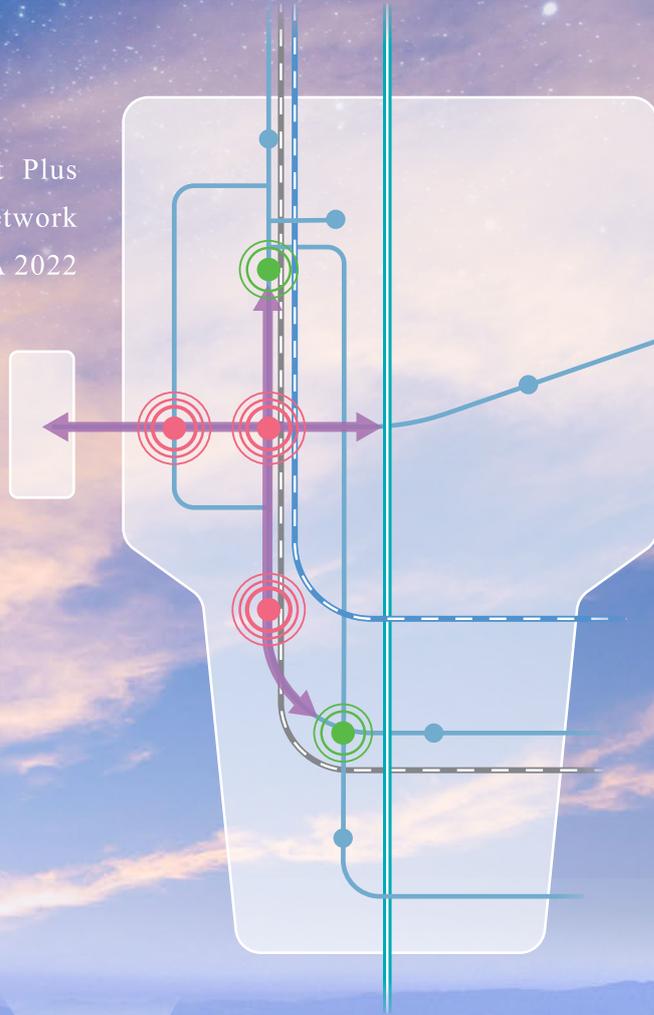


大村市立地適正化計画

概要版

Compact Plus
Network
OMURA 2022



令和4年3月



長崎空港

新大村駅

大村IC

ごあいさつ

日本では、人口減少や少子高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、また、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。こうした中、国は行政や住民、事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度を創設し、現在、全国で当該計画への取り組みが進められています。

本市は、平野部に形成されたコンパクトな市街地と良好な高速交通体系を活かして人口が増え続けていますが、将来的には人口減少に転じることが予想されており、平成29年3月に「大村市立地適正化計画」を策定してコンパクトプラスネットワークのまちづくりを進めてまいりました。

策定から5年が経過し、計画目標の達成状況の把握や必要に応じた計画の見直しを行う時期となったことに加え、頻発・激甚化する災害に対して、令和2年には都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画の新たな記載事項として「防災指針」が位置づけられることとなりました。

そこで、このたび「大村市立地適正化計画」に新たに防災指針を定めるとともに、「高齢者や子育て世代もいきいきと暮らせるまちづくり」を新たなまちづくりの方針として計画の改訂を行いました。

今後は、本計画に基づき、将来の人口減少を見据えて、商業・医療・福祉など日常生活に必要な都市機能と居住の維持・誘導を図り、令和4年9月に開業する新幹線新大村駅周辺拠点などの各拠点間を公共交通網でつなぐことで、コンパクトで持続可能なまちづくりに取り組んでまいります。また、同時期に改訂した「大村市都市計画マスタープラン」は、本市の将来都市像や都市の整備方針を示すものであり、今後は、都市計画マスタープランと立地適正化計画の一体的な運用により、積極的かつ戦略的にまちづくりを進めてまいります。

結びに、本計画の改訂にあたりまして、多大なご支援・ご協力を賜りました策定検討委員会の皆様、並びに市民アンケートやパブリックコメントなどを通じて貴重なご意見・ご提言をお寄せいただきました多くの市民の皆様に対して、心からお礼を申し上げます。

令和4（2022）年3月



大村市長 園田 裕史

－大村市立地適正化計画（概要版）－

第1章 立地適正化計画の概要	1
1 計画の背景と目的.....	1
2 立地適正化計画の記載事項.....	1
3 計画の位置づけ.....	2
4 計画区域と目標年次.....	2
5 立地適正化計画の必要性.....	3
第2章 立地の適正化により解決すべき課題	4
1 本市の現状と将来見通し.....	4
2 立地の適正化により解決すべき課題.....	7
第3章 立地適正化計画の基本的な方針等	8
1 まちづくりのターゲットとストーリー.....	8
2 目指すべき都市の骨格構造.....	9
第4章 居住誘導区域の設定	11
1 居住誘導区域の考え方.....	11
2 居住誘導区域の設定.....	13
第5章 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定	15
1 都市機能誘導区域の考え方.....	15
2 都市機能区域の設定.....	17
3 誘導施設の設定.....	19
第6章 計画を実現化するための施策の方針	21
1 誘導施策の方針.....	21
2 届出制度の運用.....	22

第7章 防災指針 23

- 1 基本的な考え方..... 23
- 2 災害ハザード情報等の収集・整理..... 23
- 3 災害リスクの高い地域等の抽出..... 23
- 4 地区ごとの課題を踏まえた取り組み方針..... 24
- 5 具体的な取り組み、スケジュール..... 25

第8章 目標値の設定 26

- 1 目標値の設定..... 26
- 2 立地適正化計画の見直し..... 27

第1章 立地適正化計画の概要

1 計画の背景と目的

本市を含む多くの地方都市では、これまで人口増加に伴い郊外開発が進み市街地が拡散してきましたが、今後は急速な人口減少が見込まれています。拡散した市街地のまま、人口が減少し居住が低密度化してしまうと、これまで一定の人口密度によって支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が困難になりかねないおそれがあります。

また、近年は水災害の頻発・激甚化等に対して、防災・減災を主流にした安全・安心な社会づくりが求められているとともに、高度経済成長期に集中的に整備されてきた社会資本の急速な老朽化への対応も求められています。

このような中、我が国では、「立地適正化計画制度」が新たに創設され、コンパクトシティの実現に向けた取り組みが推進されることとなりました。

本市においても、平成29(2017)年に大村市立地適正化計画を策定し、持続可能でコンパクトなまちづくりを推進してきましたが、令和2(2020)年6月の都市再生特別措置法改正によって、立地適正化計画の新たな記載事項として「防災指針」が位置づけられ、防災の観点により配慮したまちづくりが求められることとなりました。

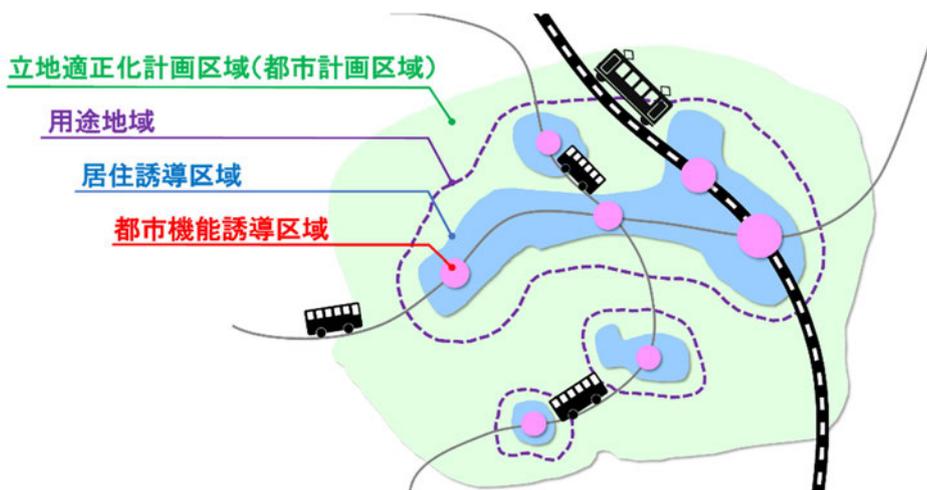
以上のような背景を踏まえ、大村市立地適正化計画の改訂を行いました。

2 立地適正化計画の記載事項

立地適正化計画では、主に次に示す事項について定めることとなっています。

立地適正化計画の記載事項

記載事項		内容
立地適正化計画の区域	区域	都市計画区域内でなければならない
	基本的な方針	住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
居住誘導区域	区域	都市の居住者の居住を誘導すべき区域
	施策	居住環境の向上、公共交通の確保、その他の居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
都市機能誘導区域	区域	都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域
	施策	立地を誘導すべき都市機能増進施設(=誘導施設)及び誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
	事業	誘導施設の立地を図るために必要な事業等に関する事項
防災指針		居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針に関する事項

