

人口

防災

都市機能

公共交通

様々な視点で考える 今後のまちづくり

「立地適正化計画」
策定に関する説明会

会津若松市
令和4年5月

本日の流れ

開会

18:30

あいさつ

立地適正化計画のご説明

18:40

質疑応答

閉会

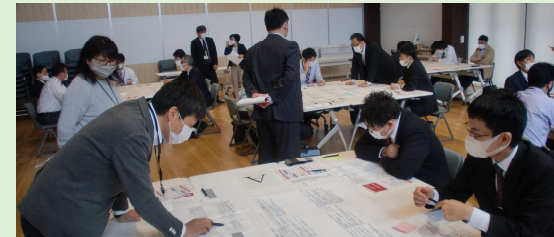
19:45

これまでの経緯

令和2年度

令和3年度

- 市民・有識者等の策定会議による検討
- 庁内・企業等のワーキンググループによる検討



- 市民アンケートの実施
- オープンハウスの実施
- 事業者へのヒアリングの実施



- 防災グループによる検討
- 市民意見募集
- 周知チラシの配布



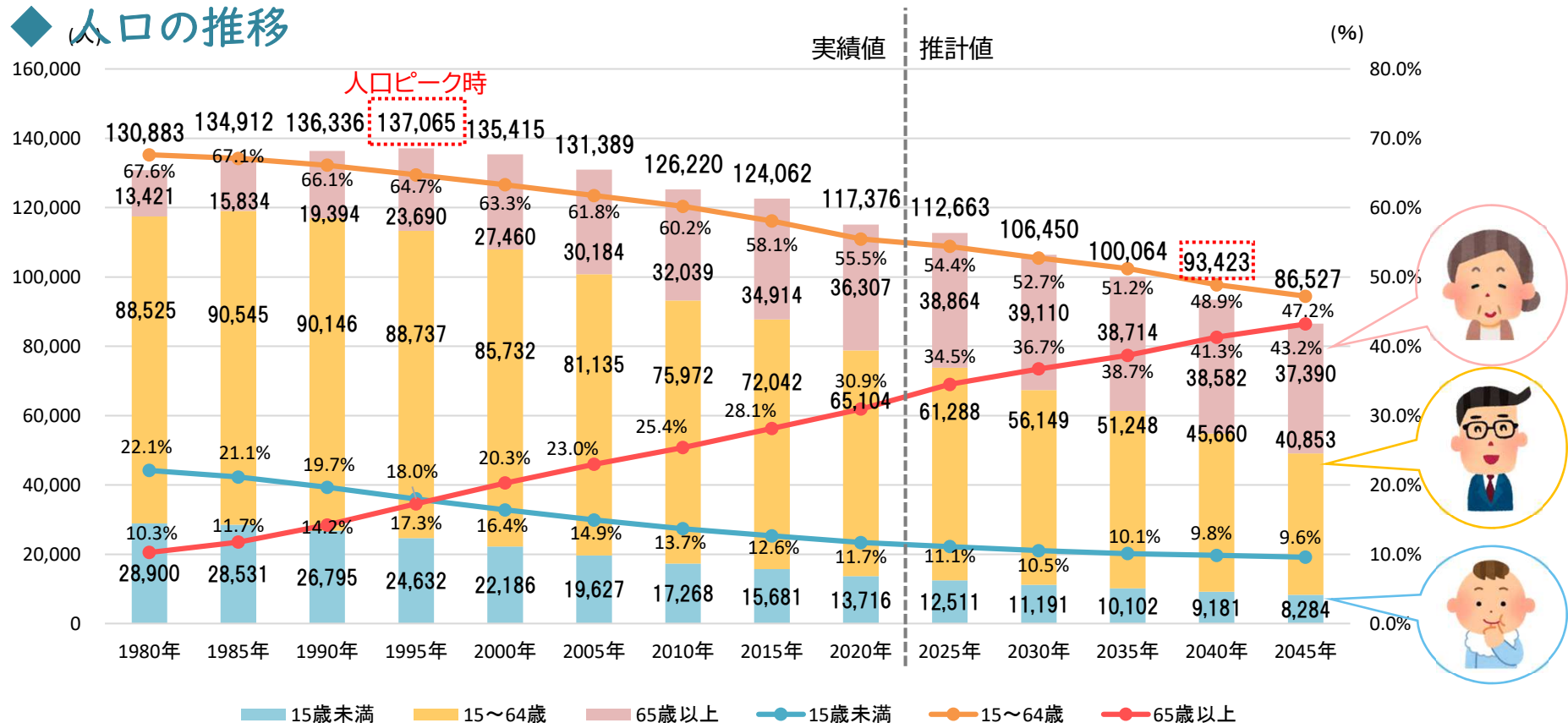
1. 会津若松市の現況



1. 人口

- ・1995年をピークに**減少傾向**にあり、20年後の2040年には10万人を下回る 見込み
- ・**65歳以上の人口割合は増加傾向**にあり、20年後の2040年には41.3%と 5人に2人が高齢者となる見込み

