

# 喜多方市立地適正化計画

平成31年4月  
(令和6年10月改定)

福島県喜多方市

## 目次

<b>第1章 計画策定の趣旨</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景・目的 .....	1
1-2 立地適正化計画とは.....	2
1-3 位置づけ .....	3
1-4 対象区域 .....	3
1-5 目標年次 .....	3
<b>第2章 喜多方市の現状</b> .....	<b>4</b>
2-1 人口.....	4
2-2 土地利用 .....	12
2-3 交通.....	16
2-4 生活利便施設 .....	19
2-5 経済活動 .....	21
2-6 防災.....	26
2-7 財政.....	32
<b>第3章 都市構造上の課題</b> .....	<b>34</b>
3-1 現状からみた問題点と課題の抽出 .....	34
3-2 具体的な課題の整理.....	35
<b>第4章 まちづくり方針及び課題解決のための誘導方針</b> .....	<b>37</b>
4-1 まちづくり方針（ターゲット） .....	37
4-2 課題解決のための誘導方針（ストーリー） .....	37
<b>第5章 目指すべき将来都市構造</b> .....	<b>39</b>
5-1 都市マスタープランにおける将来都市構造 .....	39
5-2 立地適正化計画における将来都市構造設定の方向性 .....	39
<b>第6章 都市機能誘導区域</b> .....	<b>42</b>
6-1 都市機能誘導区域とは .....	42
6-2 都市機能誘導区域の設定方針 .....	42
6-3 都市機能誘導区域の検証 .....	45
6-4 誘導施設 .....	49
<b>第7章 居住誘導区域</b> .....	<b>53</b>
7-1 居住誘導区域とは.....	53
7-2 居住誘導区域の設定方針 .....	54
7-3 居住誘導区域の検証.....	56

<b>第8章 都市機能及び居住を誘導するための施策</b> .....	<b>62</b>
8-1 都市機能及び居住を誘導するための施策の考え方 .....	62
8-2 都市機能及び居住を誘導するための具体的な施策 .....	62
<b>第9章 防災指針</b> .....	<b>65</b>
9-1 防災指針とは .....	65
9-2 災害リスク分析と課題の抽出 .....	66
9-3 防災まちづくりの将来像・取組方針 .....	84
9-4 防災に関する重点施策・施策・スケジュール・目標値 .....	87
<b>第10章 目標及び進行管理</b> .....	<b>89</b>
10-1 目標及び進行管理の基本的な考え方 .....	89
10-2 目標値の設定 .....	89
10-3 立地適正化計画の進行管理 .....	90
<b>第11章 届出制度</b> .....	<b>91</b>
11-1 都市機能誘導区域外の区域における届出 .....	91
11-2 都市機能誘導区域内の区域における届出 .....	93
11-3 居住誘導区域外の区域における届出 .....	94

## 第1章 計画策定の趣旨

### 1-1 計画策定の背景・目的

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題となっています。

こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活利便施設にアクセスできる等、機能的で利便性の高い市街地の形成と活性化を図るため、福祉や交通等も含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えでまちづくりを進めていくことが重要です。

このため、国は、2014（平成26）年に都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）を改正し、行政と市民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度を創設しました。

本市においても、人口は1955（昭和30）年の国勢調査人口81,257人（旧5市町村合計）をピークに、その後は減少に転じ高齢化も進んでいることから、市街地の人口の低密度化や財政状況の悪化により、持続可能な都市経営は、より一層困難な状況になることが推測されます。

こうしたことから、都市機能の集約と居住の誘導による機能的な都市の実現、公共交通ネットワークの形成による利便性の高い都市の実現、公共施設の集約・複合化や効果的配置による持続可能な都市の実現を目指し、都市再生特別措置法に基づく喜多方市立地適正化計画（以下「本計画」という。）を2019（平成31）年4月に策定しています。

その後の2020（令和2）年6月、都市再生特別措置法が改正され、近年の自然災害の頻発化・激甚化等を踏まえて、立地適正化計画の新たな記載事項として「防災指針」が位置付けられたことから、本計画の改定を行い、「防災指針」を定めます。

---

注記：西暦と和暦を並列して表記することとします。

スペースの関係上表記できない場合は西暦のみを表記します。

## 1-2 立地適正化計画とは

### (1) 立地適正化計画の概要

立地適正化計画は、居住や都市の生活を支える都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域公共交通との連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるため、都市全体の構造を見直し、持続可能な将来のまちの姿を示すことを目的に策定するものです。

地域公共交通と連携を図りつつ、居住に関わる施設の立地の考え方を定め、用途地域など既存の都市計画制度と組み合わせて一定の人口密度を維持していく「居住誘導区域」を都市計画区域の中に定めます。さらに、居住誘導区域の中に医療、福祉、商業等の都市機能の維持と誘導を促す「都市機能誘導区域」を定め、緩やかにコントロールを行いながら、人口減少社会にあっても住みよいまちづくりの形成に努めていこうとするものです。

### (2) 立地適正化計画に定める事項

都市再生特別措置法第 81 条第 2 項に規定されている立地適正化計画に定める事項は、次のとおりです。(太字：2020 (令和 2) 年 6 月改正の主な変更)

- 一 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- 二 都市の居住者の居住を誘導すべき区域（以下「居住誘導区域」という。）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
- 三 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（以下「都市機能誘導区域」という。）及び当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項（次号に掲げるものを除く。）
- 四 都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項
  - イ 誘導施設の整備に関する事業
  - ロ イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業、防災街区整備事業、住宅施設の整備に関する事業
  - ハ イ又はロに掲げる事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業
- 五 **居住誘導区域にあつては住宅の、都市機能誘導区域にあつては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針（以下この条において「防災指針」という。）に関する事項**
- 六 第二号若しくは第三号の施策、第四号の事業等又は**防災指針に基づく取組**の推進に関連して必要な事項
- 七 前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

### 1-3 位置づけ

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条の規定に基づき、市町村の総合計画、国土利用計画、都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村マスタープランとの調和が保たれ、かつ、都市の防災に関する機能の確保が図られるよう配慮されたものでなければなりませんとされています。

本計画は、「喜多方市総合計画（2017～2026）きたかた活力推進プラン（以下「喜多方市総合計画」という。）」や「喜多方市国土利用計画」、「福島県都市計画区域マスタープラン」に即しつつ、「喜多方市都市マスタープラン」に包含される計画として、都市計画区域・用途地域内における将来都市像の実現に向けて各種関連計画との連携・整合を図りながら策定するものです。

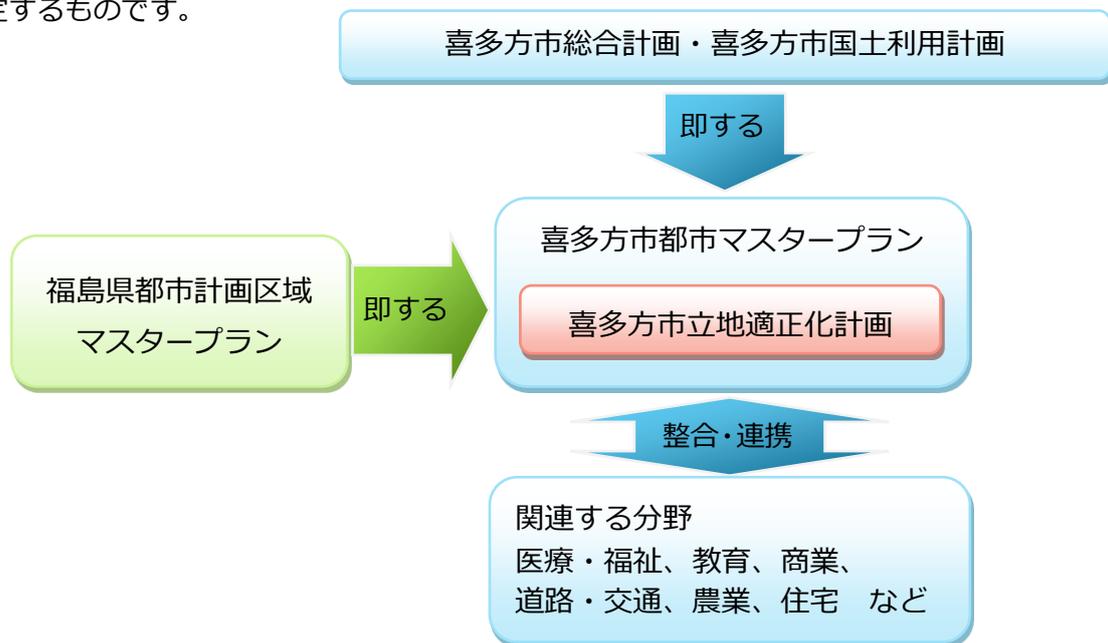


図 1-3-1 計画の位置づけ

### 1-4 対象区域

本計画の対象区域は、都市再生特別措置法第 81 条の規定に基づき、都市計画区域全域としますが、本計画の策定にあたっては、都市計画区域外の状況についても踏まえながら検討を進めることとします。

### 1-5 目標年次

目標年次は、概ね 20 年後の 2035（令和 17）年とします。ただし、概ね 5 年ごとに社会経済情勢の変化や関連計画との整合などを踏まえて、計画の見直しを検討するものとします。

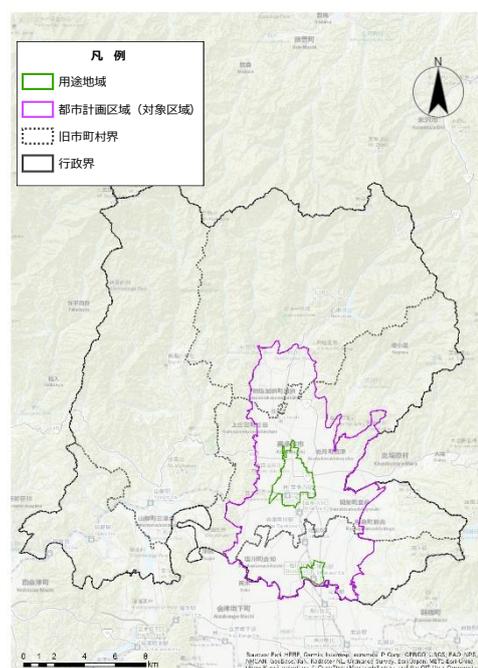


図 1-4-1 計画の対象区域

## 第2章 喜多方市の現状

### 2-1 人口

#### (1) 人口

本市の人口は、1955（昭和30）年の81,257人（旧5市町村合計）をピークに、その後は減少に転じ、2020（令和2）年には44,760人となっています。

年齢3区分別の人口推移を見ると、1980（昭和55）年から生産年齢人口（15～64歳）及び年少人口（0～14歳）は減少している一方、老年人口（65歳以上）は増加しており、1990（平成2）年には老年人口と年少人口の割合が逆転しています。その後も差は広がり続けており、少子高齢化が進行している状況です。

2020（令和2）年の人口に占める老年人口の割合は36.8%で、人口の3人に1人は65歳以上となっています。

人口の将来推計では、総人口は2020（令和2）年の44,760人から2035（令和17）年には34,141人となり、10,619人（23.7%）減少すると見込まれており、年少人口割合は2020（令和2）年の11.0%から2035（令和17）年には8.2%と2.7ポイント減少し、老年人口割合は2020（令和2）年の36.8%から2035（令和17）年には43.5%と6.7ポイント増加すると見込まれます。

喜多方地域及び塩川地域の用途地域内では、人口密度が20人/ha以上と他の地域よりは高くなっていますが、農村集落だけでなく用途地域内を含めた市全域で人口が減少すると見込まれます。

また、老年人口割合は、2035（令和17）年では、高齢化が全体的に高まり、用途地域内においても老年人口割合が上昇すると見込まれます。

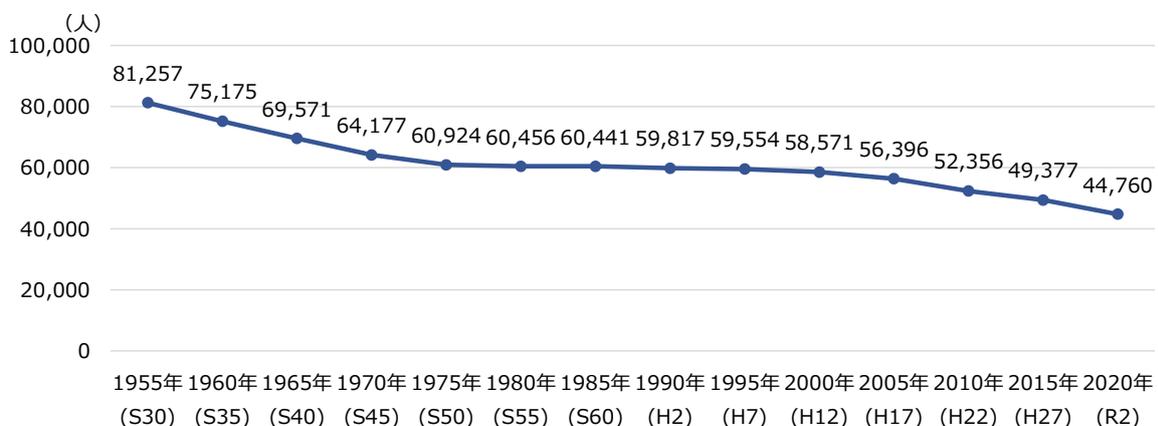


図 2-1-1 人口の推移 [出典：各年国勢調査]

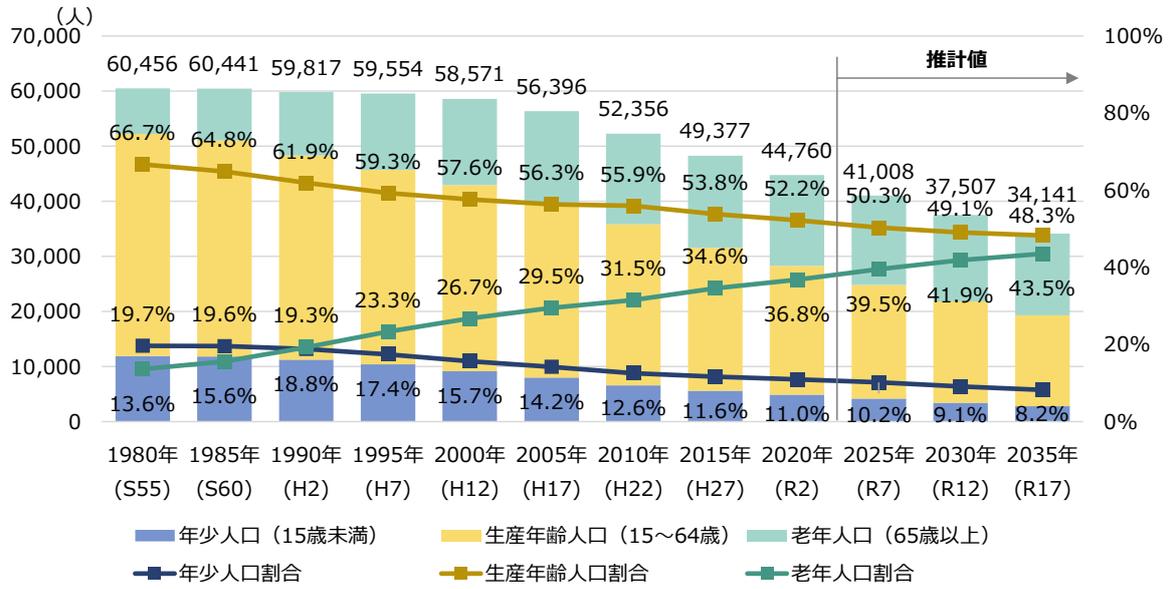


図 2-1-2 人口及び人口割合の推移 [出典：各年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所]  
 ※推計値は、国立社会保障・人口問題研究所の推計に準拠して算出

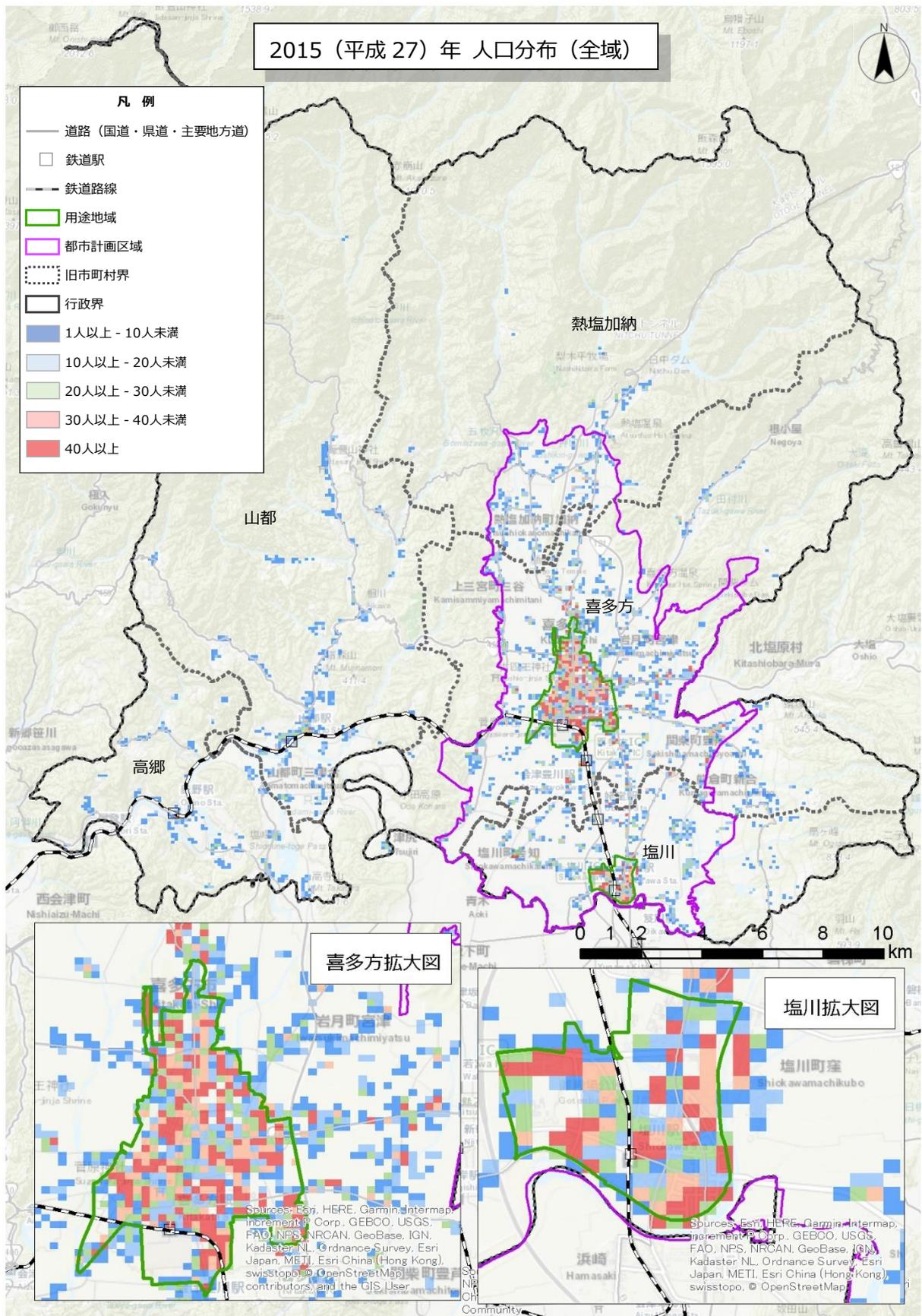


図 2-1-3 2015（平成 27）年の人口の分布

[出典：国勢調査（100m メッシュ他）]

