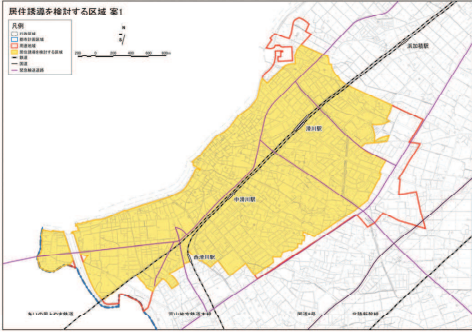
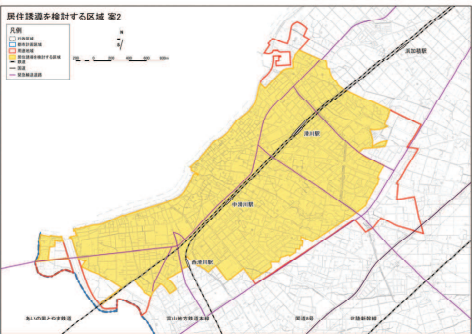
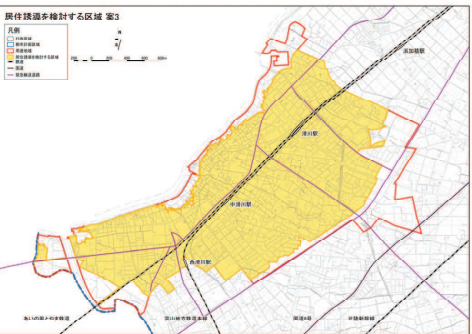
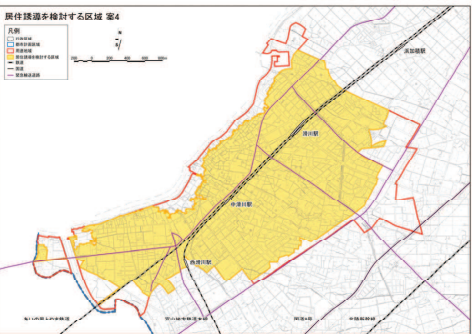
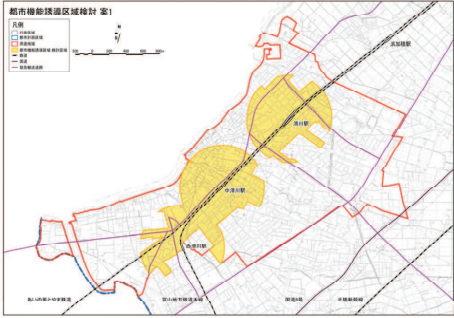
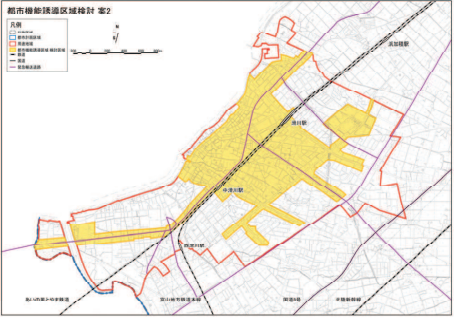
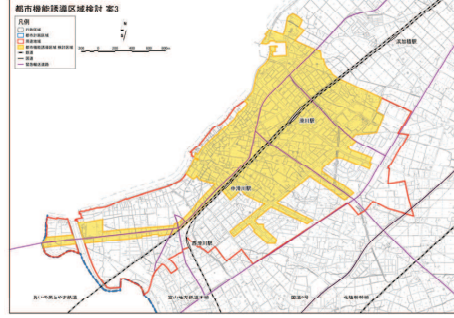


