



令和7年度 第1回 長与町都市計画審議会

長与町立地適正化計画の基本方針と誘導区域（素案）について

令和8年2月10日（火） 16：00～

目次

1 立地適正化計画の概要

2 検討スケジュール

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

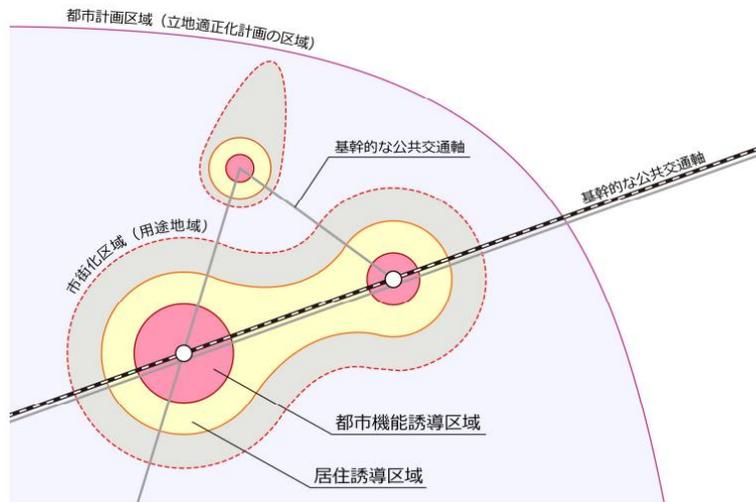
4 誘導区域の検討

1 立地適正化計画の概要

1 立地適正化計画の概要

- 都市再生特別措置法の一部改正（2014（平成26）年8月施行）により、市町村が策定できるようになった計画
- 人口減少や少子高齢化の更なる進行を背景に、一定の人口密度に支えられた生活サービス機能の維持による安心で快適な生活環境の実現と、インフラ費用の抑制等による持続可能な都市経営の実現を図ることが目的
- 都市全体の観点から、①居住機能の誘導、②医療・福祉などの都市機能の誘導、③公共交通の充実により「コンパクト＋ネットワーク」の都市づくりを目指したマスタープラン

■ 立地適正化計画のイメージ図



■ 立地適正化計画の主な記載事項

- ✓ 都市計画区域内を基本として、居住誘導区域と都市機能誘導区域を定める。
- ✓ 「都市機能誘導区域」と区域内に誘導する「誘導施設」を定めることで、区域外における誘導施設の建築等が事前届出・勧告の対象となる。区域内へ誘導を図るための支援措置等を計画に記載できる。
- ✓ 「居住誘導区域」を定めることで、区域外における一定規模以上の住宅等の建築等が事前届出・勧告の対象となる。区域内の居住環境の向上、公共交通の確保等の居住の誘導に資する支援措置を計画に記載できる。

1 立地適正化計画の概要

■ 人口減少や少子高齢化、市街地の低密度化によって将来起こりうること（例：公共交通）

このままいくと・・・

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

市街地の低密度化・人口減少

公共交通の
利用者の減少

公共交通事業
者の経営悪化

負のスパイラル

公共交通サービス
水準の低下

いずれのバス路線も
低頻度の運行回数

マイカーが主要な移動手段

低密度化した
市街地

中心駅

拠点エリア

公共交通空白地域

対策することで・・・

これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

公共交通沿線に居住を誘導

コンパクトシティ+ネットワーク

持続安定的な
公共交通事業の確立

都市の持続可能性
が確保

拠点間を結ぶ
交通サービスを充実

拠点エリアにおける循環型の
公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等による
フィーダー（支線）輸送

乗換拠点の
整備

デマンド型
乗合タクシー等
の導入

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

公共交通沿線へ
の居住の誘導

歩行空間や自転車
利用環境の整備

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

1 立地適正化計画の概要

◆コンパクト+ネットワークの構築によるメリット

全国の都市が抱える課題

- 人口減少、高齢者の増加
- 市街地の拡散・施設の老朽化
- 税収の低下

■ 生活を支える機能の低下

- 各種サービスの利用者減少
- 生活サービス（医療、福祉、商業等）の維持が困難に
- 公共交通サービス水準の低下

■ 地域経済の衰退

- 地域産業の停滞、企業の撤退
- 低未利用地、空き家の増加
- 働く場減少による人口減の加速

■ 厳しい財政状況

- インフラの老朽化への対応
- 都市基盤更新・新設の鈍化
- 社会保障費の増加

○コンパクト

生活サービス機能と居住を集約・誘導し人口を集積

+

○ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築

コンパクト+ネットワークによる効果の例

● 生活利便性の維持・向上

- ・ 生活サービス機能の維持、利用環境の向上
- ・ 高齢者の外出機会の増加
- ・ 住民の健康増進 等

● 地域経済の活性化

- ・ サービス産業の生産性向上
- ・ 外出機会、滞在時間の増加による消費拡大 等

● 行政コストの削減等

- ・ インフラの維持管理、行政サービスの合理化
- ・ 地価の維持、固定資産税収の確保
- ・ 健康増進による社会保障費の抑制 等

● 地球環境への負荷の低減

- ・ エネルギーの効率的利用
- ・ CO2排出量の抑制等

◆国の支援施策に係るメリット

出典：コンパクト・プラス・ネットワークの推進について
(国土交通省、平成29年1月30日)

● 公共公益施設の誘導・整備、防災力強化、居住の誘導の取組等に対する支援

<例：都市構造再編集集中支援事業>

⇒都市再生整備計画に基づき実施される事業のうち立地適正化計画の目標に適合するものを支援

● 公共交通ネットワークの整備に対する支援

<例：都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金）>

⇒公共交通等の整備（交通拠点施設、駐車場等）について重点的に支援

1 立地適正化計画の概要

コンパクトなまちづくりをめぐる誤解

一極集中

郊外を切り捨て、市の最も主要な拠点（鉄道駅や町役場周辺等）1か所に、すべてを集約させる

多極型の都市構造

中心部だけでなく、各地域における拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す

全ての人口の集約

全ての居住者（住宅）を一定のエリアに集約させることを目指す

全ての人口の集約を図るものではない

例えば農業従事者が農村部に居住することは当然（集約で一定エリアの人口密度を維持）

強制的な集約

居住者や住宅を強制的に短期間で移転させる

誘導による集約

インセンティブを講じながら、時間をかけて居住の集約化を推進

地価水準の格差を生む

居住等を集約する区域の内外で地価水準が大きく分かれ、格差が生じる

急激な地価変動は生じない

- ・ 誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれない
- ・ まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果を期待

1 立地適正化計画の概要

- コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組は、公共交通の充実、防災、公共施設の再編、国公有財産の最適利用、医療・福祉、中心市街地活性化等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的に検討することが必要