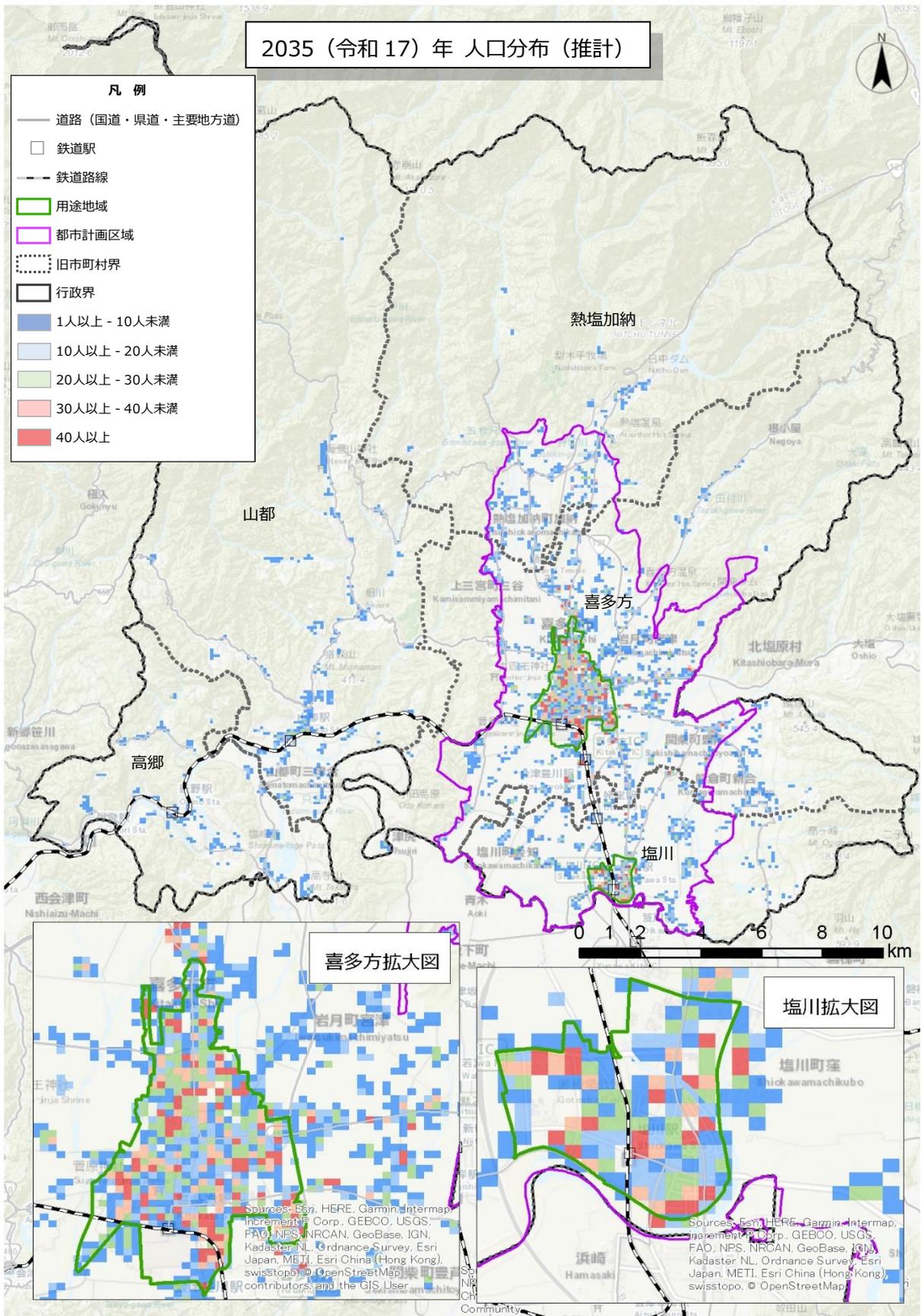


図 2-1-4 2035 (令和 17) 年の人口の分布 (推計)

[出典: 国勢調査 (100m メッシュ他) より推計]

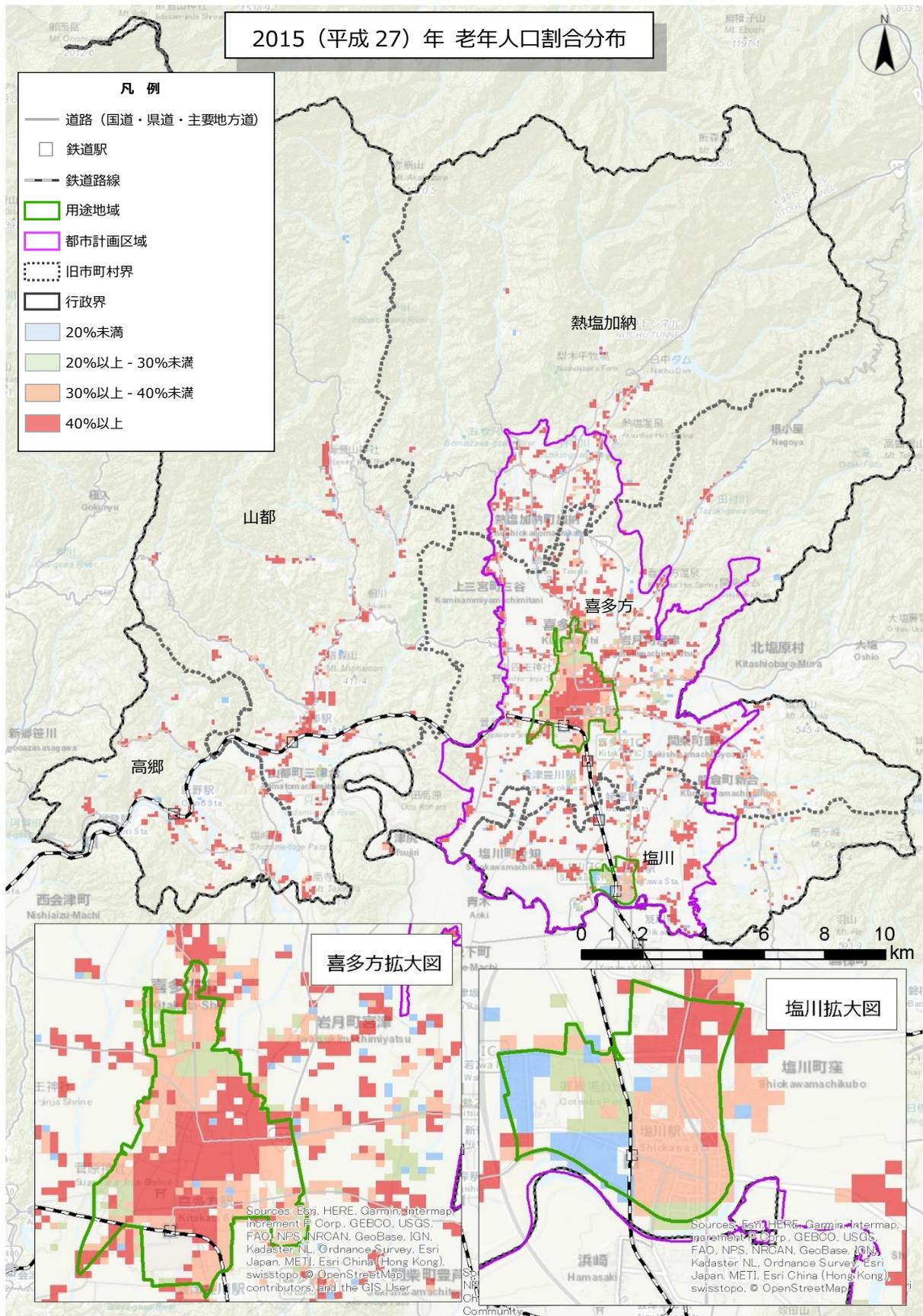


図 2-1-5 2015（平成27）年の老年人口割合分布

[出典：国勢調査（100mメッシュ他）]

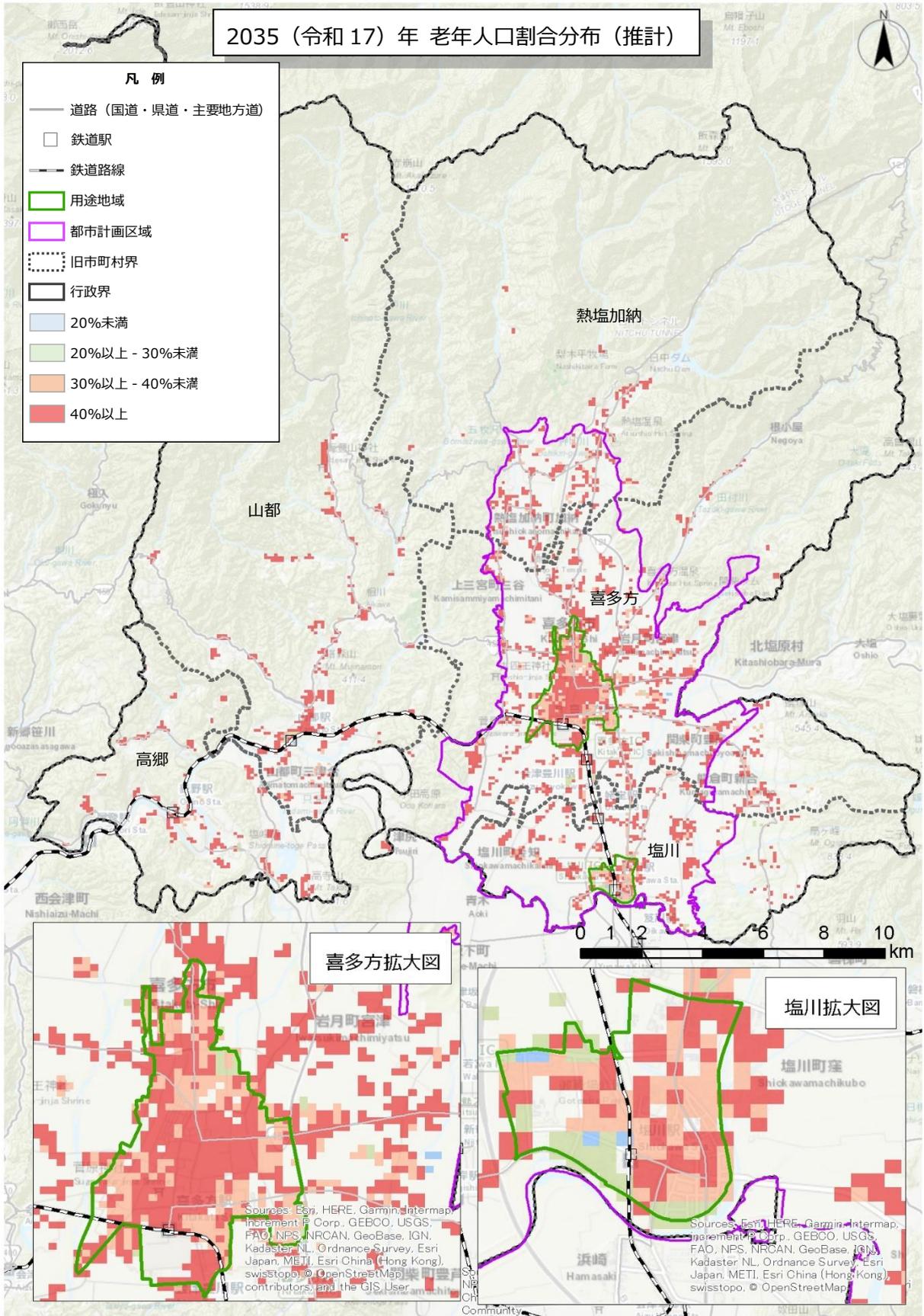


図 2-1-6 2035（令和17）年の老年人口割合分布（推計）

〔出典：国勢調査（100mメッシュ他）より推計〕

## (2) 人口集中地区

人口集中地区※<sup>1</sup>の人口は、1960（昭和35）年の16,537人から2020（令和2）年では11,112人に減少しています。一方、人口集中地区の面積は増加しており、これに伴い、人口集中地区の人口密度は、1960（昭和35）年の63.8人/haから2020（令和2）年では24.5人/haに低下しています。

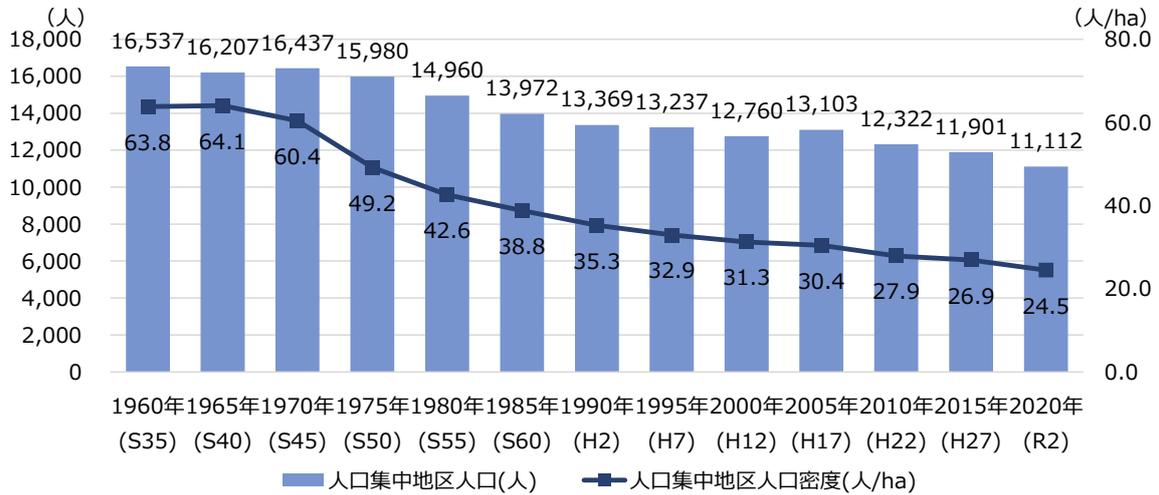
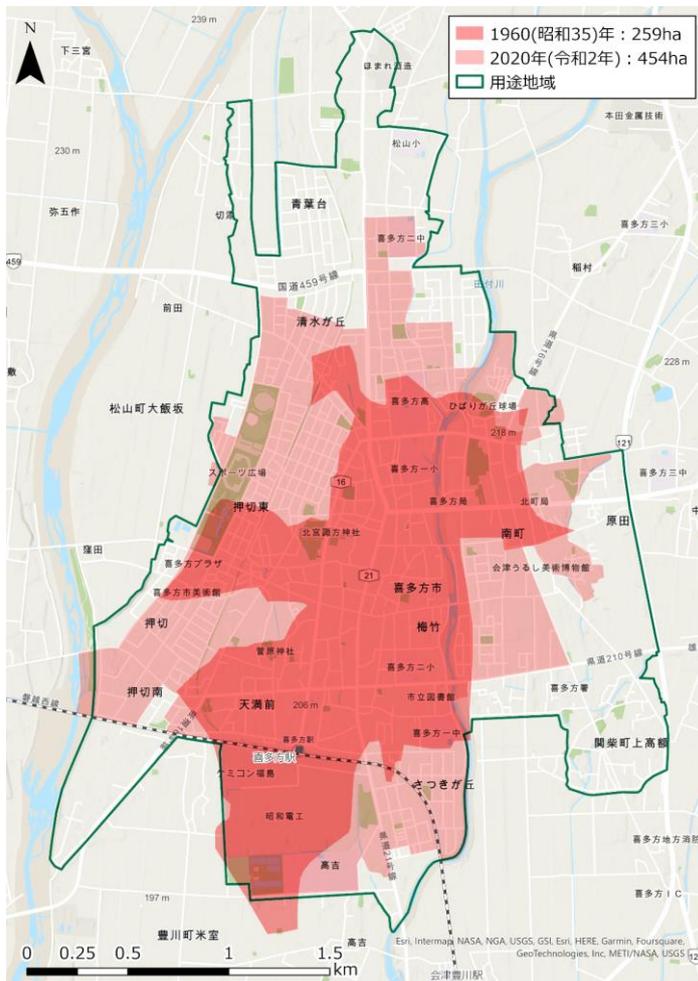


図 2-1-7 人口集中地区の人口 [出典：各年国勢調査]



※ 1 人口集中地区：

人口密度が 1k m<sup>2</sup>あたり 4,000 人以上の基本単位区等が互いに隣接し、その人口が 5,000 人以上を有する地域。「都市的地域」を表す観点から、文教レクリエーション施設、産業施設、公共施設等のある地域を含む。

図 2-1-8 人口集中地区範囲の推移 [出典：国土数値情報（1960年）、国勢調査（2020年）]

