桜井市立地適正化計画

【改訂】

平成 30 年 3 月

桜　　井　　市

－ 目　次 －

第１章　立地適正化計画の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
1.1　背景と目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
1.2　計画の目標年次 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
1.3　計画対象区域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
1.4　立地適正化計画の位置づけ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
第２章　上位計画や関連施策等の整理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
2.1　第５次桜井市総合計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
2.2　奈良県都市計画区域マスタープラン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
2.3　桜井市都市計画マスタープラン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
2.4　まち・ひと・しごと創生総合戦略 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
第３章　桜井市を取り巻く現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
3.1　人口構造の変化 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
3.2　土地利用 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 18
3.3　工業・商業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 21
3.4　観光業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
3.5　都市公園 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 25
3.6　交通体系 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 27
3.7　防災 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 34
3.8　都市構造等の特性 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 36
3.9　財政 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 42
第４章　課題の抽出 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 44
第５章　桜井市における立地適正化計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 45
5.1　まちづくりの基本理念 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
5.2　まちづくりの基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・46
5.3　将来の都市構造 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
第６章　都市機能誘導区域と誘導施設 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 49
6.1　都市機能誘導区域の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・49
6.2　都市機能誘導区域の基本的な考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 50
6.3　誘導施設の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・55
6.4　誘導施設の基本的な考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 56
6.5　都市機能誘導区域・誘導施設 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 57
6.6　都市機能誘導に向けた施策・事業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 58
6.7　届け出制度 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61

第7章　居住誘導区域　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　62
7.1　居住誘導区域の概要　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
7.2　居住誘導区域の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
7.3　居住の誘導に向けた施策・事業　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
7.4　届け出制度　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71

第8章　公共交通　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　72
8.1　公共交通の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・72
8.2　コンパクトなまちへの転換を支える都市交通体系の施策・事業　・・・・・72

第9章　計画の実現に向けて　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　74
9.1　目標の設定　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
9.2　立地適正化計画の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78
9.3　持続可能な都市の形成に向けて　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・78

参考資料
策定体制と策定経緯　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
用語集　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82

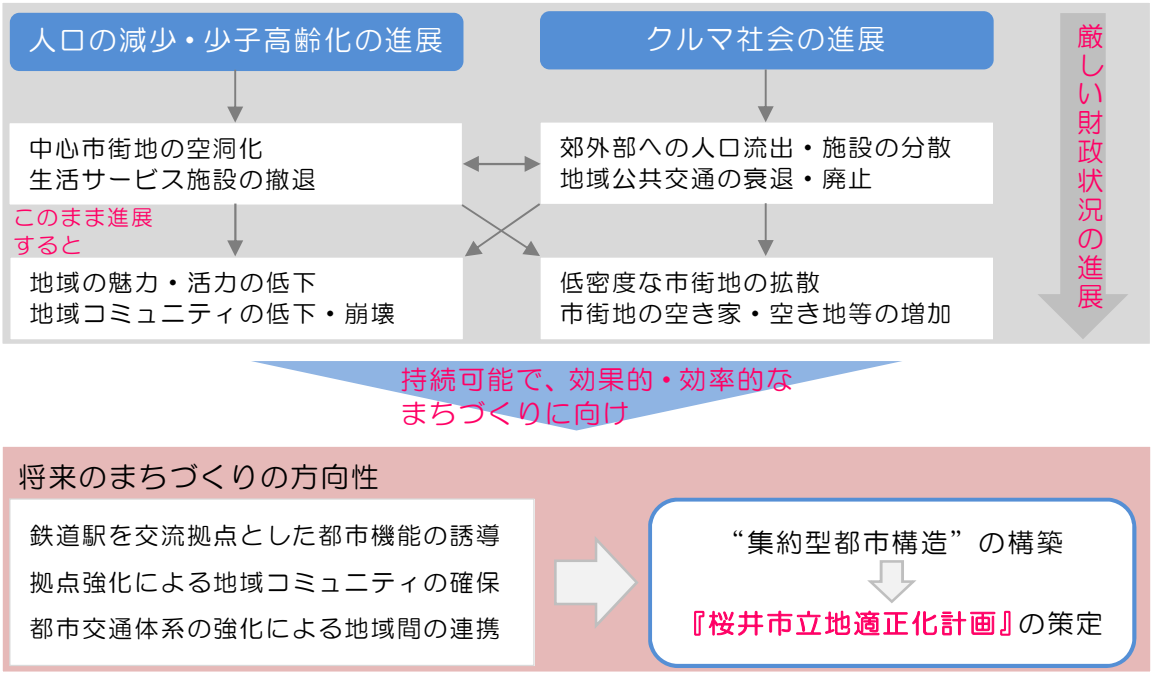
第１章　立地適正化計画の概要

1.1 背景と目的

近年、わが国では、急速な人口減少による活力低下や少子高齢化、大都市への人口集中などが大きな課題となっています。今後、持続可能なまちづくりを進める上では、都市機能の集約による効果的・効率的な生活サービスの提供や、一定エリアでの人口密度の維持、拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの確保が重要となっています。このような背景の中、平成 26 年 8 月に『都市再生特別措置法』が改正・施行され、『立地適正化計画制度』が創設されました。この制度は、都市計画法を中心とした従来の土地利用の計画に加えて、居住機能や都市機能の誘導により、行政と住民や民間事業者が一体となって“集約型都市構造”に向けた取組みを推進する計画として活用できるものです。

一方、桜井市（以下、「本市」という）では、クルマ社会の進展に伴い、郊外部への人口の流出や、商業施設等の日常生活サービス施設が分散傾向にあります。今後、人口減少・少子高齢化の進展が見込まれる中、中心市街地の空洞化や、これに伴う地域の魅力・活力の低下が懸念されます。また、地方分権の進展により“自己決定・自己責任”が求められる中、国からの財政的支援はこれまでのように期待できない状況にあり、多様化する市民ニーズに対応するためには、より効率的な事業執行が必要となります。

こうした背景や課題を踏まえ、本市では、人口減少・少子高齢化が進展しても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、日常生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、居住機能や都市機能の誘導に向けた考え方や、地域間の連携を強化する地域公共交通等の都市交通体系の方針等を示すことを目的に、桜井市立地適正化計画（以下、「本計画」という）を策定します。



図．桜井市立地適正化計画の策定の目的

＜立地適正化計画制度の概要＞

■ 立地適正化計画の特徴

1. 都市全体を見渡したマスタープラン
　都市を構成する一部の機能だけではなく、居住・医療・福祉・商業、公共交通等の様々な都市機能と、都市全体を見渡して策定する都市計画マスタープランの高度化版です。

2. 都市計画と公共交通の一体化
　居住や都市の生活を支える機能の誘導と地域交通の再編との連携により「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりが可能となります。

3. まちづくりへの公的不動産の活用
　財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導が目指せます。

4. 市街地空洞化防止のための選択肢
　居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能となります。

5. 都市計画と民間施設誘導の融合
　民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する仕組みを用意し、インフラ整備や土地利用規制など従来の制度と立地適正化計画との融合による新しいまちづくりが可能となります。

6. 策定による国からの支援措置等
　立地適正化計画を策定することで、必要な都市機能を維持・確保するための助成制度を受けることが可能となります。

■ 立地適正化計画で定める事項

1. 立地適正化計画区域
　立地適正化計画の対象区域は、都市計画区域内全体とすることが基本です。

2. 立地の適正化に関する基本的な方針
　中長期的に都市の生活を支えることが可能となるような「まちづくりの理念や目標」「目指すべき都市像」を設定する必要があります。

3. 都市機能誘導区域
　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、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

4. 居住誘導区域
　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。

5. 誘導施設
　居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設で、都市機能の増進に著しく寄与する施設です。

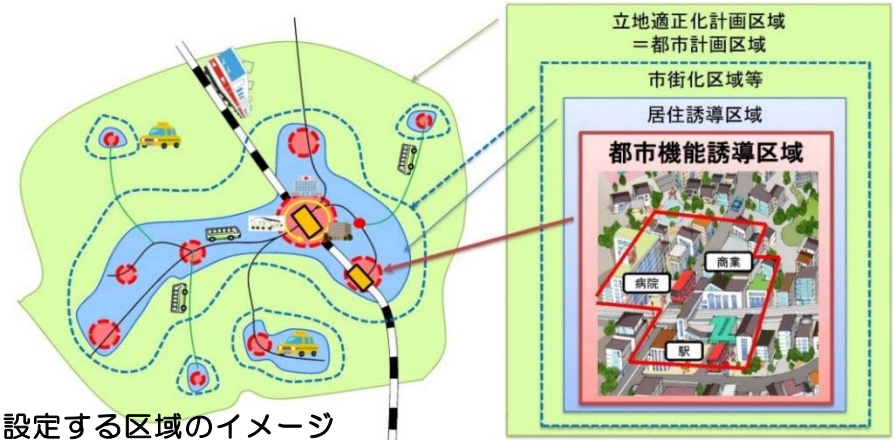


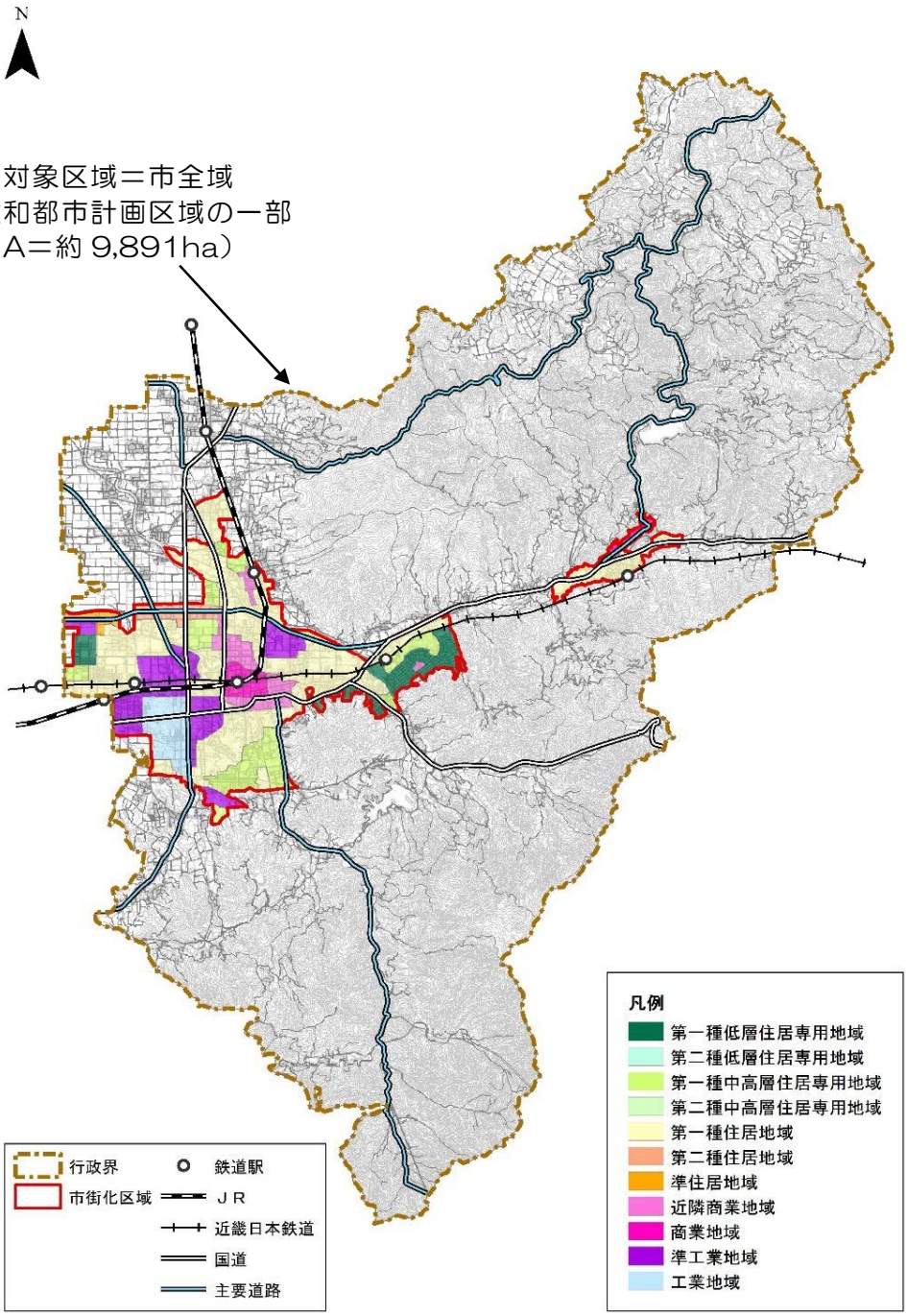
図. 立地適正化計画で設定する区域のイメージ

1.2　計画の目標年次

本計画の目標年次は、中長期的なまちづくりの方向性を視野に入れつつ、概ね 20 年後の平成 47 年（2035 年）までとします。なお、本計画は、本市を取り巻く社会経済状況の変化や、本計画の達成状況に合わせ、必要に応じて見直しを行います。

1.3　計画対象区域

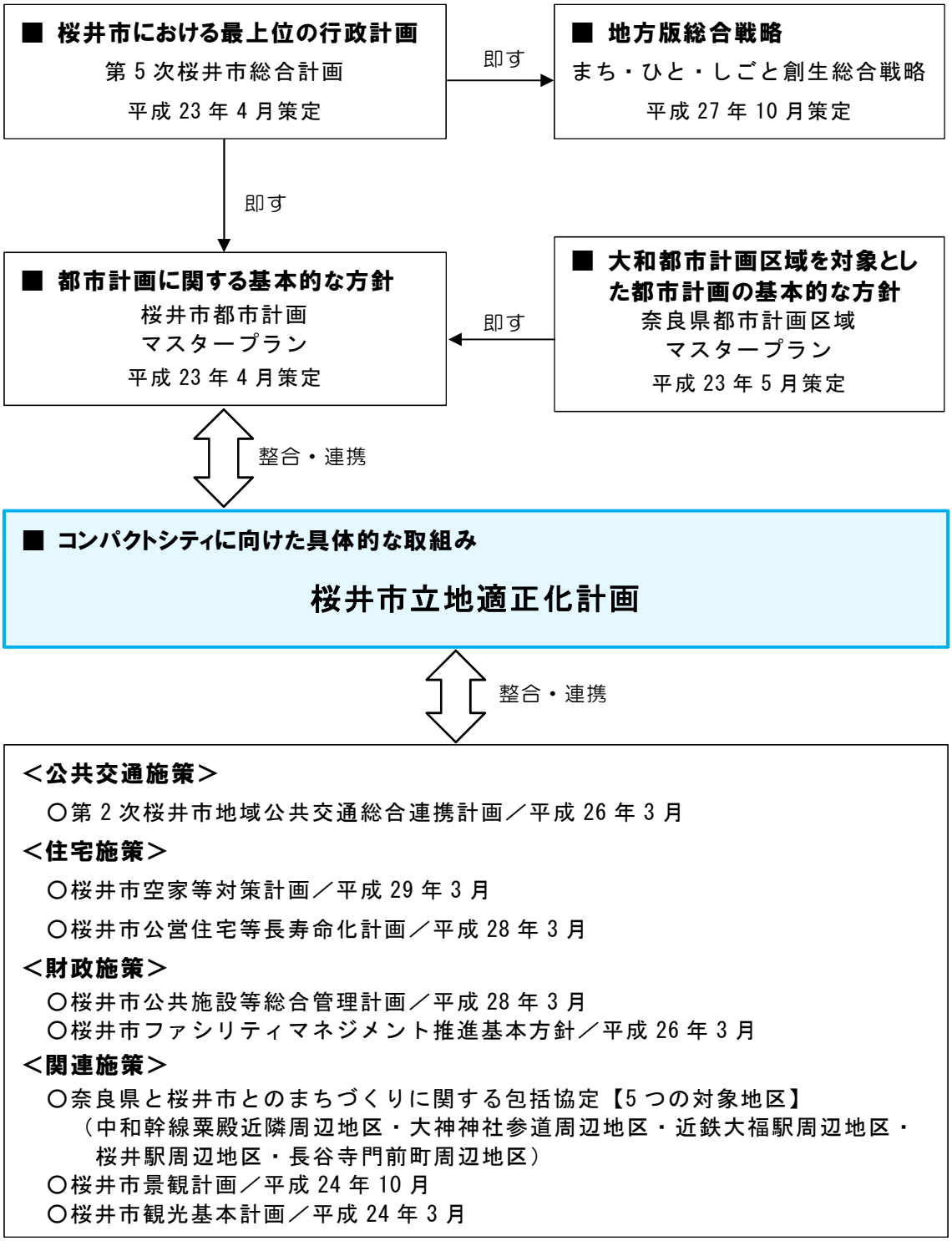
立地適正化計画の対象区域は、都市全体を見渡す観点から都市計画区域全域とすることが基本となります。本市は市全域が大和都市計画区域の一部（A＝約 9,891ha）に指定されており、市全域を計画対象区域とします。



図．計画対象区域

1.4　立地適正化計画の位置づけ

本計画は居住機能や商業・医療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として策定する計画であり、『第５次桜井市総合計画』『桜井市都市計画マスタープラン』等の上位計画に即して策定します。また、コンパクトシティに向けた具体的な取組みとして、土地利用に対する施策だけでなく、公共交通施策、住宅施策、財政施策等の多様な分野の計画と連携する必要があります。



図．立地適正化計画の位置づけ

第2章　上位計画や関連施策等の整理

2.1 第 5 次桜井市総合計画

（1） 計画概要

策定年　：　平成 23 年 4 月／奈良県桜井市

目標年次：　平成 32 年

将来都市像：

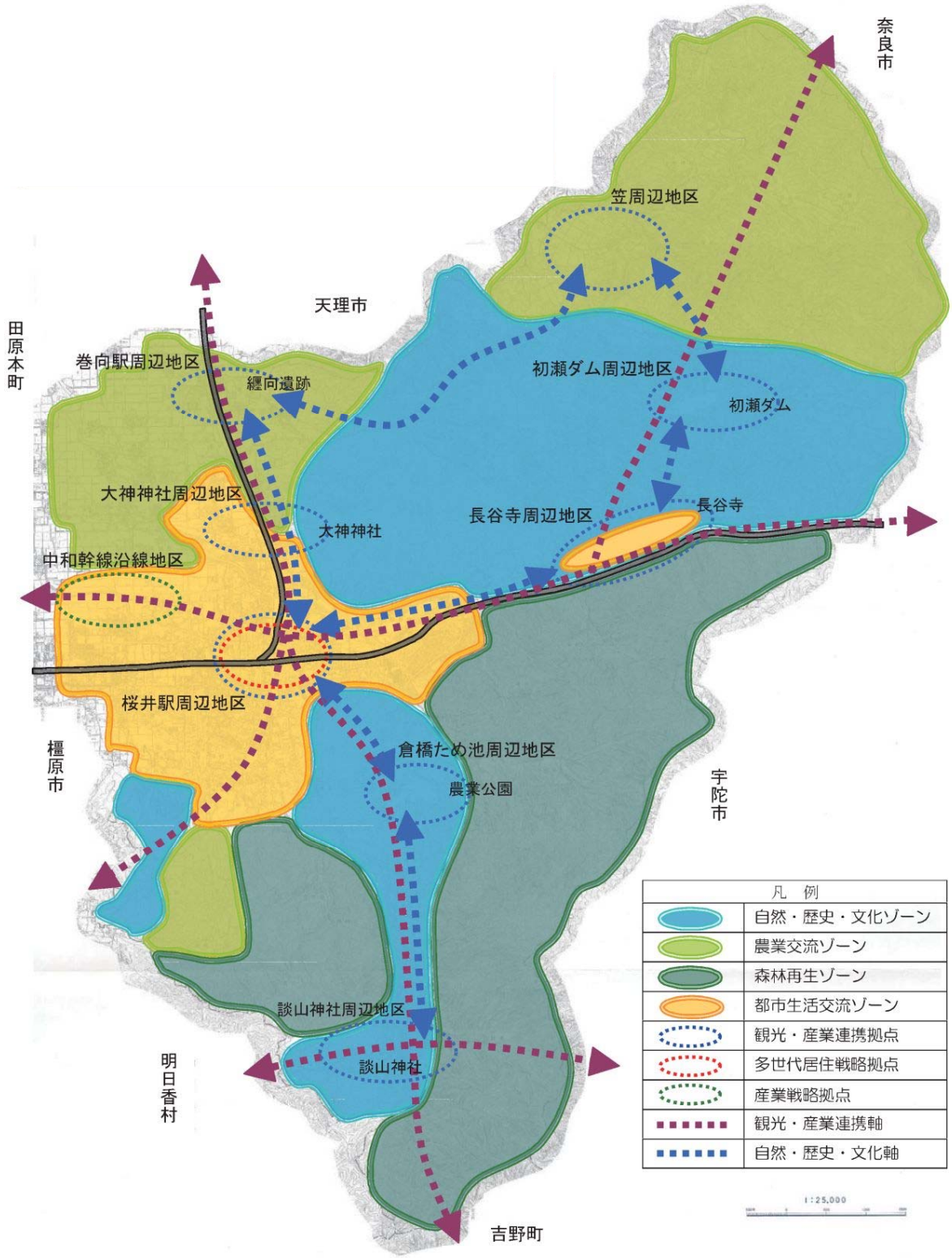
観光・産業創造都市

～人と人とのつながりから、新たな歴史がはじまるまち～

（2） 将来の都市構造

表．ゾーン・拠点・軸の展望

ゾーン・拠点・軸		展望
ゾーンの展望	自然・歴史・文化ゾーン	・貴重な歴史資源とその存在により守られてきた豊かな自然環境を維持継承します。 ・歴史的、自然的な価値を市内外の多くの人達に知ってもらい、観光や教育の場としての適切な活用を進めます。
	農業交流ゾーン	・自然特性を活かして支えられてきた地域の農業を基盤に、市内の他の産業との連携により新たな価値の創造を図ります。 ・農業としての発展とともに、「農のある暮らし」という生活の価値を発信し、新たな主体の就農を促します。
	森林再生ゾーン	・森林資源の新たな活用と、環境的な視点からの選択と集中による適正な維持管理を進め、産業資源、環境資源としての高い価値を将来の世代に継承します。
	都市生活交流ゾーン	・市内の多様なまちなみ及びそこから望む景観の保全を図り、居住者にとっても来訪者にとっても良好な生活空間の形成を誘導します。
拠点の展望	観光・産業連携拠点	・観光を軸とした地域産業の活性化を図るため、地域内の産業の連携による活性化を促す拠点として、また、来訪者と地域の接点としての機能を強化します。 ・多くの人が交流する交通結節点等では、通過するだけではなく、訪れる人が積極的に活用できる空間として機能の充実を図ります。
	多世代居住戦略拠点	・世代ごとのニーズに合わせた多様な住まい方の実現を目指します。 ・交通の利便性や中心市街地の利便性など、そこに住まう世代特性にも着目した新しい居住スタイルを提案しながら、高齢者も若者も暮らしやすいまちづくりを進めていきます。
	産業戦略拠点	・商工業の誘致を進め、地域産業との連携を促しながら、地域経済を支える新たな拠点として整備を進めます。
軸の展望	観光・産業連携軸	・生活に根ざした地域の観光資源と観光の拠点、生活の拠点をつなぐ、新たな物流基盤も活かした地域産業ネットワーク軸。 ・観光をきっかけに、地域内の資源を活かした農商工連携を促進すると共に、互いに生産地、消費地となれる周辺市町村との関係づくりに努めます。
	自然・歴史・文化軸	・地域内外の人に桜井の歴史・生活・自然の価値を伝えていく文化軸。 ・「歩いて巡る観光」を促し、より深く広域市町村の魅力を知ってもらう観光資源ネットワークを形成します。 ・自らの地域の理解を深めるとともに、連携した自然・歴史・文化の価値の発信への寄与に努めます。


奈良市
笠周辺地区
天理市
田原本町
巻向駅周辺地区
纒向遺跡
初瀬ダム周辺地区
初瀬ダム
大神神社周辺地区
大神神社
長谷寺周辺地区
長谷寺
中和幹線沿線地区
桜井駅周辺地区
倉橋ため池周辺地区
農業公園
宇陀市
橿原市
談山神社周辺地区
談山神社
明日香村
吉野町
凡　例
自然・歴史・文化ゾーン
農業交流ゾーン
森林再生ゾーン
都市生活交流ゾーン
観光・産業連携拠点
多世代居住戦略拠点
産業戦略拠点
観光・産業連携軸
自然・歴史・文化軸
1:25,000

図．将来都市構造図

2.2 奈良県都市計画区域マスタープラン

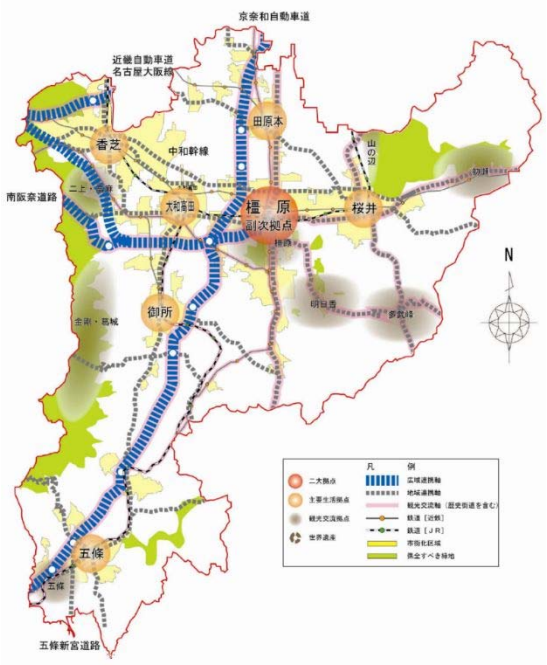
（1） 計画概要

策定年　：　平成 23 年５月／奈良県
目標年次：　平成 32 年
都市づくりの基本方向：

奈良の未来を創る～
「歴史・自然あふれる元気で安全・安心な『まほろば』の創出」

奈良県都市計画区域全体の将来像：

① 県土の都市活動の中心となる２大拠点（奈良、橿原）と個性豊かな主要生活拠点の形成
② 拠点間の交流や産業活動を支える連携軸（ネットワーク）の形成
③ 観光交流拠点の形成
④ 観光交流拠点をつなぐ奈良らしい観光交流軸の形成
⑤ 地域の自立を図り、くらしやすい奈良を創るための機能の集積等



図．奈良県中部地域の将来都市構造のイメージ図

（2） 大和都市計画区域（中部地域）の将来像

- 主要生活拠点であり、各日常生活圏の中心となっている桜井市の主要駅周辺は、居住機能に加え、商業サービス機能を充実させ、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図ります。

- 京奈和自動車道等を軸とした広域連携軸や、国道 24 号バイパス、国道 169 号、中和幹線等の幹線道路等による地域連携軸の形成を図ります。

- 幹線道路沿道、既存工業団地周辺等は、地域の自立を図るため、周辺環境との調和及び保全等に配慮しつつ、主として工業系、物流系、商業系の土地利用を計画的に推進し、雇用の場の確保、高付加価値産業等の集積を図ります。

- 飛鳥・藤原の宮都とその関連資産群のほか、山の辺（「山の辺の道」周辺）における歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図るとともに、多様化する観光客のニーズに対応しながら歴史的まちなみの保全・整備や多様な宿泊施設・ターミナル機能等の集積などにより、観光交流拠点の形成を図ります。

- 観光交流拠点をつなぐ幹線道路や JR・近鉄などの鉄道、大規模自転車道などとその沿道空間を対象に、ハード施策及びソフト施策を一体的に推進し、観光・交流者の移動円滑化や沿道景観整備、交流空間の確保、情報発信の充実等を図り、奈良らしい歴史・文化を感じることができ、便利で快適な観光交流軸（歴史街道を含む）を形成します。

2.3 桜井市都市計画マスタープラン

（1） 計画概要

策定年　：　平成 23 年 4 月／奈良県桜井市

目標年次：　平成 32 年

都市づくりの将来像：

観光・産業創造都市

～人と人とのつながりから、新たな歴史がはじまるまち～

都市づくりの目標：

① 悠久の歴史に紡がれた豊かな自然や歴史を活かした美しいまちづくり

② 多くの人々で賑わい、郷土の豊かさが感じられる交流さかんなまちづくり

③ 安心・快適な生活環境と活力ある産業環境が整った、住み続けたくなるまちづくり

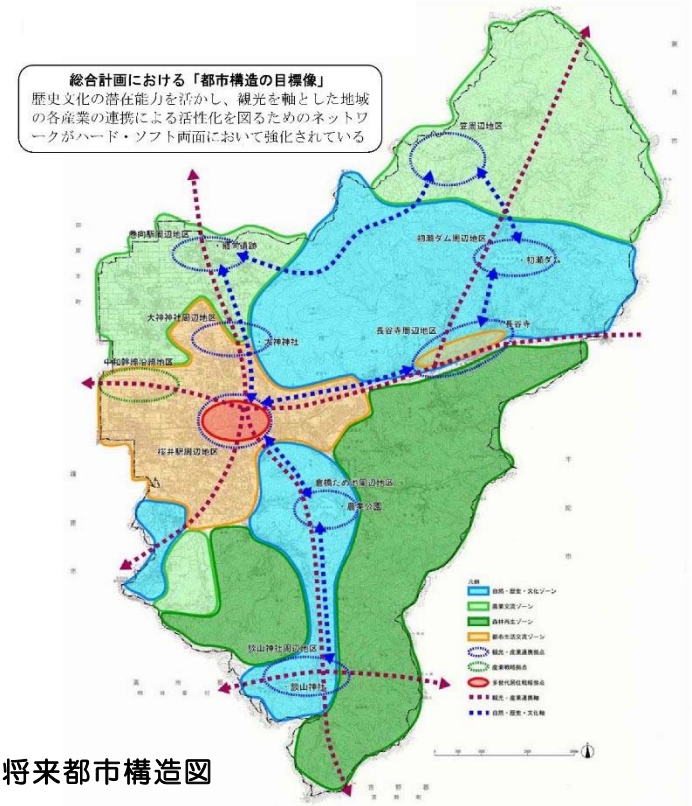
④ みんなで守り、育み、創る、元気な笑顔とふれあいのあるまちづくり

（2） 土地利用の基本的な考え方

- コンパクトな市街地形成を目指し、無秩序な市街地の拡大・拡散を抑制するとともに、市街地における空閑地や空地・空家の宅地利用の促進を図ります。

- 市街化調整区域は、本市の魅力ある都市環境を支える山林・田園等の良好な自然環境の保全を図るとともに、一定規模を有する既存集落において、住民の意向を踏まえ、一定の用途の建築物の立地を認めるなど、良好な自然環境・営農環境と調和した土地利用を図ります。

- 本市の産業基盤の強化を目指し、主要な幹線道路沿道等の立地条件が優れた地区については、今後の宅地需要や地域住民のニーズなどを踏まえ、自然・歴史環境、営農環境との調和に十分留意しつつ、工業・流通施設や商業・集客施設等の誘致に取り組み、必要に応じて、線引き見直し等の適切な都市計画の運用を図ります。



図．将来都市構造図

2.4 まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年　：　平成 27 年 10 月／奈良県桜井市

目標年次：　平成 31 年（平成 27 年度を初年度とする５カ年の戦略）

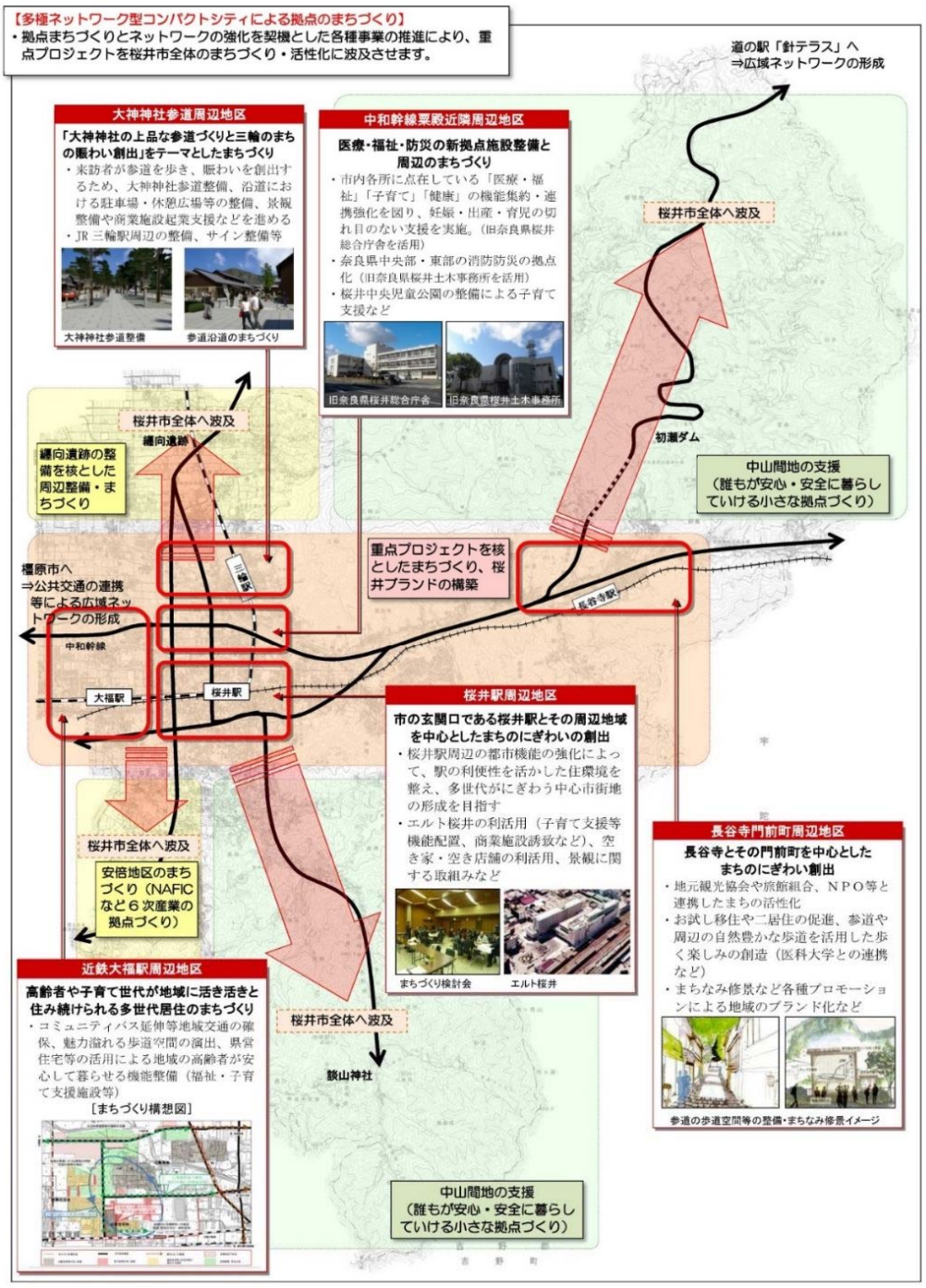
戦略の基本目標：

① 若者の働く場を確保する

② 市外からの来訪を促し、定住を促進する

③ 子育て世代に選ばれるまちをつくる

④ 桜井ならではの生活スタイルを確立する



図．奈良県まちづくり連携協定における拠点まちづくり

第3章　桜井市を取り巻く現状

3.1　人口構造の変化

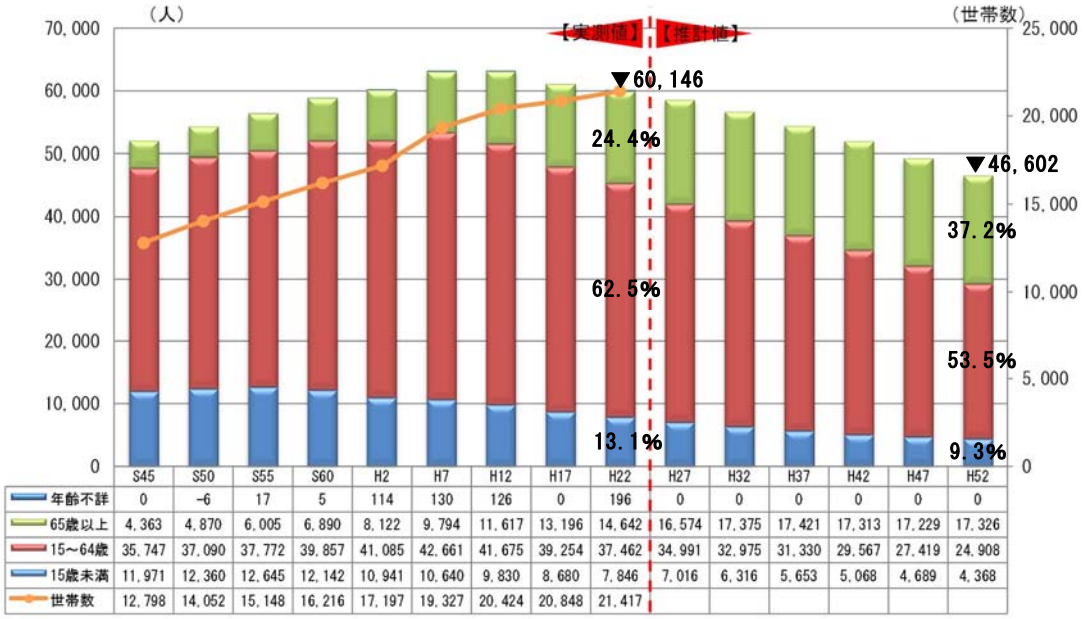
（1）人口・世帯数の推移

少子・高齢化社会が進行するとともに、本市の将来を担う年少人口の減少割合が大きい。

- 本市の人口は、昭和 40 年代後半以降、新たな住宅・宅地開発により増加傾向を示していましたが、平成 12 年以降減少傾向に転じています。『国立社会保障・人口問題研究所』による将来の人口推計では、今後も減少傾向が続き、平成 22 年時点で 60,146 人であった人口は、平成 52 年時点で 46,602 人にまで減少することが予想されています。

