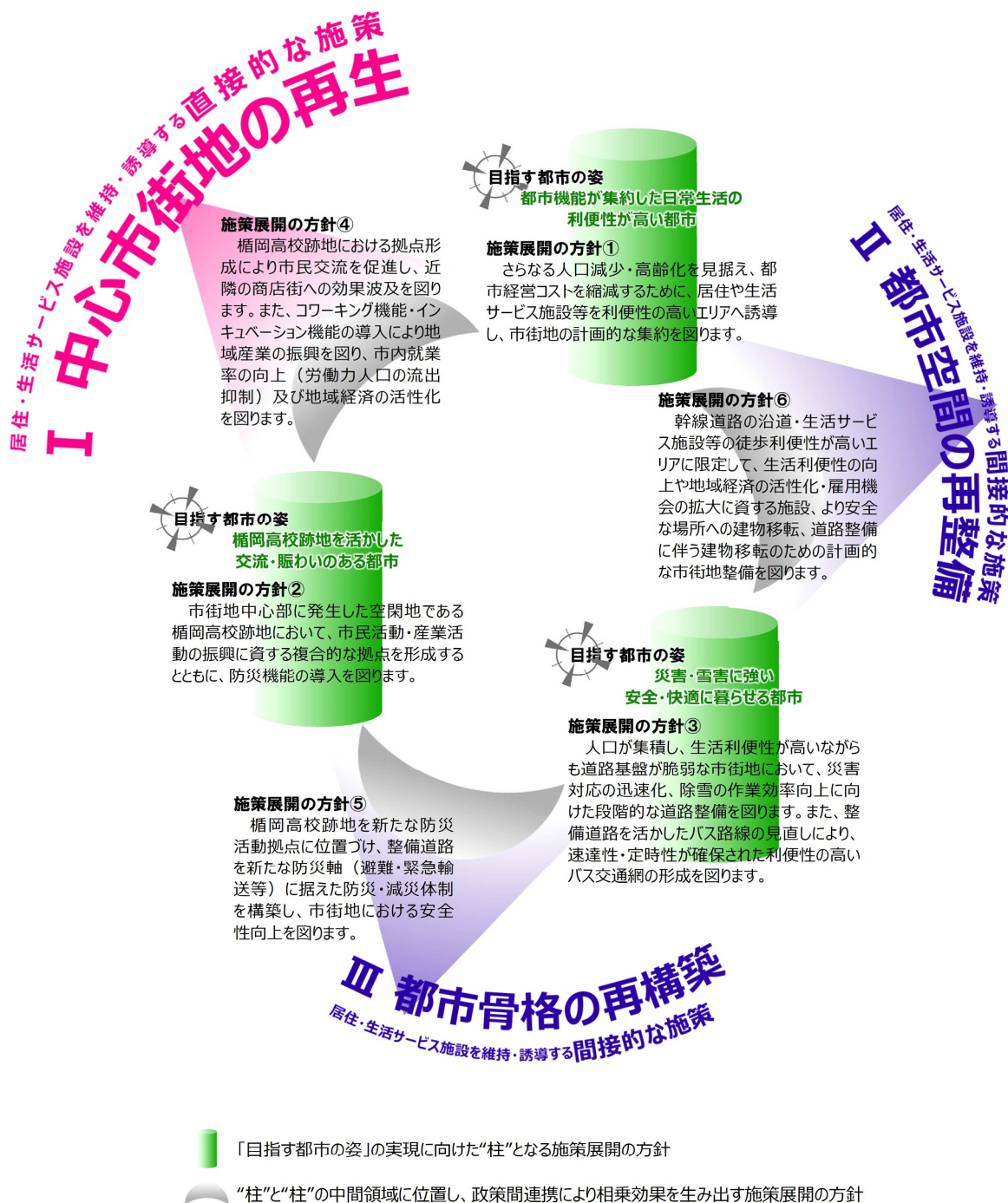


## 第 4 章 誘導施策・進行管理



# 1. 誘導施策

第2章で示した都市づくりの基本的方針に基づき、第3章で設定した誘導区域へ居住・生活サービス施設を誘導しつつ、安全で利便性の高い都市の形成に向けて、以下の施策を展開していきます。



## I 中心市街地の再生

### ▶ 市街地の集約による生活利便性の向上・都市経営コストの縮減

#### ① 日常生活を支える身近な生活サービス施設の誘導

- 村山駅を中心とする楯岡商店街や計画的な都市基盤整備が行われた駅西を含む一体的なエリアにおいて、身近な生活サービス施設等を維持・誘導し、生活利便性の向上を図ります。
- 「都市のスポンジ化★」への対応として、誘導施設として位置づける生活サービス施設や居住の誘導にあたっては、低未利用地や空家・空店舗等のほか、公的不動産についても積極的な活用を検討します。
- 村山市中心市街地活性化空き店舗対策支援事業の継続、国の支援・補助メニューの活用のほか、今後の立地・撤退の動向から特に誘導の必要性が高いと判断される生活サービス施設については、本市独自の支援・補助制度の創設を検討します。

#### ② 生活利便性の高いエリアへの居住の誘導

- 新たな住宅地のニーズについては、居住誘導区域内の空地や空家等を積極的に活用し、生活利便性の高いエリアの維持を図ります。
- さらなる少子高齢化の進行が見込まれるなかで、本市のこれからの都市活力を支える若い世代に配慮した住宅の確保や子育て世代を対象とした移住・定住者、建替え希望者への子育て応援・定住促進事業補助金制度を維持します。また、サービス付き高齢者向け住宅の誘導について検討します。
- 既成市街地においては、リフォーム資金補助や家財処分費用補助制度、空家トライアル制度等の空家等関連の「空き家バンク制度」により、その活用・適正管理を促進します。