⇒ 庁内各課との連携・協力が必要

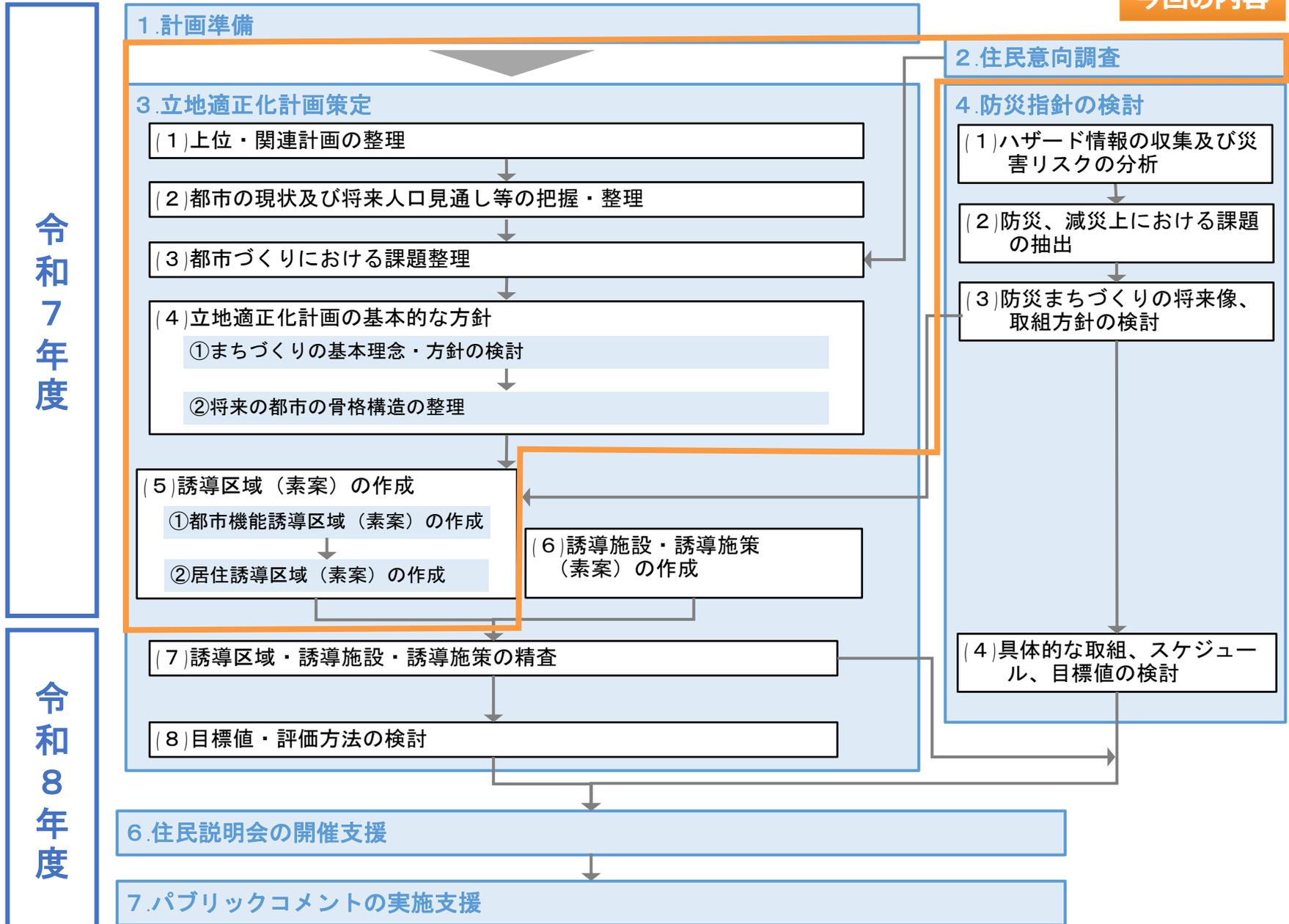
■関係施策との連携イメージ



2 検討スケジュール

2 検討スケジュール

今回の内容



3 課題の抽出と 基本的な方針の検討

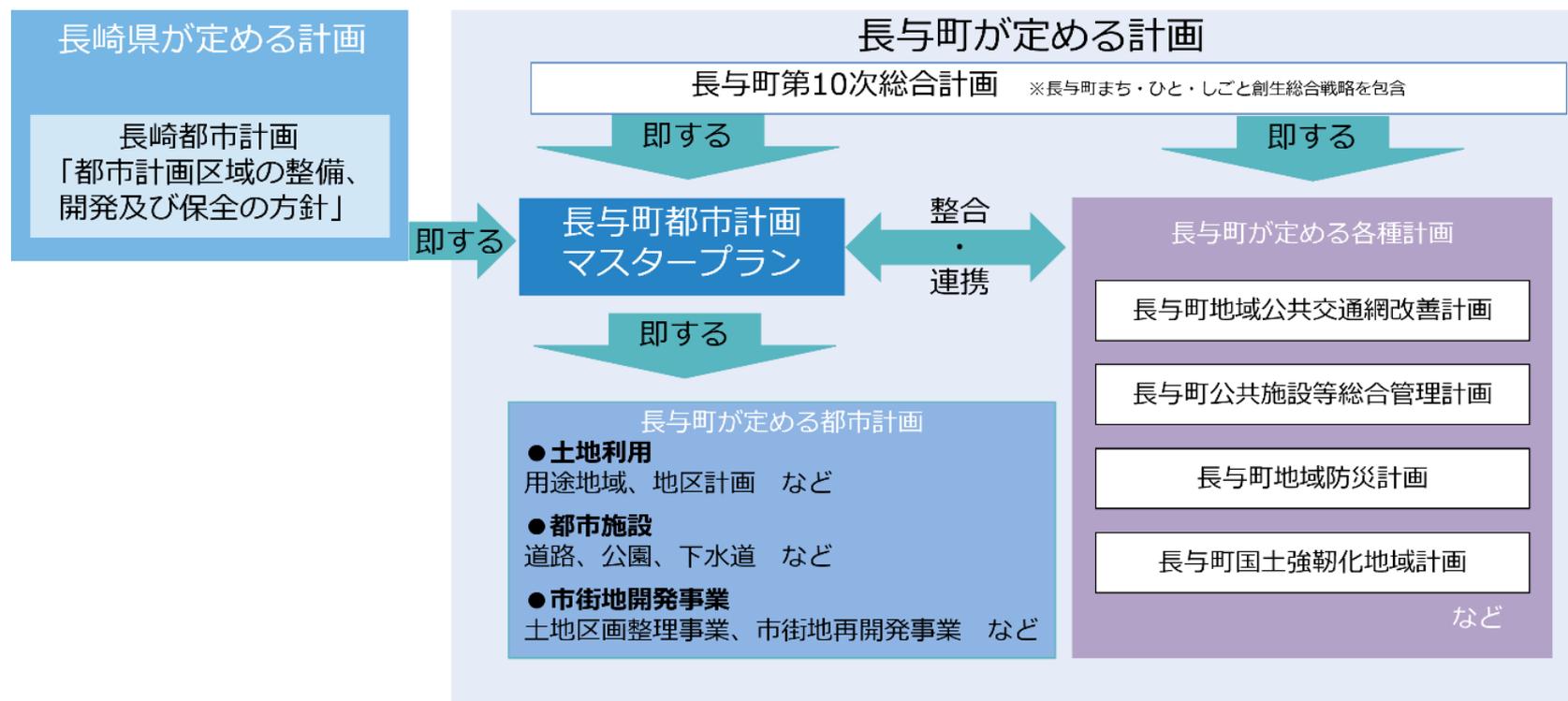
- (1) 計画の位置づけ
- (2) 関係施策等の整理
- (3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出
- (4) まちづくりの方針（ターゲット）の検討
- (5) 目指すべき都市の骨格構造の検討
- (6) 課題解決のために必要な施策・誘導方針（ストーリー）の検討

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(1) 計画の位置づけ

- 本計画は、都市全体を見渡したマスタープランであり、なおかつ達成状況を評価し、状況に合わせて都市計画や誘導区域の見直しを行うアクションプランとして運用するものでもあることから、本計画を包含する「長与町都市計画マスタープラン」との整合を図る。

■ 計画の位置づけ



3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(2) 関係施策等の整理

- 本計画では、誘導区域の設定、誘導施設の設定を行ったうえで、「誘導施策＝居住・施設の誘導や交通ネットワークの強化を進めるために講じる施策」を設定
- 誘導施策は、本町で現在取り組んでいる事業・施策とその推進状況、および今後の事業・施策の予定を踏まえた上で検討
- 本計画との関連が想定される事業・施策は現時点で以下の通り

■ 立地適正化計画と関連する既存の施策・事業

施策・開発等名称	関連部局
長与町子育て世帯移住支援補助金	政策企画課
長与町移住支援金	
長与町地方就職支援金	
長与町安全・安心住まいづくり支援事業	都市計画課
長与町住宅性能向上リフォーム支援事業	
住まいの窓口	政策企画課
高田南土地区画整理事業	長崎振興局

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

- 「都市の現状分析及び将来人口見通し等の把握」及び「住民意向調査」を実施したうえで、立地適正化計画により解決すべき課題を抽出
- 「都市の現状分析及び将来人口見通し等の把握」は資料2、「住民意向調査」には資料3に整理

①都市の現状及び将来人口見通し等の把握・整理

- 1) 人口等
- 2) 土地利用等
- 3) 都市交通
- 4) 経済活動
- 5) 財政
- 6) 地価
- 7) 都市機能
- 8) 都市施設
- 9) 災害

資料2に整理

②住民意向調査

資料3に整理

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

■ 都市の現状分析及び将来人口見通し等の把握

人口

- 人口は概ね市街化区域に集積し、比較的高い人口密度を確保
- 人口減少傾向、今後人口減少と高齢化が進行する見込み

土地利用

- 諫早市との境界等において標高が高く、町内の低地部を中心に市街化区域が指定
- 町中央付近の平坦な区域から市街地整備に着手し、近年は町南西部の比較的高い区域においても市街地整備を実施
- 空き家が年々増加し、市街化区域内でも空き家が増加
- 事業完了から概ね10年以内の土地区画整理事業区域（榎の鼻、池山）についてはほぼ新築が発生していない一方、事業完了後30年程度経過した土地区画整理事業区域（長与東部、長与西部、長与北部、長与駅周辺等）においては、令和元年以降それぞれ10件以上の新築が発生
- 役場周辺や長与ニュータウン、高田郷などでは昭和56（1981）年以前（旧耐震基準）の建物が多く立地

