

天理市立地適正化計画



目 次

1. 天理市立地適正化計画の策定について	1
(1) 策定の目的	1
(2) 立地適正化計画の概要	2
(3) 立地適正化計画の位置づけ	4
(4) 目標年次	5
(5) 対象区域	5
2. 上位・関連計画	6
(1) 奈良県都市計画区域マスタープラン	6
(2) 天理市第5次総合計画	7
(3) 天理市都市計画マスタープラン	9
(4) 第2次天理市公共交通総合連携計画	12
3. 現況整理・課題の抽出	13
(1) 年齢別人口構成および世帯数の推移	13
(2) 流入人口と流出人口	15
(3) 若者世代の人口変動	16
(4) 現在・将来の地区別人口集積状況	17
(5) 現在・将来の高齢者率	20
(6) 市街地の動向	23
(7) 公共交通	28
(8) 災害危険区域	31
(9) 都市機能	33
(10) アクセシビリティ	37
(11) 財政状況	40
4. 市民の考えるまちづくりの課題・ニーズ	42
(1) 市民アンケートによる市民の考えるまちづくりの課題・ニーズの抽出	42
(2) 市民アンケート結果	44
5. 天理市立地適正化で解決を目指す課題の設定	62
(1) 課題のとりまとめ	62
(2) 主要課題① 若い世代の転出抑制	62
(3) 主要課題② 増加する高齢者への継続的な対応	62

6. 天理市立地適正化計画	63
(1) 天理市立地適正化計画で定めること	63
(2) 天理市立地適正化計画の基本方針	65
(3) 課題解決のための施策	67
(4) 本計画における都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定方法.....	69
(5) 中心拠点【天理駅・前裁駅周辺地区】	70
(6) 北部地区【櫛本駅周辺地区】	73
(7) 西部地区【二階堂駅周辺地区】	74
(8) 南部地区【柳本駅周辺地区】	75
7. 届出制度について	76
(1) 都市機能誘導区域に係る届出制度について	76
(2) 居住誘導区域に係る届出制度について	77
8. 実現化に向けての方策	78
(1) 関連計画との関係	78
(2) 目標値の設定と期待される効果	81
(3) 計画の実現に向けて	81

1. 天理市立地適正化計画の策定について

(1) 策定の目的

天理市（以下、本市）では、『天理市第5次総合計画』（平成22年）や『天理市都市計画マスタープラン（第2次）』（平成25年）などの計画において、『つながり、にぎわい・未来を創造するまち』の実現に向けて取り組んできました。これらの計画で掲げている本市の課題は多岐に渡りますが、その中でも重点的に対策を行っていくべき課題として、本市における人口減少と少子高齢化の問題、持続可能な都市経営の問題、市街化区域の一体性が低い（市街化区域が分散している）問題、交通ネットワークの整備不足等を取り上げ、様々な施策を推進してきました。

これらの課題は、本市だけにとどまらず、日本全国の市町村で課題として取り上げられており、各市町村が課題解決のために様々な取り組みを行っており、以前より全国でコンパクトシティへの取り組みが推進されてきました。

コンパクトシティとは、分散した居住地や都市機能の集約化を図り、利便性とスプロール化した都市の適正規模を形成し、一定の人口密度を確保するまちづくりの取り組みですが、コンパクトシティに関して、市町村マスタープランに位置づけている都市は増えているものの、多くの都市ではコンパクトシティという目標のみが示されるにとどまっているのが一般的で、具体的な施策として何をどう取り組むのかという具体的な施策まで作成している都市は少ないのが現状でした。

そこで、より具体的な施策を推進するため平成26年8月に都市再生特別措置法の改正により「立地適正化計画」が制度化されました。この計画により、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通など、さまざまな都市機能を誘導し、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携を行うことで、集約型のまちづくり（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）を進めていきます。このように、明確に公共交通のネットワーク構築の概念を網羅し、自動車移動に依存しない、老若男女誰もが快適に地域間を移動できるまちづくりの構想を計画するものが『立地適正化計画』であり、本市が抱える課題解決に重点をおいた計画となります。

本市の特色を活かした立地適正化計画を策定することで、本市の特徴に即した対策を講じることが可能となり、今後将来的に本市が直面すると考えられる課題に対して、流動的に対応していくことが可能となります。

この様な課題解決を実現すべく、天理市立地適正化計画を立案します。

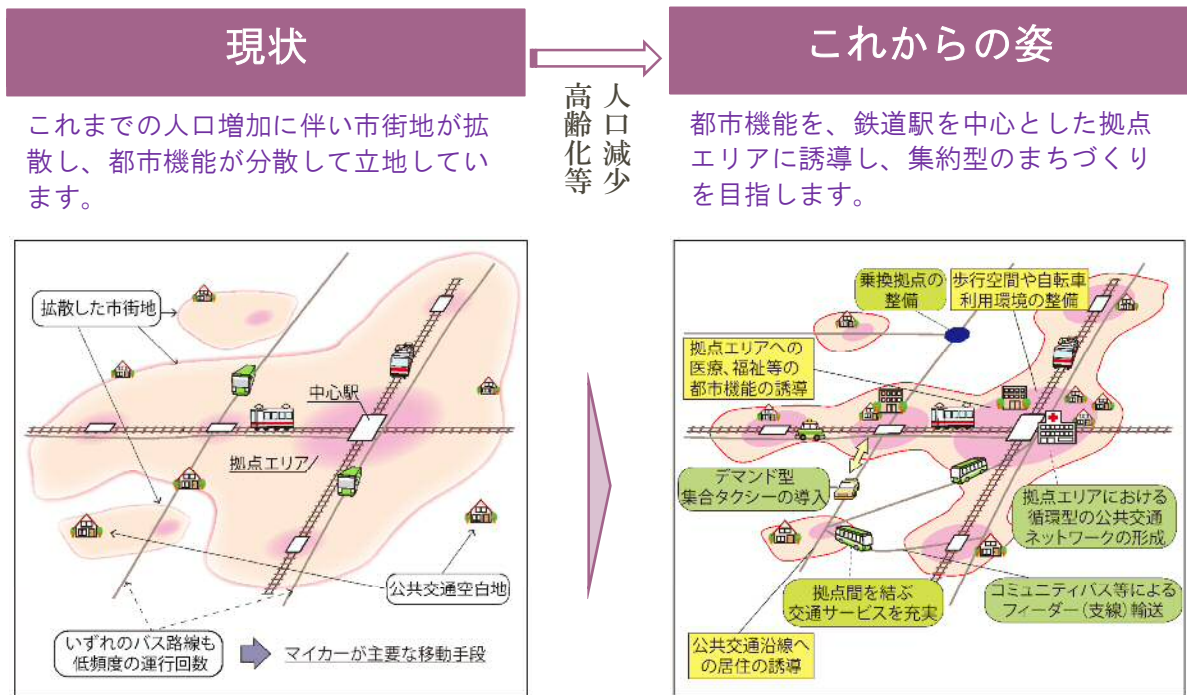
(2) 立地適正化計画の概要

1) 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、平成 26 年 8 月に施行された都市再生特別措置法の一部改正により、市町村が策定できるようになった計画です。

天理市では、今後急激な人口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。

天理市立地適正化計画により、さまざまな都市機能を誘導し、コンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携を行うことで、持続可能で集約型のまちづくり（コンパクトシティ・プラス・ネットワーク）を進めていきます。



※立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）を元に作成

図 1-1：立地適正化計画による集約型のまちづくりイメージ



図 1-2：コンパクトシティのイメージ

2) 立地適正化計画で定めること

立地適正化計画で定める対象区域は、都市計画区域内である必要があり、また都市計画区域全体とすることを基本とします。立地適正化計画では、【都市機能誘導区域】と、【居住誘導区域】の2種類の区域設定と、都市機能誘導施設の設定がなされます。以下にそれぞれの区域の機能および、都市機能誘導施設の概要を記します。

- 都市機能誘導区域：医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。
- 居住誘導区域：人口減少の中にあっても、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に居住を誘導する区域。
- 都市機能誘導施設：都市機能誘導区域ごとに居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設。誘導施設の例として以下のような施設が挙げられます。

誘導施設の例：医療施設（病院・診療所等）、社会福祉施設（老人デイサービスセンター等）、高齢者支援施設（地域包括支援センター等）、子育て支援施設（幼稚園・保育所等）、教育施設（小学校等）、文化施設（図書館、博物館等）、商業施設（スーパーマーケット、銀行等）、行政施設（市役所等）など

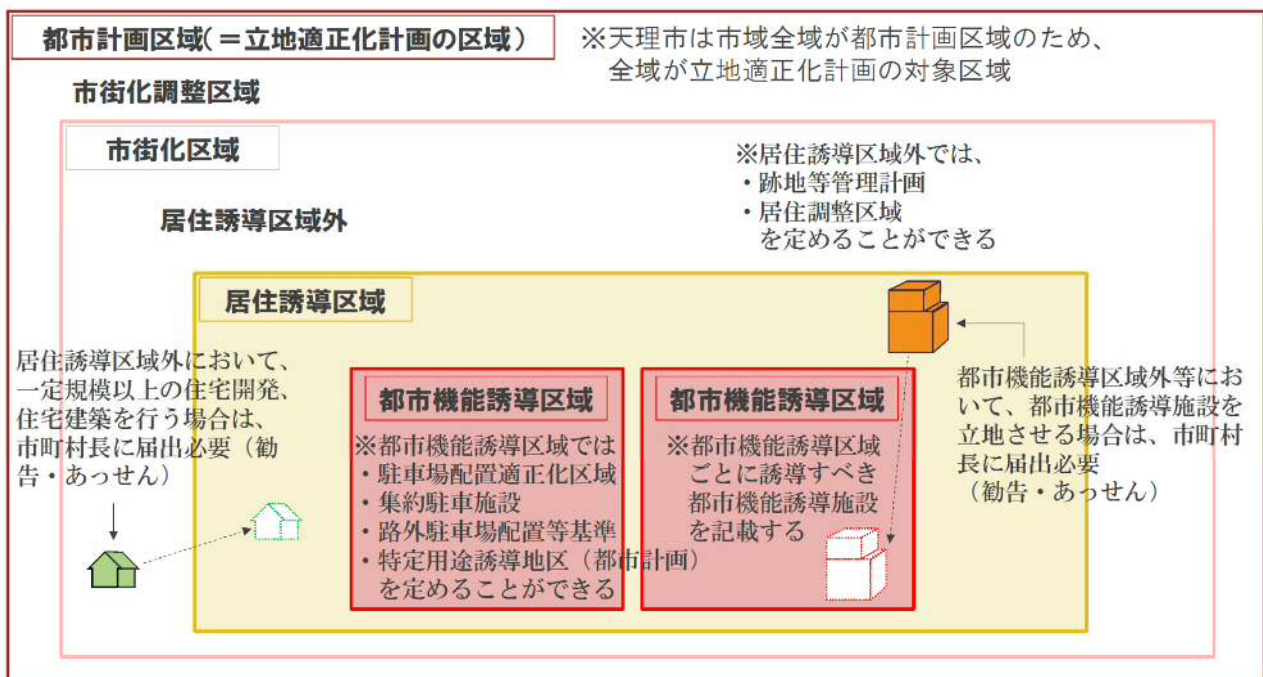


図 1-3：立地適正化計画の区域概念

(3) 立地適正化計画の位置づけ

立地適正化計画は市町村が都市全体の観点から作成する、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランです。このため、土地利用に対する施策だけでなく、公共交通施策、商業施策、住宅施策、医療・福祉施策及び農業施策などの多様な分野の計画と整合を図る必要があります。

天理市では様々な上位・関連計画が策定されており、また、立地適正化計画の策定と並行して多くの関連計画を策定する予定です。

天理市の都市づくりの理念である「つながり、にぎわい・未来を創造するまち」の実現に向けて、また、過度に自動車に依存することなく、日々の暮らしを送ることのできる、集約型のまちづくりを目指していきます。

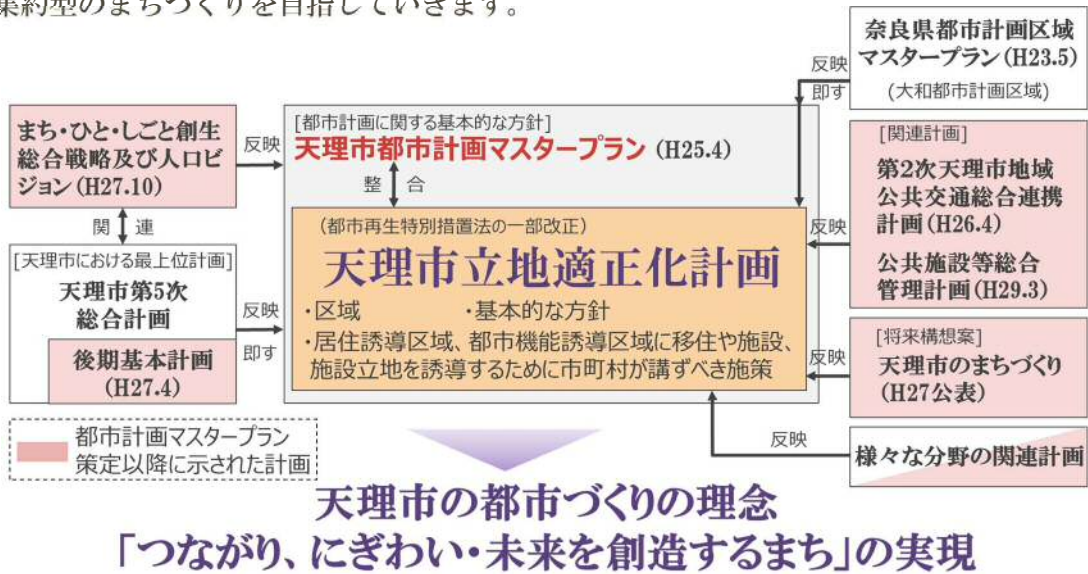


図 1-4：立地適正化計画の位置づけ

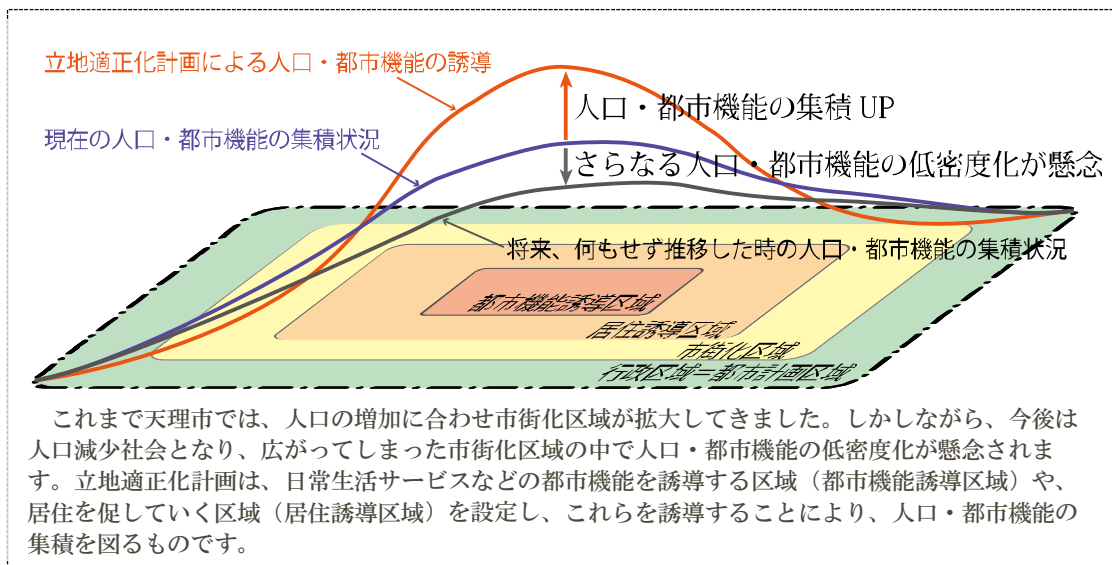


図 1-5 立地適正化計画の誘導イメージ

(4) 目標年次

天理市立地適正化計画の目標とする年次は、長期的な将来人口の推移等を見据えながら、計画策定年次からおおむね 20 年後を目標年次として定めます。

(5) 対象区域

立地適正化計画は、都市計画区域が対象区域となります。本市は全域が大和都市計画区域に指定されていますので、全域が対象となります。ただし、本計画において設定する都市機能誘導区域及び居住誘導区域の対象範囲は、市街化区域が対象となります。

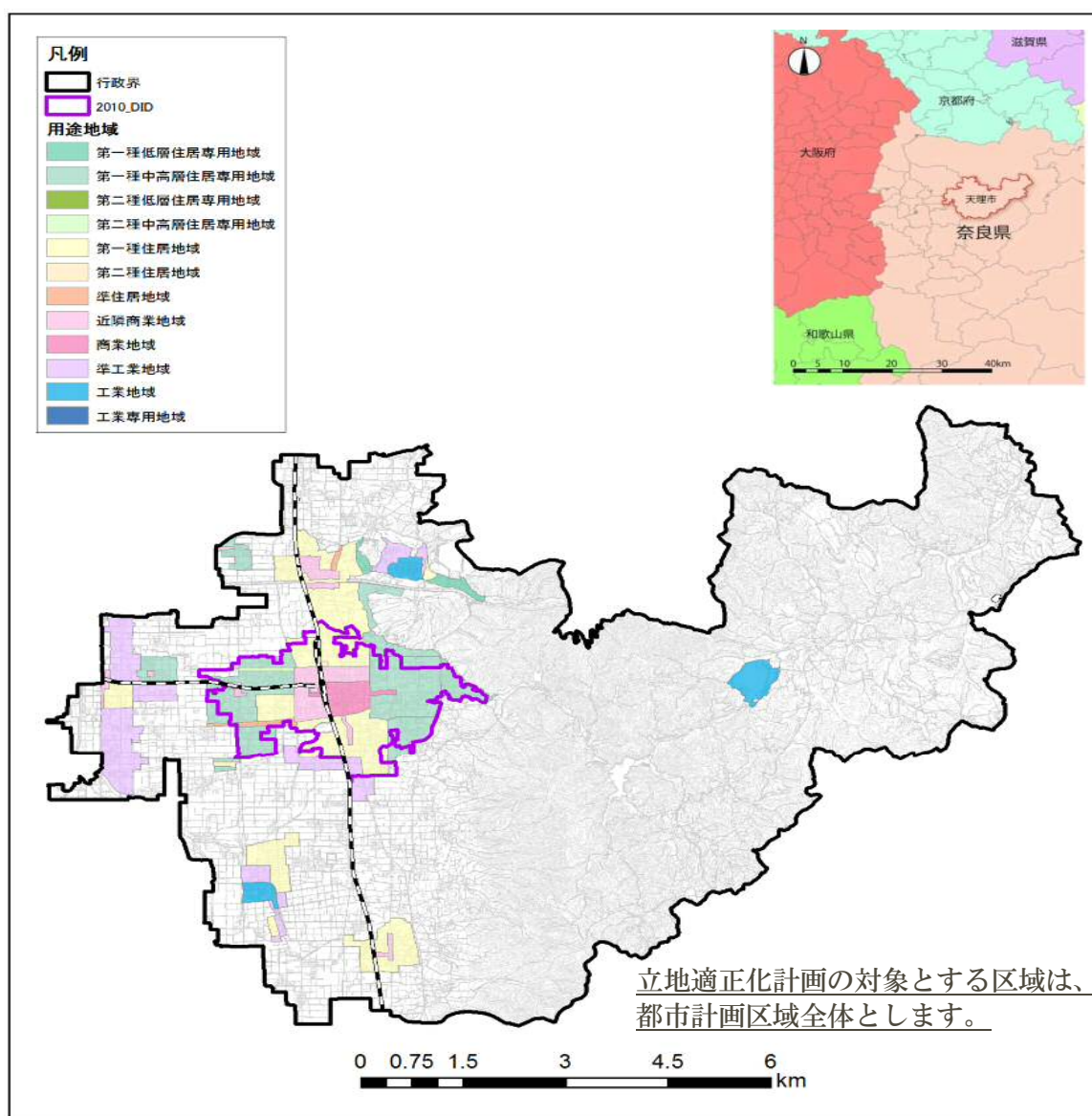


図 1-6 対象区域

2. 上位・関連計画

(1) 奈良県都市計画区域マスタープラン

(平成 23 年 5 月 奈良県)

1) 目標年次：平成 32 年

2) 北部地域（天理市を含む地域）の将来像

- ・本県全体の先導的な役割を担う地域としての発展を図る。
- ・主要生活拠点であり、日常生活圏の中心となっている主要駅（天理駅）周辺においては、奈良らしい景観との調和を図りながら、居住機能に加え、商業、文化等の様々な機能を配置し、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮しながら拠点性の向上を図る。
- ・主要な幹線道路や鉄道等により「広域連携軸」、「地域連携軸」および「観光交流軸」を形成する。
- ・山の辺周辺などにおける歴史文化遺産等の保全、魅力向上を図る。

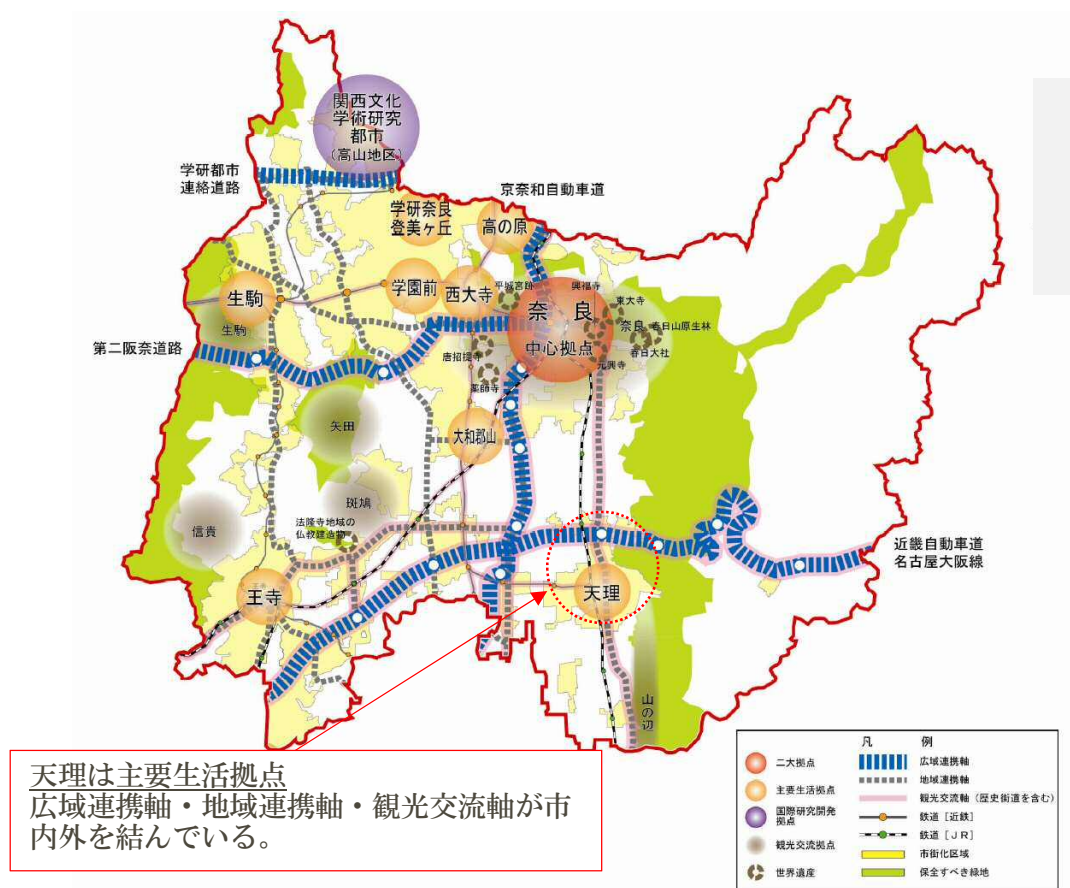


図 2-1 北部地域の将来都市構造のイメージ

(2) 天理市第5次総合計画

(平成22年4月 天理市)

1) 計画期間：平成22年度～平成31年度

(前期基本計画平成22年度～26年度、後期基本計画平成27年度～31年度)

2) 基本目標

つながり、にぎわい・未来を創造するまち

～人と人とのむすびつきを大切にし、みんなでつくる活力あるまち天理市～

○文化に触れ心豊かにたくましく生きるまち

○生涯いきいき暮らせるまち

○にぎわいと活力のあるまち

○環境を大切にしていくなまち

○安全で快適なまち

○みんなでつくる開かれたまち

3) 土地利用方針

①商業業務系利用について

- ・天理駅周辺及び幹線道路沿いの市街地については、商業の集積・サービス施設の立地を推進し、住民の利便性並びに周辺環境にふさわしい地区形成を図る。
- ・また、良好な沿道景観の形成を図る。

②住居系土地利用について

- ・現行の市街化区域については、計画的な街路・基盤整備を進め良好な住環境の形成に努める。
- ・また、既成市街地については、防災面を考慮した住環境の整備を進めます。

③工業系土地利用について

- ・工業系用途地域については、土地利用の現状及び動向を勘案し、周辺環境と調和のとれた産業の誘致を進める。
- ・また、産業振興のため工業に特化した区域を定め、新たな工業適地の選定を進める。

④緑地系土地利用について

- ・市街化区域内農地やその他の緑地について、天理市固有の良好な景観の保全や住民の憩いの場として、その保全や創出の推進に努める。

⑤市街化調整区域の土地利用について

- ・市街化調整区域は、市街化を抑制する区域であり原則的に開発を抑制する区域であるが、農村集落等の地域振興や快適なまちづくりのため、周辺環境等を判断しながら限定的に開発を進める。
- ・また、開発計画がある地域については、自然的土地利用との調整の上で市街化区域に編入し、計画的な市街化を図ることとする。

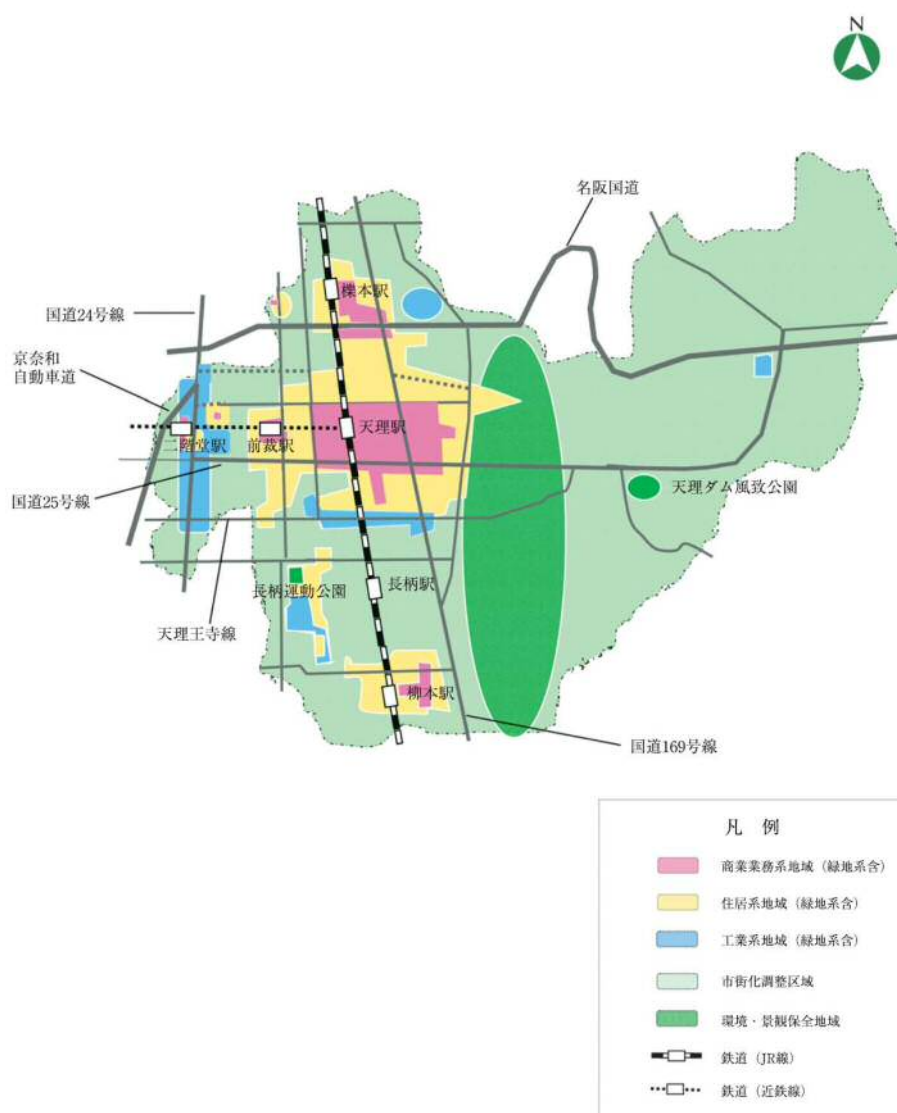


図 2-2 土地利用方針図

(3) 天理市都市計画マスタープラン

(平成 25 年 4 月 天理市)

1) 計画期間：平成 25 年度～平成 45 年度（概ね 20 年後）

2) 都市づくりの理念と目標

つながり、にぎわい・未来を創造するまち

目標 1：「まち」「さと」「歴史」「高原のさと」のつながりが活力を高め、未来を創造するまち

目標 2：天理を訪れる人と天理に住む人のつながりがにぎわいを生み、未来を創造するまち

目標 3：市民のつながりと助け合いが豊かな生活を育み、未来を創造するまち

3) 土地利用構成

①市街地ゾーン

- ・ 鉄道駅を中心に形成されている既成市街地を中心とした区域は、都市的土地利用を重点的に展開し、利便性が高く快適な環境を有する市街地を形成する「市街地ゾーン」に位置づける。
- ・ 市街地ゾーンは、各駅前を中心とした商業系土地利用とその周囲の住居系土地利用により構成する。

②産業ゾーン

- ・ 住居系土地利用及び農地・集落ゾーンとの調和を図りながら、主として幹線道路沿道を「産業ゾーン」に位置づける。産業ゾーンは、企業立地を積極的に図るものとし、社会経済情勢を考慮しながら、新しい時代に対応した産業立地を推進する。

