

第4章 居住誘導区域の設定

1 居住誘導区域の考え方

居住誘導区域は、人口が減少していくなかでも一定の人口集積を維持することで、生活サービスを確保し続けられるよう、居住をゆるやかに誘導していく区域とする。

徒歩や公共交通を利用して「都市拠点」にアクセスしやすい場所では、様々な生活サービスを受けることが比較的容易で、ある程度便利に暮らすことができる。そのため、居住誘導区域は、都市拠点の周辺や、都市拠点に公共交通による移動が確保される区域に設定する。

また、居住誘導区域での安全・安心な暮らしを担保するため、災害に対する安全を確保できる区域に設定する。

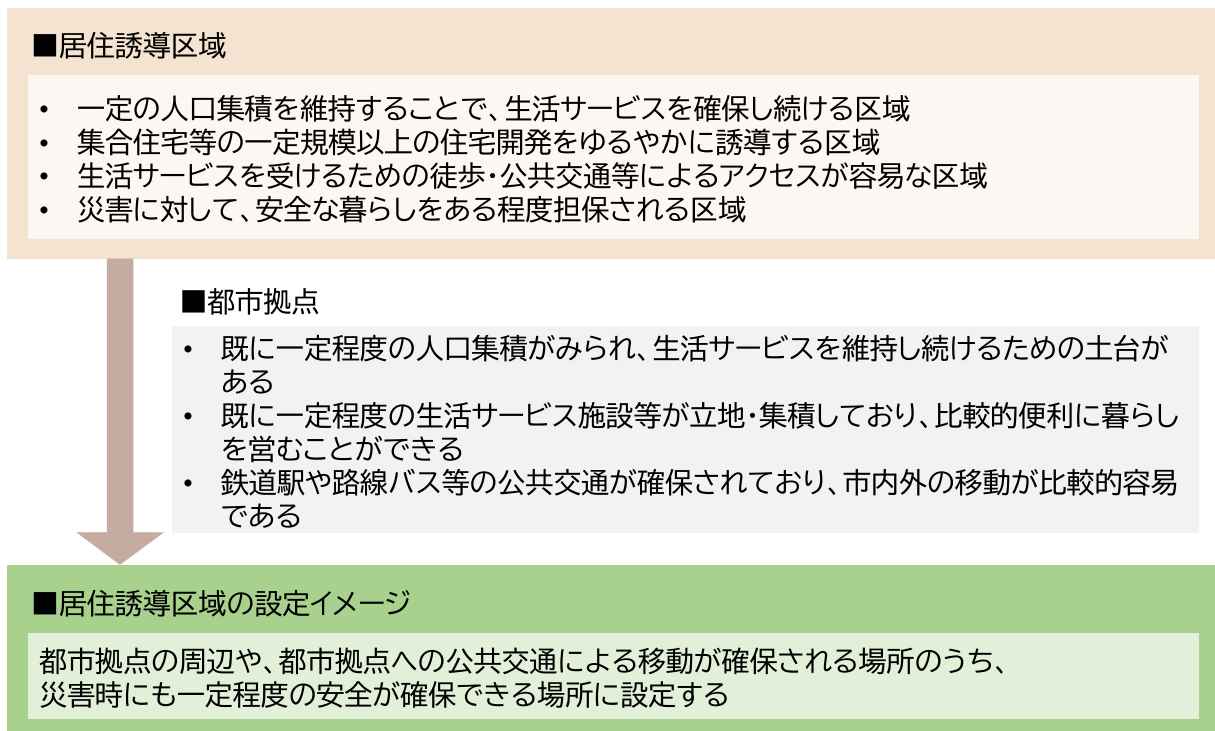


図 4-1 美祢市における居住誘導区域の考え方

2 居住誘導区域の設定

2.1 居住誘導区域の設定の流れ

本市における居住誘導区域の考え方を踏まえ、居住誘導区域の設定の流れを以下に整理した。

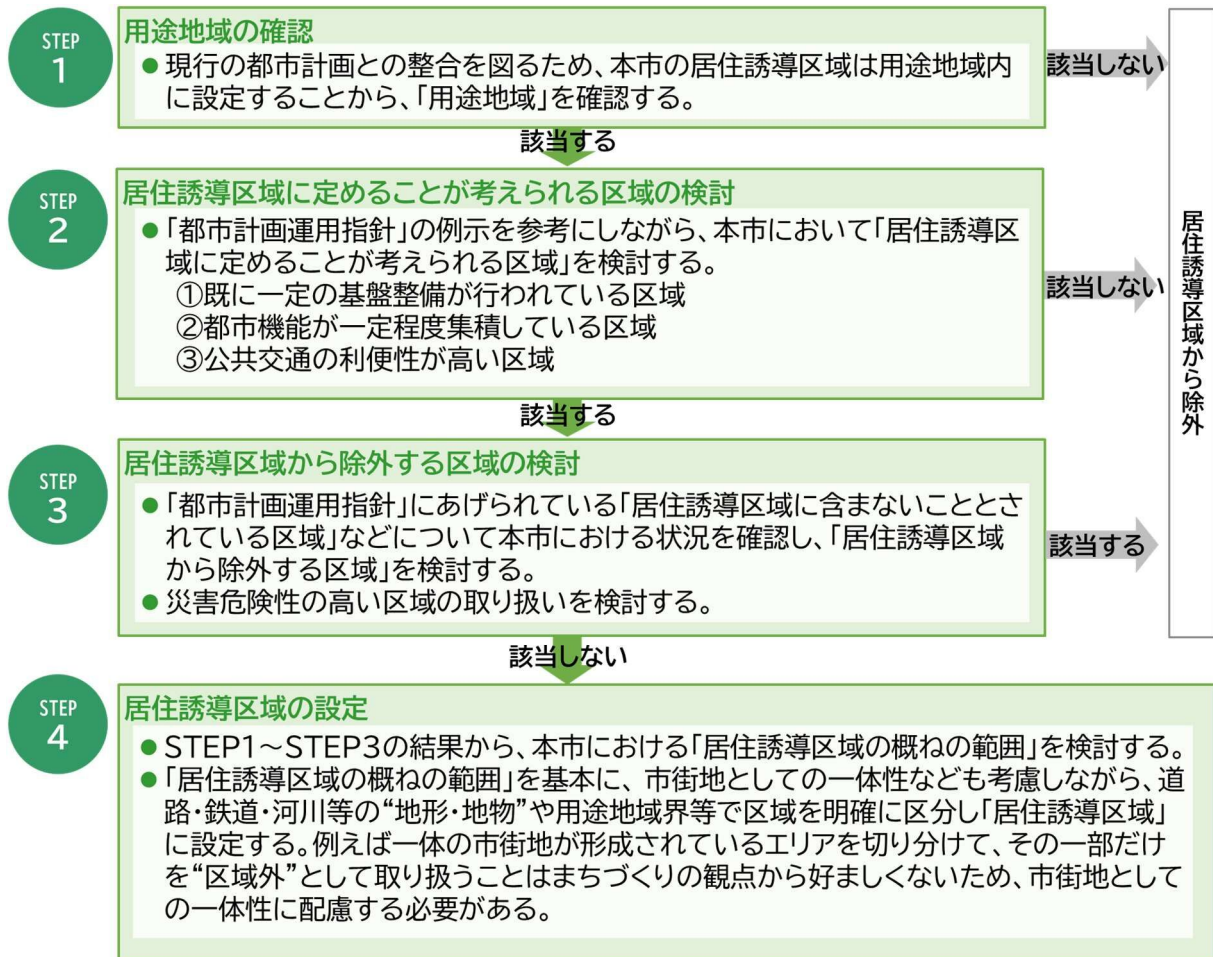


図 4-2 美祢市における居住誘導区域の設定の流れ

2.2 用途地域の確認

STEP1として、現行の都市計画との整合を図るため、本市の居住誘導区域は用途地域内に設定することから、「用途地域」を確認した。

