袖ケ浦市立地適正化計画（概要版）

令和　年　月　袖ケ浦市

01 はじめに

近年、人口減少・少子高齢化社会の進行とともに、厳しい財政状況が見込まれる中、持続可能な都市経営を可能とするためには、都市全体の構造を客観的に見直し、都市の特性に応じた都市構造の構築を図ることが課題となっています。

このような中、コンパクトシティ形成に向けた具体的な施策を推進するため、平成 26（2014）年 8 月に「立地適正化計画」が制度化され、さらに、近年の頻発・激甚化する自然災害に対応するため、令和 2（2020）年 9 月から立地適正化計画に「防災指針」を位置付けることが規定されました。

本市においても、袖ケ浦市都市計画マスタープラン(令和 2（2020）年 7 月)において、「集約型都市構造の形成」を推進することを掲げ、それらの実現を目指すこととしています。そこで、都市計画マスタープランの都市構造を具体化する計画として、立地適正化計画を策定します。

立地適正化計画で定める内容

【立地適正化計画の区域】都市計画区域全体

【立地適正化計画に関する基本的な方針】計画により目指すべき将来の都市像を整理します。

【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し、生活サービスや公共施設等が持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

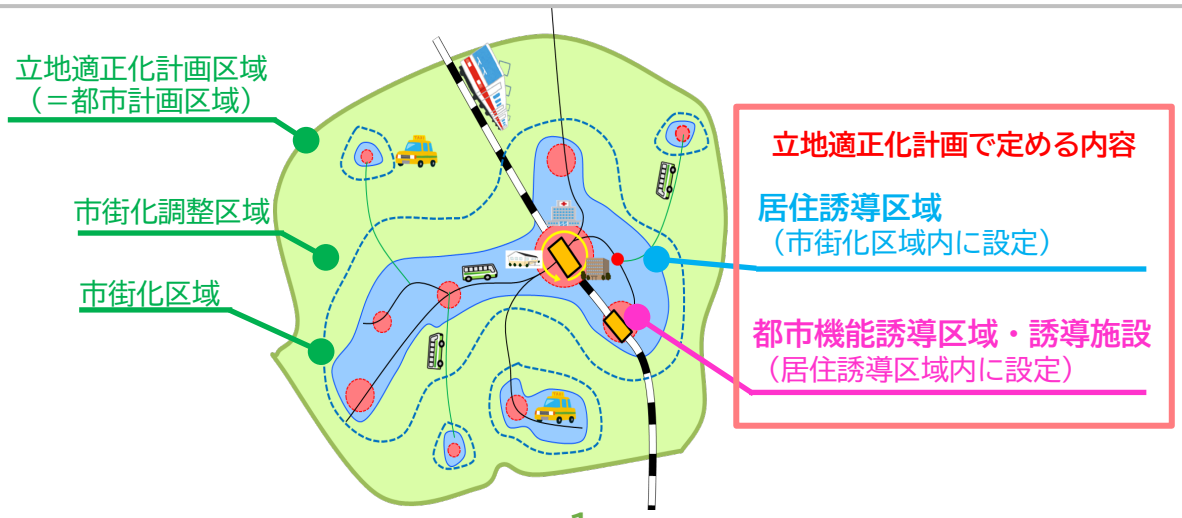
【都市機能誘導区域】福祉・医療・商業等の都市機能を都市の拠点に誘導して集積することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

