

第2章 立地の適正化により 解決すべき課題

- 1 本市の現状と将来見通し
- 2 上位・関連計画における位置づけ
- 3 立地の適正化により解決すべき課題



第2章 立地の適正化により解決すべき課題

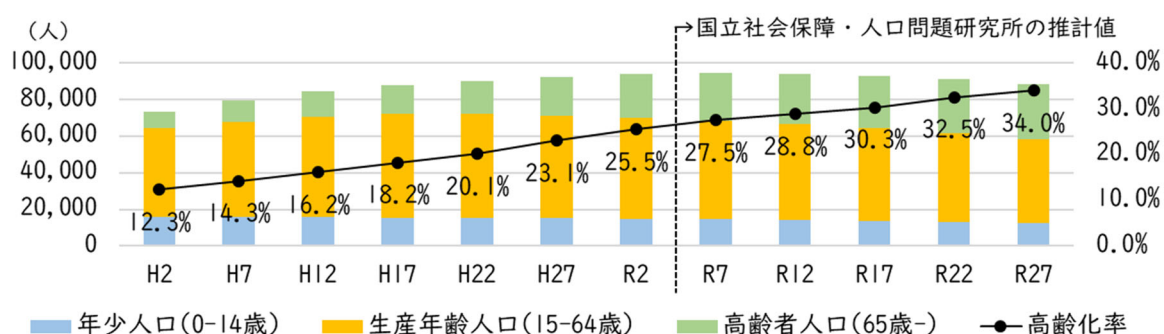
Ⅰ 本市の現状と将来見通し

Ⅰ.Ⅰ 人口

本市の人口はこれまで増加を続けてきましたが、国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成30（2018）年12月推計）では、令和7（2025）年をピークに減少に転じると予想されています。また、本市の高齢化率は上昇を続けており既に高齢化の進行がみられる中、今後も引き続き、その傾向は続くと考えられます。

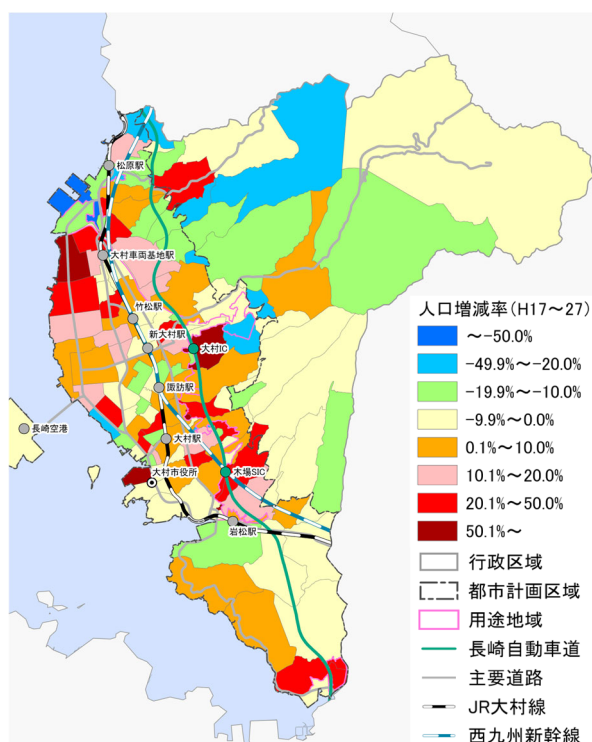
市街地の人口は増加傾向にあり、特に新大村駅～大村車両基地駅の西側地域で人口増加の傾向が顕著となっています。しかし一方で、中山間地域では人口減少が続いており、高齢化率が30%を越える地域も多くみられます。

このようなことから、将来的に人口が減少に転じた場合には、中山間地域だけでなく市街地においても居住の低密度化が起こり、これまで一定の人口密度によって支えられてきた生活サービス等の機能維持が難しくなるおそれがあります。