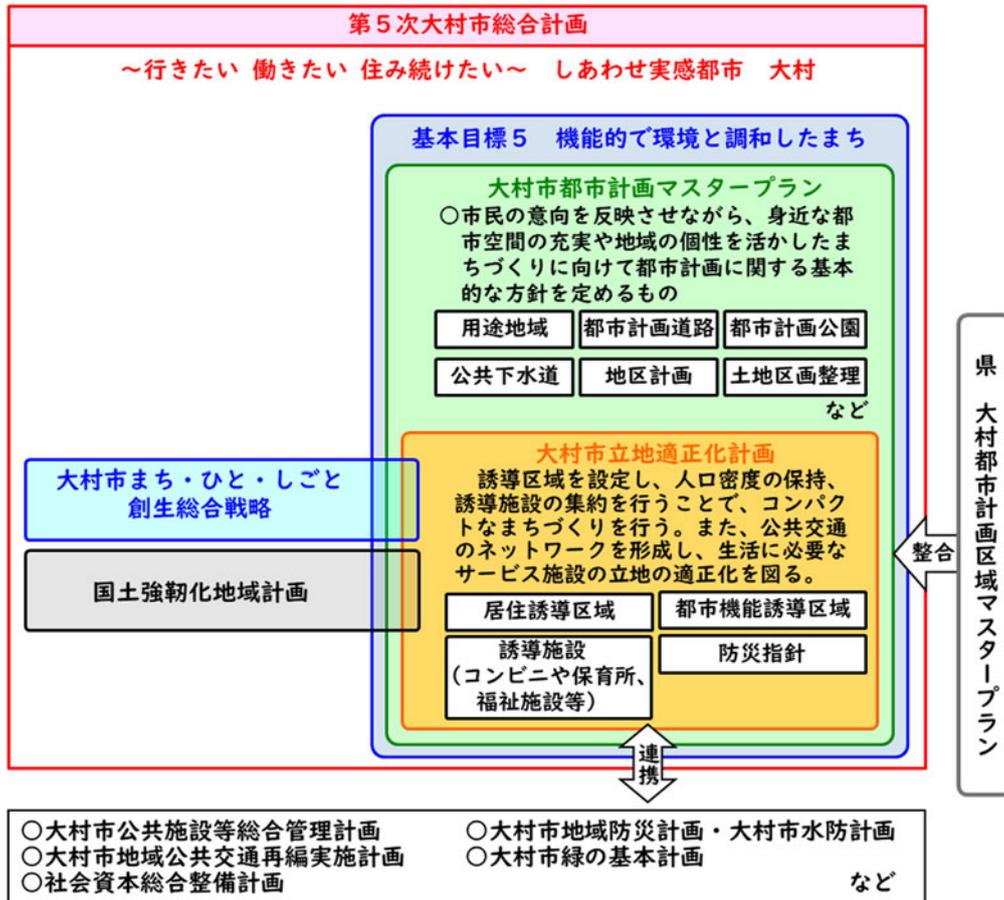


立地適正化計画のイメージ

3 計画の位置づけ

本計画は、「第5次大村市総合計画」や長崎県が策定する「都市計画区域マスタープラン」等の上位計画の内容に即するとともに、各種関連する計画と整合・連携が図られたものである必要があります。

また、本計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、都市計画マスタープランの一部とみなされます。



計画の位置づけ

4 計画区域と目標年次

4.1 計画区域

本計画の区域は、都市再生特別措置法（第81条第1項）において、都市計画区域内でなければならないとされており、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を計画区域とすることが基本とされています。

このため、本市においても大村市都市計画区域の全域を本計画の対象区域とします。

4.2 目標年次

本計画の目標年次は、令和17（2035）年度と設定します。

目標年次：令和17（2035）年度
 計画期間：平成29（2017）年度 ～ 令和17（2035）年度
 （計画の見直し：令和4（2022）年度）

第1章 立地適正化計画の概要

5 立地適正化計画の必要性

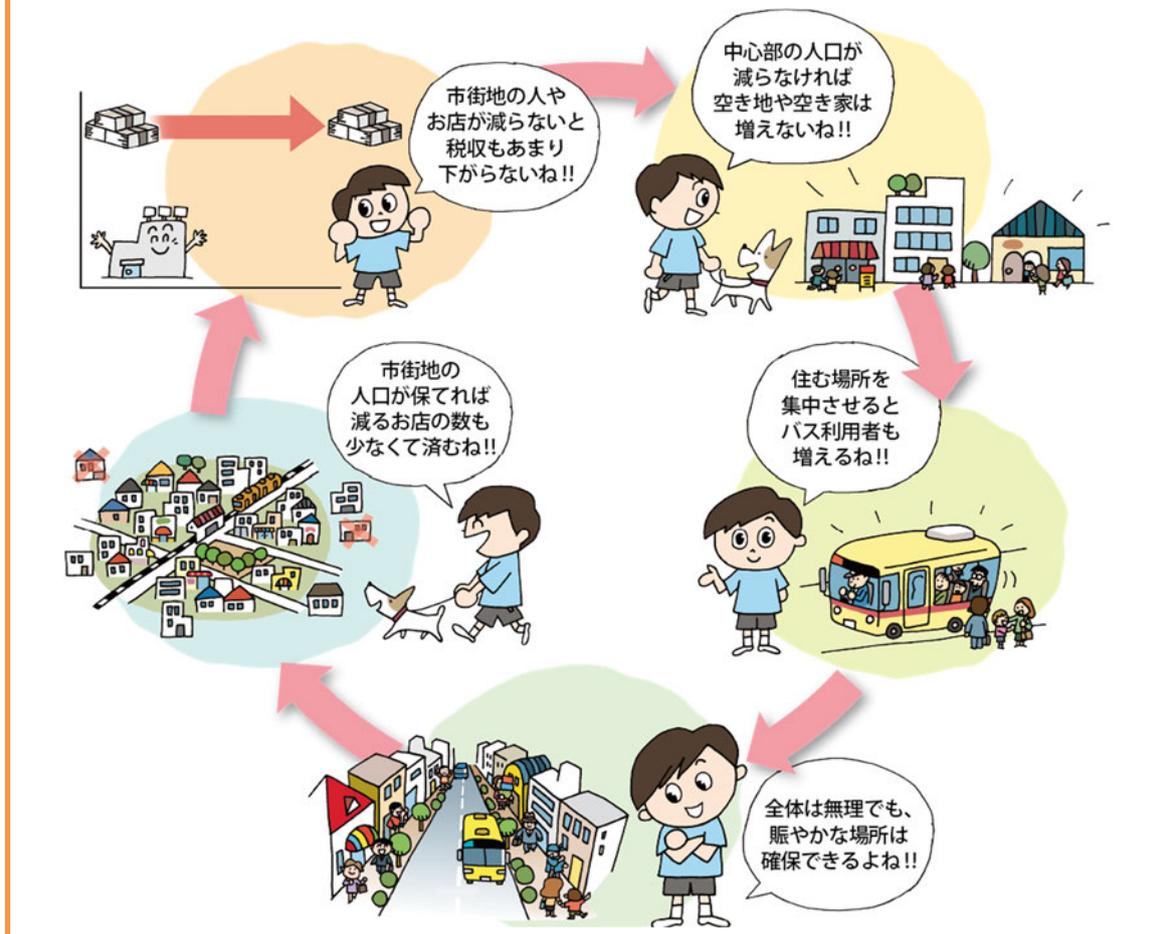
全国では、多くの地方都市が人口減少時代に入っており、本市においても将来的には人口が減少に転じることが予想されています。

人口減少や高齢化などの社会情勢の変化に対応することなく、そのままの状態でもちづくりを進めると、将来の市民生活において様々な影響が生じてきます。

- 利用者の減少により、**身近な商店が閉店するなど、生活が不便になる恐れ**
- 公共交通利用者の減少で**公共交通サービスが低下し、外出する機会が減少する恐れ**
- 企業などの減少により、**若者の働く場所が少なくなる恐れ**
- 地域活動の担い手がなくなったり、1人暮らしのお年寄りや見知らぬ人が増えるなど、**地域のつながりが弱くなる恐れ**
- 空家や空地が増え、**居住環境や景観が悪化する恐れ**
- 公共施設の維持管理や建替など**都市経営コストが増大し、財政が逼迫する恐れ**

こうした中で、本市では、立地適正化計画による集約型都市構造への取り組みと、総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略などに基づく地方創生の取り組みを合わせて推進することで、より良い将来都市像の実現を目指します。

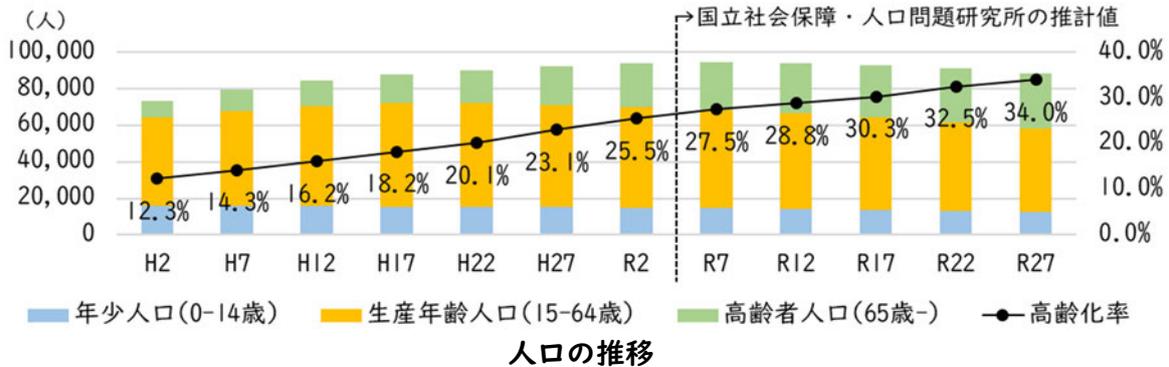
『集約型都市構造』とは、中心市街地や交通結節点の周辺に生活に必要な都市機能を集積し、公共交通の利便性を高めることや、賑わい・交流機会を確保することで、効率的で利便性の高い都市を形成するまちづくりです。このようなまちづくりにより、市民生活において以下のような良い循環効果が期待できます。