【誘導施設】都市機能誘導区域ごとに、地域の人口特性等に応じて必要な都市機能を検討し、立地を誘導すべき施設を定めます。

【防災指針】災害リスクを踏まえた課題を抽出し、防災方針を定めるとともに、具体的な取組を位置付けます。

【誘導施策】都市機能や居住の誘導を図るために必要な施策を整理します。

【目標値の設定・評価方法】施策等の達成状況と効果を評価・分析するための目標値と方法について整理します。

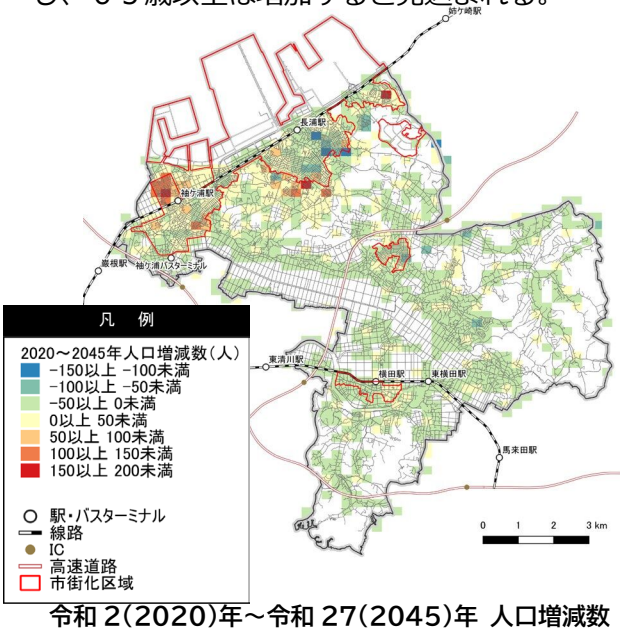


02 市の現況と都市構造上の課題

人口

■人口は、今後緩やかに減少する見込みである。

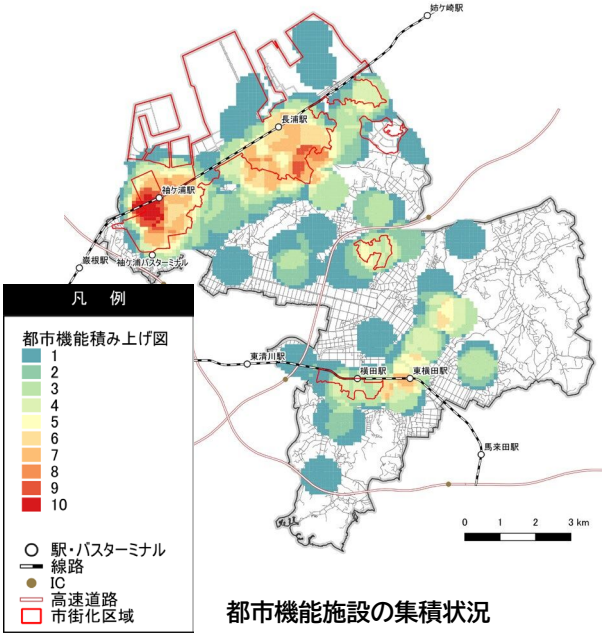
■年齢構成別では、０～６４歳人口の割合は低下し、６５歳以上は増加すると見込まれる。



令和 2(2020)年～令和 27(2045)年　人口増減数

都市機能

■袖ケ浦駅周辺と長浦駅南側で特に行政・商業・医療など多様な施設が集積し、JR 久留里線沿線地域でも施設の集積が見られる。



都市機能施設の集積状況

資料：【実績値】令和2(2020)年国勢調査、【推計値】250m メッシュ別将来推計人口データ(令和 6(2024)年国政局推計)(国土数値情報)

土地利用

■市域の約２割が市街化区域で、コンパクトな市街地が形成されている。一方、市街化調整区域内にも住宅地が点在している。

交通

■鉄道と民間の路線バス、高速バスにより基幹的な公共交通が確保されており、乗合送迎サービスにより、市内全域がカバーされている。

災害

■市内では、土砂災害・洪水・内水・高潮・津波など、さまざまな災害の危険性があり、これらのリスクは市街化区域内にも重なって存在している。

【拠点・都市機能に関する課題】

□袖ケ浦駅をはじめとした駅周辺では都市機能が一定程度集積している一方、ロードサイドにも生活利便施設が点在しているため、既存の生活利便施設を維持し、日常生活の利便性を確保していくことが必要。