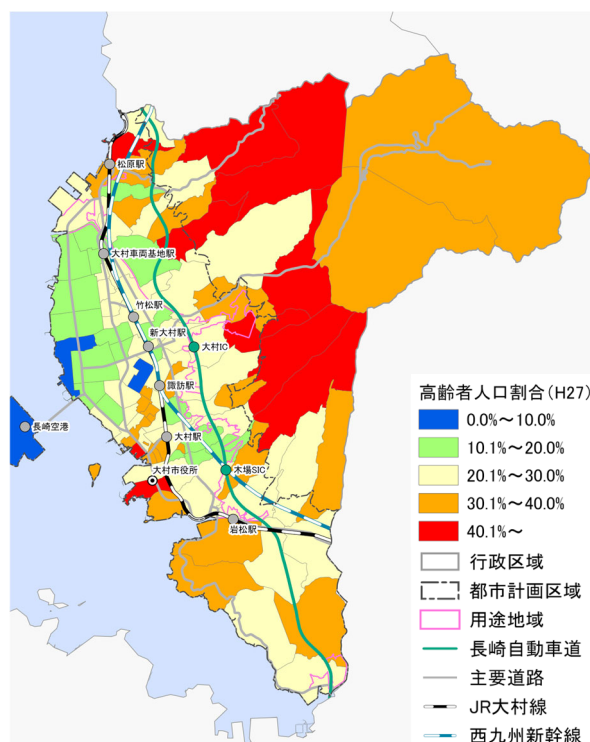


人口の推移

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所



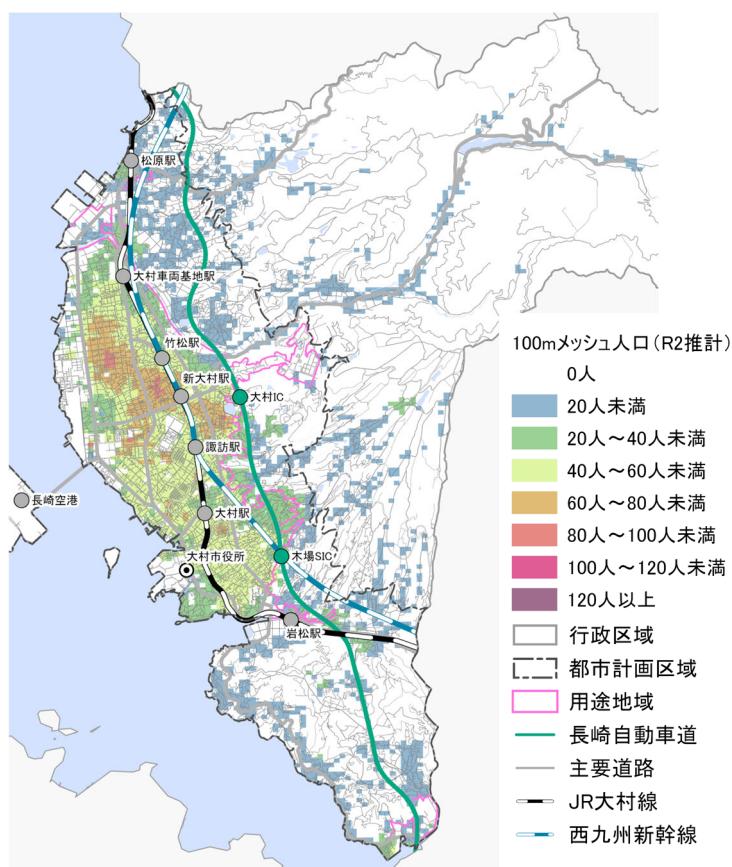
人口増減率（平成17年～平成27年）



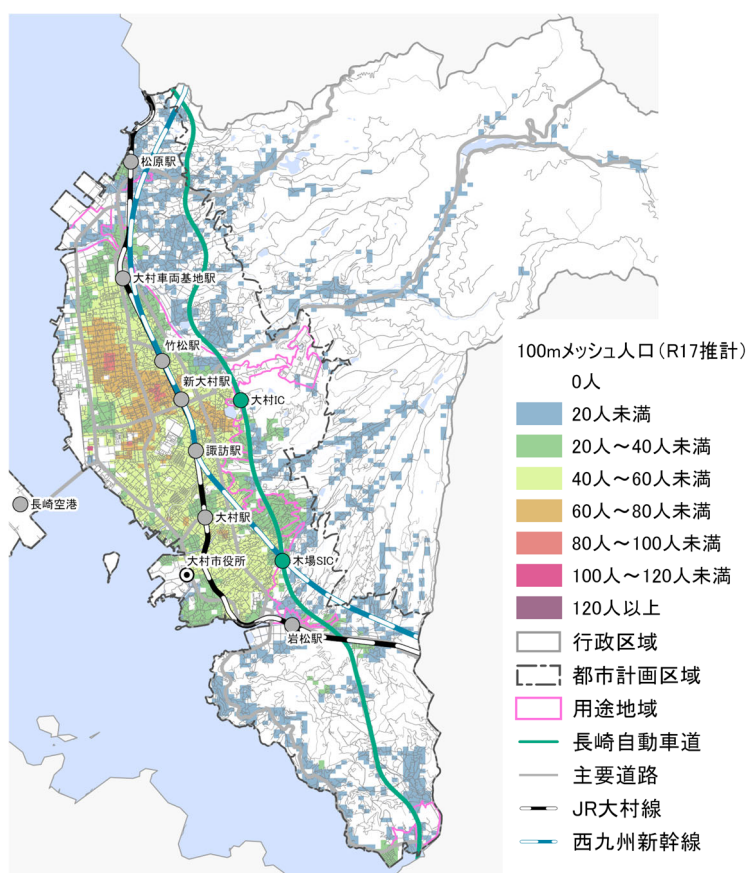
高齢者人口の割合（平成27年）

出典：都市計画基礎調査

令和 2（2020）年及び令和 17（2035）年の人口分布の推計結果から、新大村駅～大村車両基地駅の西側地域を中心に今後も人口集積が進むと予測されます。



人口分布の推計（令和 2 年）



人口分布の推計（令和 17 年）

人口分布の予測の考え方

①100m メッシュ人口（平成 27 年）

- ・平成 27 年国勢調査 100m メッシュデータを使用

②100m メッシュ人口（令和 2 年）

- ・住民基本台帳を基に平成 27 年～令和 2 年までの性別・年齢階級別の増減率を小地域別に算出
- ・小地域の増減率を①に乗じて 100m メッシュ人口を推計

③100m メッシュ人口（令和 17 年）

- ・①を基に国立社会保障・人口問題研究所の推計に用いられるパラメータ（純移動率、出生率、生存率、出生性比）を用いて 100m メッシュ人口を推計

④平均置換処理

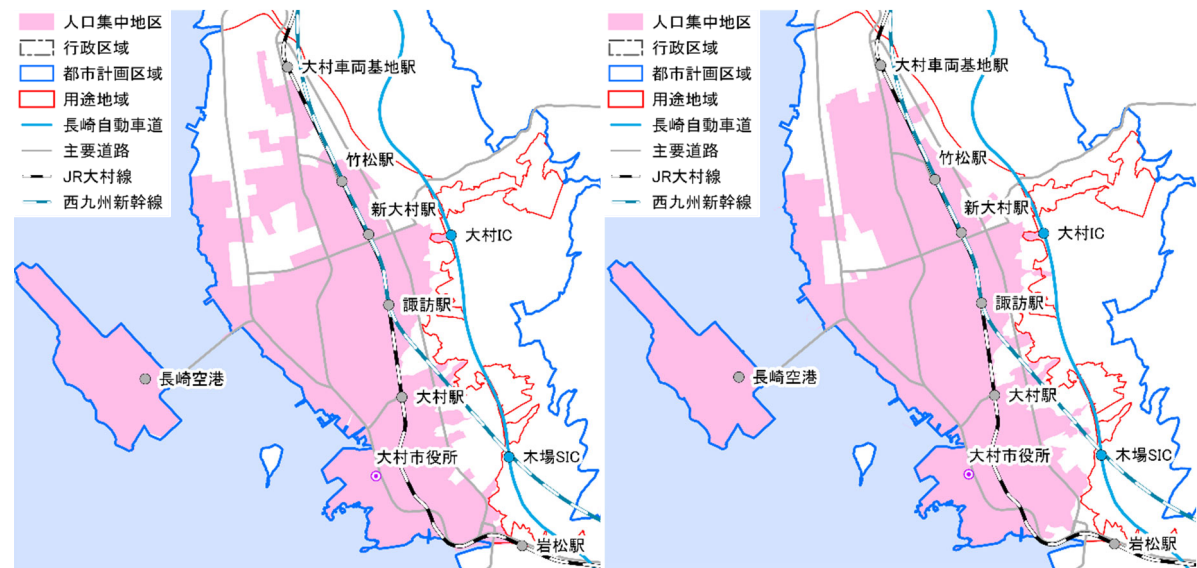
- ・人口集積の特徴をよりつかみやすくするため、②③の推計結果を基に、各メッシュの値を周辺 25 メッシュ（5×5 メッシュ）内の平均値に置換

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

1.2 土地利用

市北部を中心に、人口集中地区が拡大しており、人口集中地区の面積及び人口密度は増加を続けています。また、市街地の拡大に伴って、市街地周辺に広がる田畑等の農地では、住宅用地などの都市的土地利用への転換がみられます。

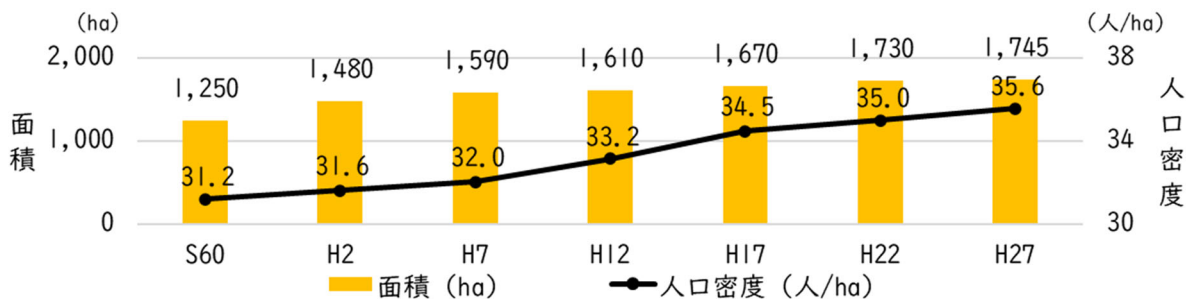
新大村駅や大村車両基地駅の開業及び駅周辺整備の進展等に伴い、今後も引き続き、市北部を中心とした市街地の拡大が続くと予想される中で、無秩序な市街地拡大によって、新たな都市基盤整備や維持管理の費用が増大する懸念があることから、地域の特性に応じて計画的な土地利用を推進することが重要となっています。



人口集中地区（平成7年）

人口集中地区（平成27年）

出典：国土数値情報、都市計画基礎調査



人口集中地区の面積・人口密度

出典：都市計画基礎調査、国勢調査

土地利用の変化（平成24年～平成30年）（注1）

単位：ha

自然的土地利用（平成24年）	都市的土地利用（平成30年）				合計
	住宅用地	商業用地	公的用地	工業用地、 その他の空地	
田	13.83	1.75	12.30	30.24	58.12
畑	26.08	4.27	15.65	20.75	66.74
森林	3.59	0.96	5.19	9.60	19.34
水面、その他の自然地	7.15	1.88	8.13	15.56	32.72
合計	50.65	8.85	41.27	76.16	176.93