### (3) 地域別人口

2020（令和2）年の地域別人口は、喜多方地域 29,391 人、熱塩加納地域 2,268 人、塩川地域 8,844 人、山都地域 2,682 人、高郷地域 1,575 人となっています。市全体の傾向と同様に各地域においても人口減少が進んでいます。

また、老年人口割合は、すべての地域において3割を超えており、福島県平均よりも高い水準となっています。

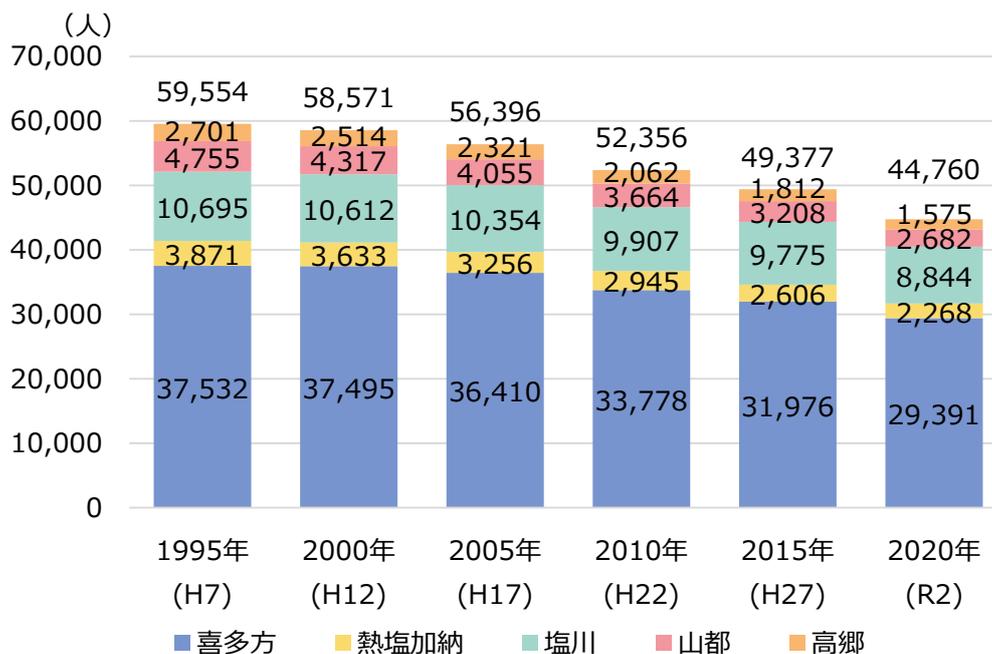


図 2-1-9 地域別人口の推移 [出典：各年国勢調査]

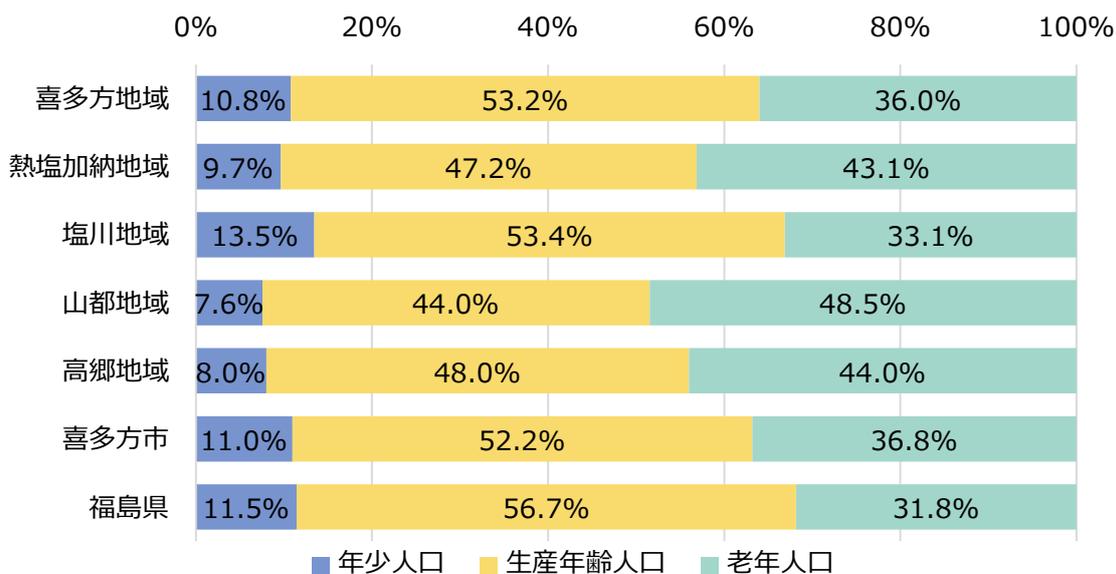


図 2-1-10 地域別年齢3区分人口割合 [出典：2020年国勢調査] ※年齢不詳を除く

## 2-2 土地利用

### (1) 土地利用

用途地域内の土地利用は、住宅用地が 36.8%、商業用地が 8.8%、工業用地が 11.9%で、これらの合計が半分以上を占めています。都市計画区域内の農地等の自然的土地利用は、用途地域外において 83.6%であるのに対し、用途地域内は 12.7%と低くなっています。

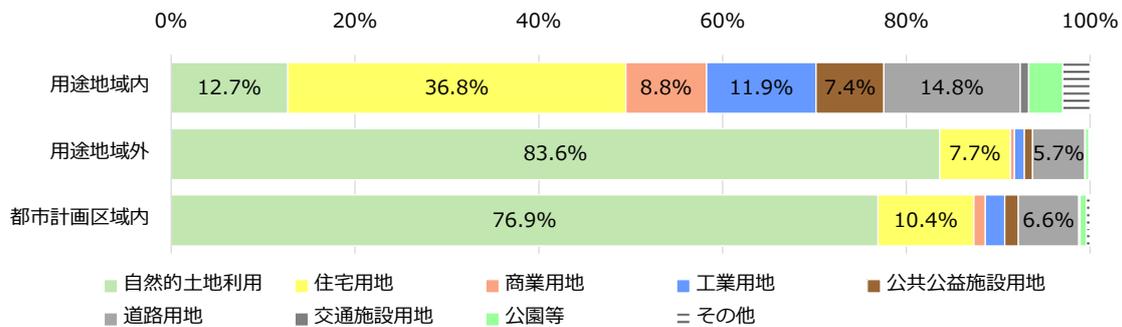


図 2-2-1 土地利用の構成比 [出典：都市計画基礎調査 (2018 年)]

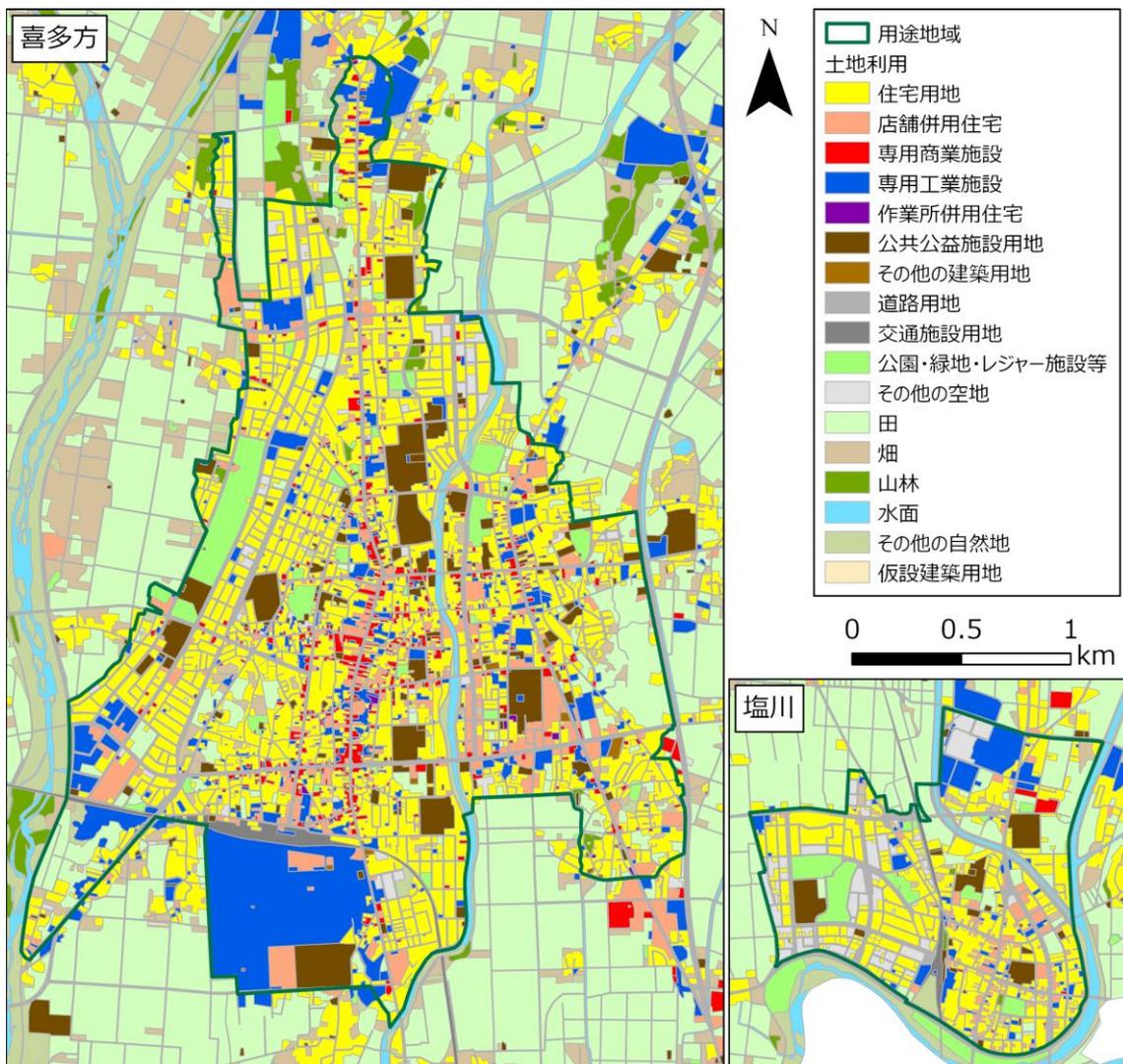


図 2-2-2 土地利用の状況 [出典：都市計画基礎調査 (2018 年)]

## (2) 新築建築物の立地状況

2011（平成 23）年から 2015（平成 27）年までの都市計画区域内の新築建築物（建替えを除く。）は、住居系が 87.3%を占めており、そのうち半数以上が用途地域内に集積しています。住宅以外の用途では、用途地域内や国道 121 号、国道 459 号沿線等に比較的多く分布しています。

新築建築物の件数（単位：件）

	住居系	店舗併用住宅	商業業務系	工業系	公共公益系	その他	合計
用途地域内	364	4	27	9	10	2	416
喜多方	248	3	20	5	8	2	286
塩川	116	1	7	4	2		130
用途地域外			22	19	1		326
合計	648	4	49	28	11	2	742
構成比	87.3%	0.5%	6.6%	3.8%	1.5%	0.3%	100.0%

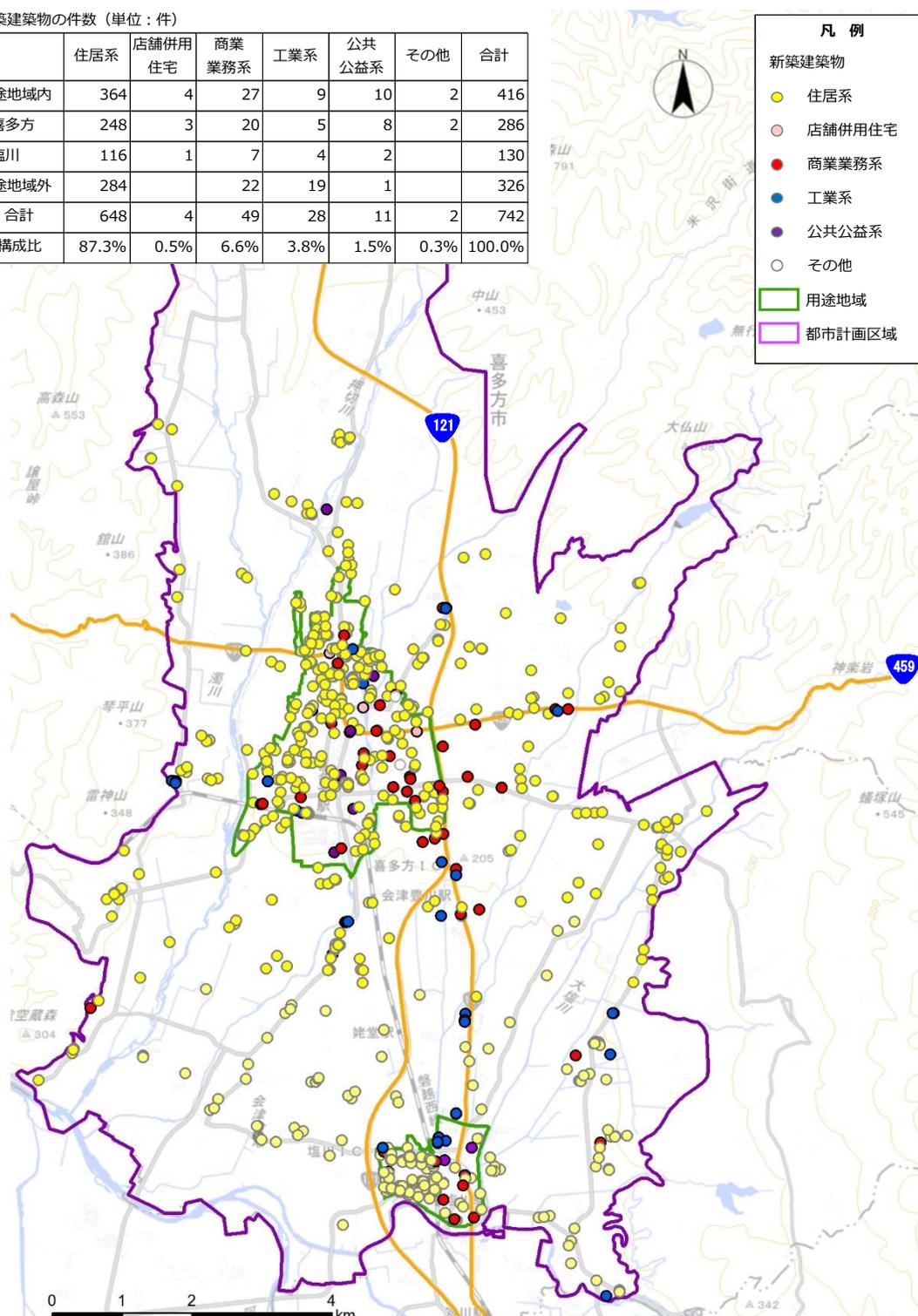


図 2-2-3 新築建築物の立地状況（2011～2015 年） [出典：都市計画基礎調査（2018 年）] ※建替えを除く

### (3) 農地転用の状況

2011（平成 23）年から 2015（平成 27）年までの都市計画区域内の農地転用件数は、住宅への転用が 50.2%と多く、そのうちのほとんどが用途地域内となっています。商業への転用は、国道 121 号沿線に多く分布しています。

農地転用の件数（単位：件）

	住宅	商業	業務	空地系	合計
用途地域内	202	7	6	56	271
喜多方	81	2	6	33	122
塩川	121	5	0	23	149
用途地域外	21	38	0	114	173
合計	223	45	6	170	444
構成比	50.2%	10.1%	1.4%	38.3%	100.0%