#### ③ 都市経営コストの縮減・サービス水準の維持

- 今後も人口減少が続くことが予測されるなか、居住や生活サービス施設の立地を緩やかにまちなかへと誘導し、中長期的には市街地の集約を図ります。
- 市街地を集約することで、道路や下水道等の都市基盤の維持管理費、冬期の除雪費用といった全体的な都市経営コストを縮減しつつ、居住誘導区域・都市機能誘導区域では、集中的な都市基盤の整備・維持管理、きめ細かな除雪等により、将来にわたって暮らしやすい環境を保全します。
- 既存の公共公益施設や新たな公共公益施設の整備にあたっては、効率的な施設運営による財政負担の縮減、提供サービスの水準向上を図るため、引き続きPPP/PFI★の活用を検討します。

★都市のスポンジ化…都市の大きさが変わらないまま人口減少が進行することで、都市内に数多くの穴（利用されない空地・空家等の低未利用地）が発生し、都市の密度が低下すること。

★PPP/PFI…PPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）は、公共と民間が連携し、民間の有するノウハウ・技術を活用することで、行政サービスの向上、財政資金の効率的な使用等を図ろうとする考え方・概念。PFI（プライベート・ファイナンス・イニシアティブ）はPPPの一つで、公共施設等の建設や維持管理、運営等について民間の資金、経営能力及び技術を活用する手法。



---

## ▶ 楯岡高校跡地の活用による多様な交流の促進

### ①コミュニティ機能の整備による市民活動・交流の促進、中心市街地の再生・活性化

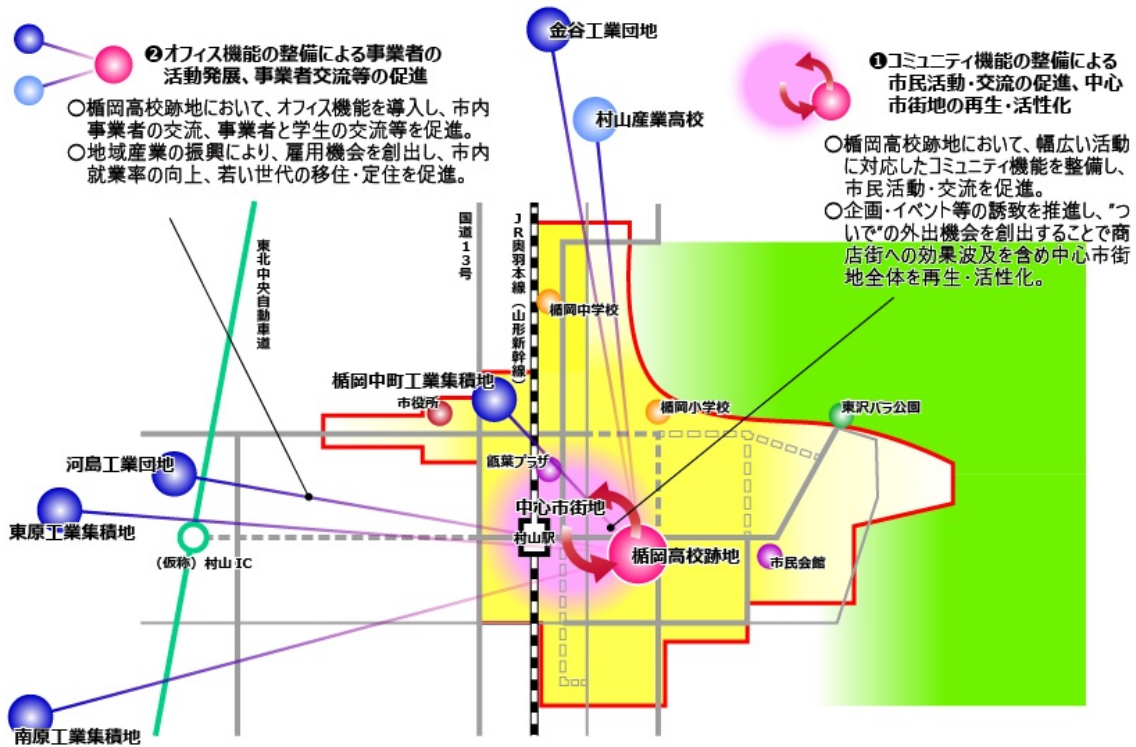
- 中心市街地で大規模空地となっている楯岡高校跡地において、文化芸術活動・学習活動・スポーツ活動等の幅広い活動に対応した新たなコミュニティ機能を整備し、市民活動・交流の促進を図ります。また、高齢化が進行するなかにおいて、高齢者が住み慣れた地域で健康な生活が送れるよう、交流促進・健康寿命★の延伸に向けたフィットネス機能を導入します。
- 身近な生活サービス施設の維持・誘導との連携はもとより、施設を活かした企画・イベント等についても誘致を推進し、“ついで”の外出機会を創出することで、商店街への効果波及を含めた中心市街地全体の再生・活性化を図ります。
- 楯岡高校跡地の一部は、都市計画上、第一種住居専用地域となっていましたが、用途や建物の形態が大きく規制されていることから、第二種住居地域へと用途地域を見直すことでコミュニティ機能・オフィス機能を中心とした施設への再整備を推進します。

### ②オフィス機能の整備による事業者の活動発展、事業者交流等の促進

- コミュニティ機能と合わせて、コワーキング機能・インキュベーション機能といったオフィス機能を整備することで、市内事業者の活動発展、事業者交流による技術の高度化・革新、起業支援・事業支援、市内事業者と学生の交流促進等を図ります。
- 村山市小規模企業活性化補助金制度を継続し、地域産業の振興により雇用機会を創出することで、市内就業率の向上（労働力人口の流出抑制）、若い世代の移住・定住の促進を図ります。

