

人口構造を改善する都市機能を誘導し、“選ばれる都市へ”

# いわき市の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

いわき市立地適正化計画 [ 計画期間：令和元年（2019年）10月から概ね20年間 ]

いわき市

令和元年（2019年）10月策定

令和3年（2021年）2月一部改訂



# 目 次

<b>第1章 立地適正化計画の策定にあたって</b> .....	1
1 - 1 立地適正化計画策定の背景と目的.....	1
1 - 2 いわき市立地適正化計画の位置付け.....	4
1 - 3 いわき市立地適正化計画の区域.....	5
1 - 4 計画期間.....	5
<b>第2章 立地適正化計画により解決を図る課題</b> .....	6
2 - 1 立地適正化計画により解決を図る課題の抽出.....	6
2 - 2 立地適正化計画により解決を図る課題の分析.....	8
<b>第3章 まちづくりの方針</b> .....	26
3 - 1 まちづくりの方針（ターゲット）.....	26
3 - 2 目指すべき都市の骨格構造の設定.....	27
3 - 3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）.....	28
<b>第4章 誘導区域・誘導施設</b> .....	29
4 - 1 都市機能誘導区域.....	29
4 - 2 誘導施設.....	36
4 - 3 まちなか居住区域.....	40
<b>第5章 誘導施策</b> .....	73
5 - 1 誘導施策の基本的な考え方.....	73
5 - 2 立地適正化計画の推進（誘導施策）.....	74
<b>第6章 目標値の設定と施策の達成状況に関する評価方法</b> .....	85
6 - 1 目標値と効果.....	85
6 - 2 施策の達成状況に関する評価方法.....	86
<b>参考資料</b> .....	88
計画策定等の経過.....	88



# 第1章 立地適正化計画の策定にあたって

## 1 - 1 立地適正化計画策定の背景と目的

### (1) 立地適正化計画制度創設の背景

今後、多くの地方都市では急速な人口減少と高齢化が進むことが予想されており、一定の人口密度に支えられてきた医療、福祉、子育て支援、商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況になると考えられています。このため、今後の都市づくりにおいては、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりと、これと連携した公共交通ネットワークを形成することが、将来にわたり持続可能な都市運営を続けていくために重要となってきています。

こうした背景を踏まえ、国においては、居住や都市機能を集約した複数の拠点を公共交通でつなぐ「コンパクト・プラス・ネットワーク」を掲げ、平成26年8月に改正都市再生特別措置法を施行し、新たに「立地適正化計画制度」を創設したところです。

#### 【立地適正化計画とは】

立地適正化計画は、市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や医療・福祉・子育て支援・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。

これまで、都市計画の中で明確には位置付けられてこなかった各種の都市機能に着目し、これらを都市計画の中に位置付け、その魅力を活かすことによって、居住を含めた都市の活動を「誘導」し、都市をコントロールする新たな仕組みを構築していることがポイントとなっています。

コンパクトなまちづくりに取り組んでいくために、居住や都市機能の誘導を図る区域を設定するとともに、区域内への誘導施策等を定めるものです。

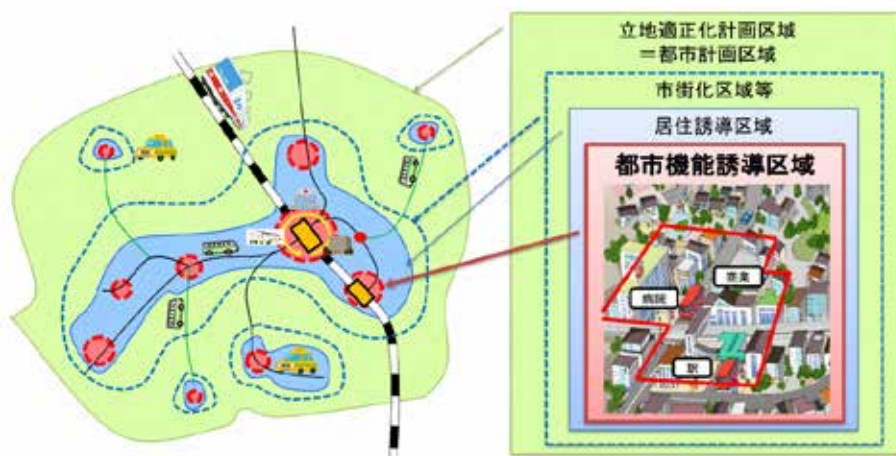


図 立地適正化計画のイメージ

出典：国土交通省都市局都市計画課作成

### 【立地適正化計画で定める主な事項】

立地適正化計画で定める主な事項としては、都市再生特別措置法第81条第2項において、概ね次に掲げる事項を記載するものとしています。

事項	内容
立地適正化計画区域	Ⅰ 計画の対象区域（都市計画区域が対象となります）
基本的な方針	Ⅰ 計画により実現を目指すべき将来像 計画の総合的な達成状況を的確に把握できるよう、定量的な目標を設定することが望ましい
居住誘導区域	Ⅰ 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、居住の誘導を図る区域
居住を誘導するために市町村が講ずべき施策	Ⅰ 居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
都市機能誘導区域	Ⅰ 医療・福祉・商業等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
誘導施設	Ⅰ 都市機能誘導区域ごとに、立地を誘導すべき都市機能増進施設
誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策	Ⅰ 必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項

### 【主な記載事項における留意事項】

立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域を対象とすることが基本となります。

また、立地適正化計画には、居住誘導区域と都市機能誘導区域の双方を定めるとともに、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を定めることが必要となります。

## (2) いわき市における立地適正化計画策定の目的

いわき市（以下、「本市」という。）では、平成11年（1999年）に策定した現行の「いわき市都市計画マスタープラン」が、策定から概ね20年が経過し計画目標時期が到来すること、各種事業の進捗や見直し、東日本大震災からの復興や社会情勢の変化に対応した都市づくりを進める必要があることから、現行計画を見直し、立地適正化計画に合わせ、新たに「第二次いわき市都市計画マスタープラン（以下「都市計画マスタープラン」という。）」を策定しています。

「都市計画マスタープラン」においては、今後の急速な人口減少や超高齢社会の到来を踏まえ、「市総合計画」や「いわき創生総合戦略」等との整合を図りつつ、人口減少下においても持続可能な都市運営を実現する「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指すとともに、経済・財政が縮小していく中においても、都市として成長し続けられるよう新たな成長戦略を持った計画づくりを改定の視点の一つとしています。

「立地適正化計画」は、居住や必要な都市機能の配置の適正化により、人口減少の中でも一定の人口密度を維持しながらコンパクトなまちづくりと公共交通を確保することで、持続可能な都市づくりの具現化を図るものであり、特に本市のような多核型の都市においては、必要不可欠なものとなります。

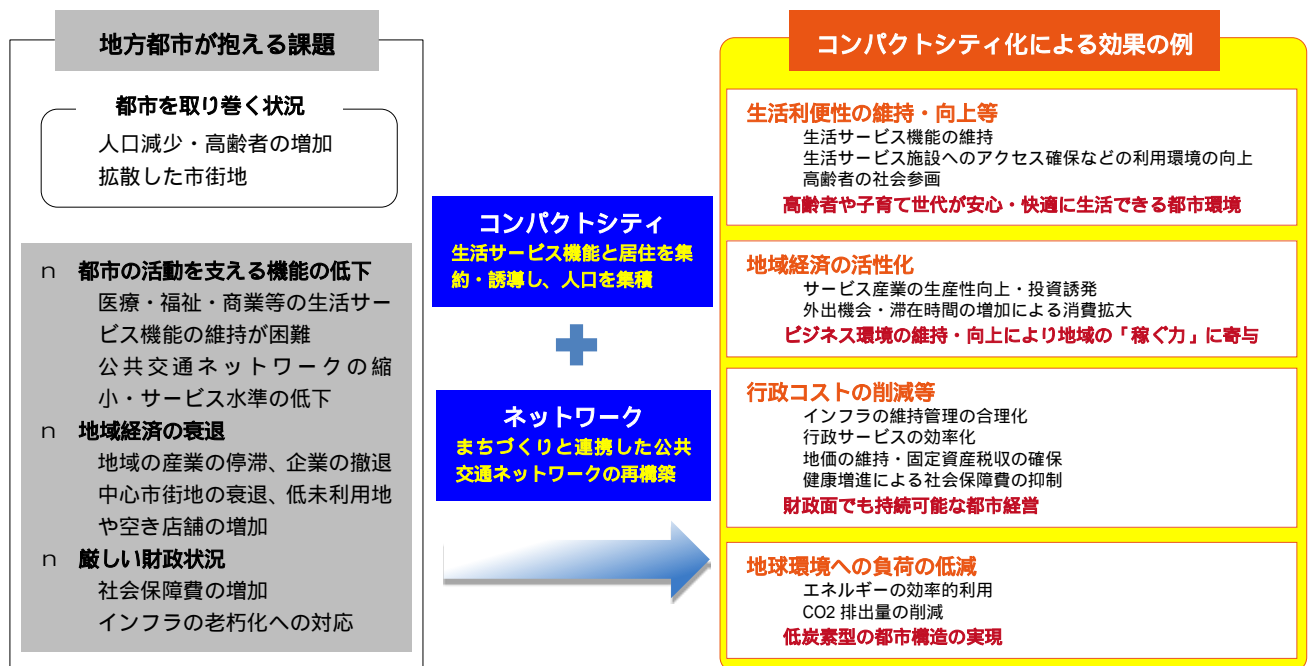


図 ネットワーク型コンパクトシティの目的

## 1 - 2 いわき市立地適正化計画の位置付け

立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共施設等の様々な都市機能の誘導により、都市全体を見渡したマスタープランとして位置付けられる「都市計画法に基づく市町村マスタープラン（いわゆる都市計画マスタープラン）の高度化版」として扱われるものであるため、その内容は「都市計画マスタープラン」と調和が保たれたものである必要があるとともに、市町村の建設に関する基本構想（市総合計画）並びに都市計画区域マスタープラン（いわき都市計画区域マスタープラン）に即することが求められます。

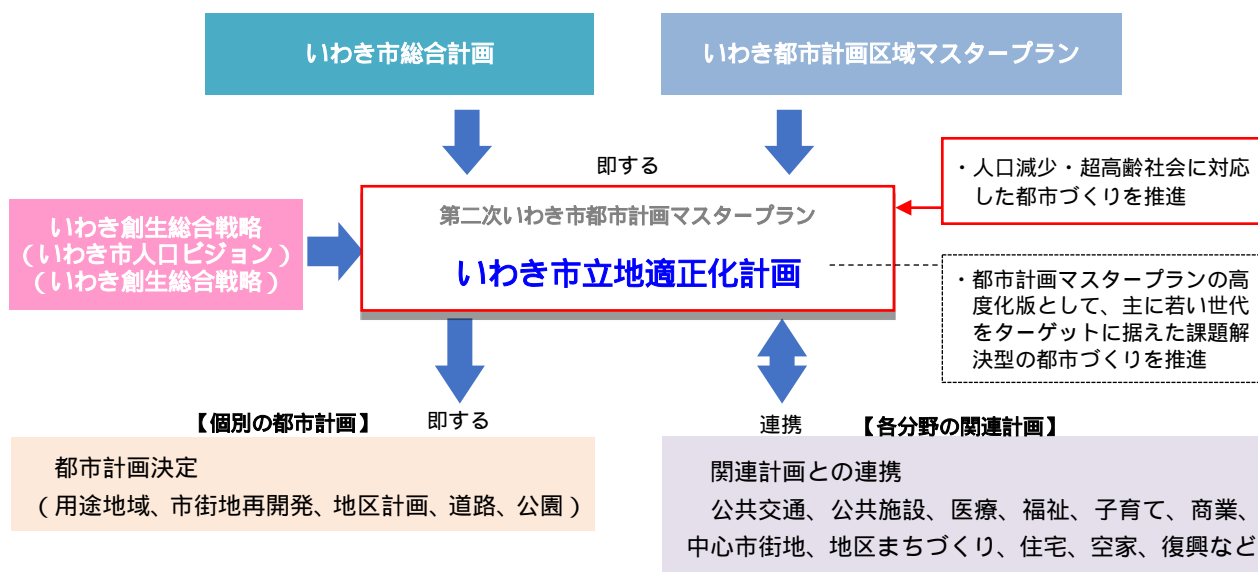


図 いわき市立地適正化計画の位置付け



## 1 - 3 いわき市立地適正化計画の区域

### (1) 立地適正化計画の対象区域

本計画の区域は、都市再生特別措置法第81条第1項に基づき、いわき都市計画区域を対象とします。

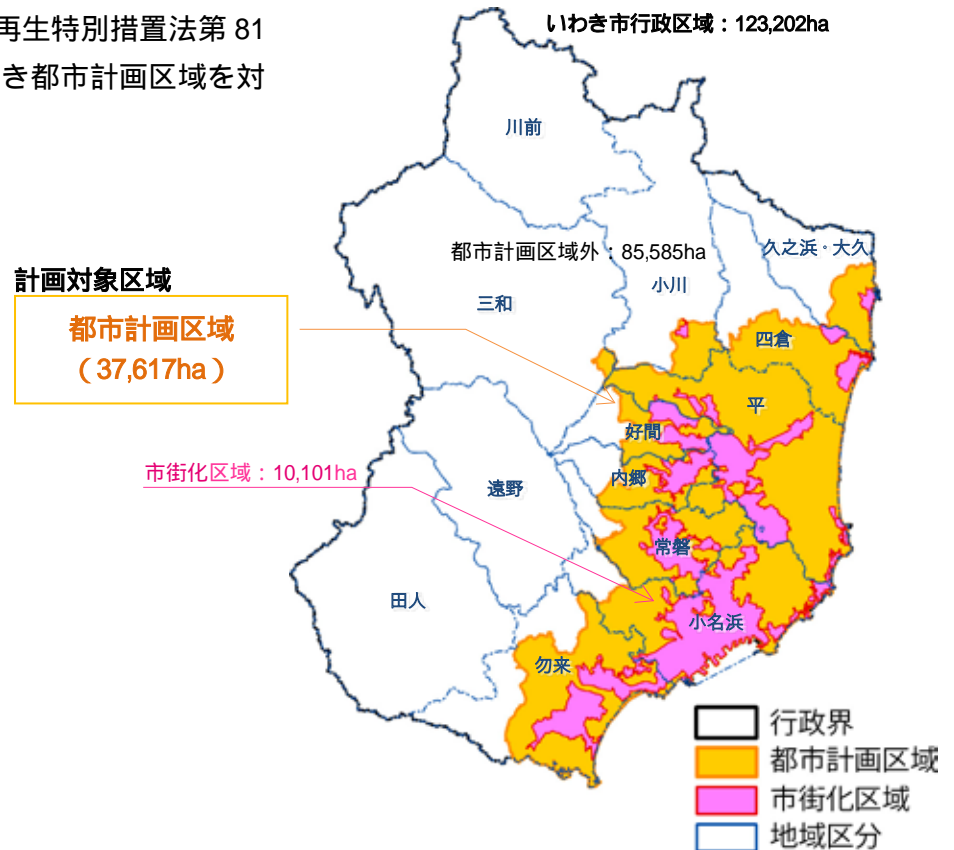


図 いわき市立地適正化計画の対象区域  
注) 都市計画区域は、令和元年10月8日時点

## 1 - 4 計画期間

本計画を基に実現を目指す居住や都市機能の誘導は、中長期的な視点に立って取り組む必要があるとともに、本計画の内容は、「都市計画マスタープラン」と調和が保たれたものである必要があります。

そのため、本計画の計画期間は、「都市計画マスタープラン」との整合を図り、令和元年10月から概ね20年先(2040年頃)とします。

なお、本計画は、都市再生特別措置法の規定により概ね5年ごとに施策の実施状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるものとされていることから、目標値等の達成状況や社会情勢を踏まえ、適宜、見直すこととします。

計画期間：令和元年10月(2019.10)から概ね20年先(2040年頃)

## 第2章 立地適正化計画により解決を図る課題

### 2 - 1 立地適正化計画により解決を図る課題の抽出

立地適正化計画において解決を図る都市づくりの課題については、「都市計画マスタープラン」において整理した都市づくりの課題の中から、特に、コンパクトシティへの形成と合わせて施策展開することで課題解決を図ることが効果的であると考えられるものを抽出します。

表 第二はいわき市都市計画マスタープランで整理を行った都市づくりの課題（概要）

【つり】	<b>市街地内の人口密度の維持</b> ○ 今後の人口減少や世帯数の減少に伴って市街地の人口密度は低下し、一定の人口密度により立地できていた医療、福祉、商業等をはじめとする日常生活サービス施設の存続が困難になるほか、税収の減少による行政サービス水準の低下や労働力の不足など、製造業や建設業をはじめとする各種産業に影響を及ぼすことが懸念されます。
	<b>中山間地域の集落コミュニティの維持</b> ○ 中山間地域では、平成 52 年（2040 年）において、平成 22 年（2010 年）と比較して 6 割を超える人口減少が見込まれており、集落の維持が困難になることが懸念されます。 ○ 人が居るからこそ守られてきた自然環境の悪化や、共助による災害対応力の低下も懸念されます。
	<b>若い世代の流出抑制</b> ○ 若い世代の流出が続くことにより、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ことが懸念されます。
	<b>市街地の空洞化抑制</b> ○ 空き家数、空き家率は震災の影響で一時的に減少も見られますが、長期的には増加傾向にあります。今後の人口減少、それに伴う世帯数の減少によりさらに増加することが想定されます。また、空き家が増加すると、都市の景観や治安の悪化、倒壊や火災発生といった防災上の問題等が発生し、都市環境の悪化が懸念されます。
【まち】	<b>持続可能な公共交通ネットワークの構築</b> ○ 利便性の高い基幹の公共交通路線 沿いの徒歩圏人口カバー率が全国平均に比べて著しく低く、鉄道やバスといった公共交通が利用しにくい都市構造となっています。今後、人口減少により、鉄道やバス利用者の減少が予測される中では、鉄道やバスの運行本数が減少し、さらに利便性が低下することが懸念されます。
	<b>過度に車に頼らない日常生活の確保</b> ○ 日常生活における移動手段として全ての年齢層で自家用車利用（自分で運転と家族等による送迎）が 7 割を超えています。今後、高齢化の更なる進行により、運転が困難となる市民が増加することで日常生活に支障をきたすことが懸念されます。
	<b>公共施設の維持・再編</b> ○ 市民一人当たりの公共施設延床面積は、中核市平均と比較して大きくなっており、今後、維持管理費の増加や人口減少に伴い、財政への負担・市民の負担が大きくなることが懸念されます。
	<b>環境負荷の低減</b> ○ 市民一人当たりの自動車 CO2 排出量は 1.10t/年であり、概ね 30 万人都市の平均と比較して高くなっています。今後も自家用車への高い依存が続くことにより、温室効果ガスの排出量が増加していくことが懸念されます。

片道 30 本/日以上の運行頻度を有する鉄道路線及びバス路線

【ひと】

**農林水産業の活性化**

- 第一次産業就業者の減少が続いている中、東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所の事故の影響を受け、さらに第一次産業の活力低下が懸念されます。

**第二次、第三次産業の活性化**

- 東日本大震災からの復興需要により、建設業を中心に市内総生産が増加するとともに、震災後は下落基調にあった本市の基盤産業である製造業は、近年では震災前の水準まで回復していますが、今後、復興需要が終息することにより市経済を牽引していた建設業や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ます。
- また、観光交流人口は、震災後約 800 万人程度で推移しており、震災以前（約 1,000 万人/年）の水準には戻っていない状況であり、様々な産業への影響が懸念されます。



<b>【ひと】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  市街地内の人口密度の維持</li> <li>  中山間地域の集落コミュニティの維持</li> <li>  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">若い世代の流出抑制</span></li> </ul>
<b>【まち】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  市街地の空洞化抑制</li> <li>  持続可能な公共交通ネットワークの構築</li> <li>  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">過度に車に頼らない日常生活の確保</span></li> <li>  公共施設の維持・再編</li> <li>  環境負荷の低減</li> </ul>
<b>【しごと】</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>  農林水産業の活性化</li> <li>  <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">第二次、第三次産業の活性化</span></li> </ul>

【立地適正化計画により解決を図る課題】

## 2 - 2 立地適正化計画により解決を図る課題の分析

立地適正化計画を活用してより効果的に解決を図る3つの都市づくりの課題について分析を行います。

### 解決を図る課題 若い世代の流出抑制

n 若い世代の割合が少ない、将来の<sup>いびつ</sup>歪な人口構造の改善

#### これまでの人口・世帯数の推移

本市の総人口については、昭和45年（1970年）から平成27年（2015年）の5年ごとと平成28年（2016年）から平成30年（2018年）までの推移をみると、平成7年（1995年）以降は減少傾向にありましたが、平成27年（2015年）の国勢調査結果では、東日本大震災の影響による原発避難者（いわき創生総合戦略によると平成27年4月1日現在で24,147人）や復興関連に従事する作業員の流入などにより、一時的に増加しました。

また、世帯数においては増加傾向にあり、50年間で約1.7倍となっていますが、近年は横ばいとなっています。



図 いわき市の総人口・総世帯数の推移

出典：昭和45～平成27年は国勢調査  
平成28～30年はいわき市現住人口調査結果表

## これまでの年齢3階層別人口の推移

本市の年齢3階層別人口については、昭和45年(1970年)から平成27年(2015年)の5年ごとと平成28年(2016年)から平成30年(2018年)までの推移をみると、15歳未満(年少人口)は一貫して減少傾向にあります。15歳以上64歳以下(生産年齢人口)は平成7年(1995年)までは微増傾向にありましたが、平成12年(2000年)以降は減少に転じています。

また、平成22年(2010年)から平成27年(2015年)での生産年齢人口の減少幅は低くなっていますが、これは、東日本大震災以降に原発避難者や復興関連事業従事者が国勢調査結果に反映されたことが要因と考えられます。

さらに、65歳以上(老年人口)は一貫して増加傾向にあり、平成30年(2018年)では103,518人となり、総人口の約30%を占めています。



図 年齢3階層別人口推移

出典：平成2年～平成27年は国勢調査

昭和45年～昭和60年、平成28～30年はいわき市現住人口調査結果表

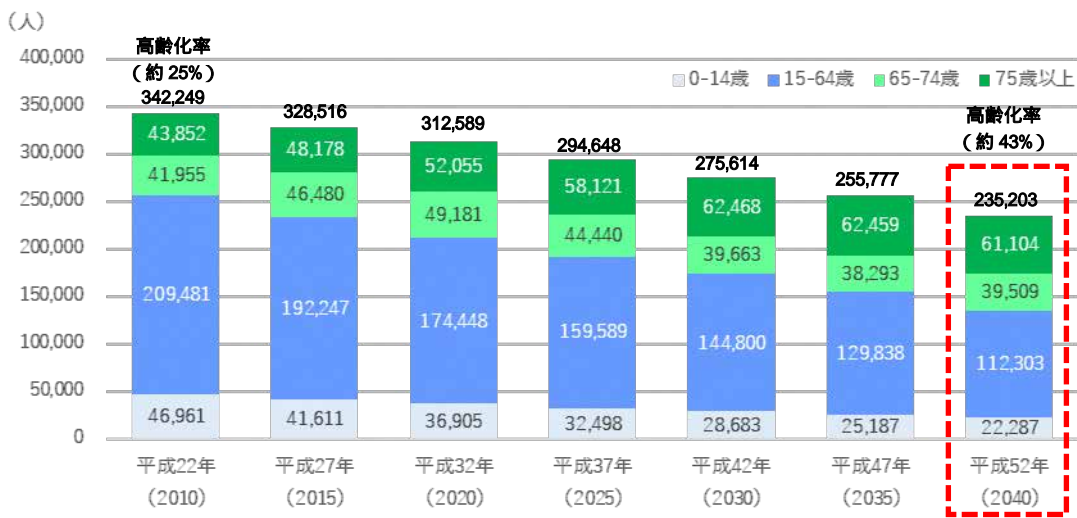
将来の人口予測

本市の将来人口については、本計画の目標年次である概ね20年先の2040年頃においては、国勢調査結果をベースとした基準推計によると約23万5千人とされており、平成22年(2010年)と比較すると、30年間で約10万人減少します。

これは、平地区程度の都市が消滅する規模となり、本市の経済・財政等において大きな影響を与えることが懸念されます。

また、高齢化率は、平成22年(2010年)の約25%から18ポイント上昇し、約43%となり、高齢者を支えていくことが困難となっていくことが考えられます。

なお、「いわき創生総合戦略」においては将来の展望人口として、出生率の改善等により、平成52年(2040年)における人口を約27万9千人としています。



注) 平成27年(2015)の数値は推計値のため、国勢調査結果と差異がある

図 いわき市の人口推計結果 (国勢調査トレンド推計)



<b>基準推計</b> 国調トレンド推計	<b>自然動態に関する設定条件:</b> 合計特殊出生率に関する設定 (社人研全国 (中位推計) の推移トレンドを、いわき市の実績値にあてはめて算出) <b>社会動態に関する設定条件:</b> 1995年から2010年までの国勢調査における実績値をもとに、地区別、5歳階級別に「純移動率」を算定
<b>展望人口1</b> [出生率] 県準拠 [移動率] 国調トレンド	<b>自然動態に関する設定条件:</b> 県が実施した県民アンケートにおける希望出生率2.16を2040年に達成し、以降、同数値を維持するものと仮定 <b>社会動態に関する設定条件:</b> 基準推計と同様
<b>展望人口2</b> [出生率] 県準拠 [移動率] 1995-2000 移動率への回復	<b>自然動態に関する設定条件:</b> 展望1と同様 <b>社会動態に関する設定条件:</b> 社会動態が現在より良好だった過去の時点 (1995年2000年) まで社会純移動率が回復すると想定。加えて、女性については、15-19歳20-24歳の純移動率を、さらに3割回復すると想定

図 いわき市の展望人口

出典: いわき創生総合戦略

各地区の人口密度と老年人口割合の予測

今後、市街化区域内においても人口減少が進み、将来的（本計画の計画期間である 2040 年頃）には現状から約 78,000 人の減少が予測されており、将来推計における人口密度については、26.8 人/ha から 7.8 人/ha 減少し、19 人/ha となり、著しく人口密度が低い都市になると考えられます。

また、若い世代の減少と高齢化が進むことにより、市街化区域内の老年人口割合も上昇し、23.8%（2010 年）から 38.5%（2040 年）になることが予想されており、他の地方都市同様に高齢化率の高い都市になると考えられます。

将来人口密度の推計からみても、現状のままでは、人口密度の低下により日常生活サービス施設の撤退などによって、各地区の都市機能が低下することが懸念され、高齢化率の上昇とともに増加する交通弱者が日常生活サービス施設を利用しにくくなることが予想されます。

表 市街化区域内の人口の現状と将来推計の比較（地区別）

地区名	区域面積 (ha)	平成 22 年 (2010 年)		平成 52 年 (推計値) (2040 年)		平成 22 年と平成 52 年 (推計値) の差		
		人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口 (人)	人口減少率 (%)	人口密度 (人/ha)
平	2,206	80,600	36.5	62,711	28.4	17,889	22.2	8.1
小名浜	3,417	73,227	21.4	58,289	17.1	14,938	20.4	4.3
勿来	1,644	38,758	23.6	24,149	14.7	14,609	37.7	8.9
常磐	1,012	28,668	28.3	18,234	18.0	10,434	36.4	10.3
内郷	582	23,460	40.3	13,003	22.4	10,457	44.6	17.9
四倉	403	9,978	24.7	5,467	13.6	4,511	45.2	11.1
小川	49	1,466	29.8	686	14.0	780	53.2	15.8
好間	618	9,417	15.2	6,329	10.2	3,088	32.8	5.0
久之浜・大久	105	3,169	30.1	1,765	16.7	1,404	44.3	13.4
市合計	10,036	268,743	26.8	190,633	19.0	78,110	29.1	7.8

注) 平成 52 年 = 令和 22 年

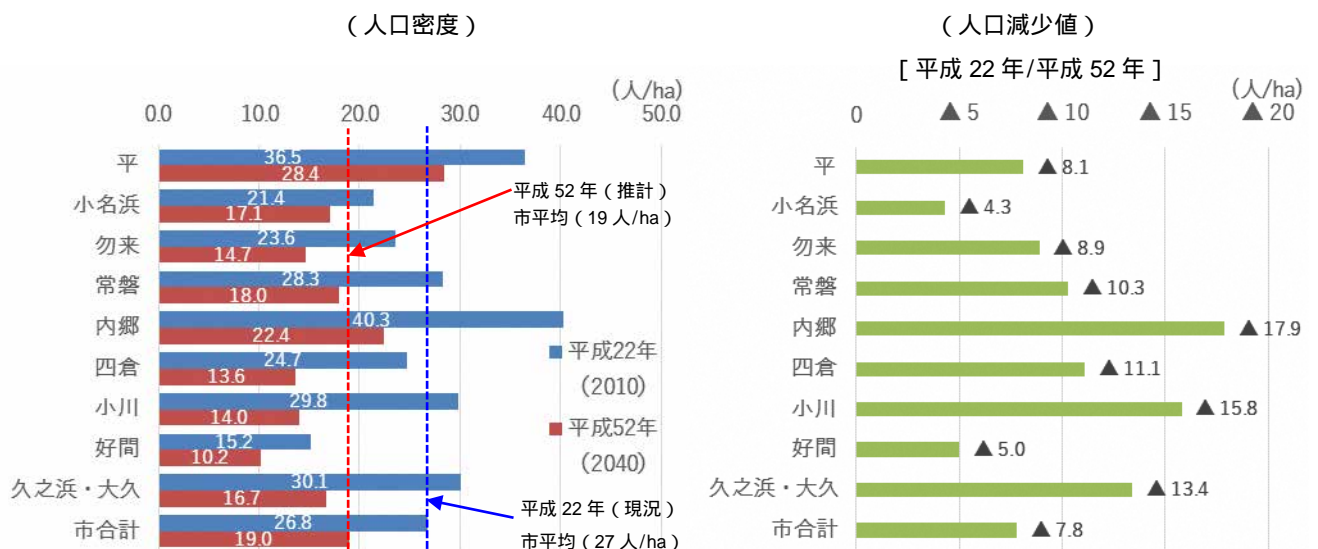


図 市街化区域内の人口密度と減少値（地区別）

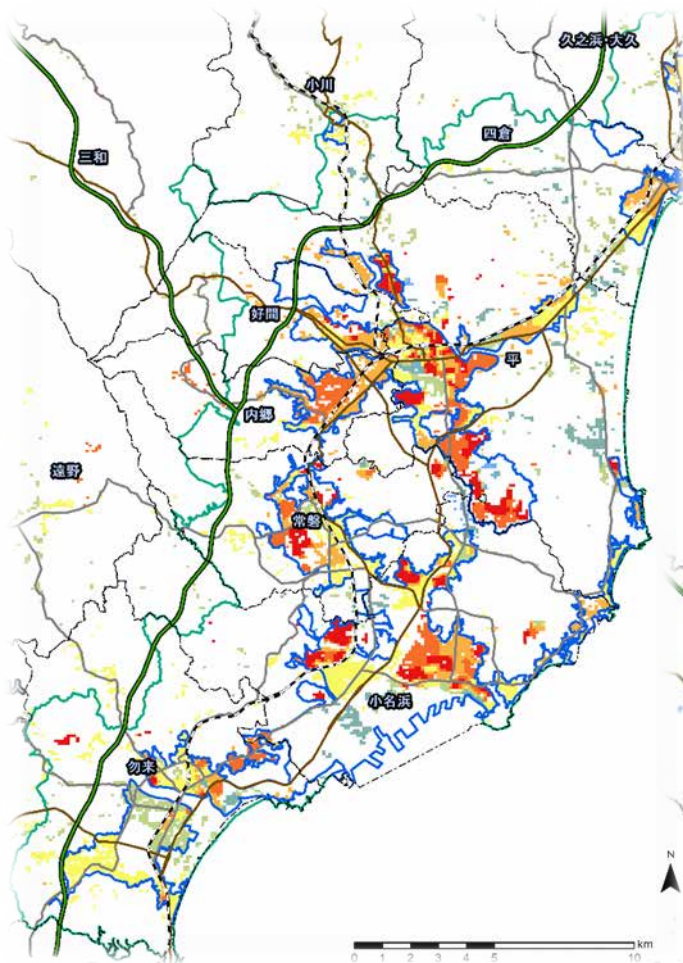
本推計は市街化区域内にある地区を対象とした、対象地区の市街化区域内人口のみの推計値であり、各地区全体の人口を推計したものではない

【平成 22 年】国勢調査結果（小地域単位）【平成 52 年】いわき創生総合戦略（平成 28 年 3 月）の人口推計値をもとに 100m メッシュの可住地に配分して作成

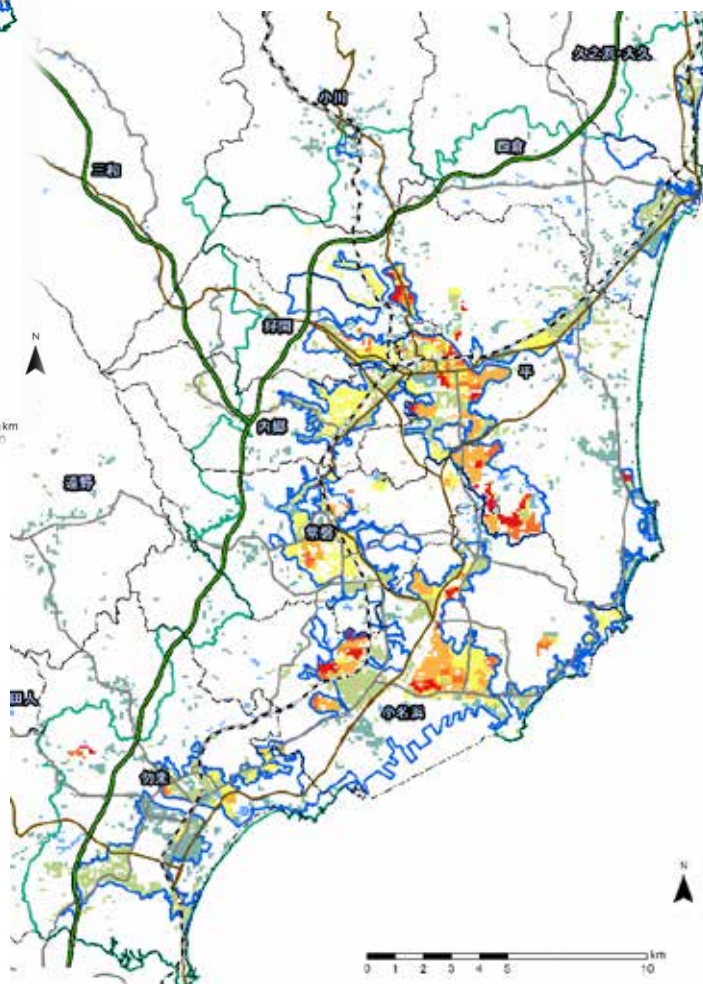
可住地は、国土数値情報の都市地域土地利用細分メッシュデータを使用し、土地利用種別から判断

