

現状・今後の見通し/本計画で解決を図る都市づくりの課題

解決を図る課題①
若い世代の流出抑制

- 市内の高校卒業後の進路状況では、毎年度、約2,000人が市外へ流出している
- 他市に比べ10歳代後半から20代前半にかけての転出が多く、また、大学等の卒業後に戻ってきていない
- 首都圏等の大学生が県内での就職を希望しない理由は、“都会のほうが便利”、“志望する企業がない”、“給料が安そう”というイメージを抱いており、就職先として選択され難い状況となっている
 - 若い世代の流出や割合の減少は、今後、急速に進む超高齢社会を支えていくことが困難になると懸念される
- 平成27年（2015年）→平成52年（2040年）の人口構成を比較すると、平成52年では、より一層、若年層の減少・高齢者層の増加が予想される
 - 人口構造の改善を図らない限り、人口減少は進む一方であり、さらに人口構成に占める高齢化の割合が増加するため、若い世代の負担割合が高くなり、今まで以上に高齢者を支えていくことが困難になると懸念される

解決を図る課題②
過度に車に頼らない日常生活の確保

- 5市4町5村合併の経緯から広域多核型の都市であり、また、自動車交通を前提とした住宅地等の造成により、公共交通が利用しにくい都市構造となっている
 - 今後、急速な人口減少により、ますます公共交通利用者が減少、公共交通事業の採算性が悪化し、主要な駅を中心とする拠点機能の低下や公共交通の更なる利便性の悪化が懸念される
- 市民意向調査によると、日常生活において利用する施設への移動手段として自家用車（自分で運転、家族送迎）の利用が約8割となっている
 - 高齢になるに従い判断力が低下することで自動車事故の危険性が増すため、今後、高齢者の増加により、自動車事故が多くなることが懸念されるほか、公共交通の利便性が低い地域に住む交通弱者の移動手段の確保が懸念される

解決を図る課題③
第二次、第三次産業の活性化

- GDPは、震災前に比べ建設業（約1,295億円増加）が押し上げたものの、基盤産業である製造業は、約536億円下落している
 - 復興需要の終息による建設業の落ち込みにより、GDP並びに市民所得が低下し、サービス業を中心とする第三次産業への影響が懸念される
- 製造品出荷額等はピーク時の1兆円を割り込み現在は、9,137億円となっており、緩やかな回復傾向にあるものの、震災以前の水準に戻っていない
- 労働生産性は、7.67百万円/人となっており、近隣主要都市のなかでは、最低となっている
- 有効求人倍率は1.78倍（H29.12）であり、以前として高い傾向にあるが、職業別で見ると、0.45～6.54倍（事務職が0.45）と職業間でのミスマッチが生じている
 - 今後、生産年齢人口の減少により、各産業面において、更なる労働力不足が生じ、市内経済の活力低下が懸念される
- 観光交流人口は、震災以前の約1,000万人/年に戻らず約800万人程度で推移している。宿泊客数においても、多くの施設で戻っていない
 - 今後、国全体の人口減少が進むことで、市内の観光交流人口も併せて減少し、サービス業を中心とした第三次産業の衰退が懸念される

まちづくりの方針（ターゲット）

人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市”へ

- ◆ 人口減少が避けられないなか、いわき市が将来にわたって都市運営が可能な都市として、都市間競争に勝ち・多くの人から居住地として選択される必要がある。
- ◆ そのため、人口構造の改善を図り、将来にわたりまちの活力を維持していくことを目的とし、若い世代を主なターゲットに設定している「いわき創生総合戦略」と連携し、本計画を総合戦略の土地利用版と捉え、若い世代を重点的な投資対象者とし、そこに市の施策や国の補助制度等を活用しながら、民間投資を誘発していくことが重要であり、このことから、本市を支えていく若い世代を中心に、中高年や高齢者にとっても暮らしやすい都市の実現が求められている。

「若い世代」を主なターゲットに設定

居住地として生涯生活してもらう“選ばれる都市”を目標に掲げ、人口構造の改善を図りつつ、都市の魅力向上に努め、多くの世代が豊かな暮らしを手に入れることができる都市の実現を目指す。

※ ターゲットは、誰を対象に（例えば高齢者なのか子育て世代なのか）、何を実現するか・変えるか（健康寿命を〇年延ばす、子育て世代の人口を何%増やす）という、「対象」と「目的」のこと。出典：「立地適正化計画作成の手引（国交省都市局都市計画課 平成28年4月11日改訂）」