③歴史保全活用ゾーン

- ・ 市域中央部の歴史資産が集積している区域は、歴史資源の保全を図るほか、周辺の緑地環境などの保全を実施していく「歴史保全活用ゾーン」に位置づける。歴史保全活用ゾーンは、天理の個性と魅力として積極的に活用するものとし、市民や国内外の多くの人々が歴史資源と自然環境を満喫できる場としていく。

④山間保全活用ゾーン

- ・ 市域東部の山間区域は、豊かな自然環境と景観を維持・保全する「山間保全活用ゾーン」に位置づける。山間保全活用ゾーンは、歴史活用保全ゾーンと連携しながら、豊かな資源や景観、歴史などを満喫できるレクリエーション地としての活用を図っていく。また、既存集落などにおける生活環境の利便性の向上を行っていく。

⑤市街地活用ゾーン

- ・市街地ゾーンに隣接した幹線道路沿道は、市街地の発展及び企業立地等の状況を勘案しながら、段階的に都市的土地利用に転換する「市街地活用ゾーン」に位置づける。
- ・市街地活用ゾーンは、新産業誘致などのための用地として戦略的に活用していくものとする。

⑥農地・集落地ゾーン

- ・市街地ゾーン周辺の平坦地は、市街化を抑制し農地と集落地により構成する「農地・集落地ゾーン」に位置づける。農地・集落地ゾーンは、農地と集落地が形成する「農村」としての環境を維持・向上しながら、市街地に近い利便性のメリットを活かした農業・生活の場づくりを行っていく。

4) 都市拠点及び都市軸

①中心拠点

- ・天理駅周辺の商業地を「中心拠点」と位置づけ、本市の中心商業地を形成する。

②地域拠点

- ・鉄道駅の駅前周辺を「地域拠点」に位置づけ、近隣商業地を形成する。

③宗教文化交流拠点

- ・宗教文化関連施設等が集積している区域を「宗教文化交流拠点」に位置づけ、「宗教文化都市」の中核的な場所を形成する。

④山間活用拠点

- ・山間保全活用ゾーン内の名阪国道の近接地は「山間活用拠点」に位置づけ、広域的な交通利便性の高さと周辺の豊かな自然環境を活かした有効活用を図っていく。

⑤自然交流拠点

- ・天理ダム周辺は「自然交流拠点」に位置づけ、豊かな自然・景観を活用した自然体験レクリエーション等の場として活用する。

⑥まち・さと連携環状軸

- ・市街地ゾーンと農地・集落地ゾーンとの連携を確保するため、幹線道路を活用した「まち・さと連携環状軸」に位置づける。

⑦交流商業軸

- ・「天理本通り」は、宗教文化都市の特徴を活かした商業軸として「交流商業軸」に位置づける。

⑧まちなかシンボル軸

- ・天理駅を中心とする本市の中心市街地内の骨格幹線道路を「まちなかシンボル軸」に位置づける。

⑨自然環境交流軸

- ・ 主要な幹線道路を活用して、市街地ゾーン及び歴史保全活用ゾーンと山間保全活用ゾーンを結ぶ「自然環境交流軸」に位置づける。

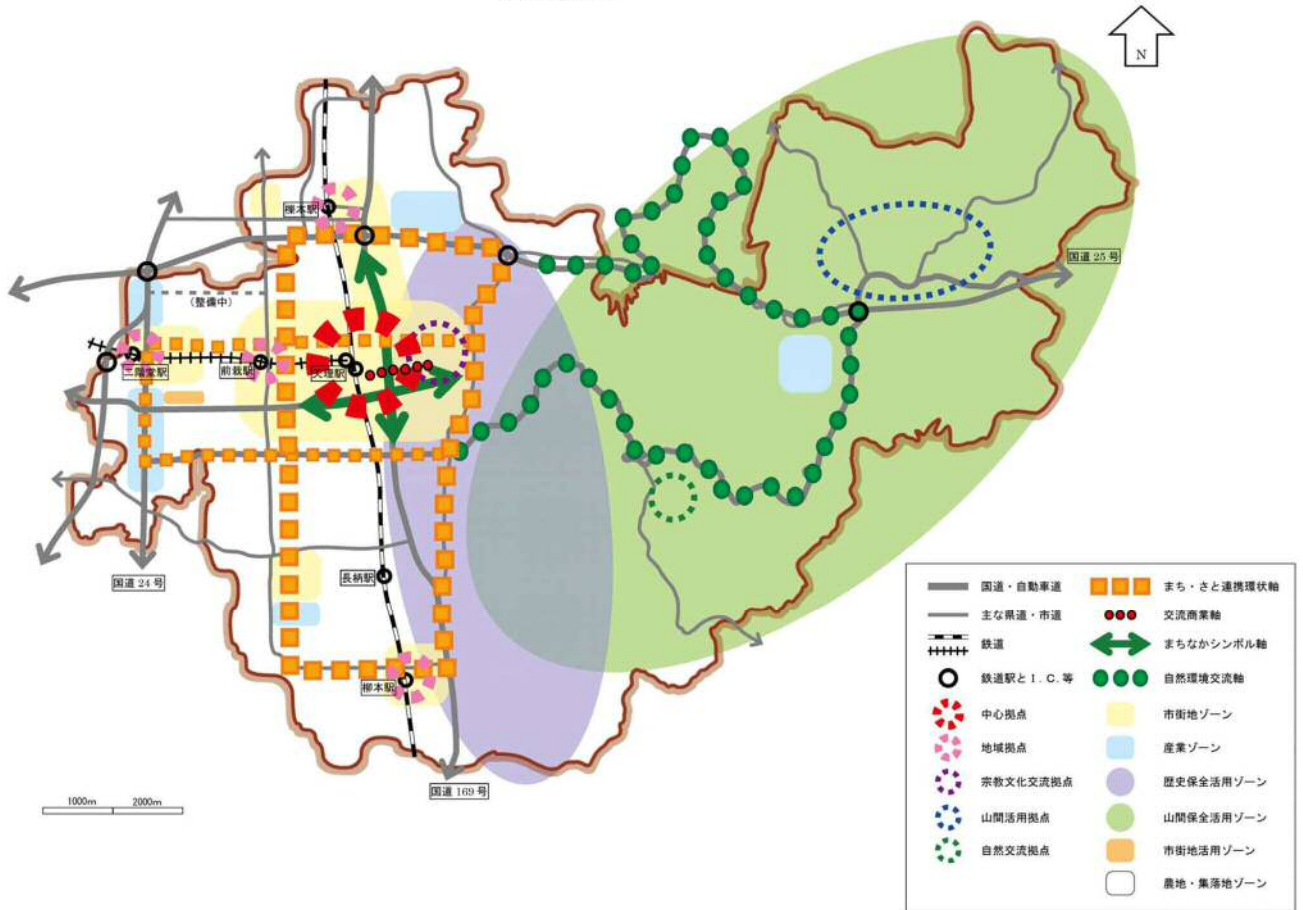


図 2-3 将来都市構造図

(4) 第2次天理市公共交通総合連携計画

(平成26年4月 天理市)

1) 計画期間：平成26年度～平成30年度

2) 計画目標

- ・公共交通空白地帯の解消とその状況の継続
- ・交通弱者の利便性の向上と社会参加の促進
- ・中心市街地、公共施設へのアクセスの向上
- ・交通由来の環境負荷の低減
- ・市の公共交通幹線である鉄道網の利便性向上と利用促進

3) 重点的に取り組む事業

①天理市コミュニティバス運行事業

■実施主体：天理市地域公共交通活性化協議会

- ・公共交通空白地帯の解消等を目的として平成21年から運行されている天理市コミュニティバス「いちよう号」の運行を継続し、利用者の増加を図る。

②天理市デマンド型乗合タクシー運行事業

■実施主体：天理市地域公共交通活性化協議会

- ・公共交通空白地帯の解消等を目的として、平成24年から実証運行している天理市デマンド型乗合タクシー「ぎんなん号」を本格運行に転じ、東西南北各エリアにおいて運行区域を拡大し、適切に見直しつつ、公共交通空白地帯の解消を図るとともに、地域住民や運行受託事業者との協働のもとで利用促進活動を実施する。

③公共交通の広報・利用促進活動

■実施主体：天理市、各交通事業者、市民

- ・市の広報やSNS、ウェブサイト等を活用した利用体験共有型の広報を行う。さらに、市内の各交通機関が連携した広報活動や利用促進活動に取り組む。

④鉄道・路線バスの満足度向上に向けた施策展開

■実施主体：天理市、各交通事業者

- ・各種関係機関及び鉄道・路線バス事業者と満足度向上に向けた、以下の「満足度向上に向けて想定される事業」の実施について協議を行う。

⑤主要駅とその周辺エリアの面的なバリアフリー化

■実施主体：天理市、各交通事業者

- ・1日3000人以上の乗降客数を有する鉄軌道駅の4駅（近鉄天理、JR天理、近鉄二階堂、近鉄前裁の各駅）について、駅周辺のバリアフリー化を、各種関係機関及び鉄道事業者に働きかけるものとする。

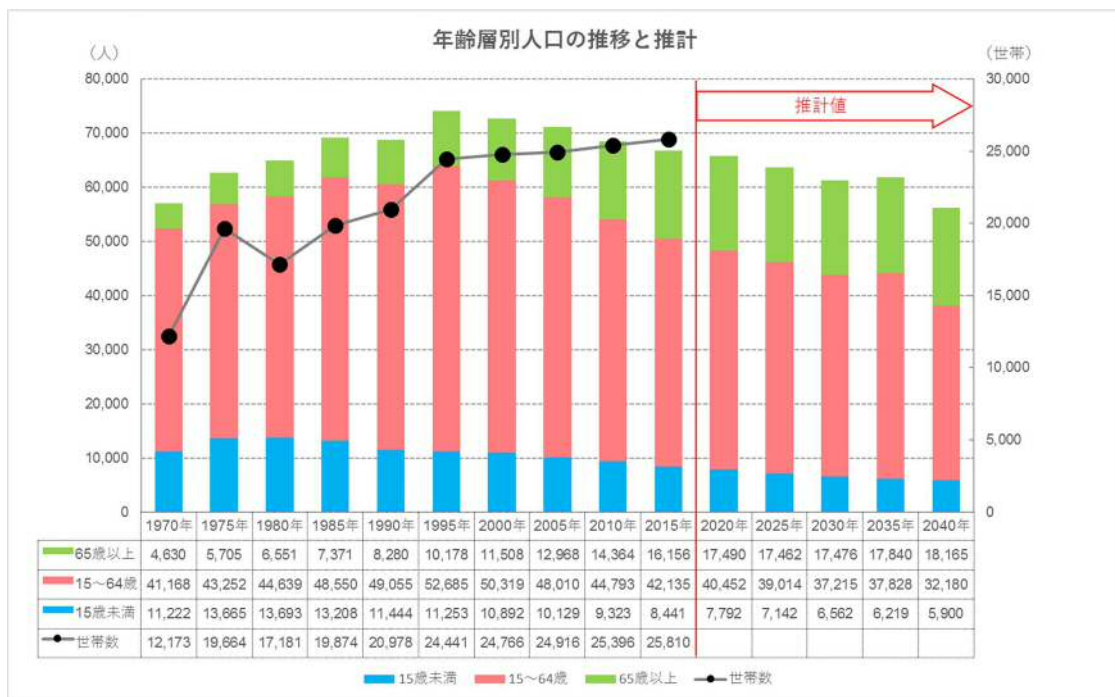
3. 現況整理・課題の抽出

(1) 年齢別人口構成および世帯数の推移

本市の人口は、2015年の国勢調査によると66,732人でとなっています。1995年の74,116人をピークに、人口減少段階にあり、今後の人口推移の推計に関しても引き続き減少すると見込まれています。つまり、人口増加期と人口減少期が、1995年のピークを境に、対照的に減少していることがわかります。

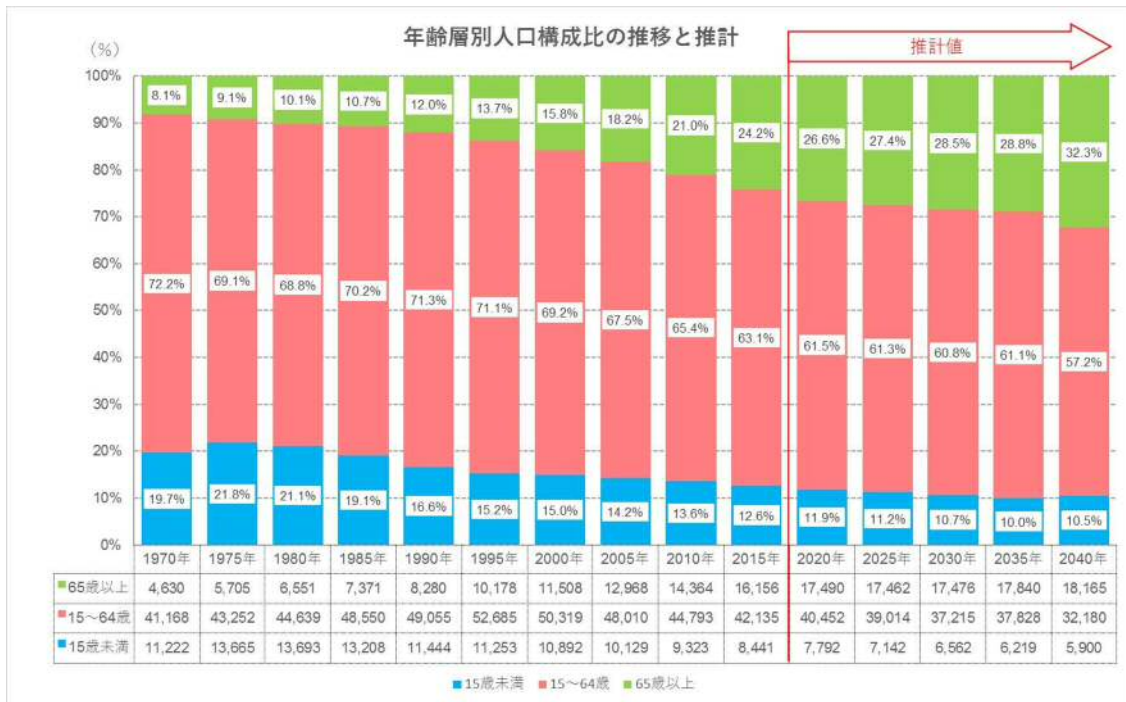
本市の年齢別人口構成の推移と世帯数の推移を図3-1に示します。また、年齢別人口構成比の推移を図3-2に示します。図3-1に示す通り、65歳以上の高齢者数は、1970年よりすでに増加傾向にあり、15歳未満の世代および、15～64歳までの世代の人口は、人口総数の推移と同様に、1995年までの増加をピークに、以後減少を続けています。

また、図3-2に示す通り、65歳以上の高齢者に着目すると1970時点で7%を超えており高齢化社会になっています。1995年には14%を超え高齢社会に、2015年には21%を超え超高齢社会になっています。15歳未満世代の割合は、1971年～1974年に起こった第2次ベビーブームの影響を受け、一時20%を超える時期もありましたが、2015年時点では13%台にまで落ち込んでいます。65歳以上の占める割合と、15歳未満の占める割合は今後も対照的な推移をすると推計されており、今後ますます少子高齢化が進行すると見られています。15歳～64歳までの世代に関しては1995年までは一定水準を保てていましたが、以降減少傾向にあり、2015年時点で63%台に落ち込んでいます。



出典：2015年までのグラフは『国勢調査』
2020年以降の推計グラフは『人口問題研究所』
世帯数は『天理市統計情報』
それぞれのデータをもとに作成

図3-1 年齢層別人口の推移と推計



出典：2015年までのグラフは『国勢調査』
 2020年以降の推計グラフは『人口問題研究所』
 それぞれのデータをもとに作成

図 3-2 年齢階層別人口構成比の推移と推計

(2) 流入人口と流出人口

本市における他市町村からの流入人口は14,937人、流出人口は14,646人となっています。流出人口とは、転出や転居などの永続的な流出ではなく、1日あたりの通勤・通学や観光など、一時的な人口流動を意味します。現在の本市の流出入を表した図を図3-3に示します。流出人口の比率はほぼ同等となっています。

流出人口に着目すると、奈良市への流出が最も多く、次いで大阪府への流出が多くなっています。流入人口に着目すると、奈良市からの流入が最も多く、次いで大和郡山市・桜井市・橿原市からの流入が多くなっています。これらの現状から、雇用や教育機関の充実度合いは大阪府や同県の中心市である奈良市には劣りますが、近隣の市と比較すると比較的高い傾向にあるといえます。

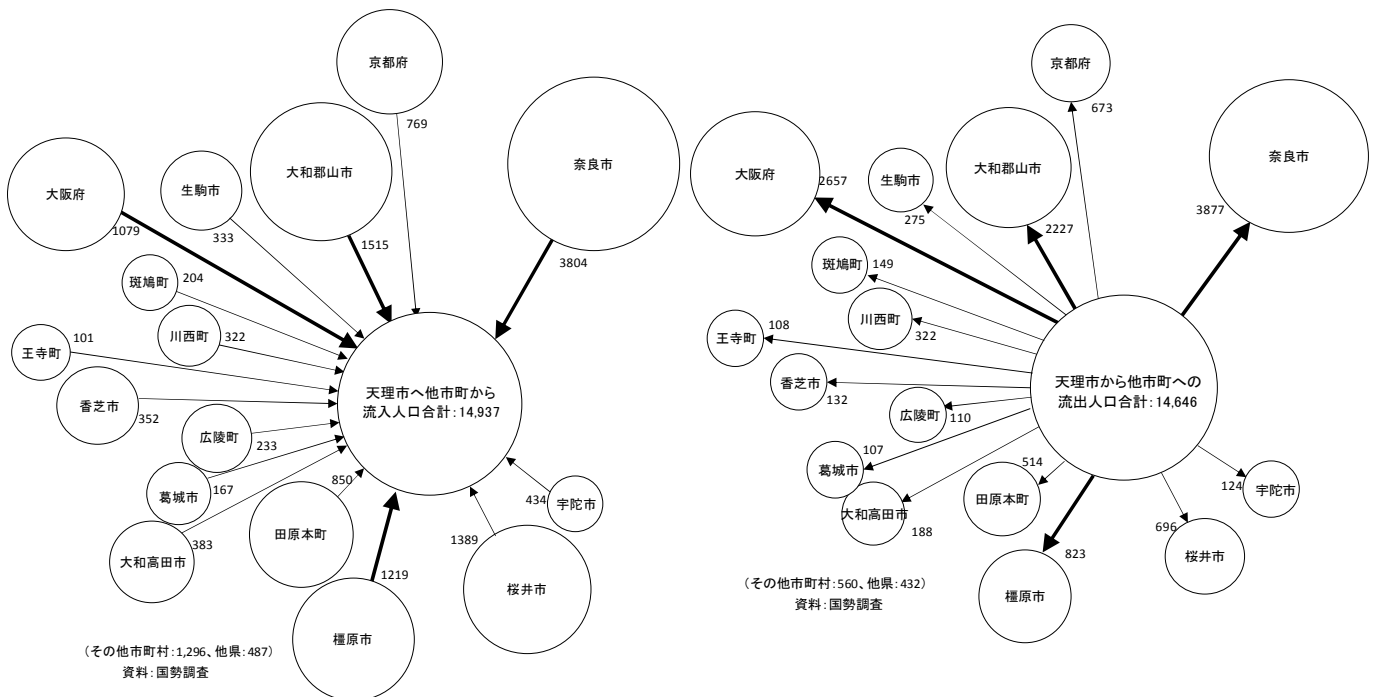
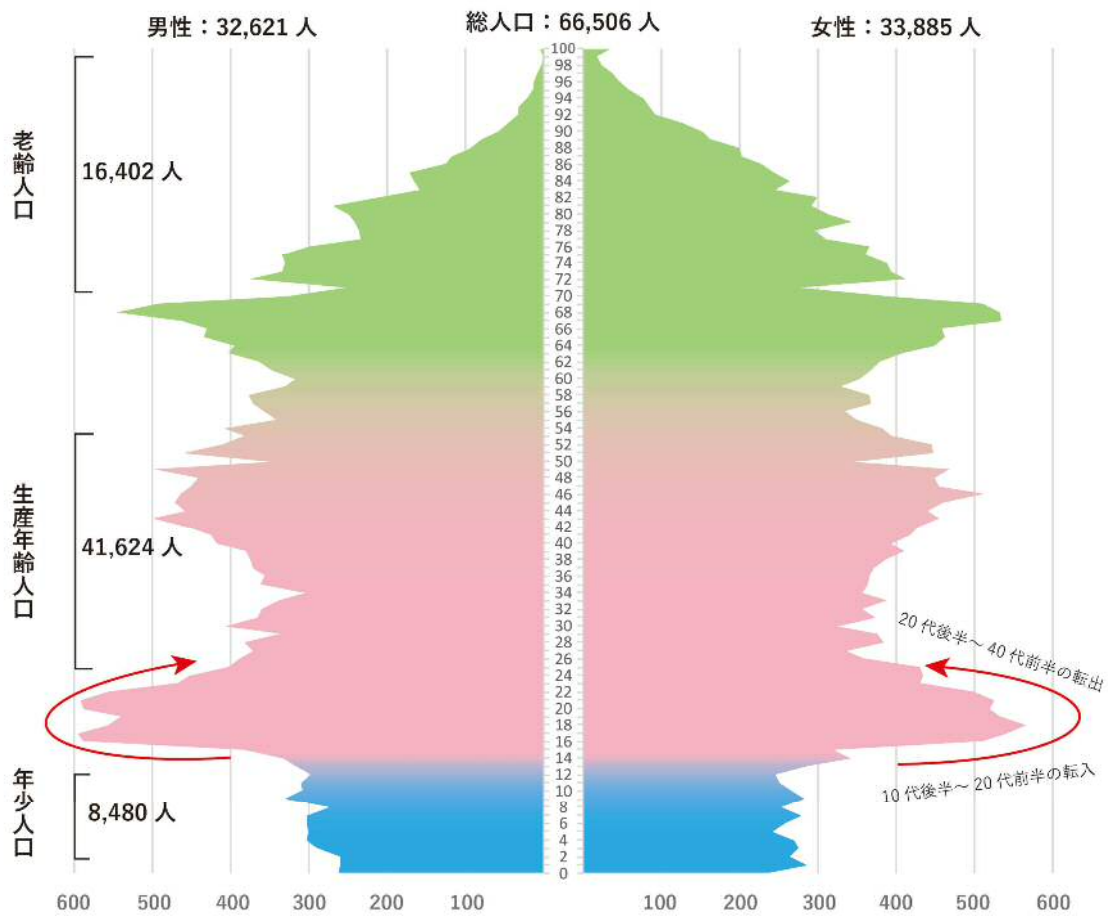


図3-3 流出人口

(3) 若者世代の人口変動

本市の年齢階層別人口を、図3-4で示す人口ピラミッドで見ると、10代後半～20代前半にかけて大きく人口が増加していることがわかります。主たる要因として、本市には天理大学があることから、本市へ転入する若者が多いことが挙げられます。しかし図から読み取れるように、大学を卒業する年齢層で急激に人口の流出が発生しています。これは大学卒業後の就職、結婚等の理由から、本市を離れ他都市へ転出していると考えられ、若い世代にとって現状の天理市では定住につながる魅力や利便性といった要因が不足していることを示しています。若い世代の転出超過の課題に対処するためには、これら若者層の定住化につながる働く場の創出や都市機能・行政サービスの拡充が急務であるといえます。



出典：天理市統計データより作成

図3-4 2017年1月時点の人口ピラミッド

(4) 現在・将来の地区別人口集積状況

図 3-5 に示すように、本市における 2010 年時の人口密度を市街化区域に着目してみると、天理駅西側に人口が集中していることがわかります。図 3-6 に示す 2040 年時の推計人口密度を見てみると、2010 年時同様に依然として天理駅西側に人口が集中していることがわかります。

また、市街化区域であるにもかかわらず二階堂駅周辺の人口が少なくなり、市街化調整区域においては、市街化区域と比較して人口の減少が顕著に現れていることがわかります。この推計通りになると、少ない人口集積地が散乱する状況に陥るため、公共サービスの費用対効果の観点から、全ての地域に十分な公共サービスを施すことが困難になります。

持続可能な都市経営の実現に向けて、いかに人口を特定のエリアに集積させるかが、本市における今後の課題であるといえます。

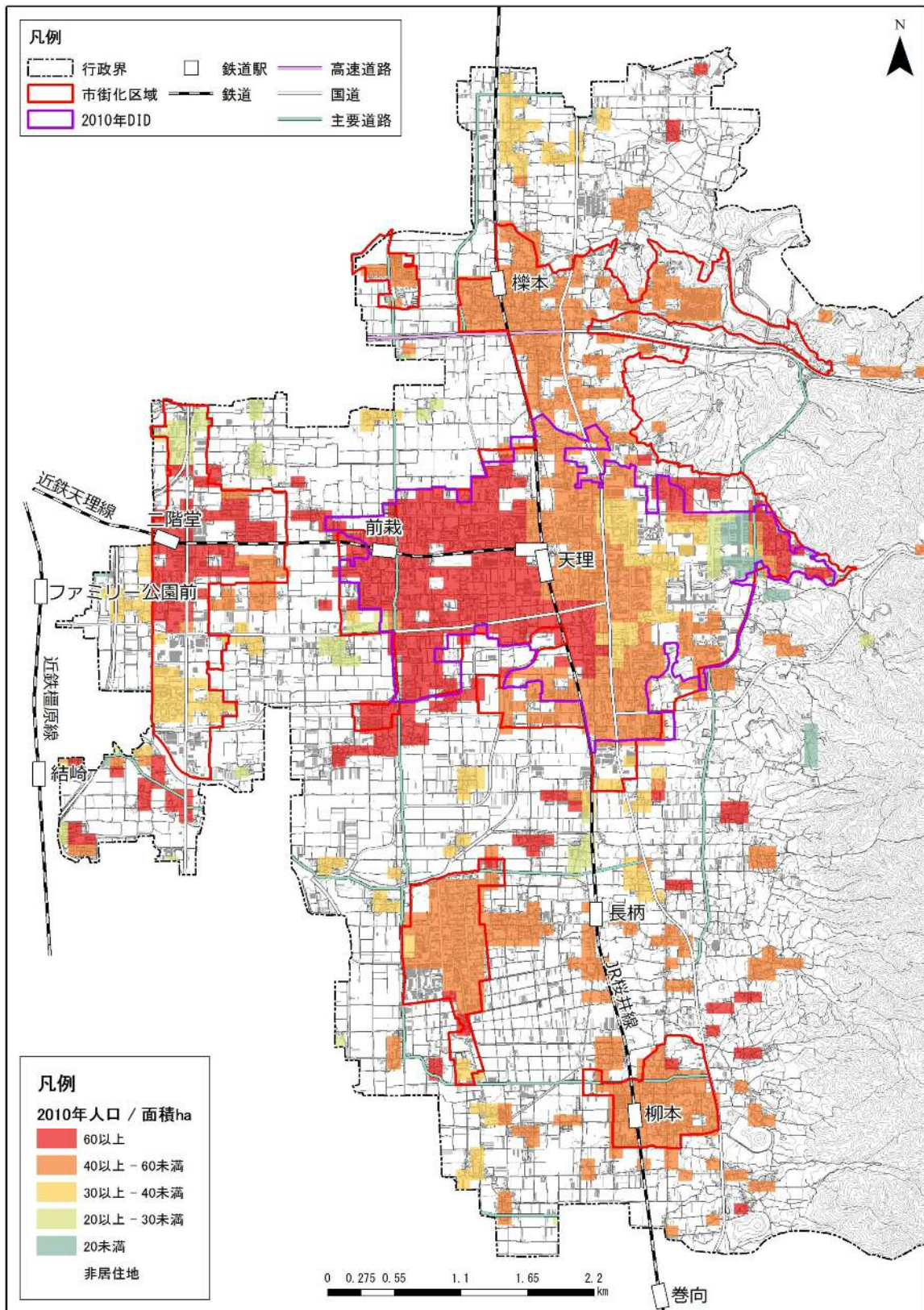


図 3-5 2010 年における各地区の人口密度

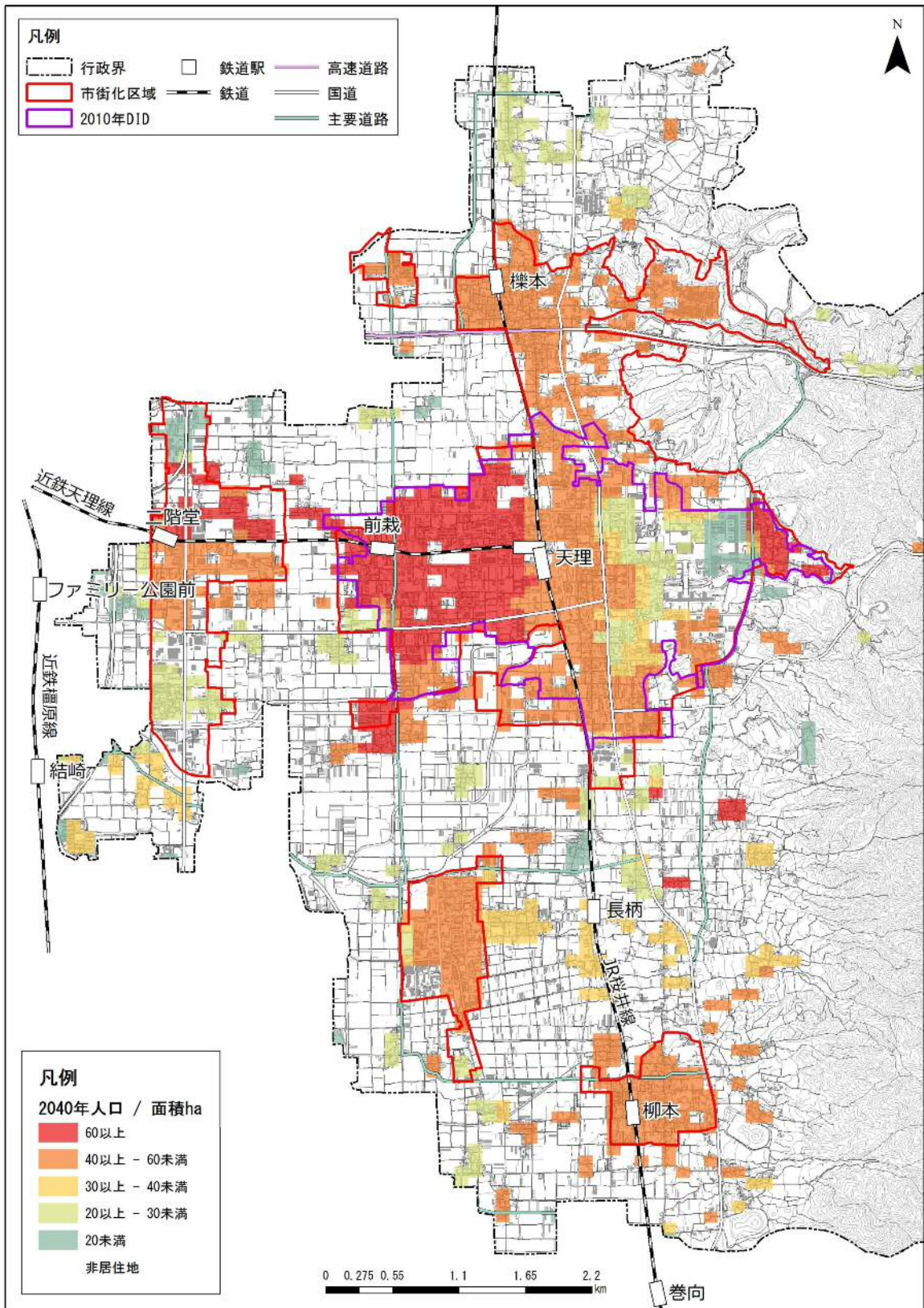


図 3-6 2040 年における各地区の人口密度（推計）

(5) 現在・将来の高齢者率

本市は、先に示した通り、超高齢社会にすでに突入しています。また、今後も本市における高齢者の割合は継続的に増加し続ける見込みであり、高齢者にとって住みやすいまちづくりが必要となります。

