

福山市立地適正化計画

2020 年（令和 2 年）4 月

福 山 市

ごあいさつ

私たちのまち福山市は、豊かな自然に恵まれ、先人たちのたゆまぬ努力と英知のもと、歴史や伝統といった地域資源を生かしながら、我が国を代表する企業の立地や高速交通基盤の整備などによって、備後地域の中核都市として着実に発展してきました。

しかし、少子高齢化による人口減少に加え、大都市圏への若者の流出により、地方都市の人口減少は、今後、急速に進むといわれており、本市も例外ではありません。



1人の高齢者を1人の現役世代が支える時代といわれる2050年頃の本市の人口は、東京オリンピックが開催された1960年代と同じ人口になるといわれています。

1960年代といえば、まだ、自家用車が普及しておらず、公共交通がネットワークする、歩いて暮らせるまちがそこにありました。

これからの少子高齢化時代においては、地域の人口規模に応じた都市機能が充実し、歩いて暮らせる新たなまちづくりを進めると共に、公共交通の利便性の向上を図ることで、日常生活に必要なサービスを受けることの出来るまちづくりが必要だと考えています。

この福山市立地適正化計画は、具体的、かつ、客観的なデータにより作成した、本市全域の人口推計図などを多数使用することで、地域ごとに異なる福山の現状と未来を、どなたでも理解していただけるよう作成しました。

本計画を、できるだけ早く、1人でも多くの市民の皆様にご覧いただき、これからのライフステージに応じた生活設計に生かしていただくこと、そして、地域で共有いただき、魅力あるまちづくりに活用していただけるよう取り組んでまいります。

また、本計画で使用している人口推計図などを基本に、人口減少に係る施策を展開すると共に、本市が現在、全力で推進している、福山駅前再生や福山城築城400年の取り組みの成果を地域へと波及させることで、20年、30年をかけて少子高齢化時代に即した、歩いて暮らせるまちをつくっていきたいと考えています。

市制施行100周年に続く、次の100年に向けて、活力と魅力に満ちた輝くまちづくりに取り組んで参りますので、市民の皆様の一層のご理解とご協力をお願い申し上げます。

2020年（令和2年）4月

福山市長 枝 広 直 幹

目 次

はじめに	1
第1章 背景と目的	2
1 我が国の現状	2
(1) 人口減少社会へ	2
(2) 総人口の約40%が65歳以上になる社会	3
(3) 地方都市への影響	4
(4) 人口減少に伴う市民生活の利便性の悪化	5
ア 生活関連サービス（医療・福祉・商業施設など）の衰退	5
イ 地域公共交通の撤退・縮小	6
ウ 行政サービス水準の低下	6
エ 地域コミュニティの機能低下	7
2 福山市の現状	8
(1) 市街地拡大の経過	8
(2) 人口減少社会の影響	9
ア 将来人口推計から見える懸念	9
イ 人口密度と地価の動向	16
ウ 公共交通サービスの低下	17
エ 地域コミュニティの機能低下	22
第2章 豊かさあふれる「ふるさと福山」の実現	24
1 国土づくりの理念・考え方	24
(1) 国土のグランドデザイン2050	24
(2) 広域連携（連携中枢都市圏）	25
2 少子高齢化，人口減少時代に求められる「まち」の姿	26
3 立地適正化計画とは	27
(1) これから進めるまちづくりの方向性	27
(2) 立地適正化計画の制度化	27
(3) 立地適正化計画の区域など	27
4 立地適正化計画の作成	29
(1) 立地適正化計画の位置づけ	29
(2) 立地適正化計画と都市マスタープランの関係	30

(3) 地域公共交通網形成計画との連携の考え方	32
第3章 基本的な方針	34
1 立地適正化計画の区域	34
2 立地適正化計画の期間	35
3 基本的な考え方	36
(1) 都市機能の立地と商圈人口	36
(2) 徒歩による顧客を対象とした都市機能の立地状況	39
(3) 2050年(令和32年)人口移動シミュレーション	42
ア 人口移動シミュレーションの必要性	42
イ 人口移動シミュレーションの設定条件	42
ウ 人口移動シミュレーション	44
(4) 500m商圈土地適性評価値平均置換処理	45
(5) 用途地域	47
第4章 居住誘導区域	48
1 区域指定の考え方	48
2 区域図	50
3 居住誘導区域想定エリアの表示	51
第5章 都市機能誘導区域	52
1 区域指定の考え方	52
2 区域図	54
3 都市機能誘導区域想定エリアの表示	64
第6章 誘導施設	66
1 誘導施設指定の考え方	66
2 誘導施設の指定	68
3 都市機能誘導区域ごとの誘導施設の指定	70
第7章 誘導施策	74
1 誘導施策の考え方	74

目 次

2 具体的な誘導施策	7 4
(1) 福山駅前の再生	7 4
(2) 駐車場配置適正化区域の検討	7 7
(3) 特定用途誘導地区の検討	7 8
(4) 市街化調整区域における50戸連たん制度の廃止	7 9
(5) GISデータのオープンデータ化	8 0
(6) 高西丁卯新涯地区の整備	8 0
(7) 開発行為や建築行為に係る届出制度	8 2
(8) 誘導施設の休廃止に係る届出制度	8 3
第8章 目標値の設定	8 4
1 定量的な目標値の設定	8 4
(1) 居住の誘導に関するもの	8 4
(2) 都市機能の誘導に関するもの	8 4
(3) エリアの価値に関するもの	8 4
(4) 公共交通ネットワークに関するもの	8 5
資料編	8 6
用語集	9 8
福山市立地適正化計画（別冊） 都市機能誘導区域別カルテ	別冊

本文中で*印がついている語句は、巻末の用語集に解説を記載しています。

我が国では、第二次世界大戦の戦災復興から高度経済成長期を通じて人口が急激に増加してきました。また、それに伴う自家用車の普及により、自由な移動が可能となったことから、増大する人口の受け皿として郊外へ向けた宅地開発が盛んに行われ、都市は拡大を続けてきました。

しかし、近年の少子高齢化による人口減少に加え、若者の大都市圏への流出により、地方都市の人口減少は、さらに加速するといわれています。都市が拡大した状態で、人口減少が進行すると、都市全体の人口密度が低下し、一定の人口の上に成り立つ医療・福祉・商業・公共交通などの生活に欠かせないサービスの維持が困難になるおそれがあります。

さらに、大規模な医療・商業・文化施設など、都市の魅力を高める高次都市機能の持続も困難になると考えられ、こうしたまちの魅力、利便性の低下は、更なる人口の流出につながる懸念されます。

こうしたことから、本市では、2008年（平成20年）に、都市計画法（昭和43年法律第100号）に基づく「都市マスタープラン*」を改定し、中心市街地やその他の拠点を中心とした集約型のまちづくりを進めると共に、それらを公共交通網などのネットワークで相互に接続する「都市拠点集約型の都市構造」をめざすこととしてきました。

2014年（平成26年）には、都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）が改正され、生活に必要なサービス機能や高次都市機能が立地する区域、居住を促しそれを支える区域の形成を推進し、いつまでも住み続けられる地域づくりをめざす「立地適正化計画」を作成できることとなりました。

本市では、2016年度（平成28年度）に人口が減少していく将来の状況を、地理情報システム*（以下、「GIS」という。）を活用し地図上に具体的、かつ、客観的に表示した「福山市立地適正化計画基本方針」（以下、「基本方針」という。）を策定しました。2018年度（平成30年度）には、この基本方針に基づき、都市機能誘導区域として想定される17のエリアについて詳細を分析した「福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ」（以下、「地域別カルテ」という。）を作成しました。

人口減少による地価の変動により進む無秩序な都市のコンパクト化を、秩序あるものとするための考え方を示した、基本方針及び地域別カルテの内容を踏まえ、医療・福祉・商業・公共交通などの都市機能が適切に配置された多極ネットワーク型コンパクトシティの実現を図るため「福山市立地適正化計画」を作成します。

「福山市立地適正化計画」は市民の皆さまとともに一緒に取り組んでいく計画です。ライフステージに応じた生活設計や、人口減少などを見据えた企業の経営戦略にご活用いただくとともに、行政は地域特性に即した施策展開に活用していきます。こうした活動を、時間をかけて積み重ねていくことで、多極ネットワーク型コンパクトシティをめざします。

第1章 背景と目的

1 我が国の現状

(1) 人口減少社会へ

我が国は、第二次世界大戦により市街地の大部分を焼失しましたが、1945年（昭和20年）に終戦を迎え、翌年から戦災復興事業などに着手し、急速な復興を遂げました。

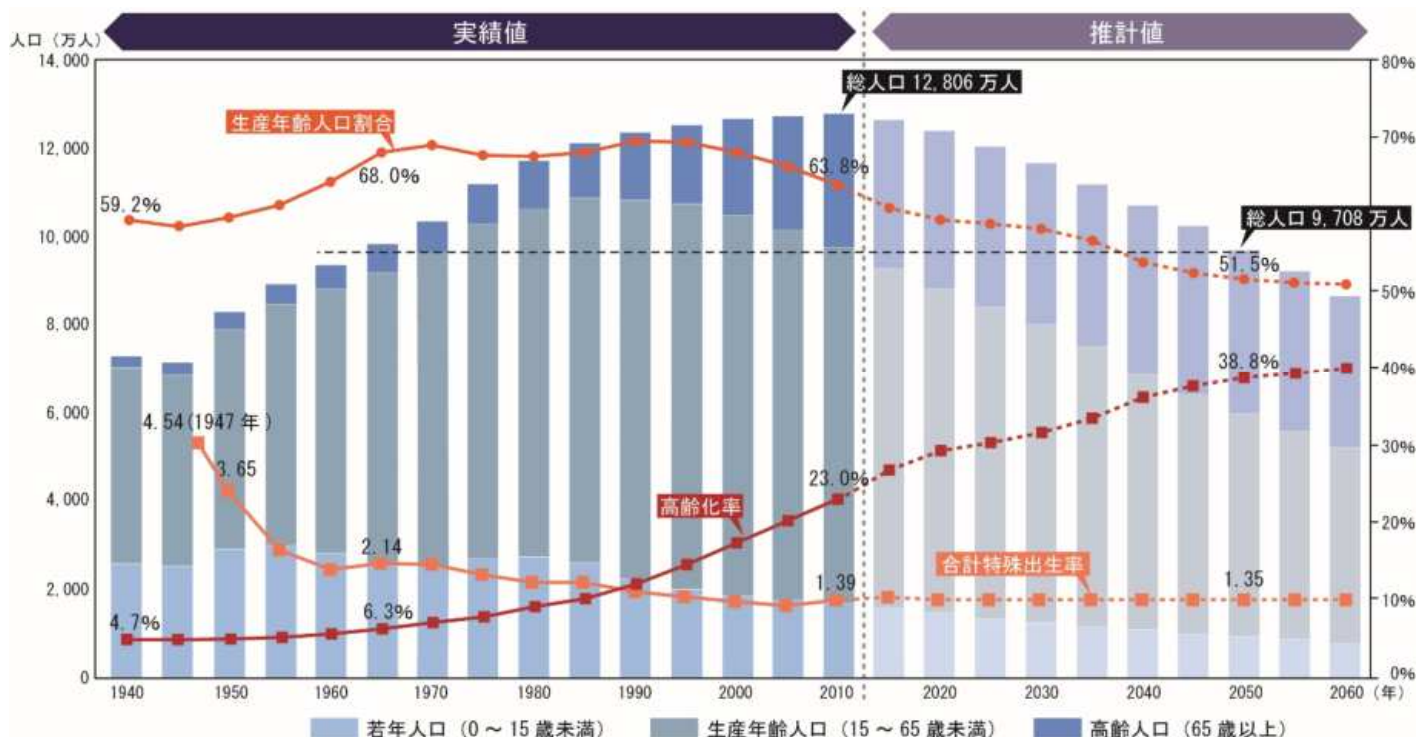
1970年代の高度経済成長期には、モータリゼーション*の進展により、自家用車が普及し、鉄道やバスなどの公共交通に制約されない自由な移動が可能となりました。

さらに、国民経済の発展に伴う税収の増加やインフレに伴う実質的な債務負担の減少を背景として、幹線道路網の整備や官民による大規模な住宅団地の開発が全国各地で進められ、都市は急速に拡大してきました。

終戦時に約7,200万人であった我が国の総人口は、1940年代後半の第1次ベビーブームを経て1960年代には1億人を突破しました。第1次ベビーブームで出生した世代が親になった1970年代前半には第2次ベビーブームが起こるなど、人口は増加の一途をたどってきました。（図1-1）

しかし、第2次ベビーブーム以降、合計特殊出生率*は徐々に減少を続け、2008年（平成20年）をピークに人口は減少に転じています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」という。）の推計によると、2050年（令和32年）には、総人口が約9,700万人まで減少する見込みとなっています。



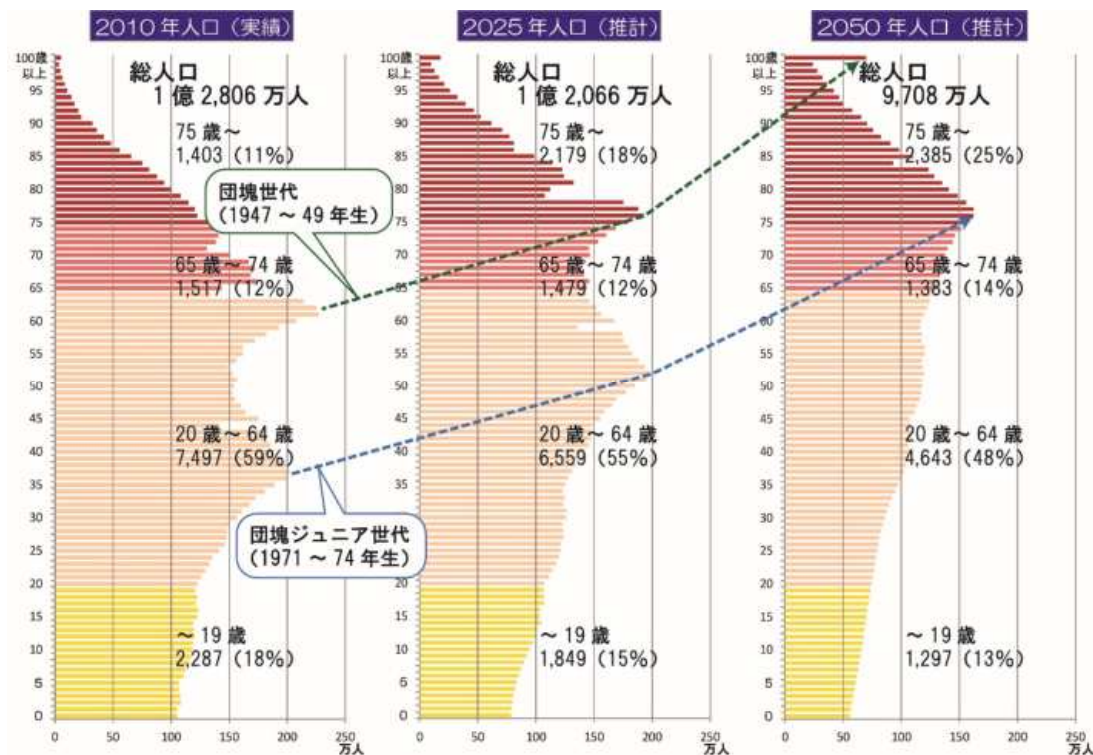
出典：国勢調査*、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」

図1-1 日本の人口推移

(2) 総人口の約40%が65歳以上になる社会

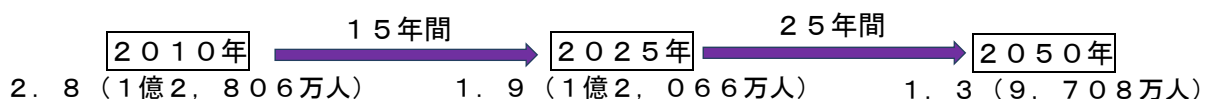
2025年（令和7年）には、我が国の高齢化率*が30%以上となる見込みであり、さらには、第1次ベビーブームに出生した、いわゆる団塊の世代の全てが75歳以上の後期高齢者となります。

また、2050年（令和32年）には、第2次ベビーブームに出生した団塊ジュニア世代の全てが65歳以上となり、高齢化率が約40%になると推計されています。（図1-2）これにより、2010年（平成22年）には高齢人口1人に対して生産年齢人口が2.8人であったものが、2025年（令和7年）には1.9人になり、2050年（令和32年）には、1.3人になるとされており、厳しい「肩車型社会」の到来が予想されています。（図1-3）



出典：国勢調査，国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」

図1-2 年齢別人口の推計



高齢社会白書（平成27年度版 内閣府）・総務省HPから作成

図1-3 15～65歳人口の65歳以上人口に対する比率（総人口）

第1章 背景と目的

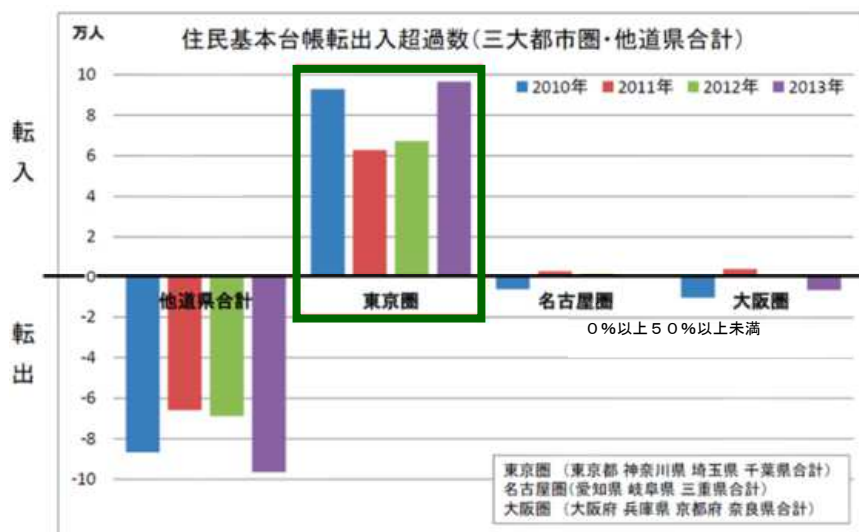
(3) 地方都市への影響

2014年(平成26年)5月の日本創成会議*において、若者が大都市(特に東京圏)へ流出することが、地方都市の人口減少を加速させると指摘されました。(図1-4)

地方都市から大都市への人口の転出超過が続けば、地方都市の若年人口及び生産年齢人口が減少するだけでなく、少子高齢化や地方の活力の低下に繋がることも想定されます。

さらに、同会議では2050年(令和32年)の時点で、人口が2010年(平成22年)の半数以下に減少する地域が全国で60%を超え、その内の1/3(全体の約20%)の地域では人が居住しなくなる可能性があるとしています。(図1-5)

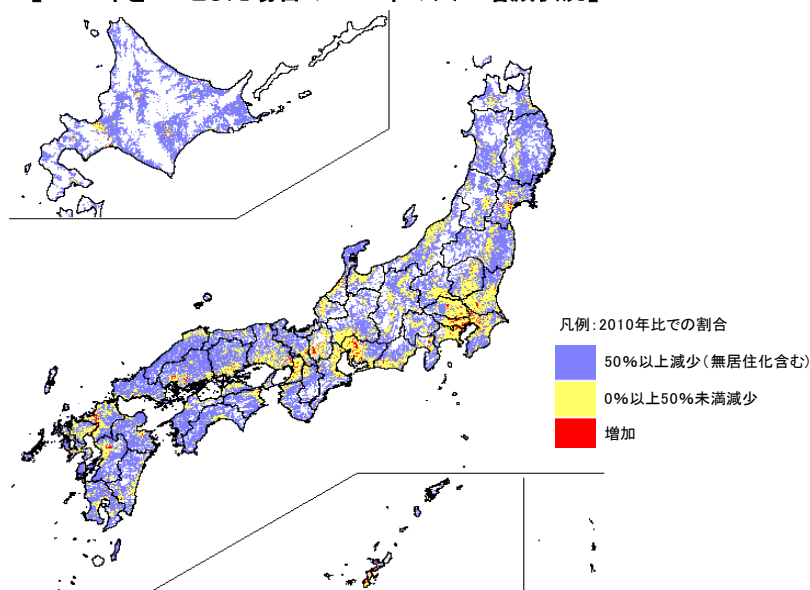
また、全国約1,700の自治体のうち、896の自治体が消滅する可能性があるとしており、広島県では約40%の地域が該当するとされています。



出典：財務省「日本の財政関係資料」

図1-4 三大都市圏への転入超過数

【2010年を100とした場合の2050年の人口増減状況】



出典：国土交通省

図1-5 人口増減状況

(4) 人口減少に伴う市民生活の利便性の悪化

ア 生活関連サービス（医療・福祉・商業施設など）の衰退

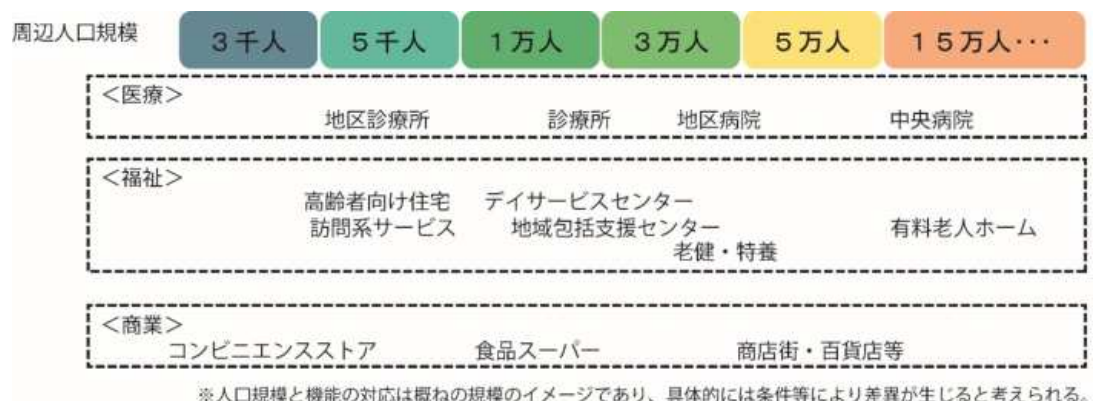
生活に必要なサービスなどを提供する都市機能*の多くは、それらを利用する一定の人口（以下、「商圈人口*」という。）の上に成り立っており、国土交通省によると、大都市住宅地のコンビニエンスストアであれば、徒歩圏500mの範囲内に周辺人口3,000人、その他の地域の幹線道路沿いでは、自家用車の移動半径2～3kmの範囲内において、周辺人口3,000～4,000人が必要とされています。

また、食品スーパー（店舗規模2,000～3,000㎡）であれば、周辺人口10,000～30,000人が必要とされています。（図1－6）

例えば、日用品であれば、近所のコンビニエンスストアや小売店などで購入しますが、家電や食料品などは、自家用車や公共交通機関を利用して少し離れたホームセンターや食品スーパーなどで購入します。

一方で、高級品やブランド品などは、中心市街地のデパートや近隣の大都市にある専門店などで購入することが想定され、それぞれの店舗の規模や立地状況は、購入頻度や目的物に応じて対象範囲が異なり、その商圈に存する顧客人数に依存していることがわかります。

このように、私たちの生活に必要な都市機能の多くは、それぞれの商圈人口に支えられているため、商圈人口が減少し、一定の限度を下回った場合には、これらの機能の存続が困難になると考えられます。



商業施設の商圈と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々

*コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000～4,000人、流動客

*食品スーパー（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

*ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

国土交通省都市局第2回都市再構築戦略検討委員会資料を基に作成

図1－6 周辺人口規模により維持できる都市機能

第1章 背景と目的

イ 地域公共交通の撤退・縮小

地域公共交通は、地域拠点や既存集落を結ぶ重要な生活路線として、多くの国民に利用されてきました。

しかし、モータリゼーションの進展に伴い、鉄道や路線バスなどの公共交通利用者が減少してきており、採算が取れなくなった路線の廃止や運行本数の減少などにより、更なる利用者の減少や利便性の低下を招くことが想定されます。

また、若年人口や生産年齢人口などの減少は、通勤・通学など安定した公共交通の利用機会の減少に繋がり、利便性の低下に拍車がかかることが懸念されます。

2025年（令和7年）には、団塊の世代の全てが75歳以上の後期高齢者となることから、移動手段を公共交通に依存する高齢者の増加が見込まれており、公共交通の撤退・縮小が深刻な問題になると考えられます。

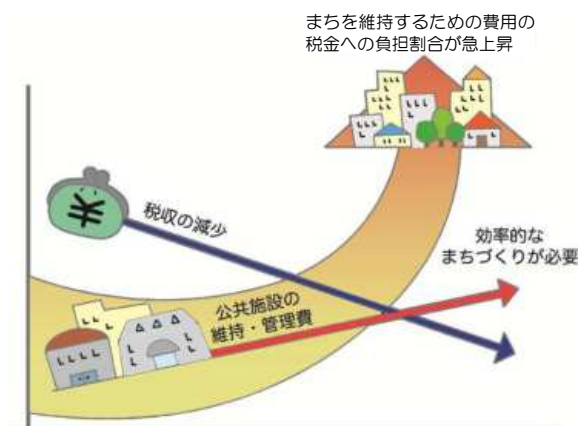


ウ 行政サービス水準の低下

高度経済成長期に整備された公共施設やインフラの維持・管理費、老朽化した施設の更新などにかかる経費の増大、それらに加えて高齢者の増加に伴う社会保障費の増加などにより、まちを維持していくために必要な費用が増加していくことが想定されます。

一方で、生産年齢人口の急激な減少は、税収の減少を招き、これまで行ってきた行政サービスの継続が困難となることが想定されます。

こうしたことから、限られた歳入の中で効率的なまちづくりを進めるとともに、市民満足度の高い行政サービスの提供を継続して行うことが求められます。



エ 地域コミュニティの機能低下

人口減少が進むことによる自治会や町内会などの担い手不足や消防団の団員数の減少などにより、これまで培ってきた住民自治組織による互助機能や防災機能の低下が懸念されます。

また、住民の地域活動、交流機会の減少や、空き家や空き地、耕作放棄地などの増加を招き、地域のにぎわいや活力の低下、魅力の喪失に繋がるおそれもあります。

2 福山市の現状

(1) 市街地拡大の経過

本市では、1945年（昭和20年）の福山空襲により、中心市街地のおよそ8割が焼失しましたが、戦災復興土地区画整理事業*を中心とした復興都市計画などにより、福山駅を中心とする現在の市街地が形成されました。

1964年（昭和39年）には、備後地区工業整備特別地域*に指定され、翌年に日本鋼管㈱福山製鉄所（現JFEスチール㈱西日本製鉄所）が操業開始したことに伴い、東部地域の土地区画整理事業を中心とした市街地形成が急速に進展することとなりました。

さらに、1973年（昭和48年）には、備後圏の広域的な都市計画により、将来の土地利用を見据えた市街化区域*と市街化調整区域*の区分を定める区域区分の決定、いわゆる「線引き」が行われ、それを基にした都市計画事業、民間事業者による市街地開発事業や宅地開発などが進み、モータリゼーションの進展や急激な人口増加と相まって市街地は急速に拡大してきました。（図1-7）

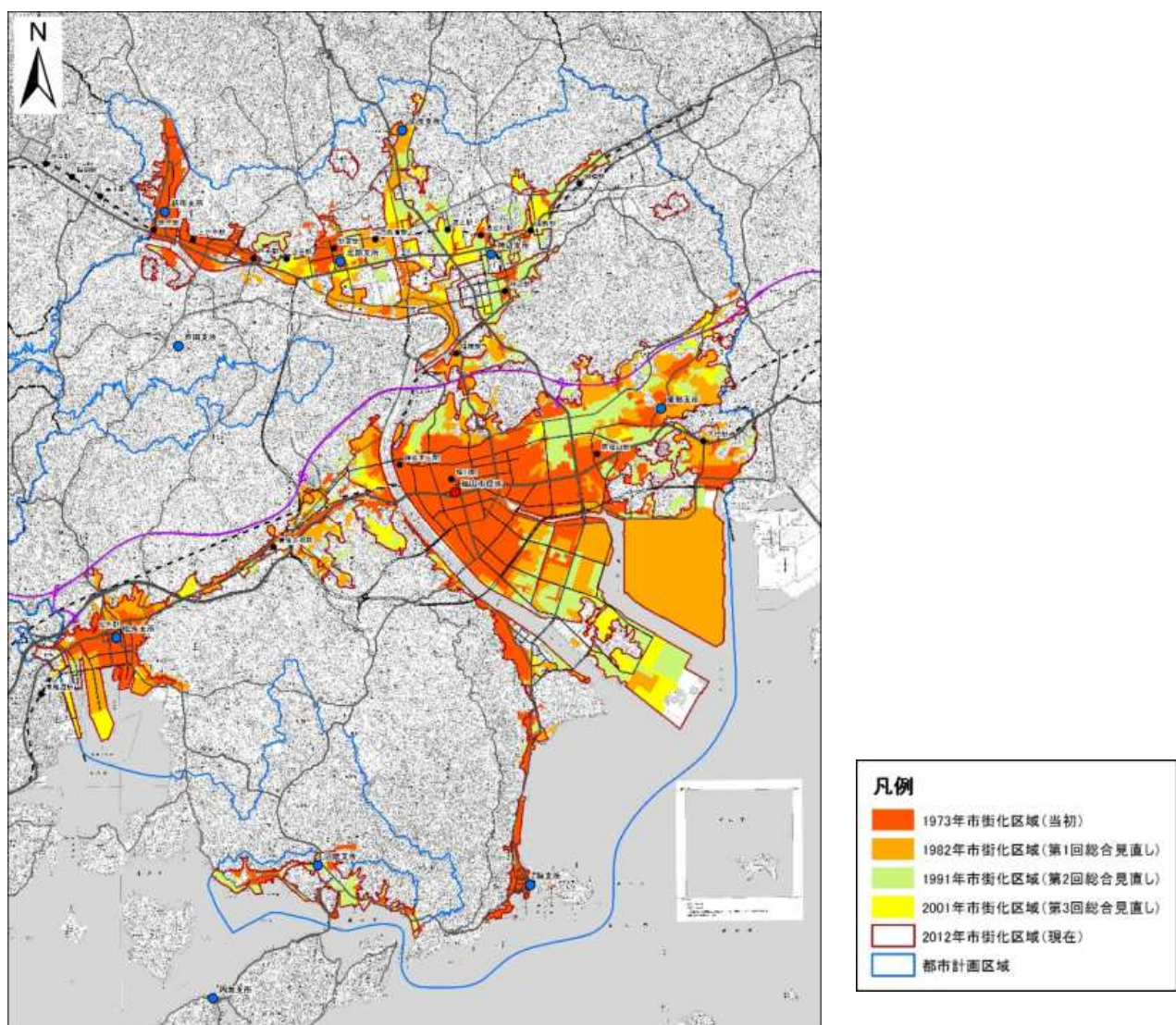


図1-7 市街地拡大の経過

(2) 人口減少社会の影響

ア 将来人口推計から見える懸念

(ア) 将来人口の推計

本市の人口は、社人研の推計によると、2010年（平成22年）をピークに減少に転じており、2050年（令和32年）には2010年（平成22年）の約77%の35.3万人まで減少するとされています。これは、1970年頃の人口とほぼ同等の規模に当たります。

また、年齢三区分別に見ると、0～15歳未満の若年人口は、1970年代前半の第2次ベビーブーム以降、減少を続けており、15～65歳未満の生産年齢人口は、1995年（平成7年）をピークに減少に転じています。

一方で、65歳以上の高齢人口は増加の一途をたどっており、今後は、団塊ジュニア世代が生産年齢人口から高齢人口に移行するため、高齢化はさらに加速すると考えられます。

これにより高齢化率は、2025年（令和7年）には31%、2050年（令和32年）には38%を超える見込みであり、国際連合*が「超高齢社会」の定義とする高齢化率21%をはるかに上回ることとなります。（図1－8）

なお、福山市立地適正化計画は2015年度（平成27年度）より検討を開始しているため、2010年（平成22年）国勢調査及び同年国勢調査結果を使用した社人研公表の将来人口推計を使用しています。



国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の資料を基に作成

図1－8 福山市の人口推移と年齢三区分別割合

第1章 背景と目的

(イ) 2010年（平成22年）の人口分布

中央地域や東部地域の市街化区域内において、特に人口密度の高いエリアが多く、南部地域や北部地域には人口密度の低いエリアが分布しています。

また、西部地域や北部地域、南部地域の市街化区域以外の地域では、人口密度の低い既存集落が点在していることがわかります。（図1－9）

・10ページから15ページに掲載している人口分布図は、38ページ図3－5の100mメッシュ人口分布図を基に、周辺メッシュ平均置換処理*を行うことで人口分布の等高線状の地図を作成しています。

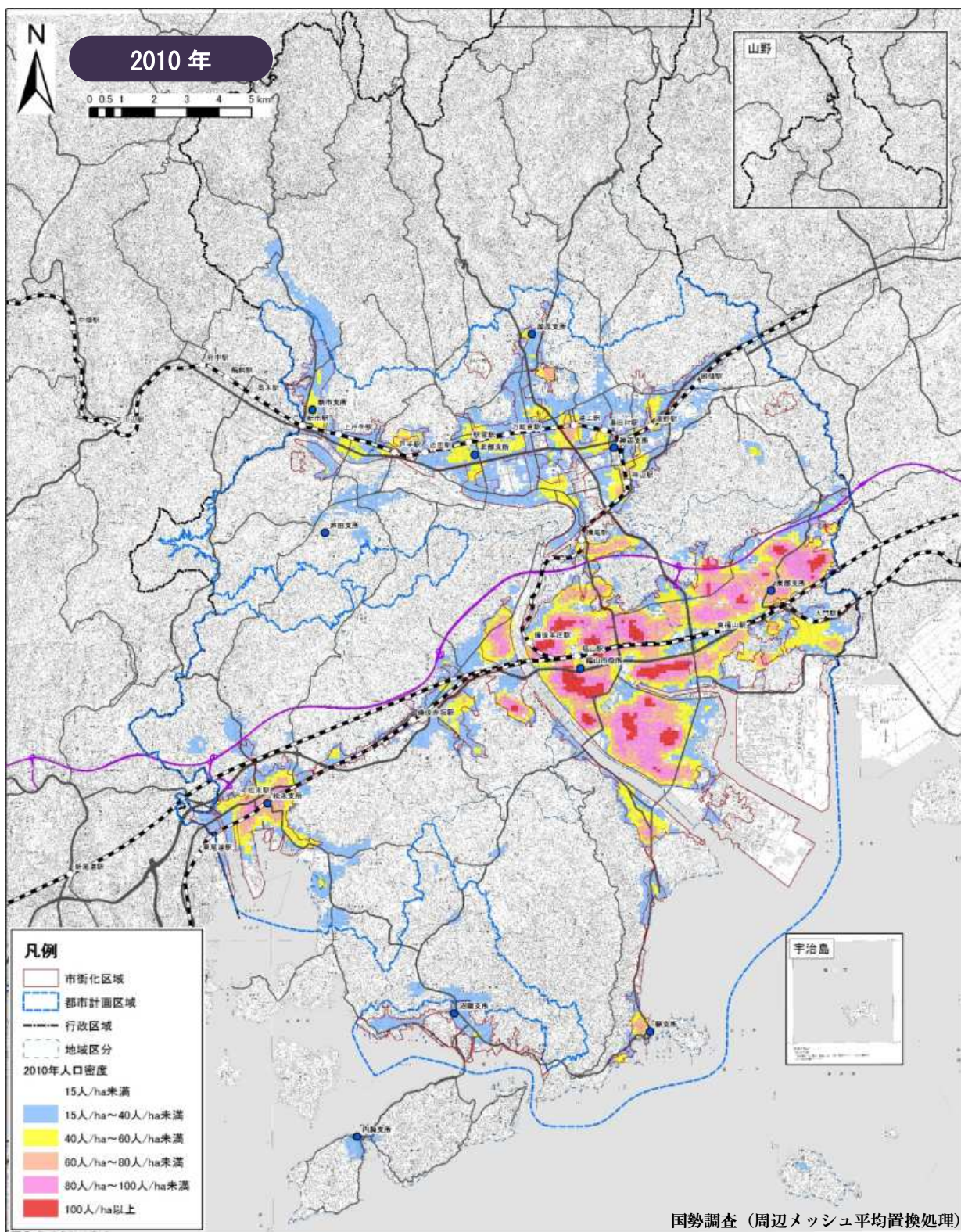


図1－9 2010年（平成22年）人口分布図

(ウ) 2050年(令和32年)の人口分布(推計)

市街化区域内に人口密度の高いエリアが点在しますが、全体的に人口密度が低下しています。

また、市街化区域以外の地域に点在している既存集落では、人口密度15人/ha未満となるエリアが大幅に増加しています。(図1-10)

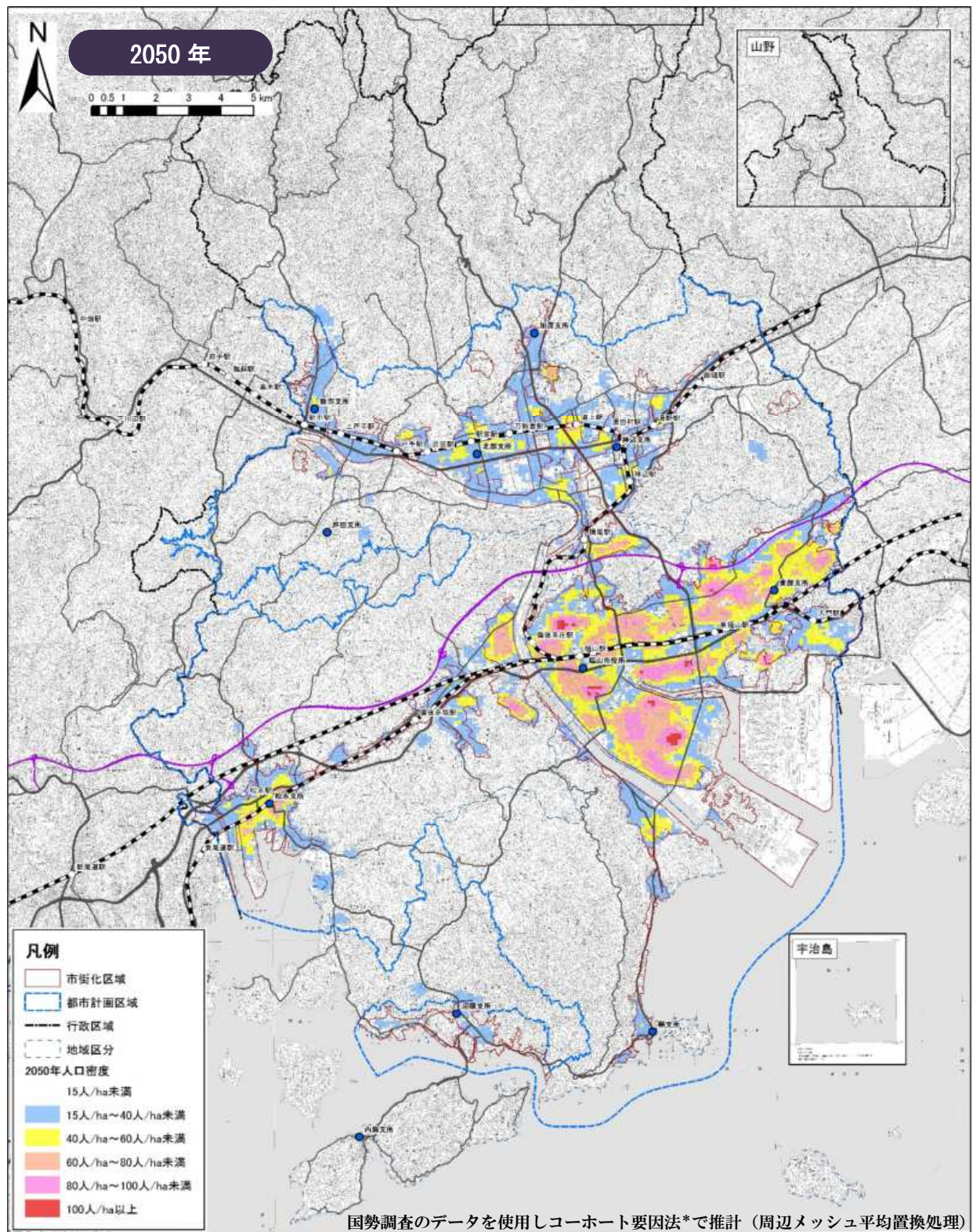


図1-10 2050年(令和32年)人口分布図(推計)

第1章 背景と目的

(エ) 5～15歳未満人口の現状 ～小中学生が減少していく～

ここから、年齢構成別の将来人口推計について説明していきます。

これを見ると、5～15歳未満の小中学生からなる10人/ha以上のエリアは、人口の多い中央地域や東部地域に分布していることがわかります。(図1-11)

