### 第3章 立地適正化計画の基本的な方針等

- まちづくりの方針(ターゲット)と施策・誘導方針(ストーリー)
- 2 目指すべき都市の骨格構造
- 3 都市機能・居住の誘導等の基本的な考え方

### Ⅰ まちづくりの方針(ターゲット)と施策・誘導方針(ストーリー)

### 1.1 まちづくりの方針(ターゲット)

西都市総合計画においては、本市が目指すまちの将来像を『抜群に住みやすいまち・西 都~癒しの風を感じる場所~』と設定し、計画を実現するための基本方針を定めています。

また、西都市都市計画マスタープランにおいては、都市将来像を「『抜群に住みやすいま ち・西都』~癒しの風を感じるまちづくり~を目指して~多くの人が「ささえあう」まち づくり~」と設定しており、基本目標である「コンパクトな都市構造を目指す都市づくり の展開」を進めています。

以上の上位計画における将来像を踏まえ、本市が抱える課題を居住と都市機能の立地の 適正化により解決するためのまちづくりの方針(ターゲット)を次の通り設定します。

課題

解決すべき ① 充実した市街地の維持 や更なる魅力の向上

②人口減少の抑制と産業・生活 サービスの"担い手"の確保

③災害リスクへの対応

- 申持続可能なまちづくりを進めていくためには、 産業や生活サービスの"担い手"の確保が不
- ●高齢化の更なる進行により生活サービスの 需給バランスが乱れる懸念
- 市民等の誰もが元気 に暮らし続けること ができれば…

- ●良好な都市基盤が整備された市街地に多様 な生活サービス機能が立地(日常生活が概ね 市内で完結)
- ●農山村集落も含めた市域全体の生活を支え る役割

- 災害に対する比較的高い安 全性
- 県都宮崎市との近接性等

- ●生活サービスの需給バランスの乱れを抑制
- ●産業·生活サービス·地域コミュニティ等の "担い手"の確保
- ●"強み"の活用、更なる魅力向上による移住・ 定住の促進、人口減少の抑制
  - ●災害を過度に恐れずに暮らすことができ、暮らしやすさを高めることで"住む場所"として選ばれ るまち
- ●多様な市民等が、それぞれの生活・志向に 応じて元気に暮らすことができ、"担い手" として活躍できるまち
- ●高齢者等が元気に暮らし続けられる環境を 整え、できるだけ多くの人が"支える"立場 でも社会に関わることができるまち

#### 暮らしやすさと安心感で居住地として選ばれ、 まちづくりの方針 多様な市民等が社会のなかで活躍するまちづくり

- ●年齢や性別に関わらず、また、移住者や外国人なども含めた多様な属性・社会的背景を持つ市 民等が、それぞれの生活や志向に応じて元気に暮らすことができ、産業や生活サービス、あるい は、地域コミュニティの"担い手"として社会の中でいきいきと活躍できるまちを目指します。
- ●地域で暮らす高齢者等が、身体的にも精神的にも元気に暮らし続けられる環境を整えることな どを通じて、福祉等の生活サービスの需給バランスの乱れを抑制するとともに、できるだけ多く の人が"支えられる"だけではなく"支える"側の立場でも社会に関わっていくことができるまち を目指します。
- ●洪水や土砂災害等を過度に恐れずに暮らせる居住環境を整えるとともに、暮らしやすさを高め、 県都宮崎市との近接性等も活かしながら、市内外から"住む場所"として選ばれるまちを目指し ます。