【防災に関する課題】

□住宅地となっている地域において、土砂災害・洪水・内水・高潮・津波などの災害の危険性がある地域も見られるため、安全な地域への居住の誘導とあわせ、居住を誘導する区域でのさらなる安全性の向上が必要。

【居住に関する課題】

□市街化区域内においても人口密度が 40 人/ha を下回る地域も見られ、まちなかへの居住の誘導により人口密度の維持を図っていくことが必要。

□高齢化の進行に伴う変化に対応し、持続可能なまちづくりを進めるため、子育て世代を中心とした定住人口を確保し、適切な世代構成バランスを保つことが必要。

【公共交通に関する課題】

□鉄道・バス・乗合サービス等により公共交通は確保されているものの、今後の人口減少により公共交通のサービス水準の低下が懸念されるため、まちなかと郊外部の拠点を結ぶ公共交通を確保し、徒歩や公共交通で生活できる環境を維持することが必要。

□駅や袖ケ浦バスターミナルは交通結節点となっており、さらなる利便性向上により、広域アクセスの強化を図ることが必要。

03 都市の将来像

まちづくりの方針

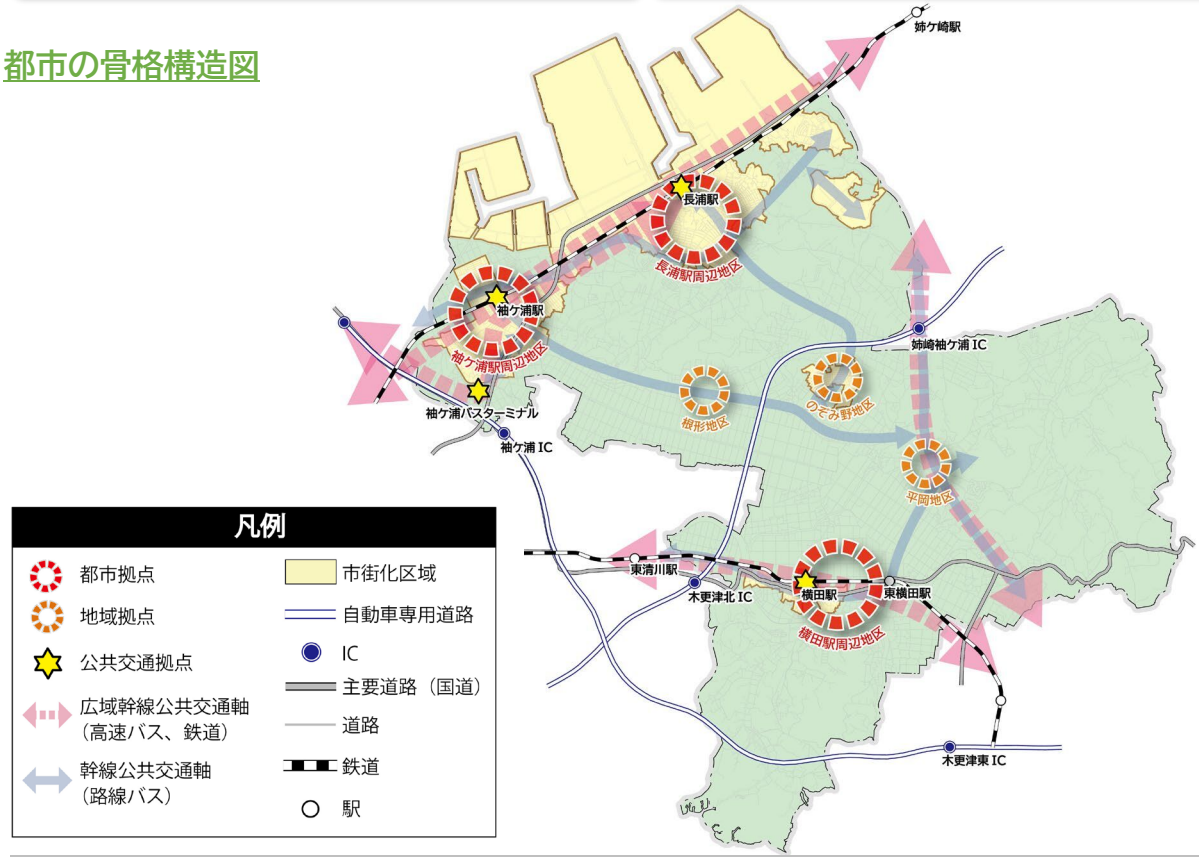
みんなでつくる 人つどい 緑かがやく 安心のまち 袖ケ浦

