

# 西尾市立地適正化計画

都市計画マスタープラン等策定委員会資料

令和 4 年 3 月 29 日開催

# 目次

序章 計画策定の主旨.....	1
1. 立地適正化計画制度の背景と目的.....	1
2. 立地適正化計画に記載する事項.....	2
3. 西尾市立地適正化計画策定の目的 .....	3
4. 計画の位置づけ.....	4
5. 主な上位・関連計画の概要 .....	5
6. 計画対象区域 .....	13
7. 目標年次.....	13
第Ⅰ章 課題分析と解決すべき課題.....	14
I-1. マクロ分析（市全体） .....	14
1. 人口減少・少子高齢化に伴う都市機能の低下.....	14
2. 高齢化の進行に伴う扶助費の増加.....	16
3. 生産年齢人口の減少に伴う市税への影響 .....	18
4. 公共交通サービスの低下のおそれ.....	20
I-2. ミクロ分析（地域） .....	22
第Ⅱ章 まちづくりの基本方針 .....	28
1. 立地の適正化に関する基本的な方針.....	28
2. 将来人口 .....	29
3. 将来都市構造 .....	30
第Ⅲ章 居住誘導区域 .....	33
1. 基本的考え方 .....	33
2. 区域設定の考え方.....	33
3. 区域の設定.....	37
第Ⅳ章 都市機能誘導区域及び誘導施設 .....	49
IV-1. 都市機能誘導区域 .....	49
1. 基本的考え方 .....	49
2. 区域設定の考え方.....	49
3. 区域の設定（案） .....	50

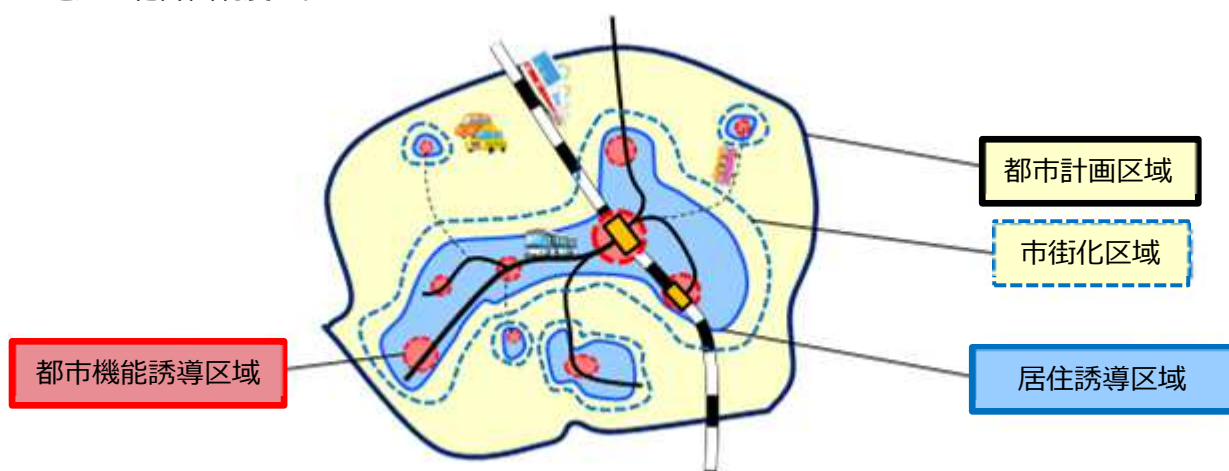
# 序章 計画策定の主旨

## 1. 立地適正化計画制度の背景と目的

我が国では、人口の急激な減少、高齢化等を背景として、医療、福祉、商業等のサービスの維持が困難になるおそれや、住宅需要の低下に伴う空家・空地の増加等の様々な課題に対応するため、都市再生特別措置法の改正に伴い、立地適正化計画制度が平成 26 年に制定されました。

立地適正化計画制度は、進行する人口減少社会における持続可能な都市づくりを進めるため、居住誘導区域や都市機能誘導区域等を定め、居住や都市の生活を支える機能（医療、福祉等）の誘導によるコンパクトな市街地の形成と、地域公共交通網の充実、防災まちづくりの連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク<sup>※</sup>』を進めるものです。

立地適正化計画制度のイメージ



資料：国土交通省

都市計画区域	道路、公園、下水道などの整備や土地利用に関する都市計画を考える上で、最も基本となる区域のこと。
市街化区域	既に市街地を形成している区域とおおむね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。市街化区域外の市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域のこと。
居住誘導区域	人口減少の中にあっても、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居住を誘導すべき区域のこと。
都市機能誘導区域	医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や地域生活拠点に誘導・集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のこと。なお、都市機能誘導区域には、誘導施設（都市機能増進施設）を定めることとされている。

※コンパクトシティ・プラス・ネットワーク：人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心して暮らせるよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

## 2. 立地適正化計画に記載する事項

都市再生特別措置法第 81 条第 2 項に基づき、立地適正化計画に記載する主な事項は以下のとおりです。

項目	記載内容	根拠法
立地適正化計画区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地適正化計画制度を適用する範囲。 (都市計画区域)</li> </ul>	都市再生特別措置法 第 81 条 2 項
立地の適正化に関する基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>中長期的に都市での生活を支えることが可能となるようなまちづくりの理念や目標等を定める。</li> </ul>	同法 第 81 条 2 項 1 号
居住誘導区域 <sup>※1</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、居住を誘導する区域。</li> <li>都市機能が一定程度集積している区域やその周辺、駅・バス停からの徒歩圏に指定。</li> </ul> <p>※区域外において、3戸以上の住宅の建設や 1000 m<sup>2</sup>以上の住宅地の開発をする際には届出が必要。</p>	同法 第 81 条 2 項 2 号
都市機能誘導区域 <sup>※2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。</li> <li>都市機能が一定程度充実している区域や都市の拠点となるべき区域等に指定。</li> <li>当区域には、都市の中心拠点としての誘導を図る都市機能（誘導施設）を定める。</li> </ul>	同法 第 81 条 2 項 3 号
誘導施設 <sup>※3</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>誘導施設は、都市機能誘導区域に誘導する施設であり、全市又は地域全体を対象としたサービスを提供する施設。</li> </ul> <p>※都市機能誘導区域外における施設の建設等、都市機能誘導区域内における施設の休止・廃止を行う際には届出が必要。</p>	
誘導施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住誘導区域に居住を誘導するための施策や都市機能誘導区域に誘導施設を誘導するための施策。</li> <li>防災指針に基づき、居住誘導区域内を基本として、防災・減災上の課題に対応する取組。</li> </ul>	同法 第 81 条 2 項 6 号
防災指針 <sup>※4</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる、都市の防災に関する機能の確保に関する方針を定める。</li> </ul>	同法 第 81 条 2 項 5 号

注：下線部は、居住誘導区域、誘導施設の設定に関する届出の概要を示す。

※1 **居住誘導区域**：人口減少の中にあっても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、居住を誘導すべき区域のこと。

※2 **都市機能誘導区域**：医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域で、居住誘導区域内に設定する。

※3 **誘導施設**：都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設のこと。

※4 **防災指針**：災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進、防災施策との連携強化など、安全なまちづくりに必要な対策を計画的かつ着実に講じるため、立地適正化計画に定めるもの。



### 3. 西尾市立地適正化計画策定の目的

平成 27 年 10 月 1 日現在において、都市計画区域に対し、市街化区域面積の割合は約 18%、市街化区域人口の割合は約 68%と、市街地は比較的コンパクトに形成されています。

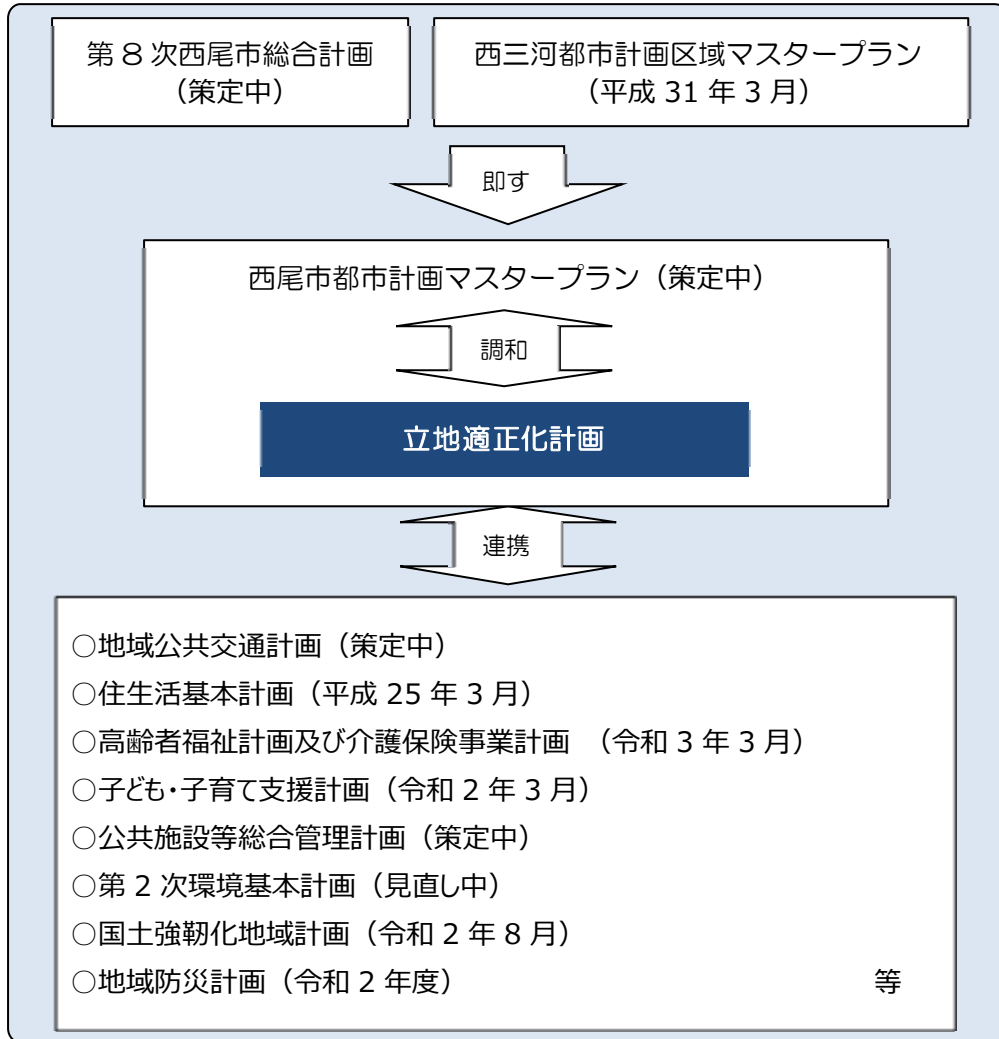
西尾市の人口は増加傾向にありますが、高齢化が進行している一方、生産年齢人口（15～64 歳）、年少人口（14 歳未満）は減少傾向にあり、本市の推計では令和 12 年をピークに人口は減少に転じることが予測されています。

このため、今後の人口減少を抑制し、生活サービス等の維持・向上を図るため、現状の人口構造や見通し、都市機能立地の現状分析を行った上で、医療、福祉、商業、公共交通等の都市機能に係わる適正な誘導方針や誘導区域等を明らかにする立地適正化計画を策定し、安全・快適でコンパクトなまちづくりに取り組むことを目的とします。

#### 4. 計画の位置づけ

西尾市立地適正化計画は、「第8次西尾市総合計画」や「西三河都市計画区域マスタープラン（西三河都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）」に即するとともに、「西尾市都市計画マスタープラン」との調和を保ち定めるものです。

また、本計画とあわせて、市民の暮らしや、交流と活性化を支える公共交通の充実をめざす「西尾市地域公共交通計画」などの関連計画との連携・整合を図り、持続可能な都市の構築をめざすものです。



5. 主な上位・関連計画の概要

(1) にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）

にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）（策定中）	
まちづくりの理念	活力・創造 ～地域特性を活かして新たな魅力を創造する～ 安心・便利 ～市民の暮らしを守りゆとりある暮らしを育む～ 自立・共創 ～誰もが活躍する共創のまちづくり～
将来都市像	「もっとワクワクするまち にしお」
基本目標	新たな魅力に挑戦するまち ～産業・文化・スポーツ振興分野～ 誰もがほっとする持続可能なまち ～社会基盤分野～ とともに楽しみ、ともに学び、ともに夢みるまち ～子育て・教育分野～ 健康をつなげ 幸せがつながるまち ～健康・福祉分野～ いのちを守る 暮らしを守る 環境を守るまち ～自然環境・生活分野～ 誰もがキラキラと輝き、誇り・愛着の持てるまち ～市民・行政分野～
土地利用構想イメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <p><b>広域都市軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)名豊道路(国道23号)</li> <li>(都)衣浦岡崎線</li> <li>(都)国道247号線</li> <li>(都)安城一色線</li> <li>(都)衣浦蒲郡線</li> <li>(県)幸田幡豆線</li> <li>名浜道路(□□□)</li> </ul> <p><b>都市軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>中心拠点～(都)花蔵寺花ノ木線～</li> <li>(都)荻原川畑吉田線</li> <li>中心拠点～(都)西尾幡豆線</li> <li>中心拠点～(都)斉藤一色線</li> </ul> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>交通軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>--- 名鉄西尾・蒲郡線</li> <li>— 航路</li> </ul> <p><b>利活用検討区域</b></p> <p>愛知県と連携し、利活用を検討していく区域</p> </div> <div style="width: 30%;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 中心拠点</li> <li>● 地域生活拠点</li> <li>● 新拠点</li> <li>● 産業拠点</li> <li>● 交流拠点</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 住居系市街地ゾーン</li> <li>■ 工業系市街地ゾーン</li> <li>■ 田園・集落ゾーン</li> <li>■ 自然環境保全ゾーン</li> </ul> </div> </div> <p>本イメージは、総合計画の計画期間を超える将来的な構想も含んでおり、総合計画の計画期間に限定したものではありません。</p>

(2) 西三河都市計画区域マスタープラン

西三河都市計画区域マスタープラン（平成 31 年 3 月策定）	
基本理念	<p>「元気」</p> <p>物流拠点である衣浦港および広域交通体系を活かし、自動車産業を中心に最先端の技術などを生み出す工業や盛んな農業が力強く発展する都市づくりを進めます。</p> <p>「暮らしやすさ」</p> <p>歴史・文化・自然などの地域の資源を大切にしながら、働く場と生活の場が近接し、便利で快適に暮らすことができる都市づくりを進めます。</p>
将来都市構造	<p>● 国土利用計画 （主要な都市計画の決定等の方針）</p>
都市づくりの目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換</li> <li>②リニア新時代に向けた地域特性を最大限活かした対流の促進</li> <li>③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進</li> <li>④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保</li> <li>⑤自然環境や地球温暖化に配慮した環境負荷の小さな都市づくりの推進</li> </ol>
土地利用 （主要な都市計画の決定等の方針）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●住宅地については、公共交通を利用しやすい鉄道駅やバス停の徒歩圏、市役所などの徒歩圏を中心に住宅地を配置し、自動車に過度に頼らない歩いて暮らせる生活圏の構築を進め、集約型都市構造への転換を図ります。</li> <li>●商業地については、主要な鉄道駅周辺などの中心市街地や生活拠点となる地区に商業・業務、医療・福祉などの都市機能の集約を進め、機能の充実を図るとともに、集約型都市構造への転換を図ります。</li> <li>●工業地については、東名・新東名高速道路や伊勢湾岸自動車道などのインターチェンジ周辺や主要な幹線道路の周辺、衣浦港の臨海部など、交通の利便性が高く物流の効率化が図られる地域や既に工場が集積している工業地の周辺に配置を促進します。</li> <li>●市街化区域における農地は、市民の農とのふれあいの場、防災空間、良好な景観や都市環境を形成するオープンスペースとしての多面的な機能を発揮することが期待されることから、宅地化を前提とせず、地域特性に応じて生産緑地制度の活用などにより都市農地として保全および活用を図ります。</li> </ul>

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>●災害の発生の恐れのある土地の区域、優良な集団農用地など農用地として保全すべき一団の区域、優れた自然環境などのために保全すべき土地の区域については、原則として市街化を抑制します。</li><li>●地域環境の保全や改善または地域活力の向上に貢献すると認められる地区や地域コミュニティの維持・創出に資する地区では、必要に応じ地区計画などを活用することにより地域の実情にあった適正な土地利用を図ります。</li><li>●計画的に市街地整備を行う地区は、農林漁業などの調整を行い、その整備の見通しが明らかになった段階で、住居系市街地については西三河広域都市計画圏で想定した保留人口フレームの範囲内で、また産業系市街地については西三河広域都市計画圏で想定した保留産業フレーム規模の範囲内で、随時、市街化区域に編入します。</li></ul> |
|---|

(3) 西尾市都市計画マスタープラン

西尾市都市計画マスタープラン（改定中）	
都市づくりの目標	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>① 一体感のある都市づくり</p> <p>② 活力のある都市づくり</p> <p>③ 多様な産業を活かした都市づくり</p> <p>④ 防災都市づくり</p> <p>⑤ 自然環境と調和した都市づくり</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>⑥ 環境への負荷を低減した都市づくり</p> <p>⑦ 歴史・文化を活かした都市づくり</p> <p>⑧ 全ての人にやさしい都市づくり</p> <p>⑨ 市民が誇れる都市づくり</p> </div> </div>
将来都市像	<p>(仮)住みたいまち 訪れたいまち ワクワクするまち にしお</p> <p>— 多様性を活かした安全で魅力あふれる都市づくり —</p>
将来都市構造	 <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 30%;"> <p><b>広域都市軸</b></p> <p>(都)名豊道路(国道23号)</p> <p>(都)衣浦岡崎線</p> <p>(都)国道247号線</p> <p>(都)安城一色線</p> <p>(都)衣浦蒲郡線</p> <p>県道幸田幡豆線</p> <p>名浜道路(□□□)</p> <p><b>都市軸</b></p> <p>中心拠点～(都)花蔵寺花ノ木線～ (都)荻原川畑吉田線</p> <p>中心拠点～(都)西尾幡豆線</p> <p>中心拠点～(都)斉藤一色線</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>拠点</b></p> <p>● 都心拠点</p> <p>● 地域生活拠点</p> <p>● 新生活拠点</p> <p>● 交流拠点</p> <p>● 産業拠点(工業系)</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p><b>ゾーン</b></p> <p>■ 市街地ゾーン</p> <p>■ 田園・集落ゾーン</p> <p>■ 山林ゾーン</p> </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p><b>公共交通軸</b></p> <p>----- 名鉄西尾線・蒲郡線</p> <p>—— 名鉄東部交通バス・ふれんどバス</p> <p>—— 航路</p> </div>

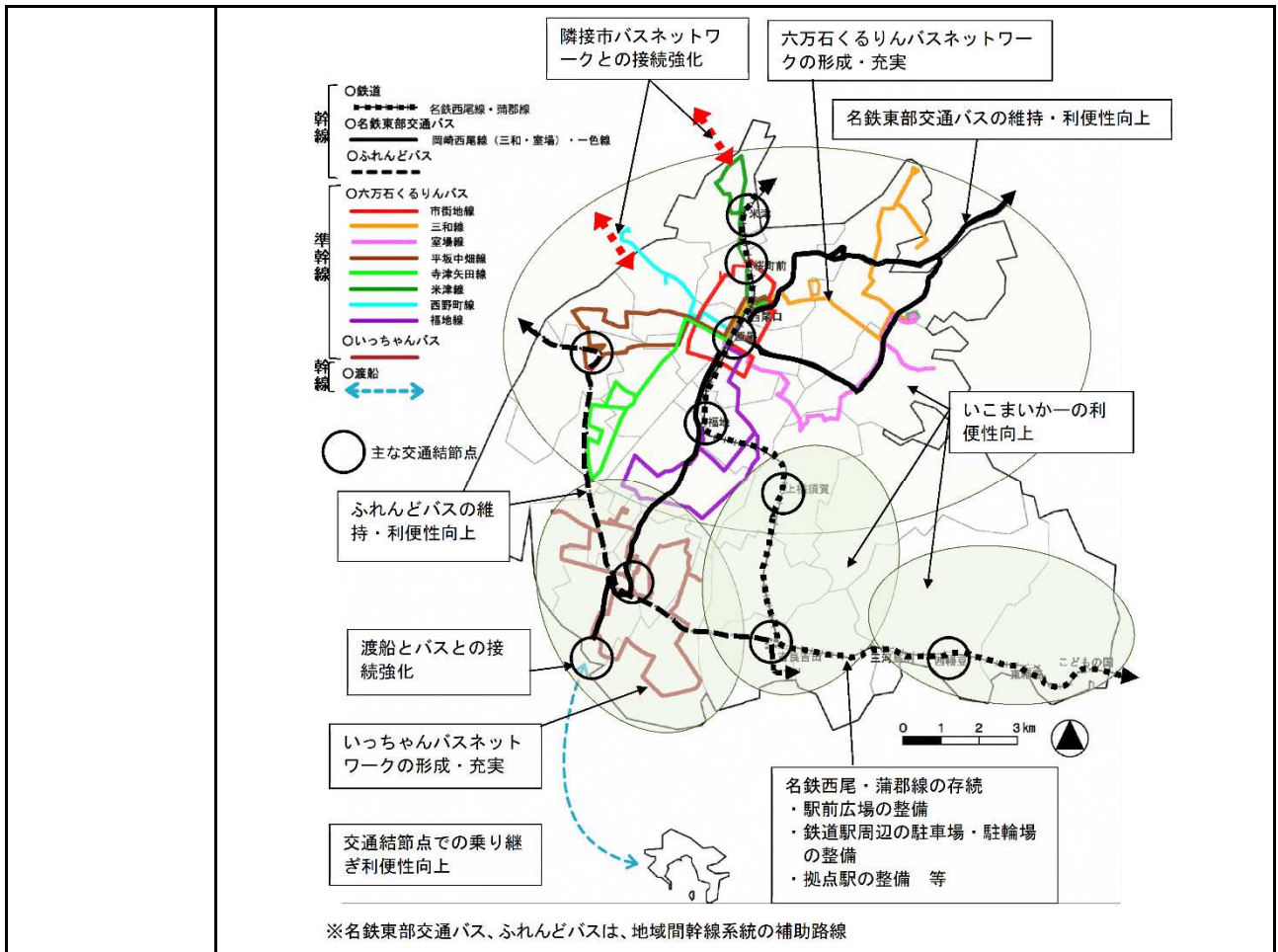


<p>分野別方針の 基本的考え方</p>	<p>○土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街化区域においては、合併の経緯等にも十分留意しつつ、点在する市街化区域の適正な土地利用を誘導し、良好な住宅地、商業地、工業地の実現を図ります。市街化調整区域においては、基本的に無秩序な市街化を抑制するとともに、農地、山林、河川、海岸などの良好な自然環境の保全を図ります。</li> <li>・将来都市像や土地利用、都市機能の集積状況等をふまえ、都心拠点、地域生活拠点、新生活拠点、交流拠点、産業拠点(工業系)の形成を促進しコンパクトな都市形成を図ります。</li> </ul> <p>○道路・交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市間移動や空港・港湾等への円滑なアクセスを支える広域幹線道路、及び市内の移動を支える幹線道路ネットワークの整備により、ヒト・モノの移動環境の充実とともに一体感のある都市づくりの実現を図ります。</li> <li>・各拠点をつなぎ市民生活を支えるとともに、各公共交通が、路線や運行ダイヤ等のサービスで連携することにより、高齢者や来訪者等も利用しやすく便利な公共交通ネットワークの形成を図ります。</li> </ul> <p>○水と緑</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市を特徴づけている三河湾、矢作川や矢作古川の河川、三ヶ根山等の東部丘陵、市街地周辺に広がる農地等、多様性にあふれる豊かな自然環境の保全を図ります。</li> <li>・特に、にぎわいと交流を生み出す場所や、歴史文化を象徴する施設、環境・生態系の保全とレクリエーションの場の周辺は、緑の拠点として位置づけ魅力づくりを促進します。</li> <li>・緑の拠点や軸を位置づけ、水と緑のネットワークの形成を図ります。</li> </ul> <p>○都市防災</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本市は、主に美濃三河高原と岡崎平野に区分でき、岡崎平野には河川が何本も流れ、三河湾に面し長い海岸線を有しているため、集中豪雨等による河川氾濫や浸水被害、南海トラフ地震、津波、高潮等によって大きな被害が発生するおそれがあります。</li> <li>・市民の命や財産を守るため、大地震や気候変動を想定した防災・減災対策の推進とともに、緊急時対策や復興対策の充実を図ります。</li> </ul> <p>○住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口を維持していくことができるように、住まい方や働き方の大きな変化に対応しつつ、多様化する市民ニーズを満たした良質な住宅の供給を誘導します。また、周辺の自然環境との調和や防災機能の充実だけでなく、歴史・文化等の地域資源を活かした景観形成等により、魅力的な住環境整備を促進します。</li> <li>・多様化する市民ニーズに対応した快適な公共サービスを効率的に提供するため、公共公益施設や供給処理施設の充実を図ります。</li> </ul>
--------------------------	--