◆ 人口の推移

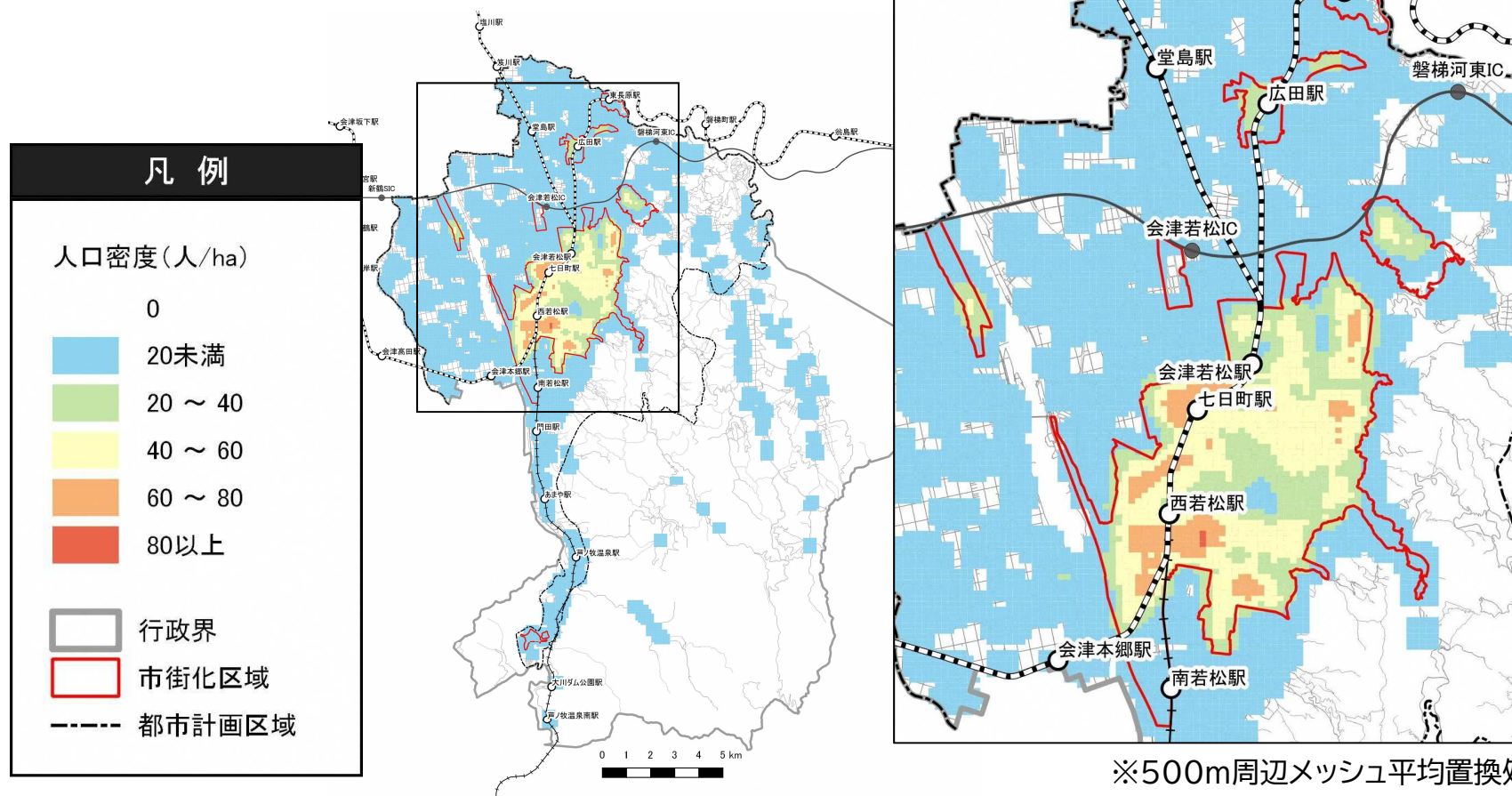


出典:国勢調査(1980～2015年)、国立社会保障・人口問題研究所

1. 人口

- ・市街化区域内に市全体の84%を占める人口が在住
- ・しかし今後は、人口減少により全体的に低密度化が進み、空き家・空地等の増加も懸念

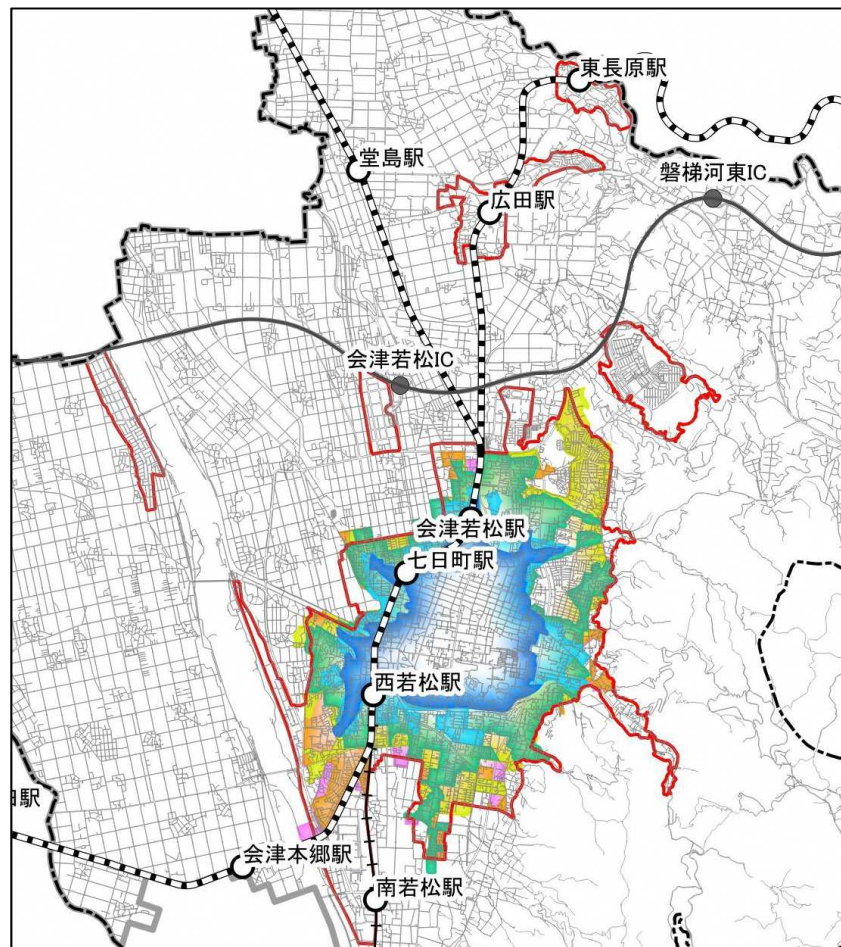
◆ 2020年 人口密度



1. 人口

- ・人口集中地区（DID地区）は広がってきたが、一旦拡大した市街地を縮小するのは難しい
- ・今後人口は減少していくため将来的に都市の低密度化が懸念

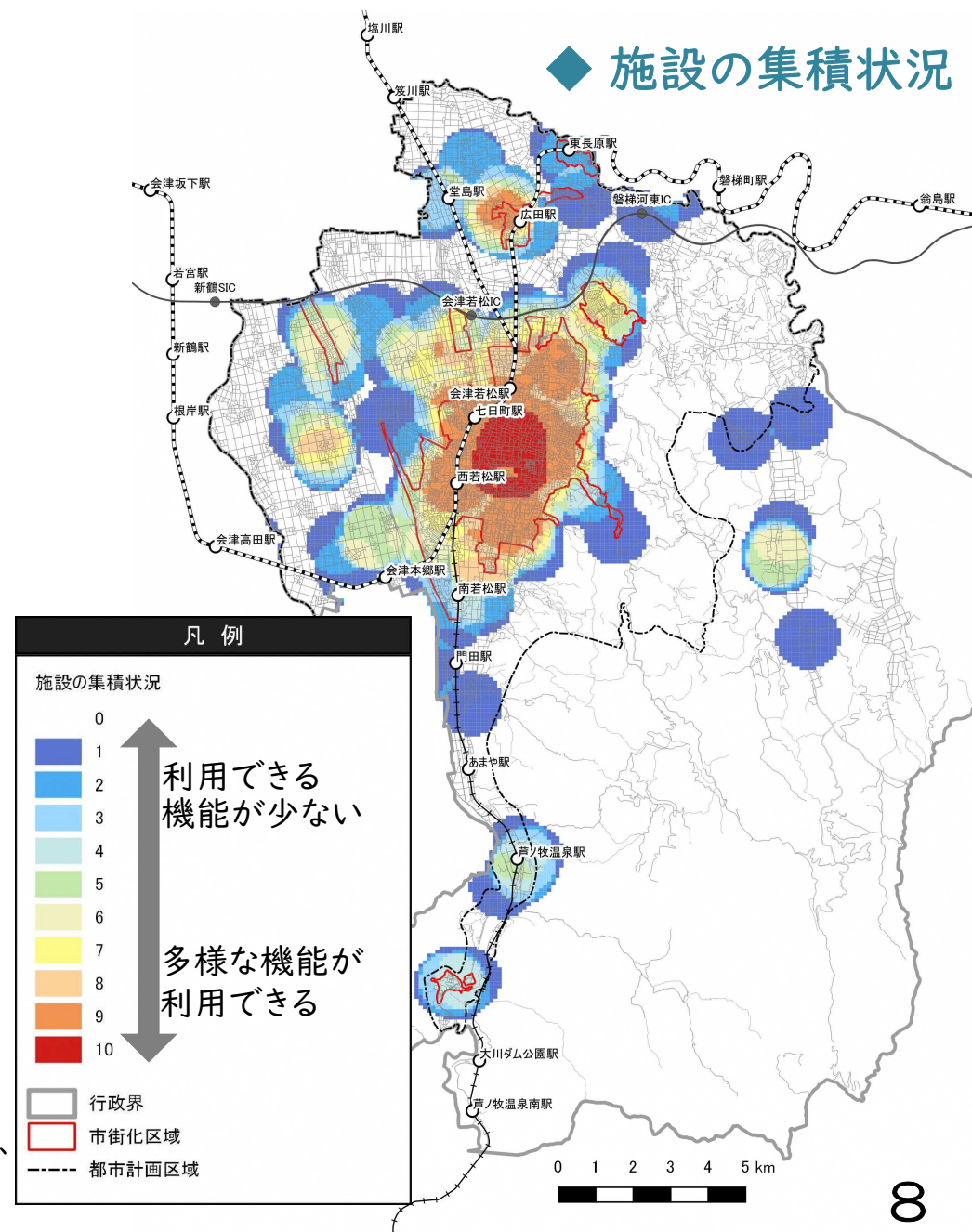
◆ 人口集中地区（DID地区）の変遷



2. 都市機能施設の集積状況

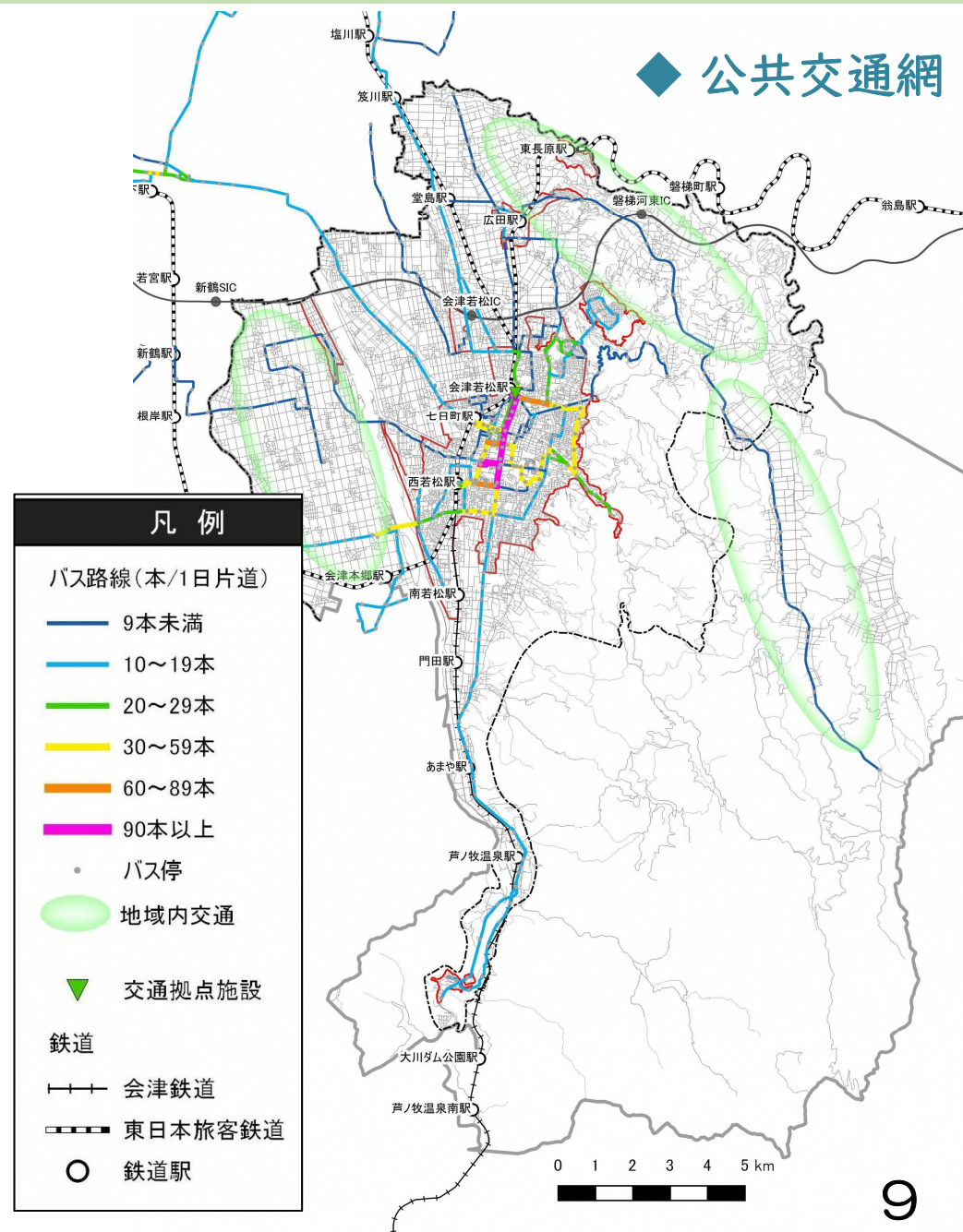
- ・本市では**各施設**が人口の70%以上をカバーしており、**市街化区域内では効率よく集積**
- ・特に**会津若松駅**から**鶴ヶ城**にかけての**中心市街地**では**高い集積状況**
- ・今後、人口減少に伴い、施設周辺の人口密度が低下すると、**施設の維持が困難になる恐れ**

※都市機能施設とは行政、医療、福祉、子育て支援、教育文化、商業などの都市の生活を支える機能を備えた施設のこと



3. 公共交通網

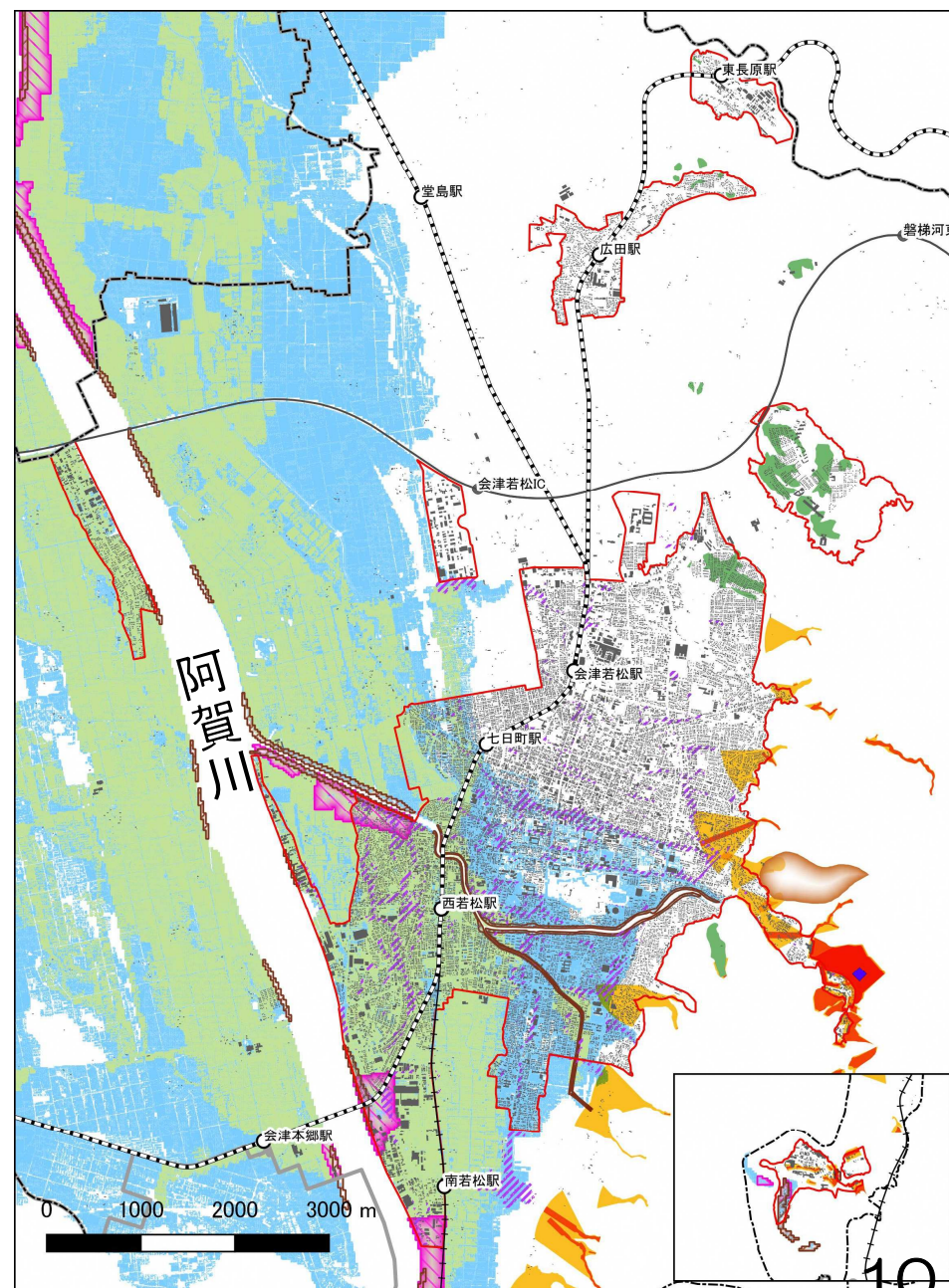
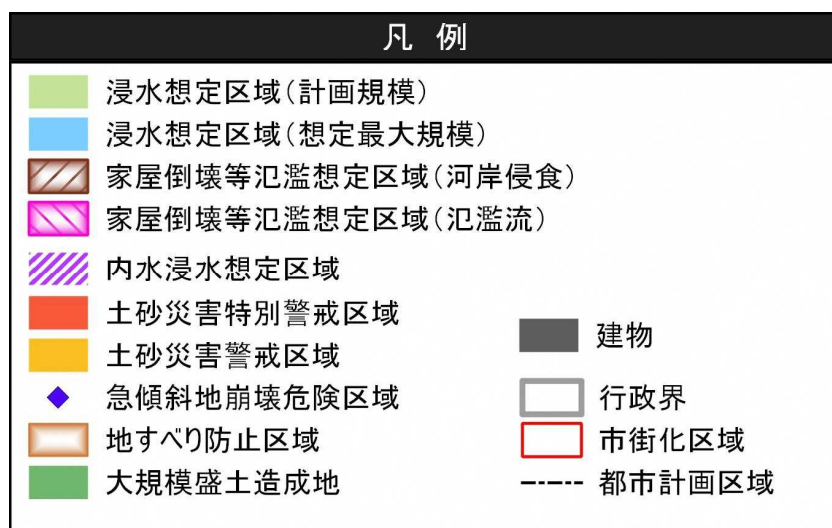
- ・本市は車での移動が中心となっており、人口減少に伴って公共交通利用者は長期的に減少傾向となると見込まれ、公費負担は増加していく見通し
- ・人口減少下において**路線の維持が困難になる中、郊外部等とまちなかを結ぶ公共交通ネットワークの維持が必要**