出典：都市計画基礎調査

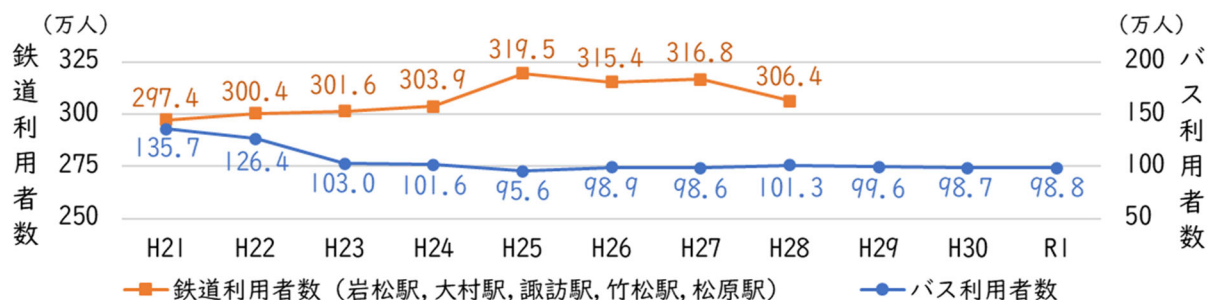
（注1）公的用地は、公益施設用地・道路用地・交通施設用地・公共空地・その他の公的施設用地のことを指す。
その他の公的施設用地、その他の自然地及びその他の空地は、都市計画基礎調査実施要領の定義に準じる。

1.3 都市交通

近年の鉄道及び路線バスの年間利用者数は減少傾向にあり、市内人口の増加が公共交通の利用者数増加に結びついていない状況となっています。

鉄道及び路線バスの利用圏域は比較的人口密度が高い地域をカバーしており、令和22(2040)年には、鉄道利用圏域の人口カバー率は総人口の約40%、路線バス利用圏域の人口カバー率は総人口の約77%となる見込みです。

市内人口は今後減少に転じることが見込まれており、人口減少に伴う利用者数の減少によって公共交通サービスの水準が低下し、利便性が低い地域が増えてくることが懸念されます。



公共交通利用者数 (注1)

出典：長崎県統計年鑑、長崎県営バス資料

(注1) 平成29(2017)年度分から鉄道利用者数は非公表



公共交通網

第2章 立地の適正化により解決すべき課題



公共交通利用圏域

公共交通利用圏域の人口カバー率（注1）

地区 区分	鉄道駅利用圏域（駅から800m圏域）					
	地区人口 ①		徒歩圏人口 ②		人口カバー率 ②÷①×100%	
	R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	2,065	1,793	1,206	1,035	58.4%	57.7%
福重	4,077	3,943	123	1,739	3.0%	44.1%
竹松	22,921	23,171	7,740	10,780	33.8%	46.5%
西大村	31,139	30,591	9,639	13,963	31.0%	45.6%
萱瀬	2,108	1,818	4	4	0.2%	0.2%
大村	26,672	25,475	8,586	8,198	32.2%	32.2%
鈴田	3,191	3,002	1,052	994	33.0%	33.1%
三浦	3,193	2,933	0	0	-	-
市全体	95,367	92,725	28,350	36,712	29.7%	39.6%

地区 区分	バス停利用圏域（バス停から300m圏域）					
	地区人口 ①		徒歩圏人口 ②		人口カバー率 ②÷①×100%	
	R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	2,065	1,793	1,494	1,299	72.3%	72.5%
福重	4,077	3,943	1,371	1,354	33.6%	34.3%
竹松	22,921	23,171	17,637	17,750	76.9%	76.6%
西大村	31,139	30,591	24,745	24,370	79.5%	79.7%
萱瀬	2,108	1,818	1,185	1,012	56.2%	55.7%
大村	26,672	25,475	22,788	21,904	85.4%	86.0%
鈴田	3,191	3,002	1,149	1,090	36.0%	36.3%
三浦	3,193	2,933	2,408	2,234	75.4%	76.2%
市全体	95,367	92,725	72,777	71,013	76.3%	76.6%

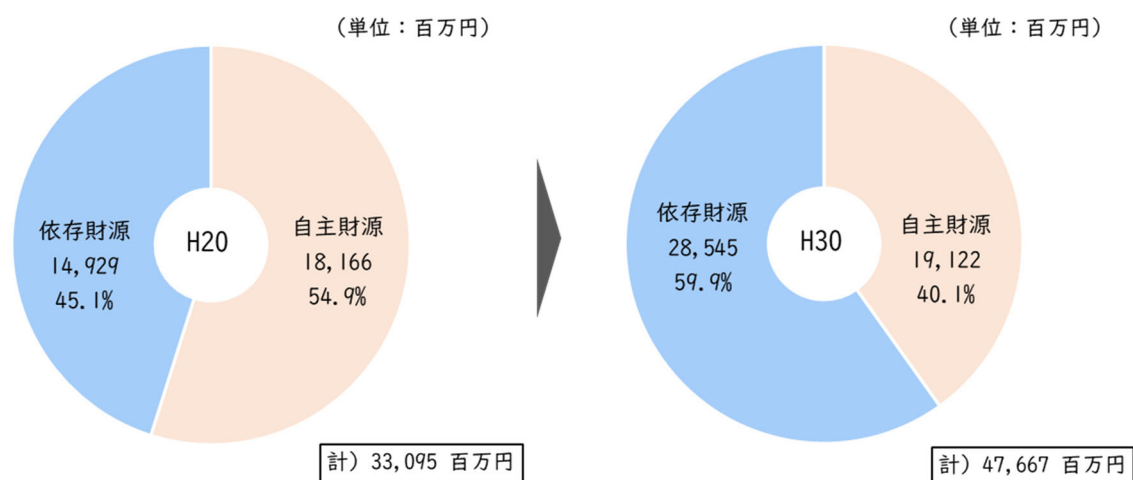
（注1） 令和2（2020）年の鉄道利用圏域には新大村駅及び大村車両基地駅の利用圏域は含まない。

1.4 財政

歳入における自主財源比率は、平成 30（2018）年度まで緩やかな減少傾向にあります。一方、歳出における扶助費は、高齢化の進展等に伴う社会保障関係費の増大によって増加傾向にあります。

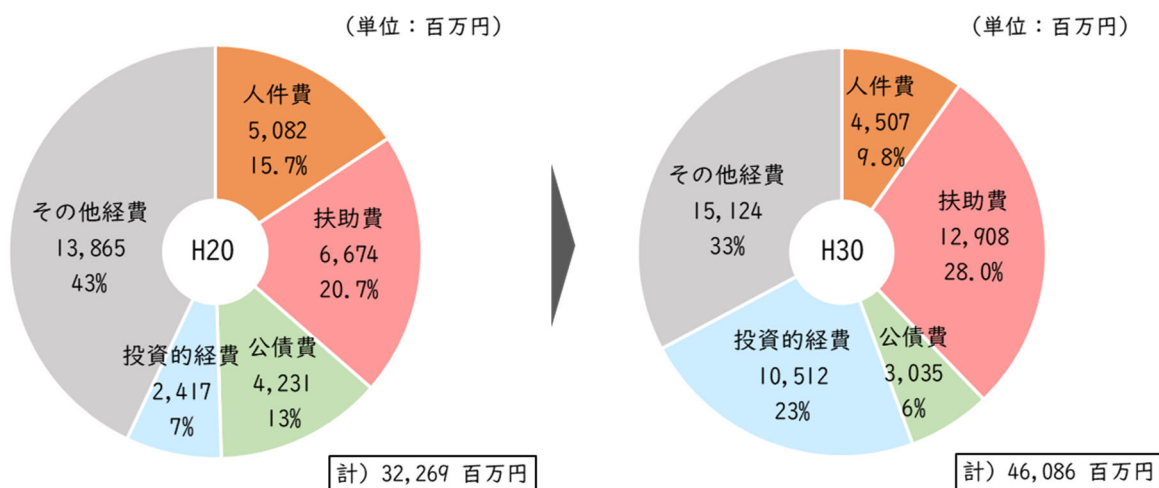
今後も引き続き、高齢化の進展等に伴う扶助費の増加や、公共施設の老朽化に伴う維持補修費の増加、総合管理計画に基づく公共施設の建替え等の大型建設事業に伴う支出の増加が見込まれます。

