

第3章 立地適正化計画の基本的な方針等

- 1 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

1 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。

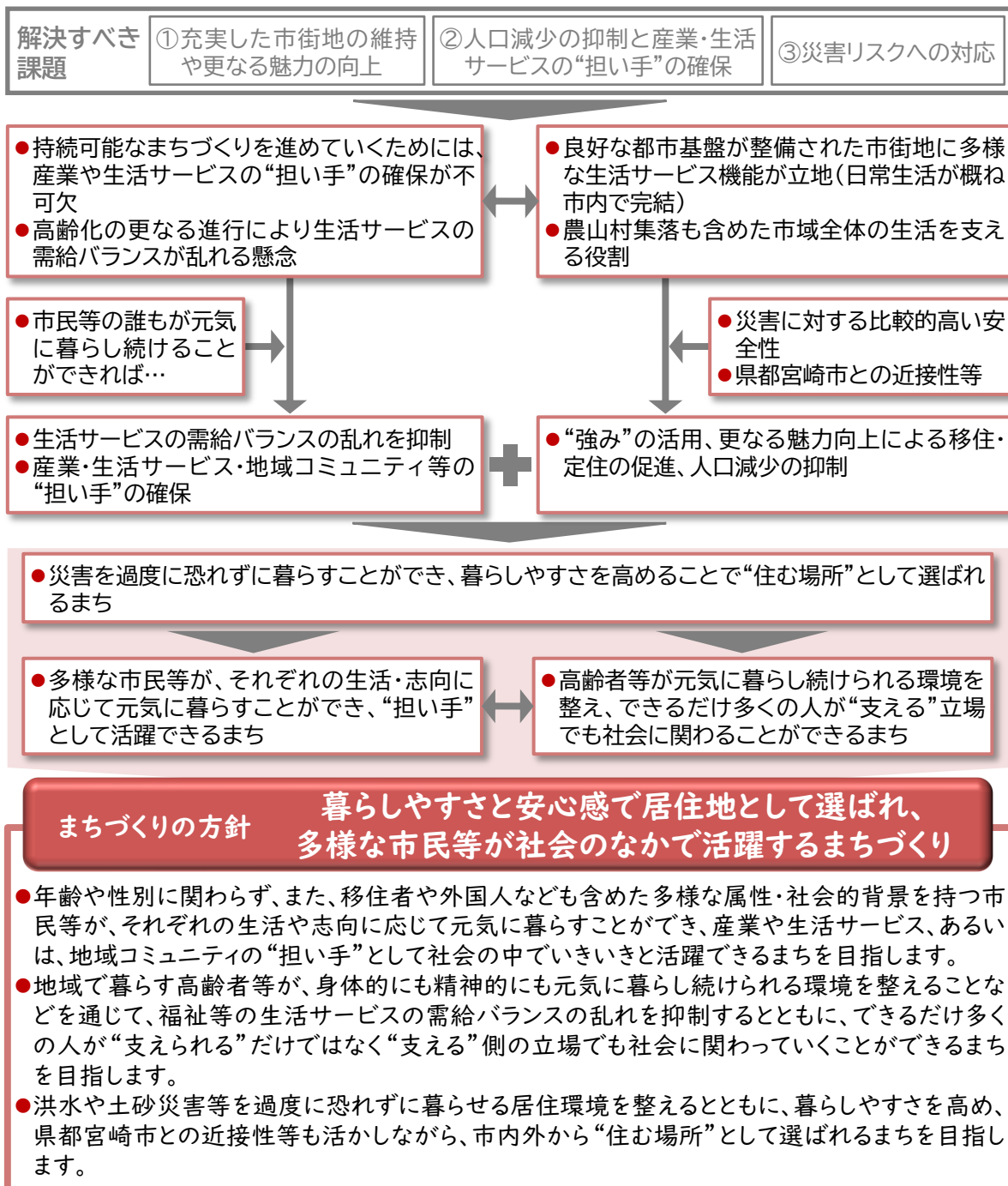


図 3-1 まちづくりの方針（ターゲット）

