

立地適正化計画の基本方針(案)について



○ 第1回都市計画審議会が出された主な意見等

開催日時：平成28年6月29日（水） 14：00～16：30

開催場所：市役所本館3階 第1委員会室

出席者：委員9名中9名

説明内容：立地適正化計画制度の概要、都市構造の調査分析結果（概要）
南口周辺整備の概要、計画策定スケジュール

<主な意見・質問>

- 今後、調整区域がどうなっていくか不安である。コンビニも撤退していく一方で、自然や景観が素晴らしい地域でもある。観光施策等と連携した広がりを見せて、発展性のある、若者が戻ってくる調整区域のあり方を位置付けてもらいたい。
- 高齢化が進展する中において、例えば配食サービスを受けたくても介護保険制度だけではカバーしきれない部分がある。公共交通なども同時に進めていかなければならない。
- 駅前に病院を整備する理由のひとつに、市内の交通結節点であることが挙げられているが、駅に行くまで時間がかかっている現状では説得力がないのではないかと？
→野洲駅へのバス利便性向上は、課題として取り組んでいく。
- 都市計画税の議論があった際に、市街化区域と調整区域の線引きができていないために、都市計画税を課税できないという話があったと記憶しているが、どうなのか？
→線引きはされている。ただ調整区域であっても、市街化区域と変わらない整備がされているエリアもあり、課税に対して不公平だという反対意見があったものである。

1. 基本方針の位置づけ

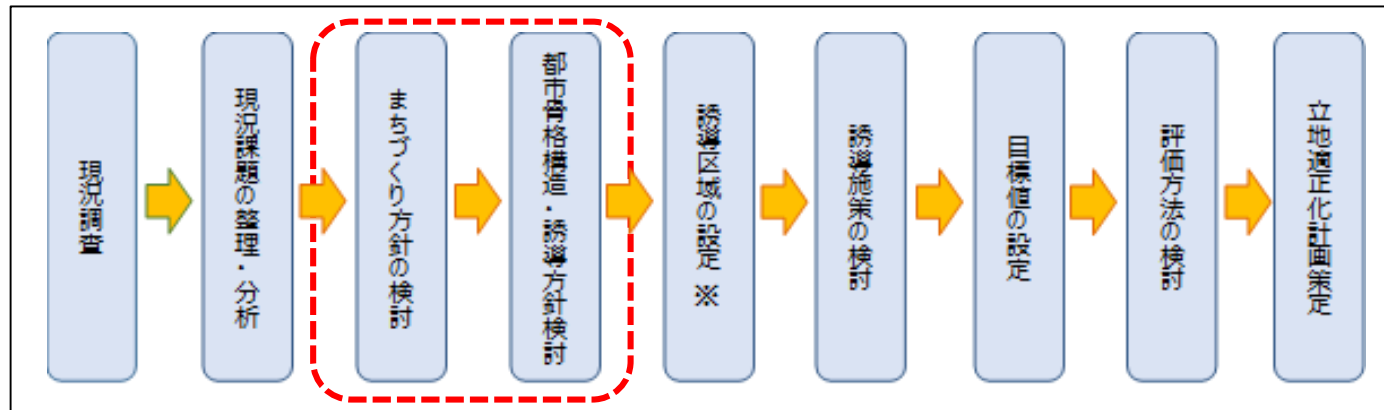
住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針(法81② i)
→ 都市計画マスタープランの一部とみなす。(法82)

将来(おおよそ20年後)の都市像を見据えて、

- ① どのようなまちづくりを目指すのか？
→ まちづくりの方針
- ② どこを都市の骨格(拠点と軸)にするのか？
→ 目指すべき都市の骨格構造
- ③ 都市が抱える課題をどのように解決するのか？
→ 課題解決のための施策・誘導方針

3つの視点で検討

(計画検討の大まかな流れ)



2. どのようなまちづくりを目指すのか？

○ 立地適正化計画を策定する意義

人口減少社会の到来を見据え、野洲に住みたい・住み続けたいと
思われる暮らしやすいまちづくりを進めていくための計画



上位計画の理念・目標等を具体化

【第1次野洲市総合計画(改訂版)】

めざすべき都市像

豊かな自然と歴史に恵まれたにぎわいとやすらぎのあるまち
～みんなが住みたい、住み続けたいと実感できるまちづくり～

【野洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略】

基本理念

野洲で安心・楽しく生涯が送れる“まち・ひと・しごと”づくり

【野洲市都市計画マスタープラン(改訂版)】

都市づくりの基本目標

- ①多様な主体の参画による協働の都市づくりを進めます
- ②誰もが暮らしやすい都市づくりを進めます
- ③魅力・活力ある都市づくりを進めます

○ 人口減少社会の到来 ～現状のまま推移した場合の平成52年(2040年)のまちの姿～

- 人口は、44,915人(H22比:1割減)
 - 1990年代前半(H2~H7)と同程度
 - 減少割合が大きな地域が一部あるものの、**市域全体で人口密度減少**
 - 高齢化率は、32.1%(H22比:12.1ポイント上昇)
 - **3人に1人が高齢者**
 - **現役世代(15~64歳)1.7人で1人の高齢者を支える人口構造**
- 〔 H2:高齢者1人に対して、現役世代6.6人
H22:高齢者1人に対して、現役世代3.2人 〕

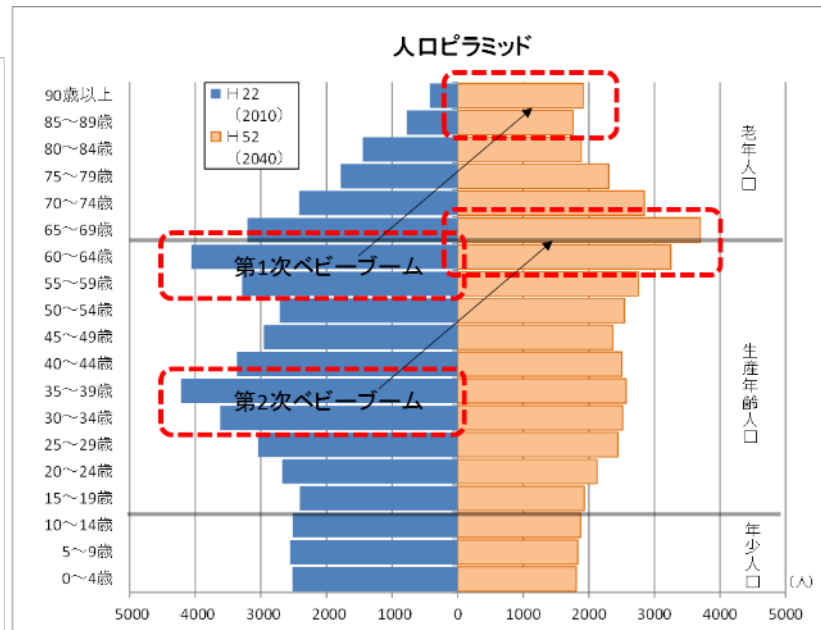
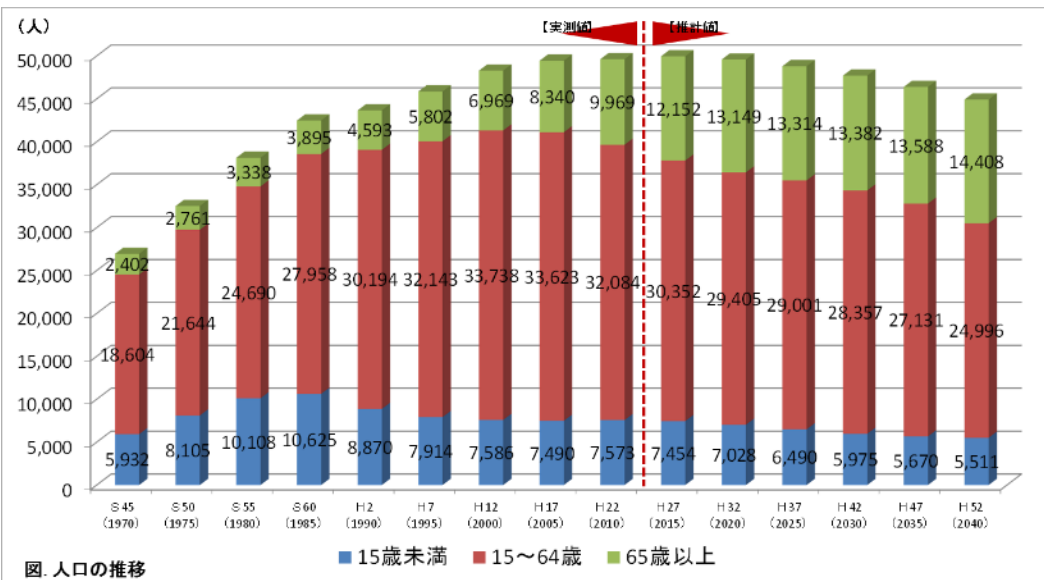


図. H22とH52の人口ピラミッド

● 地域別人口密度の推移

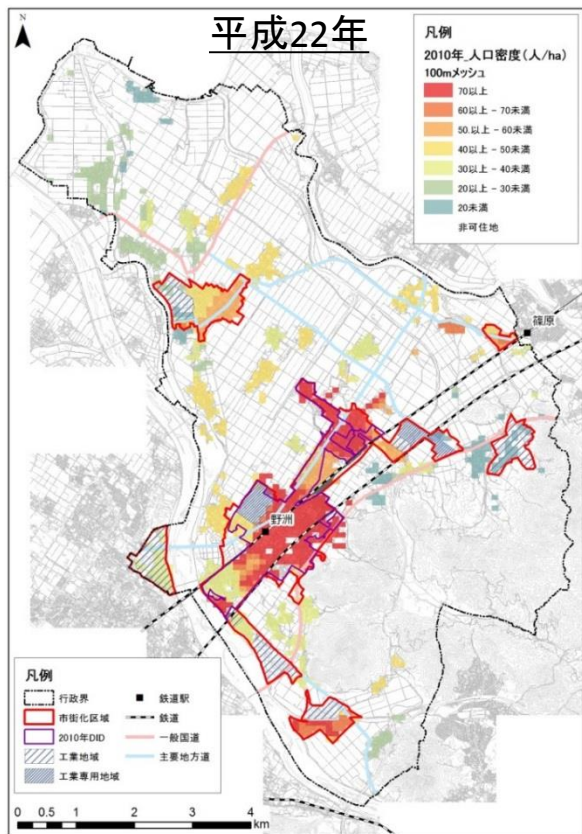


図. 人口密度 (平成22年)

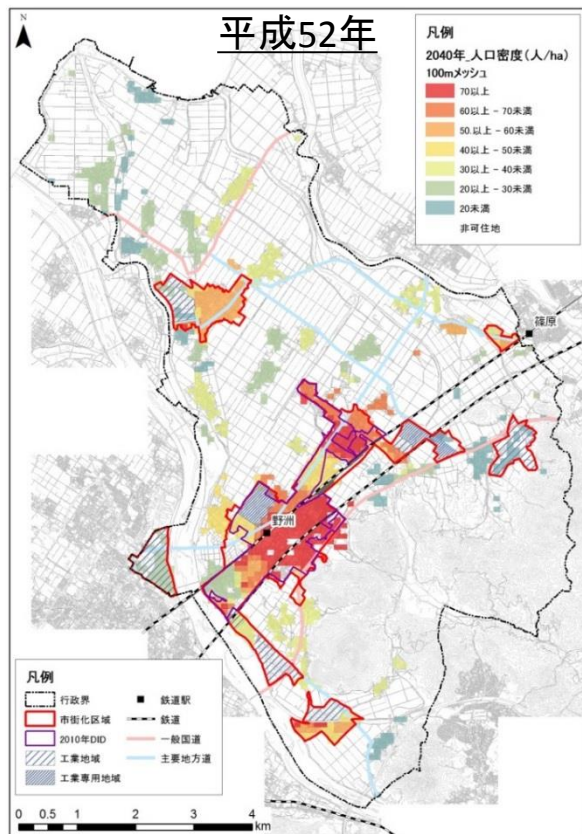


図. 人口密度 (平成52年)

