

朝日町立地適正化計画

令和4年10月

朝日町

— 目 次 —

1. 立地適正化計画の概要	1-1
1.1 立地適正化計画の概要	1-1
1.2 立地適正化計画の位置づけ	1-2
1.3 立地適正化計画区域の設定	1-3
1.4 立地適正化計画の計画期間	1-3
2. 現況調査	2-4
2.1 現況調査	2-4
2.2 課題整理	2-39
3. 都市の骨格構造の検討等	3-45
3.1 上位・関連計画での位置付け	3-45
3.2 都市の骨格構造の検討	3-51
4. 立地適正化計画における方向性（誘導方針）・基本方針	4-52
4.1 課題解決の方向性（誘導方針）	4-52
5. 誘導区域の検討	5-53
5.1 基本的な考え方と計画の目標・理念	5-53
5.2 誘導区域設定の考え方	5-53
5.3 誘導区域の検討	5-54
6. 誘導施設の検討	6-65
6.1 誘導施設とは	6-65
6.2 誘導施設の検討にあたっての前提条件	6-66
6.3 誘導施設の方向性	6-67
6.4 誘導施設の選定	6-68
6.5 誘導施設の設定	6-69

7. 防災指針の検討.....	7-70
7.1 防災指針とは.....	7-70
7.2 防災指針で検討する内容.....	7-71
7.3 基本的な考え方.....	7-72
7.4 災害リスクの現状分析.....	7-73
7.5 課題の整理.....	7-80
7.6 災害リスク等を踏まえた居住誘導区域の検討.....	7-80
7.7 取組.....	7-81
7.8 課題に対応した取組.....	7-81
8. 誘導施策の検討.....	8-84
8.1 誘導施策とは.....	8-84
8.2 誘導施策の設定.....	8-84
8.3 低未利用土地利用等における指針.....	8-86
9. 誘導施設に関する届出制度.....	9-87
9.1 誘導施設に関する届出制度.....	9-87
9.2 居住誘導区域外に関する届出制度.....	9-88
10. 目標値の設定.....	10-89
10.1 目標値の設定.....	10-89
10.2 目標達成による効果.....	10-90
11. 施策の達成状況の評価方法.....	11-91
12. 巻末資料.....	12-92
12.1 朝日町立地適正化計画策定委員会 委員名簿（令和2～3年度）.....	12-92
12.2 計画策定の経過.....	12-93

1. 立地適正化計画の概要

1.1 立地適正化計画の概要

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法の一部改正（平成26年8月施行）により、全国的な人口減少や高齢化に対応した持続可能なまちづくりを推進するため、創設された制度です。

この計画は、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の配置や公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、コンパクトなまちづくりと地域交通との連携によって、都市部だけでなく農山村地域に暮らす誰もがこれらの日常生活に必要な各種施設等を利用できる、「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すための計画です。

当町においても、人口減少が続いており、少子高齢化が進行し、地域社会の維持や労働力の減少、地域経済の衰退等、様々な影響が懸念されています。

本計画の上位計画に位置づけられる「第5次朝日町総合計画 後期基本計画」（令和3年3月策定）や「第2期朝日町総合戦略（令和2年3月策定）」で掲げた将来像の実現に向けて、地域の持続性と自立を可能とする都市空間の再構築を図り、当町ならではの都市構造を将来的に維持するとともに、これを支えるネットワークを構築していきます。

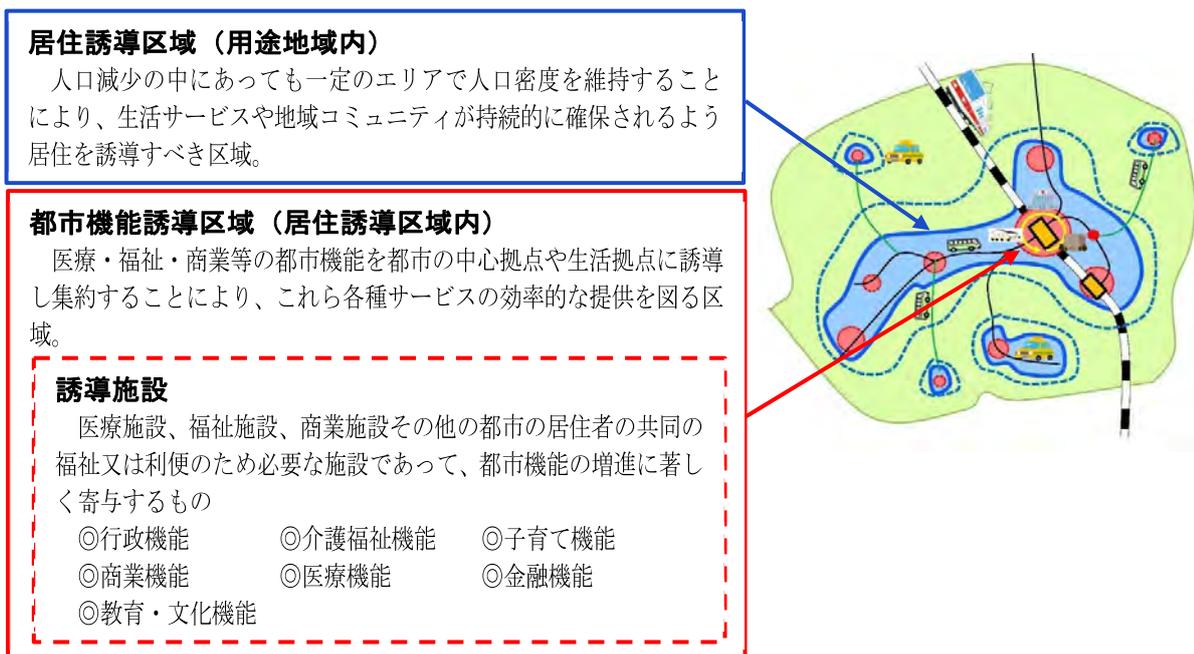


図 1-1 立地適正化計画のイメージ

1.2 立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は、市町村の総合計画や都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村の都市計画マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるように配慮されたものでなければなりません。

都市再生特別措置法第 82 条に基づき、立地適正化計画は、市町村の都市計画マスタープランの一部とみなされます。

また、本計画については、以下のとおり「第 5 次朝日町総合計画 後期基本計画」（令和 3 年 3 月策定）、「第 2 期朝日町総合戦略（令和 2 年 3 月策定）」、「元気とやま創造計画」（平成 30 年 3 月策定、富山県）、「朝日都市計画区域マスタープラン」（平成 25 年 3 月策定、富山県）に即し、また、「朝日町都市計画マスタープラン」（平成 29 年 8 月策定）等と調和を保つとともに、各分野の計画と連携した計画として位置づけます。

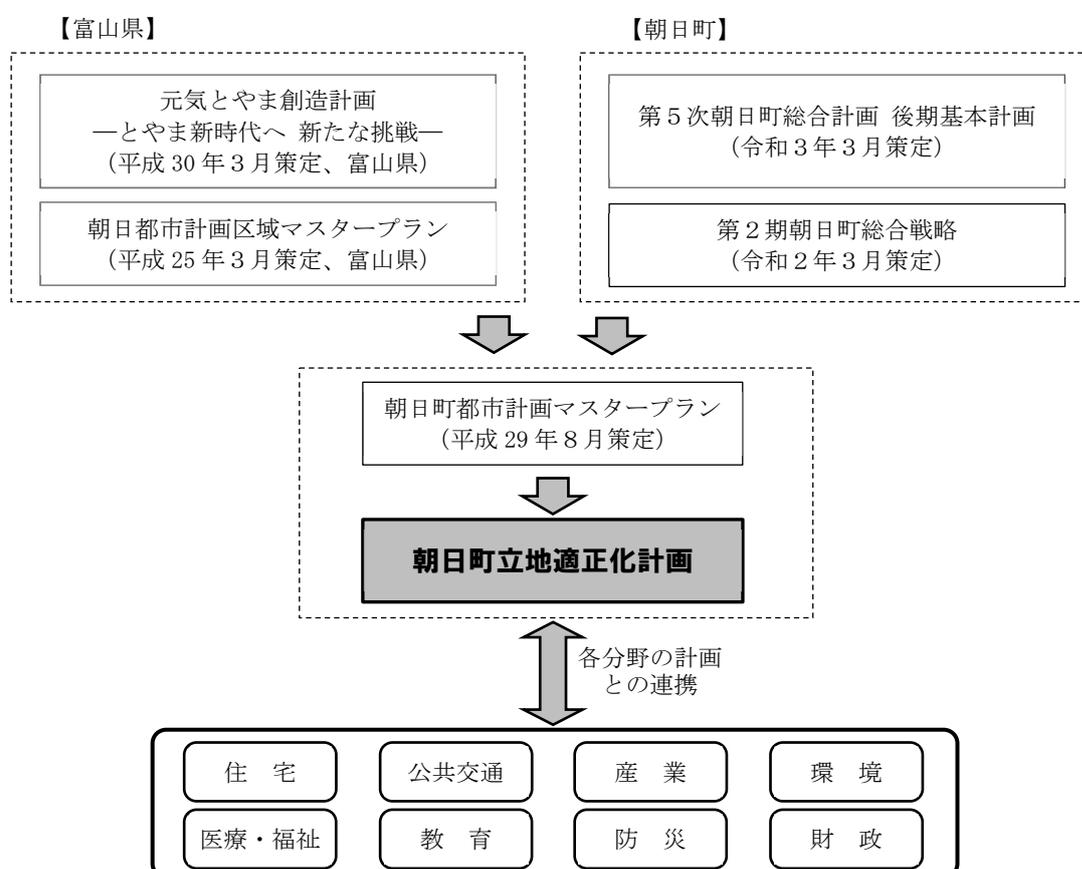


図 1-2 立地適正化計画の位置づけ

1.3 立地適正化計画区域の設定

都市計画運用指針では、立地適正化計画の区域について「立地適正化計画の区域は都市計画区域内でなければならないが、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本となる。」としています。（都市計画運用指針（国土交通省））

このことから、当町では、都市計画区域全体（5,453ha）を立地適正化計画区域とします。なお、本計画は、都市計画区域を対象としますが、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成により、都市計画区域外での生活利便性の確保にも留意した計画とします。

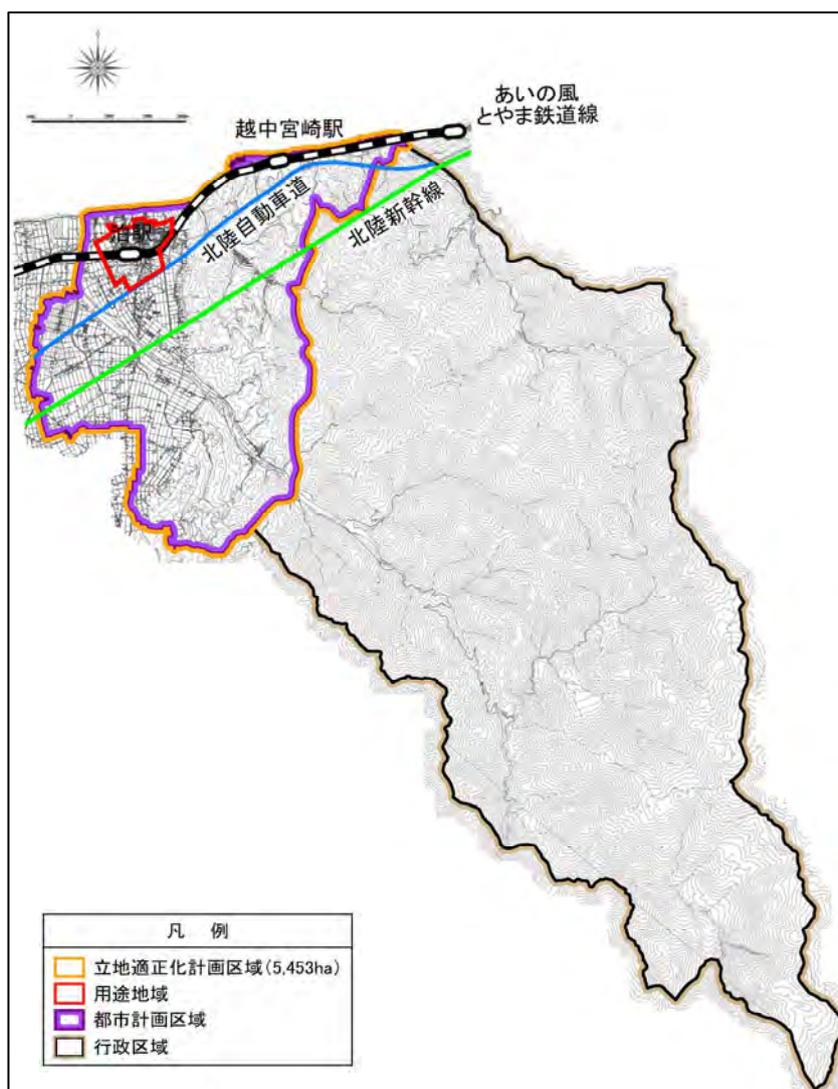


図 1-3 立地適正化計画区域

1.4 立地適正化計画の計画期間

都市計画運用指針では、「一つの将来像として、概ね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮することが必要である。」とされています。

また、「必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましく、動的な計画として運用すべきである。」としています。（都市計画運用指針（国土交通省））

都市計画運用指針の考え方を踏まえ、本計画の計画期間は、概ね 20 年後の 2041 年（R23）を目標年次とし、必要に応じて立地適正化計画の見直しを行うものとします。

2. 現況調査

2.1 現況調査

①人口

国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の推計などを踏まえ、当町の人口に関して整理します。

※なお、将来人口については、都市計画運用指針において「人口等の将来の見通しは、立地適正化計画の内容に大きな影響を及ぼすことから、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口の値を採用すべき」とされており、国立社会保障・人口問題研究所の推計値を活用します。

②土地利用

都市計画基礎調査の結果等を活用し、都市的土地利用、空き地等について整理します。

③都市施設

公共施設等の都市機能の立地状況について整理します。

④都市交通

公共交通網、サービス水準（運行便数）、利用者数の推移等について整理します。

⑤経済活動

小売売上高、事業所数、従業者数等について整理します。

⑥地価

平均地価の動向等について整理します。

⑦災害

ハザードマップ等について整理します。

⑧財政

財政力指数や公共施設等総合管理計画における公共施設等の更新費用の見通し等について整理します。

2.1.1 人口

国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所の推計などを踏まえ、当町の人口に関して整理します。

(1) 人口推移

【ポイント】

- ・ 町の人口は、1985年（S60）では18,819人でしたが、これ以降は減少を続けています。
- ・ 1990年（H2）以降の人口社会増減（転入・転出の差）の動向では、各年ともに転出超過となっています。
- ・ 2045年（R27）には5,105人と約4分の1まで減少するとされており、高齢化も進行を続け、61.1%となるとされています。

① 長期時系列での人口推移

町の人口を長期の時系列でみると、1985年（S60）では18,819人でしたが、以降、現在まで減少傾向にあります。

2015年（H27）を基準とした将来人口（国立社会保障・人口問題研究所推計）は、30年後の2045年（R27）には5,105人と、ピーク時の約4分の1まで減少するとされており、高齢化も進行を続け、61.1%となるとされています。

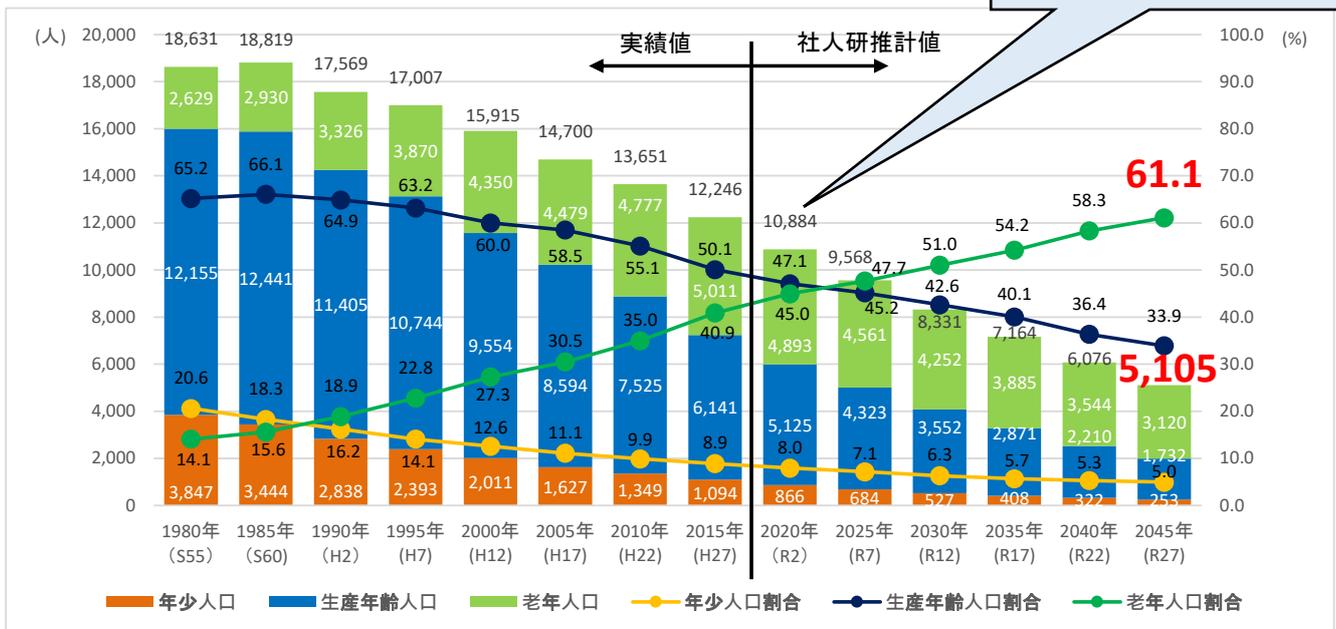


図 2-1 総人口推移

出典：実績値は各年国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所推計値（2018年（H30）推計）

※令和2年国勢調査（確報値）より引用。

② 人口社会増減の動向

1990年（H2）以降の人口社会増減（転入・転出の差）の動向では、各年ともに転出超過であり、2020年（R2）では、転入者数が243人、転出者数が369人と社会増減は126人の転出超過となっています。

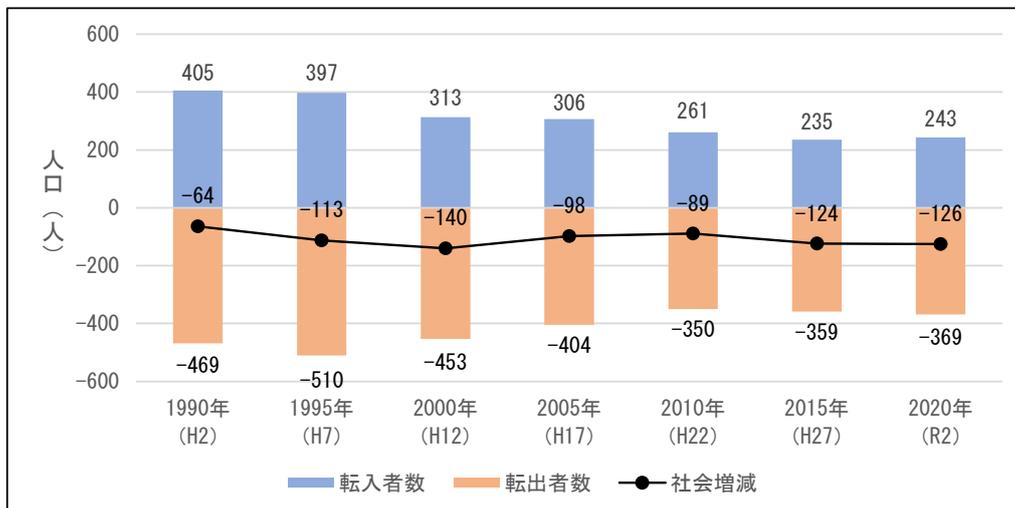


図 2-2 人口社会増減の動向

出典：国勢調査および富山県人口移動調査

③ 可視化ツールを活用した人口の推移の視覚的把握

昼間人口・夜間人口ともに、1980年（S55）より泊駅を中心に人口が集積していますが、徐々にグラフの高さが低くなっていることから人口減少の進行がうかがわれます。

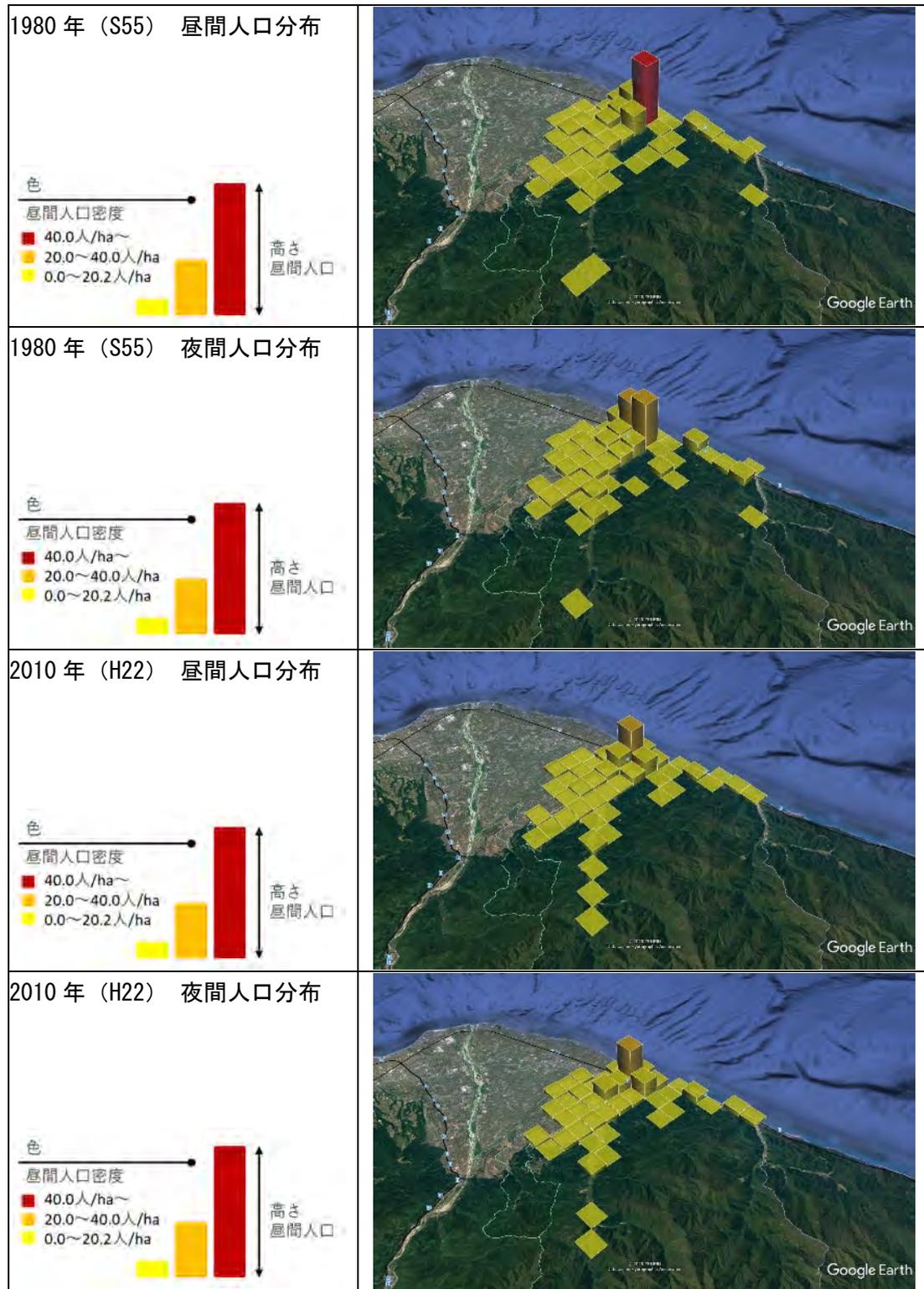


図 2-3 人口分布の経年変化

出典：都市構造可視化計画

2.1.2 土地利用

都市計画基礎調査の結果等を活用し、都市的土地利用、低未利用地等について整理します。

(1) 土地利用の状況

【ポイント】

- ・ 都市計画区域内では、自然的土地利用が大半です。
- ・ 用途地域内では、泊駅北側を中心に住宅用地などがまとまって分布しています。

都市計画区域内では、東部に山林、西部に田などの自然的土地利用が大半です。

用途地域内では、田の割合が最も高くなっていますが、泊駅北側を中心に住宅用地、商業用地などがまとまって分布しています。

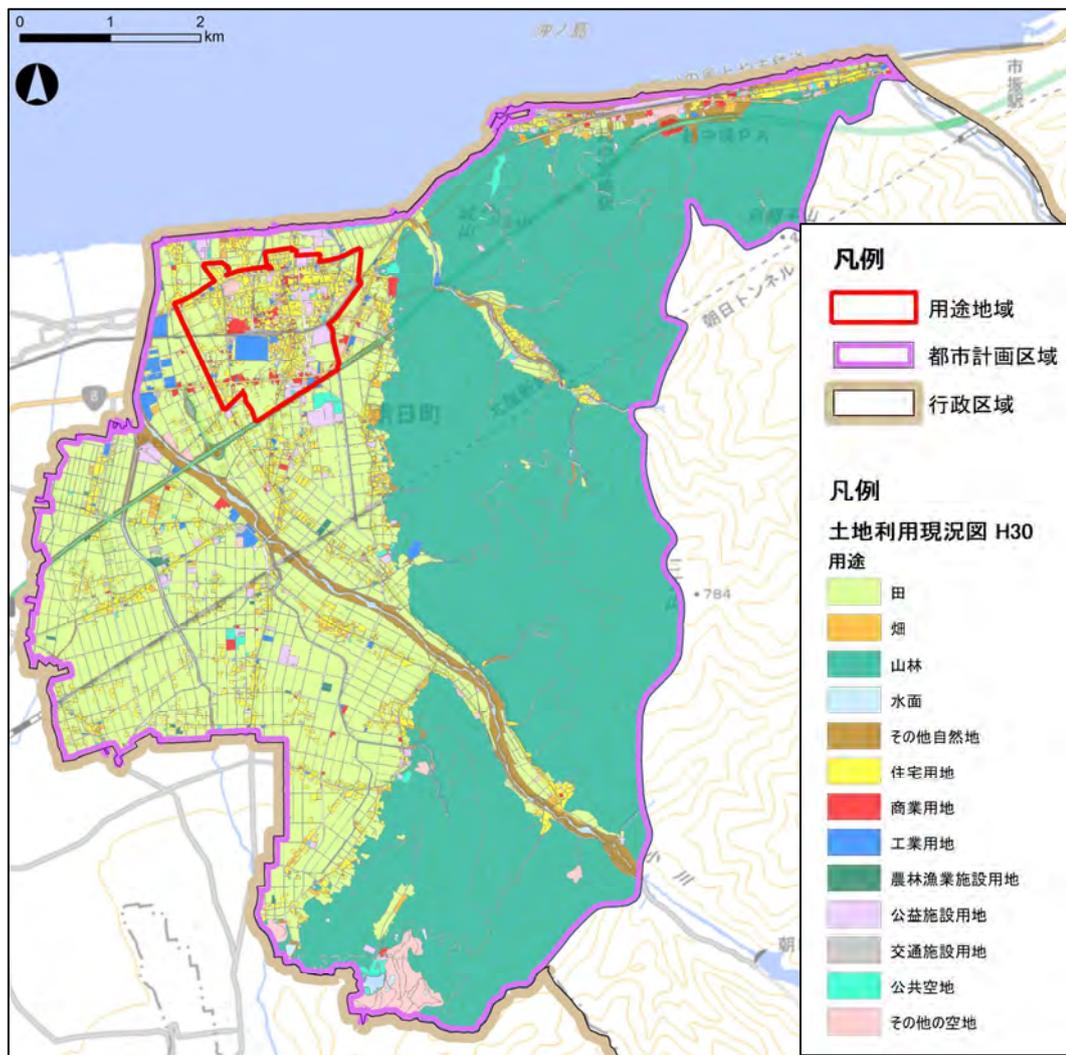


図 2-4 土地利用現況図 (2018 年 (H30))

出典：2018 年 (H30) 都市計画基礎調査

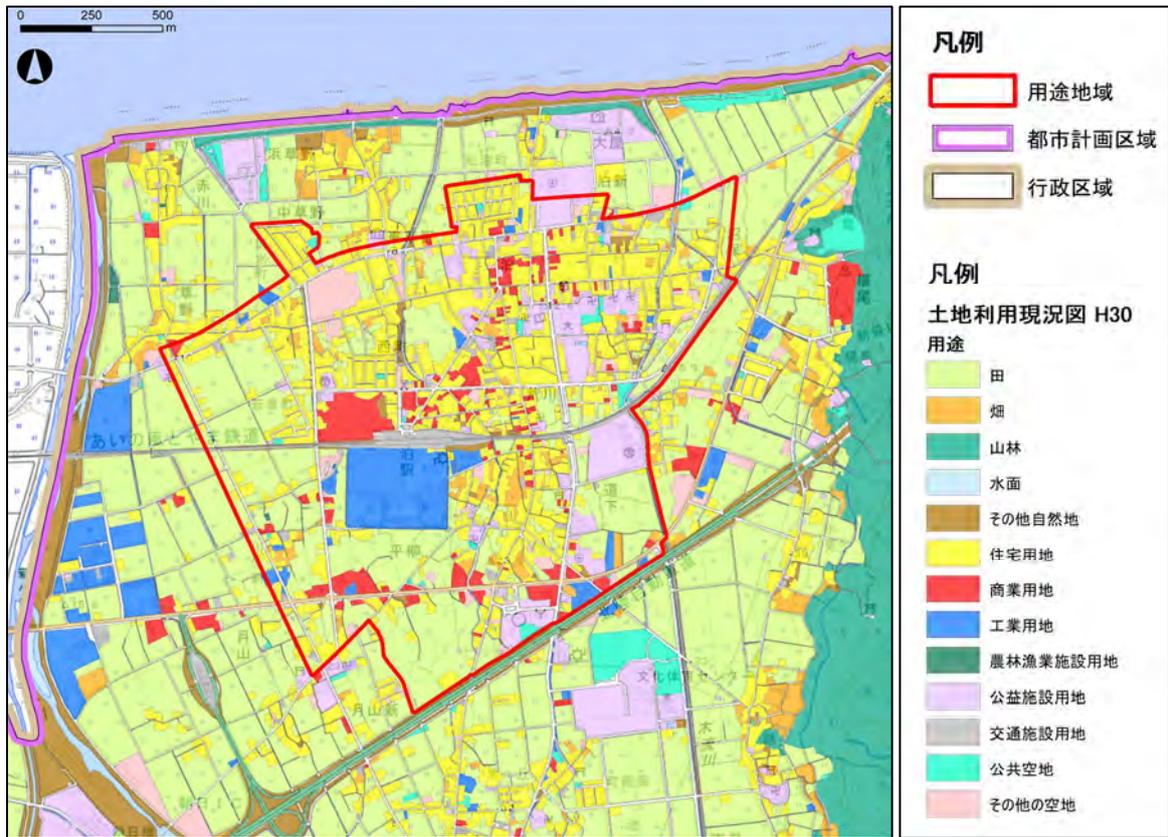


図 2-5 土地利用現況図 (2018 年 (H30))

出典：2018 年 (H30) 都市計画基礎調査

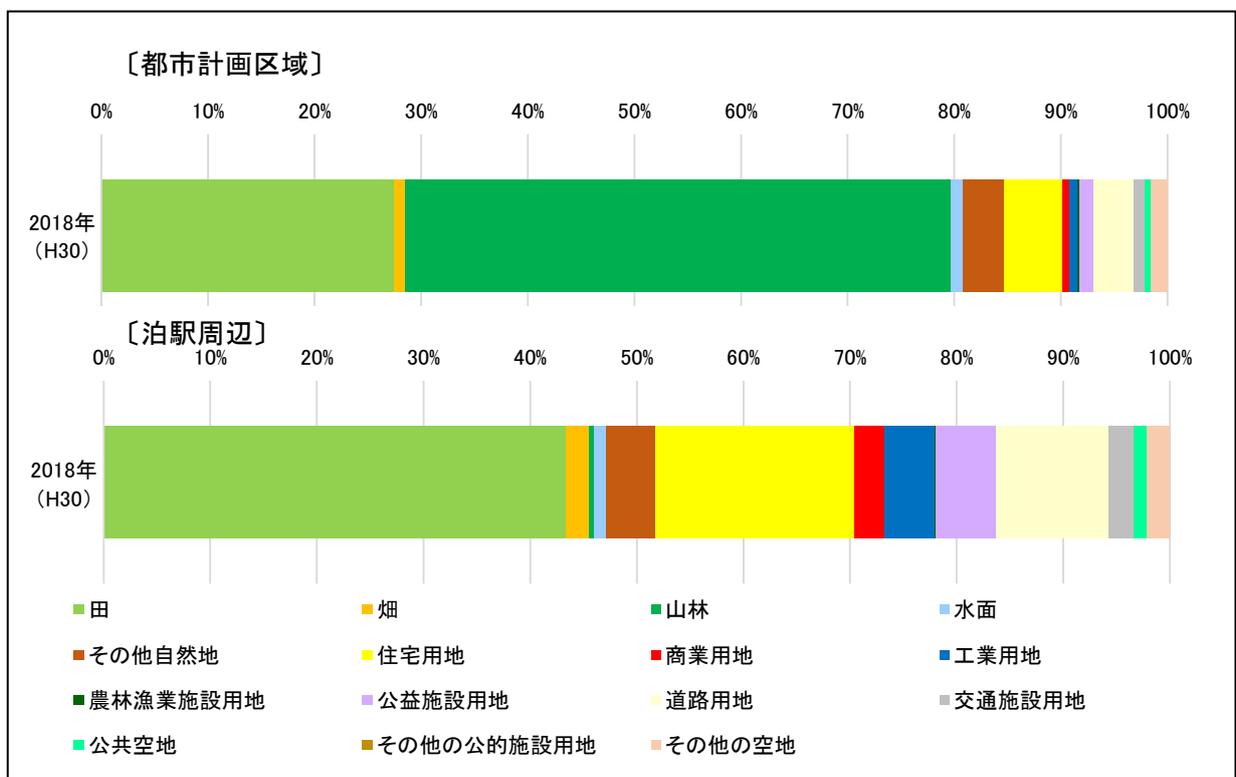


図 2-6 都市計画区域・泊駅周辺における土地利用の現況 (2018 年 (H30))

出典：2018 年 (H30) 都市計画基礎調査

(2) 土地利用の変遷 (1976年 (S51) - 2016年 (H28))

【ポイント】

- ・ 建物用地について、都市計画区域内では用途地域外への拡大、用途地域内では泊駅南側への拡大がうかがえます。

1976年 (S51) から 2016年 (H28) における土地利用の変遷を見ると、都市計画区域内では、用途地域外の平野部において建物用地が拡大していることがうかがえます。また、用途地域内では、泊駅北側を中心に集積していた建物用地が南側へと拡大していることがうかがえます。

