

IV 居住誘導区域の設定

1 居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域の区域設定の考え方

人口減少の中にあっても一定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として、居住誘導区域を設定します。

【国では】

- ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

(都市計画運用指針)

国の趣旨を踏まえると、本市の居住誘導区域は・・・

【本市の居住誘導区域の区域設定の考え方】

「現況生活サービス水準の高い区域」を基本とした区域

(2) 居住誘導区域の設定方法

次の検討により、居住誘導を想定する区域として「現況生活サービス水準の高い区域」を抽出します。

i) 現況生活サービス水準から見た評価

都市構造概略評価として、STEP1～STEP3を通して現況生活サービス水準の高い区域を抽出します。

STEP1 【①又は②に該当する区域】

- ①鉄道駅から800m・バス停から300mの範囲(1日往復60本以上)
- ②土地区画整理事業等の都市的基盤整備区域(整備済・計画区域)



STEP2 【③～⑥全てに該当する区域】

- ③商業施設の800m圏域内に含まれる区域
- ④医療施設の800m圏域内に含まれる区域
- ⑤福祉施設の800m圏域内に含まれる区域
- ⑥子育て施設の800m圏域内に含まれる区域



STEP3 【⑦又は⑧に該当する区域】

- ⑦工業系用途等の区域(工業専用地域、工業地域)
- ⑧災害の危険性のある区域(河川浸水想定区域、土砂災害警戒区域)



現況生活サービス水準の高い区域 = (STEP1 + STEP2) - (STEP3)の区域

ii) 評価の再検証

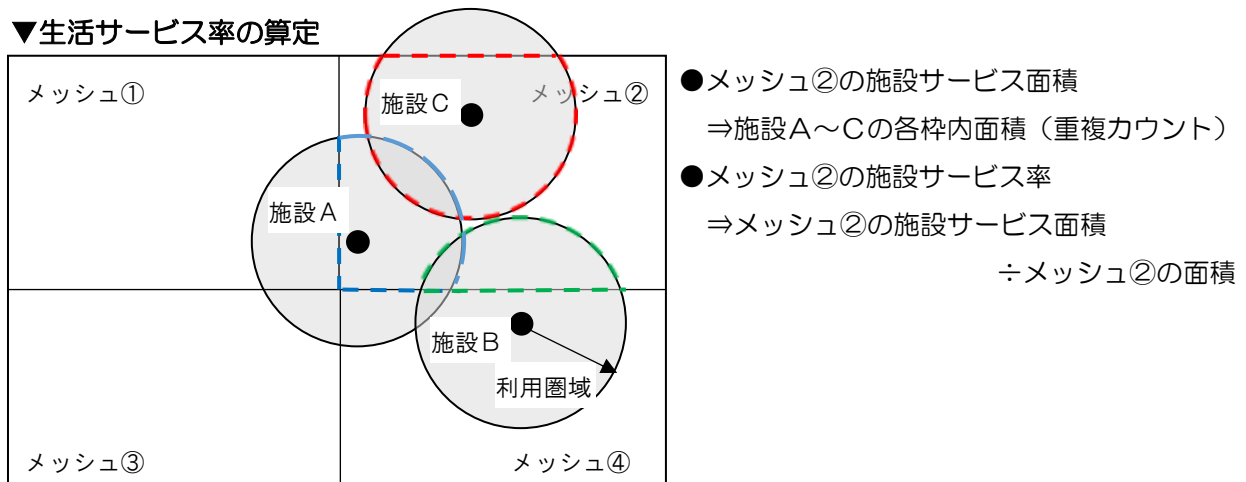
i) の評価が低い区域（用途地域内）を抽出し、①生活サービス率、②未利用地率、③道路率の分析を踏まえて評価の再検証を行い、追加区域を設定します。

【参考:評価の再検証に用いた指標の算定方法】

<生活サービス率>

- ・ i) の都市構造概略評価では、生活サービスの水準が高い区域として商業・医療・福祉・子育ての4種別全ての施設の800m圏域内に含まれる区域を抽出していますが、これらの区域外でも、複数の施設の圏域が重なっている区域は生活利便性が高い区域であることが考えられます。
- ・ 各施設による生活利便性を再評価するため、各施設の圏域の重なりを考慮した生活サービス率を250mメッシュごとに算出します。

▼生活サービス率の算定

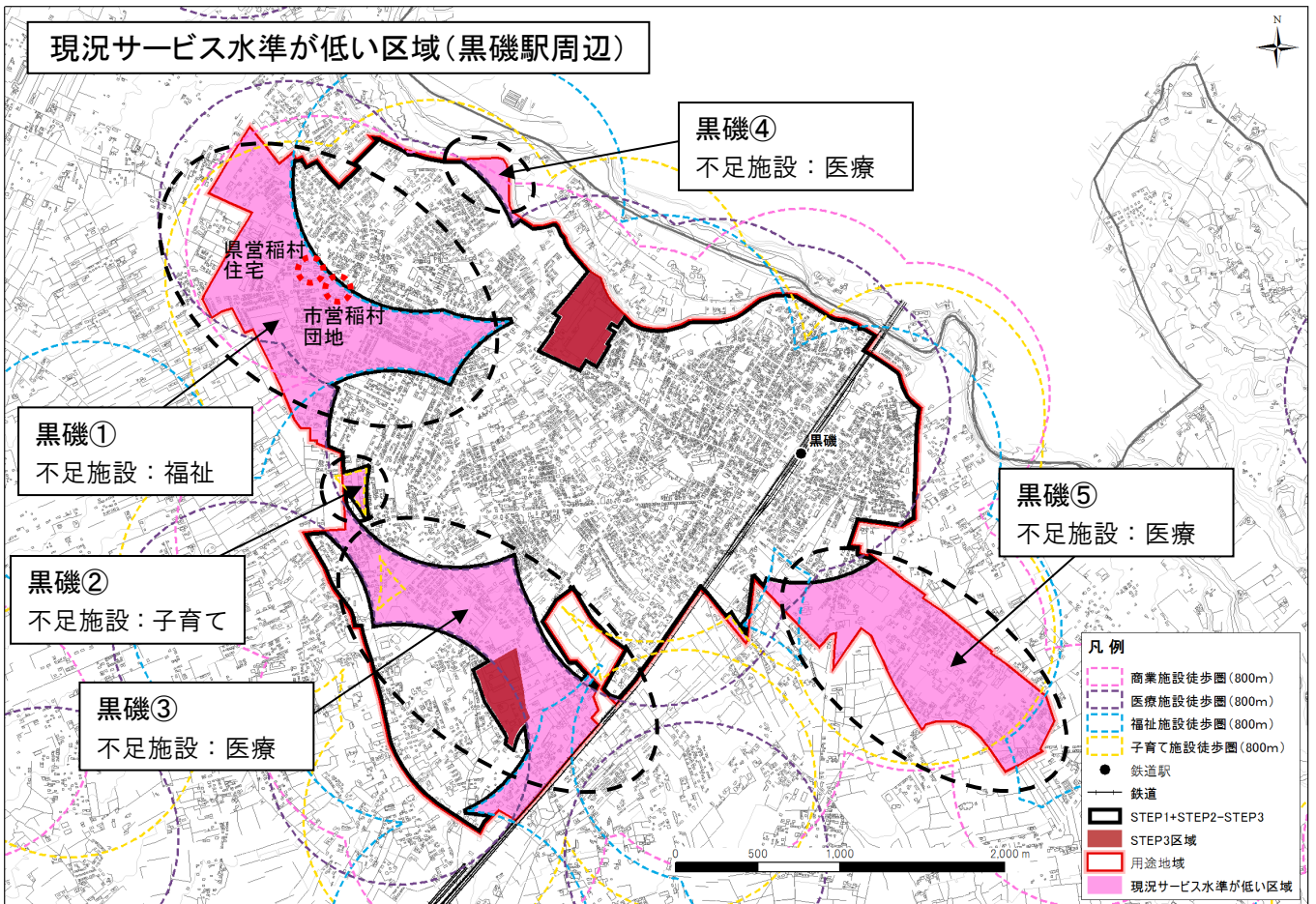
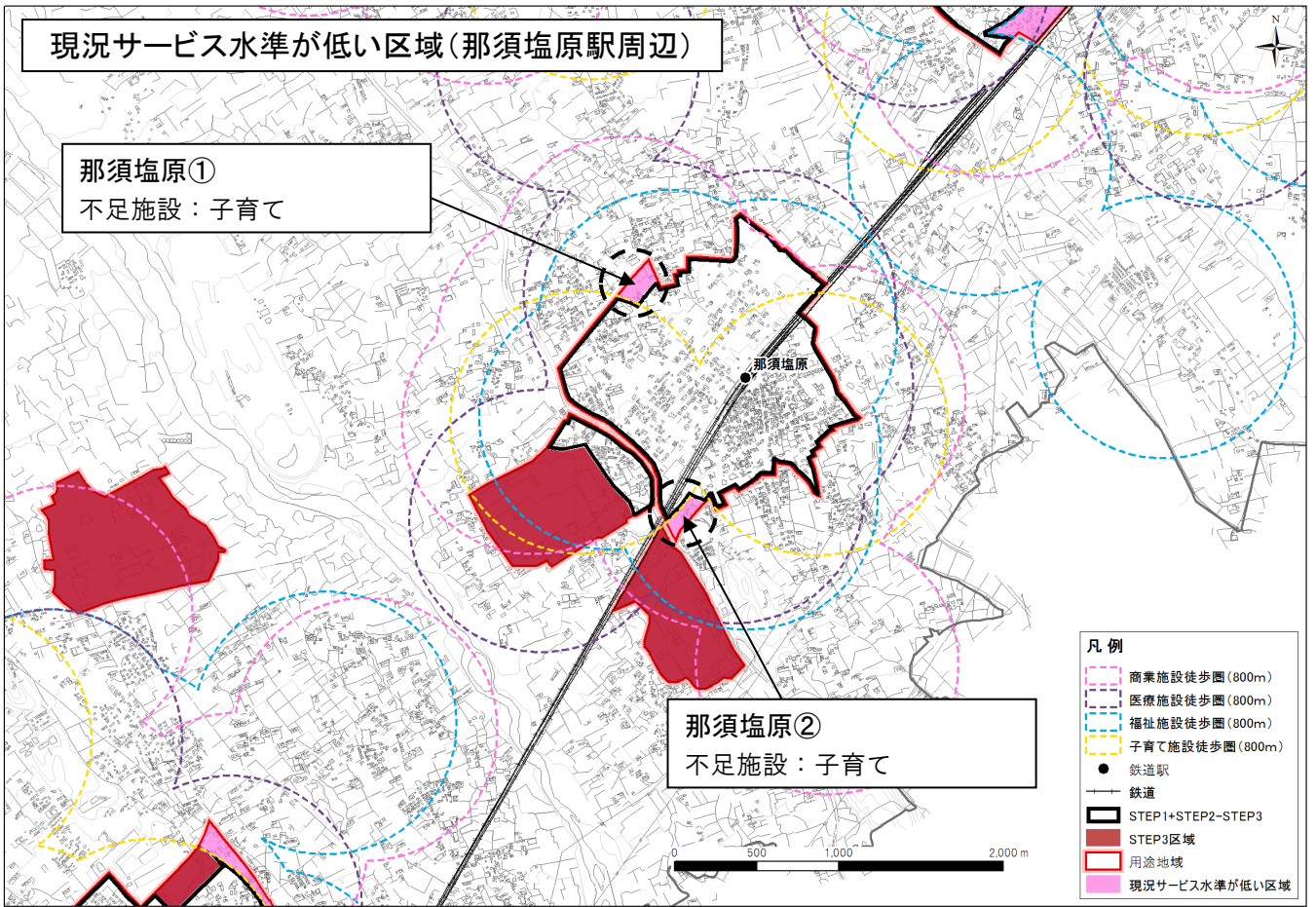


