

第1回 北栄町都市計画審議会 (立地適正化計画検討)

令和8年2月20日 (金)
10:00 ~



本日の議事

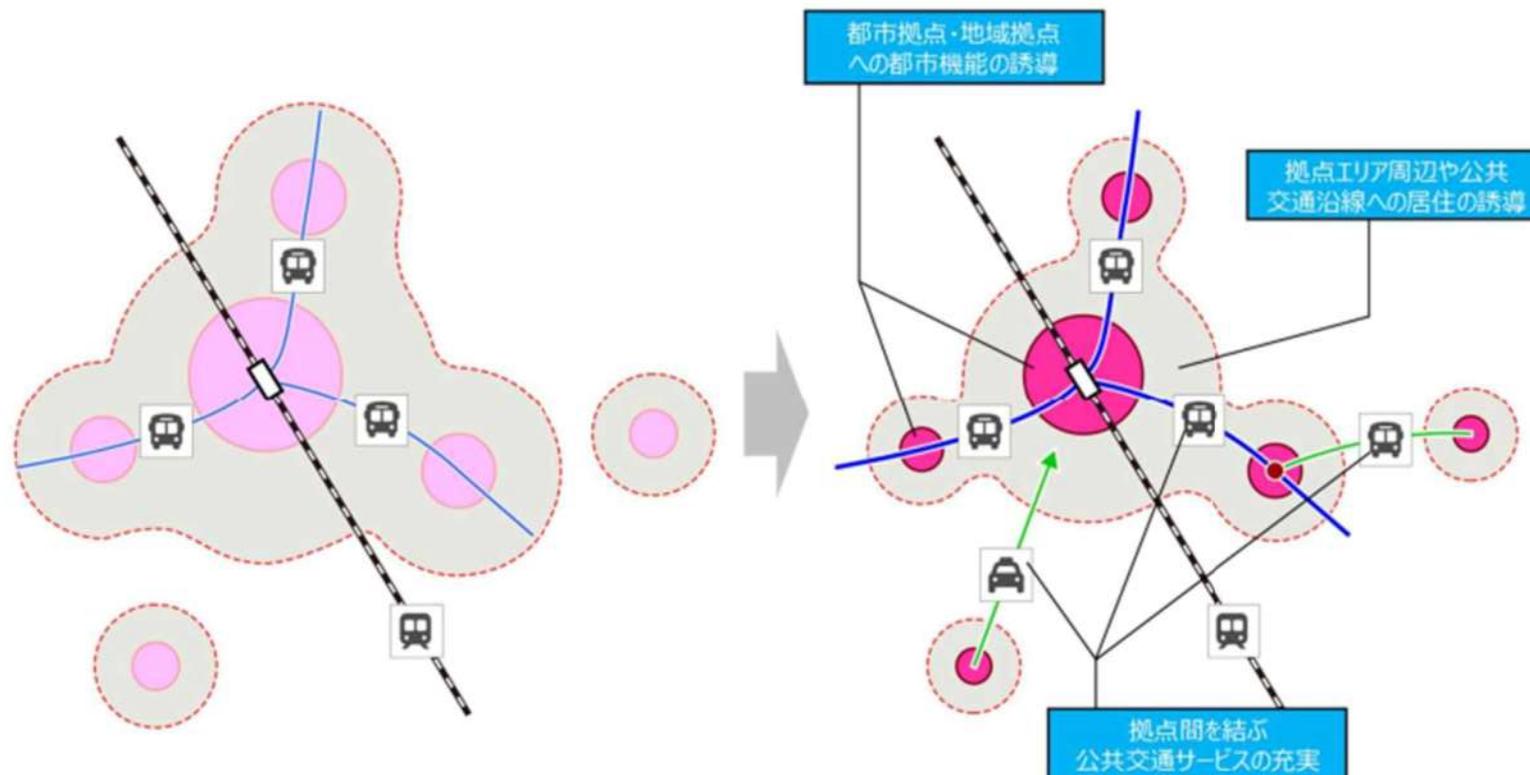
1. 立地適正化計画の概要
2. 北栄町立地適正化計画の骨子
3. 都市機能誘導区域等（案）
4. 今後のスケジュール

1. 立地適正化計画の概要

立地適正化計画の背景

- 立地適正化計画とは、社会情勢の変化に対応しながら、居住や都市機能の誘導により、**コンパクト・プラス・ネットワークの形成**に向けた取組を推進し、**都市の機能を確保**するための方針を定める計画

■コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

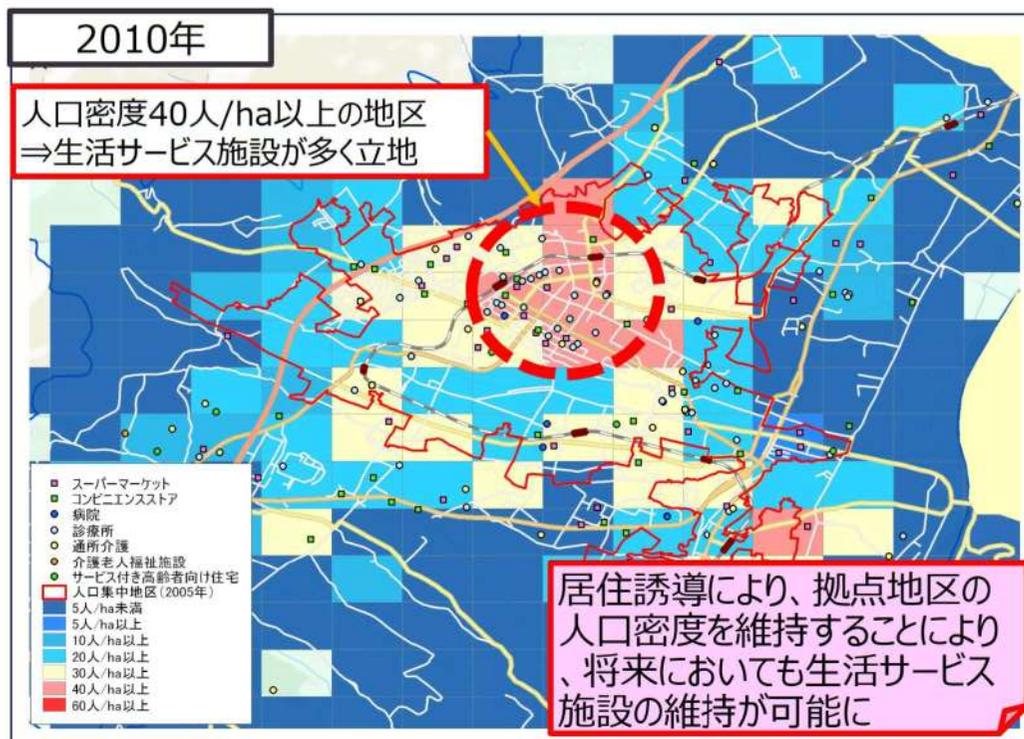


コンパクト・プラス・ネットワークの効果

①生活サービスの維持

- 医療・商業等の生活サービス施設や公共交通の維持には、一定の人口集積が不可欠

⇒生活サービス施設の集積と人口の集積（緩やかな誘導）により、**生活サービス（利便性）を維持**



仮にコンパクトシティ化に取り組まず、全市均等に人口が減少すると…



(参考)利用人口と都市機能

- 商業・医療・福祉など生活サービス施設の維持には、機能の種類に応じた圏域人口が求められる



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：国土交通省都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会 有限会社リテイルウォーク 代表服部年明氏 プレゼン資料より抜粋

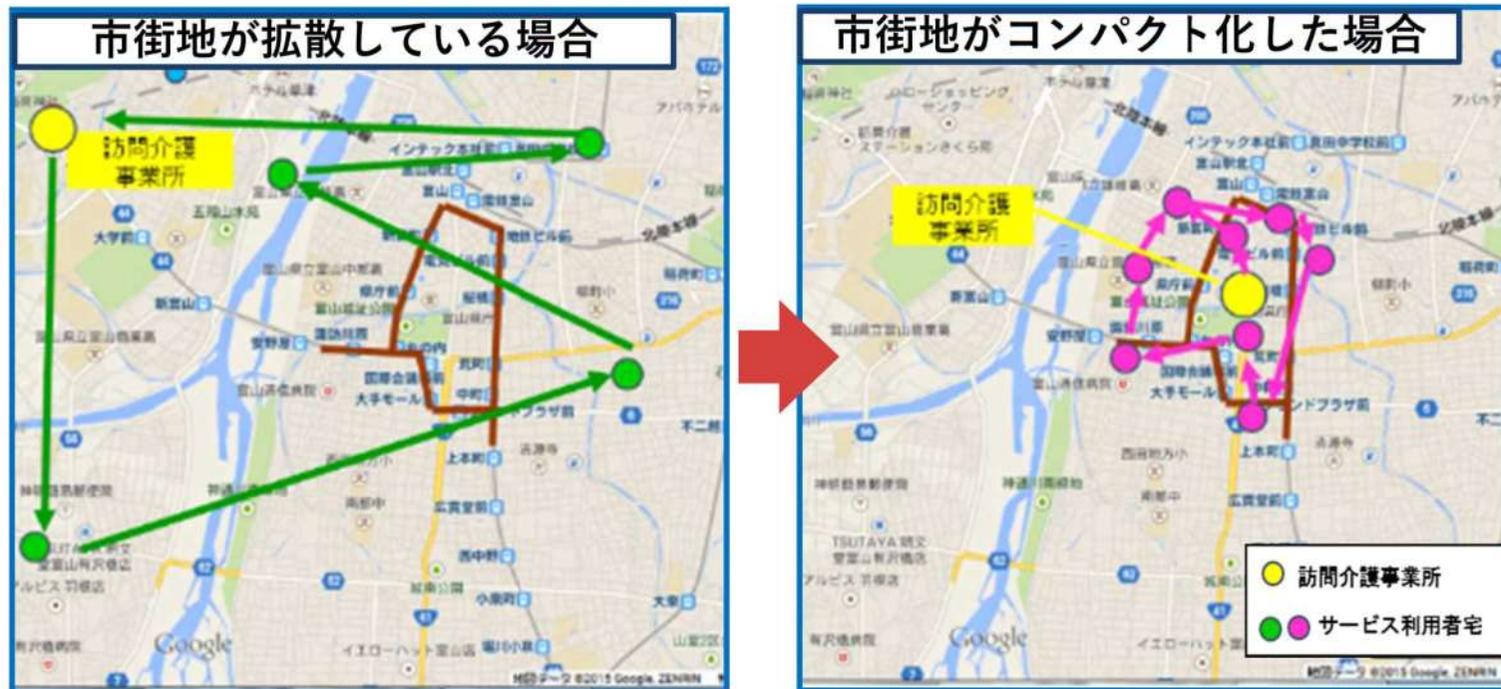
コンパクト・プラス・ネットワークの効果

②サービス産業の生産性の向上(訪問介護)

- 訪問介護は、移動に時間とコストを要するため、生産性や収益率が低いとされる

⇒事業所周辺の人口総数(密度)を高めることで、**生産性を向上**

訪問介護の生産性の向上イメージ

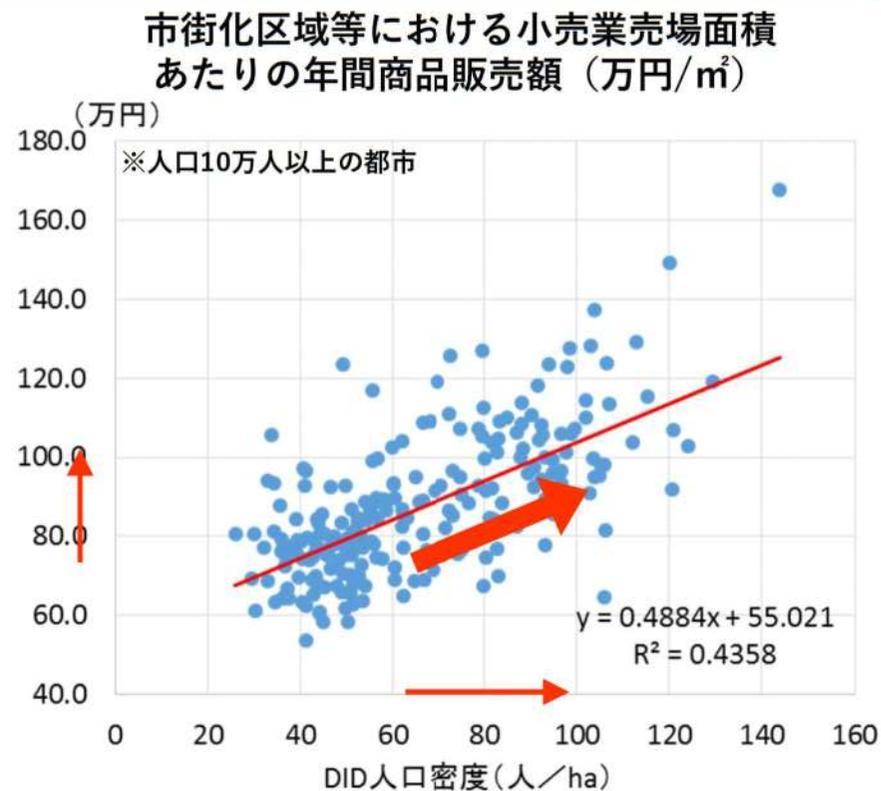
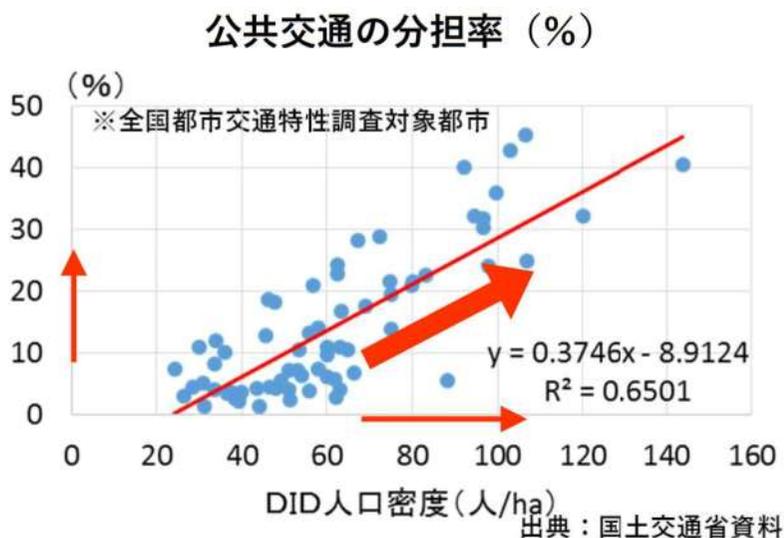


コンパクト・プラス・ネットワークの効果

③サービス産業の生産性の向上(小売業)

- 商業施設や公共交通の圏域人口（密度）が低いと、事業の存続が危ぶまれる

⇒圏域人口（密度）を高めることで、生産性を向上
まちなかの滞在時間（歩行者）を増やすことで、床面積当
たりの販売効率の向上も期待



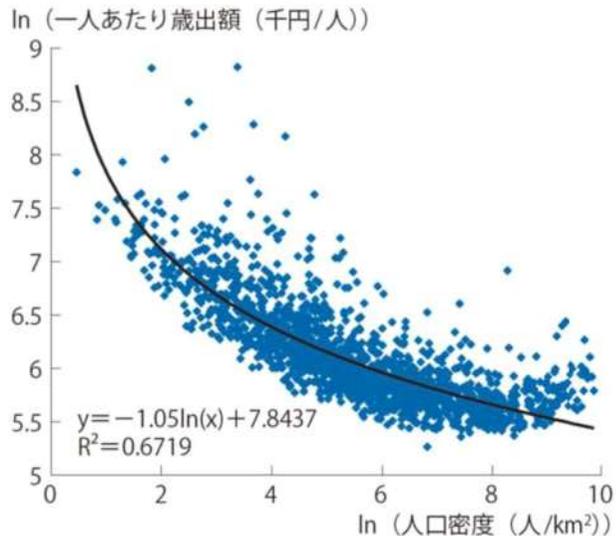
コンパクト・プラス・ネットワークの効果

④行政コストの縮減と固定資産税の維持

- 人口密度の低下に伴い、行政サービスの効率が低下（行政コストが増大）する

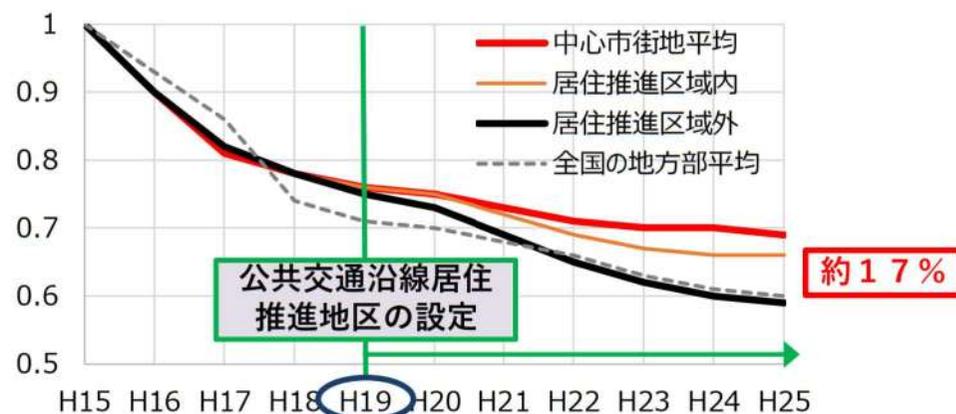
⇒人口密度を高めることで、行政コストを縮減
利便性向上により地価が維持されると、固定資産税の維持も期待