こうした中で、人口減少の抑制等による市民税・固定資産税等をはじめとした自主財源の確保や、社会保障関係費の適正化、既存ストックの活用等による歳出の抑制など、限られた財源の中で効率的な都市経営が求められています。



歳入の変化（一般会計決算）

出典：庁内資料



歳出の変化（一般会計決算）

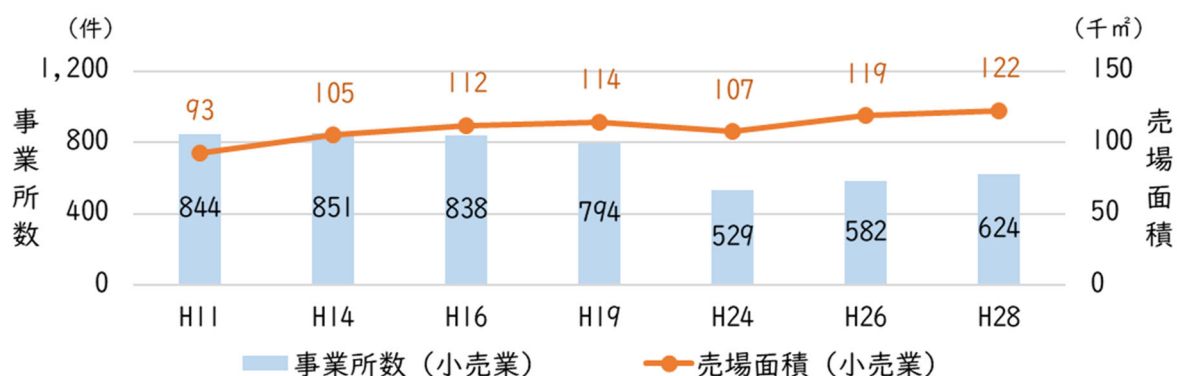
出典：庁内資料

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

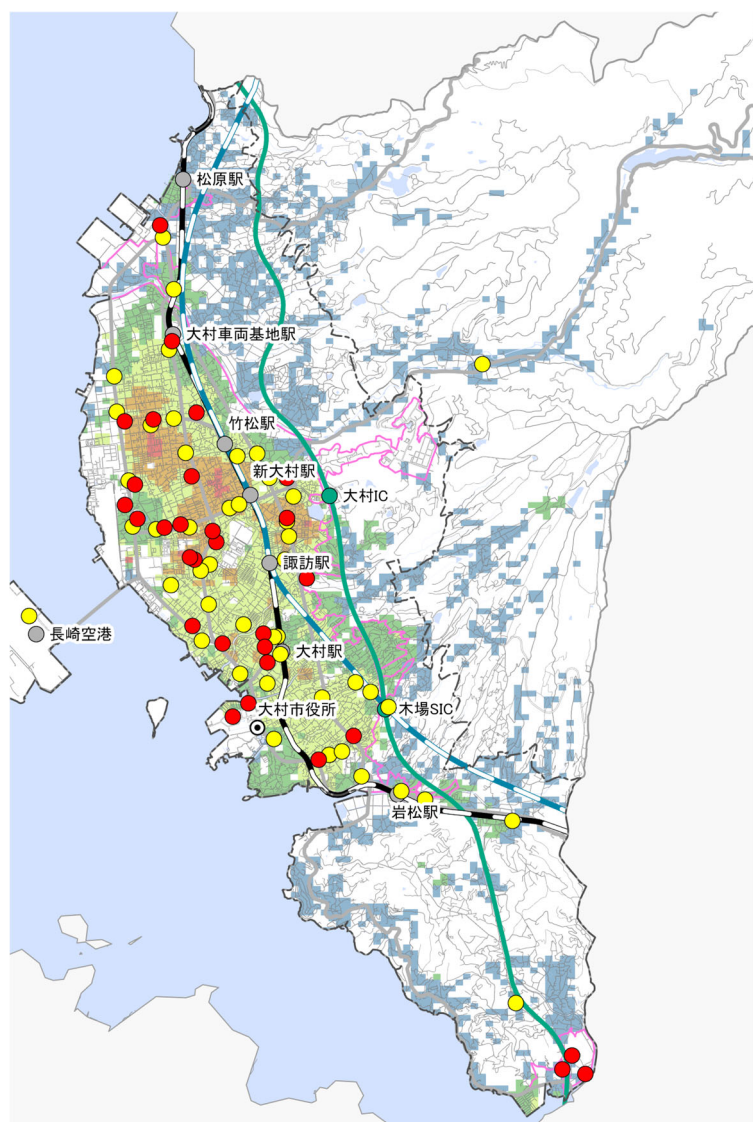
1.5 経済

近年、小売業の事業所数は減少傾向にある一方、売場面積は増加傾向にあり、大規模小売店舗の立地が進んでいることが推察されます。また、市内では人口密度が比較的高い地域を中心にスーパーマーケットやコンビニエンスストア等の商業施設が立地しています。

今後、人口減少が見込まれる中、地域の人口が商業施設等の立地に必要な人口規模を下回るような状況となった場合は、地域における商業施設等の維持が困難となり、市民の生活利便性が低下するおそれがあります。



出典：商業統計調査、経済センサス



地区区分	スーパーマーケット	コンビニ・商店
松原	1	1
福重		1
竹松	6	9
西大村	13	17
萱瀬		1
大村	7	13
鈴田		3
三浦	3	1
長崎空港		1
市全体	30	47

商業施設の立地状況

- スーパーマーケット
- コンビニエンスストア・商店

100mメッシュ人口(R2推計)