★健康寿命…日常的・継続的な介護や人の助けや医療に依存せず、日常生活が制限されることなく健康的な日常生活を送ることのできる期間。

## ■ 施策展開の概念



## ■ 施策の内容

施策	主な内容
① コミュニティ機能の整備による市民活動・交流の促進、中心市街地の再生・活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 楯岡高校跡地における新たなコミュニティ機能の整備及びそのための用途地域の見直し</li> <li>⇒ 高齢者の交流促進、健康寿命の延伸に向けたフィットネス機能の導入</li> <li>⇒ 商店の安定的な経営・発展に向けたセミナー等の開催</li> <li>⇒ 身近な生活サービス施設の維持・誘導との連携、施設を活かした企画・イベント等の誘致推進</li> </ul>
② オフィス機能の整備による事業者の活動発展、事業者交流等の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 楯岡高校跡地におけるコワーキング機能・インキュベーション機能等のオフィス機能の整備</li> <li>⇒ オフィス機能を活かした市内事業者の活動発展、事業者交流による技術の高度化・革新、起業支援・事業支援</li> <li>⇒ オフィス機能を活かした市内事業者と学生の交流促進、就職のマッチング</li> <li>⇒ 村山市小規模企業活性化補助金制度の継続</li> <li>⇒ 創業者・第2創業者に対する知識やスキルの習得に向けたセミナー等の開催</li> </ul>

---

## II 都市空間の再整備

---

### ▶都市計画道路の整備を通じた安全・快適な居住環境の創出

#### ①(都)楯岡東根温泉線の整備

- 楯岡小学校周辺の建築密度が高く、道路基盤が不十分なエリアでは、未整備となっている都市計画道路の整備を推進します。
- 特に、楯岡小学校と新たにコミュニティ機能・オフィス機能を整備する楯岡高校跡地を結ぶ(都)楯岡東根温泉線の未整備区間を重点区間と位置づけ、早期整備を図ります。

#### ②道路整備を通じた居住環境の改善

- 具体的な道路整備事業にあたっては、計画線上またはその沿線、周辺の空地・空家等を活用した既存道路の拡幅により、段階的に周辺の居住環境が改善されるように計画します。
- 特別豪雪地帯に位置するという地理的条件・気象条件を踏まえ、雪押し場や譲り合いスポットの確保等、除排雪に配慮した道路構造とします。
- (都)楯岡東根温泉線を通じて、当該エリアにおける住宅密集の解消、防災性の向上、除雪作業の効率化、安全な通学路の確保等、総合的に都市空間の再整備を図り、市民が安全・快適に暮らせるゆとりある居住環境を創出します。





---

## ▶メリハリのある市街地形成に向けた土地利用計画の見直し

### ①市街地における土地利用計画の見直し

- 用途地域の北部・東部エリアは、市街地としての位置づけではあるものの、村山駅の駅勢圏外（1,000m圏外）であり、人口密度が低く、今後も市街化は見込まれないことから、中長期的な時間軸のなかで、集約型都市構造の構築、農地との共存を念頭に、田園住居地域への用途地域変更や居住調整地域の指定等、土地利用計画を見直します。

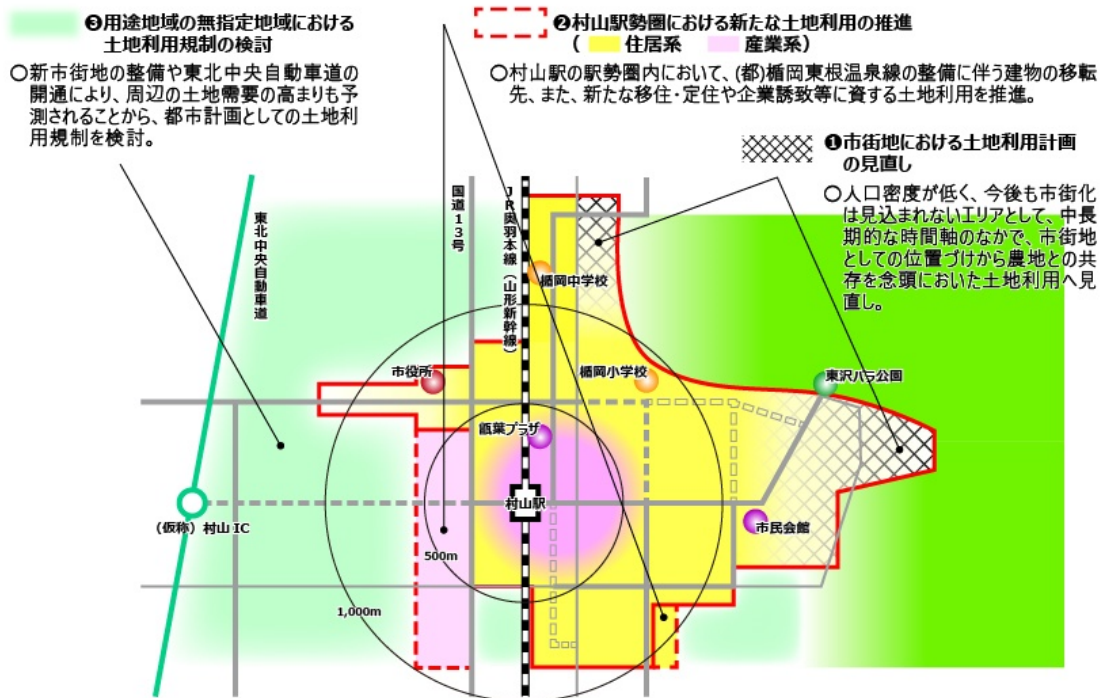
### ②村山駅勢圏における新たな土地利用の推進

- 村山市都市計画MPにおいて「新規沿道流通業務ゾーン」に位置づけるエリアは、既成市街地から連続する村山駅の駅勢圏内であり、東北自動車道の開通により立地ポテンシャルの高まることから、企業誘致の促進及びそれによる雇用拡大・地域経済の発展に資するエリアとしての土地利用を推進します。また、「新規住宅ゾーン」に位置づけるエリアは、(都)楯岡東根温泉線の整備に伴う建物の移転先として、また、商業施設やバス停にも近接する新たな移住・定住に資するエリアとしての土地利用を推進します。
- 実現に向けては、村山市都市計画MPで用途地域指定や地区計画策定、災害対策等の具体的方針を明確化し、計画的な土地利用の誘導・都市基盤の整備を図ります。

### ③用途地域の無指定地域における土地利用規制の検討

- 「新規住宅ゾーン」「新規沿道流通業務ゾーン」以外の用途地域の無指定地域（白地地域）は農業振興地域の整備に関する法律や森林法等により都市的土地利用が規制されていますが、「新規沿道流通業務ゾーン」の開発や東北中央自動車道の開通により、周辺の土地需要の高まりも予測されることから、必要に応じて特定用途制限地域や居住調整地域を指定する等、都市計画としての土地利用規制を検討します。

