーション

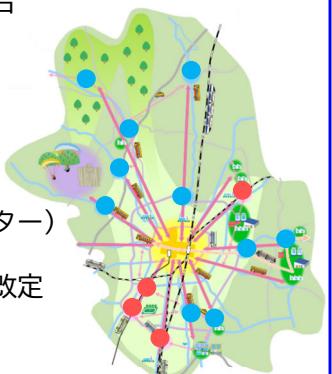
- PLATEAUによる「3D都市モデル」を用いた都市構造の分析や可視化を通じた、効率的な立地適正化計画の検討やまちづくりの健康診断を実施（令和7年度は効果検証を実施）。

都市構造の可視化的イメージ (資料：PLATEAU HP) ▶



長期段階的に公共交通と連携して進められてきたまちづくり（LRTとNCC）

- 平成20年 都市の成り立ちを踏まえ、第5次宇都宮市総合計画で、ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)の形成を提唱
- 平成22年 第2次都市計画マスターplanにおいて将来都市像としてNCC形成を設定
- 平成27年 将来の都市構造イメージと推進方策を取りまとめた「NCC形成ビジョン」策定
宇都宮ライトレール株式会社設立（第三セクター）
- 平成29年 立地適正化計画策定（都市機能誘導区域設定）
- 平成30年 「市街化調整区域の整備及び保全の方針」の改定（地域拠点等の設定）
- 令和元年 立地適正化計画改定（居住誘導区域設定）
- 令和3年 立地適正化計画改定（防災指針追加）
- 令和5年 芳賀・宇都宮LRT（ライフルイン）開業
- 令和6年 立地適正化計画中間評価・見直し



▲都市構造のイメージ

(資料：ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン(宇都宮市))

- ◆将来都市像への段階的な再編を想定した計画策定・取組推進
 ◆中心市街地における駐車場配置の適正化や自転車利用環境の整備、誘導施設の集積による都市機能の充実

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

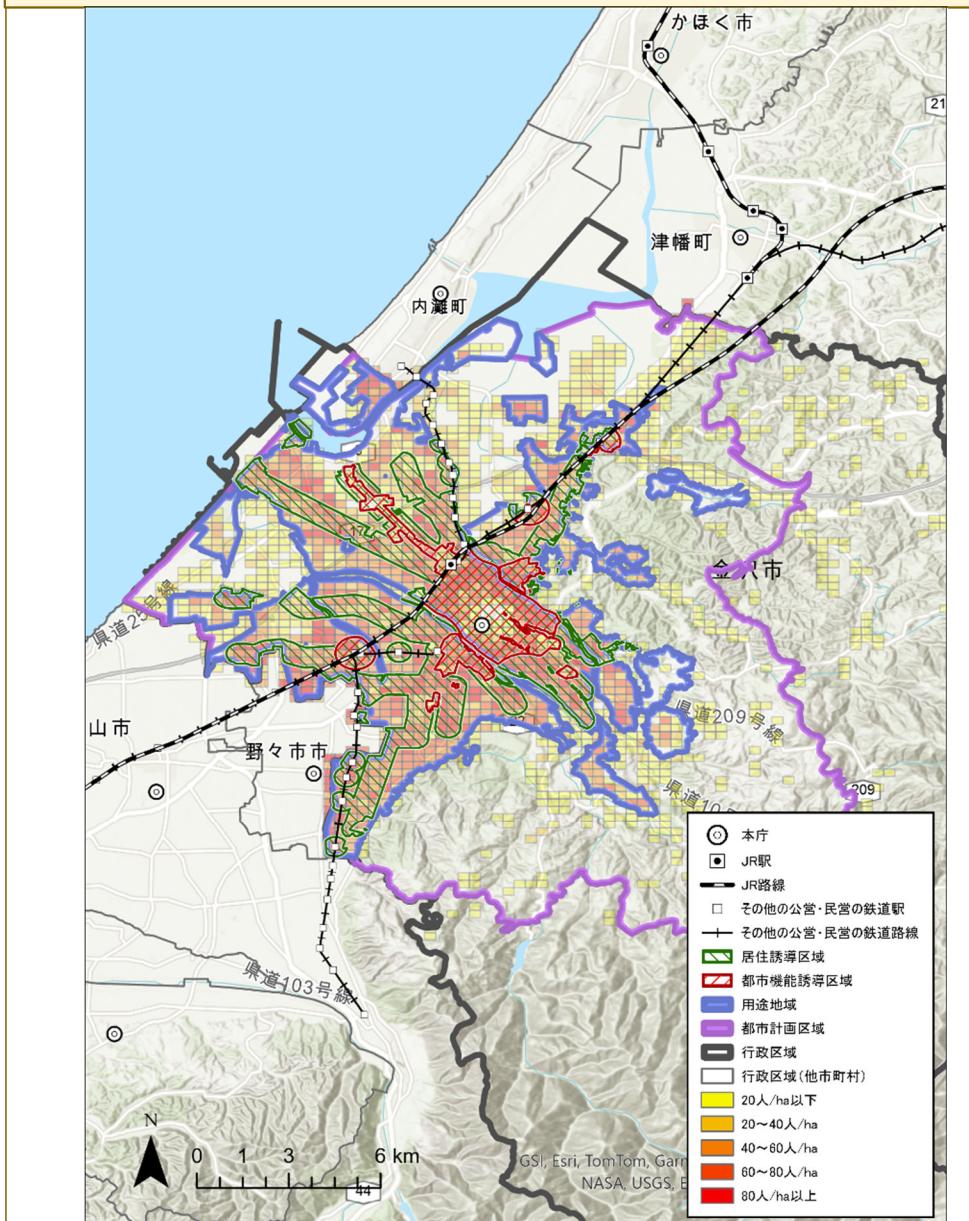
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.54% グループ平均値： +0.26%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -1 グループ平均値： 7	公共交通沿線人口割合 -0.09% グループ平均値： +0.01%
居住誘導区域内人口密度 -1.0人/ha グループ平均値： 0.4人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +14.59% グループ平均値： +6.78%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均値： +0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -0.53% グループ平均値： -0.25%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -2.13% グループ平均値： -0.03%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 53.7%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.69%	財政力指数 (2023年度) 0.86
将来人口推計 (2020年→2045年) -10.34%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -2.98%	グループ平均値： +0.80

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

都市機能の誘導

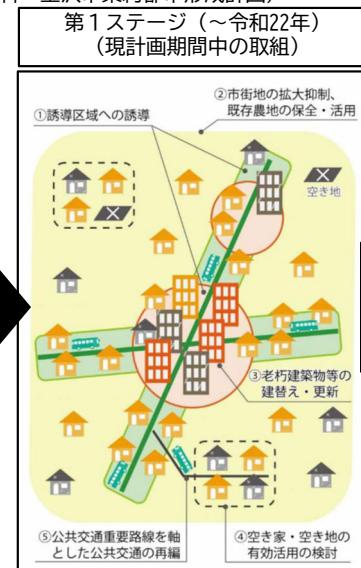
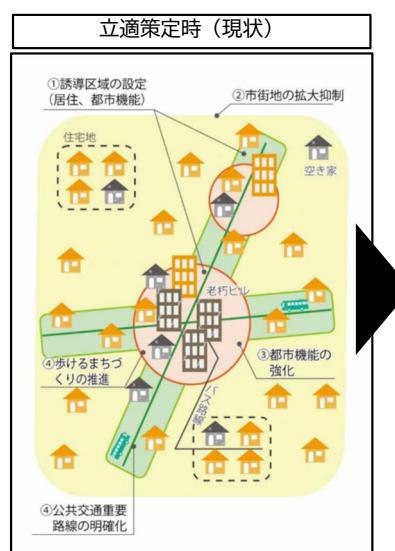
生活機能（公共交通）

居住の誘導

将来都市像への段階的な再編を想定した計画策定・取組推進

- 将来都市像の実現に向け、現在の都市構造から段階的な再編イメージを想定し、各ステップにおいて主に取り組む内容を検討。
- 将来都市像の実現性向上に寄与。

▼段階的な都市構造の変革イメージ（資料：金沢市集約都市形成計画）



第2ステージ、第3ステージへ

自家用車や自転車、公共交通の交通環境整備

- ①中心市街地における駐車場整備の適正化
都市機能誘導区域内に駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場や附置義務駐車場等の設置を個別条例により規制・誘導し、歩行者の移動上の利便性・安全性を向上。

②自転車利用環境の向上

- 自転車ネットワークの設定と整備、公共施設等の駐輪場の確保、公共シェアサイクルの運用などに取り組み、自転車利用を促進。

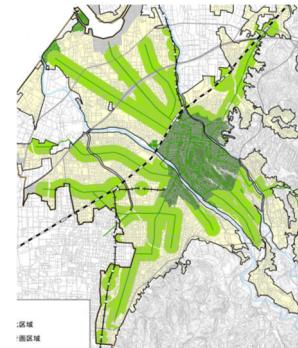
③居住誘導の軸となる交通の位置付け

- 都市・地域総合交通戦略及び地域公共交通計画を兼ねた「第3次金沢交通戦略」を策定し、公共交通重要路線の設定など、将来都市像の実現に向けた具体的な交通戦略を推進。

▼居住誘導区域図

居住誘導区域	
まちなか区域	■
公共交通重要路線沿線区域	■
歴史文化居住区域	■

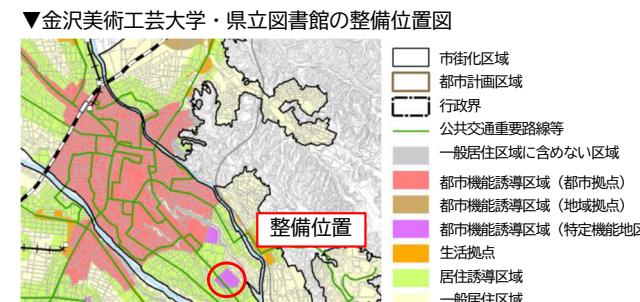
一般居住区域（居住誘導区域外）



都市機能の誘導

都市機能の集積による賑わいの創出

- 金沢美術工芸大学、石川県立図書館を整備することにより、教育文化機能を集積させ、美と知を中心とした芸術文化を発信する拠点を整備。
- あわせて、地域住民等の様々な方が利用可能な交流スペースを各施設内に配置することにより、地区の賑わい創出に寄与。



▼金沢美術工芸大学（資料：金沢市）



▼県立図書館内の様子（資料：国土交通省撮影）



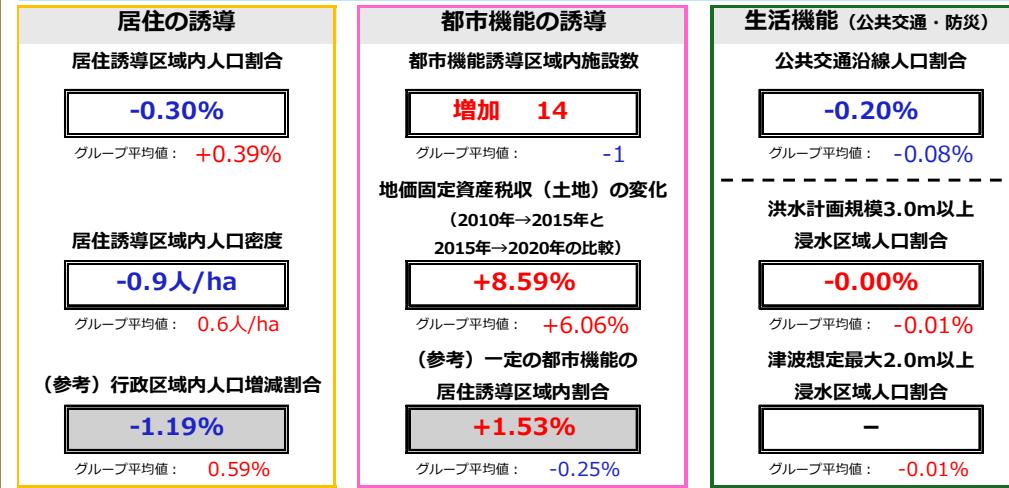
- 段階的な都市構造の再編イメージの設定・取組により、立地適正化計画における実現性の向上を図る。
- 居住に関する補助制度の運用や交通環境の改善、都市機能の集積により、市街地の魅力が向上し、固定資産税に関する指標が好調と推察。

- ◆エリアごとの地域特性に配慮したまちづくりの推進
- ◆官民が連携し、住・職・商・学など複数用途の混在したまちづくり（ミクストユース）の推進

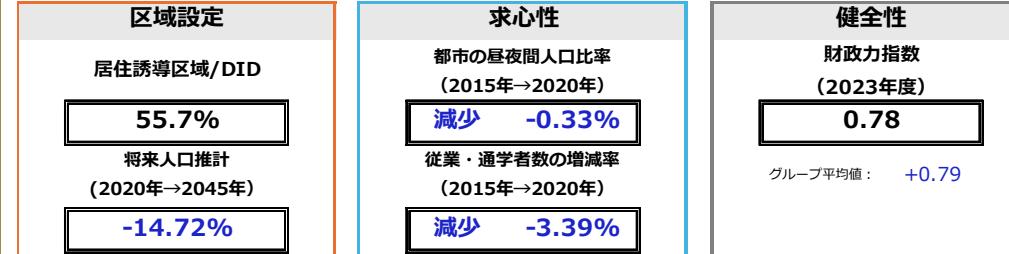
都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

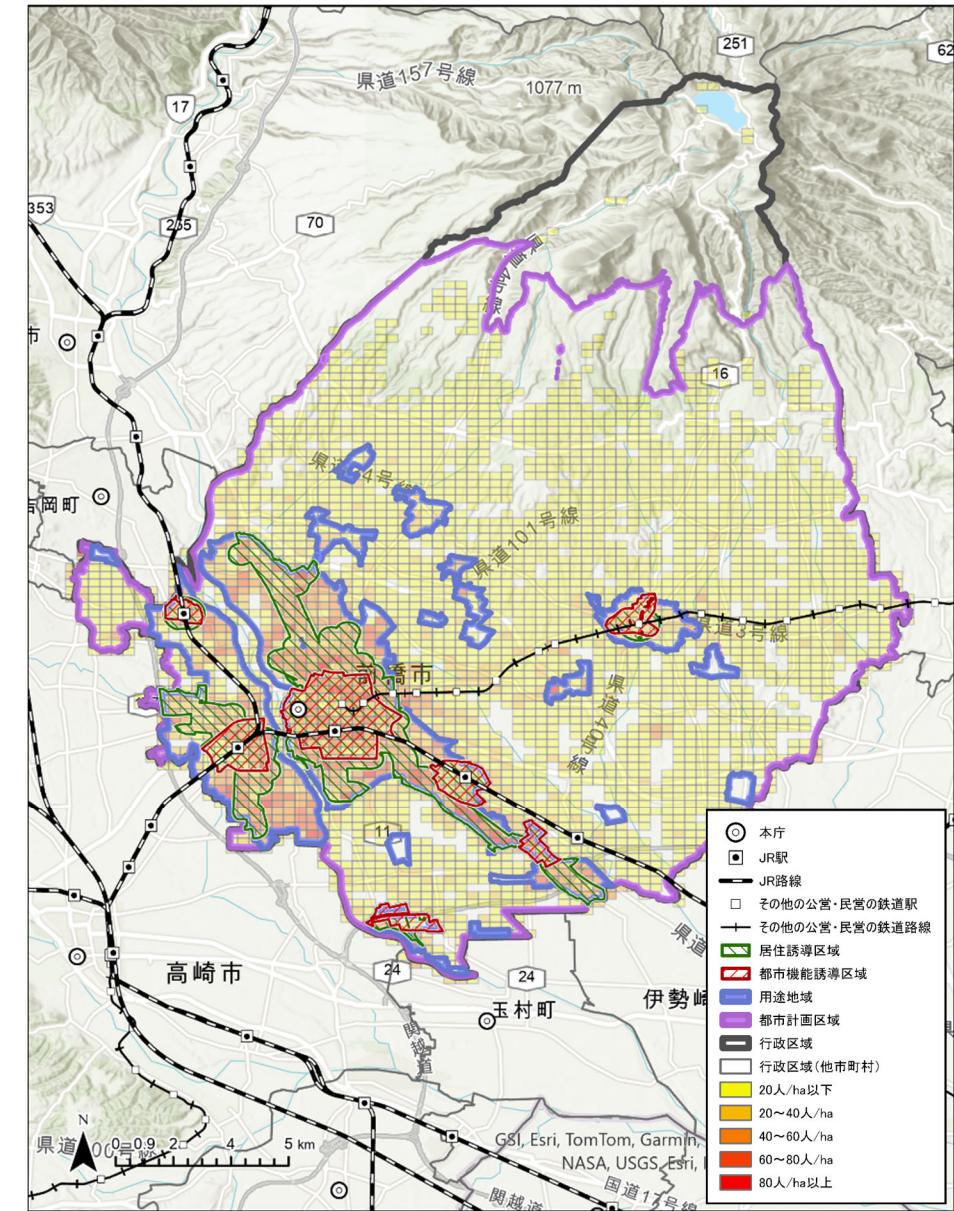


その他参考情報



※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

生活機能（公共交通）

地域特性に応じた区域設定

まちなか居住 エリア	高次の都市機能施設を含めた多様な都市機能施設が集積し、自動車に頼らずに様々な生活ニーズを満たすことが出来るエリア	居住誘導区域
生活サービス充 実居住エリア	都市機能施設が一定程度以上集積することが想定され、自動車に頼らずに日常の生活ニーズを満たすことが出来るエリア	
公共交通沿線 居住エリア	都市機能誘導区域等へのアクセスに、自動車以外の交通手段を選択でき、便利な生活が可能なエリア	
一般居住エリア	自動車を上手に使うことで日常生活のニーズを満たしながらゆとりある暮らしが可能な居住エリア	

施 策		まちなか 居住エリア	生活サービス 充実居住エリア	公共交通沿線 居住エリア
居住誘導区域の住環境の整備	居住誘導区域内の都市基盤を整備する施策	「前橋市市街地総合再生計画」による市街地整備の推進 広瀬川の魅力を生かしたまちづくりの推進 再開発事業を活用した良好な住環境整備の推進 土地区画整理事業による良好な住環境の創出	● ● ●	
	良好な住宅への居住を支援する施策	空き家対策支援事業	●	●
		アーバンデザイン改修支援事業	●	
		学生向けまちなか居住促進事業	●	
居住誘導区域へのターゲットの誘導	転入者の居住誘導区域内への誘導を促進する施策	移住・定住の促進 まちなか居住及びまちなか就労の推進	● ●	●
		転入者への自動車に依存しない生活の周知、自動車以外の交通手段を利用しやすい地域への誘導(モビリティマネジメント)	●	
	市内居住者の居住誘導区域内への誘導を促進する施策	居住誘導区域外での住宅に関する開発・建築等の届出制度による区域内への住宅開発の誘導	●	●
		若者の定着促進	●	●

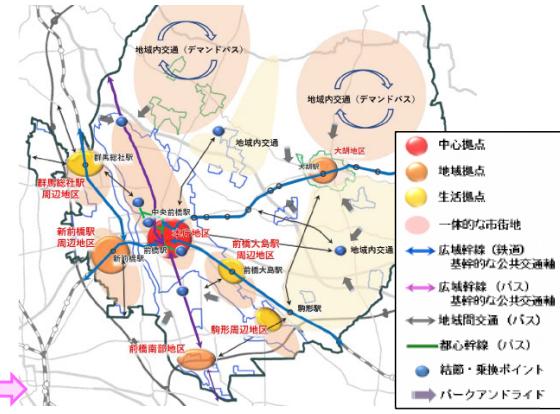
都市機能の誘導

民間も含めた様々な施策と連携し都市機能の誘導を推進

誰もが多様なライフスタイルで生涯活躍できる地域連携型まちづくりの推進

- ・基本方針1：都市機能の集積とまとまりのある居住の推進
 - ・基本方針2：利便性と効率性の高い都市機能の誘導を推進
 - ・基本方針3：公共交通の充実によるネットワーク性の向上を推進

中心拠点、地域拠点、生活拠点に都市機能誘導区域を設定



▲都市の骨格構造 (資料: 前橋市立地適正化計画)

都市機能誘導施策

- ・国の制度に基づく支援策、各種特例措置の活用
 - ・公的不動産の活用
 - ・県都まえいし創生プラン
 - ・公共交通利便性の向上
 - ・中心市街地の活性化

中心拠点地区での取り組み

- ・前橋市アーバンデザインでは、“住む”“働く”“商う”“学ぶ”等が単独ではなく、複合的に存在すること（ミクストユース）でまちの活気に寄与することから、用途の混在した開発を官民で連携して推進することにより、日常生活が徒歩圏内で複合化することを目指している。
 - ・ミクストユースの指標に職住比率※（従業者人口密度：居住人口密度）を用い、デザイン策定時「1.94：1」に対し、長期目標として「3：1」を目指している。

※職住比率の算出対象区域は、中心市街地周辺のおよそ2kmの町丁目



- ライフスタイルに着目した都市形成を掲げ、用途の適正混在を目指す独自の取組を展開し、固定資産税に関する指標が好調に推移と推察。
 - 居住誘導推進策が、地域の特性毎に細分化されており、きめ細やかな誘導策が行政区域で網羅的に展開されている。

- ◆人口増加傾向だが将来の減少局面に対応し、関係施策との一体的な取組により居住・都市機能誘導を促進
- ◆2駅周辺の特性に応じた都市機能誘導に産学公民連携で取り組むまちづくり
- ◆鉄道による広域連携軸とバス交通による地域連携軸を設定

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

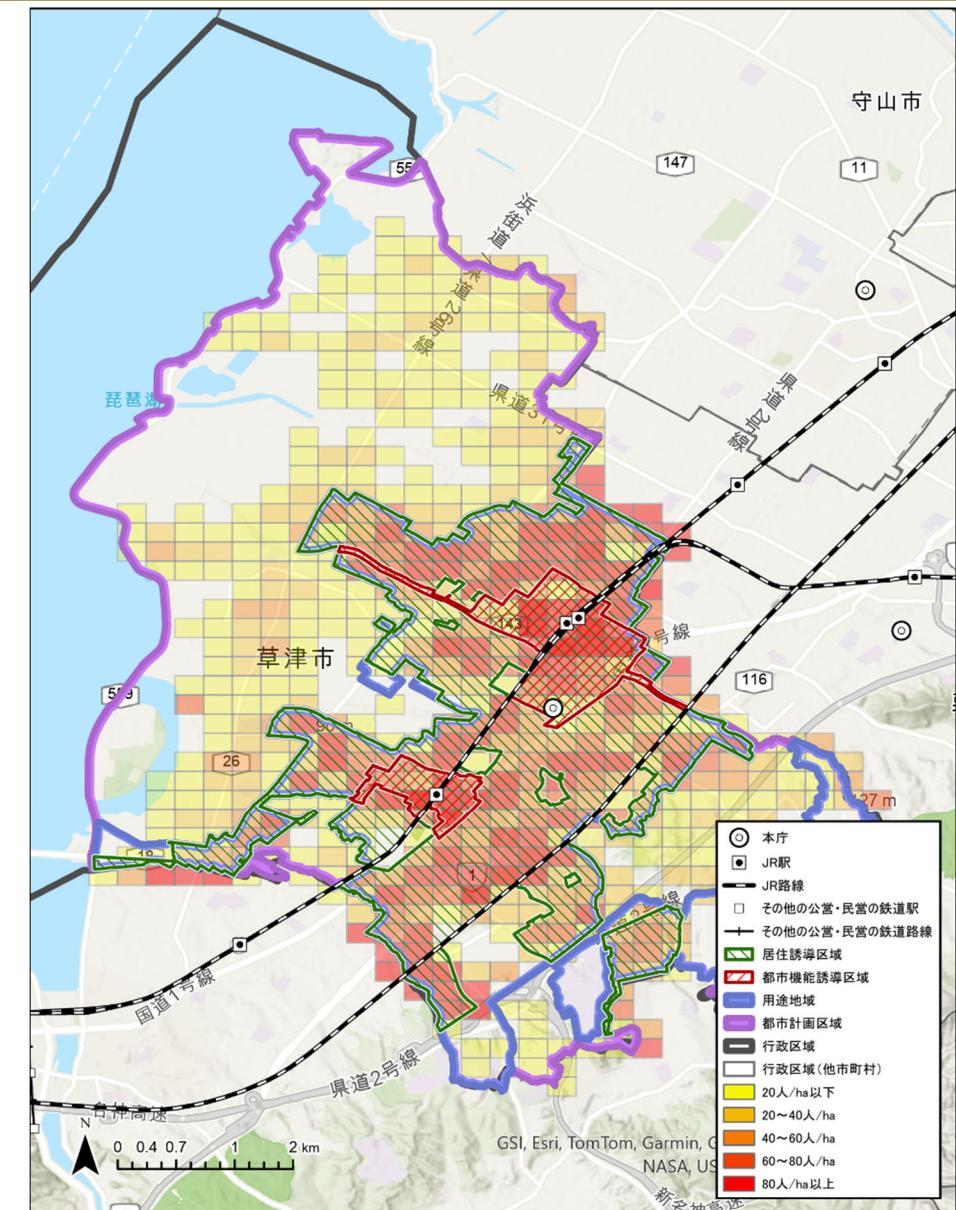
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.39% グループ平均値： +0.63%	都市機能誘導区域内施設数 增加 3 グループ平均値： 6	公共交通沿線人口割合 -0.15% グループ平均値： +0.28%
居住誘導区域内人口密度 +3.7人/ha グループ平均値： 0.6人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -0.01% グループ平均値： -6.05%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.01% グループ平均値： -0.06%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +4.86% グループ平均値： -0.15%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.00% グループ平均値： +1.22%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 111.6%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.34%	財政力指数 (2023年度) 0.91
将来人口推計 (2020年→2045年) +2.01%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 増加 +2.65%	グループ平均値： +0.79

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



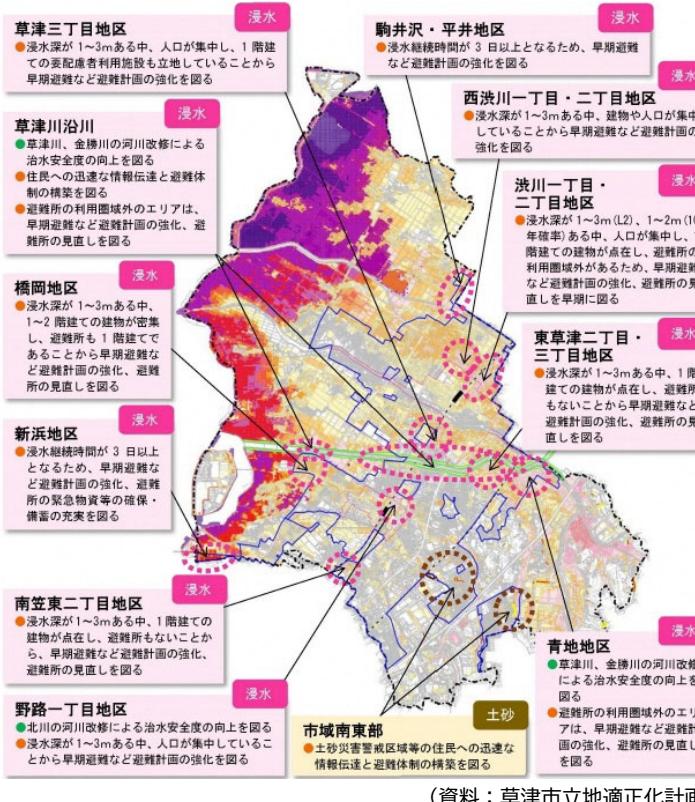
居住の誘導

生活機能（防災）

防災指針における地域特性に応じた安全対策の展開

- 災害の種別や浸水深等のリスクに応じてエリアを整理し、ハード策・ソフト策の両輪で災害リスクの低減に向けた取組を展開。

▼防災指針の取組方針



南草津駅周辺：産学公民連携で未来をデザインするまちづくり《UDCBK》

- 南草津駅周辺では、UDCBK（アーバンデザインセンターびわこ・くさつ ⇒(一社)UDCみなくさ に移行）がプラットフォームとなり、産学公民が多様な価値観、個性、創造性を基礎とした知見を持ち寄り、専門家の先導的助言を得て、長期的な見通しの都市デザインを構想し、社会実験やワークショップ、学習事業などを実施。

（資料：草津市）

- 中心市街地における積極的な施設整備への投資が、都市機能誘導区域内の地価が好調に推移し続けていることに繋がっていると推察。
- 地区ごとに精緻な災害リスク分析を実施することで、局所的なソフト・ハード対策をより明確に提示。

都市機能の誘導

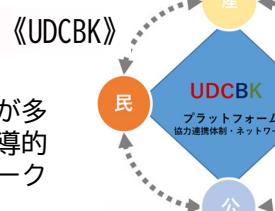
中心市街地活性化基本計画等を活用したまちなか再生

- 天井川であった草津川の廃川跡地を活用した草津川跡地公園整備事業をはじめとして、都市機能誘導区域内において、中心市街地活性化計画等を活用しながら、プール、アリーナ、市民総合交流センター、市街地再開発等の事業を実施し、立地適正化計画の基本理念である「誰もが 歩いて快適に暮らせるずっと続くやさしく健幸なまち・草津」の実現を図ってきた。



草津駅周辺：公民連携でまちなかの低未利用地を活用した事業（中心市街地）を展開《草津まちづくり株式会社》

- 草津駅周辺の中心市街地では、賑わいと魅力あるまちなかを創造するため民間事業者のノウハウを活かし、まちのマネジメント等の公共性の高い事業を並行して進めている。
- 草津まちづくり株式会社が、まちなかの低未利用地や草津川跡地公園を活用したテナントミックス事業等で得た収益を中心市街地のまちづくりに還元。





- ◆官民双方による都市機能誘導区域の形成
- ◆市街化区域を対象とした居住調整地域の設定
- ◆土地利用や立地適正化計画を踏まえた交通ネットワーク形成の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

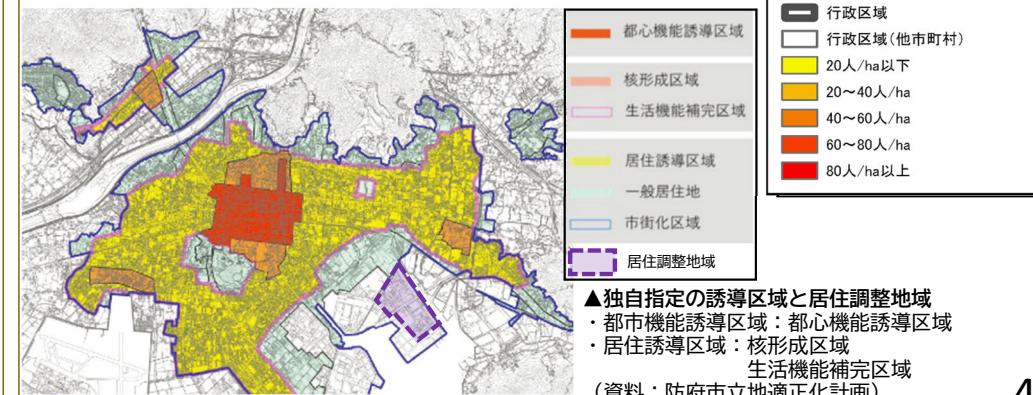
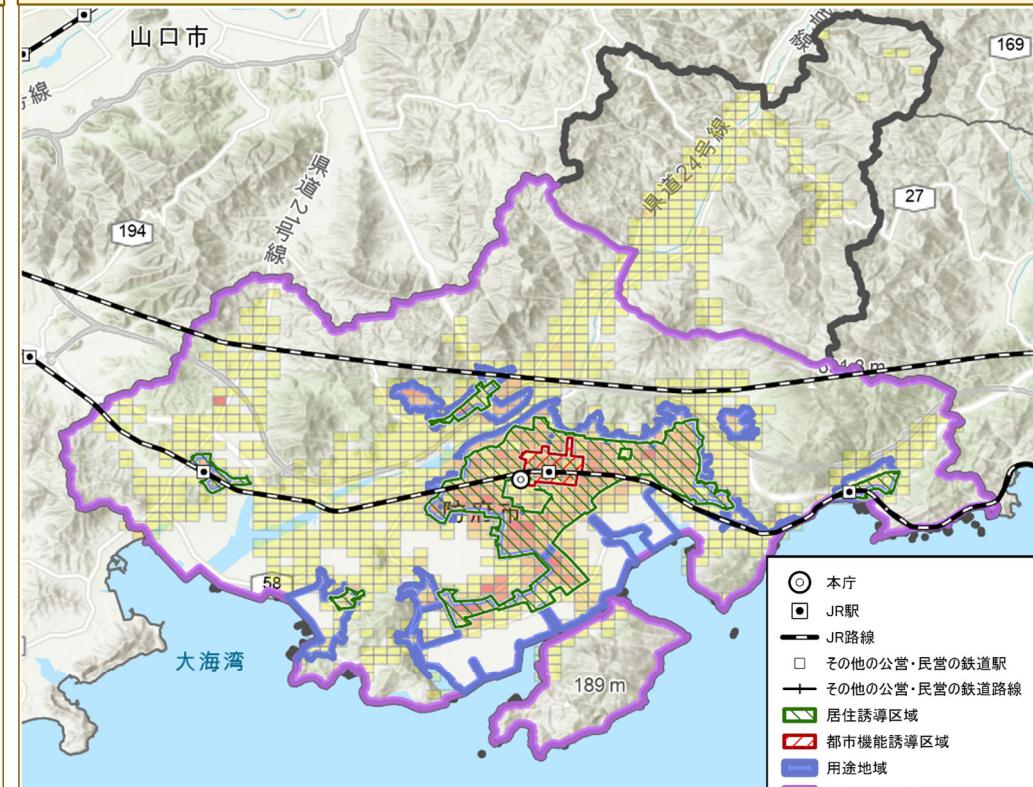
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.02% グループ平均値： +0.43%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 2	公共交通沿線人口割合 -0.39% グループ平均値： +0.12%
居住誘導区域内人口密度 -0.7人/ha グループ平均値： -0.2人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +25.17% グループ平均値： +7.24%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.01% グループ平均値： +0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -1.69% グループ平均値： -1.24%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +0.32% グループ平均値： +0.63%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 -0.04% グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 56.9%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +0.04%	財政力指数 (2023年度) 0.75
将来人口推計 (2020年→2045年) -14.32%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -0.67%	グループ平均値： +0.72

