

備後圏域都市計画マスタープラン（素案）

備後圏都市計画区域の整備，開発及び保全の方針
因島瀬戸田都市計画区域の整備，開発及び保全の方針
上下都市計画区域の整備，開発及び保全の方針
本郷都市計画区域の整備，開発及び保全の方針
世羅甲山都市計画区域の整備，開発及び保全の方針
御調都市計画区域の整備，開発及び保全の方針

令和●年●月

広島県

目 次

第1章 基本的事項

第1節 都市計画区域マスタープランの役割・位置づけ	1
第2節 都市づくりの基本圏域	2
第3節 圏域設定の考え方	3
第4節 策定の対象範囲	8
第5節 目標年次	9

第2章 広島県における都市の目指すべき将来像

第1節 広島県の都市を取り巻く課題と潮流	10
第2節 広島県における都市の目指すべき将来像	14

第3章 都市計画の目標

第1節 圏域の現状と課題	15
第2節 圏域の目指すべき将来像	23
第3節 都市計画の目標	23
第4節 将来都市構造	29

第4章 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

第1節 区域区分の判断基準	32
第2節 区域区分の有無	34
第3節 区域区分の方針	35

第5章 主要な都市計画の決定の方針

第1節 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	36
第2節 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	46
第3節 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	58
第4節 安全・安心な暮らしに関する都市計画の決定の方針	61
第5節 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	65
第6節 歴史・景観に配慮した都市計画の決定の方針	68
第7節 住民主体のまちづくりに関する方針	71

第6章 各都市計画区域における課題と方針

備後圏都市計画区域	74
因島瀬戸田都市計画区域	80
上下都市計画区域	82
本郷都市計画区域	84
世羅甲山都市計画区域	87
御調都市計画区域	89

第1章 基本的事項

第1節 都市計画区域マスタープランの役割・位置づけ

(1) 役割

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスタープラン」といいます。）は、都市計画法第6条の2の規定に基づき策定するもので、中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくものです。

都市計画区域マスタープランは、都市計画区域を一体の都市として総合的に整備、開発及び保全するため、区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針や、主要な都市計画の決定の方針など、基本的な方針を示すものであり、広域・根幹的な内容を中心に、広域的観点から保全すべき緑地の配置や大規模集客施設の立地など広域的課題の市町間の調整を図る指針としての役割を担います。

(2) 位置づけ

都市計画区域マスタープランは、「広島県都市計画制度運用方針」に基づき県が策定するもので、一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、一市町を超える広域的観点から、各都市の位置づけを明示するとともに、区域区分をはじめとした基幹的な都市計画の基本的な方針を定めるものです。

一方、市町が策定する市町マスタープラン及び立地適正化計画は、都市計画区域マスタープランに即し、各市町の区域を対象として、住民に最も身近な地方公共団体である市町が、より地域に密着した見地から、その創意工夫の下に定めるものです。

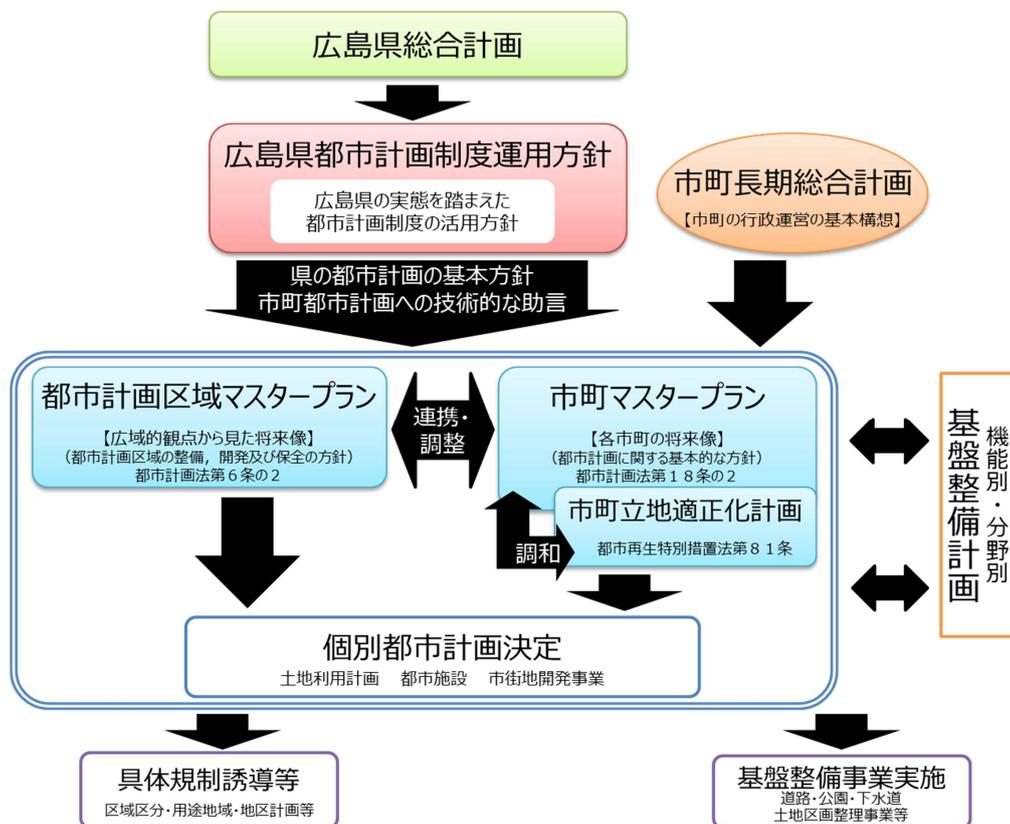


図 1-1 都市計画区域マスタープランの位置づけ

第2節 都市づくりの基本圏域

(1) 広域的な都市計画区域マスタープラン策定の必要性

都市計画区域マスタープランは、都市計画区域ごとに中長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにしておくものです。

しかしながら、県民の活動範囲は1つの都市に留まるものではなく、その策定に当たっては、隣接・近接する他の都市計画区域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを勘案するなど、広域的視点を確保することが求められます。

そこで本県では、広域的な都市づくりをより一層推進し、あわせて、都市計画区域マスタープランより市町マスタープランの対象範囲が広域である状態を解消するため、複数の都市計画区域で一体の都市計画区域マスタープランを策定します。

(2) 都市づくりの基本圏域

本県の持続的な発展のためには、都市部だけでなく都市周辺地域も含む広域的な視点に立って都市づくりを進めていく必要があることから、都市計画区域を越えて強い結びつきのある一体的な地域として「広島圏域」「備後圏域」「備北圏域」の3圏域を設定し、圏域を単位とした広域都市づくりを推進します。

圏域設定の考え方として、通勤・通学などにおける流出・流入人口の状況から、一定の結びつきを有する複数の都市から成る地域を圏域とすることを基本とし、さらに、都市の地理的位置関係や上位計画である広島県土地利用基本計画との整合性も踏まえるものとします。

なお、広島市、福山市、呉市を連携中枢都市とする連携中枢都市圏において、高次都市機能の集積・強化に向けた取組が進められており、こうした連携の動きも考慮しながら広域的な都市づくりを推進します。

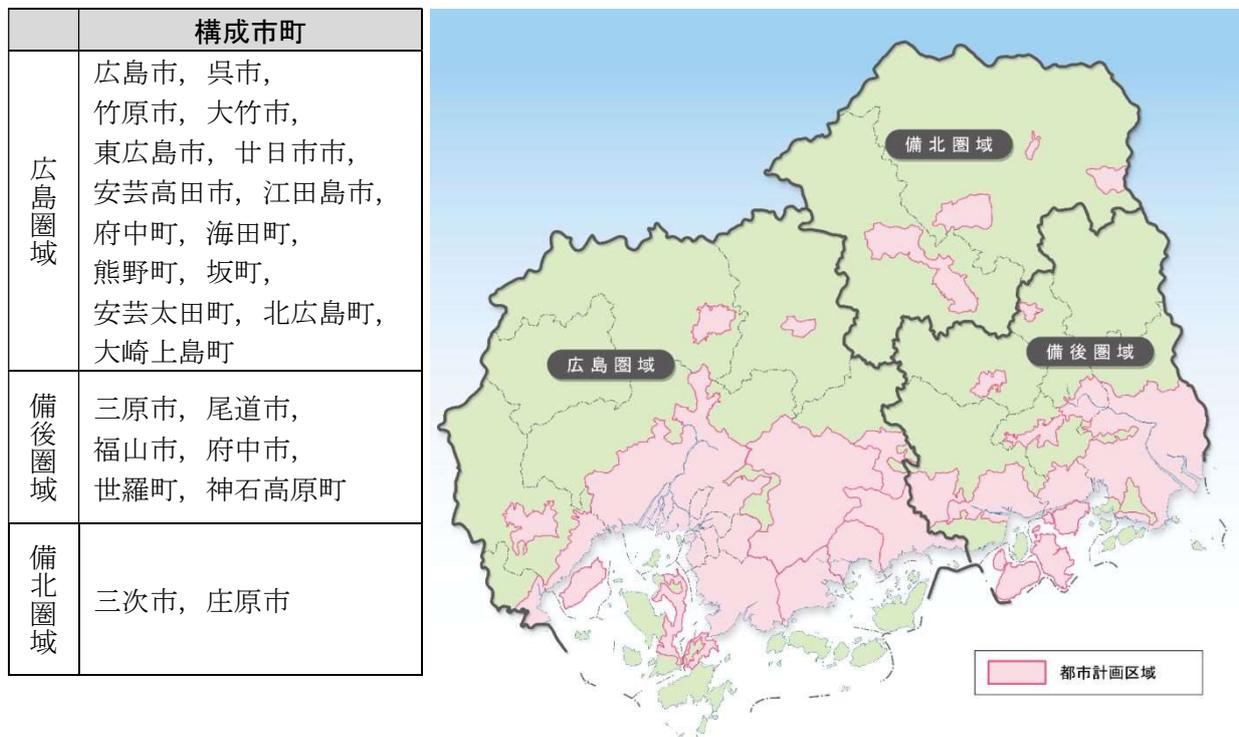


図 1-2 都市づくりの基本圏域

第3節 圏域設定の考え方

(1) 日常生活上の結びつきによる検証

① 通勤に伴う都市間の流出・流入人口

常住地による自市町内就業者率と常住地による5%以上の就業者流出率を下図に示します。

広島圏においては、他市町から広島市への流入が最も顕著であり、その他、東広島市、呉市、廿日市市への流入もあります。安芸高田市や竹原市においては、他の圏域への流出もあります。広島市や東広島市への流出率の方が大きく広島圏との結びつきの方がより強い状況となっています。また、安芸郡4町においては、自市町内の就業率が50%未満であり、広島市への流出が20%以上となっていることから、広島市への依存傾向があることが確認できます。

備後圏においては、他市町から福山市への流入が最も顕著であり、その他、三原市、尾道市、府中市への流入もあります。

備北圏においては、三次市と庄原市の間で相互に流出・流入があります。

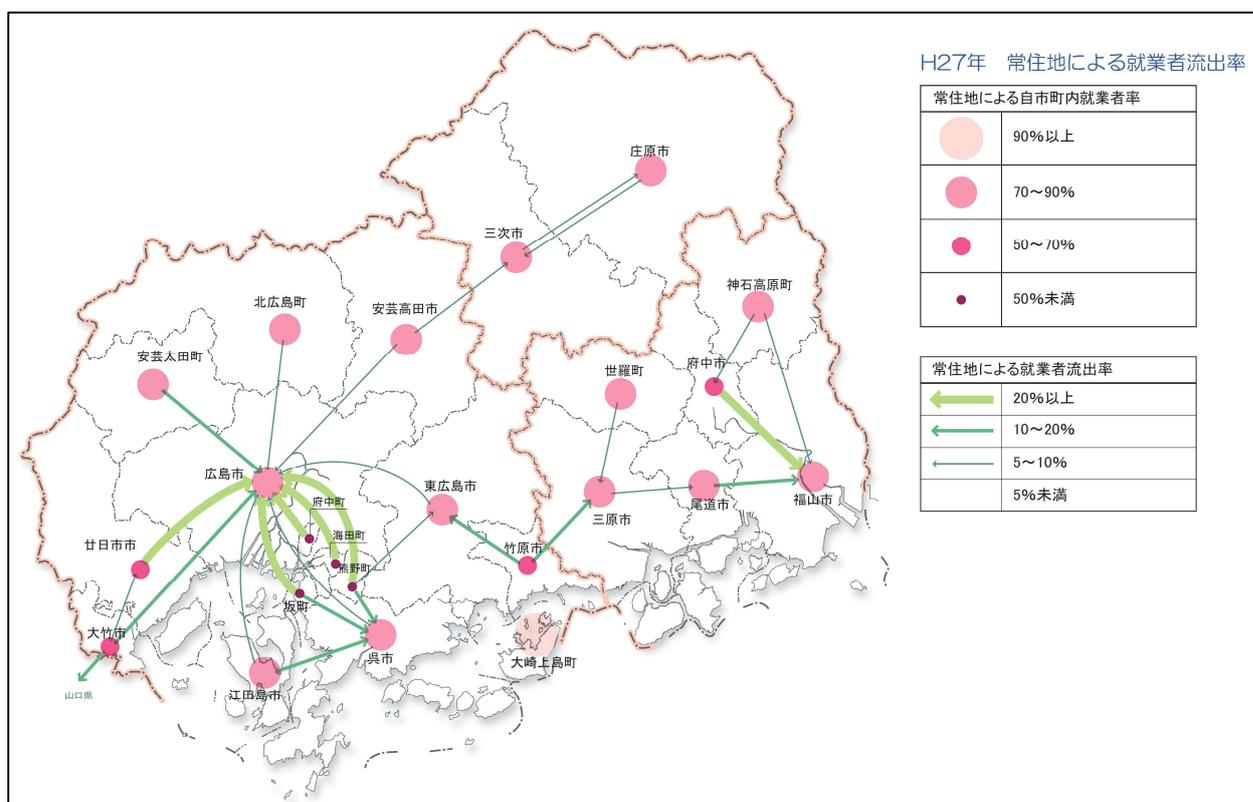


図 1-3 通勤に伴う都市間の流動

※出典:「国勢調査(平成 27 年総務省)」

② 通学に伴う都市間の流出・流入人口

常住地による自市町内通学者率と常住地による5%以上の通学者流出率を下図に示します。

広島圏においては、他市町から広島市への流入が最も顕著であり、その他、東広島市、呉市、廿日市市などへの流入もあります。安芸高田市や竹原市においては、他の圏域への流出もありますが、広島市や東広島市、呉市への流出率の方が大きく広島圏との結びつきの方がより強い状況となっています。また、一部の市町においては、自市町内の通学者率が50%未満であり、他都市への依存傾向があることが確認できます。

備後圏においては、他市町から福山市への流入が最も顕著であり、その他、三原市、尾道市、府中市への流入も確認できます。三原市においては、広島市や東広島市への流出も確認できますが、尾道市や福山市への流出率の方が大きく、備後圏との結びつきの方がより強い状況となっています。

備北圏においては、三次市と庄原市の間で相互に流出・流入があります。三次市においては、広島市への流出も確認できますが、庄原市への流出率の方が大きく、備北圏との結びつきの方がより強い状況となっています。