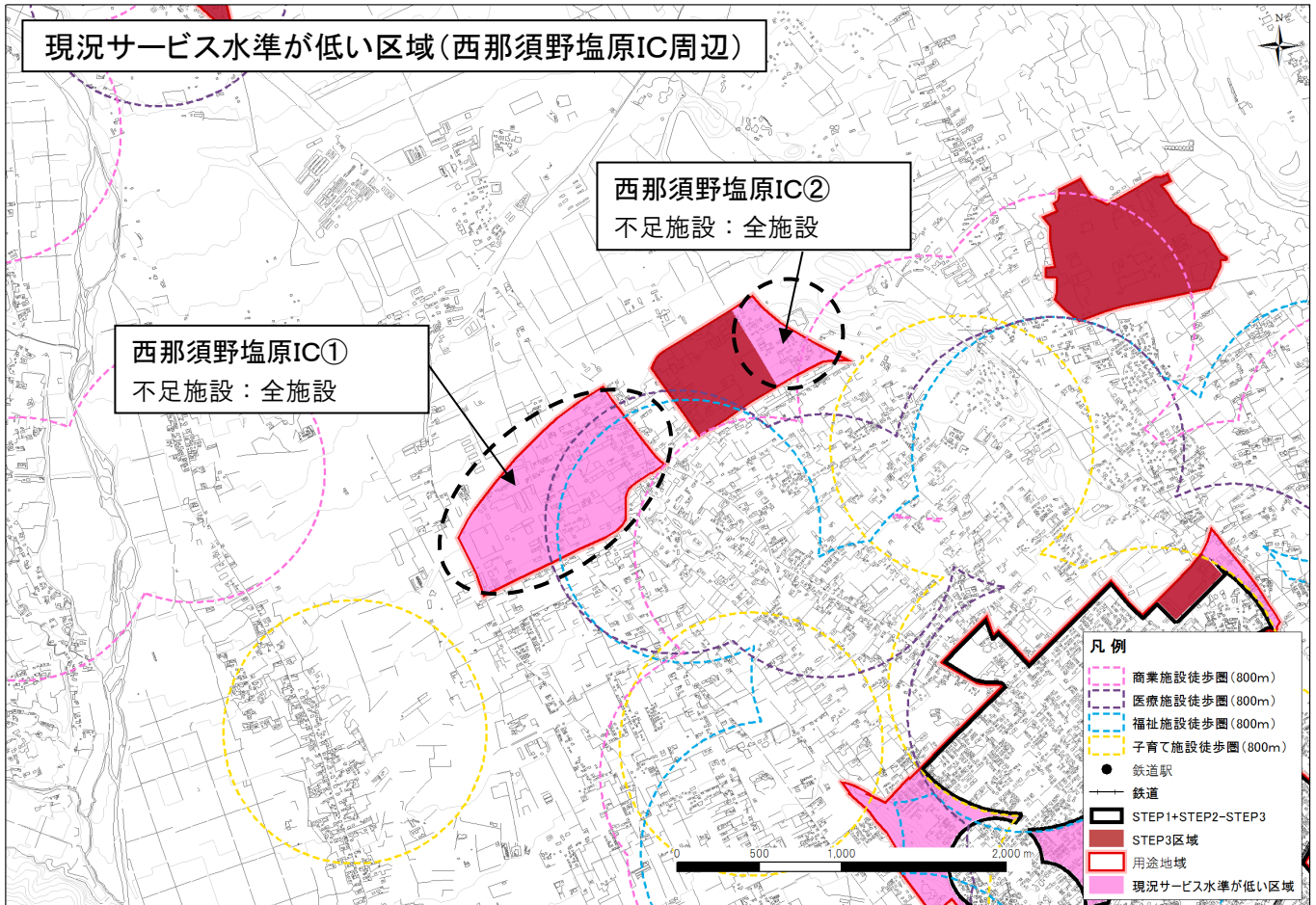
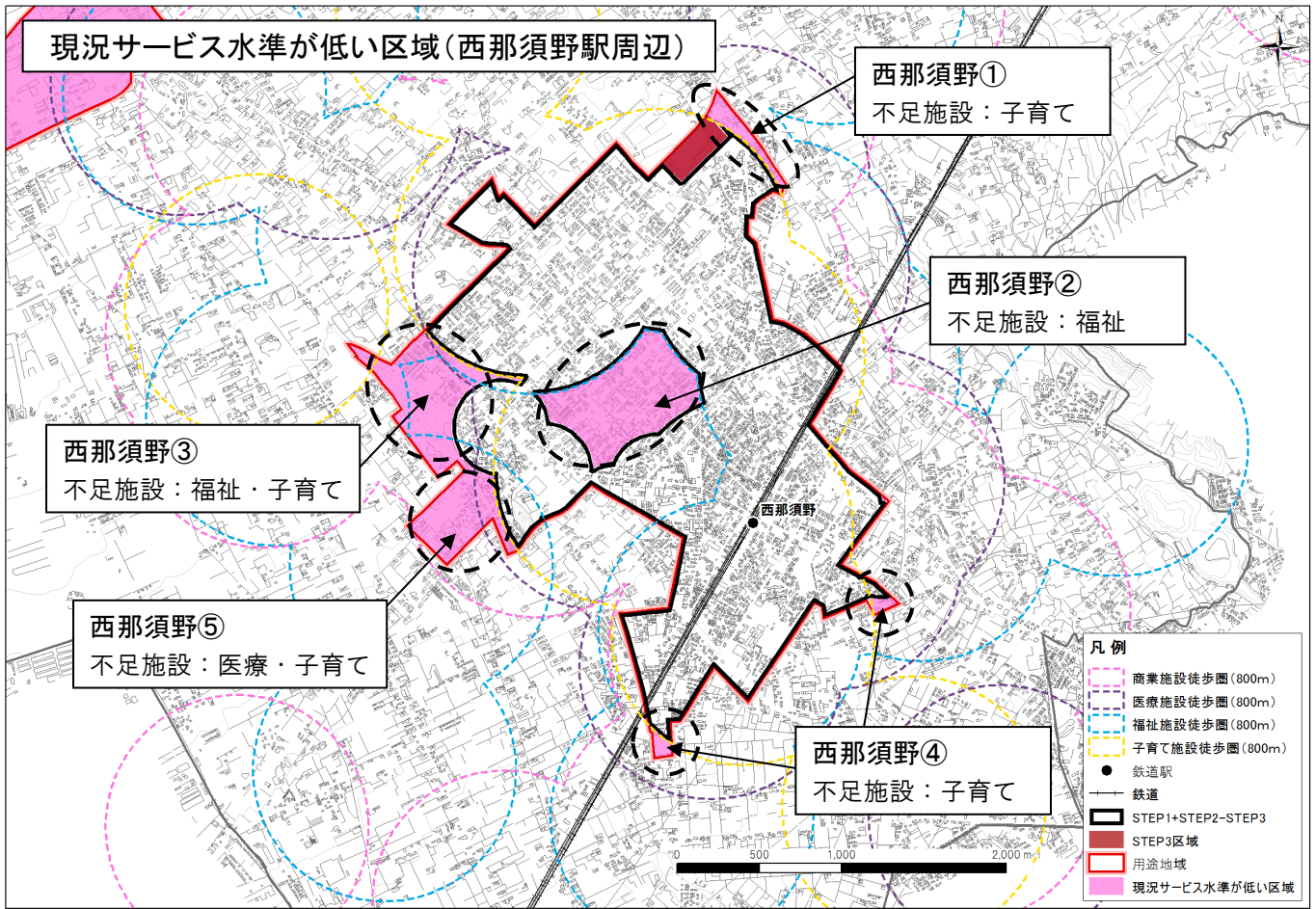
<未利用地率>