- 本市の年齢構成別人口は、平成 7 年以降、年少（0～14 歳）人口及び生産年齢（15～64 歳）人口の割合は減少傾向を示す一方で、老年（65 歳以上）人口の割合は年々増加しています。

- 県内主要都市と老年人口の伸び率を比較すると、県全体の伸び率（1.24 倍）より低く、1.18 倍です。一方、本市の将来を担う年少人口の伸び率を比較すると、僅かではありますが、県全体の伸び率（0.58 倍）を下回る値（0.56 倍）を示しています。



	S45	S50	S55	S60	H2	H7	H12	H17	H22	H27	H32	H37	H42	H47	H52
年齢不詳	0	-6	17	5	114	130	126	0	196	0	0	0	0	0	0
65歳以上	4,363	4,870	6,005	6,890	8,122	9,794	11,617	13,196	14,642	16,574	17,375	17,421	17,313	17,229	17,326
15～64歳	35,747	37,090	37,772	39,857	41,085	42,661	41,675	39,254	37,462	34,991	32,975	31,330	29,567	27,419	24,908
15歳未満	11,971	12,360	12,645	12,142	10,941	10,640	9,830	8,680	7,846	7,016	6,316	5,653	5,068	4,689	4,368
世帯数	12,798	14,052	15,148	16,216	17,197	19,327	20,424	20,848	21,417						

出典）H22 までの人口：国勢調査
H27 以降の人口：国立社会保障・人口問題研究所
世帯数　　：桜井市　統計情報

図．人口・世帯数の推移

表．県内主要都市との年齢構成別人口の伸び率の比較

市町村	総人口		割合	0-14歳		割合	15-64歳		割合	65歳以上		割合
	2010年	2040年		2010年	2040年		2010年	2040年		2010年	2040年	
奈良県	1,400,728	1,096,162	0.78	184,168	106,841	0.58	880,301	572,214	0.65	336,259	417,107	1.24
奈良市	366,591	287,715	0.78	46,209	25,328	0.55	233,208	147,943	0.63	87,175	114,444	1.31
大和高田市	68,451	47,798	0.70	8,527	3,790	0.44	44,204	24,571	0.56	15,720	19,437	1.24
大和郡山市	89,023	64,253	0.72	11,372	5,917	0.52	55,576	32,433	0.58	22,075	25,903	1.17
天理市	69,178	56,245	0.81	9,337	5,900	0.63	45,252	32,180	0.71	14,589	18,165	1.25
橿原市	125,605	106,738	0.85	17,538	10,692	0.61	80,625	56,992	0.71	27,442	39,054	1.42
桜井市	60,146	46,602	0.77	7,850	4,368	0.56	37,585	24,908	0.66	14,711	17,326	1.18
五條市	34,460	19,886	0.58	3,937	1,443	0.37	20,550	9,536	0.46	9,973	8,907	0.89
御所市	30,287	17,719	0.59	2,999	1,193	0.40	17,695	8,259	0.47	9,593	8,267	0.86
生駒市	118,113	111,219	0.94	17,565	12,510	0.71	75,870	60,421	0.80	24,678	38,288	1.55
香芝市	75,227	81,327	1.08	13,450	11,323	0.84	48,001	45,406	0.95	13,777	24,598	1.79
葛城市	35,859	32,576	0.91	5,394	4,072	0.75	22,483	17,953	0.80	7,982	10,551	1.32
宇陀市	34,227	19,167	0.56	3,538	1,343	0.38	20,304	8,887	0.44	10,385	8,937	0.86

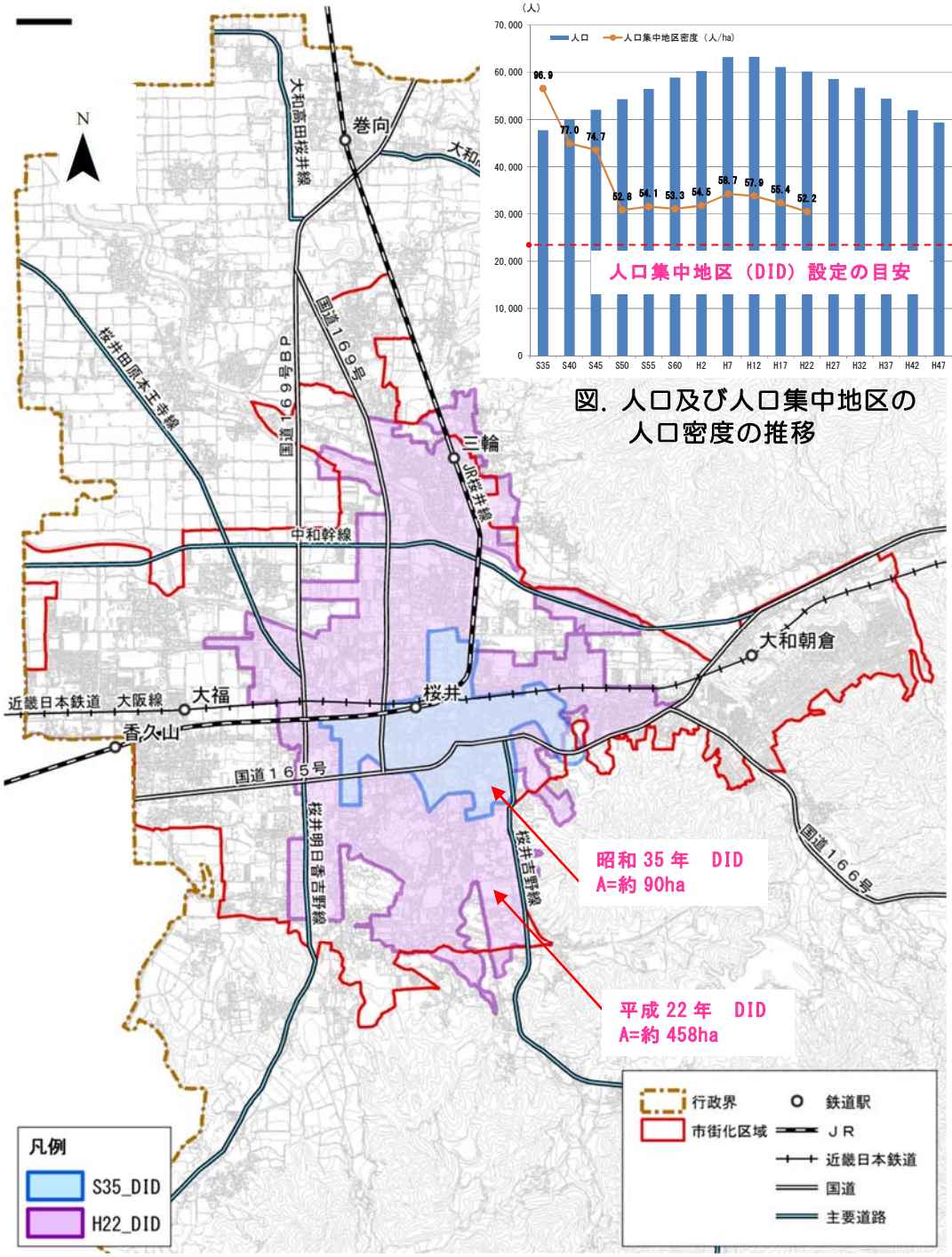
出典）国立社会保障・人口問題研究所

（2） 地域別人口の推移

市街化区域の人口密度が低下。交通結節点である大和朝倉駅、三輪駅、大福駅でも人口密度の低下が著しい。

- 平成 22 年時点の人口密度は、人口集中地区（DID）設定の目安となる 40 人／ha を上回る 52.2 人／ha を維持していますが、今後も人口は減少することが予想されており、拡大した市街地内でも低密度化を招く恐れがあります。

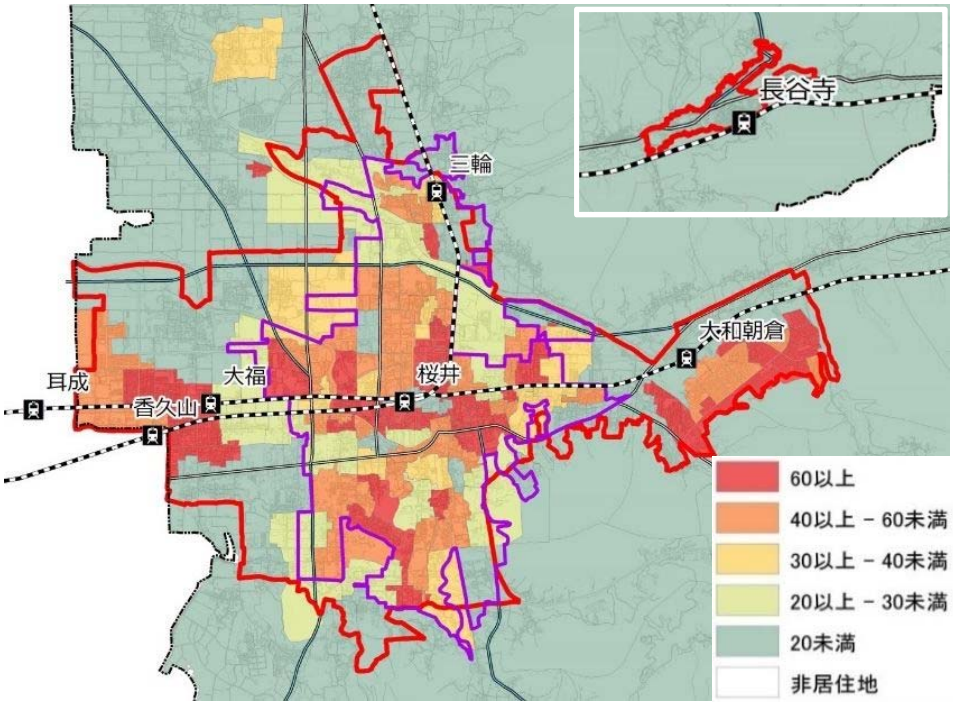
図．人口及び人口集中地区の人口密度の推移



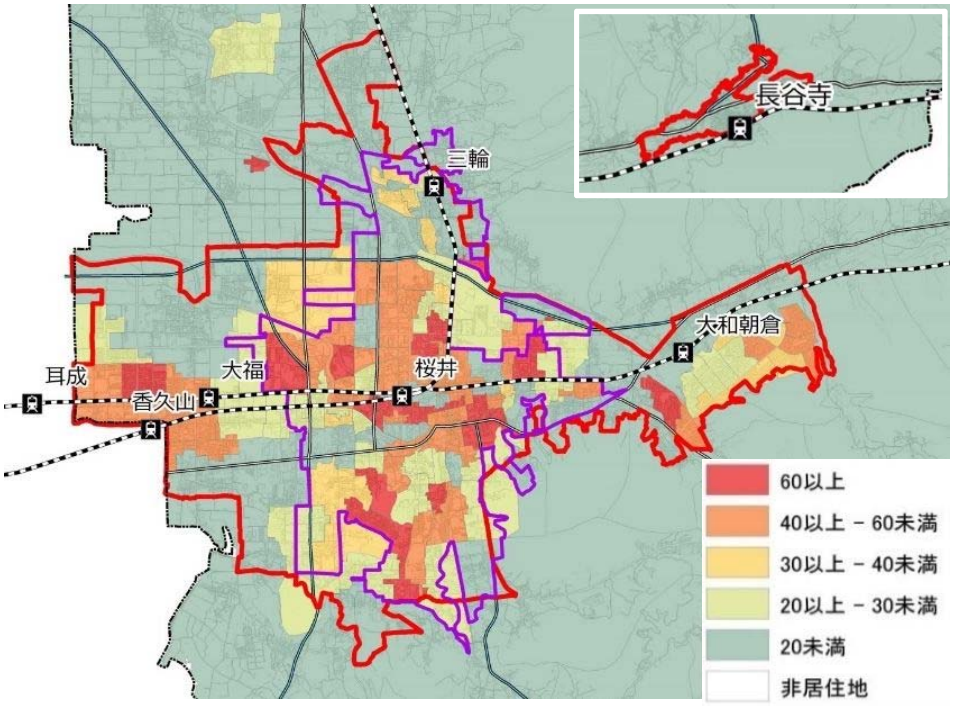
図．人口集中地区（DID）の推移　　出典）国勢調査

- コーホート分析による平成 52 年の人口密度と比較すると、市街化区域外縁部をはじめ、交通結節点である大和朝倉駅、三輪駅、大福駅でも人口密度の低下が見られます。

※コーホート分析とは。。。
　年齢別生存率・移動率、年齢階級別出生率等のデータを基に、将来の人口予測を計算する方法。



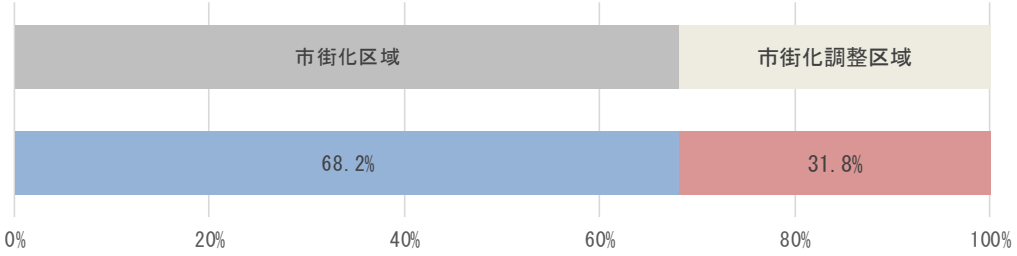
図．町丁目別の人口密度（平成 22 年）



図．町丁目別の人口密度（平成 52 年）

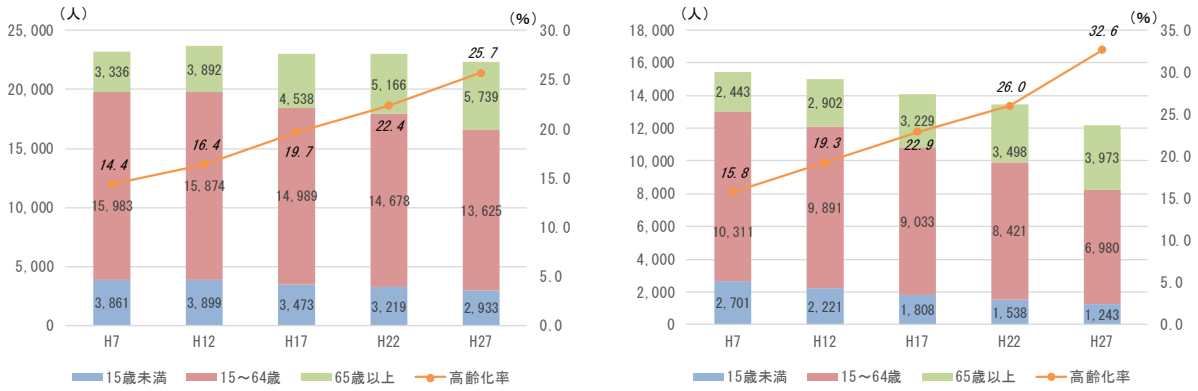
- 本市の人口は、２つの市街化区域に全体の約７割の方が居住しています。多くの地域で人口減少が見られる中、南部地域では平成７年と比較すると平成 27 年の人口は微増しています。一方、市街化調整区域に位置する北部地域、北東部地域では大幅に人口が減少しています。

- 高齢化率の推移を見ると、各地域ともに高齢化は進行しており、北東部地域では平成 27 年時点の高齢化率は約 42.2%を示しています。



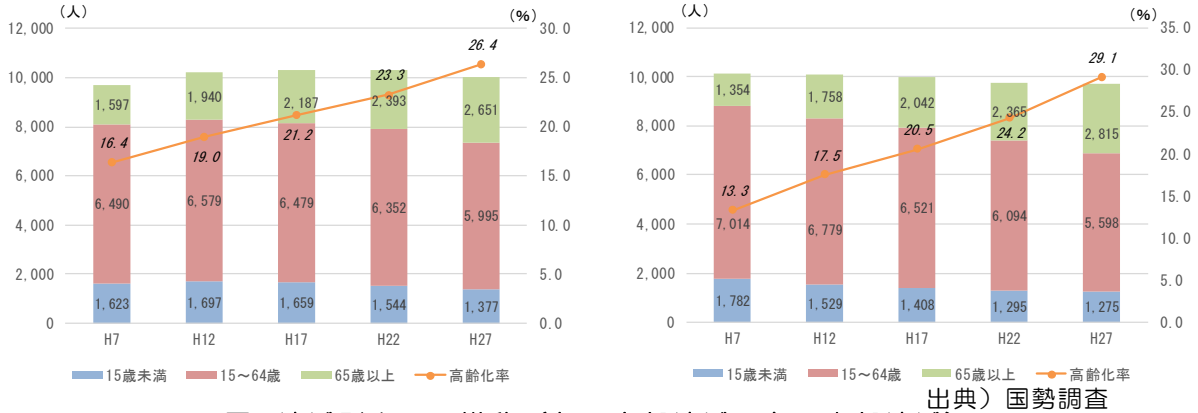
出典）住民基本台帳（H29.5）

図．市街化区域・市街化調整区域の人口の割合



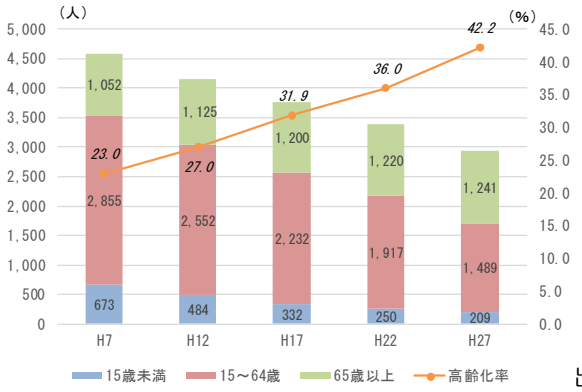
出典）国勢調査

図．地域別人口の推移（左：中心部地域　右：北部地域）



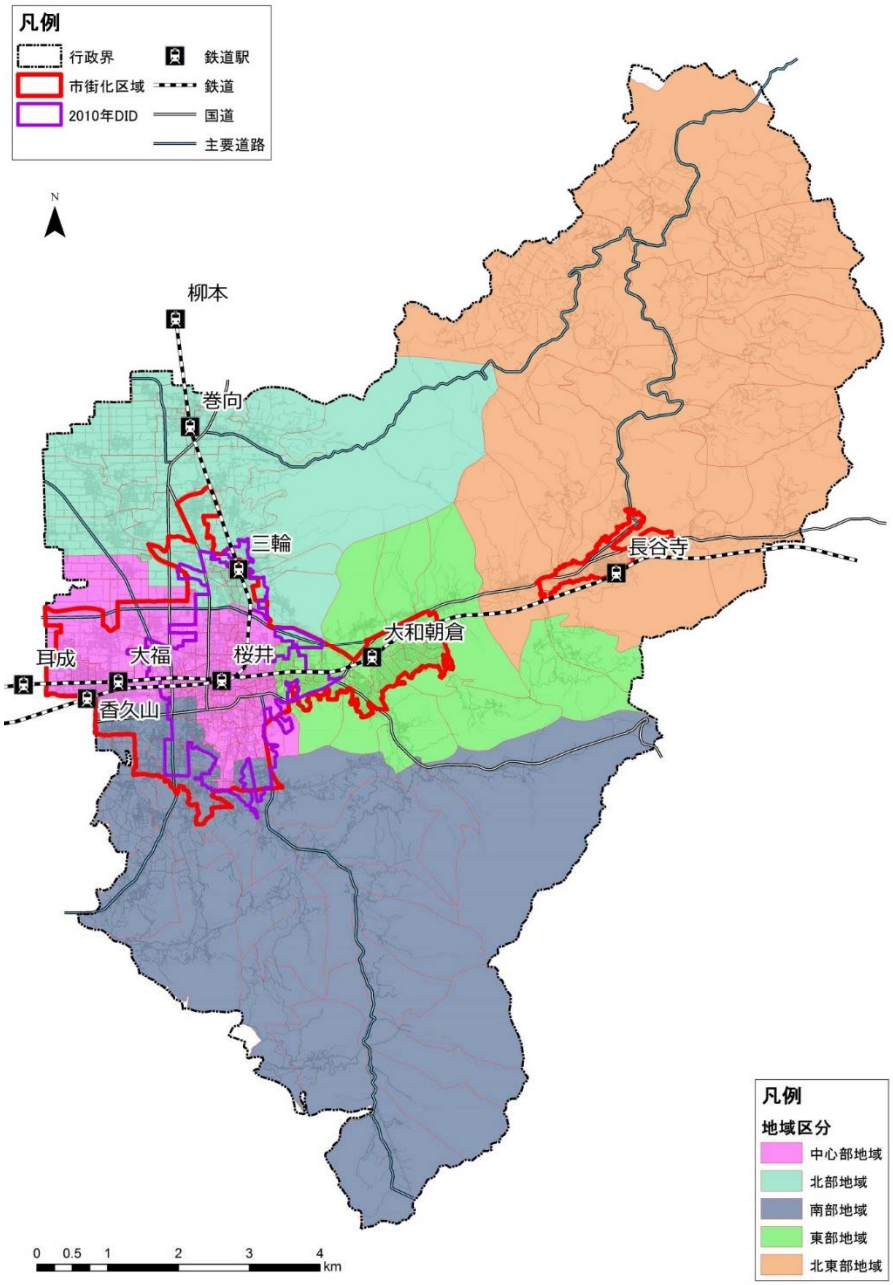
出典）国勢調査

図．地域別人口の推移（左：南部地域　右：東部地域）



出典）国勢調査

図．地域別人口の推移（北東部地域）

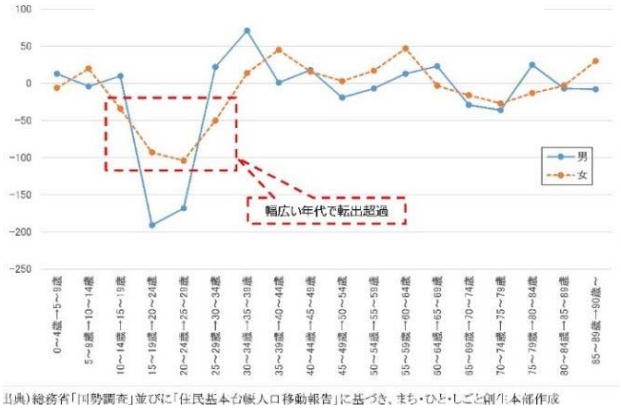


図．地域区分

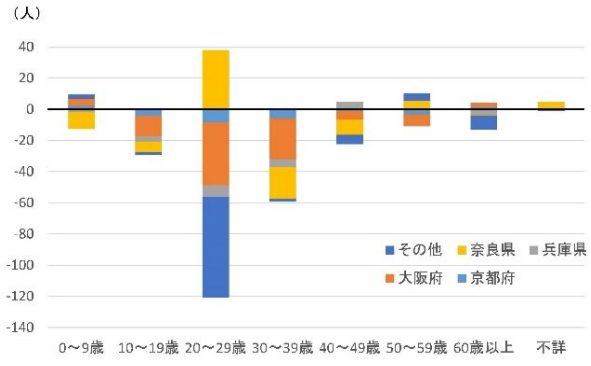
（3） 転出・転入人口の状況

子育て世代など若い世代を中心に県内他市町村への転出が顕著。各年齢階級で「医療・福祉が充実した安心して暮らせるまち」を求める声が大きい。

- 高等教育機関への進学や卒業後の就職に関係性の高い「15～19 歳⇒20～24 歳」「20～24 歳⇒25～29 歳」の年齢階級で、男女ともに転出超過を示しています。
- 各年齢階級で転出超過の傾向が高く、県内をはじめ他府県へも転出しています。子育て世代に含まれる 20～29 歳は、大阪府への転出が多く見られます。

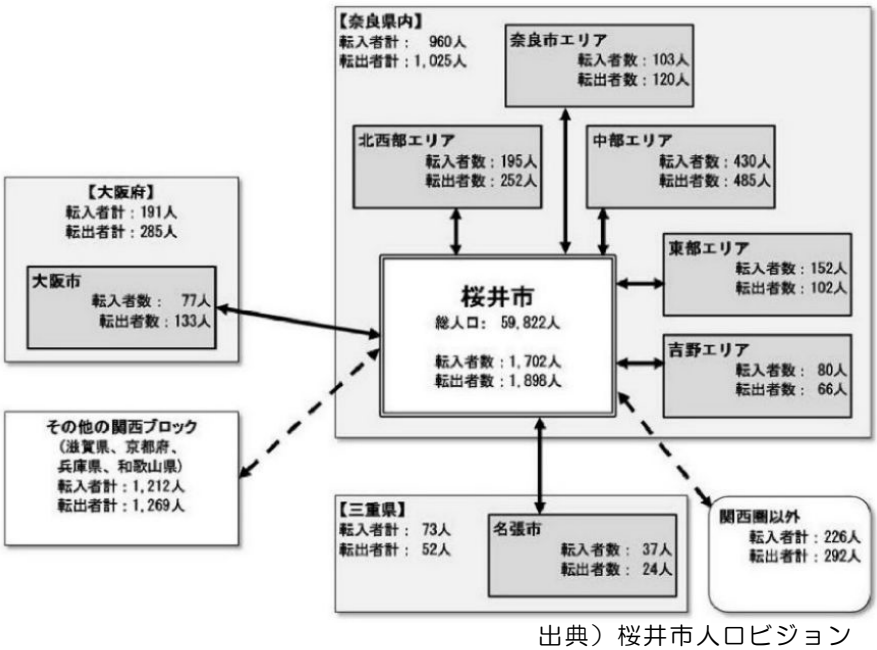


図．近年の年齢構成別人口移動の推移
（2005 年～2010 年）



出典）桜井市人口ビジョン

図．年齢構成別人口の純移動数
（転入-転出）（総数、３ヶ年平均）

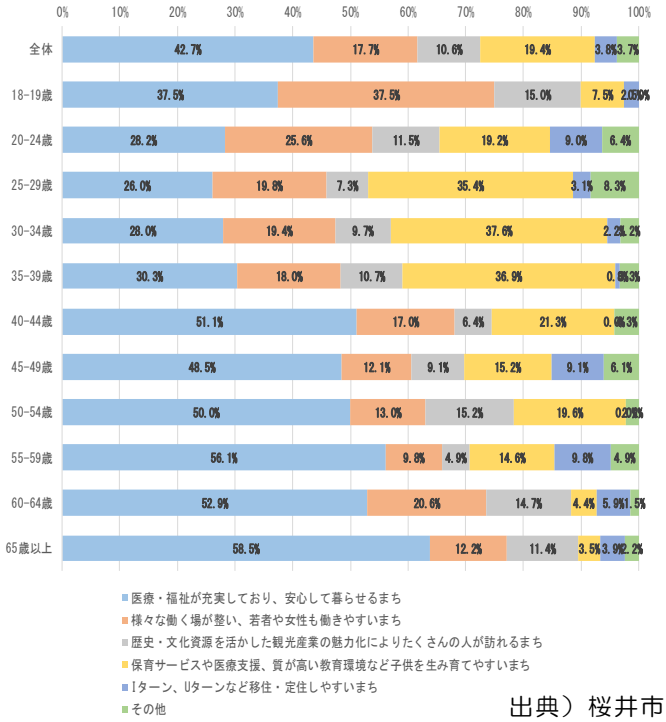


出典）桜井市人口ビジョン

図．県内各エリア、大阪市との転出・転入数の状況（平成 26 年）

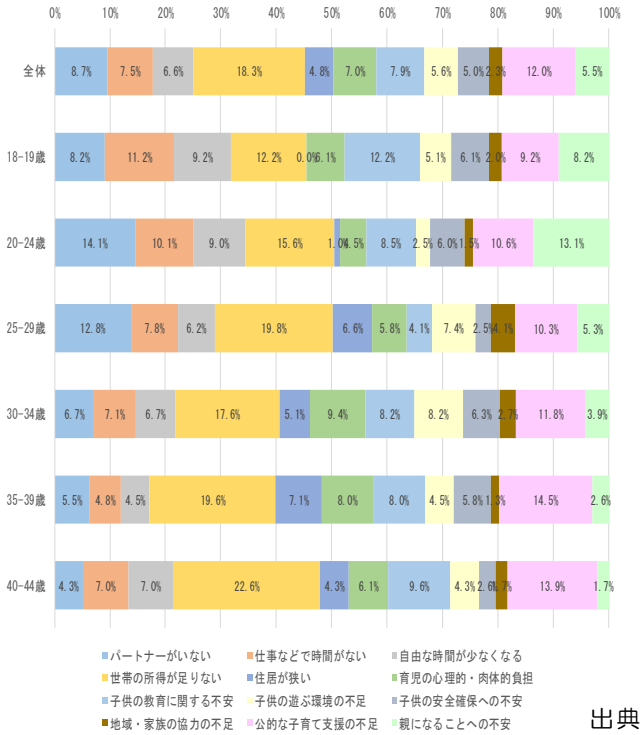
- 各年齢階級で「医療・福祉が充実した安心して暮らせるまち」が高い割合を占めています。特に子育て世代では、保育サービス等の子供を生み育てやすいまちづくりを求めています。

- 子供を持つ・増やす際の支障理由はバラツキが見られますが、各年齢階級で「世帯の所得が足りない」「公的な子育て支援の不足」と言う理由が比較的高い割合を占めています。



出典）桜井市人口ビジョン

図．市民の意向（桜井市がどんなまちであれば住みたいか）



出典）桜井市人口ビジョン

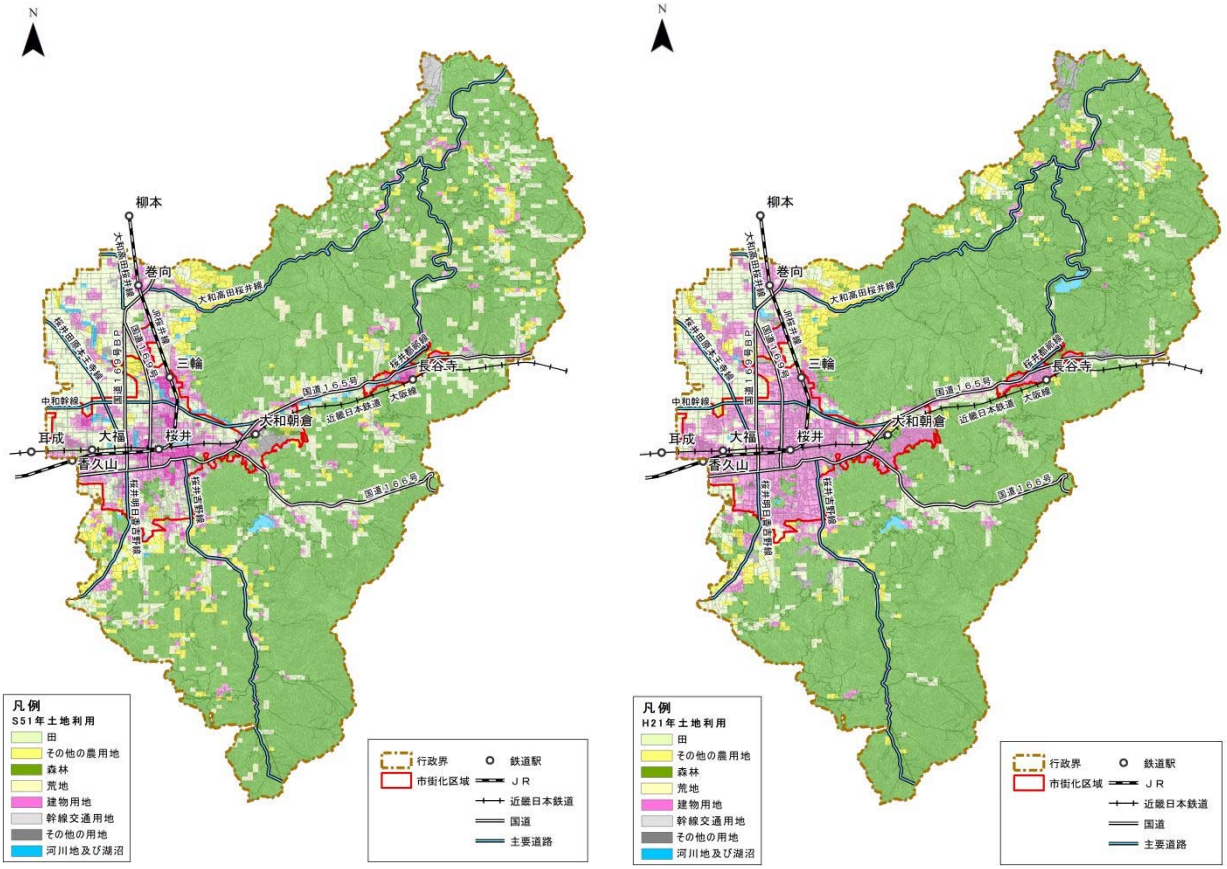
図．市民の意向（子供を持つ・増やす際の支障）

3.2　土地利用

（1）　土地利用状況の動向

近鉄・JR 桜井駅を中心に都市的土地利用への転換。市街地は、拡大・拡散。

- 昭和 51 年時点の土地利用を見ると、近鉄大阪線、JR 桜井線沿線や国道 165 号、166 号等の幹線道路沿いを中心に建物利用されており、その他の大半は田、荒地、農用地及び森林等の未利用地です。
- その後、大阪府等のベッドタウンとして人口の増加とともに、田、荒地、農用地等の未利用地が減少し、一団のまとまりを確保しつつ、建物用地への転用が進行しています。平成 21 年時点の土地利用を見ると、市街化区域内の大部分が建物用地として利用されています。



