

松江市立地適正化計画（素案）

目 次

第1章 立地適正化計画の策定にあたって	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の対象区域	3
4. 計画の期間と目標年次	3
第2章 松江市の現状と課題	4
1. 人口・世帯	4
2. 市街地形成	6
3. 公共交通	8
4. 住宅立地	9
5. 防 災	10
第3章 基本的な方針	12
1. 基本理念	12
2. 計画策定の視点	12
3. まちづくりの基本方針	13
4. 将来都市構造	15
第4章 居住誘導区域	20
1. 居住誘導区域の設定方針	20
2. 居住誘導区域に含まない区域	22
3. 居住誘導区域を設定するエリア	24
4. 届出制度について	25
5. 居住誘導に関する施策	26
第5章 都市機能誘導区域	28
1. 都市機能誘導区域の設定方針	28
2. 都市機能誘導区域を設定するエリア	30
3. 誘導施設	36
4. 届出制度について	43
5. 都市機能誘導に関する施策	44
第6章 公共交通	47
1. 基本的な方針	47
2. 公共交通に関する施策	48
第7章 数値目標の設定と進捗管理	49
1. 数値目標 (KPI) の設定	49
2. 計画の評価と見直し	50

第1章 立地適正化計画の策定にあたって

1. 背景と目的

本市はこれまで、人口増加時代の要請に伴う宅地開発に対して一定の秩序を保ちながら、道路、下水道施設等の都市基盤整備を計画的に進めることで、市民生活の利便性向上に努めてきました。

しかしながら、本市の人口は平成12（2000）年をピークに減少に転じ、特に市街地中心部においては、空き家や空き地、駐車場といった低未利用地が増加する等様々な問題が顕在化してきました。

今後こうした状況を放置すれば、市街地の更なる空洞化が進み、都市としての魅力や賑わいが低下するとともに、今ある生活サービス機能の撤退や公共交通の利便性の低下を招き、結果として市街地での生活機能が損なわれていくことが懸念されます。

こうした状況は全国の他の都市においても同様に発生しており、人口減少と高齢化を背景とする都市の衰退に対して、国は、平成26（2014）年8月に都市再生特別措置法の改正を行い、医療・福祉施設・商業施設等の生活に関連する施設や住宅がまとまって立地し、住民が公共交通によりアクセスできる都市構造「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を強く打ち出し、各自治体に「立地適正化計画」の策定を求めています。

本市においては、国の政策を踏まえた上、都市マスタープランにおいて市域全体を対象に公共交通網をまちの骨格と位置づけ、定住の促進や雇用の創出に資する土地利用の方針を示すとともに、本市の人口の約7割を占める市街地における土地利用の方針をより具体的に示すため、立地適正化計画を策定することとしました。

策定にあたっては、これまでの都市基盤整備の成果として利便性の高い地域となっている市街化区域と用途地域において、誰もが移動できる公共交通を維持することによって一定の人口集積を保ち、将来にわたり誰もが住み続けることができるように「居住誘導区域」を設定し、誘導を図ることとします。

また、「都市の中核」を中心として、誰もが必要とする様々な生活サービスを提供する都市機能を維持・誘導するエリアとして「都市機能誘導区域」を設定し、都市機能の集積を図ることとします。

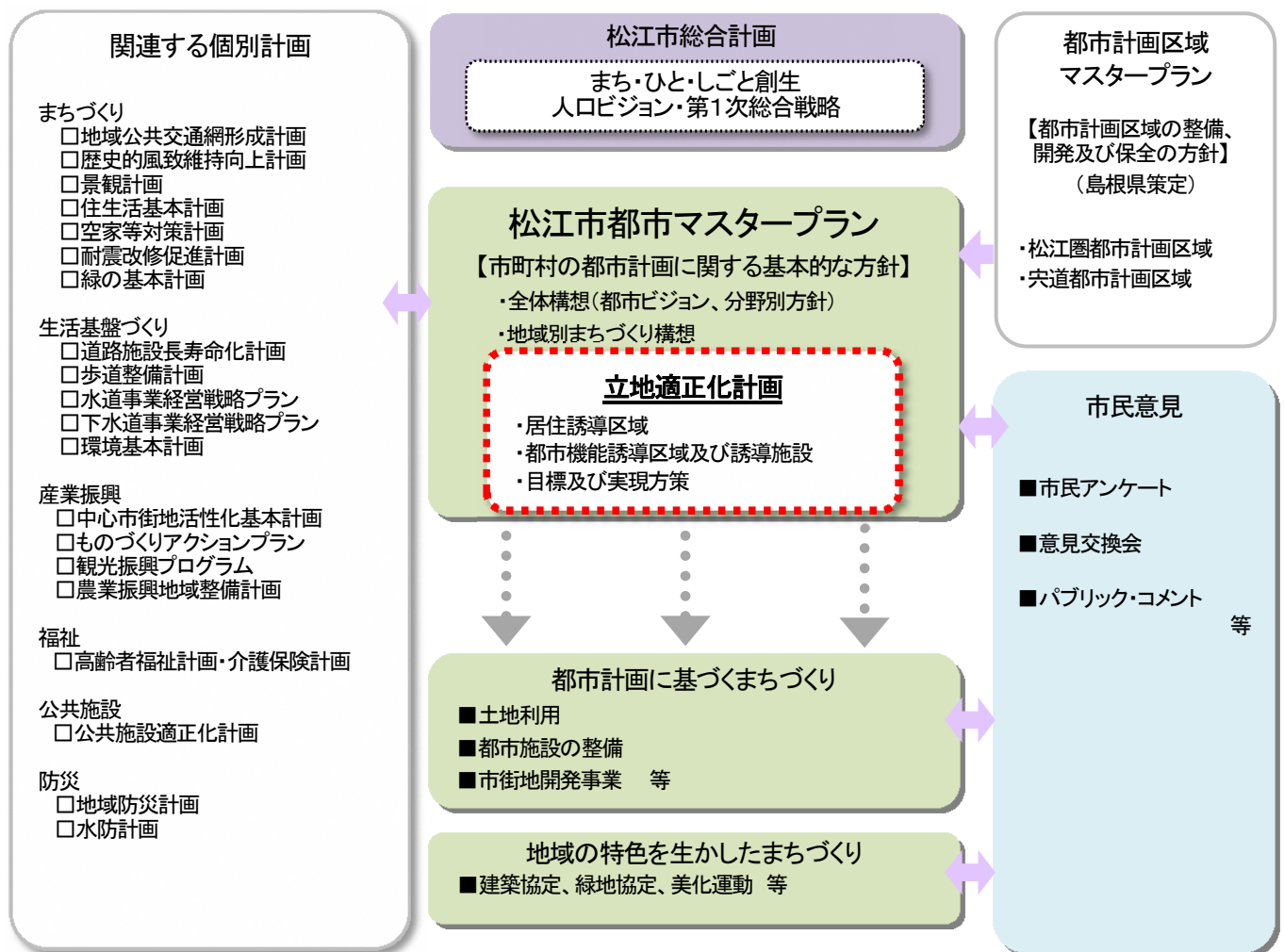
さらに都市機能誘導区域においては、今ある都市機能、遊休公有地や低未利用地を活用して新たに誘導する都市機能等、生活利便性の維持・向上に必要な誘導すべき「誘導施設」を設定し、都市の魅力の維持・向上に努めることとします。

立地適正化計画を策定することによって、松江市が目指すまちづくりを実現するためにどこが居住に適しているのか、あるいはどこへ開発等の民間活動を誘導していきたいのかを明らかにし、将来にわたって誰もが住み続けることができる持続可能な都市構造を官民一体となって確立していきます。

2. 計画の位置づけ

松江市立地適正化計画は、松江市総合計画や都市計画区域マスタープランといった上位計画に即して平成 29（2017）年度に策定した、「松江市都市マスタープラン」の市街地における土地利用方針の詳細版として位置づけます。

図 1-1 計画の位置づけ



3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づき、松江圏都市計画区域と宍道都市計画区域の 2 つの都市計画区域とします。

図 1-2 計画の対象区域



4. 計画の期間と目標年次

本計画の計画期間は、2019 年度を初年度とし、松江市都市マスタープランの目標年次である 2027 年度とします。

第2章 松江市の現状と課題

1. 人口・世帯

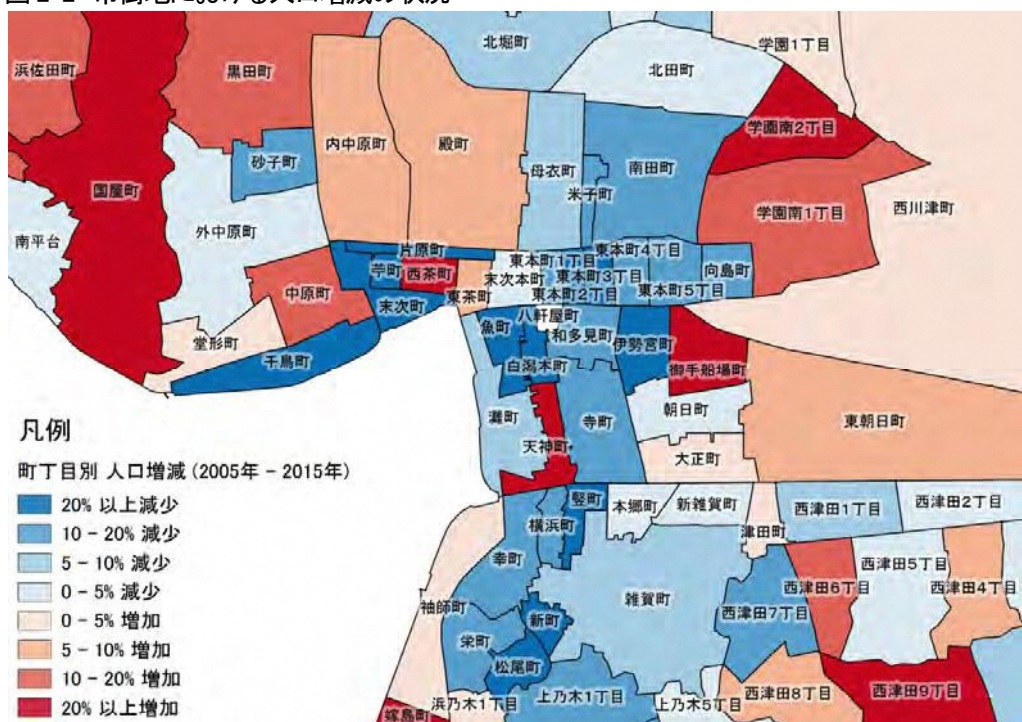
松江市の市街地（市街化区域及び用途地域）の人口は、平成12（2000）年からおおむね横ばいの状態が続いています。地域別に見ると玉湯町、東出雲町では住宅団地の整備等により増加傾向にありますが、旧松江市と穴道町では減少傾向にあります。

図2-1 市街地人口の推移



市街地の中心部における、平成17（2005）年から平成27（2015）年までの人口推移に着目すると、住宅団地が整備された国屋町や、分譲マンションが建築された西茶町、御手船場町、学園南2丁目等は人口が20%以上増加しています。一方、白潟本町、魚町、東本町をはじめ多くの地区で人口が減少しています。

図2-2 市街地における人口増減の状況



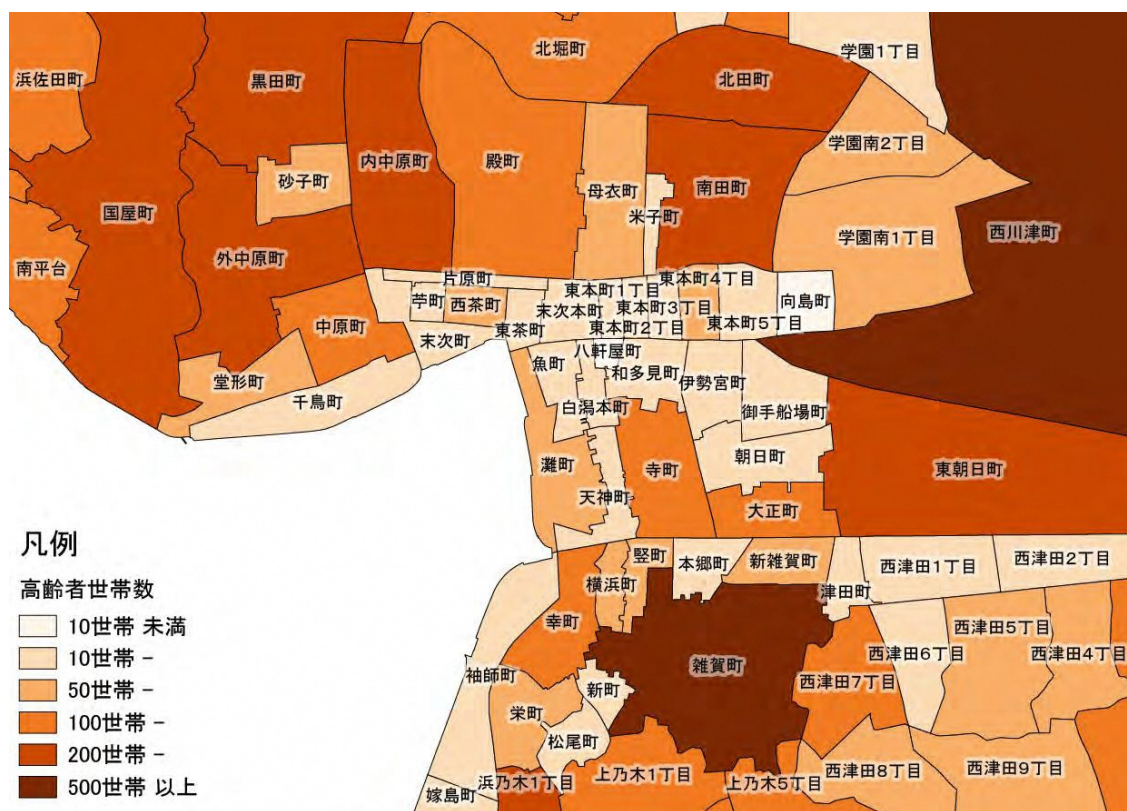
本市の高齢化率は年々高くなっているとともに、65 歳以上の高齢者独居世帯数及び高齢者のみ世帯数（2 人以上）は増加傾向にあります。市街地の中心部においても、雑賀町や西川津町等、65 歳以上の高齢者世帯数が多い地区があります。

図 2-3 高齢化率と高齢者世帯数の推移（松江市全体）



出典) 住民基本台帳を基に松江市作成(各年 3 月 31 日)

図 2-4 市街地中心部の高齢者世帯の現状



出典) 住民基本台帳を基に松江市作成(平成 29(2017)年 3 月 31 日現在)

2. 市街地形成

本市では、高度成長期の人口増加に対応するために、宅地開発が進み、それにあわせて都市基盤の整備を行ってきました。人口集中地区の面積は、昭和 35（1960）年から平成 2（1990）年にかけて約 4 倍に増加し、現在の市街地が概ね形成されました。

その後、平成 17(2005)年の国勢調査の結果で人口減少に転じたものの、依然として開発需要が多く、市街地の周辺部において、民間による宅地開発や土地区画整理事業が行われ、市街地が少しずつ拡大しています。

一方、市街地の中心部では、車社会の進展や大規模小売店舗の郊外への立地等により、空洞化が進み、駐車場や空き地を含めた低未利用地が増加しました。例えば殿町周辺では、平成 17(2005)年から平成 29(2017) 年にかけて駐車場の面積が 2.7ha から 4.1ha に増加（約 1.5 倍）しています。

市街地の中心部において、駐車場や空き地、空き店舗等の低未利用地の増加が続けば、地価の下落による資産価値の低下につながります。今後、さらに人口の減少が進む中、既に整備された道路や下水道といったインフラを有効に活用するためには、居住や都市機能の立地を誘導していく必要があります。

