

第 5 回(平成 30 年度第 2 回)策定会議 資料 ※八雲町立地適正化計画(素案)から記載概要を抜粋

18/11/20

<前回会議での意見>

- 居住誘導区域の設定(案)について、津波の被害エリア(災害時の浸水高が4m~6mある区域)と居住誘導区域が重なっている。居住誘導区域として何も問題はないのか。安全上、見直さないといけないのではないか。
→ <回答>前回の会議で居住誘導区域の方針を定めたが、当該エリアの周辺の線の引き方を検討した中で、根拠が明確な線の引き方が難しいエリアであり、出雲通と国道5号で区切ることが最も明確であると判断。問題がないということではなく、防災機能の強化を行う前提での設定と考えており、その旨は、住民と共有するとともに計画書にも記載していく予定。
- 都市機能誘導区域に関する方針(案)について、事務局の提示した考え方で概ね問題なし。なお、駅前周辺は、在来線の動向が明確になってから検討とする旨を計画書には記載。

前回意見を踏まえながら計画書(案)を作成
(以下に構成概要を記載)

構成(案)			記載内容(案)等																									
章	節	章	検討経緯	記載概要																								
1. 計画策定の背景	1.1 計画策定の背景		第 1 回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少・少子高齢化が進み、各サービス機能を維持し、将来にわたり持続可能なまちづくりを可能にするため、都市機能・居住機能の集積、公共施設の適正な配置、公的不動産の有効活用等により、コンパクトなまちづくりへの転換を図る必要。 ● 平成 26 年 8 月施行改正都市再生特別措置法に基づき、コンパクトシティ+ネットワークの考え方を基に、包括的なマスタープランである立地適正化計画を策定。 ● 本計画は、行政と住民、民間事業者が中長期的なビジョンを共有し、一体となって本町における拠点(中心拠点・集落拠点)形成と拠点間のネットワーク化に取り組んでいくための計画として策定。 																								
	1.2 立地適正化計画の位置づけ	(1) 八雲町都市計画マスタープラン	第 1 回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市計画マスタープランの一部となる計画。 ● 『第 2 期八雲町総合計画』を上位計画とし、公共交通や公共施設などの関連計画と連携を図りながら定める。 ● 都市計画マスタープラン、上位計画及び関連施策について、立地適正化計画におけるまちづくりの方針、目指すべき都市構造、誘導区域の方針、誘導施策で整合を図るべき事項を整理。 																								
		(2) 上位計画・関連施策の整理																										
	1.3 計画対象範囲		第 1 回会議で共有 今回会議で追加提示	<ul style="list-style-type: none"> ● 八雲地区市街地部の用途地域内を対象。 ● ただし、本町における拠点(中心・集落拠点)形成と拠点間のネットワーク化に取り組むため、一定の集落を形成する熊石・落部地区についても、今後の方針を示す。 																								
1.4 目標期間		第 1 回会議で共有 今回会議で追加提示	<ul style="list-style-type: none"> ● 次期都市計画マスタープランと計画期間の整合を図る。 ● 次期都市計画マスタープランが 2022 年~2041 年の 20 年を計画期間とすることを想定し、本計画は 2041 年までを目標期間とする。 ● 概ね 5 年ごとに計画の進捗や効果・影響に係る評価を行い、社会状況の変化や関連計画の改定等を踏まえながら、必要に応じて見直しを行う 																									
2. 都市の現状把握	2.1 計画対象範囲の状況	(1) 都市の全体的な状況把握	第 1~2 回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の項目について整理し、地区毎の主要施設の立地、人口規模(人数と密度)、直近の人口増減による整理、及び、各種集積エリアと拠点機能の状況を整理 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 将来人口(人口・人口分布の現状と将来、人口集中地区、転出入の状況) ➢ 土地利用(規制状況、現況、住宅と空地及び空家の状況、大規模な空地の発生予定) ➢ 都市交通(鉄道、バス、通勤・通学等の状況) ➢ その他、経済活動、地価、災害、都市機能、都市施設、財政 → JR 八雲駅を中心に市街地は形成されているが、人口集積地域に対し、その周辺に各種拠点が、特に役場庁舎周辺の施設は老朽化が著しい状況 																								
		(2) 八雲町市街地部の地区毎の状況の整理																										
	2.2 その他の地域拠点の状況	(1) 熊石地区 (2) 落部地区	今回会議で提示・議論	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口(現状/将来)、都市交通、災害、施設立地の観点で各地区の現状を把握 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 集落が点在しているが、将来人口はほとんど人口密度 10 人/ha 未満となる。 ➢ 公共交通は、熊石地区は、江差ターミナルを拠点に一定程度バス運行があるが、落部地区はバス・JR とともに 1 日数本程度。 ➢ いずれも災害リスクの高い地域。 ➢ 施設立地は人口密度 20 人/ha 以上の集落に集積。 																								
2.3 まちづくりに対する町民意向(アンケート調査結果)	(1) 調査概要 (2) 集計結果の概要	第 2 回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成 29 年 10~11 月に実施したアンケート調査について、以下の概要を整理。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ まちづくりの方向性について、約 6 割がコンパクトなまちづくりに賛同。 ➢ 職住近接型の通勤・通学状況。 ➢ レクリエーション以外の目的において、10 分以内の移動が 5~8 割程度となっており、コンパクトなまちの特徴が顕在化。 ➢ 約 8 割が各施設を自動車を利用して、レクリエーション、医療施設、社会福祉関連施設の利用に、公共交通(バス・JR)の利用が若干ある。また、通勤・通学、集会施設、子育て支援施設へは徒歩での利用が比較的多い。 ➢ 買回り品の買い物施設、集会施設、社会福祉関連施設、子育て支援施設は、利用頻度が低く、1 拠点への集約化も考慮される。 ➢ 子育て支援施設は、1 割のハードユーザーがいることや、徒歩での利用も比較的多いことから、別途配慮が必要。 																									
3. まちづくり方針及び目指すべき都市構造	3.1 都市構造の課題分析	(1) 現状課題 (2) 現状課題を踏まえたまちづくりの課題	第 2~3 回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● 7 つの現状課題を整理し、それを元に、今後のまちづくりにおける 5 つの課題を導出 <table border="0"> <tr> <td>【現状課題】</td> <td>⇒</td> <td>【今後のまちづくりにおける課題】</td> </tr> <tr> <td>① 少子高齢化・人口減少に対応したまちづくりの必要性</td> <td>⇒</td> <td>① 人口減少・少子高齢化への適応</td> </tr> <tr> <td>② 厳しい財政状況の中で、歳出のあり方の見直しの必要性</td> <td>⇒</td> <td>② 効率・効果的な公共サービスの提供</td> </tr> <tr> <td>③ 災害の危険性に留意した生活環境の整備の必要性</td> <td>⇒</td> <td>③ 安心・安全の確保</td> </tr> <tr> <td>④ 現状の市街地のまとまりを維持する必要性</td> <td>⇒</td> <td>④ より利便性の高い市街地形成</td> </tr> <tr> <td>⑤ 高齢化社会に対応するための、公共交通の利用の少なさの解消の必要性</td> <td>⇒</td> <td>⑤ 新幹線開業インパクトの活用</td> </tr> <tr> <td>⑥ 地域経済の活力低下に対する対策の必要性</td> <td>⇒</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑦ 新幹線等の広域交通の新しい動きに連動した取組が重要</td> <td>⇒</td> <td></td> </tr> </table>	【現状課題】	⇒	【今後のまちづくりにおける課題】	① 少子高齢化・人口減少に対応したまちづくりの必要性	⇒	① 人口減少・少子高齢化への適応	② 厳しい財政状況の中で、歳出のあり方の見直しの必要性	⇒	② 効率・効果的な公共サービスの提供	③ 災害の危険性に留意した生活環境の整備の必要性	⇒	③ 安心・安全の確保	④ 現状の市街地のまとまりを維持する必要性	⇒	④ より利便性の高い市街地形成	⑤ 高齢化社会に対応するための、公共交通の利用の少なさの解消の必要性	⇒	⑤ 新幹線開業インパクトの活用	⑥ 地域経済の活力低下に対する対策の必要性	⇒		⑦ 新幹線等の広域交通の新しい動きに連動した取組が重要	⇒	
【現状課題】	⇒	【今後のまちづくりにおける課題】																										
① 少子高齢化・人口減少に対応したまちづくりの必要性	⇒	① 人口減少・少子高齢化への適応																										
② 厳しい財政状況の中で、歳出のあり方の見直しの必要性	⇒	② 効率・効果的な公共サービスの提供																										
③ 災害の危険性に留意した生活環境の整備の必要性	⇒	③ 安心・安全の確保																										
④ 現状の市街地のまとまりを維持する必要性	⇒	④ より利便性の高い市街地形成																										
⑤ 高齢化社会に対応するための、公共交通の利用の少なさの解消の必要性	⇒	⑤ 新幹線開業インパクトの活用																										
⑥ 地域経済の活力低下に対する対策の必要性	⇒																											
⑦ 新幹線等の広域交通の新しい動きに連動した取組が重要	⇒																											

