
那須塩原市立地適正化計画

平成 29 年 3 月 当初計画策定
(都市機能誘導区域の設定)

平成 30 年 3 月 計画変更
(居住誘導区域の設定)

那 須 塩 原 市

<目次>

I 立地適正化計画策定の背景と目的	1
1 立地適正化計画制度創設の背景	1
2 那須塩原市における立地適正化計画策定の目的	4
II 立地適正化に関する基本方針	11
1 立地適正化計画の位置付けと目標年次	11
2 那須塩原市が目指す将来都市構造	13
3 立地適正化計画の基本的な方向性	18
III 都市機能誘導区域の設定	20
1 都市機能誘導区域の設定	20
2 誘導施設の設定	27
IV 居住誘導区域の設定	35
1 居住誘導区域の設定	35
V 公共交通の確保	48
1 公共交通の確保	48
VI 計画遂行に向けた取組	50
1 都市機能誘導施策	50
2 居住誘導施策	54
3 計画の評価	56

I 立地適正化計画策定の背景と目的

1 立地適正化計画制度創設の背景

全国的な都市の現況と課題

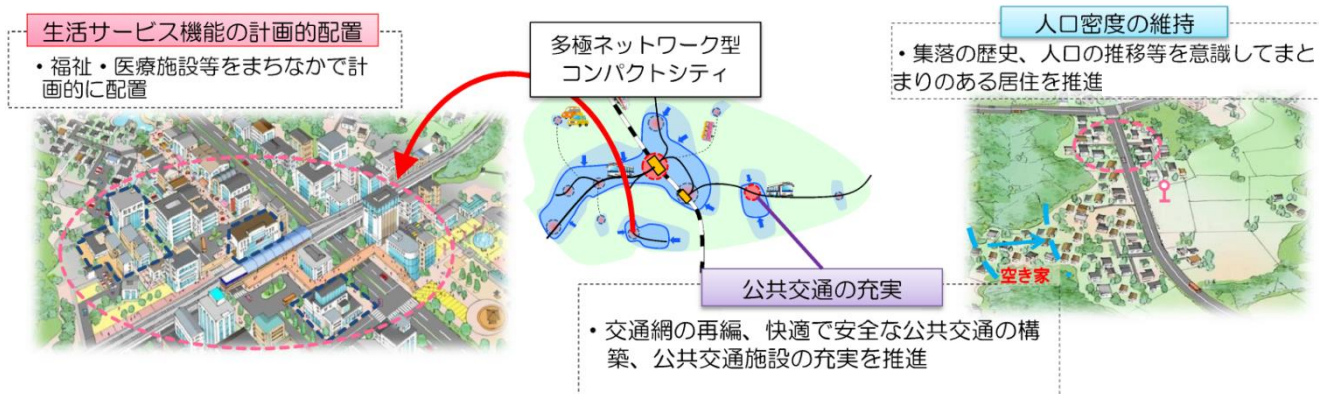
- 全国的に・・・
 - ・急速な人口減少と高齢化に直面し、さらに地域の産業の停滞もあり活力が低下しています。
 - ・住宅、店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地となっています。
 - ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。
- 地方都市の郊外部では・・・
 - ・高齢者数の著しい増加が見込まれ、自動車が運転できなくなると自立した日常生活も困難となる人が増えることが予想されます。
- こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取組を強力に推進する必要があります。

今後の都市政策の方向性

多極ネットワーク型コンパクトシティ

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する「**多極ネットワーク型コンパクトシティ**」を目指すことが有効です。

■多極ネットワーク型コンパクトシティのイメージ



資料：国土交通省資料

多極ネットワーク型コンパクトシティを形成し、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関するための包括的なマスタープランとして、平成26年（2014年）8月の都市再生特別措置法の改正により「立地適正化計画」制度が創設されました。

本計画は、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた計画として、次の視点での取組を推進します。

■立地適正化計画の概要

- 医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約し、これらの生活サービスが効率的に提供されるようにすること。
- 拠点周辺や公共交通の沿線に居住を誘導し、居住者がこれらの生活サービスを利用できるようにするとともに、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にすること。
- 居住者及び来訪者相互に利用しやすいよう、拠点へのアクセス及び拠点間のアクセスを確保するなど、公共交通等の充実を図ること。