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を正義したもの。

誘導区域図



▲独自指定の誘導区域と居住調整地域
・都市機能誘導区域：都心機能誘導区域
・居住誘導区域：核形成区域
生活機能補完区域
(資料：防府市立地適正化計画)



都市機能の誘導

行政ゾーンの形成（まちなかの拠点整備）

- 誘導施設である市庁舎へ県合同庁舎機能、県警察署機能、県保健所機能、市庁舎の施設等の有事の際の防災機能を集約することで、強靭な行政ゾーン形成を推進。

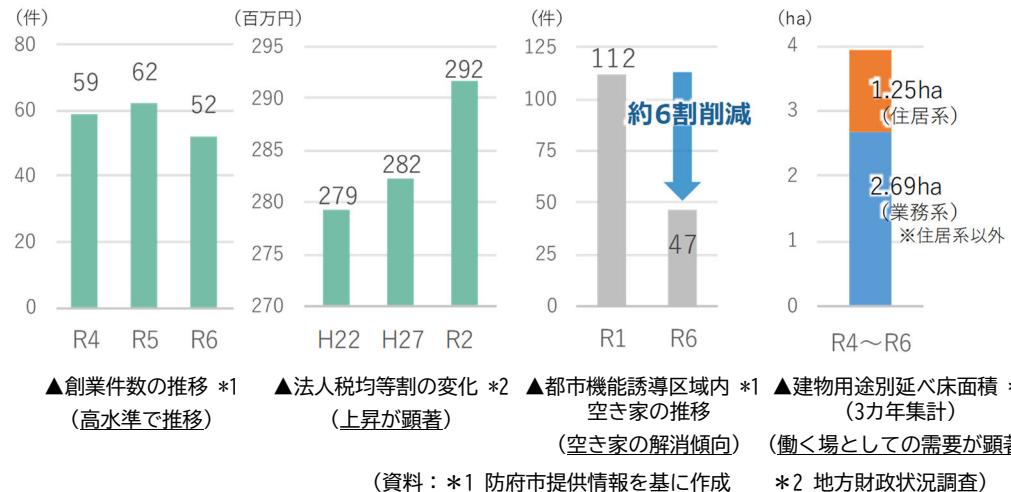


民間によるエリアマネジメントの導入

- 都市機能誘導区域内の公有地を対象として、民間提案による売却と利活用を促進。
- 民間によるエリアマネジメントが展開され、中心部の活性化が展開。



民間活力の変化



- 居住調整地域の指定や、土地利用を踏まえたネットワークと生活利便性の確保策を展開することで、居住に関する指標が好調と推察。
- 都市機能誘導区域内の行政ゾーンの形成や民間活力の導入により、都市の魅力が向上し、転入超過や地価固定資産税収の上昇が顕著。

居住の誘導

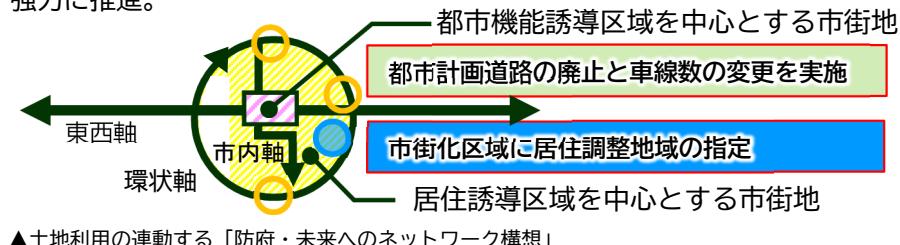
生活機能（公共交通）

市街化区域内への「居住調整地域」の指定

- 適正な居住誘導や優良な産業立地の促進の推進のため、湾岸部に位置する工業地域を対象に、優良な工業地域の確保と無秩序な住宅地化を防止する観点から、「居住調整地域」を指定。

土地利用を踏まえた都市計画の見直しと交通ネットワークの構築

- 平時の地域の拠点を結ぶ役割と災害時や緊急医療における拠点をつなぐ交通ネットワークの整備の優先順位を「防府・未来へのネットワーク構想」として位置付け、東西軸となる国道、環状軸となる県道、都市内軸となる市道整備を強力に推進。



TWILIGHT EXPRESS 瑞風の立ち寄り駅指定を契機とした駅周辺整備

- 駅周辺の関係人口の強化や滞在空間の向上のため、乗り継ぎ拠点として「みずかぜ広場」を整備。更に、三友サルビアホール（防府市公会堂）においても、オープンスペースの整備を推進。

総合計画と連動して強力に進める都市政策

各種まちづくり計画への横展開・連携による実効性の強化

総合計画

都市計画の各種整備方針やスケジュールを位置付け

立地適正化計画

防災

産業

施設

・その他

都市計画への反映

都市計画の見直し

上位計画を活用した一体的な取組による実行性の強化

都市計画や整備方針の理解による円滑な事業展開

- ◆館林市発意の「広域立地適正化に関する基本方針」の策定による広域連携の強化
- ◆官民連携による館林駅周辺のにぎわい再生に向けた積極的な取組

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

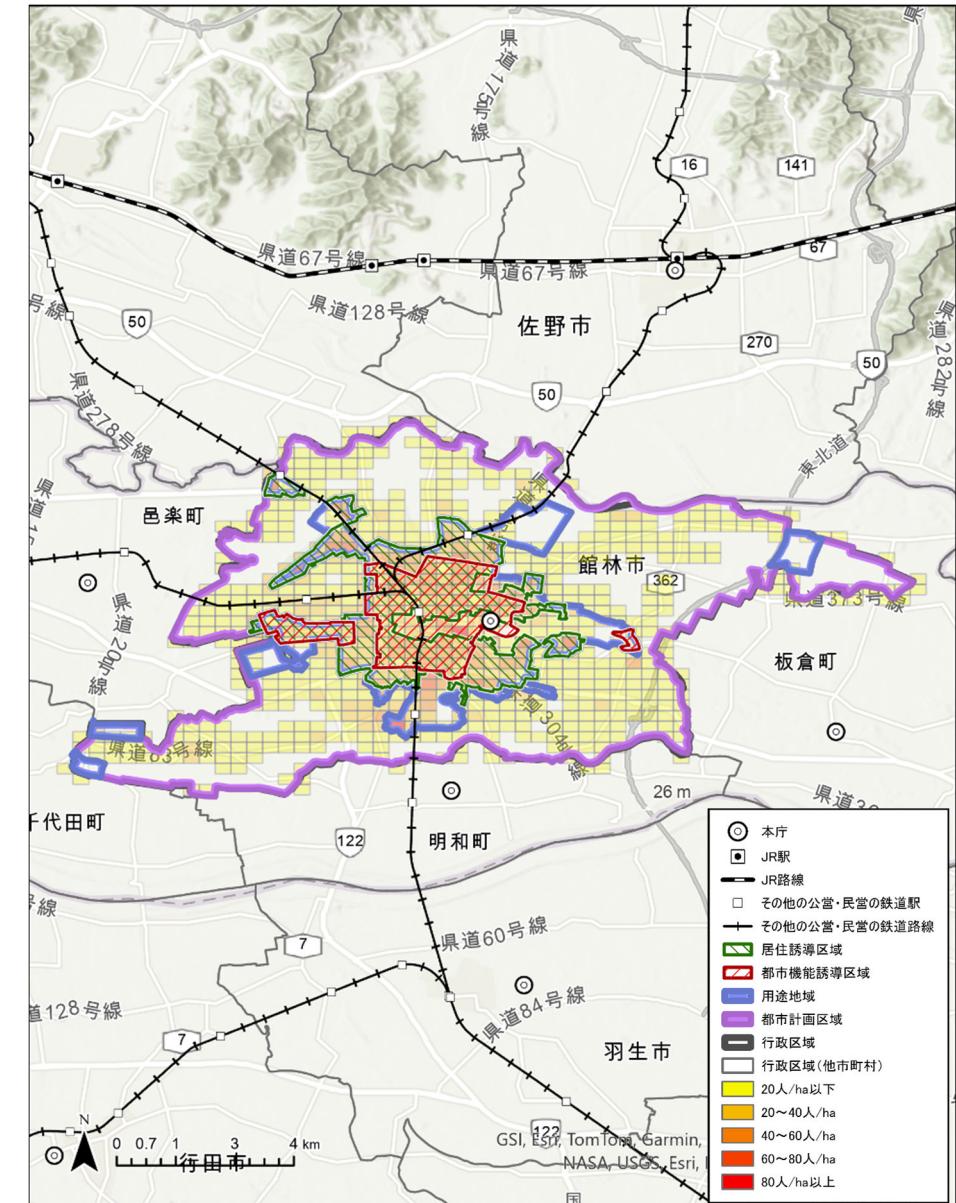
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.84% グループ平均値： +0.40%	都市機能誘導区域内施設数 増加 4 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 -0.10% グループ平均値： +0.10%
居住誘導区域内人口密度 -0.0人/ha グループ平均値： 0.5人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +10.90% グループ平均値： +5.49%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.03% グループ平均値： -0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -1.77% グループ平均値： -0.07%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.84% グループ平均値： +1.58%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.01%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 95.0%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -2.01%	財政力指数 (2023年度) 0.80
将来人口推計 (2020年→2045年) -19.93%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -3.68%	グループ平均値： +0.81

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



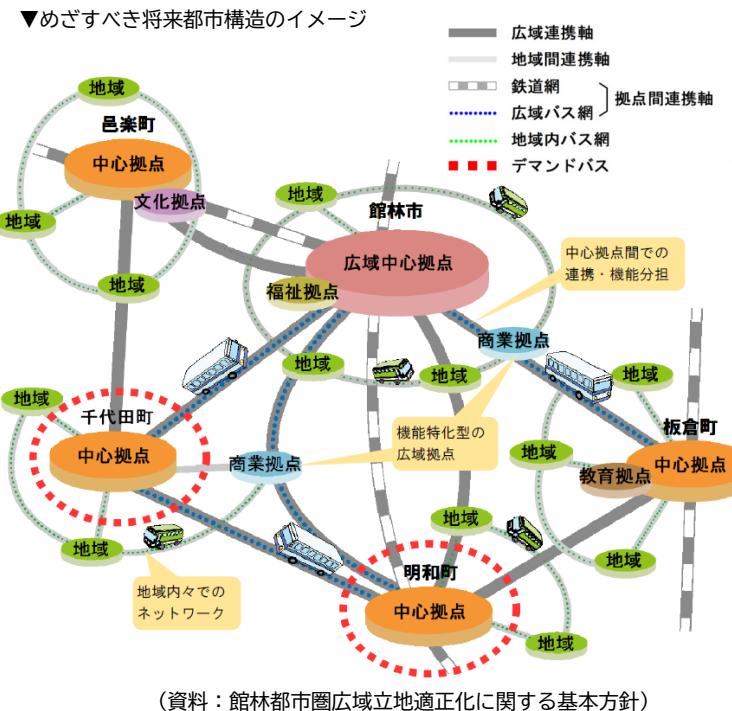
居住の誘導

都市機能の誘導

生活機能（公共交通）

広域都市圏の連携による都市機能の役割分担の明確化と連動した公共交通の運行

- ・館林市発意のもと、館林都市圏（館林市・板倉町・明和町・千代田町・邑楽町）において、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」を策定。
- ・「広域立地適正化に関する方針」において、都市機能のうち、広域的な利用が見込まれる都市機能を対象に各市町の拠点が担う役割や機能分担の考え方を提示。
- ・館林都市圏では、「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」を踏まえ、広域都市圏における「館林都市圏地域公共交通計画」を策定。
- ・都市圏内ではコミュニティバスである広域路線バスを運行、館林駅を中心とした一極集中型のバス網から市町を連絡する幹線（広域路線）と市町内を巡回する支線を配置する「幹線・支線型バス網」へ再編し、運行を効率化。



広域的な立地適正化の方針と連携した「立地適正化計画」の各種施策の推進

中心拠点

主に館林都市圏、また市全域の住民を対象として、都市サービス（都市活動の中で利用することが可能な行政施設や金融機関、医療施設や文化施設などにより提供されるサービス）を提供し、都市活動を行う上で必要となる都市機能が確保されるとともに、その機能の更新を進めるなどにより、機能の維持・拡充を推進

地域拠点

中心拠点との役割分担の中で、その機能を補完する機能を有するとともに、地域住民へ日常的に必要となる生活サービス機能（日常生活で利用する商業施設や医療施設などにより提供されるサービス）を提供し、その機能の更新を進めながら、機能の維持・拡充を推進

- 館林都市圏における館林市が担う拠点性が広域方針で整理され、各種施策を展開することにより、都市機能の指標が好調と推察。
- 公共交通の広域路線バスの運行など利便性の向上に資する再編は、ウォーカブルな拠点形成や民間活力と相まって、地価が好調と推察。

館林駅周辺のウォーカブルな都市づくりへの取組

- ・令和3年3月に「館林市まちなかにぎわい再生方針」を策定後、その実現に向けて道路空間を活用した社会実験（ミチカツ）の実施。

官民連携の仕組みとして「館林駅東エリアプラットフォーム」を設立して公的不動産や歴史的建造物の利活用に向けたワークショップを開催。



官民連携による低未利用な公的不動産の活用

- ・令和5年度に館林市と民間企業8社が共同で設立した都市再生推進法人「（一社）館林アーバンデザイン」を設立。
- ・館林市が所有する公的不動産を活用し、館林市の政策や住民のニーズを勘案した利活用方針の検討や、利活用方針に沿った事業者サウンディング等を実施しながら、都市機能の誘致等に取り組み、館林駅東側の都市再生に関する調査検討にも関与。

- ◆良好な既存ストックを活用した既存住宅地への呼び込み
- ◆大規模団地等地域拠点の再整備の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

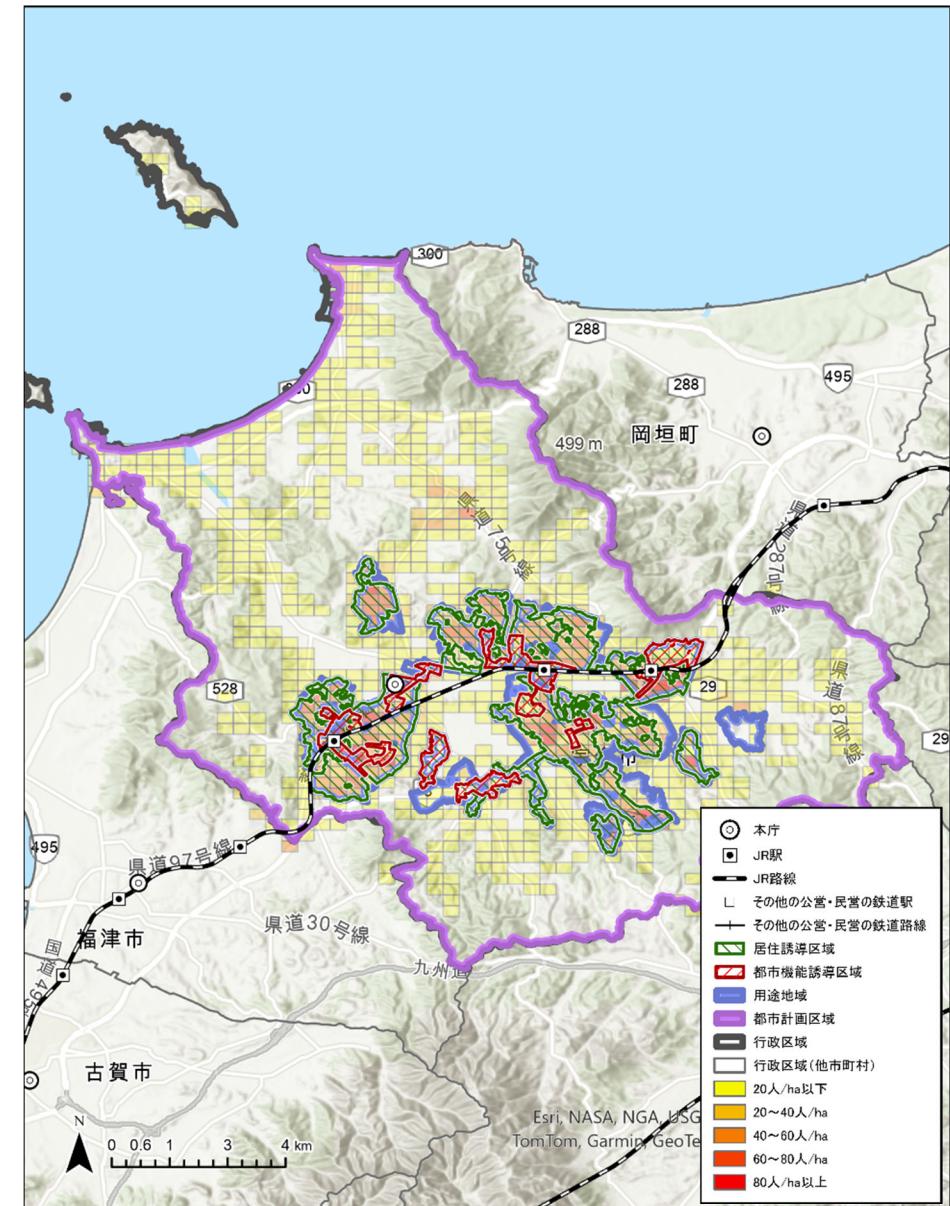
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.22% グループ平均値： +0.71%	都市機能誘導区域内施設数 增加 1 グループ平均値： 0	公共交通沿線人口割合 +0.09% グループ平均値： +0.41%
居住誘導区域内人口密度 +0.4人/ha グループ平均値： 0.5人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +8.30% グループ平均値： +5.90%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： -0.07%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +0.60% グループ平均値： -1.15%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.04% グループ平均値： +0.15%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 127.2%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.40%	財政力指数 (2023年度) 0.58
将来人口推計 (2020年→2045年) -8.72%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -4.75%	グループ平均値： +0.63

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

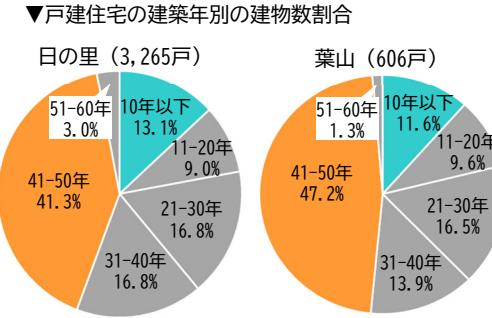
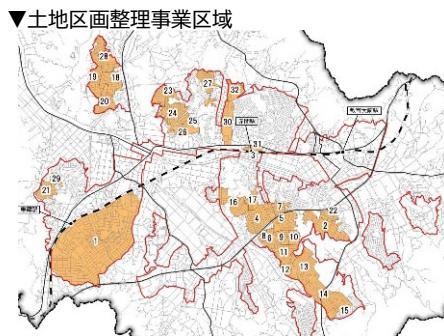
誘導区域図



居住の誘導

良好な既存ストックを活用した既存住宅地への呼び込み

- ・ 土地区画整理事業等により生活基盤が整備された住宅地が形成されており、良好な住環境を守りつつ、将来に向けて居住人口を確保するため居住誘導施策を展開。
 - ・ 中古住宅購入補助制度、古家購入建替補助制度や、住まい相談事業の活用により子育て世代や新婚世帯の居住誘導を促進。
 - ・ 昭和40年代に土地区画整理事業が行われた日の里、葉山では築41～50年の住宅が40%以上を占める一方、空き家・空き地等の既存ストックを活用した既存住宅地への呼び込みにより、築10年以下の住宅が10%以上存在し、住宅の更新が促され、地域コミュニティの活性化につながっている。



(資料:宗像市立地適正化計画、宗像市空家等対策計画)

生活機能（公共交通）

持続可能な公共交通ネットワークの構築

- ・定時定路線型交通と新たなオンデマンド型交通（公共ライドシェア、オンラインデマンドバス）を組み合わせることにより、効率性・柔軟性・持続性を兼ね備えたハブ＆スローク型（乗り継ぎ型）の交通ネットワークを構築し、地域住民の移動を支え続ける持続可能な公共交通体制の構築を図る。

(資料:宗像市地域公共交通利便増進実施計画)

- 既存住宅地における既存ストックの活用を促す居住誘導の施策や、公共交通の利便性向上策を展開し、居住に関する指標が好調と推察。
 - まちなかの複合施設整備等の地域拠点の形成により、都市の魅力の向上につながり、転入超過や固定資産税収が好調と推察。

都市機能の誘導

市内に点在する郊外住宅団地の再生による郊外拠点の形成

- ・市内の大規模住宅団地では居住人口の減少、高齢化、住宅の老朽化とともに空き家の増加が進んでおり、これらの課題に対応するため、生活利便施設の整備やAI活用型オンデマンドバス「のる～と」を導入。
 - ・用途廃止されたURの集合住宅をリノベーションした生活利便施設「ひのさと48」では、ワーキングスペース、DIY工房、ビール工房、コミュニティカフェ等の地域に開かれたコミュニティースペースを展開し、日常的な交流や活動の場を創出。

▼生活利便施設「ひのさと48



(資料:令和5年度公共交通シンポジウム 宗像市における公共交通とまちづくりの協働~持続可能な循環型都市の実現~に向けて)

交通空白・交通不便地域の解消に向けた公共ライドシェアの導入

- ・「交通空白」解消に向け、周辺地区において、AIデマンド型公共ライドシェア「宗像版公共ライドシェア（愛称：むなりんく）」を実証運行。
 - ・市内タクシー会社の遊休車両を活用しており、配車予約等に係る独自アプリを開発。

(資料: 宗像市HP)

▼「宗像版公共ライドシェア」イメージ

宗像版/

公共ライドシェア

はじまります！

利用者

配車依頼

宗像市 × タクシー事業者

運行管理（配車）
車両整備管理
ドライバーエducation

委託

タクシードライバー

講習を受けた一般ドライバー

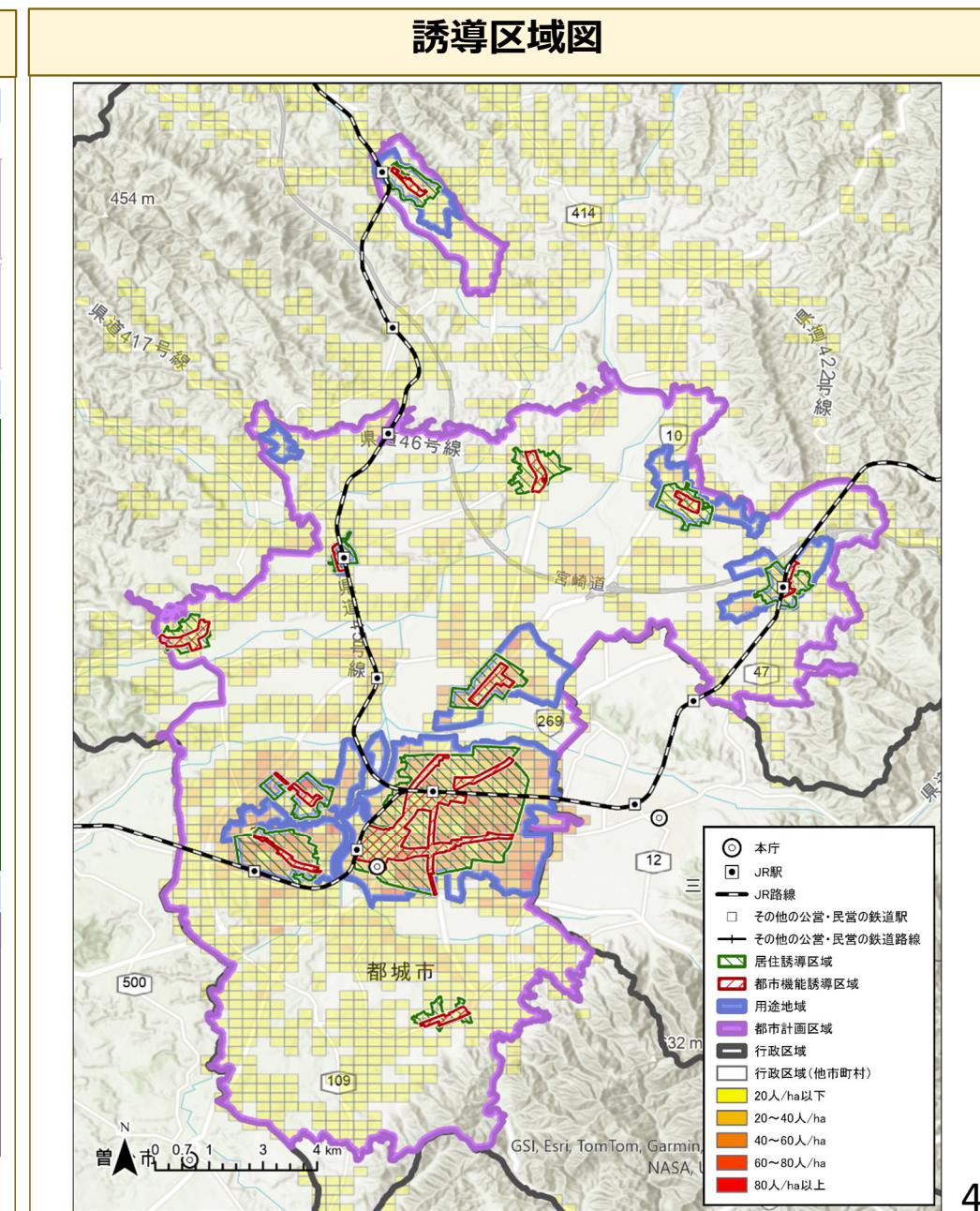
配車

アプリや電話で配車

宗像市 独自アプリを開発！

遊休タクシーカー

- ◆市独自の「土地利用誘導ガイドライン」に基づく土地利用誘導の推進
- ◆大型商業施設の跡地を活用したまちのにぎわい再生と周辺地域への支援
- ◆立地適正化計画と連動した公共交通ネットワークの形成



居住の誘導

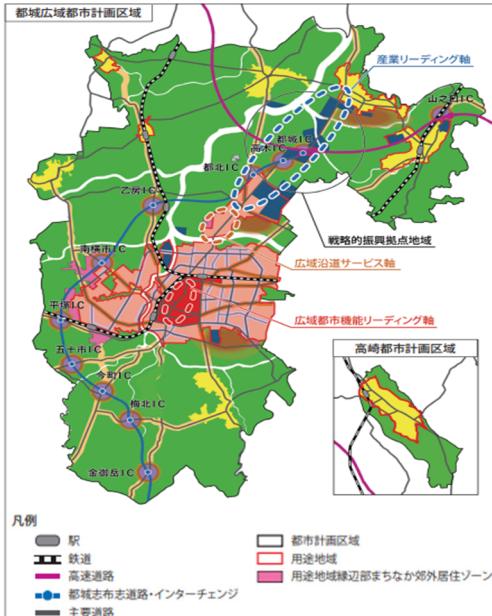
市独自の「土地利用誘導ガイドライン」に基づく土地利用誘導の推進

- ・都市マスにおいて「多極分散ネットワーク型都市空間の形成」を掲げ、その実現に向けて市独自の「都城市土地利用誘導ガイドライン」を策定、特定用途制限地域及び将来の用途地域の変更を見据えた特別用途地区の導入等の土地利用誘導策を推進。

▼土地利用区分図

名称(地図の色)	土地利用の誘導方針
まちなか	住・職・食・買・医・遊と高度な都市機能が集積する場、利便性が最も高いゾーン
まちなか郊外居住	緑豊かでゆとりある居住ゾーン、徒歩でまちなか、まちなか沿道ゾーンまで行く
まちなか沿道	商業と居住が混在するゾーン、徒歩・自転車で近隣の生活利便施設まで行く
都市骨格道路沿道集落地	農とみどりを中心とした田園居住地
みどり	食料供給、生物の生息環境の持続性、災害対応など必要な機能

名称(地図の色)	土地利用の誘導方針
まちなか	南九州のリーディングシティとしてふさわしい高密度で多彩な機能を内包・医療崩壊・雇用創出集積・官公署・広域文化交流
市街地系生活拠点	日常生活に必要な機能を維持・確保
田園系生活拠点	
工業専用	産業の効率化・活性化・高度化・付加価値化を促進する機能の誘導・保全
IC周辺	
既現的土地利用枠	
救急医療	安全・安心な暮らしを確保する救急医療機能や防災拠点機能



(資料：都城市土地利用誘導ガイドライン)

生活機能（公共交通）

立地適正化計画・土地利用と連動した公共交通ネットワークの形成

- ・立地適正化計画では、都市構造の各種生活拠点毎に居住誘導区域を設定し、公共交通施策を展開。

1-1：まちなか

移動が活発なまちなか区域での移動サービスの更なる充実を図ります

1-2：市街地系生活拠点

市街地系生活拠点間の連携・市民の生活に必要な移動サービスの効率化を図ります

1-3：田園系生活拠点

田園系生活拠点区域における移動手段の確保・最適化、持続性を確保します

(資料：都城市地域公共交通計画)

- 多極分散ネットワーク型都市空間の形成を目指した施策を展開し、緩やかに居住誘導人口割合の指標が増加と推察。
- まちなかのにぎわい形成施策により、都市の拠点性の向上につながり、転入超過や地価が好調と推察。

都市機能の誘導

大型商業施設の跡地を活用したまちのにぎわい再生

- ・大型商業施設の跡地等を活用した図書館や子育て世代活動支援センター、まちなか広場などの文化教育・交流・福祉施設の中心市街地中核施設（Mallmall）の整備を都市再生整備計画事業で実施。
- ・図書館は、施設整備と並行して指定管理者を選定、整備プロセスへの参加により、高質な設えと開館後の管理運営の円滑化を図り、大幅な集客力向上に寄与。
- ・令和4年には隣接して民間複合施設（TERRASTA）が開業し、まちなかのにぎわい再生に寄与。

▼中心市街地中核施設（Mallmall）全体パース図



▼まちなか広場



(資料：都城市公式ホームページ)

複合施設の整備と合わせた周辺地域へのにぎわい創出のための支援

- ・中心市街地への定住促進を図る取組により、居心地が良く、歩きたくなる「まちなか」を形成するため「中心市街地居住推進事業」を推進。
- ・市民の来街動機を刺激し、まちなかの賑わいを創出するために「都城市まちなか活性化プラン事業」を推進。
- ・魅力的な店舗等の誘導による商業機能の再生、リノベーションまちづくりによる遊休不動産等の有効活用を図り、回遊したくなる中心市街地を形成するために「都城市中心市街地再生プラン事業」を推進。

- ◆人的・物的被害の推計を考慮した防災対策の推進
- ◆既存公共施設が集積する街区における都市機能の整備

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

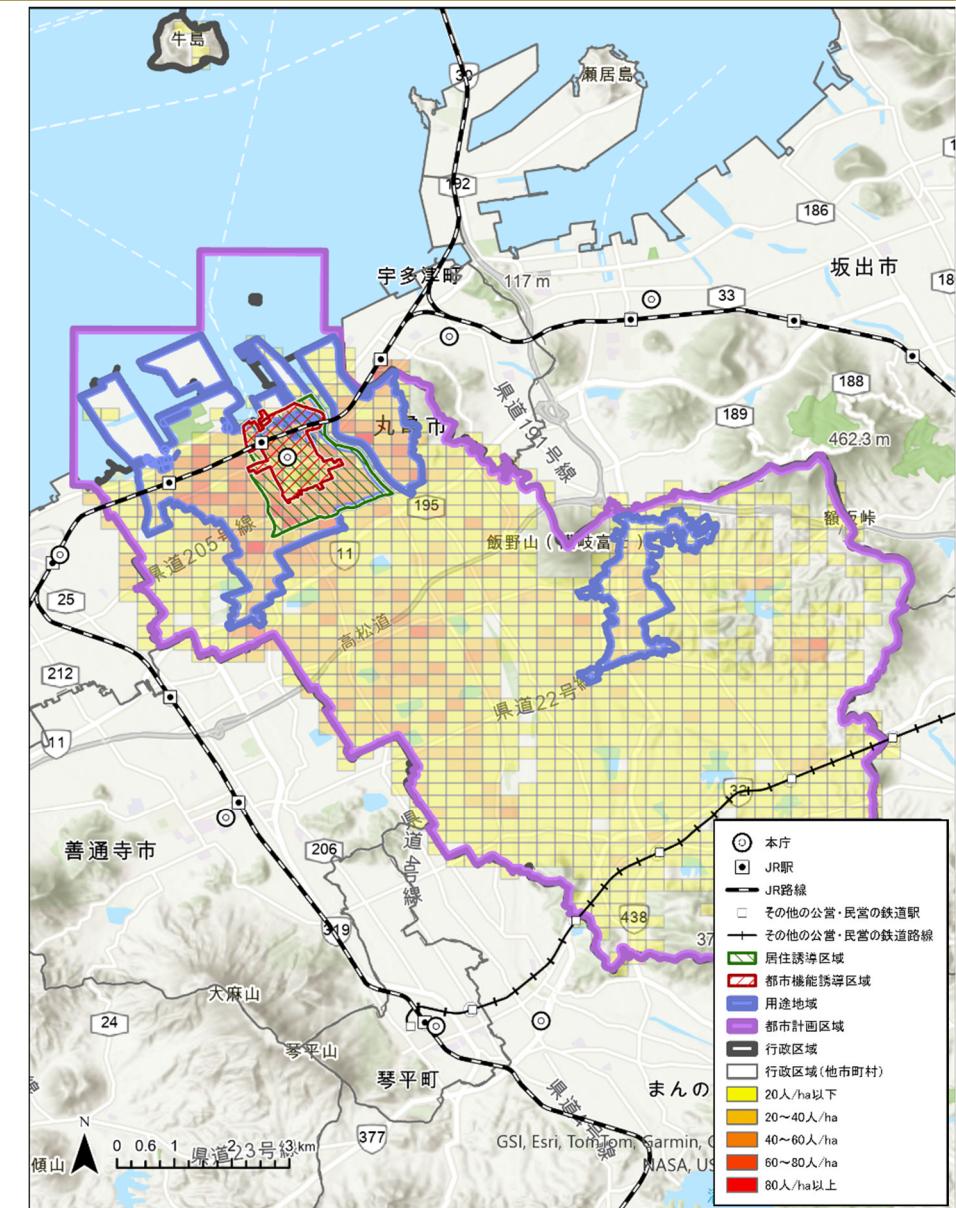
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.17% グループ平均値： +0.58%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： -1	公共交通沿線人口割合 -0.52% グループ平均値： +0.04%
居住誘導区域内人口密度 -0.7人/ha グループ平均値： 0.4人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +14.00% グループ平均値： +8.09%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.12% グループ平均値： -0.03%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -0.45% グループ平均値： -0.41%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -1.64% グループ平均値： -0.16%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： +0.02%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 27.3%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.95%	財政力指数 (2023年度) 0.60
将来人口推計 (2020年→2045年) -12.16%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -5.10%	グループ平均値： +0.66