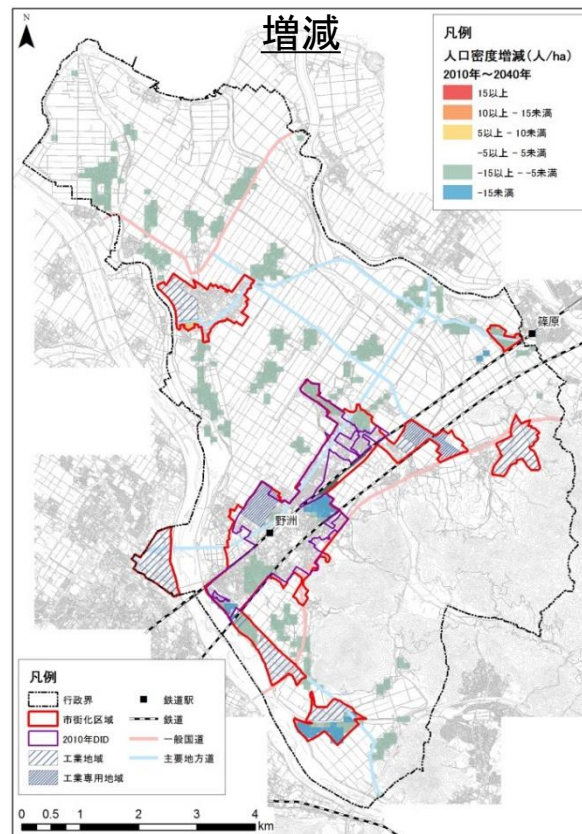


図. 人口密度の増減図 (平成52年ー平成22年)

- 平成52年には、市域全体で人口密度が減少するものの、高い水準を維持している。
市街化区域では、近江富士団地、大畑、栄などで人口密度の減少割合が大きい。
市街化調整区域では、全域的に人口密度が減少し、市街化区域に比べて人口の減少割合が大きい。

● 地域別高齢化率の推移

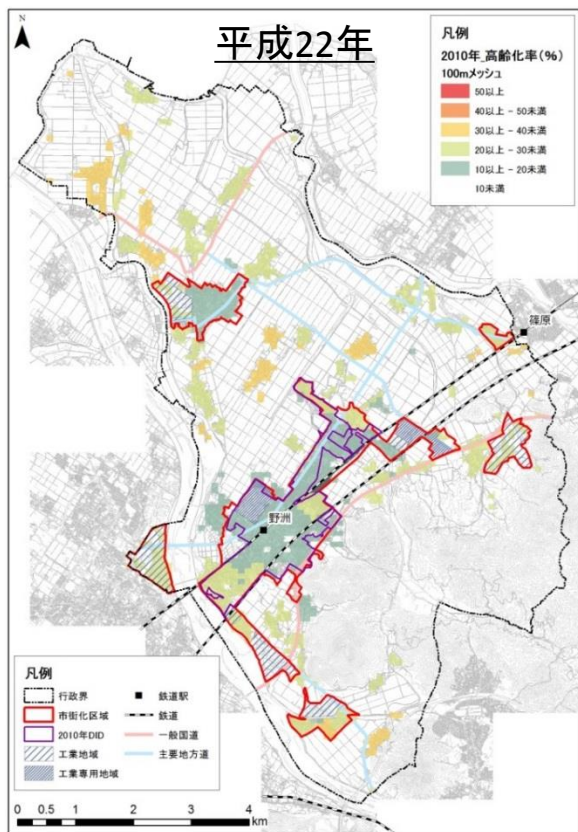


図. 高齢化率の分布 (平成22年)

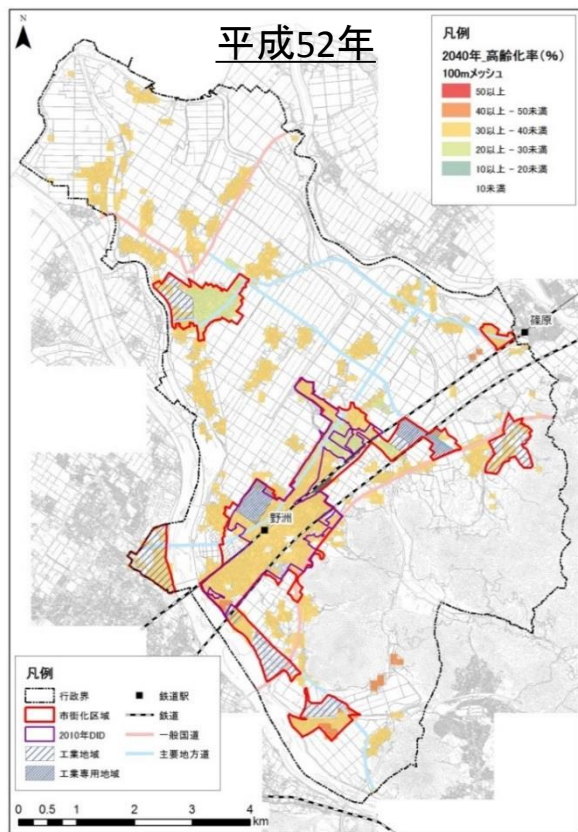


図. 高齢化率の分布 (平成52年)

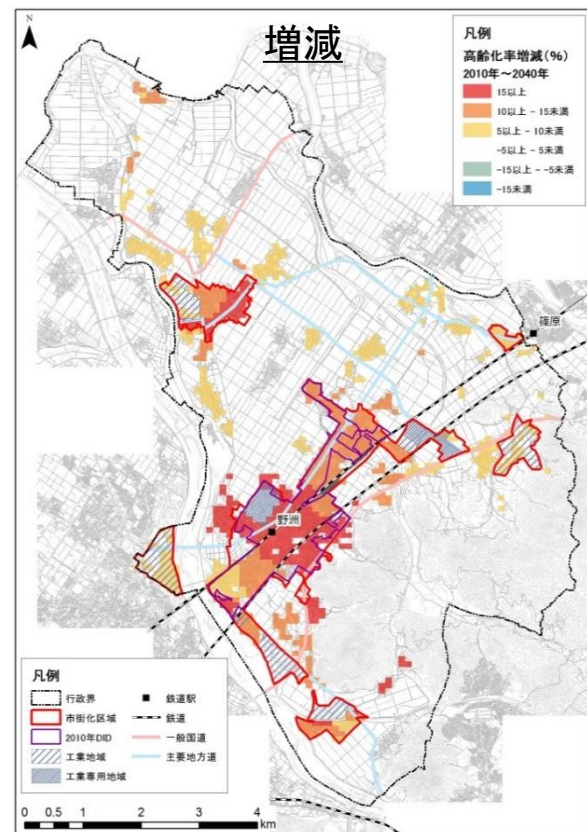


図. 高齢化率の増減図 (平成52年－平成22年)

● 平成52年には、ほぼ全域で高齢化率が30%を超える。
平成22年に高齢化率の低かった野洲学区・北野学区等を中心に高齢化率が大きく上昇

○ 暮らしやすいまちづくり

立地適正化計画制度が目指す「多極ネットワーク型コンパクトシティ」

日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する都市

- 医療・福祉施設、商業施設や住宅等がまとまって立地
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセス可能



野洲市の現状

『都市構造の評価に関するハンドブック』（国交省）に基づく評価結果

【日常生活サービス(医療、福祉、商業)】

- 日常生活サービス(医療、福祉、商業)のうち商業施設の徒歩圏人口カバー率のみが、地方都市の平均値を下回っている。
 - ✓ 市街化区域内であっても、**商業施設の空白地域が存在**
- 医療・福祉施設の徒歩圏人口カバー率は、地方都市の平均値を上回っている。
 - ✓ 一方で利用圏域平均人口密度は、地方都市の平均値を下回っている＝**人口密度の低い地域にも分散立地**

【公共交通】

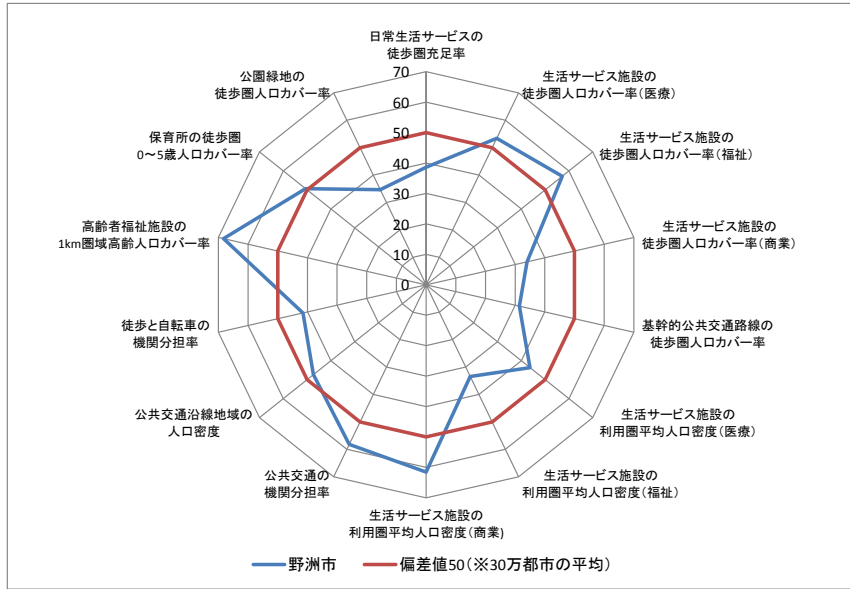
- 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率は、地方都市の平均を下回っている。
 - ✓ 基幹的公共交通路線(日30本以上の運行頻度)に該当するのは、**JR野洲駅及び篠原駅のみ**

※徒歩圏人口カバー率: 該当施設から半径800m圏域内人口を都市の総人口で除した数値

※利用圏平均人口密度: 該当施設の徒歩圏域における平均人口密度

※地方都市: 概ね人口30万人の都市

● 都市構造の評価及び主要な医療・福祉・商業施設の分布状況



評価軸	評価指標	単位	都市規模別平均値		野洲市	
			全国	地方都市(概ね30万)		
生活利便性	①日常生活サービスの徒歩圏充足率	%	43	30	23%	
	②生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療	%	85	76	81%
		福祉	%	79	73	84%
		商業	%	75	65	44%
	③基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	商業(+コンビニ等)	%	-	-	76%
		④公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	%	55	40	25%
	健康・福祉	⑤生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療	人/ha	39	20
福祉			人/ha	38	19	13
商業			人/ha	42	24	30
商業(+コンビニ等)			人/ha	-	-	16
⑥公共交通の機関分担率			%	14	8	9%
健康・福祉	⑦公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	35	16	15	
	⑧徒歩と自転車の機関分担率	%	30	28	23%	
	⑨高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	%	72	67	91%	
	⑩保育所の徒歩圏0~5歳人口カバー率	%	74	66	67%	
	⑪保育所・幼稚園の徒歩圏0~5歳人口カバー率	%	-	-	76%	
	⑫公園緑地の徒歩圏人口カバー率	%	83	71	49%	
	⑬市内公園の徒歩圏人口カバー率	%	-	-	98%	