【立地適正化計画の記載事項】

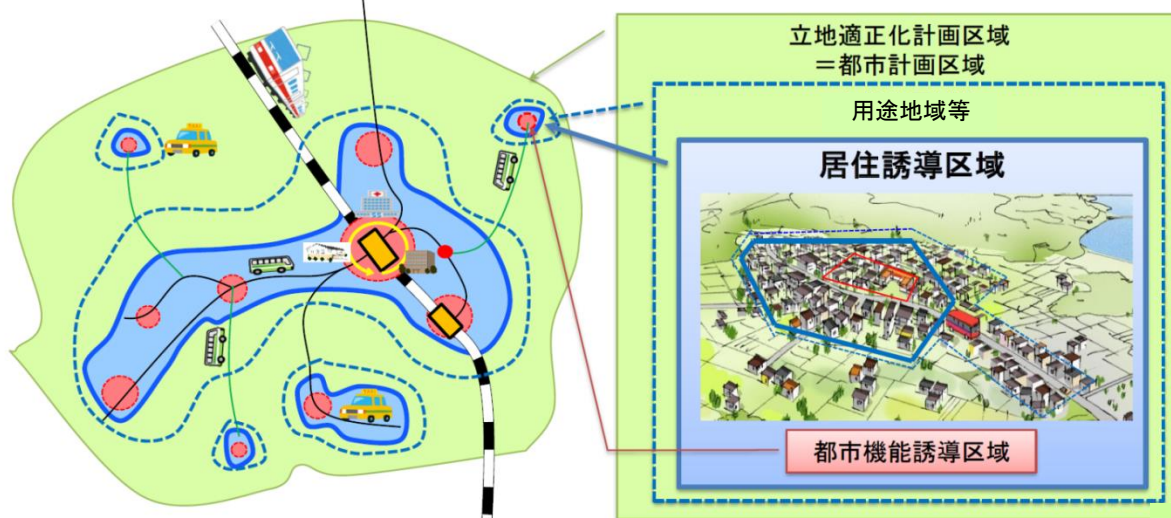
必須事項

- 立地適正化計画の区域
- 立地の適正化に関する基本的な方針
- 都市機能誘導区域（区域や市が講ずる施策）
- 居住誘導区域（区域や市が講ずる施策）
- 誘導施設（都市機能誘導区域ごとの誘導施設の設定、誘導施設の整備事業等）

任意事項

- 公共交通に関する事項

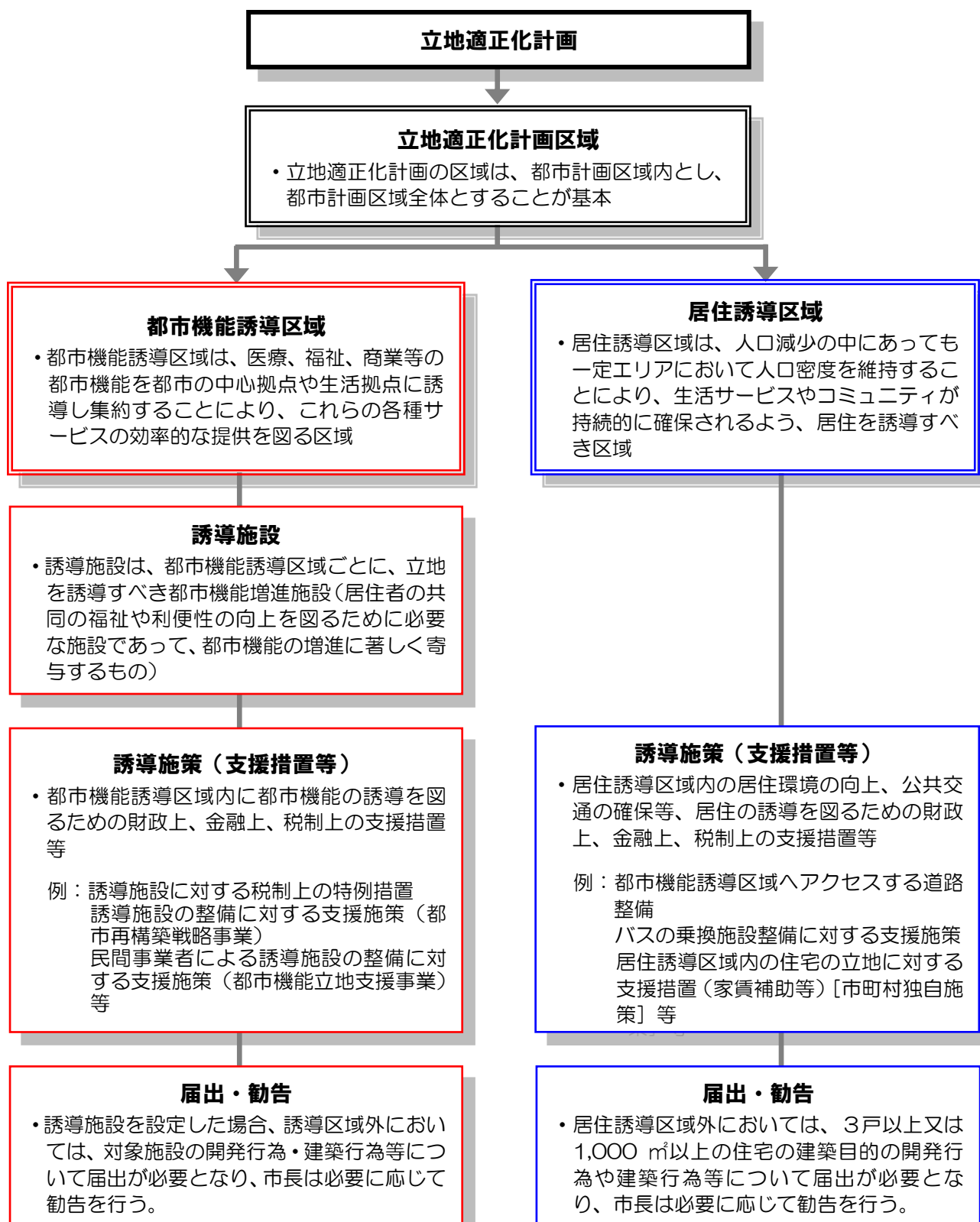
【立地適正化計画における誘導区域のイメージ】



- 都市機能誘導区域：生活サービスを誘導する区域
- 居住誘導区域：居住を誘導し、人口密度を維持する区域
- 公共交通：まちづくりと一体となった公共交通網の維持・形成
- 誘導施策の展開：届出・勧告（誘導区域外）
：補助金・金融支援、税制優遇・容積率緩和等