都市機能

- 各都市機能（介護・福祉、医療、子育て支援、教育、商業、文化・交流）の徒歩圏人口カバー率※が高く、利便性の高い市街地が形成
- 介護・福祉や医療は、緑が丘など一部徒歩圏に施設がないエリアが存在

※徒歩圏人口カバー率

- 都市機能を担う施設から徒歩で到達できる範囲（800m）に、どれくらいの人口が暮らしているかを示す指標

都市交通

- 通勤・通学は流出超過、特に長崎市への流出が顕著
- 長崎市方面へのバス・鉄道は運行本数が多く高い利便性

災害

- 長与川沿いに浸水想定区域（浸水深3.0m未満）、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）が存在
- 斜面地が多く、市街地整備区域の縁辺部に土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域が存在、大規模盛土造成地も存在

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

■ 町民意向調査結果のまとめ

- 日常生活における買い物や通院等での利用施設は町内の施設が多数、移動手段は大部分が自家用車
- 人口減少・少子高齢化の進行によるまちづくりへの影響として、「公共交通の利便性低下」を懸念
- 居住地に求めるものは「買い物のしやすさ」と「公共交通の利用しやすさ」の割合が高い
- 住み替え意向のある町民の理由として、「公共交通が不便」と「買い物が不便」の割合が高い
- 台風・高潮や土砂災害のリスクを懸念する割合が高く、浸水・土砂災害対策や避難所の安全性向上、道路網の整備等のハード整備を求める割合が高い

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

■ 解決すべき課題

1. 町民に生活サービスを提供する、町の中核となる拠点の形成

- 役場・JR長与駅の周辺は、図書館等の町の施設や商業施設、医療施設等の様々な都市機能が集積し、バス・鉄道の運行本数が確保された、町内において最も生活サービスの提供を受けられる区域
- 今後も、周辺に暮らす町民だけでなく、全町民が公共交通機関を利用して、日常生活における様々な用事を済ませられる場所として、現在の都市機能を維持するとともに、状況に応じてさらに集積を図ることが必要

2. 便利な日常生活を送ることができる、都市型の居住エリアの形成

- 役場・JR長与駅周辺は都市機能が集積し、公共交通の利便性が高い。この特性を生かし、徒歩や公共交通を利用した自家用車に依存しない都市型ライフスタイルが実現する居住エリアとして、将来にわたって維持していくことが重要
- 一方、現在の都市機能が今後も存続していくためには、周辺に一定程度の人口が居住していることが必要
- 洪水、土砂災害等の災害リスクに対して、ハード・ソフト両面から防災・減災対策を実施し、災害リスクへの安全性が確保された居住エリアを実現することが重要

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(3) 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

■ 解決すべき課題

3. 日常生活を送るうえで誰もが利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 長崎市方面への通勤・通学流動による流出が多く、通勤・通学では公共交通の利用割合が高いことから、特に長崎方面への利便性の高い公共交通がの維持が不可欠である。
- 平坦地が少ないという地形特性上、現在は自家用車により移動している町民が多いが、高齢期には公共交通による移動が必要になると想定しており、長与町の公共交通利便性に対する懸念を持っている。将来に渡り持続可能な公共交通ネットワークを構築し、誰もが必要な時に移動できる環境整備が求められている。

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

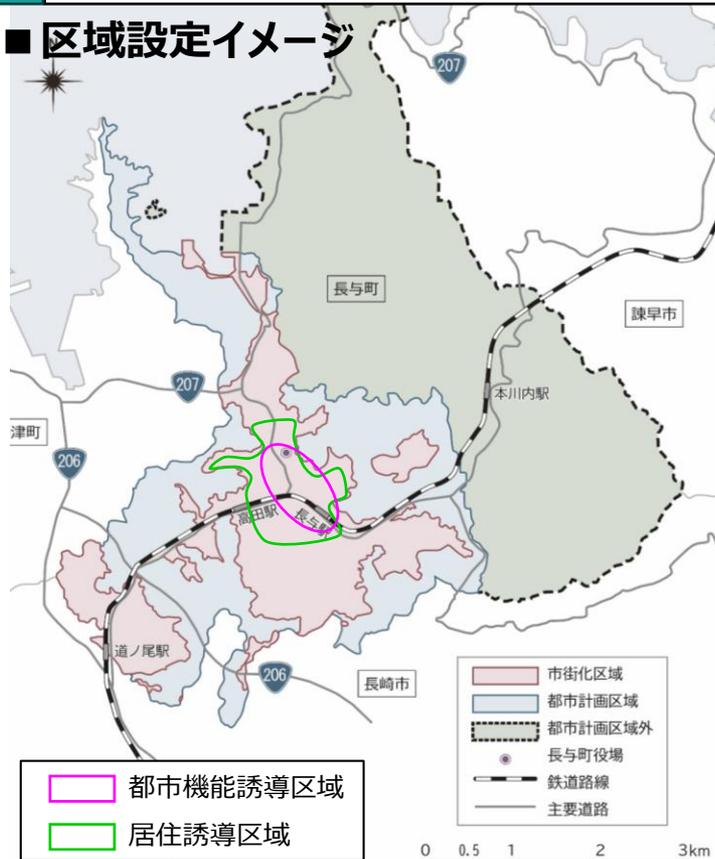
(4) まちづくりの方針（ターゲット）の検討

- 今後のまちづくりのねらい（立地適正化計画作成のねらい）について2案を比較し、基本的な方針を検討 ⇒【案②に基づき検討】

案①

人口減少・少子高齢化のさらなる進行に備え、日常生活の中核となる役場・JR長与駅周辺に集中的に投資し、誘導を図る

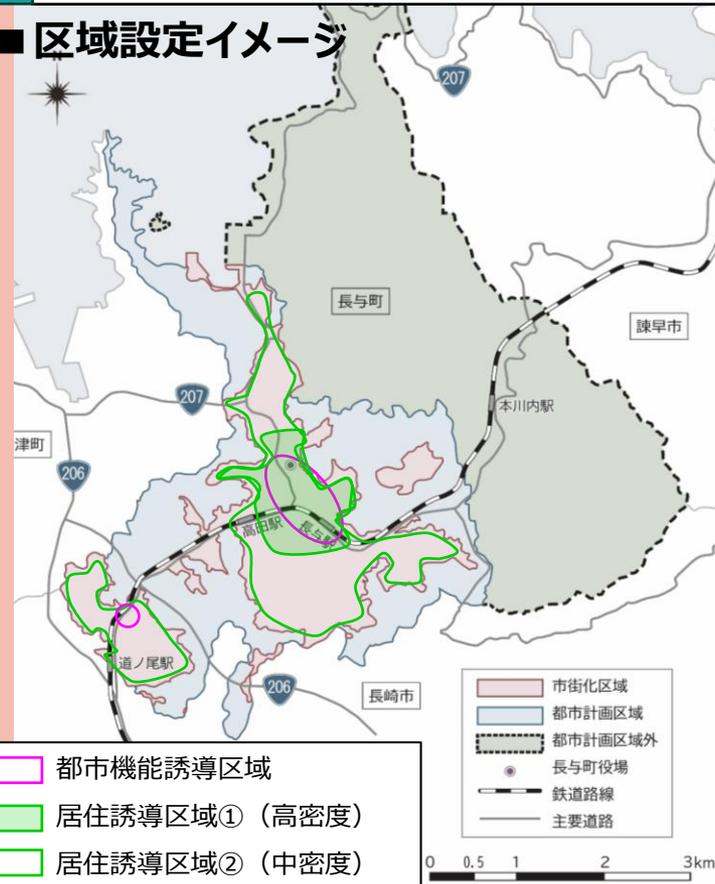
■ 区域設定イメージ



案②

これまで土地区画整理事業等の実施により整備してきた市街地を引き続き維持する

■ 区域設定イメージ



3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(4) まちづくりの方針（ターゲット）の検討

活気ある核を中心に、都市的で快適な暮らしがかなうまち

- 多様な都市機能が集積した役場・JR長与駅周辺を中心として、その周辺に徒歩や公共交通で便利に移動できる都市型のライフスタイルが実現するまちの形成を目指す。
- 中心部から離れたエリアにおける既成市街地についても、良好な居住環境の維持に努めるとともに、中心部と公共交通で結ばれることで、生活サービスが利用しやすい環境の整備を進める。