※着色箇所は参考値

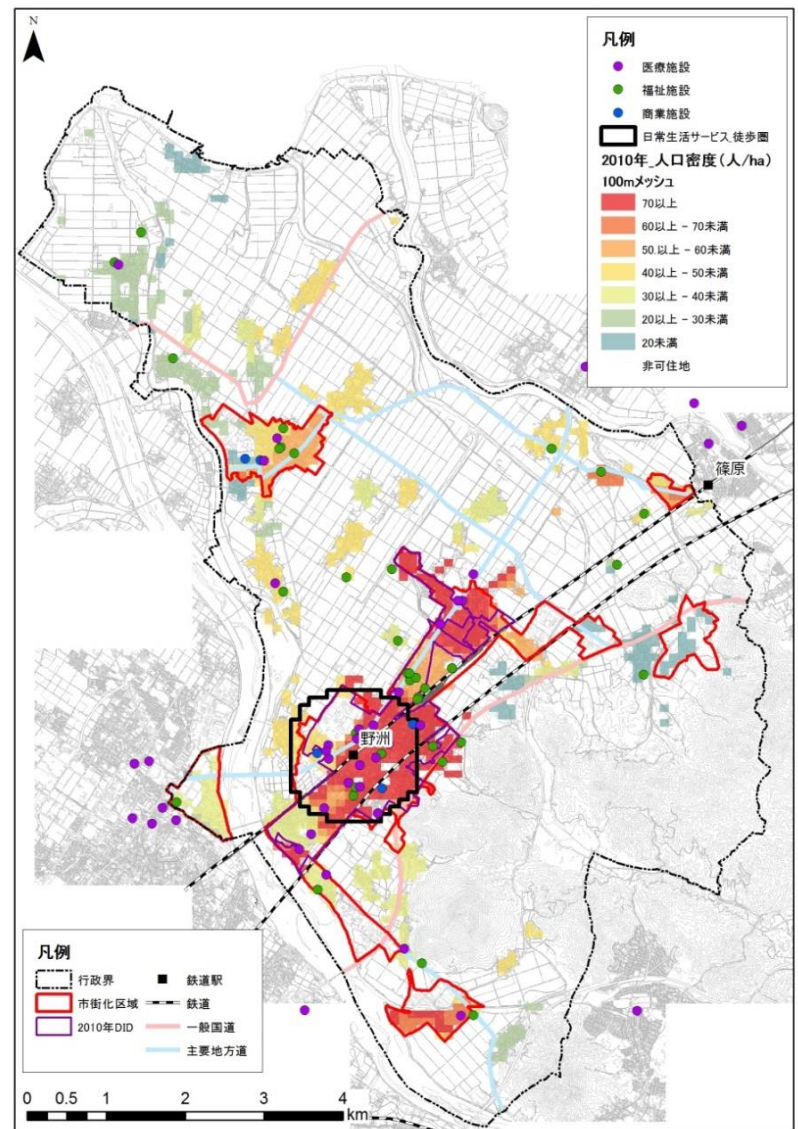


図. 主要な医療・福祉・商業施設の分布状況

● 生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率

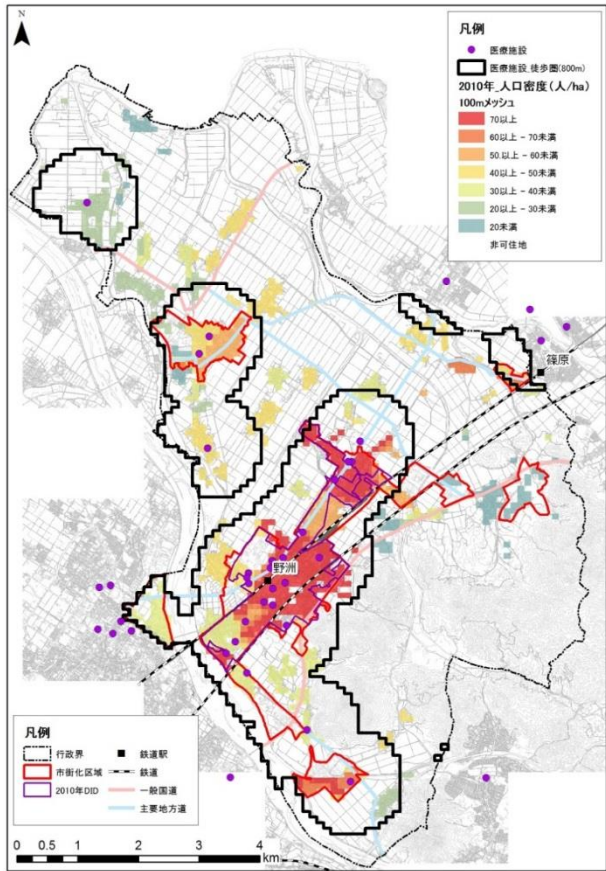


図. 医療施設の分布状況

医療施設: 内科又は外科を有する病院・診療所
 徒歩圏人口カバー率・・・81%

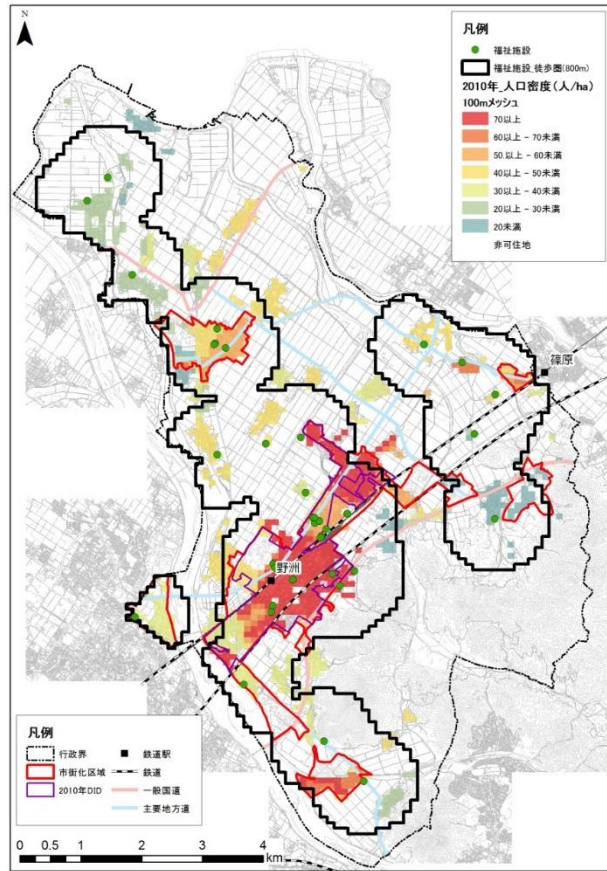


図. 福祉施設の分布状況

福祉施設: 通所系・訪問系施設
 及び小規模多機能施設
 徒歩圏人口カバー率・・・84%
 1km圏域内高齢人口カバー率・・・91%

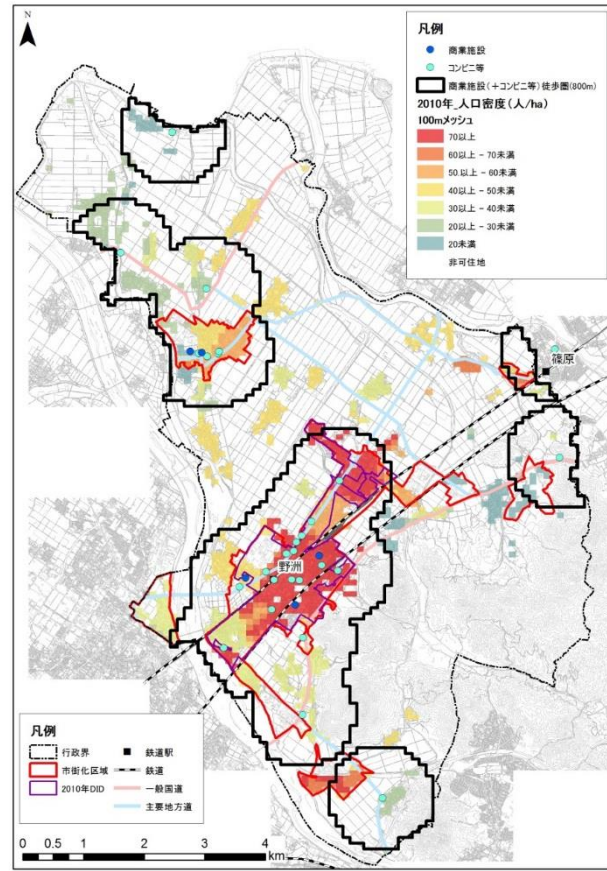


図. 商業施設(+コンビニ等)の分布状況

商業施設: 売場面積1,000㎡以上のスーパー等
 徒歩圏人口カバー率・・・44%
 上記+コンビニ、ドラッグストア、小規模スーパー
 徒歩圏人口カバー率・・・76%