1 本市の現状と将来見通し

〔人口〕

国立社会保障・人口問題研究所の推計（平成30年12月推計）では、本市の人口は令和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。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

〔土地利用〕

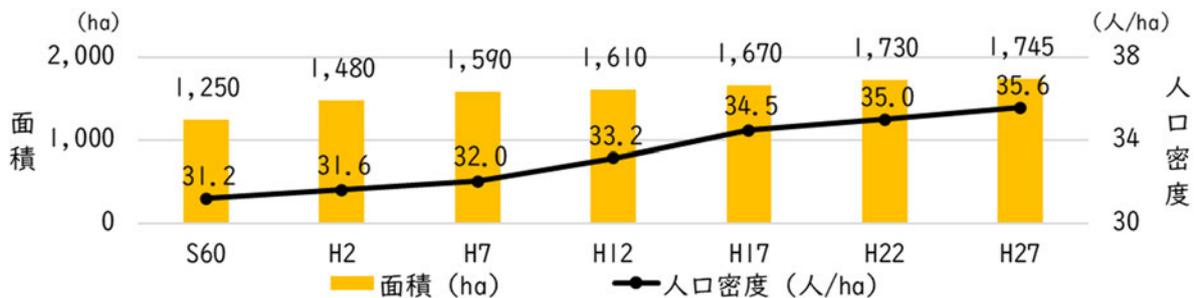
市北部を中心に、人口集中地区が拡大しており、人口集中地区の面積及び人口密度は増加を続けています。



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

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

〔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。

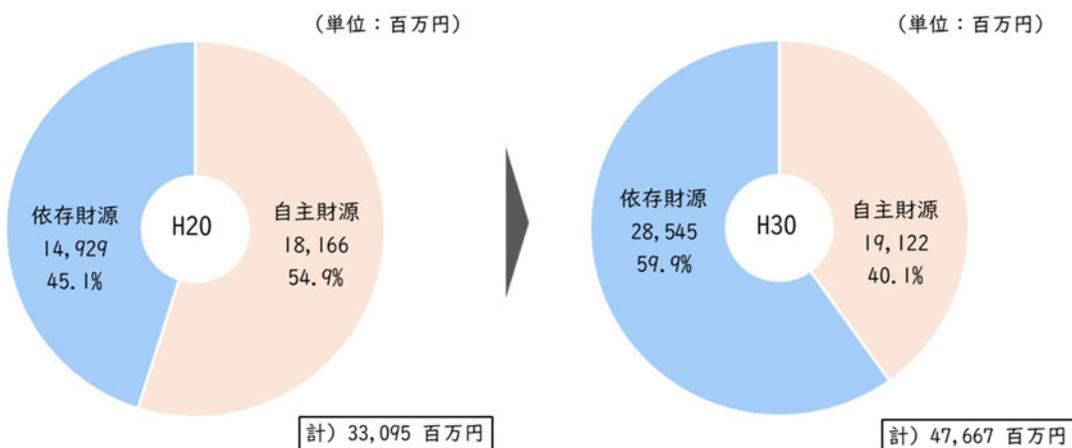


公共交通利用者数 (注1)

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

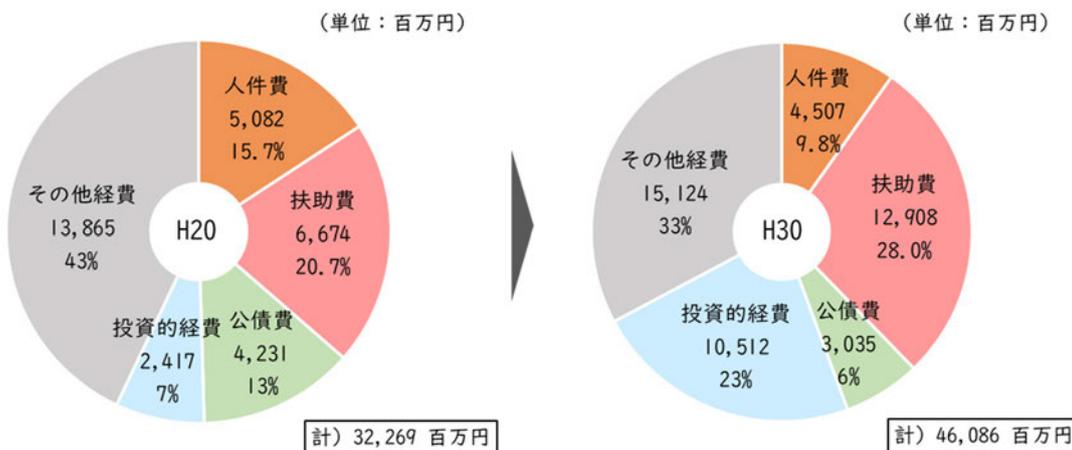
〔財政〕

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。



歳入の変化 (一般会計決算)

出典：庁内資料

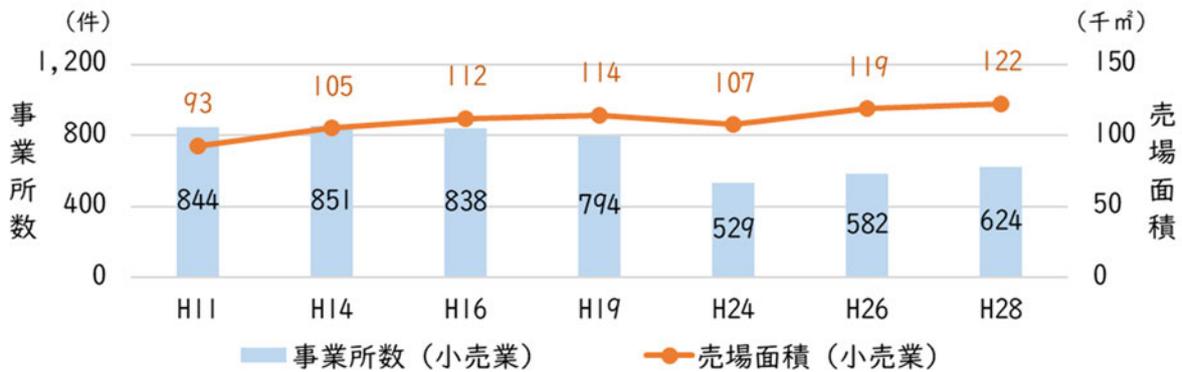


歳出の変化 (一般会計決算)

出典：庁内資料

【経 済】

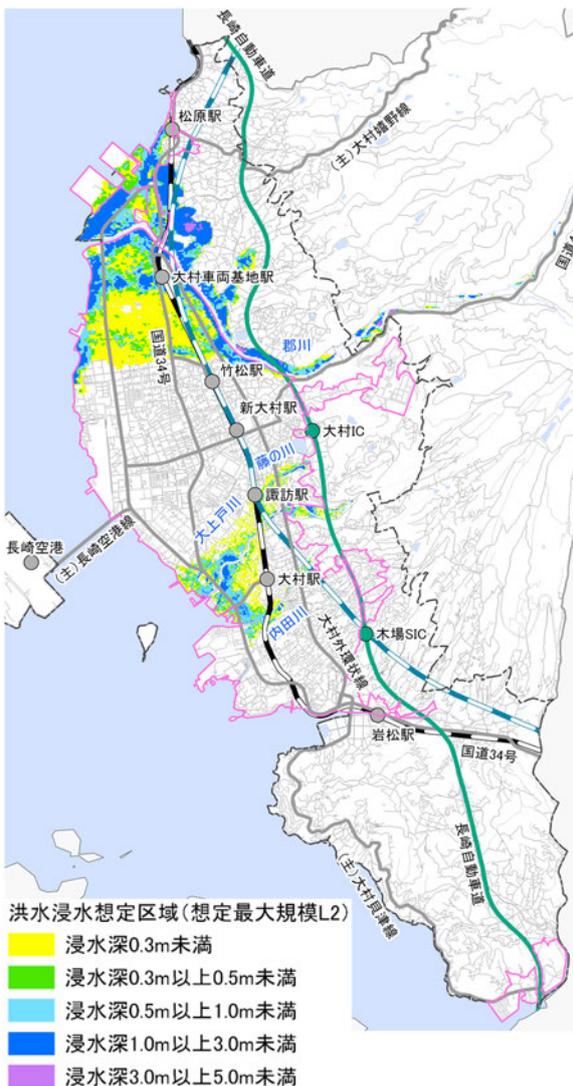
近年、小売業の事業所数は減少傾向にある一方、売場面積は増加傾向にあり、大規模小売店舗の立地が進んでいることが推察されます。また、市内では人口密度が比較的高い地域を中心にスーパーマーケットやコンビニエンスストア等の商業施設が立地しています。