人口密度と1人当たり財政支出



(注) 行政コストは、総務省「市町村別決算状況調」をもとに、2006年度から2008年度の3年間の平均値を算出したもの。
資料) 国土交通省「国土の長期展望とりまとめ」

H15を1とした各地区の公示地価の推移（富山市）



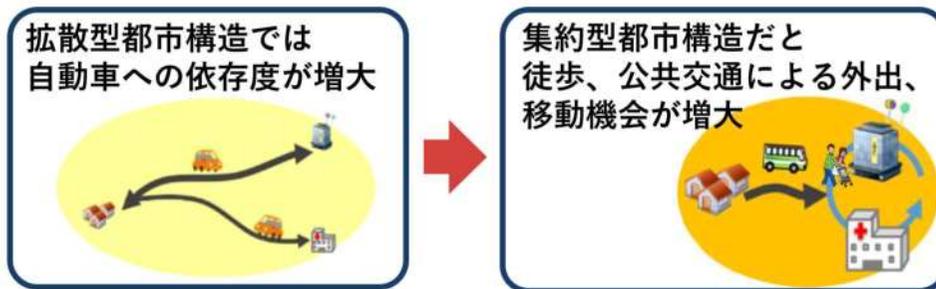
公共交通沿線居住推進地区外と比較して
中心市街地で約17%の地価の維持効果

コンパクト・プラス・ネットワークの効果

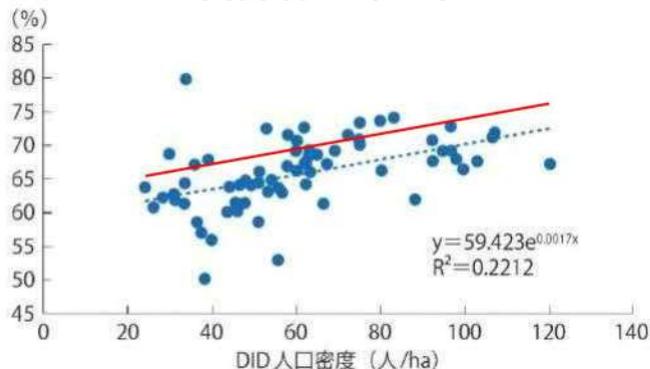
⑤健康の増進

- 高齡化社会が到来し、民生費（福祉・医療等）の増大が懸念される。また、コロナ禍などを契機として、健康志向の高まりがみられる。

⇒コンパクト・プラス・ネットワーク（歩いて暮らせるまちづくり）により、**健康増進**が期待される。民生費の低減も

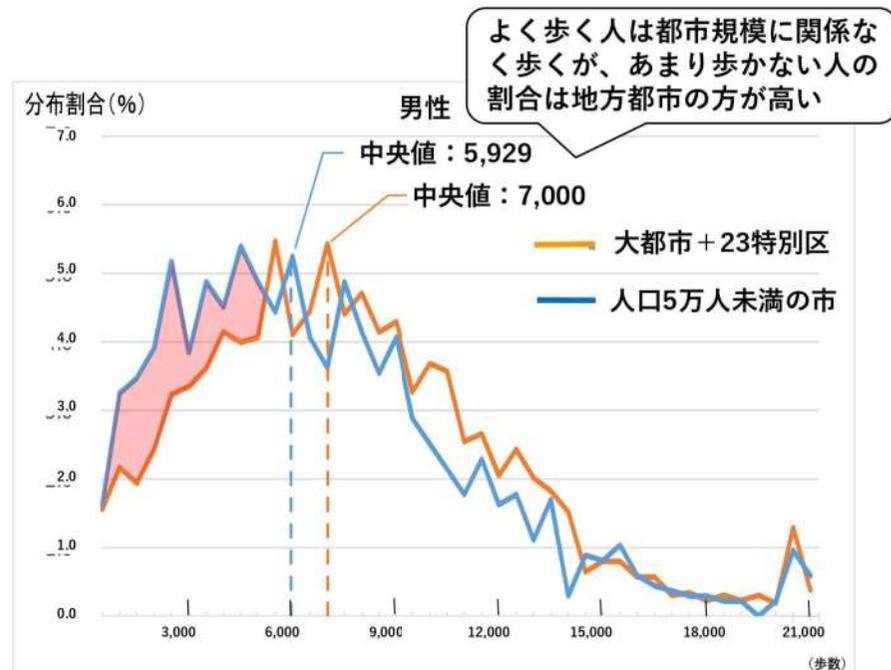


高齢者の外出率



※H26国土交通白書より抜粋

大都市と地方都市 歩数分布比較



出典：国民健康・栄養調査（2008～13，12除く）をもとに国交省作成

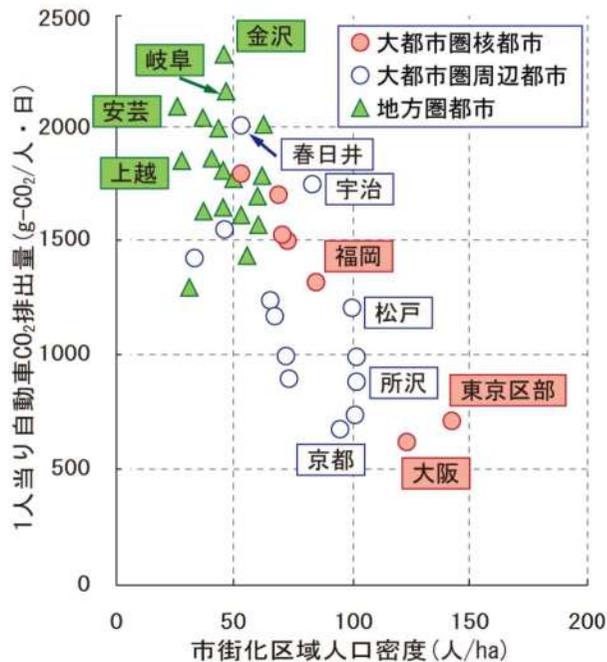
コンパクト・プラス・ネットワークの効果

⑥環境負荷の低減

- CO2排出などが起因とされる地球温暖化が問題となっている

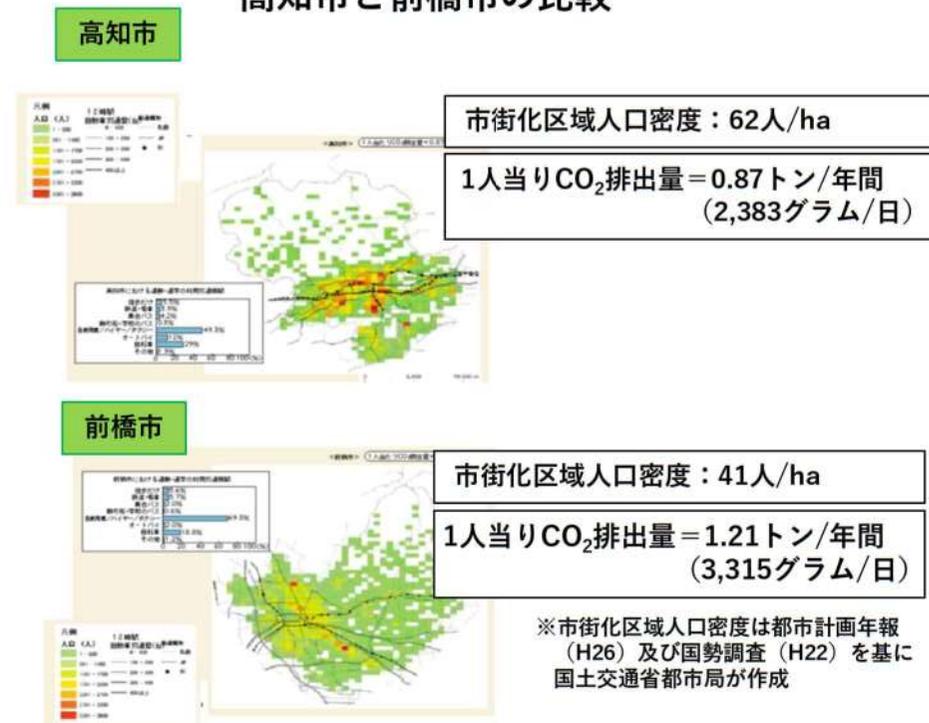
⇒自動車依存の脱却によりCO2排出量が減少し、**環境負荷の低減**が期待される

都市の人口密度と自動車のCO2排出量



出典：谷口守：都市構造から見た自動車CO₂排出量の時系列分析、都市計画論文集 No.43-3、2008年10月

高知市と前橋市の比較



コンパクト・プラス・ネットワークの効果

まとめ

⇒効率的なまちづくり（拠点における都市機能や人口の集積）

により、投資効果を高め、**持続可能な都市経営**を目指す

※拠点の維持を目的としたものであり、全てのモノやヒトを集約するものではありません。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- 人口減少・高齢者の増加
- 拡散した市街地
- 頻発・激甚化する自然災害



■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■ 地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

■ 都市部での甚大な災害発生

- 被害額の増加、都市機能の喪失

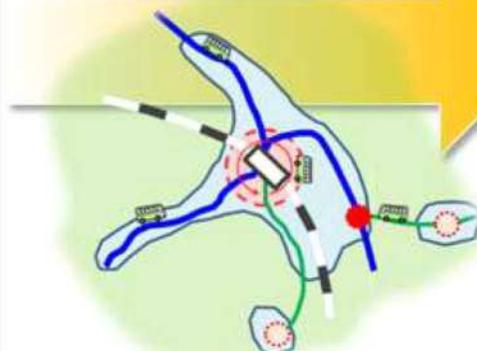
コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

+

ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築



中心拠点や生活拠点が
利便性の高い公共交通で結ばれた
多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上
 - 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
 - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現

行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
 - 地価の維持・固定資産税収の確保
 - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
 - CO2排出量の削減
- ➡ カーボンニュートラルな都市構造の実現

居住地の安全性強化

- 災害リスクを踏まえた居住誘導、対策の実施
- ➡ 災害に強い防災まちづくりの実現

コンパクト・プラス・ネットワークをめぐる誤解

縮退均衡

人口が減少する**地方経済がより衰退する**



「密度の経済」の発揮

生活利便性の維持・向上を図りつつ、サービス産業の生産性向上等を通じて**地域経済の活性化**を目指す

一極集中

郊外を切り捨て、市内の最も主要な拠点**1カ所に、全てを集約させる**



多極型の都市構造

中心的な拠点だけではなく、旧町の役場周辺などの生活拠点も含めた、**多極ネットワーク型のコンパクト化**を目指す

全ての人口の集約

全ての居住者（住宅）を**一定のエリアに集約**させることを目指す



全ての人口の集約を図るものではない

誘導により**一定エリアで人口密度の維持**を目指す。都市郊外部や農村部についても、それぞれの**地域特性に応じた居住環境を確保**

強制的な集約

居住者や住宅を**強制的に短期間で移転**させる



誘導による集約

インセンティブを講じ、**時間をかけながら居住の集約化**を推進

地価水準の格差を生む

居住等を集約する**区域の内外で地価水準**が大きく分かれ、**格差が生じる**



急激な地価変動は生じない

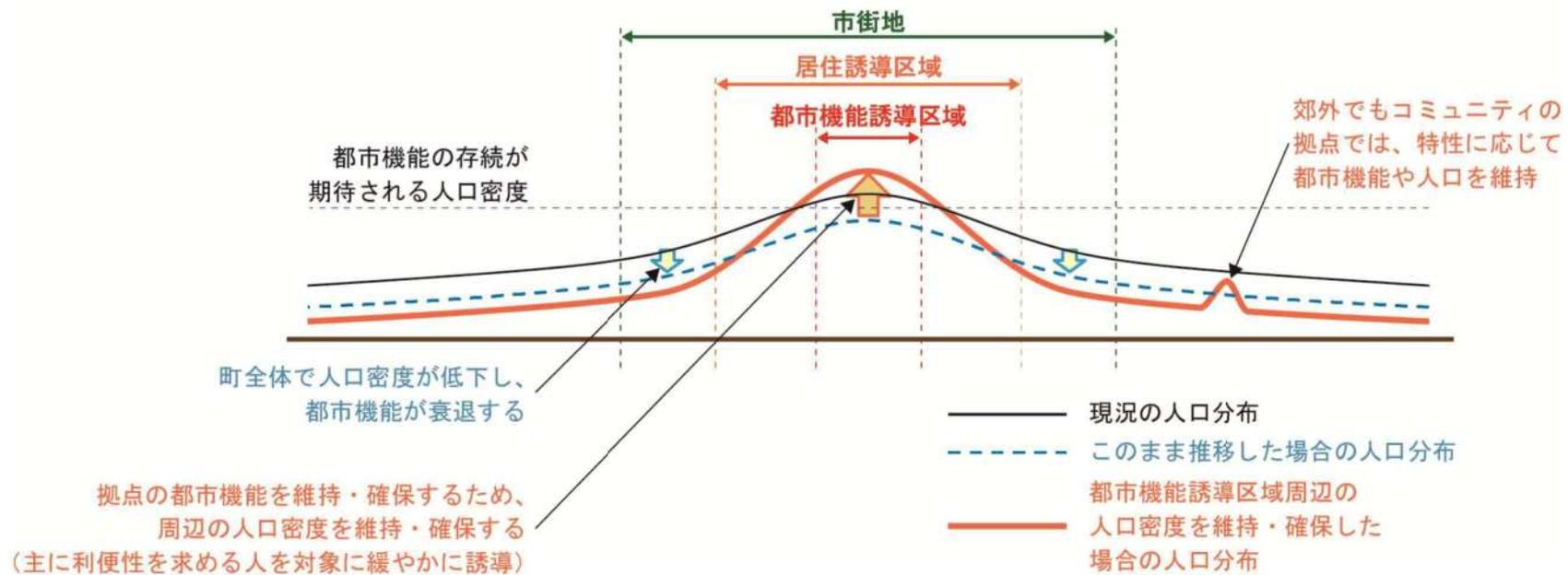
- ・誘導策による**中長期的な取組**であり、**急激な地価変動は見込まれない**
- ・まちなかの地価の維持・上昇に加え、**全体の地価水準の底上げ**等の**波及効果**を期待