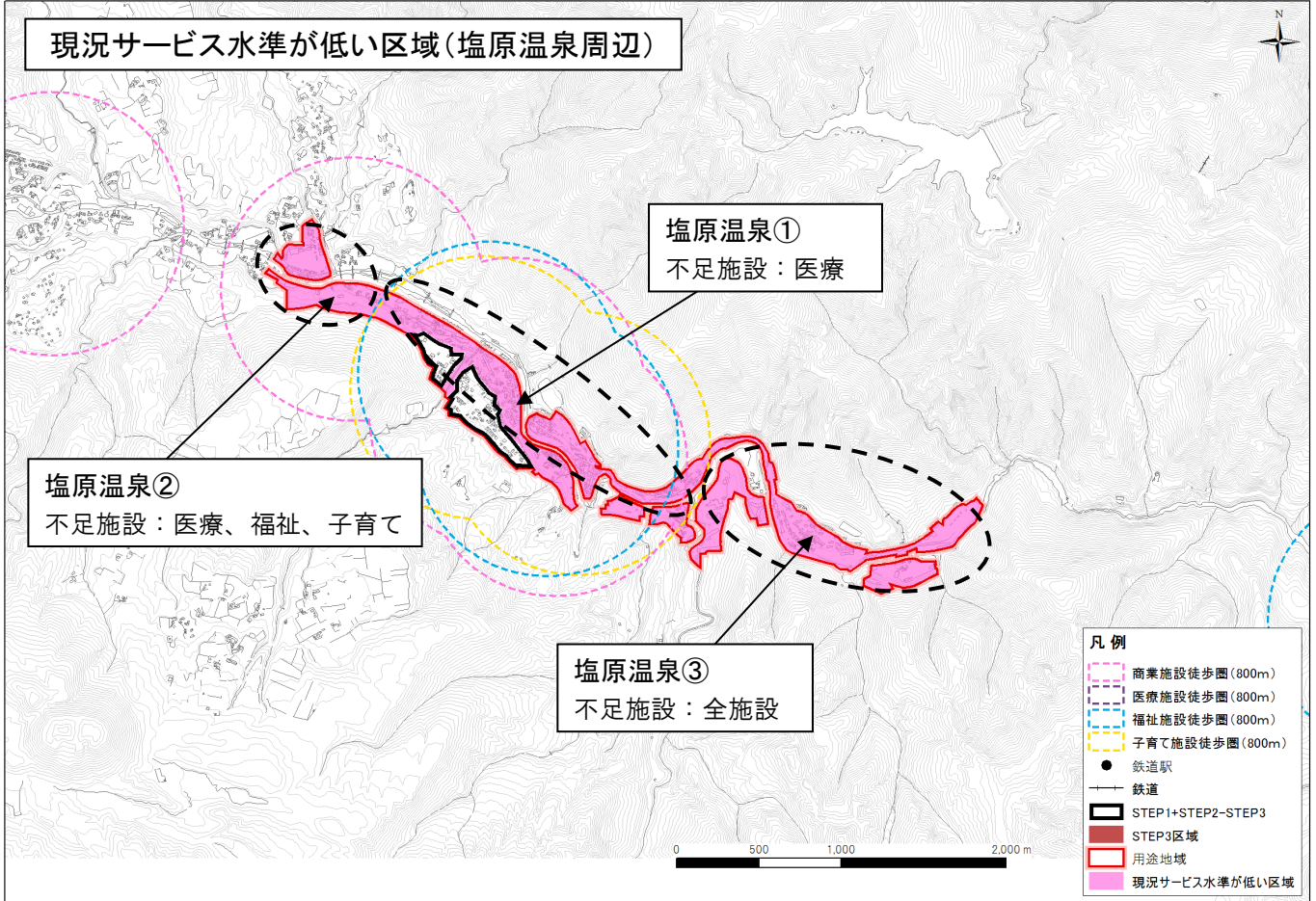
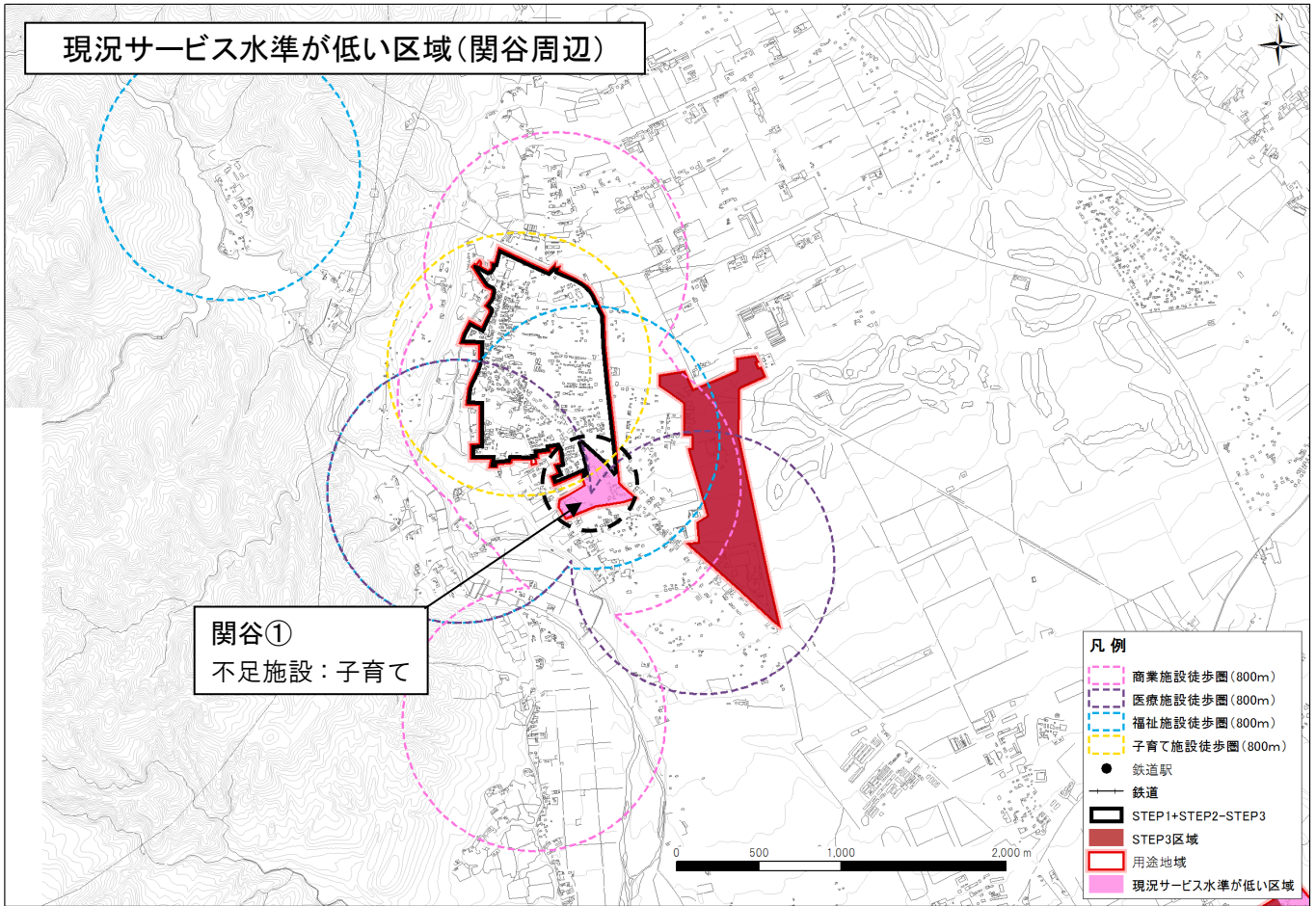
- ・ 抽出した区域の市街地密度の状況を把握するため、250mごとの未利用地率を算出します。
- ・ 平成23年都市計画基礎調査の未利用地を用いて、250mメッシュ別の未利用地面積を計測し、可住地面積に占める割合を未利用地率として算出します。
- ・ 可住地面積は、非可住地面積（「山林」、「水面」、「その他自然地」、「商業用地のうち敷地面積1ha以上の大規模施設用地」、「工業用地」、「公益施設用地」、「道路用地」、「交通施設用地」、「公共空地」、「公的施設用地」）をメッシュ面積から差し引いた面積とします。