4. 災害

- ・市の西側を流れる阿賀川沿い一帯は、**浸水想定区域**が広く指定
- ・中心部の市街化区域東側では、**土砂に関する災害リスクのある区域**

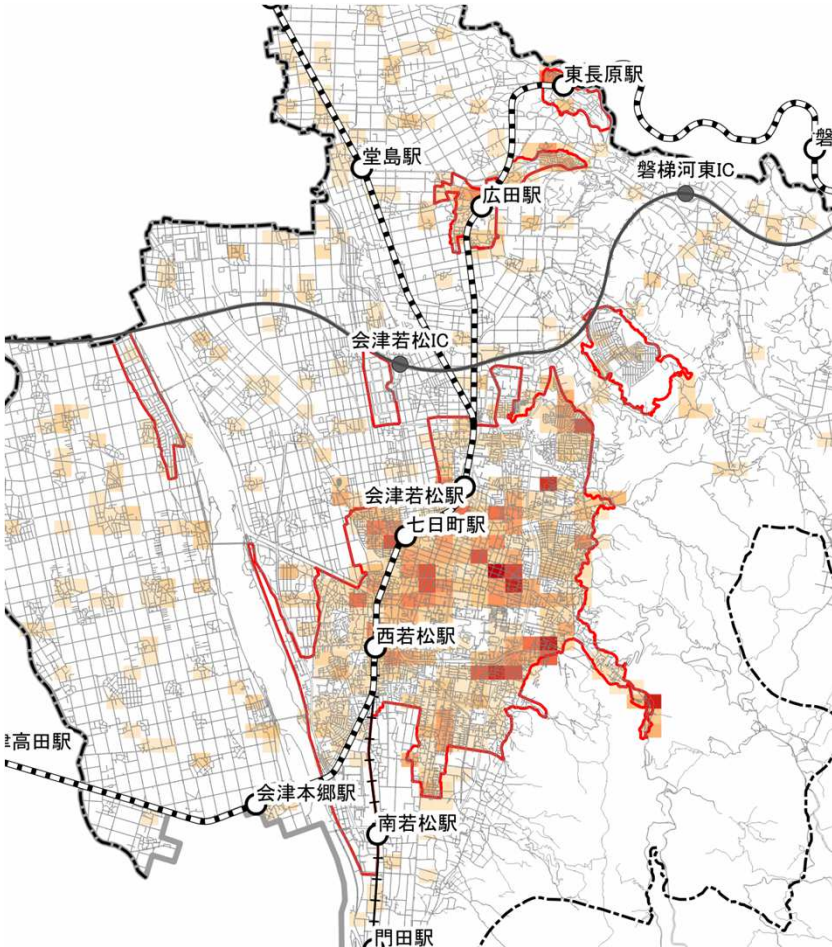
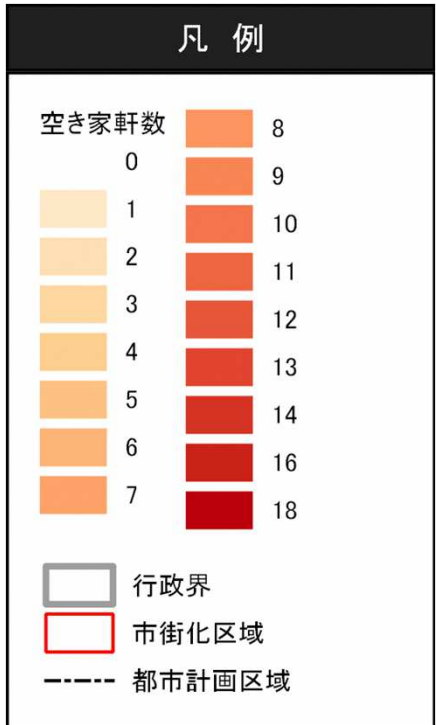
◆ 災害リスクの想定される区域



5. 中心市街地

- ・空き家の多くが市街化区域内
- ・特に会津若松駅から鶴ヶ城にかけての中心市街地等において多く存在

◆空き家の状況



6. なぜ立地適正化計画をつくるのか

このままだと、こんなことが・・・



【人口減少に伴う利用者の減少】

- ◆ コンビニや飲食店等の施設がなくなってしまう
- ◆ バスの本数の削減や撤退などサービス水準が低下し、不便になる

車が無いと生活ができなくなる懸念

【まちなかの低密度化】

- ◆ 空き店舗や空き家が増加し、まちなかの魅力の低下につながる
- ◆ 魅力が低下すると、にぎわいが減ってしまう

市全体の活力低下の懸念



【災害リスクの存在】

- ◆ 人がたくさん住む地域の中にも災害の危険性が高い場所があり、人的・物的被害のリスクがある

大きな被害が起きる懸念

6. なぜ立地適正化計画をつくるのか

そうならないためには??

人口密度を保ち、歩いて行ける範囲に日常的な生活圏を形成しつつ、公共交通を維持することが必要



本市の歴史・文化を活かしたまちづくりにより、まちなかの魅力を向上し、にぎわいを創出することが必要

河川改修や避難対策などの防災対策を進めしつつ、より安全な場所に居住を誘導することでリスクを減らすことが必要



そこで
立地適正化計画を策定し
これらを実現するための区域や
取組を整理します



2. 立地適正化計画の内容



1. 立地適正化計画とは？

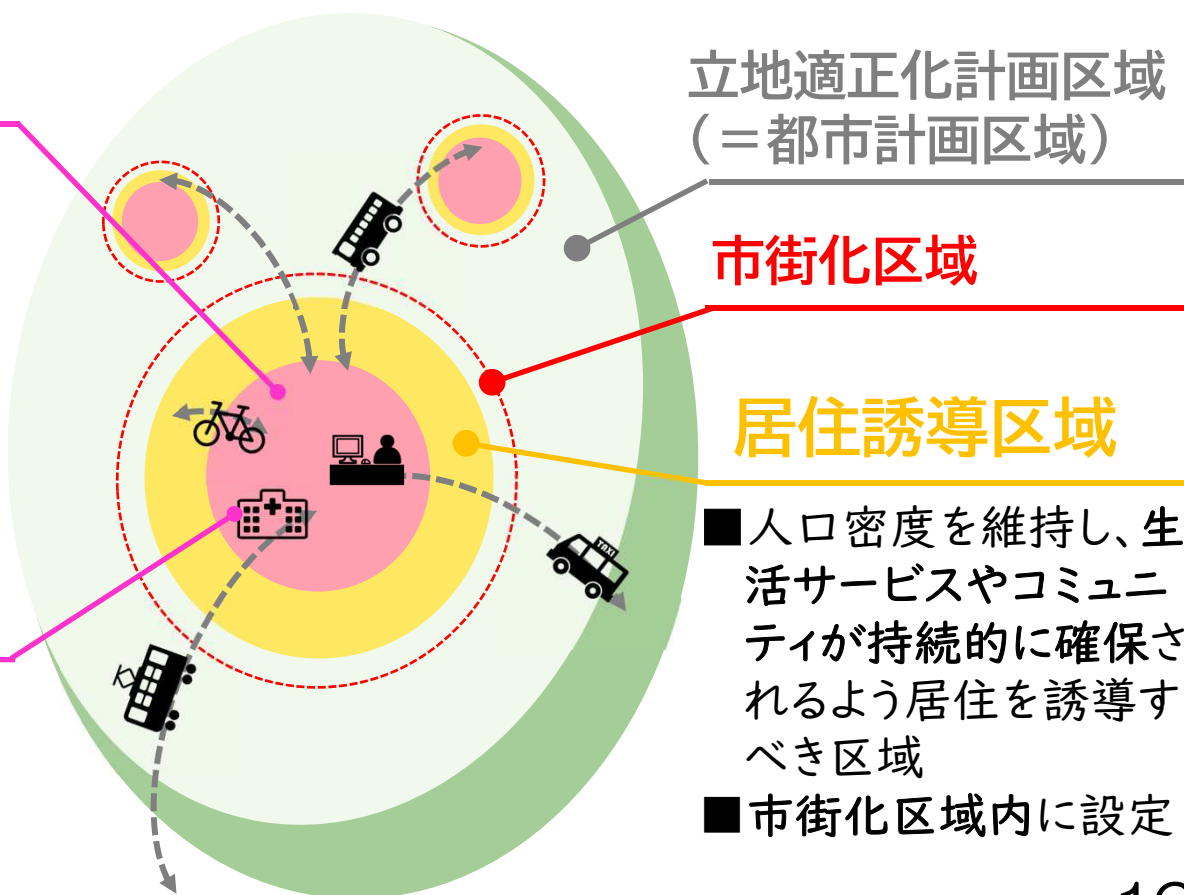
立地適正化計画は、市が都市全体の観点から概ね20年後の都市の姿を展望し作成する、**居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的な計画**