出典：商業統計調査、経済センサス

【災 害】

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



土砂災害警戒区域等

出典：大村市防災マップ2021、都市計画基礎調査

第2章 立地の適正化により解決すべき課題

2 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の高めることで、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

1 まちづくりのターゲットとストーリー

立地の適正化により解決すべき課題を踏まえ、本計画の取り組みを通して目指すまちづくりの方針（ターゲット）及び課題解決のために必要な施策・誘導方針（ストーリー）を以下に示します。

■まちづくりの方針（ターゲット）

高齢者や子育て世代もいきいきと暮らせるまちづくり

- 高齢者がいきいきと暮らすことで健康年齢を高め、社会を支える子育て世代がいきいき暮らすことで社会全体が活気にあふれる魅力あるまちを目指します。
- 県内有数の住みやすいまちとして、子育て支援から医療・福祉の支援に至るまで、暮らしのニーズに応じたサービスにアクセスでき、将来にわたって生活利便性を享受しながら快適に暮らし続けられるまちを目指します。
- 充実した高速交通体系を強みとして、市内外から多くの人が集い、新たな交流や多様な活動が繰り広げられる中で、日々の暮らしを色づかせるような体験や発見と出会うことができる魅力溢れるまちを目指します。
- 近年の自然災害により都市の災害リスクが顕在化する中で、大村湾や郡川・大上戸川等の河川、多良山系の山々などの豊かな自然環境と共存し、風水害をはじめとする自然災害に対して安全・安心に暮らせるまちを目指します。

■課題解決のために必要な施策・誘導方針（ストーリー）

安心して住み続けられる良好な住環境の形成

- 都市拠点・地域拠点・地区拠点を配置し、拠点を中心に居住を誘導することで、将来的に本市の人口減少が減少に転じた場合においても一定の人口密度を確保し、暮らしを支える都市機能を維持・集積できる環境を生み出します。
- 高齢者の医療・福祉サービスの需要や若者の子育て支援のニーズなどに対し、AIやIoT、5Gといった最先端技術等を活用しながら、あらゆる世代にとって暮らしやすい住環境を形成します。

多様な交流や活動、賑わいを生み出す都市環境の形成

- 市民生活を支える都市機能はもとより、大村駅や新大村駅周辺をはじめとして、高次の都市機能や新たな企業・産業等の集積を図ることで、多様な交流や市民活動、経済活動、商業・サービス空間等を生み出します。
- 拠点周辺の低未利用地や都市農地、道路空間等を活用しながら、交流・滞在空間を創出し、居心地が良く歩きたくなる都市空間を形成することで、市内外問わず様々な人が集う魅力的なまちとして賑わいを生み出します。

まちなか～郊外までを繋ぐ公共交通ネットワークの構築

- 鉄道・バス・乗合タクシー等の各種公共交通手段によって、長崎空港・新大村駅・大村ICといった高速交通や各種拠点を繋ぐことで、まちなかの居住者はもちろん、郊外の居住者にとっても、拠点に容易にアクセスできる環境を確保します。
- 西九州新幹線の開業に伴い日常生活圏・経済圏が拡大する中で、高速交通体系と公共交通をネットワークで繋ぐことで、市外からの転入や流入を促進すると同時に、都市間の通勤・通学の利便を活かして多様なライフスタイルが選択できる環境を確保します。

市民・事業者等・行政が一体となった総合的な防災・減災対策の推進

- 居住誘導区域から災害リスクが高い地域を除外するなど、人命や財産保護の観点から、より安全な地域への居住を誘導し、自然災害による被害発生を防止します。
- 河川整備や土砂災害防止対策等の基盤整備に加えて、市民や事業者等と連携した避難環境・避難体制の充実、適切な情報提供・意識啓発等を通じて、防災面からの住環境の向上と、「いざ」という時に迅速に行動できる地域づくりを推進します。

第3章 立地適正化計画の基本的な方針等

2 目指すべき都市の骨格構造

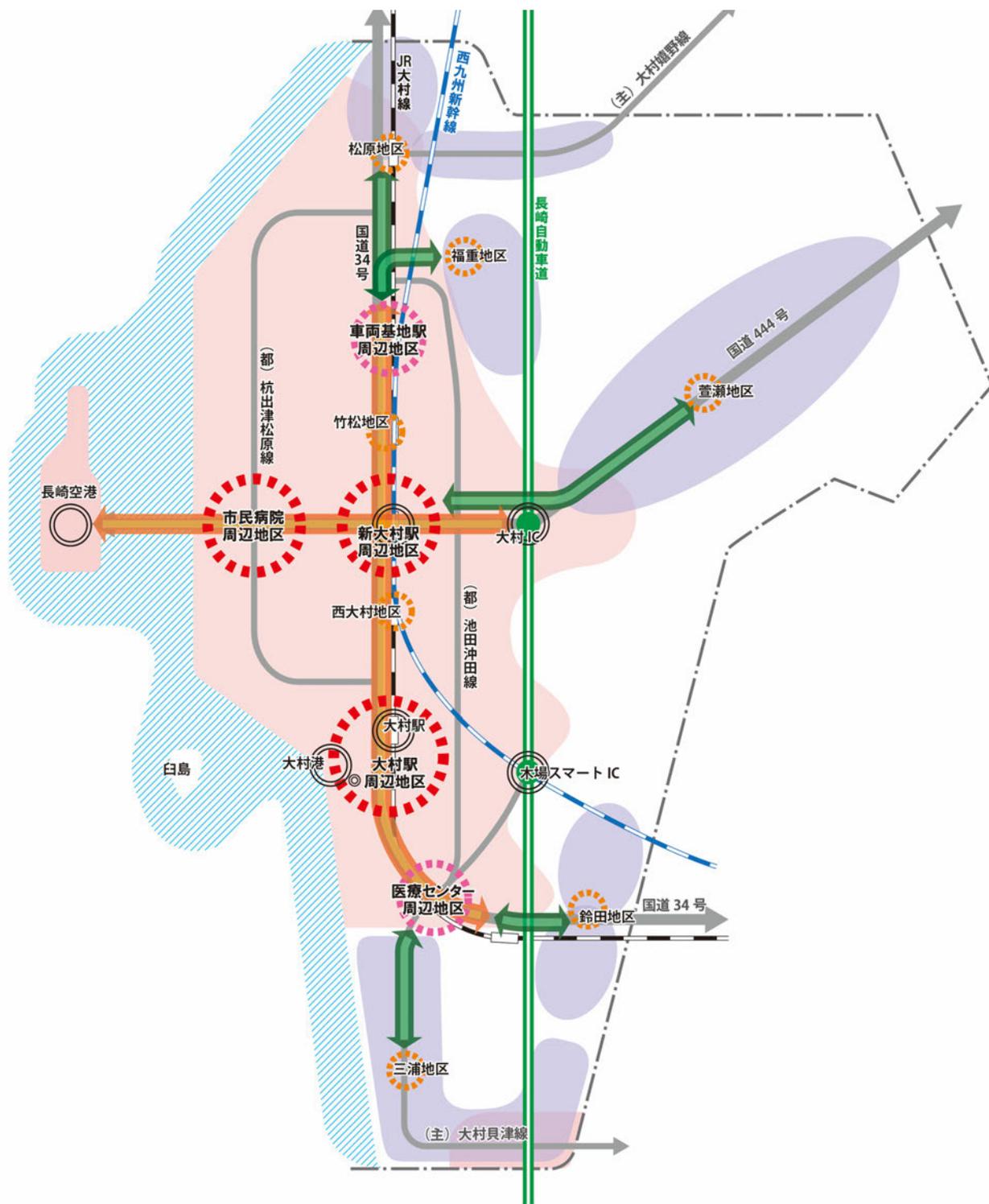
まちづくりのターゲットとストーリー、大村市都市計画マスタープランに示される将来都市構造を踏まえ、誘導区域や施策検討の前提となる、本市の目指すべき都市の骨格構造を以下に示します。

拠点の役割

拠点の配置		役割
都市 拠点	・新大村駅周辺	高い交通利便性を活かし、本市に住みながら市外へ通勤・通学を可能にするなど多様なライフスタイルを実現できる場として、ビジネス、住居、商業、教育、交通など多様な都市機能を有する
	・大村駅周辺	高い交通利便性を活かし、本市に住みながら市外へ通勤・通学を可能にするなど多様なライフスタイルを実現できる場として、ビジネス、住居、商業、教育、交通など多様な都市機能を有し、歴史や文化、商店街等の既存ストックを活かし、賑わいや交流、文化発信の中心地として、市民生活と多様な交流・活動を支える都市機能を有する
	・市民病院周辺	市民病院、消防署、警察署など既存施設の集積と、良好な交通環境を活かし、医療面や防災面から市民の暮らしを支える都市機能を有する
地域 拠点	・車両基地駅周辺 ・医療センター周辺	市北部と市南部、それぞれの地域の生活を支える場として、生活に求められる都市機能を有するとともに、既存の施設の集積など地区特性に応じた都市機能を有する
地区 拠点	・出張所周辺（福重、萱瀬、鈴田、三浦） ・駅周辺（松原、竹松、諏訪）	日常生活の中心的な場として、日常生活に欠かせない身近な都市機能を有する

