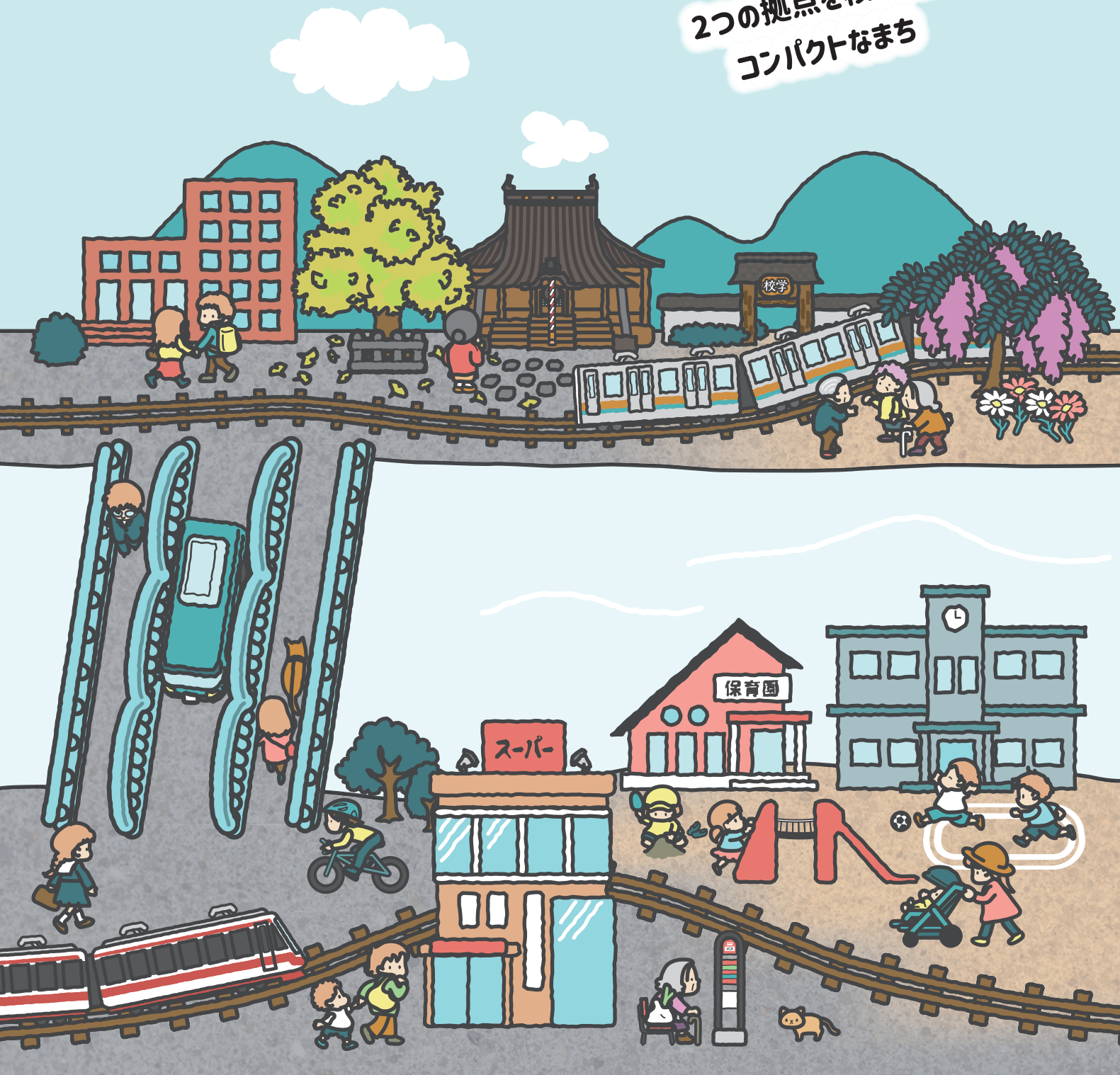


足利市 立地適正化計画

概要版

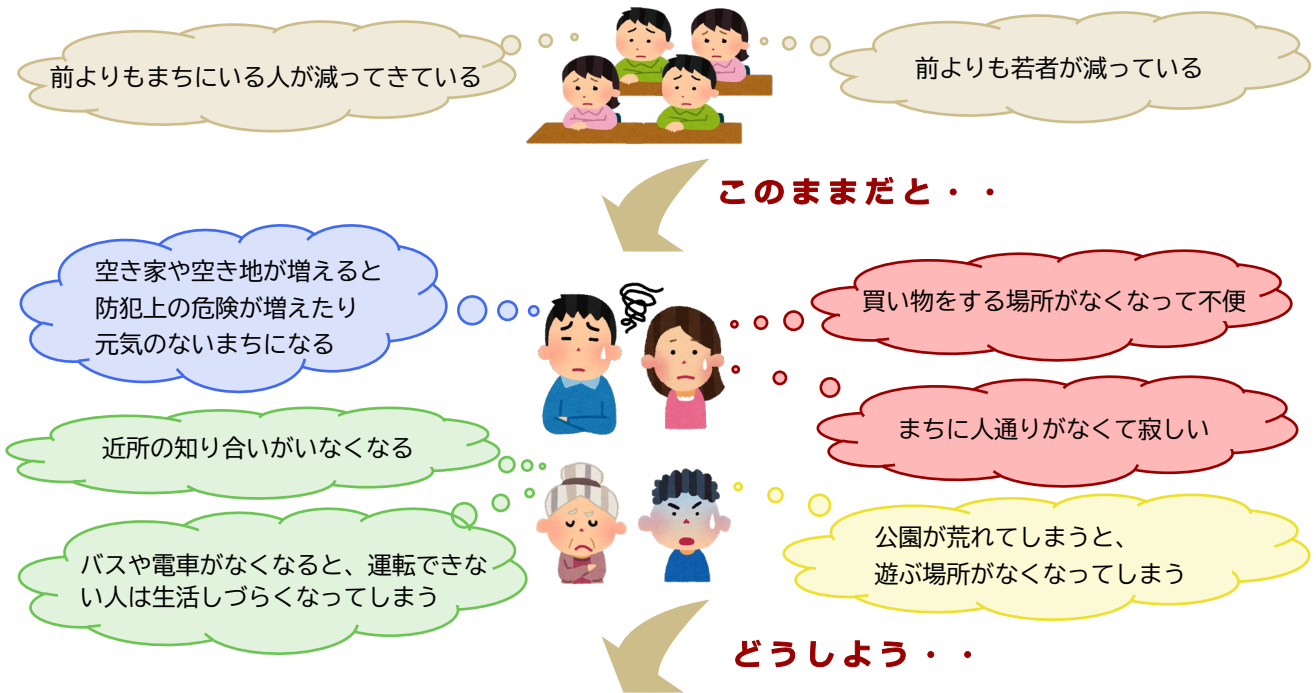
2つの拠点を核とした
コンパクトなまち



★立地適正化計画のポイント★

全国のまちのいまは??

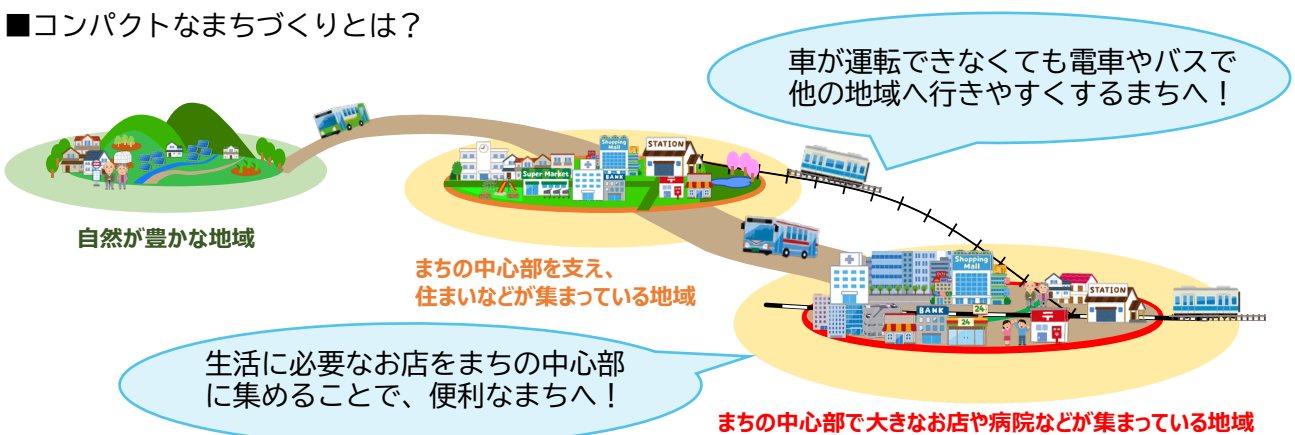
急速な人口減少と少子高齢化が進んでいます。



まちの人口に見合った

「コンパクトなまちづくり」が必要！！

■コンパクトなまちづくりとは？



そこで！
足利市も「立地適正化計画」を作成し、市民の皆さんが将来も安全・安心に暮らせるまちを目指します。



なにを決めるの？

①、②の区域を決めて、お店や住まいを①、②の区域内に集めます。



① 都市機能誘導区域：
市役所・スーパー・病院・図書館などを集めて便利
にしていく地域

② 居住誘導区域： これからも便利で生活しやすい地域

【主な条件】

- ・まちに必要な施設が集まる地域
- ・買い物できる大きなお店が集まる地域
- ・大きな駅がある地域

【主な条件】

- ・住みやすい環境が整っている地域
- ・生活に必要な物を買えるお店がある地域
- ・将来の人口が増えそうな地域



その結果・・・

働く場所も充実！

生活に必要な施設が近くにあるって
住みやすい！

まちなかのお店が充実して、買い
物がしやすい！

バスや鉄道でいろんな場所にいけ
て便利！



1 立地適正化計画について

背景

人口減少下においては、**拡散した都市機能や居住を集約**することで、各種サービスを効率的に提供するとともに、**公共交通を核としたネットワーク化**により人・モノ・情報の交流を促進することで、**持続可能なまちづくり**に取り組むことが必要となっています。

現在



将来(無対策)



このままだと生活にこんな影響が…

- ☹️ 自宅近くのスーパー、コンビニなどがなくなり、自宅近くで買い物をする場所がなくなってしまいます。
- ☹️ 空き家や空き店舗が増加し、防災・防犯上のリスク増加や地域コミュニティの希薄化等が進み、住環境の悪化が懸念されます。
- ☹️ 利用者が減少することで、鉄道やバスの路線や本数が減って、公共交通が利用しづらくなってしまいます。