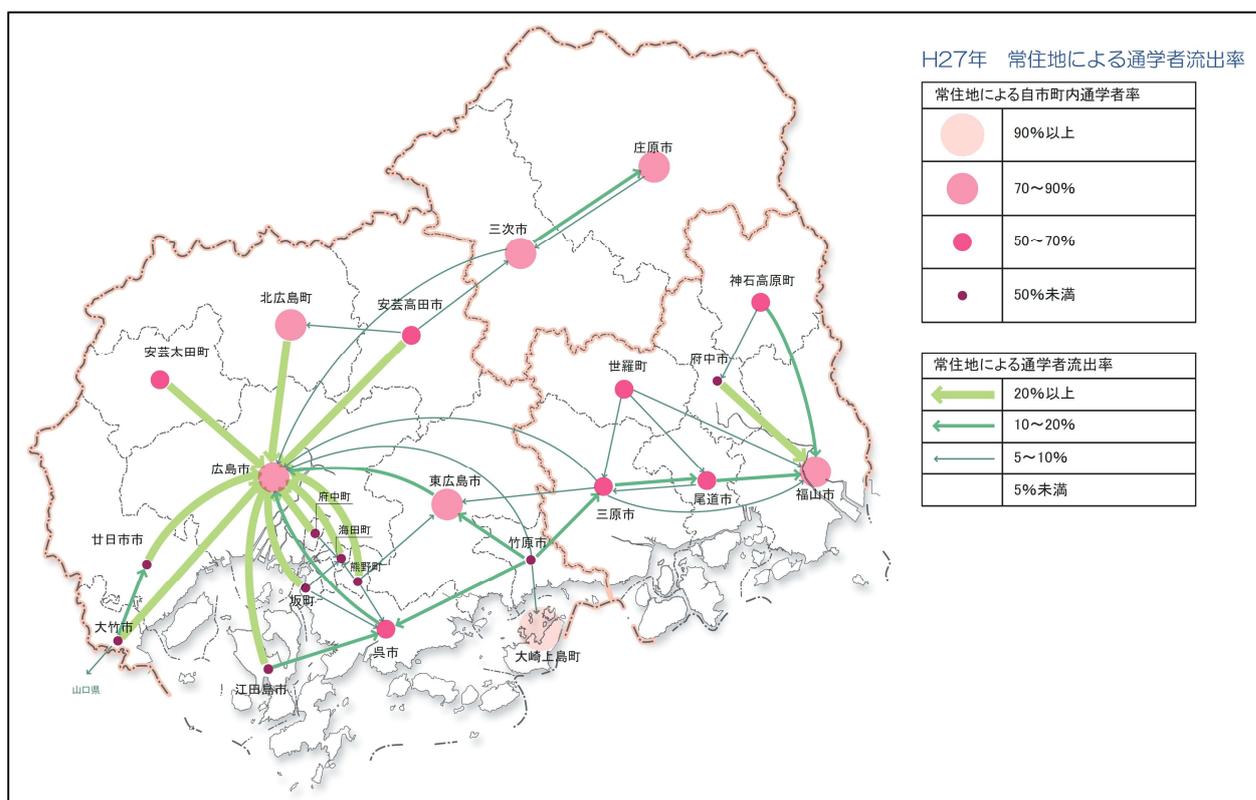


図 1-4 通学に伴う都市間の流動

※出典:「国勢調査(平成 27 年総務省)」

③ 入院に伴う区域間の流出・流入人口

将来の医療提供体制に関する構想をとりまとめた「広島県地域医療構想」（平成28年3月）において、病床の機能の分化及び連携を一体的に推進する区域として7つの区域を設定しています。

各区域とも一般入院患者の受療動向は70%以上が区域内で完結しており、設定された区域で一定の医療機能が充足されていると考えられます。

また、各区域間の流動では、広島西地域、呉地域、備北地域は広島地域への流出が最も多く、広島中央地域は呉地域への流出が最も多くなっており、この5区域内で医療機能の補完がなされていることが確認できます。同様に、福山・府中地域と尾三地域間の流動が両地域で最も多く、この2区域内で医療機能の補完がなされていることが確認できます。

<入院に伴う区域間の流動（一般入院）>

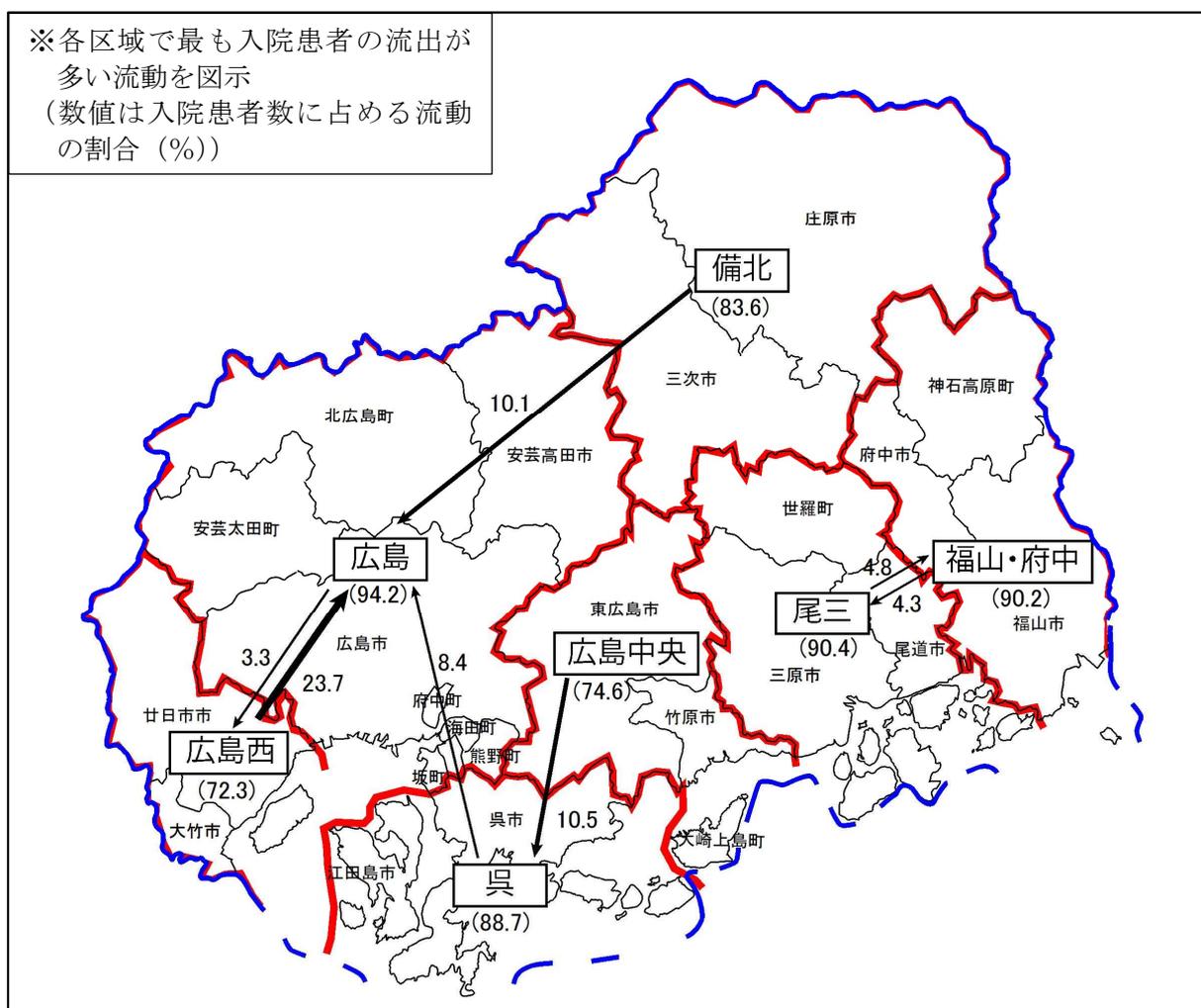


図 1-5 入院に伴う区域間の流動

※出典:「広島県地域医療構想(平成 28 年広島県)」

(2) 都市の地理的位置関係による検証

国が市町村を対象に実施したアンケート調査によると、日常生活圏の時間距離の目安は20分～1時間程度となっており、圏域の設定としても、中心市から時間距離で1時間程度に収まる範囲が妥当であると考えられます。

広島圏域、備後圏域、備北圏域の中心市を広島市、福山市、三次市とした場合の中心市から概ね1時間程度で移動できる範囲を下図に示します。（高規格幹線道路を利用することを想定）

各圏域内は、広島市、福山市、三次市の中心部から、概ね1時間程度で移動できる範囲に収まっています。

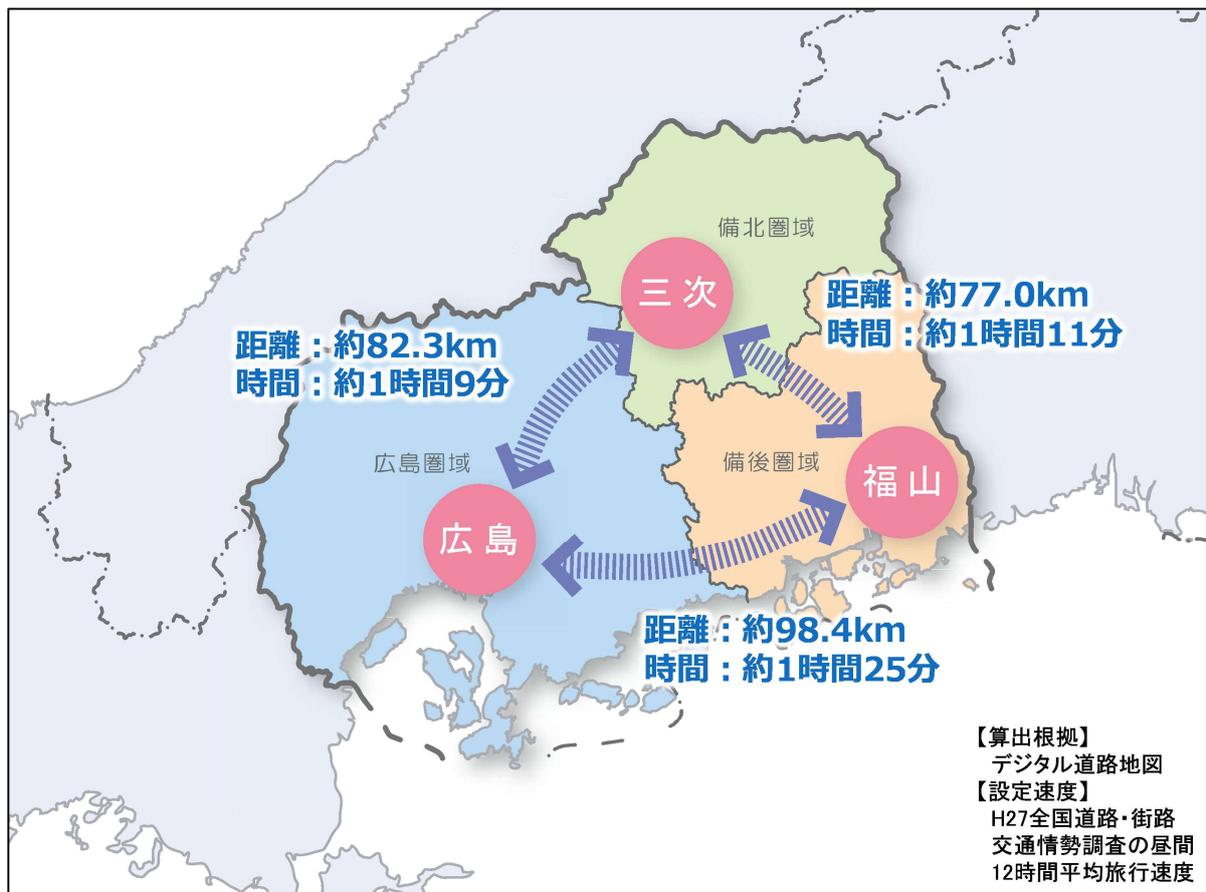


図 1-6 圏域中心間の距離と時間

(3) 上位計画との整合性

広島県土地利用基本計画（平成30年3月）【上位計画】

本県における適正かつ合理的な土地利用に関する基本方針を定めた「広島県土地利用基本計画」では、自然的、社会的及び経済的諸条件を勘案して、広島地域、備後地域、備北地域の3つの地域に区分しており、整合しているものと考えられます。

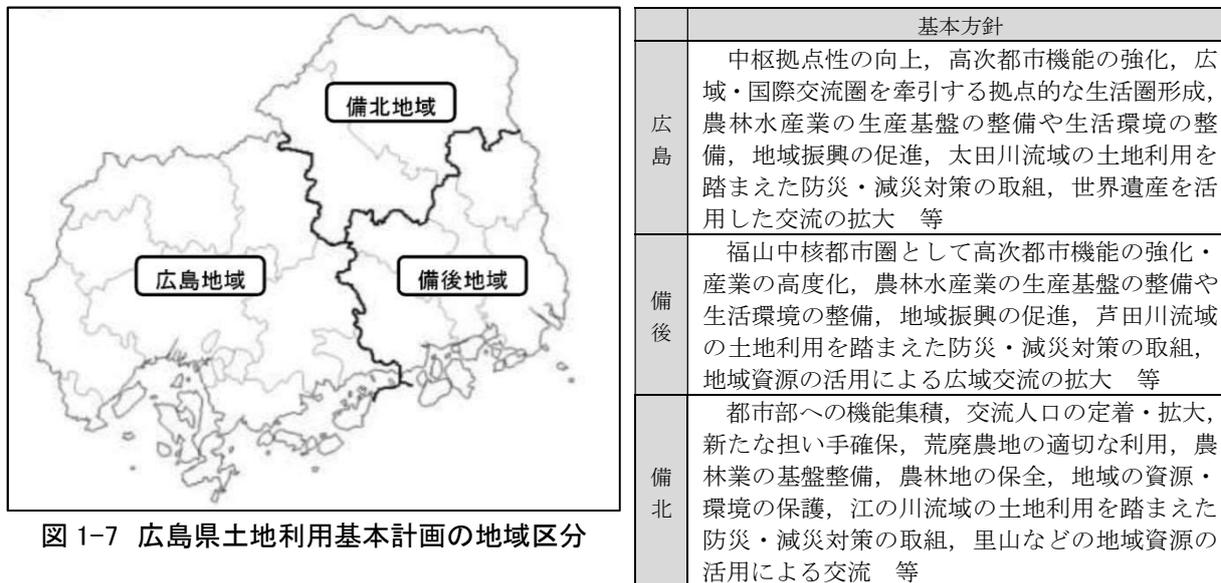


図 1-7 広島県土地利用基本計画の地域区分

(参考) 連携中枢都市圏構想

人口減少・少子高齢社会においても、地域を活性化し経済を持続可能なものとし、国民が安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするため、相当の規模と中核性を備える圏域の中心都市と近隣の市町村が連携し、コンパクト化とネットワーク化により、一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成することを目的とした連携中枢都市圏構想の取組が全国的に進められています。

本県では、広島市を連携中枢都市として山口県の一部の市町を含む11市13町で構成される広島広域都市圏と、福山市を連携中枢都市として岡山県の一部の市を含む6市2町で構成される備後圏域、呉市を連携中枢都市として4市4町で構成された広島中央地域連携中枢都市圏の3つの都市圏において、広域連携による連携中枢都市圏の形成のための取組が進められています。



図 1-8 連携中枢都市圏構想の都市圏

第4節 策定の対象範囲

(1) 備後圏域

本方針は、広域都市づくりに向けて設定された3つの圏域のうち、4市2町からなる備後圏域を対象とするものです。圏域における各都市の位置づけや広域・根幹施設等について、圏域全体の発展を見据えながら整理することとします。

(2) 都市計画区域の指定

備後圏域には、備後圏都市計画区域、因島瀬戸田都市計画区域、上下都市計画区域、本郷都市計画区域、世羅甲山都市計画区域、御調都市計画区域の6つの都市計画区域が指定されています。



図 1-9 策定の対象圏域と都市計画区域

※都市計画区域とは都市計画法に基づき、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を行う範囲を法的に指定するもので、行政区域内に1または複数の区域が指定されている場合と複数の行政区域にまたがる場合があります。

(3) 備後圏域の面積・人口

<行政区域>

表 1-1 行政区域の面積と人口

区 分	構成市町	面積 (ha)	人口 (人)
備後圏域	三原市, 尾道市, 福山市, 府中市, 世羅町, 神石高原町	213,067	765,254

※出典 行政区域面積：「全国都道府県市区町村別面積調（平成 29 年国土交通省）」平成 29 年時点データ
行政区域人口：「国勢調査（平成 27 年総務省）」平成 27 年時点データ

<都市計画区域>

表 1-2 都市計画区域の面積と人口

区 分	構成市町	面積 (ha)	人口 (人)
備後圏都市計画区域	三原市の一部, 尾道市の一部, 福山市の一部, 府中市の一部	53,353	629,280
因島瀬戸田都市計画区域	尾道市の一部	7,252	31,371
上下都市計画区域	府中市の一部	703	2,238
本郷都市計画区域	三原市の一部	5,653	10,732
世羅甲山都市計画区域	世羅町の一部	1,466	6,119
御調都市計画区域	尾道市の一部	2,278	5,765
圏域計		70,705	685,505

※出典 都市計画区域面積：「都市計画現況調査（平成 29 年国土交通省）」平成 29 年時点データ
都市計画区域人口：「都市計画基礎調査（平成 30 年広島県）」平成 27 年時点データ

第 5 節 目標年次

本方針は、備後圏域の長期的な発展方向を踏まえ、最新の国勢調査が行われた年次を基準とし、策定から概ね 20 年後（令和 22（2040）年）の都市の姿を展望しつつ、概ね 10 年以内の各々の都市計画の整備目標を定めます。

基準年次	目標年次
平成 27（2015）年	令和 12（2030）年

第2章 広島県における都市の目指すべき将来像

第1節 広島県の都市を取り巻く課題と潮流

(1) 都市構造の視点

① 低密度に拡散した市街地

高度経済成長期の人口増加とともに郊外部に住宅団地が造成されるなど、市街地は拡大してきました。モータリゼーションの進展により、人々の生活圏が広域化し、郊外での大規模商業施設が立地されるとともに、低密度な市街地が形成されてきました。