● その他施設の徒歩圏人口カバー率

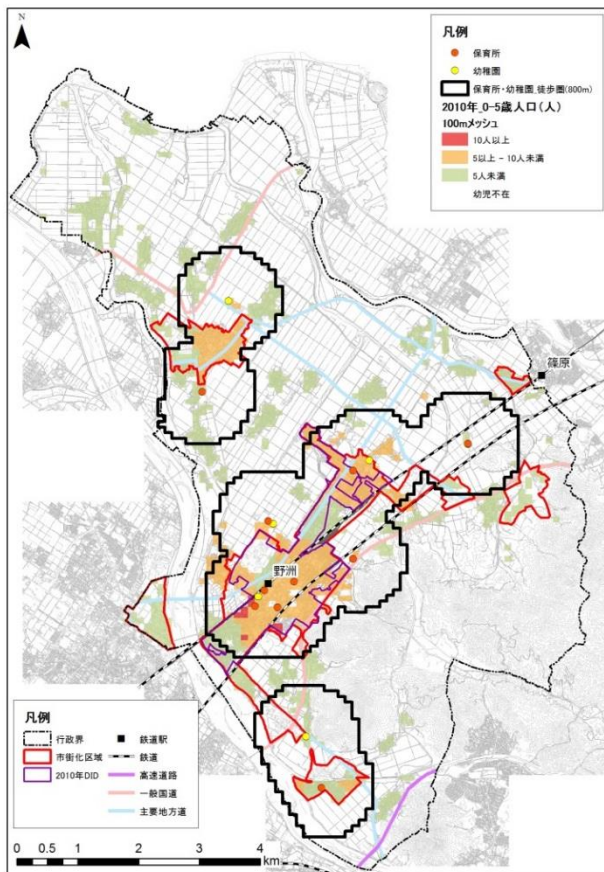


図. 保育所・幼稚園の分布状況

保育所
徒歩圏人口カバー率・・・67%
保育所+幼稚園
徒歩圏人口カバー率・・・76%

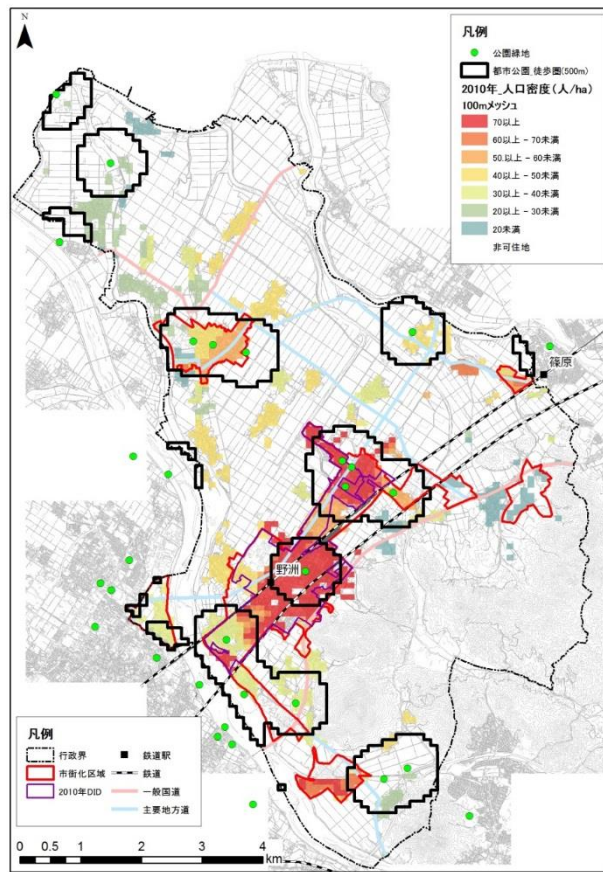


図. 公園緑地の分布状況

都市公園
徒歩圏人口カバー率・・・49%
上記+ふれあい公園+児童遊園+農村公園
徒歩圏人口カバー率・・・98%

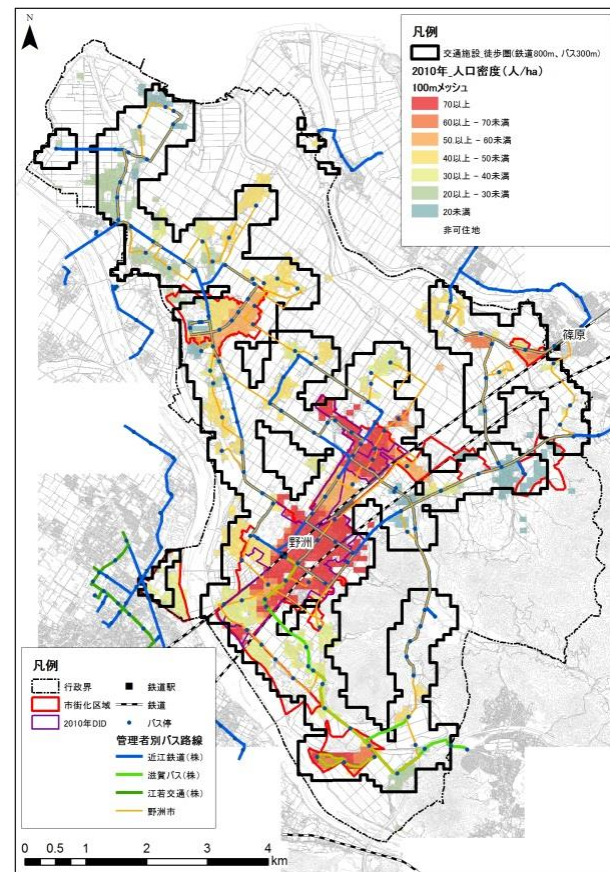


図. 公共交通路線の徒歩圏

基幹的公共交通路線(日30本以上の運行頻度)
徒歩圏人口カバー率・・・25%
公共交通路線(全て)
徒歩圏人口カバー率・・・95%

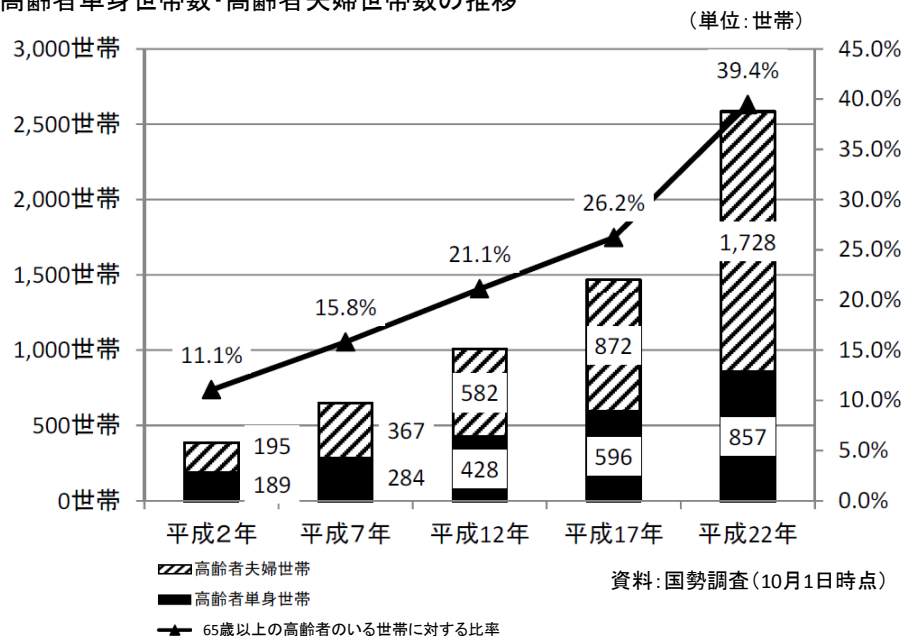
高齢者を取り巻く現状

(出典: 野洲市高齢者福祉計画・介護保険事業計画)

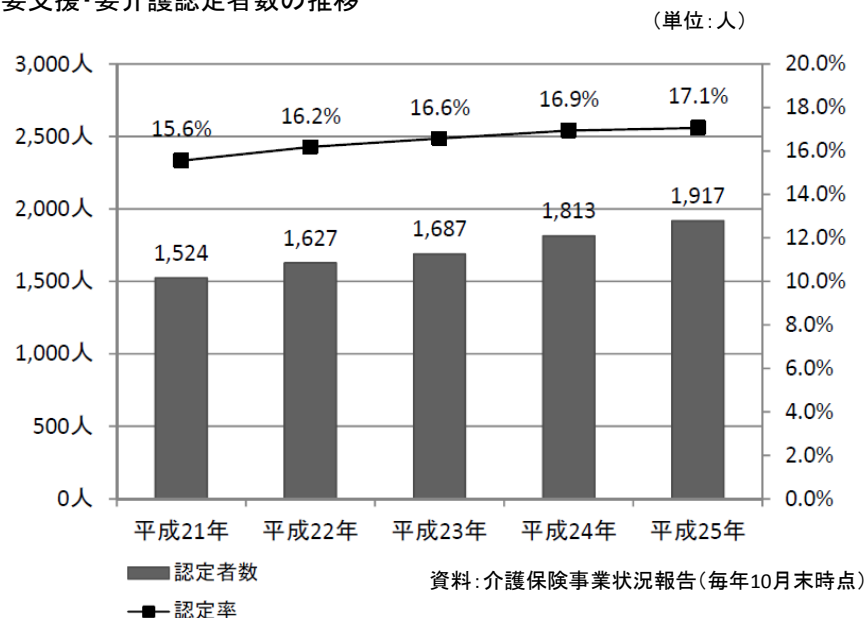
- 高齢化の進展に伴い、65歳以上の高齢者のいる世帯も増加
平成22年には6,554世帯(一般世帯に占める割合は37.5%)
- 高齢者単身世帯・高齢者夫婦世帯は、ともに著しい上昇傾向
平成22年には2,585世帯

- 要支援・要介護認定者数は、年々増加
平成25年は1,917人(対H21比: 約400人増)
- 認定率(第1号被保険者数に占める認定者数の割合)
平成25年は17.1%と上昇傾向

高齢者単身世帯数・高齢者夫婦世帯数の推移



要支援・要介護認定者数の推移

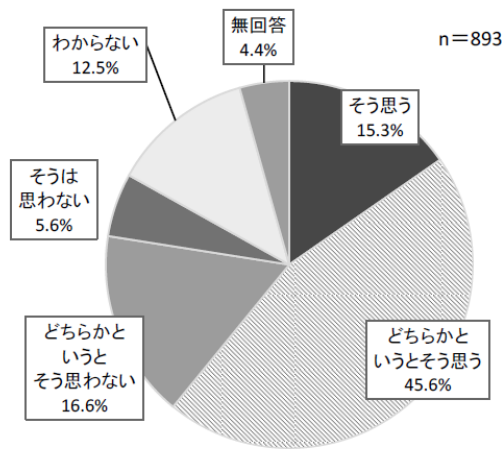


ニーズ調査から見た子育て環境について

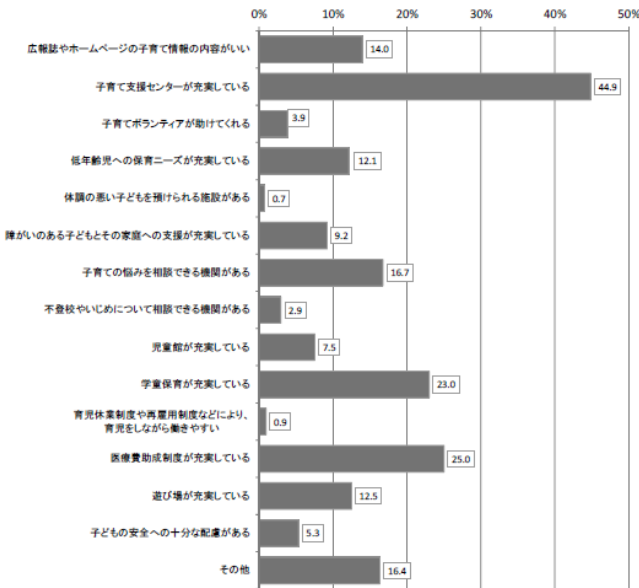
(出典:野洲市子ども・子育て支援事業計画)

- 就学前児童の保育ニーズや市の子育て支援への要望を調査するニーズ調査(H25.11月)
小学校4年生以下の児童のいる市内の世帯から2,000世帯を無作為抽出
893世帯分を回収(回収率44.7%)
- 「野洲市は、子育てしやすいまち」であると思う割合は、60.9%
その理由として、「子育て支援センターが充実している」が44.9%
- 一方で子育てしやすいと思わない理由として、「遊び場が充実していない」が61.1%

「野洲市は、子育てしやすいまち」であると思う割合

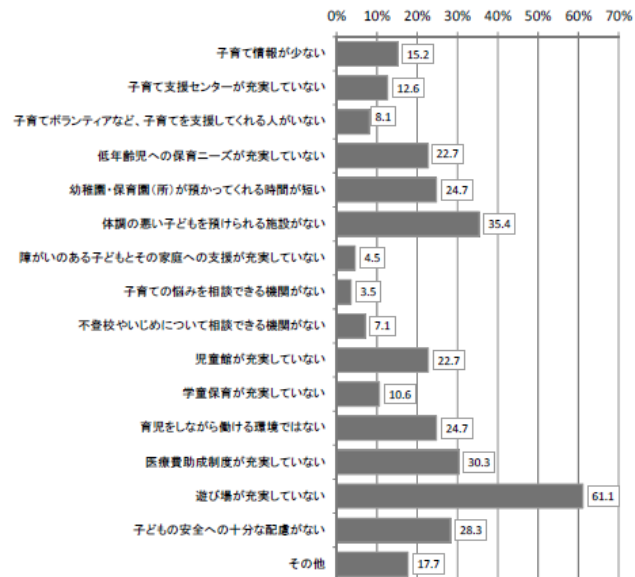


どんなところが子育てしやすいと感じるか



n=544

どんなところが子育てしにくいと感じるか



n=198

バスの運行頻度について

●北部合同庁舎～野洲駅へのバス路線

- 近江鉄道バス(吉川線)
「野洲市役所分庁舎前」～「野洲駅北口」行き
平日 15本 / 土・日祝 11本
所要時間 約15分(中主循環は20分)
- コミュニティバス(平日・土)
「市民サービスセンター」～「野洲駅(南口)」行き
(野洲病院、アルプラザ経由)
 - 祇王・中里コース
祇王経由...3本 所要時間 43分
(さざなみホール、北中学校、野洲図書館)
八夫経由...3本 所要時間 30分
(総合体育館、野洲図書館)
 - 中央循環コース
八夫経由...3本 所要時間 42分
(総合体育館、野洲図書館、五之里)
比江経由...2本 所要時間 27分
 - あやめコース
比江経由...4本 所要時間 27分