資料：国土交通省資料

■立地適正化計画の構成



2 那須塩原市における立地適正化計画策定の目的

【現状のまま推移した場合の那須塩原市の将来】

本市では、今後人口減少と高齢化が進展し、特に郊外部で高齢化が進行する見込みです。
また、DID 面積は拡大していますが、DID 地区内の人口密度は低下しており、低密度な市街地の形成が進むおそれがあります。

- ▶ 人口密度の希薄化や高齢化率の上昇により、既存の市街地にある店舗等は利用者が減少して撤退などを余儀なくされ、居住者の生活を支える商業・医療・福祉や公共交通等の生活サービスや都市インフラを維持することが困難となるおそれがあります。
- ▶ 高齢化が進行した郊外部において、自動車を運転することができなくなった高齢者等の交通弱者は、自立して日常生活を送ることが困難となるおそれがあります。

※上記の概況については、次ページ以降を参照

【都市構造の転換の必要性】

拡散型の都市構造から集約型の都市構造への転換が必要

上記の不安を解消するため、これまでの拡散型の都市構造から脱却し、集約型の都市構造へと転換する必要があります。集約型の都市構造とは、次のような生活が可能となる都市と考えます。

- **高齢者をはじめとする住民の誰もが、自家用車に過度に頼ることなく公共交通により便利に医療・福祉・子育て・商業施設などにアクセスできる。**
- **外出する機会や歩く機会が増え、日常の中で自然と健康的な生活が送れる。**

【那須塩原市の都市の利点】

市内の3つの駅を中心とした市街地が形成

本市には市南東部を縦断する鉄道軸があり、市内の3つの駅を中心にそれぞれ市街地が形成されています。また、それを補完するバス交通のネットワークが形成されており、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の都市構造のための素地が整っています。

【立地適正化計画を策定する目的】

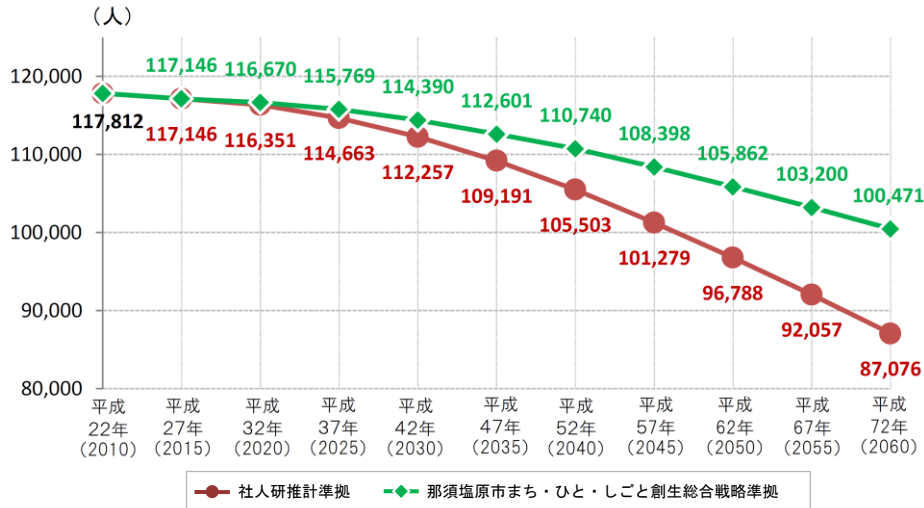
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」により持続可能な都市を形成

本市では、現状のまま推移した場合の将来を回避するため、鉄道を軸として3つの市街地にある駅を拠点とした「多極ネットワーク型コンパクトシティ」により、将来的にも持続可能な都市を目指します。そのための施策を計画的に推進していくため、立地適正化計画を策定します。