<道路率>

- ・ 抽出した区域の道路整備状況を把握するため、250mごとの道路率を算出します。
- ・ 平成23年都市計画基礎調査を基に各メッシュの道路面積を求め、メッシュ面積に占める道路面積を道路率として算出します。





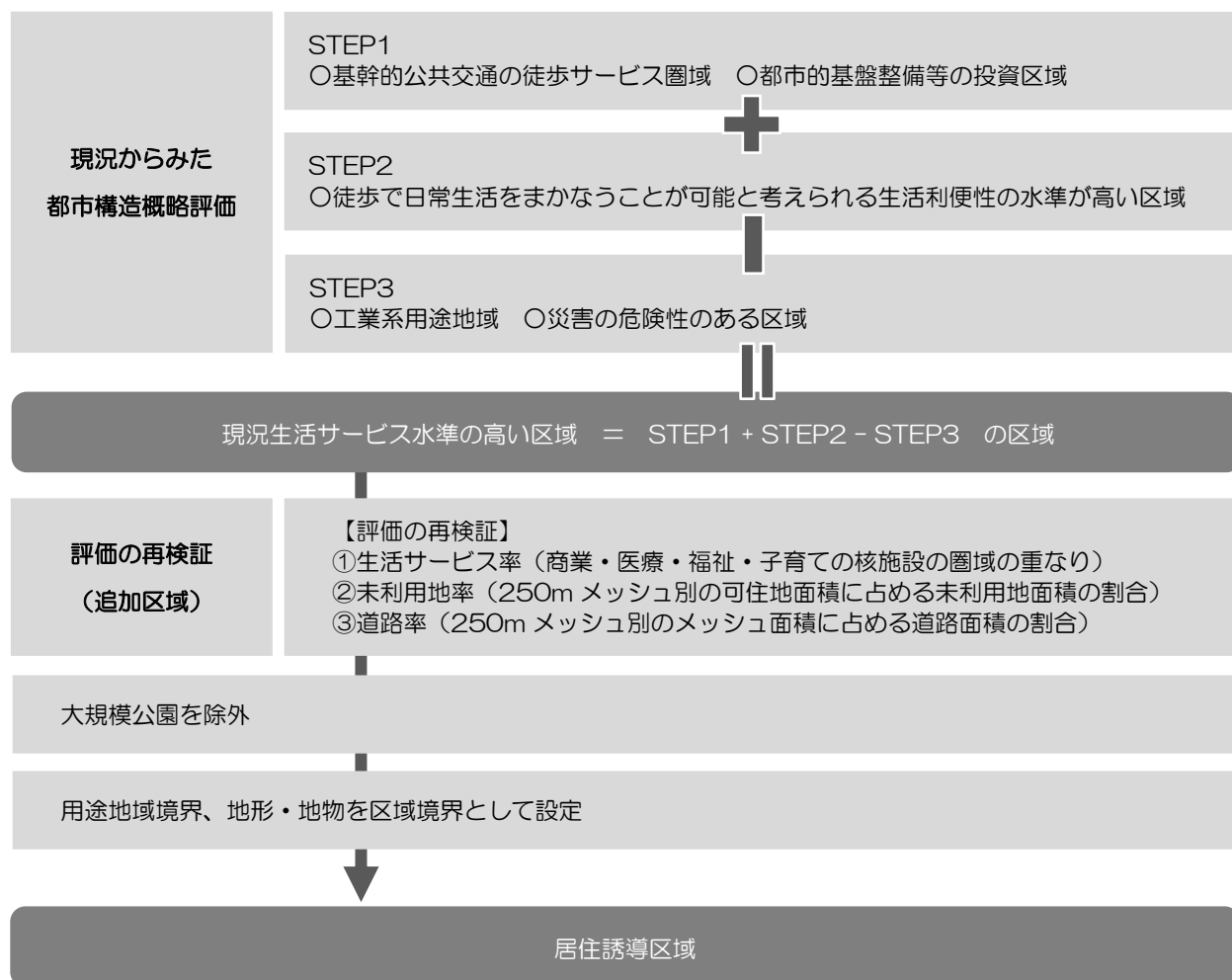


評価が低い区域	不足施設				現状分析			再検証	居住誘導を想定する区域可否
	商業	医療	福祉	子育て	①生活サービス率【偏差値】	②未利用率	③道路率		
那須塩原①				×	偏差値：おおむね 70～80	未利用率率： おおむね 25～50%	道路率：おおむね 15～25%	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値はおおむね 70～80 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
那須塩原②				×	偏差値：おおむね 60～70	未利用率率： おおむね 50～75%	道路率：おおむね 10%未満	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 60～70 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
黒磯①			×		偏差値：おおむね 50～70	未利用率率： おおむね 50～75%	道路率：おおむね 0～15%	福祉施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値がおおむね 50～70 と高い水準の区域である。なお、未利用率率がおおむね 50～75%と高くなっているが、県営稲村住宅、市営稲村団地周辺等については人口集積が進んでおり、またその他でも住宅開発等の進捗が見られ、今後も用途地域の指定意図に沿った市街地形成が期待できることから、隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
黒磯②				×	偏差値：おおむね 50～60	未利用率率： おおむね 25～75%	道路率：10%未満	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 50～70 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に囲まれていることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
黒磯③		×			偏差値：おおむね 50～70	未利用率率： おおむね 25～75%	道路率：おおむね 0～15%	医療施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値はおおむね 50～70 と高い水準の区域であり、また現況生活サービス水準が高い区域に囲まれていることから、隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
黒磯④		×			偏差値：おおむね 50～60	未利用率率： おおむね 75%以上	道路率：おおむね 10%未満	医療施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値がおおむね 50～60 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
黒磯⑤		×			偏差値：おおむね 50～70	未利用率率： おおむね 0～25%	道路率：おおむね 0～25%	医療施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 50～70 と高い水準の区域で、未利用率率が 0～25%と既に市街地の形成が進んでいることから居住誘導を想定する区域には含める。	○
西那須野①				×	偏差値：おおむね 50～60	未利用率率： おおむね 0%	道路率：おおむね 15～25%	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 50～60 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
西那須野②			×		偏差値：おおむね 70 以上	未利用率率： おおむね 0%	道路率：おおむね 10～15%	福祉施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値はおおむね 70 以上と高い水準の区域であり、道路率も 15～25%と住宅市街地としておおむね適正な水準であることから、居住誘導を想定する区域に含める。	○
西那須野③			×	×	偏差値：おおむね 45～50	未利用率率： おおむね 0%	道路率：おおむね 10%未満	福祉施設及び子育て施設が不足し、生活サービス率の偏差値が 45～50 と比較的低い水準であるものの、未利用地が 0%と既に市街地が形成された区域であり、居住誘導を想定する区域に含める。	○
西那須野④				×	偏差値：おおむね 50～60	未利用率率： おおむね 0～50%	道路率：おおむね 10～15%	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 50～60 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
西那須野⑤		×		×	偏差値：おおむね 45～50	未利用率率： おおむね 0～25%	道路率：おおむね 0～15%	医療施設及び子育て施設が不足し、生活サービス率の偏差値が 45～50 と比較的低い水準の区域であるものの、未利用率率が 0～25%と市街地の形成が進んでいることから居住誘導を想定する区域に含める。	○
西那須野塩原IC①	×	×	×	×	偏差値：おおむね 0～50	未利用率率： おおむね 0～75%	道路率：おおむね 0～25%	工業団地として土地利用されている区域であることから、居住誘導を想定する区域には含めない。	×
西那須野塩原IC②	×	×	×	×	偏差値：おおむね 45 未満	未利用率率：おおむね 0%	道路率：おおむね 0～15%	工業団地として土地利用されている区域であることから、居住誘導を想定する区域には含めない。	×
関谷①				×	偏差値：おおむね 50～60	未利用率率： おおむね 50～75%	道路率：おおむね 15%未満	子育て施設が不足しているものの、生活サービス率の偏差値が 50～60 と高い水準の区域であり、また比較的小規模な区域で現況生活サービス水準が高い区域に接していることから隣接市街地と一体的に居住誘導を想定する区域に含める。	○
塩原温泉①		×			偏差値：おおむね 50～60	未利用率率：おおむね 0%	道路率：おおむね 10～15%	医療施設が不足しているものの生活サービス率の偏差値はおおむね 50～60 と高い水準の区域であり、道路率も 10～15%と一定の水準であることから、居住誘導を想定する区域に含める。	○
塩原温泉②		×	×	×	偏差値：おおむね 45 未満	未利用率率： おおむね 25～75%	道路率：おおむね 15%未満	医療施設、福祉施設、子育て施設が不足しており、生活サービス率の偏差値も 45 未満と低い区域であることから居住誘導を想定する区域には含めない。	×
塩原温泉③	×	×	×	×	偏差値：おおむね 45 未満	未利用率率：おおむね 0%	道路率：おおむね 15%未満	商業施設、医療施設、福祉施設、子育て施設が不足しており、生活サービス率の偏差値も 45 未満と低い区域であることから居住誘導を想定する区域には含めない。	×