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





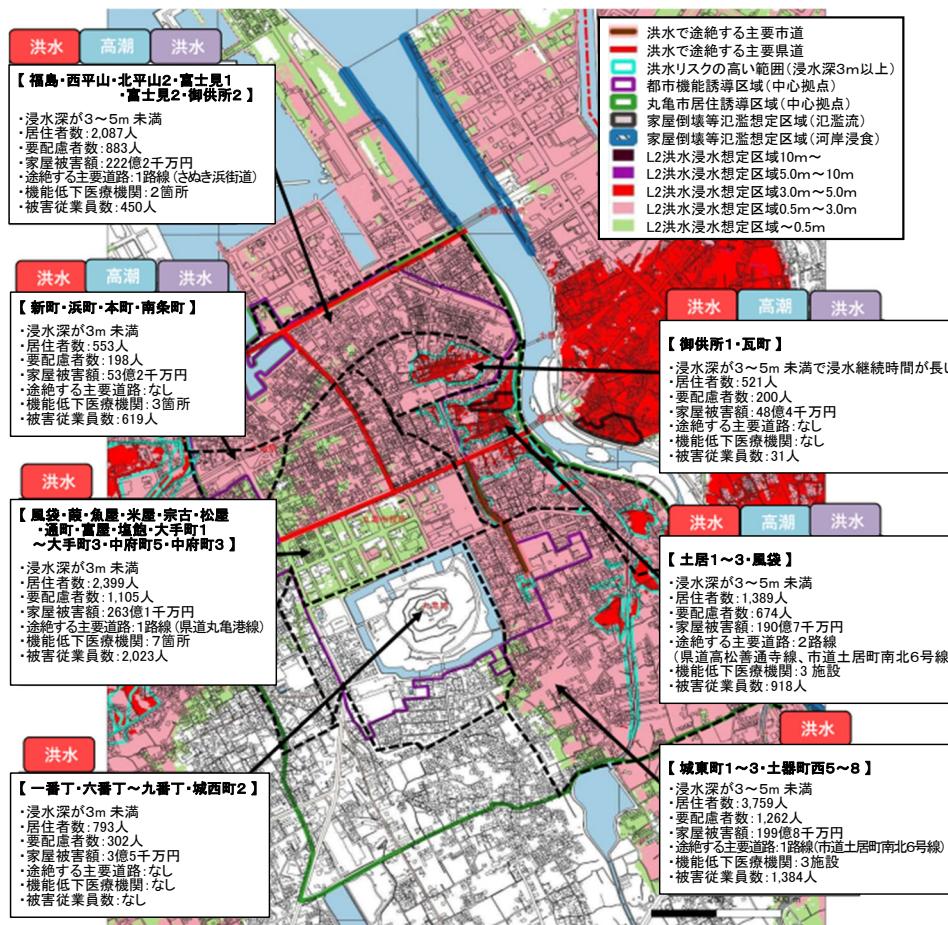
居住の誘導

生活機能（防災）

人的・物的被害の推計による居住誘導区域の設定

- ・防災指針において洪水・高潮・津波のそれぞれに対し、人的・物的被害の推計をエリアごとに実施することで被害リスクを細かく分析。特に家屋被害額の想定を踏まえ、財政的負担を考察したうえで、居住誘導区域や防災対策を位置付け。

▼災害規模別のリスク分析：洪水浸水深想定（想定最大規模 L2クラス）と被害想定



(資料：改訂版丸亀市都市計画マスタープラン（丸亀市立地適正化計画）)

- 居住誘導区域内の災害リスクを被害額とともに分析し、防災・減災施策を展開。
- 都市機能誘導区域内では各種都市機能の整備が推進され、都市の拠点性の向上につながり、固定資産税に関する指標が好調と推察。

都市機能の誘導

市民交流活動や地域包括支援の機能を持つ市役所の整備

- ・老朽化した市役所の移転整備に伴い、市民交流活動センター地域包括支援センターを複合させた庁舎を整備。市民交流活動センター「マルタス」内では図書スペースに加え、民営のカフェ等が併設され、交流機能を強化。

文化活動の拠点となる市民会館の整備

- ・ホールやスタジオ、地域交流センターを持つ市民会館を市役所に隣接する街区に整備中。

憩いの場・屋外活動の場として市民ひろばの整備

- ・既存の樹木を活かした憩いの場や子どもの遊び場となる芝生広場、イベント広場に加え、周辺の商店街への回遊を促進するために隣接した立体駐車場などを整備予定。

▼大手町地区4街区南街区整備イメージ



(資料：丸亀市大手町地区4街区南街区再編整備基本計画)



◆観光地である都市の強みを活かした立地適正化計画の策定と取組の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

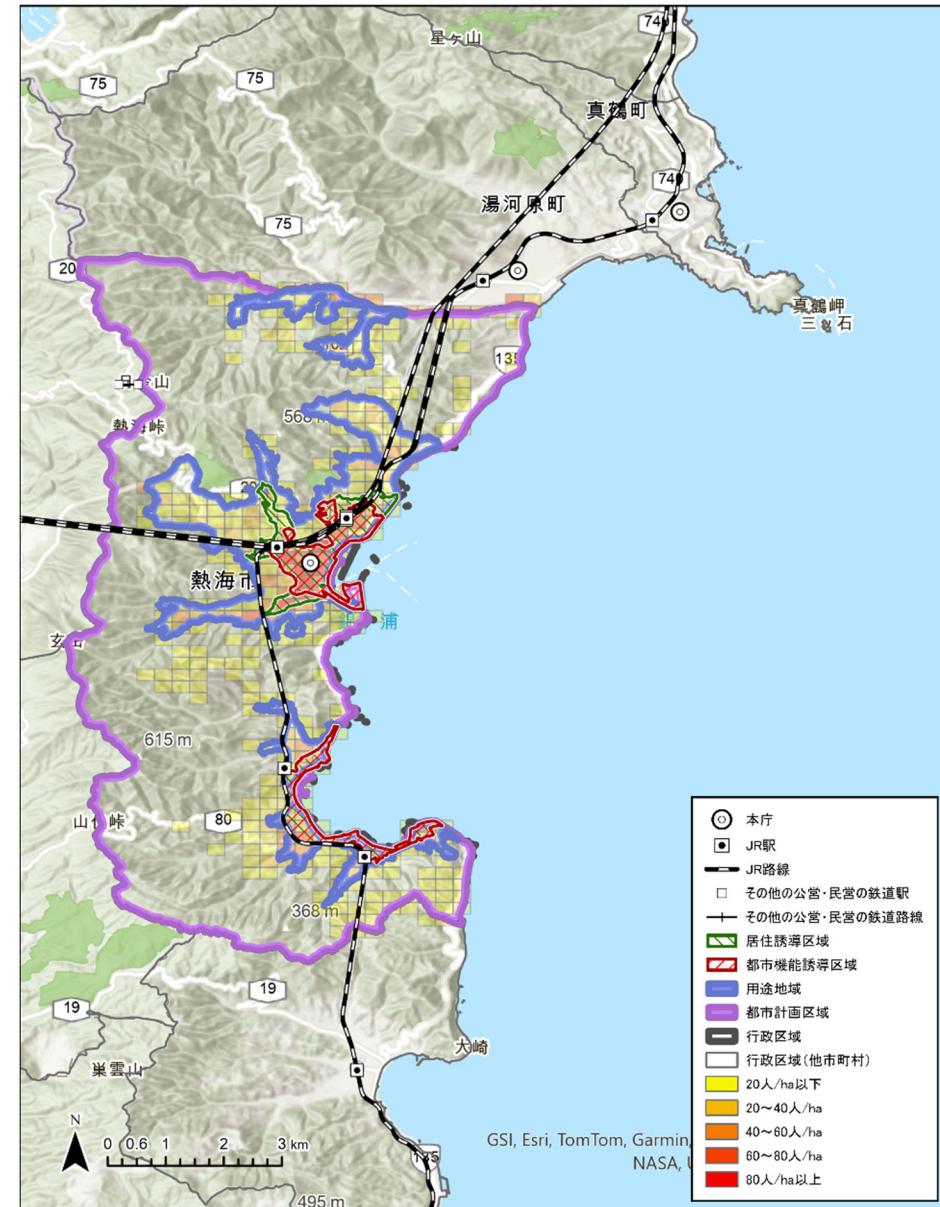
居住の誘導		都市機能の誘導		生活機能（公共交通・防災）	
居住誘導区域内人口割合	+0.06%	都市機能誘導区域内施設数 (未集計の誘導施設があるため参考値)	減少 -18	公共交通沿線人口割合	+0.02%
グループ平均値： +0.43%		グループ平均値： -1		グループ平均値： -0.02%	
居住誘導区域内人口密度	-3.7人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較)	+5.05%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合	±0.00%
グループ平均値： -0.2人/ha		グループ平均値： +7.81%		グループ平均値： -0.00%	
(参考) 行政区域内人口増減割合	-8.89%	(参考) 一定の都市機能※ 居住誘導区域内割合	+4.26%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合	-0.60%
グループ平均値： -2.56%		グループ平均値： +0.31%		グループ平均値： -0.09%	

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年)	財政力指数 (2023年度)
138.6%	増加 +3.80%	0.84
将来人口推計 (2020年→2045年)	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年)	グループ平均値： +0.53
-34.34%	減少 -2.69%	

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





居住の誘導

観光地としての強みを活かした立地適正化計画の策定

- 年間300万人を超える観光客が来訪する熱海市では、観光地としての強みを活かし、定住人口と交流人口を踏まえて、誘導区域を設定。

▼都市機能誘導区域の設定の対象とする熱海市民の考え方

⇒「熱海市民」は、熱海における「生活市民」に「交流市民」を加えた総体とします。
<p>「生活市民」</p>  <ul style="list-style-type: none"> 市内で生活に関わる活動をする人（居住、働く、学ぶ、買物、通院など） △昼間は昼間人口、夜間は夜間人口 (携帯電話の位置情報等のデータで把握) <p>「交流市民」</p>  <ul style="list-style-type: none"> 「生活市民」以外で、市内を滞在・移動する観光客、別荘等利用者、通過者など △交流人口 (携帯電話の位置情報等のデータで把握) <p>その他、本計画で扱う人口などの定義</p> <ul style="list-style-type: none"> ○定住者、定住人口 <ul style="list-style-type: none"> ・住民票をもつ市民 (国勢調査や住民基本台帳で把握) ○滞在人口・移動人口 <ul style="list-style-type: none"> ・特定の時間帯に、あるエリアに滞在又は移動している、「生活市民」、「交流市民」及びこれらを合計した「熱海市民」の量

(資料：熱海市立地適正化計画)

都市機能の誘導

生活機能（公共交通）

官民連携による熱海駅舎と駅前広場の再整備

- 熱海駅前広場の再整備により、一般車とタクシーの混在の解消や、駅とバスターミナルの動線上で横断が必要であった市道の振り替えなどが実現し、公共交通機能が向上。
- 駅前広場整備にあたっては、地元町内会、商店街、交通事業者等を含めて50回を超える市民協議会を開催し、地域住民や民間事業者、行政が一体となり整備を行った。
- 熱海駅前広場整備に併せ、交通事業者により老朽化した駅舎・駅前商業ビルの複合施設整備が行われたことで相乗効果を生み、市民・観光客の利用促進につながる。

▼熱海駅舎・駅前広場



(資料：全国街路事業促進協議会第31回全国街路事業コンクール 热海市応募資料)

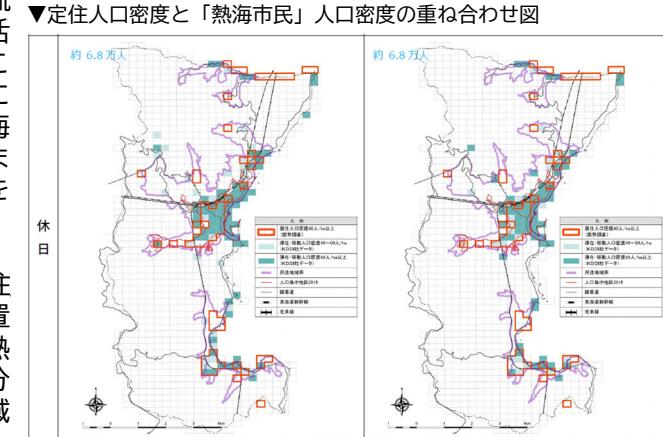
- 観光都市としての持続可能な都市構造を位置づけられており、各種施策が関係人口を取り入れて展開されている。
- 観光施策と連動した都市政策の展開により、固定資産税に関する指標や都市の昼間人口割合が好調と推察。

都市機能の誘導

定住人口+交流人口に基づく都市機能誘導区域を設定

- 定住人口のみならず交流人口の利用により、生活利便施設が維持されることを目指し、定住人口に交流人口を加えた「熱海市民」の集積状況を踏まえ、都市機能誘導区域を設定。

- 国勢調査に基づく、定住人口密度と携帯電話位置情報データに基づく「熱海市民」の人口密度を分析し、都市機能誘導区域の設定に活用。



(資料：熱海市立地適正化計画)

▼都市機能誘導区域の範囲の考え方

考え方	具体的なエリア
①「都市機能が集積」し、かつ、「公共交通の利便性が高い」エリアをベースに設定	各種生活サービスを効果的・効率的に提供できるエリア ・各種生活利便施設の集積があるエリア ・公共交通の利便性が高いエリア
②「熱海市民」の活動があり、これからの中の持続・発展に欠かせないエリアを追加	圧倒的な交流人口、海に面する立地等の熱海の特性を踏まえ、都市機能の誘導を図るエリア ・「熱海市民(定住+交流人口)」の量や活動があるエリア ・「熱海市民」を呼び込むための施設やプロジェクト又はこれらのための空閑地があるエリア ・津波の被害軽減に係る施策導入の可能性があるエリア



◆エリア価値向上を目指した拠点整備の推進

都市の状況

都市特性



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導

居住誘導区域内人口割合
-0.12%
グループ平均値： -0.65%

居住誘導区域内人口密度
-1.1人/ha
グループ平均値： -0.9人/ha

(参考) 行政区域内人口増減割合
-3.58%
グループ平均値： -2.06%

都市機能の誘導

都市機能誘導区域内施設数
增加 5
グループ平均値： 1

地価固定資産税収（土地）の変化
(2010年→2015年と
2015年→2020年の比較)
+15.45%
グループ平均値： +7.15%

(参考) 一定の都市機能の
居住誘導区域内割合
-2.11%
グループ平均値： -0.95%

生活機能（公共交通・防災）

公共交通沿線人口割合
+0.24%
グループ平均値： -0.21%

洪水計画規模3.0m以上
浸水区域人口割合
±0.00%
グループ平均値： +0.00%

津波想定最大2.0m以上
浸水区域人口割合
-
グループ平均値： +0.09%

その他参考情報

区域設定

居住誘導区域/DID
DIDなし

将来人口推計
(2020年→2045年)
-25.11%

求心性

都市の昼夜間人口比率
(2015年→2020年)

増加 +1.05%

従業・通学者数の増減率
(2015年→2020年)

減少 -5.25%

健全性

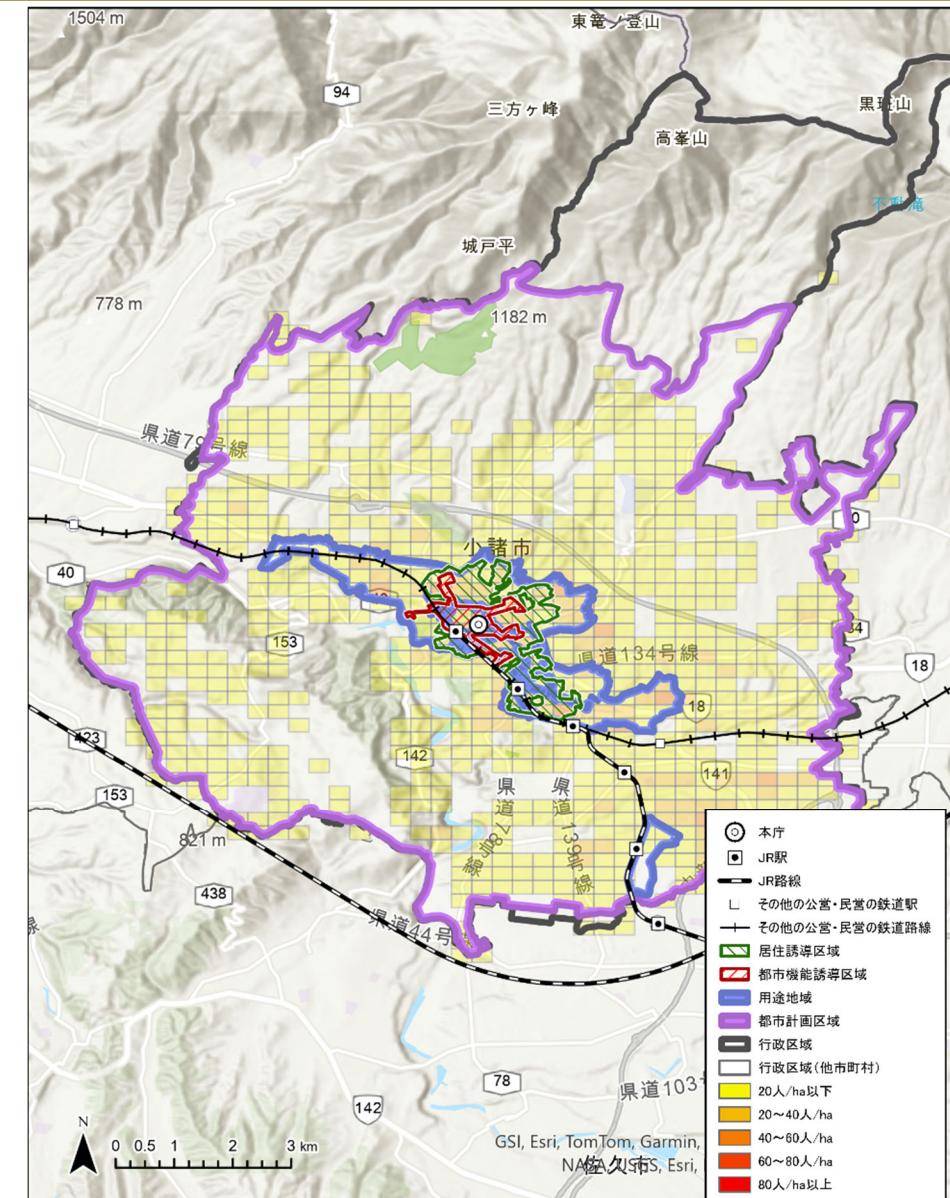
財政力指数
(2023年度)

0.58

グループ平均値： +0.56

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





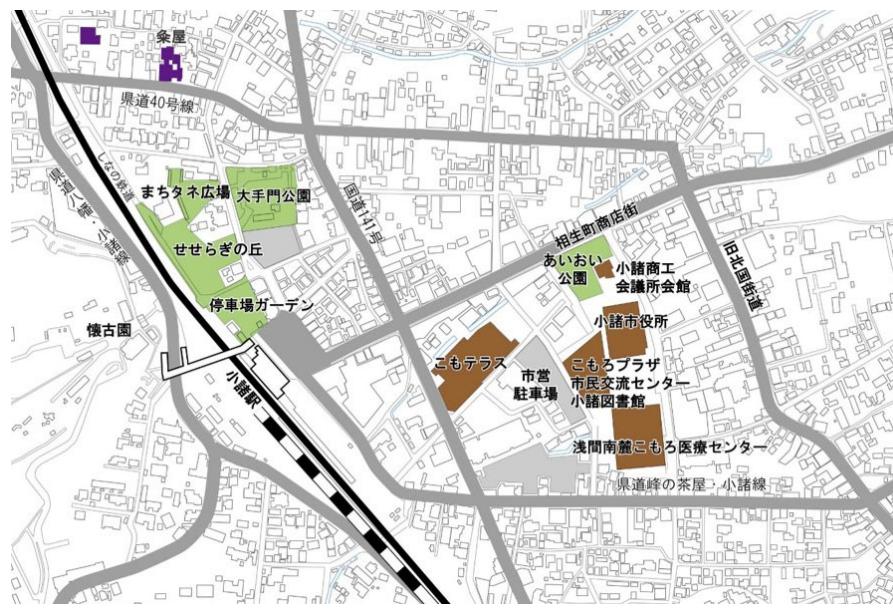
都市機能の誘導

エリア価値向上策と連動した小諸駅周辺における都市機能の集約

- ・小諸駅徒歩圏を都市機能誘導区域に設定し、都市再生整備計画事業を活用して公共施設、医療・福祉、商業などの都市機能を集約化。
- ・第3期（平成25年度～）では、市庁舎敷地一帯に図書館・地域交流センターを集約化し、総合病院を立地誘導するとともに、建物間の熱融通や電力の一括受電を行い、光熱水費とCO₂排出量の削減を実現。
- ・第4期（平成30年度～）では、商業・福祉・交通機能を有する複合型中心拠点誘導施設「こもテラス」を整備し、日常生活の利便性と地域交通の拠点機能を強化した。

駅前広場及び大手門公園の改修

- ・第5期（令和5年度～）では、小諸駅周辺未来チャレンジビジョンの具現化に向け駅前広場における交通結節機能の最適化や歩行者の安全性・快適性の向上を図るべく、官民連携による社会実験や公園等の公共空間におけるプレイスメイキングを実施し、評価結果をもとに整備を進めている。



▲小諸駅徒歩圏への都市機能集約位置図

(資料：都市再生整備計画（第5期）)

- 先進的なMaaSの取組や、空き家の利活用の促進策が展開されており、都市内の利便性向上策とスポンジ化対策を一体的に推進。
- 都市再生整備とエリア価値向上策が連動して展開され、駅周辺の民間活用も進んでおり、固定資産税に関する指標が好調と推察。

居住の誘導

空き家の利活用と移住・定住促進

- ・空き家バンクの登録物件を対象に、片付けや改修費用を支援し、空き家の適切な管理と利活用を促進。
- ・移住促進補助金制度は、区域を限定せず市内全域を対象としつつ居住誘導区域内の居住選択を後押ししている。



▲空き家のマッチング事業

断熱改修等の促進

- ・脱炭素先行地域内の住宅を対象に、既存住宅の断熱改修補助金を活用し、高気密・高断熱化を支援。居住誘導区域内の居住環境の質の向上を後押ししている。

生活機能（公共交通）

地域内交通の確保（デマンド交通の運行）

- ・令和3年から市内全域でデマンド交通「こもろ愛のりくん」を運行し、自宅から都市施設や生活利便施設への日常の移動手段として利用されている。

次世代公共交通に向けた社会実験（MaaS・ラストワンマイル）

- ・次世代公共交通システムの形成に向けて、都市機能間の移動手段の研究のため社会実験を進めている。その一環として、令和4年からDX×MaaS社会実験として「信州こもろ・こまーす」を運用し、スマートカート等の運行により小諸駅周辺の回遊性向上やラストワンマイルの移動の充実を図っている。



▲未来チャレンジビジョン・小諸駅前広場



▲スマートカートによる回遊性向上



◆公共交通の利便性に特化した居住誘導区域・都市機能誘導区域の推進

都市の状況

都市特性



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導

居住誘導区域内人口割合
+0.40%
グループ平均値：**+0.62%**

居住誘導区域内人口密度
-0.0人/ha
グループ平均値：**-0.4人/ha**

(参考) 行政区域内人口増減割合
-0.71%
グループ平均値：**-1.60%**

都市機能の誘導

都市機能誘導区域内施設数
増加 2
グループ平均値：**4**

地価固定資産税収（土地）の変化
(2010年→2015年と
2015年→2020年の比較)
-1.79%
グループ平均値：**+5.93%**

(参考) 一定の都市機能の
居住誘導区域内割合
+0.45%
グループ平均値：**+0.23%**

生活機能（公共交通・防災）

公共交通沿線人口割合
+0.20%
グループ平均値：**+0.16%**

洪水計画規模3.0m以上
浸水区域人口割合
+0.00%
グループ平均値：**-0.06%**

津波想定最大2.0m以上
浸水区域人口割合
-0.00%
グループ平均値：**+0.04%**

その他参考情報

区域設定

居住誘導区域/DID
66.7%

将来人口推計
(2020年→2045年)
-13.94%

求心性

都市の昼夜間人口比率
(2015年→2020年)
減少 -0.50%

従業・通学者数の増減率
(2015年→2020年)
減少 -4.29%

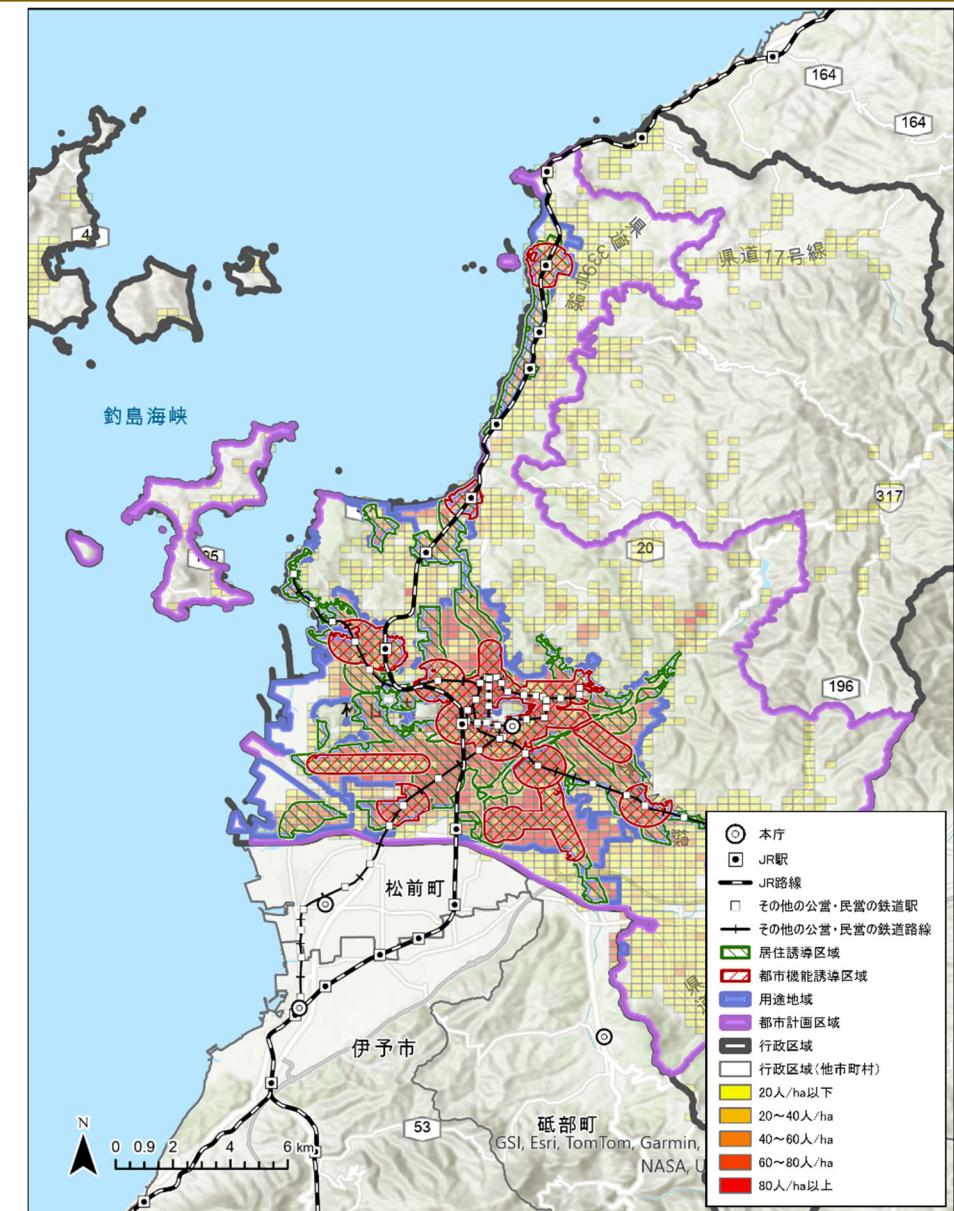
健全性

財政力指数
(2023年度)
0.74

グループ平均値：**+0.73**

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





居住の誘導

公共交通の利便性に特化した居住誘導区域を設定

- 公共交通の利便性が高い地域に対して誘導区域を設定し、居住や都市機能の誘導を推進。



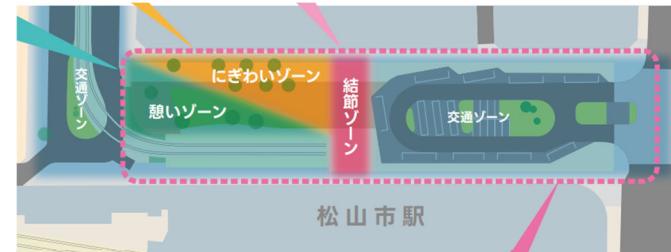
▲居住誘導区域とバス路線分類（資料：松山市地域公共交通網形成計画）

生活機能（公共交通）

公共交通網の見直しにおける立地適正化計画との整合

- 地域公共交通網形成計画において、地域状況に応じた公共交通網（主にバス路線等）の見直しにあたっては立地適正化計画で定める都市機能誘導区域や居住誘導区域との関係性から路線を分類。

路線分類	機能
幹線・準幹線	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域間を結ぶ路線 都市機能誘導区域（都心）と居住誘導区域を結ぶ路線
支線	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域（郊外）と居住誘導区域を結ぶ路線 居住誘導区域、一般市街地などを結ぶ路線
コミュニティ交通	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活の移動を担う路線 路線バスで利用が少ない路線、区間の代替手段



▲伊予鉄松山市駅整備ゾーニング図（資料：松山市）

都市機能の誘導

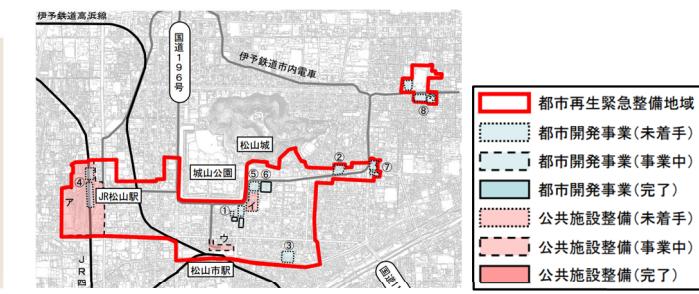
鉄道駅を核とした都市機能・公共交通機能の利便性向上

- JR松山駅周辺では鉄道の高架化に併せ、土地区画整理事業を用いて面的な基盤整備を行うとともに、駅前広場や路面電車新電停の整備のほか、鉄道車両基地跡におけるアリーナ整備を推進。将来的には、駅東側での商業施設や宿泊施設等の立地によるエリア全体の賑わい創出に向けて検討。
- 松山市駅では駅前広場の再整備を推進。既存の駅前広場における路面電車と一般車・バス・タクシーの動線を再編し、電車やバス利用客の利便性の向上や賑わいや憩いの空間の創出に向けた駅前広場へ更新。
- 令和6年12月に松山城周辺地域が「都市再生緊急整備地域」として内閣府により政令指定を受け、一定の要件を満たすことで、容積率緩和等の法制上の支援措置や財政支援、金融支援、税制支援が受けられることとなり、更なる都市機能の誘導が期待される。

JR松山駅周辺まちづくりの将来像



▲JR松山駅周辺まちづくりの将来像（資料：松山市）



▲都市再生緊急整備地域 松山城周辺地区（資料：内閣府）

- 公共交通利便性に特化した居住誘導や都市機能誘導を展開しており、質の高い立地適正化計画に即した取組を展開。
- 主要駅周辺において、各種都市機能整備が展開されているほか、都市再生緊急整備地域の指定もあり、都市機能の指標が好調と推察。