さらに、モータリゼーションの進展による消費行動の変化は中心市街地の空洞化を招き、市街地内で空き家・空き地などの低未利用地が発生する「都市のスポンジ化」が顕在化し、中心市街地のにぎわいや魅力の低下を招き、さらなる人口流出につながる負の連鎖に陥るおそれがあります。このような広域的な都市機能の拡散や中心市街地の空洞化・スポンジ化は、非効率な公共投資を招き、厳しい財政状況をさらに圧迫するおそれがあります。

② 中山間地域等における既存集落の居住環境

市町村合併が進んだことにより、住民サービスの維持・向上や広域的なまちづくりに一定の成果が得られた一方で、中心市街地等に投資が集中し、周辺部では公共施設の統廃合が進むなど、きめ細やかな行政の関わりが困難になるのではないかと懸念を持つ住民が一定数存在しています。

また、公共交通機関の路線の廃止や減便による公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下により、移動手段の選択が限られた高齢者などの居住環境に大きな影響を与えることが懸念されます。

③ デジタル技術の進展

デジタル技術の進展により、自動運転技術の進化や、人やモノがインターネットでつながるなど、暮らしが大きく変革しつつあります。さらに、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」）への感染防止対策を契機に、オンライン授業やテレワークなどのデジタル技術が日常生活に急速に普及し、デジタル技術活用の重要性がより一層高まる中、県内全域での高速・大容量の無線基地局や光ファイバー等の情報通信基盤、それを活用するための制度等の環境整備が求められています。

また、デジタル技術とデータなどを積極的に活用することで、医療・福祉、商業、公共交通などの都市や地域が抱える課題の解決を図り、持続可能な都市経営を実現するため、スマートシティの取組が始まっています。

観光客の増加を図るためには、これらの観光資源や地域特性を活かした魅力的なまちづくりを推進する必要があります。

④ 多様な人材をひきつけるまちづくり

人口減少・少子高齢化や経済のグローバル化が進展し地域間競争が激しくなる中、さらに発展していくためには、各地域における人材の育成とともに県内外からイノベーションを生み出す多様な人材を呼び込む必要があることから、デジタル技術とデータなどを活用した質の高いサービスを享受できる、デザイン性に優れた魅力的な都市空間の形成や、歴史、文化、豊かな自然環境など地域の魅力を生かしたまちづくりを推進することが重要です。

(3) 県民一人一人が地域に愛着と誇りを持ち、住み続けるための視点

① ものづくり産業の集積と将来的な地域経済の縮小の懸念

県内には、基礎素材型産業、加工組立型産業などのオンリーワン・ナンバーワン企業が数多く存在しており、ものづくり産業が地域経済を牽引しています。

人口減少が進展し、特に生産年齢人口の減少が顕著であり、今後、市場規模の縮小が懸念されます。また、経済のグローバル化が一層進み、企業の県外流出が進むことで、労働市場の縮小による人口の流出が起これば、そのことがさらに地域経済の縮小を招くという負のスパイラルに陥ることが懸念されます。

今後の急速な技術革新や環境変化の中で、経済の持続的な成長のためには、イノベーションが次々と起こるイノベーション・エコシステムを構築し、本県の強みであるものづくりなど基幹産業の更なる進化に加え、成長が見込まれる産業の育成など、新たな強みを創出することが求められています。

② 日常生活サービスの維持・向上

人口減少により日常生活に必要なサービス施設（小売・飲食・教育・娯楽・医療・福祉など）が立地するために必要な人口規模を維持できない場合は、地域からサービス産業の撤退が進みます。この生活利便性の低下が若者の定住意欲の低下の要因となり、さらに人口減少に拍車をかける負の連鎖となることから、地域における日常生活サービスの維持・向上を図っていく必要があります。

③ 災害・地球環境問題

本県は、土石流やがけ崩れなどの土砂災害に対する脆弱性を抱えており、平成26年8月豪雨や平成30年7月豪雨など、土砂災害をはじめとした自然災害による甚大な被害が発生しています。平成30年7月豪雨では、河川氾濫によって広範囲に浸水被害も発生しました。このため、地域の安全・安心に関わる防災・減災対策に取り組んでいく必要があります。

また、近年は、全国的に地球温暖化に起因すると考えられる異常気象が頻発化していることから、地球温暖化をはじめとする地球環境問題への対応のため、都市における環境負荷低減に取り組む必要があります。

④ 住民ニーズや価値観の多様化

社会は成長期から成熟期へと移行し、これからのまちづくりは、量的な供給より、地域特性を重視するなど、質を高めることが必要となっています。住民の多様化したニーズを踏まえたきめ細やかな対応のためには、地域の住民・事業主・地権者などが様々に関わりあいながら行政と連携し、地域を「育てる」というエリアマネジメントの考え方が重要となっています。

⑤ 「新しい生活様式」への対応

新型コロナの全世界的な感染拡大は、これまでの働き方や移動手段、日常生活などに大きな影響を与えており、密集、密接、密閉を避ける行動、外出自粛によるテレワークの拡大や自宅近くの公園の価値の再評価など、人々のライフスタイルや価値観が大きく変化してきています。

感染リスク低減の観点から、人と人の物理的距離を保つ「新しい生活様式」への対応が必要とされる中、まちなかにおいては、歩行空間の拡大や公園・緑地の充実に加え、建築物と道路などの外部空間が一体となったオープンスペースなど、開放的でゆとりがある都市空間を確保するとともに、住宅地においては、仕事と生活が両立できるゆとりある居住空間や自宅近くの広場・公園（リフレッシュ空間）の確保など、時間や場所にとらわれない自由度と満足度の高い暮らし方と働き方ができる、ゆとりと魅力あるまちづくりや居住環境の創出が求められています。

第2節 広島県における都市の目指すべき将来像

広島県の都市を取り巻く課題と潮流を踏まえ、広島県における都市の目指すべき将来像を設定しています。



医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、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「コンパクト+ネットワーク型」の都市を再構築します。

また、災害に強く、誰もが暮らしやすい「安全・安心」を基本に、新型コロナ危機後の社会が求める空間に対する新たな価値観を踏まえ、様々な人材や企業をひきつける「活力」と「魅力」に満ちあふれた都市を、住民が主体となり、行政がサポートしながら協働で作っていきます。

これらの将来像は、交通や安全・安心などの分野におけるデジタル技術やデータなどを積極的に活用し、スマートシティの取組を進めながら実現していきます。

<将来像のイメージ>

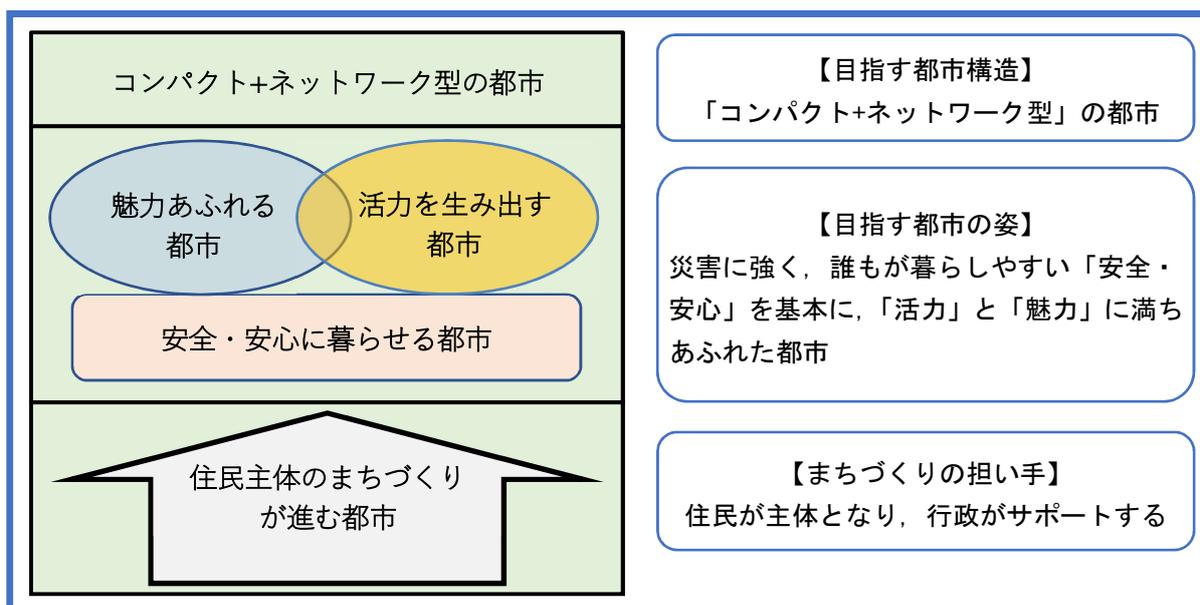


図 2-2 広島県における都市の目指すべき将来像イメージ

第3章 都市計画の目標

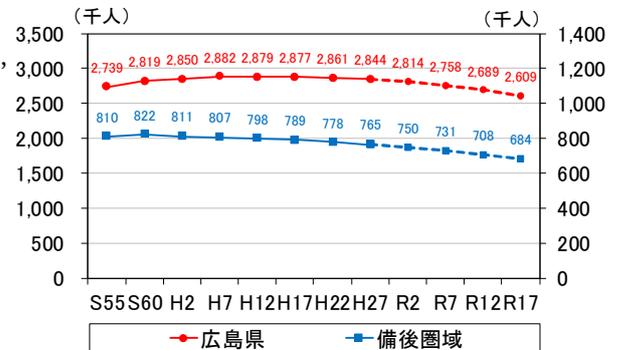
第1節 圏域の現状と課題

(1) コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた現状と課題

① 人口減少

備後圏域の人口は平成2年以降減少傾向にあります。福山市以外の市町で人口は減少に転じており、今後とも圏域全体で人口は減少することが想定されています。

人口減少の進行により、市町単独では、都市機能を維持する人口規模を確保することが困難になる場合が予想されます。このため、人口が集積し、多数の高次都市機能を有する福山市を中核都市として、経済・文化等につながりを有する岡山県の一部を含む圏域において、都市間連携により、相互に都市機能を補完し、持続的な都市経営を行っていく連携中枢都市圏の形成に向けた取組を推進する必要があります。



※出典：国勢調査，広島県都市計画基礎調査
※令和2年度以降は推計値

図3-1 備後圏域の人口推移

② 市街地の低密度化

三原市、尾道市、府中市ではDID人口密度が低下しており、市街地の低密度化が進行しています。

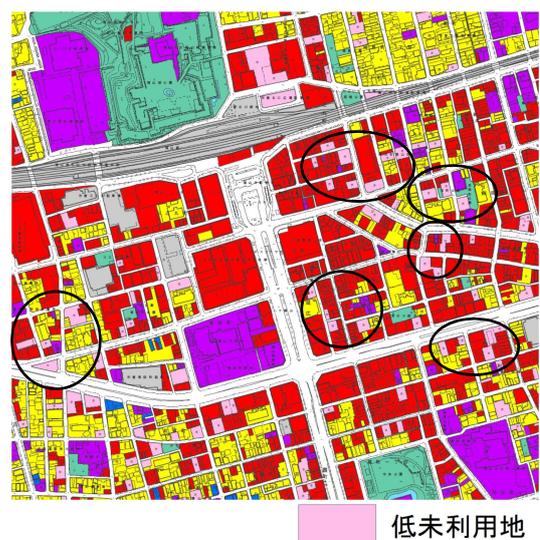
市街地の低密度化が進行すると、医療・福祉、商業等のサービスの維持に必要な人口規模の確保が困難となり、サービスの縮小・撤退による利便性の低下、行政サービスやインフラの維持管理の非効率化等の弊害をもたらすことが懸念されるため、一定の人口密度の維持が必要です。

また、福山市の中心市街地等において空き地やコインパーキング等の低未利用地が発生しており、都市の活気を失わせる要因となっています。加えて、空き家の増加は管理が放棄された空間となることで治安、景観、居住環境等の悪化、災害危険性の増大など、都市環境を悪化させるおそれがあるため、低未利用地や空き家の有効活用により、コンパクトでにぎわいのあるまちづくりを進めていく必要があります。

類型	都市	総人口増減率	DID人口密度増減率
増加	福山市	4.4%	5.9%
減少	三原市	-13.0%	-6.0%
	尾道市	-17.0%	-18.9%
	府中市	-24.0%	-20.8%

※出典：国勢調査

表3-1 DID人口密度の推移
(平成2年と平成27年を比較した増減率)



※出典：広島県都市計画基礎調査

図3-2 福山市の中心市街地における土地利用の状況

③ 交通ネットワークの強化

圏域内には、国際路線を有する広島空港のほか、重要港湾である福山港や尾道糸崎港が整備されています。また、山陽自動車道、中国横断自動車道尾道松江線、瀬戸内しまなみ海道等の県境を越える井桁状高速道路ネットワークが整備されており、陸海空の広域交通ネットワークが形成されています。

一方で福山道路や福山環状道路などのバイパス等に未整備区間があることから、陸海空の広域交通ネットワークを活かした都市間連携を促進していくために、圏域内におけるアクセス改善等を図ることが必要です。



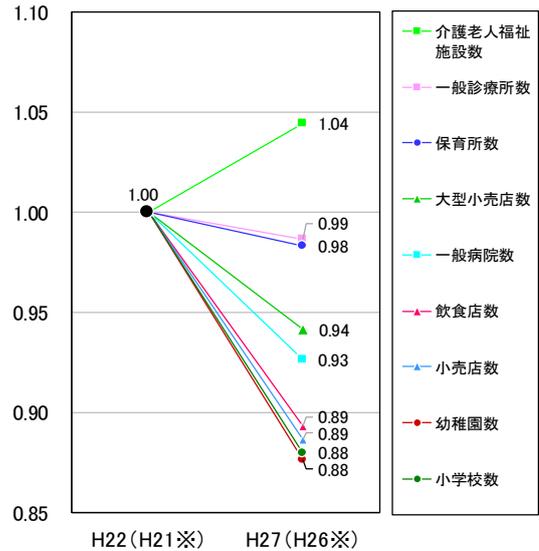
写真 3-1 広島空港（三原市）

④ 生活利便性の維持

小売店や病院等の生活利便施設が減少しており、特に人口規模の小さい市町ではその傾向が顕著となっています。

また、利用者の減少から路線バス等の公共交通の維持が困難な地域が発生しています。

このため、将来にわたって地域住民が愛着ある地域で暮らし続けるために、生活サービス機能や公共交通等の移動手段の確保などにより、生活利便性を維持していく必要があります。



※出典：統計でみる市区町村のすがた

※H22 と H27 を比較しているが一部は H21 と H26 のデータを使用している。

図 3-3 生活サービス施設等の増減（備後圏域）

⑤ 災害リスクの低減

高度経済成長期における急激な人口増加の受け皿として郊外部の山裾まで市街地が拡大した結果、土砂災害の危険性が高い区域に多くの住民が居住しているなど、災害に対して脆弱な都市構造となっています。

このため、災害リスクの低い土地への居住誘導などにより、激甚化する自然災害に対して、誰もが安全で安心な生活を送ることができる環境を構築することが必要です。

市区町名	面積					区域内人家戸数	
	市町全体 (km ²)	土砂災害警戒区域		内、土砂災害特別警戒区域		土砂災害警戒区域	内、土砂災害特別警戒区域
		(km ²)	割合	(km ²)	割合	戸	戸
福山市	518.14	47.86	9.2%	14.19	2.7%	13,579	3,819
府中市	195.75	19.59	10.0%	4.79	2.4%	3,556	1,054
神石高原町	381.98	14.00	3.7%	3.40	0.9%	2,085	1,264
三原市	471.55	43.55	9.2%	9.52	2.0%	10,561	2,961
尾道市	285.11	40.48	14.2%	9.72	3.4%	12,136	3,265
世羅町	278.14	14.50	5.2%	2.55	0.9%	2,484	1,248
合計	2,130.67	179.98	8.4%	44.17	2.1%	44,401	13,611

※1 人家とは、ゼンリン住宅地図に記載されている戸別住宅

※2 調査方法は、土砂災害警戒区域等とゼンリン住宅地図のそれぞれのGISデータ(位置情報)を重ね合わせて戸数(棟数)を算出

表 3-2 市区町別 警戒区域等面積及び区域内人家戸数一覧表（令和2年3月26日公表時点）

(2) 活力を生み出す都市の実現に向けた現状と課題

① 製造業の活性化

福山市と尾道市の製造品出荷額等は、過去と比較して高い水準で推移しており、圏域の製造業を牽引しています。また、福山市の鉄鋼業や尾道市、三原市の輸送用機械器具製造業、府中市の家具・装備品製造業、木材・木製品製造業、繊維工業といった地場産業など、多くのオンリーワン・ナンバーワン企業が集積しています。