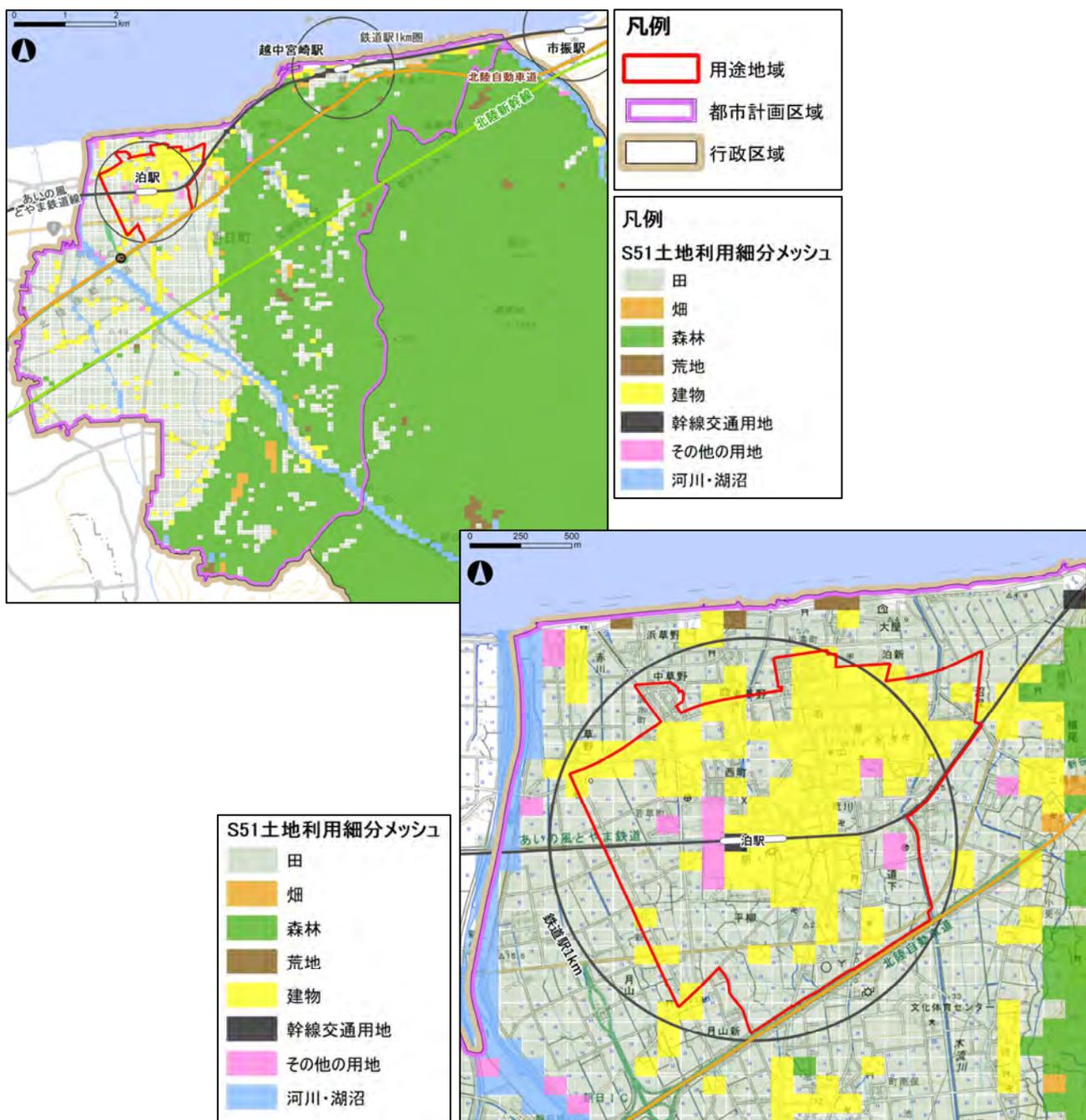


図 2-7 1976年 (S51) 土地利用現況図

出典：国土数値情報「1976年 (S51) 土地利用細分メッシュ」

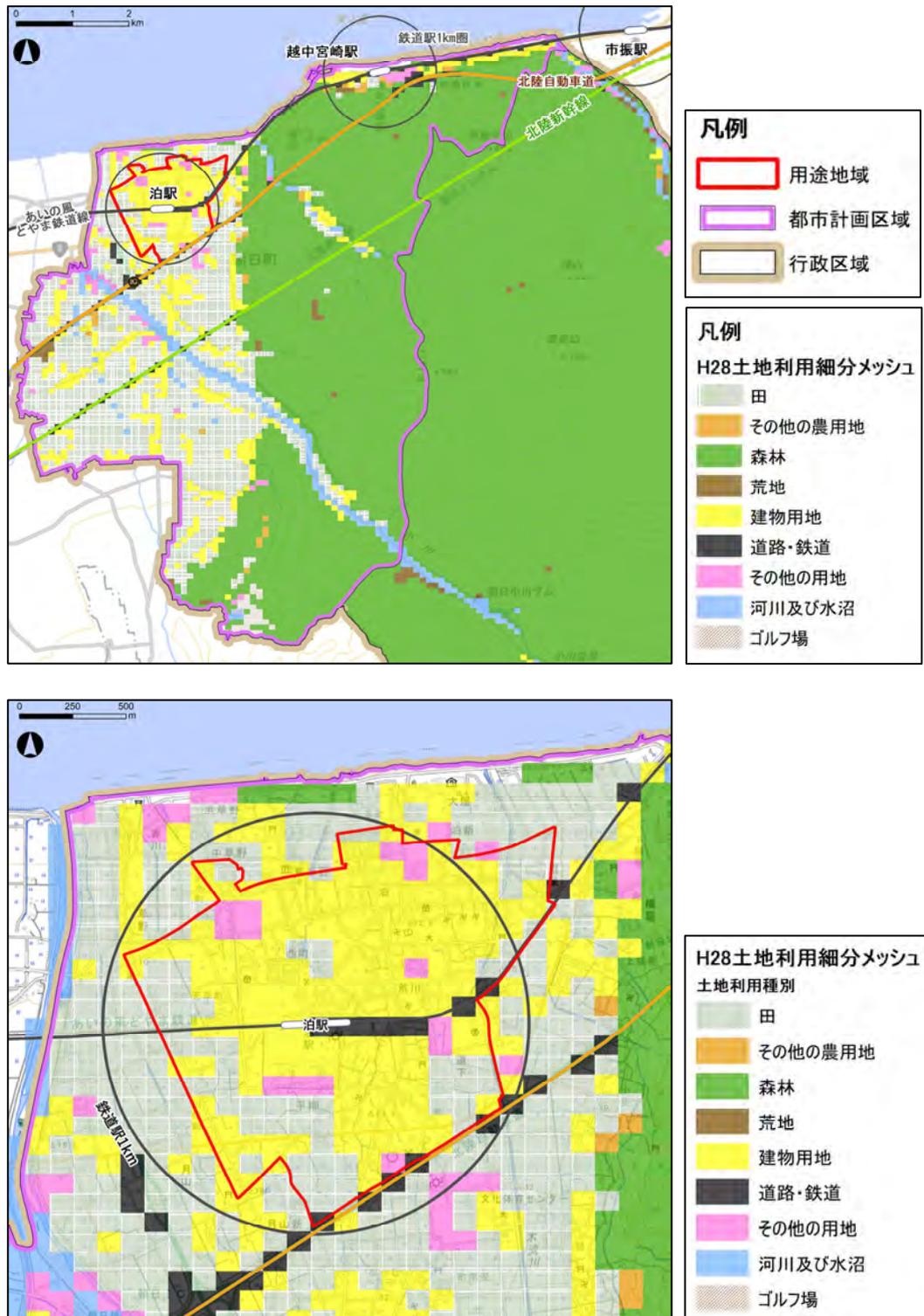


図 2-8 2016 年 (H28) 土地利用現況図

出典：国土数値情報「2016 年 (H28) 土地利用細分メッシュ」

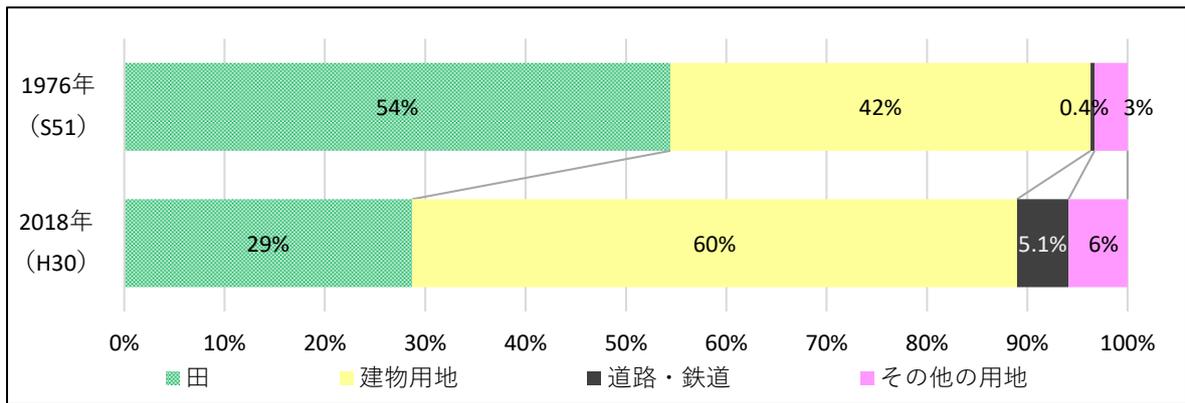


図 2-9 用途地域内における土地利用の変化

※用途地域内に含まれるメッシュを集計

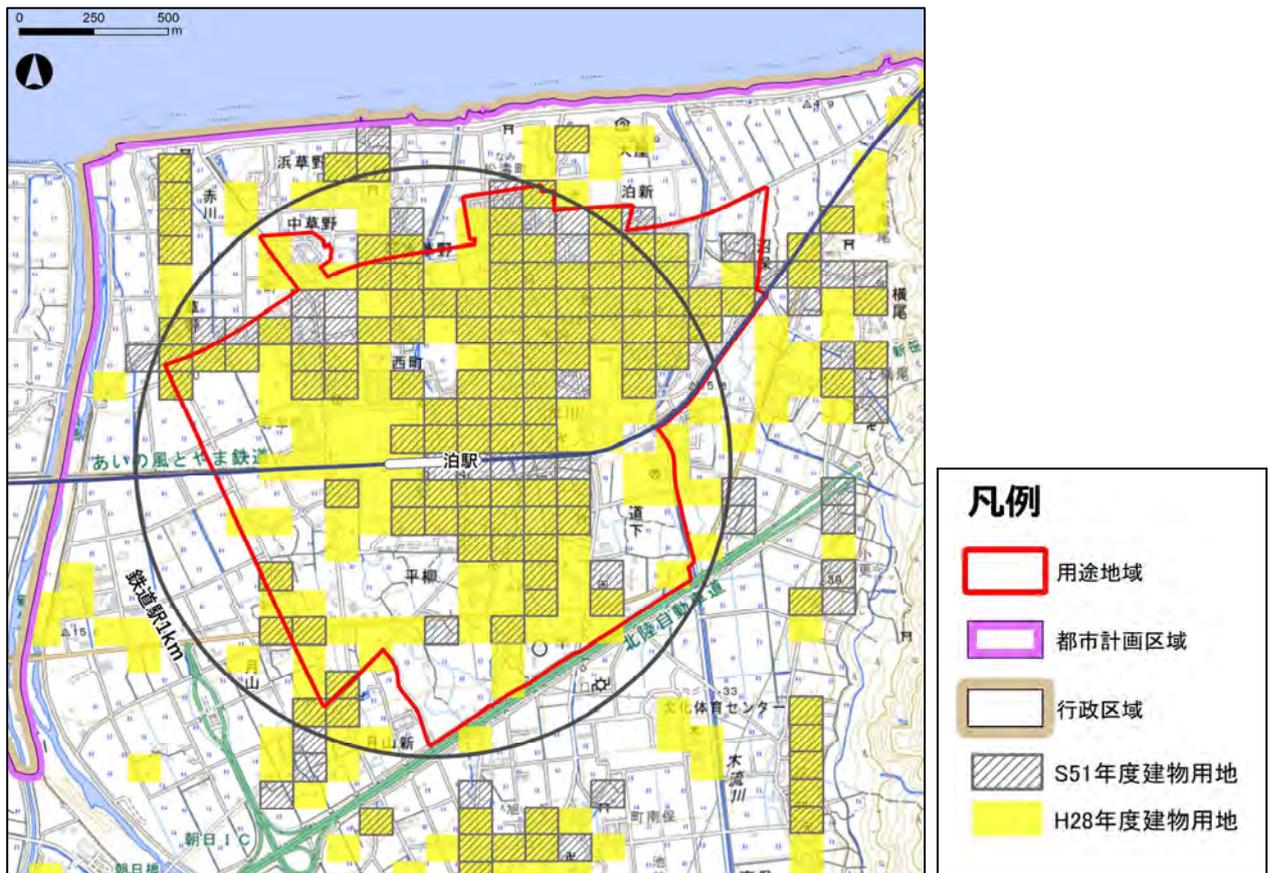


図 2-10 -1976年 (S51) -2016年 (H28) 建物用地の変化

(3) 低未利用地等

【ポイント】

- ・ 空家は、住宅が多く立地する泊駅北側において、特に多く分布しています。
- ・ 用途地域内には、小規模なものも含めて、低未利用地が点在しており、空き地となっています。

① 空家の分布にみる土地の有効活用検討地域

空家は、住宅が多く立地する泊駅北側において、特に多く分布しています。

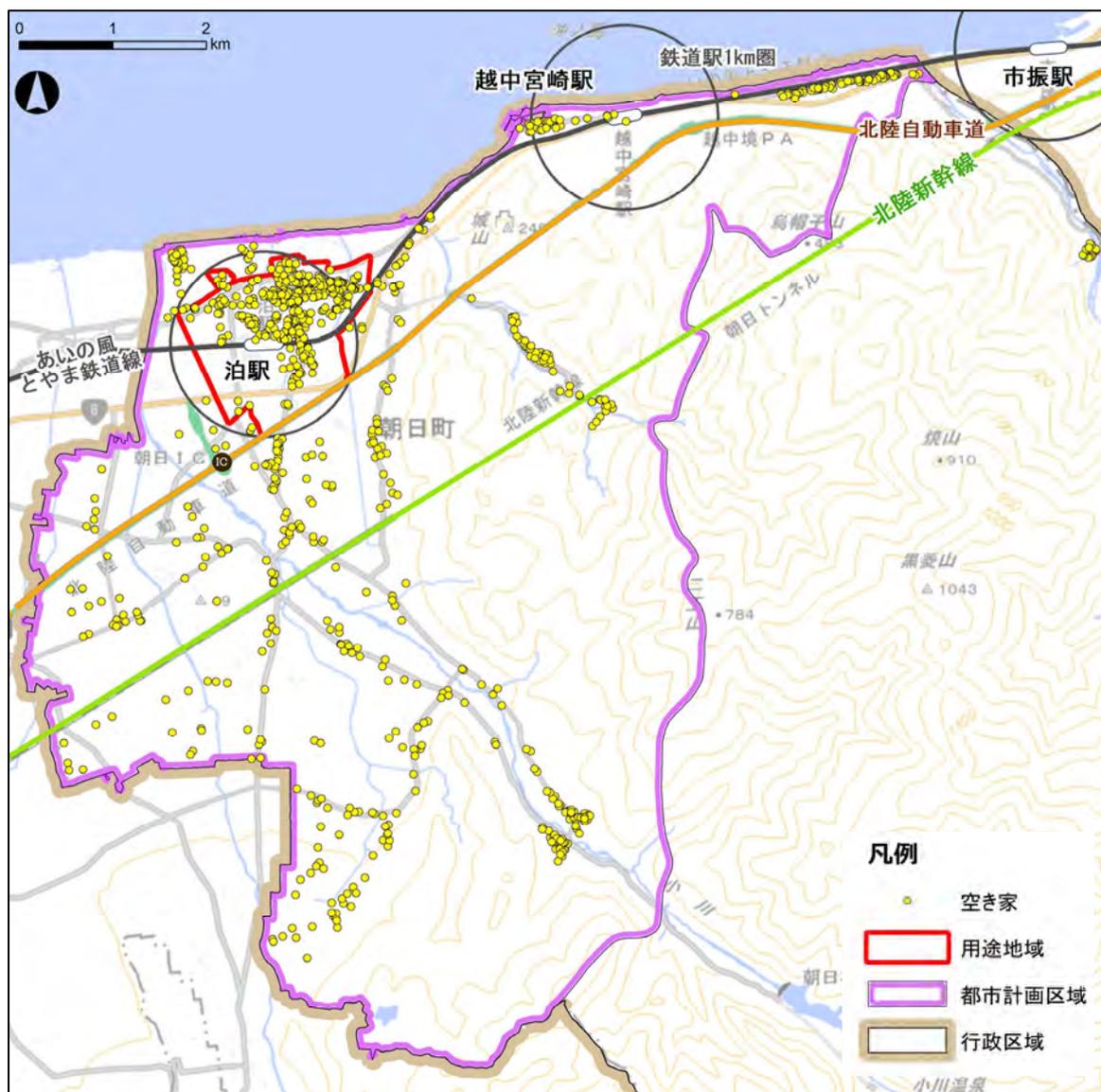


図 2-11 空家分布図

出典：町資料（第7回（2020年（R2）空家実態調査）

② 主な低未利用地の把握

用途地域内には、小規模なものも含めて低未利用地が点在しています。

面積が比較的大きい低未利用地も見られるため、低未利用地の有効活用などを進め、用途地域内における適正な土地利用を誘導することが求められます。



用途地域内の
大規模な未利用地

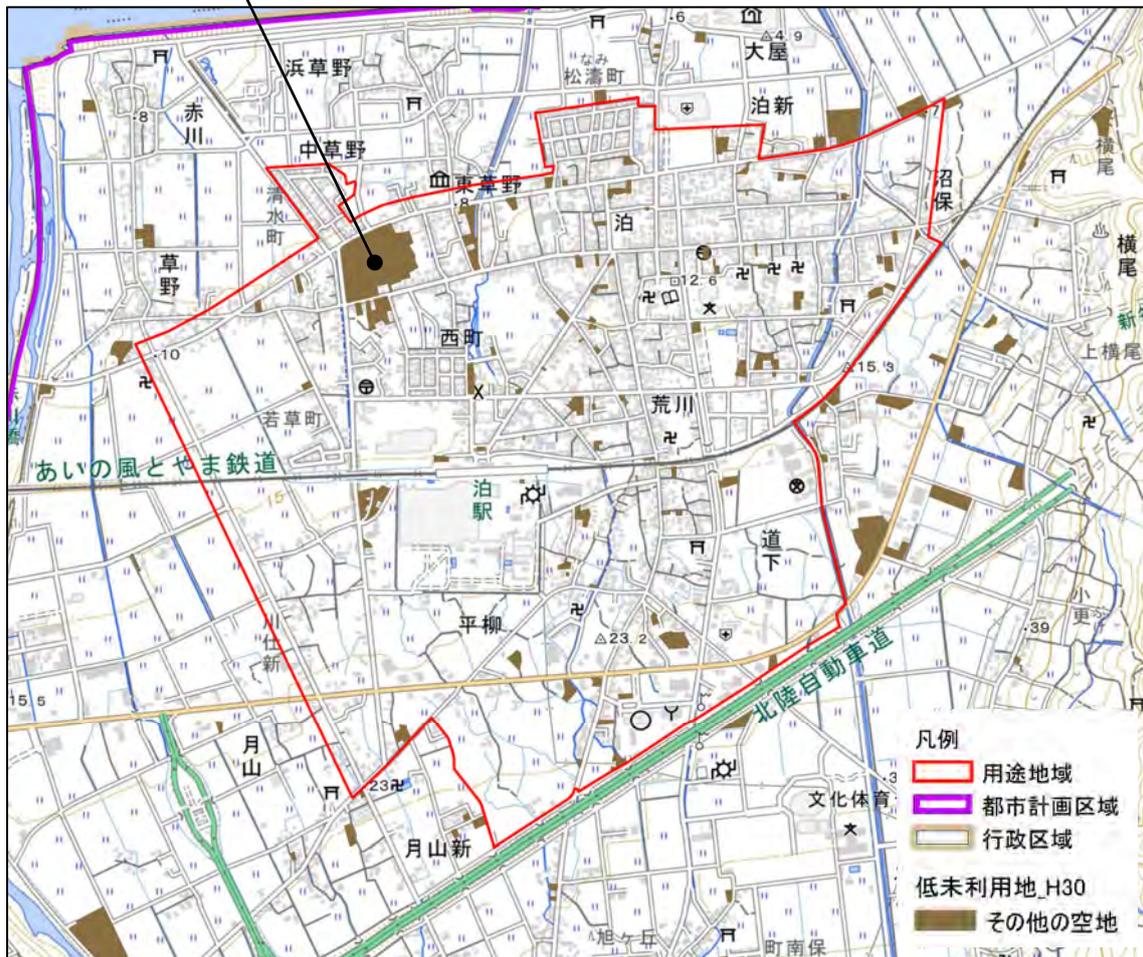


図 2-12 泊駅周辺における低未利用地の分布

出典：2018年（H30）都市計画基礎調査

2.1.3 都市施設

国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」で、都市機能として位置づけられている7つの機能（行政機能、介護福祉機能、子育て機能、商業機能、医療機能、金融機能、教育・文化機能）を持つ施設について整理します。

立地適正化計画の誘導区域の中で、新たに誘導する施設・将来にわたり維持する施設等を検討します。

表 2-1 立地適正化計画作成の手引きにおける検討すべき都市機能

	中心拠点
行政機能	■ 中核的な行政機能 例. 本庁舎
介護福祉機能	■ 市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター
子育て機能	■ 市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター
商業機能	■ 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積
医療機能	■ 総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院
金融機能	■ 決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫
教育・文化機能	■ 市民全体を対象とした教育文化施設の拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館

出典：立地適正化計画作成の手引き（令和3年10月版）、国土交通省

(1) 都市機能の立地状況

町内にある都市機能の立地状況を示します。

用途地域内に各種都市機能が集積しており、特に泊駅北側に多くの施設が立地しています。

泊駅北側は都市機能を維持・誘導していくエリアとして誘導区域を検討するとともに、駅南側は土地区画整理事業に合わせて高質化を図っていくことが期待されます。

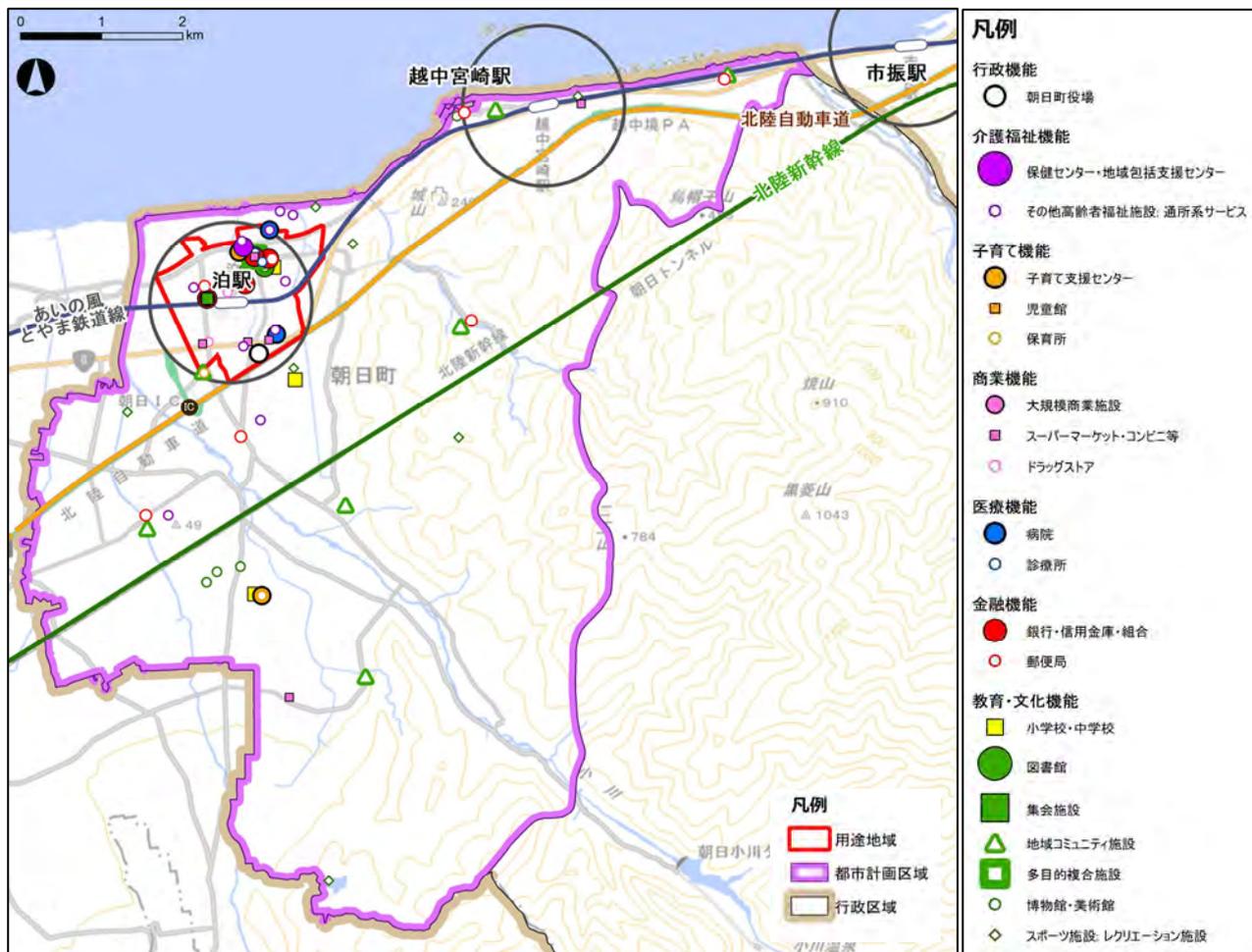


図 2-13 朝日町都市機能 位置図

2.1.4 都市交通

公共交通網、サービス水準（運行便数）、利用者数の推移等について整理します。

(1) 公共交通

【ポイント】

- ・ バス路線網が町内全域に整備されており、公共交通沿線人口カバー率は約96%と、ほぼすべての町民が利用圏に含まれます。
- ・ 用途地域内では、人口密度の高い地域でバスの運行便数が10本/日以上となっており、公共交通網が充実しています。
- ・ 公共交通は、中心拠点と郊外部、鉄道駅間のネットワーク化が図られており、郊外部の町民にとって重要な移動手段となっています。

① 公共交通圏の調査および人口カバー率の整理

バス路線網は山間部を含め、都市計画区域の広範囲に整備されており、公共交通人口カバー率は約96%です。

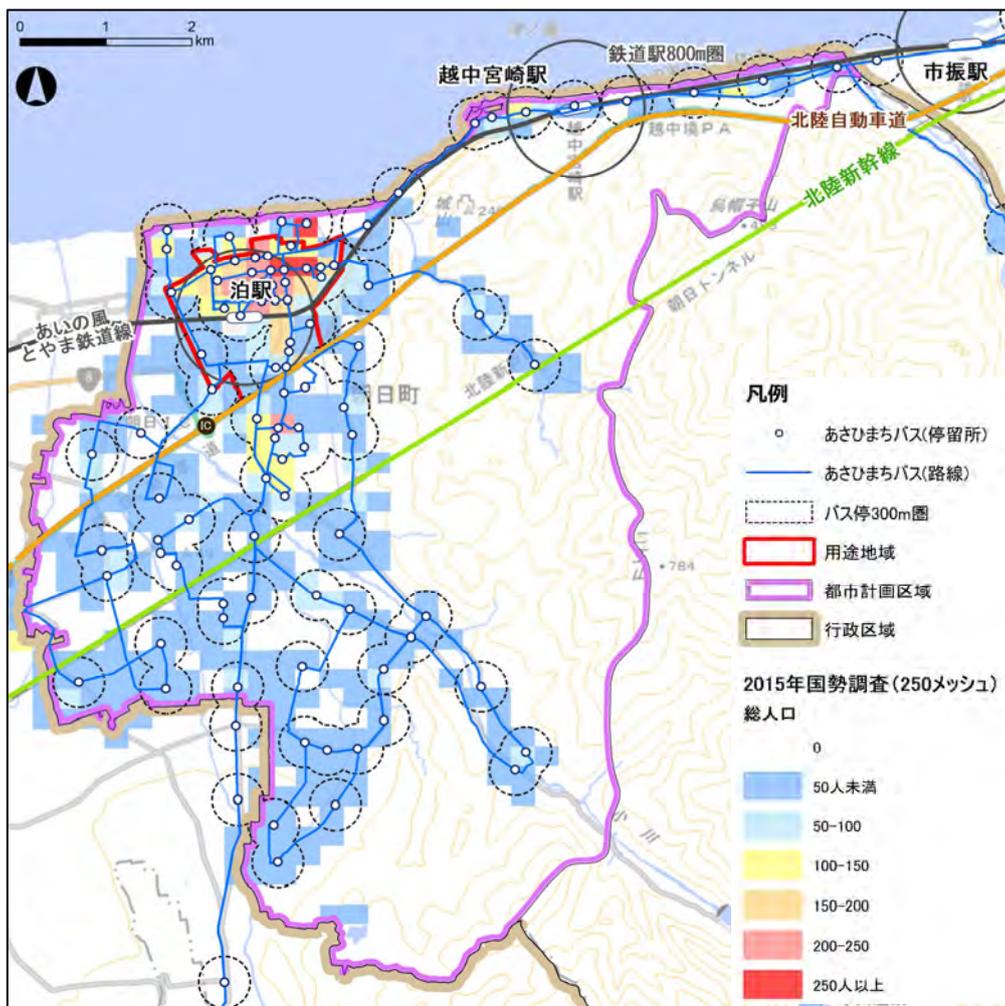


図 2-14 公共交通路線網

出典：町資料

表 2-2 沿線人口カバー率

	人口	面積(ha)	行政区域に占める割合	
			人口	面積
行政区域	12,246	22,630	—	—
公共交通圏	11,804	2,962	96.4%	13.1%
鉄道駅800m圏	4,720	508	38.5%	2.2%
バス停留所300m圏	11,804	2,962	96.4%	13.1%

※人口集計については以下のとおり
 行政区域：平成 27 年国勢調査
 公共交通圏：平成 27 年国勢調査 250m メッシュより集計
 ※公共交通圏の面積は、GIS による計測および集計

また、用途地域内では、人口密度の高い地域でバスの運行便数が 10 本/日以上となっており、公共交通網が充実しています。

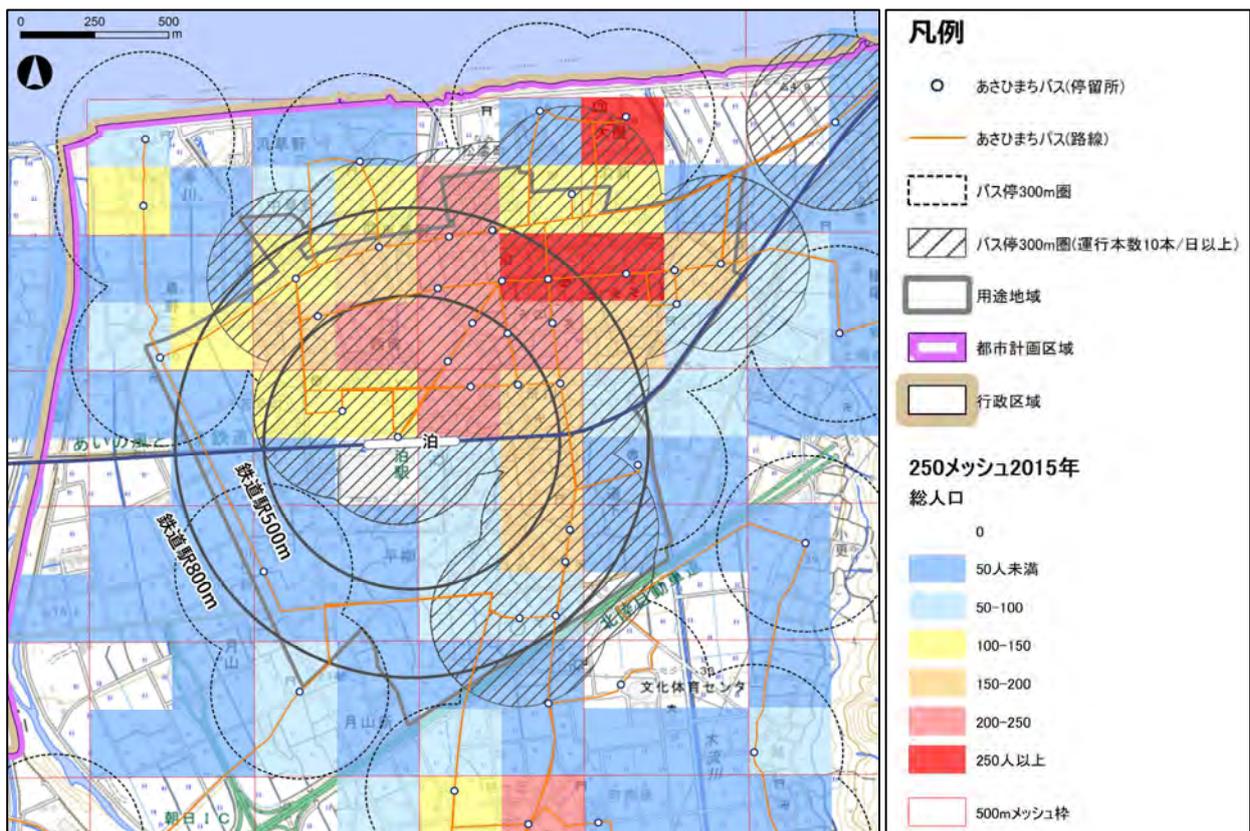


図 2-15 用途地域内の公共交通路線網

② 町営バス（あさひまちバス）利用者数の推移

バス利用者数は2017年（H29）の34,684人をピークに減少を続けています。現在、バス路線は9路線あり、路線別の年間利用者数は、2020年（R2）において市振線が最も多く4,571人、次いで愛本線の3,817人です。このほか、宮崎境線と山崎線が利用者数2,000人以上であり、当町の基幹的公共交通路線となっています。

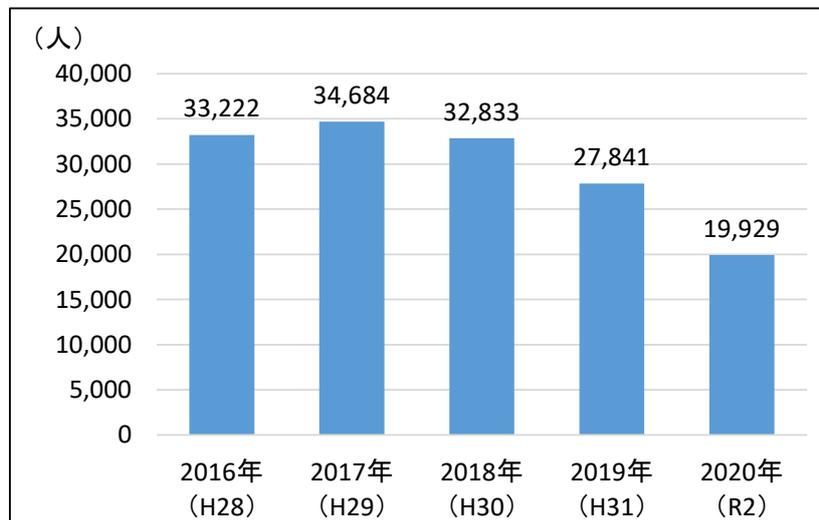


図 2-16 バス利用者数の推移

出典：町資料

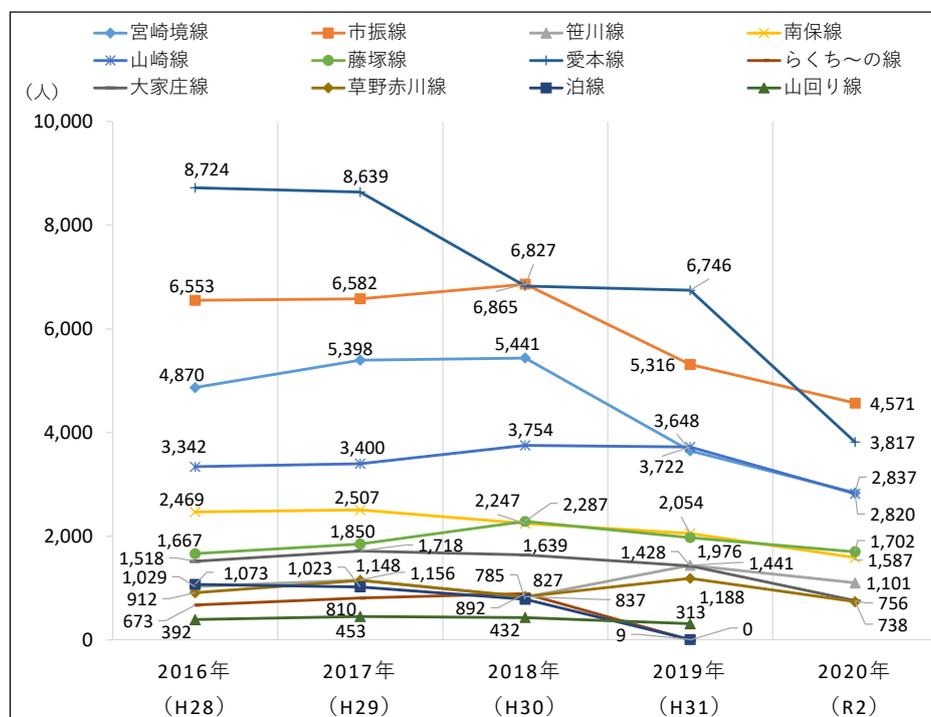


図 2-17 路線別バス利用者数の推移

※2021年（R3）4月現在、らくち~の線、泊線、山回り線は廃止

出典：町資料

表 2-3 町営バス（あさひまちバス）の運行便数と1日あたり、1便・日あたりの利用者数

路線名	利用者数 2020年（R2） （人）	運行便数 （便）	1日あたりの 利用者数 （人/日）	1便・日あたりの 利用者数 （人/便・日）
宮崎境線	2,837	16	11.58	0.72
市振線	4,571	10	18.66	1.87
笹川線	1,101	6	4.49	0.75
南保線	1,587	3	6.48	2.16
山崎線	2,820	4	11.51	2.88
藤塚線	1,702	4	6.95	1.74
愛本線	3,817	12	15.58	1.30
大家庄線	756	4	3.09	0.77
草野赤川線	738	3	3.01	1.00

※運行日数 2020 年（R2）は 245 日

出典：町資料 2020 年（R2）

③ 路線別の利用状況と運行ルート of 整理

基幹的公共交通路線として考えられる市振線、愛本線、宮崎境線、山崎線の4路線において、一日あたりの利用者数が10人以上です。また、これらの運行ルートは鉄道駅間および中心拠点である泊駅と郊外部を繋いでいます。

その他5路線については、全て泊駅を起終点とし町内を広範囲に運行しています。

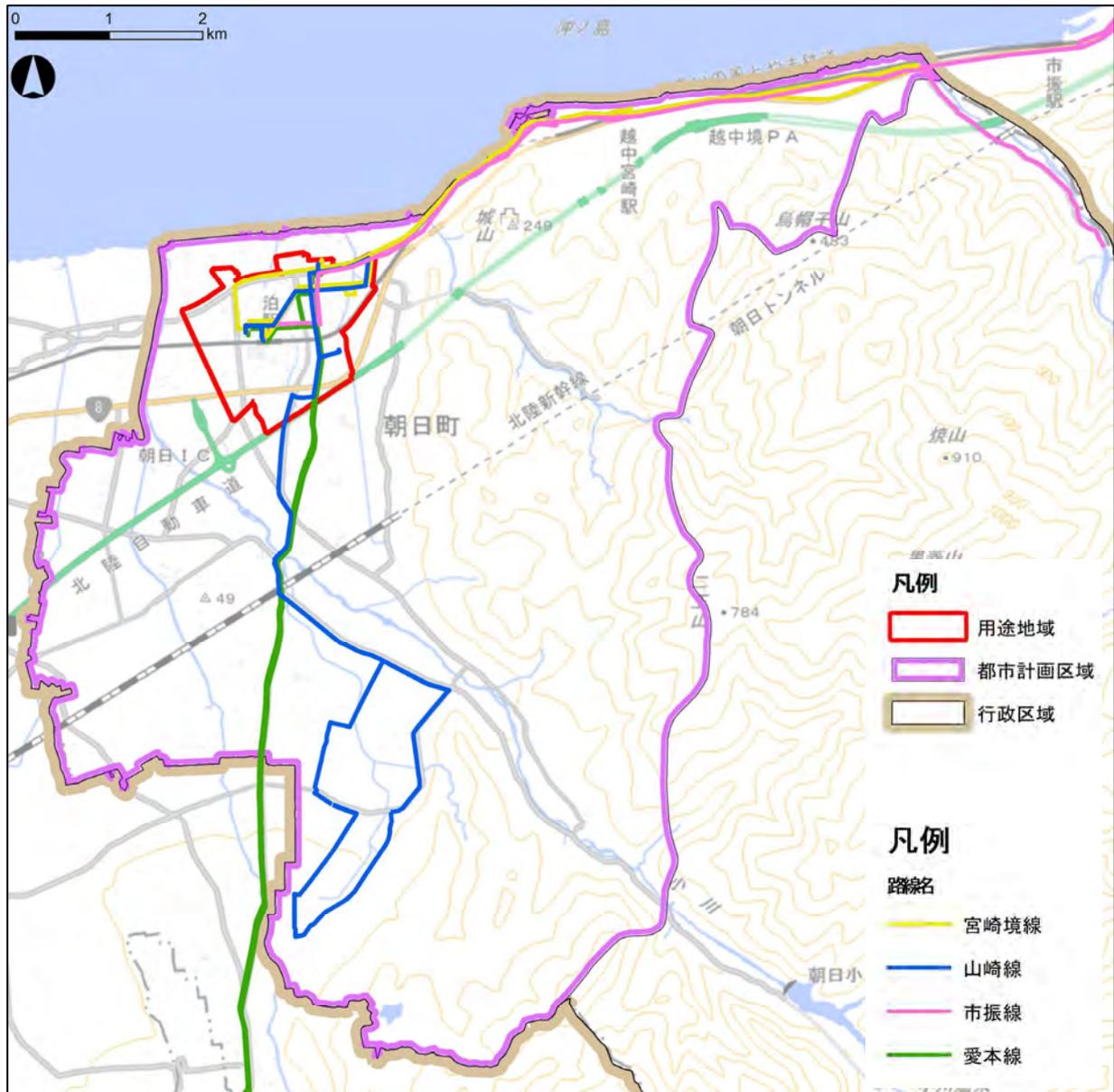


図 2-18 路線別の利用状況 (利用者数 10 人以上/日)