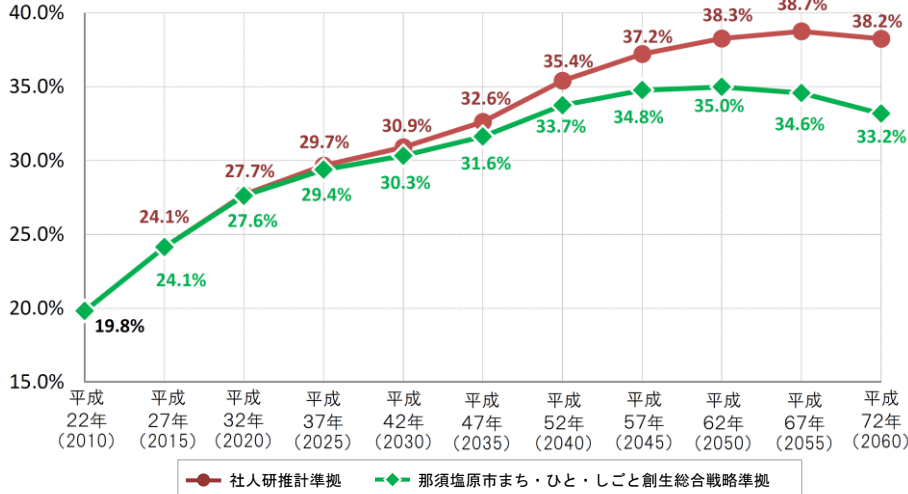
【概況①】人口の将来展望

- 直近の国勢調査によれば、平成 27(2015)年の人口は 117,146 人です。本市の人口は、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計を上回るスピードで減少しています。