#### 図 3-1 まちづくりの方針(ターゲット)

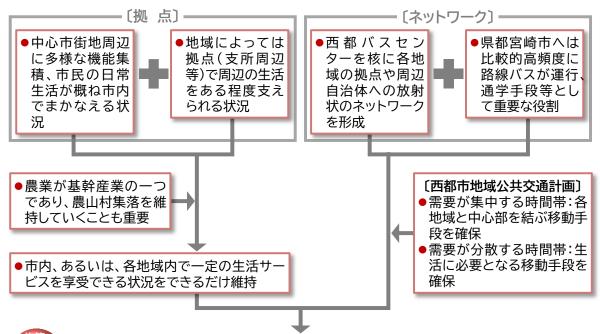
### **1.2 施策・誘導方針 (ストーリー)**

課題を解決し、まちづくりの方針を実現するため、必要となる都市機能や居住の誘導に 関する方針(ストーリー)を以下に示します。

### 施策·誘導 方針①

導方針

生活サービスの"提供基地"としての「拠点」の機能の維持・強化と「ネットワーク」の確保



### 生活サービスの"提供基地"としての「拠点」の機能の維持・強化と「ネットワーク」の確保

- ●多様な生活サービス機能が集積する中心市街地や、各地域の支所周辺等を「拠点」として位置づけ、各所に広く分布する農山村集落も含めた市域全体や拠点周辺への生活サービスの"提供基地"としての機能の維持・強化を図り、市内あるいは各地域内で一定の生活サービスが受けられる環境を維持します。
- ●また、支所周辺等の「拠点」と中心市街地を結ぶ「ネットワーク」の維持や、より使いやすい 移動手段の確保を図ることで、多様な市民等が暮らしやすい環境を維持します。
- ●県都宮崎市への移動手段となる「ネットワーク」についても、維持することで、市内では充足することができない機能等にも対応できる環境を整えるとともに、移住・定住促進や企業誘致などにつなげていきます。

図 3-2 施策・誘導方針①

### 施策·誘導 方針②

### 自家用車に頼りすぎない生活スタイルの"受け皿"の確保

●人口・世帯数が減少するなかでも、用途地域内やその周辺への新築が発生、空き家率が上昇(市街地の拡大・低密度化が進行)

◆公共交通サービスでカバーしにくいエリアへの人口流出

⇒公共交通サービスの事業性低下の懸念

●生活サービス施設等も周辺に一定の人口集積があることで立地が維持される側面⇒低密度化により施設立地が失われる懸念

●居住地周辺で生活サービスを享受できず、 移動サービスも提供されなくなるなど、自家 用車を利用できない・利用しにくい市民が暮 らし続けられる環境が失われる懸念

- ●生活サービスの"受け手"の分散によりサービス提供の効率性低下が懸念
- ●居住地と"働く場所"の近接性が失われ、柔軟な働き方による"支える"側としての社会への関与が困難になる懸念

### 施策· 誘導方針

### 自家用車に頼りすぎない生活スタイルの"受け皿"の確保

- ●市街地が低密度に広がっていくことを抑制する一方で、「拠点」やその周辺の空き家・空き地・低未利用土地の有効活用を促進すること等を通じて、歩いて、あるいは、公共交通を利用して生活できる、自家用車に頼りすぎない生活スタイルの"受け皿"となる居住環境を確保・維持します。
- ●これにより、様々な都市機能(生活サービス施設等)が集積する「拠点」周辺の人口集積 を維持し、生活サービスを効率的に提供することができる環境を整えます。
- ●また、"暮らしの場"と"働く場(生活サービス等)"の近接性を高めることで、生活サービス等の"担い手"を確保しやすい状況をつくります。

図 3-3 施策・誘導方針②

### 施策·誘導 方針③

### 災害の危険性が高い区域への市街地の拡大抑制と災害対策の実施

●市街地の拡大により、防災・ 減災対策や災害発生時の対 応のための費用が増大する 懸念 ●居住地として選ばれるためにも、災害に対する安全性は重要な要素の一つになる可能性

農業生産環境との共存の観点からも市街地の拡大抑制を考える必要

- ●「ゼロリスク」は非現実的
- ある程度のリスクは許容しつつ、残存リスクへ の対応を考える必要

### 施策· 誘導方針

### 導方針 災害の危険性が高い区域への市街地拡大の抑制と災害対策の実施

- ●災害の危険性が高い区域に市街地が広がっていくことを抑制し、できるだけ安全性が高いエリアへの人口の集積を促進します。
- ●それでもなお残る災害の危険性に対して、優先的・効率的にハード・ソフト両面から対策を 実施することにより、災害を過度に恐れる必要がない環境を整えます。

### 図 3-4 施策・誘導方針③

### 2 目指すべき都市の骨格構造

まちづくりの方針(ターゲット)や施策・誘導方針(ストーリー)の実現化に向けて、拠点や基幹的な公共交通軸のあり方を検討し、目指すべき都市の骨格構造を以下の通り整理しました。