0人

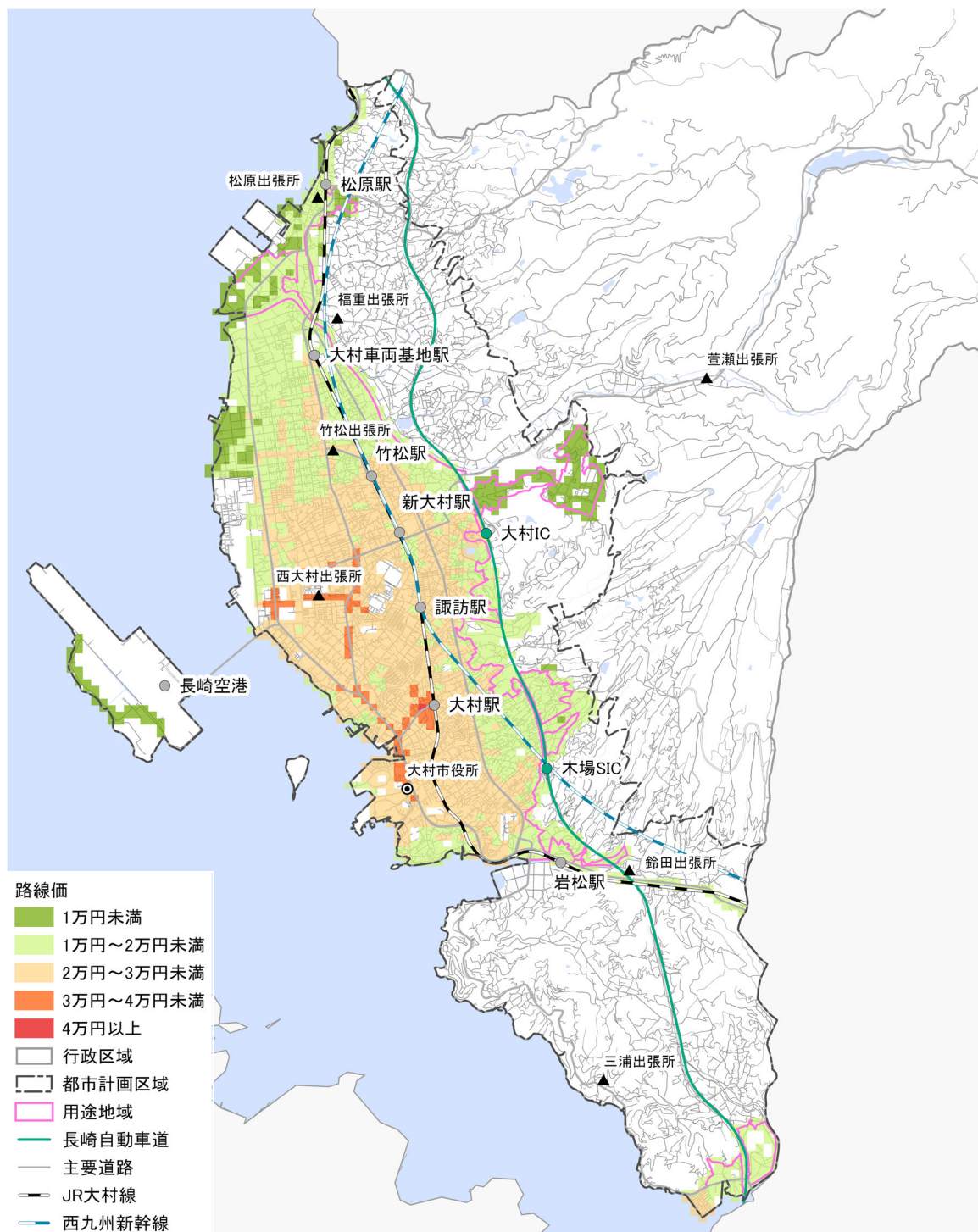
- 20人未満
- 20人～40人未満
- 40人～60人未満
- 60人～80人未満
- 80人～100人未満
- 100人～120人未満
- 120人以上

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域
- 長崎自動車道
- 主要道路
- JR大村線
- 西九州新幹線

1.6 地価

路線価を100mメッシュごとに評価したメッシュ別路線価をみると、用途地域内では比較的路線価は高い傾向にあります。

竹松駅以北では2万円未満のエリアが多い一方で、竹松駅以南では、2万円以上のエリアが多く、特に大村駅周辺や国道34号沿道で3万円以上のエリアもみられます。



出典：庁内資料

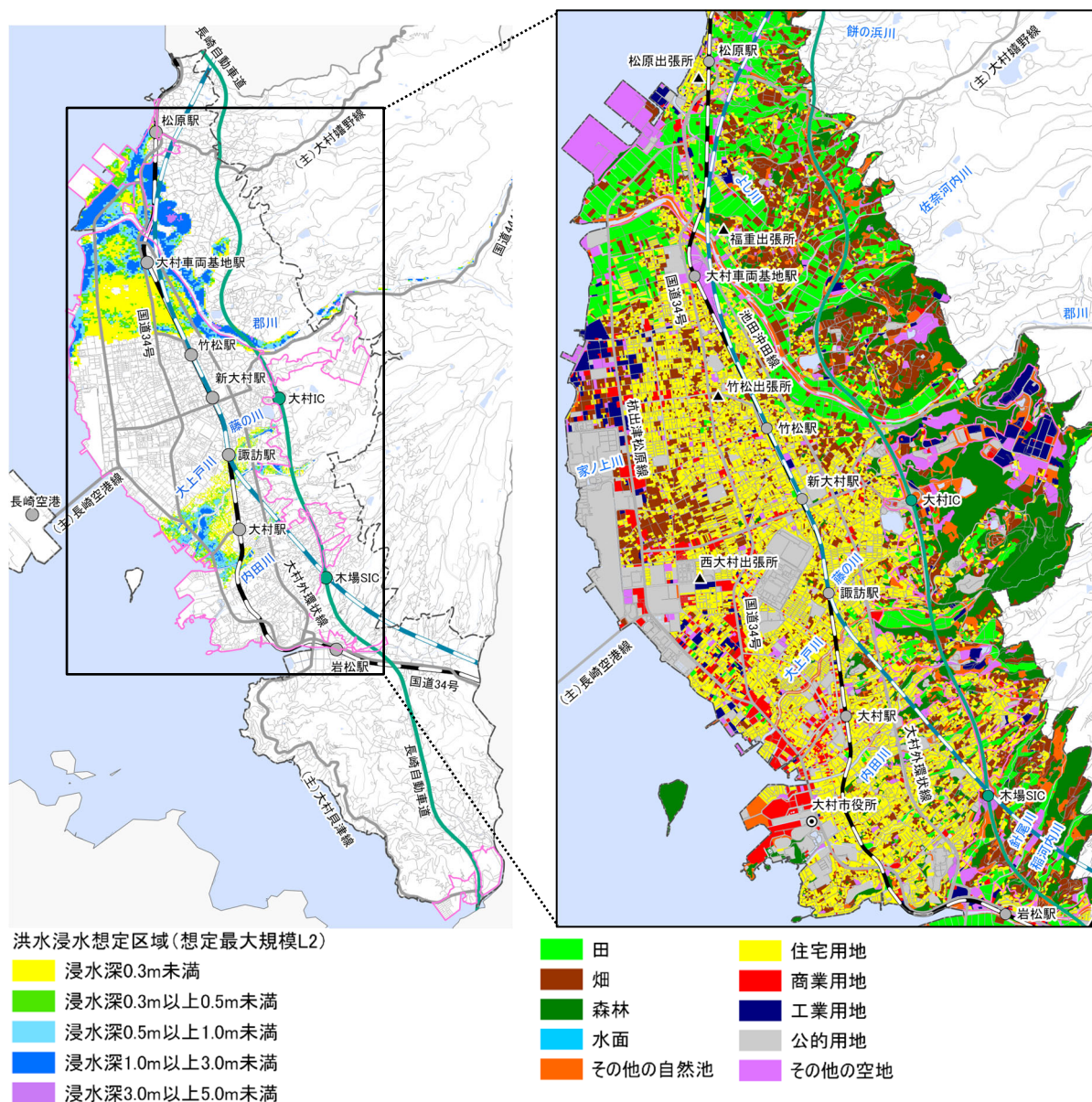
第2章 立地の適正化により解決すべき課題

1.7 災害

平成 27（2015）年の水防法改正に伴い、想定し得る最大規模の降雨を前提とした洪水浸水想定区域が作成され、これによって浸水想定区域に指定されるエリアが拡大しました。こうした中、郡川周辺では近年人口が増加傾向にあり、また、大上戸川周辺では既にまとまった住宅地が形成されています。