出典）国土数値情報（土地利用細分メッシュ）

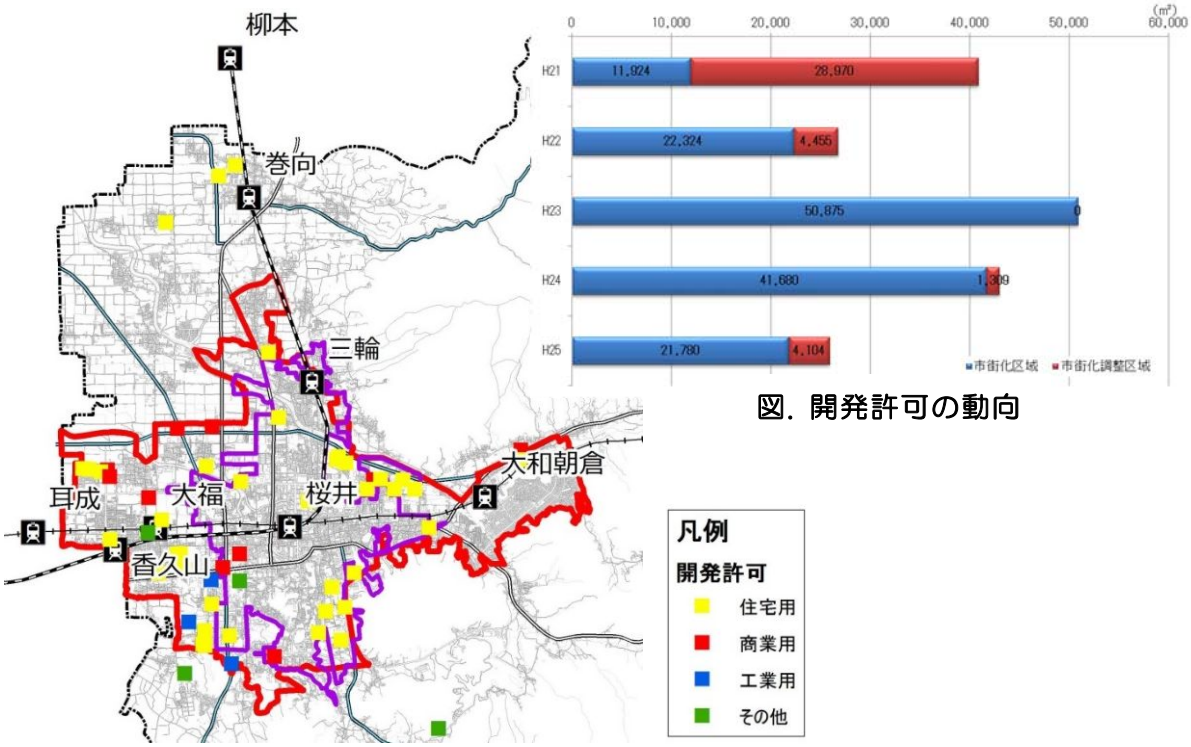
図. 土地利用状況（左：昭和 51 年　右：平成 21 年）

（2） 開発許可の動向

郊外部を中心とした住宅開発は依然として多い。市街地内には空き地や空き家などの低未利用地が多く分布。

1）開発許可の推移

- 開発許可の動向（H21～25）を見ると、各年度によりバラツキが見られますが、郊外部を中心に 25,000 ㎡以上の開発が行われています。

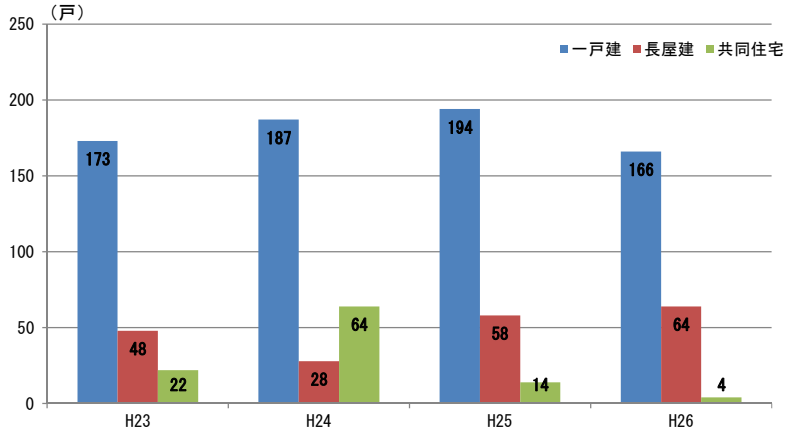


図．開発許可の動向

図．開発の分布状況（平成 21 年～平成 25 年）

2）住宅の新規着工戸数の推移

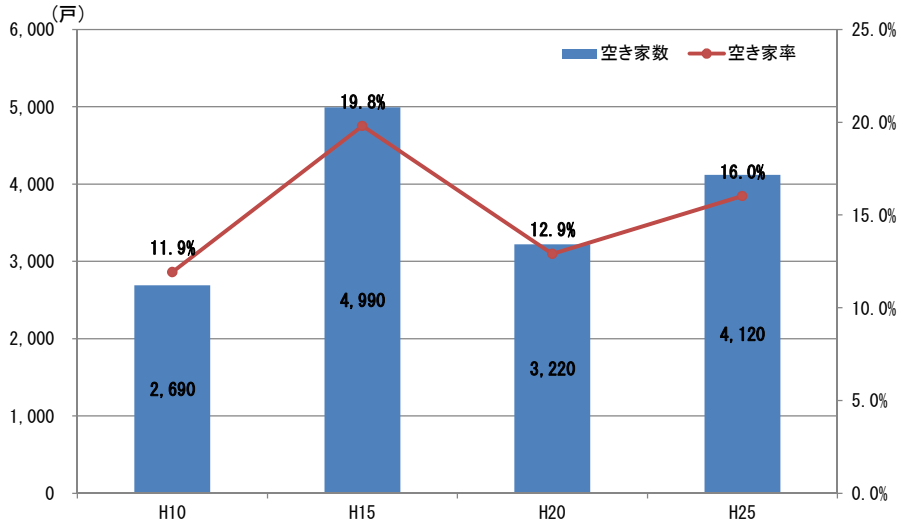
- 各住宅の建設戸数は年次によってバラツキが見られるものの、一戸建住宅は概ね 180 戸前後を推移しています。



図．住宅の新規着工戸数の推移（一戸建・長屋建）　出典）建築着工統計

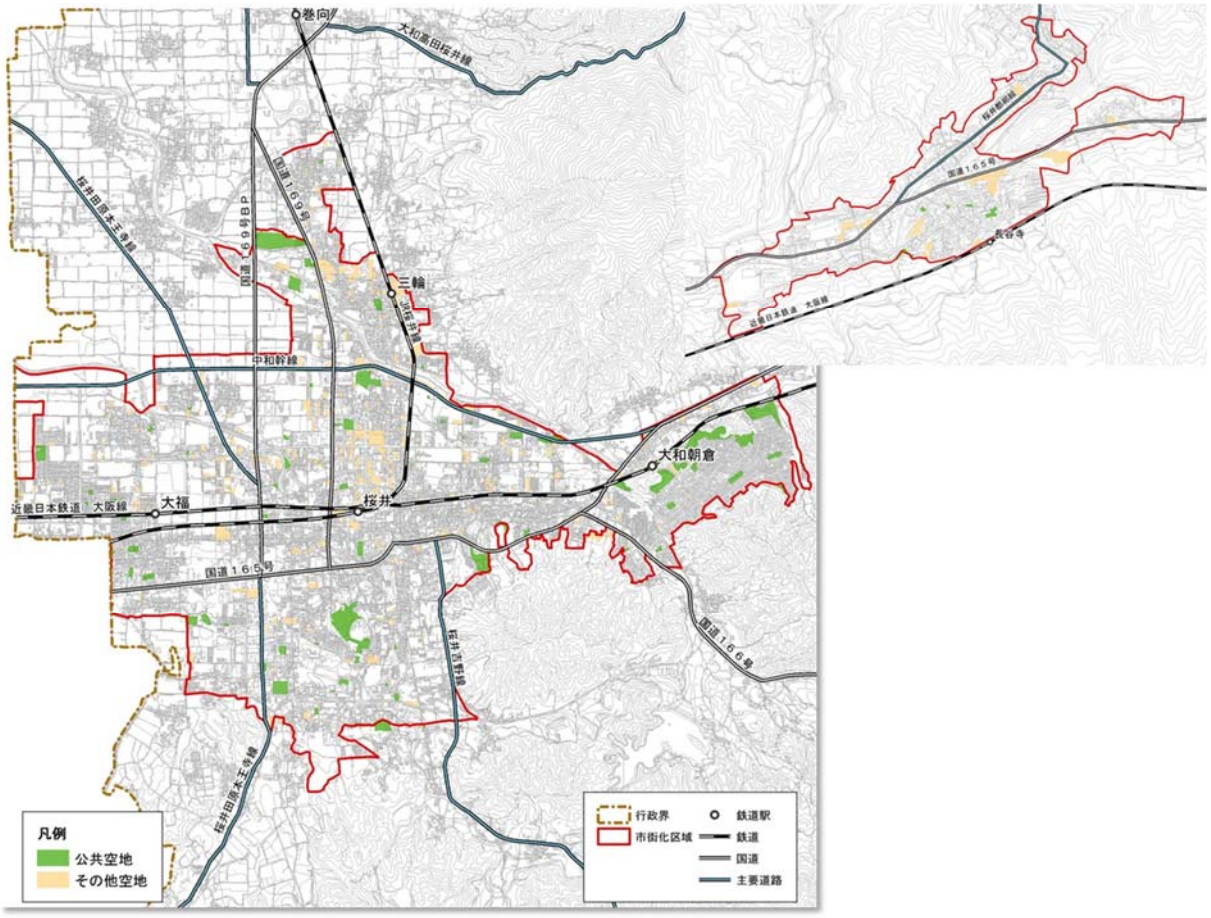
3）空き家数と空き家率の推移

- 空き家数と空き家率の推移を見ると、平成 15 年の 4,990 戸（約 19.8%）をピークに減少傾向に転じています。平成 25 年時点では 4,120 戸（16.0%）となっています。また、市街化区域には空き地・空閑地等の低未利用地が多く分布しています。



出典）住宅・土地統計調査

図．空き家数と空き家率の推移



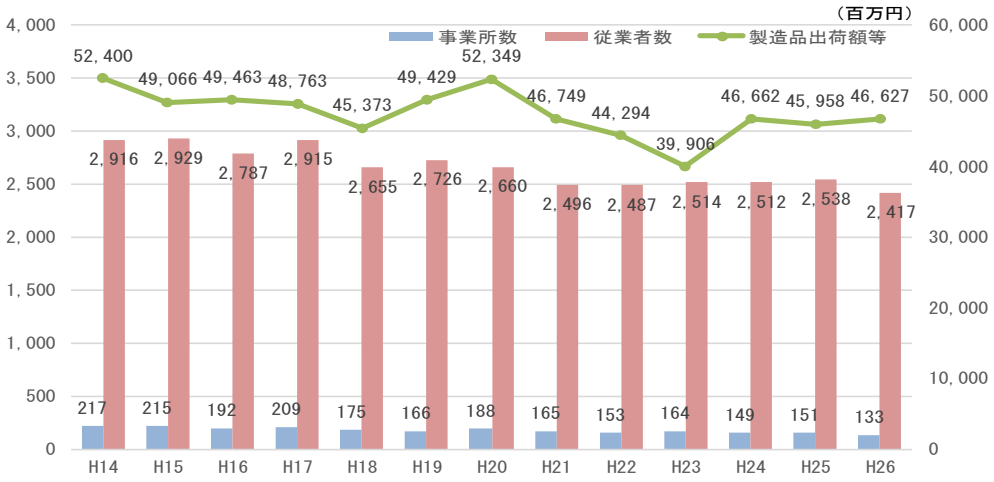
図．空き地・公共空地の分布状況

3.3　工業・商業

経済活動は停滞傾向。子育て世代の定住を支える産業基盤・雇用環境の充実が必要。

（1）工業

- ４人以上の従業者がいる本市の製造業の事業所数、従業者数及び製造品出荷額等は、すべて減少傾向を示しています。



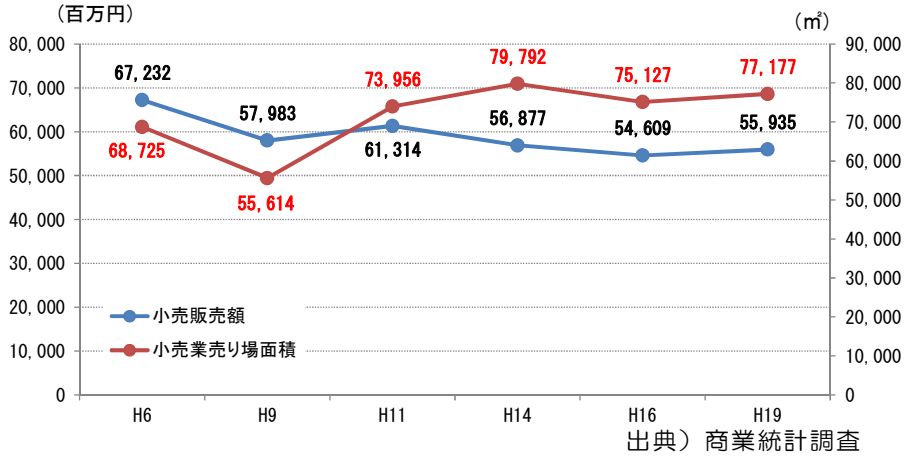
出典）工業統計調査

図．製造業の状況

（2）商業

- 小売販売額は下落傾向を示しており、平成６年時点で 67,232（百万円）であった販売額は、平成 19 年時点で 55,935(百万円)と約 83.2%に減少しています。

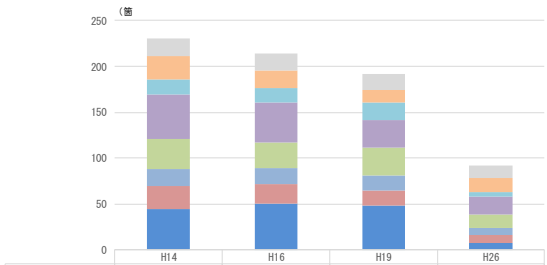
- 一方、小売業売り場面積は平成９年の 55,614 ㎡を最低値となり、以降、増加傾向を示しており、平成 19 年時点では 77,177 ㎡まで増加しています。



出典）商業統計調査

図．小売販売額・小売業売り場面積の推移

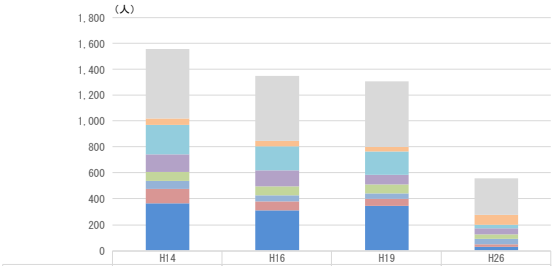
- 本市の商店街における事業所数、従業員数、年間商品販売額及び、売り場面積の推移をみると、すべての項目で減少傾向を示しています。



	H14	H16	H19	H26
イオン（株）桜井店	20	18	18	14
中央通商店街	25	20	13	15
駅前通商店街	17	15	20	5
本町通商店街	48	44	30	19
三輪駅前商店街	33	28	30	15
西本町商店街	18	17	16	8
一番街	26	22	17	8
栗殿新町	44	50	48	8

出典）商業統計

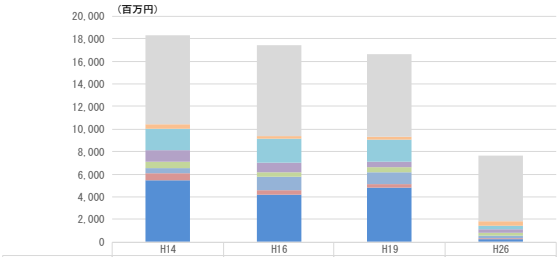
図．事業所数の推移



	H14	H16	H19	H26
イオン（株）桜井店	536	499	503	281
中央通商店街	53	44	36	77
駅前通商店街	223	186	177	22
本町通商店街	138	122	80	48
三輪駅前商店街	71	67	64	38
西本町商店街	59	53	43	38
一番街	110	65	56	22
栗殿新町	366	312	345	30

出典）商業統計

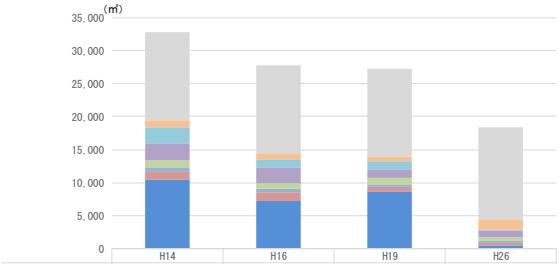
図．従業員数の推移



	H14	H16	H19	H26
イオン（株）桜井店	7,925	8,090	7,311	5,817
中央通商店街	358	233	230	417
駅前通商店街	1,906	2,069	1,990	349
本町通商店街	1,044	926	458	301
三輪駅前商店街	504	391	481	244
西本町商店街	530	1,144	1,039	201
一番街	570	436	330	61
栗殿新町	5,497	4,175	4,812	293

出典）商業統計

図．年間商品販売額の推移



	H14	H16	H19	H26
イオン（株）桜井店	13,379	13,307	13,301	13,902
中央通商店街	967	885	613	1,436
駅前通商店街	2,496	1,230	1,390	239
本町通商店街	2,489	2,345	1,214	1,031
三輪駅前商店街	1,123	867	944	539
西本町商店街	634	570	461	200
一番街	1,198	1,347	654	433
栗殿新町	10,497	7,182	8,665	543

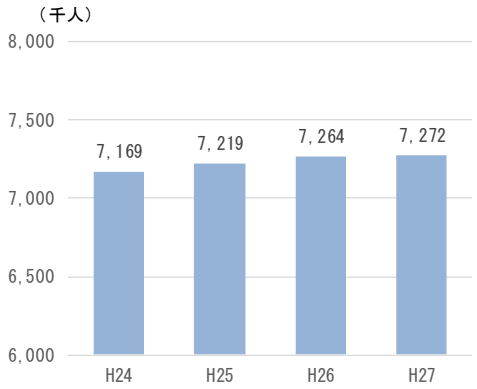
出典）商業統計

図．売り場面積の推移

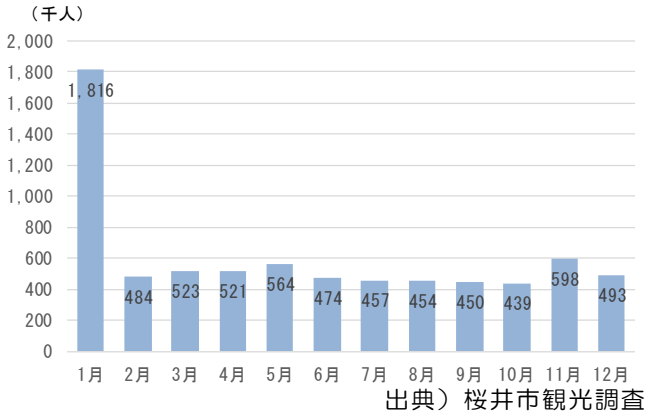
3.4　観光業

本市への観光客は近畿圏を中心に微増傾向。まちなみ修景、観光施設の魅力の向上や交通機関の利便性向上を求める声が大きい。

- 近年における本市への観光客数は微増傾向を示しています。月別に見ると、長谷寺・大神神社等への参拝客が多くを占める１月に全体の約 25%となる約 180 万人の方が来訪されています。その他の月でも平均 50 万人程度の方が来訪されています。
- 観光客の多くは自家用車により来訪されており、公共交通を利用される方の割合は少ない。しかし、近辺から来訪先までの移動手段では徒歩による移動が 9.6%を占めています。

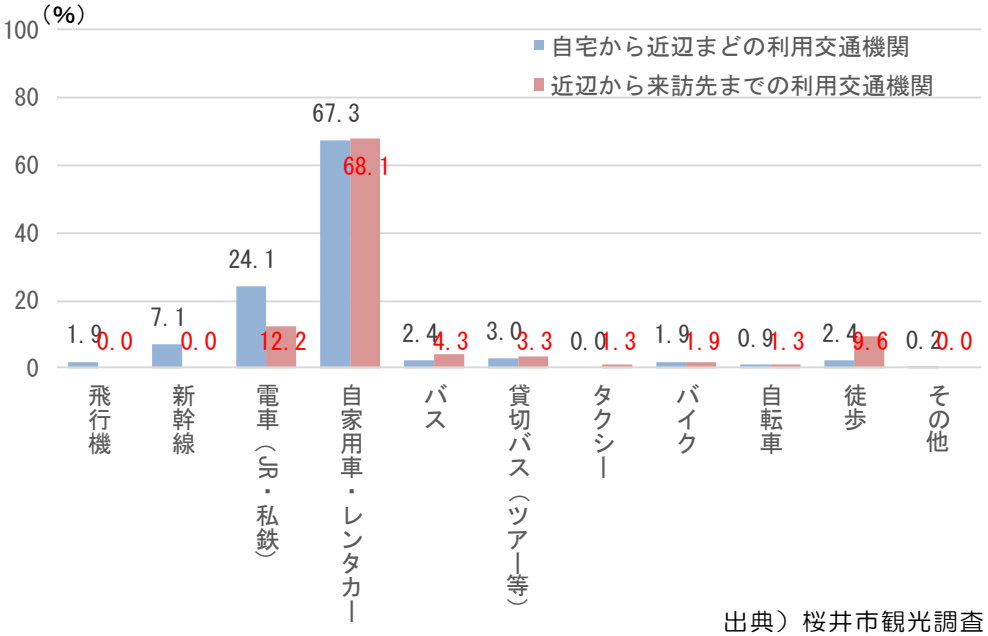


図．観光客数の推移



出典）桜井市観光調査

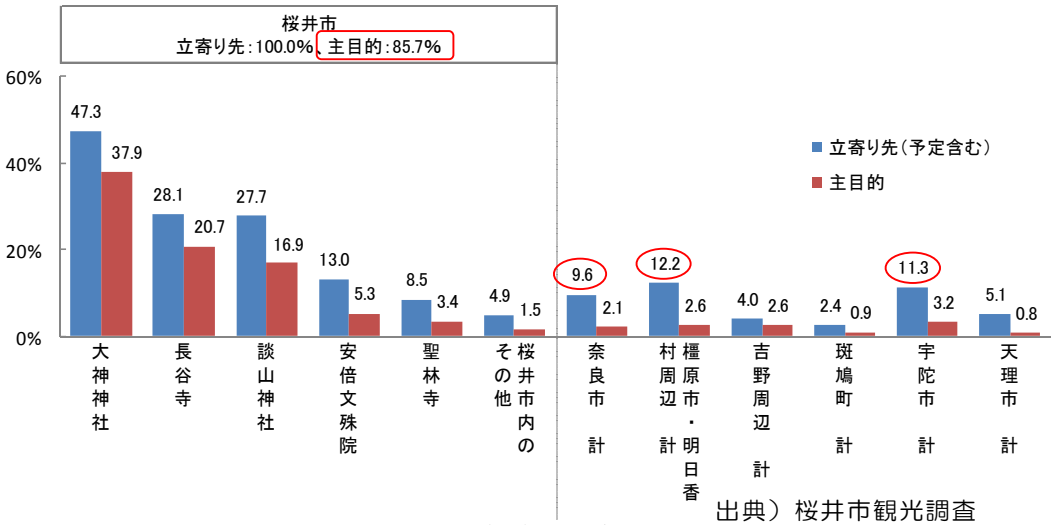
図．月別の観光客数の推移（H27）



出典）桜井市観光調査

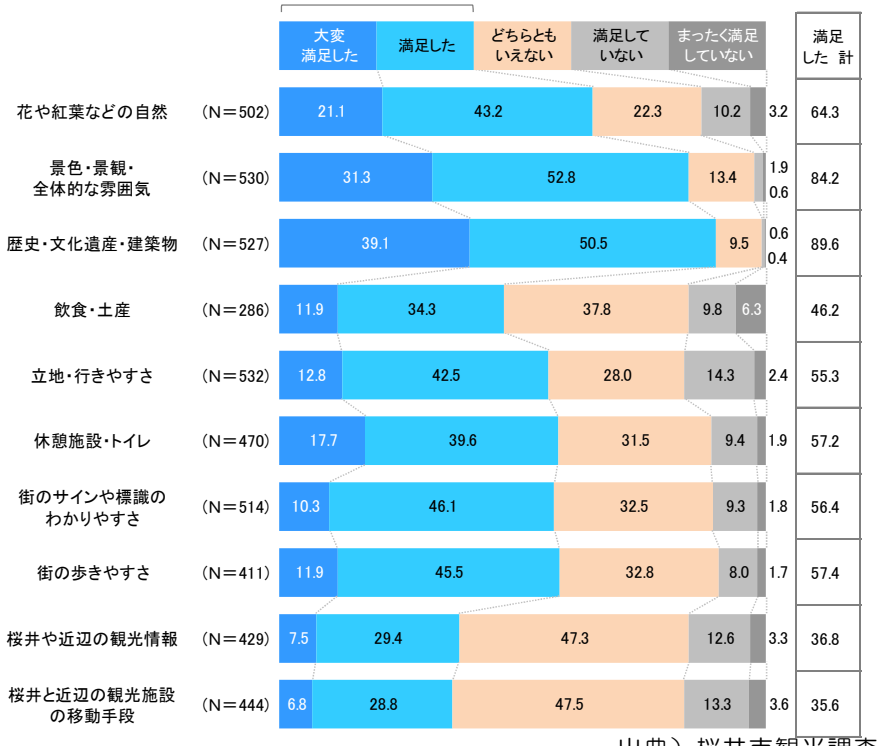
図．自宅・近辺から来訪先までの利用交通期間

- 「大神神社」「長谷寺」等への本市を主目的とした来訪者が全体の 85.7%を占めている。また、主な立ち寄り先には「橿原市・明日香村周辺」「宇陀市」「奈良市」で１割前後を占めている。
- 「歴史・文化遺産・建築物」「景色・景観・全体的な雰囲気」等の満足度は高い割合を占めているものの、「移動手段」「観光情報」「飲食・土産」等の満足度は低い。



出典）桜井市観光調査

図．来訪の目的



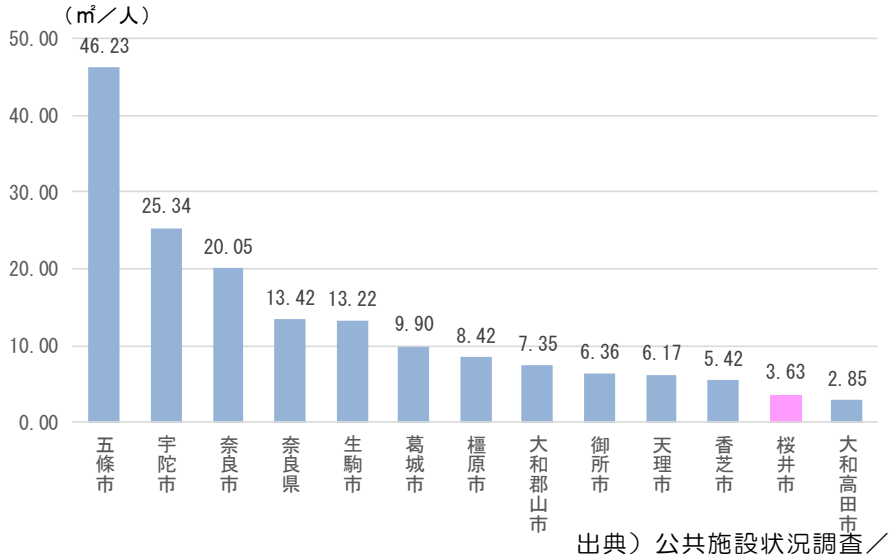
出典）桜井市観光調査

図．満足度

3.5　都市公園

市民一人あたりの都市公園面積は小さい。子育て世代からは子どもを安心して遊ばせることが出来る公園を求める声が大きい。

- 市街化区域には多くの公園緑地が分布していますが、市民一人あたりの公園面積は3.63㎡／人であり、県内主要都市の中では大和高田市に次いで低い状況です。
- 子育て世代への市民アンケート調査によると、「安心して子供を遊ばせることが出来る公園などの整備」が56.6%を占めており、公園整備を求める声が大きい。



出典）公共施設状況調査／総務省

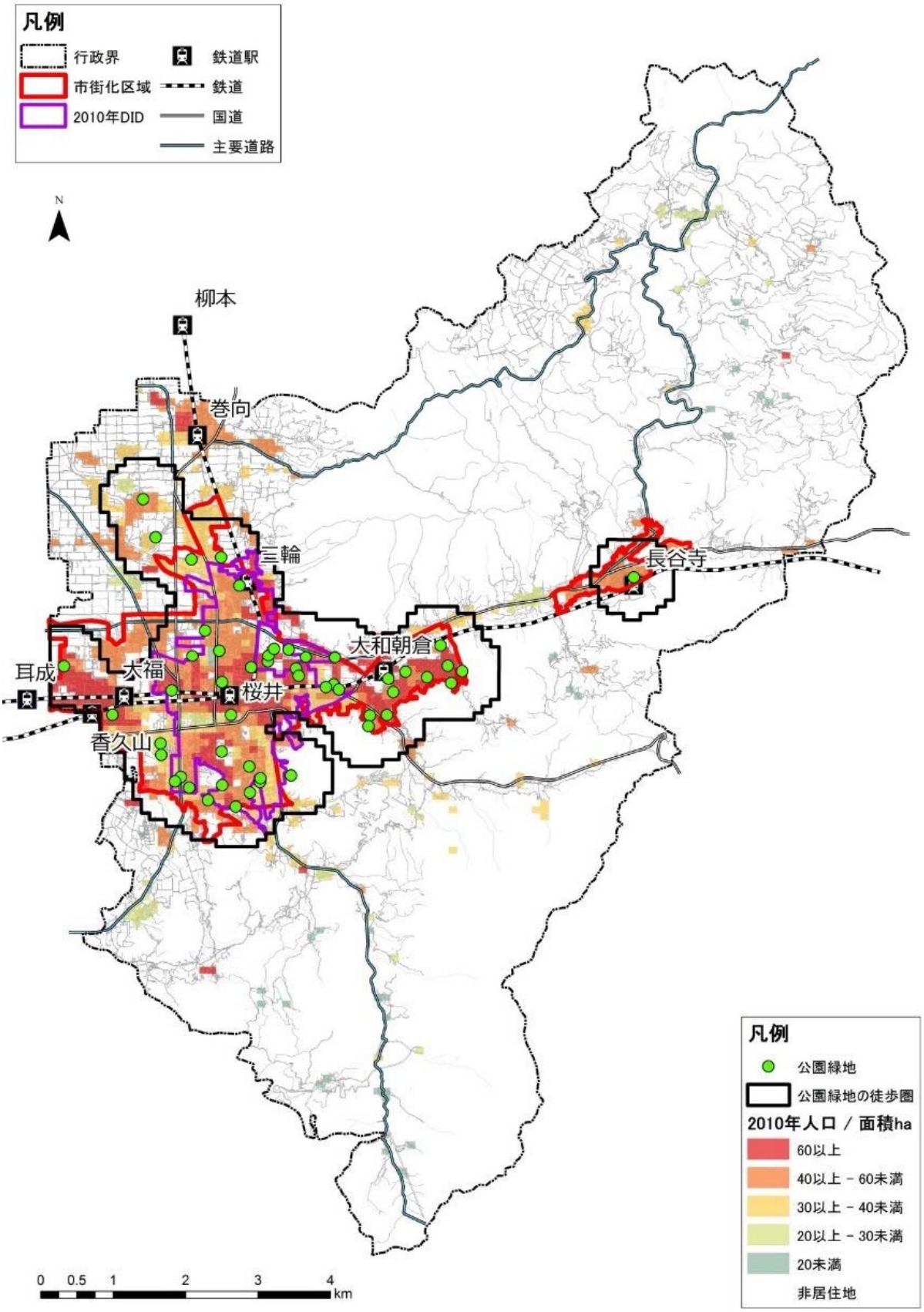
図．市民一人あたりの都市公園面積

表．子育てで必要な支援・対策

単位：%

	件数	妊産婦、乳幼児の健康診断や保育指導など母子保健サービスの充実	子育てに関する情報の提供・相談体制の充実	ファミリーサポート事業や子育て支援事業など子育て支援サービスの充実	子育てサークルなど子育て活動を行う団体の育成	乳児保育や一時保育、病児保育などの多様な保育サービスの充実	学童保育所などの充実	働き方に関する意識改革、男性の子育て参加促進	子どもを対象とした生涯学習やイベントの充実	子どもを対象とした地域主体の運動会の充実	子どもの自主活動の支援など、子どもの居場所づくり	安心して子どもが医療機関にかかれる体制の整備	安心して子どもを遊ばせることができる公園などの整備	子連れで外出しやすい施設やまちの環境整備の推進	地域で子育ち・子育てを支える環境の整備	その他	特にない	無回答
小学生	433	4.8	6.2	10.6	3.7	14.8	15.9	6.5	13.4	5.8	16.9	30.0	56.6	22.9	12.0	3.5	2.8	10.9

出典）桜井市子ども・子育て支援事業計画



図．公園緑地の分布状況及び徒歩圏域

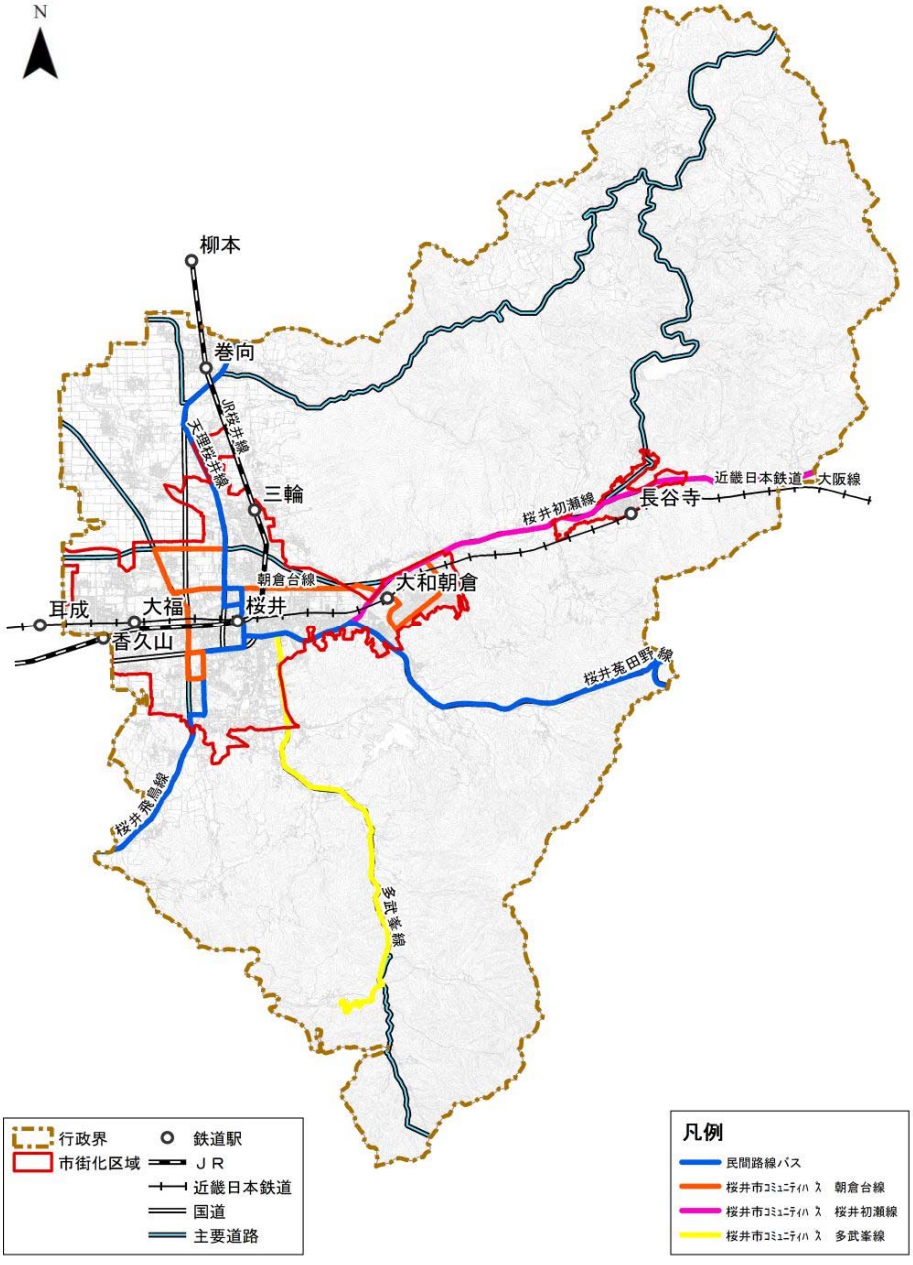
3.6　交通体系

（1）公共交通の動向

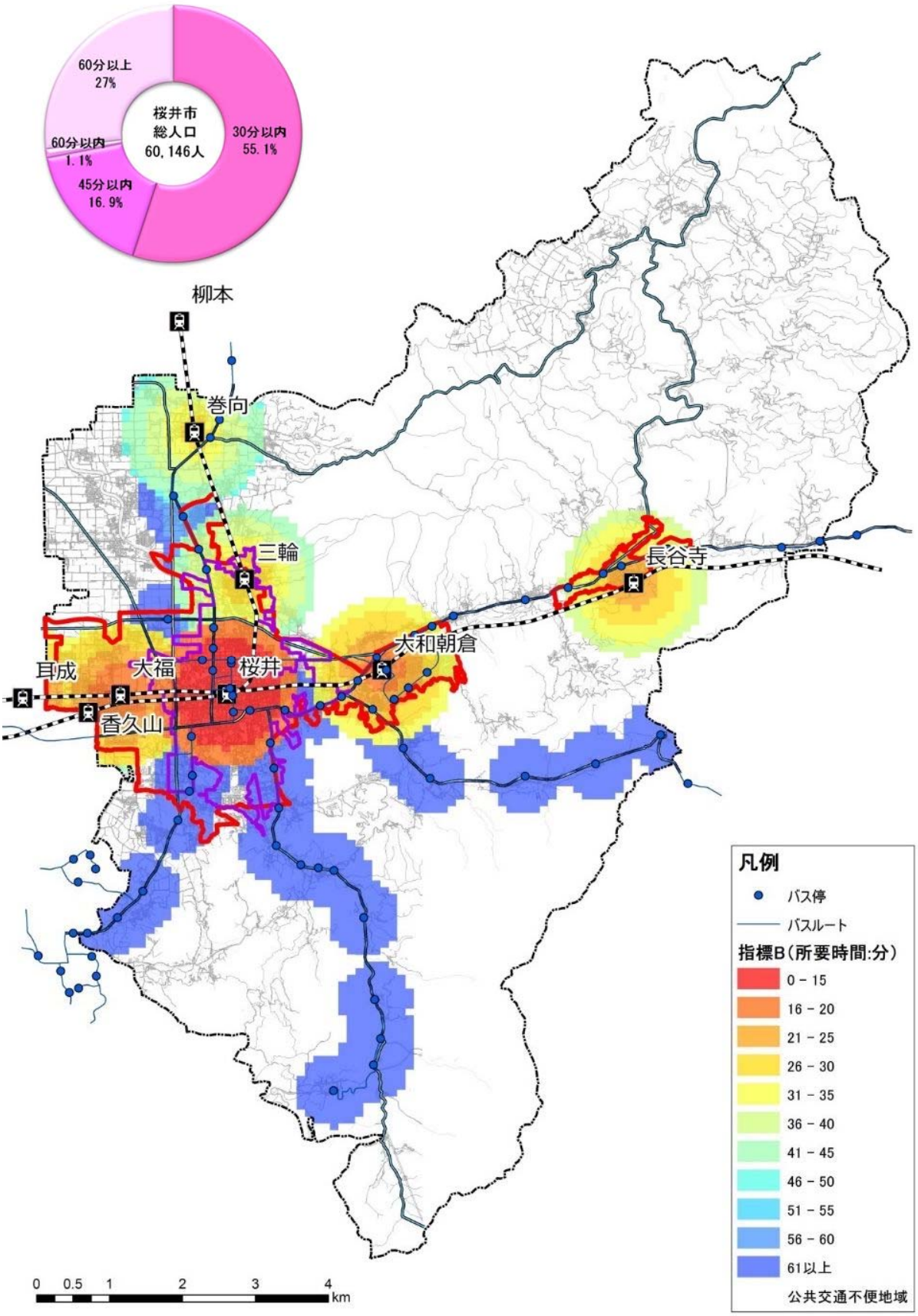
近鉄・JR 桜井駅を中心に充実した公共交通網。アクセシビリティは高いものの、公共交通利用者は減少傾向。