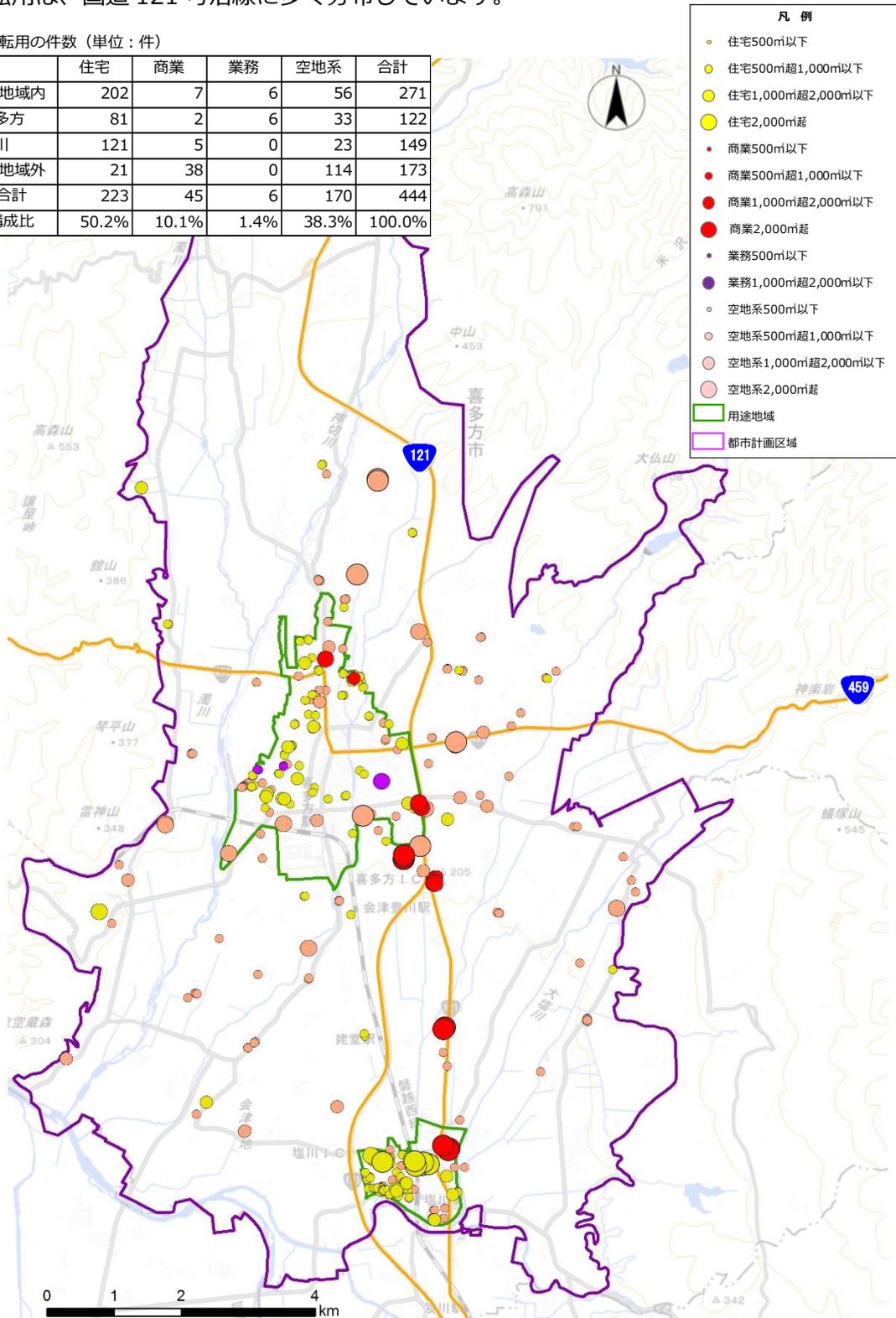
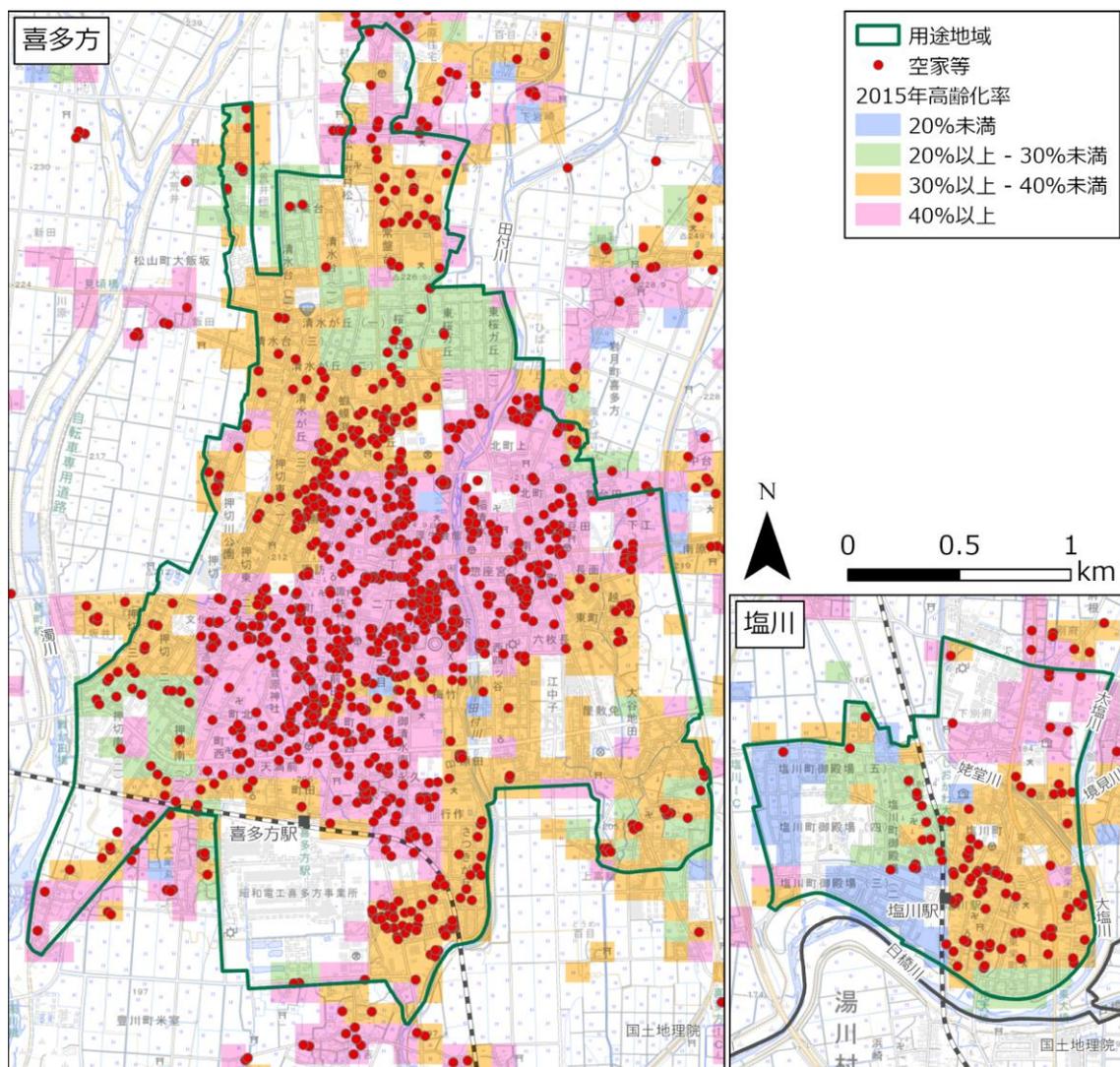


図 2-2-4 農地転用の状況（2011～2015 年） [出典：都市計画基礎調査（2018 年）] ※空地系：駐車場、資材置き場等

#### (4) 空家

空家等（空き店舗及び空き事業所等を含む。）の実態については、市全域における調査建物数 40,868 件のうち、空家等は 1,903 件で、空家率は約 4.7%となっています。用途地域内の空家等の分布と老年人口割合を見ると、老年人口割合の高い地域で空家等の分布が多くなっています。



ランク別空家件数（単位：件）

判定ランク	件数	構成比
A判定：小規模の修繕により再利用が可能	468	24.6%
B判定：管理が行き届いていないが、当面の危険性はない	552	29.0%
C判定：倒壊、飛散の危険性はないが、損傷が激しい	609	32.0%
D判定：倒壊、飛散の危険性があり、緊急度が極めて高い	274	14.4%
合計	1,903	100.0%

図 2-2-5 空家等の分布状況 [出典：喜多方市空家実態調査（2022 年度）]

## 2-3 交通

### (1) 骨格交通網

骨格を形成する道路網は、南北方向に国道121号、東西方向に国道459号が喜多方地域の中心付近で交差しています。

広域高速交通は、会津縦貫道及び東北中央自動車道の整備促進により、広域交通の利便性の向上が期待されています。

鉄道網は、JR磐越西線が郡山駅と新潟県の新津駅をつないでいます。

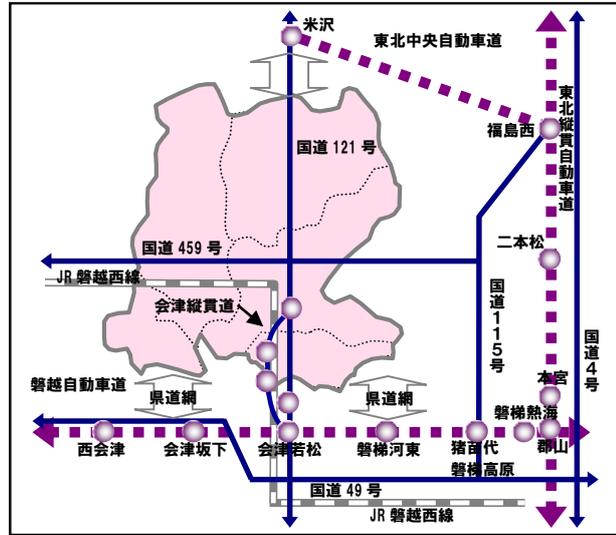


図2-3-1 広域高速交通体系の状況  
[出典：都市マスタープラン]

### (2) 公共交通網

市内の公共交通網は南部を横断しているJR磐越西線を中心に、近隣自治体間を結ぶ路線バス(3路線)、市内を運行する路線バス(2路線)、市内全域を面的にカバーする予約型乗合交通(デマンド交通)を運行しています。



図2-3-2 喜多方市内交通マップ  
[出典：喜多方市地域公共交通総合パンフレット]

### (3) 鉄道利用状況

熱塩加納地域を除く各地域には、JR 磐越西線の駅が整備されており、喜多方駅、山都駅及び荻野駅には路線バスが乗り入れています。

2015（平成 27）年以降の推移をみると、最も乗車人員が多い喜多方駅の乗車人員が減少傾向にあり、コロナ禍の 2020 年（令和 2）年以降は横ばいとなっています。その他の 3 駅については、微減傾向にあります。

なお、重要な交通結節点である塩川駅については、通勤通学の利便性と安全性の向上及び駅を中心とした東西交流等による一体的な市街地形成と活性化を促進するため、東西自由通路を核とした駅東西広場等の一体整備を行うこととしており、それにより鉄道利用者の増加も期待できます。

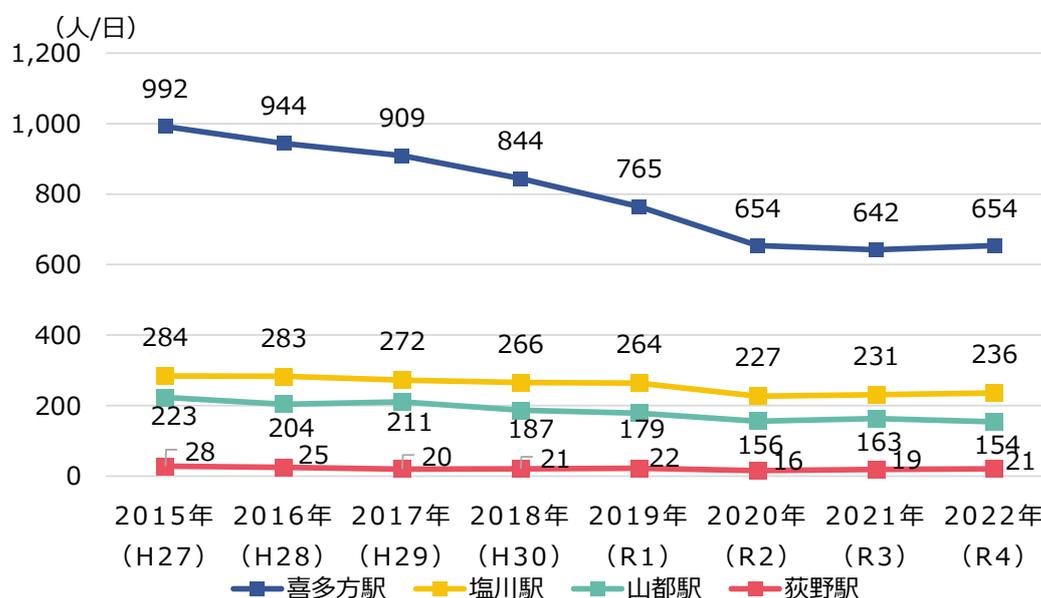


図 2-3-3 鉄道の利用状況 [出典：JR 東日本ホームページ「各駅の乗車人員」]

### (4) 路線バス利用状況

市内を走る路線バスの利用者数は、コロナ禍による大幅な減少から回復してきているものの、人口減少などの影響により全体的には減少傾向にあります。

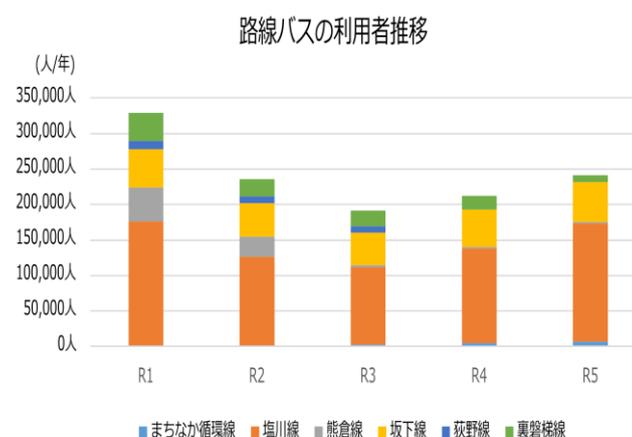


図 2-3-4 路線バスの利用者推移 [出典：喜多方市資料]

### (5) 予約型乗合交通利用状況

市内全域を面的にカバーする予約型乗合交通（デマンド交通）の利用者数は、これまで横ばいで推移してきましたが、令和4年度から段階的に導入を進める AI オンデマンド交通システムの効果により利用者数が増加しています。

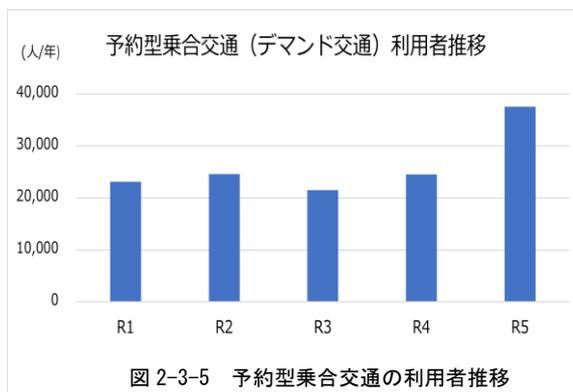


図 2-3-5 予約型乗合交通の利用者推移

[出典：喜多方市資料]

### (6) その他の交通資源

一部の医療機関、宿泊施設等による送迎バス運行のほか、一部の学区においてスクールバスを運行しています。

### (7) 通勤・通学移動

通勤・通学の交通手段は、通勤では自家用車が 87.4%と大半を占めており、通学では、自転車 が 34.5%と最も多く、次いで鉄道・電車が 24.7%となっています。

通勤・通学の流動は、会津若松市との移動が最も多く、流出が 3,981 人、流入が 1,845 人となっています。次に、会津坂下町との移動が多く、流出が 658 人、流入が 689 人となっています。本市に隣接する会津若松市や会津坂下町を含む近隣市町村間での通勤・通学の移動が多い傾向にあります。

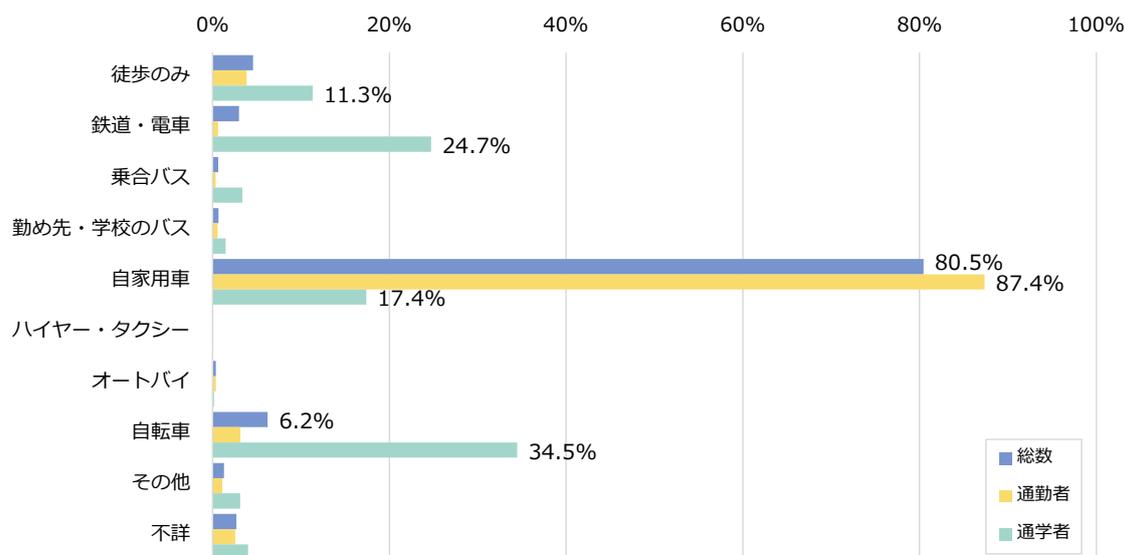


図 2-3-6 通勤・通学の交通手段 [出典：2020 年国勢調査]



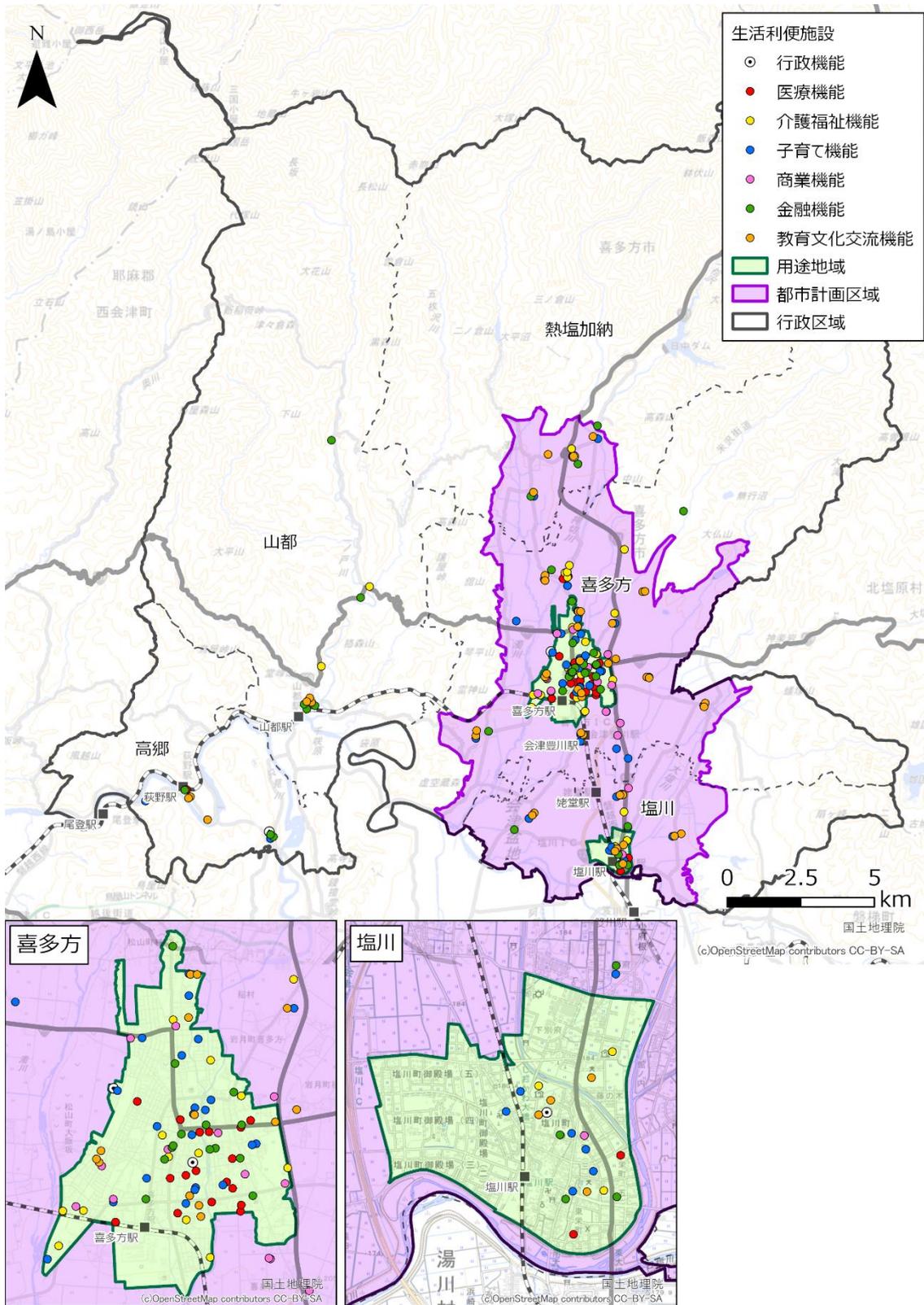


図 2-4-2 生活利便施設の立地状況

## 2-5 経済活動

### (1) 就業人口

2020（令和2）年の就業人口は22,149人で、年々減少傾向にあり、就業者人口構成比は、第1次産業で10.9%、第2次産業で29.1%と県の水準（第1次産業6.2%、第2次産業28.8%）よりも高く、第3次産業の55.7%は県の水準（62.0%）よりも低くなっています。