### 2. | 「拠点」の考え方

行政・商業・医療・福祉・金融等の都市機能の立地・集積により生活サービスの"提供基地"としての役割を担う拠点として、「都市拠点」と「地域生活拠点」を設定しました。

### 表 3-1 「拠点」の役割と位置づけ

### [機能・役割]

### [位置づけ]

## 都市拠点

- 行政・医療・商業・福祉・金融等の多様で比較 的高いレベルの都市機能の立地・集積を図る ことにより、市域全体の生活を支えるサービ スの"提供基地"としての役割を担います。
- 様々な移動手段が交わり、市内外の交流・回 遊や更なる魅力向上を促進する拠点としての 役割を担います。
- 市役所や市民会館、各種商業施設、銀行等の様々な都市機能等が集積し、公共交通の拠点となっている西都バスセンターも立地している中心市街地を「都市拠点」として位置づけます。

## **地域生活拠点**

- 周辺の農村集落も含めた地域での生活や地域活動、地域のコミュニティ等を支える身近で基本的な都市機能を維持していくことで、各地域での暮らしやすさを支える生活サービスの"提供基地"としての役割を担います。
- 支所が立地するほか、地域によっては商業・医療・金融施設等の立地が見られる各地域の支所周辺を「地域生活拠点」として位置づけます。

### 2.2 「基幹的な公共交通軸」の考え方

「都市拠点」と県都宮崎市との連携を図る基幹的な公共交通軸である宮崎~西都間を運航する路線バスを「広域連携軸」を位置づけました。また、「都市拠点」と「地域生活拠点や市内各所」を結ぶ路線バス・コミュニティバス等を「地域間連携軸」に位置づけました。

#### 表 3-2 「基幹的な公共交通軸」の役割と位置づけ

### 〔機能・役割〕

### 〔位置づけ〕

## 広域連携軸

- 「都市拠点」と県都宮崎市を結ぶことで、通学や通院をはじめとする市内では完結しない移動を支えるとともに、観光・交流や移住・定住等の促進につなげていく役割を担います。
- 運行頻度が比較的高く、「西都市地域公 共交通計画(令和5年3月)」で『基幹的 交通軸』として位置づけられている宮崎 ~西都間を運行する路線バスを「広域 連携軸」として位置づけ、サービス水準 の維持に努めます。

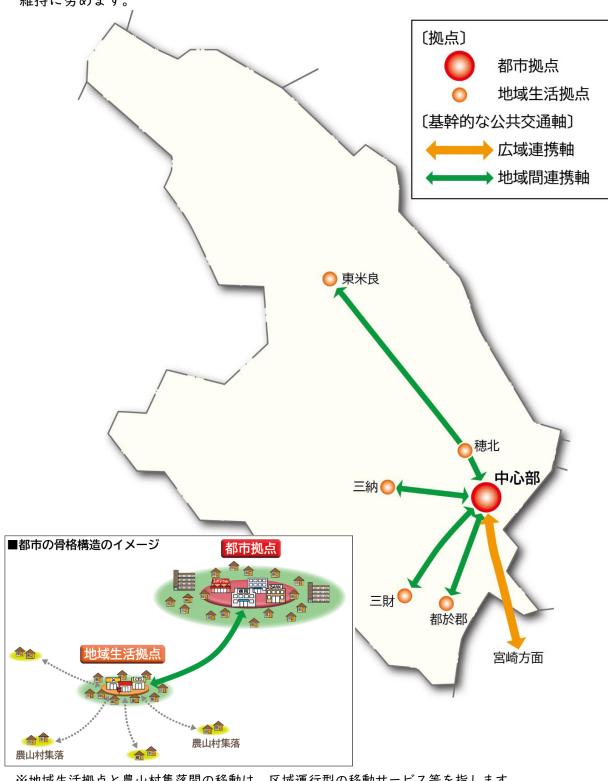
# 地域間連携軸

- 市民の日常生活に必要となる「地域 生活拠点」をはじめとする市内各所 から「都市拠点」への移動を確保す る役割を担います。
- 「地域生活拠点」をはじめとする市内各所と「都市拠点」を結ぶ路線バス・コミュニティバス等を「地域間連携軸」として位置づけ、需要に応じた効率的・持続的な移動サービスを確保します。