## ■ 施策展開の概念



## ■ 施策の内容

施策	主な内容
①市街地における土地利用計画の見直し	⇒集約型都市構造の構築、農地との共存を念頭に置いた土地利用計画の見直し（田園住居地域への用途地域変更、居住調整地域の指定等）
②村山駅勢圏における新たな土地利用の推進	⇒新たな移住・定住や企業誘致の促進に向けた都市づくりの方針を明確化する村山市都市計画MPの見直し ⇒村山市都市計画MPに基づく「新規住宅ゾーン」「新規沿道流通業務ゾーン」の計画的な都市基盤整備及び土地利用の誘導・規制手法の導入（用途地域指定、地区計画策定等） ⇒「新規住宅ゾーン」における周辺環境と調和したゆとりある住宅市街地の形成 ⇒「新規沿道流通業務ゾーン」における広域交通ネットワークを活かした商業・業務機能の集積
③用途地域の無指定地域における土地利用規制の検討	⇒「新規住宅ゾーン」「新規沿道流通業務ゾーン」以外の用途地域の無指定地域における土地利用規制の導入検討（特定用途制限地域、居住調整地域等の指定検討）

---

### Ⅲ 都市骨格の再構築

---

#### ▶ 多様な都市活動を支える骨格的幹線軸の形成

##### ①(都)楯岡東根温泉線の整備による都市環状軸の形成

○(都)楯岡東根温泉線を整備することで、広域的な幹線道路である国道13号・東北中央自動車道と市街地中央部をネットワークする都市環状軸を形成します。また、都市環状軸を基幹とする階層的な生活道路ネットワークを形成し、住居系市街地内における通過交通の排除、安全な歩行者環境の創出を図ります。

○(都)楯岡東根温泉線は、新たなコミュニティ機能・オフィス機能を整備する楯岡高校跡地へのアクセス道路となり、バス路線としても有効であることから、市街地内におけるバス交通の定時性・速達性確保の観点から、当該道路を経由するバス路線への変更について検討します。

##### ②(都)楯岡東根温泉線の整備による防災軸の形成

○楯岡高校跡地においては、コミュニティ機能・オフィス機能のほか、防災拠点としての機能を付与し、既存の避難所である楯岡小学校とを結ぶ(都)楯岡東根温泉線を新たな防災軸として位置づけることで、円滑な避難・物資輸送・緊急車両の通行等が可能となることから、楯岡高校跡地の活用・(都)楯岡東根温泉線の整備を通じた新たな防災・減災体制の整備を図ります。

○(都)楯岡東根温泉線の起点は(都)河島楯岡線との接続部になっており、楯岡小学校とは接続していないことから、防災軸としての機能を強化するため、(都)楯岡東根温泉線の北端と楯岡小学校の接続について検討を進めます。

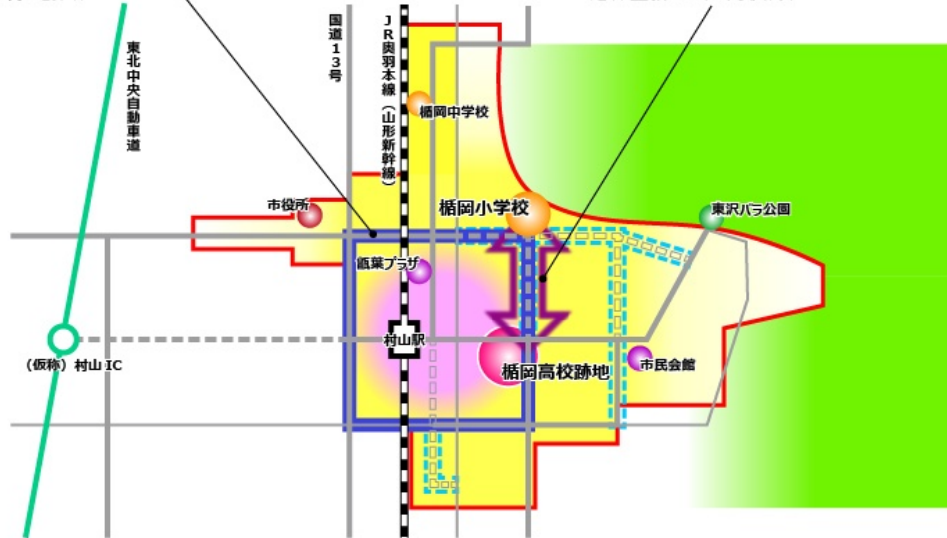
## ■ 施策展開の概念

### ①(都) 楯岡東根温泉線の整備による都市環状軸の形成

- (都) 楯岡東根温泉線の未整備区間の整備により、国道13号・東北中央自動車道と市街地中央部をネットワークする都市環状軸を形成。
- 都市環状軸を基幹とする階層的な生活道路ネットワークを形成し、住居系市街地内における通過交通の排除、安全な歩行者環境を創出。

### ②(都) 楯岡東根温泉線の整備による防災軸の形成

- 楯岡高校跡地において、防災拠点としての機能を付与し、楯岡小学校とを結ぶ(都) 楯岡東根温泉線を新たな防災軸として整備。
- (都) 楯岡東根温泉線は楯岡小学校と接続していないことから、防災軸としての機能を強化するため、その延伸整備についても検討。



## ■ 施策の内容

施策	主な内容
①(都) 楯岡東根温泉線の整備による都市環状軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ 都市環状軸を構成する(都)楯岡東根温泉線の未整備区間（重点区間）の早期整備</li> <li>⇒ 都市環状軸を構成する(都)河島楯岡線の未整備区間（重点区間）の段階的な整備</li> <li>⇒ 通過交通の処理や市街地内幹線道路との接続を円滑にする交差点改良及び道路拡幅等</li> <li>⇒ (都)楯岡東根温泉線を活かした定時性・速達性が確保されたバス路線への変更検討</li> </ul>
②(都) 楯岡東根温泉線の整備による防災軸の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ (都)楯岡東根温泉線を活かした緊急輸送道路ネットワークや避難路の見直しによる都市防災対策の強化</li> <li>⇒ (都)楯岡東根温泉線の楯岡小学校への延伸整備検討</li> </ul>