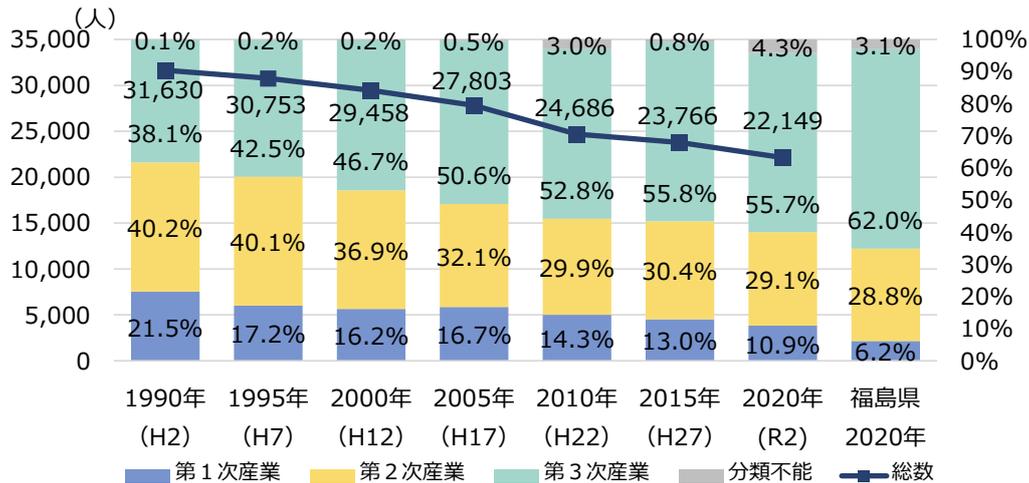


図2-5-1 産業大分類別就業者人口構成比と就業者数の推移 [出典：各年国勢調査]

### (2) 農業

総農家数の7割以上を占める販売農家が減少しており、2020（令和2）年の総農家数は3,170戸で、1990（平成2）年と比較して42%程度減少しています。経営耕地面積は、1990（平成2）年の8,647haから2020（令和2）年には7,504haとなり、30年間で13%程度減少しており、農家数及び経営耕地面積のいずれも減少傾向が顕著です。

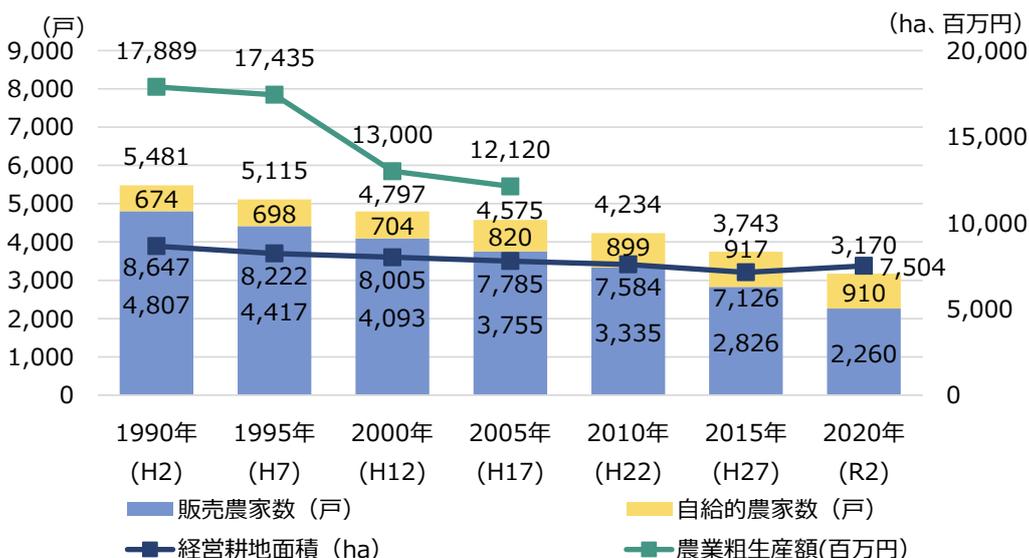


図2-5-2 農家数・経営耕地面積・農業粗生産額の推移

### (3) 商業

2021（令和3）年は事業所数489事業所、従業者数2,556人、年間販売額552億円となっており、事業所数、従業者数及び年間販売額のいずれも減少傾向にあります。小売業売場面積は、2004（平成16）年の79千㎡をピークに減少傾向となり、2016（平成28）年以降は横ばいで推移しています。

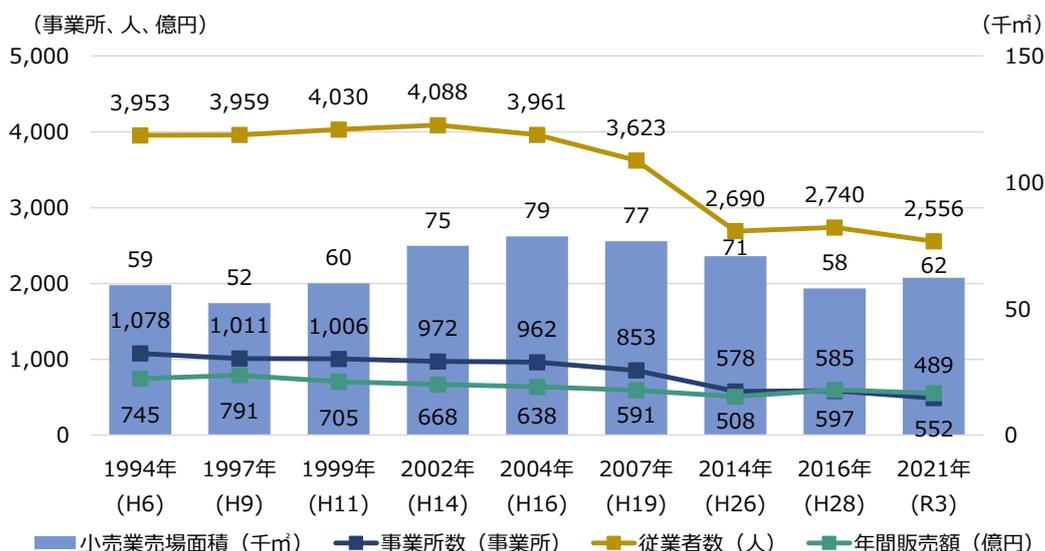


図 2-5-3 卸売業・小売業の売場面積・商店数・従業者数・年間販売額の推移

[出典：各年商業統計、経済センサス]

### (4) 工業

2021（令和3）年は事業所数111事業所、従業者数4,293人、製造品出荷額等655億円となっており、事業所数、従業者数及び製造品出荷額等のいずれも1990（平成2）年をピークに2014（平成26）年まで減少傾向が続き、それ以降は横ばいで推移しています。

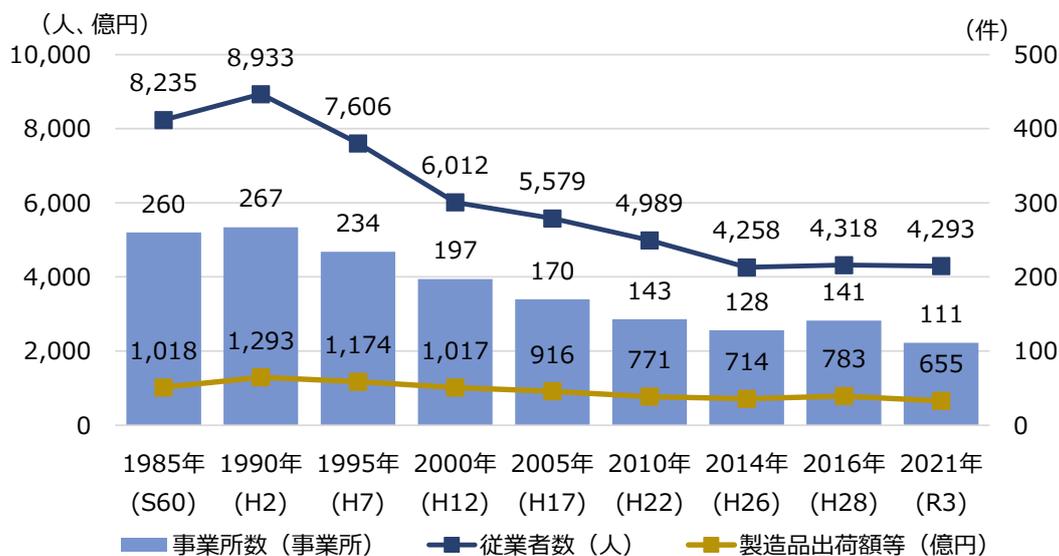


図 2-5-4 事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移 [出典：各年工業統計、経済センサス]

## (5) 観光業

2021（令和3）年の観光客入込数は、約1,041千人で、内訳では喜多方市街が最も多く約665千人となっています。観光客入込数は、新型コロナウイルス感染症拡大による行動制限等の影響を受け、大きく落ち込んでいます。

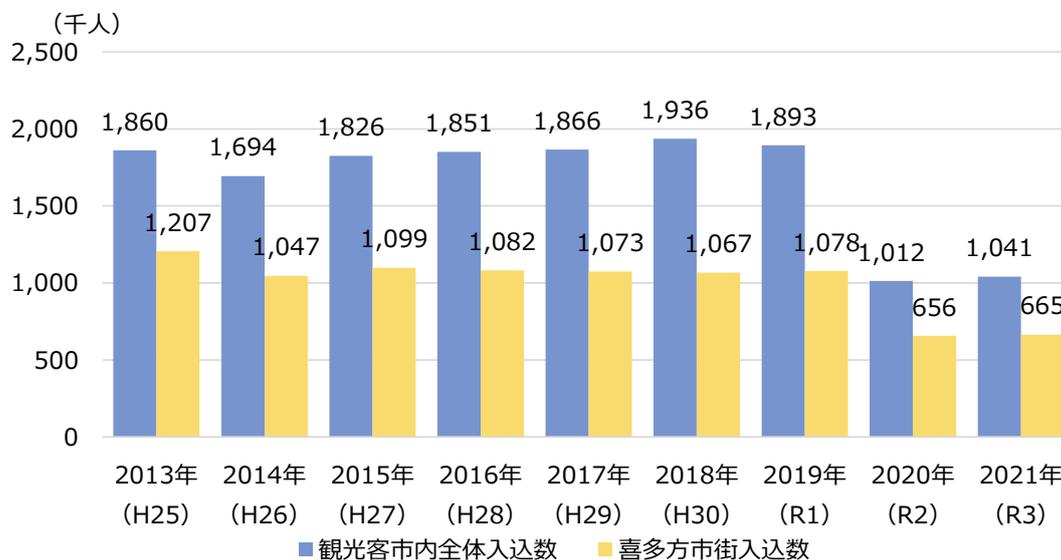


図 2-5-5 観光客入込数の推移 [出典：各年福島県観光客入込状況、喜多方市資料]

表 2-5-1 観光客入込数の内訳 [出典：各年福島県観光客入込状況、喜多方市資料]

単位：人

	観光種目	調査集計地点	2019年 (R1)	2020年 (R2)	2021年 (R3)
1	自然	飯豊山	2,108	955	892
2	自然	御殿場公園	13,957	12,545	15,150
3	自然	三ノ倉高原	-	-	8,163
4	歴史・文化	喜多方市街	1,077,608	656,239	664,673
5	歴史・文化	飯豊とそばの里センター	25,514	27,161	25,761
6	スポーツ・レクリエーション	三ノ倉スキー場	151,465	2,507	13,200
7	温泉・健康	熱塩温泉	27,604	16,376	12,593
8	温泉・健康	いいでのゆ	32,841	27,837	25,889
9	温泉・健康	ふれあいランド高郷	48,575	39,501	40,025
10	その他	ふれあいパーク喜多の郷	383,525	229,238	234,880
11	行祭事・イベント	ひめさゆり祭り	29,600	-	-
12	行祭事・イベント	花しょうぶまつり	10,530	-	-
13	行祭事・イベント	川の祭典花火大会	90,000	-	-
14	行祭事・イベント	バルーンフェスティバル	-	-	-
合計			1,893,327	1,012,359	1,041,226

## (6) 地価

2022（令和4）年において、地点①～⑤の喜多方地域の地価は、地点③、④の商業系用途は30,000円/㎡を超えています。その他の地点は10,000～20,000円/㎡台となっており、全ての地点で下落傾向にあります。地点⑥～⑧の塩川地域は、住宅系用途、商業系用途とも20,000円/㎡前後となっており、地点⑦を除く全ての地点で下落傾向にあります。

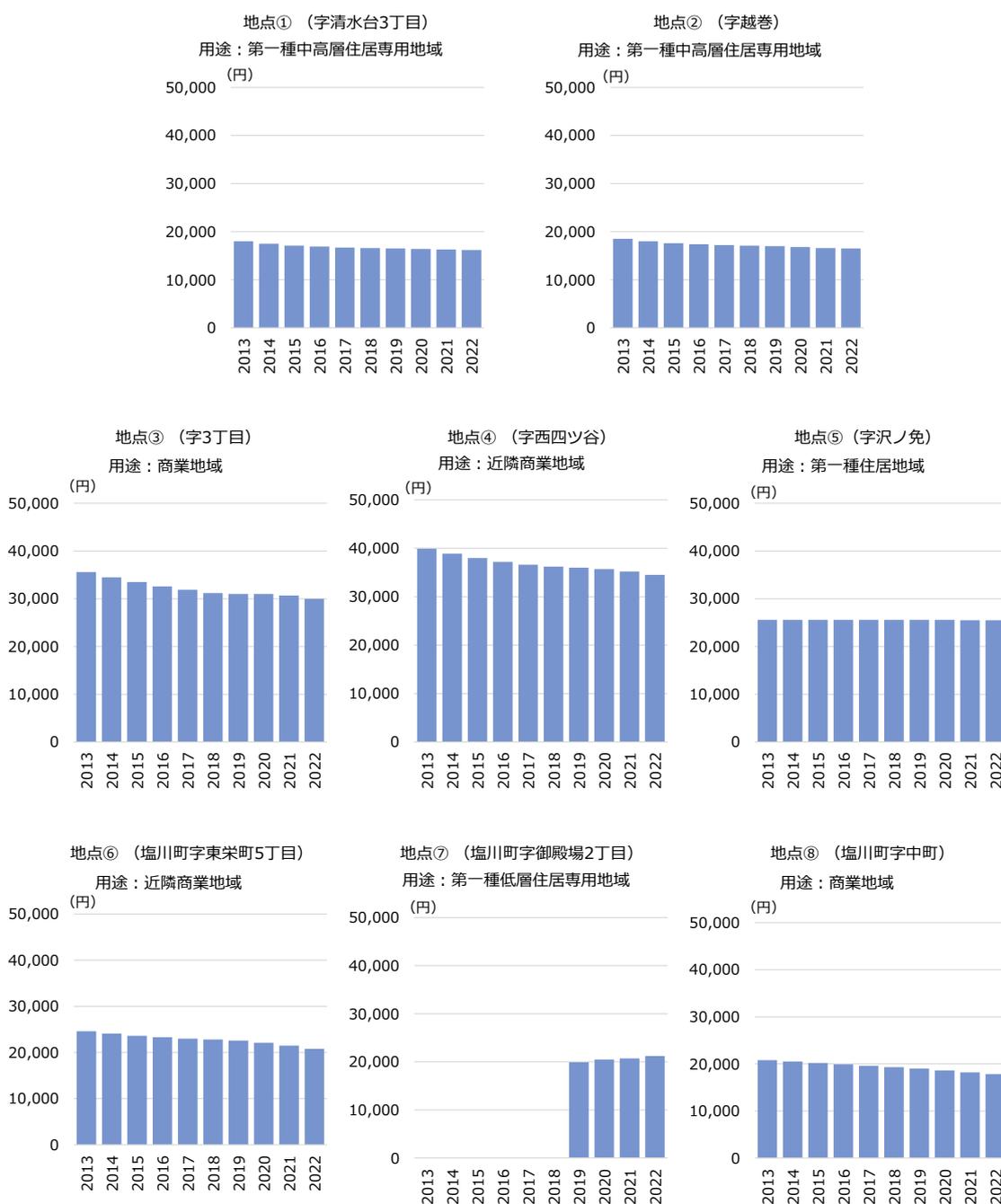


図 2-5-6 地価の推移 [出典：国土交通省地価公示・都道府県地価調査]