iii) 居住誘導区域の設定

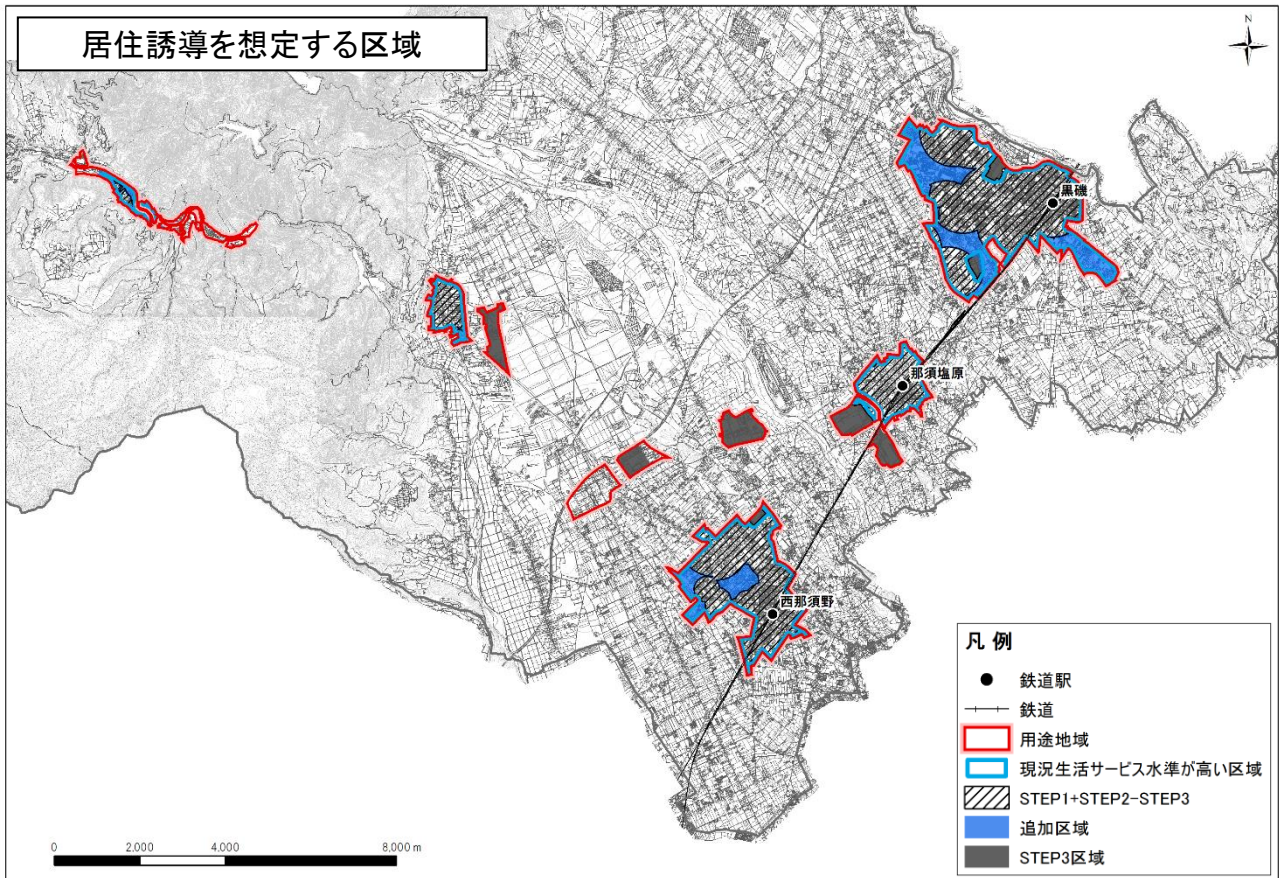
居住誘導区域は、都市構造概略評価により抽出した「現況生活サービス水準の高い区域」に、再検証により抽出した追加区域（居住に適した区域に含めることが妥当と考えられる区域）を合わせた区域を基本に設定します。そして上記の区域を基本として、用途地域境界、地形・地物を境界として設定します。

▼居住誘導区域の設定フロー



以上より、追加区域を合わせた「現況生活サービス水準の高い区域」は下図のとおりであり、用途地域内の既存市街地に居住を誘導し、現在の住環境の維持・向上を図っていく区域としての位置付けとなるため、当該区域を居住誘導区域の基本とします。

▼居住誘導を想定する区域

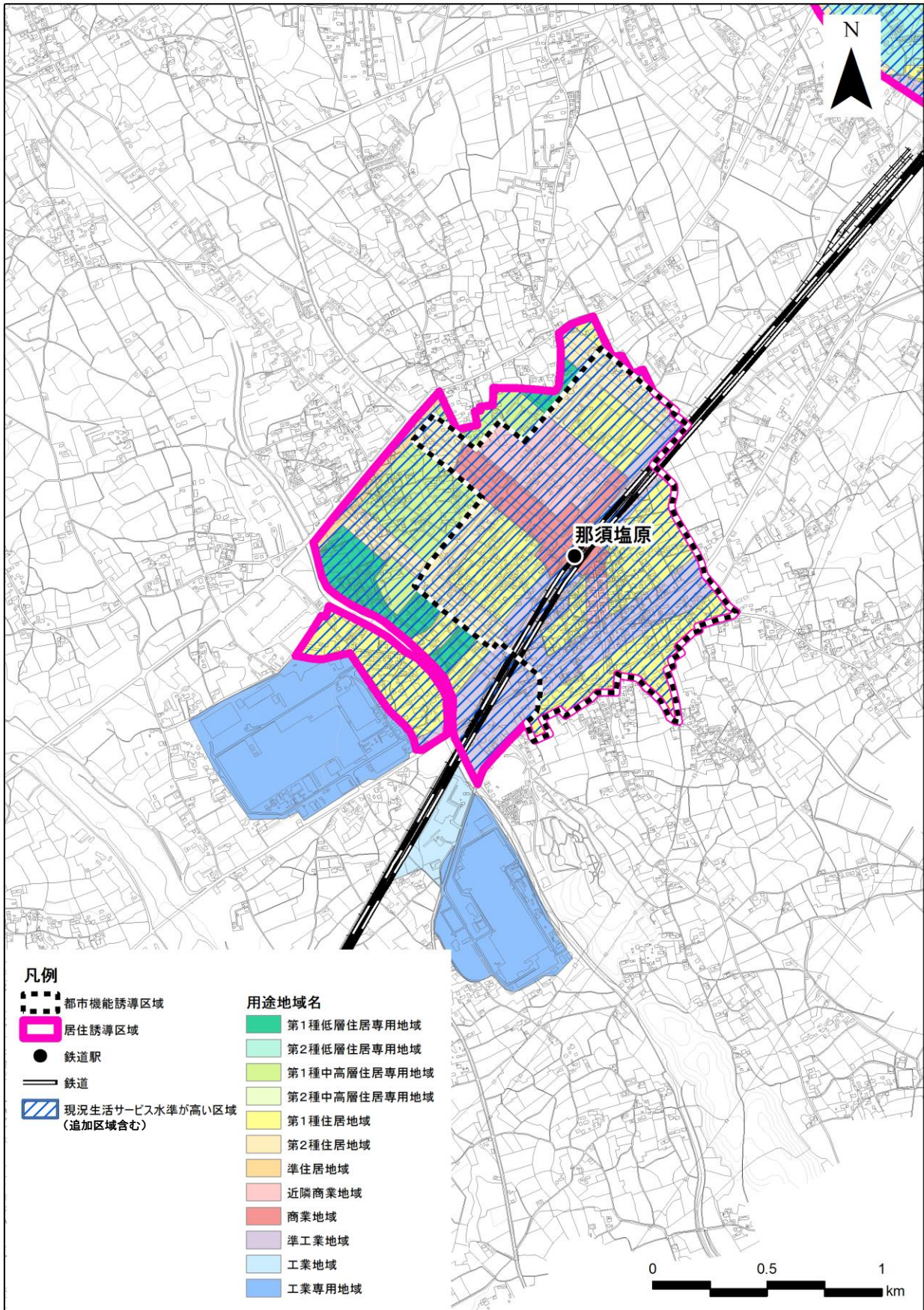


ただし、当該区域のうち塩原温泉地区については、温泉宿泊地としての機能的特性や宅地規模に限度がある地形的特性から、観光業に関連する居住が主体となっており、一般的な居住を誘導する区域としての性格がなじまないことから、居住誘導区域から除外することとします。