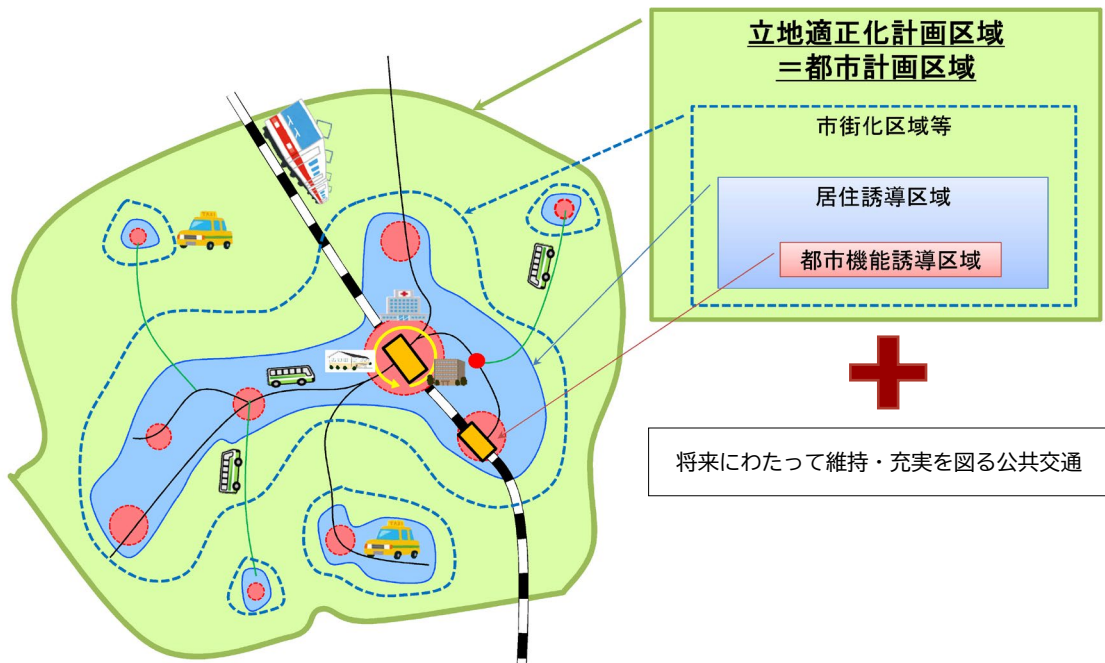


立地適正化計画とは

立地適正化計画制度は、都市全体の観点から、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の立地を誘導**し、公共交通ネットワークと連携した「**コンパクト・プラス・ネットワーク**」のまちづくりを進めるための包括的なマスタープランとして、平成 26 (2014) 年 8 月に都市再生特別措置法の改正に伴い制度化されました。

立地適正化計画では、**概ね 20 年後の都市の姿を展望し、都市機能や居住を誘導するための基本的な考え方や具体的な区域を設定するとともに、それらを誘導するための施策等を定めます。**

立地適正化計画のイメージ



<< メリット >>

立地適正化計画で定めること

- 立地適正化計画に関する基本的な方針
 - 都市機能誘導区域
(様々なサービスの効率的な提供を図る区域)
 - 誘導施設
(都市機能誘導区域に誘導する施設)
 - 居住誘導区域
(居住を誘導すべき区域)
 - 誘導施策
(誘導区域等に誘導するための施策)
- など

支援措置等が活用できるようになります

国による様々な支援措置や、都市計画上の特例措置を活用することが可能になります。

生活利便性の向上が期待されます

立地適正化計画を策定し、医療・福祉・商業等の都市機能の集約、拠点間の公共交通網の充実、医療・介護などの生活支援サービスの充実などを実現することで、生活利便性の向上が期待されます。



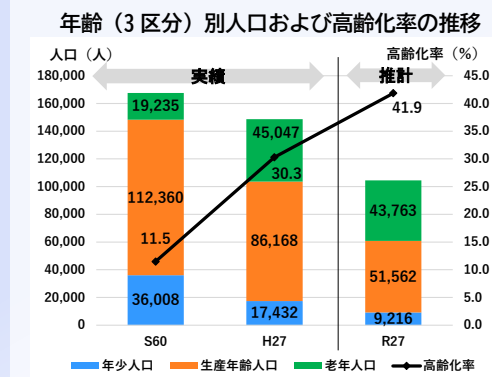
2

本市の現況・課題



本市では人口減少と高齢化が進行しています。

- 本市の人口は、昭和 60 年の約 16.8 万人から平成 27 年の約 14.9 万人へと 30 年間で約 1.9 万人減少し、さらに令和 27 年には約 10.5 万人になると予想されています。
- また、高齢化率は、昭和 60 年の 11.5%から平成 27 年の 30.3%へと 30 年間で 18.8%増加し、さらに令和 27 年には 41.9%になると予想されています。

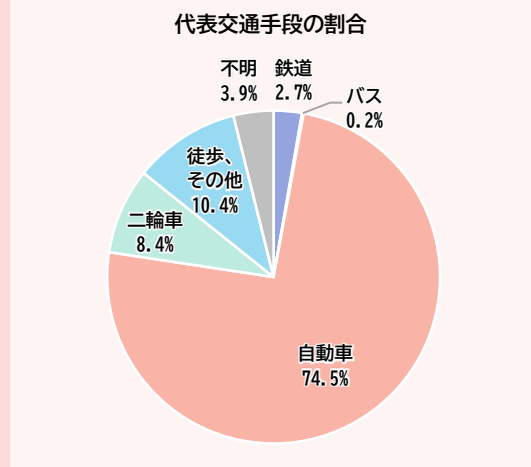


※年齢（3区分）別人口は、年齢不詳人口を考慮していない。

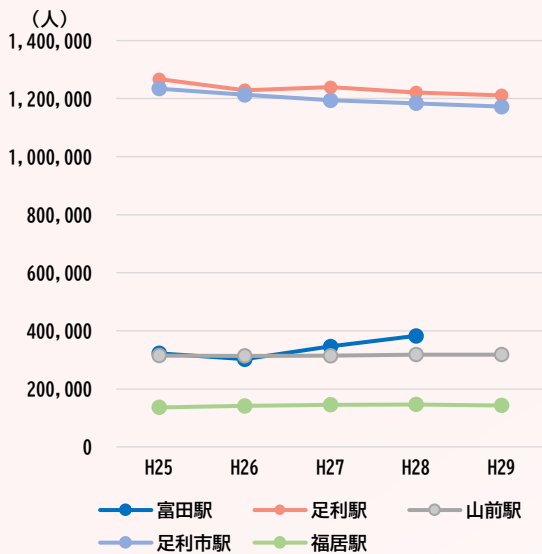


公共交通の減少により、移動が困難となる可能性があります。

- 高齢化率上昇により、自動車の運転が困難な方の増加が懸念されています。
- 現在の公共交通利用者は増加傾向にあっても、今後のさらなる人口減少に伴い、今よりもさらに公共交通需要が増加しなければ公共交通の維持が難しくなるなどが懸念されています。