GIS 集計に基づく集計であるため、合計値が国勢調査結果、いわき創生総合戦略の人口推計値と一致しない

【平成 22 年 (2010 年)】人口密度メッシュ



【平成 52 年 (2040 年) 予測】人口密度メッシュ



凡例

- 都市計画区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 鉄道
- 高速道路
- 国道(旧国道含む)
- 主要地方道
- 60人/ha以上
- 50以上 - 60人/ha未満
- 40以上 - 50人/ha未満
- 30以上 - 40人/ha未満
- 20以上 - 30人/ha未満
- 10以上 - 20人/ha未満
- 10人/ha未満

図 都市計画区域内の人口密度の現状と将来推計の比較

【平成 22 年】国勢調査結果(小地域単位)【平成 52 年】いわき創生総合戦略(平成 28 年 3 月)の人口推計値をもとに 100m メッシュの可住地に配分して作成

可住地は、国土数値情報の都市地域土地利用細分メッシュデータを使用し、土地利用種別から判断 GIS 集計に基づく集計であるため、合計値が国勢調査結果、いわき創生総合戦略の人口推計値と一致しない



表 市街化区域内の老年人口の現状と将来推計の比較（地区別）

地区名	平成 22 年 (2010 年)			平成 52 年 (推計値) (2040 年)			平成 22 年と平成 52 年 (推計値) の差		
	人口 (人)	老年人口 (人)	老年人口 割合 (%)	人口 (人)	老年人口 (人)	老年人口 割合 (%)	人口 (人)	老年人口 (人)	老年人口 割合 (%)
平	80,600	17,139	21.3	62,711	24,207	38.6	17,889	7,068	17.3
小名浜	73,227	16,939	23.1	58,289	19,914	34.2	14,938	2,975	11.0
勿来	38,758	10,213	26.4	24,149	10,677	44.2	14,609	464	17.9
常磐	28,668	7,423	25.9	18,234	7,442	40.8	10,434	19	14.9
内郷	23,460	6,072	25.9	13,003	5,055	38.9	10,457	1,017	13.0
四倉	9,978	2,993	30.0	5,467	2,652	48.5	4,511	341	18.5
小川	1,466	439	29.9	686	371	54.1	780	68	24.1
好間	9,417	2,003	21.3	6,329	2,376	37.5	3,088	373	16.3
久之浜・大久	3,169	849	26.8	1,765	647	36.7	1,404	202	9.9
市合計	268,743	64,070	23.8	190,633	73,341	38.5	78,110	9,271	14.6

注) 平成 52 年 = 令和 22 年

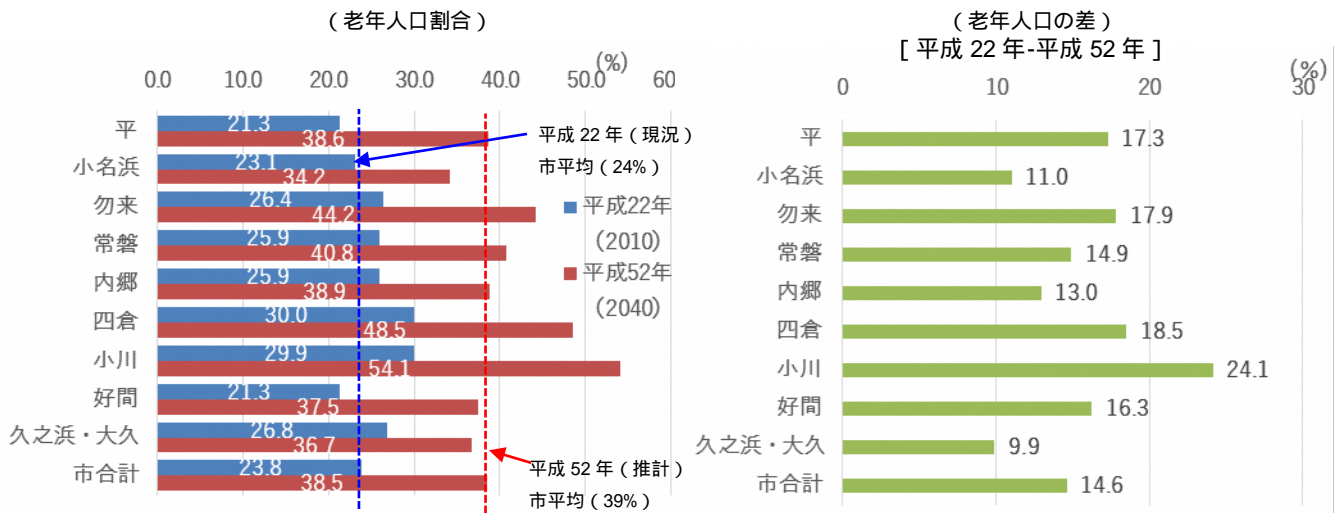


図 市街化区域内の老年人口の現状と将来推計の比較

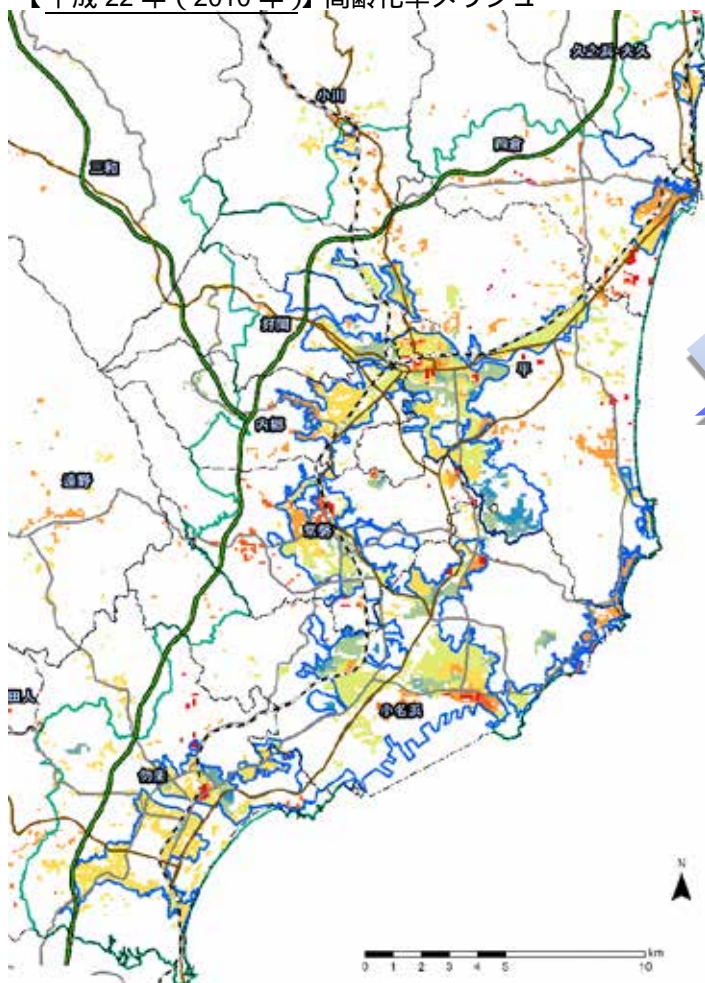
本推計は市街化区域内にある地区を対象とした、対象地区の市街化区域内人口のみの推計値であり、各地区全体の人口を推計したものではない

【平成 22 年】国勢調査結果（小地域単位）【平成 52 年】いわき創生総合戦略（平成 28 年 3 月）の人口推計値をもとに 100m メッシュの可住地に配分して作成

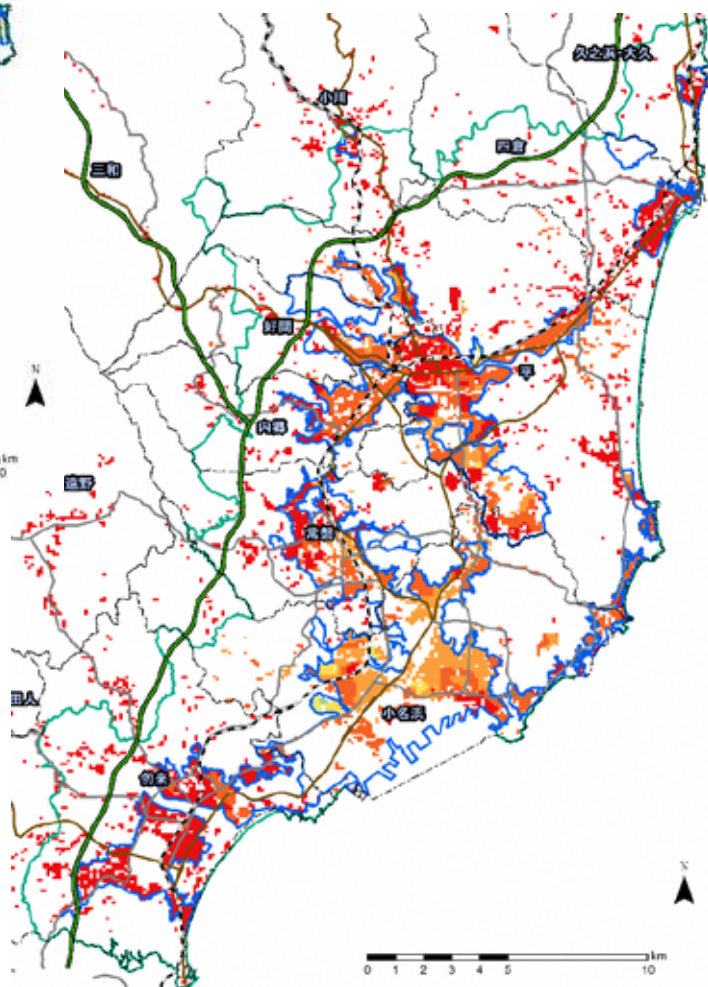
可住地は、国土数値情報の都市地域土地利用細分メッシュデータを使用し、土地利用種別から判断

GIS 集計に基づく集計であるため、合計値が国勢調査結果、いわき創生総合戦略の人口推計値と一致しない

【平成 22 年（2010 年）】高齢化率メッシュ



【平成 52 年（2040 年）予測】高齢化率メッシュ



凡例

- 都市計画区域
- 市街化区域
- 鉄道駅
- 鉄道
- 高速道路
- 国道(旧国道含む)
- 主要地方道
- 40%以上
- 35%以上 - 40%未満
- 30%以上 - 35%未満
- 25%以上 - 30%未満
- 20%以上 - 25%未満
- 15%以上 - 20%未満
- 10%以上 - 15%未満
- 10%未満

図 都市計画区域内の老年人口割合の現状と将来推計の比較

【平成 22 年】国勢調査結果（小地域単位）【平成 52 年】いわき創生総合戦略（平成 28 年 3 月）の人口推計値をもとに 100m メッシュの可住地に配分して作成  
 可住地は、国土数値情報の都市地域土地利用細分メッシュデータを使用し、土地利用種別から判断  
 GIS 集計に基づく集計であるため、合計値が国勢調査結果、いわき創生総合戦略の人口推計値と一致しない

若い世代への財政負担の増加

本市の近年の財政状況については、東日本大震災に伴う復興需要等を背景に市民税収が増加し、近年では、平成20年度程度まで回復していますが、今後は、15歳以上64歳以下（生産年齢人口）は減少傾向にあることから、大幅な税収増加は期待できない状況にあります。

一方、歳出面では、東日本大震災後の普通建設事業費の増加が目立つとともに、扶助費の割合も高い傾向にあります。東日本大震災後、復興需要等を背景とした地域経済、雇用環境の改善等に伴い、生活保護扶助費等が減少しましたが、今後は、高齢化の進行により、復興事業が落ち着いた一定期間経過後、扶助費が再び増加することが予想されます。

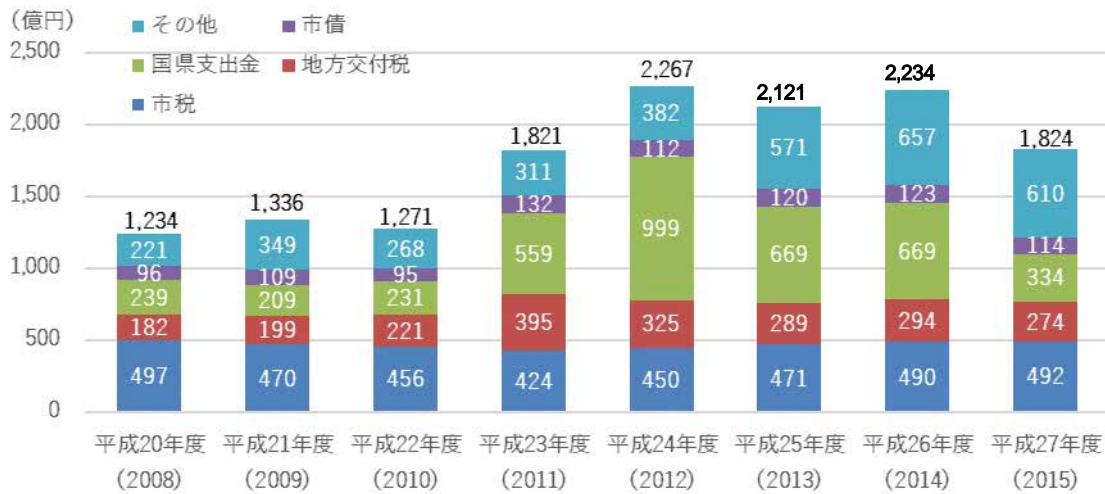


図 普通会計（歳入）の割合

出典：市町村財政年報（福島県総務部市町村財政課）

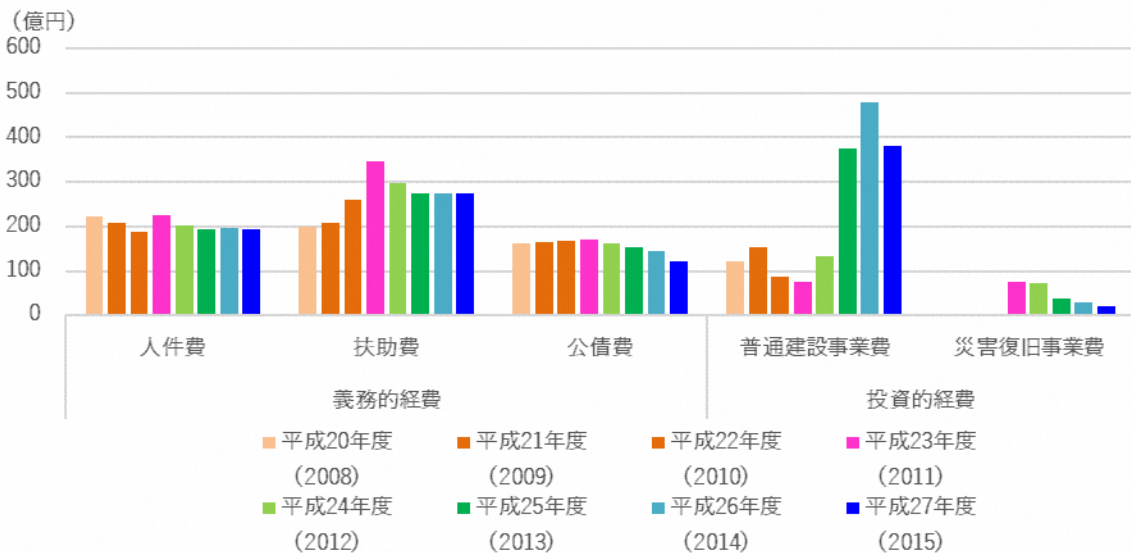


図 普通会計（目的別歳出）の推移

出典：市町村財政年報（福島県総務部市町村財政課）

扶助費：社会保障制度の一環として、児童・高齢者・障がい者・生活困窮者などに対して国や地方公共団体が行う支援に要する経費。生活保護費・児童手当など

人口構造については、平成27年(2015年)と平成52年(2040年)を比較すると、どちらも、高齢者の割合に対し、若い世代の割合が低くなっていますが、平成52年(2040年)では、平成27年(2015年)に比べ、さらに高齢者の割合が増え、高齢化率も高くなると予測されています。

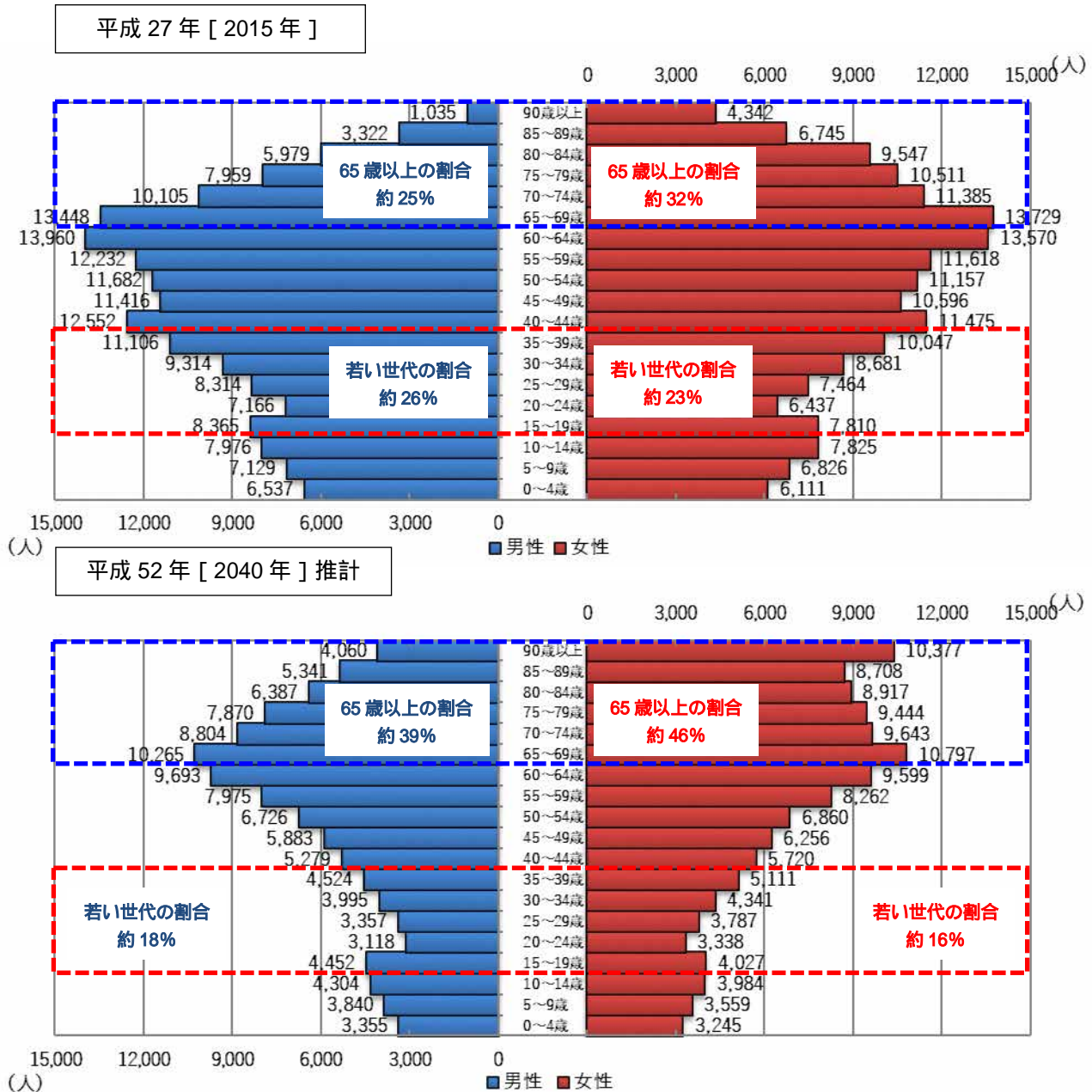


図 人口ピラミッド(平成27年[2015]と平成52年[2040]推計の比較)

出典：平成27年(2015) 国勢調査(不詳者を除く)

平成52年(2040) いわき創生総合戦略-基準推計(国勢調査トレンド推計)

今後、人口構成に占める高齢化率が更に増加するため、税等に係る若い世代の負担割合が高くなり、これ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ます。

- ➡ 本市の人口構造の改善が必要であり、若い世代の増加を図る施策や健康なアクティブシニア層の割合を高めるなどの取り組みが考えられます。

高齢者：本計画では、65歳以上に設定

若い世代：本計画では、概ね15~39歳に設定

n 若い世代の就業・就学の場の創出

市内高校生の卒業後の進路状況

市内の高校卒業後の進路状況では、毎年度、約 2,000 人（卒業者の 6～7割）が市外に進学・就職している状況にあり、新たな専門学校や大学、魅力ある就業の場が創出されない限り、今後もこの傾向が続くことが考えられます。

表 市内高校生の卒業後の進路状況

区分	平成22年度 (2010)	平成23年度 (2011)	平成24年度 (2012)	平成25年度 (2013)	平成26年度 (2014)	平成27年度 (2015)	平成28年度 (2016)	平成29年度 (2017)
卒業生数(人)	3,299	3,224	3,366	3,135	3,275	3,218	3,264	3,040
進学希望者	2,019	2,082	2,132	2,014	2,027	1,986	2,069	1,877
うち市外	1,743	1,830	1,907	1,794	1,801	-	1,845	1,693
うち市内	276	252	225	220	226	-	224	184
就業内定者数	1,076	1,046	1,153	1,047	1,095	1,071	1,017	1,024
うち市外	404	424	334	260	287	250	231	280
うち市内	672	622	819	787	808	821	786	744
その他	204	96	81	74	153	158	139	105
市外に流出する割合	65.1%	69.9%	66.6%	65.5%	63.8%	-	63.6%	64.9%

H27年度は進学希望者の内訳を調査していないため不明  
出典：いわき創生総合戦略、市商業労政課調べ

年齢階層別人口移動の自治体比較

年齢階層別の人口移動を県内の他の自治体（福島市、郡山市）と比較すると 10 歳代後半から 20 歳代前半にかけて転出が多く、また、大学等卒業後、多くの人が出てきていない状況にあります。

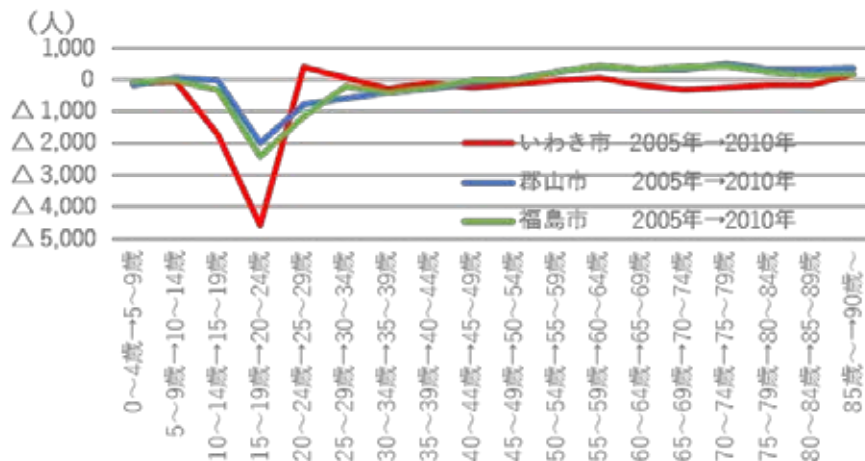


図 年齢階層別人口移動の自治体比較

出典：いわき創生総合戦略・総務省 住民基本台帳人口移動報告

若い世代の流出が続くことにより、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ことや、優良な労働力や人材が流出し続けることによる市内経済の活力低下などが懸念されます。

- ➡ 若い世代にとって魅力的な就業・就学の場の創出が必要であり、若い世代の流出を抑制しつつ大学卒業後や第二新卒者が戻ってこられる環境整備などの取り組みが考えられます。

解決を図る課題 過度に車に頼らない日常生活の確保

n 日常スタイルの改善

広域多核型の都市構造

本市は、14市町村の大同合併(昭和41年(1966年))により誕生した広域都市です。

福島県の東南端にあり、茨城県と接する広大な面積と人口規模(福島県最大)を有しており、常磐自動車道から西側は阿武隈高地の山間部であり、残る東側も丘陵地が多く、合併前の旧市町村が分散する広域多核型の都市構造を形成しています。

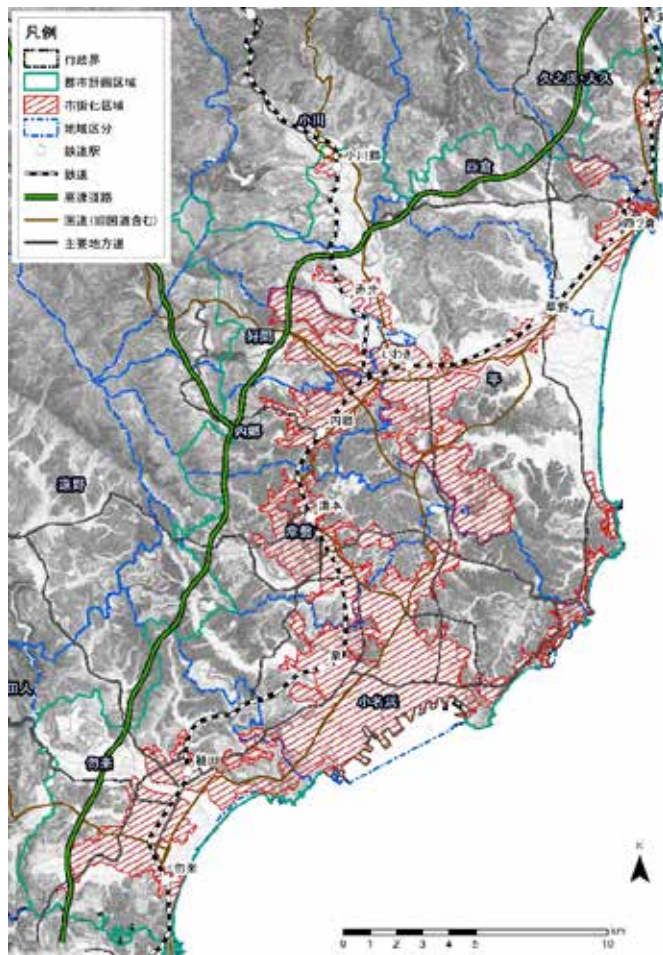


図 市街地の配置状況(都市計画区域内)  
資料: 傾斜量図(国土地理院)を用いて作成

表 福島県内人口10万人以上の都市の人口等の状況

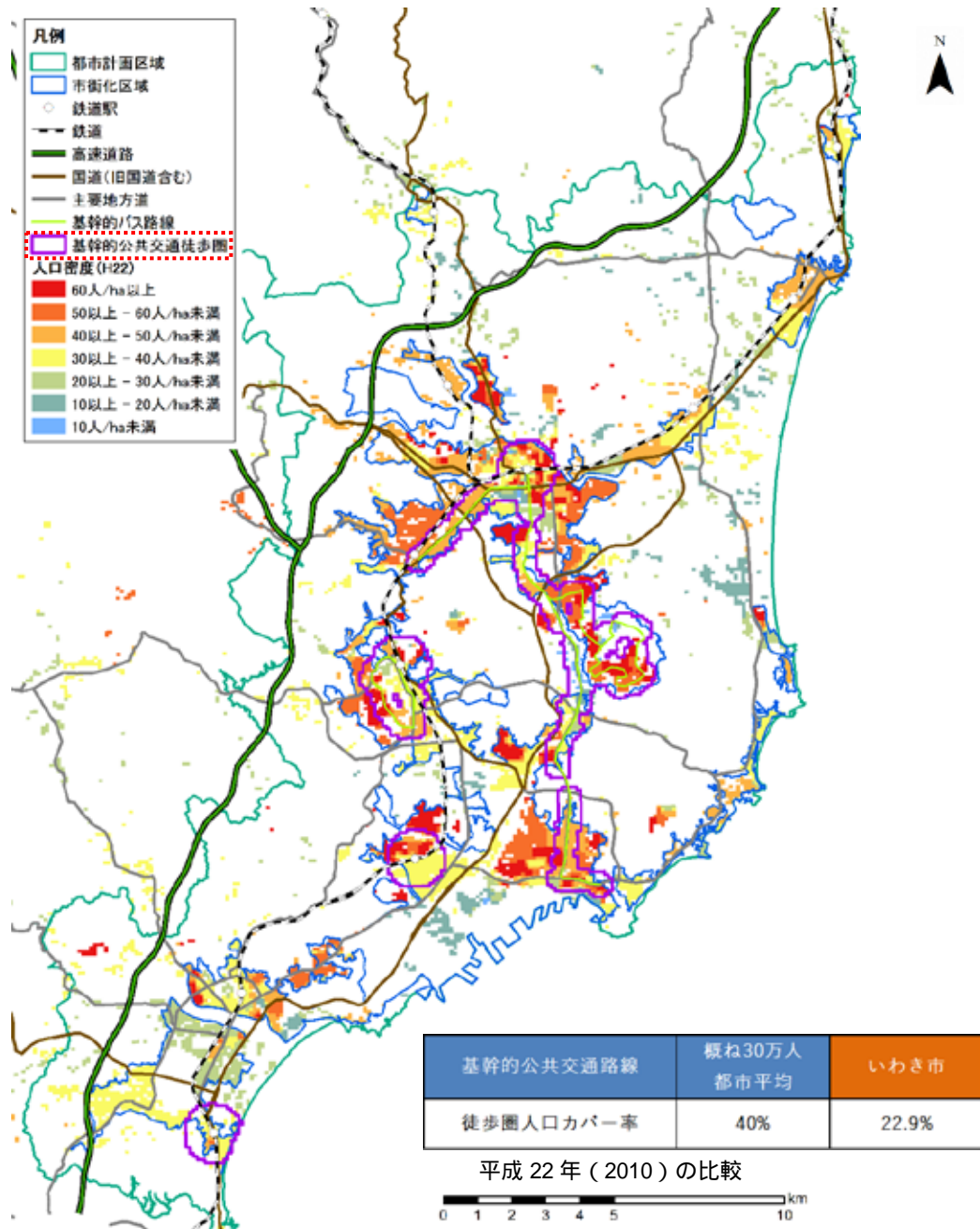
	人口(人)		平成22年~27年の 人口増減数(人)	平成22年~27年の 人口増減率(%)	面積 (km <sup>2</sup> )	人口密度 (1km <sup>2</sup> 当たり)
	平成27年	平成22年				
福島市	294,247	292,590	1,657	0.57	767.72	383.3
会津若松市	124,062	126,220	▲2,158	▲1.71	382.97	323.9
郡山市	335,444	338,712	▲3,268	▲0.96	757.20	443
いわき市	350,237	342,249	7,988	2.33	1,232.02	284.3
福島県	1,914,039	2,029,064	▲115,025	▲5.67	13,783.74	138.9

出典: 平成27年国勢調査

自動車利用前提の都市構造

基幹的公共交通路線（片道 30 本/日以上 の運行頻度を有する鉄道路線及びバス路線）の徒歩圏人口カバー率は 22.9%であり、利便性の高い地域に居住する市民は僅か約 8 万人程度と考えられます。

この数値は、本市と同規模の 30 万人都市の平均（40%）と比べ、大幅に低い水準にあり、自家用車に頼らないと生活しにくい都市構造であることが分かります。



徒歩圏は鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m として設定  
 鉄道及びバス時刻表については、平成 28 年 1 月末現在

図 基幹的公共交通路線の徒歩圏とメッシュ人口密度分布図

### 過度な自家用車利用

国勢調査によると、市内 15 歳以上の通勤・通学時に利用する交通手段としては自家用車が突出し、鉄道、路線バスなどの公共交通機関の利用者は低い状況にあり、自家用車分担率は約 77%と中核市の中で最も高い状況にあります。

これは、市域が広大で人口密度が低く、輸送の効率性、採算性から公共交通網が充実していないことが要因と考えられます。

なお、人口密度と自家用車分担率には関係があり、本市の場合、人口密度（人口集中地区人口密度 3,725 人/k m<sup>2</sup>）が低いため、低密度かつ拡散した市街地を効率的にカバーするため、必然的に自家用車に頼らざるを得ない状況にあると考えられます。

