

4 居住誘導の考え方



(1) 住居系市街地として維持していく区域

市街化区域及び非線引き用途地域における住居系市街地について、以下に定める「まちなか居住区域」と「郊外居住区域」の2つの区域を設定し、本計画や長岡市総合計画、長岡市都市計画マスタープラン等に基づき、良好な居住環境の維持・保全に取り組んでいきます。

まちなか居住区域については、都市再生特別措置法第81条第2項第2号に規定する居住誘導区域に位置付け、誘導施策や届出制度、目標値と評価方法等を定めながら、取組を進めていきます。

一方、郊外居住区域については、都市再生特別措置法の位置付けはないものの、長岡市総合計画や長岡市都市計画マスタープラン等に基づいた取組をこれからも進めていきます。

○ まちなか居住区域

利便性の良い公共交通があり、都市拠点と連続していることで、歩いて暮らせる居住環境を維持していく区域

※ 都市再生特別措置法第81条第2項第2号の居住誘導区域に相当

○ 郊外居住区域

公共交通だけでなく、自家用車も活用しながら、郊外のゆとりある良好な居住環境を維持していく区域

※ まちなか居住区域以外の住居系用途地域を定めている区域のうち、土地区画整理事業や民間事業者の宅地整備等により都市基盤が整っている区域

(2) 居住誘導の方針

医療、社会福祉、商業等の生活サービス機能や公共交通が持続的に確保されるよう、既に都市基盤が整い、住居系利用がされている市街化区域又は非線引き用途地域において、一定のエリアに居住を誘導し、人口密度を維持します。

具体的には、次の方針に基づき居住の誘導を行います。

■ 居住誘導の方針

- 生活サービスやコミュニティ、歩いて暮らせる生活環境*1 を持続的に確保するため、都市拠点及びその周辺エリアへ居住を誘導します。
- 災害に強く安心して住み続けられる環境を確保するため、安全性を高める取組*2 等が進められた災害リスクの低いエリアへ居住を誘導します。
- 公共交通のサービス水準が維持され、過度に自家用車に依存することなく、「都市拠点」へアクセスできる利便性が確保された、公共交通の便利なエリアへ居住を誘導します。

*1 「都市拠点」では、降雪期でも歩いて生活サービス施設に行けるよう、除雪・消雪に努めます。

「都市拠点と集落間」については、降雪期でも歩行空間が確保され、公共交通の円滑化が図られるよう、行政と住民が協力・連携し、除雪に努めます。

*2 あらゆる関係者が連携し、「災害発生を防止するための対策」、「人的被害を最小化するための対策」、「建物等財産被害を最小化するための対策」について検討の上、実施する取組をいいます。

参考 | より浸水リスクの低いまちづくりに向けて

災害に強く、安心して住み続けられるまちを目指して、あらゆる関係者が連携し、防災・減災対策に資する取組を実施することは重要です。

本市は、日本一の大河 信濃川が中心部を貫流し、その兩岸の沖積平野にまちが形成されている地勢上の理由から、既成市街地の大部分が浸水想定区域に含まれており、水害に強いまちづくりを進める上での大きな課題です。

今後、気候変動による影響でさらに頻発・激甚化すると見込まれる豪雨災害から市民の命と暮らしを守る防災まちづくりを進めるに当たっては、より浸水リスクの低いエリアへの居住誘導など、居住の選択肢を広げる検討についても進めていく必要があります。

(3) まちなか居住区域の設定基準

まちなか居住区域は、「(2) 居住誘導の方針」のもと、土地利用の状況、都市基盤整備や公共交通の状況、将来的な人口の推移及び災害発生リスク等を踏まえ、次の考え方で設定します。

■ まちなか居住区域の設定基準

【まちなか居住区域に含める区域】

市街化区域又は非線引き用途地域において「都市拠点若しくは鉄道駅から住居系土地利用が連続している区域」で、次のいずれかの条件を満たす区域

- ① 都市拠点やその周辺で将来も人口密度を維持できる区域
 - ・ 長岡地域：40人／ha程度
 - ・ 支所地域：20人／ha程度
- ※ 店舗、公園、河川等の多い区域は、可住地面積で選定する。
- ② 都市拠点に利便性の良い公共交通でアクセスできる区域
 - ・ 鉄道駅から概ね半径800m圏域
 - ・ ピーク時1時間当たり3本以上（片側）のバス停から概ね半径300m圏域

【まちなか居住区域に含めない区域】

次のいずれかの条件に該当する区域

- ① 災害レッドゾーンのほか、災害イエローゾーン等の一部区域
- ② 工業専用地域のほか、工業地域及び準工業地域（工業系土地利用に限る）
- ③ 地区計画で住宅建築を制限している区域
- ④ 将来にわたり居住や生活サービス機能の用途が見込まれない区域（都市公園等）