誘導区域のイメージ

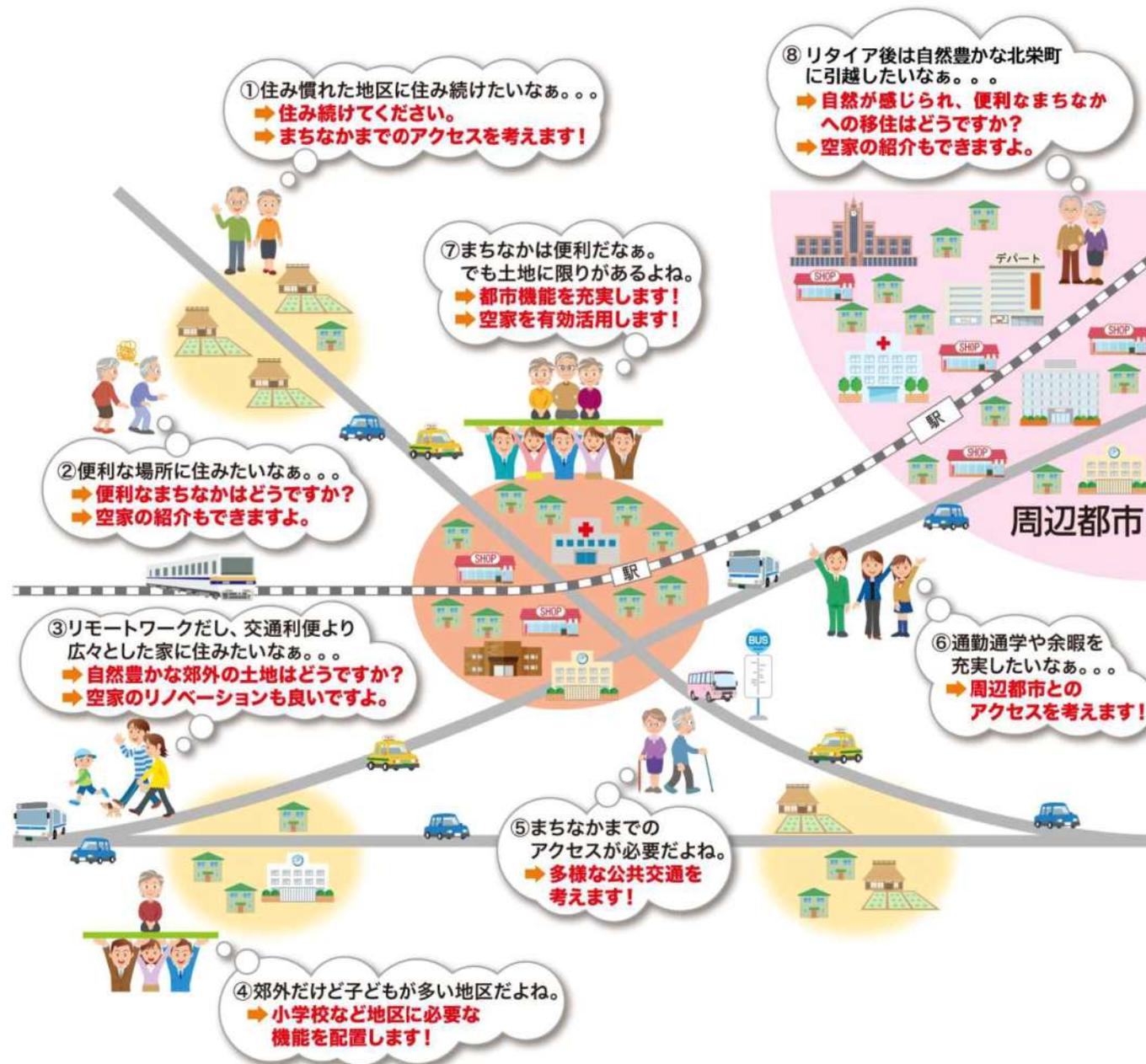
⇒全町的に人口密度が低下するのを防止し、必要な区域（拠点）での都市機能や人口の集積を図ることで、**持続可能な都市経営**を目指す

※拠点の維持を目的としたものであり、全てのモノやヒトを集約するものではありません。

■ 誘導区域のイメージ（北栄版）



コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ



立地適正化計画の対象範囲

- 立地適正化計画制度の法的な対象は都市計画区域ですが、一体のまちづくりの観点から、計画対象区域は**北栄町全域**とします。

■計画対象区域



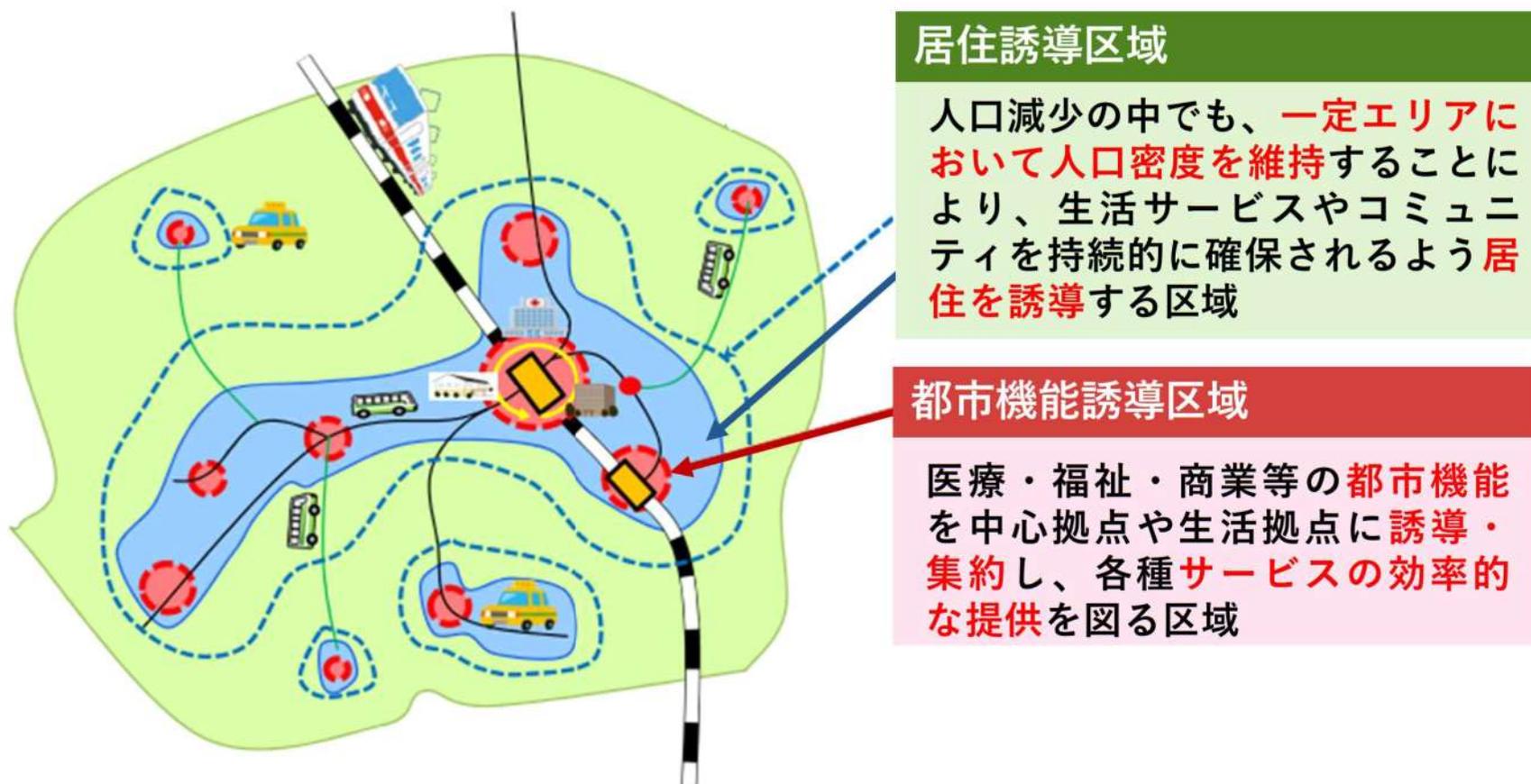
資料：国土数値情報、地理院地図

立地適正化計画の概要

■誘導区域について

- 都市計画区域内に『都市機能誘導区域』と『居住誘導区域』を設定（都市機能誘導区域は居住誘導区域に含まれる）

●誘導区域のイメージ



立地適正化計画の概要

■誘導施設について

- 都市機能誘導区域では、**誘導施設(都市機能増進施設)**を設定

誘導施設（都市機能増進施設）

居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの

- ▶ 病院・診療所、老人デイサービスセンター、地域包括支援センター
- ▶ 幼稚園、保育所、小学校
- ▶ 図書館、博物館
- ▶ スーパーマーケット等の店舗、銀行、役場 など

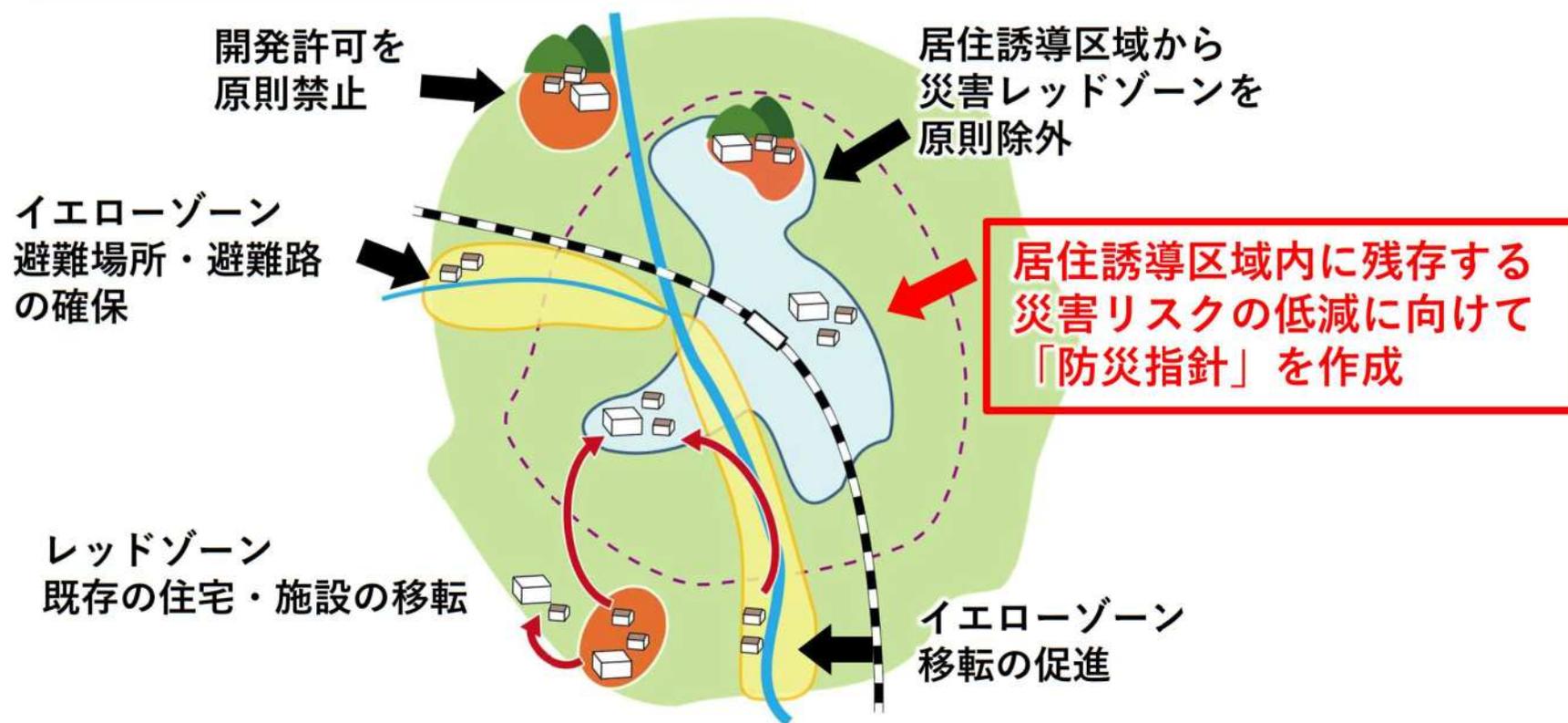


立地適正化計画の概要

■防災指針について

- 頻発・激甚化する自然災害に対応するため、令和2年9月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に**居住誘導区域内の防災対策を記載する「防災指針」**が位置づけられた

●災害に強いまちづくりの展開イメージ

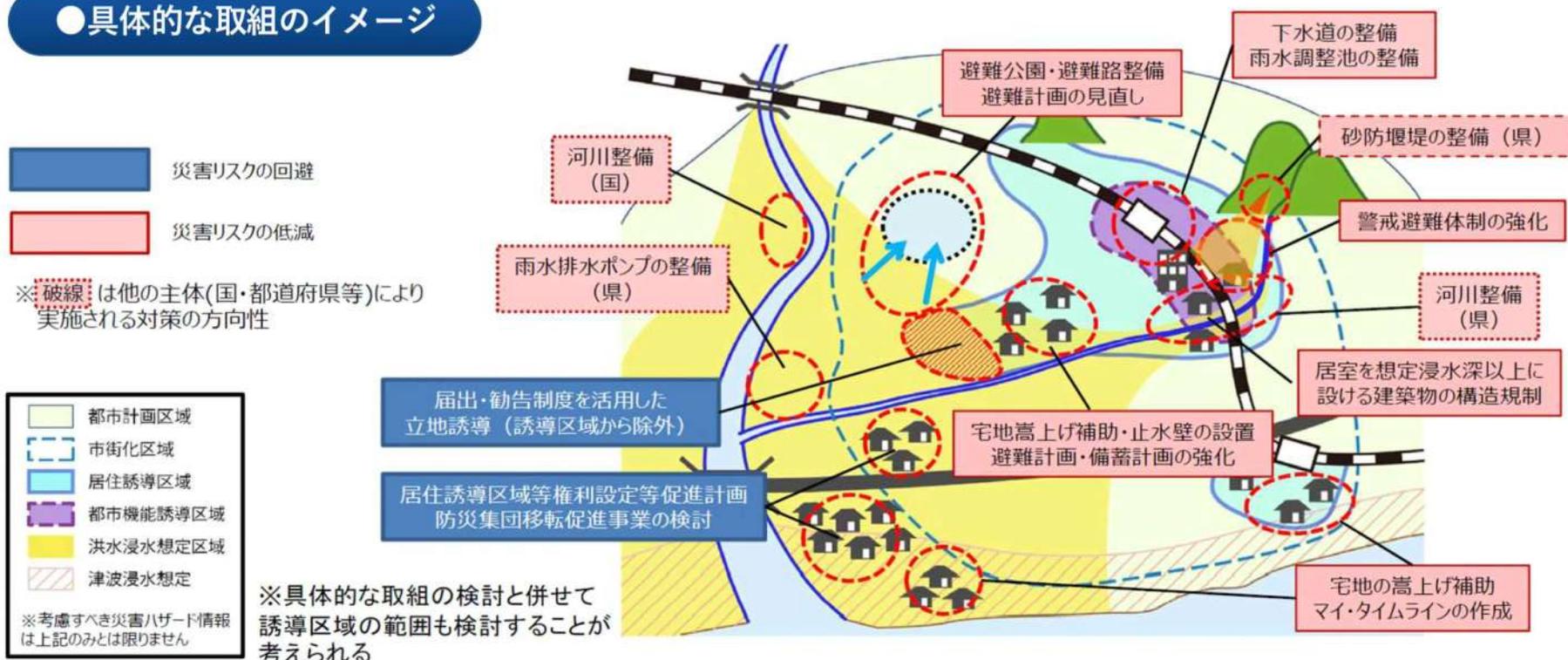


立地適正化計画の概要

■防災指針について

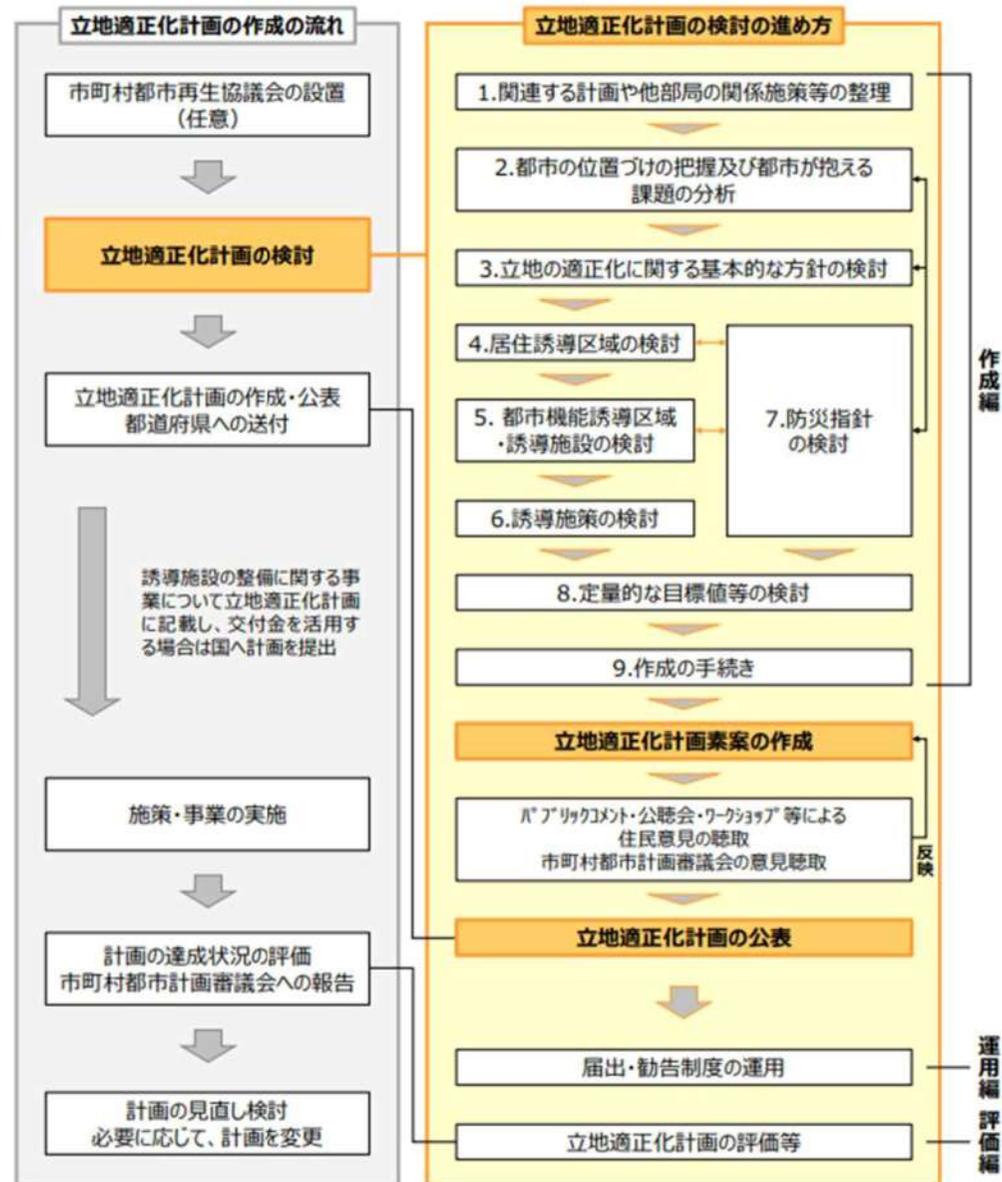
- 防災指針では、災害リスクの分析により、災害リスクの高い地域の抽出を行い、居住誘導区域における**防災・減災対策の取組方針**及び**地区毎の課題に対応した対策**を検討