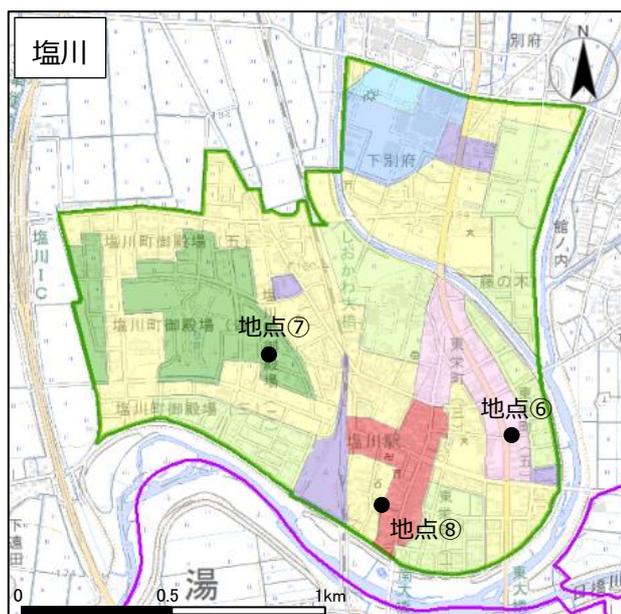
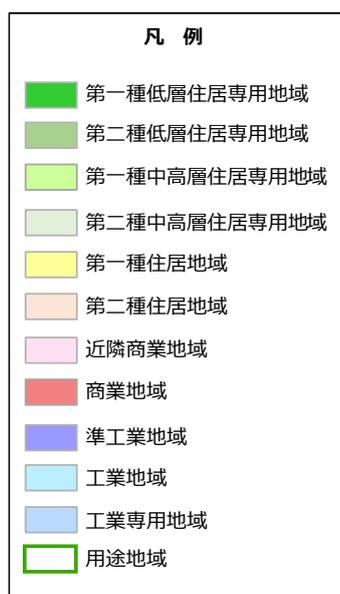
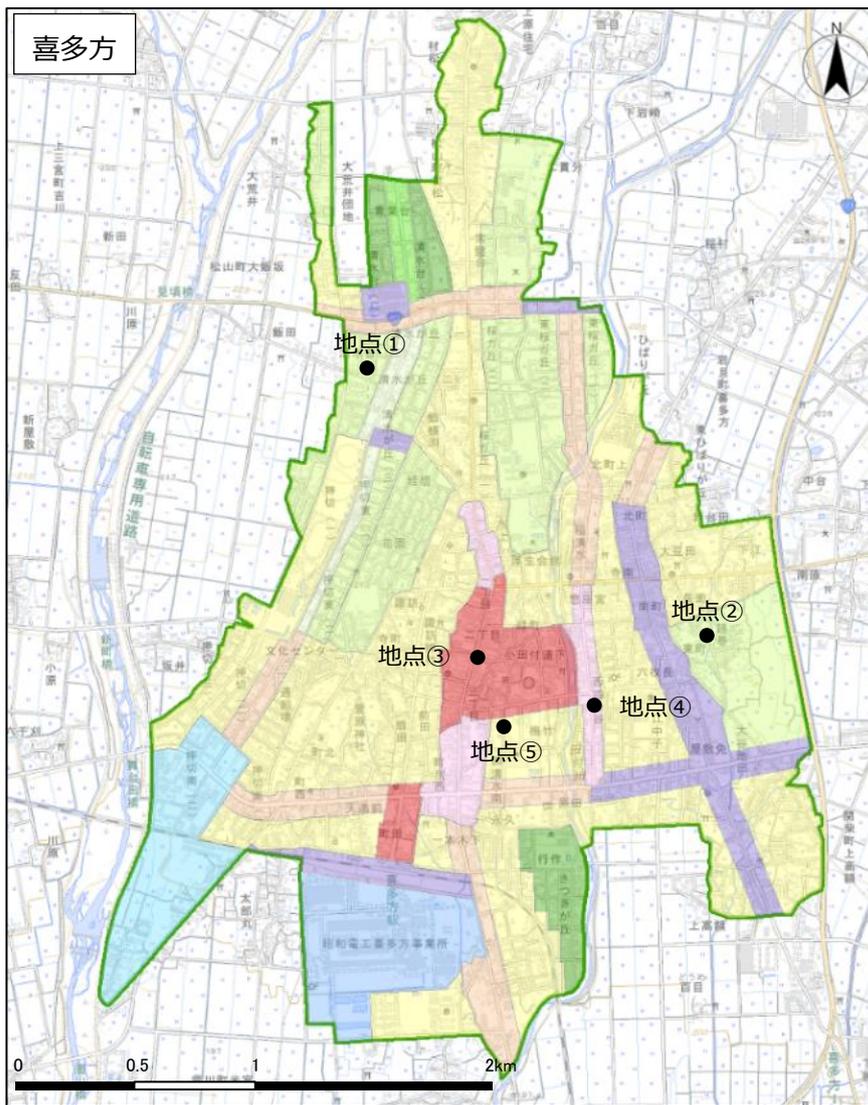


図 2-5-7 地価の調査地点 [出典：国土交通省地価公示、都道府県地価調査]

## 2-6 防災

### (1) 洪水

#### 1) 洪水浸水想定区域【計画規模】

計画規模降雨とは、その河川を将来的に氾濫させないように整備する際に目標とする大雨のことです。河川の流域の大きさや氾濫が想定される範囲の資産状況などを考慮して定めたもので、河川毎に個別に定めています。(詳細は※1を参照)

計画規模の洪水浸水想定区域の状況は、都市計画区域内にも分布し、特に南側の阿賀川、日橋川付近では3m以上の浸水が想定されます。用途地域内においても、喜多方地域、塩川地域ともに一部が浸水想定区域となっています。

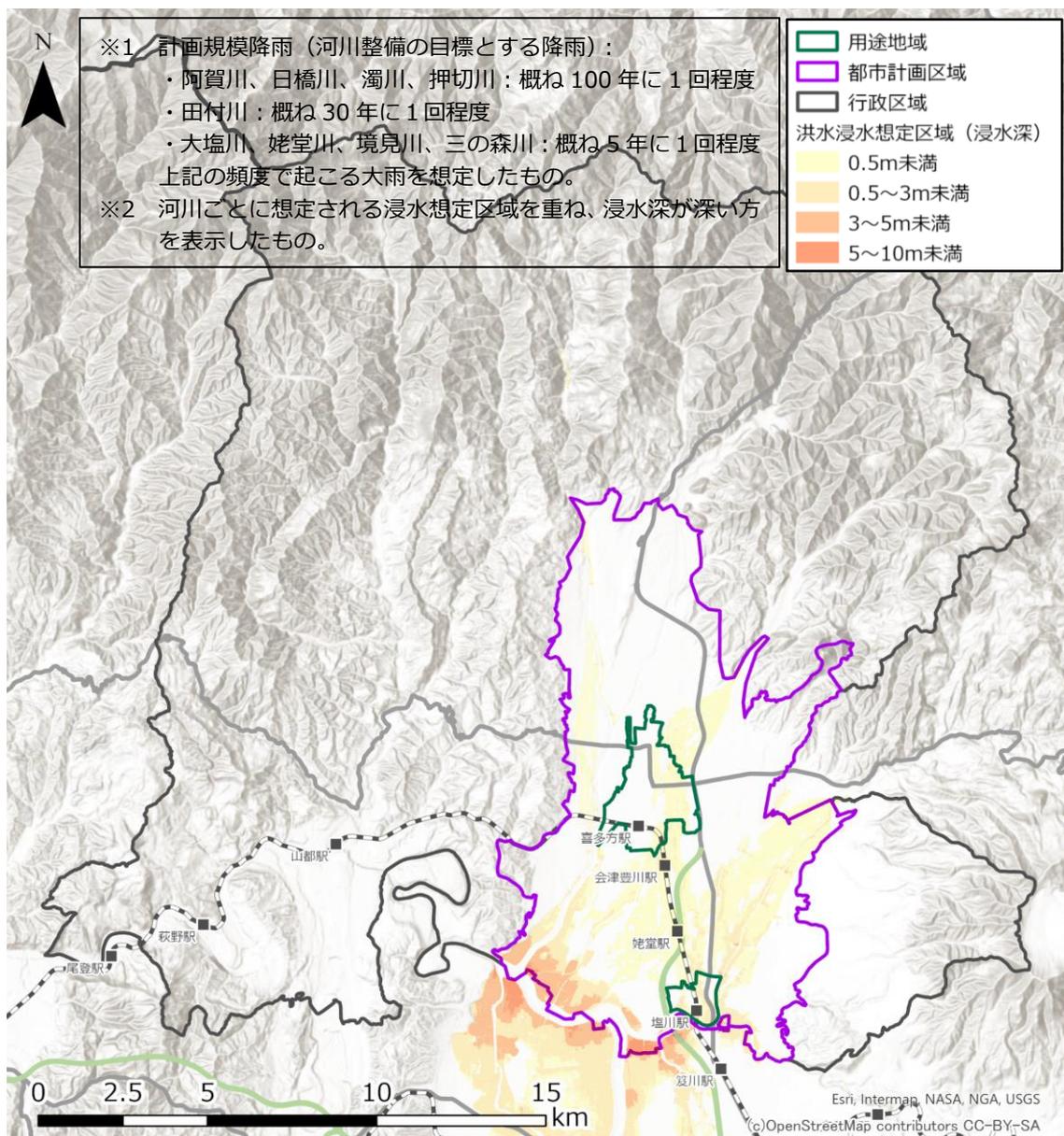


図 2-6-1 計画規模における洪水浸水想定区域

## 2) 洪水浸水想定区域【想定最大規模】

想定最大規模降雨とは、想定し得る最大規模の降雨のことで 1000 年に 1 回程度の確率で発生する降雨を想定しています。

想定最大規模の洪水浸水想定区域の状況は、都市計画区域内の大部分に分布し、特に南側の阿賀川、日橋川付近では 5m 以上の浸水が想定されます。用途地域内をみると、喜多方地域のほぼ全域、塩川地域の全域が浸水想定区域となっています。

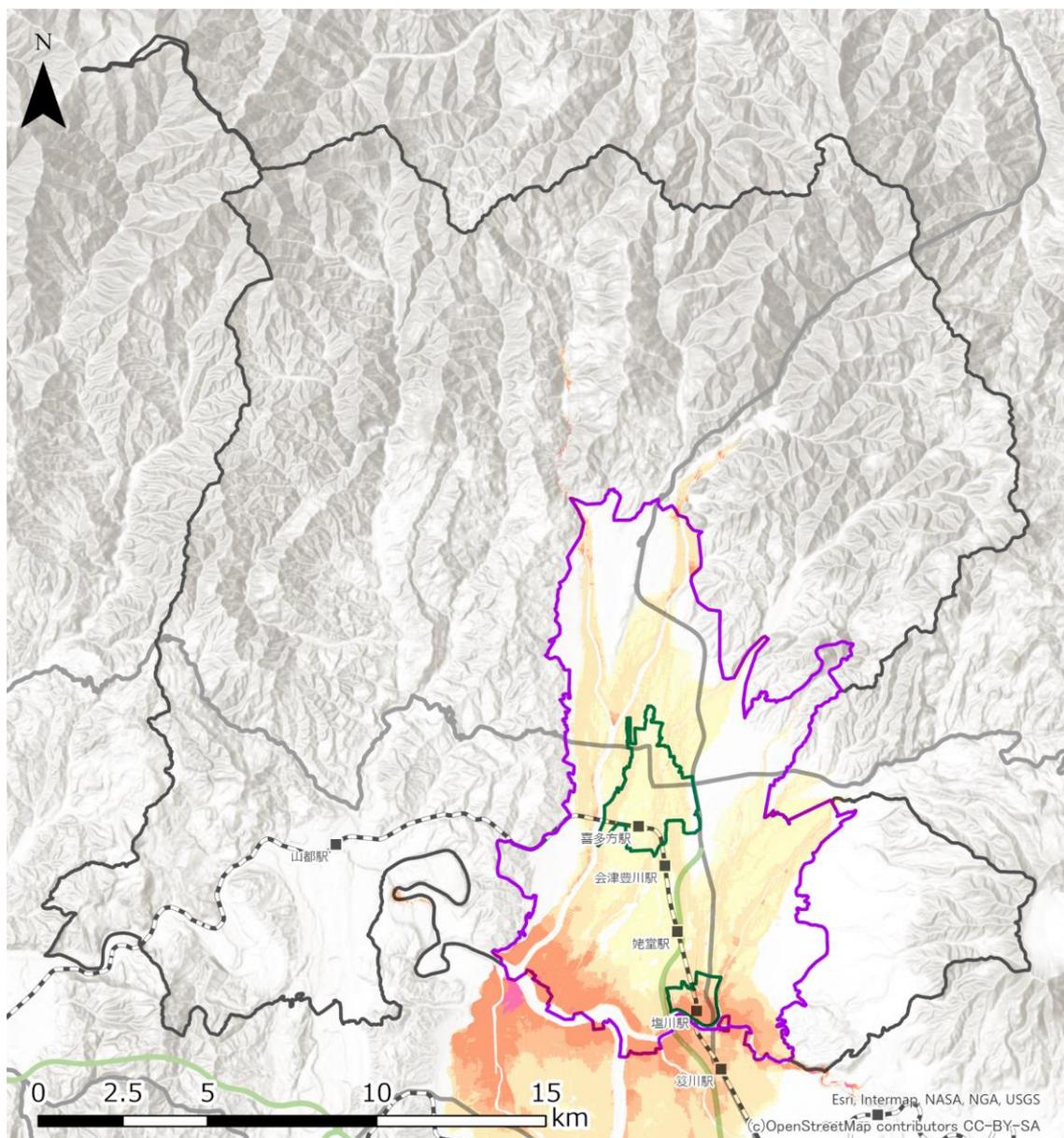
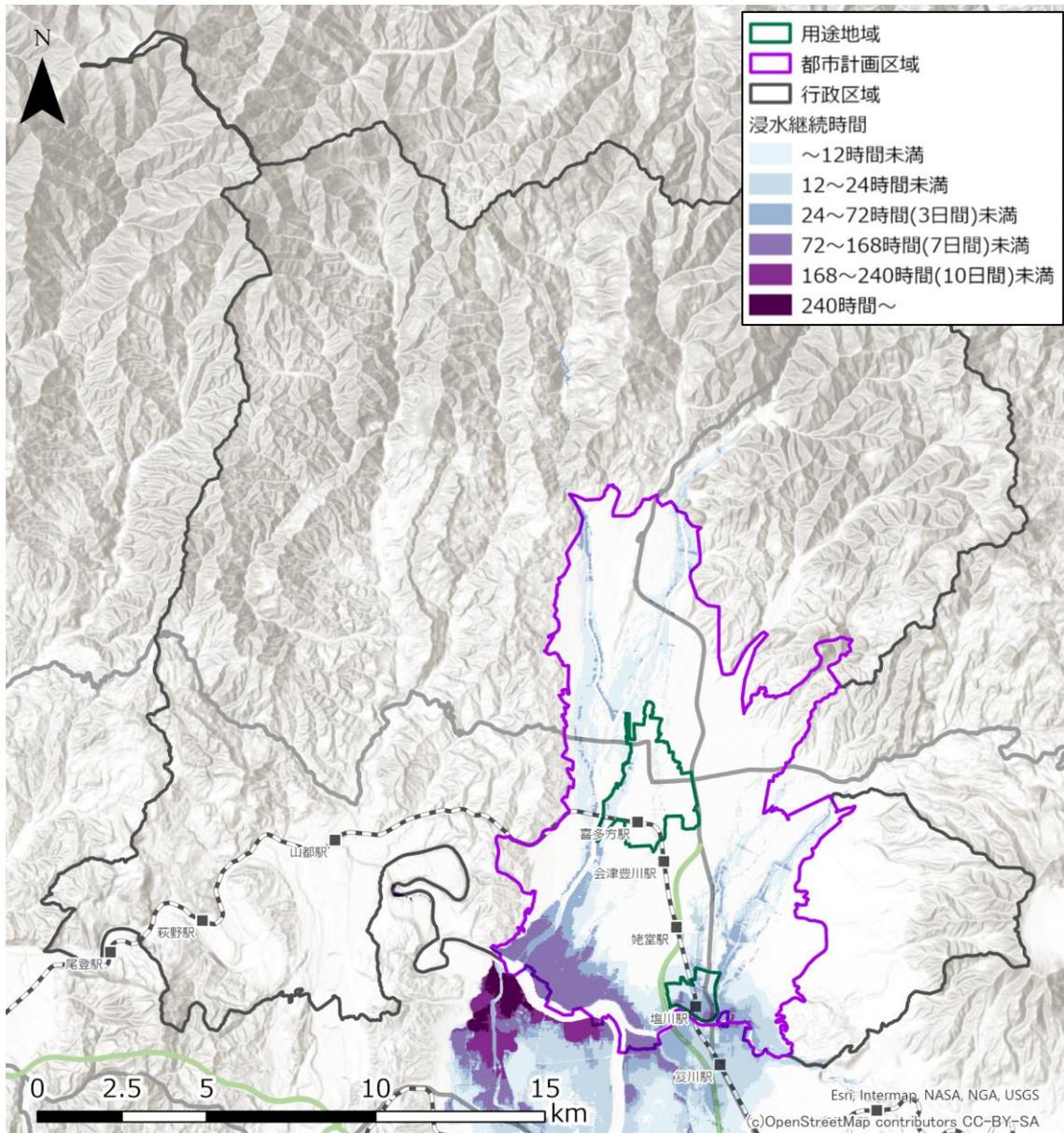


図 2-6-2 想定最大規模における洪水浸水想定区域

### 3) 浸水継続時間【想定最大規模】

浸水継続時間とは、洪水時に避難が困難となる一定の浸水深を上回る時間の目安を示すものです。浸水継続時間が長い地域では、仮に洪水時に屋内安全確保（垂直避難）により身体・生命を守れたとしても、その後の長期間の浸水により生活や企業活動の再開等に支障が出るおそれがあります。なお、浸水継続時間は、長時間にわたり浸水するおそれのある場合（浸水深 50cm 以上がおおむね 24 時間以上継続する場合）に設定するものです。

浸水継続時間の状況は、都市計画区域南側の阿賀川、日橋川付近では 72 時間以上の浸水継続が想定されます。用途地域内においても、喜多方地域のごく一部、塩川地域の南側が該当します。