萱瀬地区や鈴田地区などの中山間地域を中心に、土砂災害警戒区域等が点在しているとともに、用途地域内でも大村駅周辺の緑地を中心に土砂災害警戒区域等が点在しています。

近年、自然災害が頻発・激甚化する中で、様々な災害から市民の生命と財産を守るための対策が重要となっています。

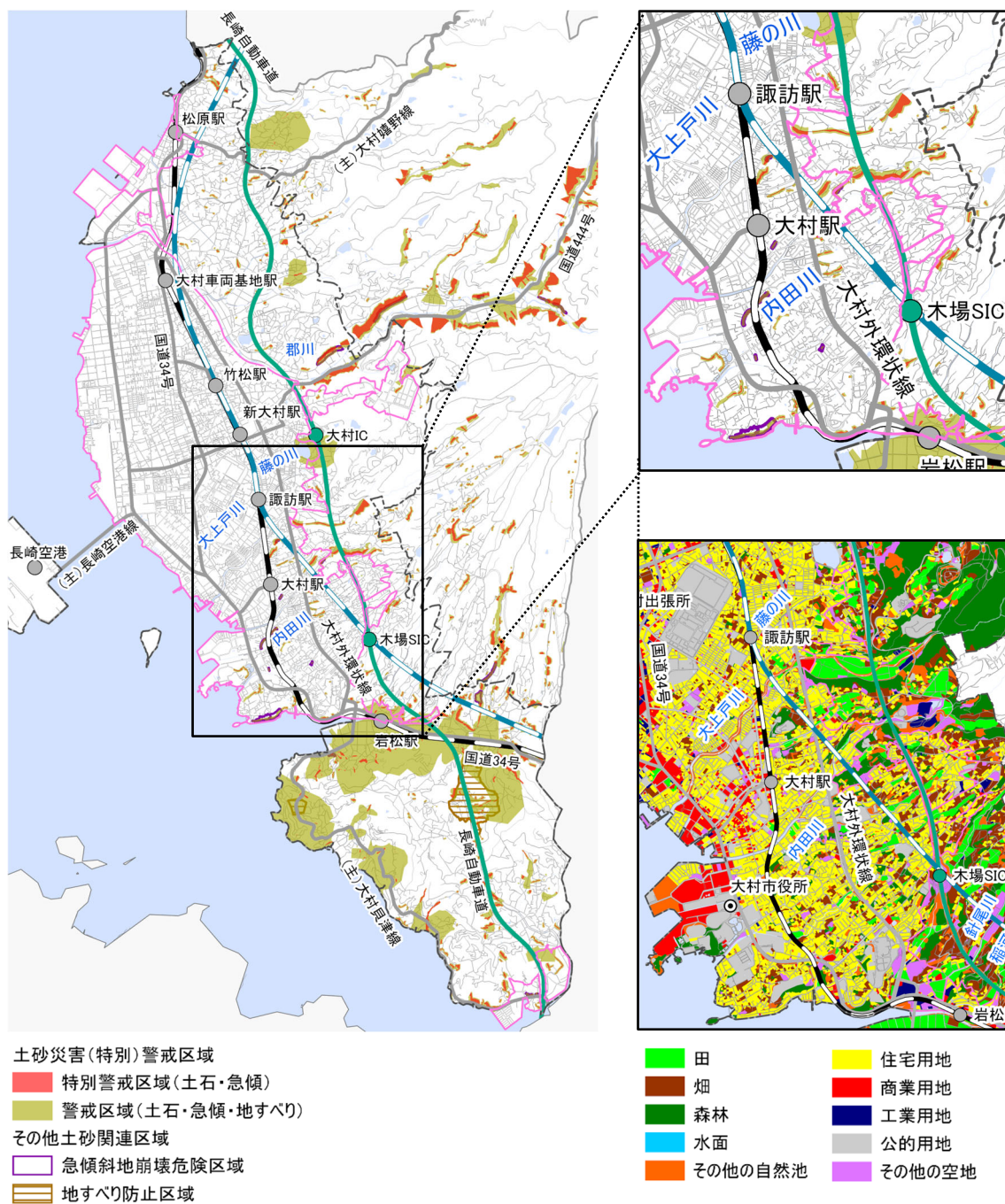


洪水浸水想定区域

土地利用現況(平成30年)^(注1)

出典：大村市防災マップ2021、都市計画基礎調査

(注1) 公的用地は、公益施設用地・道路用地・交通施設用地・公共空地・その他の公的施設用地のことを指す。



土砂災害警戒区域等

土地利用現況(平成30年)^(注1)

出典：大村市防災マップ2021、都市計画基礎調査

(注1) 公的用地は、公益施設用地・道路用地・交通施設用地・公共空地・その他の公的施設用地のことを指す。

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

1.8 都市機能

推計人口を勘案すると、スーパーマーケットやコンビニエンスストア、医療施設（内科診療あり）における人口カバー率については、比較的多くの地区で現状維持あるいは増加する見込みとなっていますが、高齢者施設や保育園・幼稚園、金融機関における500m圏内の人口カバー率は、多くの地区で今後減少の見込みとなっています。

将来的な人口減少に伴い、1施設あたりの人口規模が低下すると、都市機能も衰退していくことが懸念されます。

都市機能の分布状況

地区 区分	スーパーマーケット（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	1	2,065	1,793	280	249	13.5%	13.9%
福重	0	4,077	3,943	401	388	9.8%	9.8%
竹松	6	22,921	23,171	15,632	15,917	68.2%	68.7%
西大村	13	31,139	30,591	22,809	22,584	73.2%	73.8%
萱瀬	0	2,108	1,818	6	6	0.3%	0.3%
大村	7	26,672	25,475	12,266	11,824	46.0%	46.4%
鈴田	0	3,191	3,002			-	-
三浦	3	3,193	2,933	517	493	16.2%	16.8%
市全体	30	95,367	92,725	51,911	51,461	54.4%	55.5%

地区 区分	コンビニエンスストア・商店（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	1	2,065	1,793	137	123	6.6%	6.9%
福重	1	4,077	3,943	1,653	1,630	40.5%	41.3%
竹松	9	22,921	23,171	18,984	19,237	82.8%	83.0%
西大村	17	31,139	30,591	27,283	26,837	87.6%	87.7%
萱瀬	1	2,108	1,818	376	334	17.8%	18.4%
大村	13	26,672	25,475	18,489	17,852	69.3%	70.1%
鈴田	3	3,191	3,002	1,604	1,523	50.3%	50.7%
三浦	1	3,193	2,933	73	63	2.3%	2.1%
市全体	47	95,367	92,725	68,599	67,600	71.9%	72.9%

地区 区分	医療施設・内科系（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	0	2,065	1,793			-	-
福重	2	4,077	3,943	1,556	1,547	38.2%	39.2%
竹松	7	22,921	23,171	17,757	17,994	77.5%	77.7%
西大村	22	31,139	30,591	28,266	27,727	90.8%	90.6%
萱瀬	0	2,108	1,818			-	-
大村	19	26,672	25,475	17,106	16,333	64.1%	64.1%
鈴田	0	3,191	3,002	10	9	0.3%	0.3%
三浦	0	3,193	2,933			-	-
市全体	50	95,367	92,725	64,694	63,610	67.8%	68.6%

: カバー率が増加する地区
 : カバー率が減少する地区

都市機能の分布状況（つづき）

地区 区分	高齢者施設・通所系（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	5	2,065	1,793	1,293	1,110	62.6%	61.9%
福重	2	4,077	3,943	995	971	24.4%	24.6%
竹松	22	22,921	23,171	21,473	21,691	93.7%	93.6%
西大村	18	31,139	30,591	25,215	24,579	81.0%	80.3%
萱瀬	2	2,108	1,818	622	524	29.5%	28.8%
大村	14	26,672	25,475	12,697	11,801	47.6%	46.3%
鈴田	2	3,191	3,002	1,297	1,230	40.6%	41.0%
三浦	2	3,193	2,933	225	173	7.0%	5.9%
市全体	67	95,367	92,725	63,817	62,078	66.9%	66.9%

地区 区分	障害者福祉施設・通所系（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	5	2,065	1,793	1,221	1,044	59.1%	58.3%
福重	2	4,077	3,943	2,086	2,078	51.2%	52.7%
竹松	15	22,921	23,171	18,287	18,468	79.8%	79.7%
西大村	18	31,139	30,591	22,900	22,271	73.5%	72.8%
萱瀬	3	2,108	1,818	472	429	22.4%	23.6%
大村	25	26,672	25,475	18,322	17,549	68.7%	68.9%
鈴田	9	3,191	3,002	1,636	1,548	51.3%	51.6%
三浦	4	3,193	2,933	482	443	15.1%	15.1%
市全体	81	95,367	92,725	65,407	63,830	68.6%	68.8%