1）公共交通網

- 本市内の鉄道は、近鉄大阪線と JR 桜井線が通っており、近鉄大阪線には大福駅、桜井駅、大和朝倉駅、長谷寺駅の ４ 駅、JR 桜井線には桜井駅、三輪駅及び巻向駅の３駅があり、桜井駅でそれぞれの路線が乗り入れています。一方、バスは奈良交通による路線バスと桜井市コミュニティバスが運行しています。



図．桜井市の公共交通網



図．近鉄・JR 桜井駅への到着時間及び人口割合

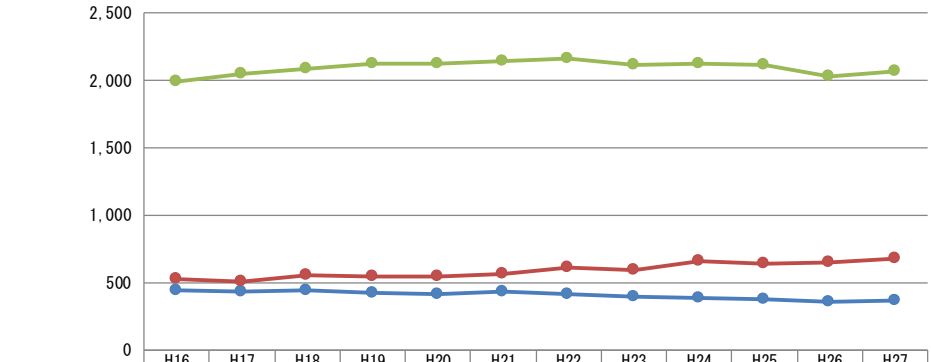
2）乗客数の推移

- JR 桜井駅は他の 2 駅と比較し約 4～5 倍の乗客数を有した駅であり、JR 桜井駅と JR 三輪駅は僅かですが増加傾向を示してます。一方、近鉄桜井駅は他の 3 駅と比較し約 7～16 倍の乗客数を有しています。近鉄大福駅は僅かですが増加傾向を示しているのに対し、近鉄桜井駅、近鉄長谷寺駅及び近鉄大和朝倉駅は減少傾向を示しています。

- 路線バスは、3 路線ともに平成 20 年時点の乗客数と比較すると減少傾向を示しています。特に、天理桜井線の乗客数の減少率は大きく、平成 20 年時点と比較すると約 6 割減少しています。

- コミュニティバスの利用者数は全体として減少傾向を示していますが、路線別に着目すると桜井初瀬線は平成 22 年度に利用者が増加し、これ以降横ばい傾向を示しています。朝倉台線は減少傾向を示すものの、平成 24 年度にやや持ち直し、増加傾向に転じています。多武峯線の利用者数は減少傾向が顕著です。

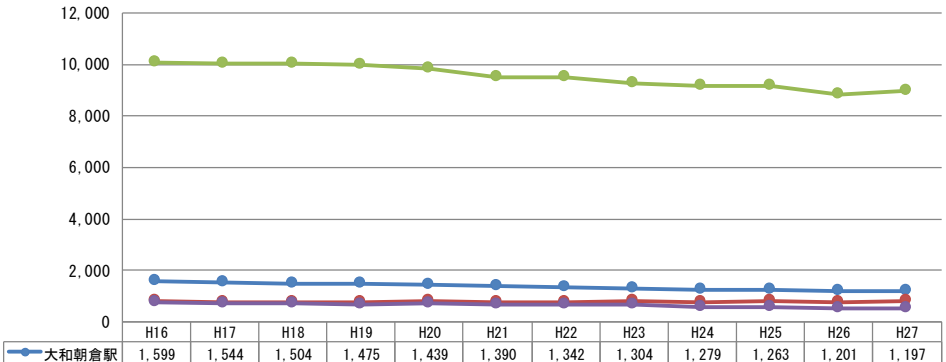
- デマンド（予約）型乗合タクシーは平成 23 年度に大きく利用者数が増加しましたが、平成 24 年度にはやや減少しています。



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
巻　向　駅	441	434	439	420	414	433	411	392	381	375	353	370
三　輪　駅	525	511	554	545	542	563	614	597	660	644	649	682
桜　井　駅	1,987	2,053	2,084	2,123	2,122	2,142	2,162	2,115	2,121	2,110	2,033	2,066

出典）桜井市　統計情報

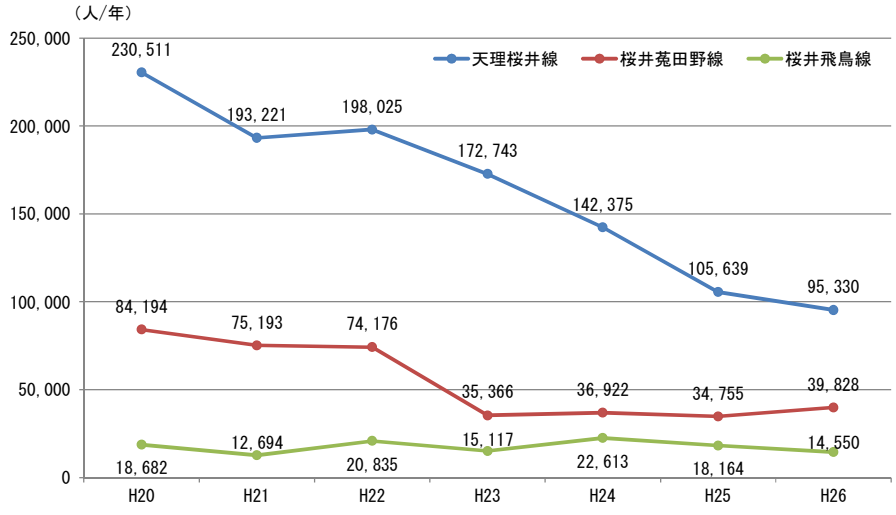
図. 1 日あたりの乗客数の推移（JR 西日本）



	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
大和朝倉駅	1,599	1,544	1,504	1,475	1,439	1,390	1,342	1,304	1,279	1,263	1,201	1,197
大　福　駅	805	797	796	799	815	791	786	807	798	832	797	820
桜　井　駅	10,056	10,031	10,049	9,974	9,826	9,514	9,508	9,278	9,161	9,169	8,830	8,965
長谷寺駅	789	733	722	695	708	691	697	665	609	575	539	517

出典）桜井市　統計情報

図. 1 日あたりの乗客数の推移（近鉄）

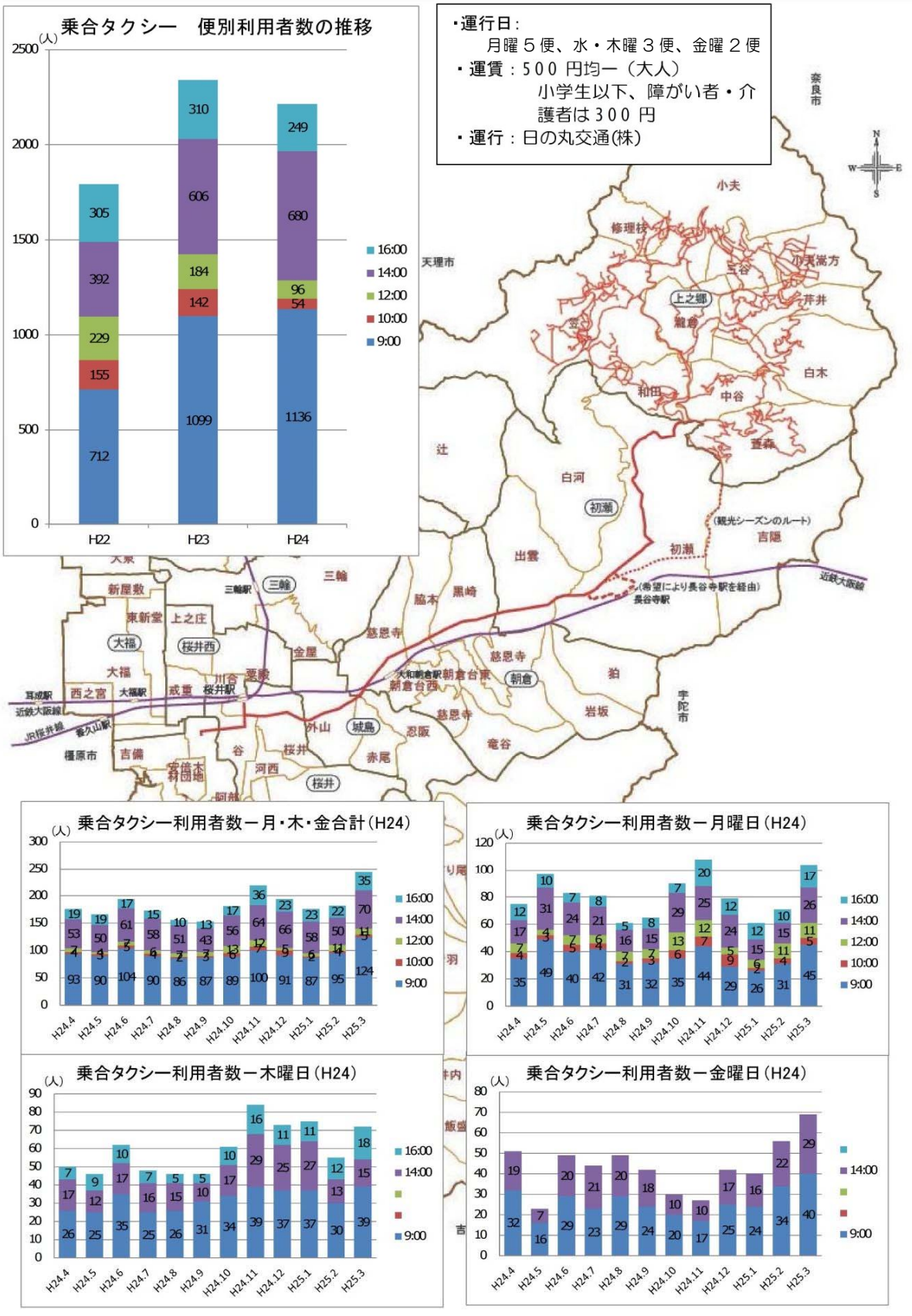


出典）奈良交通

図．路線バスの利用者数

出典）第２次桜井市地域公共交通総合連携計画

図．コミュニティバスの利用者数の推移

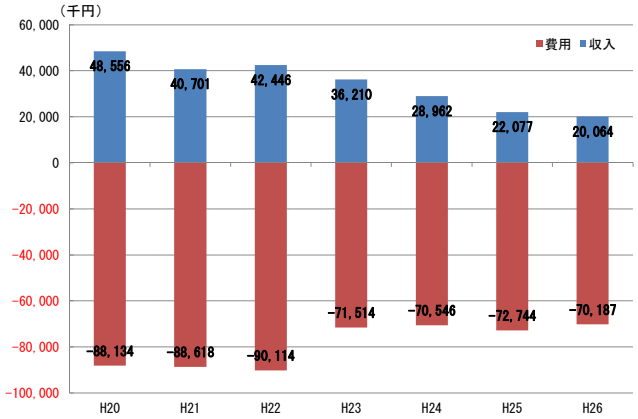


出典）第２次桜井市地域公共交通総合連携計画

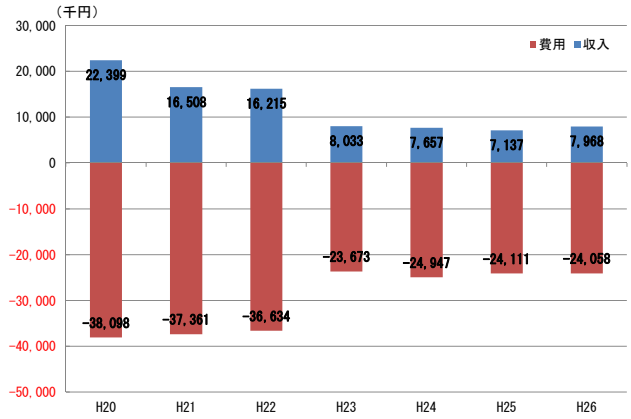
図．デマンド（予約）型乗合タクシーの利用者数の推移

4）収支状況

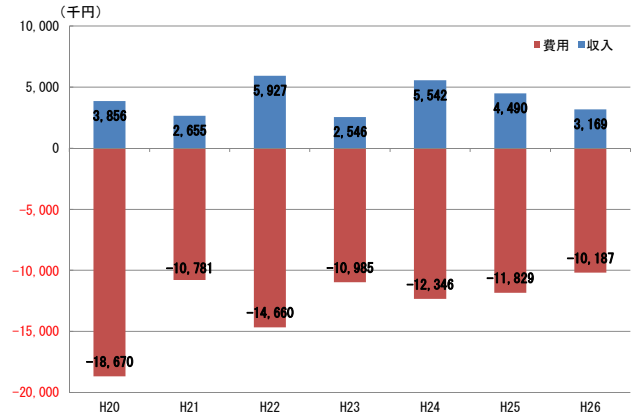
- 路線バス・コミュニティバスの収支状況は、ともに減少傾向を示しており、運賃経費に対し収入はすべての年度で下回っています。



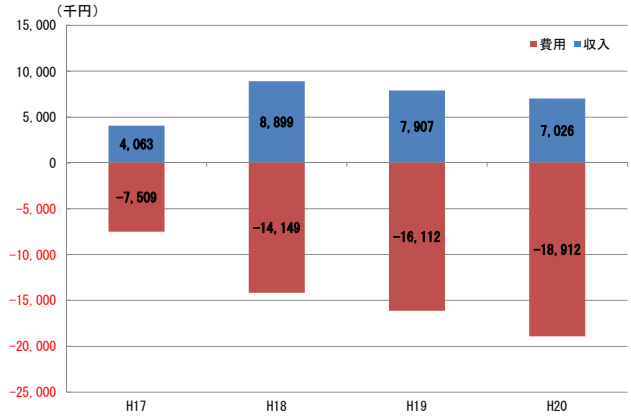
図．収支状況の推移（天理桜井線）



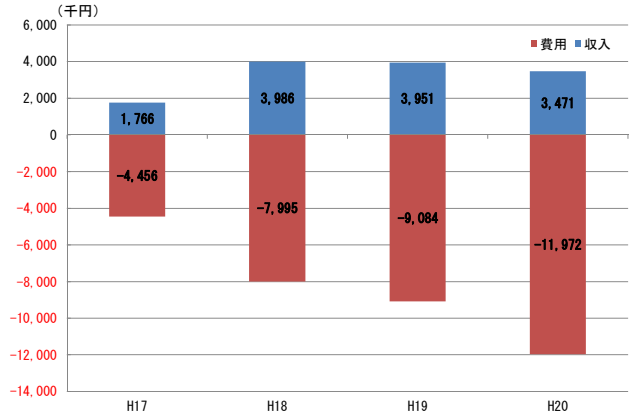
図．収支状況の推移（桜井菟田野線）



図．収支状況の推移（桜井飛鳥線）



図．収支状況の推移（桜井初瀬線）

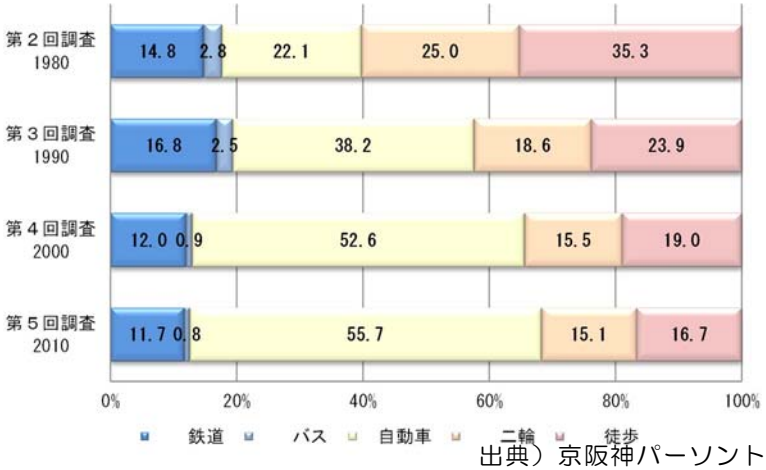


図．収支状況の推移（朝倉台線）

（2） 市民の交通行動の動向

公共交通や自転車・徒歩の分担率が低下。高齢者からは外出時の移動しやすい交通手段を求める声が大きい。

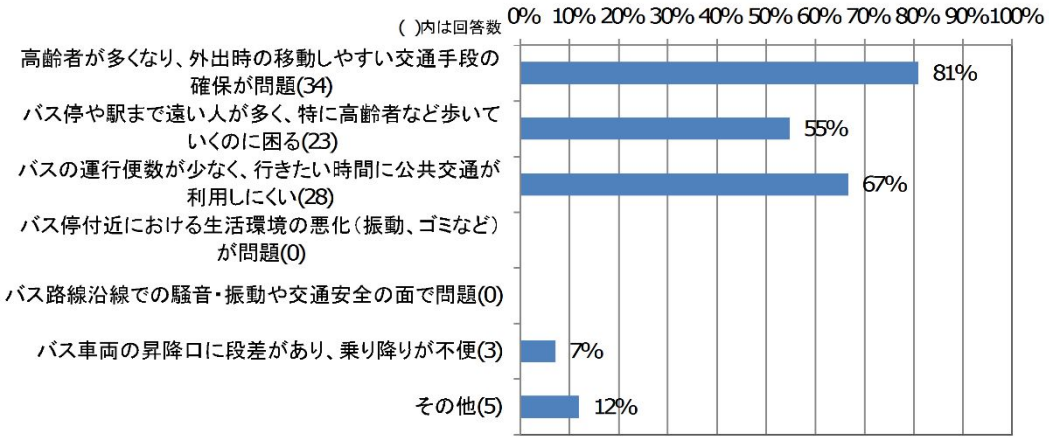
- 各鉄道駅における分担率は、公共交通である鉄道、バスの占める割合は減少傾向を示しており、自動車の占める割合が増加しています。自動車の占める割合は、昭和 55 年時点と比較すると約 2.5 倍に増加しており、二輪・徒歩による移動割合が大きく減少しています。



出典）京阪神パーソントリップ調査

図．桜井市の各駅の平均分担率（全目的）

- 自治会を対象としたアンケート調査（全 106 自治会（回収率 80.2%））によると、「自治会における公共交通の問題点」として「高齢者が多くなり、外出時の移動しやすい交通手段の確保」を問題とする意見が 81%を占めています。次いで「バスの運行便数が少なく、行きたい時間に公共交通が利用しにくい」「バス停や駅まで遠い人が多く、特に高齢者など歩いていくのに困る」と続き、それぞれ 67%、55%を占めています。



出典）第２次桜井市地域公共交通総合連携計画

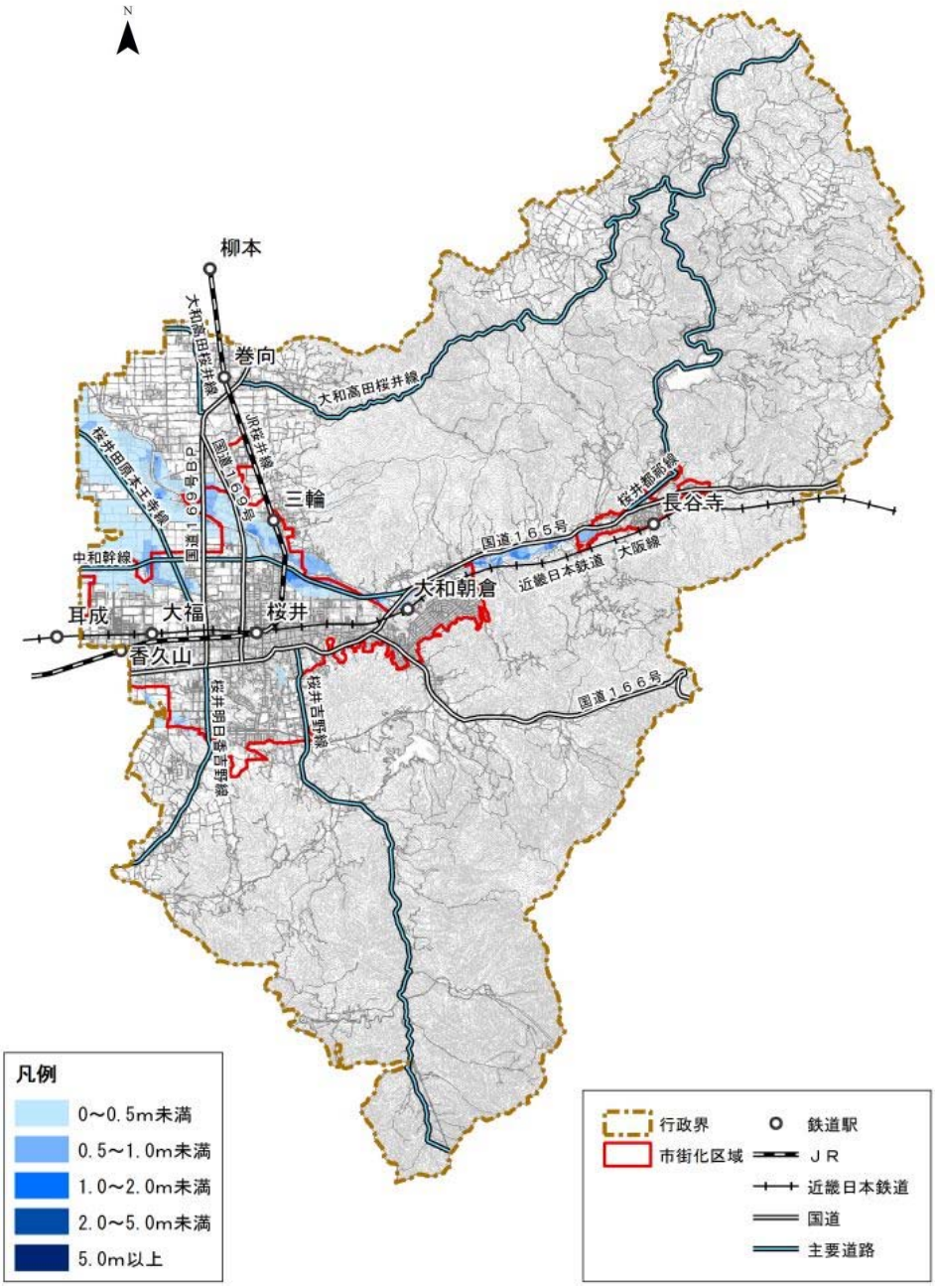
図．自治会における公共交通の問題点

3.7　防災

河川周辺部では 0.5～1.0ｍの浸水が想定。長谷寺周辺では土石流危険区域や土石流危険渓流が想定。

（1） 浸水想定区域

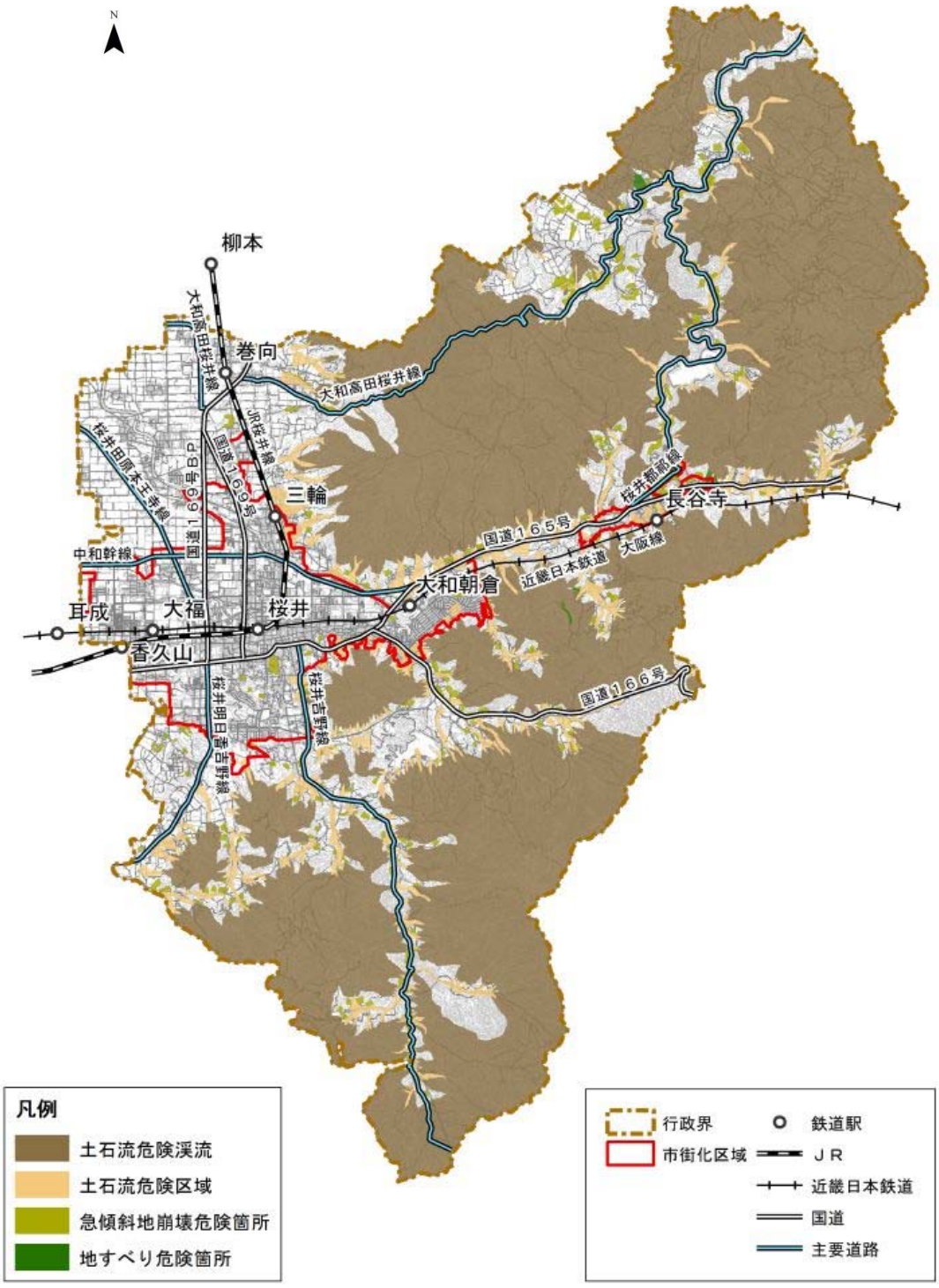
- 大和川、寺川、米川が氾濫した場合の最大の浸水予測を示す洪水ハザードマップを見ると、0.5～1.0 未満の浸水被害を受ける区域が河川周辺部に見られます。



図．浸水想定区域図

（2） 土石流危険区域

- 近鉄・JR 桜井駅を中心とする西部市街化区域では、一部に急傾斜地崩壊危険区域が見られます。また、近鉄長谷寺駅を中心とする東部市街化区域では、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり危険個所、土石流危険渓流に指定されています。



図．土石流危険区域図

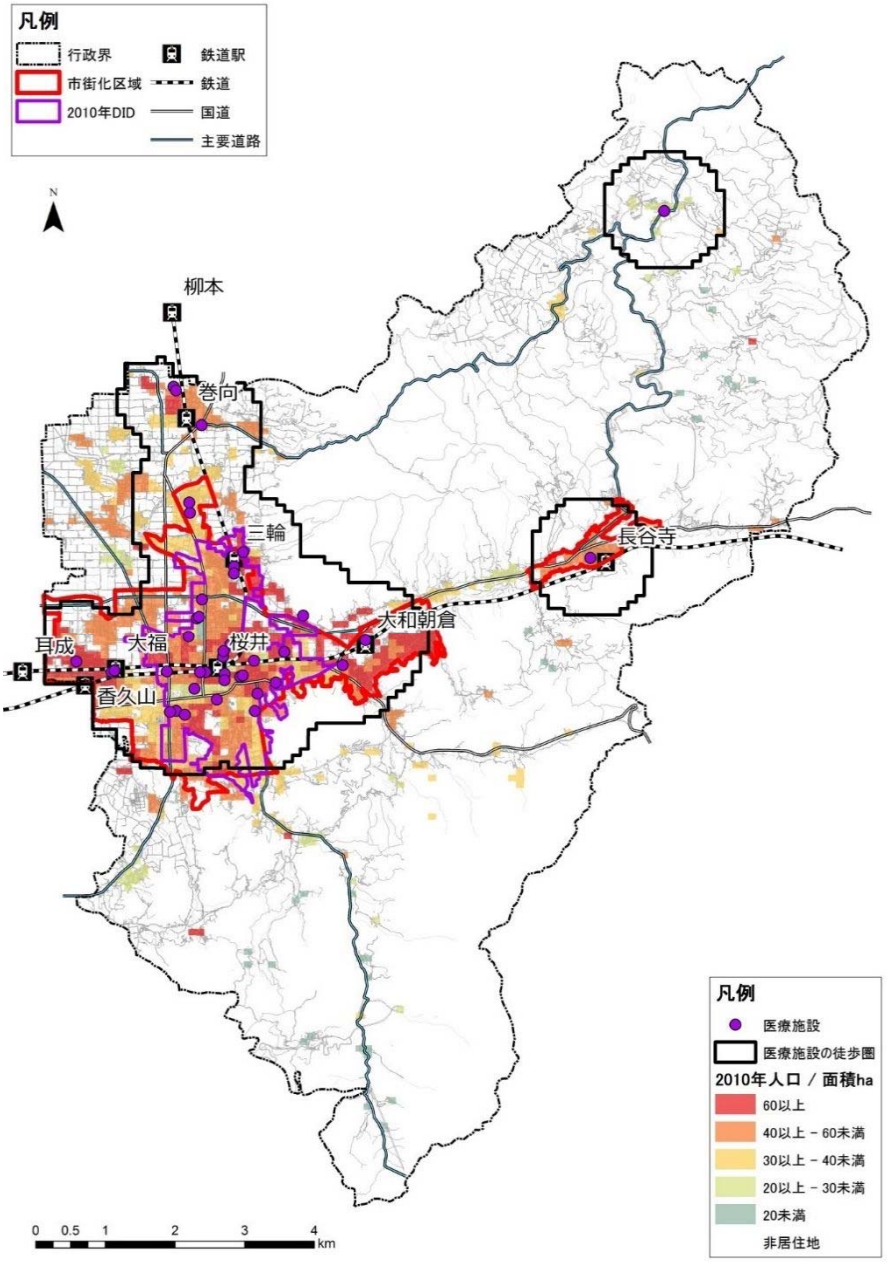
3.8　都市構造等の特性

（1）日常生活サービス施設（医療施設・福祉施設・商業施設）

- JR 巻向駅周辺の市街化調整区域を含む居住地は、医療施設の徒歩圏域に含まれています。医療施設の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率は 83.5%で、全国平均値を若干下回っています。

表．医療施設の徒歩圏人口カバー率

桜井市	全国平均値	政令市	概ね 50 万人	概ね 30 万人	概ね 10 万人
83.5%	85%	91%	86%	76%	－



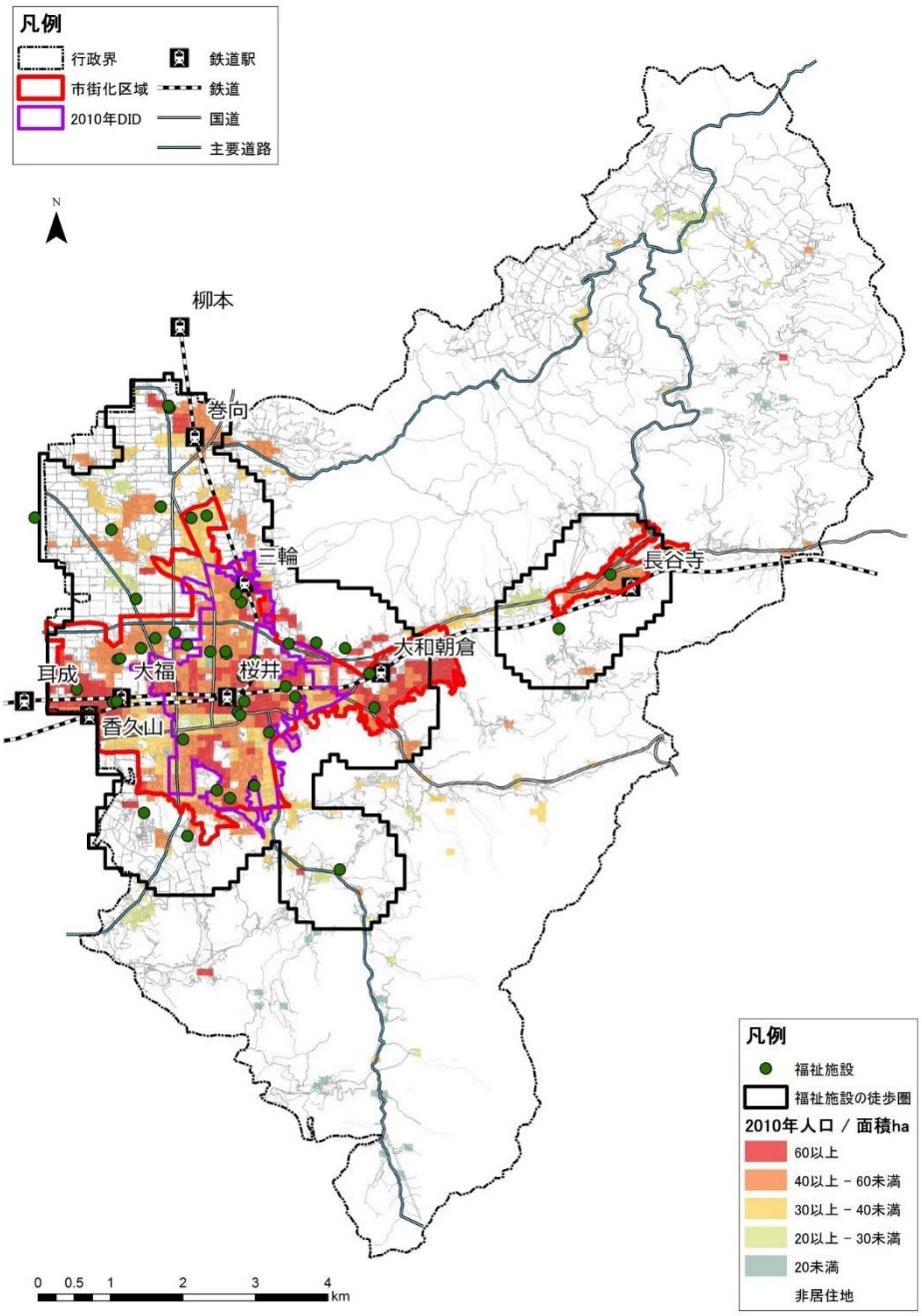
医療施設：総合病院、診療所（内科もしくは外科を診療科目に有する病院）
算出方法：医療施設から半径 800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出