公共交通ネットワークの役割

拠点間ネットワーク		役割
鉄道（JR大村線）		基幹交通として、佐世保市や諫早市など南北の都市間移動や都市拠点・地域拠点・地区拠点の拠点間移動を支える
路線バス	幹線バス等	長崎空港、新大村駅、大村IC（高速バス）の高速交通や、都市拠点や地域拠点の拠点間を連絡することで都市骨格軸を強化、都市の一体性を確保する
	支線バス	地区拠点と都市拠点、地域拠点を連絡することで市民生活の移動を支える
乗合タクシー等		中山間地域において地域住民の地域内移動を支えるとともに、幹線バスや支線バス路線へ接続することでまちなかへの移動を支える



用途地域		基幹的 交通軸	幹線バス等	
拠点	都市拠点		JR 大村線	
	地域拠点		その他 交通軸	
	地区拠点		乗合タクシー等	
	交通結節点		西九州新幹線	

目指すべき都市の骨格構造

第4章 居住誘導区域の設定

1 居住誘導区域の考え方

1.1 立地適正化計画制度における基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のことを指します。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきとされています。

1.2 本市における居住誘導区域の設定の考え方

前記の立地適正化計画制度における基本的な考え方を踏まえ、本市における居住誘導区域の設定の考え方を以下に整理します。

(1) 居住誘導区域の適性評価

居住を誘導すべき場所は、①既に人が多く住んでいる場所で、②公共交通の利便性や、③日常生活において施設の利便性が高く、居住地として魅力の高い場所であること、また、土地活用を促す観点から、④土地の収益性が高い場所であることが望ましいと考えられることから、以下の4つの視点で居住誘導区域の適性を評価します。

居住誘導区域の適性評価の手法

評価項目	考え方
人口の集積状況	<ul style="list-style-type: none"> 一定水準以上の人口密度を有するエリアを評価 3点：DID区域内で40人/ha以上 2点：用途地域内で40人/ha以上 1点：40人/ha以上
公共交通の利便性	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道及び路線バスの利用圏域に位置するエリアを評価 3点：快速電車が停車する鉄道駅から800m圏域^{※1}または快速電車が停車しない鉄道駅から500m圏域^{※1}または20便/日以上 of バス停300m圏域^{※2} 2点：鉄道駅から800m圏域または10便/日以上 of バス停300m圏域 1点：10便/日未満 of バス停300m圏域
生活の利便性	<ul style="list-style-type: none"> 既存の都市機能施設（商業施設、教育施設、文化施設、高齢者等福祉施設、児童福祉施設、医療施設（内科のみ）、金融機関の7要素）から300mの圏域を作成し、都市機能施設の要素数を評価 3点：4～7要素の圏域が重なる場所 2点：2～3要素の圏域が重なる場所 1点：1要素の圏域が重なる場所
土地の収益性	<ul style="list-style-type: none"> 固定資産税路線価に基づく地価が高いエリアを評価 3点：地価の上位2割 2点：地価の上位5割以上 1点：それ以外

※1 鉄道の利用圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」に基づき、半径800m（一般的な徒歩圏）及び半径500m（高齢者の一般的な徒歩圏）を採用

※2 路線バスの利用圏は、「バスサービスハンドブック（社団法人 土木学会）」に基づき、半径300m（バス利用者の9割が無理なく歩けるとされている距離）を採用

(2) その他

前記の適性評価に加え、居住地としての安全性や、土地利用の現状・方針（非可住、地域地区の指定状況）、今後の都市整備事業の動向を考慮します。

なお、区域設定にあたっては、永続的に存在する可能性が高い、道路や河川・水路・公共施設等の地形地物によって設定することを基本とし、適当な対象施設がない場合には施設からの距離や用途地域界などによって設定します。

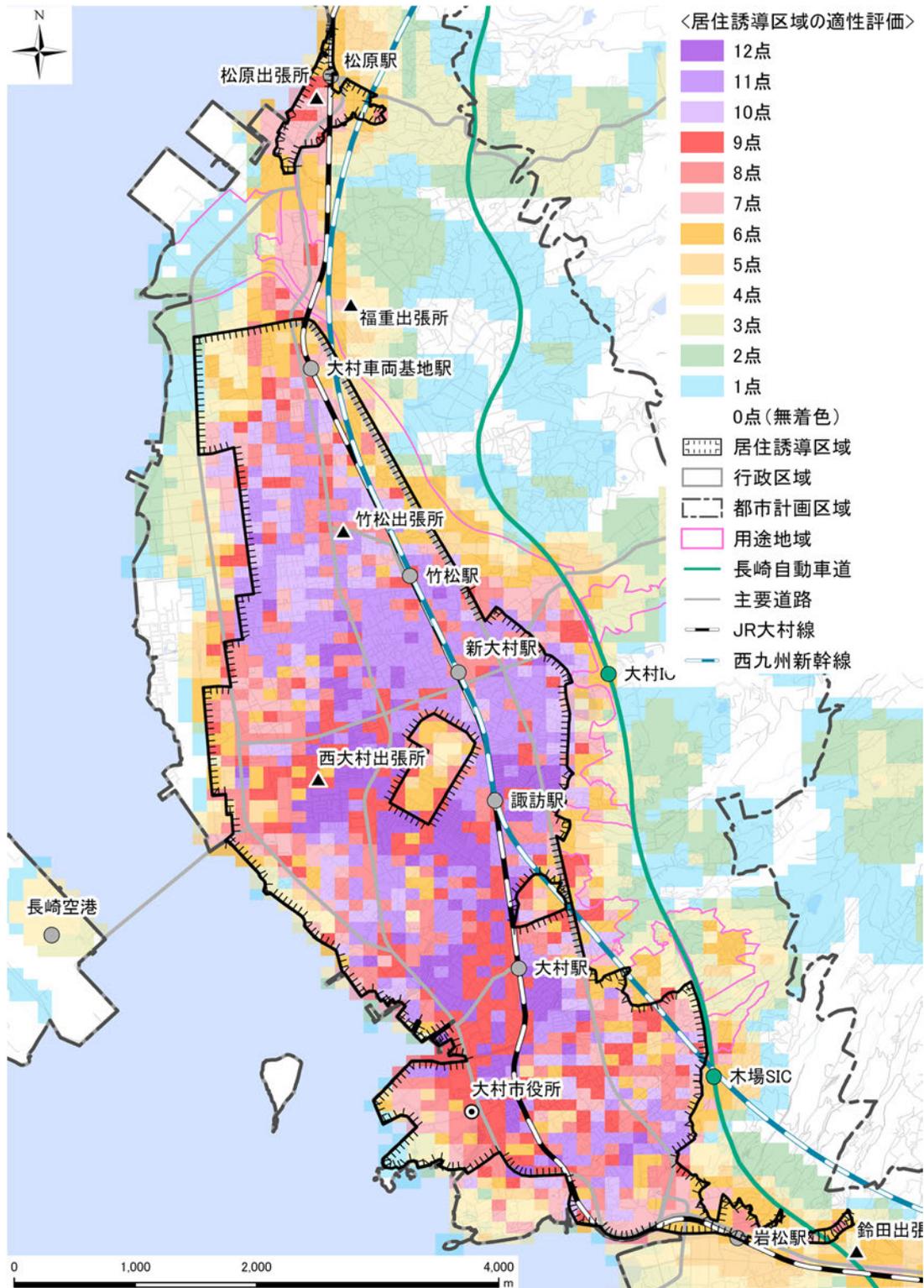
居住誘導区域の適性評価の他に考慮すべき項目

項目		考え方
居住誘導区域から除外する区域	居住地としての安全性	<p>(土砂災害)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人命・財産上の被害に直結するおそれが高い土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域は居住誘導区域から除外 より安全な居住環境を確保するために、土砂災害警戒区域についても居住誘導区域から除外 <p>(洪水)</p> <ul style="list-style-type: none"> 家屋倒壊等氾濫想定区域は、家屋の流失・倒壊をもたらすような氾濫が発生するおそれがある区域であることから居住誘導区域から除外 浸水深 3.0m 以上の区域は垂直避難が困難になるおそれがあることから居住誘導区域から除外
	非可住地	<ul style="list-style-type: none"> 自衛隊駐屯地等の大規模施設用地や都市公園は非可住地のため除外 ※ただし、都市機能誘導区域内に属する公園については居住誘導区域に含む
	地域地区	<ul style="list-style-type: none"> 工業専用地域と工業地域は居住地として適さないため居住誘導区域から除外 風致地区は居住環境の風致を目的とする地区であり、良好な自然的景観の保全を図るため居住誘導区域から除外
都市整備事業の動向		<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路整備や都市再生整備計画、新駅周辺のまちづくりなど、今後の都市整備事業によって周辺での一定の住宅集積が見込まれるエリアについては、居住誘導区域の再編を検討