構成(案)			記載内容(案)等		
章	節	章	検討経緯	記載概要	
	3.2 まちづくり方針	(1) まちづくり方針	第2~3回会議で共有	<ul style="list-style-type: none"> ● まちづくりの課題に基づき、項目毎に、主対象を町民全体/子育て世帯、高齢世帯/観光客・移住希望者に分け、町全体のまちづくり方針として、「子育て世代も集まれる多世代交流型拠点づくりにより、誰もが安心して暮らせるまちづくり」を目指す 	
		(2) 目指すべき都市構造		<ul style="list-style-type: none"> ● 国の指針(都市計画運用指針第8版)では、居住誘導/都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域/望ましい地域像を踏まえ、八雲町立地適正化計画で定める居住誘導/都市機能誘導区域を定めることを明記。 ● 居住誘導に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 【居住誘導方針①】既に居住が集積し、今後も居住の集積が見込める区域を、居住を誘導する区域の対象とする。 ➢ 【居住誘導方針②】津波や河川氾濫、土砂災害等の災害被害が特に大きいと考えられる区域を除外。 ➢ 【居住誘導方針③】良好な生活環境の形成が困難な区域(工業用地や自然・農地)を除外。 ● 都市機能に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 【都市機能誘導方針①】比較的新しい都市機能が集積している区域や、今後施設集積が見込まれる区域を、都市機能を誘導する区域の対象とする。 ➢ 【都市機能誘導方針②】子育て関連施設や高齢者の生きがい創出に係る施設等の、複合的な機能を持った拠点形成に資する都市機能の誘導を行う。 ● 道路・公共交通網の再編 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「生活軸」の位置づけの市街地を循環する「サークルライン」を、今後の道路網・公共交通網において主要な軸と位置づける。 ➢ 新駅と市街地を結ぶ「主要な生活軸」と二次交通の確保などが必要。 ➢ 今後予定される「地域公共交通網形成計画」の検討において、具体的な各種施策の連携を検討。 	
		(3) 目指すべき姿の実現のために		<ul style="list-style-type: none"> ● 目指すべき姿の実現のためのステップを整理。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 【第1ステップ】町民が住みやすい環境として八雲町で生活し続けていけるように、低利用資産をうまく活用しつつ、多様な社会ニーズへの対応できる多世代交流を図る拠点の形成(機能集約・再編)による、新たな拠点形成。 ➢ 【第2ステップ】新たに再編・創出する拠点をより活用できるような道路・公共交通網の再編。 ➢ 【第3ステップ】新幹線開業の効果をうまく取り入れ、町外の方々も含めて、居住環境として、より魅力を感じてもらえる市街地形成。 	
3.3 居住誘導区域外の各地域について	今回会議で議論	<ul style="list-style-type: none"> ● 熊石地区・落部地区は今後も人口が著しい地域であるが、これらの地区で生活する町民も町民全体の約25%を占めており、その生活も維持していく必要がある。 ● 将来の機能維持に向け、国で推進する中山間地域等における「小さな拠点」の形成を目指し、既存施設を活用し、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、町の拠点である八雲地区と公共交通ネットワーク等で結ぶことを推進。 			
4. 居住/都市機能誘導区域の設定	4.1 目指すべき都市構造を踏まえた誘導区域の設定方針	(1) 居住誘導区域の設定方針	前回第4回会議で議論 今回会議で調整案を提示	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住誘導区域の設定方針(設定指標)として以下を明示。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 現在(H27)の人口密度が高い地域 ➢ 津波浸水に対しては、概ね2~4mで収まる国道5号以東の除外 ➢ 河川氾濫による浸水に対しては、浸水深が1.0m以上の地域の除外 ➢ 現状の土地利用を勘案した工業用地及びまとまった自然・農地の除外 	
		(2) 都市機能誘導区域の設定方針		<ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能誘導区域の設定方針(設定指標)として以下を明示。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 建築後経過30年程度までで、計画期間内の建替や移転の可能性が低い拠点地区と、八雲病院移転後の跡地の連なる一団の土地を設定。 ➢ 建築後経過30年程度を超え、計画期間内の建替や移転の可能性が高い拠点機能を、都市機能誘導施設と設定。 	
	4.2 誘導区域等の設定	(1) 居住誘導区域	前回第4回会議で議論 今回会議で調整案を提示	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の内容にしたがって、居住誘導区域を図示。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 浸水想定区域、津波浸水想定区域がJ R東側のほぼ全域に及ぶが、国道5号に商業が集積すること、また近年リニューアルされた八雲町立総合病院が東雲町に立地することなどを踏まえ、生活での買物や通院の利便性を考慮し、国道商業集積地等周辺までを一体の市街地として居住誘導区域を設定。 ➢ J R~国道5号の範囲は、人口の集積も多い市街地として、居住誘導区域に含めているが、津波浸水が浸水深2~4mと想定される地域も含まれているため、災害時の被害を最小限にするための取組の実施を前提とした設定。 ➢ ハザードマップの公表・提供や、既に八雲中学校を避難所として位置づけていることから、現状でも対策を講じて状況ではあるが、引き続き、防災機能・拠点の強化や、日常的な行政と町民との連携による訓練活動など、十分な対策を今後も続けていくこととする。 	
(2) 都市機能誘導区域	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の内容にしたがって、都市機能誘導区域を図示。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 新幹線開業後にその重要性の高まる出雲通沿い軸に、八雲病院跡地、シビックコア地区周辺、総合病院地区周辺に加え、既に施設が集積し、現状で公共交通も整備されているシルバープラザ周辺の医療・福祉拠点を含むエリアを都市機能誘導区域に設定。 				
(3) 誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共施設等総合管理計画で、老朽化及び複合化・統合が示される公共施設を都市機能誘導の主たる対象とし、建築後経過30年程度を超え、計画期間内の建替や移転の可能性が高い、以下の拠点機能を、都市機能誘導施設と設定。 <table border="0"> <tr> <td>【立地を誘導する施設】</td> <td>【立地を維持する施設】</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● 役場庁舎(福祉施設や社会教育施設等との複合化) ● 高齢者福祉施設や子育て支援施設等の保健・福祉施設 ● 公民館等の社会教育施設 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ● シルバープラザ等の保健・福祉施設 ● 八雲町立総合病院などの医療施設 </td> </tr> </table>	【立地を誘導する施設】		【立地を維持する施設】	<ul style="list-style-type: none"> ● 役場庁舎(福祉施設や社会教育施設等との複合化) ● 高齢者福祉施設や子育て支援施設等の保健・福祉施設 ● 公民館等の社会教育施設
【立地を誘導する施設】	【立地を維持する施設】				
<ul style="list-style-type: none"> ● 役場庁舎(福祉施設や社会教育施設等との複合化) ● 高齢者福祉施設や子育て支援施設等の保健・福祉施設 ● 公民館等の社会教育施設 	<ul style="list-style-type: none"> ● シルバープラザ等の保健・福祉施設 ● 八雲町立総合病院などの医療施設 				
5. 計画の実現に向けた進捗管理	5.1 取組の目標の設定	今回会議で提示・議論	<ul style="list-style-type: none"> ● 関連する都市計画マスタープランの目標値と合わせ、以下の目標(案)を設定 		
	5.2 計画の進捗管理	今回会議で提示・議論	<ul style="list-style-type: none"> ● 概ね5年ごとのPDCAサイクルで、設定指標と目標値による効果検証を行い、社会状況の変化や関連計画の改定等を踏まえ、施策や事業等の見直しを行う。 ● 直近では、在来線の動向に合わせた見直しが必要。 		

1. その他の地域拠点の状況及び今後の方針について

1.1 その他の地域拠点の状況

(1) 熊石地区

① 人口

一般国道 229 号に沿って、約 15km にわたって集落が点在している。

現状では、一般国道 277 号を挟んで北側の、八雲町役場熊石支所のある熊石根崎町、熊石雲石町の周辺と、南側の熊石黒岩町、熊石泊川町、熊石相沼町、熊石折戸町等は比較的人口が集積しているが、将来人口は、ほとんどが人口密度 10 人/ha 未満の地域となる。

② 都市交通

函館バスが、江差ターミナルを拠点として一般国道 229 号に沿う路線を有しており、一部は八雲病院を終点とする路線も存在する。ただし、1 日の便数は数本程度である。

③ 災害

日本海に面して、一般国道 229 号に沿って、集落が点在しており、かつ背後は山地となっている。土砂災害の危険性も高いが、特に、津波浸水想定は広域で浸水深が大きいと想定されており、災害リスクが高い区域といえる。

④ 都市機能

商業施設等、公共施設等共に、比較的人口が集積（人口密度 20 人/ha 以上）し、八雲町役場熊石支所のある、熊石根崎町、熊石雲石町の周辺を中心に存在している。南側も比較的人口が集積する各地域に数箇所存在している。

(2) 落部地区

① 人口

落部に人口が集積しており、その他、一般国道 5 号に沿って、野田生、栄浜に一定程度の人口集積がある。ただし、将来人口は、いずれの地域も人口密度 10 人/ha 未満となる。

② 都市交通

人口が集積する落部に、JR 函館本線落部駅、野田生駅があるが、平休ともに 1 日当たり 6 本ずつの運行状況である。バス交通も函館バスの函館・長万部間の路線があるが、1 日 4 往復となっている。