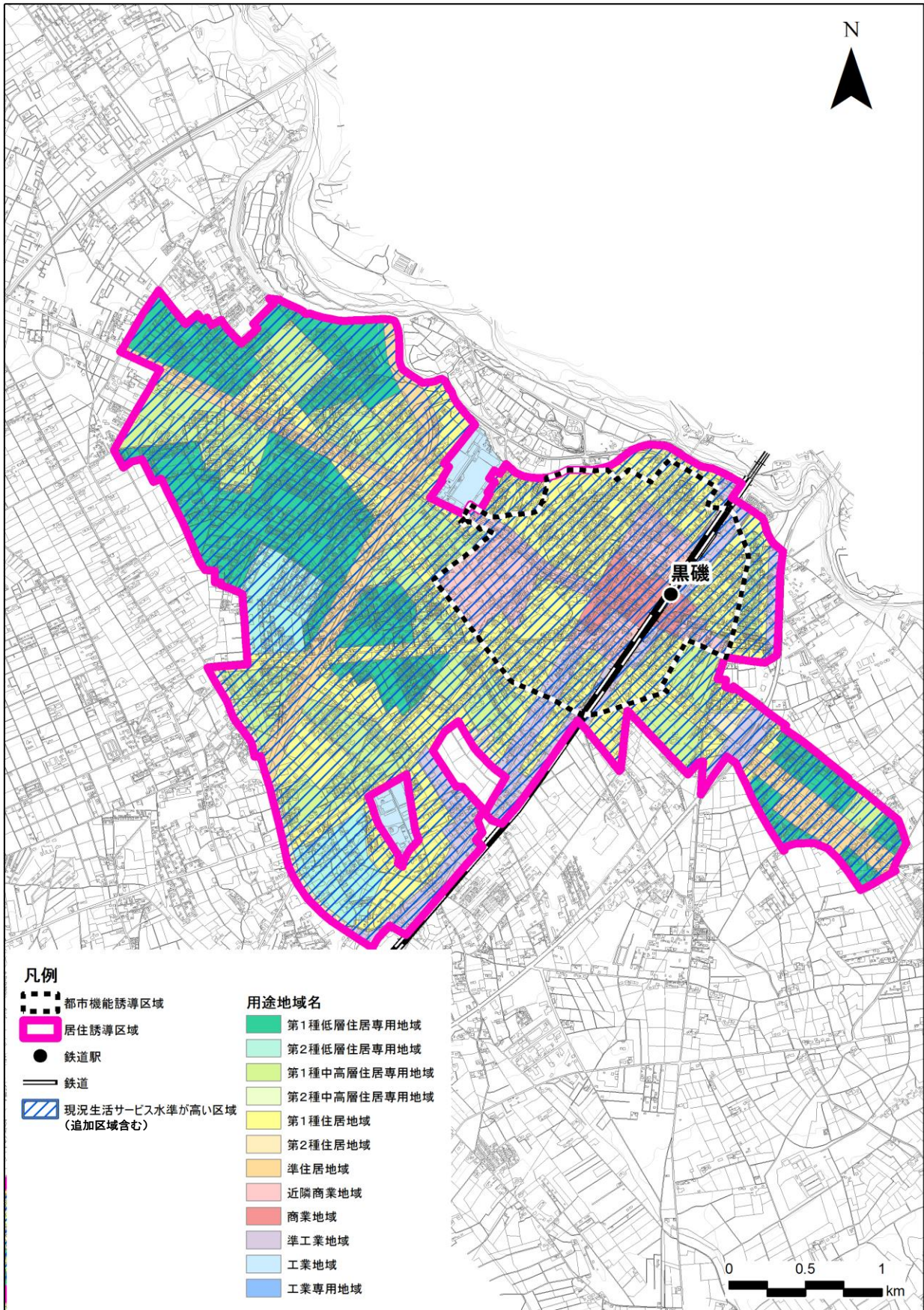
(3) 居住誘導区域の設定

以上により設定した居住誘導区域を次頁以降に示します。

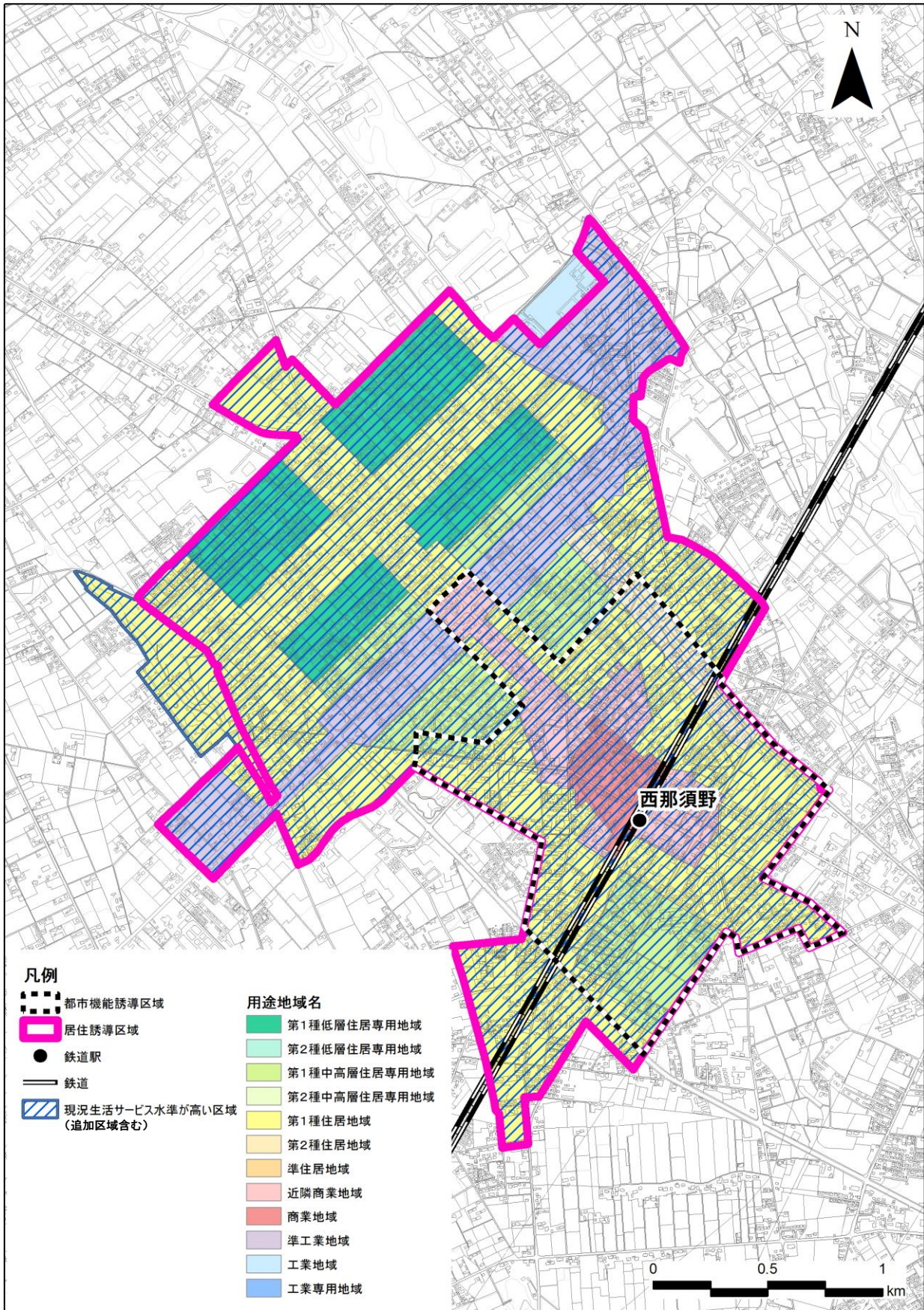
①那須塩原地区



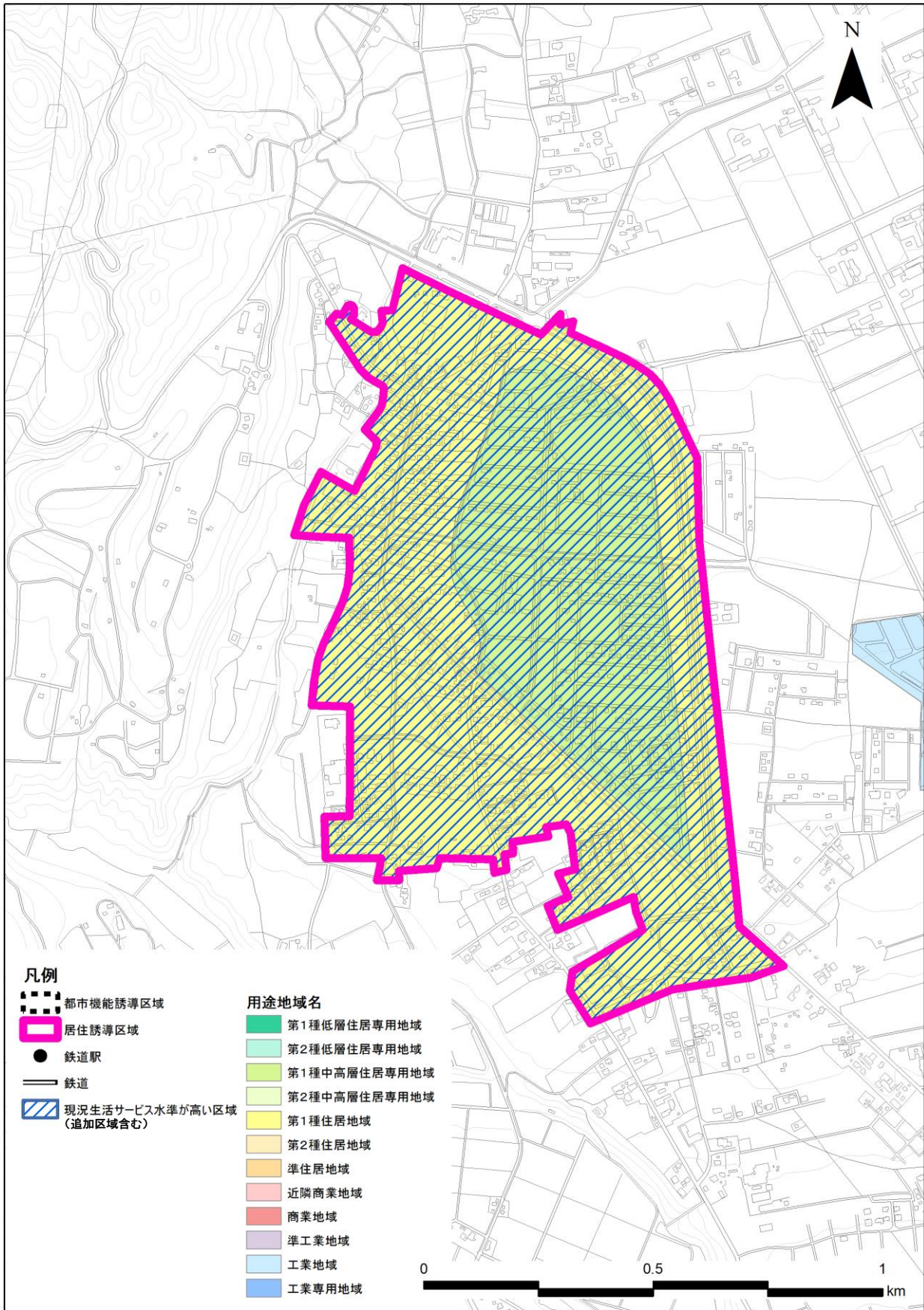
②黒磯地区



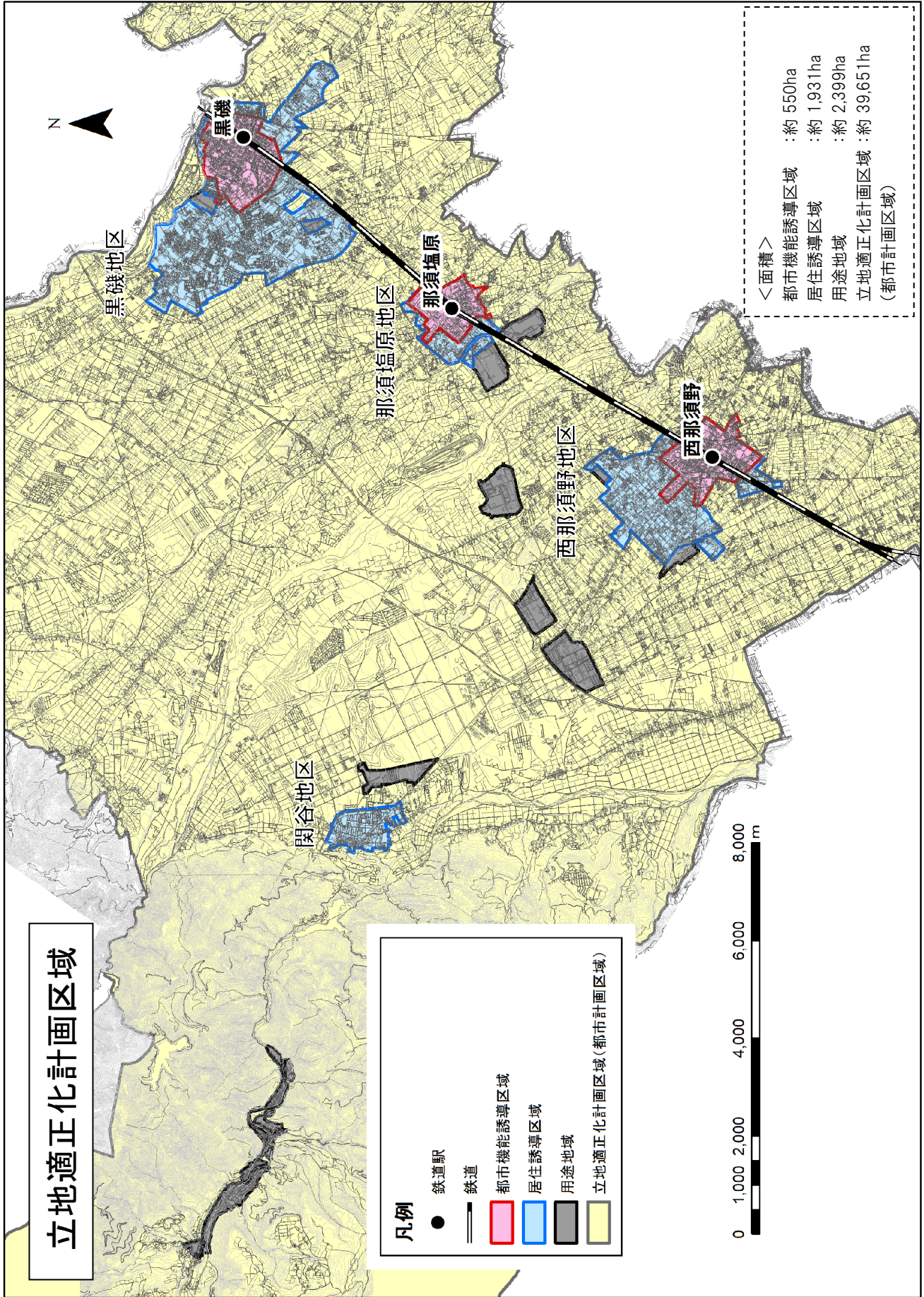
