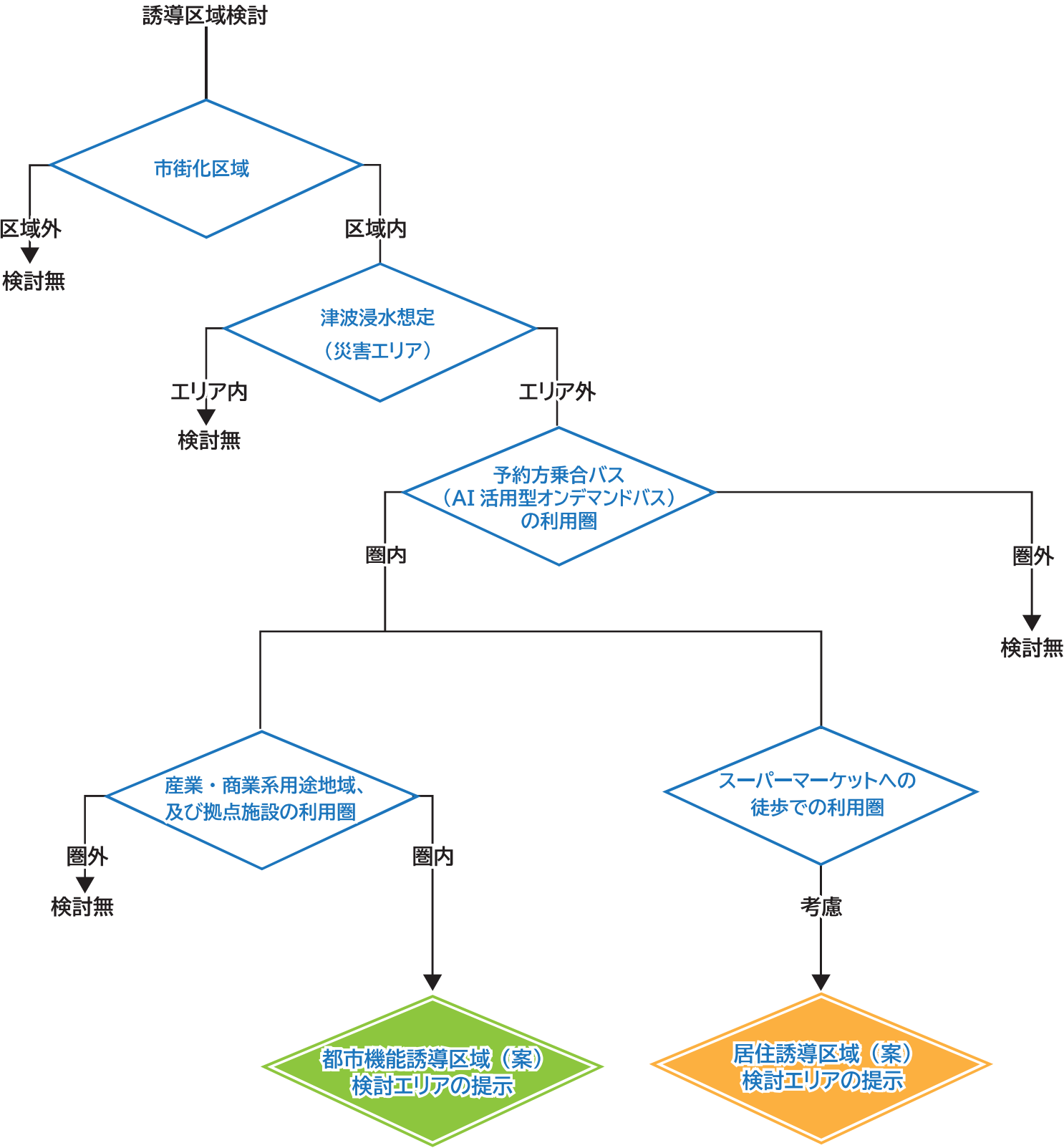


誘導区域の検討の進め方（案）

- 立地適正化計画は、生活サービス（医療・福祉・商業など）を誘導する「都市機能誘導区域」と一定の人口密度を維持するために居住を誘導する「居住誘導区域」、防災指針を定め、将来、人口減少や高齢化が進んでも持続可能な都市構造への転換を推進する制度です。
- 誘導区域につきましては、法令上の規定や現状を踏まえると、都市機能誘導区域（案）と居住誘導区域（案）の検討エリアが想定されることから、当該エリアを中心に検討を進めていく予定です。
- なお、誘導区域は一極集中や全ての人口集約を図るものではなく、誘導区域外の居住環境の確保も重要であるため、誘導区域の検討と合わせて区域外の検討を行う予定にしています。

