

西尾市立地適正化計画 (案)

パブリックコメント資料

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	3
5. 主な上位・関連計画の概要	4
6. 計画対象区域	11
7. 目標年次	11
第1章 課題分析と解決すべき課題	12
1-1. マクロ分析（市全体）	12
1. 人口減少・少子高齢化に伴う都市機能の低下	12
2. 高齢化の進行に伴う扶助費の増加	14
3. 生産年齢人口の減少に伴う市税への影響	16
4. 公共交通サービスの低下のおそれ	18
1-2. ミクロ分析（地域）	20
第2章 まちづくりの基本方針	26
1. 立地の適正化に関する基本的な方針	26
2. 将来人口	27
3. 将来都市構造	28
第3章 居住誘導区域	31
1. 居住誘導区域とは	31
2. 区域設定の考え方	31
3. 区域の設定	33
4. 土地利用の誘導方針	40
第4章 都市機能誘導区域及び誘導施設	41
1. 都市機能誘導区域とは	41
2. 区域設定の考え方	41
3. 区域を定める拠点	42
4. 誘導施設	43
5. 区域の設定	52
第5章 誘導施策	53
1. 居住誘導に関する施策	53
2. 都市機能誘導に関する施策	54

3. 公共交通に関する施策	54
4. 公的不動産の活用	55
5. 老朽化した都市計画施設の整備	55
第6章 届出制度	56
1. 居住誘導区域外における届出の対象となる行為	56
2. 都市機能誘導区域外における届出の対象となる行為	57
第7章 防災指針	58
1. 防災指針の概要	58
2. 重ね合わせによる災害リスク分析	60
3. 具体的な取組と今後のスケジュール	66
第8章 目標指標と進行管理	67
1. 目標指標と期待される効果	67
2. 進行管理	68

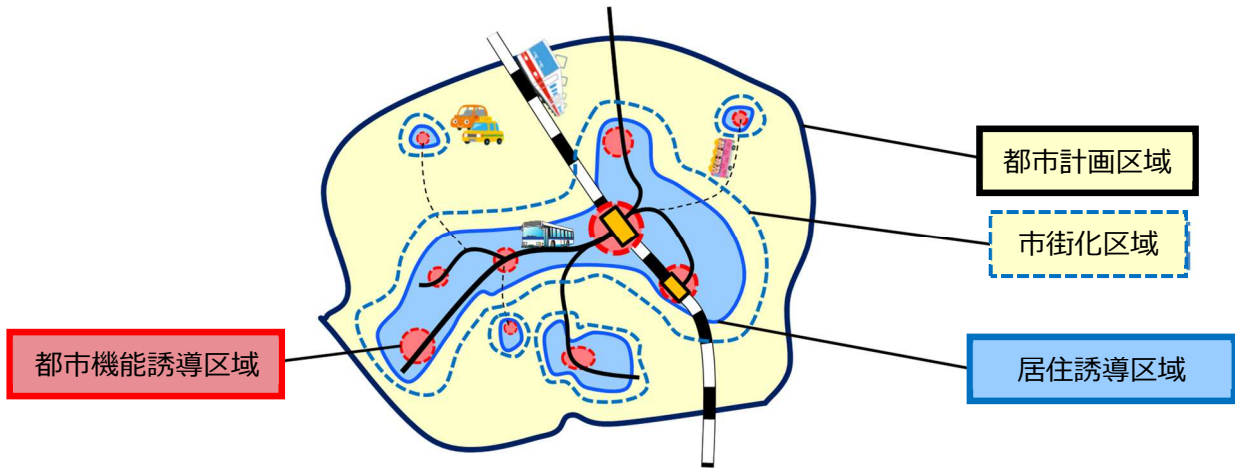
序章 計画策定の主旨

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*』を進めるものです。

図 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"> 立地適正化計画制度を適用する範囲。 (都市計画区域) 	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"> 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。 	同法 第 81 条 2 項 1 号
居住誘導区域 ^{※1}	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 <p>※区域外において、3戸以上の住宅の建設や 1000 m²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 ^{※2}	<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 	同法 第 81 条 2 項 3 号
誘導施設 ^{※3}	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <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"> 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。 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。 	同法 第 81 条 2 項 6 号
防災指針 ^{※4}	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	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

令和2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69%と、市街地は比較的コンパクトに形成されています。

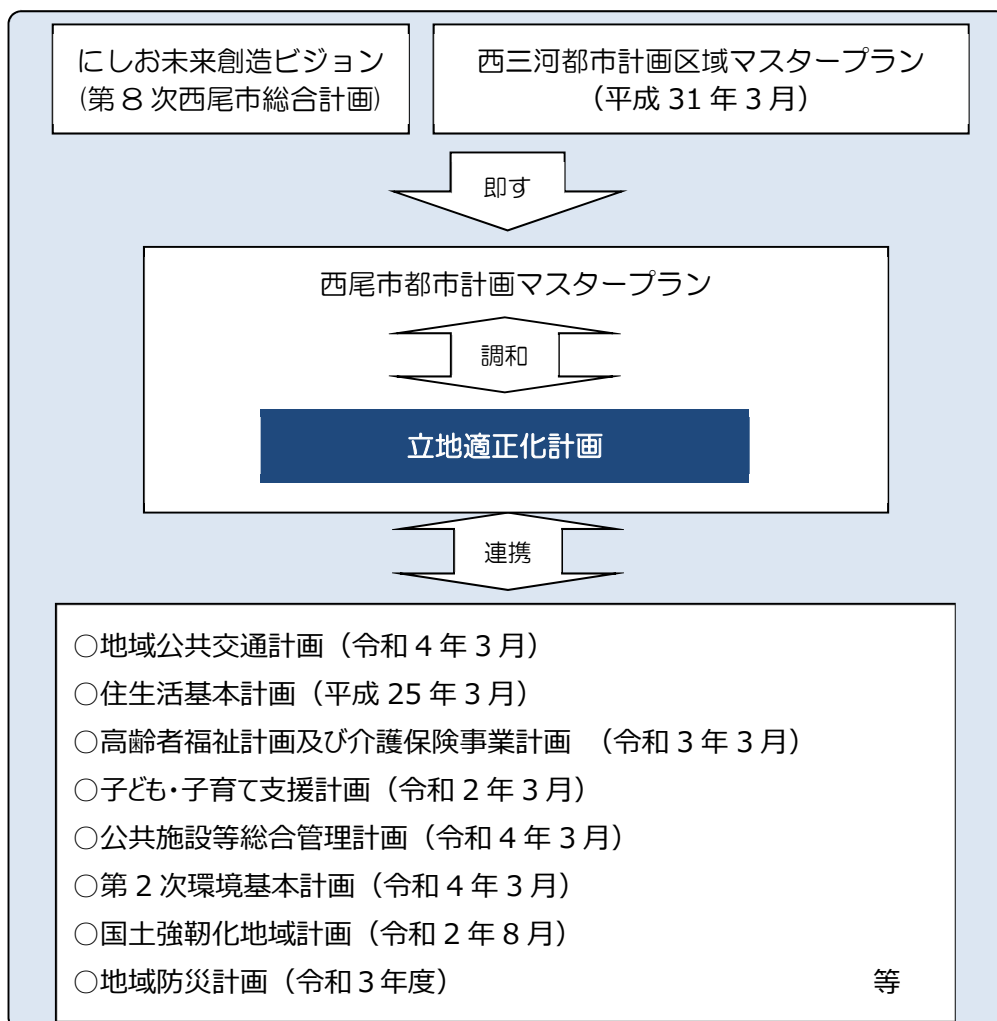
西尾市の人口は増加傾向にありますが、高齢化が進行している一方、生産年齢人口（15～64歳）、年少人口（14歳未満）は減少傾向にあり、本市の推計では令和12年をピークに人口は減少に転じることが予測されています。

人口減少が見込まれるなか、安全・快適、コンパクトで持続可能なまちを形成していくため、将来人口や都市機能の立地状況を分析し、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ます。

4. 計画の位置づけ

西尾市立地適正化計画は、「にしお未来創造ビジョン（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。

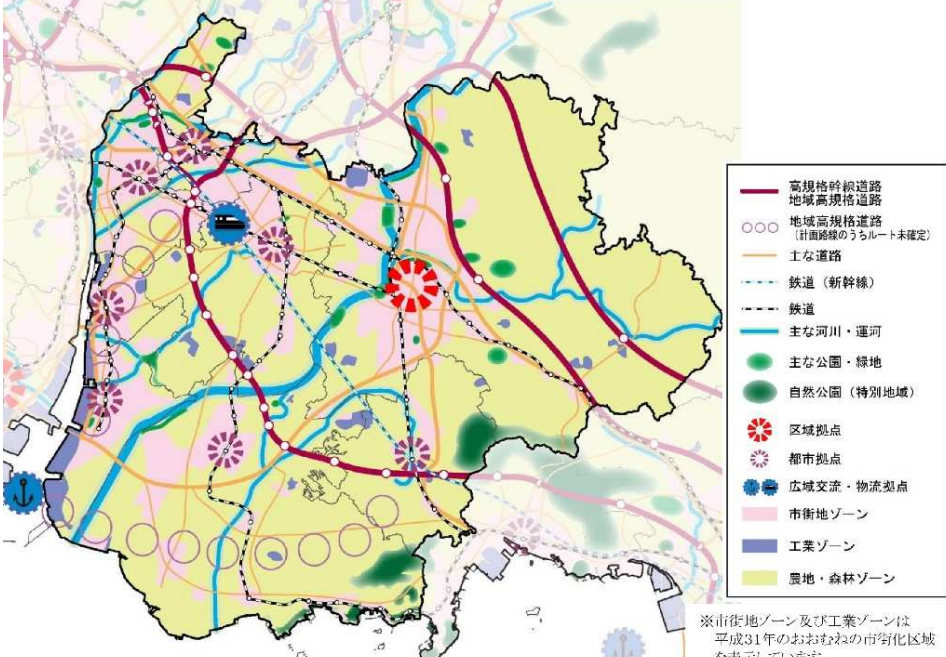


5. 主な上位・関連計画の概要

(1) にしお未来創造ビジョン（第8次西尾市総合計画）

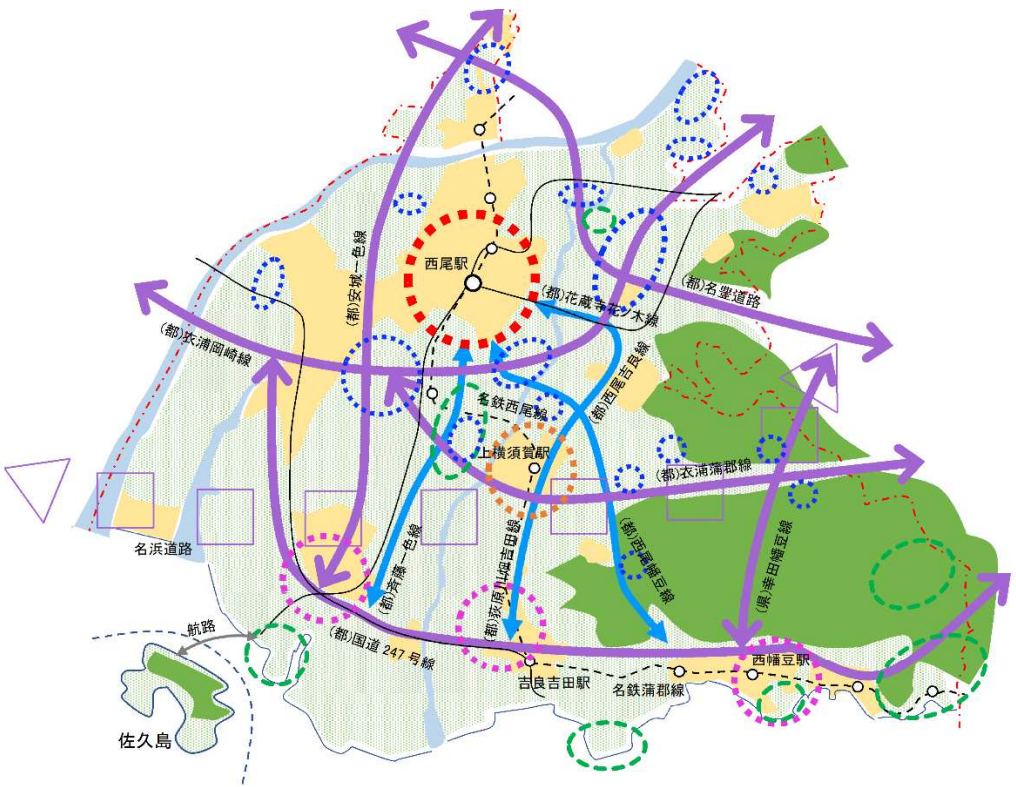
<p>まちづくりの 視点</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・心の豊かさや人とのつながりを感じられるまちづくり ・多様な主体が活躍できるまちづくり ・官民連携により、ゼロからイチを生み出せるまちづくり ・ないものねだりではない、あるものを生かすまちづくり 			
<p>将来都市像</p>	<p>「もっとワクワクするまち にしお」</p>			
<p>基本目標</p>	<p>新たな魅力に挑戦するまち ～観光・歴史文化・スポーツ・産業分野～ 誰もがほっとする 持続可能なまち ～社会基盤分野～ ともに楽しみ、ともに学び、ともに夢みるまち ～子育て・教育分野～ 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～</p>			
<p>土地利用構想 イメージ</p>	 <div data-bbox="430 1534 1372 1982"> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="430 1534 805 1982"> <p>広域都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> (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)幸田幡豆線 名浜道路(□□□) <p>都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 </td> <td data-bbox="805 1534 1093 1982"> <p>公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- 名鉄西尾線・蒲郡線 —— 名鉄東部交通バス・ふれんどバス —— 航路 <p>利活用検討区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 愛知県と連携し、利活用を検討していく区域 </td> <td data-bbox="1093 1534 1372 1982"> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心拠点 ● 地域生活拠点 ● 新生活拠点 ● 産業拠点 ● 交流拠点 <ul style="list-style-type: none"> ■ 住居系市街地ゾーン ■ 工業系市街地ゾーン ■ 田園・集落ゾーン ■ 自然環境保全ゾーン </td> </tr> </table></div>	<p>広域都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> (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)幸田幡豆線 名浜道路(□□□) <p>都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- 名鉄西尾線・蒲郡線 —— 名鉄東部交通バス・ふれんどバス —— 航路 <p>利活用検討区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 愛知県と連携し、利活用を検討していく区域 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心拠点 ● 地域生活拠点 ● 新生活拠点 ● 産業拠点 ● 交流拠点 <ul style="list-style-type: none"> ■ 住居系市街地ゾーン ■ 工業系市街地ゾーン ■ 田園・集落ゾーン ■ 自然環境保全ゾーン
<p>広域都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> (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)幸田幡豆線 名浜道路(□□□) <p>都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- 名鉄西尾線・蒲郡線 —— 名鉄東部交通バス・ふれんどバス —— 航路 <p>利活用検討区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 愛知県と連携し、利活用を検討していく区域 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都心拠点 ● 地域生活拠点 ● 新生活拠点 ● 産業拠点 ● 交流拠点 <ul style="list-style-type: none"> ■ 住居系市街地ゾーン ■ 工業系市街地ゾーン ■ 田園・集落ゾーン ■ 自然環境保全ゾーン 		