また、市民意向調査結果においても、日常生活における自家用車利用の実態が顕著に表れており、全ての年齢層において、自家用車の利用が7割を超える結果となっています。

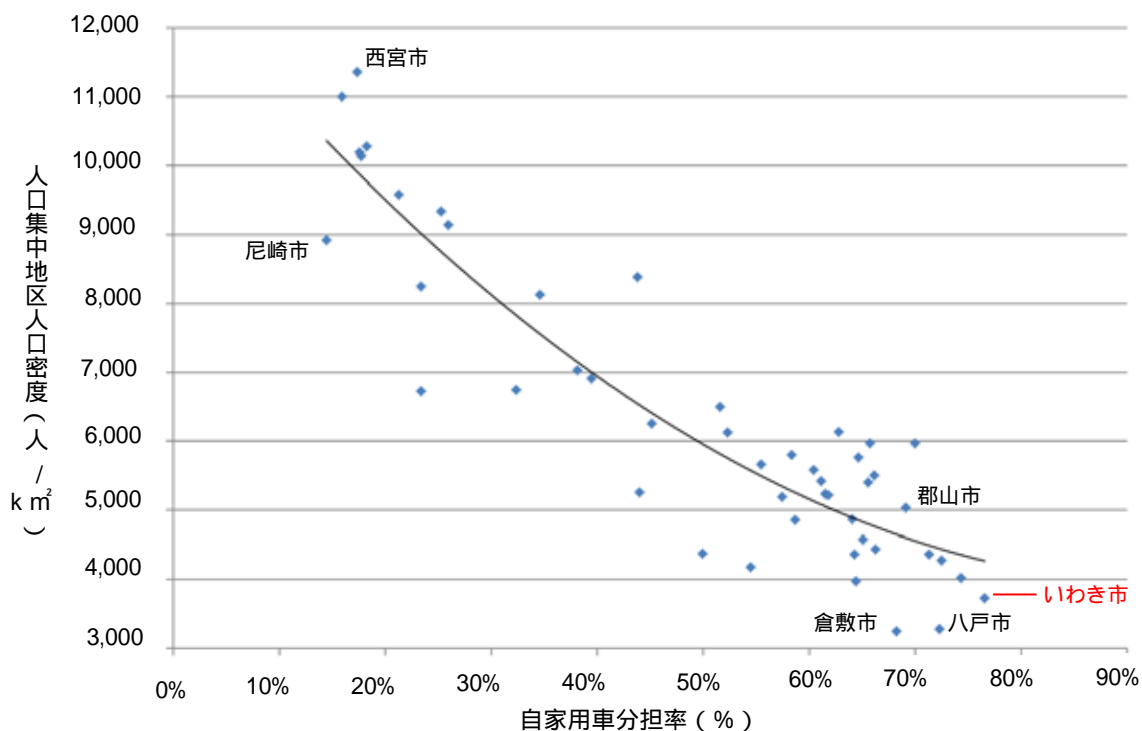


図 中核市の通勤・通学における自家用車分担率と人口密度の関係

出典：中核市市長会「都市要覧」2017年3月、2010年国勢調査  
 自家用車分担率は、2010年国勢調査による。





図 日常生活において利用する施設への移動手段

出典：市民意向調査（平成29年9月）

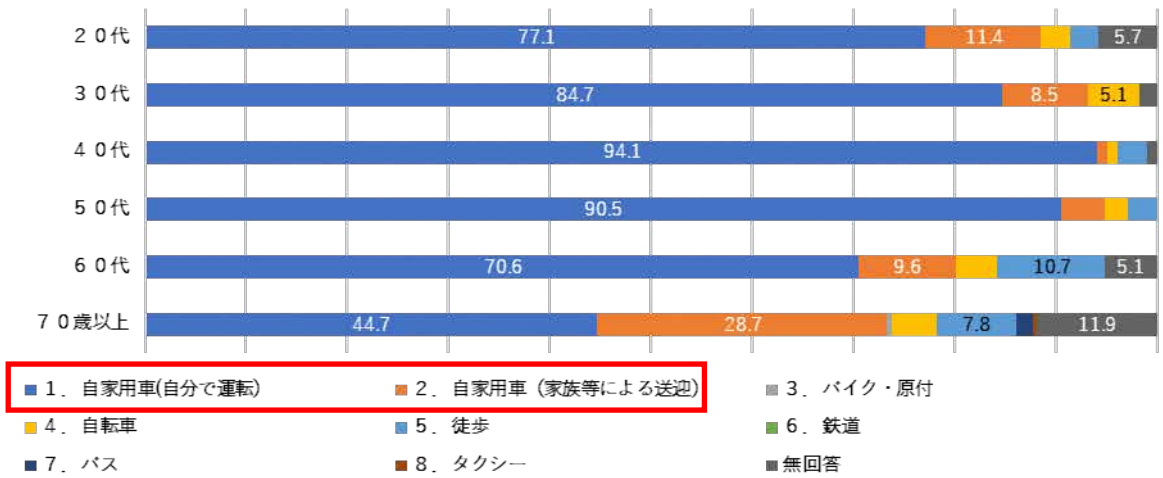


図 日常生活において利用する交通手段〔年齢別〕

出典：市民意向調査（平成29年9月）

自家用車が利用できないと生活しにくい環境

本市の日常生活サービス施設（基幹的公共交通路線の徒歩圏内かつ日常生活サービス（医療・福祉・商業）の全て）の徒歩圏内人口カバー率は14.9%であり、本市と同規模の30万人都市の平均（30%）と比較して低い水準にありますが、これは、利便性の高い公共交通路線が少ないうえに、それらの沿線に生活サービス施設が立地していないことが要因と考えられ、自家用車がないと生活サービスを楽しむことができない状況となっています。

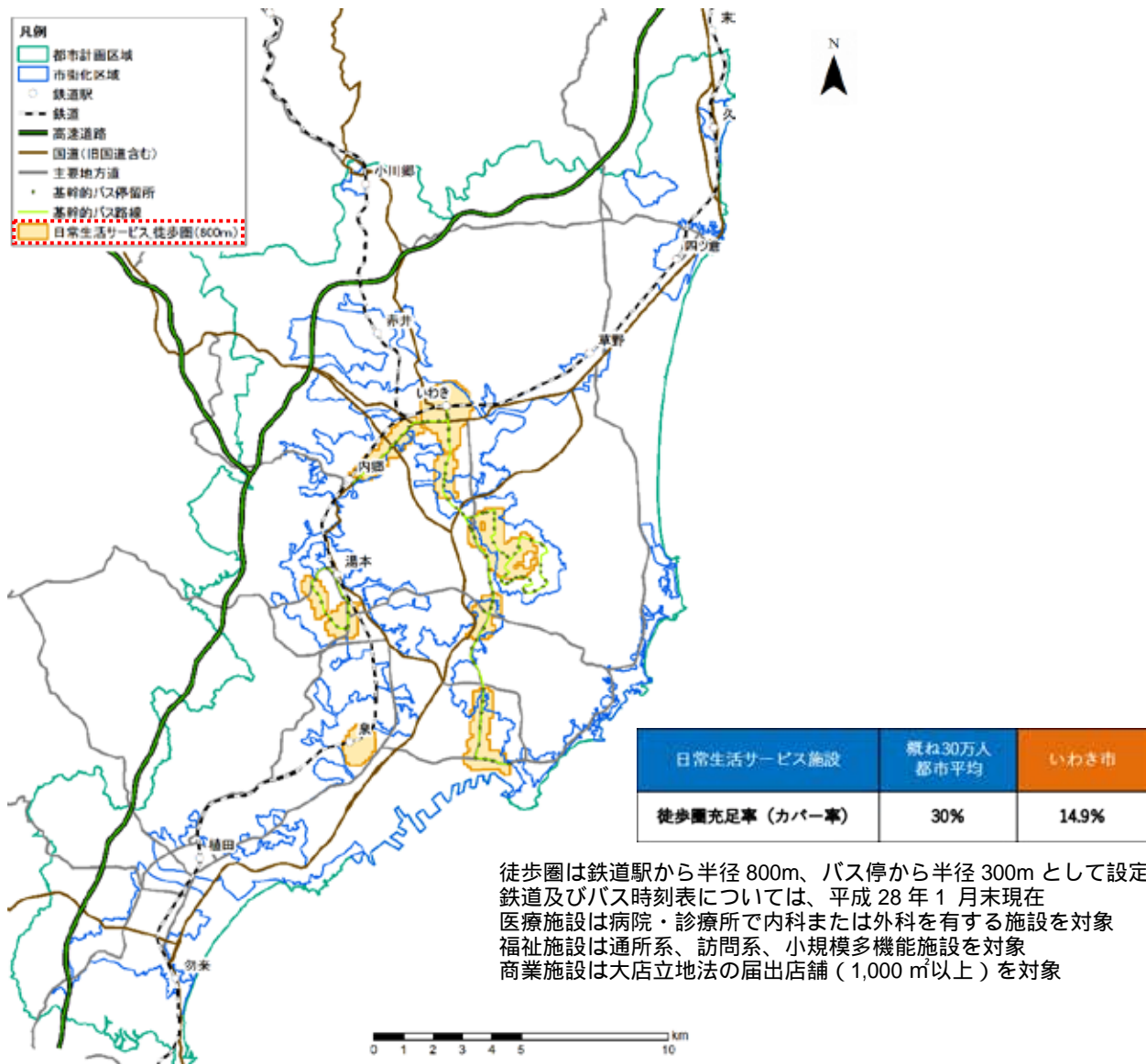


図 日常生活サービス施設の徒歩圏

自家用車に過度に依存する都市構造については、非効率な都市活動や普段から歩く機会が少ないことによる健康への影響など、様々な面において悪影響を与えていくことが懸念されます。

- ➡ 過度に自家用車に頼らない日常生活や産業活動が展開可能な都市構造とする必要があり、住替えや建物更新等において、利便性の高いエリアに居住や都市機能を誘導していく取り組みが考えられます。
- ➡ 都市構造の見直しと合わせ、充実した公共交通が必要であり、居住や都市機能と合わせ、効果的かつ段階的な公共交通網の構築へ向けた取り組みが考えられます。

解決を図る課題 第二次、第三次産業の活性化

n 若い世代が求める産業構造の確立と労働環境の整備、労働力の確保

市内産業の緩やかな回復

本市の GDP は、東日本大震災により平成 23 年（2011 年）に減少しましたが、その後は、復興需要の影響により鉱業、建設業などの第二次産業で大きな伸びを示しているほか、好調な第二次産業の影響により第三次産業も好調な状況にあります。

一方で製造品出荷額等は、ピーク時の 1 兆円を割り込み、現在は 9,538 億円となっており、近年は緩やかな回復傾向にあります。

(単位：百万円)

年度	市町村内 総生産	県内総生産 に対する 構成比(%)	第1次産業	第2次産業			第3次産業	輸入品に 課される税 ・関税等	
				鉱業	製造業	建設業			
平成22年度(2010)	1,151,313	16	12,516	389,063	534	337,778	50,751	745,286	4,449
平成23年度(2011)	1,127,993	17	10,277	355,913	598	271,485	83,829	755,642	6,162
平成24年度(2012)	1,175,209	17	10,317	374,988	760	257,846	116,383	784,470	5,433
平成25年度(2013)	1,232,709	16	10,499	411,882	986	276,219	134,677	803,451	6,877
平成26年度(2014)	1,304,374	17	10,476	453,386	1,111	286,752	165,523	831,653	8,860
平成27年度(2015)	1,386,135	18	11,019	501,433	1,190	341,907	158,335	865,326	8,357
増加率(2010-2015)	16.9%	-	-13.6%	22.4%	55.2%	1.2%	67.9%	13.9%	46.8%
増加額(2010-2015)	234,821	-	△1,497	112,370	657	4,129	107,585	120,040	3,908

図 市内 GDP の推移 (2010-2015) 出典：福島県市町村民経済計算

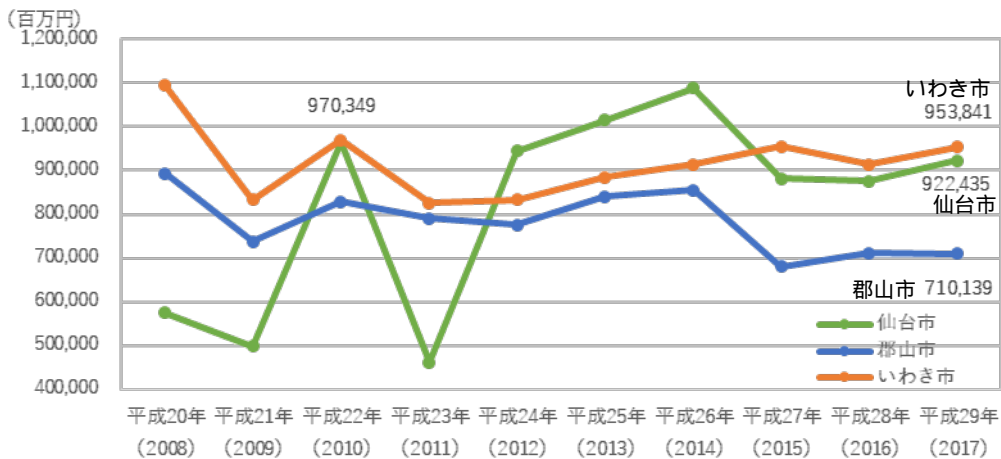


図 近年の製造品出荷額等の推移

出典：工業統計、経済センサス活動調査

低い労働生産性と女性の社会進出

本市の労働生産性は、8.66 百万円/人となっており、近隣主要都市の中では水戸市、福島市より低くなっています。第二次産業（製造業）の GDP が比較的高いことにより、近隣都市より GDP 総額は高くなっているものの、労働生産性の面では、近隣都市に比べて低い傾向にあります。

また、第三次産業の就業者は、郡山市に次いで多いものの、GDP は低くなっているほか、女性（25～39 歳）の就業率については県内平均や他市に比べて低い傾向にあります。

表 労働生産性の自治体比較

項目	いわき市 (人口 350,237)			福島市 (人口 294,247)			郡山市 (人口 335,444)			水戸市 (人口 270,783)		
	GDP (百万円) ①	就業者数 (人) ②	労働生産性 ③=①/②	GDP (百万円) ①	就業者数 (人) ②	労働生産性 ③=①/②	GDP (百万円) ①	就業者数 (人) ②	労働生産性 ③=①/②	GDP (百万円) ①	就業者数 (人) ②	労働生産性 ③=①/②
GDP総額	1,386,135	160,191	8.66	1,264,690 △ 121,445	140,425	9.01	1,294,680 △ 91,455	156,056	8.30	1,158,133 △ 228,002	127,846	9.06
第一次産業	11,019	4,044	2.72	8,709 △ 2,310	5,644	1.54	9,424 △ 1,595	4,550	2.07	6,035 △ 5,005	3,283	1.83
第二次産業	501,433	48,912	10.25	299,953 △ 201,479	32,308	9.28	305,878 △ 195,595	36,734	8.33	123,865 △ 377,568	23,551	5.26
第三次産業	865,326	99,301	8.71	948,403 83,077	96,449	9.83	971,573 106,247	102,817	9.45	1,020,251 154,925	94,739	10.77

出典：福島県及び茨城県公表の市町村民経済計算（平成 27 年度）平成 27 年国勢調査結果  
注）就業者人口について、第一～三次産業別の就業者数については、分類不能者を除き、就業者数の合計については、分類不能者を含む

表 女性（25～39 歳）就業率\_自治体比較

都市名等	総数（労働力状態） (25～39歳)	就業者数 (25～39歳)	就業率 (25～39歳)
いわき市	26,192	17,012	65.0%
郡山市	28,597	18,820	65.8%
福島市	23,070	16,116	69.9%
福島県平均	143,662	101,065	70.3%

出典：平成 27 年国勢調査

表 女性（25～39 歳）就業者の内訳\_自治体比較

都市名等	就業者 (人)	（就業者） 主に仕事		（就業者） 家事のほか仕事	
		(人)	(%)	(人)	(%)
いわき市	17,012	13,111	77.1%	3,131	18.4%
郡山市	18,820	15,183	80.7%	2,756	14.6%
福島市	16,116	13,055	81.0%	2,199	13.6%
福島県平均	101,065	82,068	81.2%	14,396	14.2%

出典：平成 27 年国勢調査

今後、復興需要の収束と生産年齢人口の減少により、GDP 並びに市民所得が低下し、産業面での活力低下が懸念されます。

- ➡ 今後の生産年齢人口の減少下においては、労働力の確保や、本市の将来を担う若い世代が働きたいと思える産業構造の確立、労働環境の整備への取り組みが考えられます。
- ➡ 労働力確保と市民所得の向上が必要であり、女性の就業を促す都市機能の誘導や労働生産性の向上を図る取り組みが考えられます。

n 新たないわきの魅力創出

低迷する市内観光

観光交流人口は、東日本大震災後の平成24年（2012年）には一定程度回復しましたが、その後は約800万人程度で推移し、震災以前（約1,000万人/年）には戻っていない状況にあるほか、宿泊客についても同様に震災以前の水準に戻っていない状況にあります。特にいわき湯本温泉の宿泊客数は、震災以前の半分まで落ち込んでいます。

要因の一つとして、原発事故の影響による風評被害等が考えられています。

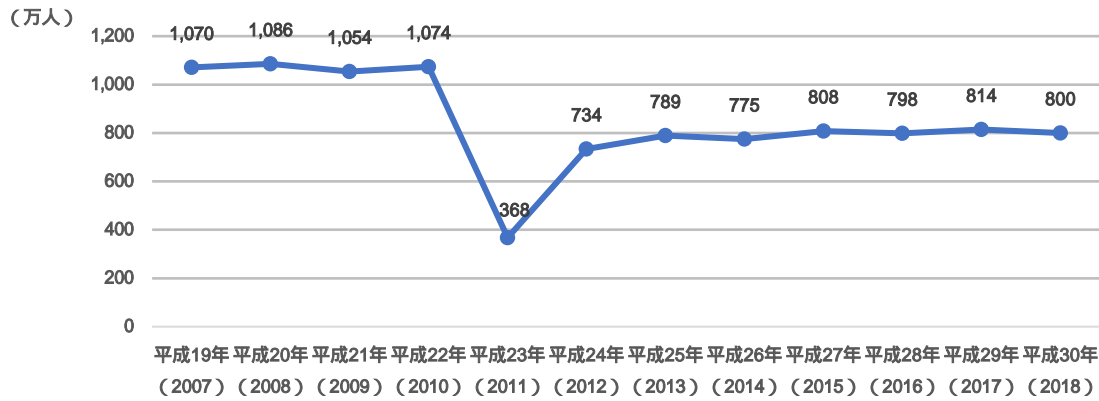


図 観光交流人口の推移

出典：いわき市「市内観光交流人口」

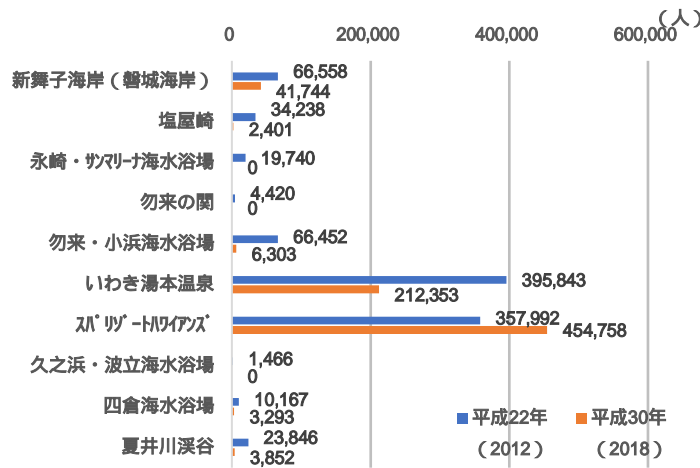


図 宿泊客数の推移 (H22 H29)

出典：いわき市「市内観光交流人口」

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等により、都市の魅力損失に繋がることが懸念されます。

- ➡ 都市間競争に勝ち抜くためには、新たな観光資源の磨き上げによる魅力の創出が必要であり、観光交流人口の回復、更には観光による地方創生に向けた取り組みが重要であると考えられます。

## 第3章 まちづくりの方針

### 3 - 1 まちづくりの方針（ターゲット）

人口減少が避けられない中、本市が将来にわたって都市運営が可能な都市となるためには、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ります。

これから本市を支えていく子ども達が将来に夢や希望を抱ける都市であり続けるとともに、子どもや高齢者を支える若い世代が活躍できる都市でなければなりません。

そのため、人口構造の改善を図るために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とし、本計画や関連する計画を用いて、市の施策や国の補助制度等を活用しながら、活発な民間投資を促していくことが重要です。

従って、本計画のターゲットは、「主に市内外の若い世代」に設定し、「居住地として生涯生活してもらい“選ばれる都市”」を目標に掲げ、人口構造の改善を図りつつ、本市の都市ブランド構築により、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ものとし、次のとおり「まちづくりの方針」を定めます。

#### ▶いわき市立地適正化計画 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

なお、本計画は、将来のいわきを持続可能な都市とするために、若い世代を対象とした取り組みに特化しますが、若い世代のみならず、中高年や高齢者にとっても暮らしやすい都市の実現を図るため、総合計画や都市計画マスタープラン、その他関連計画と連携していきます。

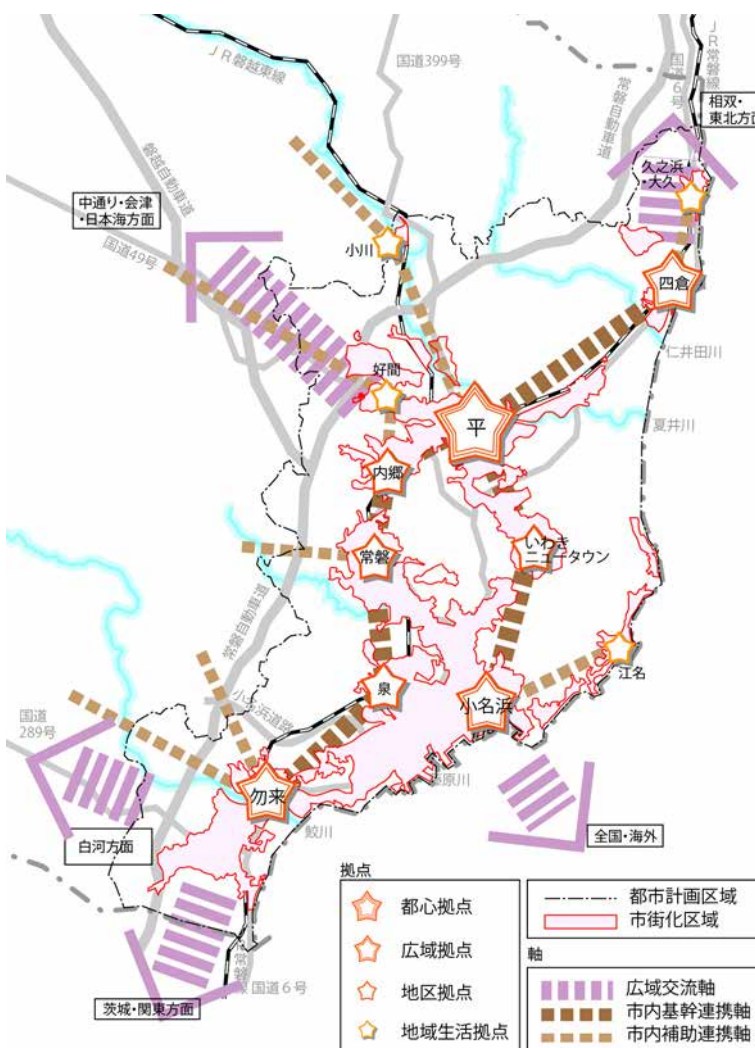
また、都市機能誘導区域内への都市機能の誘導や人口構造の改善にあたっての取り組みは、短期間に実施していくのは現実的ではないため、時間をかけて段階的に進めていく必要があります。

今後は、公共空間や公的不動産に加え、増加が予想される空き家や未利用地等の民間の遊休不動産等のリノベーションによる有効活用を図りながら、公民が連携し段階的・連鎖的に都市機能の誘導を促進することで“選ばれる都市”の実現を目指します。

### 3 - 2 目指すべき都市の骨格構造の設定

立地適正化計画は、「都市計画マスタープラン」と調和が保たれたものである必要があるため、本計画における目指すべき都市の骨格構造は、「都市計画マスタープラン」に示す将来都市構造とします。

なお、立地適正化計画では、特に、将来都市構造図に示される主要な拠点において、若い世代の活躍を促すとともに、生活を支える都市機能や居住の誘導に向けた施策展開を重点的に行い、人口減少が進む中においても、一定の人口密度を維持するとともに、過度に自家用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づくりや産業の活性化に向け、取り組むこととします。



n 主要な拠点

地区名	担うべき主な都市機能	
平	都心拠点	中枢管理や商業・業務機能により形成。この他、歴史・文化、交流、教育・研究、交通ターミナル機能等を集積。
小名浜	広域拠点	工業、流通・港湾、商業・業務機能により形成。この他、観光レクリエーション機能等を集積。
勿来		工業、エネルギー供給、商業・業務機能により形成。この他、歴史・文化、観光レクリエーション機能等を集積。
四倉		工業、観光レクリエーション機能等を集積。
泉	地区拠点	交通、商業、市民交流機能等を集積。
常磐		観光レクリエーション、歴史・文化、健康福祉、スポーツ機能等を集積。
内郷		保健医療福祉、歴史・文化機能等を集積。
いわきニュータウン		市民交流、教育・研究機能等を集積。

n 周辺の拠点

地区名	拠点機能	
好間、久之浜・大久、小川、江名	地域生活拠点	地域の特性に応じた暮らしや地域産業等の活力を支える機能を集積。

注) 周辺の拠点については、本計画の対象区域である都市計画区域内を対象として整理

図 将来都市構造図 (都市計画区域内)

出典：第二次いわき市都市計画マスタープラン

### 3 - 3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

#### 解決を図る課題 若い世代の流出抑制

##### [ 誘導方針 ]

##### 若い世代の転出者数を抑制し、UIJ ターン者などの若い世代の人口が増加する施策を展開

若い世代に選ばれる都市になるためには、若い世代が求める仕事をはじめとして、子育て支援の充実や、商業、医療等の都市機能の充実を図るとともに、多くの世代が居住しやすい環境整備が必要です。

特に本市は 10 歳代から 20 歳代前半にかけ、進学・就職等に伴い転出する傾向が高くなっているため、若い世代への進学・就職先として、選ばれる施策を講じていく必要があります。

また、生活拠点を選択していく上では、消費の場所としての魅力ある商業地があるということも重要です。

そのため、人口減少が進む中においても、将来にわたり一定の人口密度を維持し、都市の活力が維持されるよう、地域特性を踏まえながら、若い世代が求める都市機能の誘導に取り組みます。

#### 解決を図る課題 過度に車に頼らない日常生活の確保

##### [ 誘導方針 ]

##### 過度に自家用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の増加を図る施策を展開

本市は、市街地においても過度に自家用車に頼らざるを得ない都市構造となっており、このことは、これから就職を控えている市内学生やUIJ ターンを考えている人にとっては、本市を選択しにくくする要因の一つであると考えられます。また、高齢者にとっても、今後、運転が不自由になることにより、日常生活に支障を来すことが考えられます。

多くの若い世代に選ばれる都市になるためには、若い世代が求める都市機能を誘導することと合わせて、高齢者にとっても住みやすいと感じる都市環境が必要です。

そのため、都市機能が集約された生活利便性の高いエリアや産業活動を展開する工業団地等へ容易にアクセス可能な範囲を増やす都市環境整備に取り組みます。

#### 解決を図る課題 第二次、第三次産業の活性化

##### [ 誘導方針 ]

##### 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等を図る施策を展開

本市においては、今後急速に進むことが予想されている労働力不足に対処するとともに、新たな産業を生み出す人材の活躍が急務となっています。

そのため、福島県平均に比べて低い女性（25-39 歳）就業率を改善する施策を展開することにより、市内産業へ安定した労働力を供給するとともに世帯所得の増加を図ることが必要です。

この女性就業率の改善を図るため、市街地において仕事場や居住地に近接した場所への保育所や幼稚園、認定こども園、放課後児童クラブ等の都市機能の充実を図ることなど、女性や子育て世代が安心して働ける環境整備に取り組みます。



## 第4章 誘導区域・誘導施設

### 4 - 1 都市機能誘導区域

#### (1) 都市機能誘導区域設定の考え方

都市機能誘導区域は、医療、福祉、子育て支援、商業等の都市機能増進施設を都市の骨格構造上の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。

都市計画運用指針や立地適正化計画の作成の手引きにおいて、都市機能誘導区域設定の考え方等が示されています。

#### 都市計画運用指針 [ 第 10 版 ] ( 抜粋 )

##### 基本的な考え方

医療・福祉・商業施設等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約することにより、これら各種サービスの効率的な提供が図られるように定める区域

住宅及び都市機能の立地の適正化を効果的に図るという観点から、原則として、居住誘導区域の中に都市機能誘導区域を設定する

##### 設定が考えられる区域

###### 【都市の拠点となるべき区域】

都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域

周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域

###### 【区域の規模】

一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

本計画では、「まちなか居住区域」としています。

#### 立地適正化計画作成の手引き [ 平成 30 年 4 月 25 日改訂 ] ( 抜粋 )

##### 望ましい区域像

各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から徒歩、自転車で容易に回遊することが可能で、かつ、公共交通施設、都市機能施設、公共施設の配置、土地利用の実態等に照らし、地域としての一体性を有している区域

## (2) 都市機能誘導区域の設定

「3-2 目指すべき都市の骨格構造の設定」に記載したとおり、立地適正化計画は、「都市計画マスタープラン」と調和が保たれたものである必要があります。

また、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づくりへの取り組みにあたっては、多くの方が自動車を使わずに都市機能増進施設を利用できるよう、公共交通や徒歩で移動できる位置に都市機能増進施設を確保することが重要です。

このため、本計画については「都市計画マスタープラン」に示される将来都市構造図において「主要な拠点」として位置付けされている地区の主要な鉄道駅やバス停から、徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を都市機能誘導区域として設定します。

### 【いわき市における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、「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します。

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て区域設定します。

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 圏内を基本として、都市機能の集積状況を踏まえて設定します。

平地区においては、「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、当該計画区域を基本として、都市機能の配置状況を踏まえて設定します。