生産年齢人口の減少や激しい都市間競争の中、このような産業特性を活かし、中四国地方の経済の要衝として瀬戸内海中央部における産業の発展を牽引していくために、産業を支える社会基盤整備を推進する必要があります。

② 良好な住環境の形成

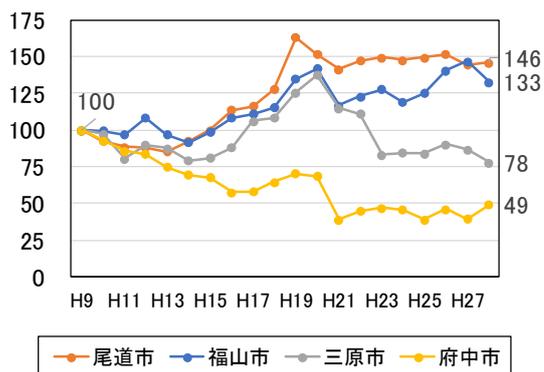
府中市の中心市街地では、「ものづくりのまち」として、住宅と工業用地が混在した職住近接の市街地が形成されています。

このような、長年、地域に根付き営まれてきた地場産業の用地と住宅用地が混在した市街地については、工場の操業環境と住環境が調和した職住近接の住みやすい市街地づくりを進めることが必要です。

③ 物流機能の強化

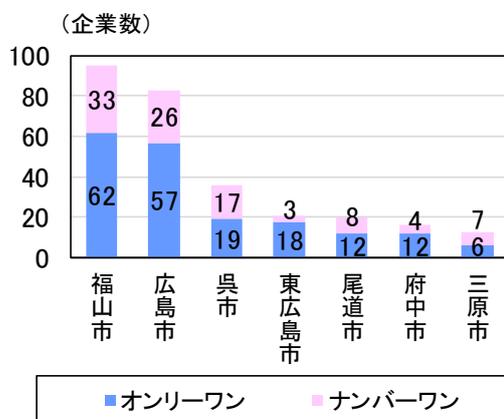
重要港湾である福山港の取扱貨物量は、輸入を中心に堅調に推移していますが、同じく重要港湾である尾道系崎港の取扱貨物量は、減少傾向にあります。

原材料や加工品の輸出入を円滑に行い、圏域の基幹産業である鉄鋼業をはじめとした地域産業の競争力を確保していくためには、福山港におけるふ頭の再編や尾道系崎港における国際物流ターミナル整備など、港湾機能の強化を促進する必要があります。



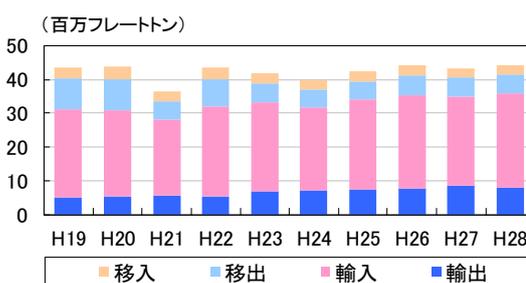
※出典：工業統計調査

図 3-4 製造品出荷額等の推移 (H9=100とした場合の推移)



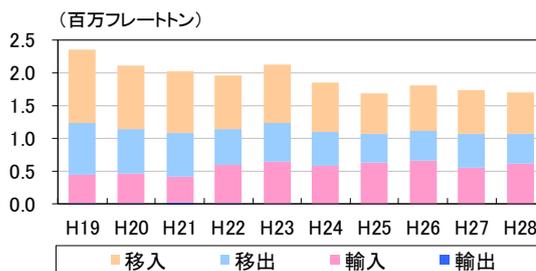
※出典：広島県の「ものづくり」～オンリーワン・ナンバーワン企業～ 業種別(2018年5月) (広島県)

図 3-5 市町別オンリーワン・ナンバーワン企業数 (上位市町の抜粋)



※出典：港湾統計

図 3-6 福山港海上取扱貨物量の推移



※出典：港湾統計

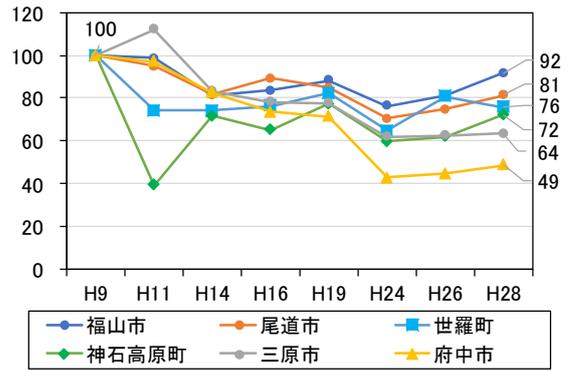
図 3-7 尾道系崎港海上取扱貨物量の推移

④ 商業の活性化

福山市が圏域全体の商品販売額の約7割を占めており、圏域の商業活動の中心を担っています。また、三原市、尾道市では市街地に立地する大型店舗の商品販売額が多い傾向にあります。

しかし、いずれの市町も、近年、商品販売額は過去の水準を下回って推移しており、商業活動が停滞しています。

中心市街地等に形成された商業地の活力低下は、都市全体の活力の低下を招くことから、既成商業地の活性化を図ることが必要です。



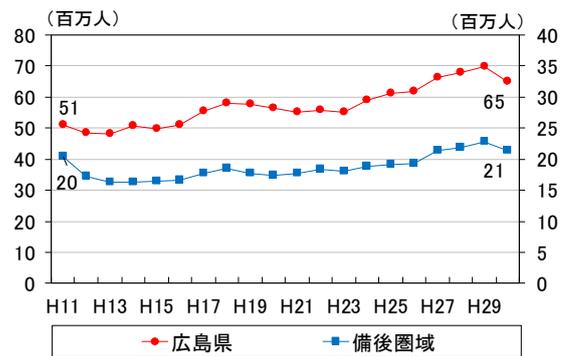
※出典：商業統計調査，経済センサス

図3-8 商品販売額の推移 (H9を100とした場合の推移)

⑤ 交流人口の拡大

備後圏域の総観光客数は、平成30年は豪雨災害の影響もあって前年を下回りましたが、増加傾向にあります。特に瀬戸内しまなみ海道周辺では、サイクリングや尾道市を起点に瀬戸内海を周遊するクルーズ客船の就航など、瀬戸内海を活用した観光振興が図られ、外国人観光客数も増加しています。

また、圏域内には国際線を有する広島空港が立地するなど交通結節機能が充実していることから、交流人口の更なる増加のためには、近畿と九州、山陰と四国とを結ぶ瀬戸内の十字路に位置する地理的優位性を活用し、インバウンドを含めた広域からの誘客を図ることが重要です。



※出典：広島県観光客数の動向

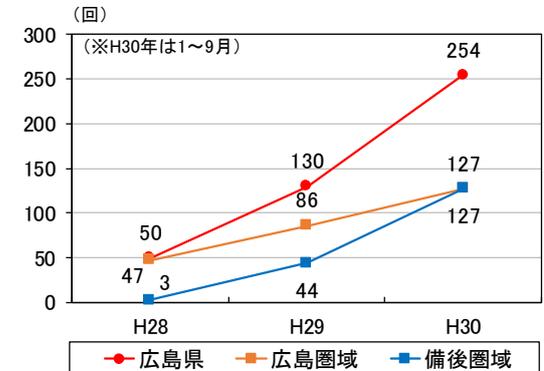
図3-9 備後圏域の総観光客数の推移

⑥ 移住・定住の促進

福山市以外の市町では社会減となっており、他市町へ人口が流出しています。

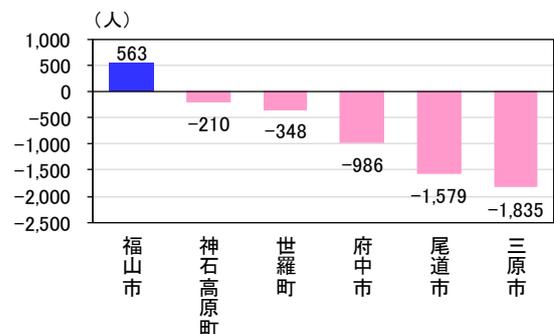
一方で、尾道市において、NPO法人による斜面市街地等で増加する空き家の再生、活用の取組が行われているなど、地域の魅力の再構築や定住・交流人口の拡大に向けた住民主体の活動が行われています。

また今後は、新型コロナ危機を契機とし、オンライン教育の浸透やリモートワークなどの新しい働き方が急速に普及することが見込まれる中で、地方都市が見直される環境変化が生じると考えられます。



※出典：中国クルーズレポート（中国地方整備局）

図3-10 広島県のクルーズ客船寄港数の推移



※出典：広島県人口移動統計調査（H26～H30）

図3-11 市町別社会増減 (平成26年から平成30年の5年間の累計)

このような大きな環境変化に対応して、地域の活力を維持・創出するため、就業機会や生活利便性の確保により転出の抑制を図るとともに、「都市と自然の近接性」という大都市圏にはない広島らしいライフスタイルを発信することで、U I J ターンの拡大による移住・定住促進を図る必要があります。

⑦ 「新しい生活様式」への対応

新型コロナ危機は、東京圏への過度な人口・産業等の集中によるリスクを顕在化し、外出自粛や人との接触機会の低減の必要性から、オンライン授業やテレワークが拡大するなど、人々のライフスタイルや価値観に大きな変化を与えています。

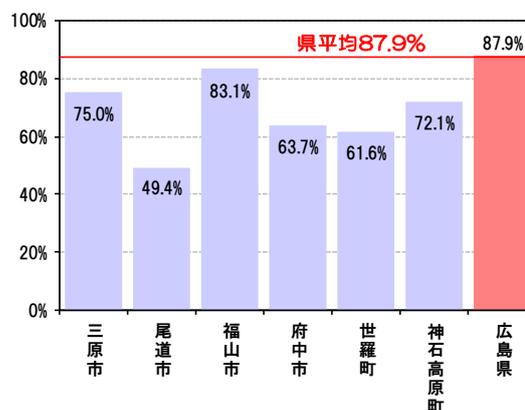
人々の働き方や暮らし方に大きな変化が生まれる中、住み働く場として、全国から選ばれる地域となるよう、密集、密接、密閉を避け、人と人との物理的距離を保つ「新しい生活様式」に対応した、ゆとりと魅力あるまちづくりや居住環境の創出を図る必要があります。

(3) 魅力あふれる都市の実現に向けた現状と課題

① 生活環境の向上

汚水処理人口普及率は圏域内の全市町で県平均を下回っており、汚水処理の取組は遅れている状況にあります。

環境負荷の低減や生活環境の向上のため、地域や情勢の変化に応じて、適切な汚水処理を行っていくことが必要です。



※出典：平成 29 年度末の汚水処理人口普及状況
(環境省、農林水産省、国土交通省)

図 3-12 備後圏域の汚水処理人口普及率

② 地域資源の保存・活用

重要伝統的建造物群保存地区（福山市鞆町）や小早川氏城跡（三原城跡）、福山城跡、府中市の備後国府跡をはじめとした歴史・文化的資源のほか、サイクリストの聖地として知名度が向上しているしまなみ海道や、世羅町の観光農園、島しょ部における柑橘類の生産、住と農が調和した田園風景など、豊かな海・山の自然、農業などを基盤とした多様な地域資源が存在しています。

これら歴史・文化的資源の保存・活用を図るとともに、豊かな自然環境などの多様な地域資源を活用し、地域の魅力を高め、国内のみならず、海外も含めた交流人口の拡大を図る必要があります。

地域の魅力を高めるため、尾道市では景観計画等により、自然、歴史、文化資源等と調和した、地域の特性を活かした景観の形成を進めています。また、福山城周辺では、景観地区の指定により、魅力的な景観形成に取り組んでいます。このように、都市の個性を活かした景観形成に取り組むことが必要です。



写真 3-2 重要伝統的建造物群保存地区
（福山市鞆町）



写真 3-3 小早川氏城跡（三原市）



写真 3-4 しまなみ海道（尾道市）



写真 3-5 観光農園（世羅町）



写真 3-6 瀬戸内海国立公園



写真 3-7 比婆道後帝釈国定公園

(4) 安全・安心に暮らせる都市の実現に向けた現状と課題

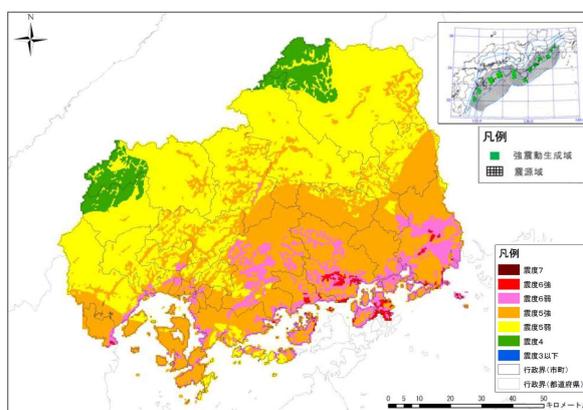
地球温暖化の影響が考えられる集中豪雨の発生など、全国的に異常気象が頻発しており、県内でも平成 26 年 8 月豪雨や平成 30 年 7 月豪雨など、土砂災害や河川氾濫によって甚大な被害が発生しています。備後圏域でも土砂災害警戒区域などの災害リスクの高い区域に多くの住民が居住しているため、頻発している集中豪雨等に対してハード、ソフト両面からの対策が必要となっています。あわせて、災害リスクの高い区域から、災害リスクの低い区域へ居住を誘導することなどが必要となっています。

また、南海トラフ地震などの広域的な災害の発生が懸念されていますが、密集市街地のように災害に対する脆弱性を抱える地域が存在しており、広域的な災害への迅速かつ適切な対応が可能となるように事前の対策を行うことが重要です。このため、密集する建築物による火災延焼の危険性や、道路、公園等の都市施設の不足による避難に危険性を抱える密集市街地において、防災性の向上が求められています。あわせて、災害後の早期復旧に向けた公共交通ネットワークの強化及び代替機能の確保が必要となっています。



※出典：気象庁

図 3-13 1 時間降水量 50 mm 以上の年間発生回数(全国)



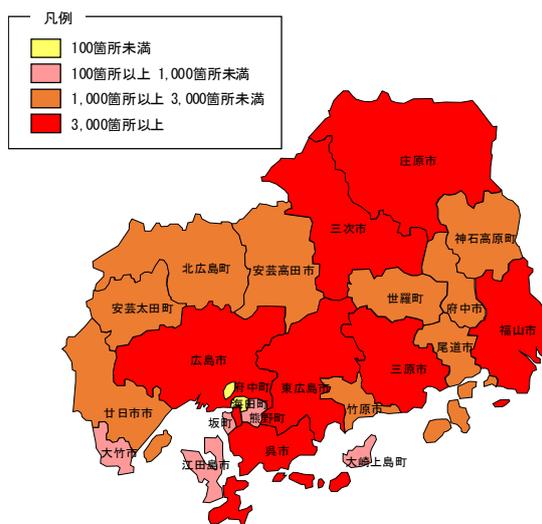
※出典：広島県地震被害想定調査報告書

図 3-14 南海トラフ巨大地震(陸側ケース)の震度分布



※出典：広島県資料

写真 3-8 平成 30 年 7 月豪雨 被害状況(三原市)



※出典：広島県資料

図 3-15 土砂災害警戒区域の指定状況

(5) 住民主体のまちづくりが進む都市の実現に向けた現状と課題

まちづくり活動への参加者が増加しており、尾道市ではNPO法人による斜面市街地等で増加する空き家の再生、活用の取組が行われているなど、定住・交流人口の拡大に向けた住民主体の活動が行われています。

このような住民主体のまちづくりを促進するため、都市計画提案制度の活用に関する情報発信等や市町によるエリアマネジメント支援制度といった仕組みの充実が求められています。

今後、人口減少や高齢化の進展により社会情勢が変化していく中においても、公共サービスを維持し、充実させていくためには、引き続き、住民や自治組織、NPO・ボランティア団体、公益団体、企業などの多様な主体の知恵の結集が不可欠です。

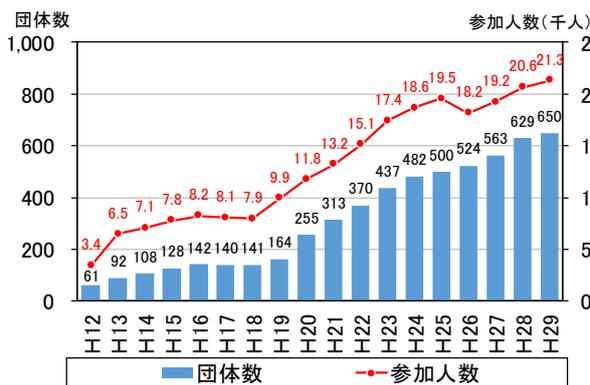


図 3-16 マイロード加入数の推移 (広島県)