(2) 西三河都市計画区域マスタープラン

<p>基本理念</p>	<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>
<p>将来都市構造</p>	 <p>※市街地ゾーン及び工業ゾーンは平成31年のおおほほの市街化区域を表示しています。</p>
<p>都市づくりの目標</p>	<ol style="list-style-type: none"> ①暮らしやすさを支える集約型都市構造への転換 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 ③力強い愛知を支えるさらなる産業集積の推進 ④大規模自然災害等に備えた安全安心な暮らしの確保 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
<p>土地利用 (主要な都市計画の決定等の方針)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●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。 ●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。 ●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。 ●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。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">●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。●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。●計画的に市街地整備を行う地区は、農林漁業などとの調整を行い、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。 |
|--|

(3) 西尾市都市計画マスタープラン

<p>都市づくりの目標</p>	<p>①一体感のある都市づくり ②活力のある都市づくり ③多様な産業を活かした都市づくり ④防災都市づくり ⑤自然環境と調和した都市づくり</p>	<p>⑥環境への負荷を低減した都市づくり ⑦歴史・文化を活かした都市づくり ⑧全ての人にやさしい都市づくり ⑨市民が誇れる都市づくり</p>
<p>将来都市像</p>	<p>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—</p>	
<p>将来都市構造</p>	 <div data-bbox="486 1366 901 1803"> <p>広域都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> (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 (西三河南北道路) (都)衣浦蒲郡線 県道幸田幡豆線 名浜道路(□□□) <p>都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 </div> <div data-bbox="909 1366 1125 1624"> <ul style="list-style-type: none"> 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) </div> <div data-bbox="1133 1366 1364 1534"> <ul style="list-style-type: none"> 市街地ゾーン 田園・集落ゾーン 山林ゾーン </div> <div data-bbox="909 1635 1380 1803"> <p>公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- 名鉄西尾線・蒲郡線 —— 名鉄東部交通バス・名鉄バス(ふれんどバス) —— 航路 </div>	

分野別方針の
基本的考え方

○土地利用

- ・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。
- ・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。

○道路・交通ネットワーク

- ・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。
- ・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、ゼロカーボンシティも見据えた高齢者や来訪者等も利用しやすい便利な公共交通ネットワークの形成を図ります。

○水と緑

- ・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。
- ・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を、緑の拠点として位置づけ魅力づくりを促進します。
- ・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。

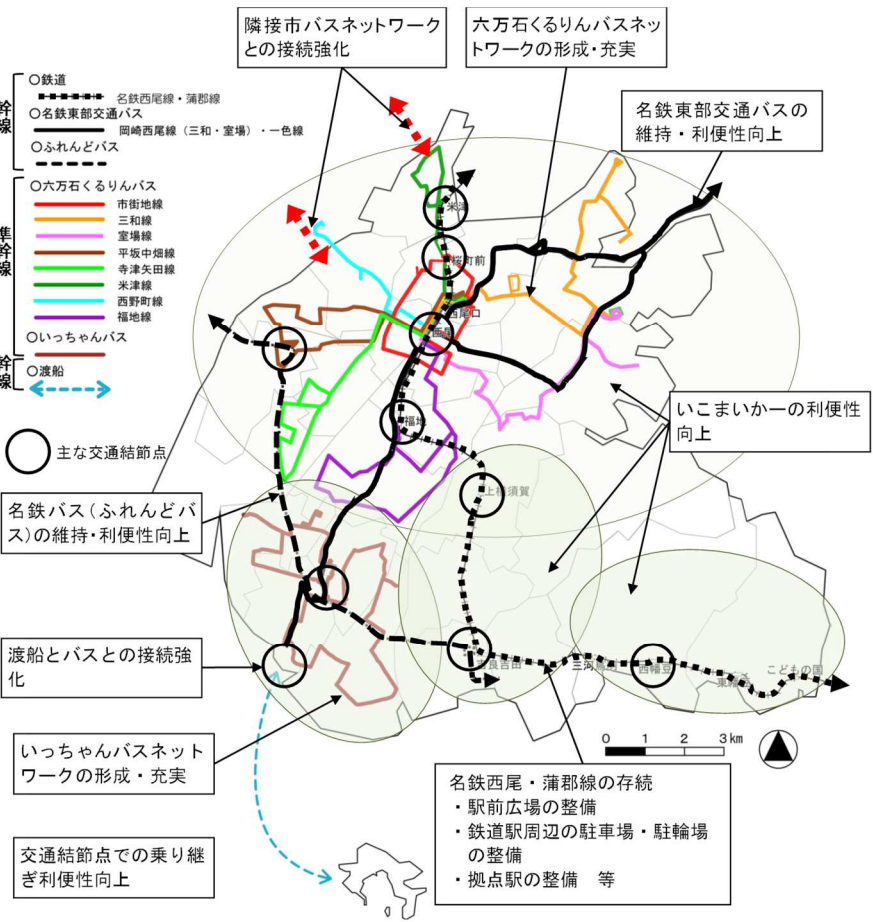
○都市防災

- ・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内水氾濫、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。
- ・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。

○都市環境

- ・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供給や魅力的な住環境整備を誘導します。また、官民協働により、歴史・文化等の地域資源を活かしたまちづくりや特色ある景観形成等、魅力的な都市環境の整備を促進します。
- ・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提供するため、公共公益施設の再配置や供給処理施設の充実を図ります。

(4) 西尾市地域公共交通計画

<p>将来像</p>	<p>「公共交通が市民の暮らしと交流を支えるまち」</p>
<p>基本方針と目標</p>	<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。 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、本市に來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。 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るとともに、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。 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>
<p>公共交通ネットワークの方向性</p>	<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>  <p>隣接市バスネットワークとの接続強化</p> <p>六万石くるりんバスネットワークの形成・充実</p> <p>名鉄西尾・蒲郡線の存続 ・駅前広場の整備 ・鉄道駅周辺の駐車場・駐輪場の整備 ・拠点駅の整備 等</p> <p>名鉄バス(ふれんどバス)の維持・利便性向上</p> <p>渡船とバスとの接続強化</p> <p>いっちゃんバスネットワークの形成・充実</p> <p>交通結節点での乗り継ぎ利便性向上</p> <p>いこまいかーの利便性向上</p> <p>名鉄東部交通バスの維持・利便性向上</p> <p>0 1 2 3 km</p> <p>※名鉄東部交通バス、ふれんどバスは、地域間幹線系統の補助路線</p>

(5) 西尾市国土強靱化地域計画

<p>目指すべき将来の地域の姿</p>	<p>災害に強く、夢や希望の持てるワクワクする西尾市</p>
<p>強靱化の基本目標</p>	<p>①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>
<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1章 課題分析と解決すべき課題

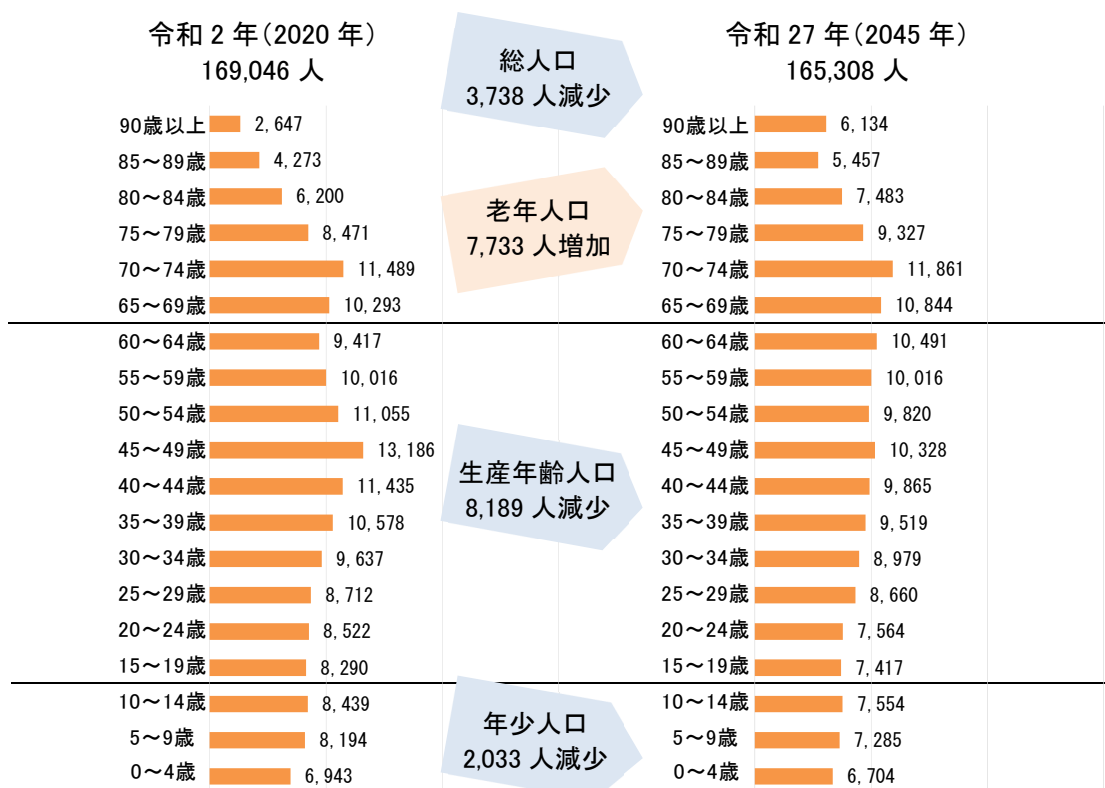
1-1. マクロ分析（市全体）

人口の見通しについては、国土交通省「都市計画運用指針」※¹に基づき、国立社会保障・人口問題研究所※²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附属機関。

表 都市構造評価

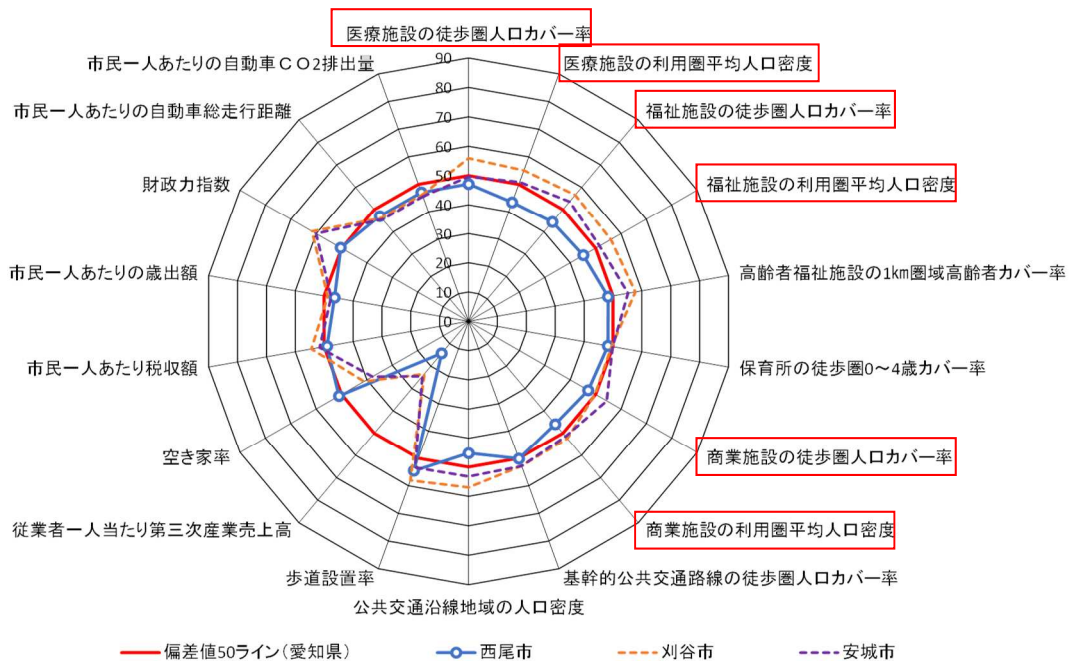
評価分野		評価指標	単位	西尾市	刈谷市	安城市	愛知県	
生活の利便性	居住機能の適切な誘導	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	80	96	84	85
			福祉	%	54	83	76	68
			商業	%	53	59	69	64
都市機能の適正配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療	人/ha	18	34	28	27	
		福祉	人/ha	21	36	30	28	
		商業	人/ha	27	36	35	35	