(4) 西尾市地域公共交通計画

西尾市地域公共交通計画（改定中）	
将来像	「公共交通が市民の暮らしと交流を支えるまち」
基本方針と目標	<p>《基本方針①》相互に連携し利用しやすい公共交通ネットワークの形成            鉄道、バス、タクシー及び渡船が各々の役割分担のもとで相互に連携するとともに、利用実態や住民ニーズに合わせた見直し等により利便性の高い公共交通ネットワークを形成します。</p> <p>目標①－1 鉄道の維持・活性化            目標①－2 ニーズに対応した公共交通ネットワークの充実            目標①－3 次世代に向けた取り組みの推進</p> <p>《基本方針②》交流と活性化を推進            IoT 技術の活用等により利便性を高め、市民だけでなく、本市に来訪する観光客等にも公共交通を利用しやすい環境を整備します。</p> <p>目標②－1 公共交通を使いやすい仕組みの整備            目標②－2 観光利用の促進、まちづくりとの連携強化</p> <p>《基本方針③》持続可能な公共交通の確保            公共交通の魅力を発信することにより、公共交通を利用したくなる環境をつくとともに、地域で支える仕組みを継続することにより、持続可能な公共交通の確保を目指します。</p> <p>目標③－1 公共交通の魅力発信と情報提供            目標③－2 地域で支える仕組みの継続</p>
公共交通ネットワークの方向性	<p>現行の公共交通ネットワークを基本に、幹線、準幹線、支線の役割を踏まえて相互の連携強化、サービスの充実等により、市民や観光客等に利用しやすいネットワークを形成します。</p>





(5) 西尾市国土強靱化地域計画

西尾市国土強靱化地域計画（令和2年3月）	
目指すべき将来の地域の姿	災害に強く、夢や希望の持てるワクワクする西尾市
強靱化の基本目標	①と市民の生命を最大限守る。 ②地域及び社会の重要な機能を維持する。 ③市民の財産及び公共施設、産業・経済活動に係る被害をできる限り軽減する。 ④迅速な復旧復興を可能とする。

<p>強靱化施策の 推進方針</p>	<p>※津波、浸水、土砂災害の自然災害対策について抜粋</p> <p>■津波防災地域づくり</p> <p>○地域の実情に合った避難方法の構築や、津波避難タワーや津波避難誘導看板の作成など、関係機関が連携してハード対策とソフト対策を組み合わせた「多重防御」により被害を最小化する“津波防災地域づくり”を進める。また、近年増加する外国人市民に対応するため、多言語やさしい日本語での情報発信を行う。</p> <p>○「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき指定された津波災害警戒区域において、地域防災計画に定められた要配慮者利用施設などの避難促進施設における避難確保計画の作成など、警戒避難体制の整備を推進する。</p> <p>■ハード対策・ソフト対策を組み合わせた浸水対策の推進</p> <p>○河川堤防の耐震化、長寿命化を始めとするハード対策を推進する。また、併せて、洪水時の避難を円滑かつ迅速に行うため、洪水ハザードマップの作成等のソフト対策も実施し、ハード対策とソフト対策を適切に組み合わせた施策の推進を図る。</p> <p>○市街化の進展や近年の豪雨の頻発・激甚化に対応するため、調整池の整備や内水ハザードマップの作成などにより、総合的な治水対策を推進する。</p> <p>○ハザードマップの作成等については、近年増加する外国人市民に対応するため、多言語やさしい日本語での発信を行う。</p> <p>■土砂災害対策の推進</p> <p>○土砂災害に対する人的被害を防止するため、ハード対策として土石流対策施設、急傾斜地崩壊防止施設、地すべり防止施設といった土砂災害防止施設の整備について、関係機関に働きかける。</p> <p>○土砂災害に対して人的被害を防止するため、関係機関と連携して土砂災害防止施設を適切に維持管理・更新する。</p> <p>○ソフト対策として、土砂災害警戒区域等の指定や土砂災害ハザードマップの作成などにより、警戒避難体制の整備を推進する。</p> <p>○ハザードマップの作成等については、近年増加する外国人市民に対応するため、多言語やさしい日本語での発信を行う。</p>
------------------------	---

## 6. 計画対象区域

本計画は、都市計画区域を対象とします。(都市再生特別措置法第 81 条第 1 項)

## 7. 目標年次

本計画は、おおむね 20 年後の都市の姿を展望し、令和 24 年（2042 年）を目標年次に設定します。

また、おおむね 5 年ごとに記載された施策・事業の実施状況や妥当性等を検討するとともに、上位計画との整合をふまえ、必要に応じて適切に見直しを検討します。

# 第 I 章 課題分析と解決すべき課題

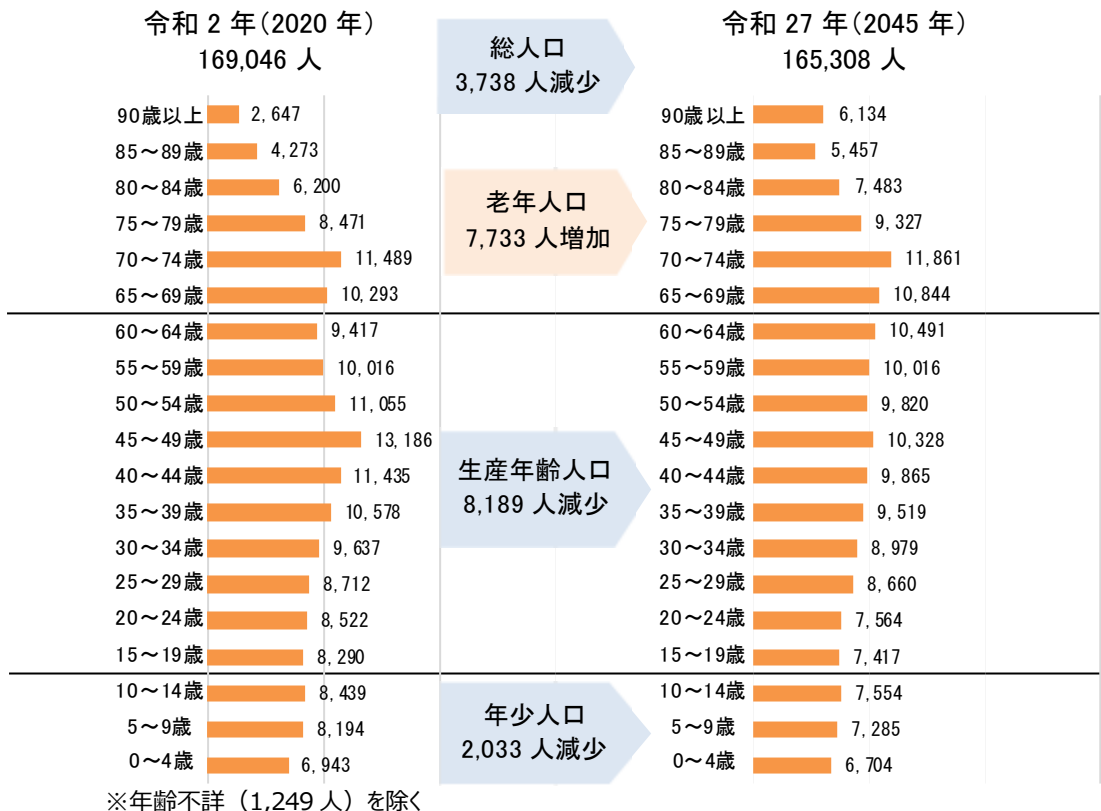
## I-1. マクロ分析（市全体）

人口の見通しについては、国土交通省「都市計画運用指針」※<sup>1</sup>に基づき、国立社会保障・人口問題研究所※<sup>2</sup>の推計値を用いて分析を行っています。課題分析を行う際に、施策や効果を見込んだ将来人口を用いると、他都市との比較が困難になったり、客観的な分析が困難になることから、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を用いることとします。

### 1. 人口減少・少子高齢化に伴う都市機能の低下

#### (1) 現況と動向

- おおむね 20 年後の令和 27 年（2045 年）では、令和 2 年（2020 年）から約 3.7 千人の減少が見込まれています。
- 老年人口が約 7.7 千人の増加、生産年齢人口と年少人口はあわせて約 1 万人の減少が見込まれています。
- 医療・福祉施設における、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率及び利用圏平均人口密度は、県平均、隣接する安城市を下回っています。
- 今後、人口減少・少子高齢化の進行が予測されていることから、人口密度に支えられている医療・福祉、商業等の生活サービス機能の低下が見込まれます。



資料：2020 年は総務省「国勢調査」、2045 年は国立社会保障・人口問題研究所「平成 30 年推計」

※ 1 都市計画運用指針：国土交通省が、都市計画制度を運用するに当たっての原則的な考え方を示したもの。地方自治法第 245 条の 4 の規定に基づき行う技術的な助言の性格を有する。

※ 2 国立社会保障・人口問題研究所：厚生省の人口問題研究所と特殊法人社会保障研究所が統合されて設立された人口・経済・社会保障関連等の調査研究を行う機関。現在は厚生労働省の付属機関。

## 都市構造評価

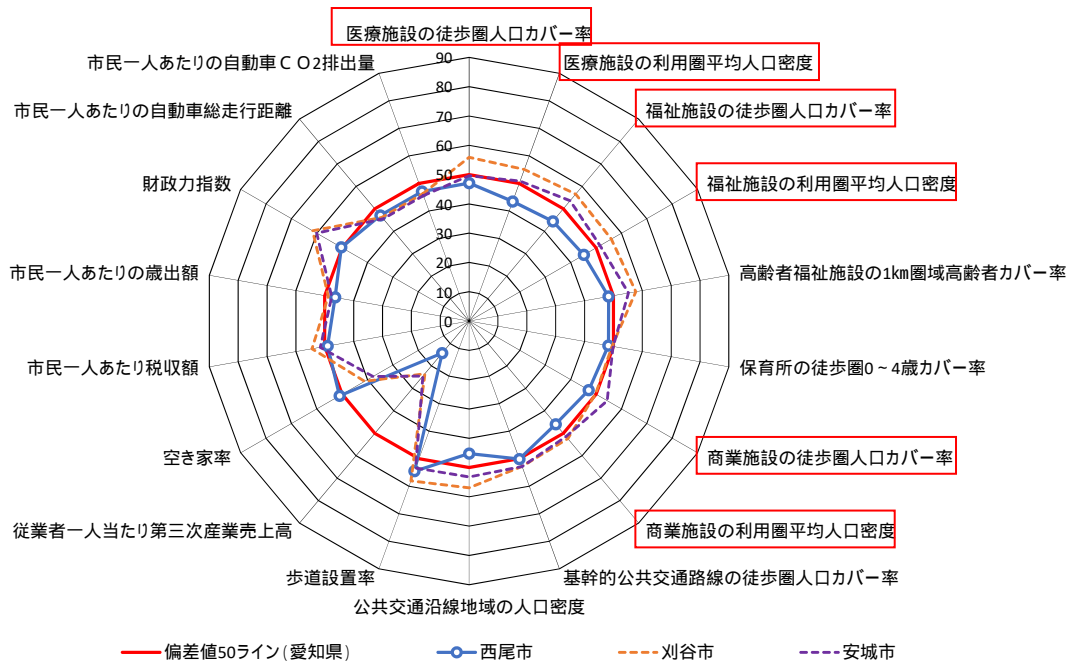
評価分野		評価指標	単位	西尾市	刈谷市	安城市	愛知県
生活の適切な誘導	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	80	96	84	85
		福祉	%	54	83	76	68
		商業	%	53	59	69	64
都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療	人/ha	18	34	28	27
		福祉	人/ha	21	36	30	28
		商業	人/ha	27	36	35	35

注：評価指標については、愛知県と、人口規模が同程度の隣接する刈谷市、安城市と比較している。

資料：国土交通省「都市構造評価指標例データリスト（H30/3/31版）」

都市構造評価レーダーチャート（都市構造評価の愛知県内市町の平均値を50ラインとして偏差値で比較）

較)



レーダーチャートの数値は偏差値を示す。

## (2) 解決すべき課題

### ○拠点周辺における都市機能の維持・誘導

本市では、生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率<sup>※1</sup>や利用圏平均人口密度<sup>※2</sup>の維持・向上を図るため、地域生活圏の中心となる鉄道駅や行政施設等の拠点周辺で、生活サービス施設等の都市機能の維持・誘導を促進するなど、コンパクトな市街地の形成に努める必要があります。

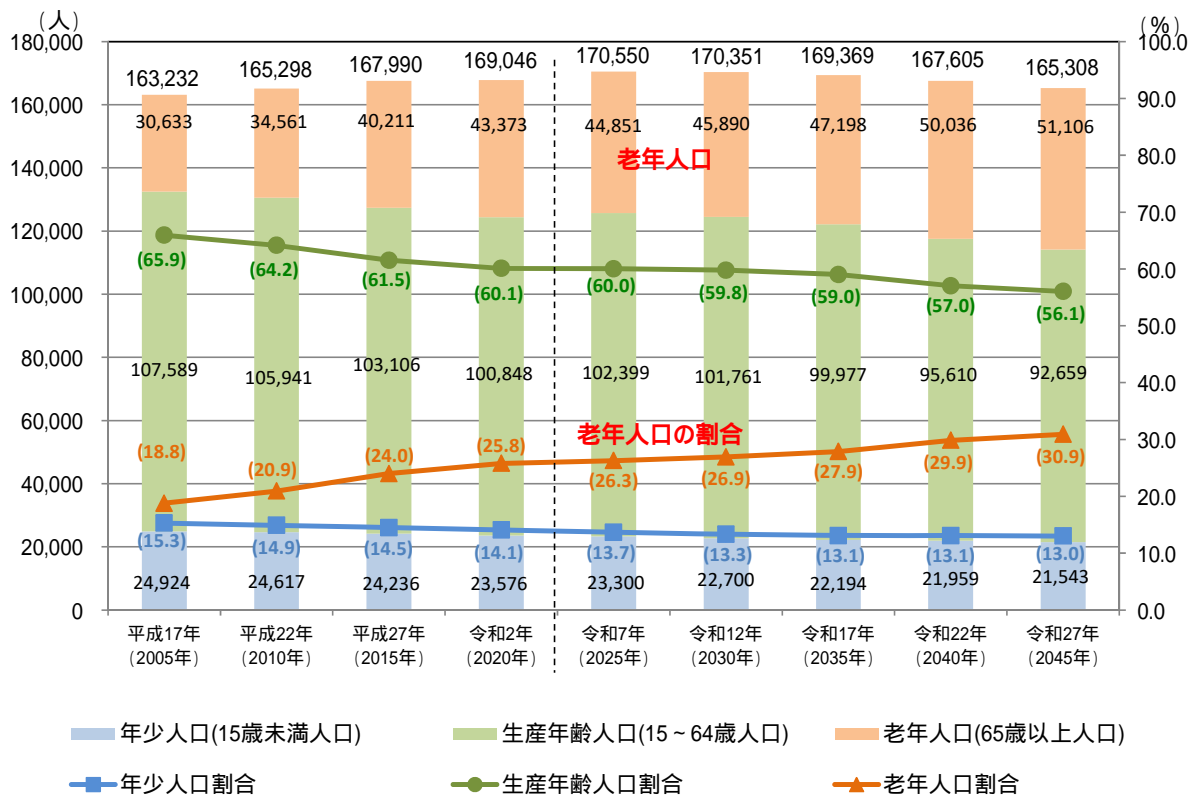
- 1 徒歩圏人口カバー率：総人口に対する一定の徒歩圏内人口の割合。
- 2 利用圏平均人口密度：施設等の利用圏の面積に対する人口の割合。

## 2. 高齢化の進行に伴う扶助費の増加

### (1) 現況と動向

- 高齢化が進行しており、老年人口割合（65歳以上）は、令和27年（2045年）で5.1ポイント増加し、30.9%と見込まれています。
- 歳出においては、医療・福祉等の扶助費は近年横ばいの傾向にあるものの、平成23年度と比較すると増加しています。扶助費のうち老人福祉費は約35%を占めています。
- 今後、老年人口の急激な増加に伴い、歳出に占める扶助費（老人福祉費等）の割合が、更に高まることを見込まれます。

### 年齢3区分別人口の推移

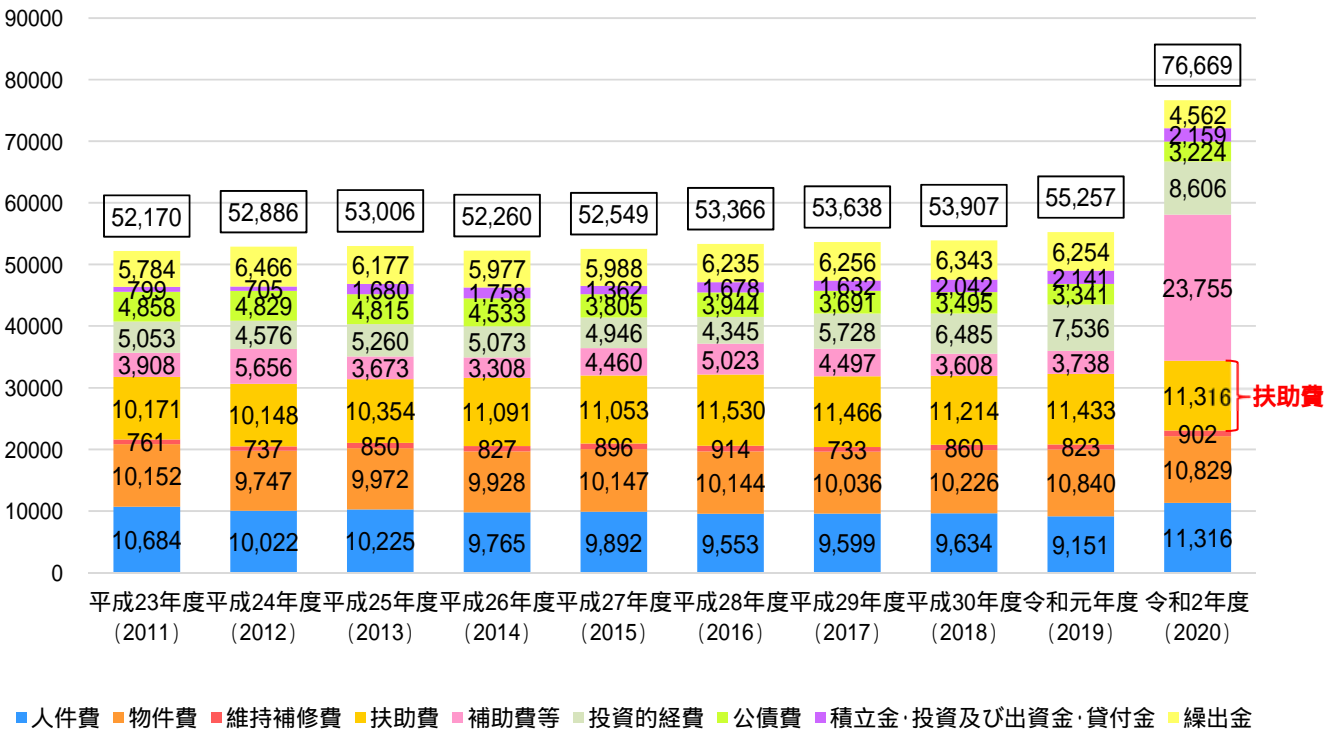


注：年齢3区分別は年齢不詳を除く人口及び構成比。

資料：2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「平成30年推計」

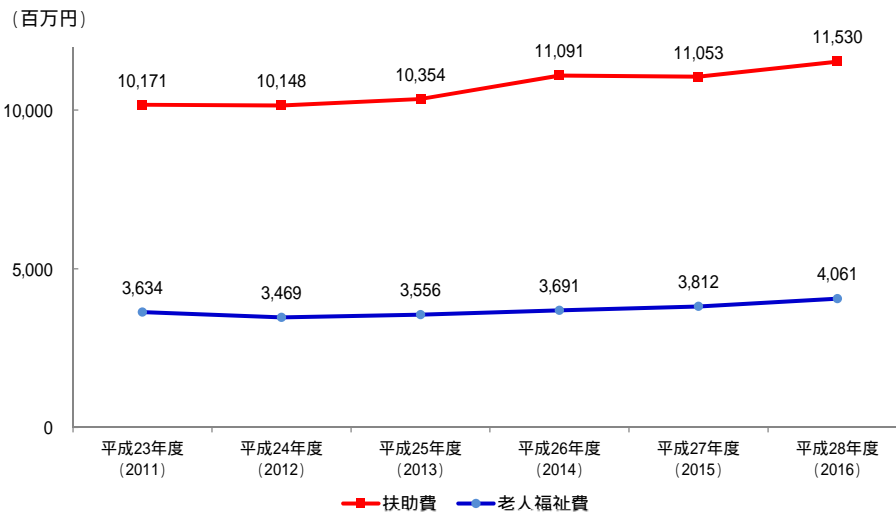
## 歳出決算額の推移

(百万円)