北海道函館市 グループ：D-2

- ◆コンパクトな地形特性を活かし、居住誘導と都市機能誘導を推進
- ◆居住誘導施策として歴史と景観に配慮した美しい町並みの形成を推進

都市の状況

都市特性



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

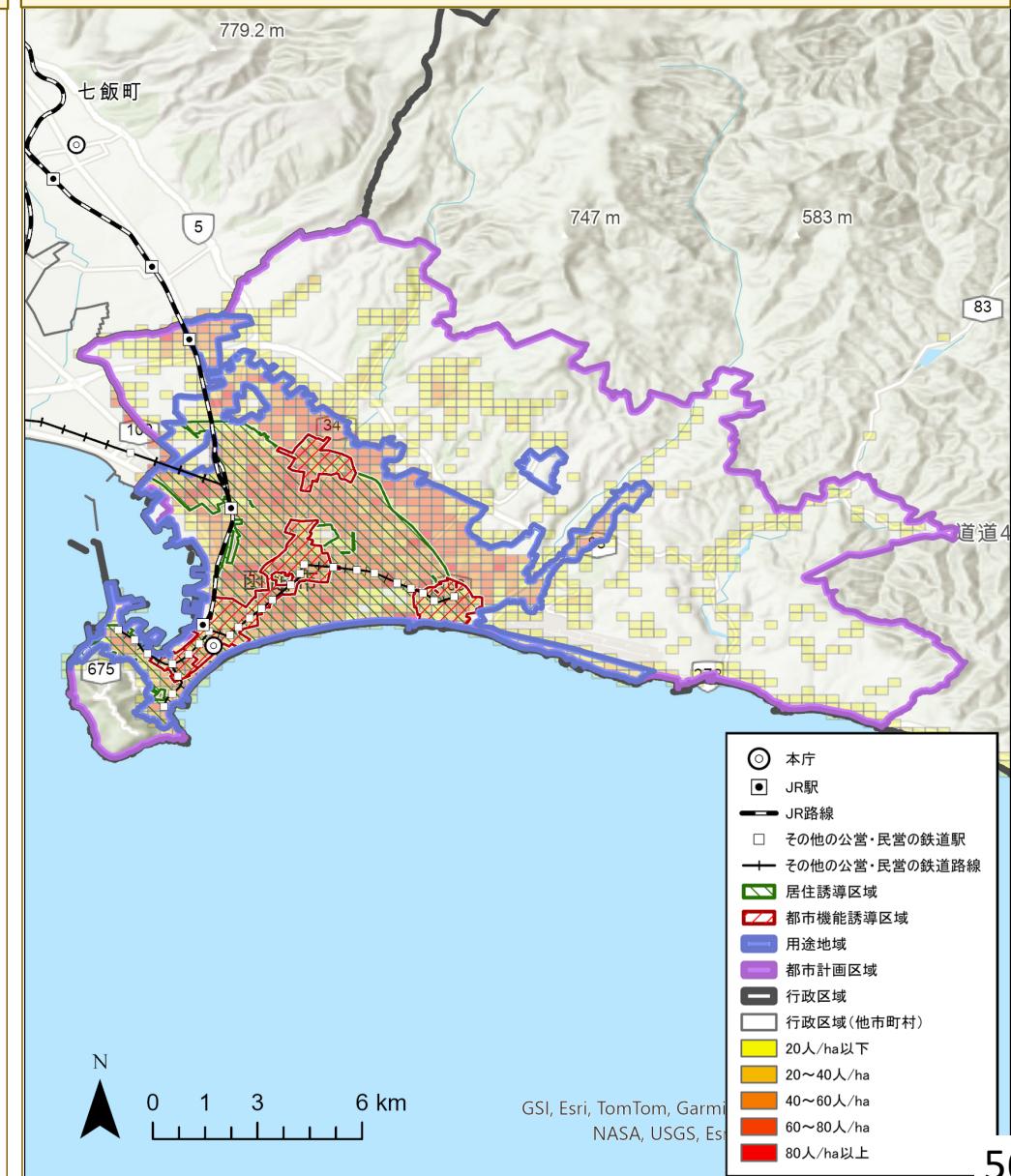
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.59% グループ平均値： +0.48%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 2	公共交通沿線人口割合 -0.28% グループ平均値： +0.07%
居住誘導区域内人口密度 -3.7人/ha グループ平均値： -1.2人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +10.29% グループ平均値： +10.79%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： -0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -5.60% グループ平均値： -3.16%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -1.38% グループ平均値： +0.04%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 61.5%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.54%	財政力指数 (2023年度) 0.48
将来人口推計 (2020年→2045年) -33.64%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -8.18%	グループ平均値： +0.68

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図





北海道函館市 グループ：D-2

都市機能の誘導

市街地再開発事業によるまちなか居住と都市機能の集積を推進

- 函館市の中心市街地である函館駅前・大門地区では、函館市の顔となる賑わい空間の創出に向けて、第一種市街地再開発事業により、まちなか居住を促進する共同住宅、観光客の受け皿となる宿泊施設、市民の日常生活と観光振興に寄与する商業施設・公共公益施設、市民広場の整備を推進。

回遊性の向上によるまちの賑わいの創出

- 市街地再開発事業との相乗効果を狙い、幹線道路の歩道拡幅や店舗に対する日よけや照明灯の設置など屋外へのサービス提供のための工事費の補助を市が実施。
- 令和4・5年度に市が実施した歩行者回遊性向上社会実験をもとに、第3セクターである(株)はこだてティーエムオーが、歩道や広場等を活用した屋外での日常的な賑わい創出の取組やイベント等を実施。

▼歩道拡幅のイメージ（資料：函館市）



▼社会実験の様子（資料：函館市）



公有不動産の活用による誘導施設の整備促進

- 「函館市公共施設跡地等利用方針」を策定し、立地適正化計画との整合として、都市機能誘導区域内での用途廃止となる公共施設の建物とその土地の利用について、誘導施設としての利用可能性を確認し、検討することとしている。

居住の誘導

まちなか居住の優遇制度の運用

- まちなか住宅建築取得費補助金
函館駅前・大門地区に住むため、新たに住宅および敷地を取得する費用の一部を補助。

補助金額	上限200万円／件
------	-----------

- ヤングファミリー住まいりんぐ支援補助金
若年層のまちなか居住を誘導し、定住化を促進するため、新たに西部地区及び中央部地区内の民間賃貸住宅に転入した子育て世帯に対し、家賃の一部を補助。

補助金額	上限15,000円／月
------	-------------

補助期間	同居する子どもが中学校を卒業する月まで（最長16年間以内）
------	-------------------------------

▼イメージパース（資料：函館駅前東地区市街地再開発組合HP）
※計画段階のイメージであり、今後変更となる可能性がある



歴史と景観に配慮した美しい町並みの形成を推進

- 観光エリアと日常生活エリアが重複しており、都市機能誘導施設の維持を観光客・居住者で下支え。
- 歴史と景観に配慮したデザイン性の高い美しい町並みを目指す「ガーデンシティ函館」を推進し、まちの魅力の更なる向上を目指す。

▼「ガーデンシティ函館」の主な整備状況 令和6年決算時点
(資料：「ガーデンシティ函館」進捗状況一部抜粋)

西部地区

【道路の美化】

- ①市道弁天末広通美化事業
- ②市道寺町二十間坂美化事業
- ③市道吉田港通美化事業
- ④市道木庭1号線美化事業
- ⑤市道元町1・9号線等美化事業
- ⑥市道西吉田港通美化事業



【建築物の外壁改修】

- ①北方民族資料館外壁改修
- ②旧イギリス領事館外壁改修
- ③文学館外壁改修
- ④市立函館博物館外壁改修



湯の川地区

【イルミネーション】



【サクラの植樹】



【道路整備】

- ①市道湯川1-25号線整備事業
- ②市道湯浜通整備事業
- ③市道中環状通整備事業
- ④市道温泉通整備事業



生活機能（公共交通）

持続可能な公共交通ネットワークの構築

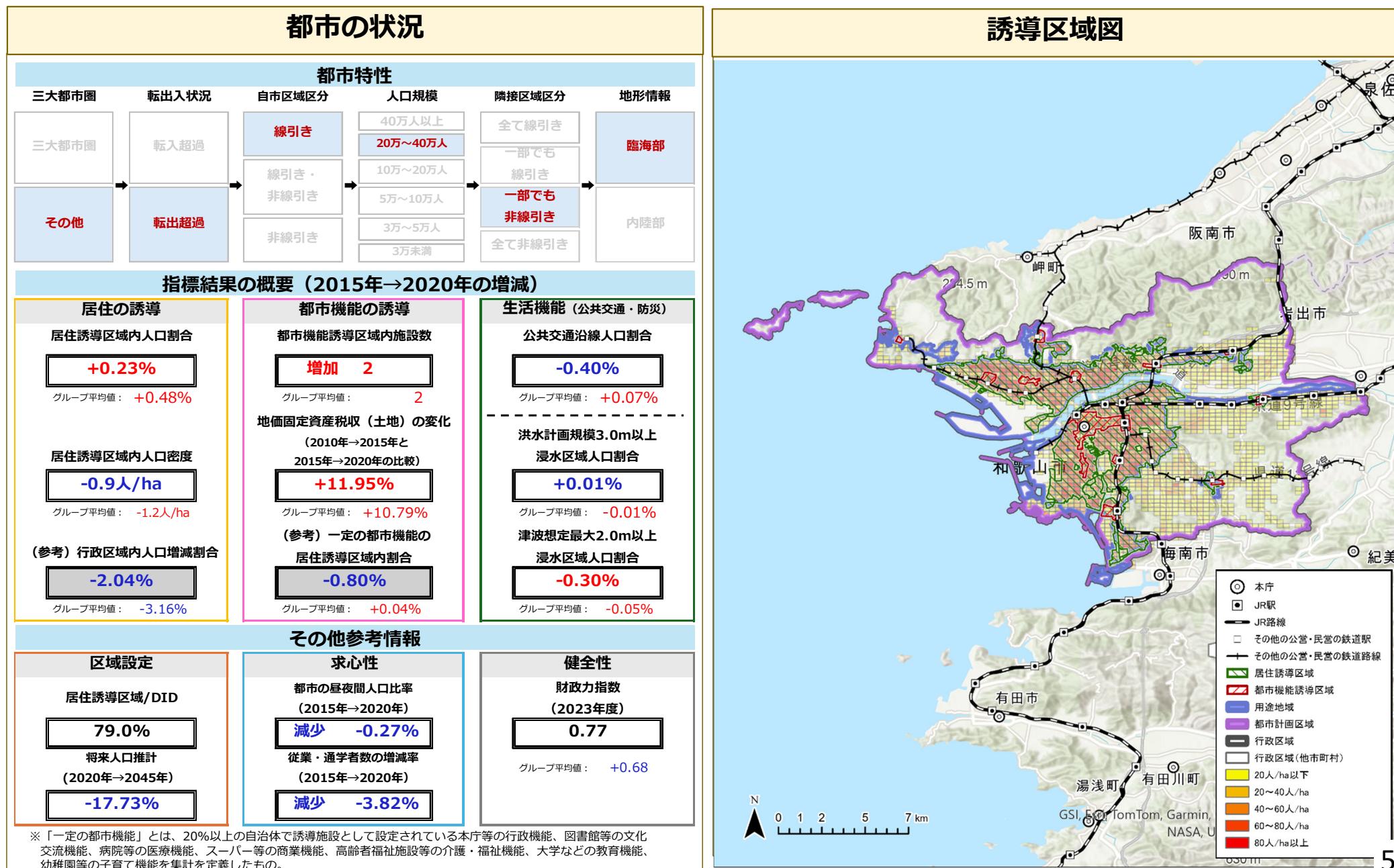
- 地域公共交通計画と連携し、地区特性に応じた最適な運行形態による移動サービスの導入と再編、交通機関間の接続の円滑化等により、持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指す。



- 坂道が多く、高齢化率が高い西部地区で、タクシーを利用したドアツードアのAIデマンド方式運行の実証実験を実施（R6.10～R7.2）するなど、交通上の課題解決のための新技術の活用可能性について検討。

▶ 都市機能誘導・居住誘導と観光施策や交通施策との連携により、地価に関する固定資産税の指標が好調と推察。

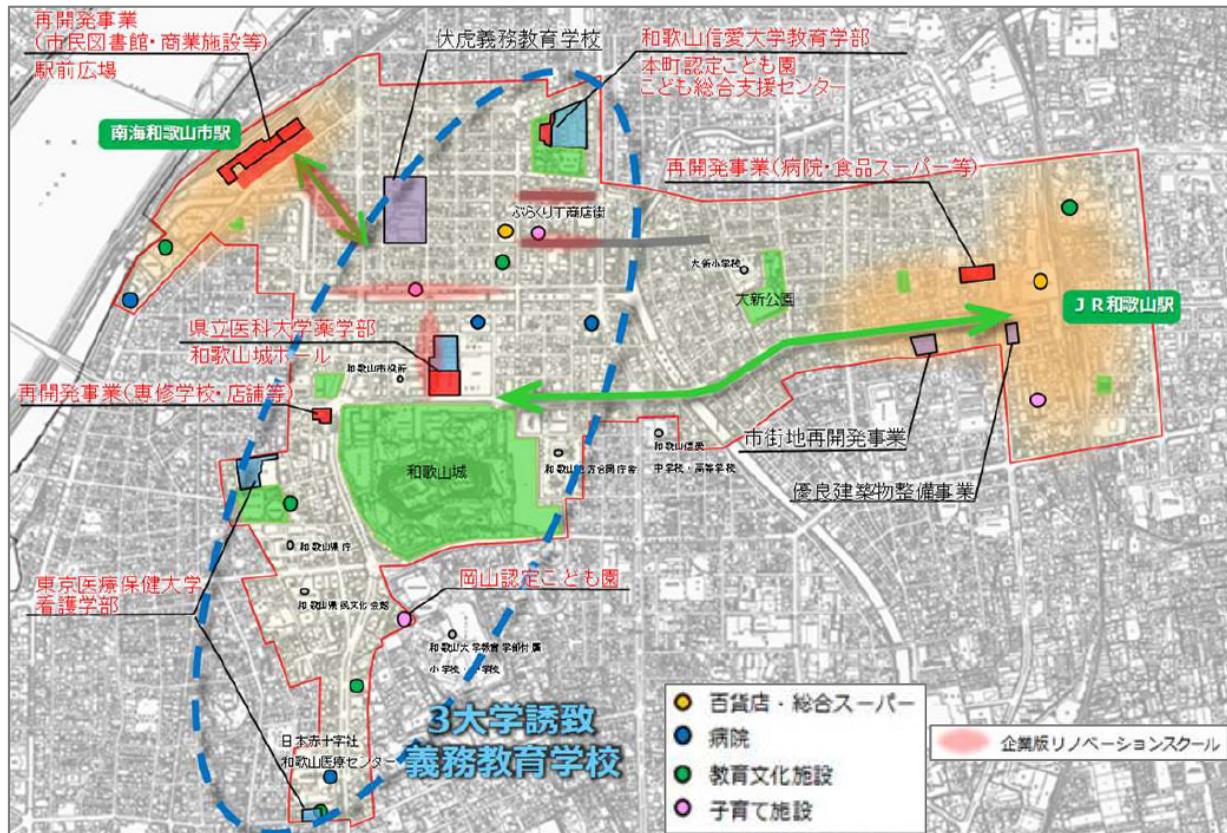
- ◆都市機能誘導施設に大学を含めるなど、様々な世代から住みたい・訪れたいと思われる魅力あるまちづくり
- ◆駐車場適正配置等による自家用車需要を考慮した公共交通の推進



都市機能の誘導

多岐にわたる施設の誘導・誘致により様々な世代の交流を促進

- 中心拠点区域の和歌山城ホール、市民図書館の整備と併せて、子育て施設、医療施設、大規模商業施設等を誘導することで、人々の交流や地域での活動が活発に行われる拠点づくりを推進。
- 「地学地就」を促進するため、公的不動産、民間活力を活用してまちなかに大学を誘致（小学校廃校舎等に5校が立地）。
- 空き店舗、空き家等を民間主導で活用するための事業計画の立案やリノベーションの取組。



民間活力の変化



▲まちなか人口の社会増減の変化

※概ね都市機能誘導区域の小地域人口計

(まちなかへの誘導が好調)

(資料：国土交通省)

▲法人税均等割の変化 (上昇が顕著)

(資料：地方財政状況調査)

居住の誘導

都市機能の誘導

ウォーカブルで稼げる空間リノベーション

- 都市再生推進法人の空間リノベーションにより、公共空間・遊休不動産をハードとソフトの両面から活用し、ウォーカブルシティの実現や新たな日常・稼げる空間を創出。

生活機能（公共交通）

駐車場適正配置等による車利用と公共交通の連携

- 車でのアクセスを抑制しながら、中心部への来街、回遊を促すため、市条例に基づく駐車場配置適正化区域内縁辺部でのフリンジパーキング（市営駐車場）の整備や特定路外駐車場の届出制度等により、公共交通等への乗り換えを考慮した駐車環境の確保や公共交通等との連携向上を図る。

- 大学等の都市機能のまちなか誘導により、居住に関わる指標が好調と推察。
- 官民連携で稼げる空間リバーサイドを交通施策と併せて進めることで、中心市街地の価値が高まり、都市機能に関わる指標が好調と推察。



- ◆準誘導区域を設定した将来の変化にも対応できるまちづくりの推進
- ◆既存ストックを有効活用した拠点整備の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

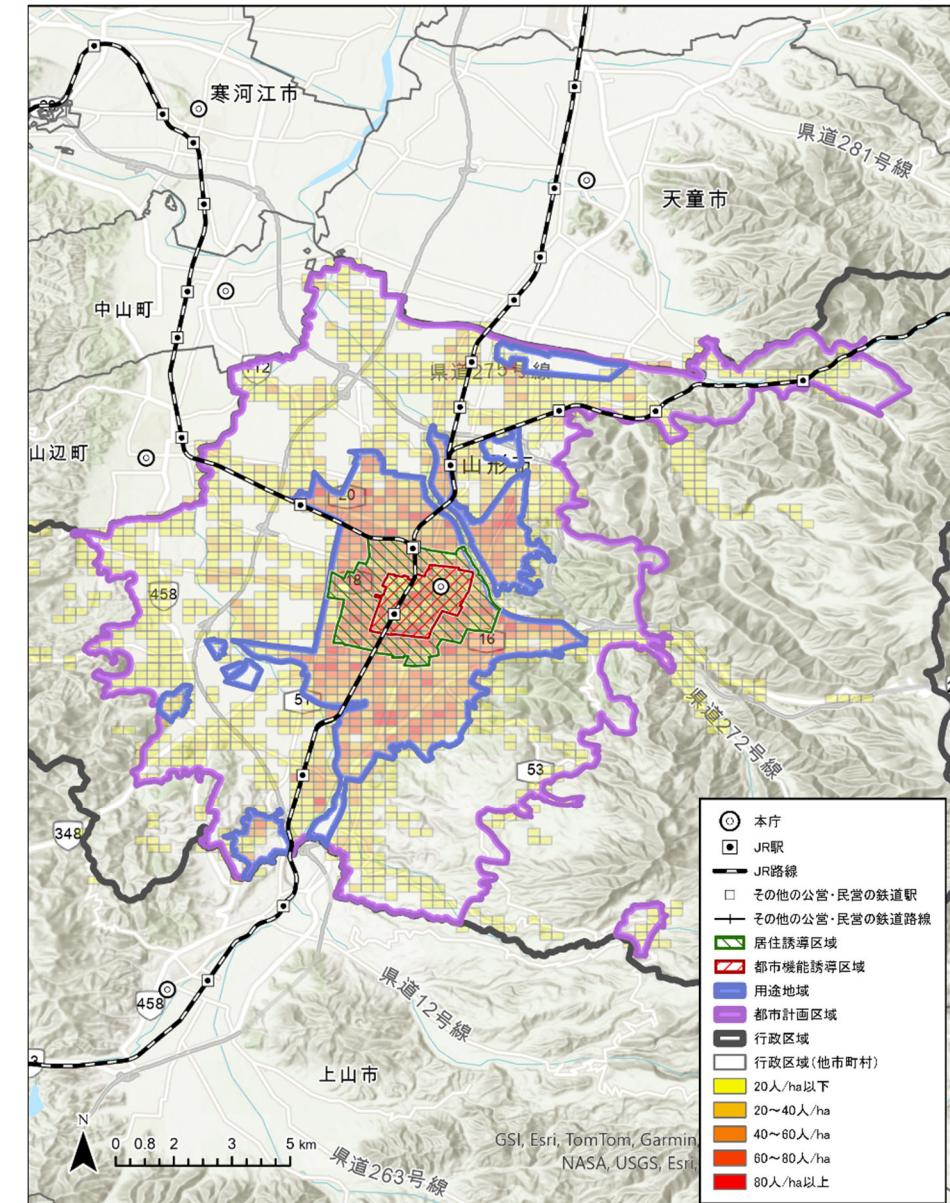
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.19% グループ平均値： +0.49%	都市機能誘導区域内施設数 增加 1 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 -0.23% グループ平均値： -0.02%
居住誘導区域内人口密度 -1.9人/ha グループ平均値： -0.9人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +15.36% グループ平均値： +13.80%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.01% グループ平均値： -0.06%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -2.46% グループ平均値： -2.61%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -1.57% グループ平均値： +0.00%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： ±0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 26.7%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.57%	財政力指数 (2023年度) 0.74
将来人口推計 (2020年→2045年) -15.81%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -3.39%	グループ平均値： +0.71

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図

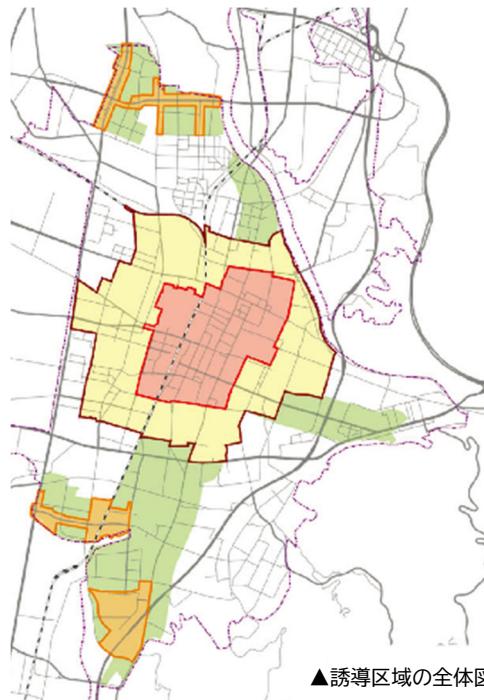


居住の誘導

都市機能の誘導

地区計画と連動した誘導を図る独自区域として準居住誘導区域・準都市機能誘導区域を設定

- 中心拠点を補完する副次拠点として位置付けられている地区について、地区計画により住宅系の土地利用を図っている地域と、バス路線からの一定の距離圏内かつ十分な運行本数がある地域を独自区域である「準居住誘導区域」として設定。



生活機能（公共交通）

居住誘導区域内を周遊するバスの運行

- 市内の交通空白地帯と中心市街地とをつなぐコミュニティバスの運行のほか、中心市街地を周遊する「べにちゃんバス」を運行し、居住誘導区域における公共交通利用を促進。

- 将来の変化にも対応可能なよう土地利用制度と連動した準居住誘導区域や準都市機能区域を設定し、質の高い立地適正化計画に即した取組を展開。
- 既存ストックを有効活用した拠点整備や駐車場の適正配置策の展開により、都市の拠点性が形成され、固定資産税に関する指標が好調と推察。

- 中心拠点を補完する副次拠点として位置付けている地区について、地区計画により商業・業務系の土地利用を図っているものの立地適正化計画策定時点において都市機能の立地に偏りがあることから、独自区域である「準都市機能誘導区域」として設定。今後の都市機能の集積状況や公共交通の再編状況に応じて、都市機能誘導区域への変更を検討することとしている。

駐車場配置適正化区域を設定

- 中心市街地の土地利用の約25%が平面駐車場となっており、魅力向上とにぎわい創出の支障となっていることから、都市機能誘導区域を対象とする「山形市まちなか駐車場適正化計画」を令和5年に策定し、「駐車場配置適正化区域」を設定。
- 駐車場配置適正化区域および区域内を通る主要な幹線道路における一定規模以上の駐車場の設置にあたっては、届出と「路外駐車場配置等基準」の適合を必要とし、安全で快適な歩行空間やまちなみの連続性の確保を図る。



適用する要件	基準
駐車場配置適正化区域内	次の事項を可能な限り満たすこととする。 <ul style="list-style-type: none"> ・ラップレス化 ・にぎわいの創出に資する管理規程の作成 ・通りに面した部分への多目的スペースの設置や植栽等による緑化
主要な幹線道路に面する特定路外駐車場に適用する事項	主要な幹線道路に面した部分に入口を設置することを原則禁止とする。 ※ただし、主要な幹線道路のみに面しているため、入口を設置せざるを得ない場合は、別に定める7つの事項を遵守することを原則とする。

山形市立第一小学校旧校舎を活用した拠点整備

- 国登録有形文化財の登録や近代化産業遺産に認定された山形市立第一小学校旧校舎を活用し、観光・交流・学びの拠点として整備。更に、未使用であったフロアにおいて、「クリエイティブシティセンターQ1」として整備。飲食店や物販店、文化財展示室、アートギャラリー、オフィス、レンタルスペース等が複合的に併設。





- ◆誰もが歩いて暮らせる健康なまちづくり
- ◆公共交通の維持・存続と利便性向上に向けたまちづくりの展開

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

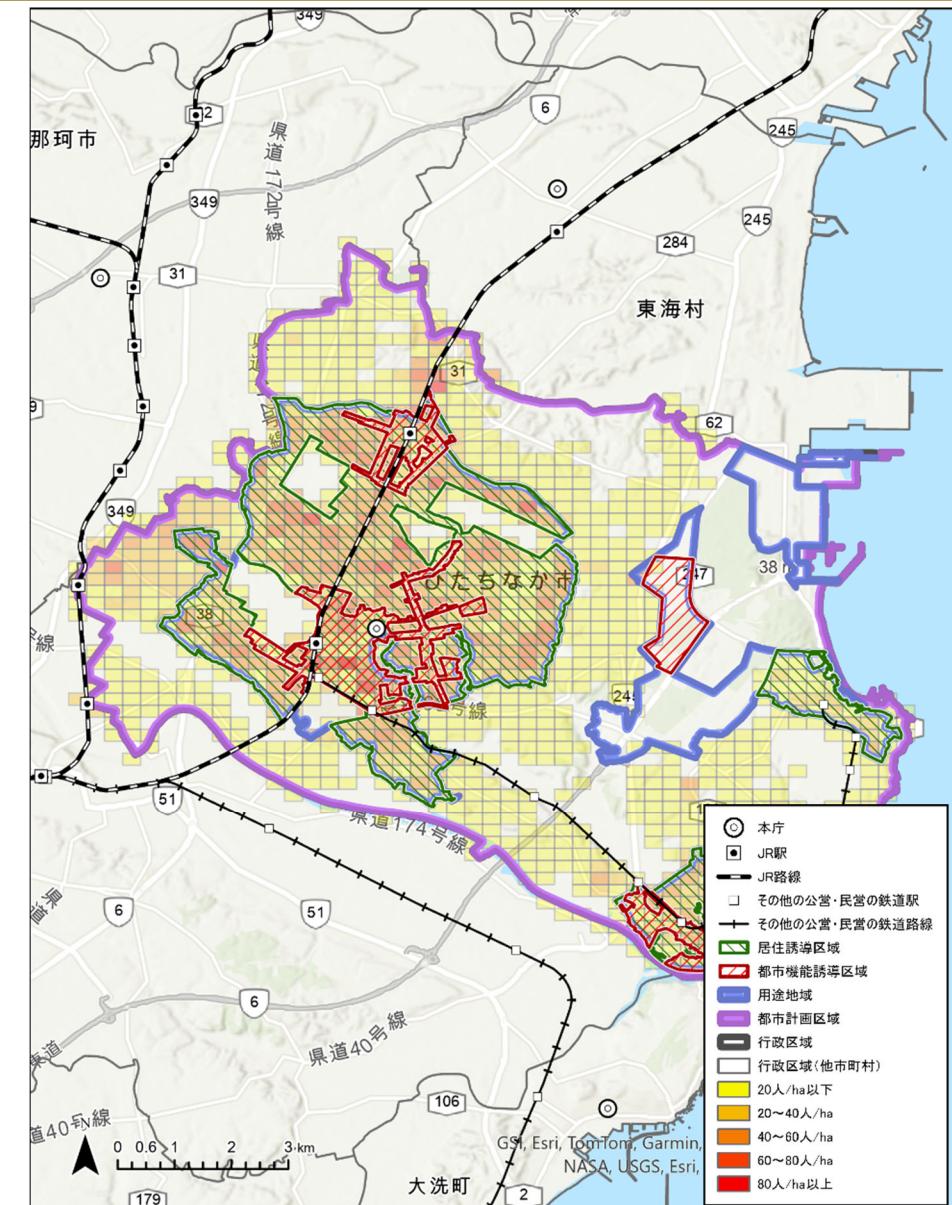
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +1.35% グループ平均値： +0.66%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -3 グループ平均値： -3	公共交通沿線人口割合 -0.18% グループ平均値： +0.17%
居住誘導区域内人口密度 +0.9人/ha グループ平均値： -1.3人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +8.77% グループ平均値： +11.51%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.03% グループ平均値： +0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 +0.57% グループ平均値： -4.62%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +2.70% グループ平均値： +0.63%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 -0.23% グループ平均値： -0.05%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 111.6%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +0.77%	財政力指数 (2023年度) 0.90
将来人口推計 (2020年→2045年) -12.00%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 増加 +2.16%	グループ平均値： +0.58

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

ひたちなか市子育て世代・三世代同居住宅取得助成金交付事業

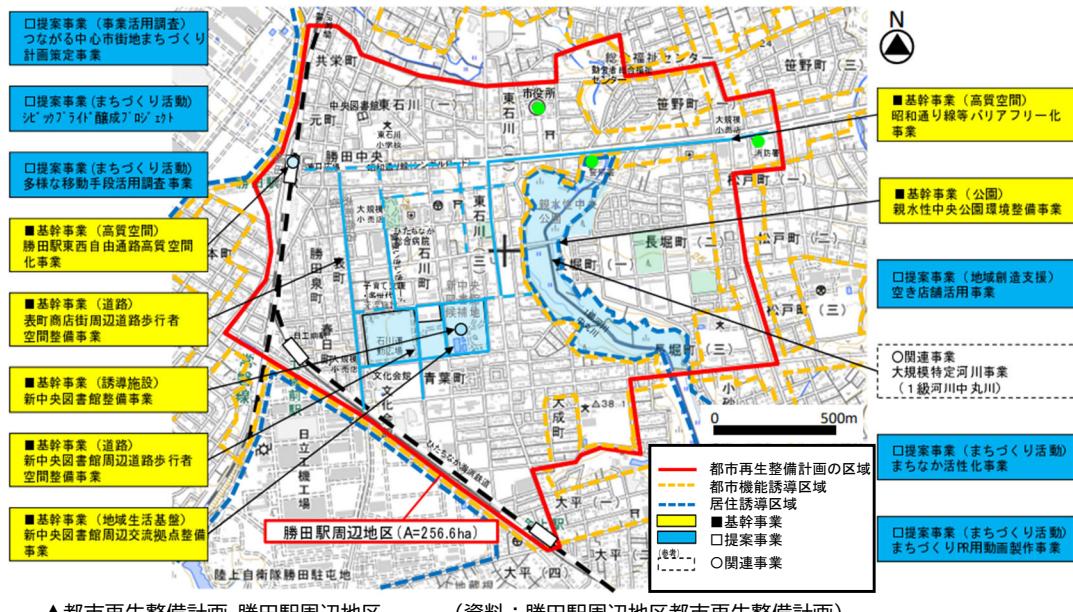
- ・新たに住宅を取得する県外出身の子育て世帯、市外から転入して三世代同居等を始める方に対して住宅の取得等に要する費用の一部を助成する制度を実施。

助成対象者の種別	助成金の上限額	
	住宅の取得	増改築・リフォーム
子育て世帯	20万円	－
三世代同居（近居）世帯	20万円（15万円）	15万円（10万円）
子育て世帯かつ三世代同居世帯	25万円	－

都市機能の誘導

エリアの将来像の実現に向けた官民連携のまちづくり

- ・「健康」をテーマに掲げ形成された都市環境を活かし、新中央図書館をはじめとした交流拠点や快適な歩行空間の整備による居心地の良い「まちなか」を創出。
 - ・中心市街地ビジョンに掲げる「いきているまちなかの風景」を市民と共有し、都市の拠点性を高めることでエリアの価値の向上を図る。

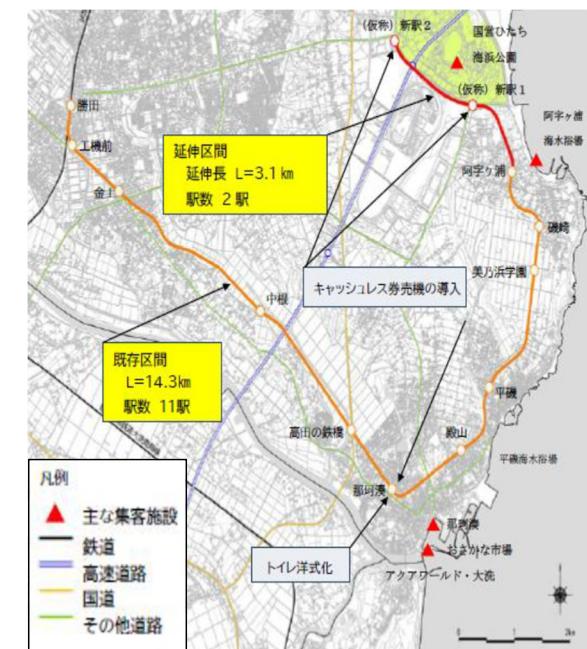


生活機能（公共交通）

第3セクターによる「ひたちなか海浜鉄道湊線」の存続と延伸

- ・「ひたちなか海浜鉄道湊線」の旧称である「茨城交通湊線」は、利用者減少による経営状況の悪化を受けて平成17年に廃線する意向が市に提示された。
 - ・当該路線は市民生活及び観光交通として重要な路線であったことから、市民有志による「おらが湊鐵道応援団」が発足され、市内企業に向けたノーマイカーデーの啓発活動や各駅周辺の清掃・環境整備等、利用促進につながる事業を実施するなど存続活動を展開。
 - ・活動を受け、市と県、茨城交通の三者が湊線存続に合意し、湊線の分社化を決定。市と茨城交通の共同出資のもと、当該路線の運営を行う第3セクター「ひたちなか海浜鉄道株式会社」を設立。
 - ・分社化後の維持更新等の費用は、国の鉄道軌道近代化設備整備補助制度を活用し、国と県が1/3ずつ補助、残る1/3を市が独自の補助制度のもと事業者の支援を実施。
 - ・その後、市とひたちなか海浜鉄道株式会社は、当該路線を将来にわたり持続可能な公共交通として維持するべく、「湊線鉄道事業再構築実施計画」を策定し、事業構造の変更や延伸事業を含む利便性の向上に関する施策を推進。
 - ・また、当該路線の延伸先であるひたちなか地区では、交通ターミナルを中心とした駅前広場（交通結節点）の整備を予定。

The map illustrates the extension of the Hitachinaka Seaside Railway. It shows the existing line from Matsudo to Nakata Station, which has 11 stations over a length of 14.3 km. A yellow box indicates this information. The extension project, shown in orange, will add two new stations, New Station 1 and New Station 2, located near the Seaside Park and the Seaside Public Hall respectively. This extension is 3.1 km long and will have 2 stations. Another yellow box provides these details. The map also shows the introduction of a cashless ticketing system at Nakata Station. The railway line continues towards the coast, passing through Takemoto, Higashimatsudo, and Minamimatsudo. Various landmarks like the High Bridge, Mount Tsurumi, and Mount Iwaki are marked along the route.