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)」

図 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)



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^{※1}や利用圏平均人口密度^{※2}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。

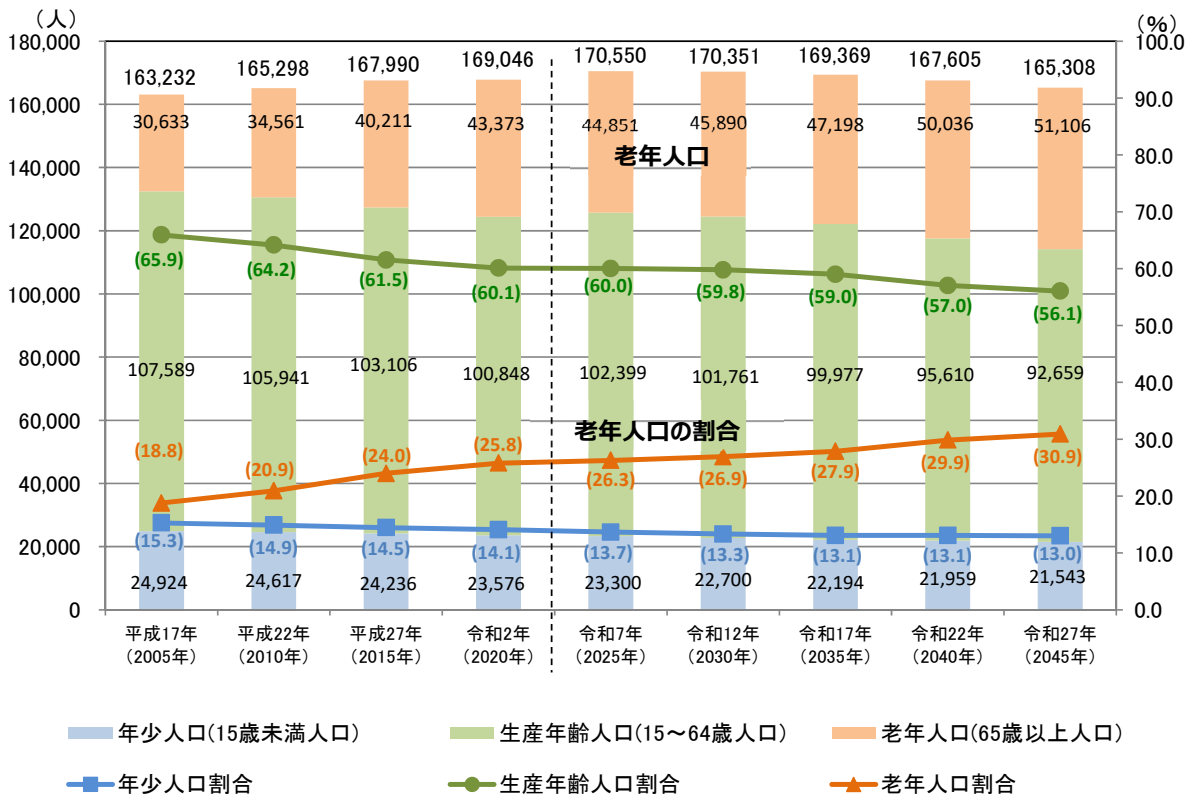
※2 利用圏平均人口密度：施設等の利用圏の面積に対する人口の割合。

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、更に高まることが見込まれます。

図 年齢3区分別人口の推移

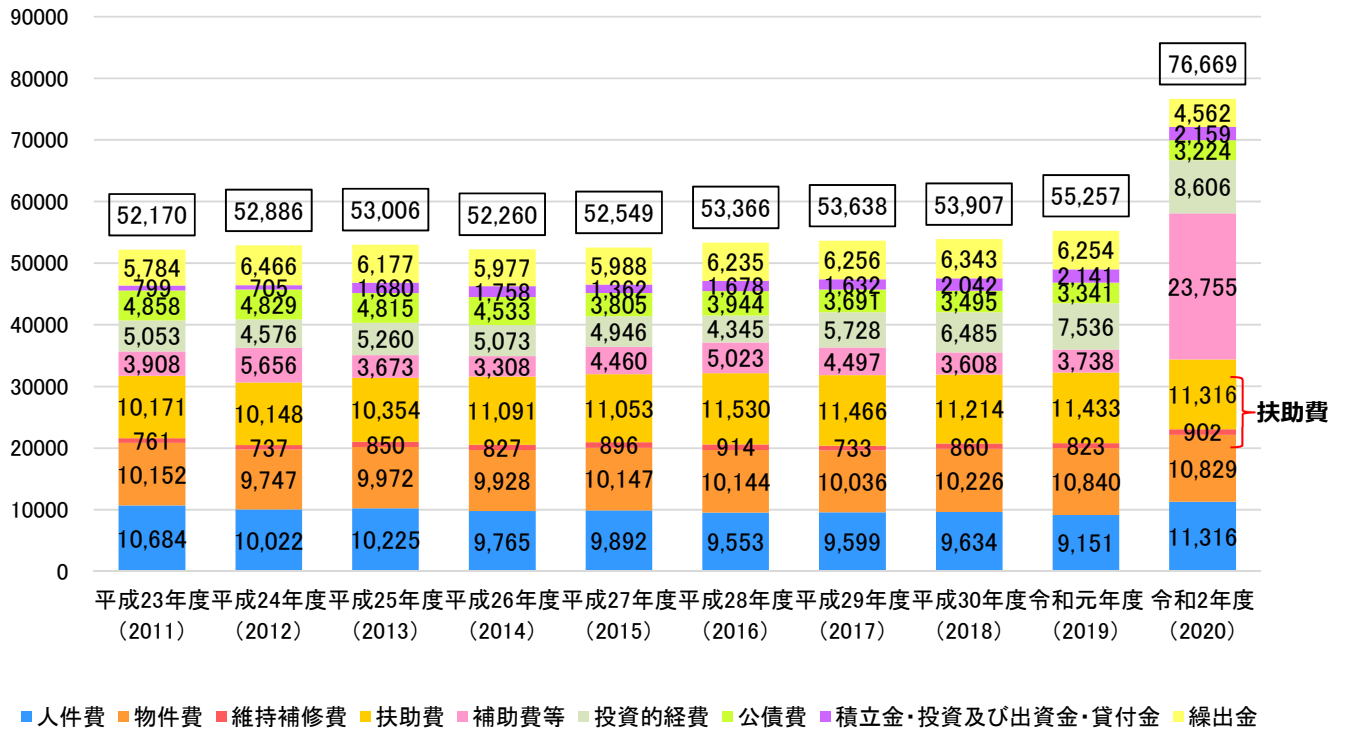


注：年齢3区分別は年齢不詳を除く人口及び構成比。

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」

図 歳出決算額の推移

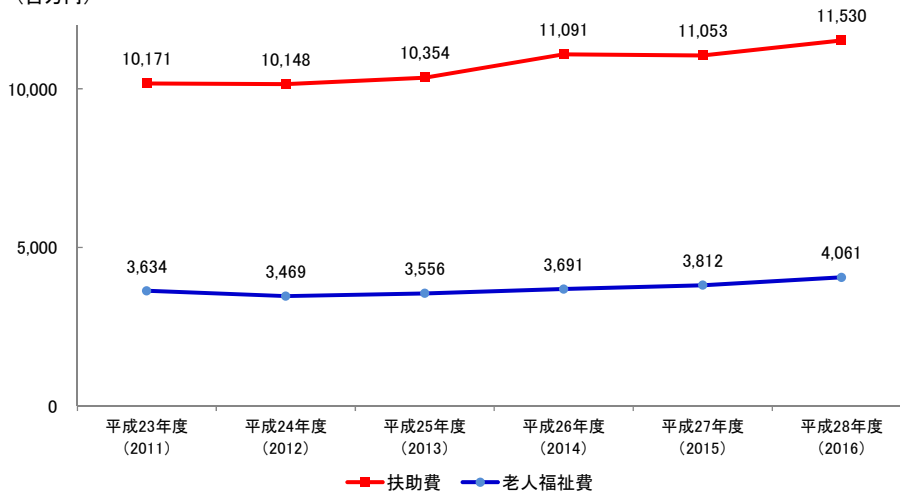
(百万円)



資料:愛知県内市町村の財政状況資料集

図 扶助費における老人福祉費の推移

(百万円)



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

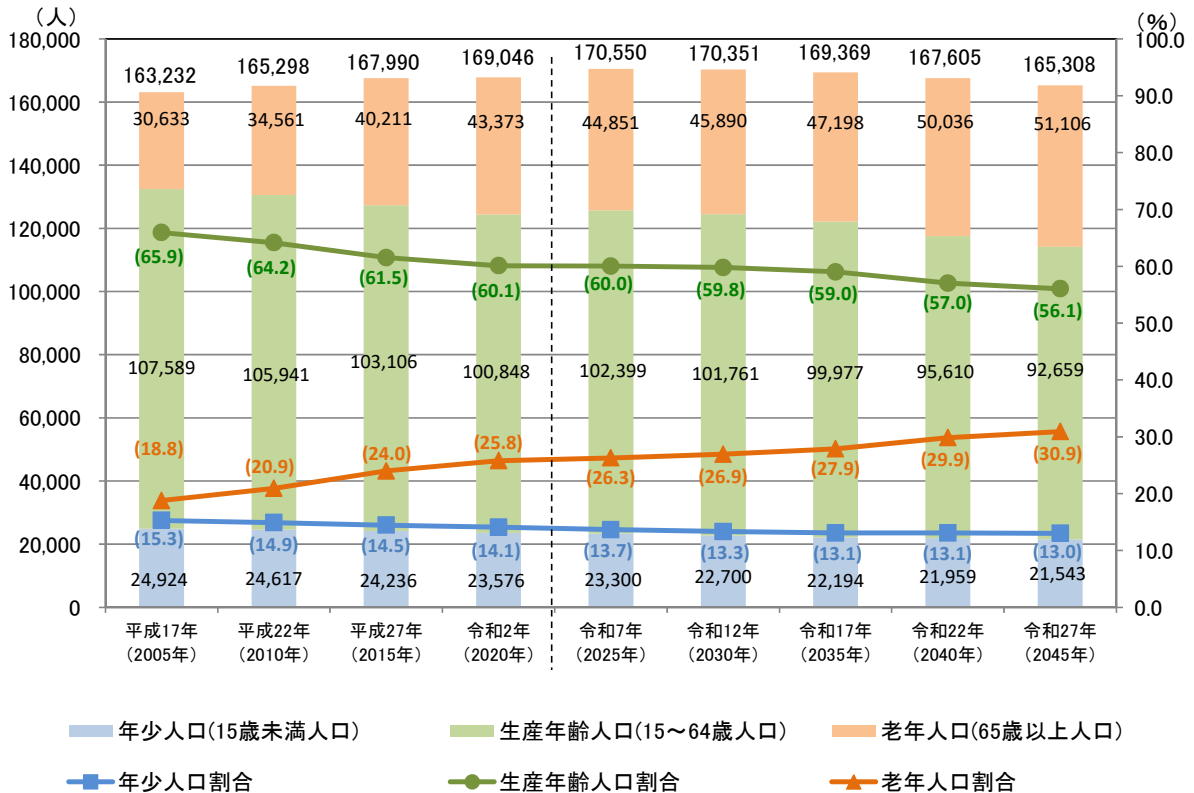
効率的な医療・福祉サービス等を提供しつつ、適切なサービス運営を確保するため、高齢者など誰もが健康で安心して暮らせるまちづくりに取り組む必要があります。

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

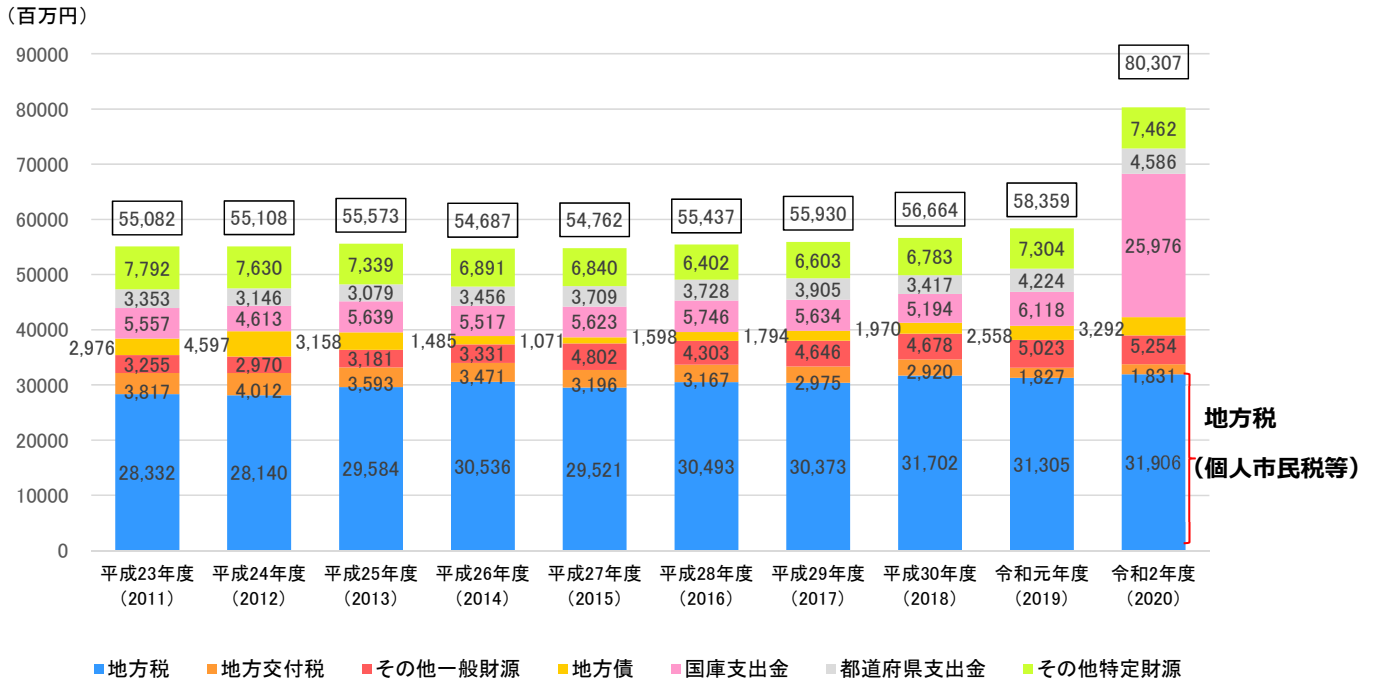
- ・生産年齢人口（15～64歳）は、大きく減少することが見込まれています。
- ・歳入の約5割を占める地方税は、平成30年度から概ね横ばいの傾向にあります。
- ・今後生産年齢人口が大きく減少することが見込まれることから、税収の大幅な減少が見込まれます。