長期的な視点における人口減少・少子高齢化社会に対応して、居住と都市機能の積極的な誘導を図ることで、公共交通の利用と歩いて暮らすことができる利便性の高いまちなかに人がつどい、無秩序な市街化の拡大を抑制することで郊外部の貴重な自然を守り、安心して住める持続可能な都市を目指します。

誘導方針

- 駅を中心とした拠点の利便性の維持･向上
- 安心して暮らせる居住環境の形成
- 利便性の高い地域へのゆるやかな誘導
- 交通結節点を核とした持続可能な交通ネットワークの構築

都市の骨格構造図



都市拠点	・商業や業務、行政サービスなど都市機能の集積 ・交通結節機能の強化	袖ケ浦駅周辺地区
	・日常的生活サービス機能の集積 ・交通結節機能の強化	長浦駅周辺地区
	・日常的なサービス機能の集積	横田駅周辺地区
地域拠点	・良好な居住環境の形成	のぞみ野地区
	・地域における活動拠点の形成	根形地区
		平岡地区
公共交通拠点	・幹線、支線、補完交通の接続性を高める	袖ケ浦駅、長浦駅、横田駅周辺、袖ケ浦バスターミナル
広域幹線公共交通軸	・市内間の移動の活性化や都市機能の相互補完を図る	鉄道・高速バス
幹線公共交通軸	・市内間の移動の活性化や都市機能の相互補完を図る	路線バス

04 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、都市機能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である「居住誘導区域」を設定します。