▲湊線鉄道事業再構築実施計画の認定申請について (資料:ひたちなか市、ひたちなか海浜鉄道株式会社)

- 子育て世帯・三世代同居(近居)世帯など、地域特性を活かした居住誘導策を展開しており、居住誘導区域内人口割合が好調と推察。
 - 誰もが歩いて暮らせる健康なまちづくりや鉄道軌道の延伸等により、都市の付加価値が形成され、固定資産税に関する指標が好調と推察

- ◆積雪地帯特有の冬季の居住環境の充実
- ◆既存ストックを生かした都市機能誘導等やまちづくりの推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

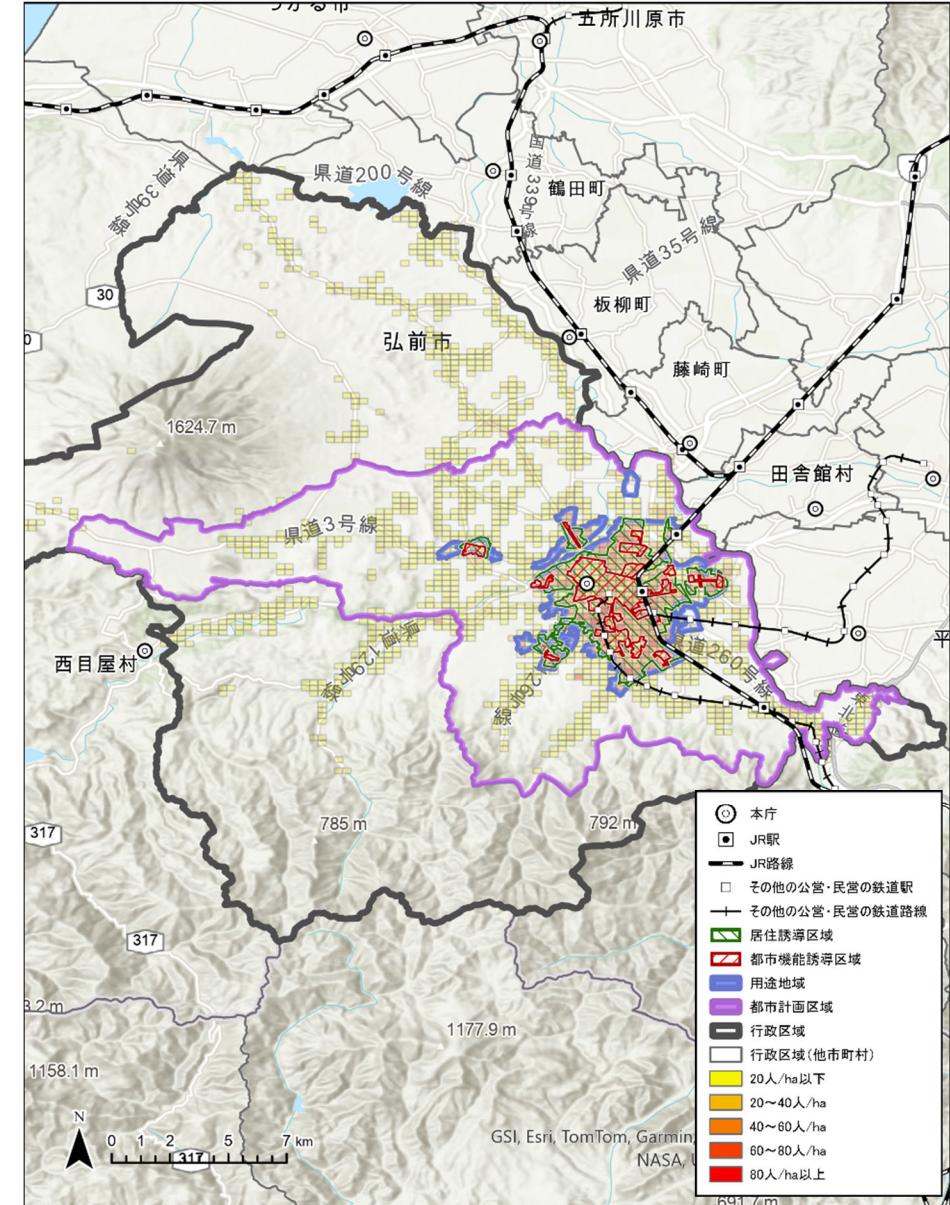
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.35% グループ平均値： +0.69%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -1 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 +0.25% グループ平均値： +0.03%
居住誘導区域内人口密度 -2.1人/ha グループ平均値： -0.7人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +13.41% グループ平均値： +4.05%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.02% グループ平均値： -0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -5.04% グループ平均値： -3.20%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +2.02% グループ平均値： +0.02%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： ±0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 73.5%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.83%	財政力指数 (2023年度) 0.48
将来人口推計 (2020年→2045年) -29.70%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -7.03%	グループ平均値： +0.67

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

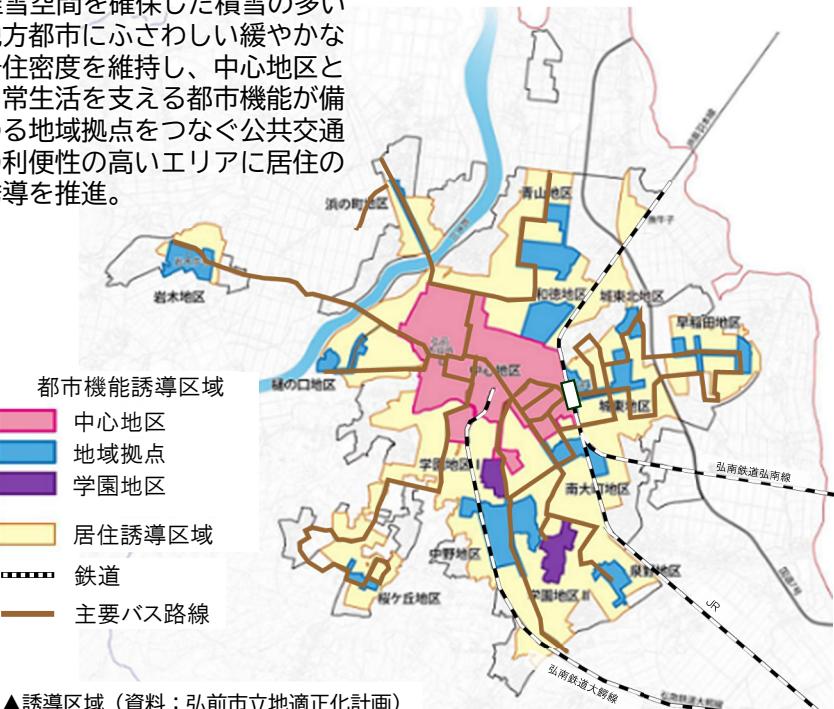
誘導区域図



居住の誘導

積雪地域を考慮した居住誘導区域の設定

- ・堆雪空間を確保した積雪の多い地方都市にふさわしい緩やかな居住密度を維持し、中心地区と日常生活を支える都市機能が備わる地域拠点をつなぐ公共交通の利便性の高いエリアに居住の誘導を推進。



生活機能（公共交通）

ひろさきMaaSによる公共交通機関の利便性向上・利用促進

（「日本版MaaS推進・支援事業」採択事業）

- ・公共交通の移動の利便性向上と利用促進、冬季間の交通渋滞の解消と送迎の負担軽減、さらにはCO₂排出量削減を目的として、市内の公共交通機関（バス・鉄道・乗合タクシー）が月定額（9,000円）で乗り放題となるサービスを提供。（実証実験段階）
- ・スマートフォンを活用した二次元コード読み取りでの乗降を導入。
- ・デジタル地域通貨も合わせて導入し、行動変容を促進。

- 積雪の多い地方都市にふさわしい良好な居住環境を考慮し居住誘導区域が設定されており、居住誘導区域内人口割合が好調と推察。
- 都市再生事業と並行して、PREの活用やPFI事業の推進により、効果的・効率的な投資が展開され、固定資産税に関する指標が好調と推察。

都市機能の誘導

公的不動産（PRE）の活用とPFI事業の推進

- ・歴史的建造物である市本庁舎をリノベーションし長寿命化を実施するとともに、増築棟新築に合わせてエネルギー管理に取り組む。また、市所有の国登録有形文化財に民間運営のカフェを誘導するなど、歴史的建築物の保全と活用を推進。
- ・弘前圏域の住民に将来にわたり安定した医療を提供するため、地域内の医療資源を集約し、弘前総合医療センターを整備。
- ・PFI事業により、大正期に建設された煉瓦倉庫を美術館を含む芸術文化施設として再生、隣接する緑地と一緒に整備。

▼PFI事業を活用した「弘前れんが倉庫美術館」



（資料：弘前市）

▼文化財を活用したカフェ



（資料：弘前市）

都市再生整備計画などを活用した拠点整備と空間活用

- ・市の中心部でJR弘前駅、弘前公園（弘前城）などが立地し、多様な都市機能が集積する弘前市中心拠点地区において、既存ストックの有効活用による賑わいのあるまちづくりと多世代交流拠点の形成を目指し、都市構造再編集中支援事業とまちなかウォーカブル推進事業を実施。
- ・閉院した市立病院、小学校跡地に健康・医療・福祉に関する機能を中心に交流、学びの機能を集約し、「健康づくりのまちなか拠点」として一連的な整備を実施。
- ・官民が連携した公共的空間の利活用などによる居心地が良く歩きたくなる空間づくりを実施。

▼HIROSAKI MACHI-PIC PROJECT 取組概要



（資料：ひろさきウォーカブル推進会議）

- ◆各市町の役割分担を踏まえた誘導すべき都市機能の考え方の提示
- ◆バス・タクシーを中心とした公共交通ネットワークによる地域内外の交通の整備

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

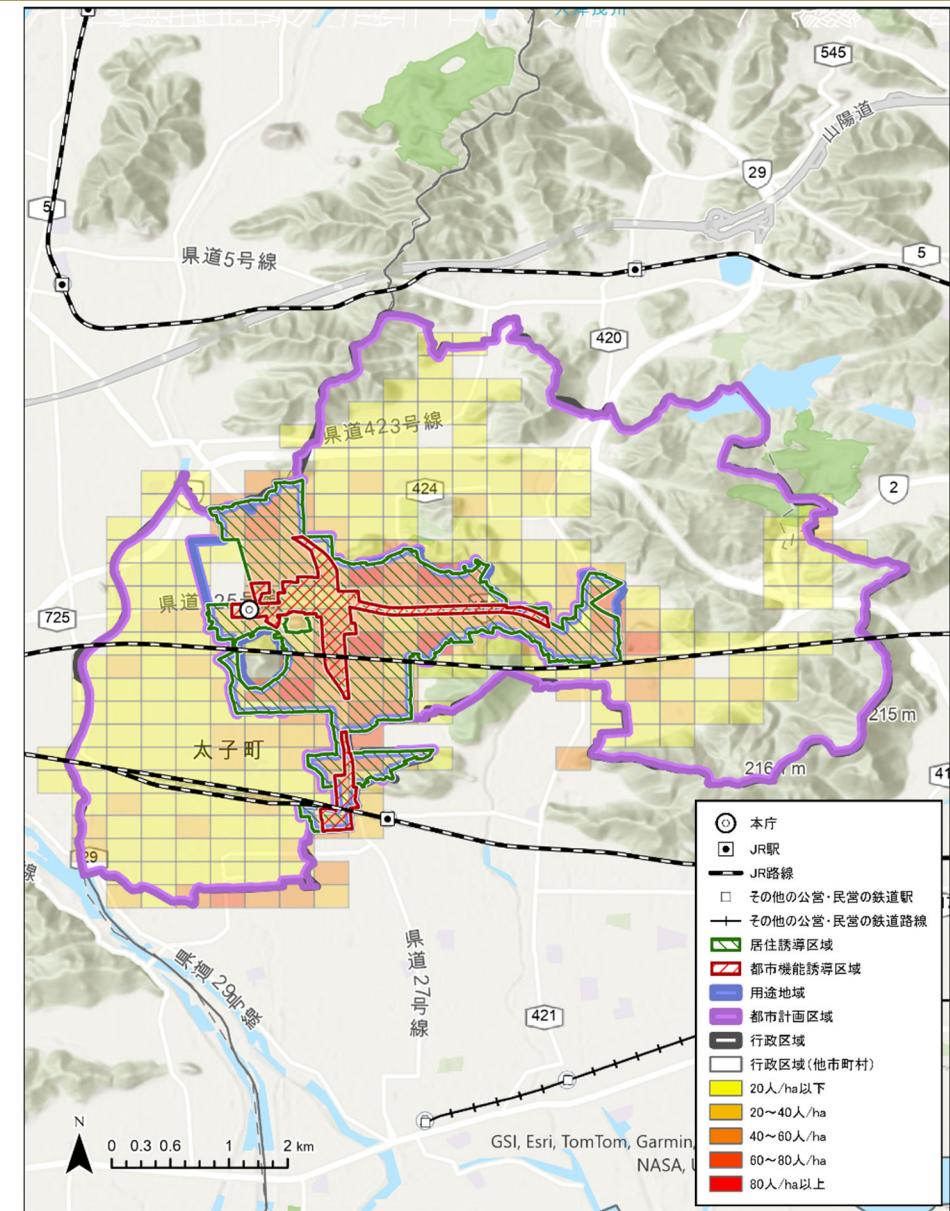
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +1.55% グループ平均値： +0.95%	都市機能誘導区域内施設数 増加 1 グループ平均値： 3	公共交通沿線人口割合 +0.25% グループ平均値： +0.31%
居住誘導区域内人口密度 +1.0人/ha グループ平均値： -0.2人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -5.38% グループ平均値： +2.22%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.00% グループ平均値： -0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -0.63% グループ平均値： -1.95%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +6.52% グループ平均値： +1.29%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： -0.08%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 114.6%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.28%	財政力指数 (2023年度) 0.62
将来人口推計 (2020年→2045年) -16.07%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 増加 +0.31%	グループ平均値： +0.77

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



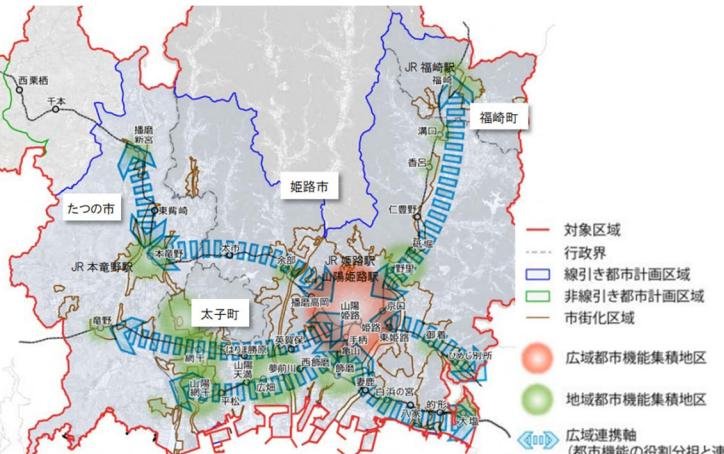
居住の誘導

都市機能の誘導

生活機能（公共交通）

圏域各市町の役割分担を踏まえた誘導すべき都市機能の考え方の提示

- 太子町を含む2市2町及び公共交通事業者で構成する播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会により、「中播磨圏域の立地適正化の方針」を策定。
- 広域的な利用が見込まれる都市機能について、各市町の拠点が担う役割や機能分担の考え方を提示。



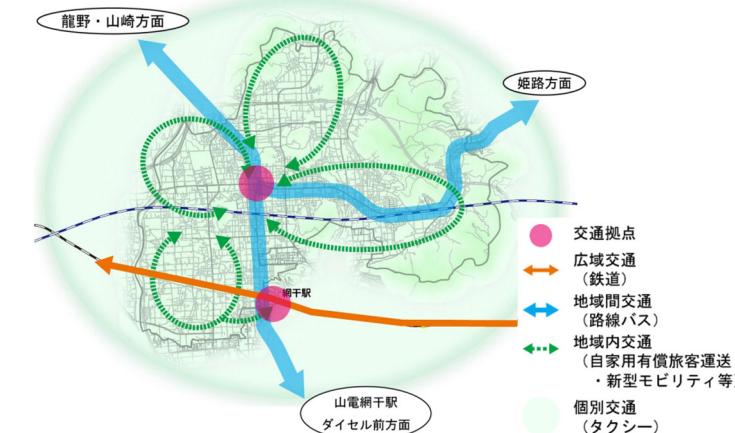
▲都市機能集積地区と広域連携のイメージ
(資料：中播磨圏域の立地適正化の方針)

▼圏域構成市町の役割分担

分野	高次都市機能	役割分担
医療機関	三次救急医療機関 (救命救急センター)	姫路市
	二次救急医療機関	姫路市・たつの市
教育機関	大学	姫路市・福崎町
	短期大学	姫路市
	専修学校	姫路市
スポーツ施設等	総合公園	姫路市・たつの市 太子町
主要コンベンション施設		姫路市
商業施設	百貨店、大型SC等	姫路市・たつの市

地域内外の交通の整備

- 町内を縦横に運行する路線バスは隣接市の鉄道駅など町外への移動を担う地域間交通とし、地域内交通は既存のタクシーのほか新型モビリティや自家用有償旅客運送の運用も想定し、公共交通ネットワークの構築を目指す。
- タクシーについては、高齢者タクシー運賃助成事業を実施。

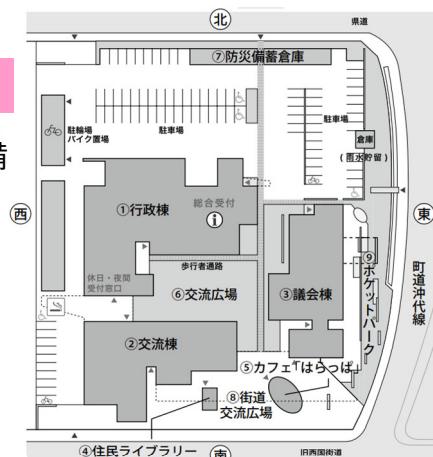


▲めざす公共交通ネットワーク（資料：太子町地域公共交通計画）

都市機能の誘導

町民交流機能や防災機能を持つ新庁舎の移転整備

- 平成27年に整備した新庁舎は、交流広場を中心に行政棟・議会棟・交流棟の3棟で構成され、敷地東側の道路沿道にはポケットパークを整備。敷地北側の駐車場には防災備蓄倉庫を設け、災害時の活動スペースとして活用。



▲新庁舎を構成する機能（資料：広報たいじ）

町民の交流拠点としての公園（丸尾建築総合公園）を整備

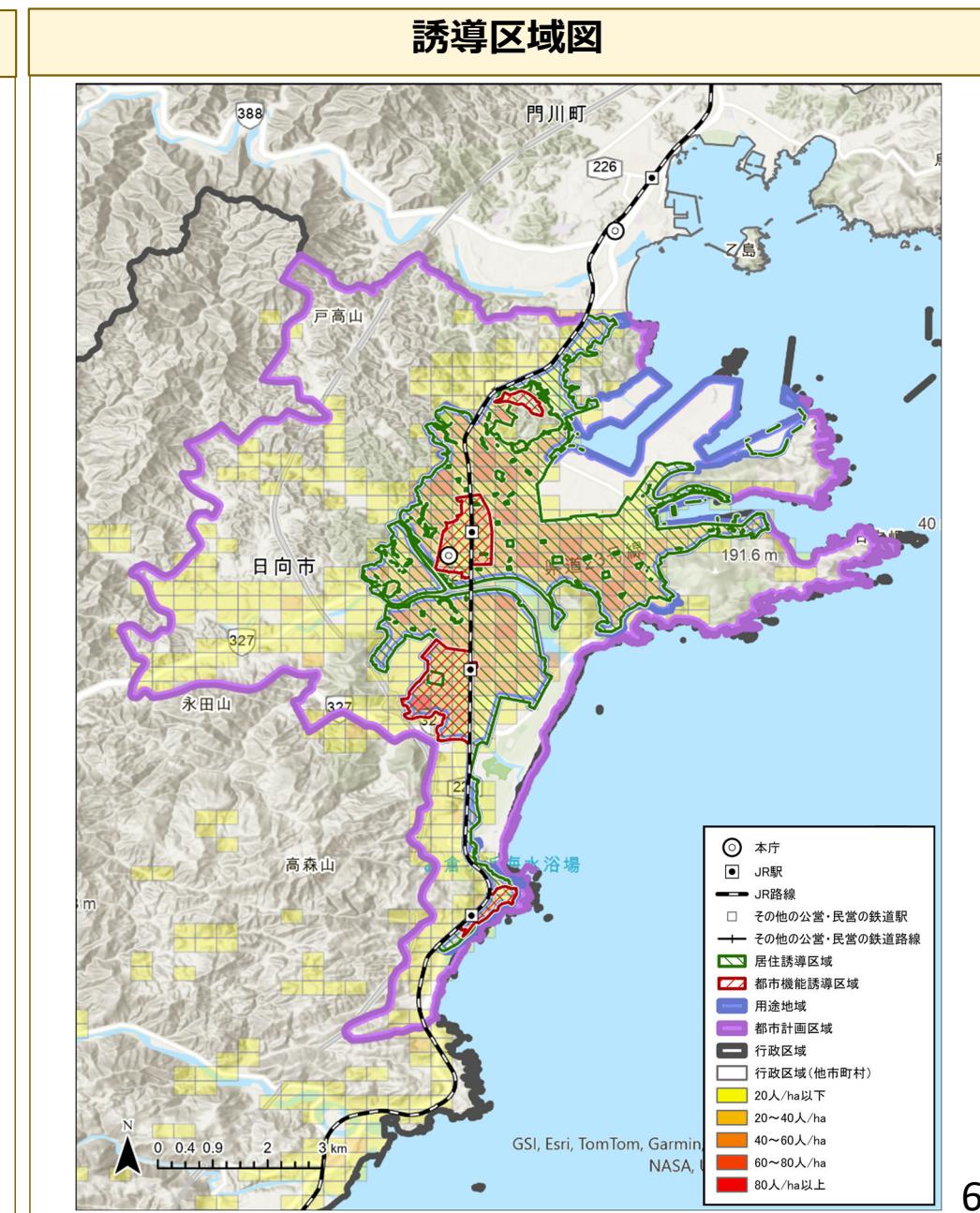
- 公園内にスポーツ全般を楽しめる場所と自然の近くで学べる体験学習施設を整備。
- 毎週末には地域の人々によるイベントも催されており、交流の拠点としても機能。



▲丸尾建築総合公園全体計画図（資料：太子町）

- 中播磨圏域における太子町が担う拠点性が広域方針で整理され、圏域でのより一体的な運用を推進。
- 複数機能を持たせた拠点や綿密な域内外交通の整備により、住民の生活利便性が確保され、居住に関わる指標が好調と推察。

- ◆関係機関との連携による土地等の売買時における津波浸水リスク周知の徹底
- ◆津波リスクが低い地区を「災害避難拠点」として都市機能誘導
- ◆地域公共交通計画で掲げる施策の実効性を高めるアクションプランの策定



居住の誘導

生活機能（防災）

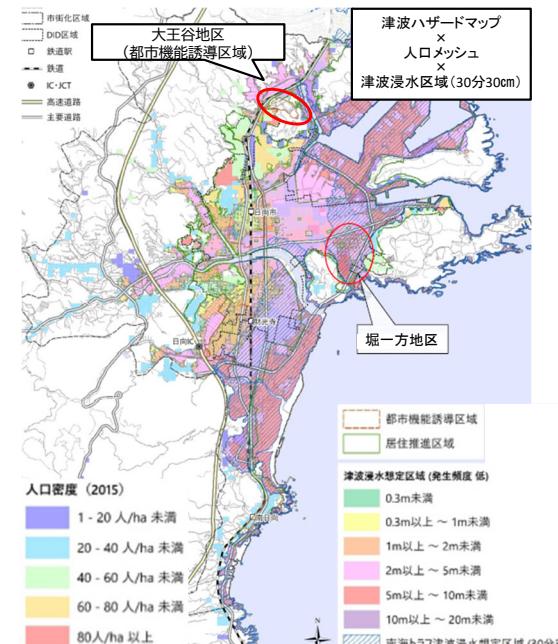
関係機関との連携による土地等の売買時における津波浸水リスク周知の徹底

- ・市街化区域の76%が津波により浸水すると想定されているが、避難タワー等の津波避難施設の整備により特定避難困難地域が解消されたことをうけ、津波浸水想定区域も居住誘導区域に含めることとし、土地区画整理事業等による安全の確保や、津波災害リスクの周知等のソフト対策を実施。
- ・津波災害リスクの周知に関して、立適作成時、「津波防災地域づくりに関する法律」に基づく「津波災害警戒区域」の指定は行われていなかったが、土地等の売買の際に津波浸水に関する説明を行うように関係機関と連携。（※令和7年10月に当該区域指定）

▼長江避難タワー



(資料：日向市HP)



都市機能の誘導

生活機能（防災）

津波リスクが低い地区を「災害避難拠点」として都市機能誘導

- ・居住誘導区域内に立地し、津波浸水想定区域外である大王谷地区の既存の運動公園を、平常時はスポーツレクリエーション拠点として、災害時は避難拠点としての機能を持つ都市機能誘導区域として位置付け。
- ・現在、本地区にてアリーナや武道場等を有する「日向市総合体育館」を整備しており、災害時の拠点としてさらなる機能強化を図る。

日向市駅周辺での都市機能の誘導

▼日向市総合体育館（イメージ図）



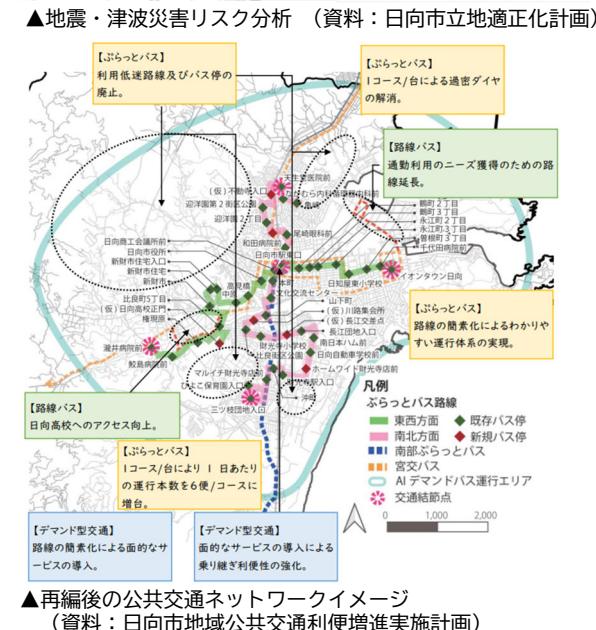
(資料：日向市総合体育館整備事業設計概要パンフレット)

- ・日向市駅周辺土地区画整理事業や連続立体交差事業、中心市街地活性化事業等の事業を実施し、デザイン性の高い駅舎を中心に、まちに滞留を生み出す複合施設の整備などにより、都市機能の誘導を図る。
- ・中心市街地空き店舗対策事業補助金制度では、中心市街地エリアの空き店舗に出店する事業者を対象に、月々の賃料の一部を2年間補助する制度を運用し、中心市街地における商業機能の集積を促進。

生活機能（公共交通）

地域公共交通計画で掲げる施策の実効性を高めるアクションプランの策定

- ・地域公共交通計画のアクションプランとして、「日向市地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、施策の具体的な内容や事業実施に向けた方策を定めている。
- ・「日向市地域公共交通利便増進実施計画」では、中心市街地を運行する自家用有償旅客運送「ぶらっとバス」の運行体制を見直し中である。また、市民や交通事業者、府内関係各課によるワークショップの結果を踏まえ、サービス提供エリアをより面的にカバーし、収支率の向上を図るために、「ぶらっとバス」の一部廃止とAIを活用したデマンド型交通の導入を進めている。

▲再編後の公共交通ネットワークイメージ
(資料：日向市地域公共交通利便増進実施計画)

- 災害避難拠点の整備や津波災害リスクの周知等、居住誘導区域内の安全確保に取り組むことで、居住の指標が好調と推察。
- 玄関口となるデザイン性の高い日向市駅の整備と駅周辺の土地区画整理事業により、まちなかへの都市機能の誘導を推進。



- ◆良好な住宅地の行政整備と居住誘導区域での居住に対する補助制度
- ◆健幸都市の実現に向けた中心市街地の交流・子育て・医療などの都市機能の充実
- ◆市の中心となる鉄道駅周辺のにぎわいと交通利便性の向上に向けた施設整備やコミュニティバスの運行

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

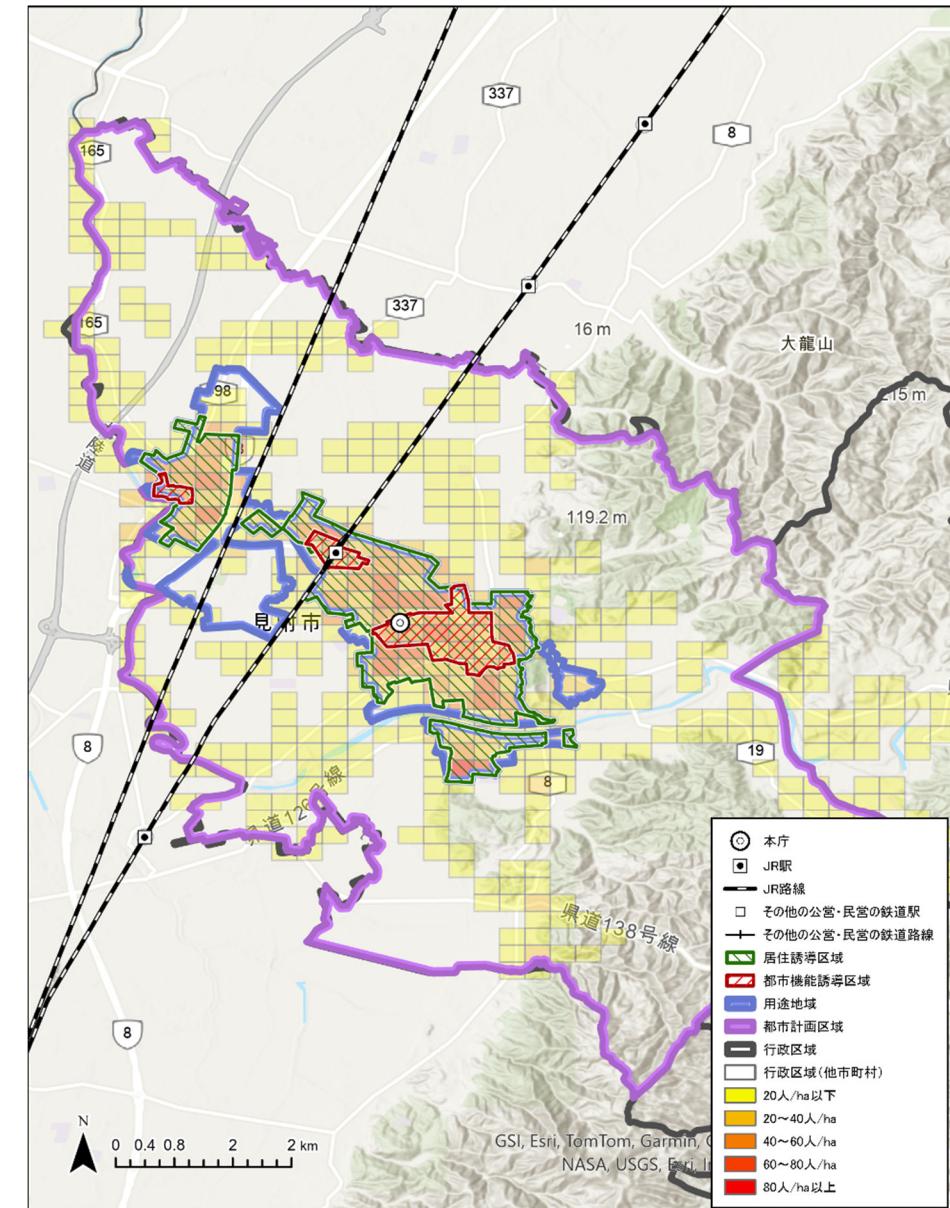
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +1.05% グループ平均値： +0.69%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 +0.67% グループ平均値： +0.83%
居住誘導区域内人口密度 -0.7人/ha グループ平均値： -0.8人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +2.41% グループ平均値： +3.85%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： +0.03%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -3.38% グループ平均値： -5.70%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -2.94% グループ平均値： +0.48%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.03%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 86.4%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +2.17%	財政力指数 (2023年度) 0.53
将来人口推計 (2020年→2045年) -25.87%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 増加 +0.08%	グループ平均値： +0.47