●具体的な取組のイメージ



立地適正化計画の概要

■ 立地適正化計画の作成の流れ・検討の進め方



立地適正化計画の概要

支援事業について

都市構造再編集中支援事業

公共（補助）

○「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。

事業主体：地方公共団体、市町村都市再生協議会、民間事業者等

国費率：1/2（都市機能誘導区域内等、地域生活拠点内）、45%（居住誘導区域内等） ※基幹事業「こどもまんなかまちづくり事業」の国費率：1/2

対象事業

<市町村、市町村都市再生協議会>

○都市再生整備計画※に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するものをパッケージで支援。
※市町村が作成する都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画

【基幹事業】

道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設、再生可能エネルギー施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、高次都市施設（地域交流センター、観光交流センター、テレワーク拠点施設、賑わい交流創出施設等）、都市機能誘導区域内の誘導施設※・広域連携誘導施設（医療、社会福祉、教育文化施設等）、既存建造物活用事業、土地区画整理事業、エリア価値向上整備事業、こどもまんなかまちづくり事業、暑熱対策事業等

【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（提案に基づく事業）

【居住誘導促進事業】

住居移転支援、元地の適正管理等

<民間事業者等>、<都道府県等（複数市町村が広域的な立地適正化の方針等を定めた場合に限る。）>

○都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の誘導施設・広域連携誘導施設の整備

－民間事業者に対する支援については、市町村又は都道府県が事業主体に対して公的不動産等活用支援を行う事業であることを要件とし、事業主体に対する市町村の支援額と補助基本額（補助対象事業費の2/3）に国費率を乗じて得られた額のいずれか低い額を補助金の額とする。

※地域生活拠点内では、一部の基幹事業を除く。

※誘導施設については、三大都市圏域の政令市・特別区における事業は支援対象外だが、広域連携を行った場合は政令市を支援対象とする。

施行地区

○立地適正化計画の「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」

※大規模災害復興法に規定する特定大規模災害等を受けて復興計画等を作成し、かつ、立地適正化計画を有さない市町村において①復興計画等に都市機能や居住の立地・誘導に関する方針を記載、②一定の期間内に立地適正化計画の作成に着手・完成することが確実であり、当該区域として定めることが確実である区域を含む。

○立地適正化計画に位置付けられた「地域生活拠点（都市計画区域外、都市機能誘導区域から公共交通で概ね30分）※」

※立地適正化計画と整合した市町村管理構想・地域管理構想において、地域生活拠点として位置付けられた区域を含む。

○その他、以下の地区においても実施可能

- 立地適正化計画に基づいて誘導施設を統合・整備する場合、廃止された施設の除却等
- 都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する区域において水辺まちづくり計画がある場合、計画に位置付けられている事業
- 市街化区域等内の居住誘導区域外において、あるべき有米像を提示している場合、緑地等の整備
- ①居住誘導区域面積が市街化区域等面積の1/2以下の市町村の居住誘導区域外、②防災指針に即した災害リスクの高い地域であって居住誘導区域外、③市街化区域を市街化調整区域に編入した当該区域、から居住誘導区域への居住の誘導を促進するために必要な事業

ただし、都市計画運用指針に反して居住誘導区域に土砂災害特別警戒区域等の災害レドゾーンを含めている市町村、市街化調整区域で都市計画法第34条第11号に基づく条例の区域を例面、住所等で客観的に明示していない等不適切な運用を行っている市町村は対象外。

市町村が立地適正化計画を作成・公表

まちづくりの方針、都市機能誘導区域・居住誘導区域等を設定



まちづくりに必要な事業を都市再生整備計画に位置づけ

市町村が都市再生整備計画を作成・公表

都市構造再編集中支援事業による支援



2. 北栄町立地適正化計画の骨子

まちが抱える課題の整理

■人口・世帯

- 人口が減少し、令和27年には約1万人と令和2年（14,228人）より**29.5%（4,200人）減少**、**高齢化率は令和27年に44.6%**

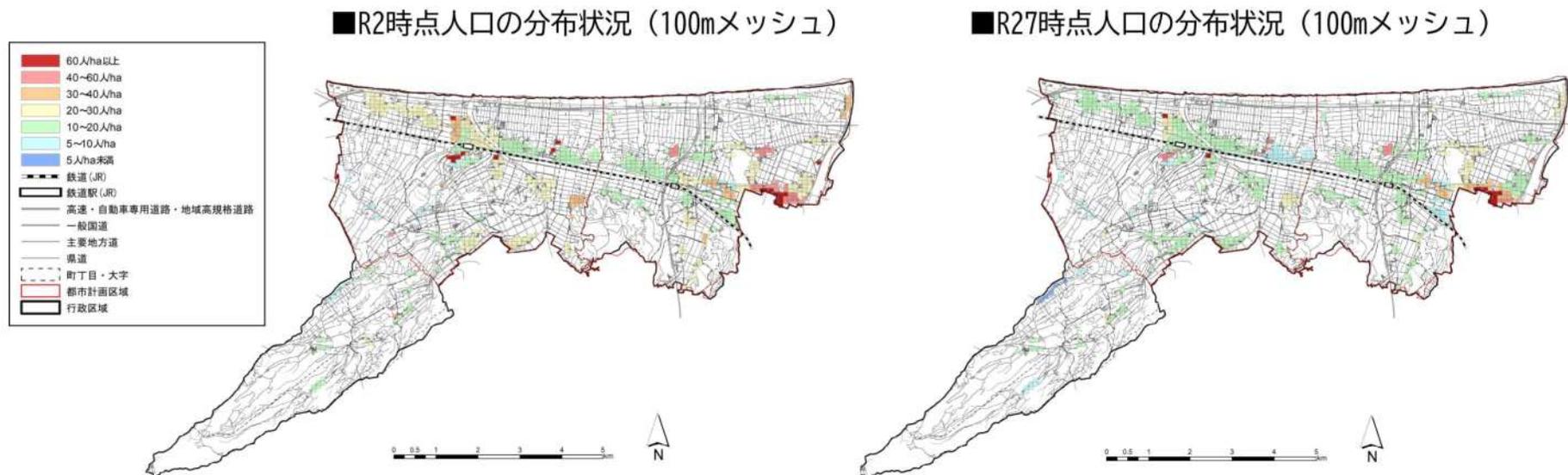
■人口推移と将来人口の見通し



資料：日本の地域別将来推計人口 令和5(2023)年推計

まちが抱える課題の整理

- 県道羽合東伯線沿線に人口は分布、由良駅南など一部団地を除いて、**低密度な人口密度** (3.5人/ha)
- 緑ヶ丘団地など隣接市町との町境周辺に一部高密度な人口が分布するものの、全体としては**低密度な人口密度** (4.2人/ha)



◇人口密度について

- 一般的に市街地の最低とする目安は40人/ha (都市計画運用指針)
- コンビニ：商圈距離500m、商圈人口3,000人→換算すると約40人/ha (立適資料)

まちが抱える課題の整理

- 都市機能や公共サービス、地域産業、コミュニティの維持が危惧されます。

⇒人口減少や少子高齢化に対応し、近隣市町との役割分担を考慮しつつ、沿線集約型のコンパクトな居住、生活及び交通の利便性が高い駅周辺での人口密度の維持・向上など、持続可能で暮らしやすいまちづくりが重要です。

まちが抱える課題の整理

■公共交通

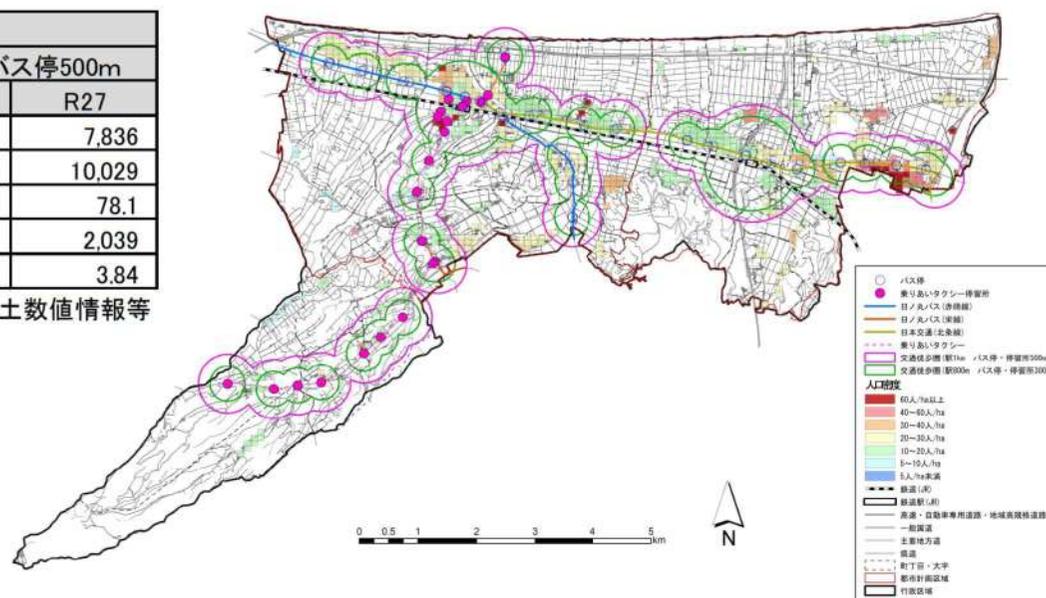
- 令和2年における公共交通の徒歩圏人口は約8割であるが、**徒歩圏人口密度は低い** (5.35人/ha)
- 由良駅の**利用者数が減少傾向**
- 下北条駅の利用者数は一定であるが、由良駅 (R5 : 353人) に比べると**20%弱** (R5 : 63人)

■公共交通の徒歩圏人口

		公共交通			
		駅800m、バス停300m		駅1km、バス停500m	
		R2	R27	R2	R27
徒歩圏人口	人	8,224	5,919	10,901	7,836
総人口	人	14,228	10,029	14,228	10,029
人口割合	%	57.8	59.0	76.6	78.1
徒歩圏面積	ha	1,155	1,155	2,039	2,039
徒歩圏人口密度	人/ha	7.12	5.12	5.35	3.84

資料：国勢調査、庁内資料、国土数値情報等

■公共交通と人口密度 (R2) 及び徒歩圏



まちが抱える課題の整理

- 公共交通のサービス水準の低下（路線や運行本数の減少など）が危惧されます。
- 生活利便施設の多くを近隣市町に依存するため、公共交通が日常生活のセーフティネットとなります。
- 加えて、公共交通のサービス水準低下は、観光への影響も大いに懸念されます。

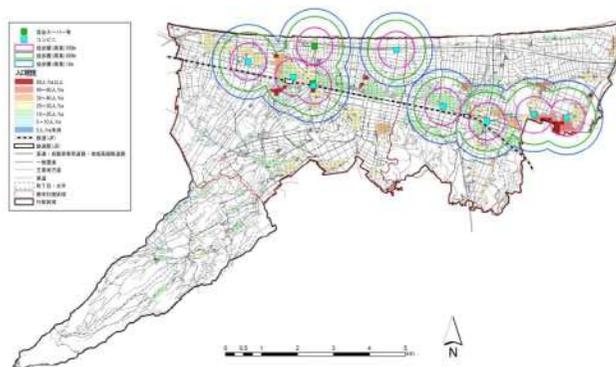
⇒生活及び交通利便の観点より、駅周辺での生活利便向上やバス路線沿線への居住促進など、公共交通と連動したまちづくりが重要です。

まちが抱える課題の整理

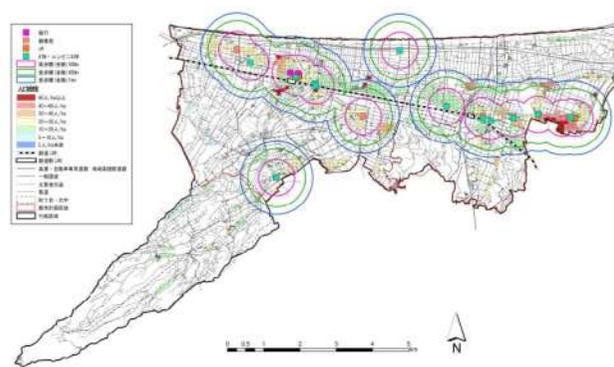
■都市機能

- 町内に存する都市機能は少なく、**大栄地域と北条地域の生活圏が異なる**
- 大栄地域：食品スーパー等が由良駅周辺に1店舗立地、診療所はあるものの病院はない。**由良駅周辺の交流人口が多い**
- 北条地域：食品スーパー等の立地がなく、診療所はあるものの病院もない。**行政サービス以外の都市機能の集積度が低い**