※ 河川毎に想定される浸水継続時間を重ね、浸水深が深い方を表示したものを。

図 2-6-3 想定最大規模における浸水継続時間  
 「中冊・阿賀野川水系阿賀川・日橋川洪水想定区域図（国土交通省北陸地方整備局阿賀川河川事務所）」

#### 4) 家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）【想定最大規模】

家屋倒壊等氾濫想定区域とは、洪水時に家屋の流失・倒壊をもたらすような氾濫が発生するおそれがある範囲のことで、氾濫流によるものと河岸侵食によるものがあります。

家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸侵食）の状況は、都市計画区域南側の阿賀川、日橋川付近、及び、押切川付近等に分布しています。用途地域内においても、喜多方地域、塩川地域の一部が家屋倒壊等氾濫想定区域となっています。

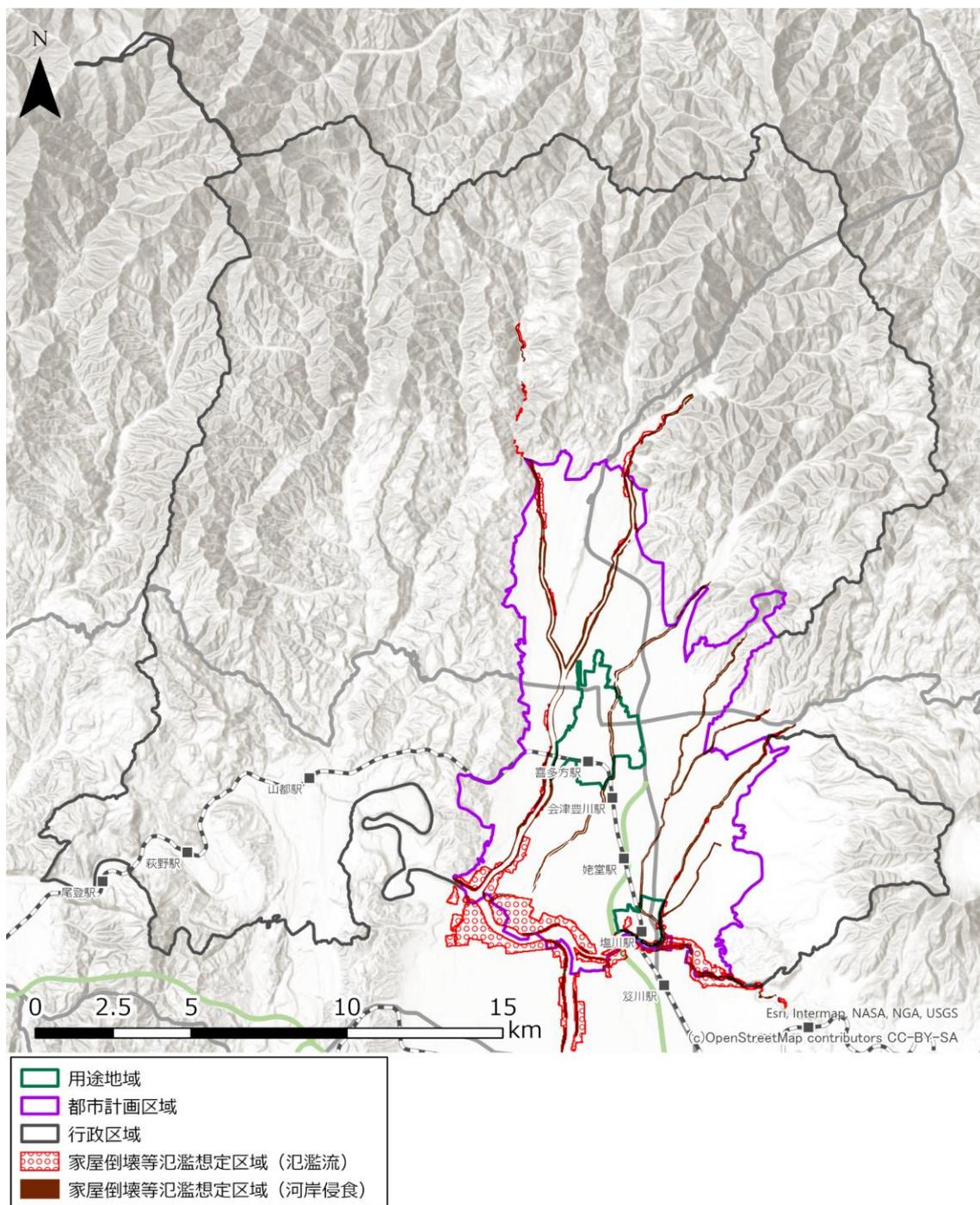


図 2-6-4 想定最大規模における家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流、河岸浸食）

## 5) ため池浸水想定区域

ため池浸水エリアは市域の各所にあり、都市計画区域内の北側や南東側に分布し、用途地  
域内においても、喜多方地域の北東側の一部がため池浸水想定区域となっています。

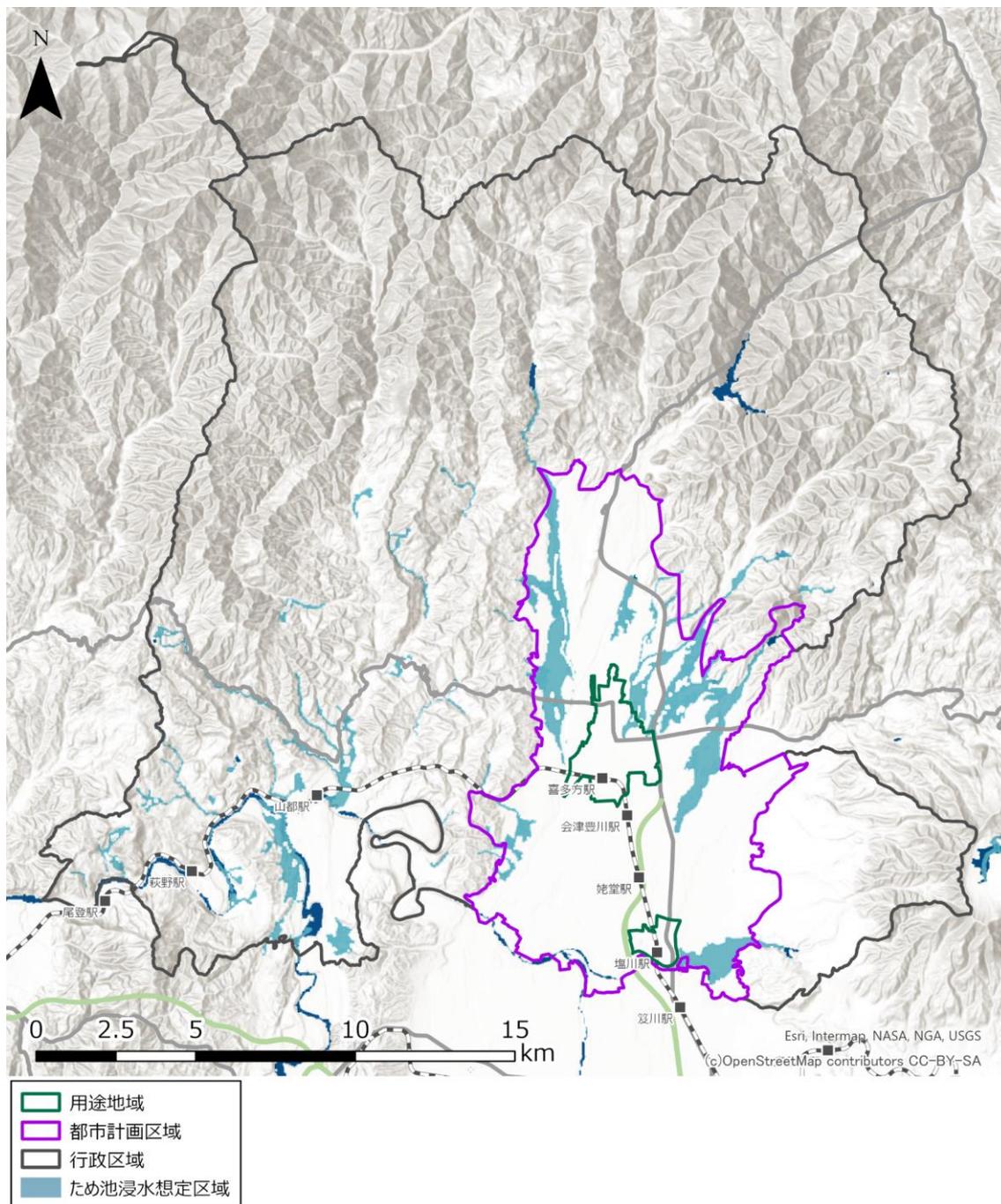


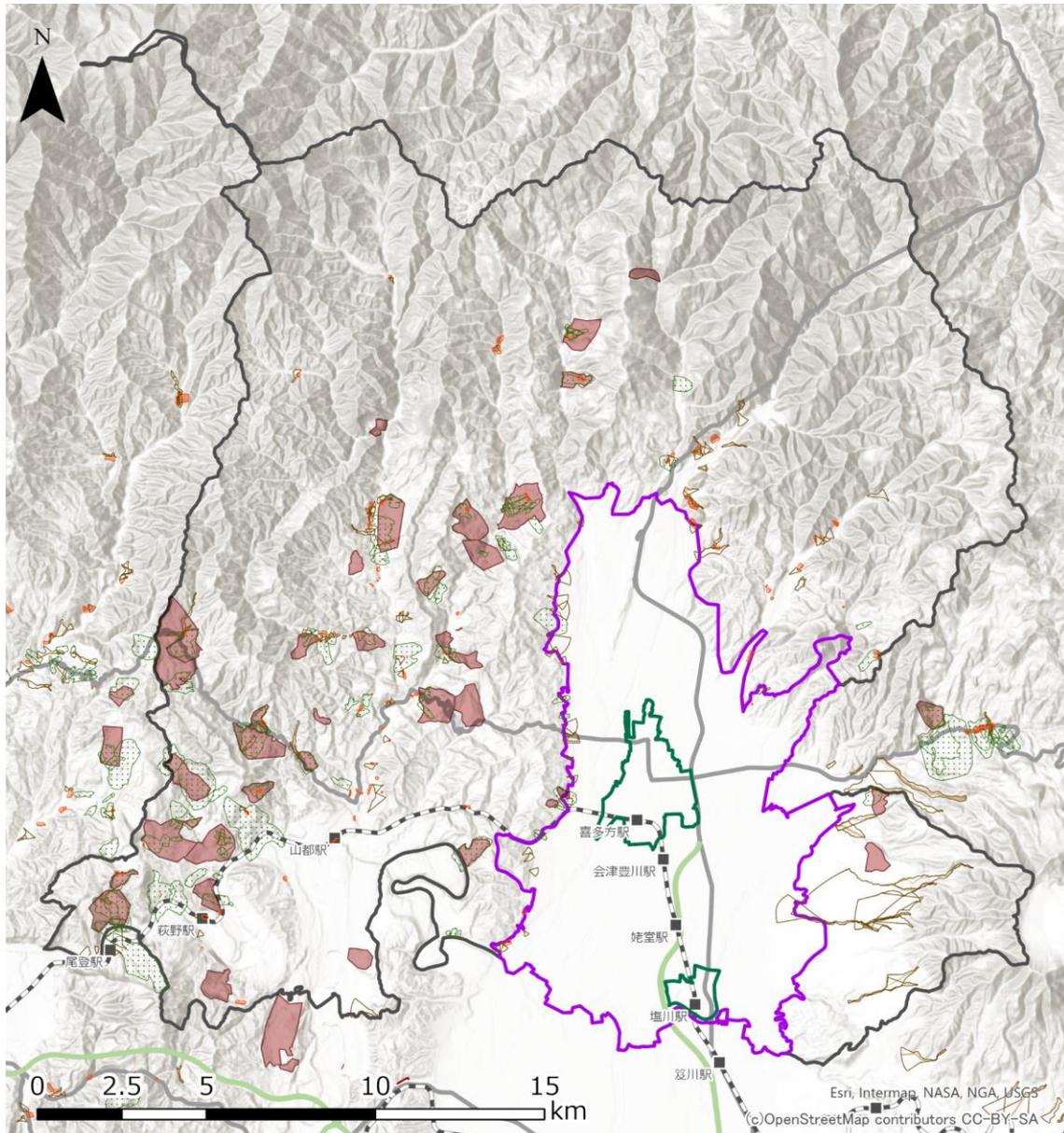
図 2-6-5 ため池浸水想定区域 [出典：ため池ハザードマップ]

## (2) 内水

現時点で内水浸水想定区域の資料はありませんが、直近では令和 4 年 8 月の大雨災害により浸水被害等が発生しています。

### (3) 土砂災害

土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域、地すべり防止区域及び急傾斜地崩壊危険区域は、山間部に多く指定されており、用途地域内に指定はありません。



- 用途地域
- 都市計画区域
- 行政区域
- 土砂災害（特別）警戒区域
  - 土石流 特別警戒区域
  - 土石流 警戒区域
  - 急傾斜地の崩壊 特別警戒区域
  - 急傾斜地の崩壊 警戒区域
  - 地すべり 警戒区域
  - 急傾斜地崩壊危険区域
  - 地すべり防止区域

図 2-6-6 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域

## 2-7 財政

### (1) 歳入・歳出

2020（令和2）年度の普通会計の決算は、歳入332.1億円、歳出326.6億円となっています。2010（平成22）年度と比較すると、歳入において国・県支出金や地方交付税などの依存財源が増加しています。

性質別歳出の内訳は、人件費等を含む義務的経費及び普通建設事業費等を含む投資的経費は横ばい、その他の経費が増加しています。

目的別歳出の内訳は、民生費、総務費及び商工費が増加しており、特に総務費が大きく増加しています。一方、公債費及び農林水産業費は減少しています。

なお、2020（令和2）年度の普通会計の決算については、新型コロナウイルス感染症の影響を受けています。

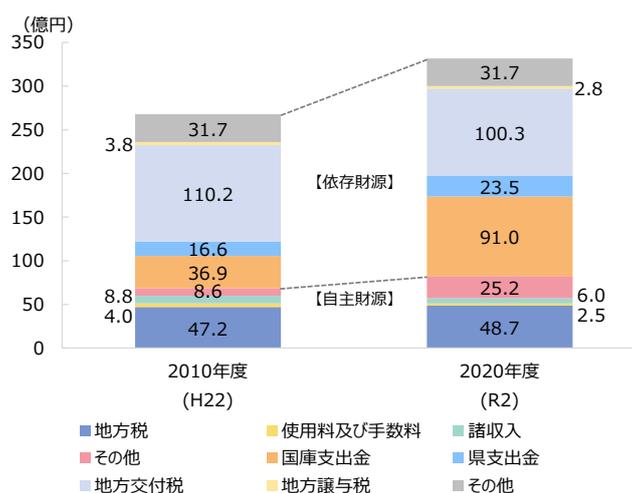


図 2-7-1 財源別歳入内訳の推移 [資料：市町村別決算状況調]

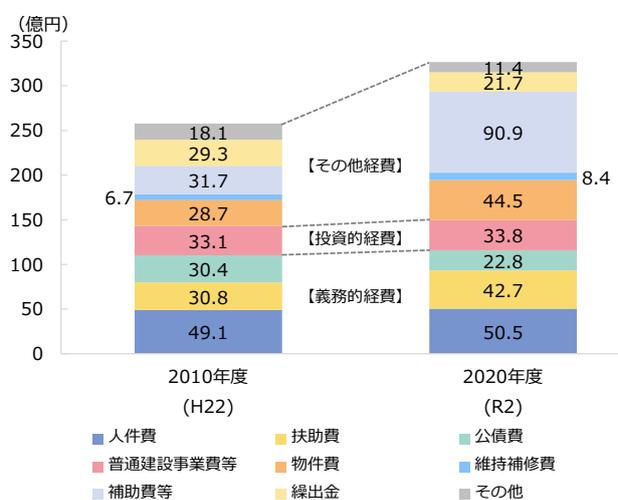


図 2-7-2 性質別歳出内訳の推移

[資料：市町村別決算状況調]

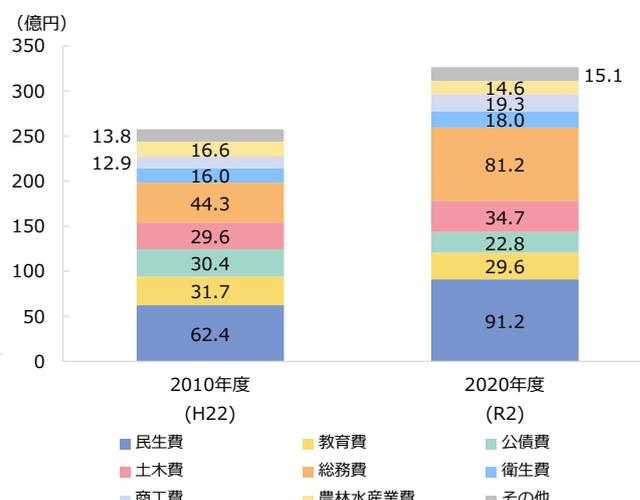


図 2-7-3 目的別歳出内訳の推移

[資料：市町村別決算状況調]

## (2) 公共施設及びインフラ施設の更新等費用

現在、市が保有する公共施設の更新等費用について、現在と同面積で、建築後 30 年で大規模改修、60 年で建替えを行うと仮定し試算すると、既存施設の更新等費用は今後 30 年間で約 1,054 億円、年平均約 35 億円になると見込まれ、過去 5 年間の公共施設に係る投資的経費の年平均約 18.9 億円に対して、約 1.9 倍になります。

インフラ施設（公園を除く。以下同じ。）の更新等費用について、更新期間経過後に同規模で改修すると仮定し試算すると、今後 30 年間で約 1,174 億円、年平均約 39 億円が見込まれ、過去 5 年間のインフラ施設に係る投資的経費の年平均約 16.5 億円に対して、約 2.4 倍になります。