図．医療施設の徒歩利用圏

- JR 巻向駅周辺の市街化調整区域を含む居住地は、福祉施設の徒歩圏域に含まれています。福祉施設の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率は 91.3%で、全国平均値を大きく上回っています。

表．福祉施設の徒歩圏人口カバー率

桜井市	全国平均値	政令市	概ね 50 万人	概ね 30 万人	概ね 10 万人
91.3%	79%	90%	85%	73%	－



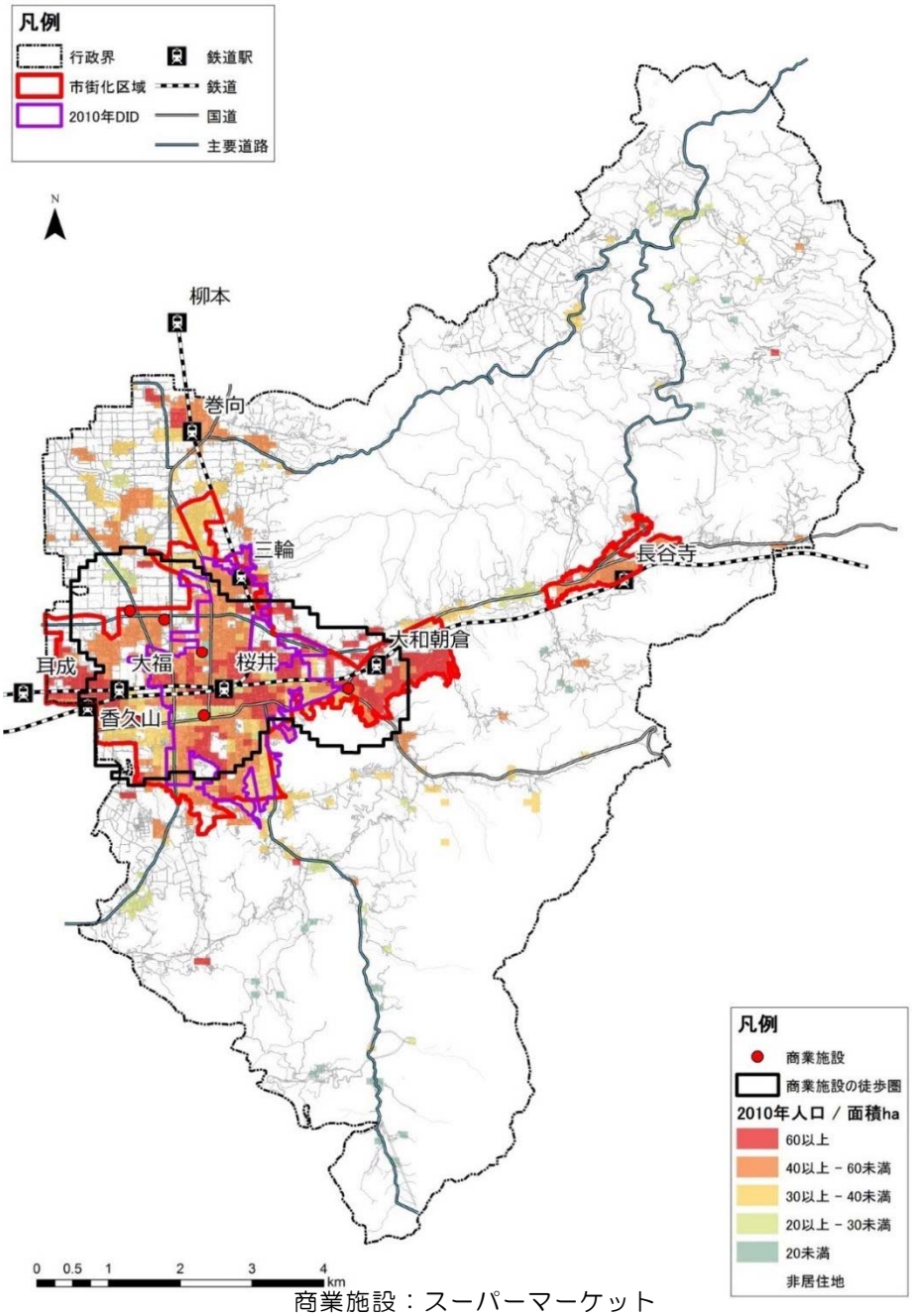
福祉施設：通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設
算出方法：福祉施設から半径 800ｍの圏域内人口を都市の総人口で除して算出

図．福祉施設の徒歩利用圏

- 商業施設は中和幹線、国道 166 号、169 号沿線に分布しており、近鉄・JR 桜井駅を中心とした居住地では、商業施設の徒歩圏域に含まれています。商業施設の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率は 55.8%で、全国平均値を若干下回っています。

表．商業施設の徒歩圏人口カバー率

桜井市	全国平均値	政令市	概ね 50 万人	概ね 30 万人	概ね 10 万人
55.8%	75%	82%	75%	65%	－



商業施設：スーパーマーケット
算出方法：商業施設を有するメッシュの中心から半径 800m の圏域内人口を都市の総人口で除して算出

図．商業施設の徒歩利用圏

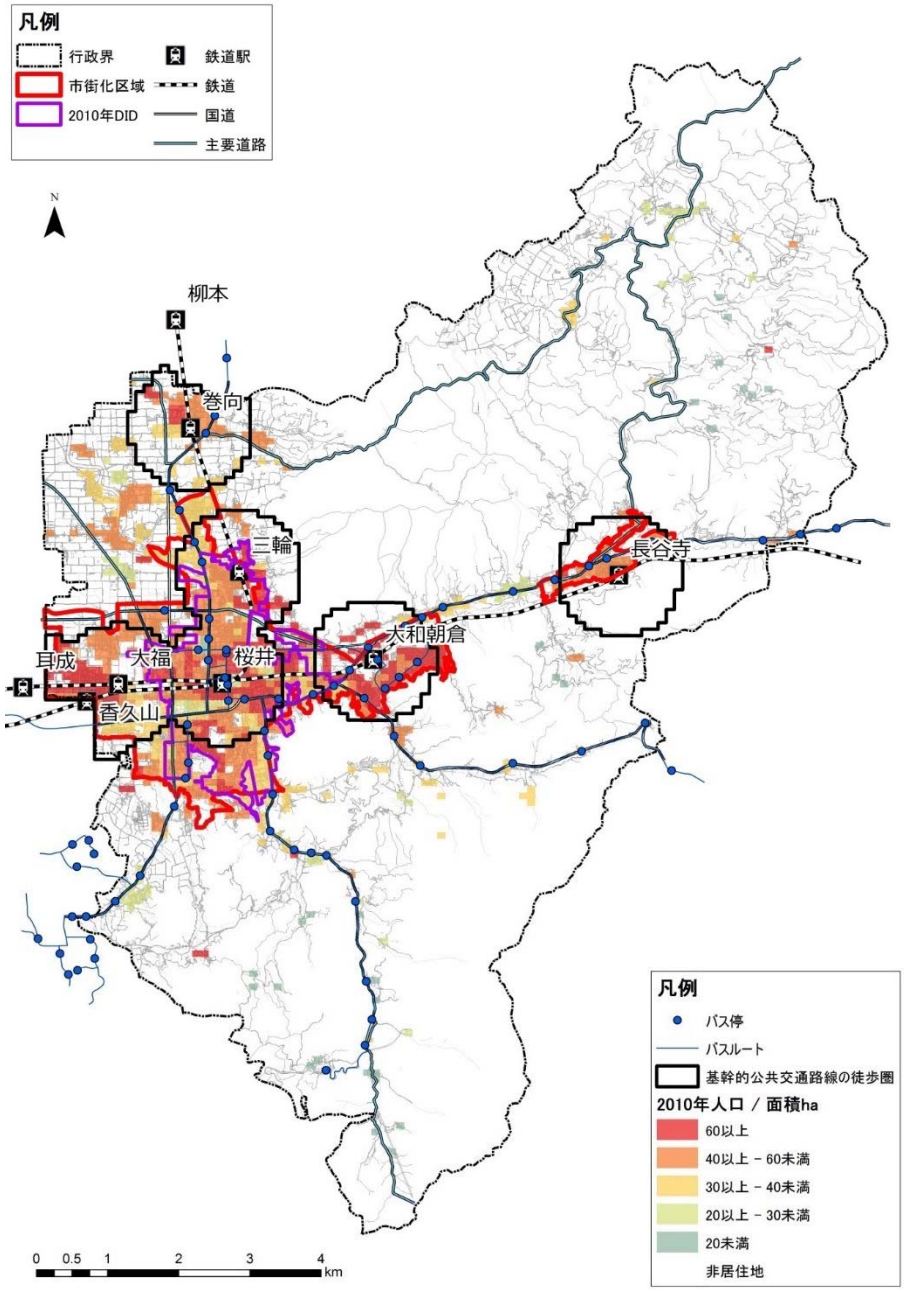
（2） 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

- 鉄道駅、バス停の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率は 63.4%で、全国平均値を上回っており、鉄道駅周辺に居住者が密集しているコンパクトなまちが形成されていると言えます。

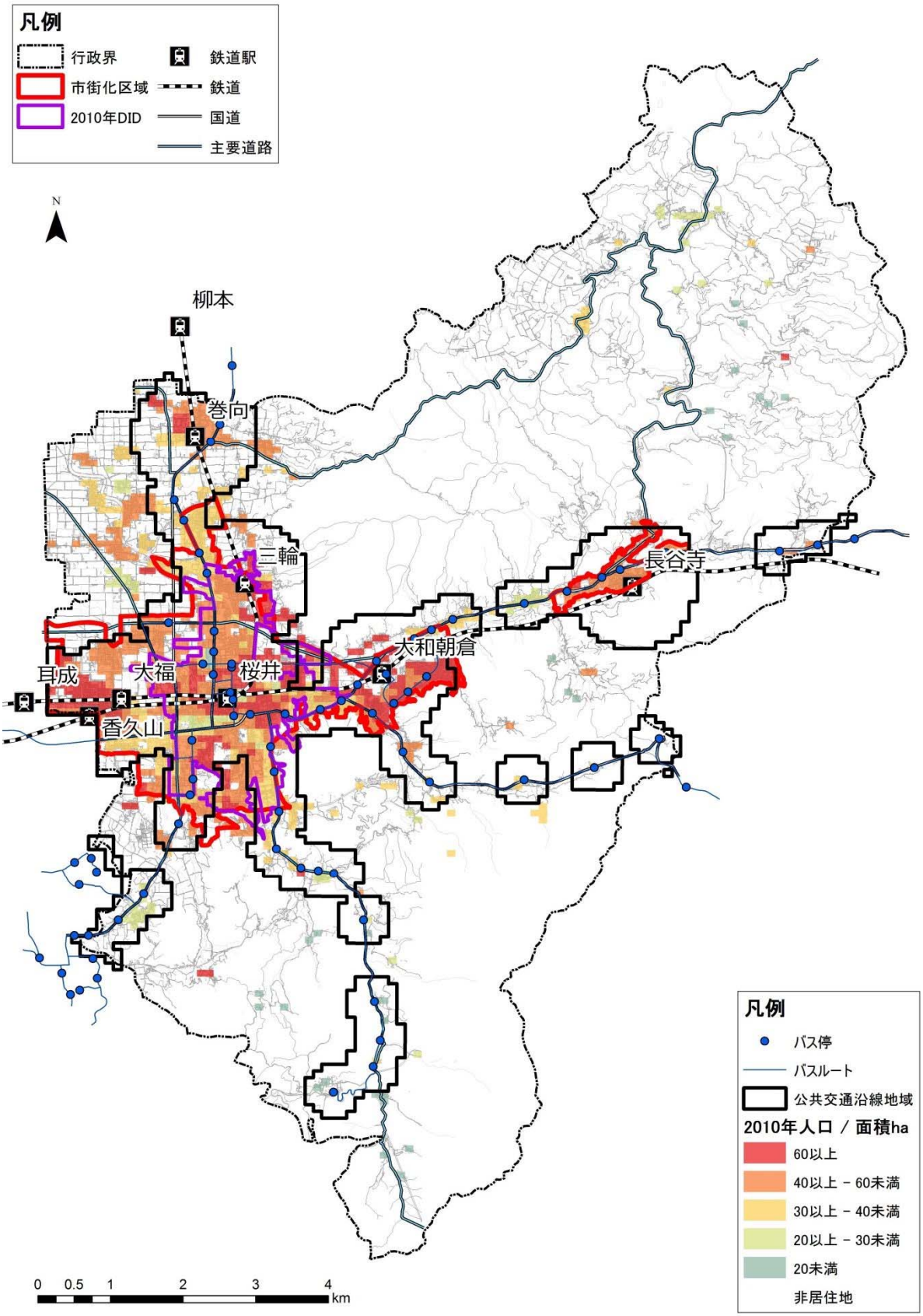
※基幹的公共交通路線とは。。。
片道 30 本／日以上のサービス水準を有する鉄道路線やバス路線と定義されており、本市では JR 桜井線、近鉄大阪線がこれに該当。

表．基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

桜井市	全国平均値	政令市	概ね 50 万人	概ね 30 万人	概ね 10 万人
63.4%	55%	72%	58%	40%	－



図．基幹的公共交通路線の徒歩利用圏



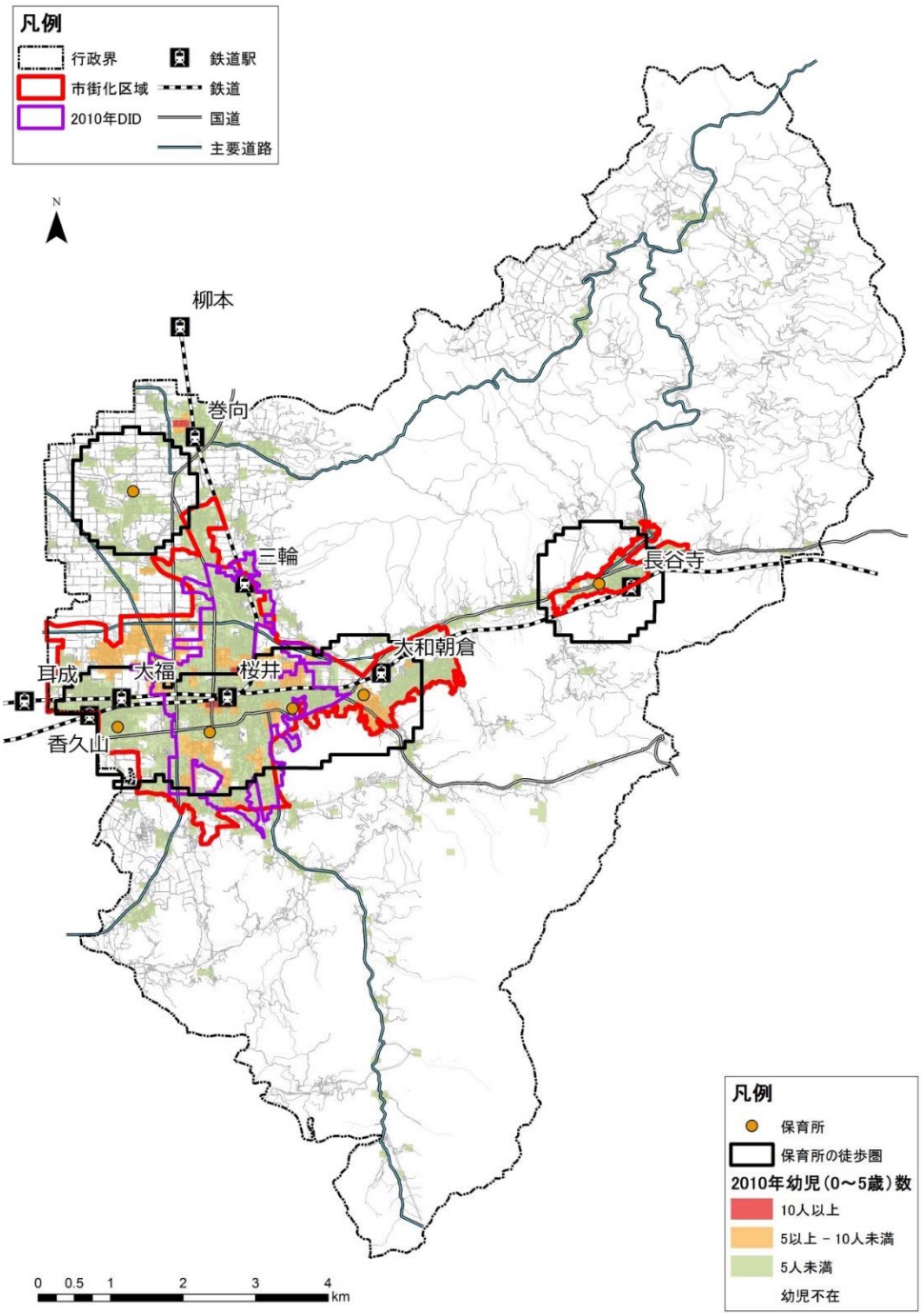
図．公共交通路線の徒歩利用圏【参考】

（3） 基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

- 保育所の徒歩圏 0～5 歳人口カバー率は、全国平均値を下回っています。保育所はほぼ均等に立地しているものの、0～5 歳人口が少ないことが要因の一つと考えられます。

表．保育所の徒歩圏 0～5 歳人口カバー率

桜井市	全国平均値	政令市	概ね 50 万人	概ね 30 万人	概ね 10 万人
51.0%	74%	80%	76%	66%	－

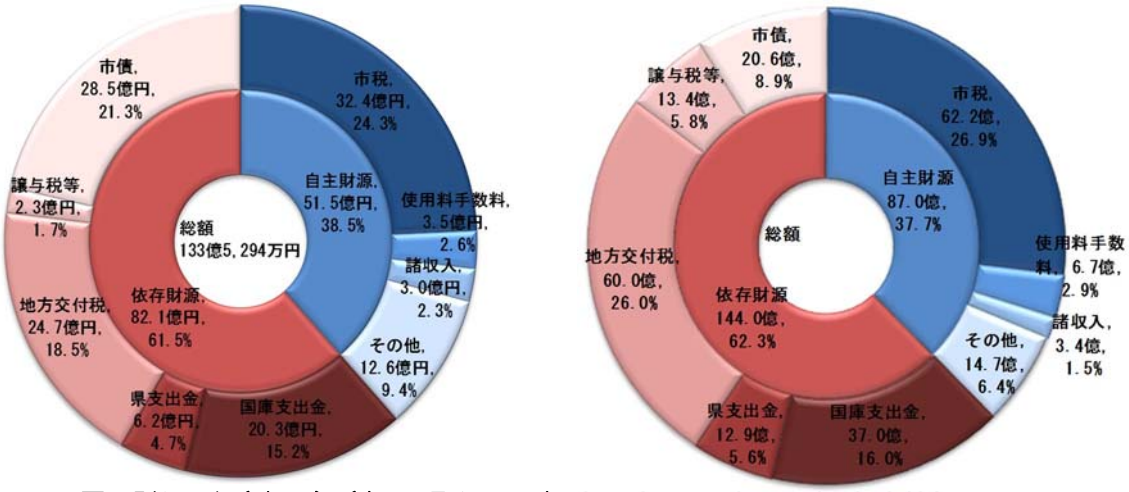


図．保育所の徒歩圏

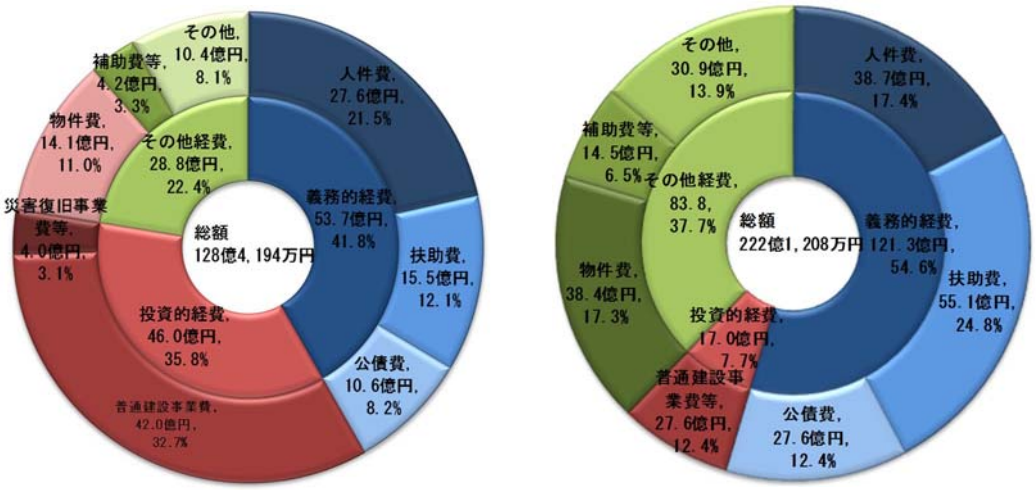
3.9　財政

少子・高齢化が進む中、自主財源の減少、義務的経費の増加。また、公共施設の更新等に係る経費も増加。

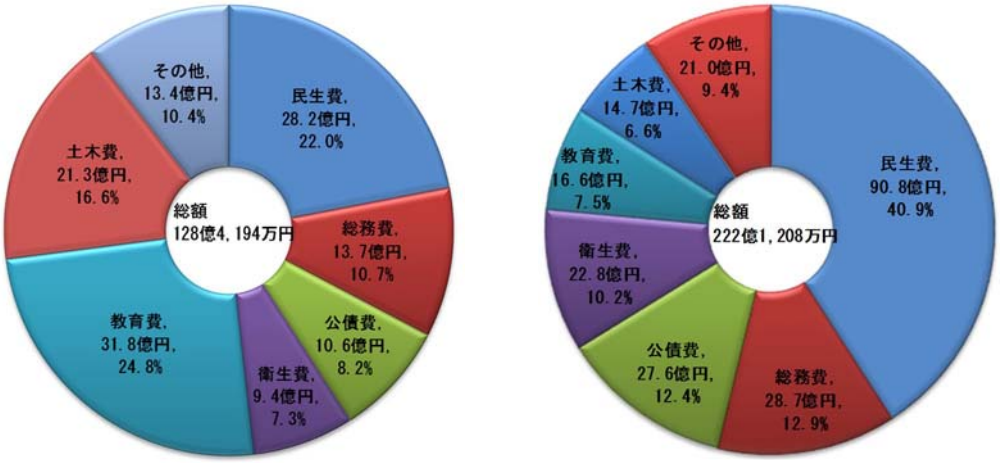
- 財源別（歳入）を見ると、昭和 55 年時点で全体の 38.5%（51.5 億円）を占める自主財源は、平成 27 年時点では 37.7%（87.0 億円）に微減しています。
- 性質別（歳出）を見ると、昭和 55 年時点で全体の 41.8%（53.7 億円）を占める義務的経費は、平成 27 年時点では 54.6%（121.38 億円）に増加しています。また、目的別（歳出）を見ると、昭和 55 年時点で全体の 22.0%（28.2 億円）を占める民生費は、平成 27 年時点では 40.9%（90.8 億円）に増加しています。



図．財源別（歳入）（左：昭和 55 年度　右：平成 27 年度決算）

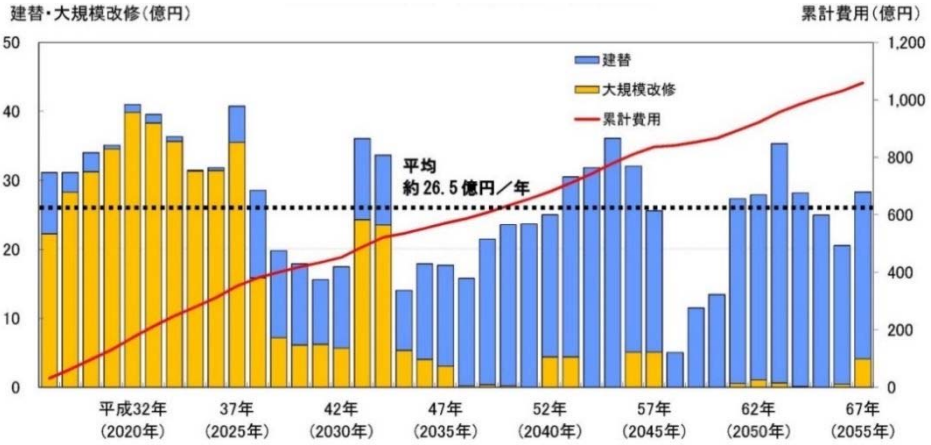


図．性質別（歳出）（左：昭和 55 年度　右：平成 27 年度決算）



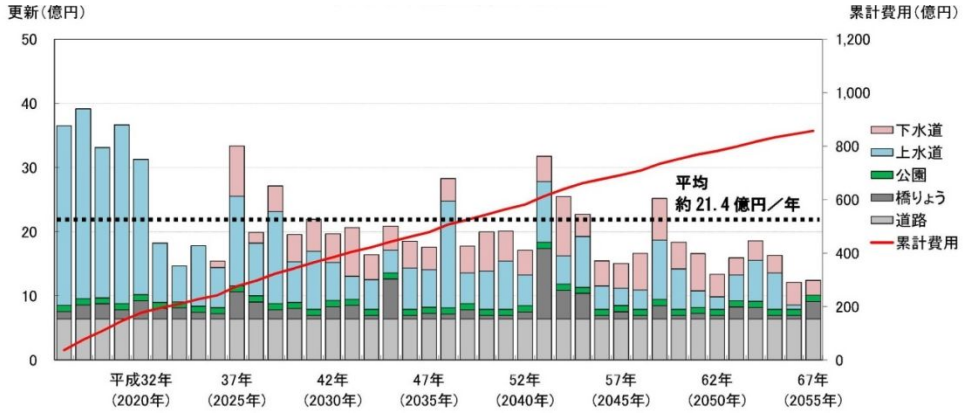
図．目的別（歳出）（左：昭和 55 年度　右：平成 27 年度決算）

- 公共施設等の管理に関する基本的な方針等を整理した『桜井市公共施設等総合管理計画／H28.3／桜井市』によると、学校教育系施設や公営住宅等の公共施設と、道路、橋梁、公園等のインフラ施設に対し、建て替えや大規模改修に必要と見込まれる費用が試算されています。



出典）桜井市公共施設等総合管理計画（案）

図．公共施設の建替・大規模改修に係る経費



出典）桜井市公共施設等総合管理計画（案）

図．インフラ施設の更新に係る経費

第4章　課題の抽出

■ 桜井市の人口【平成 12 年～平成 27 年～平成 52 年（将来）】

- 総人口は約 6,000 人減少。（約 9.5%減）
- 年少人口（0～14 歳）は、約 2,800 人減少。（約 28.4%減）
- 高齢者（65 歳以上）は、約 4,800 人増加。（約 41.3%増）
- 桜井駅を中心に人口集中地区の拡大、一方、人口密度の低下。

将来

- 総人口は約 10,500 人減少。（約 18.4%減）
- 年少人口（0～14 歳）は、約 2,700 人減少。（約 37.9%減）
- 高齢者（65 歳以上）は、約 900 人増加。（約 5.5%増）
- 駅周辺部や郊外部の開発団地を中心に人口密度の低下。

人口減少・少子高齢化に伴うまちづくりの課題が顕在化

【土地利用】
- 市街化区域内や国道 165 号等の幹線道路沿いで、農地等の利用から建物等の都市的土地利用に転換。
- 近鉄大阪線以南の地域や大和川沿い等で住宅の新規着工。一方、桜井駅周辺では空き家・空き地等が分布。
- 大和川、寺川沿岸部に浸水想定区域、長谷寺周辺等には急傾斜地崩壊危険個所が分布。

【生活の利便性】
- 医療・福祉施設は市街化区域を概ね充足。一方、商業施設は、三輪駅、長谷寺駅周辺をはじめ一部の地域で不足。

【公共交通】
- 桜井駅を中心に公共交通網が充実しており、アクセシビリティは高い。（桜井駅まで 30 分以内で行ける方は市民全体の約 55%）
- 近鉄大阪線以南などの一部の地域に公共交通空白地域が分布。
- クルマによる移動割合が増加。一方、公共交通（鉄道・バス）、自転車・徒歩の移動割合は減少。
- 路線バス・コミュニティバスの収支状況は、ともに減少傾向。路線維持のための補助金による充当。
- 高齢者の外出機会は増加傾向にあり、「外出時の移動しやすい公共交通の確保」を求める声が大きい。

【工業・商業】
- 製造業の事業所数、従業者数及び製造品出荷額等は、減少傾向。
- 大型店の出店に伴い、商店数、年間販売額の減少。一方、売り場面積は微減。

【健康・福祉】
- 子育て世代からは、「安心して子供を遊ばせることが出来る公園」を求める声（56.6%）が大きく、地域コミュニティの希薄化。

【行政運営】
- 高齢化の進行に伴い、扶助費の増加。（全体の約 23.3%）
- 老朽化する公共施設の建替・大規模改修、インフラ施設の更新に係る経費の増加。

さらに人口減少・少子高齢化が進展すると

■ 人口減少・少子高齢化により進展する問題点

- ✓ 人口減少に伴い、日常生活サービス施設の衰退・撤退が進行し、日常生活の利便性の低下や就業機会の減少が懸念されます。
- ✓ 鉄道駅周辺部から郊外部へ人口が流出することで、中心市街地が空洞化するとともに、低密度な市街地の更なる拡散が見込まれます。
- ✓ 低密度な市街地が拡散することで、地域コミュニティの低下・崩壊や、活力の低下が懸念されます。また、新たな公共投資が必要となるとともに、維持管理費の増大が懸念されます。
- ✓ 桜井駅周辺部に空き家・空き地（空閑地）等の増加に伴い、地域の魅力の低下や地価が下落する可能性が拡大します。また、防災上、危険な地域の拡大や、治安の悪化が懸念されます。
- ✓ 大和川沿岸部等への開発の進行に伴い、頻発する防災対策の備えが必要な地域が増加し、防災施設の整備費の増加が見込まれます。
- ✓ 高齢化が進展する一方で、公共交通利用者の減少に伴い、公共交通サービスのさらなる縮小や、撤退が見込まれます。また、活動的な高齢者の運転免許の返納の遅れ等により、高齢者が当事者となる交通事故が増加する可能性が拡大します。
- ✓ クルマ移動困難者に対する移動を支援するため、交通事業者への補助・支援額の増加が見込まれます。また、必要に応じ、スクールバスや福祉タクシー等を運行することが見込まれます。
- ✓ 経済活動の停滞に伴い、子育て世代を支える産業基盤・雇用環境の悪化を招く可能性があります。
- ✓ 高齢者の増加に伴う扶助費の更なる増加により、公共施設・インフラ施設の改修・建て替えが困難になります。また、学校等の施設の統廃合化が見込まれます。

■ 人口減少・少子高齢化による観光地としての影響

- ✓ 人口減少に伴う空き家等の増加は、地域の魅力・活力の低下に繋がり、結果、観光地としての魅力も低下し、観光客数も減少することが予想されます。

■ 立地適正化計画を策定し、解決すべき課題

（1）中心市街地の求心力の向上

国からの財政的支援がこれまでのように期待できない状況の中、持続可能なまちづくりを効果的・効率的に進める上では、公共交通によるアクセス性の高い桜井駅周辺に魅力的で複合的な都市機能を誘導し、中心市街地の求心力を高めることが必要となります。

（2）若い世代に住みやすい居住地の形成

人口減少・少子高齢化の進展が見込まれる中、地域コミュニティの低下・崩壊を防ぎ、地域の魅力や活力を高めるためには、子育て世代を支援する産業基盤・雇用環境の確保を前提に、地域の特性を生かしつつ、日常生活の利便性を高めた、若い世代にも住みやすい居住地を形成することが必要となります。

（3）誰もが外出しやすい交通手段の確保

高齢者の増加に伴い、クルマ移動困難者も増加することが見込まれる中、誰もが不自由なく地域間を移動できるまちを目指す上では、公共交通空白地域を解消するとともに、公共交通の更なるサービス水準の向上や、徒歩・自転車等の移動空間を確保し、充実した都市交通ネットワークを構築することが必要となります。

■ 桜井市が目指すべき都市構造

集約型・地域連結型のコンパクトシティの実現

人口減少、少子高齢化の進展が見込まれる本市では、持続可能な都市構造の構築に向け、桜井駅周辺部への複合的な機能を誘導することで中心市街地の求心力を高めつつ、各地域の特性を活かした、誰もが住みやすい利便性に優れた居住地の形成を目指します。***【集約型都市構造】***

また、鉄道駅へのアクセス性を高める徒歩・自転車も含めた都市交通の充実を図るとともに、地域と地域の連携を強化***【地域連結型都市構造】***することで、質の高い桜井らしいコンパクトシティの実現を目指します。

第5章　桜井市における立地適正化計画

5.1 まちづくりの基本理念

【まちづくりの基本理念】
活力ある中心市街地と
地域性あふれる拠点をつなぐ、
集約・連結型都市　桜井

今後も厳しい財政状況が見込まれる本市では、『桜井市都市計画マスタープラン』等の上位計画に示されるまちづくりの方向性や、人口減少・少子高齢化を見据えた課題等を踏まえ、“活力ある中心市街地と地域性あふれる拠点をつなぐ、集約・連結型都市　桜井”をまちづくりの基本理念に掲げ、人口減少・少子高齢化が進展する中でも持続可能な都市構造の構築を進め、効果的・効率的なまちへの転換を目指します。

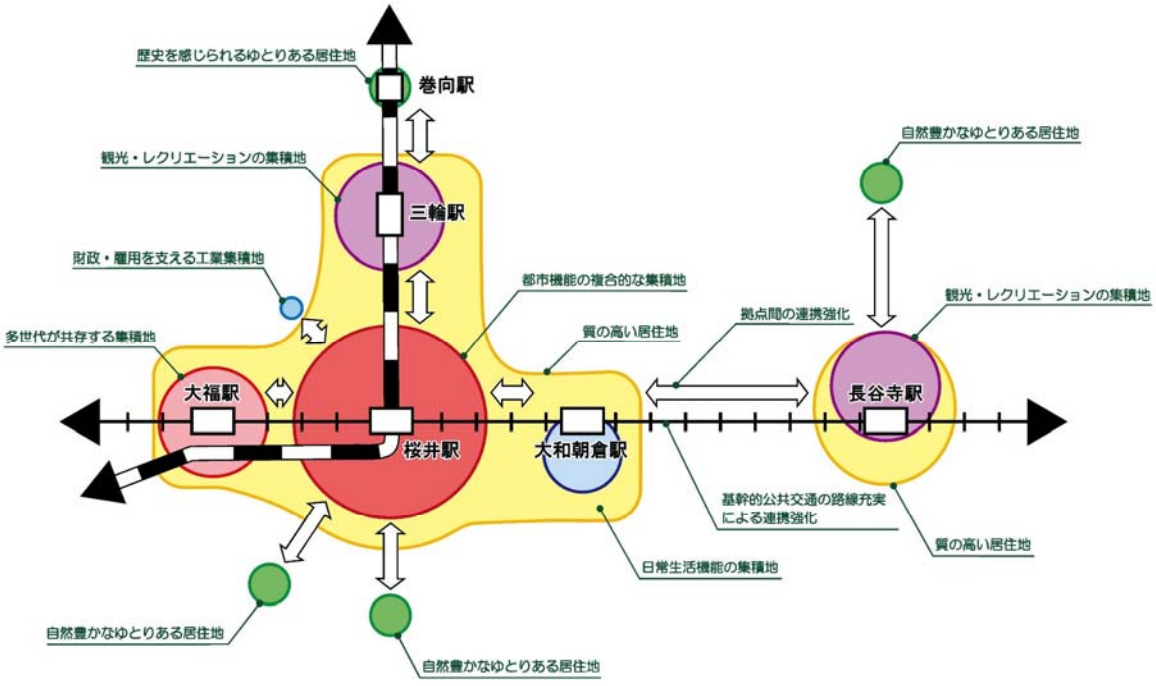


図. まちづくりが目指す姿

5.2 まちづくりの基本方針

吸引力を高める中心市街地への複合機能の誘導

今後も厳しい財政状況が見込まれる中、人口減少・少子高齢化が進展する本市では、持続可能な都市構造の構築に向け、桜井駅周辺部等へ複合的な都市機能の誘導を進めます。具体的には、市役所等の行政機能をはじめ、商業、医療・福祉施設等の日常生活を送る上で必要となる施設等の誘導を進めるとともに、「まほろばセンター」や保育園・幼稚園等の子育て支援施設等の既存施設との連携強化を図りつつ、公共交通の利便性を生かした複合的な交流の場づくりを進め、本市の玄関口としての吸引力を高めます。