立地適正化計画により実現が図られること

コンパクトシティ+ネットワークの構築により、効果的に解決を図る都市づくりの課題解決の流れ

解決を図る課題①～③

ターゲット

人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市”へ

施策を展開

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」の形成により効果的に発現する施策を展開

コンパクトシティ
生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

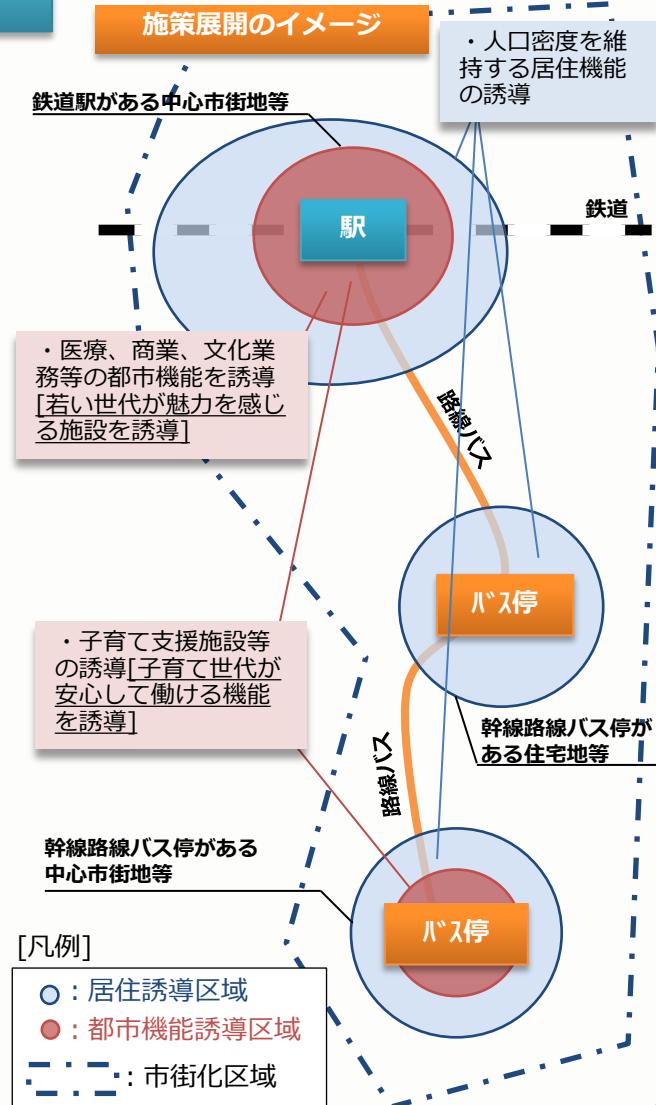
ネットワーク
まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築

実現効果

若い世代の転出者数が抑制されるとともに、UIターン者などの若い世代が増加

過度に自動車に頼らなくても日常生活や産業活動が展開しやすい圏域が増加

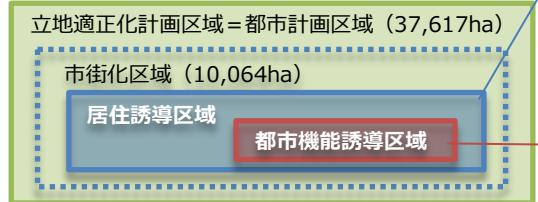
若い世代が働きやすい環境が整備され、市内産業を支える労働力が確保されるとともに、市内産業が活性化



1 誘導区域設定方針について

- 誘導区域は、都市再生特別措置法、都市計画運用指針、立地適正化計画策定に係るQ&Aを参考に設定を検討する。
- また、区域の設定にあたっては、都市づくり課題解決に向けたまちづくりの方針（ターゲット）である「**人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市へ”**」に基づき、**主に若い世代をターゲットとした都市機能誘導施設の誘導を図る**ことを踏まえるとともに、本市の特色である**広域多核型都市構造を最大限に活かした都市活動が行えるよう配慮**する。

【立地適正化計画における誘導区域の位置付け】



居住誘導区域を設定
公共交通ネットワークも考慮し、居住を誘導し人口密度を維持するエリア

- ◆ 居住の緩やかなコントロール（届出制度）
- ・ 区域外における一定規模以上の住宅開発について、届出、市による働きかけ

都市機能誘導区域を設定
生活サービスを誘導するエリア（当該エリアに誘導する施設も設定）

- ◆ 都市機能の立地促進（国補助制度）
- ・ 誘導施設への税財政、金融上の支援
- ◆ 立地の穏やかなコントロール（届出制度）
- ・ 区域外における誘導したい機能の立地について、届出、市による働きかけ

誘導区域設定方針

- **ステップ①⇒ステップ②⇒ステップ③-1、③-2**の手順で誘導区域案の検討を行う。

ステップ① ▶ 区域図は次ページ参照

【居住誘導区域】

- 国の指針等に基づき将来人口密度を考慮し、市街化区域設定水準である40人/ha以下は、区域から除外する。
- 基幹的公共交通路線（ピーク時 3本/h以上）を有する鉄道及びバス路線沿いで、「都市構造の評価に関するハンドブック（国交省）」を踏まえ、駅から半径800m、バス停から半径300mを設定
- 土砂災害等により甚大な被害を受ける危険性が高い区域は区域から除外

【都市機能誘導区域】

- 「第二次都市計画マスタープラン」における「主要な拠点」で都市機能が一定程度集積している商業地域、近隣商業地域に設定

- ▶ 多くの地域で、将来人口密度が40人/haを下回る結果となるため、居住誘導区域を設定可能な区域が極端に少ない。
- ▶ また、居住誘導区域の上に都市機能誘導区域を設定することから、平及び小名浜を除く地域で都市機能誘導区域が設定できない。

ステップ② ▶ 区域図は次ページ参照

【ステップ①に以下の考え方を追加】

- 将来人口密度が40人/haに満たさなくても、市として今後とも一定の人口密度を維持していく地域（主要な拠点）を中心に居住誘導区域を設定
- 市民アンケート結果を考慮し、居住誘導区域の設定根拠となる都市機能誘導区域からの徒歩圏は0.8km、自転車圏は1.4kmに設定

- ▶ 第二次都市計画マスタープランとの整合が図れていない「地域生活拠点」である好間、小川、久之浜等を居住誘導区域に設定できていない。
- ▶ 勿来支所周辺（勿来区画整理事業地）に居住誘導区域が設定できていない。
- ▶ 上記以外にも、居住誘導区域が設定できていない鉄道駅（赤井駅、草野駅、勿来駅）がある。

ステップ③-1 ▶ 区域図は4ページ参照

【ステップ②に以下の考え方を追加】

- 第二次都市計画マスタープランとの整合を図り、久之浜、小川、好間を居住誘導区域に加える
- 公共交通のうち鉄道駅を有する地域生活拠点（赤井駅、草野駅、勿来駅）については都市のネットワークを構成する重要な地域であることから、駅から800mを居住誘導区域に加える
- 誘導区域外のうち、支所が立地している好間、勿来（錦）については、バス路線の補強（概ねピーク時 3本/h）を図ることを立適の方針に定めることで、居住誘導区域に設定