図 2-5 人口集中地区の面積と人口密度

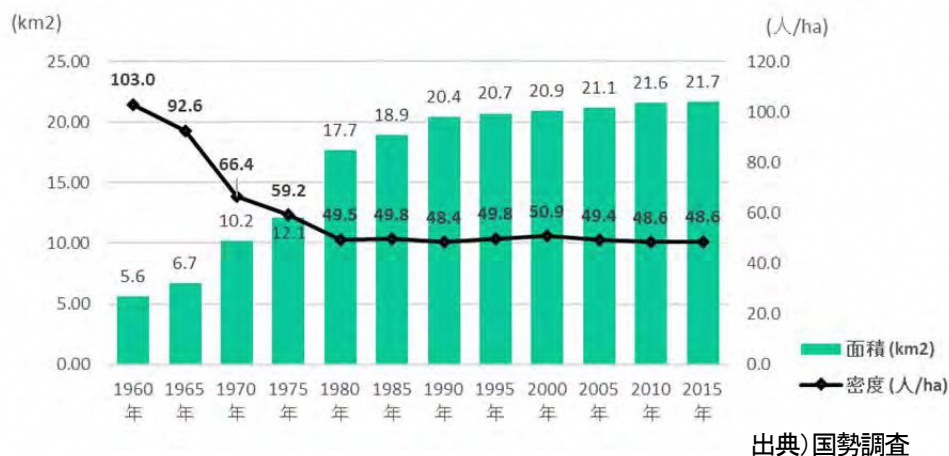
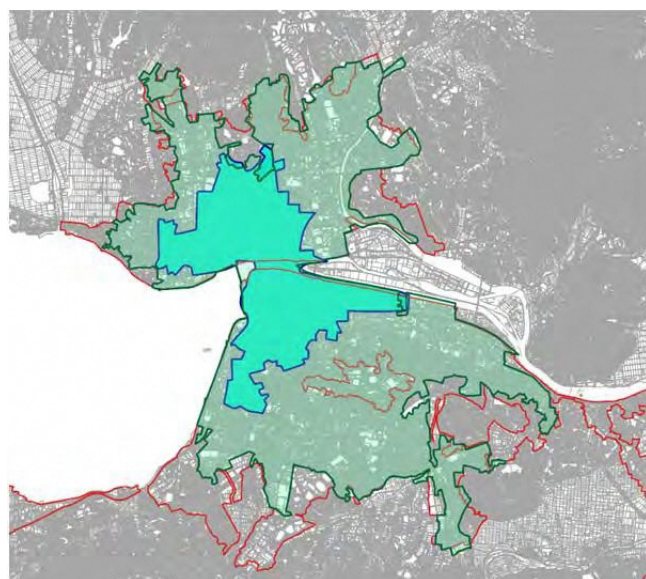


図 2-6 人口集中地区の推移



「人口集中地区」

昭和35年の国勢調査から使用されている統計上の地区であり、具体的には、①原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接して、②それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を表す。

凡例

- 昭和35年（1960年）の人口集中地区
- 平成27年（2015年）の人口集中地区
- 市街化区域

出典) 国勢調査

図 2-7 殿町周辺における駐車場の分布状況

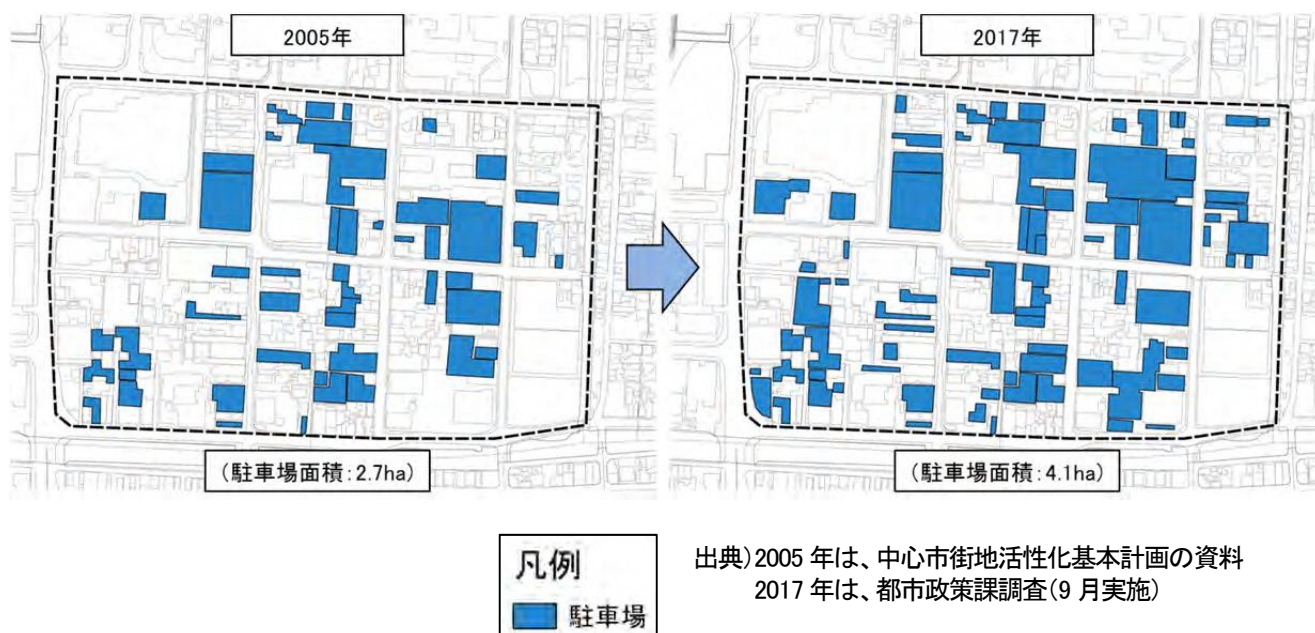
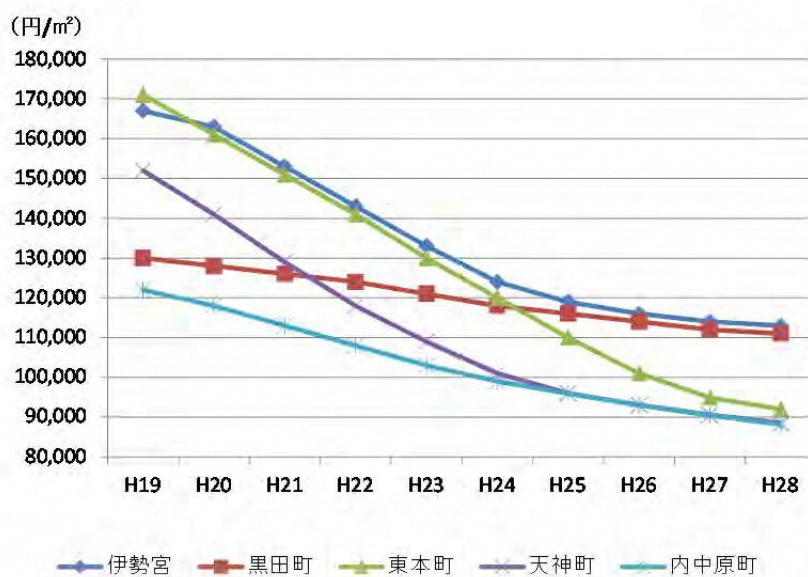


図 2-8 市内の商業地の地価推移



出典) 都道府県地価調査及び地価公示

3. 公共交通

平成 29（2017）年度の本市における路線バス利用者数は 456 万人であり、直近 10 年間の利用動向を見ると、路線バスの利用者数はやや増加傾向になっています。しかしながら、路線バスの各事業者においては、厳しい事業環境となっており、今後、運行路線や運行体制を確保するため、人口が減少する中でも利用者数を維持・増加させることが課題となっています。

また、鉄道においては、近年の利用者数は横ばい傾向が続いていますが、今後人口減少が進む中では利用者が減少し、現在の運行体制を維持することが困難になる可能性があります。

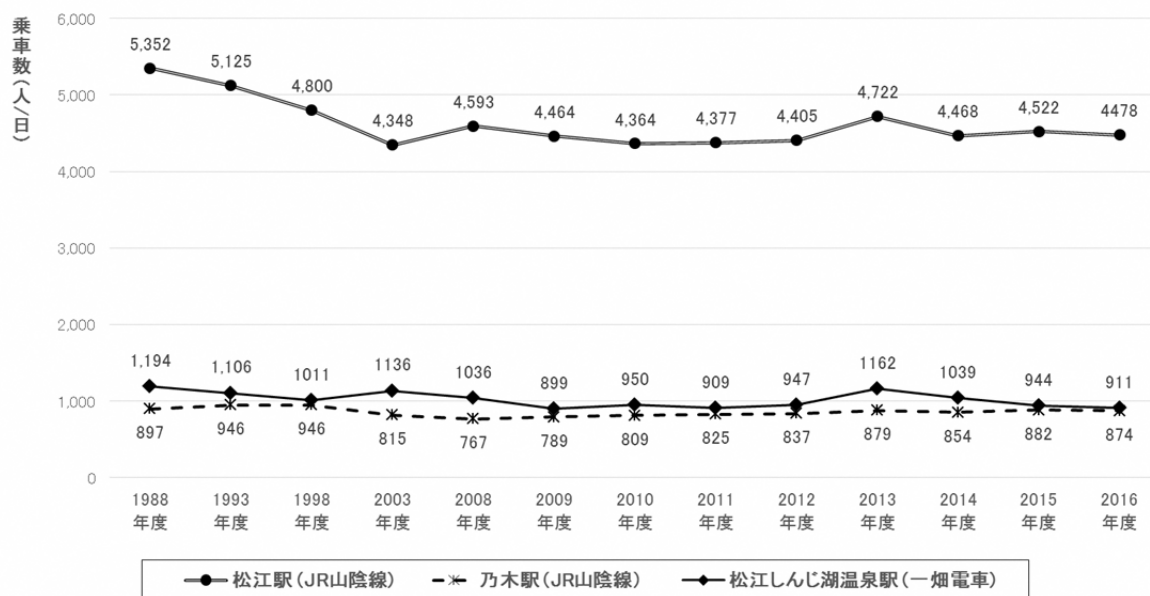
今後、都市の賑わい創出や生活利便性の向上を図るために、路線バスとの結節点となる駅周辺の都市機能の充実や居住誘導を推進することが課題になっています。

図 2-9 松江市の路線バス利用者数の推移



出典) 松江市のバスを中心とした公共交通の現状（平成 29 年度版）

図 2-10 鉄道駅別一日あたりの乗車数の推移



出典) 国土数値情報（鉄道事業社提供資料）

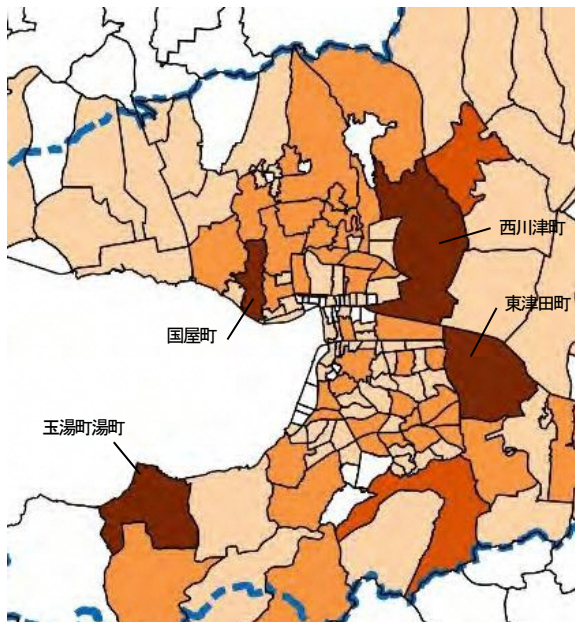
4. 住宅立地

平成 24（2012）年からの 5 年間の戸建住宅の建築動向を見ると、西川津町、東津田町、玉湯町等の幹線道路沿線の交通利便性が高い地区において、住宅の立地が進んでいます。一方、市街地の中心部においては、既に都市基盤が整備され公共交通の利便性が高い地域であるにもかかわらず、新築住宅の立地が少なく人口減少が進んでいることから、住宅の立地や空き家の改修等を促し、定住人口を確保することが課題となっています。

分譲マンションの立地は、黒田町や春日町、東朝日町等で多く、これらの地区では人口が増加しています。しかしながら、北堀町や奥谷町、雑賀町等道路が狭く、まとまった土地が少ない地区では、マンションは立地しておらず人口が減少しています。

マンションの立地については、住宅需要の受け皿として定住人口の増加に効果がある一方、多くが高層の建築物であることから、歴史的な町並みや良好な水辺景観が阻害されることが懸念されるため、新たに建設されるマンションを適切な地域に誘導することが課題となっています。

図 2-11 新築された戸建住宅の立地状況



凡例
 10戸未満
 10～50戸未満
 50～100戸未満
 100戸以上
 都市計画区域

出典) 平成 24～28 年度の 5 年間の建築確認申請

図 2-12 分譲マンションの立地状況



凡例
 ～75戸まで
 ～150戸まで
 ～200戸まで
 ～250戸まで
 ～305戸まで
 市街化区域

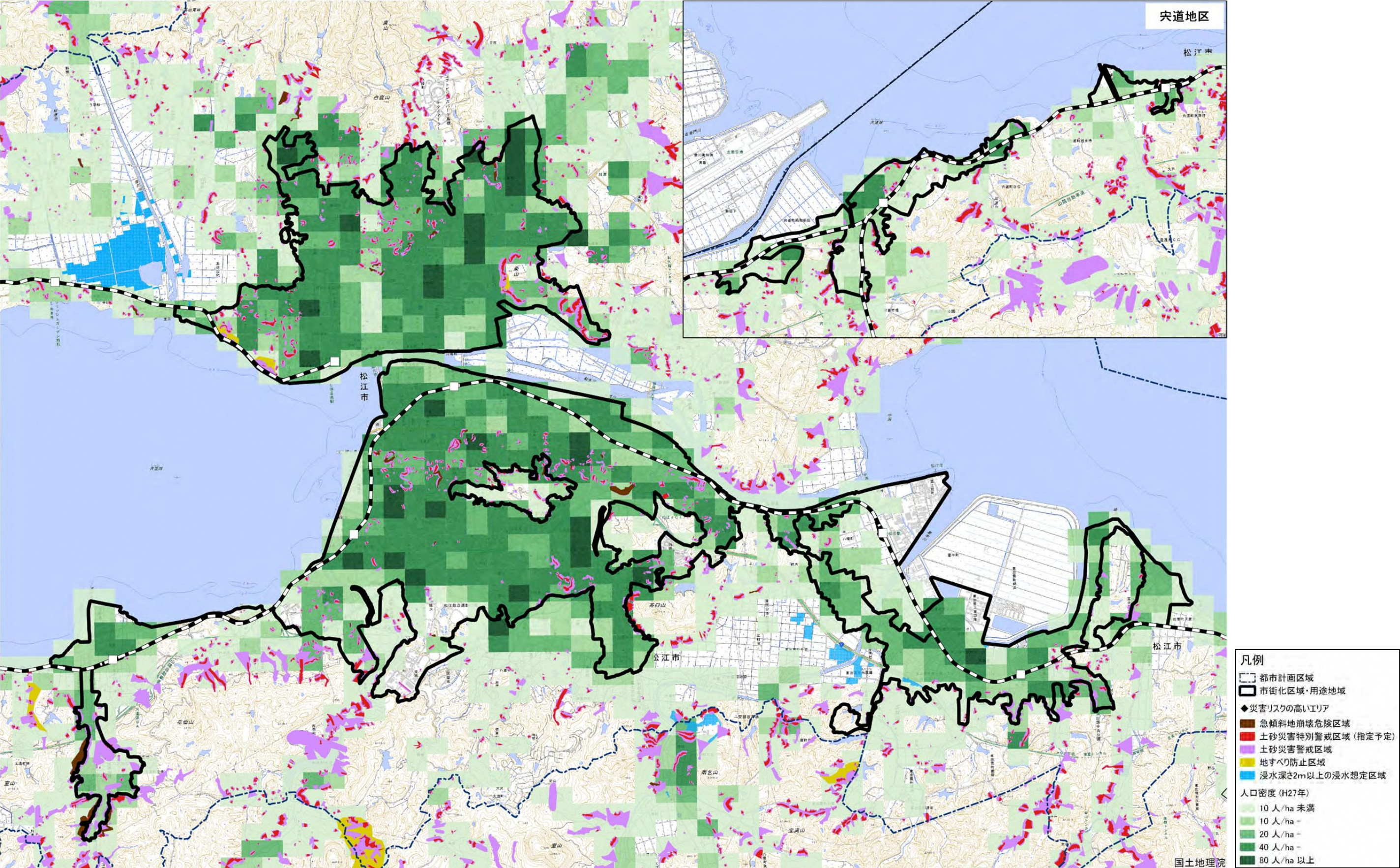
出典) 都市政策課調査(平成 30 年 2 月現在)