地域資源を生かしつつ、日常生活の利便性を享受できる質の高い居住環境の構築

各鉄道駅周辺部では、自然・歴史資産などの地域資源を生かしつつ、日常生活の利便性を高めるなど、誰もが住みやすい良好な居住地の構築を進めます。具体的には、人口減少に伴い増加が見込まれる空き家等を活用し、移住・定住の促進を図るとともに、居住者の日常生活を支える商業施設をはじめとした施設誘導を進めます。これにより、地域の魅力・活力を高め、観光地としてのにぎわいを創出します。また、安心して子供を遊ばせることが出来る公園整備の強化に努めるとともに、子育て世代と高齢世代が共存する地域では、地域交流施設や介護福祉施設としての活用を図り、高齢者を地域で支える取組みを進めます。さらに、各地域の景観計画を踏まえつつ、景観阻害の防止や土地利用をコントロールするための規制・誘導を進め、居住地としての魅力を高めます。

過度にクルマ移動に頼らない、都市交通体系の構築

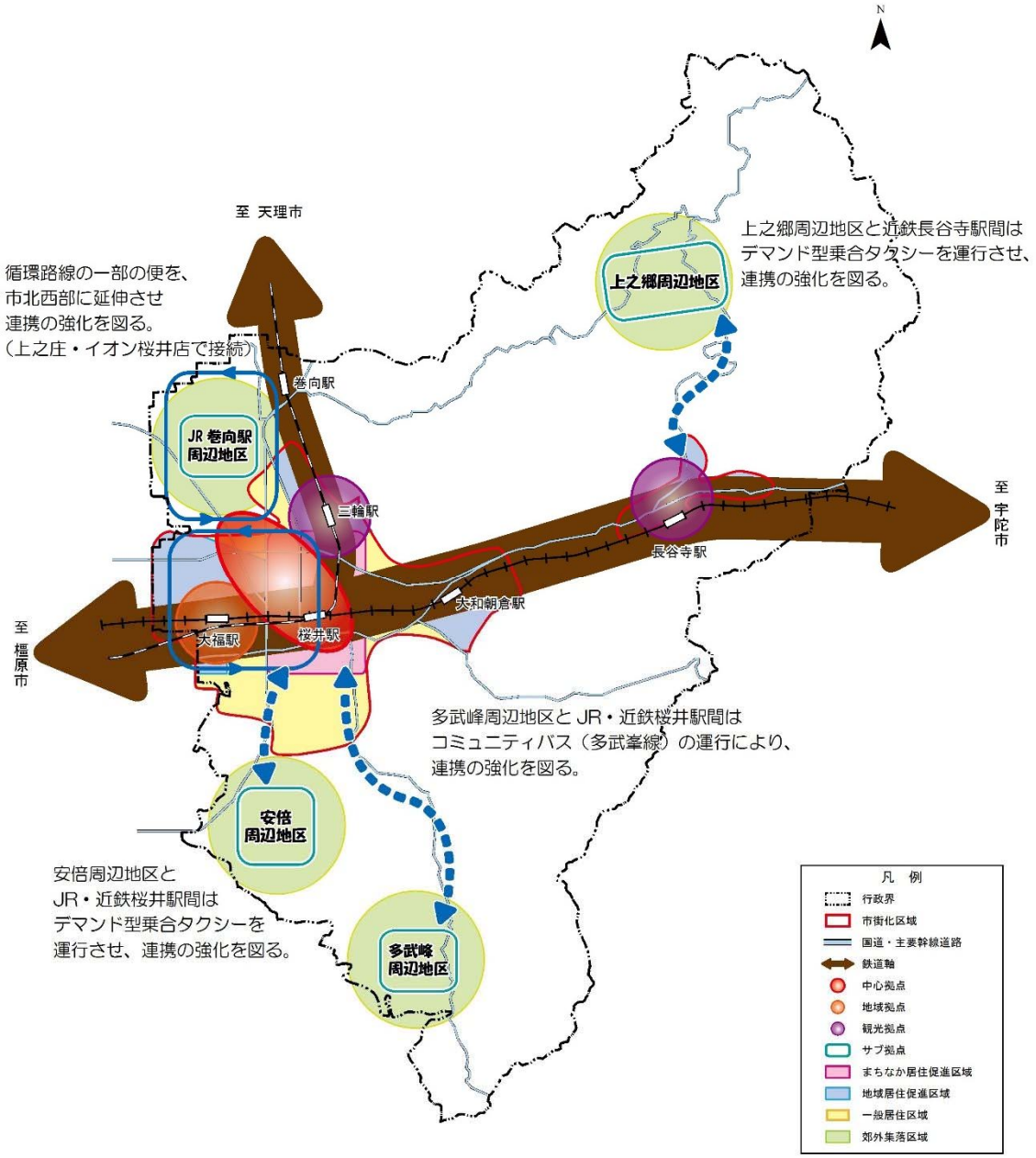
増加する交通弱者の移動需要が高まる中、過度に依存するクルマ利用から地域公共交通等への転換を促し、来訪者も含めた誰もが不自由なく移動できる都市交通ネットワークの構築を進めます。具体的には、充実した鉄道網を軸に、路線バス、コミュニティバス、自転車・歩行空間の移動環境の充実を図り、各鉄道駅へのアクセス性・周遊性を高めます。また、近年、健康志向が高まる中、市民の健康増進に向けた「歩く」環境等が整った歩きやすい歩道等のネットワークを構築し、クルマに頼らずに暮らせるまちづくりを進めます。

地域コミュニティの維持・活性化に向けた集落・自然・歴史が調和したまちの形成

人口の減少・高齢化が顕著な地域では、地域コミュニティの維持・活性化に向け、デマンド型乗合タクシーにより、鉄道駅等へのアクセス性を高めつつ、集会所等の交流の場を中心とした集落・自然・歴史が調和したまちの形成を進めます。ただし、『桜井市都市計画マスタープラン』に示される各地域に応じたまちづくりを進めるものの、郊外部での“バラ建ち“は抑制します。

5.3　将来の都市構造

まちづくりの基本理念、基本方針を踏まえ、その実現に向けた本市の将来の都市構造は以下のとおりとなります。これからの本市のまちづくりは、４つの拠点と４つの居住区域を設定し、地域公共交通等により設定した拠点と居住区域を結びつけることにより、“集約型・地域連結型のコンパクトシティ”の実現を進めます。



図．将来の都市構造図

将来の都市構造で示す「拠点」「居住区域」は、４つに区分し、まちづくりの基本理念を基に、それぞれの区分に応じた取組みを行います。

表．拠点における整備方針

中心拠点	近鉄・ＪＲ桜井駅周辺、粟殿周辺
	・本市全体の中心となる拠点として、地域公共交通の利便性を生かしつつ、既存施設との相乗効果の発現を生み出す複合的な都市機能（商業、医療、福祉、文化、行政施設等）の誘導を進めることで、便利で魅力的な拠点形成を進めます。
地域拠点	近鉄大福駅周辺
	・「中心拠点」との役割分担と連携を図りつつ、県営・市営住宅の有効活用を図ることで、多世代が集う地域の交流拠点の形成を進めます。
観光拠点	近鉄長谷寺駅・ＪＲ三輪駅周辺
	・新たな定住人口の増加に向け、本市の魅力を発信する場と位置づけ、地域資源の更なる有効活用に向けた取組みを促進し、本市の主要な観光地としての充実化を図ります。
サブ拠点	JR 巻向駅周辺、上之郷周辺、安倍周辺、多武峰周辺
	・自然・歴史資産等の地域特性を生かしつつ、各地域の集会所等を交流拠点とし、既存の地域コミュニティ機能の維持・強化を進めます。

表．居住区域における整備方針

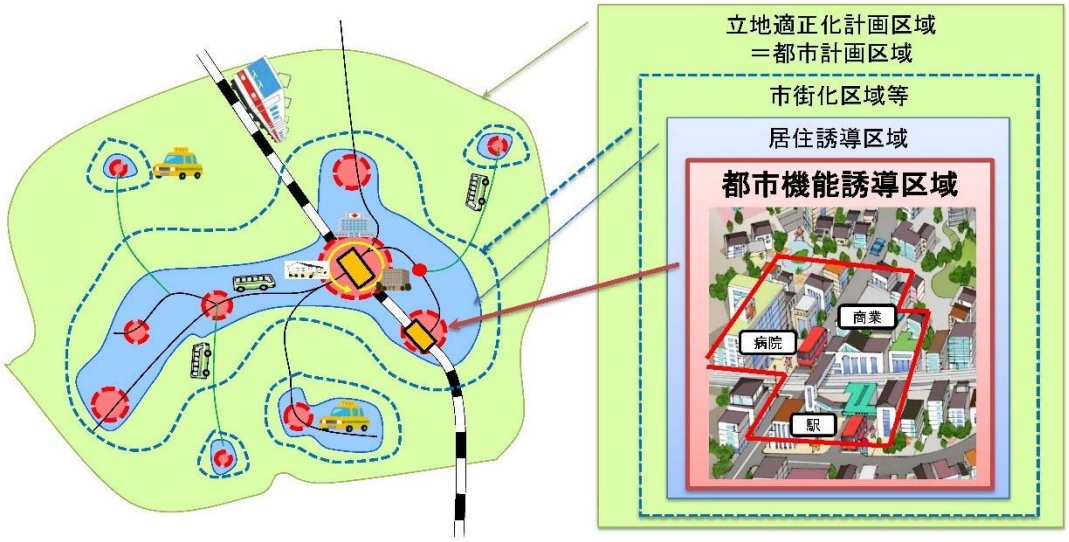
まちなか居住促進区域	近鉄・ＪＲ桜井駅周辺、粟殿周辺
	・高度で多様な都市サービスを多くの方が享受できるよう、地域公共交通の利便性に合わせ、居住者の生活を支える様々な機能の立地を促進し、快適で賑わいあふれる居住環境の形成を進めます。
地域居住促進区域	近鉄大福駅・近鉄大和朝倉駅・近鉄長谷寺駅・ＪＲ三輪駅周辺
	・桜井駅へのアクセス性を活かしつつ、公共交通をはじめ自転車・徒歩によるクルマに過度に頼らずに生活できる移動環境の充実を図り、快適な居住環境の形成を進めます。
一般居住区域	市街化区域の内、「まちなか居住促進区域」「地域居住促進区域」を除く区域
	・居住地と農地等との調和を図りつつ、ゆとりある低層住宅地としての良好な住環境の維持・保全に努めます。 ・子育て世代の雇用の場として、既存産業の維持・保全を図るとともに、交通の利便性を生かした企業誘致を進めます。
郊外集落区域	市街化調整区域に分布する集落
	・豊かな自然・歴史資産等の地域特性や、農業等の生産基盤を保全しつつ、居住環境の維持を図ります。また、デマンド型乗合タクシーをはじめとする地域公共交通の維持・確保に向け、多様な関係者が連携した取組みを進めます。

第6章　都市機能誘導区域と誘導施設

6.1 都市機能誘導区域の概要

（1） 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、商業、医療・福祉施設等の日常生活を送る上で必要となる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を図る区域のことです。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こととなります。



出典）改正都市再生特別措置法等について／国土交通省

図. 都市機能誘導区域のイメージ

（2） 想定される都市機能誘導区域

『立地適正化計画作成の手引き（H29.4.10 改訂）／国土交通省』には、望ましい都市機能誘導区域として、「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」に設定することが望ましいとされています。具体的には、

- 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区域
- 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

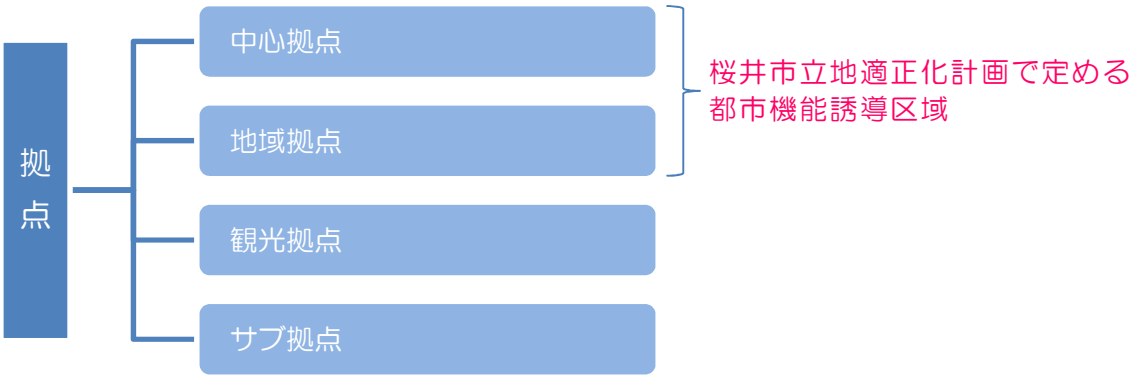
（3） 都市機能誘導区域の規模

都市機能誘導区域の規模は、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で定めることが考えられます。

6.2 都市機能誘導区域の基本的な考え方

（1） 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、都市機能が一定程度充実した区域で、かつ、公共交通によるアクセス性に優れた区域に設定します。本計画では、将来都市構造で位置づけた４つの拠点のうち、「中心拠点」「地域拠点」に設定します。具体的な設定方針は、以下のとおりです。



図．拠点と都市機能誘導区域の関係性

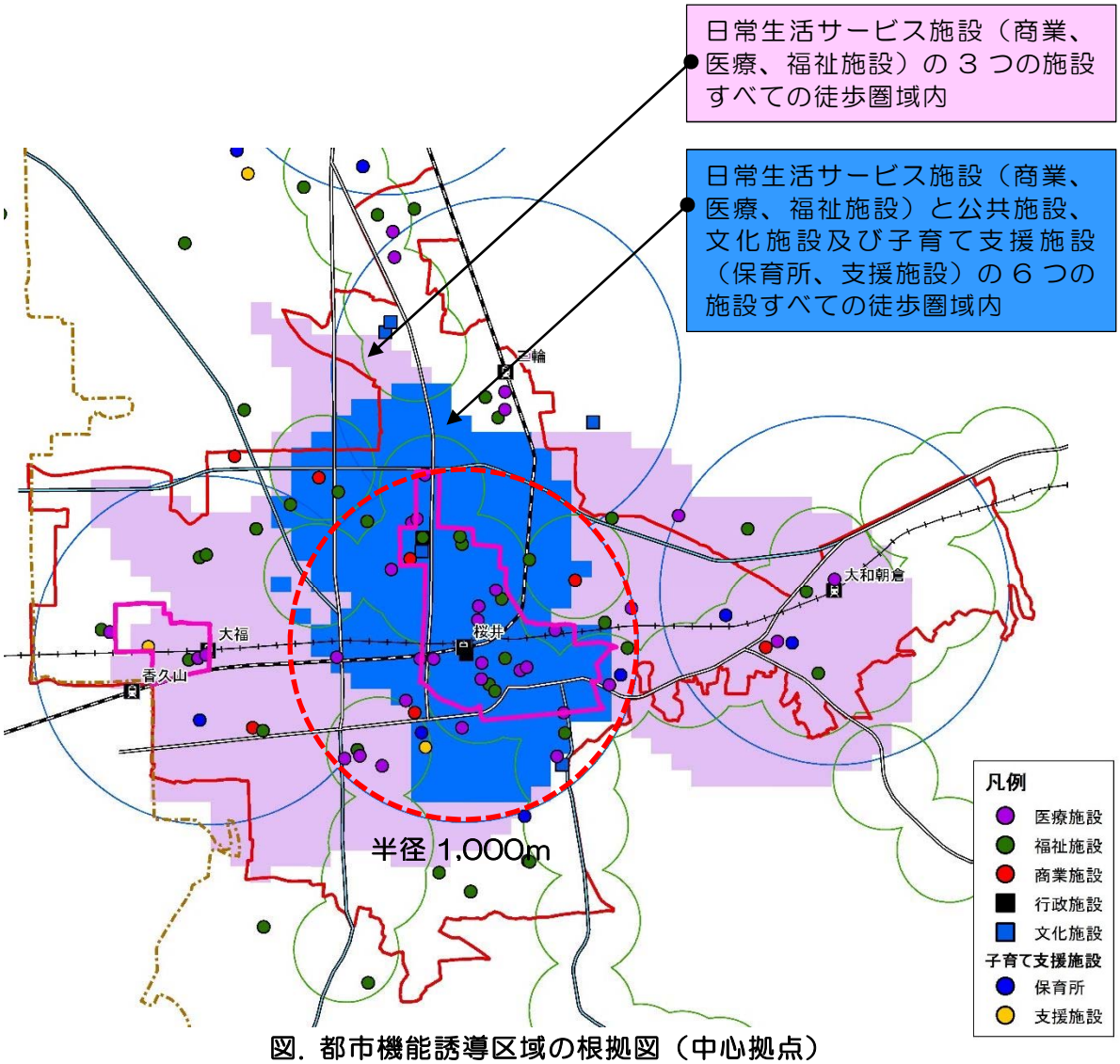
- 「中心拠点」は、概ね半径 1.0ｋｍ以内に都市機能を充実させるものとします。一方、「中心拠点」を補完する「地域拠点」は、地域拠点としての役割や地域の成り立ちを踏まえ、都市機能を誘導する範囲（概ね半径 500m以内）に設定します。
- 県とのまちづくり包括協定により、まちづくりの核となる事業が明確となった区域に設定します。ただし、現段階でまちづくりの核となる事業が無い区域においても、今後、明確となった時点で、順次、見直しを行います。
- 届け出義務が課せられる都市機能誘導区域の設定については、用途地域界や、道路等の地形地物により境界を明確にします。
- 生産緑地地区は将来にわたり保全することが適切な農地であり、都市機能誘導区域や居住誘導区域から除外し、市民農園その他の都市農業振興策等との連携により、その保全を図っていきます。

（2） 都市機能誘導区域【中心拠点】

「中心拠点」における都市機能誘導区域は、設定方針を踏まえつつ、日常生活サービス施設（商業、医療、福祉施設）と公共施設、文化施設及び子育て支援施設（保育所、支援施設）の６つの施設すべての徒歩圏域内を区域とします。

中心拠点の都市機能誘導区域：商業系用途地域

- 日常生活サービス施設（商業、医療、福祉施設）と公共施設、文化施設及び子育て支援施設（保育所、支援施設）の６つの施設すべての徒歩圏域内
- 近鉄・ＪＲ桜井駅から半径 1,000m



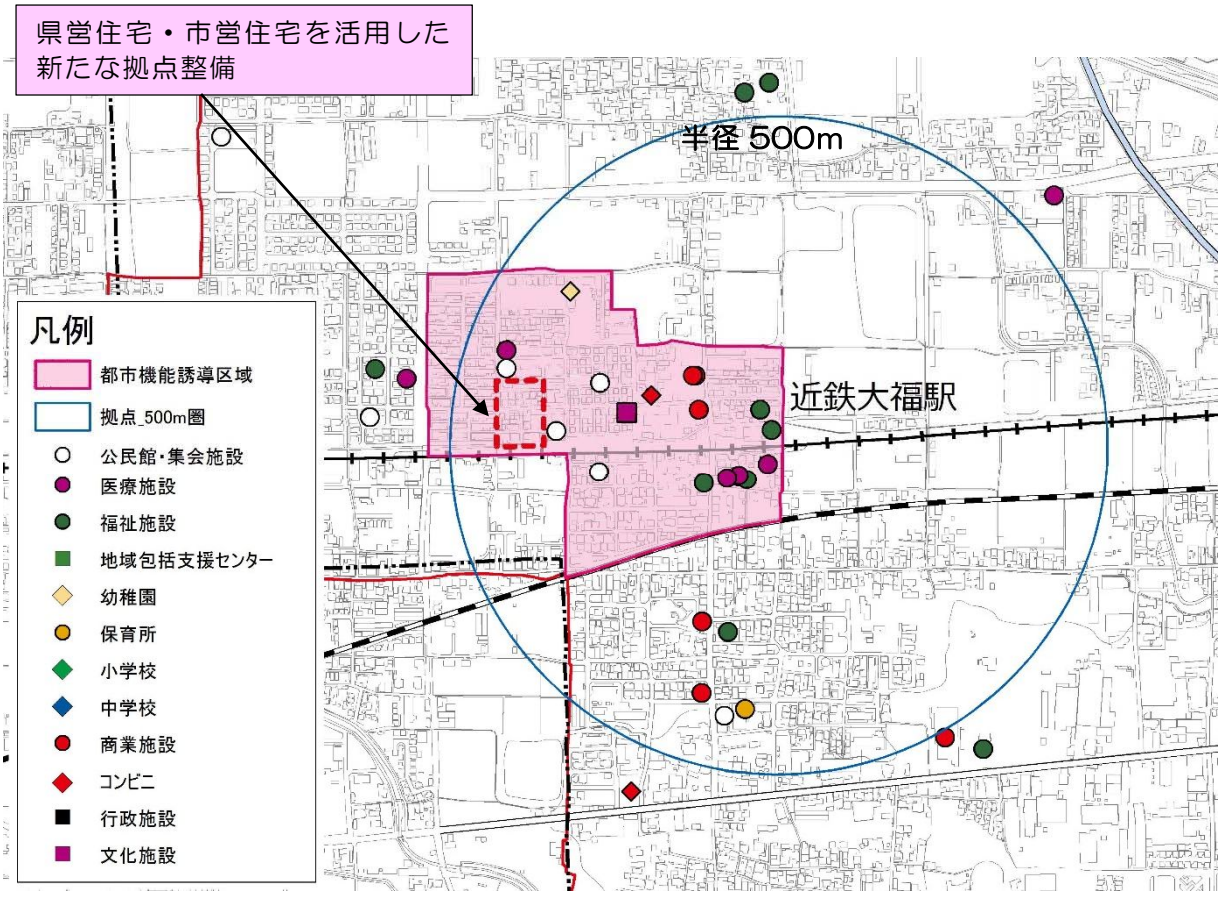
図．都市機能誘導区域の根拠図（中心拠点）

（3） 都市機能誘導区域【地域拠点】

「地域拠点」における都市機能誘導区域は、設定方針を踏まえつつ、日常生活サービス施設（商業、医療、福祉施設）の３つの施設すべての徒歩圏域内で新たな拠点を包含する区域とします。

地域拠点の都市機能誘導区域：
日常生活サービス施設と新たな拠点を包含する区域

- 日常生活サービス施設（商業、医療、福祉施設）の３つの施設すべての徒歩圏域内
- 近鉄大福駅から半径 500m　（ただし、生産緑地地区は除く）



図．都市機能誘導区域の根拠図（地域拠点）

（4）都市機能誘導区域に位置づけない区域におけるまちづくりの方向性

本計画は、人口減少・少子高齢化の中にあっても、市街化区域における一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、市民の日常生活サービスや地域コミュニティが持続的に確保されるよう、都市機能や居住機能を誘導する計画です。このため、将来都市構造で位置づけた拠点のうち、本市の魅力を外部に発信する場である「観光拠点」や、市街化調整区域に位置する「サブ拠点」は、都市機能誘導区域に位置づけず、引き続き、『桜井市都市計画マスタープラン』に基づいたまちづくりを進めます。ただし、市街化区域に位置する「観光拠点」では、都市機能の充実が図られた後、必要に応じ、都市機能誘導区域の見直しを検討します。

1）大和朝倉駅周辺地区のまちづくりの方向性

- 大和朝倉駅周辺と朝倉団地とは高低差が大きく、駅と一体となった団地とは言い難く、かつ、駅周辺に都市機能の誘導が可能な用地がないため、都市機能誘導区域に位置づけません。ただし、日常生活サービス施設をはじめとした複合的な機能の誘導を目指す「中心拠点（近鉄・JR 桜井駅周辺）」との連携強化に向け、地域公共交通の充実化を進めます。

- 大規模住宅団地として開発された朝倉団地では、今後も人口密度高く推移するものの、高齢化や空き家等の増加が懸念されます。このため、空き家等を活かした良好な住宅提供や、地区計画制度を活用した良好なまちづくりを誘導し、居住環境の維持・向上を図りつつ、定住を促進します。

2）三輪駅周辺地区のまちづくりの方向性

- 大神神社参道及び沿道を中心に、空き家・空き店舗等の利活用や、歴史性・統一感を感じさせるまちなみ景観の形成による地域の魅力を高め、来訪者だけでなく定住人口の増加を図ります。また、持続可能なまちの形成に向け、空き家・空き店舗等を活用した、市民の日常生活サービス機能の充実を進めます。

図．大神神社参道地区まちづくり基本構想

3）長谷寺駅周辺地区のまちづくりの方向性

- 歴史的資源を活かしつつ、増加する高齢者を地域で支える仕組みや、空き家や空き地等を有効活用し、新規移住者の暮らしと就労を支援する仕組みづくりを進めます。また、通過交通の排除した誰もが安全に歩くことが出来る参道づくりを進めます。

図. 長谷寺門前町周辺地区まちづくり基本構想

6.3 誘導施設の概要

（1） 誘導施設とは

誘導施設は、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のことで、『都市再生特別措置法』では「医療施設、福祉施設、商業施設、その他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施設」と定義されています。誘導施設を設定する上では、都市全体における現在の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることとなります。

（2） 想定される誘導施設

『都市計画運用指針／国土交通省』には、誘導施設として以下のような施設が想定されています。

- 病院、診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事務所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- 子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- 集客力があり、まちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- 行政サービス窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

表．拠点類型別の誘導施設（案）

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	■中枢的な行政機能 **例．本庁舎**	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 **例．支所、福祉事務所など各地域事務所**
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**	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、**見守り等のサービスを受けることができる機能** **例．地域包括支援センター、在宅系介護施設** **コミュニティサロン　等**
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**	■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 **例．保育所、こども園、放課後児童ｸﾗﾌﾞ** **子育て支援センター、児童館　等**
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**	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 **例．食品スーパー、コンビニ**
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療）を受けることができる機能 **例．病院**	■日常的な診療を受けることができる機能 **例．診療所**
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**	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 **例．郵便局、ATM**
教育・文化機能	■市民全体を対象とした教育文化ｻｰﾋﾞｽの拠点となる機能 **例．文化ホール、中央図書館**	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 **例．図書館支所、社会教育センター**

52

出典）立地適正化計画作成の手引き／国土交通省

6.4 誘導施設の基本的な考え方

本計画における誘導施設の基本的な考え方は、以下のとおりです。

- 誘導施設は、地域におけるまちづくりの基本方針や施設の立地状況等を勘案し、まちづくりを実現するための施設、不足している施設を位置づけます。ただし、都市機能誘導区域外に誘導施設を設置することを否定するものではありません。
- 誘導施設は、『桜井市公共施設等総合管理計画』と整合を図る必要があるため、小中学校等の教育施設の配置計画が決定しだい、順次、見直しを行います。

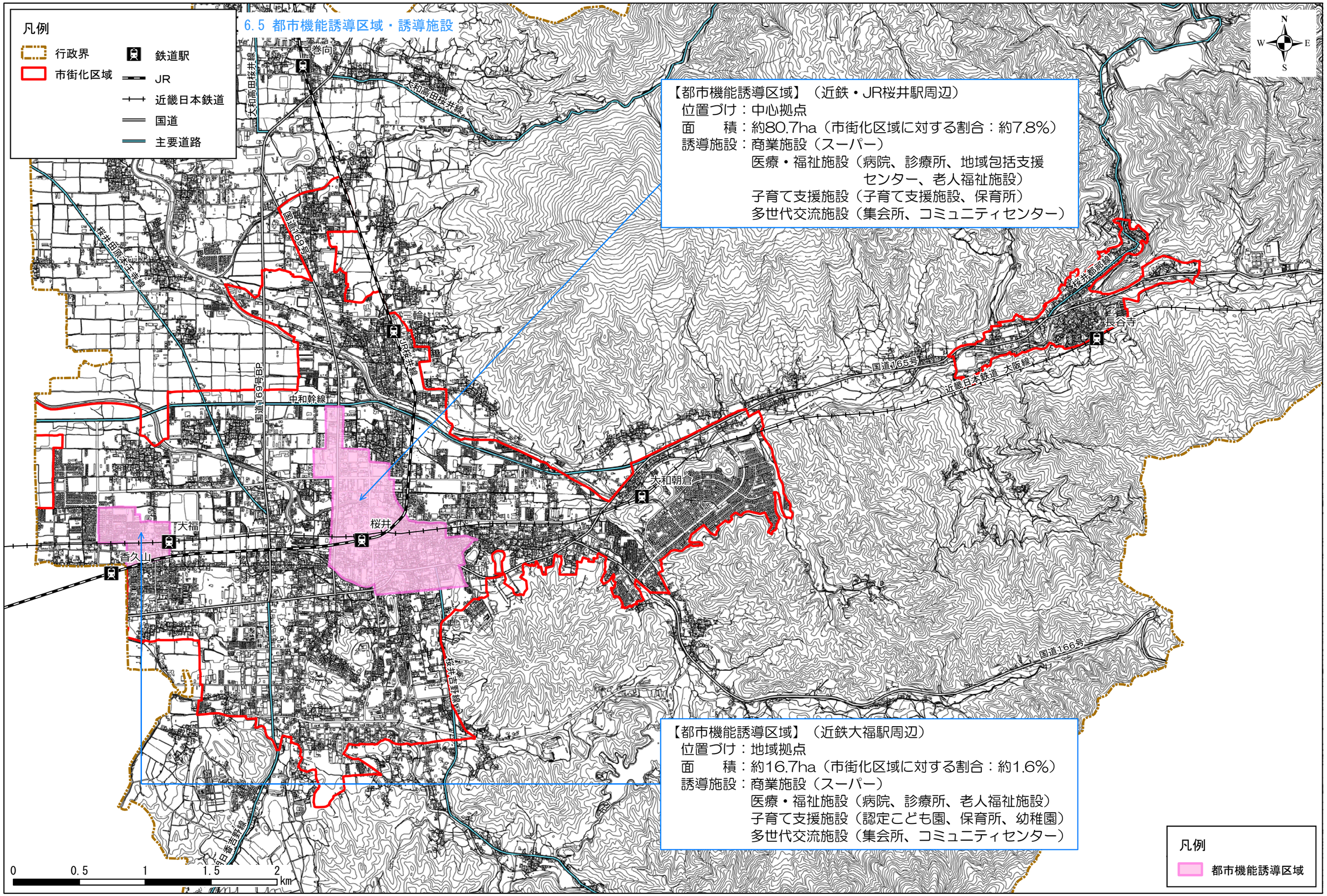
表．中心拠点における誘導施設

	施設	定義
商業施設	スーパー	延べ床面積 1,000 ㎡以上の生鮮食料品を取り扱う商業施設
医療・福祉施設	病院、診療所	医療法第１条の５に規定する病院及び診療所
	地域包括支援センター	介護保険法第 115 条の 46 第１項に規定する施設
	老人福祉施設	老人福祉法第５条の３に規定する施設
子育て支援施設	子育て支援施設	子育てについての相談、情報の提供その他援助を行うとともに、乳幼児又はその保護者が相互に交流を行う場所を提供する施設
	保育所	児童福祉法第 39 条第１項に規定する施設
多世代交流施設	集会所・コミュニティセンター	地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設のうち、地域住民が利用できる集会議室機能を備える施設

表．地域拠点における誘導施設

	施設	定義
商業施設	スーパー	延べ床面積 1,000 ㎡以上の生鮮食料品を取り扱う商業施設
医療・福祉施設	病院、診療所	医療法第１条の５に規定する病院及び診療所
	老人福祉施設	老人福祉法第５条の３に規定する施設
子育て支援施設	認定こども園	就学前の子供に関する教育・保育等の総合的な提供の推進に関する法律第３条、17 条第１項に規定する施設
	保育所	児童福祉法第 39 条第１項に規定する施設
	幼稚園	学校教育法第１条に規定する施設
多世代交流施設	集会所・コミュニティセンター	地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設のうち、地域住民が利用できる集会議室機能を備える施設

6.5 都市機能誘導区域・誘導施設



6.6 都市機能誘導に向けた施策・事業

■ 既存施設との相乗効果を発現する複合機能の誘導による求心力の向上【都市再構築戦略事業】

- 本市の玄関口である桜井駅駅前広場に隣接する「エルト桜井」の 2 階にある公共施設のリノベーションに合わせ、民有地の１階部分に商業施設の誘導を行います。
- 具体的には、地域交流促進拠点としての機能強化に努め、賑わい・活力の創造を進めます。また、市民の健康増進のため、健康ステーションの整備を行うとともに、幼児・児童を対象とした屋内型あそび場を設置します。さらに、市民活動の交流拠点の整備を行い、市民活動の活性化と協働によるまちづくりの推進を図るとともに、貸館を活用した文化講座を実施します。
- このような新たな機能配置を行うことにより、多世代が交流できる施設へと変革を図り、桜井駅周辺の賑わいの創出及び地域の活性化を進めるとともに、１階部分への商業施設の誘導を目指します。

表．各ターゲットの利用イメージ（案）

ターゲット	利用イメージ（案）
公共交通利用者	商業施設や、子どもの一時預かりの場としての利用
子育て世代	幼児・児童のあそび場としての利用、子どもの一時預かり、子育て情報交流の場としての利用
高齢者等	シニアカレッジの利用・サークル活動の場としての利用
中学生・高校生	学校帰りの学習の場やサークル活動の場としての利用
多世代	健康ステーション・文化講座の利用や交流拠点で開催される地域イベントへの参加

■ 既存ストックを活用した「医療・福祉」「子育て」「防災」拠点の形成

- 桜井総合庁舎跡地を活用し、「健康・子育て・医療・福祉」の拠点施設として、保健福祉センター「陽だまり」が平成 28 年８月にオープンしました。この施設では、救急医療体制の充実や、地域包括ケアシステムを構築するだけでなく、これまで市内各所で行っていた乳幼児健診や母子手帳の交付、各種健（検）診等を一か所で行うことにより子育て支援機能の充実を図ります。また、社会福祉協議会とその事業所であるクローバー学園や地域活動支援センター「こころ」、更正保護サポートセンター桜井なども設置し、多岐に渡る福祉サービスを展開し、「やさしさ・ふれあい・安心のまちづくり」の実現を進めます。

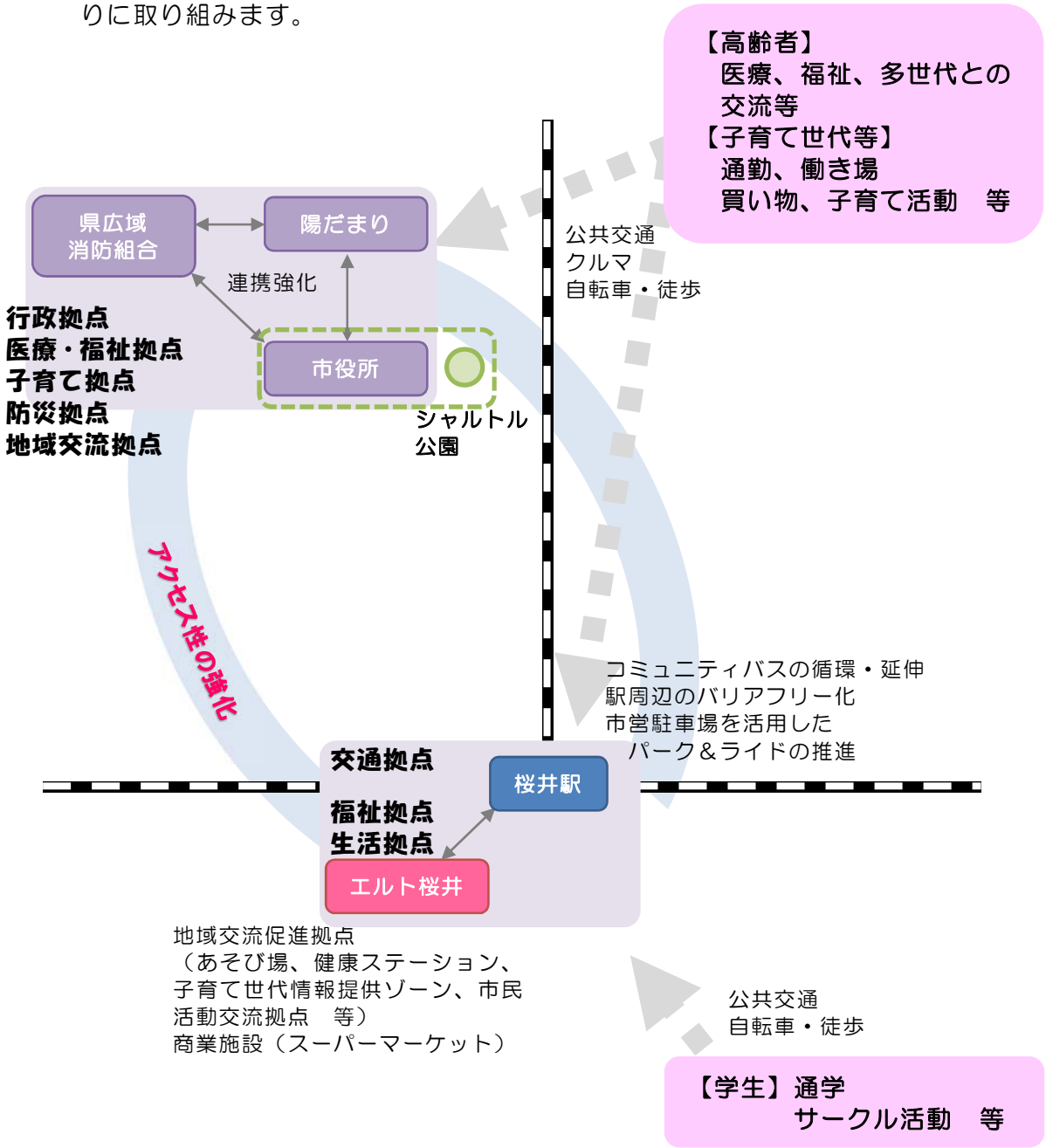
～「陽だまり」施設概要～

- 妊娠届出（母子健康手帳交付）、栄養相談、乳幼児健診、各種予防接種、家庭児童相談室、妊娠から子育て中の保護者の相談や必要な支援の紹介　等
- 子どもと保護者を対象とした遊び教室、発達面が心配な子供と保護者に援助・助言・指導等を行う療育教室　等
- １歳から就学前までの子どもの一時預かり、ファミリーサポート　等