都市機能誘導区域

- 都市機能（福祉・医療・商業等）を拠点に誘導・集約し、サービスの効率的な提供を図る区域
- 居住誘導区域内に設定
- 複数の箇所に設定出来る

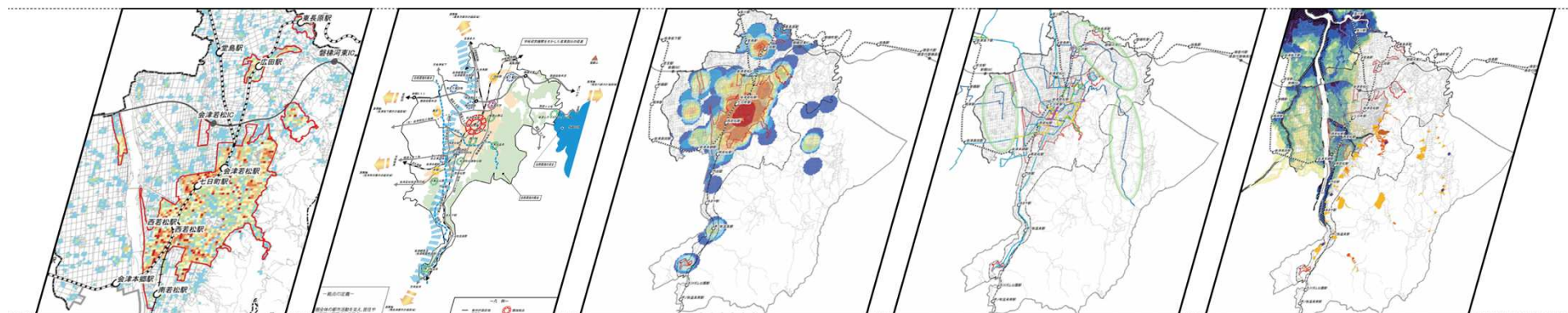
誘導施設

- まちなかのにぎわいの持続のため誘導すべき施設



1. 立地適正化計画とは？

立地適正化計画では、居住誘導区域・都市機能誘導区域・誘導施設を人口密度や施設の立地状況、土地利用状況、公共交通の状況、災害リスクなどを考慮しながら定める



人口

拠点

施設

交通

災害

⇒そのうえで、誘導を進めるための施策を設定

2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(1) まちづくりの方針

【まちづくりの方針（ターゲット）】

城下町の歴史を活かし 安全・安心につながるまち
～ 歩きたくなる 身近な生活空間の形成 ～

【誘導方針（ストーリー）】

安全・安心で歩きたくなる居住地の形成

- 機能を維持するための人口密度の維持（ウォーカブルな居住地形成）
- 防災・減災を踏まえた居住地形成

歴史・伝統を活かした中心地の磨き上げ

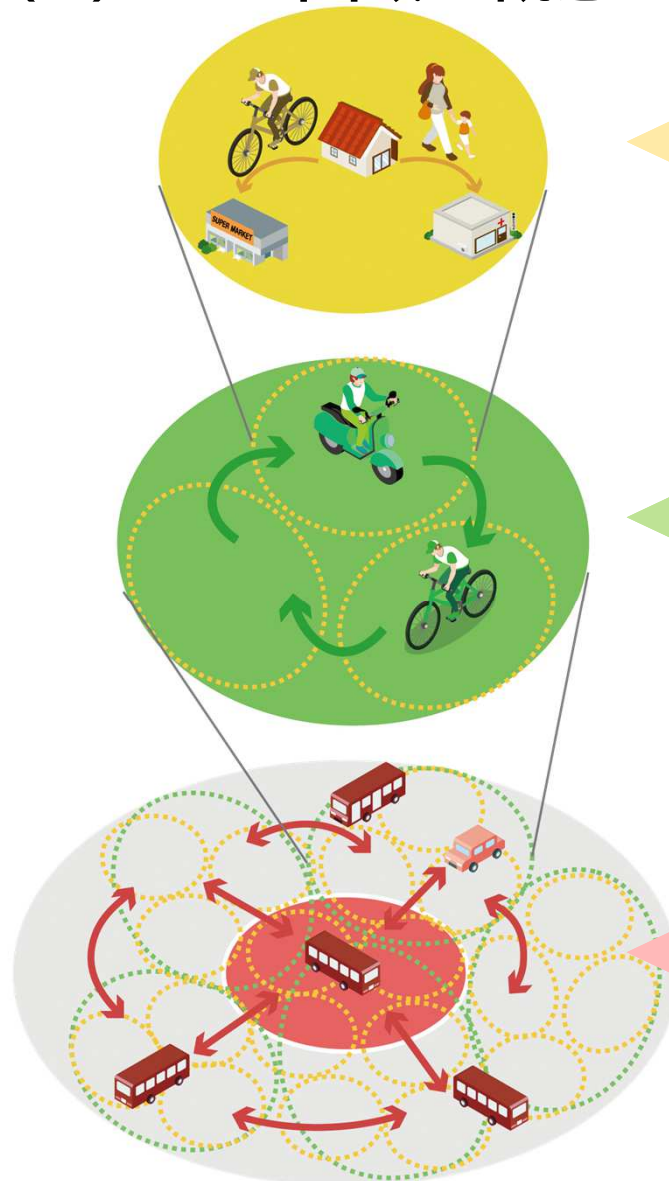
- まちなかの魅力づくり（景観、回遊性、資源の磨き上げ）
- 利便性を維持するための都市機能の維持・確保

おでかけと暮らしを支える移動手段の確保

- まちなかの交通利便性の確保
- まちなかと郊外の拠点をつなぐ公共交通の維持
- 暮らしに必要な移動を支えるモビリティサービスの確保

2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(2)3つの圏域の概念



a ウォーカブル生活圏

- 自宅から、徒歩・自転車・車椅子等によって移動できる範囲に、日常生活に最低限必要な施設、頻繁に利用する施設が揃っている

b コミュニティ生活圏

- 複数の隣接した身近な生活圏の集合体からなり、しばしば利用する施設が立地している
- 自転車・軽車両等による移動

c まちなか交流圏

- 日常生活の圏域を超えた広域地域を対象とする多くの人々を対象にした、都市全体の魅力や都市活力の向上を図る高次都市機能を提供する施設が集積している
- たまに利用する施設（非日常的に利用する施設）や、来訪者が利用する特別な施設がある
- 広域利用圏内は自転車・軽車両等、周辺からは一般車両等による移動

2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(3)ウォーカブル生活圏

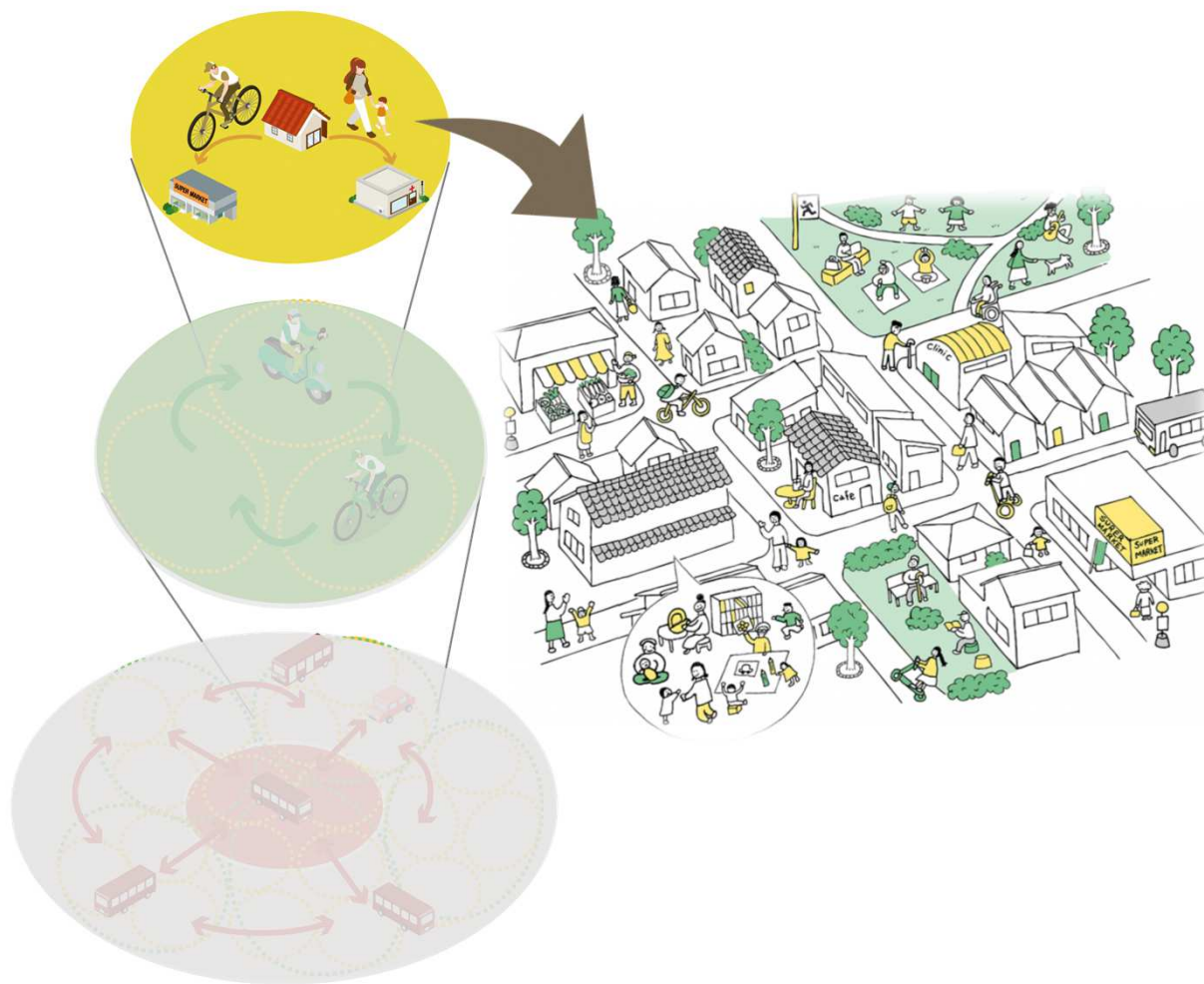
目指す姿

- ・年齢・季節を問わず、自宅から、徒歩や自転車等によって移動できる範囲に、日常生活に最低限必要な機能が揃っている。また、バスなどによってまちなかに簡単にいくことができる。
- ・公園や集会所等がありコミュニケーションが取れる。