地区 区分	幼稚園・保育所・認定こども園等（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	1	2,065	1,793	656	571	31.8%	31.9%
福重	4	4,077	3,943	1,859	1,808	45.6%	45.8%
竹松	15	22,921	23,171	19,148	19,264	83.5%	83.1%
西大村	20	31,139	30,591	27,456	26,793	88.2%	87.6%
萱瀬	1	2,108	1,818	268	182	12.7%	10.0%
大村	19	26,672	25,475	18,603	18,054	69.7%	70.9%
鈴田	1	3,191	3,002	903	846	28.3%	28.2%
三浦	2	3,193	2,933	754	740	23.6%	25.2%
市全体	63	95,367	92,725	69,648	68,258	73.0%	73.6%

地区 区分	金融機関（施設から500m圏域）						
	現況 施設数	人口		徒歩圏人口		カバー率	
		R2	R17	R2	R17	R2	R17
松原	2	2,065	1,793	790	688	38.3%	38.4%
福重	1	4,077	3,943	1,287	1,239	31.6%	31.4%
竹松	5	22,921	23,171	10,956	10,978	47.8%	47.4%
西大村	12	31,139	30,591	21,648	21,060	69.5%	68.8%
萱瀬	2	2,108	1,818	389	288	18.4%	15.9%
大村	7	26,672	25,475	10,716	10,144	40.2%	39.8%
鈴田	2	3,191	3,002	826	776	25.9%	25.9%
三浦	1	3,193	2,933	477	487	15.0%	16.6%
市全体	32	95,367	92,725	47,088	45,661	49.4%	49.2%

: カバー率が増加する地区
 : カバー率が減少する地区

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

2 上位・関連計画における位置づけ

2.1 第5次大村市総合計画「後期基本計画」(令和3年3月策定)

第5次大村市総合計画は、本市の行政運営における最上位の計画であり、本市の将来目標や施策など、行政運営の基本的な指針が示されています。

本市の将来像

～行きたい、働きたい、住み続けたい～ しあわせ実感都市 大村

まちづくりの基本目標

- 基本目標1：人を育むまち
- 基本目標2：健康でいきいきと暮らせるまち
- 基本目標3：安全・安心なまち
- 基本目標4：活力に満ちた産業のまち
- 基本目標5：機能的で環境と調和したまち
- 基本目標6：持続可能な行財政運営と市民協働の推進

都市構造の考え方

- ・ 少子高齢化の進行や将来的な人口減少に対応するためのコンパクトで機能的な都市づくり
- ・ 国道34号と国道444号を「都市軸」に、大村駅周辺や新幹線新大村駅周辺などを都市拠点とした都市構造の形成



都市構造の考え方

出典：第5次大村市総合計画

2.2 大村市都市計画マスタープラン（令和4年3月（令和7年7月一部改訂））

大村市都市計画マスタープランは、土地利用のあり方、道路や公園、住宅づくりなど、都市計画に関する基本的な方針を定めるものであり、将来都市像やまちづくりの目標等が示されています。

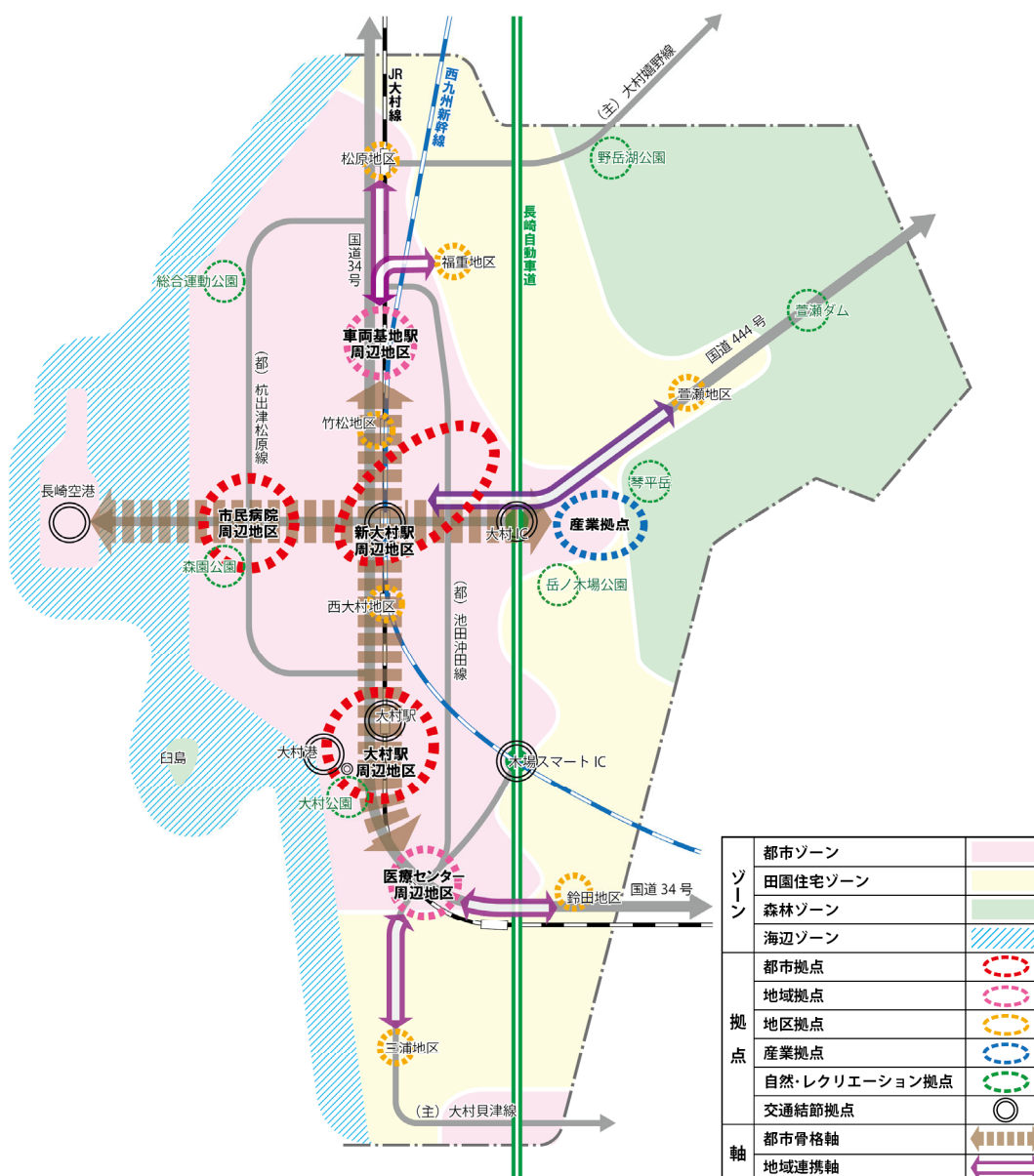
将来都市像

人があつまる まちがつながる ミライがひろがるまち 大村

まちづくりの目標

- 目標Ⅰ：多様な都市活動を支える持続可能でコンパクトなまちをつくります
- 目標Ⅱ：元気・笑顔の暮らしを支える、快適な居住環境をつくります
- 目標Ⅲ：自然や歴史・文化を活かし、まちの潤いと魅力を創出します
- 目標Ⅳ：自然災害に強くしなやかさを持った、安全・安心なまちをつくります
- 目標Ⅴ：賑わいと成長をもたらす、新たな交流・連携を展開します