出典：愛知県内市町村の財政状況資料集

## 扶助費における老人福祉費の推移



資料：総務省「統計ダッシュボード」

## (2) 解決すべき課題

### ○誰もが健康で安心して暮らせるまちづくり

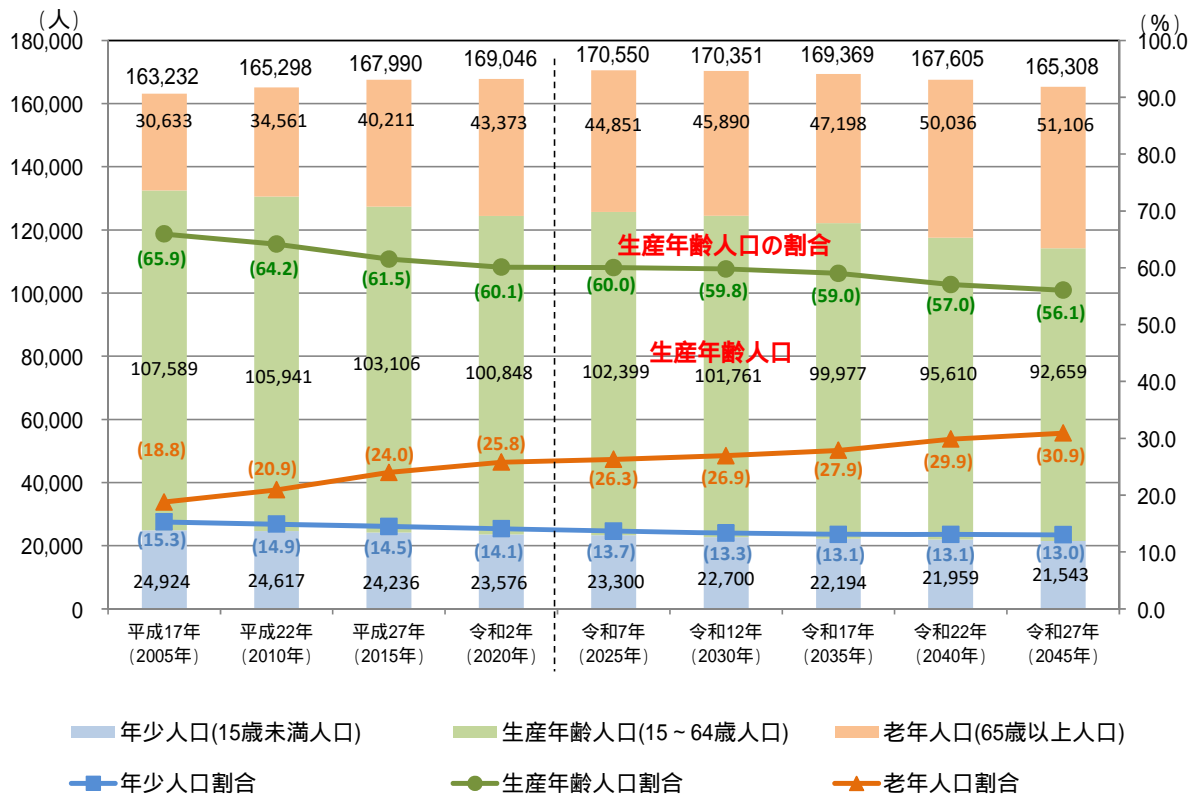
効率的な医療・福祉サービス等を提供しつつ、適切なサービス運営を確保するため、高齢者など誰もが健康で安心して暮らせるまちづくりに取り組む必要があります。

### 3. 生産年齢人口の減少に伴う市税への影響

#### (1) 現況と動向

- 生産年齢人口（15～64 歳）は、大きく減少することが見込まれています。
- 歳入の約 5 割を占める地方税は、平成 30 年度から概ね横ばいの傾向にあります。
- 今後生産年齢人口が大きく減少することが見込まれることから、税収の大幅な減少が見込まれます。

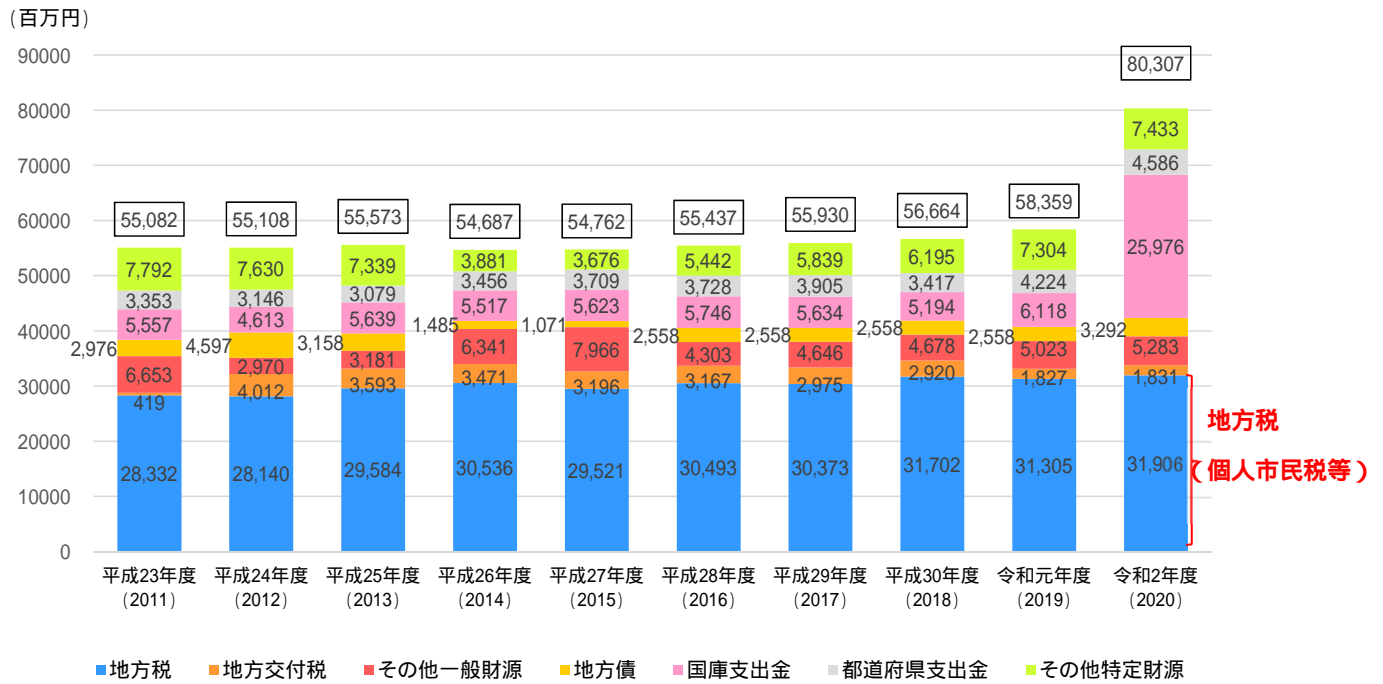
年齢 3 区分別人口の推移



資料：2020年までは総務省「国勢調査」、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「平成30年推計」



## 歳入決算額の推移



出典：愛知県内市町村の財政状況資料集

## (2) 解決すべき課題

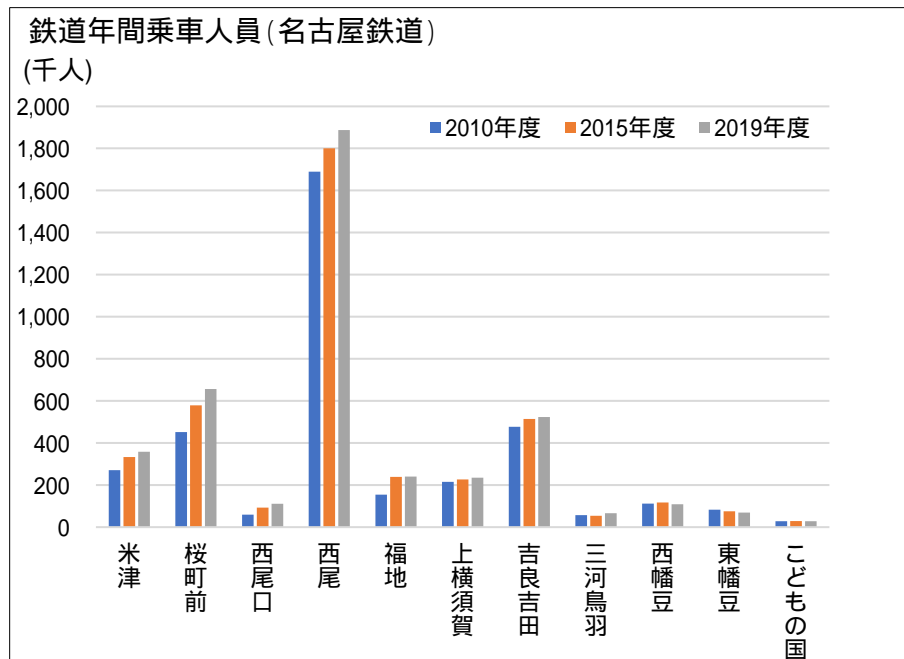
### ○生産年齢人口の減少抑制と市民サービスの確保

税収を持続的に確保し、市民サービスを維持・向上するためには、生産年齢人口の減少を抑制する必要があります。

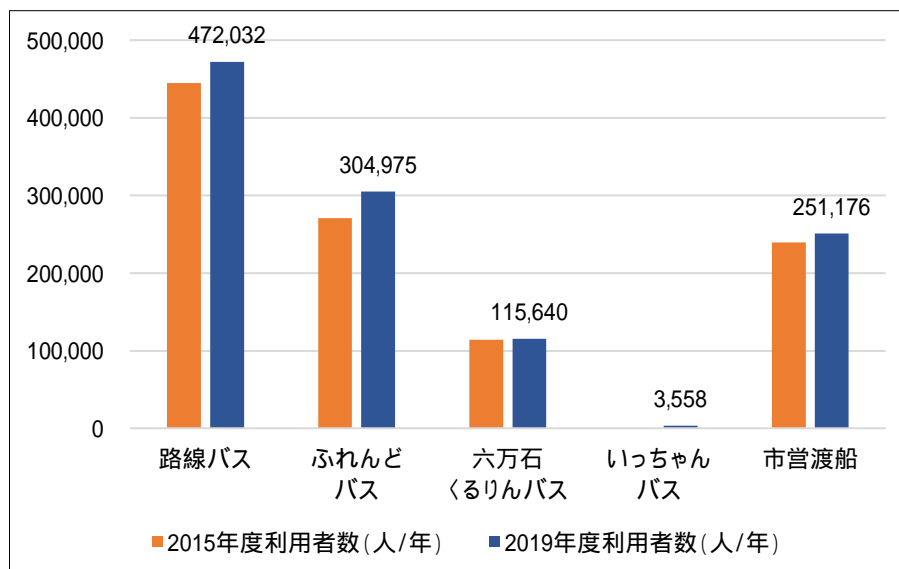
#### 4. 公共交通サービスの低下のおそれ

##### (1) 現況と動向

- 鉄道年間乗車人員は、南部の地区を除いて概ね増加傾向、バス等は増加傾向にあります。
- 都市構造評価では、公共交通沿線の徒歩圏人口カバー率が、比較的低く、公共交通沿線地域の人口密度は、特に低くなっています。
- 今後生産年齢人口の減少が見込まれており、利用客数の大幅な減少が見込まれます。



資料：名古屋鉄道



※名鉄東部交通バスおよびふれんどバスの各年度は、前年10月～当該年9月

資料：西尾市集計

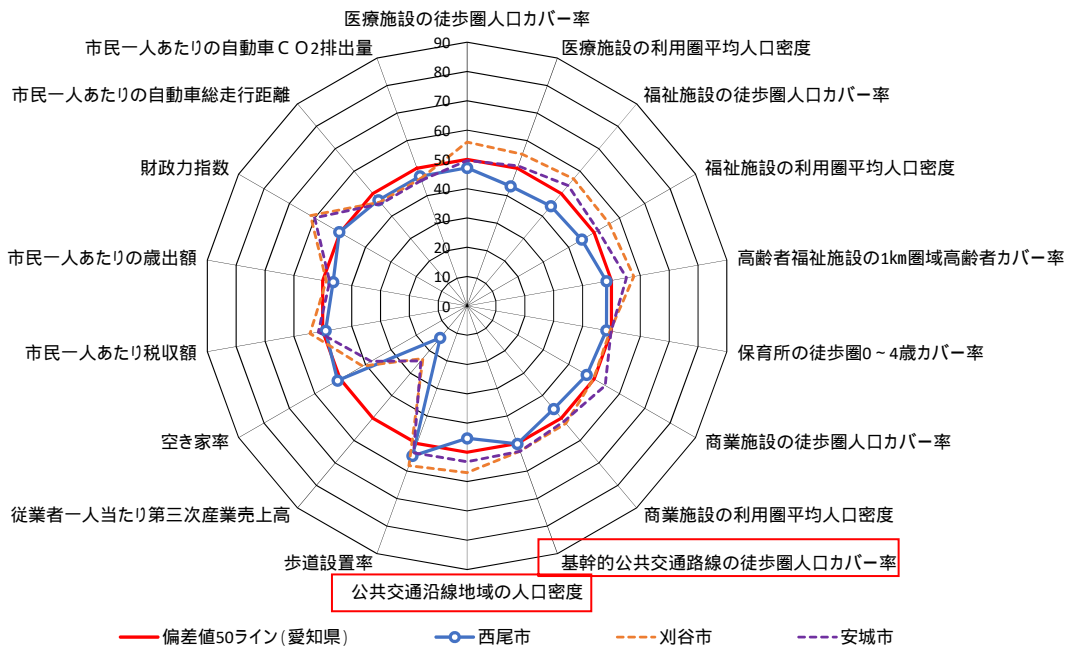
## 都市構造評価

	評価項目	評価指標	単位	西尾市	刈谷市	安城市	愛知県
生活の利便性	居住機能の適切な誘導	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	50	55	55	50
	公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	26	45	39	34

注：評価指標については、愛知県と人口規模が同程度の隣接する刈谷市、安城市と比較している。

資料：国土交通省「都市構造評価指標例データリスト（H30/3/31版）」

## 都市構造評価レーダーチャート（都市構造評価の愛知県内市町の平均値を50として偏差値で比較）



## (2) 解決すべき課題

### ○便利で快適に移動できる公共交通ネットワークの確保

今後人口減少・少子高齢化の進行に伴い、公共交通利用客数の減少が見込まれることから、拠点と各地域、地域間等を結ぶ便利で快適に移動できる公共交通ネットワークの確保に努める必要があります。

## I-2. ミクロ分析（地域）

### （1）現況と動向

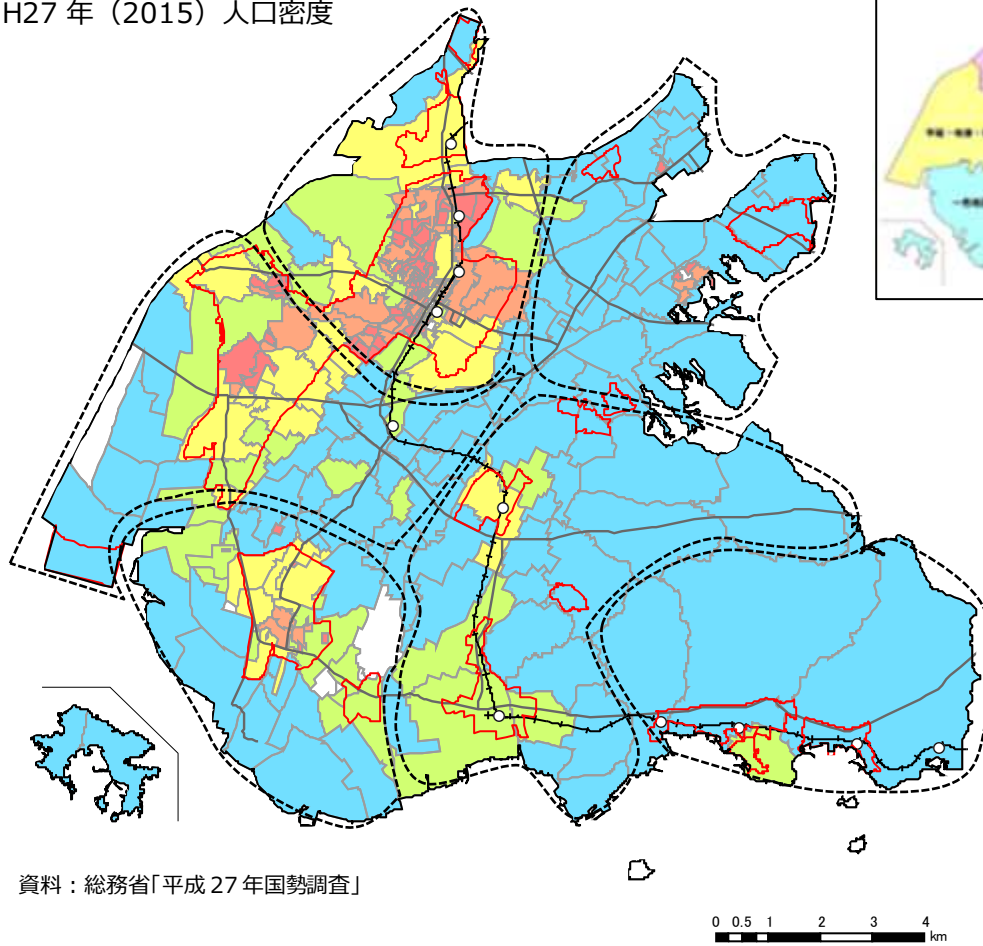
地区別（都市計画マスタープランの地区区分）の現況と動向は以下のとおりです。

地域		人口構造の見通し
西尾地域	西尾・米津地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西尾駅、西尾口駅、桜町前駅周辺の人口密度は概ね 40 人/ha<sup>※1</sup> 以上となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、西尾駅周辺で減少する区域も見られる。</li> <li>・西尾駅、西尾口駅、桜町前駅周辺では老年人口が増加する区域多い。</li> <li>・市街化区域では、津波・洪水による浸水深が 3m<sup>※2</sup> 未満となっている。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は西尾駅、桜町前駅で求められている。</li> </ul>
	平坂・寺津・福地地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の人口密度は 40 人/ha<sup>※</sup> 未満の区域が多いが、土地区画整理事業等の区域は概ね 40 人/ha<sup>※</sup> 以上となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、比較的増加している区域が見られる。</li> <li>・土地区画整理事業等の区域では、老年人口が増加する区域が多い。</li> <li>・市街化区域では、津波・洪水による浸水深が 3m<sup>※2</sup> 未満となっている。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は西尾駅、福地駅で求められている。</li> <li>・幹線道路沿道の商業集積が多い。</li> </ul>
	室場・三和地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の人口密度は概ね 10 人/ha 未満となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、比較的増加している区域も見られる。</li> <li>・地区内では、老年人口が増加する区域が多い。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は西尾駅で求められている。</li> <li>・工業系市街化区域では、洪水による浸水深 3m<sup>※2</sup> 以上の区域が一部見られる。</li> <li>・幹線道路沿道の商業集積が多い。</li> </ul>
一色地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の人口密度は 40 人/ha<sup>※1</sup> 未満の区域が多いが、一色支所周辺の区域は概ね 40 人/ha 以上となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、減少する区域が多い。</li> <li>・一色支所周辺では年少人口が増加する区域が見られ、老年人口は一色支所周辺を除き増加する区域が多い。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は吉良吉田駅、西尾駅で求められている。</li> <li>・市街化区域一色支所周辺では、高潮による浸水深 3m<sup>※2</sup> 以上の区域が広がっている。</li> <li>・幹線道路沿道の商業集積が最も多い。</li> </ul>	
吉良地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の人口密度は 10 人/ha 未満の区域が多いが、吉良吉田駅周辺の区域は概ね 10 人/ha～20 人/ha となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、上横須賀駅周辺、吉良吉田駅周辺で増加する区域が見られる。</li> <li>・地区内では、老年人口が増加する区域が多い。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は吉良吉田駅・上横須賀駅で求められている。</li> <li>・市街化区域吉良吉田駅周辺、高潮による浸水深 3m<sup>※2</sup> 以上の区域が広がっている。</li> <li>・幹線道路沿道の商業集積が最も多い。</li> </ul>	
幡豆地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の人口密度は 10 人/ha 未満の区域が多いが、幡豆支所周辺の区域は概ね 10 人/ha～20 人/ha となっている。</li> <li>・H27～R27 年の人口増減率は、西幡豆駅周辺で増加する区域が見られる。</li> <li>・三河鳥羽駅周辺、西幡豆駅周辺、東幡豆駅周辺で、老年人口が増加する区域が多い。西幡豆駅周辺では、年少人口、生産年齢人口が増加する区域が見られる。</li> <li>・市街化区域では津波による浸水深 3m<sup>※2</sup> 未満となっている。西幡豆駅周辺では土砂特別警戒区域が市街化区域内に一部指定されている。</li> <li>・鉄道駅周辺の施設整備・誘導は東幡豆駅、西尾駅で求められている。</li> </ul>	