### 2.3 目指すべき都市の骨格構造

2.1 および 2.2 の考え方を踏まえた「目指すべき都市の骨格構造」を以下に示します。 まちづくりの方針の実現に向けて、中心市街地の「都市拠点」と、各地域における生活を 支える「地域生活拠点」を形成・維持するとともに、都市拠点と地域生活拠点を「地域間連 携軸」で結ぶことで相互の連携を図ります。

また、都市拠点から県都宮崎市へのアクセスを確保し、連携を強化する「広域連携軸」の 維持に努めます。



※地域生活拠点と農山村集落間の移動は、区域運行型の移動サービス等を指します

図 3-5 目指すべき都市の骨格構造

### 3 都市機能・居住の誘導等の基本的な考え方

施策·誘導方針(ストーリー)や、目指すべき都市の骨格構造を踏まえて、本計画における都市機能・居住を誘導していく上での考え方を以下に示します。

### 3.1 都市機能の誘導に向けた基本的な考え方

### (1) 都市拠点の考え方

現状でも多様な機能集積が見られる「中心市街地」を市域全体への"生活サービス提供基地"として捉え、宮崎市等をはじめとする広域での連携・役割分担も視野に、都市機能集積の維持・充実を図ることで、将来的にも市内で日常的に必要な生活サービスを提供できる環境を維持していきます。

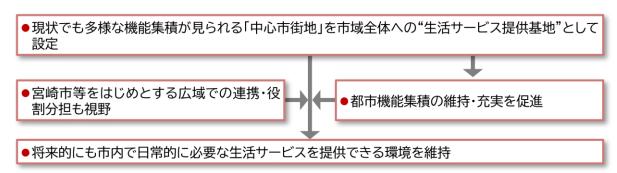


図 3-6 都市拠点の考え方

### (2) 地域生活拠点の考え方

地域の支所周辺についても、それぞれの地域での生活を支えるサービスをできる限り維持していくことで、住み慣れた地域で暮らし続けられ、基幹産業の一つである農業を支える環境を維持していきます。

●各地域の支所周辺についても、それぞれの地域での生活を支えるサービスをできる限り維持 ■

●住み慣れた地域で暮らし続けられ、基幹産業の一つである農業を支える環境を維持

図 3-7 地域生活拠点の考え方

### 3.2 居住の誘導に向けた基本的な考え方

### (1) 居住の誘導に向けた考え方

「都市拠点」やその周辺のエリアでは、一定の利便性が確保された暮らしを営むことができる一方で、拠点の機能を維持していく上でも、周辺にできるだけ高い密度で人口が集積していることが不可欠です。

また、「地域生活拠点」の周辺についても、地域によっては一定程度の生活サービスを享受することが可能で、「地域間連携軸」により「都市拠点」へのアクセスも確保されるため、地域生活拠点の機能を維持していく上でも周辺に一定程度の人口集積があることが望ましいです。

さらには、効率的に生活サービスを提供する上でも、都市拠点や地域生活拠点の周辺に サービスの"受け手"が多く居住していることが望ましいことから、こうしたエリアに居 住を誘導し、人口集積を維持・促進していきます。

- ●「都市拠点」周辺やその周辺エリアでは、一定 の利便性が確保された暮らしを営むことが可 能
- ●「地域生活拠点」周辺でも地域によっては一定 の生活サービスを享受可能
- ●「地域間連携軸」により都市拠点へのアクセス を確保
- 拠点の機能を維持していく上でも、周辺にできる だけ高い密度で人口が集積していることが不可欠
- 拠点やその周辺に居住を誘導し、人口集積を維持・促進

図 3-8 居住の誘導に向けた基本的な考え方

### (2) 災害の危険性が高い区域の取り扱い

「都市拠点」の設定を想定している中心市街地やその周辺には、洪水による浸水が想定される区域や、土砂災害の危険性がある区域等が含まれています。

「都市計画運用指針(国土交通省)」では、居住誘導区域の設定に際して災害に対する安全性を考慮することとされているほか、近年、台風等により全国的に甚大な災害が頻発している状況も踏まえて、災害の危険性が高いエリアの開発を抑制する動きが顕著となっています。

以上より、これらの区域は各種災害の危険性を踏まえた上で、居住誘導区域から除外します。(詳細については第4章で示します。)