● 老朽化が進む県桜井土木事務所の旧庁舎を活用し、奈良県中央部・東部の桜井消防署（県広域消防組合）を整備し、広域的な防災拠点化を進めるとともに、休日夜間応急診療所（「陽だまり」）と連携した救急医療連携の強化を図ります。

■ 市民の利便性向上に向けた新庁舎建設

● 築 50 年を迎えた本庁舎は、耐震性能が不十分であり、かつ、建物や設備の老朽化が進んでいます。そこで、市民の利便性の向上やワンストップサービス等を見据えた行政サービス提供拠点だけでなく、防災拠点としての機能を兼ね備える新庁舎の建設に取り組みます。また、多世代が交流する場として地域交流センターを整備し、隣接するシャルトル公園（桜井中央児童公園）と連携した交流の場づくりに取り組みます。



図．利用イメージ（案）

■ 空き家等の既存ストックを活用した、まちなかの魅力づくり

● 地元有志や各種団体、金融機関が出資して設立した都市再生推進法人「桜井まちづくり株式会社」では、“桜井らしさを醸す歴史的な景観を残しつつ、訪れてよし・住んでよしのまちづくりを目指す”をコンセプトに、本町通り商店街にある空き店舗を伝統的な町屋に修景したコミュニティカフェ“櫻町”を平成 29 年６月にオープンしました。

図．櫻町／桜井まちづくり会社

● コミュニティカフェ“櫻町”を先進事例と捉え、高齢化社会が進展する中、駅周辺等にある地域の商店街の魅力の向上を目指し、“桜井まちづくり株式会社”による空き家のマッチングや起業・創業の支援を行います。

■ 県営・市営住宅の更新・高度化による多世代交流拠点の形成【地域居住機能再生推進事業】

● 老朽化が進む県営住宅・市営住宅用地を活用し、高齢者や子育て世代等の多世代が安心して暮らせる多世代交流拠点の形成を進めます。

● 具体的には、桜井県営住宅・市営住宅を更新、高度化することで生じる余剰地に集会所や公園だけでなく、幼稚園、保育所の再編による認定こども園や、通所介護支援施設等の高齢者支援施設の誘導を促進します。また、切れ目のない高齢者支援の提供体制の構築に向け、在宅医療・介護連携推進事業や、認知症地域支援・ケア向上事業の活用について検討を進めます。

出典）近鉄大福駅周辺地域プロジェクト／奈良県 HP

図．県営住宅を活用したまちづくりのイメージ（案）

6.7 届け出制度

（1） 対象行為

都市機能誘導区域外の区域で、誘導施設に対する以下の行為を行おうとする場合には、原則として、市への届け出が義務づけられています。（都市再生特別措置法第 108 条第 1 項）

＜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を行おうとする場合

＜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、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

（2） 届出の時期

開発行為や建築等行為に着手する 30 日前までに届出を行うこととなります。（都市再生特別措置法第 108 条第 1 項）なお、開発許可申請及び建築確認申請等に先行して届出することが望ましいとされています。

（3） 届け出の書類

■ 開発行為の場合

- 届け出書
- 添付図書

① 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺：1/1,000 以上）
② 設計図（縮尺：1/100 以上）
③ その他参考となる事項を記載した図書

■ 建築行為の場合

- 届け出書
- 添付図書

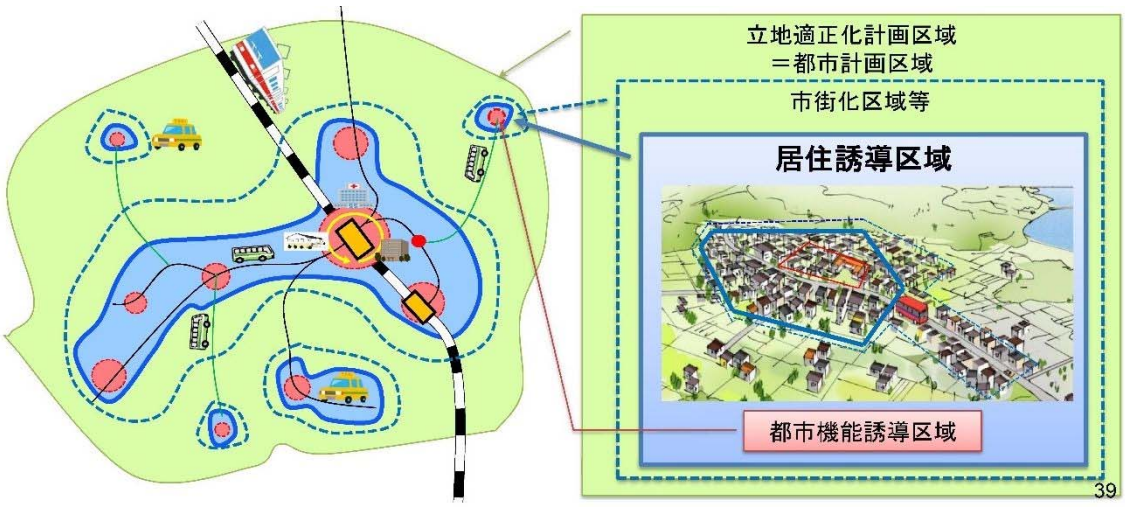
① 敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺：1/100 以上）
② 建築物の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺：1/50 以上）
③ その他参考となる事項を記載した図書

第７章　居住誘導区域

7.1 居住誘導区域の概要

（1） 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、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に居住を誘導する区域のことです。



出典）改正都市再生特別措置法等について／国土交通省

図．居住誘導区域のイメージ

（2） 想定される居住誘導区域

『立地適正化計画作成の手引き（H29.4.10 改訂）／国土交通省』には、望ましい居住誘導区域として、以下の区域像が示されています。

■ 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。

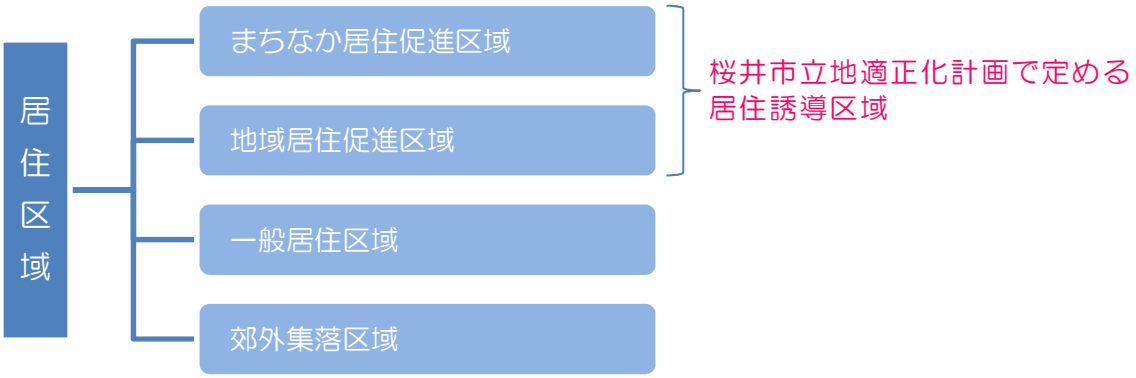
■ 災害に対する安全性等が確保される区域

- 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区域。

7.2 居住誘導区域の基本的な考え方

（1） 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、日常生活サービス施設（商業・医療・福祉施設）をはじめ、交通結節点へのアクセス性及び徒歩圏域等を考慮し、桜井駅から半径 1,000mの範囲、その他の鉄道駅から半径 800mの範囲とします。具体的には、本計画では、４つに区分した居住区域の内、「まちなか居住促進区域」「地域居住促進区域」を居住誘導区域として設定します。



（2） 居住誘導区域に含まない区域

『都市計画運用指針／国土交通省』には、「居住誘導区域に含めない要件」「居住誘導区域に含めるか検討を要する要件」が示されています。「居住誘導区域に含めない要件」に該当する区域については、居住誘導区域に含めません。一方、「居住誘導区域に含めるか検討を要する要件」に該当する区域については、防災・減災に対するハード・ソフト施策を充実させることを前提に、居住誘導区域に含めることとします。

表．居住誘導区域に含めない要件と指定状況

要件	桜井市の指定状況
土砂災害特別警戒区域	✓主に市街化調整区域の山間部に指定されている。 ✓市街化区域には、長谷寺周辺及び茶臼山古墳西側の一部に指定されている。
急傾斜地崩壊危険区域	✓主に市街化調整区域の山間部に指定されている。 ✓市街化区域には、長谷寺周辺をはじめ、朝倉団地、国道 166 号沿道等に指定されている。

表．居住誘導区域に含めるか検討を要する要件

要件	桜井市の指定状況
土砂災害警戒区域	✓主に市街化調整区域の山間部に指定されている。 ✓市街化区域には、長谷寺周辺をはじめ、朝倉団地、国道 166 号沿道等に指定されている。
浸水想定区域	✓大和川、寺川沿岸部で 0～1.0m未満の浸水が想定されている。また、極楽寺東側の一部では、1.0～2.0m未満の浸水が想定されている。
都市洪水想定区域及び都市浸水想定区域	✓ＪＲ桜井線以南、三輪駅周辺に都市洪水想定区域が分布している。

～防災・減災に向けた主なハード・ソフト施策～

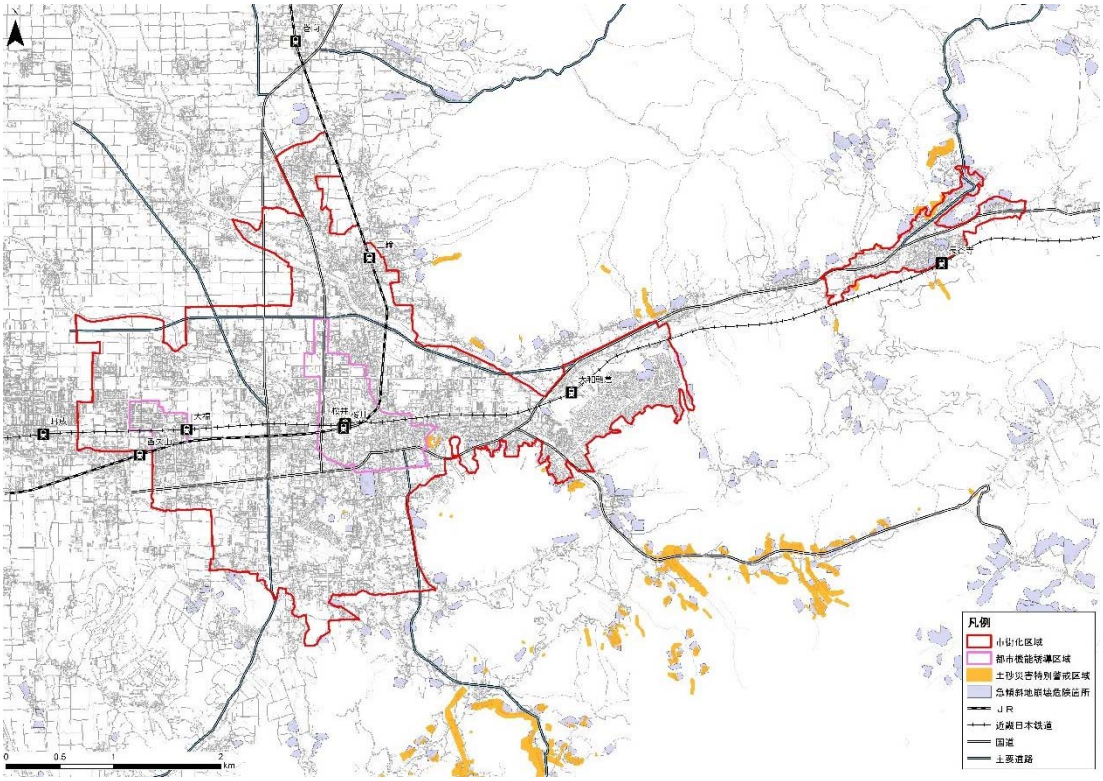
■災害に強いまちをつくる

- 旧奈良県桜井土木事務所跡地に奈良県広域消防組合桜井消防署が機能移転することによる消防防災の拠点化を図るとともに、救急医療連携の充実化にも取り組む。
- 平野部における浸水被害や山間地での土砂災害に対し、国・県とも連携をとりながら河川・水路の改修や砂防などの対策を講じる。
- 耐震改修促進計画や公共施設等総合管理計画に基づき公共施設や不特定多数の人が利用する建築物及び木造住宅の耐震化を推進する。
- 自治会等の地域コミュニティを通して、市民と連携しながら日常的に道路・水路の点検・整備・機能の維持に努め、常に防災施設の機能を最大限に発揮できる状態を維持する。

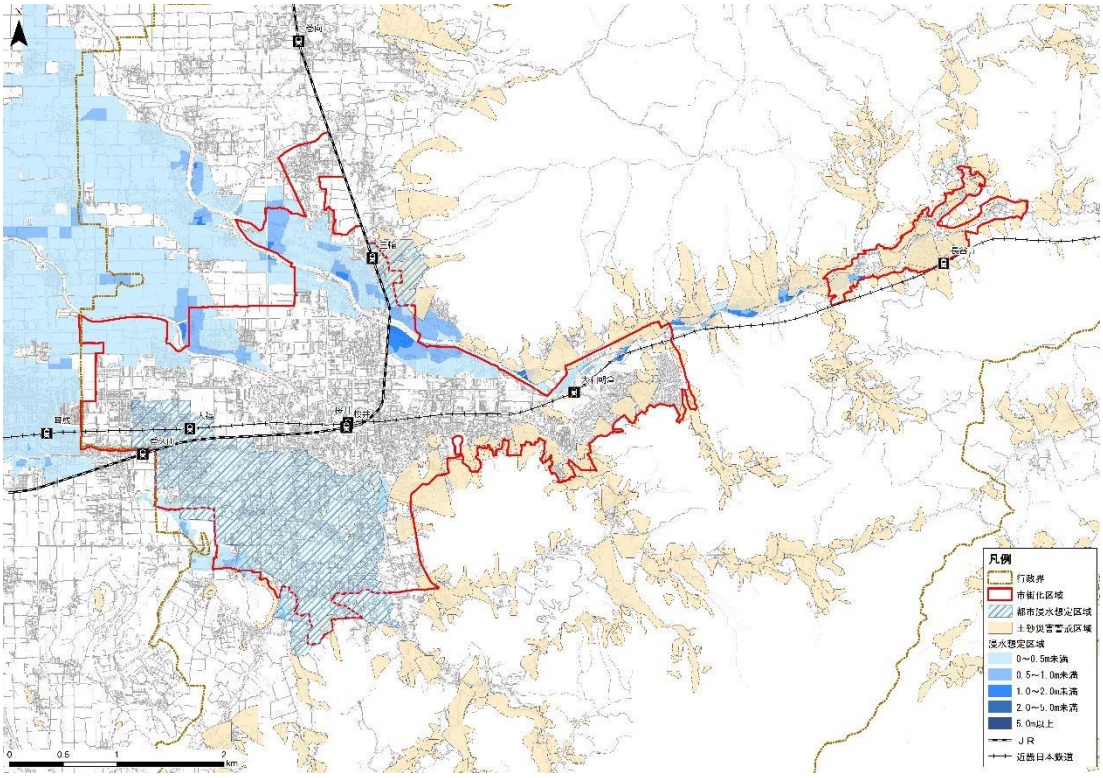
■地域の防災力の向上

- 災害対策について市民との合意が十分に得られるよう「洪水土砂災害ハザードマップ」等を活用して、災害対策についての市民との認識共有を図る。
- 災害対応を確実にするための避難者用施設、市民の避難や安否確認を円滑にするための情報伝達の基盤の整備を図り、安心して暮らしていけるまちづくりを推進する。

- 市民・自主防災組織・企業・学校など地域における多様な主体の地域防災力を向上させるため、広報紙・パンフレット等の作成、ホームページの充実、防災研修会の開催、防災訓練・防災教育の実施など多様な機会を活用した啓発運動を実施する。



図．居住誘導区域に含めない要件の指定状況図



図．検討を要する要件の指定状況図

『都市計画運用指針／国土交通省』に示される「居住誘導区域に含めない要件」「居住誘導区域に含めるか検討を要する要件」以外にも、本市には、将来にわたり農地または緑地等として残すべき土地として指定された「生産緑地地区」が多数分布しています。この生産緑地地区は、現状の土地利用の状況に応じ、居住誘導区域からは除外します。

また、子育て世代の定住を支えるためには、産業基盤・雇用環境を充実させることが必要です。既存企業の維持・保全を図りつつ、交通の利便性に優れた地域への新たな産業基盤の誘致を目指す「大福地区地区計画」「用途地域（工業地域）」は、居住誘導区域から除外することとします。

(3) 居住誘導区域に位置づけない区域のまちづくりの方針

４つに区分した居住区域のうち、「一般居住区域」「郊外集落区域」では、引き続き『桜井市都市計画マスタープラン』に示されるまちづくりに対する基本方針に基づき、小学校等のコミュニティ拠点を中心に、住環境の維持・保全を図るとともに、地域公共交通網の維持・充実に努めます。

～主要な取組み施策～

【農業振興】

- サブ拠点では、農業の担い手不足・高齢化が進んでおり、集落ぐるみの多面的活動を支援することで、地域の活性化を図る。
  （主な活性化策）　中山間直接支払い制度・人農地プラン作成事業

【公共交通】

- 少子高齢化が進む中、行政、地域住民が協働して持続可能な地域公共交通（予約型乗合タクシーやコミュニティバス等）を確立することにより、安全・安心の地域づくりを目指す。
  （主な活性化策）　交通困難地域における迂回ルートの確保

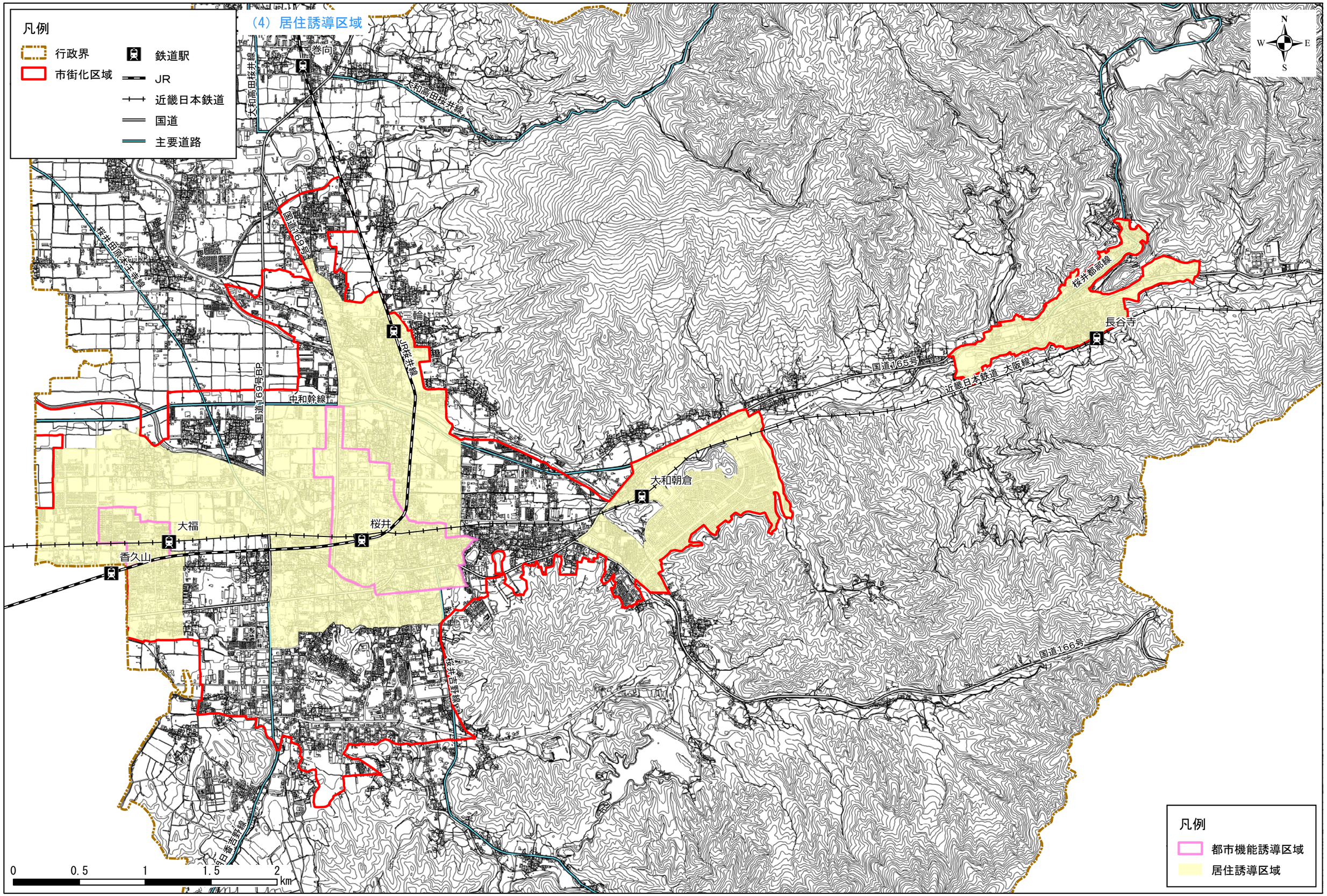
【定住・転入促進】

- 定住・転入促進に向け、サブ拠点からの人口流出・減少を抑制しつつ、移住を促すため、地域の魅力を発信し、Ｕ・Ｉ・Ｊターン希望者の受け皿づくりを行う。
  （主な活性化策）　情報格差対策事業

【コミュニティの仕組みづくりと人材育成】

- 高齢者支援のニーズと地域資源を把握し、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるように、小中学校区域で協議体を立ち上げ、生活支援コーディネーターを育成し、生活支援サービスの基盤整備に向けて、地域住民の実情に応じた提供体制を整える。
  （主な活性化策）　情報格差対策事業

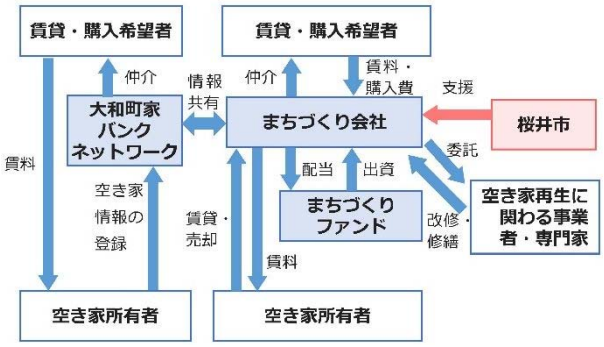
（4）居住誘導区域


凡例
行政界
市街化区域
鉄道駅
JR
近畿日本鉄道
国道
主要道路
N
W
E
S
巻向
大和高田桜井線
国道169号
桜井田原本王寺線
三輪
JR桜井線
中和幹線
国道169号BP
大福
桜井
香久山
大和朝倉
長谷寺
桜井都祁線
国道165号
近畿日本鉄道 大阪線
国道166号
桜井吉野線
0
0.5
1
1.5
2
km
凡例
都市機能誘導区域
居住誘導区域

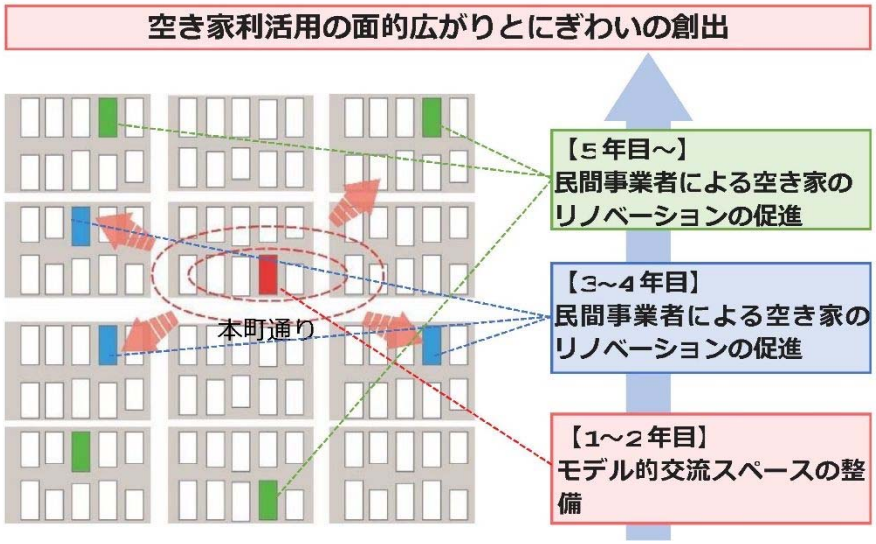
7.3 居住の誘導に向けた施策・事業

■ 空き家等の利活用による賑わいのある住環境の創出

● まちづくり会社やまちづくりファンドと連携した空き家利活用のビジネスを生み出し、町家等の歴史的資源を活かした賑わいの創出を図ります。また、旧伊勢街道沿道を中心に空き家の利活用と連携した基盤整備を推進し、歴史的な街並み形成を図ると共に、住民の防災意識と地域防災力の向上を図ります。さらに、中長期的な視点を持ち、再生が可能な空き家から段階的にリノベーションを進めることにより、面的なリノベーションの広がりと賑わいの創出を図ります。



図．空き家利活用の仕組みづくり（イメージ）



図．段階的な利活用と賑わい創出のイメージ（案）

表．各地域で展開する主な空き家の利活用方針

	主な空き家の利活用
桜井駅周辺	✓空き家を活用した地域の交流拠点等の整備 ✓空き家を活用した居場所（飲食店等）による回遊性の向上 ✓まちづくり会社主導による空き家利活用に向けた所有者とのマッチング
長谷寺駅周辺 （初瀬地区）	✓観光客の参道での休憩スペース、地域の高齢者の交流スペース確保に向けた空き家改修 ✓移住・定住に向けた空き家活用の検討
三輪駅周辺 （大神神社参道周辺）	✓沿道施設及びその後背地の未利用空間を利用して、地場産業の情報発信について検討

■ 県営・市営住宅のリノベーションによる多世代居住地の確保

● 大福駅周辺に位置する老朽化した県営・市営住宅を更新し、高度化（3F 建て程度）することで、ひとり暮らしの高齢者や住宅に困窮する若年世帯等の多世代がともに暮らせる､安心して住み続けられるための居住地を確保します。

出典）近鉄大福駅周辺地域プロジェクト／奈良県 HP

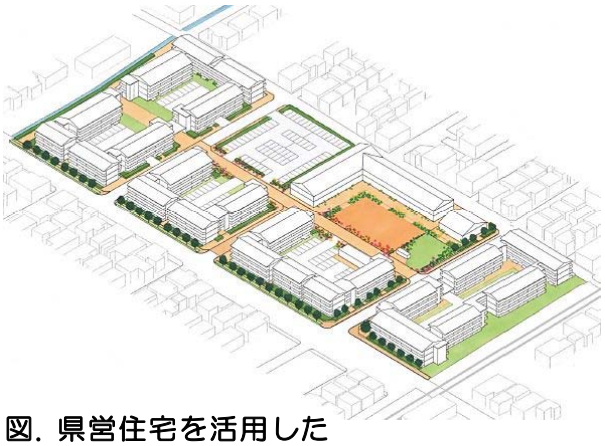
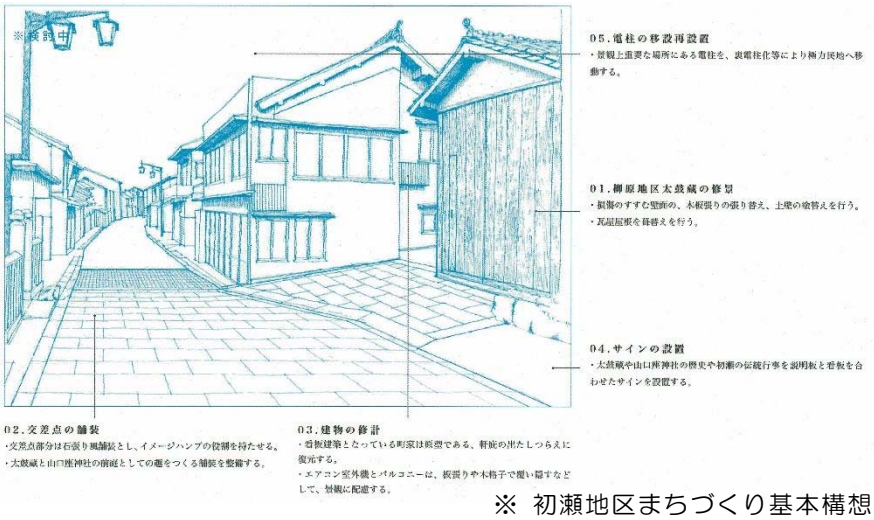


図. 県営住宅を活用したまちづくりのイメージ（案）（再掲）

■ 地域資源を活かした景観形成の推進

● 良好なまちなみ景観の形成を進めるため、地域の特性に応じた景観ガイドラインを作成し、市民、事業者、行政と認識の共有化を図ります。また、植栽の手入れなど身近なところから日常的に景観や環境を維持・向上させるため、住民と行政による協働の取り組み（アダプトプログラム）を推進します。



※ 初瀬地区まちづくり基本構想より

図. 景観ガイドラインを運用した町家修景モデル（案）

■ 適正な住環境整備の誘導

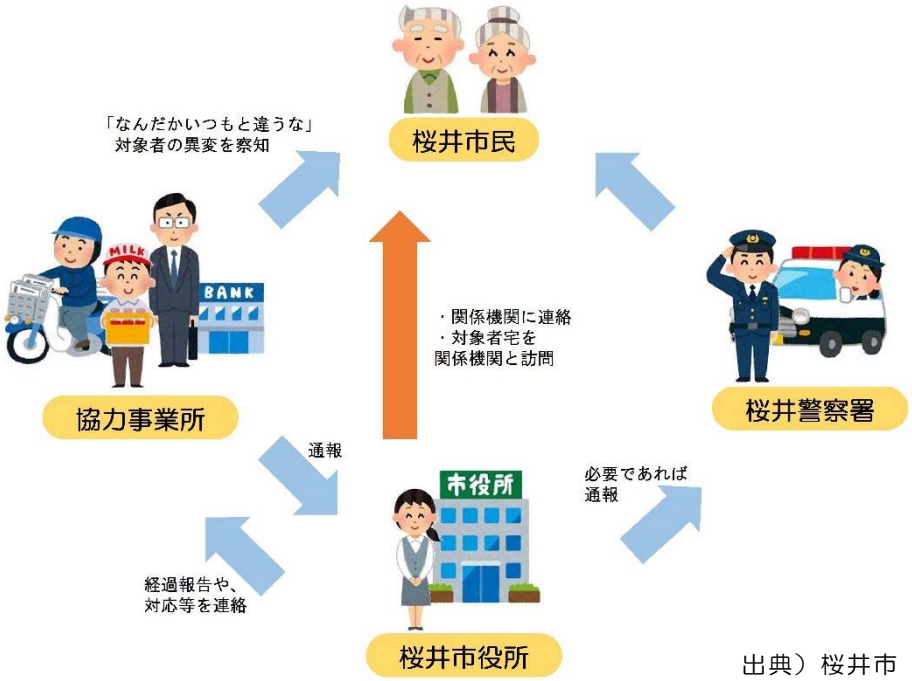
● 近年の開発状況等を踏まえると、今後更にスプロールした開発が進捗される恐れがあるため、民間等による適正な住環境整備を誘導するための方策を検討します。（地区計画の策定等）

■ 切れ目のない一貫した子育て支援

● 切れ目のない一貫した子育てに対する支援と、子育てを地域全体で見守ることができる支援環境づくりにより、妊娠・出産・育児の切れ目のない一貫した支援を充実させます。

■ 高齢者等の地域見守り活動の充実

● 住み慣れた地域で安心して暮らすことが出来ることを目指して、地域住民、企業・事業者、行政が一体となって見守り活動を行うネットワークを構築し、安心して本市に住み続けられるまちづくりを進めます。【桜井市地域見守り活動事業】



出典）桜井市

図．桜井市地域見守り活動のイメージ

■ 地域コミュニティの維持・活性化【郊外集落区域】

● 市街化調整区域では、これ以上の地域の拡散を抑えつつ、生活サービスや地域活動を歩いて動ける範囲に集約させるとともに、ひと・まち・しごと創生総合戦略に則り、各地域と市街化区域にある各拠点とを公共交通による連携を強化するなど、地域コミュニティの維持・活性化を図ります。

● 人口の減少とともに増加する空き家等を活用し、保育所、デイサービス、体験宿泊施設等としての利活用を進めるとともに、所有者が居住誘導区域へ移転したい場合、管理や除却、活用方法等について支援を行います。

表．施策例

適正管理	✓居住誘導区域への住替え後の管理・除却支援 ✓住宅除却費支援、税減免の検討
活用支援	✓農林業等体験・宿泊施設としての活用（開発許可特例による用途変更柔軟化の活用） ✓地域の活用ニーズの掘り起こし ✓地域交流スペースや駐車場としての活用

7.4 届け出制度

（1） 対象行為

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、市への届け出が義務づけられています。（都市再生特別措置法第 88 条第 1 項）

図．届け出が必要となる対象行為

（2） 届け出の時期

対象行為に着手する 30 日前までに届け出が必要となります。（都市再生特別措置法第 88 条第 1 項）

変更する場合は、変更に係る行為に着手する 30 日前までに届け出が必要となります。（都市再生特別措置法第 88 条第 2 項）

（3） 届け出の書類

■ **開発行為の場合**

- 届け出書
- 添付図書

① 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺：1/1,000 以上）
② 設計図（縮尺：1/100 以上）
③ その他参考となる事項を記載した図書

■ **建築行為の場合**

- 届け出書
- 添付図書

① 敷地内における住宅等の位置を表示する図面（縮尺：1/100 以上）
② 住宅等の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺：1/50 以上）
③ その他参考となる事項を記載した図書