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。

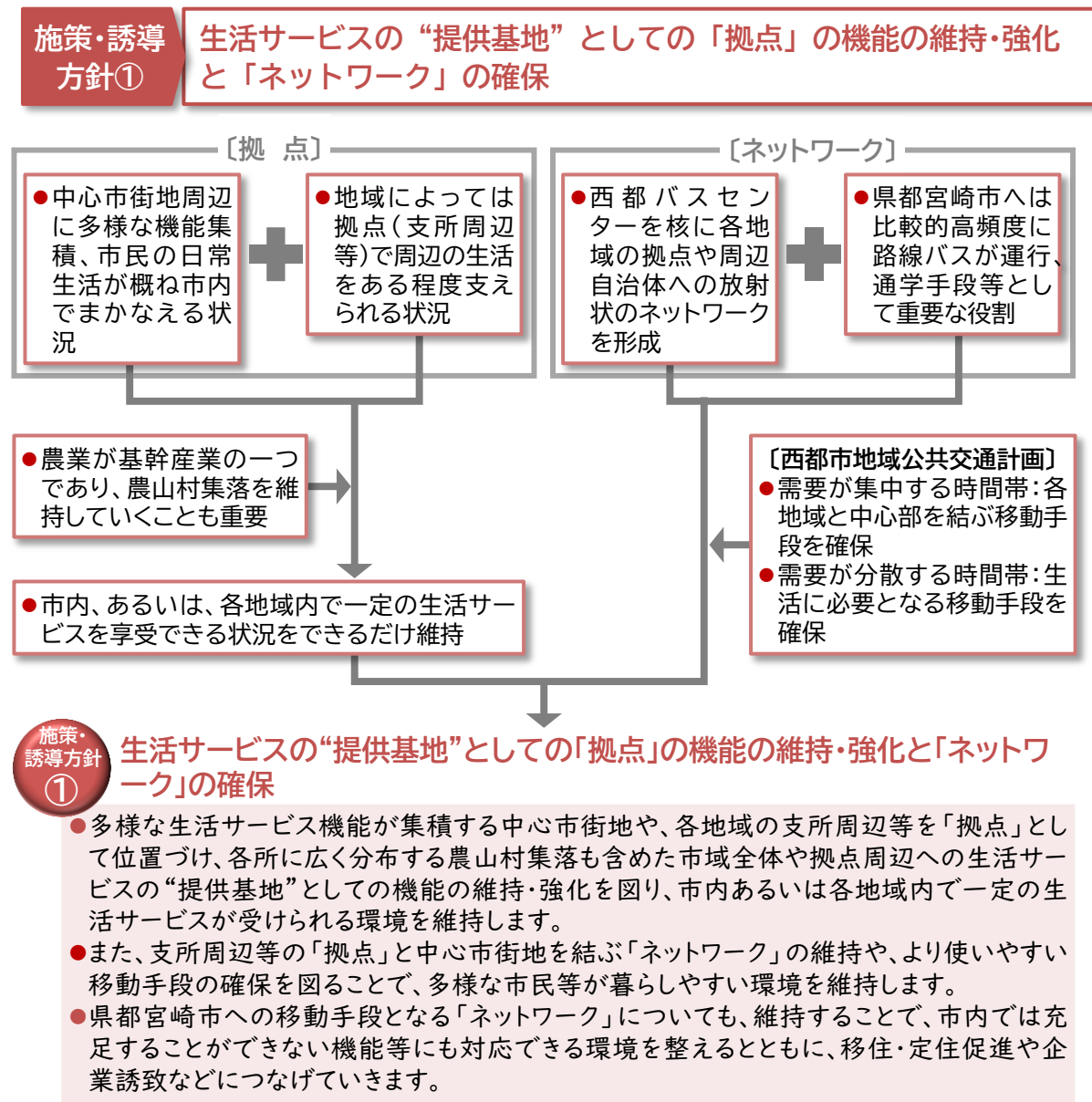
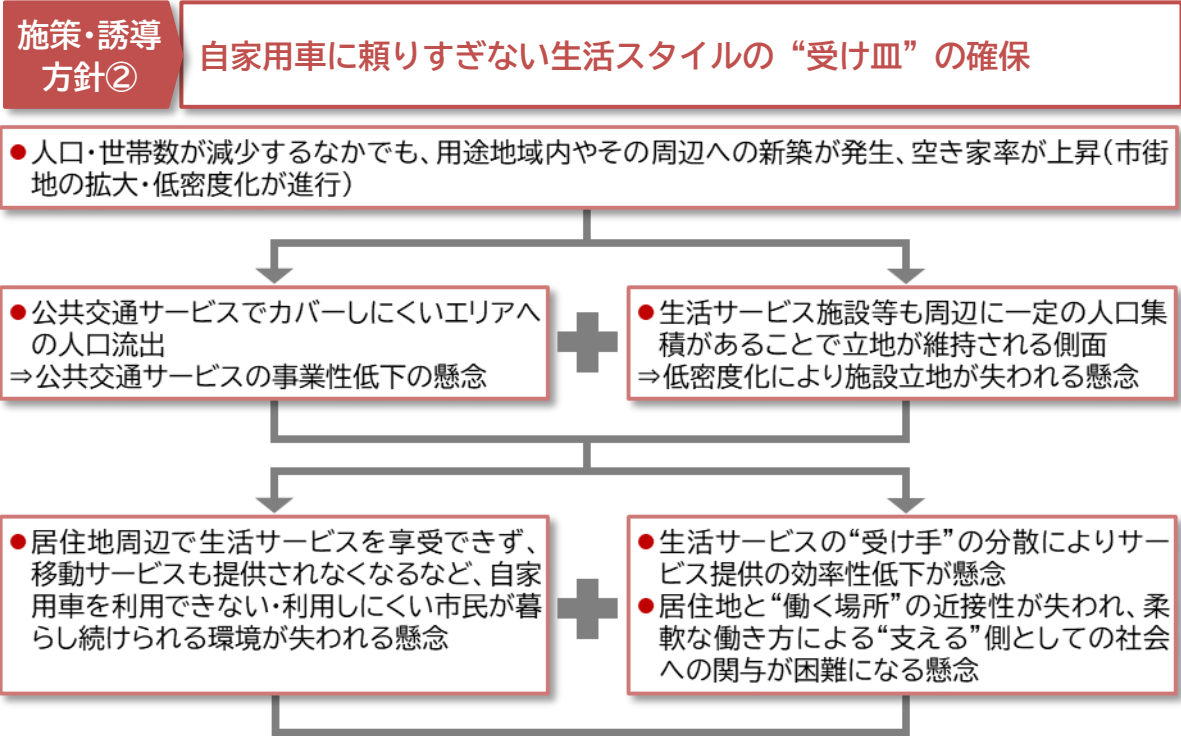