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、用途地域界等で区分することを基本として設定します。

「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）国交省都市局都市計画課」

平地区都市機能誘導区域（都心拠点）

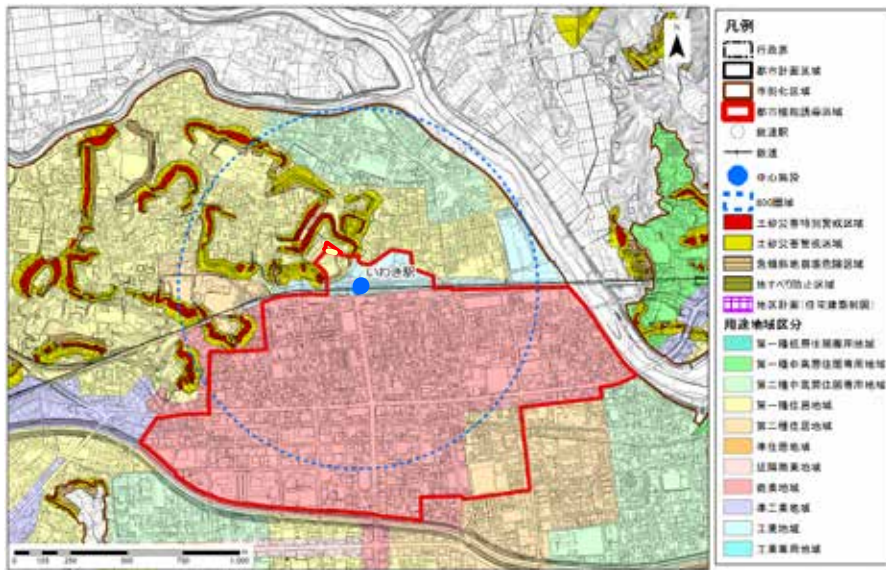


图 平地区都市機能誘導区域（都心拠点）

小名浜地区都市機能誘導区域（広域拠点）

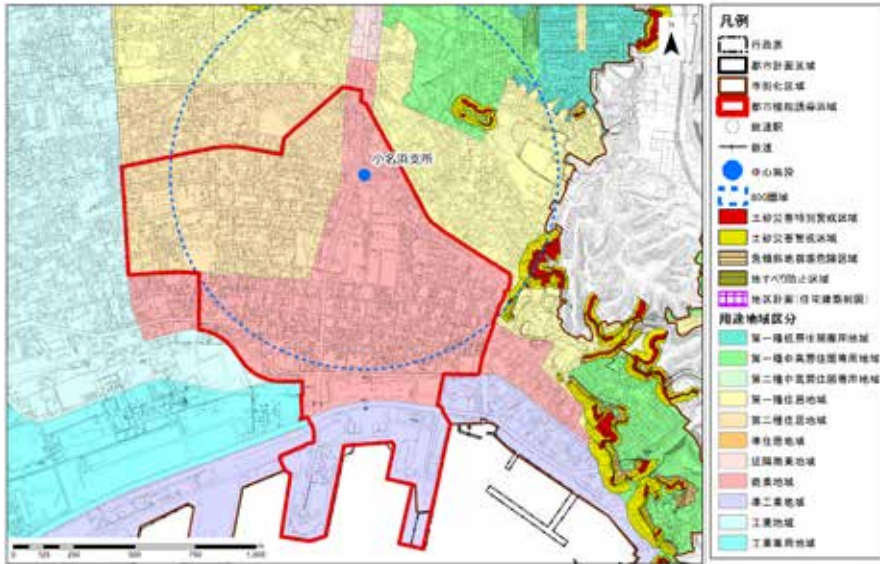


图 小名浜地区都市機能誘導区域（広域拠点）

勿来地区都市機能誘導区域（広域拠点）

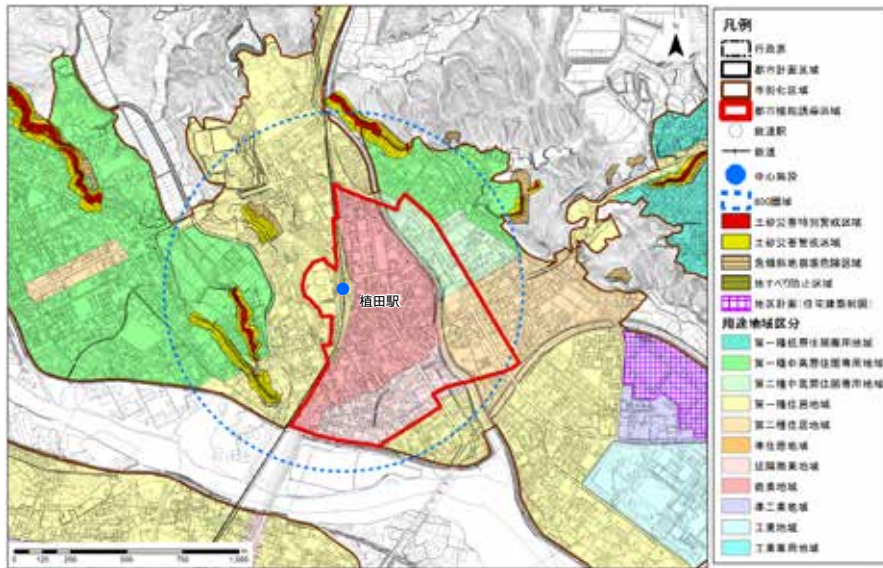


図 勿来地区都市機能誘導区域（広域拠点）

四倉地区都市機能誘導区域（広域拠点）

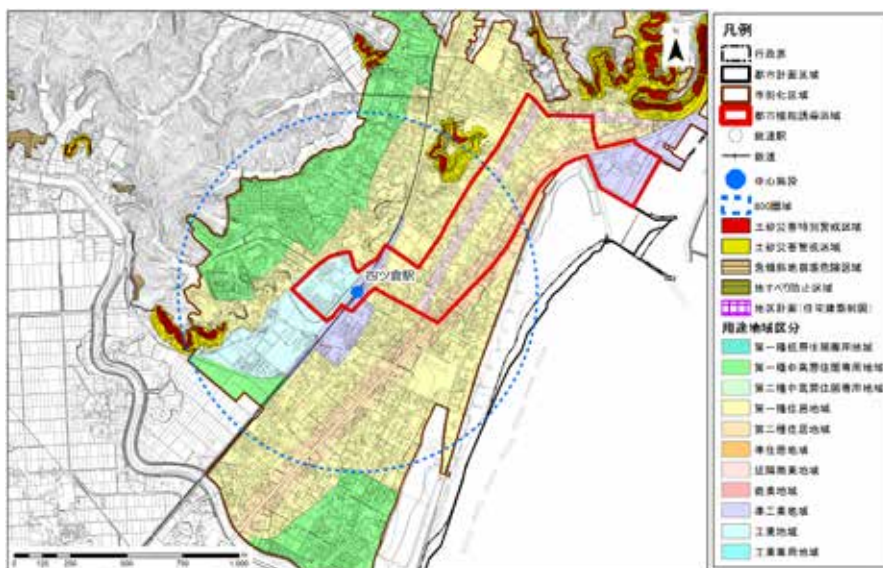


図 四倉地区都市機能誘導区域（広域拠点）

泉地区都市機能誘導区域（地区拠点）

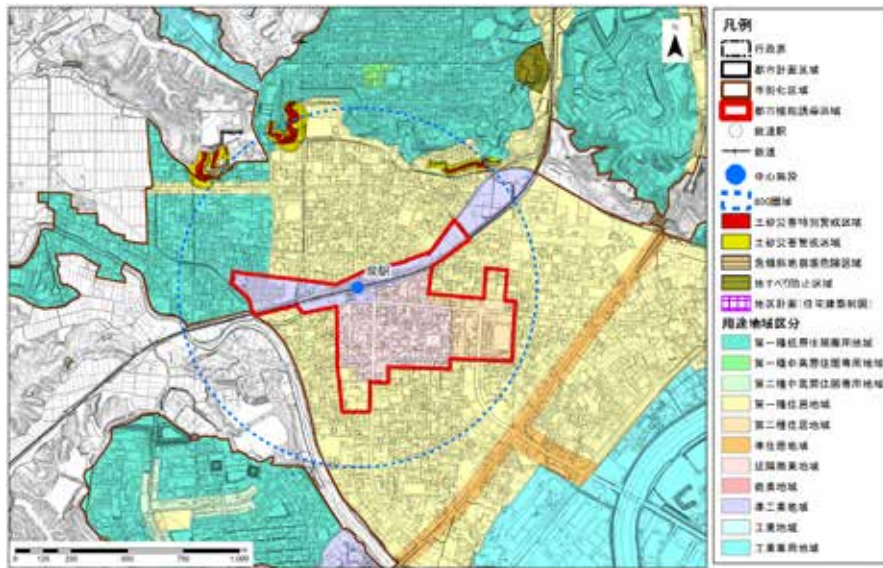


図 泉地区都市機能誘導区域（地区拠点）

常磐地区都市機能誘導区域（地区拠点）

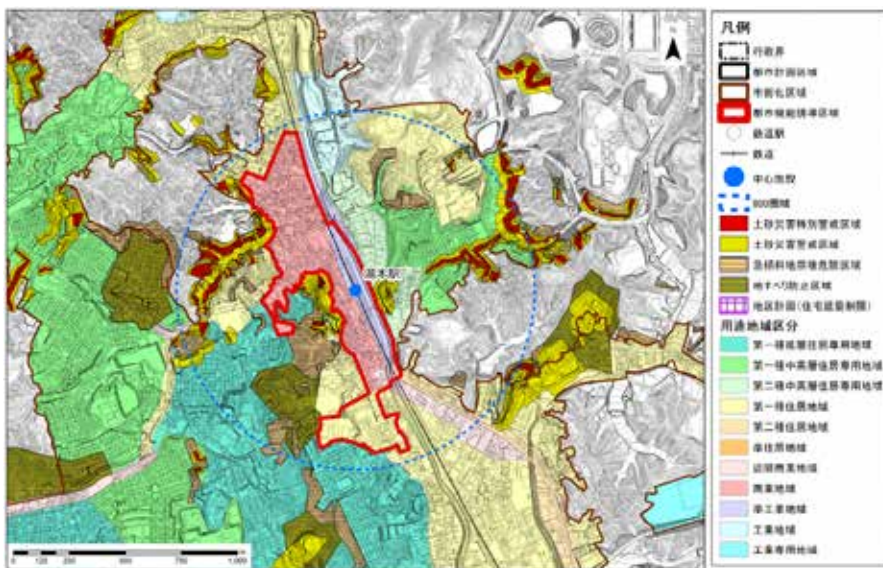


図 常磐地区都市機能誘導区域（地区拠点）

内郷地区都市機能誘導区域（地区拠点）

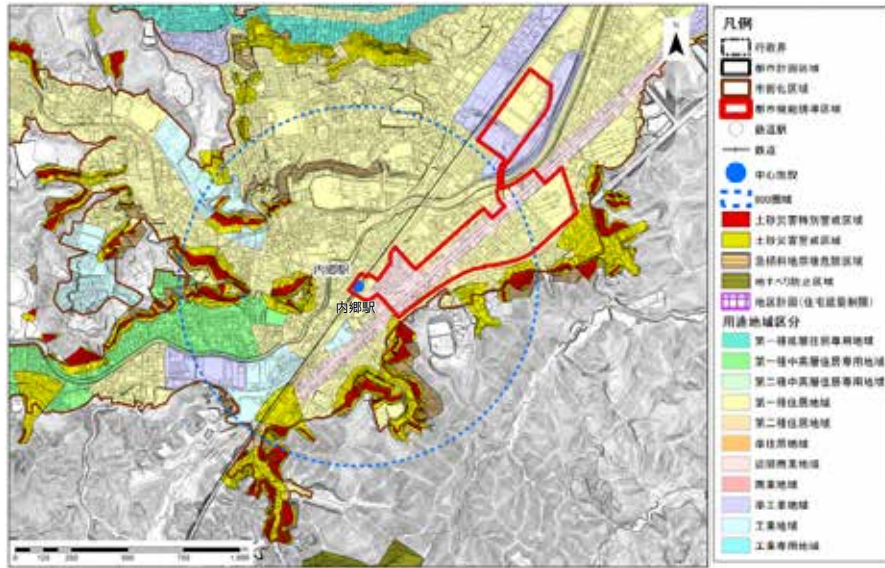


図 内郷地区都市機能誘導区域（地区拠点）

いわきニュータウン地区都市機能誘導区域（地区拠点）

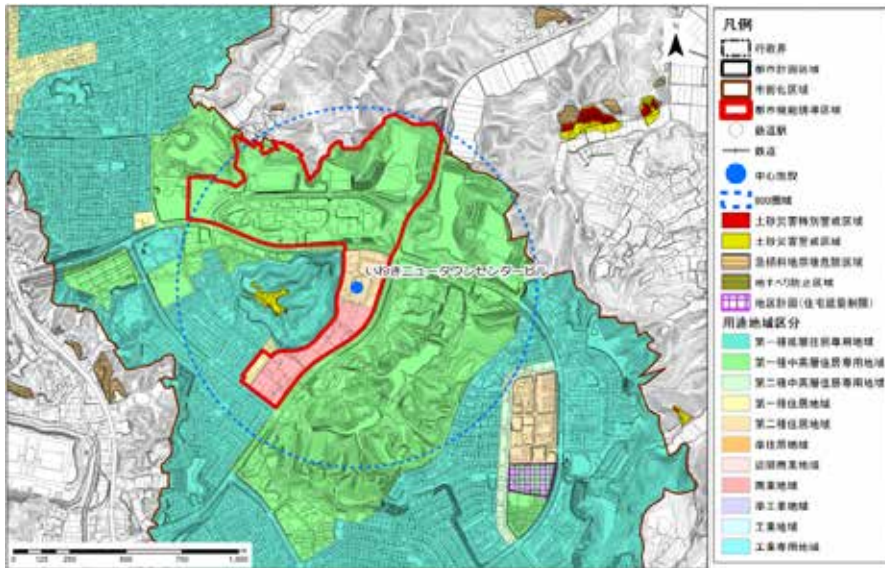


図 いわきニュータウン地区都市機能誘導区域（地区拠点）

いわき市都市機能誘導区域の全体図は次のようになります。

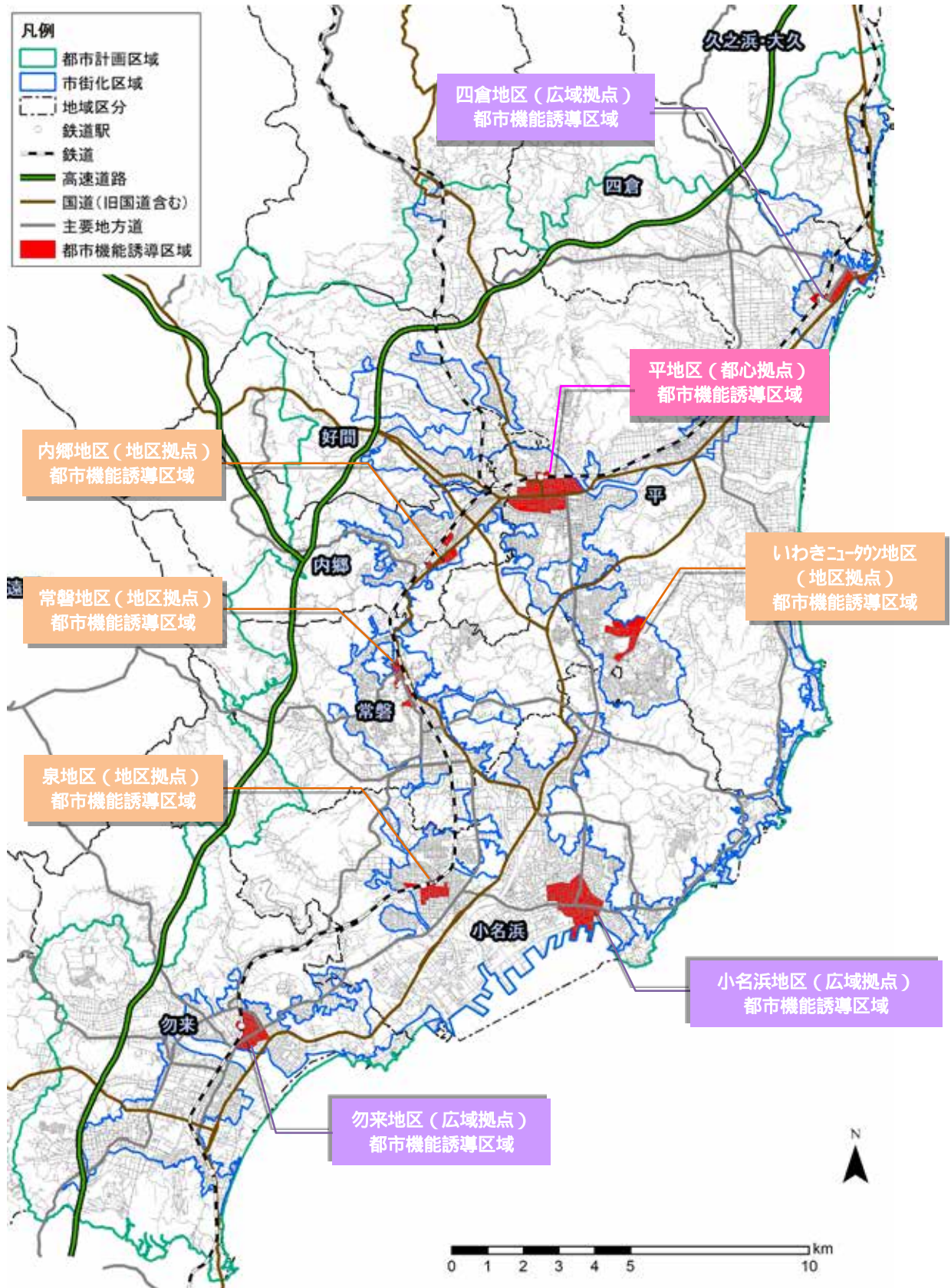


図 いわき市の都市機能誘導区域

## 4 - 2 誘導施設

### (1) 誘導施設設定の考え方

誘導施設は、都市機能誘導区域内の既存施設の立地状況等を勘案し、既存施設の「維持」にも配慮した設定を行います。

また、本計画は「主に市内外の若い世代」をターゲットとするため、都市機能誘導区域内に設定する誘導施設については、若い世代に居住地として生涯生活してもらう都市となるよう、都市機能誘導区域ごとに、それぞれの地区特性を踏まえて設定します。

「都市計画マスタープラン」では、都市機能誘導区域を設定する主要な拠点について、「3 - 2 目指すべき都市の骨格構造の設定」に示したように、担うべき主な都市機能が示されています。

表 第二次都市計画マスタープランにおける各拠点の担うべき主な都市機能

拠点名	地区名	担うべき主な都市機能
都心拠点	平	中枢管理や商業・業務機能により形成。この他、歴史・文化、交流、教育・研究、交通ターミナル機能等を集積。
広域拠点	小名浜	工業、流通・港湾、商業・業務機能により形成。この他、観光レクリエーション機能等を集積。
	勿来	工業、エネルギー供給、商業・業務機能により形成。この他、歴史・文化、観光レクリエーション機能等を集積。
	四倉	工業、観光レクリエーション機能等を集積。
地区拠点	泉	交通、商業、市民交流機能等を集積。
	常磐	観光レクリエーション、歴史・文化、健康福祉、スポーツ機能等を集積。
	内郷	保健医療福祉、歴史・文化機能等を集積。
	いわきニュータウン	市民交流、教育・研究機能等を集積。



誘導施設設定の考え方を踏まえ、拠点ごとに都市機能の誘導を行います。

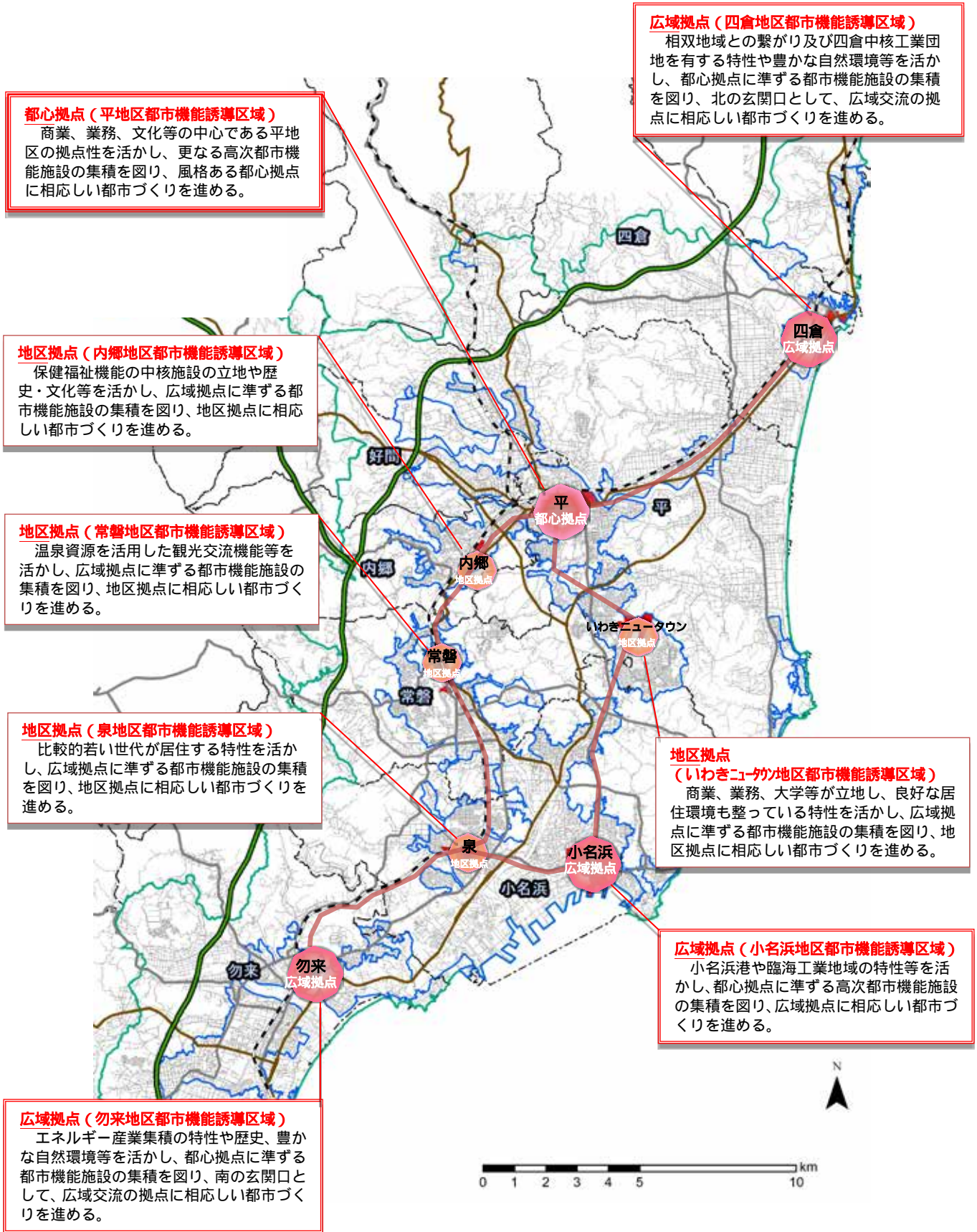


図 各拠点の位置付けと施設誘導の考え方

(2) 誘導施設の設定

誘導方針を踏まえ、本市において維持・誘導する都市機能誘導施設を以下のとおり設定します。

表 都市機能誘導施設（都市拠点・広域拠点）

都市機能	誘導施設の種類	都市拠点		広域拠点		備考 (施設の法的根拠・規模等)
		平地区	小名浜地区	勿来地区	四倉地区	
行政	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 (地域医療支援病院、病院)					医療法第1条の5、同法第4条第1項
	診療所(産科)					医療法第1条の5
	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)
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					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					プロスポーツ対応の競技場を想定
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
健康	スポーツジム、健康増進施設					市民等の健康増進に資する施設 (健康増進施設認定規程に基づく運動型健康増進施設)
商業	生鮮食品等を扱うスーパー等					店舗面積 <sup>1</sup> : 3,000㎡未満(コンビニエンスストアや個店を除き、チャレンジ店舗 <sup>2</sup> の賃貸に供する店舗を含む)
	総合スーパー					店舗面積 <sup>1</sup> : 3,000㎡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 ・コンベンション施設の規模は、国際会議及び展示会が開催可能な比較 的規模が大きい施設
	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規模が大きい施設 (延べ面積: 3,000㎡以上)
事業所	業務施設					市内経済を牽引することが想定される事業所等(工場及び風俗営業法に 規定する施設等を除く) <sup>3</sup>

：都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導施設

：市が独自に設定する都市機能誘導施設

<sup>1</sup>：大規模小売店舗立地法に規定する店舗面積

<sup>2</sup>：賑わい創出を目的に一定期間低廉な価格等で貸し出す店舗

<sup>3</sup>：事業所等：日本国内の証券取引所に上場している企業の事務所又は創業から概ね7年以内の事業所(概ね10以上の企業)の賃貸に供する高機能オフィス

表 都市機能誘導施設（地区拠点）

都市機能	誘導施設の種類	地区拠点				備考 (施設の法的根拠・規模等)
		泉地区	常盤地区	内郷地区	トビキニュータウン地区	
行政	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 (地域医療支援病院、病院)					医療法第1条の5、同法第4条第1項
	診療所(産科)					医療法第1条の5
	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)
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					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					プロスポーツ対応の競技場を想定
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
健康	スポーツジム、健康増進施設					市民等の健康増進に資する施設 (健康増進施設認定規程に基づく運動型健康増進施設)
商業	生鮮食品等を扱うスーパー等					店舗面積 <sup>1</sup> : 3,000㎡未満(コンビニエンスストアや個店を除き、チャレンジ店舗 <sup>2</sup> の賃貸に供する店舗を含む)
	総合スーパー					店舗面積 <sup>1</sup> : 3,000㎡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 ・コンベンション施設の規模は、国際会議及び展示会が開催可能な比較的規模が大きい施設
	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規模が大きい施設 (延べ面積: 3,000㎡以上)
事業所	業務施設					市内経済を牽引することが想定される事業所等(工場及び風俗営業法に規定する施設等を除く) <sup>3</sup>

：都市再生特別措置法に基づく都市機能誘導施設

：市が独自に設定する都市機能誘導施設

<sup>1</sup>：大規模小売店舗立地法に規定する店舗面積

<sup>2</sup>：賑わい創出を目的に一定期間低廉な価格等で貸し出す店舗

<sup>3</sup>：事業所等：日本国内の証券取引所に上場している企業の事務所又は創業から概ね7年以内の事業所(概ね10以上の企業)の賃貸に供する高機能オフィス

## 4 - 3 まちなか居住区域

### (1) まちなか居住区域設定の考え方

まちなか居住区域（都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域）は、人口減少の中にあっても一定の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、居住を誘導すべき区域です。

都市計画運用指針や立地適正化計画の作成の手引きにおいて、まちなか居住区域設定の考え方等が示されています。

#### 都市計画運用指針 [ 第 10 版 ]( 抜粋 )

##### 基本的な考え方

人口減少の中にあっても一定の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、居住を誘導すべき区域

##### 設定が考えられる区域

都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域  
都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域  
合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

#### 立地適正化計画の作成の手引き [ 平成 30 年 4 月 25 日改訂 ]( 抜粋 )

##### 望ましい区域像

###### 【生活利便性が確保される区域】

都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域 / 生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域、及び公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

###### 【生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域】

社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療、福祉、商業等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

###### 【災害に対する安全性等が確保される区域】

土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地化が進行している郊外地域などには該当しない居住に適した区域

## (2) まちなか居住区域の設定方法

まちなか居住区域の設定にあたっては、一定の人口密度を維持するとともに、過度に自家用車に頼らなくても日常生活や産業活動が展開しやすいよう、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ができる範囲を基本とします。

また、住宅団地となる開発予定地など、新たに公共投資が伴うような地域を設定することは避け、比較的人口が集積した既成市街地や、道路や下水道といった基盤整備が確実な土地区画整理事業等の実施状況を考慮して区域を設定します。

さらに、誘導を図る居住地については、災害に対する安全性を確保する必要があることから、災害の危険性に配慮した区域設定とします。

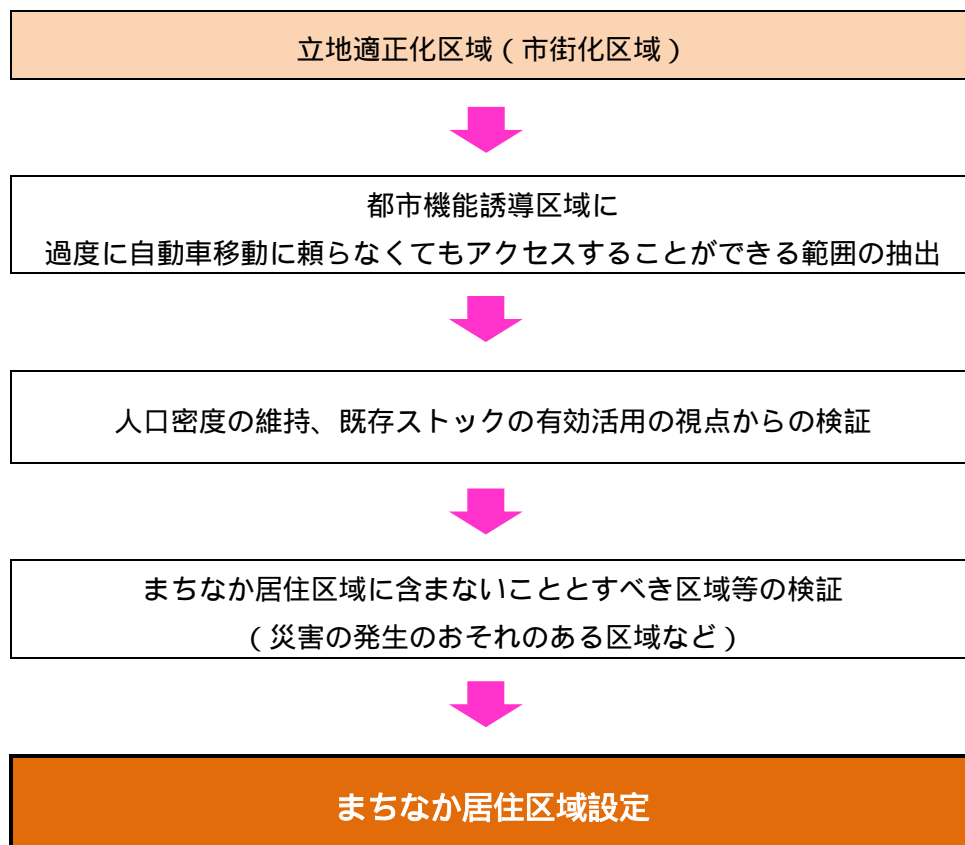


図 まちなか居住区域の設定フロー

1) 都市機能誘導区域に過度に自動車移動に頼らなくてもアクセスすることができる範囲の抽出

徒歩・自転車等で容易にアクセスすることができる範囲

市民意向調査結果では、徒歩や自転車で日常生活サービス施設を利用する場合の許容時間として徒歩、自転車ともに「5分～10分未満」の割合が最も高くなっています。

この結果を踏まえ、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ができる範囲として、一般的な自転車の所要時間(1分200m)を考慮し、2km(10分)を基本として設定します。誘導区域の設定にあたっては道のりを考慮し、半径を1.4kmとします。

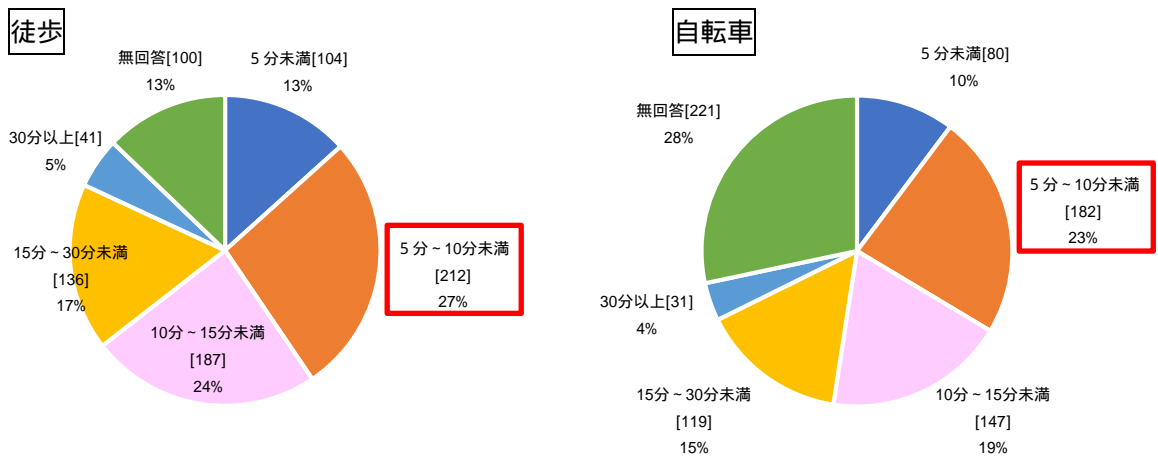


図 日常生活サービス施設を徒歩・自転車で利用する場合の所要時間(手段別)

出典：市民意向調査(平成29年)

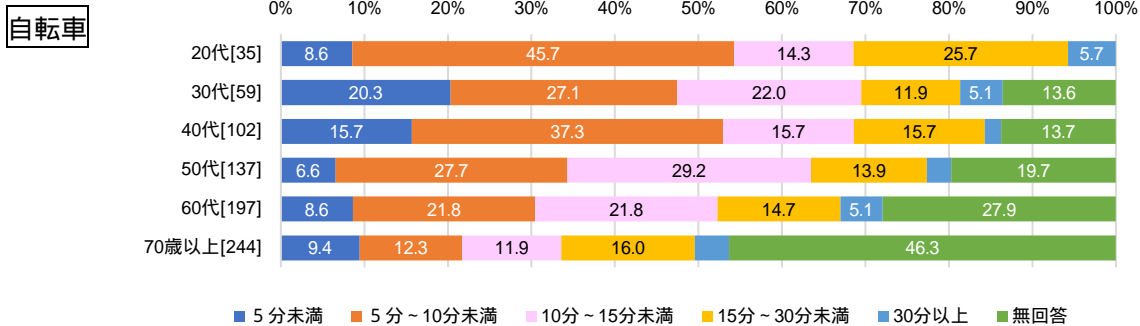
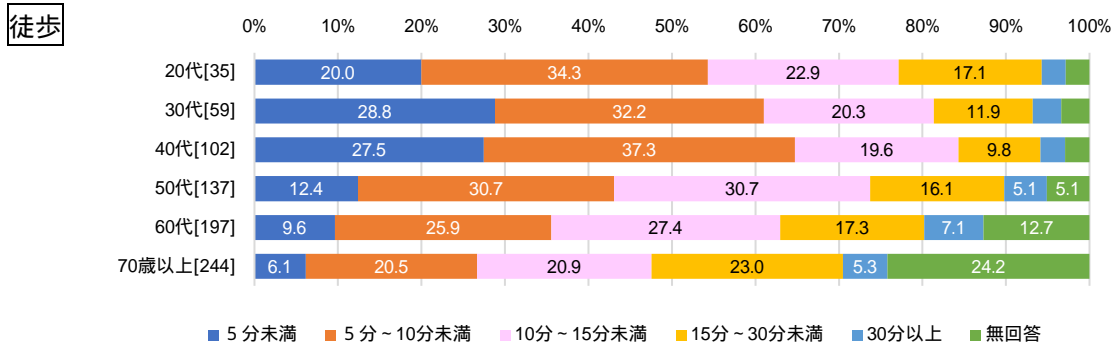


図 日常生活サービス施設を利用する場合に徒歩・自転車で利用する場合の所要時間(年代別)

出典：市民意向調査(平成29年) 注) 5%未満の割合非表示

### 公共交通により比較的容易にアクセスすることができる範囲

市民意向調査結果では、公共交通の運行間隔の許容時間として、バスは20分間隔、鉄道は30分間隔の割合が最も高くなっています。

この結果を踏まえ、本市では都市機能誘導区域に公共交通（バス）で容易にアクセスすることができる範囲として、ピーク時に1時間に3本以上の運行頻度を有するバス路線のサービス水準を今後も維持していくものとし、そのバス停沿線をまちなか居住区域とし、バス停までの距離を考慮した半径300m圏を当該区域として設定します。

なお、鉄道については各拠点間をつなぐ重要なネットワークですが、行政側でサービス水準をコントロールしにくいことや、広域多核型都市構造を形成する本市の特徴を踏まえ、まちなか居住区域の設定においては、あくまでも各拠点を今後も維持していくため、各拠点に設定した都市機能誘導区域に徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲に設定することを基本的に考えるものとし、鉄道の運行本数はまちなか居住区域の設定条件には含まないものとします。

バスの徒歩圏については「都市構造の評価に関するハンドブック」に示される徒歩圏を採用

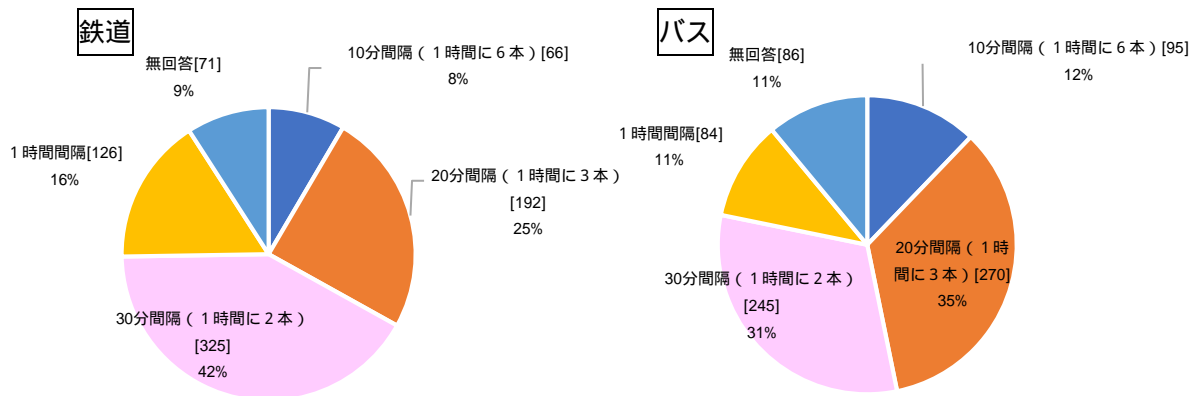
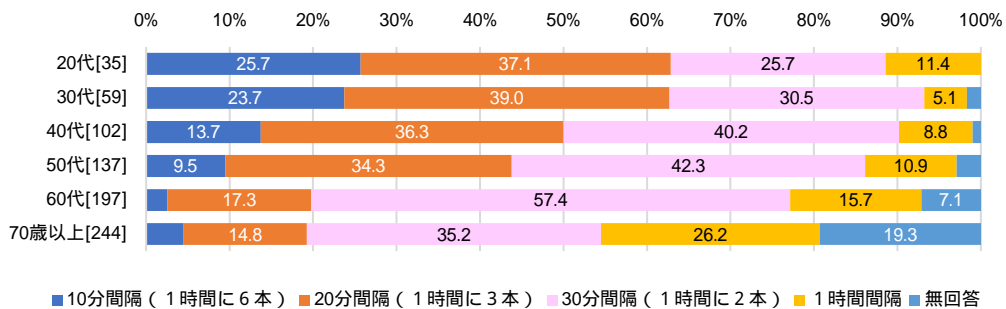


図 公共交通の運行間隔の許容時間 (鉄道・バスの別)

出典：市民意向調査 (平成 29 年)

鉄道



バス

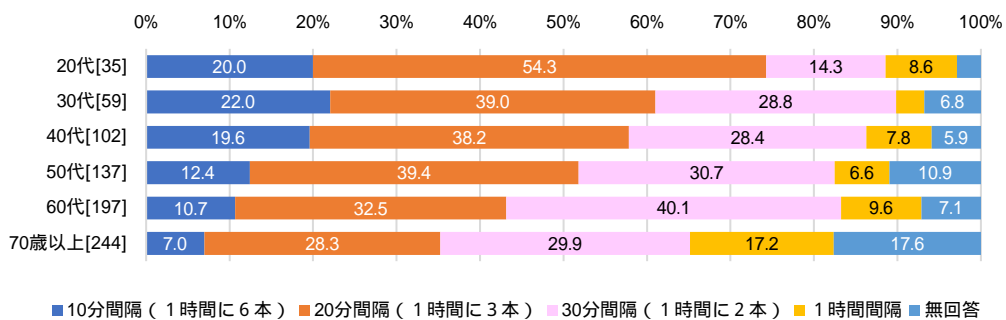


図 公共交通の運行間隔の許容時間 (鉄道・バスの別・年代別)

出典：市民意向調査 (平成 29 年)