③ 災害

太平洋に面して、一般国道 5 号に沿って、集落が点在しており、津波浸水想定は広域で浸水深が大きいと想定されており、災害リスクが高い区域といえる。

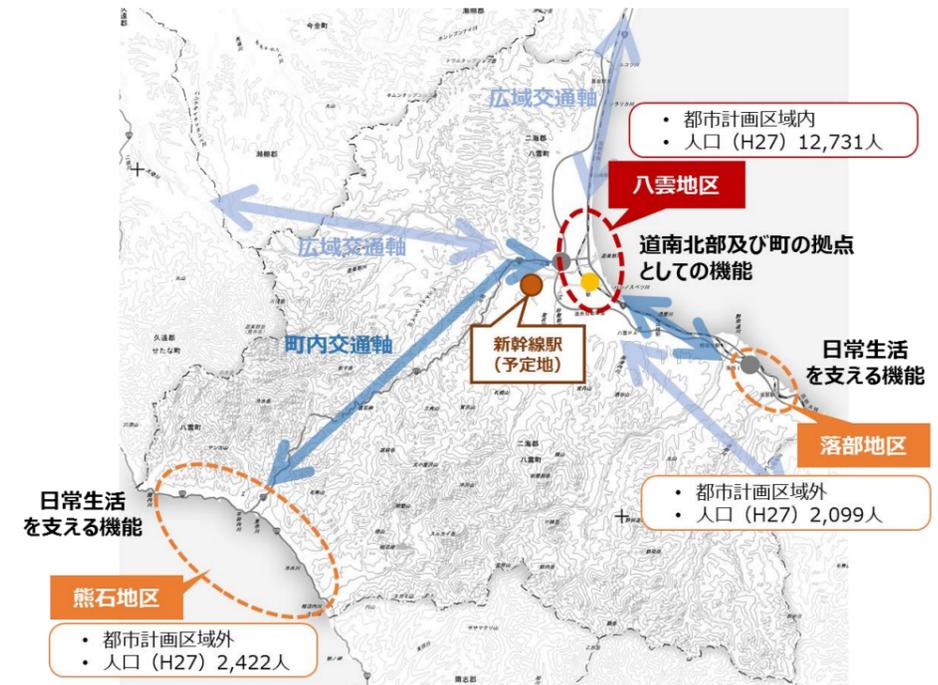
④ 都市機能

商業施設等、公共施設等共に、比較的人口が集積（人口密度 20 人/ha 以上）する、落部に集積している。

1.2 その他の地域拠点今後の方針について

熊石地区・落部地区について、今後も人口減少が著しい地域と想定されるが、これらの地区で生活する町民も町民全体の約 25% を占めており、その生活も維持していく必要がある。一方で、現状把握においては、現状でも人口密度 20 人/ha 以上の人口の集積がある集落に施設立地が集積している一方、ほとんどの地区で人口密度 10 人/ha 未満となることが想定されている。

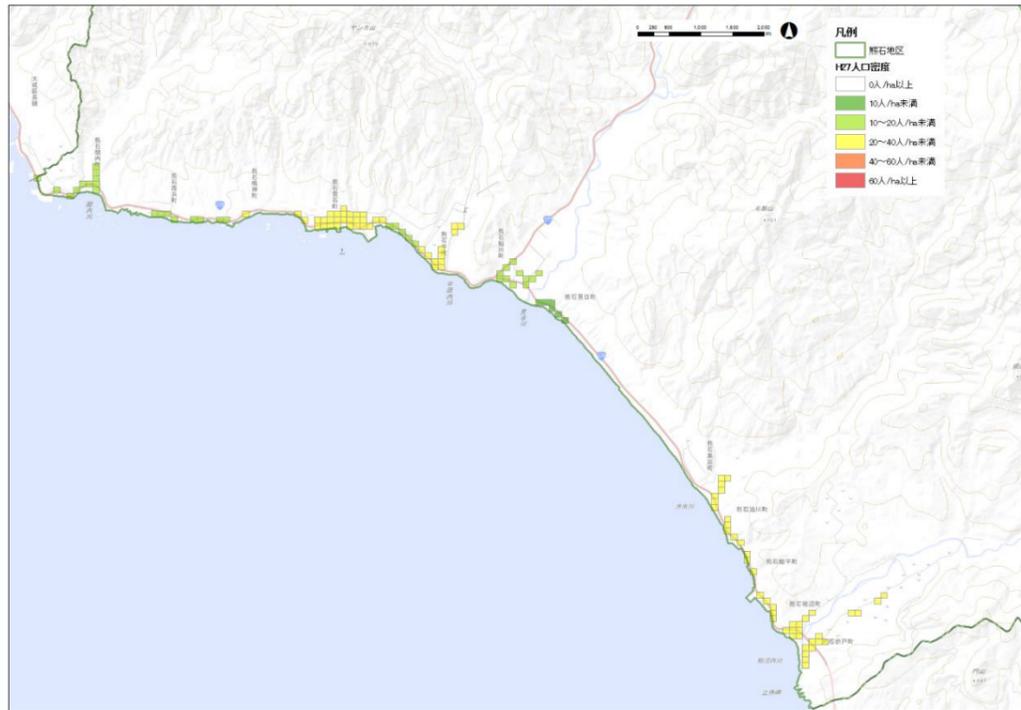
そのため、将来の機能維持に向け、国で推進している人口減少・高齢化が進む中山間地域等における「小さな拠点」の形成を目指し、既存施設を活用し、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、町の拠点である八雲地区と公共交通ネットワーク等で結ぶことを推進する。