物理的・意識的広がり

- ・年齢層や季節によって異なるが、それぞれが歩ける距離が基本で、人によっては自転車で日常的に移動する距離程度

◆ ウォーカブル生活圏



2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

日常的に使える心地
よい居場所に囲まれ、
まちの個性を感じな
がら自分らしい暮ら
しができる

テレワーク中心の場所や
時間に縛られない働き方
ができる
義務的な移動が減って、
家族と充実した時間を楽
しむ暮らしができる

買い物や診療所に徒
歩で出掛けて、用事
を果たしながら体力
づくり

自宅近くの寄合所は
仕事場であり、子育
ての情報交換の場、
出掛けると近所のつ
ながりができる

憩いや交流によっ
て、心身ともに健
康でいられる暮ら
しができる

家の近くへのお出か
けは気軽に利用でき、
小回りが利くモビリ
ティで

2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(4)コミュニティ生活圏

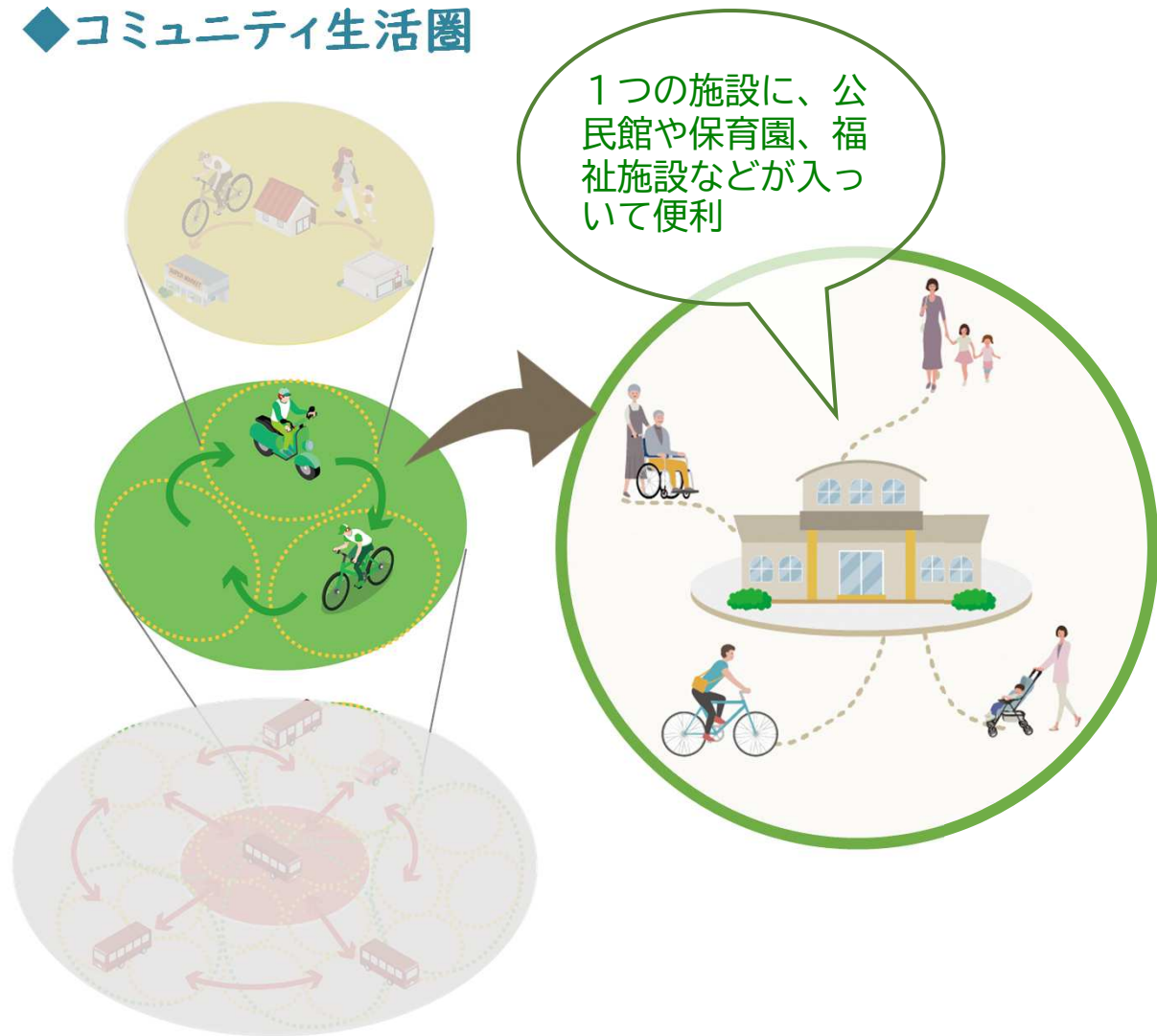
目指す姿

- ・身近な生活関連サービスがより効率的に提供され、**地域コミュニティの形成に資する交流の場が創出**される。
- ・圏域内を新たな移動サービスを含む、多様な手段で移動できる。

物理的・意識的広がり

- ・自転車等で移動できる範囲（小学校区や中学校区）

◆コミュニティ生活圏



2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(5) まちなか交流圏

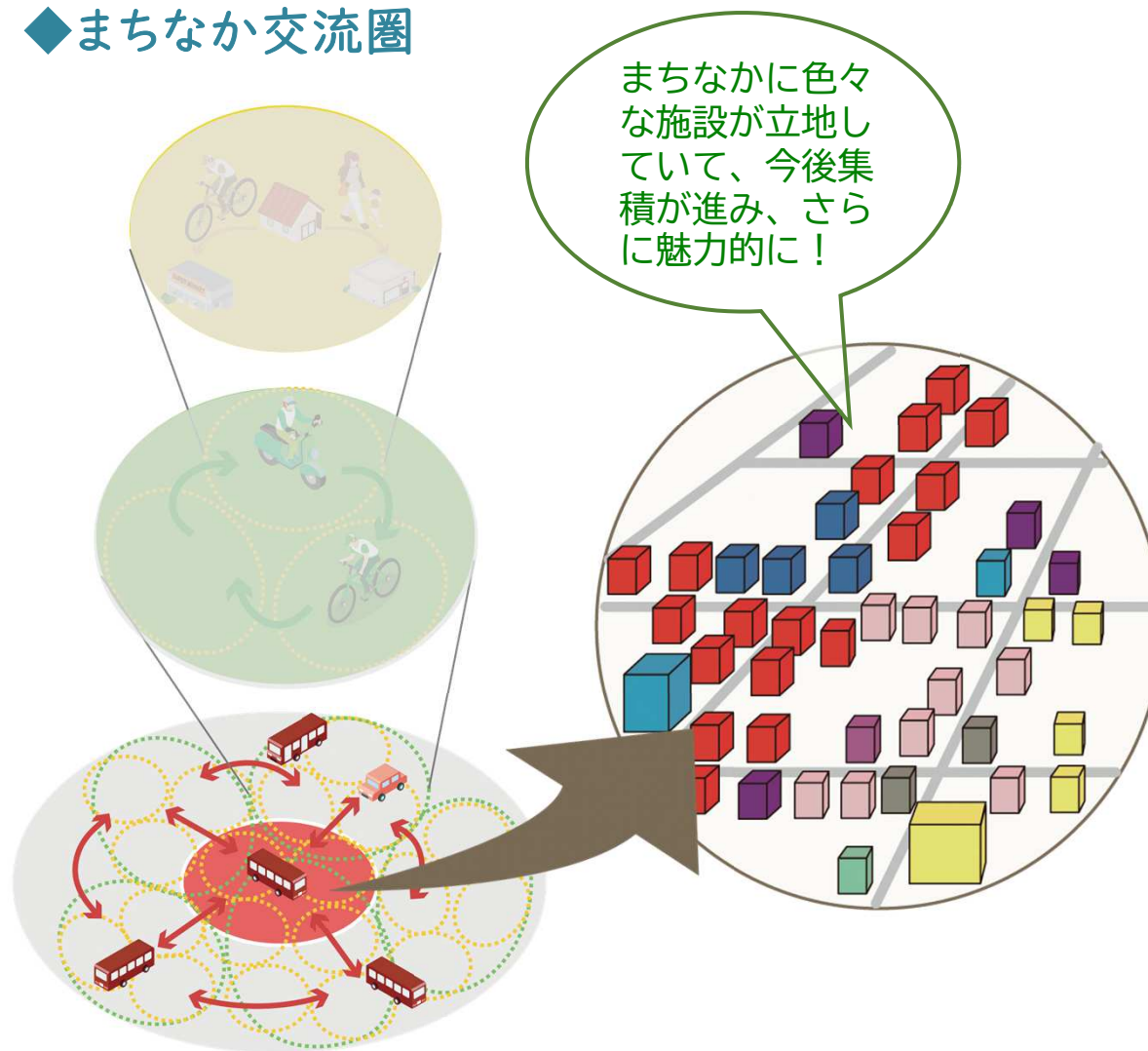
目指す姿

- ・総合病院、行政機関など日常生活の圏域を超えた**広域の利用者を対象とした都市機能が戦略的に配置・集積**され、都市活力や会津若松らしい多様性のある空間が創出される。
- ・圏域内は新たな移動サービスを含む多様な手段で移動でき、市内から公共交通によるアクセスが確保される。

物理的・意識的広がり

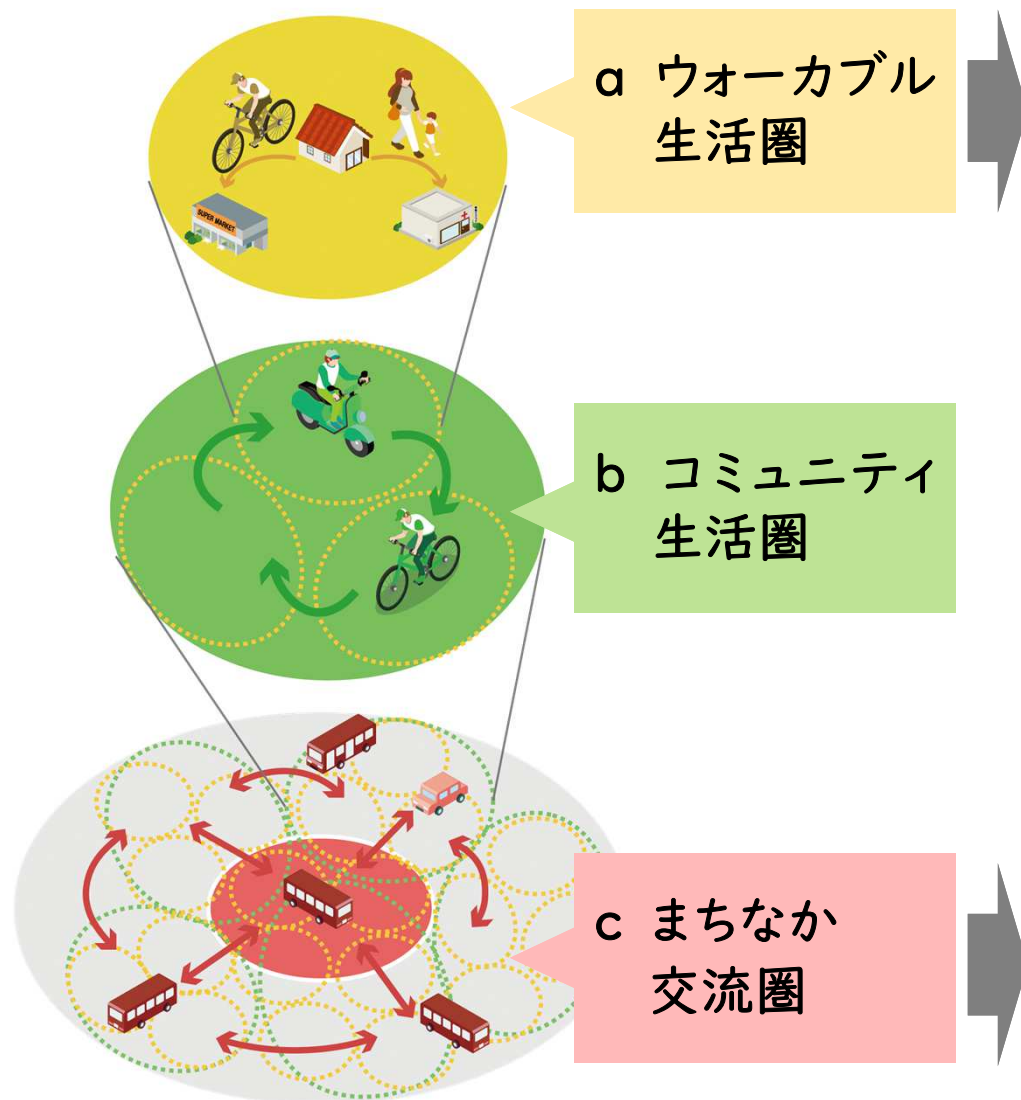
- ・中心市街地を中心とした個性や魅力を有する区域

◆ まちなか交流圏



2. 本市の立地適正化計画で目指す将来の姿

(6) 3つの圏域の実現に向けて



居住誘導区域に展開

本市における居住誘導区域は、
「居住誘導区域」=「ウォーカブル生活圏」と考え、

歩いて行ける範囲に日常生活に最低限必要な機能がそろい、憩いや交流の空間が確保され、さらに公共交通などによりまちなかに簡単にアクセスできるなど、「**歩きたく
なる身近な生活空間の形成**」により、将来にわたって生活利便性の確保を図る区域とする