③西那須野地区



④ 関谷地区



立地適正化計画区域



V 公共交通の確保

1 公共交通の確保

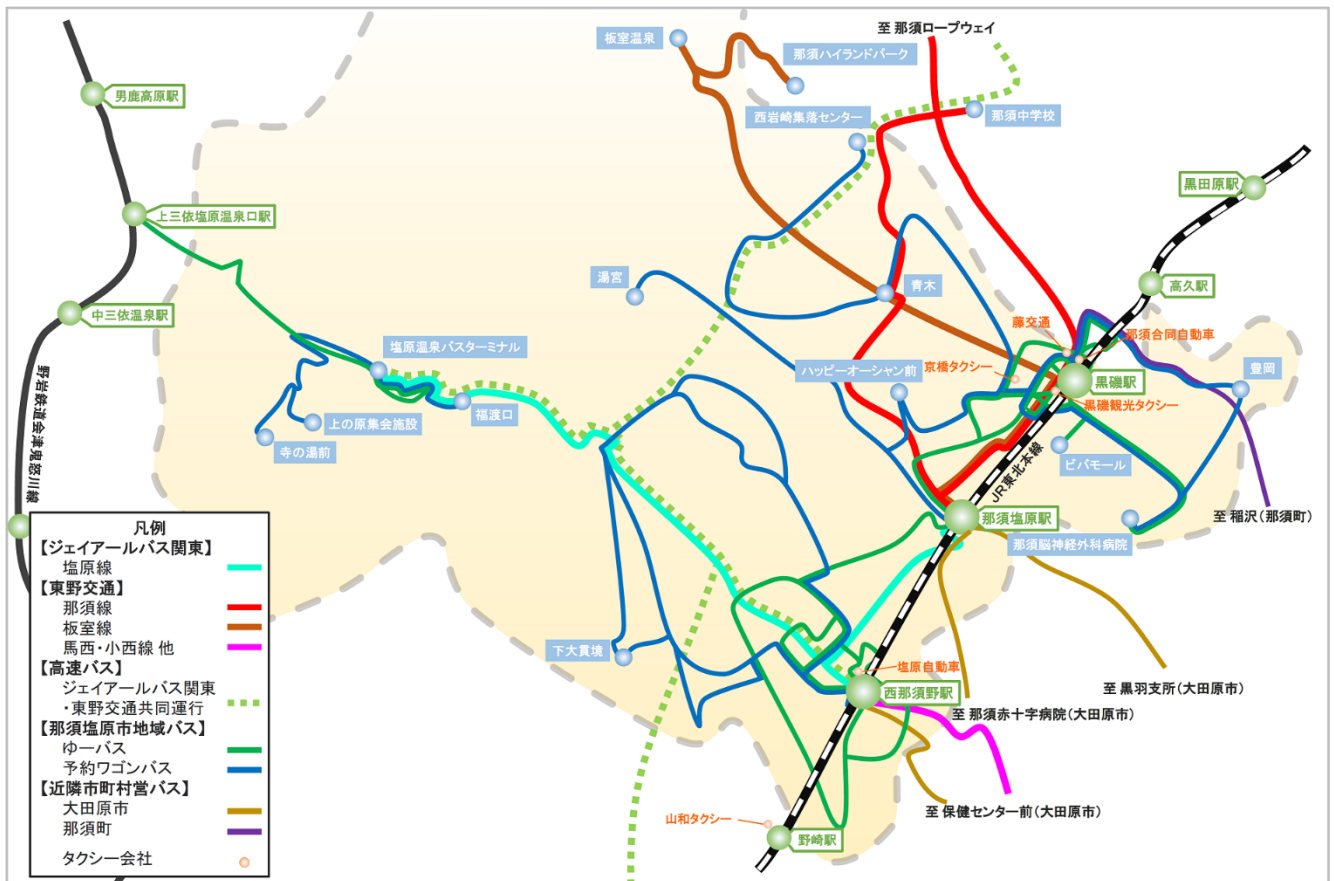
(1) 公共交通網の現状

本市のバス路線網は、「民間路線バス」が8路線、「公営バス」が20路線運行しており、そのうち本市が運営する地域バスは「ゆーバス」が8路線、利用時に予約が必要な「予約ワゴンバス」が7路線となっています。