将来都市構造



第2章 立地の適正化により解決すべき課題

2.3 大村市地域公共交通網形成計画（平成28年3月策定）

大村市地域公共交通網形成計画は、本市にとって望ましい公共交通のすがたを明らかにするマスタープランであり、地域公共交通の方向性や目標、施策等が示されています。

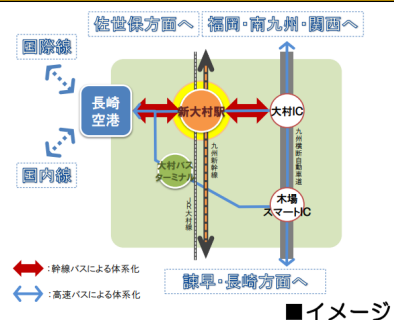
公共交通の方針

- ・都市軸を骨格として主要な拠点を結ぶ「コンパクト＋ネットワーク」のまちづくりにより、利便性が高い公共交通ネットワークを構築する

公共交通を構成する3つのネットワーク

高速交通ネットワーク

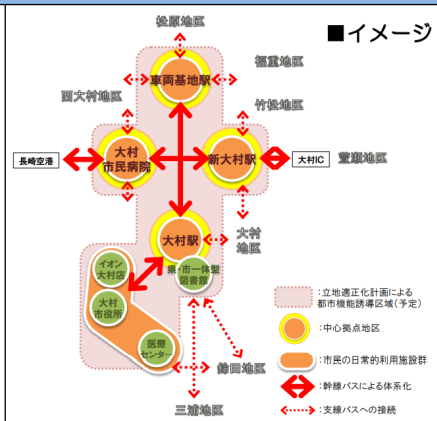
- 長崎空港や長崎自動車道大村インターチェンジに加え、九州新幹線西九州ルートの開業で将来的にも長崎県の高速交通の拠点となる。
- 長崎空港、新幹線駅（新大村駅）、高速バス（大村インターチェンジ）の高速交通体系の拠点を幹線バスで結び、大村市を中心とした長崎県内への大量移動を公共交通によって取組む体系を構築する。
- 新大村駅周辺へは、交通結節点となる駅両側に駅前広場の整備とともに、情報発信・交流施設、生活系や文教系及びビジネス・オフィス系の業務施設、都市型住宅地などの都市機能の集積を予定しているため、新大村駅を高速交通体系の核と位置づける。
- 木場スマートICの整備により、長崎空港を拠点とした長崎市方面への高速バスの速達性向上を構築する。



■イメージ

幹線バス・ネットワーク

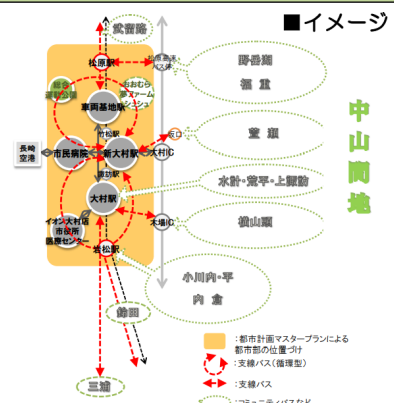
- 将来的には人口が減少に転じ、高齢化が進行することが予想される中、バス利用者の減少に伴う路線バスの減便が懸念され、結果的に中心拠点間のバスサービス水準の低下を招き、大村市がめざす将来都市像の実現が難しくなる。
- バス路線を幹線と支線へ再編し、立地適正化計画の中心拠点間を連絡する幹線バスの利便性を向上させ、都市の再構築を促すための都市軸を強化する。
- 中心拠点では、幹線バス、支線バス、必要に応じてコミュニティバス等の乗継を前提としたバスのネットワーク化を形成することでバス利用の利便性を向上させる。
- 利便性を向上させるため、拠点間を連絡する幹線バスの運行頻度を高めるだけでなく、適当なダイヤで支線バスが幹線区間を運行することで、都市機能誘導区域外から乗車したバス利用者が乗継なしで目的地まで移動できるルートを作り、幹線区間の運行頻度を高めることを図る。



■イメージ

支線バスとコミュニティバス等のネットワーク

- 支線バスは、都市部の居住地の移動を支えるとともに、都市計画道路池田中田線の整備に伴い構成される大村市の環状線として、市の都心周辺に立地する総合運動公園などへの移動を支える。
- また、高速バス停等を乗り継ぎ拠点バス停とし、支線バスとコミュニティバス等をネットワーク化することで公共交通の利便性を図る。
- 中山間部は、コミュニティバス等の運行により地域住民の日常生活のための移動を支えるものとする。コミュニティバス等は、運行エリアの特性に合わせて定時定路線とするか、予約運行型（デマンド型）とするのか地域住民と協議を行い、住民主体型の公共交通として運行を図る。
- なお、市南部に位置する三浦地区については、小中学校への通学需要を支えるため支線バスとしての位置づけでの運行を検討する。同じく鈴田地区においては諫早との国庫補助対象地域間幹線系統として維持する。



■イメージ

3 立地の適正化により解決すべき課題

前記の整理結果及び大村市都市計画マスタープランで示されている「まちづくりの課題」を踏まえ、立地の適正化により解決すべき課題を以下のように抽出・整理しました。

現状等

- ・高齢化率の上昇傾向が今後も続くと予想される中、市内人口についても将来的に減少に転じると見込まれており、今後一段の少子高齢化の進展が懸念
- ・将来的に人口減少が見込まれる中で、市街地の拡大が進行すれば、低密度化が起き、市民の生活サービスのための都市機能の維持が難しくなる恐れ
- ・中山間地では人口減少・高齢化が進行する一方で、新大村駅～大村車両基地駅の鉄道沿線の西側では人口が増加し市街地が拡大傾向

課題1 効率的・効果的な市街地の形成

人口減少や少子高齢化の進行などにより財政が厳しくなる中で、都市の利便性・活力を維持していくため、**無秩序な市街地拡大を抑制し**、既存の人口集積や都市基盤、鉄道・路線バス等の公共交通のポテンシャルを最大限に活用しながら、**コンパクトで効率的・効果的な市街地を形成**していくことが必要

現状等

- ・市街地形成の変遷に伴い、竹松・西大村・大村地区を中心に都市機能が集中
- ・既存の中心市街地に加えて、新大村駅や大村車両基地駅の新駅周辺でのまちづくりが進展し、新たな拠点が形成
- ・市民の生活利便性を支える都市機能はもとより、地区の特性・役割に応じた都市機能の集積により、機能的で魅力的な都市空間の形成が重要

課題2 地区の特性・役割に応じた都市機能の維持・誘導

商業・医療・福祉・子育て機能をはじめとした**市民生活を支える都市機能**や、地区の魅力や個性を発揮し、**まちに賑わい・交流を生み出す都市機能を維持・誘導**していくことが必要

現状等

- ・人口が増加傾向にある一方で、公共交通の利用者数は減少傾向
- ・今後、人口が減少に転じ、利用者も減少することで、公共交通サービスの水準が低下し、公共交通の利便性の低い地域が増えることが懸念
- ・新幹線開業効果を広く市内各地へ波及させていくためには、新幹線駅から各交通拠点までスムーズに移動できる公共交通サービスの提供が重要

課題3 利便性の高い公共交通サービスの提供・維持

高速交通や各拠点と連携した公共交通ネットワークを形成し、市民や市外の来訪者の足として**利便性を高めることで、公共交通の利用を促進**していくことが必要

現状等

- ・洪水浸水想定区域の見直しに伴い浸水想定区域が拡大する中、郡川周辺では近年人口が増加傾向にあり、また大上戸川沿いでは既にまとまった住宅地が形成
- ・今後も自然災害が頻発・激甚化することが懸念される中で、被害の発生をできる限り回避・抑制するための対策や、災害が発生しても、都市機能を低下させないための対策が重要

課題4 災害リスクに対して安全・安心な住環境の確保

市民に安全・安心な住環境を提供するため、河川整備などのハード対策だけでなく、**災害リスクが高いエリアへの市街地拡大を抑制し、できるだけ安全なエリアへの居住の誘導や、居住エリア内における適切な防災・減災対策を実施**していくことが必要