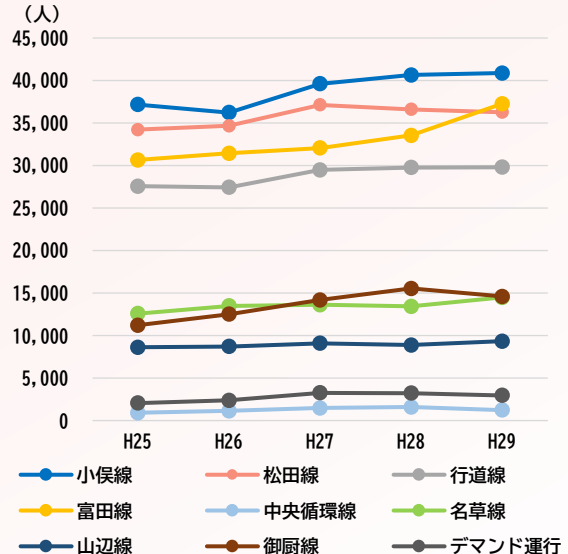


鉄道利用者数の推移



※小俣駅及び平成 29 (2017) 年度の富田駅は数値が公表されていない。

生活路線バス利用者数の推移



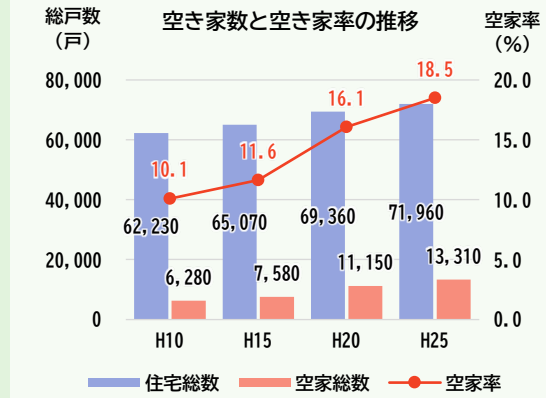
将来に向けて、今から少しずつ・・・

本市には、人口減少や少子高齢化、都市のスポンジ化、公共施設の老朽化による維持管理費の増加など様々な課題が存在しています。将来にわたり都市機能や快適な居住環境を維持し、行政サービスを継続していくためには、今から少しずつ、計画的に対策を実施する必要があります。

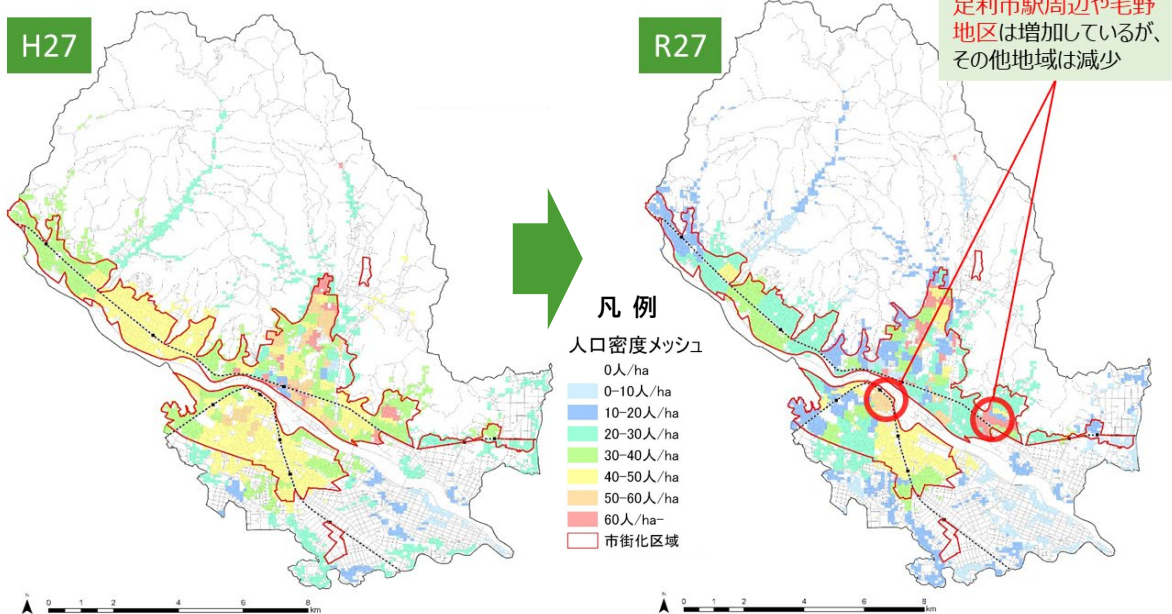


都市部のスポンジ化が進行しています。

- 人口の低密度化により、生活利便施設が撤退し、暮らしやすさが低下する恐れがあります。
- 空き家が増加し、治安や居住環境が悪化する恐れがあります。
- 都市部の魅力が低下し、人口流出により、更なる都市部のスポンジ化が進展する可能性があります。