---

## ▶市内外の交流を促進する道路環境の整備

### ①シンボル軸の整備及び沿道景観の形成

- 村山駅を中心として、西部では東北中央自動車道の開通を見据えた「バラ回廊ロード」の整備を進める一方、東部では山形県事業として(都)村山駅東沢線の拡幅整備が進むことから、(仮称)村山ICから観光拠点の一つである東沢バラ公園の動線をシンボル軸と位置づけ、その整備と沿道の景観形成を図ります。
- 広域交通への乗降口となる村山駅や(仮称)村山ICを降りて東側は、楯山や甌岳を大きく望む景観が広がることから、近景となる市街地についても、背景の楯山や甌岳と調和した景観形成に努めます。

### ②歩行者・自転車環境の整備による交流促進

- 交流軸は、楯岡商店街の入口に接続しているほか、その沿道には新たなコミュニティ機能・オフィス機能を整備する楯岡高校跡地や企画・イベント、コンサート等が行われる村山市民会館といった地域活動・コミュニティ形成の拠点となる施設が立地しており、こうした拠点的施設を結ぶ道路として、歩行者・自転車に配慮した環境を整備し、来訪者を含めた交流の促進を図ります。
- 超高齢社会を迎えるなか、高齢者の介護予防や認知症予防として「歩く」という日常生活上の基本的活動に着目されており、これによる健康寿命の延伸(医療・福祉費用の縮減)、交流機会の増加によるコミュニティ活動への参画(地域における見守りや支え合いの促進)は都市政策上も重要な観点であることから、生活サービス施設の維持・誘導、拠点的施設の整備・維持管理と合わせて安心・安全な歩行者環境を整備し、歩く機会の増加に努めます。

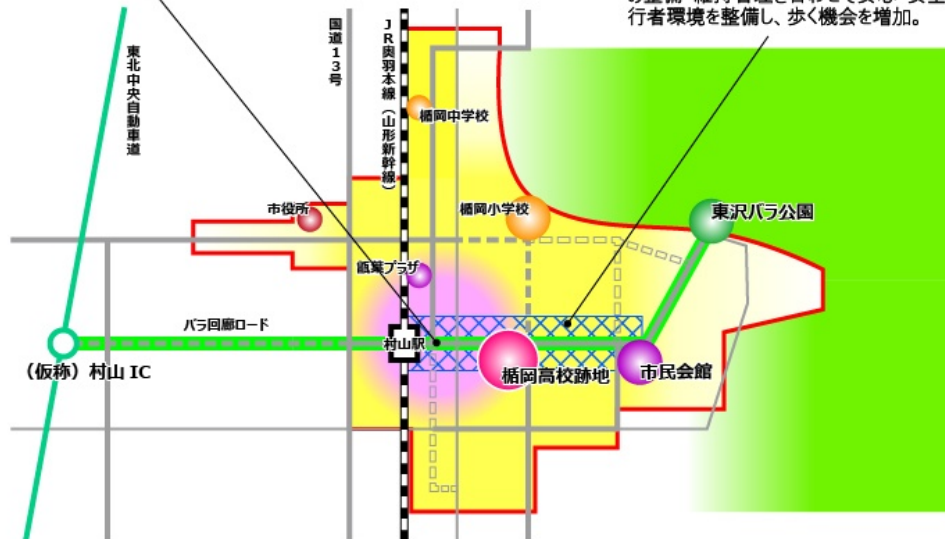
## ■ 施策展開の概念

### ① シンボル軸の整備及び沿道景観の形成

- (仮称)村山ICから東沢バラ公園を結ぶシンボルとなる軸を形成。
- 交流軸であるバラ回廊ロード及びその延長上の(都)村山駅東沢線の整備を図るとともに沿道景観を形成。
- 交流軸上において、近景となる市街地についても、背景の楯山や甑岳と調和した景観を形成。

### ② 歩行者・自転車環境の整備による交流促進

- 楯岡高校跡地や村山市民会館といった地域活動・コミュニティ形成の拠点となる施設を結ぶ道路として、歩行者・自転車に配慮した環境を整備し、来訪者を含めた交流を促進。
- 生活サービス施設の維持・誘導、拠点施設整備・維持管理と合わせて安心・安全な歩行者環境を整備し、歩く機会を増加。



## ■ 施策の内容

施策	主な内容
① シンボル軸の整備及び沿道景観の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒シンボル軸を構成する(仮称)村山ICと駅西エリアを結ぶ「バラ回廊ロード」の整備推進</li> <li>⇒シンボル軸を構成する村山駅と東沢バラ公園を結ぶ(都)村山駅東沢線の整備促進及び沿道景観の形成</li> <li>⇒イベントや文化交流会等を通じた協働のまちづくりの意識啓発及び景観形成の取組み促進</li> </ul>
② 歩行者・自転車環境の整備による交流促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒シンボル軸を構成する(都)村山駅東沢線及び沿線の拠点施設周辺における歩行者・自転車に配慮した道路環境の整備</li> <li>⇒周辺の拠点施設の利用促進、歩く機会の増加を図る安心・安全な歩行者環境の整備(バリアフリー化、ユニバーサルデザインの導入等)</li> </ul>