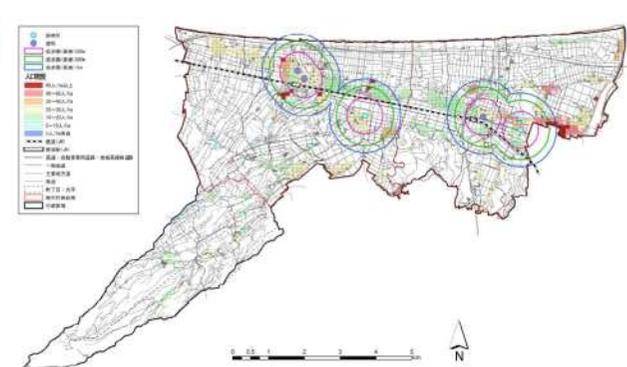
■商業施設の分布と人口密度（R2）
及び徒歩圏



■金融施設の分布と人口密度（R2）
及び徒歩圏



■医療施設の分布と人口密度（R2）
及び徒歩圏



まちが抱える課題の整理

- 都市機能の衰退が危惧されます。
- 観光客による利用が都市機能の衰退を抑制することも期待されます。

⇒近隣市町と連携しつつ、異なる生活圏や観光利用に配慮した拠点の配置など、効率的かつ利便性の高いまちづくりが重要です。

まちが抱える課題の整理

- 非効率なインフラ整備や維持が危惧されます。
- 将来展望を見据えた計画的な土地利用が求められます。

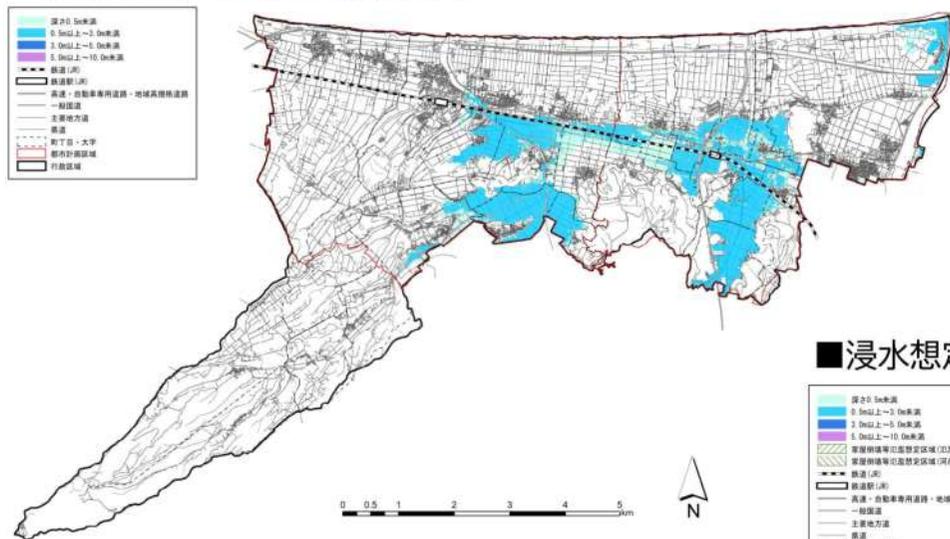
⇒人口密度低下や高規格道路の整備に伴う土地利用の変化を想定し、都市計画など土地利用制度の適正運用や立地適正化計画の策定など、計画的な土地利用の推進が重要です。

まちが抱える課題の整理

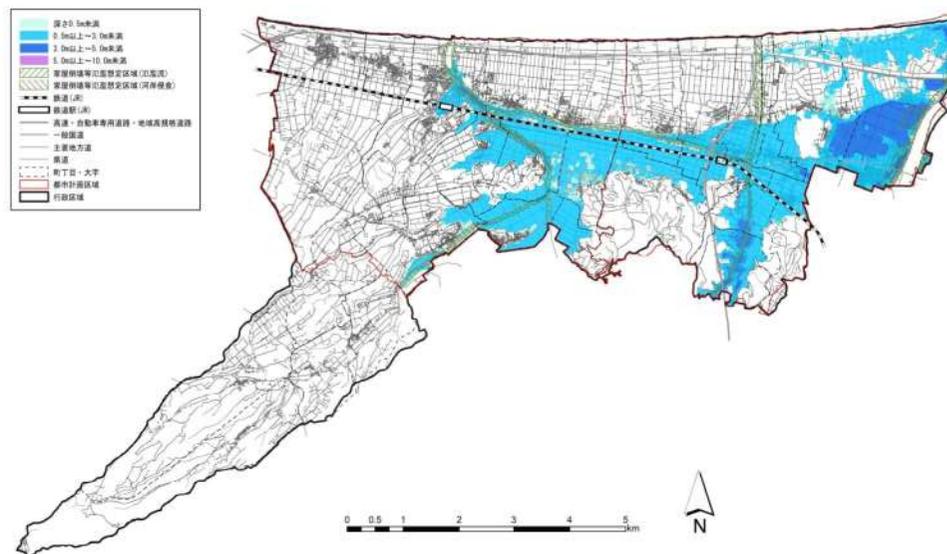
■防災

- 自然災害の**激甚化・頻発化**

■浸水想定区域（計画規模降雨）



■浸水想定区域（想定最大規模降雨）



まちが抱える課題の整理

- 甚大な被害の発生が懸念されます。

⇒ 災害リスクの高い区域での居住抑制や避難計画との連動など、安全・安心なまちづくりが重要です。

まちが抱える課題の整理

- 厳しい財政状況が危惧されます。

⇒限られたリソースの中で十分な町政運営を行うため、コンパクト・プラス・ネットワークへの都市構造の転換、既存ストック等の有効活用、近隣市町との連携など、行政サービスの効率化や広域連携の強化が重要です。

まちづくりの理念と目標

■まちづくりの理念

旧大栄町と旧北条町の合併により誕生した北栄町は、**旧町ごとに異なる地域特性**を有しています。

大栄地域では、日常サービスを担う都市機能や本町の特徴でもある観光施設がまとまって立地し、鉄道とバス等の結節点となる**由良駅周辺は本町の中核的な役割**を果たしています。

一方、**北条地域**では、**北条支所周辺**に行政サービスが立地するものの、その他の都市機能は**隣接市町との関係性**が深くなっています。

まちづくりの理念と目標

■まちづくりの理念

本町では、今後も人口減少・少子高齢化が進行すると予測され、交通弱者を中心に、買い物、医療、教育など日常サービスの利便性が低下することが危惧されます。

また、財政悪化による社会インフラや行政サービスの質の低下、産業や地域コミュニティ、文化等の担い手不足による活力の低下など、様々な問題も危惧されます。

さらに、近年、頻発・激甚化する自然災害への対応として、災害リスクを踏まえたまちづくりの重要性が高まっています。

まちづくりの理念と目標

■まちづくりの理念

こうした状況を踏まえ、大栄地域及び北条地域それぞれの地域特性に応じた都市構造の構築を図り、人口減少・少子高齢化が進行する中においても、人々の暮らしの質を維持し、安全かつ快適に生活し続けられるまちづくりを推進します。

【大栄・北条の2色が融合し、町全体のまちづくりとして昇華を目指します】

まちづくりの理念

異なる地域特性を活かしつつ
安全・快適で持続可能なまちづくり

まちづくりの理念と目標

■まちづくりの目標

目標① 町内外に発信する魅力あるまちづくり

大栄地域では、由良駅を中心として本町の中核的な役割を維持していくため、都市機能施設と居住の適正配置により拠点性の維持・向上を図るとともに、交通利便性の維持・向上を図ることで、町全体の活力向上に寄与するまちづくりを目指します。

また、本町を代表する魅力ある観光資源や住民の生活機能の一部を担う観光施設についても一体と捉えたまちづくりを進めることで、生活利便や地域活力を維持し、住民ならびに来訪者にとっても魅力あるまちづくりを目指します。

目標② 連携と役割分担による住み心地のよいまちづくり

北条地域では、北条支所周辺に行政サービスが集積することに加え、日常サービスは隣接市町との関係が深いことも踏まえ、下北条駅から北条支所にかけての拠点だけでなく、町境に近く一定の人口密度を有する江北地区の利便性向上も図り、住み慣れた地域の快適さが確保されたまちづくりを目指します。

まちづくりの理念と目標

■まちづくりの目標

目標③ 沿線集約によるコンパクトで安心な市街地の維持

持続可能な地域形成に向けて、県道羽合東伯線沿線の既存市街地において、低未利用地や空き家等の活用により居住を誘導し、人口密度及び地域コミュニティの維持を図ります。

また、沿線集約など秩序ある土地利用により、地域固有の自然環境や営農環境の保全を図り、都市的土地利用と自然的土地利用が調和した、地域のアイデンティティが醸成されたまちづくりを目指します。

さらに、住民の安全で安心な生活を確保するため、災害リスクを踏まえ、比較的安全な地域への居住誘導を図ります。その上で居住地域に残存する災害リスクについては、ハザードマップの周知啓発等、地域防災力の向上を図るとともに、都市施設の老朽化対策・耐震化等、災害に強い都市基盤の整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から総合的に取り組み、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指します。

目指すべき都市の骨格構造

■拠点の設定

拠点	区域マスにおける拠点	場所	位置付け
都市拠点	活力とにぎわいの拠点	由良駅周辺	上位計画で「活力とにぎわいの拠点」と位置付けられており、公共交通の利便性が高く、都市機能施設も多く集積する地域であり、町内及び周辺市町との公共交通アクセスに優れた、行政中枢機能、商業業務施設などの都市機能を提供する本町の中核的な役割を担う拠点。
地域拠点	活力とにぎわいの拠点	下北条駅及び北条支所周辺	上位計画で「活力とにぎわいの拠点」と位置付けられており、公共交通の利便性が高く、都市機能施設も一定程度集積する地域であり、町内及び周辺市町との公共交通アクセスに優れた、地域住民に行政サービス機能、日常的な生活サービス機能を提供する北条地域の中心的な役割を担う拠点。
産業拠点	工業・流通拠点	西園地区、東園地区	上位計画で「工業・流通拠点」と位置付けられており、産業の振興や誘致などにより、本町の産業振興をリードしていく拠点。
観光レクリエーション拠点	観光レクリエーション拠点	お台場公園周辺、オートキャンプ場、道の駅ほうじょう、茶臼山、蜘蛛ヶ家山山菜の里、天神川いこいの広場・天神川河川敷広場	上位計画で「観光レクリエーション拠点」と位置付けられており、地域資源を活かした観光ネットワークの中心となる役割を担うとともに市民の憩いの場、来訪者との交流の場となる拠点。
生活拠点	-	江北地区、瀬戸地区	人口密度や都市機能施設の集積、公共交通の利便性を踏まえ、一定の拠点性がみられる江北地区及び瀬戸地区は、日常的な生活サービス機能を提供するなど、身近な生活を支える拠点。

目指すべき都市の骨格構造

■公共交通軸の設定

軸	場所	位置付け
基幹公共交通軸	JR山陰本線	都市拠点と地域拠点及び隣接市町との連絡を担うJR山陰本線を、基幹公共交通軸に位置付けます。
	赤崎線（日ノ丸バス） 北条線（日本交通）	町内の各拠点及び隣接市町との連絡を担う路線バス運行路線を、基幹公共交通軸に位置付けます。

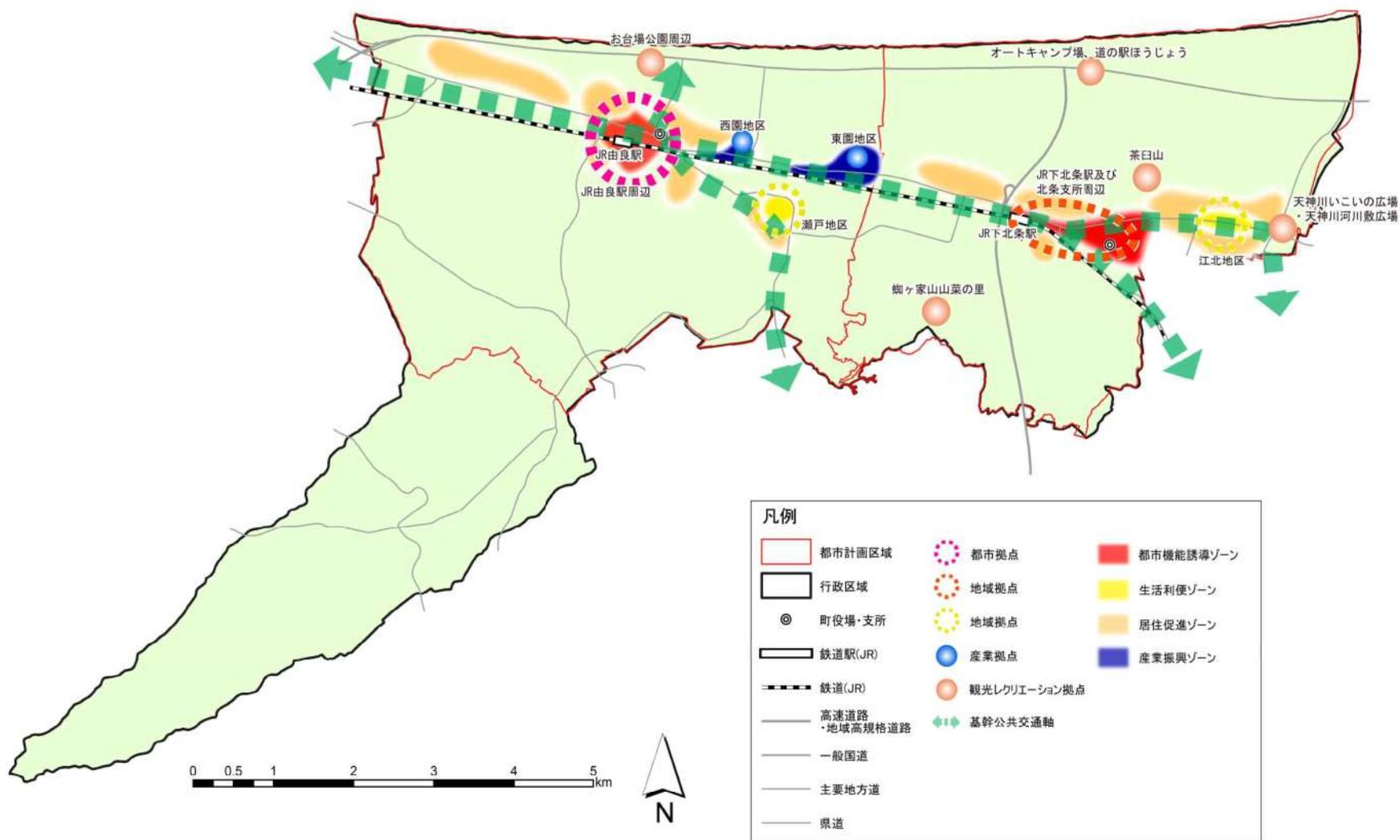
目指すべき都市の骨格構造

■ゾーンの設定

ゾーン	場所	位置付け
都市機能誘導ゾーン	<ul style="list-style-type: none">・由良駅周辺・下北条駅及び北条支所周辺	公共交通の利便性に優れ、都市機能が集積している都市拠点及び地域拠点周辺の現況の都市的土地利用が連続するエリア等を都市機能誘導ゾーンと位置付け、都市活力の創出を図ります。
生活利便ゾーン	<ul style="list-style-type: none">・江北地区・瀬戸地区	基幹公共交通軸の沿線で、都市機能が集積し、周辺で人口集積もみられるエリアを、生活利便ゾーンと位置付け、生活利便の維持を図ります。
居住促進ゾーン	<ul style="list-style-type: none">・基幹公共交通軸の利用圏内で一定の人口密度があるエリア	基幹公共交通軸の利用圏内で一定の居人口密度があるエリアを居住促進ゾーンと位置づけ、人口密度の維持を図ります。
産業振興ゾーン	<ul style="list-style-type: none">・西園地区・東園地区	産業拠点である、西園地区及び東園地区の工業系土地利用が連続するエリア等を産業振興ゾーンと位置づけ、産業振興を図ります。

目指すべき都市の骨格構造

■ 拠点・公共交通軸・ゾーンの重ね図(案)



3. 都市機能誘導区域等(案)

都市機能誘導区域等(案)

■誘導区域等(概略)の設定要件

■大栄地域の都市機能誘導区域等(概略)の設定要件

要件	内容	詳細	摘要
要件①	都市機能施設の集積度	都市機能施設の集積度が高い区域を抽出する。 具体的には、都市機能施設の役割より「拠点型施設(2点)」と「地域型施設(1点)」に区分し、各施設の徒歩圏(500m:高齢者徒歩圏)に重心が含まれるメッシュにこの点数を付与する。その後、徒歩圏の重なるメッシュは点数を加算する。 以上より整理された得点分布を踏まえ、 大栄地域では7点以上の区域 を集積度が高い区域とした。	【都市機能施設】(太字下線:拠点型施設 細字:地域型施設) 行政機能 : 町役場・支所 商業施設 : 食品スーパー等 、コンビニ 金融機能 : 銀行、郵便局、JA 医療機関 : 診療所、歯科 子育て支援 : 保育園(所)、こども園、 子育て支援センター 高齢者福祉 : 高齢者福祉施設 教育施設 : 小学校、中学校、 高校、専修学校
要件②	公共交通の利便性	公共交通の利便性が高い区域を抽出する。 具体的には、交通結節点として持続必要性が高い、 鉄道駅1km圏 (一般的な徒歩圏)を利便性が高い区域とする。 ただし、鉄道駅が核でない既存施設集積区域では、生活利便の維持の観点から、 バス停500m圏 を利便性が高い区域とする。	【対象】 由良駅、バス停
要件③	その他地域特性	大栄地域の地域特性として拠点性の高い区域を抽出する。 大栄地域(特に由良駅周辺)は観光が強みである中、道の駅大栄は町民の日常利便に寄与する施設ともなっている。また、徒歩圏となる沿道の観光機能を高めることで、相乗効果として日常利便の増進も期待される。 こうしたことから、具体的には、由良駅から1km強である道の駅大栄を徒歩圏の一部と想定し、 道の駅大栄及び青山剛昌ふるさと館周辺 と、駅からこれらに至る 道路沿道 を拠点性の高い区域とする。	【対象の区域】 道の駅大栄及び青山剛昌ふるさと館周辺、県道由良停車場線(167号)沿道(コナン通り)
区域の取り方		都市機能誘導区域【都市拠点】 : (「要件①」AND「要件②:鉄道駅」) OR「要件③」 生活利便区域【生活拠点】 : 「要件①」AND「要件②:バス停」(ただし、都市拠点を除く) ※生活拠点は、地域の中核としての位置づけは低いいため、都市機能誘導区域(法定)には設定しない。ただし、現状の施設立地等を踏まえ、独自区域として生活利便を維持する区域を目指す	