また、図3-7に示す通り、2010年時点での高齢者率に着目して本市を見てみると、すでに市街化区域内での高齢者率は10%~20%の地域、20%~30%の地域が全体的に広がっていることがわかります。また、市街化調整区域に関しても、高齢者の占める割合が多くなっており、本市全域で高齢者の占める割合が高い地域が多数を占めています。

図3-8に示す通り、2040年時点での高齢者率の推計を見ると、多くの地域で高齢者の占める割合が30%を超え、40%以上を占める地域も多くあることがわかります。

このため、今後本市のまちづくりを考える際、高齢者の住みやすいまちを作ることが課題であるといえます。

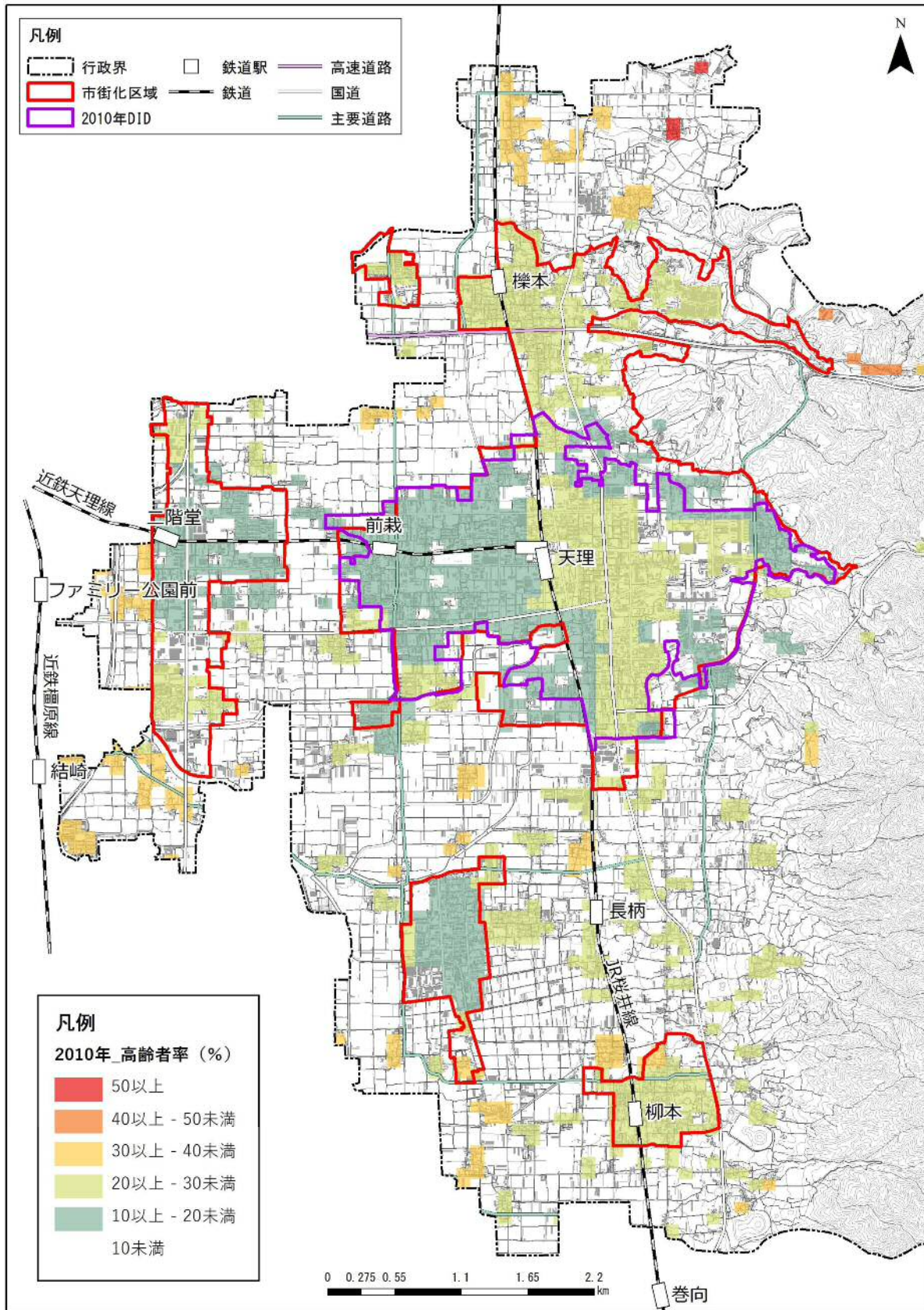


図 3-7 2010 年における各地区の高齢者率

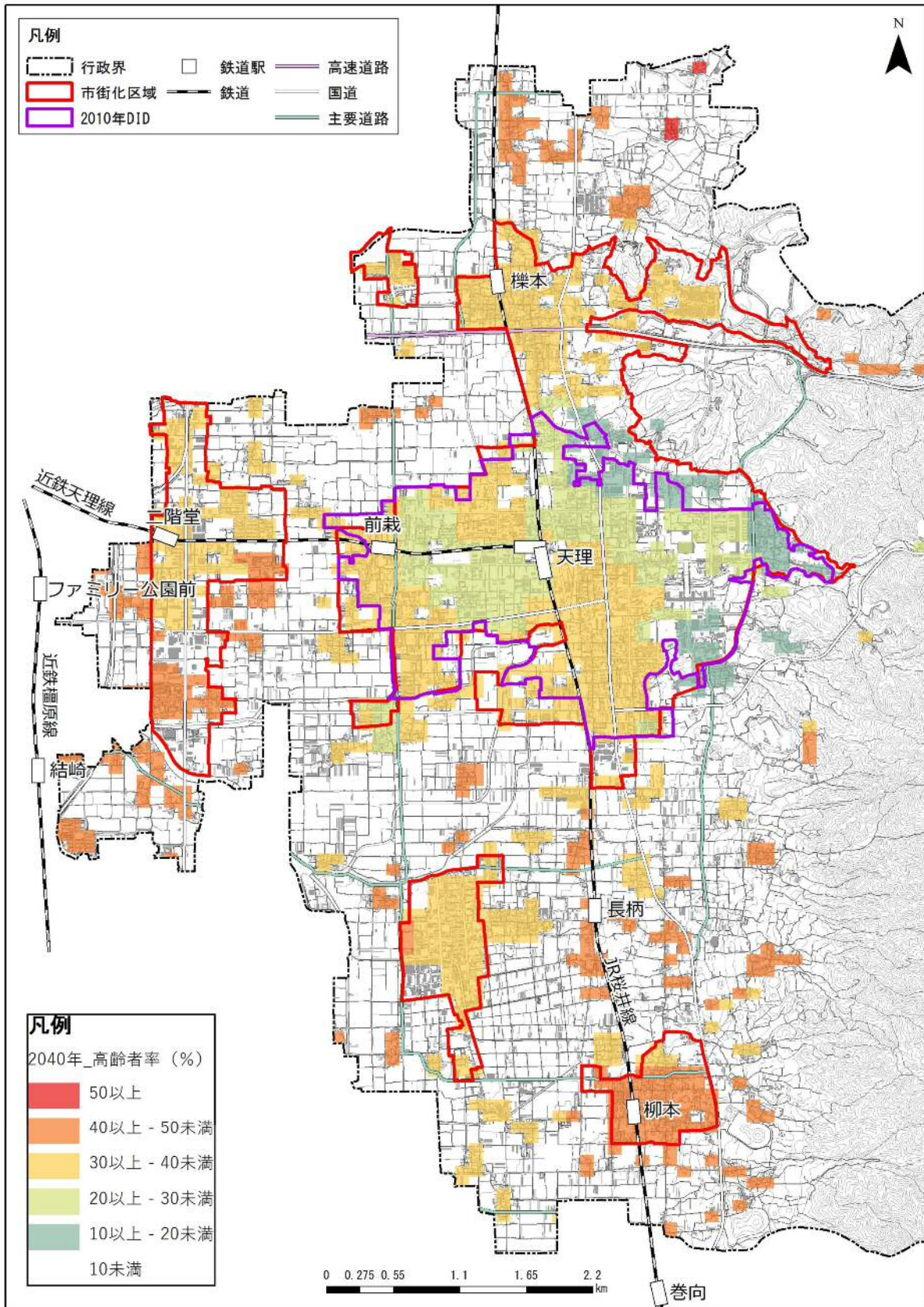


図 3-8 2040 年における各地区の高齢者率 (推計)

(6) 市街地の動向

① 土地利用状況

一定の法規制のもとでの都市的土地利用転換がなされています。

市街化区域内において概ね都市的土地利用への転換が進んでいます。市街化調整区域では、農用地の増大が見られるほかは進展があまり見られません。このため、一定の法規制が機能しているといえます。

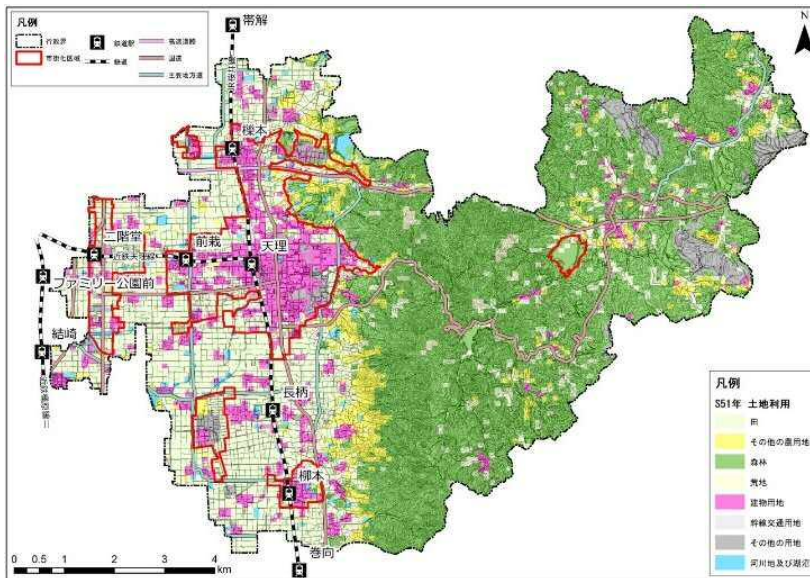


図 3-9 土地利用状況 (S51)

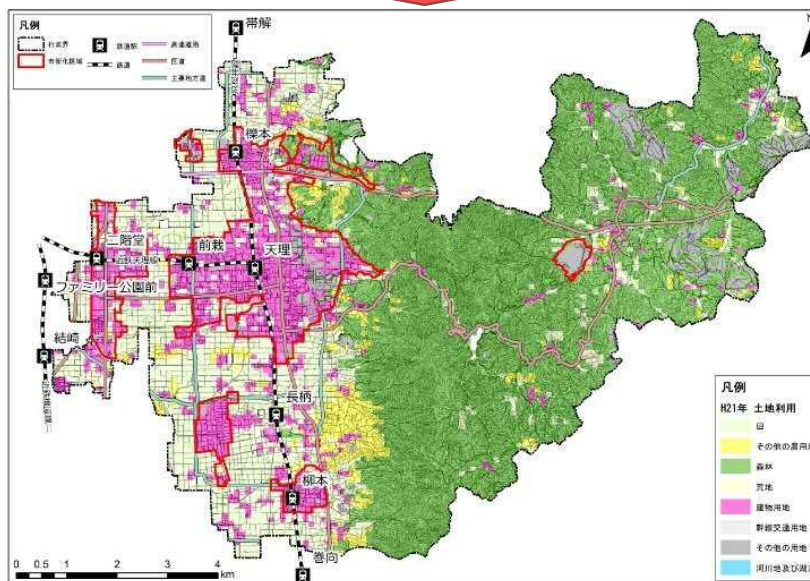


図 3-10 土地利用状況 (H21)

出典：国土数値情報（土地利用細分メッシュ）

②市街化の動向

市街化区域を中心に新築着工が見られ、DID 地区西側での新築が多くなっています。

市街化の動向として、市街化区域を中心に新築着工が見られます。特に、天理市内の DID 地区の西側での新築着工が多くなっています。

市街化調整区域の新築着工件数は概ね横ばいの傾向ですが、市街化区域では平成 21 年度からいったん減少した後、再び増加傾向となっています。

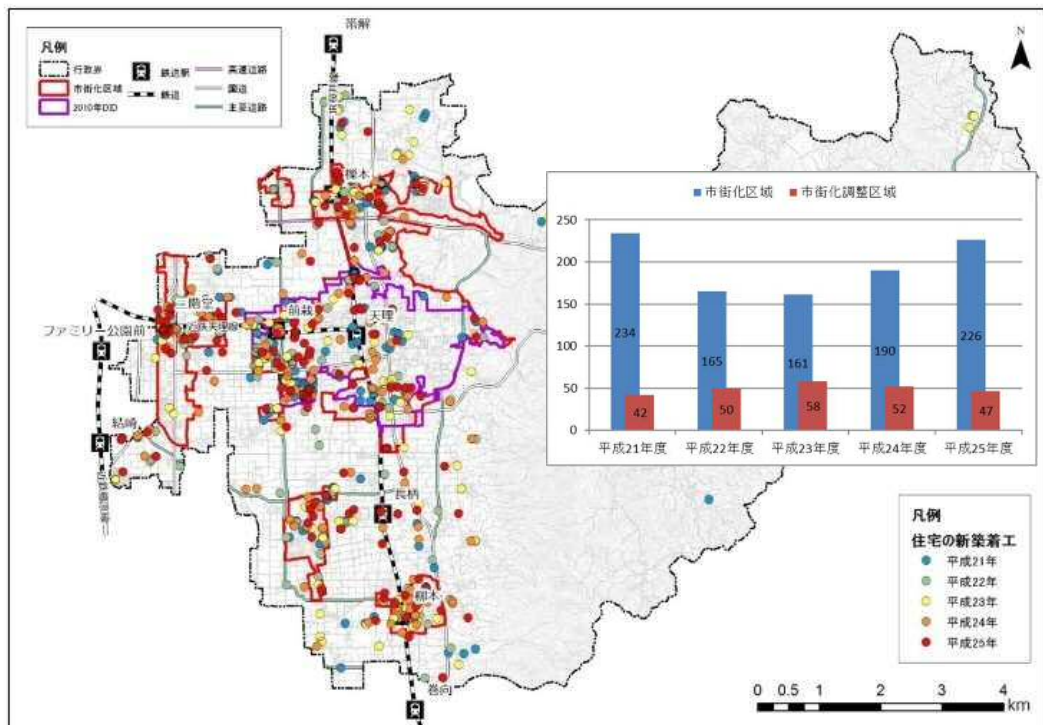


図 3-11 住宅の新築着工状況

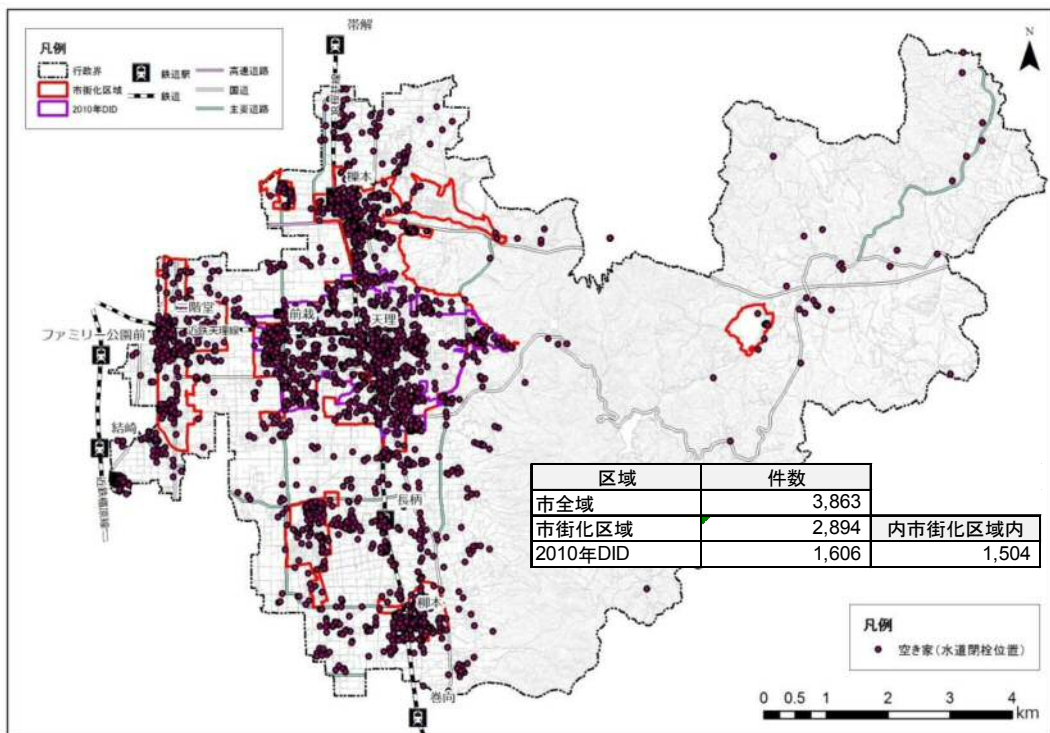
出典：H26 都市計画基礎調査

③空き家の動向

市全域に約 3,900 の空き家があり、市街化区域にはその 75%が存在します。

天理市内の空き家の動向を把握するために、水道局閉栓状況調査結果により、水道が閉栓されている家屋を空き家と位置づけ、その動向を整理しました。市全域には約 3,900 の空き家が確認でき、市街化区域を中心として市内各地に存在しており、約 75% が市街化区域に存在しています。

また、2010年D I D地区内の市街化調整区域に約 100 の空き家が存在しています。



出典：H27 水道局閉栓状況調査

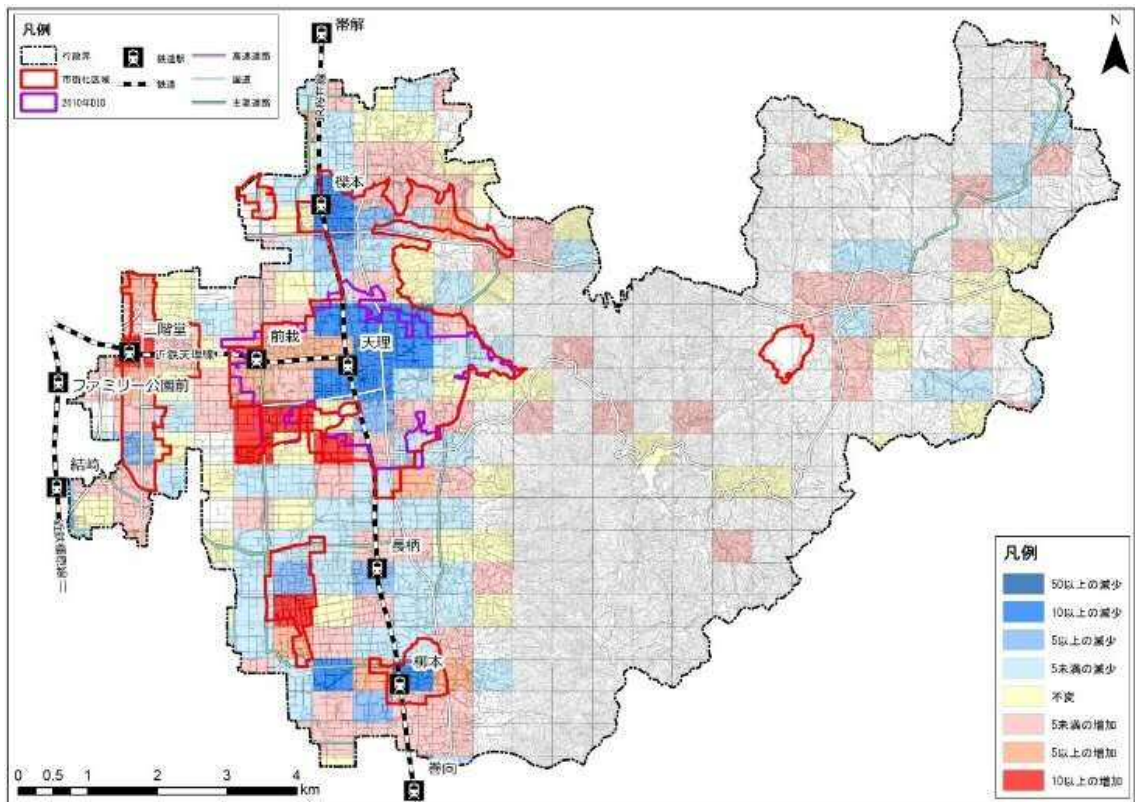
図 3-12 空き家の分布状況

④事業所数

D I D地区縁辺部や国道 25 号沿い等で増加、D I D地区内や市街化区域内で減少が見られます。

天理市の事業所数の推移をみると、2010 年のD I D地区縁辺部や国道 25 号沿いで増加しています。また、西長柄工業団地においても増加している箇所が見られます。

D I D地区内の天理駅周辺で大きく減少している他、樺本駅周辺や柳本駅周辺など、市内のその他の市街化区域内においても減少している箇所が見られます。



出典) 事業所・企業統計調査、経済センサス

図 3-13 事業所数の推移 (平成 13 年～平成 21 年)

⑤地価

H6年と比較すると、市街化区域、DID地区、市街化調整区域はすべて下落傾向にあります。

天理市の地価の状況は、全体として減少傾向にあります。
平成26年では、平成6年と比較すると、地価は半分以下となっています。

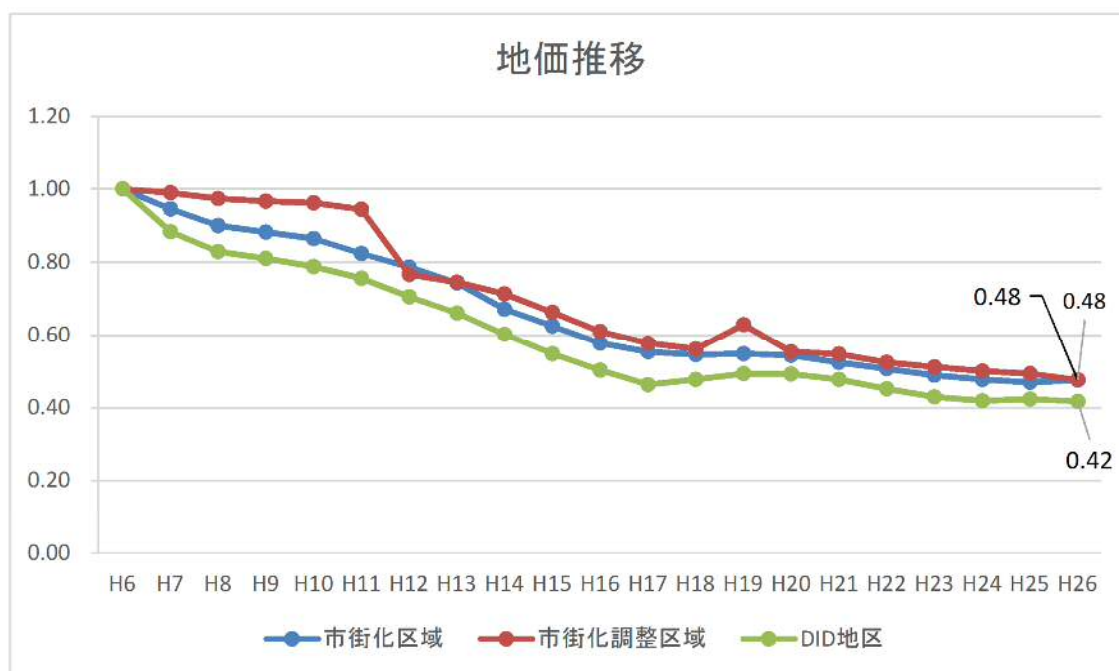


図 3-14 地価の推移

出典：各年地価公示都道府県地価調査

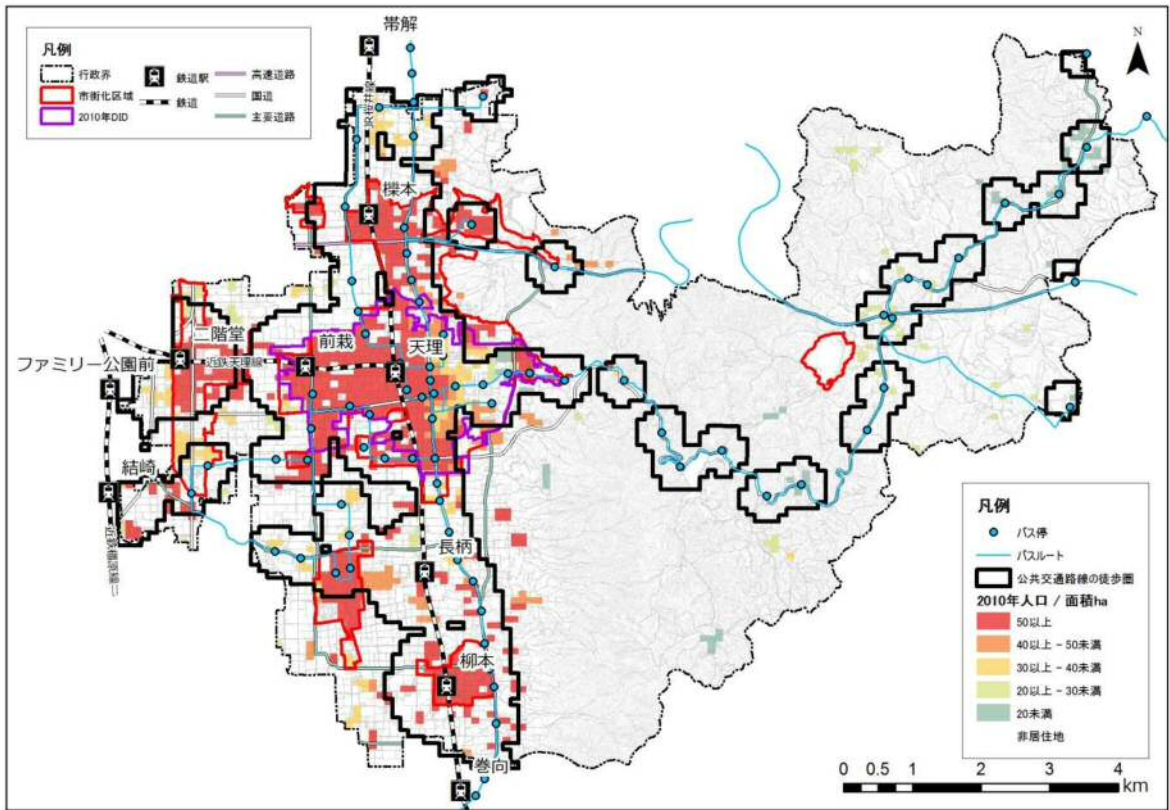
(7) 公共交通

①公共交通網のサービス水準

人口密度の高い地域に公共交通が概ね網羅されているが、一部に空白地も存在します。

天理市における鉄道及びバス停の徒歩圏内における駅勢圏は、概ね市街化区域を網羅しているものの、長柄運動公園近辺や市西部などでは公共交通空白地が見られます。

人口が集中している地域には比較的公共交通が網羅されていますが、長柄工業団地の南部など、一部に空白地が見られます。



出典：H26 都市計画基礎調査

図 3-15 公共交通路線の徒歩圏人口カバー率

②鉄道乗降客数

市内の7駅は、各年で増減は見られますが、概ね減少傾向にあります。

天理市内を通る JR、近鉄各駅の1日平均乗車数の推移は、近鉄前栽駅を除いておおむね減少傾向を示しています。

近鉄前栽駅の1日平均乗車数は増加し続けており、平成26年と平成20年を比較すると1.26倍となっています。

表 3-1 各駅の1日平均乗車数（人）

1日乗車数	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
JR天理駅	2,852	2,829	2,769	2,757	2,643	2,660	2,753
JR橿本駅	973	950	963	965	953	939	975
JR長柄駅	626	621	604	613	600	578	602
JR柳本駅	753	767	755	751	726	721	710
近鉄天理駅	7,477	7,383	7,046	7,139	6,998	6,833	6,949
近鉄二階堂駅	1,959	1,965	1,918	1,921	1,877	1,881	1,910
近鉄前栽駅	1,347	1,377	1,395	1,468	1,533	1,632	1,703