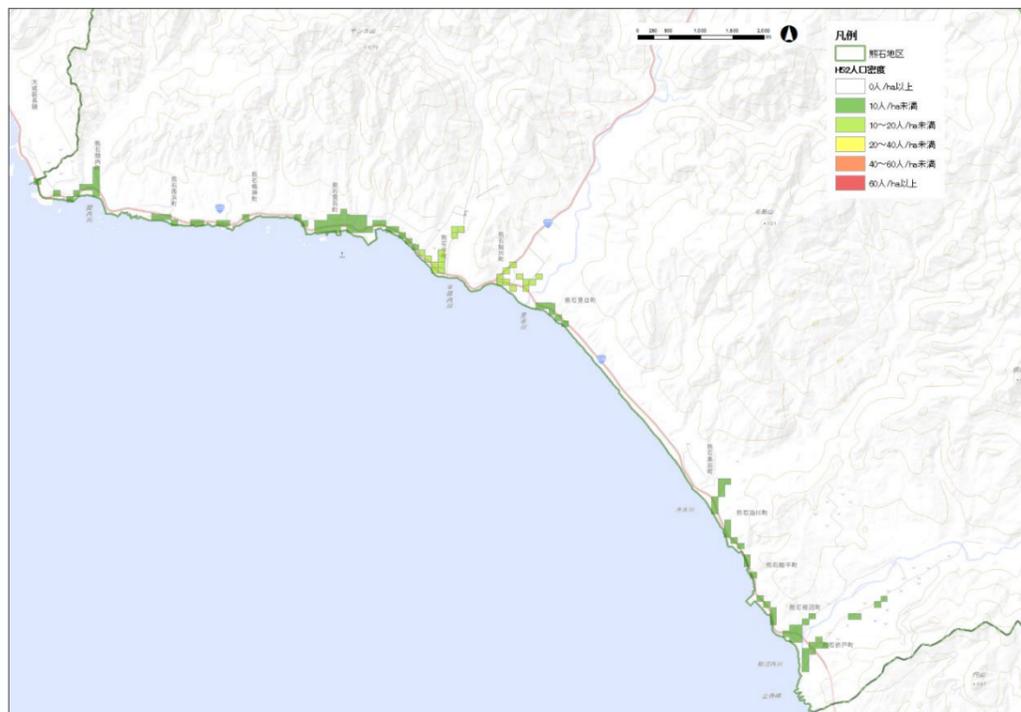
小さな拠点（日常生活機能など）（出典：国土交通省）

1.3 その他の地域拠点の状況に関する図面

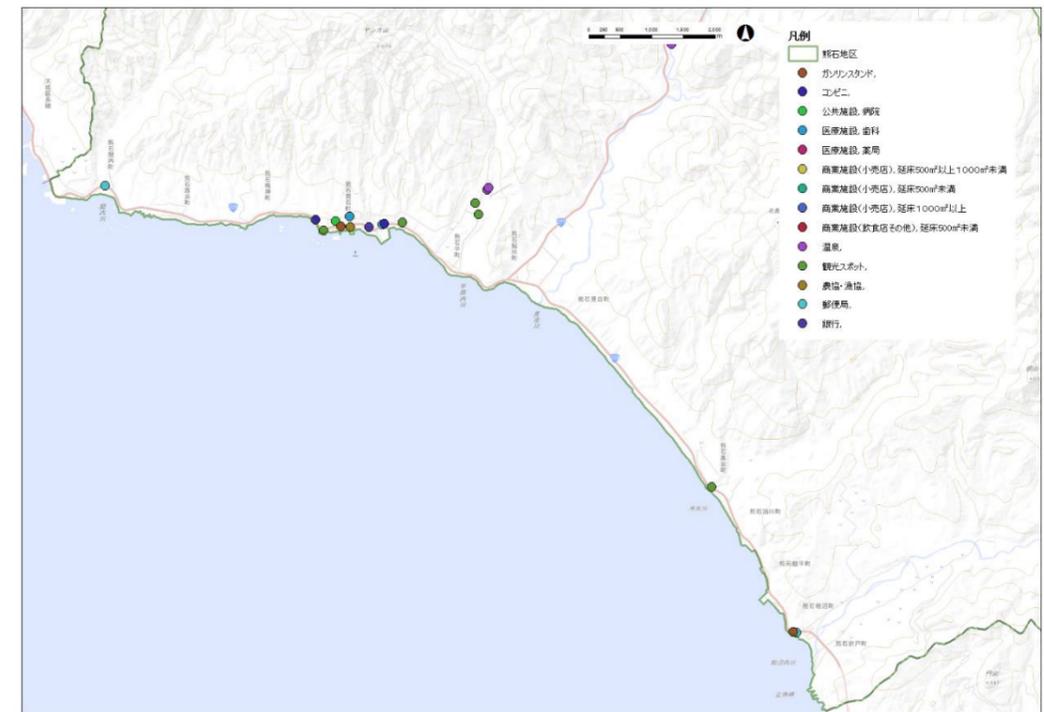
(1) 熊石地区



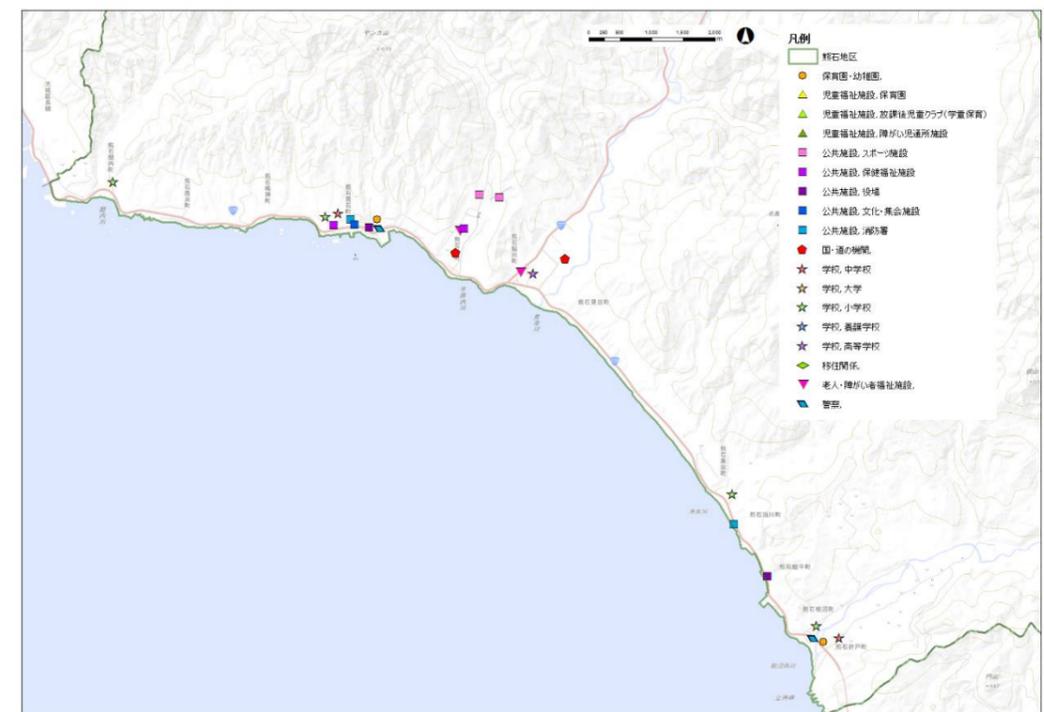
H27 国勢調査に基づく 100mメッシュごとの人口密度



平成 27 年度人口を基準とした平成 52 年度推計値に関する 100mメッシュごとの人口密度

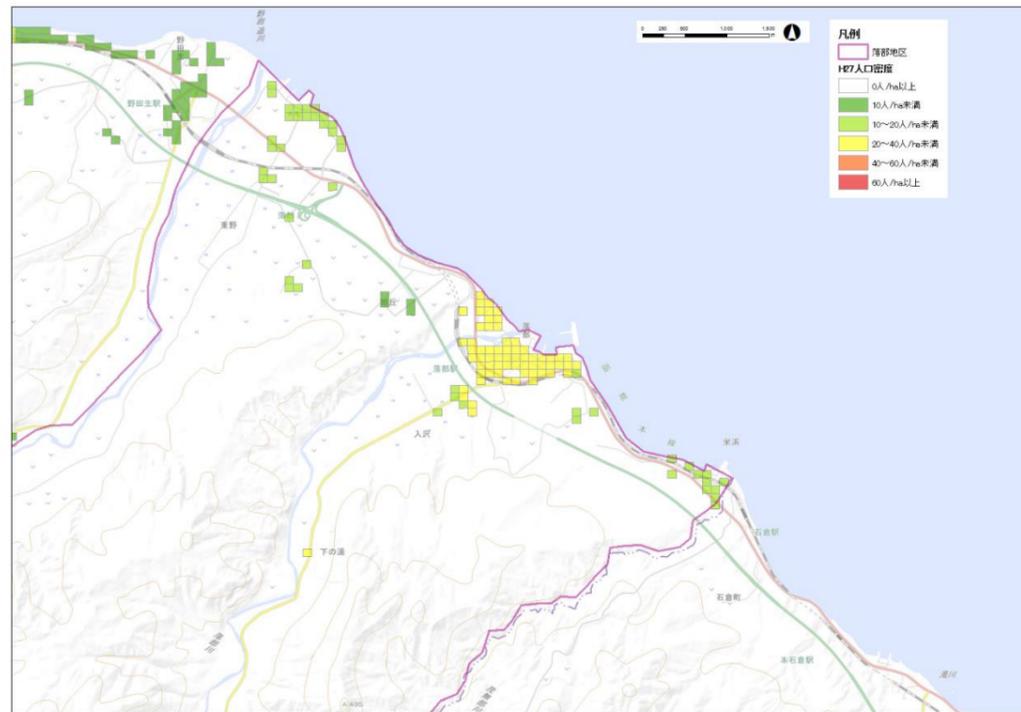


商業施設等の立地状況

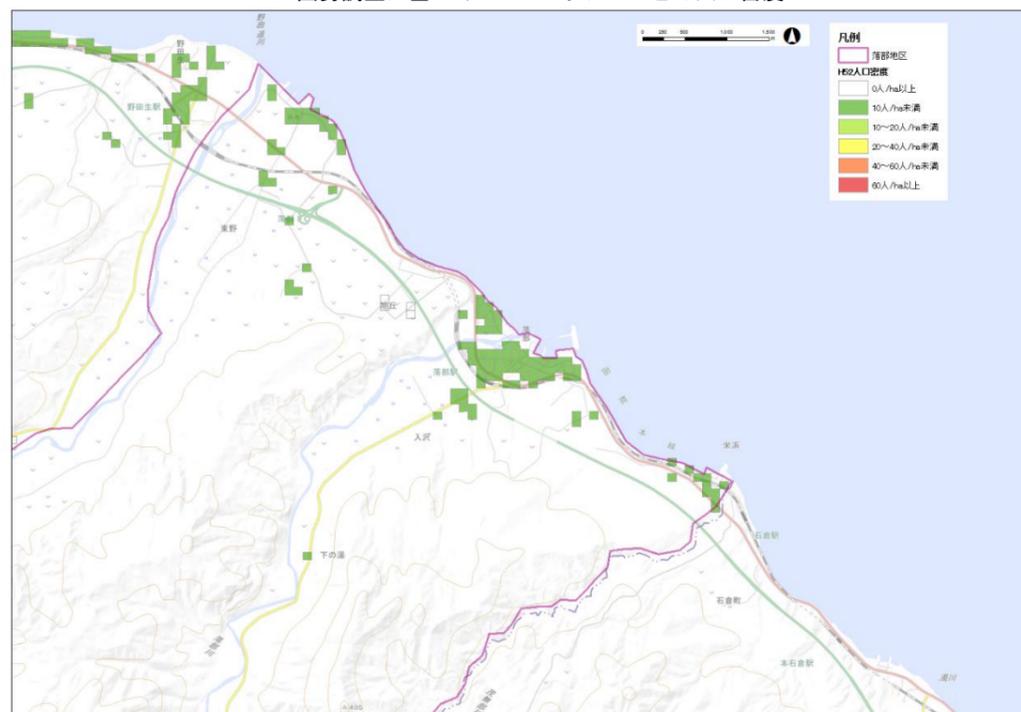


公共の都市機能施設の立地状況

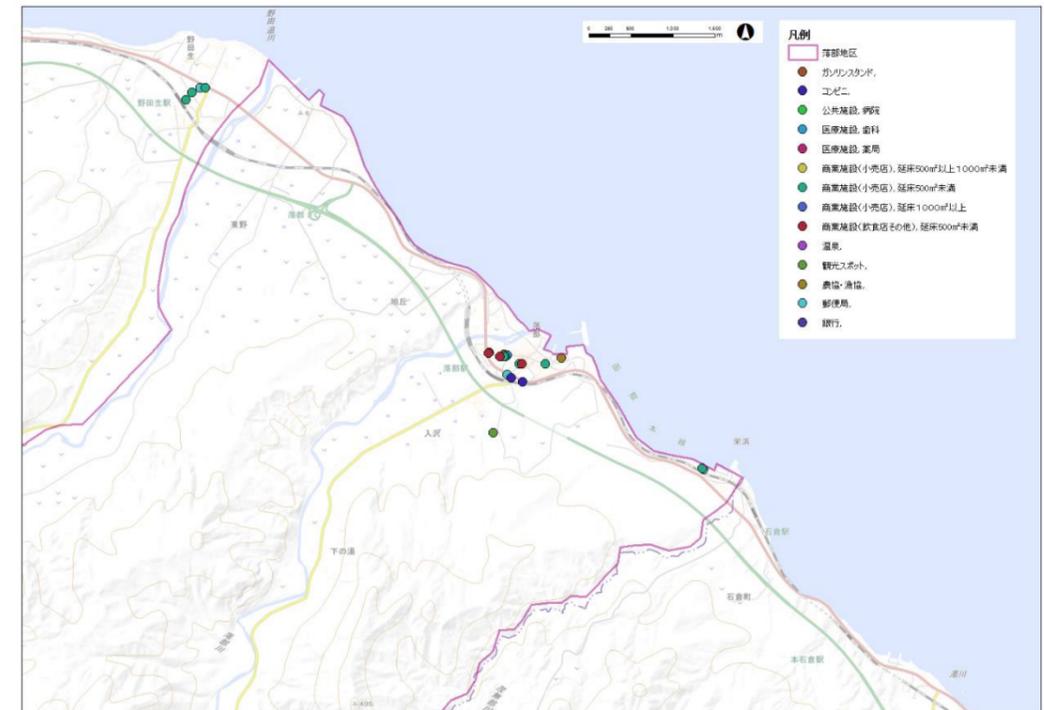
(1) 落部地区



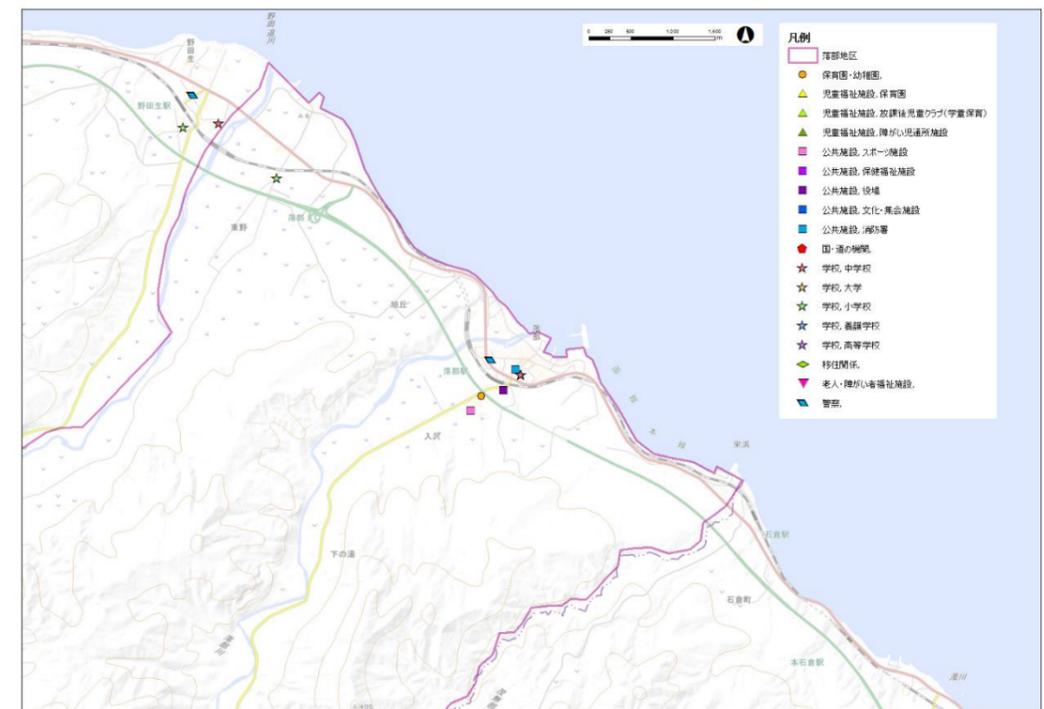
H27 国勢調査に基づく 100mメッシュごとの人口密度



平成 27 年度人口を基準とした平成 52 年度推計値に関する 100mメッシュごとの人口密度



商業施設等の立地状況



公共の都市機能施設の立地状況

2. 居住/都市機能誘導区域等の設定

2.1 目指すべき都市構造を踏まえた誘導区域の設定方針

(1) 居住誘導区域の設定方針

居住誘導の方針	指標設定の考え方	設定指標
① 既に居住の集積し、今後も居住の集積が見込める区域を、居住を誘導する区域の対象とする。	<ul style="list-style-type: none"> → 新幹線開業後の在来線の動向次第では、人口分布に変化が生じる可能性もあるため、現在の人口集積を基準とする。 → ただし、八雲町市街地は、都市型居住ではなく、DID で定められる人口密度 40 人/ha の基準を適用するのはふさわしくないと考えられるため、地区毎の人口集積状況を総合的に判断し区域設定する。 	→ 現在（H27）の人口密度が高い地域