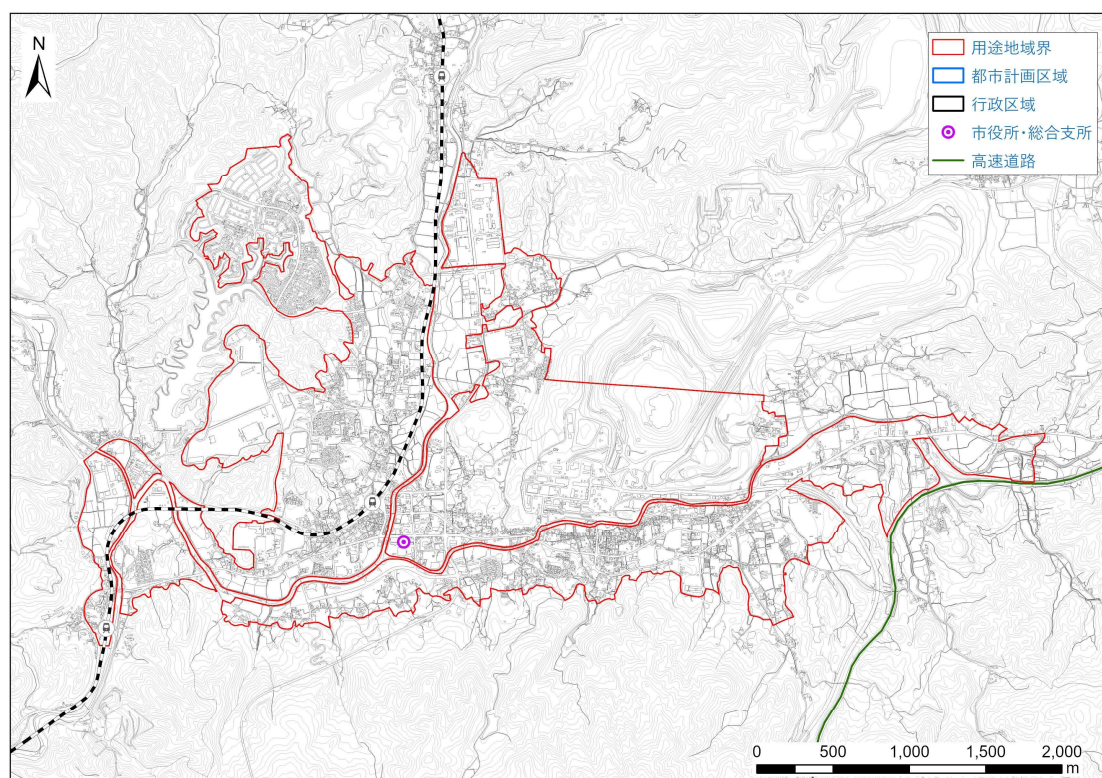


図 4-3 用途地域図

2.3 居住誘導区域を定めることが考えられる区域の検討

(1) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域の考え方

STEP2として、「都市計画運用指針」に例示されている「居住誘導区域を定めることが考えられる区域」を参考に、本市における居住誘導区域設定の考え方（居住誘導区域の設定要件）を以下の通り整理した。

1) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域－その1－

本市では、生活サービスを維持するための土台となる「①既に一定の基盤整備が行われている区域」のうち、生活利便性を確保するため、「②都市機能が一定程度集積している区域」又は「③交通利便性が高い区域」を満たす区域を「居住誘導区域に定めることが考えられる区域－その1－」とする。

①既に一定の基盤整備が行われている区域

既に一定程度の住宅及び宅地が立地するための基盤整備が行われている区域として、下水道整備区域

かつ

②都市機能が一定程度集積している区域

日常生活での利用が多い生活サービス施設(医療施設・商業施設・金融施設)が徒歩圏内(半径800m)に2施設以上含まれる区域

又は

③公共交通の利便性の高い区域

運行頻度が高い(往復1日10本以上)鉄道駅及びバス停の徒歩圏(鉄道駅半径800m/バス停半径300m)の区域
※美祢駅については運行頻度の条件を満たさないが、路線バス、コミュニティバスの停留所が存在し交通結節点としての機能を有することから、駅徒歩圏(800m)をアクセスの利便性が高い区域に設定した。

図 4-4 居住誘導区域を定めることが考えられる区域の考え方－その1－

2) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域－その2－

既に都市基盤整備が行われている区域は、今後も住宅や都市機能の立地が進むことが見込まれる区域であることから、居住誘導区域に含めることが望ましい。

本市では、都市再生整備計画における「美祢市中心市街地地区」、まとまった住宅及び宅地が整備されている「来福台地区」を「居住誘導区域を定めることが考えられる区域－その2－」に設定する。

①都市基盤整備が推進されている区域(これまでのまちづくりの蓄積を有効活用する区域)

本市の中心としてこれまで継続的にまちづくりを進めてきた経緯があることから、これまでの取組による蓄積を有効に活用することを目的として、以下の区域を「居住誘導区域を定めることが考えられる区域」に設定する。