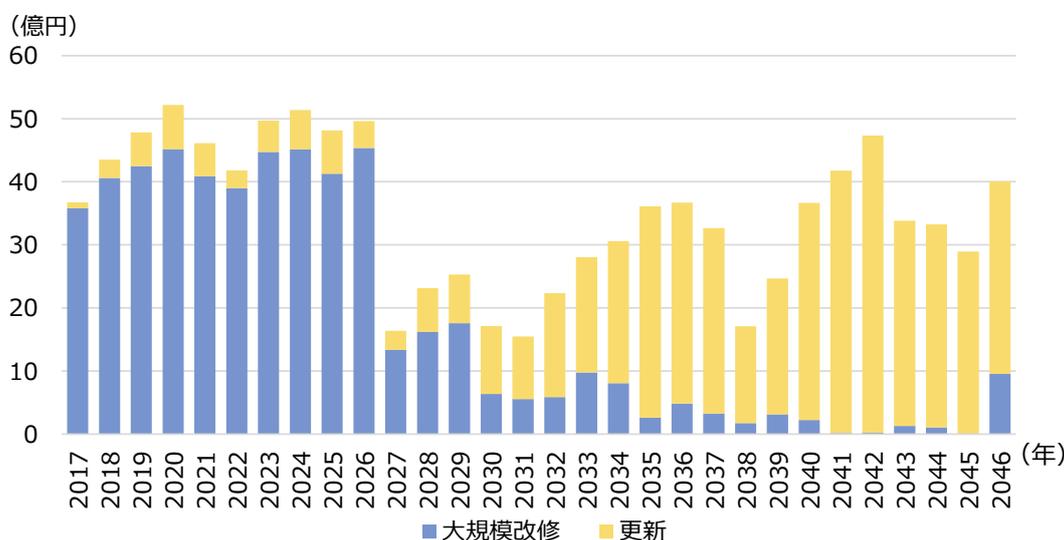


図 2-7-4 公共施設の更新等費用 [出典：公共施設等総合管理計画（2023 年 8 月改定）]



図 2-7-5 インフラ施設の更新等費用 [出典：公共施設等総合管理計画（2023 年 8 月改定）]

## 第3章 都市構造上の課題

### 3-1 現状からみた問題点と課題の抽出

本市の現状を項目別にみた結果を踏まえ、問題点と具体的な課題を整理します。

表 3-1-1 現状からみた問題点と課題

項目	現状からみた主な問題点の抽出
人口	・用途地域内を含めた市内全域における人口減少、人口の低密度化、高齢化率の増加等
土地利用	・用途地域の中でも特に中心部に見られる低未利用土地や空家等の増加 ・上記の区域以外で農地転用を伴う開発や建築物の新築が進むことによる人口の低密度化の進行
交通	・利用者の減少による減便や廃線等の公共交通の利便性の著しい低下 ・公共交通網維持のための市の財政負担の増加
生活便利施設	・市民の生活を支える用途地域内の生活便利施設の廃止や撤退
経済活動	・日常生活圏の拡大等による中心市街地を中心とした商業小売施設の減少や産業構造の弱体化による生活利便性の低下が招く雇用機会の減少と労働人口の流出、観光客への影響 ・人口減少に伴う市内総所得の減少、不動産市況の低迷に伴う資産価値の下落等による市の税収の落込み
防災	・一部で浸水想定区域が含まれる中心市街地での避難対策や防災対策
財政	・税収をはじめ自主財源の減少と高齢化への対応や子育て支援対策などの財政需要増加に伴う厳しい財政状況 ・公共施設更新の必要性による投資的経費の増大



課題の抽出
(1) どうすれば <u>中心市街地における利便性を維持</u> できるか。
(2) どうすれば <u>持続可能な公共交通網を実現</u> できるか。
(3) どうすれば空洞化の進む <u>中心市街地への移住・定住を促進</u> できるか。

## 3-2 具体的な課題の整理

### (1) 中心市街地における利便性の維持について

商業施設、医療施設等の生活利便施設の多くは、中心市街地に立地しながら、長い歴史の中で市民生活を支える役割を担ってきました。

しかし、それらの生活利便施設は、人口減少や高齢化率の増加等に伴い、利用者数の減少等により廃止、撤退等のおそれがあります。このことは、市民生活の利便性の著しい低下を招くとともに、市民の雇用機会の喪失や市内を訪れる多くの観光客への影響など、社会経済や市民生活への多岐にわたる深刻な影響が懸念されます。

これらのことから、市民等の利便性を維持するために必要な点を次のとおり整理したうえで、課題を設定します。

- ① 市民生活を支える生活利便施設を今後も引き続き維持することにより、中心市街地の活性化を図ることが必要です。
- ② 移住・定住につながる魅力的で暮らしやすい居住環境を形成することが必要です。
- ③ 蔵が建ち並ぶまち並みを保全しながら活用し、新しい人の流れや魅力的な観光工リアづくりにより交流人口を拡大することが必要です。
- ④ 中心市街地の公的不動産については、民間技術の活用や施設の複合化等により、利便性の向上を図ることが必要です。
- ⑤ 空家や空き店舗の利活用を進め、中心市街地の空洞化を防止していくことが必要です。
- ⑥ 人口減少対策、経済活動の活性化対策、土地及び建物の流動化等を促進し、財政面及び経済面において持続可能なまちづくりを推進することが必要です。

#### 課題1 中心市街地の拠点性の強化

### (2) 持続可能な公共交通網の実現について

現状でも利用者数が低迷する公共交通は、人口減少等に伴い更に利用者が減少し、減便や廃線により利便性が著しく低下するおそれがあり、交通弱者は自立した生活が困難になることが考えられます。

また、路線バスや予約型乗合交通の運行経費等の財政負担増により市の財政状況にも大きな影響が及びます。

これらのことから、市民等の円滑な移動手段を確保するために必要な点を次のとおり整理したうえで、課題を設定します。

- ① 自家用車を所有しない交通弱者が送迎等に頼らずとも、自分の住んでいる地区で安心して住み続けられるように、通勤・通学、通院、買い物などの日常生活を支える移動手段を構築することが必要です。

- ② まちなかの活性化を図るために、中心市街地内の目的施設を気軽に行き来できる循環路線を新たに形成するなど、利用実態と利用者ニーズを踏まえた公共交通の利便性の向上を図ることが必要です。
- ③ 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考えに基づくまちづくりに合わせ、将来的な需要を見据えた持続可能な公共交通網を構築することが必要です。
- ④ 観光交通の充実を図るため、観光客が利用しやすい二次交通を整備することが必要です。
- ⑤ 重要な交通結節点である塩川駅周辺について、駅前広場や自由通路の整備により、利用者の利便性及び安全性の向上並びに駅を中心とした中心市街地の活性化を図ることが必要です。

## 課題2 利用しやすい交通ネットワークの形成

### (3) 中心市街地への移住・定住促進について

中心市街地は、商業、業務等の都市機能が集積し、長い歴史の中で文化、伝統を育み、各種機能を培ってきた地域であります。しかし、中心市街地に空家等が多く存在するとともに、更なる高齢化の進展により歴史や文化とともに築いてきた魅力的なまちづくりに支障が生ずるおそれがあります。また、中心市街地以外での新たな生活利便施設の立地による都市機能の分散は、長い年月をかけて社会基盤の整備がなされた中心市街地に空洞化を招くとともに、周辺部への新たな整備には多額の投資を要することとなります。

そのため、人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、中心市街地に多く集約されている都市機能や空家等の有効活用を図りながら中心市街地への移住・定住を促進することが必要になります。

また、中心市街地は一部に浸水想定区域を含むことから、あらかじめ具体的な対策を講じることが重要です。

これらのことから、空洞化の進む中心市街地の空家等の有効活用と移住・定住促進のために必要な点を次のとおり整理したうえで、課題を設定します。

- ① 中心市街地の空家等は、適切な管理とともに再利用可能な段階での有効活用等及び解体後の空き地の活用を促進することが必要です。
- ② 用途地域内の低未利用土地や空家等の有効活用を推進し、子育て世代の移住・定住を促進するための環境を構築することが必要です。
- ③ 浸水想定区域においては、災害時の避難誘導手段等のソフト面の対策を含め、災害に対する安全性を確保することが必要です。

## 課題3 暮らしやすい中心市街地の有効活用

## 第4章 まちづくり方針及び課題解決のための誘導方針

### 4-1 まちづくり方針（ターゲット）

本計画での課題を解決するため、本市の上位・関連計画を踏まえ、都市機能や居住の誘導に向けたまちづくり方針（ターゲット）を定めます。

本市においては、人口減少や少子高齢化等による様々な課題がありますが、喜多方地域や塩川地域の中心市街地をはじめとした用途地域内に一定程度の都市機能と人口が集積され、比較的コンパクトなまちが形成されてきていることから、今後もしばらくの間に現在の中心市街地を中心とした都市構造を維持しつつ、周辺地域とのネットワーク形成を強化していくことが重要となります。

このことを踏まえ、まちづくり方針（ターゲット）を次のとおりとします。

#### 中心市街地と地域生活拠点、コミュニティ拠点の持続可能な地域運営

### 4-2 課題解決のための誘導方針（ストーリー）

まちづくり方針（ターゲット）を踏まえ、課題解決のための誘導方針（ストーリー）として次の2つを設定し、将来にわたり持続可能な都市づくりを目指します。

#### 方針1 中心市街地と地域生活拠点等のネットワーク形成と適切な機能配置

##### 【1-① 拠点性の強化】

中心市街地では、これまで築いてきた社会基盤や歴史資源を活用し、市民の生活を支える商業・雇用創出の拠点、観光客を引きつける景観等による観光の拠点、子育てを支援する拠点等として今後も中心的な役割を果たしていきます。また、拠点性の強化に資する公的不動産及び低未利用土地の利用促進を図るため、低未利用土地権利設定等促進計画<sup>※1</sup>の策定及び立地誘導促進施設協定<sup>※2</sup>の締結について検討します。

##### 【1-② 交通ネットワークの強化】

中心市街地と地域生活拠点等を結ぶ持続可能な公共交通の形成並びに利用者の利便性及び利用率の向上を図るとともに、中心市街地内の道路ネットワーク整備により、利用しやすい公共交通及び道路ネットワークを強化しながら、より利便性の高い都市形成を実現します。

## 方針2 安心して暮らせる中心市街地の形成

### 【2-① 定住促進】

子育て支援施設の整備等により、安心して暮らせる中心市街地を形成するとともに、子育て世帯向けの住まいを確保し、若年層の市内への移住・定住を促進します。また、居住誘導区域内の空家や空き地などの低未利用土地の適切な管理を促すとともに、空家等の再生若しくは除却の推進又は細街路等の整備により、土地の有効活用を図ります。さらに、定住促進に資する公的不動産及び低未利用土地の利用促進を図るため、低未利用土地権利設定等促進計画の策定及び立地誘導促進施設協定の締結について検討します。また、浸水想定区域においては、災害時の具体的な対策を講じることにより安全性を確保します。

- 
- ※1 低未利用土地権利設定等促進計画：低未利用土地の地権者等と利用希望者とを行政がコーディネートし、所有権にこだわらず、複数の土地や建物に一括して利用権等を設定する計画
- ※2 立地誘導促進施設協定：交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施設（コモンズ）についての地権者による協定（承継効付）

## 第5章 目指すべき将来都市構造

### 5-1 都市マスタープランにおける将来都市構造

喜多方市都市マスタープランの将来都市構造においては、市役所本庁舎を中心とした用途地域を「中心市街地」、各地域の総合支所及び駅をそれぞれ中心とした地区を「地域生活拠点」、公民館や地域の集会施設などを中心とした地区等を「コミュニティ拠点」と位置づけています。

なお、地域生活拠点のうち塩川総合支所を中心とした地区については、一定の都市機能の集積があることから、中心市街地を補完する副次的な市街地の役割を担うもの（以下「副次中心市街地」という。）として位置づけています。

また、それぞれの拠点が有機的に連携するため、交通ネットワークの機能強化を図ることとしています。

### 5-2 立地適正化計画における将来都市構造設定の方向性

将来都市構造は、各地域の拠点や周辺の特性を踏まえ、拠点や拠点間の連携方針等の本市が目指す将来のまちの姿を分かりやすく示すものです。

本計画における将来都市構造は、喜多方市都市マスタープランの将来都市構造を踏まえ、中心市街地、地域生活拠点及びコミュニティ拠点を中心に、交通軸の強化により市全域が連携した将来都市構造を目指します。

#### **(1) 中心市街地**

- ・都市機能が集積している市役所本庁舎を中心とした用途地域を「中心市街地」、塩川総合支所を中心とした地区を「副次中心市街地」と位置づけます。
- ・中心市街地は、既存の都市機能の集積を生かし、空家等の有効活用を図るとともに、日常的な市民生活を支える拠点性の強化及びネットワークの構築並びに定住促進を図ります。
- ・副次中心市街地は、駅に近い立地特性を生かし、塩川駅周辺の一体的な整備により、拠点性の強化と定住促進を図ります。
- ・なお、本計画においては、「中心市街地」及び「副次中心市街地」を合わせて「中心市街地」と表記します。

#### **(2) 地域生活拠点**

- ・熱塩加納総合支所、塩川総合支所、山都総合支所及びJR山都駅並びに高郷総合支所及びJR荻野駅をそれぞれ中心とした地区を「地域生活拠点」と位置づけます。
- ・地域生活拠点は、各地域の行政や福祉など、地域住民の日常生活を支える機能の充実を図り、バランスのとれたまちづくりを進めます。

### **(3) コミュニティ拠点**

- ・公民館や地域の集会施設などを中心とした地区等を「コミュニティ拠点」と位置づけます。
- ・コミュニティ拠点は、生涯学習やその他の地域活動等を通じたコミュニティの維持と育成を図ります。

### **(4) 交通軸**

- ・南北方向に走る会津縦貫道、国道 121 号、山形県飯豊町から山都町を經由して国道 49 号を結ぶ道路、東西方向に走る国道 459 号、(主) 喜多方西会津線、(主) 塩川山都線、(主) 猪苗代塩川線及び J R 磐越西線等は、地域生活拠点相互を連絡するとともに、広域高速交通体系とのネットワーク機能を有しており、本市の骨格を形成する広域交通軸として位置づけ、機能の強化を図ります。
- ・上記路線を補完し、都市間交通需要に対応する主要地方道、県道及び主要な市道等についても広域交通軸として位置づけ、機能の強化を図ります。
- ・都市内の各種拠点相互や集落間及び中心市街地への快適な移動環境を確保し、地域の連携の強化、交流を促進するため、日常的な交通需要に対応する道路網（国道、県道、市道等）を生活基盤交通軸として位置づけ、機能強化を図ります。

# 市全域の将来都市構造

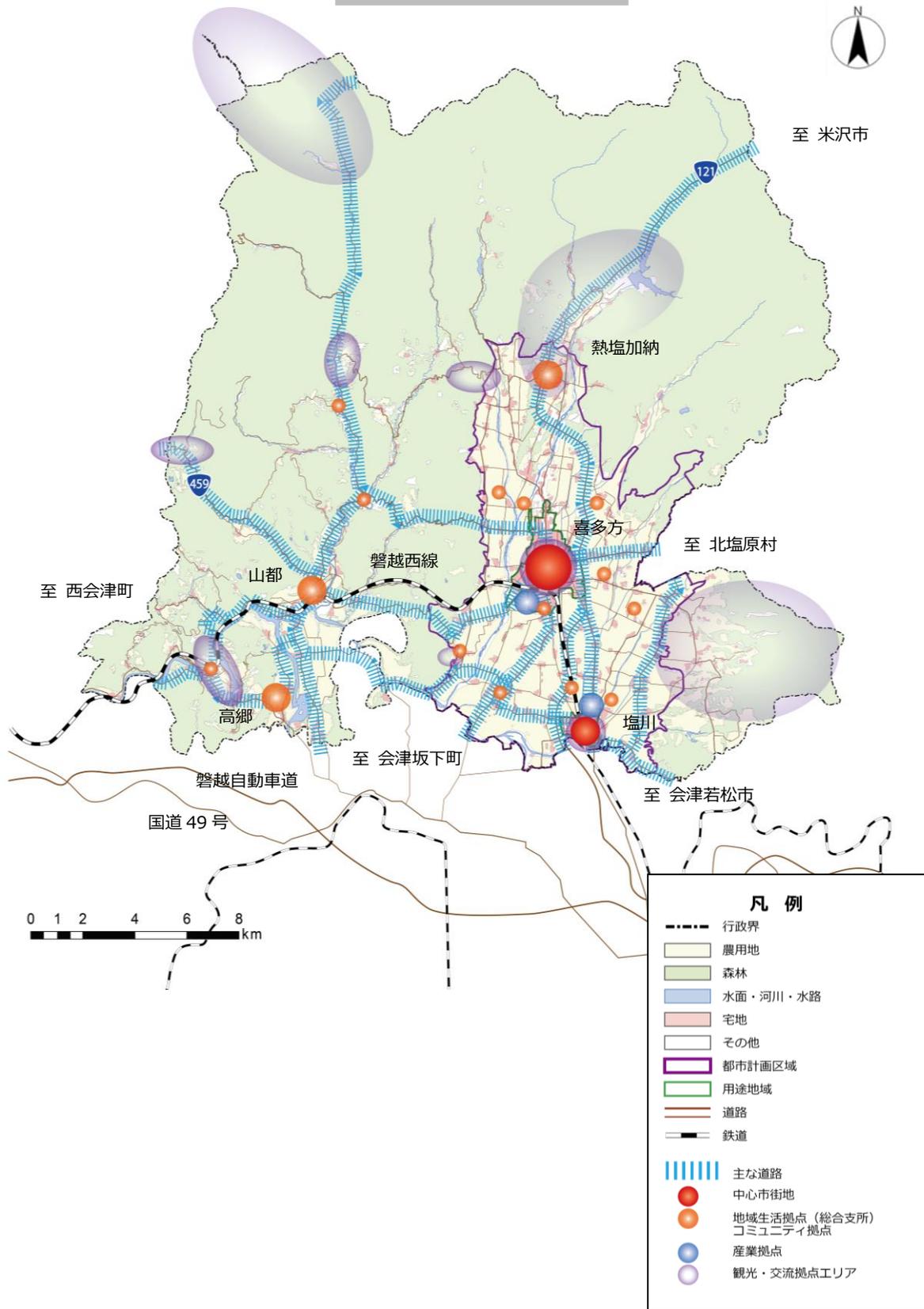


図 5-2-1 市全域の将来都市構造