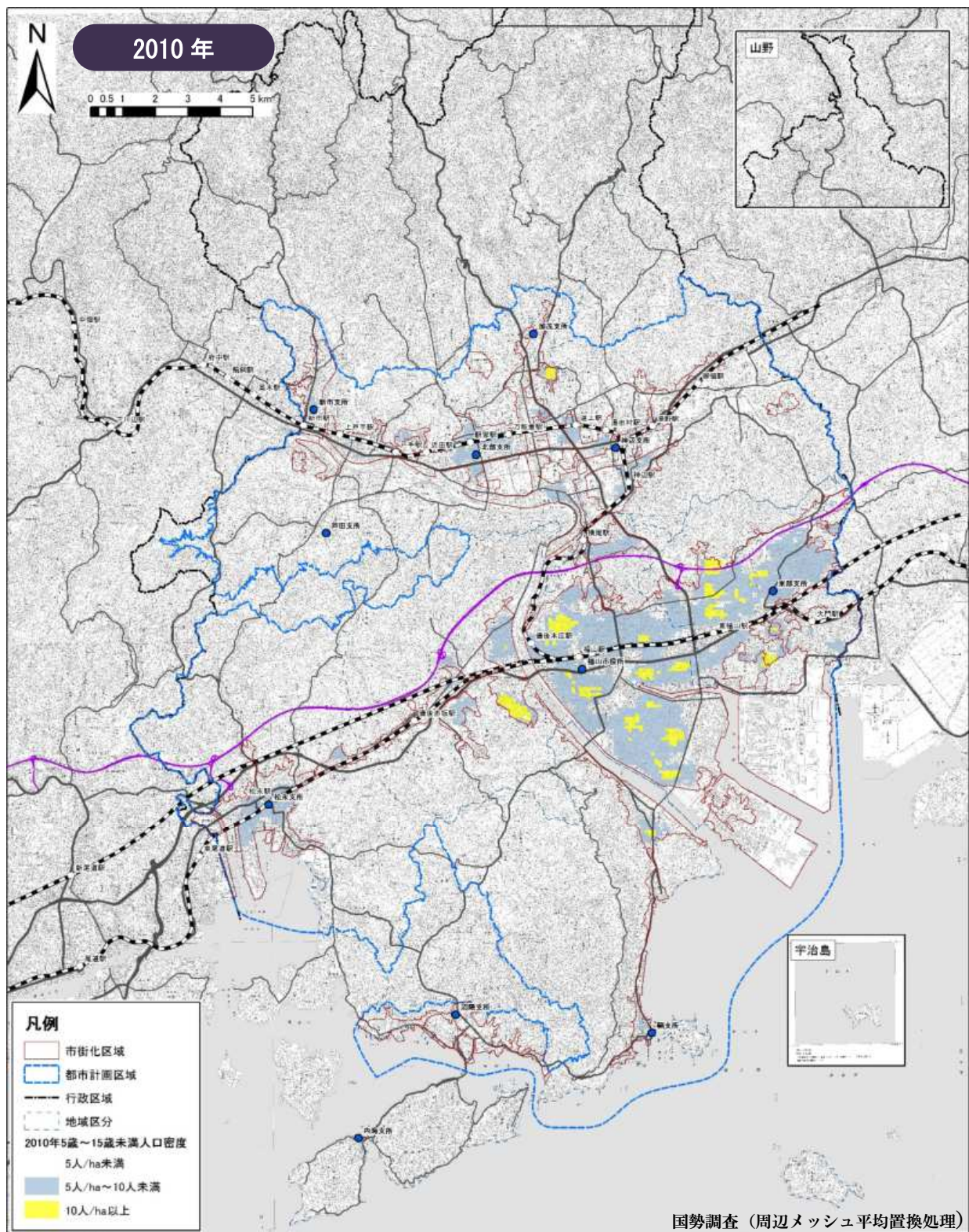


図1-11 2010年(平成22年)5～15歳未満人口分布図

しかし、2050年（令和32年）には、少子化の影響により、2010年（平成22年）に存在していた人口密度10人/ha以上のエリアが消失すると共に、5～10人/ha未満のエリアも減少し、5人/ha未満のエリアが増加するなど、市内の広い範囲で5～15歳未満の人口が減少していくことがわかります。（図1-12）

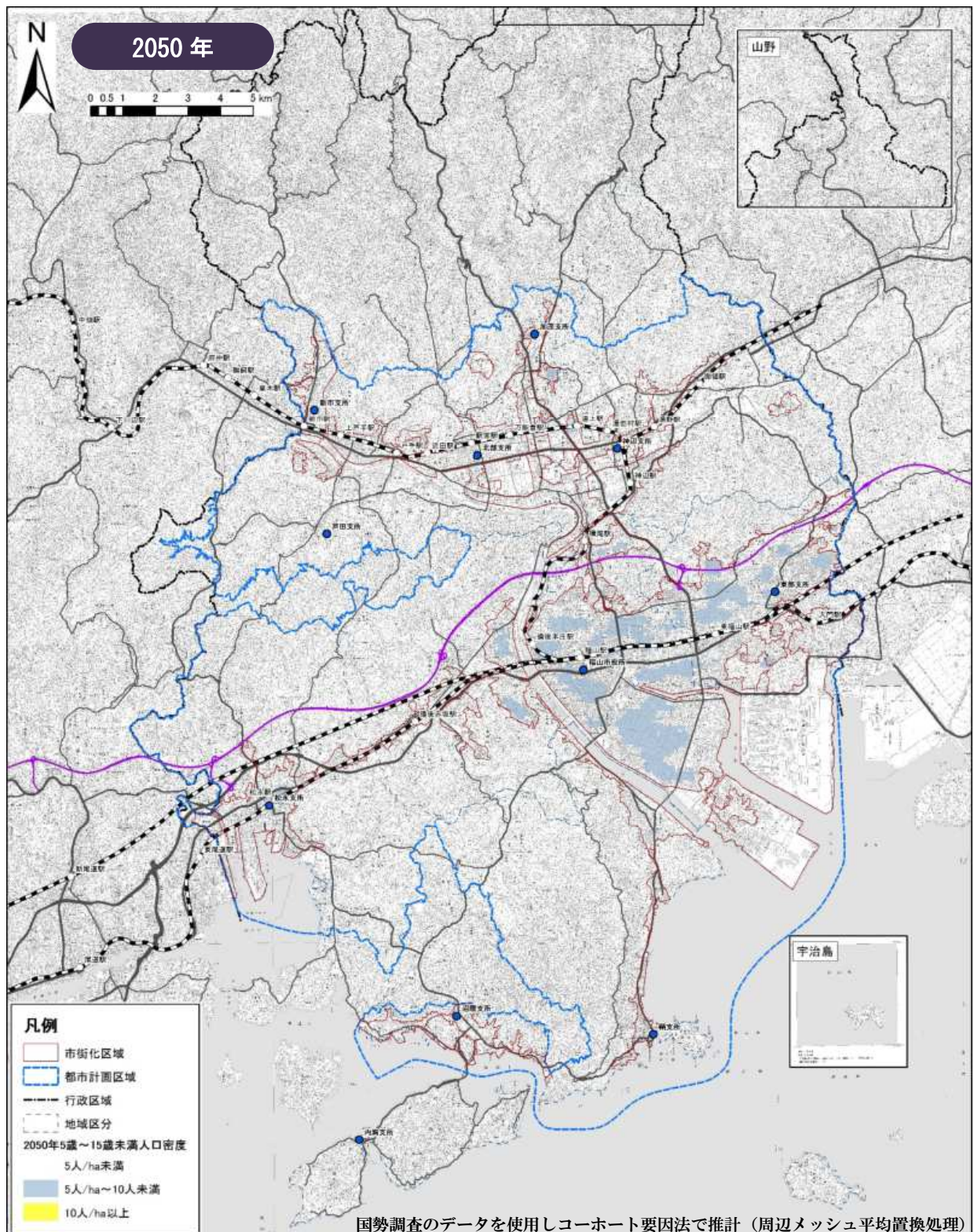


図1-12 2050年（令和32年）5～15歳未満人口分布図（推計）

第1章 背景と目的

(オ) 高齢人口の現状 ～高齢者（65歳以上）が増加していく～

人口密度20～30人/ha未満のエリアが総人口の多い中央地域や東部地域の住宅団地を中心に分布しています。(図1-13)

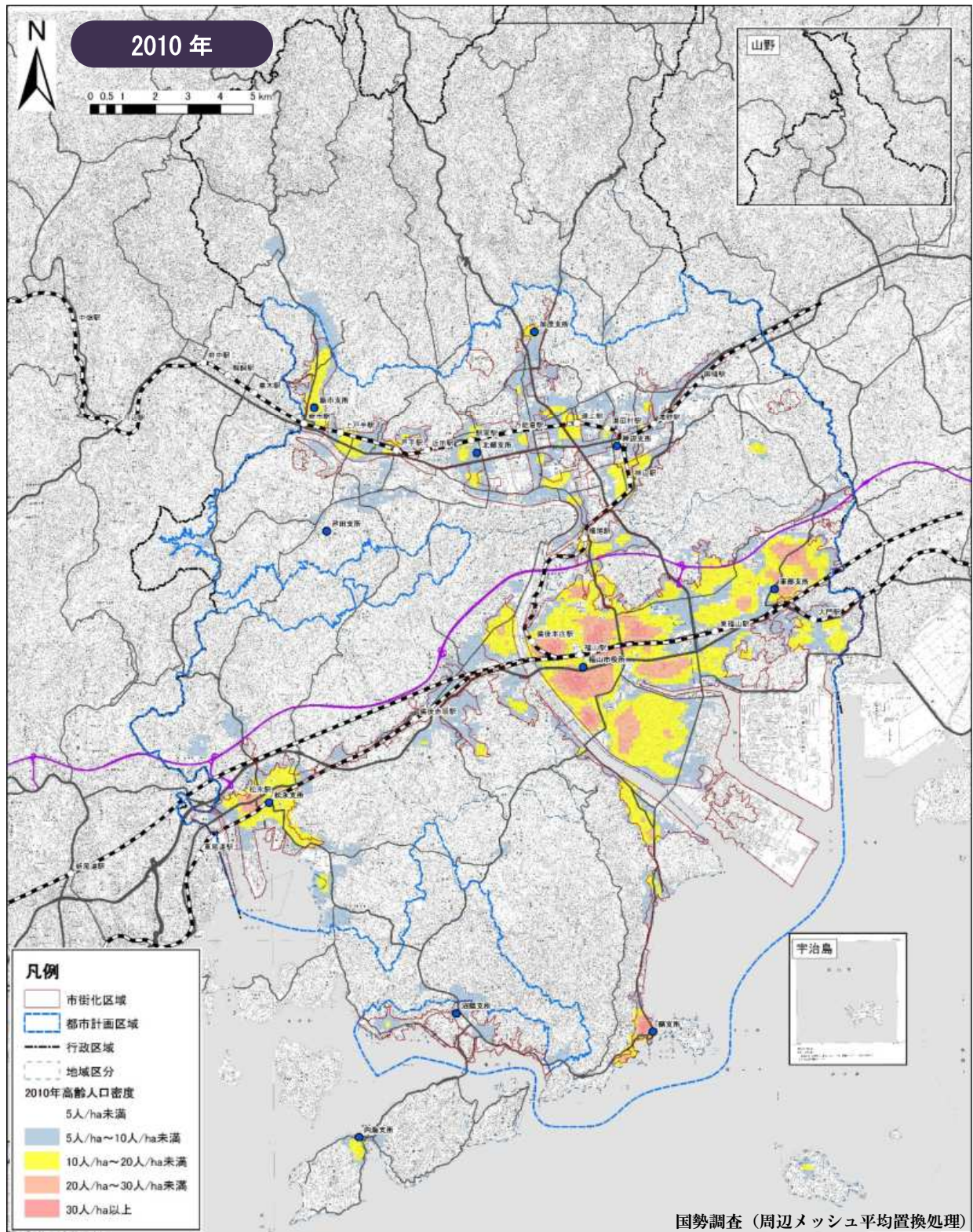


図1-13 2010年(平成22年)高齢人口(65歳以上)分布図

2050年（令和32年）には、高齢化が進むことにより、市内の広い範囲で人口密度20～30人／ha未満のエリアが増加しており、今後、市内全域で高齢化が加速することがわかります。（図1－14）

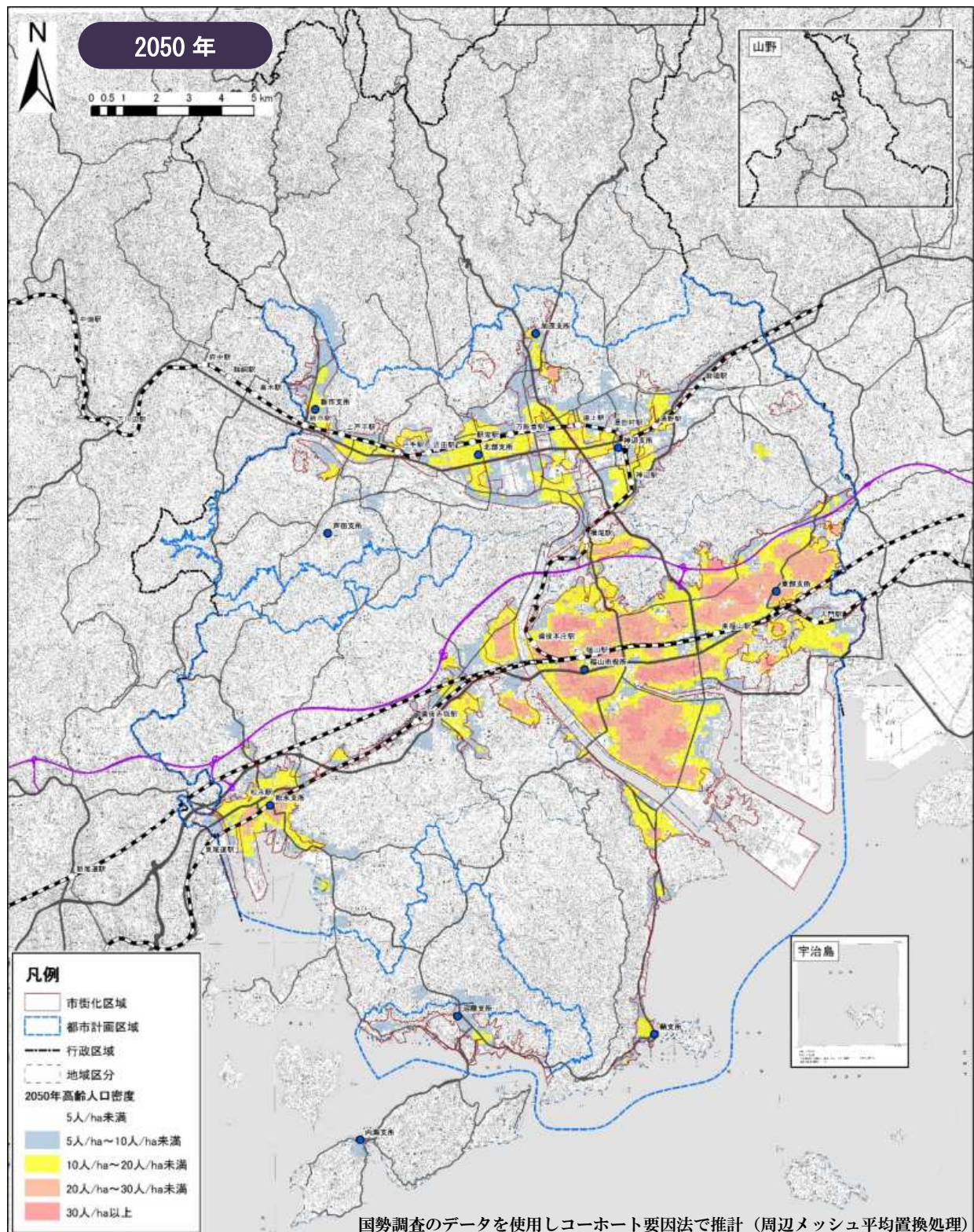


図1－14 2050年（令和32年）高齢人口（65歳以上）分布図（推計）

第1章 背景と目的

イ 人口密度と地価の動向

地価の動向は、市街地における土地取引需要を判断する指標であり、都市の魅力を示すバロメーターになります。

地価は、人口密度が高く、多くの都市機能が集積している生活利便性の高い地域（鉄道駅周辺や主要な幹線道路沿線）で高く評価されています。（図1－15）

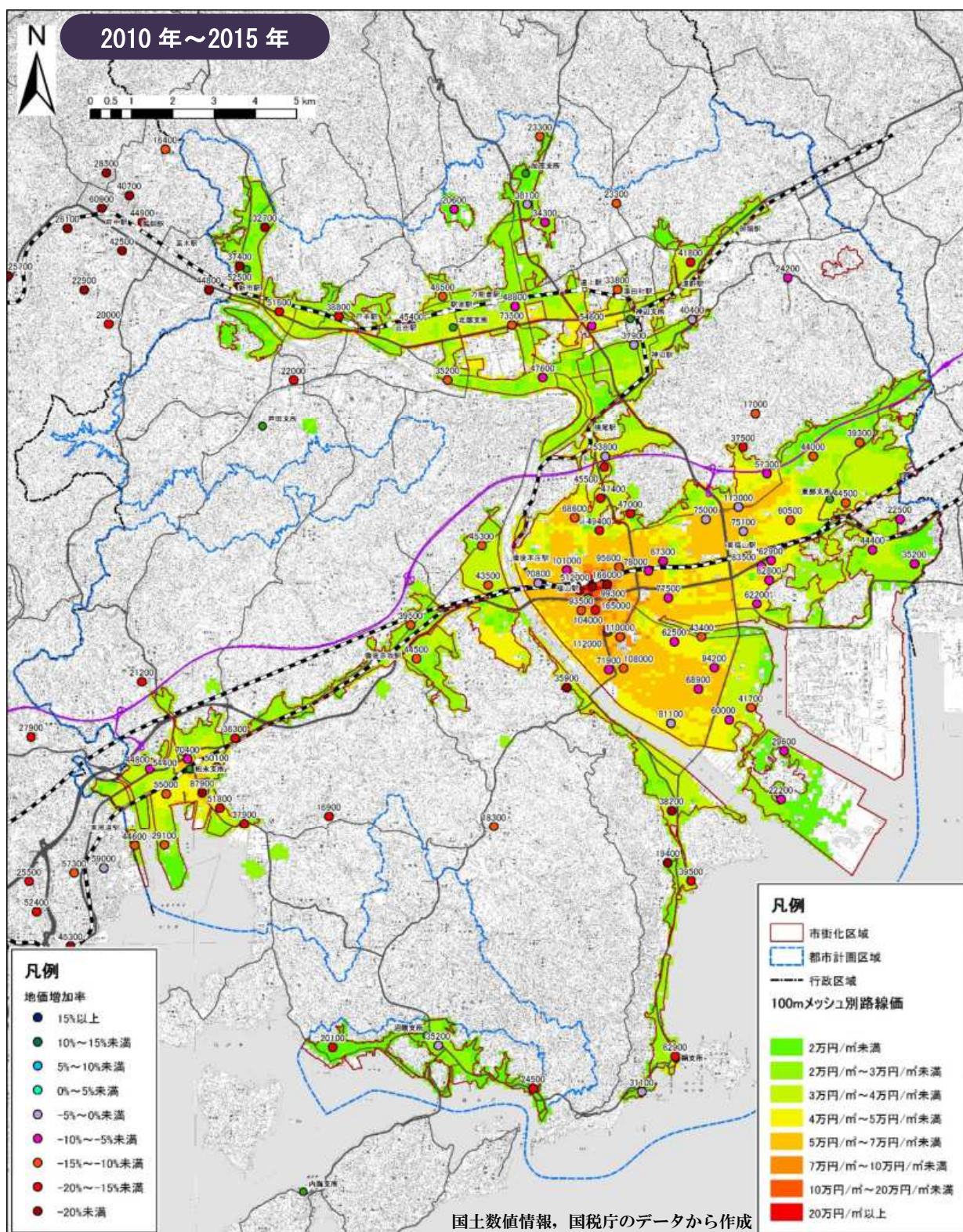
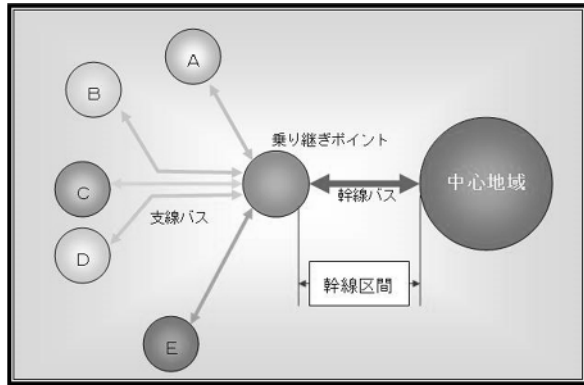


図1－15 地価の動向（2010年（平成22年）～2015年（平成27年））

ウ 公共交通サービスの低下

本市の鉄道は、J R山陽本線やJ R福塩線，井原鉄道井原線が運行されています。

生活バス路線は，福山駅を中心として放射状に路線が設定されており，市内の乗継ポイントで幹線バスと支線バス，鉄道と支線バスを接続させるゾーンバスシステム*を導入しています。（図1－16・図1－17）



出典：福山市生活バス交通利用促進計画

図1－16 ゾーンバスシステム概念図



出典：福山市生活バス交通利用促進計画

図1－17 乗継ポイントイメージ図

本市の公共交通利用者数は，鉄道・バス共に長期的な減少傾向にあるものの，モビリティ・マネジメント*などのソフト施策の実施により，ゆるやかに持ち直してきており，近年では横ばいとなっています。（図1－18）

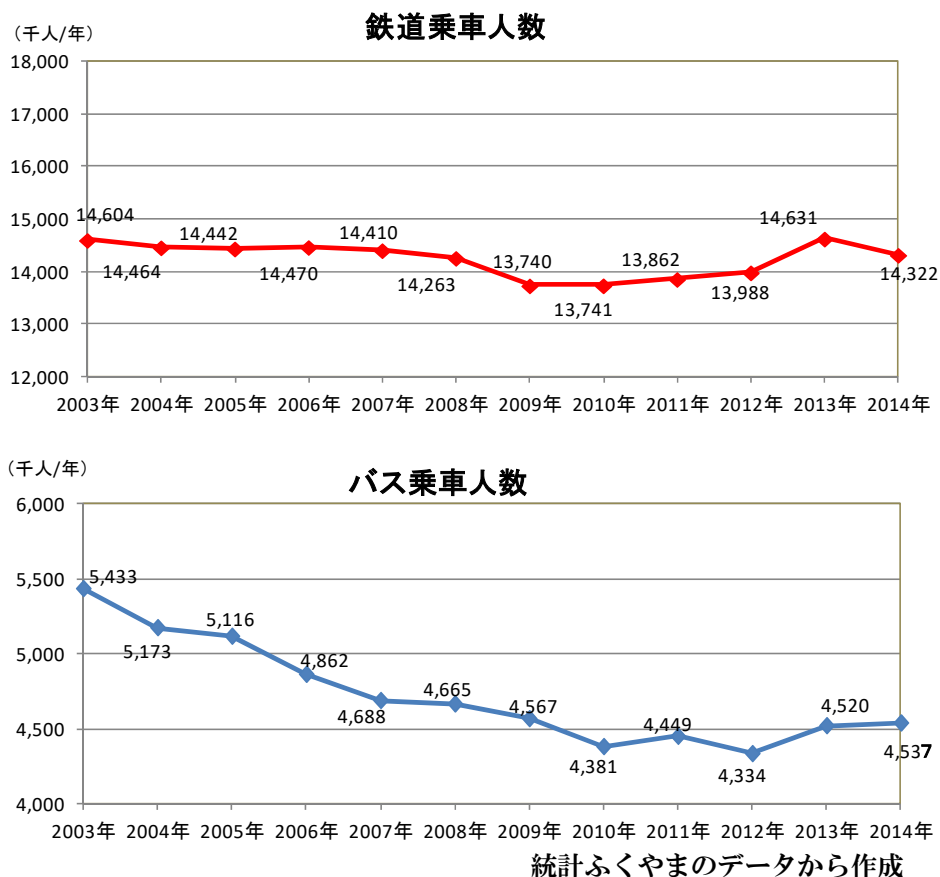


図1－18 公共交通の利用者の推移

第1章 背景と目的

また、公共交通の利用状況を見ると、若年人口を中心とする通学による利用割合が高い状況にある一方で、(図1-19)生産年齢人口の通勤による利用割合が低い状況にあることがわかります。(図1-20)

しかし、今後は人口減少による利用者数の減少が見込まれ、路線の廃止や減便も想定されることから、公共交通空白地域*の拡大やサービス水準の低下が懸念されます。

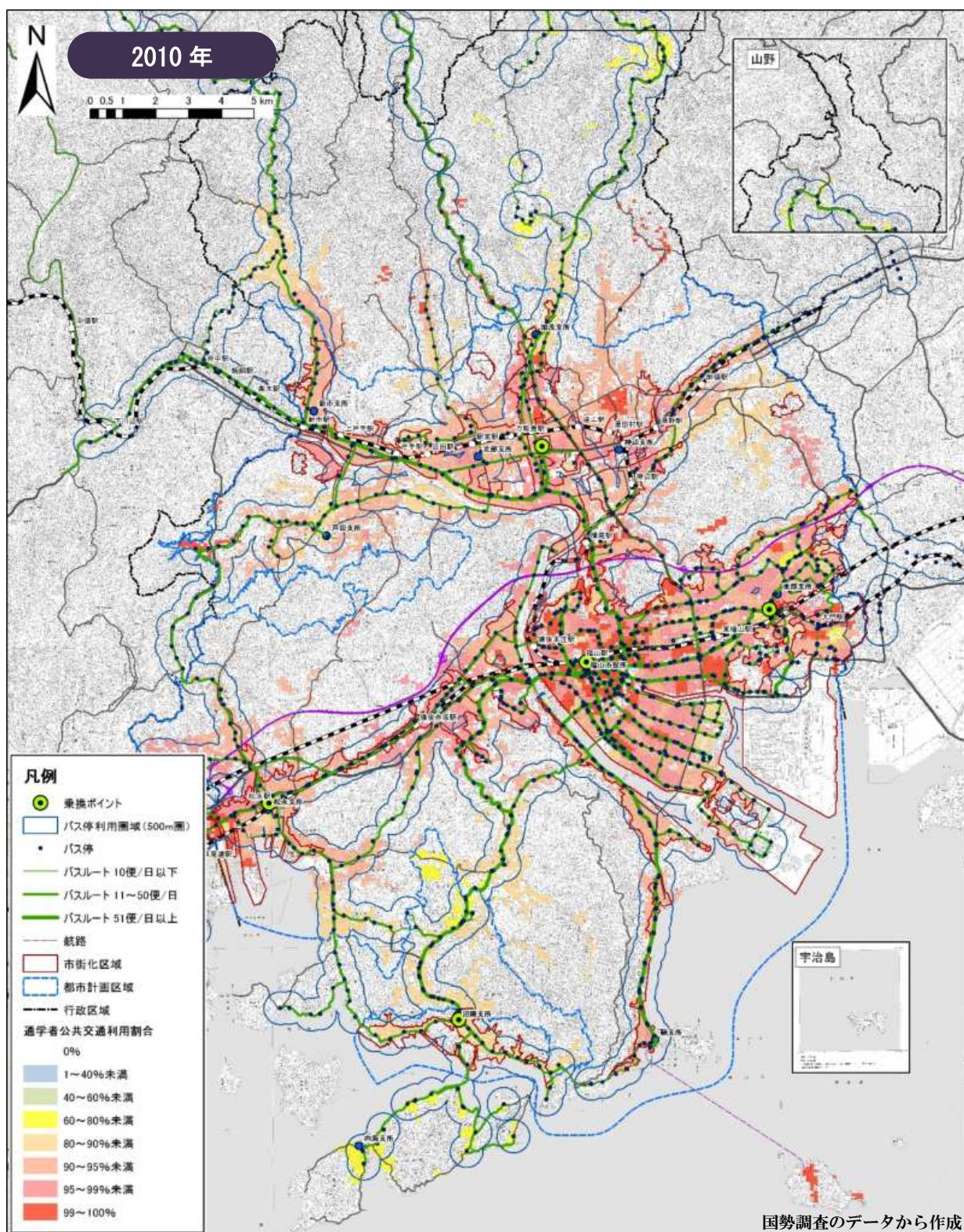


図1-19 2010年(平成22年)公共交通の利用状況(通学利用)

近年では、コミュニティ交通*が全国的に見直されている状況にあり、地域が主体となって公共交通を運行する手法なども検討されています。

本市においても、2013年（平成25年）から北東地域においてデマンド式*の乗合タクシー*を運行しており、地域のニーズに応じた公共交通の維持・確保を図っています。

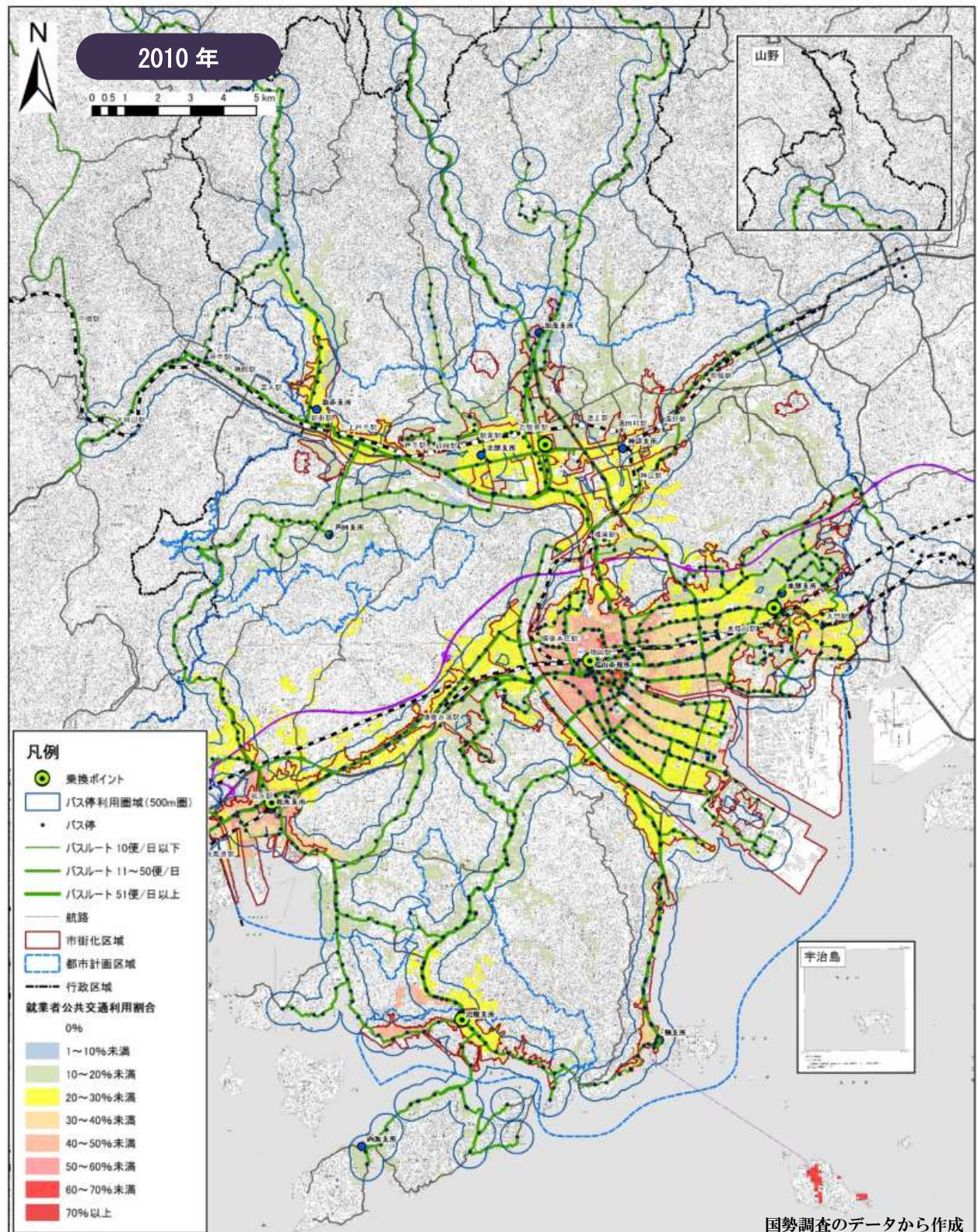


図1-20 2010年（平成22年）公共交通の利用状況（通勤利用）

第1章 背景と目的

公共交通を利用しやすい区域として、鉄道駅とバス停からそれぞれ1kmと500mの圏域を「公共交通利用圏域」とします。

また、地域などの拠点相互を結ぶ路線を「基幹鉄道路線」及び「基幹バス路線」に位置づけ、日常生活に必要な公共交通を維持する必要があります。(図1-21)・(図1-22)・(図1-23)・(図1-24)

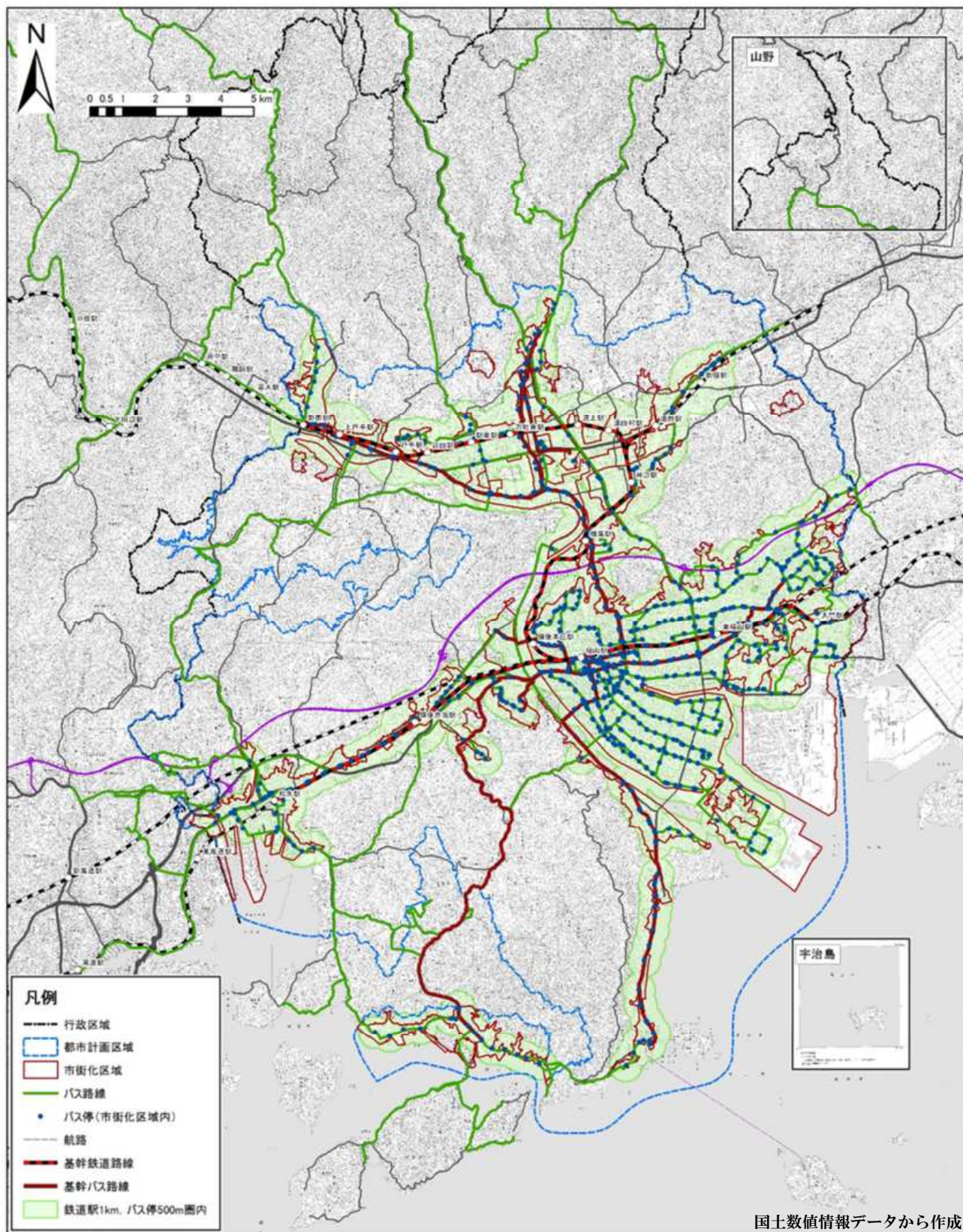


図1-21 基幹鉄道路線及び基幹バス路線図

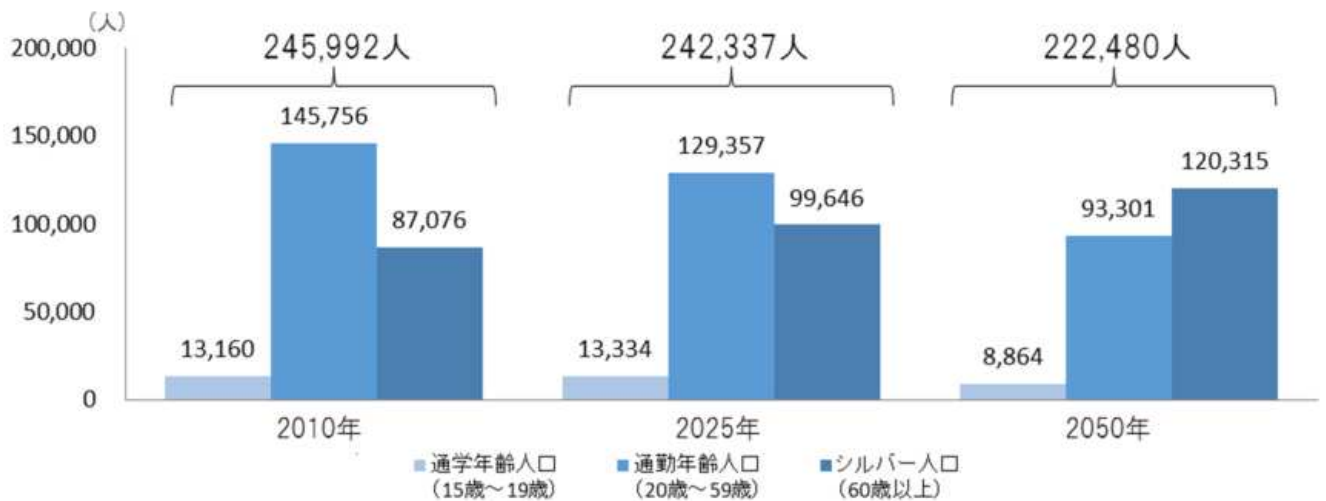
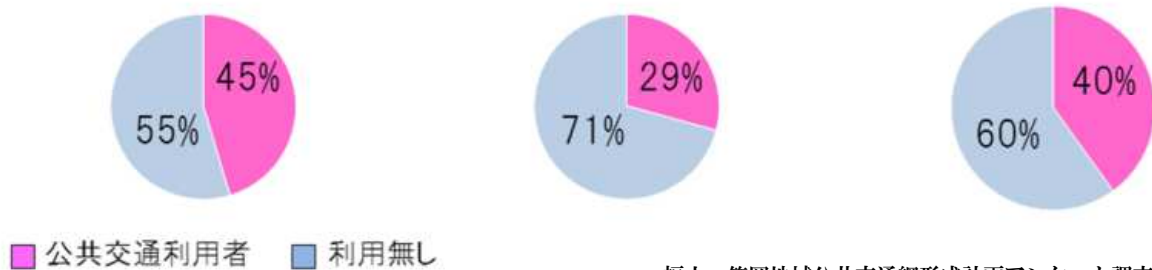


図1-2-2 年齢区分別人口の構成推移

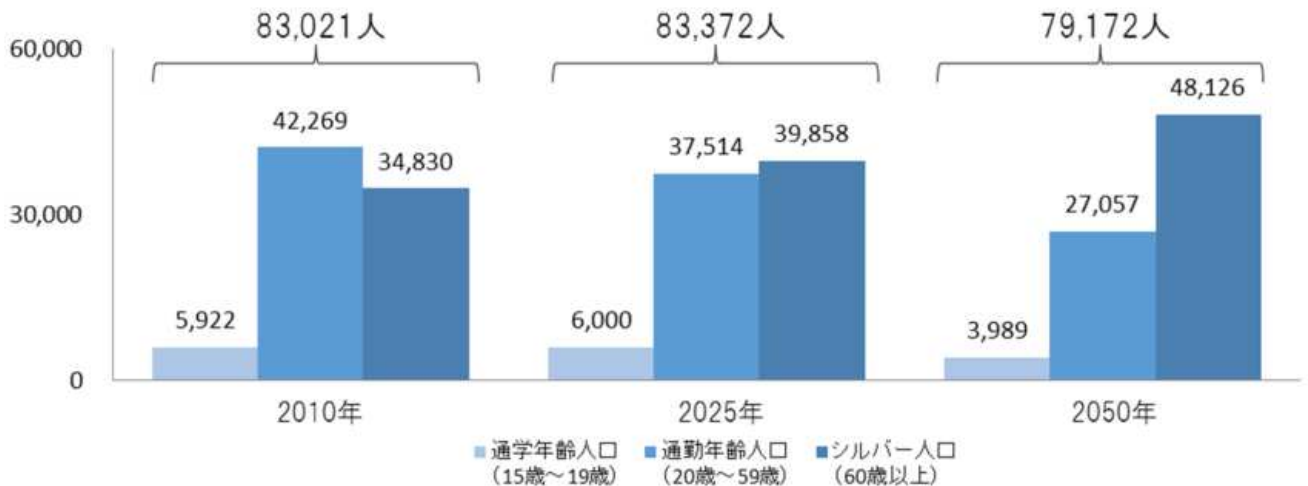
国勢調査のデータから作成

通学年齢人口(15歳～19歳) 通勤年齢人口(20歳～59歳) シルバー人口(60歳以上)



福山・笠岡地域公共交通網形成計画アンケート調査から作成

図1-2-3 年齢区分別公共交通利用率



福山・笠岡地域公共交通網形成計画アンケート調査, 国勢調査のデータから作成

年齢区分別公共交通利用者数＝年齢区分別人口×年齢区分別公共交通利用率

図1-2-4 年齢区分別公共交通利用者推移

少子高齢化の進行により、定期券を使用し割引料金で公共交通を利用する通勤通学人口が減少する一方、不定期に通常料金で利用する高齢者数が増加することが想定されるため、この状況が続けば路線が維持される可能性があります。

公共交通は、一旦なくなると再生が非常に困難です。将来、自らが高齢者となり自家用車の利用が困難となった時の移動手段を確保する意味からも、しっかりと乗り、支えていく必要があります。

第1章 背景と目的

エ 地域コミュニティの機能低下

図1-25及び図1-26は、2010年（平成22年）と2050年（令和32年）の高齢者単身世帯率（高齢者単身世帯数／総世帯数）をメッシュごとに示したものです。

図を見ると、市全域で高齢者単身世帯率が増加しており、特に山間部では40%を超える地域が増えていることがわかります。これは、高齢者単身世帯数の増加だけでなく、生産年齢人口、いわゆる子育て世代の減少も影響していると考えられます。