- ・「美祢市中心市街地地区」(都市再生整備計画)
- ・「来福台地区」

図 4-5 居住誘導区域を定めることが考えられる区域の考え方－その2－

(2) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域の抽出

1) 既に一定の基盤整備が行われている区域

既に一定の基盤整備が行われている区域は、既に一定程度の住宅及び宅地の整備が行われているほか、今後も人口集積が見込まれる区域であることから、下水道整備区域を抽出した。

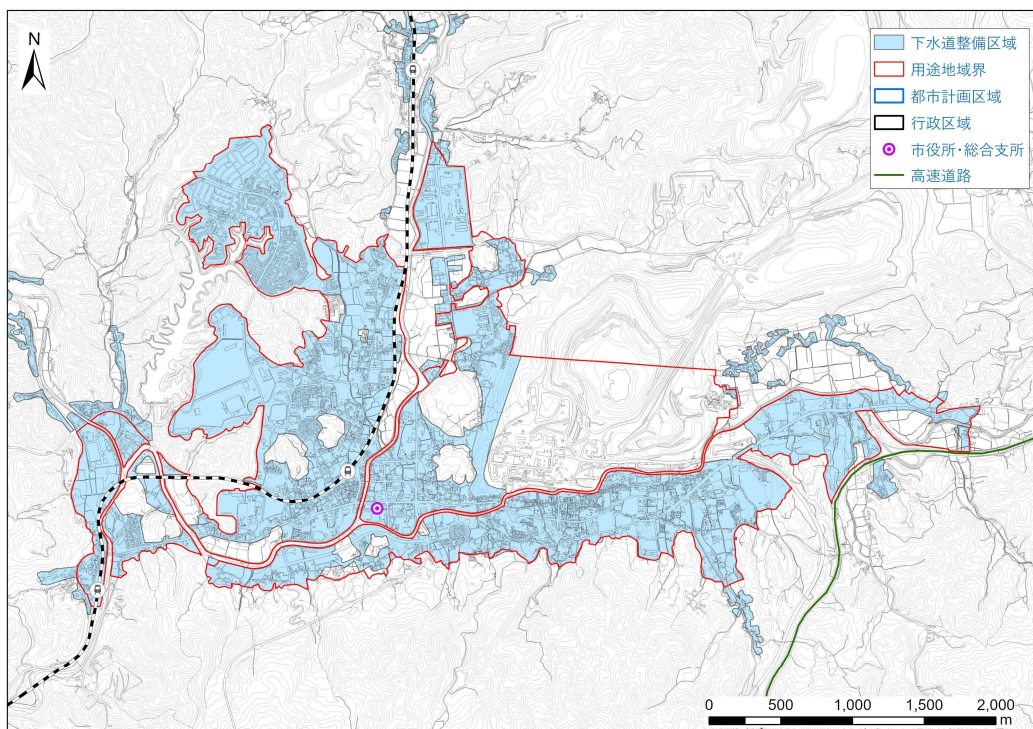


図 4-6 既に一定の基盤整備が行われている区域

2) 都市機能が集積している区域

日常生活での利用が多い生活サービス施設(医療施設・商業施設・金融施設)が徒歩圏内(半径800m)に2施設以上含まれる区域を、都市機能が集積している区域として抽出した。