※1 人口密度 40 人/ha：市街化区域内の将来人口密度は原則 40 人/ha を下回らないこととされている。

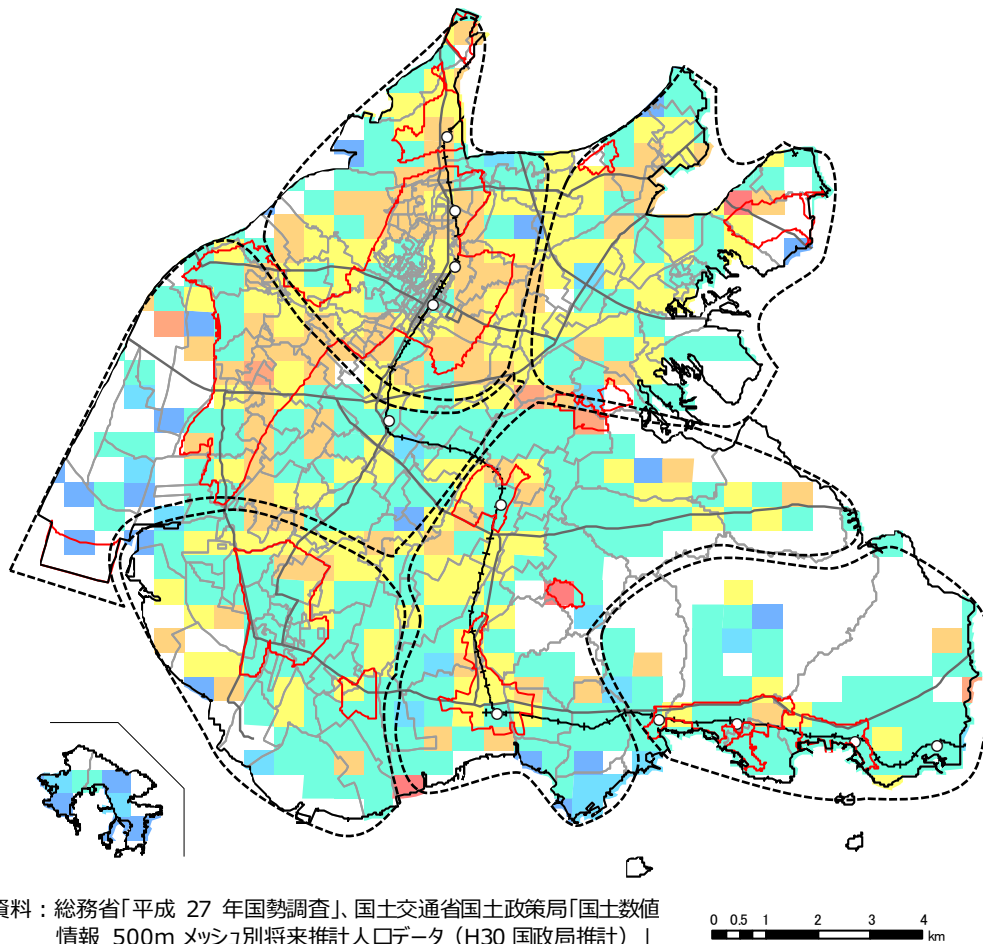
※2 浸水深 3m：概ね建物の 1 階部分を超える浸水の深さ。

H27年(2015)人口密度



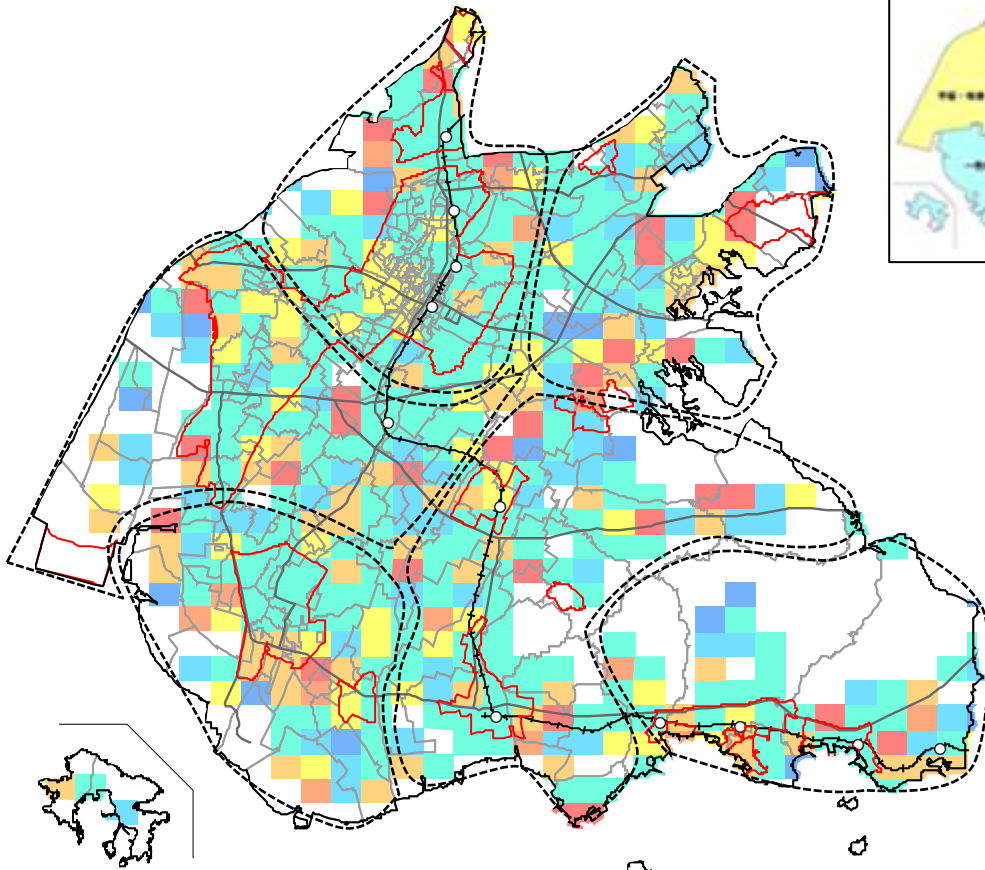
資料：総務省「平成27年国勢調査」

H27年(2015) → R27年(2045)人口増減率



資料：総務省「平成27年国勢調査」、国土交通省国土政策局「国土数値情報 500mメッシュ別将来推計人口データ (H30国政局推計)」

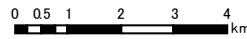
H27年(2015) → R27年(2045) 年少人口増減率



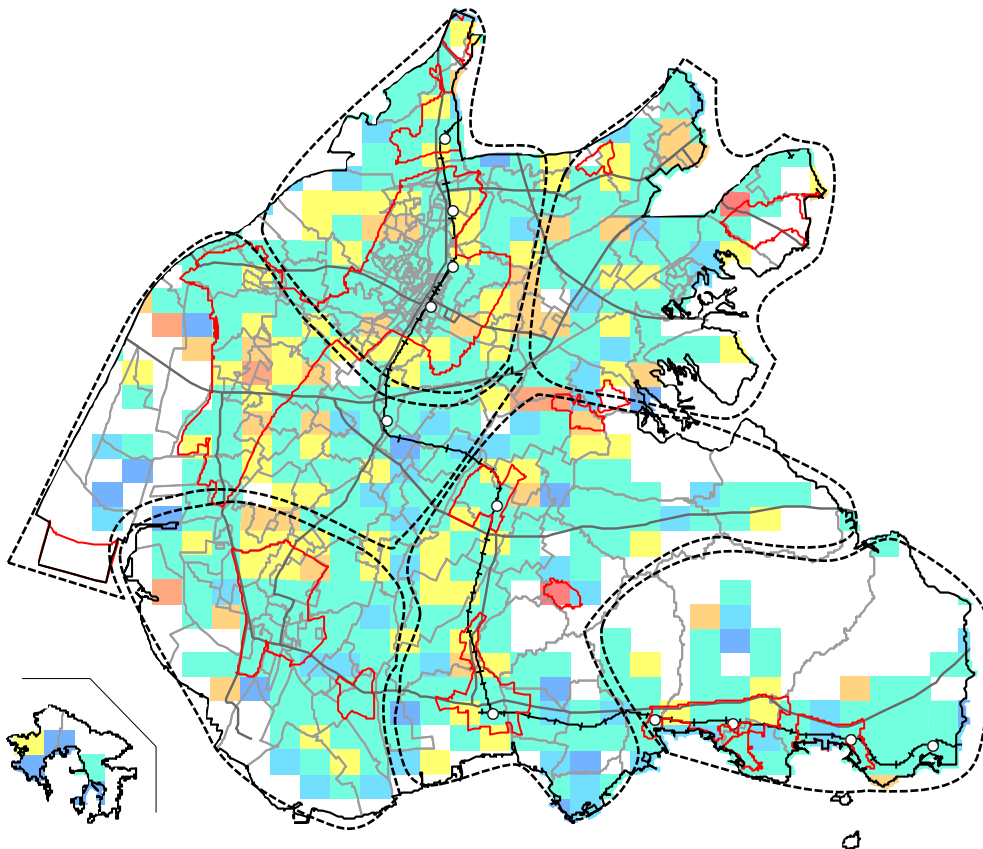
凡例

- 市街化区域界
  - 駅
  - +— 鉄道
  - 主な道路
- 増減率**
- 50%超
  - 30~-50%
  - 5~-30%
  - ±5%
  - +5~30%
  - 30~50%
  - 50%超

資料：総務省「平成27年国勢調査」、国土交通省国土政策局「国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）」



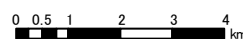
H27年(2015) → R27年(2045) 生産年齢人口増減率



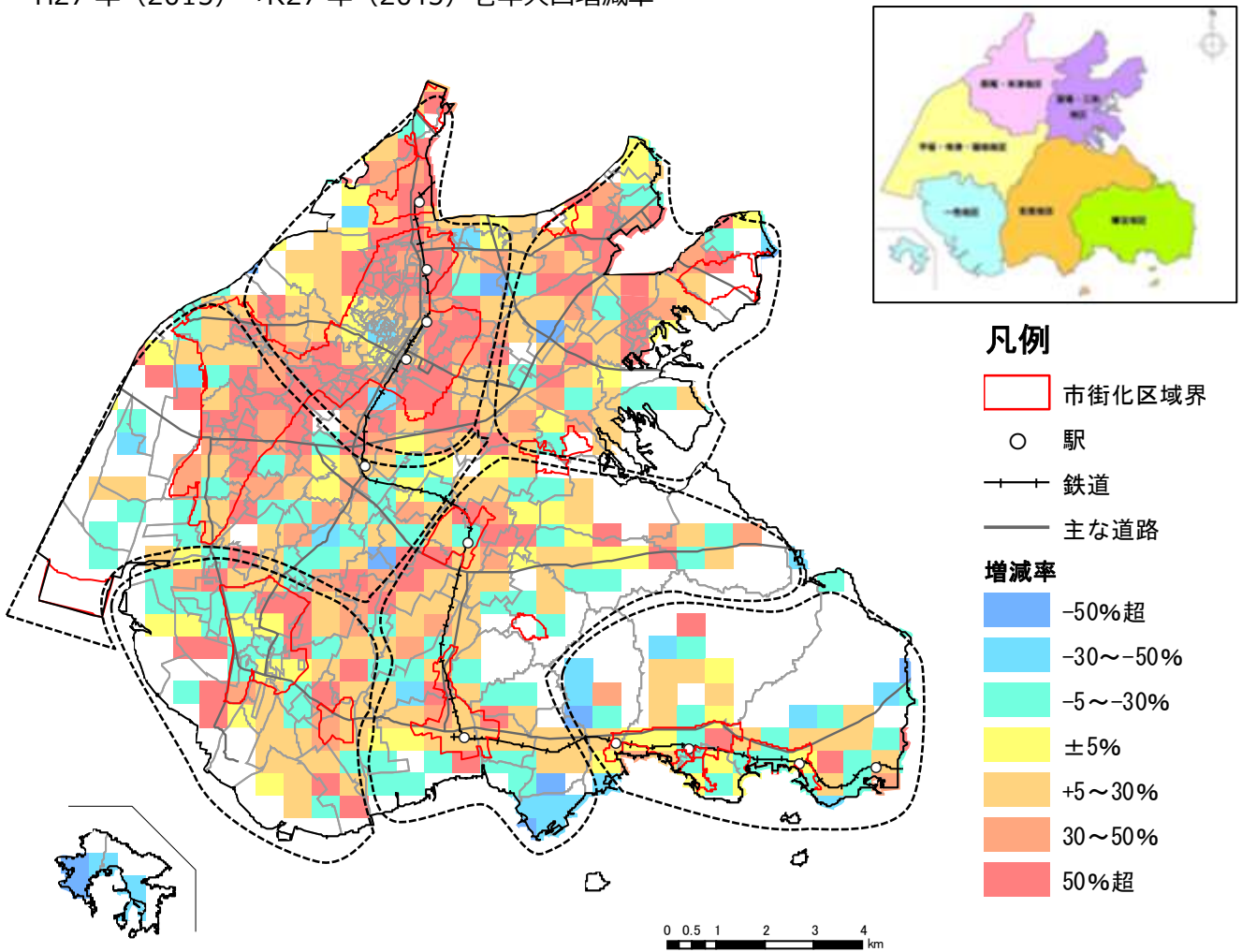
凡例

- 市街化区域界
  - 駅
  - +— 鉄道
  - 主な道路
- 増減率**
- 50%超
  - 30~-50%
  - 5~-30%
  - ±5%
  - +5~30%
  - 30~50%
  - 50%超

資料：総務省「平成27年国勢調査」、国土交通省国土政策局「国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ（H30 国政局推計）」



H27年(2015) → R27年(2045) 老年人口増減率



資料：総務省「平成 27 年国勢調査」、国土交通省国土政策局「国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)」



鉄道駅周辺において、整備・誘導を行った方がよいと思う駅

(第8次西尾市総合計画及び都市計画マスタープラン作成に向けた住民アンケート調査)

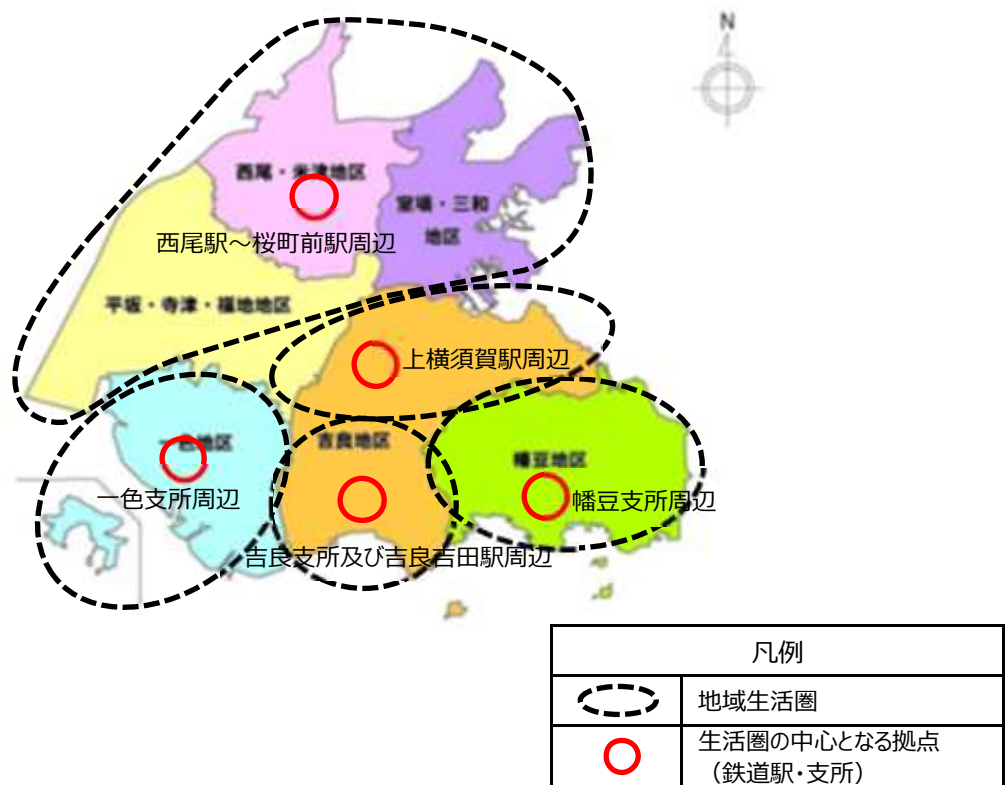
			全体	施設の整備・誘導を行った方がよいと思う駅<1>											
				米津駅	桜町前駅	西尾口駅	西尾駅	福地駅	上横須賀駅	吉良吉田駅	三河烏羽駅	西幡豆駅	東幡豆駅	こどもの国駅	無回答
居住学区(地区別)	西尾	西尾中学	198	4.0	5.1	5.6	53.0	6.6	0.5	4.5	1.5	0.5	0.5	5.6	12.6
		鶴城中学	274	15.0	34.3	9.9	21.5	1.8	1.5	1.1	0.7	0.7	1.5	2.6	9.5
	平坂・寺津・福地	平坂中学	219	6.8	3.7	4.6	48.4	9.6	0.5	4.1	0.9	0.9	0.9	4.1	15.5
		寺津中学	73	5.5	1.4	-	45.2	19.2	-	6.8	-	-	1.4	5.5	15.1
		福地中学	89	-	3.4	-	30.3	44.9	3.4	7.9	-	-	-	2.2	7.9
	室場三和	東部中学	112	5.4	13.4	8.9	40.2	2.7	1.8	0.9	0.9	0.9	0.9	12.5	11.6
		一色	一色中学	198	2.5	2.0	2.0	26.3	16.7	0.5	32.3	-	0.5	1.0	1.5
		佐久島 しおさい学校	3	-	-	-	33.3	33.3	-	33.3	-	-	-	-	-
	吉良	吉良中学	205	0.5	2.0	0.5	16.6	2.4	28.3	33.7	1.5	1.5	1.0	3.4	8.8
	幡豆	幡豆中学	124	-	0.8	0.8	20.2	-	0.8	12.9	7.3	11.3	22.6	10.5	12.9



(2) 解決すべき課題

- 鉄道駅等を中心とする地域生活圏は、生活サービス施設の立地状況や鉄道駅乗降客、市民の意向等を踏まえると、西尾駅周辺（西尾・米津地区、平坂・寺津・福地地区、室場・三和地区、幡豆地区）、一色支所周辺（一色地区）、上横須賀駅及び吉良吉田駅周辺（吉良地区）、幡豆支所周辺（幡豆地区）を中心とする圏域が考えられます。
- 各地域生活圏は、年少人口及び生産年齢人口の減少、老年人口の増加が見込まれており、定住環境の整備や高齢者等に対応するまちづくり、公共交通の維持等に取り組む必要があります。
- 一色支所周辺及び吉良吉田駅周辺の市街化区域では、高潮による浸水深 3m以上の区域が広くみられるため、その対策が必要となっている。

地域生活圏と生活拠点



## 第Ⅱ章 まちづくりの基本方針

### 1. 立地の適正化に関する基本的な方針

本市における解決すべき課題や西尾市都市計画マスタープランの都市の将来像等を踏まえ、今後の生産年齢人口の減少と少子化の抑制や、高齢化の進行に対応するため、主に若い子育て世代と高齢者等をターゲットとして、立地の適正化に関する基本方針を次のように設定します。

#### 西尾市都市計画マスタープラン案

#### (仮)住みたいまち 訪れたいまち ワクワクするまち にしお ～多様性を活かした安全で魅力あふれる都市づくり～

- 一体感のある都市づくり
- 活力のある都市づくり
- 多様な産業を活かした都市づくり
- 防災都市づくり
- 自然環境と調和した都市づくり
- 環境への負荷を低減した都市づくり
- 歴史・文化を活かした都市づくり
- 全ての人にやさしい都市づくり
- 市民が誇れる都市づくり

#### 立地適正化計画における解決すべき課題

- 拠点周辺における都市機能の維持・誘導
- 誰もが健康で安心して暮らせるまちづくり
- 生産年齢人口の減少抑制と市民サービスの確保
- 便利で快適に移動できる公共交通ネットワークの確保

#### 立地の適正化に関する基本的な方針

#### (仮) だれもが便利に安心して暮らし続けられるまち 西尾

##### ① 賑わいのある拠点の形成と地域特性に応じた都市機能の強化

拠点周辺においては、地区の特性に応じた生活サービス施設を確保するため、適切な範囲で都市機能誘導区域を定め、誰もが歩いて暮らせる拠点市街地を形成します。

また、必要な誘導施設を設定することにより、民間の都市機能への投資を効果的に誘導します。

##### ② 安全で住み心地の良い定住環境の向上と居住の誘導

拠点周辺などにおいては居住誘導区域を設定し、地域の人口構造等に配慮しつつ、安全で住み心地の良い定住環境の向上を推進し居住の誘導を促進します。

##### ③ 拠点と連携のとれた公共交通機能の充実

拠点と郊外部の連携や安全・安心に外出できる公共交通ネットワークを確保し、都市機能にアクセス<sup>※</sup>できる環境を整えるとともに、外出率の向上等により高齢者等の健康の増進につなげます。

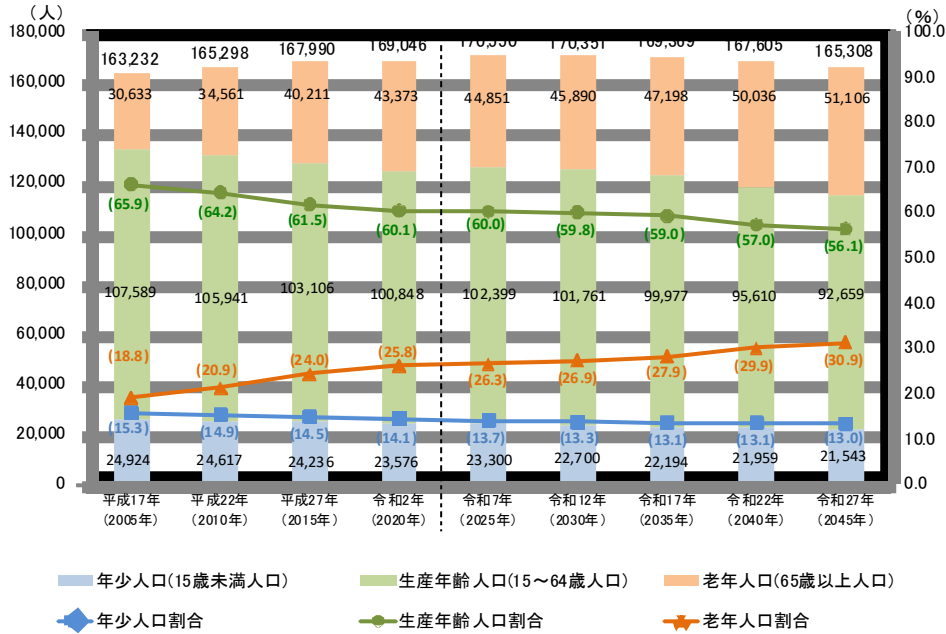
※アクセス：ある目的となる地点等へ通行できること。

## 2. 将来人口

### (1) 推計人口の見通し

国立社会保障・人口問題研究所による人口推計（H30年推計）は、これまでの国勢調査人口の趨勢に基づく推計で、令和7年（2015）年に人口は減少し、令和27年（2045年）では165,308人と予測されています。