- さらに、本推計では平成 57(2045)年に 101,279 人まで減少するとしており、この 30 年間で 15,000 人以上の減少になると予測されています。

▼本市の人口推移と長期的な見通し（人口ビジョンより）



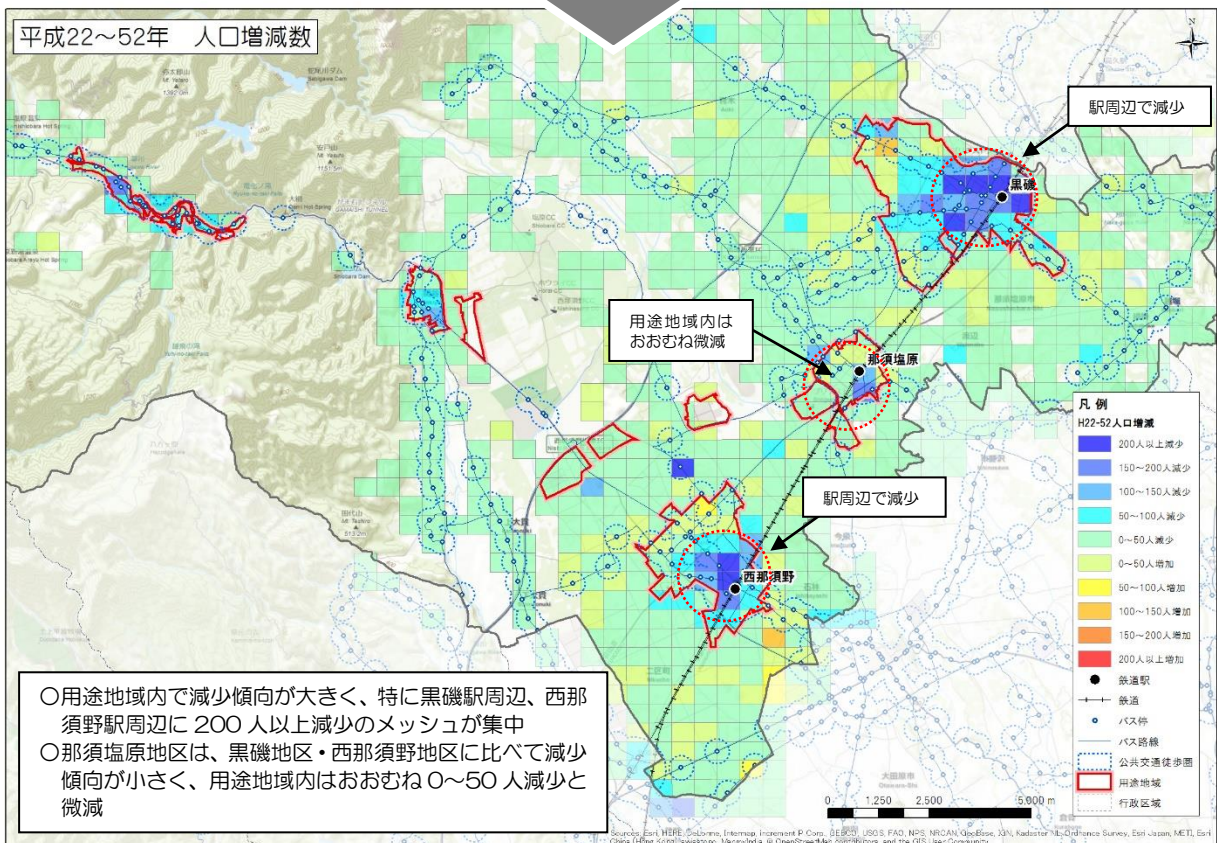
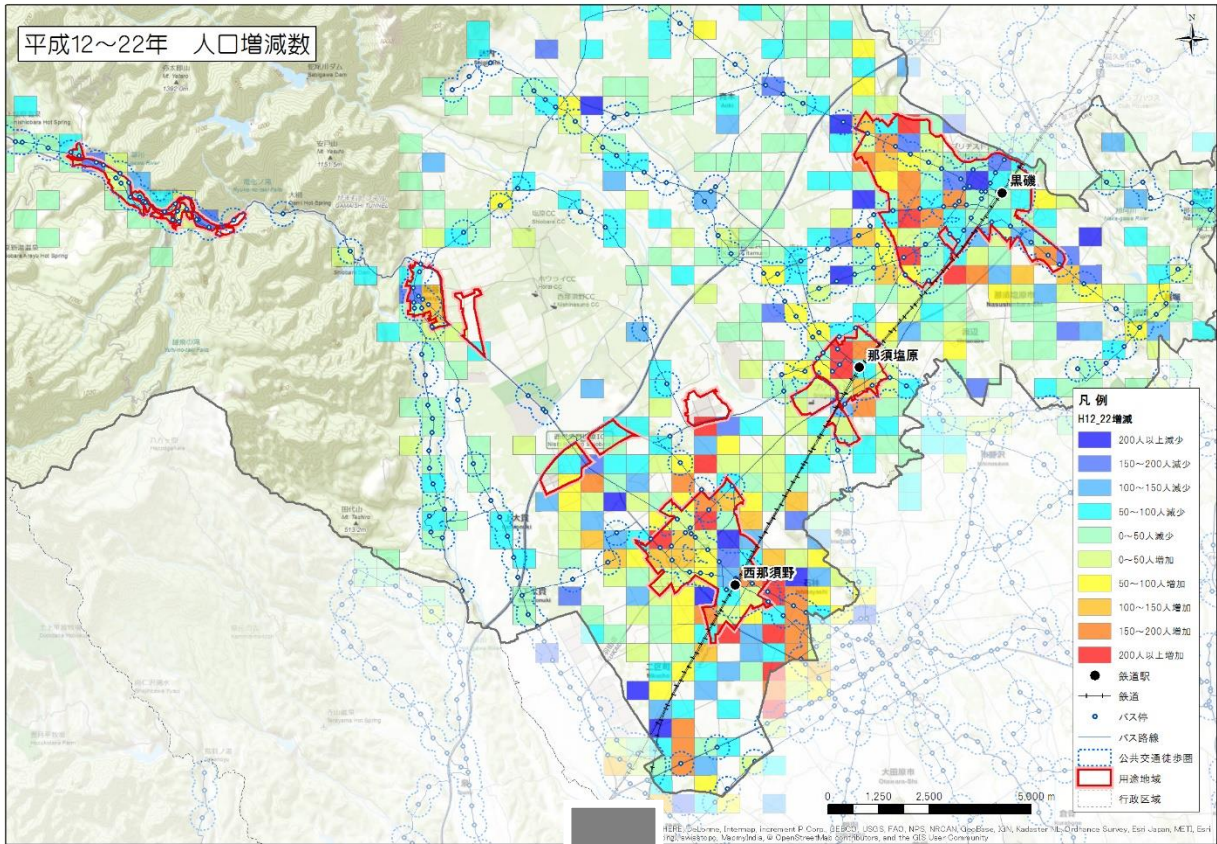
▼本市の高齢化率の推移と長期的な見通し（人口ビジョンより）