5. 防 災

本市では、高度成長期の人口増加に対応するために宅地開発が進められ、丘陵地へも市街地が拡大しました。その結果、市街地内においても土砂災害警戒区域等に指定された災害リスクの高い箇所が広く点在することとなり、住民の生命と財産を守るために、ハード・ソフト両面から対策を進める必要があります。

また、江戸期からの町割りが残る旧市街地では、道路が狭く木造住宅が密集した地区もあるため、建築物の不燃化や耐震化、区画の再編等により防災性の向上を図る必要があります。

図 2-13 災害リスクの分布図



出典) 国政調査、松江市防災安全課資料

第3章 基本的な方針

本計画は、松江市都市マスタープランの市街地における土地利用方針の詳細版という位置づけで策定します。そのため、基本的な方針は、松江市都市マスタープランで示すまちづくりの基本理念・まちづくりの基本方針・将来都市構造を踏襲します。

1. 基本理念

定住と交流による活力あるまちづくり
—豊かな自然や水辺を大切にした歴史まちづくりの推進—

人口減少の抑制に向けて、出生数の増加を目指すためには、若い世代の学びの場や働く場を確保し、市内に住み続ける若者を増やすことにより、生産年齢人口を中心とした定住を促進するとともに、U・Iターン者等の居住促進等による社会増を図ることが必要です。

その一方、全国で人口減少が進む中、本市でも人口の減少は避けられません。そこで重要となるのが、県内外から観光やビジネス等様々な目的で来訪する人々との交流の促進です。

観光による域内の消費は、定住人口の減少を補う効果があり、ビジネス等による来訪者との交流により、宿泊や飲食等を通じた地域経済循環の発生により、新たな雇用が生まれ、定住にもつながります。

本市には、宍道湖や中海等の水辺の美しい景観や、島根半島・宍道湖中海ジオパークで認められた貴重な地質地形遺産等、豊かな自然が存在するとともに、国宝である松江城や城下町としての伝統的な町並み、さらには古代出雲の繁栄を物語る遺跡群等、悠久の歴史が感じられる多様な地域資源があります。

以上のことから、豊かな自然や水辺を大切にしながら、歴史的な町並みと地域資源を生かした「歴史まちづくり」を推進することにより、「選ばれるまち 松江」を創出していきます。これにより、生まれ育ったまちに定住し、住み続けられる環境の整備を進め、多様な世代が居住する循環型の地域の形成を図るとともに、国内外からの多くの来訪者やU・Iターン等による県内外からの移住者も多い、人と人との活発な交流があるまちを目指します。

2. 計画策定の視点

少子高齢化や人口減少社会の到来を迎え、過去に開発需要が多いなかで、市街地整備とインフラ、公共施設の整備を中心に進められてきた都市づくりから、増加する空き家等低未利用地対策や、既存施設の維持管理とストック活用を中心とした都市政策への大きな方向転換が求められています。

第一に、将来にわたって市民の移動手段を確保し、商業・福祉・医療等の生活サービス機能にアクセスしやすいようにするためにも、既存の鉄道や幹線のバス路線等の公共交通網をまちの骨格と位置付けることにより、土地利用と連携した持続可能な都市構造の形成を進めます。

第二に、市内では、空き家や空き店舗、駐車場等の低未利用地が増加しています。これまで整備されてきた上下水道や道路、公園等の都市基盤や遊休不動産等の既存ストックの有効活用を進めることにより、買い物、福祉・医療や子育て環境が身近に提供され、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。

第三に、歴史的な町並みや美しい水辺の景観、豊かな伝統文化をしっかりと守りながら、定住や雇用創出等の求められる機能を誘導していくゾーンを示し、規制から誘導への転換を図ることにより、民間活力の導入を促し、活力を生み出すまちづくりを進めます。

3. まちづくりの基本方針

市内の様々な地域において、人口流出と高齢化の進行により、地域コミュニティの崩壊、祭事等の伝統文化の喪失、生活に必要な諸機能の消失等が懸念されています。

このため、若い世代を地域に呼び込むことにより、高齢者も含めた多様な世代が、将来にわたって生まれ育った地域やその周辺で居住できるような、循環型の地域を実現することが、まちづくりの大きなテーマとなっています。そのための基本方針について、次の6つの方針を掲げ、まちづくりに取り組むこととします。

方針1 まちの骨格となる公共交通の整備とアクセス手段の確保

- ・ 鉄道や主要バス路線といった公共交通の幹線の利便性を高め、まちの骨格となる移動網を整備するとともに、住民が通学や通勤、通院のための移動がしやすいよう、持続可能な公共交通を確保します。
- ・ 居住者が各集落から生活サービス機能を利用しやすいよう、コミュニティバス等の多様な移動手段を確保します。
- ・ 公共交通を利用しにくい高台や丘陵部の住宅地では、各地域の実情に応じた交通環境について、住民と共に考え、構築を図っていきます。



JR 松江駅

方針2 まちづくりに不可欠な幹線道路の整備

- ・ 高規格幹線道路と連動した地域の骨格となる幹線道路の整備を進め、生活利便性の向上や地域間の交流促進を図るとともに、渋滞解消や災害時の緊急輸送路としての機能を確保します。
- ・ 都市圏内外からの移動を可能とすることで広域交流を促進し、広域観光ルートの形成を図るため、松江北道路等の地域高規格道路の整備を推進します。
- ・ 物流環境を向上させ経済活動を活発化させるため、市中心部の主要道路の整備を推進します。
- ・ 安全、安心に移動できる歩行環境や自転車走行環境の整備を図ります。



大手前通り

方針3 多世代が居住する循環型の地域を形成するための土地利用の推進

- ・ 高齢化が進む市街地の中心部や大規模住宅団地、集落地域において、空き家等の中古住宅の流通を促進し、Uターン者を含めた若い世代の居住を促進します。
- ・ 多様な世代が将来にわたって地域に居住し続けられるよう、既存の住宅やインフラ等のストックの有効活用が可能となる土地利用ルールを整備します。
- ・ 各地域における生活利便性を維持するため、生活の中心となる地域において買い物、医療等の生活サービス機能の立地を促進します。

方針4 若者に魅力ある雇用の創出のための土地利用の推進

- ・ 既存ストックの有効活用を図るためにも、インターチェンジ周辺等交通利便性の高い地域において、土地を有効に活用し、流通機能等の誘導を図ることにより、雇用を創出します。
- ・ ソフトビジネスパーク島根や湖南テクノパーク等企業が既に集積する地域において、雇用の受け皿を確保します。
- ・ IT産業やものづくり産業、歴史・文化や恵まれた自然環境等を生かした観光関連産業等の分野で魅力的な雇用を創出し、定住につながる環境整備を推進します。



ソフトビジネスパーク島根

方針5 誰もが安全・安心に暮らせるまちの形成

- ・ 地震や風水害等の自然災害や、火災の危険から住民の生命と財産を守るため、災害の危険がある地区外へ居住を促進する等、ハード・ソフト両面からの対策を強化します。
- ・ 道路が狭く木造住宅が密集する地域では、区画再編による延焼防止機能の確保や、建築物の不燃化及び耐震化を促進します。
- ・ 大橋川の改修を推進し、あわせて内水対策を進め、住民の誰もが安全に安心して暮らせるまちの形成を図ります。



中川改修（事業中）

方針6 訪れる人との交流を促進するまちの形成

- ・ 観光客やビジネス客を受け入れられるコンベンション施設や、宿泊機能の充実を図ります。
- ・ 松江城周辺や美保関の青石畳通り等の伝統的な町並みや、古代出雲神話等の豊かな歴史・文化資源、宍道湖・中海の美しい水辺景観を活用した交流を促進します。
- ・ 平成29（2017）年12月に日本ジオパークの認定を受けた「島根半島・宍道湖中海ジオパーク」を生かした体験交流の拡大を推進します。
- ・ 訪れる人々への「松江らしいおもてなし」の機運を市民とともに盛り上げ、訪れる人との交流を促進します。



松江城

4. 将来都市構造

まちづくりの基本方針のもと、基幹的な公共交通および幹線道路からなる交通ネットワーク軸を基本に、居住や生活サービス機能等の立地を確保し定住促進を図る地域と、暮らしを支えるうえで必要となる雇用の創出を図る地域を構築することにより、持続可能な都市構造の実現を目指します。

定住促進の中核

居住や高次都市機能及び生活サービス機能が集積し、既存ストックの活用が見込まれる地域について、公共交通の幹線でつなぐことにより、定住の促進を図ります。

都市の中核

J R松江駅、県庁や市役所等の行政機関、大規模商業施設、高度医療機関、コンベンション施設等の高次都市機能が集積し、市民や観光客等が来訪する市の中心的地域とします。

都市の中核周辺

都市の中核を取り巻く商業地や住宅地を中心としたエリアで、地域ごとに商業施設や医療施設等の生活サービス機能が配置され、利便性が高い生活が営める地域とします。

生活維持の中核

小中学校及び鉄道駅の周辺 500m圏や、バス路線及び鉄道といった公共交通の幹線をもとに、居住や生活サービス機能の確保を図る地域とします。

雇用創出の中核

地方都市での暮らしを支えるうえで、必要となる雇用を生む場として、中心業務地や既存の工業団地、インターチェンジ周辺等働く場としての確保を図る地域とします。なお、特徴的な地域資源を生かして、雇用創出に寄与している農林水産業や観光産業については、中核として場所を示すことは行わず、市内全域を対象として雇用創出を図ります。