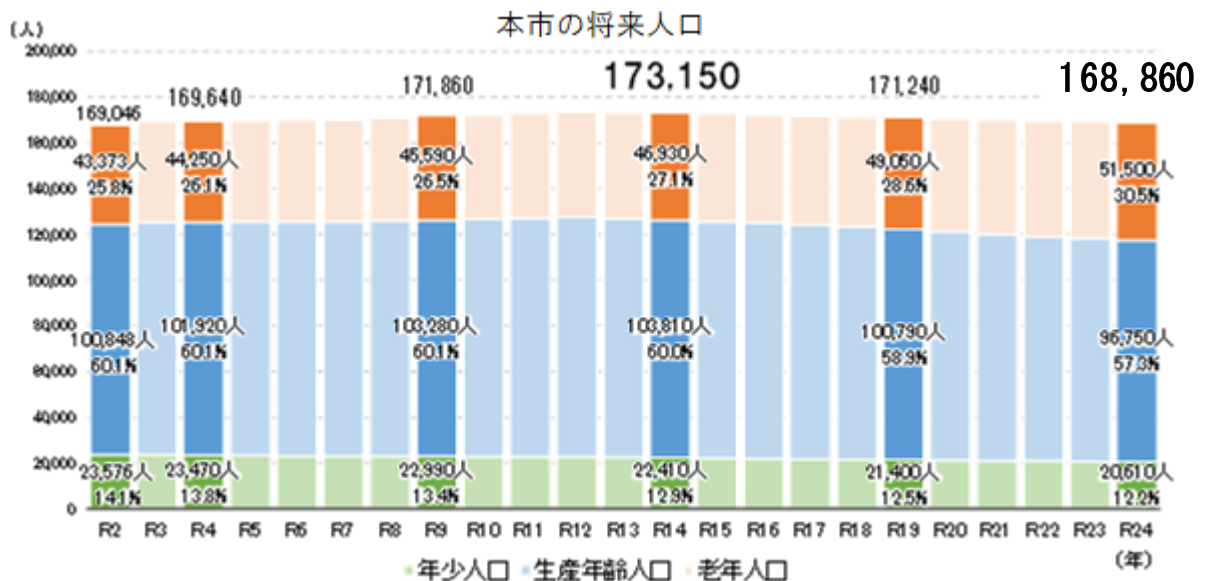
図 国立社会保障・人口問題研究所による人口推計（平成30年推計）



### (2) 将来人口の設定

本市の将来人口については、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計に踏まえつつ、にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）や立地適正化計画等の施策や効果を展望し設定するものです。

これにより、本市の人口は、令和12(2030)年頃までは緩やかに増加し、その後減少局面へと転じ、令和14(2032)年には173,150人、目標年次の令和24(2042)年には168,860人と想定します。



資料：にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）（案）

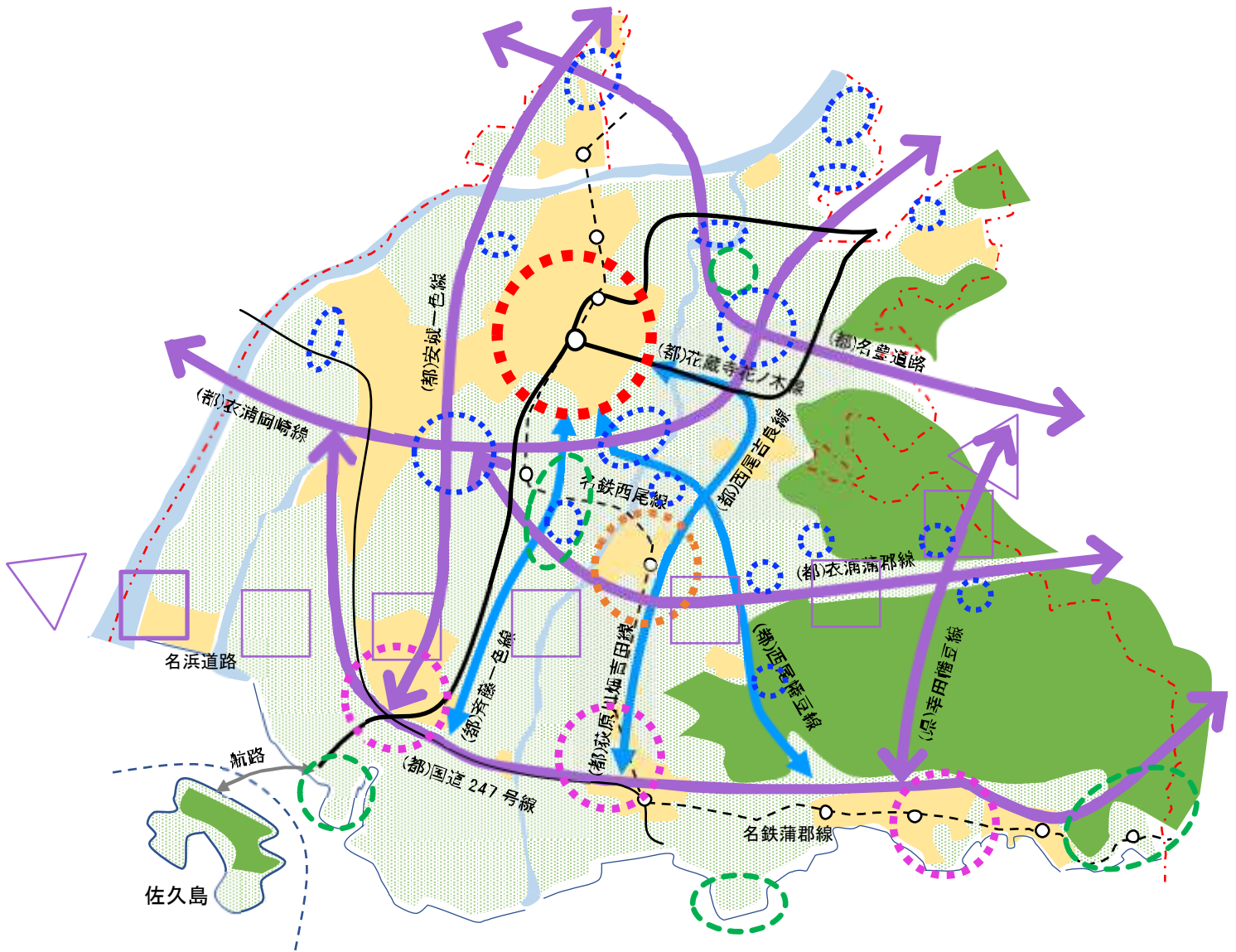
### 3. 将来都市構造

#### (1) 拠点・軸・ゾーンの設定

「西尾市都市計画マスタープラン（案）」に基づき、各拠点が有する機能を強化するとともに、公共交通と連携したコンパクトで移動しやすいまちづくりをめざします。

区分		位置づけ
拠点	都心拠点	●本市の顔として魅力的なまち、賑わいを創出誘導するエリア ・名鉄西尾駅周辺
	地域生活拠点	●地域生活を支えるエリア ・一色支所周辺 ・吉良支所周辺 ・幡豆支所周辺
	新生活拠点	●新たな都市機能、交流機能の導入を図るエリア ・名鉄上横須賀駅周辺
	交流拠点	●市内の主要な観光・レクリエーション施設を中心とした拠点 ・憩の農園 ・一色さかな広場 ・道の駅にしお岡ノ山 ・愛知こどもの国 ・吉良温泉
	産業拠点（工業系）	●新たな工業団地として整備を促進する拠点。
軸	広域都市軸	●周辺都市や拠点間を結ぶ幹線道路軸 ・(都)名豊道路(国道23号)      ・(都)衣浦岡崎線 ・(都)国道247号線              ・(都)安城一色線 ・(都)衣浦蒲郡線              ・県道幸田幡豆線 ・名浜道路
	都市軸	●拠点を結ぶ幹線道路軸 ・都心拠点～(都)花蔵寺花ノ木線～(都)荻原川畑吉田線 ・都心拠点～(都)西尾幡豆線 ・都心拠点～(都)齊藤一色線
	公共交通軸	・名鉄西尾線・蒲郡線 ・名鉄東部交通バス・ふれんどバス ・航路

【将来都市構造図】

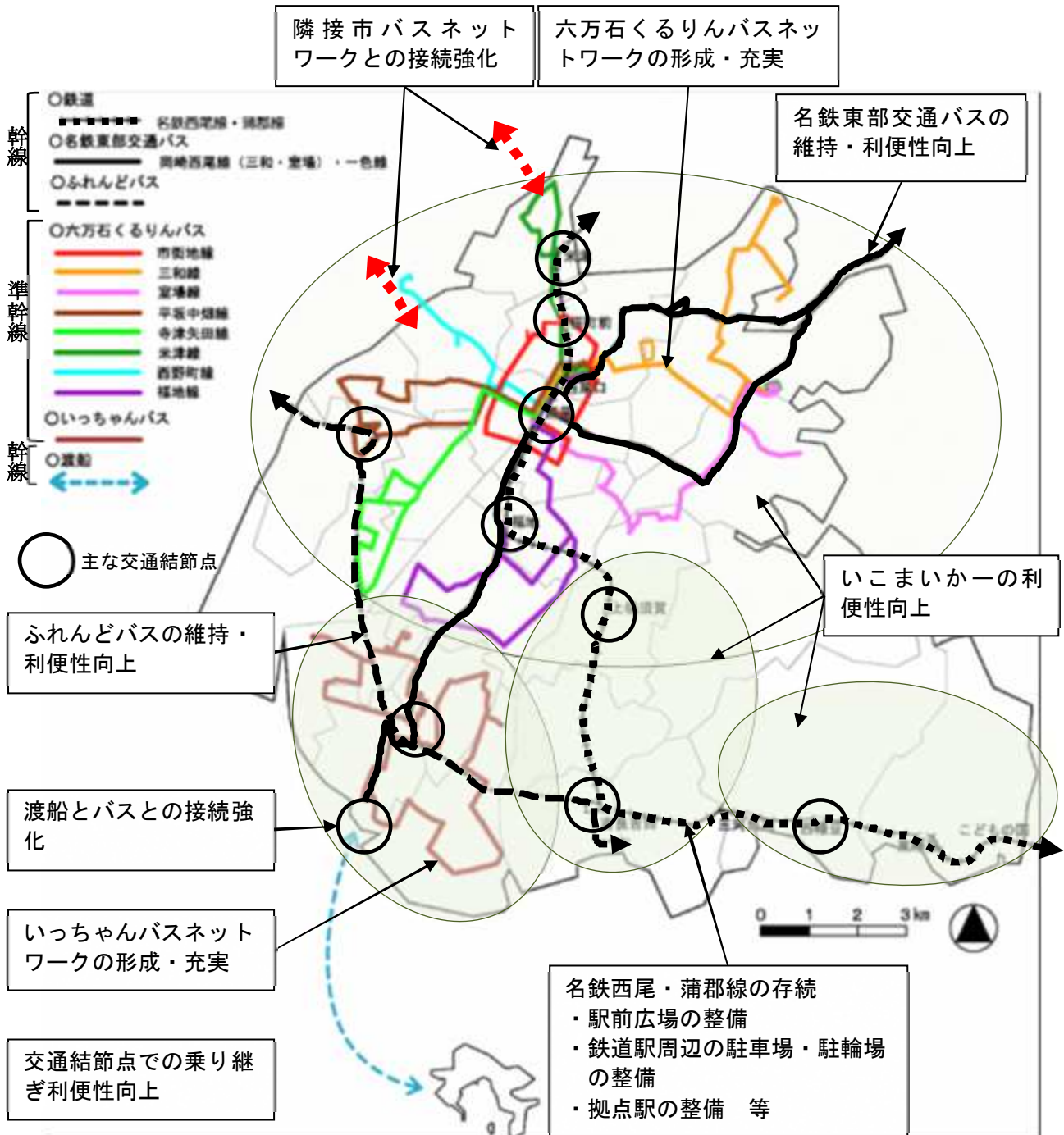


<p><b>広域都市軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(都)名豊道路(国道23号)</li> <li>(都)衣浦岡崎線</li> <li>(都)国道247号線</li> <li>(都)安城一色線</li> <li>(都)衣浦蒲郡線</li> <li>県道幸田幡豆線</li> <li>名浜道路(□□□)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心拠点</li> <li>地域生活拠点</li> <li>新生活拠点</li> <li>交流拠点</li> <li>産業拠点(工業系)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地ゾーン</li> <li>田園・集落ゾーン</li> <li>山林ゾーン</li> </ul>
<p><b>都市軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都心拠点～(都)花蔵寺花ノ木線～(都)荻原川畑吉田線</li> <li>都心拠点～(都)西尾幡豆線</li> <li>都心拠点～(都)斉藤一色線</li> </ul>	<p><b>公共交通軸</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>----- 名鉄西尾線・蒲郡線</li> <li>———— 名鉄東部交通バス・ふれんどバス</li> <li>——— 航路</li> </ul>	

## (2) 公共交通ネットワークの再構築の方向

公共交通については、ネットワークを構成する路線の機能別階層を設定し、その階層ごとに必要とされるサービスを提供することにより、鉄道・バス・いこまいかー・タクシー・渡船の各公共交通が、路線や運行ダイヤ等のサービスで連携することにより、利用しやすく便利な公共交通ネットワークを形成します。

### 公共交通網（地域公共交通計画）





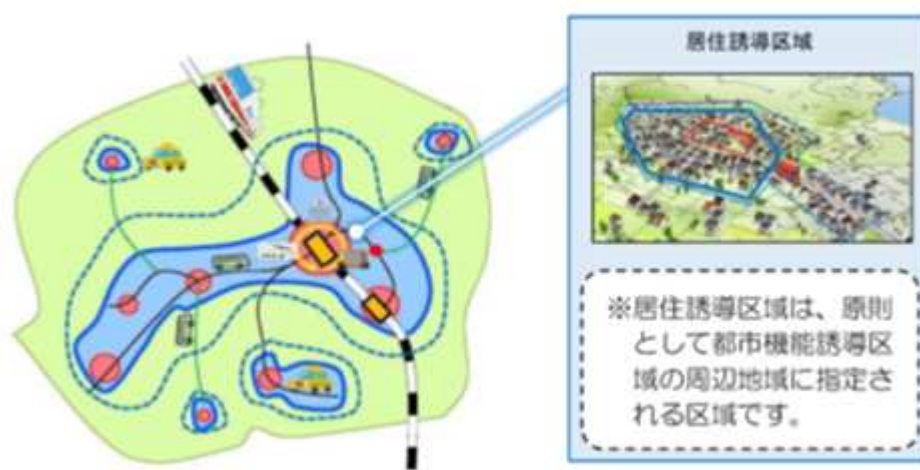
## 第三章 居住誘導区域

居住誘導区域については、都市計画運用指針<sup>※</sup>（国土交通省）の考え方等に基づくとともに、本市の実情をふまえて設定します。

### 1. 基本的考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても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、居住を誘導すべき区域を設定します。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などが効率的に行われるよう定める必要があります。



資料：国土交通省

### 2. 区域設定の考え方

居住誘導区域の設定にあたっては、生活利便性が確保される区域、生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域、災害に対する安全性等が確保される区域に定めます。

#### 1) 生活利便性が確保される区域

- ・ 都市機能誘導区域となるべき中心拠点に、徒歩・自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることができる区域

#### 2) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- ・ 居住誘導区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準（おおむね 40 人/ha）が確保される面積範囲内の区域

#### 3) 災害に対する安全性等が確保される区域

- ・ 市街化区域内で、浸水や土砂災害等により、甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、工業系用途、保全が必要な都市農地などには該当しない区域

## 居住誘導区域を定める区域

### 市街化区域

#### 居住誘導区域に含める区域（STEP 1）

ア. 生活利便性が確保される区域

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. 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域、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

#### 居住誘導区域に含めない区域（STEP 2）

ア. 土砂災害特別警戒区域等

原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

イ. 浸水想定区域等

居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域

ウ. 工業系用途地域等

居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うこと

#### 居住誘導区域の設定（STEP 3）

※区域の境界は、明確な地形地物となるよう調整を行う。



①居住誘導区域に含まないこととされている区域（都市計画運用指針）

区 域	該当区域の有無 (△：市街化区域外)
ア 都市計画法第7条第1項に規定する市街化調整区域	○
イ 建築基準法（昭和25年法律第201号）第39条第1項に規定する災害危険区域のうち、同条第2項の規定に基づく <u>条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域</u>	-
ウ 農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）第8条第2項第1号に規定する <u>農用地区域</u> 又は農地法（昭和27年法律第229号）第5条第2項第1号ロに掲げる農地（同法第43条第1項の規定により農作物の栽培を耕作に該当するものとみなして適用する同号ロに掲げる農地を含む。）若しくは <u>採草放牧地の区域</u>	△
エ 自然公園法（昭和32年法律第161号）第20条第1項に規定する特別地域、森林法（昭和26年法律第249号）第25条若しくは第25条の2の規定により指定された <u>保安林の区域</u> 、自然環境保全法（昭和47年法律第85号）第14条第1項に規定する <u>原生自然環境保全地域</u> 若しくは同法第25条第1項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の2の規定により告示された <u>保安林予定森林の区域</u> 、同法第41条の規定により指定された <u>保安施設地区</u> 若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された <u>保安施設地区に予定された地区</u>	△
オ 地すべり等防止法（昭和33年法律第30号）第3条第1項に規定する <u>地すべり防止区域</u> （同法第2条第4項に規定する地すべり防止工事の施行その他の同条第1項に規定する地すべりを防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。）	△
カ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和44年法律第57号）第3条第1項に規定する <u>急傾斜地崩壊危険区域</u> （同法第2条第3項に規定する急傾斜地崩壊防止工事の施行その他の同条第1項に規定する急傾斜地の崩壊を防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。）	○
キ <u>土砂災害特別警戒区域</u>	○

②原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）

区 域	該当区域の有無 (△：市街化区域外)
ア <u>津波災害特別警戒区域</u>	-
イ <u>災害危険区域</u> （災害危険区域のうち、建築基準法第39条第2項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域を除く。）	○

※上表①及び②の災害危険区域は通称「災害レッドゾーン」

③災害リスク等を勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として居住誘導区域に含まないこととすべき区域（都市計画運用指針）

区 域	該当区域の有無 (△：市街化区域外)
ア 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項に規定する <u>土砂災害警戒区域</u>	○
イ 津波防災地域づくりに関する法律第53条第1項に規定する <u>津波災害警戒区域</u>	○
ウ 水防法（昭和24年法律第193号）第15条第1項4号に規定する <u>浸水想定区域</u>	○
エ 特定都市河川浸水被害対策法（平成15年法律第77号）第32条第1項に規定する <u>都市洪水想定区域及び同条第2項に規定する都市浸水想定区域</u>	-
オ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第4条第1項に規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における <u>浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域</u>	-

※③の災害危険区域は通称「災害イエローゾーン」

④慎重に判断を行うことが望ましいとされている区域（都市計画運用指針）

区 域	該当区域の有無 (△：市街化区域外)
ア 都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域のうち工業専用地域、同項第13号に規定する流通業務地区等、 <u>法令により住宅の建築が制限されている区域</u>	○
イ 都市計画法第8条第1項第2号に規定する特別用途地区、同法第12条の4第1項第1号に規定する地区計画等のうち、 <u>条例により住宅の建築が制限されている区域</u>	○
ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して <u>今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域</u>	-
エ 工業系用途地域が定められているものの <u>工場の移転により空地化が進展している区域</u> であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	-

### 3. 区域の設定

#### 1) 居住誘導区域設定方針

- ・以下の表に基づき居住誘導区域案を検討します。
- ・居住誘導区域に含まれない市街化調整区域では、公共交通ネットワークを持続的に確保するとともに、地域の実情に応じた交通手段を検討し、これまでの暮らしの維持と自然的土地利用と調和した土地利用をめざします。

STEP1 居住誘導区域に含める区域（市街化区域）
<ul style="list-style-type: none"><li>○生活利便性が確保される区域（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）【都市計画運用指針】</li><li>○生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域<ul style="list-style-type: none"><li>※生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度は、市街化区域の設定水準（40 人/ha）【立地適正化計画作成の手引き】</li></ul></li><li>○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<ul style="list-style-type: none"><li>※都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域【都市計画運用指針】</li><li>※公共交通徒歩圏として、鉄道駅から半径 1 km、バス停から半径 500m 圏内</li></ul></li></ul>

STEP2 居住誘導区域に含めない区域【都市計画運用指針】
災害リスクのある区域
<ul style="list-style-type: none"><li>・土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域（災害レッドゾーン）</li><li>・土砂災害警戒区域、津波災害警戒区域、浸水想定区域（災害イエローゾーン）</li></ul>
その他の区域
<ul style="list-style-type: none"><li>・工業専用地域、流通業務地区</li><li>・地区計画で住宅の用途が制限される区域</li><li>・保全すべき緑地（生産緑地、大規模な公園等） 等</li></ul>

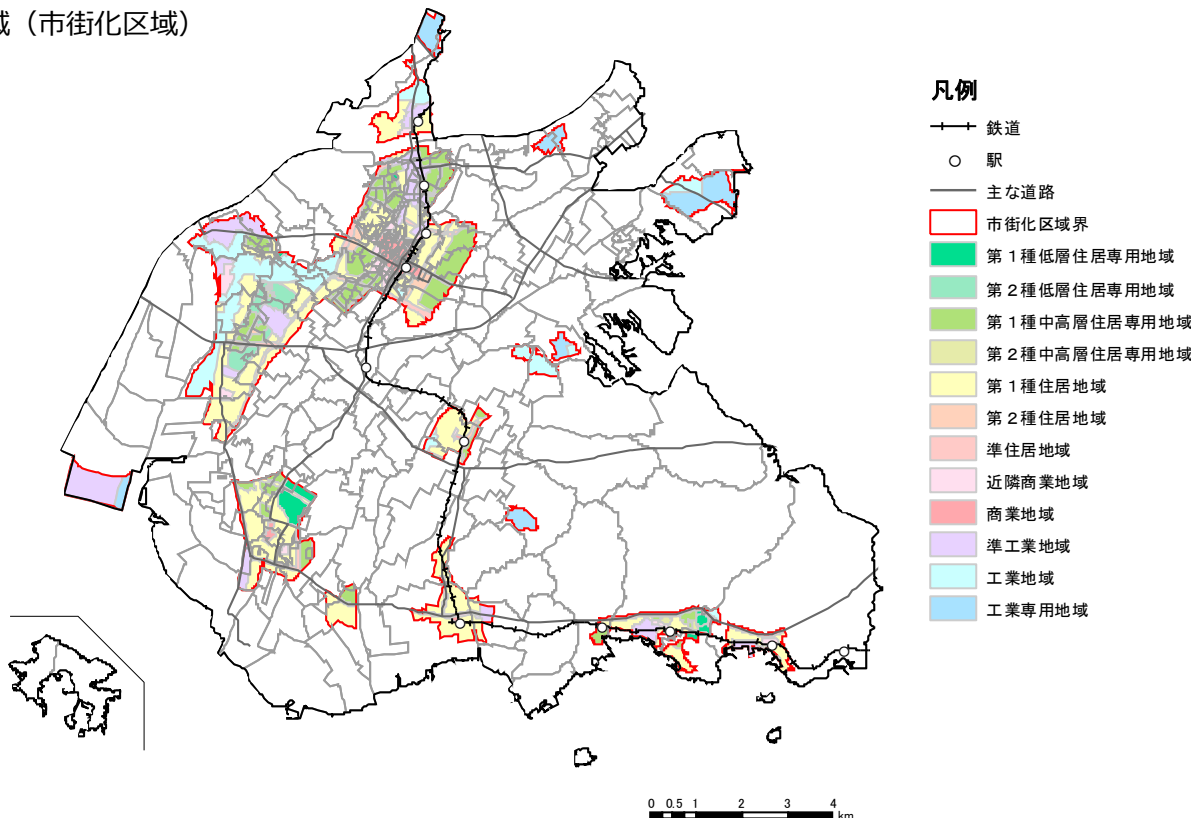
STEP3 居住誘導区域の設定
STEP1 から STEP2 を除外した区域とする