都市機能誘導区域・ 誘導施設に展開

3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

(1) 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定の考え方

居住誘導区域の設定の考え方としては、**居住の利便性が高い区域**から、災害リスクの高い地域など**居住を考慮すべき区域**を除いた地域とする

居住の利便性が高い区域

- 計画的な市街地形成が図られてきた区域
- 商業・医療機能徒歩圏
- 公共交通利用圏域
- 拠点

居住を考慮すべき区域

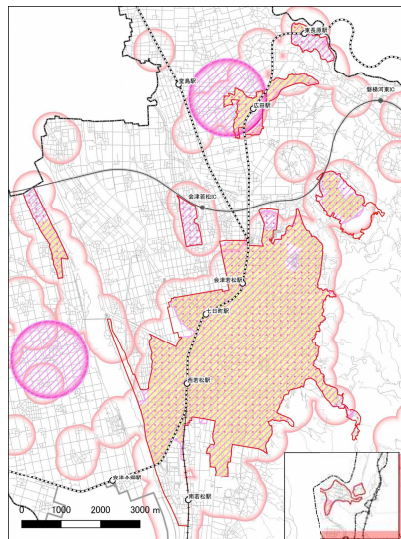
- 災害リスクのある区域
- 工業系土地利用
- 住宅以外を目的とした地区計画
- 大規模な墓園

居住誘導区域
(ウォーカブル生活圏)

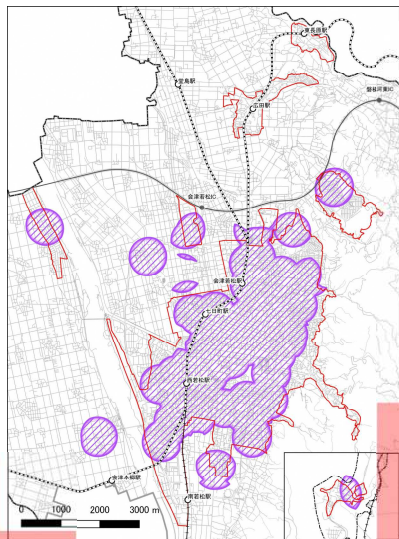
3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

◆ 居住の利便性が高い区域

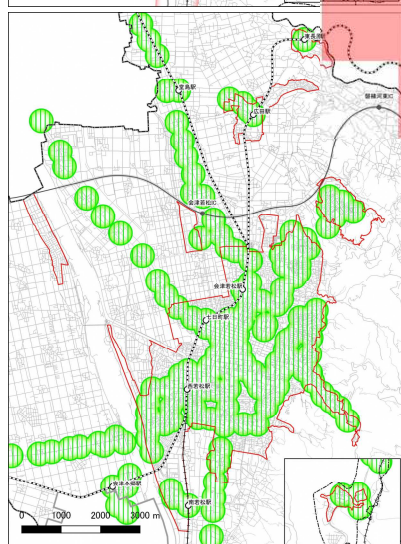
計画的な市街地形成が
図られてきた区域



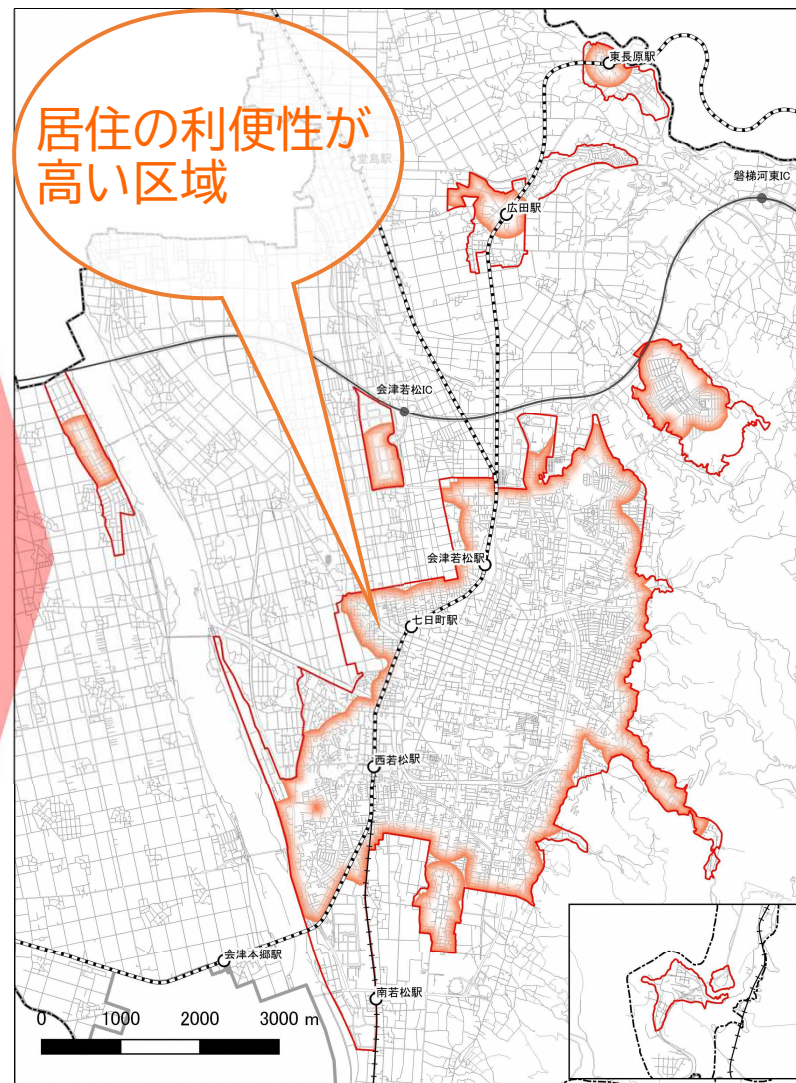
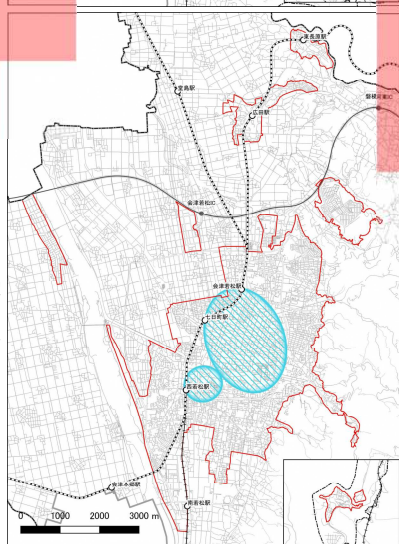
商業・医療機能徒歩圏



公共交通利用圏

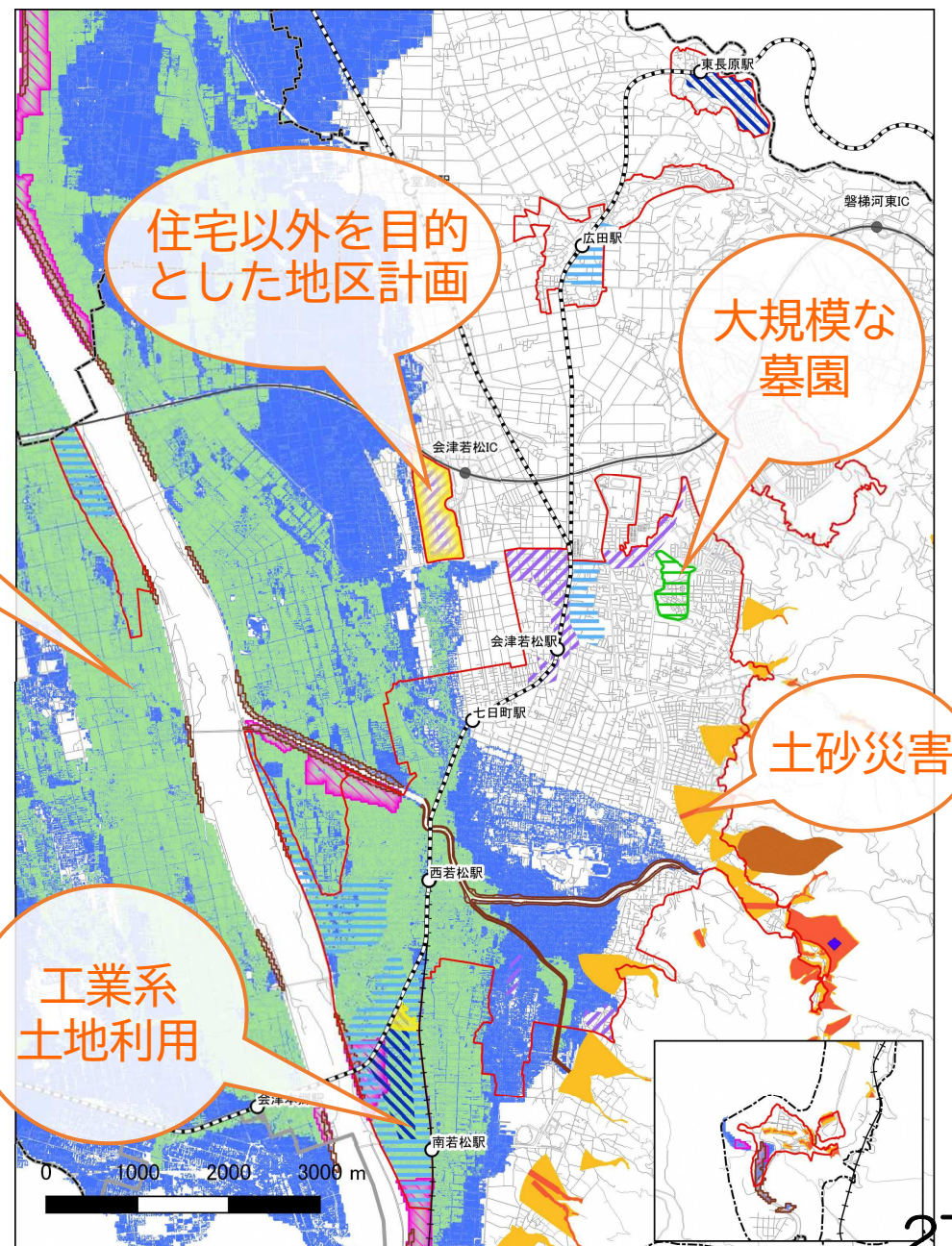
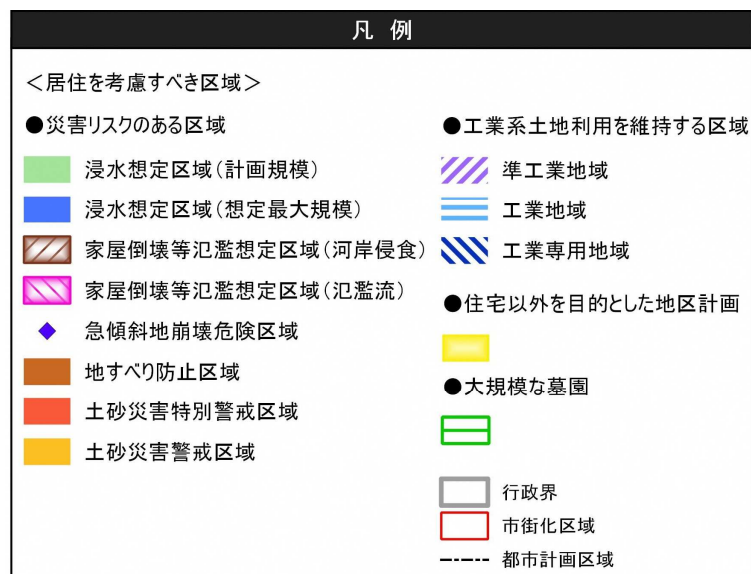