誘導区域検討フロー

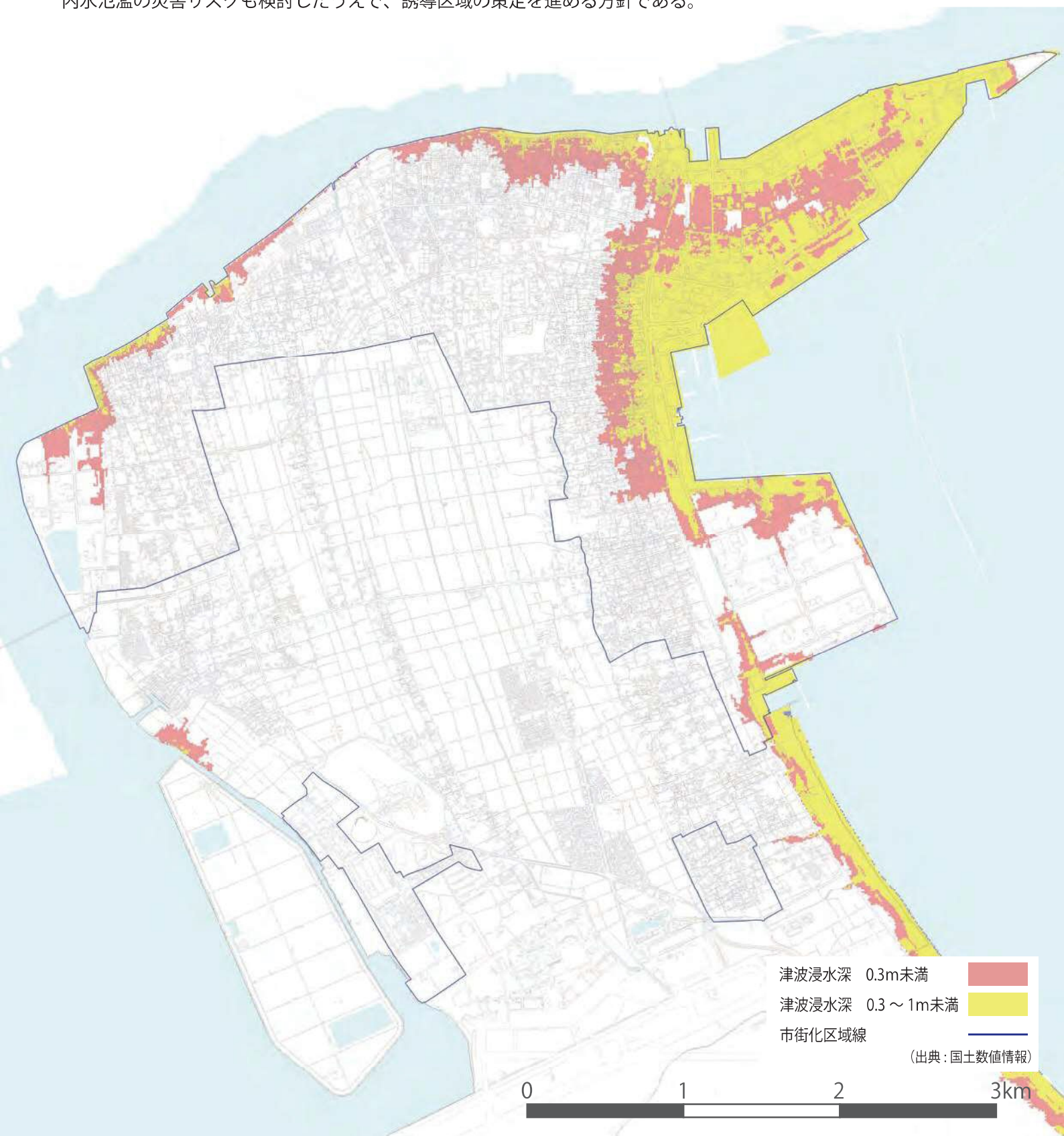
次頁からは、下記の誘導区域検討フローに基づく資料についての説明となる。
フローにしたがって、最終的に「都市機能誘導区域（案）検討エリア」及び「居住誘導区域（案）検討エリア」を提示している。
次頁からの説明でも述べているが、下記の誘導区域検討フローに加える要素も今後出てくるため、それらは適宜検討フローに追加していき、検討を進める方針である。