② 居住を誘導する区域から、津波や河川氾濫、土砂災害等の災害被害が特に大きいと考えられる区域を除外する。	<ul style="list-style-type: none"> → 津波浸水想定区域全てを除外する場合、J R 線路以東の区域は全て危険区域と判断されるため、地域防災（避難）と津波到達までの時間を考慮して、危険区域を設定する。 → 河川氾濫による浸水区域については、床上浸水で収まる浸水深を許容し、それ以上を危険区域と設定する。 	<ul style="list-style-type: none"> → 津波浸水に対しては、概ね 2~4m で収まる国道 5 号以東の除外 → 河川氾濫による浸水に対しては、浸水深が 1.0m 以上の地域の除外
③ 居住を誘導する区域から、良好な生活環境の形成が困難な区域（工業用地や自然地・農地）を除外する。	<ul style="list-style-type: none"> → 工業用地を中心とした土地利用が見られる区域は、工業用地と居住の分離を図るため、現状の土地利用を勘案して判断する。 → 自然地・農地については、緑豊かな環境を保持していくため、現状の土地利用を勘案して判断する。 	→ 現状の土地利用を勘案した工業用地及びまとまった自然地・農地の除外

(2) 都市機能誘導区域の設定方針

居住誘導の方針	指標設定の考え方	設定指標
① 比較的新しい都市機能が集積している区域や今後施設集積が見込まれる区域を、都市機能を誘導する区域の対象とする。	<ul style="list-style-type: none"> → 公共施設等総合管理計画で、老朽化及び複合化・統合が示される公共施設を都市機能誘導の主たる対象とする。 → 一方、比較的新しい施設のある拠点は機能維持を目的とした設定を行う。 → 独立行政法人 国立病院機構 八雲病院（及び北海道八雲養護学校）移転後の跡地活用を前提とする。 	→ 建築後経過 30 年程度までで、計画期間内での建替や移転の可能性が低い拠点地区と、八雲病院移転後の跡地の連なる一団の土地を設定。
② 子育て関連施設や高齢者の生きがい創出に係る施設等の、複合的な機能を持った拠点形成に資する都市機能の誘導を行う。	<ul style="list-style-type: none"> → 公共施設等総合管理計画で、老朽化及び複合化・統合が示される公共施設を都市機能誘導の主たる対象とする。 → 商業施設については、J R 在来線の動向が定まり次第、設定を検討することとし、現段階では、誘導を図る施設としては設定しない。 	→ 建築後経過 30 年程度を超え、計画期間内での建替や移転の可能性が高い拠点機能を、都市機能誘導施設と設定。