図 3-1 定住促進の中核の配置図

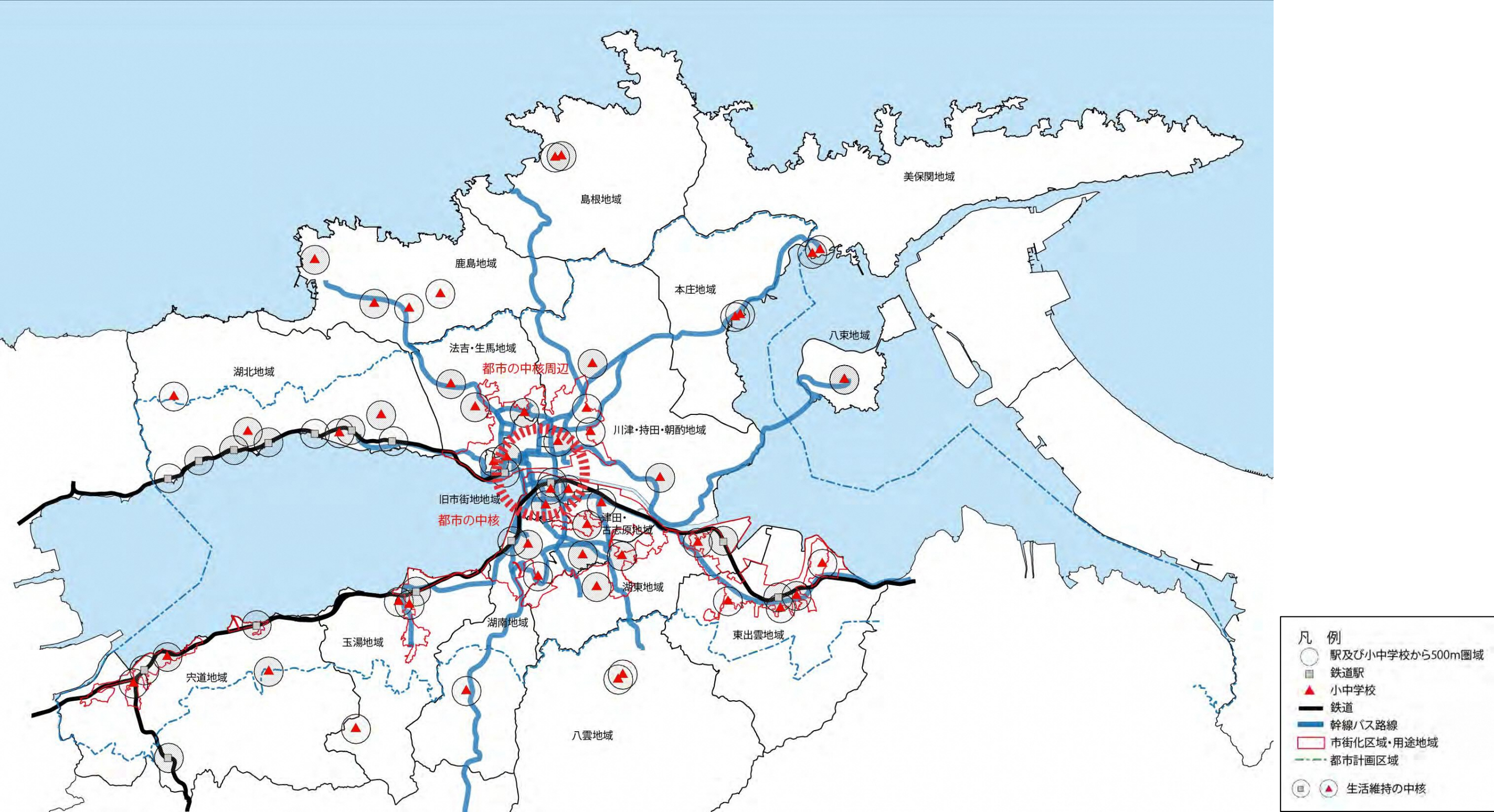


図 3-2 雇用創出の中核の配置図



交通ネットワーク軸

広域連携軸、地域連携軸の2つの連携軸と、内循環線、外循環線の2つの循環道路を交通ネットワークの軸として設定し、中核となるエリアを連携します。

広域連携軸

○隣接する都市間の移動軸であるとともに、物流のネットワークとなっている高規格幹線道路及び鉄道を広域連携軸として位置づけ、都市圏域間の広域交流を促進します。

- ・山陰道、境港出雲道路（整備予定）
- ・JR山陰本線

地域連携軸

○市中心部から放射状に延び、各地域の生活の中心となるエリアと接続する幹線道路を位置付け、生活圈・地域間の連携の円滑化を推進します。

- ・国道9号、国道54号、国道431号、国道432号、(主)松江鹿島美保関線、(主)松江島根線、(主)松江木次線、(一)本庄福富松江線
- ・一畑電車北松江線

外循環線

○市街地の周辺を走る地域高規格道路を配置し、渋滞の解消や災害への対応の円滑化を推進します。

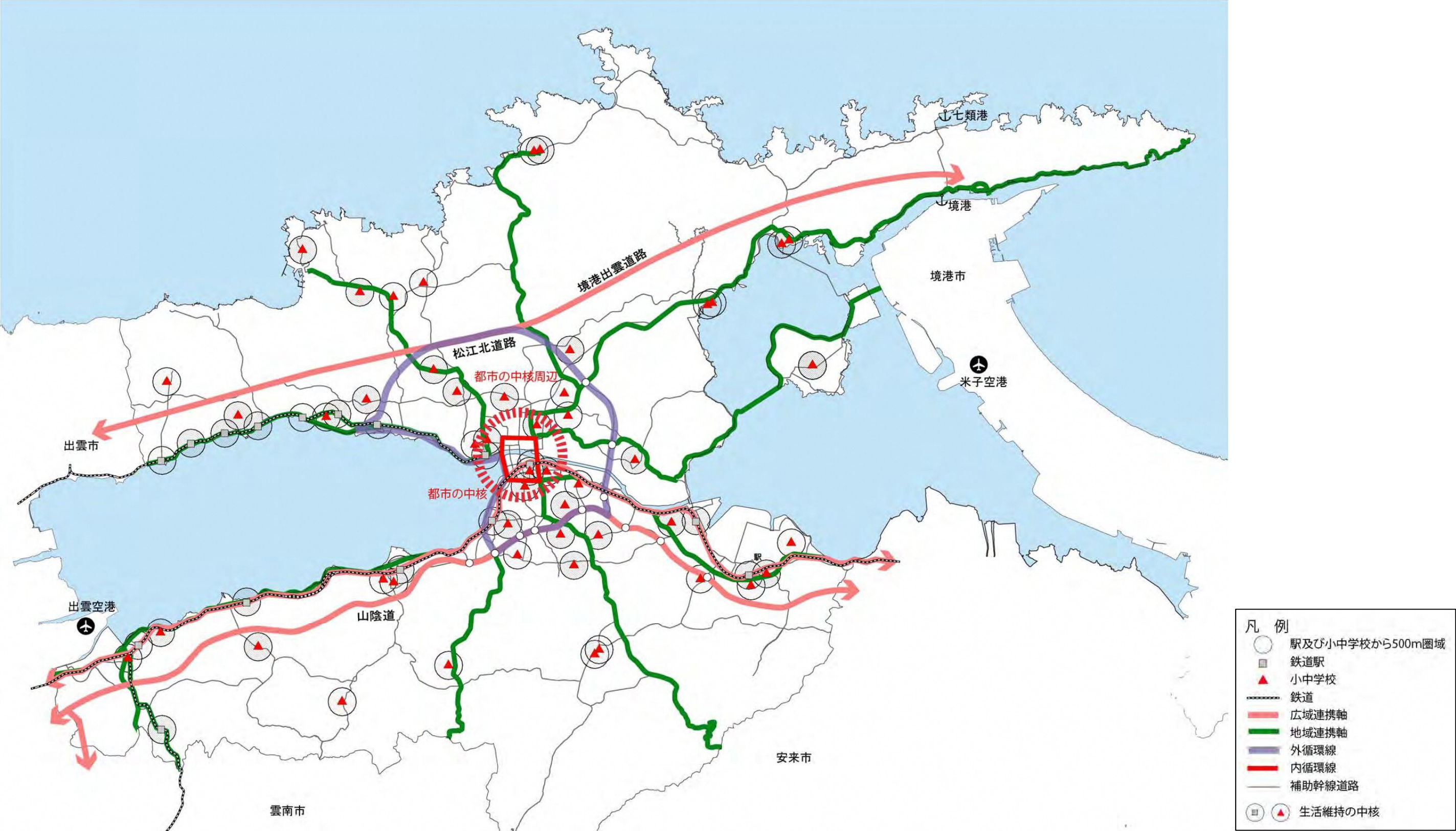
- ・山陰道、松江だんだん道路、松江北道路（整備予定）

内循環線

○市中心部の主要道路を位置付け、人と物の円滑な移動を促進し、経済活動の活性化を図ります。

- ・(都)城山北公園線、(主)松江島根線、国道9号、(主)松江鹿島美保関線

図 3-3 将来都市構造図



第4章 居住誘導区域

1. 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、人口減少下にあっても生活サービス機能を持続的に確保するため、居住を維持・誘導し、将来にわたり人口密度を維持する区域です。

本市の居住誘導区域は、以下の方針を基に、
現在の市街地（市街化区域・用途地域）を基本に設定することとします。

方針1 公共交通の利便性の維持・向上を目指し区域を設定します

本市の市街地の概ねの範囲は、公共交通の利便性が高い、鉄道駅から半径500m圏、路線バスのバス停から半径300m圏でカバーされています。まちの骨格となる公共交通を将来にわたって守るためには、利用者数を確保する必要があることから、公共交通の利便性が高い市街地への居住を誘導します。

方針2 既に市街地形成がされた区域を設定します

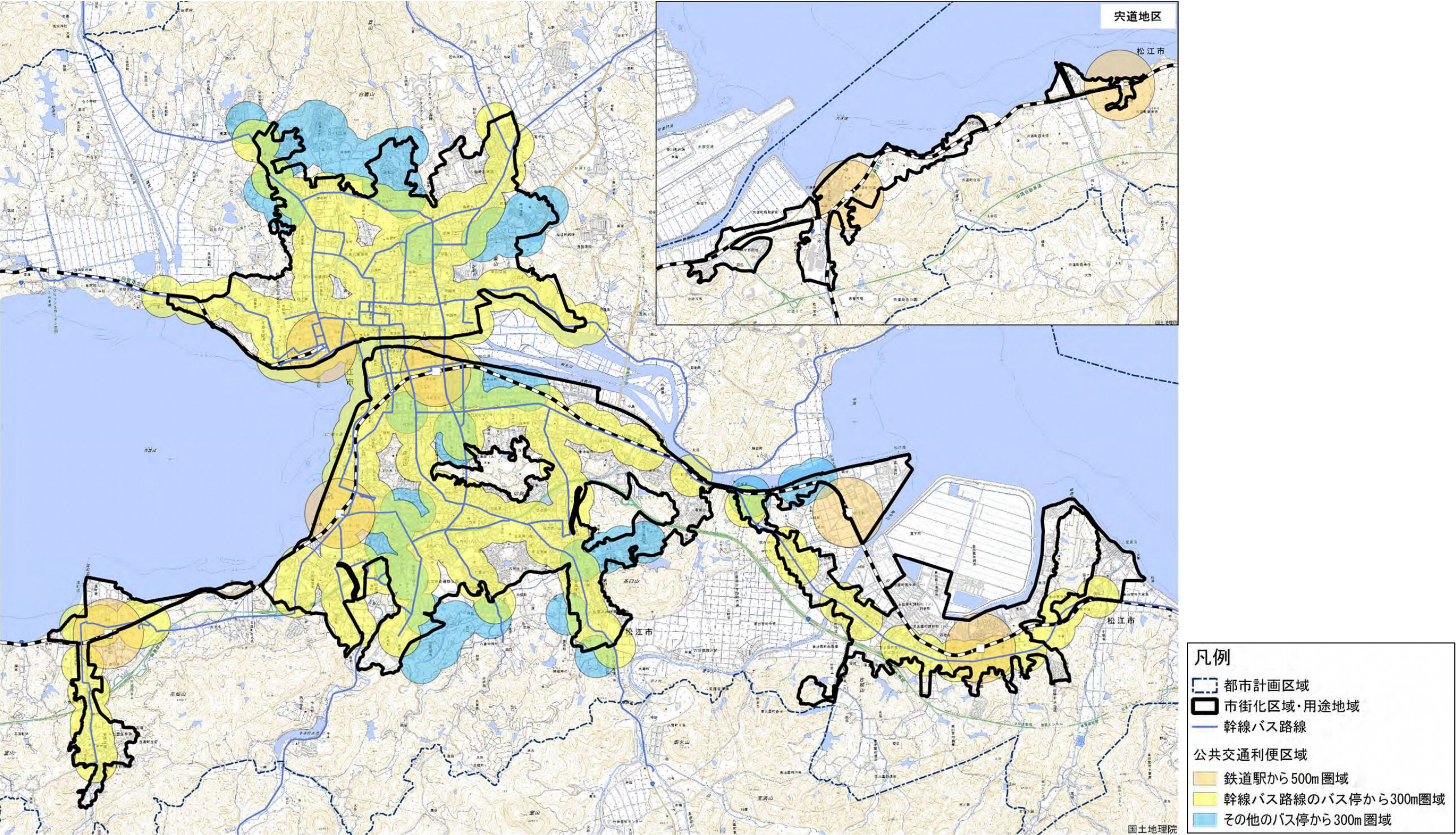
道路や下水道等の都市基盤が整っている市街地においては、中古住宅等の既存ストックの有効活用を進める考え方から、自立した移動手段を持つ若年層の居住を誘導し、世代循環を図る必要があります。

方針3 居住に適さないエリアは居住誘導区域に含めないこととします

安全・安心なまちづくりを進めるため、土砂災害警戒区域等災害リスクの高い箇所は居住誘導区域に含めず、災害リスクの低い地域への居住を誘導します。

また、工業専用地域等住宅の建築が規制されているエリア、住工混在を防ぎ企業の操業環境を守る必要がある工業団地等は、居住誘導区域に含めないこととします。

図 4-1 公共交通のカバー図



	市街化区域・用途地域	公共交通沿線地域※1	カバー率 (%)
人口 (人)※2	142,448	128,144	90 %
面積 (ha)	3,514	2,647	75 %

※1 「公共交通沿線地域」は、全ての鉄道駅、バス停の徒歩圏（鉄道駅については500m、バス停については300m）

※2 「人口」は、平成27年度の国勢調査のデータをもとに250mメッシュで計測

2. 居住誘導区域に含まない区域

(1) 災害リスクが高い箇所

災害リスクが高い以下の区域は、居住誘導区域には含めないこととします。

- 土砂災害特別警戒区域 (指定予定)
- 土砂災害警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 地すべり防止区域

名 称	合計面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合
市街化区域・用途地域内の災害リスクが高い箇所	216.8	6.2 %

(2) 住宅の建築が規制されているエリア

工業専用地域と住宅の建築が規制されている地区計画の区域は、居住誘導区域には含めないこととします。住宅の建築が規制されている地区計画の区域は、湖南テクノパーク、クレアヒル松江、揖屋干拓工業団地、東出雲工業団地、春日地区の5地区が該当します。

区 分	名 称	区域面積 (ha)	うち災害リスク面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合
工業専用地域	工業専用地域 (馬淵工業団地)	50.7	-	1.4 %
	工業専用地域 (揖屋)	13.3	-	0.4 %
地区計画区域	湖南テクノパーク	12.8	-	0.4 %
	クレアヒル松江	52.2	2.1	1.5 %
	揖屋干拓工業団地	9.4	-	0.3 %
	東出雲工業団地	20.4	-	0.6 %
	春日地区	11.2	-	0.3 %
合 計		170.0	2.1	4.8 %

(四捨五入の関係で各項目の値の合計と合計欄の値は一致しない)

(3) 住宅地以外の土地利用を維持するエリア

住宅地以外の土地利用を維持する工業団地・地区計画の区域は居住誘導区域に含めないこととします。
また、城山公園は文化財保護の観点から居住誘導区域に含めないこととします。具体的な区域、及びその面積は下の表に示す通りです。

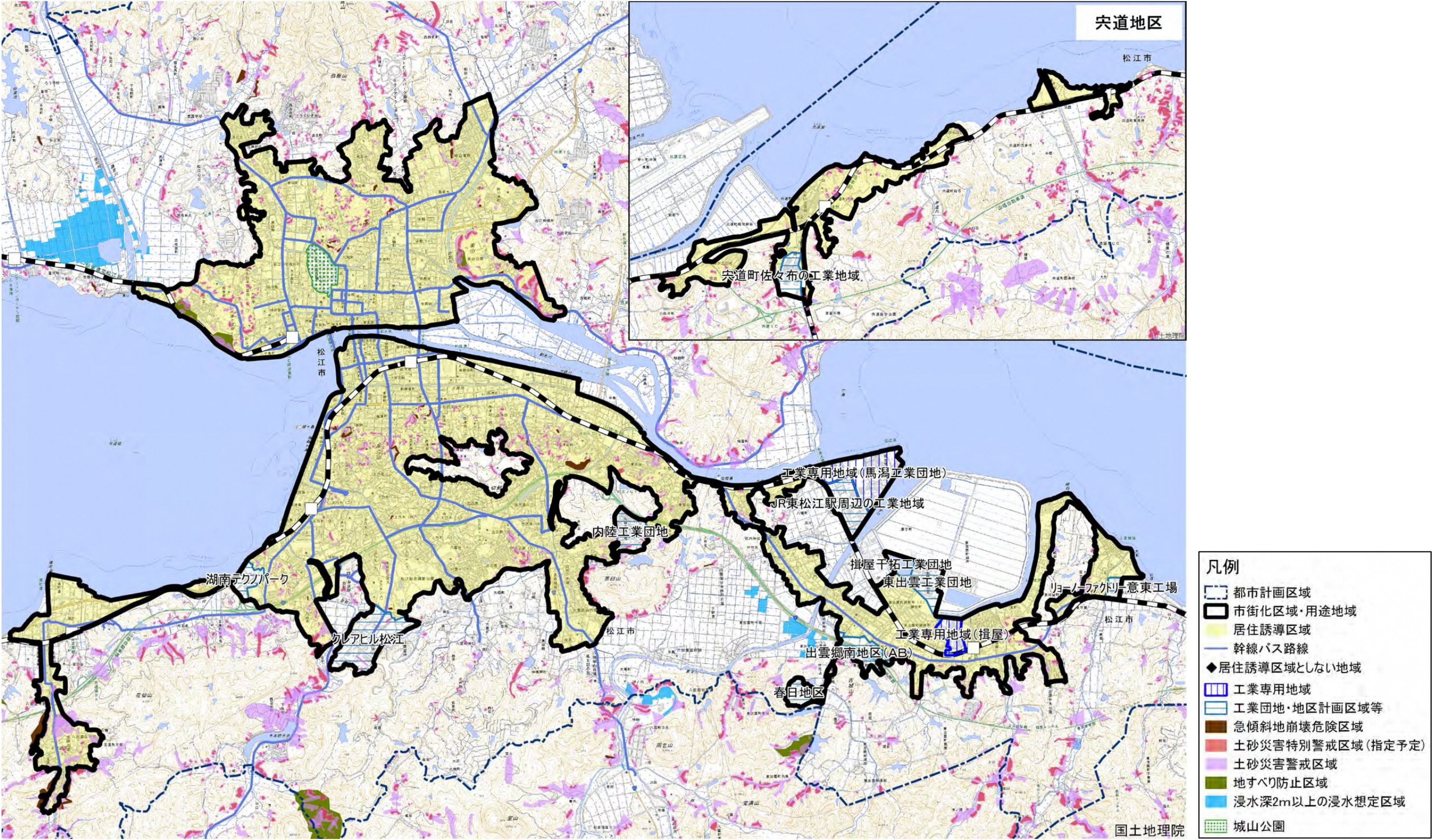
区 分	名 称	区域面積 (ha)	うち災害リスク 面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合
工業団地	穴道町佐々布の工業地域	16.6	-	0.5 %
	内陸工業団地	22.5	0.9	0.6 %
	J R東松江駅周辺の工業地域	27.0	-	0.7 %
	リョーノファクトリー意東工場	5.4	-	0.2 %
地区計画区域	出雲郷南地区(A・B)	23.4	2.4	0.7 %
その他	城山公園	20.7	-	0.6 %
合 計		115.6	3.3	3.3 %

3. 居住誘導区域を設定するエリア

前述の方針を踏まえ、居住誘導区域を下図のとおり設定します。

	面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合 (%)
市街化区域・用途地域	3,514 ha	-
└ 誘導区域に含めない区域	497 ha	14 %
└ 居住誘導区域	3,017 ha	86 %

図 4-2 居住誘導区域を設定するエリア



4. 届出制度について

届出制度は、居住誘導区域外における宅地開発等の動きを把握するための制度で、立地適正化計画が公表されると、居住誘導区域外で一定規模以上の開発行為等を行おうとする場合は、行為に着手する30日前までに、市長への届出が義務付けられます。