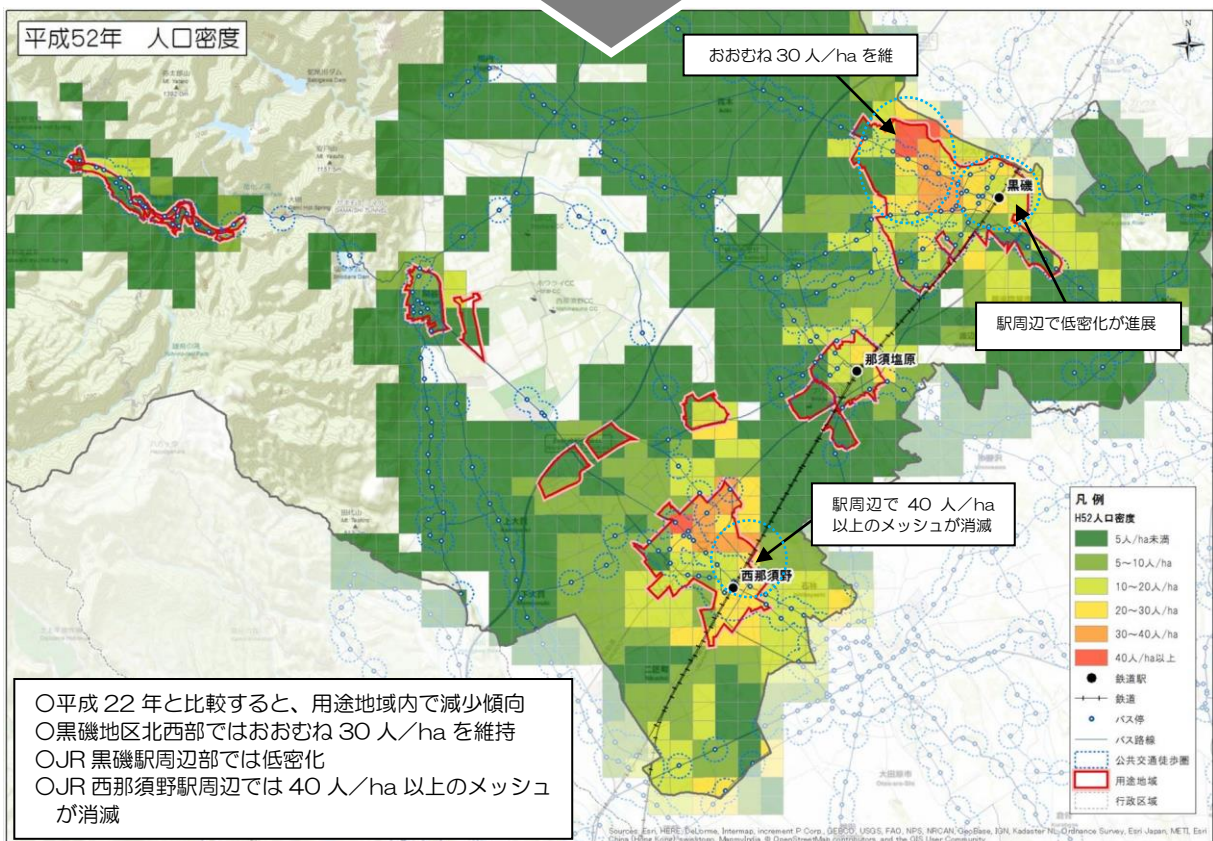
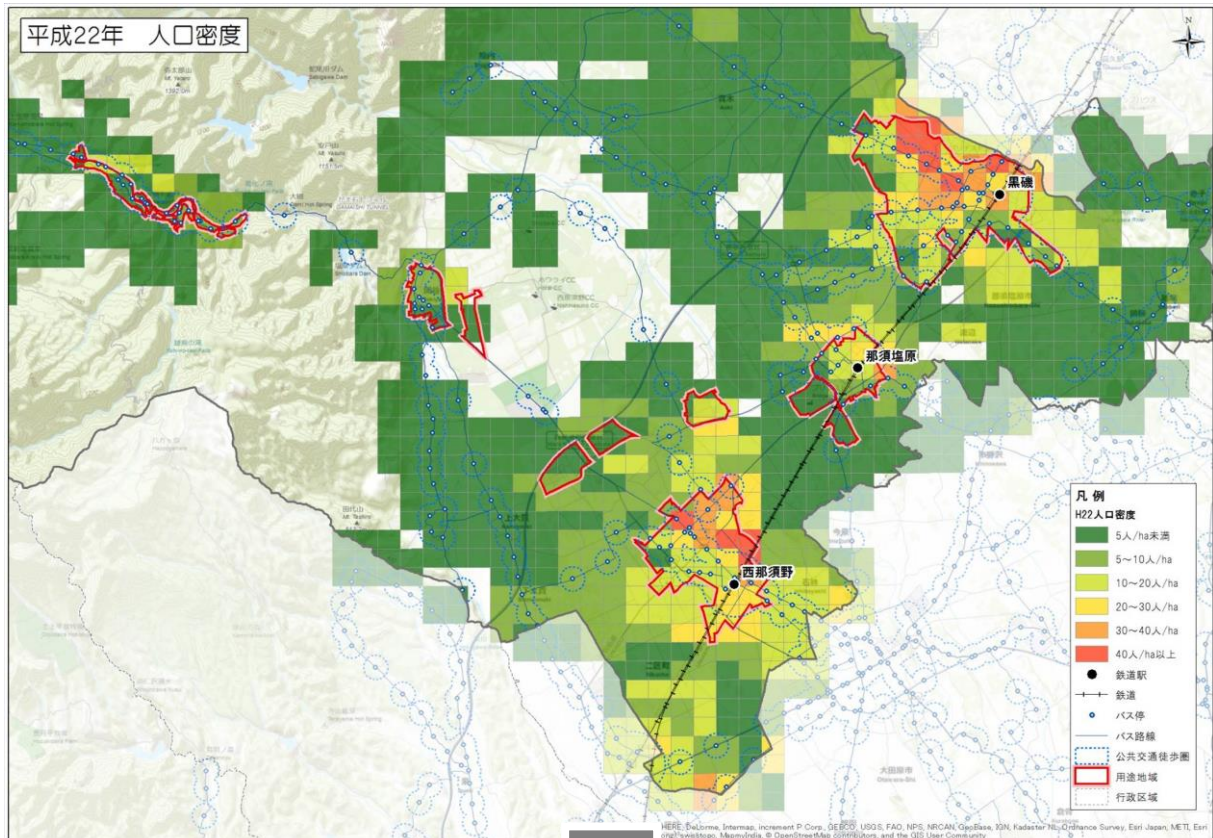
【概況②】地区別の将来人口（※当シミュレーションでは、平成 22 年までの国勢調査データを使用しています。）