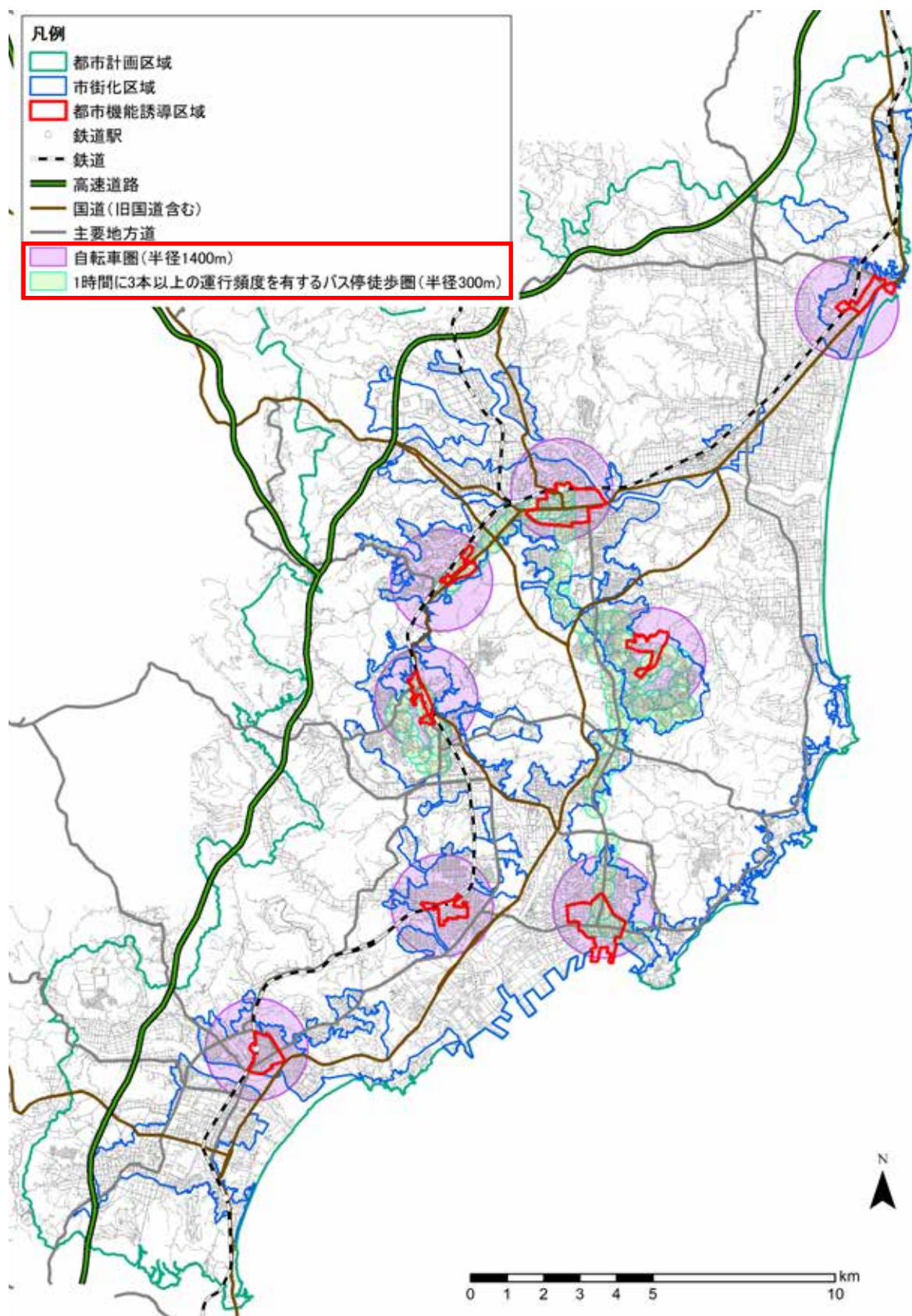


図 都市機能誘導区域へ容易にアクセスすることができる範囲



## 2) 人口密度の維持、既存ストックの有効活用の視点からの検証

### 土地区画整理事業地について区域から除外する地域について

土地区画整理事業により都市基盤が整備されているエリアについては、沿岸部において東日本大震災からの復興を目的とした震災復興土地区画整理事業エリアや、産業振興の受け皿として整備された小名浜の臨海工業地区などを除いて、概ね「都市機能誘導区域に容易にアクセスすることができる範囲」に含まれているか、もしくは、隣接しています。

このうち、沿岸部で実施されている震災復興土地区画整理事業区域など「過度に自家用車を使わずに誘導施設を利用できる範囲」に含まれない基盤整備実施エリアについては、設定した都市機能誘導区域との距離が著しく離れていることからまちなか居住区域から除外します。

また、臨海工業地区については工業系用途地域であり、居住を誘導する目的で整備された地区ではないことから、まちなか居住区域からは除外します。

### 土地区画整理事業地において区域に含める地域等について

勿来錦第一地区土地区画整理事業地内については、「都市機能誘導区域に容易にアクセスすることができる範囲」から一部外れますが、無秩序な市街化を防止するために現在整備中の区域であり、今後の既存ストックの有効利用の視点や勿来支所が隣接する特性を踏まえ、バス路線のサービス水準の向上施策の実施と合わせてまちなか居住区域に含めるものとします。

このほか、好間地区については、好間支所及び工業団地を有し、都心拠点である平地区に連続して市街地を形成していることから、勿来錦第一土地区画整理事業地内同様、バス路線のサービス水準の向上施策の実施と合わせてまちなか居住区域に含めるものとします。

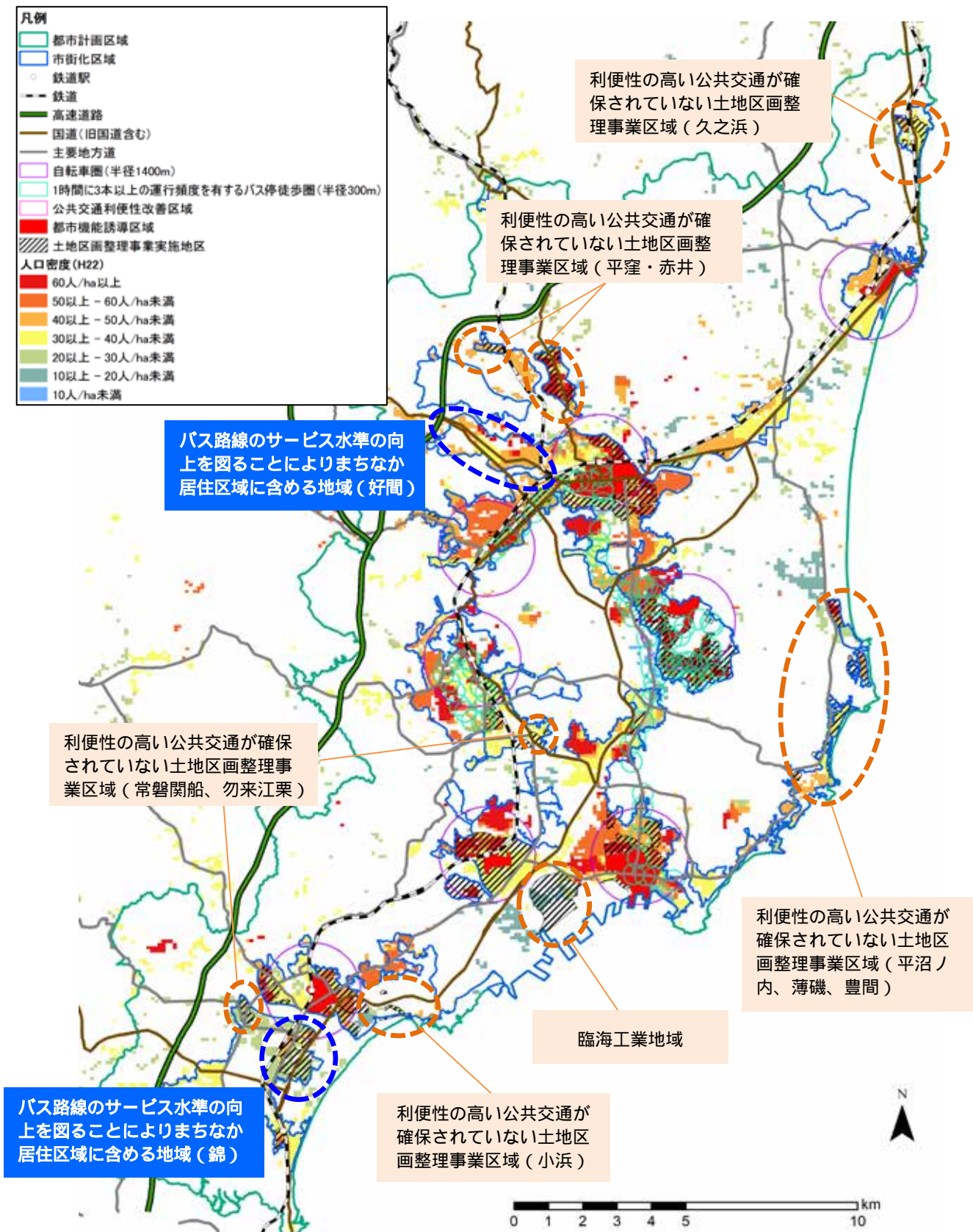


図 都市機能誘導区域へ容易にアクセスすることができる範囲と土地区画整理事業実施区域、人口密度メッシュの重ね図

## 3) まちなか居住区域に含まないこととすべき区域等の検証

本市においては、先に検証した「都市機能誘導区域に自動車移動に頼らなくてもアクセスできる範囲」を基本としつつも、都市計画運用指針の考え方にに基づき、まちなか居住区域に含まないこととすべき項目を検証し、まちなか居住区域の詳細を設定します。

都市計画運用指針で使用されている「居住誘導区域」は「まちなか居住区域」と読み替えて使用

## まちなか居住区域に含まないこととされている区域

(都市再生特別措置法第81条第14項、同法施行令第24条)

項目	検討結果
ア 都市計画法に規定する市街化調整区域	Y まちなか居住区域から除外します。
イ 建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域	Y まちなか居住区域の設定対象となる市街化区域内に当該区域はありません。
ウ 農業振興地域の整備に関する法律に規定する農用区域又は農地法に掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	Y まちなか居住区域の設定対象となる市街化区域内に当該区域はありません。
エ 自然公園法に規定する特別地域、森林法の規定により指定された保安林の区域、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域若しくは特別地区又は森林法の規定により告示された保安林予定森林の区域、同法により指定された保安施設地区若しくは同法により告示された保安施設地区に予定された地区	Y まちなか居住区域の設定対象となる市街化区域内に当該区域はありません。

## 原則として、まちなか居住区域に含まないこととすべき区域

項目	検討結果
ア 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規定する土砂災害特別警戒区域	Y まちなか居住区域から除外します。
イ 津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害特別警戒区域	Y 本市では指定されていません。
ウ 災害危険区域(イに掲げる区域を除く)	Y 本市ではイに掲げる区域以外での指定はありません。
エ 地すべり等防止法に規定する地すべり防止区域	Y まちなか居住区域から除外します。
オ 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊危険区域	Y まちなか居住区域から除外します。

居住を誘導することが適当でないと判断される場合は、原則として、まちなか居住区域に含まないこととすべき区域

項目	検討結果
ア 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規定する土砂災害警戒区域	Y まちなか居住区域から除外します。
イ 津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波災害警戒区域	Y 本市では指定されていません。
ウ 水防法に規定する浸水想定区域	Y 防災マップを活用し、浸水想定区域や避難場所等について住民への周知などにより、警戒避難体制を確保しているとともに、今後も引き続き河川改修等に取り組み、被害を最小限に止めるよう努めることとし、まちなか居住区域からは除外しません。
エ 特定都市河川浸水被害対策法に規定する都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	Y 本市では指定されていません。
オ 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規定する基礎調査、津波防災地域づくりに関する法律に規定する津波浸水想定における浸水の区域及びその他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域	Y 津波、内水ハザードマップに基づく浸水想定区域が公表されていますが、浸水想定区域と同様の考え方により、避難路等の確保や津波防護施設等の整備より、被害を最小限に止めるよう努めることとし、まちなか居住区域からは除外しません。

まちなか居住区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域

項目	検討結果
ア 都市計画法に規定する用途地域のうち工業専用地域、流通業務地区等、法令により住宅の建築が制限されている区域	Y 工業専用地域を除外します。
イ 都市計画法に規定する特別用途地区、同法に規定する地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域	Y 特別用途地区は準工業地域全域に大規模集客施設制限地区が定められていますが、住宅建築に関する制限はありません。 Y 地区計画については、住宅の建築が制限されている区域を除外します。
ウ 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	Y まちなか居住区域の設定対象となる市街化区域内に当該区域はありません。
エ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	Y まちなか居住区域の設定対象となる市街化区域内に当該区域はありません。

## まちなか居住区域から除外する区域

## 工業専用地域

工業専用地域は、工業の利便を増進するために定める地域であり、建築基準法において住居系の建築物の立地が制限されているため、まちなか居住区域から除外します。

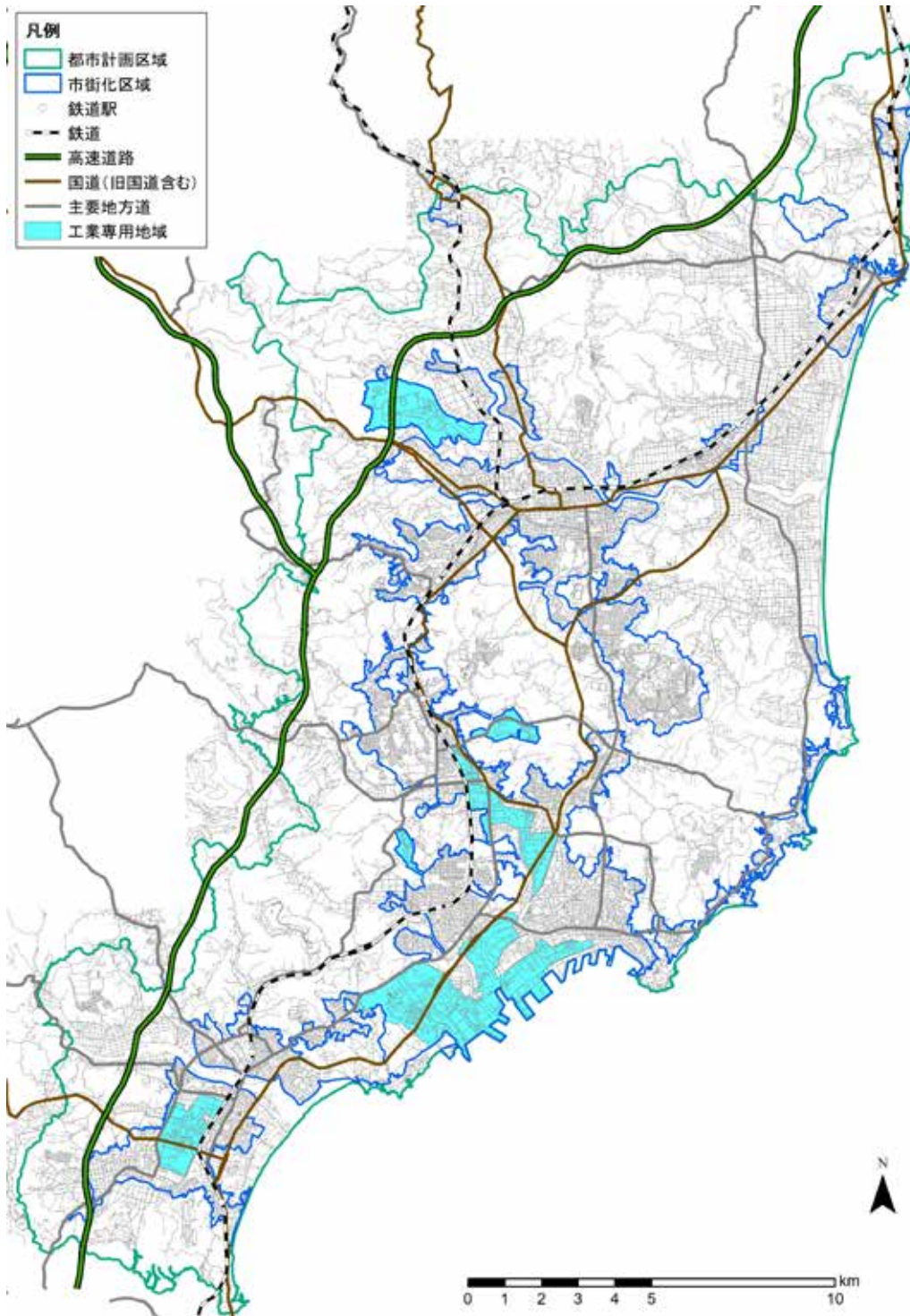


図 工業専用地域

### 工業地域、準工業地域

工業地域については、「主として工業の利便を増進するために定める地域」であって、住宅系用途の立地は制限されていないものの、地域地区の主旨より域内への居住誘導は望ましくないことから、まちなか居住区域から除外します。なお、住宅地としての利用が主となっている一部の工業地域については、今後、土地利用の状況を見極めながら住居系用地地域への変更を行った後、まちなか居住区域への編入を検討します。

準工業地域については、「主に環境悪化のおそれのない工場の利便を図る地域」であり、工業地域同様、住宅系用途の立地制限がありません。本市では主に幹線道路沿道などに指定されていますが、良好な住環境が阻害されるおそれのある場所については地区計画制度の活用により、必要に応じ住宅系用途の建築制限を行っているほか、住環境を保全するための工業系用途の制限がされています。このため、準工業地域については、地区計画制度により住宅系用途が制限されている区域のみまちなか居住区域から除外（「地区計画」に考え方を記載）します。

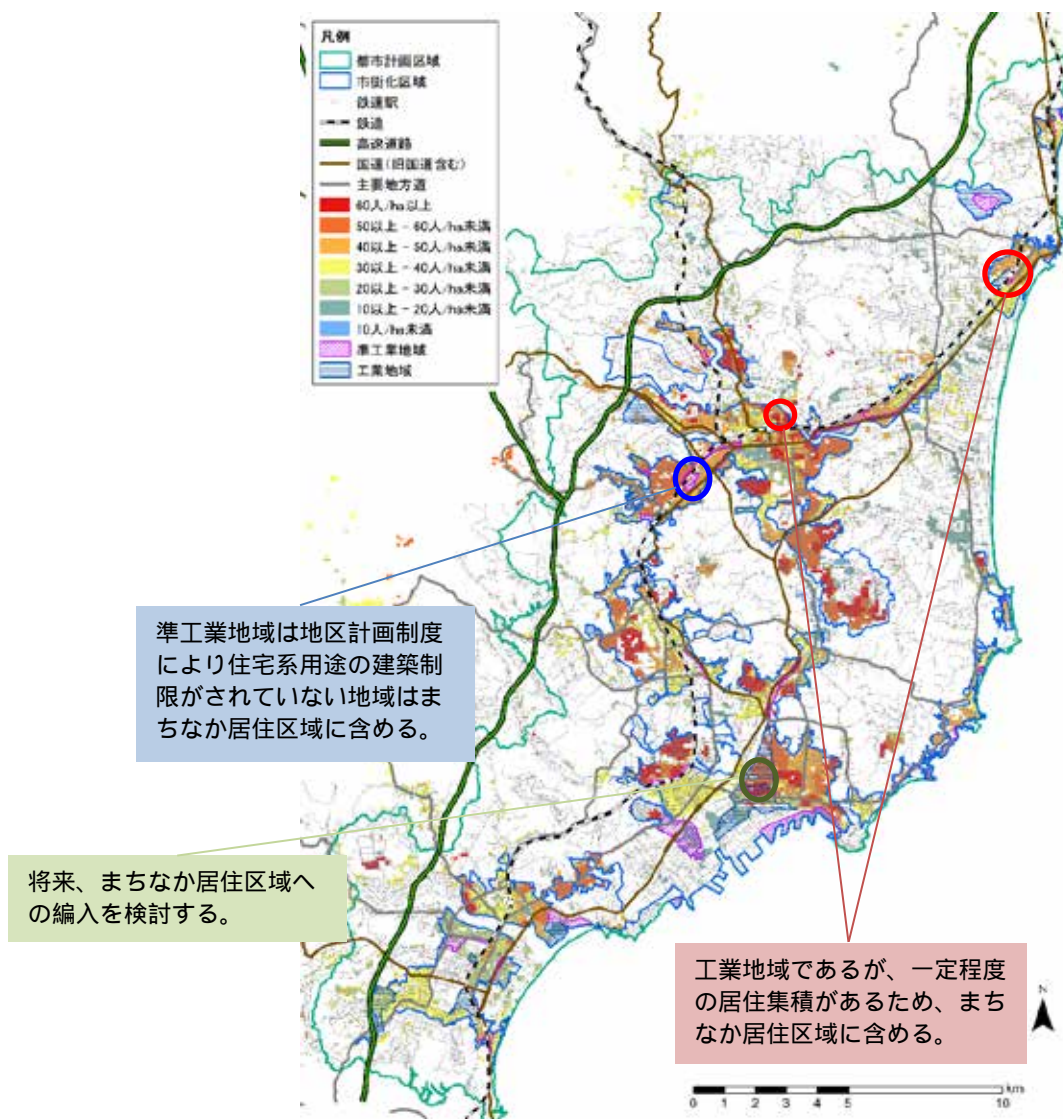


図 人口密度メッシュ（H22）と工業地域・準工業地域の重ね図

## 土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域

土砂災害特別警戒区域は、都市計画運用指針において、原則として誘導区域に含めないこととされているため、まちなか居住区域から除外します。

また、土砂災害警戒区域は、土砂災害特別警戒区域を包含して指定されており、その危険度は同等であると判断し、まちなか居住区域から除外します。

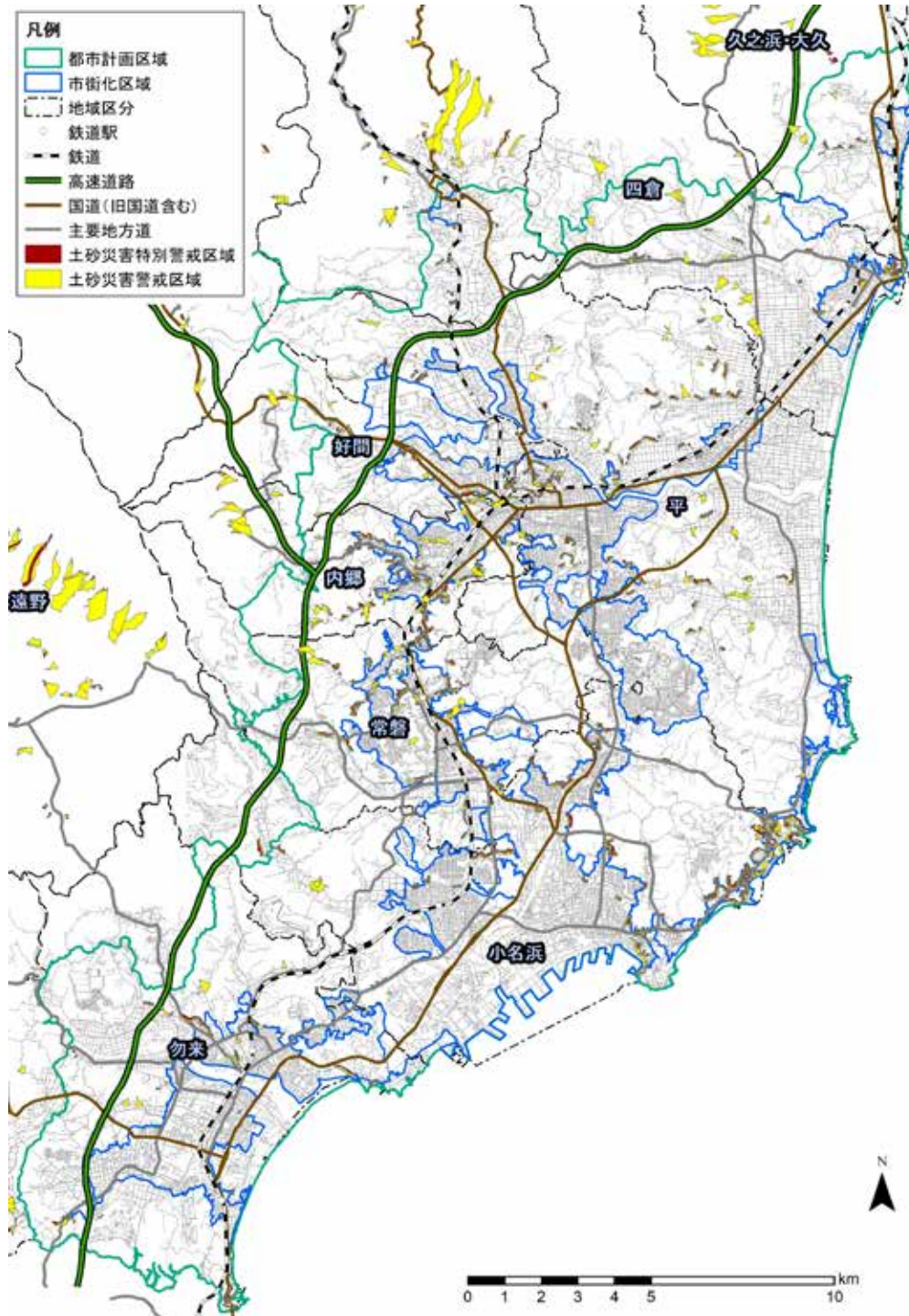


図 土砂災害（特別）警戒区域

出典：福島県（平成30年5月時点）

地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域

地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域は、都市計画運用指針において、原則として誘導区域に含めないこととされているため、まちなか居住区域から除外します。

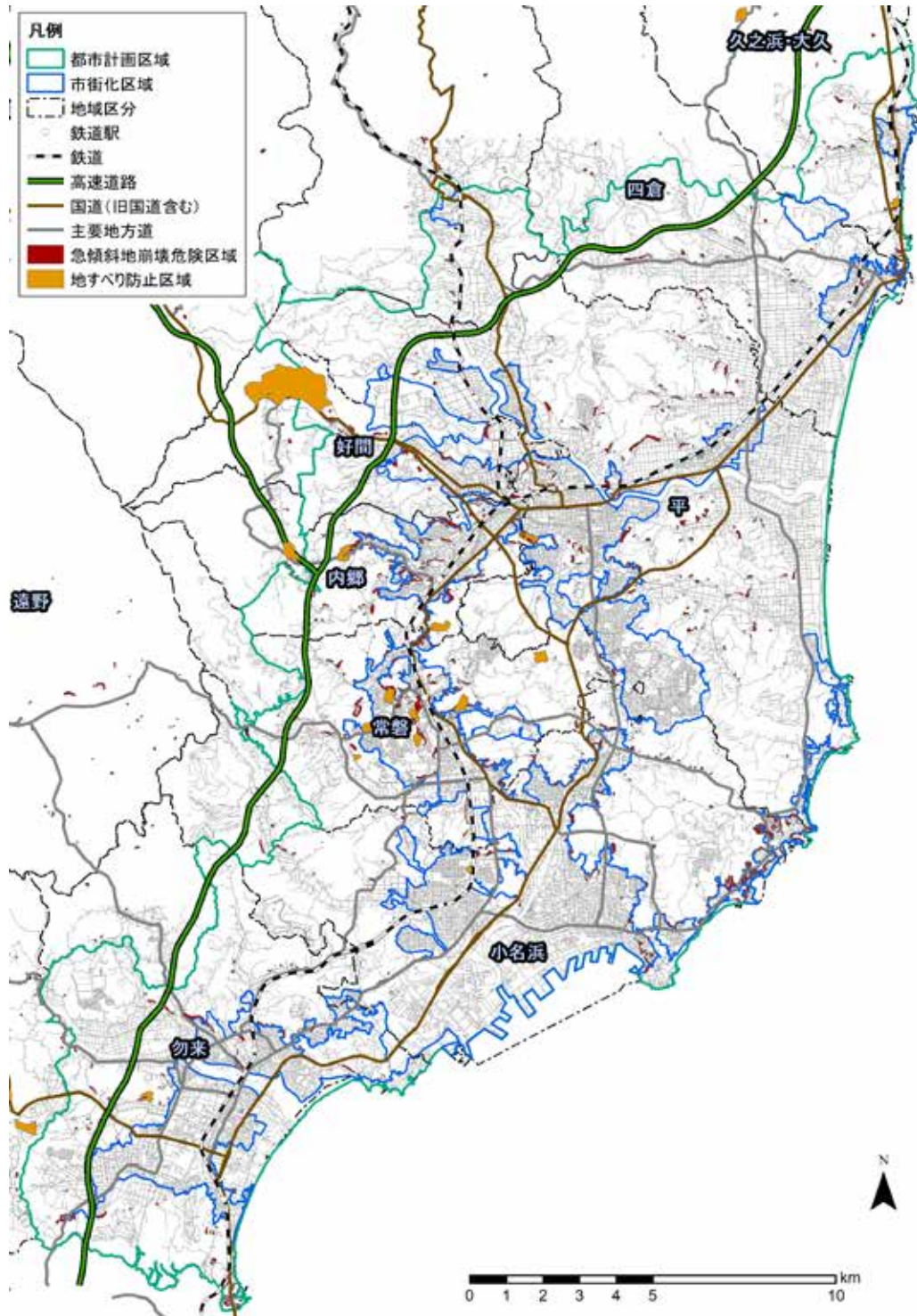


図 地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域

出典：福島県



### 浸水想定区域

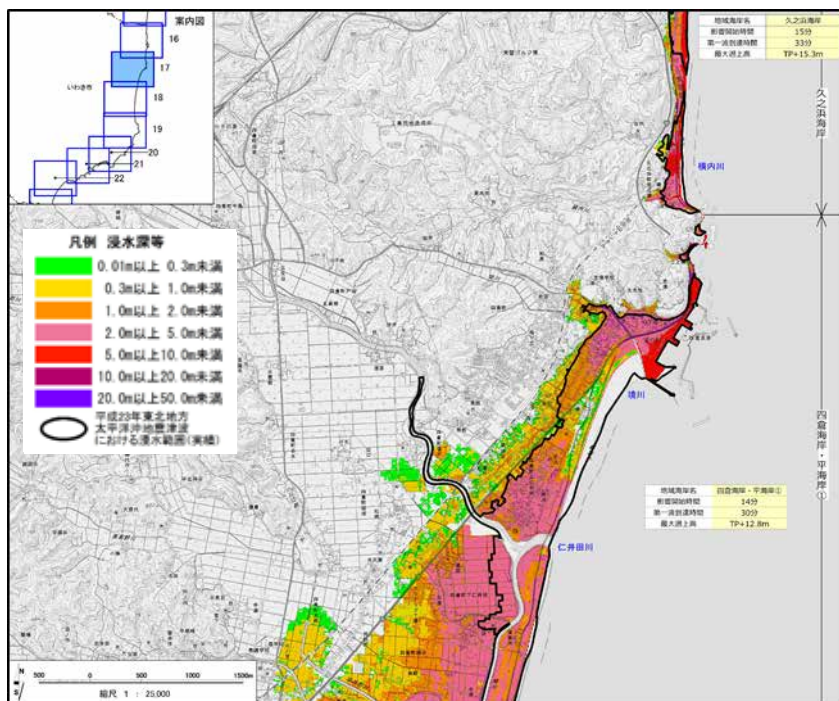
洪水浸水想定区域などが示されているハザードマップについては、避難を周知するために重要なものであり、災害発生時に迅速・的確に避難を行うことができるため、被害の軽減にあたり、非常に有効なものです。

一方で、人命を守ることを最優先とし、想定される最大規模の被害予測をもとに作成されていることから、被害想定が現在の市街地を含む広範囲におよぶ予測がされているため、既存の市街地を基本としたまちづくり計画への反映や全ての被害を防ぐことが難しい状況にあります。

このため、ハザードマップに示される被害想定区域については、いわき市地域防災計画に基づき、市民の防災知識の習得、津波避難ビルの整備等一時的に避難する津波避難場所や、災害発生後一定期間滞在することを前提とした避難所の指定等により、震災時に市民の安全な避難を確保するための避難所機能の整備、充実に努めるとともに、河川や下水道等の雨水対策施設の一体的、総合的な整備、雨水ポンプ施設の計画的な充実等により浸水、治水対策を推進するなど、ハード・ソフトを組み合わせた効果的な施策展開を進めるものとし、まちなか居住区域からは除外しないこととします。

(注) まちなか居住区域から除外しないものの、「被害が起きない」「避難しなくても良い」ということではありません。

どこの地域に住んでいても、身の危険を感じたら早めの避難が必要であるとともに、避難勧告等が発表された場合に備え、ハザードマップをもとに避難場所、避難経路などを確認しておくことが重要です。



国がとりまとめた「津波浸水想定の手引き」に基づき、過去に福島県沿岸に津波被害をもたらした地震や、将来最大クラスの津波をもたらすと想定される地震を選定し、実施した津波シミュレーション結果

**[最大クラスの津波の設定]**

東北地方太平洋沖地震津波  
(内閣府モデル)

マグニチュード:  
Mw=9.0、Mt=9.1~9.4  
使用モデル:

内閣府モデル(滑り量 0.9~1.3 倍)  
房総沖を震源とする津波  
(茨城県モデル)

マグニチュード:  
Mw=8.4、Mt=8.6~9.0  
使用モデル: 茨城県モデル

**[主な計算条件]**

初期条件の潮位: T.P.+0.68  
 河川内の水位: 平水位または朔望平均満潮位  
 地震動による地盤変動: 県内の陸域は全て沈降  
 地形・構造物条件: 地形高さ(地盤高さ)および構造物高さ(施設高さ)については、平成23年東北地方太平洋沖地震による地盤沈下を考慮して地震後の高さに統一(復旧事業については、平成30年度末時点の復旧事業を反映、構造物は地震による破壊・沈下、津波による越流時破壊等を考慮)

**[津波浸水想定の設定]**

最大クラスの津波の2波源による津波シミュレーションの結果を重ね合わせ、各計算メッシュで最大となる浸水域、浸水深を抽出(最大包絡値)

