

余市町立地適正化計画

【誘導方針】

居住誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

第2回 余市町都市再生協議会
提出時 (資料4_1 ページ)

基本的な考え方

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、以下の観点等から具体的な区域を検討

- 徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性
- 区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性
- 対象区域における災害等に対する安全性

望ましい区域像

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、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
 - 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
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
 - 将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、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
 - 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が確保される面積範囲内の区域
3. 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域
 - 土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域
 - 土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

1

居住誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

見直し後

基本的な考え方

国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、以下の観点等から具体的な区域を検討

- 徒歩や**主要な公共交通**（バス、タクシー等）を介した拠点地区へのアクセス性
- 区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス（**医療・福祉・商業等**）施設の持続性
- 対象区域における災害等に対する安全性

青字部分は事務局による文言等の追加箇所

望ましい区域像

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、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
- 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

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

- 将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、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
- 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が確保される面積範囲内の区域

3. 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- 土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域
- 土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない区域

居住誘導区域設定の考え方 (2) 設定のための視点

視点1 生活利便性が確保される区域

視点2 生活サービス機能の持続的確保が可能な人口密度の範囲

視点3 災害リスクの低減

視点4 土地利用の規制・実態



居住誘導区域
の設定

居住誘導区域設定の考え方 (3) 設定のための具体方針

- 町民すべてが、安心・安全で快適に暮らせること
- 子育てをしやすい環境をつくること
- 医療・高齢者福祉施設へ徒歩で通うことができること
- 既存大型商業施設へ徒歩で行くことができること
- ~~○ 歴史・風土を体感できること~~ 青字部分は文言等の整理箇所（削除）
- 居住集合体として、住民たちが協働できること
- 津波災害・洪水浸水災害・土砂災害区域を的確に把握し、安心・安全で快適に暮らせること
- 土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）及び、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）には、居住誘導区域を設定しないこと

都市機能誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

第2回 余市町都市再生協議会
提出時 (資料4_4 ページ)

基本的な考え方

各拠点地区における、

- 生活サービス施設等の土地利用の実態
- 基幹的な公共通路線や幹線道路
- 公共施設、行政施設等の配置

を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を検討

望ましい区域像

- 各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能
- 公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、**合併前の旧市町村の役場が位置していたところなど**従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

※国交省「立地適正化計画作成の手引き」より

都市機能誘導区域設定の考え方 (1) 基本的な考え方と区域像

見直し後

青字部分は文言の追加・整理箇所

基本的な考え方

各拠点地区における、

- 生活サービス（医療・福祉・商業等）施設等の土地利用の実態
- 基幹的な公共交通（バス・タクシー等）路線や幹線道路
- 公共施設、行政施設等の配置

を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から具体の区域を検討

望ましい区域像

- 各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能
- 公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域
- 主要駅や役場等が位置する中心拠点の周辺の区域に加え、従来から生活拠点となる都市機能が存在し中心拠点と交通網で結ばれた地域拠点の周辺の区域

※国交省「立地適正化計画作成の手引き」より

都市機能誘導区域設定の考え方 (2) 設定のための視点

視点1 都市計画マスタープランや都市の骨格構造における「拠点」の位置づけ

視点2 公共交通の利便性・アクセス性

視点3 都市機能施設の集積・回遊性

視点4 公共施設の集約・再編の可能性、公的不動産のある区域



都市機能誘導区域
の設定

都市機能誘導区域設定の考え方 (3) 設定のための具体方針

- 2030年度末で廃止されるJR函館本線並行在来線（長万部－小樽）に代わるバス転換を受けて、既存JR余市駅附近のバスターミナル化を図ること
- バスターミナルからの二次交通を確立すること
- 老朽化している公共施設の再編整備において、利便性を考慮した複合化等を図ること
- 町民の利便性を考慮した、行政官庁等の同一エリアに集約すること