

## **第2章**

### **立地適正化計画の方針**

# 1. 清水町における立地適正化計画の使い方

- 立地適正化計画は、都市計画マスタープランで描いた将来都市構造を実現する計画として作成します。

## ・ まちづくりの原動力が縮小する中、将来都市構造をいかに実現していくか

都市計画マスタープランでは、これからのまちづくりの方向を位置付けました。次は、その位置付けのもと、まちづくりを動かしていくステップです。

しかし、人口減少や少子高齢化により、一般に都市が縮退する時代にあって、公共だけでなく民間の投資も減少するなど、まちづくりの原動力は縮小しており、これまでのようなまちづくりは望みにくい状況です。

本町においても、いかにまちづくりを動かし、都市計画マスタープランの将来都市構造を実現していくかが問われています。

## ・ 立地適正化計画を「使う」ことで、まちづくりを動かす

立地適正化計画の策定により、財政・金融・税制等の支援措置が期待できることから、立地適正化計画は、上手く使えば困難な状況を打開する有効な手段になると考えられます。

上手く使うためには、立地適正化計画を「作る」ではなく「使う」と捉え、「使うことでまちづくりを動かす」という視点が大切です。

## ・ 今後の人口減少に備え、立地適正化計画を使い、清水町版「コンパクト+ネットワーク」を実現する

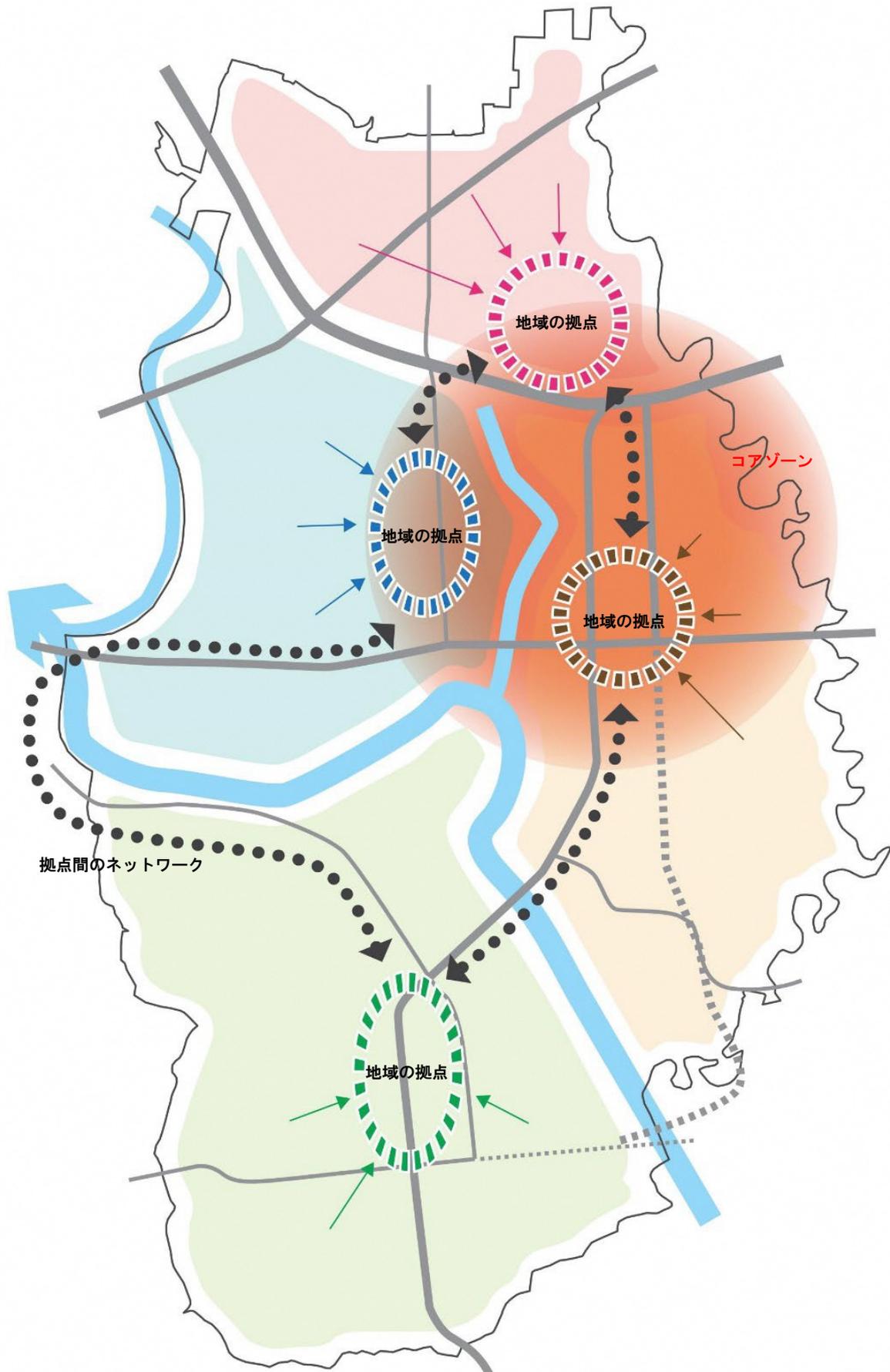
本町は県内で最も面積の小さな町であり、もともと限られた土地の中で生活利便施設が充実したコンパクトな市街地を形成してきました。また、周辺市町への通学・就業が多い等の特性から、町内だけでなく広域都市圏と連携した交通ネットワークの構築も重要となります。