## 2) 居住誘導区域の設定

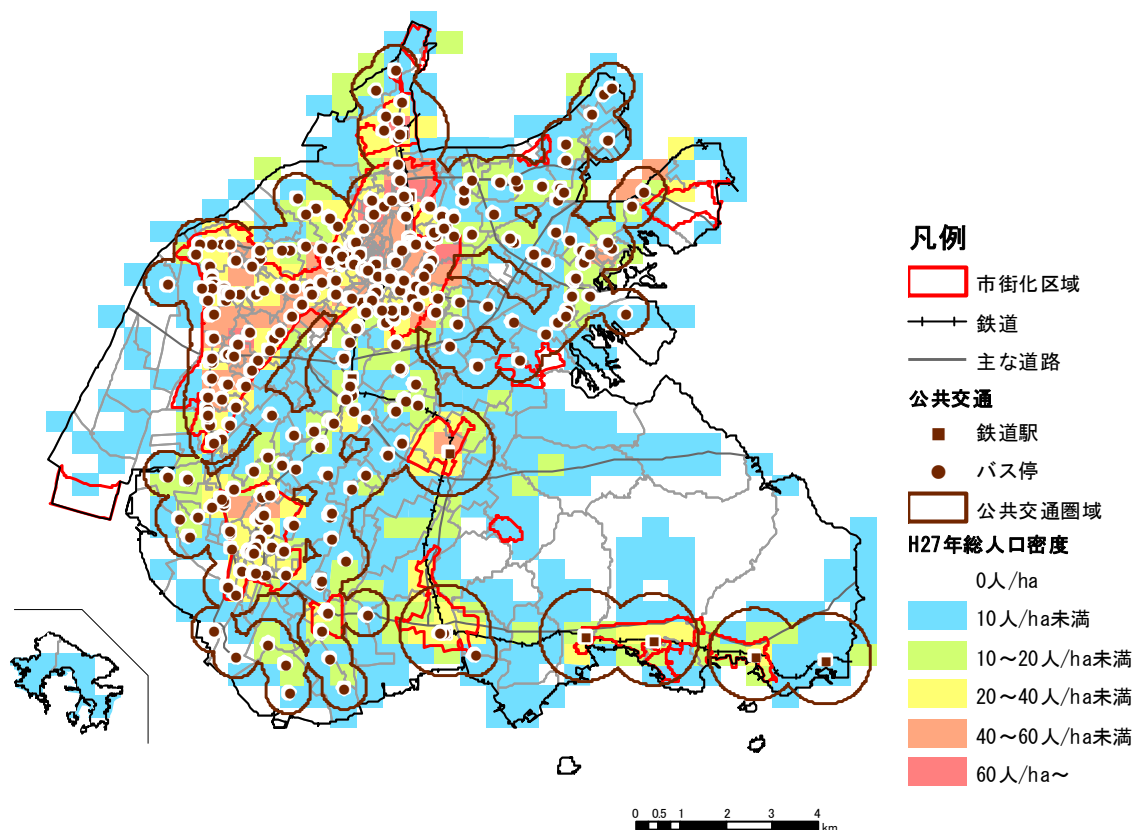
### ① 居住誘導区域に含める区域 (STEP1)

居住誘導区域は、市街化区域内の生活サービスが充実したエリア（概ね徒歩 15 分程度・1 km）で、公共交通圏域（広域からのアクセスを考慮して鉄道駅から約 1 km、バス停から約 500m）で検討する。

#### ■ 用途地域 (市街化区域)

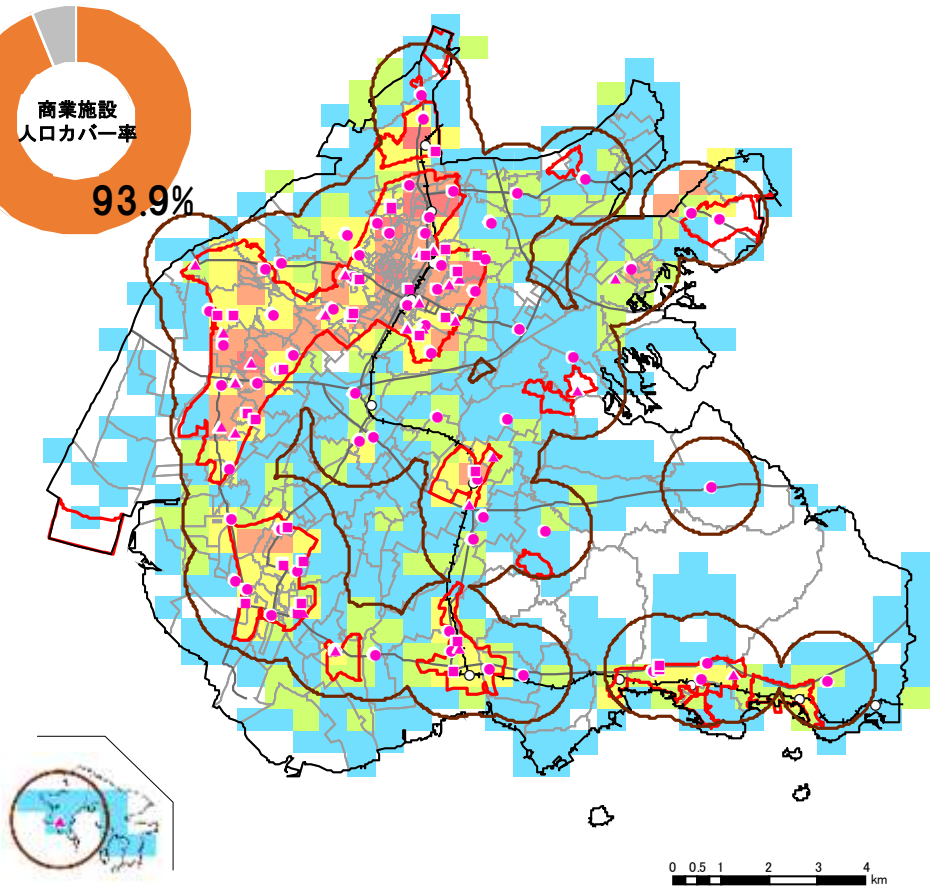
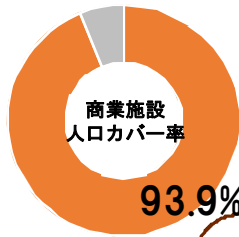


#### ■ 公共交通



■ 生活サービス施設の立地状況

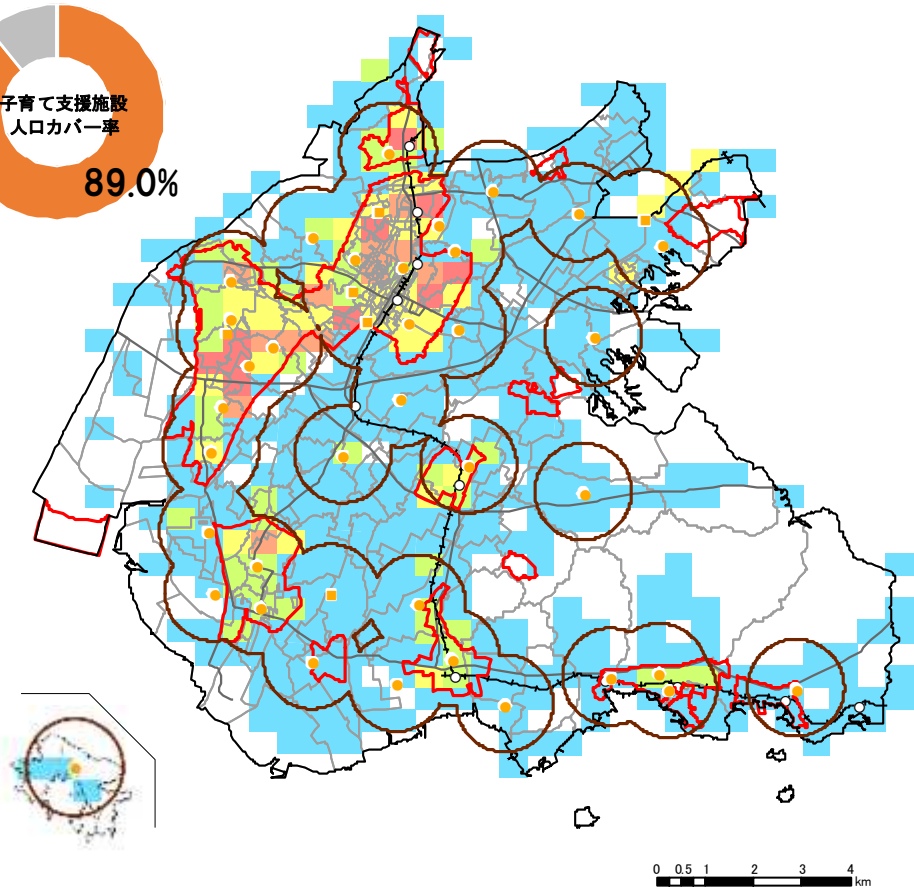
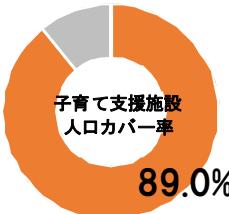
商業施設の立地状況



凡例

- 市街化区域
- 駅
- +— 鉄道
- 主な道路
- 商業施設**
- コンビニ
- ▲ スーパー
- ドラッグストア
- 商業施設圏域
- H27年総人口密度**
- 0人/ha
- 10人/ha未満
- 10~20人/ha未満
- 20~40人/ha未満
- 40~60人/ha未満
- 60人/ha~

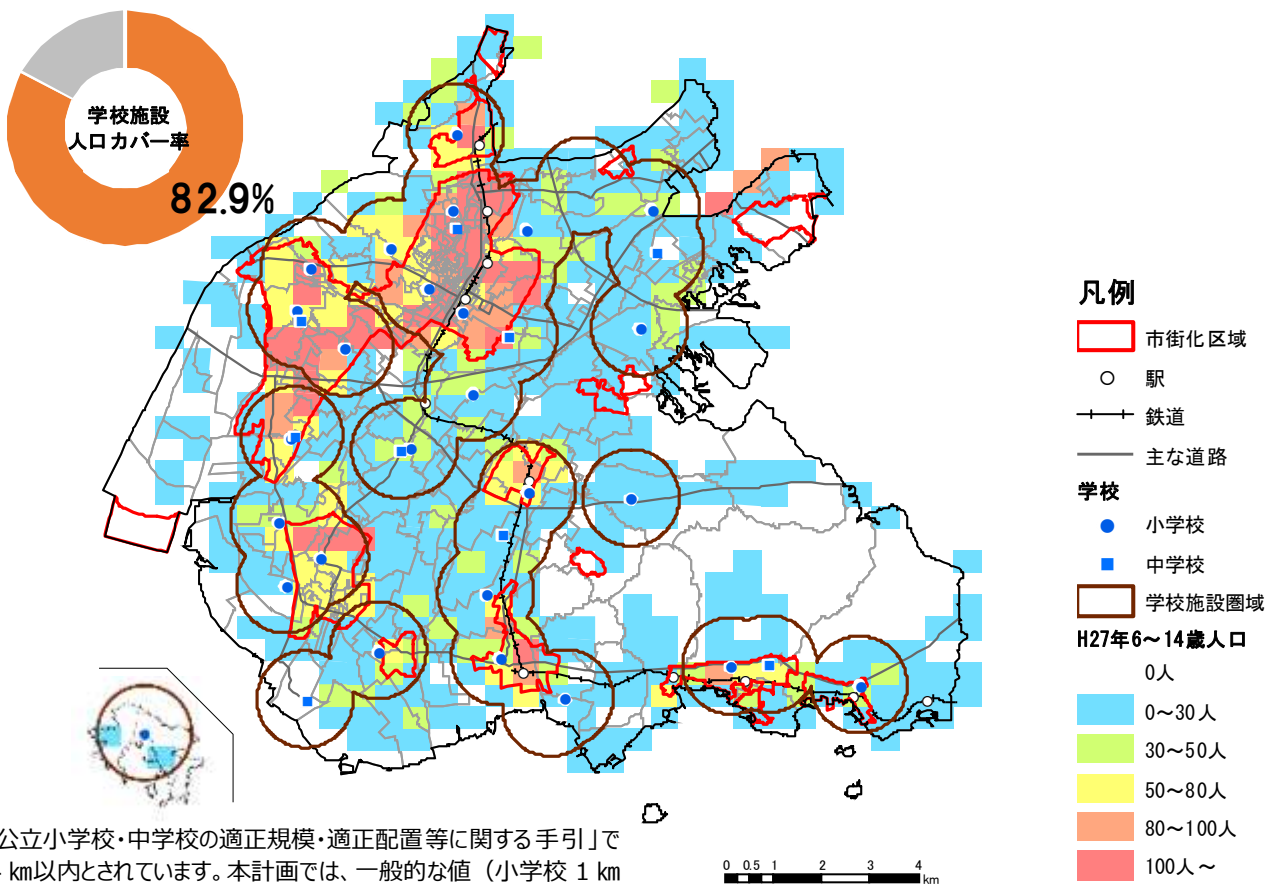
子育て支援施設（対象5歳以下）の立地状況



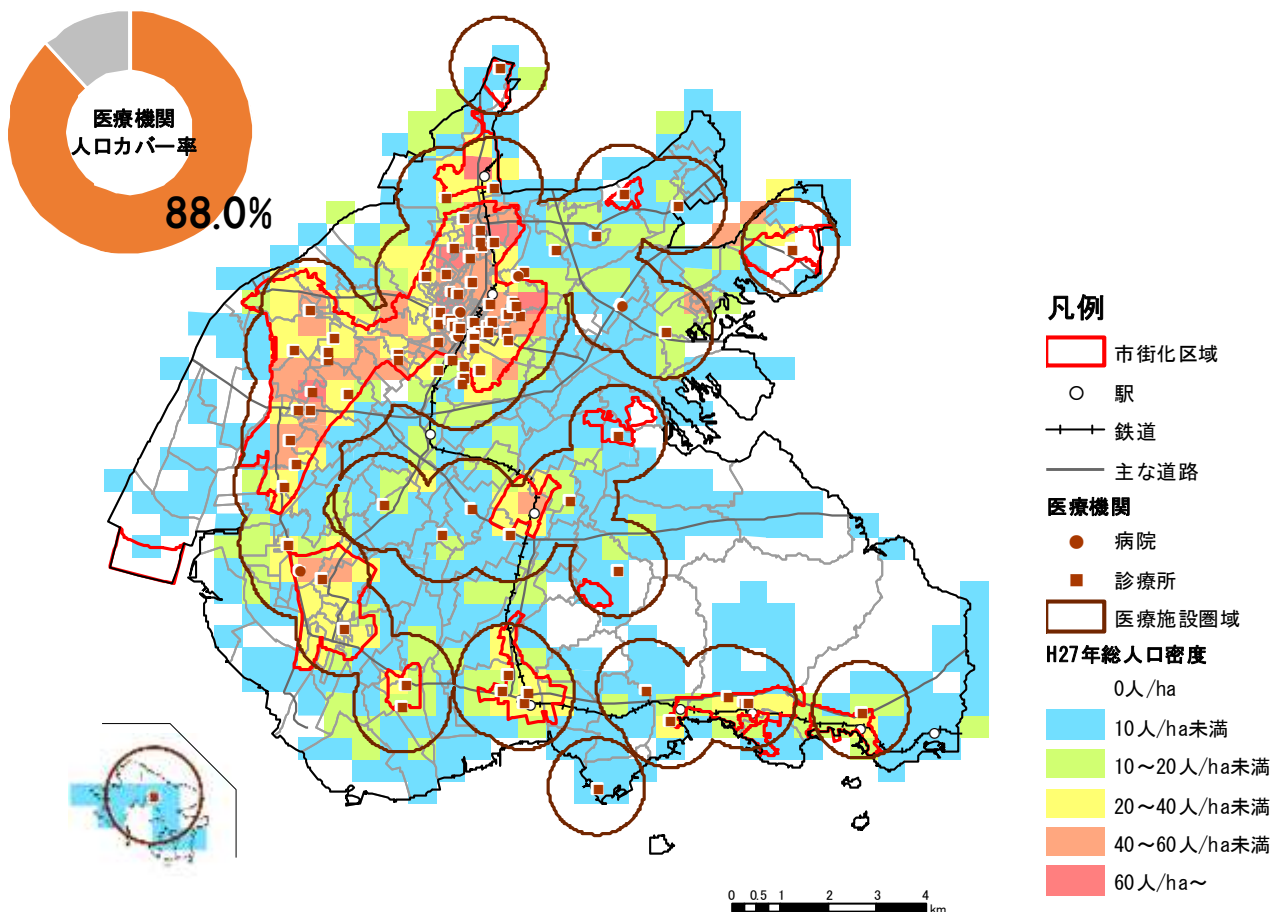
凡例

- 市街化区域
- 駅
- +— 鉄道
- 主な道路
- 子育て支援施設**
- 保育園
- 幼稚園
- 子育て支援施設圏域
- H27年0~5歳人口**
- 0人
- 0~30人
- 30~50人
- 50~80人
- 80~100人
- 100人~