- ▶ 居住誘導区域が市域全体に広がっている感があり、急速な人口減少や超高齢社会の到来、公共交通の維持・向上を考慮するとメリハリを持った区域設定が必要（策定委員会アドバイザーである中村教授のアドバイス）。

ステップ③-2 ▶ 区域図は5ページ参照

【ステップ③-1に以下の考え方を追加（ステップ②+a）】

- 都市機能誘導区域（第二次都市計画マスタープランの主要な拠点）の周辺を居住誘導区域に限定
- 都市機能誘導区域外に支所が立地する好間及び勿来（錦）地区については、バス路線の補強（概ねピーク時 3本/h）を図ることを立適の方針に定めることで、居住誘導区域に設定

- ▶ 居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定は、急速な人口減少、超高齢社会の到来、限られた財源といった社会情勢を踏まえ、だれもが住みやすいエリアを市街地に形成（準備）するもの。
※ 区域外を切り捨てるというものではない
- ▶ どのような区域設定の方針が本市に望ましいのか、ご協議をお願いします。

誘導区域設定方針（案）

都市機能誘導区域の区域設定の考え方

- 誘導区域間や区域内の公共交通ネットワークの充実を図る観点から、第二次都市計画マスタープランにおいて、「**主要な拠点**」と**位置付ける地区**に設定する。
- **商業地域、近隣商業地域並びに当該地域に隣接する用途地域**を基本とし、都市機能の集積状況を踏まえた区域に、過度な車依存とならないよう、**各地区の中心施設（駅、バス停、支所等）から一般的な徒歩圏である概ね半径800m圏内**に設定する。
- 平地区については、「**中心市街地活性化基本計画**」に基づきこれまでも拠点を形成してきたことから、当該計画区域を含める。
- 道路（未整備都市計画道路を含む）、鉄道、河川などの地形・地物、または、用途地域界で区分することを基本とする。

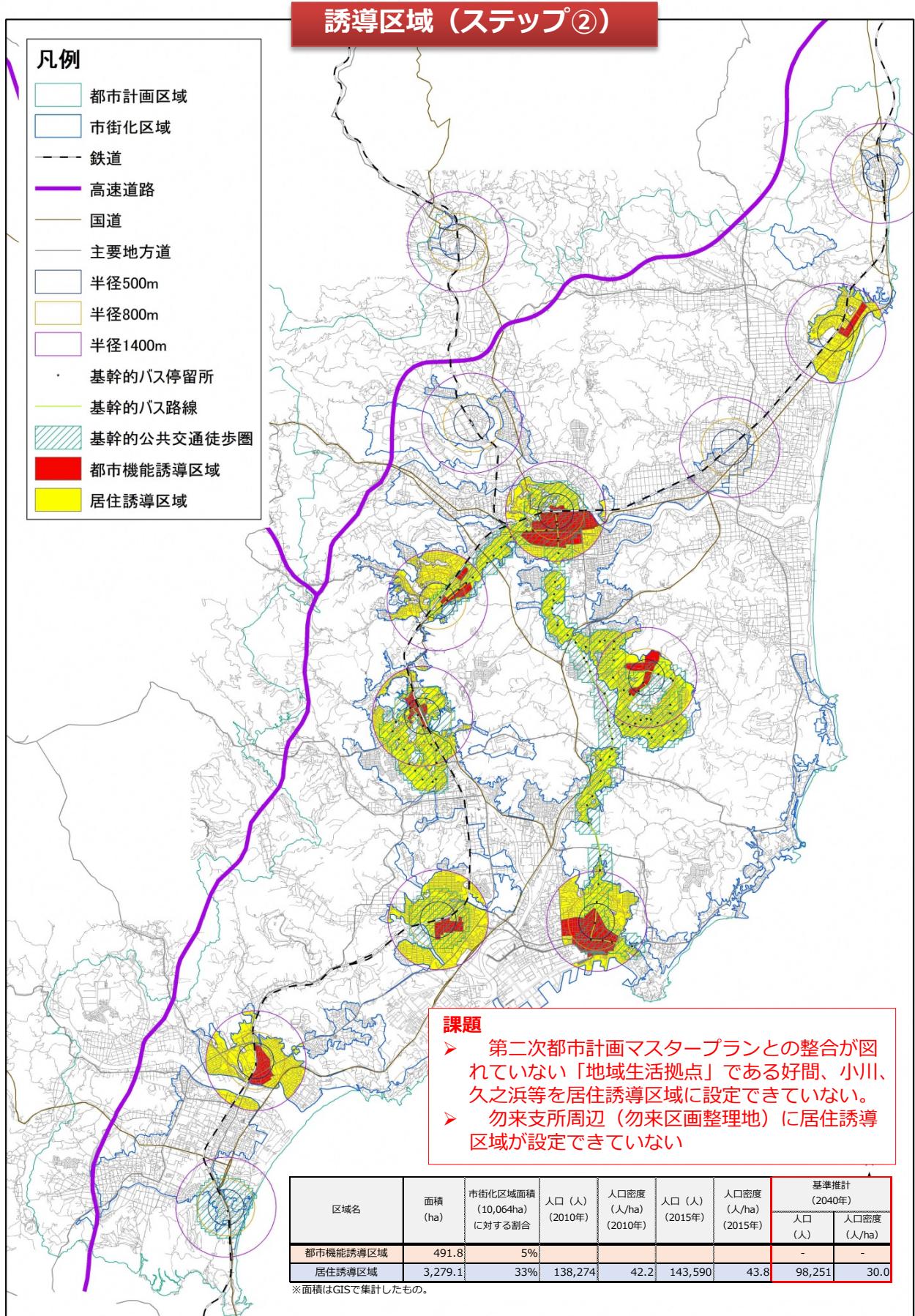
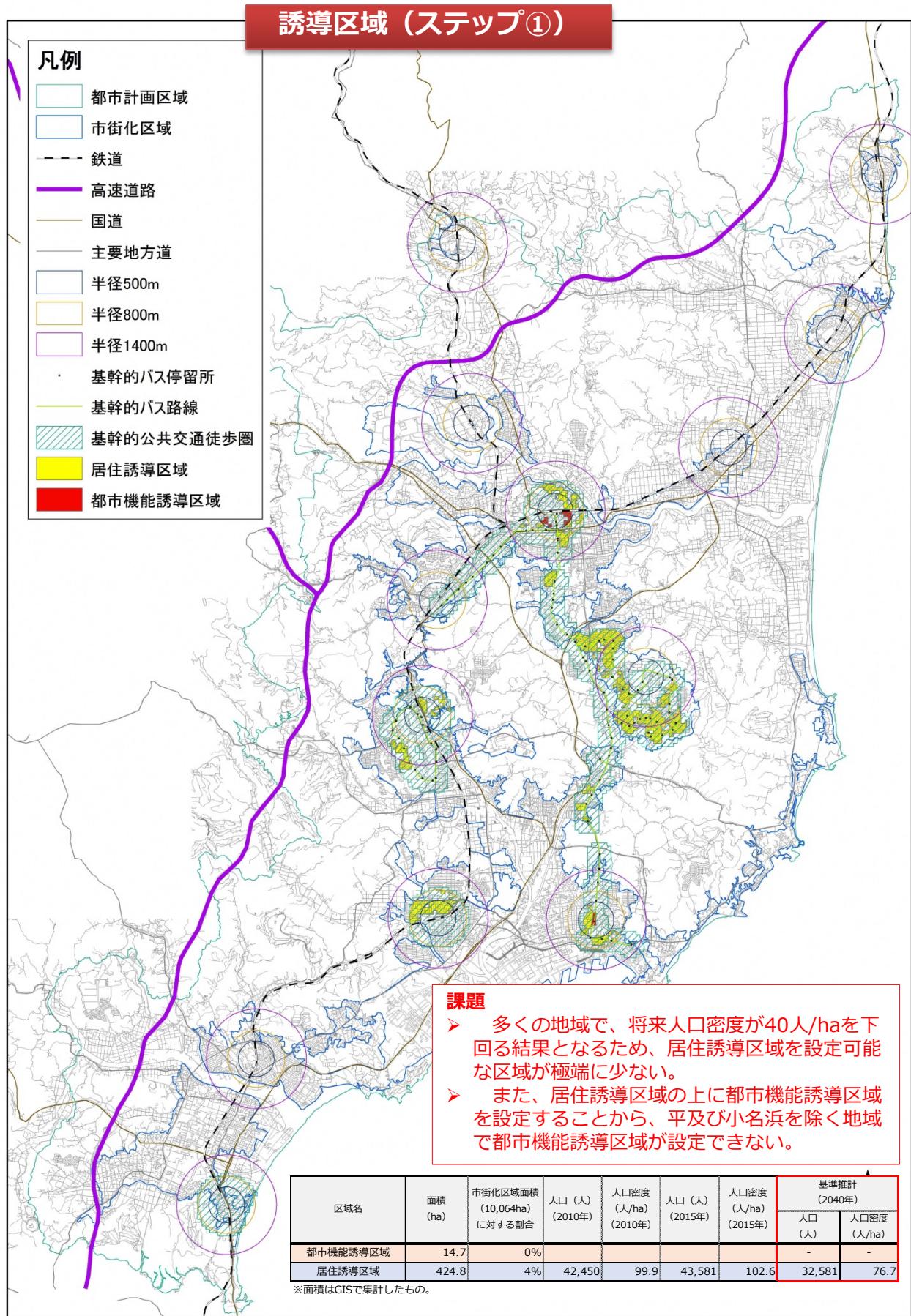
居住誘導区域の区域設定の考え方