しかし、人口減少が進む中で今後も今ある「くらしやすさ」を維持していくためには、人口密度と都市機能を維持し、町の自立性を高めることが必要となります。

このことから、立地適正化計画では、将来の人口規模を見据えつつ、都市計画道路等の基盤整備の機を活かし、都市機能や居住を誘導・維持するための施策を位置付け、実施していくことで、本町の結び目、県東部地域の結び目となる「コアゾーン」を実現していきます。

さらに、「コアゾーン」や「地域の拠点」の拠点間、また、周辺市町と連携を図りつつ、町外の交通結節点との公共交通ネットワークを確保することで、公共交通を移手段の補助として、子どもから高齢者までの誰もが居住地から都市機能へ徒歩や自転車でもアクセス可能な環境が整う、面積の小さな本町ならではの「コンパクト+ネットワーク」の実現を図ります。

■ 清水町における「コンパクト+ネットワーク」のイメージ（再掲）



## 2. 立地適正化計画の基本方針

### ① コアゾーンを実現し、「清水町の豊かな暮らし」を先導

(都)西間門新谷線と(都)玉川卸団地線の整備により新たに生まれる交通の結び目を中心とした、沿道におけるまちづくりの機会を活かし、新たな都市機能の集積を図ります。

このことで、役場や大規模商業施設など既存の基幹的な都市機能と併せ、町全体の「くらしやすさ」を支えるとともに、町内外からヒト・モノ・コトを引き込み、人と人、人と地域、人と自然など、「関わり（交流）」を生む町の結び目、また、県東部地域の結び目となる「コアゾーン」を実現し、本町の豊かな暮らしを先導することを目指します。

### ② 「清水町に住みたい、住み続けたい」を叶え、人口密度を維持

地域の特性とニーズに応じた住宅施策を展開します。具体的には、「高次都市機能を利用した都市的利便性の高い居住環境」、「鉄道駅に近く公共交通の利便性が高い居住環境」、「自然に囲まれたゆとりある居住環境」など、生活圏ごとのまちづくりを推進します。

このことにより、「清水町に住みたい、住み続けたい」を叶え、人口密度の維持を目指します。

「人口密度を維持」することが周辺の「都市機能の維持」につながり、さらに都市機能が充実したくらしやすい環境が「清水町に住みたい、住み続けたい」を生み出すという好循環を目指します。

### ③ 徒歩・自転車・公共交通を組み合わせ、自動車に頼りすぎない暮らしを誘導

町が目指す「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、「地域の拠点」を中心に、周辺のくらしを支える生活利便施設の維持を図るとともに、町内各地と高次都市機能が集積するコアゾーンとを結ぶ公共交通ネットワークを構築し、町民のくらしを支えます。

また、広域の鉄道駅や観光資源とコアゾーンを結ぶ公共交通ネットワークを構築することで、広域からヒト・モノ・コトを引き込むとともに、町民のくらしを豊かにすることを目指します。

こうした取組により、自動車利用主体の隣接市町を中心としたくらしから、徒歩・自転車・公共交通を組み合わせ、自動車に頼りすぎない本町を中心としたくらしへの転換を促します。