都市機能誘導区域等(案)

■誘導区域等(概略)の設定要件

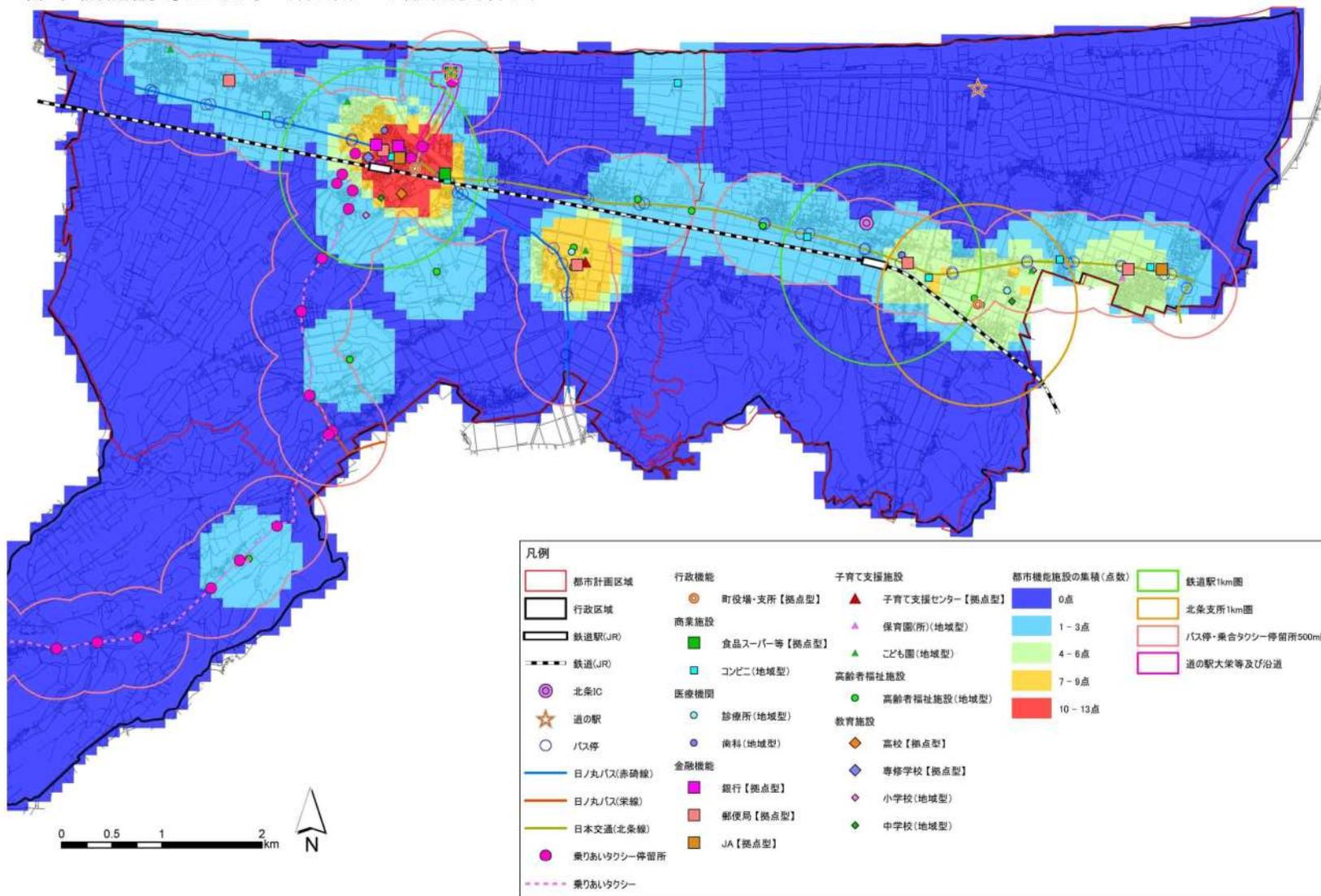
■北条地域の都市機能誘導区域等(概略)の設定要件

要件	内容	詳細	摘要
要件①	都市機能施設の集積度	都市機能施設の集積度が高い区域を抽出する。 具体的には、都市機能施設の役割より「拠点型施設(2点)」と「地域型施設(1点)」に区分し、各施設の徒歩圏(500m:高齢者徒歩圏)に重心が含まれるメッシュにこの点数を付与する。その後、徒歩圏の重なるメッシュは点数を加算する。 以上より整理された得点分布を踏まえ、 北条地域では4点以上の区域を集積度が高い区域とする。	【都市機能施設】(太字下線:拠点施設 細字:地域施設) 行政機能 : 町役場・支所 商業施設 : 食品スーパー等 、コンビニ 金融機能 : 銀行、郵便局、JA 医療機関 : 診療所、歯科 子育て支援 : 保育園(所)、こども園、 子育て支援センター 高齢者福祉 : 高齢者福祉施設 教育施設 : 小学校、中学校、 高校、専修学校
要件②	公共交通の利便性	公共交通の利便性が高い区域を抽出する。 具体的には、交通結節点として持続必要性が高い、 鉄道駅1km圏 (一般的な徒歩圏)を利便性が高い区域とする。 ただし、鉄道駅が核でない既存施設集積区域では、生活利便の維持の観点から、 バス停500m圏 を利便性が高い区域とする。	【対象の駅】 下北条駅、バス停
要件③	その他地域特性	北条地域の地域特性として拠点性の高い区域を抽出する。 北条地域は北条支所(旧北条町役場)を中心に町が形成されてきた経緯があり、既存の都市機能施設も支所周辺への集積が多い。 また、山陰自動車道や北条湯原道路の整備に伴い、北条IC周辺は、都市的土地利用の需要の高まりが予想される。 こうしたことから、具体的には、 北条支所から1km圏、北条IC周辺 を拠点性の高い区域とする。	【対象の区域】 北条支所周辺、北条IC周辺
区域の取り方		都市機能誘導区域【地域拠点】 : (「要件①」AND「要件②:鉄道駅」)OR「要件③」 生活利便区域【生活拠点】 : 「要件①」AND「要件②:バス停」(ただし、都市拠点を除く) ※生活拠点は、地域の中核としての位置づけは低いため、都市機能誘導区域(法定)には設定しない。ただし、現状の施設立地等を踏まえ、独自区域として生活利便を維持する区域を目指す	

都市機能誘導区域等(案)

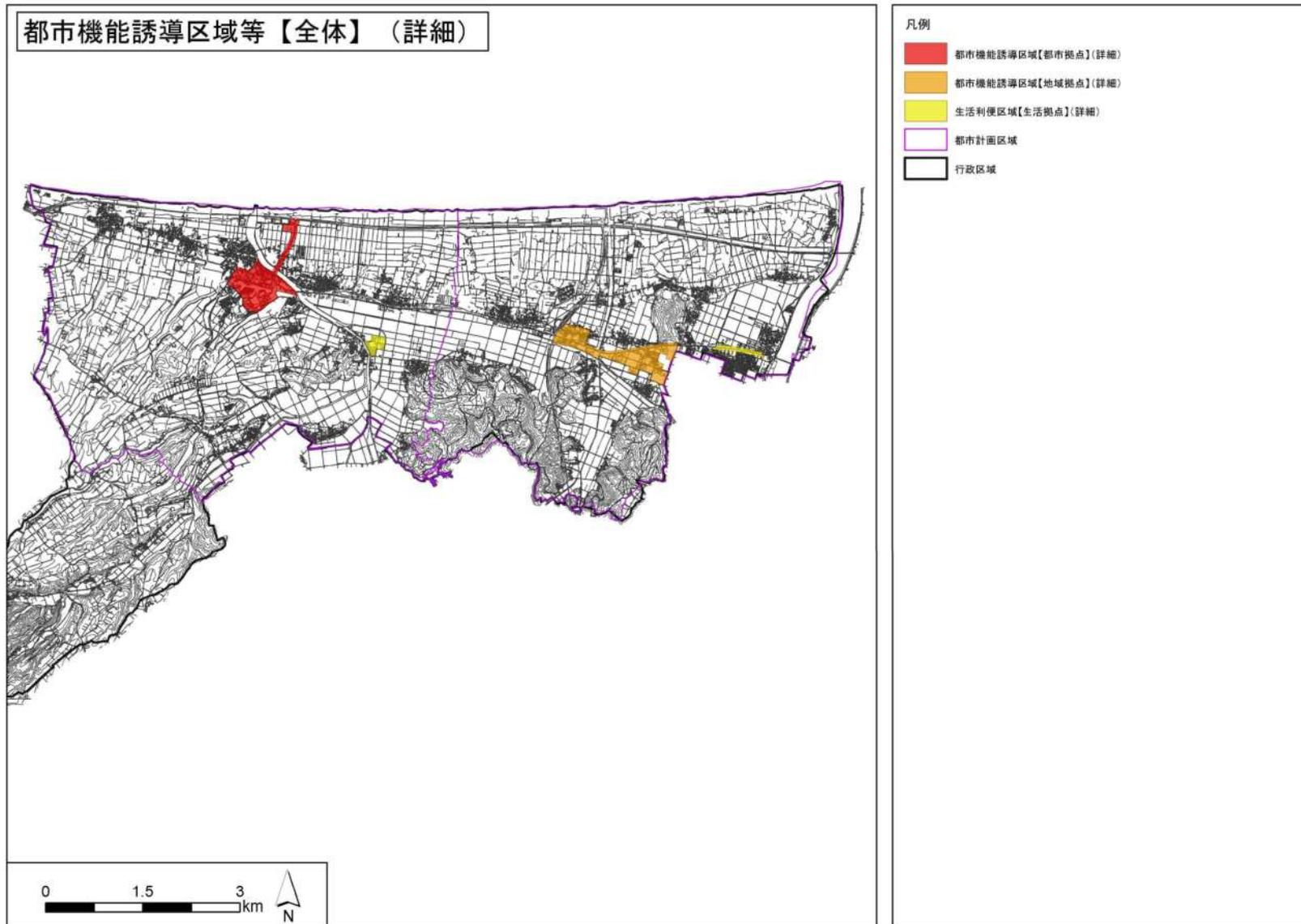
都市機能誘導区域等 (設定要件図)

都市機能誘導区域等 (概略) の設定要件図



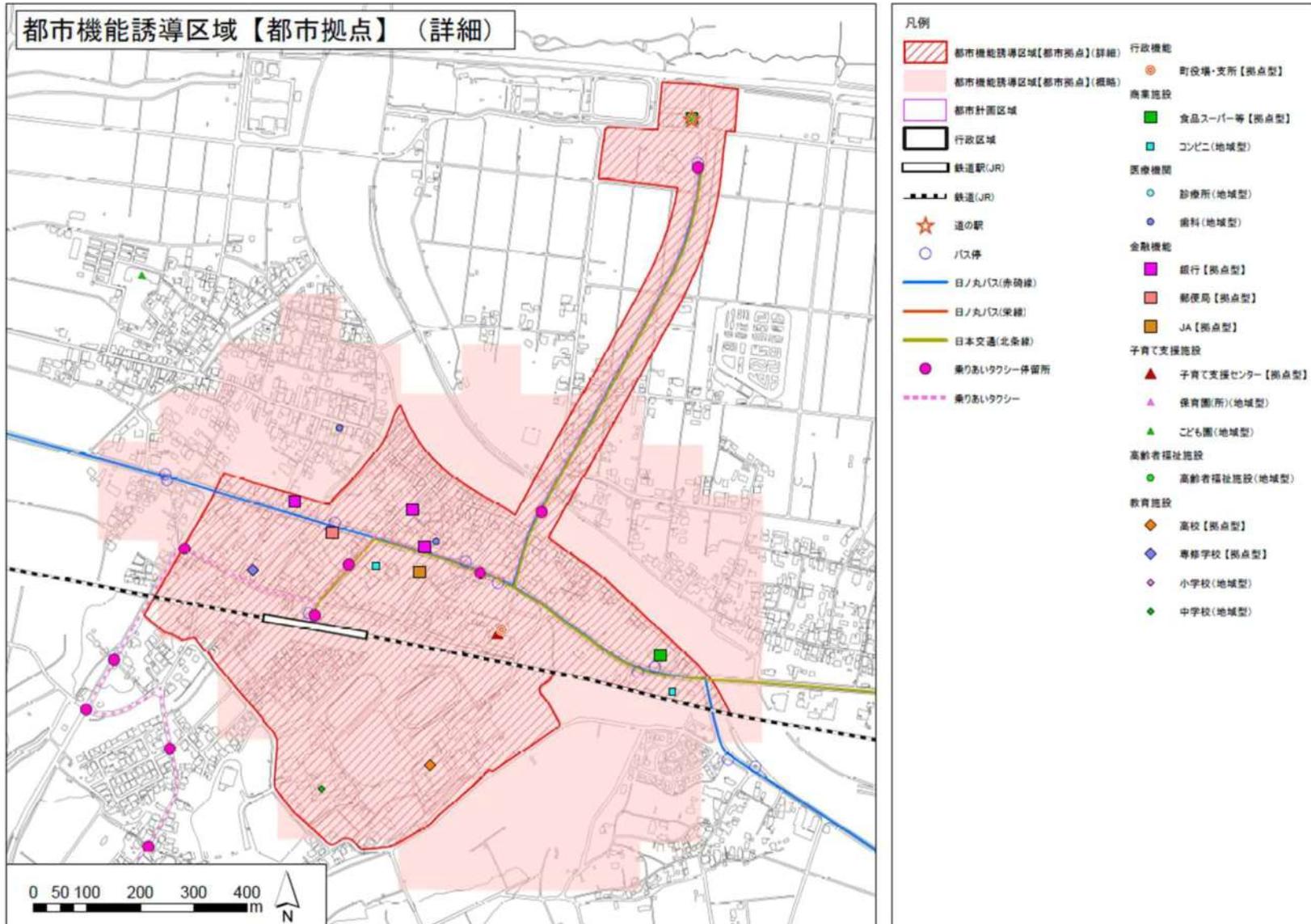
都市機能誘導区域等(案)

都市機能誘導区域等 (全体図)