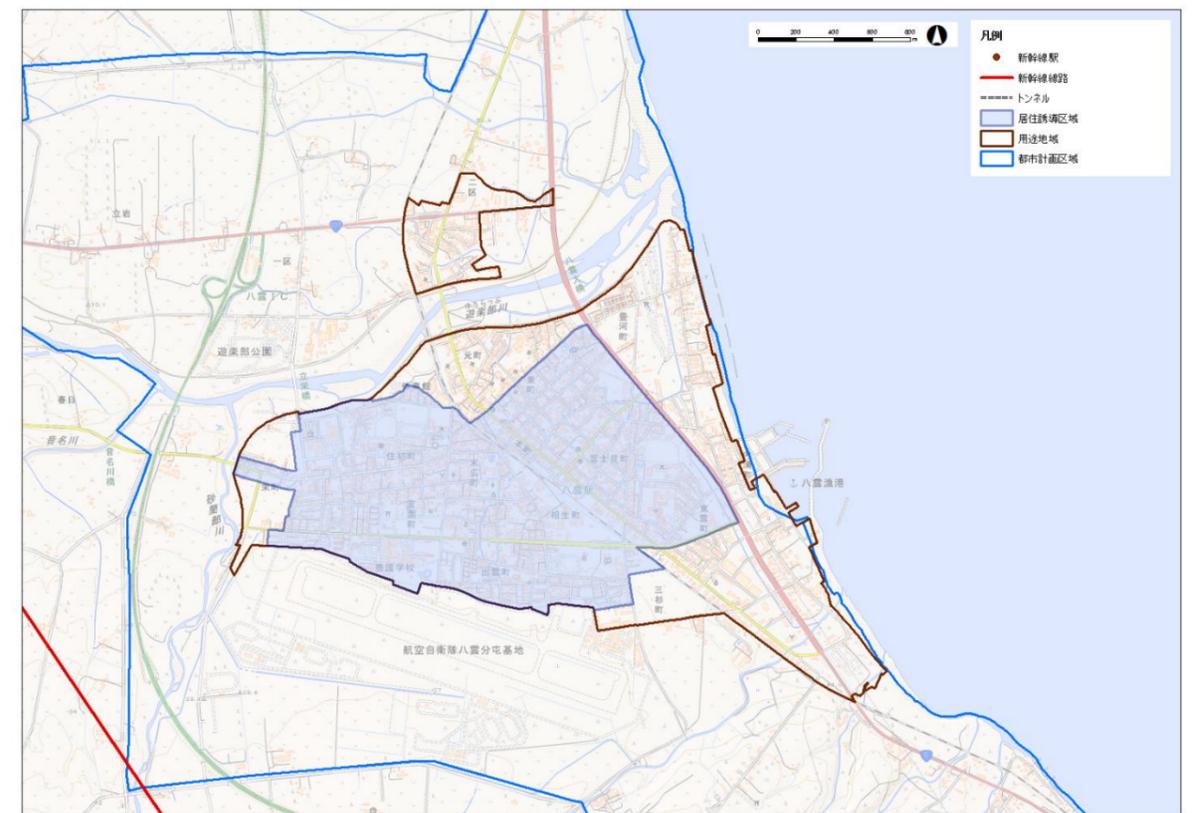
2.2 誘導区域等の設定

(1) 居住誘導区域

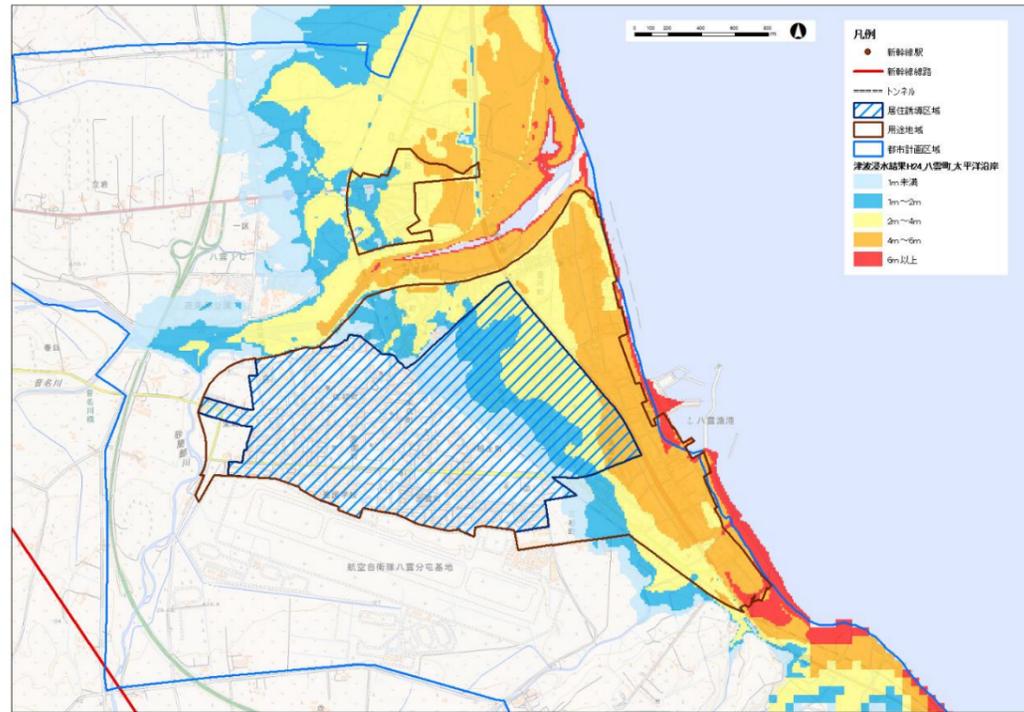
設定方針・条件を元に、居住誘導区域は下図に示すとおり設定する。

浸水想定区域、津波浸水想定区域が J R 東側のほぼ全域に及ぶが、国道 5 号に商業が集積すること、また近年リニューアルされた八雲町立総合病院が東雲町に立地することなどを踏まえ、生活での買物や通院の利便性を考慮し、国道商業集積地等周辺までを一体の市街地として居住誘導区域を設定した。

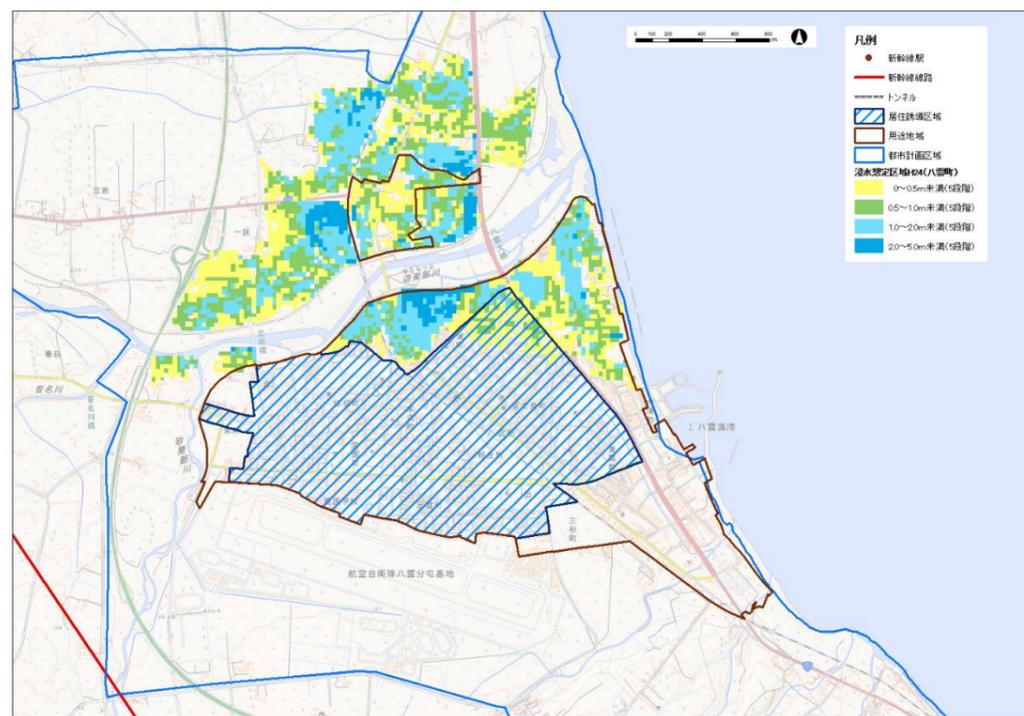
なお、J R ~ 国道 5 号の範囲は、人口の集積も多い市街地として、居住誘導区域に含めているが、津波浸水が浸水深 2~4m と想定される地域も含まれているため、災害時の被害を最小限にするための取組の実施を前提とした設定とする。ハザードマップの公表・提供や、既に八雲中学校を避難所として位置づけていることから、現状でも対策を講じている状況ではあるが、引き続き、防災機能・拠点の強化や、日常的な行政と町民との連携による訓練活動など、十分な対策を今後も続けていくこととする。