■ コアゾーンを実現し、清水町の豊かな暮らしを先導（再掲）



都市機能が集積し、様々な活動・体験の密度が高まる  
活気ある暮らし

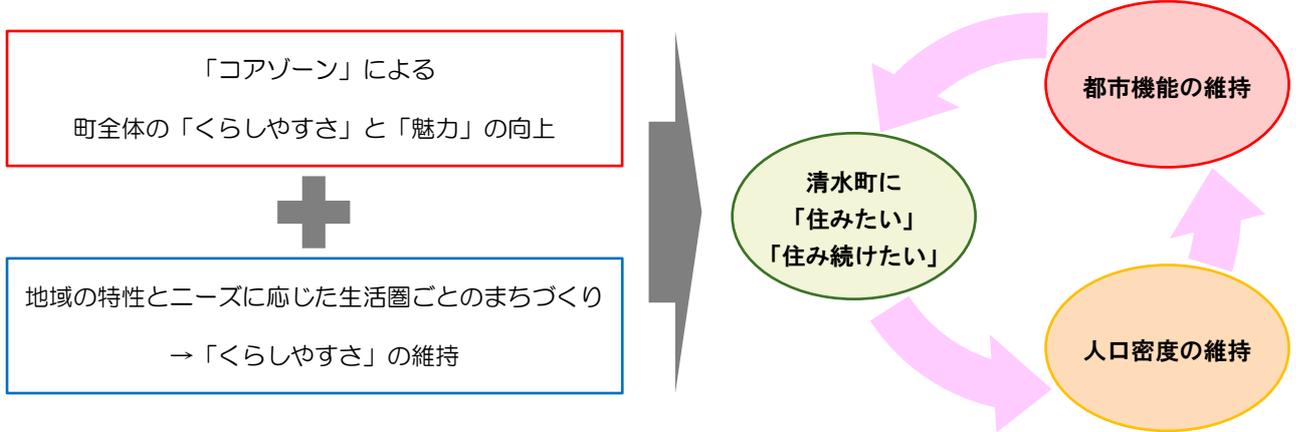


リモートワークや SOHO など  
ICT を活用した新しい暮らし



柿田川など豊かな自然と  
身近にふれあえる暮らし

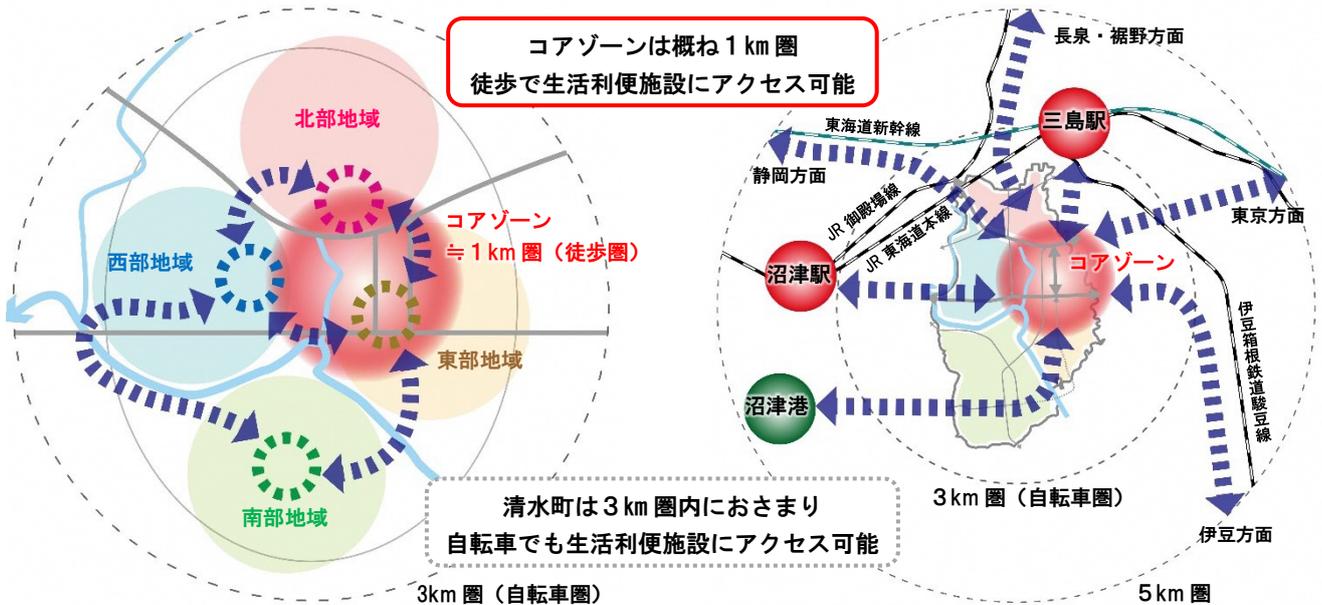
■ 「清水町に住みたい、住み続けたい」を叶え、人口密度を維持



■ 徒歩・自転車・公共交通を組み合わせ、自動車に頼りすぎない暮らしを誘導

【町内の拠点・都市機能を結び、暮らしを支える】

【広域の拠点・地域資源を結び、暮らしを豊かにする】



地域の拠点間の公共交通ネットワークで  
住んでいる地域の外の施設も  
公共交通と組み合わせて徒歩で利用可能

広域の拠点との公共交通ネットワークで  
町の外の施設や鉄道も利用可能

### 3. 都市機能と居住の誘導方針

#### (1) 都市機能誘導区域への都市機能と居住の誘導方針

##### ① 都市計画マスタープランのコアゾーンの位置付けのもと、町全体を支え「清水町の豊かな暮らし」に貢献する高次都市機能を維持・誘導

都市計画マスタープランで「コアゾーン」に位置付けたエリアには、これまで役場や地域交流センターなど、町全体の暮らしを支える都市機能が集積されてきました。また、町の豊かな自然を象徴する柿田川、大規模商業施設や県東部地域の流通拠点となっている沼津卸商社センターが立地するなど、町内外からヒト・モノ・コトを引き込む力があります。

今後、(都)西間門新谷線と(都)玉川卸団地線の整備により、幹線道路が交差する新たな交通の結節エリアが形成され、そのポテンシャルがさらに高まることが期待されます。

こうしたことから、コアゾーンにおいては、既存の地域資源を活かしつつ、都市計画道路沿道におけるまちづくりの機会を活かし、町全体の暮らしを支え、広域からもヒト・モノ・コトを引き込み、「清水町の豊かな暮らし」に貢献する高次都市機能の維持・誘導を目指します。

また、コアゾーンに公共交通の結節点となるバスターミナル等を整備することで、徒歩・自転車・自動車・公共交通など異なる交通モードの乗り換えポイント形成、コアゾーンと町内外とのアクセス性向上等を図ります。