図 3-16 各駅の鉄道乗降客数の推移

出典：各鉄道事業者資料

③市民の交通行動の動向

交通手段分担率は、通勤目的・全目的ともに自動車増・徒歩減となっています。

天理市民の交通行動の動向をみると、公共交通である鉄道やバスの割合が継続して少ないほか、徒歩の占める割合が減少傾向を示しています。

自動車の占める割合が増加しており、全目的別では昭和55年時点時と比較すると平成22年時点は約2.2倍に増加しています。

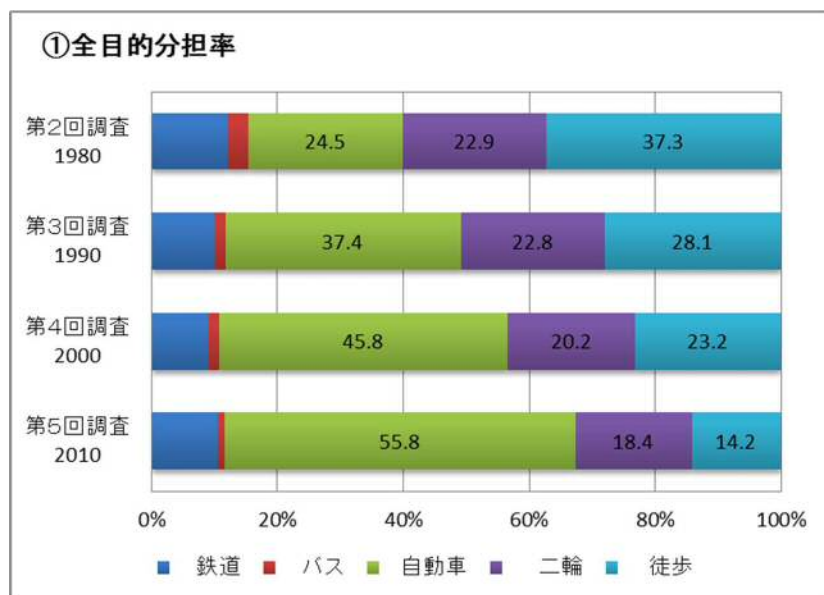


図 3-17 天理市の交通手段分担率（全目的）

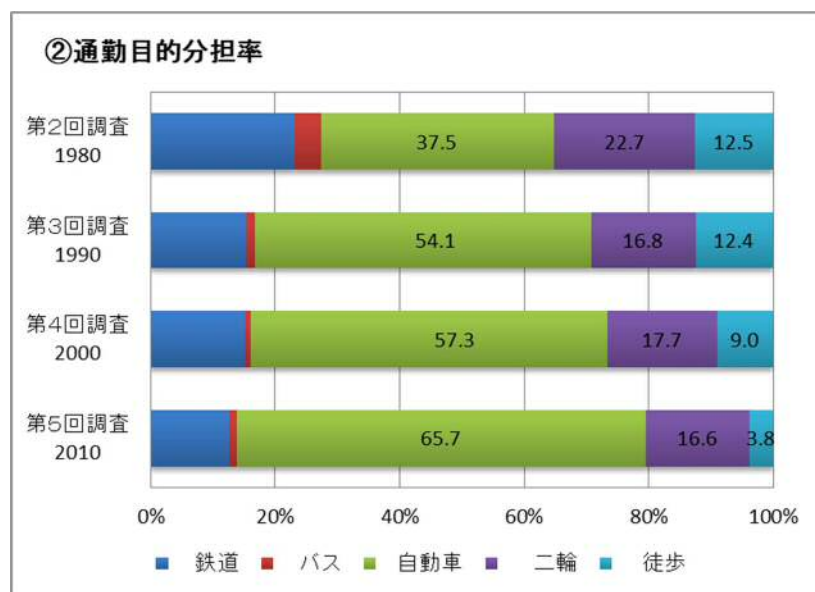


図 3-18 天理市の交通手段分担率（通勤目的） 出典）第2～5回京阪神パーソントリップ調査

(8) 災害危険区域

①土砂災害

山間部と平野部の境界付近では大規模な土石流危険区域が指定されています。

天理市の地勢は大きく平野部と山間部に分かれており、山間部と平野部の境界付近では下図に示す通り土砂災害の危険区域として土石流・急傾斜地危険区域が市内各地域に指定されています。

平野部付近では、長柄駅の東側で大規模な土砂災害危険区域（土石流）が指定されているほか、柳本駅の東側でも広範囲に渡り土砂災害危険区域の指定がなされています。

市内の中央部から北部にかけては目立った区域指定はなされていませんが、北部の丘陵部では一部で急傾斜地の危険区域指定がなされています。

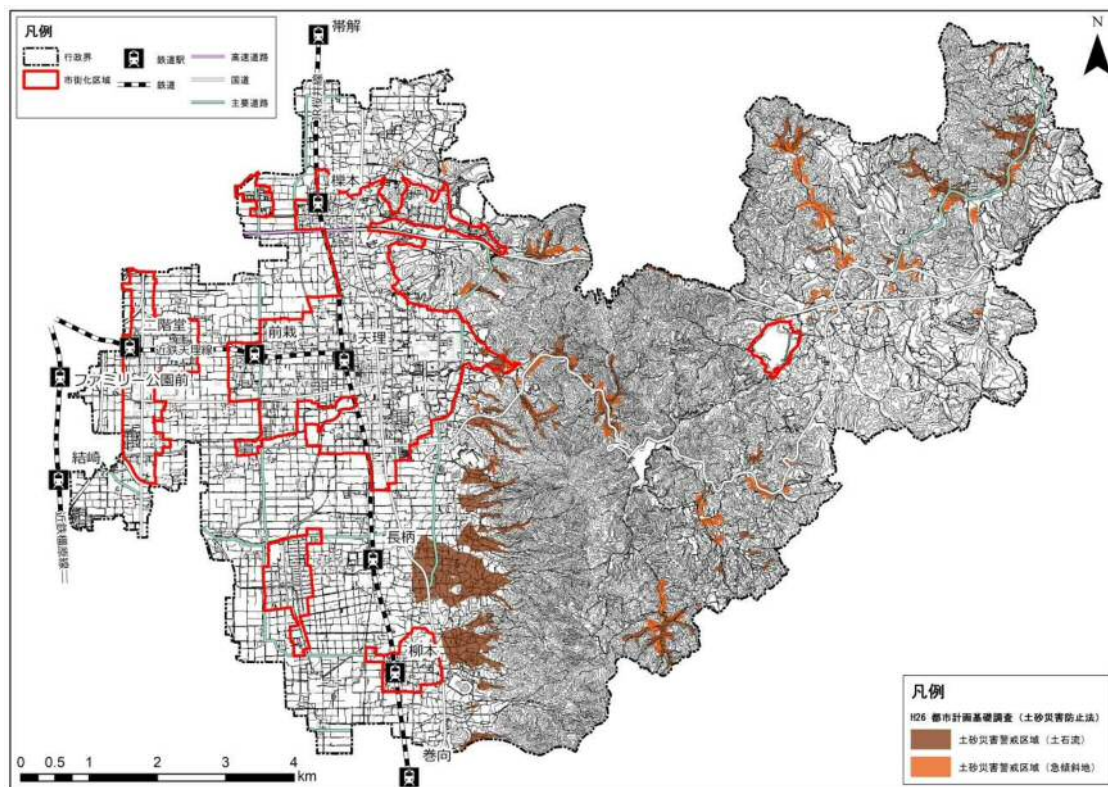


図 3-19 土砂災害危険区域

出典：国土数値情報

②浸水災害

大和川水系からの浸水被害が想定されています。

天理市における浸水災害としては、大雨時の大和川水系からの浸水被害が想定されます。浸水想定区域としては、下図に示される通り、市域の西側における大和川水系に近い地域での浸水が予想されています。

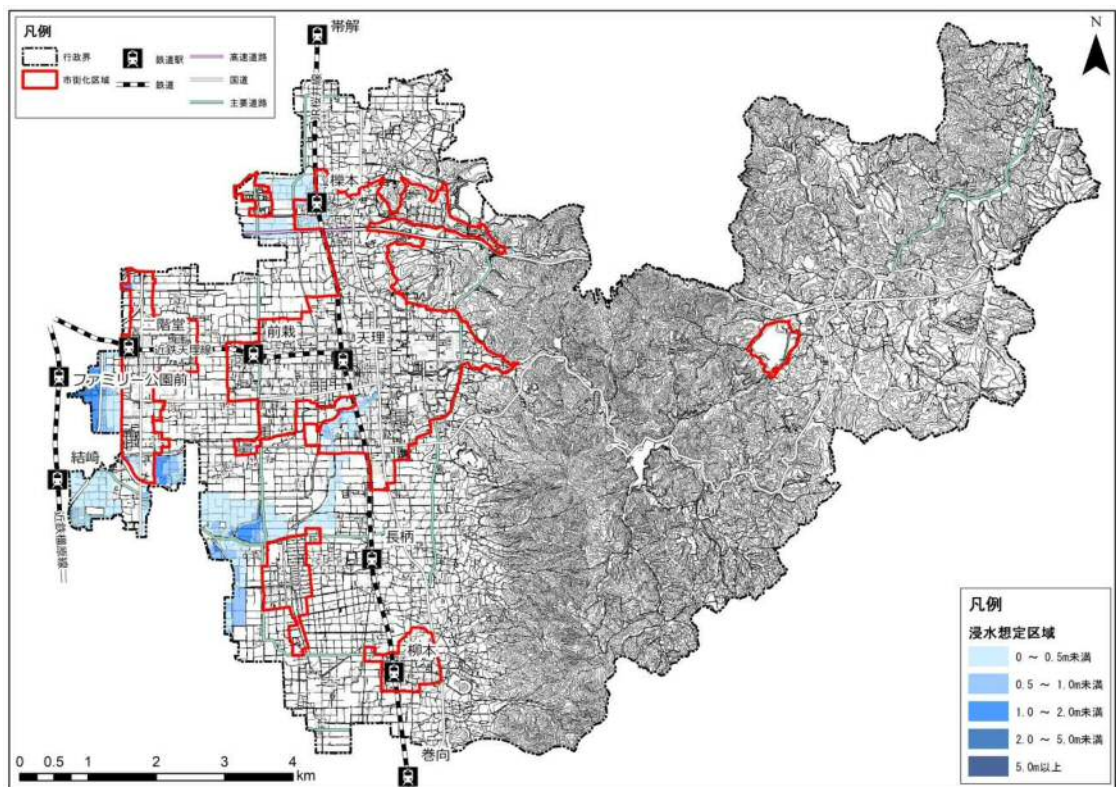


図 3-20 浸水想定区域

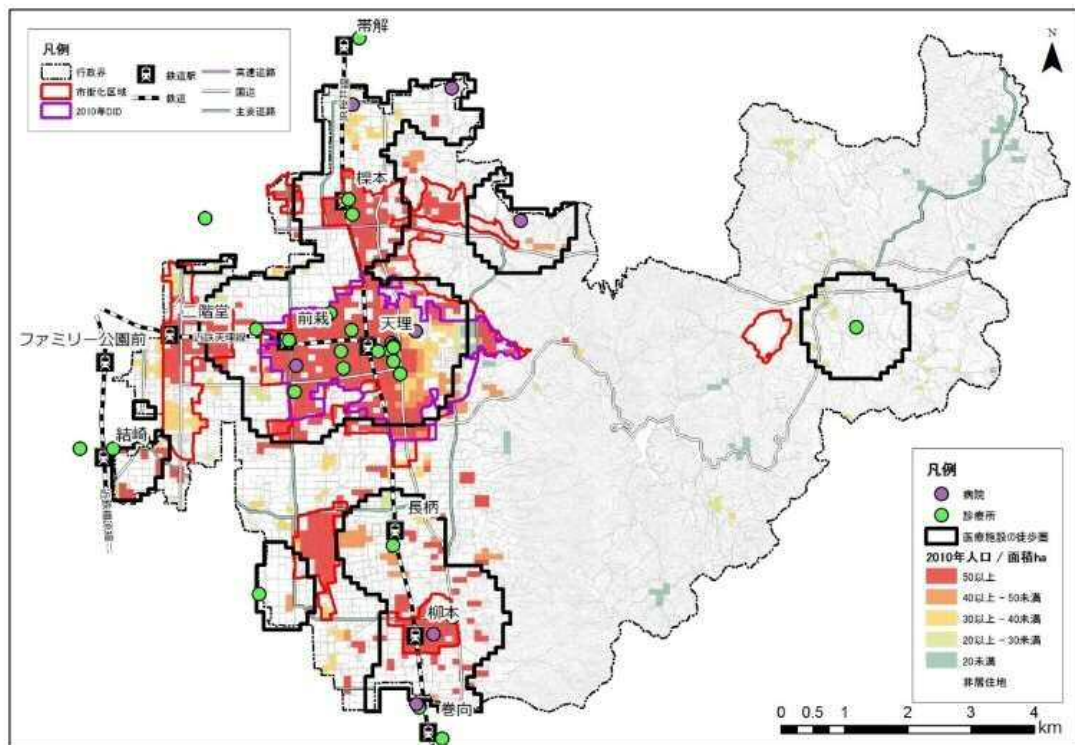
出典：国土数値情報

(9) 都市機能

①医療

医療施設の徒歩圏充足率は 68.5%。
全国平均値の 85%と比較して大きく下回っています。

- ・天理市の病院・診療所（生活サービス施設（医療））の立地状況は、概ね鉄道駅の周辺に集積しています。
- ・中山間エリアでは1つの診療所があるのみで、平野部に集中しています。
- ・徒歩圏エリアは、天理駅・前栽駅・櫛本駅が一体的に網羅されている他、長柄駅・柳本駅周辺も含まれていますが、二階堂駅周辺は含まれていません。
- ・長柄運動公園周辺の市街化区域も、現在の人口密度が 50 人/ha 以上であるにもかかわらず徒歩圏エリアには含まれていません。
- ・生活サービス（医療施設）徒歩圏充足率を算出した結果、68.5%となり、これは全国平均値よりも低く、概ね 30 万人都市と比較しても低い値となっています。
- ・生活サービス（医療施設）利用圏平均人口密度は 18.3 人/ha となり、これも全国平均値や概ね 30 万人都市と比較して低い値となっています。



出典：国土数値情報等

図 3-21 生活サービス（医療施設）徒歩圏充足率

②福祉

福祉施設の徒歩圏充足率は 87.8%。
 全国平均値の 70% より上回り、高い充足率を示しています。

- ・天理市の福祉施設の立地状況は、概ね幹線道路沿いに点在しています。
- ・中山間エリアでも 3 つの福祉施設があるが、概ね平野部に集中しています。
- ・徒歩圏エリアは、施設が点在して立地していることから、広範囲がカバーされています。国道 168 号沿いの天理駅～長柄駅の間で少なくなっており、若干の空白地が見られます。
- ・生活サービス（福祉施設）徒歩圏充足率を算出した結果、87.8%となり、これは全国平均値よりも高く、政令市と比較すると若干低い値となっていますが、概ね 50 万人、30 万人都市と比較しても高い値となっています。
- ・生活サービス（福祉施設）利用圏平均人口密度は 16.1 人/ha となり、これは全国平均値や概ね 30 万人都市と比較して低い値となっています。

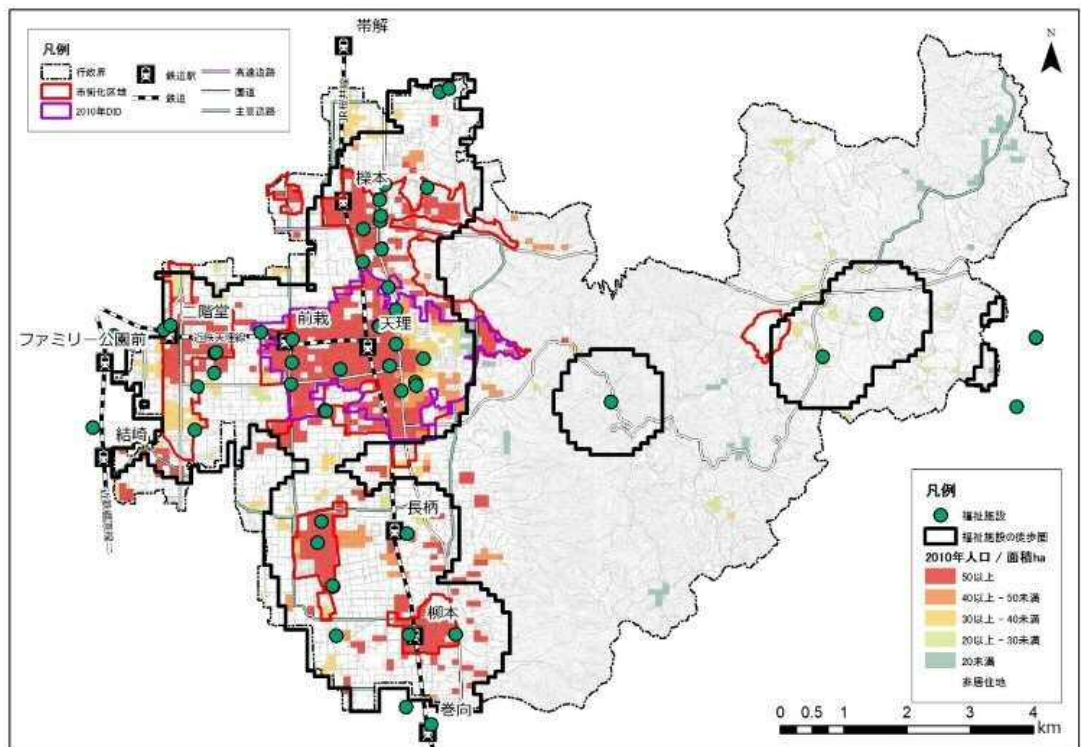


図 3-22 生活サービス（福祉施設）徒歩圏充足率 出典：国土数値情報等

③商業

商業施設の徒歩圏充足率は56.3%（1,500㎡以上の規模に限定すると31.5%）。
全国平均値の75%と比較すると大きく下回っています。

- 天理市の商業施設の立地状況は、1,500㎡以上の規模のものは天理駅周辺の4店舗のみとなっており、国道25号沿いや169号沿いなど、非常に限られたエリアに立地しています。
- 中山間エリアでは1,500㎡未満のものが1つあるのみで、他は平野部に集中しています。
- 1,500㎡未満のものでも、長柄運動公園周辺や柳本駅周辺の市街化区域は、人口密度50人/ha以上であるにも関わらず徒歩圏エリアには含まれていません。
- 生活サービス（商業施設）徒歩圏充足率を算出した結果、56.3%となり、これは全国平均値やその他の都市と比較してもかなり低い値となっています。

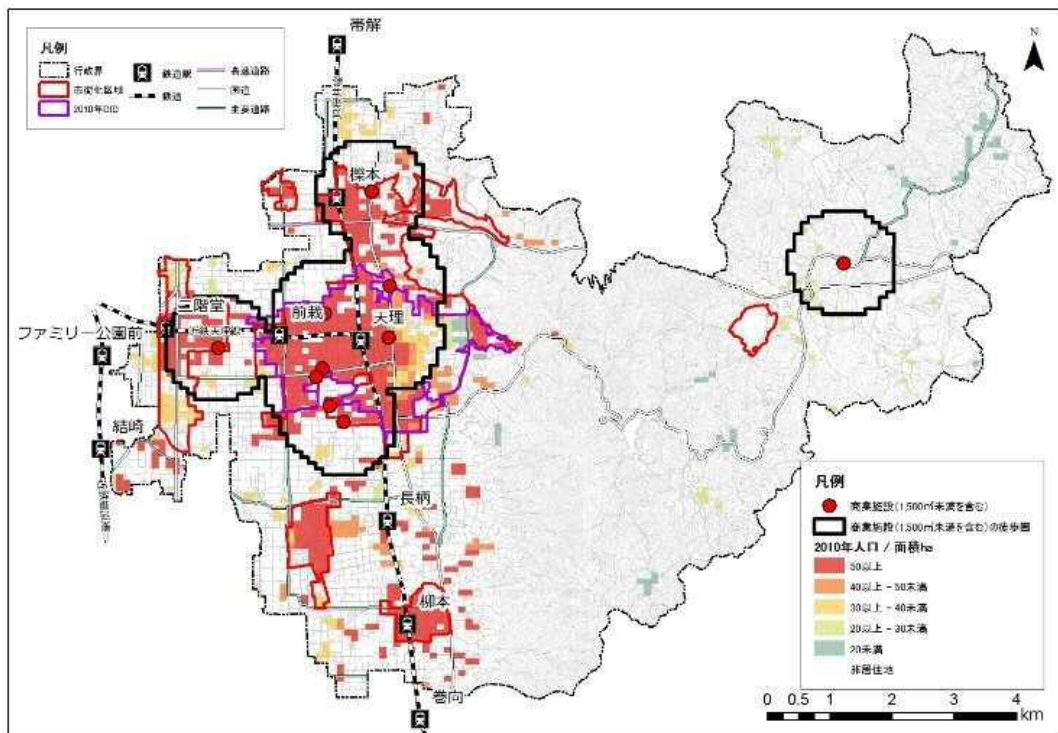


図3-23 生活サービス（商業施設）徒歩圏充足率 出典：国土数値情報等

④子育て支援施設

保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率は67.2%。全国平均値よりやや下回りませんが、概ね30万人都市と比較すると高い値を示しています。

- 天理市の保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率は、全国平均値や政令指定都市と比較して低い値を示していますが、概ね30万人都市と比較すると高い値となっています。
- 保育所は市街化調整区域にも立地しているものの、市街化区域において空白地となっている箇所が見られます。
- 柳本駅周辺の市街化区域は全域が空白地となっています。

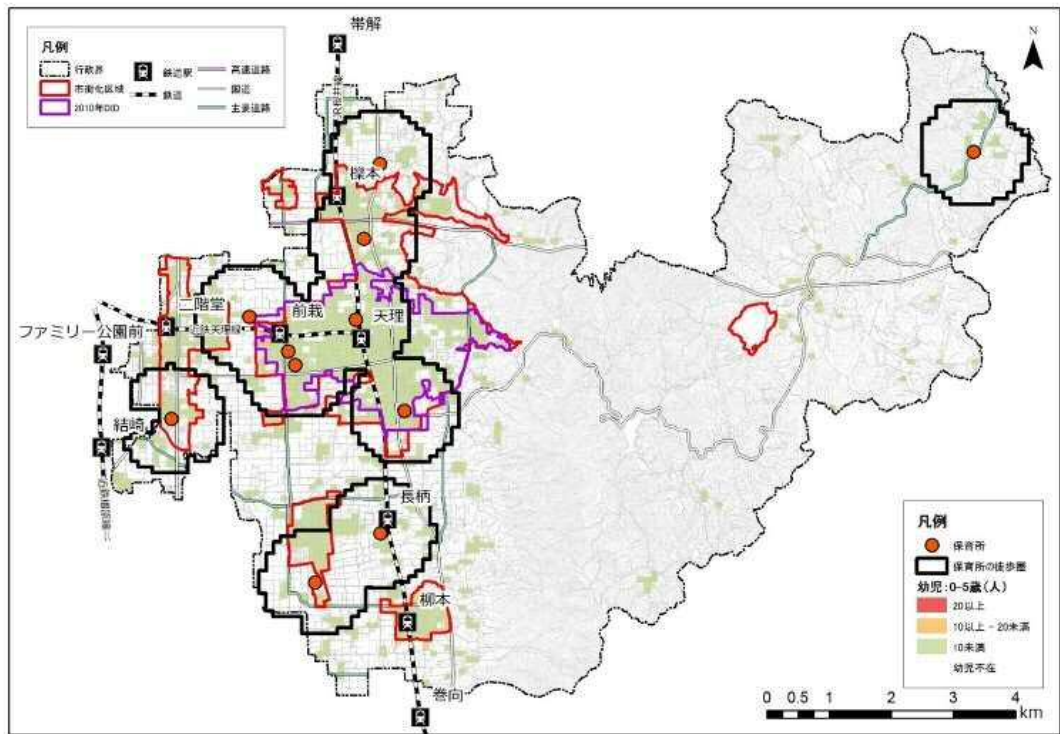


図3-24 保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率

出典：国土数値情報等

(10) アクセシビリティ

①指標 A：公共交通の利用しやすさ

市街化区域では概ね 30 分以内のアクセスが可能となっています（全体では人口の約 60%）。中山間地域では概ね 1 時間以上となります。

- ・指標 A は、公共交通の利用のしやすさを表す指標です。任意の時刻に家を出て、最寄りの公共交通地点にて乗車するまでの期待時間で表します。
- ・都市内の各地点を出発地、公共交通のアクセスポイントを目的地として、徒歩の移動時間に、公共交通の運行頻度を反映した待ち時間の期待値を加えて算出します。
- ・市街化区域では概ね 30 分以内のアクセスが可能となっていますが、市街化調整区域では 30 分以上かかる地域が見受けられます。
- ・中山間地域では、ほとんどの地域が 1 時間以上かかる結果となっています。
- ・都市全体のアクセシビリティ（P 指標）では、天理市全体の人口（69,178 人）に対して、最寄りの乗り場まで 30 分以内でアクセスできる人口は 60%の約 41,500 人となります。

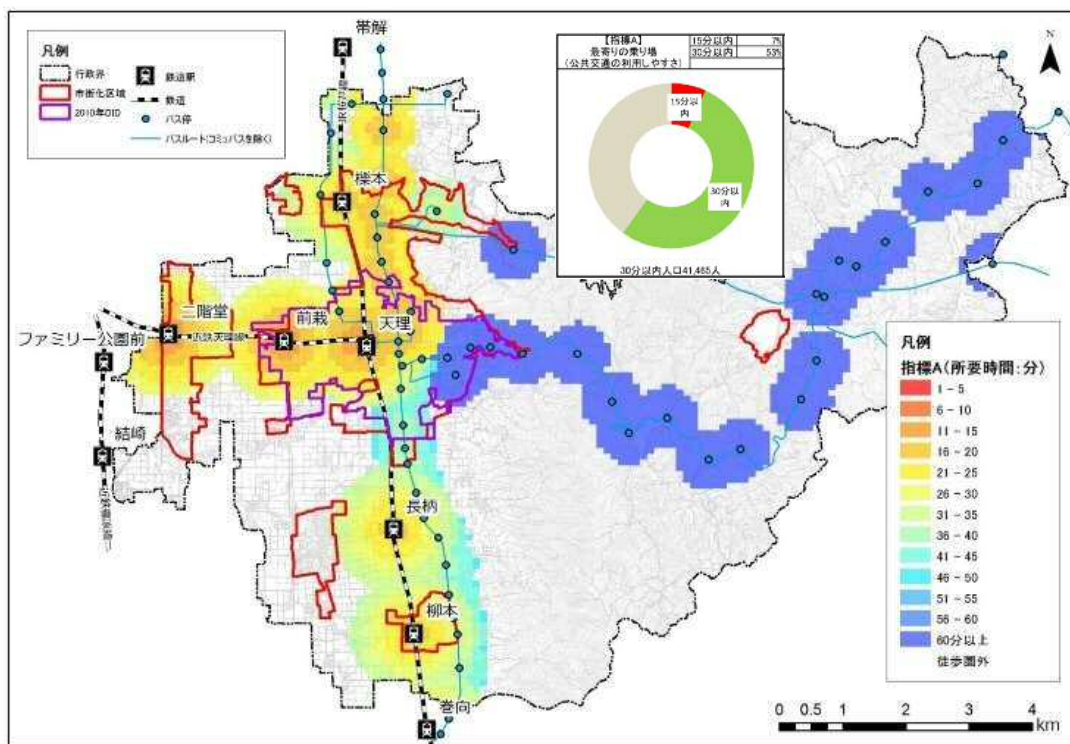


図 3-25 公共交通の利用しやすさ

出典：国土数値情報等

②指標B：天理駅へのアクセスしやすさ

天理市の中央駅である天理駅には、45分以内に人口の約65%がアクセス可能となっています。

- ・指標Bは、都市の中心部への利便性を表す指標です。任意の時刻に家を出て、都市の中心部に徒歩及び公共交通によって到着するまでの期待時間で表します。
- ・具体的には、都市の中心部の具体的な位置について、中央駅またはバスセンターの位置を用いたものを指標B1、中心市街地内における具体的な位置を指定したものを指標B2としています。特に、指標B1では他都市との行き来（来訪や通勤）に関する利便性水準も表します。天理市では中央駅を天理駅とします。
- ・中山間地域はバスを通じて天理駅までアクセスが可能ですが、1時間以上かかる結果となります。
- ・鉄道の沿線では、天理駅までJR桜井線、近鉄天理線の各線の利用によりアクセスがしやすい状況です。しかし、市街化区域においても公共交通空白地となっている箇所があり、徒歩圏外となる地域が長柄運動公園近辺や二階堂駅南の市西部、中山間地域において見受けられます。
- ・都市全体のアクセシビリティ（P指標）では、天理市全体の人口（69,178人）に対して、天理駅まで45分以内でアクセスできる人口は65%の約44,801人となります。また、人口の47%が30分以内に天理駅までアクセスできることとなります。

