

小山市立地適正化計画-概要版-

立地適正化計画について



立地適正化計画とは

立地適正化計画は、人口減少や高齢化が進展する中でも、医療・福祉・商業施設や居住等がまとまって立地し、多世代の住民が公共交通により生活利便施設等に円滑に移動できる「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めるべく、都市全体の観点から、居住機能や都市機能の立地、公共交通の充実等に関し、医療・福祉の充実、中心市街地の活性化、空き家対策の推進等のまちづくりに関わる様々な関係施策と連携を図り、それらの関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しながら総合的な検討をした包括的なマスタープランです。

都市構造上の特性からみたまちづくりの方針と誘導施策

都市構造上の特性とまちづくりの方針

強み

●充実した交通インフラ

- ・国道4号・国道50号等の幹線道路が通り、JR東北新幹線、宇都宮線、水戸線、両毛線が乗り入れる国道・鉄道ともに交差する交通の要衝
- ・鉄道+バスの人口カバー率は95.5%と地域のほぼ全域をカバー

●他市と比較して緩やかな人口減少

- ・人口は2020年をピークに減少に転じると推計されるものの、他市よりも減少傾向は緩やか

●コンパクトな市街地形成

- ・1970年以降、市街化区域の面積は、ほぼ拡大しておらず、これまでの計画的な市街地整備により、人口密度は年々増加する比較的コンパクトな市街地

●本市の経済活力を支える工業と世界に誇る自然環境

- ・立地利便性や公共交通網での良好なアクセス環境等により市内に10箇所以上の工業団地が整備されるなど北関東でも有数の工業都市として発展

弱み

●小山駅・間々田駅周辺における空き家・未利用地の散在

- ・鉄道駅周辺に多くの空き家や未利用地が発生していることから、街なかの魅力の低下や環境・景観の悪化等が懸念

●高い自動車利用率

- ・自家用車の分担率が7割と自動車利用率が高い交通環境

●人口減少による市街地内の低密度化の懸念

- ・市の中心地である鉄道駅周辺で人口密度の低下が見込まれ、街なかの魅力、地域活力の低下が懸念
- ・人口密度の低下に伴う施設の撤退、公共交通サービス水準の維持が困難となり生活利便性の低下が懸念

方針①

街なかへの居住と都市機能の誘導

方針②

移住・定住人口増加に向けた快適な住環境の形成

方針③

公共交通ネットワークの充実

誘導施策

まちづくりの方針を踏まえ、「都市機能誘導・拠点形成」、「居住誘導」、「公共交通」の観点から誘導施策を設定、展開することで居住誘導区域内への居住の誘導や都市機能誘導区域への誘導施設の誘導を図ります。