拠点



3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

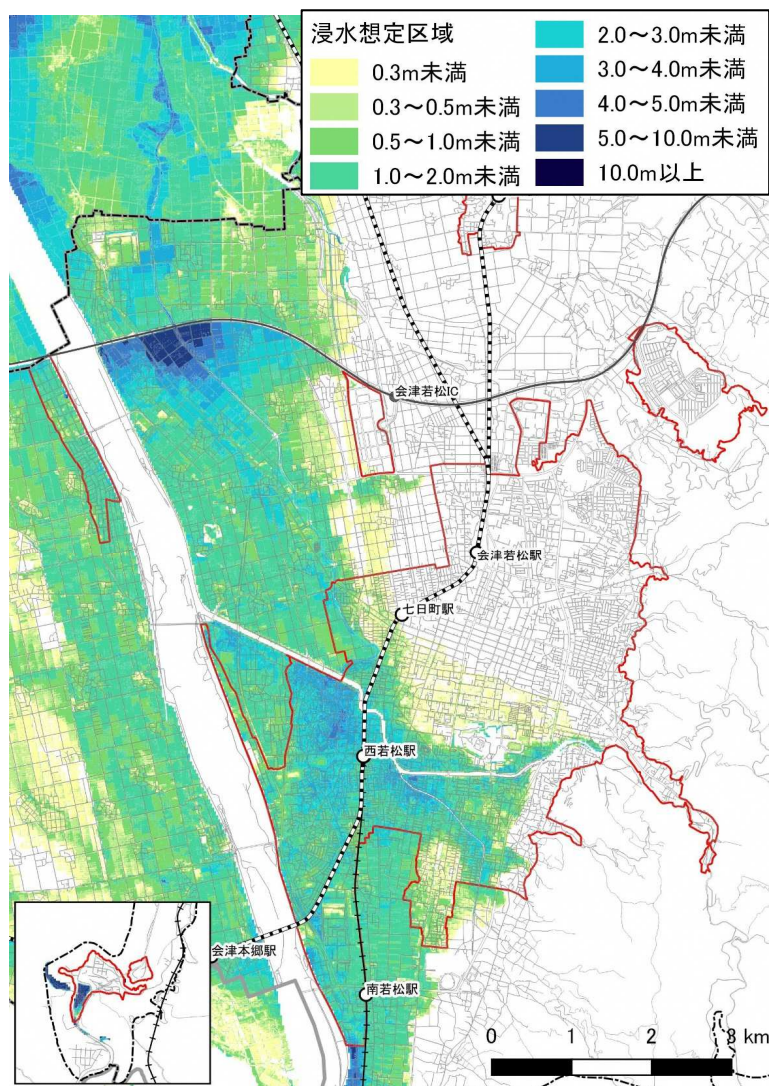
◆ 居住を考慮すべき区域



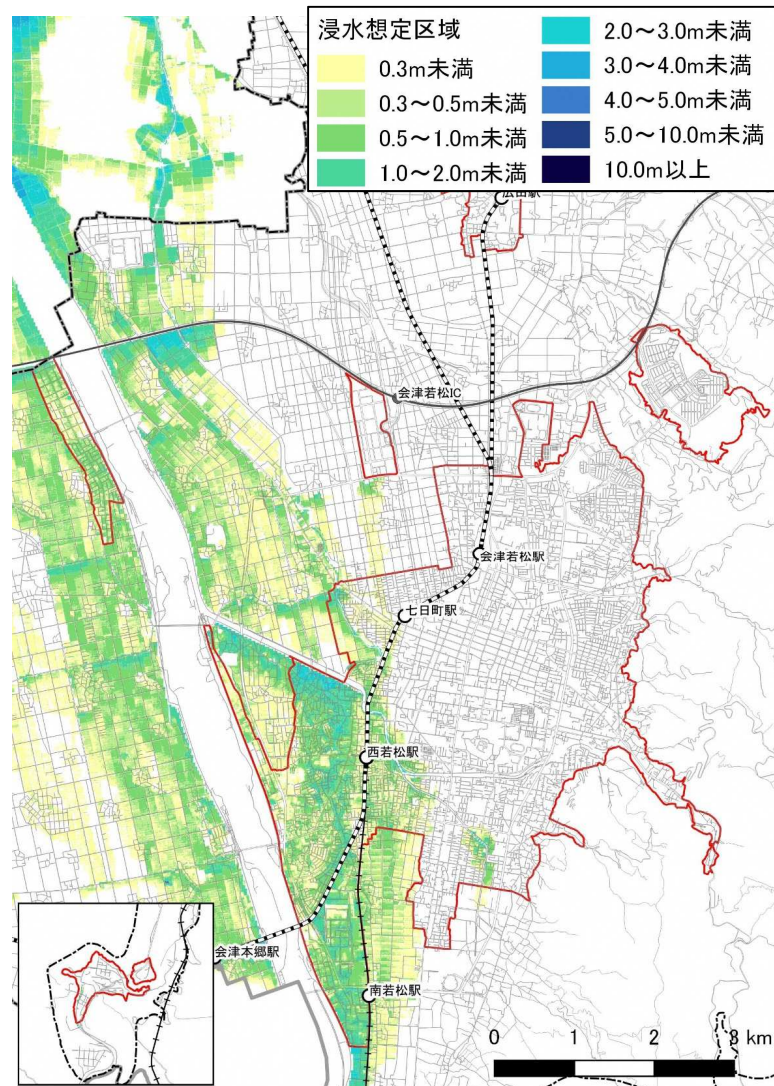
3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

◆(参考) 浸水想定区域

想定し得る最大規模の降雨(=想定最大規模)



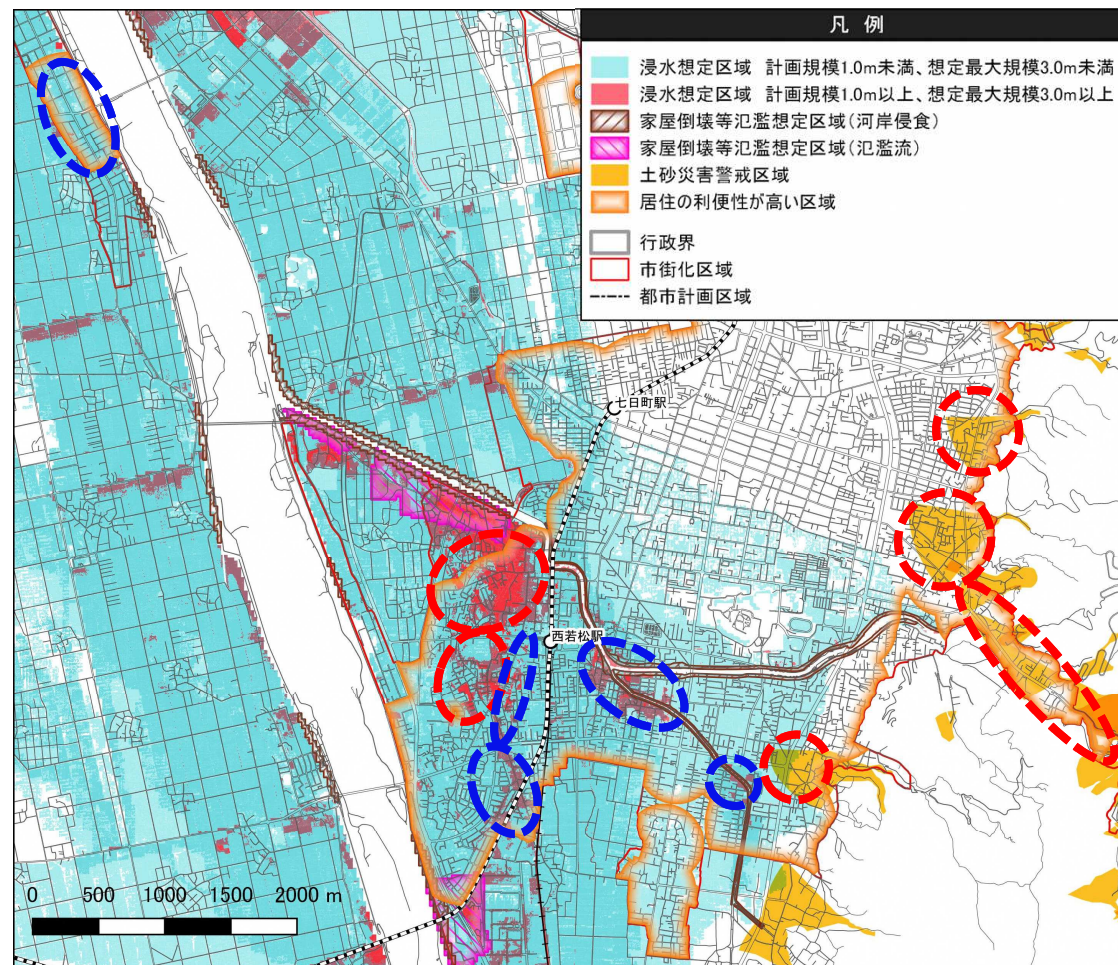
河川整備の目標とする降雨(=計画規模)



3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

◆(参考) 災害リスクのある区域の災害リスクの状況

- ・計画規模の浸水想定区域のうち、浸水深1m以上は居住誘導区域に含めない。
- ・3m以上になると2階建ての住居でも垂直避難が困難になり、生命に著しい危害が生ずるおそれが高ことから、想定最大規模の浸水想定区域のうち、浸水深3m以上は含めない。
- ・家屋倒壊等氾濫想定区域は洪水が起こった際に家屋の倒壊・流失の恐れがあり生命に著しい危険が生ずるおそれが高ことから含めない。
- ・土砂災害が起きた際に避難する時間がなく、生命に著しい危険が生じるおそれが高いため、土砂災害警戒区域は含めない。