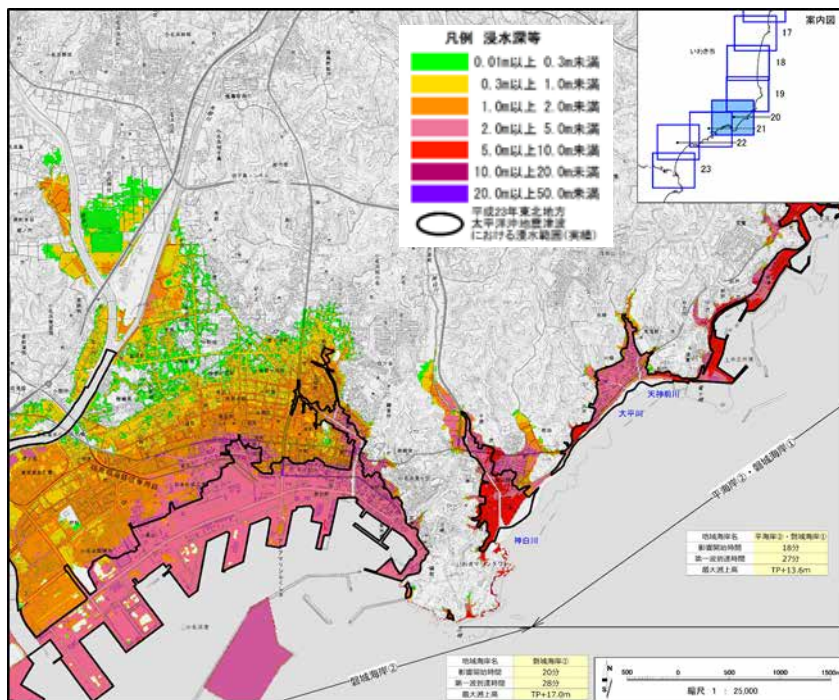
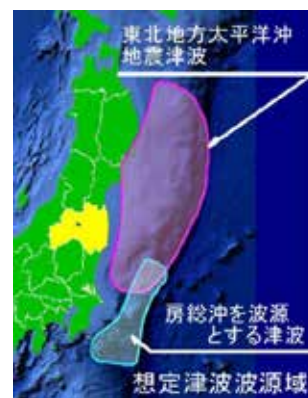
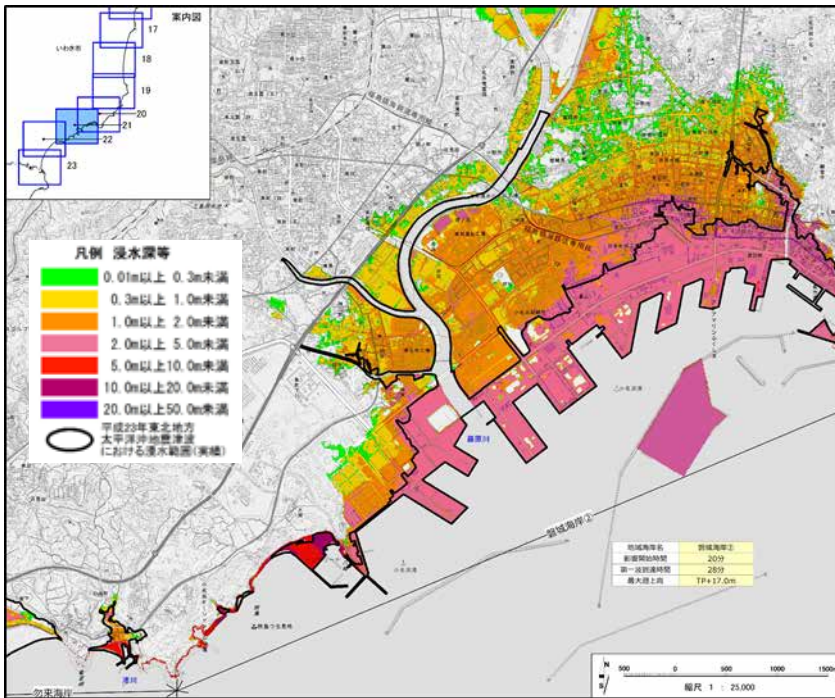


図 浸水想定区域(津波)

出典: 福島県(平成31年3月末時点)



国がとりまとめた「津波浸水想定の手引き」に基づき、過去に福島県沿岸に津波被害をもたらした地震や、将来最大クラスの津波をもたらすと想定される地震を選定し、実施した津波シミュレーション結果

**[最大クラスの津波の設定]**

東北地方太平洋沖地震津波  
(内閣府モデル)

マグニチュード：  
Mw=9.0、Mt=9.1~9.4

使用モデル：  
内閣府モデル(滑り量 0.9~1.3 倍)

房総沖を震源とする津波  
(茨城県モデル)

マグニチュード：  
Mw=8.4、Mt=8.6~9.0

使用モデル：茨城県モデル

**[主な計算条件]**

初期条件の潮位：T.P.+0.68

河川内の水位：平水位または朔望平均満潮位

地震動による地盤変動：県内の陸域は全て沈降

地形・構造物条件：地形高さ(地盤高さ)および構造物高さ(施設高さ)については、平成23年東北地方太平洋沖地震による地盤沈下を考慮して地震後の高さに統一(復旧事業については、平成30年度末時点の復旧事業を反映、構造物は地震による破壊・沈下、津波による越流時破壊等を考慮)

**[津波浸水想定の設定]**

最大クラスの津波の2波源による津波シミュレーションの結果を重ね合わせ、各計算メッシュで最大となる浸水域、浸水深を抽出(最大包絡値)

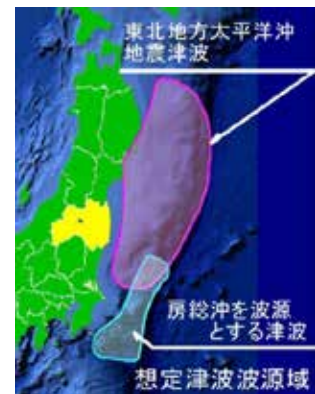
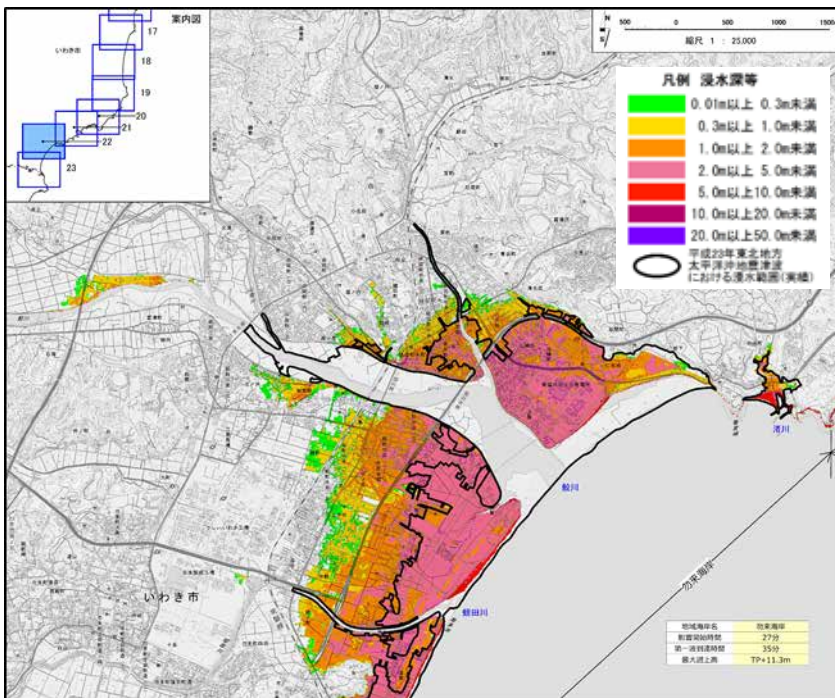
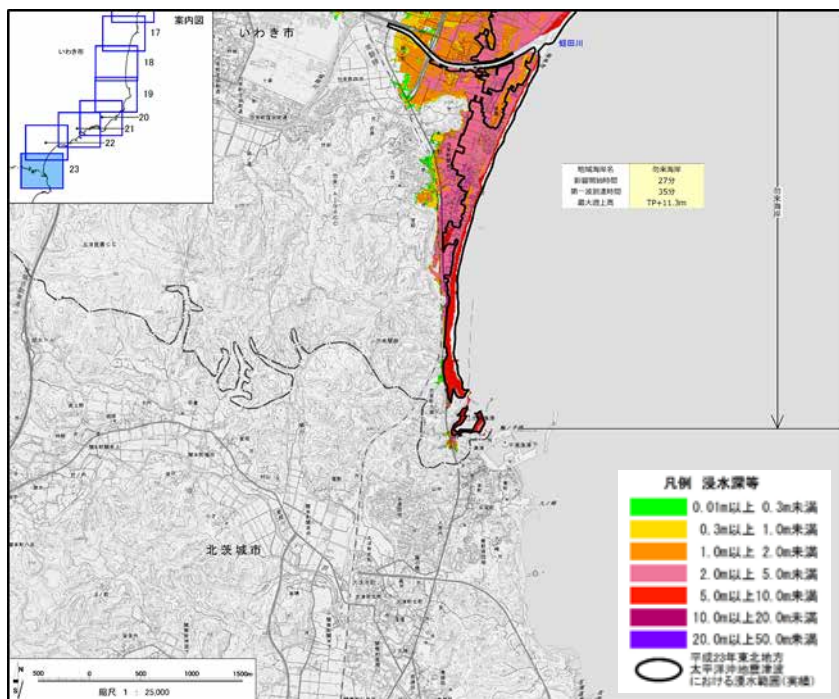


図 浸水想定区域(津波)

出典：福島県(平成31年3月末時点)



国がとりまとめた「津波浸水想定の手引き」に基づき、過去に福島県沿岸に津波被害をもたらした地震や、将来最大クラスの津波をもたらすと想定される地震を選定し、実施した津波シミュレーション結果

**[最大クラスの津波の設定]**

東北地方太平洋沖地震津波  
(内閣府モデル)

マグニチュード:

Mw=9.0、Mt=9.1~9.4

使用モデル:

内閣府モデル(滑り量 0.9~1.3 倍)

房総沖を震源とする津波  
(茨城県モデル)

マグニチュード:

Mw=8.4、Mt=8.6~9.0

使用モデル: 茨城県モデル

**[主な計算条件]**

初期条件の潮位: T.P.+0.68

河川内の水位: 平水位または朔望平均満潮位

地震動による地盤変動: 県内の陸域は全て沈降

地形・構造物条件: 地形高さ(地盤高さ)および構造物高さ(施設高さ)については、平成 23 年東北地方太平洋沖地震による地盤沈下を考慮して地震後の高さに統一(復旧事業については、平成 30 年度末時点の復旧事業を反映、構造物は地震による破壊・沈下、津波による越流時破壊等を考慮)

**[津波浸水想定の設定]**

最大クラスの津波の 2 波源による津波シミュレーションの結果を重ね合わせ、各計算メッシュで最大となる浸水域、浸水深を抽出(最大包絡値)

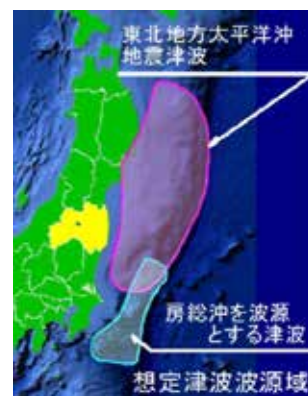
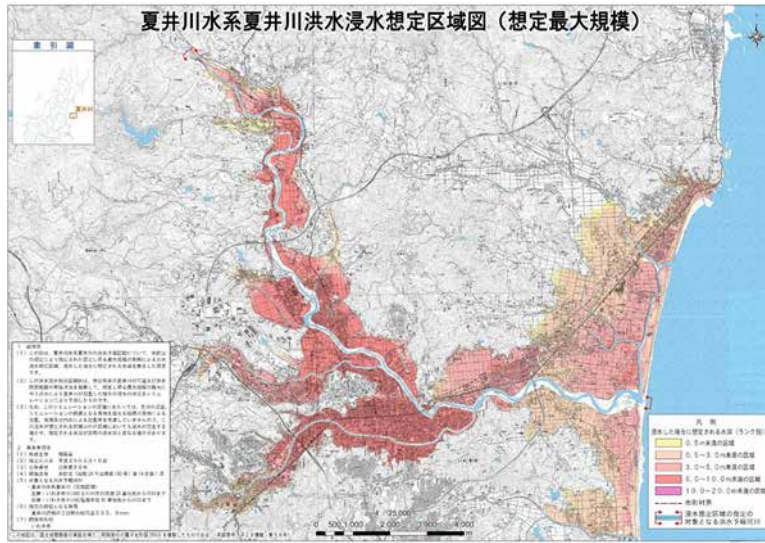


図 浸水想定区域(津波)

出典: 福島県(平成 31 年 3 月末時点)



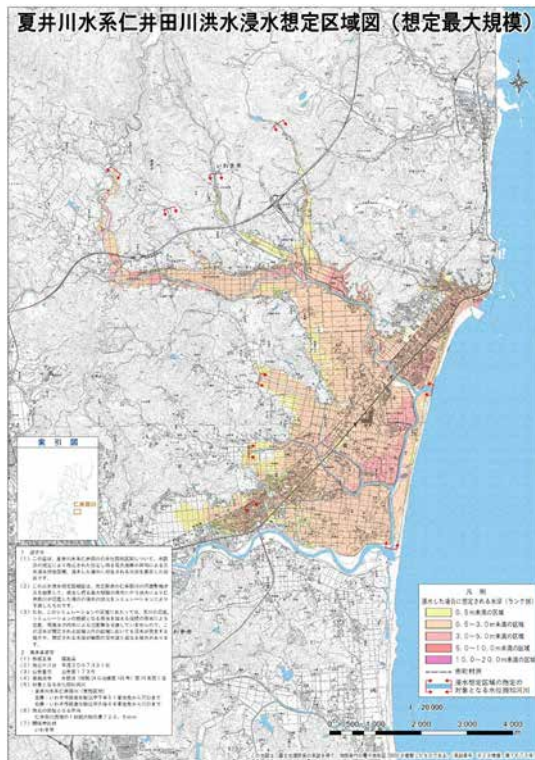
夏井川水系夏井川の洪水予報区間について、水防法の規定により指定された想定し得る最大規模の降雨による洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深を表示した図面

指定時点の夏井川の河道及び洪水調節施設の整備状況を勘案して、想定し得る最大規模の降雨に伴う洪水により夏井川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測したもの

**【夏井川水系夏井川洪水浸水想定区域】**  
 作成主体：福島県  
 指定年月日：平成 30 年 3 月 16 日  
 根拠法令：水防法第 14 条第 1 項  
 対象となる水位周知河川  
 ・夏井川水系夏井川（実施区間）  
 左岸：いわき市小川町上小川字川古屋 26 番地先から河口まで  
 右岸：いわき市小川町塩田平石 40 番地先から河口まで

指定の前提となる降雨  
 夏井川流域の 2 日間の総雨量 5 3 3 . 9 mm

図 夏井川水系夏井川洪水浸水想定区域



夏井川水系仁井田川の水水位周知区間について、水防法の規定により指定された想定し得る最大規模の降雨による洪水浸水想定区域、浸水した場合に想定される水深を表示した図面

指定時点の仁井田川の河道整備状況を勘案して、想定し得る最大規模の降雨に伴う洪水により仁井田川が氾濫した場合の浸水の状況をシミュレーションにより予測したもの

**【夏井川水系仁井田川洪水浸水想定区域】**  
 作成主体：福島県  
 指定年月日：平成 30 年 7 月 31 日  
 根拠法令：水防法第 14 条第 1 項  
 対象となる水位周知河川  
 ・夏井川水系仁井田川（実施区間）  
 左岸：いわき市四倉町駒込字下草 5 1 番地先から河口まで  
 右岸：いわき市四倉町駒込字久保 6 8 番地先から河口まで

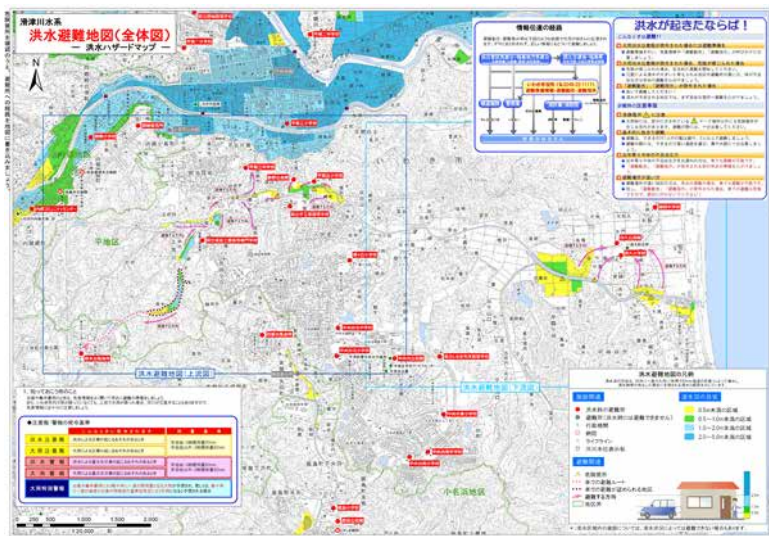
指定の前提となる降雨  
 仁井田川流域の 1 日間の総雨量 7 2 3 . 5 mm

図 夏井川水系仁井田川洪水浸水想定区域

出典：福島県河川整備課（平成 31 年 2 月末時点）

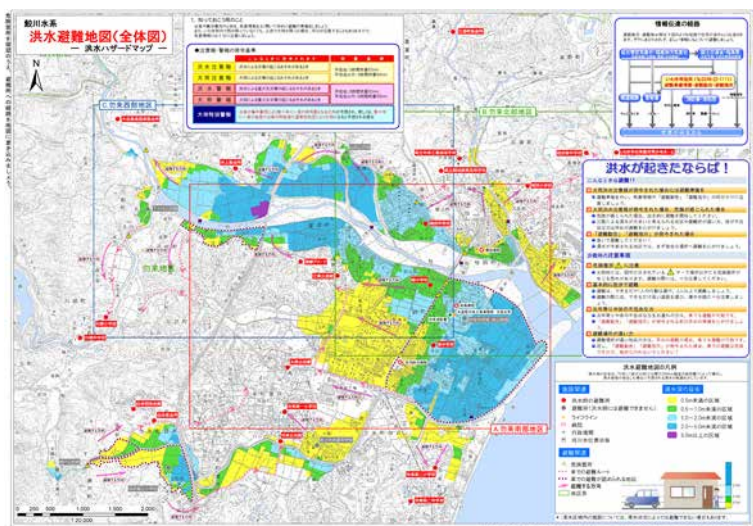
なお、このシミュレーションの実施にあたっては、支川の氾濫、シミュレーションの前提となる降雨を超える規模の降雨による氾濫、高潮及び内水による氾濫等を考慮していないため、この浸水が想定される区域以外の区域においても浸水が発生する場合や、想定される水深が実際の浸水深と異なる場合がある

出典：福島県河川整備課（平成 31 年 2 月末時点）



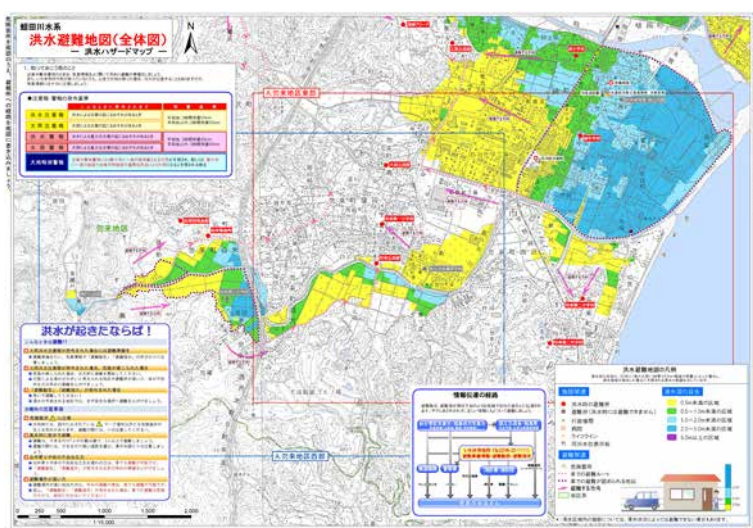
浸水深の目安は、30年に1度の大雨（1時間で60mm程度の雨量）によって増水し、浸水被害が発生した場合に予想される浸水の範囲を示している

【滑津川水系】



浸水深の目安は、70年に1度の大雨（2日間で360mm程度の総雨量）によって増水し、浸水被害が発生した場合に予想される浸水の範囲を示している

【鮫川水系】

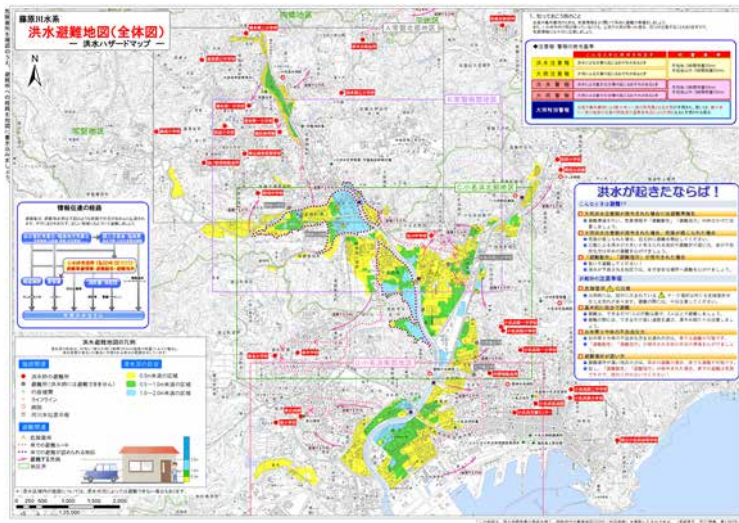


浸水深の目安は、30年に1度の大雨（1時間で63mm程度の雨量）によって増水し、浸水被害が発生した場合に予想される浸水の範囲を示している

【蛭田川水系】

図 浸水想定区域（河川）

出典：市資料（平成30年5月末時点）



浸水深の目安は、50年に1度の大雨（1時間で64mm程度の雨量）によって増水し、浸水被害が発生した場合に予想される浸水の範囲を示している

【藤原川水系】

図 浸水想定区域（河川）

出典：市資料（平成30年5月末時点）

地区計画（住宅の建築が制限されている地区（区域））

本市では市街化区域内において、19地区で地区計画が定められており（平成30年4月時点）そのうち、住宅系用途の建築が制限されている地区（一部制限を含む）が13地区あります。

このうち、指定区域全域において住宅の建築が制限されている地区（区域）については、まちなか居住区域から除外します。なお、幹線道路に面する敷地など指定区域の一部について住宅の建築が制限されている地区（区域）については、まちなか居住区域からは除外せず、地区計画制度の運用で対応するものとしします。



図 地区計画において住宅の建築が制限されている区域

出典：市地区計画一覧表



### (3) まちなか居住区域の設定

(2) まちなか居住区域の設定方法に基づく検討の結果、本市では以下の考え方にに基づき、まちなか居住区域を設定します。

#### 【いわき市におけるまちなか居住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、「主要な拠点」に市街地が連続し支所を有する地区（好間、錦）で、かつ、公共交通機関を有する区域に設定します。

都市機能誘導区域（中心施設である駅又は支所）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します。

- 徒歩圏：0.6km（80m/分（一般的な徒歩速度）×10分<sup>1</sup>＝800m ÷ 2＝600m）
- 自転車圏：1.4km（200m/分（一般的な自転車速度）×10分<sup>1</sup>＝2km ÷ 2＝1.4km）
- バス：基幹的公共交通路線（ピーク時、1時間に3本以上を有する）となるバス停から概ね300m<sup>2</sup>

まちなか居住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、または、用途地域界等で区分することを基本として設定します。

土砂災害等により甚大な被害を受ける危険性の高い区域を除いて設定します。<sup>3</sup>

工業系用途地域、地区計画により住居系用途の建築を制限する区域を除いて設定します。

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考慮します。

<sup>1</sup>：市民意向調査（H29.9）の結果を踏まえ設定

<sup>2</sup>：「都市構造の評価に関するハンドブック（H26.8）国交省都市局都市計画課」

<sup>3</sup>：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（避難体制等を考慮する区域を除く）

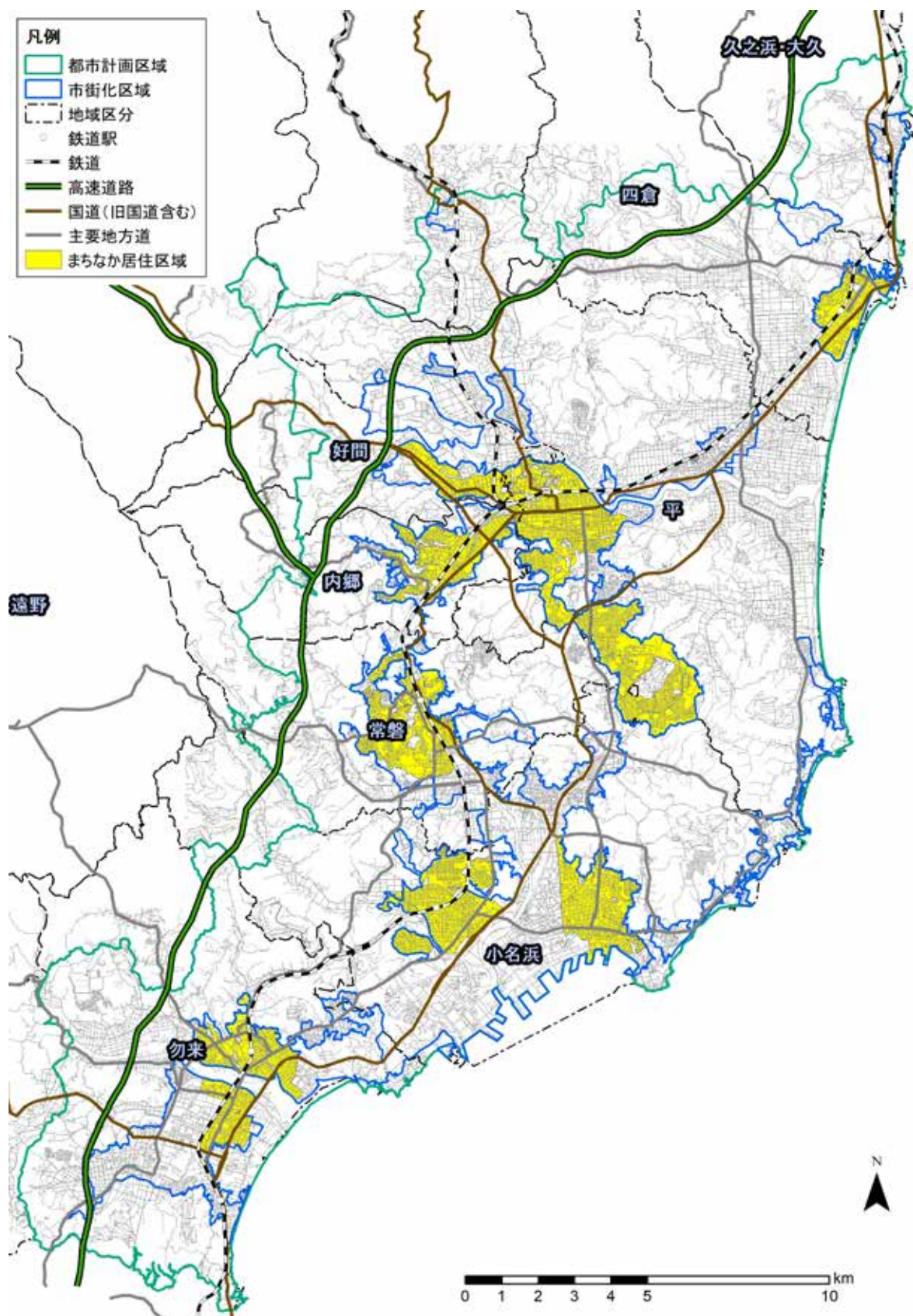


図 まちなか居住区域(全体図)

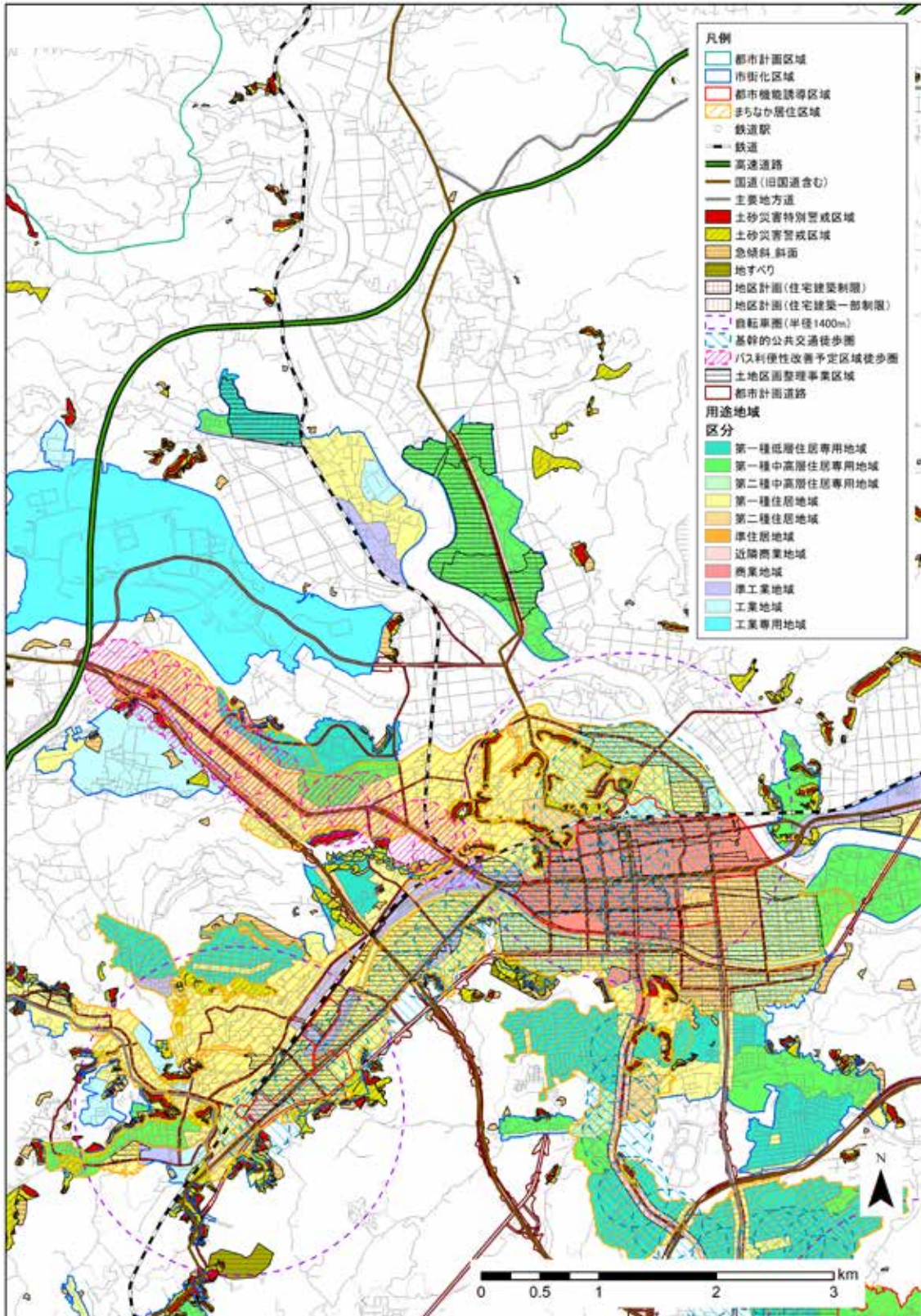


図 まちなか居住区域（平・内郷・好間地区）

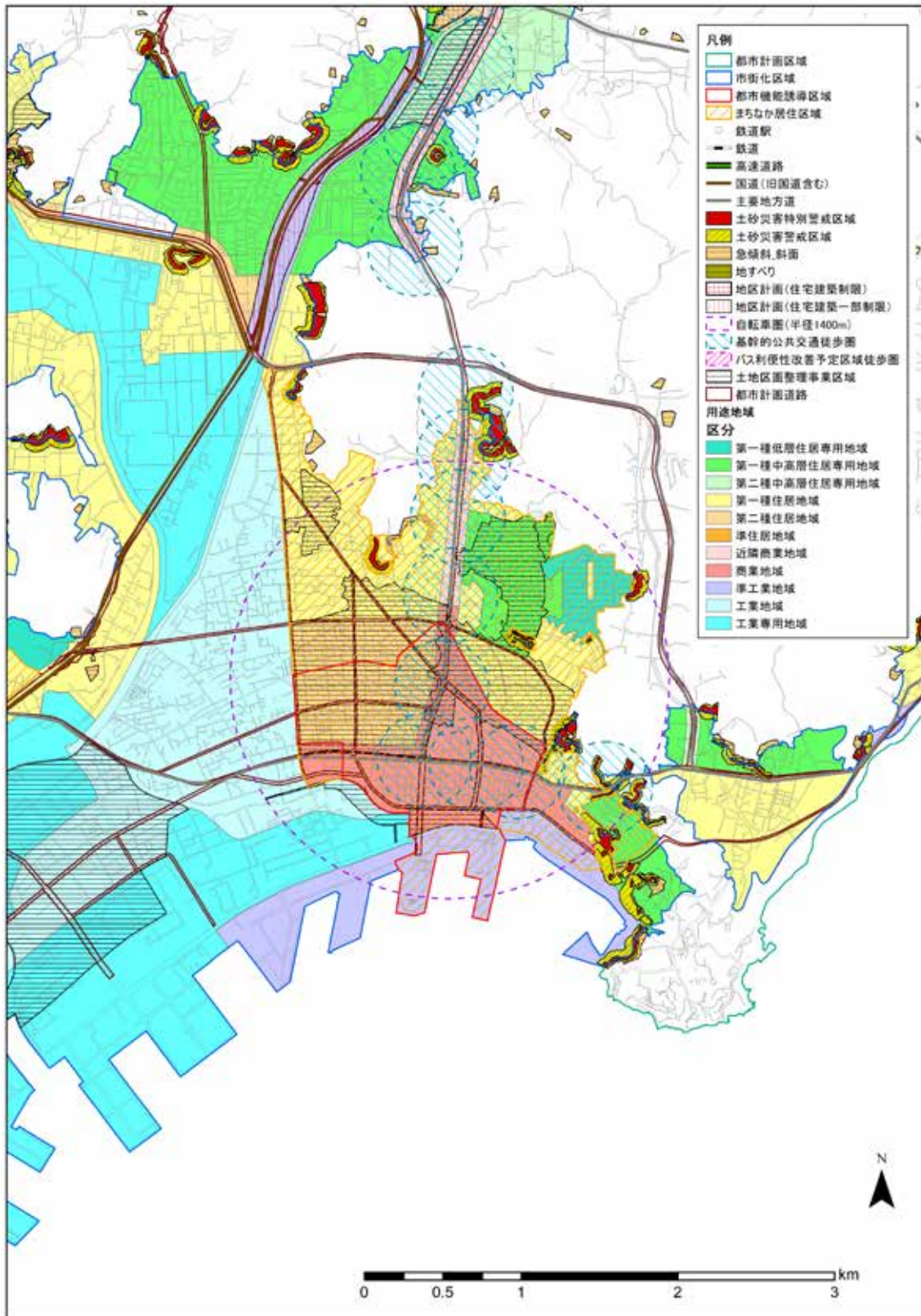


図 まちなか居住区域（小名浜地区）

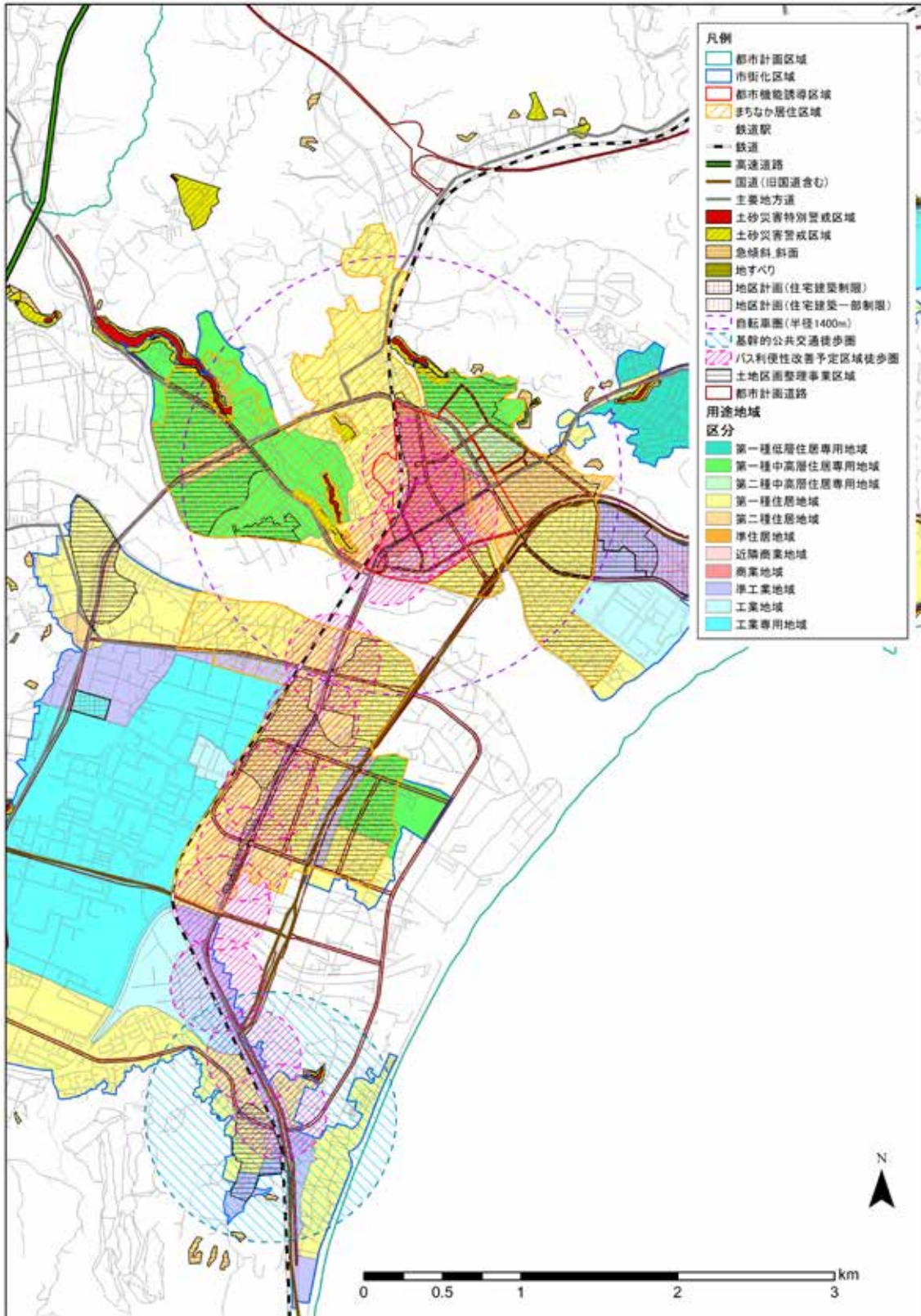


図 まちなか居住区域(勿来地区)