都市機能誘導・拠点形成に関する主な施策

●広域的な来訪を見込めるような魅力ある本市”顔づくり”（小山駅周辺）

- ・市街地再開発事業等の推進、小山駅東側の大規模未利用地への複合施設導入に向けた土地利用の検討 など

●街なか居住の推進

- ・小山駅周辺を中心とした市街地再開発事業の推進、街なか居住推進事業 など

●日常生活を快適に過ごせる拠点づくり

- ・間々田駅周辺：都市再生整備計画事業の推進、桑（羽川）：羽川大沼周辺地区整備事業 など

居住誘導に関する主な施策

●人と企業を呼び込む施策の推進

- ・転入者の受け皿としての良好な住宅地の創出 など

●スポンジ化対策

- ・空き家・空き地の利活用に向けた制度の活用検討 など

●安全安心な住環境の整備

- ・河川整備事業、ハザードマップの周知、避難体制の強化 など

●市街地調整区域における自然と調和したゆとりある住環境の形成

- ・小学校跡地等利活用、旧思川水辺公園整備事業 など

公共交通に関する主な施策

●利便性の高い公共交通環境の維持と拠点へのアクセス性の向上

- ・ダイヤ改正や経路変更による利用環境の向上 など

●誰もが安心・快適に移動できる交通環境の構築

- ・パーク・サイクル&バスライドの整備 など

●自家用車以外への交通手段の転換

- ・小山市自転車道整備事業、交通バリアフリー化推進事業、シェアサイクルの利用促進 など

●公共交通のさらなる充実に向けた検討

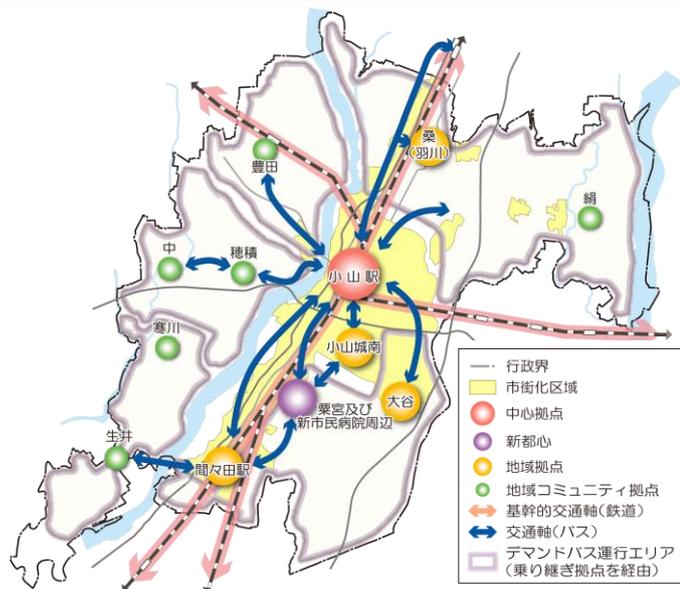
- ・新交通システムの導入検討、新駅設置の検討 など

交通の要衝としてのアドバンテージを最大限に活かした
住みたい・住み続けたいと思われる 魅力ある環境づくり

目指すべき都市の骨格構造



各拠点の位置付けや公共交通ネットワークの考え方を踏まえ、将来においても持続可能な都市を目指すため、本計画の都市の骨格構造を以下のとおり設定します。



【拠点】

● 中心拠点

日常生活に不可欠な都市機能と高次都市機能の集積を図る本市の核となる拠点

● 新都心

「人と企業を呼び込む新市街地の形成」により本市の更なる発展・成長を目指す拠点

● 地域拠点

サービス機能や居住機能の維持・増進を図る拠点

● 地域コミュニティ拠点

住み慣れた地域で暮らし続けられるよう、生活に身近な最低限の生活サービス機能の維持する拠点

【交通】

基幹的交通軸（鉄道）

東北新幹線、宇都宮線、水戸線、両毛線

交通軸（バス）

コミュニティバス路線

デマンドバスエリア

市街化調整区域を中心とした5エリア

本計画で定める区域・施設



■ 都市機能誘導区域及び居住誘導区域

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを効果的に推進するため、「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」を定めます。

居住誘導区域

人口減少下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、居住の誘導をすべき区域です。

本市では、1970年以降市街化区域面積は、ほぼ拡大しておらず、これまでの区画整理事業等による市街地整備を計画的に行ってきたことにより、人口密度は年々増加傾向にあり、既にコンパクトな市街地が形成されていることから現在の居住環境の維持を目的として、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害（特別）警戒区域、工業専用地域を除く市街化区域に設定します。