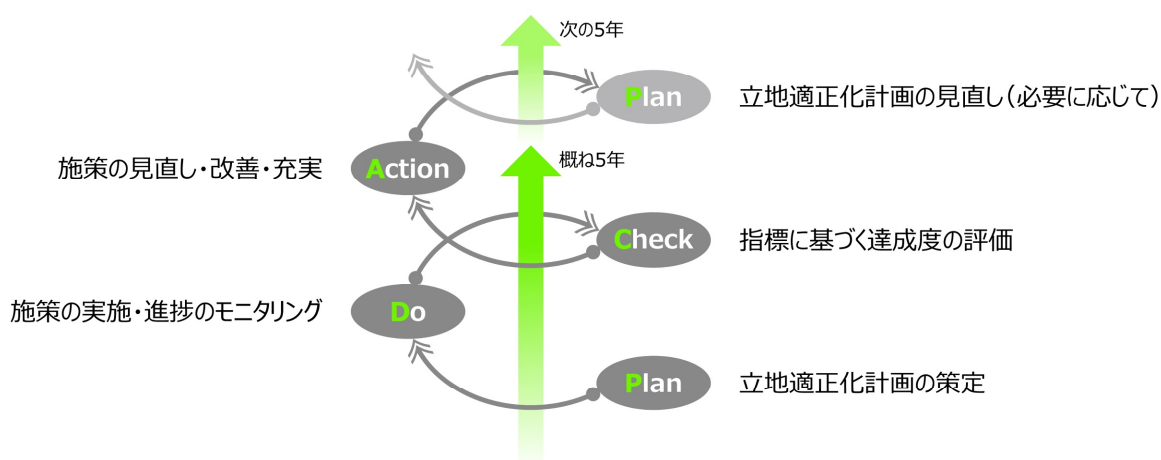
## 2. 進行管理

### (1) 評価の方法

立地適正化計画の評価・見直しについては、都市計画運用指針（国土交通省）において「おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価を行い、立地適正化計画の進捗状況や妥当性等を精査、検討することが望ましい。また、その結果や市町村都市計画審議会における意見を踏まえ、施策の充実、強化等について検討を行うとともに、必要に応じて、適切に立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましい。」とされています。

本計画は、2040年（R22）までを計画期間としますが、概ね5年間を基本として都市を取り巻く状況を分析・評価するとともに、必要に応じて計画を見直すPDCAサイクルによって目標実現を目指します。評価については、定量的な指標を中心として目標値を設定することで、達成度を可視化します。評価結果については、適宜、学識経験者や団体代表者・市民代表等で組織する村山市都市計画審議会への報告し、検討を加えることで施策の強化・充実や見直しを図ります。

#### ■ PDCAサイクルの概念



## (2) 評価指標

本計画の評価・見直しに向けた評価指標は、誘導施策に基づき以下のように設定します。

### ▶▶居住誘導区域について

今後、さらなる人口減少・少子高齢社会を迎えることで、市民生活や都市経営を考える上で様々な問題が深刻化することが懸念されます。とりわけ、市民生活においては、集落のみならず中心部においても人口減少が進むことで、生活サービス施設の撤退、日常生活の利便性低下、さらなる人口減少という負のスパイラルに陥ることが懸念されます。

都市機能誘導区域において日常生活に不可欠な生活サービスの立地を維持・促進するためには、その周辺の居住誘導区域に一定数の利用者（居住者）が必要となります。そこで、本市では、生活サービス施設や地域コミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域である居住誘導区域を中心として、前述の誘導施策を展開することで居住誘導区域の人口減少の抑制を図ります。

### 評価指標① 居住誘導区域の人口

現状

**7,010人** (30.4人/ha)

▶▶

2040年（R22）の目標

このままでは **約4,600人** (約20人/ha)

目標として **約5,800人** (約25人/ha)

※現状の人口（人口密度）は、2015年（H27）の国勢調査より算出。

#### 考え方

- これまでの趨勢で人口減少が進行した場合、居住誘導区域の人口は2015年（H27）の7,010人から2040年（R22）に約4,600人となり、年間約90人ずつ減少していく見込みです。
- 近年の全市的な傾向としては、年間約400人の減少（自然動態・社会動態それぞれ年間約200人の減少）であることから、中心部に設定した居住誘導区域では相対的には人口減少が緩やかであるものの、7,010人の維持は困難と考えられます。
- 現在、用途地域における各誘導施設の徒歩利用圏（500m圏）人口は約5,600人となっており、これは本市で各誘導施設を維持するために必要な人口規模の目安と考えることができます。

誘導施設の徒歩利用圏 (500m圏) 人口	
商業施設	3,841人
医療施設（診療所）	5,788人
高齢者福祉施設	5,289人
子育て施設	5,714人
金融機関	5,492人

⇒

5施設の平均5,225人

4施設の平均5,571人<sup>※</sup>

※本市では商業施設の立地が限定的であるため、高齢者福祉施設・子育て施設・金融機関の徒歩利用圏人口の平均として算出。



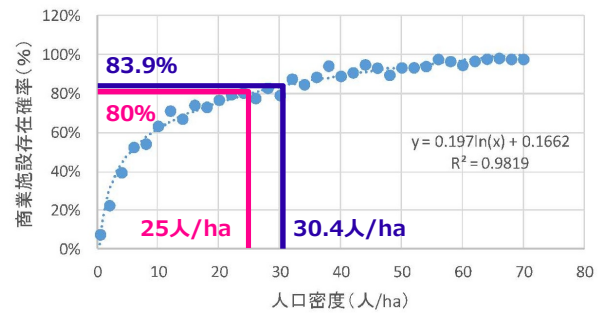
○日常生活において最も重要な機能の一つである商業施設に関しては、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課）」において、右のグラフのように存在確率と人口密度の関係が示されています。

○この関係性からみると、商業施設は人口密度が25.0人/ha程度でその存在確率が80%以上となっています。

○本市が設定する居住誘導区域は231.0haであることから、商業施設の存在確率80%以上の維持を目指す場合、必要な人口規模は約5,800人となります。これは、商業施設以外の誘導施設に関する徒歩利用圏（500m圏）人口と概ね同規模となります。

○今後とも誘導施設の立地を維持し、さらには誘導を図るためには、その利用者となる最低限の後背人口として現状を維持する必要があるとの観点から、2040年（R22）における居住誘導区域の目標人口を約5,800人（約25人/ha）と設定します。

### 商業施設の存在確率



資料：都市構造の評価に関するハンドブック

居住誘導区域：231.0ha

2015年（H27）：7,010人 → 30.4人/ha

→ 存在確率83.9%

2040年（R22）：存在確率80%を維持 → 25人/ha

→ 約5,800人

※上のグラフは、全国から抽出した25都市の500mメッシュ（500m四方）データを対象に人口密度と商業施設数との関係を分析し、メッシュ人口密度階層ごとに1つ以上の商業施設が存在する確率を算出したものである。

