# 【居住誘導区域 代替案】

# ■市街地のイメージ

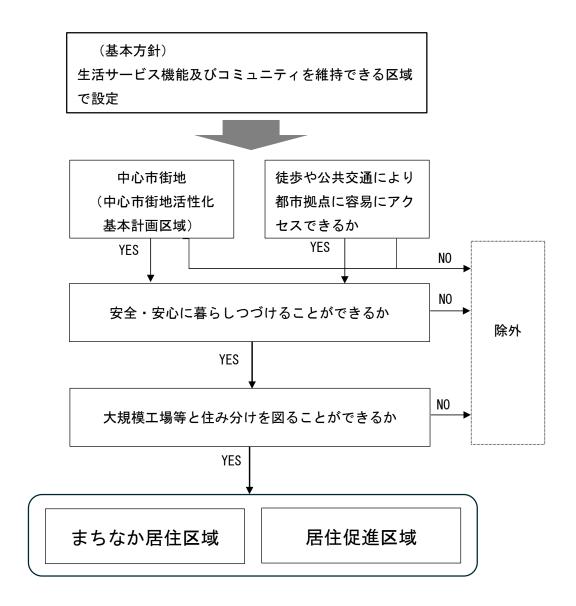
区域		地域イメージ	人口密度の考え方		
市街化区域	都市機能誘導区域	利便性の高い公共交通により、市民各地や市外からのアクセスが容易な箇所で、市民生活に不可欠な各種都市機能の集積を図るなど、市民生活や都市活動の拠点となる市街地	都市機能と住宅の双方が 立地あるいは近接する利		
	まちなか居住区域 (居住誘導区域)	徒歩により多様な都市機能にアクセスが容易な 市街地	便性の高い市街地で、市街 化区域内で相対的に高い 人口密度を維持・誘導する		
	居住促進区域(居住誘導区域)	利便性の高い公共交通を利用することで多様な 都市機能を利用でき、子育て世代や高齢者にと っても便利で快適に暮らすことができる市街地	市街地		
	一般居住区域 (居住誘導区域外)	比較的便利な交通環境の中で多様な都市機能を 利用できる市街地 <sup>※</sup>	工場や農地等と共存しな がら、低層住宅等を中心と する市街地で、市街化区域 内では相対的に人口密度 が低い		
	生活拠点区域 (居住誘導区域外)	自動車や自転車での移動を主体としながら、公 共交通等により多様な都市機能を利用できる市 街地**			
	郊外居住区域 (居住誘導区域外)	自動車や自転車での移動を主体として既存インフラを活かしたこれまで通りの暮らしを続けられる市街地**			
集落区域 ( <b>市街化調整区域</b> )		自然環境や営農環境の保全を基本とし、無秩序 な市街化を抑制する地域	無秩序な宅地化を抑制し、 自然環境や営農環境との 調和を図る場であり、人口 密度は低い		

<sup>※</sup>居住誘導区域外のエリアは、居住環境の維持、生活交通等の確保等により、住み続けることができる地域形成を目指す。

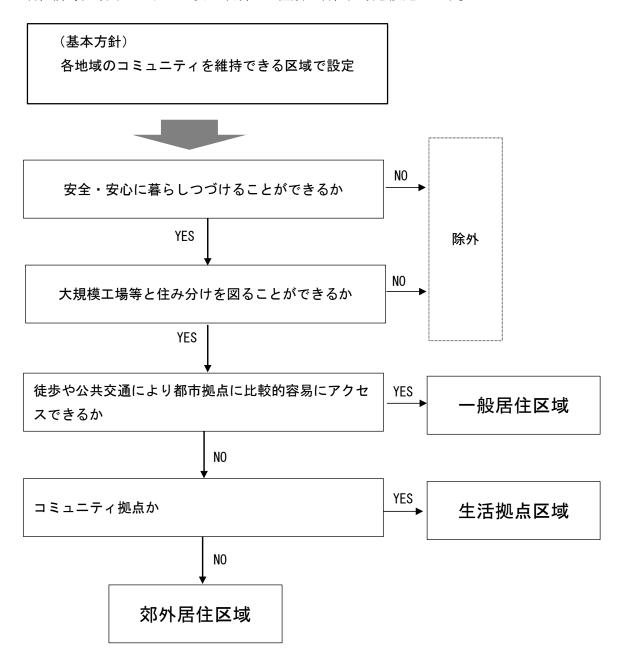
なお、市街化調整区域に居住誘導区域を設定することは制度上できない。

## ■居住誘導区域等の設定

居住誘導区域は、次の手順で設定します。



居住誘導区域外のエリアは次の手順で3種類の居住区域を設定します。



## 【居住誘導区域の設定】

## (基本方針) 生活サービス機能及びコミュニティを維持できる区域

- ・本市は、旧町村の合併により市域を形成してきたことから、市街地が分散して立地しており、都市 計画マスタープランの将来都市構造図において、各市街地にコミュニティ拠点を位置づけています。
- ・居住誘導区域は、生活サービス機能を維持しつつ、暮らし続けることができるよう、<mark>利便性の高い 区域</mark>に設定します。