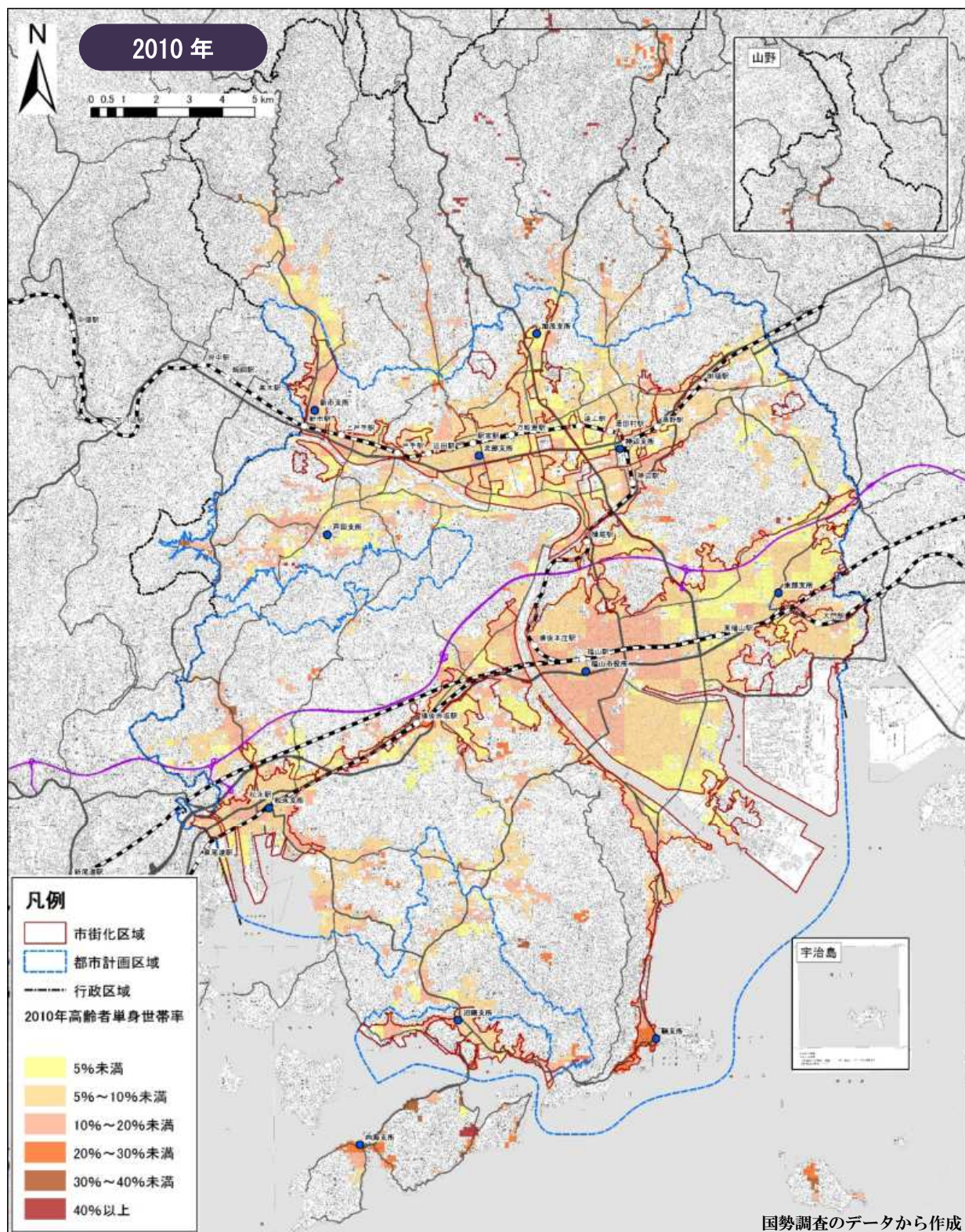


図1-25 2010年（平成22年）高齢者単身世帯分布図（周辺メッシュ平均置換処理）

また、高齢者単身世帯数の増加や子育て世代の減少が進むことにより、地域の人口減少に拍車がかかることに加え、空き家や耕作放棄地などが増加することも見込まれます。

さらには、若年層の減少により、自治会、町内会などの担い手不足や地域の跡継ぎがいなくなるなど、地域の活力の低下に繋がり、地域のコミュニティ機能が低下することが懸念されます。

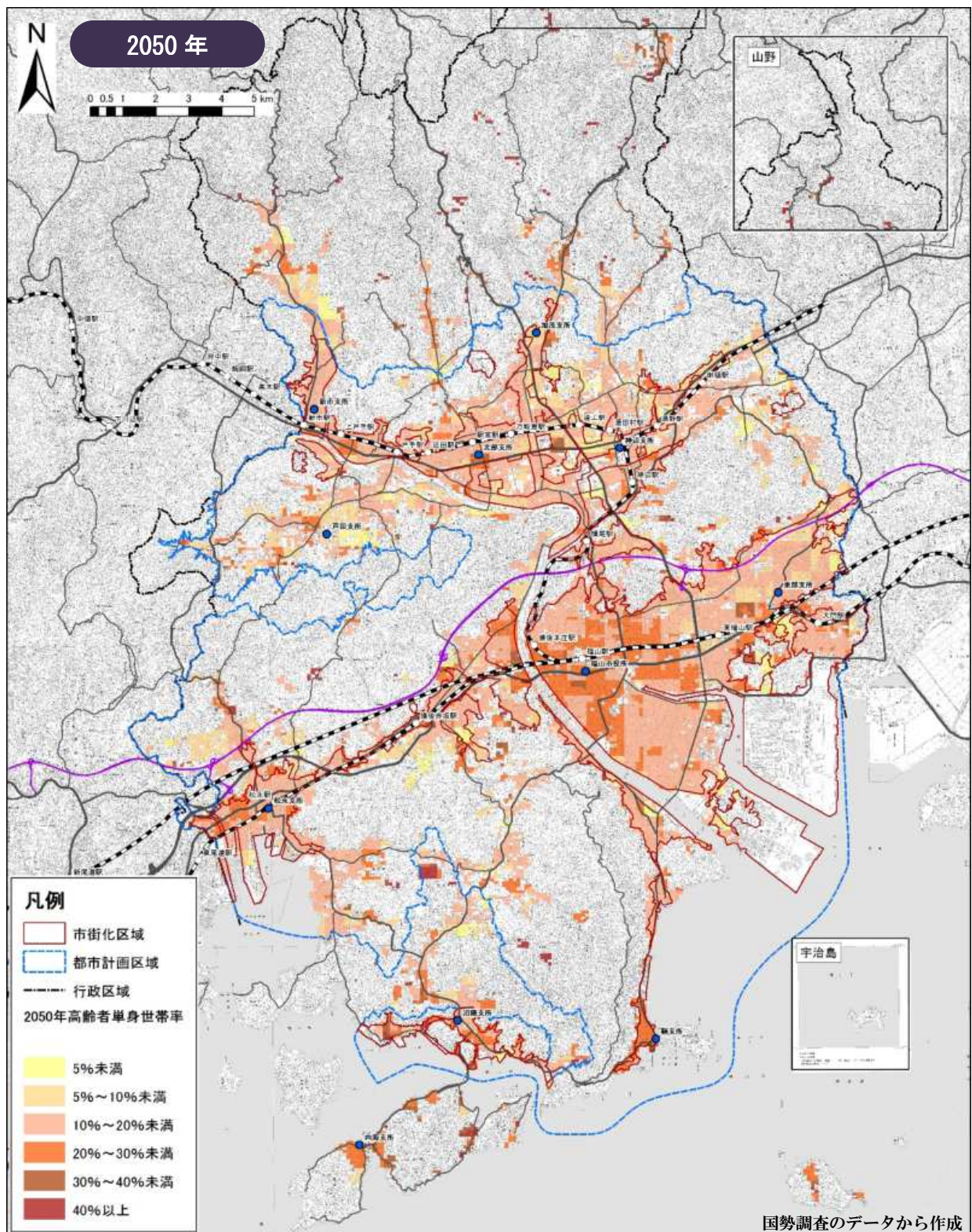


図1-26 2050年（令和32年）高齢者単身世帯分布図（推計）（周辺メッシュ平均置換処理）

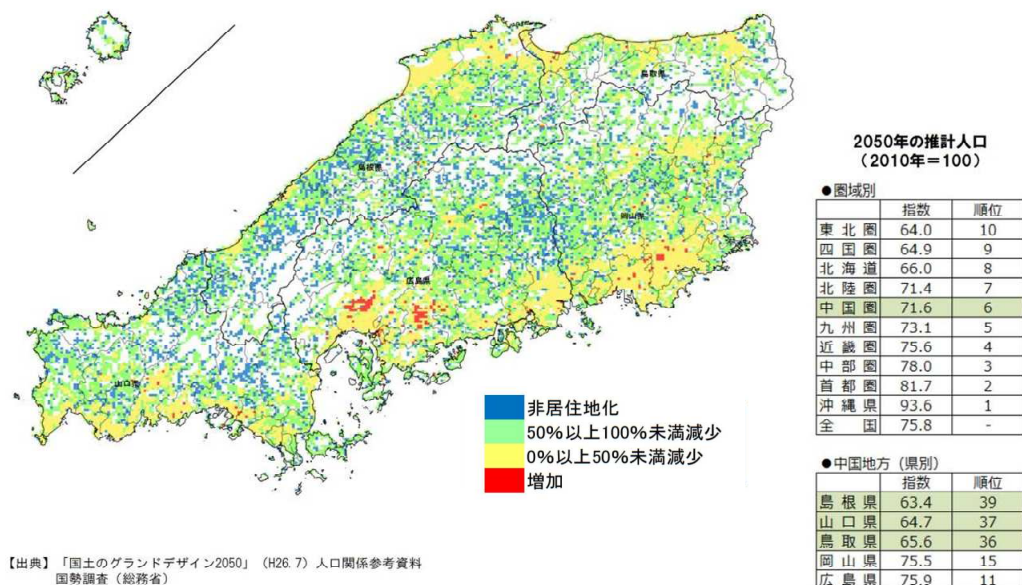
第2章 豊かさあふれる「ふるさと福山」の実現

1 国土づくりの理念・考え方

(1) 国土のグランドデザイン2050

国土交通省は、本格的な人口減少社会の到来、巨大災害の切迫など、我が国が直面している大きな課題に対する危機意識を共有しつつ、2050年（令和32年）を見据えた国土づくりを進めるため、理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050」を2014年（平成26年）7月に策定しています。

この中では、人口減少の状況において、生活に必要な各種サービスを効率的に提供するために都市のコンパクト化を図りながら、大都市圏域と多様な特色を持った地方圏域とをネットワークで繋ぐことで、圏域間での人・モノ・情報の高密度な交流を促進し、国全体の生産性を高める国土構造の実現を目指す『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方に基づき、新たな国土づくりに資する基本戦略を打ち出しています。（図2-1）



コンパクト・プラス・ネットワークの意義・必要性

① 質の高いサービスを効率的に提供

- ・人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するためにはコンパクト化が不可欠
- ・しかし、コンパクト化だけでは、圏域・マーケットが縮小し、各種サービスの提供に必要な人口規模を確保できないおそれ
- ・このため、ネットワーク化により都市機能に応じた圏域人口を確保

② 新たな価値創造

- ・コンパクト・プラス・ネットワークにより、人・モノ・情報の高密度な交流が実現
- ・高密度な交流がイノベーションを創出

コンパクト・プラス・ネットワークにより、国全体の「生産性」を高める国土構造

出典：国土交通省

図2-1 国土のグランドデザイン2050概要

(2) 広域連携（連携中枢都市圏）

連携中枢都市圏とは、生活の拠点となる複数の都市が、県境を越えた高速交通などにより相互に1時間圏内となるようネットワークし、概ね人口30万人以上の都市圏を形成することで、人口30万人都市と同等の行政機能のみならず民間企業や大学、病院など、各種高次都市機能を分担、維持していこうとするものです。

歴史的に結びつきが深く、日常生活圏が重なる備後圏域6市2町（広島県三原市、尾道市、福山市、府中市、世羅町、神石高原町、岡山県笠岡市、井原市）についても、全国の地方都市と同様に人口減少社会を迎えることから、2015年（平成27年）2月に全国初となる連携中枢都市宣言を行い、連携中枢都市圏としての広域連携により、活力ある地域づくりと魅力あるまちづくりを進めています。

今後は、6市2町の市長・町長で組織する「備後圏域連携協議会」による意見交換や、積極的な産学官連携などにより、広域連携の取組を進め相互の都市機能の分担や連携を深めることで、都市機能を維持し、大都市圏への人口流出に歯止めをかけ、将来にわたって発展し続ける圏域づくりに取組みます。（図2-2）

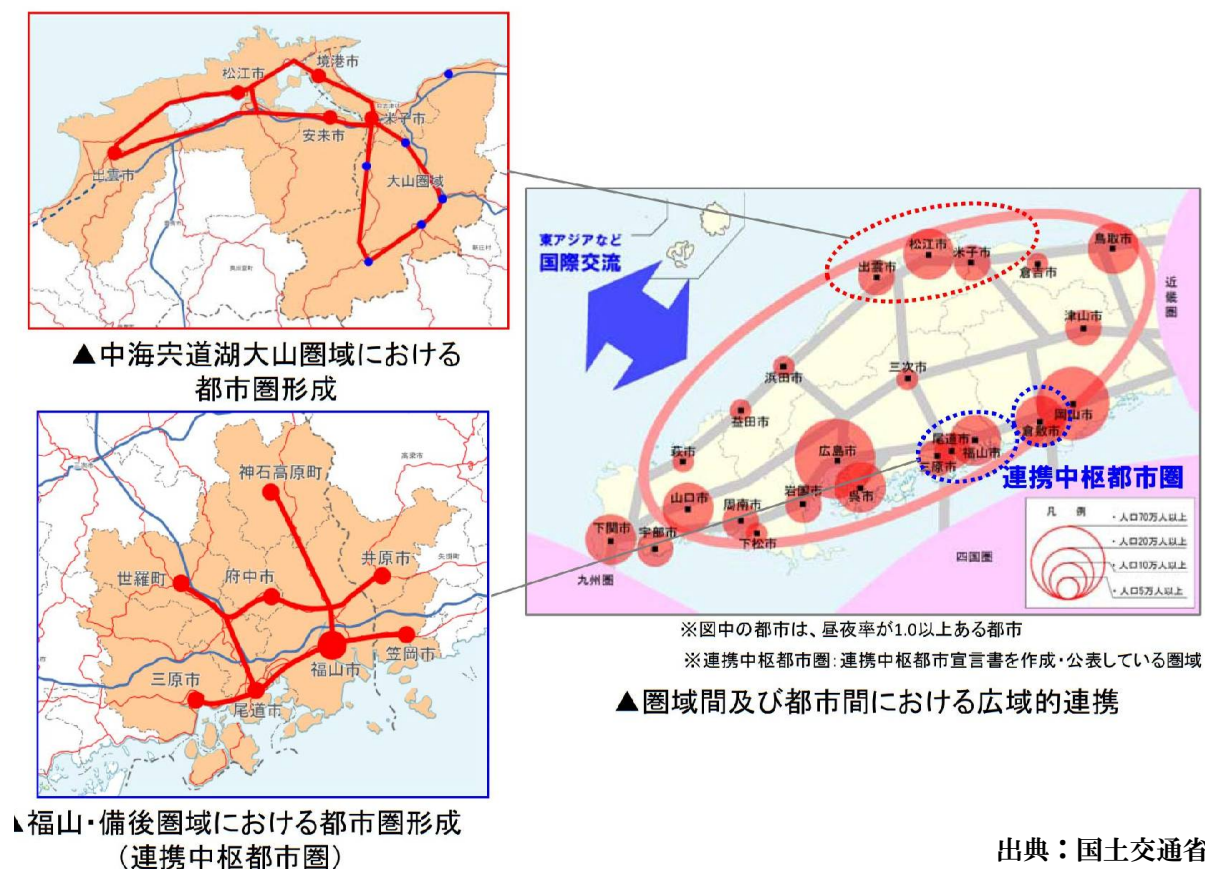
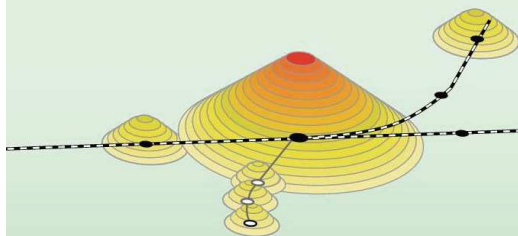


図2-2 連携中枢都市圏の構築イメージ

2 少子高齢化，人口減少時代に求められる「まち」の姿

(1) かつての市街地 (1960 年代以前)

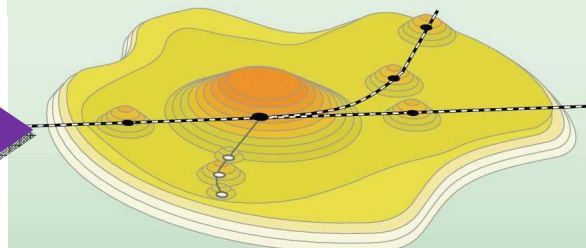


駅周辺に市街地があり，郊外に農地が広がる

自家用車が普及する前は，駅やバス停周辺に歩いて暮らせるまちが広がっていました。

(人口密度の分布状況を等高線で表示しています。)

(2) 拡散した市街地 (2010 年)



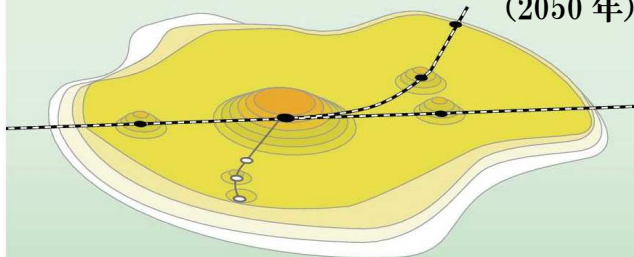
市街地が拡散

高度経済成長期の人口増大に加え自家用車が普及したことで，駅やバス停のない郊外に住むことが可能となったため，都市は拡散し公共交通が衰退していきました。

×



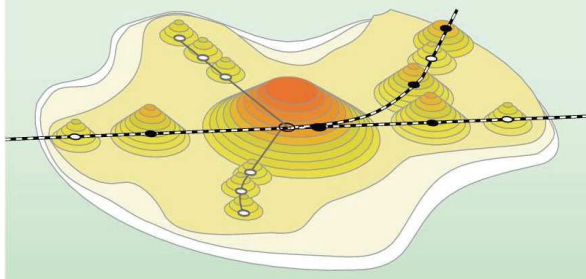
(3-1) 拡散したまま低密度化した市街地 (2050 年)



市街地中心部，郊外部共に低密度化

人口減少により市街地全域において人口密度が希薄化し，人口密度に依存する医療や福祉，商業などの施設が減少する中，公共交通が衰退した郊外部において，自家用車の利用が困難となった高齢者の生活に影響が出るのが懸念されます。

(3-2) 求めるべき市街地 (2050 年)



ネットワーク化された拠点ごとに都市機能が集積した歩いて暮らせるまちを形成

拠点ごとに一定の人口密度（商圏人口）が維持され，生活に不可欠な施設がまとまって立地する，歩いて暮らせる市街地を時間をかけて形成していく必要があります。

また，これらを結ぶ公共交通のネットワークを維持することで，自家用車が利用できなくても必要なサービスが受けられる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の「まち」を実現する必要があります。

資料：国土交通省「集約型都市構造の実現に向けて」を基に作成

3 立地適正化計画とは

(1) これから進めるまちづくりの方向性

我が国の都市では、人口の急激な減少と高齢化を背景として、一定の商圏人口に支えられてきた様々な都市機能の消失などが懸念されており、日常生活の利便性を確保しながら、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を持続させていくことが、大きな課題となっています。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居などがまとまって立地することで、一定の商圏人口を維持し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設などにアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方でまちづくりを進めることが求められるようになってきました。

(2) 立地適正化計画の制度化

立地適正化計画は、2014年（平成26年）5月の都市再生特別措置法の改正で規定されたものであり、商圏人口の減少による都市機能の消失に歯止めをかけるため、住民や民間事業者、行政が一体となって、これからのまちづくりを考えるための制度です。この制度では「コンパクトなまちづくり」を進めるために必要な居住や福祉などの民間施設の誘導や、身近な移動手段となる鉄道やバスなどの「公共交通によるネットワーク」との連携に焦点が当てられています。

(3) 立地適正化計画の区域など

立地適正化計画の作成に当たっては、都市再生特別措置法第81条に基づき、基本的な方針、区域、その他必要な事項を記載する必要がある、計画区域や居住誘導区域、都市機能誘導区域、誘導施設などを定めていきます。（図2-3）

【都市再生特別措置法 第81条】

市町村は、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画を作成することができる

【第81条2項 記載する事項】

- ①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（基本方針）
- ②居住誘導区域に関する事項
- ③都市機能誘導区域に関する事項
- ④誘導施設に関する事項
- ⑤事業等の推進に関連して必要な事項
- ⑥住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

○計画区域

立地適正化計画の区域は、都市計画区域全域とし、計画区域内には居住誘導区域と都市機能誘導区域を定める必要があります。

○居住誘導区域

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導する区域です。

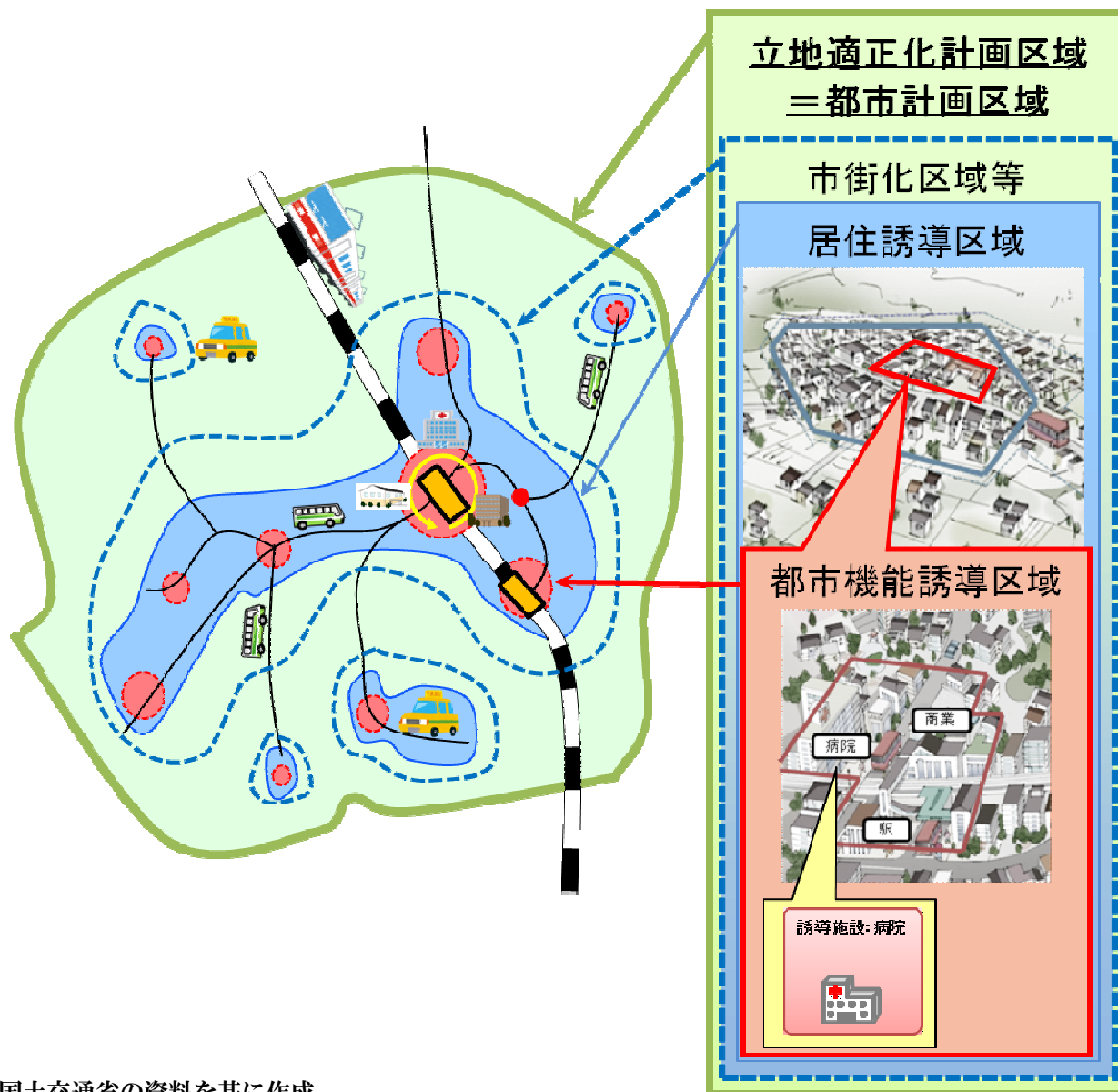
○都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業などの都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

○誘導施設

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに定めるもので、居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要で都市機能の増進に著しく寄与する施設を位置づけます。

計画区域イメージ



国土交通省の資料を基に作成

図2-3 立地適正化計画の区域など

4 立地適正化計画の作成

(1) 立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は地方自治体の基本構想である総合計画に即し、都市計画の基本的な方針となる都市マスタープランと調和したものとする必要があります。

また、立地適正化計画が公表された際には、都市計画法に基づく都市マスタープランの一部と見なされます。

本市の立地適正化計画は、客観的なデータにより作成した将来の人口分布状況などを地図上に表示することで、商業者の経営戦略の構築や地域のまちづくり、行政の施策の推進などの共通の基盤として活用できるよう作成します。(図2-4)

この立地適正化計画を基に各主体が将来を見据えて行動することで、時代の変化に柔軟に対応した秩序あるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現します。

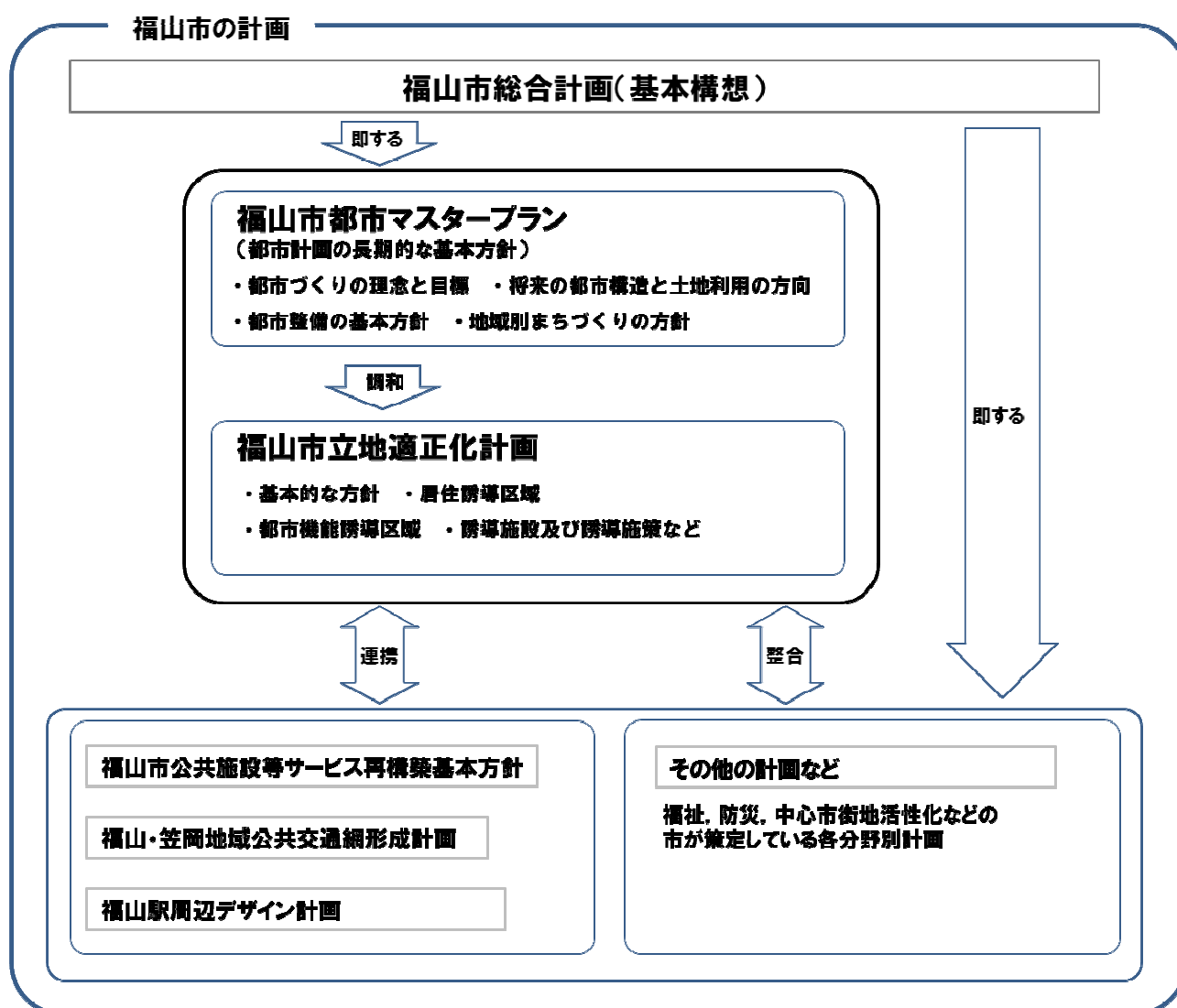
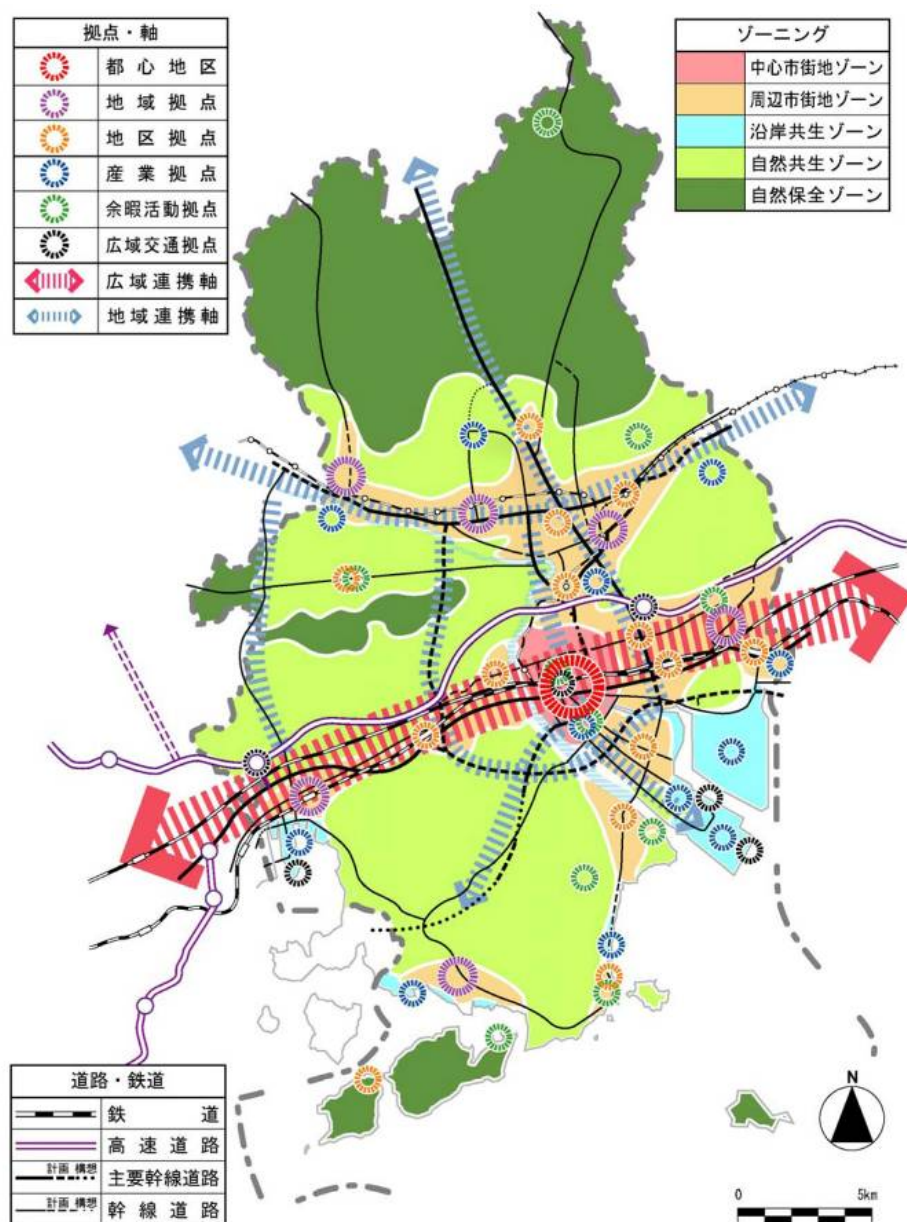


図2-4 立地適正化計画と関連計画

(2) 立地適正化計画と都市マスタープランの関係

合併を重ねることで市域を拡大してきた本市においては、地理的条件や日常生活圏などからなる地域ごとに市街地が形成されており、福山駅周辺地区を中心とし、それを取り巻く地域ごとに特性を生かしたまちづくりを行っていくことが必要です。

このため、福山市都市マスタープランでは、多くの人にとっての暮らしやすさを確保する観点から、福山駅周辺の中心市街地や地域区分ごとに市街地の集約を図り、幹線道路網や公共交通網でネットワークする「集約型都市構造」をめざしてきました。(図2-5)



出典：福山市都市マスタープラン

図2-5 福山市都市マスタープランの都市構造（幹線道路網による拠点間ネットワーク）

立地適正化計画は、この「集約型都市構造」の考え方を基にして「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指すものであり、多様な制度や支援措置を活用することで、これまで以上に実効性を持って、豊かさにあふれ持続可能なまちづくりを推進できる制度です。

本市では、この立地適正化計画を作成し、多様な制度などを活用することで福山市都市マスタープランの基本理念に掲げる「拠点性と求心力を備えた活力ある都市づくり」、「安心・安全で快適に暮らせる都市づくり」をめざします。

本市の立地適正化計画では、GISを活用した商圈人口の分布状況や都市機能の集積状況、公共交通の充足状況などの客観的データの分析を行うと共に、土地適性評価*などを踏まえ、居住誘導区域や都市機能誘導区域などの設定を行う中で、福山市都市マスタープランで位置づけた各種拠点に替えて、都市機能誘導区域などを位置づけていきます。

第2章 豊かさあふれる「ふるさと福山」の実現

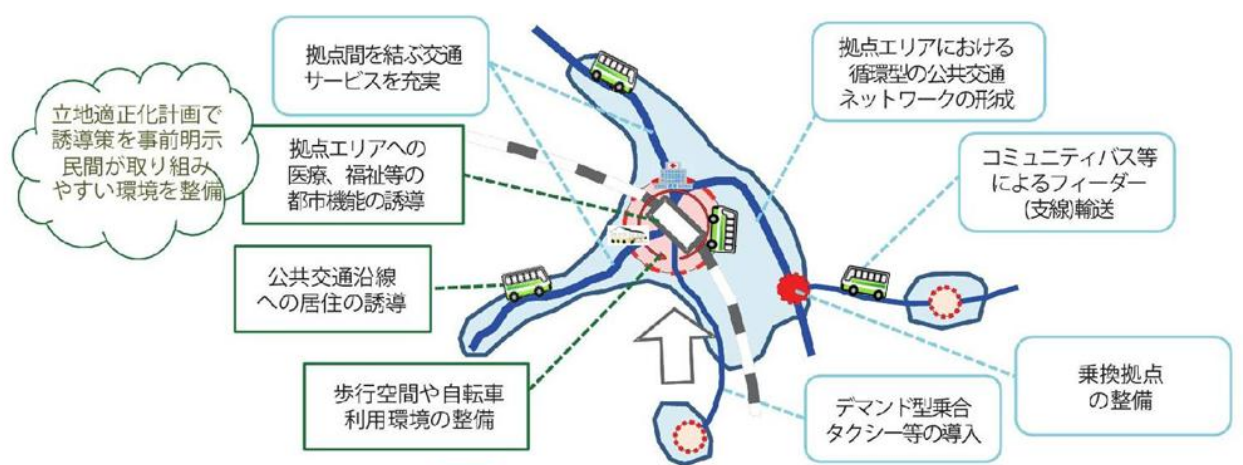
(3) 地域公共交通網形成計画との連携の考え方

少子高齢化、人口減少社会にあっても、人々が自立した生活を営む上で「移動」は欠かせません。

そこで、地域公共交通の現状と課題、問題点を整理したうえで、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させるため、2014年（平成26年）11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）が改正され、地方公共団体が単独で、又は共同して「地域公共交通網形成計画」の策定ができることとなりました。

これを受け、本市では2017年（平成29年）3月に、笠岡市と共同して同計画を策定しました。

立地適正化計画においても、自家用車の利用が困難となる後期高齢者が一気に増加する2025年（令和7年）までに、都市機能誘導区域をネットワークする利便性の高い公共交通軸を確立することが重要となることから、地域公共交通網形成計画と連携して取り組んでいきます。（図2－6）



出典：国土交通省

図2－6 立地適正化計画と地域公共交通網形成計画との連携

第3章 基本的な方針

1 立地適正化計画の区域

備後圏都市計画区域のうち、福山市に係る区域全域とする。

立地適正化計画は、都市計画区域内の区域について作成することができるとされているため、本市では備後圏都市計画区域のうち、福山市に係る区域全域とします。(図3-1)

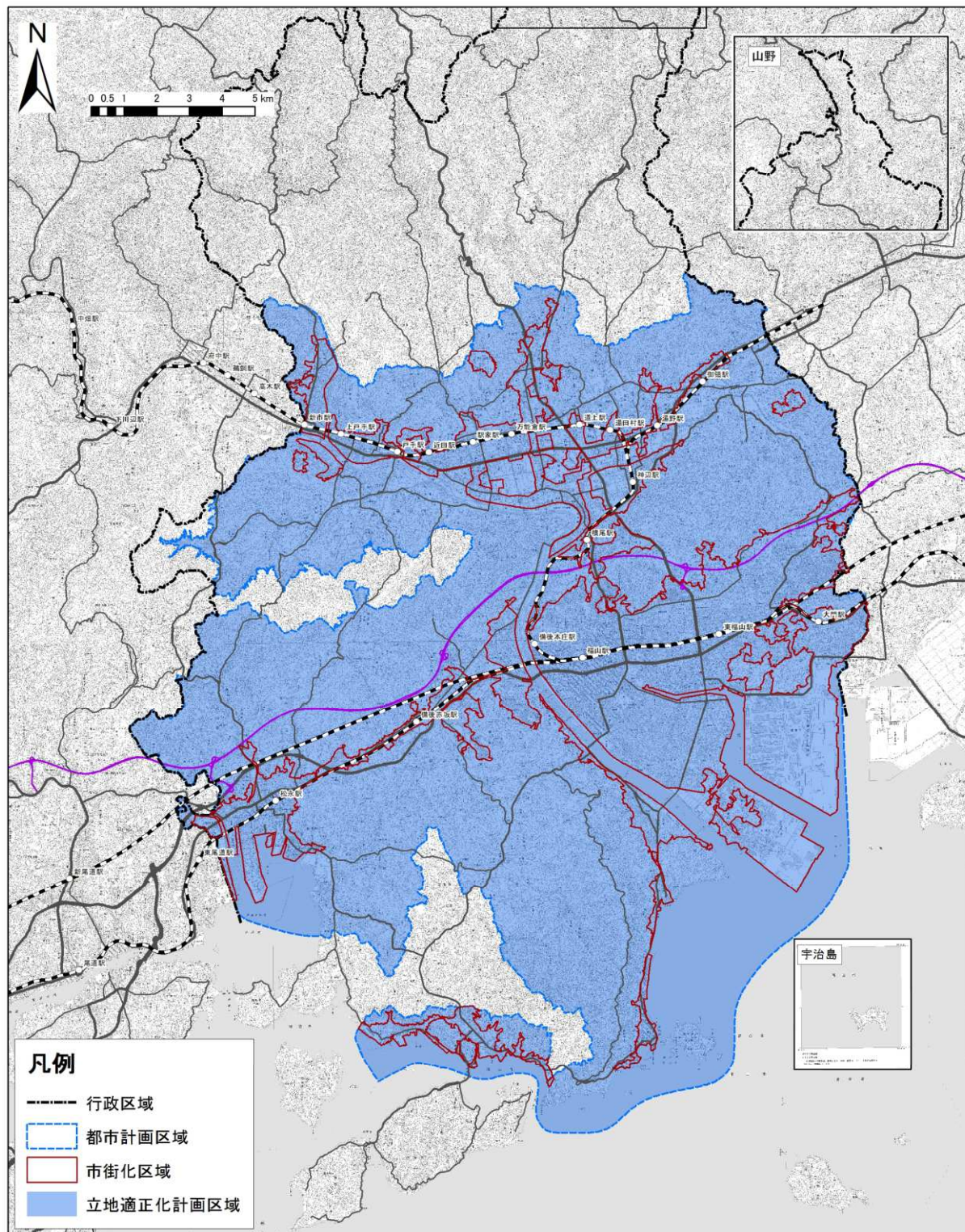


図3-1 立地適正化計画区域図

2 立地適正化計画の期間

2050年（令和32年）の都市の姿を見据えつつ、
本計画の計画期間は2025年（令和7年）とする。

2025年（令和7年）には、団塊の世代が75歳以上の後期高齢者となり、高齢者の移動問題が顕著になることが想定されます。

一方で、生産年齢人口を中心とした自家用車依存の状況も継続しています。

我が国では、現在、高齢社会に向けた技術革新などが急速に進んでおり、2025年（令和7年）以降の移動手段の変化を予測することは困難な状況にあります。

こうしたことから、本市では、2050年（令和32年）の都市の姿を見据えつつ、当面、自家用車利用を中心とした世代にとっても高齢者にとっても住みよいまちをめざすため、人口減少が緩やかな2025年（令和7年）までを立地適正化計画の計画期間とします。