図 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」

図 歳入決算額の推移



(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

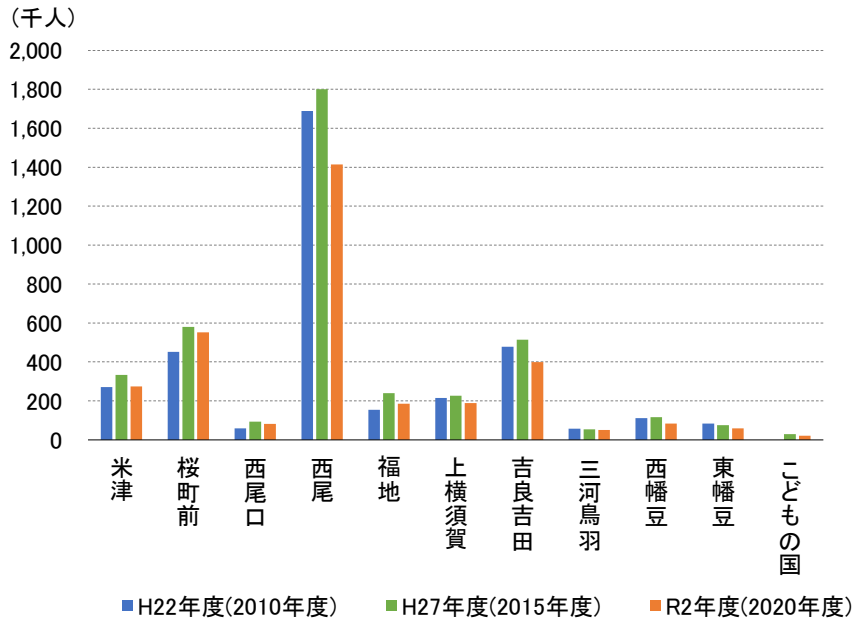
税収を持続的に確保し、市民サービスを維持・向上するためには、生産年齢人口の減少を抑制する必要があります。

4. 公共交通サービスの低下のおそれ

(1) 現況と動向

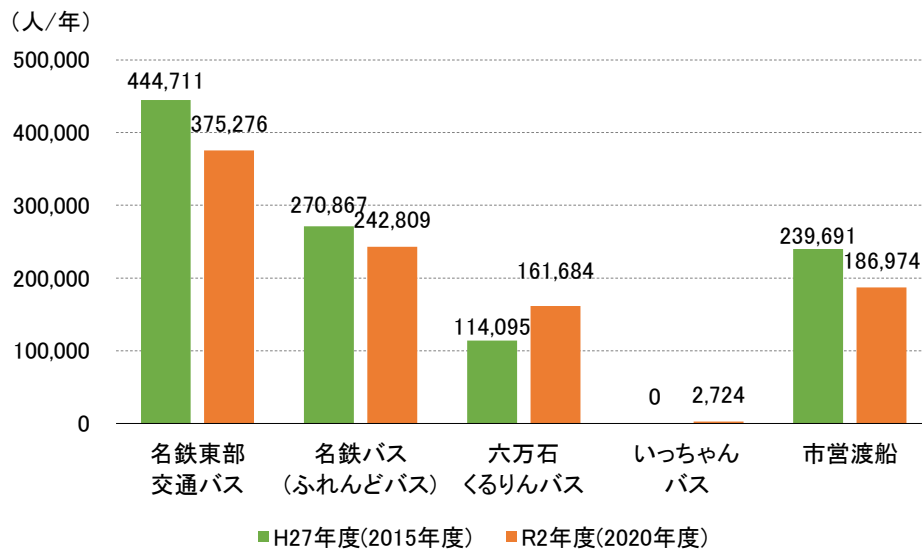
- ・鉄道年間乗車人員は、南部の地区を除いて概ね増加傾向、バス等は増加傾向にあります。
- ・都市構造評価では、公共交通沿線の徒歩圏人口カバー率が、比較的 low、公共交通沿線地域の人口密度は、特に低くなっています。
- ・今後生産年齢人口の減少が見込まれており、利用客数の大幅な減少が見込まれます。

図 鉄道年間乗車人員(名古屋鉄道)



資料:名古屋鉄道

図 バス・渡船の利用者数



※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

表 都市構造評価

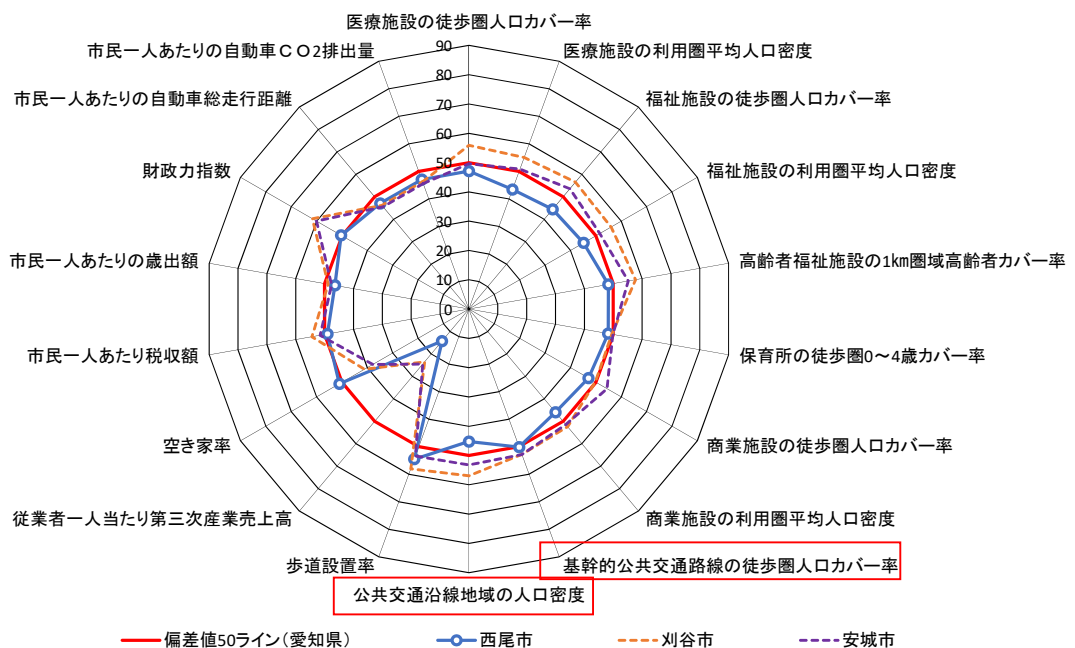
	評価項目	評価指標	単位	西尾市	刈谷市	安城市	愛知県
生活の 利便性	居住機能の 適切な誘導	基幹的公共交通路線の徒歩 圏人口カバー率	%	50	55	55	50
	公共交通の 利用促進	公共交通沿線地域の人口密 度	人/ha	26	45	39	34

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)」

図 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。

1-2. 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"> 西尾駅、西尾口駅、桜町前駅周辺の人口密度は概ね 40 人/ha^{*1} 以上となっている。 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。 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。 市街化区域では、津波・洪水による浸水深が 3m^{*2} 未満となっている。 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。
	平坂・寺津・福地地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の人口密度は 40 人/ha^{*1} 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^{*1} 以上となっている。 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。 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。 市街化区域では、津波・洪水による浸水深が 3m^{*2} 未満となっている。 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。 幹線道路沿道の商業集積が多い。
	室場・三和地区	<ul style="list-style-type: none"> 地区内の人口密度は概ね 10 人/ha 未満となっている。 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。 地区内では、老年人口が増加する区域が多い。 鉄道駅周辺の施設整備・誘導は西尾駅で求められている。 工業系市街化区域では、洪水による浸水深 3m^{*2} 以上の区域が一部見られる。 幹線道路沿道の商業集積が多い。
一色地区		<ul style="list-style-type: none"> 地区内の人口密度は 40 人/ha^{*1} 未満の区域が多いが、一色支所周辺の区域は概ね 40 人/ha^{*1} 以上となっている。 H27～R27 年の人口増減率は、減少する区域が多い。 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。 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。 市街化区域内一色支所周辺では、高潮による浸水深 3m^{*2} 以上の区域が広がっている。 幹線道路沿道の商業集積が最も多い。
吉良地区		<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 地区内では、老年人口が増加する区域が多い。 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。 市街化区域内吉良吉田駅周辺では、高潮による浸水深 3m^{*2} 以上の区域が広がっている。 幹線道路沿道の商業集積が最も多い。
幡豆地区		<ul style="list-style-type: none"> 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。 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。 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。 市街化区域では津波による浸水深 3m^{*2} 未満となっている。市街化区域内西幡豆駅周辺では土砂災害特別警戒区域に一部指定されている。 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。