【居住誘導区域外で届出の対象となる行為】

開発行為

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

(例)		
3戸の開発行為	届出必要	
1,000㎡1戸の開発行為	届出必要	
800㎡2戸の開発行為	届出不要	

建築等行為

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

(例)		
3戸の建築行為	届出必要	
1戸の建築行為	届出不要	

5. 居住誘導に関する施策

(1) 居住誘導区域への居住促進の取組

居住誘導区域においては、居住の維持や区域内への新たな居住者の流入を図るため、以下の施策に取り組めます。

① 子育て世代の居住促進に関する取組

- ・ 宅地ミニ開発事業の推進
- ・ 若者や子育て世代のまちなか及び地域拠点居住の推進（住宅取得の支援の検討）
- ・ 多世代居住地域づくりの推進（三世帯同居や近居を応援する支援策の検討）
- ・ 子育て環境の充実（子ども・子育て支援事業計画等参照）

② 高齢者の居住促進に関する取組

- ・ 市営住宅の計画的な修繕とバリアフリー化
- ・ サービス付き高齢者向け賃貸住宅等の適正供給

③ 上記のターゲットに拘らない居住促進に関する取組

- ・ 住宅に関する総合相談窓口の開設
- ・ 公営住宅における住宅確保要配慮者（高齢者・障がい者、ひとり親世帯等）に対する優遇措置及びさらなる入居要件等の緩和に関する検討
- ・ 住宅確保要配慮者に対する入居の支援の検討（登録制度の実施、福祉分野との連携等）
- ・ 中古住宅の流通及び利活用の促進（情報提供、問題解決に向けた仕組みづくり等）
- ・ 空き家バンク制度の活性化
- ・ 中古住宅改修及び建替解体補助の実施（中心市街地上乗せ）
- ・ 既存住宅の性能向上に向けたリフォームの促進（介護保険法による住宅改修費の支給制度やリフォームに関する減税制度の活用支援）
- ・ 木造が密集する地域における空き家等の除却や区画再編等の検討
- ・ 建物の不燃化・耐震化の推進

④ U I J ターン者の居住促進に関する取組

- ・ 中古住宅改修及び建替解体補助の上乗せ（U I J ターン）

(2) 今後活用が想定される国の支援策

居住誘導に関する施策として、以下の支援策の活用を検討します。

事業名	事業の概要
都市再生整備計画事業	居住誘導区域かつ都市再生整備計画区域内で行う、道路・公園・広場等の公共施設の整備を交付金で支援 (交付率：2/5)
住宅市街地総合整備事業 (住宅団地ストック活用型)	急激な高齢化や空き家の発生等が見込まれる居住誘導区域内の住宅団地について、地域のまちづくり活動、既存ストックを活用した高齢者・子育て世帯の生活支援施設等の整備及び若年世帯の住替えを促進するリフォーム等を交付金で総合的に支援（交付率：1/3）
空き家再生等推進事業	空き家を除却してポケットパークを整備したり、空き家を観光交流施設等の他用途に活用する等、居住環境の改善や地域活性化に資する事業を交付金で支援 (交付率：1/2～1/3) 除却タイプ：居住誘導区域外 活用タイプ：居住誘導区域内
住宅金融支援機構 による支援 (フラット 35 地域活性化型)	居住誘導区域内における住宅取得に対し、市町村による住宅の建設・取得に対する財政的支援に合わせて、フラット 35 の金利引下げ（当初 5 年間 0.25%引下げ）
バリアフリー環境 整備促進事業	都市機能誘導区域内において、スロープやエスカレーターといった高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備や、高齢者等の利用に配慮した建築物の整備を交付金で支援（交付率：1/3）
スマートウェルネス 住宅等推進事業	① サービス付き高齢者向け住宅整備事業 都市機能誘導区域内におけるサービス付き高齢者向け住宅の整備に対し補助金で支援 (補助率：新築 1/10、改修 1/3) ② スマートウェルネス拠点整備事業 都市機能誘導区域内の住宅団地等における福祉施設の整備に対し補助金で支援（補助率：1/3）

第5章 都市機能誘導区域

1. 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、医療、福祉、商業等の都市機能を市街地の一定エリアに誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

本市においては、以下の方針を基に、3つのエリアを都市機能誘導区域に設定します。

「都市の中核エリア」

多様な高次都市機能が集積し、本市の主要な交通結節点となっている、ＪＲ松江駅、県民会館前バス停、一畑電車 松江しんじ湖温泉駅を中心とするエリア

「ＪＲ乃木駅・島根県立大学周辺エリア」

島根県立大学及び都市の中核周辺にあり公共交通の結節点となっているＪＲ乃木駅を含めたエリア

「島根大学周辺エリア」

島根大学を中心とするエリア

方針１ 高次の都市機能が集積するエリアを設定します

本市が目指す将来都市構造の中心的役割を担う「都市の中核」は、主要な行政機関や大規模商業施設、高度医療機関、文化交流施設、コンベンション施設等高次都市機能が集積し、市民はもとより市外からも多くの人々が訪れサービスを楽しんでいます。「都市の中核」においては、これらの機能を将来にわたり維持するとともに、遊休公有地や低未利用地を活用して新たな機能を誘導し、都市としての求心力を高める必要があります。

方針２ 「都市の中核」及び「都市の中核周辺」の公共交通結節点周辺エリアを設定します

将来にわたり市民の移動手段を確保し、周辺地域から高次都市機能や生活サービス機能に容易にアクセスできるようにするためには、公共交通の利用促進を図り維持する必要があります。そのため、「都市の中核」及び「都市の中核周辺」の公共交通の結節点においては、都市機能の充実や周辺整備により利便性を高める必要があります。

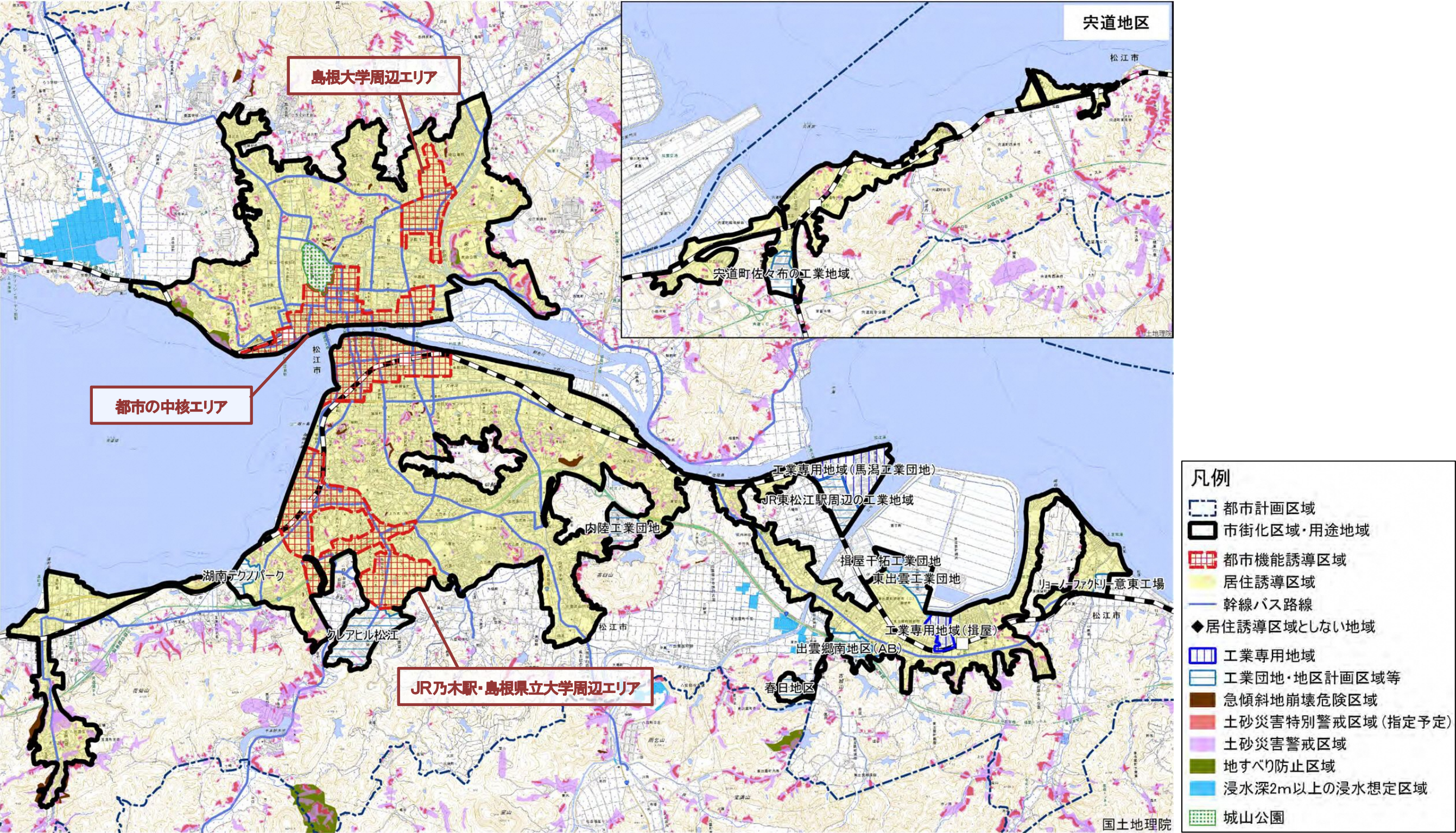
方針３ 若者人口の確保や将来の人財確保に資する大学の周辺エリアを設定します

本市の喫緊の課題となっている人口減少の抑制に向け、若者の人口の維持や、将来の人財確保に資する大学は重要な都市機能です。本市には、島根大学、島根県立大学の二つの大学が立地しており、現在の場所に立地を維持するとともに機能強化を図る必要があります。

前述の方針を踏まえ、都市機能誘導区域を下図のとおり設定します。

	面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合 (%)
都市機能誘導区域	444 ha	13 %
居住誘導区域	3,017 ha	86 %
誘導区域に含めない区域	497 ha	14 %
市街化区域・用途地域	3,514 ha	—

図 5-1 都市機能誘導区域を設定するエリア



2. 都市機能誘導区域を設定するエリア

(1) 都市の中核エリア

都市の中核エリアは、ＪＲ松江駅、殿町、松江しんじ湖温泉駅を中心とするエリアです。

ＪＲ松江駅周辺

【エリアの特性】

- ・ ＪＲ松江駅を中心に、一畑百貨店やイオン松江店等の大規模商業施設、くにびきメッセや松江テルサ等のコンベンション機能、金融機関の本店機能等、高次都市機能が立地しており、市内外から多くの人を訪れるエリアです。
- ・ 都市の中核として必要な都市機能を誘導する際の受け皿となる県立プール跡地や市立病院跡地等、大規模な遊休公有地があります。

【方向性】

- ・ 既存の高次都市機能を維持しつつ、大規模な遊休公有地を活用して、市内外から訪れた人が長時間滞在したくなる魅力的な機能の立地や交通結節点としての機能強化等を推進し、将来にわたって、交流やイベント、買い物等に市内外から多くの人を訪れるエリアの形成を目指します。

殿町周辺

【エリアの特性】

- ・ 島根県庁をはじめとする官公署、県民会館・県立図書館等の文化交流施設、松江赤十字病院等の高次都市機能が立地するエリアであるとともに、国宝松江城や堀川遊覧船等多くの観光資源に恵まれ、市内外から多くの人を訪れるエリアです。
- ・ 空き家や空き店舗だった所が駐車場に転用される所も多く、小規模な駐車場が点在しています。

【方向性】

- ・ 既存の高次都市機能を維持・充実しながら、県民会館有料駐車場用地の利活用、民間事業者による集客施設の整備、回遊性を高めるための歩行空間の整備、小規模に点在する駐車場の集約・再編等を推進し、市内外から訪れる人と市民が交流する賑わいのあるエリアの形成を目指します。

一畑電車 松江しんじ湖温泉駅周辺

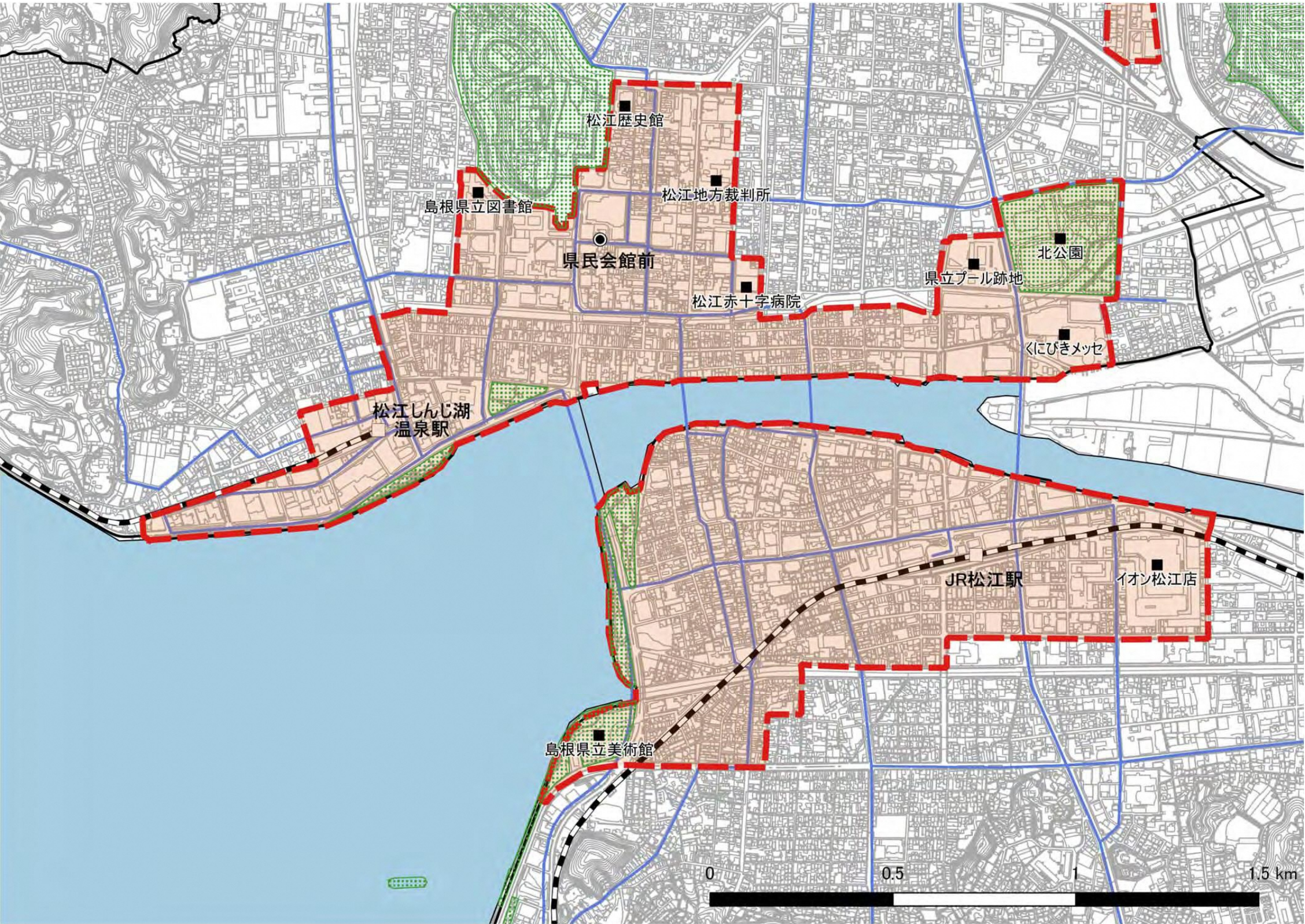
【エリアの特性】

- ・ 松江しんじ湖温泉駅は、一畑・市営の両路線バスが乗り入れるとともに、高速乗合バスや空港連絡バスも発着する、周辺地域からアクセスしやすい重要な交通結節点です。
- ・ 千鳥町地内の遊休公有地や月極駐車場等の低未利用地も多くあるエリアです。