※例えば、500m四方の人口密度が70人/ha以上であれば、概ね100%商業施設が立地していることを示す。

※人口密度と商業施設数の関係性は都市によって状況が異なるが、一つの目安として参考としたものである。

※ここでは、本市における現状の居住誘導区域の人口密度及び人口減少傾向を考慮しつつ、将来にわたって商業施設の存在確率を80%以上とすることを目標として、そのために必要な人口規模及び人口密度を便宜的に算出している。

## ▶都市機能誘導区域・誘導施設について

先述の負のスパイラルに陥らないためには、居住の誘導と生活サービス施設の集約立地を両面から推進することで、将来にわたって暮らしやすい都市環境を維持することが必要です。都市機能誘導区域においては、誘導施設として位置づける生活サービス施設の維持や集約・複合化、その機能を活かした交流拡大・定住促進へとつなげていくことで中心部における利便性の向上と賑わいの創出を目指します。特に、楯岡高校跡地における複合施設の整備は、民間生活サービス施設の立地の誘発、周辺への居住（利用者）誘導を一体的に促進するための先導的プロジェクトとして推進します。

なお、誘導施設は都市機能誘導区域への立地誘導を基本としますが、居住誘導区域においても複数の立地があり、これらは生活利便性を支える施設であることから、その維持を目指すこととします。

また、都市機能誘導区域と隣接する国道13号以西のエリアは、村山市都市計画MPで「新規沿道流通業務ゾーン」として位置づけており、商業施設や企業の立地を促進し、既成市街地と連続的な市街地形成を図ることとしています。そのため、今回設定する都市機能誘導区域・誘導施設を基本とつつ、将来的には「新規沿道流通業務ゾーン」の事業進捗に応じて本計画を見直すこととします。

## 評価指標② 誘導施設の状況

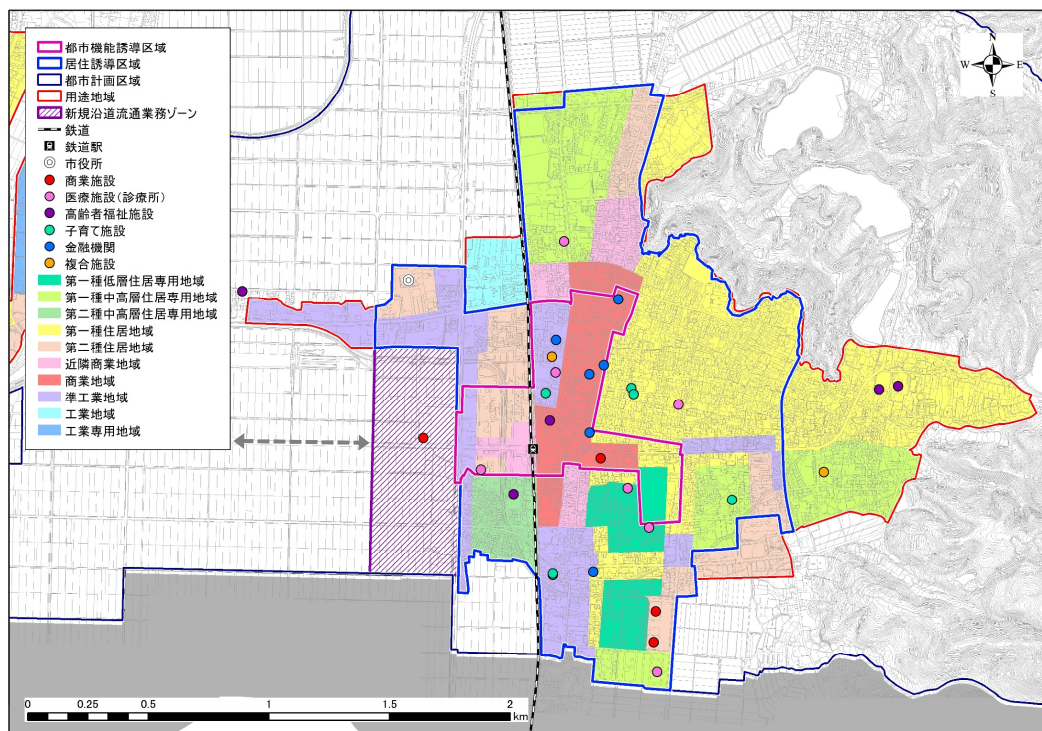
現状		2040年（R22）の目標
商業施設	<b>1施設</b> <b>(3施設)</b>	
医療施設（診療所）	<b>2施設</b> <b>(7施設)</b>	
高齢者福祉施設	<b>1施設</b> <b>(2施設)</b>	目標として <b>▶▶▶ 現状維持以上</b>
子育て施設	<b>1施設</b> <b>(5施設)</b>	
金融機関	<b>5施設</b> <b>(6施設)</b>	
複合施設	<b>1施設</b> <b>(1施設)</b>	

※括弧内は、居住誘導区域内の立地数を示す。また、現状の施設数は、2019年（R元）12月時点。

## 考え方

- 人口減少が進む（利用者が減少する）ことで既存の生活サービス施設の撤退が危惧されるなか、楯岡高校跡地における複合施設の整備を先導的プロジェクトとして、民間生活サービス施設の立地の誘発、周辺への居住（利用者）誘導を一体的に促進することで、現状以上の機能を確保し、生活利便性の維持・向上を図ります。
- 生活サービス施設の立地は、生活利便性の向上のほか、雇用の場としても機能し、周辺施設の利用者の増加という正のスパイラルを生み出す原動力ともなります。楯岡高校の閉校によって昼間人口を大きく喪失した本市では、行政主導の楯岡高校跡地における複合施設の整備と並行して、民間運営の誘導施設の維持・誘導を図ることで、多様な生活サービス施設が集積する賑わいのある都市空間の創出を目指します。
- 都市機能誘導区域と隣接する国道13号以西の「新規沿道流通業務ゾーン」は、村山駅の駅勢圏内かつ国道13号沿線の立地で、さらに東北中央自動車道（仮称）村山ICの整備によるポテンシャルの高まりも期待されます。現在は用途地域の無指定地域（白地地域）ですが、都市基盤の整備や用途地域の指定等による計画的な市街地整備を図り、商業施設や企業の立地を促進することで、村山駅を中心とした楯岡高校跡地から駅西地区の一帯の地域における賑わいのある空間形成を目指します。