■滑川市立地適正化計画 誘導区域の比較検討

【居住誘導区域】

	案1	案2	案3	案4
居住誘導を検討する区域 (右記の全ての要件を満たす区域)	①用途地域内 (都市計画マスタープランの市街地ゾーン) ②公共交通のアクセス性が高い区域 ⇒駅から半径 800m、バス停から半径 300m ※一般的な徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより)	①用途地域内 (都市計画マスタープランの市街地ゾーン) ②公共交通のアクセス性が高い区域 ⇒駅から半径 800m、バス停から半径 300m ※一般的な徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより)	①用途地域内 (都市計画マスタープランの市街地ゾーン) ②公共交通のアクセス性が高い区域 ⇒駅から半径 800m、バス停から半径 300m ※一般的な徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより)	①用途地域内 (都市計画マスタープランの市街地ゾーン) ②公共交通のアクセス性が高い区域 ⇒駅から半径 800m、バス停から半径 300m ※一般的な徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより)
居住に適さない区域	①災害の危険性が高い区域 ⇒土砂災害特別警戒区域 ⇒地すべり防止区域 ⇒急傾斜地崩壊危険区域 ⇒土砂災害警戒区域 }用途地域内に該当なし ※洪水は防災指針により災害リスクの回避・低減を図る。 ②居住を誘導すべきではない区域 ⇒工業系用途地域 (準工業地域、工業地域、工業専用地域)	①災害の危険性が高い区域 ⇒土砂災害特別警戒区域 ⇒地すべり防止区域 ⇒急傾斜地崩壊危険区域 ⇒土砂災害警戒区域 }用途地域内に該当なし ※洪水は防災指針により災害リスクの回避・低減を図る。 ②居住を誘導すべきではない区域 ⇒工業系用途地域 (準工業地域、工業地域、工業専用地域) ③2ha 以上の大規模未利用地	①災害の危険性が高い区域 ⇒土砂災害特別警戒区域 ⇒地すべり防止区域 ⇒急傾斜地崩壊危険区域 ⇒土砂災害警戒区域 ⇒津波災害警戒区域(浸水深さ 0.5m 以上) }用途地域内に該当なし →浸水深が 0.5m 以上(膝上)になると、多くの人が避難困難となる。(立地適正化計画の手引きより) ※洪水は防災指針により災害リスクの回避・低減を図る。 ②居住を誘導すべきではない区域 ⇒工業系用途地域 (準工業地域、工業地域、工業専用地域) ③2ha 以上の大規模未利用地	①災害の危険性が高い区域 ⇒土砂災害特別警戒区域 ⇒地すべり防止区域 ⇒急傾斜地崩壊危険区域 ⇒土砂災害警戒区域 ⇒津波災害警戒区域(浸水深さ 0.3m 以上) }用途地域内に該当なし →高さ 0.2~0.3m 程度でも人は速い流れに巻き込まれてしまうおそれがある。(気象庁より) ※洪水は防災指針により災害リスクの回避・低減を図る。 ②居住を誘導すべきではない区域 ⇒工業系用途地域 (準工業地域、工業地域、工業専用地域) ③2ha 以上の大規模未利用地
対象エリア	面積:約 488ha(用途地域に対する割合:約 72%) 人口密度:24.0 人/ha 	面積:約 471ha(用途地域に対する割合:約 70%) 人口密度:24.7 人/ha 	面積:約 450ha(用途地域に対する割合:約 67%) 人口密度:24.8 人/ha 	面積:約 442ha(用途地域に対する割合:約 66%) 人口密度:24.8 人/ha 
特徴	○用途地域内の概ね全域が公共交通の徒歩圏に含まれており、かつ、都市施設は用途地域内に集中していることから、用途地域に対する割合が約7割と比較的高いが、生活利便性が一定程度確保されたエリアである。 ●DID人口密度は 31.7 人/ha であり、既に 40 人/ha を下回っている状況のなか、大規模未利用地も含んだエリアであるため、低密度化が進行する懸念がある。	○大規模未利用地を除外することで、新たなインフラ整備の抑制が図られる。まちなかの空地や空家等の既存ストックを有効活用した居住誘導を展開する。 ●大規模未利用地の地権者等への丁寧な説明による合意形成が求められる。	○津波災害警戒区域を除外することで、居住地の安全性が高まる。 ●沿岸部の住宅地を誘導区域から除外することから、これまで住んでいた住民への丁寧な説明による合意形成が求められる。	○津波災害警戒区域を除外することで、居住地の安全性が高まる。 ●沿岸部の住宅地を誘導区域から除外することから、これまで住んでいた住民への丁寧な説明による合意形成が求められる。