※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階部分を越える浸水の深さ。

図 H27 年(2015)人口密度

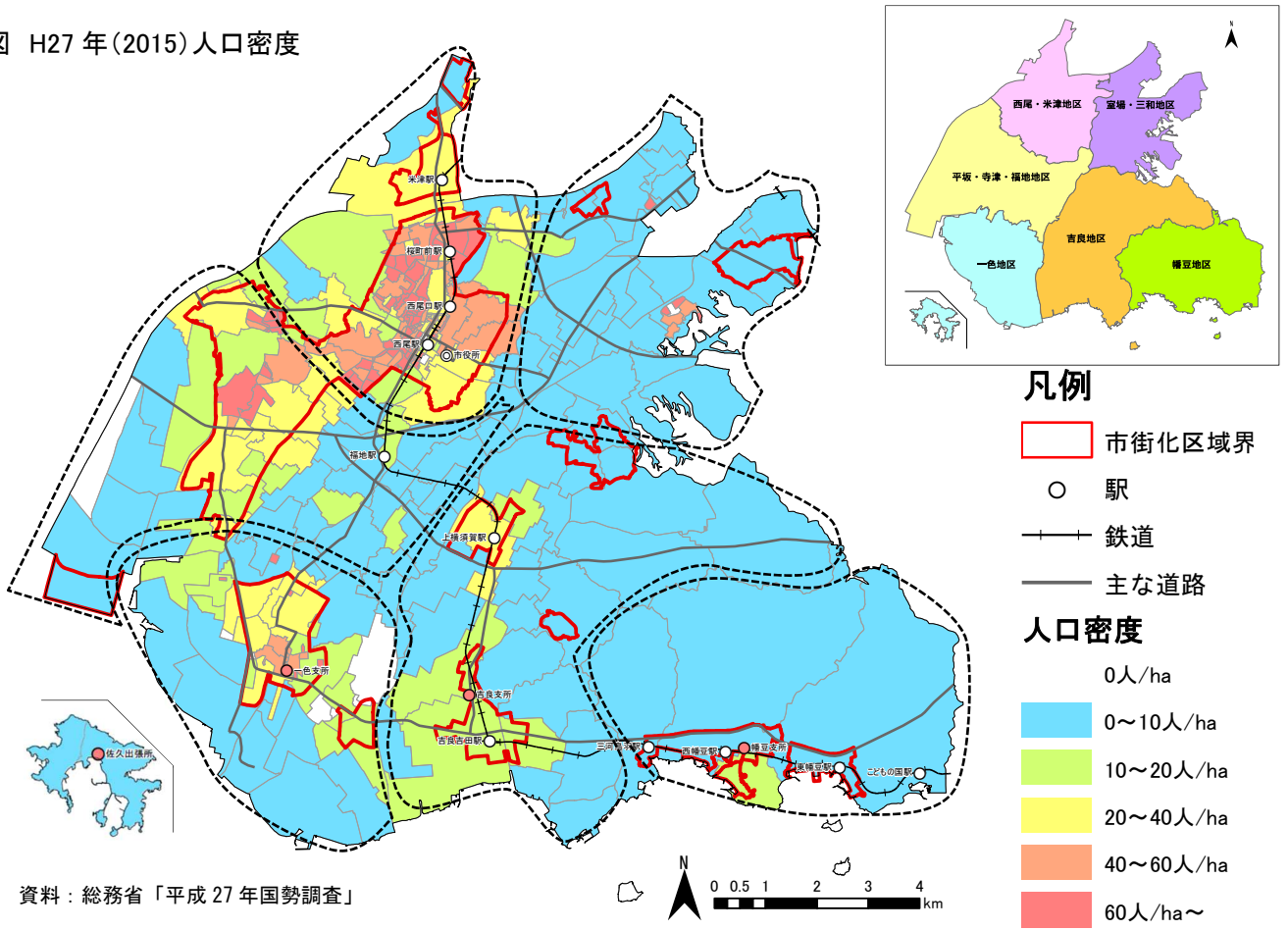


図 H27 年(2015)→R27 年(2045)人口増減率

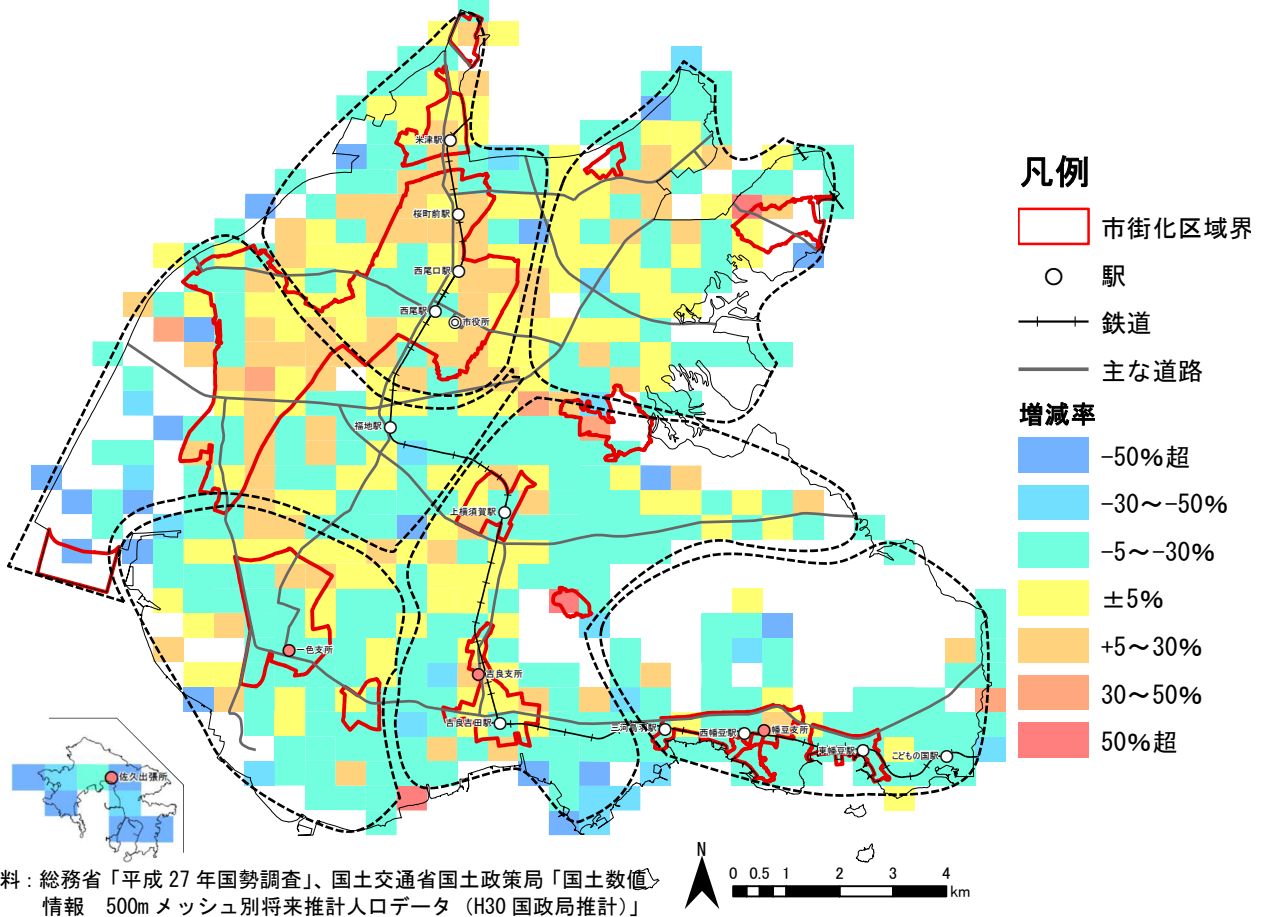
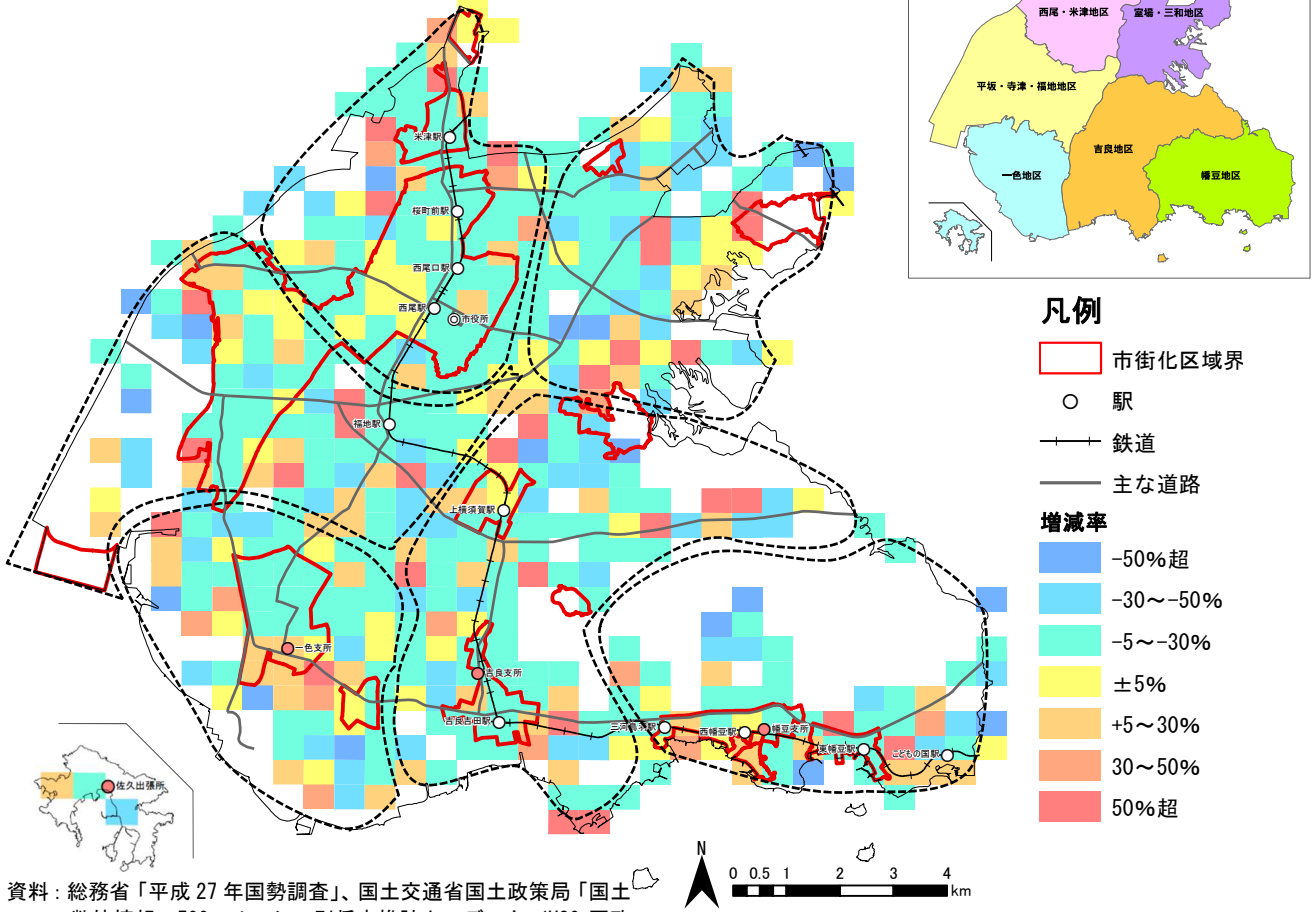
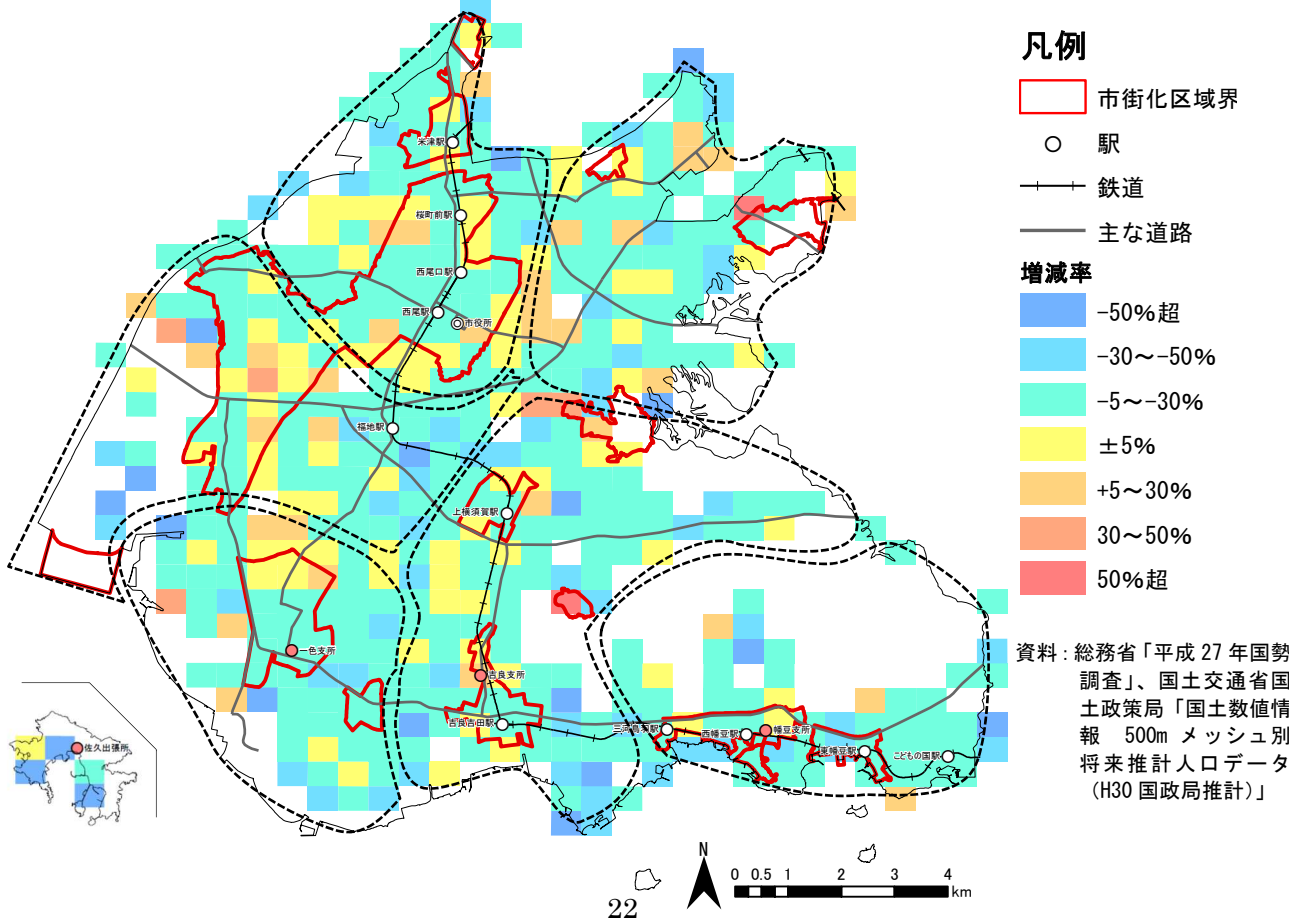


図 H27 年(2015)→R27 年(2045)年少人口増減率



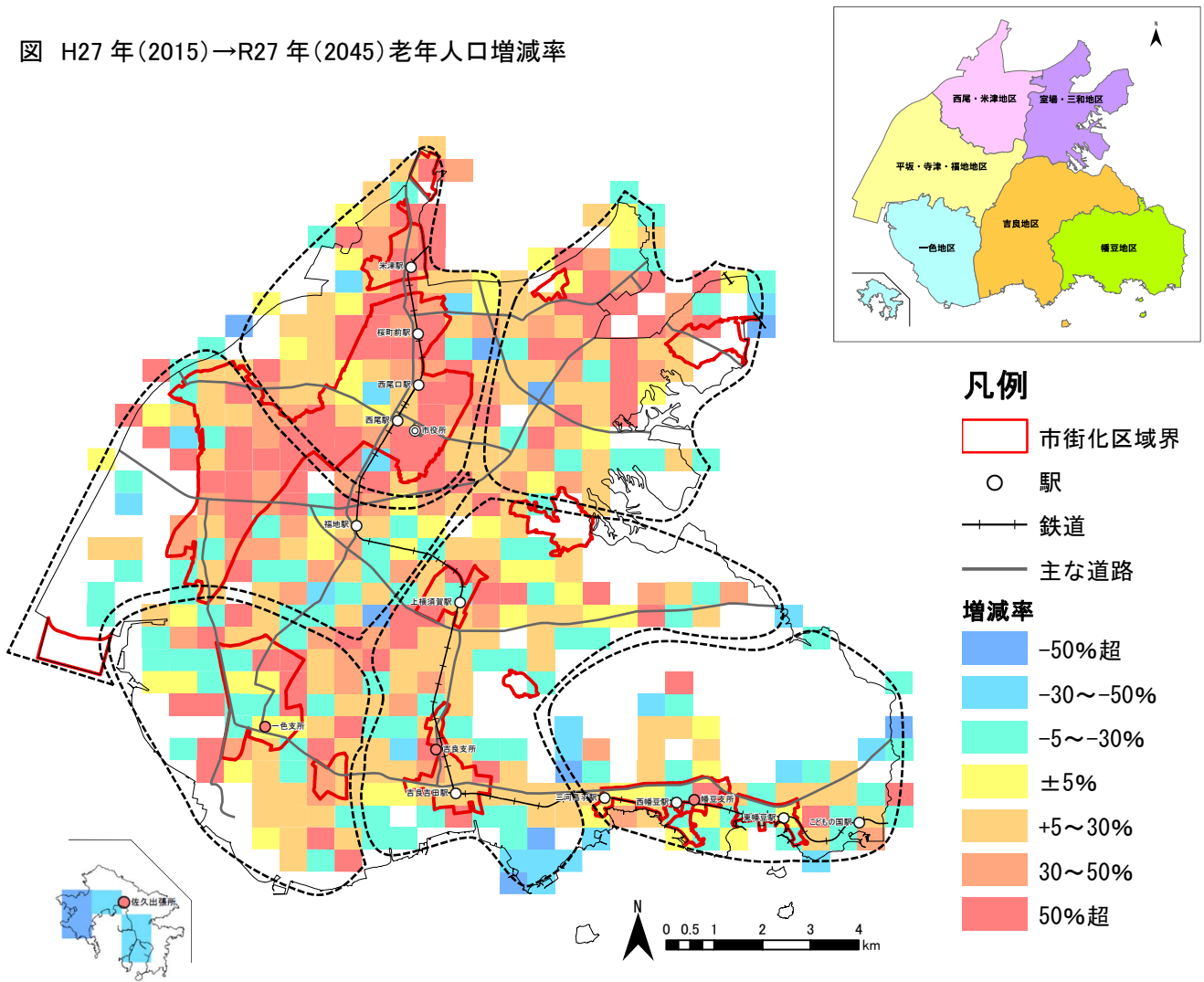
資料：総務省「平成 27 年国勢調査」、国土交通省国土政策局「国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ (H30 国政局推計)」