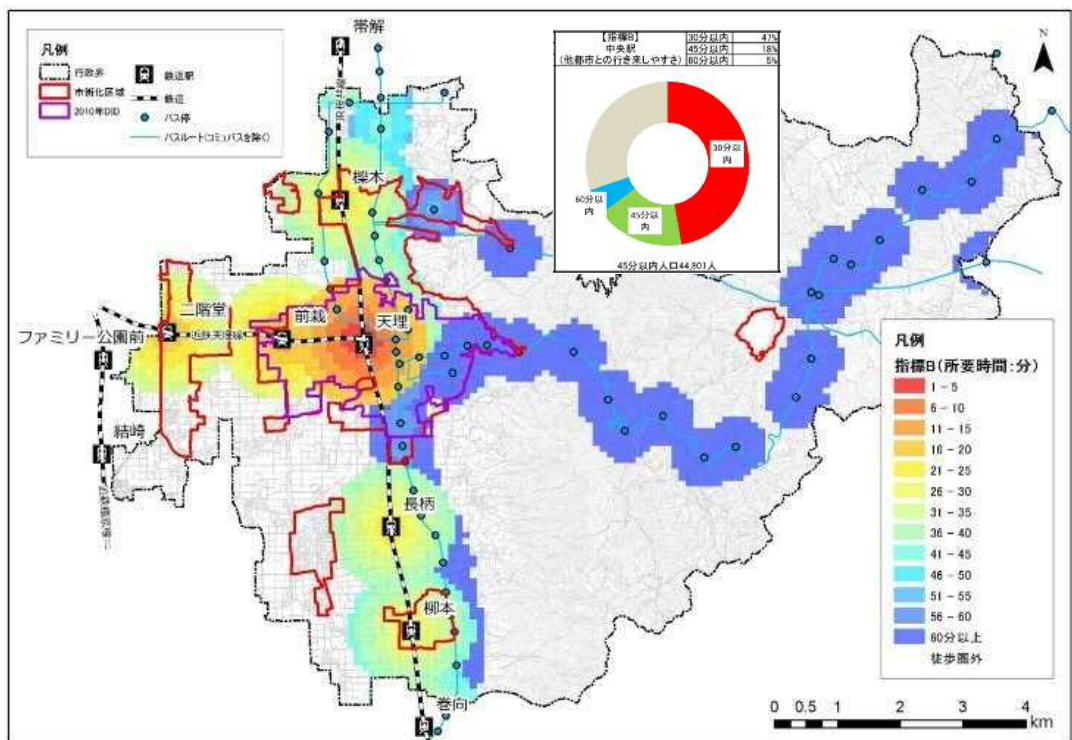


図 3-26 天理駅へのアクセスしやすさ（他都市との行き来しやすさ）

出典：国土数値情報等

③指標C：一般病院へのアクセスしやすさ

各駅附近では比較的早くアクセスできますが、中山間地域など1時間以上かかる地域もあります。45分以内に約70%がアクセスできます。

- ・指標Cは、生活サービスの利便性を表す指標です。任意の時刻に家を出て、対象とする生活サービスを提供する施設（最寄りの一般病院）に徒歩及び公共交通によって到着するまでの最短の期待時間で表します。
- ・天理市の市民が利用する主な病院である「高井病院」「天理よろづ相談所病院」「天理市立病院」「高宮医院」「山の辺病院（桜井市）」について、その周辺での移動時間は短いものの、市街化区域でも空白地となっている樺本駅や長柄駅周辺、長柄運動公園近辺の地域は30分以上かかることとなります。
- ・中山間地域でも、1時間以上かかる結果となっています。
- ・都市全体のアクセシビリティ（P指標）では、天理市全体の人口（69,178人）に対して70%の約48,700人が45分以内で一般病院にアクセスでき、30分以内でも半分以上の51%の人口がアクセスできることとなります。

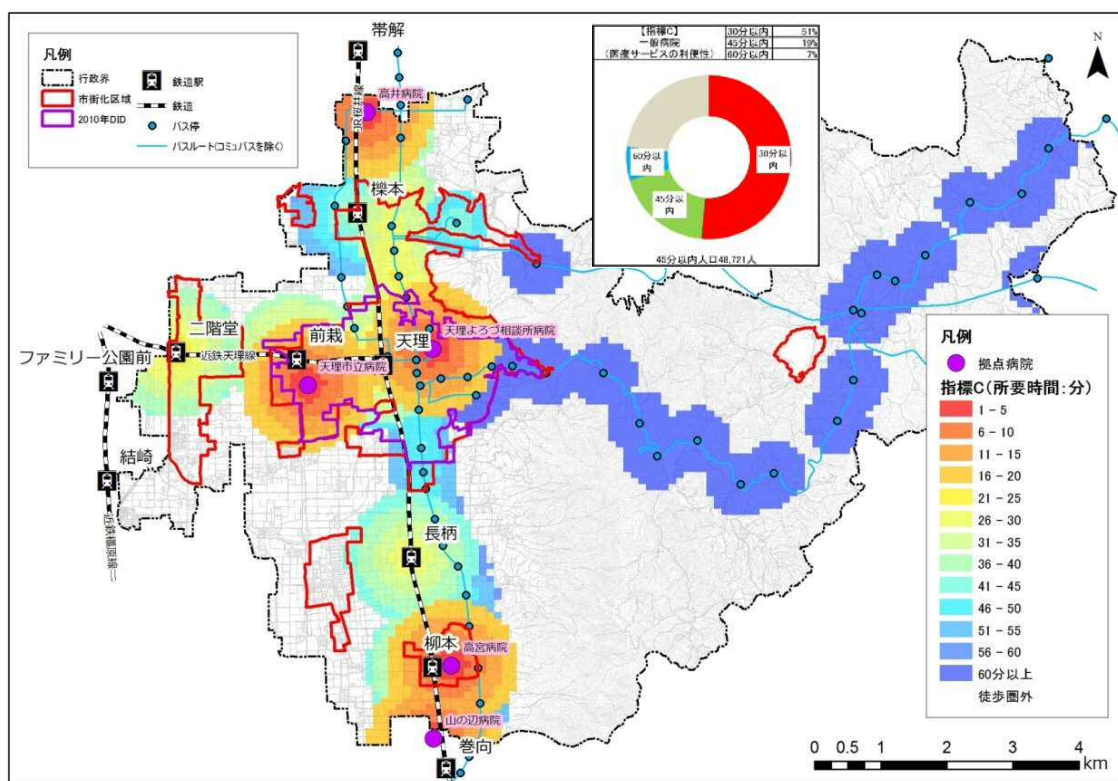


図 3-27 一般病院へのアクセスしやすさ（医療サービスの利便性）

出典：国土数値情報等

(11) 財政状況

①固定資産税の状況

14%の面積である市街化区域に73%の固定資産税が集中しています。

- 天理市は市域の約14%の面積が市街化区域となっています。固定資産税の収入を合わせると、約14%の市街化区域で約73%の固定資産税が集中していることになります。

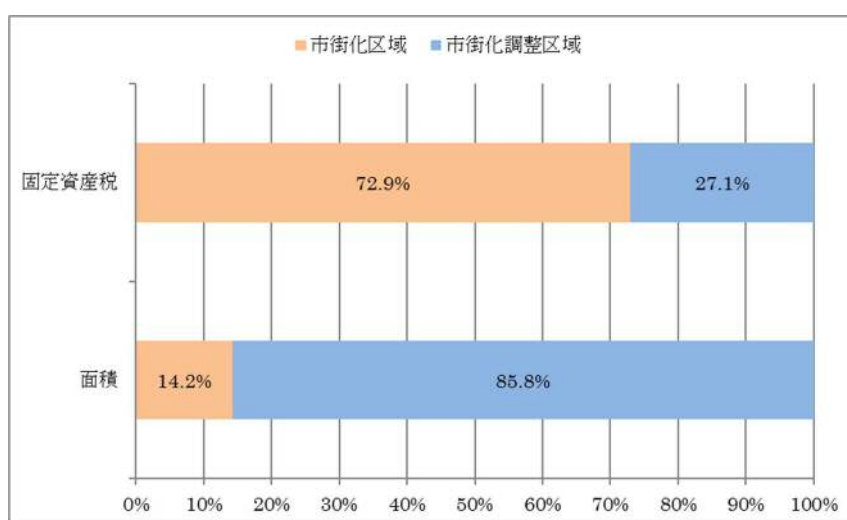


図 3-28 固定資産税の状況

1 土地(課税標準額) 【円】

合計	市街化分	調整分
101,983,520,197	72,254,473,726	29,729,046,471

2 家屋(決定価格) 【円】

合計	市街化分	調整分
107,851,428,107	80,770,739,353	27,080,688,754

3 合計(=1+2)

合計	市街化分	調整分	b/a
a	b	c	
209,834,948,304	153,025,213,079	56,809,735,225	72.9%

※1 土地は各筆の課税標準額を、家屋は各棟の決定価額を合計したものです。

従って、実際の課税内容とは、税額軽減分、減免、免税点及び計算上の各段階の端数処理(家屋はさらに課税標準額の特例)の点で異なります。

②財政（財源別（歳入）・目的別、性質別（歳出））

歳入は自主財源<依存財源に。歳出は民生費・衛生費の割合が増加し、土木費・教育費の割合が減少。投資的経費が大幅に減少。扶助費の割合が大幅に増加。

- ・平成 14 年と平成 25 年を比較すると、歳入は、依存財源<自主財源から依存財源>自主財源となっています。
- ・歳出の目的別では、民生費、衛生費の割合が増加しています。一方、土木費や教育費の割合が減少しています。
- ・歳出の性質別では、扶助費が大幅に増加している一方、投資的経費（普通建設事業費の補助・単独ともに）が大幅に減少しています。
- ・今後、人口減少や高齢化が進むことにより、市税の減少、民生費のさらなる増加が懸念されます。

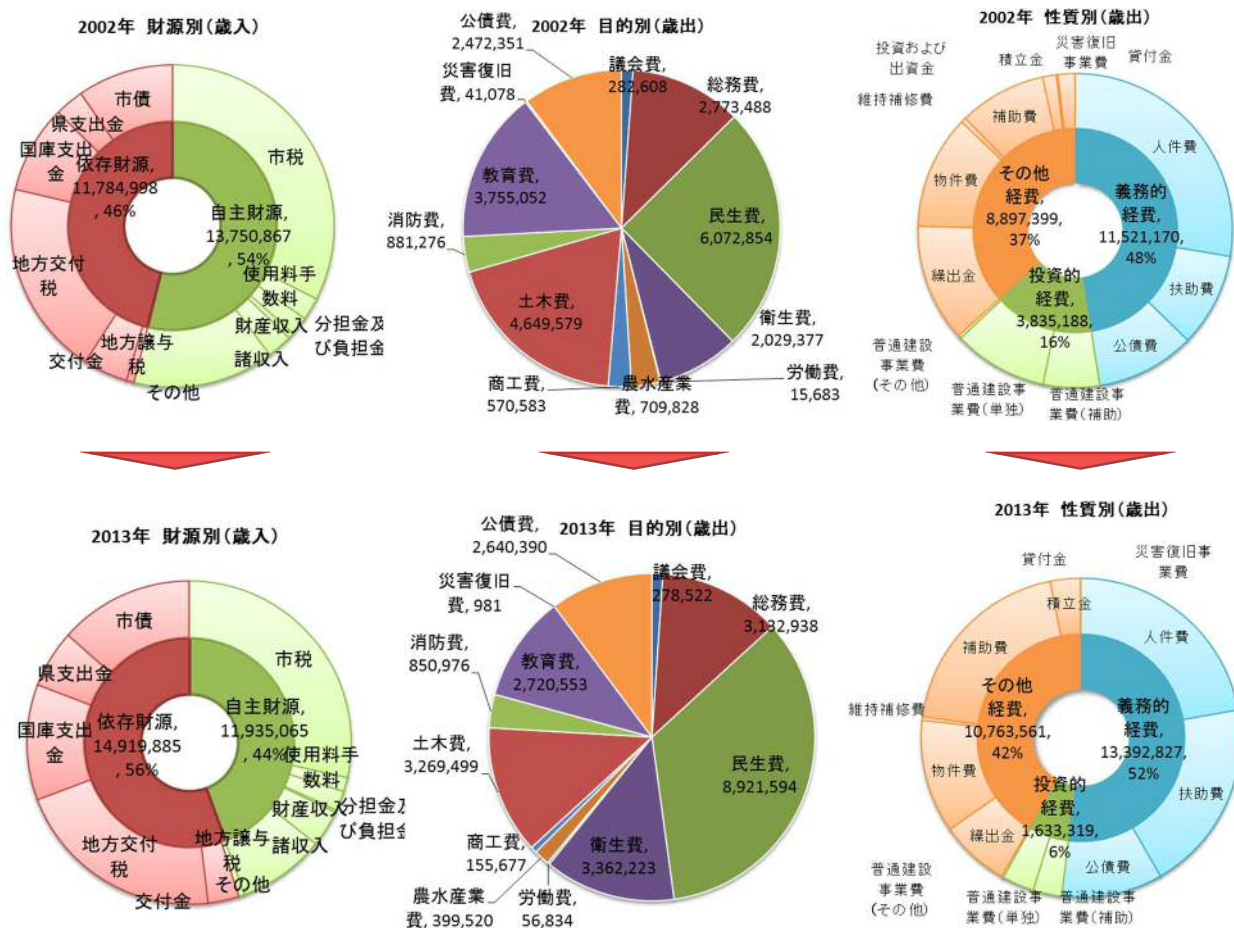


図 3-29 天理市財政の推移

出典) 総務省(市町村別決算状況調)

4. 市民の考えるまちづくりの課題・ニーズ

(1) 市民アンケートによる市民の考えるまちづくりの課題・ニーズの抽出

①アンケートの目的

本市が今後進めていく立地適正化計画の策定では、都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定し、都市機能誘導区域には医療・福祉・商業施設といった都市機能増進施設を適切に誘導し、当該区域の都市機能を高めていくことを目指します。また、居住誘導区域は、都市機能誘導区域に近接する場所で、より利便性の高い生活を営むことができるように居住を誘導していく区域となります。

都市機能増進施設や居住の誘導施策の検討は、都市構造の分析を行った過年度の基礎調査結果からある程度把握することができますが、実際に生活を営んでいる市民の皆様に対してアンケートを行うことで、各種施設の利用実態や生活圏の特性等について、統計データだけでは見えてこない部分が明らかとなります。

このため、より実態に即した、本当に必要とする都市機能増進施設や適切な施策を導き出すことを目的として、市民アンケートを実施し計画に反映することを目的として実施いたしました。

②調査概要

本アンケートの対象者は、市内在住の16歳以上の男女合わせて2,000人を住民基本台帳から無作為に抽出し、郵送配布いたしました。調査の概要を以下に示します。

- 実施時期：平成28年10月11日配布～10月31日回収・投かん期限
- 配布・回収方法：郵送による配布・回収
- 調査対象：天理市在住の16歳以上の一般市民
- 配布数：2000票 ※住民基本台帳から無作為抽出
- 有効回答数：662票
- 回収率：33.1%

③アンケートの設問項目・設問の目的

- 回答者属性（年齢、性別、職業、家族構成、居住地域、居住形態、居住年数）
 - 世帯ではなく、回答者個人の属性を明らかにし、地域の特性やニーズに応じた施策を検討するため

- 日常生活の施設利用（日常生活で利用する施設の場所と利用頻度、主な移動手段・公共交通の利用圏・天理駅や居住地域に必要な施設）
 - 既存の都市機能増進施設の利用実態を把握するとともに、公共交通の利用に対する許容範囲を把握し、整備効果の高い施設や施策を検討するため

- 今後のまちづくりの方向性（天理市の人口が将来減少見込みであり、少子高齢化が進展見込みであることの確認と、それに起因する問題）
 - 人口減少・超高齢社会の進展が見込まれる中、持続的に都市の活力を維持していくために市民が望むものを検討するため

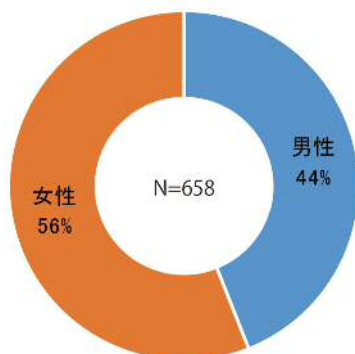
- 必要な都市機能（今後の住み替え（転居）や引っ越しの意向とその理由、住み替えの際に希望する制度、生活上の不安要素（治安・子育て環境、空き家、交通機関等））
 - 良好な居住空間の確保や生活のしやすさに必要な情報を収集し、効果的な施設誘導や施策を検討するため

(2) 市民アンケート結果

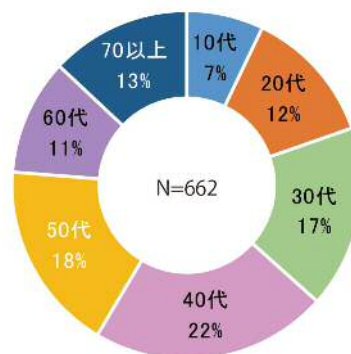
市民アンケート結果を以下に示します。

①回答者属性

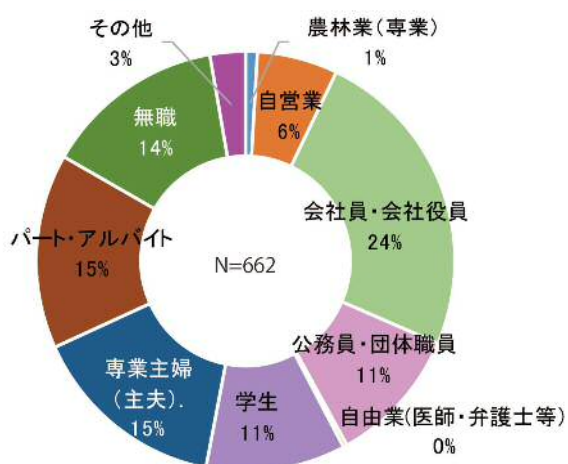
①性別



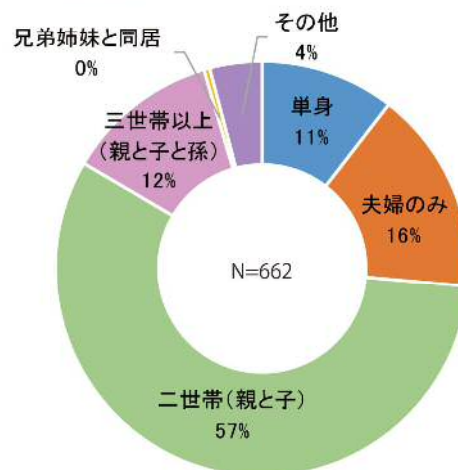
②年齢

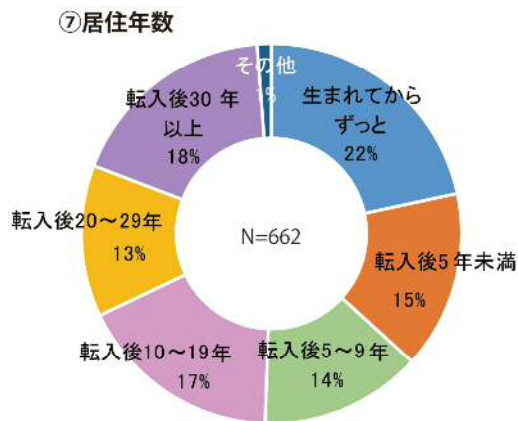
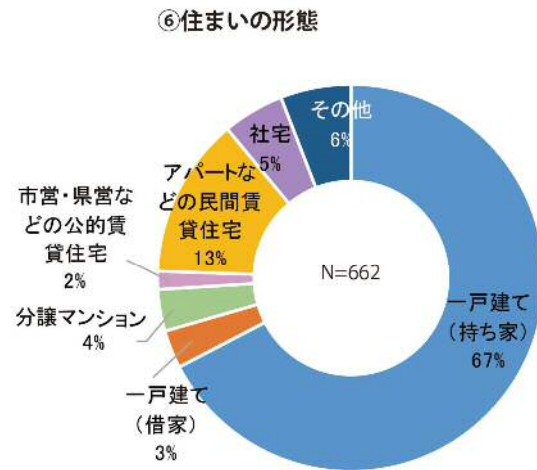
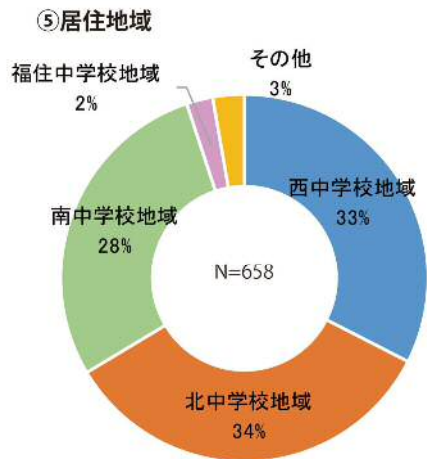


③職業



④家族構成

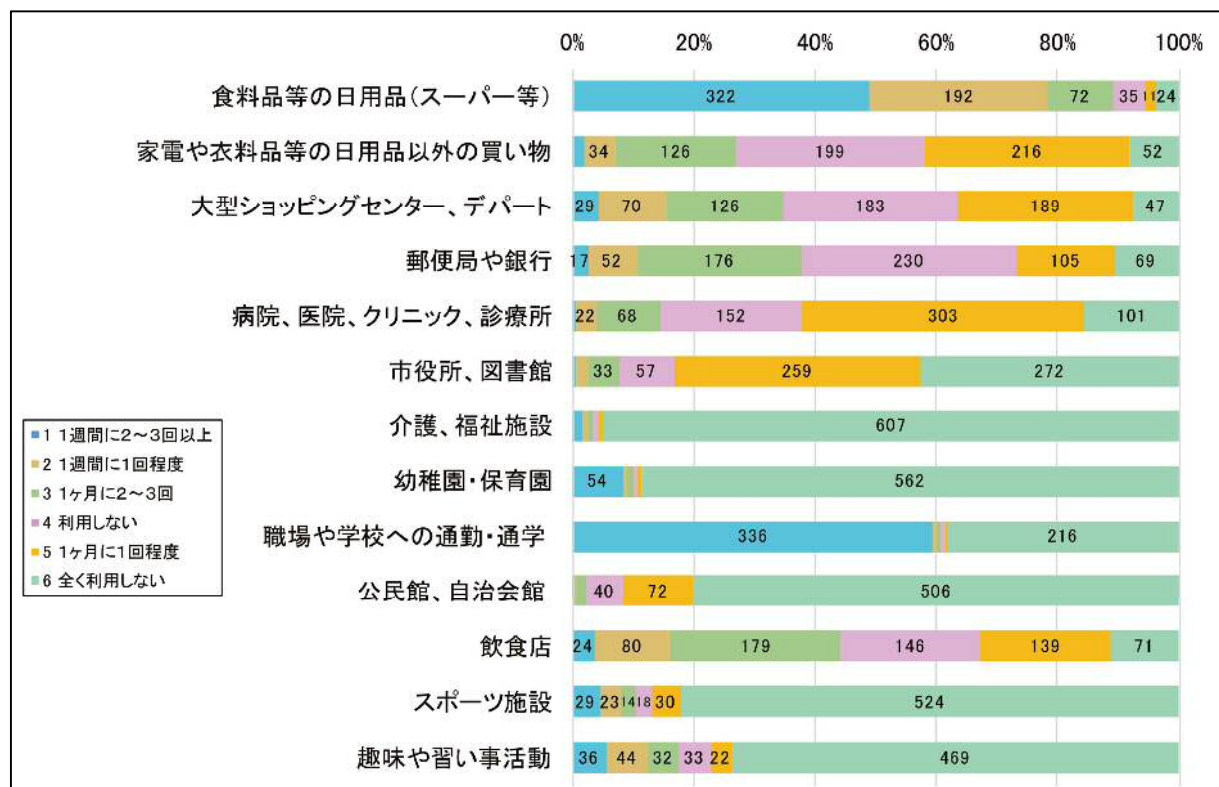




個人属性から読み取ることができる主な特徴として、二世帯（親と子）の核家族構成の割合と、一戸建て（持ち家）の割合が多いことがわかります。その他の設問に対しては解答群がほぼ同じ割合という結果になりました。

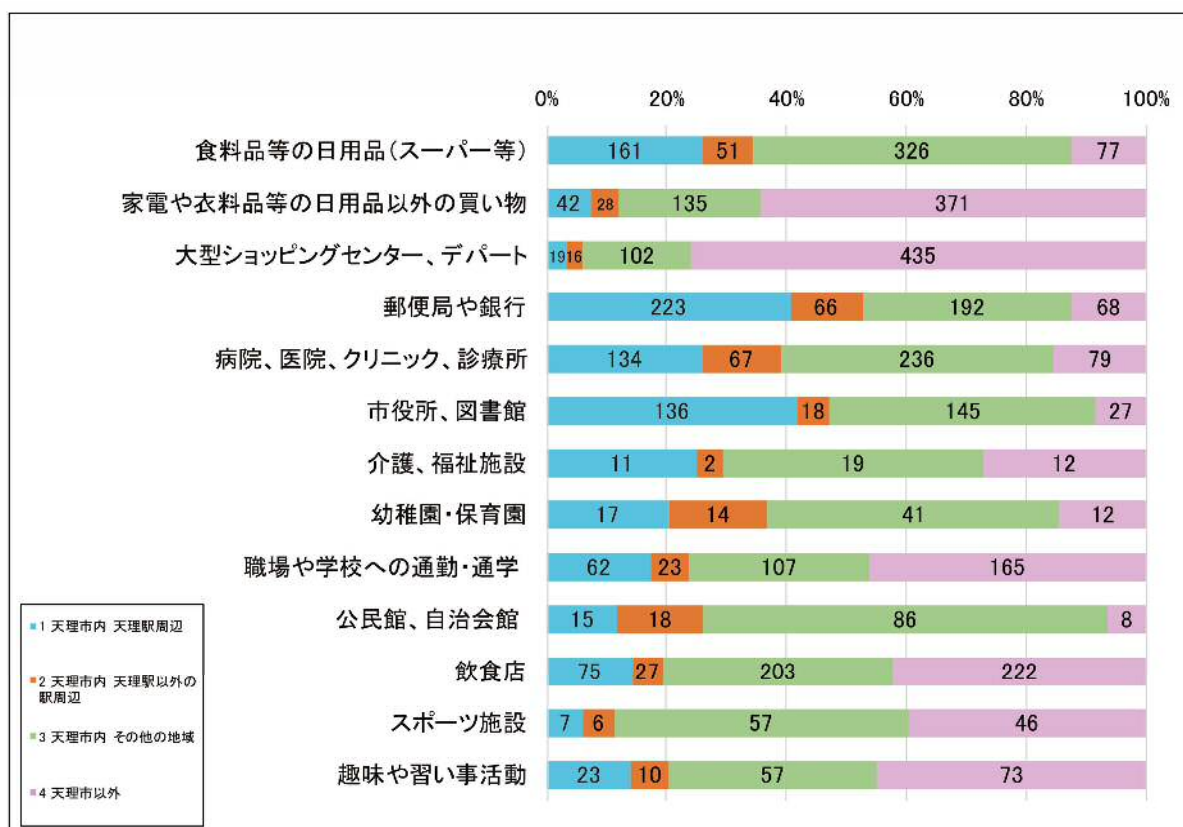
②日常生活と将来の居住意向

1. 日頃の施設利用の頻度



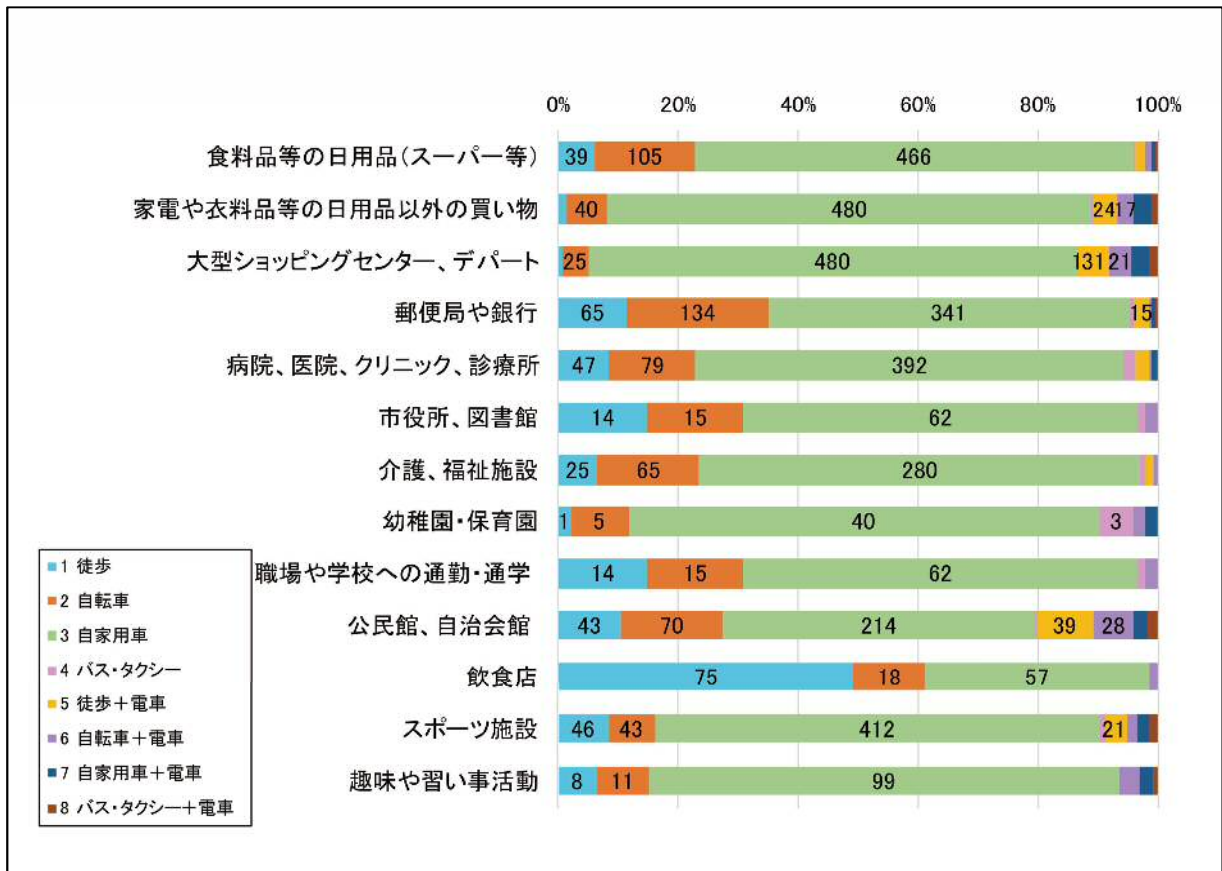
日頃の施設の利用頻度を見ると、「介護、福祉施設」「幼稚園・保育園」「公民館、自治会館」「スポーツ施設」「趣味や習い事活動に利用する施設」等が、まったく利用しない市民が多いことが分かりました。また、日頃からの利用頻度が高い施設利用は、日用品の購入でのスーパーマーケット等の利用、そして通勤・通学での施設利用がほとんどであることが分かりました。