出典：町資料

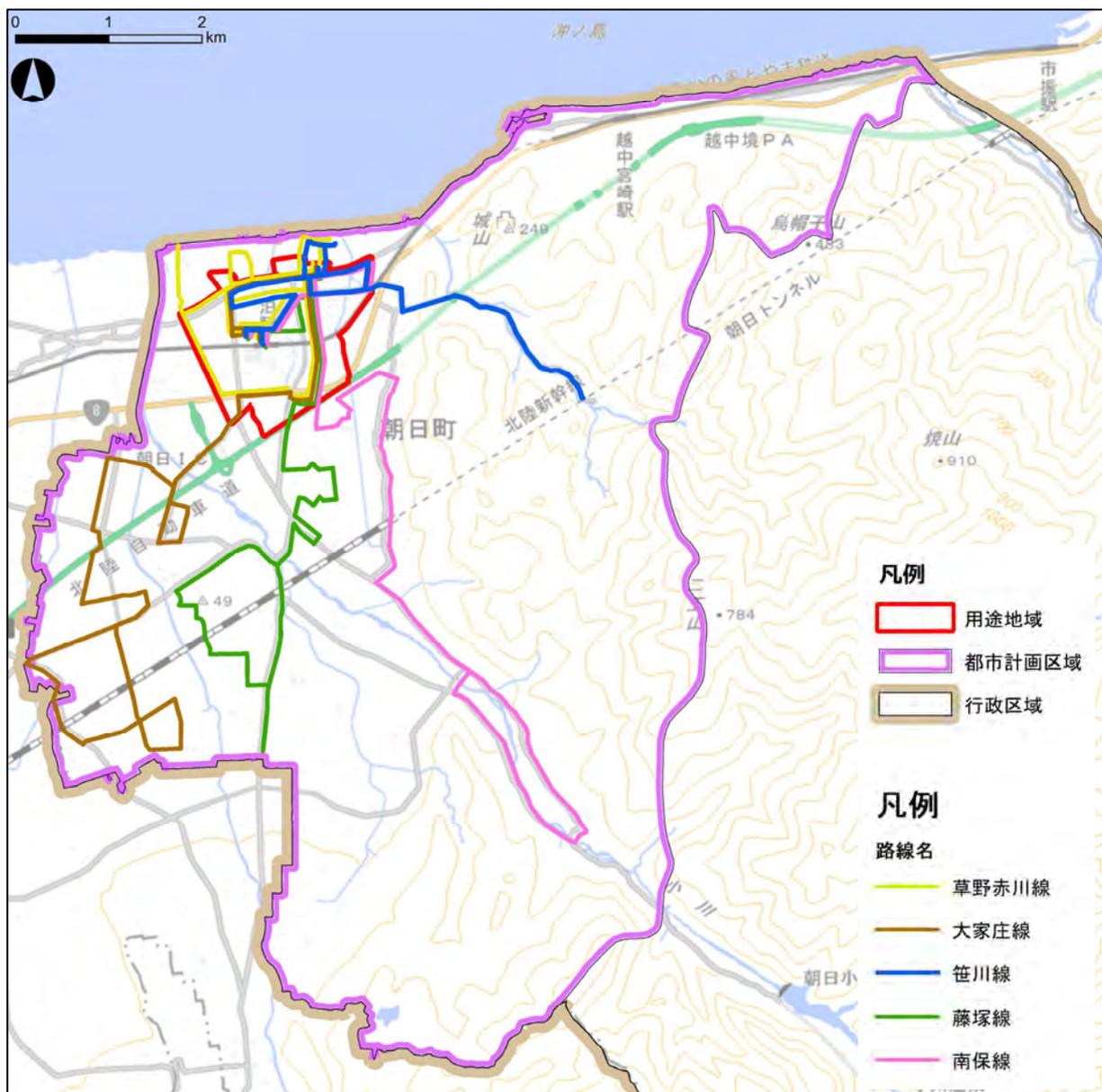


図 2-19 路線別の利用状況（利用者数 10 人未満/日）

出典：町資料

④ 通勤・通学の主な交通手段

「朝日町都市計画マスタープラン」(平成 29 年策定)の策定時の住民意向調査では、通勤・通学における主な交通手段として自動車が約 6 割を占めるのに対し、電車・バスの公共交通は 1 割に満たない状況です。

No	回答	回答数	回答率
1	自動車(自分で運転)	583	58.4%
2	自動車(家族等が送迎)	26	2.6%
3	バイク	4	0.4%
4	電車	26	2.6%
5	バス	1	0.1%
6	自転車	18	1.8%
7	徒歩	35	3.5%
8	自宅で働いている	34	3.4%
9	その他	11	1.1%
	無回答	261	26.1%
	合計	999	100.0%

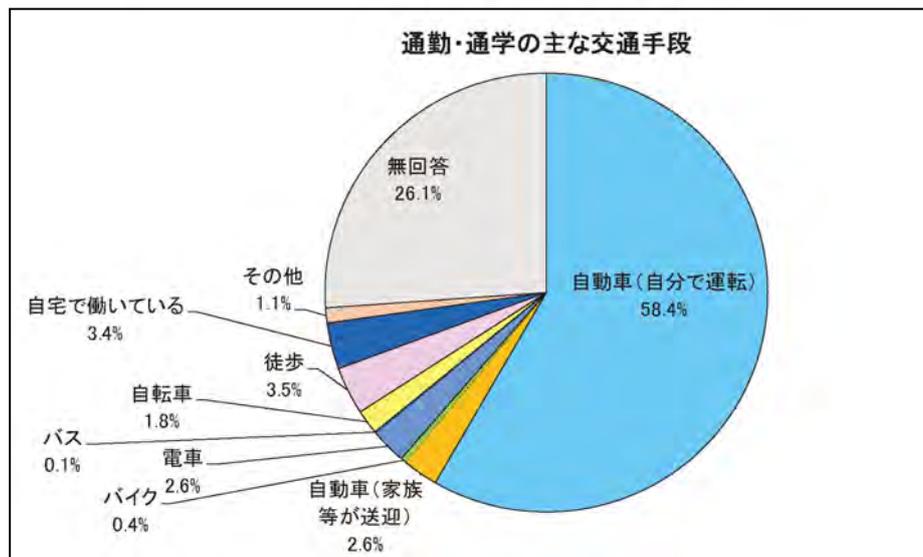


図 2-20 通勤・通学の主な交通手段

出典：朝日町都市計画マスタープラン(住民意向調査)(平成 29 年 8 月)

2.1.5 経済活動

経済活動として、小売売上高、事業所数、従業者数等について整理します。

(1) 小売売上高

【ポイント】

- ・ 小売業の販売状況は、2004年（H16）から減少傾向にあります。

2007年（H19）までは従業者数および商品販売額ともに一定程度安定していましたが、2012年（H24）に一度減少し、2014年（H26）に増加しましたが、再び減少しています。

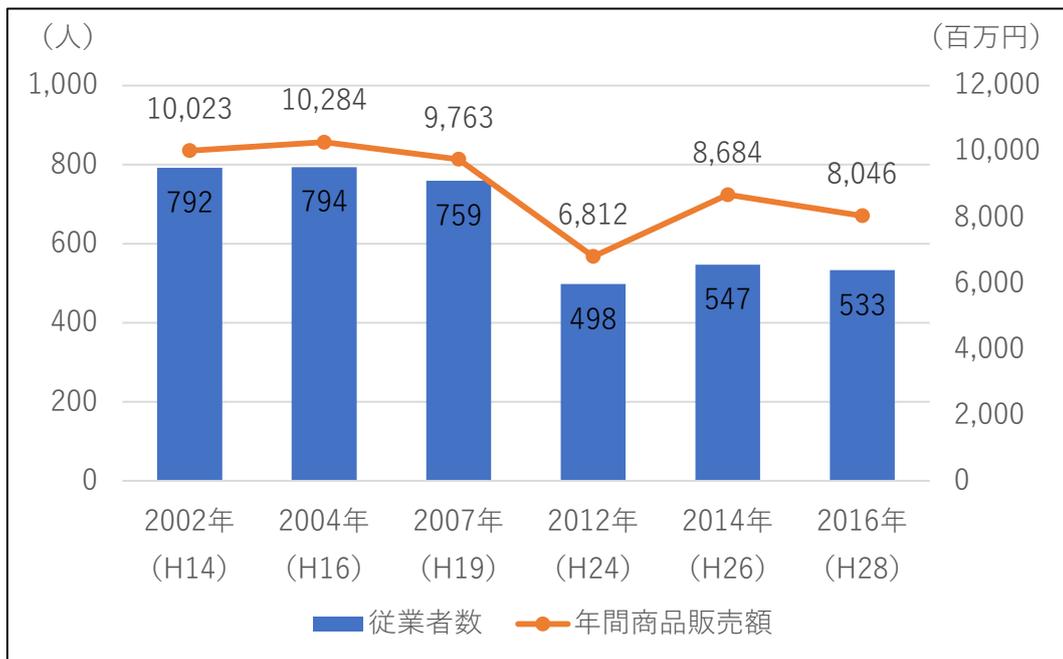


図 2-21 小売業の状況

出典：商業統計調査

(2) 事業所数・従業者数

【ポイント】

- ・ 事業所数・従業者数ともに減少傾向にあります。
- ・ 泊駅周辺などの事業所数が減少しています。

事業所数、従業者数ともに2001年（H13）をピーク（事業所数：1,094、従業者数：5,983）に、近年まで減少を続け、2016年（H28）には約60%程度にまで減少しています。

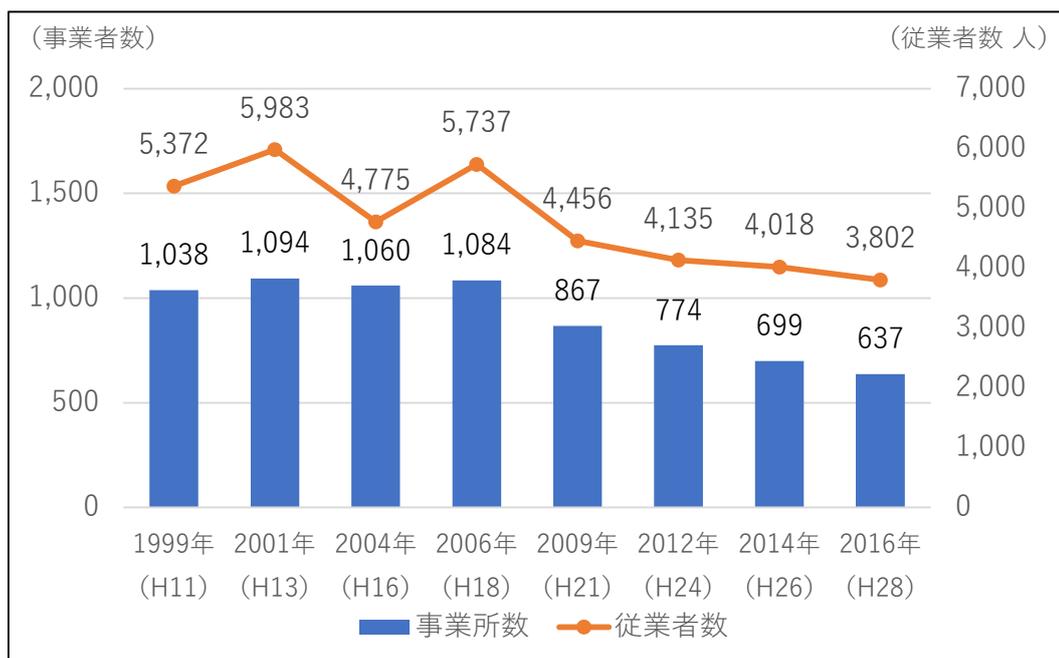


図 2-22 事業所数・従業者数の推移

出典：事業所・企業統計調査（1999年（H11）～2006年（H18））、
経済センサス基礎調査（2009年（H21）、2014年（H26））、
経済センサス活動調査（2012年（H24）、2016年（H28））

2016年（H28）では、2009年（H21）に比べ、泊駅周辺などの事業所数が減少しています。

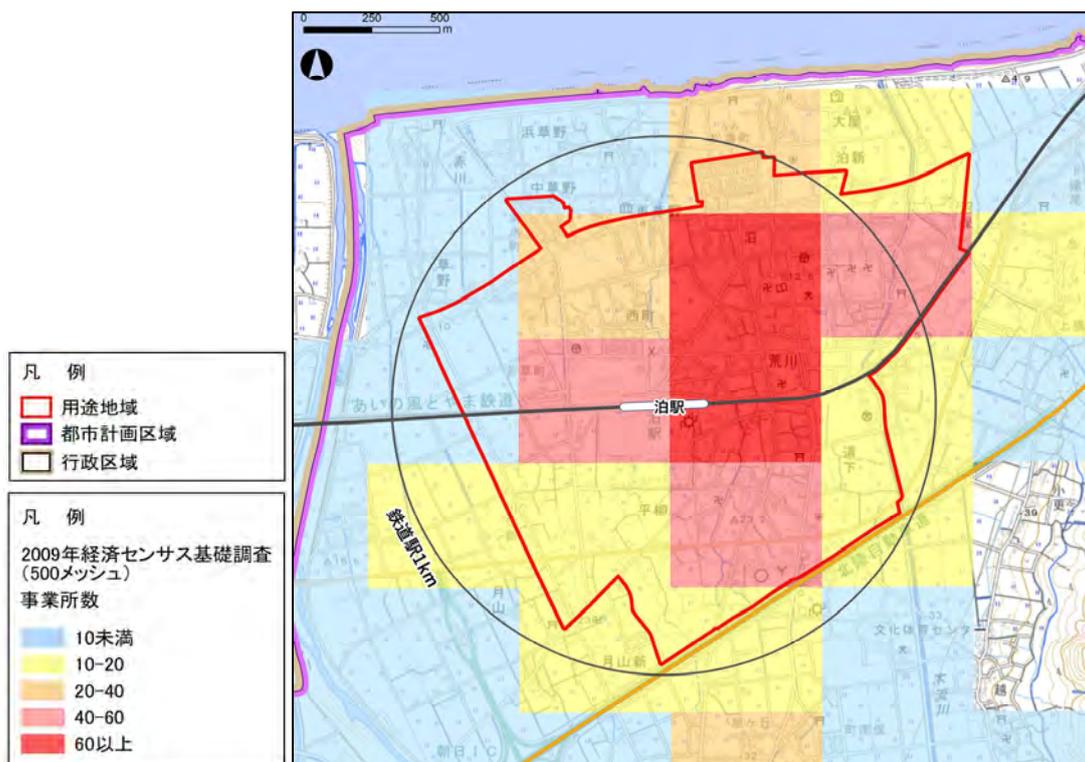


図 2-23 事業所数の分布（メッシュ）2009年（H21）

出典：2009年（H21）経済センサス基礎調査 500mメッシュ

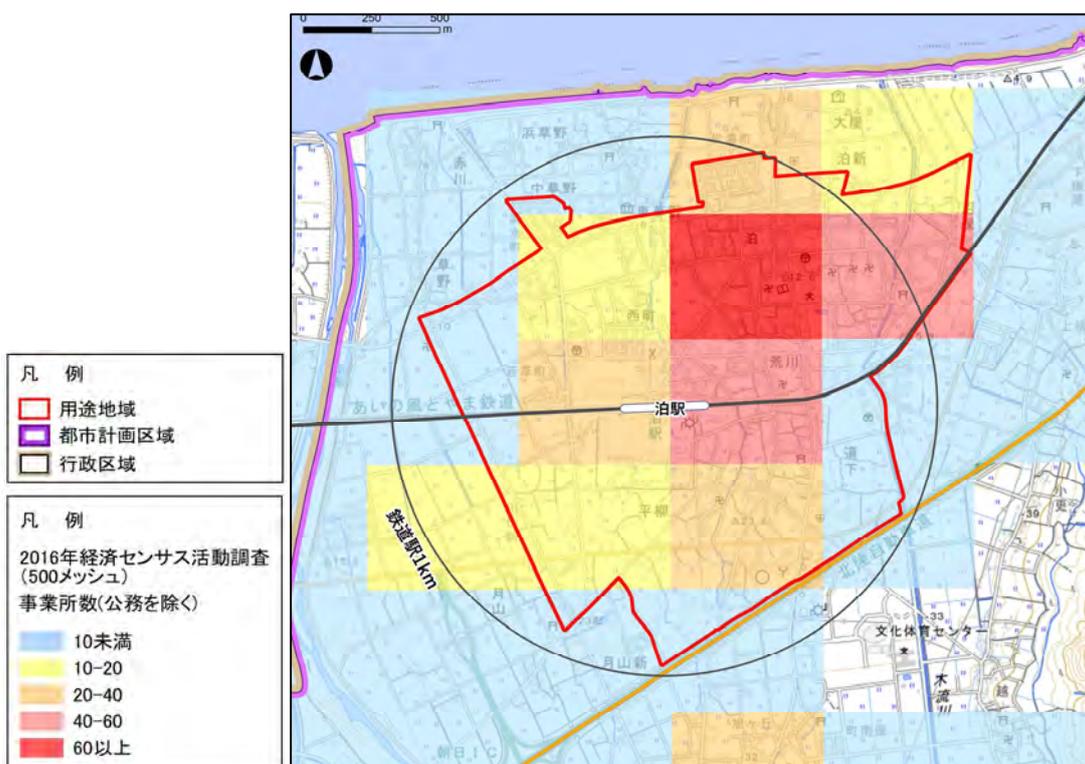


図 2-24 事業所数の分布（メッシュ）2016年（H28）

出典：2016年（H28）経済センサス活動調査 500mメッシュ

2.1.6 地価

平均地価の動向等について整理します。

【ポイント】

- ・ 急激な減少はありませんが、住宅地、商業地ともに緩やかな減少傾向にあり、2011年（H23）から2021年（R3）の間で12ポイント減少しています。

2011年（H23）以降、大きな減少は見られませんが、住宅地および商業地ともに緩やかな減少傾向にあります。

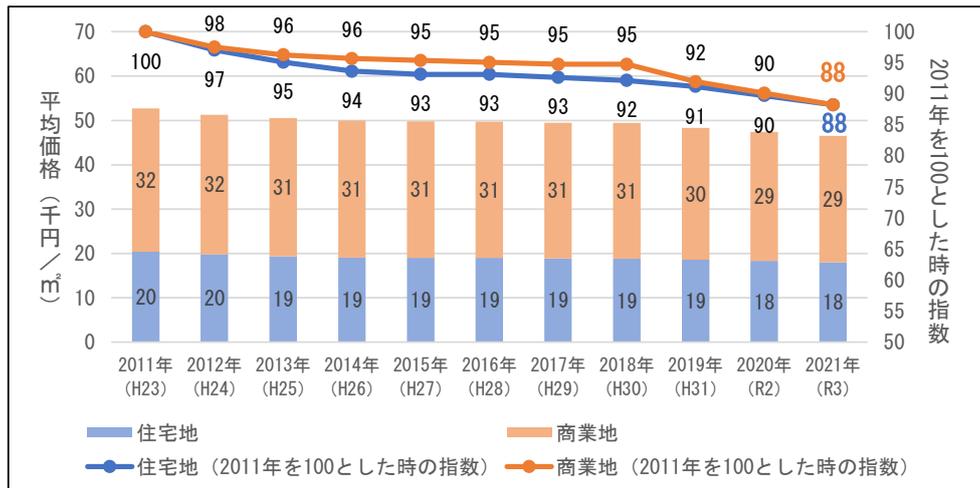


図 2-25 土地利用別地価公示平均値の推移

出典：地価公示の概要（県資料）



図 2-26 地価公示ポイント

出典：国土数値情報

2.1.7 災害

ハザードマップ等について整理します。

(1) 防災拠点

【ポイント】

- 指定避難所は、用途地域内に1カ所、用途地域外に2カ所の合計3カ所あります。

指定避難所は、人口が集積する用途地域内に1カ所あるほか、用途地域外に2カ所の合計3カ所あります。

これ以外の指定緊急避難場所は、「朝日町地域防災計画（資料編）」に整理されており、町内各所に配置されています。

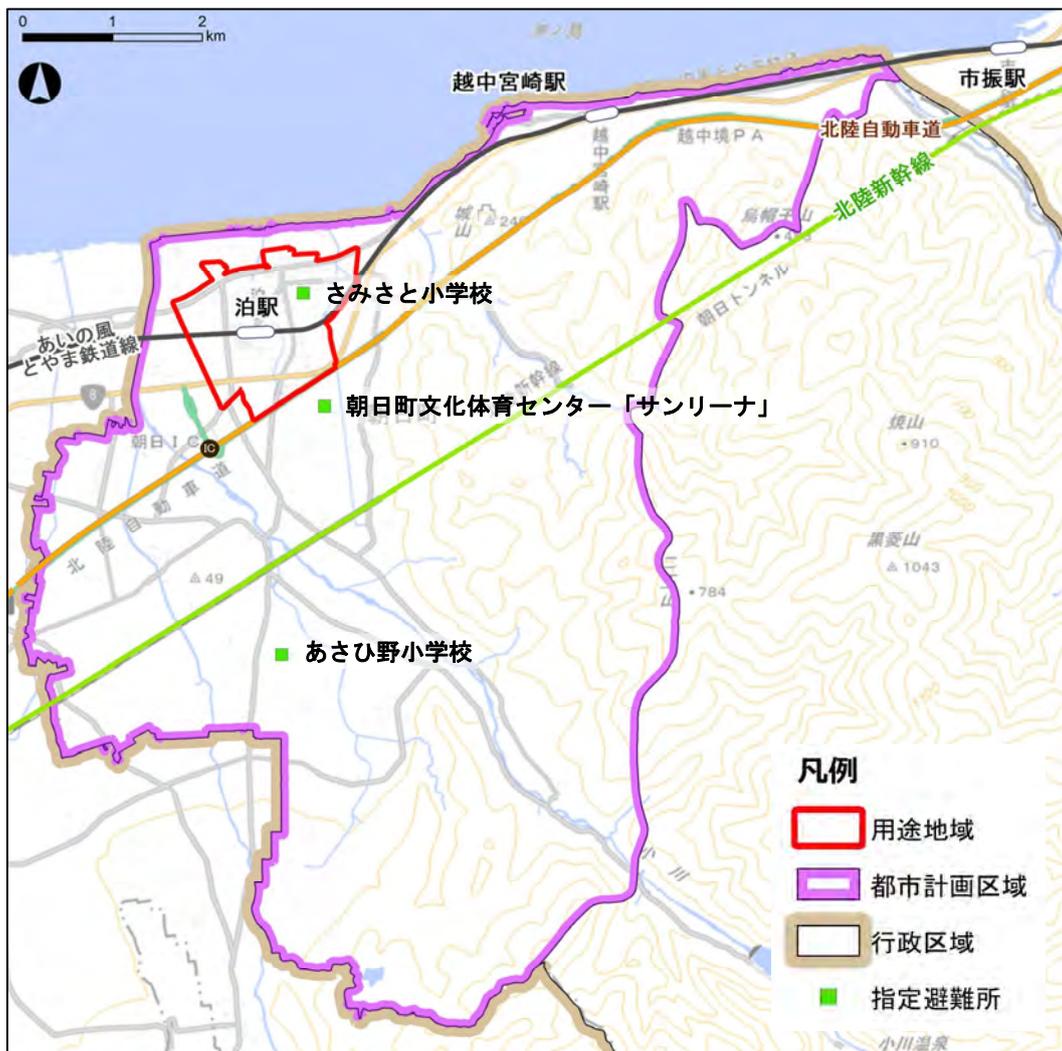


図 2-27 指定避難所の立地状況

出典：2018年（H30）都市計画基礎調査

(2) 災害ハザードエリア

【ポイント】

- ・ 浸水想定区域（計画規模）では鉄道以南の一部が、浸水想定区域（想定最大規模）では用途地域の大部分が浸水想定区域に含まれますが、一部を除き浸水深は0.5m（ひざ下程度）未満となっています。
- ・ 用途地域内には土砂災害警戒区域等の指定はなく、津波浸水想定区域の指定もありません。

1) 洪水浸水想定区域

当町を流れる小川等の氾濫が起こった際、計画規模では、用途地域内の鉄道以南の一部において浸水深3m未満の浸水が起こるとされていますが、その大半は0.5m未満の区域です。

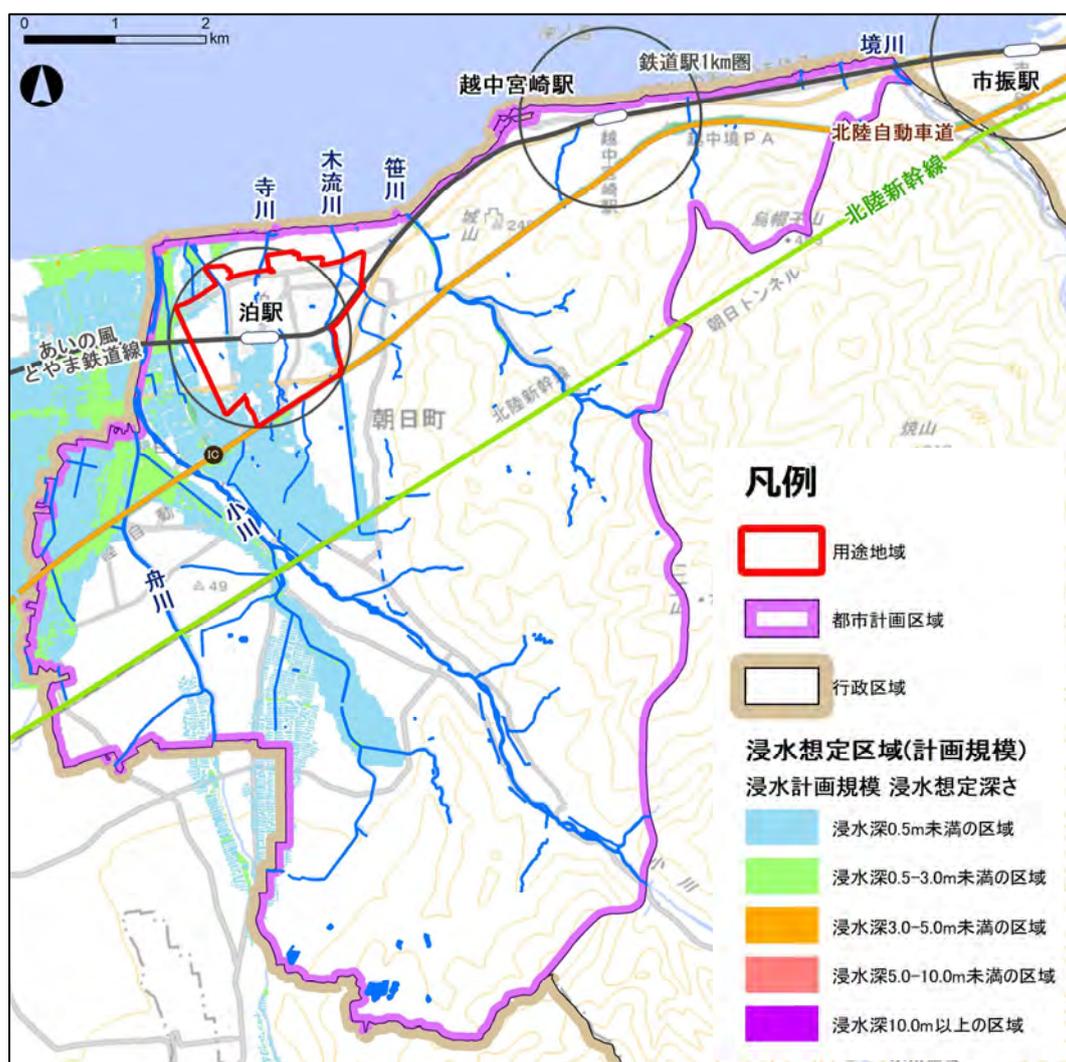


図 2-28 洪水浸水想定区域（計画規模）

出典：朝日町洪水ハザードマップ（令和4年4月）

想定最大規模の場合は、用途地域内で浸水深3m未満の浸水が起こるとされていますが、計画規模と同様にその大半は0.5m未満の区域です。

用途地域内では、洪水による被害は少ないと考えられますが、浸水想定区域を考慮した居住・都市機能の誘導を図る必要があるとともに、ハード・ソフト両面からの対策が必要です。

なお、当町において内水※ハザードマップは作成されていません。

※内水：大雨時における下水道管などからの浸水

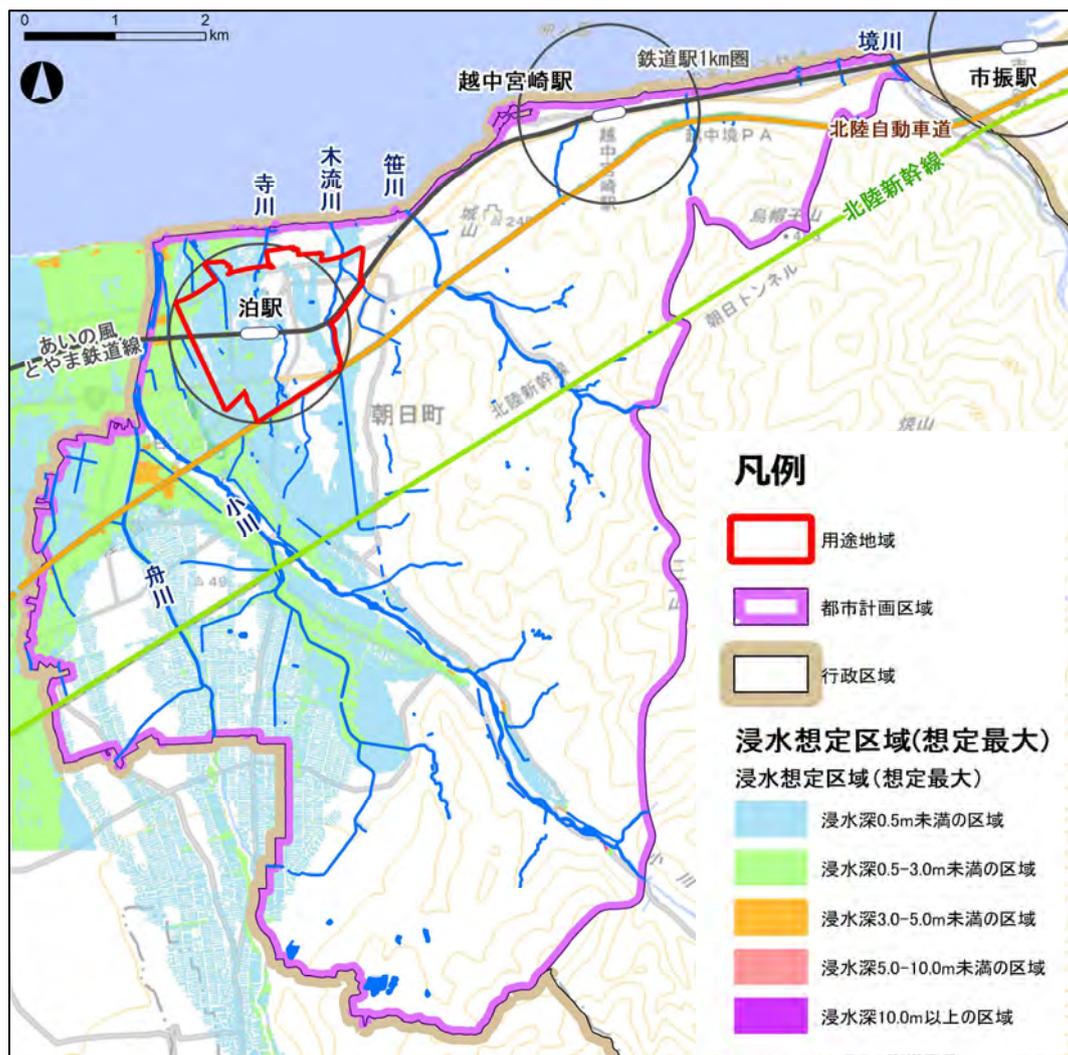


図 2-29 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

出典：朝日町洪水ハザードマップ（令和4年4月）

2) 土砂災害警戒区域

用途地域は地形が平坦であることもあり、土砂災害警戒区域等の指定はありません。

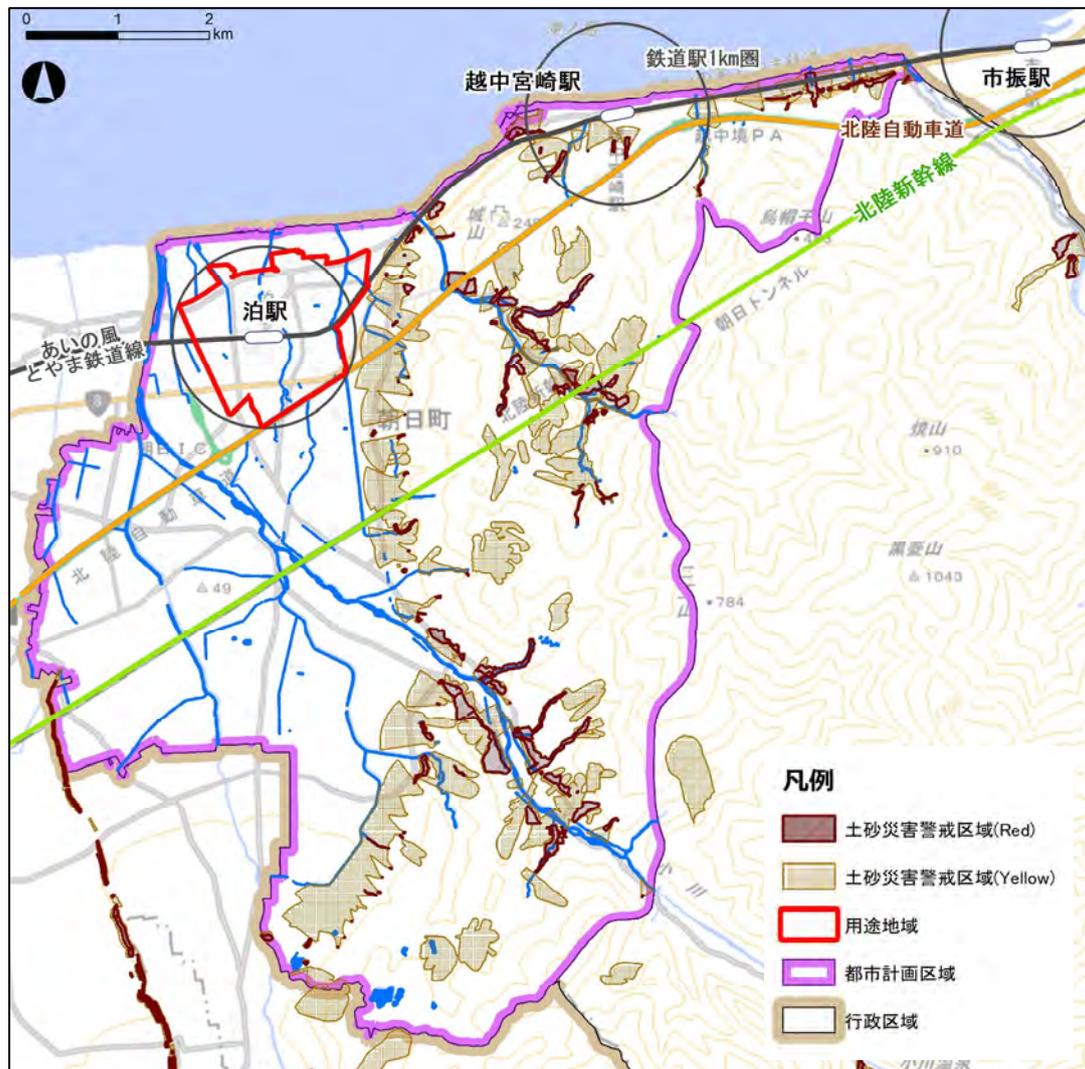


図 2-30 土砂災害警戒区域

出典：TOYAMA OPEN DATA 土砂災害警戒区域（令和元年6月）

3) 津波浸水想定区域

泊地区、宮崎地区、境地区などの沿岸部の一部は、津波浸水想定区域に指定されていますが、用途地域内での指定はありません。

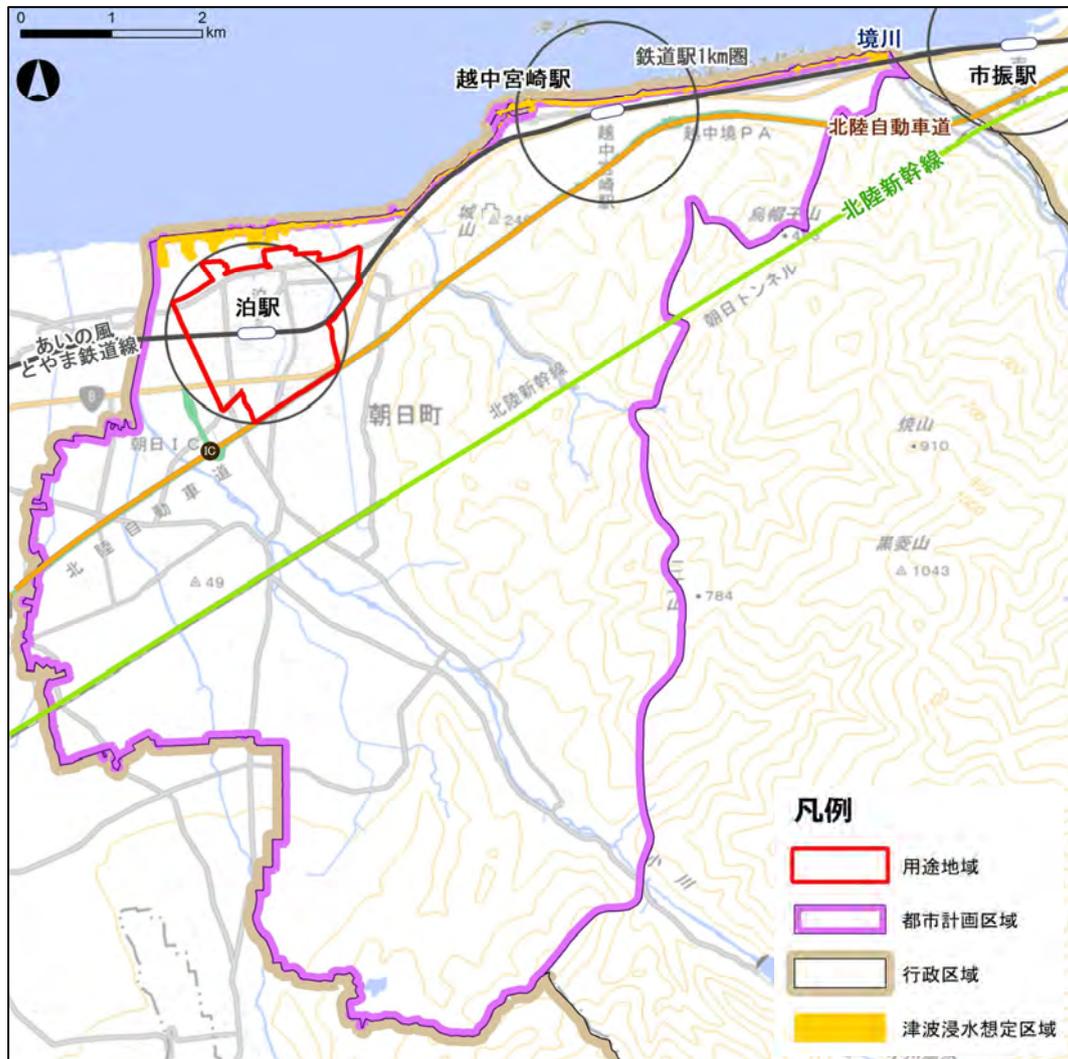


図 2-31 津波浸水想定区域

出典：国土数値情報

2.1.8 財政

財政力指数や公共施設等総合管理計画における公共施設等の更新費用の見通し等について整理します。

(1) 財政動向

【ポイント】

- ・ 財政力指数が 0.38 と類似自治体と比較して低い水準です。

2019（R元）における当町の財政力指数は0.38であり、全国平均、富山県平均、類似自治体平均値を下回っています。

歳入について、2015年（H27）まで減少傾向にありましたが、2016年（H28）に一度増加して以降、多少増減はあるものの一定程度安定しています。歳出については、2010年（H22）から増加傾向にあります。