時刻表(平日)

6時	23			
7時	04	20	35	54
8時	15	30	31	42
9時	11	13		
10時	13	28	52	
11時				43 59
12時	52			
13時	23		23	
14時	02	13		
15時	29		30	42
16時	01			
17時	13	15		
18時	02			
19時	00			
20時				
21時	00			

30本/日

(凡例)

赤	近江鉄道バス 所要時間15～20分
水色	コミュニティバス 所要時間27～30分
藍色	コミュニティバス 所要時間42～43分

3. どこを都市の骨格にするのか？

「都市の骨格」・・・拠点と交通軸

人口の集積状況、主要な公共交通路線、都市機能施設、公共施設の配置等を元に「中心拠点」「地域/生活拠点」「基幹的な公共交通軸」を設定

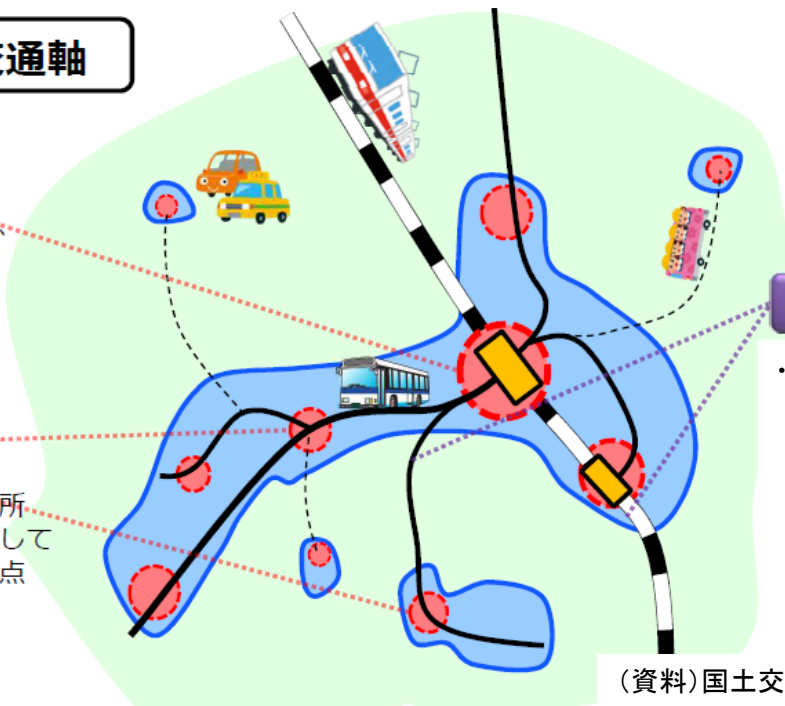
主要拠点と基幹的な公共交通軸

中心拠点

- ・市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点

地域/生活拠点

- ・地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点



基幹的な公共交通軸

- ・中心拠点を中心に地域/生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準が確保される見通しの公共交通が運行する軸

(資料)国土交通省 立地適正化計画作成の手引き

○本市における都市の拠点と交通軸のあり方

- ・国が示す「都市の骨格」に関する考え方を踏まえ、本市における都市の拠点と交通軸のあり方を整理

	基本的なあり方
拠 点	<ul style="list-style-type: none">・将来的に人口密度が維持されるとともに、生活サービス施設がすでに集積している、もしくは将来的に集積が見込まれる場所を拠点として位置づける。<ul style="list-style-type: none">→特に基幹的公共交通路線（JR東海道線）の結節点（駅）となっている場所は本市の中心的な役割を担う拠点とする。→基幹交通インフラ整備に伴い、都市の新たなポテンシャルを生み出す可能性がある場所については、将来的に状況に応じて拠点として位置づける。
交通軸	<ul style="list-style-type: none">・周辺市町へのアクセスが可能な広域的な道路（公共交通路線含む）を広域連携を担う交通軸として位置づける。・市内の各拠点、居住地域を結ぶ主要な道路（公共交通路線含む）を地域間連携を担う交通軸として位置づける。

● 交通施設の整備方針

交通施設整備の基本目標
(野洲市都市計画マスタープラン)

- 都市の一体性と地域の活力を生みだす交通施設整備をめざします
- 安全・安心、快適に利用できる人に優しい交通施設整備をめざします
- 地域の個性を生かした、魅力ある交通施設整備をめざします

主な交通施設の整備

○都市計画道路大津湖南幹線
・今後のまちづくりの根幹をなす道路であり、近江八幡守山線の渋滞緩和はもとより、住宅地内の交通の分散化による交通事故の軽減や周辺の土地利用に経済的かつ社会的な波及効果をもたらす計画

○国道8号野洲栗東バイパス
・慢性的な交通混雑・交通事故の増加、沿道の環境悪化の解消とともに、地域の経済活動や市民生活の改善と活性化等を図る計画

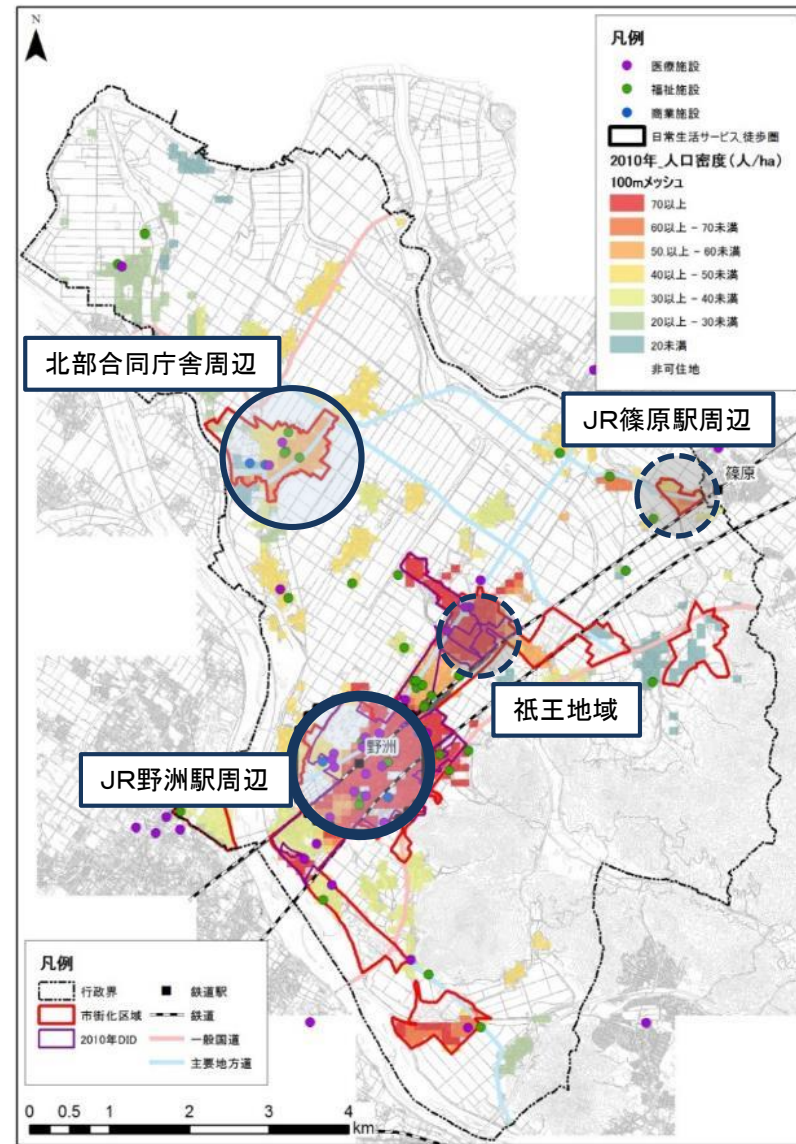
○新駅設置
・JR野洲駅とJR篠原駅の2駅間においては、新たな地域拠点の整備に併せた新駅設置を関係機関に要請



図. 交通施設整備方針図

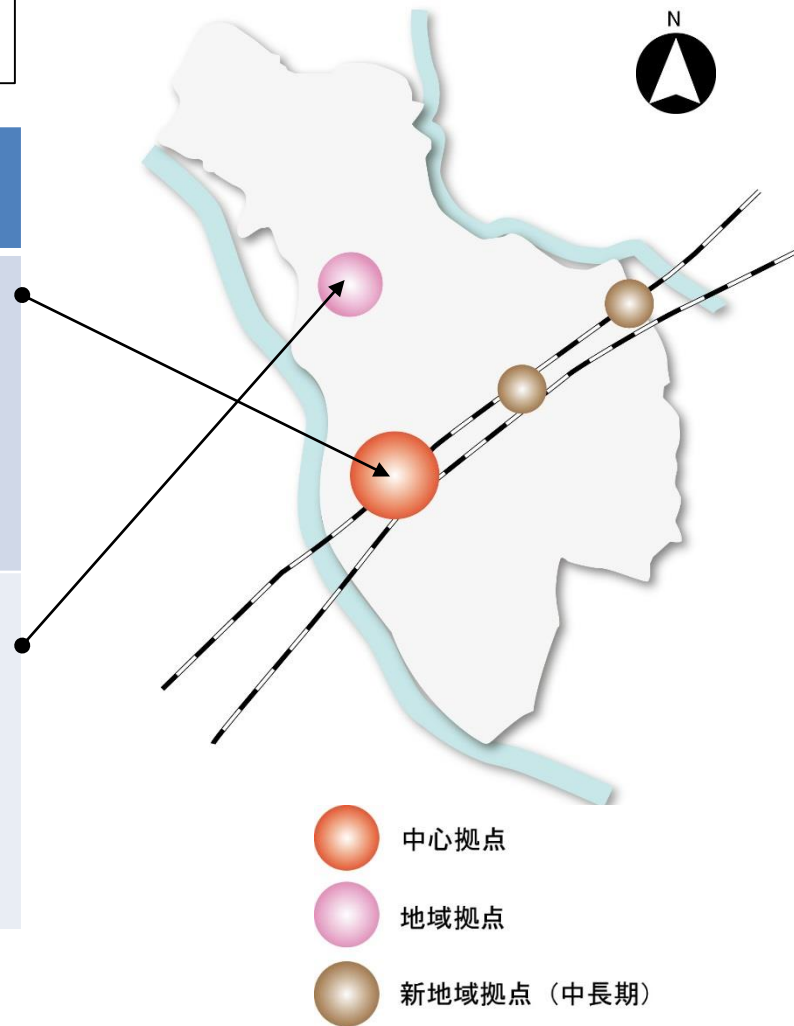
●拠点の検討

拠点候補	現状及び今後の動向
JR野洲駅 周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所のほか、生活サービス施設が多く集積している。 ・将来的にも人口密度は高い水準で維持される。 ・基幹的公共道路線(JR)と市内バス路線の結節点である。 ・にぎわいの創出と安心・安全のため、駅前広場及び駅周辺整備を推進している。
北部合同庁舎周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・市域北部の中心地として、北部合同庁舎のほか、生活サービス施設が集積している。 ・将来的に人口密度は一定維持される。 ・都市計画道路大津湖南幹線の整備に合わせ、沿道サービス機能及び居住機能の適切な確保が求められる。
祇王地域	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺の市街化調整区域には文教、福祉施設が立地している一方で、商業施設(スーパー)は立地していない。 ・将来的にも人口密度は高い水準で維持される。 ・市域のほぼ中央に位置し、JR野洲駅や北部合同庁舎へのアクセス性に優れている。 ・新駅設置に合わせた、生活サービス施設及び居住の誘導など新都市拠点の形成が求められる。
JR篠原駅 周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・将来的に人口密度は一定維持される。 ・基幹的公共道路線(JR)の篠原駅に隣接している。 ・篠原駅の橋上化と連動した公共交通の利便性の充実とともに、周辺部に新たな市街地の整備が求められる。