また、本計画は、2010年（平成22年）時点での都市機能の維持を目標として、求心力のある都市機能誘導区域を形成するとともに、それらを結ぶ利便性の高い公共交通網を確立することで、多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた骨格の形成をめざします。（図3-2）

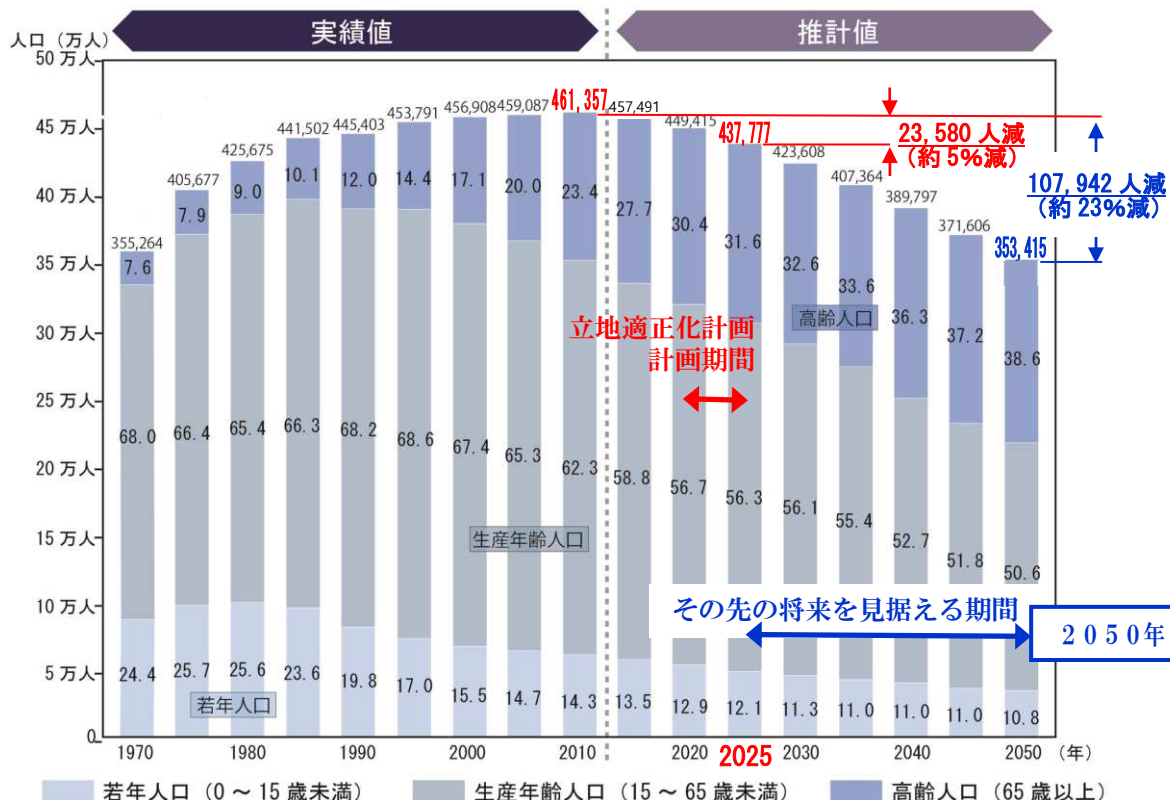


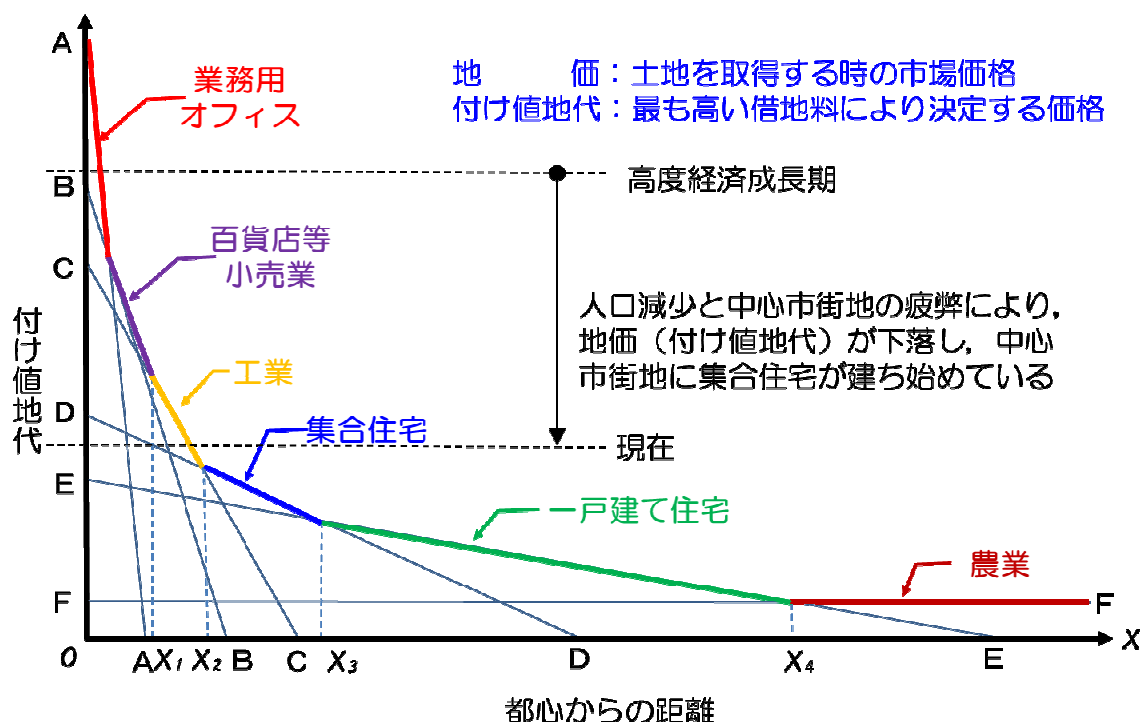
図3-2 福山市の人口推移と立地適正化計画の計画期間

3 基本的な考え方

(1) 都市機能の立地と商圈人口

土地は、その場所の敷地に対して最も高い評価（付け値地代）を付けた主体がそこを確保するという傾向があり、土地利用規制がない限り、土地は、その価格メカニズムにより、配分がされるといわれています。（図3－3）

また、土地全体の面積が一定（供給が一定）だとすると、人口が減少することで需要が減少し、土地全体の付け値地代が下降していくと考えられます。しかし、地価の下降は利便性の高い土地の需要を高めることにつながります。本市では、「人口集積」や「付け値地代」、「利便施設の立地」には一定の相関関係があると考えており、都心回帰現象をうまく誘導することで、人口や都市機能などが拠点へ再集積する「再都市化」を実現したいと考えています。



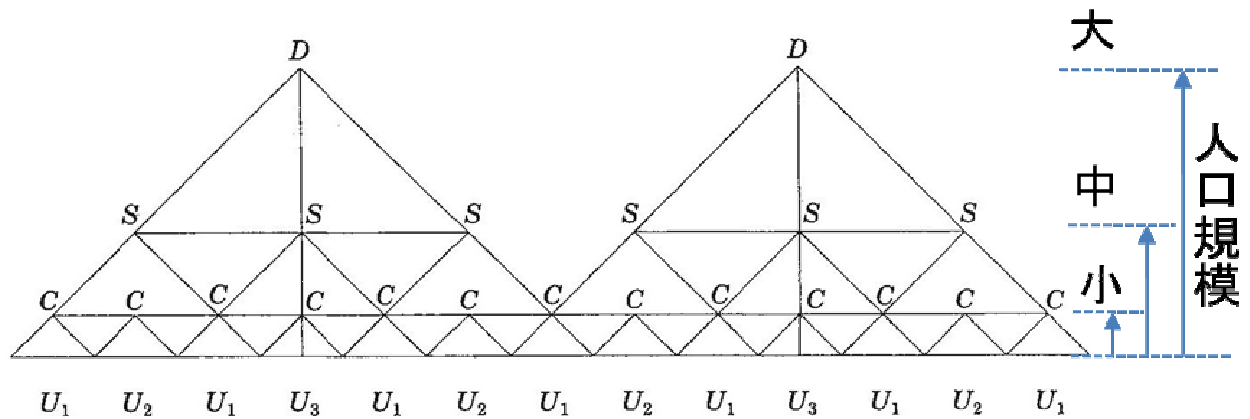
都市と地域の経済学（黒田達朗・田淵隆俊・中村良平著），入門 都市計画（谷口 守著）を基に作成

図3－3 アロンゾの付け値地代曲線

生活に不可欠な都市機能は、商圈人口に支えられており、一定の間隔を隔てて立地しているといわれています。

こうした都市機能が一定程度集積した区域には、これらの商圈人口の合計を商圈人口とする、より高次の都市機能が立地する傾向があるといわれています。（図3－4）

本市の立地適正化計画は、時間とともに人口構造の変化を伴いながら推移する商圈人口分布などの情報を広く周知することで、再都市化の流れを適切にコントロールするとともに、商圈に即して必要な施設が再配置されるよう、取り組みを進めていきます。

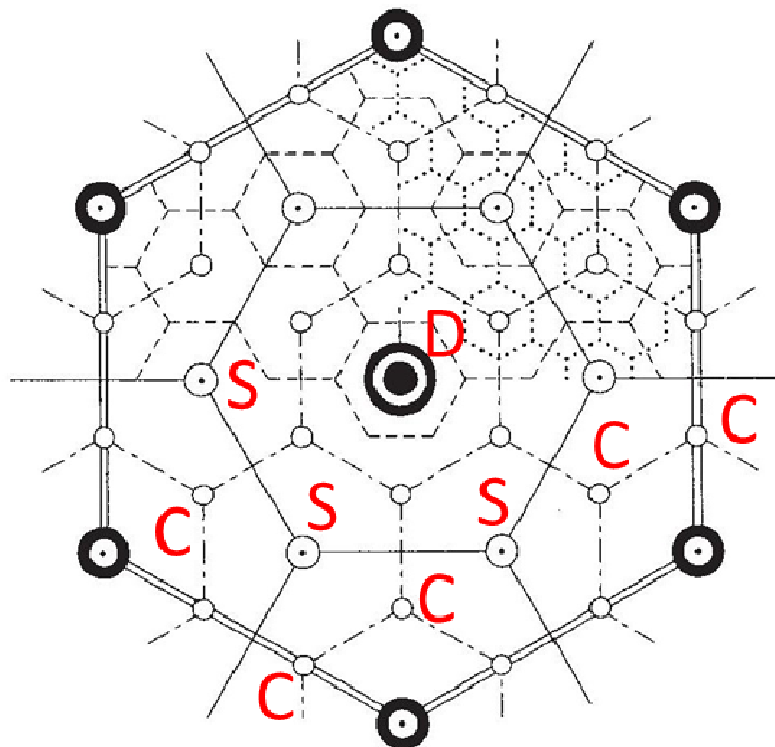


1次元空間における中心地の階層構造(断面)

D:デパート

S:スーパー

C:コンビニエンスストア



2次元空間における中心地体系(平面)

出典：都市と地域の経済学 黒田達朗・田淵隆俊・中村良平著

図3-4 都市の構造とクリスタラーの中心地理論

第3章 基本的な方針

本市では、GISを活用し、住民基本台帳データから100mメッシュの人口分布図を作成しましたが、このままでは、モザイク状の人口分布となり、詳しい状況が不明確となります。(図3-5)

また、商業施設などの立地に必要な商圈人口は100mメッシュ人口分布図では判別できません。

そのため、本市では、商圈人口を視覚化するため、独自に開発をした図3-6の商圈人口置換処理*を図3-5の全メッシュに施すことで、500m商圈人口の分布状況を等高線状に表示しています。(図3-7)

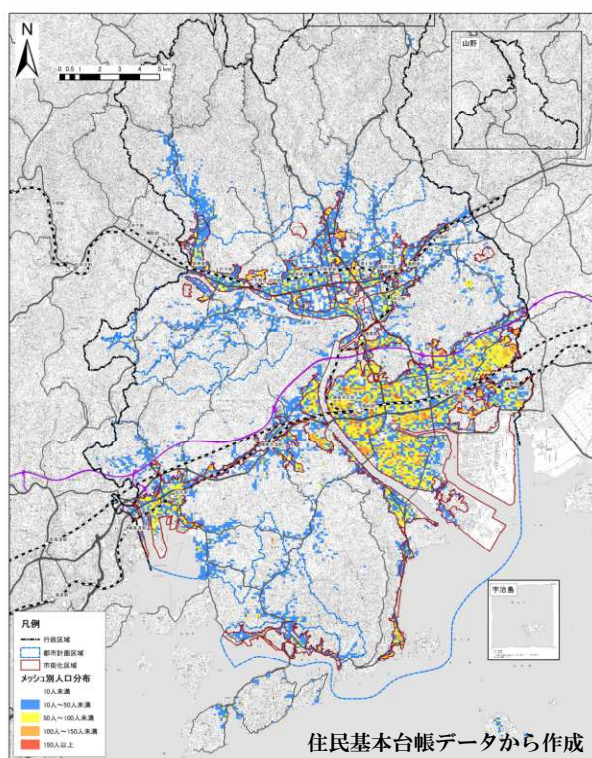


図3-5 100mメッシュ人口分布図

(2010年(平成22年))

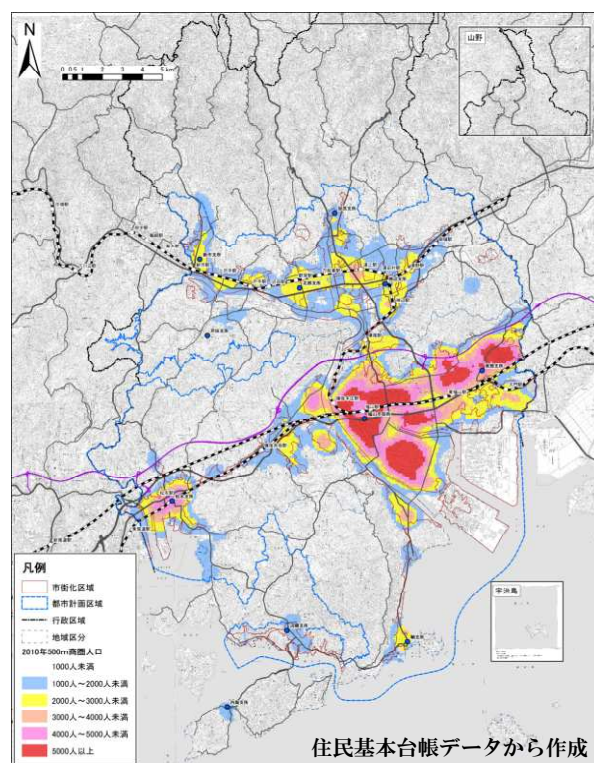


図3-7 500m商圈人口分布図

(2010年(平成22年))

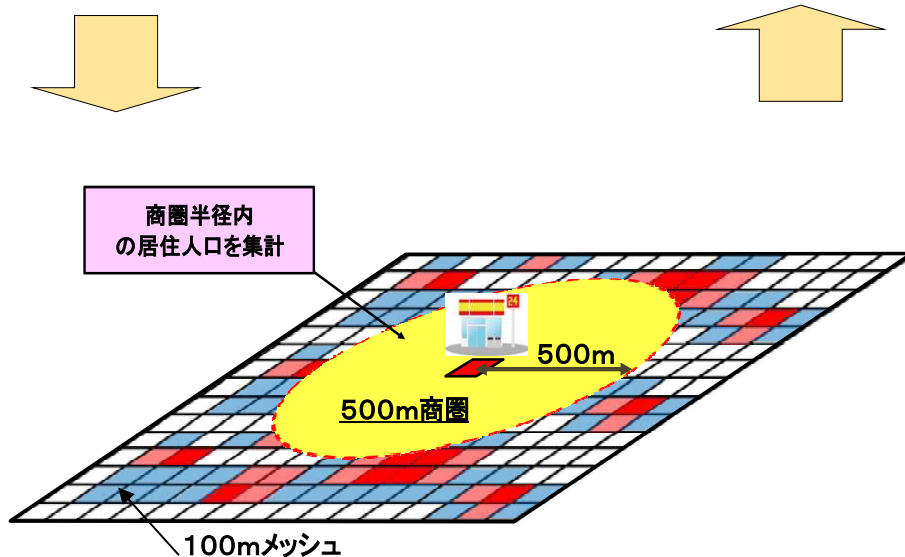


図3-6 商圈人口置換処理の概念図

(2) 徒歩による顧客を対象とした都市機能の立地状況

図3-8は、500m商圈人口置換処理をした人口分布図に、日常生活において頻繁に利用するコンビニエンスストアの立地状況を表示したものです。国が示す商業施設の商圈と施設規模の関係（図1-6）によると、大都市住宅地のコンビニエンスストアの経営が成り立つためには、商圈500mの範囲内に周辺人口3,000人の流動客が必要とされており、本市では概ね2,000人以上のエリアに立地しています。

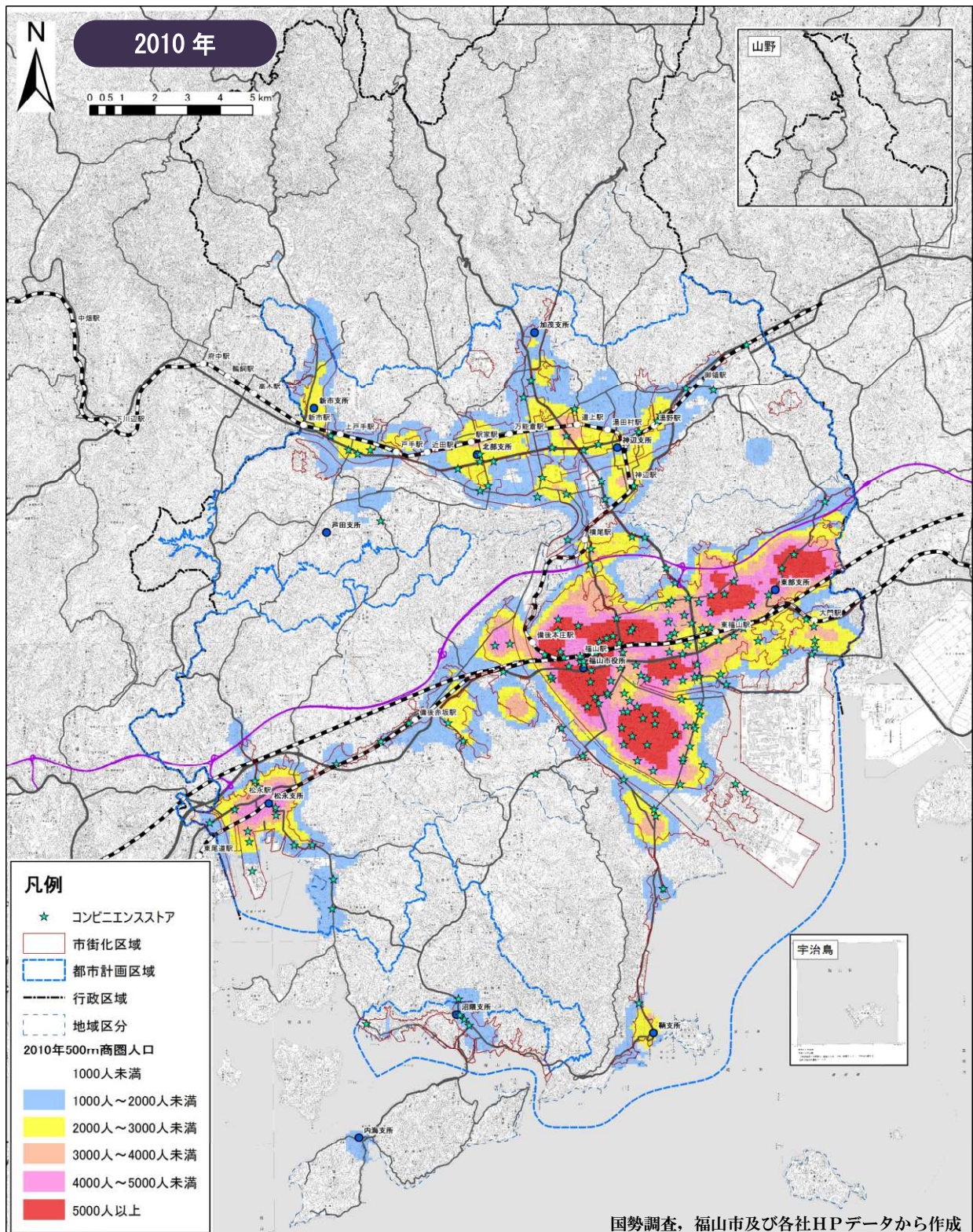


図3-8 2010年（平成22年）500m商圈人口分布と徒歩による顧客を対象とした都市機能の立地状況

第3章 基本的な方針

その他の都市機能についても、コンビニエンスストアと同様の商圈人口に依存する傾向にありますが、特に、500m商圈人口3,000人以上のエリアから、5,000人以上のエリアの周辺において、様々な都市機能が集積することで高い利便性を発揮していることがわかります。(図3-9)

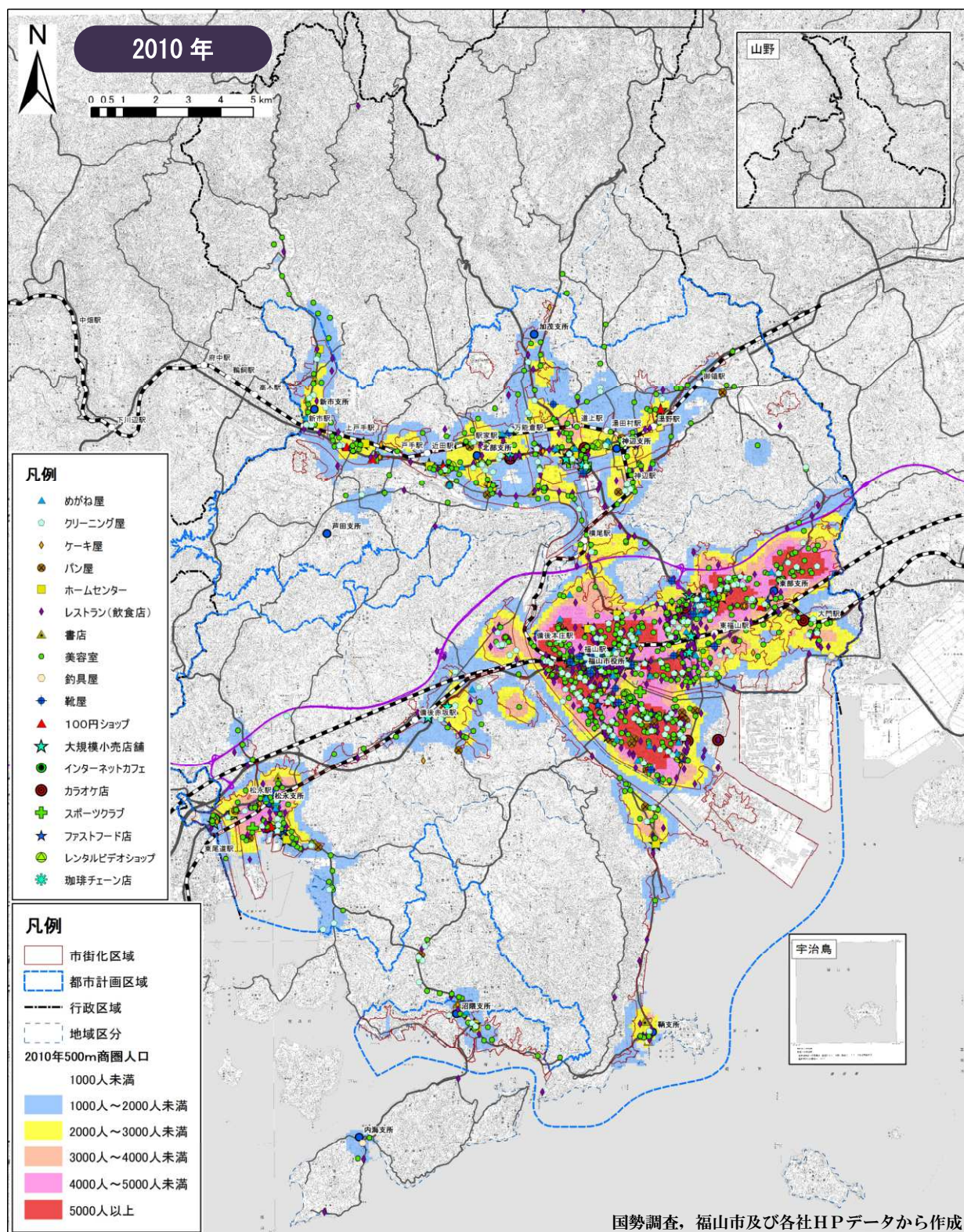


図3-9 2010年(平成22年)500m商圈人口分布とその他の都市機能の立地状況

2050年（令和32年）の商圈人口の推計を見ると、2010年（平成22年）に5,000人以上であったエリアが著しく縮小し、500m商圈人口2,000～3,000人未満を表すエリアも縮小している様子がうかがえます。

このような地域では、現在、立地している各種都市機能の存続が困難になることが懸念されます。（図3-10）

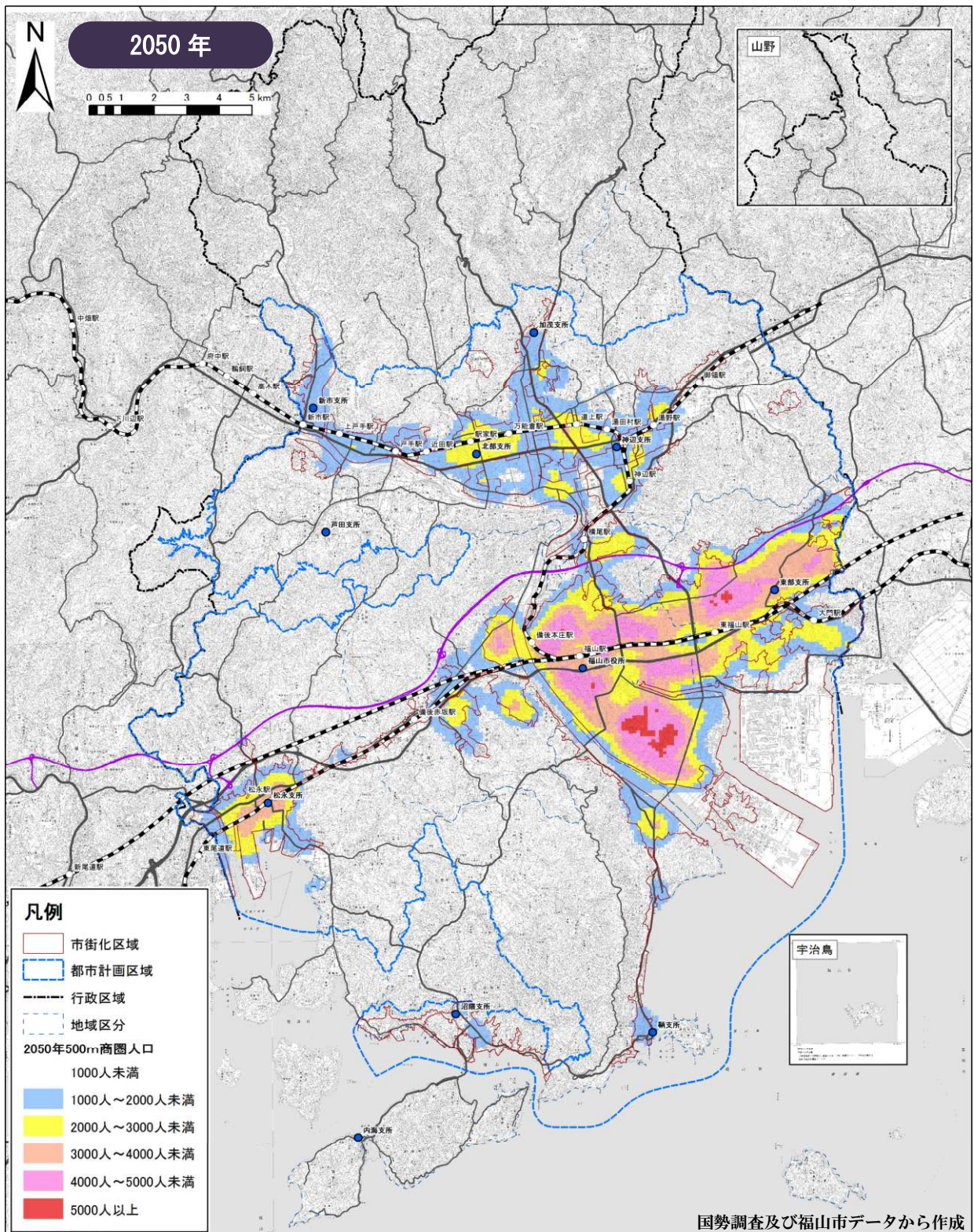


図3-10 2050年（令和32年）500m商圈人口分布図（推計）

第3章 基本的な方針

(3) 2050年（令和32年）人口移動シミュレーション

ア 人口移動シミュレーションの必要性

2050年（令和32年）の500m商圈人口分布図（推計）（図3-10）は、その場所で生まれてその場所で亡くなることを前提としており、人口移動を考慮したものになっていません。

しかし、現実には、人口減少が進んでいくことで、利便性の低下した地域から、商圈人口が維持された利便性の高い地域へと人口移動することが想定されます。

こうしたことから、GISを活用し、一定の設定条件のもと人口の移動を想定する「人口移動シミュレーション」を行うことで、2050年（令和32年）の時点で、都市機能誘導区域及び居住誘導区域となる可能性の高いゾーンや商圈人口分布を地図上に表示し、多様な主体の将来設計のための基盤地図（図3-13）とすることとしました。

イ 人口移動シミュレーションの設定条件

GISを活用して、現在の人口分布状況を分析すると、様々な都市機能が集積し、利便性の高い地域ほど人口集積があることから、将来的にも利便性の高い地域へ人口集積が進むものと考えられます。

2050年（令和32年）時点で75歳以上である人口の一部が、都市機能が維持できなくなると想定される区域や斜面地にある宅地造成工事規制区域*内から、生活に必要な都市機能が集積し、公共交通の整った平地の市街地に徐々に移動することを想定しています。（図3-11）・（図3-12）

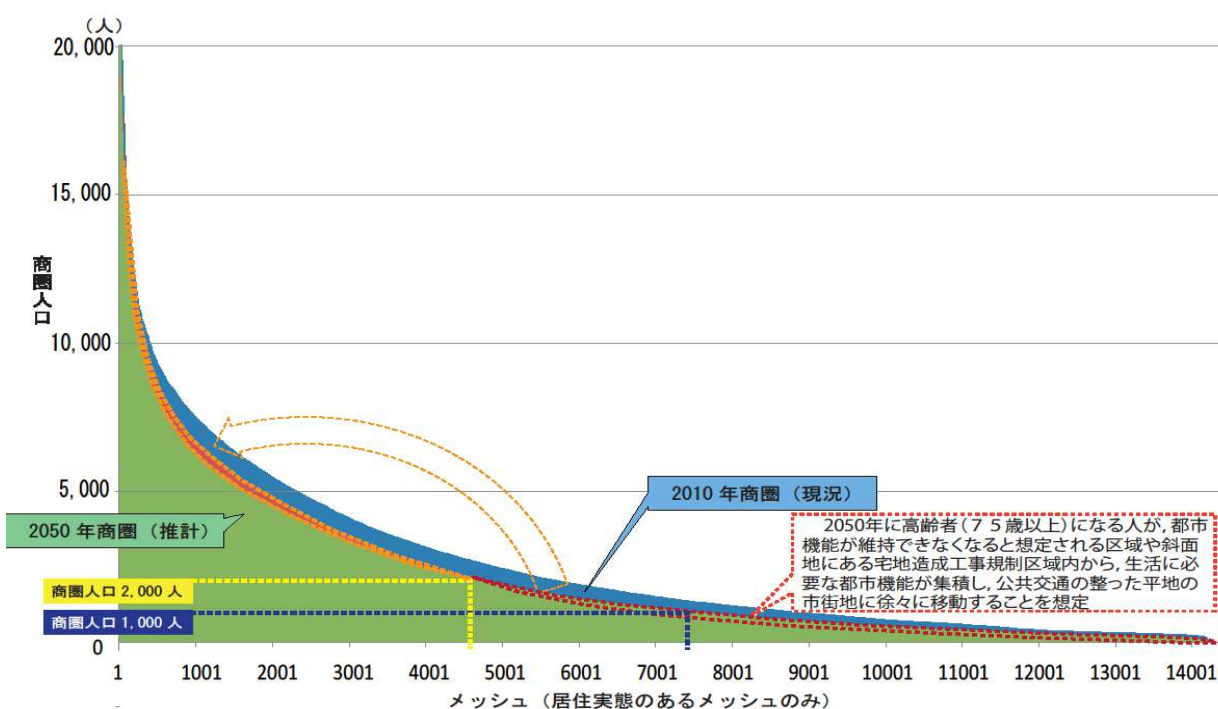
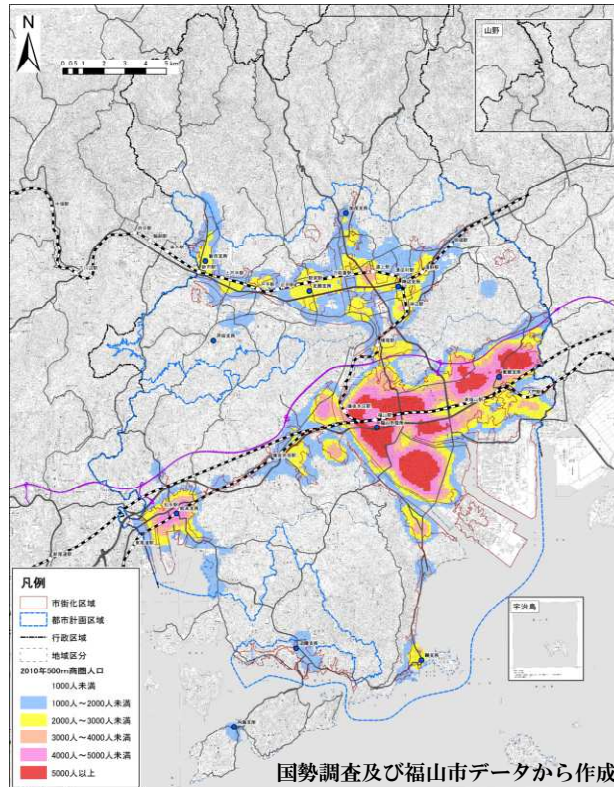
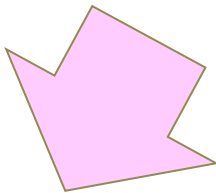


図3-11 人口移動シミュレーショングラフ

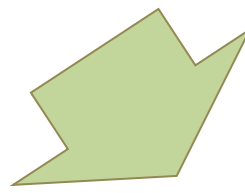
2010 年人口分布図



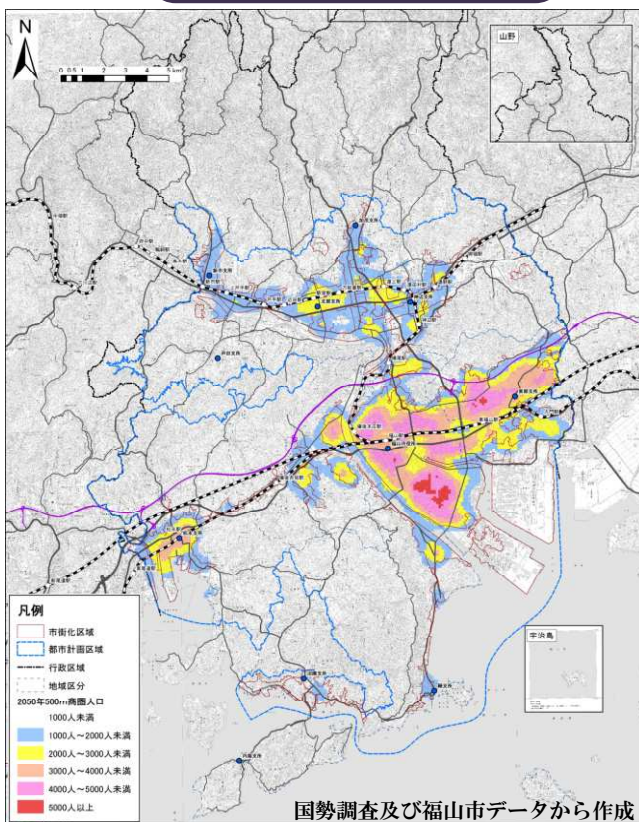
このまま推移すると



生活に必要な都市機能が集積し、公共交通の整った平地の市街地へ人口移動が進むと



2050 年人口分布図（推計）



2050 年人口移動シミュレーション

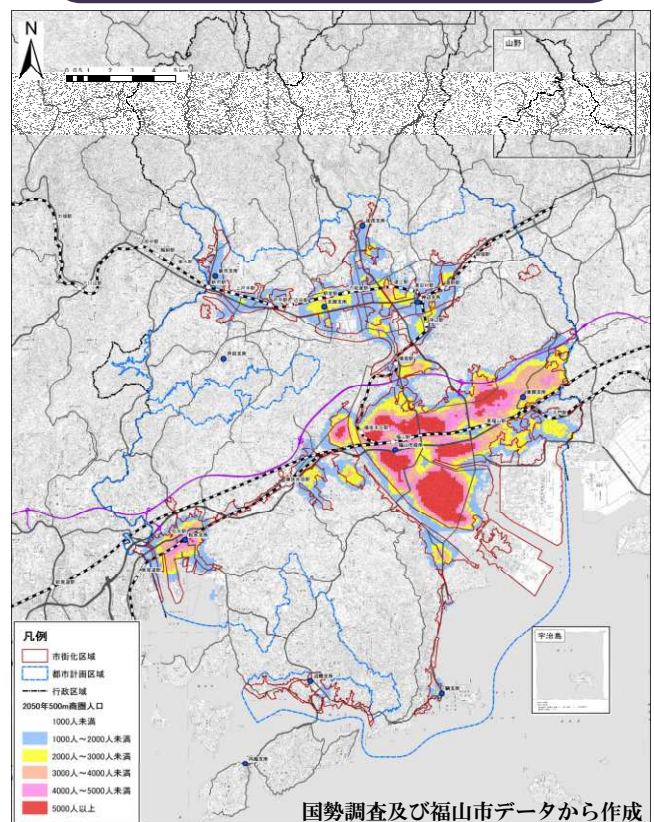


図3-12 2050年（令和32年）500m商圏人口移動シミュレーション

第3章 基本的な方針

ウ 人口移動シミュレーション

2050年（令和32年）を見据え、民間事業者による将来経営戦略の構築，住民のライフステージに応じた居住地の変更や地域まちづくり，また，行政による地域特性に応じた効果的な公共事業などの実施，地域公共交通網の確立に向けた取組などが，この基盤地図に基づき展開されることで，多極ネットワーク型コンパクトシティが効果的に形成されるとともに，地域経済の活性化にも繋がるものと考えています。（図3－13）