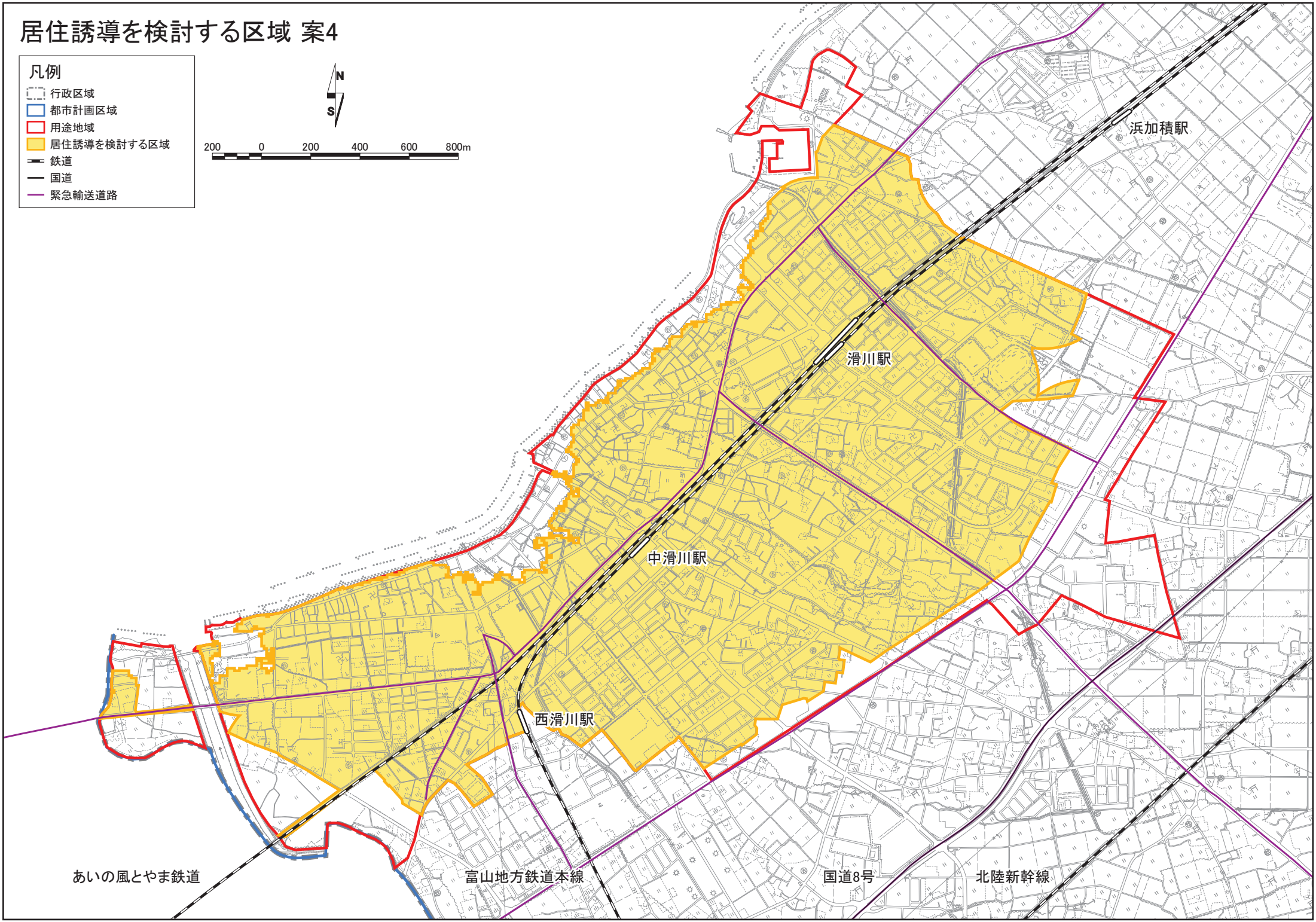
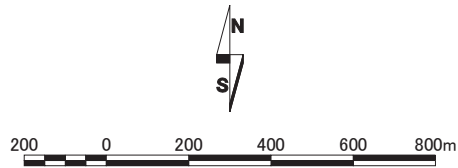
【都市機能誘導区域】