## 誘導施設の立地状況



## ▶▶公共交通について

本市の公共交通の要である路線バスは、山交通バスと市営バスでネットワークを構成しており、バス停は概ね人口分布に応じて設置されています。しかし、市営バスにおいては民間交通事業者では不採算となる郊外部や山間部（都市計画区域外）に点在する集落地域と中心地を結ぶ形での運行であり、社会保障としての側面が強く、効率性のみを重視した編成とすることはできません。さらなる高齢化も見込まれるなかでは、最低限の生活の足としてサービス水準（路線数・バス停数・料金等）の維持が望まれますが、現状以上に人口分布が拡散すると、輸送効率も大きく低下することとなります。

今後も山交通バスを存続させるとともに市営バスのサービス水準を維持するため（運営費＝財政負担を抑えるため）、人口分布に応じたバス停の設置及び路線とすることで輸送効率の維持に努めます。ただし、山間部に多くの集落が分布する本市では、定時・定路線のバス交通のみで日常生活の移動手段を確保することは難しいことから、乗合タクシーの運行エリアの見直しをはじめ、近年のモビリティ政策の動きも注視しつつ、人口分布や需要量に応じた施策を検討することとします。

### 評価指標③ バス停の人口カバー率

現状

**79.7% (84.2%)**

2040年（R22）の目標

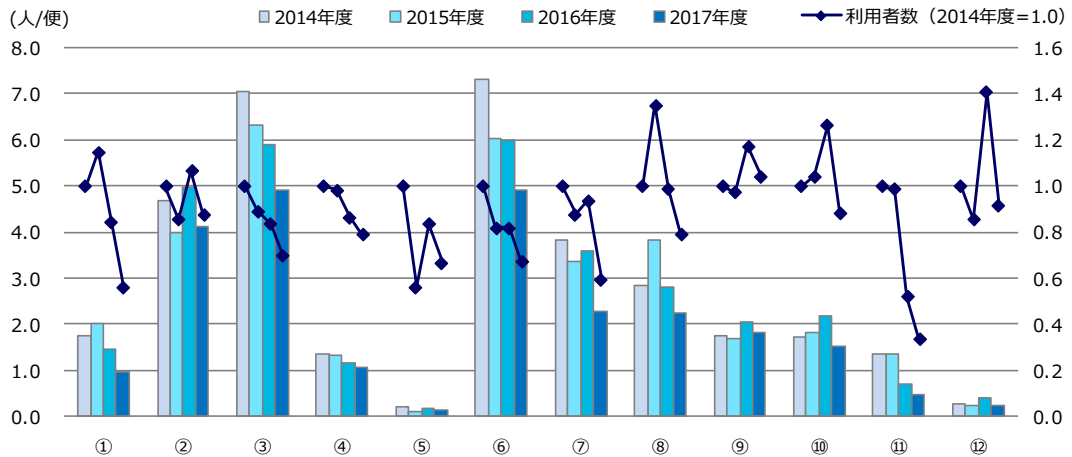
目標として **現状維持以上**

※括弧内は、乗合タクシー（デマンド型）の運行エリアを含めた人口カバー率。また、現状の人口カバー率は、2015年（H27）の国勢調査及び2019年（R元）12月時点のバス停（利用圏300m）・乗合タクシーの運行エリアより算出。

#### 考え方

- 本市の人口に対するバス停300m圏のカバー率は79.7%となっています。楯岡地域をはじめ、市内でも人口の集積があるエリアでは山交バスの路線が設定されていますが、その他の郊外部や山間部の集落地域では、可能な限り各集落を回り中心部を終着とする形で市営バスの路線を設定しています。
- 2019年（H31）3月まで運行していた買物バスは、路線の延長や料金等を改定し、4月からは市営バスとして運行を始めました。買物バスからの再編により、市営バスは5路線、一日20便としましたが、利用者数の減少は運行に係る財政負担の増大にもつながります。また、現状以上に居住地が拡散した場合、路線の拡大も検討する必要がありますが、それに伴う財政負担の増大も懸念されます。
- 市営バスは、移動手段として自動車を利用できない市民にとっては重要な生活の足であることから、都市計画区域外の地域も含め、現状のまとまりのある市街地・集落地を維持し、効率的な路線の設定としながら、サービス水準の維持に努めます。
- なお、近年は、情報通信技術の革新により、オンデマンド交通・超小型モビリティ・グリーンスローモビリティといった新たな輸送サービスが出現、普及しつつあることから、本市においてもその動向を注視し、状況・条件に応じて導入可能性を検討していきます。

## 市営バス（旧買物バス）の利用状況



番号	路線	便	2018年度 一便あたり利用者 (人/便)
①	山の内～北村山公立病院線	上り (6:29)	0.5
②	山の内～北村山公立病院線	上り (7:40)	4.3
③	山の内～北村山公立病院線	上り (9:15)	5.0
④	山の内～北村山公立病院線	上り (14:10)	1.1
⑤	山の内～北村山公立病院線	下り (7:00)	0.2
⑥	山の内～北村山公立病院線	下り (13:00)	4.7
⑦	山の内～北村山公立病院線	下り (17:20)	2.9
⑧	富並～河北病院線	上り (7:40)	1.6
⑨	富並～河北病院線	上り (9:00)	2.1
⑩	富並～河北病院線	下り (13:10)	1.6
⑪	富並～河北病院線	下り (16:50)	0.5
⑫	村山駅～大槇～富並線	下り (18:40)	0.2

※2019年（H31）3月に買物バスの運行を終了し、4月から市営バスとして運行を開始。この際に路線も見直ししているため、ここでは参考として見直し以前の利用状況を掲載している。