図 H27 年(2015)→R27 年(2045)生産年齢人口増減率



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)」

図 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)」

表 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

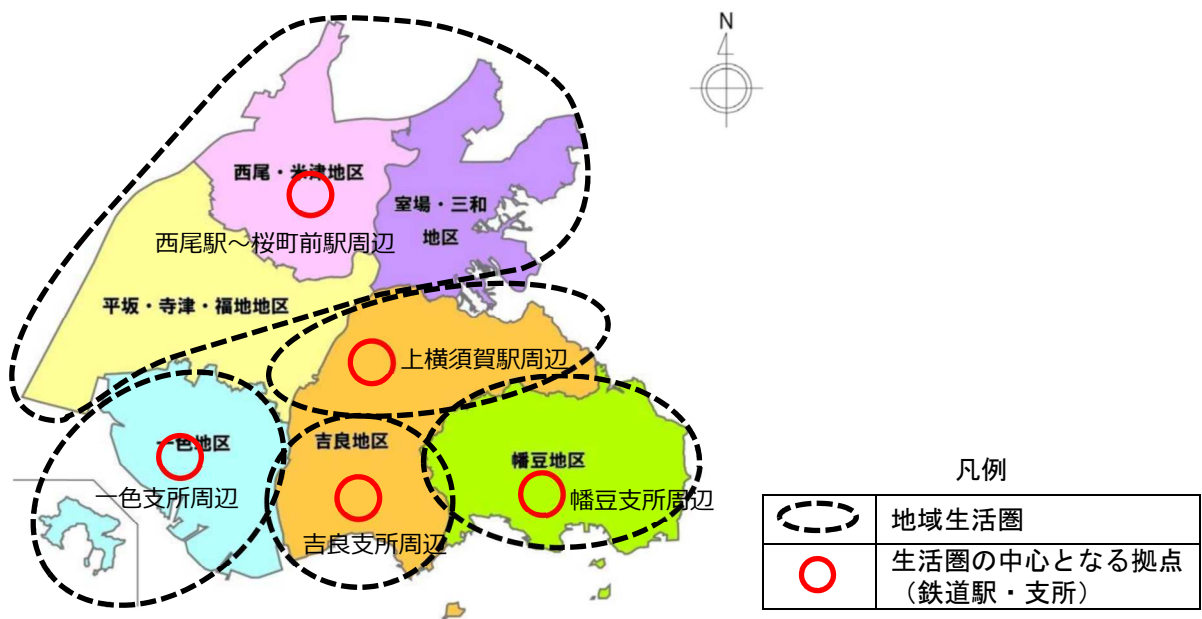
			全体	施設の整備・誘導を行った方がよいと思う駅											
				米津駅	桜町前駅	西尾口駅	西尾駅	福地駅	上横須賀駅	吉良吉田駅	三河鳥羽駅	西幡豆駅	東幡豆駅	ひまわりもの国駅	無回答
居住学区 (地区別)	西尾	西尾中学校区	198	4.0	5.1	5.6	53.0	6.6	0.5	4.5	1.5	0.5	0.5	5.6	12.6
		鶴城中学校区	274	15.0	34.3	9.9	21.5	1.8	1.5	1.1	0.7	0.7	1.5	2.6	9.5
	平坂・ 寺津・ 福地	平坂中学校区	219	6.8	3.7	4.6	48.4	9.6	0.5	4.1	0.9	0.9	0.9	4.1	15.5
		寺津中学校区	73	5.5	1.4	-	45.2	19.2	-	6.8	-	-	1.4	5.5	15.1
		福地中学校区	89	-	3.4	-	30.3	44.9	3.4	7.9	-	-	-	2.2	7.9
	室場・ 三和	東部中学校区	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	一色中学校区	198	2.5	2.0	2.0	26.3	16.7	0.5	32.3	-	0.5	1.0	1.5	14.6
		佐久島 しおさい学校区	3	-	-	-	33.3	33.3	-	33.3	-	-	-	-	-
	吉良	吉良中学校区	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	幡豆中学校区	124	-	0.8	0.8	20.2	-	0.8	12.9	7.3	11.3	22.6	10.5	12.9

資料: 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

(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）、一色支所周辺（一色地区）、吉良支所周辺及び上横須賀駅周辺（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、吉良吉田駅周辺などの市街化区域では、洪水や高潮による浸水深3m以上の区域がみられるため、その対策が必要となっています。

図 地域生活圏と生活拠点



第2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

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

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[※]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。

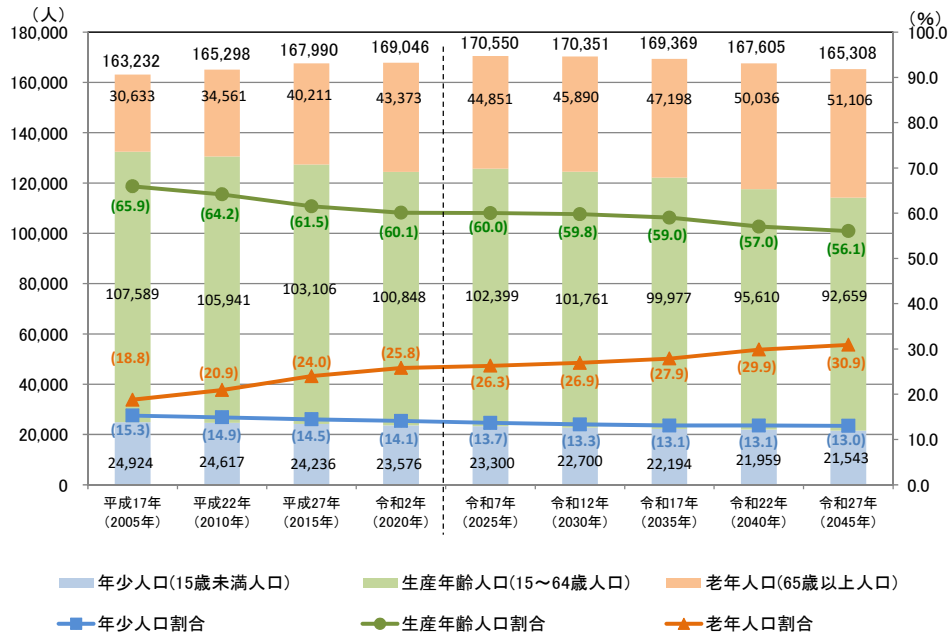
※アクセス:ある目的となる地点等へ移動できること。

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）

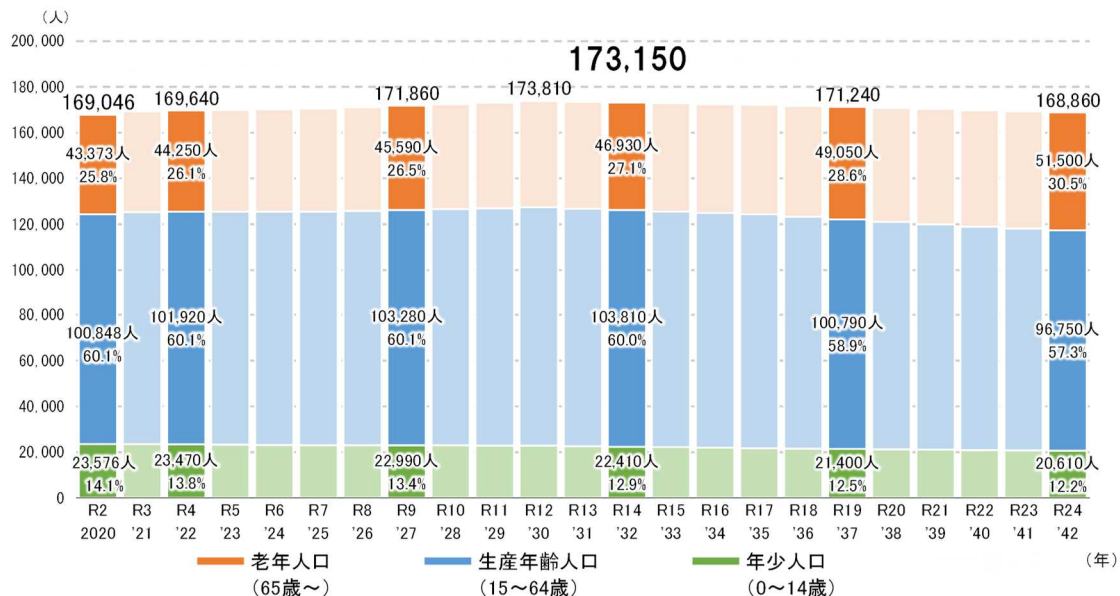


(2) 将来人口の設定

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。

本市の将来人口



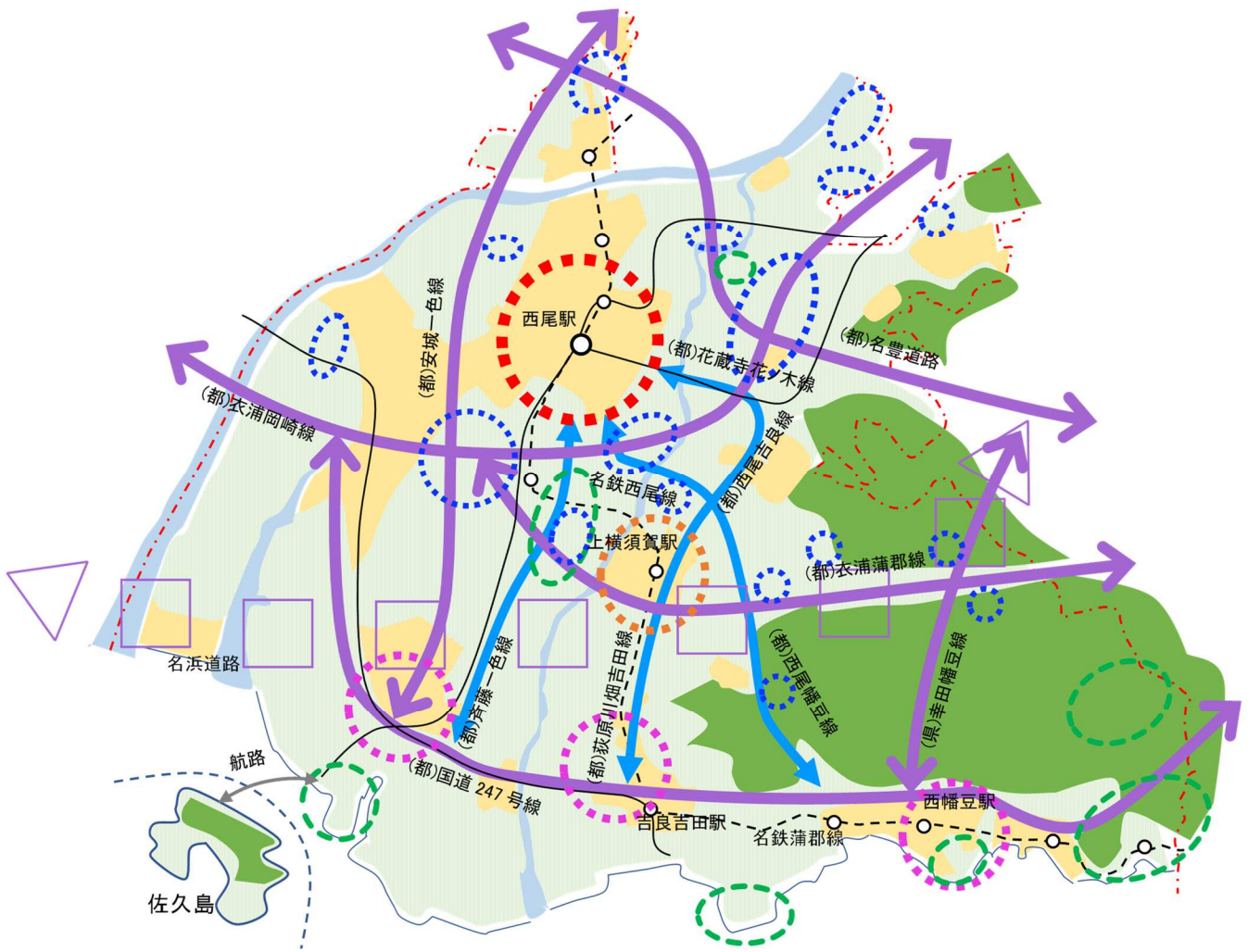
3. 将来都市構造

(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 ・寺部海岸 ・三ヶ根山
	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(西三河南北道路) ・(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・名鉄バス(ふれんどバス) ・航路