津波浸水想定

都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定とも、対象区域内の災害リスクを避けるため、災害リスクが予想されるエリアを除外し、且つ市街化区域内での区域の策定を進める方針である。

境港市の災害データは国土数値情報では、下図に示す津波浸水想定のみである（令和6年12月現在）。また、境港市では「内水氾濫」が顕著である。現在、内水氾濫のハザードマップが作成中であるため、来年度の計画策定段階では、内水氾濫の災害リスクも検討したうえで、誘導区域の策定を進める方針である。



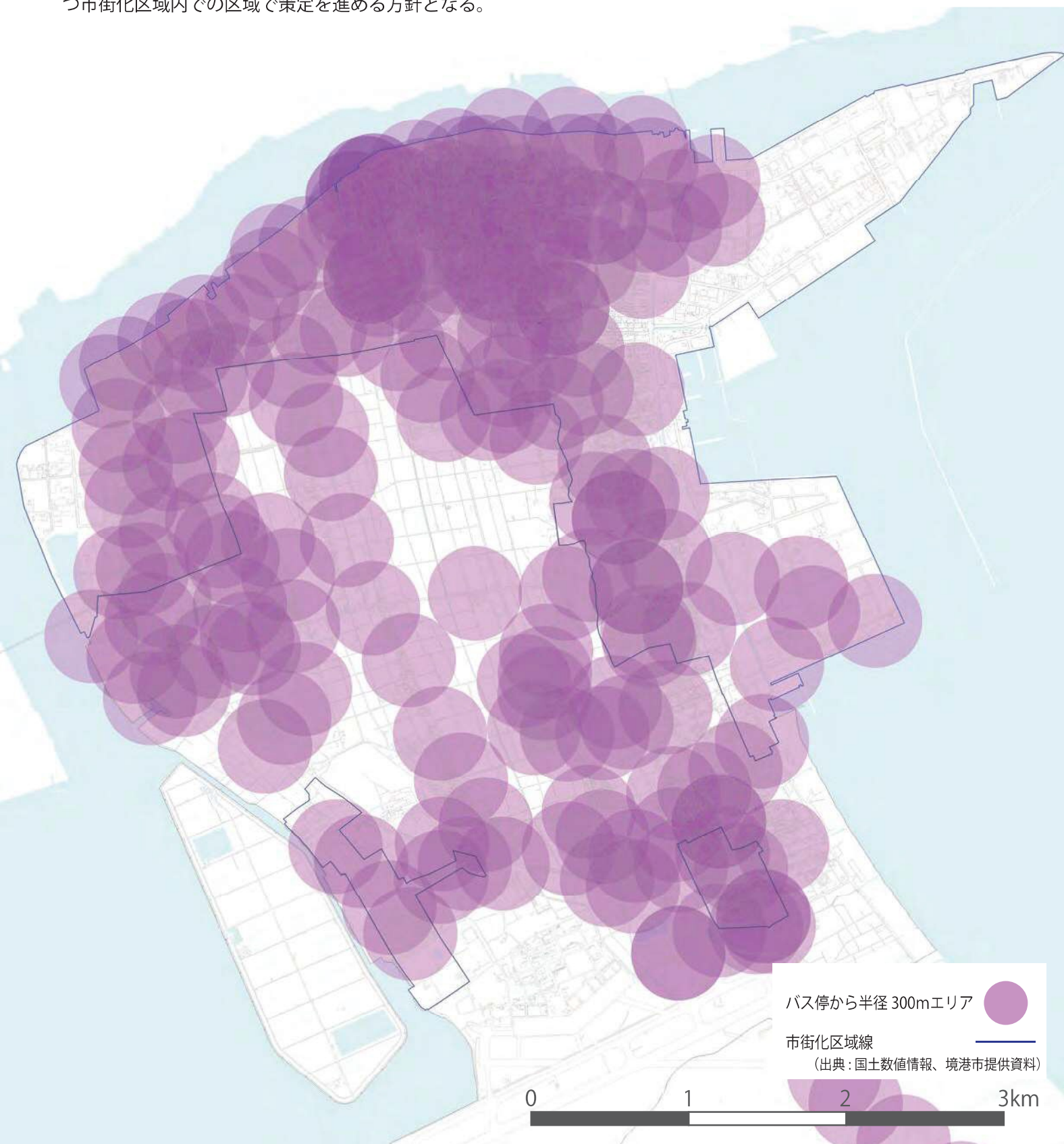
津波浸水深（参考：国土交通省資料）

津波や高潮、洪水などによって市街地や家屋が水で覆われる「浸水」の際に、地面から水面までの高さ（深さ）を意味する。津波浸水想定は、最大クラスの津波が悪条件下において発生した場合に想定される浸水の区域（浸水域）と水深（浸水深）を設定するものである。