第4章 居住誘導区域の設定

2 居住誘導区域の設定

居住誘導区域の適性評価結果を基本として、居住誘導区域から除外する区域及び都市整備事業の動向を踏まえ、居住誘導区域を以下のとおり設定します。



居住誘導区域の適性評価と区域設定

ただし、前記で示した居住地としての安全性に係る以下の区域については、居住誘導区域から除外します。

居住誘導区域から除外する区域

- ・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域



居住誘導区域

第5章 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定

1 都市機能誘導区域の考え方

1.1 立地適正化計画制度における基本的な考え方

都市機能誘導区域は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することで、当該エリア内への生活サービス施設の誘導を図るものです。

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべきとされています。

〔都市機能誘導区域の望ましい区域像〕

- ・各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

1.2 本市における都市機能誘導区域の設定の考え方

前記の立地適正化計画制度における基本的な考え方を踏まえ、本市における都市機能誘導区域の設定の考え方を以下に整理します。

(1) 都市機能誘導区域を設定する拠点

都市機能誘導区域は、「3.2 目指すべき都市の骨格構造」で示した拠点の内、用途地域内に含まれる都市拠点、地域拠点、地区拠点に設定するものとします。

都市機能誘導区域を設定する拠点

拠点の配置		役割
都市 拠点	・新大村駅周辺	高い交通利便性を活かし、本市に住みながら市外へ通勤・通学を可能にするなど多様なライフスタイルを実現できる場として、ビジネス、住居、商業、教育、交通など多様な都市機能を有する
	・大村駅周辺	高い交通利便性を活かし、本市に住みながら市外へ通勤・通学を可能にするなど多様なライフスタイルを実現できる場として、ビジネス、住居、商業、教育、交通など多様な都市機能を有し、歴史や文化、商店街等の既存ストックを活かし、賑わいや交流、文化発信の中心地として、市民生活と多様な交流・活動を支える都市機能を有する
	・市民病院周辺	市民病院、消防署、警察署など既存施設の集積と、良好な交通環境を活かし、医療面や防災面から市民の暮らしを支える都市機能を有する
地域 拠点	・車両基地駅周辺 ・医療センター周辺	市北部と市南部、それぞれの地域の生活を支える場として、生活に求められる都市機能を有するとともに、既存の施設の集積など地区特性に応じた都市機能を有する
地区 拠点	・駅周辺 (松原、竹松、諏訪)	日常生活の中心的な場として、日常生活に欠かせない身近な都市機能を有する

(2) 都市機能誘導区域の適性評価

都市機能誘導区域は、拠点の中心となる駅・バス停や公共施設から、徒歩・自転車で容易にアクセスでき、公共交通や都市機能の配置、土地利用の実態等に照らして、地域として一体性を有している区域に設定します。

そのため、都市機能を誘導すべき場所は、①市民の誰もが利用しやすい場所で、②既存ストックの集積がある場所、③施設の集積に適した場所であることが望ましいと考えられることから、以下の3つの視点で都市機能誘導区域の適性を評価します。

都市機能誘導区域の適性評価の手法

評価項目	考え方
公共交通の利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域の評価方法と同じく、鉄道及び路線バスの利用圏域に位置するエリアを評価 3点：快速電車が停車する鉄道駅から800m圏域または快速電車が停車しない鉄道駅から500m圏域または20便/日以上バス停300m圏域 2点：鉄道駅から800m圏域または10便/日以上バス停300m圏域 1点：10便/日未満バス停300m圏域
都市機能の集積状況	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の都市機能施設（商業施設、教育施設、文化施設、高齢者等福祉施設、児童福祉施設、医療施設（内科のみ）、金融機関の7要素）から300mの圏域を作成し、都市機能施設の要素数を評価 3点：5～7要素の圏域が重なる場所 2点：3～4要素の圏域が重なる場所 1点：1～2要素の圏域が重なる場所
用途地域の指定状況	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能を誘導しやすい用途地域を評価 3点：商業地域 2点：近隣商業地域、準住居地域、第1種住居地域 1点：第2種中高層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第1種低層住居専用地域

(3) その他

上記の適性評価に加え、居住誘導区域設定の際と同様に、今後の都市整備事業の動向を考慮します。

なお、区域設定にあたっては、永続的に存在する可能性が高い、道路や河川・水路・公共施設等の地形地物によって設定することを基本とし、適当な対象施設がない場合には施設からの距離や用途地域界などによって設定します。

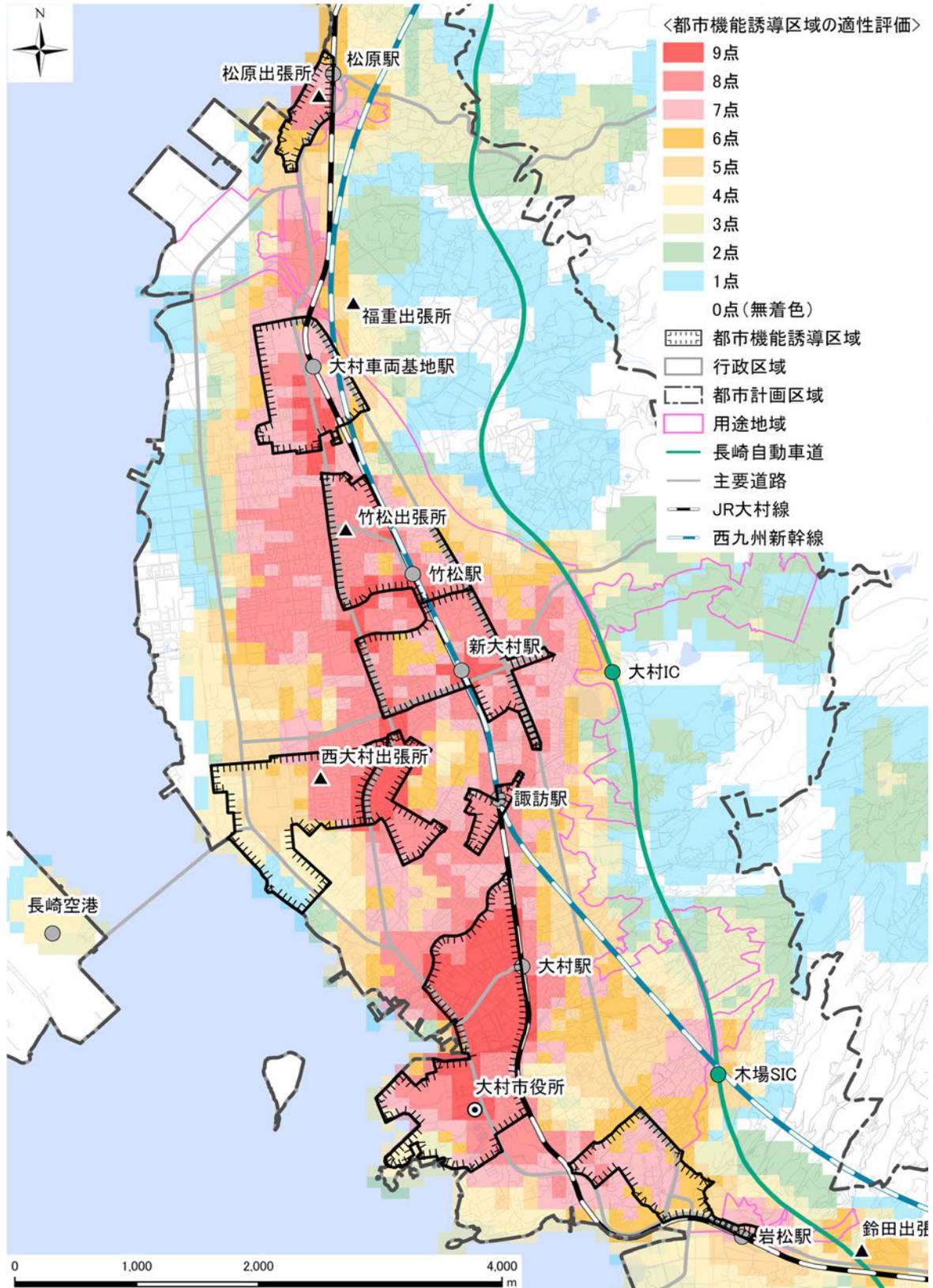
都市機能誘導区域の適性評価の他に考慮すべき項目

項目	考え方
都市整備事業の動向	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路整備や都市再生整備計画、新駅周辺のまちづくりなど、今後の都市整備事業によって周辺での一定の都市機能の集積が見込まれるエリアについては、都市機能誘導区域の再編を検討