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

良好な住宅地の行政整備と居住誘導区域での居住に対する補助制度

- 市自ら整備した分譲住宅地「ウエルネスタウンみつけ」では、無電柱化や小川が流れる2本のプロムナードを設置。
- 居住者の健康や省エネ性に配慮した住宅の普及や統一された街並みの形成を図るために住宅設計ガイドラインや地区計画を定めることで、良好な居住環境を創出。
- 住宅取得に関する支援では、「ウエルネスタウンみつけ」で土地取得・住宅建設をする人への補助の他、居住誘導区域内で市外からの子育て世帯・若者夫婦などの転入者や、市内居住誘導区域外からの60歳以上の世帯が新築住宅や中古住宅（空き家）を取得する際に、最大40万円の補助を行っており、移住定住や住み替えに絡めた居住誘導を促進。



都市機能の誘導

健幸都市の実現に向けた中心市街地の都市機能の充実

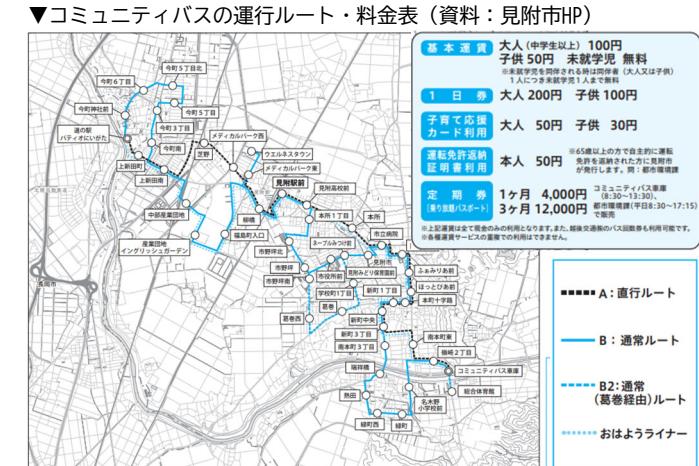
- 中心市街地に立地し老朽化していた高齢者向け銭湯施設を解体し、子どもから高齢者まで多世代の交流拠点となるコミュニティ銭湯「みつけ健幸の湯ほっとぴあ」を整備。
- 空き商業施設を改修し、主に小学生（特に高学年）が放課後や休日に自由に過ごせる遊びと学びの場をコンセプトに、児童向け交流施設「プレイラボみつけ」を整備することで、子育て支援の機能拡充を図る。
- 市内での診療所の新規開業や既存の診療所の事業継承に対し、奨励金や設備費補助を行う支援制度を運用し、医療機能の維持・充実を促進。



生活機能（公共交通）

市民・観光客など誰もが利用したくなるコミュニティバスの運行

- 居住誘導区域内を運行するコミュニティバスは、利用促進のための各種制度を実施。
- 定期券の販売、子育て世帯や免許返納した高齢者への割引、市内在住の中学生・小学生には年間無料券を配布することで市民の利用を促進するとともに、1日乗り放題パスにより観光客の利用も促進している。



生活機能（公共交通）

市の中心となる鉄道駅周辺のにぎわいと交通利便性の向上に向けた整備

- 朝夕の送迎車両による渋滞の発生や駅周辺に集客施設がなく閑散とした状態などの課題があるJR見附駅において、交通機能の向上や市の玄関口にふさわしいシンボル空間、駅前におけるにぎわい・交流の創出を図るための整備事業が進行中。
- 見附駅周辺整備事業において、閑散とした駅周辺に交流やにぎわいを創出するための施設を整備するため、これまで利用が少なかった駅前駐輪場の2階を活用し、見附駅交流拠点「MITSUKERU（ミツケル）」を整備。



▼東口駅前広場



▼連絡通路



- ターゲット（年齢）に応じた居住誘導の施策や交流・子育て・医療機能を充実させることにより、居住に関する指標が好調と推察。
- 中心市街地内の移動に便利な公共交通網の形成や駅周辺整備により、都市の魅力の向上につながり、地価が好調と推察。

- ◆南信州定住自立圏協定による、飯田市を中心とした近隣13町村と広域連携を推進
- ◆飯田駅前複合施設整備による都市機能の集積とリニア開業を契機としたまちづくりを推進
- ◆南信州定住自立圏の市町村による公共交通の広域連携

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

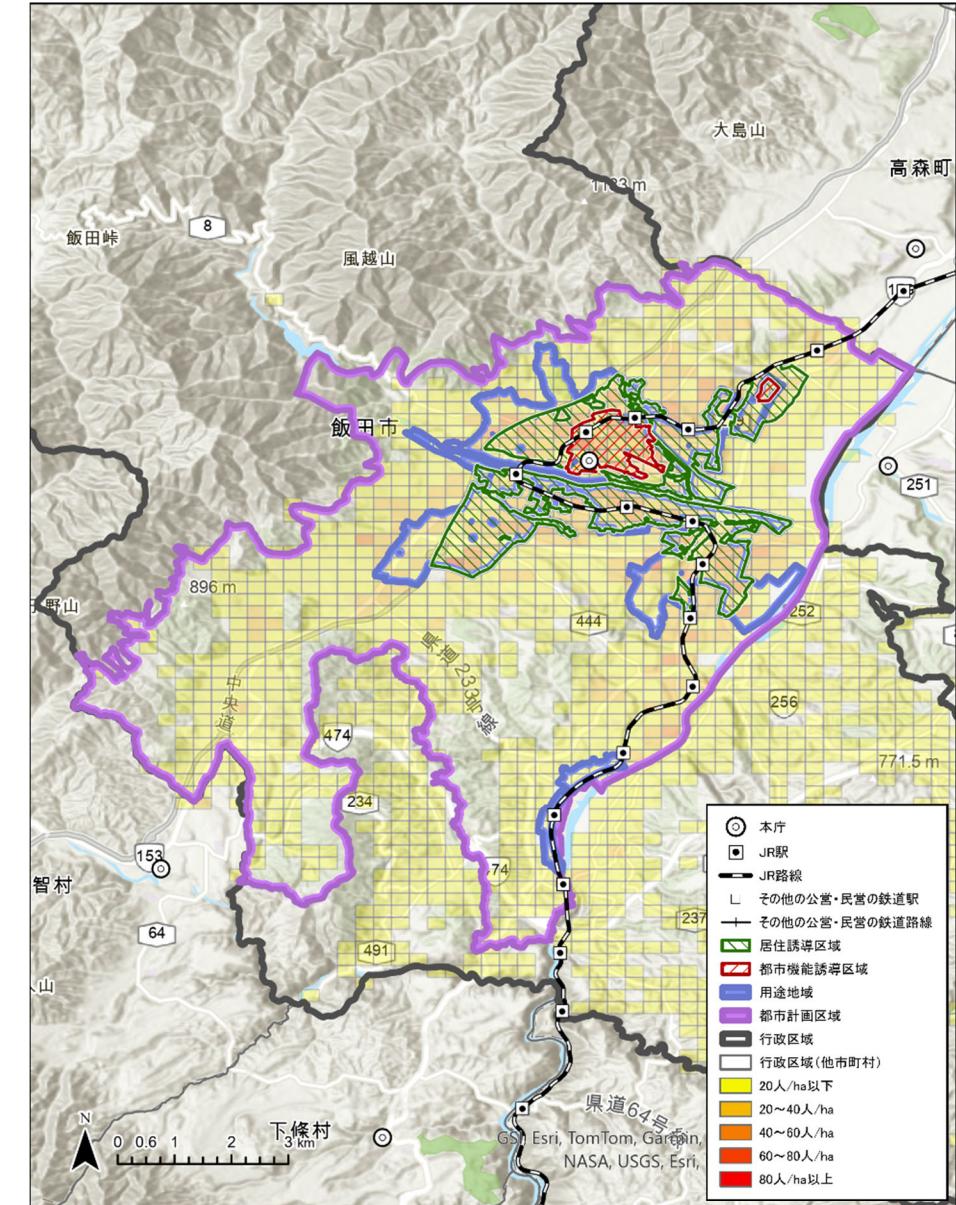
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.00% グループ平均値： +0.64%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -1 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 +0.20% グループ平均値： +0.32%
居住誘導区域内人口密度 -1.0人/ha グループ平均値： -0.7人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +7.05% グループ平均値： +7.47%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： +0.02%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -3.36% グループ平均値： -5.16%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -2.28% グループ平均値： +0.52%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.01%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 110.6%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.88%	財政力指数 (2023年度) 0.53
将来人口推計 (2020年→2045年) -21.47%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -3.22%	グループ平均値： +0.51

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

都市機能の誘導

南信州定住自立圏協定による役割分担と相互連携

- ・定住自立圏形成協定に基づき、都市機能を有する中心市である飯田市と近隣13町村が相互に役割分担・連携・協力することで必要な生活機能を確保し、地方圏への定住を促進する政策を推進。飯田市では以下のような取組を実施。

○生活機能の強化：医療・福祉・産業振興・環境・教育・文化等の分野で連携
救急医療体制／産科医療体制の確保／図書館ネットワークシステムの構築／飯田下伊那診療情報連携システムへの支援 等

○結びつきやネットワークの強化：地域公共交通ネットワークの構築／地域情報共有システムの構築／にぎわい拠点の整備 等

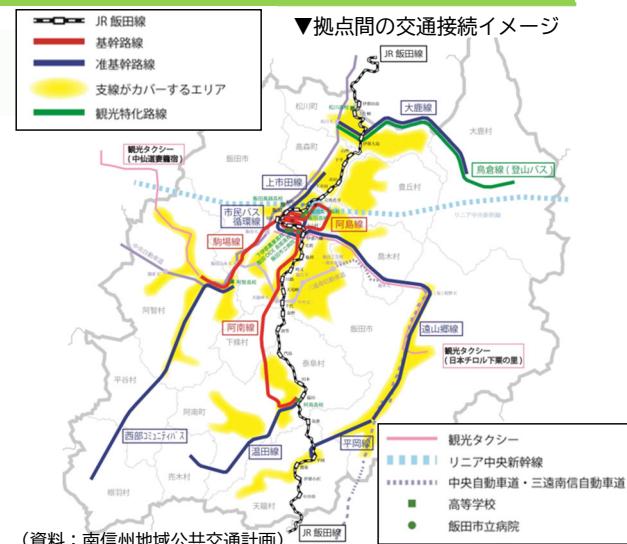
空き家バンク制度による活用促進

- ・空き家バンクの登録物件を対象に各種補助制度を設け、空き家の活用を推進。
- ・登録物件に移住する子育て世帯の引越費用を補助。

生活機能（公共交通）

近隣市町村と連携した広域的な地域公共交通計画の策定

- ・南信州定住自立圏を構成する飯田市と近隣13町村が共同で「南信州地域公共交通計画」を策定。
- ・持続可能な公共交通機能の確保に向けた効率化や利用者増加対策を進めるとともに、リニア開業に伴う観光客への二次交通の整備などを目標として設定。
- ・鉄道、バス、乗合タクシーなどを路線別で役割を明確化。



- 飯田駅前での高次都市機能の整備とリニア開業効果への期待などから、固定資産税に関する指標が好調と推察。
- 南信州定住自立圏により、中心市である飯田市への都市機能の強化と近隣町村とのネットワークの強化が展開されている。

災害復興整備のシンボル「りんご並木」を活用した市街地形成

- ・昭和22年に中心市街地で発生した大規模火災からの復興として、地元中学生の発案と市民との協働によって「りんご並木」（復興のシンボル）を整備。
- ・この「りんご並木」を中心として、市街地再開発事業や都市再生整備計画による市街地整備などを長年に亘り実施。
- ・歩者共存のコミュニティ道路として整備した「りんご並木」を活用した様々な歩行者天国事業を、市民・地域・関係団体、まちづくり会社等が連携・協働して開催し街の賑わいを創出。

空き商業施設を活用した商業・業務・行政機能等の複合施設整備

- ・飯田駅前プラザ整備事業では、来街者が減少する飯田駅前の活性化を図るため、閉店した商業施設を活用し、公民館・図書館機能、次世代学習支援機能、内外との連携・交流機能、商業施設を導入した広域的な集客力を有する高次都市施設を整備。
- ・本事業は国土交通大臣により「優良な民間誘導施設等整備事業計画」として認定され、民間都市開発推進機構の金融支援を受けながら整備。

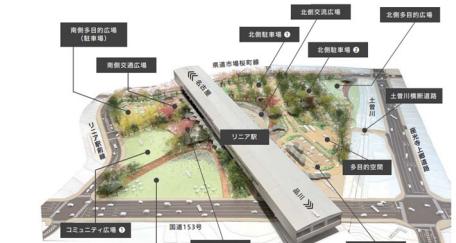
リニア開業を契機とした駅周辺のまちづくり

- ・リニア開業を契機とした中心市街地の活性化を行うため、リニア駅やJR飯田駅とのアクセス道路を整備している。
- ・リニア駅前周辺広場の整備にあたっては、学識者・地域住民・交通事業者・福祉団体などが参加するリニア駅周辺整備デザイン会議を開催し、空間づくりの検討を重ね、令和元年に「飯田・リニア駅前空間デザインノート」を発行し、その後令和6年に土木関係実施設計の内容を盛り込んだ「飯田・リニア駅前空間デザインノート2024」を発行。
- ・リニア開業が10年以上先となる中、機運醸成につながるようリニア駅前広場の一部供用開始に向けてハードとソフトの両面で事業を実施。

▼飯田駅前プラザ整備事業



▼リニア駅前空間のイメージ



- ◆ 広域連携による地域特性に応じたまちづくりの推進
- ◆ 非線引き白地地域の規制と連動した居住誘導の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

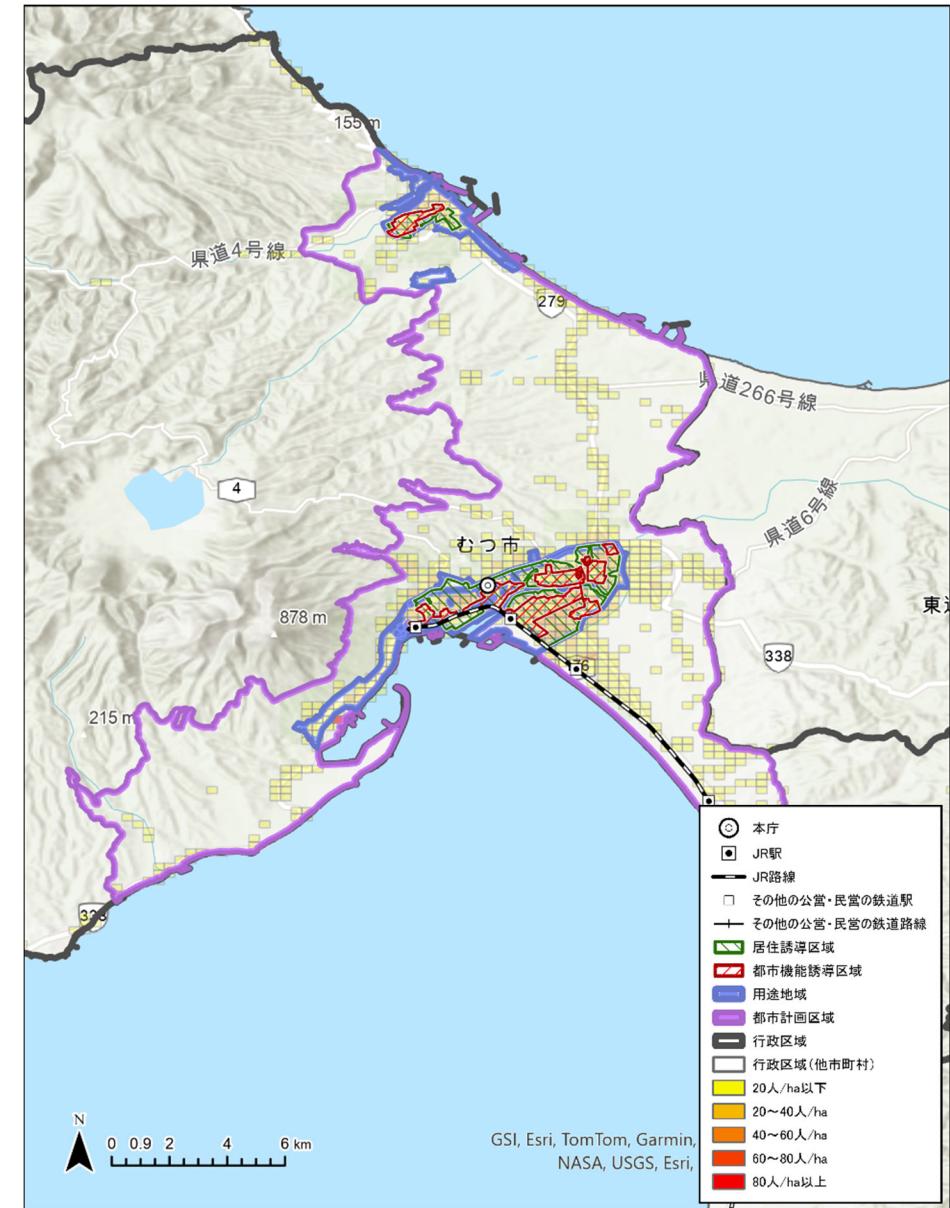
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.71% グループ平均値： +0.58%	都市機能誘導区域内施設数 増加 3 グループ平均値： 0	公共交通沿線人口割合 -0.64% グループ平均値： +0.13%
居住誘導区域内人口密度 -1.5人/ha グループ平均値： -0.8人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +9.15% グループ平均値： +6.51%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： -0.00%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -7.51% グループ平均値： -5.21%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.97% グループ平均値： +0.92%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.06%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 159.2%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -1.15%	財政力指数 (2023年度) 0.36
将来人口推計 (2020年→2045年) -36.75%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -9.50%	グループ平均値： +0.51

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

居住誘導区域における空き家活用の促進の運用 (空き家・空き地バンク、補助金・住宅ローン金利優遇制度)

- ①むつ市空き家・空き地バンクでは所有者から登録申請があった居住誘導区域内の物件情報を、むつ市公式サイトにて公開。
- ②むつ市空き家等利活用推進事業費補助金制度により、居住誘導区域内・地域生活拠点内の空き家又は空き地における購入費用、解体費用、新築費用を補助。(上限30万円)
- ③むつ市と住宅金融支援機構が連携しフラット35（地域連携型）制度を運用。
②むつ市空き家等利活用推進事業費補助金制度を利用し、合わせて本制度を利用する場合、フラット35の金利を当初5年間、年0.25%引き下げる。

居住調整地域の指定による住宅整備の制限

- ・居住調整地域を指定し、以下の住宅にかかる開発・建築等行為を制限することで、居住誘導区域における住宅の立地を積極的に誘導。
- ・制限される開発行為
 - ①3戸以上の住宅の建築目的の開発
 - ②1戸～2戸の住宅の建築目的の開発で、開発面積が1,000m²以上
- ・制限される建築等行為
 - ①3戸以上の住宅新築
 - ②建築物を改築または用途変更し、3戸以上の住宅とする場合



- 非線引き白地地域を対象に「居住調整地域」を指定することで、居住に関する指標が好調と推察。
- また、「広域的な立地適正化の方針」を作成したことで、都市の求心性が向上し、固定資産税に関する指標が好調と推察。

都市機能の誘導

生活機能（公共交通）

隣接市町村との広域的な立地適正化の方針の策定

・都市計画区域を持つむつ市を中心とし、都市計画区域を持たない近隣5町村を合わせた下北半島都市圏として、人口減少や少子高齢化社会が進む中、都市と周辺地域が一体となる多極連携型コンパクトシティの形成により、効率的な都市運営や持続可能な都市圏の実現を目指し、広域的な立地適正化の方針を策定。

【対象区域】



▲広域的な立地適正化の方針の構成市町村
(資料：下北半島都市圏広域的な立地適正化の方針概要版)

・むつ市を中心とする下北圏域5市町村において、公共交通のマスターplanとなる「下北地域公共交通計画」を策定。

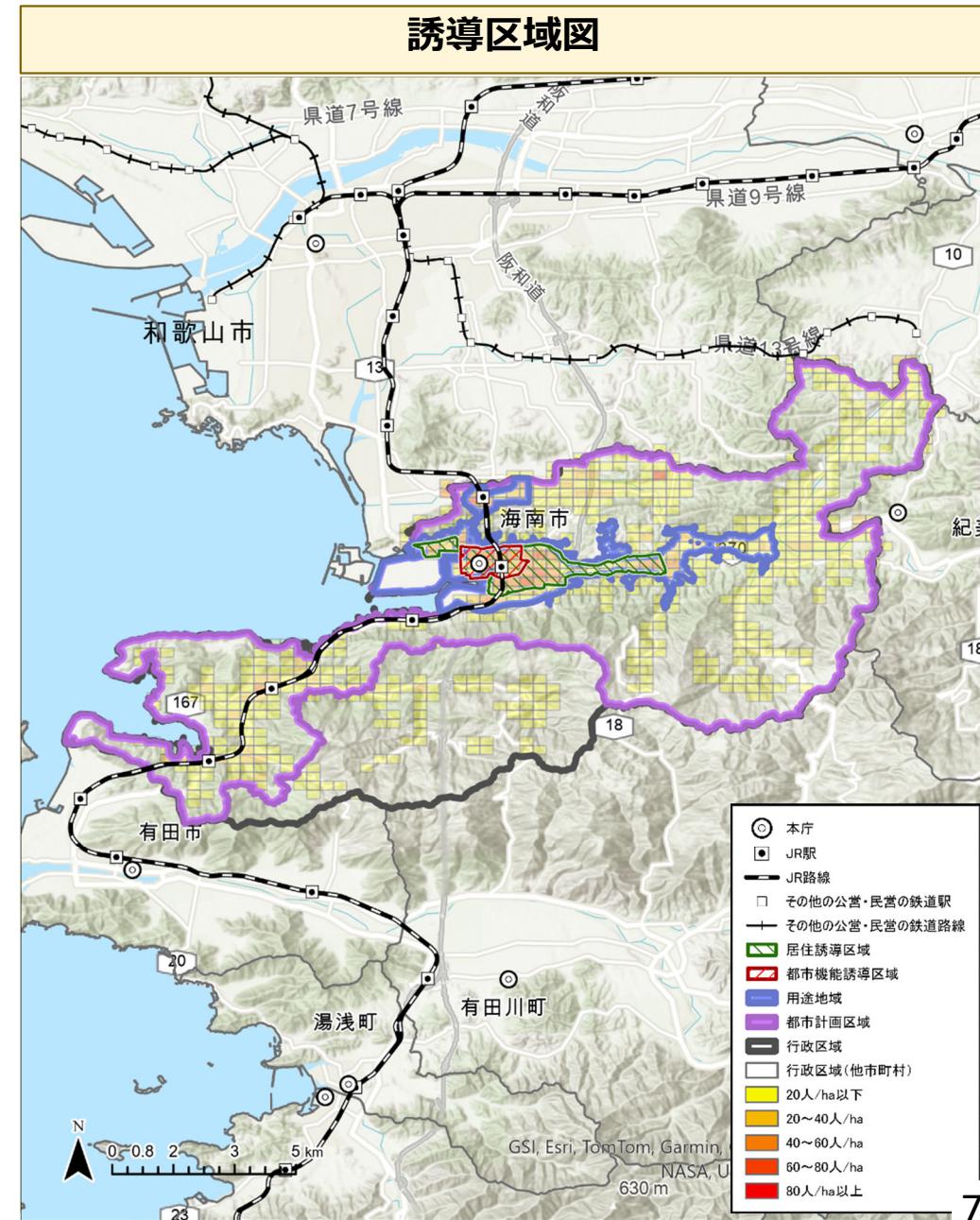
・本計画では、下北地域における公共交通利用者の減少や運転手不足等が進む中、持続可能な公共交通体系の維持・確保を図るため、公共交通の再編や利用者増加対策等の目標を設定し、その達成に向けた施策等を定めている。

▼誘導施設及び誘導施設総統施設の設定 (資料：下北半島都市圏広域的な立地適正化の方針)

誘導施設及び誘導施設相当施設	誘導区域	地域生活拠点					
		むつ市	むつ市	横浜町	大間町	東通村	風間浦村
役所・役場・分庁舎	●	●	●	●	●	●	●
【基幹的誘導施設】病院	●				●		
診療所		●			●		●
【基幹的誘導施設】大学・短期大学	●						
小学校・中学校	●	●	●	●	●	●	●
社会福祉系(保育園等含む)	●	●	●	●	●	●	●
小売店	●	●	●	●	●	●	●
図書館	●						

和歌山県海南市 グループ：D-11

- ◆都市マスと一体化した計画による「コンパクトかつ価値の高い地域づくり」
- ◆未利用地の利活用等による魅力ある中心市街地としての活力の維持
- ◆事前復興計画に基づく創造的復興に備えるまちづくり



和歌山県海南市 グループ：D-11

居住の誘導

都市マスと一体化した計画による「コンパクトかつ価値の高い地域づくり」

「若者世代」にターゲットを絞った取組を進めるため、海南駅周辺の中心市街地を取り巻くもう一回り大きなエリアで、基本方針に掲げる『コンパクトかつ価値の高い地域づくり』の実現に向け、3つの方策を推進。



▲コンセプトと3つの方策（資料：海南市都市計画マスタープラン・立地適正化計画）

都市拠点の快適性を高める もう一つの拠点整備

- 「都市公園」の整備を一つの軸に、魅力づくりを推進。
- 子育て世代を惹きつける魅力的な都市公園づくりを目標とし、市の中心部に「出かけたくなる場」「気軽に過ごせる場」づくりを実施。
- 日常生活に溶け込む交通網を確保し、様々なサービスを誰もが利用できる環境を整備。
- 2つの拠点整備を進める市の中心部において、交通網の維持、充実を目指し、検討中。
- 都市機能の充実など、利便性が高く機能性に優れた都市拠点を構築。
- 海南駅周辺は、商業、福祉・医療など様々な都市機能が身近にある快適な「まちなか居住ゾーン」とし、図書館・市民交流複合施設(海南nobinos)、こども園といった「住みやすさ、暮らしやすさ」に磨きをかける都市機能を追加整備。
- 中心市街地の未利用地の利活用等については、周辺の地域価値を高めていく中で、民間活力が自ずと注ぎ込まれる流れが生まれるよう、誘導策を検討。

暮らしやすさを支える 交通網の確保

中心市街地の 都市機能の充実

- 駅周辺の交通網の確保や都市機能の新規整備により、中心市街地の価値が高まり、居住に関わる指標や固定資産税に関する指標が好調と推察。
- 事前復興計画を策定し、災害時に居住誘導区域の迅速な復興を目指すことで、平時においても居住の安心感を醸成。

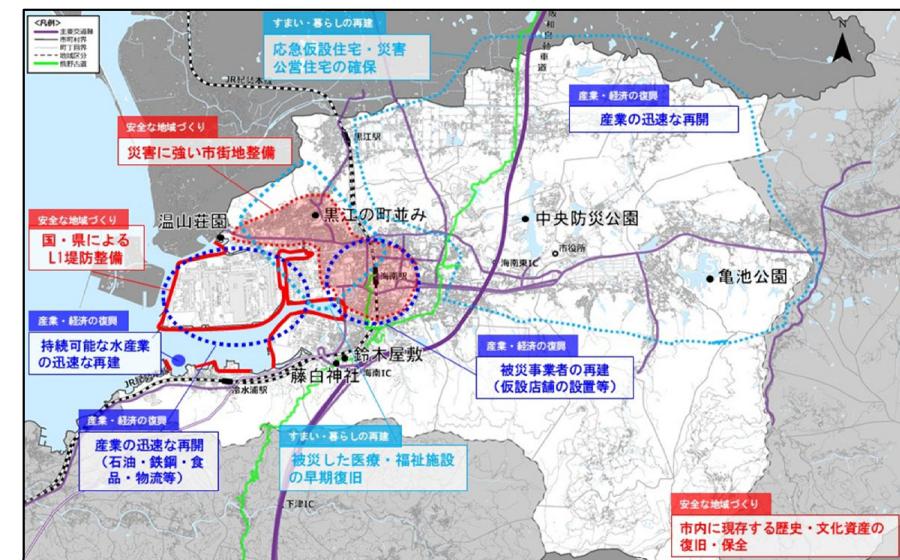
生活機能（防災）

事前復興計画に基づく創造的復興に備えるまちづくり

- 南海トラフ地震において市域全域に大きな被害が発生することが予測されているため、発災後の混乱状況下においても、早期に「復興まちづくり」や「市民の生活再建」等に取り組むことができるよう、海南市事前復興計画を策定。
- 被害想定に基づいて、事前防災・事前復興まちづくりの実践や災害対応対策の実践のほか、復興ビジョンづくりや復興プロセス(進め方)づくりといった復興対策を記載。

《中心市街地の復興まちづくり》

- すまいとくらしの再建**
応急仮設住宅や災害公営住宅の津波浸水想定区域外等での整備、学校等の教育機能の早期復旧等
- 安全な地域づくり**
地域住民の命と生活を守るL1堤防の整備、復興交付金事業等を活用した災害に強い市街地整備、道路等の都市基盤の見直し等
- 産業・経済の復興**
市経済の根幹である沿岸部の石油・鉄鋼・食品・物流産業等のほか、中小の被災事業者の早期事業再開、漁業従事者の再建、商店街や事業所等の被災事業者の再建に向けた仮設店舗等の設置の検討等



▲復興イメージ例

(資料：海南市事前復興計画)

- ◆地区計画制度と都市構造再編集中支援事業の併用による基盤整備
◆歴史的建造物と共に存した持続可能なまちづくり

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

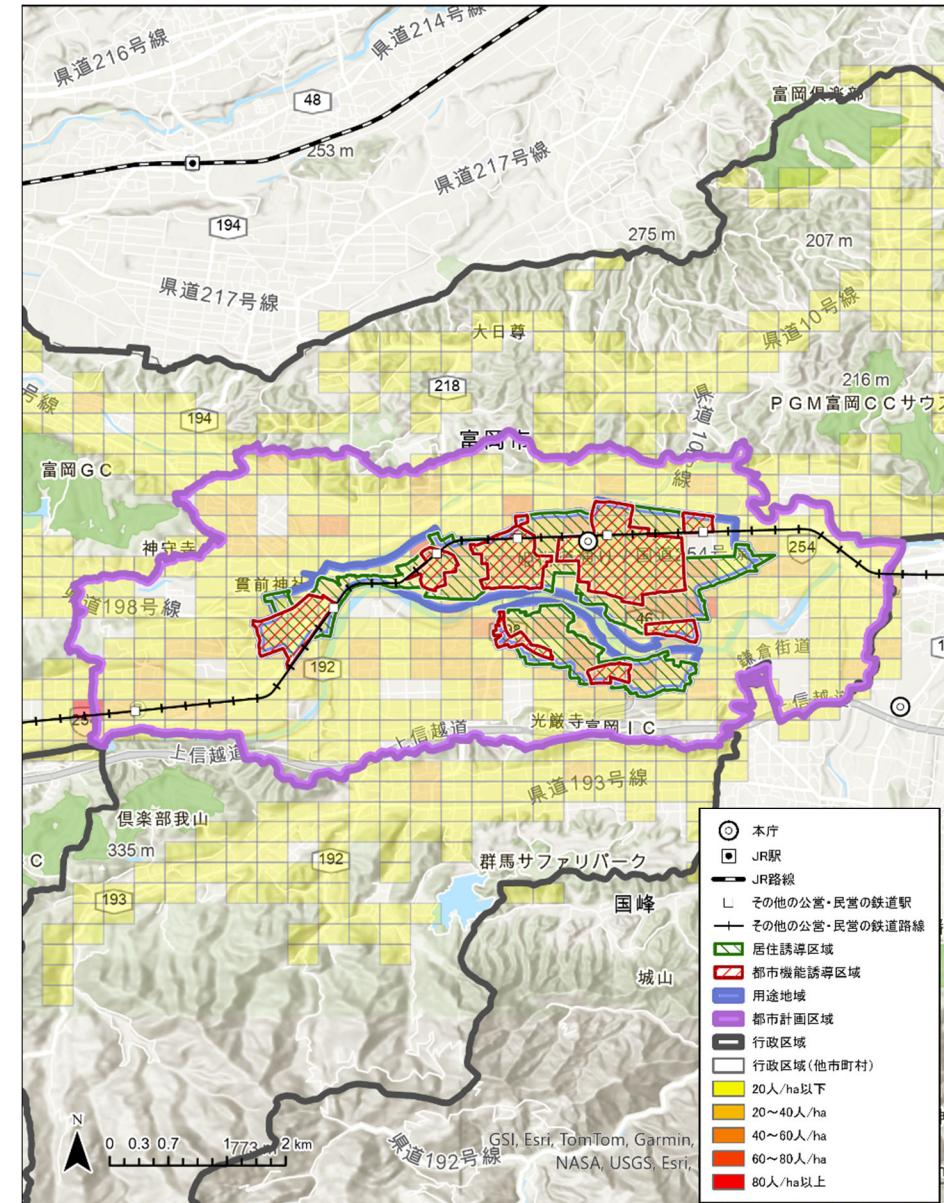
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.51% グループ平均値： +0.41%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -1 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 -0.11% グループ平均値： +0.39%
居住誘導区域内人口密度 -2.0人/ha グループ平均値： -1.1人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +6.64% グループ平均値： +6.52%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.00% グループ平均値： -0.01%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -4.62% グループ平均値： -6.42%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -0.85% グループ平均値： +0.40%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 - グループ平均値： -0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 128.1%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +3.42%	財政力指数 (2023年度) 0.62
将来人口推計 (2020年→2045年) -30.29%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 増加 +0.03%	グループ平均値： +0.43