前述のとおり、今後の人口減少により大幅な税収の増加が見込めない中、高齢化社会において効率的な都市経営が必要といえます。

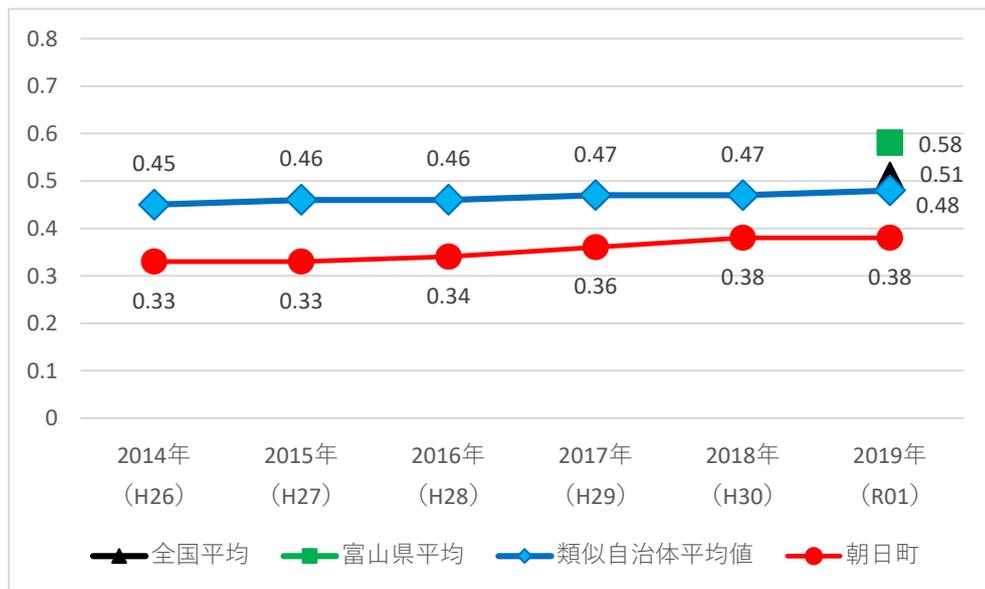


図 2-32 財政力指数

出典：富山県資料（財政状況資料集）

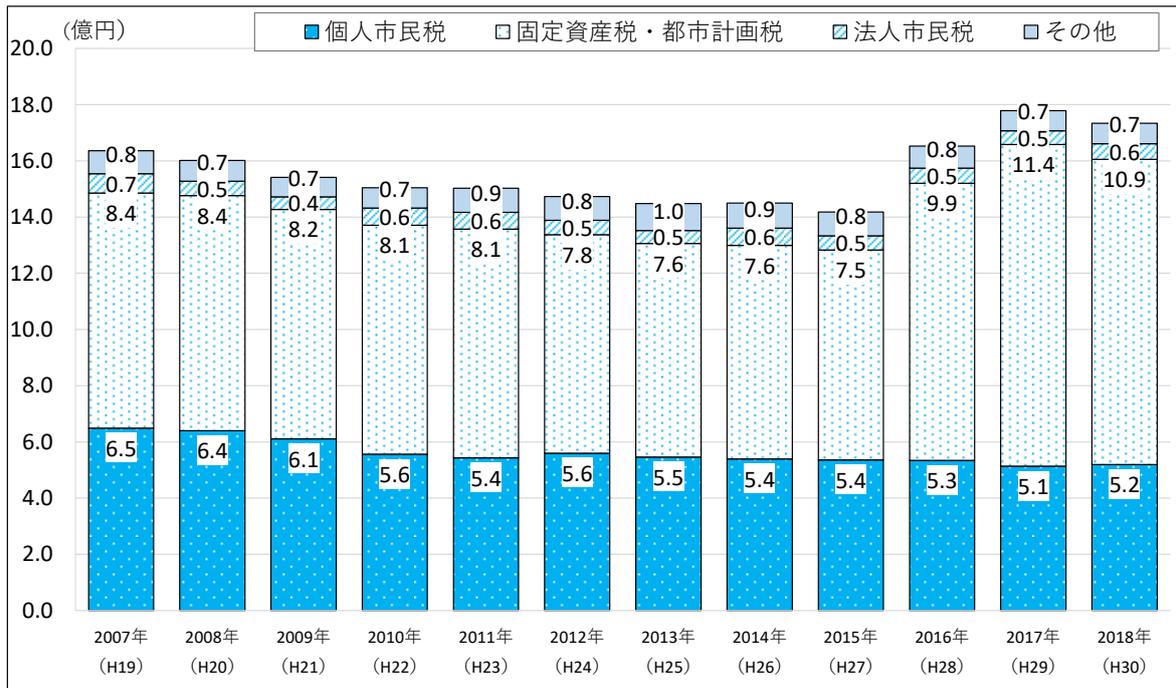


図 2-33 歳入状況（地方税のみ）

出典：市町村別決算状況

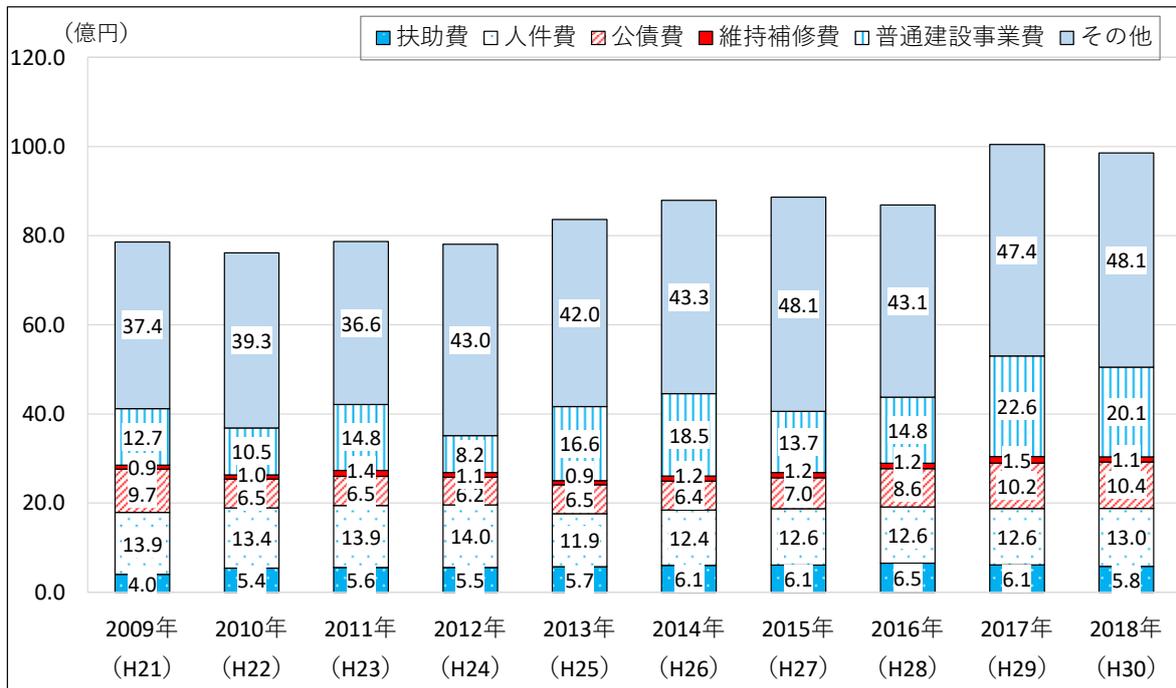


図 2-34 歳出状況（総額）

出典：市町村別決算状況決算カード

(2) 公共施設の統廃合

【ポイント】

- ・ 町の公共施設 83 施設のうち 36 施設（全体の 4 割）で耐用年数 30 年を経過しており、施設の統廃合、複合化、用途転換の推進が必要です。
- ・ トンネルや橋梁の長寿命化修繕計画では、従来の事後保全型管理から予防保全型管理に転換することにより、修繕にかかる費用が削減されることが推定されています。

「公共施設等総合管理計画」では、公共施設は 83 施設ありますが、そのうちの 43.4%にあたる 36 施設が耐用年数の 30 年を経過している中、2055 年（R37（H67））の目標を 2015 年（H27）の公共施設の一人当たり延べ床面積（8.8 m²/人）としています。

一方、「朝日町トンネル長寿命化修繕計画（令和 3 年 3 月）」では、当町が管理する湯ノ瀬トンネルの維持管理方法について、従来のトンネルの劣化が大きくなってから修繕を行う「事後保全型」から、劣化が小さいうちに計画的かつ予防的に修繕を行う「予防保全型」に移行し、トンネルの長寿命化と修繕費の縮減を図るものとしており、その結果、修繕費が 5.3 億円減縮（事後保全型の場合：7.1 億円、予防保全型の場合：1.8 億円）することが推定されています。

また、「富山県朝日町橋梁長寿命化修繕計画（令和 4 年 3 月）」では、朝日町が管理する橋梁について、将来の事業費予測を行った結果、従来の事後保全型管理から予防保全型管理に転換することにより、修繕事業費を今後 20 年間で総額 1.2 億円（約 32%）削減されることが推定されています。

表 2-4 朝日町トンネル長寿命化修繕計画の概要

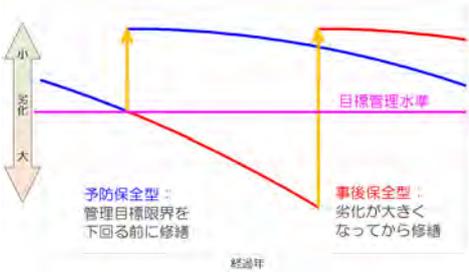
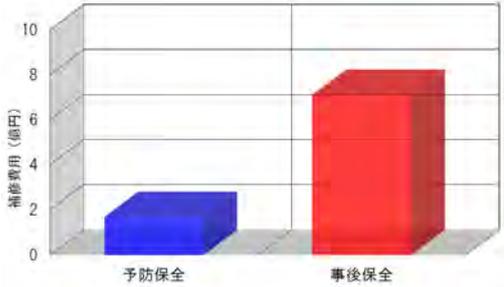
項目	内容																																	
<p>目的</p>	<p>朝日町が管理する湯ノ瀬トンネルを対象に、維持管理費用の縮減を図るとともに予防的な維持・補修による施設の長寿命化や、道路ネットワークの安全性・信頼性の確保を目的に策定しました。</p>																																	
<p>長寿命化修繕計画による効果</p>	<p>①計画的な修繕対策によりトンネルの健全性を改善し、寿命を延ばすことができます 目標管理水準を下回らない時期に補修を行うことで、適切な健全性を保持しながら、トンネルの長寿命化を図ることができます。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;">  <p>覆工のひび割れ 覆工の剥落</p> <p>【対象トンネルの変状例】</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>【事後保全型と予防保全型のイメージ図】</p> </div> </div> <p>②修繕費を大幅に縮減できます 計画対象トンネルについて、「事後保全型維持管理による修繕費」と「予防保全型維持管理による修繕費」をそれぞれ算出しました。両者の差が計画の策定による効果となります。</p> <p>事後保全型 7.1 億円 予防保全型 1.8 億円 →修繕費の縮減額 5.3 億円</p> <div style="text-align: center;">  <p>【管理手法による修繕費のシミュレーション比較】</p> </div> <p>③予算の平準化により、計画の実現性が高まります トンネルの修繕に必要なすべての対策費用を分割し、設定した優先順位の高い箇所から順に予算を割り当てます。必要な修繕費が予算を超えると見込まれる場合は、前年や翌年の予算との調整を検討し、事前に予算の平準化を行うことが可能となります。 予算の平準化によって、単年度に必要な予算の肥大化を防ぎ、実現性の高い修繕計画となります。</p>																																	
<p>計画策定への取り組み</p>	<p>①点検によりトンネルの健全性を把握します トンネルの「健全性」を把握するため、5年ごとに定期点検を実施します。また、日常的な道路パトロールにより異常が発見された場合はすみやかに対応を図ります。</p> <div style="text-align: center;"> <table border="1" data-bbox="456 1783 1394 1917"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="10">計画期間10年間</th> </tr> <tr> <th>2021年</th> <th>2022年</th> <th>2023年</th> <th>2024年</th> <th>2025年</th> <th>2026年</th> <th>2027年</th> <th>2028年</th> <th>2029年</th> <th>2030年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>湯ノ瀬トンネル</td> <td colspan="2" style="text-align: center;">5年</td> <td style="text-align: center;">点検</td> <td colspan="4" style="text-align: center;">5年</td> <td style="text-align: center;">点検</td> <td colspan="3" style="text-align: center;">5年</td> </tr> </tbody> </table> <p>【定期点検計画】</p> </div>		計画期間10年間										2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	湯ノ瀬トンネル	5年		点検	5年				点検	5年		
	計画期間10年間																																	
	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年																								
湯ノ瀬トンネル	5年		点検	5年				点検	5年																									

表 2-5 富山県朝日町橋梁長寿命化修繕計画の概要

項目	内容																									
<p>背景・現状</p>	<p>富山県朝日町は、県東端部の一級河川小川により形成された平野部に位置し、海岸から山地までの南北約 10 数 km、東西約 7 km の町です。</p> <p>朝日町が管理する橋長 2 m 以上の橋梁は 124 橋あり、この内橋長 15m 以上の重要橋梁は、北陸新幹線関連付替道等に伴う橋梁が 4 橋増加し 25 橋となっています。</p> <p>平成 23 年度に策定した「朝日町橋梁長寿命化修繕計画」に基づき長寿命化対策を進めてきて 10 年が経過したことから、修繕や点検結果を踏まえ計画の見直しを行いました。</p>																									
<p>橋梁長寿命化修繕計画による効果</p>	<p>○従来の事後保全型管理を今後 20 年間行った場合、竣工後 60 年を経過する高齢化の橋梁が 9 橋となり、維持修繕・更新の対象となる総額が 3.7 億円の修繕事業費が必要となります。本計画では、10 年ごとに健全度が 1 段階低下するものとしています。</p> <p>○予防保全型管理を今後 20 年間行った場合、総額 2.5 億円の修繕事業費が必要となります。</p> <p>○事後保全型管理から予防保全型管理に転換することにより、修繕事業費を今後 20 年間で総額 1.2 億円（約 32%）の削減が期待できます。</p> <div data-bbox="831 622 1401 1055" style="text-align: center;"> <table border="1" style="display: none;"> <caption>【橋梁長寿命化修繕計画による効果】</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>予防保全型 (千円)</th> <th>事後保全型 (千円)</th> <th>予防保全型コスト (千円)</th> <th>事後保全型コスト (千円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2022~2026</td> <td>60,000</td> <td>40,000</td> <td>40,000</td> <td>40,000</td> </tr> <tr> <td>2027~2031</td> <td>80,000</td> <td>50,000</td> <td>50,000</td> <td>50,000</td> </tr> <tr> <td>2032~2036</td> <td>60,000</td> <td>90,000</td> <td>120,000</td> <td>120,000</td> </tr> <tr> <td>2027~2031</td> <td>50,000</td> <td>180,000</td> <td>250,000</td> <td>350,000</td> </tr> </tbody> </table> </div>	年	予防保全型 (千円)	事後保全型 (千円)	予防保全型コスト (千円)	事後保全型コスト (千円)	2022~2026	60,000	40,000	40,000	40,000	2027~2031	80,000	50,000	50,000	50,000	2032~2036	60,000	90,000	120,000	120,000	2027~2031	50,000	180,000	250,000	350,000
年	予防保全型 (千円)	事後保全型 (千円)	予防保全型コスト (千円)	事後保全型コスト (千円)																						
2022~2026	60,000	40,000	40,000	40,000																						
2027~2031	80,000	50,000	50,000	50,000																						
2032~2036	60,000	90,000	120,000	120,000																						
2027~2031	50,000	180,000	250,000	350,000																						
<p>健全性の把握及び日常的な維持管理に関する基本的な方針</p>	<p>1) 健全性の把握の基本的な方針</p> <p>健全性の把握は、定期点検としての詳細点検・橋梁診断により、各部材の劣化や損傷の状況等を早期に把握します。</p> <p>実施する主な点検内容は、以下に示すとおりです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町職員による概略点検（1 回／年） ・富山県橋梁点検マニュアルに基づく専門家による詳細点検（1 回／5 年） ・町職員による橋梁診断（詳細点検後） <p>なお、地震発生時等の緊急時には、橋梁の安全性を確認するための遠望目視点検を実施します。</p> <p>2) 日常的な維持管理に関する基本的な方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・橋梁を健全な状態に保つため、通常点検（道路パトロール）を行い、路面清掃等を実施します。 ・担当職員については、一般財団法人橋梁調査会が主催する道路橋点検技術講習会等に参加させ、橋梁の劣化・点検方法に関する知識や橋梁の予防保全に関する見識を深め、日常管理に役立てます。 																									
<p>対象橋梁の長寿命化に係る費用削減に関する基本方針</p>	<p>1) 費用削減に関する基本方針</p> <p>点検やパトロールにより橋梁の健全度の把握及び日常的な維持管理の基本方針とともに、「予防保全的な管理」にて長寿命化を図り費用の削減に努めます。</p> <p>老朽化し損傷が著しく修繕による機能回復が期待できない場合は、コスト削減を考慮した橋梁を新規に建設します。</p> <p>点検、診断、維持修繕及び記録の橋梁マネジメントサイクルを定着化させ、計画的に橋梁補修などを実施します。</p>																									

(参考) 都市構造のレーダーチャート

国土交通省が提供している都市モニタリングシートを用いて、当町における都市構造の現状について、人口 10 万人以下の同規模類型都市の平均値を偏差値 50 として分析しました。

- 都市機能および都市安全においては、同規模都市の偏差値を上回っている評価指標が多いです。
- 交通手段としては、自動車への依存率が高く、バスの交通手段分担率が低くなっており、今後、高齢化の進行や免許証自主返納の動きが強まることを踏まえると、移動手段としての公共交通へのニーズの高まりが懸念されます。
- 都市経営の分野では、「一人当たりの公共施設に対する維持・管理費」や「財政力指数」等が同規模の都市に比べて低い値となっており、町の弱みといえます。

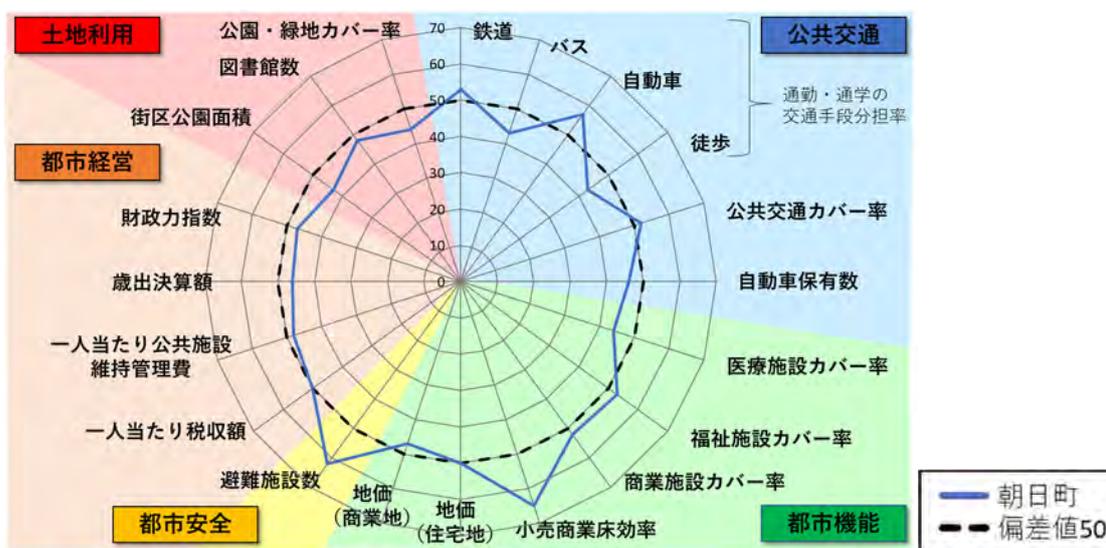


図 2-35 都市構造のレーダーチャート (同規模類型都市と比較)

2.2 課題整理

現況調査の結果を踏まえ、都市の集約化等に向けたまちづくりの課題を以下に整理します。

【抽出した課題】

- ① 泊駅周辺など市街地の人口密度維持
- ② 移動手段を確保する公共交通ネットワークの維持
- ③ 土地利用方針の明確化と空間の高質化
- ④ 駅周辺の活性化・賑わいの創出
- ⑤ 人口集積地での災害リスクへの対応

(1) 泊駅周辺など市街地の人口密度維持

国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、町の総人口は、2045年（R27）には1975年（S50）の1/4程度まで減少すると推算されていることに加え、用途地域内においても人口減少が継続しており、人口の社会移動・自然増減の両面から人口減少対策を講じる必要があります。

このため、用途地域内の居住環境整備を通じた「人口密度の維持・向上」を図ることが不可欠です。

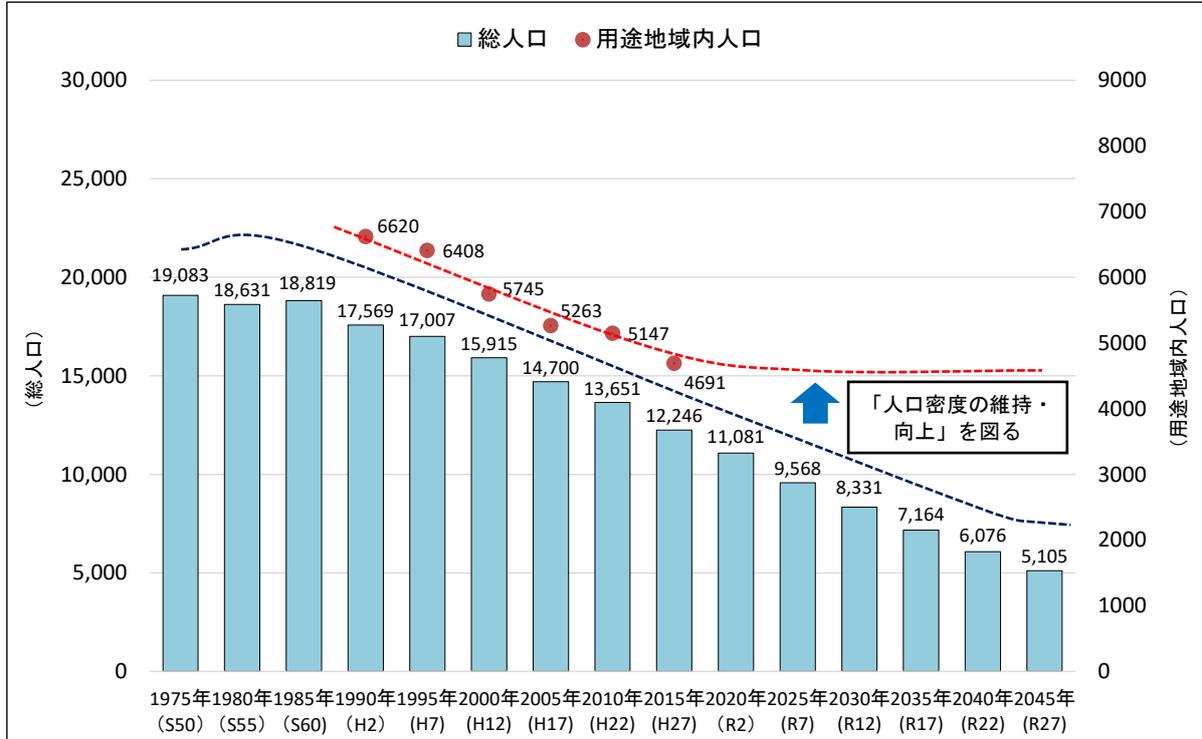


図 2-36 町の人口推移と用途地域内における定住人口確保イメージ

(2) 移手段を確保する公共交通ネットワークの維持

当町には、バス路線網をはじめとした公共交通網が全域に整備されており、特に用途地域内の人口密度の高い地域では、バスの運行本数 10 本／日以上となっており、移手段は確保されています。

これらの地域では、人口密度が将来も一定の水準で維持される予想となっており、今後も公共交通網の維持が求められます。

しかし、通勤・通学においては自家用車の利用率が高い上に、近年、バスの利用者数は減少傾向にあり、また、都市モニタリングシートを用いた当町と同規模類型都市（平均値）の比較を見ても、バスの交通手段分担率は同規模類型都市より低いことがうかがえ、公共交通ネットワークを維持していくための対策が必要となっています。

また、高齢化に伴い生活行動等の移動に制約が生じる町民の増加が推察されます。

用途地域内の主要施設へのアクセス強化を図るとともに、市街地と郊外部・既存集落をつなぐネットワークの維持が必要です。

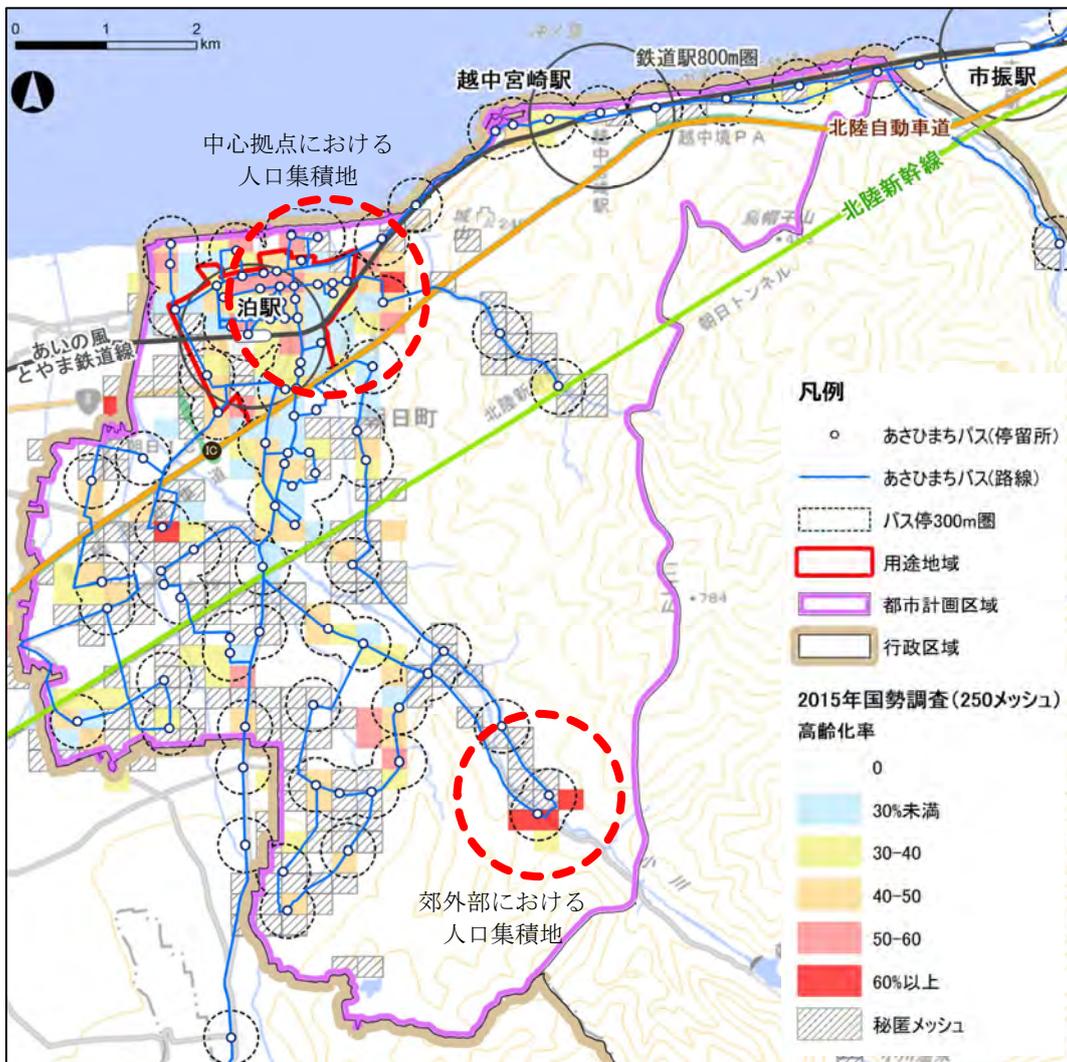


図 2-37 公共交通利用圏域と高齢化率の関係

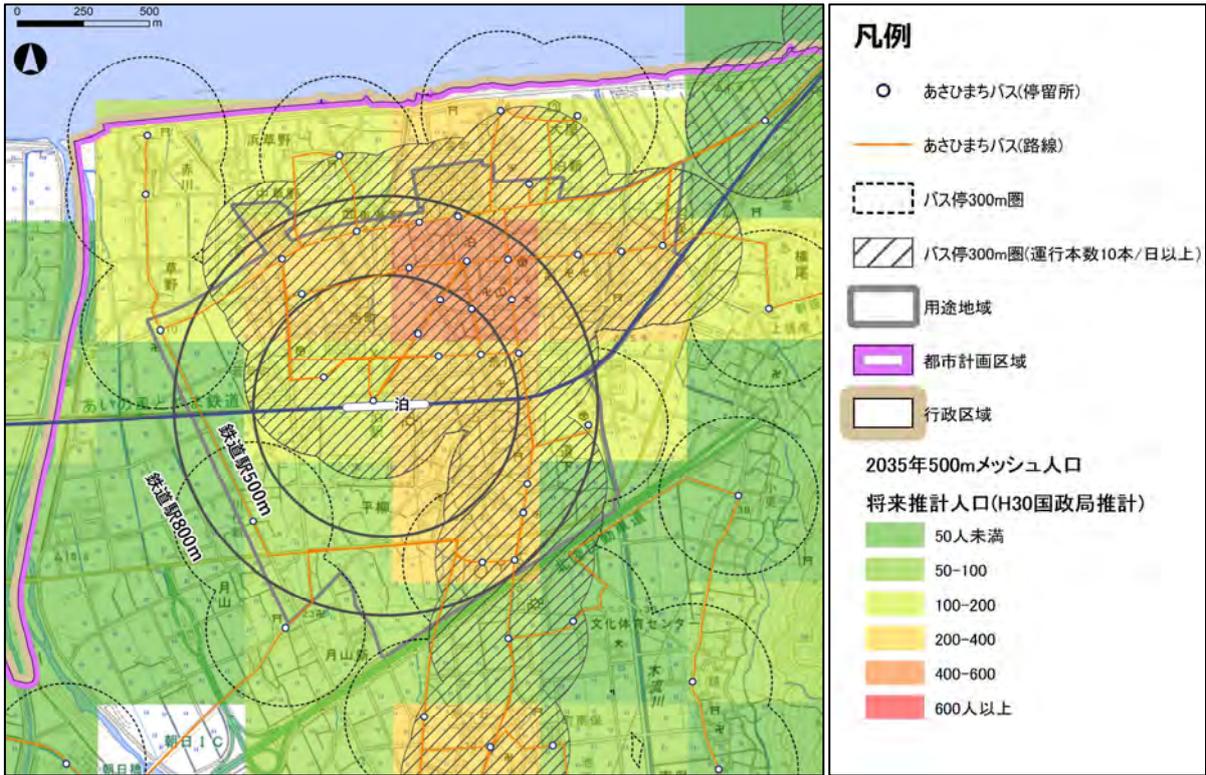


図 2-38 公共交通圏域図 2035 年 (R17) 将来人口 (500mメッシュ)

(3) 土地利用方針の明確化と空間の高質化

土地利用は、泊駅を中心として住居系用途地域が指定され、中心市街地を形成しています。用途地域は、住居系用途地域の指定割合が多くを占めるものの、それらの地域には、必ずしも人口が集積していない（人口密度が低い）地域があります。

誘導区域の設定にあたっては、実際の土地利用に応じた用途地域への変更も視野に入れ、今後の土地利用の方向性を検討するとともに、用途地域内でも特に都市空間の高質化を図るべき地域（誘導区域の候補地）を対象に、土地の有効活用を図ることが必要です。

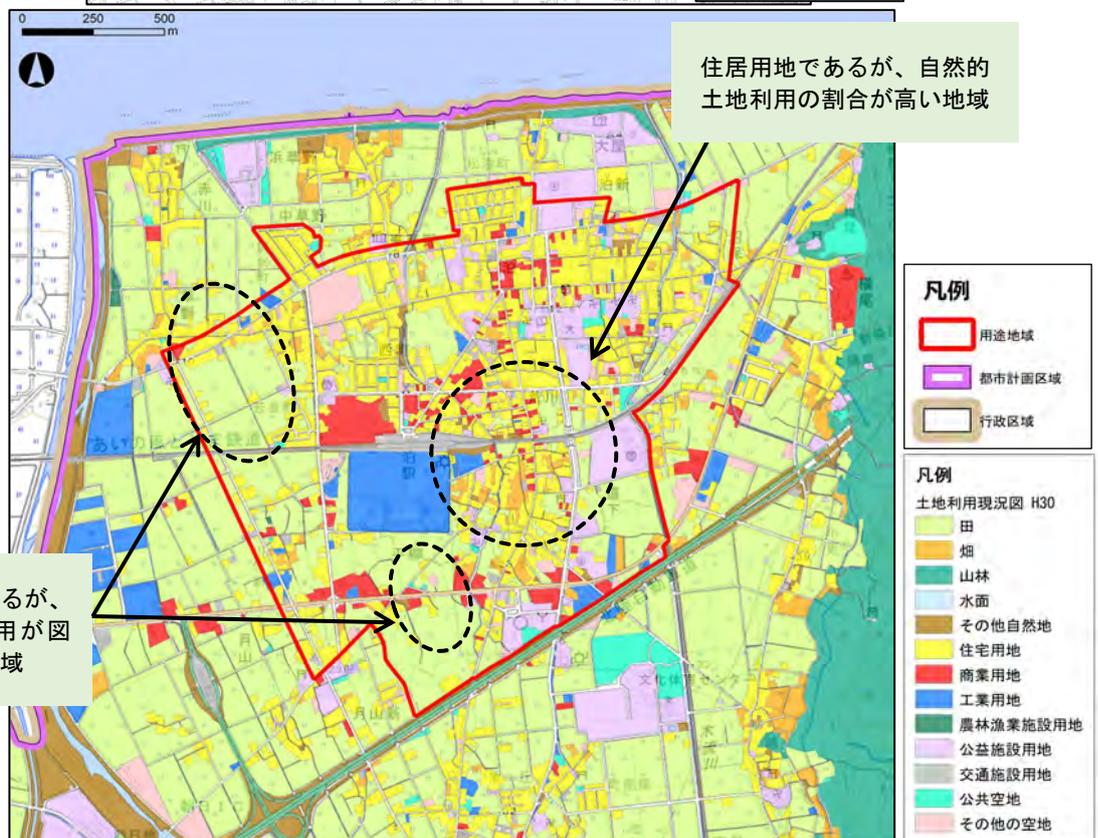


図 2-39 泊駅周辺における用途地域と土地利用現況図の比較

(4) 駅周辺の活性化・賑わいの創出

小売業販売額や事業所数・従業者数が減少傾向にある中、空家の有効活用を通して、中心市街地の衰退を避ける必要があります。

特に、縮小基調にある経済活動に歯止めをかけて、生活サービス機能（商業等）を維持することが不可欠です。

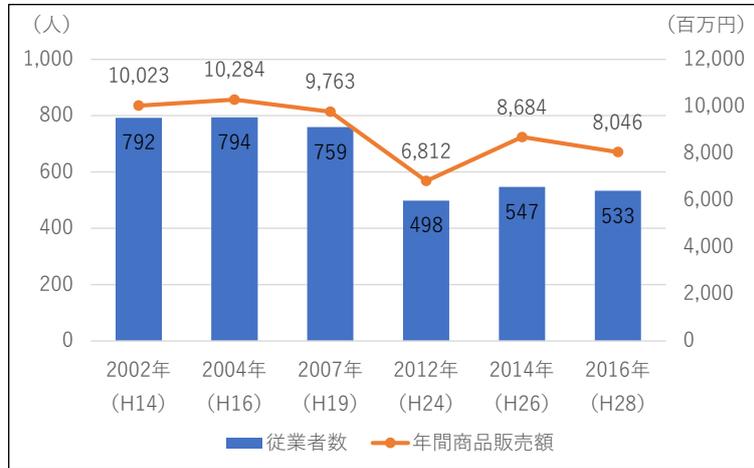


図 2-40 小売業の状況（再掲）

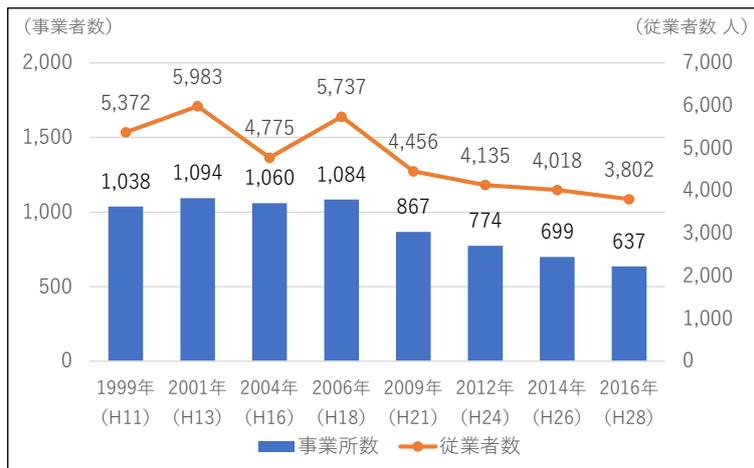


図 2-41 事業所数・従業者数の推移（再掲）

「公共施設等総合管理計画」の公共施設等の更新費用の推計によれば、今後、公共施設およびインフラ施設の維持管理費用がさらに財政を圧迫することが懸念されます。

加えて、今後、高齢化が加速する中で、扶助費の増大も推察されることから、コンパクトなまちづくりの推進などによる効率的な都市経営を目指し、財政負担の軽減を図る必要があります。

また、当町は、過疎地域自立促進特別措置法に基づく過疎地域に指定されており、人口減少が加速する中、自立促進に向けた財政力の維持・向上が必要です。

(5) 人口集積地での災害リスクへの対応

洪水浸水想定区域の計画規模では用途地域内の鉄道以南の一部が、また、想定最大規模では用途地域内の大半が浸水想定区域（イエローゾーン）に指定されているため、洪水をはじめとする災害リスクとまちづくりの共生が不可欠です。