【方向性】

- ・ 交通結節点の利便性や宍道湖温泉等を活用した都市機能の誘導を図り、賑わいのあるエリアの形成を目指します。

図 5-2 都市の中核エリアにおける都市機能誘導区域図



J R松江駅、県民会館前、松江しんじ湖温泉駅を中心とした半径 500m 圏と、その三つの圏域を合わせた半径 800m 圏を基本とし、広域的な利用がある高次都市機能が立地するエリアや活用が課題となっている遊休公有地を含め都市機能誘導区域としています。

橋北では、くにびきメッセ、総合体育館がある北公園、活用が課題となっている県立プール跡地、松江地方裁判所、日本銀行松江支店、法務合同庁舎、松江歴史館が立地するエリアを取り込んでいます。

橋南では、松江駅を中心とした商業地域に加えて、国道 9 号の北側、島根県立美術館と中心市街地活性化基本計画の区域となっている縦町のエリアを取り込んでいます。

	面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合 (%)
都市の中核エリア	212 ha	6 %

(2) JR乃木駅・島根県立大学周辺エリア

JR乃木駅・島根県立大学周辺エリアは、JR乃木駅周辺、島根県立大学周辺を中心とするエリアです。

JR乃木駅周辺

【エリアの特性】

- ・ JR乃木駅は、県内で5番目の乗降客数があり、一畑・市営の両路線バスが乗り入れる重要な交通結節点です。
- ・ 大規模な遊休公有地であるホテル穴道湖跡地があります。

【方向性】

- ・ 交通結節点であることを考慮しながら、大規模な遊休公有地の利活用及び駅周辺における商業機能や教育機能等の充実を図り、利便性の高いエリアの形成を目指します。

島根県立大学周辺

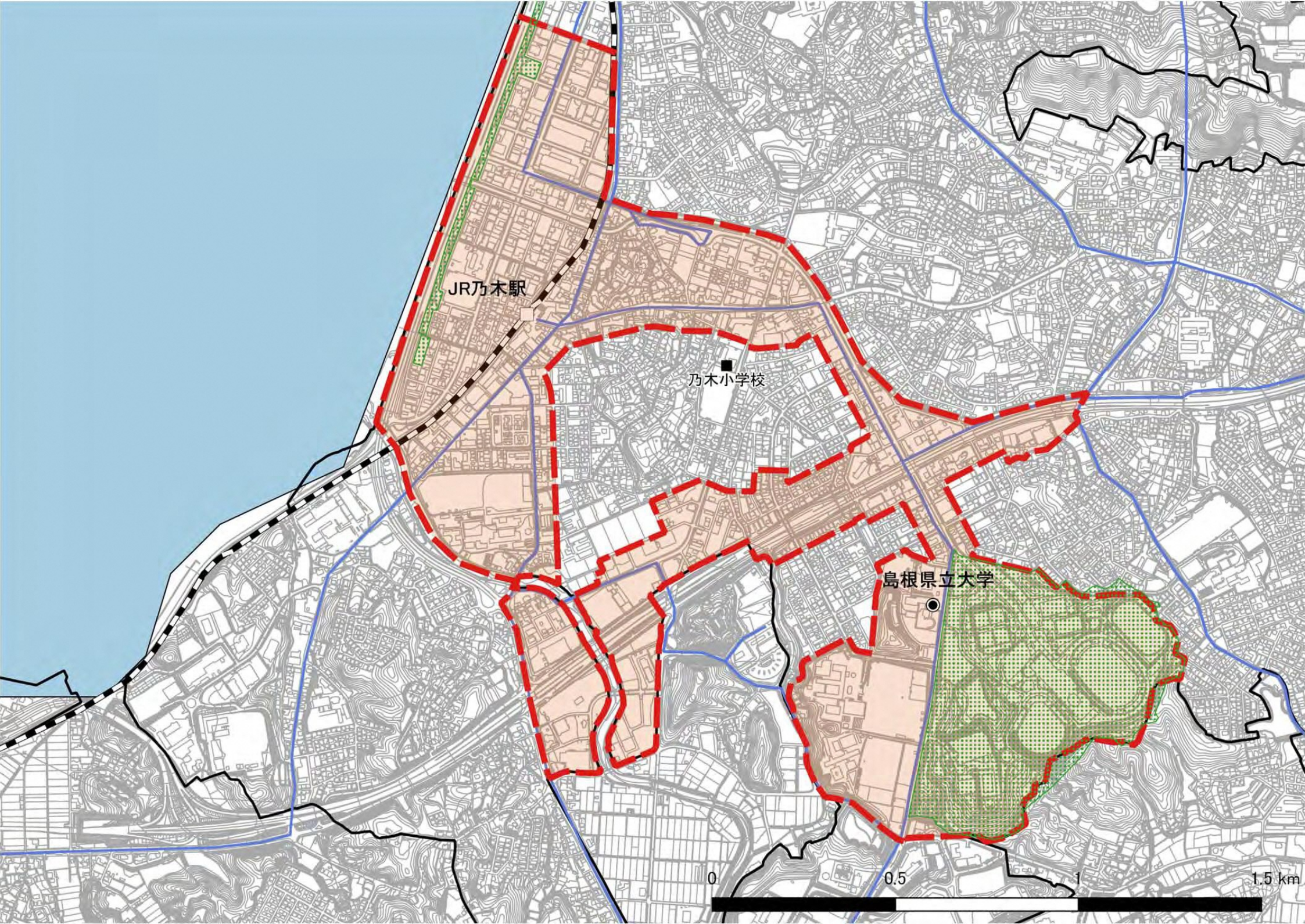
【エリアの特性】

- ・ 高等教育機関である島根県立大学が立地しています。
- ・ 土地区画整理事業により良好な市街地が形成され、近隣の松江西IC周辺をはじめスーパーマーケットや飲食店、家電量販店等の商業施設が集積している生活利便性の高いエリアです。

【方向性】

- ・ 若者人口の維持や将来の人財確保のための重要な都市機能である大学の立地を現在地に維持するとともに、周辺の生活サービス機能を維持、強化する必要があります。現在の商業機能や教育機能等の充実を図り、学生をはじめとする若い世代が暮らしやすいエリアの形成を目指します。

図 5-3 J R乃木駅・島根県立大学周辺エリアにおける都市機能誘導区域図



J R乃木駅と島根県立大学を中心とした半径 500m 圏と、その二つの圏域を合わせた半径 800m 圏を基本とし、県道松江木次線の東側や骨格となるバス路線沿線の、スーパーマーケットや日用品店等の生活サービス機能が立地するエリアを都市機能誘導区域としています。

島根県立大学の北側や乃木小学校周辺の居住が集積するエリアは都市機能誘導区域に含めません。

凡例

市街化区域・用途地域

都市機能誘導区域

大規模公園

幹線バス路線

	面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合 (%)
区域外形	179 ha	5 %
災害リスク箇所の合計	2 ha	-
J R乃木駅・島根県立大学周辺エリア	177 ha	5 %

(3) 島根大学周辺エリア

島根大学周辺エリアは、島根大学を中心とするエリアです。

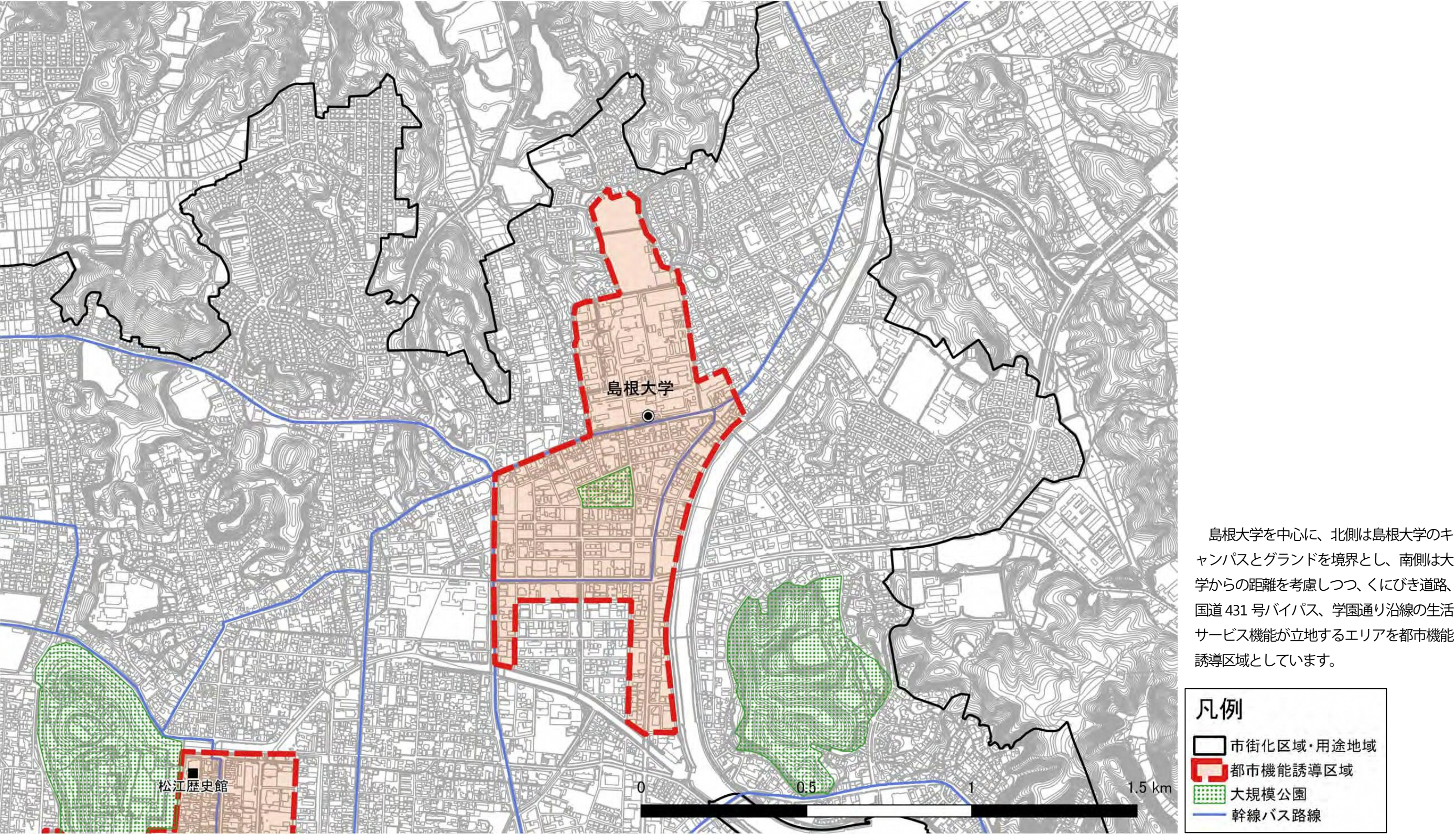
【エリアの特性】

- ・ 高等教育機関である島根大学が立地しています。
- ・ 土地区画整理事業により良好な市街地が形成されており、スーパーマーケットや金融機関等の生活サービス機能が立地する生活利便性の高いエリアです。

【方向性】

- ・ 若者人口の維持や将来の人財確保のための重要な都市機能である大学の立地を現在地に維持するとともに、周辺の生活サービス機能を維持、強化する必要があります。現在の商業機能や教育機能等の充実を図り、学生をはじめとする若い世代が暮らしやすいエリアの形成を目指します。

図 5-4 島根大学周辺エリアにおける都市機能誘導区域図



	面積 (ha)	市街化区域・用途地域の面積に対する割合 (%)
島根大学周辺エリア	55 ha	2 %

3. 誘導施設

(1) 誘導施設の定義

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地の維持・誘導を図る都市機能です。本市において検討する誘導施設の定義を下表のとおりとします。

図 5-5 誘導施設の定義

都市機能の種類	施設	定義
行政	国・県の機関	国・島根県が所管する施設
	市の機関	地方自治法第4条第1項に規定する施設
商業	大規模集客施設（映画館・百貨店 等）	建築基準法 別表第2（わ）に記載された建築物
	生鮮食料品を取扱うスーパー	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上の商業施設（共済店舗・複合施設等含む）で、生鮮食品を取扱うもの
	日用品店・ドラッグストア	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上の商業施設
	娯楽施設（ボウリング場 等）	建築基準法 別表第2（わ）に記載された建築物
医療	総合病院（二次・三次医療機関）	医療法第1条の5に定める病院
	診療所（内科・外科・小児科）	医療法第1条の5第2項に規定する診療所のうち、内科・外科・小児科を診療科目とするもの
福祉	高齢者福祉施設（通所系施設）	老人福祉法第5条の3に定める施設
	障がい者支援の拠点施設	障がい者総合支援法第5条第1項に定める施設
子育て	子育て支援施設（子育て支援センター 等）	児童福祉法第6条の3第6項に定める施設
	保育園	児童福祉法第6条の3第6項に定める保育所
	幼稚園	学校教育法第1条に定める施設
文化	博物館・美術館	博物館法第2条第1項に定める施設
	図書館	図書館法第2条第1項に定める施設
教育研究	大学・短期大学・関係機関	学校教育法第1条に定める施設
	専門学校	
スポーツ	体育館・武道館・スポーツジムその他運動施設	建築基準法 別表第1（三）に記載された建築物
コンベンション	大規模ホール 等	建築基準法 別表第2（わ）に記載された建築物
金融	金融機関本店・政府系金融機関	日本銀行法、銀行法第4条、信用金庫法第4条、労働金庫法第6条、農林中央金庫法、株式会社商工組合中央金庫法、株式会社日本政策金融公庫法に定める各種金融機関
	金融機関支店・郵便局	
宿泊	ホテル・旅館	旅館業法第2条第2項に規定する旅館・ホテル
観光	観光拠点施設（観光案内所・土産物店 等）	観光施設財団抵当法第2条に規定する施設
交通拠点	鉄道駅 等	鉄道に関する技術上の基準を定める省令 第1条七に規定される鉄道駅
		自動車ターミナル法第2条6項に規定されるバスターミナル
	駐車場・駐輪場	駐車場法第2条一および二に規定される施設