■ 長与町都市計画マスタープラン（まちづくりの理念、目標、将来都市構造図）

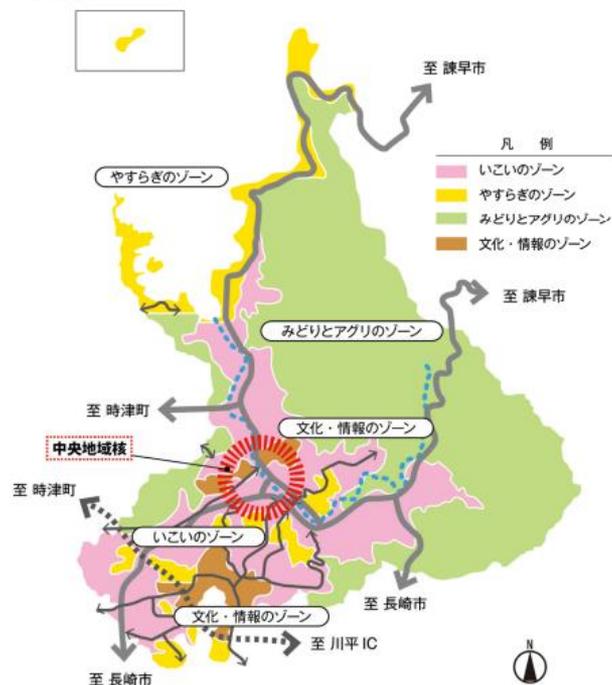
2-1 長与町のまちづくりの理念

幸福度日本一のまち ながよ

2-2 長与町のまちづくりの目標

<p>◆自然と共生するまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「山」、「川」、「海」の保全 ○自然とのふれあい ○農地等第一次産業基盤の整備 ○景観の背景となる山並みの保全 	<p>◆日常の生活行動に便利なまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○生活中心拠点の整備・創出 ○道路交通網の構築 ○公共交通機関の充実
<p>◆安全で安らぎのあるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○住環境の保全・改善 ○コミュニティ意識の醸成 ○計画的なまちづくりの誘導 	<p>◆町民が主役であるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ○町民のまちづくり意識の醸成 ○町民のまちづくり活動の支援

<将来都市構造図>



3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(5) 課題解決のために必要な施策・誘導方針 (ストーリー) の検討

1. 生活サービスと公共交通が最も利用しやすい、にぎわいと交流を生む町の中核の形成

- 商業施設や医療、金融等の都市機能や行政の施設が集積し、鉄道・バスの利用利便性が高い町役場とJR長与駅の周辺は、将来に渡り維持すべき、にぎわいと交流を生み出す町の中核として、求心力の高い拠点の形成を図る。現在集積している都市機能を維持するとともに、今後もさらなる都市機能の多様化を図る。
- 高田地区については、ふれあいセンター周辺の都市機能の集積を維持し、周辺に生活する町民に対する生活サービスを提供する拠点の形成を図る。

2. 快適で利便性の高い、都市型の生活が実現する居住地の形成

中核拠点周辺の居住エリア

- 中核拠点（町役場とJR長与駅周辺）の周辺は、買い物や通院、通勤・通学等の様々な活動がしやすい歩いて暮らせるエリアとして、居住の誘導を図る。
- 町中心部付近においても発生している空き家等も活用しながら、多様な都市機能の維持していくために、町内で最も高い人口密度を抱えるエリアとして、快適な居住環境を整備する。

中核拠点周辺の居住エリアより外側

- 中核拠点周辺から離れたエリアは、公共交通の利便性を生かしながら、中核拠点周辺に次いで、日常生活の利便性が高いエリアとして、高い人口密度を維持するための居住環境を整備する。

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(5) 課題解決のために必要な施策・誘導方針 (ストーリー) の検討

3. 町の中核と町内各地、町外を結ぶ公共交通ネットワークの構築

- 中核拠点と地域拠点、各拠点と町内、各拠点と町外を結ぶ効率的で効果的な公共交通ネットワークを構築する。
- 通勤・通学時の公共交通の利便性向上に向けて、鉄道とバス、バスとバスの円滑な乗り換えが可能な環境を整備する。

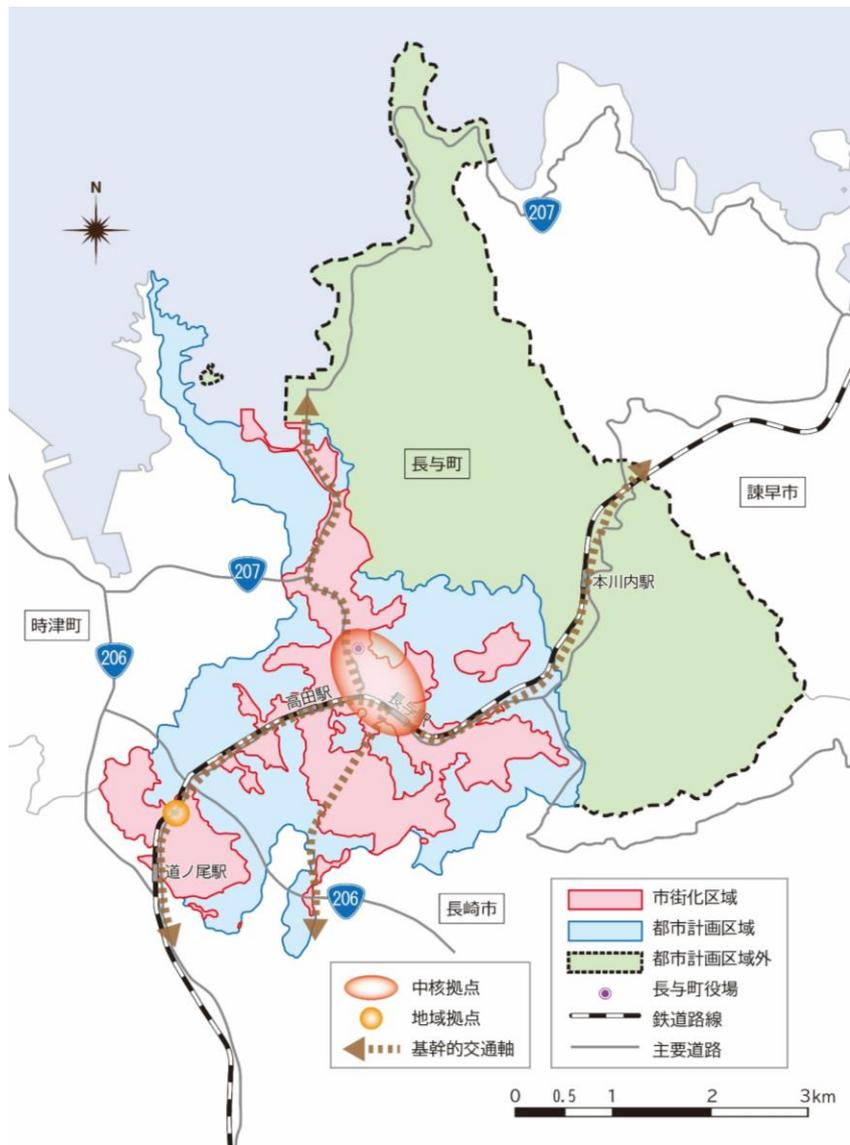
4. 災害リスクの低い市街地の形成と災害リスクに対する対策の実施

- 洪水や土砂災害等の災害リスクのある区域への市街地の拡大を抑制するとともに、河川整備や土砂災害対策、避難路の整備等のハード整備及び防災マップを活用したリスクの周知や避難体制の構築等のソフト対策を実施する。
- 旧耐震基準により建築された住宅が多いエリアは地震によるリスクが高いことから、耐震改修や建替え等の安全性確保のための取組を促進し、安全な居住環境を形成する。

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(6) 目指すべき都市の骨格構造の検討

■ 目指すべき都市の骨格構造



■ 拠点と軸

拠点	役割	位置付け
中核拠点	<ul style="list-style-type: none"> 町民が日常生活において必要とする商業、医療、金融等の様々な生活サービスを提供する拠点としての役割を担う 鉄道、バス等の公共交通利便性が高い場所であり、全町民に対して町にひとつしかないサービスの提供や、人が集まる交流の拠点としての役割を担う 	役場・JR長与駅周辺
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 中核拠点から離れた高田地区（川平有料道路以南）に生活する町民が形成するコミュニティ等を支える施設の維持を図る 	ふれあいセンター周辺

軸	役割	位置付け
基幹的交通軸	<ul style="list-style-type: none"> 中核拠点と地域拠点、中核拠点と町内各地、中核拠点と長崎市等の周辺自治体を連絡し、通勤・通学をはじめとする日常生活における主要な移動を支える役割を担う 	JR長崎本線長与支線 路線バス