そのため、市街地および避難時の安全性確保、復旧・復興を視野に入れた活動拠点の確保など、ハード・ソフトの両面から対策を進め、災害に強い都市づくりが必要です。

また、中心市街地では、空家や空き店舗の増加は防災・防犯機能の低下につながるため、周辺地域に与える影響を考慮し、地域の環境改善も必要です。

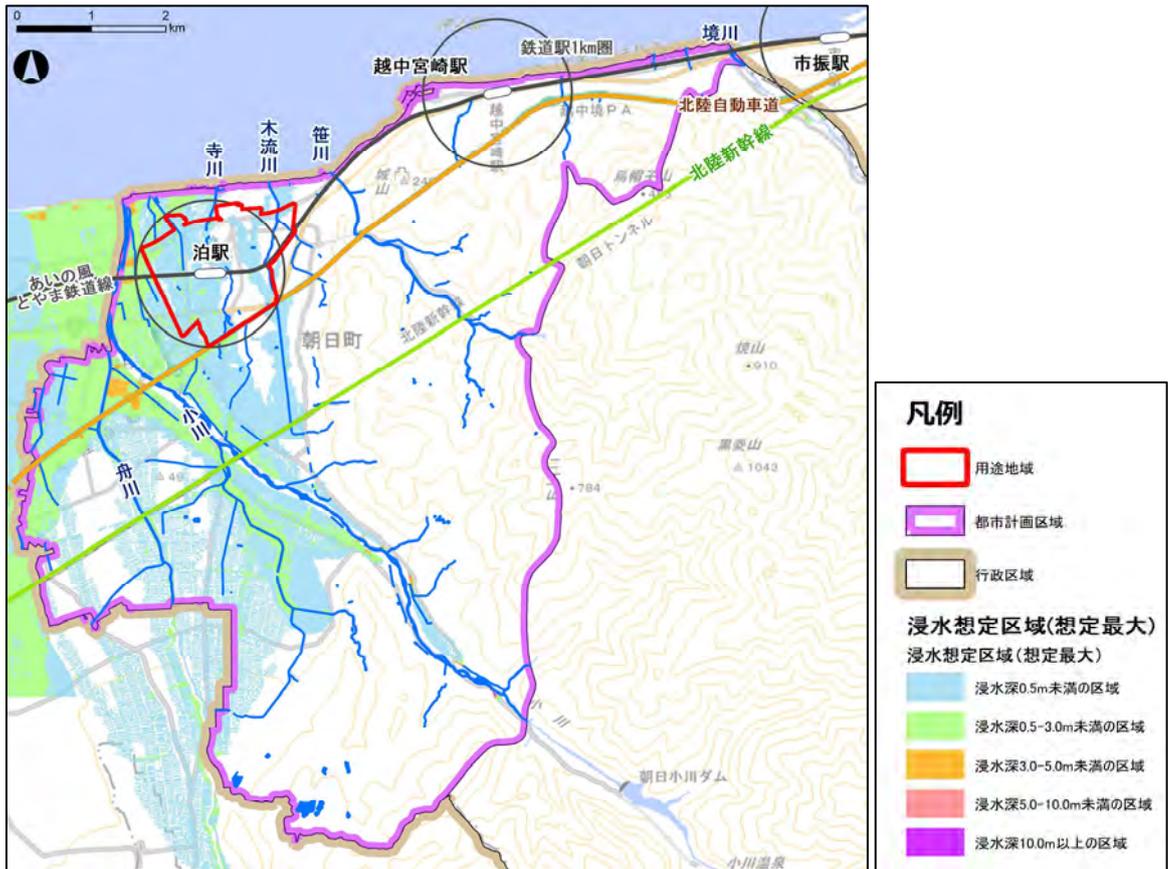


図 2-42 浸水想定区域の指定状況



図 2-43 空家の分布状況

3. 都市の骨格構造の検討等

3.1 上位・関連計画での位置付け

当町における都市の骨格構造の検討にあたり、富山県が策定している「朝日都市計画区域マスタープラン」、当町が策定している「第5次朝日町総合計画」および「朝日町都市計画マスタープラン」で示された都市構造等の考え方を整理します。

3.1.1 朝日都市計画区域マスタープラン（朝日都市計画 整備、開発、保全の方針） （平成25年3月）（富山県策定）

朝日都市計画区域マスタープランでは、当町の土地利用を以下のとおり設定しています。

■土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

① 主要用途の配置の方針

中心市街地ゾーンについては、本区域の特性ともいえるコンパクトにまとまった市街地の求心力を高めるため、産業の活性化を促すとともに、住民全てが生き生きと活動できる都市空間の形成を目指す。

このため、現行の用途地域を踏まえた住・商・工の適正配置により、計画的な土地利用の整序を図る。

a 商業地

泊駅周辺に商店街が形成されているが、他市町での大型店の進出、モータリゼーションの進展などにより、空洞化が目立っている。このため、商店街に回遊性を持たせるなど魅力の向上により、商業地の活性化を図る。

b 工業地

交通の利便性の高い泊駅南側や一般国道8号沿道に集積させることにより、身近な就業機会を創出するとともに、住宅地の住工混在による居住環境の悪化を防ぐ。

なお、工業地周辺においては、環境への影響を考慮して緑地の確保に努める。

c 住宅地

既存商業地の周辺の住宅地においては、密集市街地の改善など、居住環境の向上を図る。また、未利用地が多く都市基盤の不十分な地域においては、市街化状況を勘案の上、新たな土地区画整理事業を進めることを検討し、良好な居住環境の整備による、暮らしやすい住宅地の形成を図る。

② 土地利用の方針

a 土地の高度利用に関する方針

中心市街地において、都市基盤の整備と併せ、必要に応じて土地の高度利用により商業の集積や、業務拠点の充実などを図り、その魅力・求心力の向上に努める。

b 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

住居系用途地域内の住工混在地区においては、住工混在による弊害を解消するため、用途の純化を図り、居住環境の改善に努める。

また、良好な市街地環境の整備を図るため、地域的な都市条件や社会情勢などの変化に適切に対応し、必要に応じて用途地域の見直しを検討する。

c 居住環境の改善又は維持に関する方針

市街地において面的整備事業等の推進により、居住環境の改善を進め定住人口の増加を図る。また、地区計画等の導入により、地域の特性を活かした快適で魅力ある居住環境の整備を図る。

d 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

本区域の内外には、中部山岳国立公園や朝日県立自然公園などがあり、豊かな自然環境に恵まれている。今後は、快適な暮らしを維持するとともに防災性にも配慮した、公園・緑地の活用を図る。

e 優良な農地との健全な調和に関する方針

集落を囲む優良な農地は、背後の緑や北アルプスの景観と一体となって本区域の農村景観を形成しているため、その保全に努め、無秩序な市街化を抑制し、都市と農村との調和を図る。

f 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

本区域には、地すべり危険箇所や土石流危険渓流、急傾斜地崩壊危険箇所が数多く存在している。これら土砂災害危険箇所においては災害から住民の生命、財産を保護するため、対策施設の整備を進めるとともに、土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域の指定等により開発の抑制に努める。

g 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

朝日県立自然公園に代表される山林や宮崎・境海岸、小川、境川などの河川には貴重な自然が残されていることから、今後もその保全に努める。

h 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

用途地域内においては、都市的土地利用を推進するため、未利用地が多く介在している土地については、土地区画整理事業等の面的整備事業により計画的な住宅地の整備を進める。

更に、白地地域においては無秩序な市街化が進むことのないよう、地区計画、特定用途制限地域などの指定による適正な土地利用コントロールを図る。

朝日都市計画
整備、開発及び保全の方針 概要図

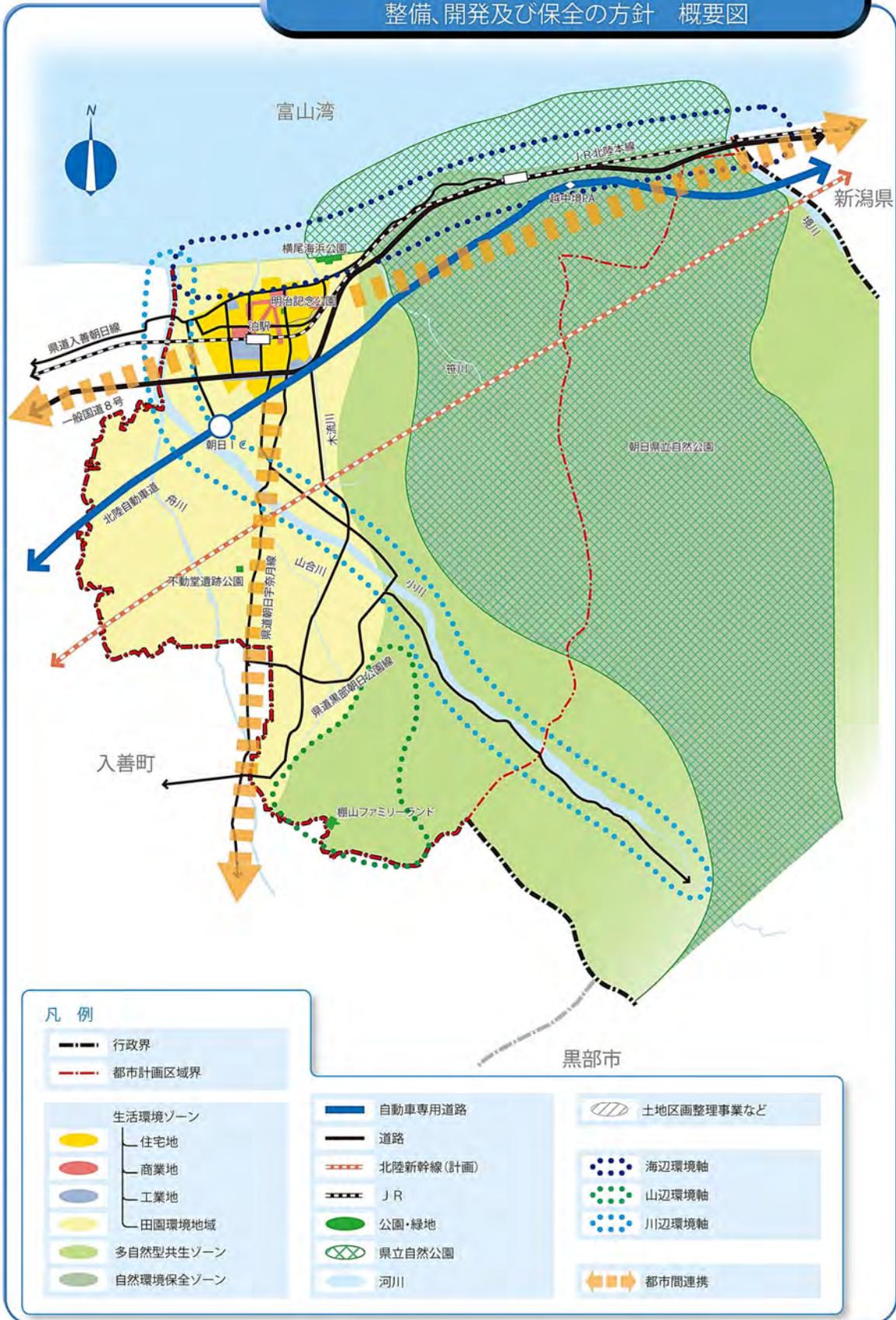


図 3-1 富山県 朝日都市計画 整備、開発及び保全の方針概要図（平成 25 年 3 月策定）

3.1.2 第5次朝日町総合計画（平成28年3月）（朝日町策定）

第5次朝日町総合計画では、当町の将来の都市構造を以下のとおり設定しています。

■将来の都市構造

土地利用の方針を踏まえ、特徴的な機能が集積する「拠点」、それら拠点を結ぶ「軸」、土地利用のまとまりとなる「地域」で構成される都市構造について整理する。

当町のうみ・まち・さと・やまの魅力を活かすとともに、周辺都市との連携を重視した広域的な視点に基づき、都市機能の充実や地域活性化を促進する拠点や軸の形成を図る。

【都市拠点】

○町の中心部として、居住、産業、交通等の各種都市機能の集積を図り、町の賑わいと活力の中心となる拠点

- ・泊駅および五差路周辺
- ・工業団地（朝日町鉄工業団地）

【活動・交流拠点】

○特徴的な施設・資源を活かし、町民や来訪者の活動・交流を促進する拠点

- ・ヒスイ海岸周辺および越中宮崎駅
- ・舟川桜並木周辺
- ・さゝ郷ほたる交流館周辺
- ・なないろKAN周辺
- ・サンリーナ周辺

【広域連携軸】

○高速道路、国道等の主要道路等からなる広域的な連携を支える交通軸

- ・北陸自動車道
- ・国道8号
- ・県道朝日宇奈月線



図 3-2 都市構造図

3.1.3 朝日町都市計画マスタープラン（平成 29 年 8 月）（朝日町策定）

朝日町都市計画マスタープランでは、当町の将来都市構造を以下のとおり設定しています。

表 3-1 都市計画マスタープランで定める将来都市構造の各要素の立地適正化計画への配慮事項

都市計画マスタープランにおいて都市構造を構成する 3 要素(拠点・軸・ゾーン)		立適での配慮		
(1) 拠点	ア ヒスイ海岸 周辺観光交流 拠点	あいの風とやま鉄道越中宮崎駅を中心とした宮崎・境海岸周辺を「ヒスイ海岸周辺観光交流拠点」として位置付け、代表的な観光地の魅力向上を図り、多くの人々が交流できる拠点空間の創出を図る。	都市機能を補完する交流拠点として配慮	
	イ 舟川べり 観光交流拠点	二級河川舟川沿いを「舟川べり観光交流拠点」として位置付け、舟川の清流を保全するとともに、美しい景観を保全し、多くの人々が交流できる拠点空間の創出を図る。		
	ウ 歴史文化 産業交流拠点	なないろ KAN、歴史公園、まいぶん KAN、百河豚美術館などが集積する一帯を「歴史文化産業交流拠点」として位置付け、朝日町の歴史や文化、産業を学習・体験できる機能の充実、多くの人々が交流できる拠点空間の創出を図る。		
	エ 里山居住・ 交流拠点	笹川地区のふるさと移住交流体験施設さゝ郷ほたる交流館周辺を「里山居住・交流拠点」として位置付け、里山の暮らしや伝統・文化などを体験できる機能の充実を推進し、多くの人々が交流できる拠点空間の創出を図る。		
	オ 産業創出 拠点	朝日町鉄工団地および隣接するあいの風とやま鉄道以北の一帯を「産業創出拠点」として位置付け、朝日町鉄工団地の機能強化、産業基盤の整備や当該地と幹線道路とのアクセス性の向上を図る。		産業拠点外への居住誘導に配慮
	カ 医療・福祉 拠点	あさひ総合病院、特別養護老人ホーム有磯苑などの福祉施設が集積する一帯を「医療・福祉拠点」として位置付け、医療・福祉における機能充実と医療・福祉の中核となる拠点空間の創出を図る。		誘導施設設定に配慮 (用途地域外)
(2) 軸	ア 海辺環境 保全軸	朝日町の海岸沿いを「海辺環境保全軸」として位置付け、海岸沿いの自然環境の保全や、津波などの災害対策を推進するとともに、観光交流拠点の創出、隣接市町との連携を強化した海辺におけるネットワークの形成を図る。	コンパクトプラスネットワークの中で各誘導区域間をリンクする軸として配慮	
	イ 川辺環境 保全軸	朝日町の代表的な河川である二級河川の小川、舟川、木流川、笹川、境川、山合川、導善寺川沿いを「川辺環境保全軸」として位置付け、水質や生態系の保全、河川の氾濫などの監視や、防災対策を推進するとともに、舟川べり周辺を訪れる人々の観光交流拠点を創出する。		
	ウ 地域間連 携軸	地域間の連携を担う北陸自動車道、国道 8 号、県道朝日宇奈月線、町道山崎南保線、北陸新幹線北側に整備された町道大家庄南保線を「地域間連携軸」として位置付け、他都市との広域的な交流や町内各地区の連携を強化することにより、各地区の賑わい創出、産業や観光の振興を図る。また、本軸と本軸に連絡する幹線道路等によって構築される交通ネットワークの強化を図る。		
(3) ゾーン	ア まちなか 賑わい創出 ゾーン	朝日町の中心市街地を形成し、用途地域が指定されている地域を「まちなか賑わい創出ゾーン」として位置付け、交通の利便性を活かし、多くの人々が交流でき、朝日町の顔となる賑わいのある都市空間を形成する。 そのため、商店街の活性化に向けたハード・ソフト両面からの対策の検討と合わせて、まちなかの未利用地や、空き地・空き家の活用を推進する。 これによって、行政、教育、医療・福祉、商業などの都市機能を集約し、これらの都市機能を享受できる魅力的な住環境の形成を図る。	誘導区域設定の際、中心となる区域として参考にする	
	イ 都市型集 落居住ゾーン	県道朝日宇奈月線・町道泊桜町線を軸とした「まちなか賑わい創出ゾーン」の南側一帯を「都市型集落居住ゾーン」として位置付け、まちなかとの近接性を活かした集落環境を創出し、文教・健康機能を備えた住環境の形成を図る。	法定外区域設定の際に参考にする	
	ウ 集落生活 維持ゾーン	朝日町の中心市街地の「まちなか賑わい創出ゾーン」や、朝日町文化体育センターを中心とした「都市型集落居住ゾーン」を除く集落を「集落生活維持ゾーン」として位置付け、集落の生活環境の維持や災害対策などを進めるとともに、集落と農地等の自然が調和した環境の保全を図る。		
	エ 森林環境 保全ゾーン	朝日町の南東部の緑豊かな山間部の地域を「森林環境保全ゾーン」として位置付け、緑豊かな自然環境を保護するとともに、レクリエーション空間の保全を図る。	立適との関わりは薄い	

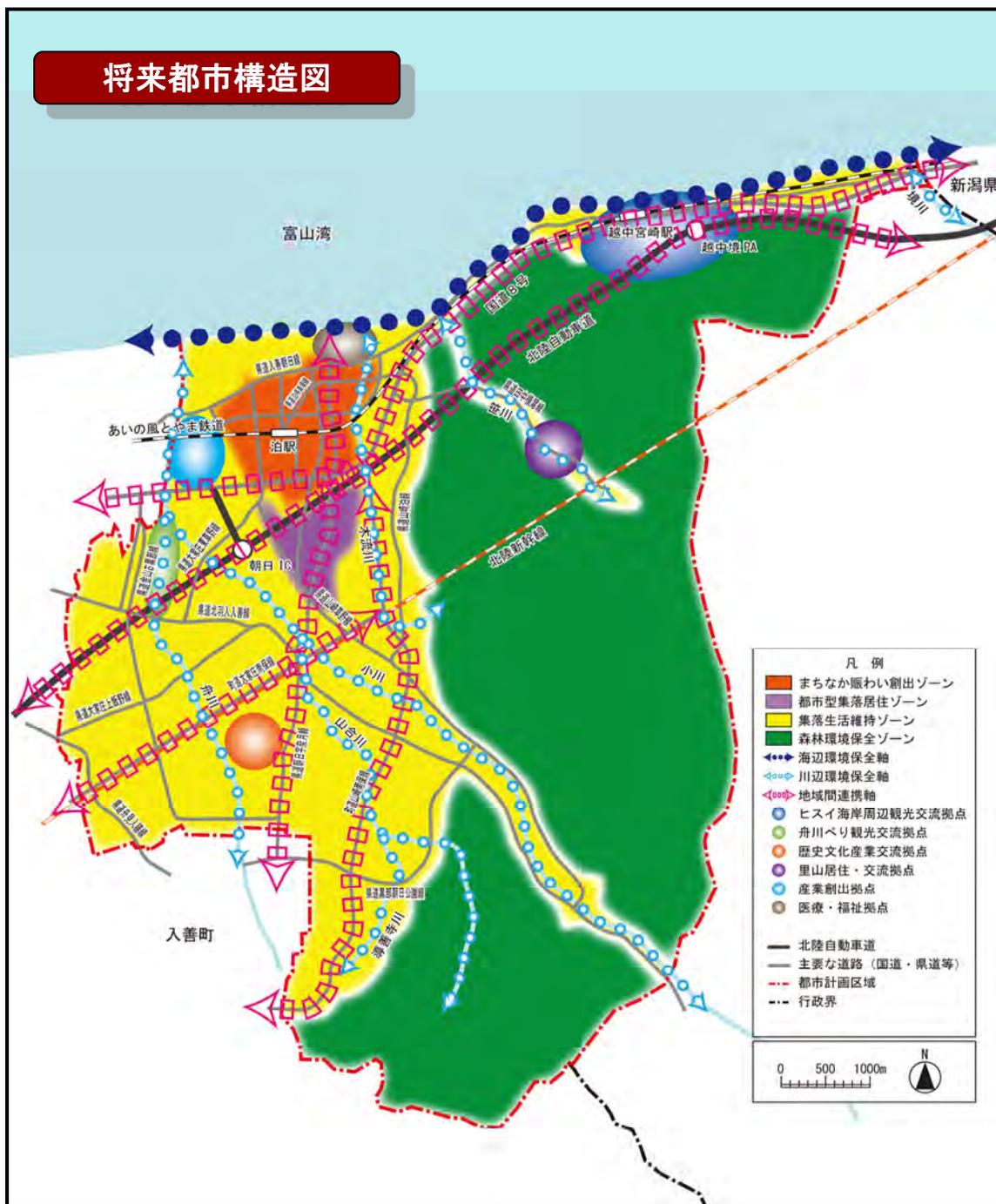


図 3-3 将来都市構造図

3.2 都市の骨格構造の検討

町の都市構造として、あいの風とやま鉄道泊駅周辺を核（拠点）とし、公共交通網で町内各所を結んだネットワーク型コンパクトシティを形成します。

都市拠点周辺における日常生活サービスの維持や町内外との交流を促進し、賑わいづくりを実現するまちづくりを目指します。

(1) 中心拠点

町の中心部として、居住・産業・交通等の都市機能の集積を図り、町の賑わいと活力の中心となる拠点

(2) 地域拠点（都市計画マスタープランに準ずる）

特徴的な施設・資源を活かし、町民の活動・交流を促進する拠点

(3) 交通体系および基幹的な公共交通軸

鉄道を軸としてバスで各地域を結ぶネットワークの構築

歩行者および自転車の通行空間の整備

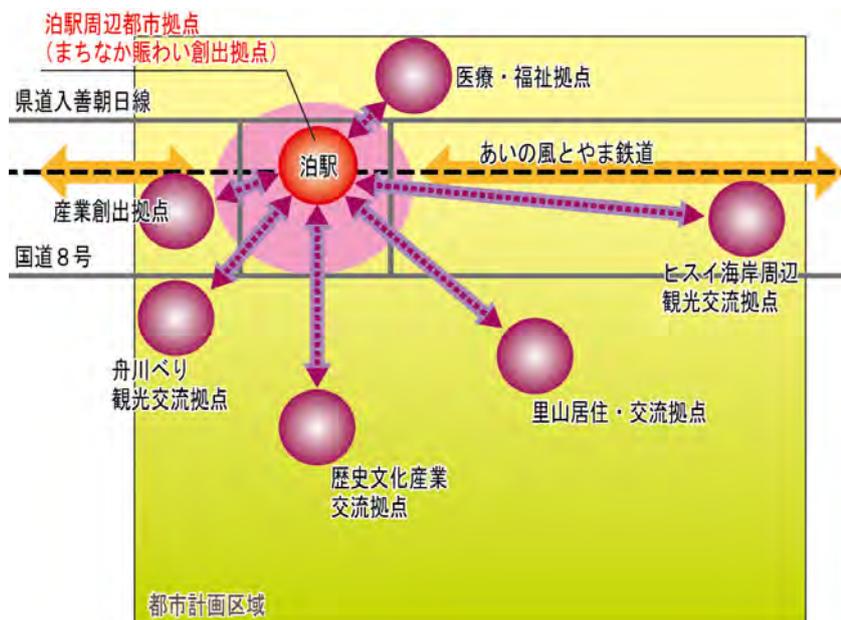
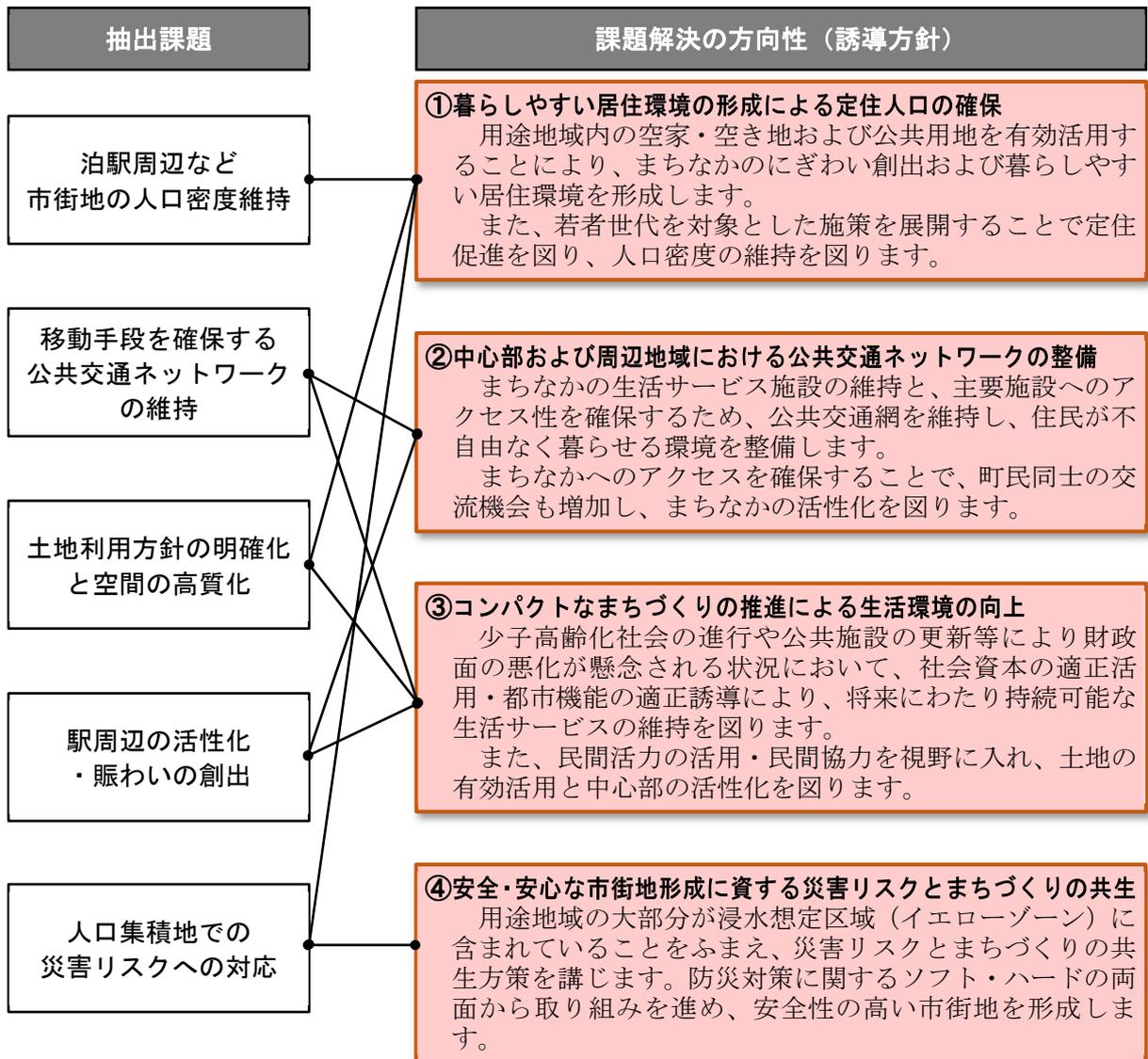


図 3-4 交通体系および基幹的な公共交通軸

4. 立地適正化計画における方向性（誘導方針）・基本方針

4.1 課題解決の方向性（誘導方針）

当町のまちづくりの課題を解決するため、以下に4つの方向性（誘導方針）を設定します。



【立地適正化計画の基本方針】

当町では、4つの方向性（誘導方針）を推進することにより、以下の立地適正化計画の基本方針の達成を目指します。

立地適正化計画の基本方針

まちなかと郊外部の魅力が協調・連携し、
次世代に夢と希望をつなげるコンパクトシティの実現

5. 誘導区域の検討

5.1 基本的な考え方と計画の目標・理念

誘導区域の設定にあたっては、都市の骨格構造や立地適正化計画の基本方針である「まちなかと郊外部の魅力が協調・連携し、次世代に夢と希望をつなげるコンパクトシティの実現」を踏まえ、既にコンパクトな用途地域（泊駅から半径1kmに概ね包含）において、当町の中心市街地に必要かつ魅力的な都市機能を選定・集積を図る「都市機能誘導区域」を設定するとともに、その周辺において、生活利便性や賑わいを感じながら、誰もが安心して暮らし続けることができる「居住誘導区域」を、以降の考え方にに基づき、設定するものとします。

なお、都市機能誘導区域については、都市機能の誘導とあわせて居住を誘導することが基本となることから、居住誘導区域内に設定するものとします。

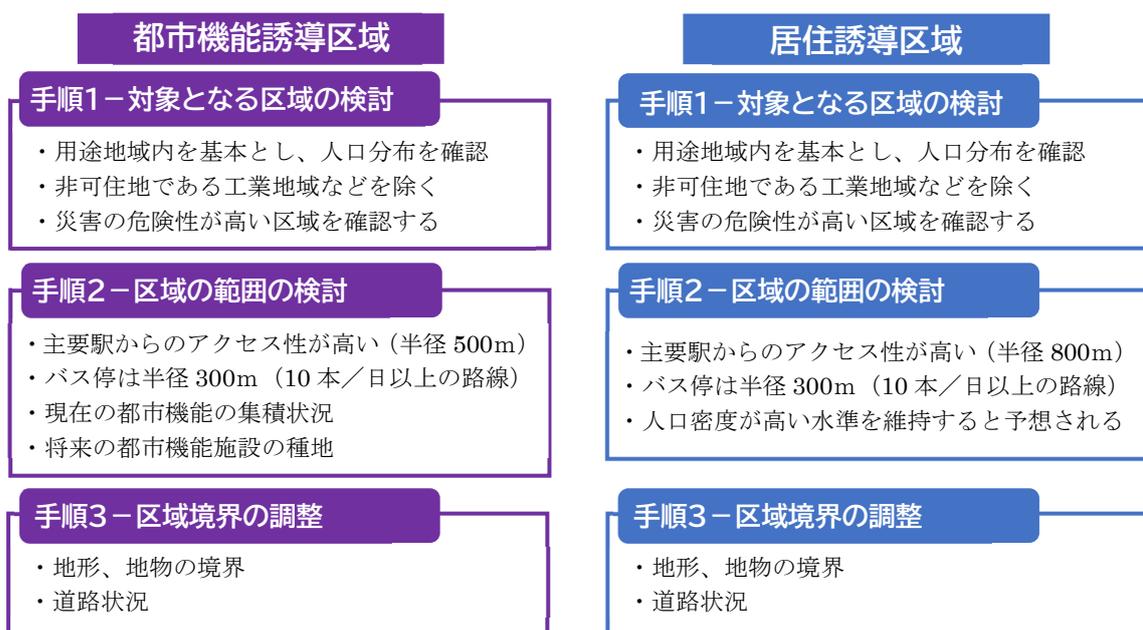
また、居住誘導区域については、人口減少の中でも一定のエリアで人口密度を維持することにより、日常生活サービスやコミュニティが持続的に確保できることを考慮するとともに、既成市街地の災害リスクを軽減する対策を推進することとします。

5.2 誘導区域設定の考え方

誘導区域設定については、「都市計画運用指針」や「立地適正化計画作成の手引き」の考え方に基づくとともに、都市機能誘導区域は、生活サービス施設等の土地利用の実態や都市基盤（基幹的な公共交通路線、道路等）、公共施設、行政施設等の配置を踏まえ、徒歩等の移動手段による各種都市サービスの回遊性など地域としての一体性等の観点から設定します。

居住誘導区域は、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をもとに、長期的な地区別人口見通しを見据えつつ、「①徒歩や主要な公共交通路線等を介した拠点地区へのアクセス性」、「②区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性」、「③対象区域における災害等に対する安全性」の観点から設定します。

上記をふまえ、以下の手順により、誘導区域を設定します。



5.3 誘導区域の検討

居住誘導区域および都市機能誘導区域について、誘導区域設定の考え方の手順に従い設定します。

5.3.1 手順1 対象となる区域の検討

(1) 用途地域（都市機能誘導区域・居住誘導区域共通）

各誘導区域は、用途地域内を対象に定めます。

用途地域内で、居住に適さない区域（工業地域）は、誘導区域から除くことを基本としますが、土地区画整理事業の区域の一部が工業地域に含まれるため、当該部分は対象区域に含めます。

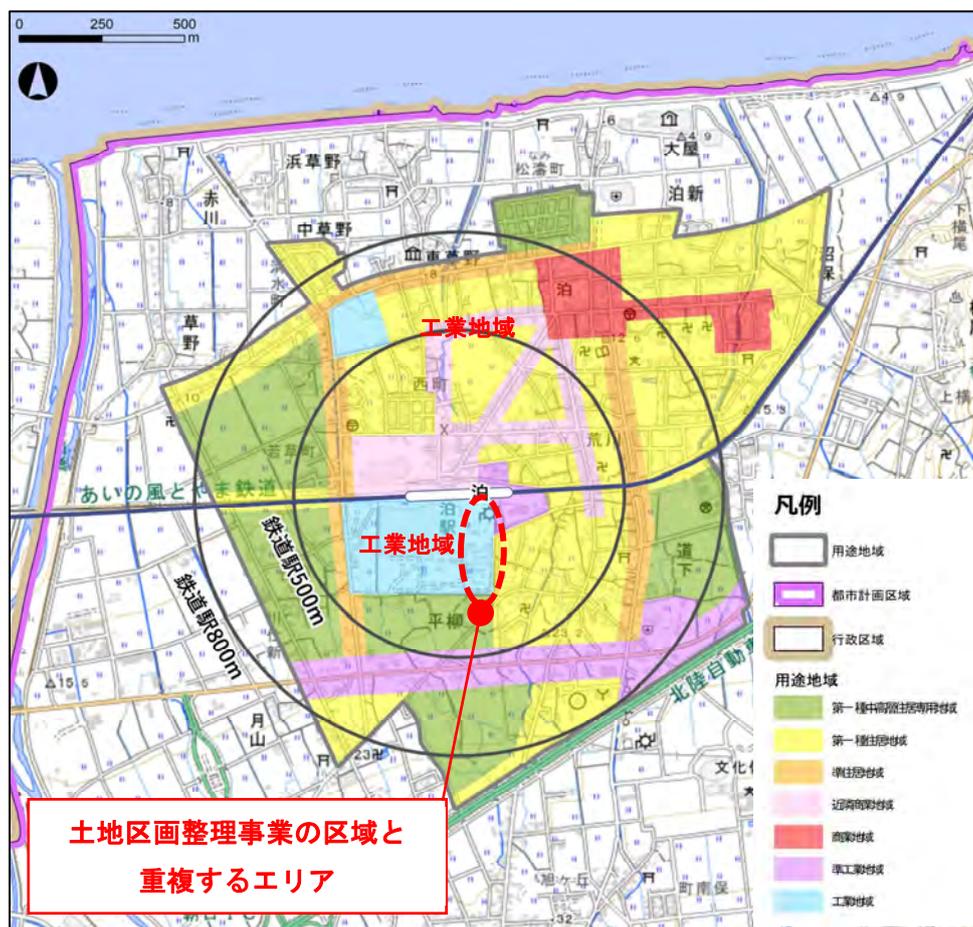


図 5-1 用途地域図

出典：国土数値情報「2011年（H23）用途地域データ」
地理院地図（淡色地図）

(2) 人口分布（都市機能誘導区域・居住誘導区域共通）

区域内の人口密度水準を確保することによる生活サービス施設の持続性を図るため、現在の人口集積地などを含むように誘導区域を設定します。

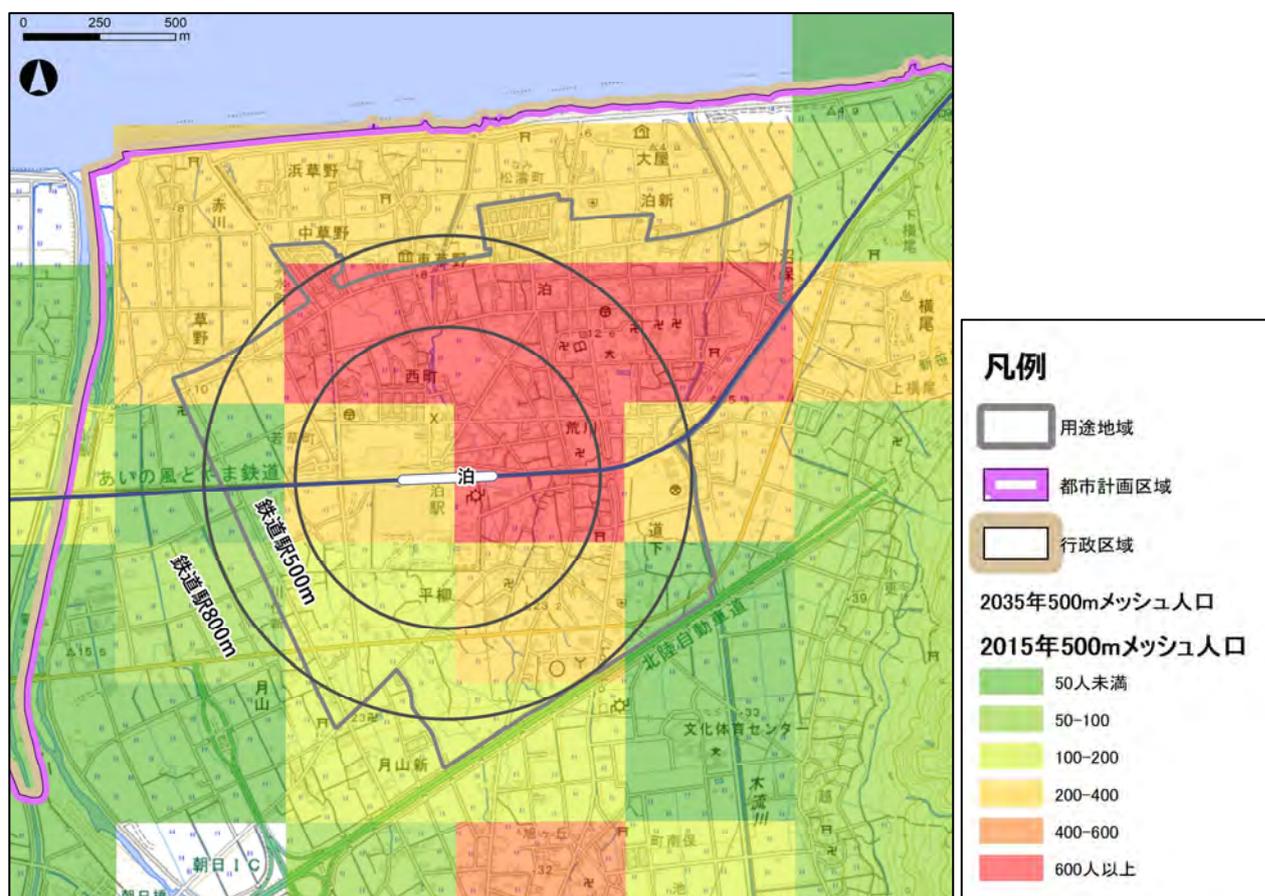


図 5-2 人口分布（2015年（H27）人口分布）

出典：平成 27 年国勢調査 500mメッシュ集計（e-Stat）
地理院地図（淡色地図）

(3) 災害危険性（洪水・土砂・津波で用途地域内にあるもの）

（都市機能誘導区域・居住誘導区域共通）

用途地域内のハザードエリア（洪水浸水想定区域（計画規模））は、鉄道南側の一部に浸水深0.5m未満が指定されています。

洪水浸水想定区域（計画規模）は、できるだけ外すことを検討しつつ災害リスクとまちづくりとの共生策を講じて、誘導区域を設定します。

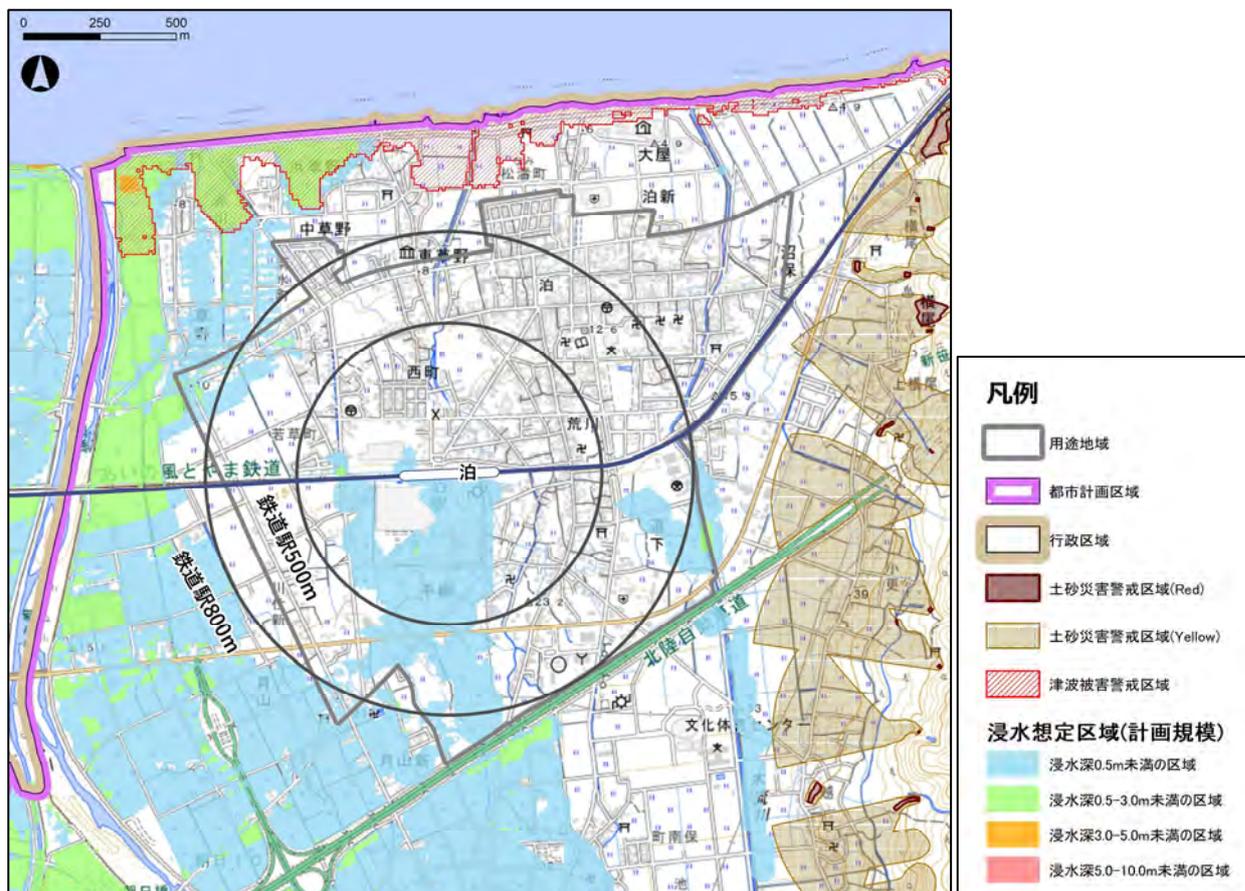


図 5-3 災害危険性（洪水・土砂・津波）

出典：TOYAMA OPEN DATA_土砂災害警戒区域（令和元年6月）、朝日町津波ハザードマップ（平成30年3月作成）を基にデータ作成、浸水想定区域（計画規模）（朝日町より受領資料）最新データ、地理院地図（淡色地図）