※ 新たに災害レッドゾーンがまちなか居住区域内に指定されたケースの考え方

まちなか居住区域内に災害レッドゾーンが新たに指定された場合は、まちなか居住区域から除外します。当該区域で、都市的土地利用を継続する必要がある場合には、災害レッドゾーンの解除に必要な対策工事等を実施し、災害レッドゾーンを解除することで、改めてまちなか居住区域へ編入します。

※ まちなか居住区域の境界線の考え方

まちなか居住区域の設定基準に合致した区域を指定する境界線は、原則として、道路や鉄道、河川、その他の地形・地物、都市計画により定めた区域（都市計画区域、市街化区域、用途地域、都市施設の区域）及び法令等により指定された土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンの境界とします。ただし、土地の利用状況により上記の考え方で境界線を設定できない場合には、敷地境界（筆界）等により定めます。

■ 関係法令に基づく災害に関する区域指定と都市計画制度における取扱いの関係

区 域	指 定	開発許可における取扱い		居住誘導区域の 設定における取扱い	
		§ 34:11, 12号条例 (市街化調整区域)			
レッドゾーン →住宅等の建築 や開発行為等 の規制あり	災害危険区域 (崖崩れ、出水、津波等) <建築基準法(昭和25年法律第 201号)>	地方公共団体	原則禁止 ※自己居住用以外	原則含まない	建築を禁止した区域： 除外(法律) 上記以外： 原則除外(運用指針)
	地すべり防止区域 <地すべり等防止法(昭和33年法 律第30号)>	国土交通大臣、 農林水産大臣	原則禁止 ※自己居住用以外	原則含まない	除外(政令) ※対策工事等安全な措置 を講じた区域を除く
	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(昭和44年法律 第57号)>	都道府県知事	原則禁止 ※自己居住用以外	原則含まない	除外(政令) ※対策工事等安全な措置 を講じた区域を除く
	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關す る法律(平成12年法律第57号)>	都道府県知事	原則禁止 ※自己居住用以外	原則含まない	除外(政令)
	浸水被害防止区域 <特定都市河川浸水被害対策法 (平成15年法律第77号)>	都道府県知事	原則禁止 ※自己居住用以外	原則含まない	除外(政令)
	津波災害特別警戒区域 <津波防災地域づくりに關する 法律(平成23年法律第123号)>	都道府県知事	津波防災地域づ くり法の技術的 基準に要適合	特になし	原則除外(運用指針)
イエローゾーン →建築や開發行 為等の規制は なく、区域内の 警戒避難体制 の整備等を求 めている	浸水想定区域 <水防法(昭和24年法律第193 号)>	(洪水) 国土交通大臣、 都道府県知事 (雨水出水) 都道府県知事、 市町村長 (高潮) 都道府県知事	特になし	原則含まない ※L2 浸水深 3m 以上 目安	対策の実施等を総合的 に判断して適切でない 場合は原則除外 (運用指針)
	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關す る法律(平成12年法律第57号)>	都道府県知事	特になし	原則含まない	対策の実施等を総合的 に判断して適切でない 場合は原則除外 (運用指針)
	津波災害警戒区域 <津波防災地域づくりに關する 法律(平成23年法律第123号)>	都道府県知事	特になし	特になし	対策の実施等を総合的 に判断して適切でない 場合は原則除外 (運用指針)
	津波浸水想定(区域) <津波防災地域づくりに關する 法律(平成23年法律第123号)> 都市浸水想定(区域) <特定都市河川浸水被害対策法 (平成15年法律第77号)>	都道府県知事	特になし	特になし	対策の実施等を総合的 に判断して適切でない 場合は原則除外 (運用指針)