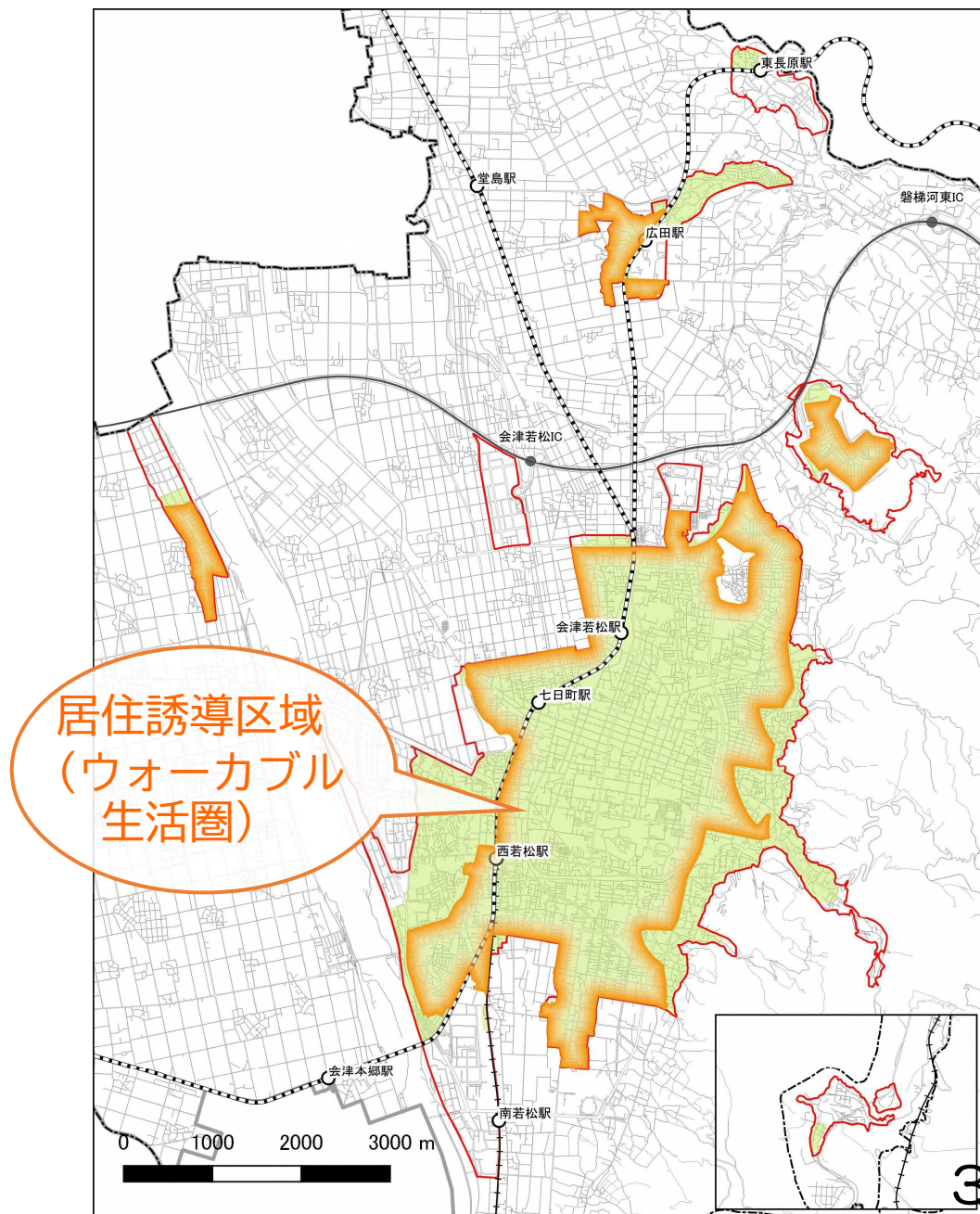
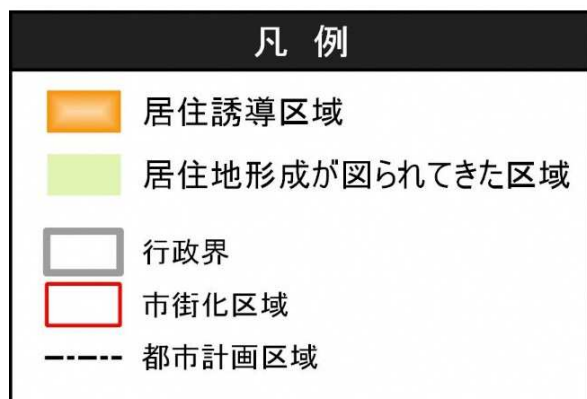
 居住誘導区域に含める

 居住誘導区域から除外

3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

(2) 居住誘導区域 (ウォーカブル生活圏)

◆ 居住誘導区域 (ウォーカブル生活圏)

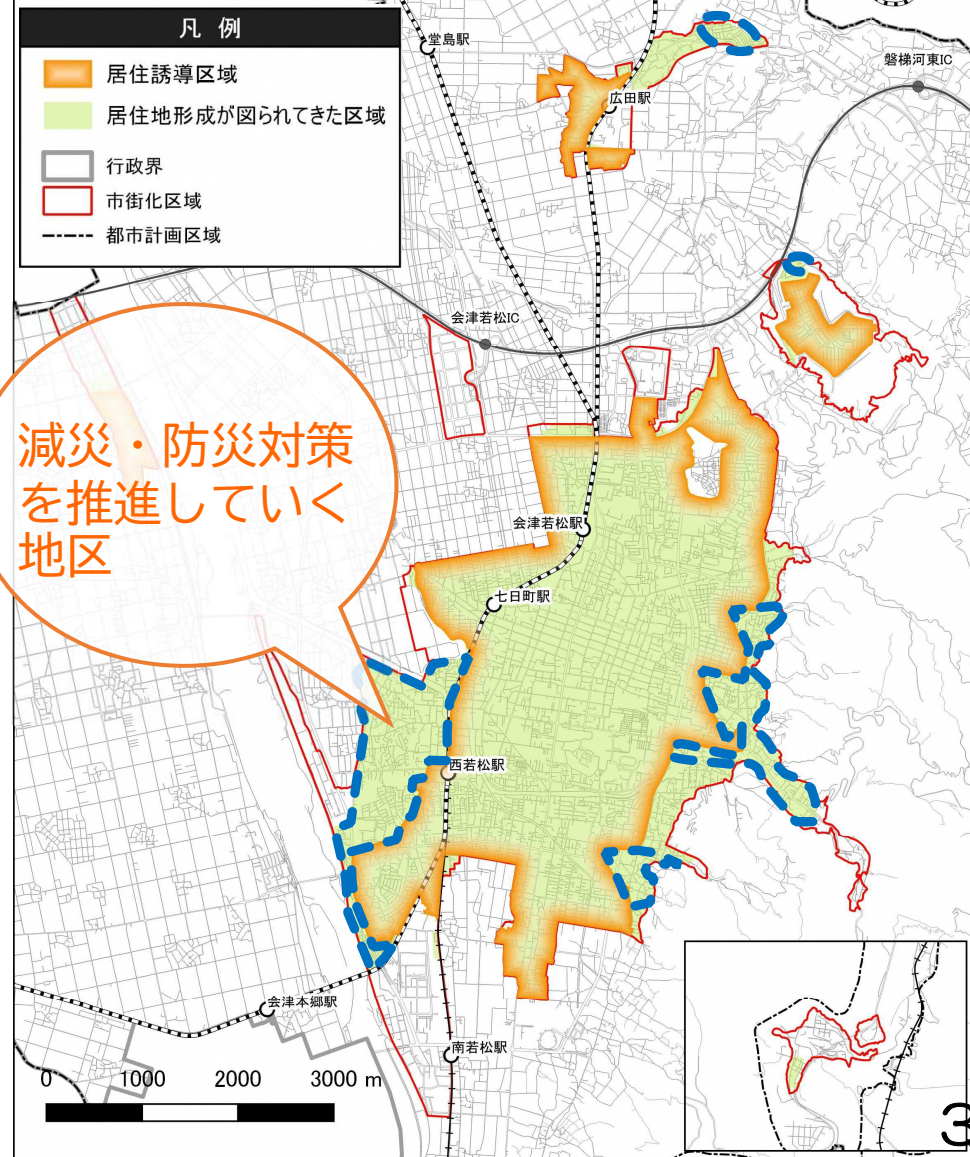


3. 居住誘導区域(ウォーカブル生活圏)の設定

(3) 減災・防災対策を推進していく地区

- ・居住誘導区域外において、これまでどおり住むことが可能で、新たに住宅が建てられなくなったりすることはない。
- ・そのため、既に住宅地となっている区域では防災対策を実施する。
- ・特に、災害リスクがある区域は、**防災・減災対策を推進していく地区**に位置付け、より安全・安心な居住環境づくりを進める。

◆ 居住誘導区域と減災・防災対策を推進していく地区



4. 都市機能誘導区域と誘導施設の設定

(1) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、まちなかにある施設の立地状況や、交通・商店街等の連続性等を踏まえ、各区域内の特性に応じた区域とする

会津若松駅～七日町駅周辺

【特性】観光、商業、交通結節点、働く場

庁舎周辺～竹田綜合病院周辺

【特性】商業、働く場、公共公益、医療

鶴ヶ城～県立病院跡地周辺

【特性】文化・観光・歴史・子育て

西若松駅周辺

【特性】交通結節点、利便性向上



4. 都市機能誘導区域と誘導施設の設定

(2) 誘導施設

誘導施設は、各都市機能誘導区域が担う機能をもとに位置付け

誘導施設	会津若松駅 ～七日町駅 周辺	庁舎周辺～ 竹田綜合病 院周辺	鶴ヶ城～県 立病院跡地 周辺	西若松駅周 辺
子育て支援施設		●	●	
商業施設	●	●		●
病院		●		
図書館		●		
文化施設			●	
コワーキングスペース等	●	●		●
本庁舎・分庁舎		●		
観光施設	●	●	●	●
交通拠点施設	●			●
都市機能複合施設	●	●	●	

：既存施設あり

5. 誘導施策の設定

◆ 誘導施策の体系

まちづくりの方針
(ターゲット)

誘導方針
(ストーリー)

施策

城下町の歴史を活かし、歩きたくなる身近な生活空間の形成
安全・安心につながるまち

【居住】
安全・安心で歩きたくなる居住地の形成

機能を維持するための人口密度の維持
(ウォーカブルな居住地形成)

防災・減災を踏まえた居住地形成

- 日常的なサービス施設の立地の誘導
- 既存ストックを活かした良好な住環境の創出
- 利便性の高い居住誘導区域への住み替えや移住の促進
- 居住誘導区域外における既存コミュニティの維持
- 安全な居住地のための防災対策の推進
- 減災・防災対策を推進していく地区の対策推進

【まちなか】
歴史・伝統を活かした中心地の磨き上げ

まちなかの魅力づくり(景観、回遊性、資源の磨き上げ)

利便性を維持するための都市機能維持・確保

- 空き地・空き家の有効活用(都市のスポンジ化対策)
- 交流の場づくりと回遊性・快適性の創出
- 歴史・伝統を活かした観光機能の集積
- 都市機能の集積

【交通】
おでかけと暮らしを支える移動手段の確保

まちなかの交通利便性の確保

まちなかと郊外の拠点をつなぐ公共交通の維持

暮らしに必要な移動を支えるモビリティサービス

- まちなかの移動環境の強化
- 公共交通軸の維持・確保
- 身近な移動の確保と移動しやすい空間の形成

6. 計画が策定されることによる効果

<居住誘導に係る目標値・期待される効果>

指標	現況値(2020)	目標値(2040)
居住誘導区域内の人口密度の維持	47人/ha	42人/ha



目標達成により期待される効果	人口密度が維持されることで、生活サービス施設や公共交通等が将来にわたって維持され、誰もが暮らしやすい居住地となります
----------------	--

<防災に係る目標値・期待される効果>

指標	現況値(2018)	目標値(2040)
自主防災組織活動力バース率の増加	2%	27%



目標達成により期待される効果	防災・減災において、行政等の対応だけでは限界があることから、自主防災組織活動が増加することで、災害時に迅速な対応が可能となり安全性が向上します
----------------	---

6. 計画が策定されることによる効果

< まちなか形成に係る目標値・期待される効果 >

指標	現況値(2021)	目標値(2040)
誘導施設の立地割合の増加	67%	100%



目標達成により期待される効果	賑わいや交流を生む場となる誘導施設を維持・充実することで、まちなかの交流人口が増え、市全体の活力と賑わい・交流を高めます
----------------	--

< 公共交通に係る目標値・期待される効果 >

指標	現況値(2019)	目標値(2040)
路線バス・鉄道の利用者数(年間)の維持	198万人	233万人



目標達成により期待される効果	公共交通の利用者数が維持されることで、過度な自家用車分担率の低下や歩数増加につながります
----------------	--

今後のスケジュール

6月

7月

8月

9月

10月

パブリックコメント

●立地適正化計画(原案)

周知期間

●立地適正化計画 公表