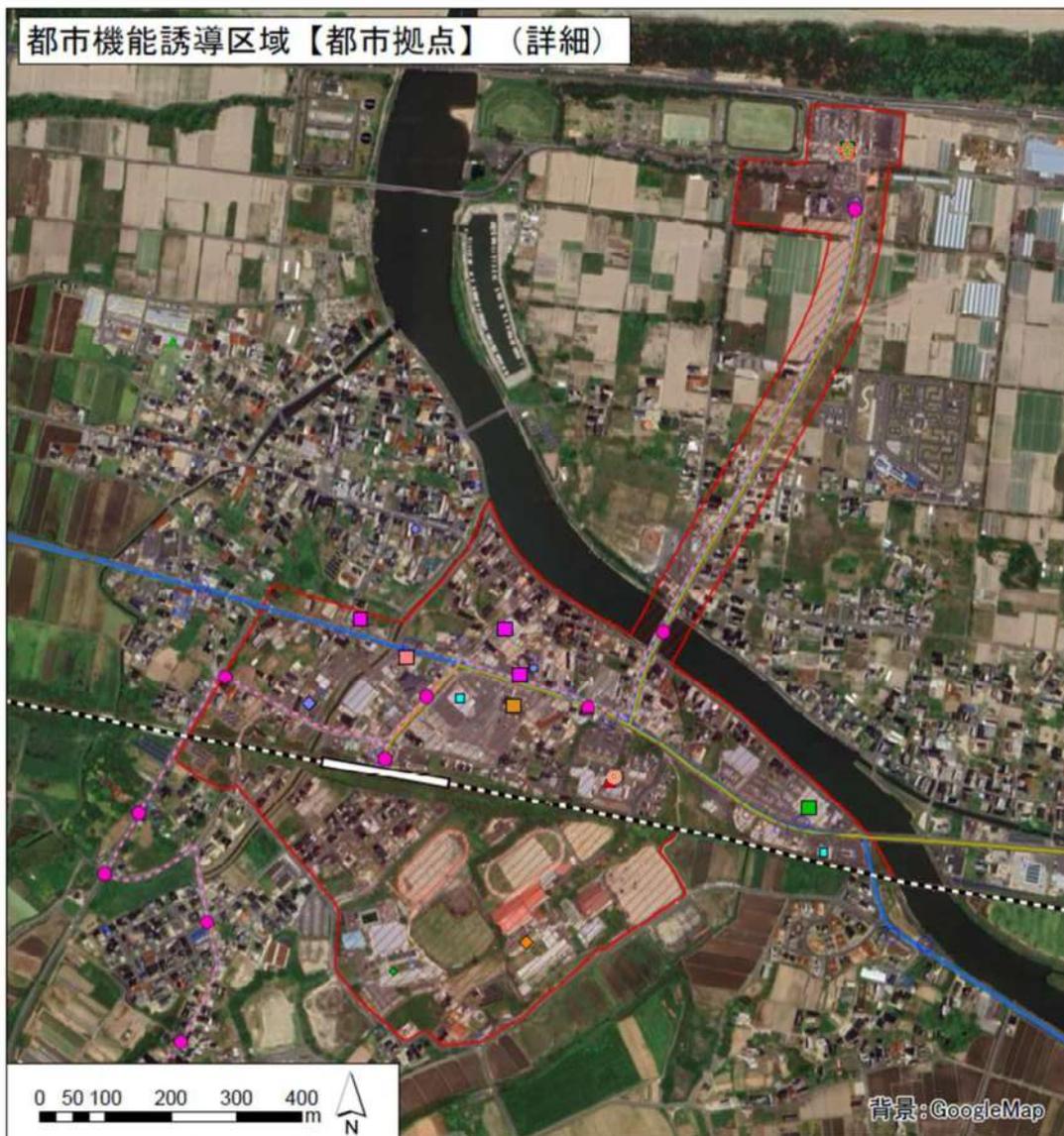
都市機能誘導区域等(案)

都市拠点 (地図)



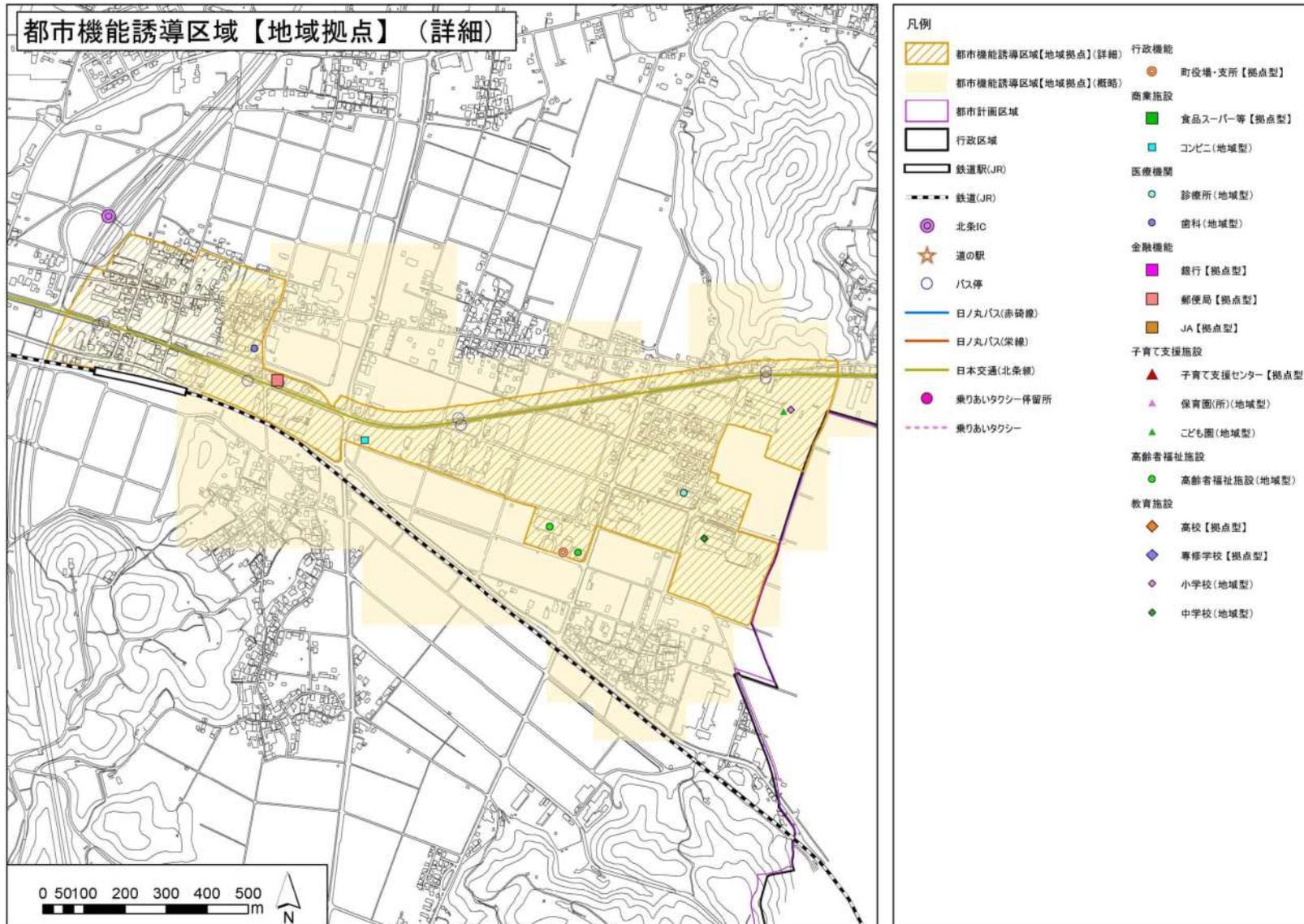
都市機能誘導区域等(案)

都市拠点 (航空写真)



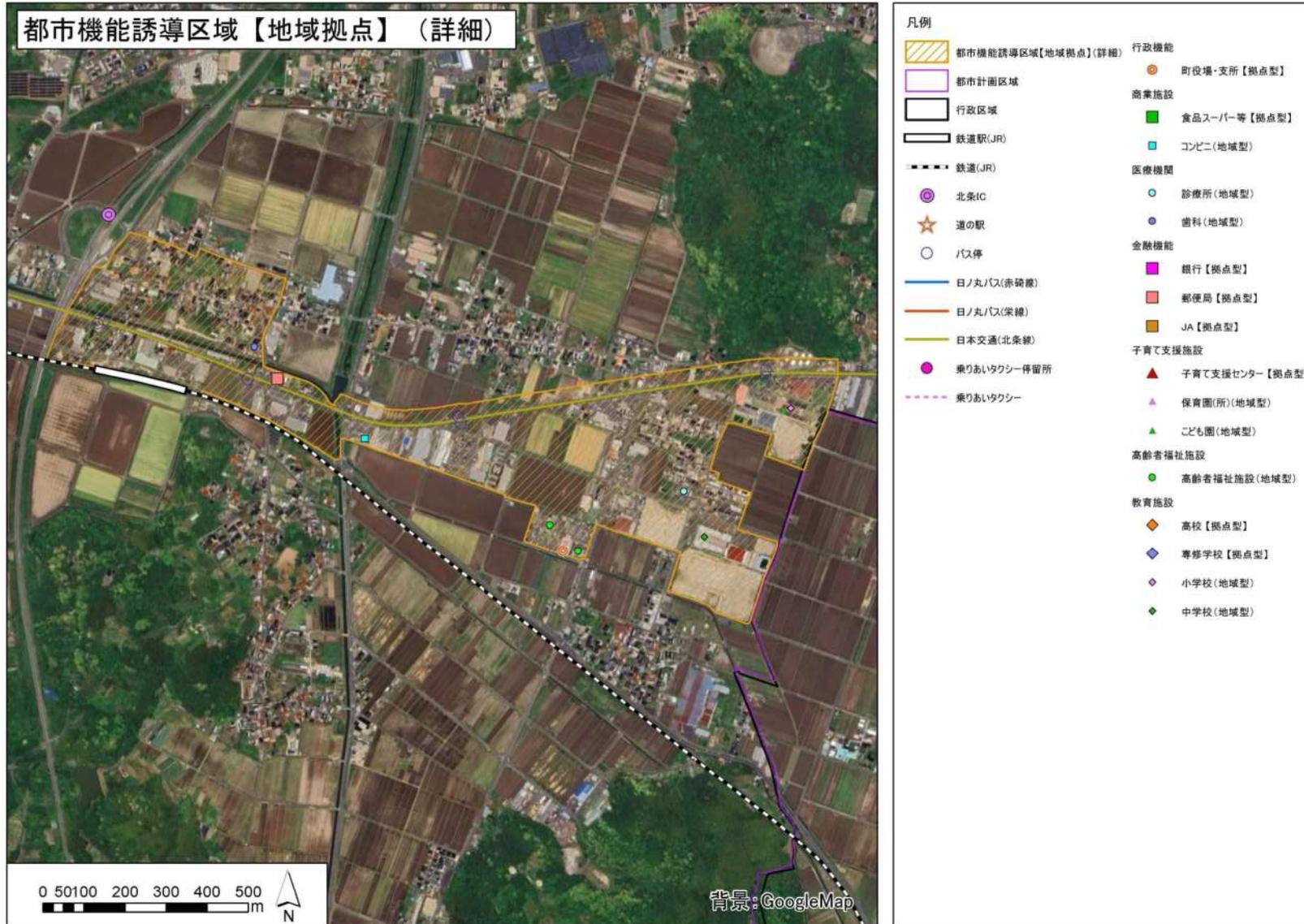
都市機能誘導区域等(案)

■ 地域拠点等 (地図)



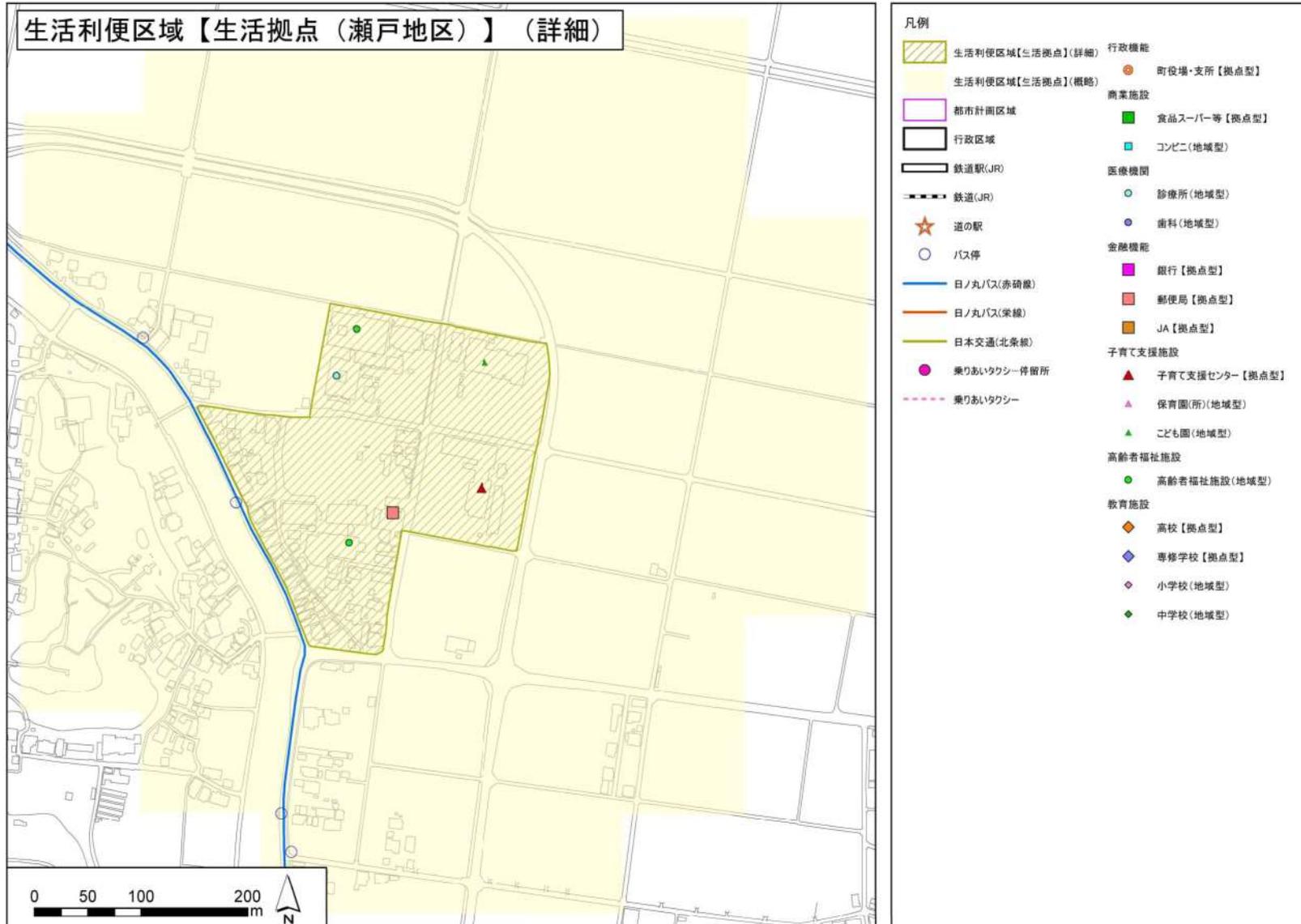
都市機能誘導区域等(案)

■ 地域拠点等 (航空写真)



都市機能誘導区域等(案)

生活拠点:瀬戸 (地図)



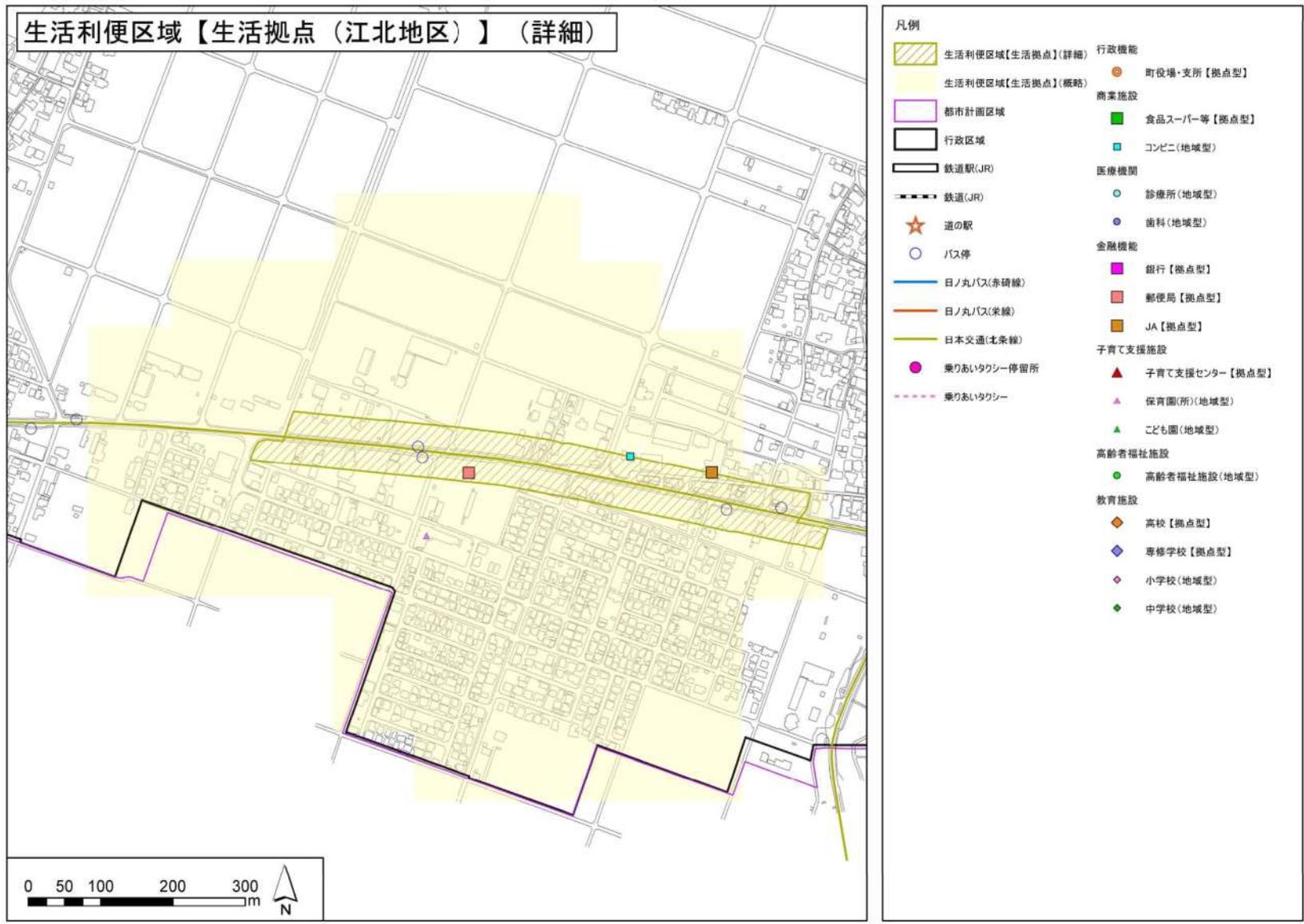
都市機能誘導区域等(案)