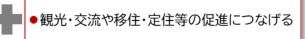
### 3.3 基幹的な公共交通軸の基本的な考え方

『西都市地域公共交通計画(令和5年3月策定)』で示されている地域公共交通の考え方を踏まえ、本計画における基幹的な公共交通軸の考え方を以下に示します。

### (1) 広域連携軸の考え方

県都宮崎市との近接性等を本市の強みとして活かし、通学や通院をはじめとする市内では完結しない移動を支えるとともに、観光・交流や移住・定住等の促進につなげることなども念頭に、宮崎~西都間を運行する路線バスについては、関係団体等とも協議しながら引き続きサービス水準の維持に努めます。

●県都宮崎市との近接性等を強みとして活かし、通学や通院をはじめとする市内では完結しない移動を支える



■宮崎~西都間を運行する路線バスについては、関係団体とも協議しながら引き続きサービス水準を 維持

図 3-9 広域連携軸の考え方

### (2) 地域間連携軸の考え方

朝~午前中の「需要が集中する時間帯」については、令和8(2026)年4月に予定されている中学校再編後の通学手段としての活用も念頭に、路線バス・コミュニティバスにより "ある程度まとまった需要"に対応します。

主として昼~夕の「需要が分散する時間帯」については、新たな情報技術(AI オンデマンド等)の活用も念頭に、コミュニティバスのデマンド化や区域運行の予約型乗合タクシー等により、効率的で利便性の高い持続可能な移動サービスを確保・維持します。

なお、様々な機能が立地・集積する都市拠点やその周辺の市街地においては、拠点へのアクセスの確保や拠点内での回遊性の向上に向け、路線バスや乗用タクシーの有効活用を促進しながら、新たな循環型の移動サービス等の導入も検討します。

### 〔需要が集中する時間帯〕

### 〔需要が分散する時間帯〕

中学校統合後の通学手段の活用も念頭に、 路線バス・コミュニティバスにより"ある程度 まとまった需要"に対応 ■コミュニティバスのデマンド化や区域運行の 予約型乗合タクシー等により効率的で利便性 の高い持続可能な移動サービスを確保・維持



●様々な機能が立地・集積する都市拠点やその周辺の市街地においては、市街地内回遊のための移動サービスを充実

図 3-10 地域間連携軸の考え方

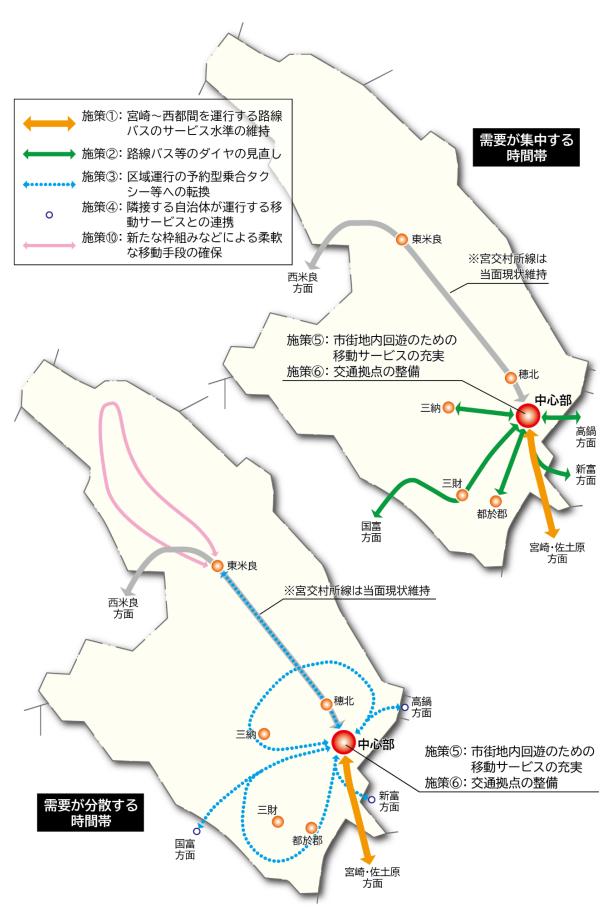


図 3-11 地域公共交通に係る施策展開イメージ

出典:西都市地域公共交通計画(令和5年3月)