3 課題の抽出と基本的な方針の検討

(6) 目指すべき都市の骨格構造の検討

■ 目指すべき都市の骨格構造（縦断図イメージ）



4 誘導区域の検討

- (1) 居住誘導区域（素案）の検討
- (2) 居住誘導区域（素案）の作成
- (3) 都市機能誘導区域（素案）の検討
- (4) 都市機能誘導区域（素案）の作成

4 誘導区域の検討

(1) 居住誘導区域（素案）の検討

■ 長与町における居住の誘導に向けた基本的な考え方

- 昭和40年頃から行政や民間事業者により、順次住宅地開発が行われてきた歴史があり、長崎市のベッドタウンとして機能。近年は人口減少傾向にあるものの、**市街化区域内は比較的高い人口密度が確保。**
- **町中心部の役場、長与駅の周辺には多様な都市機能が立地、この区域を中心として鉄道・バスが運行、その利用者数も一定数存在。**このような生活利便性の高い環境を維持していくためには、**今後も居住人口と人口密度を適切に保持していくことが必要。**



基本的な考え方

- 多様な都市機能が集積し、交通利便性が高い役場、長与駅の周辺で、災害リスクの低い区域に居住を誘導し、人口密度を維持・確保していく。
- 役場、長与駅周辺以外の既に整備済みの住宅地においても、徒歩や公共交通により町中心部へのアクセス性が確保された区域において、引き続き人口密度を維持していく。

4 誘導区域の検討

(2) 居住誘導区域（素案）の作成

■長与町における居住誘導区域設定の考え方

- 役場や鉄道駅周辺には、商業、医療、金融をはじめとした多様な都市機能が立地、これらの施設を徒歩や公共交通により利用することができる便利な環境にある。
- 今後もこの環境を維持していくためには、既存の都市機能や公共交通を支える人口密度の維持が重要であるため、一定の利便性が確保された中核拠点の周辺に居住を誘導する。
- また、長与町では行政や民間事業者による住宅地開発により市街地が拡大し、町内の広い範囲で生活のための基盤が整備されてきた経緯があり、生活サービス施設へのアクセス性や公共交通の利便性が確保された、生活利便性の高い区域における居住についても引き続き維持する。



居住誘導区域（素案）設定の流れ

- ①または②に該当する範囲（＝既に一定の人口密度がある区域、または一定の人口密度を確保できる区域）の中で、
- ③または④に当てはまる区域（生活サービス施設を徒歩、または公共交通で利用できる区域）から災害危険性の高い区域を除外した範囲を、「居住誘導区域」として設定した。

- ① 都市基盤が整備済みの区域また事業を実施中の区域
- ② 一定の人口密度が確保された区域
- ③ 生活サービス機能へのアクセス性が高い区域
- ④ 拠点への公共交通によるアクセス性が確保された区域

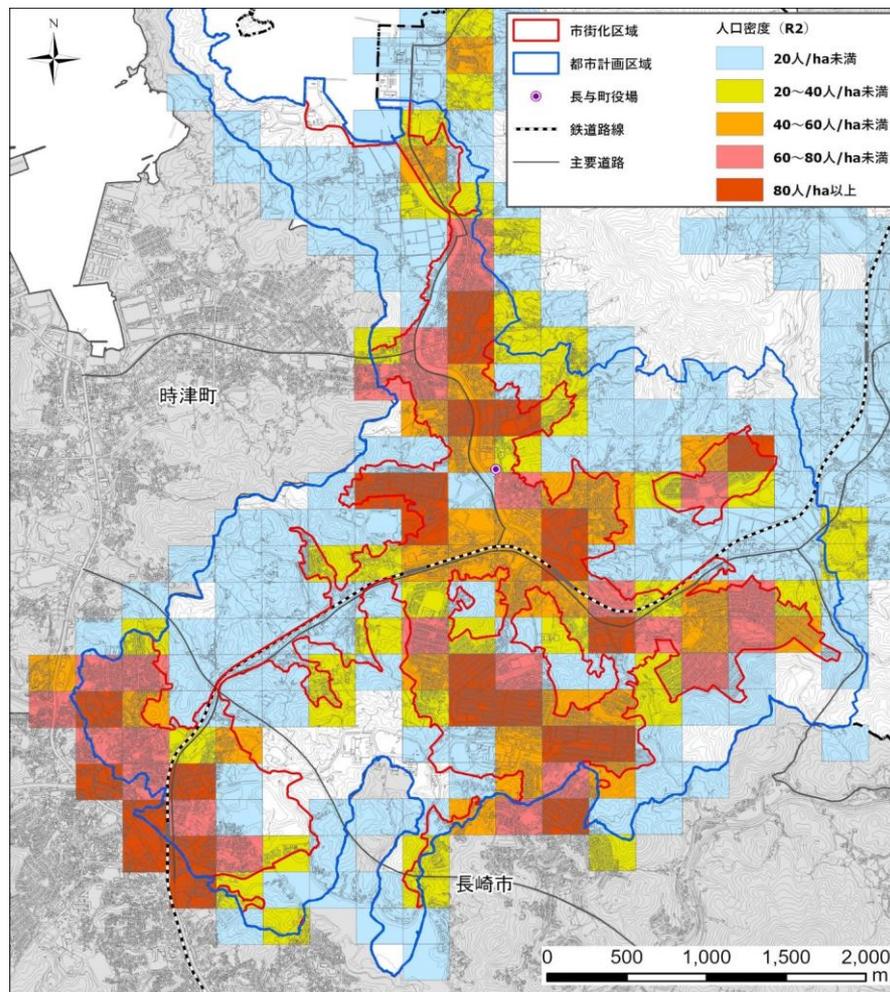
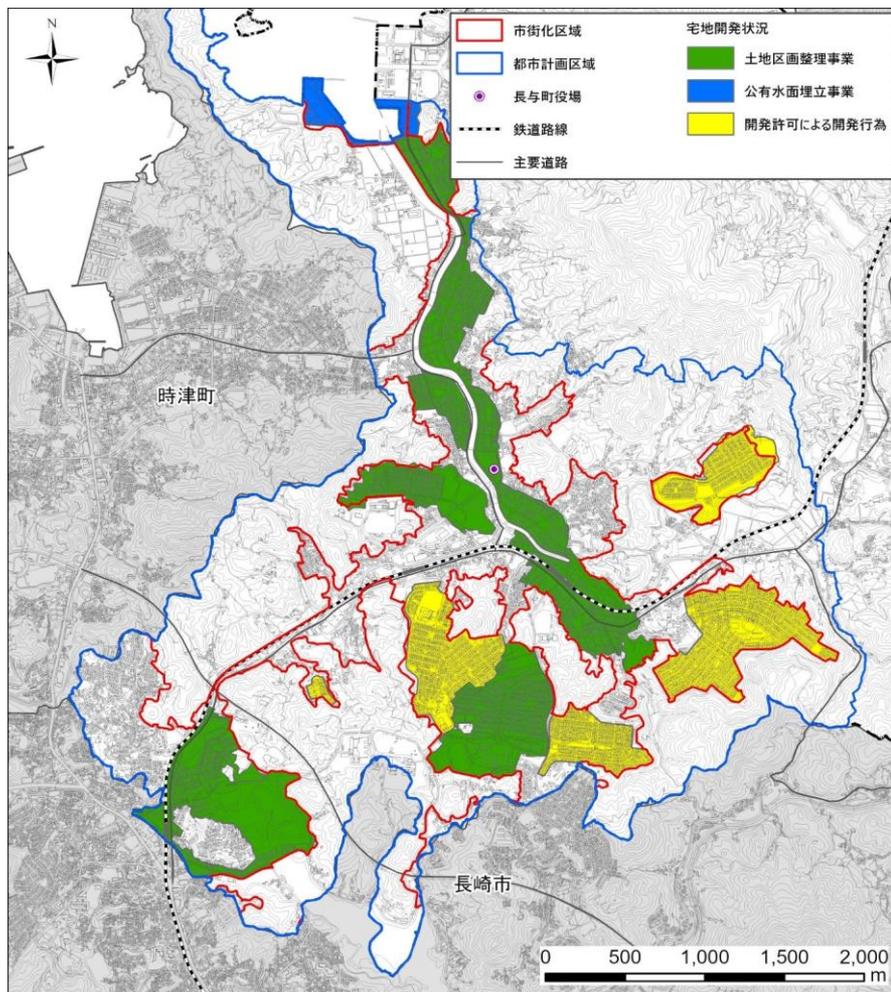
4 誘導区域の検討