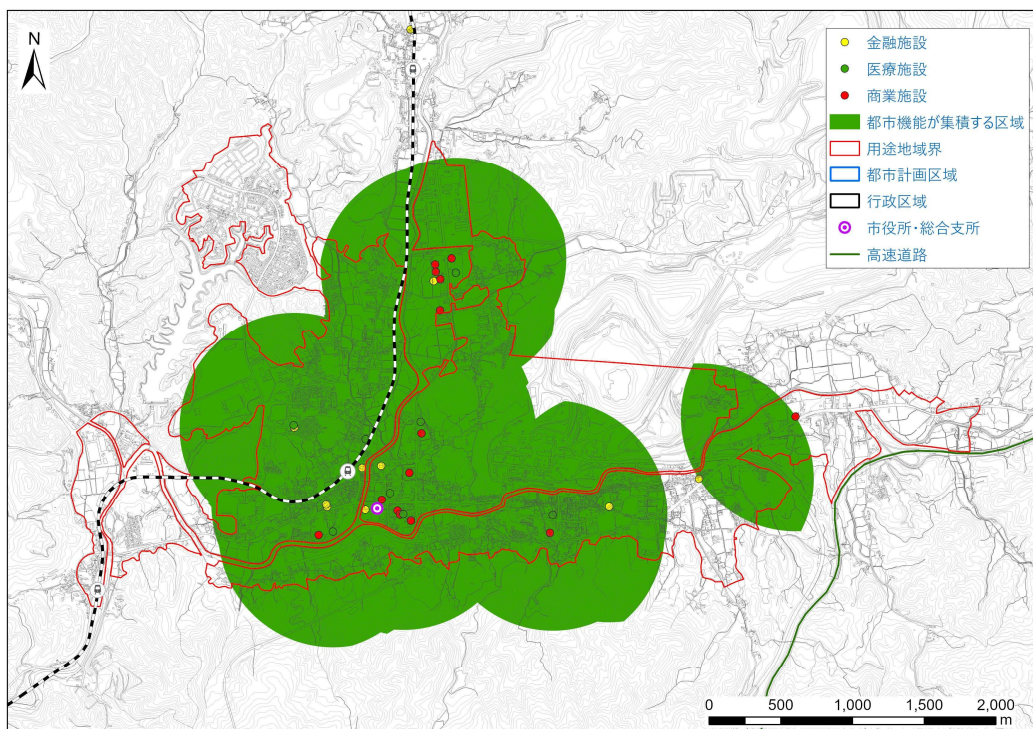


図 4-7 都市機能が集積している区域

3) 公共交通の利便性の高い区域

運行頻度が高い（往復1日10本以上）鉄道駅及びバス停の徒歩圏（鉄道駅半径800m/バス停半径300m）の区域を、公共交通の利便性の高い区域として抽出した。

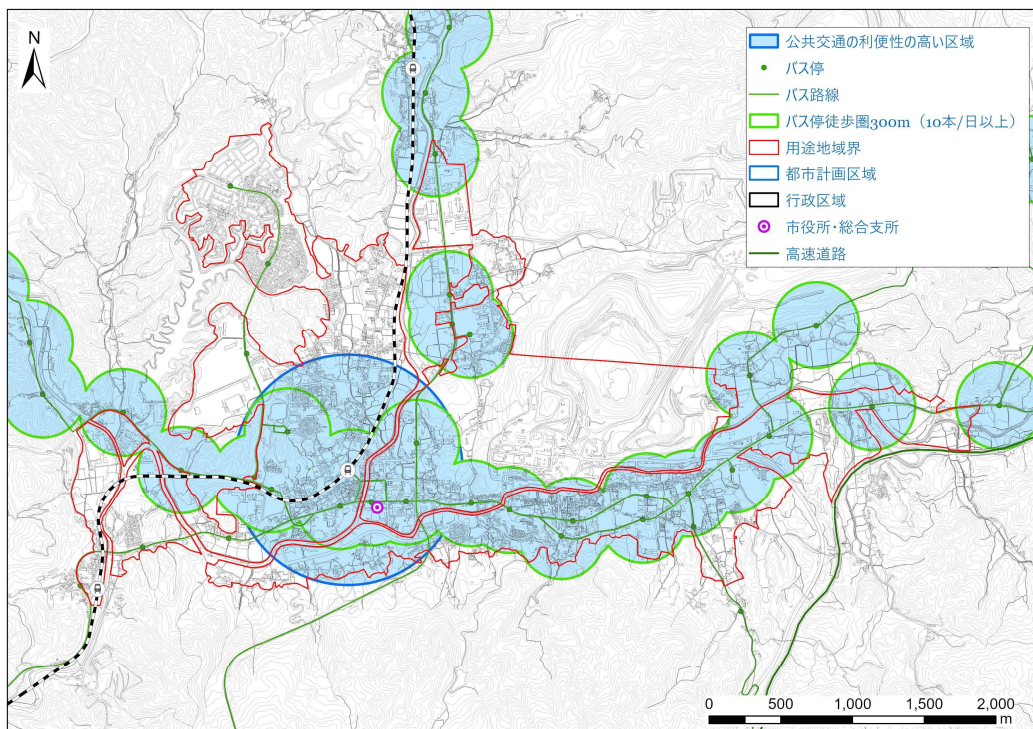


図 4-8 公共交通の利便性が高い区域

4) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域—その1—