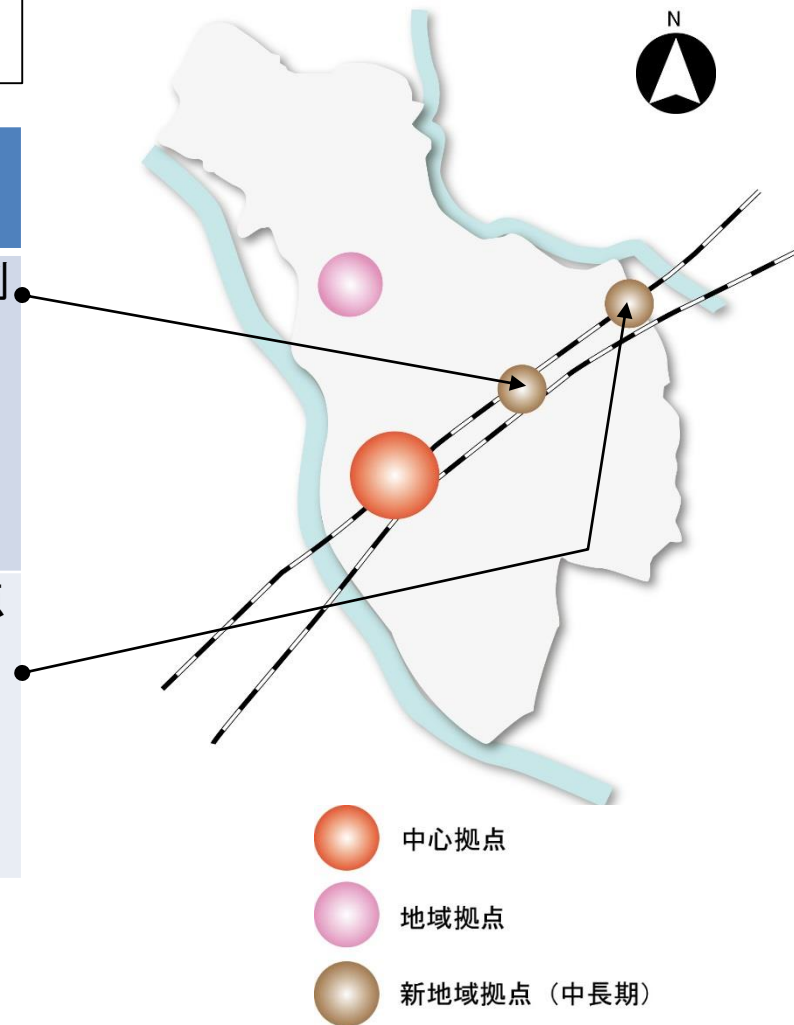
◆ 拠点の考え方

分類	拠点の考え方	都市マスでの位置づけ
中心拠点	・JR野洲駅周辺は、行政、文化、商業・業務・サービス機能の集積を活かし、市の魅力が発信される中心拠点として位置づける。	南部市街地拠点
地域拠点	・北部合同庁舎周辺は、市域北部の中心地として、行政、文化、商業・サービス機能の集積を活かし、地域住民の生活を支援する機能の維持を図る地域拠点として位置づける。	北部市街地拠点



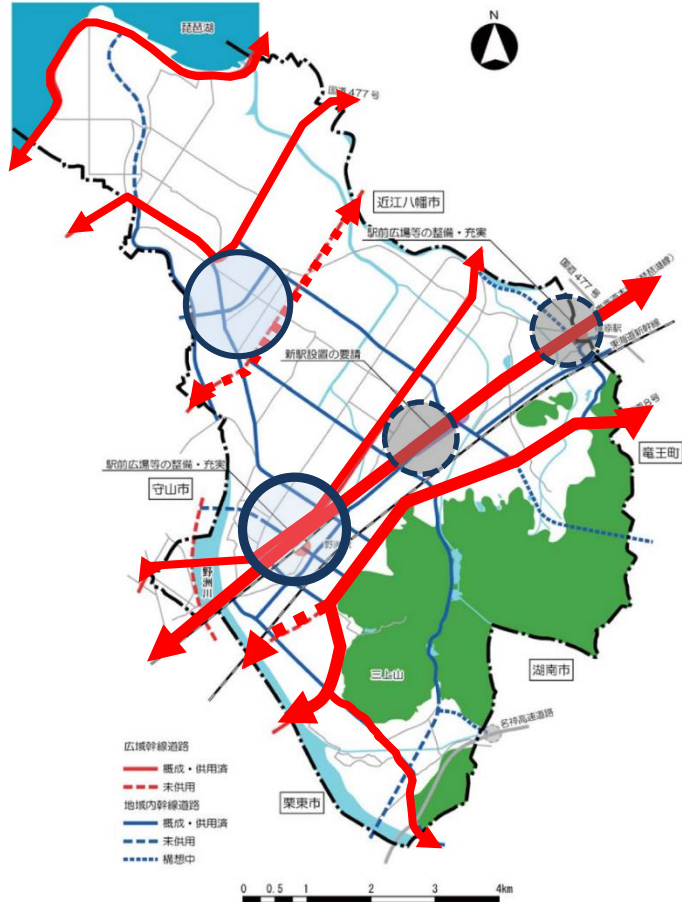
◆ 中長期段階での新拠点整備の考え方

分類	拠点の考え方	都市マスでの位置づけ
新地域拠点 (予定地)	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅設置計画地周辺は、市域のほぼ中央に位置し文教・福祉施設等が立地する特性を活かし、情報交流と創造の拠点として、新たな地域拠点整備の検討を中長期的に進めていく。 	情報交流・創造拠点
	<ul style="list-style-type: none"> ・JR篠原駅周辺は、市域東部からの玄関口となる交通拠点であり、近江八幡市や竜王町と連携しつつ、新たな地域拠点整備の検討を中長期的に進めていく。 	東部交通拠点

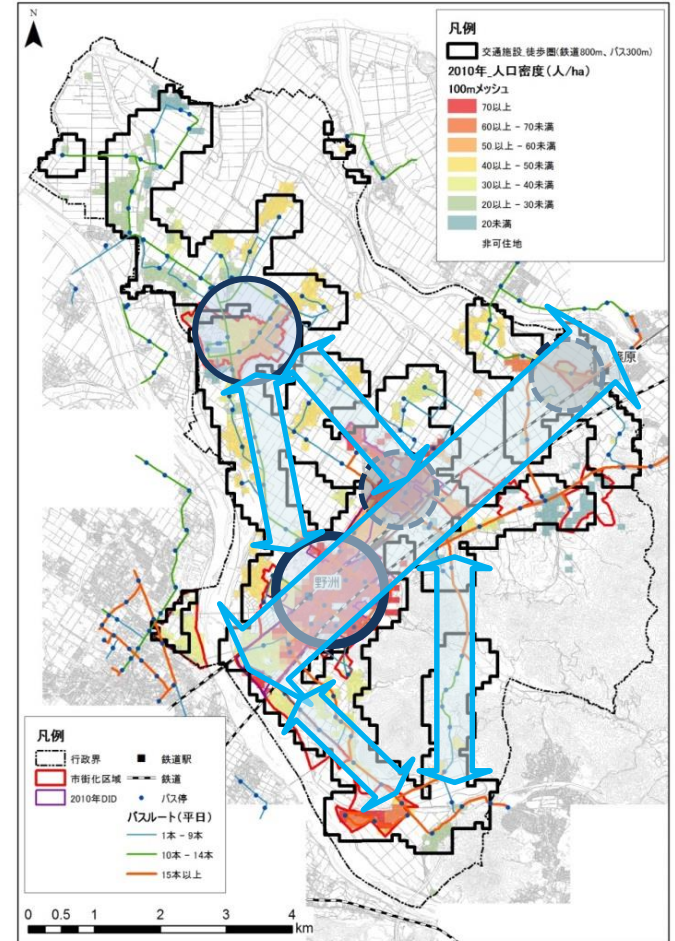


●交通軸の検討

- ・JR東海道本線のほか、国道8号等の東西軸を中心とする広域幹線道路については、広域的な連携強化を担う軸として位置づけ
- ・上記以外の幹線道路は、都市の骨格を形成する地域間の連携を担う軸として位置づけ