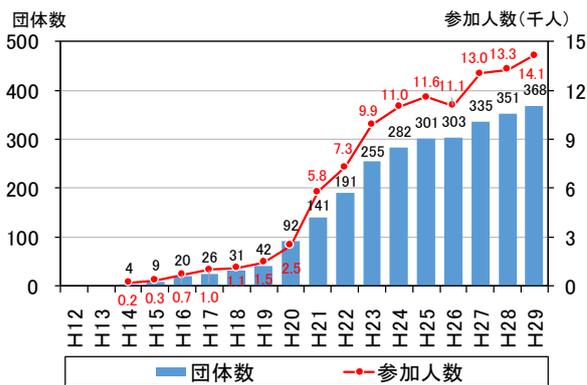


図 3-17 ラブリバー加入数 (広島県)



写真 3-9 再生された空き家(尾道市)

第2節 圏域の目指すべき将来像

瀬戸内海中央部の発展を牽引する魅力と活力にあふれる備後圏域

備後圏域は、ものづくり産業を中心に多くの上場企業やオンリーワン・ナンバーワン企業を生み出す革新的な風土が根付いた中四国地方の経済の要衝として、隣接する岡山県や架橋により連携が強化された愛媛県などの瀬戸内海中央部の発展を牽引していく役割を担います。

また、陸海空の恵まれた広域交通基盤と、史跡や重要伝統的建造物群保存地区等の歴史文化資源、瀬戸内海の多島美、里山の豊かな自然環境など多様で魅力的な地域資源を有するポテンシャルを活かした定住・交流人口の拡大による地域活性化を目指します。

第3節 都市計画の目標

圏域の将来像を目指すにあたり、圏域の現状と課題を踏まえたうえで、都市計画の目標を設定します。都市計画の目標は、広島県における都市の目指すべき5つの将来像（コンパクト＋ネットワーク型の都市、活力を生み出す都市、魅力あふれる都市、安全・安心に暮らせる都市、住民主体のまちづくりが進む都市）ごとに設定し、このうち、コンパクト＋ネットワーク型の都市、活力を生み出す都市の実現に向けては、都市構造の観点を明らかにするため、圏域全体の目標とともに都市区分に応じた目標を設定します。

表 3-3 都市区分表

都市区分	位置付け	概ねの配置
中核拠点都市	<u>中核拠点を含む市街地</u> (中核拠点:高次都市機能の集積・強化により中国地方全体の発展にあたって中核となる拠点)	・福山市の市街化区域
広域拠点都市	<u>広域拠点を含む市街地</u> (広域拠点:都市機能及び一部の高次都市機能の集積を図り、中核拠点の都市機能を分担する拠点)	・線引き都市計画区域(三原市、尾道市、府中市)の市街化区域
地域拠点都市	<u>地域拠点を含む市街地</u> (地域拠点:都市機能の集積を推進し、中核拠点、広域拠点による都市機能の補完を受けつつも、一定程度の独立性を持つ拠点)	・非線引き都市計画区域の用途地域 ・神石高原町、旧御調町の市街地
都市計画区域外などの生活圏	<u>生活拠点を含む集落生活圏</u> (生活拠点:中核、広域、地域拠点による都市機能の補完を受けつつも、日常生活面での都市機能を集積する拠点)	・線引き都市計画区域の市街化調整区域の生活圏 ・非線引き都市計画区域の用途白地地域の生活圏 ・都市計画区域の指定のない区域の生活圏

(1) コンパクト+ネットワーク型の都市

① 圏域全体の目標

人口減少や高齢化が進展する中、将来にわたり持続的な圏域を形成していくために、岡山県井笠地方を含めた連携中枢都市圏である備後圏域の中心市として福山市における高次都市機能の集積を図るとともに、その他の市町においても、空き家や低未利用地の利活用の促進や市街地の更新により、各行政区域の住民の生活を支える都市機能の集積を図り、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進します。

また、道路や鉄道などにより、重層的なネットワークを形成することで、都市機能の相互補完を推進し、デジタル技術とデータなどを活用しながら、圏域全体で商業、医療等の高度で質の高い多様なサービスを楽しむことができる環境を構築します。

コンパクトなまちづくりにあたっては、医療・福祉等の都市機能や公共交通の整備・再編により居住を誘導するとともに、気候変動に伴い多発化、激甚化する災害に対して、安全・安心に暮らし続けることができる環境の整備を図るため、災害リスクが低く、生活利便性の高いエリアに居住を誘導しつつ、空き家活用の促進などにより人口密度の維持を図ります。

② 都市区別の目標

■中核拠点都市の目標

福山市では、圏域の中核拠点都市として多様な都市的サービスを提供し、圏域内の住民の豊かな生活環境を創出するとともに、機能補完による周辺の都市の持続的な都市経営を支えます。

このため、本県東部や県域を越えて瀬戸内海中央部の発展を牽引する中心都市として、行政・経済の中心的役割を担うため、JR福山駅周辺を核と位置付け、市街地再開発や既存建築物のリノベーション等による機能更新・向上により、高次都市機能の充実・強化を図り、拠点性と求心力を高めます。

■広域拠点都市の目標

線引き都市計画区域の都市では、各行政区域全域の住民の生活を支える都市機能の集積を図るとともに、不足する機能については、福山市や隣接市町等との連携強化により、市全域の快適で利便性の高い暮らしを支える都市拠点の形成を図ります。

三原市中心部では、商業・業務機能や市役所など公共公益施設の集積と、JR山陽本線等の広域交通ネットワークを活かし、市域における都市活動を支える拠点を形成します。

尾道市中心部では、十字に走る高速道路網をはじめ、JRや航路等を活かし、市域全体の多様な都市生活を支える拠点として、高次な都市機能サービスの提供を図る拠点を形成します。

府中市中心部では、生活利便施設の集積と道の駅及びJR府中駅での交通結節機能を活かし、市域全体の多様な都市生活を支える都市機能の維持に努めます。

三原市、尾道市、府中市の中心部以外の地域では、公共交通ネットワークの充実等による市町中心部と郊外部の連携強化を図ります。また、広域交通ネットワークを活用した広域連携と、近隣都市との都市機能の相互補完により、快適で利便性の高い暮らしの実現を目指します。

■地域拠点都市の目標

世羅町や神石高原町では役場付近を中心に、非線引き都市計画区域の都市では、用途地域が指定された区域を中心に、周辺の用途白地地域や都市計画区域外の集落に暮らす人々を含めた地域住民の生活を支える役割を担います。非線引き都市計画区域で用途地域の指定のない御調都市計画区域では、その役割を市役所支所周辺の市街地が担います。

このため、役場、支所周辺地区等の既成市街地などにおいて、地域住民の日常的な生活を支えるための機能の集積・強化を図ります。

また、山陽自動車道や中国横断自動車道尾道松江線、瀬戸内しまなみ海道などの高速道路や国道、JR等の交通ネットワークを活用し、広域拠点との連携強化を図り、快適で利便性の高い暮らしを可能とする地域拠点の形成を図ります。

■都市計画区域外などの生活圏の目標

都市計画区域外などの生活圏では、既存集落等において豊かな自然環境と共生した暮らしの維持に努めます。

このため、役場支所、交通結節点の周辺等に日常生活に必要なサービス機能の集積を図るとともに、コミュニティバスの運行等により地域内の移動手段の確保を図ります。

また、広域交通ネットワークを活用し、より高次の都市機能を有する近隣の都市の中心部との連携を強化し、将来にわたって地域で暮らし続けることができる生活環境の維持・向上を図ります。

(2) 活力を生み出す都市

① 圏域全体の目標

圏域の中心都市である福山市、県の空の玄関口である広島空港を有する三原市、山陽自動車道と中国横断自動車道尾道松江線、瀬戸内しまなみ海道のクロスポイントである尾道市、ものづくりのまち府中市等、圏域の多様な産業集積と、陸海空の広域交通拠点を有するという特長を活かして、山陰や四国、岡山県、さらには全国と連携したものづくり産業や都市機能の集積を図ります。また、本圏域の強みである製造業の集積促進を図るため、新たな受け皿整備を推進します。さらに、オンリーワン・ナンバーワン企業をはじめとした多様な産業集積と広域交通拠点性を活かし、クリエイティブな人材や産業をひきつけ、創造性が高く先進的なものづくりなどが創出される魅力ある都市づくりに取り組むことで、交流・連携を一層促進し、地域産業のイノベーション等を通じた活力の創出を図ります。

② 都市区分別の目標

■中核拠点都市の目標

鉄鋼業など素材型産業をはじめ、繊維、造船、機械、電子部品など多種多様な製造業やオンリーワン・ナンバーワン企業が集積している「強み」をこれまで以上に発揮するため、重要港湾である福山港の港湾機能の強化や広域交通ネットワークの整備による人流・物流の円滑化により、産業基盤の一層の強化を図ります。圏域の玄関口である福山駅周辺においては、市街地再開発事業や既存建築物のリノベーション等の促進により機能更新・向上を図り、隣接する岡

山県西部も含めた高次な都市的サービスを提供するための都市機能の強化や、商店街の再生によるにぎわい創出を図ります。

■広域拠点都市の目標

重要港湾である尾道糸崎港，中四国地方の拠点空港である広島空港が立地し，瀬戸内の十字路として山陽自動車道，中国横断自動車道尾道松江線，瀬戸内しまなみ海道という県内外を結ぶ道路ネットワークが交差するなど，陸海空の広域交通ネットワークを有する優れた立地条件を活かした広域物流機能の強化，適切な土地利用による産業集積を促進するとともに，広域観光の振興を図ります。

また，地域の活力創出のため，駅周辺等に形成された既成商業地の活性化を図ります。三原市では，陸海空の交通拠点を有する優れた立地条件を活かした多様な産業拠点の形成を目指します。

尾道市では，日本遺産に認定された尾道水道や斜面市街地を中心とした地域特有の街並みや景観をはじめ，しまなみ海道のサイクリングロードなど，地域資源を活かした広域観光の促進による交流人口の拡大を図ります。

府中市では，多様なものづくり産業の集積や職住近接の地域特性を活かした産業と調和した市街地の形成を図ります。

■地域拠点都市の目標

各都市における商・工・観光等の既存産業を支える広域交通ネットワーク等の社会基盤を活用し，農業，造船業，歴史的資源など，地域の既存産業や資源を活かした都市拠点等との交流連携の促進による活性化を図ります。

本郷都市計画区域では，広島空港や山陽自動車道本郷ICなど広域交通ネットワークを活用した広域的な交流を促進するとともに，産業団地の造成など，新たな企業立地の受け皿整備や，産業を支える物流機能の強化を図ります。

因島瀬戸田都市計画区域では，瀬戸内しまなみ海道を活用した広域観光の振興や広域物流機能を強化するとともに，柑橘類を中心とした農業振興や造船業などの既存の産業集積を生かした，ヒト・モノの交流拠点の形成を目指します。

上下，世羅甲山，御調都市計画区域では，農業をはじめとする地域産業の振興を図るとともに，中国横断自動車道尾道松江線を活用した交流人口の拡大，道の駅等を活用した地域産業の高付加価値化や街並み等を活かした周遊観光の促進等により，地域の活性化を図ります。

■都市計画区域外などの生活圏の目標

都市計画区域外などの生活圏では，他法令と連携し，無秩序な開発の抑制を図りつつ，一体的な日常生活圏を構成している「集落生活圏」を維持するため，地域に合った生活サービス機能や地域公共交通ネットワークの確保などにより生活拠点の形成を推進します。

また，農業・水産業などの地域に根付く生業や豊かな自然環境などの地域資源を活かした都市との交流連携の拡大や，U I Jターンによる移住・定住人口の増加を図ります。

(3) 魅力あふれる都市

重要伝統建築物群保存地区に選定された轄地区をはじめ、旧石州街道・旧山陽道沿いに栄えた宿場町などに由来する各都市に分布する多様な歴史・文化資源の保存・活用を推進するとともに、市町による景観計画の策定の促進などを通じ、その都市にしかない個性を感じられる都市景観の保全・形成を図り、後世へ継承していくことに努めます。

また、瀬戸内海の多島美を体感できるしまなみ海道のサイクリングロードや、帝釈峡などの優れた自然環境を積極的に活用して広域的な交流の拡大を図ります。

都市の中心部においては、歩行空間の拡大や、公園・緑地の充実に加え、建築物と道路などの外部空間が一体的となったオープンスペースなど、開放的でゆとりがある都市空間を確保し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成するとともに、居住エリアにおいては、住宅地の再生等を通じ、豊かな自然・緑にあふれた、大都市圏では得られないゆとりある居住環境を創出することで、都市生活と自然が程よく融合した魅力ある都市の形成に努めます。

(4) 安全・安心に暮らせる都市

① 激甚化する自然災害や南海トラフ地震等の広域災害への対策

激甚化する自然災害や懸念される南海トラフ地震等の広域災害の発生に対し、総合的な防災・減災対策によって、安全・安心に暮らせる都市づくりを推進します。

流域全体の安全度を向上させるための総合的な土砂災害対策及び治水対策、海岸保全施設の機能強化による津波・高潮対策、避難場所等の防災拠点の整備、利用しなくなったため池の廃止工事などのハード整備を推進し、台風や近年頻発する集中豪雨などの自然災害による土砂災害や浸水被害の防止・軽減を図ります。

また、密集市街地の都市基盤整備や不燃化等による防災性の向上、増加する空き家対策、建築物や宅地の耐震化等の推進により、災害に強い安全な市街地の形成を目指します。

加えて、災害発生時に広域連携による早期の復旧・復興を可能とするために、多様な交通手段や交通ルートなどの交通体系の代替性・多重性の確保に努めます。

ソフト対策としては、自主防災組織の活性化を図るとともに、デジタル技術を活用した防災に関する情報発信や啓発、ハザードマップの活用促進や避難訓練の実施などを通じて、災害発生前に自主的な避難を行うよう、「災害は施設整備によって発生を防止するもの」から「施設の能力には限界があり、施設では防ぎきれない災害は必ず発生するもの」への住民の意識改革を図り、地域防災力の向上に努めます。

また、被災後、早期に的確な復興を実現するため、各市町による事前の復興マニュアルの作成を推進します。

土地利用の観点からは、災害リスクの高い区域の都市的土地利用の制限を行い、災害リスクの低い区域への居住の誘導に取り組みます。

② 都市の低炭素化の推進

地球温暖化等の地球環境問題への対策として、面的なエネルギーシステムの導入の検討などにより、電力負荷、熱負荷の低減を図るなど、エネルギーの面的利用や都市緑化の推進、省エネ建築物や低炭素建築物の普及促進などによる都市の低炭素化に向けた取組を推進します。

③ 安全で快適に移動できる都市空間づくり

J R 駅や市役所などの公共施設が集約した地区を中心として、バリアフリー化を推進することで移動の円滑化を図り、誰もが安全で快適に移動できる都市空間づくりを推進します。

(5) 住民主体のまちづくりが進む都市

人口減少や高齢化の進展といった社会情勢の変化により、今後の公共サービスの充実には、住民や自治組織、NPO・ボランティア団体、公益団体、企業などの多様な主体の参画と知恵の結集が不可欠となっていることから、まちづくりを担う人材の育成と活躍できる環境の整備に努めます。

住民やまちづくり団体などと行政が協働することで、地域特性やこれまで培ってきた地域の資産を活かした、きめ細やかで柔軟なサービスが提供可能なまちづくりを目指します。

第4節 将来都市構造

圏域の目指すべき将来像並びに都市計画の目標に基づき、各拠点の都市機能向上と役割分担、拠点間の連携により、活力を生み出す圏域の形成を目指し、将来の備後圏域のあるべき都市構造を拠点と軸、ゾーンにより設定し、発展・振興の方向性を明らかにします。

(1) 備後圏域の拠点、軸、ゾーンの区分

表 3-4 拠点の区分

区分	位置付け	配 置
中核拠点	高次都市機能の集積・強化により中国地方全体の発展にあたって中核となる拠点	・福山市の中心部
広域拠点	都市機能及び一部の高次都市機能の集積を図り、中核拠点の都市機能を分担する拠点	・線引き都市計画区域における市の中心部
地域拠点	都市機能の集積を推進し、中核拠点、広域拠点による都市機能の補完を受けつつも、一定程度の独立性を持つ拠点	・非線引き都市計画区域の中心部 ・都市計画区域の指定のない町の中心部