区域設定の考え方

市街化区域

居住誘導区域は、市街化区域内に設定します。

↓

居住に適したエリア

すでに一定の人口密度がある、駅やバス路線周辺など一定程度の公共交通が利用しやすい区域、計画的に市街地形成が図られてきた区域など、居住に適したエリアを抽出します。

↓

居住を考慮すべきエリア

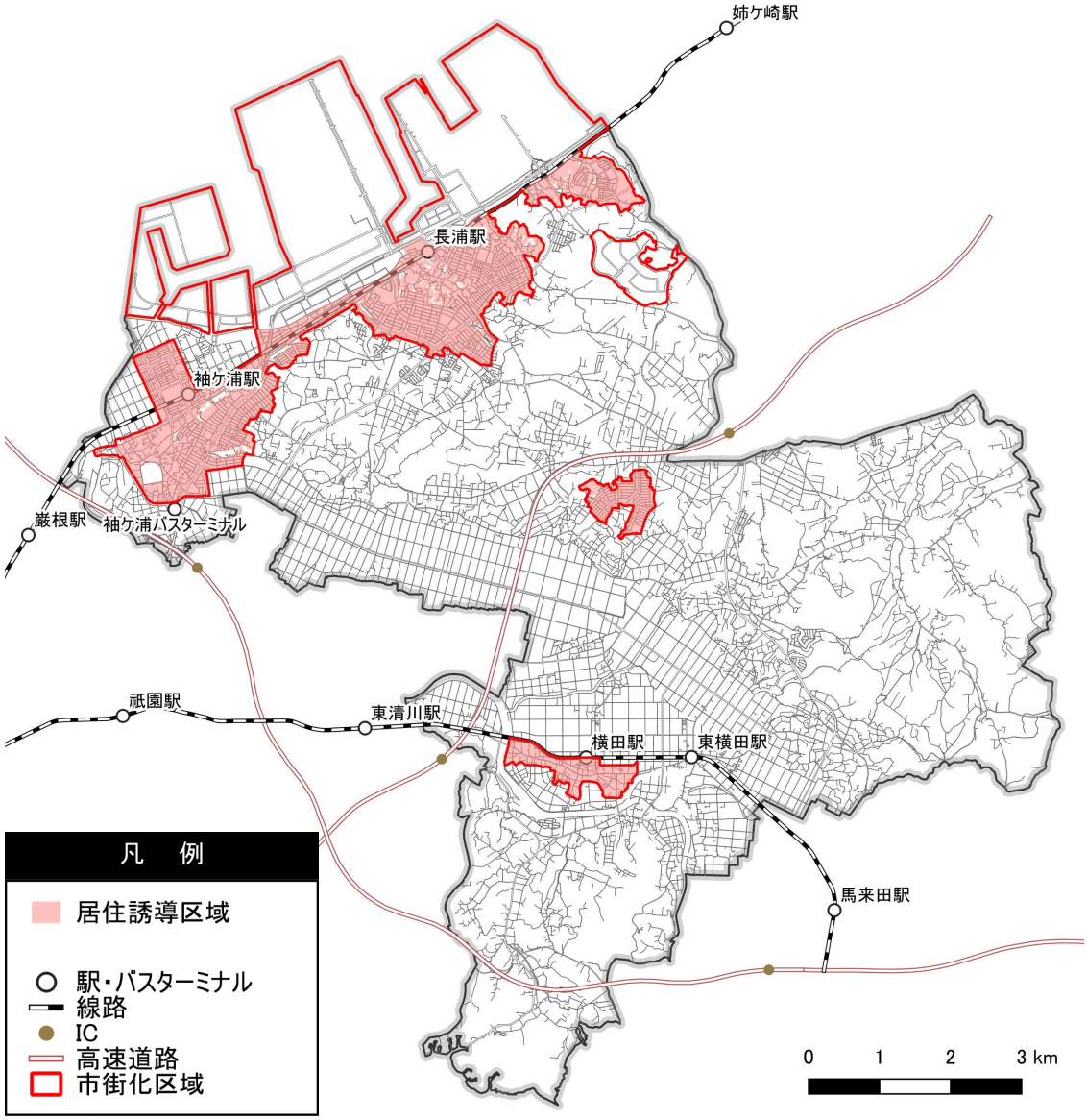
災害の危険性が高い区域、工業系土地利用を維持する区域、住宅の建築が制限されている区域などを「居住に適したエリア」から除きます。