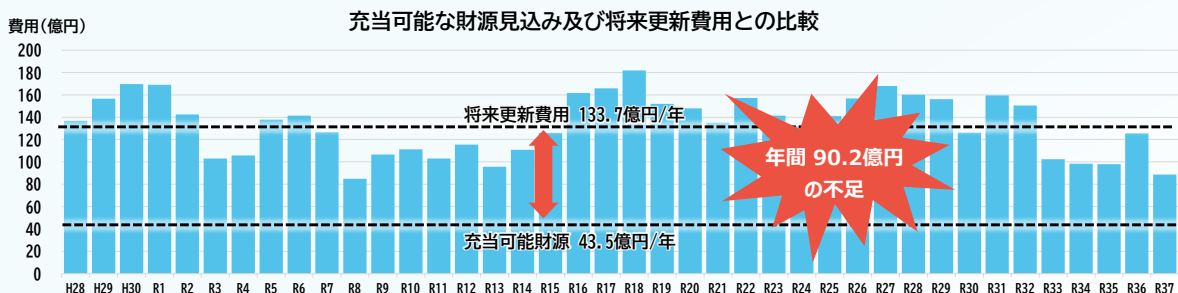


人口密度の予測



税収の減少や社会保障費の増大等により財政が厳しい中、公共施設の老朽化が進み、維持更新費用が増加しています。

- 公共施設等の維持管理・更新費用の縮減を図らなければ、必要な行政サービスを持続的に提供することが困難になる恐れがあります。

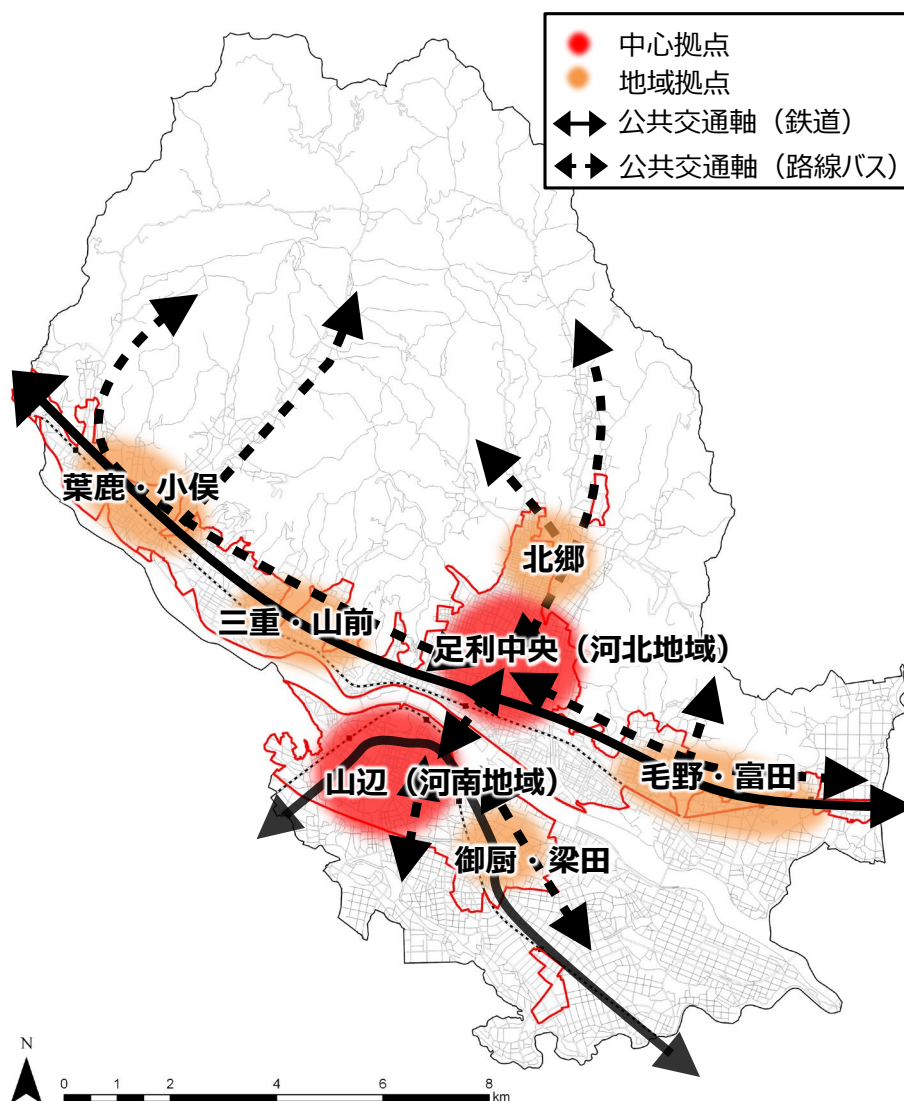


3

立地適正化計画に関する基本的な方針

目指すべき都市の骨格構造

- 本市は、2つの中心拠点（足利中央、山辺）と5つの地域拠点（葉鹿・小俣、三重・山前、北郷、毛野・富田、御厨・梁田）が存在する都市構造となっています。
- 本計画では2つの中心拠点を核として都市機能誘導区域を設定します。
- 居住誘導区域は、都市機能誘導区域周辺及び地域拠点を基本として設定します。
- さらに、市街地を結ぶ公共交通路線は、拠点間の連携を強化し、利便性の高い公共交通軸の形成を図ります。



※本計画で定める誘導区域は市街化区域内に定めるもので、市街化調整区域内の集落地については都市計画マスタープラン等で定める方針に基づき、地域コミュニティの維持のための取組を実施します。



まちづくり
の方針

2つの拠点を核とした 健康で暮らしやすいまち 足利

ターゲット

河北地域：旧来のまちの雰囲気を活かし、シニア層でも歩いて健康に暮らせる居心地のよいまち
河南地域：全市民を念頭に置きつつ、若い世代や子育て世代をメインターゲットとして、利便性の高い暮らしが享受できるまち



誘導方針1

南北の既存ストック・機能分担を活かした 魅力的な拠点の形成

期待する効果

本市の拠点ごとに特色ある既存ストックを活用して、効果的・効率的に市民サービスを維持・充実させることで、市民の利便性の確保と来訪者が再度訪れたいような魅力的なまちなかを実現できる