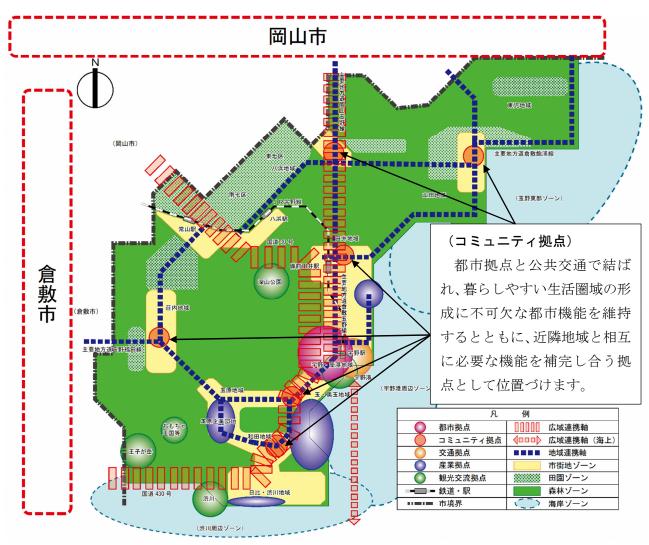


図 将来都市構造図(都市計画マスタープラン)

### ① 中心市街地(まちなか居住区域)

・中心市街地は、多様な都市機能が集積し、徒歩によりアクセスが容易であるため、中心市街地活性 化区域、宇野駅から半径800m圏、市役所前バス停から半径500m圏を目安にまちなか居住区域を 設定します。

#### ② 徒歩や公共交通により都市拠点に容易にアクセスできる区域(居住促進区域)

- ・今後さらなる高齢化の進行が見込まれる中、過度にマイカーに依存しないライフスタイルへの転換が求められています。このため、都市拠点である宇野・築港地域(宇野駅・宇野駅前バス停周辺) に徒歩や鉄道又は路線バスにより、容易にアクセスできる区域とします。
- ・具体的には、鉄道と路線バスの両方が利用しやすい環境にある鉄道駅から半径 800m圏、かつ1日 25 便 (1 時間に 2~3 本) 以上の頻度で連絡する路線バス停から半径 500m圏 を目安に居住促進区域を設定します。

#### (参考)

- ・鉄道駅の800m圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月 国土交通省都市局都市計画課)を参考に設定。
- ・バス停 500m圏は、高齢者の一般的な徒歩圏を参考に設定。
- ・市民アンケートによる「スーパーやバス停などに徒歩で行く場合の限界時間」は、10 分程度までが約7割、5分程度までが約3割(時速4 kmで換算すると $10 \text{ 分} \div 700 \text{ m}$ 、5分 $\div 300 \text{ m}$ )
- ・JR 宇野線(宇野駅)の運行本数 25 便/日。

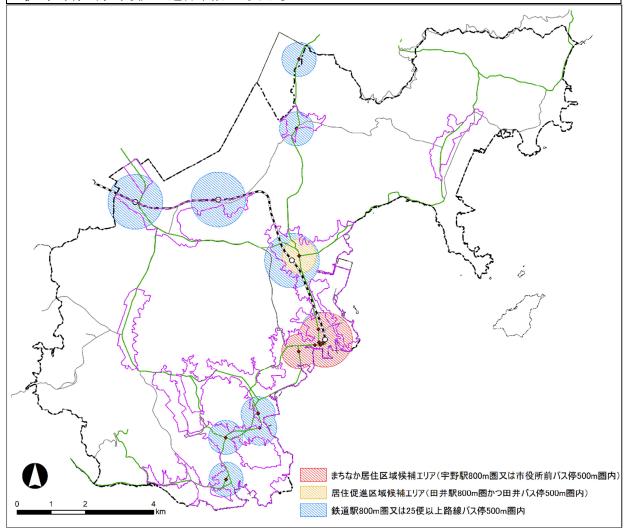


図 鉄道駅 800m圏、1日 25 便以上停車する路線バス停 500m圏



図 玉野市内の路線バス停車便数別バス停数

#### 【居住誘導区域外の区域の設定】

#### (一般居住区域)

- 〇比較的便利な交通環境の中で多様な都市機能を利用できる市街地
- ・鉄道駅から半径 800m圏、または1日25 便(1時間に2~3本)以上の路線バス停から半径500m圏 を目安に一般居住区域(居住誘導区域外)を設定します。