↓

居住誘導区域

上記の区域を、用途地域や道路などの地形地物で設定したものが「居住誘導区域」になります。

居住誘導区域



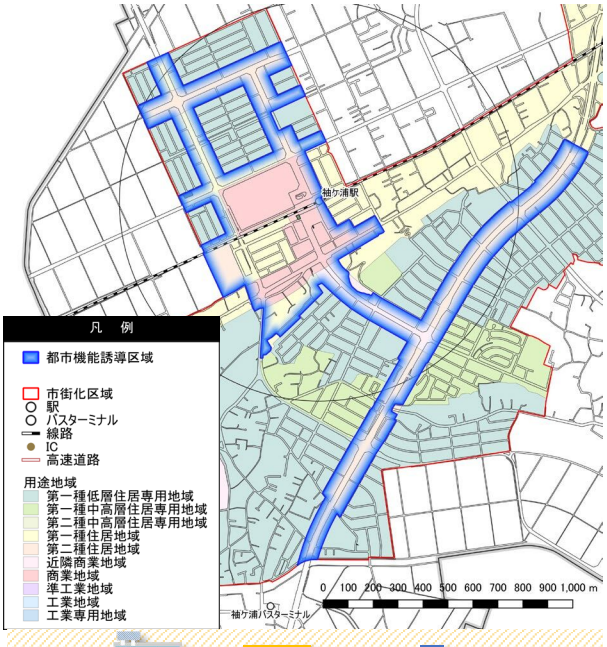
05 都市機能誘導区域と誘導施設

住民の生活に必要で都市の機能を高める役割を果たす「誘導施設」と、誘導施設を誘導すべき区域である「都市機能誘導区域」を設定します。

区域設定の考え方

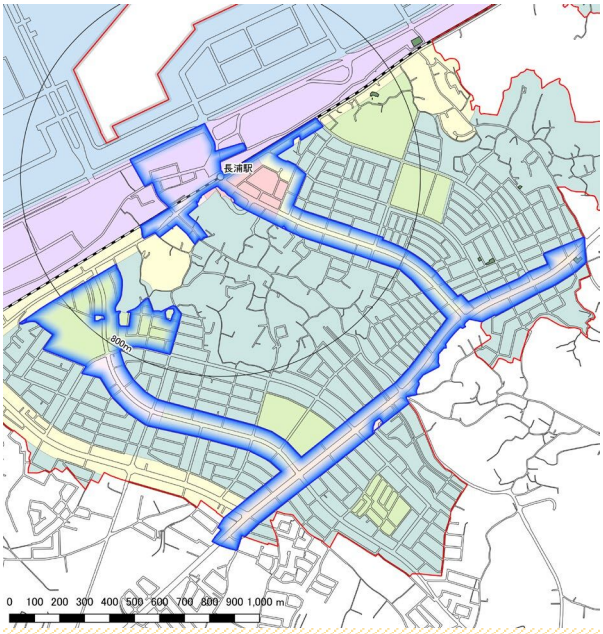
①骨格構造に位置付けた「都市拠点」・「地域拠点」に都市機能誘導区域を位置付け
②居住誘導区域から電車やバスなどの公共交通を利用してアクセスしやすい場所に設定
③都市計画との整合
④ターゲットとする誘導施設や誘導を図る未利用地等に考慮

【袖ケ浦駅周辺都市機能誘導区域】



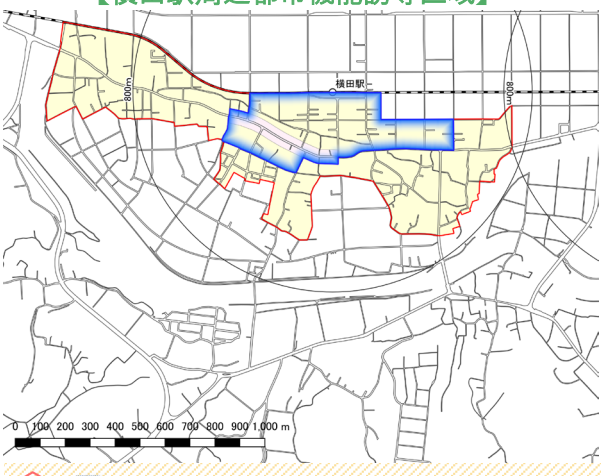
〈誘導施設〉
大規模小売店舗　スーパーマーケット　ドラッグストア　診療所
銀行　その他金融機関　郵便局　保育所・保育園等　市役所

【長浦駅周辺都市機能誘導区域】



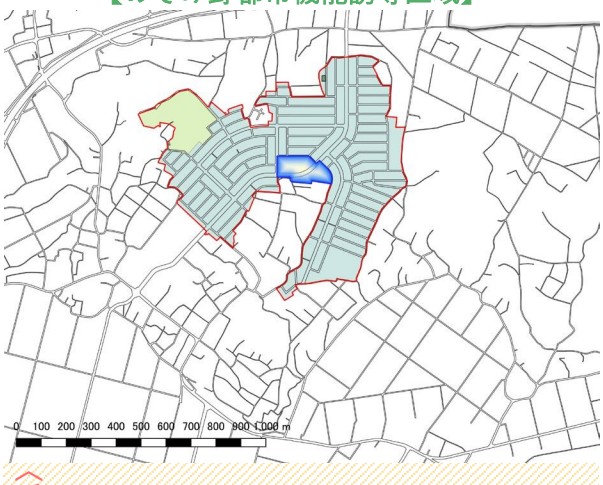
〈誘導施設〉
大規模小売店舗　スーパーマーケット　ドラッグストア　病院　診療所
銀行　その他金融機関　郵便局