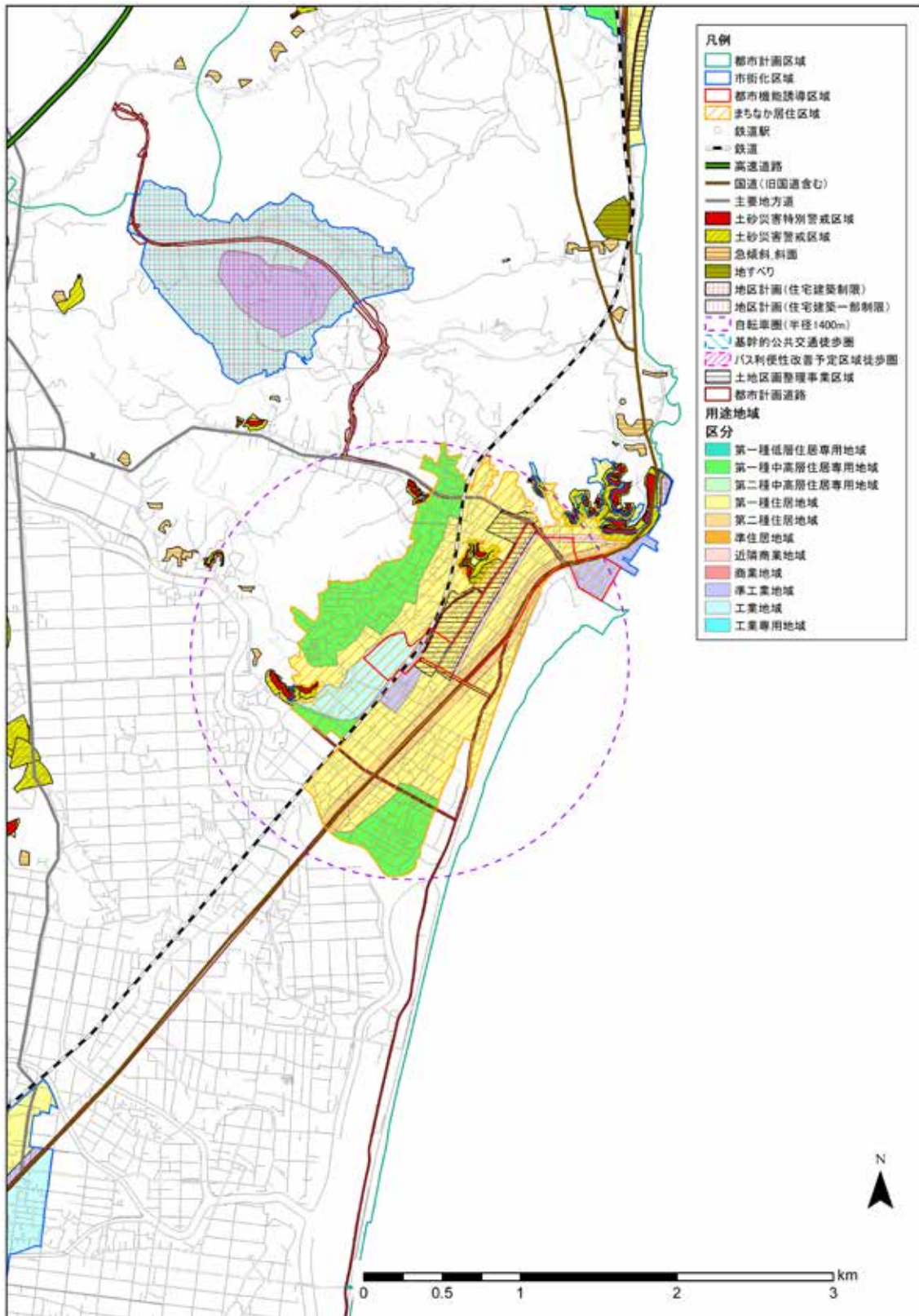


図 まちなか居住区域(四倉地区)

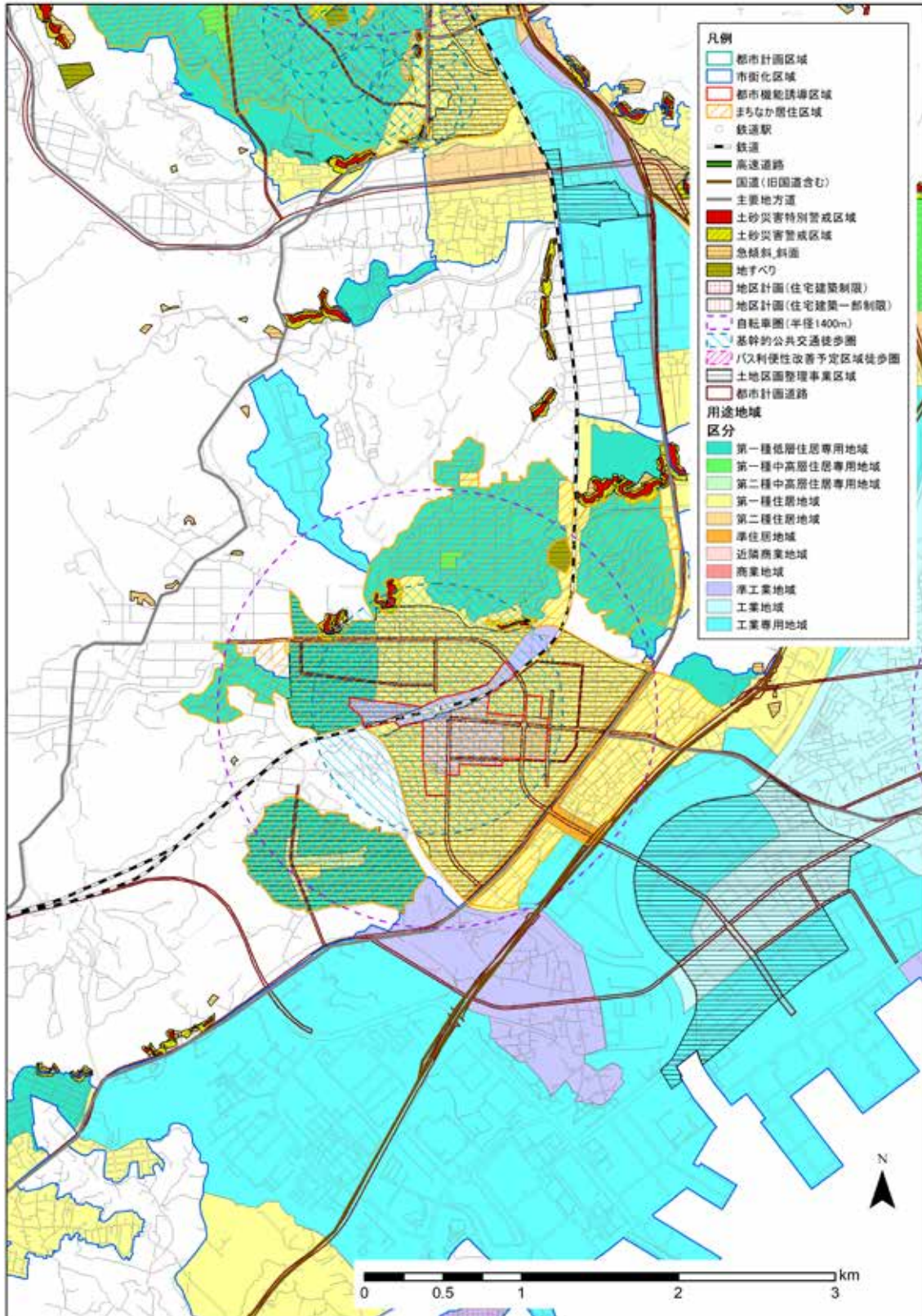


図 まちなか居住区域(泉地区)

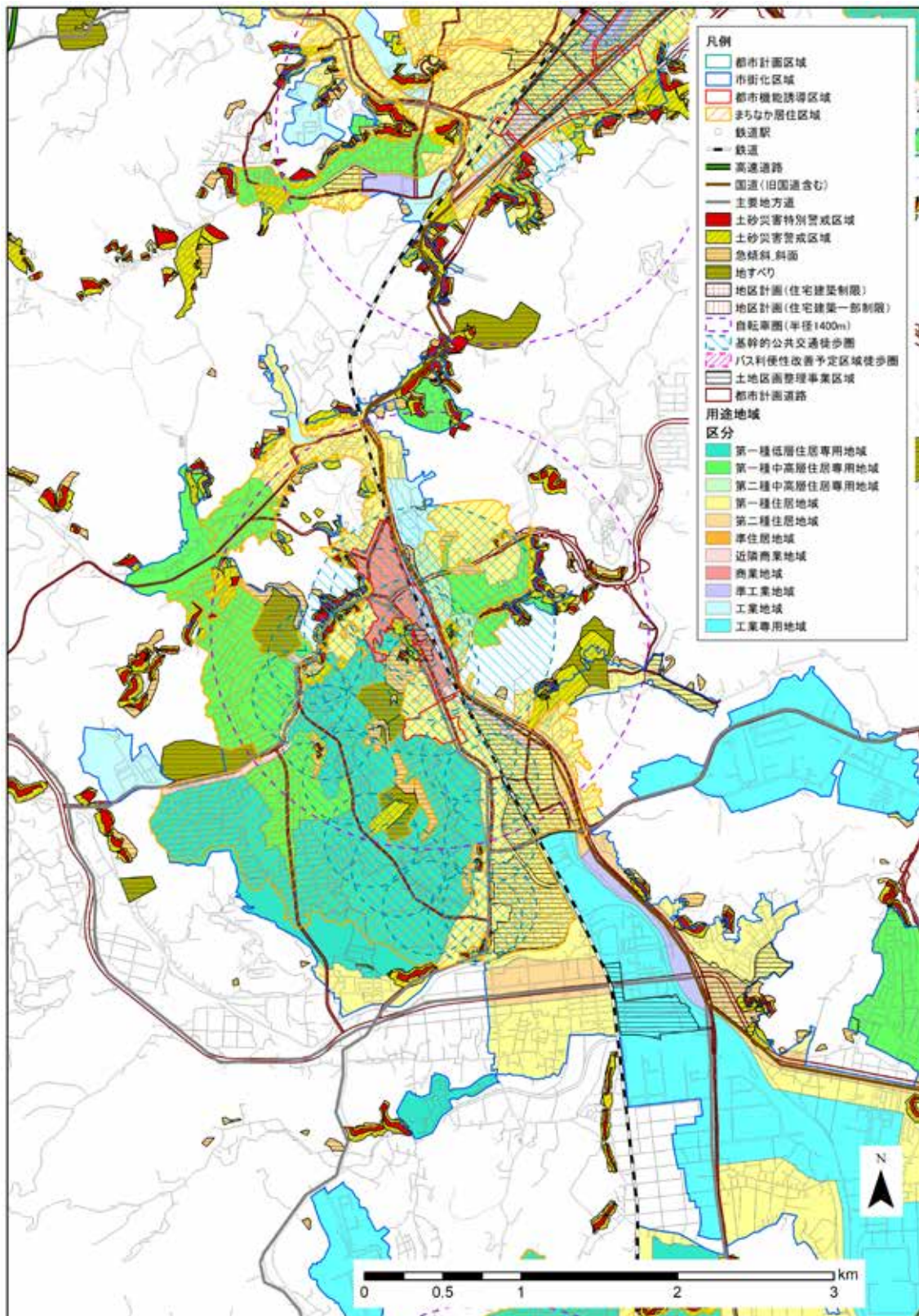


図 まちなか居住区域(常磐地区)



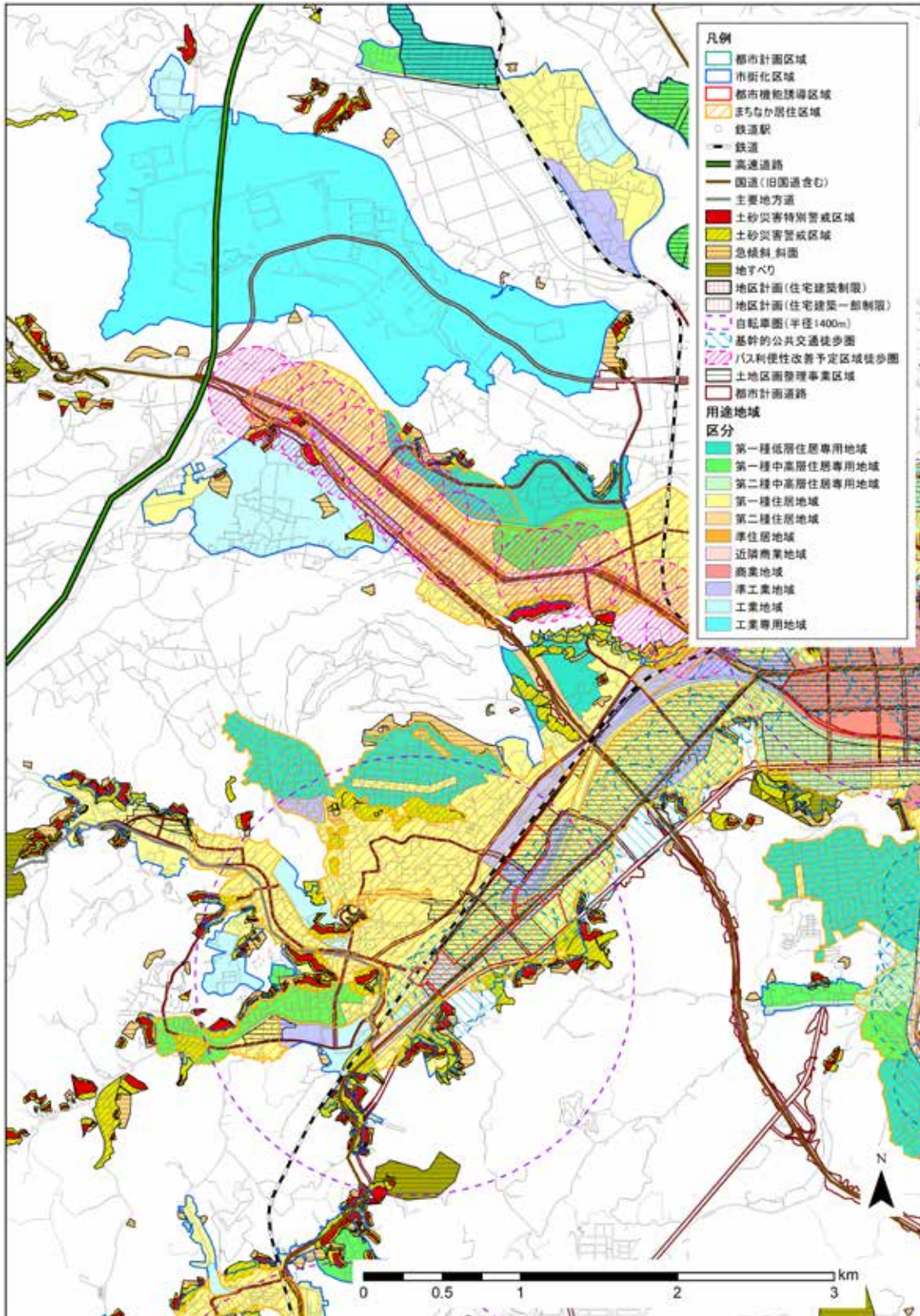


図 まちなか居住区域(内郷地区)

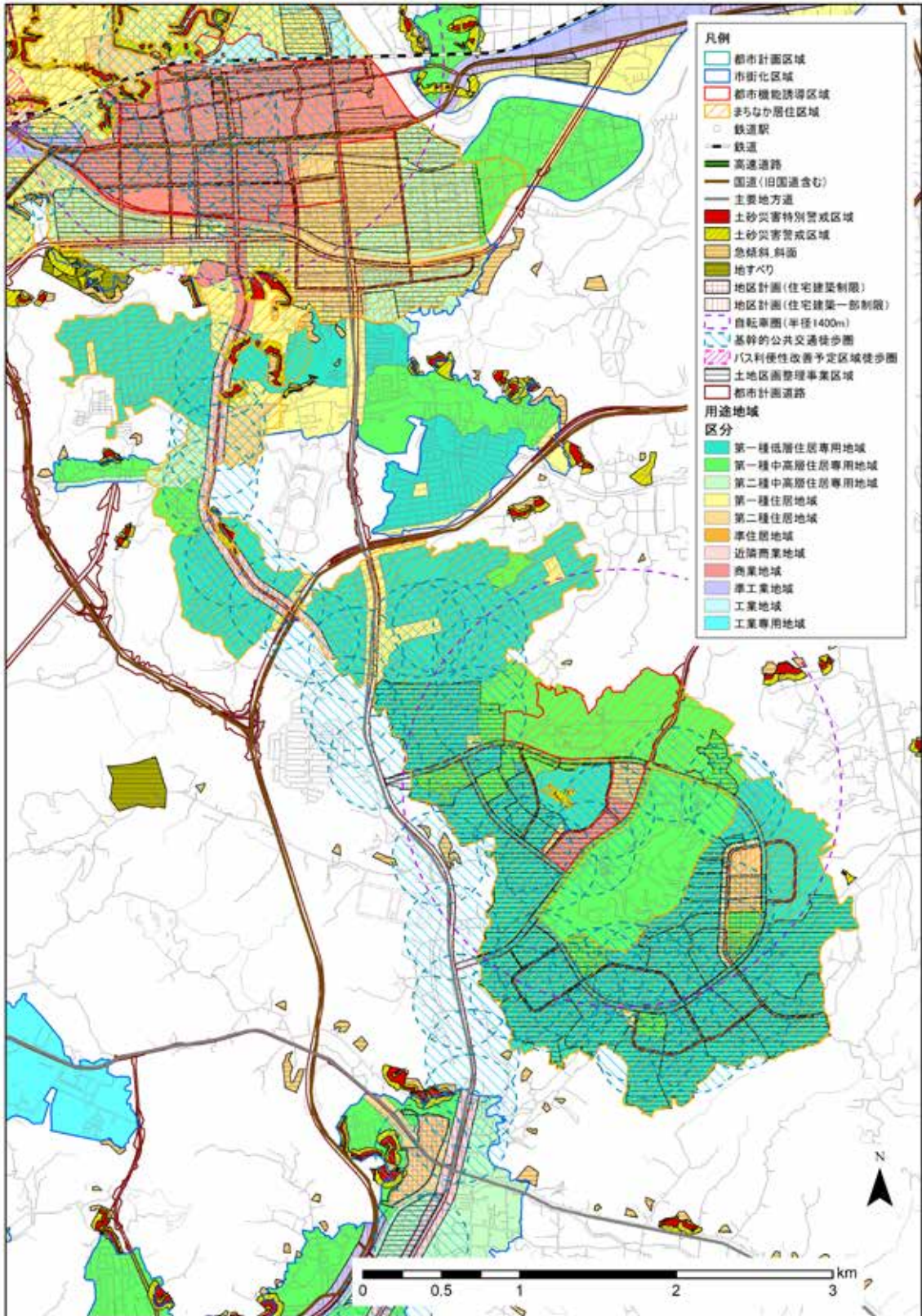


図 まちなか居住区域(いわきニュータウン地区)

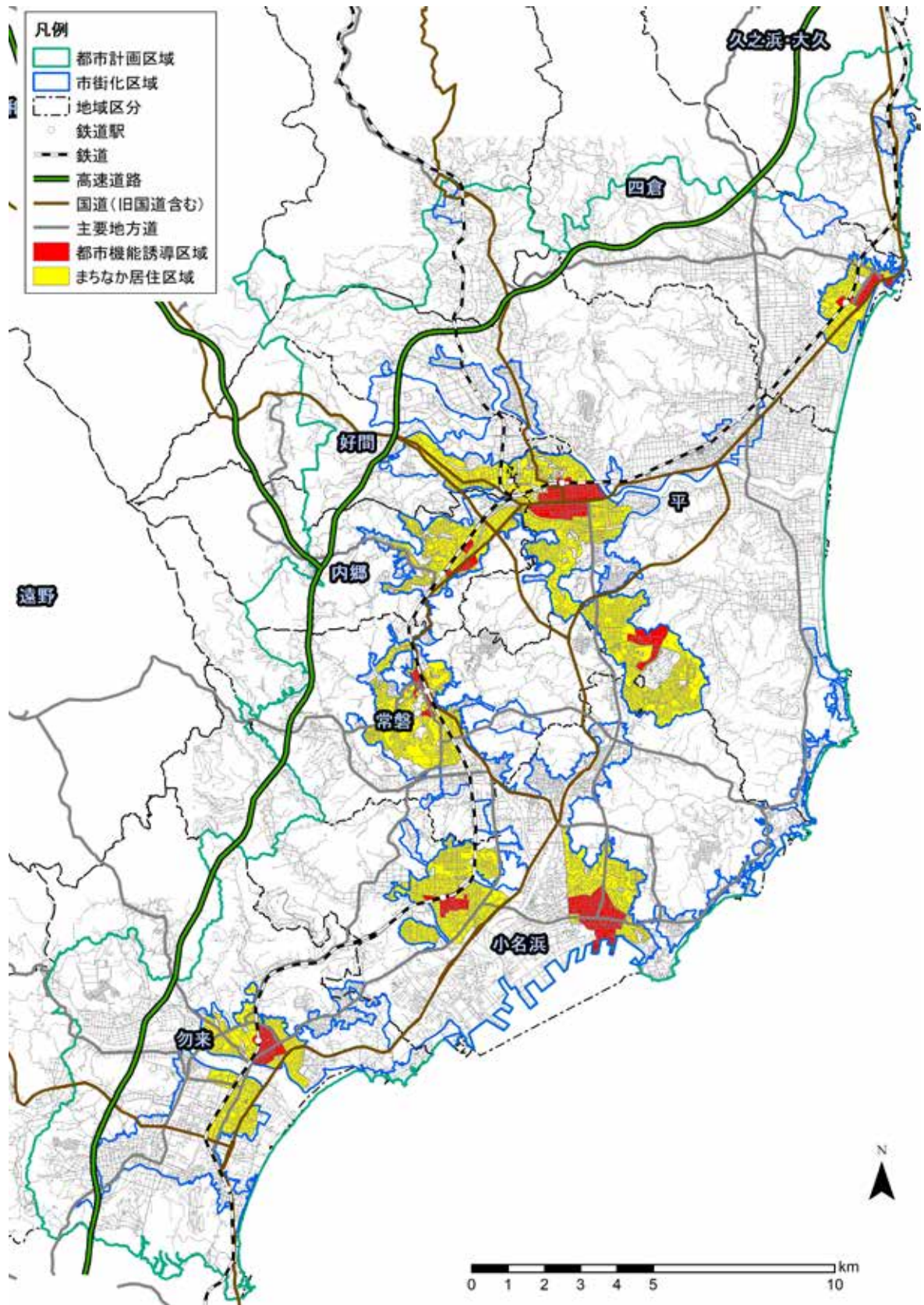


図 都市機能誘導区域とまちなか居住区域

誘導区域図の詳細は、別図（市ホームページに掲載）を参照ください。

表 都市機能誘導区域とまちなか居住区域の面積等

区域名	面積(ha)	市街化区域 面積に対す 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)
<b>都市機能誘導区域</b>	<b>580.5</b>	<b>5.7%</b>	<b>26,809</b>	<b>46.2</b>	<b>27,185</b>	<b>46.8</b>	<b>18,091</b>	<b>31.2</b>
(四倉)	45.2	0.4%	2,632	58.2	2,404	53.2	1,400	31.0
(平)	159.3	1.6%	7,183	45.1	7,925	49.7	5,255	33.0
(内郷)	28.2	0.3%	2,015	71.5	1,644	58.3	970	34.4
(いわきニュータウン)	55.3	0.5%	516	9.3	573	10.4	515	9.3
(常磐)	33.9	0.3%	2,386	71.9	2,235	67.3	1,302	39.2
(小名浜)	149.6	1.5%	6,825	45.6	6,853	45.8	5,025	33.6
(泉)	41.4	0.4%	2,114	51.1	2,407	58.1	1,652	39.9
(勿来)	67.6	0.7%	3,138	46.4	3,144	46.5	1,972	29.2
<b>まちなか居住区域</b>	<b>4,079.6</b>	<b>40.4%</b>	<b>167,119</b>	<b>41.0</b>	<b>174,296</b>	<b>42.7</b>	<b>118,858</b>	<b>29.1</b>
(四倉)	261.6	2.6%	9,802	37.5	9,361	35.8	5,329	20.4
(平、内郷、好間) <sup>1</sup>	1,249.8	12.4%	57,327	45.9	59,244	47.4	38,278	30.6
(いわきニュータウン)	581.7	5.8%	19,913	34.2	22,103	38.0	16,853	29.0
(常磐)	505.6	5.0%	21,569	42.7	21,130	41.8	13,542	26.8
(小名浜)	437.4	4.3%	21,403	48.9	21,512	49.2	16,425	37.6
(泉)	515.4	5.1%	18,710	36.3	22,627	43.9	16,369	31.9
(勿来)	528.1	5.2%	18,395	34.8	18,319	34.7	12,062	22.8

1:「面積」はGISによる集計値：令和元年(2019年)10月8日現在

2:「平、内郷及び好間」は、まちなか居住区域が一体のため、一つの区域としている。

3:「人口(2010年)」は、平成22年国勢調査結果(小地域単位)、「人口(2015年)」は、平成27年国勢調査(小地域単位)の人口をもとに100mメッシュの可住地に配分して作成している。

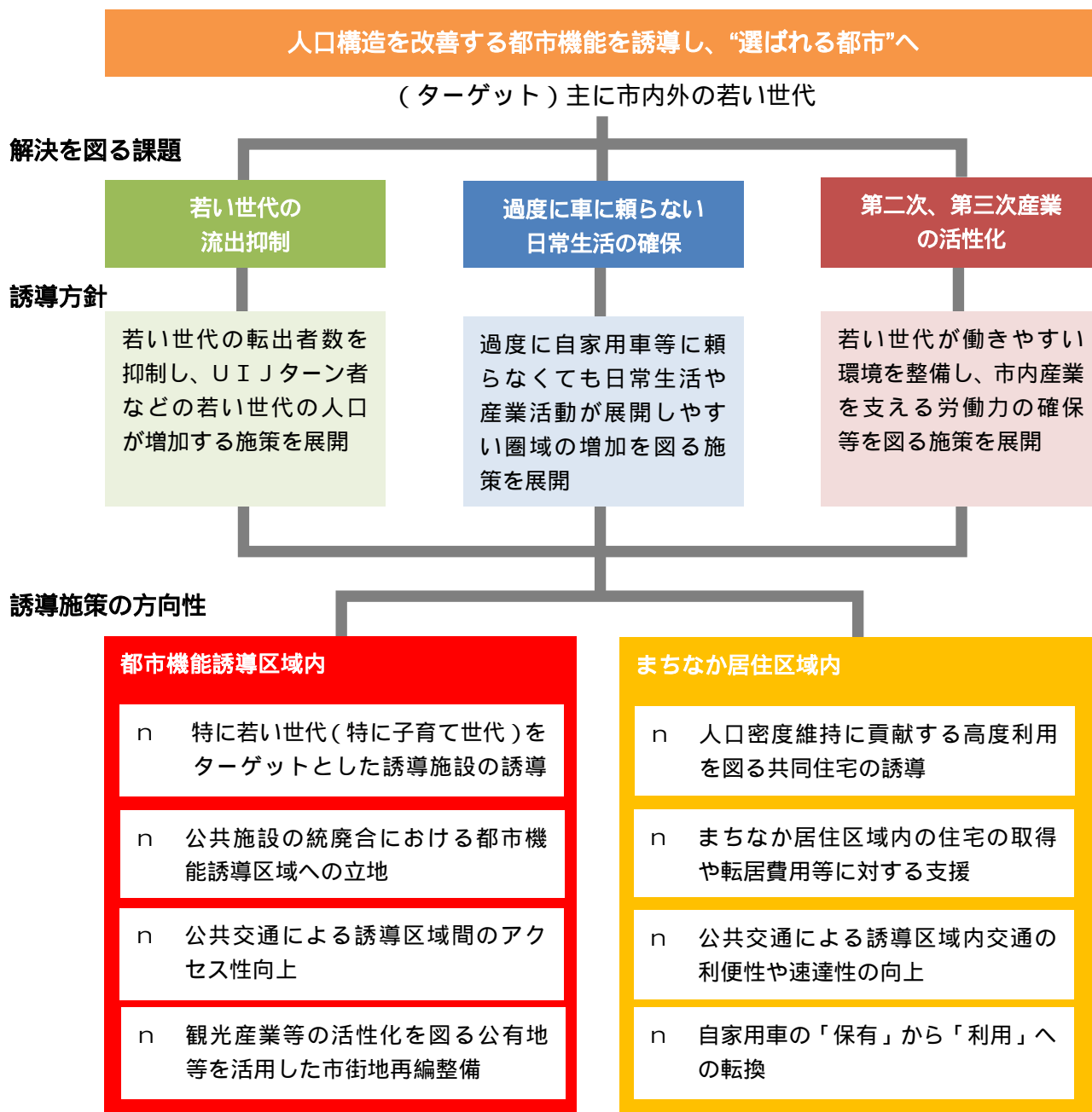
# 第5章 誘導施策

## 5 - 1 誘導施策の基本的な考え方

### (1) 誘導施策の方向性

都市機能誘導区域及びまちなか居住区域への都市機能並びに居住の誘導と、誘導区域間や誘導区域内の公共交通の利便性等向上に係る施策の方向性を次のように示します。

#### まちづくりの方針（ターゲット）



## 5 - 2 立地適正化計画の推進（誘導施策）

### （1）都市機能誘導区域内の誘導施策

#### 1）方針

主に若い世代（子育て世代など）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に係る施設整備等の費用の一部支援や、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等を展開します。

#### a) 国等の支援措置の活用

第4章で定めた誘導施設について、都市機能誘導区域内へ計画的な誘導並びに維持を図るため、誘導施設に対する国の税・財政上等の支援措置を活用します。

#### b) 公的不動産の活用方針

国の支援制度の活用にあたっては、公的不動産の有効活用を図るとともに、今後の人口減少における公共施設維持費削減や施設総量の縮減等を進める「市公共施設等総合管理計画」との整合を図りながら、公共施設の適正配置に努めます。

#### c) 立地誘導促進施設協定に係る方針

交流と賑わい創出のため、都市機能誘導区域を立地誘導促進施設協定の対象とします。一団の敷地の土地所有者等の全員合意により、広場・緑地・通路等、居住者、来訪者又は滞在者の利便の促進に寄与する施設の整備、管理が図られるよう支援します。

#### d) 低未利用土地利用等に係る方針

中心市街地の空き地や駐車場等の低未利用土地については、適切な管理を促すだけでなく、オープンカフェや広場、商業・医療施設等の利用者の利便を高める施設としての利用を促していきます。

また、複数の土地の利用権等の交換・集約、区画再編等を通じて、低未利用土地を一体化することにより利用促進につながる場合には、地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートすることなども検討します。