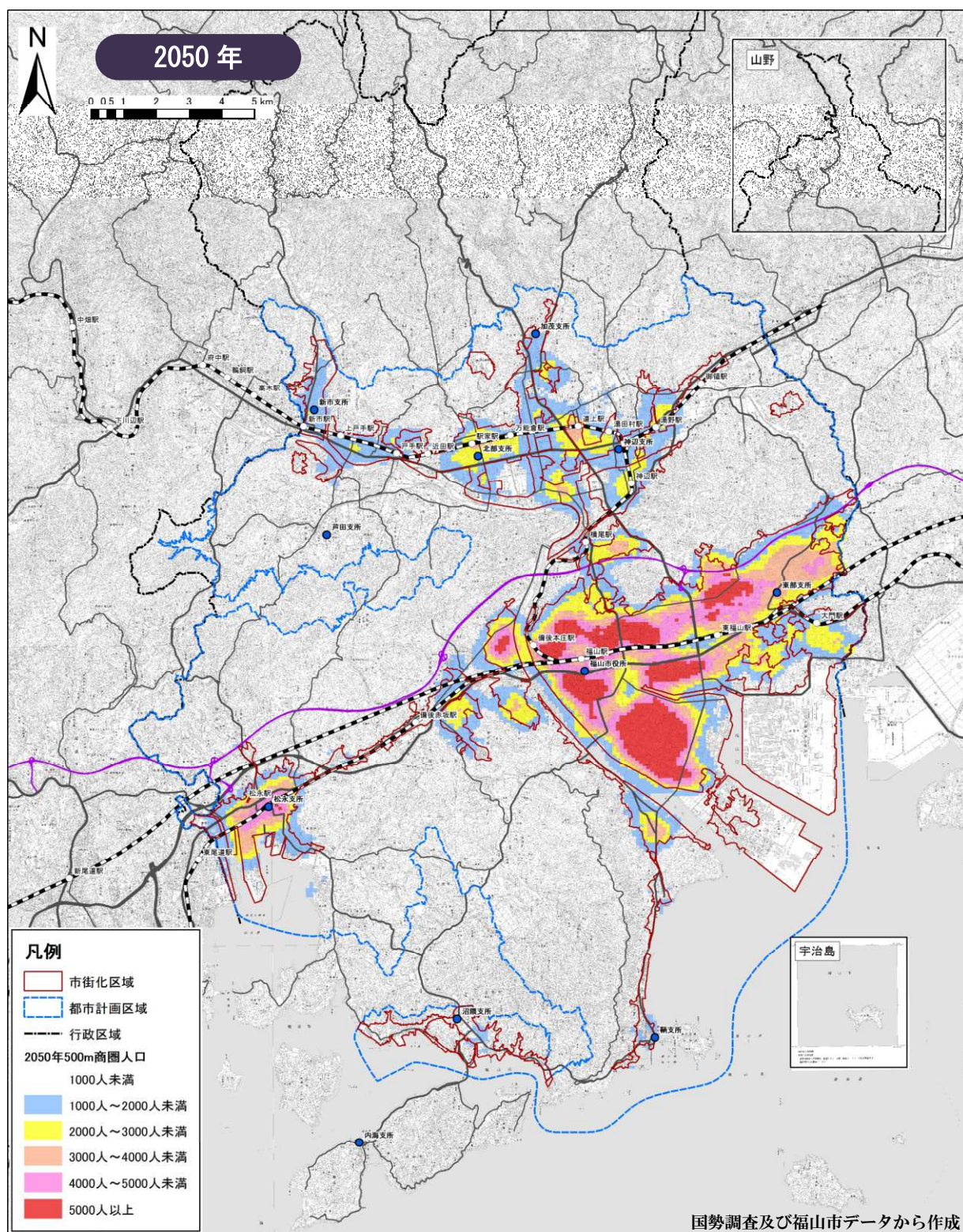
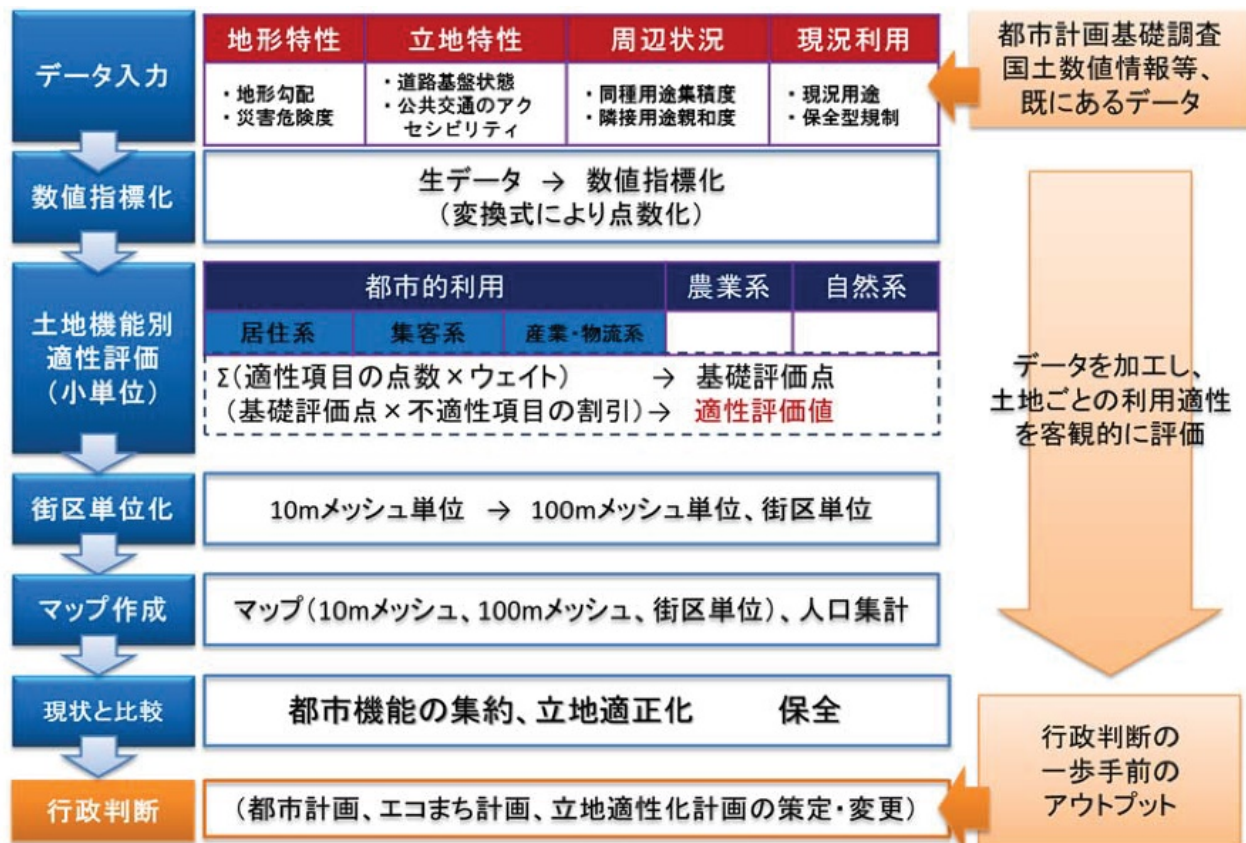


図3－13 2050年（令和32年）500m商圈人口移動シミュレーション

(4) 500m商圈土地適性評価値平均置換処理

土地適性評価プログラムは、国土交通省国土技術政策総合研究所（以下、「国総研」という。）が開発したプログラムで、集客系などの土地適性評価を相対評価値として出力します。

(図3-14)



出典：国土交通省国土技術政策総合研究所

図3-14 土地適性評価プログラムのフロー図

第3章 基本的な方針

しかし、人口分布図と同様に出力された100mメッシュデータは、モザイク状で傾向がつかみにくいため、500mの区域内の25個の100mメッシュデータを平均し、中心のメッシュデータと置き換える「500m商圈土地適性評価値平均置換処理」を全メッシュに施し、等高線状に評価値の分布を表示しています。(図3-15)

これによると、商圈人口と500m商圈土地適性評価値平均置換処理に相関関係があることがわかりますが、商圈人口が5,000人を超えると、付け値地代の影響により、南蔵王町の国道182号、曙町の県道水呑手城線沿線などでは土地適性評価の高い土地と商圈人口の高い土地にずれが生じていることがわかります。

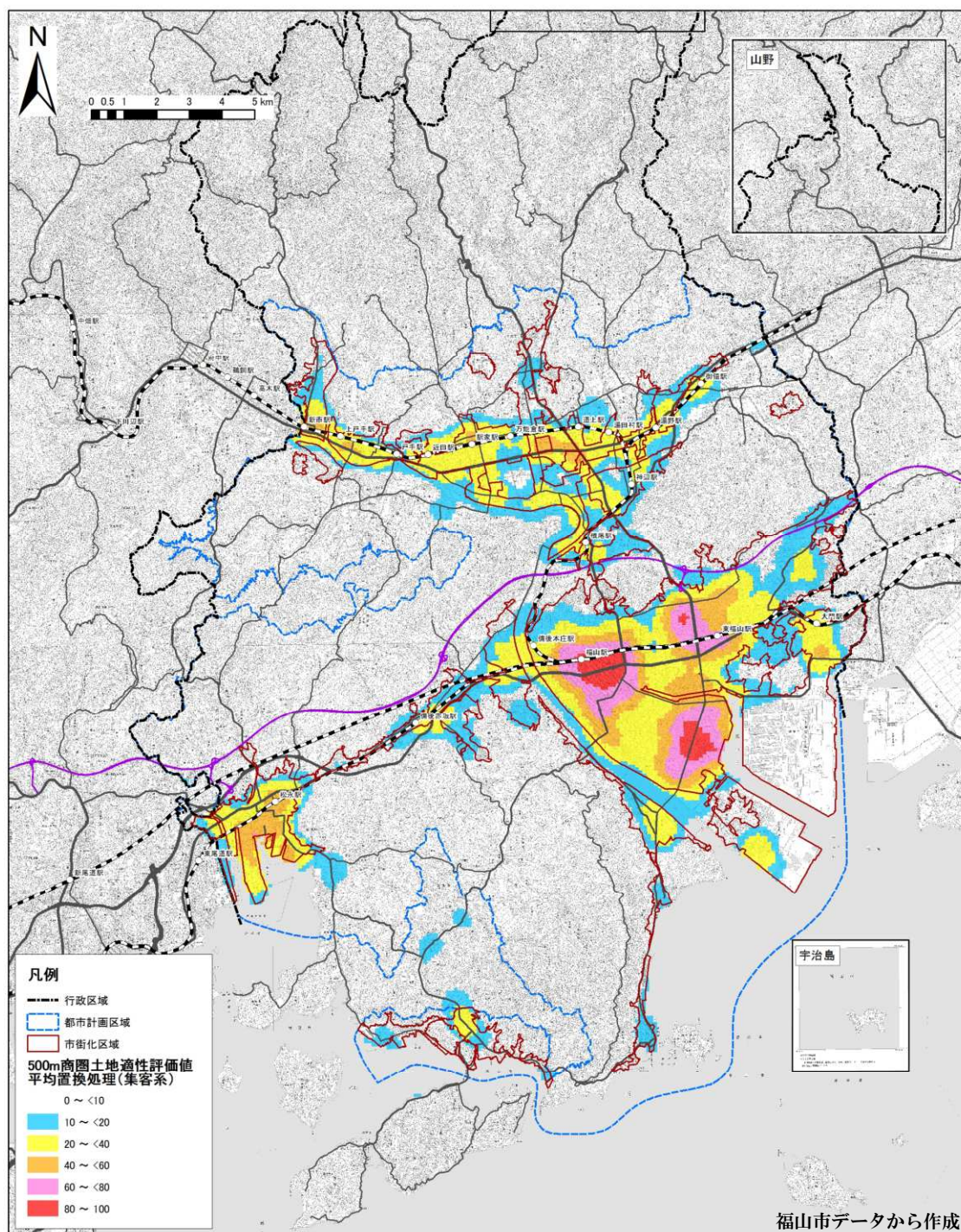


図3-15 集客系の500m商圈土地適性評価値平均置換処理図

(5) 用途地域

本市では、市街化区域内に、住宅系、商業系、工業系の用途地域を定め（農業系は未指定）、建築物の用途を制限することで、秩序ある土地利用を促してきました。本市の立地適正化計画では、この用途地域による制限を踏まえ、都市機能誘導区域を指定します。（図3-16）

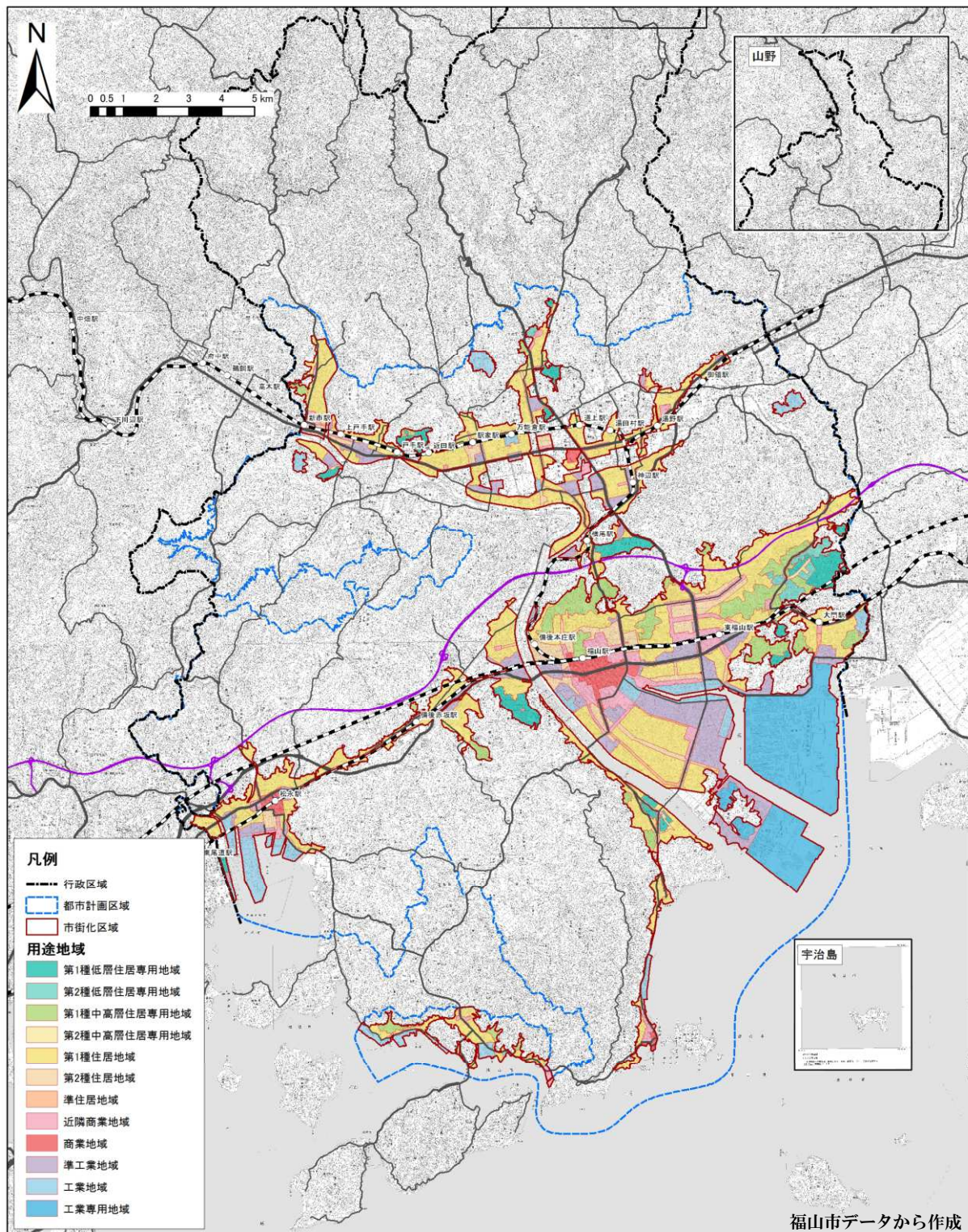


図3-16 用途地域

第4章 居住誘導区域

1 区域指定の考え方

2025年（令和7年）には、団塊の世代がすべて75歳以上の後期高齢者となることから、今後、移動の困難な高齢者が増加することが想定されます。

とはいえ、2010年（平成22年）から2025年（令和7年）までの間で、本市の人口減少率は約5%であり、居住誘導区域以外の地域では、自家用車を利用した移動も期待できます。

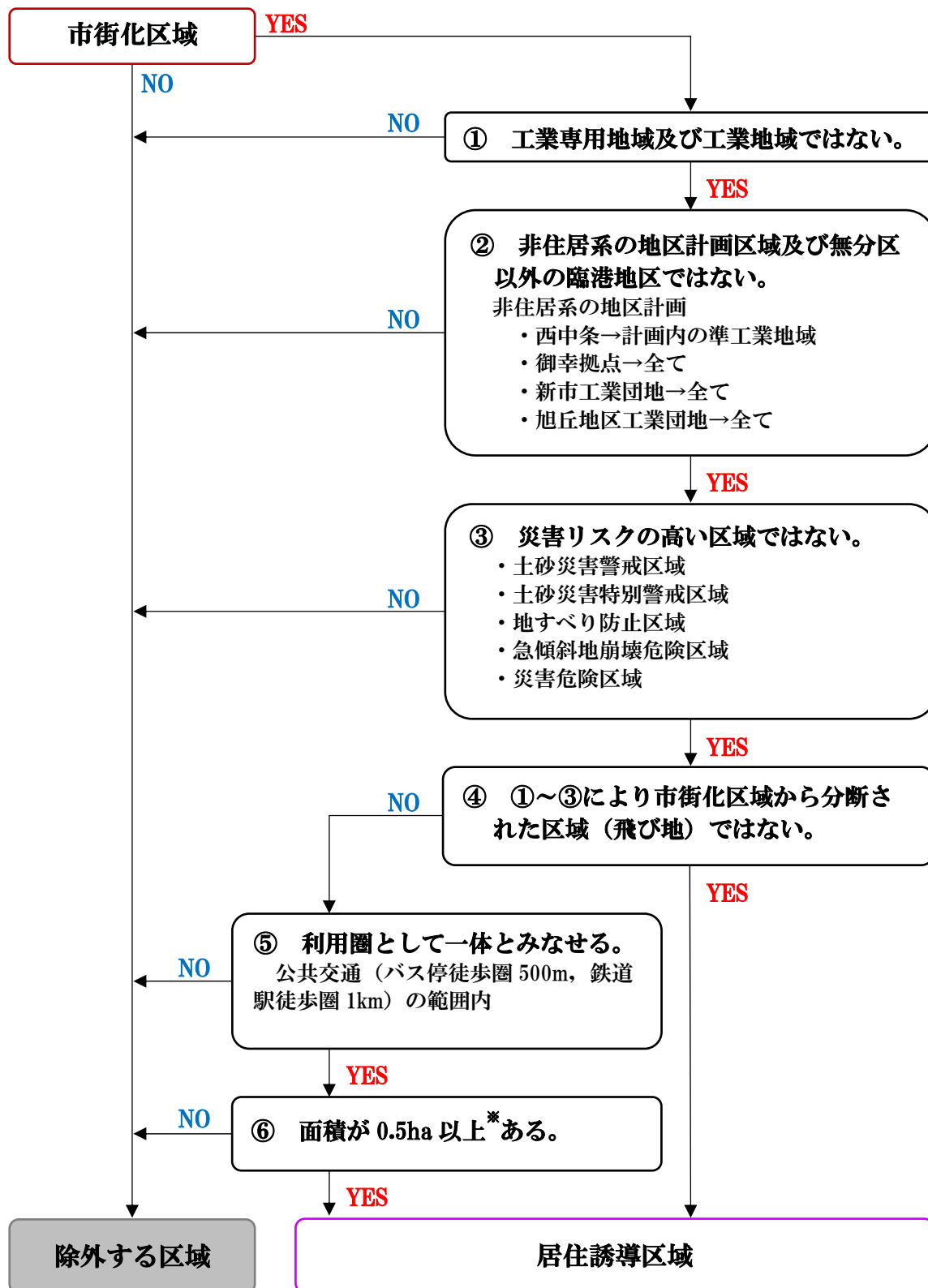
しかし、2050年（令和32年）には、本市の人口は2010年（平成22年）の人口の約23%減となり、高齢化の進展に加え、独居世帯が大幅に増加することを考えると、2025年（令和7年）までに、少なくとも居住誘導区域内への住み替えを促していくことが必要です。

こうしたことから、居住誘導区域は、市街化区域全域のうち、非住居系の用途地域（工業地域、工業専用地域）などや、無分区以外の臨港地区*、災害リスクの高い区域（土砂災害特別警戒区域*、土砂災害警戒区域*、地すべり防止区域*、急傾斜地崩壊危険区域*、災害危険区域*）、公共交通利用圏外、区域面積が著しく小さい飛地を除いた区域に指定します。（図4-1）・（図4-2）

※ 浸水想定区域*や津波災害警戒区域*は、市街化区域内の平野部に広がっており、本市や国、広島県において治水事業、高潮対策事業などの防災対策事業を計画的に推進しています。また、福山市地域防災計画に基づき津波ハザードマップ、洪水ハザードマップなどの作成、適切な避難勧告などによる事前避難、避難訓練の実施などのソフト対策も併せて進めることで安全を確保することとし、これらの区域を居住誘導区域に含めるものとします。

※ 土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域は、広島県により現在、区域の指定作業が進められていることから、居住誘導区域の指定に当たっては2019年（平成31年）1月1日現在のデータを用いることとします。なお、居住誘導区域内に新たに災害リスクの高い区域の指定があった場合には必要に応じて居住誘導区域の見直しを行います。

居住誘導区域指定フロー



※面積が著しく小さい飛び地については、一体として整備し、開発し又は保全すべき土地の区域として適当でないことから、都市計画法施行令第15条を参考として、面積0.5ha未満の飛び地は居住誘導区域に含めないものとする。

図4-1 居住誘導区域指定フロー

2 区域図

※ 詳細な区域については、都市計画課に備え付けの計画図（１：２，５００）をご確認ください。

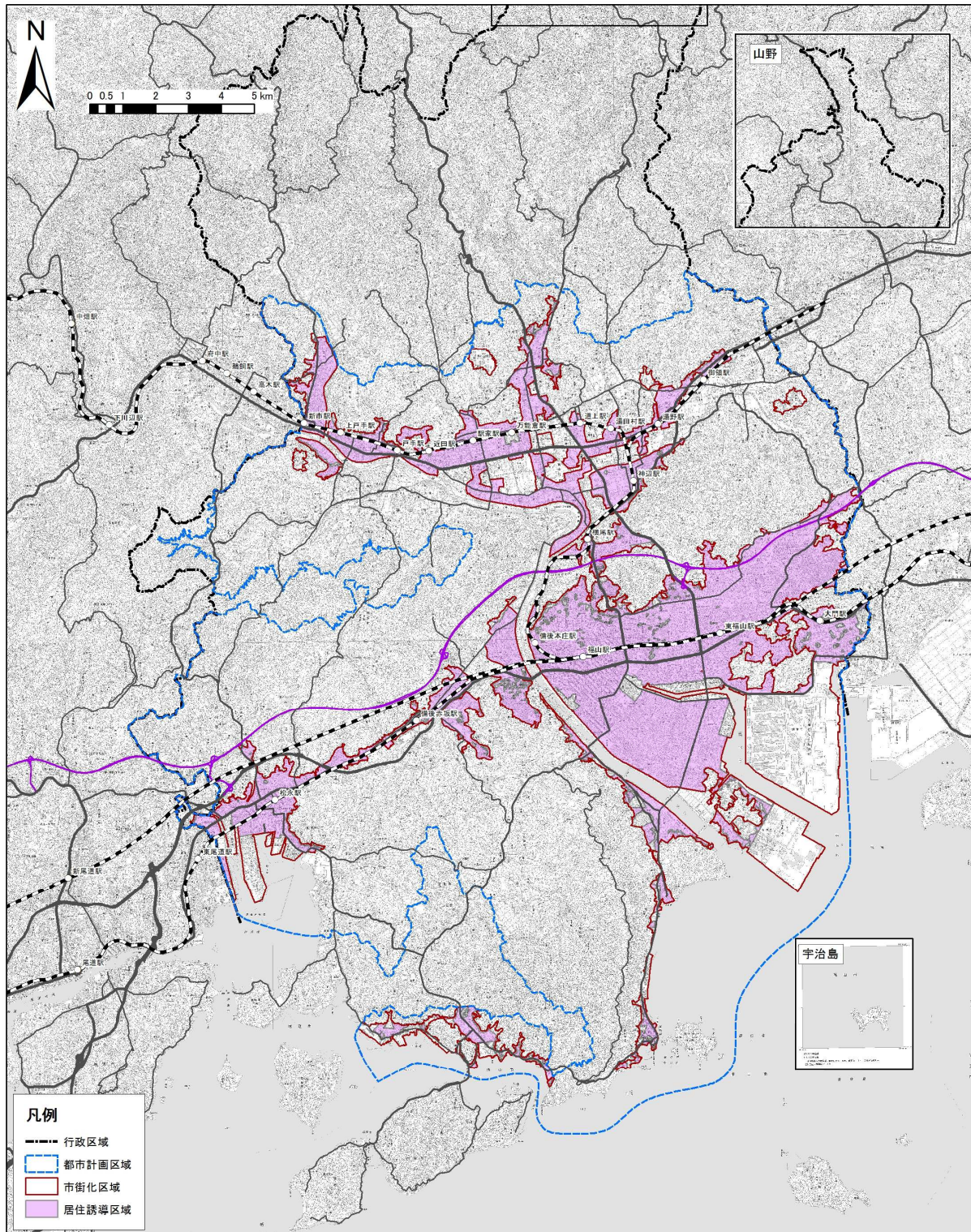


図４－２ 居住誘導区域図

3 居住誘導区域想定エリアの表示

住宅が建築されると50年は居住されることもあるため、目標年次である2025年(令和7年)より先の居住誘導区域の状況を示しておく必要があります。

本市では、2050年(令和32年)の時点で、500m圏人口が、2,000人以上となることが想定されるエリアのうち、現在の工業系の用途地域や災害リスクの高い区域を除いたエリアを「2050年居住誘導区域想定エリア」とし、2025年(令和7年)の居住誘導区域に重ねて、必要に応じ区域を比較できるよう、ダブルライン表示します。

(図4-3)

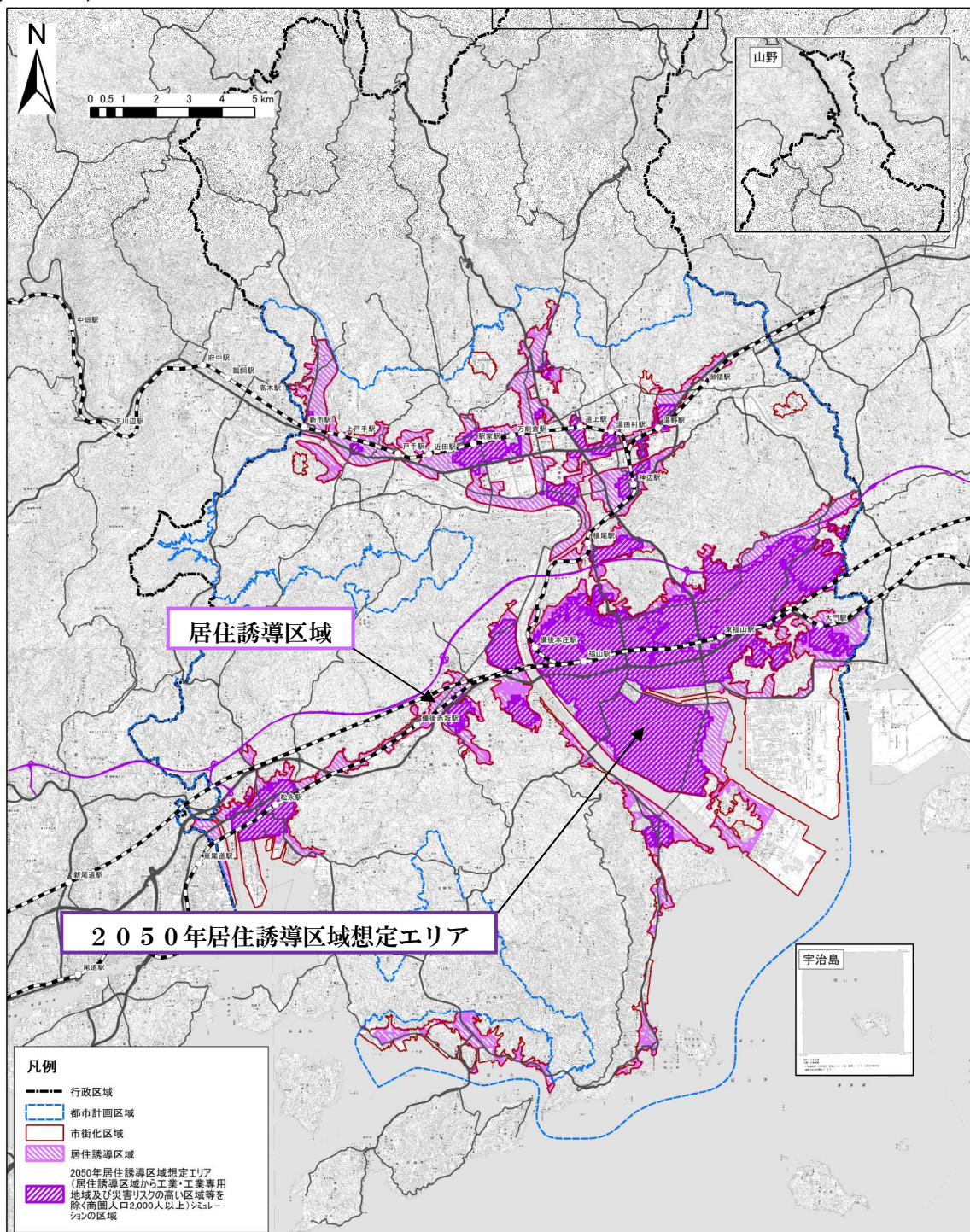


図4-3 居住誘導区域、居住誘導区域想定エリア図

第5章 都市機能誘導区域

1 区域指定の考え方

地域の商圈人口や集客系の500m商圈土地適性評価値平均置換処理、用途地域などの状況に即した都市機能を集積する都市機能誘導区域を指定するとともに、都市機能誘導区域を結ぶ公共交通網の利便性の向上を図ります。

都市機能誘導区域は、500m商圈人口ごとに表5-1の分類・内容とします。

(図5-1)・(図5-2-1)～(図5-2-18)

表5-1 都市機能誘導区域の分類・内容

分 類	2025年（令和7年）にめざす都市機能誘導区域
高次都市機能型	500m商圈人口が5,000人以上の100mメッシュを含む3,000人以上の区域 拠点性と求心力を備えた高次の都市機能（商業・業務・医療・福祉・文化・交流・サービスなどの広域的都市機能や都心型居住機能）が立地する区域
基礎的都市機能型	500m商圈人口が4,000人以上5,000人未満の100mメッシュを含む3,000人以上の区域 鉄道駅や拠点支所周辺などにおいて、一定の人口密度を維持し、基礎的な都市機能（地域の商業・業務・サービスなど）が立地する区域
日常的都市機能型	500m商圈人口が3,000人以上4,000人未満の100mメッシュの区域 一定の人口密度を維持し、市民の日常的な生活サービス機能が立地する区域
保全型	500m商圈人口が3,000人未満の100mメッシュの区域 鉄道駅及びバス停周辺などにおいて、人口密度の減少を抑制し、地域住民の日常的な生活サービス機能を維持する区域

都市機能誘導区域指定フロー

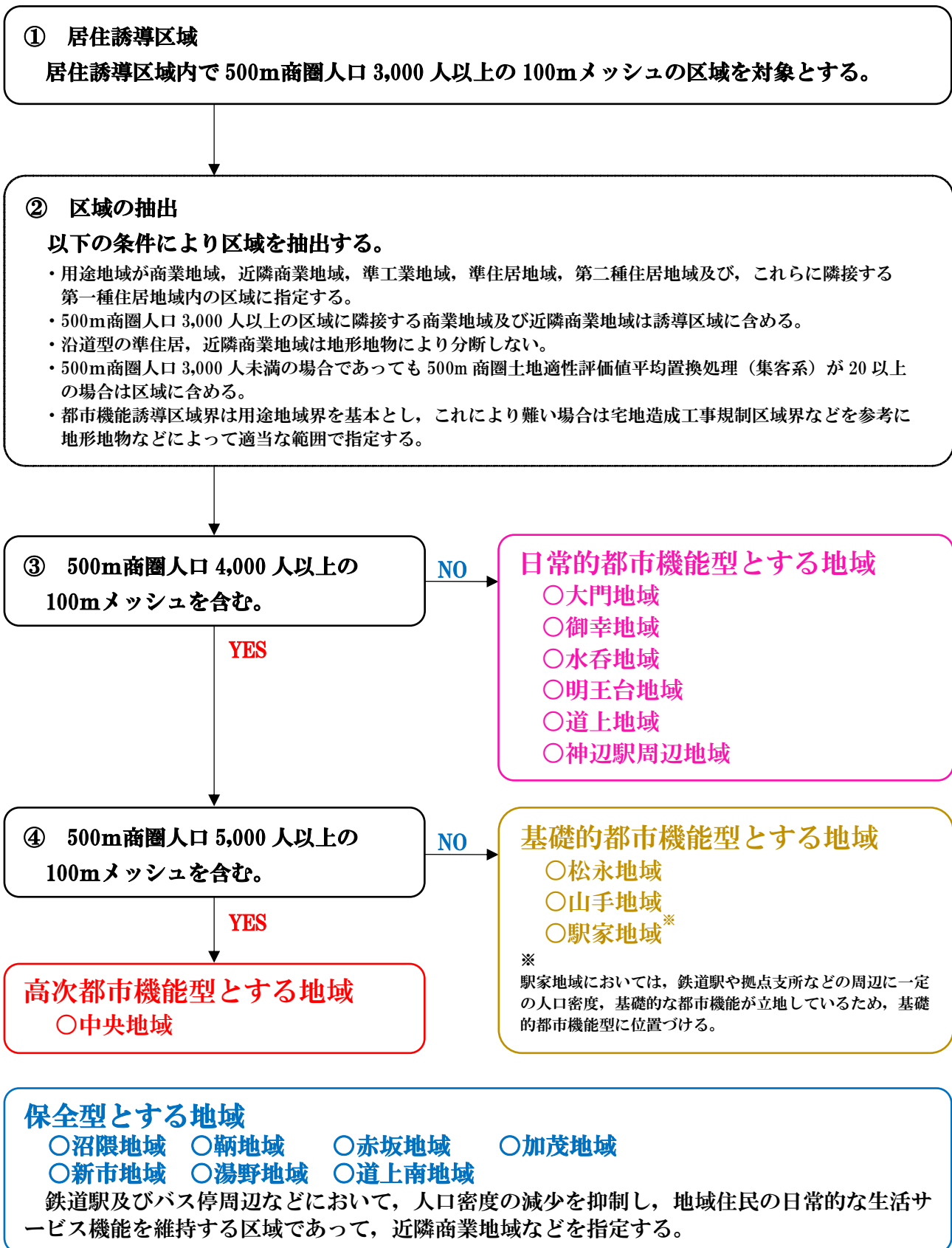
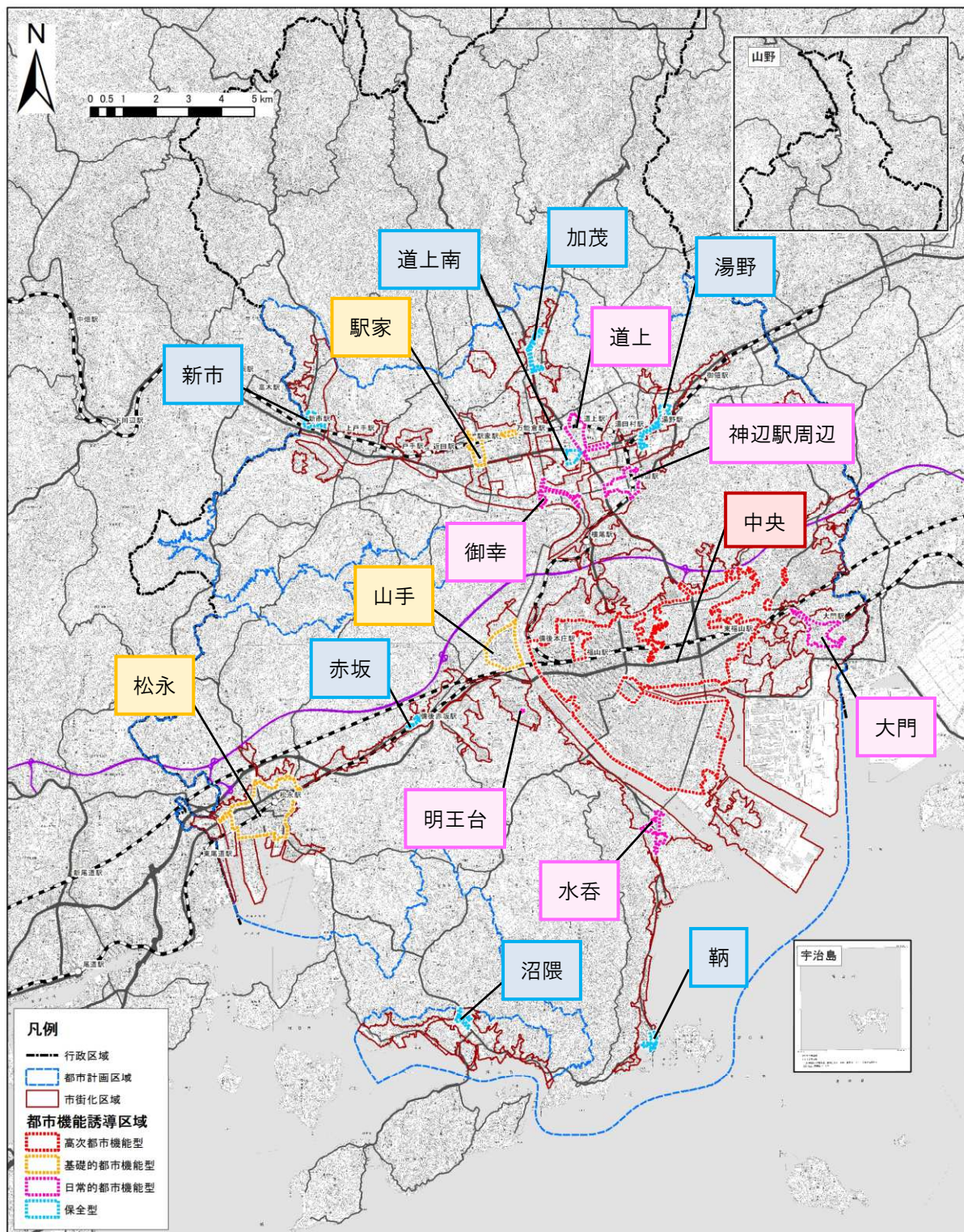


図 5 - 1 都市機能誘導区域指定フロー

2 区域図

※詳細な区域については、都市計画課に備え付けの計画図（１：２，５００）をご確認ください。



□ 「都市機能誘導区域」の名称

図5-2-1 都市機能誘導区域図

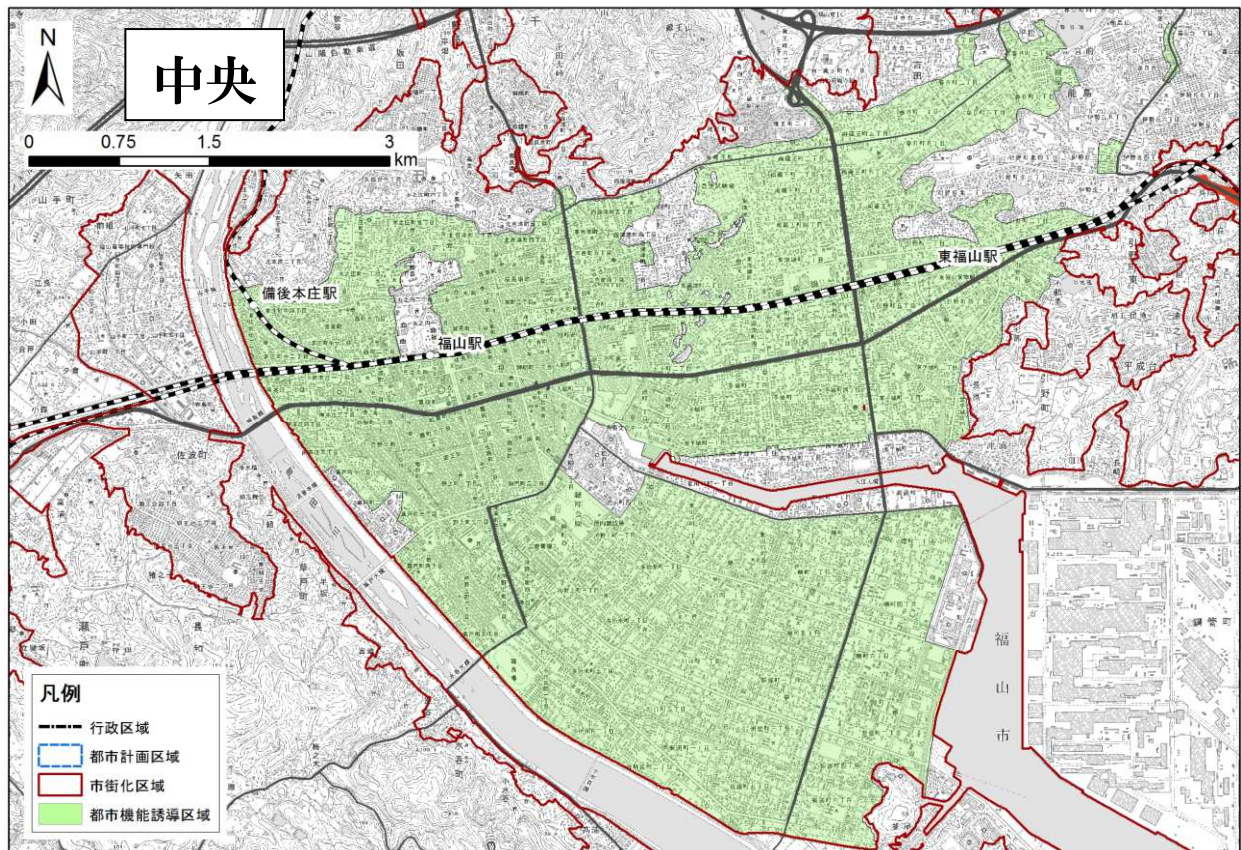


図5-2-2 都市機能誘導区域（中央）

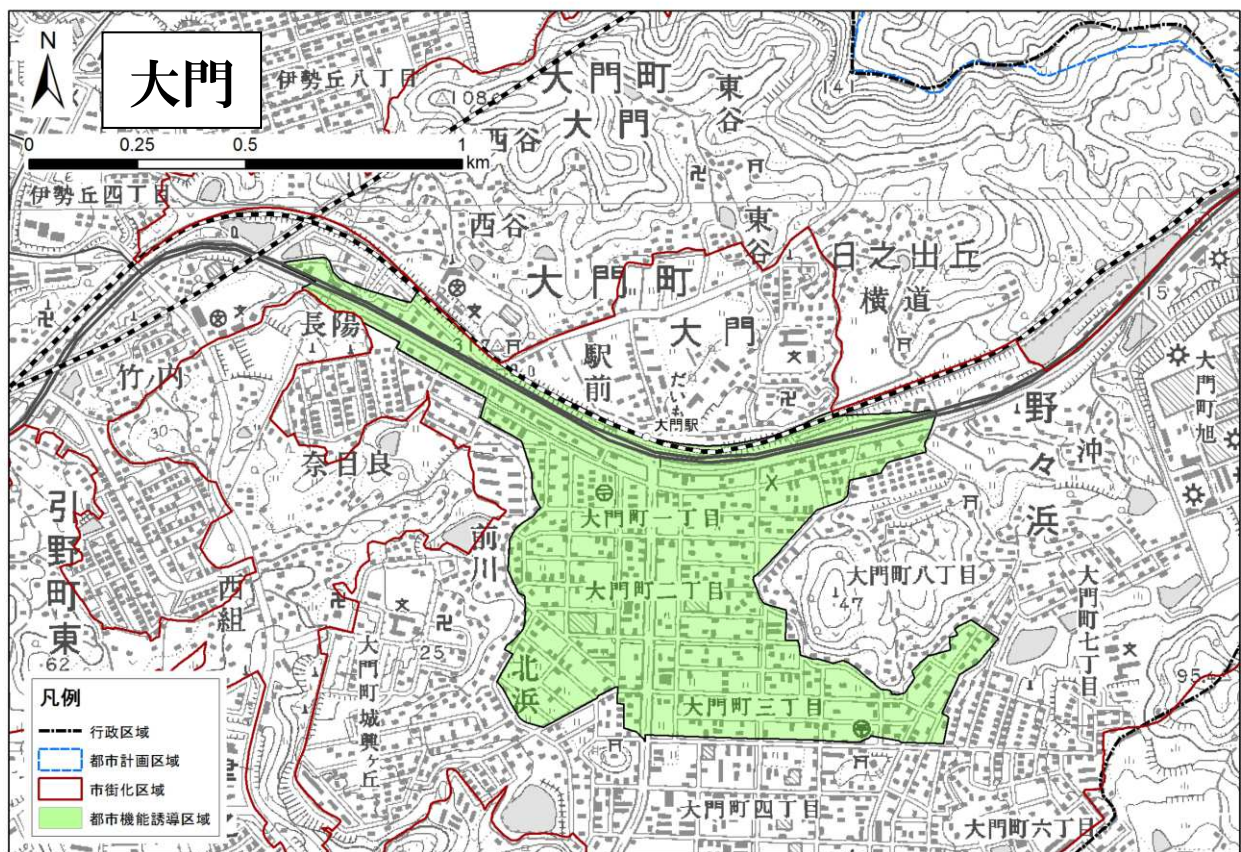
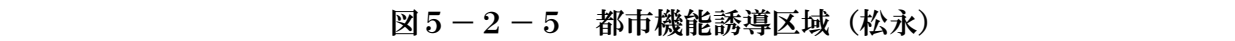
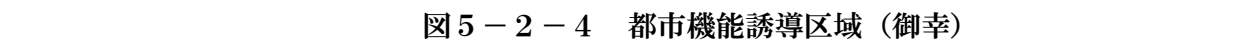