(2) 居住誘導区域 (素案) の作成

① 都市基盤が整備済みの区域また事業を実施中の区域

② 一定の人口密度が確保された区域

- 市街化区域の設定要件である人口密度40人/haを、一定の人口密度を有する区域と判断



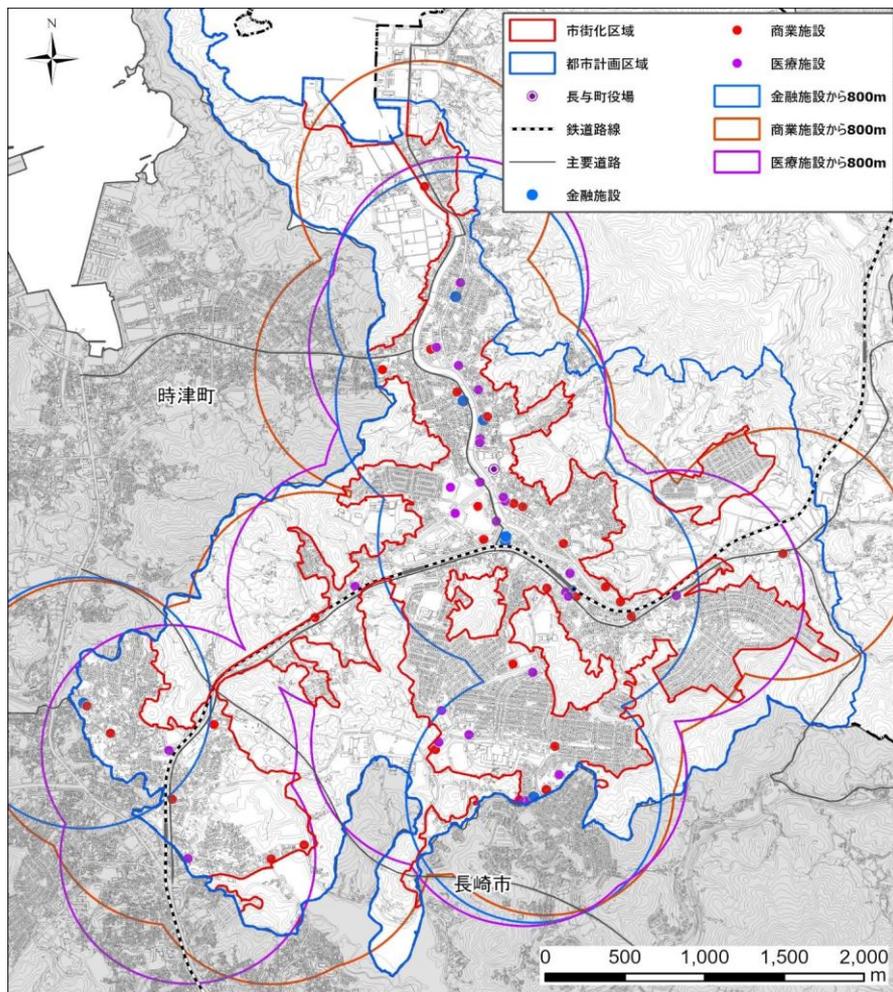
4 誘導区域の検討

(2) 居住誘導区域 (素案) の作成

③ 生活サービス機能へのアクセス性が高い区域

- 金融施設、商業施設、医療施設からの徒歩圏800m※が重なる範囲

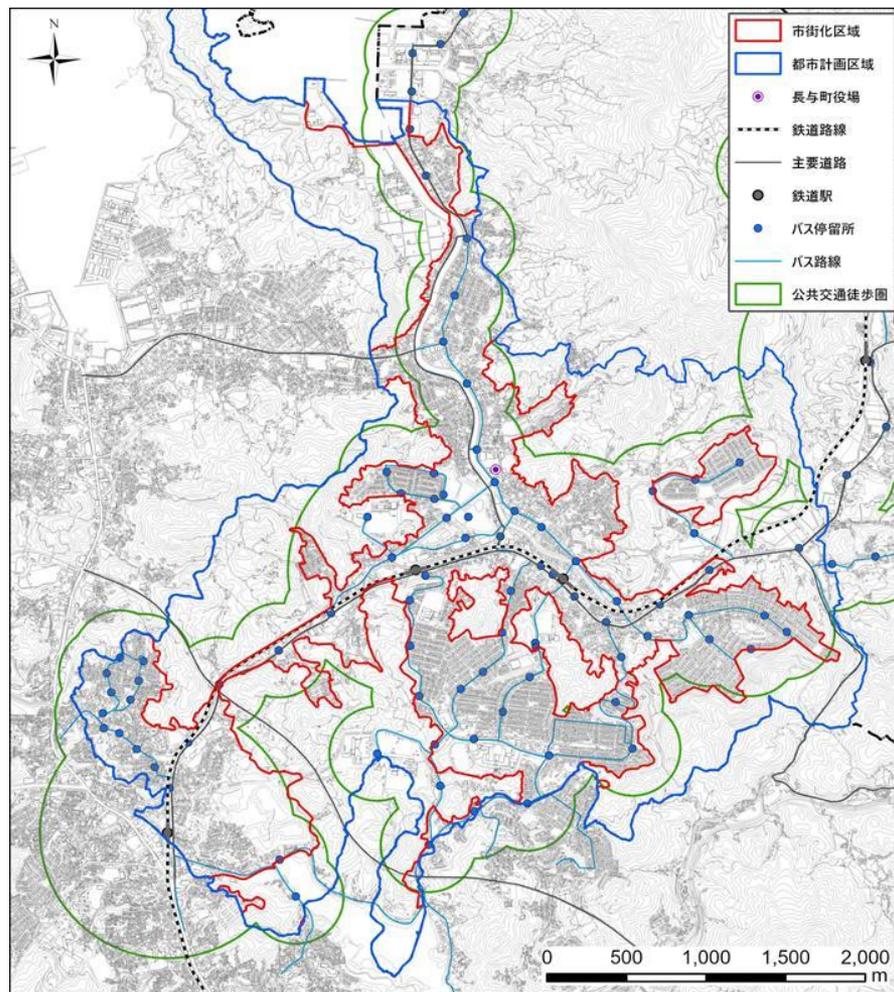
※「都市構造の評価に関するハンドブック (改定版)」(R8.1 国土交通省都市計画課都市局)における鉄道駅の徒歩圏に準ずる



④ 拠点への公共交通によるアクセス性が高い区域

- 鉄道駅の徒歩圏800m※とバス停の徒歩圏300m※の範囲

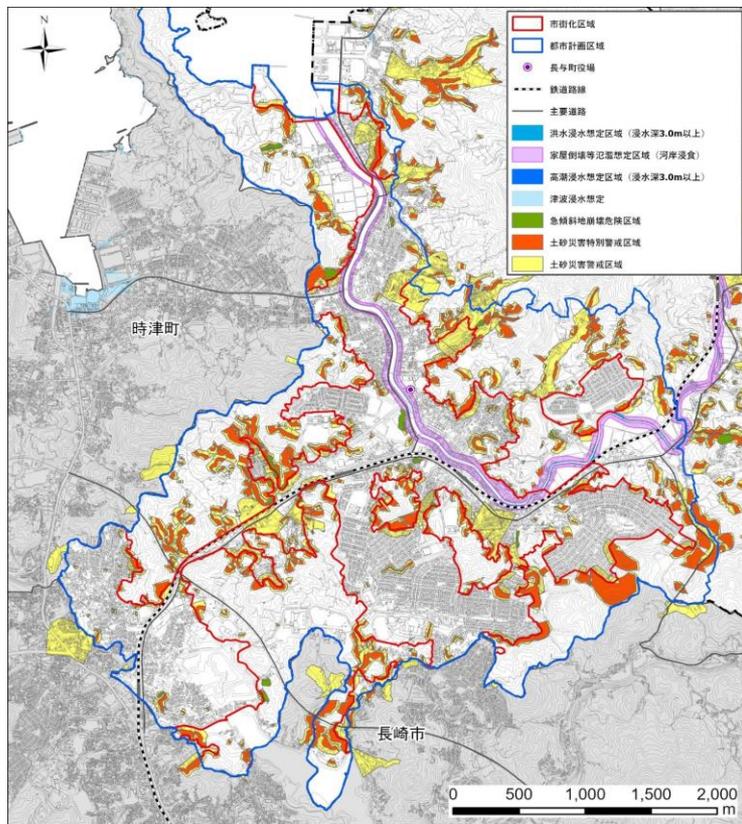
※「都市構造の評価に関するハンドブック (改定版)」(R8.1 国土交通省都市計画課都市局)に基づく



4 誘導区域の検討

(2) 居住誘導区域 (素案) の作成

■ 災害危険性の高い区域 (居住誘導区域から除外する区域)