#### (生活拠点区域)

- 〇自動車や自転車での移動を主体としながら、公共交通により多様な都市機能を利用できる市街地
- ・日常生活に必要な各種生活関連施設が徒歩圏内など、近くに立地していることは、地域の生活利便 性を担保するために重要な条件といえます。
- ・市民アンケートでは食料品、日用品等の店舗や診療所、金融機関が暮らしに身近な場所にあることが望ましいとの回答が多くなっています。
- ・日常生活を支える医療、金融、商業の3種類の<mark>都市機能が集積しているエリア (3種類以上の施設から徒歩圏 (500m 圏域) 内のエリアを目安)</mark>を生活拠点区域 (居住誘導区域外) に設定します。 (次図参考)

#### (郊外居住区域)

- 〇自動車や自転車での移動を主体として既存インフラを活かしたこれまで通りの暮らしを続けられる市街地
- 市街化区域内の居住誘導区域、一般居住区域、生活拠点区域以外の区域
- ※除外区域(自然債がハザードエリア、土地利用規制エリア等)は含めない

#### (集落区域)

- ○自然環境や営農環境の保全を基本とし、無秩序な市街化を抑制する地域
- 市街化区域調整区域

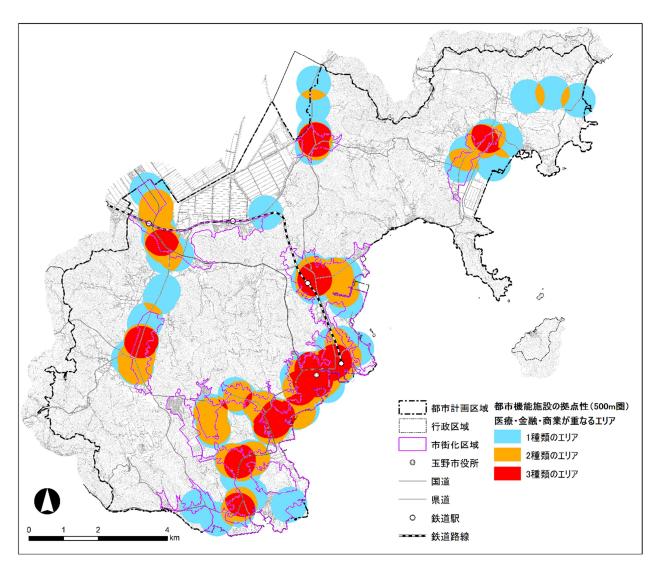


図 生活利便施設(商業、医療、金融の3機能)集積エリア

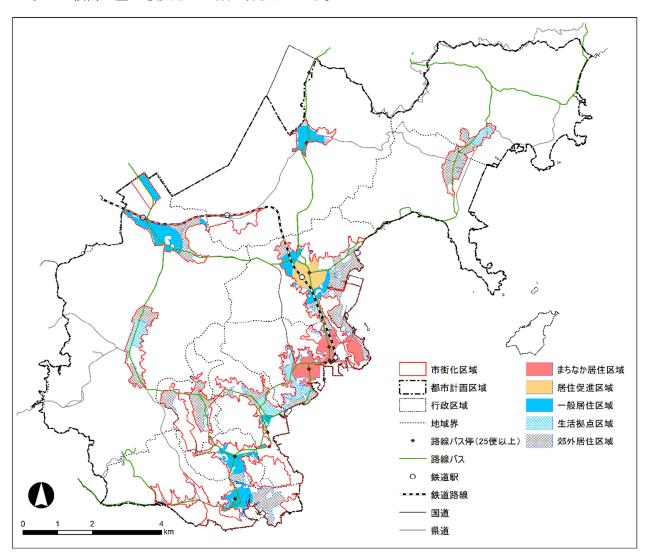


図 居住誘導区域等(案)

(参考) 各区域の面積・人口・人口密度

	面積	R2人口	R27人口	R2人口密度	R27人口密度
	(ha)	(人)	(人)	(人/ha)	(人/ha)
市街化区域	1,769.0	46,863	29,390	26.5	16.6
■居住誘導区域	187.9	5,710	3,692	30.4	19.6
①【まちなか居住区域】	124.1	3,442	2,123	27.7	17.1
②【居住促進区域】	63.8	2,267	1,569	35.5	24.6
■居住誘導区域外(市街化区域)	1,581.1	41,153	25,698	26.0	16.3
③【一般居住区域】	257.7	8,483	5,605	32.9	21.7
④【生活拠点区域】	113.8	4,032	2,360	35.4	20.7
⑤【郊外居住区域】	492.4	13,912	8,620	28.3	17.5
※居住誘導区域外の内、上記③~⑤以外のエリア	717.2	14,727	9,114	20.5	12.7
集落区域(市街化調整区域)	8,504.0	9,614	6,029	1.1	0.7