※ レッドゾーン、イエローゾーンの立地適正化計画における対応については、都市再生特別措置法「立地適正化計画作成の手引き」に基づく。

国土交通省都市局資料を引用し、作成

【公共交通と徒歩圏の考え方】

立地適正化計画では、「過度に自家用車に頼ることなく、徒歩や公共交通で生活サービス施設にアクセスでき、歩いて暮らせる生活環境の維持を図る」こととされています。

- 鉄道とバスの交通特性（誘致距離）については、鉄道の方が誘致距離が長いという優位性があります。

〔鉄道〕

- ・ 都市間をつなぐ路線網
- ・ 優れた定時性、充実した待合施設、駅周辺の各種施設立地等

〔バス〕

- ・ 都市内交通を担うきめ細かい路線網
- ・ 道路混雑、悪天候等による遅延や待ち時間の増大等

- 徒歩圏については、国土交通省が次の考え方（指標等）を示しています。

〔都市構造の評価に関するハンドブック〕（H30. 7）

- ・ 一般的な徒歩圏を半径800m
- ・ バス停は誘致距離を考慮して半径300m

〔アクセシビリティ評価指標の手引き（案）〕（H26. 6）

- ・ 徒歩の限界距離を鉄道駅から20分（直線距離で1,000m）
- ・ バス停から10分（直線距離で500m）

【まちなか居住区域の設定における方向性】※都市機能誘導区域の設定も同様

- 公共交通の徒歩圏（歩いて行ける範囲）は、鉄道とバスの交通特性や国土交通省が示す指標、長岡市の地域特性を踏まえ、鉄道及びバスそれぞれに対して設定します。
- 鉄道とバスそれぞれの徒歩圏については、交通特性が市内一律で変わらないことや鉄道の有無等によりバスの徒歩圏の拡大を行うことが利便性（アクセシビリティ）の低下につながる場合もあるため、市内一律として設定します。
- 雪国という地域特性を踏まえ、具体的な徒歩圏については、国土交通省が示す考え方（指標等）のうち、誘致距離が短い「都市構造の評価に関するハンドブック」の徒歩圏を採用します。

長岡市における公共交通の徒歩圏

- 鉄道駅から概ね半径800m
- ピーク時1時間当たり3本以上（片側）のバス停から概ね半径300m

【浸水想定区域の指定状況】

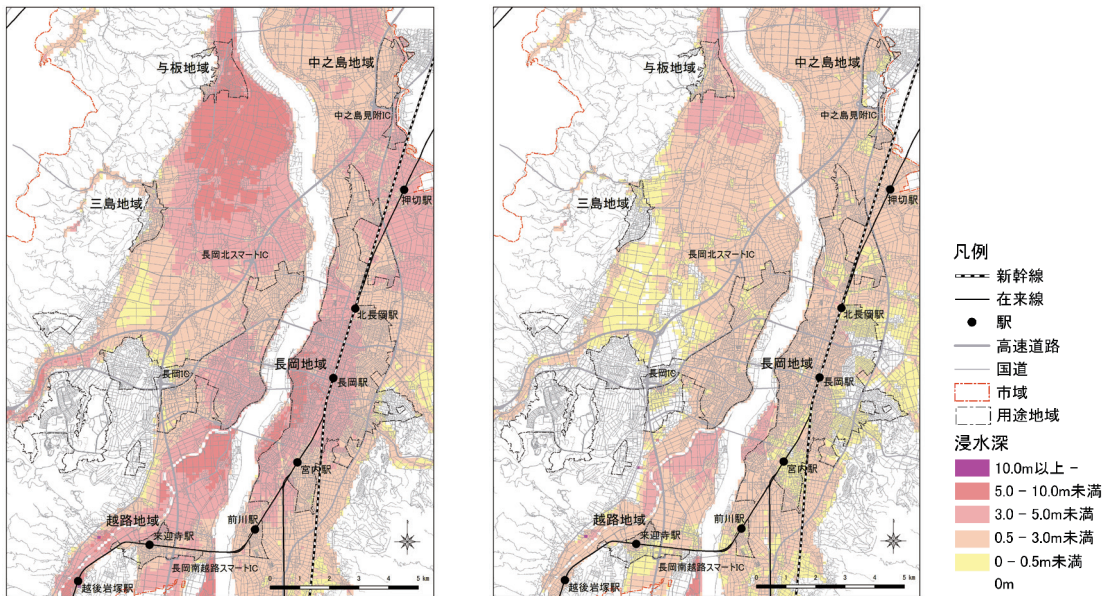
本市には、想定最大規模降雨の河川氾濫に伴う浸水想定を示す「災害イエローゾーン」が広範囲に指定されています。

この浸水想定区域図は、降雨の確率規模によって範囲等が異なり、一般には、ハザードマップ等で避難行動を促し、被害の軽減を図るために用いる「想定最大規模」と、河川整備や水防、まちづくり等においてハード対策を計画・検討する際に用いる「計画規模」が示されています。

想定最大規模の降雨確率：1年の間に発生する確率が1/1,000以下の降雨。

計画規模の降雨確率：1年の間に発生する確率が1/50～1/200の中・低頻度降雨であり、信濃川1/150、魚野川1/100、その他18河川概ね1/50～1/100など、河川ごとに降雨確率が異なる。

想定最大規模の浸水想定（長岡地域周辺） 中・低頻度規模の浸水想定（長岡地域周辺）



国土交通省北陸地方整備局信濃川河川事務所「信濃川水系信濃川・魚野川洪水浸水想定区域図（平成28年5月）」及び新潟県「洪水浸水想定区域図（各河川公表時）」を基に作成