図 将来都市構造

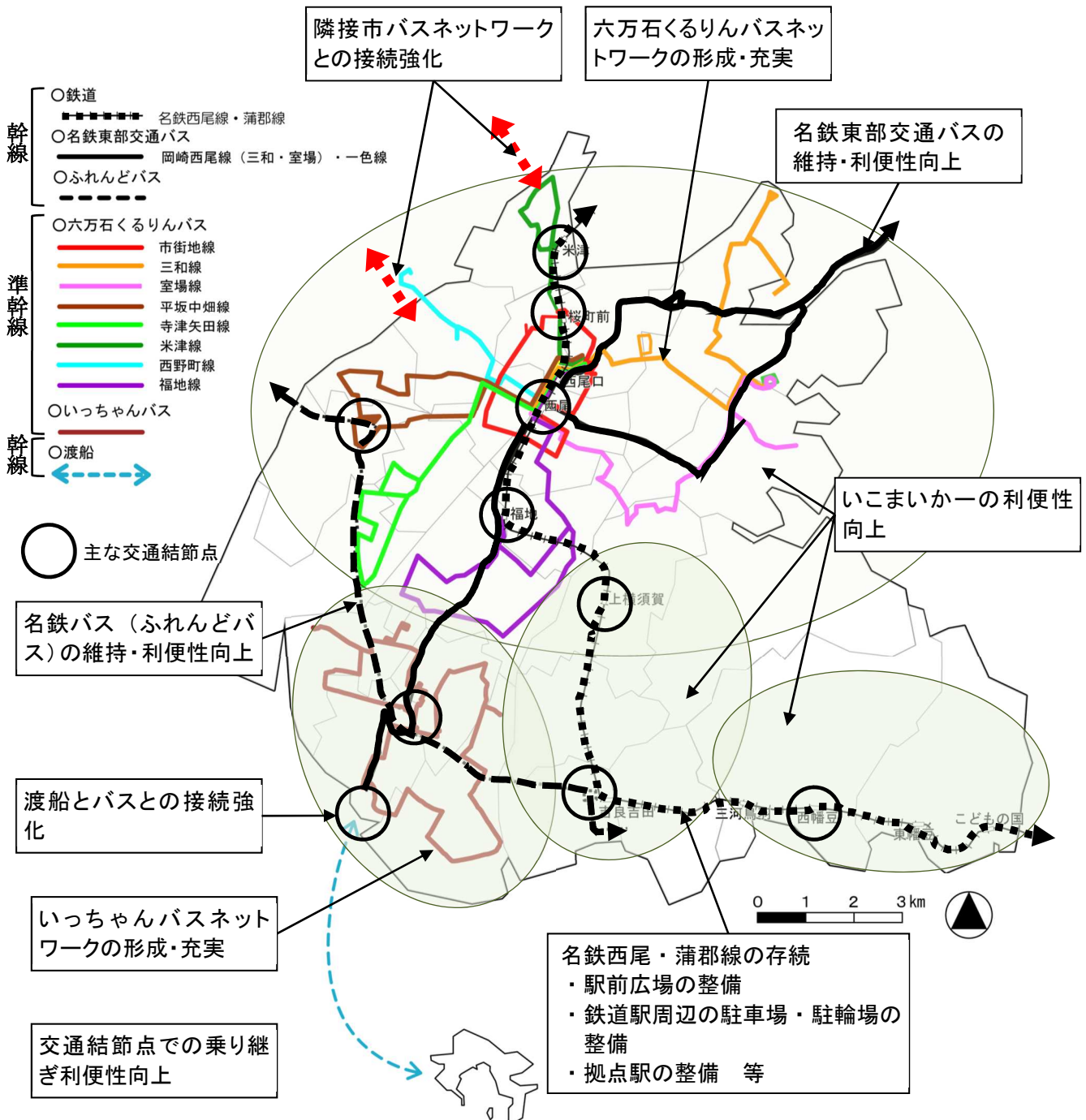


<p>広域都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> (都)名豊道路 (国道 23 号) (都)衣浦岡崎線 (都)国道 247 号線 (都)安城一色線 (西三河南北道路) (都)衣浦蒲郡線 県道幸田幡豆線 名浜道路(□□□) 	<ul style="list-style-type: none"> 都心拠点 地域生活拠点 新生活拠点 交流拠点 産業拠点(工業系) 	<ul style="list-style-type: none"> 市街地ゾーン 田園・集落ゾーン 山林ゾーン
<p>都市軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 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)斉藤一色線 	<p>公共交通軸</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- 名鉄西尾線・蒲郡線 ———— 名鉄東部交通バス・名鉄バス(ふれんどバス) ———— 航路 	

(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。

図 公共交通網(地域公共交通計画)



※名鉄東部交通バス、ふれんどバスは、地域間幹線系統の補助路線

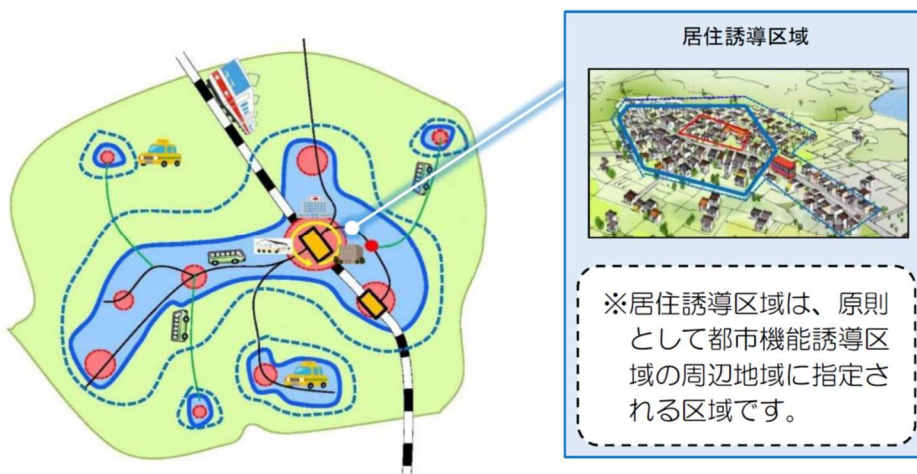
第3章 居住誘導区域

居住誘導区域については、都市計画運用指針※（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. 居住誘導区域とは

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設定する区域のことです。

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。



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のできる区域

(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

居住誘導区域の検討フロー

市街化区域

居住誘導区域に含める区域（STEP 1）

- 1) 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
- 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
 - ・生活サービス機能の持続性確保に必要な人口密度として、市街化区域の設定水準である 40 人/ha
 - ・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
 - ・公共交通により比較的容易にアクセス可能な圏域は、鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m 圏内

居住誘導区域に含めない区域（STEP 2）

以下の4つに区分し判断

- ①居住誘導区域に含まないこととすべき区域
 - ・市街化調整区域、急傾斜地崩落危険区域、土砂災害特別警戒区域 等
- 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
 - ・災害危険区域 等
- 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
 - ・土砂災害警戒区域、浸水想定区域 等
- ④慎重に判断を行うことが望ましいとされる区域
 - ・工業系用途地域、住宅の建築が制限された地区計画 等

居住誘導区域の設定（STEP3）

- ・STEP 1 から STEP 2 を除外した区域を居住誘導区域とする。
- ・区域の境界は、明確な地形地物となるよう調整を行う。

※参考事例：鉄道駅・バス停の圏域距離について

『国交省「立地適正化計画の作成状況」』によると、当該計画を策定している自治体において、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い。また、鉄道駅から 800m から 1km 圏内、主要バス路線のバス停から 300m ～ 500m 圏内としている自治体も多いことから、本市でも、鉄道駅から半径 1km 圏内、バス停から半径 500m 圏内としている。

3. 区域の設定

(1) 居住誘導区域に含める区域 (STEP 1)

1) 生活利便性が確保される区域

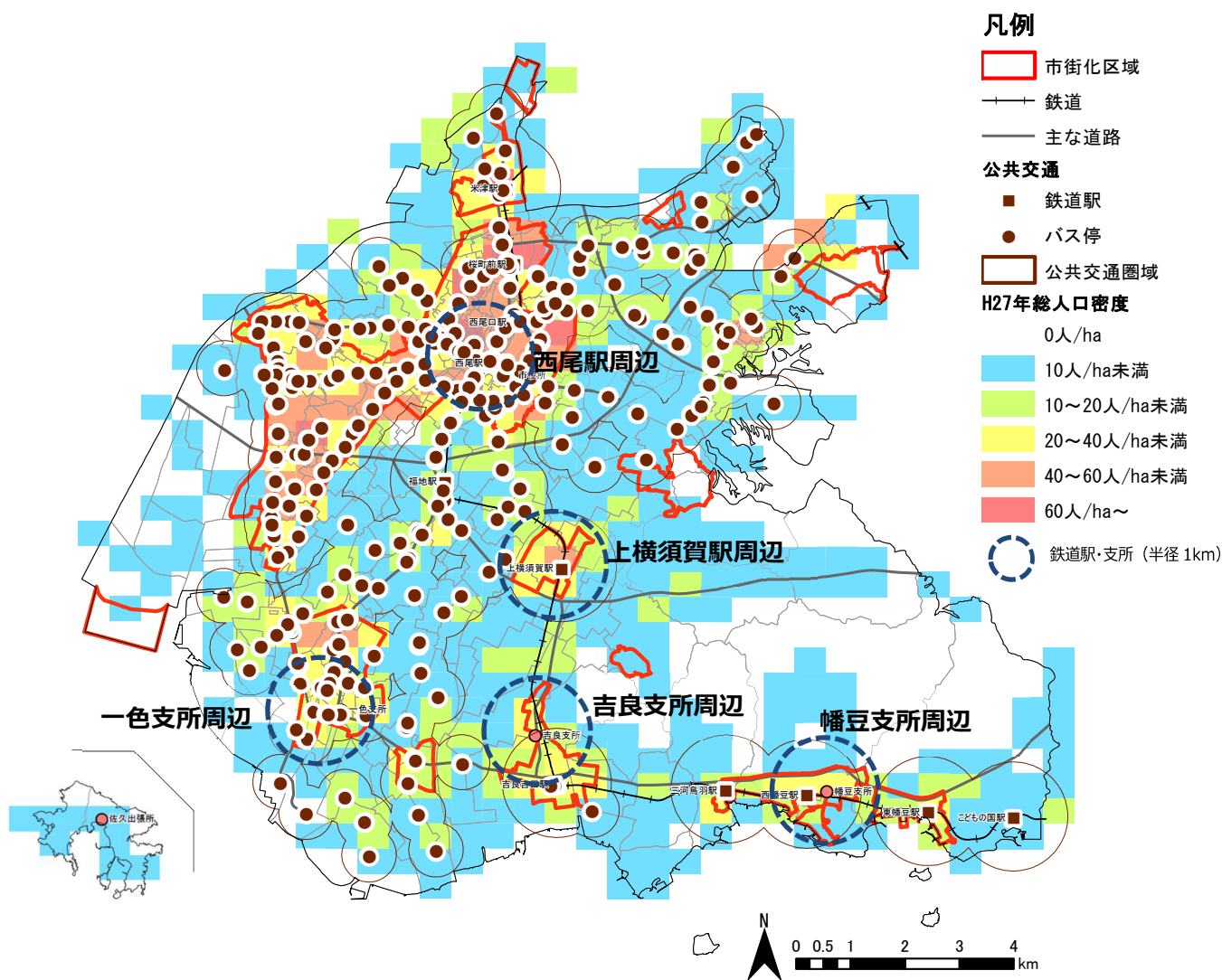
生活利便性が確保される区域として、将来都市構造で位置づけられている、都心拠点、地域生活拠点、新生活拠点の5つの拠点とその周辺の区域とします。

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

人口密度の状況をみると、西尾駅を中心とする市街地が概ね20~60人/ha以上、上横須賀駅を中心とする市街地が概ね20~60人/ha未満、一色支所、吉良支所、幡豆支所を中心とする市街地が概ね20~40人/ha未満となっています。

公共交通の状況をみると、都心拠点、地域生活拠点、新生活拠点の5つの拠点とその周辺の市街化区域内は、鉄道駅から半径1kmまたはバス停から半径500m圏内となっており、公共交通により中心拠点及び生活拠点に比較的容易にアクセスすることができ、都市機能の利用圏として一体的である区域となっています。