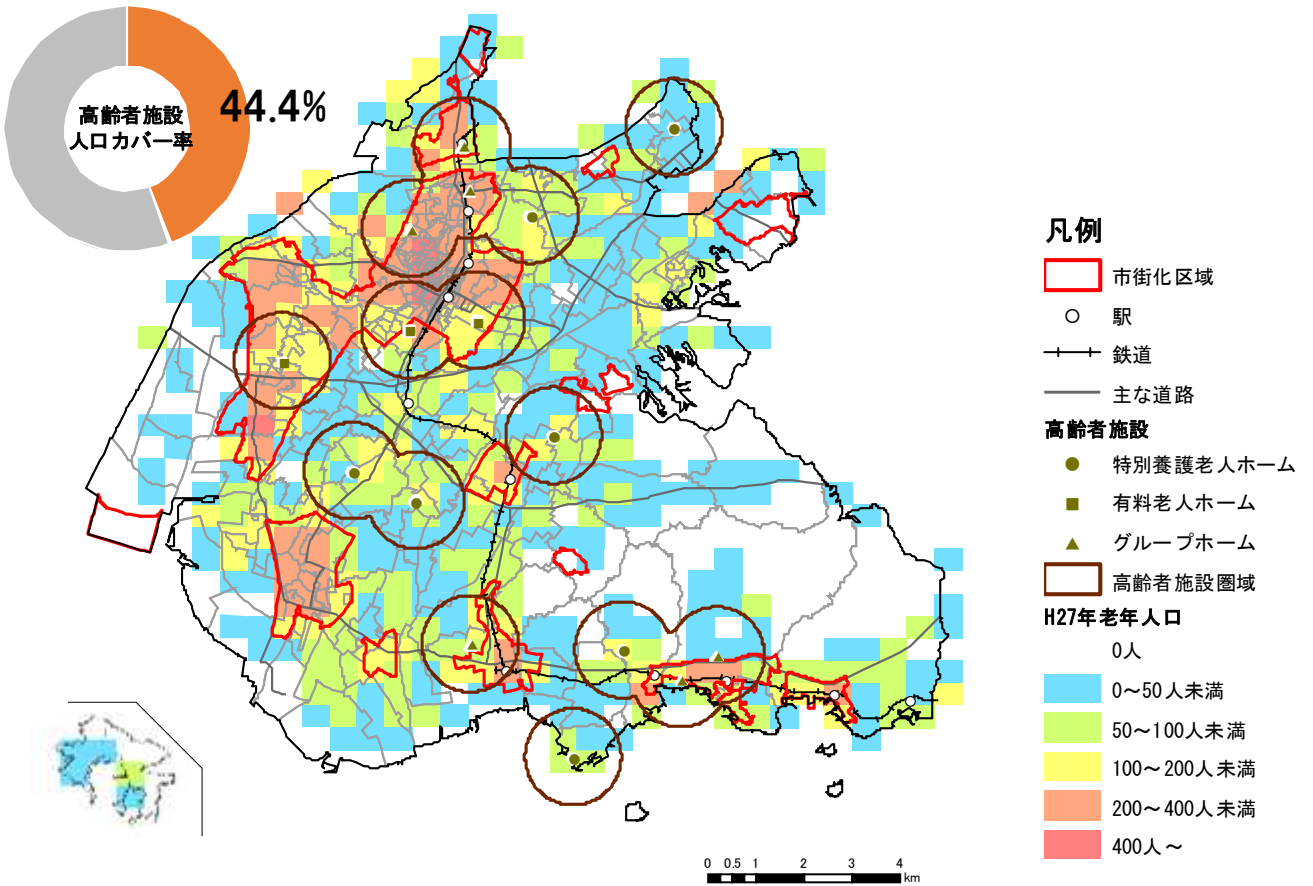
### 学校施設（対象 6 歳～14 歳）の立地状況



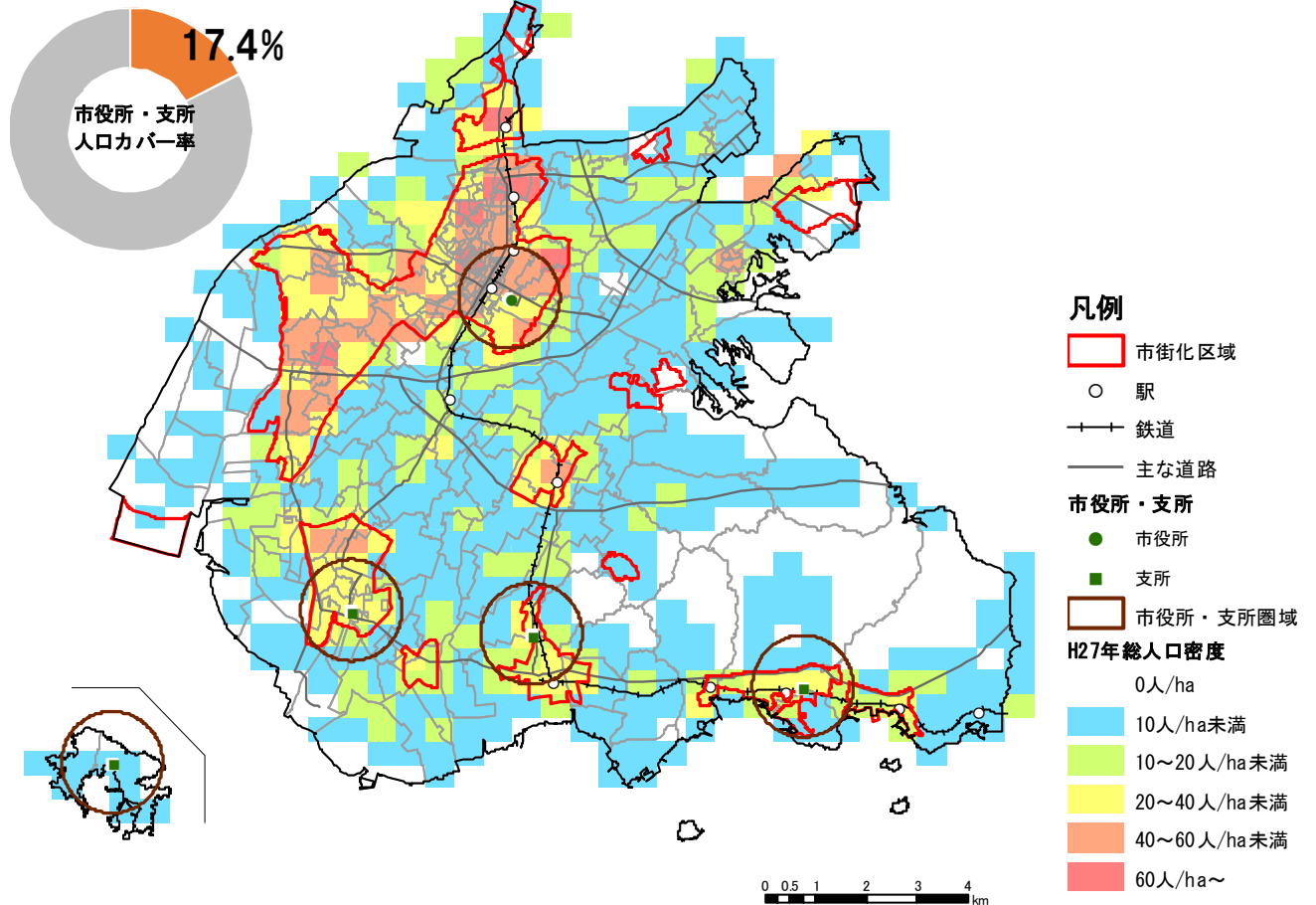
### 医療施設の立地状況



### 高齢者施設（対象 65 歳以上）の状況

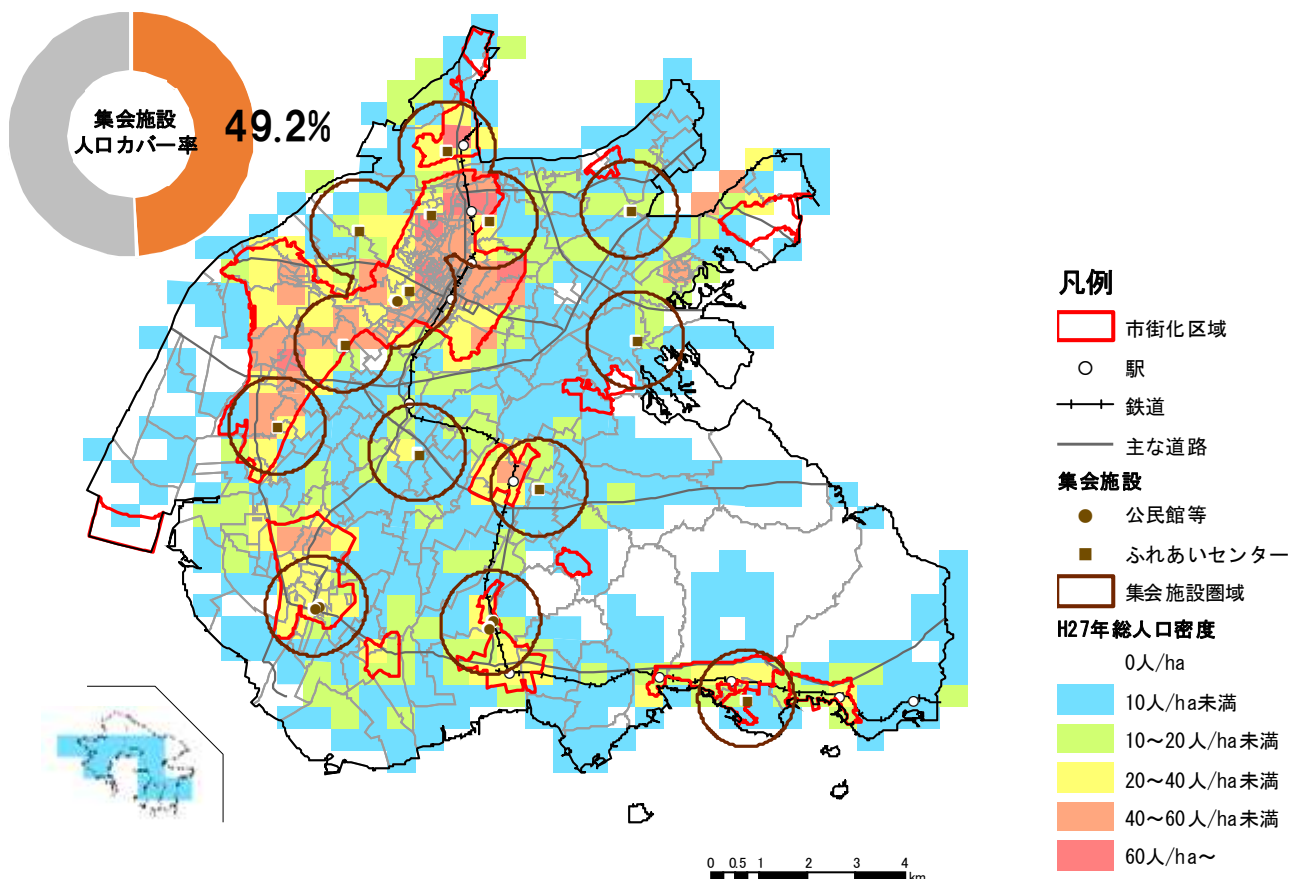


### 市役所・支所の立地状況





## 集会施設の立地状況



## ②居住誘導区域に含めない区域（STEP2）

居住誘導区域には、「STEP1」の含める区域から、災害レッドゾーン・イエローゾーン等の除外する区域を検討し、居住誘導区域を定める。

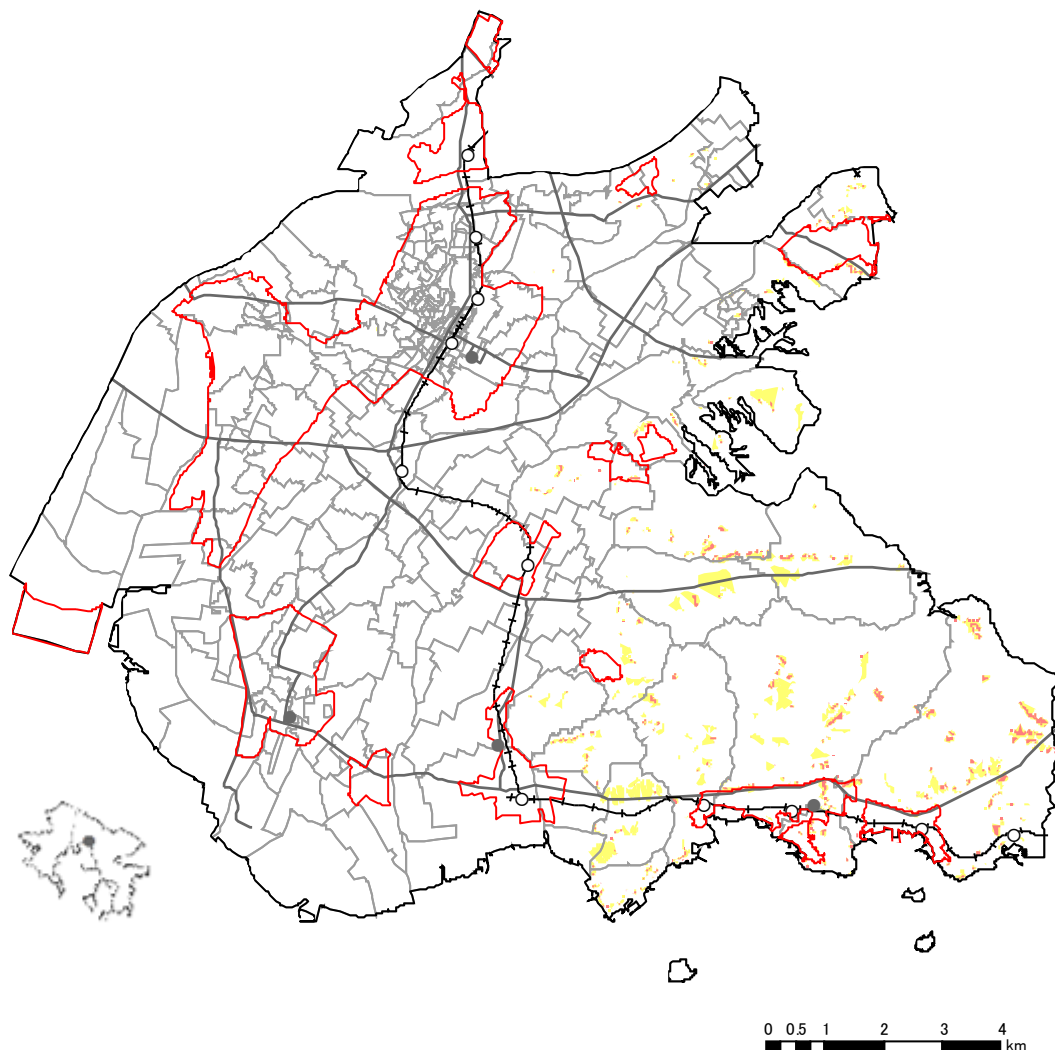
以下について、詳細な検討を行う。（検討中）

- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| ○災害リスクエリア         | ○その他災害リスクエリア    |
| ・土砂災害特別警戒区域       | ・家屋倒壊等氾濫想定区域    |
| ・土砂災害警戒区域         | ・内水シミュレーション     |
| （急傾斜地崩壊、地すべり、土石流） | ・大規模盛土造成地       |
| ・急傾斜地崩壊危険区域       | ○その他除外エリア       |
| ・津波災害危険区域         | ・工業専用地域         |
| ・津波浸水想定区域         | ・流通業務地区         |
| ・高潮浸水想定区域         | ・地区計画区域（工業・流通系） |
| ・洪水浸水想定区域         | ・保全すべき緑地        |
| （想定最大・計画規模）       | （生産緑地地区、大規模公園等） |










## 土砂災害（特別）警戒区域

西幡豆駅周辺の市街化区域内では、土砂災害特別警戒区域が一部指定されている。

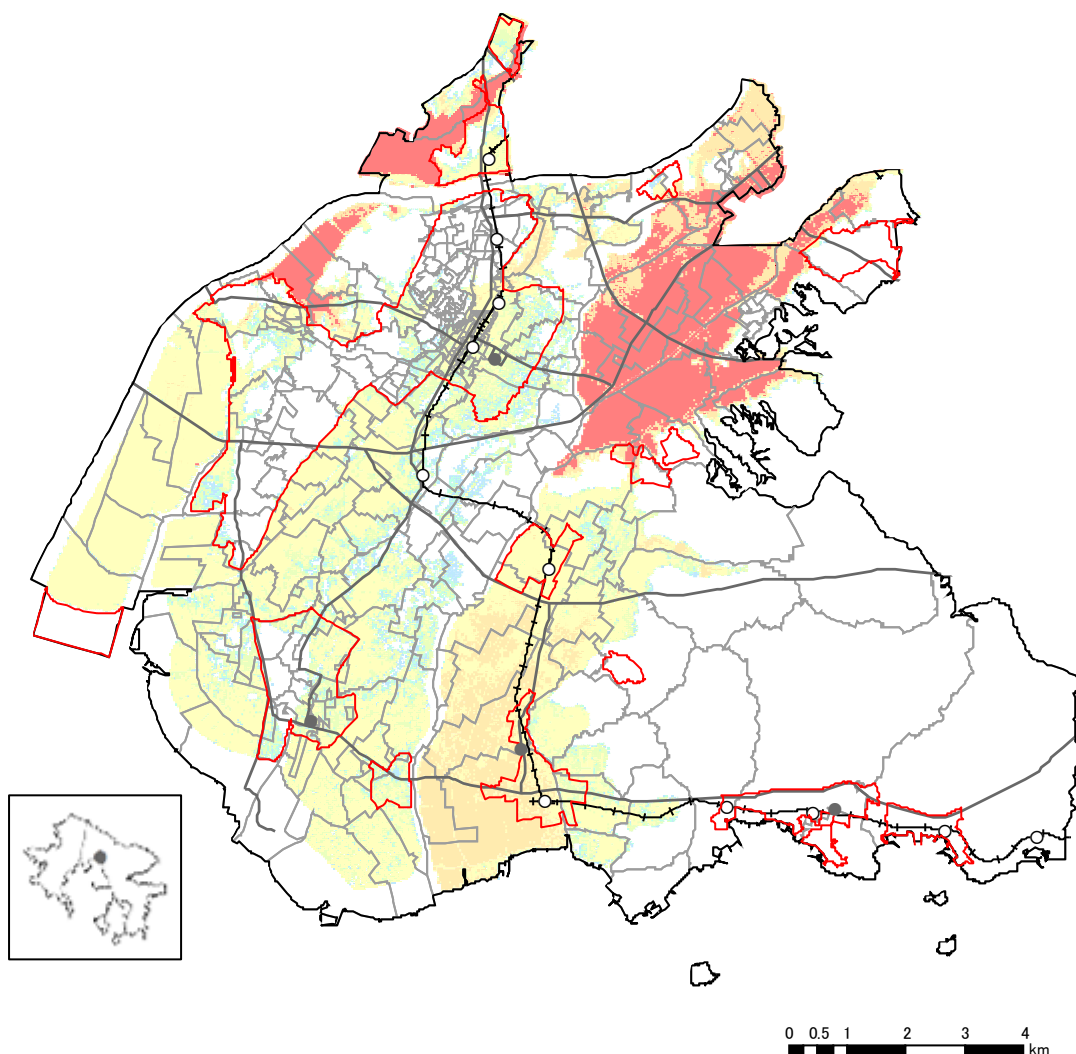


### 凡例

-  市街化区域界
-  鉄道
-  駅
-  市役所・支所
-  主な道路
-  土砂災害警戒区域
-  土砂災害特別警戒区域

洪水浸水想定区域（想定最大規模降雨）

吉良吉田駅周辺の市街化区域区域内では、浸水深 3m以上の区域がみられる。



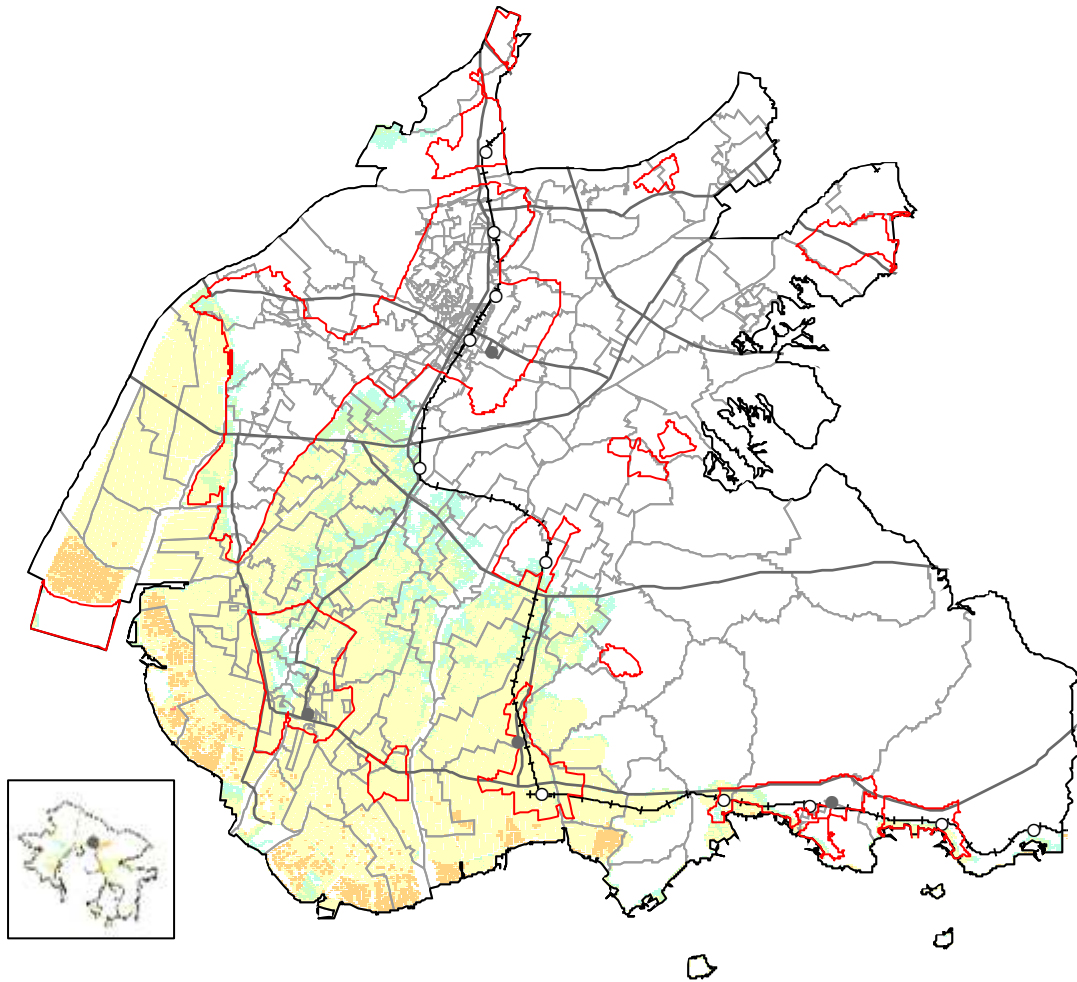
凡例

- 市役所・支所
  - 市街化区域界
  - 駅
  - +— 鉄道
  - 主な道路
- 最大浸水深さ**
- 0.3m未満
  - 0.3~0.5m未満
  - 0.5~1.0m未満
  - 1.0~3.0m未満
  - 3.0~5.0m未満
  - 5.0~10.0m未満
  - 10.0m以上