- 第二次都市計画マスタープランにおいて、「**主要な拠点**」並びに「**生活拠点**」と**位置付ける地区**で、なおかつ、**公共交通機関を有する区域【ステップ③-1】**
又は、「**主要な拠点**」並びに、これに連続し支所を有する地区（好間、錦）で、なおかつ、**公共交通機関を有する区域【ステップ③-2】**
- 都市機能誘導区域に**徒歩、自転車等で容易にアクセスすることのできる範囲**に下記要件、並びに**人口密度を勘案し**設定する。
 - ▶ 徒歩圏：0.8km（一般的な1分=80m（15分※=1.2km÷√2））
 - ▶ 自転車圏：**1.4km**（1分=200m（時速12km/h）10分※=2.0km÷√2）
※ 都市機能誘導区域内の中心施設（駅や支所等）からの距離
※ 市民意向調査（H29.12）の結果を踏まえ設定
⇒アンケートは、日常生活サービス施設を利用する際の「徒歩・自転車」の許容時間
 - ▶ バス：原則、ピーク時に**1時間に3本以上を有する停留所から300m**で設定
- **居住誘導区域に連続した土地区画整理事業地内を含む**
- 道路（未整備都市計画道路を含む）、鉄道、河川などの地形・地物、また、用途地域界で区分することを基本とする。

【誘導区域から除外する区域】

- 土砂災害等により甚大な被害を受ける危険性が高い区域※
- 工業系用途地域、地区計画により居住系用途の建築を制限する区域
なお、工業地域及び準工業地域については、住宅の立地状況や都市機能誘導区域へのアクセス等を勘案して設定する。
- ※ 災害危険区域、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、津波・河川洪水浸水想定区域（避難体制等を考慮した区域）