居住誘導区域

● 居住誘導区域設定の設定基準

具体的な区域は、市街化区域全域を基本として以下に示すフローを確認した上で設定

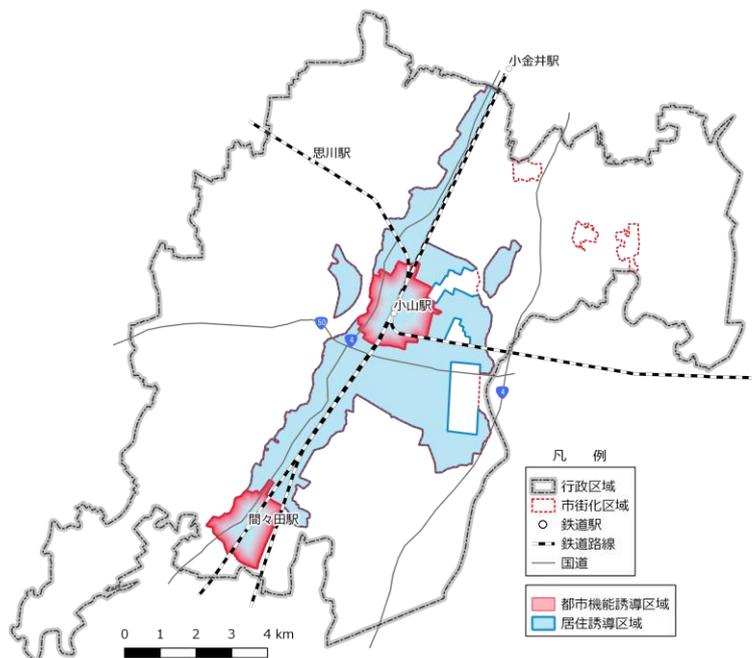
居住を誘導すべき区域

- ・ 一程度の人口が集積している区域
- ・ 拠点へのアクセスが良い区域
- ・ 各種都市機能が集積している区域
- ・ 都市基盤整備が図られている区域

居住を除外すべき区域

- ・ 急傾斜地崩壊危険区域
- ・ 土砂災害特別警戒区域
- ・ 土砂災害警戒区域
- ・ 工業専用地域

居住誘導区域の設定



都市機能誘導区域

福祉・子育て・医療・商業等、都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な機能を持つ都市機能増進施設を都市の拠点となる地区に誘導・集約することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

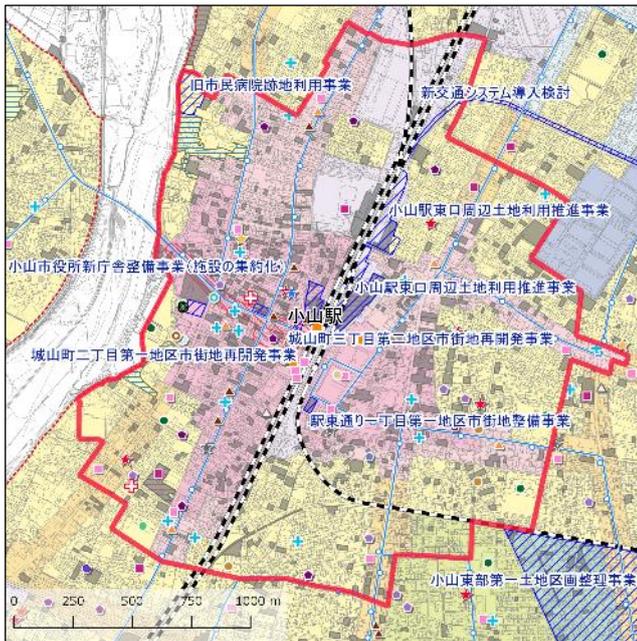
本市では、公共交通利便性の高い中心拠点（小山駅周辺）と地域拠点（間々田駅周辺）に区域を設定し、施設の充実にぎわいの創出を図ります。

■ 誘導施設

誘導施設は、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のことです。

本市では、都市機能誘導区域内に現状で立地がないものについては誘導施設として位置付け、区域内への積極的な誘導を図ります。区域内に既に立地している施設でも、周辺地区の利便性を確保するために維持し続けることが求められる施設も誘導施設として位置付けます。