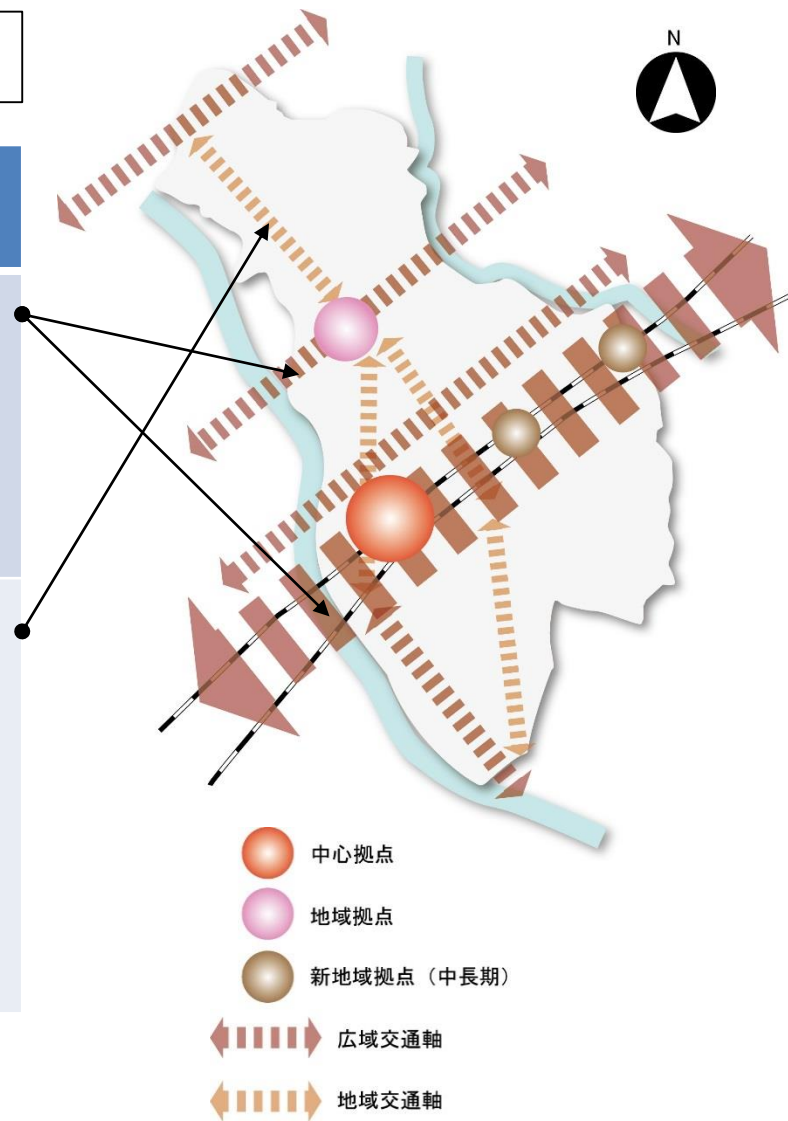


- ・拠点間及び居住地を結ぶ公共交通路線について、地域間連携を担う軸としての役割(公共交通路線のサービス水準の充実)が求められる。



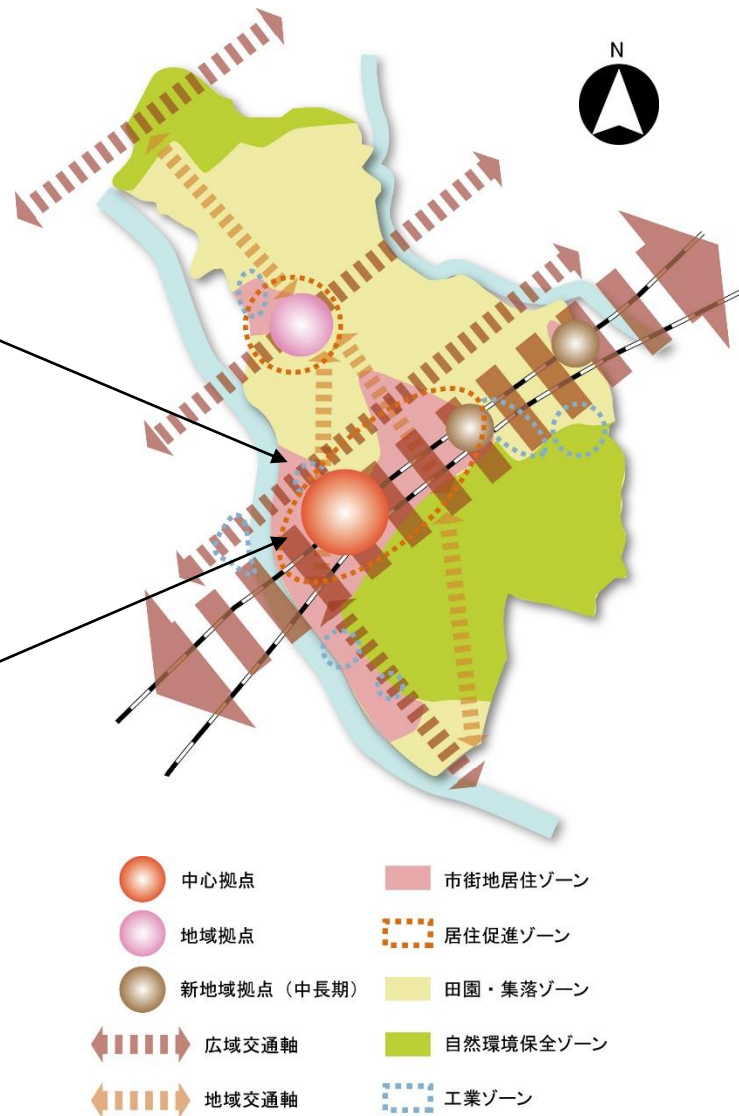
◆ 交通軸の考え方

分類	交通軸の考え方	都市マスでの位置づけ
広域交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・JR線及び国道8号、同バイパス、都市計画道路大津湖南幹線など、周辺市町と連絡する主な道路ネットワークを広域交通軸として位置づけ、広域連携を強化する。 	国土連携軸 又は 地域連携軸
地域交通軸	<ul style="list-style-type: none"> ・都市の骨格を形成する、主な道路ネットワークを地域交通軸として位置づける。 ・特に拠点間及び居住地を結ぶ交通軸については、公共交通路線のサービス水準の充実を図る。 	地域連携軸 又は 交流連携軸



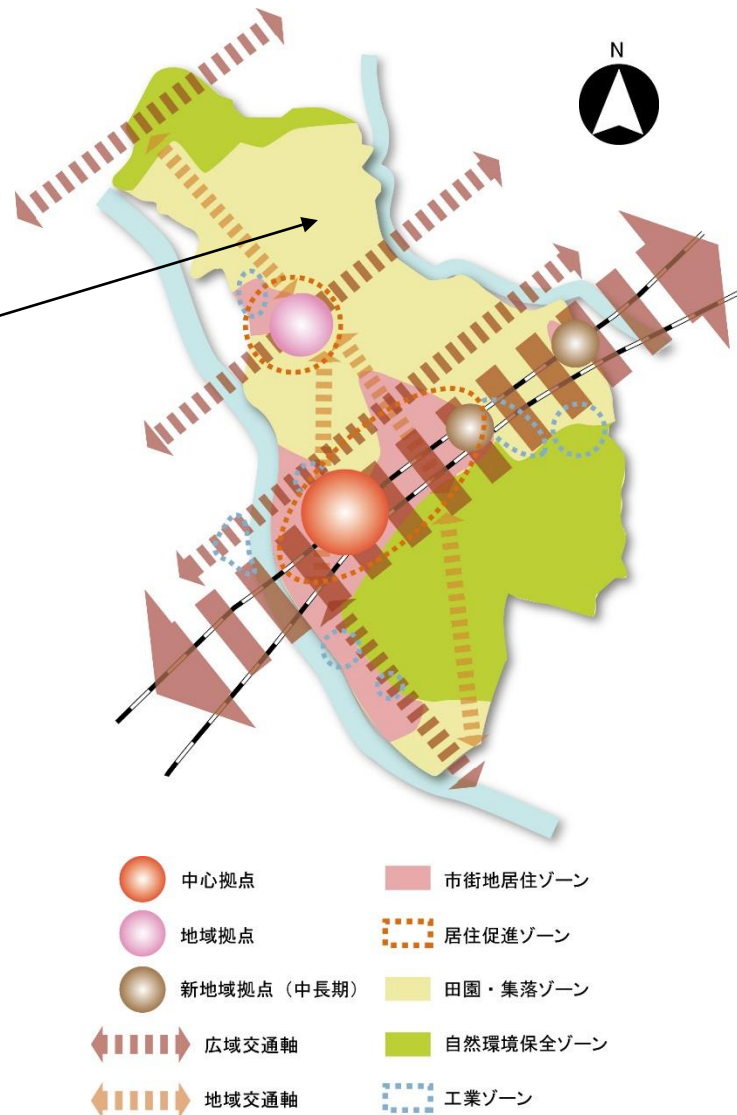
◆ 居住ゾーン(市街化区域内)の考え方

分類	居住ゾーンの考え方	都市マスでの位置づけ
市街地居住ゾーン	・住宅を中心とする市街地は、人口・都市基盤等の集積を活かした市街地居住ゾーンとして、低・未利用地等を活用しつつ、良好な住環境の維持・増進を図る。	市街地ゾーン
居住促進ゾーン	・中心拠点・地域拠点及びその周辺市街地については、都市機能や人口の集積、公共交通の利便性に優れた立地を活かし、若者・子育て層の吸引などまちなか居住を先導する居住促進ゾーンとして位置づける。	市街地ゾーン



◆ 居住ゾーン(市街化調整区域内)の考え方

分類	居住ゾーンの考え方	都市マスでの位置づけ
田園・集落ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域の既存宅地・集落地は、市街化を抑制する市街化調整区域の基本的性格を保持しつつ、地域コミュニティの維持に留意しながら、地域住民がうるおいとやすらぎを感じながら暮らせるまちづくりを図る。 ・なお市街化調整区域に広がる農地については、優良な農業生産基盤として保持するとともに、美しい田園景観の保全を図る。 	農業ゾーン