- 平成 22～52 年にかけて、用途地域内で人口減少傾向が大きく、特に黒磯駅周辺、西那須野駅周辺で 200 人以上の減少が見られます。そのため、人口密度も用途地域内で減少傾向にあります。
- 平成 22～52 年にかけて、黒磯地区、那須塩原地区、西那須野地区において、用途地域外に高齢化率の高い地域が拡大しています。

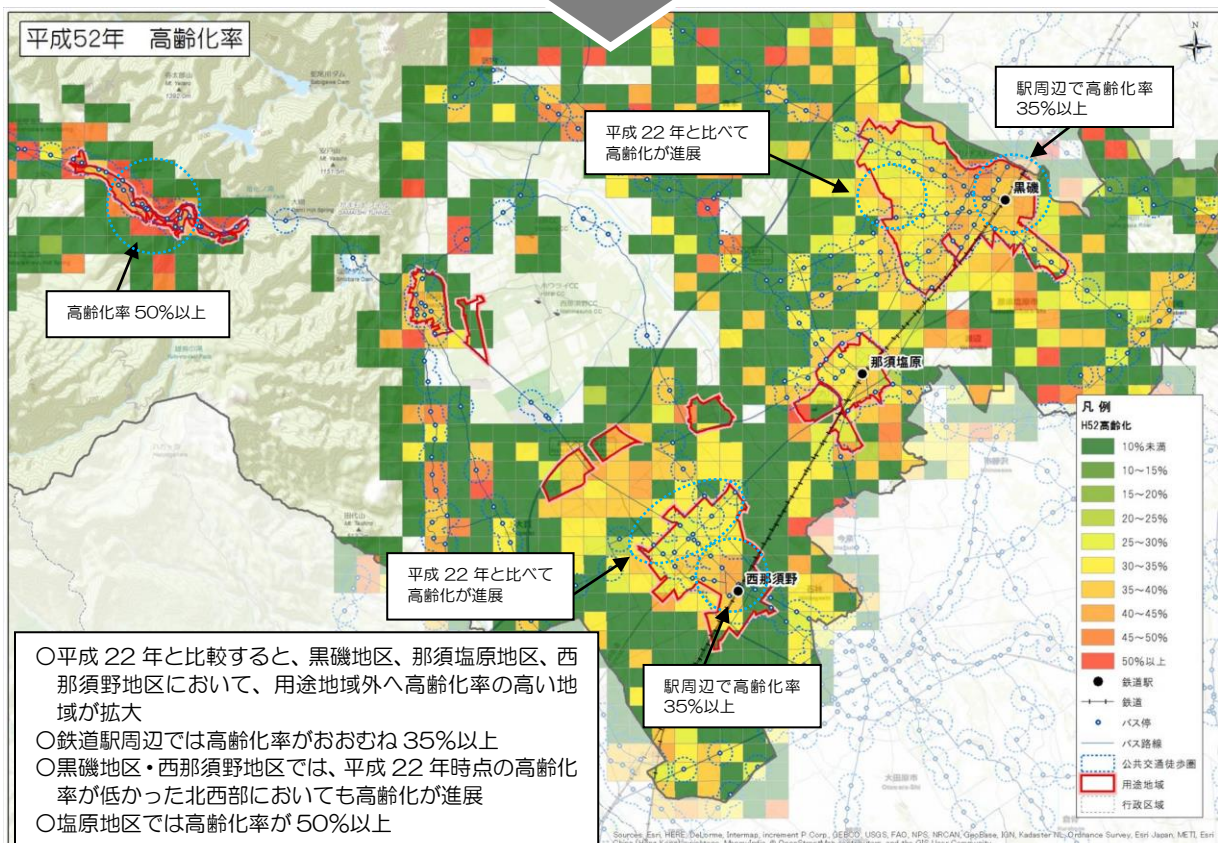
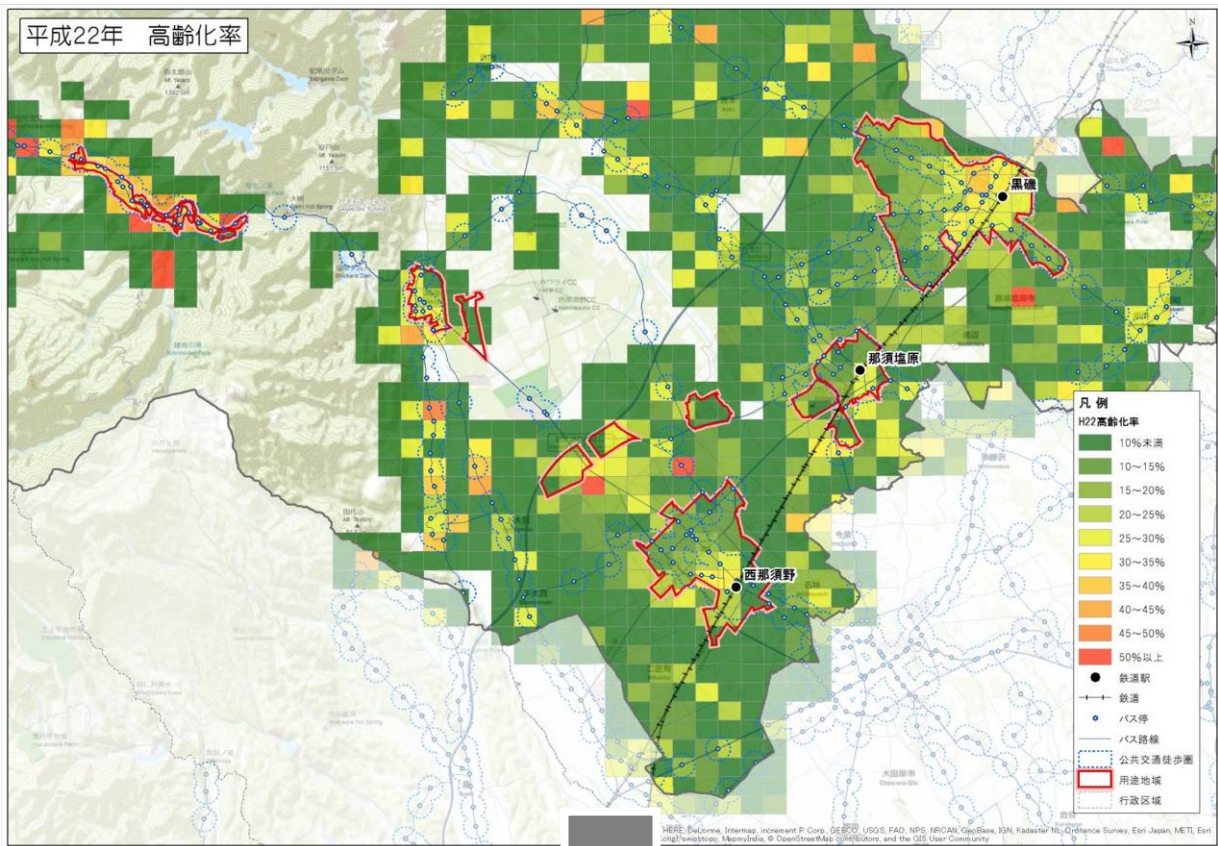
▼地区別の人口増減数推計（500m メッシュ別人口推計より）