##### ② 高次都市機能に歩いてアクセスできるウォークブルな居住地として育成することで、居住を維持・誘導

コアゾーンは、ゾーン内に立地する高次都市機能に歩いてアクセスすることができる都市的利便性の高い居住地です。また、賑わい・子育て・教育・文化・緑・生業等が複合し共存する、人が行き交い、活気のある魅力的な居住地でもあります。

さらに、都市計画道路整備の機会を活かし、歩いて楽しいウォークブルな都市空間を創造していくことも検討されています。

都市機能誘導区域では、こうした位置付けや取組のもと、これからの清水町の「豊かな暮らし」を先導する居住地として育成していくことで、居住の維持・誘導を図ります。

## (2) 居住誘導区域（都市機能誘導区域外）への居住の誘導方針

### ① 暮らしに必要な施設の多くが身近にあり、都市機能誘導区域の利便性も享受できる環境を活かし高めていくことで、居住を維持・誘導

本町のコアゾーン周辺に広がる住宅地は、都市計画マスタープランの「地域の拠点」を中心に立地する暮らしに必要な施設を利用できるとともに、また徒歩・自転車・公共交通等により、高次都市機能が集積する都市機能誘導区域の利便性を享受することもできます。

また、町民の大半がコアゾーン及びその周辺に広がる住宅地に居住し、その多くで一定以上（40人/ha）の人口密度の持続が見込まれていることから、これら住宅地の都市機能は高い人口密度に支えられ、将来的にも維持できると見込まれます。

このため、都市機能誘導区域外の住居系用途地域では、こうした生活利便が確保された環境を活かすとともに、地域ごとの特性を活かした住宅施策、各地域間やコアゾーンとの間の「ネットワーク」性の向上など、各地域の今ある「くらしやすさ」を維持・向上させるための取組を推進することで、居住の維持・誘導を図ります。

### ② 「くらしやすさ」と「安全性」の両立

本町には、南部の狩野川浸水想定区域など災害リスクが懸念される市街地がありますが、当該地域は人口密度が高く、町の人口を維持していくうえで欠かせない地域でもあります。

このことを踏まえ、ハザード内で居住を誘導する区域を中心に、ハード・ソフト組み合わせた防災・減災対策を位置付け、国・県・周辺市町との連携のもと推進していくことで、「くらしやすさ」と「安全性」が両立した居住地の確保を目指します。