小山駅周辺 都市機能誘導区域



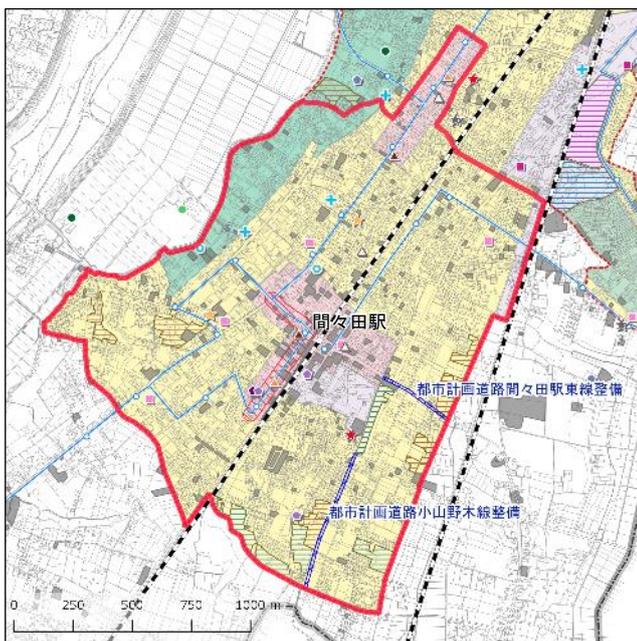
【拠点形成の方向性】

- 商業・医療・行政・文化等の多様な都市機能を集約・維持による本市の核となる拠点の形成
- 小山駅東口周辺の大規模未利用地活用による高次・広域的な都市機能の立地

【誘導施設】

機能	施設
文化	文化ホール、コンベンションセンター、図書館、美術館・博物館、スポーツ施設
子育て	子育て支援センター、保育所、幼稚園、認定こども園、子育て支援施設（乳幼児一時預かり施設・こども送迎センター）
商業	ショッピングセンター、スーパーマーケット
教育	小学校、中学校、高等学校、大学、専修学校、各種学校
金融	銀行
医療	病院、診療所
高齢者福祉	高齢者サポートセンター（地域包括支援センター）、訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設
行政	市役所

間々田駅周辺 都市機能誘導区域



【拠点形成の方向性】

- 生活利便施設等の集約と充実により、地域住民の日常生活を支えるサービス拠点を形成し、地域の中心的な役割を担う

【誘導施設】

機能	施設
文化	美術館・博物館
子育て	保育所、幼稚園、認定こども園、子育て支援施設（乳幼児一時預かり施設・こども送迎センター）
商業	スーパーマーケット
教育	専修学校、各種学校
金融	銀行
医療	診療所
高齢者福祉	高齢者サポートセンター（地域包括支援センター）、訪問系施設、通所系施設、短期入所系施設、小規模多機能施設

都市機能誘導区域	用途地域	第一種低層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	準住居地域	準工業地域
行政区画	第一種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	近隣商業地域	工業地域
市街化区域	第一種低層住居専用地域	第二種住居地域	商業地域	工業専用地域	
具体的な計画・事業					

目標指標の設定と進行管理



立地適正化計画は、おおむね5年ごとに施策・事業の実施状況を調査及び分析評価を行い、計画の進捗や妥当性等を精査・検討することが望ましいとされています。計画の進捗・達成状況を分析するため、まちづくりの方針ごとに目標指標と目標を達成することにより期待される効果を設定します。

また、計画の運用にあたっては、PDCAサイクルの考えに基づき、施策の進捗状況や社会情勢の変化を踏まえながら、上位計画との整合を図りつつ、必要に応じて計画や施策の見直しを行います。

● 定量的な目標

方針① まちなか(都市機能誘導区域内)の居住人口の増加

	基準値 (2015年)	目標値	
		短期(2025年)	長期(2040年)
小山駅周辺	52人/ha	55人/ha以上	60人/ha以上
間々田駅周辺	34人/ha	36人/ha以上	40人/ha以上

方針② 居住誘導区域内の人口密度の維持

基準値 (2015年)	目標値	
	短期(2025年)	長期(2040年)
43人/ha	43人/ha以上	

方針③ コミュニティバスの利用者数の増加

基準値 (2017年)	目標値	
	短期(2025年)	長期(2040年)
660,009人	873,000人以上	1,000,000人以上

● 期待される効果

指標	基準値 (2015年)	目標値	
		短期(2025年)	長期(2040年)
小山駅周辺の歩行者数	2,479人	2,620人	2,860人
15-49歳の社会増加数	150人	150人以上	
住宅地の地価公示平均価格	43,404円/㎡	43,404円/㎡以上	
小山駅周辺都市機能誘導区域内の空き地面積	37.2ha	35.3ha以下	33.0ha以下

届出制度



都市機能誘導区域外での誘導施設の整備や都市機能誘導区域内での誘導施設の休廃止の動き、居住誘導区域外における住宅開発の動きを把握するため、次の行為を行う場合、行為着手の30日前までに届け出が必要となります。

● 都市機能誘導区域外における届出

【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

● 都市機能誘導区域内における届出

- 都市機能誘導区域で誘導施設となっている既存施設を休止または廃止する場合

● 居住誘導区域外における届出

【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、1,000㎡以上の規模のもの

届出必要

(例) 3戸の開発行為



(例) 1,300㎡、1戸の開発行為



届出不要

(例) 800㎡、2戸の開発行為



【建築行為】

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

届出必要

(例) 3戸の建築行為



届出不要

(例) 1戸の建築行為



お問い合わせ先

小山市 都市整備部 都市計画課 〒323-8686 小山市中央町1-1-1

TEL: 0285-22-9203 FAX: 0285-22-9685 E-mail: d-tokei@city.oyama.tochigi.jp