5.3.2 手順2 区域の範囲の検討

(1) 公共交通（都市機能誘導区域・居住誘導区域共通）

泊駅から半径 500m 圏を都市機能誘導区域、半径 800m 圏を居住誘導区域の目安とします。

駅からの距離が上記の圏外であっても、当町の運行状況にあつてバスの公共交通網が充実したバス路線沿線（10 本／日以上）であるなど公共交通利用が見込まれる地域であれば、誘導区域に含めることとします。

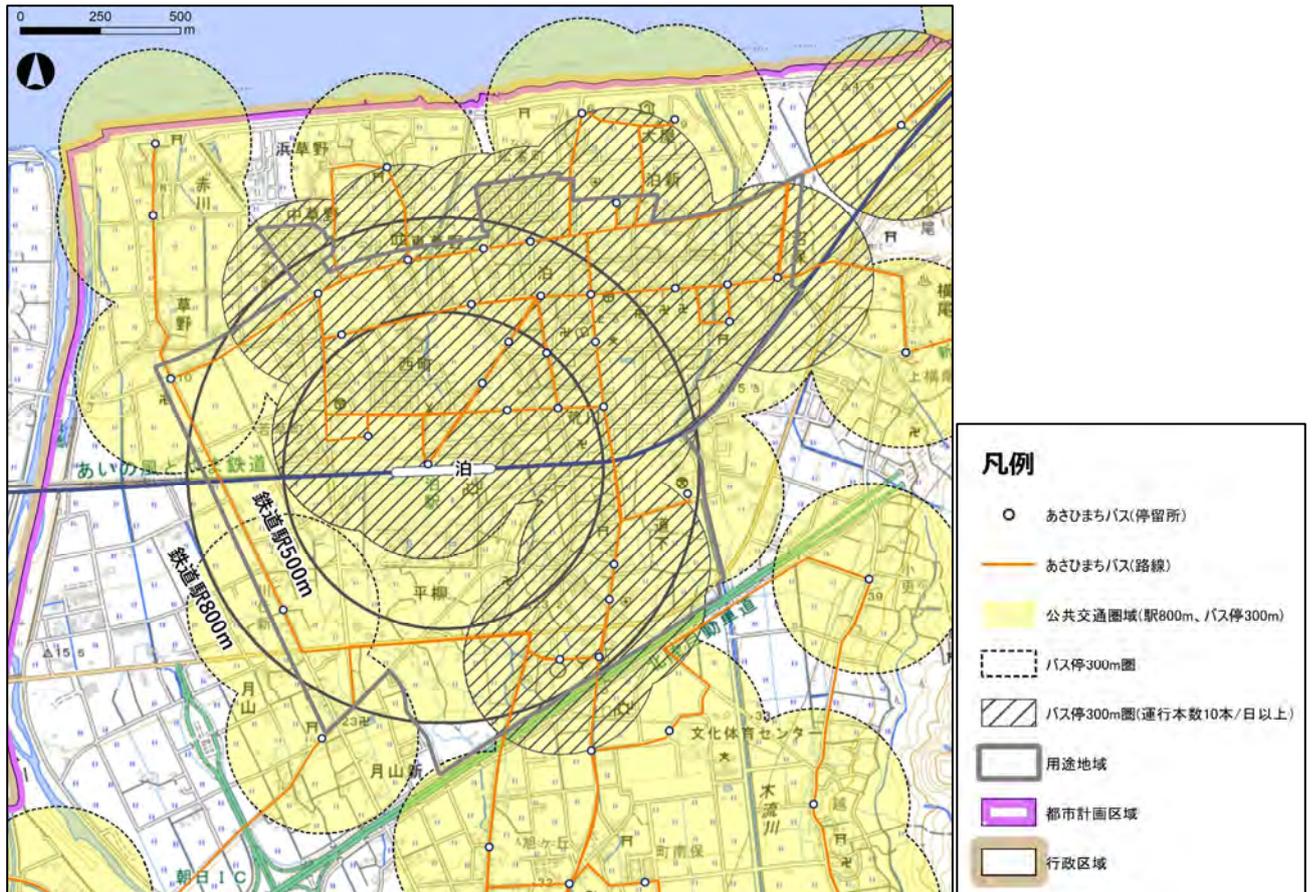


図 5-4 公共交通圏域図（鉄道駅 500m・800m 圏、バス停 300m 圏）

出典：町資料、地理院地図（淡色地図）

(2) 現在の都市機能の集積状況（都市機能誘導区域）

都市機能を構成する施設の中でも、日常的に利用が多い商業施設、文教厚生施設、医療施設等は、駅北に集積しています。

これら施設のうち、当町のまちなかに必要な都市機能を有する施設を誘導区域に含めるものとします。

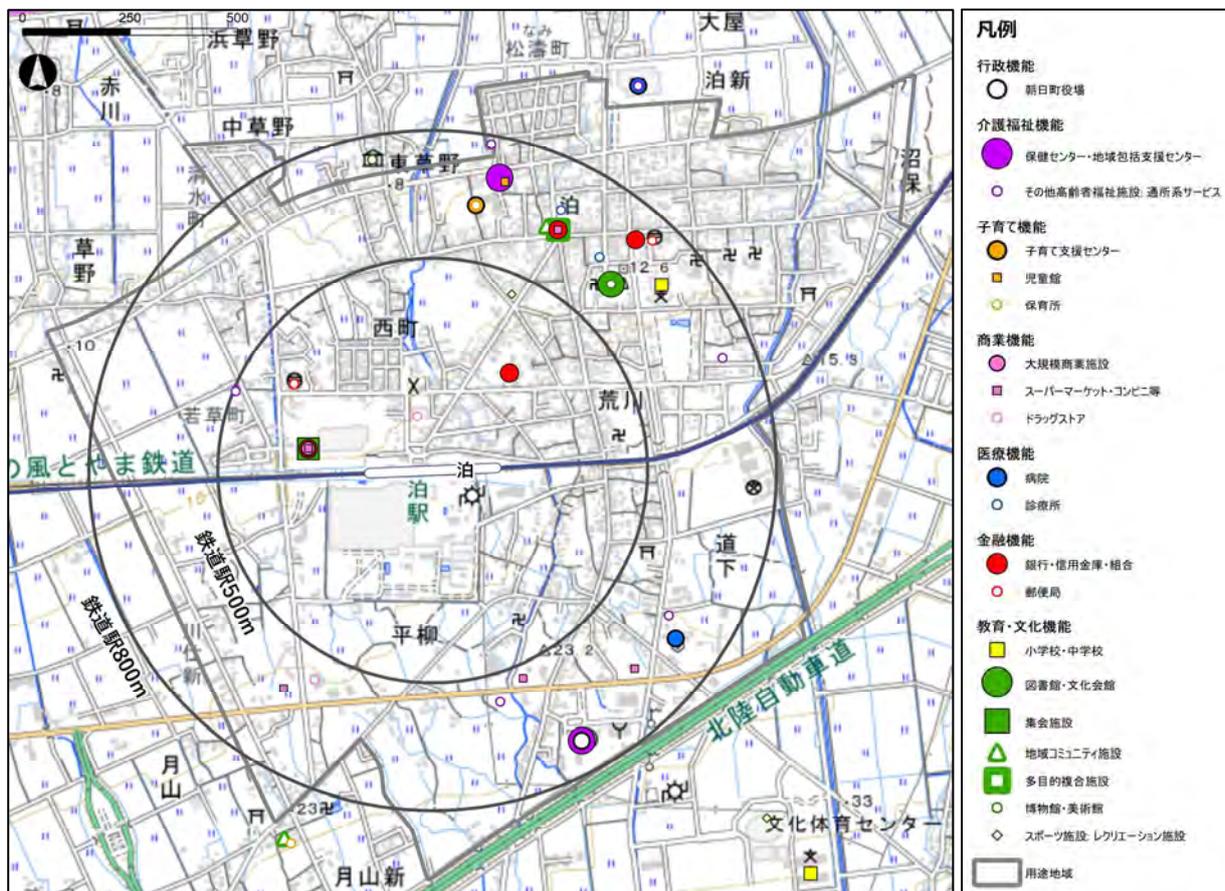


図 5-5 都市機能の集積状況

(3) 土地区画整理事業実施済地区および予定地区（居住誘導区域）

駅周辺において、土地区画整理事業が実施されており、良好な居住環境を有することから誘導区域に含めます。

また、駅南には、現在事業中の土地区画整理事業地があり、将来は都市的土地利用が図られることから、誘導区域に含めることとします。

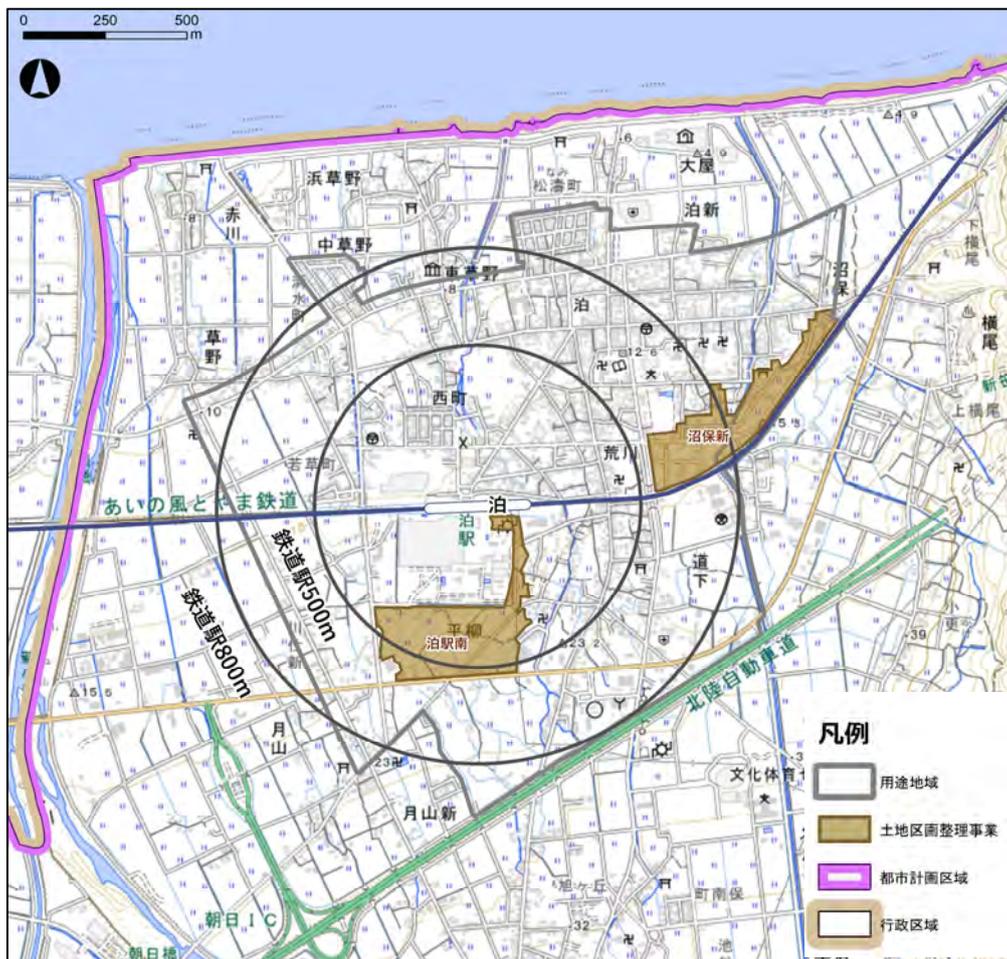


図 5-6 将来の事業種地

出典：2018年（H30）都市計画基礎調査

(4) 人口密度が高い水準で維持される地域（居住誘導区域）

駅の北側に人口が集積しており、この傾向は、将来的にも維持されることが見込まれています。

誘導区域を設定することで、今後も人口密度の維持を図ることが必要です。

なお、役場周辺は一定の人口集積がみられますが、国道8号により、泊駅南側地域と分断されていることから誘導区域には含めないものとします。

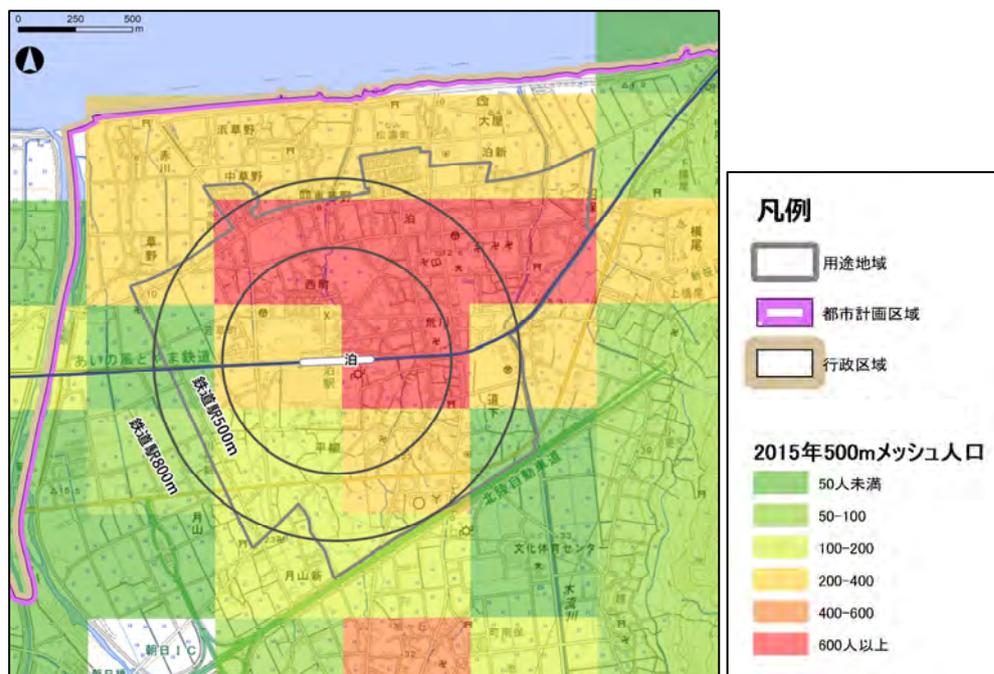


図 5-7 2015年（H27）人口（500mメッシュ）

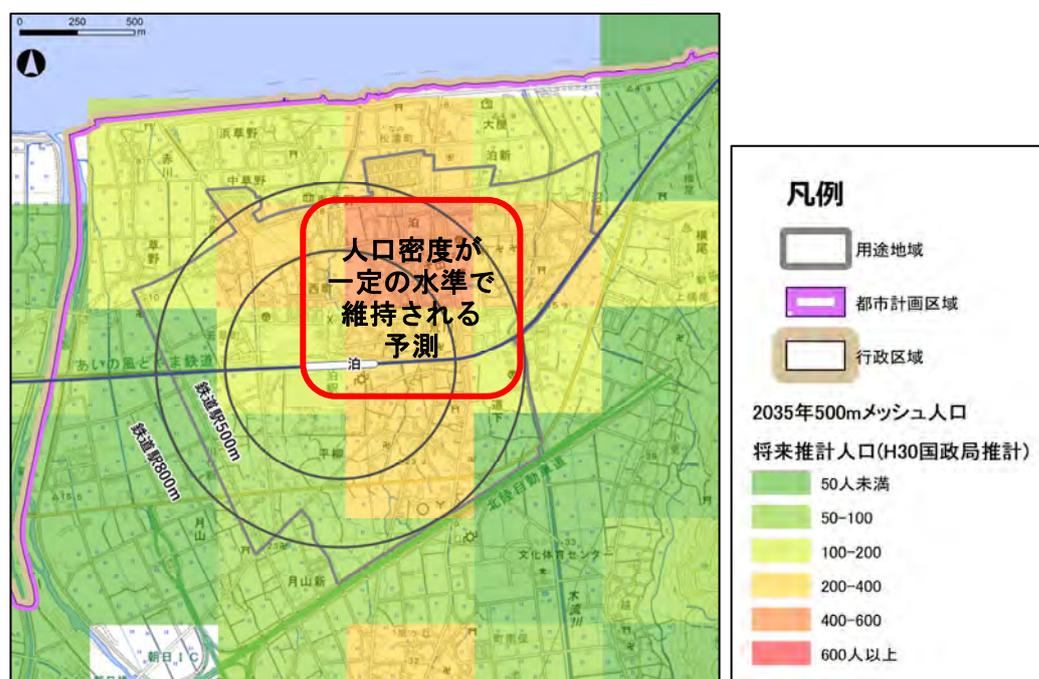


図 5-8 将来人口（2035年（R17）500mメッシュ）

出典：国土数値情報「500mメッシュ別将来推計人口（2018年（H30）国政局推計）」（平成27年国勢調査に基づき算出）

5.3.3 設定した誘導区域

これまでの設定手順に基づき、誘導区域の概ねの範囲を設定するとともに、道路、地形地物等を区域の境界とし、総合的に判断した誘導区域を以下のとおり設定します。

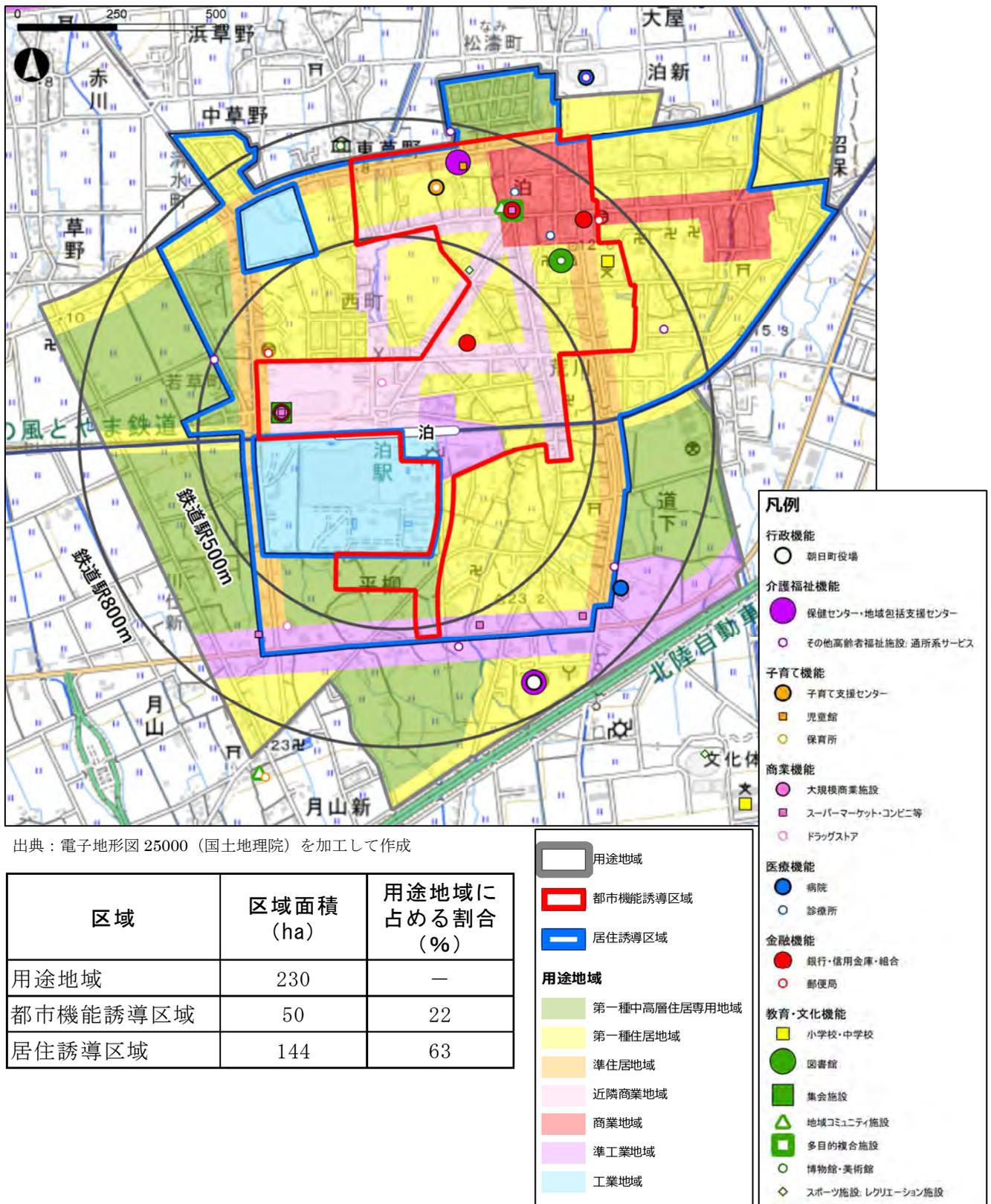


図 5-9 設定した誘導区域

参考として、前項で設定した誘導区域の検討に用いた人口密度等の各種図面を以下に整理します。

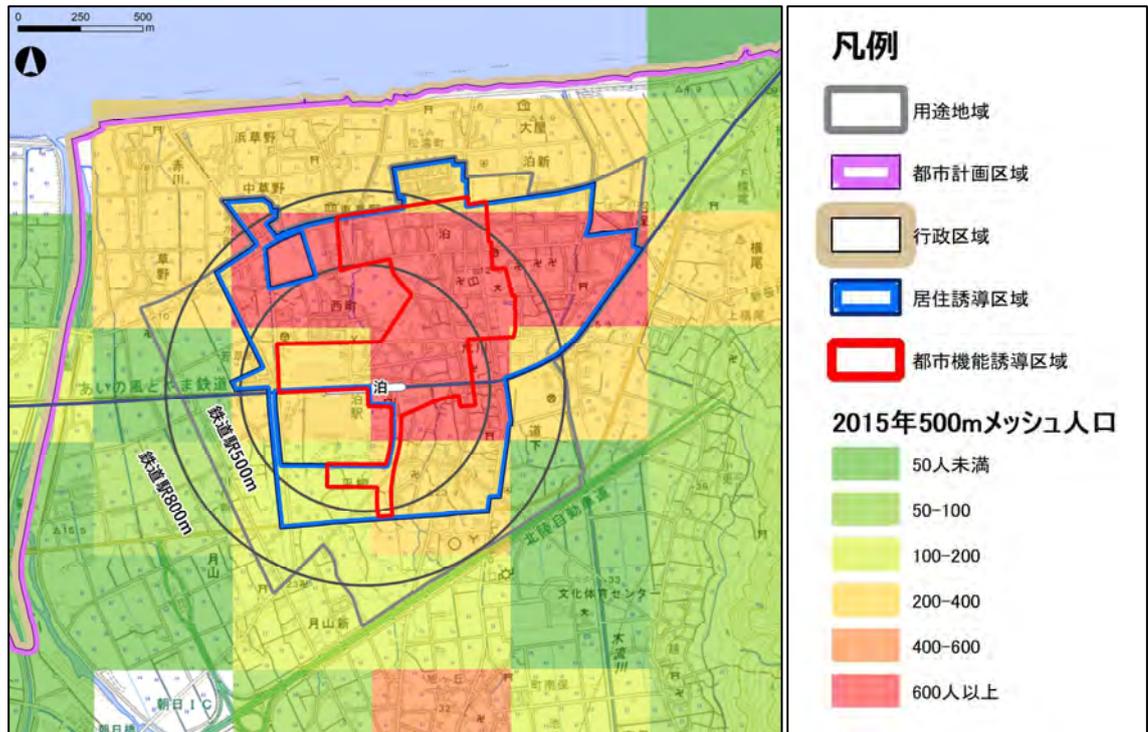


図 5-10 人口分布 (2015年 (H27) 人口分布)

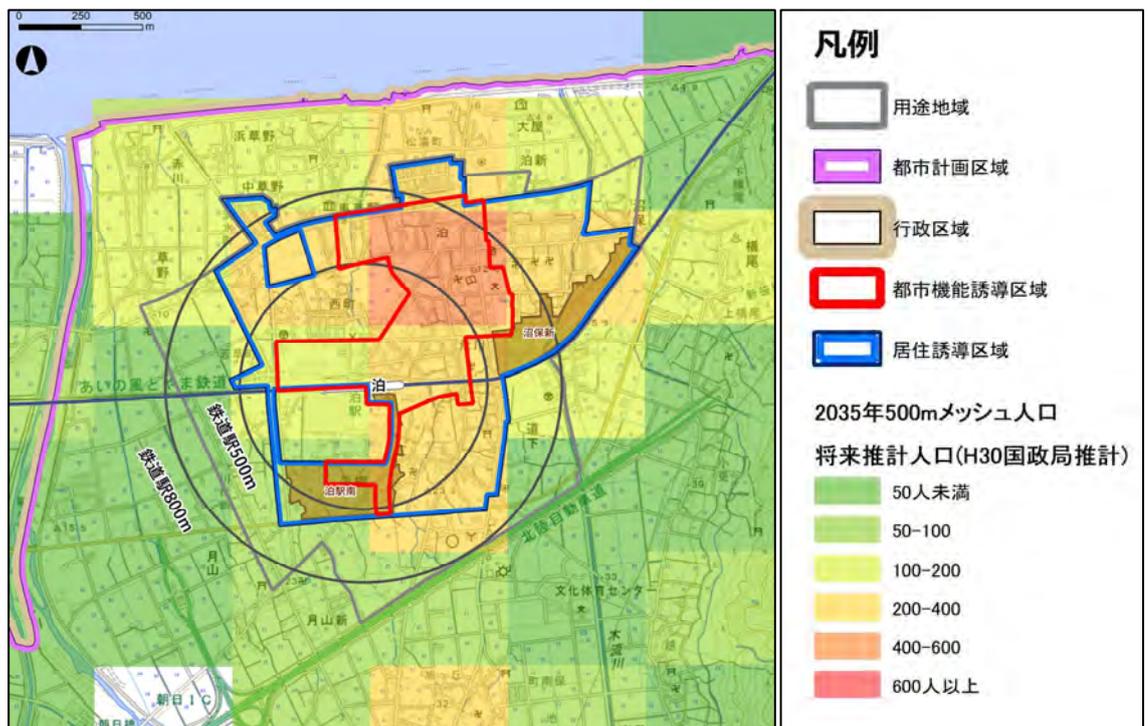


図 5-11 将来人口 (2035年 (R17) 500mメッシュ) 人口比率

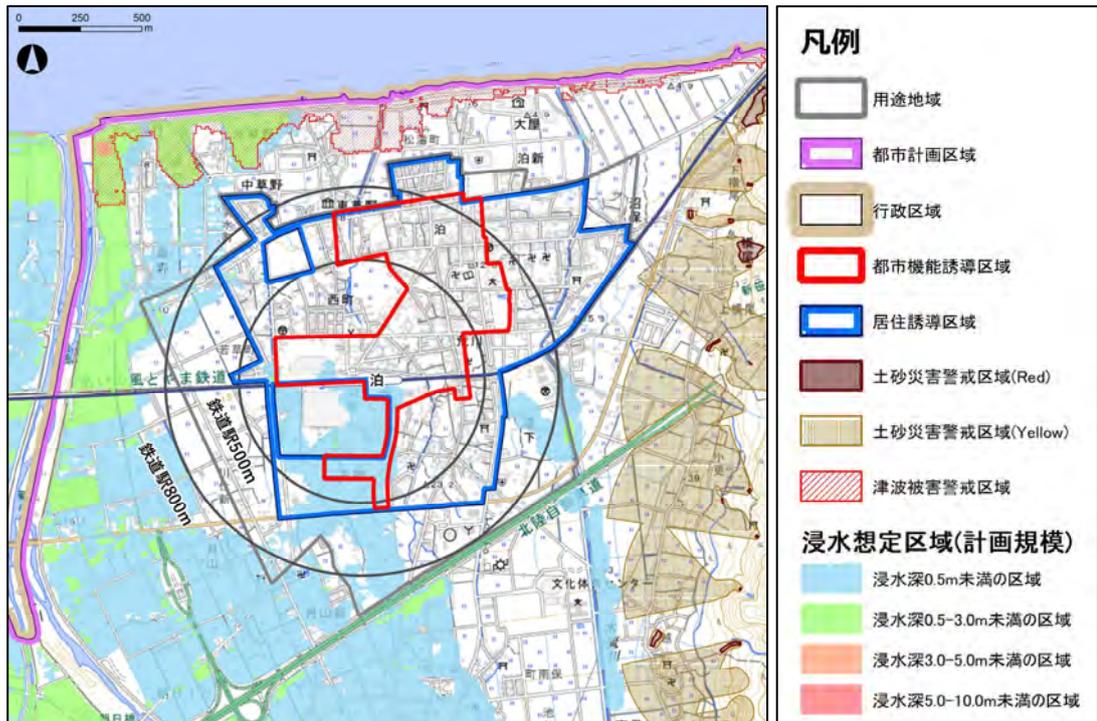


図 5-12 災害危険性 (洪水・土砂・津波)

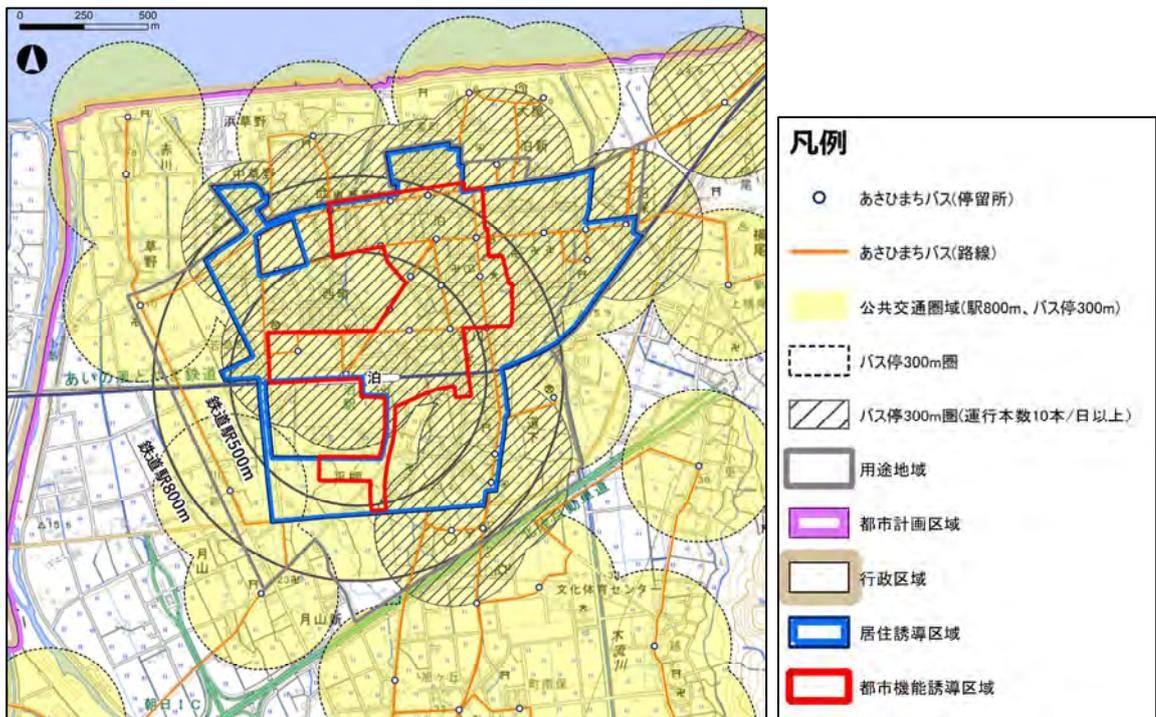


図 5-13 公共交通圏域図

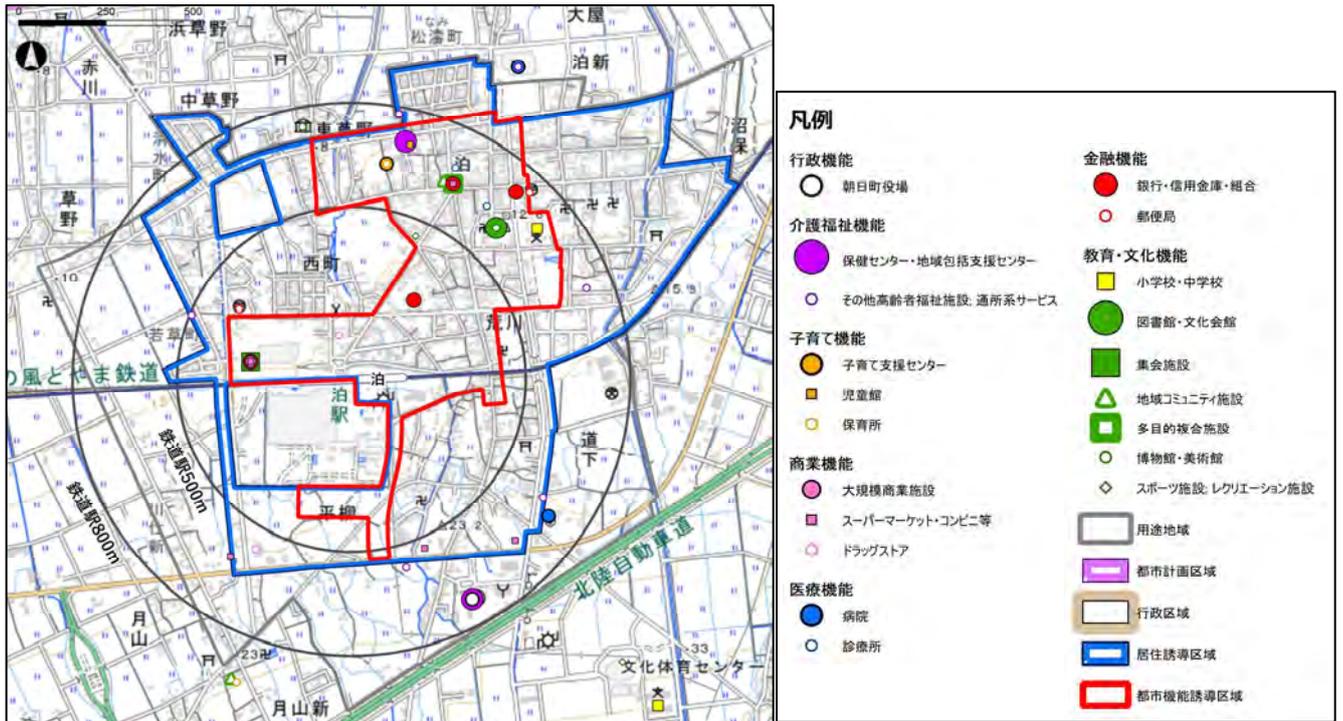


図 5-14 都市機能の集積状況

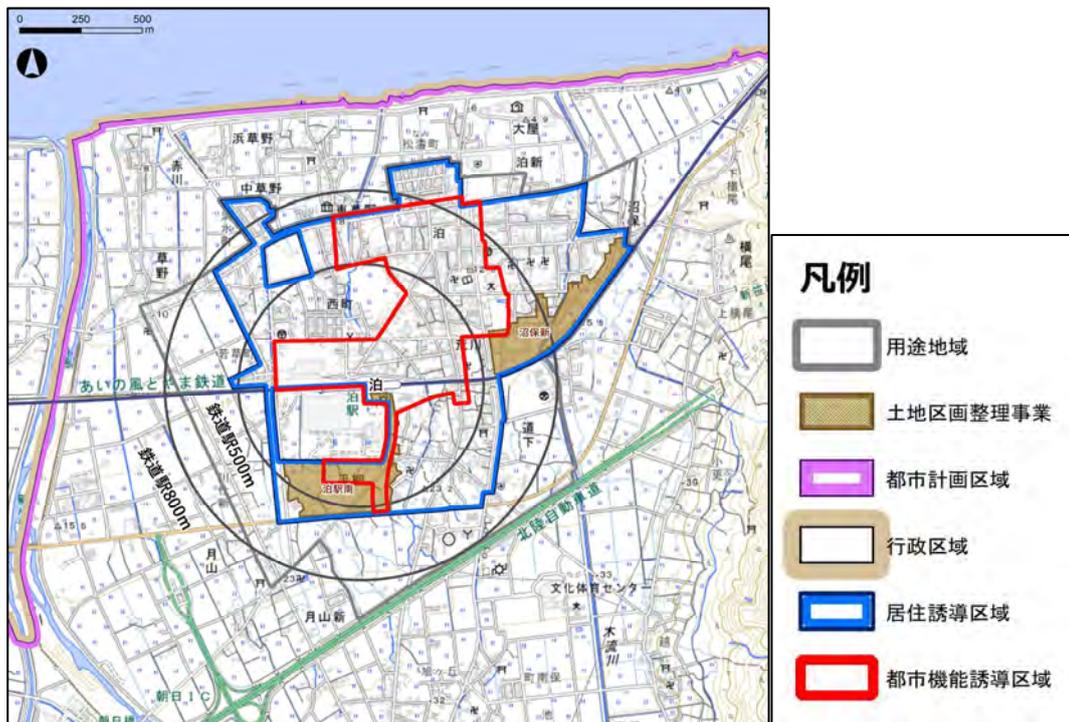


図 5-15 将来の事業種地

6. 誘導施設の検討

6.1 誘導施設とは

誘導施設とは、都市再生特別措置法において「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」とされています。