最大クラスの津波は、現在の科学的知見を基に、過去に実際に発生した津波や今後発生が想定される津波から設定したものであり、千年に一度、あるいはそれよりもっと発生頻度が低いものだが、これよりも大きな津波が発生する可能性がないというものではない。津波浸水想定は浸水域や浸水深等は、「何としても人命を守る」という考えの下、津波に対する防災地域づくりを進めるためのものであり、津波による災害や被害の発生範囲を決定するものではないことに注意が必要である。

予約型乗合バス（AI 活用型オンデマンドバス）の利用圏

令和 7 年 1 月 12 日（予定）から実証実験が予定されている、予約型乗合バスの利用圏（バス停から 300m 圏域）を下図に示す。誘導区域の策定においては、市内のアクセス性が重要となるが、現状の居住地域（市街化調整区域も含めて）において、平面的にはカバーされており、境港市内の公共交通網の中心軸になることが期待されている。そのため、今後の市内の各施設へのアクセス性を考慮すると、都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定とも、バス利用圏内、且つ市街化区域内での区域で策定を進める方針となる。



公共交通のサービス水準（参考：国土交通省資料）

予約型乗合バスにより、これまでの市内周回バスと異なり、自由な移動が可能となる可能性は高いが、公共交通におけるサービス水準の考え方としては以下の 2 点が挙げられる。

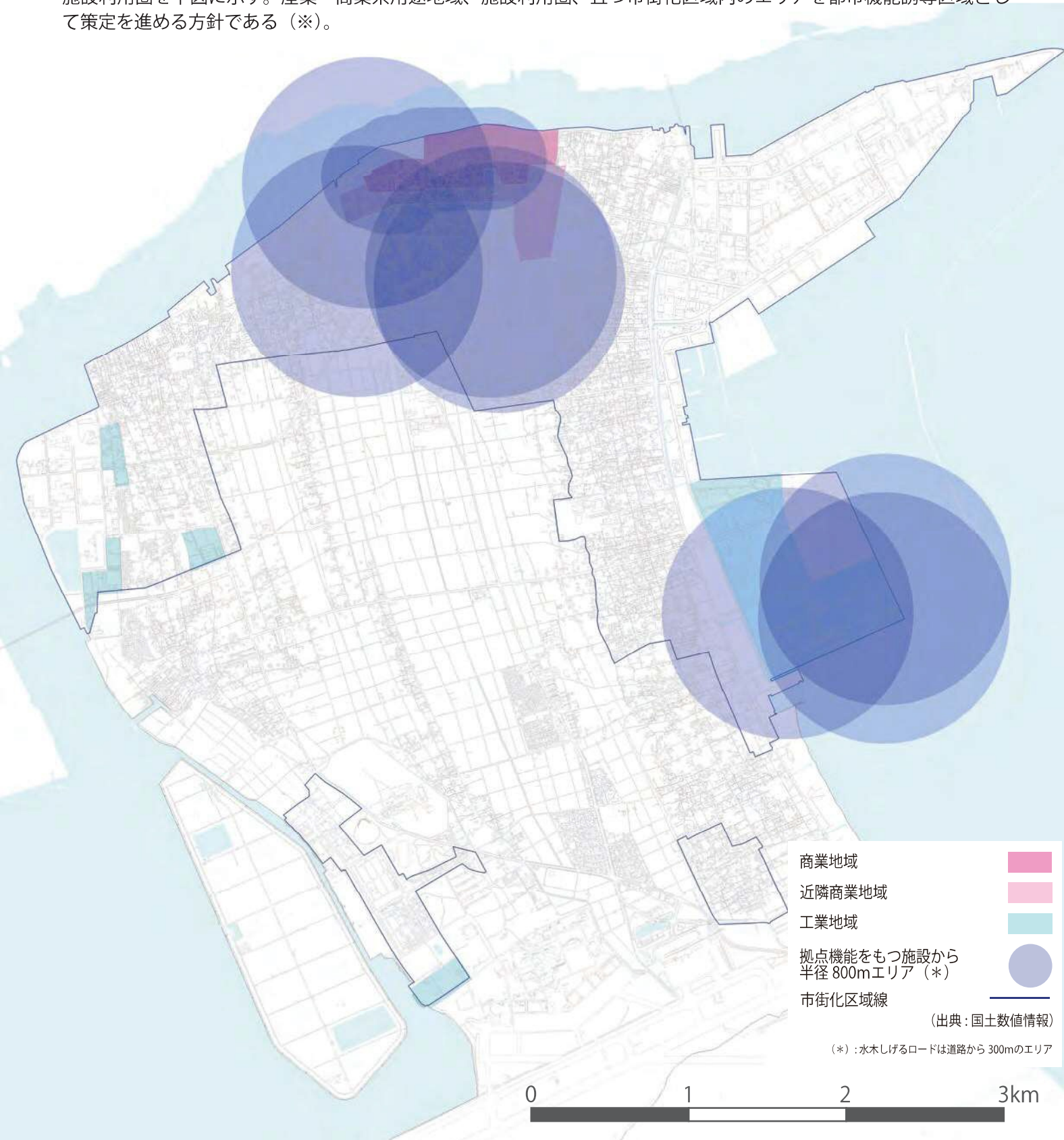
- ・基幹的な公共交通軸では、自動車による移動と遜色ない水準の公共交通サービスを確保されること
- ・運行間隔は待ち時間を気にせず乗れる範囲内であること（15 ～ 20 分程度）