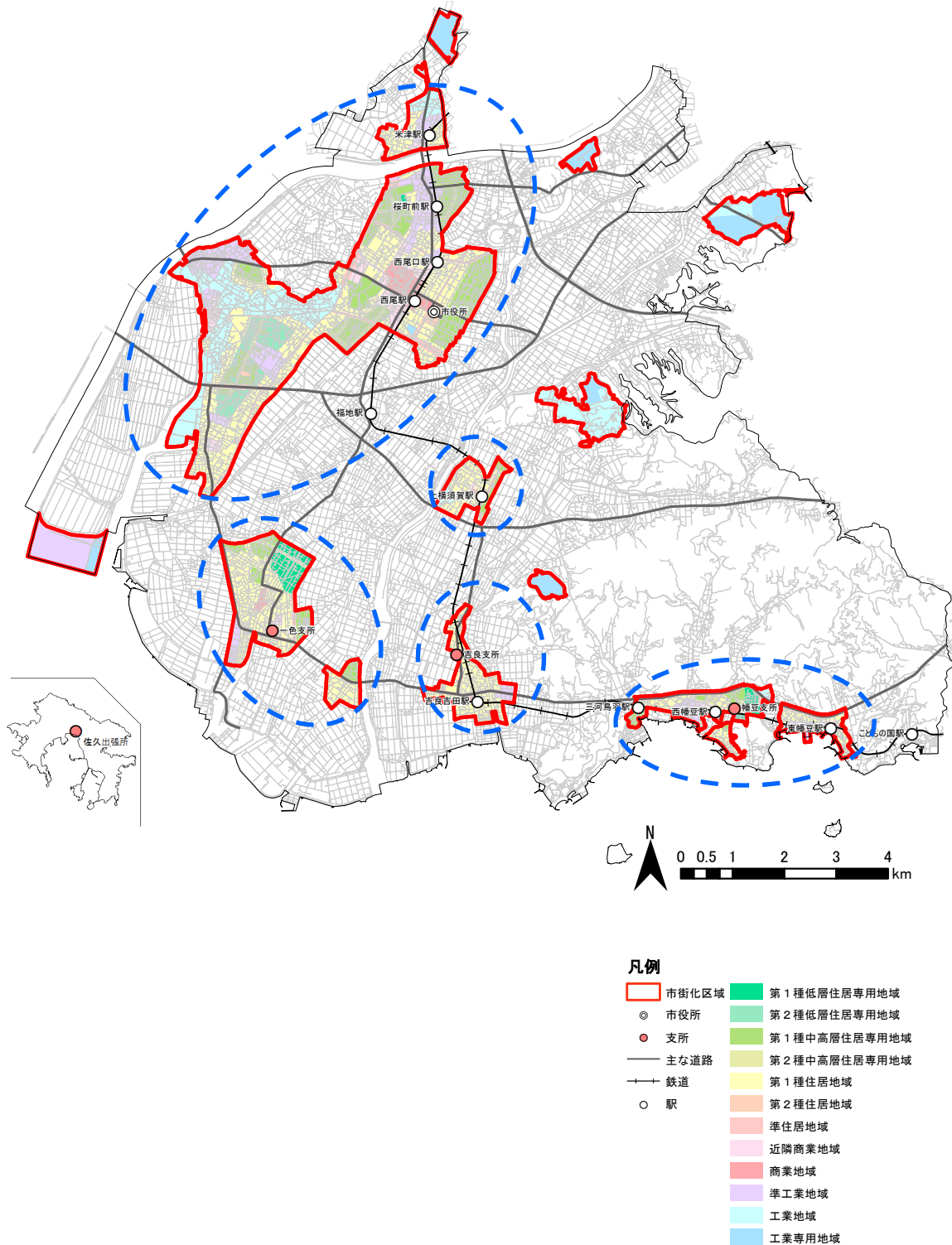
図 公共交通と人口密度



3) 居住誘導区域に含める区域

本市における居住誘導区域に含める区域は、下図に示す通り、都心拠点、地域生活拠点、新生活拠点の5つの拠点とその周辺の市街化区域とします。

図 居住誘導区域に含める区域()



(2) 居住誘導区域に含めない区域 (STEP 2)

1) 都市計画運用指針で定める居住誘導区域に含めない区域

居住誘導区域に含めない区域は、都市計画運用指針において、以下のように定められています。

表① 居住誘導区域に含まないこととされている区域

区 域	本市における 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 <u>市街化調整区域</u>	○
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号口に掲げる <u>農地</u> (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口に掲げる農地を含む。) <u>若しくは採草放牧地の区域</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 <u>特別地区</u> 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 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(平成12年法律第57号)第9条第1項に規定する <u>土砂災害特別警戒区域</u>	○
ク 特定都市河川浸水被害対策法(平成15年法律第77号)第56条第1項に規定する <u>浸水被害防止区域</u>	-

表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

区 域	本市における 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」

表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

区 域	本市における 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 14 条、第 14 条の 2、第 14 条の 3 に 規定する <u>浸水想定区域</u>	○
エ 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 <u>津波浸水想定における浸水の区域</u> 及びその他の調査結果等 により判明した <u>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」

表④ 慎重に判断を行うことが望ましいとされている区域

区 域	本市における 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、 <u>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</u>	—

2) 本市における居住誘導区域に含めない区域

都市計画運用指針に基づき、本市において居住誘導区域に含めない区域を以下のように定めます。

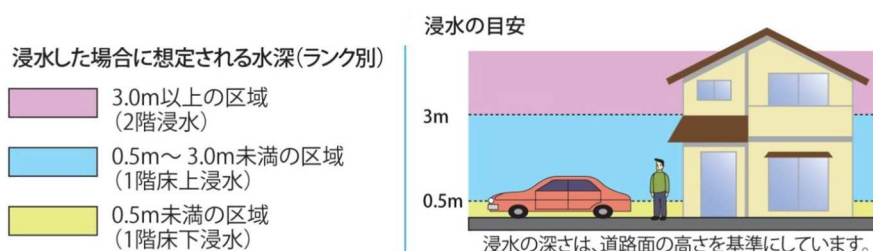
- ・ 市街化区域内のレッドゾーン（住宅等の建築や開発行為等の制限があるゾーン）
- ・ 市街化区域内のイエローゾーン（建築や開発行為等の制限はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めているゾーン）のうち、津波や洪水、高潮の浸水想定区域の浸水深3m以上*の区域（但し、浸水深が3m以上の区域であっても、重点的な避難対策等*が可能な区域は、居住誘導区域に含める）
- ・ 住宅の建築が制限されている工業専用地域や地区計画の区域、住宅の立地が困難な一団の工場集積地等

表 居住誘導区域に含めない区域

区分	含めない区域	含める区域
①居住誘導区域に含まないこととされている区域（レッドゾーン）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 急傾斜地崩壊危険区域 ・ 土砂災害特別警戒区域 	—
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（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（イエローゾーン）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下記区域で浸水深3m*以上で、重点的な避難対策等*が不可能な区域 <ul style="list-style-type: none"> ・ 洪水浸水想定区域 ・ 高潮浸水想定区域 ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域で、重点的な避難対策等*が不可能な区域 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ハザードに応じた避難対策等が可能な以下の区域 <ul style="list-style-type: none"> 洪水浸水想定区域 高潮浸水想定区域 津波災害警戒区域（基準水位） 土砂災害警戒区域 （浸水深が3m以上の洪水浸水想定区域、高潮浸水想定区域、津波災害警戒区域については、重点的な避難対策等*が可能な区域） ・ 家屋倒壊等氾濫想定区域のうちハザードに応じた避難対策等が可能な区域
④慎重に判断を行うことが望ましいとされている区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工業専用地域 ・ 地区計画（非住居系） ・ 一団の工場集積地（工業地域及びその他用途地域） 	—

*浸水深3m以上は、一般的に2階床面に相当し、宅内避難においても危険性が高い。

*重点的な避難対策等とは、浸水深が3m未満の区域における避難対策等に加え、更なる取組を行うこと。

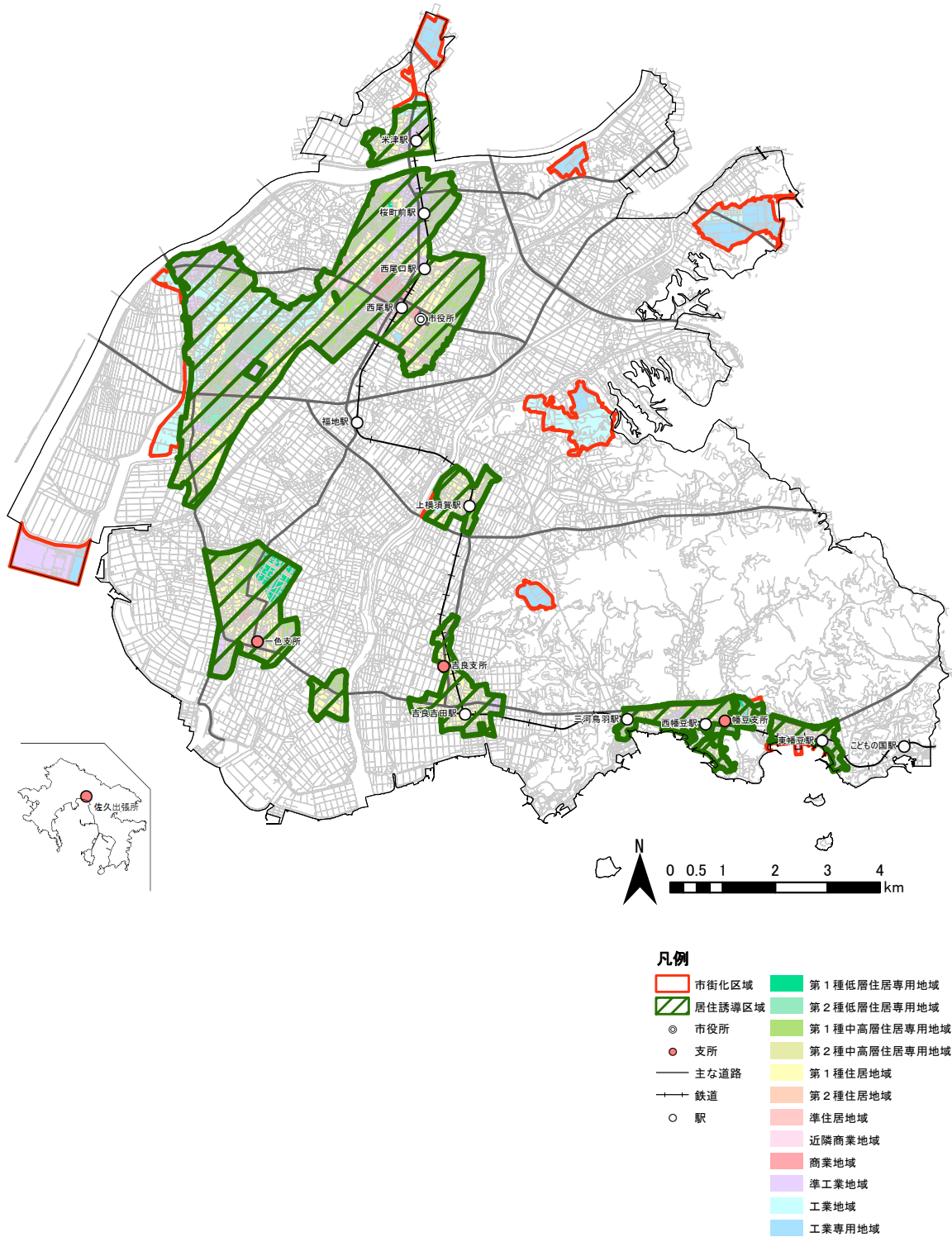


(3) 居住誘導区域の設定 (STEP3)

STEP1 の区域から、STEP2 の区域を除外し、居住誘導区域を下図の区域とします。

居住誘導区域の面積は 2,358.1ha となり、市街化区域 (2,834ha) の 83.2%を占めています。

図 居住誘導区域(詳細は別紙参照)



4. 土地利用の誘導方針

(1) 市街化区域の誘導方針

1) 居住・都市機能誘導の方針

本市では、西尾駅、一色支所、吉良支所、上横須賀駅、幡豆支所を中心に5つの生活圏が形成されており、これら生活圏を基本に、市街化区域内の一定のエリアにおいて、居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定します。これらのエリアにおいて、都市機能の集積状況等を踏まえ、コンパクトな都市形成を図ります。

居住誘導区域では、既存の医療・福祉、子育て・教育、商業等の生活サービス施設について、その維持・充実に努めます。都市機能誘導区域では必要な誘導施設を定め、都心拠点においては都市機能の集積を図ることによりさらなる定住を促進します。

2) 居住誘導区域外の方針

市街化区域で居住誘導区域外の区域においては、用途地域等の適正な規制・誘導を図りつつ、災害に対するリスク対策を講じるとともに、工業専用地域や工場集積地においては、操業環境の充実による生産機能の強化だけでなく積極的な環境負荷の低減を促します。

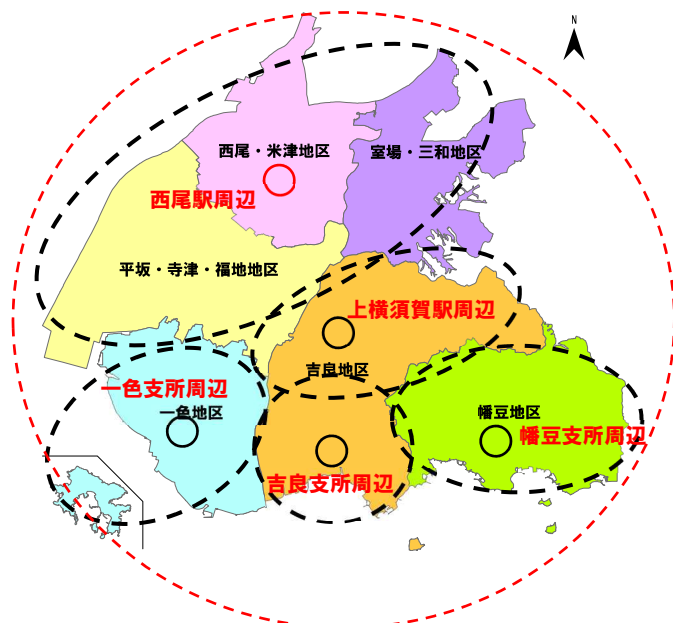
(2) 市街化調整区域の誘導方針

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。

優良農地については、農業生産基盤の充実等により良好な営農環境の維持・保全を図ります。また、集落については、周辺の農地や自然環境との調和を図ります。

河川や三河湾、三ヶ根山等の東部丘陵については、豊かで多様性のある自然環境・自然景観の積極的な保全を図ります。

都市・地域生活圏のイメージ



凡例	
○	都心拠点（西尾駅周辺）
○	地域生活拠点・新生活拠点（鉄道駅・支所周辺）
⊖	都市生活圏
⊖	地域生活圏