「既に一定の基盤整備が行われている区域」のうち、2) 「都市機能が集積している区域」又は3) 「公共交通の利便性が高い区域」に含まれる区域を抽出した。

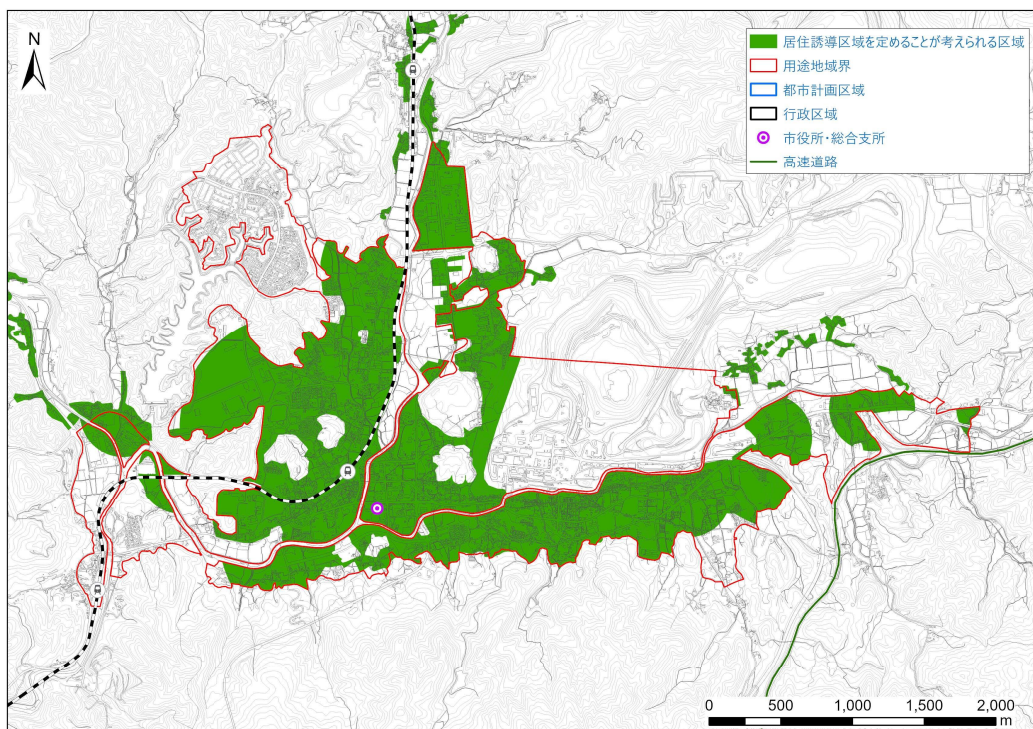


図 4-9 居住誘導区域を定めることが考えられる区域—その1—

5) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域—その2—

これまでに本市の事業として都市基盤が整備されている区域は、まちづくりの蓄積を市の財産として今後も有効活用することが効率的であるため、「美祢市中心市街地地区」（都市再生整備計画）と「来福台地区」は居住誘導区域を定めることが考えられる区域に含めた。