津波浸水想定区域（理論上最大規模）

市街化区域区域内では、浸水深 3m未満の区域が一部みられる。



凡例

- 市役所・支所
- 市街化区域界
- 駅
- +— 鉄道
- 主な道路

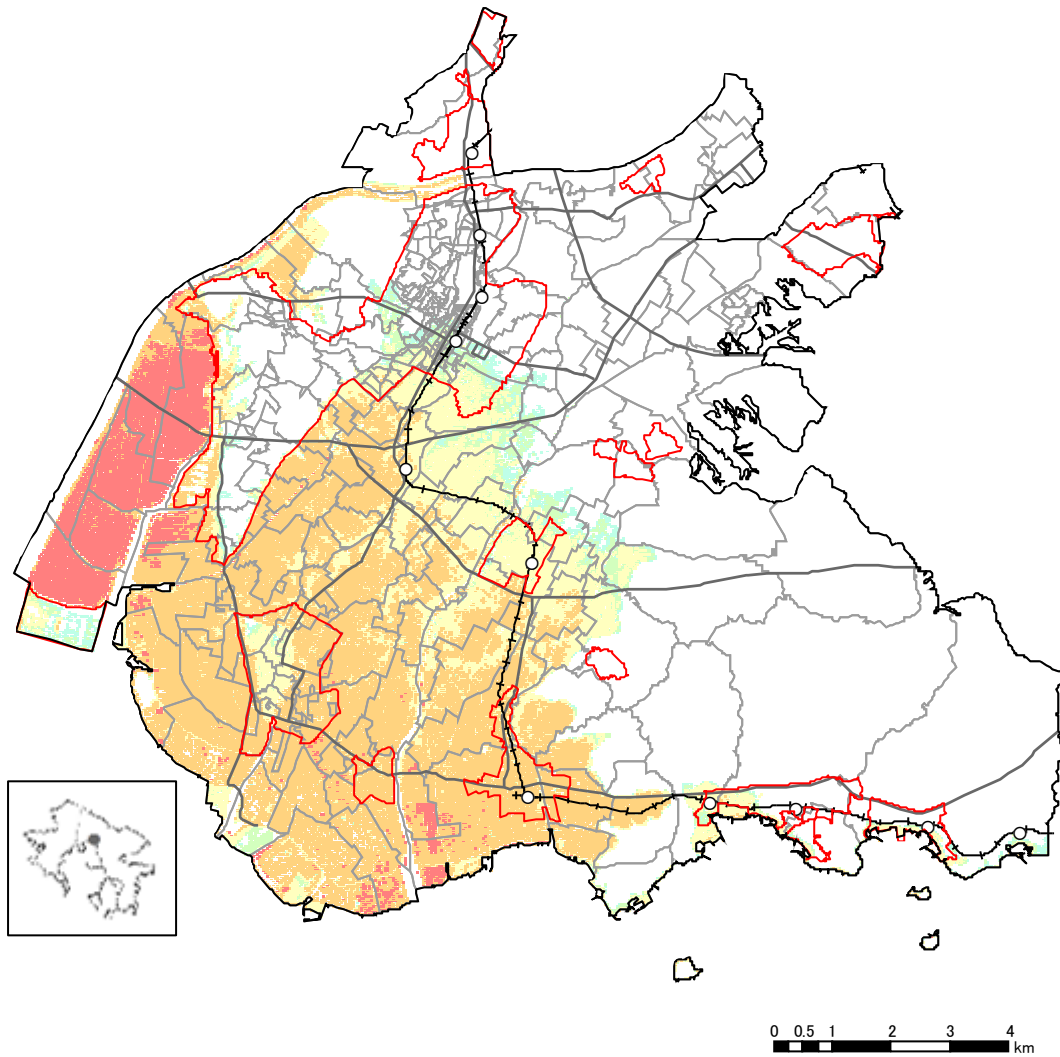
基準水位

- 0.5m未満
- 0.5～1.0m未満
- 1.0～3.0m未満
- 3.0～5.0m未満
- 5.0m以上



高潮浸水想定区域（想定最大規模の高潮）

一色支所、吉良吉田駅周辺の市街化区域では、浸水深 3m以上の区域が広くみられる。



凡例

市街化区域

○ 駅

鉄道

主な道路

高潮最大想定

0.5m未満

0.5～1.0m未満

1.0～3.0m未満

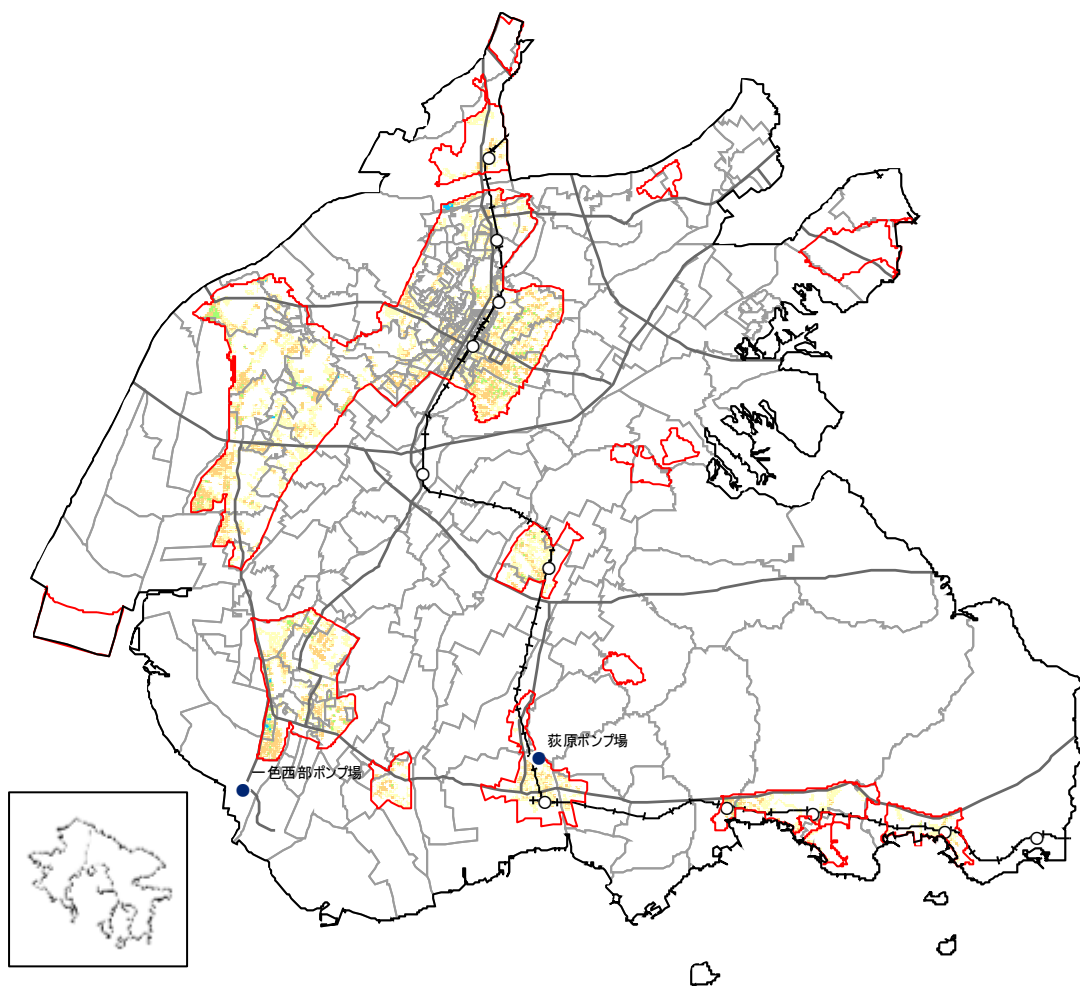
3.0～5.0m未満

5.0以上



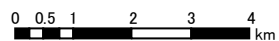
### 内水浸水想定区域（想定最大規模降雨）

市街化区域内では、浸水深 2m未満の区域が一部みられる。



### 凡例

- 雨水ポンプ場
- 市街化区域
- 駅
- +— 鉄道
- 主な道路
- 内水区分
  - 20cm未満
  - 20～50cm未満
  - 50～1m未満
  - 1～2m未満



### ③居住誘導区域の設定（STEP3）

#### ●設定にあたっての基本的考え方（事務局案）

居住誘導区域に含める区域（市街化区域）から含めない区域を除外し設定することとする。

- 将来都市構造の都市拠点、地域生活拠点、新拠点周辺で居住誘導区域を定める。
- 居住誘導区域は、人口密度は概ね 40 人/ha のエリアを目安としつつ、公共交通を維持する観点から、公共交通の徒歩圏<sup>※</sup>（鉄道駅・バス停の徒歩圏）周辺を含める。徒歩圏は各地域の特性を踏まえ、鉄道駅から半径 1 km 圏内、バス停から半径 500m 圏内で検討する。
- ・レッドゾーンは誘導区域に含めない。  
（但し、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域で防止措置が講じられている区域を除く）
- ・イエローゾーンの浸水想定区域の浸水深 3m 以上の区域は、原則含めない。
- ・居住誘導が困難な区域は含めない。（流通業地区、工場集積地、大規模公園等）

**公共交通の徒歩圏**：『国交省「立地適正化計画の作成状況」』によると、居住誘導区域の設定条件として、公共交通の利便性等を条件とした都市が多く、鉄道駅から 800m から 1 km 圏内、主要バス路線のバス停から 300m ～500m 圏内としていることから、本計画でも、鉄道駅から半径 1 km 圏内、バス停から半径 500m 圏内としている。

## 第IV章 都市機能誘導区域及び誘導施設

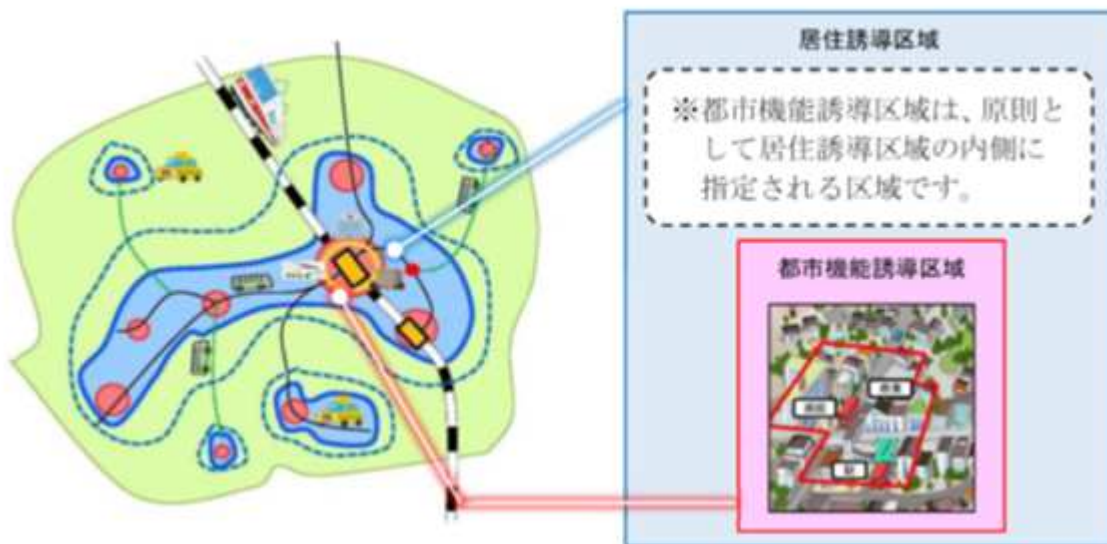
### IV- 1. 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域及び誘導施設については、都市計画運用指針（国土交通省）の考え方等に基づくとともに、本市の実情をふまえて設定します。

#### 1. 基本的考え方

都市機能誘導区域は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において明示することにより、医療・福祉・子育て支援・商業といった民間の生活サービス施設の誘導を図るものです。

原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものであり、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるものです。



資料：国土交通省

#### 2. 区域設定の考え方

- 1) 都市機能誘導区域は、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市や地域の拠点となるべき区域に設定。
- 2) 都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲。

なお、設定にあたっては、都市基盤施設の整備状況や誘導施設を誘導する用地の有無等にも留意して検討します。



### 3. 区域の設定（案）

都市機能誘導区域については、5つの区域を基本に検討します。

#### 都市機能誘導区域と地域生活圏



凡例	
○	都市機能誘導区域案 (鉄道駅・支所周辺)
- - -	地域生活圏



## IV-2 誘導施設

### 1. 基本的考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設とともに、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられます。

この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置状況等を勘案し、必要な施設を定める必要があります。

### 誘導施設として考えられる施設

機能分類	誘導施設	施設例
行政機能	・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設	・市役所、支所
医療機能 介護福祉機能	・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設	・災害拠点病院、病院・診療所 ・総合福祉センター、地域包括支援センター、在宅系介護施設、老人憩いの家等
子育て機能	・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設	・子育て支援センター、保育園、こども園、児童クラブ、児童館等
教育・文化機能	・集客力がありまちのにぎわいを生み出す図書館、博物館等の文化施設	・市民会館、図書館、社会教育施設等
商業・金融機能	・スーパーマーケット等の商業施設、金融機関	・一定規模の商業施設、食品スーパー、銀行、信用金庫、郵便局等

## 2.市民意向

誘導施設の設定にあたって、鉄道駅周辺や地区内に求められている施設について市民意向調査を実施しました。

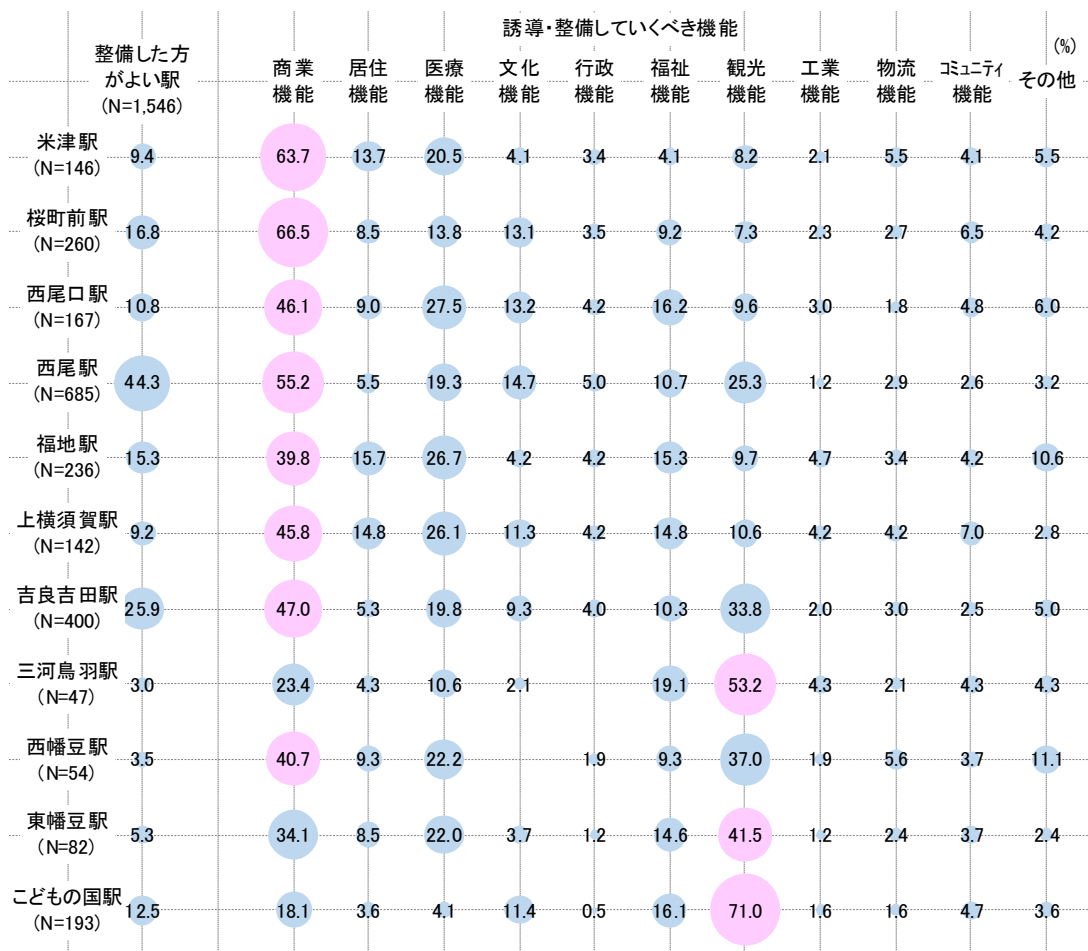
### <調査概要>

対象	令和3年7月1日現在で、西尾市に住民登録のある満16歳以上の方から3,000名を無作為に抽出。
調査日程	令和3年8月11日(水)～9月10日(金)
調査方法	郵送配布し、郵送回収またはQRコードを利用したWEBでの回答を実施
発送数と回収数	発送数 : 3,000件 郵送回収数 : 1,111件 WEB回答数 : 435件 有効回収数 : 1,546件(回収率51.5%)

### ○施設の整備・誘導が必要な駅、誘導・整備が必要な都市機能

施設の整備・誘導を行った方がよい駅は「西尾駅」が44.3%と最も多く、次いで「吉良吉田駅」(25.9%)の順となっています。

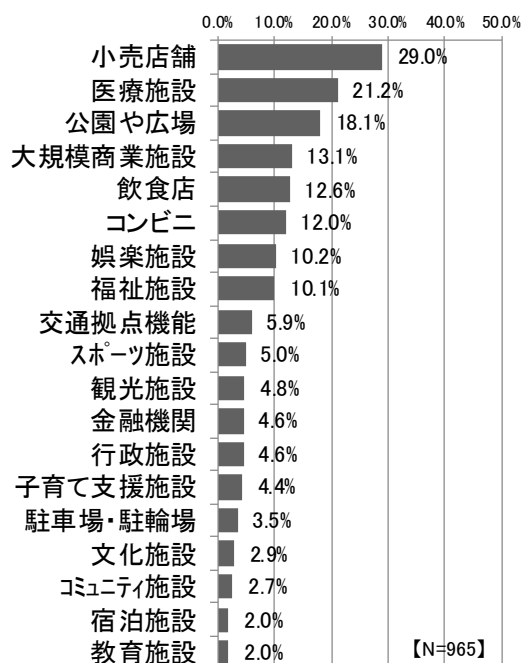
施設の整備・誘導を行った方がよい駅と、その駅に必要な都市機能について、最も多かったのは『こどもの国駅』の「観光機能」が71.0%となっており、他には『米津駅、桜町前駅』の「商業機能」が6割超、『西尾駅』の「商業機能」と『三河鳥羽駅』の「観光機能」が5割台半ば、『西尾口駅、上横須賀駅、吉良吉田駅、西幡豆駅』の「商業機能」と『東幡豆駅』の「観光機能」が4割以上となっています。



○地区内に特に必要な施設や機能について

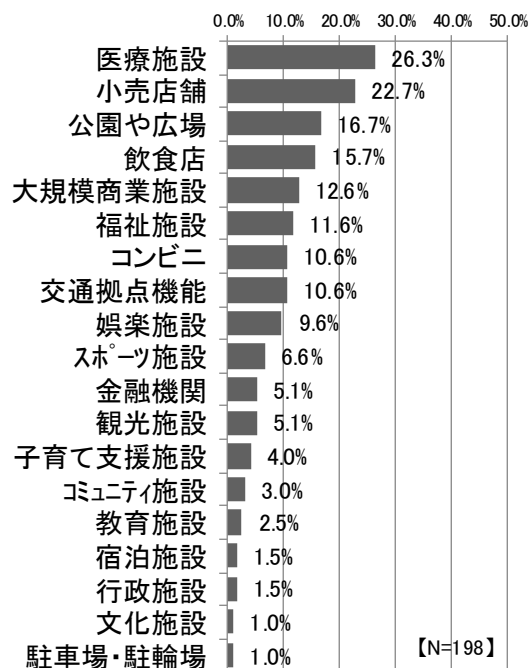
【西尾地区】

最も多いのは「スーパー・薬局などの小売店舗」で 29.0%、次いで「医療施設(病院や診療所など)」21.2%。



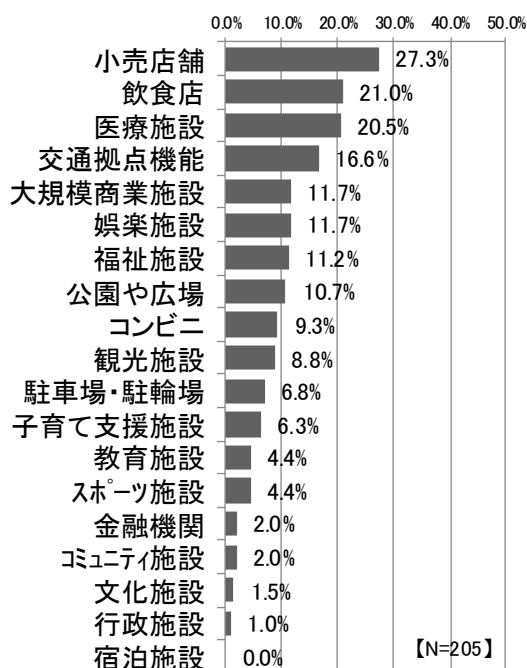
【一色地区】

最も多いのは「医療施設(病院や診療所など)」で 26.3%、次いで「スーパー・薬局などの小売店舗」22.7%。



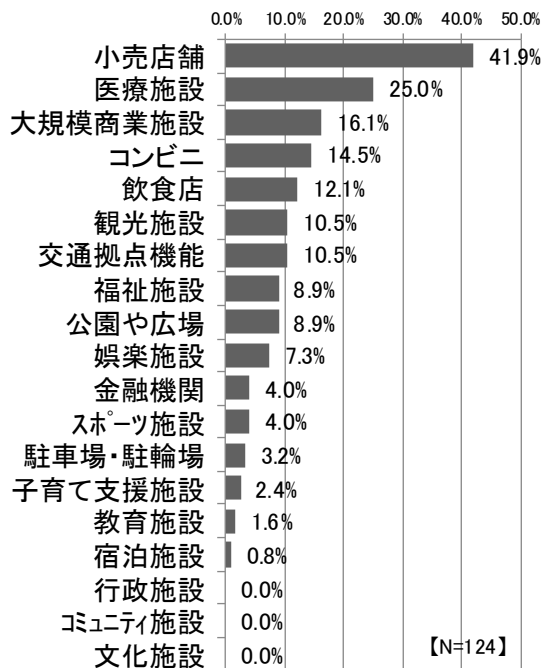
【吉良地区】

最も多いのは「スーパー・薬局などの小売店舗」で 27.3%、次いで「飲食店(レストラン、居酒屋など)」21.0%。



【幡豆地区】

最も多いのは「スーパー・薬局などの小売店舗」で 41.9%、次いで「医療施設(病院や診療所など)」25.0%。



### 3.誘導施設の設定

誘導施設は、鉄道駅や支所周辺等の都市や地域の拠点に都市機能を維持・誘導し、人口密度を維持するために必要な生活サービス施設（都市機能増進施設）等を確保するものです。このため、誘導施設の設定にあたっては、拠点周辺に必要な生活サービス施設の立地状況や地域住民のニーズを踏まえて設定します。

また、都市拠点や地域生活拠点以外の区域においても、身近な生活に必要な生活利便施設等を確保し、人口の維持に努める必要があります。

#### ※設定にあたっての留意点

- ・スーパー、金融機関などの誘導施設が都市機能誘導区域外に立地する場合は届出が必要となります。都市機能誘導区域内では、誘導施設を休・廃止する場合は届出が必要となります。このことから、施設の定義、規模等を明確にする必要があります。
- ・設定する際は、民間の経済活動や行政における事務負担への影響にも配慮する必要があります。
- ・下記の表は、鉄道駅・支所から約 800mから 1 k m圏内に設定する誘導施設の候補案を示したもので、候補案に該当する主な既存施設名を記載しています。

拠点	誘導施設	
	候補案	主な既存施設
西尾駅周辺	・商業施設	マックスバリュ、アピタ、マルス、フィール、ヤマナカ、ドミー
	・金融機関	ゆうちょ銀行、西尾永楽郵便局、西尾花ノ木郵便局、三菱 UFJ 銀行、JA 西三河、愛知銀行、名古屋銀行、西尾信用金庫、碧海信用金庫、岡崎信用金庫
	・子育て支援施設	保育園
	・交流施設	中央ふれあいセンター
	・行政サービス施設	市役所
	・病院	市民病院
	・診療所【内科・外科・小児科・産婦人科】	なかざわ記念クリニック内科・外科等、山田産婦人科、鈴木内科医院、寺本医院内科、西尾病院内科・外科等、穴戸整形外科、前田クリニック内科・小児科、山尾病院内科・外科等、加藤医院内科・外科・小児科等
一色支所周辺	・商業施設	ドミー、エーコープ
	・金融機関	一色郵便局、JA 西三河、西尾信用金庫、岡崎信用金庫
	・子育て支援施設	保育園
	・交流施設	子育て・多世代交流プラザ

拠点	誘導施設	
	候補案	主な既存施設
	・行政サービス施設	一色支所
	・診療所【内科・外科・小児科・産婦人科】	深見胃腸科・内科・外科等
吉良吉田駅周辺	・商業施設	エコープ
	・金融機関	吉良吉田郵便局、JA 西三河、県中央信用金庫、岡崎信用金庫
	・子育て支援施設	保育園
	・交流施設	吉良保健センター
	・行政サービス施設	吉良支所
	・診療所【内科・外科・小児科・産婦人科】	宮崎医院内科、山川医院内科・小児科
	・商業施設	ドミー
上横須賀駅周辺	・金融機関	吉良町郵便局、JA 西三河、西尾信用金庫
	・子育て支援施設	保育園
	・交流施設	横須賀ふれあいセンター
	・診療所【内科・外科・小児科・産婦人科】	れん内科クリニック、吉良内科
	・商業施設	ポートタウン ミュー
幡豆支所周辺	・金融機関	幡豆郵便局、西尾信用金庫、岡崎信用金庫
	・子育て支援施設	保育園
	・交流施設	幡豆いきいきセンター
	・行政サービス施設	幡豆支所
	・診療所【内科・外科・小児科・産婦人科】	酒井クリニック内科・外科
	・商業施設	幡豆支所