(2) 都市の中核エリア

都市の中核エリアは、広域的な利用がある高次都市機能の維持・充実・強化を図る区域として誘導施設を設定します。

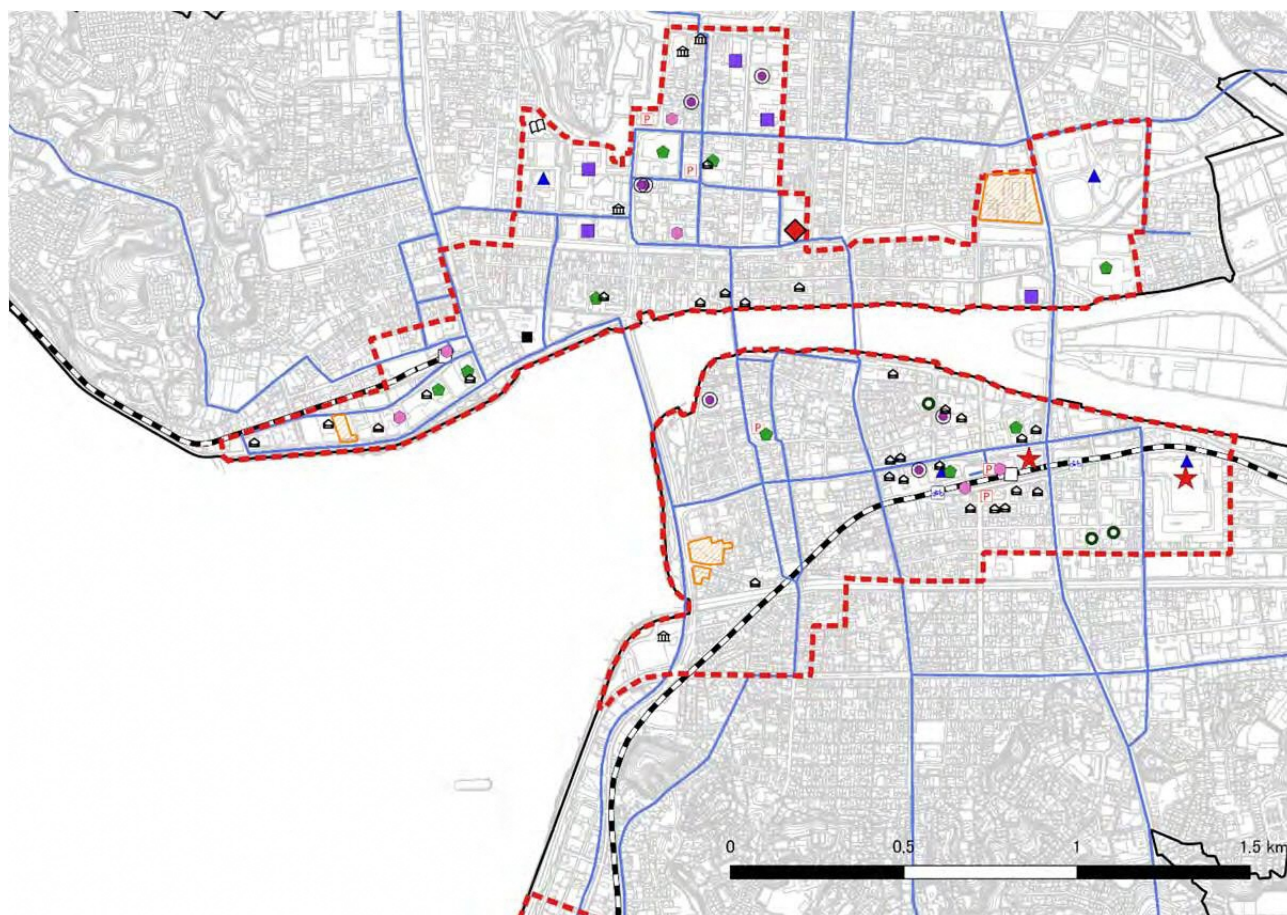
また、このエリアに新たに誘導を図る機能として、多世代が楽しむことのできる娯楽施設、若者人口の維持や多様な人財の育成・確保のための専門学校や大学のサテライトキャンパス等教育研究機能を誘導施設に設定します。

図 5-6 都市の中核エリアの誘導施設

都市機能の種類	施設	都市機能誘導区域内に立地する主な施設			
		都市の中核エリア（橋北）		都市の中核エリア（橋南）	
行政	国・県の機関	松江地方裁判所 松江法務合同庁舎 松江地方合同庁舎 島根県庁 島根県警察本部	●		—
	市の機関	松江市役所	●		—
商業	大規模集客施設 (映画館・百貨店 等)		■	一畑百貨店 イオン松江店	●
	生鮮食品品を扱うスーパー	みしまや中央店	—		—
	日用品店・ドラッグストア		—		—
	娯楽施設 (ボウリング場 等)		■		■
医療	総合病院 (二次・三次医療機関)	松江赤十字病院	●		—
	診療所 (内科・外科・小児科)		—		—
福祉	高齢者福祉施設 (通所系施設)		—		—
	障がい者支援の拠点施設		—		—
子育て	子育て支援施設 (子育て支援センター 等)		—		—
	保育園・幼稚園 等		—		—
文化	博物館・美術館	松江歴史館 松江ホーランエンヤ伝承館 竹島資料室	●	島根県立美術館	●
	図書館	島根県立図書館	●		—
教育研究	大学・短期大学・関係機関		■		■
	専門学校		■	松江栄養調理・製菓専門学校 松江総合ビジネスカレッジ 山陰中央専門大学校	●
スポーツ	体育館・武道館・スポーツジム ・その他運動施設	北公園 (松江市総合体育館) 島根県立武道館	●	テルサスポーツクラブ (松江テルサ内) コナミスポーツクラブ松江 (イオン松江店内)	●
コンベンション	大規模ホール 等	島根県民会館 くいてびきメッセ サンラボーむらくも ホテル一畑 ホテル白鳥 松江ニューアーバンホテル	●	松江テルサ 松江エクセルホテル東急 松江市民活動センター	●
金融	金融機関本店・政府系金融機関	日本銀行松江支店 商工中金松江支店 日本政策投資銀行松江事務所 日本政策金融公庫松江支店	●	山陰合同銀行 島根銀行 しまね信用金庫	●
	金融機関支店・郵便局	山陰合同銀行県庁支店 等	—	松江中央郵便局 中国労働金庫松江支店 等	—
宿泊	ホテル・旅館	ホテル一畑 ホテル白鳥 ルートイン松江 松江ニューアーバンホテル 等	●	松江エクセルホテル東急 松江アーバンホテル 東横イン松江駅前 ホテルα-1 等	●
観光	観光拠点施設 (観光案内所・土産物店 等)	島根県物産観光館 宍道湖しじみ館 カラコロ工房	●	松江国際観光案内所 シャミネ松江	●
交通拠点	鉄道駅 等	一畑電車 松江しんじ湖温泉駅 島根県民会館前バス停	●	JR松江駅	●
	駐車場・駐輪場	松江城大手前駐車場 島根県民会館有料駐車場 等	●	松江駅前地下駐車場 白瀬駐車場 松江駅東駐輪場 松江駅西駐輪場 等	●

【凡例】 ●：維持・充実・強化を図る施設 ■：新たに誘導する施設
—：誘導施設としての位置づけを行わない施設（都市機能誘導区域に立地を限定しない施設）

図 5-7 都市の中核エリアにおける誘導施設の立地状況



凡例	
市街化区域	
都市機能誘導区域	
幹線バス路線	
遊休公有地	
行政機能	
国・県の機関	
市の機関	
商業機能	
大規模集客施設(映画館・百貨店 等)	
医療機能	
総合病院(二次・三次医療機関)	
文化機能	
博物館・美術館	
図書館	
教育研究機能	
専門学校	
スポーツ機能	
体育館・武道館・スポーツジム・その他運動施設	
コンベンション機能	
大規模ホール 等	
金融機能	
金融機関本店・政府系金融機関	
宿泊機能	
ホテル・旅館	
観光機能	
観光拠点施設(観光案内所・土産物店 等)	
交通拠点機能	
鉄道駅等	
駐車場	
駐輪場	

(3) J R乃木駅・島根県立大学周辺エリア

J R乃木駅・島根県立大学周辺エリアは、若者人口の確保や将来の人財確保のための重要な機能である島根県立大学を誘導施設に設定し、将来にわたり現在地で立地を維持するとともに機能強化を図ります。また、多様な人財を育成・確保するため、専門学校を誘導施設に設定し充実を図ります。

さらには、学生をはじめ周辺住民の日常生活を支えるスーパーマーケット、日用品店・ドラッグストア、金融機関支店・郵便局を誘導施設に設定し立地の維持を図ります。

また、遊休公有地となっているホテル穴道湖跡地を活用して新たに誘導を図ることが想定される、娯楽施設、ホテル・旅館等の宿泊施設、観光拠点施設を誘導施設に設定します。

今後、当該エリアに隣接し、橋南の拠点病院である松江市立病院が立地するエリアの市街化区域への編入を検討します。

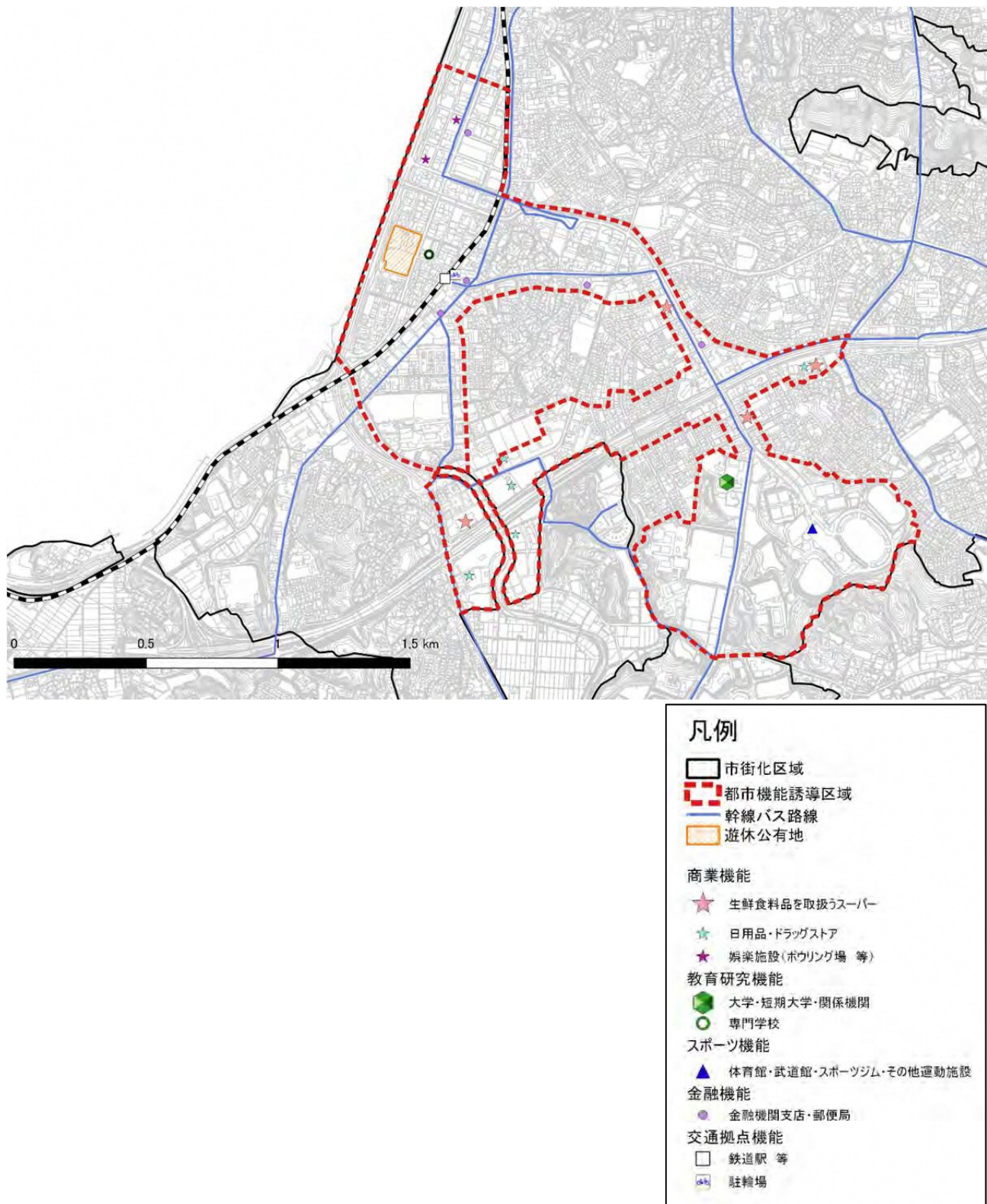
図 5-8 J R乃木駅・島根県立大学周辺エリアの誘導施設

都市機能の種類	施設	都市機能誘導区域内に立地する主な施設	
		J R乃木駅・島根県立大学周辺エリア	
行 政	国・県の機関		—
	市の機関		—
商 業	大規模集客施設（映画館・百貨店 等）		—
	生鮮食料品を取扱うスーパー	マルマン茶山店 ホック乃木店 ディオ松江南店 みしまや田和山店	●
	日用品店・ドラッグストア	いない 松江田和山店 ウェルネス乃木店 シンヤクドー上乃木店 フリーダム田和山店 ダイレックス乃木店	●
	娯楽施設（ボウリング場 等）	セガ松江 ホームランドーム松江店	●
医 療	総合病院（二次・三次医療機関）	※（松江市立病院）	—
	診療所（内科・外科・小児科）		—
福 祉	高齢者福祉施設（通所系施設）		—
	障がい者支援の拠点施設		—
子育て	子育て支援施設（子育て支援センター 等）	※（子育て支援センター）	—
	保育園・幼稚園 等		—
文 化	博物館・美術館		—
	図書館		—
教育研究	大学・短期大学・関係機関	島根県立大学松江キャンパス	●
	専門学校	松江看護高等専修学校	●
スポーツ	体育館・武道館・スポーツジム ・その他運動施設	松江総合運動公園	●
コンベンション	大規模ホール 等		—
金 融	金融機関本店・政府系金融機関		—
	金融機関支店・郵便局	しまね信用金庫乃木支店 JAしまね乃木支店 等	●
宿 泊	ホテル・旅館		■
観 光	観光拠点施設（観光案内所・土産物店 等）		■
交通拠点	鉄道駅 等	J R乃木駅	●
	駐車場・駐輪場	乃木駅駐輪場	●

※（ ）は市街化調整区域内に立地する機能

【凡例】 ●：維持・充実・強化を図る施設 ■：新たに誘導する施設
—：誘導施設としての位置づけを行わない施設（都市機能誘導区域内に立地を限定しない施設）

図 5-9 J R乃木駅・島根県立大学周辺エリアにおける誘導施設の立地状況



(4) 島根大学周辺エリア

島根大学周辺エリアは、若者人口の確保や将来の人財確保のための重要な機能である島根大学を誘導施設に設定し、将来にわたり現在地で立地を維持するとともに機能強化を図ります。また、多様な人財を育成・確保するため、専門学校を誘導施設に設定し誘導を図ります。

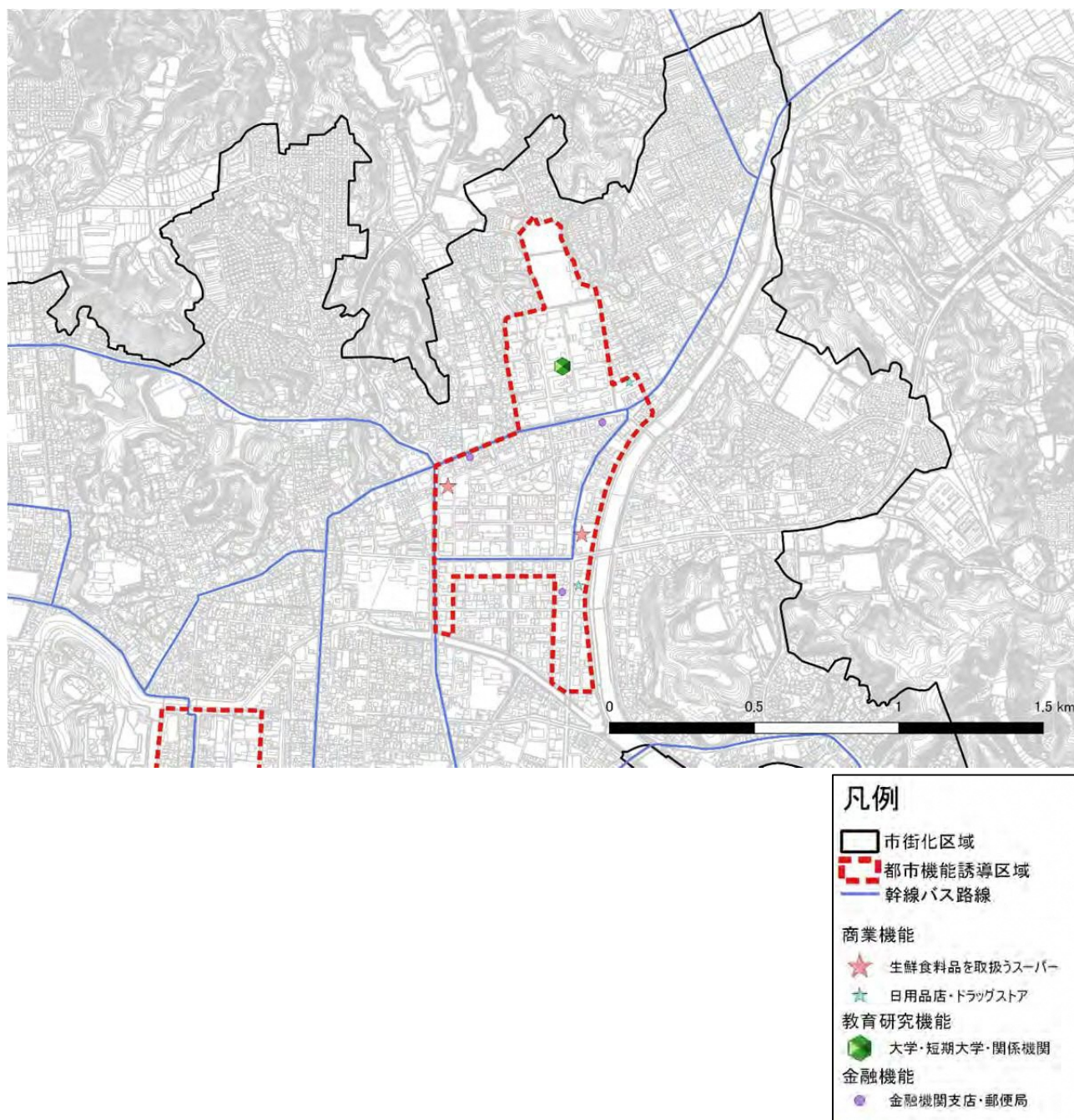
さらには、学生をはじめ周辺住民の日常生活を支えるスーパーマーケット、日用品店・ドラッグストア、金融機関支店・郵便局を誘導施設に設定し立地の維持を図ります。