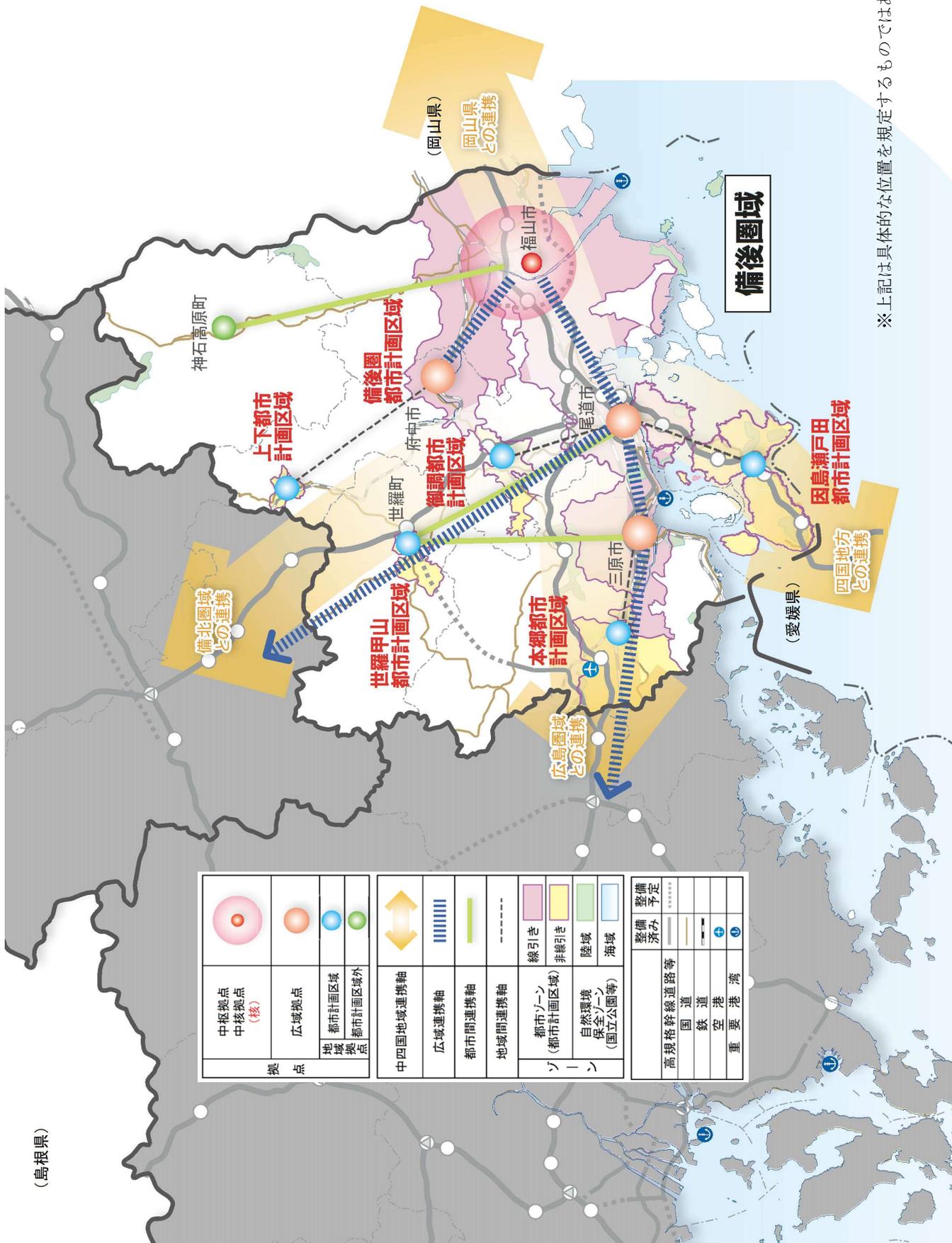
表 3-5 軸の区分

軸の区分	考え方	配 置	
中四国地域連携軸	圏域外との連携を強化する軸として、広域の交流連携を推進する方向を示します。	広域的な公共交通や高規格幹線道路で隣接圏域若しくは、広島県と隣県を結ぶ軸	
都市軸	広域連携軸	高次な都市機能の強化を推進する軸であり、グローバルな都市機能を有する都市を相互の連携により実現していきます。	中核拠点と広域拠点、及び広域拠点同士を結ぶ広域幹線道路、鉄道等
	都市間連携軸	広域拠点との連携により個々の都市の発展を促す軸とします。	中核拠点と地域拠点、広域拠点と地域拠点を結ぶ国道、県道、航路等
	地域間連携軸	交流促進の軸であり、都市毎のにぎわいと活力を交流連携により創出します。	広域拠点と地域拠点を結ぶ県道、航路等

表 3-6 ゾーンの区分

ゾーンの区分	考え方	配 置
都市ゾーン	都市として一体的に整備、開発及び保全を図る必要のある区域とします。	備後圏都市計画区域 他 5 都市計画区域
自然環境保全ゾーン	広域的な観点から特に保全が必要な森林、樹林、海辺等の優れた自然の風景地として、面的な広がりを持つ区域とします。	国立公園、国定公園、 県立自然公園 等

(2) 備後圏域 将来都市構造図

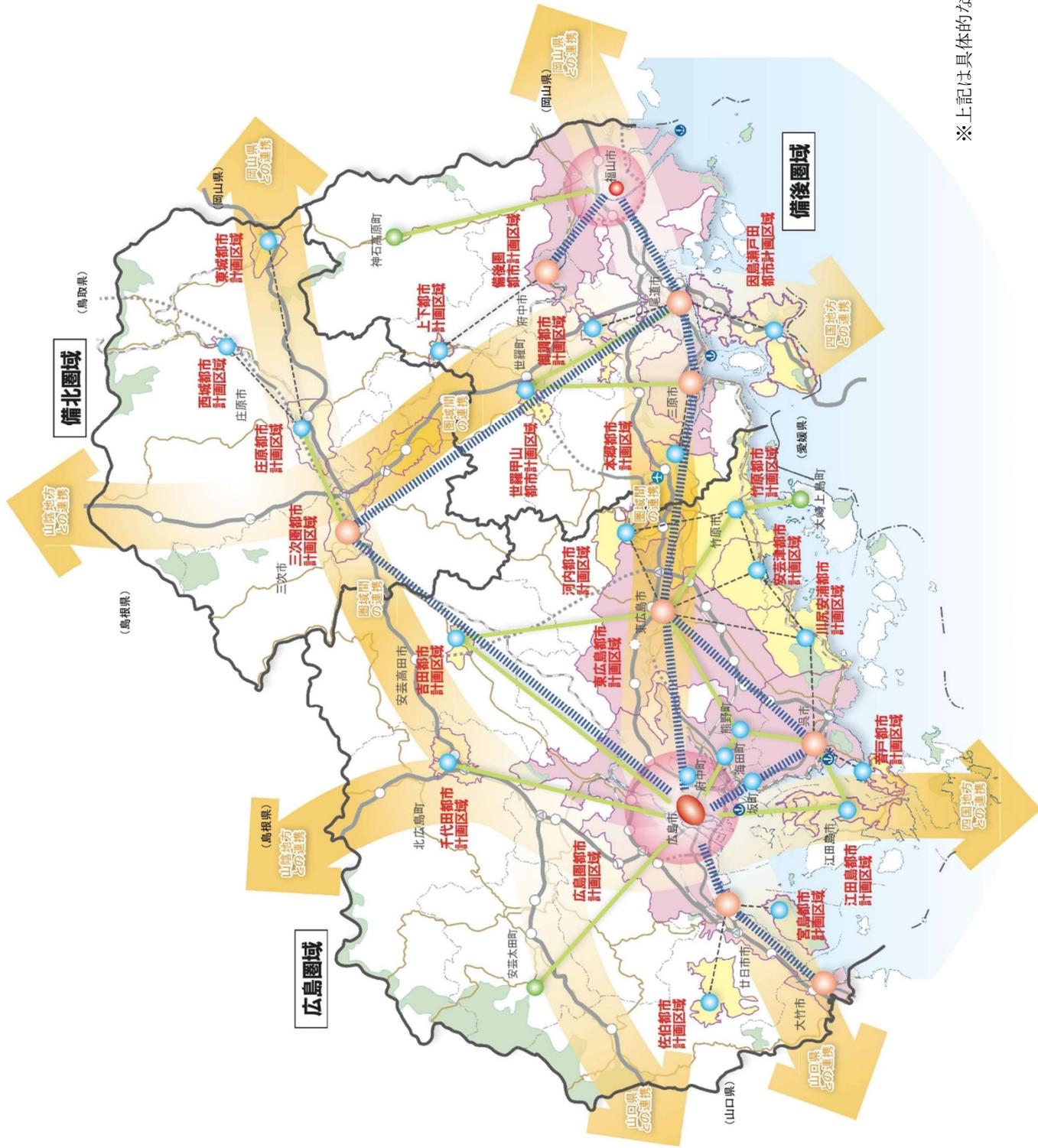


中核拠点 中核拠点 (核)	広域拠点	都市計画区域	都市計画区域外																				
拠点	地域拠点	都市計画区域外	都市計画区域外																				
<table border="1"> <tr> <td>中四国地域連携軸</td> <td>備後圏域との連携</td> </tr> <tr> <td>広域連携軸</td> <td>備前との連携</td> </tr> <tr> <td>都市間連携軸</td> <td>備前との連携</td> </tr> <tr> <td>地域間連携軸</td> <td>備前との連携</td> </tr> </table>				中四国地域連携軸	備後圏域との連携	広域連携軸	備前との連携	都市間連携軸	備前との連携	地域間連携軸	備前との連携												
中四国地域連携軸	備後圏域との連携																						
広域連携軸	備前との連携																						
都市間連携軸	備前との連携																						
地域間連携軸	備前との連携																						
<table border="1"> <tr> <td>線引き</td> <td>都市ゾーン (都市計画区域)</td> <td>線引き</td> <td>陸域</td> </tr> <tr> <td>非線引き</td> <td>自然環境 保全ゾーン (国立公園等)</td> <td>線引き</td> <td>海域</td> </tr> </table>				線引き	都市ゾーン (都市計画区域)	線引き	陸域	非線引き	自然環境 保全ゾーン (国立公園等)	線引き	海域												
線引き	都市ゾーン (都市計画区域)	線引き	陸域																				
非線引き	自然環境 保全ゾーン (国立公園等)	線引き	海域																				
<table border="1"> <tr> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> <td>整備済み</td> </tr> <tr> <td>高規格幹線道路等</td> <td>国</td> <td>道</td> <td>道</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>空港</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>重要港湾</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> </table>				整備済み	整備済み	整備済み	整備済み	高規格幹線道路等	国	道	道	鉄道	+	+	+	空港	+	+	+	重要港湾	+	+	+
整備済み	整備済み	整備済み	整備済み																				
高規格幹線道路等	国	道	道																				
鉄道	+	+	+																				
空港	+	+	+																				
重要港湾	+	+	+																				

※上記は具体的な位置を規定するものではありません。

(3) 広島県 将来都市構造図

拠 点	中枢拠点 中核拠点 (核)	●																					
	広域拠点	●																					
地 域	都市計画区域	●																					
	都市計画区域外	●																					
<table border="1"> <tr> <td>中四国地域連携軸</td> <td>⇄</td> </tr> <tr> <td>広域連携軸</td> <td> </td> </tr> <tr> <td>都市間連携軸</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>地域間連携軸</td> <td>---</td> </tr> <tr> <td>ゾーン</td> <td>線引き</td> </tr> <tr> <td></td> <td>非線引き</td> </tr> <tr> <td></td> <td>陸域</td> </tr> <tr> <td></td> <td>海域</td> </tr> </table>			中四国地域連携軸	⇄	広域連携軸		都市間連携軸	—	地域間連携軸	---	ゾーン	線引き		非線引き		陸域		海域					
中四国地域連携軸	⇄																						
広域連携軸																							
都市間連携軸	—																						
地域間連携軸	---																						
ゾーン	線引き																						
	非線引き																						
	陸域																						
	海域																						
<table border="1"> <tr> <td>整備</td> <td>整備</td> <td>整備</td> </tr> <tr> <td>済み</td> <td>済み</td> <td>済み</td> </tr> <tr> <td>高規格幹線道路等</td> <td>——</td> <td>——</td> </tr> <tr> <td>国道</td> <td>——</td> <td>——</td> </tr> <tr> <td>鉄道</td> <td>——</td> <td>——</td> </tr> <tr> <td>空港</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>重要港湾</td> <td>①</td> <td>②</td> </tr> </table>			整備	整備	整備	済み	済み	済み	高規格幹線道路等	——	——	国道	——	——	鉄道	——	——	空港	+	+	重要港湾	①	②
整備	整備	整備																					
済み	済み	済み																					
高規格幹線道路等	——	——																					
国道	——	——																					
鉄道	——	——																					
空港	+	+																					
重要港湾	①	②																					



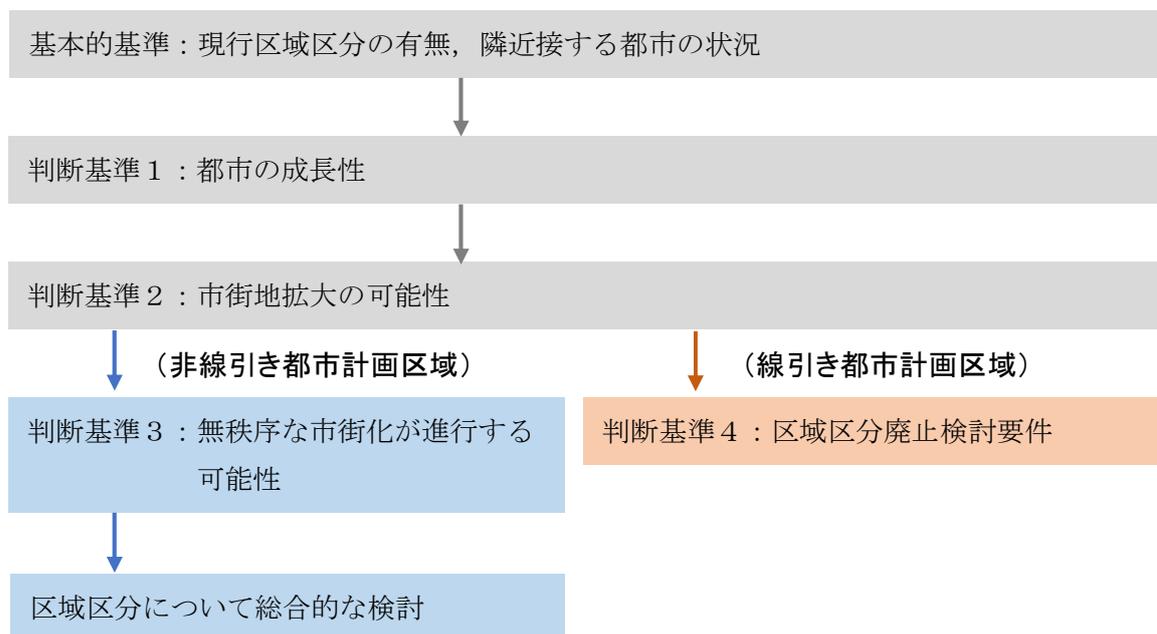
※上記は具体的な位置を規定するものではありません。

第4章 区域区分の有無及び区域区分を定める際の方針

都市計画の目標を踏まえて、備後圏域の都市計画区域における区域区分（現在、市街地が形成されている区域及び今後概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域と市街化を抑制する区域を区分すること）についてその決定の有無と区域区分を定める際の方針を示します。

第1節 区域区分の判断基準

区域区分の有無の決定にあたっては、都市計画区域ごとに、現行の区域区分の有無、隣接または近接する都市計画区域の区域区分の有無を、区域区分設定の有無を検討する基本的な基準として、次に示す判断基準1～4の流れに沿って検証を行います。



判断基準4：区域区分廃止検討要件

次の全てを満たす都市計画区域（又は市町）を廃止の検討対象とする。

- ①過去10年間、当該都市計画区域（又は市町）の人口が連続して減少していること
- ②当該都市計画区域（又は市町）内で、地域の社会・経済に大きな影響を及ぼす産業振興等に係る計画の策定又は大規模プロジェクト等の実施が行われておらず、その予定もないこと。

第2節 区域区分の有無

区域区分の判断基準による、区域区分設定の検討結果について示します。

都市計画区域名	区域区分の有無	理由
備後圏都市計画区域	有	<p>本区域は現在、区域区分を定めています。</p> <p>本区域の平成 27 年の市街化区域内人口は 522,410 人で、令和 12 年は 502,086 人と推計されており、平成 27 年をピークに減少に転じると予測されています。また、商品販売額は減少傾向となっています。</p> <p>一方で、製造品出荷額等は増加傾向にあり、工業用地には新規需要が見込まれています。</p> <p>また、本都市計画区域には、福山環状道路の整備など、地域の社会・経済に大きな影響を及ぼすと考えられる計画があります。</p> <p>このことから、今後とも一定の都市の成長が予想され、区域区分の廃止を行うと市街化調整区域であった地域において無秩序な開発が進行する恐れがあり、廃止する場合の要件を充たしていません。</p> <p>したがって、市街地の整序を図るために、引き続き区域区分を維持します。</p>
因島瀬戸田都市計画区域 上下都市計画区域 本郷都市計画区域 世羅甲山都市計画区域 御調都市計画区域	無	<p>各区域とも、これまで区域区分を定めていません。</p> <p>人口、商品販売額、製造品出荷額等の推移から、今後も、区域区分の設定を検討するほどの著しい都市の成長性は有していないと推察されます。</p> <p>このため、用途地域や地区計画等の活用により土地利用のコントロールが可能であると考えられることから、区域区分を定めません。</p>