2. 日頃の施設の利用地域



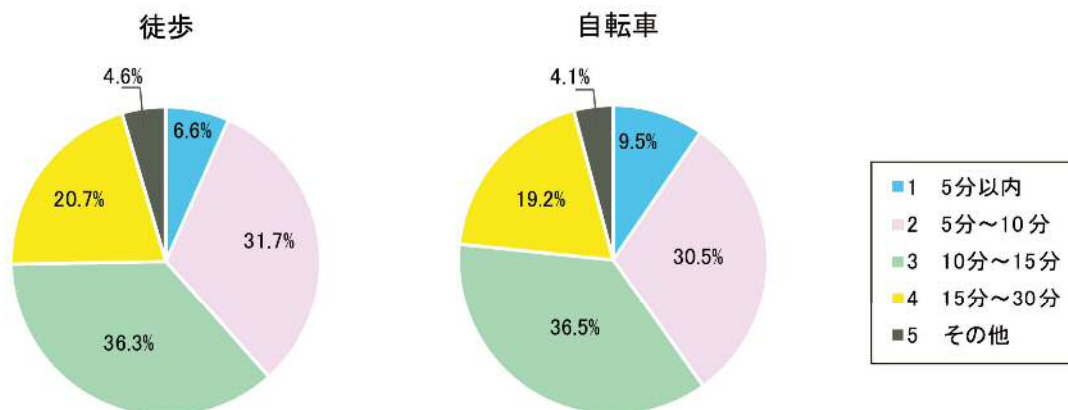
日頃の施設の利用地域を見ると、日用品以外の買い物、大型ショッピングセンターは天理市外での利用が多いことが分かりました。この結果から、市民にとって天理市内に十分でない都市機能は、大型ショッピングセンターなどの娯楽性や多様性のある施設であることが分かりました。

3. 日頃の施設への交通手段

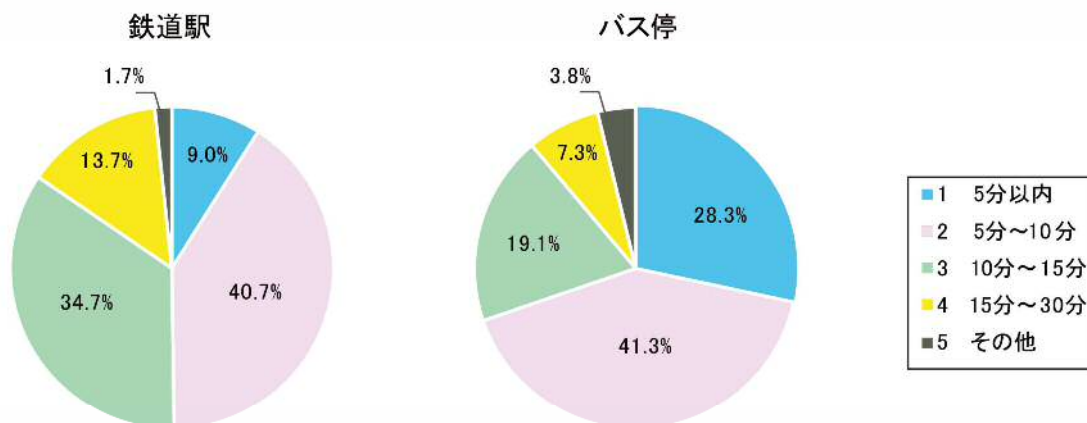


日頃の施設への交通手段は、飲食店を除く施設へは自家用車での移動が圧倒的多数であり、次いで自転車や徒歩が多い結果となりました。一方、本市における公共交通機関は日頃の施設への移動手段として使われている率は低く、利便性が低いことを示唆する結果となりました。

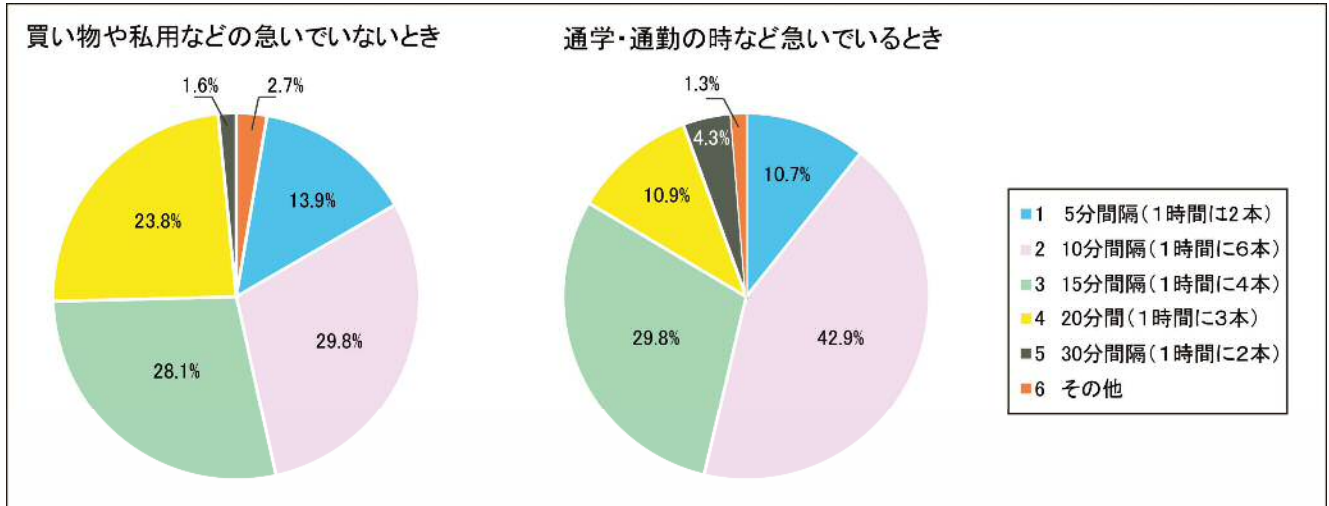
4. 日常生活サービス施設の徒歩移動にかかる所要時間の許容範囲



① 居住地から鉄道駅・バス停への徒歩移動所要時間の許容範囲

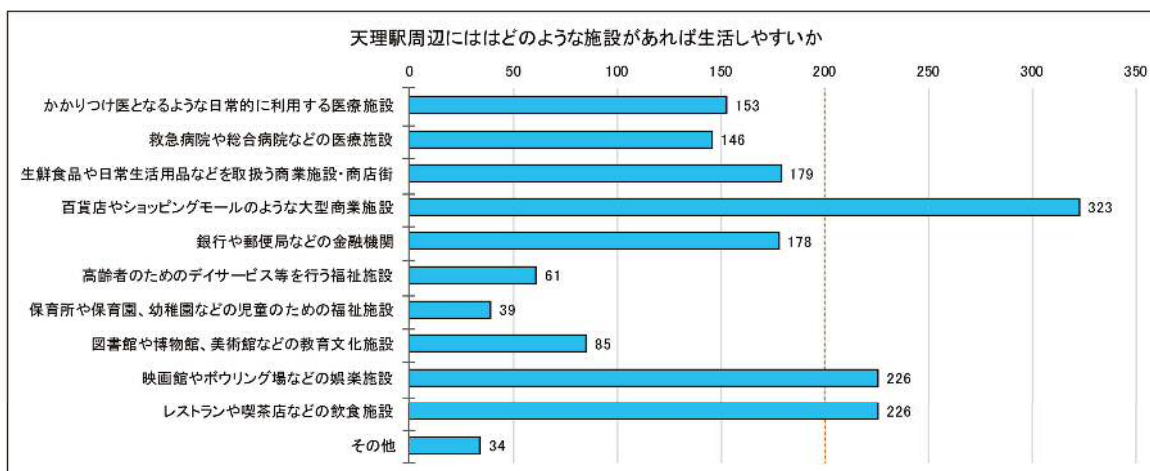


5. バスの運行間隔として所要時間の許容範囲



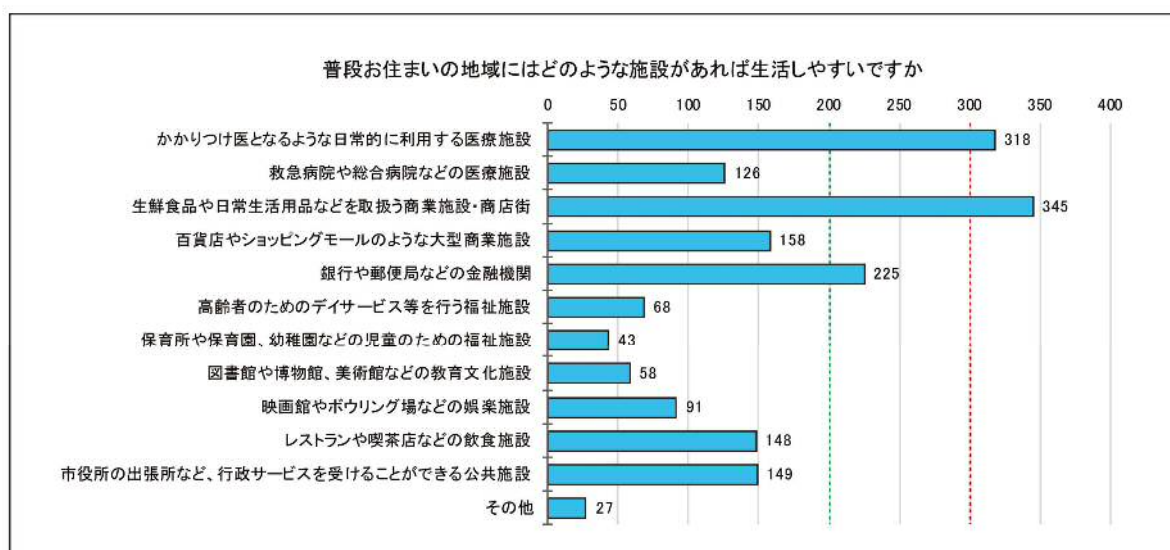
バスの運行間隔の許容時間に対する調査では、私用等急いでいない時は15分間隔以内でも構わないという意見が約半数を占めますが、通勤等急いでいる時の許容運行間隔時間は10分以内が過半数を占める割合となり、時間帯によって運行間隔の調整が必要であることを示唆する結果となりました。

6. 天理駅周辺に欲しい施設



天理市の中心地である天理駅周辺にほしい施設に関しては、大型商業施設を求める意見が最も多く、次いで娯楽施設や飲食店を求める意見が多い結果となりました。

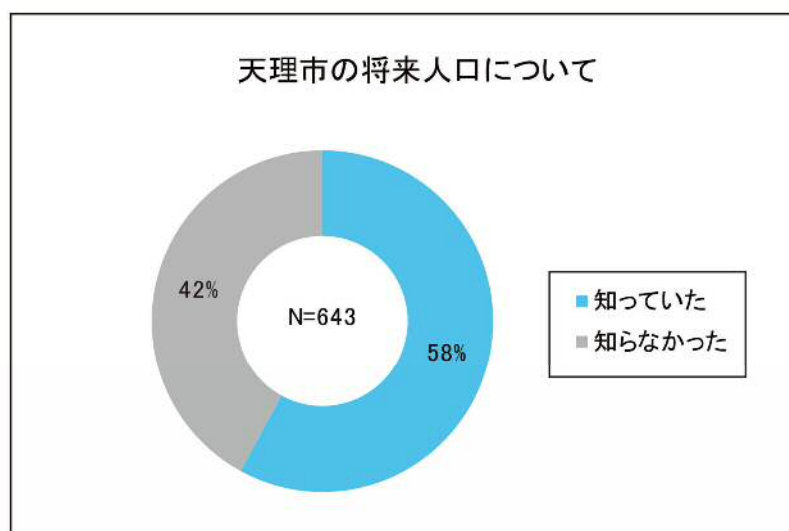
7. 居住地域周辺に欲しい施設



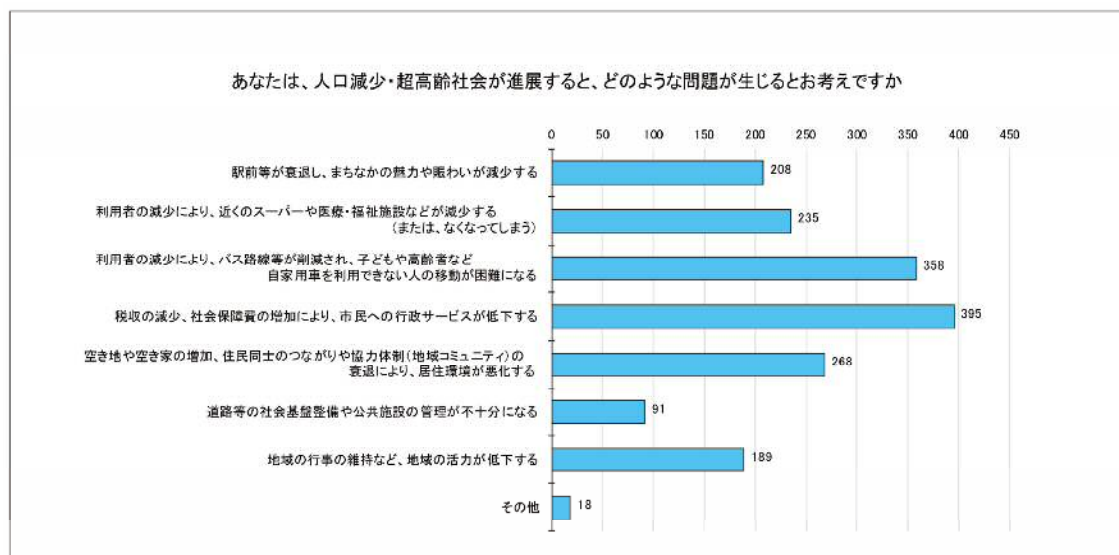
アンケート対象者が居住するそれぞれの地域に欲しい施設の調査結果では、日常生活用品等を取り扱う施設や、かかりつけ医がいる医療施設を求める意見が多くあがる結果となりました。

③今後のまちづくりの方向性

1. 天理市の人口が将来減少すること、少子高齢化が進展する見込みであることについて



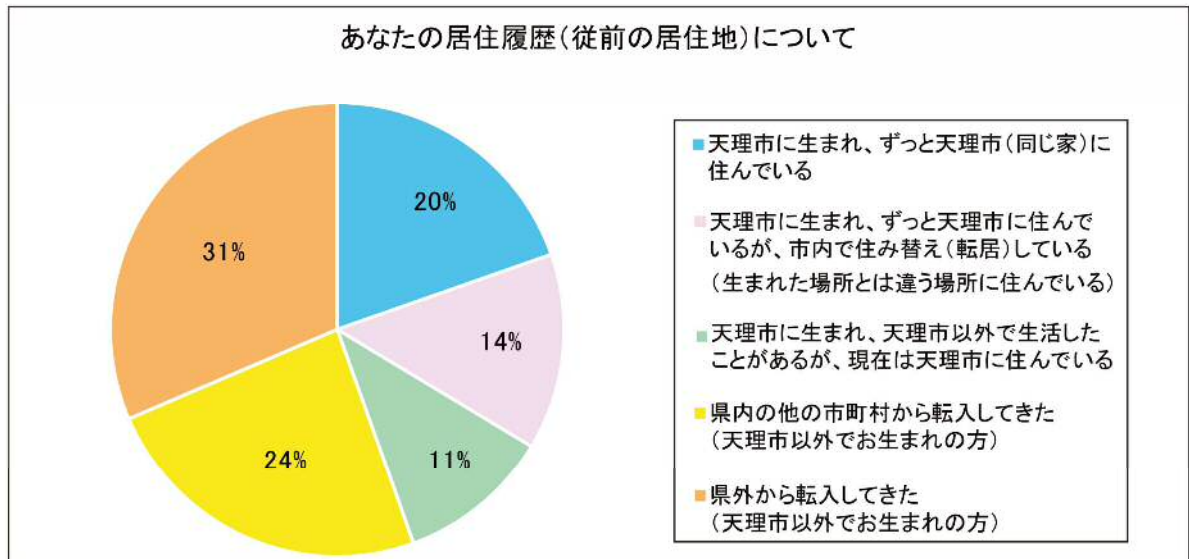
2. 人口減少、超高齢社会が進展することの問題点



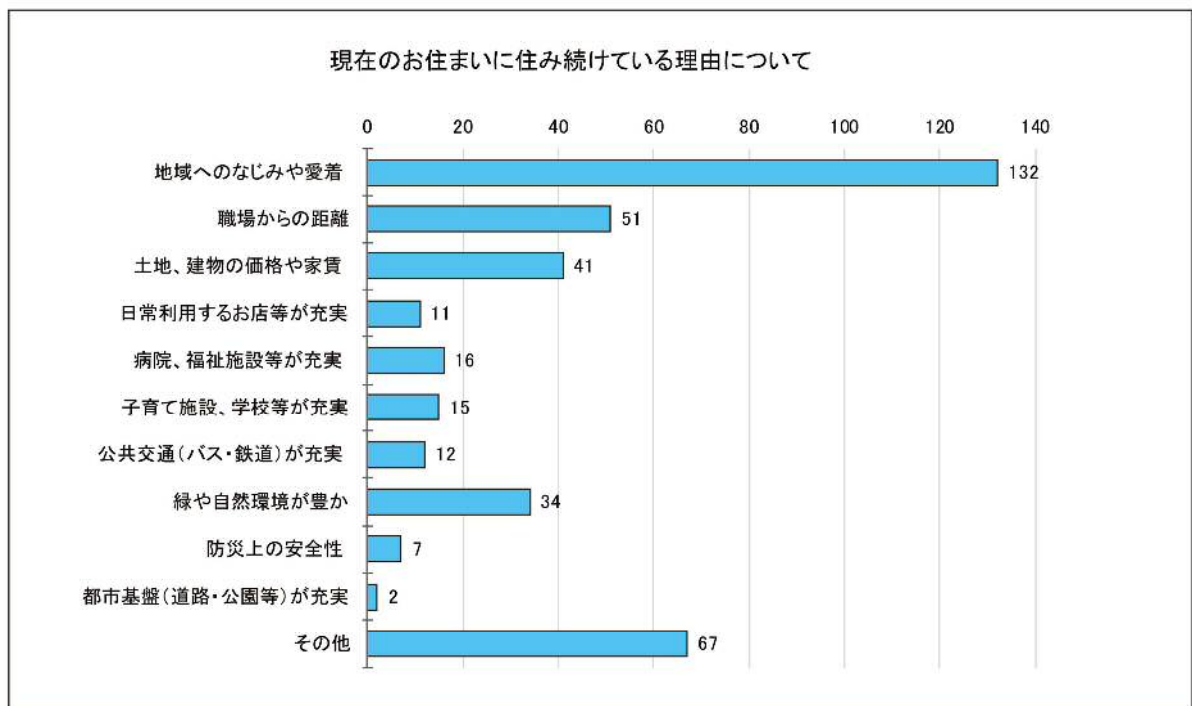
今後の本市のまちづくりに関する設問では、人口減少、高齢化により、行政サービスの低下や、公共交通サービスの低下が懸念されていることが分かりました。

④現在の住まいや転居の状況

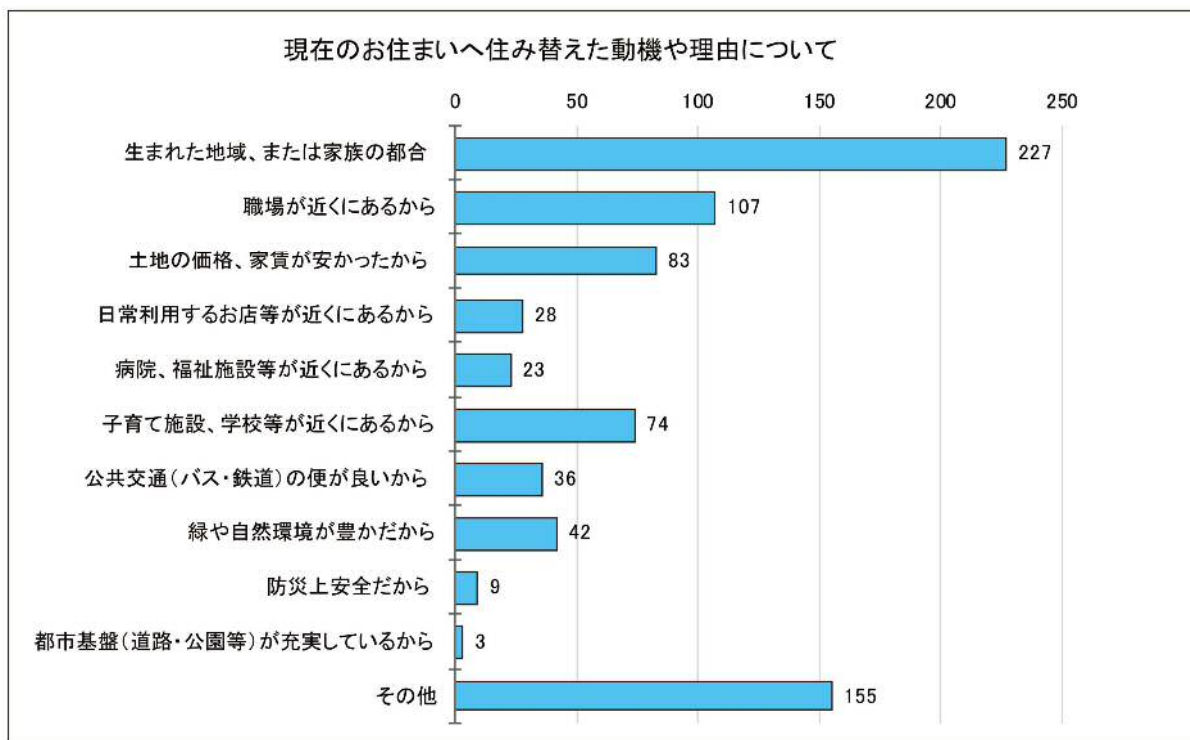
1. 現在の住まいについて



2. 現在の住まいに住み続けている理由



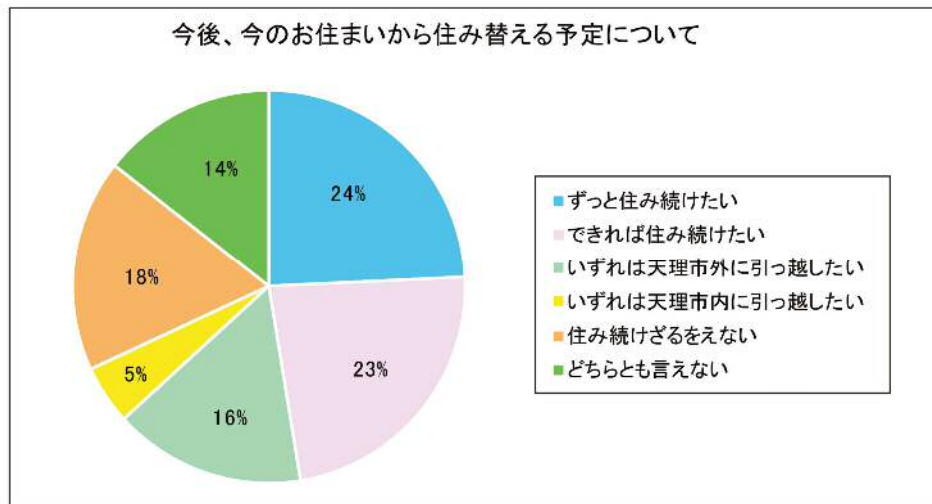
3. 住み替えた動機や理由



現在の住まいに住み続けている理由は、地域へのなじみや愛着があり住み続けていることが多いことが分かりました。また、住み替えた動機や理由は、生まれた地域や家族の都合によることが多いことが分かりました。

⑤今後の住み替えに関する意向

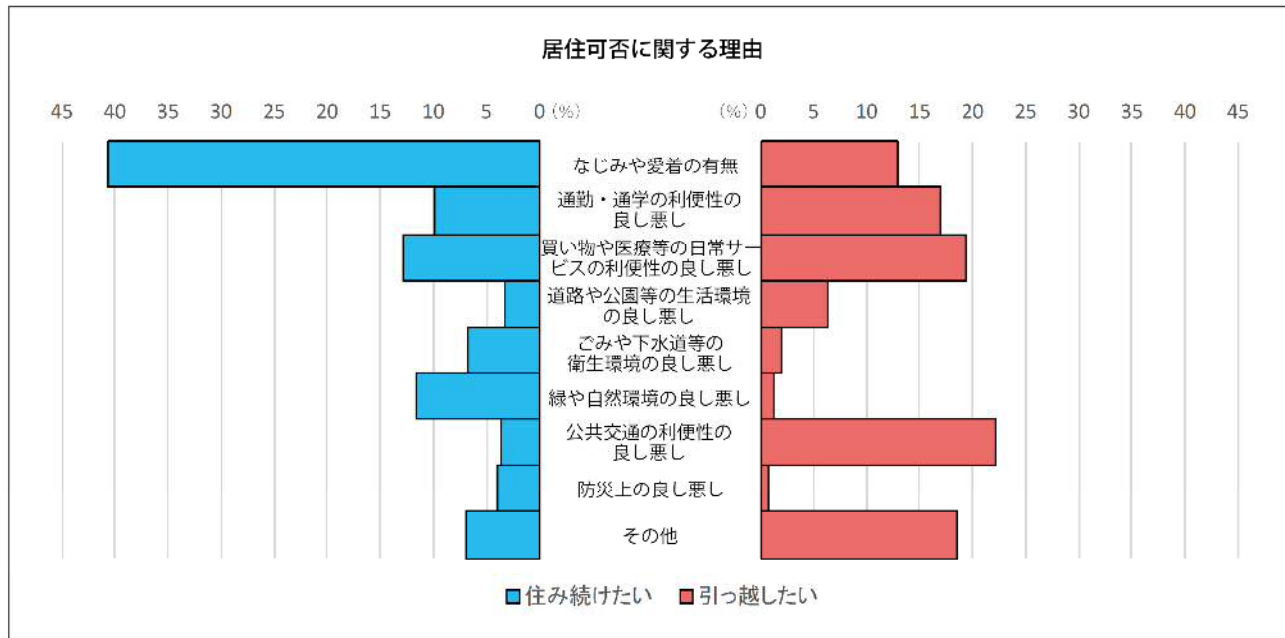
1. 今後の住み替えの予定について



今後の住み替えに関する意向を尋ねた結果、約半数が本市に「ずっと住み続けたい」あるいは「できれば住み続けたい」という意向であるということが分かりました。住み替えを希望する市民は、全体の約20%であり、住み続けたいを回答した市民の半数程度の割合であることが分かりました。

2. ずっと住み続けたい、できれば住み続けたいと答えた理由

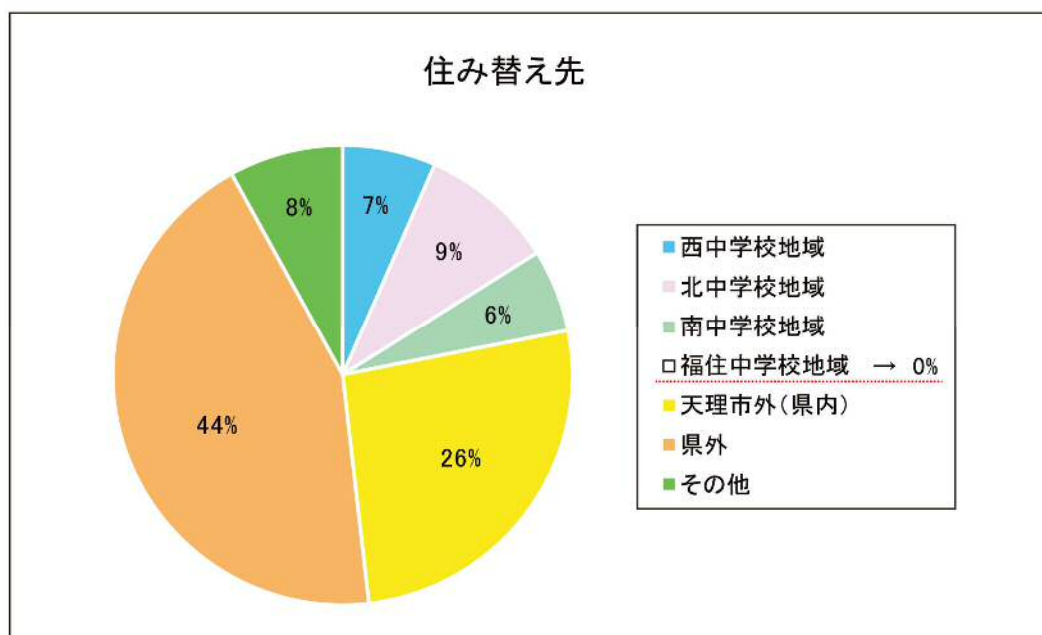
3. いずれは天理市外に引っ越したい、天理市内に引っ越したいと答えた理由



今後の住み替えに関する理由を尋ねたところ、住み続けたいと答えた人の多数が地域へのなじみや愛着が理由であることが分かりました。一方、住み替えを希望する市民の理由は、なじみや愛着がないためという意見も一定数ありましたが、公共交通の利便性が悪いと考える市民がもっとも多いことが分かりました。また、買い物や医療等の日常利用するサービスに不便を感じているという意見も多数あることが分かりました。