	案1	案2	案3	案4
設定条件	①鉄道駅から半径 500m ※高齢者徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより) ※都市機能は交通結節点への集積が望ましく、車移動が困難な高齢者へ配慮した設定 ②住居専用地域を除く範囲 ※住居専用地域は店舗の床面積が 1,500 m²以下(※二中高の場合)に制限され、基本的にはスーパー等の立地が不可となるため	①商業エリア、幹線道路沿線の範囲 (第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域) ※商業エリアや幹線道路沿線には、商業施設等の生活サービス施設が立地しており、今後も施設の維持・誘導を図る。	①商業エリア、幹線道路沿線の範囲 (第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域) ※商業エリアや幹線道路沿線には、商業施設等の生活サービス施設が立地しており、今後も施設の維持・誘導を図る。 ②観光施設周辺、市有地周辺等の範囲 ※観光施設の立地誘導や市有地の有効活用を図る。 ※滑川漁港周辺、市営住宅跡地周辺	①鉄道駅から半径 500m ※高齢者徒歩圏(都市構造の評価に関するハンドブックより) ※都市機能は交通結節点への集積が望ましく、車移動が困難な高齢者へ配慮した設定 ②商業エリア、幹線道路沿線の範囲 (第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域) ※商業エリアや幹線道路沿線には、商業施設等の生活サービス施設が立地しており、今後も施設の維持・誘導を図る。
対象エリア	面積:約 170ha(用途地域に対する割合:約 25%) 	面積:約 226ha(用途地域に対する割合:約 34%) 	面積:約 295ha(用途地域に対する割合:約 44%) 	面積:約 67ha(用途地域に対する割合:約 10%) 
特徴	○住宅地(一住)に立地する施設をカバーできる ○住宅地内の種地(低未利用地)を誘導施設の立地場所として積極的に活用可能となる	○駅周辺や幹線道路沿線の交通アクセス性が高いエリアへの都市施設の誘導が可能となる	○駅周辺や幹線道路沿線の交通アクセス性が高いエリアへの都市施設の誘導が可能となる ○漁港周辺の観光施設の維持及び立地誘導や市有地(未利用地)等の有効活用が可能となる	○駅から徒歩圏内でかつ、交通アクセス性が高いエリアに絞った都市施設の誘導が可能となる ●住宅地や幹線道路沿線に立地する都市施設がカバーできず、増改築の際に届け出が必要となる

居住誘導を検討する区域 案4

凡例

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域
- 居住誘導を検討する区域
- 鉄道
- 国道
- 緊急輸送道路