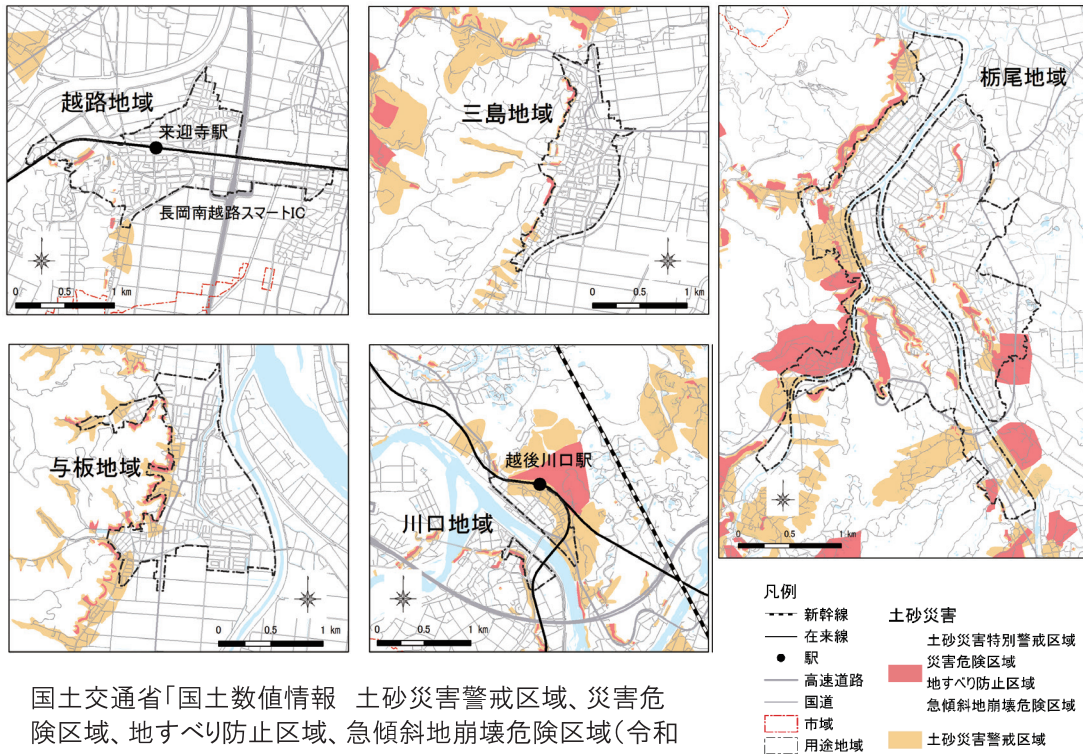
【まちなか居住区域の設定における方向性】

信濃川、魚野川及びその他18河川において、中・低頻度規模（計画規模）の降雨による浸水想定では、いずれも市街地の一部で浸水深が3.0mを超える恐れのある地域が存在するものの、まちなか居住区域のほぼ全域で浸水深が3.0m未滿であることや、既成市街地の位置、土地利用の状況等を踏まえ、まちなか居住区域の設定に反映しないこととします。また、「家屋倒壊等氾濫想定区域」については、中・低頻度規模の降雨に対して同様に算出したところ、想定最大規模による結果とは異なり、信濃川沿川のまちなか居住区域内の該当区域がほぼ対象とならないことが確認できたため、まちなか居住区域の設定に反映しないこととします。

一方で、これらの地域については、浸水被害の防止や被害軽減等を図り、安全性を更に向上させていく必要があることから、「7 防災指針」に基づき、河川改修や雨水対策、避難体制の整備など、防災・減災対策に取り組んでいきます。

【土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域の指定状況】

越路地域、三島地域、栃尾地域、与板地域及び川口地域の一部の市街地に、土砂災害に関する災害レッドゾーンと災害イエローゾーンが指定されています。



国土交通省「国土数値情報 土砂災害警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域(令和2年度)」を基に作成

【まちなか居住区域の設定における方向性】

土砂災害に関する災害レッドゾーンは、まちなか居住区域から除外します。

災害イエローゾーンである土砂災害警戒区域についても、原則、まちなか居住区域から除外します。ただし、地域の中心部等に指定されており、除外することが困難な一部の土砂災害警戒区域や「新たに災害レッドゾーンがまちなか居住区域内に指定されたケースの考え方」に該当する場合には、まちなか居住区域に含めます。

なお、これらの区域については、土砂災害の発生や軽減等を図るため、「7 防災指針」に基づき、総合的な土砂災害対策や避難体制の整備など、防災・減災対策に取り組んでいきます。