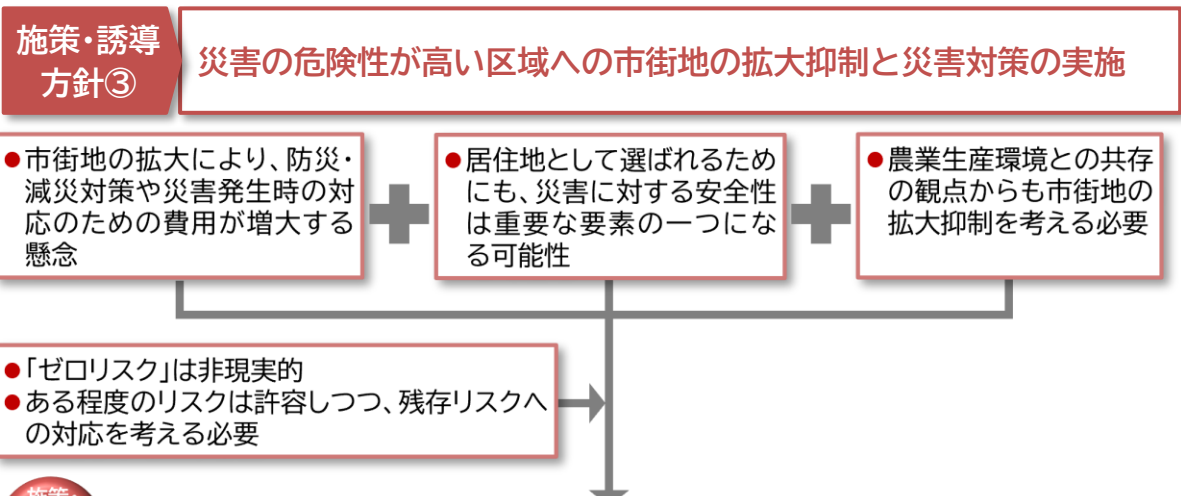
図 3-2 施策・誘導方針①



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

- 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。

2.1 「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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

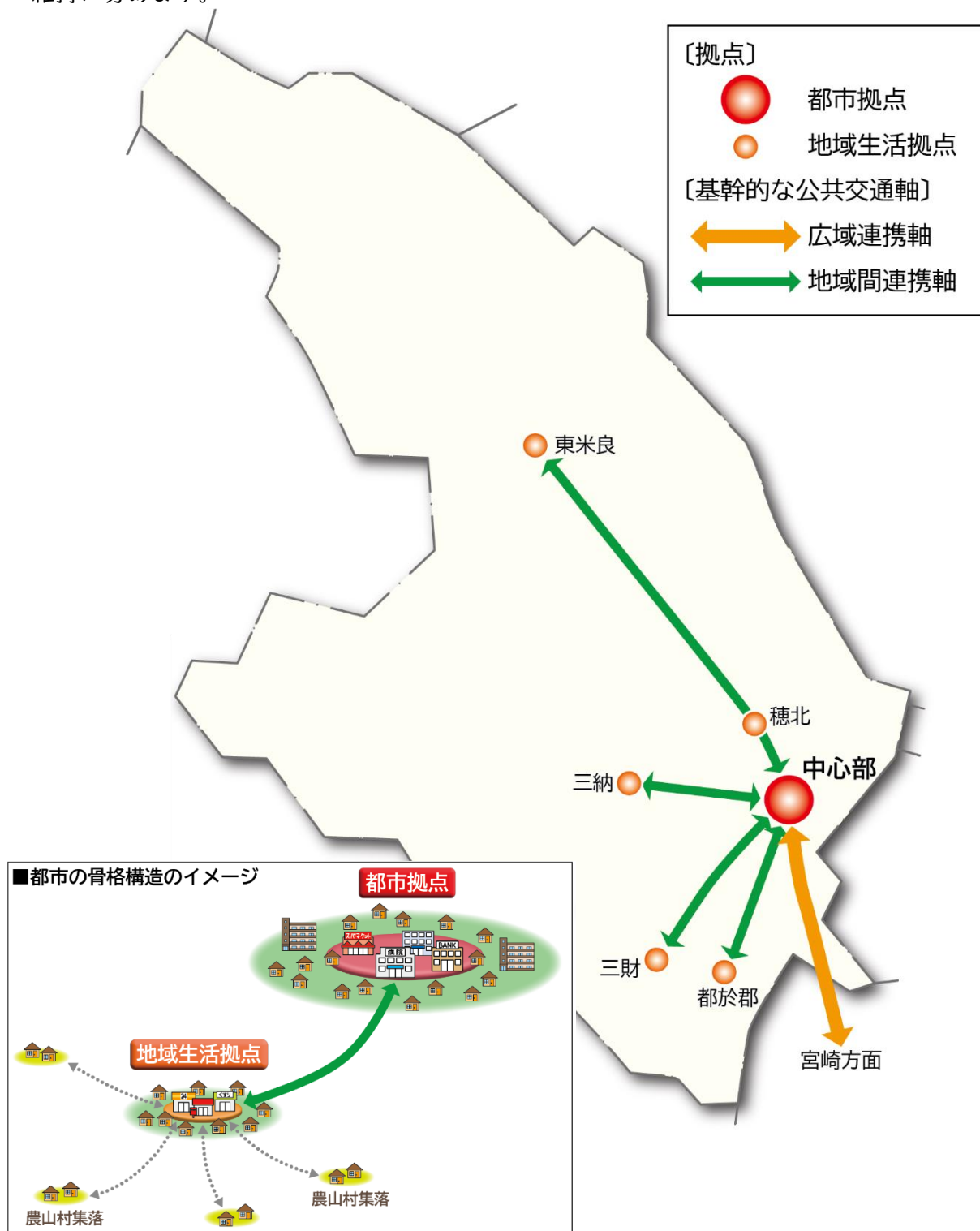
	〔機能・役割〕	〔位置づけ〕
広域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ● 「都市拠点」と県都宮崎市を結ぶことで、通学や通院をはじめとする市内では完結しない移動を支えるとともに、観光・交流や移住・定住等の促進につなげていく役割を担います。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行頻度が比較的高く、「西都市域公共交通計画(令和5年3月)」で『基幹的交通軸』として位置づけられている宮崎～西都間を運行する路線バスを「広域連携軸」として位置づけ、サービス水準の維持に努めます。
地域間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 「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。