第5章 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定

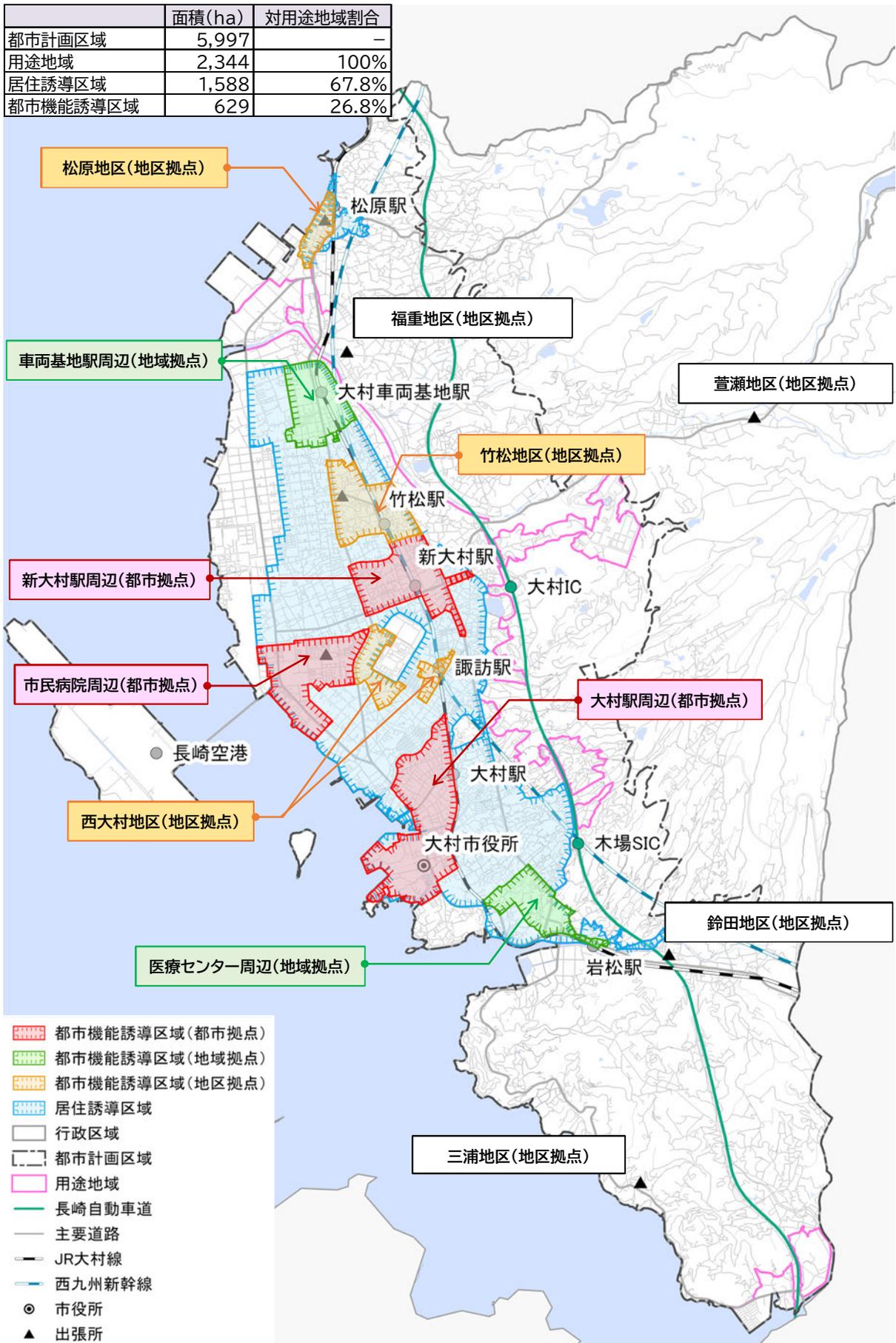
2 都市機能区域の設定

都市機能誘導区域の適性評価結果を基本として、都市整備事業の動向を踏まえつつ、用途地域内に含まれる都市拠点、地域拠点、地区拠点において、それぞれの役割に応じた都市機能誘導区域の設定を行います。



都市機能誘導区域の適性評価と区域設定

	面積 (ha)	対用途地域割合
都市計画区域	5,997	-
用途地域	2,344	100%
居住誘導区域	1,588	67.8%
都市機能誘導区域	629	26.8%



都市機能誘導区域（全体図）

第5章 都市機能誘導区域及び誘導施設の設定

3 誘導施設の設定

3.1 立地適正化計画制度における基本的な考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものとして、都市再生特別措置法に規定されています。

〔誘導施設の設定〕

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
 - ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
 - ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
 - ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設
- などを定めることが考えられる。

出典：第11版都市計画運用指針（令和3年11月一部改訂）より

3.2 本市における誘導施設の設定の考え方

前記の誘導施設の基本的な考え方を踏まえ、本市における誘導施設の設定の考え方を以下に整理します。

(1) 都市機能ごとに必要とされる役割と誘導施設候補について

課題解決のために必要な施策・誘導方針（ストーリー）や、関連計画における施策、市民意向を踏まえ、都市機能ごとに必要とされる役割と誘導施設候補を整理します。

(2) 誘導施設の設定における留意点について

居住誘導区域や市全体における都市機能の適正配置の観点から、誘導施設の設定にあたっての留意点を整理します。

(3) 誘導施設の設定について

誘導施設の設定における留意点を踏まえ、誘導施設候補の配置区分（集約配置型/分散配置型）を整理し誘導施設を設定します。

(4) 拠点の特性に応じた誘導施設の配置について

拠点の役割や都市機能の誘導方針を踏まえ、拠点別の誘導施設の配置を整理します。

3.3 誘導施設の設定

拠点の役割や都市機能の誘導方針を踏まえ、拠点別の誘導施設の配置を以下のとおり設定します。

拠点の特性に応じた誘導施設の配置

区分	誘導施設	都市 拠点	地域 拠点	地区 拠点
医療 機能	・救急病院（二次救急、三次救急）	●	●	
	・病院（内科診療を有する）	●	●	
	・診療所（内科診療を有する）	●	●	●
介護 福祉 機能	・総合福祉センター	●		
	・地域包括支援センター	●		
	・地域活動支援センター	●	●	
	・小規模多機能型居宅介護施設	●	●	●
	・看護小規模多機能型居宅介護施設	●	●	●
・障がい者就労支援施設	●	●	●	
子育て 機能	・子育て世代包括支援センター	●		
	・地域子育て支援センター	●	●	●
	・幼稚園			
	・保育園等	●	●	●
	・認定こども園			
教育 文化 機能	・放課後児童クラブ	●	●	●
	・イベントホール			
	・スポーツ施設	●		
	・図書館			
商業 機能	・歴史資料館			
	・高等教育機関	●	●	
	・コミュニティ施設	●	●	●
行政 機能	・大規模集客施設	●		
	・スーパーマーケット	●	●	
	・コンビニエンスストア等	●	●	●
金融 機能	・行政サービス等を受けられる窓口	●	●	●
	・銀行等	●	●	●
	・郵便局	●	●	●

都市拠点に配置する誘導施設については、全ての都市拠点に配置するのではなく、拠点の役割や誘導施設の立地状況を踏まえ、適切な維持・誘導を図る



第6章 計画を実現化するための施策の方針

I 誘導施策の方針

本計画の実現には、都市、医療、社会福祉、教育文化、経済、環境、農業など幅広い分野が同じ将来像に向かって取り組む必要があります。そのため、庁内の横断的な連携はもとより、学識経験者や民間事業者などの意見を聞きながら、都市機能及び人口密度を維持、誘導するための施策を検討していきます。

施策については、人口動向を考慮しながら、目標の達成状況に応じて以下の施策を検討します。

都市機能誘導区域における都市機能の維持・増進に関する施策

- (1) 中心市街地の魅力・活力の増進
- (2) 新幹線関連施設の活用
- (3) 高次都市機能の集積の活用
- (4) 都市機能の施設整備
- (5) 都市計画制度の活用
- (6) 公的不動産の活用
- (7) 空き家等の利用されていない土地の活用
- (8) 届出制度の活用
- (9) 公共施設の立地促進
- (10) 介護保険事業者選定審査の見直し
- (11) 関係団体等との連携
- (12) 都市機能の施設整備に対する支援

居住誘導区域における人口密度の維持に関する施策

- (1) 良好な居住空間の確保
- (2) 市営住宅の維持、更新
- (3) 空き家等の利用されていない土地を活用した居住促進の検討
- (4) 届出制度の活用
- (5) 税制面の措置
- (6) 民間団体等との連携
- (7) 定住に対する支援

地域コミュニティの維持、活性化に関する施策

- (1) 地域コミュニティの活動の支援
- (2) 安全で安心して暮らせる地域コミュニティの創出

その他の施策

- (1) 移住・定住促進の支援
- (2) 高速交通結節機能の向上
- (3) 自転車利用環境の向上

2 届出制度の運用

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールするため、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備や立地、都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止、居住誘導区域外における一定規模以上の住宅の建築等を行う際には、都市再生特別措置法に基づき届出が必要となります。

2.1 都市機能誘導区域外における誘導施設の建築等の届出等

都市機能誘導区域外の区域において、誘導施設を対象に以下の行為を行おうとする場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

届出の対象となる行為は、以下のとおりです。

【開発行為】

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

【建築等行為】

- ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

2.2 都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止の届出等

都市機能誘導区域内で、誘導施設を休止または廃止しようとする場合には、休止または廃止しようとする日の30日前までに、市長への届出が必要となります。

2.3 居住誘導区域外での建築等の届出等

居住誘導区域外の区域で、以下の行為を行おうとする場合には、その行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となります。

届出の対象となる行為は、以下のとおりです。

【開発行為】

- ・3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ・1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

【建築等行為】

- ・3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、または建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