誘導方針2

安全・安心かつ快適に暮らせるまちなかの 居住環境を確保し、拠点周辺への居住の集約

期待する効果

災害リスクに配慮し、居住を促進すべき地域を位置付け、居住を誘導することで、快適性や利便性を保ち、安全・安心な居住環境を実現できる



誘導方針3

既存ネットワークを活かした 持続可能な公共交通軸の形成

期待する効果

本市の拠点を結ぶ公共交通の利用促進を図ることで、自動車に頼らずとも全世代が拠点の利便性を享受しやすく、交流の創出につながるような、公共交通ネットワークを構築できる



4

誘導区域及び誘導施設の設定

誘導区域の設定ステップ

都市機能誘導区域

医療・福祉、商業等の各種サービスの効率的な提供を図るため、これらの都市機能の立地を誘導する区域

STEP1 都市計画マスタープランの方針より誘導区域の範囲を設定

STEP2 都市機能の立地状況や用途地域の設定状況より誘導区域の区画を設定

STEP3 個別調整を行い、地形地物に沿って区域を設定

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、生活サービスや地域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

STEP1 以下の2つの視点から除外すべき範囲を検討

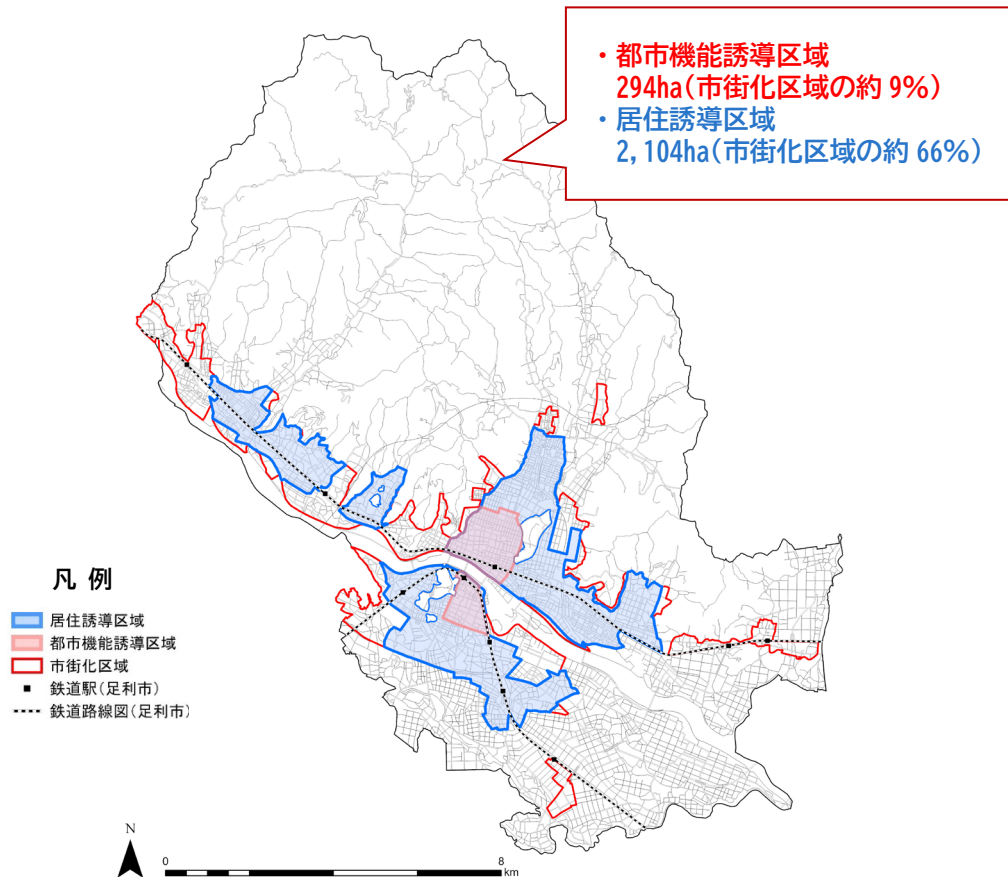
- 法制度上含められない・含むべきでない地域を除外
- 災害リスクの高い地域を除外

STEP2 以下の4つの視点から基本となる区域を設定

- 居住可能な土地利用の範囲や土地区画整理事業の範囲
- 身近な都市機能が充実している範囲
- 公共交通の利便性の高い範囲
- 将来人口密度が一定以上見込める範囲

STEP3 個別調整を行い、地形地物に沿って区域を設定

誘導区域の設定結果



誘導区域及び誘導施設設定の考え方

都市計画マスタープランでの位置付けをもとに、各拠点の特性や用途地域の指定状況、都市機能の立地状況等を考慮して、誘導区域や誘導施設を設定します。

誘導施設の設定ステップ

- 誘導施設とは、都市機能を拠点となるエリア（都市機能誘導区域内）へ集約することにより、医療・福祉・商業等の各種サービスの効率的な提供と生活利便性の維持、向上を図るものです。
- 都市機能に係る施設の立地状況や拠点別の維持・誘導すべき機能を踏まえ、以下のステップに沿って誘導施設を設定します。

STEP1

都市機能に係る施設の立地状況の確認

- 都市機能に係る施設の立地状況を拠点別に整理する。

STEP2

拠点別の維持・誘導すべき機能の検討

- 既存の都市機能の状況や市民アンケートにおけるニーズ、都市マスで示されている方向性を踏まえ、拠点別の維持・誘導すべき機能を整理する。

STEP3

誘導施設の設定

誘導施設の設定結果

	誘導施設	足利中央地区	山辺地区
行政機能	市役所	●	
	行政サービスセンター		●
子育て機能	子育て支援センター		○
商業機能	店舗面積3,000㎡以上の大型商業施設		○
	店舗面積1,500㎡以上の食品スーパー（生鮮食料品・日用品を扱う商業施設）	●	○
医療機能	病院	○	●
金融機能	銀行、信用金庫	●	●
市民文化系機能	図書館、交流施設	●	●