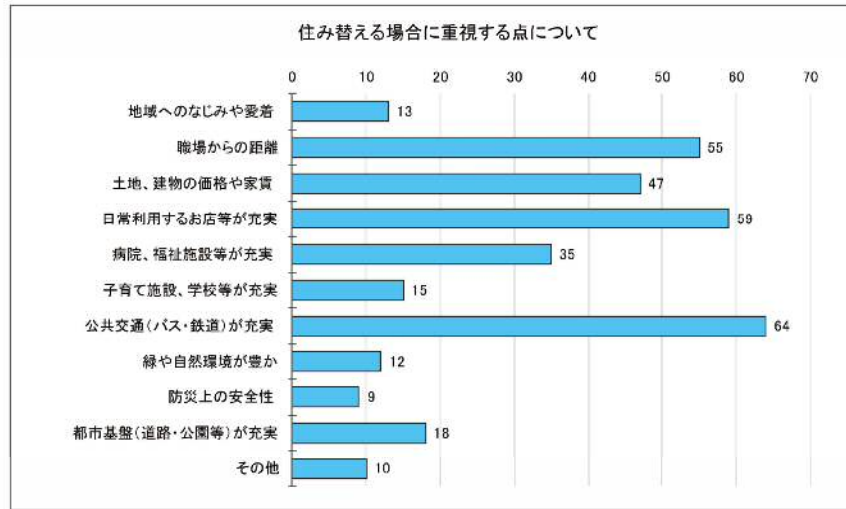
住み続ける理由として、地域へのなじみや愛着が圧倒的に多かったという結果は、地域の利便性には満足しているということには結びついておらず、住み替えの検討の有無にかかわらず、本市での都市機能の充実化は必須であるといえます。

4. 住み替え先として考えている地域

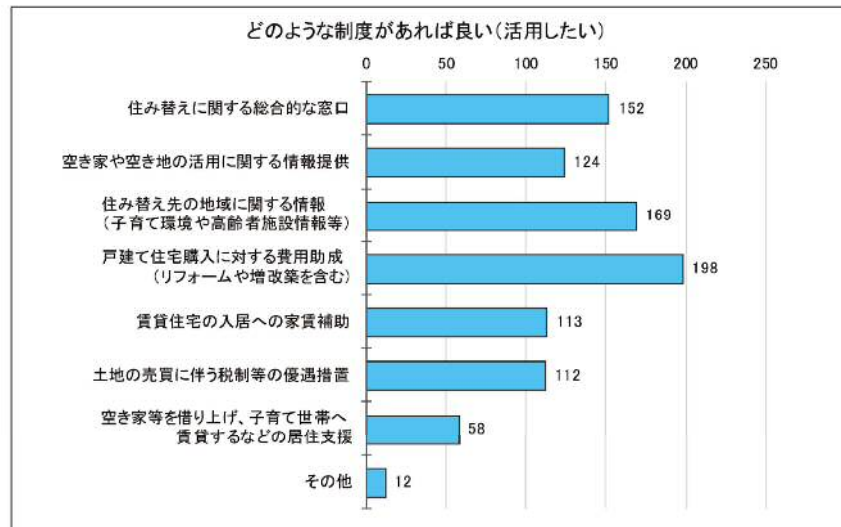


住み替え先として考えている地域としては、約半数が県外への住み替えを希望していることが分かりました。また約26%の市民が天理市外への住み替えを希望しており、これらを合わせると住み替えを希望する市民の中で、約70%の市民が市外への住み替えを希望していることが分かります。

5. 住み替える場合重視する点



6. 住み替える場合に欲しい制度



住み替える際に関する設問では、住み替える際に重要視する点は、天理市内外に住み替えを希望する理由と近似する内容となりました。一番重要視する点は公共交通（バス・鉄道）の充実を重要視する意見であり、日常利用するお店等が充実している点や、職場からの距離を重要視する意見が多いことが分かりました。

また、住み替える場合に欲しい制度としては、戸建住宅購入に対する費用助成や住み替え先の地域に関する情報提供を求める意見が多いことが分かりました。

③市民アンケートのまとめ

1. 属性

- すべての年代の意見を偏りなく収集できました。
- 居住地域は、西中学校・北中学校・南中学校地域でほぼ同数の意見を得ることができました。
- 家族構成は二世帯（親と子）が過半数を占めることが本市の家族構成の特徴であることが分かりました。
- 本市における居住形態の特徴として2/3が一戸建て（持ち家）であることが分かりました。
- 居住年数はどの年数もほぼ同数の意見を得ることができました。

2. 日常生活と将来の居住意向

- 1週間に2～3回以上利用する、よく使う施設で多い意見は、「食料品等の日用品（スーパー等）」や「職場や学校への通勤・通学」であることが分かりました。
- 全く利用しない施設で多い意見は、「介護・福祉施設」、「幼稚園・保育園」、「公民館・自治会館」、「スポーツ施設」、「趣味や習い事活動」であることが分かりました。
- よく使う施設の中で「日用品（スーパー等）」は「天理市内のその他地域」、「通勤・通学」は「天理市以外」での利用の意見が多く挙がりました。
- 「家電や衣料品等の日用品以外の買い物」の約6割、「大型ショッピングセンター、デパート」の約8割が、「天理市以外」での利用の意見でした。
- 施設への移動手段は、「飲食店」を除き「自家用車」のみとする意見が多数を占めていました。「飲食店」は、「徒歩」、「自転車」で約6割を占めていることが分かりました。
- 日常生活サービス施設の徒歩移動の許容範囲では、徒歩、自転車ともに75%以上が15分までなら許容することが分かりました。
- 居住地からの鉄道駅、バス停までの徒歩移動所要時間では、鉄道駅は半数が10分以内、バス停は、7割が10分以内なら許容することが分かりました。
- バスの運行間隔は、通勤等の急いでいる時は半数が10分間隔以内、私用等急いでいない時は半数が15分間隔以内を許容することが分かりました。
- 天理駅周辺に欲しい施設は、「百貨店やショッピングモールのような大型商業施設・商店街」が多く、次いで「映画館やボウリング場などの娯楽施設」「レストランや喫茶店などの飲食施設」となっており、大規模な商業施設を求める意見が多挙げられました。
- 居住地域周辺に欲しい施設は、「生鮮食品や日常生活などを取扱う商業施設・商店街」や「かかりつけ医となるような日常的に利用する医療施設」「銀行や郵便局な

どの金融機関」となっており、日常生活を営む上で必要な施設が身近な場所に求める意見が多くなっていました。

3. 今後のまちづくりの方向性

- ・天理市の人口が将来減少すること、少子高齢化が進展する見込みであることについて、過半数が知っていたが、知らなかった人も42%いる結果となりました。
- ・人口減少、超高齢社会が進展することの問題点として、「税収の減少、社会保障費の増加により、市民への行政サービスが低下する」ことを危惧する意見がもっとも多く、次いで「利用者の減少により、バス路線等が削減され、子どもや高齢者など自家用車を利用できない人の移動が困難になる」とする意見が多く挙がりました。

4. 現在の住まいや転居の状況

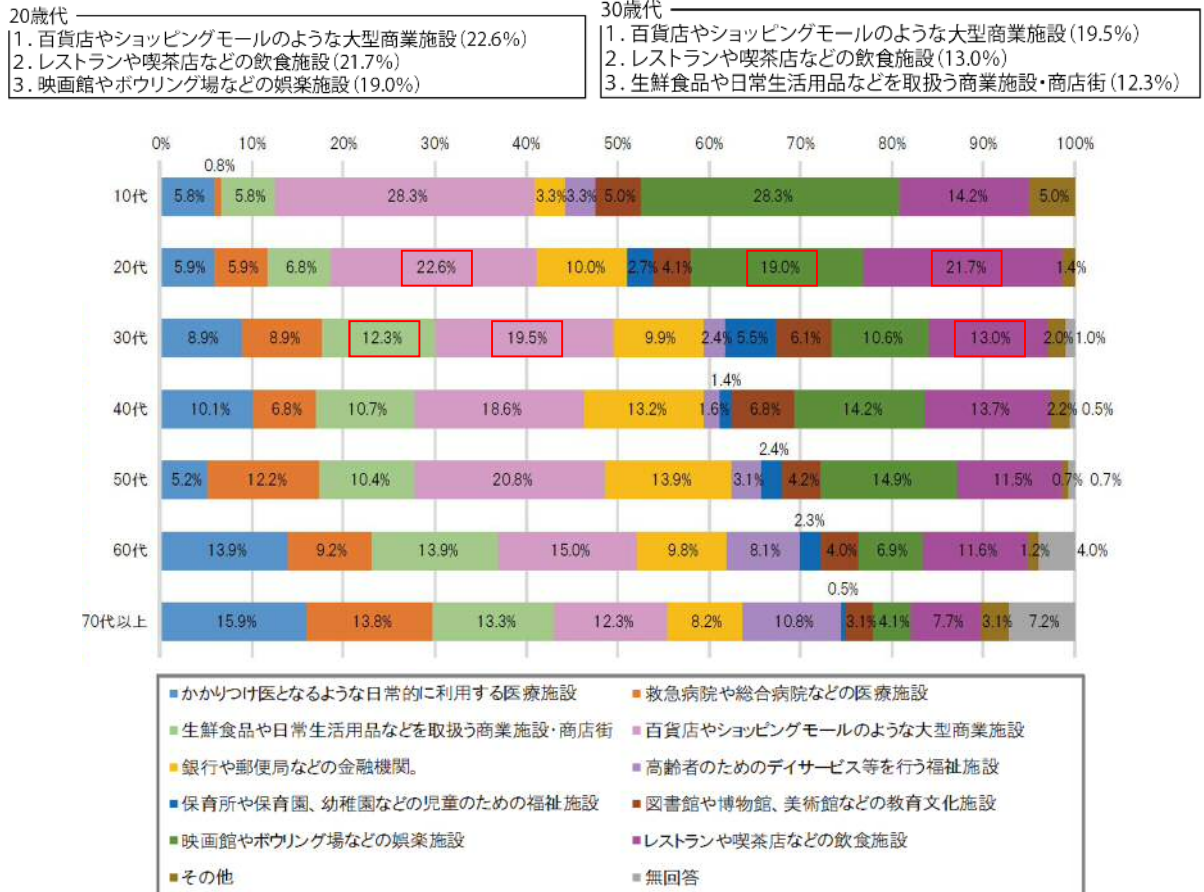
- ・県外からの転入が31%でもっとも多くなっています。
- ・現在の住まいに住み続けている理由として多いのは「地域へのなじみや愛着」であることが分かりました。
- ・住み替えた動機や理由で多いのは「生まれた地域、または家族の都合」であることが分かりました。

5. 今後の住み替えに関する意向

- ・今後もずっと住み続けたい、できれば住み続けたい意見の合計は47%であり、その理由は「なじみや愛着がある」が圧倒的に多いことが分かりました。
- ・いずれは天理市（内外）に引っ越したい意見は合計21%であり、その理由は「公共交通（バス・鉄道）が不便」とする意見がもっとも多く、次いで「買い物や医療等の日常サービスが不便」、「通勤・通学が不便」であることが分かりました。
- ・住み替え先としては、7割が天理市外・県外となっており、市内での住み替え先の希望では北中学校区がもっとも多いことが分かりました。
- ・住み替える場合重視する点としては、「公共交通（バス・鉄道）が充実」がもっとも多く、次いで「日常利用するお店等が充実」「職場からの距離」であることが分かりました。
- ・住み続けざるを得ないという意見も18%あることが分かりました。
- ・住み替える場合に欲しい制度としては、「戸建て住宅購入に対する費用助成」がもっとも多く、次いで「住み替え先の地域に関する情報」「住み替えに関する総合的な窓口」であることが分かりました。

6. 天理駅周辺に求める施設（年齢別）

大型商業施設の利用は、1ヶ月に1回以上利用する人の割合は20歳代～30歳代の約7割にのびますが、天理市以外での利用が20歳代で約7割、30歳代で約8割となっています。



5. 天理市立地適正化で解決を目指す課題の設定

(1) 課題のとりまとめ

これまでに本市の現況・課題を様々な観点からみてきましたが、立地適正化計画はこのすべてを解決できる計画ではありません。ここでは、本計画により解決を目指す課題について整理します。

(2) 主要課題① 若い世代の転出抑制

- ・ 定住につながる魅力や利便性が不足
- ・ 働く場、子育ての場、各サービス施設が不足

本市の特長的な人口ピラミッドの是正に向け、20歳代～30歳代にとって定住につながる魅力や利便性の向上に努めることを、課題の一つとして抽出します。奈良県都市計画区域マスタープランにおいても、天理駅周辺は、主要生活拠点として、居住機能に加え、商業、文化等の様々な機能を配置し、拠点性の向上を図る位置づけがあります。一方、例えば大型商業施設の利用は、1ヶ月に1回以上利用する人の割合は20歳代～30歳代の約7割にのぼりますが、天理市以外での利用が20歳代で約7割、30歳代で約8割となっています。

市外への転出が顕著な20歳代～30歳代の若い世代にとって、働く場や子育て施設、各サービス施設などが充実し、定住につながる魅力を備えたまちを目指し、若い世代の転出を抑制することが必要です。

(3) 主要課題② 増加する高齢者への継続的な対応

- ・ 高い高齢化率
- ・ 高齢者人口が増加傾向

本市の高齢化率は、平成27年時点で24%を超えており、今後も高齢者人口は増加傾向が続くことが予測されています。平成52年には約32%となり、3人に1人が65歳以上の高齢者となる見込みです。増加する高齢者への継続的な対応を、課題の一つとして抽出します。市民の交通行動の動向を見ると、自動車利用の割合が近年増加してきていますが、今後高齢者が自動車を利用できなくなることを考慮すると、公共交通の継続したサービスの維持・向上が必要です。本市の財政状況は、自主財源よりも依存財源が多くなってきており、歳出は民生費・衛生費の割合が増大してきています。性質別にみると、投資的経費が大幅に減少する一方で、扶助費の割合が大幅に増加してきています。

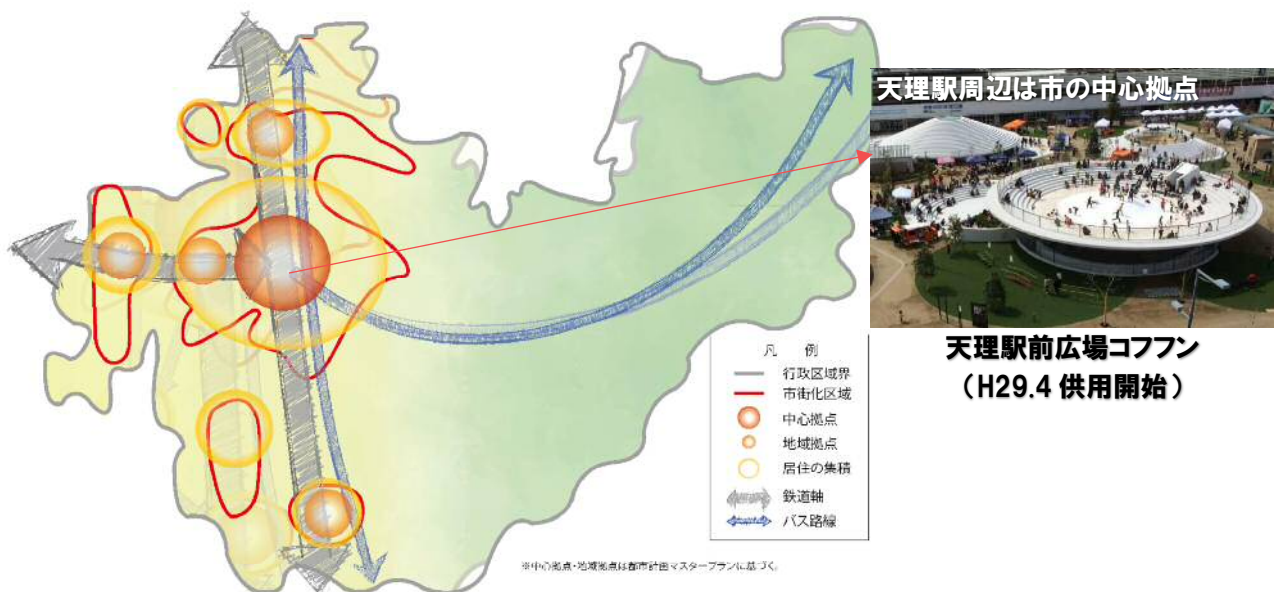
高齢者が移動しやすい環境を整えたり、高齢者自身が生き生きと活動し、健康寿命を延ばす取り組みにより扶助費を削減（＝その費用を他の投資に活用）するなど、増加する高齢者へ継続的に対応していくことが必要です。

6. 天理市立地適正化計画

立地適正化計画は、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな都市機能の誘導により、都市全域を見渡したマスタープランとして位置づけられる市町村マスタープランの高度化版です。より明確な課題解決を図るため、都市機能の集約化、および居住地域の集約化を図るコンパクトシティの実現と、都市機能が集約された地域【都市機能誘導区域】、集約された居住地域【居住誘導区域】を、自動車に過度に依存しない、誰でも利用可能な公共交通でつなぐ交通ネットワークの整備を主な内容として計画し、『多極ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を目指します。

また、本市における立地適正化計画では、都市機能誘導区域、居住誘導区域に加え、独自に【地域生活拠点】を設けます。【地域生活拠点】とは、都市機能誘導区域が設定されていない居住誘導区域において、日頃の買い物や通院など、居住する生活圏内で完結する日常生活に必要な施設の維持を図る地域です。この【地域生活拠点】を設けることで、各居住誘導区域における生活利便性を向上させるとともに、地域の日常的なにぎわいを創出することができます。

立地適正化計画では、まちづくりの基本方針を定めた従来の市町村マスタープラン等の関連計画の内容を踏まえ計画することで、地域の抱える課題を解決する新しいまちづくりが可能となります。本章では、本市の抱える課題解決や、市民のニーズを満たすことができる、地域に根ざした立地適正化計画を定めます。



天理市立地適正化計画

図 6-1 天理市の都市構造イメージ

(1) 天理市立地適正化計画で定めること

天理市立地適正化計画で定めることを以下に記します。

表 6-1 天理市立地適正化計画設定事項

天理市立地適正化計画設定事項	
都市機能誘導区域	医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することによって、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。
都市機能誘導施設	都市機能誘導区域において居住者の共同の福祉や利便性の向上を図るために必要な施設。 ~誘導施設例~ 医療施設（病院・診療所等）、社会福祉施設（老人デイサービスセンター等） 高齢者支援施設（地域包括支援センター等） 子育て支援施設（幼稚園・保育所等）、教育施設（小学校等） 文化施設（図書館・博物館等）、商業施設（スーパーマーケット、銀行等） 行政施設（市役所等） など
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を集約させ人口密度を維持することによって、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に居住を誘導する区域。
地域生活拠点	天理市独自の設定事項。 都市機能誘導区域が設定されていない居住誘導区域において、日頃の買い物等、居住誘導区域内で完結させることが可能な日常生活に必要な施設の維持を図る地域拠点。 居住生活区域内での日常生活の利便性向上と、にぎわいの創出を目的とする。

(2) 天理市立地適正化計画の基本方針

・ベースとなるターゲットとまちづくりの方向性

本市の特徴として、人口ピラミッドが示す通り、20代後半から急激に市外への転出が起きていることが、最大の課題にもつながっており、若者・子育て世代の定住促進が求められています。また、今後も増加する高齢者が健康・快活に日常生活を送ることが出来るように、継続的な対応が求められています。

そこで、本計画のベースとなるターゲットは20～30代の若者・子育て世代とします。これらの世代が住み続けたいと思える立地適正化計画を策定することで、公共交通や都市施設へのアクセスが容易になるなど、高齢者にとっても住みやすいまちの実現を目指します。

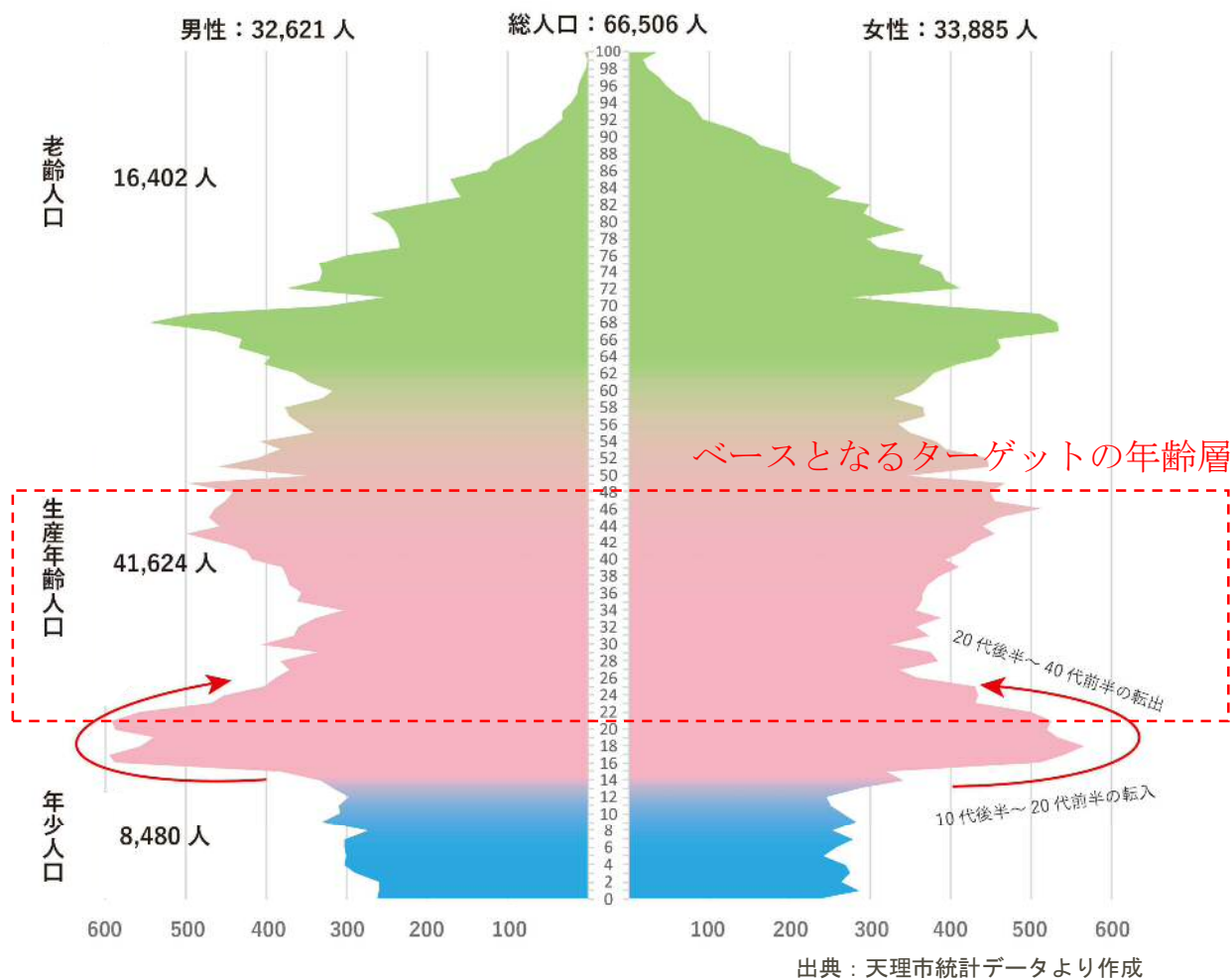


図 6-2 2017年1月時点の人口ピラミッド（再掲）

そこで、現状の本市の都市構造から、「天理駅周辺地区」「前栽駅周辺地区」「二階堂駅周辺地区」「樺本駅周辺地区」「柳本駅周辺地区」の各拠点に適切な機能を持たせるとともに、本計画の目指すまちづくりの基本方針を、本市の将来都市像である「つながり、にぎわい・未来を創造するまち」の実現に向けて、以下のとおり定めます。

20歳代から30歳代の若者・子育て世代が住み続けたいまち

～高齢者も元気に暮らせるまち～

・本計画の狙い

- ①20歳代～30歳代の若者・子育て世代が必要とする施設誘導を進める
- ②若者・子育て世代が暮らしやすいと感じ、本市への定住機運が高まる
- ③税収の安定により継続的な社会保障への対応が可能
—高齢者が地域の子どもを見守るなど、地域の助け合いが生まれる—
- ④高齢者も元気に生き生きと暮らすことのできるまちの実現
- ⑤多世代で過ごせる時間が多くなり、さらなるにぎわいへの創出や経済波及効果へとつながる



・本計画に期待される効果

- ①若者・子育て世代のニーズに応じた都市機能を誘導することで、天理市で生活し、子どもを育て、住み続けたいと思えるまちになる。
- ②市民活動が活発になり、日常的なにぎわいや新たなコミュニティが生まれる。
- ③「天理・前栽駅前に行けば何かある」という認識の下、多世代で過ごす時間が多くなり、経済波及効果が生まれる。
- ④高齢者の活動が活発になることで健康寿命が延び、扶助費の削減につながる

(3) 課題解決のための施策

本計画のベースとなる 20~30 代の若者・子育て世代のターゲットに対して、効果的な誘導を進めるため、以下に示す施策を展開します。

1) 天理駅前広場における賑わいづくり

平成 29 年 4 月から供用を開始している、新たな天理駅前広場「コフフン」では、毎日様々なイベントが実施されています。若者から高齢者まで、世代を問わず楽しめる駅前広場の時間の共有により、賑わいづくりを目指します。

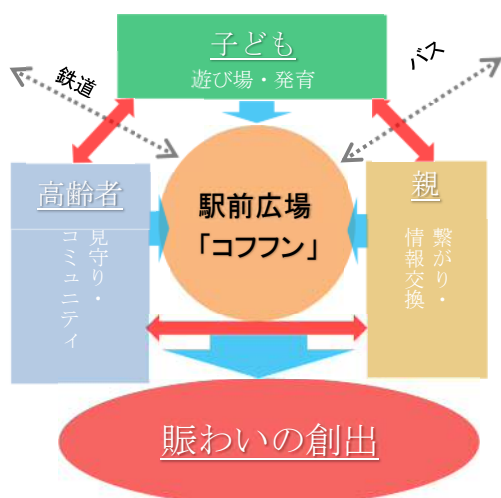


図 6-3 コフフンによる賑わいの創出イメージ

2) 天理大学との連携

本市は、市内に立地する天理大学と、地域の課題に適切に対応し、活力ある個性豊かな地域社会の形成と発展に寄与することを目的として、包括連携協定を締結しています。この包括的な連携により、特に若者や子育て世代を取り込んだ事業を継続的に実施していきます。また、本施策は、天理大学の学生にとっては、地域の愛着を醸成することで、定住促進にもつながるものとなります。

- ・ 地域文化及び地域産業の振興に関すること
- ・ 教育及び人材育成に関すること
- ・ 生涯学習に関すること
- ・ まちづくりに関すること
- ・ 国際交流に関すること
- ・ スポーツ活動の推進及び健康増進に関すること
- ・ 学術研究に関すること 等

天理市独自の取り組み
若者世代の定住促進

子育て世代すこやか支援センター等
切れ目のない子育て支援

生涯学習や体力向上教室
高齢者の生きがいづくり

3) 県営住宅団地を核としたまちづくり

櫛本地域は、県営住宅の建て替えに合わせて、地域に必要なサービス施設を導入し、多世代が住み続けられるモデル的なまちづくりを推進することで、新たな産業振興による地域活力の向上と定住の促進を目指します。

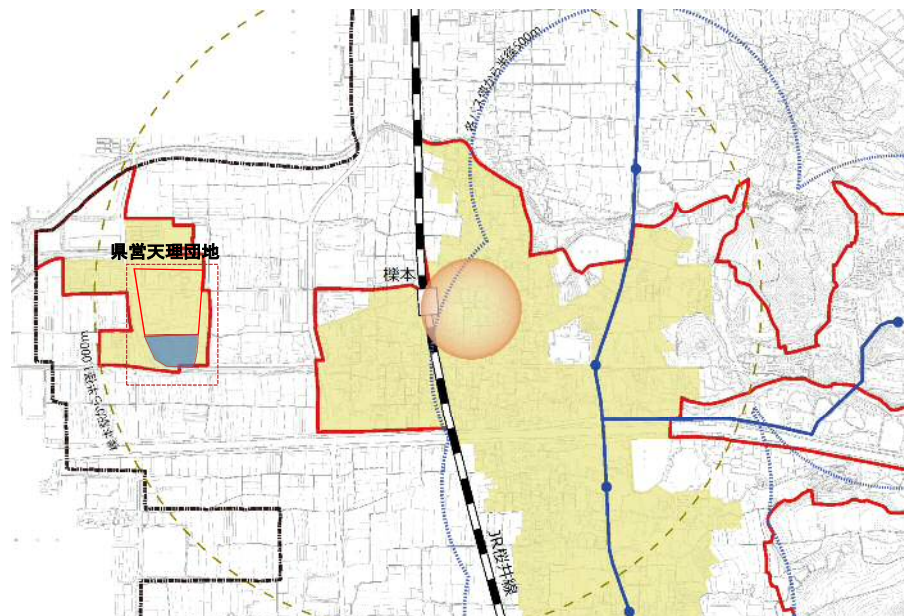
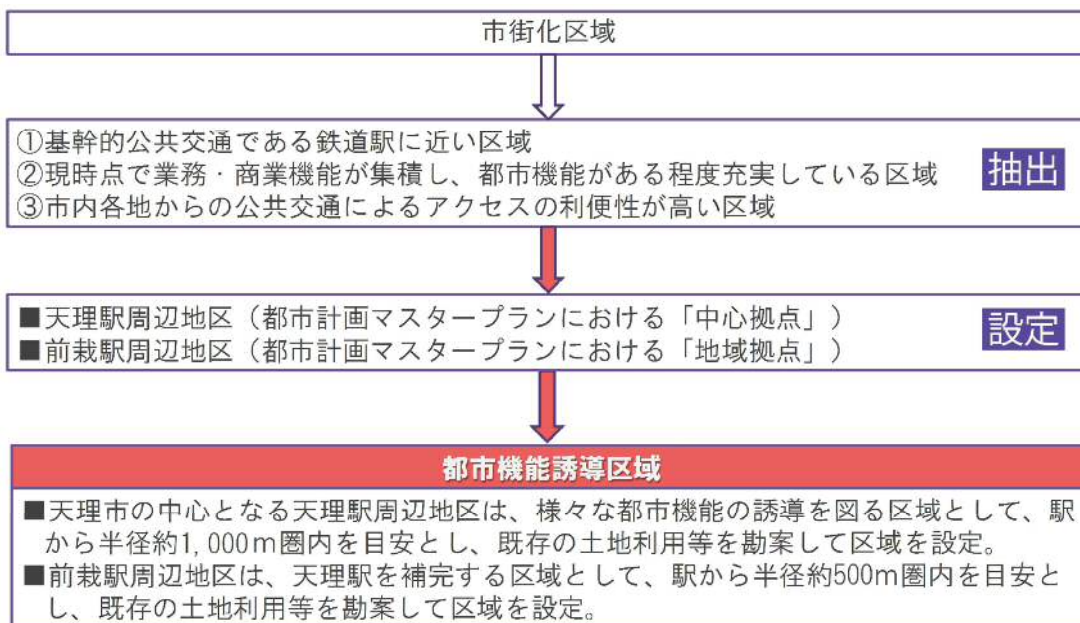