居住誘導区域及び居住誘導区域外(市街化区域)の面積はハザードエリア及び土地利用規制エリアを除外したもの居住誘導区域面積:約188ha(市街化区域の11%) 人口:約5,700人(市街化区域の12%)

(参考) 居住誘導区域の用途地域に占める面積比率の全国平均は63.5%、中国地方平均59.4%(復建調査設計㈱調べ)

## 表 居住誘導区域の設定根拠

	【まちなか居住区域】
	・中心市街地活性化区域、宇野駅から半径 800m圏、市役所前バス停
	から半径 500m圏
居住誘導区域に含むエリア	【居住促進区域】
	・鉄道駅から半径 800m圏、かつ1日 25 便(1時間に 2~3本)以上
	の頻度で連絡する路線バス停から半径 500m圏
	【一般居住区域】
	・鉄道駅から半径 800m圏、または 1 日 25 便(1 時間に 2~3 本)程
	度の路線バス停から半径 500m圏
	【生活拠点区域】
	・日常生活を支える医療、金融、商業の3種類の都市機能が集積して
   居住誘導区域外のエリア	いるエリア(3種類以上の施設から徒歩圏(500m 圏域))
店住誘導区域外のエリア	
	【郊外居住区域】
	・市街化区域内の居住誘導区域、一般居住区域、生活拠点区域以外の
	区域
	【集落区域】
	・市街化調整区域
	【自然災害ハザードエリア】
	・玉野市防災ハザードマップにおける平成 16 年台風第 16 号の規模に
	基づく高潮モデル(3.0m以上)
	·津波浸水想定区域(2.0m以上)
見な手道点はなる吸引する	· 急傾斜地崩壊危険区域
居住誘導区域から除外する	・土砂災害特別警戒区域
エリア	・土砂災害警戒区域
	【土地利用規制エリア等】
	・工業専用地域
	・工業地域のうち大規模工場用地、工場集積地等
	- 臨港地区

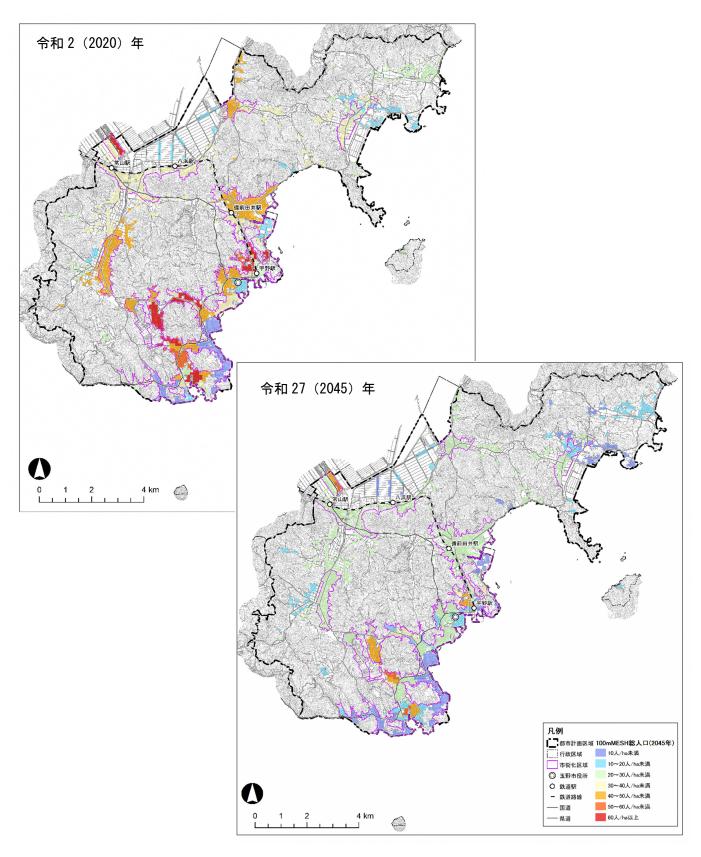


図 100mメッシュ別人口 令和 2 (2020) 年⇒令和 27 (2045) 年

出典: 国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツール (R2 国調対応版)