生活拠点:瀬戸 (航空写真)



都市機能誘導区域等(案)

生活拠点:江北 (地図)



都市機能誘導区域等(案)

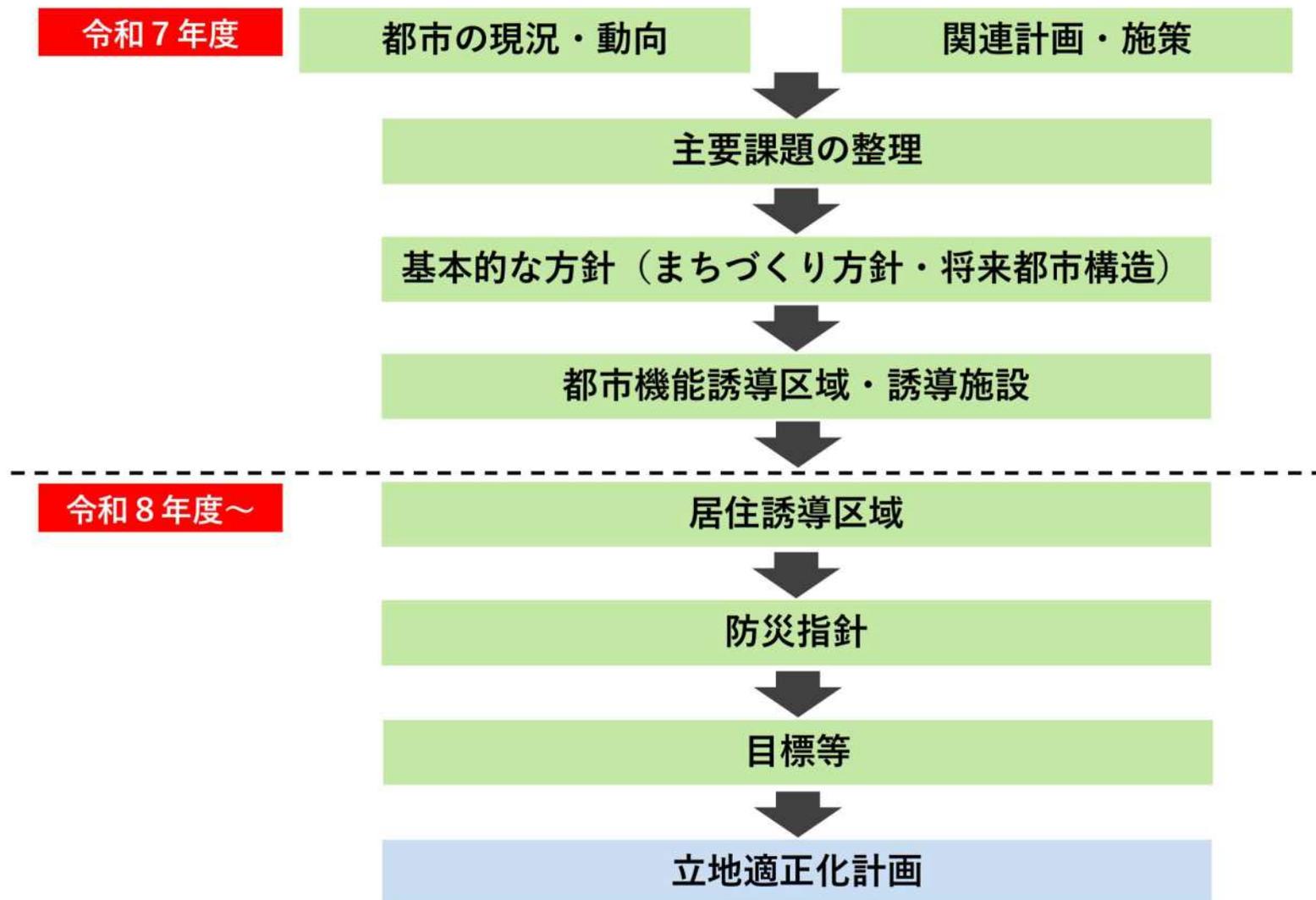
生活拠点:江北 (航空写真)



4. 今後のスケジュール

今後のスケジュール

- 令和8年度からは、居住誘導区域の設定、防災指針、目標等を設定し、立地適正化計画の策定を目指します。



分類	問題等・課題	
世帯人口・	現状→問題等	町) 人口が減少し、令和27年には約1万人と令和2年(14,228人)より29.5%(4,200人)減少、高齢化率は令和27年に44.6% 大) 県道羽合東伯線沿線に人口は分布、由良駅南など一部団地を除いて、低密度な人口密度(3.5人/ha) 北) 緑ヶ丘団地など隣接市町との町境周辺に一部高密度な人口が分布するものの、全体としては低密度な人口密度(4.2人/ha) →都市機能や公共サービス、地域産業、コミュニティの維持が危惧されます。
	課題	<p>≫人口減少や少子高齢化に対応し、近隣市町との役割分担を考慮しつつ、沿線集約型のコンパクトな居住、生活及び交通の利便性が高い駅周辺での人口密度の維持・向上など、持続可能で暮らしやすいまちづくりが重要です。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> <p>◇人口密度について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一般的に市街地の最低とする目安は40人/ha(都市計画運用指針) ・コンビニ：商圏距離500m、商圏人口3,000人 →換算すると約40人/ha(立適資料) </div>
公共交通	現状→問題等	町) 令和2年における公共交通の徒歩圏人口は約8割であるが、徒歩圏人口密度は低い(5.35人/ha) 大) 由良駅の利用者数が減少傾向 北) 下北条駅の利用者数は一定であるが、由良駅(R5:353人)に比べると20%弱(R5:63人) →公共交通のサービス水準の低下(路線や運行本数の減少など)が危惧されます。 →生活利便施設の多くを近隣市町に依存するため、公共交通が日常生活のセーフティネットとなります。 →加えて、公共交通のサービス水準低下は、観光への影響も大いに懸念されます。
	課題	<p>≫生活及び交通利便の観点より、駅周辺での生活利便向上やバス路線沿線への居住促進など、公共交通と連動したまちづくりが重要です。</p>
都市機能	現状→問題等	町) 町内に存する都市機能は少なく、大栄地域と北条地域の生活圏が異なる 大) 食品スーパー等が由良駅周辺に1店舗立地、診療所はあるものの病院はない。由良駅周辺の交流人口が多い 北) 食品スーパー等の立地がなく、診療所はあるものの病院もない。行政サービス以外の都市機能の集積度が低い →都市機能の衰退が危惧されます。 →観光客による利用が都市機能の衰退を抑制することも期待されます。
	課題	<p>⇒近隣市町と連携しつつ、異なる生活圏や観光利用に配慮した拠点の配置など、効率的かつ利便性の高いまちづくりが重要です。</p>
土地利用	現状→問題等	町) 県道羽合東伯線沿線を中心に都市的土地利用が広がり、インフラ整備が進む 大) 東西の生活軸と南北の観光軸が融合する由良駅周辺では市街地の面的な広がり 北) 山陰自動車道(北条道路)や北条湯原道路(国道313号バイパス)の整備に伴い、周辺土地利用が変化 →非効率なインフラ整備や維持が危惧されます。 →将来展望を見据えた計画的な土地利用が求められます。
	課題	<p>⇒人口密度低下や高規格道路の整備に伴う土地利用の変化を想定し、都市計画など土地利用制度の適正運用や立地適正化計画の策定など、計画的な土地利用の推進が重要です。</p>
防災	現状→問題等	町) 自然災害の激甚化・頻発化 →甚大な被害の発生が懸念されます。
	課題	<p>⇒災害リスクの高い区域での居住抑制や避難計画との連動など、安全・安心なまちづくりが重要です。</p>
財政	現状→問題等	町) 歳出額は減少傾向、民生費割合が増加、公共施設の更新費用も増加を予測 →厳しい財政状況が危惧されます。
	課題	<p>⇒限られたリソースの中で十分な町政運営を行うため、コンパクト・プラス・ネットワークへの都市構造の転換、既存ストック等の有効活用、近隣市町との連携など、行政サービスの効率化や広域連携の強化が重要です。</p>

第2次北栄町まちづくりビジョン	北栄町まち・ひと・しごと創生総合戦略	北条、大栄区域マスタープラン
<p>【将来像】</p> <p>人と自然が共生し、確かな豊かさを実感するまち</p> <p>【将来ビジョン】</p> <p>(1) 地域資源の更なる活用による地域経済の好循環</p> <p>(2) 持続可能かつ快適・安全に暮らせ、地球環境に貢献するまち</p> <p>(3) 地域の中で生涯を通してやりがい・いきがいをもちながら過ごせるまち</p> <p>(4) 誰一人取り残さず、地域への理解を育む子育て・教育環境</p> <p>(5) 北栄町ならではの魅力の国内外へのより深い浸透</p>	<p>【人口ビジョン】</p> <p>■将来人口目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2040年の北栄町の人口:11,200人(社人研推計より約450人増) <p>■将来人口目標の前提条件</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2040年までに、20~40歳代の純移動率を3%以上アップさせ、その後もその状態を維持する。 ・合計特殊出生率を、国が人口置換水準とする「2.07」に2040年までに段階的に上げ、その後、維持する。 <p>【総合戦略】</p> <p>■「稼ぐ力」の強化と地域経済循環の活性化</p> <p>■住みたくなる・住み続けたいまちづくり</p>	<p>【都市づくりの基本方針】</p> <p>■北条都市計画区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画的な土地利用の形成 ・住環境整備の推進 ・安全・安心なまちづくり <ul style="list-style-type: none"> ・主要交通体系の確立 ・緑豊かな自然環境の保全・活用 <p>■大栄都市計画区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ・心豊かな人と文化をはぐくむまちづくり ・健やかで心の通うあたたかいまちづくり ・快適でうるおいのある美しいまちづくり ・活力と創意にみちた産業をもつまちづくり ・未来に続く明るく豊かなふるさとづくり ・みんなで進める明日のまちづくり

まちづくりの基本理念

旧大栄町と旧北条町の合併により誕生した北栄町は、旧町ごとに異なる地域特性を有しています。

大栄地域では、日常サービスを担う都市機能や本町の特徴でもある観光施設がまとまって立地し、鉄道とバス等の結節点となる由良駅周辺は本町の中核的な役割を果たしています。

一方、北条地域では、北条支所周辺に行政サービスが立地するものの、その他の都市機能は隣接市町との関係性が深くなっています。

こうした異なる地域特性を有する本町では、今後も人口減少・少子高齢化が進行すると予測され、交通弱者を中心に、買い物、医療、教育など日常サービスの利便性が低下することが危惧されます。

また、財政悪化による社会インフラや行政サービスの質の低下、産業や地域コミュニティ、文化等の担い手不足による活力の低下など、様々な問題も危惧されます。

さらに、近年、頻発・激甚化する自然災害への対応として、災害リスクを踏まえたまちづくりの重要性が高まっています。

こうした状況を踏まえ、大栄地域及び北条地域それぞれの地域特性に応じた都市構造の構築を図り、人口減少・少子高齢化が進行する中においても、人々の暮らしの質を維持し、安全かつ快適に生活し続けられるまちづくりを推進します。【大栄・北条の2色が融合し、町全体のまちづくりとして昇華を目指します】

以上のことから、本町のまちづくりの基本理念を次の通り設定します。

**異なる地域特性を活かしつつ
安全・快適で持続可能なまちづくり**

まちづくりの3つの目標

まちづくりの基本理念

まちづくりの3つの目標

目標①：町内外に発信する魅力あるまちづくり（視点：大栄地域の拠点）

大栄地域では、由良駅を中心として本町の中核的な役割を維持していくため、都市機能施設と居住の適正配置により拠点性の維持・向上を図るとともに、交通利便性の維持・向上を図ることで、町全体の活力向上に寄与するまちづくりを目指します。

また、本町を代表する魅力ある観光資源や住民の生活機能の一部を担う観光施設についても一体と捉えたまちづくりを進めることで、生活利便や地域活力を維持し、住民ならびに来訪者にとっても魅力あるまちづくりを目指します。

目標②：連携と役割分担による住み心地のよいまちづくり（視点：北条地域の拠点）

北条地域では、北条支所周辺に行政サービスが集積することに加え、日常サービスは隣接市町との関係が深いことも踏まえ、下北条駅から北条支所にかけての拠点だけでなく、町境に近く一定の人口密度を有する江北地区の利便性向上も図り、住み慣れた地域の快適さが確保されたまちづくりを目指します。

目標③：沿線集約によるコンパクトで安心な市街地の維持（視点：居住）

持続可能な地域形成に向けて、県道羽合東伯線沿線の既存市街地において、低未利用地や空き家等の活用により居住を誘導し、人口密度及び地域コミュニティの維持を図ります。

また、沿線集約など秩序ある土地利用により、地域固有の自然環境や営農環境の保全を図り、都市的土地利用と自然的土地利用が調和した、地域のアイデンティティが醸成されたまちづくりを目指します。

さらに、住民の安全で安心な生活を確保するため、災害リスクを踏まえ、比較的安心な地域への居住誘導を図ります。その上で居住地域に残存する災害リスクについては、ハザードマップの周知啓発等、地域防災力の向上を図るとともに、都市施設の老朽化対策・耐震化等、災害に強い都市基盤の整備を進めるなど、ハード・ソフトの両面から総合的に取り組み、誰もが安心して暮らせるまちづくりを目指します。

都市機能誘導区域の考え方

- ・都市機能施設の適正配置には、現状の都市機能施設の立地状況を活かすことが前提となるため、都市機能施設の集積度を区域設定の要件とする。
- ・高齢化の進展を踏まえると、公共交通によるアクセス利便性が欠かせない。また、本町は隣接市町との関係性が深いことから、公共交通の利便性を区域設定の要件とする。
- ・大栄地域の地域特性として、観光が強みとなっており、町民の生活利便を確保するためには、交流人口も含めたまちづくりを展開することが欠かせないため、生活利便にも寄与する観光拠点等を含む区域を区域設定の要件とする。
- ・北条地域は、北条支所周辺を中心にまちが形成されてきたこと、道路整備に伴う土地需要などから、北条支所周辺・北条IC周辺を区域設定の要件とする。

【設定要件】

- ・都市機能施設の集積度
- ・公共交通の利便性
- ・その他地域特性（大栄地域の観光拠点等、北条支所周辺・北条IC周辺）

居住誘導区域の考え方

- ・既存インフラを有効活用する観点より、既にコンパクトに形成された県道羽合東伯線沿線の既存市街地に居住を誘導することが重要であり、人口の分布状況を区域設定の要件とする。
- ・高齢化の進展を踏まえると、公共交通によるアクセス利便性が欠かせない。また、本町は隣接市町との関係性が深いことから、公共交通の利便性を区域設定の要件とする。
- ・都市機能施設の維持・向上を図るためには、施設圏域に人口を集約する必要があるため、都市機能誘導区域を区域設定の要件とする。
- ・災害リスクや法規制等により、居住の誘導が望ましくない地域を誘導区域から除外する。

【設定要件】

- ・人口の分布状況
- ・公共交通の利便性
- ・都市機能誘導区域
- ・災害リスク・法規制