表 6-1 誘導施設例

	中心拠点
行政機能	■中核的な行政機能 例. 本庁舎
介護福祉機能	■市町村全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター
子育て機能	■市町村全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化が基の拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館

出典：立地適正化計画作成の手引き（令和3年10月版）、国土交通省

6.2 誘導施設の検討にあたっての前提条件

都市機能誘導区域内に既に立地している都市施設は、まちなかに必要な都市機能として今後も維持（誘導施設に位置づけ）していくことを基本として検討します。

表 6-2 都市機能誘導区域内における施設の立地状況

機能	分類		誘導区域内の 既存の施設
行政機能	役場本庁舎		×
介護福祉 機能	保健センター・地域包括支援センター		○
	老人福祉センター、その他高齢者福祉施設（通所系サービス）		×
子育て 機能	子育て支援センター		○
	児童福祉施設（児童館・保育所）		○
商業機能	大規模商業施設		●
	スーパーマーケット・コンビニ等、ドラッグストア		○
医療機能	病院		×
	診療所		●
金融機能	銀行、信用金庫、組合		●
	郵便局		×
教育・文化 機能	学校教育系	小学校	○
		中学校	×
	社会教育系	図書館	●
		博物館、美術館等	○
	町民文化系	集会施設	●
		地域コミュニティ施設	○
	産業系	多目的複合施設	●
スポーツ・ レクリエーション系	スポーツ施設、レクリエーション施設	○	

※「●」は誘導区域内のみに立地、「○」は誘導区域内外に立地、「×」は誘導区域外に立地

6.3 誘導施設の方向性

都市機能誘導区域内のみに立地している都市施設は、誘導施設に設定することを基本とします。

また、現在、都市機能誘導区域内外に立地する都市施設については、立地適正化計画の基本方針を踏まえ、以下の2つの視点に基づき、誘導施設として設定します。

立地適正化計画の基本方針

まちなかと郊外部の魅力が協調・連携し、
次世代に夢と希望をつなげるコンパクトシティの実現



誘導施設の方向性（設定の視点）

誘導施設として位置づける都市施設

- 多様な世代が利用し、まちなかにおける賑わい・交流の創出に寄与する都市施設を誘導施設として位置づける

誘導施設としない都市施設

- 郊外部（誘導区域外）において、住民の日常的な生活に必要な都市施設は誘導区域に集約しない

6.4 誘導施設の選定

当町の都市機能の立地状況や特性などを踏まえるとともに、誘導施設の方向性にに基づき、以下のとおり誘導施設を選定します。

なお、今回誘導施設としない施設でも、拠点機能を有するものは、施設整備の実現性等を勘案し、将来的な誘導を検討していくこととします。

表 6-3 誘導施設の選定

機能	分類		誘導施設の選定
行政機能	役場本庁舎		× 誘導区域に近接して立地し、建て替えには広大な敷地の確保が必要となるなど、立地環境に制約があるため、既存の施設立地を維持するものとして、 誘導施設としない。
介護福祉機能	保健センター・地域包括支援センター		× 誘導区域外の行政機能・医療機能との複合施設、複合の可能性を有するため、 誘導施設としない。
	老人福祉センター、その他高齢者福祉施設（通所系サービス）		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。
子育て機能	子育て支援センター		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。 なお、施設の利用状況や整備の実現性等を勘案し、将来的な誘導を検討していく。
	児童福祉施設（児童館・保育所）		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。 なお、施設の利用状況や整備の実現性等を勘案し、将来的な誘導を検討していく。
商業機能	大規模商業施設		● まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与する施設のため、 誘導施設に設定。
	スーパーマーケット・コンビニ等、ドラッグストア		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。
医療機能	病院		× 広大な敷地の確保が必要となるなど、立地環境に制約があるため、 誘導施設としない。
	診療所		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。
金融機能	銀行、信用金庫、組合		● 多様な世代が利用する施設のため、 誘導施設に設定。
	郵便局		× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない。
教育・文化機能	学校教育系	小学校	× 都市構造および人口分布等を踏まえ、誘導区域内への集約は困難な施設のため、 誘導施設としない。
		中学校	× 都市構造および人口分布等を踏まえ、誘導区域内への集約は困難な施設のため、 誘導施設としない。
	社会教育系	図書館	● 多様な世代が利用し、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与する施設のため、 誘導施設に設定。
		博物館、美術館等	× 美術館については、歴史文化交流拠点への集約を進める方針であることなど、まちなかでの集積は適さないため、 誘導施設としない。

※「●」は誘導施設に位置づけ

機能	分類		誘導施設の選定
教育・文化機能	町民文化系	集会施設	● 多様な世代が利用し、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与する施設のため、 誘導施設に設定 。
		地域コミュニティ施設	× 各地域での日常的な生活に必要な施設のため、 誘導施設としない 。
	産業系	多目的複合施設	● 多様な世代が利用し、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与する施設のため、 誘導施設に設定 。
	スポーツ・レクリエーション系	スポーツ施設、レクリエーション施設	× 広大な敷地の確保が必要となるなど、立地環境に制約があるため、 誘導施設としない

※「●」は誘導施設に位置づけ

6.5 誘導施設の設定

誘導施設の選定を踏まえ、以下の施設を誘導施設として設定します。

表 6-4 誘導施設

機能	施設	施設の役割等
商業機能	商業施設 (1,500㎡以上)	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な世代の町民等が利用する、集客性の高い商業サービス機能を有しており、誘導区域内に立地することにより、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与します。 ● なお、誘導施設とする商業施設の規模は、床面積1,500㎡以上を対象とします。(1,500㎡未満の商業施設は、各地域での日常生活に必要な商業機能として、誘導施設としません。)
金融機能	銀行 信用金庫・組合	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な世代の町民等が利用する、地域経済に密着した金融サービス機能を有しており、誘導区域内に立地することにより、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与します。
教育・文化機能	図書館	<ul style="list-style-type: none"> ● 教育・文化機能の基幹的な役割を担い、多様な世代の町民が利用する施設であり、誘導区域内に立地することにより、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与します。
	集会施設	<ul style="list-style-type: none"> ● ホール・研修室などを有し、町民等の文化・交流等の活動を支える施設であり、誘導区域内に立地することにより、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与します。
	多目的複合施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 多様な世代の町民等が交流できるスペースを複合的に有しており、誘導区域内に立地することにより、まちなかでの賑わい・交流の創出に寄与します。

7. 防災指針の検討

7.1 防災指針とは

頻発・激甚化する自然災害（水災害※）に対応するため、2020年（R2）6月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に防災指針が位置づけられました。

防災指針は、居住誘導区域における災害リスクをできる限り回避あるいは低減させ、必要な防災・減災対策を計画的に実施していくため、立地適正化計画に定めるものです。

水災害のリスクを低減させるための堤防、調整池等のハード整備とともに、想定される災害リスクを分析し、まちづくりにおいて総合的な防災・減災対策を講じていく必要があります。

※水災害：水害（洪水、津波、高潮）および土砂災害

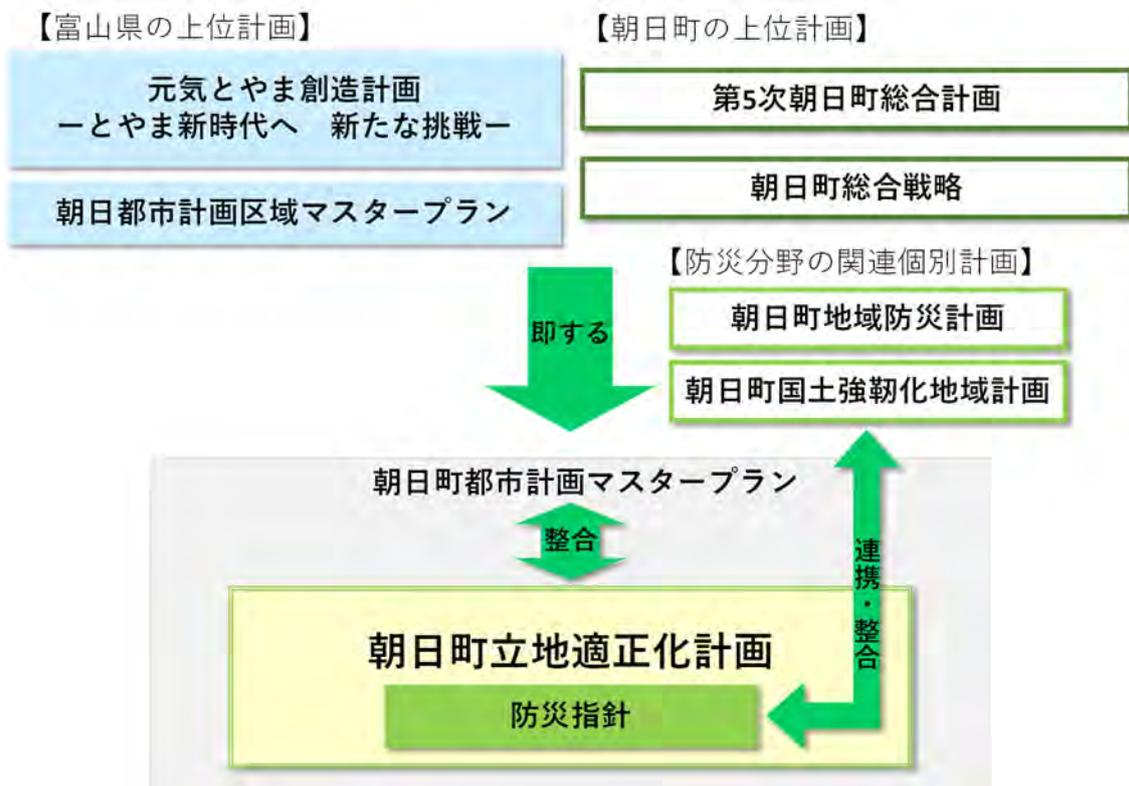


図 7-1 防災指針の位置づけ

7.2 防災指針で検討する内容

防災指針で検討する内容は、以下のとおりです。

表 7-1 防災指針で検討する内容

- ① 立地適正化計画の対象地域の災害リスクの分析、災害リスクの高い地域の抽出
- ② リスク分析を踏まえた居住誘導区域の設定、見直し
- ③ 居住誘導区域における防災・減災対策の取組方針、地区毎の課題に対応した対策の検討

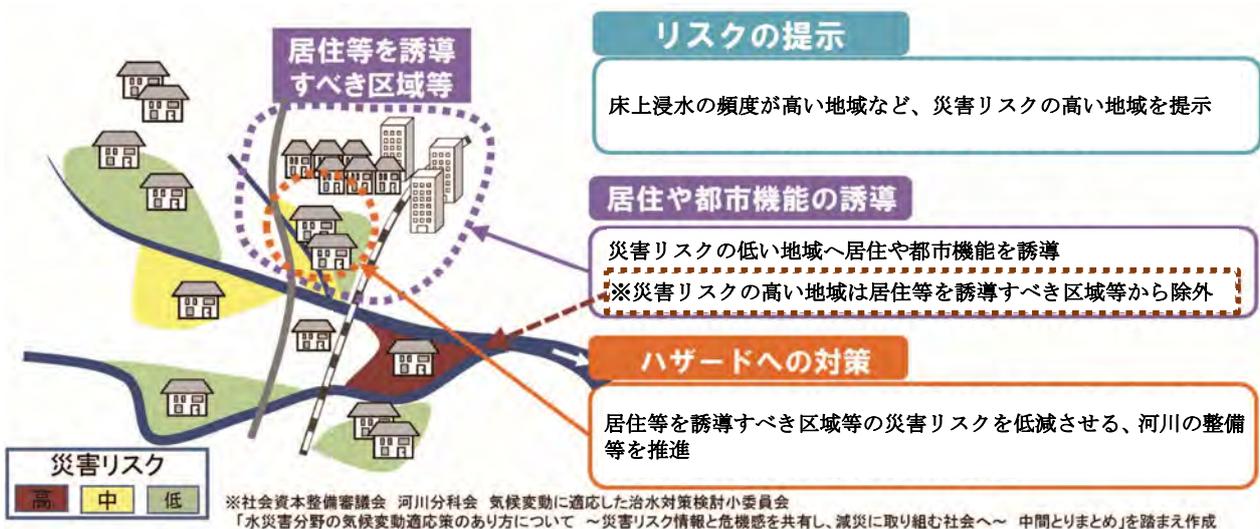


図 7-2 防災指針の検討イメージ

出典：立地適正化計画作成の手引き（令和3年10月版）、国土交通省をもとに作成

7.3 基本的な考え方

防災指針は、主として居住誘導区域内における防災・減災対策の取組方針などを検討するものです。

当町の居住誘導区域内については、洪水浸水想定区域のみが指定されています。

一方、居住誘導区域以外については、災害リスク（洪水浸水、土砂災害、津波浸水）の高いエリアが存在しているため、ハザードエリアにかかる居住地については、「朝日町地域防災計画」等の各種防災関連計画に基づき、関係機関と連携したハード・ソフト両面からの防災・減災対策に努めるものとします。

7.3.1 重ね合わせ分析の視点

当町における災害リスクについては、以下のハザード情報と都市の情報を重ね合わせることにより災害リスクを分析し、防災・減災対策に向けた課題を抽出します。

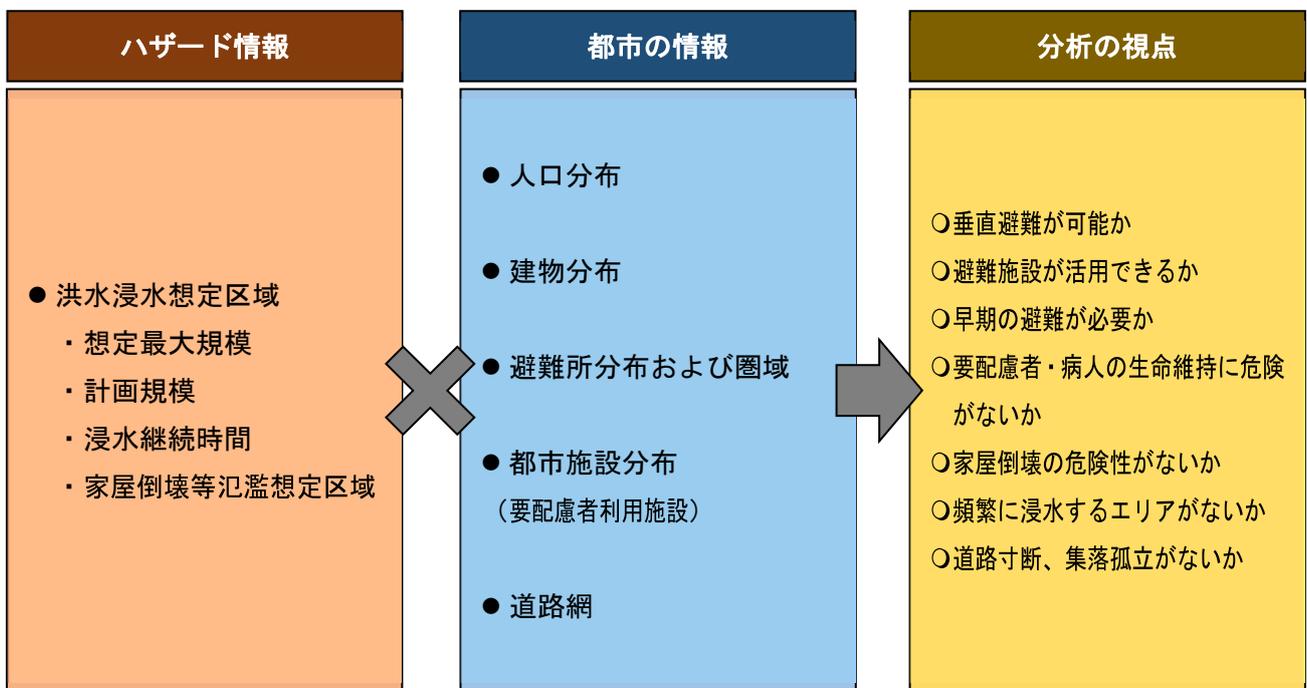


図 7-3 重ね合わせ分析のイメージ

7.4 災害リスクの現状分析

7.4.1 想定最大規模^{*}の降雨により氾濫した場合の浸水想定区域

区域内では、広範囲で洪水浸水想定区域が指定されていますが、浸水深0.5m未満のエリアが大半です。

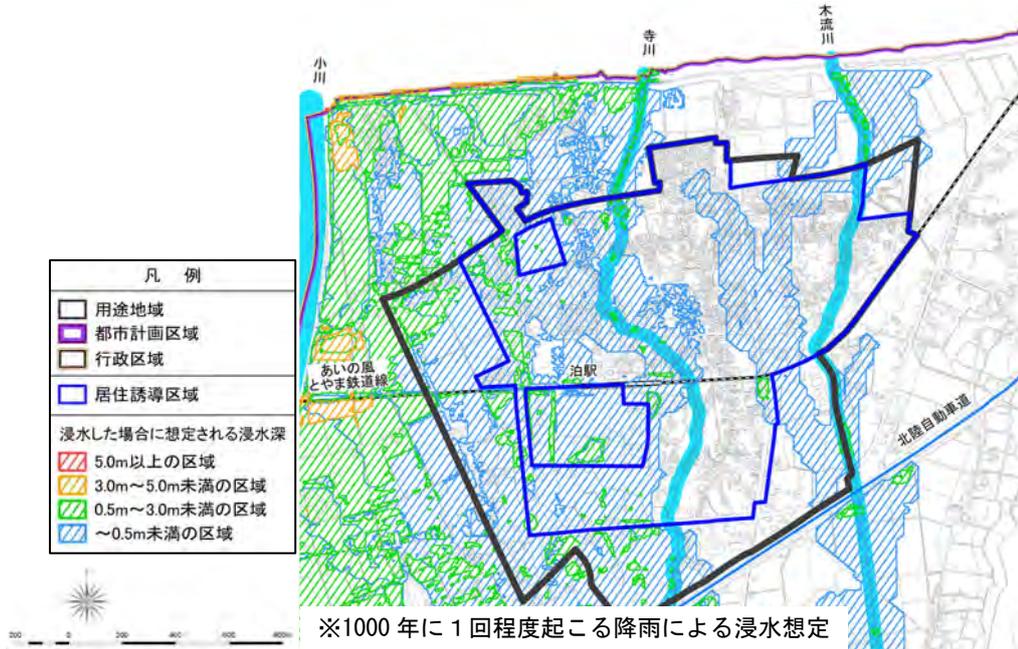


図 7-4 想定最大規模の降雨により氾濫した場合の浸水想定区域

7.4.2 計画規模^{*}の降雨により氾濫した場合の浸水想定区域

区域内では、南西側の一部において浸水深0.5m未満のエリアが指定されています。



図 7-5 計画規模の降雨により氾濫した場合の浸水想定区域

7.4.3 洪水浸水想定区域（想定最大規模※、家屋倒壊等氾濫想定区域）と人口密度

洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と人口密度の重ね図を見ると、区域内の広範囲で洪水浸水想定区域が指定されていますが、浸水深0.5m未満のエリアが大半です。また、用途地域東側を南北に流下する木流川沿いには、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定され、かつ、人口密度が高いエリアがあります。

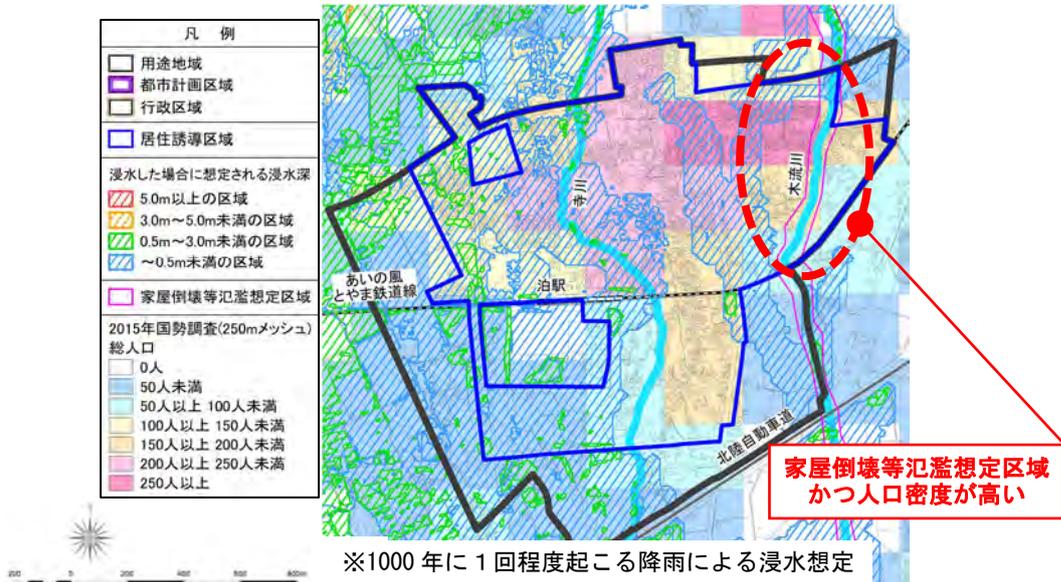


図 7-6 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と人口密度の重ね図

7.4.4 洪水浸水想定区域（想定最大規模※、家屋倒壊等氾濫想定区域）と高齢人口密度

洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と高齢人口密度の重ね図を見ると、木流川沿いには家屋倒壊等氾濫想定区域に指定され、かつ、洪水発生時に早急な避難が必要となる高齢者人口密度が高いエリアがあります。

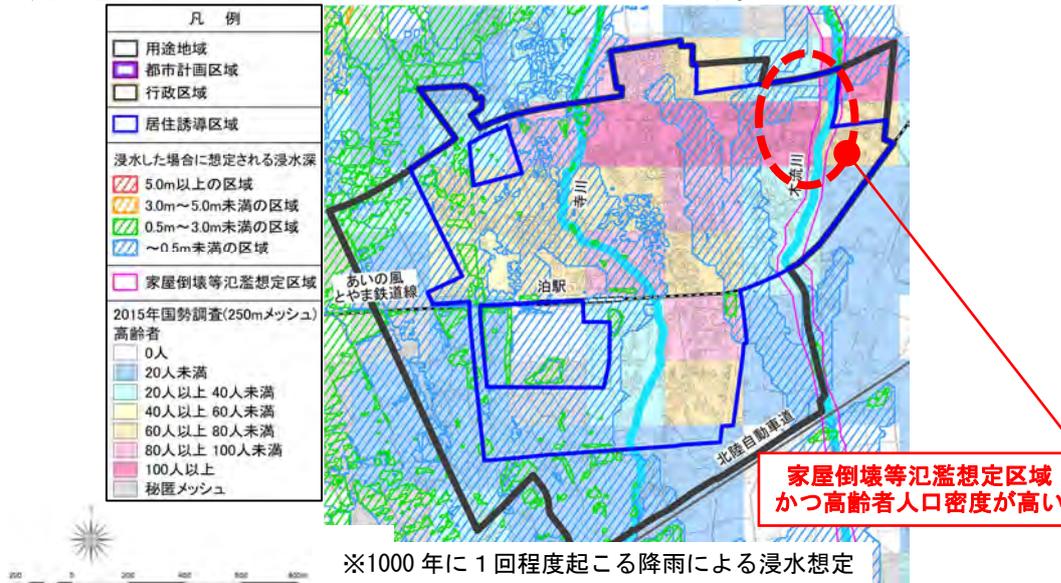


図 7-7 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と高齢人口密度の重ね図

7.4.5 洪水浸水想定区域（想定最大規模*、家屋倒壊等氾濫想定区域）と建物分布状況

洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と建物分布状況の重ね図を見ると、木流川沿いの家屋倒壊等氾濫想定区域内に、木造住宅が立地する箇所があります。

また、区域西側には、浸水深0.5～3.0m未満のエリア内に、垂直避難ができない恐れのある1階建て住宅が立地する箇所があります。

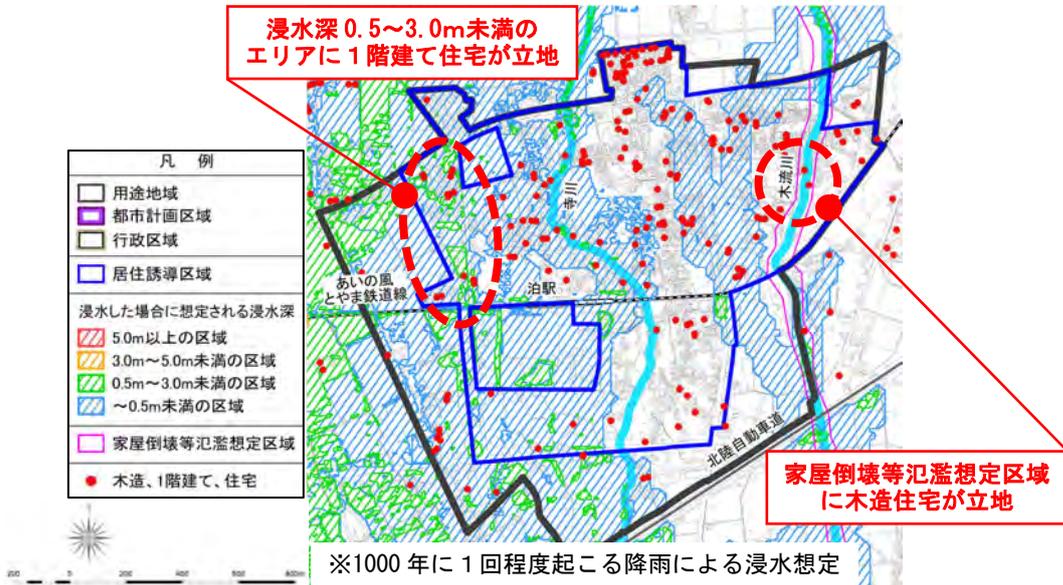


図 7-8 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と建物分布状況の重ね図

7.4.6 洪水浸水想定区域（想定最大規模*、家屋倒壊等氾濫想定区域）と避難所

洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と避難所の重ね図を見ると、浸水想定区域内に指定避難所はありません。

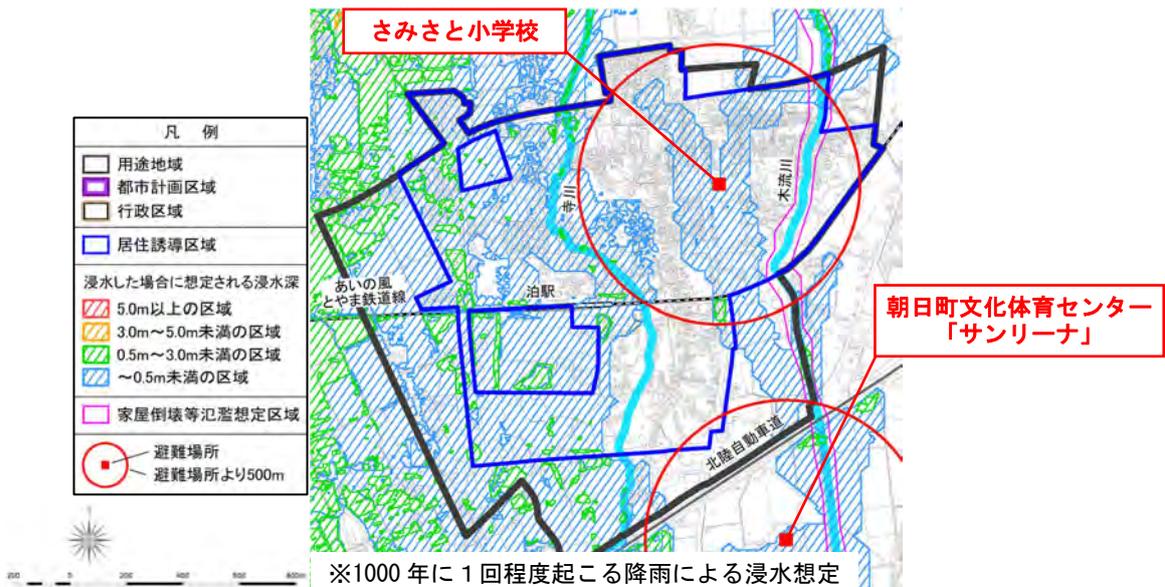


図 7-9 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と避難所の重ね図

(参考) 朝日町における避難の考え方

朝日町地域防災計画において、「避難した居住者等が災害の危険性がなくなるまで一定期間滞在し、又は災害により自宅へ戻れなくなった居住者等が一時的に滞在する施設（指定避難所）」として、下図に示す3施設を位置付けています。（なお、当該施設については、詳細な浸水深や現地の状況から、浸水の可能性があることを確認しています。）

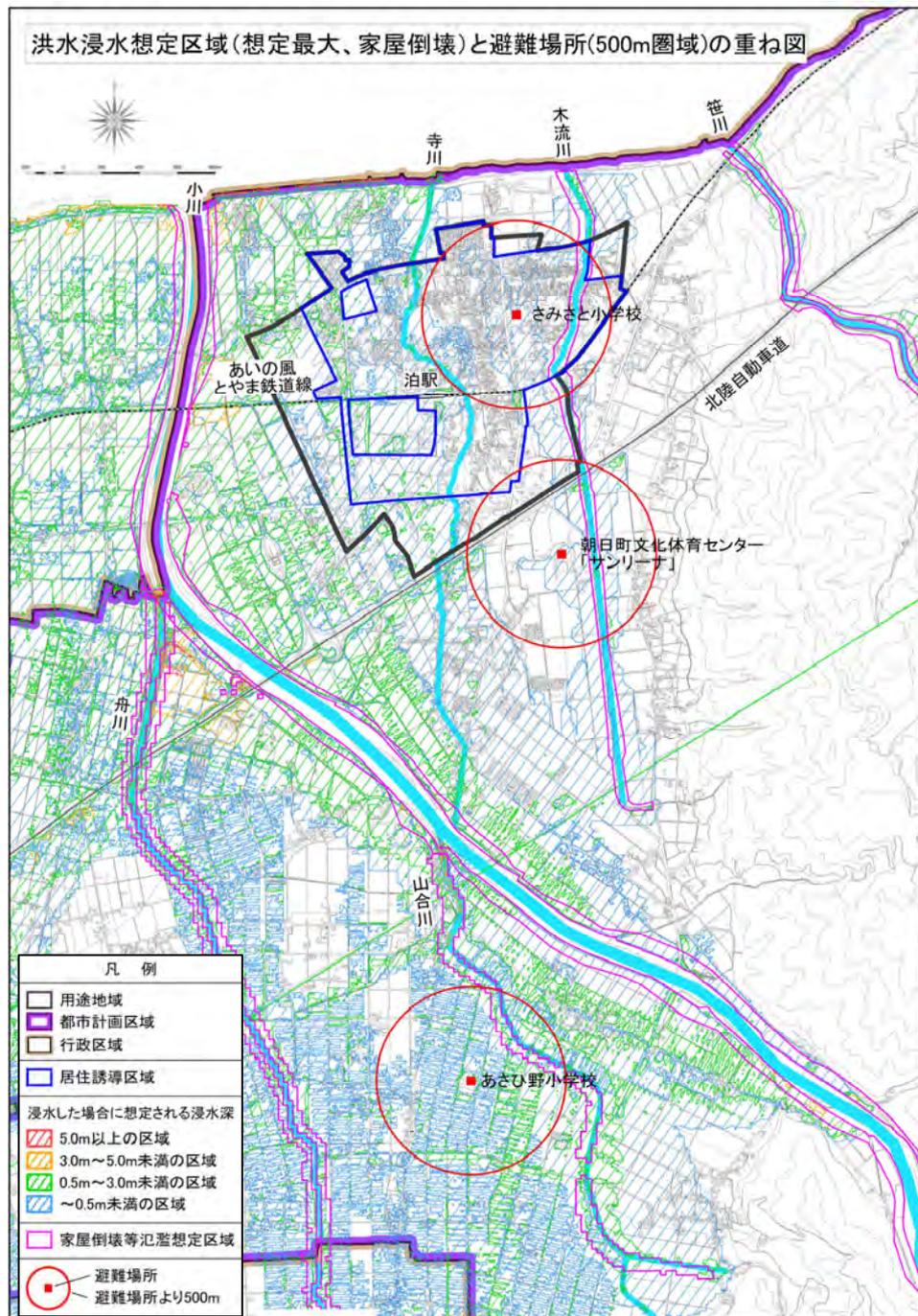
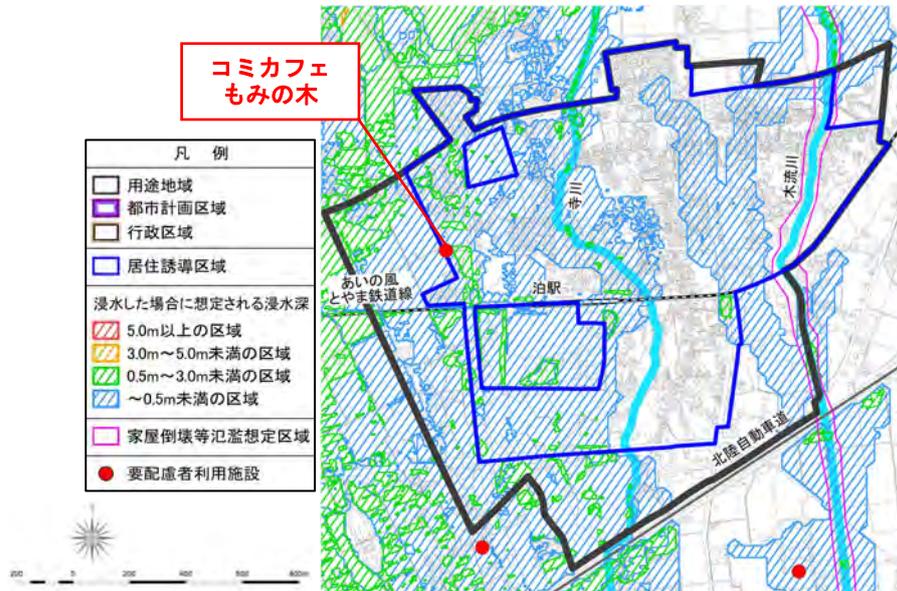


図 7-10 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と避難場所（500m圏域）の重ね図

また、町では上記施設のほか、同計画において、「事前の避難を希望される方を対象に、一時的に開設する避難所および地震の揺れなどの際に緊急的・一時的に避難する場所（自主避難所（指定緊急避難場所）」として、各地区の住民等の安全な避難先の確保を図ることとしています。

7.4.7 洪水浸水想定区域（想定最大規模*、家屋倒壊等氾濫想定区域）と要配慮者利用施設

洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と要配慮者利用施設の重ね図を見ると、浸水深0.5m未満のエリアに要配慮者利用施設である「コミカフェもみの木」が位置しています。



※1000年に1回程度起こる降雨による浸水想定

図 7-11 洪水浸水想定区域（想定最大規模、家屋倒壊等氾濫想定区域）と要配慮者利用施設の重ね図

7.4.8 洪水浸水想定区域（計画規模*）と人口密度

洪水浸水想定区域（計画規模）と人口密度の重ね図を見ると、区域南西側において浸水想定区域（浸水深0.5m未満のエリア）が指定されています。

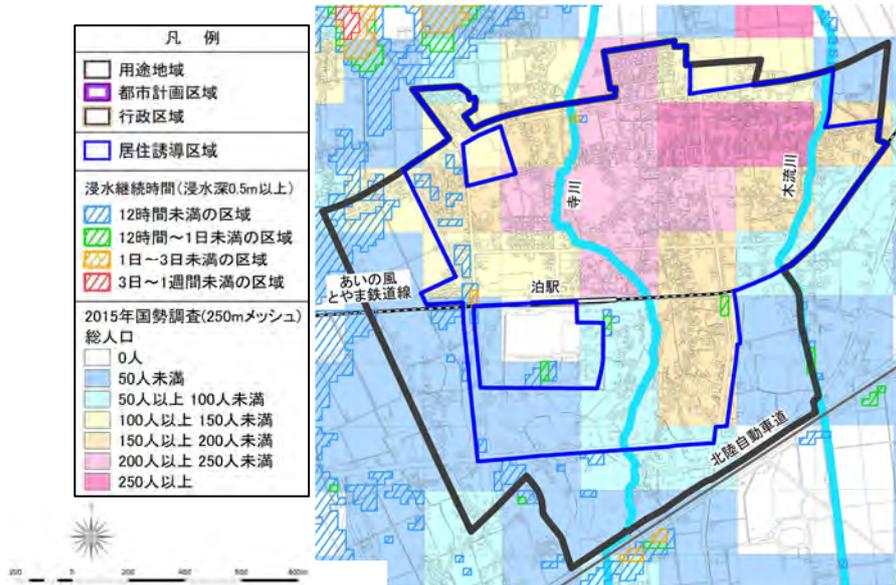


※50年に1回程度起こる降雨による浸水想定

図 7-12 洪水浸水想定区域（計画規模）と人口密度の重ね図

7.4.9 洪水浸水想定区域（浸水継続時間[※]）と人口密度

洪水浸水想定区域（浸水継続時間）と人口密度の重ね図を見ると、区域内では、大部分が24時間未満のエリアとなっています。

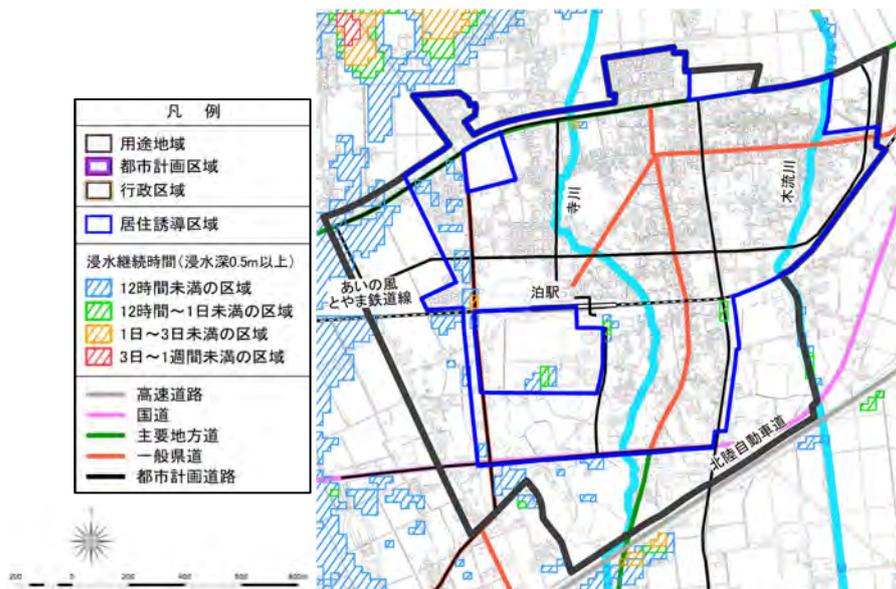


※1000年に1回程度起こる降雨による浸水継続時間

図 7-13 洪水浸水想定区域（浸水継続時間）と人口密度の重ね図

7.4.10 洪水浸水想定区域（浸水継続時間[※]）と道路網

洪水浸水想定区域（浸水継続時間）と道路網の重ね図を見ると、区域内では、大部分が24時間未満であり、不通となる恐れのある道路はありません。



※1000年に1回程度起こる降雨による浸水継続時間

図 7-14 洪水浸水想定区域（浸水継続時間）と道路網の重ね図

7.4.11 主な災害リスク

前項で整理した内容を踏まえ、危険性を有する地区を以下に示します。(下図の浸水想定区域は、想定最大規模(1000年に1回程度起こる降雨による浸水想定)を表示)