図 5-10 島根大学周辺エリアの誘導施設

都市機能の種類	施設	都市機能誘導区域内に立地する主な施設	
		島根大学周辺エリア	
行 政	国・県の機関		—
	市の機関		—
商 業	大規模集客施設（映画館・百貨店 等）		—
	生鮮食料品を取扱うスーパー	みしまや学園店 イオン菅田店	●
	日用品店・ドラッグストア	ウェルネス川津店、ウェルネス学園店	●
	娯楽施設（ボウリング場 等）		■
医 療	総合病院（二次・三次医療機関）		—
	診療所（内科・外科・小児科）		—
福 祉	高齢者福祉施設（通所系施設）		—
	障がい者支援の拠点施設		—
子育て	子育て支援施設（子育て支援センター 等）		—
	保育園・幼稚園 等		—
文 化	博物館・美術館		—
	図書館		—
教育研究	大学・短期大学・関係機関	島根大学松江キャンパス	●
	専門学校		■
スポーツ	体育館・武道館・スポーツジム・その他運動施設		—
コンベンション	大規模ホール 等		—
金 融	金融機関本店・政府系金融機関		—
	金融機関支店・郵便局	山陰合同銀行島大前支店 島根銀行学園通支店 等	●
宿 泊	ホテル・旅館	レインボープラザ	—
観 光	観光拠点施設（観光案内所・土産物店 等）		—
交通拠点	鉄道駅 等		—
	駐車場・駐輪場		—

【凡例】 ●：維持・充実・強化を図る施設 ■：新たに誘導する施設
—：誘導施設としての位置づけを行わない施設（都市機能誘導区域内に立地を限定しない施設）

図 5-11 島根大学周辺エリアにおける誘導施設の立地状況



4. 届出制度について

届出制度は、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備や都市機能誘導区域内における誘導施設の休廃止の動きを把握するための制度で、立地適正化計画が公表されると、都市機能誘導区域外で、誘導施設を有する建築物の開発行為等を行おうとする場合や都市機能誘導区域内で誘導施設を休廃止しようとする場合には、行為に着手する30日前までに、市長への届出が義務付けられます。

【都市機能誘導区域外で届出の対象となる行為】

開発行為

- ・ 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

建築等行為

- ・ 誘導施設を有する建築物を新築する場合
- ・ 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

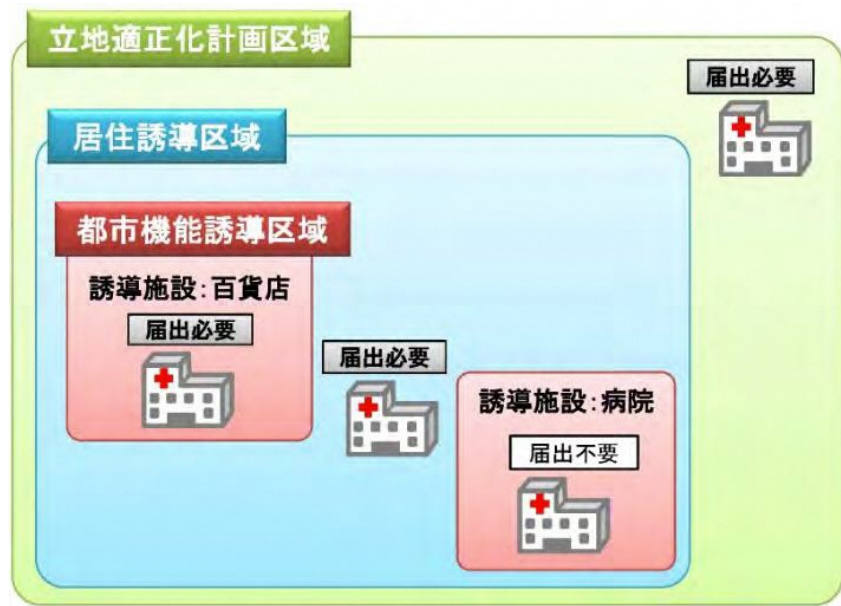
(例) 病院を建築する場合

届出必要

- ・ 百貨店を誘導施設に定めている都市機能誘導区域内での行為
- ・ 都市機能誘導区域外の立地適正化計画区域（都市計画区域）での行為

届出不要

- ・ 病院を誘導施設に定めている都市機能誘導区域内での行為



【都市機能誘導区域内で届出の対象となる行為】

- ・ 都市機能誘導区域内で誘導施設を休止又は廃止する場合

5. 都市機能誘導に関する施策

(1) 都市機能誘導区域の都市機能の維持・充実に係る取組

都市機能誘導区域においては、都市機能の維持・充実・強化を図るため、以下の施策に取り組めます。

都市の中核エリア

- ① 誘導施設の維持に関する取組
 - ・ 松江市庁舎の現地建替え
 - ・ 法務合同庁舎の現地建替え
- ② 市街地の再整備に関する取組
 - ・ 殿町周辺の再整備の検討
 - ・ J R松江駅周辺の再整備の検討
 - ・ 駐車場の再配置の検討
- ③ 遊休公有地の利活用に関する取組
 - ・ 県立プール跡地の利活用の検討
 - ・ 市立病院跡地の利活用の検討
 - ・ 千鳥町地内の遊休公有地の利活用の検討
- ④ 民間投資の促進に関する取組
 - ・ 商店街の空き店舗を活用した起業支援やリノベーション支援
 - ・ 空き家再生改修補助の実施（地域活性化に資する用途への改修支援）
 - ・ 水辺空間を活用した賑わいのある空間の創出
- ⑤ 基盤整備に関する取組
 - ・ 大橋川改修の推進
 - ・ （都）松江熊野線（新大橋）の整備
 - ・ 自転車ネットワーク道路の整備
- ⑥ 都市機能を強化する交通に関する取組
 - ・ J R松江駅のターミナル機能の強化

J R乃木駅・島根県立大学周辺エリア

- ① 誘導施設の維持に関する取組
 - ・ 島根県立大学の維持・機能強化
 - ・ 専門学校 の維持・充実
- ② 遊休公有地の利活用に関する取組
 - ・ ホテル穴道湖跡地の利活用の検討
- ③ 民間投資の促進に関する取組
 - ・ 生活利便機能の維持・充実
- ④ 都市機能を強化する交通に関する取組
 - ・ J R乃木駅の交通結節点機能の強化

島根大学周辺エリア

- ① 誘導施設の維持に関する取組
 - ・ 島根大学の維持・機能強化
 - ・ 専門学校 の誘致
- ② 民間投資の促進に関する取組
 - ・ 生活利便機能の維持・充実

(2) 今後活用が想定される国の支援策

都市機能誘導に関する施策として、以下の支援策の活用を検討します。

事業名	事業の概要
都市再生整備計画事業 (再掲)	都市機能誘導区域かつ都市再生整備計画区域内で行う、道路・公園・広場等の公共施設の整備を交付金で支援（交付率：2/5）
都市再構築戦略事業	都市機能誘導区域かつ都市再生整備計画区域内で行う、誘導施設（医療、福祉、教育文化）の整備事業及びそれと一体的に実施する都市再生整備計画事業を交付金で支援（交付率：1/2）
都市機能立地支援事業	都市機能誘導区域かつ都市再生整備計画区域内で民間事業者が行う誘導施設（医療、福祉、教育文化）の整備に対し国が補助金で直接支援（補助率：1/2）
都市再生区画整理事業	都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を推進するための土地区画整理事業に対し交付金の交付率を嵩上げて支援（交付率：1/3→1/2）
空間再編賑わい創出事業	都市機能誘導区域において、事業計画に誘導施設を整備すべき区域「誘導施設整備区」を定めて、空き地等の低未利用地を集約し誘導施設の整備を促進する土地区画整理事業に対し交付金と都市開発資金貸付金で支援（交付率：1/2）
市街地再開発事業	都市機能誘導区域内で行う、一定の要件を満たす市街地再開発事業に対し面積要件の緩和や交付対象額の嵩上げ等により支援（交付対象額×：1.2～1.35）
空き家再生等推進事業 (再掲)	空き家を除却してポケットパークを整備したり、空き家を観光交流施設等の他用途に活用する等、居住環境の改善や地域活性化に資する事業を交付金で支援（交付率：1/2～1/3） 除却タイプ：居住誘導区域外 活用タイプ：居住誘導区域内
バリアフリー 環境整備促進事業(再掲)	都市機能誘導区域内において、スロープやエスカレーターといった高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備や、高齢者等の利用に配慮した建築物の整備を交付金で支援（交付率：1/3）
スマートウェルネス 住宅等推進事業（再掲）	① サービス付き高齢者向け住宅整備事業 都市機能誘導区域内におけるサービス付き高齢者向け住宅の整備に対し補助金で支援（補助率：新築 1/10、改修 1/3） ② スマートウェルネス拠点整備事業 都市機能誘導区域内の住宅団地等における福祉施設の整備に対し補助金で支援（補助率：1/3）
民間都市開発推進機構 による支援 (まち再生出資)	都市機能誘導区域内における国土交通大臣認定を受けた民間都市開発事業に対し民都機構が出資を行うことにより事業の立ち上げを支援 支援限度額：①～③のうち最も少ない額 ① 総事業費の 1/2 ② 資本の 1/2 ③ 公共施設+誘導施設の整備費

第6章 公共交通

1. 基本的な方針

人口減少、少子・高齢化社会を迎え、過度な車依存の生活を見直し、公共交通や自転車、徒歩による移動手段を確保することにより、住民生活の利便性を確保することが求められています。

また、自動運転技術の進歩により、全国で無人自動走行車の実用化に向けた実験が進んでおり、郊外部や高台の住宅地においては、通院や通学、買い物のための移動手段として、これらの新たなサービスの導入の検討が求められています。

方針1 幹線となるバス路線網の維持と確保

都市の中核及びその周辺を循環する路線や、中心部から各地域へ張り巡らされている、幹線のバス路線について、利便性の向上を図ります。

また、幹線道路から離れた高台の住宅地等については公共交通へのアクセスが悪くなっているため、自治会やNPOによる輸送も含めた、地域が主体となった新たな交通手段の導入やタクシーの活用等を検討します。

方針2 路線バスの利便性向上

市民をはじめ、国内外の観光客等の鉄道からの乗り継ぎ等、利便性を大きく高める交通ＩＣカードについて、バス路線への導入を目指し、調査研究を行います。

また、携帯端末や路上表示器の活用による、リアルタイムでの運行情報の提供を可能とする新たなバス運行情報提供システムの導入に向けた検討を行います。

方針3 鉄道等の充実

鉄道については、「山陰新幹線」「中国横断新幹線」の整備推進、伯備線における車両の近代化、一畑電車への支援等を通じて、広域移動の充実を図るとともに、通勤利用の促進が図れるよう、利便性、快適性の向上を促進します。

さらに、交流人口の拡大に資する水上交通等多様な移動手段の導入を検討します。

方針4 モビリティ・マネジメントの推進

ノーマイカーウィークの実施等、モビリティ・マネジメントの推進により、公共交通の利用促進を図ります。

2. 公共交通に関する施策

(1) 公共交通に関する取組

前述の方針を踏まえ、以下の施策に取り組めます。

① 幹線となるバス路線網の維持と確保

- ・ JR松江駅周辺の再整備の検討（再掲）
- ・ 高台住宅地等における地域が主体となった新たな交通手段の導入の検討

② 路線バスの利便性向上

- ・ ICカードの導入の検討
- ・ バス運行情報提供システム導入の検討
- ・ バス停周辺の歩道整備
- ・ バス停付近の駐輪場整備
- ・ 70歳以上の高齢者に対する市内路線バスの運賃助成

(2) 今後活用が想定される国の支援策

公共交通に関する施策として、以下の支援策の活用を検討します。

事業名	事業の概要
都市再生整備計画事業 (再掲)	誘導区域かつ都市再生整備計画区域内で行われる、自由通路、ペDESTロリアンデッキ、駐車場、バリアフリー施設、複合交通センター等の整備を交付金で支援（交付率：2/5）
都市・地域交通戦略 推進事業	都市・地域総合交通戦略に基づき誘導区域内で行われる、自由通路、交通結節点、駐車場、バリアフリー施設、鉄道・バス等に関する施設（車両を除く）等の整備を交付金の交付率を嵩上げして支援（交付率：1/3→1/2）

第7章 数値目標の設定と進捗管理

1. 数値目標 (KPI) の設定

本計画の目標達成へ向けた各種取組の進捗状況やその効果等を評価するため、居住に関する目標（人口密度）、都市機能に関する目標（誘導施設の立地数）、公共交通に関する目標（公共交通の利用者数等）について以下の通り目標値を設定します。

(1) 居住に関する目標

居住に関する評価目標を以下の通り設定します。

目標項目	基準値	目標値
居住誘導区域内の人口密度	46 人/ha（2015 年）	44 人/ha（2027 年）※

※）第1次総合戦略で掲げる人口目標を基にした人口変化率を用いて目標値を設定（変化率：0.97）

(2) 都市機能に関する目標

都市機能に関する評価目標を以下の通り設定します。

目標項目	基準値	目標値
都市機能誘導区域内の 誘導施設に定めた施設の数	107 施設（2018 年）	110 施設（2027 年）

(3) 公共交通に関する目標

公共交通に関する評価目標については、「松江市地域公共交通網形成計画（平成29年3月策定）」において設定されている評価目標及び、各鉄道駅の乗降客数等のデータを踏まえ、以下の通り設定します。

目標項目		基準値	目標値
路線バスの年間乗車人数		468 万人/年（2016 年度）	468 万人/年（2027 年度）
バスサービス全体の市民満足度		69%（2016 年）	80%（2027 年）
一日あたり 乗車人数	松江駅（JR山陰線）	4,478 人/日（2016 年度）※	4,478 人/日（2027 年度）
	乃木駅（JR山陰線）	874 人/日（2016 年度）※	874 人/日（2027 年度）
	松江しんじ湖温泉駅 （一畑電車）	911 人/日（2016 年度）※	911 人/日（2027 年度）

※）各鉄道事業者提供資料に基づく国土数値情報「駅別乗降客数」データより

2. 計画の評価と見直し

PDCA サイクルの考え方や都市計画運用指針を参考としながら、松江市では、概ね 5 年後に計画の評価・分析を行うとともに、必要に応じて、計画の見直しを実施することとします（Check）。

また、評価にあたっては、設定した目標値の達成に向け、施策等の評価・分析を行い、実施状況に応じて、関係組織と連携を図りながら、新たな施策の検討を行います（Action）。