第8章　公共交通

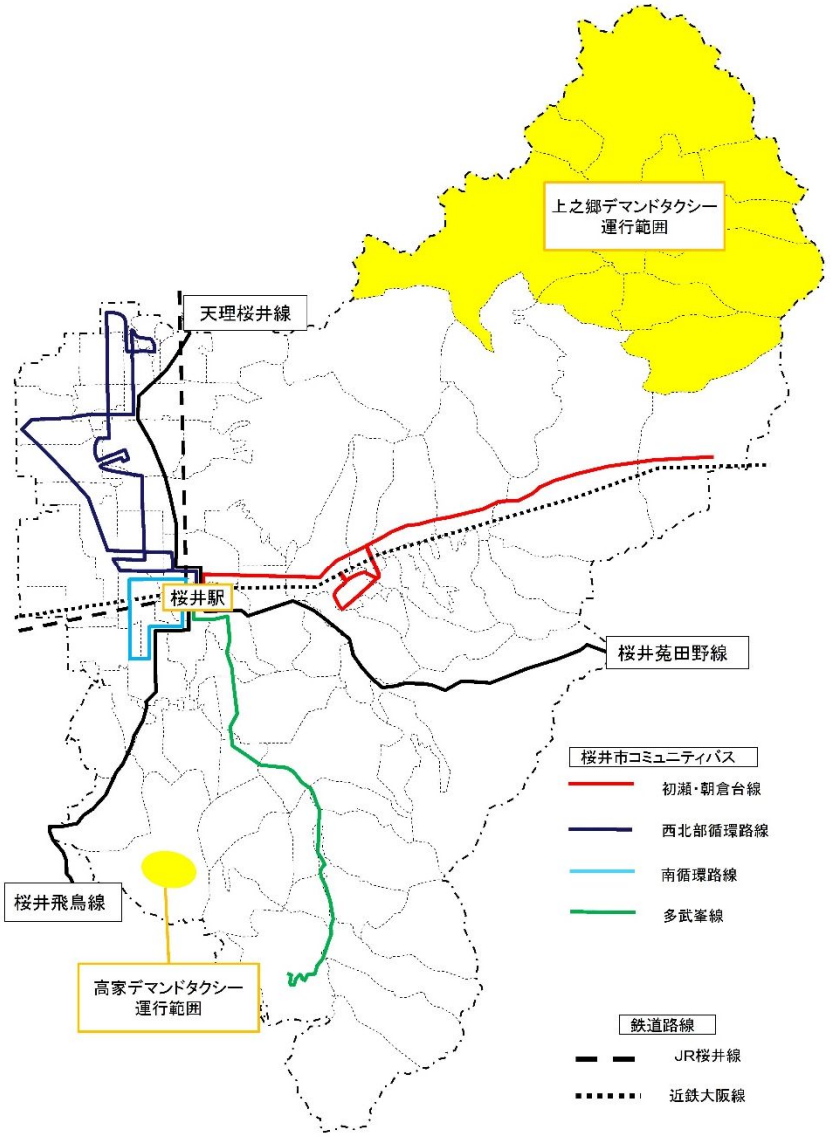
8.1 公共交通の基本的な考え方

今後、高齢者の増加に伴い、クルマで移動する上での制約者の増加することが予想されます。過度にクルマに頼ることなく誰もが自由に日常生活を送れるよう、公共交通の利用促進を図るとともに、地域の道路網を活かした快適な移動を支える歩行者・自転車空間の構築を目指します。

8.2 コンパクトなまちへの転換を支える都市交通体系の施策・事業

■ アクセス性・回遊性の向上に向けた地域公共交通網の再編

- 本市の玄関口である近鉄・JR 桜井駅を中心に、周辺の公共施設、商業施設、観光施設を巡回するコミュニティバス循環路線（西北循環・南循環）を運行し、公共交通空白地域の解消を図るとともに、近鉄・JR 桜井駅へのアクセス性の向上を図ります。



図．地域公共交通網の再編の概要

- 市民ニーズの高い商業施設、福祉施設を経由するコースに変更するとともに、増便や運行時間を延伸するなど運行ダイヤの充実を図り、市民生活に直結した地域公共交通網の再編を図ります。

■ 交通結節点の機能強化

- 運行ダイヤの見直しや、運行ルートや発車時刻がひと目でわかる総合案内表示等を充実させ、鉄道駅におけるバスと鉄道、バス相互の乗継の円滑化を図ります。
- コンパクトシティの実現に向け、沿道の土地利用の促進を図るとともに、人・公共交通を優先とした近鉄・JR 桜井駅、ＪＲ三輪駅における駅前広場の改築等、交通結節点の機能強化を進めます。

■ 誰もが健康に歩いて暮らせる歩行空間の整備

- 今後、高齢者等が増加することが見込まれる中、全ての人が安全・安心して移動・回遊できるよう、都市計画道路、駅前広場等の主要施設へのアクセス道路として機能する道路では、連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進し、過度にクルマに頼らず、歩いて暮らせるまちづくりを進めます。特に、近鉄・JR 桜井駅周辺地区を対象に『桜井市バリアフリー基本構想』を策定し、事業化に向けた『特定事業計画』の策定を進めます。

図. バリアフリー化された道路

- 『竹内街道・横大路（大道）活性化プロジェクト』に位置づけられた“本町通り”をはじめとする歴史的なまちなみが残る地域では、まちなみと一体となった道路景観の構築に向け、道路舗装や道路の修景に配慮した整備を進め、魅力あふれる歩道空間づくりを進めます。
- 通過交通の多い道路では、若年・子育て世帯が安心して子育て等ができる住環境整備を目指し、通過交通等を排除する空間的な工夫を検討します。

■ 安全で快適な自転車通行空間の整備

- 市民の健康増進や環境に配慮したまちづくりに向け、サイクリングターミナルを設置や、“サイクルリングルート（ならクル）”の充実を図ります。

■ 公共交通利用促進策の充実

- 高齢者に対する運転免許返納制度、近鉄・JR 桜井駅を起点にコミュニティバス同士を乗り継いだ場合に適用される、“乗継割引制度”や、総合福祉センター利用者に対する“コミュニティバス割引制度”の周知・推進を図り、今後、増加することが見込まれるクルマ移動制約者等を含めた公共交通利用促進策の充実を図ります。

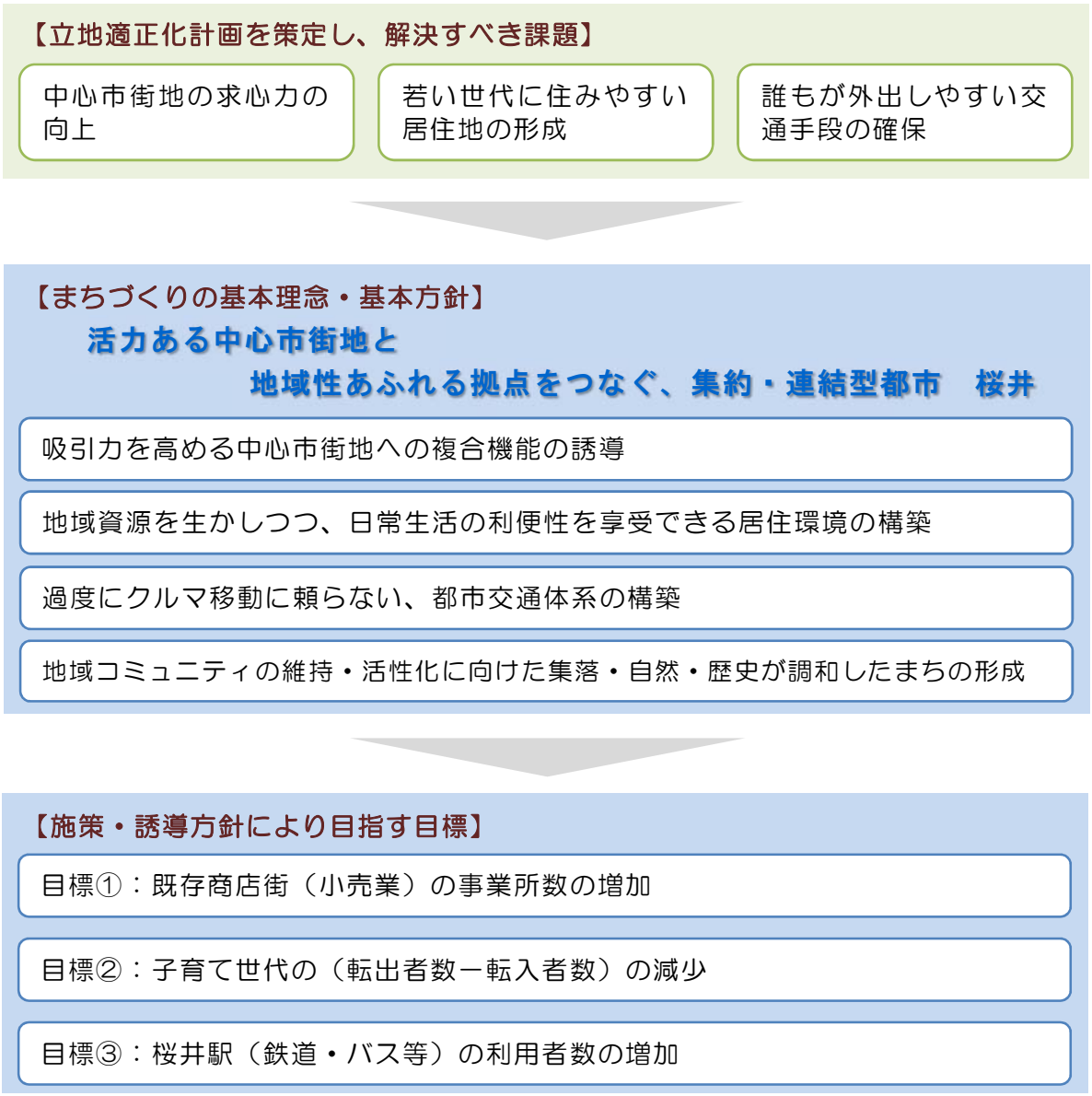
第９章　計画の実現に向けて

9.1　目標の設定

（1）　目標の検討

本計画を実現性のある計画とするためには、課題解決のための“施策・誘導方針により目指す目標”及び、“目標達成により期待される効果”を定量化することが重要となります。目標や効果を定量化することは、本計画の必要性・妥当性を市民等の関係者に客観的かつ定量的に示すことが可能になるとともに、PDCA サイクルが適切に機能する計画になります。

本計画における目標や効果は、①まちづくりの基本理念、②わかりやすさ、③計測の容易性を考慮し、設定します。

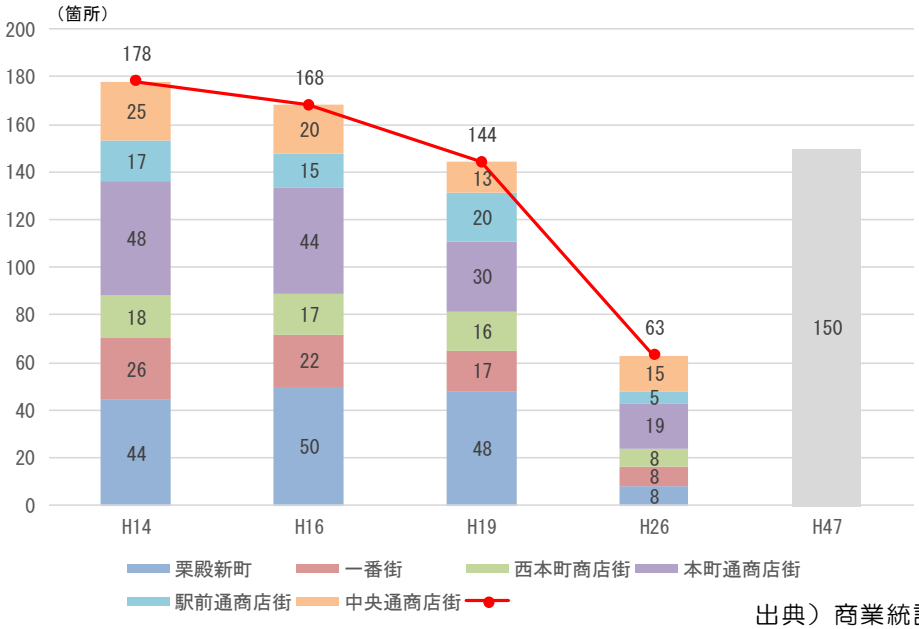


図．施策・誘導方針により目指す目標

（2） 施策・誘導方針により目指す目標の設定

1）既存商店街（小売業）の事業所数の増加

桜井駅に隣接する「エルト桜井」の２階にある公共施設のリノベーションを進め、既存の施設と相乗効果を発現する施設の誘致を図ることで、都市機能誘導区域に位置する既存商店街（小売業）の事業所数を 150 とします。



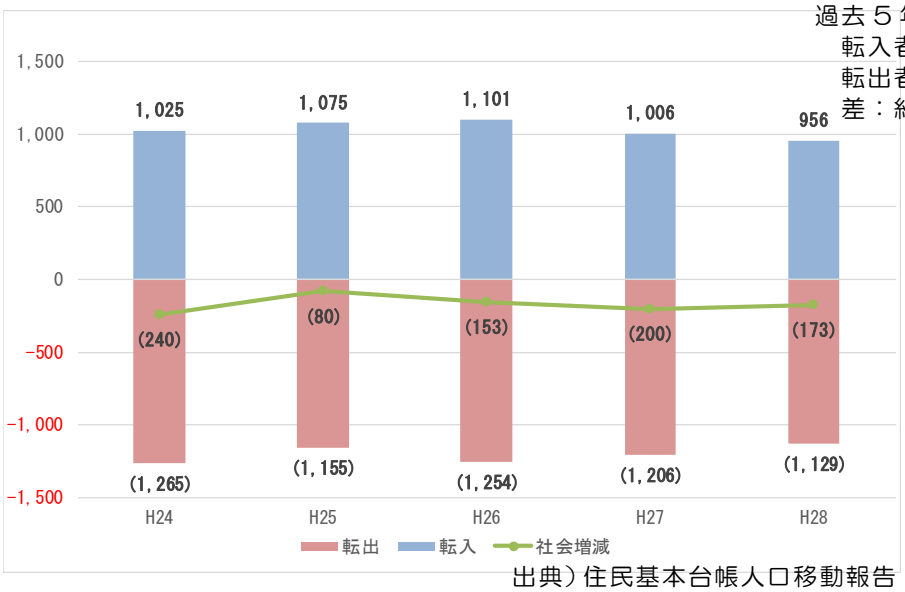
出典）商業統計

図．都市機能誘導区域の既存商店街（小売業）の推移及び目標値

2）子育て世代の（転出者数－転入者数）の減少

人口減少に伴い増加が見込まれる空き家等の有効活用を図りつつ、日常生活の利便性を享受できる居住環境を構築することで居住の誘導を進め、子育て世代人口（20～40 代）の社会増減数（転出者数-転入者数）を０人／年とします。

過去５年間の平均値
転入者数：1,033 人
転出者数：1,202 人
差：約 170 人

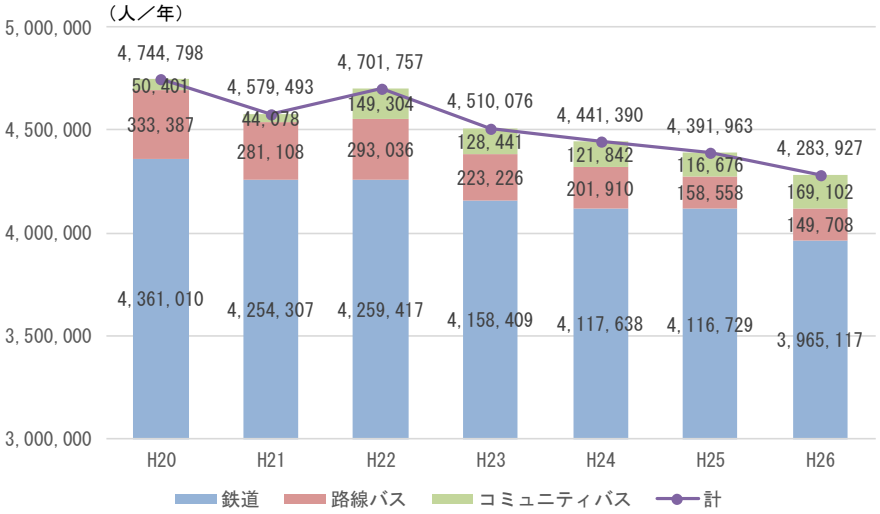


出典）住民基本台帳人口移動報告

図．転出・転入者数の推移（20～40 代）

3）桜井駅（鉄道・バス等）の利用者数の増加

中心市街地へ複合的な機能を誘導し、魅力を高めるとともに、鉄道をはじめとした地域公共交通のサービス水準を高め、桜井駅（鉄道・バス・コミュニティバス）の利用者数を 4,300,000 人／年とします。

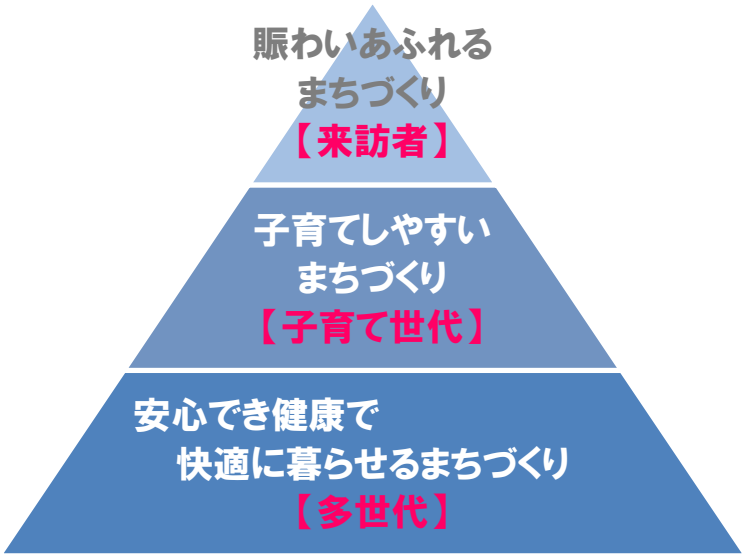


出典）桜井市 HP 等

図．鉄道・路線バス・コミュニティバスの利用者数の推移

（3） 目標達成により期待される定性的な効果

本計画が実現することによって、多世代、子育て世代、来訪者に対し、以下に示すような効果が現れることが期待されます。



＜多世代＞

- 公共施設の跡地を活用し、「健康・子育て・医療・福祉」機能を集約した拠点施設を整備することで、子どもから高齢者までの多世代が快適に暮らせるようになります。また、市内に分布する類似施設を集約することで、公共施設の維持管理費の削減にも繋がります。
- 鉄道や路線バス等のサービス水準が向上するとともに、駅を中心とした徒歩による安全な移動環境が向上することで、高齢者をはじめとした多世代の外出機会の増加が見込めます。さらに外出機会の増加により、身体的に元気になるだけでなく、社会参加することで他者との交流機会が増加し、精神的にも豊かになります。また、歩くことで健康寿命の延伸や、健康増進による社会保障費の抑制にも繋がります。

＜子育て世代＞

- 空き地や空き家の利活用、公園等を整備することにより安全で良好な住環境を形成するとともに、妊娠、出産、育児の切れ目のない支援を行うことで、子育てしやすい、子育て世代に選ばれるまちになります。また、子育て世代が増加することで、市民税の増加にも繋がります。
- 既存企業の維持・保全を図りつつ、交通の利便性に優れた地域への新たな企業誘致を推進することで、子育て世代の定住を支える産業基盤・雇用環境の充実に繋がります。これにより、持続的な財源の確保に繋がります。

＜来訪者＞

- 観光施設等の魅力を高めるとともに、まちなみや沿道の土地利用と一体となった賑わいあふれる歩行空間を整備することで、更なる来訪者の増加や滞在時間の延伸に繋がります。また、更なる来訪者の増加やまち全体の賑わいの創出は本市の魅力となり、定住人口の増加にも繋がります。

9.2　立地適正化計画の推進

立地適正化計画は長期的な視野に立って継続的に取り組むものであり、この間には社会情勢の変化も予想されます。このため、上位計画や関連施策などと整合を図りつつ、定期的な進捗状況、導入の効果を明らかにするとともに、必要に応じて計画の見直しを行います。

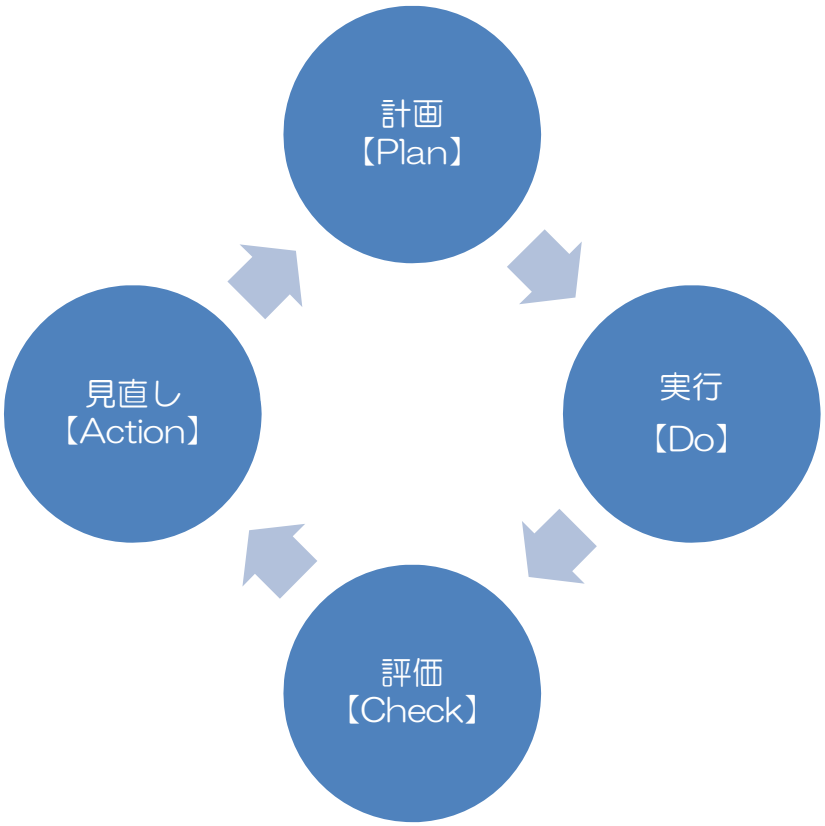


図. PDCA サイクルの概念図

9.3　持続可能な都市の形成に向けて

持続可能な都市の形成に向けては、都市交通、公共施設の再編、公有財産の最適化、医療・福祉等のまちづくりに関する様々な関連施策と連携を図り、相乗効果を発現するようハード・ソフト施策を組み合わせたまちづくりを進めることが重要です。

都市交通

地域間を連結する公共交通を中心とした都市交通

◆過度にクルマに頼ることなく誰もが自由に日常生活を送れるよう、都市交通の充実・強化
⇒コミュニティバスによる循環路線の延伸
⇒コミュニティバスのサービス向上（運行時間の延長）
⇒公共交通空白地域へのデマンド型乗合タクシーの運行（上之郷・高家方面）
⇒自転車の通行環境の向上（サイクルリングロードの充実“ならクル”）
⇒桜井駅周辺のバリアフリー化

JR三輪駅周辺

市民の生活を支援する大神神社参道の形成

◆市民の日常生活を支え、観光客によるにぎわい創出に向けた参道整備

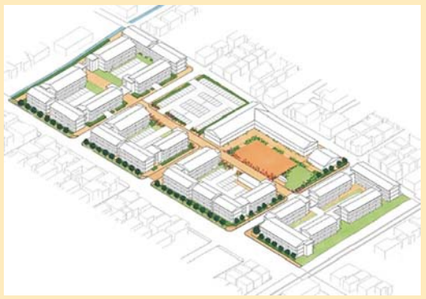
⇒高齢者等が安心・安全で歩きやすく、緑が豊かで散歩（運動）したくなる参道
⇒空き家を活用した、市民の日常生活も支える商業店舗の誘導（⇒雇用の創出）
⇒神聖な雰囲気を感じることが出来る景観形成（居住地としての質の向上）

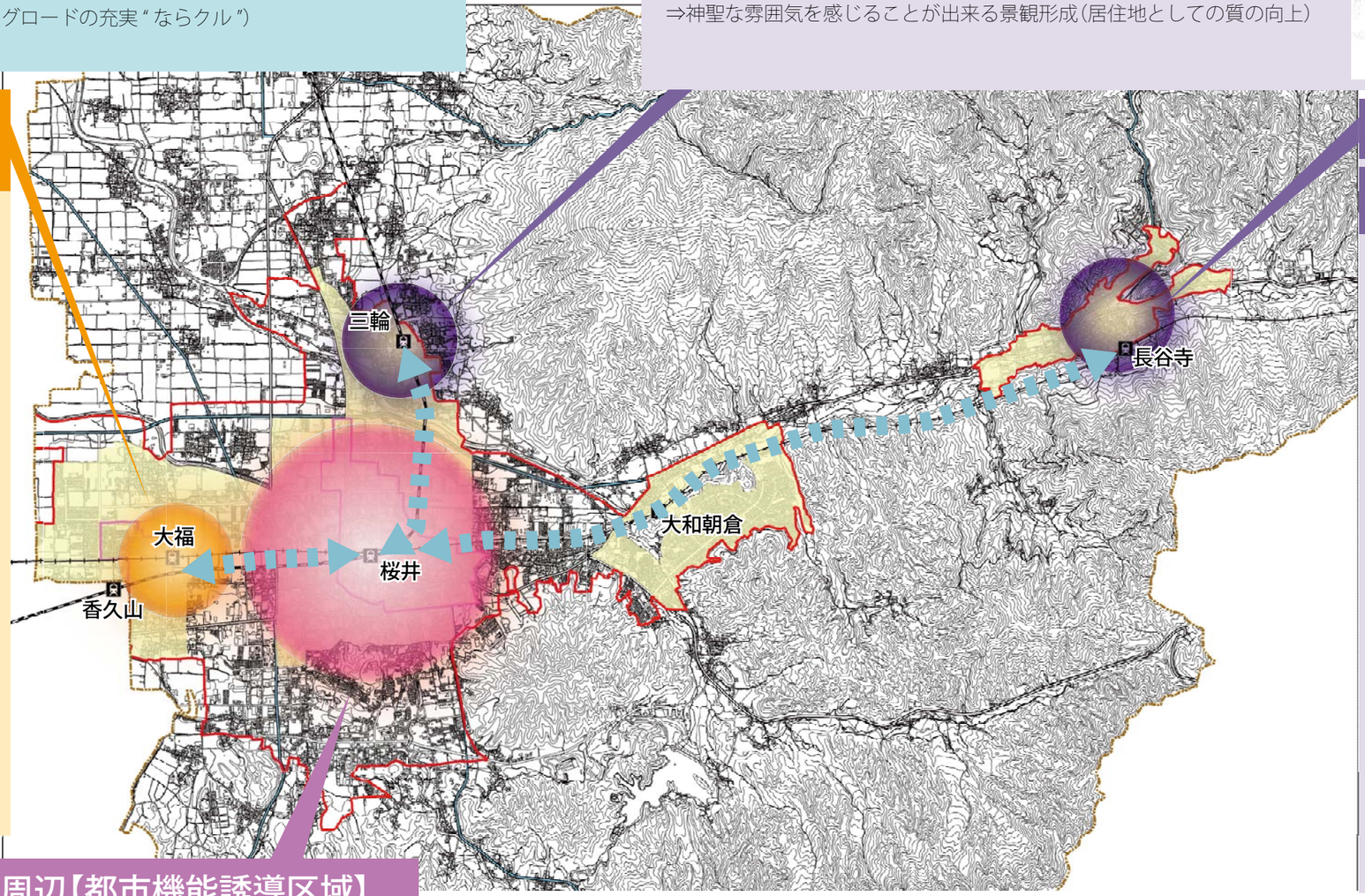
近鉄大福駅周辺【都市機能誘導区域】

県営・市営住宅の更新、高度化による多世代交流拠点の形成

◆県営、市営住宅用地を活用した高齢者や子育て世代等の多世代が安心して暮らせる拠点整備

⇒幼稚園・保育所再編による認定こども園
⇒高齢者支援施設の誘導
⇒集会所や公園の設置
⇒高齢者支援の提供体制の構築





近鉄長谷寺駅周辺

長谷寺を中心とする歴史資源を活用したまちの形成

◆長谷寺やその門前町の景観形成を図るとともに、多く分布する空き家等を活かした賑わいづくり
⇒高齢者を地域で支える仕組みづくり
⇒空き家を活用した、高齢者の交流の場づくり
⇒移住・定住に向けた空き家の利活用検討

近鉄・JR桜井駅周辺・粟殿周辺【都市機能誘導区域】

行政・医療・福祉・子育て・防災等の複合拠点の形成

◆旧奈良県桜井総合庁舎を活用し、市内各所に点在している「医療・福祉」「子育て」「健康」の機能集約を図り、妊娠・出産・育児等の切れ目のない支援
◆新庁舎の整備と合わせ、旧桜井土木事務所を活用した奈良県中央部・東部の防災拠点の形成
◆新庁舎やシャルトル公園と連携した地域交流

桜井消防署

桜井保健福祉センター「陽だまり」

アクセス性の向上
連携強化

アクセシビリティの高い桜井駅への吸引力の向上

◆エルト桜井をリノベーションし、子育て支援施設（子育て世代情報提供ゾーン、幼児等のあそび場等）や、高齢者等の交流拠点（健康ステーション・相談室）の整備を進め、多世代の交流の場づくり

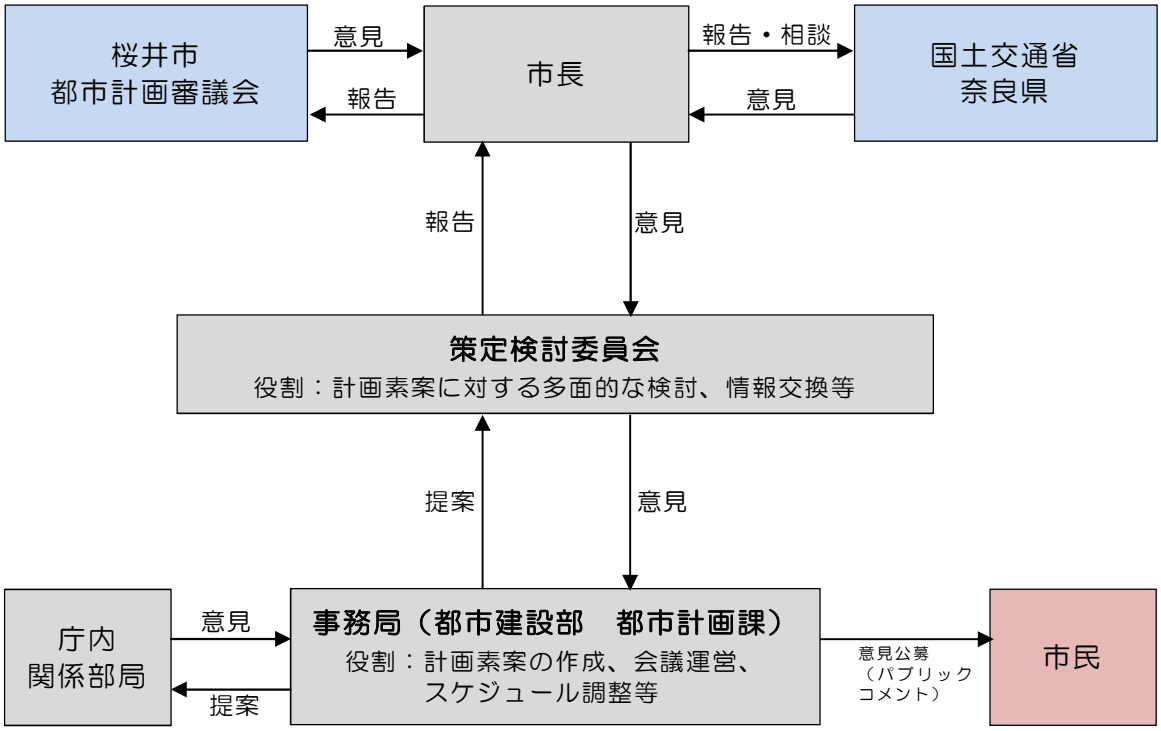
参 考 資 料

■ 参考資料

策定体制と策定経緯

（1） 策定体制

本計画は、事務局で作成した計画素案をベースとし、行政職員で構成される「策定検討委員会」の開催を通じて計画案をとりまとめました。また、意見公募（パブリックコメント）を通じて、市民からの意向を踏まえた計画づくりを行いました。



図．桜井市立地適正化計画の策定体制

（2）策定経緯

策定検討委員会 開催日	会議開催の趣旨
H28.5.30 第１回	・立地適正化計画の概要 ・桜井市の現状と課題 ・策定に向けた方向性（案）
	H28.7　：都市計画審議会
H28.9.2 第２回	・関係機関等との意見交換について（報告） ・都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定方針、区域案について ・施策・事業の抽出について
	H28.10　：近畿地方整備局・奈良県　意見交換会
H28.11.17 第３回	・関係機関等との意見交換について（報告） ・桜井市立地適正化計画　シナリオ（案）
	H29.1　：近畿地方整備局・奈良県　意見交換会
	H29.1～H29.2　：意見公募（パブリックコメント）の実施
H29.2.8 第４回	・パブリックコメント、関係機関等との意見交換について（報告） ・桜井市立地適正化計画（案）
	H29.2　：都市計画審議会
H29.7.14 第５回	・桜井市立地適正化計画の改訂に向けて ・立地適正化計画の改訂を進める上でのポイント ・居住誘導区域の検討
	H29.10　：近畿地方整備局・奈良県　意見交換会
H29.10.26 第６回	・関係機関等との意見交換について（報告） ・桜井市立地適正化計画　改訂版（素案）
	H29.11　：都市計画審議会
	H30.1～H30.2　：意見公募（パブリックコメント）の実施
H30.2.20 第７回	・パブリックコメント、関係機関等との意見交換について（報告） ・桜井市立地適正化計画　改訂版（案）
	H30.2　：都市計画審議会

用語集

【か行】

用語	解説
居住誘導区域	➢ 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に居住を誘導すべき区域
コミュニティ	➢ 「同士・同志の集団」「共同体」「目的を共有している仲間」「同じ共通点を持った人間の集まり」のこと。同じ目的を持った仲間が集まってできたもの。
コンパクトシティ	➢ 都市の拠点に政治、商業、住宅などさまざまな都市機能を集中させた形態。集約型都市構造と近似。

【さ行】

用語	解説
市街化区域	➢ 都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発あるいは整備する区域で、既に市街地を形成する区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。
市街化調整区域	➢ 都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。この区域内では、原則的に新たな建築物等が建てられない。
集約型都市構造（コンパクトシティ）	➢ 都市活動に必要な様々な都市機能を、コンパクトに集約したり、交通ネットワークにより有機的に連携させることで、都市の持続的な発展を目指した都市構造のこと。
ストック	➢ ためておくことや蓄えておくこと。「住宅ストック」という意味では、国富・資本など、ある一時点に存在する住宅の経済数量のこと。
生活利便施設	➢ 住宅の周辺にある、生活に必要な諸々の施設。具体的には、銀行、郵便局、病院、スーパーマーケット、商店街、飲食店、クリーニング店、コンビニエンスストア等。

【た行】

用語	解説
大規模小売店舗	➢ 一つの建物であって、その建物内の店舗面積が1,000㎡を超えるもの。
地域包括支援センター	➢ 公正・中立な立場から、①総合相談支援、②虐待の早期発見・防止等の権利擁護、③包括的・継続的ケアマネジメント支援、④介護予防ケアマネジメントといった４つの機能を担う地域の中核機関。
地区計画	➢ 良好な市街地環境の形成や保全を図るため、地区の特性に応じ、道路・公園などの配置・規模や建築物の用途・敷地・形態などについて住民らの意向を反映しながら計

	画を定め、土地利用や建築物の規制・誘導を図る都市計画制度。
人口集中地区 （DID 地区）	➢ 国勢調査の集計のために設定される統計地域。人口密度が40人/ha以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が5，000人以上となる地域。
都市機能誘導区域	➢ 都市機能誘導区域は，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。
都市計画区域	➢ 都市計画法その他の関係法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には、市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口や土地利用、交通量などの現況、推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域を指定する。

【な行】

用語	解説
認定こども園	➢ 教育・保育を一体的に行う施設で、いわば幼稚園と保育所の両方の良さを併せ持っている施設。開設には都道府県の認定が必要で、「就学前の子どもに幼児教育や保育を提供する機能」「地域における子育て支援を行う機能」の2つが条件となる。

【は行】

用語	解説
扶助費	➢ 社会保障制度の一環として、児童・高齢者・障害者・生活困窮者等に対して国や地方公共団体が行う支援に要する経費。一般的には、生活保護費・児童手当等。
PDCA サイクル	➢ 企業等が行う一連の活動を、それぞれPlan（計画）-Do（行動）-Check（確認）-Action（修正）（＝PDＣＡ）という観点から管理するフレームワーク。

【ま行】

用語	解説
モータリゼーション	➢ 人々の利用する交通機関の中で、自動車利用が普及した状態。

【や行】

用語	解説
誘導施設	➢ 都市の居住者の共同の福祉や利便のため必要な施設
用途地域	➢ 都市計画法に基づく地域地区の一種で、目指すべき市街地像に応じて用途別に分類される12種類の都市計画の総称。都市の計画的な土地利用を実現するため定められる地域地区の中で最も根幹を成す制度。