居住誘導区域



【参考】居住誘導区域と津波浸水想定区域の位置関係

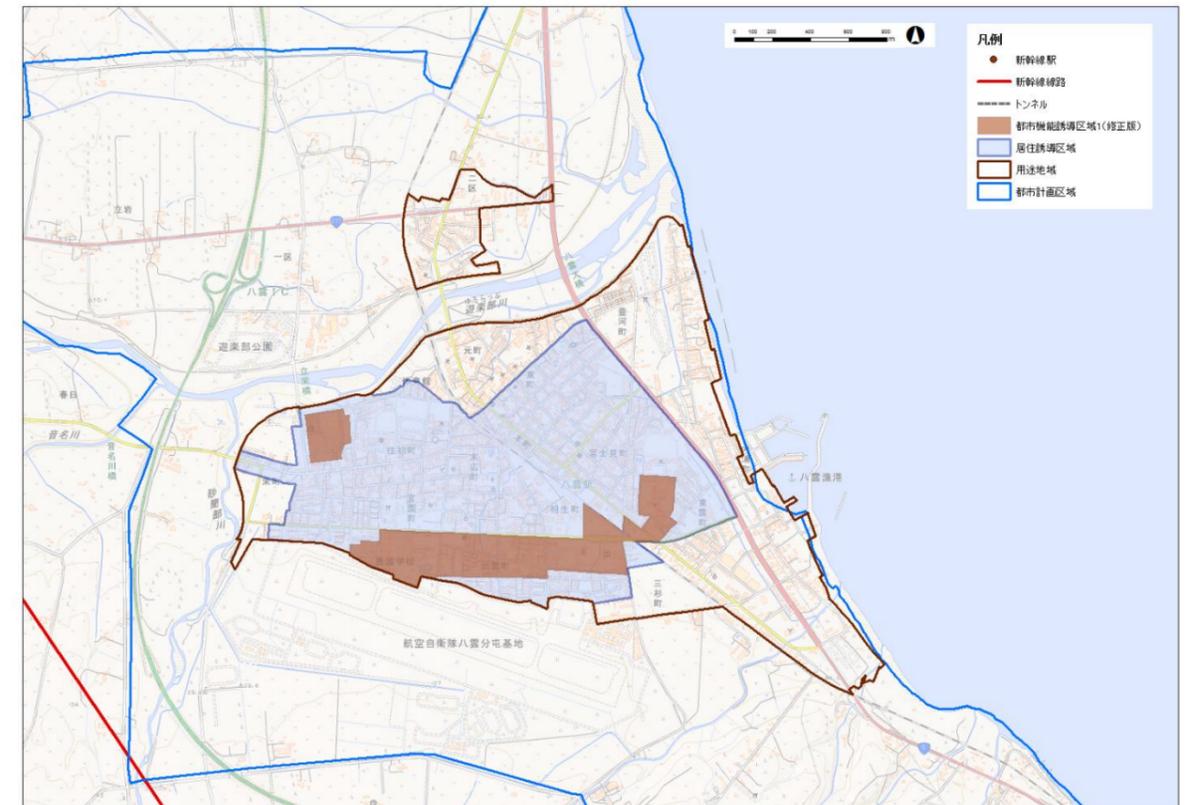


【参考】居住誘導区域と浸水想定区域の位置関係

(2) 都市機能誘導区域

設定方針・条件を元に、都市機能誘導区域は下図に示すとおり設定する。

新幹線開業後にその重要性の高まる出雲通沿い軸に、八雲病院跡地、シビックコア地区周辺、総合病院地区周辺に加え、既に施設が集積し、現状で公共交通も整備されているシルバープラザ周辺の医療・福祉拠点を含むエリアを都市機能誘導区域に設定する。



都市機能誘導区域

(3) 誘導施設

公共施設等総合管理計画で、老朽化及び複合化・統合が示される公共施設を都市機能誘導の主たる対象とし、建築後経過 30 年程度を超え、計画期間内での建替や移転の可能性が高い、以下の拠点機能を、都市機能誘導施設と設定する。

【立地を誘導する施設】

- 役場庁舎（福祉施設や社会教育施設等との複合化）
- 高齢者福祉施設や子育て支援施設等の保健・福祉施設
- 公民館等の社会教育施設

【立地を維持する施設】

- シルバープラザ等の保健・福祉施設
- 八雲町立総合病院などの医療施設

2.3 誘導施策

(1) 居住の誘導に向けた主な施策

居住誘導区域における人口密度の高い居住地を形成するため、関連する計画等と整合を図り、地域の実情や社会情勢の変化等を踏まえ、以下に示すような施策を進めていく。

① 居住の誘導・集積を図るための施策

人口減少下においても居住誘導区域内の人口密度を維持できるように、計画的に居住を誘導するため、既に居住が集積し、今後も集積が見込める区域に、居住を誘導する方針を掲げている。本方針に基づき、以下の4つの方向性で施策を実施していく。

- まちづくりの基礎となる都市計画による規制について、本計画の趣旨を踏まえ、居住の集積を図る集合住宅等の立地可能な範囲を示す住居系用途の見直しや、良好な住環境の創出に向けた住工混合用途の見直しなどを行う。
- まちの拠点となるエリアにおいては、まちの活力の維持・増進や持続可能な目指すべきまちの姿の実現に向け、土地の有効利用や機能の複合化による集積を図り、エリア周辺における居住促進を図る。
- 町有施設である町営住宅についても、老朽化が激しくなり、建て替えを余儀なくされる物件については、居住誘導区域内への建替えを検討する。
- まちなかにも点在している空き家・空き建築物等を、除却もしくは有効活用することで、歯抜け状の居住環境の解消を図り、居住集積を促進する。

【町としての取組】	都市計画の見直し	等
	空き家バンク等不動産情報の積極的な発信	

【国による財政支援】	都市再構築戦略事業の活用
→	生活に必要な都市機能を整備することにより、都市構造の再構築を図ることを目的とした事業で、社会資本整備総合交付金による支援
→	都市再生整備計画に、都市構造の再構築に向けた、「都市全体の再構築方針」、「都市機能配置の考え方」、「都市の再構築に必要な誘導施設とその役割」、「都市の再構築に資するその他事業とその役割」について市町村の考え方を記載することが必要
→	生活に必要な都市機能「誘導施設」のほか、基幹事業となる、道路、公園、地域生活基盤施設、公営住宅、地域優良賃貸住宅、都市再生住宅等の整備も対象

【国による財政支援】	公営住宅整備事業（公営住宅の非現地建替えの支援）の活用
→	公営住宅の事業主体が既存の公営住宅を除却し、居住誘導区域内の非現地への建替えを行う場合に、その除却費・移転費を助成する制度

【国による財政支援】	空き家再生等推進事業（不良住宅等の除却など）の活用
→	居住環境の整備改善を図るため、空き家住宅又は空き建築物の除却や活用を支援するための制度
→	居住誘導区域外で空き家住宅等の集積が居住環境を阻害している場合の不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却、及び居住誘導区域内の空き家住宅・空き建築物の改修等が対象

② 安全な居住環境維持のための施策

本計画では、居住を誘導する区域から、津波や河川氾濫、土砂災害等の災害被害が特に大きいと考えられる区域を除外している。ただし、一部、JR～国道5号の範囲は、津波浸水が浸水深2～4mと想定される地域も含まれているものの、人口集積も多い市街地であるため、災害時の被害を最小限にするための取組の実施を前提とした設定としている。このことを踏まえ、以下の2つの方向性で施策を実施していく。

- JR～国道5号の範囲で既に避難所として位置づけている八雲中学校における防災拠点機能を維持しつつ、引き続き、防災機能・拠点の強化を推進する。
- その他、住民の防災意識の向上に向け、ハザードマップの継続的な公表・提供や、日常的な行政と町民との連携による訓練活動など、十分な対策を今後も続けていくこととする。

【町としての取組】	防災に関する各種情報提供・訓練の実施
------------------	---------------------------

【国による財政支援】	防災・省エネまちづくり緊急促進事業の活用
→	居住誘導区域内で人口密度40人/ha以上の区域内であること等の要件として、防災性能や省エネルギー性能の向上などの緊急的な課題に対応した質の高い施設建築物等の整備（住宅・建築物及びその敷地の整備等）を支援する制度
→	住宅・建築物における、高齢者等配慮対策、子育て対策（転落事故の防止等）、防災対策（耐震構造等）、省エネルギー対策、環境対策、維持管理対策等が対象

③ 誰もが暮らしやすい魅力ある居住環境創出のための施策

今後の少子高齢社会の下、子育てしやすいまち、いつまでも現役で活躍でき、高齢者が安心して暮らせるまちの実現のための機能の維持・充実を図るため、以下の3つの方向性で施策を実施していく。

- 福祉施設の整備や高齢者向け住宅の整備等の取組を推進する。
- 高齢者や運転免許を持たない方々でも安心して暮らせるように、バス等の利用促進を図るための地域公共交通のあり方の見直しを行った上で、歩行空間等のバリアフリー化などの取組に関する支援制度の活用を推進する。
- 上記の取組が、町外の方々にも、居住環境としてより魅力を感じてもらえるような市街地形成を図るとともに、都市機能や公共交通に関する必要な情報を提供していく。

【町としての取組】	地域公共交通網形成計画等の策定による公共交通の見直し	等
	ホームページ等による移住者に向けた都市機能や公共交通に関する情報提供	

【国による財政支援】	スマートウェルネス住宅等推進事業の活用
→	住宅団地等における高齢者生活支援施設や子育て支援施設等の福祉施設の整備、サービス付き高齢者向け住宅の整備等の取組を推進するための支援制度

【国による財政支援】	都市・地域交通戦略推進事業の活用
→	都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略を策定している又は策定することが確実と見込まれる区域において、多様な交通モードの連携が図られた、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを、パッケージ施策として総合的に支援するための制度
→	駐車場、バリアフリー交通施設、バス等の公共交通に関する施設の整備や、公共交通機関の利用促進に資する施設が対象