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

まちなか移住体験住宅の提供

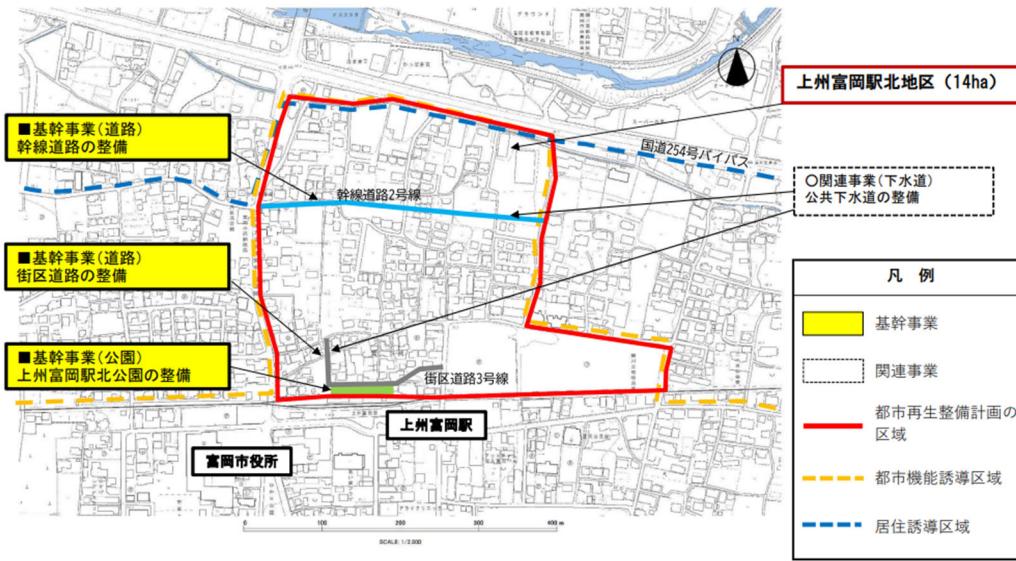
- 市外在住者を対象として、富岡市への移住や二拠点生活を希望する人がお試し滞在できる一軒家を市が提供する事業を実施。
- 当該施設は、都市計画マスターplanにおいて、上州富岡駅や富岡製糸場周辺で“まちのまとまり”として位置付けているエリア内に立地。

都市機能の誘導

地区計画制度と都市構造再編集中支援事業の併用による基盤整備

- 都市計画マスターplanで「中心拠点」として位置付けた「上州富岡駅周辺地区」のうち、上州富岡駅北側（都市機能誘導区域）において、防災性及び安全性の向上、良好な景観形成、建築物の更新及び土地活用の促進を目的とした基盤整備を推進。
- 本事業では、地区計画を定め、主に建築物等の用途及び壁面位置に関する制限を設けるとともに、都市構造再編集中支援事業を併用し、住環境の改善と駅周辺の利便性向上による定住者の確保と地域コミュニティの維持を推進。

▼上州富岡駅北地区整備方針概要図



- 都市構造再編集中支援事業の実施による基盤施設の再整備や、世界遺産登録を契機とした地区計画の運用による既存建築物の更新等が図られたことにより、“まちなか”的なエリア価値向上を推進したことで固定資産税に関する指標が好調と推察。

都市機能の誘導

歴史的建造物と共存した持続可能なまちづくり

- 富岡製糸場周辺のエリアでは、富岡製糸場の世界遺産登録を見据え、今ある街並みや路地を活かしたまちづくりを進めていく方針となつたことから、平成25年に土地区画整理事業を廃止。
- 一方で、このエリアは老朽化した小規模な建築物が密集しており、災害に脆弱な地区であることや、建築物の更新とそれに伴う公共下水道への接続が進まないことが課題。
- そのため、平成29年に街並み誘導型地区計画を策定し、あわせて建築基準法第42条第3項の規定による道路の指定を行うことで、建築基準法による道路後退や斜線制限等の規制を緩和し、既存建築物の更新及び基盤施設の機能向上を推進。

▼地区計画と3項道路指定の組み合わせによるまちなみの対象地区

対象範囲（赤枠内）



(資料：ぐんま“まちづくり”ビジョン
富岡市アクションプラン)

生活機能（公共交通）

鉄道沿線地域におけるエリア価値の向上

- 県主導のもと、公共交通基幹軸である上信電鉄沿線地域交通の再構築及び沿線地域における交通計画策定などを目的とした「上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会」を設立し、沿線地域のエリア価値向上や利便性向上に向けた取組の基本方針を設定。
- また、本市では、鉄道駅からの二次交通として上州富岡駅前で民間事業者によるカーシェアリングの設置や、地域住民の移動や工業団地の通勤者の利便性向上に向けて、都市機能誘導区域近傍の神農原駅と上州一ノ宮駅の間に新駅建設を推進。

▼上信電鉄新駅建設（神農原駅・上州一ノ宮駅間）位置図



(資料：ぐんま“まちづくり”ビジョン
富岡市アクションプラン)

- ◆都市的土地利用の見込みがない地区の用途地域の除外
- ◆中心市街地活性化基本計画と連動した独自の支援策による都市機能誘導

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

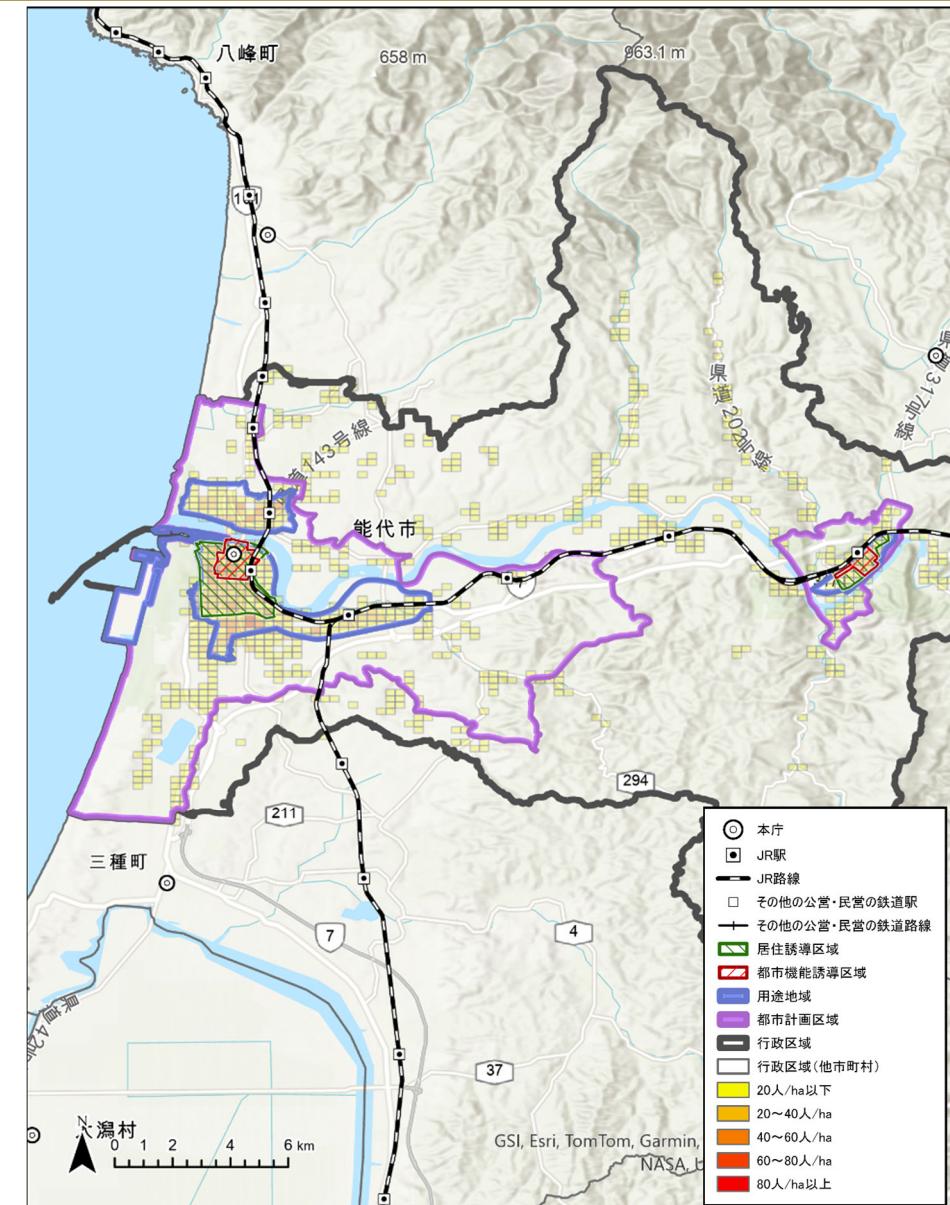
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 -0.20% グループ平均値： +0.48%	都市機能誘導区域内施設数 維持 0 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 -0.13% グループ平均値： +0.30%
居住誘導区域内人口密度 -2.6人/ha グループ平均値： -1.5人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) +14.53% グループ平均値： +3.86%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 -0.09% グループ平均値： +0.05%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -8.70% グループ平均値： -6.90%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 -0.23% グループ平均値： +0.05%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 -0.29% グループ平均値： -0.07%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 116.1%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 増加 +0.26%	財政力指数 (2023年度) 0.49
将来人口推計 (2020年→2045年) -43.00%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -10.33%	グループ平均値： +0.39

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

生活機能（防災）

内水ハザードマップの作成によるリスクの高いエリアの可視化

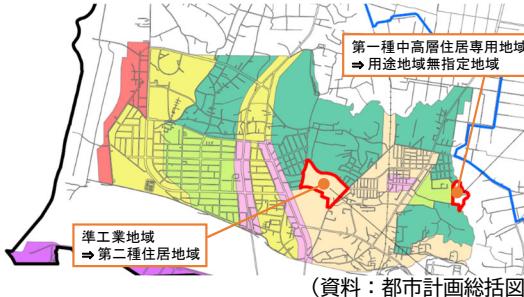
- ・防災指針の作成にあたり、内水ハザードマップを活用した災害リスク分析を実施。
- ・秋田県では、近年の降雨の局地化・激甚化を受け、県内の内水浸水想定区域図・内水ハザードマップをホームページ上に公開。
- ・令和6年度には浸水対策勉強会を県・市町村・民間事業者と協力して開催。



都市的土地区域の見込みがない地区の用途地域の除外

- ・都市計画マスターplanと立地適正化計画を一体の計画として策定し、土地利用の方針において、明確に誘導区域内外の方向性を整理。
- ・居住誘導区域外となる一般住宅地のうち、農地等の自然的土地利用が残存し、都市的土地区域として将来的な利活用の見込みがない地区においては、用途地域の適用除外を行うなど、立地適正化計画に即した土地利用規制の見直しを実施。
- ・市街地の外延化の抑制等のため、特定用途制限地域の指定検討を計画に位置付け。

▼用途地域の除外・変更エリア（能代地域・変更後）



▼用途地域の除外エリア（ニツ井地域・変更後）



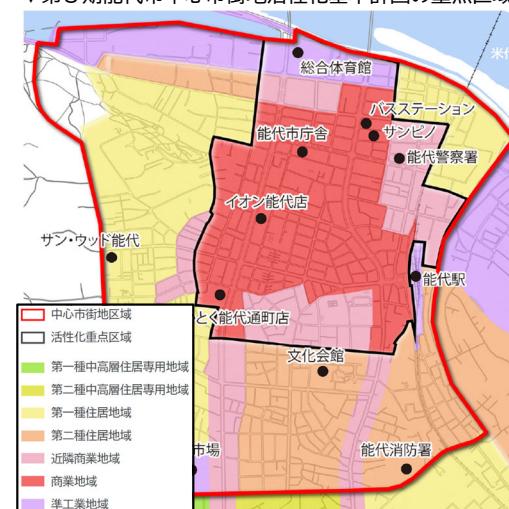
- 今後の人口減少や人口密度の低下等を踏まえ、先行的に用途地域の除外に着手し、市街地縮小を図っているものと推察。
- 中心市街地活性化基本計画と連携した独自の支援策の展開により、地価の向上に寄与していると推察。

都市機能の誘導

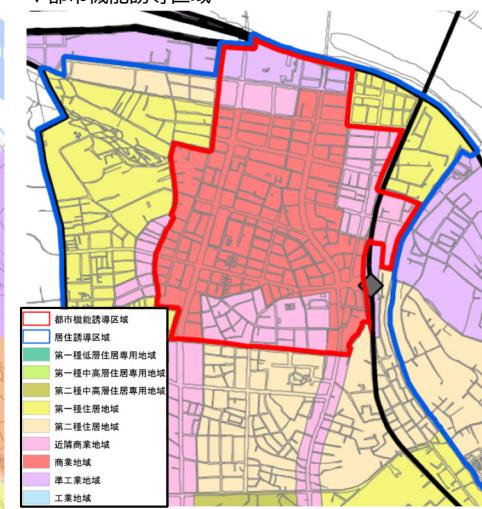
中心市街地活性化基本計画と連動した都市機能誘導

- ・「第3期能代市中心市街地活性化基本計画」では、中心市街地となるエリア内にある都市機能誘導区域と同様の範囲を重点区域に設定。
- ・空き店舗等リノベーション支援事業など、都市機能誘導区域を対象とした独自の支援措置を創設。

▼第3期能代市中心市街地活性化基本計画の重点区域



▼都市機能誘導区域



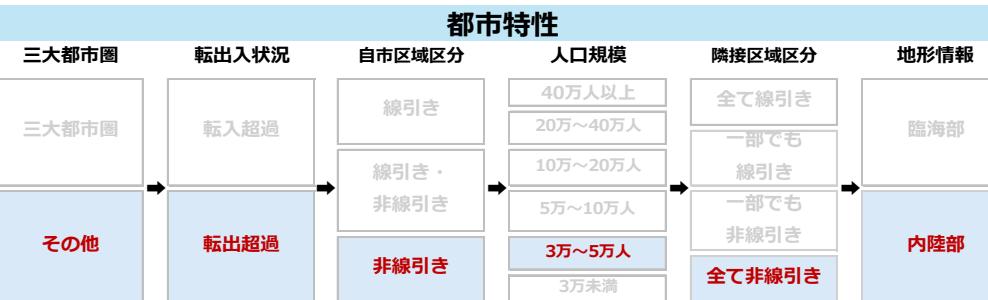
生活機能（公共交通）

AIオンデマンド交通による交通空白地の解消

- ・鉄道や路線バスにより周辺市町や拠点間を連携するネットワークを形成、低利用区間の迂回を解消して拠点への速達性を確保。
- ・拠点へのアクセス性向上として、地域公共交通確保維持改善事業によりフィーダー交通を運行。
- ・中心市街地においては、部分的な交通空白地を解消してアクセス向上を図るため、AIオンデマンド交通「まちなかコサクル」を運行。
- ・事業者と連携して、通院、買物、観光時等の移動手段としての利用を促進。

- ◆文化交流施設や大学の誘致をはじめとした新たな拠点性の確保
- ◆住民主体の防災力強化の推進

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

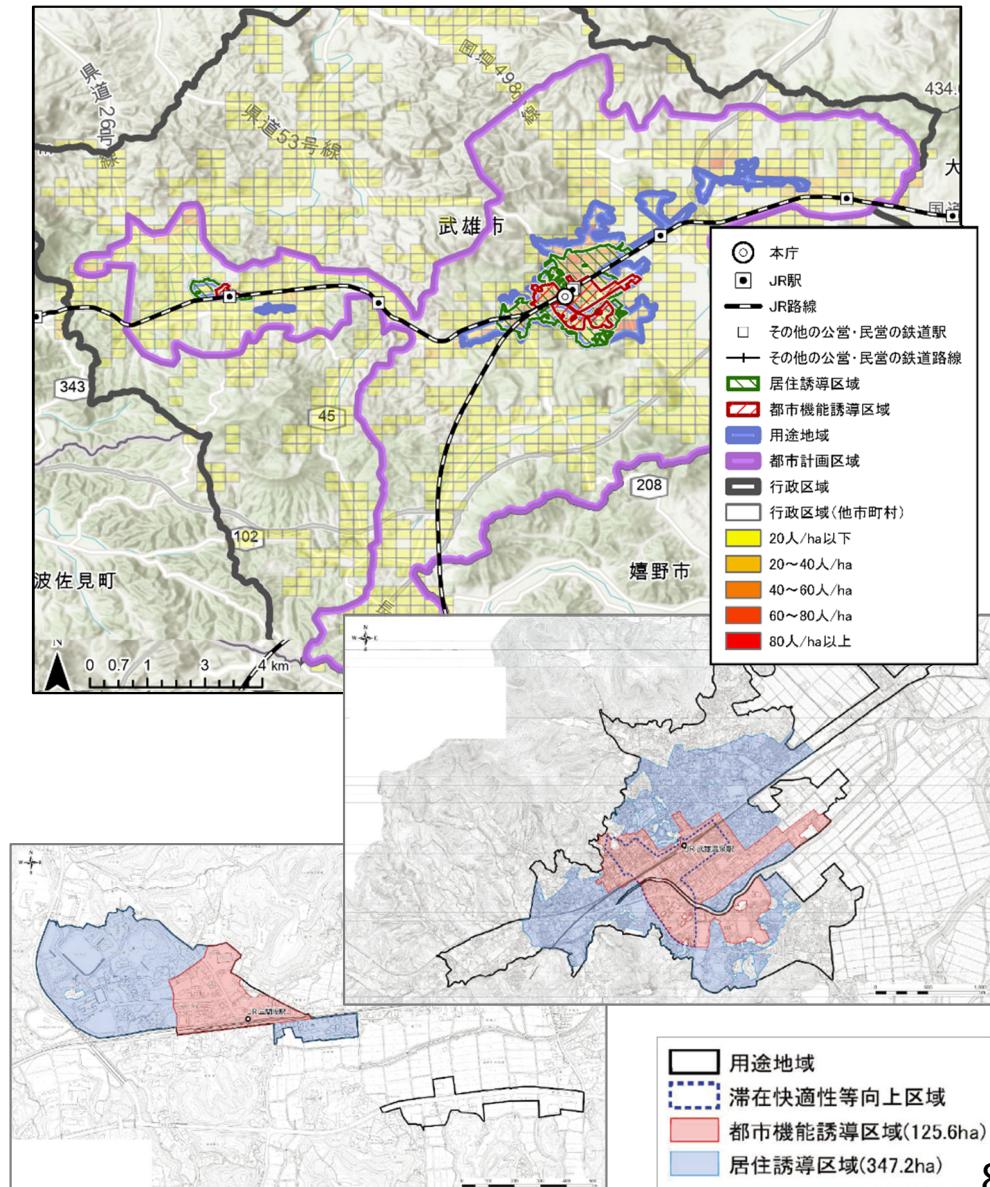
居住の誘導		都市機能の誘導		生活機能（公共交通・防災）	
居住誘導区域内人口割合	+1.29%	都市機能誘導区域内施設数	維持 0	公共交通沿線人口割合	+0.26%
グループ平均値： +0.58%		グループ平均値： -1		グループ平均値： +0.19%	
居住誘導区域内人口密度	+1.0人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較)	+8.62%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合	-0.00%
グループ平均値： -0.4人/ha		グループ平均値： +7.66%		グループ平均値： -0.04%	
(参考) 行政区域内人口増減割合	-2.34%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合	+2.31%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合	±0.00%
グループ平均値： -4.18%		グループ平均値： +1.86%		グループ平均値： ±0.00%	

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 減少 -0.46%	財政力指数 (2023年度) 0.48
203.3%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -1.18%	グループ平均値： +0.51
将来人口推計 (2020年→2045年) -19.43%		

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



都市機能の誘導

駅周辺の利便性・拠点性向上

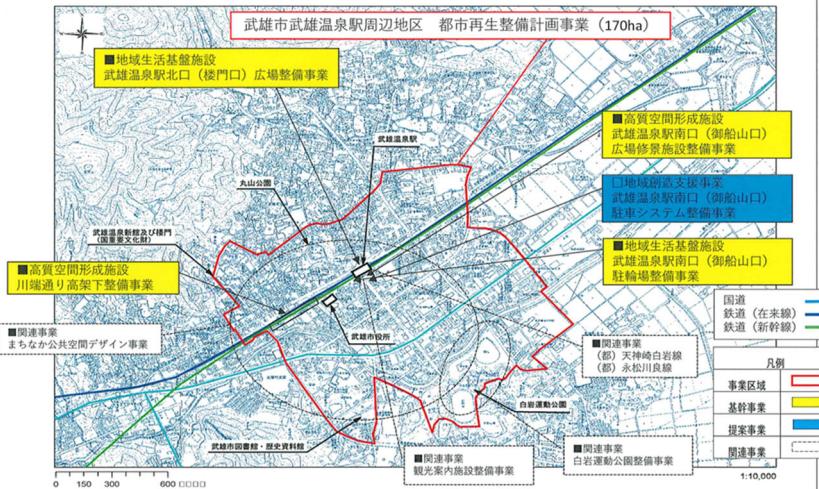
- 西九州新幹線武雄温泉駅開業により、西九州エリアの交通結節点としての存在感が高まることに合わせて、駅舎のリニューアルや駅前広場の整備、高架下の利活用を推進。

▼武雄温泉駅南口駅前広場



(資料：武雄市HP)

▼都市再生整備計画事業（武雄市武雄温泉駅周辺地区）



(資料：武雄市武雄温泉駅周辺地区都市再生整備計画)

教育・文化機能の充実

- 年間100万人が利用する武雄市図書館や、都市再生整備計画により整備を行う新文化交流施設などの施設を誘導施設に位置付けるなど、「文化のまちづくり」を推進。

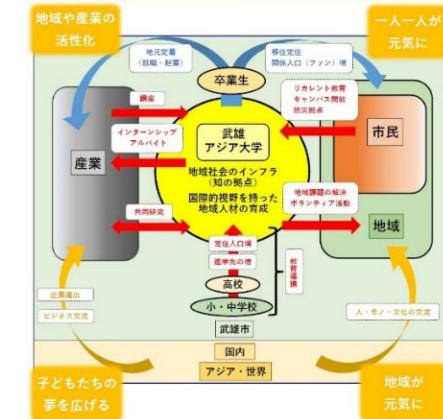
▼武雄市図書館



(資料：武雄市図書館HP)

若年層人口の増加・定着を目指した大学誘致

- 若者世代の人口減少を食い止めることや、子供たちの夢の実現を応援すること、学びたい人がいくつになっても学べる場を増やすこと等を目的として、大学を誘致。
- 市が学校法人に対し、
▼大学設置による効果
施設整備等への補助や
用地貸付などの支援を
実施。立地適正化計画
の誘導施設に「大学」
を設定し、都市機能誘
導区域内に整備予定。
- 若年層人口の増加に加
え、税収増や市内雇用
数増、経済効果を見込
む。



(資料：武雄市HP)

居住の誘導

広域拠点性向上を活かした移住・定住促進

- 新幹線駅開業を契機に、新幹線または特急を利用して通勤・通学をする人の定期券の購入を補助する事業を実施（定期券購入額の半額、上限3万円）。
- 市内に住みながら県外へ通勤・通学する人を支援し、市内への移住や定住を促進。

生活機能（防災）

過去の災害を契機とした創造的復興プラン

- 過去の大震災を踏まえ、事前復興の考えを取り入れた防災指針や「武雄市 新・創造的復興プラン」を策定。
- 気候変動に対応した水と共に生きるまちをつくるため、抜本的な治水対策に加え、ソフト・ハード両面から被害の最小化に取り組む。
- 住民主体の防災力強化を目的に、日常の備えと訓練の手順を明確化した「自主防災組織訓練マニュアル」を策定。

- 新幹線駅の開業を契機に、駅周辺への都市機能整備や居住誘導に資する支援策を実施したことにより、居住に関する指標が好調と推察。
- 「文化のまちづくり」や大学誘致等のプロジェクトと立地適正化計画を連動させ、持続可能な都市実現に向けた拠点整備を展開。



- ◆歴史を活かした中心市街地の官民連携まちづくりプロジェクトの展開
- ◆町並み保存地区における歴史・文化を活かしたまちづくりの推進
- ◆たけはらの強みを活かし、「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導		都市機能の誘導		生活機能（公共交通・防災）	
居住誘導区域内人口割合	+1.47%	都市機能誘導区域内施設数	維持 0	公共交通沿線人口割合	+0.82%
グループ平均値： +0.76%		グループ平均値： 0		グループ平均値： +0.20%	
居住誘導区域内人口密度	-1.4人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較)	+13.99%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合	±0.00%
グループ平均値： -1.0人/ha		グループ平均値： +8.76%		グループ平均値： -0.00%	
(参考) 行政区域内人口増減割合	-9.21%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合	+3.71%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合	+0.01%
グループ平均値： -7.75%		グループ平均値： -0.10%		グループ平均値： -0.11%	

その他参考情報

区域設定		求心性		健全性	
居住誘導区域/DID	144.6%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年)	増加 +1.56%	財政力指数 (2023年度)	0.71
将来人口推計 (2020年→2045年)	-44.59%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年)	減少 -9.66%	グループ平均値：	+0.48

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



居住の誘導

都市機能の誘導

歴史を活かした中心市街地の官民連携まちづくりプロジェクトの展開

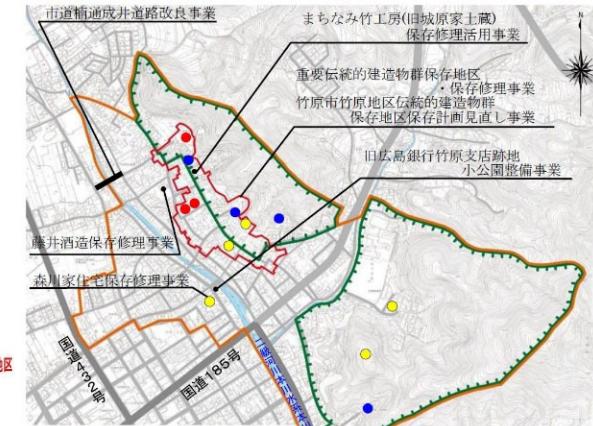
- ・中心市街地地区では、公共施設の再編（市庁舎移転や子育て支援施設の集約化）、新開地区土地区画整理事業、町並み保存地区での歴史的資源の活用への取組、中心市街地地区の景観形成、竹原駅前エリアでのウォーカブルなまちづくり等を実施。
 - ・図書館や地域交流、子育て支援等の機能を有した複合施設の整備を契機に、市民・事業者・行政等の様々なステークホルダーが戦略的に相乗効果を最大限発揮できる環境を構築。



▲中心市街地地区の重点プロジェクト（資料：竹原市中心市街地地区まちづくりビジョン）

町並み保存地区における歴史・文化を活かしたまちづくりの推進

- ・製塩（竹原駅周辺市街地の大部分が塩田跡）を基盤とした港・商業の発展及び酒造りの歴史を背景に歴史的風致維持向上重点区域を中心にして歴史・文化を活かしたまちづくりを推進。
 - ・市所有の歴史的建造物での民間活力の導入を目指してサウンディング型市場調査を実施。



▲歴史的風致維持向上重点区域の事業（資料：竹原市歴史的風致維持向上計画）

生活機能（公共交通）

たけはらの強みを活かし、「元気」と「笑顔」を生み出す公共交通サービスの実現

- ・都市拠点（市中心部の竹原駅周辺）と地域拠点（忠海、北部、吉名、大乗）（北部以外の拠点には居住誘導区域、都市機能誘導区域を設定）を広域幹線交通で結ぶ。
 - ・拠点と小さな拠点を支線及び沿線集落フィーダー交通が結ぶ。
 - ・市中心部や主要観光スポットをまわるのに便利な循環フィーダー交通を検討。

《目標》

- ・高齢者等の暮らしを支える公共交通の維持・確保
 - ・モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進
 - ・若者が自動車に頼らず移動できる移動環境の確保
 - ・観光客が分かりやすく移動しやすい受け入れ環境整備
 - ・他分野との共創による地域公共交通サービスの展開



▲地域公共交通ネットワークの配置方針（資料：竹原市地域公共交通計画）

- コンパクトな市街地において土地区画整理事業等の居住基盤整備や公共施設整備を進めており、居住に関する指標が好調と推察。
 - 歴史・文化を生かした官民連携のまちづくりを交通施策と併せて進め、地域の魅力等が向上し、固定資産税に関する指標が好調と推察。

- ◆駅前や跡地を活用した複合施設整備による都市機能の充実
- ◆公共交通空白地解消のための多様な交通モードの展開
- ◆過去の災害を契機とした地域防災力の向上

都市の状況



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

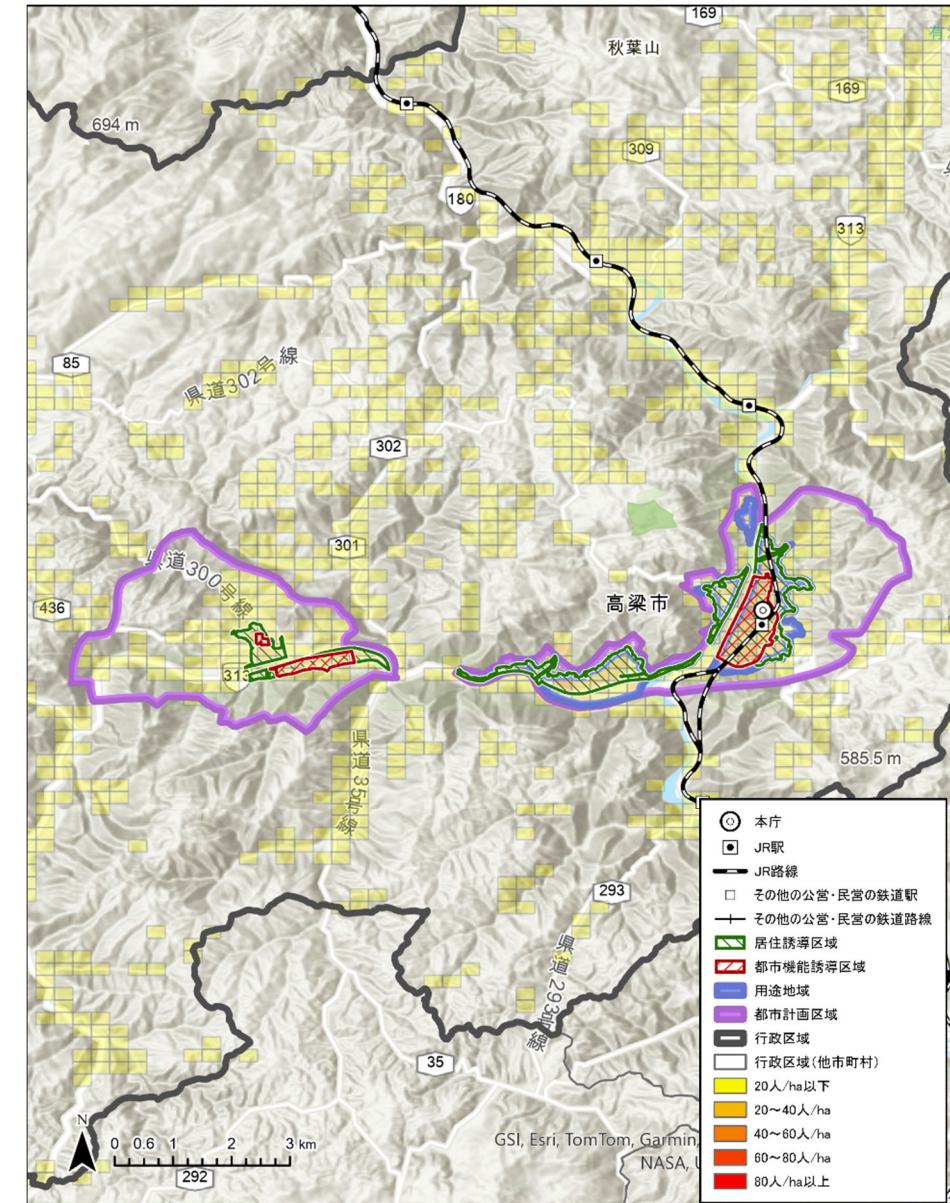
居住の誘導	都市機能の誘導	生活機能（公共交通・防災）
居住誘導区域内人口割合 +0.94% グループ平均値： +0.32%	都市機能誘導区域内施設数 減少 -3 グループ平均値： 1	公共交通沿線人口割合 +0.97% グループ平均値： +0.48%
居住誘導区域内人口密度 -1.8人/ha グループ平均値： -0.8人/ha	地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較) -3.33% グループ平均値： +4.57%	洪水計画規模3.0m以上 浸水区域人口割合 +0.23% グループ平均値： +0.03%
(参考) 行政区域内人口増減割合 -9.36% グループ平均値： -8.70%	(参考) 一定の都市機能の 居住誘導区域内割合 +1.72% グループ平均値： -0.10%	津波想定最大2.0m以上 浸水区域人口割合 ±0.00% グループ平均値： ±0.00%

その他参考情報

区域設定	求心性	健全性
居住誘導区域/DID 231.9%	都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年) 增加 +1.68%	財政力指数 (2023年度) 0.30
将来人口推計 (2020年→2045年) -45.44%	従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年) 減少 -5.72%	グループ平均値： +0.36

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



都市機能の誘導

複合施設整備による都市機能誘導区域の機能充実

・備中高梁駅前に、図書館やバスセンター、観光案内所等を集約した複合施設を整備し、中心市街地の機能充実と情報発信機能の強化。

・移動図書館の充実や学校・地域図書室との連携を図り、市全域への情報発信を強化するとともに、中心市街地の拠点性向上。



▲複合施設（資料：高梁市立地適正化計画）

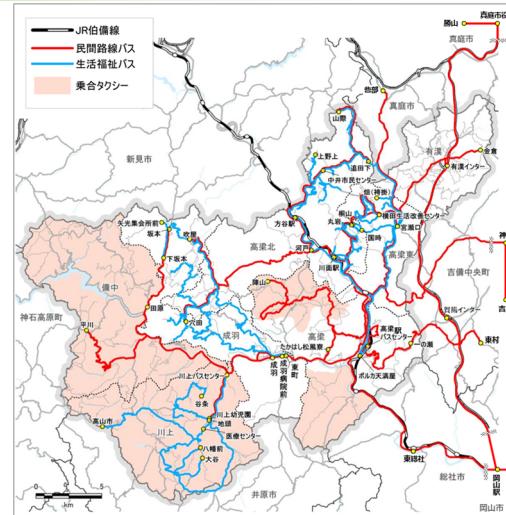
生活機能（公共交通）

多様な交通モードを活用した公共交通空白地帯の解消

・人口減少に伴い、民間路線バスの廃止や減便となった地域について公共交通空白地帯を解消するため、生活福祉バスを運行。さらに、生活福祉バスの利用率が低迷する地域では、代替として乗合タクシーを運行。