▼地区別の人口密度推計（500m メッシュ別人口推計より）



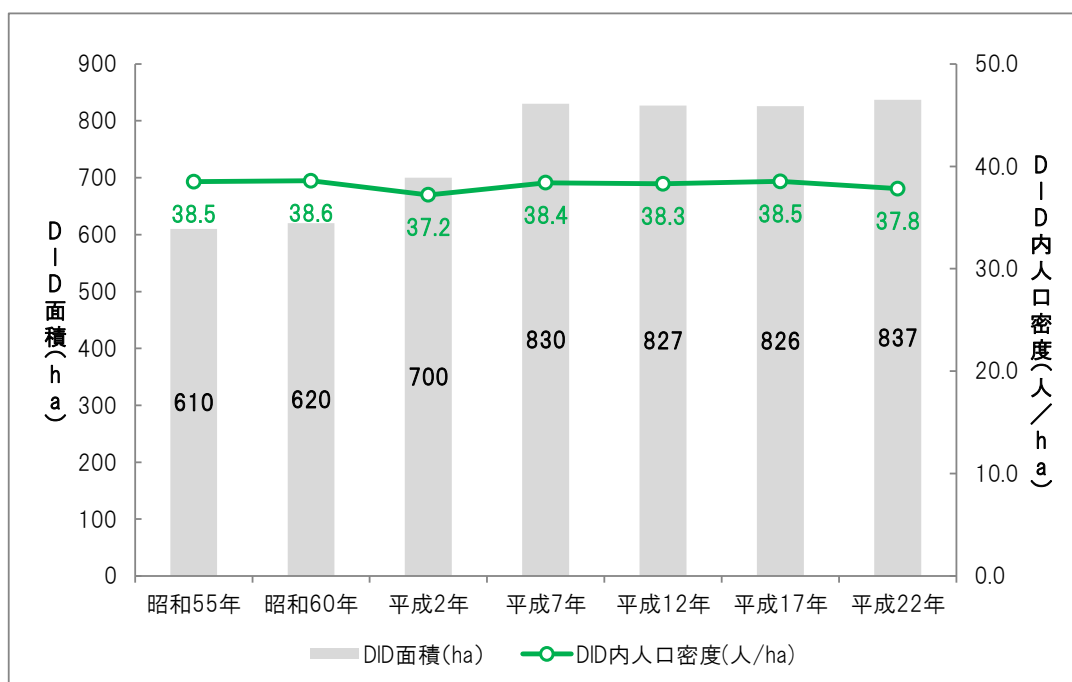
▼地区別の高齢化率推計（500m メッシュ別人口推計より）



【概況③】人口集中地区（DID）の変遷（※平成 22 年までの国勢調査データを使用しています。）

- DID は、JR 黒磯駅周辺と JR 西那須野駅周辺の 2 か所に設定されており、昭和 40 年以降、道路交通網に沿う形で駅北西側へ大幅に拡大しています。
- DID 面積は、平成 7 年まで増加傾向にありました。平成 7 年以降は、面積・人口密度ともにほぼ横ばいに推移していますが、平成 17～22 年にかけては面積が増加する一方、人口密度は低下しています。

▼DID 人口密度と DID 面積の推移（国勢調査より）



項目	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年
DID 面積 (ha)	610	620	700	830	827	826	837
DID 人口 (人)	23,484	23,926	26,049	31,863	31,665	31,821	31,654
DID 人口密度 (人/ha)	38.5	38.6	37.2	38.4	38.3	38.5	37.8