第3節 区域区分の方針

(1) 備後圏都市計画区域の人口及び産業フレーム

備後圏都市計画区域の人口及び産業の見通しを次のとおり想定します。

①人口フレーム

	基準年次 (平成27年)	目標年次 (令和12年)
都市計画区域内人口	629,280人	概ね 600千人
市街化区域内人口	522,410人	概ね 502千人

注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

②産業フレーム

		基準年次 (平成27年)	目標年次 (令和12年)
就業人口	第1次産業	4.7千人 (1.6%)	概ね 4.1千人 (1.5%)
	第2次産業	90千人 (31.0%)	概ね 83千人 (29.6%)
	第3次産業	183千人 (63.5%)	概ね 175千人 (62.7%)
生産額	工業出荷額	32,343億円	概ね 38,980億円
	卸小売販売額	19,531億円	概ね 12,128億円

注) 就業人口には第1~3次産業のいずれにも分類不能の就業人口を含むため、合計は一致しない
金額はデフレータ補正後の実質値
将来値は、統計的手法により算出したもので施策上の積上げを含まない
基準年次の工業出荷額は平成27年、卸小売販売額は平成26年の値

(2) 備後圏都市計画区域の市街化区域の規模

備後圏都市計画区域の市街地の現況及び動向を勘案して、市街化区域の概ねの規模を次のとおり想定します。

<将来市街化区域面積の規模>

	基準年次 (平成27年)	目標年次 (令和12年)
市街化区域面積	14,213 ha	概ね 15,005 ha

注) 将来市街化区域面積は、令和12年時点における保留フレームに対応する市街化区域面積を含むものとする。

第5章 主要な都市計画の決定の方針

備後圏域の将来像を目指して設定した都市計画の目標に向けて必要となる、土地利用や都市施設の整備、市街地開発事業などに関する主要な都市計画の決定の方針について明らかにします。

第1節 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 線引き都市計画区域内における土地利用の方針

a 市街化区域

備後圏域の発展を牽引し、さらに瀬戸内海中央部の発展に寄与するため、中核拠点である福山市の中心部において高次都市機能の充実・強化を一層推進します。

また、コンパクト+ネットワーク型の都市を実現し、あわせて、活力を生み出す都市を実現するため、地域の実情に応じた立地適正化計画の作成を促進し、居住や都市機能が集積している各市の中心部、交通結節点で業務・商業などが集積する地域などを拠点として位置付けるとともに、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定します。これにより、長期的に居住を誘導し、人口密度の維持を図るとともに、都市機能の集約を図り、日常生活サービスを効率的に提供します。

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進める上で、「都市基盤施設の整備が行われていない区域」や「人口密度の低下が見込まれる地域」などについては、立地適正化計画に基づく居住の誘導などに合わせて、市街化調整区域への編入等を推進します。

市街化区域内の災害リスクの高い区域については、安全な暮らしを確保していくために、土砂災害特別警戒区域などの指定状況と農業などの土地利用状況を考慮し、立地適正化計画における位置付けや各種災害への対策状況などを踏まえつつ、市街化調整区域へ編入することを基本的な考え方とし、各市と連携の上、居住者等の合意形成を図りながら、段階的な市街化調整区域への編入を推進します。特に、市街化区域の低未利用地における土砂災害特別警戒区域については、災害リスクの将来的な変化を見据えつつ、速やかに市街化調整区域への編入を推進します。

b 市街化調整区域

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進めるとともに、市街化調整区域においては自然環境や営農環境を保全する観点から、無秩序な宅地開発等を抑制します。特に市街化区域との隣接部については、スプロールを抑制する観点からも、50戸連たんなどの開発許可は、立地適正化計画における居住誘導区域との整合を踏まえつつ、各市の実情に応じた必要最低限の運用となるよう市街地からの距離や接道要件、開発許可基準を適用する区域を限定するなどの見直しや、廃止を行います。

ただし、高速道路IC周辺など交通利便性の高い場所では、地域の産業振興、雇用創出等を図るため、市街化調整区域における地区計画の活用などにより無秩序な開発等を抑制しながら、適切な土地利用の誘導を推進します。また、既存集落の人口維持や定住促進等を図る観点から、市街化調整区域における地区計画の活用を検討します。

② 非線引き都市計画区域における土地利用の方針

a 用途地域

コンパクト+ネットワーク型の都市を実現し、あわせて、活力を生み出す都市を実現するため、地域の実情に応じた立地適正化計画の作成を促進し、居住や都市機能が集積している市町の中心部や合併前の旧市町村の中心部、交通結節点で業務・商業などが集積する地域などを拠点として位置付けるとともに、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定します。これにより、長期的に居住を誘導し、人口密度の維持を図るとともに、都市機能の集約を図り、日常生活サービスを効率的に提供します。

また、交通結節点で業務、商業などが集積する地域や周辺からの地域公共交通によるアクセスの利便性が高い区域などを拠点として位置付けるとともに、立地適正化計画において都市機能誘導区域に設定し、医療・福祉・商業などの都市機能を誘導、集約することにより、各種サービスの維持を図ります。

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進める上で、「都市基盤施設の整備が行われていない区域」や「人口密度の低下が見込まれる地域」、「災害リスクの高い区域」などについては、立地適正化計画に基づく居住の誘導などにあわせて、用途地域の縮小や廃止を検討するとともに、地区計画の活用による土地利用規制の導入を推進します。

b 用途白地地域

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進めるため、用途地域が指定されている都市計画区域では、用途地域と比べて土地利用規制が緩い用途白地地域において、必要に応じて特定用途制限地域の指定や建蔽率・容積率の最高限度の引き下げ等を検討し、無秩序な開発や都市機能の立地を抑制します。

用途地域が指定されていない都市計画区域では、無秩序な土地利用が懸念される場合、用途地域や特定用途制限地域等の指定を検討し、良好な住環境の維持を図ります。

③ 都市計画区域の指定のない区域の生活圏における土地利用の方針

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進めるため、他法令との連携により、無秩序な開発の抑制及び豊かな自然環境の保全を図ります。

人口減少や高齢化が著しい中山間地域などにおいては、一体的な日常生活圏を構成している「集落生活圏」を維持することが重要であることから、将来にわたって地域住民が暮らし続けることができるよう、地域に合った生活サービス機能や交通ネットワークの確保などにより生活拠点の形成を推進します。

高速道路 I C 周辺や既存集落等において市街化が進行すると見込まれる場合や既成市街地等において無秩序な土地利用が懸念される場合は、都市計画区域への編入や準都市計画区域の指定による土地利用の整序を検討します。

(2) 主要用途の配置の方針

① 住宅地

■中核拠点都市

a まちなか居住の促進

中核拠点の核であるＪＲ福山駅周辺においては、商業、業務等の都市機能の集積を図りつつ、その優れた利便性を活かして、中高層住宅を主体とした住宅地の形成を進めます。

福山市の旧市街地やＪＲ沿線などにおいては、地域公共交通等の利便性を活かして、職住近接型の中低層住宅を主体とした住宅地の形成を進めます。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域に設定するとともに、市街地開発事業等により人口の受け皿となる市街地整備を推進し、長期的に居住を誘導することで、人口密度の維持を図ります。

b 郊外部における良好な住宅地の維持

郊外部等においては、都市周辺部の豊かな自然環境と調和し、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

高度経済成長期に形成された郊外部の住宅団地は、空き家や空き地となった隣地の買い増しによるゆとりある土地利用の促進や、基盤整備、生活サービス施設誘致のための土地利用制度の活用等による居住環境の向上を通じた住宅の建替え、中古住宅のリノベーションによる住替え等を促進し、再生を目指します。

■広域拠点都市

a まちなか居住の促進

三原市、尾道市、府中市の既成市街地の住宅地においては、地域の実情に応じて道路、下水道等の都市基盤整備を推進し、商業機能との調和を図りながら、職住近接型の利便性の高い良好な住宅地の形成を進めます。

地域の活力維持等のために、地場産業との共存が望ましい地域では、限定的に、住商工の用途の混在を許容していくことも検討します。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域に設定するとともに、必要に応じて、市街地開発事業等により人口の受け皿となる市街地整備を検討し、長期的に居住を誘導することで、人口密度の維持を図ります。

b 郊外部における良好な住宅地の維持

郊外部等においては、都市周辺部の豊かな自然環境と調和し、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

高度経済成長期に形成された郊外部の住宅団地は、空き家や空き地となった隣地の買い増しによるゆとりある土地利用の促進や、住宅の建替え・住替え等の促進を通じて不動産を流動化させ、再生を目指します。

■地域拠点都市

非線引き都市計画区域の既成市街地の住宅地においては、地域の実情に応じて道路、下水

道等の都市基盤整備を推進し、地域の特性を活かした良好な住宅地の形成を目指します。

地域の活力維持等のために、地場産業との共存が望ましい地域では、限定的に、住商工の用途の混在を許容していくことも検討します。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域に設定するとともに、長期的に居住を誘導することで、人口密度の維持を図ります。

神石高原町の既成市街地の住宅地においては、集落環境や営農環境との調和を図りつつ、良好な住宅地の維持を目指します。

② 商業地

■中核拠点都市

備後圏域の持続的な発展を牽引する中核拠点として、コンパクト＋ネットワーク型の都市への転換を図るため、都市再生緊急整備地域に指定されているＪＲ福山駅南地域においては、商業系用途地域の指定に加え、都市再生特別地区や市街地再開発事業などの活用により、老朽化した建築物の更新を図りつつ、高次都市機能の充実・強化を図ります。

また、店舗の連続性の確保によるにぎわいづくりのため、低層部に商業、中高層部に業務といった立体的な土地利用を促進します。

交通結節点の周辺に一定の都市機能の集積を図るため、市町間を結ぶ広域的な公共交通の結節点である鉄道駅やバスターミナル周辺等に、商業・業務及び生活サービス機能等の充実・強化を図ります。

商業・業務機能の一定の集積があり、かつ地域公共交通によるアクセスが可能である地域においては、近隣住民の日常の購買や、医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実など、利便性の向上を図ります。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域及び都市機能誘導区域に設定するとともに、医療・福祉・商業等の立地を促進することで、生活サービス機能の効率的な提供を図ります。

■広域拠点都市

広域拠点都市の三原市、尾道市、府中市の中心部においては、既存の広域的な公共交通の維持・強化を図り、中核拠点都市における高次都市機能を補完する商業・業務及び生活サービス機能等の充実・強化を図ります。

三原市、尾道市、府中市の中心部以外の、商業・業務機能の一定の集積があり、かつ地域公共交通によるアクセスが可能である地域において、近隣住民の日常の購買や、医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実など、利便性の向上を図ります。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域及び都市機能誘導区域に設定するとともに、医療・福祉・商業等の立地を促進することで、生活サービス機能の効率的な提供を図ります。

■地域拠点都市

各非線引き都市計画区域の中心部や商業・業務機能の一定の集積があり、かつ地域公共交通によるアクセスが可能である地域において、近隣住民の日常の購買や、医療・福祉需要に対応

した生活サービス機能の充実・強化を図ります。

これらの地域については、立地適正化計画において居住誘導区域及び都市機能誘導区域に設定するとともに、医療・福祉・商業等の立地を促進することで、生活サービス機能の効率的な提供を図ります。

幹線道路沿道等に集積した商業施設等については、周辺住民の生活利便性確保のため、現況の機能集積を維持します。

神石高原町の中心部において、近隣住民の日常の購買や、医療・福祉需要に対応した生活サービス機能の充実・強化を図ります。

③ 工業地

a 既存工業地

臨海部を中心とした既存の工業集積地については、物流拠点としての港湾機能強化や広域交通ネットワークとの連携強化、都市基盤の更新などを通じ、生産拠点としての機能を維持・強化します。また、新たな土地活用が見込まれる区域については、周辺の土地利用状況を考慮しつつ、既存用途からの土地利用転換を図り、都市機能の維持・活性化に努めます。

内陸部の既存の工業団地等については、広島空港や高速道路 I C 等への近接性を活かし、生産拠点としての機能を維持・強化します。

地場産業など用途の混在を許容しうる業種が集積する地区については、地区の実情に応じて特別用途地区の指定や地区計画の策定に努め、住環境と共存する市街地の形成を進めます。また、コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けた都市づくりを進めるため、準工業地域においては、必要に応じて、特別用途地区の指定により大規模集客施設の立地の制限に努めます。

都市計画区域外の既存の工業地は、地域の雇用創出や地場産業の維持を図るため、維持・拡充を図ります。

b 新規工業地

都市計画区域内の高速道路 I C 周辺などは、農地・森林としての利用との調整を図りながら、国土の計画的かつ合理的な土地利用の観点から、地区計画を活用しつつ福山市北産業団地第 2 期事業など新規工業地の配置を図ります。

また、都市計画区域外の高速道路 I C 周辺等で、無秩序な開発の進行が懸念される場合は、都市計画区域への編入や準都市計画区域の指定による土地利用の規制を検討します。

c 流通業務地

物流拠点施設の総合化と流通業務の効率化を促進することによって、物流改革の推進、環境負荷の低減、地域の活性化を図るため、福山港は、備後圏域のグローバルゲートウェイとしての港湾機能の強化を推進します。

また、“瀬戸内の十字路”が形成された広域交通ネットワークを活かし、高速道路 I C 周辺では、自然環境の保全及び都市基盤の整備状況を考慮しつつ、流通業務地の整備を推進します。

(3) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

① 住宅地

■中核拠点都市

中核拠点の核である J R 福山駅周辺においては、商業、業務等の都市機能の集積を図りつつ、その優れた利便性を活かして、中高層住宅を主体とした住宅地の形成を進めます。

福山市の市街地や J R 沿線などにおいては、地域公共交通等の利便性を活かして、職住近接型の中低層住宅を主体とした住宅地の形成を進めます。

既成市街地の周辺において市街化が進行しつつある住宅地では、地域公共交通の確保や計画的な宅地整備などを通じて、中低層住宅を主体とした、住宅地の形成を図ります。

丘陵地等に立地している住宅地では、周辺の森林等の自然環境と調和を図りながら、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

■広域拠点都市

三原市、尾道市、府中市の中心部の既成市街地においては、商業機能との調和を図りながら、必要に応じて、用途地域の変更や高度利用地区の指定などによる形態制限の緩和を通じて中高層住宅の建設を誘導し、利便性の高い良好な住宅地の形成を進めます。

郊外部や丘陵地等に立地している住宅地においては、周辺の森林等の自然環境と調和を図りながら、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

■地域拠点都市

非線引き都市計画区域の中心部の既成市街地においては、中低層住宅を主体とした、住環境の整った良好な住宅地の整備を進めます。

郊外部の住宅地においては、周辺の森林等の自然環境と調和を図りながら、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

神石高原町の中心部の既成市街地においては、集落環境や営農環境との調和に配慮しつつ、低層住宅を主体とした、ゆとりと魅力ある住宅地の維持を図ります。

② 商業地

■中核拠点都市

都市再生緊急整備地域に指定されている J R 福山駅南地域においては、備後圏域の玄関口にふさわしい魅力とにぎわいのある複合的な都市拠点を形成するため、都市再生特別地区や市街地再開発事業などの活用により、高次都市機能の充実・強化を促進し、高密度の商業・業務地の形成を図ります。

J R 東福山駅、大門駅周辺などの都市基盤が整備された地区については、中密度の商業・業務地として維持します。

■広域拠点都市

各市の主要駅周辺や中心商業地などの商業・業務地においては、市街地開発事業や地区計画等により、中・高密度の商業・業務地の形成を図ります。

その他の商業・業務地においては、周辺の住環境等との調和に配慮し、低・中密度の商業・

業務地として維持します。

■地域拠点都市

非線引き都市計画区域の主要駅周辺などの中心商業地は、市街地開発事業や地区計画等により、地域の特性を活かした低・中密度の商業・業務地の形成を図ります。

神石高原町の中心商業地は、周辺の住環境等との調和に配慮し、低密度の商業地として維持します。

(4) 市街地の土地利用の方針（各拠点都市）

① 土地の高度利用に関する方針

中核拠点である福山市中心部においては、備後圏域の発展を牽引する中核拠点にふさわしい魅力とにぎわいのある市街地形成及び高次都市機能の充実・強化に向けて、市街地開発事業を促進するとともに、高度利用地区の活用等により、都市基盤の整備、敷地の統合、オープンスペースの創出等を図りながら、土地の高度利用を促進します。