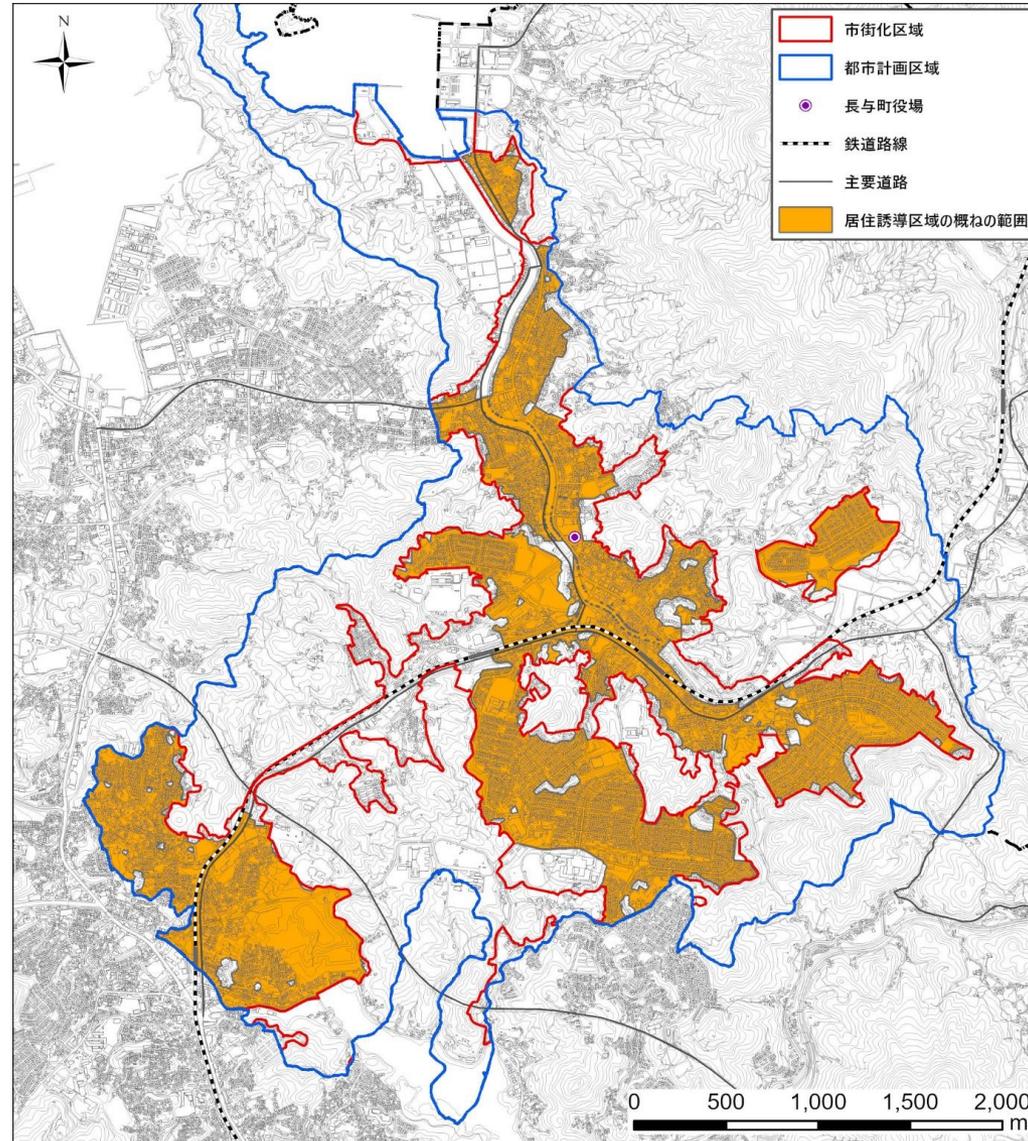
▼ 災害ハザードエリアの取り扱い

災害種別	取り扱い	考え方
洪水	<ul style="list-style-type: none"> ○ 浸水深3.0m以上となるエリアを除外 ○ 役場周辺以外の家屋倒壊等氾濫想定区域 (河岸浸食・氾濫流) を除外 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一般的な家屋の2階以上への垂直避難が困難になる 浸水深3.0m以上のエリアを区域から除外 ○ 家屋倒壊等氾濫想定区域については、浸水深に関わらず家屋の倒壊・流失が懸念され、垂直避難を実施した場合でも人的被害が発生する懸念があることから 基本的に区域から除外 ○ ただし、役場周辺については多様な都市機能が集積する町の中央地域核に位置付けられていることから、優先的な整備の実施を前提に区域に含める
高潮	<ul style="list-style-type: none"> ○ 浸水深3.0m以上となるエリアを除外 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高潮については、気象状況により事前に発生が予見可能であり、また、一般的に高潮による浸水は津波に比べると土砂やがれき等の混入が少ないなど、被害の大きさや復旧・復興の難易度が比較的低いことから、洪水と同様、一般的な家屋の2階以上への垂直避難が困難になる 浸水深3.0m以上のエリアを区域から除外
津波	<ul style="list-style-type: none"> ○ 浸水深想定エリア全てを除外 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 津波による浸水想定区域は、大村湾沿岸部の一部区域にのみ指定されている状況であるため、浸水想定区域を全て区域から除外
土砂災害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域は除外 ○ 土砂災害警戒区域 (地すべり、急傾斜地の崩壊) は除外 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 土砂災害は大きな被害の発生が懸念されることから、開発行為が規制されている 土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域 (いわゆる「レッドゾーン」) については原則除外 ○ 土砂災害警戒区域 (いわゆる「イエローゾーン」) については、予見が 比較的容易な「土石流」による区域は区域に含める ○ 「地すべり」、「急傾斜地の崩壊」については、予見が困難であることから 原則的に除外
大規模盛土造成地	<ul style="list-style-type: none"> ○ 詳細な地質調査及び安定計算の未実施箇所は原則除外 ○ ただし、土地区画整理事業にあわせて造成されたエリアについては対象外 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 詳細な調査等が実施されていないエリアについては、リスクの大きさが判断できないことから原則的に除外、今後の調査により安全性が確保された場合の取り扱いについては除外対象外 ○ ただし、土地区画整理事業にあわせて造成されたエリアについては経過観察の対象となっており、リスク回避が図られる見込みであることから除外の対象外

4 誘導区域の検討

(2) 居住誘導区域 (素案) の作成

■ 居住誘導区域 (素案)



4 誘導区域の検討

(1) 都市機能誘導区域（素案）の検討

■ 長与町における都市機能の誘導に向けた基本的な考え方

- 役場、長与駅周辺は町内で最も公共交通利便性が高いエリアである。
- 役場、長与駅周辺には商業、医療、金融等の多様な都市機能が立地し、町民の日常生活に必要な生活サービスを提供する拠点として機能している。
- ふれあいセンター周辺は公民館等の周辺住民が利用する施設があり、高田地区におけるコミュニティの中心として機能している



基本的な考え方

- 複数の都市機能が集積し、公共交通の利便性が高い役場周辺は、将来に渡って住民への生活サービスの提供を維持していくため、都市機能の維持を図るとともに、都市機能の多様化を図る。
- 高田地区については、周辺に生活する住民へ生活サービスを提供する地域拠点の形成に向けて、都市機能の維持を図る。

4 誘導区域の検討

(2) 都市機能誘導区域（素案）の作成

■長与町における都市機能誘導区域設定の考え方

- 交通利便性が高く、現状で都市機能の集積がみられる「役場周辺」を町民の日常生活に必要な生活サービスを提供する拠点として捉え、将来的にも市内で日常的に必要な生活サービスを提供できる環境を維持していく。
- また、多様な都市機能が集積し公共交通利便性が確保された、「ふれあいセンター周辺」も地域住民の生活を支える「地域拠点」として、都市機能誘導区域の設定を検討する。