・乗合タクシーは、タクシー事業者との官民連携による運行を実施。利用者の増加がインセンティブにつながるような方法で契約。

・生活福祉バスや乗合タクシーは、通院や買い物に都合のよいダイヤで運行することにより利便性が向上。



▲高梁市の公共交通網（資料：高梁市地域公共交通計画）

- 拠点整備や地域公共交通計画と連動した公共交通空白地帯の解消の取組により、公共交通沿線人口割合が増加していると推察。
- 豪雨災害を契機に、自助・共助・公助の取組を推進し、地域全体としての防災力を向上。

居住の誘導

居住誘導区域内における住宅取得の補助

・若者や子育て世帯の市内定住を促進するため、住宅の新築または中古・建売住宅の購入をする場合に補助を実施。居住誘導区域内の場合は、上乗せで補助。（令和6年度で終了）

・成羽高校跡地に、福祉施設と認定こども園の複合施設の整備を進め、地域拠点として整備。立地適正化計画では、飛び地的に都市機能誘導区域を指定。

▼公共ストックを活用した地域交流拠点の整備



（資料：高梁市立地適正化計画）

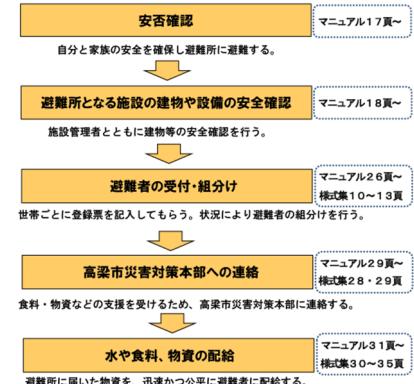
生活機能（防災）

豪雨災害被災を契機とした自助・共助による防災力の向上

▼避難所の開設・運営の流れ

災害発生直後から避難所の運営まで時系列で掲載しています。

災害発生当日（初動期）の主な対応



（資料：高梁市避難所運営マニュアル）

避難所に届いた物資を、迅速かつ公平に避難者に配給する。

◆都市計画区域が設定されていない周辺都市を含めた
広域的な多極型コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進

都市の状況

都市特性



指標結果の概要（2015年→2020年の増減）

居住の誘導

居住誘導区域内人口割合	-3.65%
グループ平均値：	-0.01%

居住誘導区域内人口密度	-2.4人/ha
グループ平均値：	-1.4人/ha

(参考) 行政区域内人口増減割合	-13.79%
グループ平均値：	-8.42%

都市機能の誘導

都市機能誘導区域内施設数	維持 0
グループ平均値：	0

地価固定資産税収（土地）の変化 (2010年→2015年と 2015年→2020年の比較)	+2.89%
グループ平均値：	+4.44%

生活機能（公共交通・防災）

公共交通沿線人口割合

+4.07%
グループ平均値： +0.38%

洪水計画規模3.0m以上

+0.01%
グループ平均値： -0.02%

津波想定最大2.0m以上

浸水区域人口割合	-
グループ平均値：	-0.08%

その他参考情報

区域設定

居住誘導区域/DID

DIDなし

将来人口推計 (2020年→2045年)

-44.72%

求心性

都市の昼夜間人口比率 (2015年→2020年)

増加 +1.28%

従業・通学者数の増減率 (2015年→2020年)

減少 -8.83%

健全性

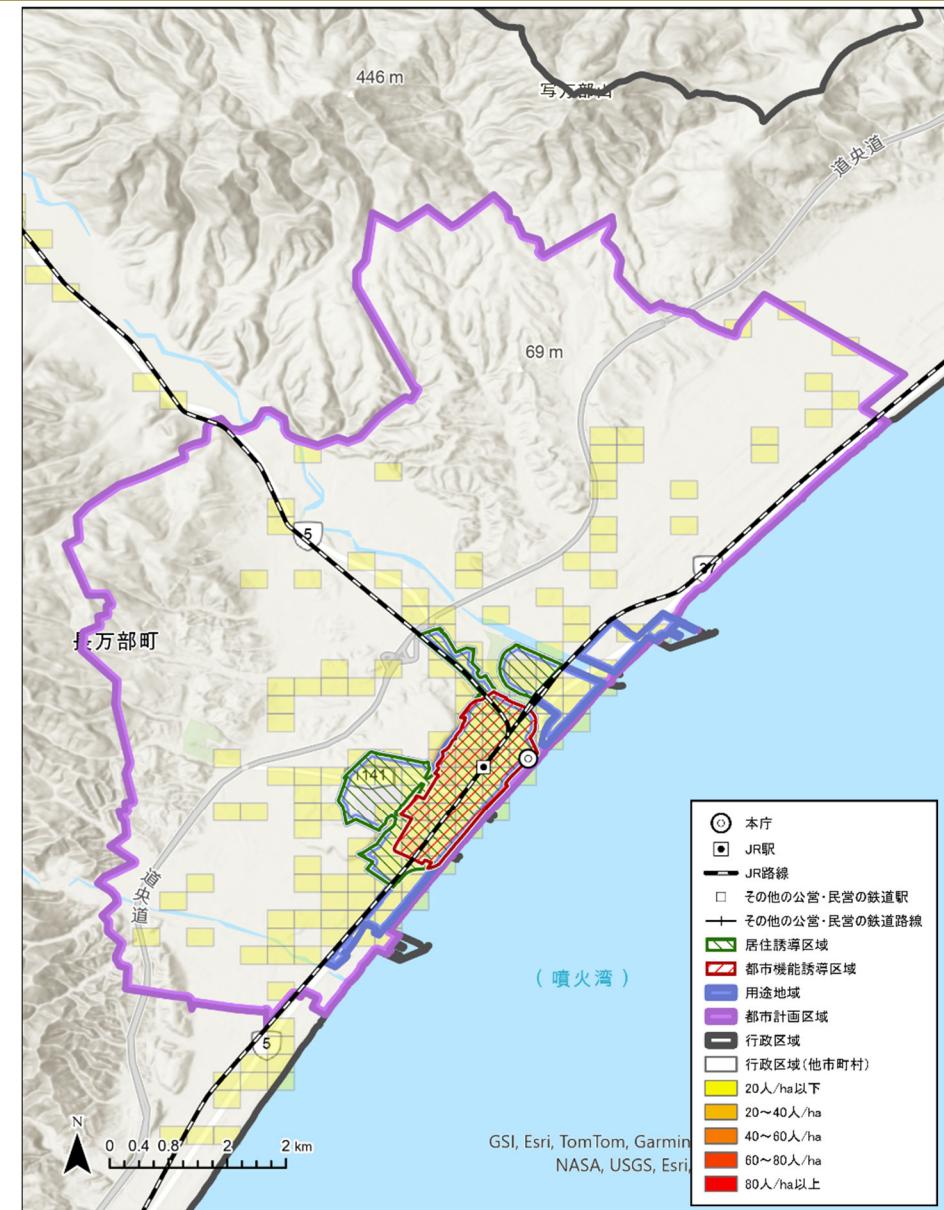
財政力指数 (2023年度)

0.22

グループ平均値：**+0.36**

※「一定の都市機能」とは、20%以上の自治体で誘導施設として設定されている本庁等の行政機能、図書館等の文化交流機能、病院等の医療機能、スーパー等の商業機能、高齢者福祉施設等の介護・福祉機能、大学などの教育機能、幼稚園等の子育て機能を集計を定義したもの。

誘導区域図



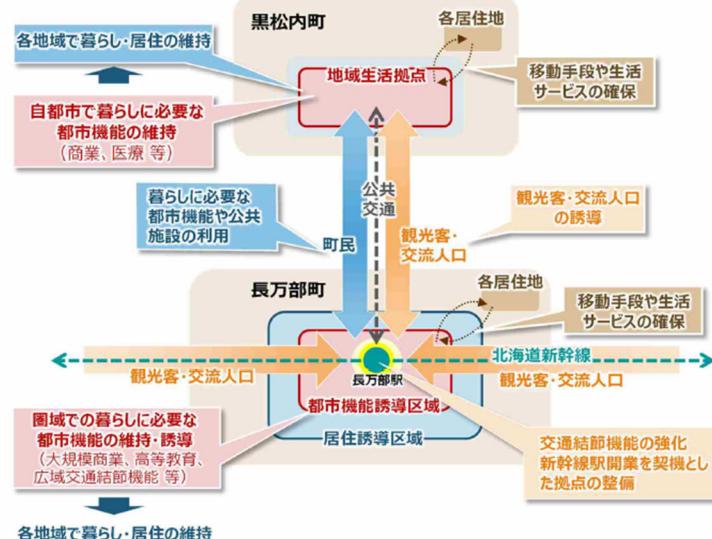
◎ 北海道長万部町 グループ：D-17

居住の誘導

隣接都市との連携による広域的な立地適正化の方針を策定

- ・都市計画区域が定められている長万部町と都市計画区域が定められていない黒松内町の広域連携による立地適正化の方針を策定。
- ・町民の都市間移動や新幹線開業により想定される観光客や交流人口により、圏域全体の生活利便を確保していく方針を設定。この方針に基づき、圏域全体の生活利便確保に向けた、圏域内の二町の各拠点の役割と居住の関係性を明確化。

▼広域連携による都市機能・居住誘導の考え方



(資料：長万部・黒松内圏域 広域的な立地適正化の方針)

生活機能（公共交通）

広域的な立地適正化の方針に公共交通を位置づけ

- ・後志地域と北海道新幹線の新幹線駅の整備が予定されている長万部町を含む広域の公共交通ネットワークの形成に向け、北海道後志地域公共交通活性化協議会を設立し、「北海道後志地域公共交通計画」を策定。
- ・新幹線開業後の並行在来線廃止方針を受け、広域的な立地適正化の方針の中に代替バス運行の検討状況を位置付け。
- ・協議会の継続的運営により、地域公共交通計画策定後の各事業を計画的に推進。

- 隣接都市と連携した持続可能な都市構造により、長万部町の拠点を位置づけており、求心性の指標が好調と推察。
- 広域的な公共交通ネットワークの構築の推進及び協議会による継続的運営を推進。

都市機能の誘導

都市に応じた広域連携による都市機能誘導区域等及び誘導施設等の設定

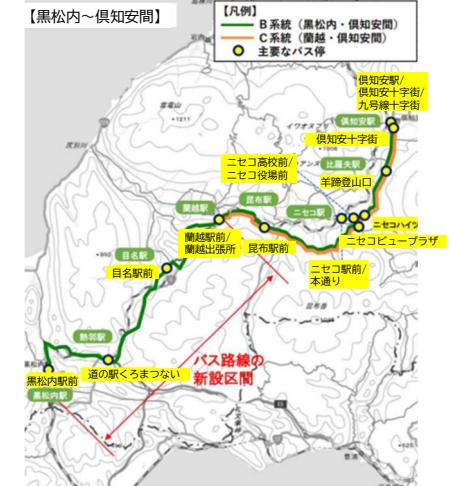
- ・新幹線駅の開業が進む長万部町（都市計画区域あり）では、都市機能誘導区域を定め、圏域全体の暮らしに必要となる都市機能の維持・誘導を明示。
- ・黒松内町（都市計画区域なし）では、地域生活拠点を定め、自都市内での生活に必要となる都市機能の維持・誘導を明示し、拠点方針を踏まえた都市機能誘導を実施。

▼誘導施設及び誘導施設相当施設の設定

分類	【誘導施設】長万部町		【誘導施設相当施設】黒松内町	
	誘導施設の設定	施設	誘導施設相当施設の設定	施設
行政機能	○	・役場	○	・役場
	○	・消防庁舎	○	・消防支署
教育文化機能	○	・図書館	○	・図書館同種施設
	○	・ホール	○	・ホール
	○	・認定こども園	○	・認定こども園
医療機能	○	・病院	—	—
	○	・診療所	○	・診療所
集会機能	○	・地域振興会館	○	・集会所
社会福祉機能	○	・老人福祉施設	○	・老人福祉施設
	○	・認可保育所	—	—
商業機能	○	・食品スーパー	—	—
	○	・ドラッグストア	—	—
	○	・コンビニエンスストア	○	・コンビニエンスストア
金融機能	○	・銀行、信用金庫	○	・信用金庫
	○	・郵便局	○	・郵便局

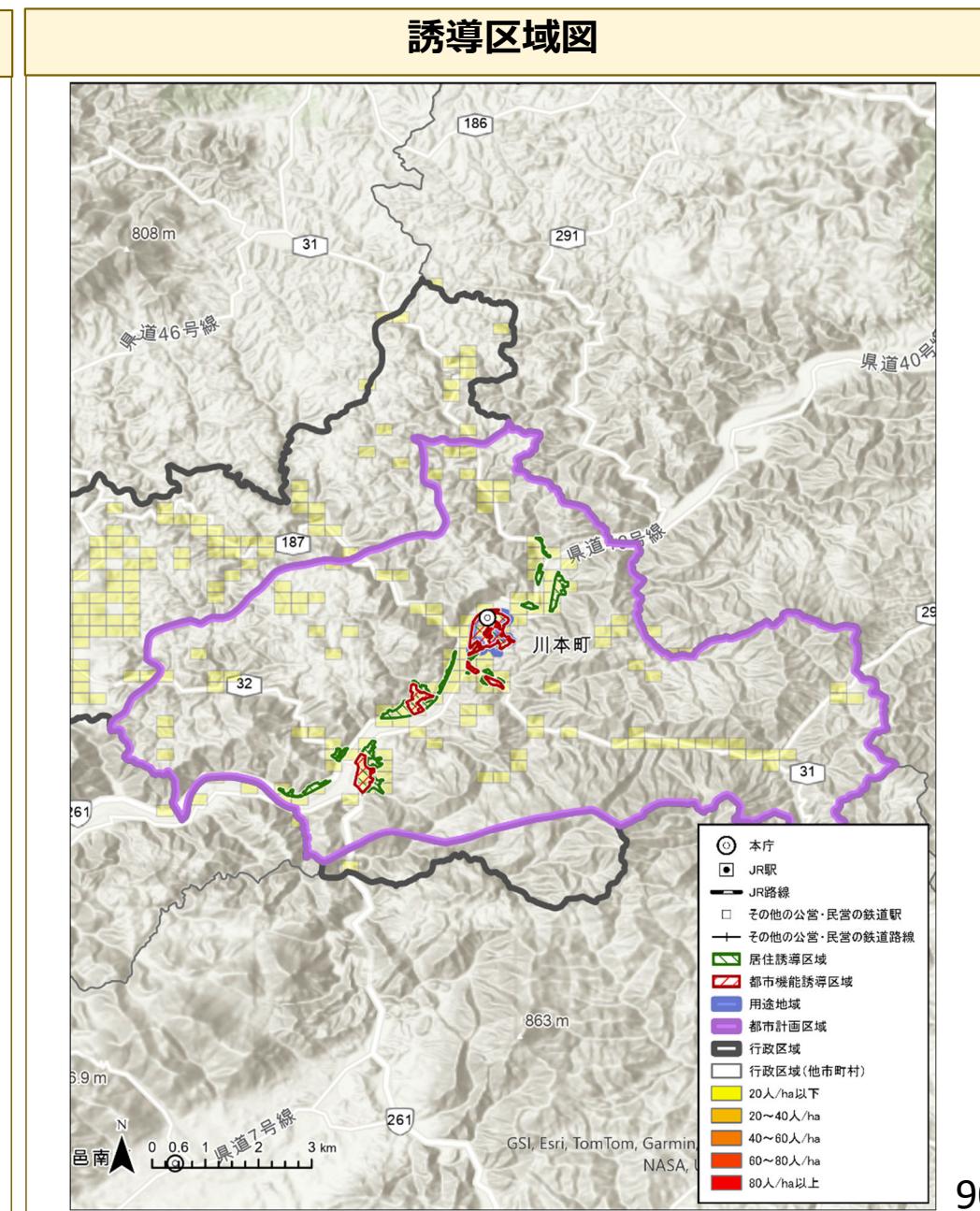
(資料：長万部・黒松内圏域 広域的な立地適正化の方針)

▼函館線（長万部～小樽間）代替バス運行の検討状況



(資料：長万部・黒松内圏域 広域的な立地適正化の方針)

◆流域治水計画と連携した防災対策の推進
◆立地適正化計画を踏まえた起業支援の推進



居住の誘導

生活機能（防災）

都市機能の誘導

流域関係者と連携したまちづくり計画の策定

- ・国、県、流域4市町が連携し、江の川中下流域の将来像と方針、河川整備とまちづくりの施策をまとめた「治水とまちづくり連携計画（江の川中下流域マスターplan）」を策定。
 - ・当該マスターplanに基づき、従来の堤防整備や家屋の嵩上げ等の対策に加えて、流域全体で移住及び移転の受け皿となる居住地整備と「コンパクトで安全な地域拠点づくり」を両軸で推進。

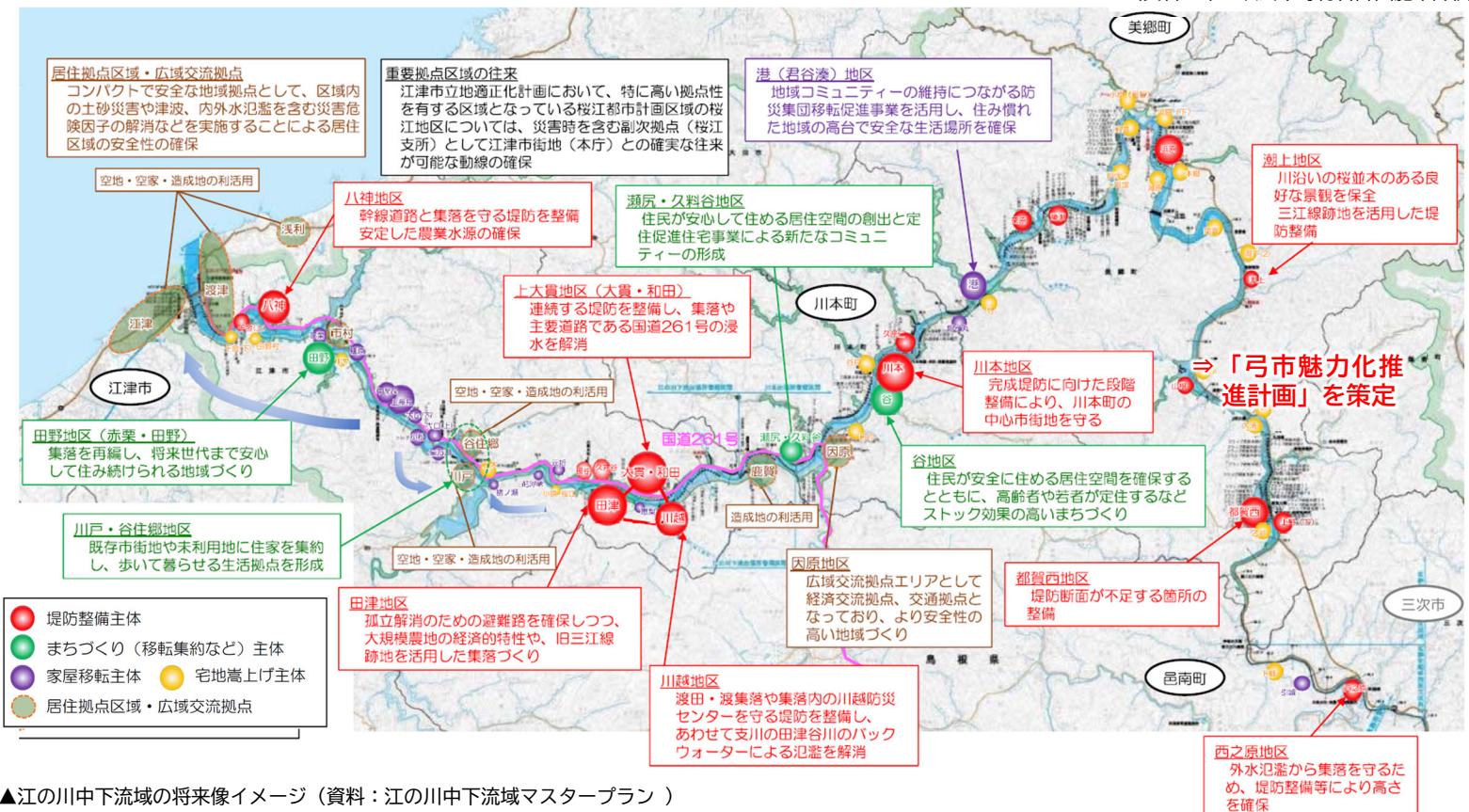
治水対策を契機とした拠点におけるストック効果増進

- ・中心拠点として都市機能誘導区域が定められている弓市地域では、第6次総合計画の重点プロジェクトとして「弓市魅力化推進計画」を策定し、堤防整備等の治水対策に加えて、「歩いて暮らせるコンパクトで安全なまちづくり」と「拠点エリアの魅力向上」を目的とした土地利用の再編、基盤施設の再整備、都市機能の集約、公共交通の利便性向上などの取組を検討。

- ・流域治水プロジェクトの地区別計画ならびに都市機能誘導区域が定められている谷地域では、地元住民と共に「若者と高齢者が定住するまち」を目標とした「谷地区まちづくり構想」を策定し、治水対策工事と一体となった土地利用の再編及び基盤施設の整備を推進。

累積値 →	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
町内の起業件数	1件	1件	3件	5件	7件
弓市地区（都市機能誘導区域を含む）での起業・開業者数	1件	1件	2件	2件	3件

(資料: 第6次川本町総合計画施策評価)



▲江の川中下流域の将来像イメージ（資料：江の川中下流域マスターplan）

- 治水対策を都市再生の契機と捉え、主要拠点のストック効果等の増進に向けた取組をハード・ソフトの両面から推進したことで、相対的な居住誘導割合と公共交通沿線人口が好調と推察。
 - 流域治水と連携したまちづくりを行うことで「コンパクトで安全な地域拠点づくり」が推進され、計画規模3.0m以上の浸水想定区域の人口割合の減少に寄与しているものと推察。

索引

グループ別市町村一覧

◆グループA（8グループ）…三大都市圏に位置し、人口転入傾向である市町村

三大都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村 区域区分	人口規模	隣接自治体 区域区分	地形 情報	グループ 名	自治体名
三大都市圏	転入超過	線引き	40万人以上	全て線引き	内陸	A-1	松戸市、柏市、八王子市、川崎市、相模原市、京都市、豊中市、東大阪市
				一部でも非線引き			
			20万人以上	全て線引き	臨海	A-2	千葉市、市原市、平塚市、藤沢市、名古屋市、四日市市、堺市、神戸市、尼崎市、西宮市
				一部でも非線引き			
			20万人 ～40万人未満	全て線引き	内陸	A-3	川越市、所沢市、春日部市、草加市、調布市、西東京市、大和市、厚木市、一宮市、春日井市、吹田市、高槻市、枚方市、茨木市、八尾市、寝屋川市
				一部でも非線引き			
			10万人 ～20万人未満	全て線引き	臨海	A-4	取手市、熊谷市、鴻巣市、戸田市、朝霞市、坂戸市、ふじみ野、木更津市、習志野市、流山市、鎌倉市、伊勢原市、海老名市、刈谷市、西尾市、池田市、守口市、箕面市
				内陸			
			5万人 ～10万人未満	内陸	A-5	成田市、佐倉市、小田原市、秦野市、瀬戸市、和泉市	
				臨海			
			10万人未満	一部でも非線引き	内陸	A-7	龍ヶ崎市、常総市、嵐山町、酒々井町、栄町、南足柄市、犬山市
			5万人未満	全て線引き	内陸	A-8	つくばみらい市、境町、三芳町、毛呂山町、宮代町、杉戸町、瑞穂町、三浦市、弥富市、東浦町、東郷町、朝日町(三重県)、葛城市、田原本町、広陵町

グループ別市町村一覧

◆グループB（4グループ）…三大都市圏に位置し、人口転出傾向である市町村

三大都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村 区域区分	人口規模	隣接市町村 区域区分	地形 情報	グループ 名	自治体名
三大都市圏	転出超過	線引き	5万人以上	全て線引き	臨海	B-1	横須賀市、岡崎市、半田市、津島市、安城市、小牧市、東海市、知多市、向日市、泉大津市、富田林市、大東市、門真市、摂津市、高石市、宝塚市、大和高田市、天理市、桜井市、香芝市
					内陸		
			5万人未満	一部でも 非線引き	臨海	B-2	君津市、豊田市、桑名市、宇治市、貝塚市、河内長野市、阪南市
					内陸		
				全て線引き	臨海	B-3	松伏町、忠岡町、熊取町、御所市、川西町(奈良県)、王寺町
					内陸		
				一部でも 非線引き	内陸	B-4	越生町、鳩山町、松田町、南丹市、五條市、宇陀市

グループ別市町村一覧

◆グループC（10グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転入傾向である市町村

三大都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村区域区分	人口規模	隣接市町村区域区分	地形情報	グループ名	自治体名	
その他	転入超過	線引き	40万人以上	一部でも非線引き	臨海	C-1	札幌市、仙台市、宇都宮市、富山市、金沢市、岐阜市、浜松市、姫路市、岡山市、熊本市、大分市、宮崎市、鹿児島市	
					内陸			
			20万人～40万人未満	全て線引き	臨海	C-2		
					内陸		水戸市、つくば市、前橋市、高崎市、伊勢崎市、太田市、松本市、富士市、津市、大津市、明石市、久留米市、佐賀市	
			10万人～20万人未満	全て線引き	臨海	C-3		
					内陸		苦小牧市、土浦市、古河市、足利市、栃木市、小山市、豊川市、草津市	
				一部でも非線引き	臨海	C-4		
					内陸		江別市、佐野市、深谷市、高岡市、小松市、白山市、甲府市、大垣市、各務原市、沼津市、磐田市、焼津市、彦根市、東広島市、廿日市市、防府市、別府市	
			10万人未満	全て線引き	臨海	C-5		
					内陸		富谷市、結城市、東海村、阿見町、下野市、館林市、千代田町、邑楽町、野々市市、清水町、長泉町、蒲郡市、守山市、野洲市、府中町、海田町、熊野町、下松市、基山町	
				一部でも非線引き	臨海	C-6		
					内陸		千歳市、北広島市、石狩市、七飯町、天童市、那珂市、かすみがうら市、神栖市、茨城町、真岡市、芳賀町、本庄市、射水市、甲斐市、須坂市、塩尻市、近江八幡市、総社市、赤磐市、伊予市、南国市、小郡市、宗像市、益城町、国富町	
	非線引き		5万人以上	一部でも線引き	臨海	C-7		
					内陸		花巻市、笠間市、鰐江市、越前市、坂井市、上田市、千曲市、安曇野市、伊東市、袋井市、山口市、高松市、直方市、飯塚市、八女市、行橋市、大村市、宇城市、都城市、姶良市	
			5万人未満	全て非線引き	臨海	C-8		
					内陸		北上市、那須塩原市、茅野市、佐久市、美濃加茂市、掛川市、丸龜市、霧島市、中津市	
				一部でも線引き	臨海	C-9		
					内陸		当別町、南幌町、おいらせ町、柴田町、大玉村、矢吹町、下妻市、鉾田市、小美玉市、さくら市、吉岡町、神川町、上里町、寄居町、山梨市、白馬村、熱海市、亀山市、愛荘町、土佐市、筑後市、岡垣町、遠賀町、菊池市、由布市、三股町、都農町	
				全て非線引き	臨海	C-10		
					内陸		湯沢町、小諸市、御代田町、富士見町、多度津町、豊後高田市、石垣市	

グループ別市町村一覧

◆グループD（18グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転出傾向である市町村

三大都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村 区域区分	人口規模	隣接市町村 区域区分	地形 情報	グループ 名	自治体名
その他	転出超過	線引き	40万人以上	一部でも 非線引き	臨海	D-1	新潟市、静岡市、倉敷市、広島市、福山市、松山市、北九州市、長崎市
			20万人 ～40万人未満	全て線引き	臨海	D-2	函館市、青森市、八戸市、秋田市、いわき市、長岡市、福井市、豊橋市、加古川市、和歌山市、松江市、吳市、下関市、徳島市、高知市、佐世保市、那覇市
				一部でも 非線引き			
				一部でも 非線引き	内陸	D-3	旭川市、盛岡市、山形市、福島市、郡山市、長野市
			10万人 ～20万人未満	全て線引き	臨海	D-4	小樽市、釧路市、北見市、石巻市、鶴岡市、酒田市、日立市、ひたちなか市、上越市、松阪市、米子市、岩国市、周南市、大牟田市
				一部でも 非線引き			
				全て線引き	内陸	D-5	弘前市、会津若松市、桐生市、多治見市、三島市、藤枝市、東近江市、春日市
				一部でも 非線引き			
			10万人未満	全て線引き	臨海 内陸	D-6	室蘭市、明和町、湖西市、田原市、湖南市、三木市、高砂市、太子町(兵庫県)、大竹市、新宮町、時津町
			5万人 ～10万人未満	一部でも 非線引き			
			5万人未満	一部でも 非線引き	臨海 内陸	D-7	須賀川市、石岡市、鹿沼市、藤岡市、新発田市、裾野市、甲賀市、福知山市、舞鶴市、たつの市、三原市、鳴門市、阿南市、那珂川市、日向市
					内陸	D-8	登別市、鷹栖町、東神楽町、白老町、厚真町、安平町、芽室町、田舎館村、上山市、中山町、常陸太田市、大洗町、城里町、小川町、見附市、伊豆の国市、函南町、新城市、西脇市、福崎町、府中市(広島県)、光市、吉野川市、いの町

グループ別市町村一覧

◆グループD（18グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転出傾向である市町村

三大 都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村 区域区分	人口規模	隣接市町村 区域区分	地形 情報	グループ 名	自治体名
その他	転出超過	非線引き	5万人以上	一部でも 線引き	臨海	D-9	五所川原市、十和田市、宮古市、登米市、大崎市、大館市、由利本荘市、大仙市、米沢市、二本松市、日光市、渋川市、秩父市、銚子市、三条市、柏崎市、燕市、加賀市、敦賀市、飯田市、伊那市、関市、島田市、名張市、伊賀市、津山市、三次市、新居浜市、西条市、朝倉市、唐津市、荒尾市、玉名市、佐伯市、宇佐市、薩摩川内市
					内陸		
			3万人 ～5万人未満	全て非線引き	臨海	D-10	むつ市、奥州市、栗原市、横手市、白河市、大田原市、南魚沼市、中津川市、伊勢市、宇都宮市、坂出市、観音寺市、三豊市、宇和島市、四国中央市、鹿屋市
					内陸		
			3万人 ～5万人未満	一部でも 線引き	臨海	D-11	網走市、糸魚川市、氷見市、海南市、益田市、笠岡市、備前市、柳井市、大洲市、臼杵市、指宿市、南さつま市
					内陸	D-12	黒石市、南陽市、喜多方市、田村市、常陸大宮市、富岡市、小千谷市、妙高市、五泉市、阿賀野市、魚沼市、大野市、岡谷市、中野市、瑞浪市、綾部市、雲南省、庄原市、小城市、豊後大野市
			3万人 ～5万人未満	全て非線引き	臨海	D-13	稚内市、能代市、匝瑳市、魚津市、黒部市、洲本市、大田市、萩市、さぬき市、八幡浜市、西予市、四万十市、南島原市、奄美市
					内陸	D-14	滝川市、湯沢市、矢板市、諏訪市、駒ヶ根市、菊川市、善通寺市、田川市、武雄市、人吉市

グループ別市町村一覧

◆グループD（18グループ）…三大都市圏外に位置し、人口転出傾向である市町村

三大 都市圏	転出入状況 (H27→R2)	自市町村 区域区分	人口規模	隣接市町村 区域区分	地形 情報	グループ 名	自治体名
その他	転出超過	非線引き	3万人未満	一部でも 線引き	臨海	D-15	余市町、むかわ町、野辺地町、階上町、高萩市、胎内市、越前町、高浜町、伊豆市、竹原市、美波町、松浦市
					内陸	D-16	夕張市、芦別市、深川市、弟子屈町、七戸町、五戸町、雫石町、小坂町、尾花沢市、大江町、真室川町、高畠町、白鷹町、猪苗代町、大子町、益子町、茂木町、芝山町、田上町、小矢部市、立山町、勝山市、上野原市、大町市、飯山市、下諏訪町、森町、朝来市、奥出雲町、高梁市、矢掛町、安芸高田市、世羅町、美祢市、三好市、久万高原町、鞍手町、竹田市、西都市、綾町
				全て非線引き	臨海	D-17	根室市、福島町、八雲町、長万部町、江差町、岩内町、古平町、山田町、長生村、入善町、朝日町（富山県）、輪島市、羽咋市、穴水町、小浜市、あわら市、美浜町、下田市、有田市、新宮市、湯浅町、江津市、隱岐の島町、土庄町、須崎市、鹿島市、対馬市、津久見市、杵築市、国東市、串間市、川南町、西之表市、いちき串木野市、徳之島町
					内陸	D-18	美唄市、士別市、名寄市、三笠市、歌志内市、富良野市、栗山町、新得町、二戸市、村山市、長井市、大石田町、川西町（山形県）、大月市、甲州市、坂城町、川本町、新見市、嬉野市、玖珠町、高千穂町