図5-2-3 都市機能誘導区域（大門）



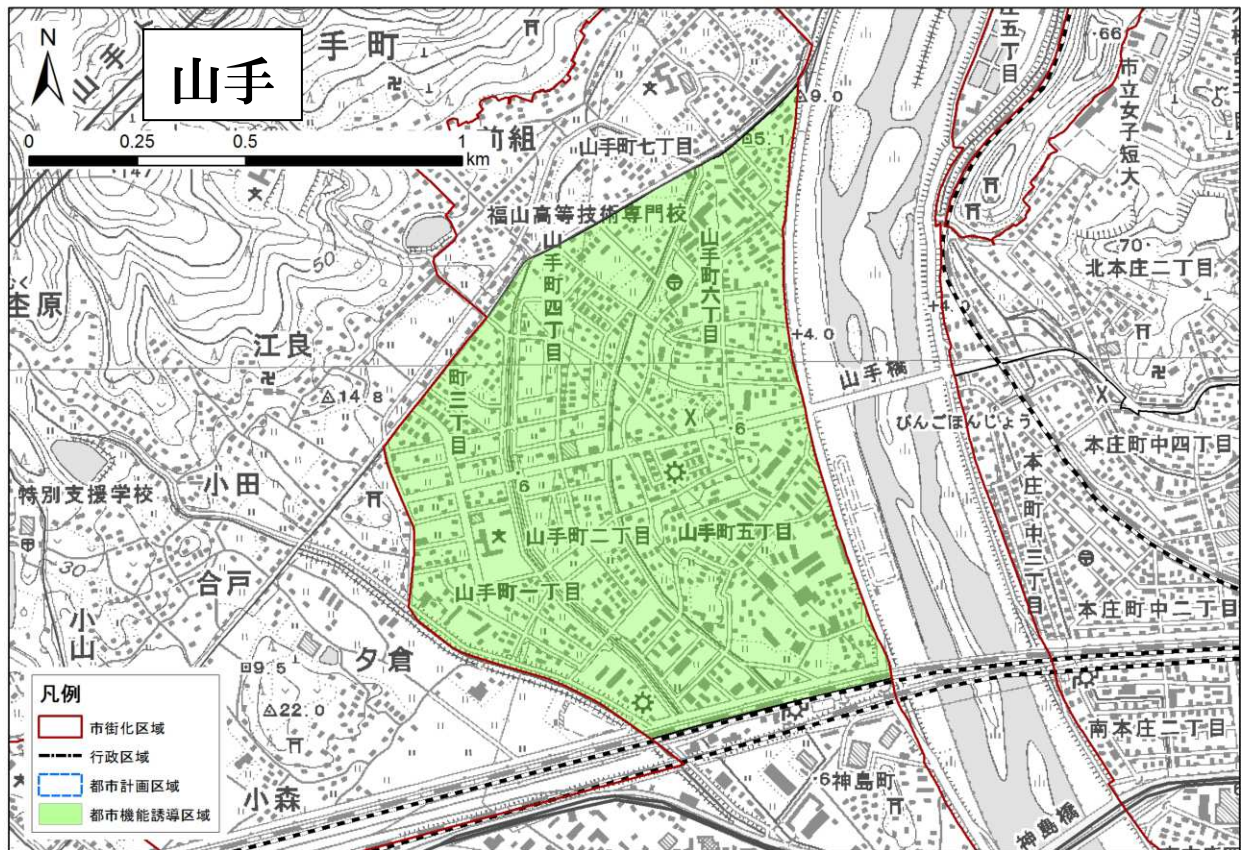


図5-2-6 都市機能誘導区域（山手）

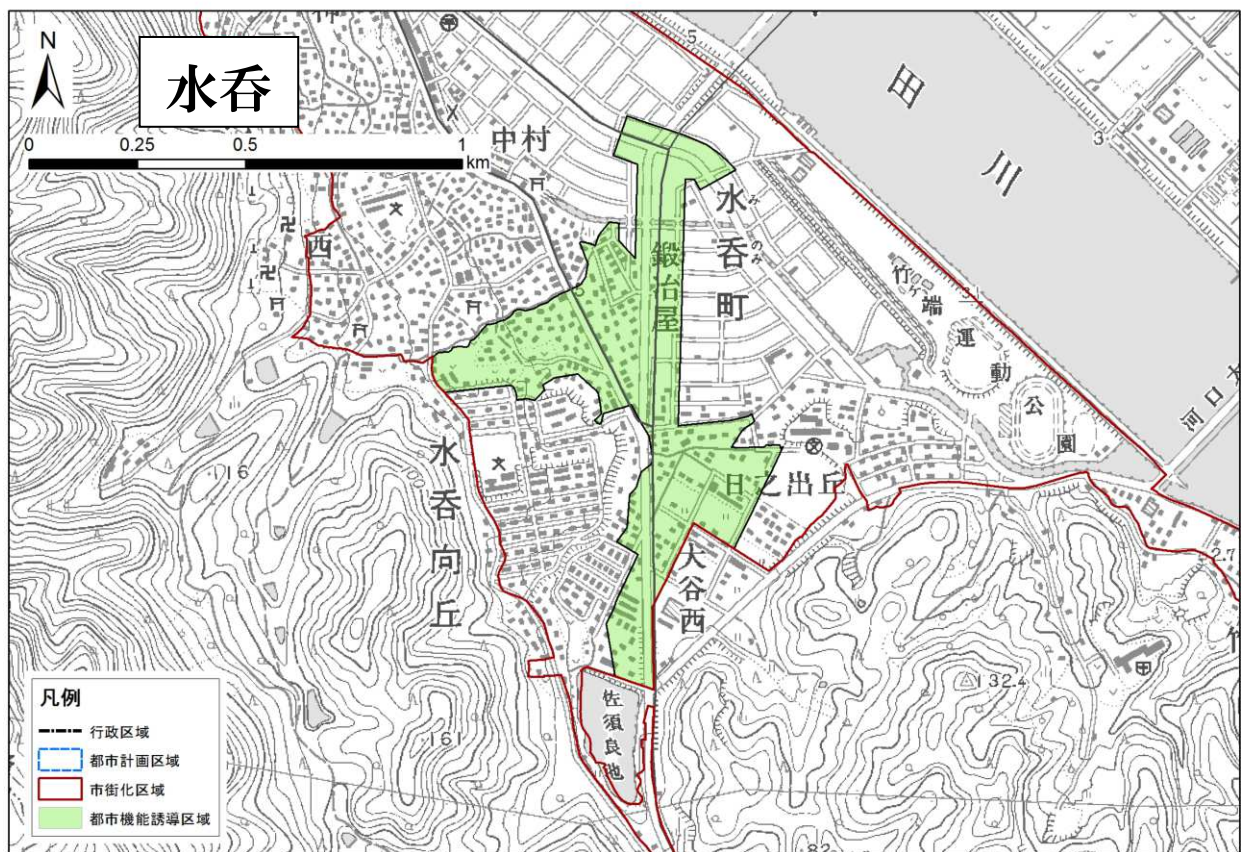


図5-2-7 都市機能誘導区域（水呑）



図5-2-8 都市機能誘導区域（明王台）

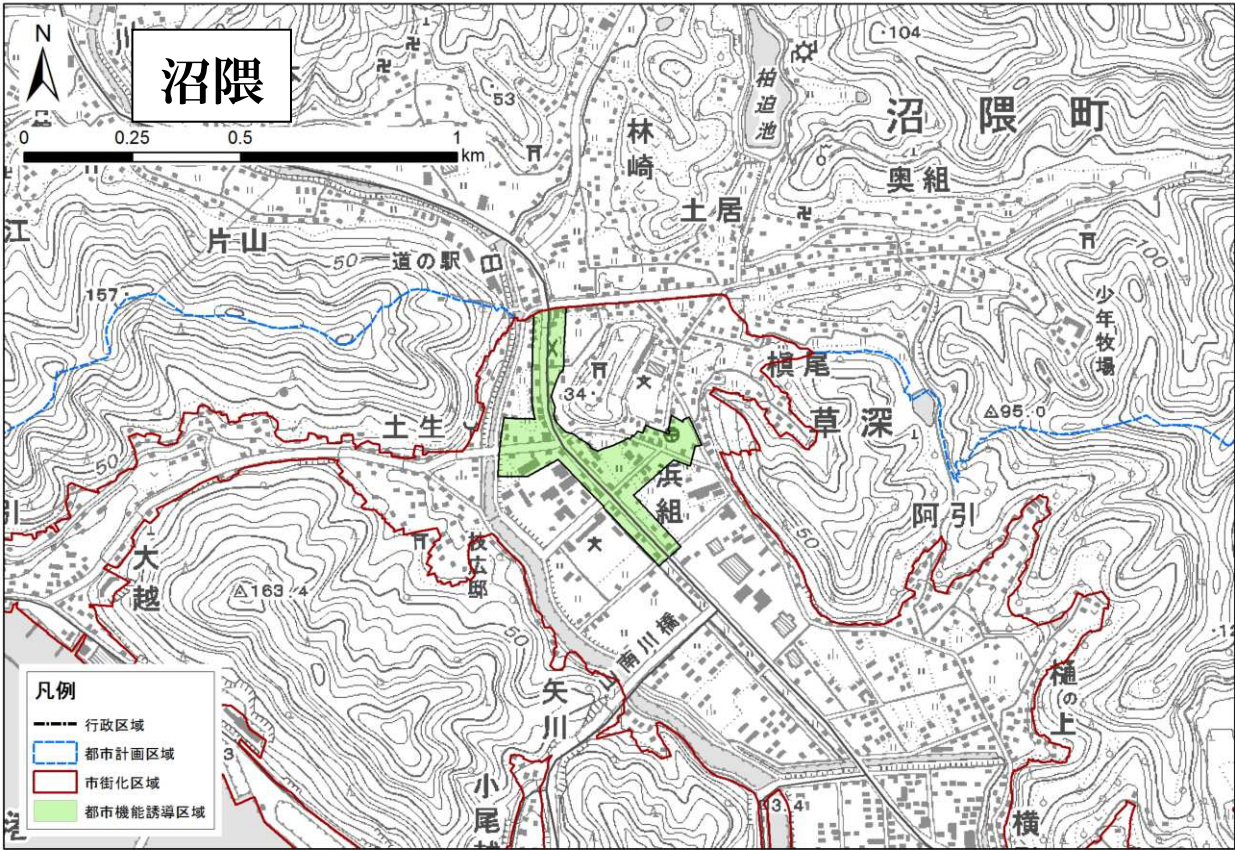


図5-2-9 都市機能誘導区域（沼隈）

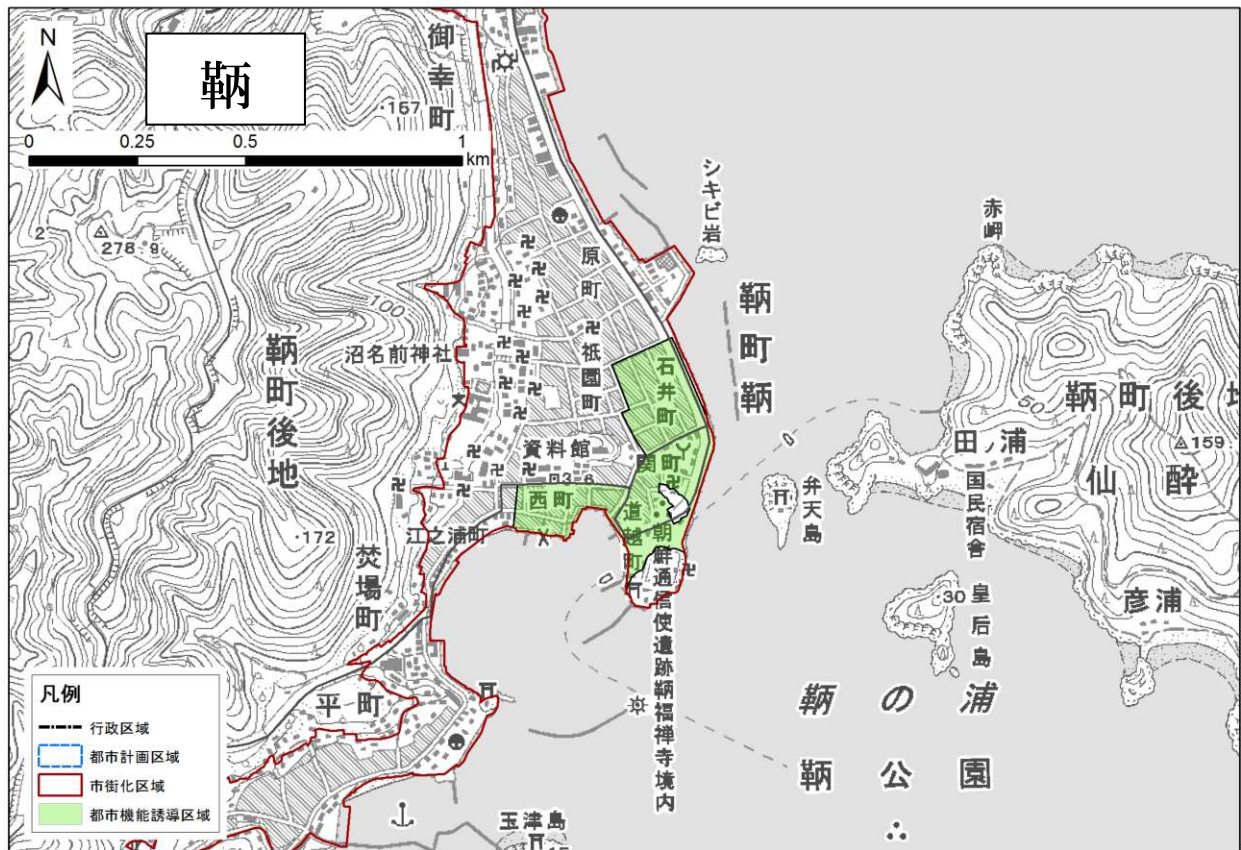


図 5-2-10 都市機能誘導区域（韮）

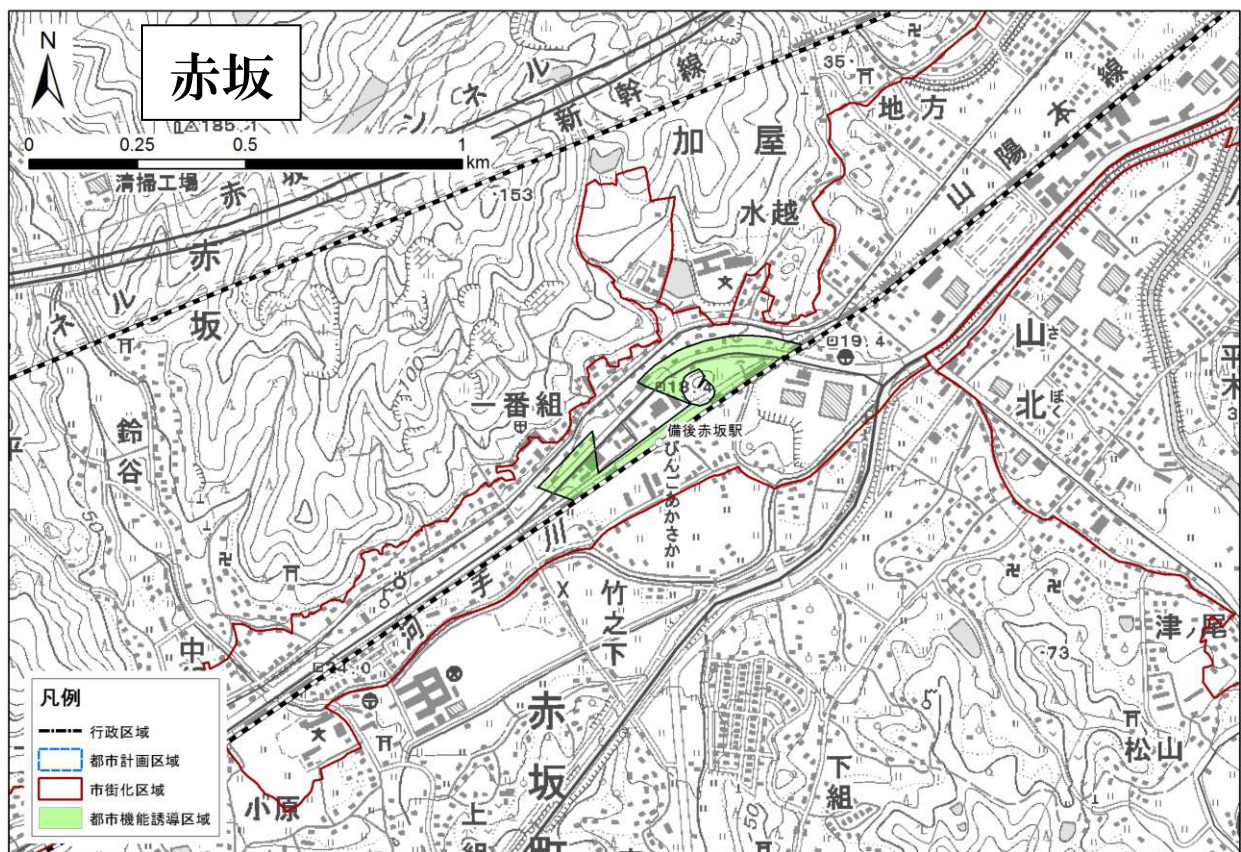


図 5-2-11 都市機能誘導区域（赤坂）

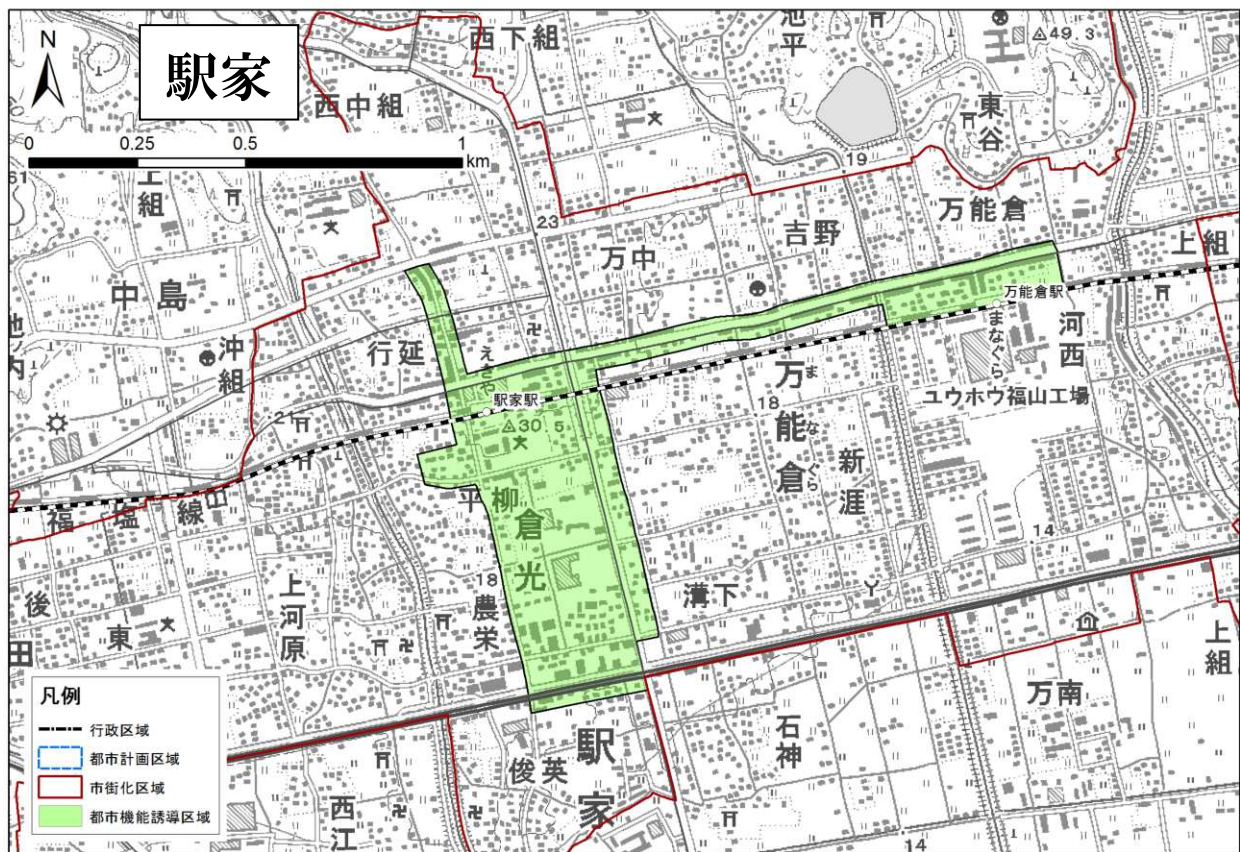


図5-2-12 都市機能誘導区域（駅家）

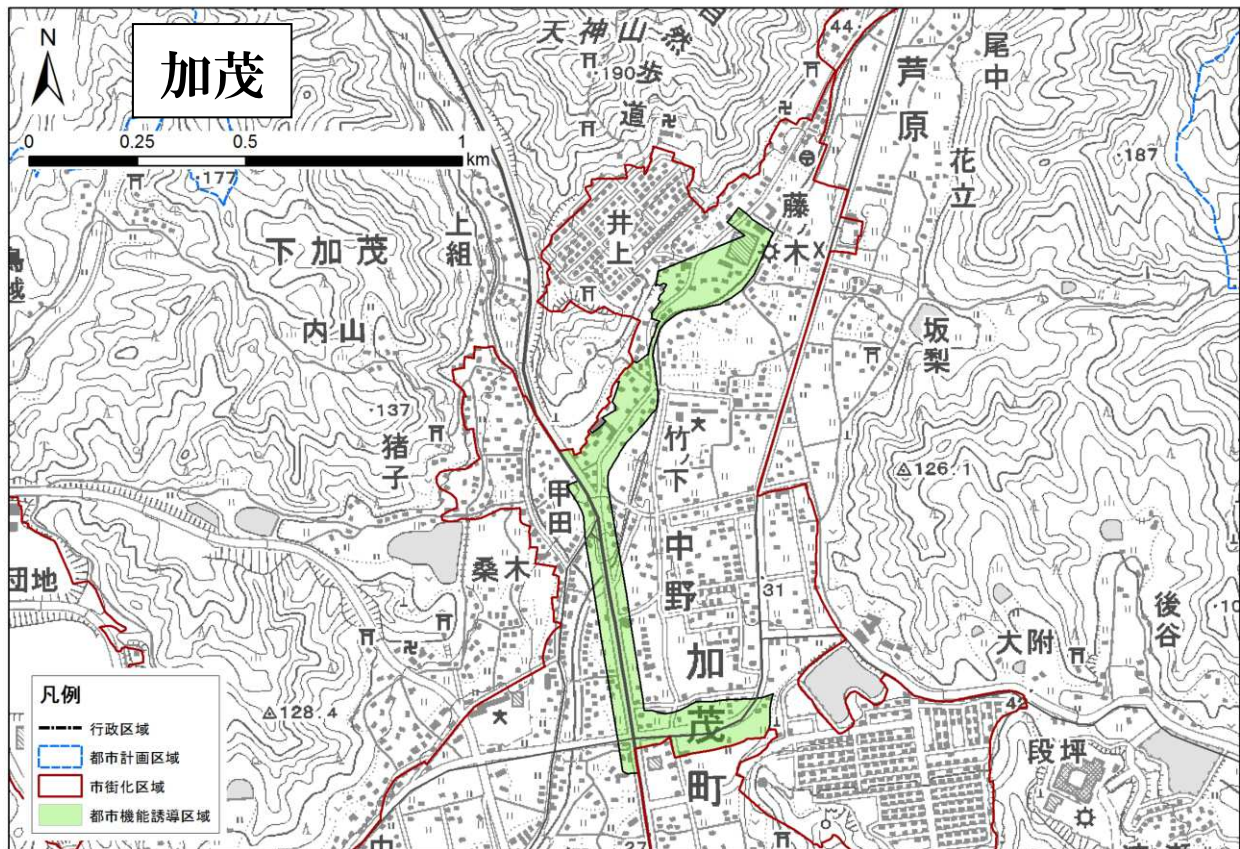


図5-2-13 都市機能誘導区域（加茂）

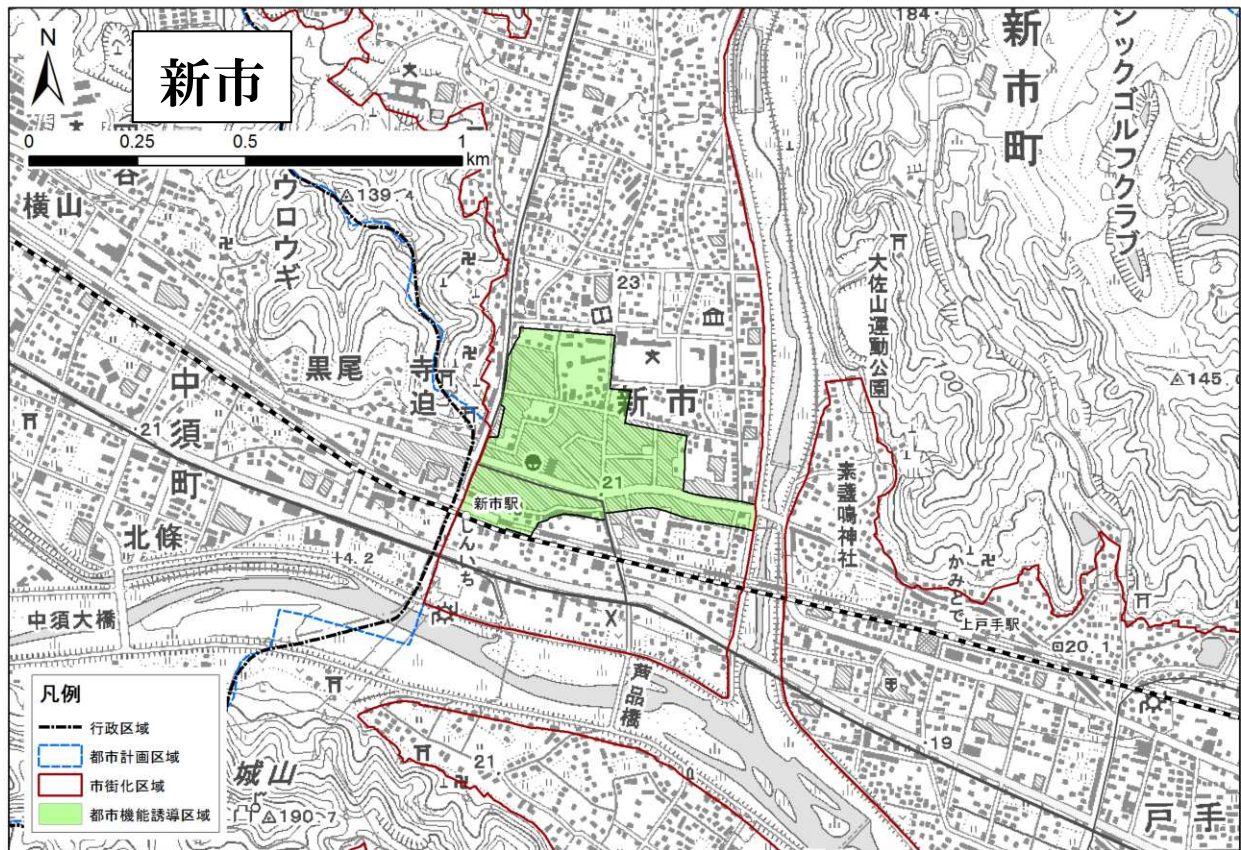


図 5-2-14 都市機能誘導区域（新市）

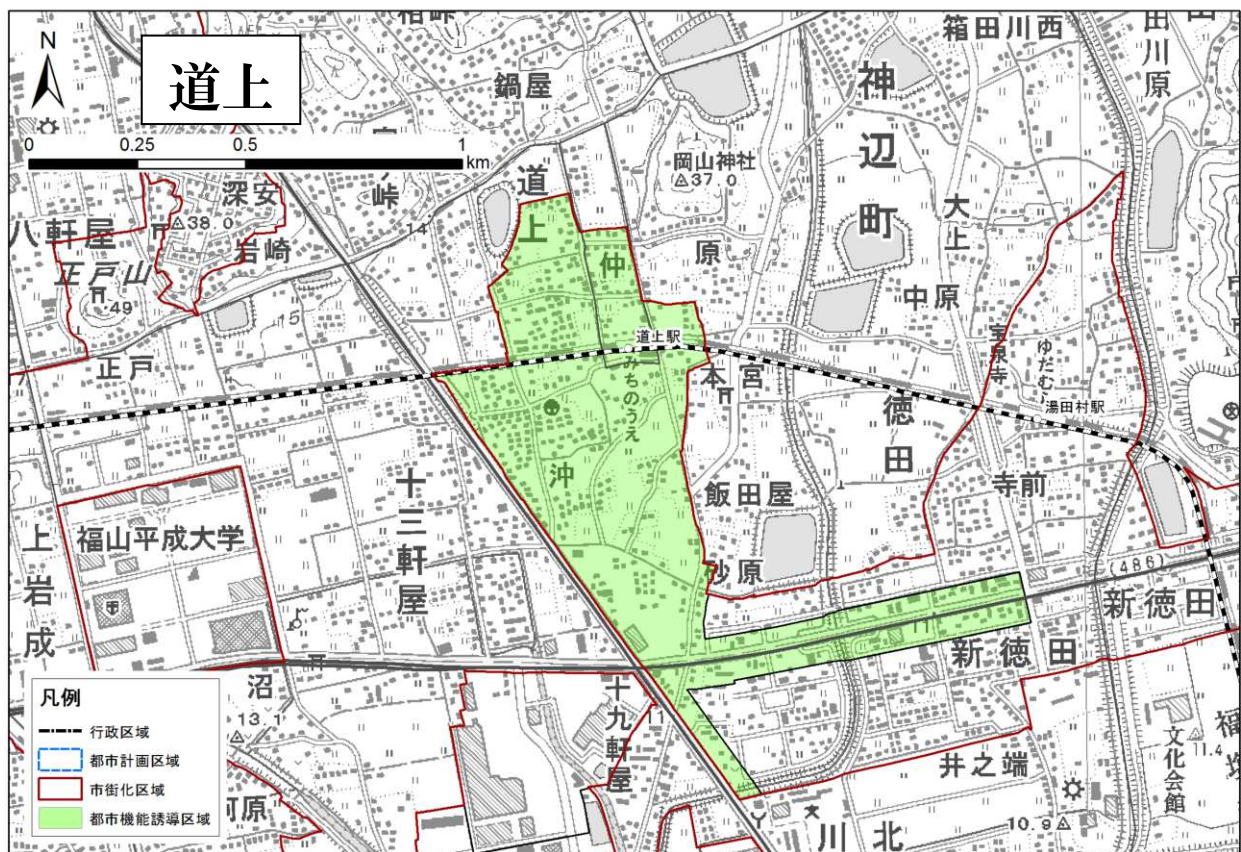


図 5-2-15 都市機能誘導区域（道上）

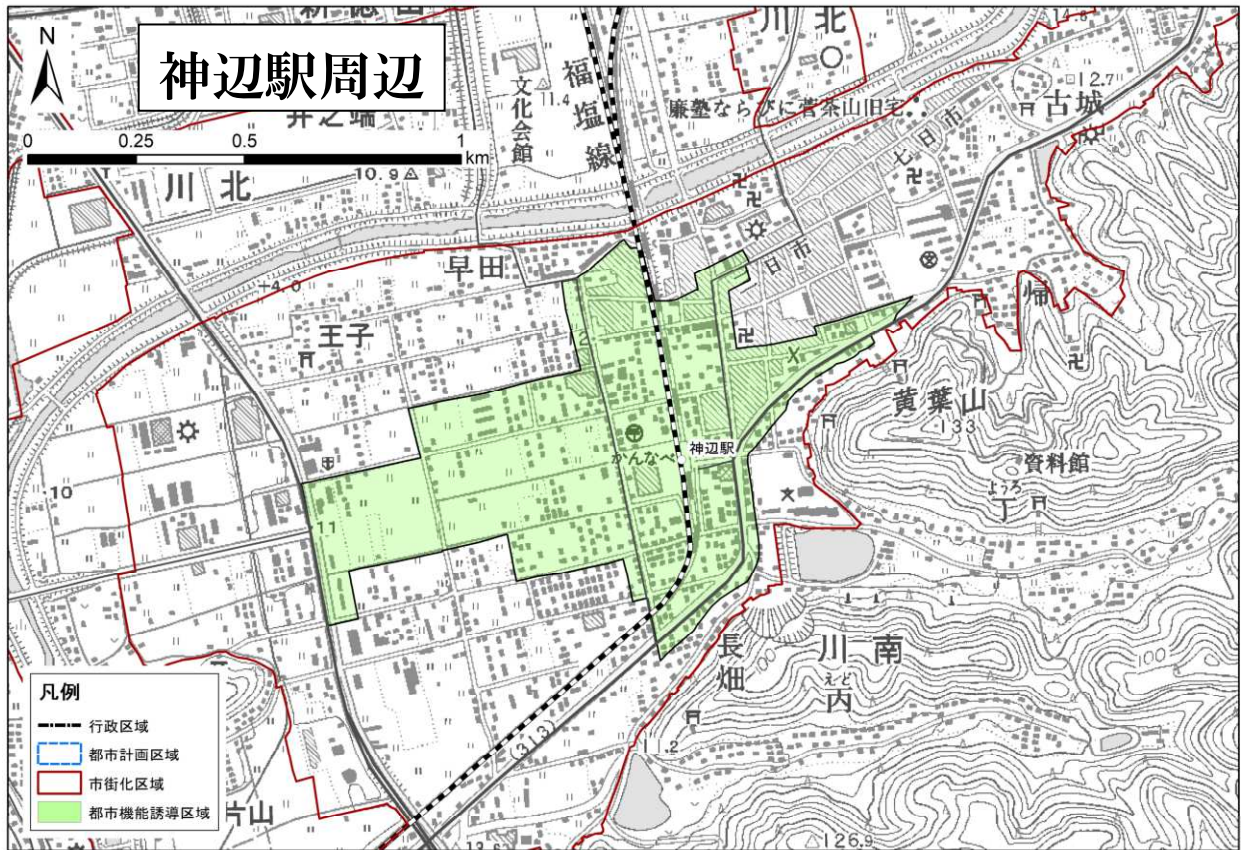


図 5 - 2 - 1 6 都市機能誘導区域（神辺駅周辺）

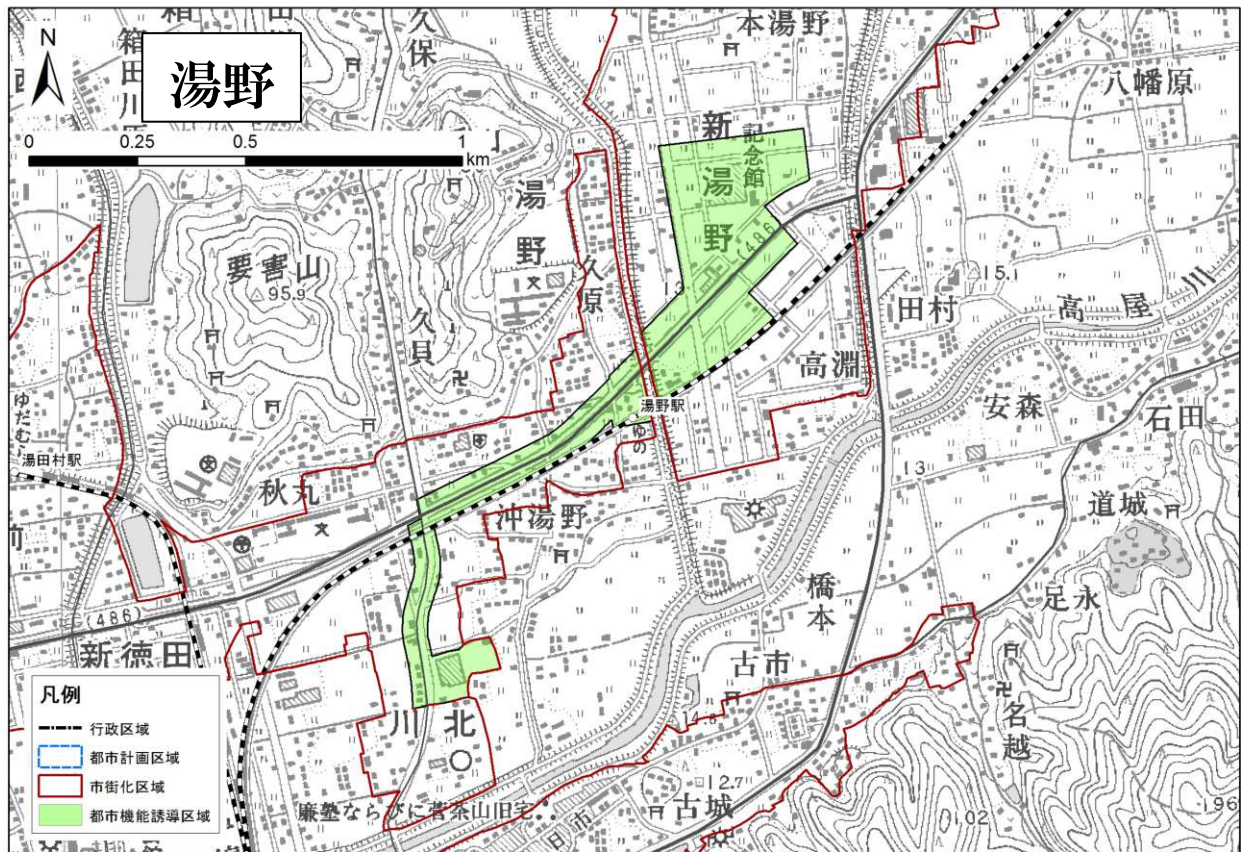


図 5 - 2 - 1 7 都市機能誘導区域（湯野）

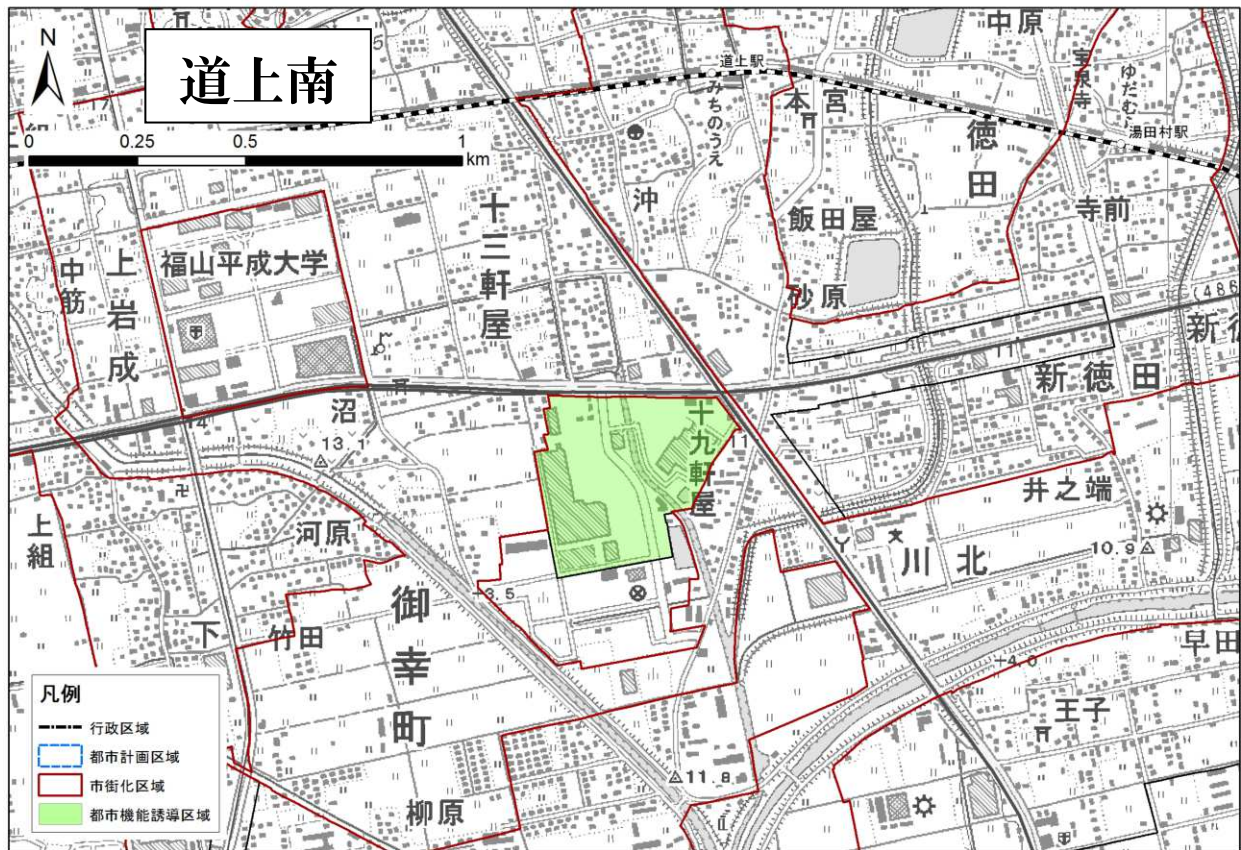


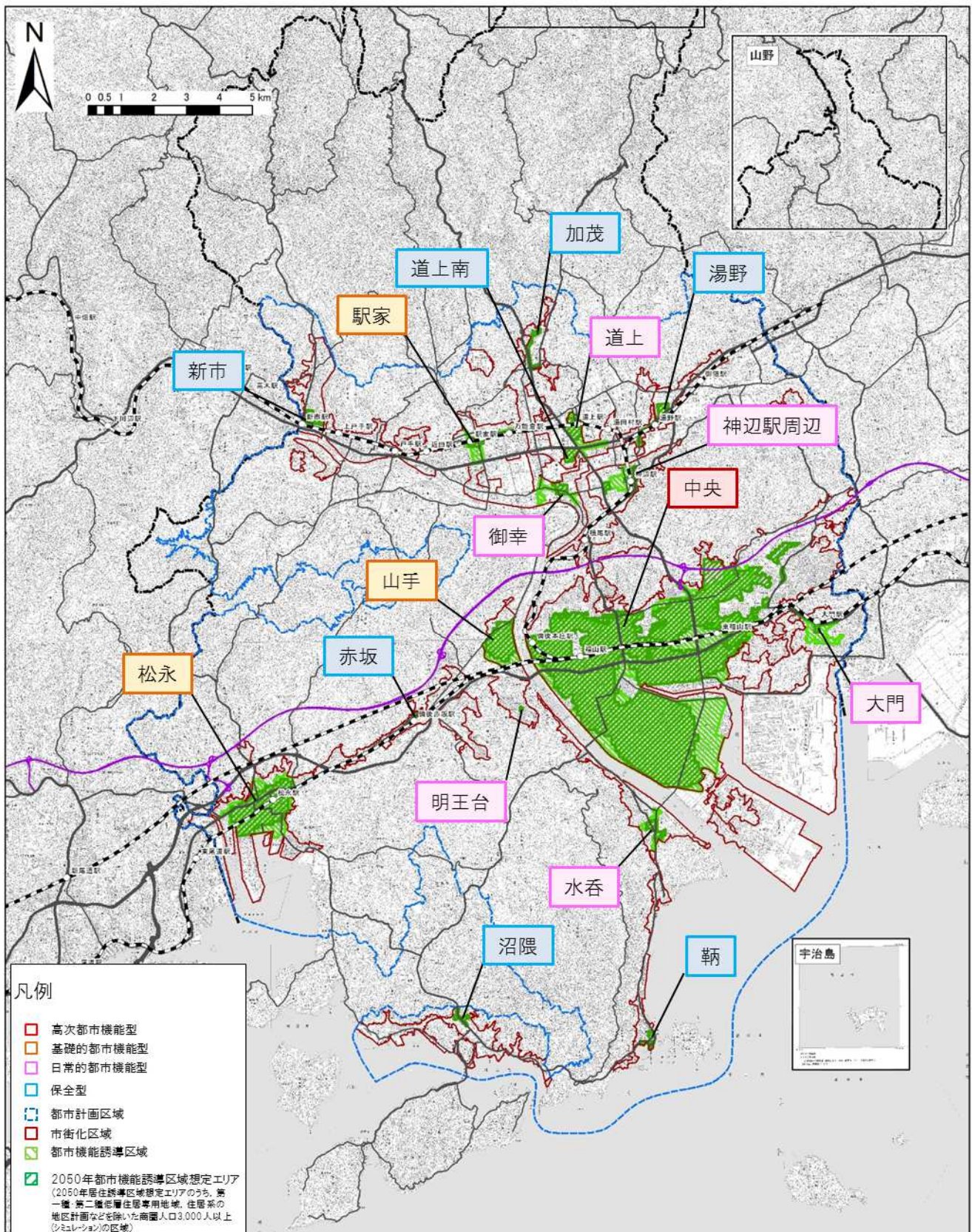
図5-2-18 都市機能誘導区域（道上南）

3 都市機能誘導区域想定エリアの表示

居住誘導区域と同様に都市機能誘導区域についても，経営戦略の検討に活用できるよう 2050 年（令和 32 年）の都市機能誘導区域想定エリアを 2025 年（令和 7 年）の都市機能誘導区域に重ねて表示します。