本市にある鉄道駅は「那須塩原駅」、「西那須野駅」、「黒磯駅」の3駅となっており、特に那須塩原駅は新幹線の停車駅であることから、那須塩原市のみではなく、那須地域全体の玄関口としての役割を担っています。

本市に所在するタクシー事業者は6社（総車両台数：約140台、乗務員の平均年齢：約60歳）となっています。

▼公共交通網



資料：那須塩原市地域公共交通網形成計画(平成29年度策定)

(2) 公共交通の推進方針

①基本的な考え方

本市の立地適正化計画では、集約型都市構造の実現に向けて、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」の形成を目指しています。コンパクトシティ施策を具体的に推進するため、本計画では都市機能誘導区域及び居住誘導区域等を設定していますが、一方でこれらの誘導区域をつなぐ持続可能な公共交通を確保することが必要です。そのため「那須塩原市地域公共交通網形成計画」と連携して、将来にわたり誰もが安全でスムーズに移動できる公共交通ネットワークの構築を推進します。

②本市の公共交通の課題

「那須塩原市地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通の課題について以下のとおり示します。

○公共交通の持続性の向上

- ・ゆーバス等のサービス圏を民間路線バスが運行するようにルートを工夫し、ゆーバス・予約ワゴンバスの運行を短縮・廃止することでコストを削減するとともに、民間路線バスの収支の改善を図る必要があります。
- ・一般タクシーとフィーダー交通との共存・共栄が課題となっています。

○生活交通に利用できる交通手段の確保

- ・運行本数の増加は運行経費の増加に直接つながるので安易に実施することはできませんが、移動ニーズに合わせた運行ダイヤ設定等により、通勤・通学・通院・買物等、日常生活交通への対応が求められています。

○公共交通空白地域における移動制約者の外出手段の確保

- ・高齢化社会の進行や活力あるまちづくりなどに対応していくために、公共交通サービス圏域外の移動制約者を中心とした移動手段の確保が必要です。

○まちづくり（立地適正化計画等）への対応

- ・都市機能誘導区域及び居住誘導区域をつなぐ持続可能な公共交通ネットワークの形成に関する取組などについて、立地適正化計画と整合を図る必要があります。

○観光需要への対応

- ・現状では観光客の公共交通利用は少ないものの利用意向は高く、外国人観光客を含めた観光交通への対応が必要です。

VI 計画遂行に向けた取組

1 都市機能誘導施策

都市機能誘導区域への施設立地が促進されるよう、次の考え方にに基づき誘導施策を展開します。

▼都市機能誘導施策の基本的な考え方

都市機能誘導区域	誘導に向けた課題	誘導施策の考え方
広域拠点 (那須塩原駅周辺地区)	<ul style="list-style-type: none"> ・那須塩原駅周辺地区は、広域交通の結節点であり、県北地域の玄関口に位置付けられますが、拠点性の一層の向上が求められているため、広域ニーズに対応した高次都市機能の維持・誘導が必要です。 ・そのため、財政、税制、金融上の支援について重点的に取り組むことが必要です。 	<p>○民間施設の立地・整備に対する支援方策 ⇒都市機能立地支援事業、市街地整備に関する補助制度等</p> <p>○民間施設の事業成立性を高める支援策・土地の流動化を図るための支援策 ⇒都市再構築戦略事業(都市再生整備計画事業)、税制上の特例措置、金融上の支援、都市計画法上の支援(特定用途誘導地区、容積率の緩和等)等</p>
地域拠点 (黒磯駅周辺地区・西那須野駅周辺地区)	<ul style="list-style-type: none"> ・黒磯駅周辺地区・西那須野駅周辺地区は、生活圏の人口規模が大きく、商業施設や行政施設、文化施設等が集積する中心拠点であるため、将来にわたって高次都市機能の維持・誘導が必要です。 ・そのため、財政、税制、金融上の支援について重点的に取り組むことが必要です。 	<p>○拠点へのアクセス性の向上 ⇒公共交通関連施策との連携</p> <p>○その他市独自施策の展開 ⇒既存補助・支援制度の見直し、許認可権限施設の基準緩和等の見直し、公共施設の再編・統合(公共施設等総合管理計画と整合を図り、公共施設の立地は当該区域内の市有地の有効活用を基本として、施設保有量の最適化)等</p>

2 居住誘導施策

居住誘導区域内への居住促進に向けて、以下のような内容を中心として既存ストックを活用し、居住ニーズに沿った誘導施策を今後検討します。

○公的不動産の有効活用

- ・居住誘導区域内の低未利用地化した市有地について、居住の受け皿となる住宅用地や、子育て世代や高齢者等にとって快適で暮らしやすい環境を支える施設用地等としての有効活用を検討します。
- ・この場合、民間活力の活用による効果的・効率的な活用方策についても検討します。

○空き家・空き地の活用

- ・居住誘導区域内の定住促進及び地域の活性化に向けて、空き家・空き地の有効活用を図るため、既存の空き家バンク制度(所有者が売却又は賃貸を希望する空き家の情報を、市が希望者に対して情報提供する制度)の活用等を基本とした誘導施策について検討します。

3 計画の評価

立地適正化計画の進捗は、主に2つの視点から評価するものとします。

【立地適正化計画の進捗に関する評価の視点】

- ①立地適正化計画に基づき都市機能施設が適切に誘導されたか
- ②立地適正化計画に基づき居住が適切に誘導されたか

【①立地適正化計画に基づき都市機能施設が適切に誘導されたか】

誘導施設は「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため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」（都市再生特別措置法第81条）であることから、それら施設が都市機能誘導区域内に不足なく適切に誘導されたかどうかを評価するものとします。

【②立地適正化計画に基づき居住が適切に誘導されたか】

那須塩原都市計画区域内の人口に対する居住誘導区域内の人口割合を高めることができたかどうかを評価するものとします。

以上により、立地適正化計画の評価指標は「都市機能誘導区域内で高次都市機能のうち、新規誘導が必要な施設の立地誘導」と「那須塩原都市計画区域内人口に対する居住誘導区域内人口の割合」の2つとします。

▼立地適正化計画の評価指標と現況値・目標値（定量的な目標値）

評価指標	現況値（平成27年（2015年））	目標値（平成50年（2038年））
評価指標1 高次都市機能のうち、新規誘導が必要な施設（P.9の凡例：□）の立地誘導	那須塩原駅周辺地区： 3施設が現在立地していない （商業、文化・交流、福祉機能）	3施設全ての誘導実施
評価指標2 那須塩原都市計画区域内人口に対する居住誘導区域内人口の割合	41% 都市計画区域内人口：116,000人 居住誘導区域内人口：48,000人 （平成27年国勢調査等に基づく人口）	50%以上 都市計画区域内人口：110,000人※ 居住誘導区域内人口：55,000人以上 （人口ビジョン将来人口等に基づく人口）

※那須塩原市まち・ひと・しごと創生総合戦略準拠（人口ビジョン）の平成47～52年の将来人口を基に直線回帰により平成50年の市全域人口を算出し、平成27年の市全域人口に対する都市計画区域内人口の比率（99%）を乗じて算出

目標

▼目標達成により期待される効果（期待される定量的な効果）

高次都市機能の立地誘導

鉄道駅を中心とした広域拠点・地域拠点に

都市機能誘導区域内に位置づけられた広域拠点・地域拠点において誘導施設が立地することにより、来訪者が増加し、それに誘発されて当該拠点内への民間事業所の進出が期待されます。また、にぎわいが創出されることにより、中心市街地の活性化に対する市民満足度の向上が期待されます。

①都市機能誘導区域内への民間事業所の立地件数

現況値 (H26年)	目標値 (H50年)
1,194件	1,300件

※平成26年経済センサスより、都市機能誘導区域内にかかる小地域を対象として、第3次産業（公務を除く）の事業所を算出（該当区域内の面積により按分して算出）

②「中心市街地の活性化」に対する市民満足度

現況値 (H27年)	目標値 (H50年)
14.2%	25%以上

※市民アンケート調査結果報告書（平成27年度）より、「満足している」と「やや満足している」の合計割合

生活サービス水準を維持・充実しながら人口密度の確保

都市機能誘導区域内への中心的な公共施設の立地誘導、居住誘導区域内への日常生活を営む上で必要となる公共施設の集約化・複合化等により、市全体の公共施設の統廃合が進み、保有総量（延床面積）の削減が期待されます。

○市内の公共施設の保有総量（延床面積）

現況値 (H29年)	目標値 (H50年)
—	18%削減

※那須塩原市公共施設等総合管理計画では、平成29～58年度の30年間に於いて施設保有総量の25%削減を基本方針として規定

居住誘導区域内で一定割合に保たれた人口を背景として、生活サービス機能等が維持・充実されることにより、当該区域内において住みやすいと思う住民の割合の増加が期待されます。

○居住誘導区域内における「住みやすい」の割合

現況値 (H27年)	目標値 (H50年)
32.3%	40%以上

※市民アンケート調査結果報告書（平成27年度）を基に、居住誘導区域内の住宅用地割合を用いて割合を算出