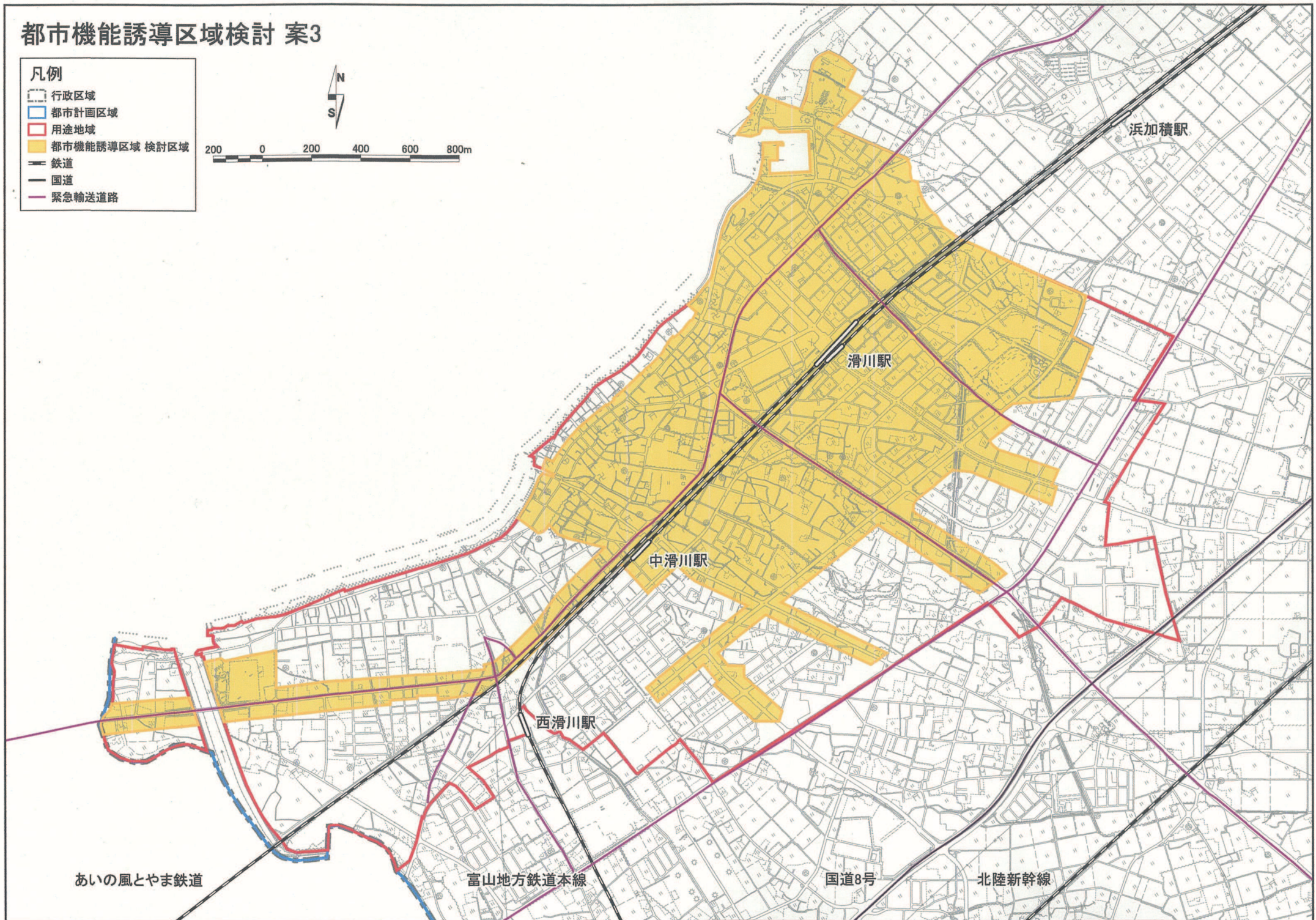


都市機能誘導区域検討 案3

凡例

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域
- 都市機能誘導区域 検討区域
- 鉄道
- 国道
- 緊急輸送道路

200 0 200 400 600 800m



誘導区域 重ね図

凡例

- 行政区域
- 都市計画区域
- 用途地域界
- 居住誘導区域 検討区域
- 都市機能誘導区域 検討区域
- 鉄道
- 国道
- 緊急輸送道路

用途地域区分

- 第1種中高層住居専用地域
- 第2種中高層住居専用地域
- 第1種住居地域
- 第2種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