2.4 宅地建物取引に関する事項

宅地建物取引業者が宅地建物取引主任者をして宅地または建物の売買等の契約の成立までに相手方等に説明しなければならない法令上の制限として、居住誘導区域外及び都市機能誘導区域外における建築等の届出義務等が追加されています。

宅地建物取引において、宅地建物取引主任者は、取引の相手方に対し、居住誘導区域外及び都市機能誘導区域外における建築等の届出義務を説明しなければなりません。

第7章 防災指針

1 基本的な考え方

1.1 防災指針とは

近年、全国各地で豪雨による浸水や土砂災害、地震・津波などの大規模災害が発生しており、本市においても令和2(2020)年7月豪雨において昭和51(1976)年の観測開始以来最大となる24時間雨量384mmを観測し、浸水・土砂崩れ等によって道路や住宅、商工業・農業・観光などに被害が発生しました。

我が国では、こうした頻発・激甚化する自然災害への総合的対策が喫緊の課題となっていることから、防災の観点を取り入れたまちづくりを加速化させるため、令和2(2020)年6月の都市再生特別措置法改正によって、立地適正化計画の新たな記載事項として居住誘導区域内の防災対策を記載する「防災指針」が位置づけられました。

2 災害ハザード情報等の収集・整理

災害ハザードには、住宅等の建築や開発行為等の規制を伴う、いわゆる「レッドゾーン」と、建築や開発行為等の規制はないが警戒避難体制の整備等が求められる「イエローゾーン」があります。

本市で指定がある災害ハザード情報を下表のとおり収集し、市全域における災害ハザードの分布状況について分析しました。

災害ハザード情報の収集・整理項目

種別	ハザードデータ		使用データ
洪水	洪水浸水想定区域(想定最大規模L2)		大村市防災マップ2021
	洪水浸水想定区域(浸水継続時間:L2)		長崎県総合防災GIS
	家屋倒壊等氾濫想定区域(氾濫流、河岸浸食:L2)		大村市防災マップ2021
土砂災害	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域	大村市防災マップ2021
	急傾斜地崩壊危険区域	地すべり防止区域	国土数値情報2020
津波	津波災害警戒区域		大村市防災マップ2021
ため池	ため池浸水想定区域		大村市ため池ハザードマップ 大村市ため池浸水想定区域図

赤色：レッドゾーン 黄色：イエローゾーン

3 災害リスクの高い地域等の抽出

前記で収集・整理した災害ハザード情報と都市の情報を重ね合わせることにより、災害リスクの分析を行い、災害リスクの高い地域の抽出を行いました。

都市の情報

重ねる情報	出典
建物	都市計画区域内：平成30年都市計画基礎調査 都市計画区域外：基盤地図情報
要配慮者利用施設	大村市防災マップ2021
指定避難所・指定緊急避難場所	大村市防災マップ2021、大村市地域防災計画
アンダーパス	大村市防災マップ2021
道路網(国道・県道・市道)	数値地図

4 地区ごとの課題を踏まえた取り組み方針

本計画では、「災害リスクに対して安全・安心な住環境の確保」という課題に対して、課題解決のために必要な施策・誘導方針を以下のとおり定めています。

市民・事業者等・行政が一体となった総合的な防災・減災対策の推進

- 居住誘導区域から災害リスクが高い地域を除外するなど、人命や財産保護の観点から、より安全な地域への居住を誘導し、自然災害による被害発生を防止します。
- 河川整備や土砂災害防止対策等の基盤整備に加えて、市民や事業者等と連携した避難環境・避難体制の充実、適切な情報提供・意識啓発等を通じて、防災面からの住環境の向上と、「いざ」という時に迅速に行動できる地域づくりを推進します。

また、「立地適正化計画作成の手引き」では、①居住誘導区域の見直し等による災害リスクの回避と、②ハード・ソフト両面からの災害リスクの低減の大きく2つの考え方により、取り組み方針を定めるものとしています。

そのため、施策・誘導方針や災害リスクの回避・低減の視点、及び地区ごとの防災上の課題を踏まえ、取り組み方針を以下のとおり定めます。



地区ごとの課題を踏まえた取り組み方針

第7章 防災指針

5 具体的な取り組み、スケジュール

具体的な取り組みについて、今後の実施スケジュールを以下に示します。
 なお、防災指針に関連する目標値は、第8章「目標値の設定」に掲載します。

取り組みスケジュール

具体的な取り組み	実施主体	災害リスク				スケジュール		
		洪水	土砂	津波	ため池	短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)
自主防災組織等の結成・育成	市・市民	●	●	●	●	●	→	→
地区防災計画の作成・提案の奨励	市・市民	●	●	●	●	●	→	→
要配慮者利用施設における避難確保計画の作成等	市・事業者	●	●	●	●	●	→	→
警戒等の伝達手段の確立	市・事業者	●	●	●	●	●	→	→
備蓄倉庫等の整備	市	●	●	●	●	●	→	
市民・事業所による備蓄の促進	市・市民 ・事業者	●	●	●	●	●	→	→
道路・橋梁等の維持・管理	国・県・市	●	●	●	●	●	→	→
避難路の整備	市	●	●	●	●	●	→	→
緊急輸送路の整備促進	国・県・市	●	●	●	●	●	→	→
災害リスクが高いエリアの居住誘導区域からの除外	市	●	●			本計画の策定 に合わせて実施		
河川の拡幅や護岸の整備等	県・市	●				●	→	
浸水想定区域、避難所等の周知	市	●		●	●	●	→	→
市民への的確な情報提供体制	市	●				●	→	→
土砂災害警戒区域等での対策工の実施	県・市		●			●	→	→
警戒区域、避難所等の周知	市		●			●	→	→
堤防、護岸及び避難路の整備	県・市			●		●	→	→
保守点検、降雨前の事前放流による低水位管理	市・管理者				●	●	→	→
防災重点農業用ため池の整備促進	市・管理者				●	●	→	→
迅速な避難勧告・指示のための連絡体制の周知	市				●	●	→	→

第8章 目標値の設定

1 目標値の設定

本計画では、立地適正化計画を導入することによる効果を検証するための目標値の設定を行います。目標値については、評価を客観的かつ定量的に提示する観点から、本計画の目標を具体化し、以下のように設定します。

目標1 安心して住み続けられる良好な住環境の形成

居住誘導区域内の人口密度を今後も維持することを目標とします。

指標	基準値 【H28年度】	現況値 【R2年度】	目標値 【R17年度】
居住誘導区域内人口密度（人/ha）	42	41	42

目標2 多様な交流や活動、賑わいを生み出す都市環境の形成

居住者の生活利便性を維持・向上していくためには、都市機能誘導区域内の生活利便施設を維持・増進していくことが必要です。このため、都市機能誘導区域内の生活利便施設数を以下のとおり設定し、令和17（2035）年度までに立地を維持、誘導することを目標とします。

指標	基準値 【H28年度】	現況値 【R3年度】	目標値 【R17年度】
スーパーマーケット	13	13	15
コンビニエンスストア・商店	21	18	23
医療施設	32	一般病院（内科系）	4
		一般診療所（内科系）	29
高齢者施設施設（通所系）	20	24	24
障がい者福祉施設（通所系）	12	29	14
子育て施設	27	幼稚園・保育園・認定こども園・認可外保育施設・地域型保育施設・企業主導型保育事業	20
		放課後児童クラブ	22
金融機関	19	16	20
都市機能誘導区域内の生活利便施設の総数	144	175	166

目標3 まちなか～郊外までを繋ぐ公共交通ネットワークの構築

高速交通、各種拠点間及び郊外とのネットワーク形成を担う公共交通の持続性を確保するためには、一定の利用者を維持していく必要があります。

このため、路線バス等の利用者数を以下のとおり設定し、今後も引き続き利用を維持していくことを目標とします。

指標	基準値 【R1年度】	目標値 【R17年度】
路線バス等の利用者数（千人/年）	988	1,047

第8章 目標値の設定

目標4 市民・事業者等・行政が一体となった総合的な防災・減災対策の推進

要配慮者利用施設における避難確保計画の作成率 100%を早期に達成するとともに、新たに要配慮者利用施設の立地がみられる場合には、速やかに計画策定を促進し、作成率 100%を維持し続けることを目標とします。

指標	基準値 【R2 年度】	目標値 【R17 年度】
避難確保計画の作成率 (%)	45.5	100

洪水による堤防の決壊や溢水等の災害防止のため、令和 17 (2035) 年度までに準用河川及びよし川の河川の改修率を 49.2%にすることを目標とします。

指標	基準値 【R1 年度】	目標値 【R17 年度】
河川の改修率 (準用河川+よし川) (%)	47.6	49.2

2 立地適正化計画の見直し

立地適正化計画における国の指針では、公表から概ね 5 年ごとに計画に記載された施策・事業の進捗状況を把握し、社会情勢の変化や計画内容に関する調査・分析によって再評価を行い、計画の妥当性を検討することが望ましいとされています。

本市では、今後 5 年ごとに本計画の内容について評価を行い、目標の達成状況や施策の実施状況等の把握に努め、必要に応じて計画の見直しを行っていきます。



大村市立地適正化計画 **概要版**

令和4年3月

【編集・発行】大村市 都市整備部 都市計画課

〒856-8686 長崎県大村市玖島1丁目25番地

TEL : 0957-53-4111