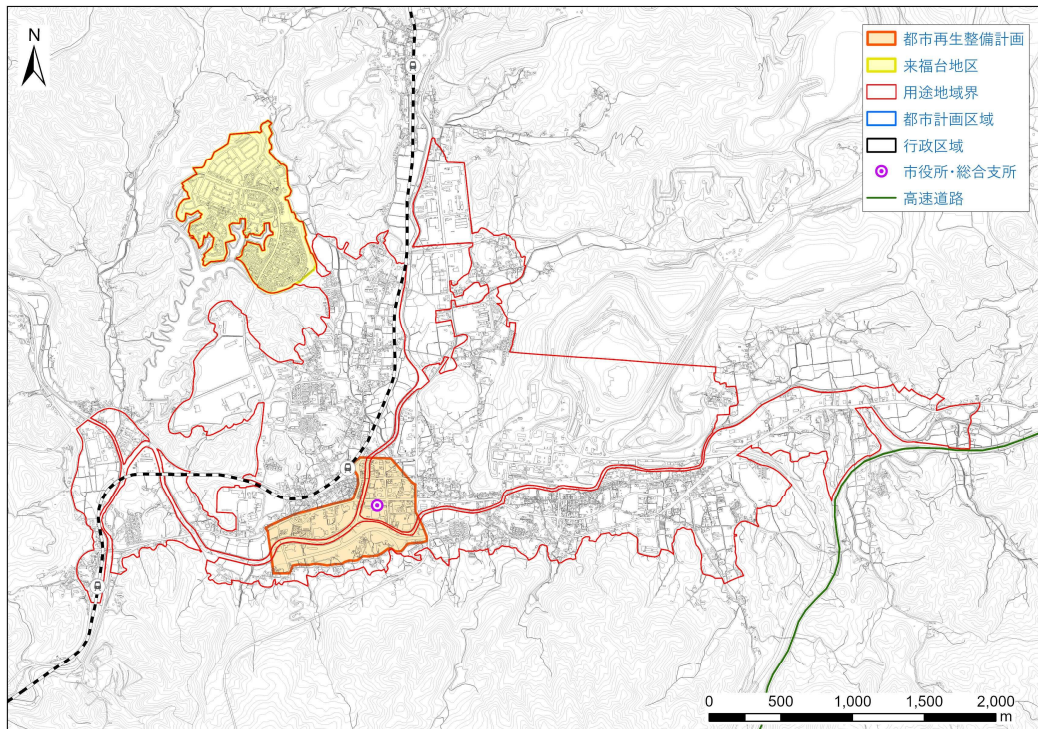


図 4-10 居住誘導区域を定めることが考えられる区域—その2—

6) 居住誘導区域を定めることが考えられる区域

4)、5)を重ね合わせ、居住誘導区域を定めることが考えられる区域を抽出した。

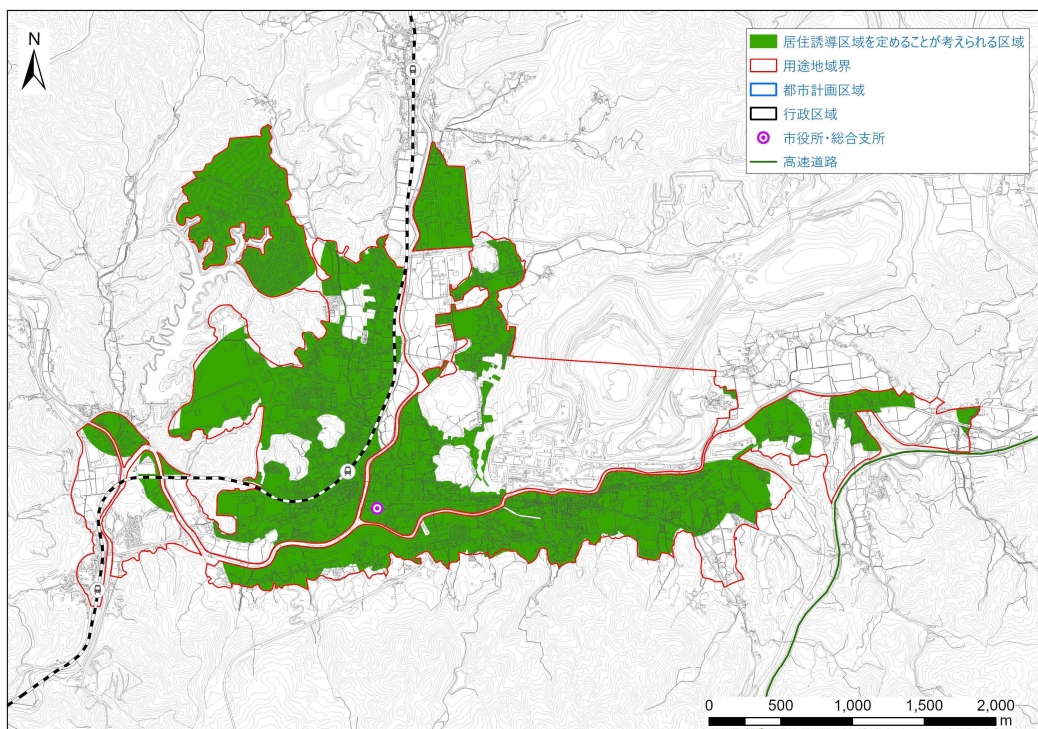


図 4-11 居住誘導区域を定めることが考えられる区域