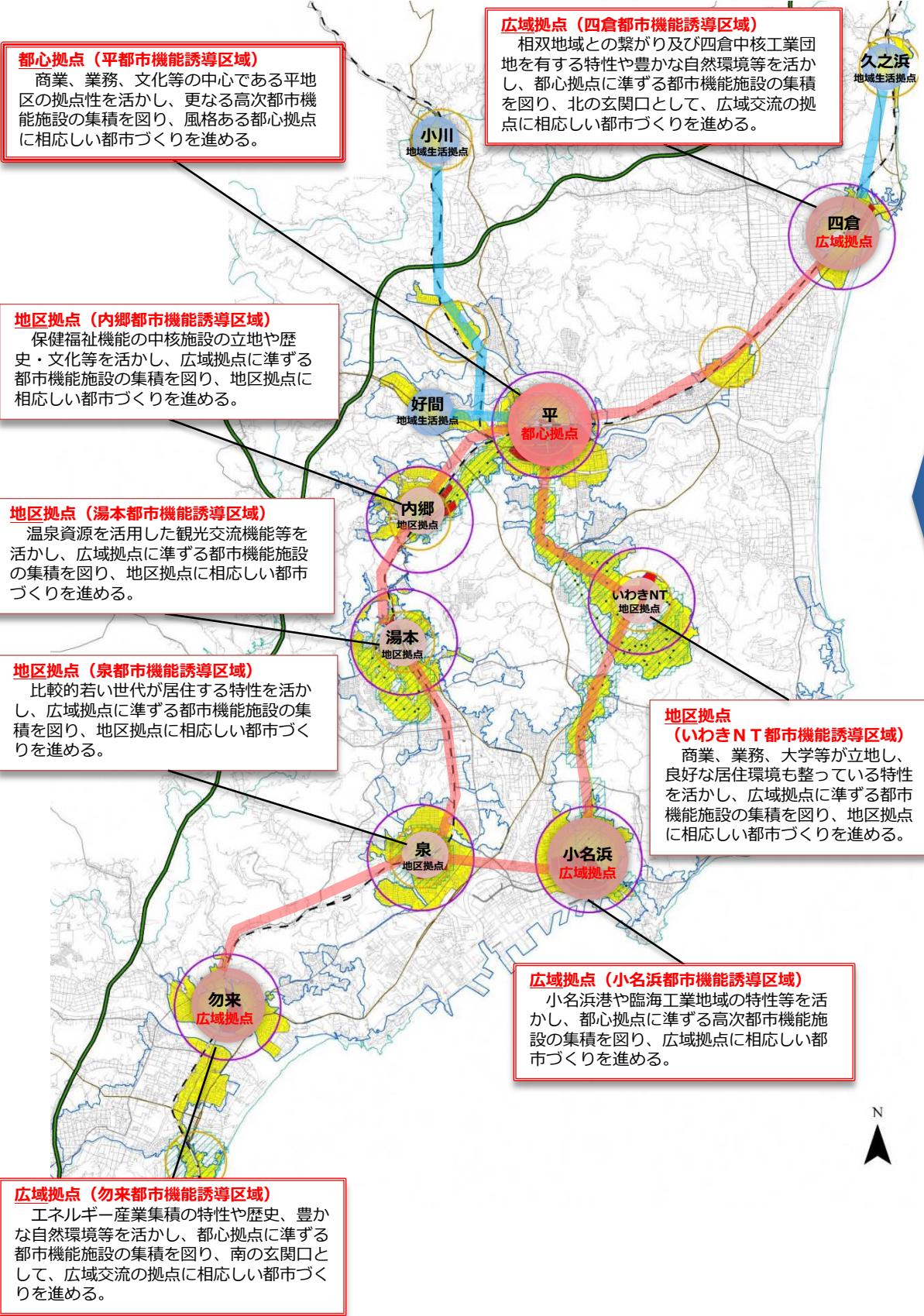
1 誘導区域設定方針について （参考図）ステップ1、ステップ2の誘導区域図



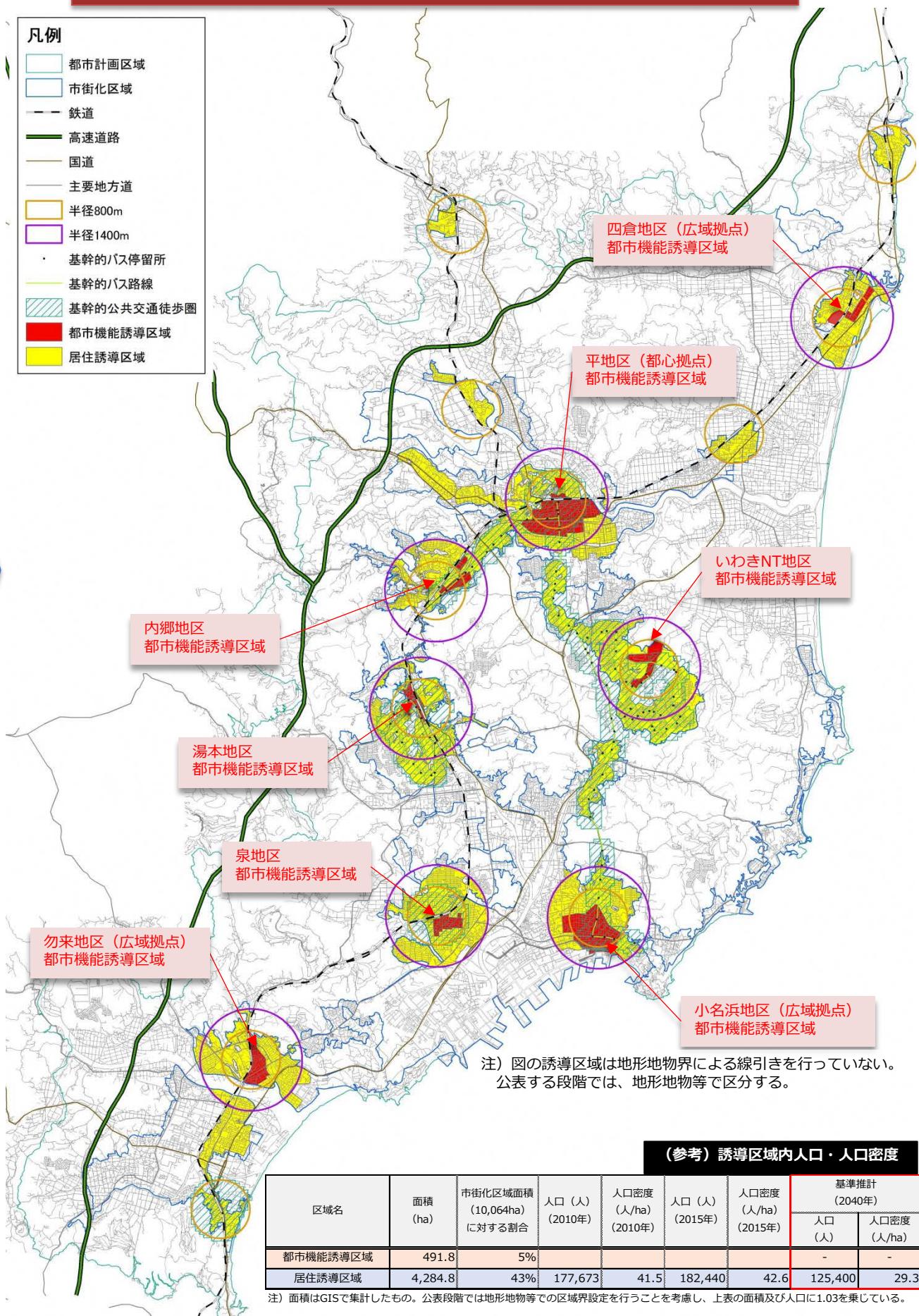
2 都市の骨格構造、誘導区域設定方針に基づく誘導区域案について

目指すべき都市の骨格構造

- 主要な拠点の拠点性を高めるとともに、拠点周辺に設定する居住誘導区域への誘導を図る。
- また、主要な拠点間は、利便性・速達性の高い公共交通によりネットワークを構築
広域多核型都市構造を活かしたコンパクトネットワーク都市が実現！



設定方針に基づく誘導区域のイメージ (ステップ③-1)



2 都市の骨格構造、誘導区域設定方針に基づく誘導区域案について

目指すべき都市の骨格構造

- 主要な拠点の拠点性を高めるとともに、拠点周辺に設定する居住誘導区域への誘導を図る。
- また、主要な拠点間は、利便性・速達性の高い公共交通によりネットワークを構築
広域多核型都市構造を活かしたコンパクトネットワーク都市が実現！

都心拠点（平都市機能誘導区域）

商業、業務、文化等の中心である平地区の拠点性を活かし、更なる高次都市機能施設の集積を図り、風格ある都心拠点に相応しい都市づくりを進める。

広域拠点（四倉都市機能誘導区域）

相双地域との繋がり及び四倉中核工業団地を有する特性や豊かな自然環境等を活かし、都心拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、北の玄関口として、広域交流の拠点に相応しい都市づくりを進める。

地区拠点（内郷都市機能誘導区域）

保健福祉機能の中核施設の立地や歴史・文化等を活かし、広域拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、地区拠点に相応しい都市づくりを進める。

地区拠点（湯本都市機能誘導区域）

温泉資源を活用した観光交流機能等を活かし、広域拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、地区拠点に相応しい都市づくりを進める。

地区拠点（泉都市機能誘導区域）

比較的若い世代が居住する特性を活かし、広域拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、地区拠点に相応しい都市づくりを進める。

地区拠点（いわきNT都市機能誘導区域）

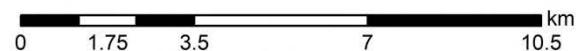
商業、業務、大学等が立地し、良好な居住環境も整っている特性を活かし、広域拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、地区拠点に相応しい都市づくりを進める。