しかし，居住誘導区域想定エリアと異なり，2050 年（令和 32 年）の都市機能誘導区域想定エリアは都市機能誘導区域と，その広さに大きな違いはありません。（図 5－3）

既存のインフラや都市機能，人口集積も将来への大切なストックとなるため，2050 年（令和 32 年）の都市機能誘導区域想定エリアが今後大きく変化しないよう，生活設計や企業経営戦略と行政施策が一つになって，これまで培ってきたストックを大切に保全し，集積していく必要があります。



□ 「都市機能誘導区域」の名称

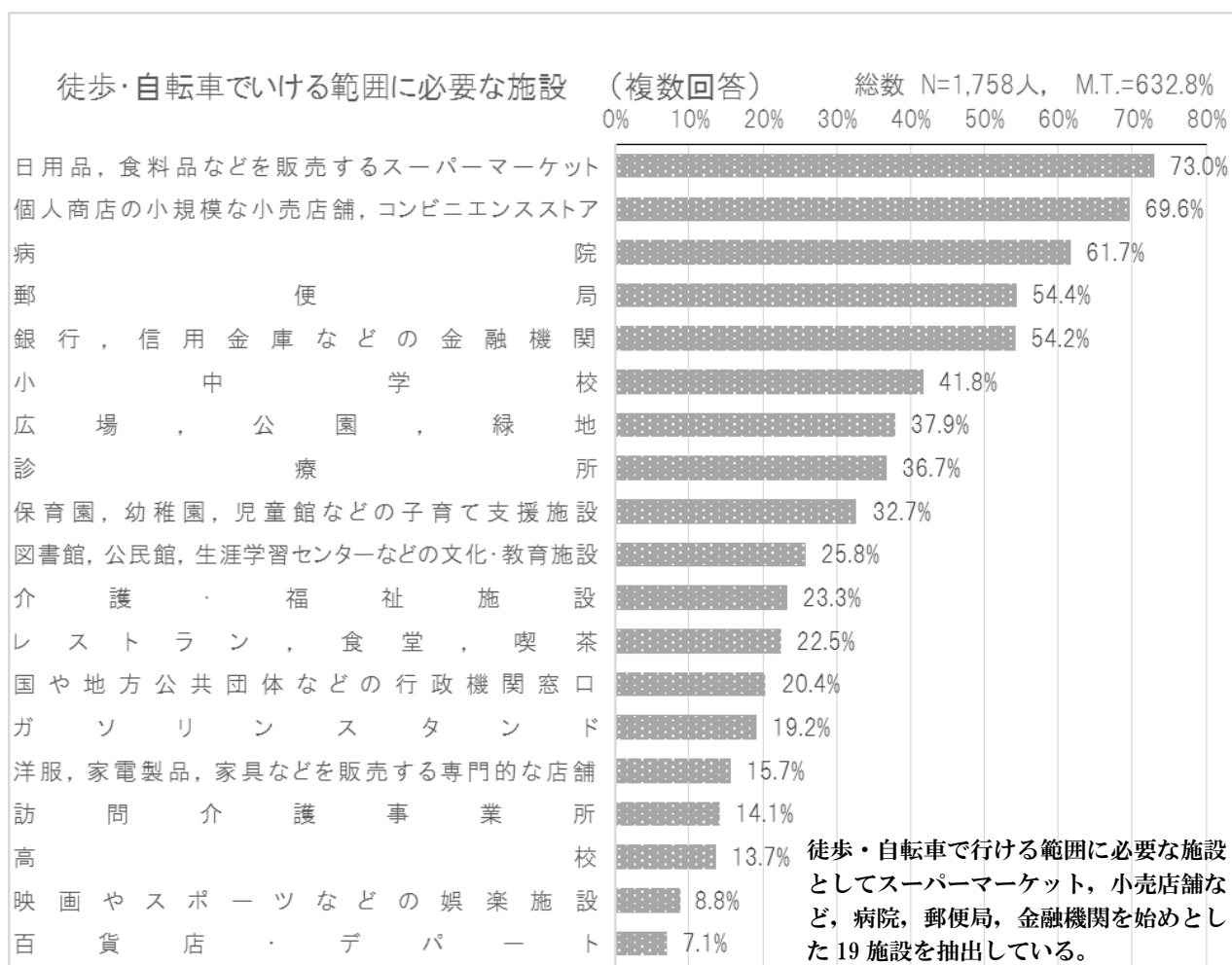
図5-3 都市機能誘導区域，都市機能誘導区域想定エリア図

第6章 誘導施設

1 誘導施設指定の考え方

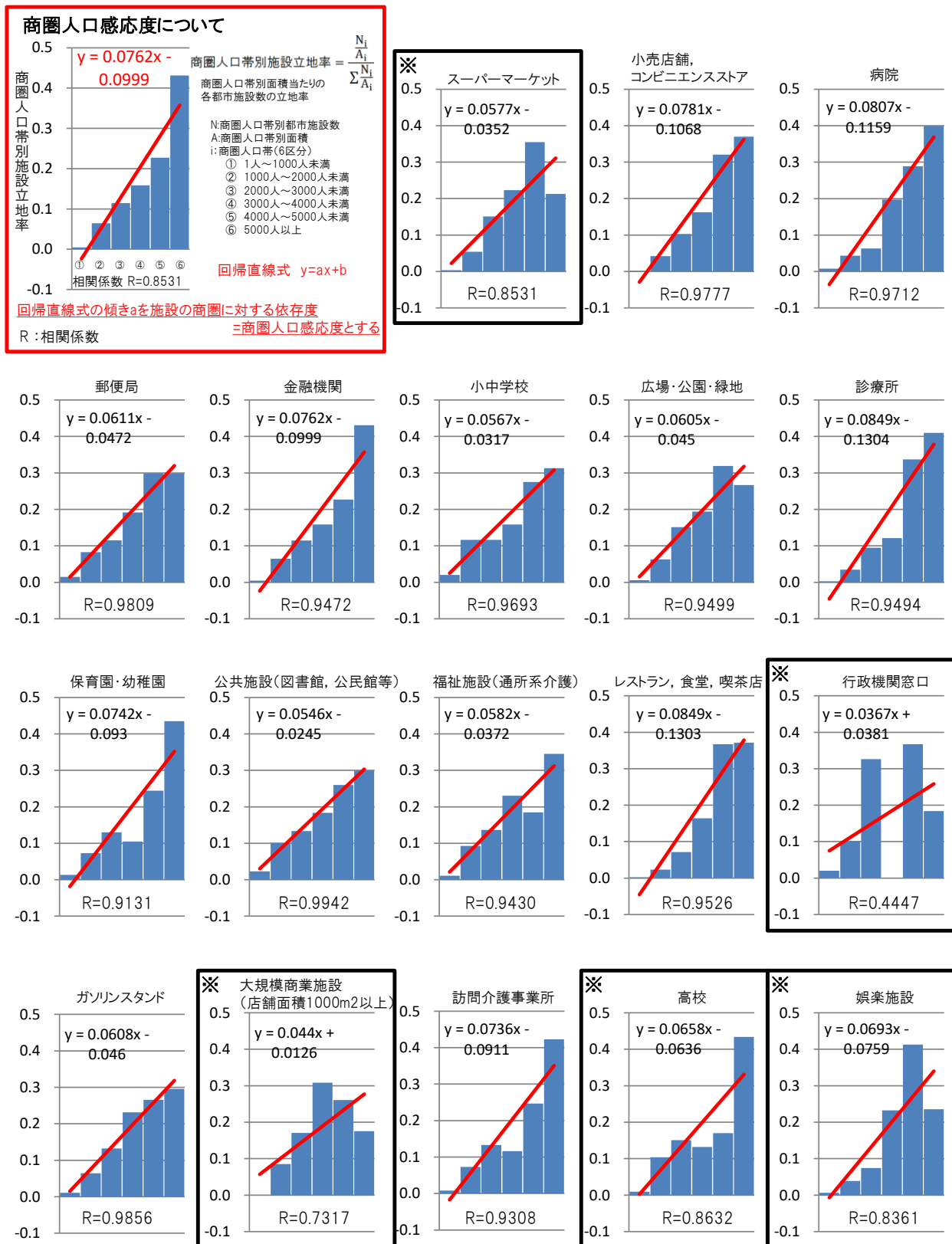
日常生活に不可欠な医療，福祉，商業施設などの都市機能は，それらを利用する周辺の商圏人口に依存しており，それぞれの都市機能が存続するために必要な商圏人口も異なります。

このため，本市では図6－1の徒歩・自転車で行ける範囲に必要な施設のうち，500m商圏人口に影響を受けやすい都市機能を本市が独自に開発した商圏人口感応度により指標化しました。（図6－2）・（図6－3）



平成27年度 内閣府「国土形成計画の推進に関する世論調査」概要版より

図6－1 徒歩・自転車で行ける範囲に必要な施設（複数回答）



※ 相関が非常に強いとされる相関係数 $R \geq 0.9$ 以外の都市機能については、以降の検討では除外する。

図6-2 都市機能別の商圏人口感応度(商圏人口の影響の受けやすさ)

第6章 誘導施設

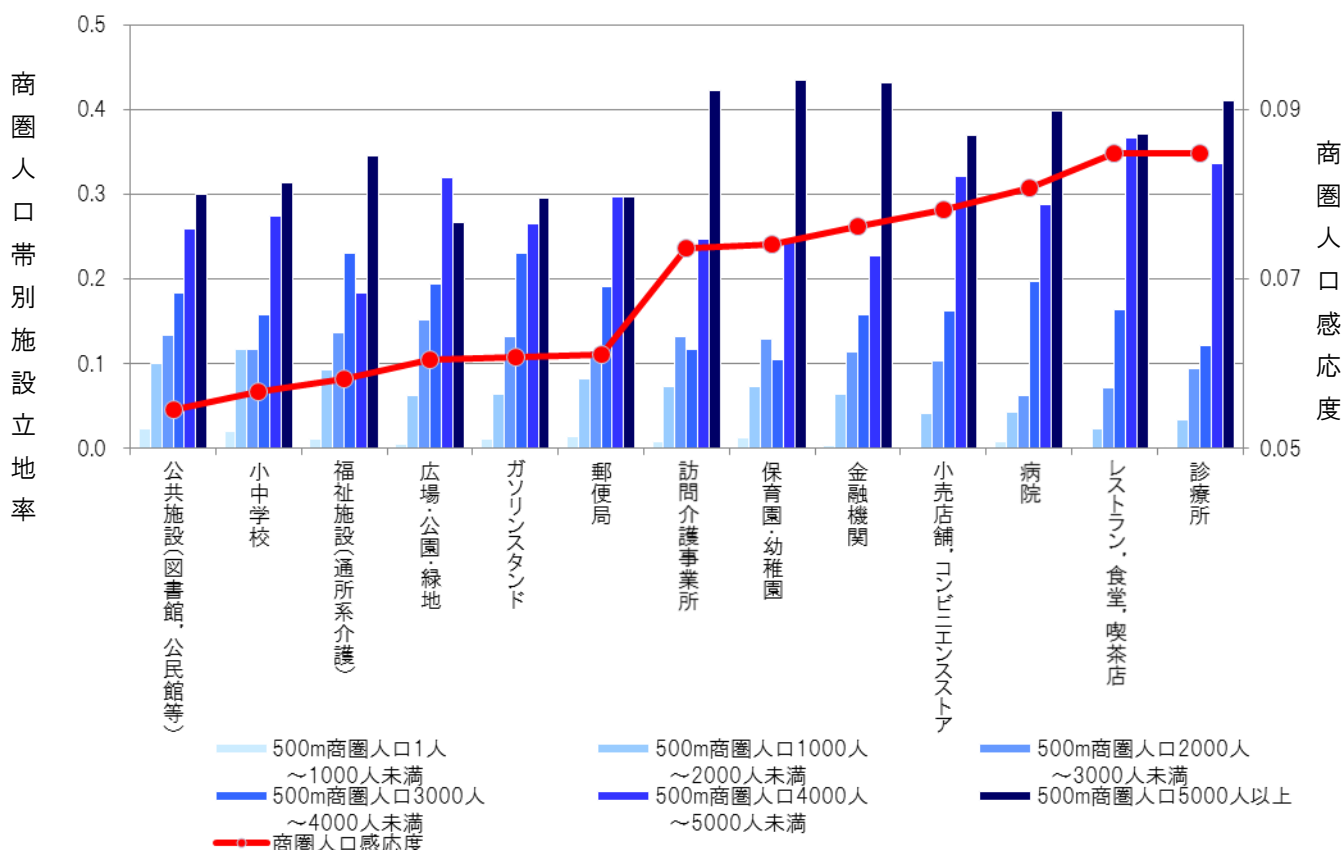


図 6 - 3 都市機能別の商圈人口感応度（商圈人口の影響の受けやすさ）の比較

2 誘導施設の指定

図 6 - 3 の商圈人口感応度が高い施設ほど，商圈人口に依存し，商圈人口の減少により流出する可能性が高い施設であると考えられます。このため，商圈人口感応度の高い施設を誘導施設に指定します。（表 6 - 1）

なお，車での利用が主であり公共交通や徒歩による利用の少ないガソリンスタンド，訪問介護事業所，通所系介護施設，建築物ではない広場・公園・緑地は除外します。

また，商圈人口の少ない地域においても必要となる国又は地方公共団体の施設，その他これに類する施設（国又は地方公共団体がその組織に加わっている一部事務組合等の建築物及び独立行政法人等の法律により建築基準法第 18 条第 1 項の確認申請の特例が適用となる建築物）（以下，「公共施設」という。）などについても原則，誘導施設から除くものとします。

なお，誘導施設に指定すると，都市機能誘導区域外での誘導施設の建築行為や開発行為を行う場合には市長に届け出る必要があります。本市では，都市機能誘導区域外でこれらの行為を行おうとする少しでも多くの方々に将来の商圈人口分布状況を知っていただく必要から，誘導施設の用途に供する部分の床面積の合計が 150 m²を超えるものを誘導施設に指定します。

誘導施設の分類は、届出対象の要否の判別を容易にするため、建築確認申請で用いる建築物の用途区分とします。（表 6－1）

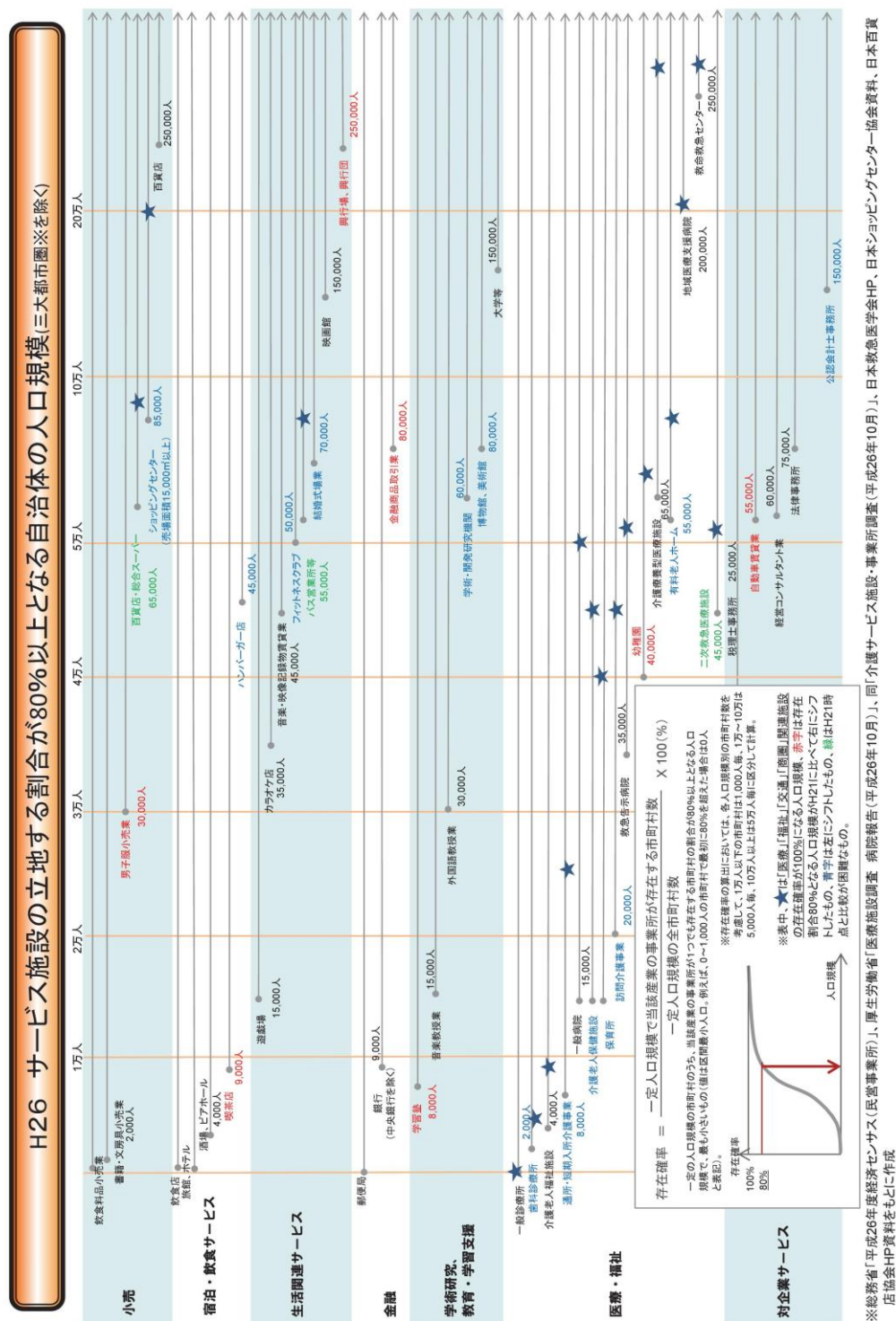
表 6－1 指定する誘導施設

誘 導 施 設 【誘導施設の用途に供する部分 の床面積の合計が150㎡を超 えるもの（公共施設を除く。）】	建築確認申請で用いる建築物の用途区分 (建築基準法施行規則別紙)	
	用途 記号	建築物又は建築物の部分の用途の区分
診療所	08240	診療所（患者の収容施設のあるものに限る。）
	08250	診療所（患者の収容施設のないものに限る。）
飲食店など	08450	飲食店
	08452	食堂又は喫茶店
病院	08260	病院
小売店舗など	08438	日用品の販売を主たる目的とする店舗
	08440	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗
金融機関	08458	銀行の支店その他これに類するサービス業を営む店舗
保育所・幼稚園など	08180	保育所その他これに類するもの
	08070	幼稚園
	08132	幼保連携型認定こども園
郵便局	08290	郵便法（昭和22年法律第165号）の規定により行う郵便の業務
小学校・中学校など	08080	小学校
	08082	義務教育学校
	08090	中学校

3 都市機能誘導区域ごとの誘導施設の指定

病院及び金融機関などの誘導施設は、徒歩圏500mの商圈人口よりさらに広い範囲の商圈人口を必要とします。

総務省がまとめた自治体の人口規模ごとに立地する施設に関する資料（図6-4）の自治体の人口規模を、各都市機能誘導区域圏（都市機能誘導区域界から500m）内の人口に読み替えた場合に、立地可能な誘導施設を指定します。（表6-2）・（表6-3）



サービスの立地する割合が80%以上となる自治体の人口規模（総務省資料）

図6-4 都市機能の立地状況

表 6－2 誘導施設が必要とする人口規模

誘導施設	必要とする人口規模
診療所	—
飲食店など	—
病院	15,000人
小売店舗など	—
金融機関	9,000人
保育所	15,000人
幼稚園	40,000人
郵便局	—
小学校・中学校など※	40,000人

※ 小学校・中学校などについては幼稚園の上位施設となり、幼稚園と同等以上の人口規模が想定されるため、40,000人とする。

表 6－3 都市機能誘導区域別の人口

分類	都市機能 誘導区域	都市機能誘導区域界 から500m圏内の 人口（2010年）
高次	中央	18.0万人
基礎型	松永	2.2万人
	山手	1.1万人
	駅家	1.0万人
日常型	大門	1.1万人
	道上	1.0万人
	神辺駅周辺	0.8万人
	御幸	0.7万人
	水呑	0.6万人
	明王台	0.4万人
保全型	湯野	0.7万人
	加茂	0.6万人
	道上南	0.5万人
	新市	0.4万人
	鞆	0.3万人
	沼隈	0.2万人
	赤坂	0.2万人

第6章 誘導施設

都市機能誘導区域ごとに指定する誘導施設は表6－4の通りとします。なお、誘導施設の用途に係る部分の床面積の合計が150㎡を超えるものとし、公共施設は除くものとします。

表6－4 都市機能誘導区域ごとに指定する誘導施設

分類	都市機能 誘導区域	誘導施設								
		診療所	飲食店など	小売店舗など	郵便局	金融機関	病院	保育所	幼稚園	小学校、 中学校など
高次	中央	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	松永	●	●	●	●	●	●	●		
	山手	●	●	●	●	●				
	駅家	●	●	●	●	●				
日常型	大門	●	●	●	●	●				
	道上	●	●	●	●	●				
	神辺駅周辺	●	●	●	●					
	御幸	●	●	●	●					
	水呑	●	●	●	●					
	明玉台	●	●	●	●					
	湯野	●	●	●	●					
	加茂	●	●	●	●					
保全型	道上南	●	●	●	●					
	新市	●	●	●	●					
	鞆	●	●	●	●					
	沼隈	●	●	●	●					
	赤坂	●	●	●	●					

第7章 誘導施策

1 誘導施策の考え方

立地適正化計画は、居住誘導区域に居住者の誘導を図る施策及び都市機能誘導区域内に都市機能の誘導を図る施策を位置づけるものです。

市内17箇所に設定した都市機能誘導区域の中で、中央地域は500m商圏人口5,000人以上を有する唯一の地域であり、他の地域と比較して広い区域面積を有しています。

また、医療・商業・福祉などの様々な都市機能が多数立地する地域であり、特に福山駅前は大規模商業施設、博物館やホールなどの文化施設、都市銀行などが立地する拠点性と求心力を備えた広域的な都市機能を有しています。

高度経済成長期における人口増加と自動車の急速な普及により、市街地は拡大し、郊外部への大規模商業施設の立地などにより、福山駅前は回遊者の減少によるぎわいの低下、遊休不動産などの増加による魅力の低下が続いていました。

本市の「顔」であり、備後圏域の玄関口でもある福山駅前の魅力の低下は、まちのにぎわいの低下に拍車をかけ、大都市圏への若者の流出により、都市の活力減少を加速させることが懸念されます。

このため、本市は2004年（平成16年）に都市再生緊急整備地域*の指定を受け、福山駅前の再生に向けた取組を進めてきました。立地適正化計画においても、福山駅前を都市機能誘導区域（中央地域）の核に据え、その再生に向け、誘導施策を進める中で、高次都市機能の集積を図ります。

他の都市機能誘導区域についても、本市が独自に開発した商圏人口分布図などを効果的に用い、福山駅前の取組を波及させることで、区域ごとの規模に応じた都市機能の集積する、歩いて暮らせるまちづくりを進めていきます。

2 具体的な誘導施策

（1）福山駅前の再生

本市は福山駅前の再生に向けた取り組みとして、2018年（平成30年）に福山駅前再生ビジョン（以下「再生ビジョン」という。）を策定しました。この再生ビジョンでは福山駅前のうち、都市再生緊急整備地域一帯を「福山駅前エリア」、その周辺を「福山駅周辺エリア」に位置づけ、福山駅前エリアの再生が福山駅周辺エリアに波及し、その効果を福山市や備後圏域の発展につなげるとしています。

具体的には「福山の伝統と柔軟なアイディアが出会うビジネスの拠点づくり」、「新しい

ライフスタイルの実現」など、6つの再生の方向性を定める中で、空きビルや空き店舗などをリノベーションし、質の高いコンテンツを導入するなどの施策を進めることで、「働く・住む・にぎわい」が一体となった福山駅前を市民や事業者、行政が連携してめざしていきます。(図7-1)・(図7-2)

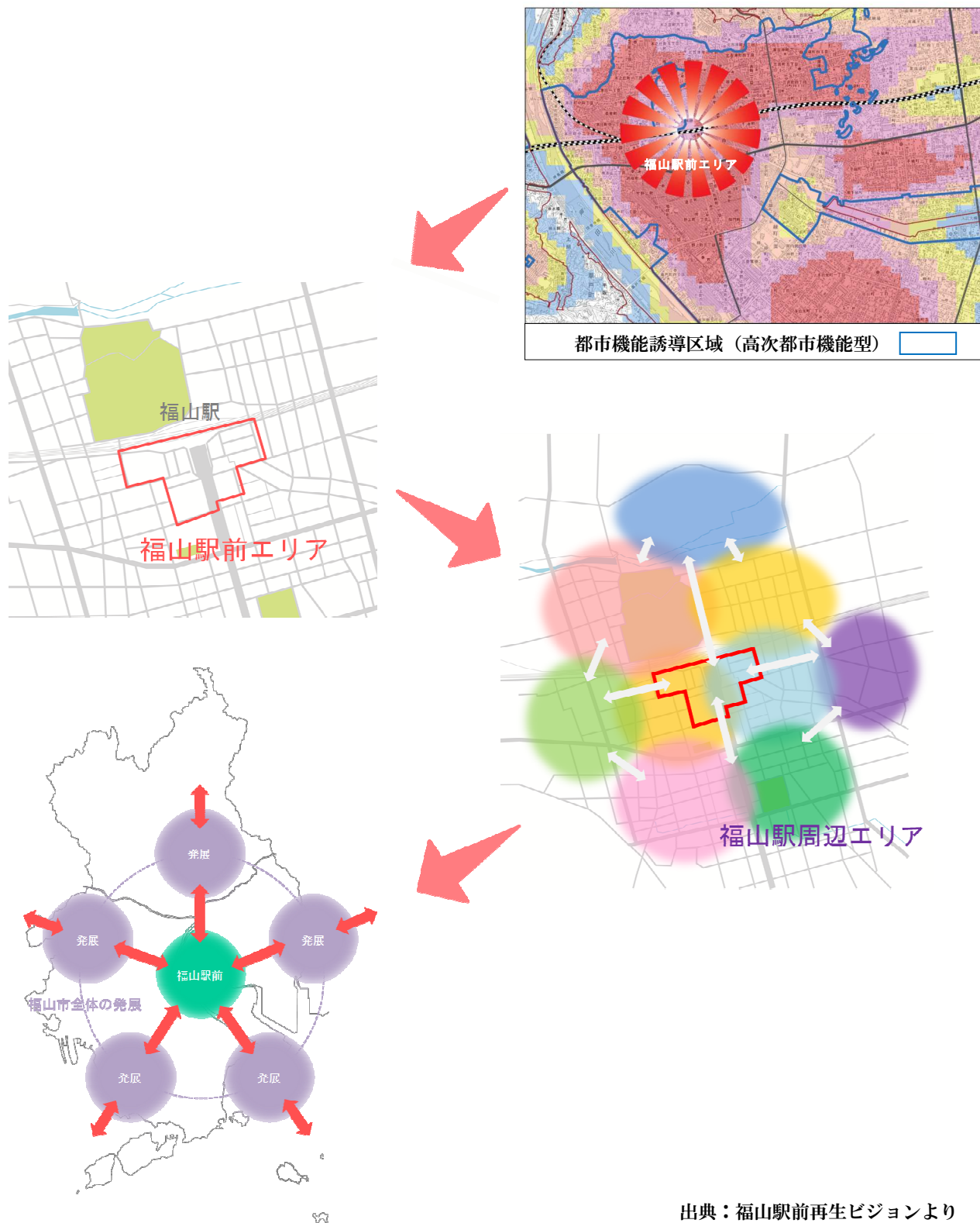


図7-1 福山駅前再生ビジョン対象エリアと波及イメージ

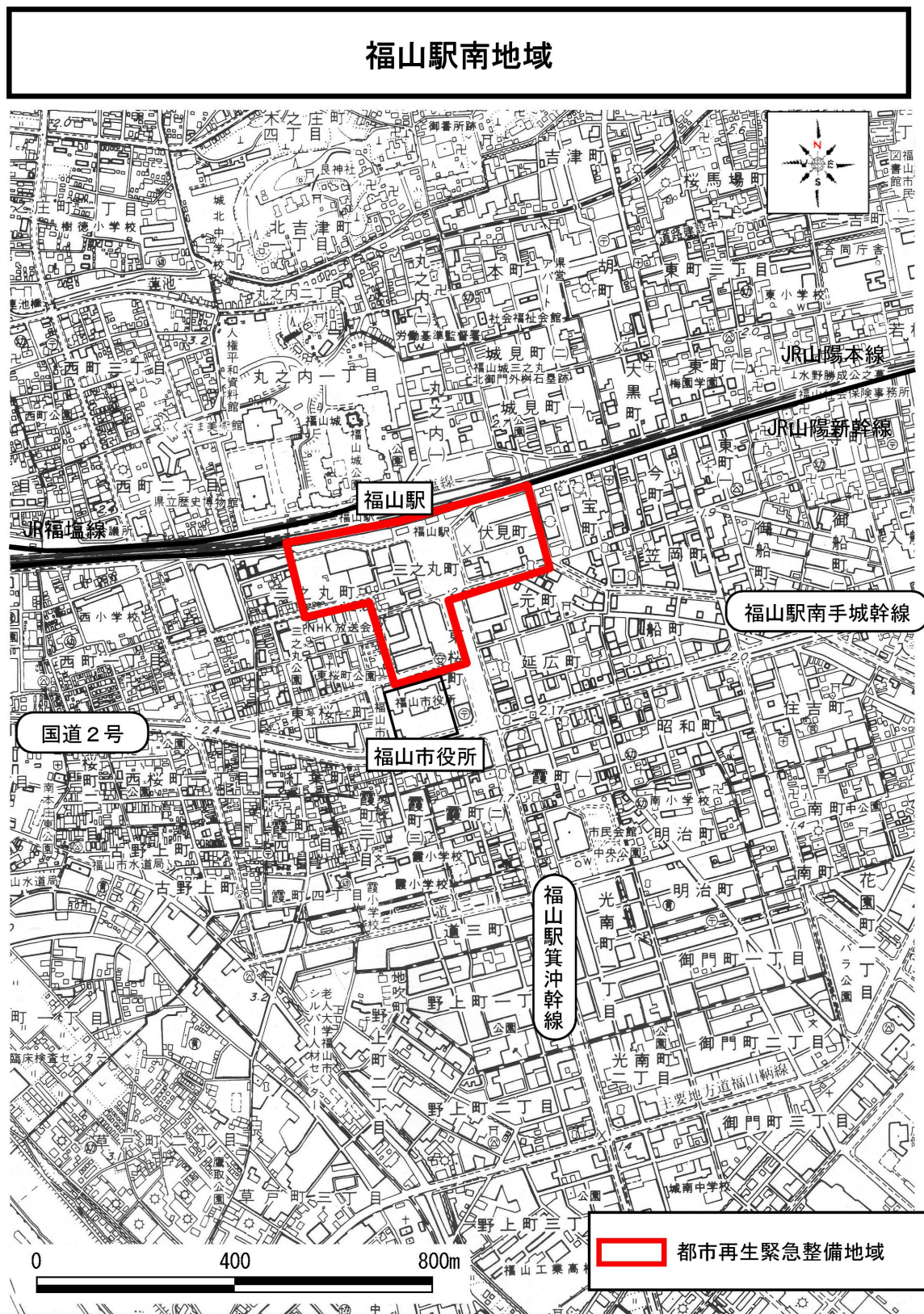


図7-2 都市再生緊急整備地域（福山駅南地域）

(2) 駐車場配置適正化区域の検討

都市機能誘導区域内に駐車場配置適正化区域を設定し、路外駐車場の配置及び規模の基準、集約駐車施設の位置及び規模を定めることで、当該区域について、路外駐車場の配置適正化、附置義務駐車施設*の集約化を進めることが可能となり、歩行者の移動上の利便性や安全性の向上に繋がります。

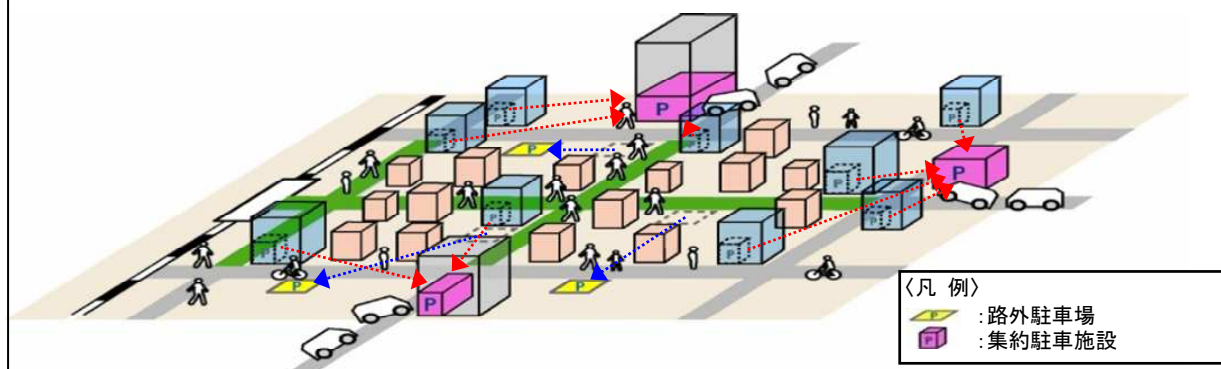
本市は、2018年度（平成30年度）に福山駅周辺に6箇所ある不特定多数の駐車場の用に供する都市計画駐車場を、特定多数が使用する集約型駐車施設にも活用できるよう、都市計画駐車場の位置づけを外しました。

居住や医療、福祉、商業などが大規模に集積し、自家用車流入の集中が見込まれ、道路交通の混雑及び歩行環境の悪化などを招くおそれがある福山駅周辺エリアに指定する方向で検討を進めます。（図7－3）

駐車施設の配置適正化の意義

- 都市周縁部へ駐車場を誘導・集約化することで、都市中心部への自家用車流入を抑制
- 歩行者と自家用車の動線を分離することで、歩行者などにとって利便性・安全性の高い集約型都市構造を実現
- 街並みの連続性確保、にぎわいや都市の魅力創出なども期待

- ・ 特定の通りに沿って線的に区域を設定し、その後背地に配置
- ・ 面的な広がりのある区域を設定し、その外縁部に配置
- ・ 鉄道駅などを中心に区域を設定し、その外に配置
- ・ 一つの都市内に複数の区域（ブロック）を設定し、基準をきめ細かく設定



出典：国土交通省

図7－3 駐車場配置適正化区域の決定イメージ

(3) 特定用途誘導地区の検討

都市機能誘導区域内において特定用途誘導地区を都市計画決定することにより、誘導施設を有する建築物の容積率や用途制限を緩和することが可能となります。

これにより、当該地区内においては、従来の用途地域の規制により建築できなかった用途や規模の施設が建築できるようになり、都市機能として誘導すべき用途を有する施設の新築や建て替え及び増築が効果的に行われることが想定されます。

例えば、図7-4に示すように誘導施設として病院を定めた場合で、特定用途誘導地区を都市計画決定することにより、当該地区内の病院用途を有する建築物に対して、容積率が緩和されることとなります。

こうしたことから、高容積率とすることで、より効果が期待できる福山駅周辺エリアでの活用に向け検討を進めます。(図7-4)

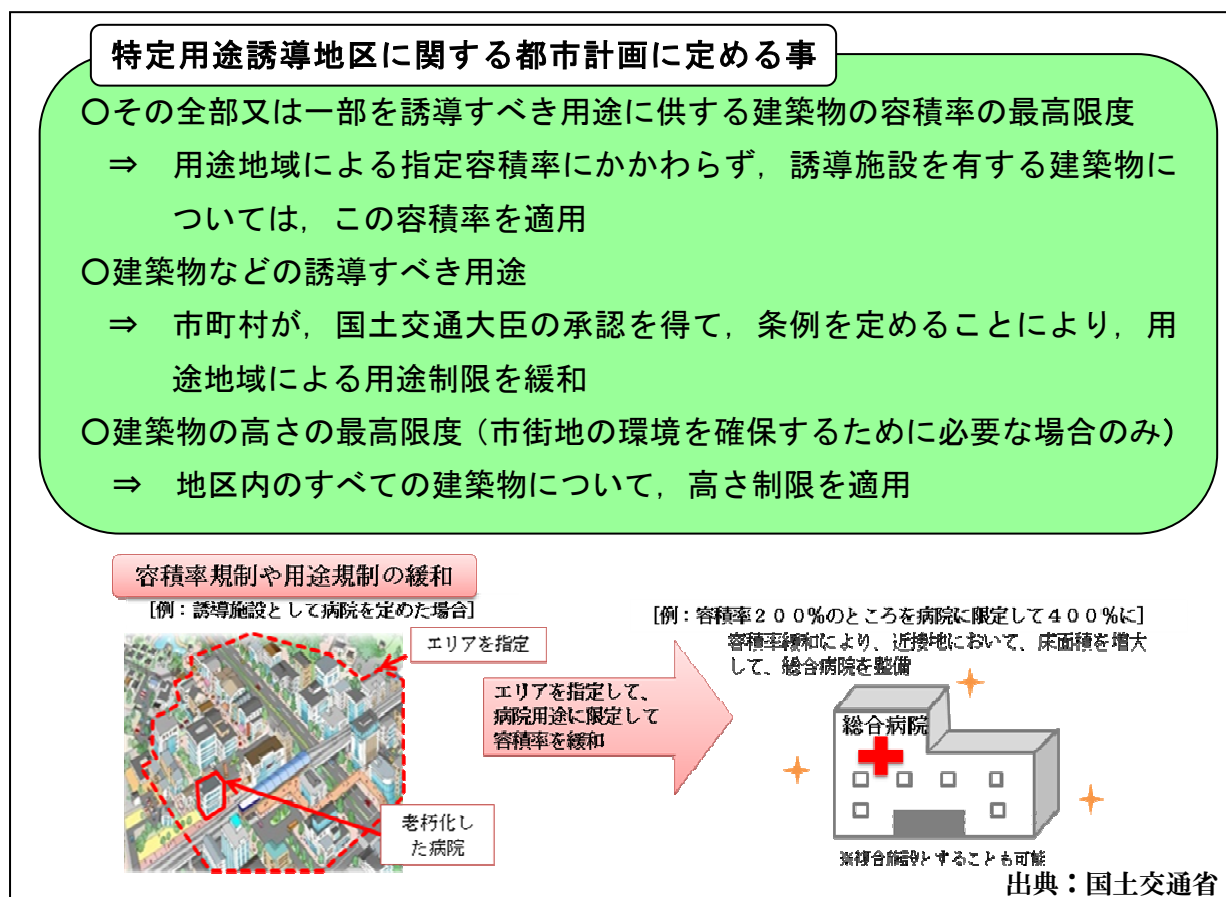


図7-4 特定用途誘導地区の決定イメージ

(4) 市街化調整区域における50戸連たん制度の廃止

市街化調整区域は原則として住宅などの建築が制限されていますが、都市計画法第34条第11号及び第12号の規定に基づき定められた「福山市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」（以下、「立地基準条例」という。）により、立地基準に適合するものについては、許可を受けて建築が可能となります。