上記の水準の確保に向けて、実証実験により路線の利用実態にあわせた検討がされると考えられるため、誘導区域の策定の際には、その点も考慮して検討を進める。

産業・商業系用途地域、及び拠点施設の利用圏

商業地域、近隣商業地域、工業地域といった産業、商業系の用途地域を都市機能誘導区域として検討するエリアの中心とする。

さらに、市内の拠点機能をもつ施設として、市役所、境港市民交流センター、済生会境港総合病院、水木しげるロード、境港駅、夢みなとターミナル、夢みなとタワー、SUPERCENTER PLAN5 を設定し、各施設から半径 800m(徒歩圏) の施設利用圏を下図に示す。産業・商業系用途地域、施設利用圏、且つ市街化区域内のエリアを都市機能誘導区域として策定を進める方針である(※)。



徒歩圏 (参考: 都市構造の評価に関するハンドブック)

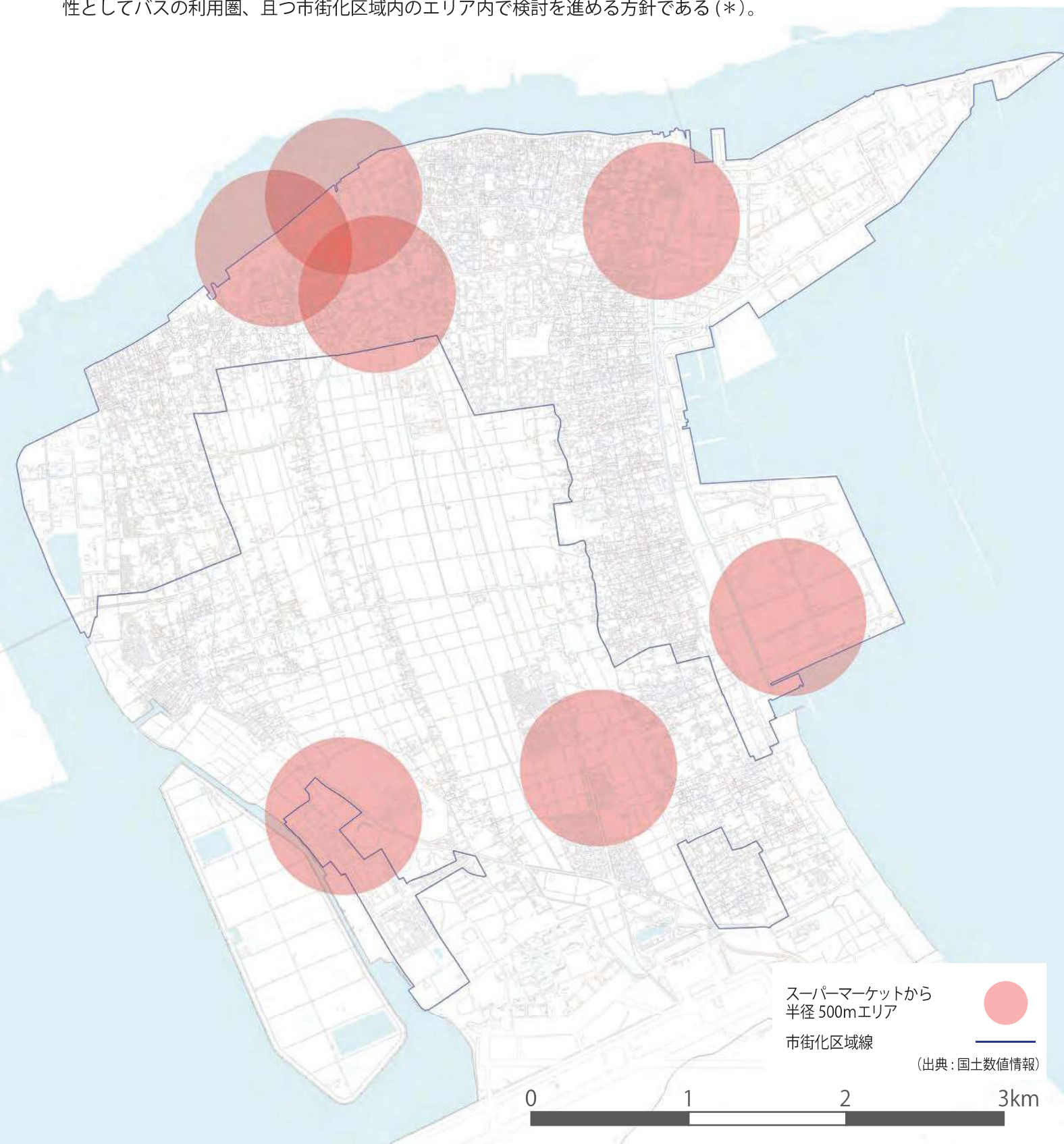
都市構造の評価に関するハンドブックでは、「「徒歩圏」は、一般的な徒歩圏である半径 800m を採用。」とある。ここでも拠点機能を持つ施設からの検討エリアとして半径 800m を採用している。