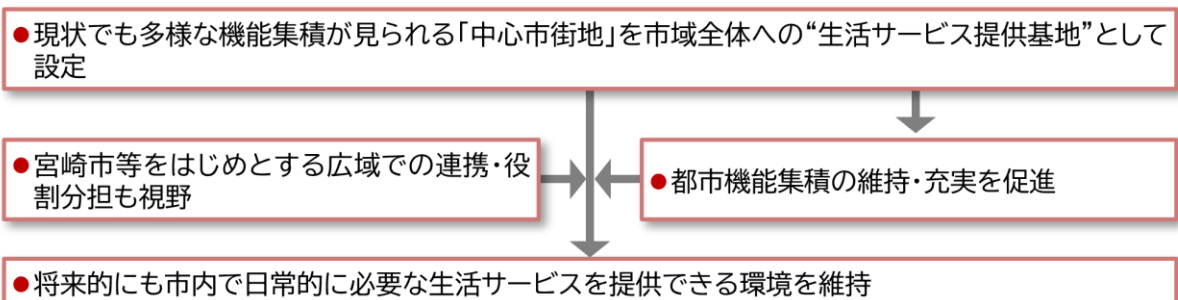


図 3-6 都市拠点の考え方

(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。

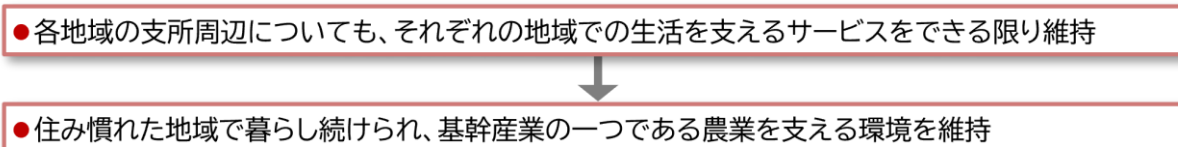


図 3-7 地域生活拠点の考え方

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受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。