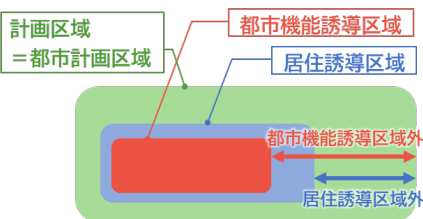
●：誘導施設に設定し、既存の都市機能を維持・強化する

○：誘導施設に設定し、既存の都市機能を維持・強化するとともに、さらなる都市機能の誘導を図る

届出制度の運用

- 都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きや居住誘導区域外における開発行為や建築等行為を把握するため、届出制度を運用します。なお、開発行為等に着手する30日前までの届出が必要となります。

届出の対象エリア



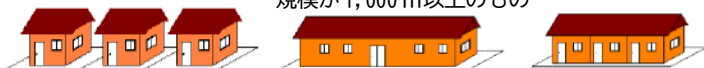
届出の対象となる行為の例

都市機能誘導区域

- ① 開発行為
 - 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為
 - 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築等行為
 - 建築物を改築・用途変更し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 都市機能誘導区域内において、誘導施設を 休止・廃止しようとする場合

居住誘導区域

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為、住宅新築
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
- ③ 3戸以上の住宅への改築、用途変更



5

誘導施策

誘導施策の位置付け

本市が抱える課題を解決するために、誘導区域の設定を踏まえ、まちづくりの方針（ターゲット）の実現に向け「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通」に係る施策を位置付け、取り組むことで、都市のサービス水準や人口密度の維持・向上を図り、魅力あるまちづくりを実現します。

2つの拠点を核とした健康で暮らしやすいまち足利



1 | 南北の既存ストック・機能分担を活かした魅力的な拠点の形成

各拠点の都市機能や特色を活かした魅力の向上

- 都市機能を誘導するための税制上の特例措置
- 国の補助を活用した都市機能の誘導
- 既存の都市機能を活かした中心市街地の再整備
- 都市機能を誘導するための届出・勧告制度
- 公共施設の有効活用による都市機能の誘導
- 用途地域の見直し



2 | 安全・安心かつ快適に暮らせるまちなかの居住環境を確保し、拠点周辺への居住の集約

居住環境の維持・向上

- 良好な居住環境の創出
- 空き家等の解体・除去を促進
- 耐震補助制度の運用による安全・安心な住環境の維持
- 市営住宅等の利活用による安心して暮らせる居住環境の創出
- 安全・安心な道路空間の確保による住環境の安全性、利便性の向上

歩いて健康に暮らせる環境の整備

- 安全な歩行空間の整備
- 良好な歩行空間の創出
- イベントの開催等による外出・歩行機会の創出

拡散する人口を拠点周辺に維持・誘導

- 届出・勧告制限の運用
- 市内への移住・定住の促進

空き家や既存ストック等の有効活用によるまちなかの再生

- 既存ストックや低未利用地の有効活用

高齢者や障がい者、子育て世代が安心して暮らせる生活環境の創出

- 健康で暮らせるまちづくりの推進
- 高齢者・障がい者が暮らしやすい環境の整備
- 子育て世代に対する支援の推進

多様な主体の協働まちづくり活動等による、まちなかの賑わいの創出

- 中心市街地（河北地区）の活性化・賑わいづくり
- 市民と行政の協働まちづくりを推進
- 市民の自主的なまちづくり活動を促進



3 | 既存ネットワークを活かした持続可能な公共交通軸の形成

東西のネットワークの軸であるJR両毛線、東武伊勢崎線を活かし、交通結節点の機能整備・確保により利便性を維持・向上

- 鉄道駅周辺の整備による利便性の向上
- 鉄道へのアクセス性向上による公共交通の利用促進

生活路線バスの維持や拠点と連携したソフト施策の充実による利便性の向上・利用促進

- 公共交通の利用促進

鉄道、バス相互の乗り合い等による地域間のネットワークの連携強化

- 新たなモビリティの導入による公共交通ネットワークの充実



6

防災指針

防災指針とは

防災指針は、都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、災害リスクを踏まえた課題を抽出し、取組方針に基づく具体的な取組を位置付けます。

本計画における災害ハザードエリアの取扱

都市計画運用指針の考え方	災害ハザードエリア	根拠法令	本市の立地適正化計画での取扱
居住誘導区域に含まないこととすべき(レッドゾーン)	土砂災害特別警戒区域	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	居住誘導区域に含まない
	津波災害特別警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	指定なし
	災害危険区域※1	建築基準法	居住誘導区域に含まない
	地すべり防止区域	地すべり等防止法	指定なし
	急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律	居住誘導区域に含まない
原則として居住誘導区域に含まないこととすべき(イエローゾーン)	土砂災害警戒区域	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	一部居住誘導区域に含む
	津波災害警戒区域	津波防災地域づくりに関する法律	指定なし
	浸水想定区域	水防法	一部居住誘導区域に含む
	都市洪水想定区域	特定都市河川浸水被害対策法	指定なし
	都市浸水想定区域		指定なし

※1：栃木県建築基準条例第4条に基づき、建築基準法第39条第1項の規定による災害危険区域として、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項の規定により指定された急傾斜地崩壊危険区域を指定する。

防災上の
対応方針
(ターゲット)

「事前の備えによる減災の強化」
～自助・共助・公助により、災害から命を守る～



防災指針に基づく具体的な取組の設定

ハード・ソフトの両面から災害リスクの低減に必要な具体的な取組を設定します。取組の実施にあたっては、計画的に対策の進捗を図るため、位置付けた個々の取組に対して、実施主体及び実現時期の目標（短期・中期・長期）を整理しました。