【国による財政支援】	地域公共交通確保維持改善事業の活用
→	地域公共交通活性化再生法等を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた取組を支円する制度
→	上記の地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定に係る補助のほか、路線バスからデマンド型タクシーへの転換、路線バス・デマンド型タクシーの運行等が対象

(2) 都市機能の誘導に向けた主な施策

都市機能誘導区域等における都市機能の維持・集積・誘導を図るため、関連する計画等と整合を図り、地域の実情や社会情勢の変化等を踏まえ、以下に示すような施策を進めていく。

財政・金融・税制上の支援措置

今後の少子高齢社会の下、子育てしやすいまち、いつまでも現役で活躍でき、高齢者が安心して暮らせるまちの実現のため、子育て関連施設や高齢者の生きがい創出に係る施設等の、複合的な機能を持った拠点形成に資する都市機能の誘導を掲げている。本方針に基づき、以下の4つの方向性で施策を実施していく。

- 八雲町の都市機能の中核を担う公共施設については、公共施設等総合管理計画に基づき、役場庁舎や高齢者福祉施設や子育て支援施設等の保健・福祉施設、公民館等の社会教育施設の再編、高齢者向け住宅の整備等の取組の推進を図る。そのために、都市機能誘導区域内の公有地の活用、公共施設の再編等によって生み出された空き地や空き施設の適切な活用の促進を図る。
- 立地適正化計画に即し、都市機能の集積を図るための都市計画等の見直しを行うとともに、特定エリアで都市機能集積の促進を図り、事業性を高めるための地区計画等の活用を行う。
- まちの拠点となるエリアにおける土地の有効利用や機能集積において、公共のみならず、民間事業者の活力の活用も十分に検討し、財政負担を減らしつつ、サービスを継続していく方法を検討する。
- 都市機能誘導において、可能な限り民間事業の誘導を図るため、国による税制措置等について、民間への周知を図る情報提供を行う。

**【町としての取組】 公共施設等総合管理計画に関する取組の促進
都市計画（容積率緩和や用途地域等）の変更、必要に応じた地区計画等策定
国による税制措置の活用に向けた情報提供 等**

【国による財政支援】（民間活力の導入の視点からの）都市機能立地支援事業の活用
 → 市町村又は都道府県が所有する公的不動産の有効活用等により、生活に必要な都市機能「誘導施設」を民間事業者が整備する際に、市町村による支援に加え、国が民間事業者に対して直接支援する個別補助事業
 → 国から市町村に対しても、公的不動産を活用して都市機能を整備する場合の公有地等の賃料減免及び譲渡の際の減免、民有地等を活用して都市機能を整備する場合の固定資産税及び都市計画税の減免に対する支援に加え、追加的に市町村から民間事業者に対して現金による支援を行うことも可能
 → 都市再生整備計画への位置づけが必要

【国による財政支援】 都市再構築戦略事業の活用（再掲）

【国による財政支援】 スマートウェルネス住宅等推進事業の活用（再掲）

(3) その他の地域拠点に対する主な施策

熊石地区・落部地区については、今後も、住民生活を維持していく必要があるため、将来の機能維持に向け、国で推進されている人口減少・高齢化が進む中山間地域等における「小さな拠点」の形成を目指し、既存施設を活用し、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、町の拠点である八雲地区と公共交通ネットワーク等で結ぶことを推進する。

【国による財政支援】 「小さな拠点」を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業の活用
 → 人口減少・高齢化が進む中山間地域等において、基幹集落に複数の生活サービスや地域活動の場を集め、周辺集落とネットワークで結ぶ「小さな拠点」の形成を推進するもので、既存施設を活用した、小さな拠点の形成に向けた生活機能の再編・集約に係る改修等を支援する制度

【国による財政支援】 地域公共交通確保維持改善事業の活用（再掲）

【国による財政支援】 過疎対策事業債の活用
 → 「過疎地域自立促進特別措置法」（平成 12 年法律第 15 号）により過疎地域に指定された市町が、過疎地域自立促進市町村計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債
 → 交通の便に供するための自動車の導入や、高齢者福祉施設、子育て支援施設、地域の教育文化施設等の整備が対象

(4) 都市機能や居住の誘導に関する届出

① 都市機能誘導区域外における届出

都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを町が把握し、誘導施策の情報提供や適正化に向けた調整等を行うため、当該区域で以下の行為を行う場合、行為に着手する 30 日前までに本町への届出が必要となる。

- 開発行為
 - ・ 誘導施設を有する建築物の建築を目的とする開発行為
- 建築等行為
 - ・ 誘導施設を有する建築物を新築する場合
 - ・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合



図 誘導施設の建築等において届出対象となる例

※ 届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認められる場合は、誘導施策の情報提供や適正化に向けた調整等を行った上で、勧告やその他必要な措置を行うことがある。

② 居住誘導区域外における届出

居住誘導区域外における住宅開発等の動きを町が把握し、誘導施策の情報提供や適正化に向けた調整等を行うため、当該区域で以下の行為を行う場合、行為に着手する 30 日前までに本町への届出が必要となる。

- 開発行為
 - ・ 3戸以上の住宅の建築を目的とする開発行為
 - ・ 1戸又は2戸の住宅の建築を目的とする開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
- 建築等行為
 - ・ 3戸以上の住宅を新築する場合
 - ・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

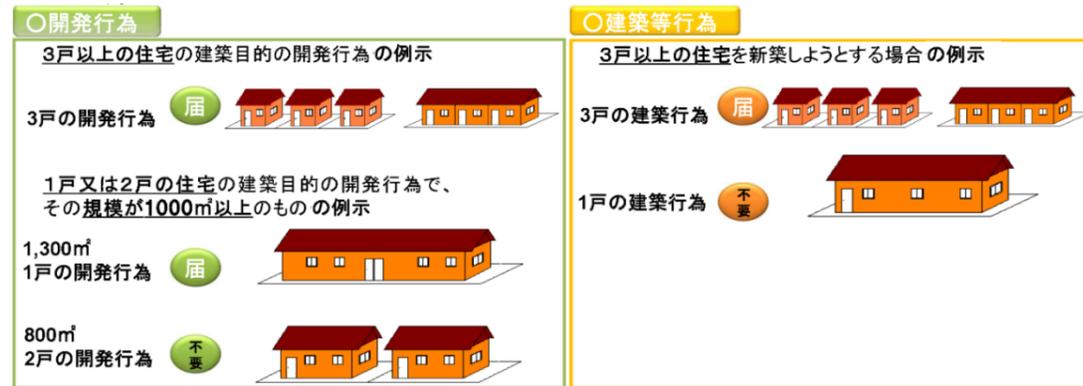


図 居住誘導区域外において届出対象となる行為の例

※ 届出に係る行為が居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認められる場合は、誘導施策の情報提供や適正化に向けた調整等を行った上で、勧告やその他の必要な措置を行うことがある。

3. 計画の実現に向けた進捗管理

3.1 取組の目標の設定

本計画で位置づけた目指すべき都市構造に向け、これらの達成状況を示す指標とその目標値を以下のとおり設定する。これらの指標の達成状況を随時、確認し、本計画に係る取組の効果検証を行っていく。

指標	単位	基準値	目標値 (2041 年)
① 居住誘導区域内人口の総人口に対する割合 ※一般的な立地適正化指標	%	現状人口値：40.8 推計人口値：50.8	55.0
② 居住誘導区域内人口の用途地域内人口に対する割合 ※一般的な立地適正化指標	%	現状人口値：73.1 推計人口値：76.3	80.0
③ 居住誘導区域内全体の人口密度 ※一般的な立地適正化指標	人/ha	現状人口値：30.1 推計人口値：20.8	30.0
④ 公共交通の徒歩圏人口 ※一般的な立地適正化指標	人	現状人口値：5,046 推計人口値：3,527	4,500
⑤ 空家等の活用促進 (累計) ※総合計画より	件	0 (2016 年値)	15 (2022 年)
⑥ バス路線の維持 ※総合計画より	路線/年	4 (2016 年値)	4 (2022 年)
⑦ 『八雲町は住みやすい』とするアンケート回答率 (「住みやすい」「どちらかといえば住みやすい」を合わせた値) ※総合計画より	%	65.1 (2016 年値)	70.0
⑧ 空き家バンクマッチング件数 ※総合戦略より	件	0 (2014 年値)	5 年累計 20 (2019 年)
⑨ 移住相談数 ※総合戦略より	件	67	5 年累計 50 (2019 年)
⑩ 建物全体の更新費用合計の削減 ※公共施設等総合管理計画より	%	—	40 (2046 年)

3.2 計画の進捗管理

行政と住民、民間事業者が共有する、中長期的なビジョンとの位置づけであり、都市計画マスタープランと連動した計画であることから、次期都市計画マスタープランと計画期間の整合を図り、2041 年までを目標期間としているが、本計画に基づく各種施策が、今後どの程度効果を発揮したかを評価し、必要に応じ区域や施策等の見直しを行う。そのため、概ね 5 年ごとの PDCA サイクルを取り入れ、設定した指標とその目標値による効果検証を行いながら、社会状況の変化や関連計画の改定等を踏まえ、施策や事業等の見直しを行う。

直近では、在来線の動向に合わせた見直しが必要となる。

PDCA サイクル