広域拠点（小名浜都市機能誘導区域）

小名浜港や臨海工業地域の特性等を活かし、都心拠点に準ずる高次都市機能施設の集積を図り、広域拠点に相応しい都市づくりを進める。

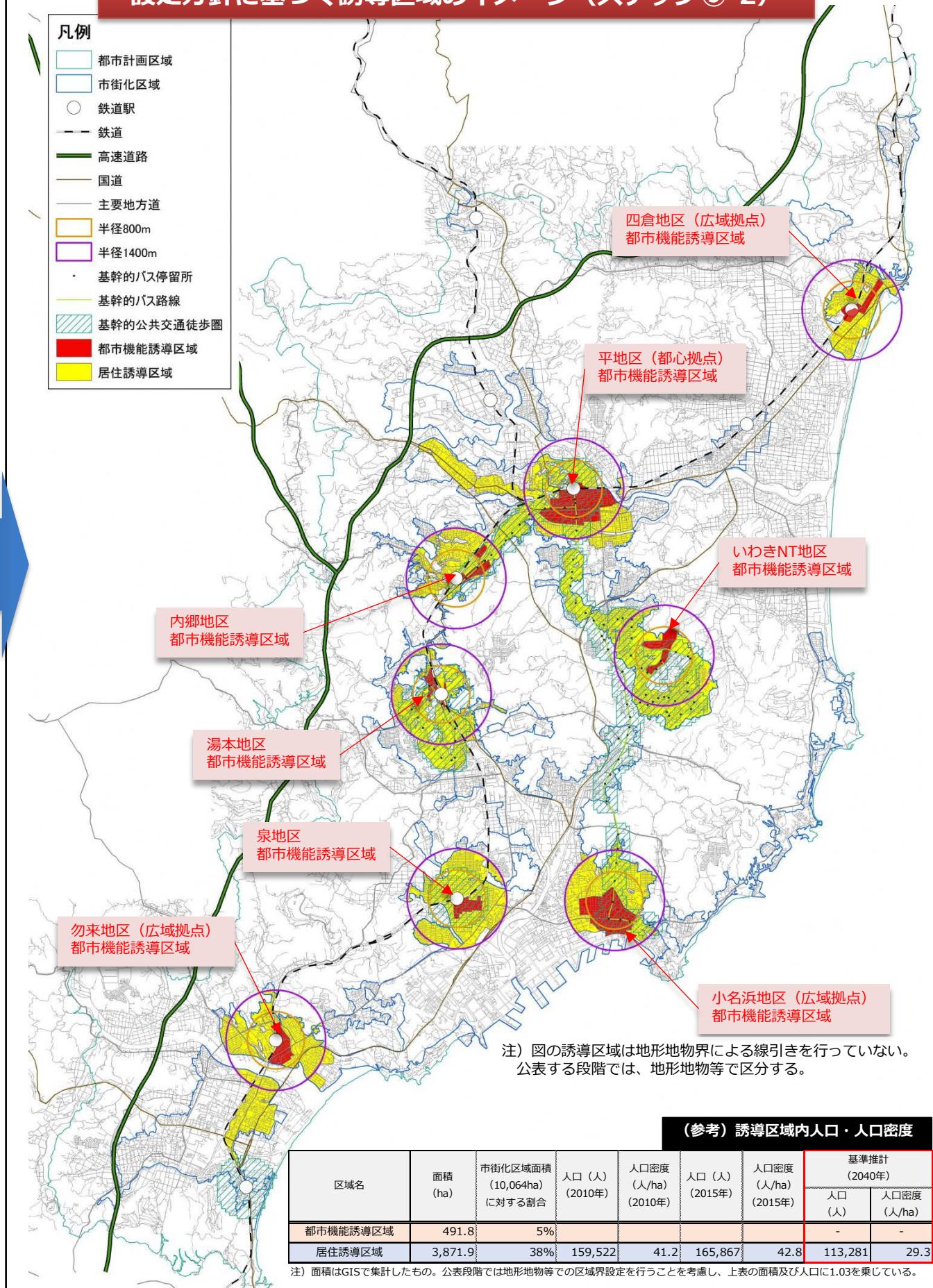
広域拠点（勿来都市機能誘導区域）

エネルギー産業集積の特性や歴史、豊かな自然環境等を活かし、都心拠点に準ずる都市機能施設の集積を図り、南の玄関口として、広域交流の拠点に相応しい都市づくりを進める。



設定方針に基づく誘導区域のイメージ (ステップ③-2)

- 凡例
- 都市計画区域
 - 市街化区域
 - 鉄道駅
 - 鉄道
 - 高速道路
 - 国道
 - 主要地方道
 - 半径800m
 - 半径1400m
 - 基幹的バス停留所
 - 基幹的バス路線
 - 基幹的公共交通徒歩圏
 - 都市機能誘導区域
 - 居住誘導区域



注) 図の誘導区域は地形地物界による線引きを行っていない。公表する段階では、地形地物等で区分する。

(参考) 誘導区域内人口・人口密度

区域名	面積 (ha)	市街化区域面積 (10,064ha) に対する割合	人口 (人) (2010年)	人口密度 (人/ha) (2010年)	人口 (人) (2015年)	人口密度 (人/ha) (2015年)	基準推計 (2040年)	
							人口 (人)	人口密度 (人/ha)
都市機能誘導区域	491.8	5%	-	-	-	-	-	-
居住誘導区域	3,871.9	38%	159,522	41.2	165,867	42.8	113,281	29.3

注) 面積はGISで集計したもの。公表段階では地形地物等での区域設定を行うことを考慮し、上表の面積及び人口に1.03を乗じている。

3 誘導方針、誘導施策の方向性、誘導施設、及び目標値（KPI）について

誘導方針・誘導施策

【誘導方針の基本的な考え方】

- 立地適正化計画において設定した課題の解決のため、都市機能誘導区域への国や市の支援措置等の活用により、誘導施設の誘導を推進する。
- また、居住誘導区域においても同様に、市の支援措置等を活用しながら、居住の誘導を推進する。

■解決を図る課題①若い世代の流出抑制

- **若い世代の転出者数を抑制し、UIターン者などの若い世代の人口増加を図る施策を展開する。**

■解決を図る課題② 過度に車に頼らない日常生活の確保

- **過度に自家用車等に頼らなくても日常生活や産業活動が展開しやすい圏域の増加を図る施策を展開する。**

■解決を図る課題③ 第二次、第三次産業の活性化

- **若い世代が働きやすい環境を整備し、市内産業を支える労働力の確保や観光産業等の活性化を図る施策を展開する。**

都市機能誘導区域内の誘導施策の方向性

- **特に若い世代（特に子育て世代）をターゲットとした誘導施設の誘導**、並びに既存誘導施設の維持・確保の**施設整備等の費用の一部の支援**や**誘導施設の容積率の緩和**、並びに**用途地域の変更等**を検討するほか、**誘導施設の立地に向けた誘致活動**を展開する。
- **公共施設等総合管理計画との連携**を図り、**都市計画区域内における公共施設の統廃合の再編にあたっては、原則として、都市機能誘導区域への立地**を検討する。
- 誘導区域間のアクセシビリティ向上を図るため、**公共交通の利便性や速達性の向上に資する施策の実施**を検討する。
- 都市機能誘導区域内における観光産業等の活性化を図るため**公有地等を活用し、公民連携による市街地再生整備**の検討する。

居住誘導区域内の誘導施策の方向性

- **人口密度維持に貢献する高度利用を図る共同住宅の建設**にあたっては、地区の街並み等を配慮した上で都市計画に基づく**容積率の緩和**を検討するとともに、**居住誘導区域内の住宅の取得や転居費用等に対する支援**を検討する。
- 居住誘導区域居住者の交通の利便性の向上を図るため、**公共交通の利便性や速達性の向上**を進めるほか、**自家用車の「保有」から「利用」への転換**を進めるため、**補完的役割を担う「カーシェアリングステーション」や「シェアサイクルステーション」の立地誘導**を検討します。