(※): 産業・商業系用途地域、施設利用圏に加え、バス利用圏も考慮して検討を進める方針である。

スーパーマーケットへの徒歩での利用圏

令和6年現在、境港市内で、ある程度の生活用品の品ぞろえがある商業施設（以下、スーパーマーケットと定義する）が7施設あり、概ね市内に分散している。このスーパーマーケットの利用圏として半径500mのエリアを下図に示す。スーパーマーケットの利用圏は、高齢者の徒歩圏として半径500mを用いて整理している（※）。

居住誘導区域の策定には、徒歩での利用圏としてスーパーマーケットの利用圏、スーパーマーケットへのアクセシビリティとしてバスの利用圏、且つ市街化区域内のエリア内で検討を進める方針である（*）。



（※）徒歩圏（参考：内閣府資料 高齢者の生活圏と移動手段）

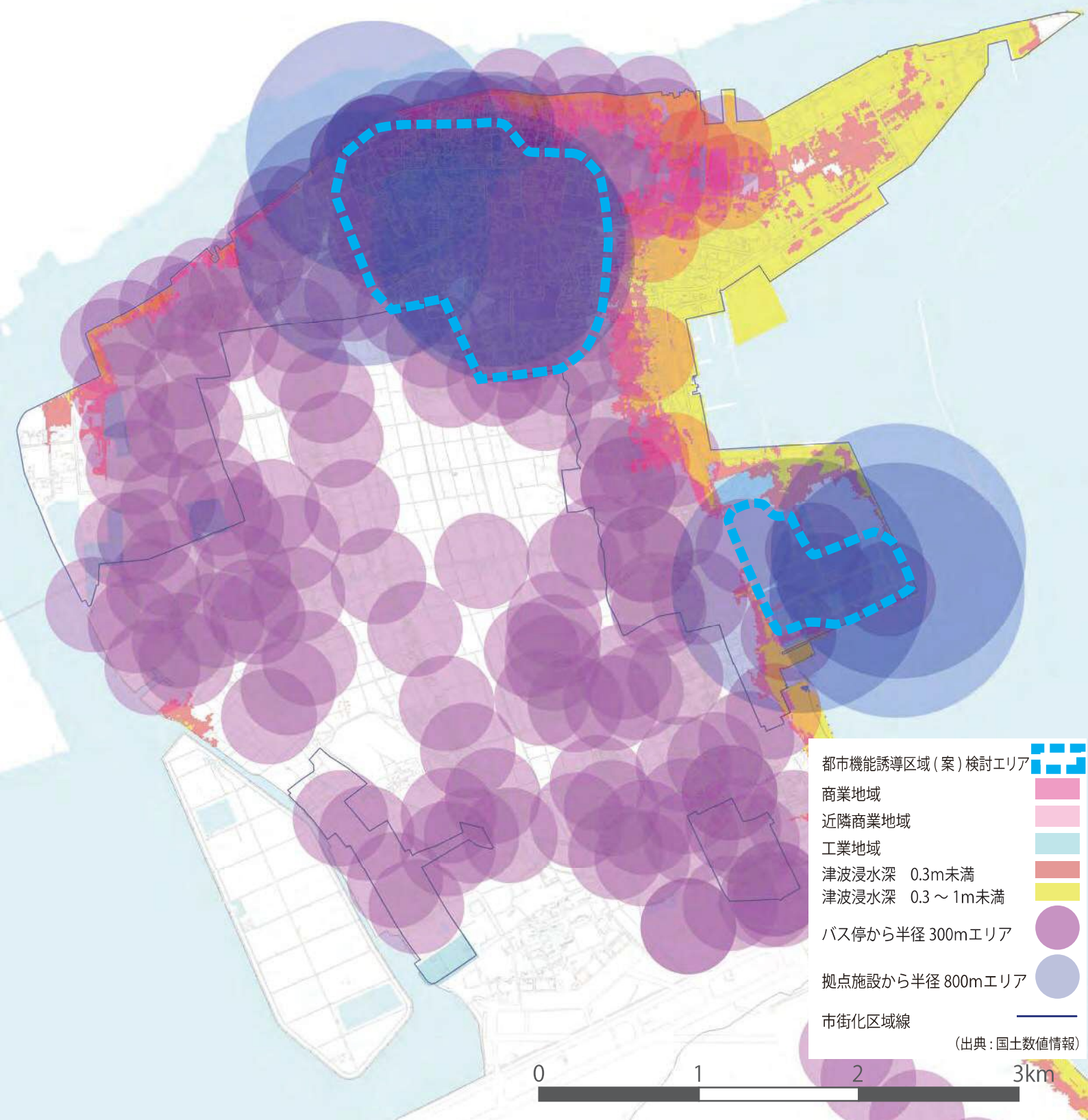
上記の参考資料では、「高齢者の徒歩圏を自宅から500メートル圏内と定義」している。境港市は今後も高齢者が増加することが予想されるため、高齢者の徒歩圏として500mを採用している。