#### e) 都市機能誘導施設の容積率の緩和、用途地域の変更等

誘導施設の誘導を推進するため、都市計画において「高度利用地区」や「地区計画」等を活用することにより、誘導施設を有する建築物の建築に係る容積率の緩和を検討します。

また、合わせて、誘導施設の誘導に係る土地利用計画が都市環境へ与える影響や周辺との土地利用状況を勘案した上で、適切な土地利用への誘導を図る用途地域の変更を検討します。

**f) 誘導施設の立地に向けた誘致活動の展開**

誘導施設の立地促進を図るため、誘導施設の対象となる企業をターゲットとした、本計画の取り組みをPRするイベントの開催やヒアリング等の実施により、誘導施設の誘致活動を積極的に展開していきます。

**2) 方針**

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合、集約化にあたっては、原則として、都市機能誘導区域への立地を検討します。

**a) 人口減少に合わせた公共施設の統合、集約化**

都市計画区域内（特に市街化区域内）における、公共施設の統合や集約化を検討する際には、都市機能誘導区域内への立地を検討します。

**3) 方針**

誘導区域間のアクセス性向上を図るため、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します。

**a) 誘導区域間等の公共交通の利便性や速達性の向上**

誘導区域間や誘導区域内の公共交通については、本市経済を支え、日常生活や産業活動を支える重要なインフラ施設として、その利便性や速達性が向上する施策を交通事業者と市が協働で取り組みます。

また、路線バスについては、社会情勢の変化に対応した路線の再編によるネットワークの強化やデマンド型交通等への転換など、地域特性に合わせた最適な交通手段の確保を検討していきます。

**4) 方針**

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を行います。

**a) 公的不動産等を活用した市街地再生整備を検討**

誘導区域内における空き地等の低未利用地の活用や空き家のリノベーションをはじめ、地元企業をはじめとする民間事業者や、まちづくり団体等と連携を図りながら、第二次及び第三次産業の活性化につながる市街地再生整備を検討します。

## 5) 取り組み中の市の関連事業について

表 取り組み中の事業一覧

No.	事業名	概要
1	スポーツを軸とした地域創生推進事業	スポーツを地域の新たな経済エンジンとして、新たな人の流れの創出や、地域経済の好循環の拡大を実現するため、大会・合宿誘致等を通じたスポーツツーリズムの推進や、スポーツによるヘルスケアモデルの構築、いわきFCとの連携によるシティセールスの推進等に取り組むとともに、将来的なスタジアムを中心としたまちづくりに向けた調査・研究を進めるもの。(都市機能誘導区域への立地可能性を含めて検討中)
2	いわき駅並木通り地区第一種市街地再開発事業	いわき駅西側の国道 399 号(通称並木通り)北側において、細分化された土地を統合し、共同建築物や公共施設の整備を行い、土地の高度利用を図るとともに、安全で賑わいのある都市空間を創出するため、地権者等が共同して実施する市街地再開発事業に対して支援を行うもの。 なお、本事業では、誘導施設の誘導並びに居住の誘導を図る施設を計画している。
3	JR常磐線利便性向上推進事業	「いわき市鉄道交通を応援する会」の活動を通し、更なる利便性向上や魅力の創出に取り組むとともに、市民・観光者等の利用拡大に向け、全市的に機運の醸成等を図るもの。
4	公共交通活性化推進事業	「市生活交通ビジョン」に基づき、公共交通の活性化を図ることを目的とした、モビリティ・マネジメント施策などに取り組むもの。
5	中心市街地活性化のための公園整備事業	公園維持管理費等の財政負担を軽減するとともに、若い世代や子育て世代の集いや遊び場の確保等のニーズに対応するため、民間投資を誘導し、都市公園の質の向上や公園利用者の利便の向上を図るため、Park-PFIの活用等も視野に入れた既存公園の再整備を行うもの。
6	立地適正化計画推進事業(ネットワーク型コンパクトシティ形成推進事業)	立地適正化計画の具現化を促進するため、各地区の市街地再生整備計画の立案や、まちなかにおける都市機能の誘導を促進する建設工事等への助成制度創出に向けた取り組みやPR活動など、当該計画を強力に推進することで、今後の厳しい社会情勢においても、多くの世代から選ばれる持続可能な都市の構築を図るもの。



No.	事業名等	概要
7	市街地再生整備推進事業	立地適正化計画の具現化を図るため、まちづくりの視点から公共施設再編と連携した市街地再生整備(基盤整備の導入やソフト事業の実施)を進めるもの。
8	“フラシティいわきへ”都市機能誘導施設等整備促進事業	都市機能誘導施設(立地適正化計画に基づく誘導施設のうち民間施設に限る。)の誘導及び維持を図るため、民間事業者が行う誘導施設の整備費に対し最大で1億円(補助率1/3)の補助金を交付するもの。

## 6) 今後の活用が見込まれる主な国の支援事業、及び市の事業について

表 今後の活用が見込まれる主な国・市の事業

No.	事業名等	概要
1	(国)都市構造再編集中支援事業	公的不動産の有効活用等により都市機能を整備する民間事業者等に対して支援し、中心拠点・生活拠点の形成を推進するもの。
2	(国)市街地再開発事業	土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、敷地の統合、不燃共同建築物の建築及び公共施設の整備を行うもの。
3	(国)都市再生区画整理事業 (空間再編賑わい創出事業)	街区規模が小さく敷地が細分化されている既存市街地等において空き地等を集約し、集約した土地に都市機能の整備を図る土地区画整理事業を行うもの。
4	(国)優良建築物等整備事業	市街地環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を行うもの。
5	(国)スマートウェルネス住宅等推進事業	サービス付き高齢者向け住宅に併設される高齢者生活支援施設の供給促進のため、誘導区域内において一定の要件を満たす事業について、補助限度額の引き上げ等行うもの。
6	(国等)まち再生出資 (一財)民間都市開発推進機構	都市機能誘導区域内における都市開発事業(都市機能誘導施設の整備)であって、国土交通大臣認定を受けた事業に対し、民都機構が出資を行うもの。
7	(国)都市・地域交通戦略推進事業 (立地適正化計画区域内)	都市構造の再構築を進めるため、総合都市交通マスタープランの策定とともに、立地適正化計画に位置付けられた公共交通等の整備について重点的に支援を行うもの。
8	(国)公共施設等の適正管理に係る地方財政措置(公共施設等適正管理推進事業債)	公共施設等総合管理計画に基づき実施される事業で、個別施設計画に位置付けられた公共施設等の集約化・複合化事業、立地適正化計画に基づく地方単独事業等に対し、元利金の償還に対し地方交付税措置のある地方債措置等を講じるもの。
9	(国)都市公園ストック再編事業	子育て世代が住みやすい生活環境づくりに向け、都市公園について、地域のニーズを踏まえた新たな利活用や都市の集約化に対応した、効率的・効果的な整備・再編を図るもの。

## 7) 届出制度の適正な運用

都市再生特別措置法第108条第1項の規定に基づき、都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築目的の開発行為等を行う際には、市への届出が必要となります。

この届出制度の活用により、誘導施設の都市機能誘導区域内への誘導に努めます。

### n 届出制度の概要

#### 都市機能誘導区域外における誘導施設の建築行為又は開発行為の届出

(都市再生特別措置法第108条第1項)

##### 【届出の対象となる行為】

###### 開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

###### 開発行為以外

誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合  
建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合  
建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

##### 【届出の時期】

行為に着手する日の30日前までに届出

##### 【届出を要しない経緯な行為など】

軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

- è 本計画に記載された誘導施設を有する建築物で仮設のものの建築目的で行う開発行為
  - è 誘導施設を有する建築物で仮設のものの新築
  - è 建築物を改築し、又はその用途を変更して誘導施設を有する建築物で仮設のものとする行為
- 非常災害のため必要な応急措置として行う行為  
都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
- è 都市計画施設を管理することとなる者が当該都市施設に関する都市計画に適合して行う行為（都市計画事業の施行として行うものを除く。）

##### 【勧告】

届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の集積などを図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告を行います。

##### 【届出に必要な書類】

届出は、定められた届出書（様式）に必要な事項（行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日、行為の完了予定日）を記入のうえ、添付書類を添えて、市都市計画課に提出する必要があります。



#### 都市機能誘導区域内における誘導施設の休止又は廃止の届出

- 1 都市機能誘導区域内において誘導施設を休止又は廃止しようとする場合には、市町への届出が義務付けられます。(都市再生特別措置法第108条の2第1項)

##### 【届出の対象となる行為】

都市機能区域内で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合

##### 【届出の時期】

誘導施設を休止又は廃止しようとする日の30日前までに届出

##### 【助言又は勧告について】

届出に係る誘導施設の休止又は廃止が都市機能誘導区域における新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、当該休止し、または廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効活用する必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告を行います。

〈助言の例〉 休止又は廃止しようとする施設への入居候補者の紹介

〈勧告の例〉 新たな誘導施設の入居先として活用するため、建築物の取り壊しの中止を要請



## (2) まちなか居住区域内の誘導施策

### 1) 方針

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、まちなか居住区域内の住宅の取得や転居費用等に対する支援を検討します。

#### a) 高度利用を図る共同住宅への容積率等の緩和

高度利用を図る居住の誘導を図るため、まちなか居住区域内で、かつ、指定容積率が400%以上となっている地域については、土地利用計画や周辺の土地利用状況との調和、さらには街区の街並み景観等を配慮した上で、都市計画に基づく容積率等の緩和を検討します。

#### b) 住宅の取得等に対する支援

まちなか居住区域内への移転に係る住宅の取得費用や転居費用等に対する支援を検討します。

### 2) 方針

まちなか居住区域内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、並びにクリーンエネルギー自動車とICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムの導入の検討を進めるほか、自家用車の「保有」から「利用」への転換を促すため、公共交通の補完的役割を担う「カーシェアリングステーション」や「シェアサイクリングステーション」の立地誘導を検討するとともに、歩車道においても良好な道路空間の創出に向けた整備を検討します。

#### a) 誘導区域内等の公共交通の利便性及び速達性の向上並びに既存交通との接続性向上

都市機能誘導区域へのアクセス、及びまちなか居住区域内の公共交通については、本市経済を支え、日常生活や産業活動を支える重要なインフラ施設として、その利便性や速達性が向上する施策を交通事業者と市が協働で取り組みます。

また、路線バスについては、社会情勢の変化に対応した路線の再編によるネットワークの強化や次世代型のデマンド交通等への転換など、地域特性に合わせた最適な交通手段の確保を検討するとともに、鉄道との接続性を強化することにより、都市機能誘導区域等とのアクセス向上を図ります。

#### b) 公共交通のICT化の推進

ICTクラウドシステム等を活用した新たな交通システムを導入することにより、交通の利便性向上を図り、将来的な“MaaS”の社会実装につなげます。

## c) シェアリングエコノミーの推進

誘導区域内における自家用以外の交通手段として、公共交通と自家用車の中間に位置するカーシェアリングステーションやシェアサイクリングステーションについて、まちなか居住区域内への誘導を検討します。

## d) 誘導区域内等における歩車道の利用環境の向上

都市機能誘導区域での誘導施設整備と合わせ、誘導区域内の道路の利用環境向上に向けた整備を検討します。

## 3) 取り組み中の市の関連事業について

表 現在取り組み中の事業一覧

No.	事業名	概要
1	共創型地域交通モデル事業	中山間地域を中心とした公共交通空白地域及び公共交通不便地域における児童・生徒、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保を目的に、行政や民間事業者等の支援による地元住民組織が主体となった持続可能な誘導システムを構築するもので、今後、市街化区域内（まちなか居住区域を除く）においても、事業の実施に向け検討しているもの。
2	サイクルツーリズムモデル事業	「いわき七浜海道」等の地域資源を活用し、観光交流人口の拡大を図るため、レンタサイクルの環境を整備するなど、官民が連携しながらサイクルツーリズムを推進するもの。
3	次世代交通システムによる交通イノベーション推進事業	本市の交通課題の解消による『スマート交通モデル都市（歩けるまちへの転換）』の構築に向け、『いわき市次世代交通システム研究会』を主体に、産学官が連携しながら、先端技術を活用した交通システムの導入を推進するもの。
4	“フラシィいいわきへ”まちなか定住促進事業	まちなか居住区域への居住機能の誘導を図るため、市外からまちなか居住区域へ移住し、かつ住宅を取得する者に対し最大で150万円の補助金を交付するもの。
5	総合都市交通推進事業	新たな都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略、地域公共交通計画、都市計画道路網再編計画を策定し、各種施策を推進することで、地域を支える交通体系の確立を図るもの。

4) 今後の活用が見込まれる主な国の支援事業、及び市の事業について

表 今後の活用が見込まれる主な国・市の事業

No.	事業名等	概要
1	(国) 公営住宅整備事業 (公営住宅の非現地建替えの支援)	公営住宅を除却し、まちなか居住区域内に再建等する場合、公営住宅整備事業において、除却費等に対する補助を行う。
2	(国等) フラット35 地域活性化型 (住宅金融支援機構による支援)	地方公共団体による住宅の建設・取得に対する財政的支援と合わせて、住宅金融支援機構によるフラット35の金利を引き下げるもの。 【支援内容】 まちなか居住区域内における新築住宅・既存住宅の取得に対し、住宅ローン(フラット35)の金利引下げ(当初5年間、0.25%引下げ)
3	(国) 優良建築物等整備事業	土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、敷地の統合、不燃共同建築物の建築及び公共施設の整備を行うもの。
4	(国) 都市再生整備計画事業	良好な市街地環境の形成による生活の質の向上を図るため、道路・公園等の都市基盤の整備を行うもの。
5	(市) 空き家改修支援事業(仮称)	空き家の有効活用と定住の促進を図ることを目的として、市内の空き家を改修して定住する方に対し、補助金を交付するもの。 フラット35 地域活性化型との連携
6	(国) 宅地耐震化推進事業	大地震時等における滑動崩落や液状化による宅地の被害を軽減するため、変動予測調査を行い住民への情報提供等を図るとともに、対策工事等に要する費用について支援するもの。
7	(市) 三世帯同居・近居支援事業	子育て環境や高齢者見守りの充実、定住の促進、女性の就労支援等を目的に、三世帯以上の世代が同居・近居を行うために住宅の新築や取得等に対し最大で110万円を補助するもの。 まちなか定住促進事業との連携を図り、まちなか居住区域への加算を検討予定

国等の事業で使用されている「居住誘導区域」は「まちなか居住区域」と読み替えて使用

(3) 市街化区域(まちなか居住区域外)の施策展開のあり方

1) 届出制度の適正な運用

法第88条第1項の規定に基づき、本計画で設定した誘導区域外において行う住宅を目的とした開発行為等を行う際には、市への届出が必要となります。

この届出制度の活用により、誘導区域内への誘導に努めます。

□ 届出制度の概要

**まちなか居住区域外における建築行為又は開発行為の届出**

- 1 まちなか居住区域外(都市再生特別措置法に基づく居住誘導区域外)の区域で以下の行為を行おうとする場合には、原則として市長への届出が義務付けられています(都市再生特別措置法第88条第1項)。

**【届出の対象となる行為】**

**開発行為**

- 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの

の例示

3戸の開発行為



の例示

1,300㎡ 1戸の開発行為



800㎡ 2戸の開発行為



**建築等行為**

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合

3戸の建築行為



1戸の建築行為



**【届出の時期】**

行為に着手する日の30日前までに届出

**【届出を要しない軽易な行為など】**

- 軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの
- 住宅等で仮設のもの又は農林漁業を営む者の居住の用に供するものの建築目的で行う開発行為、住宅等の建築、建築物を改築し、又はその用途を変更して住宅等とする行為
- 非常災害のため必要な応急措置として行う行為
- 都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
- 都市計画施設を管理することとなる者が当該都市施設に関する都市計画に適合して行う行為(都市計画事業の施行として行うものを除く。)

**【勧告】**

届出に係る行為がまちなか居住区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅等の立地を適正なものとするために必要な勧告を行います。

**【届出に必要な書類】**

届出は、定められた届出書(様式)に必要な事項(行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日、行為の完了予定日)を記入のうえ、添付書類を添えて、市都市計画課に提出する必要があります。

## 2) 居住調整地域の設定を検討

将来の土地利用状況を踏まえ、必要に応じて、住宅の立地を抑制する居住調整地域の設定を検討します。なお、当該地域の検討にあたっては、県が定める都市計画（市街化区域と市街化調整区域の区域区分）との調整が必要となることから、福島県と連携しながら検討を進めることとします。

### n 居住調整地域の概要

- 1 住宅地化を抑制するために定める地域地区であり、立地適正化計画のうち市街化区域内であり、かつ、まちなか居住区域外の区域に設定することが出来ます。



#### ■何を目的として居住調整地域を定めるか？

- インフラ投資を抑制
  - > 過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域について、今後居住が集積するのを防止し、将来的にインフラ投資を抑制することを目的として定める場合。
- 住宅地化を抑制
  - > 工業系用途が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域について、住宅地化されるのを抑制することを目的として定める場合。
- 都市の中心部の区域において住宅地化を促進
  - > 非線引き都市計画区域内で、都市の縁辺部の区域について住宅開発を抑制し、居住誘導区域内など都市の中心部の区域において住宅地化を進めることを目的として定める場合。
- 近接・隣接する非線引き都市計画区域における住宅地化を抑制
  - > 区域区分が定められている都市計画区域から流出する形で非線引き都市計画区域において住宅地化が進んでいる場合において、区域区分が定められている都市計画区域に近接・隣接する非線引き都市計画区域における住宅地化を抑制することを目的として定める場合。

#### ■開発許可制度の適用(§90)

区域内における特定開発行為、特定建設等行為については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして開発許可制度(立地基準の適合性も審査される)が適用される。

出典：立地適正化計画の手引き（国土交通省）

## 3) 市街化区域内農地（都市農地）の保全を検討

郊外部の市街区域内農地については、郊外の住宅地を中心に将来的に空き地・空き家問題の顕在化と合わせて、市街地が空洞化する要因となることから、コンパクトシティの効果を最大限に発揮させるため、周辺の土地利用状況や営農状況等を踏まえ、都市農地の保全を図る生産緑地制度の導入や田園住居地域等の指定を検討します。



## 第6章 目標値の設定と施策の達成状況に関する評価方法

### 6 - 1 目標値と効果

目標値については、本計画の具現化を図るため、定量化された指標を用いて実施される施策の効果を市民の方々が客観的に把握できるよう定量的なものを次のように定めます。

なお、指標については、計画の進捗管理が明確かつ明瞭に把握できるよう、誘導方針と整合が図られた値とします。

#### 誘導方針 の目標値とその効果

若い世代の転出者数を抑制し、UIJターン者などの若い世代の人口が増加する施策を展開

目標値	【評価指標】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%) ⇨ <u>約47.4千人(20%)に改善</u>
目標の達成により期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>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されます。</li> </ul>

#### 誘導方針 の目標値とその効果

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

目標値	【評価指標】まちなか居住区域内（都心拠点等）の人口密度の維持
	約46人/ha（2010年） ⇨ <u>約46人/ha（2040年）</u>
	【評価指標】公共交通利用者数（鉄道・バス）の維持
	（鉄道） 約5.7百万人/年（2017年度） ⇨ <u>約5.7百万人/年（2040年）</u>
	（バス） 約3.9百万人/年（2017年度） ⇨ <u>約3.9百万人/年（2040年）</u>
目標の達成により期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口密度が維持されない場合と比較して、人口密度が維持されることで、非効率な都市活動が抑制され、生活サービス施設の不合理な撤退が抑制されます。</li> <li>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され、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します。</li> </ul>

**誘導方針 の目標値とその効果**

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等を図る施策を展開

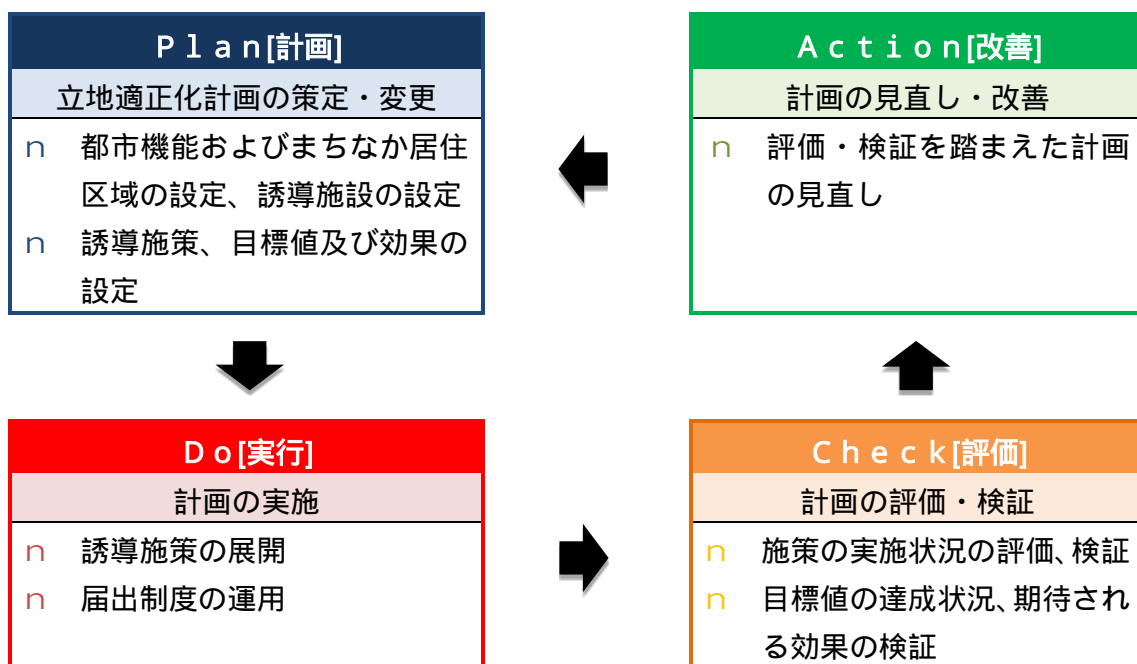
目標値	【評価指標】子育て世代（25 - 39歳 女性）の就業率を向上		
	約 65%（2015年）	⇨	約 70%（2040年）
	【評価指標】宿泊者数（観光交流人口）を向上		
	736,388人（2017）	⇨	約 100万人（2040年）

目標の達成により期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>n 女性の就業率が向上されることで、市内の新たな労働力を創出し、市内産業へ供給されます。</li> <li>n 宿泊者数（観光交流人口）の増加に伴い、市内での消費額が増加し、サービス業等が活性化します。</li> </ul>
-----------------	---

**6 - 2 施策の達成状況に関する評価方法**

本計画は社会・経済情勢等の変化を確認しながら、P D C Aサイクルの考え方にに基づき、概ね5年ごとに、計画に記載した誘導施策の実施状況や目標値の達成状況について調査・分析を行います。

また、調査・分析した結果は、庁外の学識経験者や関係団体等で構成する評価等専門委員会（本計画公表後に設置予定）において、評価を行い、計画の進捗状況や妥当性等を検証しながら、必要に応じて適宜見直しを行うものとします。





いわき駅前

# 参考資料

## 計画策定等の経過

本計画は、「第二次いわき市都市計画マスタープラン等庁内連絡会議」、「第二次いわき市都市計画マスタープラン等策定委員会」にて協議を行い、「市民アンケート」、「住民懇談会」、「パブリックコメント」等で広く意見を聴きながら策定を進めました。

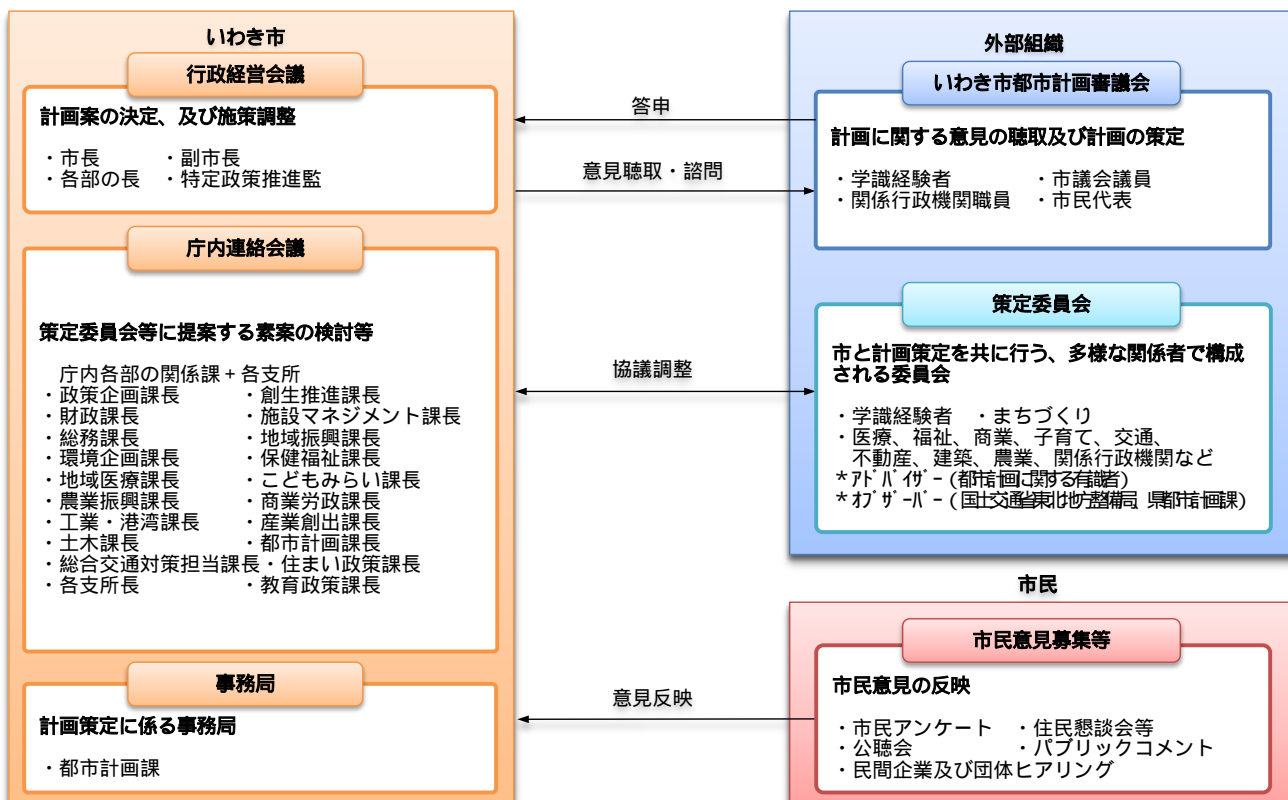


図 策定体制

表 策定までの取組み状況

開催日	主な内容
平成 29 年( 2017 年 ) 7 月 27 日	庁内連会議の設置及び第 1 回庁内連絡会議
8 月 30 日	策定委員会委嘱状交付式 及び第 1 回策定委員会 
9 月 20 日	民間団体へのヒアリング( 14 団体 )( ~ 10 月 10 日まで )
9 月 27 日	いわき市都市計画審議会( 中間報告 )
9 月 29 日	市民アンケートの実施( 2,000 人 )( ~ 10 月 13 日まで )
10 月 2 日	民間企業へのヒアリング( 5 企業 )( ~ 11 月 30 日まで )
12 月 18 日	若い世代とのワークショップ ( 福島工業高等専門学校 ) 
平成 30 年( 2018 年 ) 1 月 25 日	第 2 回庁内連絡会議
2 月 16 日	第 2 回策定委員会
3 月 13 日	いわき市都市計画審議会( 中間報告 )
5 月 7 日	住民懇談会( 13 地区 15 会場 ) ( ~ 5 月 30 日まで ) 
6 月 4 日	各支所等での意見募集( ~ 6 月 15 日まで )
7 月 24 日	第 3 回庁内連絡会議
8 月 21 日	第 3 回策定委員会
9 月 27 日	いわき市都市計画審議会( 中間報告 )
9 月 26 日	いわき商工会議所地域振興委員会及び、いわき政策塾との意見交換
9 月 27 日	小名浜まちづくり市民会議 とのワークショップ 

表 策定までの取組み状況

開催日	主な内容
10月 5日	各支所等での意見募集（～11月2日まで）
10月 20日	ポスターセッション （イオンモールいわき小名浜） 
10月 25日	内郷まちづくり市民会議とのワークショップ
10月 30日	国土交通省都市局による立地適正化計画キャラバン
11月 13日	若い世代とのワークショップ （～12月18日まで） いわき明星大学（地域教養学科、 看護学科、薬学科） 東日本国際大学（経済経営学部） 
12月 10日	勿来・ひとまち未来会議とのワークショップ
12月 25日	第4回庁内連絡会議
平成31年(2019年) 1月 17日	四倉ふれあい市民会議 とのワークショップ 
3月 26日	第4回策定委員会
令和元年(2019年) 5月 20日	パブリックコメント（～6月10日まで）
5月 23日	いわき市都市計画審議会（中間報告）
7月 5日	公聴会（閲覧期間：6月14日から6月20日）
7月 12日	第5回庁内連絡会議
7月 31日	いわき市都市計画審議会（中間報告）
8月 7日	第5回策定委員会
8月 28日	策定委員会から市長への 計画案の提出 
9月 6日	行政経営会議において計画案の決定
10月 2日	いわき市都市計画審議会（諮問・答申）
10月 8日	市長記者会見による公表

策定委員会委員名簿

表 委員名簿

部門	氏名			所属
	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	
<b>[ 学識経験者 ]</b>				
医療福祉	瀬戸 愛子			医療創生大学 看護学部 講師 (いわき明星大学より H31.4.1 大学名変更)
まちづくり	齊藤 充弘【会長】			独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 都市システム工学科 教授
交通	芥川 一則			独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 ビジネス工学学科 教授
<b>[ 関係団体等 ]</b>				
まちづくり全般	蛭田 啓一	馬上 順胤		公益社団法人いわき青年会議所 理事長
市民団体	林 清	金成 克哉		いわき市行政嘱託員(区長)連合協議会 会長
医療	石井 敦			一般社団法人いわき市医師会 理事
福祉	越智 春子			社会福祉法人いわき市社会福祉協議会 副会長
商業	武田 友紀			いわき商工会議所地域振興委員会 委員長
商業	鈴木 英美			いわき地区商工会連絡協議会 理事
産業	安島 浩【副会長】			いわき経済同友会 代表幹事
交通(鉄道)	青木 豊道			東日本旅客鉄道株式会社 いわき駅長
交通(バス)	門馬 誠			新常磐交通株式会社 執行役員乗合部長
交通(タクシー)	吉田 憲一			一般社団法人 福島県タクシー協会いわき支部 理事
不動産	佐藤 光代			公益社団法人 福島県宅地建物取引業協会いわき支部 支部長
住宅	佐藤 孝男			公益社団法人 福島県建築士会いわき支部 支部長
農業	山野辺 浩			福島さくら農業協同組合いわき地区本部 営農経済部 営農企画課 課長
漁業	渡辺 浩明			福島県漁業協同組合連合会 参事
林業	田子 英司			いわき市森林組合 代表理事組合長
<b>[ 関係行政機関 ]</b>				
国土交通省	石井 重好	小山 茂	石津 健二	東北地方整備局磐城国道事務所 副所長
国土交通省	田中 道幸			東北地方整備局小名浜港湾事務所 副所長
福島県	坂井 信一	山寺 賢一	助川 浩一	いわき地方振興局 次長兼企画商工部長
福島県	半澤 雅則	富永 靖章		いわき建設事務所 主幹兼企画管理部長
福島県	森藤 秀寿		箱崎 寿文	小名浜港湾建設事務所 主幹兼次長
<b>[ オブザーバー ]</b>				
国土交通省	小林 孝		柳田 穣	国土交通省 東北地方整備局建政部都市・住宅整備課 課長
福島県	諏江 勇	服部 雅道		福島県 土木部都市計画課 課長
<b>[ アドバイザー ]</b>				
都市計画	中村 英夫			日本大学理工学部土木工学科 教授

評価等専門委員会委員名簿

表 委員名簿

部門	氏名		所属
	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	
<b>[ 学識経験者 ]</b>			
医療福祉	瀬戸 愛子		医療創生大学 看護学部 講師
まちづくり	齊藤 充弘【会長】		独立行政法人国立高等専門学校機構 福島工業高等専門学校 都市システム工学科 教授
<b>[ 関係団体等 ]</b>			
まちづくり全般	齊藤 和治	中根 雄一郎	公益社団法人 いわき青年会議所 理事長
医療	石井 敦	島田 頼於奈	一般社団法人いわき市 医師会 理事
福祉	越智 春子		社会福祉法人 いわき市社会福祉協議会 副会長
商業	小野 英二【副会長】		いわき商工会議所 総務理事兼企画総務部長
交通(鉄道)	青木 豊道	渡邊 治幸	東日本旅客鉄道株式会社 いわき駅長
交通(バス)	門馬 誠		新常磐交通株式会社 取締役 乗合部長
交通(タクシー)	吉田 憲一		一般社団法人 福島県タクシー協会いわき支部 理事
不動産	佐藤 光代		公益社団法人 福島県宅地建物取引業協会いわき支部 支部長
住宅	佐藤 孝男		公益社団法人 福島県建築士会いわき支部 支部長 *令和2年度 顧問
<b>[ 関係行政機関 ]</b>			
国土交通省	石津 健二	雫石 敏見	東北地方整備局磐城国道事務所 副所長
福島県	小谷野 繁樹	植田 誠	いわき地方振興局 主幹副部長 小谷野 繁樹 次長兼企画商工部長 植田 誠
福島県	富永 靖章	馬場 靖	いわき建設事務所 主幹兼企画管理部長



## 改正履歴

---

改正日	改正内容
令和3年2月22日	<ul style="list-style-type: none"><li>・平地区都市機能誘導区域の変更（159.1ha 159.3ha）</li><li>・誘導施設のうち「放課後児童クラブ」を削除</li><li>・都市機能誘導区域及びまちなか居住区域に係る誘導施策の変更等</li></ul>

令和元年 10 月 2 日

いわき市長 清水 敏男 様

いわき市都市計画審議会  
会 長 山下 治



いわき市立地適正化計画の策定について（答申）

令和元年 9 月 5 日付元都計第 185 号で諮問のありました標記について、当審議会での審議の結果、原案どおり承認されましたのでこの旨答申します。

令和3年2月10日

いわき市長 清水 敏男 様

いわき市都市計画審議会  
会長 山下 治



いわき市立地適正化計画の一部改訂について（答申）

令和3年1月8日付2都計第299号で諮問のありました標記について、当審議会での審議の結果、原案のとおり承認されましたのでこの旨答申します。

いわき市立地適正化計画 編集・発行/令和元年10月(令和3年2月一部改訂)

いわき市都市建設部都市計画課 〒970-8686 いわき市平字梅本21番地 TEL 0246-22-1111(代表)