市街化区域（居住誘導区域外）の施策展開のあり方

- 居住誘導区域への居住誘導を図るため、**届出制度の周知徹底**を図り、**一定規模以上の新たな住宅の建築や住宅開発の抑制**に努める。
- 将来の土地利用状況を踏まえ、必要に応じて、**居住調整地域の設定**を検討する。

都市機能誘導区域内における誘導施設

【誘導施設設定の考え方】

- 誘導施設は、まちづくりの方針（ターゲット）を踏まえ、**主に若い世代をターゲットに見据えた誘導施設を設定**
 - **都市機能立地支援事業制度要綱に基づく中心拠点誘導施設並びに都市再生法に位置付ける誘導施設を設定。**
- また、**同制度において除外する誘導施設についても、まちづくりの方針と整合が図れる誘導施設については、市が独自に設定。**

都市機能	誘導施設の種類	都市機能誘導区域								備考
		都心				地区				
		平	小名浜	勿来	四倉	泉	常磐	内郷	N T いわき	
行政	国、県の合同庁舎又は事務所 本庁、支所、市民サービスセンター	●	●	○	●	●	●	●	●	市役所の位置を定める条例、地方自治法第155条第1項、市行政組織設置規則第37条
医療	病院	●	○	●	○	○	○	○	○	医療法第1条の5、同法第4条第1項
	診療所（産科） 診療所（小児科）	○	○	○	○	○	○	○	○	医療法第1条の5
子育て	幼稚園	○	●	○	○	○	○	○	○	学校教育法第1条（業務系施設、共同住宅との複合施設等を想定）
	保育所	●	●	○	○	○	○	○	○	児童福祉法第7条（業務系施設、共同住宅との複合施設等を想定）
	認定こども園	○	●	○	○	○	○	○	○	認定こども園法第2条第6項（業務系施設、共同住宅との複合施設等を想定）
	放課後児童クラブ	○	○	○	○	○	○	○	○	児童福祉法第6条（業務系施設、共同住宅との複合施設等を想定）
教育	小学校、中学校、高等学校	○	●	○	○	○	○	○	○	学校教育法第1条
	専修学校	●								学校教育法第124条（専門課程を有する専修学校）
	短期大学、大学	○							●	学校教育法第1条
文化	図書館等	●	●	●	○			●		図書館法第2条（図書館、図書室機能を有する公民館を含む）
	いわき芸術文化交流館、市民会館	●	●					●		地方自治法第244条の2第1項
	博物館	●								博物館法第2条第1項（登録博物館）、同法第29条（博物館相当施設）
	複合型スポーツ施設（スタジアム）									※H31年度上半期に候補地を別途決定予定
高齢福祉	サービス付き高齢者向け住宅	△	△	△	△	△	△	△	▲	高齢者住まい法第5条（注）家事等の負担を減らし女性が就労できる環境を整えるため。
健康増進	健康増進施設（フィットネスジム等）	△	△							市民等の健康増進に資する施設（健康増進施設認定規定に基づく運動型健康増進施設等）
商業	生鮮食品等を扱うスーパー			○	●	●	○	○	○	店舗面積：3,000m未満
	総合スーパー	●	●							店舗面積：3,000m以上
	宿泊施設（温泉旅館・ホテル）、コンベンション施設	▲	▲	▲	△			▲		旅館業法第2条第2項、第3項及び第4項（市内観光等を牽引する宿泊施設） コンベンション施設の規模は、国際会議、展示会等が開催可能な比較的大規模の大きい施設
	娯楽施設（総合アミューズメント施設）	△	▲							複数の娯楽を提供する比較的大規模の大きい施設
事業所	業務施設等	△	△	△	△		△			市内経済を牽引する産業活動を展開する事業所（研究所、IT系企業等） 市内製造業に関連する本社機能

■：都市機能を誘導しない区域

●：計画公表時において、区域内に施設がある ▲：市が独自に設定する都市機能誘導施設（計画公表時において、区域内に施設がある）
○：計画公表時において、区域内に施設が無い △：市が独自に設定する都市機能誘導施設（計画公表時において、区域内に施設が無い）

目標値（KPI）等

【目標値設定の考え方】

- 計画の進捗管理を行うため、誘導方針と整合した目標値を設定
※目標年度は全て2040年

目標

- ひと
 - ・ **若い世代（15-39歳）の人口割合を改善**
2040年の予測約40.1千人（17%）→**約47.4千人（20%）に改善**
- まち
 - ・ **居住誘導区域内の人口密度の維持**
41人/ha（2010年） → **41人/ha**
 - ・ **公共交通利用者数（鉄道・バス）の維持**
鉄道）約5.8百万人/年（2016年度） → **5.8百万人/年**
バス）約3.9百万人/年（2017年度） → **3.9百万人/年**
※鉄道は年間乗車人員、バスは年間輸送人員
- しごと
 - ・ **子育て世代（25-39歳 女性）の就業率を改善**
約65%（2015年） → **約70%**
 - ・ **宿泊者数（観光交流人口）を向上**
736,388人（2017） → **約100万人** ※目標値は5年毎に中間評価を行い、適宜見直しを行う。

効果

- 若い世代の定住者数が増加することで、**将来のいわき市を担う新たな人材が確保**
- 人口密度が維持されることで、**非効率な都市活動を抑制され、生活サービス施設の不合理的な撤退を抑制**
- 過度な自家用車分担率が低減されるとともに、**自家用車の保有台数が低減し、自家用車の保有による年間経費分を他の投資に振り替えることが可能となり、市内の経済が活性化**
- 女性の就業率を改善することで、**新たな労働力を創出し、市内産業へ供給**
- 市内宿泊者数（観光交流人口）の増加により、**市内での消費額増加に伴うサービス業等の活性化**