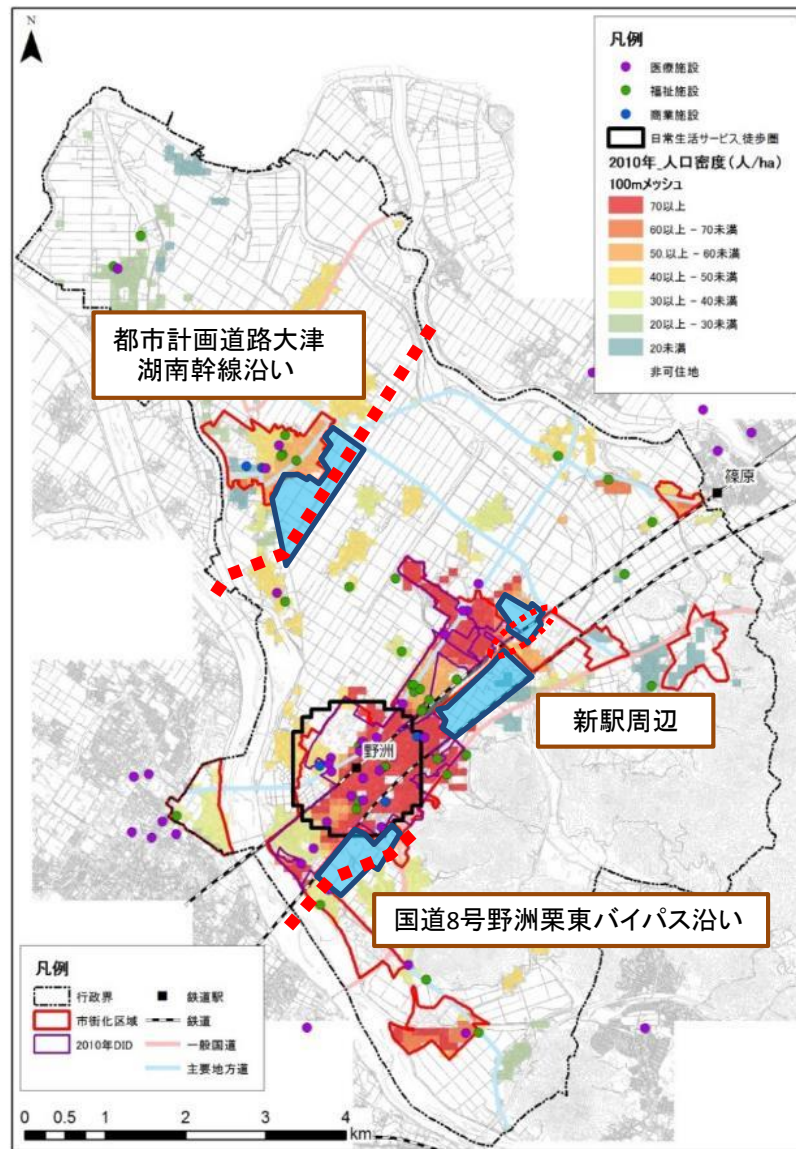


参考

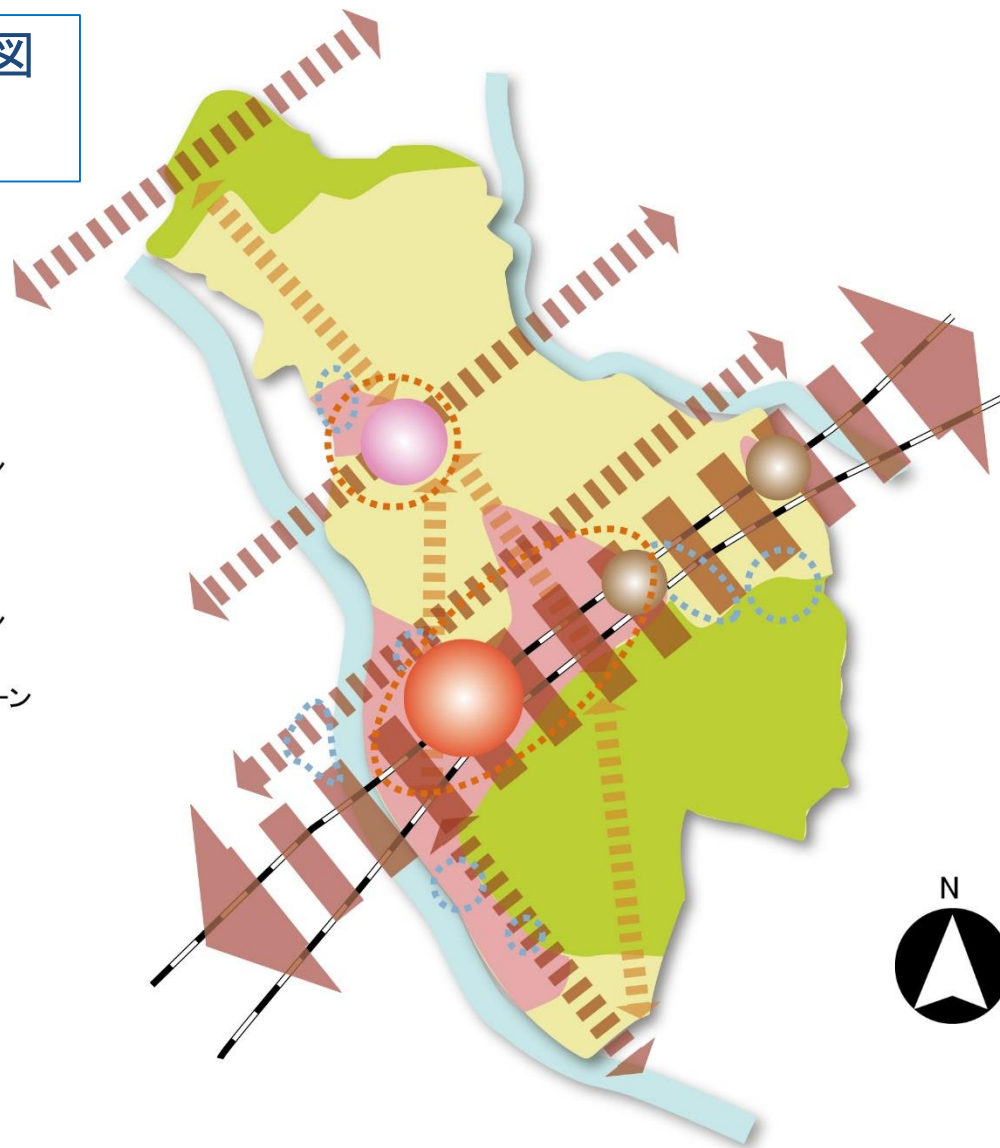
中長期的な居住ゾーン拡大の考え方

将来の基幹交通インフラ整備を活かし、中長期的に居住ゾーンの拡大(市街化区域拡大)を検討する地区として、下記の3地区が考えられる。

居住拡大が考えられるエリア	概要
都市計画道路大津湖南幹線沿い	・都市計画道路大津湖南幹線の整備に伴い、沿道に商業施設が立地し利便性が向上されることにより、将来的に居住ゾーンとしてのポテンシャルが高くなると考えられる。
国道8号野洲栗東バイパス沿い	・JR野洲駅から近いうえで、沿道に商業施設が立地し利便性が向上されることにより、将来的に若者・子育て世代等の居住ゾーンとしてのポテンシャルが高くなると考えられる。
新駅周辺(南北)	・新駅整備による交通利便性向上とともに、駅周辺(南北)に生活サービス施設が立地し利便性が向上されることにより、将来的に若者・子育て世代等の居住ゾーンとしてのポテンシャルが高くなると考えられる。









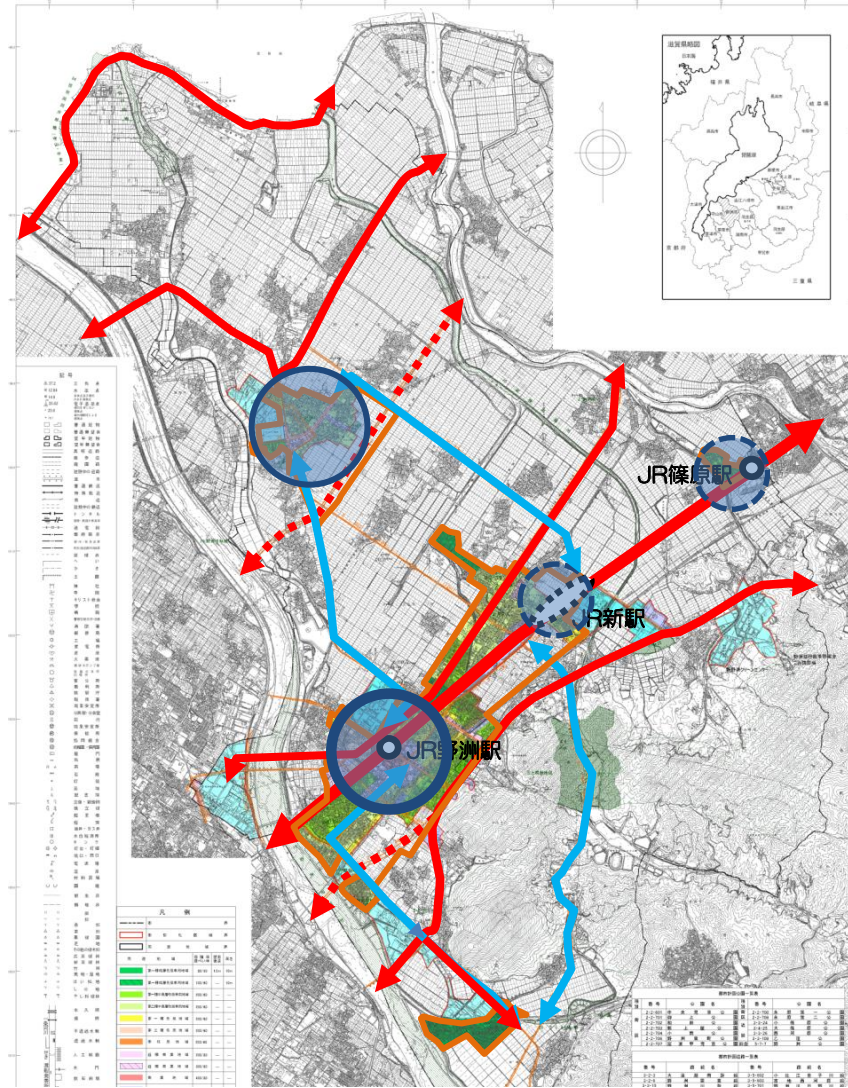
目指す将来の都市構造イメージ図 (総括図)



参考

目指すべき都市の将来構造図(素案) ～具体的イメージ(素案)～

-  中心拠点
-  地域拠点
-  新地域拠点(中長期)
-  広域交通軸
-  地域交通軸
-  市街地居住ゾーン



4. 都市が抱える課題をどのように解決するのか？

都市構造上の課題

1. 基幹道路を中心とした商業サービスの誘導
2. 既存住宅用地の住環境維持及び新たな住宅用地の確保
3. 災害等に対する安全性の確保
4. 野洲駅へのバス利便性の向上
5. 広域的な基幹交通インフラの整備

まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標

1. 野洲らしい産業振興により、「野洲で働きたい」と思えるまちづくり
2. うるおいとにぎわいのある快適な都市環境の確保により、「野洲に住みたい・行きたい」と思えるまちづくり
3. 結婚・出産への安心感のある社会を実現し、「野洲で結婚したい・子育てしたい」と思えるまちづくり
4. 健康で安らかに生涯を送れる社会を実現し、「野洲で住み続けたい」と思えるまちづくり

課題解決のための視点

- ◆ 多世代が交流しにぎわいを増幅できる拠点整備
- ◆ 災害に対する安全・安心の確保
- ◆ 高齢社会を踏まえた公共交通アクセスの強化
- ◆ 交通インフラ整備を活かした新たな住宅や雇用の確保

○ 重視すべきターゲット層についての考え方

◆ 若年層・子育て層の定着・吸引が重要

【野洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略での位置づけ】

○就職・結婚環境を整え、若者を中心とした人口流出の抑制を図る

- ・人口の社会減の解消に向けて、主な転出理由である就職・結婚について、市内で不安なく生活し続けることのできる環境を整えることが重要
- ・そのためには、子育て環境の充実、魅力ある住環境と住宅供給、安定した雇用の場の確保等を総合的に展開していくことが必要

○安心して出産・子育てができる社会づくりによる人口構成の再編を図る

- ・人口の自然減少の抑制を図り、長期的に年少人口・労働人口の割合の増加を図っていくためには、子育て支援への対応を図っていくことが重要

【第2次野洲市住生活基本計画策定に係る市民アンケート調査結果】(市内居住者3,500世帯に配布、回収率50%)

○「通勤・通学に便利」「日常生活に便利」が「現在地に住む理由」の主な要因となっており、特に、駅周辺地区(野洲、北野地区)で高い

- ・「現在地に住む理由」は、「生まれてから今の場所」が30%と最も多いが、「通勤・通学に便利」27%と「日常生活に便利」22%も多く、前回結果より増加している。
- ・駅周辺地区(野洲、北野地区)では、「通勤・通学に便利」が40%強、「日常生活に便利」が40%と高い。
- ・一方、中里や兵主地区では、「生まれてから今の場所」が60%前後と高い。

5. 立地適正化計画の基本方針(案)

“つながり”を軸とした 住みたい・住み続けたいと思えるまちづくり

～拠点周辺の高い利便性を活かした、にぎわい増幅のまちづくり～

◆ 多世代が交流しにぎわいを増幅できる拠点整備

多様な活動・交流の“つながり”

- 拠点への都市機能の誘導により、子どもから高齢者まで多世代が交流するにぎわいを創出する。
- 拠点周辺の利便性が高い地区に住みたい居住層の吸引や、まちなか居住の促進を図る。

◆ 災害に対する安全・安心の確保

居住継続への“つながり”

- 雨水対策事業等の推進により、安心して住み続けられる安全性の高い住宅用地を確保する。

◆ 高齢社会を踏まえた公共交通アクセスの強化

拠点と居住地との“つながり”

- 拠点間及び居住地を結ぶ公共交通アクセスの充実により、既存住宅地の利便性を向上させる。
- 車を利用しないひとも含めて、多くのひとが拠点地区を利用しやすく、公共交通の利用促進にもつながる環境づくりを図る。

◆ 交通インフラ整備を活かした新たな住宅や雇用の確保

未来の更なる活性化への“つながり”

- 広域的な基幹交通インフラの整備を活かしつつ、子育て層等を対象とした居住用地の拡充を図るとともに、工業用地の拡充による雇用の場の確保や、地域需要に対応した商業・サービス施設の立地誘導など、利便性の高い居住環境の拡充を図る。