【横田駅周辺都市機能誘導区域】



〈誘導施設〉
大規模小売店舗　スーパーマーケット　ドラッグストア　診療所　その他金融機関

【のぞみ野都市機能誘導区域】



〈誘導施設〉
スーパーマーケット　ドラッグストア

※誘導施設は誘導区域への立地を促進するものであり、区域外での立地を妨げるものではありません。

06 防災指針

防災まちづくりの取組方針

分類	災害リスクの回避 （居住誘導区域に含めない）	災害リスクの低減
土砂	**土砂災害（土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域）**は、突発的な発生が想定され、避難行動の時間的猶予が短い災害のため、居住誘導区域に含めず、届出制度に基づく居住の立地誘導によりリスクを回避する。	**大規模盛土造成地**は、国の滑動崩落対策推進ガイドラインをもとに、地盤調査と経過観察を実施する。あわせて盛土造成地マップを公表し、防災・減災の意識を高め、災害リスクの低減を図る。
洪水 内水 高潮	**洪水・内水・高潮浸水想定区域（３m以上）**は、一般的な住宅において垂直避難が困難となり安全確保が難しいため、居住誘導区域に含めないことを基本とし、届出制度に基づく居住の立地誘導によりリスクを回避する。 （※ただし、周辺が居住誘導区域に囲まれ、居住誘導区域外とすることで土地利用の連続性が失われる箇所であり、かつ周辺にある避難所へ容易に避難可能な箇所は除外しない。 また、袖ケ浦駅海側特定土地区画整理事業内は、高潮の浸水深が最も深い場所で 3.8mとなっており、高潮浸水想定区域を公表後に土地区画整理事業により約1.5m盛土しているため、居住誘導区域とする。） **家屋倒壊等氾濫想定区域**は、堤防が決壊した場合、家屋が倒壊・流出する危険性が高い区域であるため、居住誘導区域に含めず、届出制度に基づく居住の立地誘導によりリスクを回避する。	**洪水・内水・高潮浸水想定区域（３m未満）**は、河川等の適正管理や防災体制の充実・強化等により、災害リスクの低減を図る。
津波	**津波浸水想定区域（2m以上）**は、建物が全壊するリスクが高く避難が困難となることから、居住誘導区域に含めず、届出制度に基づく居住の立地誘導によりリスクを回避する。	**津波浸水想定区域（2m未満）**は、海岸・護岸施設の適切な維持管理や防災体制の充実・強化等により、災害リスクの低減を図る。
地震	—	**地震**については、影響の範囲や程度を即地的に定めることが難しいため、市内全域において耐震化の促進や避難路の確保等により災害リスクの低減を図る。

具体的な取組

リスクの回避	除却費用等の補助による移転支援
リスクの低減（ハード）	河川等の適正管理／雨水出水抑制／津波・高潮防護施設等の整備／耐震化等の促進／避難路等の整備／オープンスペースの確保
リスクの低減（ソフト）	土砂災害に対する基礎調査の推進／農地・緑地の保全／地区計画の検討／周知・啓発／地域における防災力の強化／民間団体・企業との連携強化