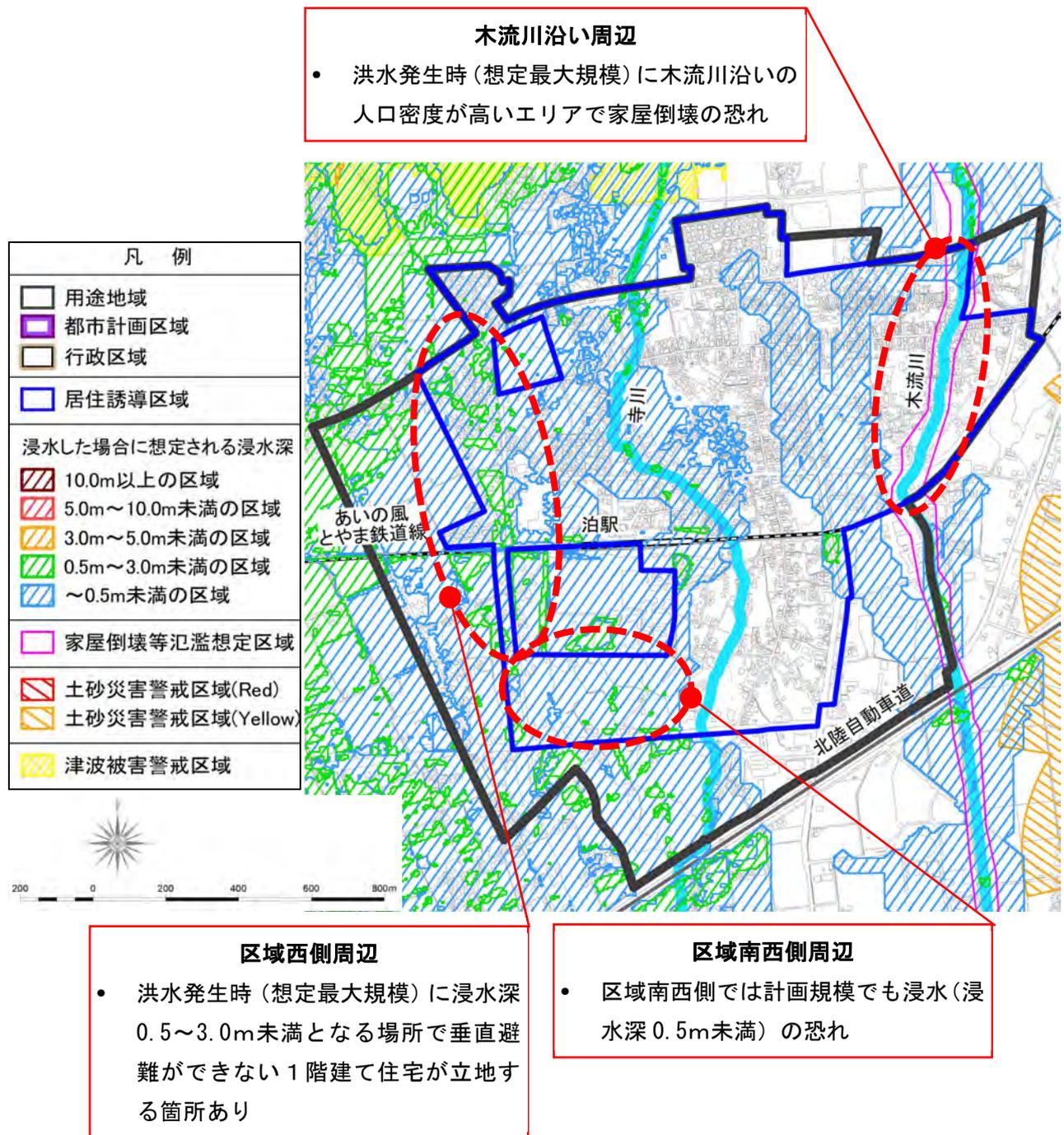


図 7-15 主な災害リスク(危険性の高い地区周辺)

7.5 課題の整理

災害リスクの現状分析から、当町における防災・減災対策に向けた課題を以下に示します。

7.5.1 区域内の広範囲で浸水の恐れ

- 想定最大規模では、区域内の広範囲で、洪水浸水想定区域（浸水深 0.5m未満が大半）の指定箇所が分布しているため、緊急時に備えた官民の連携による多様な防災・減災対策の検討が必要です。
- 区域南西側では、計画規模での洪水浸水想定区域（浸水深 0.5m未満）の指定箇所が分布しており、浸水リスクへの対策の検討が必要です。

7.5.2 木流川沿いの人口密度・高齢者人口密度の高いエリアで家屋倒壊の恐れ

- 木流川沿川の家屋倒壊等氾濫想定区域には、人口密度および高齢者人口密度が高いエリアが含まれるほか、木造住宅が立地する箇所があり、洪水発生時には被害を及ぼす恐れがあるため、情報周知や早期避難に向けた対策などの検討が必要です。

7.5.3 区域西側で垂直避難が困難となる恐れ

- 区域西側には、洪水浸水想定区域（浸水深 0.5～3.0m未満）の指定箇所に、1階建て住宅が立地する箇所があり、洪水発生時には被害を及ぼす恐れがあるため、情報周知や早期避難に向けた対策などの検討が必要です。

7.5.4 要配慮者利用施設で浸水の恐れ

- 洪水浸水想定区域（浸水深 0.5m未満）の指定範囲内に、要配慮者利用施設「コミカフェ もみの木」が位置しており、施設事業者と連携した防災・減災対策の検討が必要です。

7.6 災害リスク等を踏まえた居住誘導区域の検討

災害リスクや課題を踏まえた、居住誘導区域の検討を行います。

- 居住誘導区域内には、各種災害リスク・課題を有していますが、浸水想定区域の大半が水深 0.5m未満であることや、土砂災害の危険性がないことから、短時間で生命に危険を及ぼすような事態となる可能性は低いです。
- したがって、以降で整理する課題に対する各種取り組みを計画的に進めることにより、居住誘導区域内における安全・安心な居住環境の向上を図ることとし、居住誘導区域はこれまでに整理した区域のとおりとします。

7.7 取組

「立地適正化計画作成の手引き」(国土交通省)では、ハード・ソフト両面から、災害リスクの回避、低減に必要な取り組みの検討が必要としています。

このことから、当町では、対策の分類と取組方針を以下のように定めます。

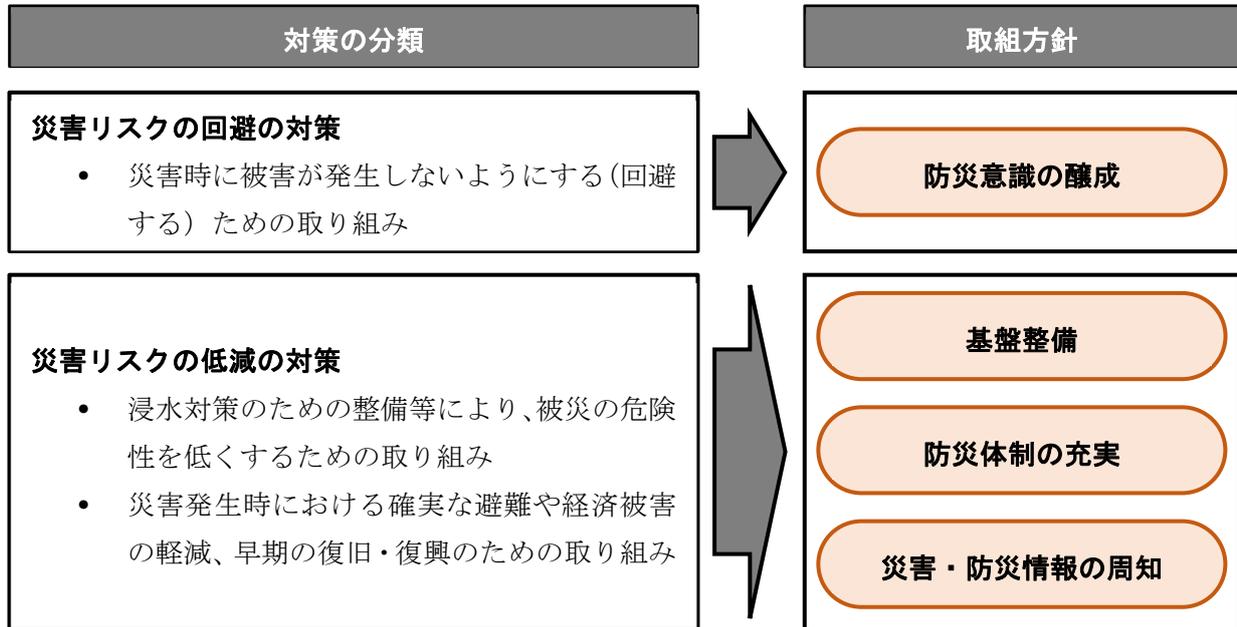
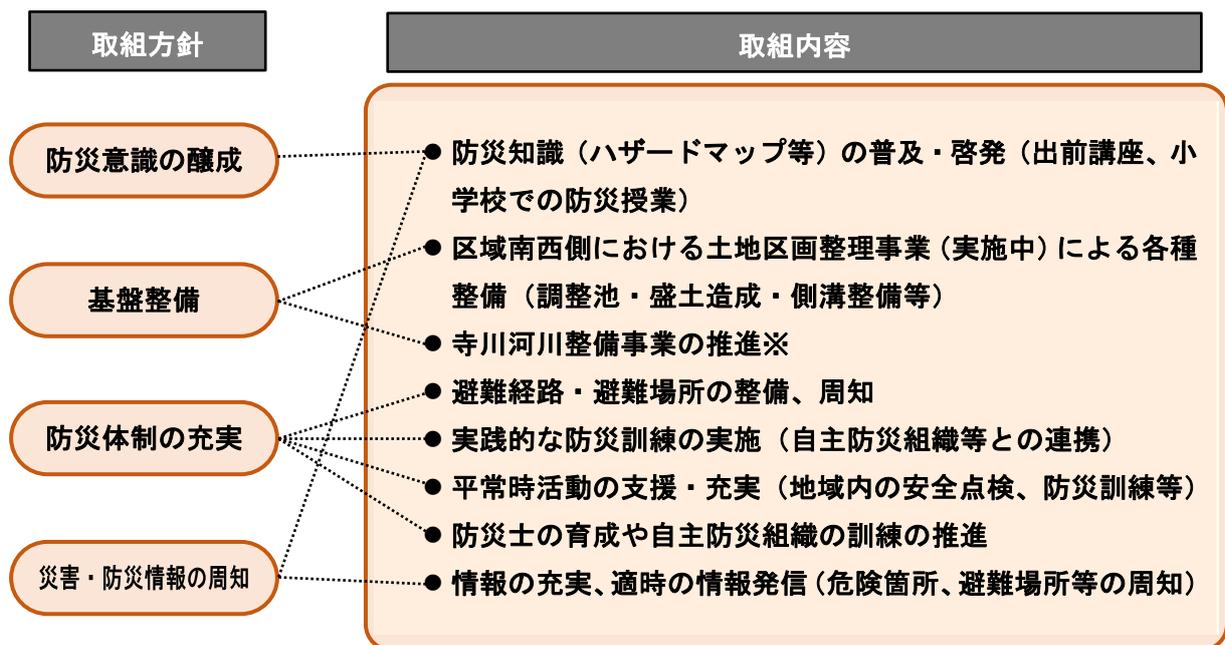


図 7-16 対策の分類と取組方針

7.8 課題に対応した取組

7.8.1 広範囲の浸水に対する取組

当町では、広範囲の浸水に備え、区域全体における官民連携による多様な防災・減災対策、区域南西側における計画規模浸水リスクへの対策として、以下の取り組みを行います。



※当町では、河川整備計画が策定されている河川のうち、寺川の一部区間のみ未整備となっています。（下図参照）

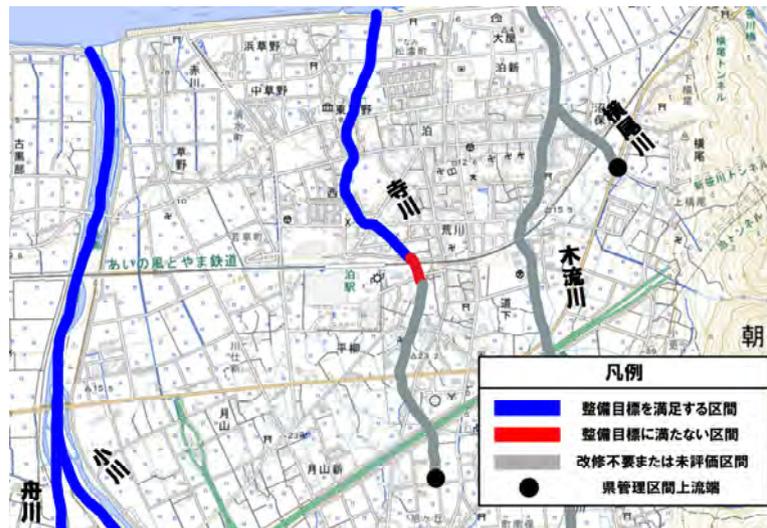
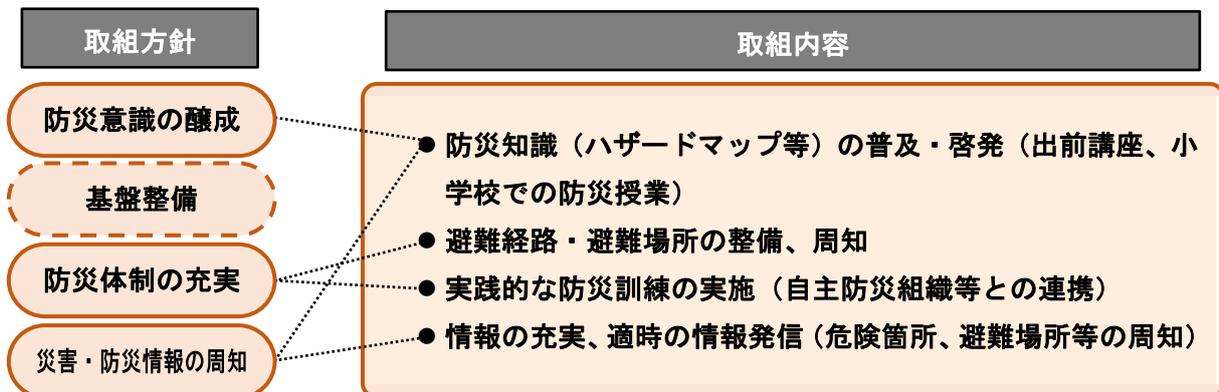


図 7-17 河川整備計画による整備状況

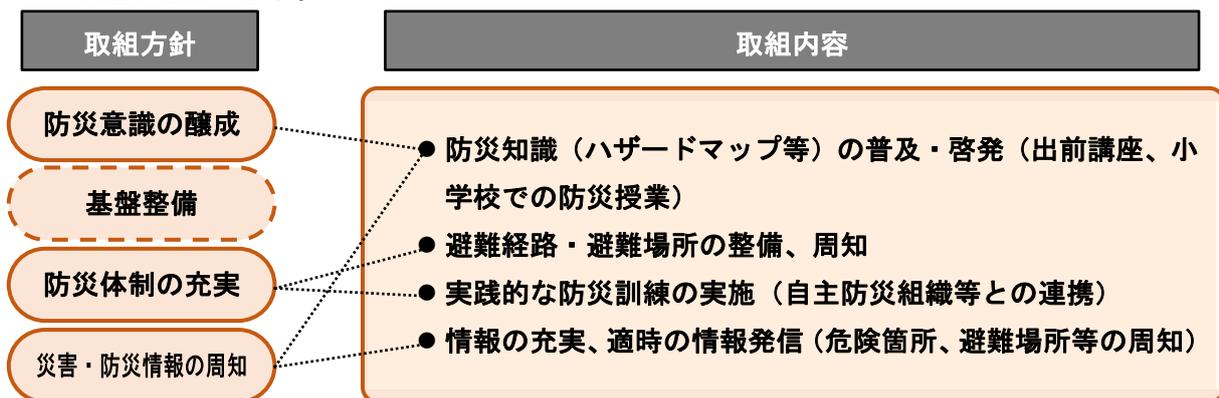
7.8.2 人口密度の高いエリアの家屋倒壊に対する取組

当町では、木流川沿いの人口密度・高齢者人口密度の高いエリアにおける家屋倒壊リスクへの対策として、以下の取り組みを行います。



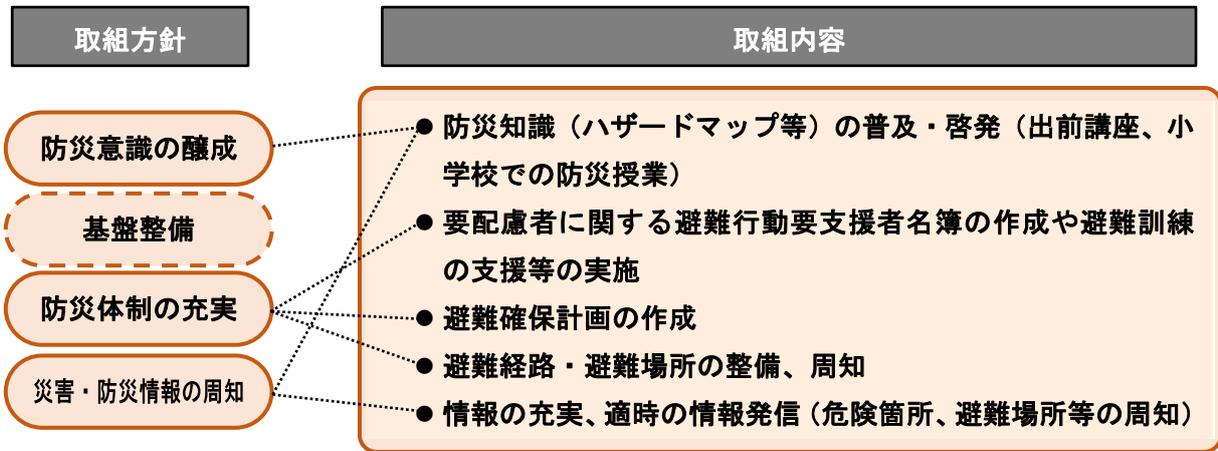
7.8.3 区域内一部の垂直避難が困難な家屋に対する取組

当町では、区域西側1階建て住宅における垂直避難困難リスクへの対策として、以下の取り組みを行います。



7.8.4 要配慮者利用施設の浸水に対する取組

当町では、要配慮者利用施設の浸水に備え、施設事業者と連携した防災・減災対策として、以下の取り組みを行います。



7.8.5 取組方針の達成目標

“取組方針”を踏まえ、達成目標を以下に示します。

表 7-2 目標値

取組方針との関連	施策	重点的に実施する区域	実現時期の目標		
			短期（5年）	中期（10年）	長期（20年）
取組方針 7.8.1 関連	● 区域南西側における各種整備（調整池・盛土造成・水路整備）	居住誘導区域内	→		
	● 寺川河川整備事業の推進 ※寺川水系河川整備計画（富山県）		→	→	→
取組方針 7.8.2 関連	● 避難経路・避難場所の整備、周知		随時検討・実施 →		
取組方針 7.8.3 関連	● 実践的な防災訓練の実施（自主防災組織等との連携）		計画的・継続的に実施 → (総合防災訓練等を想定)		
取組方針 7.8.4 関連	● 要配慮者利用施設における避難確保計画の策定支援		100% → (策定済施設の割合)		

8. 誘導施策の検討

8.1 誘導施策とは

誘導施策とは、居住誘導区域・都市機能誘導区域内に居住や都市機能の誘導を図るほか、これらの区域外での都市機能の立地や移転を抑制するために講ずる支援施策です。

当町においては、課題解決の方向性（誘導方針）、立地適正化計画の基本方針の実現に向けて、以下の誘導施策を推進していきます。

8.2 誘導施策の設定

8.2.1 暮らしやすい居住環境の形成による定住人口の確保に向けた誘導施策

誘導区域内での定住や町内外からの移住を支援するとともに、多くの人々で賑わう空間を創出するため、住宅取得に向けた事業の見直し（充実等）、空家・空き地・空き店舗の活用などにより、まちなかで快適に暮らし楽しむための取り組みを推進します。

- 移住者への支援（住宅取得・リフォーム助成等）
 - 定住サポート事業の拡充・充実の検討
- 供給者への支援（民間賃貸住宅建設補助、宅地開発民間活力導入補助等）
- 既存住宅のリフォーム等の支援
- 空家利活用のための支援の充実（空き家改修費補助、空き家家財道具等処分費補助等）
- 土地区画整理事業の推進（泊駅南）
 - 平柳地内水路整備（区画）
- 都市公園の整備促進（泊駅南）
- 町内に点在する観光地からまちなかへの誘導
- 交流・賑わい創出に寄与する空家の活用に向けた情報提供
- 若者が多目的に集える空間の創出

8.2.2 中心部および周辺地域における公共交通ネットワークの整備に向けた誘導施策

主要施設やまちなかへのアクセスなど、誘導区域内の居住者だけでなく、すべての町民の交通利便性の向上を図るため、新たな公共交通の運行をはじめ、町民が気軽に利用できる多様な公共交通手段の確保・充実、利便性の高い公共交通の維持に向けた取り組みを推進します。

- 新しい公共交通「ノッカルあさひまち」の利便性向上・利用促進
- まちなかなどへの移動の支援に向けた町内における移動手段の活用検討
- まちなかでの手軽で便利な移動を支援する公共交通の導入検討
- 公共交通の利便性・利用促進につながる多機能ツールの充実
- 泊駅および駅周辺整備（泊駅周辺整備（駅南北）、泊駅南口交通広場、泊駅周辺歩行環境整備）
- 都市計画道路の整備（草野泊線、国道8号停車場線、停車場東草野線等）
- 泊駅南北の接続（都市計画道路南北連絡線（自由通路））、駅南駐車場・駐輪場の整備の検討

8.2.3 コンパクトなまちづくりの推進による生活環境の向上に向けた誘導施策

町民の快適な生活環境の維持・向上を図るため、誘導区域内での公共施設の適正な維持・管理や行政サービス機能の充実、起業などを含む民間活力の活用、低未利用土地の活用など、まちなかでの生活・都市基盤を整え、活性化するための取り組みを推進します。

- 居住誘導区域内における町営住宅の計画的な維持
- 居住誘導区域内における行政サービス機能の充実
- 都市のスポンジ化に対応した空家・空き地等低未利用土地の有効活用と適正管理
- 生活環境の向上に向けた用途地域の見直し
- チャレンジショップ支援（空き店舗活用、起業助成等）
 - 商業等魅力アップ事業の実施（空き店舗等の活用・起業への補助金交付）
 - 空き店舗の活用に向けた所有者の意向把握・事業承継等の普及啓発
- 歩行空間の改善
- 融雪施設整備の促進
- 道路照明などの附帯施設の更新

8.2.4 安全・安心な市街地形成に資する災害リスクとまちづくりの共生に向けた誘導施策

誘導区域内における安全・安心な暮らしを確保するため、住宅の耐震化などの支援、特定空家や老朽危険家屋等の把握など、防災指針と連動しながら安全性の高いまちなかの形成に向けた取り組みを推進します。

※防災指針において整理した浸水リスクに対する取り組み以外の施策

- 安全な住まいづくりに関する啓発と支援（耐震化整備に関する情報提供等）
- 特定空家、老朽危険家屋等の把握、除去・改善の促進

8.3 低未利用土地利用等における指針

誘導区域において、居住や都市機能の誘導に支障を及ぼす都市のスポンジ化問題に対応するため、空き地・空家等の低未利用土地については、地権者等に対して適正な管理や有効利用を促すことが必要であり、低未利用土地の利用及び管理に関する指針（低未利用土地利用等指針）を定めることとします。

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敷地として活用する方策、空き地・空家等を活用した地域住民等の発意による取り組みを促進していく方策（「低未利用土地権利設定等促進事業計画」や「立地誘導促進施設協定」の活用等）を検討していきます。

8.3.1 低未利用土地利用等指針

(1) 利用指針

① 都市機能誘導区域内

- ・誘導施設やその他の商業施設、医療施設等の利用者の利便を高める施設（広場など）としての利用を推奨します。

② 居住誘導区域内

- ・既存住宅の再生および良好な居住環境整備のための敷地統合等による利用を推奨します。

(2) 管理指針

① 空家（※朝日町空家等対策計画 基本施策より）

- ・空家等の実態把握方法を改善するとともに、空家等の適正な管理及び相続に向けた所有者等に対する意識啓発、地域等による管理の促進を図ります。
- ・空き家情報バンク制度のPRや定住・移住施策の促進、利活用事例の広報等を実施します。
- ・空家等対策審議会からの意見聴取等を実施しながら、所有者等に対する状況に応じた指導、勧告、命令等の必要な措置を適切に講じます。
- ・特定空家等や老朽危険家屋等については、周辺住民への悪影響を防止する観点から、町による緊急対応とともに、これらの解消に向けた所有者等や地域による取り組みを促進します。
- ・空家等の相談に関する総合窓口を継続するとともに、空家等対策の実効性の向上に向け、空家等対策審議会や庁内関係部局が密接に連携した実施体制を展開します。

② 空き地等

- ・雑草の繁茂および害虫の発生を予防するため、所有者等による定期的な除草や不法投棄防止のための適切な措置など、適切な管理を促進します。

9. 誘導施設に関する届出制度

9.1 誘導施設に関する届出制度

都市機能誘導区域外において、誘導施設の整備を行う場合は、これらの行為に着手する日の30日前までに町長への届出が必要となります。

また、都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止または廃止しようとする場合は、休止または廃止しようとする日の30日前までに町長への届出が必要となります。

届出の対象となる行為は以下のとおりです。

9.1.1 開発行為

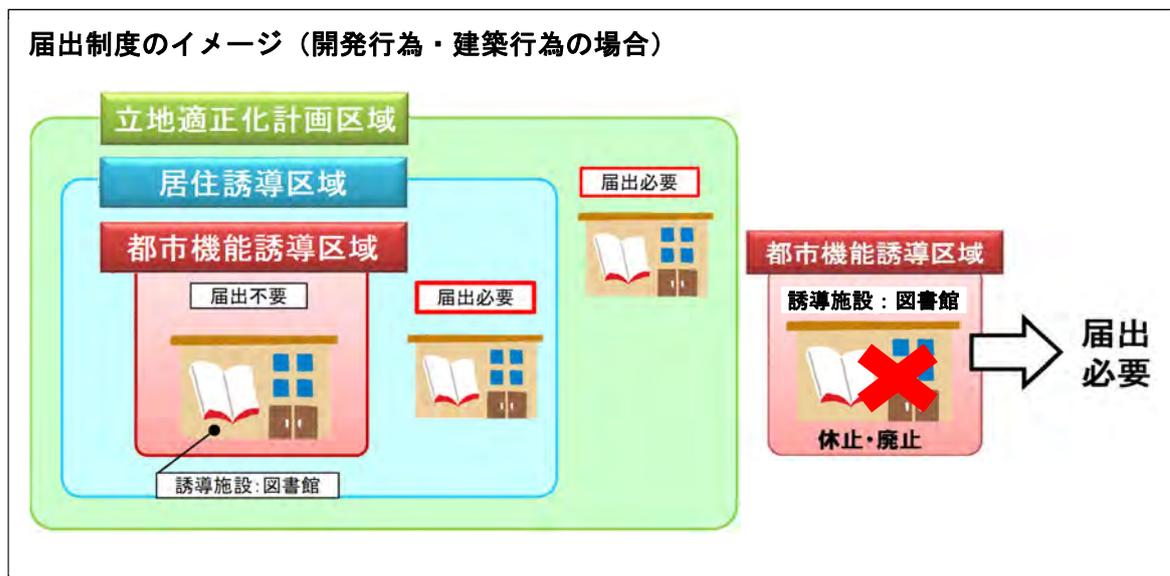
- ・ 誘導施設を有する建築物の建築を目的とした開発行為を行おうとする場合

9.1.2 建築行為

- ・ 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、又は建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合

9.1.3 誘導施設の休止・廃止に係る届出

- ・ 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



出典：都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要（平成28年9月1日時点版）、
立地適正化計画作成の手引き（令和3年10月版）、国土交通省

9.2 居住誘導区域外に関する届出制度

居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発を行う場合には、これらの行為に着手する日の30日前までに町長への届出が必要となります。

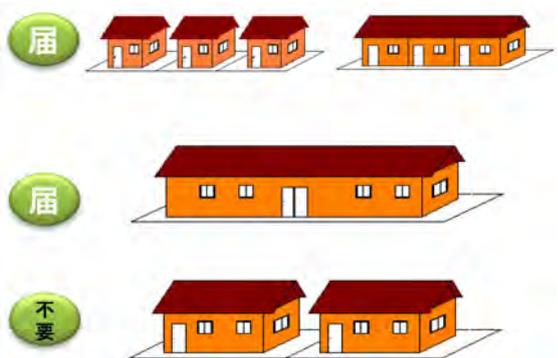
届出の対象となる行為は以下のとおりです。

9.2.1 開発行為

- ・ 3戸以上の住宅の建築を目的とした開発行為
- ・ 1戸又は2戸の住宅の建築を目的とした開発行為で、その規模が1,000 m²以上のもの

開発行為の例

- 3戸の開発行為
⇒届出が必要である。
- 1戸で1,300 m²の開発行為
⇒届出が必要である。
- 2戸で800 m²の開発行為
⇒届出は必要ない。

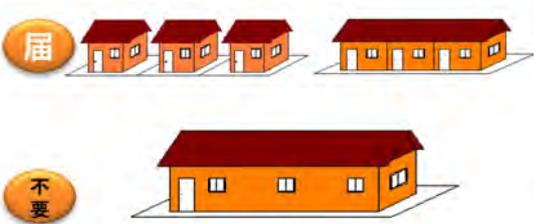


9.2.2 建築行為

- ・ 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3戸以上の住宅とする場合

建築行為の例

- 3戸の建築行為
⇒届出が必要である。
- 1戸の建築行為
⇒届出は必要ない。



10. 目標値の設定

10.1 目標値の設定

当町では、3つの誘導施策に掲げた取り組みを推進することにより、今後も人口減少が予測されますが、定住人口の確保に向けた各種誘導施策を実施し、**居住誘導区域内において一定の人口密度を維持**することを目指します。

また、多様な公共交通の確保と利便性向上によって住民などの**公共交通の利用を維持・促進**していくとともに、高齢化等を理由に廃業となる店舗が増えると予想されますが、まちなかの生活・都市基盤の整備や活性化により新規出店の増加を図り、**都市機能誘導区域内の店舗数の維持**を目指します。

これら誘導施策を踏まえた目標の達成度を評価するため、誘導施策と関連した目標値を以下のとおり設定します。

表 10-1 目標値

誘導施策との関連	成果指標	現状値 (2021年(R3))	目標値 (2041年(R23))
誘導施策 8.2.1 関連	● 居住誘導区域の人口密度 居住誘導区域内における一定の人口密度の維持	27人/ha (2020年(R2))	27人/ha 【維持】
誘導施策 8.2.2 関連	● 公共交通（あさひまちバス・ノッカル）の利用者数 住民などの公共交通利用の維持・促進	19,929人/年 (2020年(R2))	12,547人/年 【あさひまちバス：人口1人当たり利用回数を維持+ノッカル：年間利用者数】
誘導施策 8.2.3 関連	● 都市機能誘導区域内の店舗数 まちなかの店舗数の維持	83件 (2021年(R3))	83件 【維持】

※誘導施策 8.2.4 については、「防災指針の検討」において記載のため除く

なお、上記の各目標値について、今後、大きく乖離が生じた場合においては、各種誘導施策の実施・進捗状況や、当町を取り巻く社会情勢の変化、人口の推移の状況等を詳細に分析・検証し、各種誘導施策の見直し・強化を検討するとともに、必要に応じて目標値を適切な数値に修正します。

10.2 目標達成による効果

前ページにおける各目標が達成されることにより、当町においては将来的に以下のような効果が期待されます。

(1) 居住誘導区域内の地価下落の抑制

当町の地価は過去 10 年間で約 10%減少していますが、居住誘導区域の定住人口の確保等によりまちなかが活性化することで、地価の下落の抑制が期待されます。

(2) 居住誘導区域内の低未利用地の減少

現在、居住誘導区域内には 4.1ha の低未利用地（都市計画基礎調査における“その他の空地”）が存在していますが、居住誘導区域の定住人口の確保やまちなかが活性化することで、これらの低未利用地の活用が進み、減少していくことが期待されます。

(3) “まちなかの賑わい”に対する満足度の改善

朝日町都市計画マスタープラン策定時（平成 29 年度）に実施したアンケート調査において、“まちなかの賑わい”に対して不満を感じている町民が全体の 1/4 程度となっていますが、公共交通の利便性の向上やまちなかが活性化することで、「満足度」の改善が期待されます。

11. 施策の達成状況の評価方法

本計画は、概ね20年後の2041年（R23）を目標とする長期的な計画ですが、都市計画運用指針では、「おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析および評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討すべきである。また、その結果や、都市計画基礎調査の結果、市町村都市計画審議会における意見を踏まえ、施策の充実、強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うべきである。」とされています。

このことから、本計画の評価にあたっては、概ね5年ごとにモニタリングを実施し、進捗状況を確認するとともに、施策・事業の達成状況や成果等を精査します。

その結果を踏まえ、施策・事業の充実や強化を行うとともに、上位・関連計画との整合などを図りながら、必要に応じて、本計画の見直しを行います。

また、計画の評価・見直しは、PDCAサイクルの考え方にに基づきながら、将来的な社会経済情勢や住民ニーズの変化など、様々な状況変化に対応しながら、長期的な計画の運用・管理を行います。

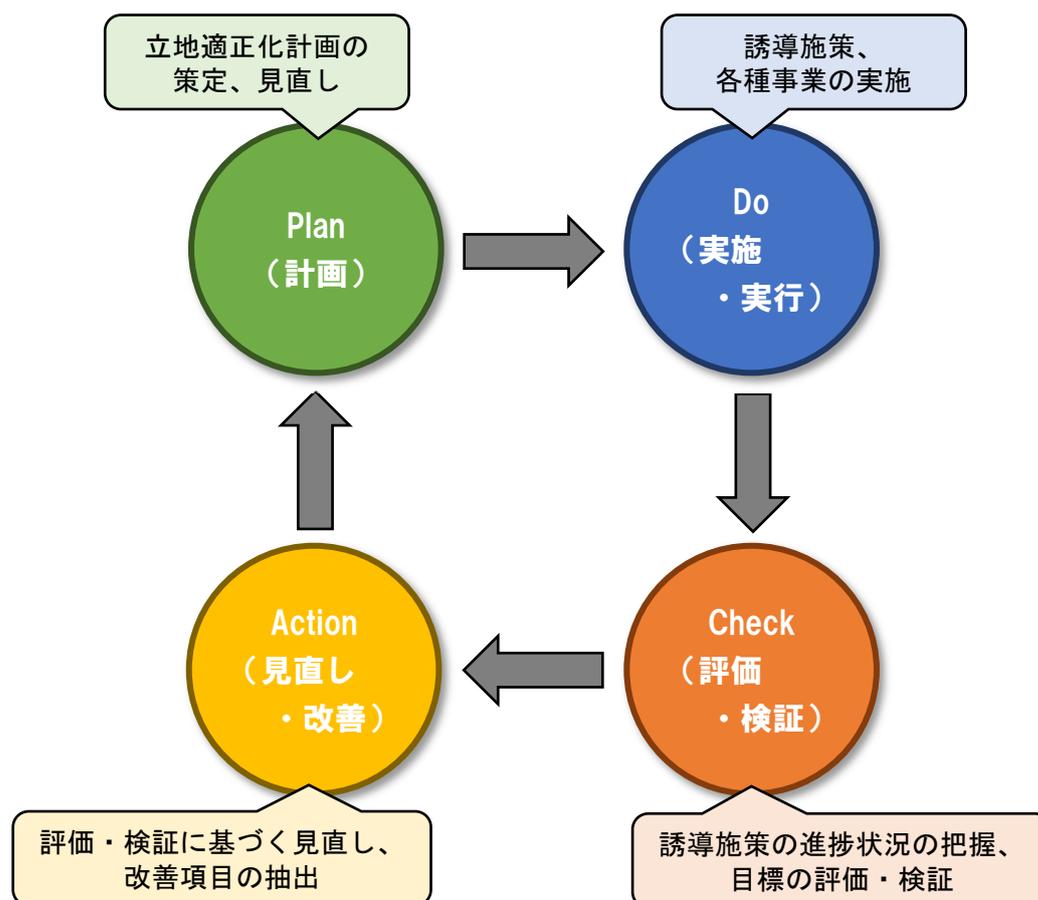


図 11-1 PDCA サイクルによる計画の評価と見直し

卷末資料

12. 巻末資料

12.1 朝日町立地適正化計画策定委員会 委員名簿（令和2～3年度）

役職名	所 属	氏 名	備 考
委員長	早稲田大学 名誉教授	宮口 侗迪	
委員	朝日町議会総務産業常任委員会 委員長	加藤 好進	
委員	朝日町土地改良区 理事長	鹿熊 正一	
委員	朝日町農業委員会 会長	荒尾 和彦	
委員	朝日町商工会 会長	大井 裕久	
委員	朝日町自治振興会連絡協議会 会長	大森 裕一	第1～2回
		佐田 正秋	第3～4回
委員	あさひ女性団体連絡協議会 会長	勝田 幸子	
委員	朝日町商工会青年部	畑 隆志	
委員	富山県土木部都市計画課 課長	阿部 雅文	
委員	朝日町 副町長	山崎 富士夫	

12.2 計画策定の経過

項目	開催日	概要
第1回 朝日町立地適正化計画策定委員会	令和2年9月25日(金)	・立地適正化計画の概要、 策定スケジュール ・現状と課題
第2回 朝日町立地適正化計画策定委員会	令和3年2月26日(金)	・都市の骨格構造と誘導区 域の案
第3回 朝日町立地適正化計画策定委員会	令和3年11月2日(火)	・誘導施設、防災指針、誘 導施策の案
第4回 朝日町立地適正化計画策定委員会	令和4年3月23日(水)	・立地適正化計画(案)
パブリックコメント	令和4年5月27日(金) ～6月9日(木)	・立地適正化計画(案)
都市計画審議会	令和4年7月7日(木)	・立地適正化計画(案)
計画策定	令和4年7月29日(金)	
事前公表(周知期間)	令和4年8月1日(月) ～9月30日(金)	
公表	令和4年10月1日(土)	

上記のほか、庁内関係課長出席による庁内検討委員会も4回開催。

朝日町立地適正化計画

令和4年10月

〒939-0793

富山県下新川郡朝日町道下 1133

TEL : 0765-83-1100

<https://www.town.asahi.toyama.jp>