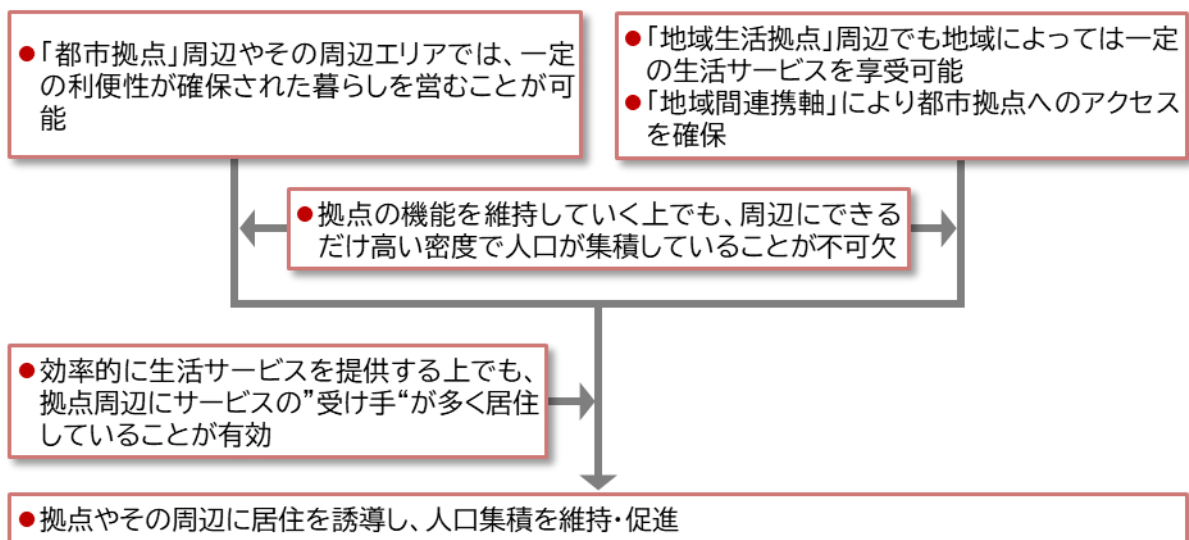


図 3-8 居住の誘導に向けた基本的な考え方

(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。

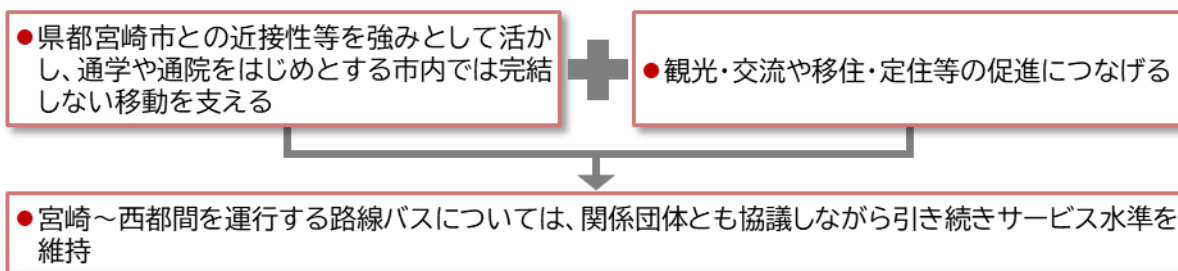


図 3-9 広域連携軸の考え方