特に、都市再生緊急整備地域に指定されているJR福山駅南地域においては、都市再生特別地区や市街地再開発事業などの活用により、土地の高度利用を促進します。

広域拠点である三原市、尾道市、府中市の中心部においては、中・高密度の商業・業務地の形成に向けて、市街地開発事業等により計画的な都市基盤の整備を図りつつ、土地の高度利用を促進します。

地域拠点である非線引き都市計画区域の中心部においては、低・中密度の商業・業務地の形成に向けて、土地区画整理事業等により計画的な都市基盤の整備を図りつつ、周辺の住環境等と調和した適正な土地の高度利用を促進します。

② 居住環境の改善又は維持に関する方針

a 既成市街地

福山市中心部をはじめ、各市町の中心部やJR駅周辺などにおいては、歩行空間の拡大や公園・緑地の充実など、ゆとりある空間をまちなかに形成するとともに、細分化された低未利用地や老朽化した建築物が存在する土地の集約化、共同化、高層化等を図ることにより、住生活基本計画（広島県計画）で示された都市居住型誘導居住面積水準を満たす、子育て等に適した広くゆとりのあるマンション建設や、更新時期を迎えた建築物の建替えや不燃化等を誘導することで、まちなか居住の促進に向けた土地の高度利用及びゆとりと魅力ある居住環境の改善を図ります。

住宅と工業用地が混在している市街地においては、特別用途地区の活用等による住環境の改善を図るとともに、地域の活力維持などのために、地場産業との共存が望ましいと判断する場合には、地区計画等を活用することにより、無秩序な混在状況に陥らないように配慮します。

b 郊外部等

都市機能や居住の集約化が進められる区域の外縁部においては、低未利用地の増加などによる景観の悪化が懸念されるため、緑地保全・緑化担当部局などの関係部局と連携し、市民緑地

制度などの活用による空き地の緑化や農地への転換などにより、住と農が調和した田園景観など、個性ある都市景観の保全・形成及び継承を図ります。

住宅と農地が混在している市街地においては、都市農地の有する多面的な機能にも着目し、営農環境と調和した住環境づくりを推進します。

また、新型コロナ危機後の社会において、地方への移住ニーズが高まる中で、都市と自然が近接する広島県の強みやそれぞれの地域の特色を活かし、移住者のニーズやライフスタイルに応じたゆとりと魅力ある居住環境の創出を図ります。

c 住宅団地

戸建住宅団地等においては、地区計画や建築協定などの活用により、ゆとりある敷地面積の最低限度を規定するなど、居住環境の向上を図ります。

郊外の高齢化が進む住宅団地においては、緑地の確保や空き家・空き地となった隣地の買い増しにより狭小な敷地を統合し、1戸あたりの占有面積の拡大を図るなど、緑にあふれたゆとりある土地利用や既存ストックのリノベーションなどによる居住環境の向上を図ります。

コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向け、今後も住宅ストックとして活用すべき住宅団地においては、居住環境の改善や地域コミュニティの維持・再生等を図るため、基盤整備や生活サービス施設誘致のための土地利用制度の活用、不動産流通の活性化による住み替えを促進します。

d 空き家等の対策

空き家等、既存ストックのリノベーションによる利活用を促進し、住み継ぐことができる居住環境の創出を図ります。

また、市町は自治会等と連携を図り、所有者等に対して、空き家等の適切な管理についての意識啓発及び指導を行うとともに、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす危険性がある特定空き家等については、所有者等に対して除却・修繕等に対する助言又は指導、勧告、命令を行い、改善を促します。

③ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

瀬戸内海や河川などの身近な水辺緑地や、市街地を取り巻く農地や森林、市街地内に残る良好な樹林地等の緑地については、環境負荷低減によるヒートアイランド現象の緩和や潤いのある都市環境を保全・形成するため、緑の基本計画に位置付けるとともに風致地区の指定や関連法規による規制などを適切に活用し、保全を推進します。

あわせて、建築物の敷地、屋上、壁面などを含め、市民緑地制度なども活用しつつ、都市緑化を推進します。

都市農地については、農産物の供給機能、防災機能、良好な景観形成などといった多面的な機能を適切かつ十分に発揮させるため、地域住民の意向に配慮しつつ、田園住居地域や生産緑地地区の指定等による保全と活用を図ります。

④ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害特別警戒区域などの災害リスクの高い区域は、居住誘導区域及び都市機能誘導区域

に含めないこととし、災害リスクの低い区域への居住や都市機能の誘導を図ります。また、長期的な観点において宅地化を抑制する必要がある場合には、市街化調整区域への編入や地区計画などの必要な土地利用規制の導入、生産緑地地区などの新たな土地利用について検討します。

市街化区域内の災害リスクの高い区域については、安全な暮らしを確保していくために、土砂災害特別警戒区域などの指定状況と農業などの土地利用状況を考慮し、立地適正化計画における位置付けや各種災害への対策状況などを踏まえつつ、市街化調整区域へ編入することを基本的な考え方とし、各市と連携の上、居住者等の合意形成を図りながら、段階的な市街化調整区域への編入を推進します。特に、市街化区域の低未利用地における土砂災害特別警戒区域については、災害リスクの将来的な変化を見据えつつ、速やかに市街化調整区域への編入を推進します。

非線引き都市計画区域で既に用途地域が指定されている区域において、災害リスクの高い区域が含まれている場合は、必要に応じ、用途地域の縮小を含めた区域の見直しや地区計画の活用による土地利用規制の導入を推進します。

(5) その他の土地利用の方針（都市計画区域外などの生活圏）

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

市街化調整区域や用途白地地域においては、農林漁業に関する土地利用との調整により、優良な農地等の保全・形成を図るとともに、開発許可制度等の適切な運用により、無秩序な市街化を抑制し、農林漁業と調和のとれた土地利用を維持します。農地と宅地が混在する地域においては、地域住民の意向に配慮しつつ、農村地域の特性に応じた良好な生産及び生活環境の一体的な形成を進め、計画的かつ適切な土地利用を図ります。また、新規就農者等の移住ニーズに対応した住宅供給や空き家の活用にあたっては、地域特性を活かした居住環境を確保しつつ、農林漁業と調和のとれた土地利用を図ります。

都市計画区域の指定のない区域の生活圏では、農政部局と連携して、食料供給の場として優良農地の保全や耕作放棄地の再生を図ります。

② 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

瀬戸内海国立公園に位置する鳴滝山（尾道市、三原市）、高見山（尾道市）、仙酔島（福山市）などの自然公園の区域とその周辺部や、蔵王山、熊ヶ峰、草戸山（福山市）をはじめ、三原市、尾道市、府中市などの市街地を取り囲む自然地は、自然環境の良好な地区であり、県民のレクリエーションや都市景観上きわめて貴重な緑地であることから、風致地区や緑地保全地域を指定するなど積極的にその良好な自然環境の保全を図り、都市周辺部の環境を保持します。

都市計画区域外の瀬戸内海や中国山地の豊かな自然環境については、都市環境の保全や県民のレクリエーションの場としても貴重であることから、他法令と連携しつつ積極的に保全を図ります。

③ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

今後人口減少が見込まれることから、コンパクト+ネットワーク型の都市の実現に向けて、市街化調整区域においては、スプロールを抑制する観点からも、50戸連たんなどの開発許可は、

各市の実情に応じた必要最低限の運用となるよう市街地からの距離や接道要件、開発許可基準を適用する区域を限定するなどの見直しや、廃止を行います。

市街化調整区域における旧町役場周辺などの既存の集落は、市街化調整区域における既存集落維持型の地区計画を活用し、地域活力の維持を図るとともに、市街化調整区域内のゆとりある緑豊かな郊外型住宅地については、地区計画の適切な運用を図るなど、良好な住環境を保全します。

非線引き都市計画区域の用途白地地域においては、必要に応じて特定用途制限地域の指定や建蔽率・容積率の最高限度の引き下げ等により、無秩序な開発を抑制します。

都市計画区域外の既存集落等において市街化が進行すると見込まれる場合は、開発許可制度等を活用しつつ無秩序な開発を抑制するとともに、都市計画区域への編入や準都市計画区域の指定による土地利用の整序を検討します。

高速道路 I C 周辺などで、産業系用地としての需要が高く、地域の産業の活性化が期待されるものの、そのままでは無秩序な開発が懸念される地区については、地区計画などの活用による都市的土地利用を図ります。

④ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

市街化調整区域から新たに市街化区域へ編入を行う場合、土砂災害特別警戒区域などの災害リスクが高い区域については、市街化区域への編入は行わないこととします。

市街化調整区域において、地区計画を活用し開発行為を行う場合は、原則、地区計画を策定する区域に土砂災害特別警戒区域など災害リスクの高い区域を含めないこととし、さらに、開発行為により新たに災害リスクの高い区域が生じないように、事前に調整を図ることとします。既に地区計画が策定されている区域において災害リスクの高い区域が含まれている場合は、必要に応じ、地区計画の変更により、その区域を建築・開発行為を規制する区域として位置付けることとします。

非線引き都市計画区域のうち、現に宅地化していない区域に新たに用途地域を指定する場合は、原則として、その区域に土砂災害特別警戒区域などの災害リスクの高い区域を含めないこととします。

用途地域が定められていない区域のうち、現に宅地化していない区域に新たに地区計画を策定する場合は、原則として、その区域に災害リスクの高い区域を含めないこととします。既に地区計画が策定されている区域において、災害リスクの高い区域が含まれている場合は、必要に応じ、地区計画の変更により、その区域を建築・開発行為を規制する区域として位置付けることとします。

第2節 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

(1) 交通施設の都市計画の決定の方針

「瀬戸内海中央部の発展を牽引する魅力と活力にあふれる備後圏域」の実現のため、次に定める整備方針に基づき、陸海空の恵まれた広域交通基盤を活かした、多様な移動手段の連携による総合的な交通体系の形成を目指します。

また、人口減少社会において、将来需要の検討とそれに基づく計画の適切な見直しの観点から、都市計画道路等の都市施設の配置・規模等を検証し、必要に応じて計画変更を行い、効率的な施設整備を行います。

① 交通体系の整備方針

a コンパクト+ネットワーク型の都市（集約型都市構造）を支える交通ネットワークの形成

人口減少や高齢化が進展し、人口構造の変化によって社会環境が急速に変化する中、将来にわたって持続的な圏域を形成するため、福山市を中心に集積する高次都市機能や、各都市、地域に立地する多様な生活サービス機能を、圏域を超えて多くの人々が等しく享受できるよう、県外、圏域間、都市間、地域間の拠点を結ぶ交通ネットワークの形成を図ります。

b 広域的な交流・連携の促進、産業競争力強化に資する広域交通ネットワークの形成

圏域を越え、広域的な交流・連携を促進し、鉄鋼産業や観光産業等の産業競争力を強化するため、県境を越える井桁状高速道路ネットワークを活用した広域道路ネットワークを形成するとともに、グローバルゲートウェイである広島空港や福山港と圏域内の各地域を結ぶ交通体系の連携強化を推進します。加えて、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、重要物流道路の機能強化を図ります。

c 災害に強い交通ネットワークの構築

災害時においても、交通遮断による地域の孤立を防ぎ、日常生活や社会経済活動への影響を最小限に抑えるため、緊急輸送道路ネットワーク上の防災対策（橋梁耐震補強、法面対策）や多重型道路ネットワークの構築などを図るとともに、道路、鉄道、航路等の複数の移動手段を活用した交通ネットワークの代替機能の向上を推進します。

d 利便性の高い公共交通サービスの形成

行政と交通関連事業者との連携強化を図り、多様な移動手段をつなぐ施設である交通結節点の整備を進めるとともに、交通結節点までの移動について、公共交通への自動運転導入の検討やMa a S等の新たなモビリティサービスの導入を進め、利便性の高い公共交通サービスの形成を促進します。

e 環境負荷の少ない交通体系への転換

安全で快適な歩行空間や自転車走行空間の整備を進めるとともに、シェアサイクルの導入や、パーク・アンド・ライド等の交通需要マネジメントの運用を進め、自動車中心の交通から公共交通や自転車、徒歩を中心とした環境負荷の少ない交通体系への転換を促進します。

f 交通施設の適切な維持管理の実施

デジタル技術を活用した効率的かつ効果的な維持管理を行うことにより、道路をはじめとする交通施設の計画的な維持更新や長寿命化を実現するとともに、新たな施設の整備については、施設の長寿命化や維持管理が容易な構造を選定するなど、良質な社会資本ストックの確保に努めます。

② 道路の整備方針及び整備目標

a 整備方針

備後圏域の発展を牽引し、さらには瀬戸内海中央部の発展を牽引するため、県境を越える井桁状高速道路ネットワークを最大限に活用し、これを補完する直轄国道や地域高規格道路などの整備により、広域道路ネットワークの形成を推進します。

特に備後圏域では、地域高規格道路「倉敷福山道路」の一部である（国）2号福山道路と、その関連路線である（主）福山沼隈線の整備により、岡山県南部地域との連携強化、及び（国）2号の渋滞緩和を図ります。

また、福山市を中心に集積する高次都市機能や、周辺の各都市に立地する多様な生活サービス機能を多くの人々が享受できるよう、各拠点間の適切な都市機能の分担と相互補完や交流・連携を促す道路ネットワークの整備を推進するとともに、福山西環状線などの都市の骨格となる放射・環状型幹線道路網の整備による市街地内の道路交通ネットワークの強化を図ります。

平成30年7月豪雨では、県内各地で道路網が寸断し、県民の生活や経済活動に多大な被害をもたらしました。このように、近年各地で頻発・激甚化する自然災害の発生に備え、災害時の交通遮断による地域の孤立を防ぎ、円滑な緊急輸送や復旧支援のため、（国）182号の道路防災工事等を進め、緊急輸送道路の機能強化、多重型道路ネットワークの構築を図ります。

また、高度経済成長期に整備した多くの道路ストックが、今後急速に老朽化し、集中的に更新時期を迎えることから、適切な機能・サービス水準の確保が必要となっています。そのため、道路施設の定期点検から診断に基づく措置及び記録までのメンテナンスサイクルを適切に回し、戦略的な維持管理・更新を行います。

加えて、身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷の低減や、サイクルツーリズムの推進による豊かで活力ある地域づくりのため、道路空間を有効活用した自転車利用環境の創出を図ります。

b 整備目標

備後圏域において、整備方針に基づき、概ね10年以内に整備（継続を含む）を行う主要な施設を次のとおり設定します。

種別	番号	路線名	区間	場所
高規格幹 線道路等	1	(国) 2号	福山道路	福山市
	2	(一) 津之郷山守線	福山西環状線	福山市
一般国道 ・県道等	3	(国) 182号	坂瀬川	神石高原町
	4	(国) 184号	門田	尾道市
	5	(国) 317号	青影バイパス	尾道市
	6	(国) 486号	貝ヶ原	尾道市
	7	(国) 486号	新市	福山市
	8	(主) 福山沼隈線	草戸～熊野	福山市
	9	(主) 鞆松永線	鞆	福山市
	10	(一) 熊野瀬戸線	熊野	福山市
	11	(都) 栗柄広谷線 (南北道路)	栗柄町, 高木町, 広谷町	府中市

※(国)：一般国道，(主)：主要地方道，(一)：一般県道，(都)：都市計画道路

※その他の整備箇所及び新規整備箇所については道路施設の整備計画をご確認ください。

③ 鉄道の整備方針及び整備目標

a 整備方針

人口減少社会の中で、地域の重要な公共交通機関である既存鉄道網を今後も維持するため、JR山陽本線、JR呉線、JR福塩線、井原鉄道井原線の輸送改善、路線バス、旅客フェリーとの間の乗換えの利便性の向上など、公共交通機関の機能強化と利用促進を図ります。

鉄道駅については、周辺道路等と併せて、施設のバリアフリー化を促進し、高齢者や子どもをはじめとした誰もが安全に移動しやすい環境を構築します。

鉄道駅の中でも、圏域最大のターミナルであるJR福山駅では、北口広場の交通機能の見直しを行うとともに、北口広場が福山城を含むふくやま文化ゾーンへと人々をいざなう玄関口となるよう、民間が主体となったホテル整備等を含めた再整備を行います。

b 整備目標

備後圏域において、整備方針に基づき、概ね10年以内に整備（継続を含む）を行う主要な施設を次のとおり設定します。

種別	番号	路線名	整備の概要
鉄道	①	JR福山駅北口広場	JR福山駅北口広場整備