都市機能誘導区域（素案）設定の流れ

①に該当する場所で、②と③に当てはまる区域を都市機能誘導区域として設定した。

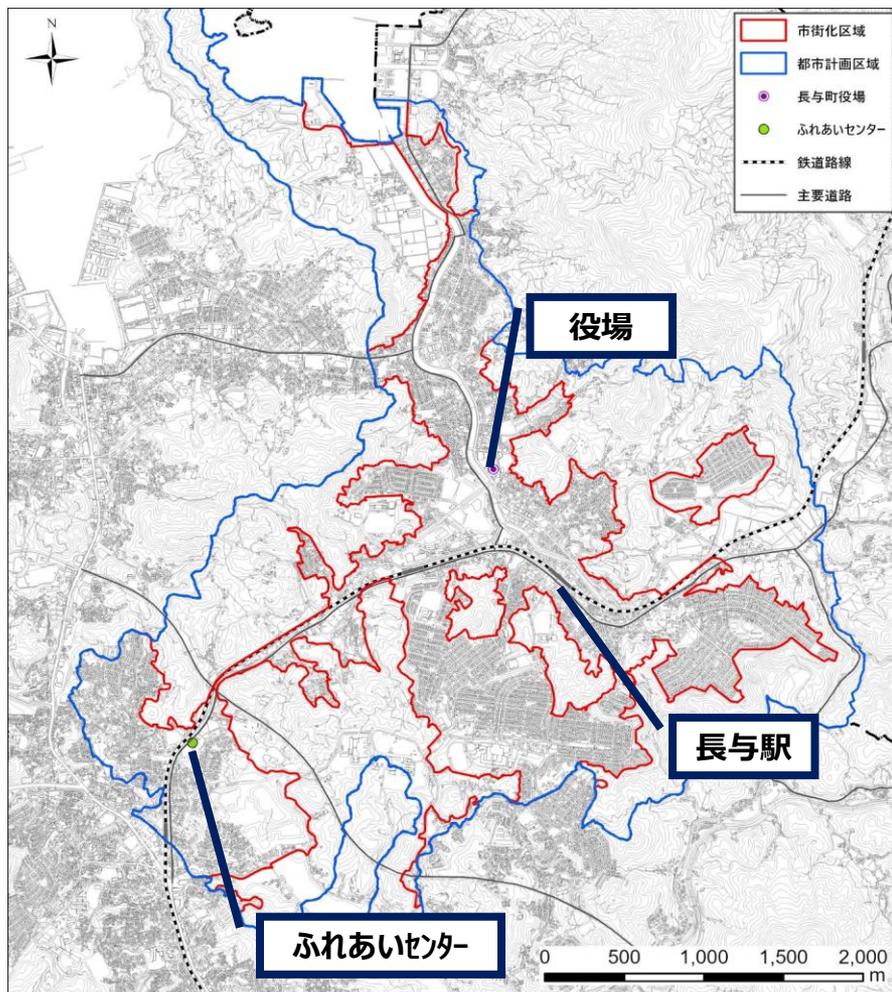
なお都市機能誘導区域は居住誘導区域の中に設定する区域であることから、災害危険性の高い区域（p.30）は除外した。

- ① 中核拠点周辺（役場周辺）、地域拠点周辺（ふれあいセンター周辺）
- ② 複数種類の都市機能が集積している区域
- ③ 交通利便性の高い区域

4 誘導区域の検討

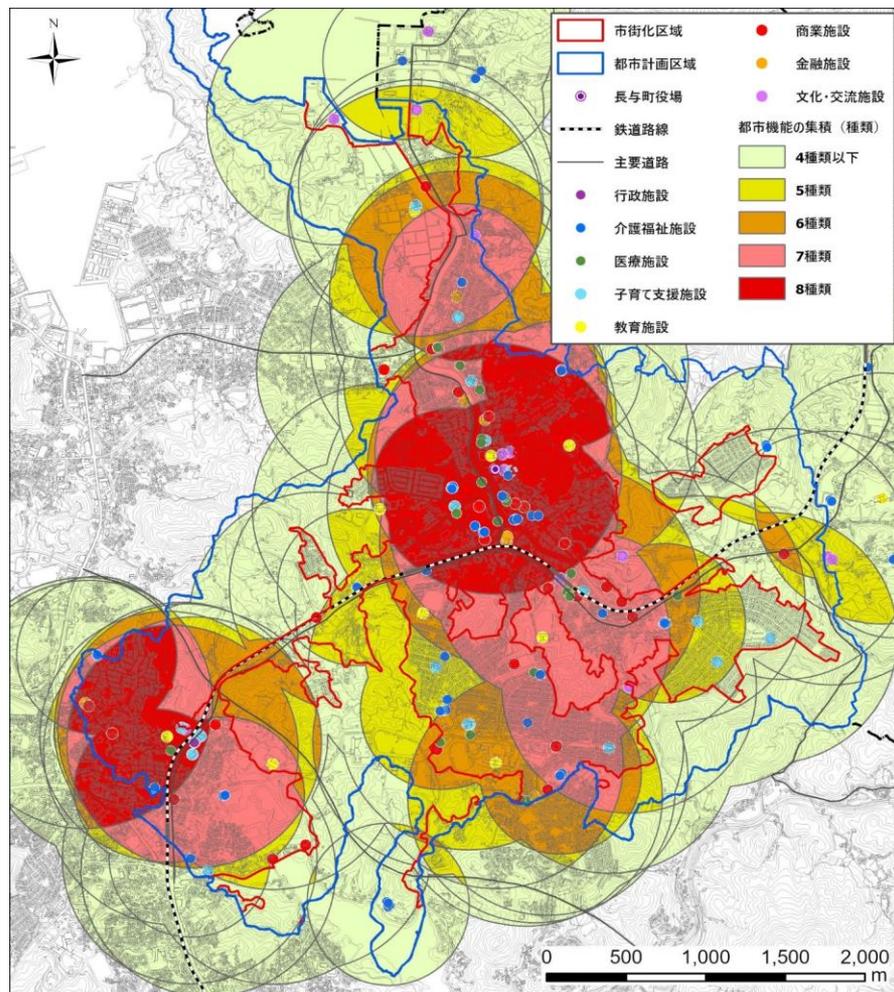
(2) 都市機能誘導区域 (素案) の作成

① 役場・長与駅・ふれあいセンターの位置



② 複数種類の都市機能が集積している区域

- 都市機能 (行政、介護福祉、医療、子育て支援、教育、商業、金融、文化・交流) の集積状況を整理

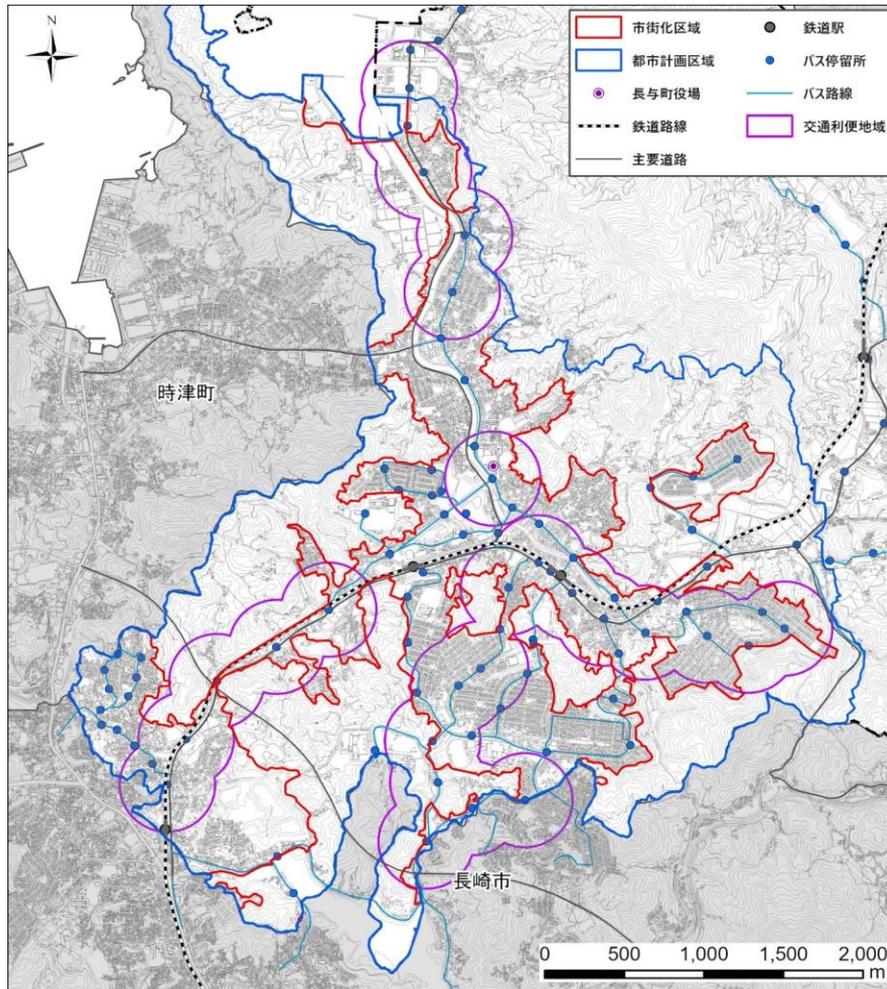


4 誘導区域の検討

(2) 都市機能誘導区域 (素案) の作成

③ 交通利便性の高い区域

- 1日30本以上の運行頻度の鉄道駅及びバス停の徒歩圏



4 誘導区域の検討

(2) 都市機能誘導区域 (素案) の作成

■ 都市機能誘導区域 (素案)