(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。

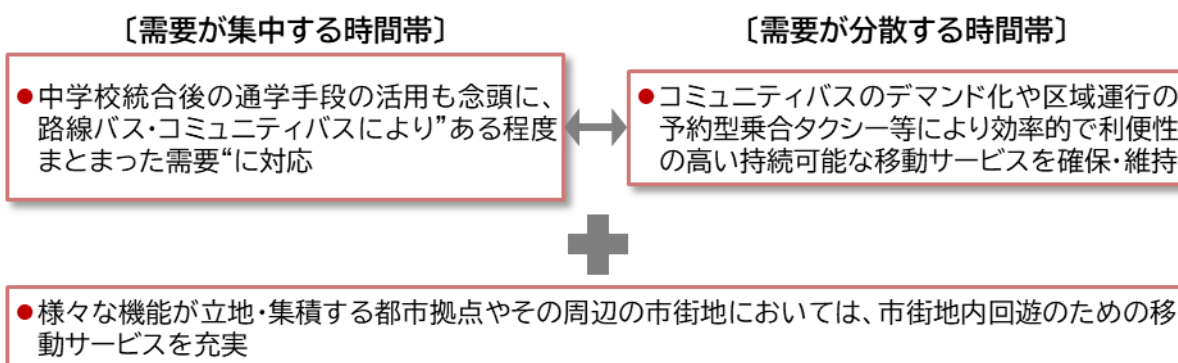


図 3-10 地域間連携軸の考え方

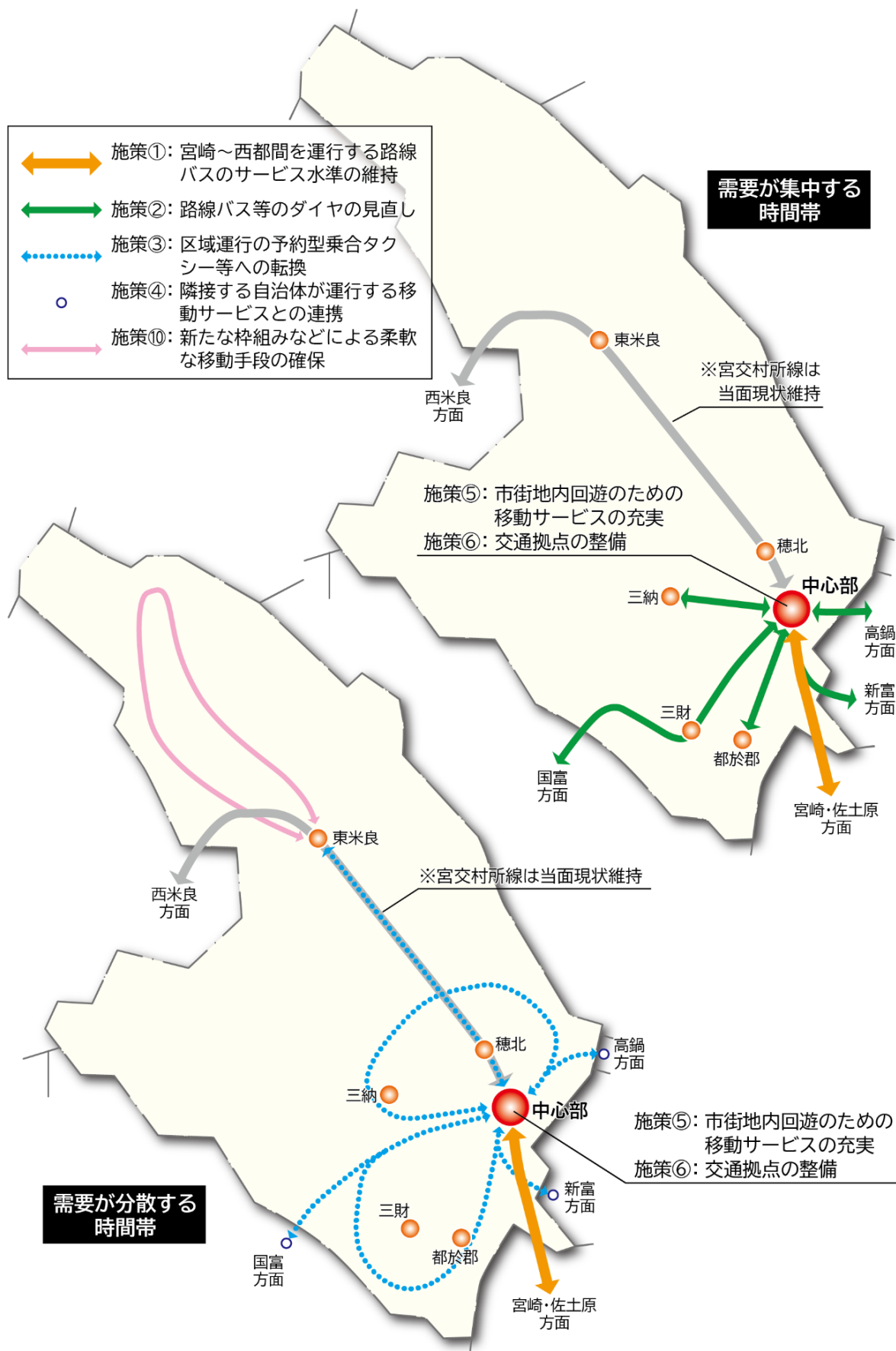


図 3-11 地域公共交通に係る施策展開イメージ

出典：西都市地域公共交通計画（令和5年3月）