（*）現状でのスーパーマーケットは、ほぼ市街化区域内及び近接エリアあるものの、市街化調整区域内にも位置している。各スーパーマーケットへのアクセシビリティと同時に、市街化調整区域内においてもスーパーマーケット等の身近で生活用品が確保できる商業施設が、適正なコミュニティの維持において重要であることを考慮して、検討を進める必要がある。

都市機能誘導区域（案）検討エリア

災害リスクを除外し、商業地域・近隣商業地域・工業地域、バスの利用圏内、拠点施設の利用圏内にあり、且つ市街化区域内のエリアとなる、下図に示す都市機能誘導区域（案）検討エリアを中心に策定を進める方針である（現状に示す、都市機能誘導区域（案）検討エリアは確定エリアではなく、策定を進めていく上での検討エリアである）。

ただし、竹内団地は工業地域である。居住誘導区域は、人口密度を確保して生活サービスやコミュニティを維持することを目的としており、工業地域に設定することはできない。加えて都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定することが基本となるが、（*）居住誘導区域の外側に都市機能誘導区域を設定することも考えられる。



・人口推計

境港市総合戦略の見直しに向け、今年度、総合政策課が人口推計に取り組んでいる。最終的な誘導区域の策定においては、前述した人口推計のデータをもとに、町別の人口分布状況を勘案して検討を進める。