立地基準条例には様々な立地基準が定められていますが、特に、市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると認められる地域であって、おおむね50戸以上の建築物が連たんしている区域に建築を認める基準（以下、「50戸連たん制度」という。）を利用した建築が続いています。（図7-5）

今後の少子高齢化や人口減少は市内全域で均等に起こるのではなく、郊外部ではより顕著となります。将来、商圈人口が減少し、生活に不可欠な医療・福祉・商業などの都市機能の存続が困難となった場合、50戸連たん制度により市街化調整区域に新たに住宅を建築した方の日常生活に影響が出ることが予想されます。

このため、50戸連たん制度の廃止を行います。

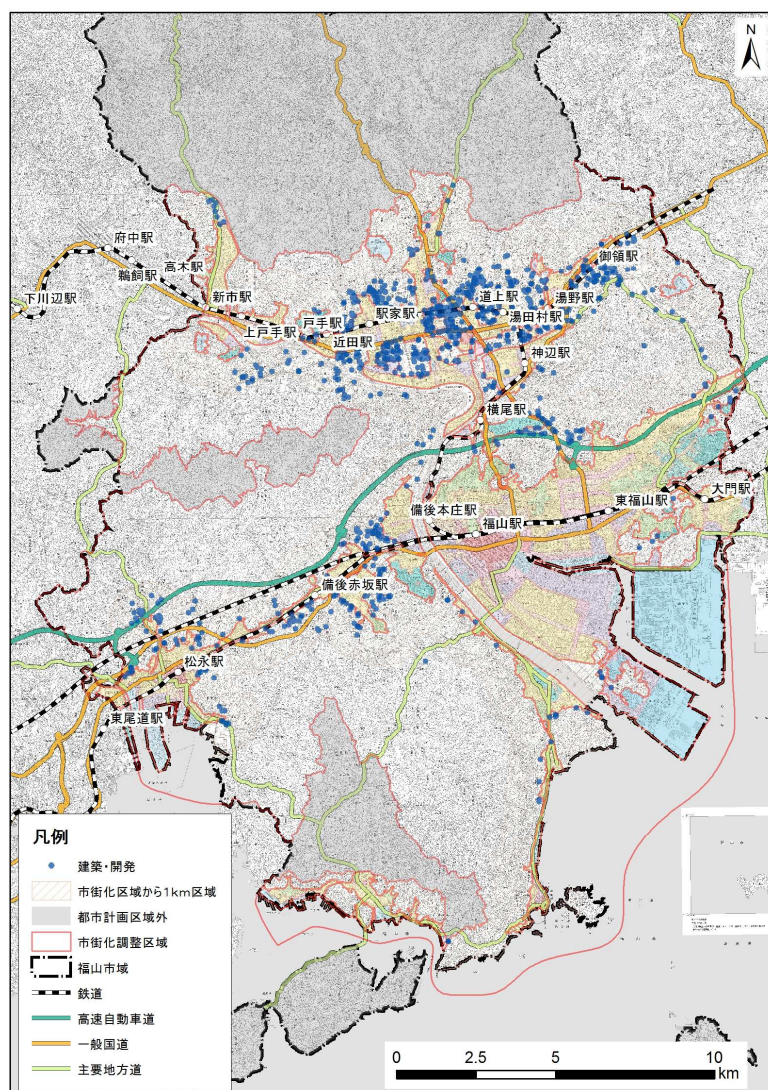


図7-5 50戸連たん制度により建築・開発がされた箇所

（５）GISデータのオープンデータ化

人口の将来推計データなどは住み替えなど将来の生活設計，地域まちづくりや企業の経営戦略にとって大変重要なデータとなります。

本市では，ホームページに住民基本台帳データから個人情報を取り除き，無料のGISソフトなどを利用して二次利用可能なGISデータを公開しています。また，地図と重ね合わせた人口分布状況などを閲覧できる環境を構築しています。

（６）高西丁卯新涯地区の整備

高西丁卯新涯地区は，現在，計画的な市街地整備の見通しが明らかになった時点で市街化区域に編入する区域（以下，「特定保留区域」という。）に指定されており，都市マスタープランでは高西丁卯新涯土地区画整理事業により住宅団地を整備する区域としています。

しかし，土地区画整理事業の実施に必要な合意形成を図ることが難しく，未整備の状態が長年続いていました。

一方で近年，商業施設などを含む開発の気運が高まってきています。

こうしたことから，当該地区を「高西丁卯新涯土地区画整理事業」による整備から「高西丁卯新涯土地区画整理事業又は商業施設などを含む大規模開発」による整備を行う地区とします。（図7－6）

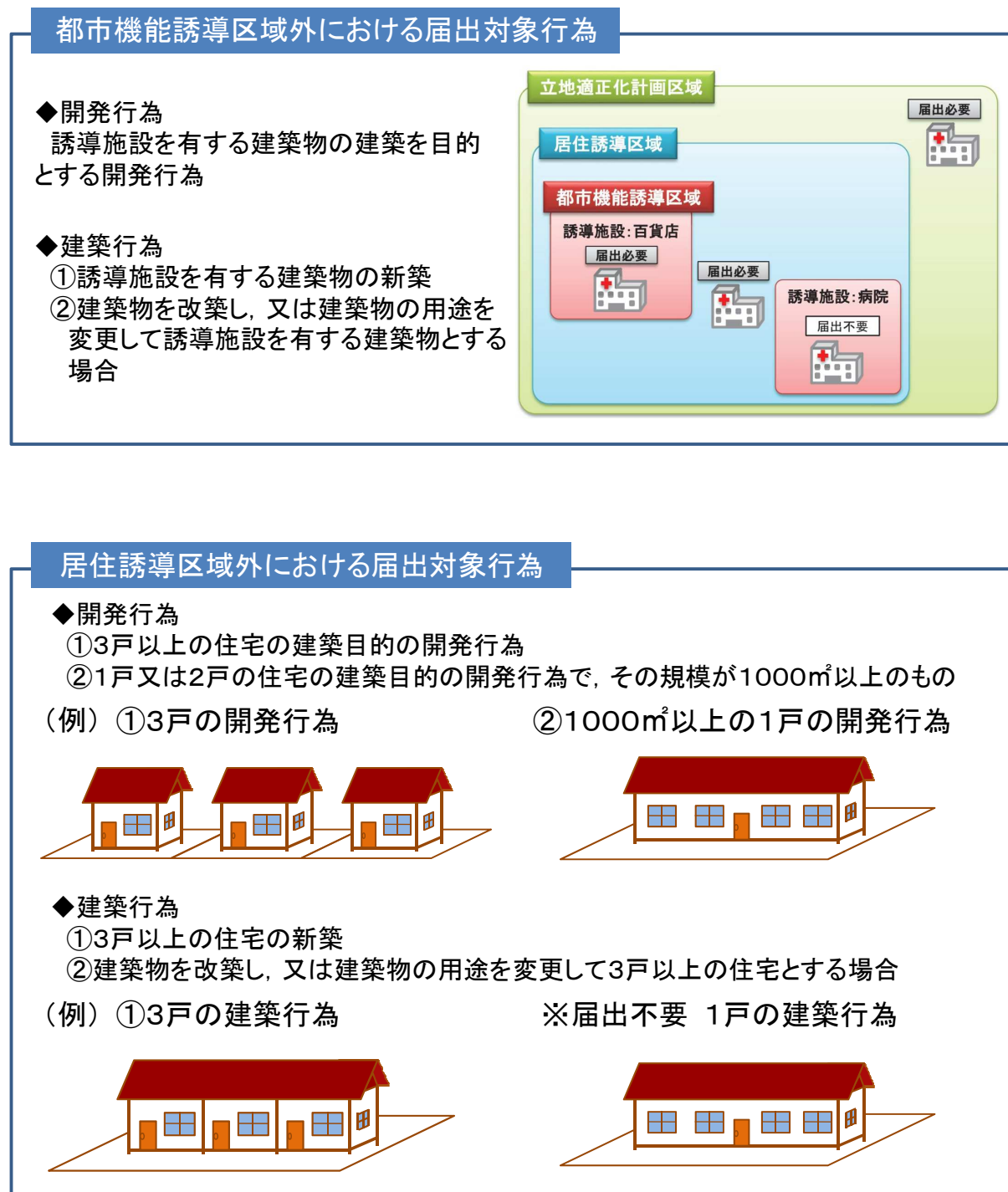
図7-6 高西丁卯新涯地区の整備

第7章 誘導施策

(7) 開発行為や建築行為に係る届出制度

都市機能誘導区域又は居住誘導区域の区域以外の地域で、次の開発行為や建築行為を行う場合には、これらの行為に着手する30日前までに、市長に届け出る必要があります。

(図7-7)



出典：国土交通省

図7-7 都市機能誘導区域外及び居住誘導区域外における届出制度

(8) 誘導施設の休廃止に係る届出制度

都市機能誘導区域にある誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、施設を休止又は廃止しようとする日の30日前までに、市長に対して届け出る必要があります。

第8章 目標値の設定

1 定量的な目標値の設定

福山市立地適正化計画では、計画の総合的な達成状況の確認や、5年ごとの見直しの参考とするため、達成すべき定量的な目標値を設定します。

具体的には、基本的な方針（第3章参照）及びコンパクト・プラス・ネットワークの考え方から、「居住の誘導」、「都市機能の誘導」、「エリアの価値」、「公共交通ネットワーク」の各分野に目標値を設定し、計画作成による効果とします。（表8－1）

（1）居住の誘導に関するもの

本計画が目標とする2025年（令和7年）までの間の人口減少はわずかであり、生活に与える影響は少ないと考えられます。しかしながら、人口減少による地価の下降や、職場の近くに居住する必要のある共働き家庭の増加により、市街化区域内居住は引き続き進んでいくものと考えられます。

届出制度なども活用した将来人口分布状況などの更なる周知や、駅前再生の取組、立地適正化計画を作成することで可能となる施策や50戸連たん制度の廃止などにより、「居住誘導区域内の人口を維持」することを目標とします。

（2）都市機能の誘導に関するもの

医療・福祉・商業などの都市機能は、その周辺の人口に支えられています。

保全型を除く各都市機能誘導区域は、生活に不可欠な施設が立地すると考えられる500m商圈人口3,000人以上の区域を基本に指定しています。この区域が広いほど、最大の商圈人口も多い傾向があることから、「保全型を除く各都市機能誘導区域内の500m商圈人口3,000人以上の100mメッシュの数を維持」することを目標とします。

（3）エリアの価値に関するもの

地価は、エリアの価値を測る指標であることから、「保全型を除く地価公示価格のある都市機能誘導区域（中央、松永、山手）ごとの平均値で、2018年（平成30年）のものに対する2025年（令和7年）のものとの下降率を5%以下」とすることを目標値とします。

(4) 公共交通ネットワークに関するもの

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを行うためには、「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」と連携し、公共交通ネットワークを維持していくことが重要です。

公共交通のうち、バスはバス停周辺の人口に支えられていると考えられることから、「都市機能誘導区域などの拠点間をつなぐ基幹バス路線のバス停周辺500m圏内の人口を維持」することを目標とします。

表8-1 定量的な目標値

分野	目標値
居住の誘導	居住誘導区域内人口を維持する。
都市機能の誘導	保全型を除く各都市機能誘導区域内における500m商圈人口3,000人以上の100mメッシュ数を維持する。
エリアの価値	保全型を除く地価公示価格のある都市機能誘導区域（中央、松永、山手）ごとの平均値で、2018年（平成30年）のものに対する2025年（令和7年）のものとの下降率を5%以下とする。
公共交通ネットワーク	基幹バス路線のバス停500m圏内人口を維持する。

福山市立地適正化計画の作成経緯など

福山市都市再生協議会

福山市都市再生協議会規約

(名称)

第1条 この協議会は、福山市都市再生協議会(以下「協議会」という。)という。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を福山市東桜町3番5号に置く。

(目的)

第3条 協議会は、都市再生特別措置法(平成14年法律第22号。以下「法」という。)

第117条の規定に基づき、本市における立地適正化計画及びその実施に関し必要な協議を行うことを目的とする。

(協議会の会員)

第4条 協議会は、法第117条第1項、第2項、第5項及び第6項に規定されている者のうち、別表1に掲げるもの(以下「会員」という。)をもって組織する。

(届出)

第5条 会員は、その名前及び住所(会員が団体の場合については、その名称、所在地及び代表者の名前)に変更があったときは、遅滞なく協議会にその旨を届け出なければならない。

(役員の定数及び選任)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長1名
- (2) 副会長1名
- (3) 監事2名

2 前項の役員は、会員の中から総会において選任する。

(役員の職務)

第7条 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

3 監事は、次に掲げる職務を行う。

- (1) 協議会の業務執行及び会計の状況を監査すること。
- (2) 前号の監査において不正な事実を発見したときは、これを総会に報告すること。

(役員の任期)

第8条 役員の任期は、2年とする。

2 辞任又は増員による役員の任期は、前任者又は現任者の残任期間とする。

(総会の種別等)

第9条 協議会の総会は、通常総会及び臨時総会とする。

2 会長は、総会の議長として議事を整理する。

3 通常総会は、毎年1回以上開催する。

4 臨時総会は、次に掲げる場合に開催する。

- (1) 会員現在数の2分の1以上から会議の目的たる事項を示した書面により請求があったとき。
- (2) 第7条第3項第2号の規定により監事が報告するとき。
- (3) その他会長が必要と認めたとき。

(総会の招集)

第10条 前条第4項第1号の規定により請求があったときは、会長は、その請求のあった日から30日以内に総会を招集しなければならない。

2 総会の招集は、少なくともその開催の7日前までに、会議の日時、場所、目的及び審議事項を記載した書面をもって会員に通知しなければならない。

3 会員(学識経験のある者を除く。)は、あらかじめその指定する者を代理人として総会に出席させることができる。この場合において、代理人が総会に出席したときは、当該会員は、総会に出席したものとみなす。

(総会の議決方法等)

第11条 総会は、会員現在数の過半数の出席がなければ開くことができない。

2 会員は、総会において、各1個の議決権を有する。

3 総会においては、前条第2項によりあらかじめ通知された事項についてのみ議決することができる。ただし、緊急を要する事項については、この限りでない。

4 総会の議事は、出席者の議決権の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。この場合において議長は、議決に加わる権利を有しない。

(総会の権能)

第12条 総会は、この規約において別に定めるもののほか、次に掲げる事項を議決する。

- (1) 事業計画及び収支予算の設定又は変更に関すること。
- (2) 事業報告及び収支決算に関すること。
- (3) 諸規程の制定及び改廃に関すること。
- (4) その他協議会の運営に関する重要な事項

(特別議決事項)

第13条 次に掲げる事項は、総会において、出席者の議決権の過半数以上の多数による議決を必要とする。

- (1) 協議会規約の変更
- (2) 協議会の解散
- (3) その他協議会の運営にかかる重要事項

(書面による議事)

第14条 会長は、やむを得ない理由により協議会を開くことができない場合においては、事案の概要を記載した書面表決により会議の開催に代えることができる。

(協議結果の尊重義務)

第15条 総会で協議が整った事項については、会員はその協議結果を尊重しなければならない。

(部会)

第16条 会長は、特定の事項に関し必要な協議、調整等を行うため、協議会に部会を置くことができる。

- 2 部会は、第4条の会員の中から、会長が指名するものをもって組織する。
- 3 部会に部会長を置き、部会に属する会員(以下「部会員」という。)の互選によりこれを定める。
- 4 部会長は、部会を総理し、部会を代表する。
- 5 部会は、部会員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 6 議事は、出席した部会員の過半数で決し、可否同数のときは、部会長の決するところによる。
- 7 部会長は、やむを得ない理由により部会を開くことができない場合においては、事案の概要を記載した書面表決により部会の開催に代えることができる。
- 8 部会員は、あらかじめその指定する者を代理人として部会に出席させることができる。この場合において、代理人が部会に出席したときは、当該部会員は、部会に出席したものとみなす。
- 9 部会長は、必要に応じ部会員以外のものに、部会への出席等必要な協力を依頼することができる。
- 10 2以上の部会に関係する事項については、関係する部会長と合議の上、合同で部会を開くことができる。
- 11 合同で開く部会(以下「合同部会」という。)の招集は、関係する部会長の連名で行う。
- 12 合同部会の議長は、関係する部会長のうちから互選する。
- 13 部会及び合同部会における成果及び決議は、部会長から協議会に報告し、協議会の承認を受ける。

(事務局)

第17条 総会の決定に基づき協議会の業務を執行するため、事務局を置く。

2 事務局は、福山市建設局都市部都市計画課に置く。

3 協議会は業務の適正な執行のため、事務局長を置く。

4 事務局長は、福山市建設局都市部都市計画課長とする。

(業務の執行)

第18条 協議会の業務の執行の方法については、この規約で定めるもののほか、次に掲げる規程による。

(1) 事務処理規程

(2) 財務規程

(書類及び帳簿の備付け)

第19条 協議会は、第2条の事務所に次に掲げる書類及び帳簿を備え付けておかなければならない。

(1) 協議会規約及び前条各号に掲げる規程

(2) 役員等の名前及び住所を記載した書面

(3) 収入及び支出に関する証拠書類及び帳簿

(4) その他前条各号に掲げる規程に基づく書類及び帳簿

(経費)

第20条 協議会の経費は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

2 協議会の会員の報酬及び費用弁償については、無償とする。

(事業年度)

第21条 協議会の事業年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(資金の取扱い)

第22条 協議会の資金の取扱方法は、財務規程で定める。

(収支予算)

第23条 協議会の事業計画及び収支予算は、会長が作成し、事業開始前に総会の議決を得なければならない。

(監査等)

第24条 会長は、毎事業年度終了後、次に掲げる書類を作成し、通常総会の開催の日の30日前までに監事に提出して、その監査を受けなければならない。

(1) 事業報告書

(2) 収支計算書

2 監事は、前項の書類を受領したときは、これを監査し、監査報告書を作成して会長に報告するとともに、会長はその監査報告書を総会に提出しなければならない。

(協議会が解散した場合の措置)

第25条 協議会が解散した場合には、その残余財産は、福山市に帰属するものとする。

(細則)

第26条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は会長が別に定める。

附 則

- 1 この規約は、2016年(平成28年)7月13日から施行する。
- 2 第21条の規定にかかわらず、協議会設立時の事業年度は、2016年(平成28年)7月13日から2017年(平成29年)3月31日までとする。
- 3 この規約は、2017年(平成29年)9月22日から施行する。

別表1(第4条関係)

福山市都市再生協議会会員一覧

2019年(令和元年)7月4日現在

()内は前任者

	所属団体	役 職	名 前	備 考
各種団体	西日本旅客鉄道株式会社 岡山支社	企画課長 (企画課長)	久保 聡 志 (加藤 勇 樹)	
	広島経済同友会福山支部	まちづくり 委員会委員長	西村 啓 二	
	広島県タクシー協会 東部支部	支部長 (支部長)	山田 康 文 (山田 進一)	
	公益社団法人 広島県宅地建物取引業協会	福山支部 支部長	浅 利 清	
	公益社団法人 広島県バス協会		渡 邊 寛 人	
	一般社団法人 福山市医師会	会長 (会長)	児 玉 雅 治 (土屋 隆宏)	
	福山市自治会連合会	常任理事 (副会長) (副会長)	坂 本 孝 之 (藤本 雄三) (河相 喜久男)	
	社会福祉法人 福山市社会福祉協議会	会長	橋 本 哲 之	
	福山市社会福祉審議会	委員長 (委員長)	高 橋 実 (中司 登志美)	
	福山市女性連絡協議会	会長 (会長)	小 林 貞 子 (石川 紀子)	
	福山商工会議所	副会頭	藤 井 基 博	
	連合広島福山地域協議会	事務局長	内 田 隆 士	
	福山市農業委員会	会長	谷 邊 博 人	
学識経験 のある者	広島弁護士会福山地区会	弁護士	成 田 学	
	福山市立大学	教授	岡 辺 重 雄	
	福山市立大学	教授	渡 邊 一 成	会長
	福山大学	教授	萩 野 覚	副会長
	福山平成大学	教授	福 井 正 康	
関係行政 機関	広島県 健康福祉局医療介護計画課	課長 (課長)	福 永 裕 文 (久保 康行)	
	広島県東部建設事務所	所長 (所長)	上 田 隆 博 (友道 康仁)	
	福山市建設局都市部	部長	神 田 量 三	

	所属団体	役 職	名 前	備 考
アドバイザー	岡山大学	名誉教授	中村 良平	
	福山市文化財保護審議会	記念物・埋蔵文化財部会長 (会長)	八幡 浩二 (佐藤 昭嗣)	

福山市立地適正化計画検討委員会

福山市立地適正化計画検討委員会設置要綱

(目的及び設置)

第1条 都市再生特別措置法(平成14年法律第22号)に基づく立地適正化計画を策定し、若しくは改定し、又は実施するに当たり、同計画に関連する施策との連携又は調整を図ることで、活力があり魅力的で持続可能な多極ネットワーク型コンパクトシティを実現するため、福山市立地適正化計画検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(委員会の組織)

第2条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

2 委員長は建設局を所掌する副市長とし、副委員長は他の副市長及び建設局長とする。

3 委員は、別表第1に定める職にある者をもって充てる。

(委員長及び副委員長の職務)

第3条 委員長は、委員会を統括する。

2 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるときは、その職務を代理する。

(委員会)

第4条 委員会は、委員長が招集し、その議長となる。

2 委員会は、必要に応じて、関係のある委員だけで開くことができる。

3 委員会に委員が出席できないときは、当該委員を代理する者が出席することができる。

4 委員長は、必要があるときは、委員以外の者を委員会に出席させることができる。

(幹事会の組織)

第5条 委員会の事務を補佐するため、幹事会を置く。

2 幹事会は、幹事長及び幹事をもって組織する。

3 幹事長は、都市計画課長とし、幹事は別表第2に定める職にある者をもって充てる。

(幹事長の職務)

第6条 幹事長は、幹事会を統括する。

(幹事会)

第7条 幹事会は、幹事長が招集し、その議長となる。

2 幹事会は、必要に応じて、関係のある幹事だけで開くことができる。

3 幹事会に幹事が出席できないときは、当該幹事を代理する職員が出席することができる。

4 幹事長は、必要があるときは、幹事以外の者を幹事会に出席させることができる。

(事務局)

第8条 委員会の事務を処理するため、事務局を建設局都市部都市計画課に置く。

(委任)

第9条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関して必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、2015年(平成27年)9月9日から施行する。

附 則

この要綱は、2016年(平成28年)1月25日から施行する。

附 則

この要綱は、2016年(平成28年)4月14日から施行する。

附 則

この要綱は、2016年(平成28年)11月4日から施行する。

附 則

この要綱は、2017年(平成29年)5月 1日から施行する。

附 則

この要綱は、2018年(平成30年)4月20日から施行する。

附 則

この要綱は、2019年(平成31年)4月17日から施行する。

別表第1

企画財政局長, 総務局長, 経済環境局長, 保健福祉局長, 市民局長, 建設局参事,
教育次長, 上下水道局長

市長公室長, 企画政策部長, 企画政策部地域活性化担当部長, 財政部長, 税務部長,
総務部長, 防災担当部長, 経済部長, 文化観光振興部長, 福祉部長, 長寿社会応援部長, 保健
部長, 児童部長, まちづくり推進部長, 松永支所長, 北部支所長, 東部支所長,
神辺支所長, 建設管理部長, 土木部長, 都市部長, 福山駅前再生推進部長, 建築部長,
教育委員会事務局管理部長, 上下水道局経営管理部長, 同工務部長, 同施設部長,
市民病院管理部長

別表第2

企画政策課長, 企画政策課地域活性化担当課長, 資産税課長, 総務部総務課長,
危機管理防災課長, 経済総務課長, 産業振興課長, 農林水産課長, 地産地消推進課長,
農地課長, 観光課長, 文化振興課長, 福祉総務課長, 福祉総務課地域福祉担当課長,
高齢者支援課長, 介護保険課長, 介護保険課事業者指定・指導担当課長, 保健部総務課長, 健
康推進課長, 児童部庶務課保育環境整備担当課長, まちづくり総務課長,
協働のまちづくり課長, 中部生涯学習センター所長, 南部生涯学習センター所長,
松永地域振興課長, 北部地域振興課長, 東部地域振興課長, 神辺地域振興課長,
建設政策課長, 道路整備課長, 道路整備課道路企画担当課長, 港湾河川課長,
開発指導課長, 都市交通課長, 都市整備課長, 福山駅前再生推進室長, 住宅課長,
建築指導課長, 教育委員会事務局管理部教育総務課長, 同学校再編推進室長,
同学校再編推進室主幹, 上下水道局経営管理部財務経営課経営担当課長,
市民病院経営企画課長

計画作成の経緯

開催日など	会議など	主な内容
2015 年（平成 27 年） 10 月 5 日	第 1 回 福山市立地適正化計画検討委員会	GIS と将来人口推計の活用手法についての報告
2016 年（平成 28 年） 1 月 25 日	第 2 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画基本方針（素案）についての報告
2016 年（平成 28 年） 3 月 18 日	第 3 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画基本方針（素案）についての報告
2016 年（平成 28 年） 5 月 6 日	第 4 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画基本方針（素案）についての報告
2016 年（平成 28 年） 7 月 13 日	第 1 回 福山市都市再生協議会	設立総会及び規約の議決について
2016 年（平成 28 年） 8 月 24 日	第 5 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画基本方針（素案）についての報告
2016 年（平成 28 年） 10 月 31 日	第 2 回 福山市都市再生協議会	市民意識調査の結果についての報告
2016 年（平成 28 年） 11 月 4 日	第 6 回 福山市立地適正化計画検討委員会	市民意識調査の結果についての報告
2016 年（平成 28 年） 12 月 1 日～ 2017 年（平成 29 年） 1 月 4 日	福山市立地適正化計画基本方針 パブリックコメント	福山市立地適正化計画基本方針（案） についてのパブリックコメントの実施
2017 年（平成 29 年） 1 月 23 日	第 3 回 福山市都市再生協議会	パブリックコメントの結果についての報告
2017 年（平成 29 年） 1 月 27 日	第 7 回 福山市立地適正化計画検討委員会	パブリックコメントの実施結果についての報告
2017 年（平成 29 年） 3 月	福山市立地適正化計画基本方針策定	福山市立地適正化計画基本方針の策定
2017 年（平成 29 年） 4 月 26 日	「人口分布状況が見える化した地理 情報システム（GIS）データダウンロ ードサービス」の公開	福山市立地適正化計画基本方針に使用 した GIS データのダウンロードサービ スの公開開始
2017 年（平成 29 年） 7 月 6 日	第 4 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画基本方針概要版 （案）の作成についての報告
2017 年（平成 29 年） 12 月 14 日～ 2018 年（平成 30 年） 1 月 26 日	「福山市立地適正化計画基本方針 概要版」の周知に係る説明会 （市内 8 ブロック）	福山市立地適正化計画基本方針概要版 （案）の学区町内会連合会長への周知 についての説明会の開催

資料編

開催日など	会議など	主な内容
2018 年（平成 30 年） 1 月 26 日	第 8 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画基本方針概要版（案）についての報告
2018 年（平成 30 年） 2 月 1 日	福山市立地適正化計画基本方針概要版の公表及び配布	福山市立地適正化計画基本方針概要版の公表及び主要 7 紙の新聞折り込みなどによる配布
2018 年（平成 30 年） 2 月 22 日	第 5 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画基本方針概要版配布の結果についての報告
2018 年（平成 30 年） 3 月 20 日	第 9 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ（案）作成についての報告
2018 年（平成 30 年） 5 月 16 日	第 10 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ（案）作成についての報告
2018 年（平成 30 年） 6 月	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ公表	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテの公表
2018 年（平成 30 年） 6 月 25 日	第 6 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテの公表についての報告
2018 年（平成 30 年） 10 月 3 日	第 11 回 福山市立地適正化計画検討委員会	商圏人口帯別アンケート調査の実施についての報告
2018 年（平成 30 年） 10 月 4 日	第 7 回 福山市都市再生協議会	商圏人口帯別アンケート調査の実施に向けての報告
2019 年（平成 31 年） 1 月 25 日	第 8 回 福山市都市再生協議会	立地適正化計画の進捗状況と今後の予定についての報告
2019 年（平成 31 年） 3 月 29 日	第 9 回 福山市都市再生協議会	福山駅北口広場整備基本方針の策定についての報告（書面開催）
2019 年（令和元年） 5 月 13 日～ 2019 年（令和元年） 7 月 2 日	「福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会」の開催に係る説明会（市内 8 ブロック）	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会の開催についての学区町内会連合会長への説明会の開催
2019 年（令和元年） 7 月 4 日	第 10 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会の開催に向けての報告
2019 年（令和元年） 8 月 20 日	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会（中部ブロック）	中部ブロックにおける福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会の開催
2019 年（令和元年） 8 月 22 日	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会（西南ブロック）	西南ブロックにおける福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等の説明会の開催
2019 年（令和元年） 8 月 23 日	福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等説明会（南部ブロック）	南部ブロックにおける福山市立地適正化計画策定に係る地域別カルテ等の説明会の開催

開催日など	会議など	主な内容
2019 年（令和元年） 8 月 26 日	福山市立地適正化計画策定に係る 地域別カルテ等説明会 （西部ブロック）	西部ブロックにおける福山市立地適正 化計画策定に係る地域別カルテ等の説 明会の開催
2019 年（令和元年） 8 月 27 日	福山市立地適正化計画策定に係る 地域別カルテ等説明会 （東部ブロック）	東部ブロックにおける福山市立地適正 化計画策定に係る地域別カルテ等の説 明会の開催
2019 年（令和元年） 8 月 29 日	福山市立地適正化計画策定に係る 地域別カルテ等説明会 （神辺ブロック）	神辺ブロックにおける福山市立地適正 化計画策定に係る地域別カルテ等の説 明会の開催
2019 年（令和元年） 9 月 4 日	福山市立地適正化計画策定に係る 地域別カルテ等説明会 （北部ブロック）	北部ブロックにおける福山市立地適正 化計画策定に係る地域別カルテ等の説 明会の開催
2019 年（令和元年） 9 月 26 日	第 1 1 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画策定に係る地域 別カルテ等説明会の開催結果について の報告
2019 年（令和元年） 11 月 8 日	第 1 2 回 福山市立地適正化計画検討委員会	福山市立地適正化計画（案）について の報告
2019 年（令和元年） 11 月 15 日	福山市立地適正化計画策定に係る 説明会	福山市立地適正化計画（案）の説明会 の開催
2019 年（令和元年） 12 月 13 日～ 2019 年（令和元年） 12 月 27 日	福山市立地適正化計画の案の縦覧	福山市立地適正化計画（案）の縦覧
2020 年（令和 2 年） 2 月 7 日	第 1 4 4 回 福山市都市計画審議会	福山市立地適正化計画（案）について の意見聴取
2020 年（令和 2 年） 2 月 14 日	第 1 2 回 福山市都市再生協議会	福山市立地適正化計画（案）について の報告

【カ行】

急傾斜地崩壊危険区域

急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に基づき、崩壊の恐れのある急傾斜地で、その崩壊により相当数の住民に被害のおそれのある区域と、その隣接する一定の行為制限の必要がある区域です。

合計特殊出生率

一人の女性が一生の間に生む子どもの平均人数を示す数値であり、ある年の15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したものです。

公共交通空白地域

バス停から500m、鉄道駅から1km以上離れた公共交通の利便性が低い可住地エリアをいいます。

高齢化率

65歳以上の高齢者人口（高齢人口）が総人口に占める割合のことをいいます。

国際連合

第二次世界大戦を防げなかった国際連盟の反省を踏まえ、1945年（昭和20年）10月に51カ国の加盟国で設立をされ、日本は80番目の加盟国として1956年（昭和31年）12月に加盟しています。

国勢調査

日本国内に住む全ての人と世帯を対象とし、国内の人口や世帯の実態を明らかにするため、統計法に基づき、5年に一度実施する統計調査です。

コーホート要因法

同じ年代、同じ期間に産まれた人の集団について「自然増減」（出生と死亡）及び「純移動」（転入出）という2つの「人口変動要因」それぞれについて将来値を

仮定し、それに基づいて将来人口を推計する方法です。

コミュニティ交通

公共交通が利用しづらい地域の人々の生活を支えるため、地域が主体となり、乗合タクシーやコミュニティバスなど身近な交通手段を活用することで運営する交通をいいます。

【サ行】

災害危険区域

津波、高潮、洪水などの災害に備えて、住宅や福祉施設といった居住用建築物の新築や増改築を制限する区域です。

広島県では急傾斜地崩壊危険区域を指定しています。

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域です。

住宅地の生活環境・利便性の向上、商業地・工業地の産業活動の利便性の向上などを目的として定めるものです。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、当面、市街化を抑制する区域です。

農林水産業の生産性の向上や集落地の生活環境の改善、自然環境の保全・維持などを目的として定めるものです。

地すべり防止区域

地すべり等防止法に基づき、地すべりしている区域及び地すべりするおそれのきわめて大きい区域と、その隣接する影響のある区域です。

周辺メッシュ平均置換処理

100mメッシュごとの人口分布を500mメッシュ範囲の25個のメッシュ

で平均し、中心メッシュに置き換えていく方法で、この処理をすべてのメッシュについて行います。

なお、この手法については、本市が独自で採用している処理方法です。

商圈人口

ある商業施設が顧客として想定する範囲内の総人口をいいます。

商圈人口置換処理

ひとつの100mメッシュを中心として、そこからの徒歩圏500mの範囲内にある100mメッシュの人口を合計した結果を、中心のメッシュの人口に置き換える処理をするもので、この処理をすべてのメッシュについて行います。

なお、この手法については、本市が独自で採用している処理方法です。

浸水想定区域

水防法に基づき、洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るため、想定し得る最大規模の降雨により河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域として指定し、浸水した場合に想定される水深、浸水継続時間などと併せて公表します。

ゾーンバスシステム

地域内のバス路線と地域から中心部までのバス路線を分離させ、定時性の確保と車両の効率的運用を図るバス運行の仕組みをいいます。

【タ行】

宅地造成工事規制区域

宅地造成等規制法に基づき、宅地造成に伴い災害が生ずるおそれ大きい市街地又は市街地となろうとする土地の区域において、宅地造成に関する工事について規制がかかる区域です。

地理情報システム（GIS=Geographic Information System）

地理的位置を手がかりに、位置に関する情報を持ったデータ（空間データ）を総合的に管理・加工し、視覚的に表示することで、高度な分析や迅速な判断を可能にする技術をいいます。

津波災害警戒区域

津波防災地域づくりに関する法律に基づき、津波が発生した場合に、住民の生命・身体に危害が生ずるおそれがある区域です。

デマンド式

利用者の要望に合わせた運行方法をいいます。

都市機能

都市生活に必要な電気・水道などの供給、交通手段の提供、行政機能、商業や医療・福祉、子育て支援、教育文化及び観光などの機能をいいます。

都市再生緊急整備地域

都市再生の拠点として、都市開発事業などを通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域です。

指定を受けると法制、財政、金融及び税制に関わる支援措置を受けることができます。

都市マスタープラン

都市計画法に基づき、市町村が地域の実情に応じて、都市全体及び地域ごとの将来像を示し、地域における課題に対応したまちづくりの方針を示すものです。

土砂災害警戒区域

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づき、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、

住民の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域です。

土砂災害特別警戒区域

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づき、急傾斜地の崩壊などが発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域です。

土地区画整理事業

土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善および宅地の利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更や公共施設の新設または変更を行う事業です。

土地適性評価

国が整備している国土数値情報などを基本に、各自治体が保有する都市計画基礎調査などのデータを用いて、土地利用を5類型（居住系、集客系、産業・物流系、農業系及び自然系）に大分類し、局地的な分析・評価を行うものです。

【ナ行】

日本創成会議

10年後の世界・アジアを見据えた日本全体のグランドデザインを描き、その実現に向けた戦略を策定すべく、産業界労使や学識者など有志が立ち上げた組織です。

乗合タクシー

決まった路線・運賃・運行時間で不特定の乗客を輸送する公共交通のうち、バスより小型の車両が利用されているものをいいます。

小型車両を使用するため、バスに比べ、運営費用を抑えることができ、バス路線の確保が難しい地域においても導入することが可能となります。

【ハ行】

備後地区工業整備特別地域

工業整備特別地域整備促進法に基づき、「工業の立地状況がすぐれており、かつ、工業が比較的開発され、投資効果も高いと認められる地域」であるとして定められた地域の一つです。

なお、現在は、廃止されています。

附置義務駐車施設

駐車場法に基づき、商業地域等において一定規模以上の大規模な建築物を建築する際に、建築主に義務づけられた当該建築物利用者のための駐車場です。

【マ行】

モータリゼーション

自家用車交通が発達し、自家用車が生活必需品として普及する現象をいいます。

モビリティ・マネジメント

過度に自家用車に頼る状態から公共交通や自転車などを使う方向へ自発的な転換を促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組を意味します。

【ラ行】

臨港地区

港湾法に基づき、港湾機能の確保及び利用増進を図るために必要となる区域において、港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与える行為を規制する地区です。

「測量法に基づく国土地理院長承認（複製）R1 JHf 1142」

「本冊子で使用している下表の電子地形図を複製する場合には、国土地理院の長の承認を得なければならない。」

ページ	図 番	タ イ ト ル
8	図 1- 7	市街地拡大の経過
10	図 1- 9	2010 年(平成 22 年)人口分布図
11	図 1-10	2050 年(令和 32 年)人口分布図(推計)
12	図 1-11	2010 年(平成 22 年)5～15 歳未満人口分布図
13	図 1-12	2050 年(令和 32 年)5～15 歳未満人口分布図(推計)
14	図 1-13	2010 年(平成 22 年)高齢人口(65 歳以上)分布図
15	図 1-14	2050 年(令和 32 年)高齢人口(65 歳以上)分布図(推計)
16	図 1-15	地価の動向(2010 年(平成 22 年)～2015 年(平成 27 年))
18	図 1-19	2010 年(平成 22 年)公共交通の利用状況(通学利用)
19	図 1-20	2010 年(平成 22 年)公共交通の利用状況(通勤利用)
20	図 1-21	基幹鉄道路線及び基幹バス路線図
22	図 1-25	2010 年(平成 22 年)高齢者単身世帯分布図(周辺メッシュ平均置換処理)
23	図 1-26	2050 年(令和 32 年)高齢者単身世帯分布図(推計)(周辺メッシュ平均置換処理)
34	図 3- 1	立地適正化計画区域図
38	図 3- 5	100m メッシュ人口分布図(2010 年(平成 22 年))
38	図 3- 7	500m 商圏人口分布図(2010 年(平成 22 年))
39	図 3- 8	2010 年(平成 22 年)500m 商圏人口分布と徒歩による顧客と対象とした都市機能の立地状況
40	図 3- 9	2010 年(平成 22 年)500m 商圏人口分布とその他の都市機能の立地状況
41	図 3-10	2050 年(令和 32 年)500m 商圏人口分布図(推計)
43	図 3-12	2050 年(令和 32 年)500m 商圏人口移動シミュレーション
44	図 3-13	2050 年(令和 32 年)500m 商圏人口移動シミュレーション
46	図 3-15	集客系の 500m 商圏土地適性評価値平均値間処理図
47	図 3-16	用途地域
50	図 4- 2	居住誘導区域図
51	図 4- 3	居住誘導区域, 居住誘導区域想定エリア図
54	図 5-2-1	都市機能誘導区域図
55	図 5-2-2	都市機能誘導区域(中央)
55	図 5-2-3	都市機能誘導区域(大門)
56	図 5-2-4	都市機能誘導区域(御幸)
56	図 5-2-5	都市機能誘導区域(松永)
57	図 5-2-6	都市機能誘導区域(山手)

ページ	図 番	タ イ ト ル
57	図 5-2-7	都市機能誘導区域(水呑)
58	図 5-2-8	都市機能誘導区域(明王台)
58	図 5-2-9	都市機能誘導区域(沼隈)
59	図 5-2-10	都市機能誘導区域(鞆)
59	図 5-2-11	都市機能誘導区域(赤坂)
60	図 5-2-12	都市機能誘導区域(駅家)
60	図 5-2-13	都市機能誘導区域(加茂)
61	図 5-2-14	都市機能誘導区域(新市)
61	図 5-2-15	都市機能誘導区域(道上)
62	図 5-2-16	都市機能誘導区域(神辺駅周辺)
62	図 5-2-17	都市機能誘導区域(湯野)
63	図 5-2-18	都市機能誘導区域(道上南)
65	図 5- 3	都市機能誘導区域, 都市機能誘導区域想定エリア図
75	図 7- 1	福山駅前再生ビジョン対象エリアと波及イメージ
79	図 7- 5	50 戸連たん制度により建築・開発がされた箇所

福山市立地適正化計画

発行日 ： 2020 年（令和 2 年） 4 月

発行 ： 福山市建設局都市部都市計画課

〒720-8501 福山市東桜町 3 番 5 号

TEL 084-928-1092 FAX 084-928-1735

福山市ホームページ

<http://www.city.fukuyama.hiroshima.jp/>