07 誘導施策

拠点・都市機能誘導に関する施策	**誘導施設の立地誘導に向けた支援制度の検討** 誘導施設の整備等に対し、国等の補助事業等の活用を検討するとともに、その他支援策の導入の可能性を検討します。
	都市機能誘導区域内の拠点性・回遊性の向上 未整備の都市計画道路や市道の整備を計画的に進め、拠点へのアクセス性を高めるとともに、景観の向上や歩行者・自転車の安全で快適なネットワークを形成し、拠点内の回遊性向上を図ります。
	低未利用地等の有効活用 空き地や駐車場などの低未利用地や公的未利用地等を有効に活用し、誘導施設をはじめとする商業業務機能の立地を促進することで、都市機能の強化および不足機能の補完を図ります。また、必要に応じて国の制度活用の検討を行います。
居住誘導に関する施策	**良好な市街地環境の形成** 居住誘導区域において、狭あい道路の解消や公園・下水道の適正管理を進めつつ、地区計画などの都市計画制度を活用することで、快適な居住環境の形成を図ります。
	空家等対策等による居住誘導区域内への居住促進 袖ケ浦市空家等対策計画に基づき、「袖ケ浦市空家バンク制度」等のマッチング制度等により、居住誘導区域への住み替えを促進するとともに、地域や公共的な施設への利活用を推進します。また、空家の適切な管理・有効利用のため、必要に応じて民間事業者との連携協定による空家の流通促進の検討を行います。
	既存集落の維持 開発許可制度の適正な運用により無秩序な開発を抑制しつつ、都市の骨格構造で「地域拠点」に位置付けた根形地区や平岡地区などについては、地域における交流の場、コミュニティ活動の場として維持していくため、都市拠点とネットワーク化しアクセス性の向上を図ります。
公共交通に関する施策	**拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持・充実** 市内の各エリアで安心して暮らすことができるよう、鉄道（JR 内房線、JR 久留里線）及び路線バスの運行維持及び利便性の向上を図り、拠点間を結ぶ地域公共交通を確保していきます。
	地域間の移動手段の確保 デマンド型乗合送迎サービス（チョイソコがうら）により、拠点と市内の居住地などを結ぶ交通手段を確保していきます。
	交通結節点の機能強化 各拠点において、交通利便性向上について検討していきます。

08 評価指標と進行管理

指標の設定

拠点・都市機能誘導に関する評価指標	現況値 令和 8（2026）年	目標値 令和 27（2045）年
都市機能誘導区域内の誘導施設の立地状況	24 施設	24 施設

居住誘導に関する評価指標	現況値 令和 2（2020）年	目標値 令和 27（2045）年
行政区域内人口に占める居住誘導区域内人口の割合	56.7%	60%

防災に関する評価指標	現況値 令和 2（2020）年	目標値 令和 27（2045）年
行政区域内人口に占める災害（洪水）リスク高エリア人口割合	2.6%	2.6%以下

交通に関する評価指標	現況値 令和 2（2020）年	目標値 令和 27（2045）年
行政区域内人口に占める公共交通沿線人口割合	64.9%	66%

期待される効果を確認する指標①	現況値 令和 7（2025）年	目標値 令和 27（2045）年
住みやすさへの満足度	90.2%	90.2%以上

期待される効果を確認する指標②	現況値 令和 6（2024）年	目標値 令和 27（2045）年
経常収支比率	91.3%	90.0%

届出制度

立地適正化計画の策定により、都市再生特別措置法に基づく届出が義務付けられます。

居住誘導区域外での一定規模以上の開発・建築等、都市機能誘導区域外での誘導施設の開発・建築や区域内での誘導施設の休止または廃止を行う場合は、市への届出が必要となります。

届出対象１	届出対象２	届出対象３
居住誘導区域外における一定規模以上の住宅の開発・建築等	都市機能誘導区域外における誘導施設の開発・建築等	都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止

計画の評価･見直し

立地適正化計画制度については、おおむね 5 年ごとに施策・事業の実施状況や評価指標の達成状況を確認し、計画の進捗や妥当性を評価・検証することが望ましいとされていることから、それらも踏まえ適切な見直しの時期を定めていきます。