・実証実験の結果

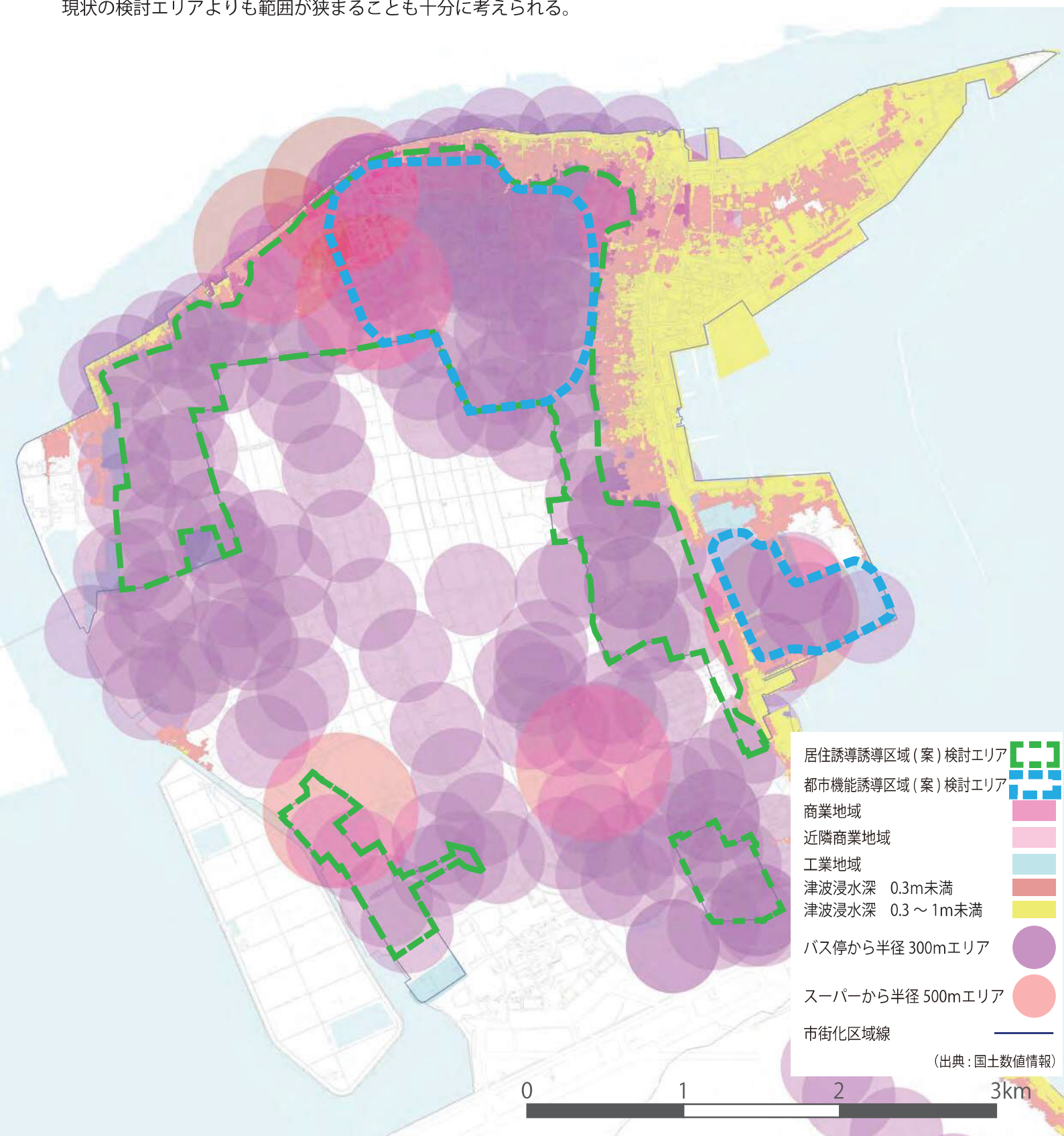
予約型乗合バスの実証実験により路線の利用実態にあわせた検討結果についても、誘導区域の策定の際には、考慮して検討を進める。

（*）「都市の中心拠点等において、特に商業等の都市機能の集積を図る必要から住宅の立地を制限している場合」「既に商業等の居住以外の機能がまわって立地している場合」「地域の観光拠点として都市機能を集中させるため、居住の誘導を想定しない場合」等、居住誘導区域の外側に都市機能誘導区域を設定することも考えられる。

居住誘導区域（案）検討エリア

災害リスクを除外し、バスの利用圏内、スーパーマーケット等への利用圏を考慮し、且つ市街化区域内のエリアとなる、下図に示すエリアを、居住機能誘導区域（案）の検討エリアとして策定を進める方針である（現状に示す居住機能誘導区域（案）の検討エリアは確定エリアではなく、策定を進めていく上での検討エリアである）。

今後、さらに人口推計（※）による人口分布状況も踏まえ、詳細なエリアの検討を進めていくこととする。その結果、現状の検討エリアよりも範囲が狭まることも十分に考えられる。



（※）人口推計

境港市総合戦略の見直しに向け、今年度、総合政策課が人口推計に取り組んでいる。最終的な誘導区域の策定においては、前述した人口推計のデータをもとに、町別の人口分布状況を勘案して検討を進める。

・実証実験の結果

予約型乗合バスの実証実験により路線の利用実態にあわせた検討結果についても、誘導区域の策定の際には、考慮して検討を進める。