防災指針に基づく具体的なハード・ソフトの取組

分類	災害種別	具体的な取組	実施主体			実施時期の目標			
			国	県	市	短期 (5年)	中期 (10年)	長期 (20年)	
災害リスク低減	共通	道路、橋梁や、上下水道等のライフラインの定期的な点検やメンテナンスの実施及び長寿命化や耐震化の推進	○	○	○				
		緊急輸送道路や減災ネットワーク道路の整備と耐震化	○	○	○				
		スマートIC及びスマートICへのアクセス道路の整備		○	○				
		電線類の地中化の推進	○	○	○				
		緊急車両通行のための狭隘道路に面して建築する際の空地確保及び道路の拡幅整備		○	○				
		土地区画整理事業の推進			○				
		河川の未改修箇所	○	○	○				
	洪水	中橋の架け替え事業	○	○	○				
		河川管理施設の適正な維持管理と長寿命化	○	○	○				
		重要な公共施設、居住を災害リスクの低い地域へ誘導			○				
		アンダーパスにおける冠水対策、冠水情報掲示板やCCTVの整備、電気設備の地上化		○	○				
		水防活動の拠点となる水防センターの充実			○				
		農業用ため池、調整池等の雨水流出抑制対策の推進		○	○				
		防災重点農業用ため池の防災工事等の推進			○				
	内水	雨水幹線や道路側溝等の整備		○	○				
		土砂災害の危険性の高い区域における、砂防施設の整備、急傾斜地対策等の推進		○					
	地震	建築物の耐震化、不燃化の推進			○				
		土木施設構造物、建築物等に対する液状化対策実施の検討	○	○	○				
	ソフト対策	共通	ハザードマップの更新及び周知			○			
			消防防災情報メールの登録の推進			○			
自主防災会（自治会）における連絡網の作成の推進					○				
防災会と連携した、自主防災活動を促進する防災リーダーや、要配慮者支援活動を担う人材の育成支援					○				
防災教育及び避難訓練の実施					○				
地区防災計画策定の推進					○				
一時的、自主的な避難所（場所）としての民間施設活用の推進					○				
最新の浸水想定区域、土砂災害警戒区域を考慮した指定避難所の再検討					○				
安全確保のための地域の協力体制を含めた要配慮者に対する情報伝達手法の検討					○				
要配慮者利用施設の避難確保計画作成の促進					○				
市内事業所等における非常用物資の備蓄の促進					○				
災害発生時に迅速に行動するための、避難誘導體制整備の促進					○				
氾濫流等による家屋倒壊の恐れのある地域への水平避難の周知					○				
ため池ハザードマップの更新及び周知			○						
山岳地帯など居住誘導区域外における土砂災害警戒区域の指定		○	○						
足利市木造住宅耐震診断補助、足利市木造住宅耐震改修等補助制度の利用促進			○						

※ソフト対策は継続的な取組のため実施時期は長期とします。

■：実施を予定 ■：実施を検討

目標値の設定

- 防災指針に関して、日頃の防災意識が向上しているか、進捗や効果を適切に評価できるか、今後も継続的なモニタリングが可能か等の視点から、以下の通り目標値を設定します。

	基準値 (令和2(2020)年)	目標値 (令和27(2045)年)
消防防災情報メール配信数	13,422人	29,937人
防災リーダー認定者数	1,961人	3,200人



7

計画の評価・検証

評価指標及び目標値の設定

- 本計画の進捗状況を定量的に評価するため、下表の通り評価指標及び目標値を設定します。
 なお、評価指標は、都市機能の誘導、居住の誘導、公共交通の3つの分野についてそれぞれ設定します。
- 指標の目標年次は令和 27(2045)年としていますが、上位計画や関連計画等の見直しを踏まえて、本計画の目標値も見直していきます。

	評価指標	選定理由	基準値※1	目標値 (令和27(2045)年)
都市機能の誘導に係る評価指標	都市機能誘導区域内における誘導施設の立地件数	都市機能の充実度を評価し、魅力的な拠点の形成が進んでいるか把握するため	22件 (令和2(2020)年)	26件
	都市機能誘導区域内における地価公示平均価格(商業地)		46,120円 (平成30(2018)年)	基準年の地価公示平均価格以上
居住の誘導に係る評価指標	居住誘導区域内の人口密度	居住の集約が進んでいるかを評価し、暮らしやすいまちなかの形成が進んでいるか把握するため	38.2人/ha (平成27(2015)年)	37.3人/ha※2
	居住誘導区域内における地価公示平均価格(住宅地)		29,982円 (平成30(2018)年)	基準年の地価公示平均価格以上
公共交通に係る評価指標	誘導区域内の鉄道駅※3における利用者数	既存ネットワークの利用状況の評価し、持続可能な公共交通軸の形成が進んでいるか把握するため	2,845,392人 (平成29(2017)年)	現状維持
	生活路線バスの利用者数		186,745人 (平成29(2017)年)	現状維持

※1：データの整備年次により基準値の参照年度は前後するため統一していない。

※2：人口減少下においても平成 27 (2015) 年の市街化区域内人口を維持していくことを目指す。

※3：足利駅、山前駅、足利市駅、福居駅を指す。(野州山辺駅等は継続的なモニタリングが困難であるため含めていない)

計画の進捗管理

- 本計画の策定後、計画の進捗状況を PDCA サイクルに基づいて確認し、計画の進捗を管理します。概ね 5 年ごとに本計画で掲げた施策等の実施状況について検証するとともに、設定した評価指標や目標値等による進捗状況を評価し、その結果等を踏まえ、誘導施策の更新等、必要に応じて計画の見直しを実施します。
- 今後、土地利用の実態に合わせた用途地域の変更や市街化区域編入について検討し、必要に応じて都市機能誘導区域や居住誘導区域の見直しを実施します。