図 6-4 県営天理団地

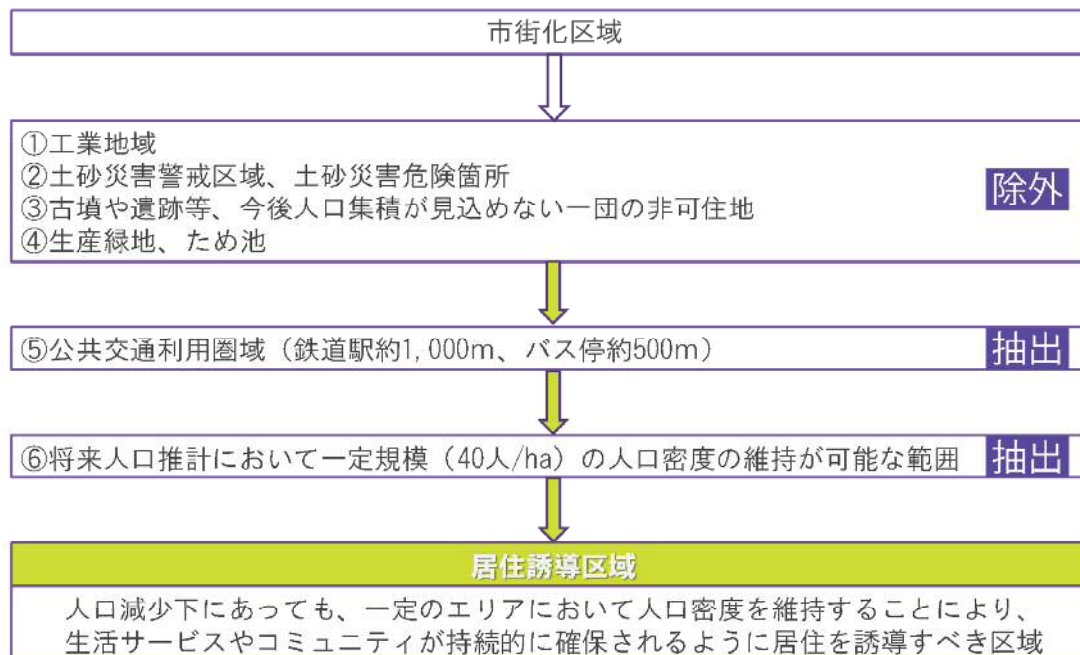
(4) 本計画における都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定方法

都市機能誘導区域、居住誘導区域、地域生活拠点の設定方法は、中心となる駅などの施設から、一般には半径1,000m圏内、高齢者を対象として区域整備を進めていく区域では半径500m圏内を目安として設定を行います。

■都市機能誘導区域設定



■居住誘導区域設定



(5) 中心拠点【天理駅・前裁駅周辺地区】

■天理駅・前裁駅周辺地区まちづくりの基本方針

1) 都市機能誘導区域-天理駅周辺地区 (A=176ha)

～天理駅を最大限に活かした賑わいの創出～

天理駅周辺地区は、本市の中心にふさわしい都市機能の集積・充実を図る方針として、天理駅前広場の再整備に合わせ、商業・産業・観光・文化等の様々な機能の中心的な位置づけとします。

天理市の個性と魅力を活かした産業・観光振興、文化・音楽発信、多世代の憩いの場として、複合的な機能を有する市民生活の拠点地区を形成する方針とします。

本市の中心拠点として、本地区内に居住する人々の生活サービスを提供するだけでなく、市内各地から利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、市内各地の地域拠点の核となり、市民の都市活動全体を支える都市機能誘導区域として設定します。また、本市の中心商業地にふさわしい、市域全体を対象とした生活サービス機能の確保・充実を図り、さらに観光に対応した商業機能との連携による商業地全体の活性化を図る方針とします。

また、本地区は、本市全域でターゲットとする子育て支援の中心的役割を担うものとして、

・都市機能誘導施設

【重点整備施設】 子育て支援施設、大型商業施設 (1,500 m²以上)、医療施設、社会福祉施設、高齢者支援施設、文化施設、行政サービス施設、教育施設

2) 都市機能誘導区域-前裁駅周辺地区 (A=35ha)

～天理市立メディカルセンターを中心とした健康・福祉拠点～

前裁駅周辺地区では、特に高齢者に対する健康増進・活力向上を目指し、市の中核医療福祉施設である市立メディカルセンターを中心とした、医療・福祉・介護の都市機能に特化した地区を目指します。

また、前裁駅から市立メディカルセンターまでは歩きやすいまちづくりを目指し、若年層から高齢者まで、全ての年齢層が利用しやすい環境づくりを進めるとともに、すでに取り組んでいる天理大学との連携を維持し、高齢者のさらなる健康増進・活力向上を図ることとします。

・都市機能誘導施設

【重点整備施設】 医療施設、社会福祉施設、高齢者支援施設、行政サービス施設
【準重点整備施設】 子育て支援施設、商業施設、教育施設

3) 居住誘導区域

都市機能誘導区域を包含する周辺地域を居住誘導区域に位置づけ、本市の中心的な住宅地にふさわしい、利便性が高く魅力ある住環境の維持・向上を図ります。

中心市街地の南端区域は、人口密度が40人/haを下回っている区域が存在しますが、駅周辺の商業地に近い利便性を活かし、本市の定住受け皿地として積極的に住宅供給を誘導する区域として、居住誘導区域に含めるものとします。

中心市街地は、高齢者から子育て世代、若者まで幅広い世代が街なかで集住できる環境を整えることによって、誰もが安全・快適に生活できる居住拠点づくりを進めます。

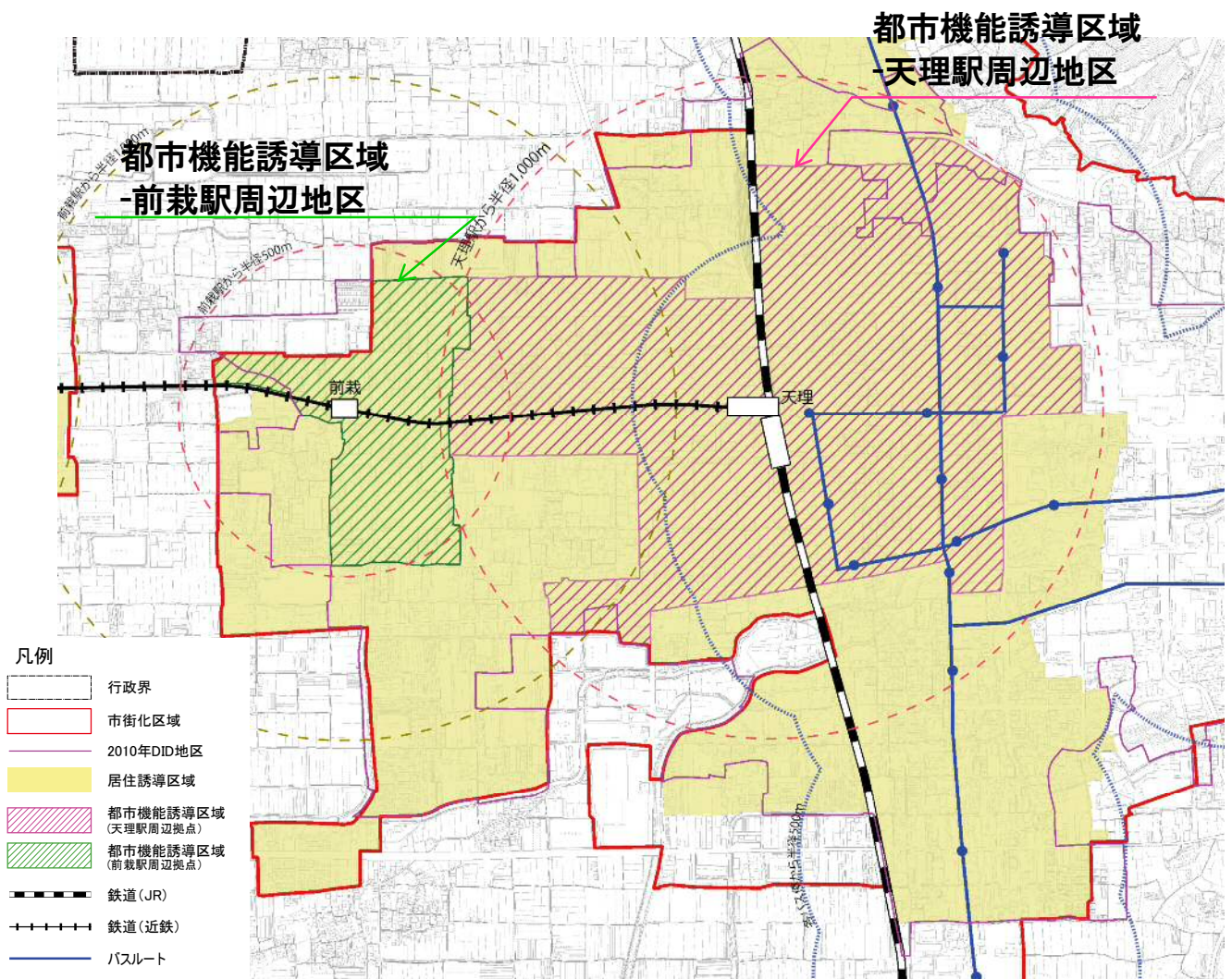


図 6-5 天理駅・前裁駅周辺地区の都市機能誘導区域及び居住誘導区域

(都市機能誘導区域の面積)

市街化区域面積: 1226.9 (ha)

都市機能誘導区域名	面積 (ha)	都市機能誘導区域/市街化区域(%)
天理	176.4	14.4%
前裁	34.7	2.8%

■天理市の各駅周辺の都市機能誘導施設の立地状況

		1 天理駅			2 榎本駅			3 前栽駅			4 二階堂駅			5 柳本駅		
		1000m圏	800m圏	500m圏	1000m圏	800m圏	500m圏	1000m圏	800m圏	500m圏	1000m圏	800m圏	500m圏	1000m圏	800m圏	500m圏
人口	平成22年	14,909	10,740	4,610	4,932	3,924	2,521	12,325	8,893	4,952	6,044	5,062	2,419	4,730	4,193	2,801
	平成52年	13,135	9,397	3,966	3,827	3,042	1,936	11,399	8,298	4,644	5,155	4,353	2,095	3,411	3,021	2,018
	増減率	-12%	-13%	-14%	-22%	-22%	-23%	-8%	-7%	-6%	-15%	-14%	-13%	-28%	-28%	-28%
医療施設	病院・診療所	13	12	8	2	2	2	7	4	3	0	0	0	2	2	1
福祉施設	高齢者福祉施設	13	7	5	8	6	0	6	5	3	8	4	2	3	3	1
	その他福祉施設	2	2	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0
子育て施設	保育所	1	1	1	2	0	0	3	3	1	0	0	0	0	0	0
	公立幼稚園	2	2	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1
	公立小学校	1	1	0	1	1	1	1	1	1	2	1	0	1	1	1
	公立中学校	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
商業施設	スーパー	5	3	1	1	1	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0
	コンビニエンスストア	7	6	3	3	2	1	2	1	1	2	2	0	1	1	0
公共施設	市役所関連	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	文化施設・図書館	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(参考) 各都市機能誘導施設に対する圏域人口の目安



※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圏と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圏や立地戦略は様々

* コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圏：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圏：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客

* 食品スーパー（2,000～3,000m規模）⇒周辺人口1～3万人

* ドラッグストア（1,000～1,500m規模）⇒周辺人口1～3万人

出典) 国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会資料

(6) 北部地区【櫛本駅周辺地区】

～新たな産業振興による地域活力の向上～

1) 櫛本駅周辺地区まちづくりの基本方針

櫛本校区を中心とした北部地域で現在県市協働で進めているまちづくり連携協定において、街づくり協議会を中心に様々な要素を盛り込み策定した、北部地区のまちづくり基本構想に基づき、県と市が連携した取組を進めていきます。さらに、櫛本駅周辺においては、取組を検討している6次産業化や、県営住宅建て替えに合わせて、新たな産業振興による地域活力の向上と定住の促進を目指し、特色あるまちづくりを進めます。

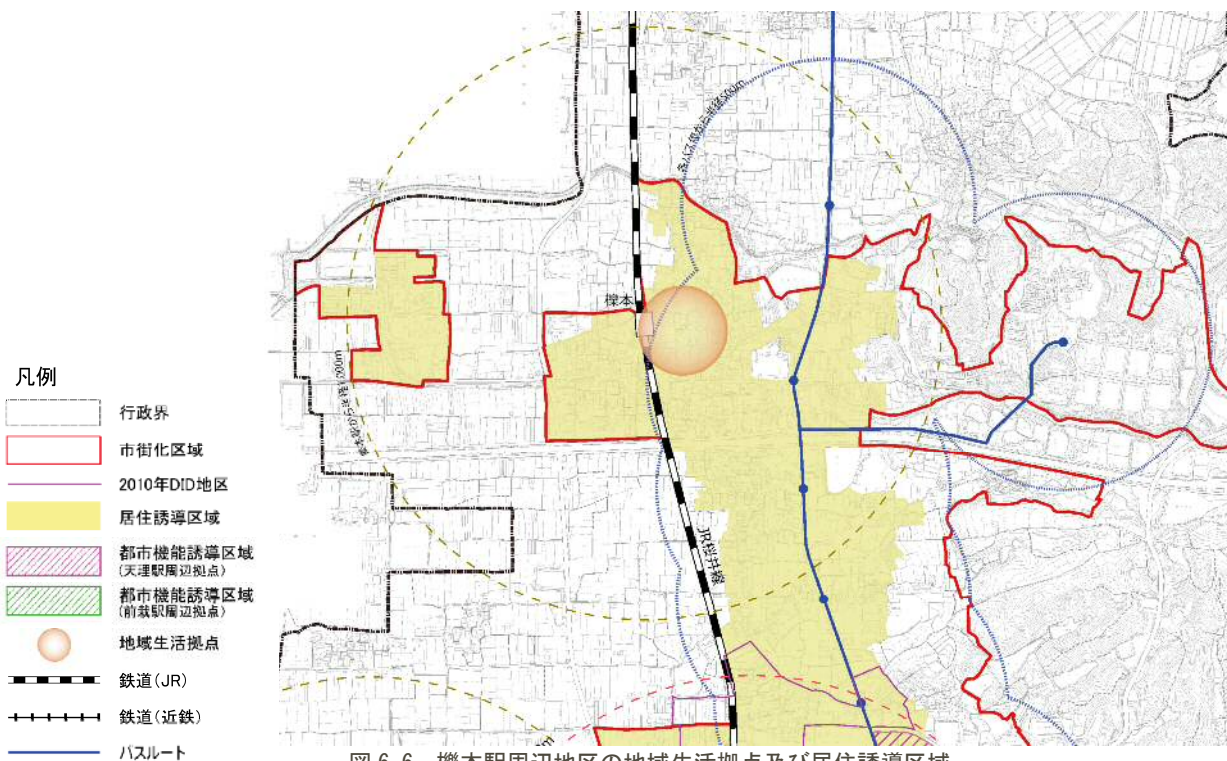
櫛本駅周辺地区は、中心拠点である天理駅・前栽駅周辺地域の居住誘導区域と連続しており、今後も人口の集積が見込まれます。本地区では既に鉄道・バス等の公共交通の利便性に富んでおり、今後も公共交通ネットワークの利用環境の維持・向上を図ります。

2) 地域生活拠点

本地区における地域生活拠点は、地区の中心地である櫛本駅東部に設けます。

3) 居住誘導区域

本地区における居住誘導区域は、隣接する天理駅・前栽駅周辺エリアと連続して形成され利便性に富んだ地域として設定します。本地区における基本方針に基づき、今後の人口の集積を目指しながら、公共交通ネットワークの利用環境の維持・向上を図ります。



(7) 西部地区【二階堂駅周辺地区】

～職住近接性を活かした新しい生活スタイル～

1) 二階堂駅周辺地区まちづくりの基本方針

本地区は、まとまった規模の工業地に隣接しているため、住環境の保全・向上を図るとともに、職住近接性を活かし、安定した定住の維持・促進を図るなど、天理駅・前栽駅周辺地区の都市機能誘導区域に程近いエリアでの新しい生活スタイルの確立を目指します。

また、現状ではバス等の公共交通機関の利便性が低い地区となっているため、今後居住誘導区域内での人口の集積を目指すとともに、公共交通ネットワークの利用環境の維持・向上を図ります。

2) 地域生活拠点

本地区における地域生活拠点は、地区の中心地である二階堂駅の近辺に設けます。

3) 居住誘導区域

本地区における居住誘導区域は、二階堂駅を中心として設定します。隣接する工業地と住環境との調和を図り、職住近接型の地域形成を目指します。

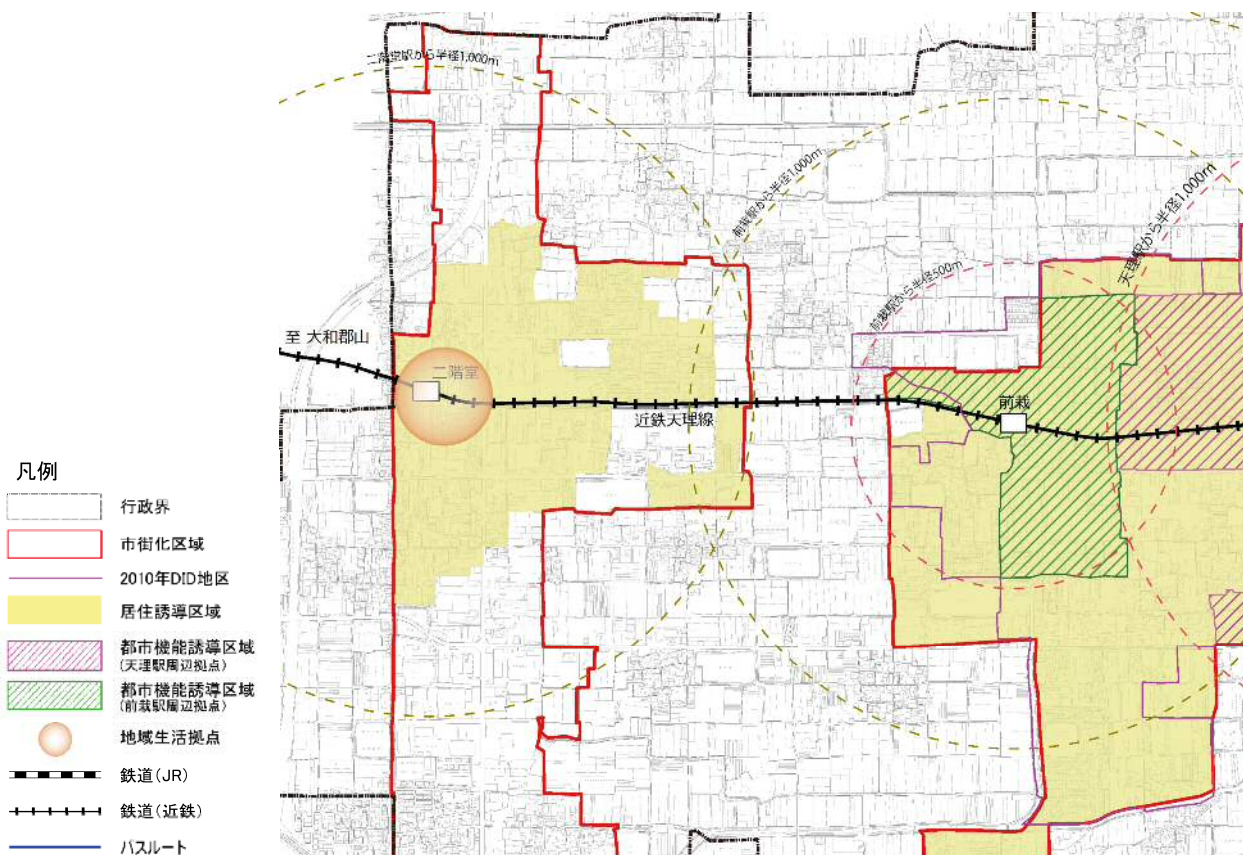


図 6-7 二階堂駅周辺地区の地域生活拠点及び居住誘導区域

(8) 南部地区【柳本駅周辺地区】

～多くの地域資源を活用した交流人口の増加～

1) 柳本駅周辺地区まちづくりの基本方針

柳本駅周辺地区は、朝和・柳本校区を中心とした南部地区における県市協働で進めるまちづくり連携協定により、「地域の観光資源・取り組み・いいものをつなぎ合わせ、“面”での魅力強化」を基本目標に、多くの地域資源に恵まれた地域特性を活かし、交流人口の増加に向けたまちづくりを進めます。

2) 地域生活拠点

本地区における地域生活拠点は、地区の中心地である柳本駅東部に設けます。

3) 居住誘導区域

柳本駅周辺の既成市街地は、人口密度が40人/haを下回る地域がありますが、鉄道・バスの両方の公共交通機関が利用可能であるため、中心拠点である天理駅・前栽駅周辺地区へのアクセス性が良い地域として居住誘導区域に設定し、定住の促進を目指します。

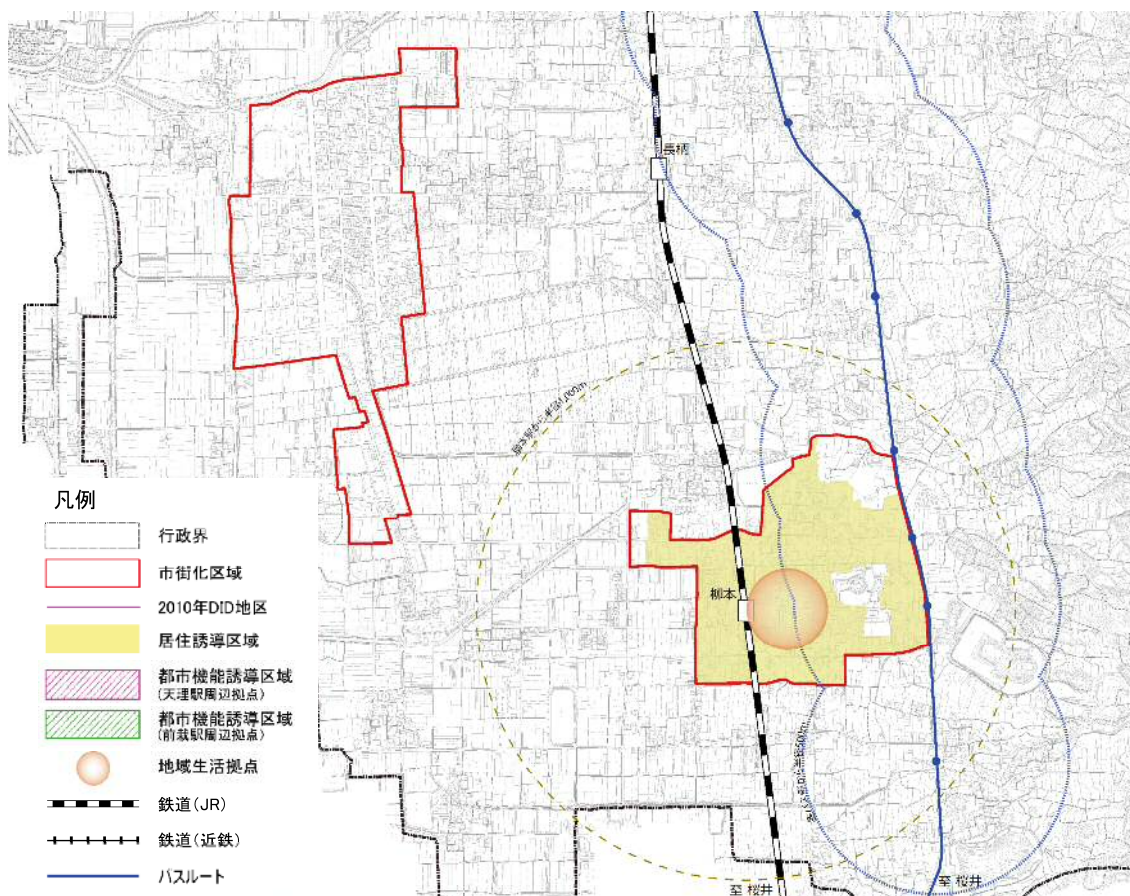


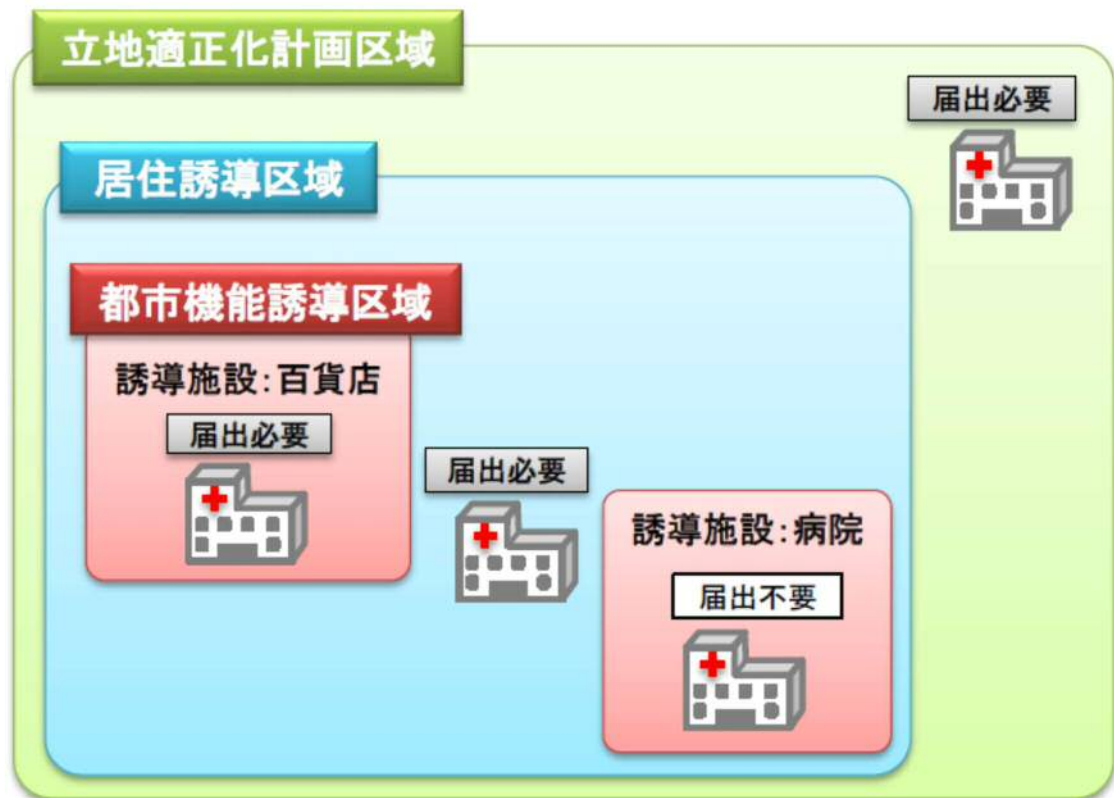
図 6-8 柳本駅周辺地区の地域生活拠点及び居住誘導区域

7. 届出制度について

(1) 都市機能誘導区域に係る届出制度について

都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市における中心拠点や生活拠点に誘導し集約することによって、これらの施設の効率的な利用の実現を図る区域です。一方、規定された都市機能誘導施設の誘導、および抑制等を図る区域としての機能を有します。

このため、都市機能誘導区域外における誘導施設の立地動向を把握するために、都市機能誘導区域外において、都市機能誘導施設を有する建築物の建築行為、又は開発行為を行う場合には、「都市再生特別措置法第108条」の規定に基づき、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、本市への届出が必要となります。



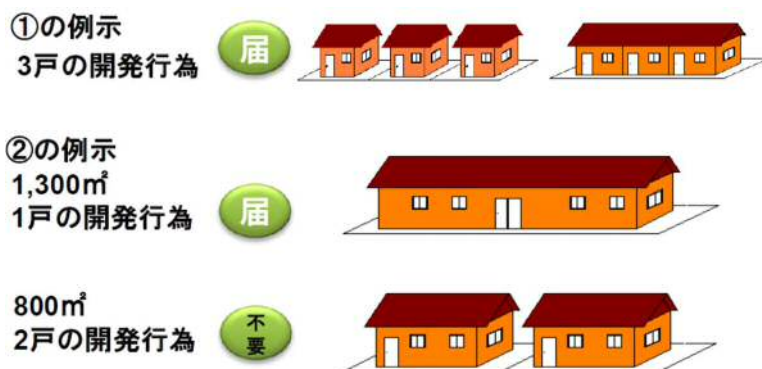
出典：『改正都市再生特別措置法等について』（国土交通省）

(2) 居住誘導区域に係る届出制度について

居住誘導区域に関しても、居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するため、居住誘導区域外で次の開発・建築行為を行う場合には、原則として行為着手までの30日前までに本市への届出が必要となります。

■開発行為

- ①3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ②1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの
- ③住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為



出典：『改正都市再生特別措置法等について』（国土交通省）

■建築等行為

- ①3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ②人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合
- ③建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合



出典：『改正都市再生特別措置法等について』（国土交通省）

8. 実現化に向けての方策

(1) 関連計画との関係

天理市立地適正化計画では、市街化区域内において都市機能誘導区域・居住誘導区域を設定し、区域内に誘導施設や居住を誘導していく考えを示しました。居住誘導区域では、歩いて行ける場所に日常生活サービス施設の立地を誘導するなど、利便性の高い生活の実現を目指していきますが、これらの区域外においても、本市のさまざまな関連計画により、市全域で暮らしやすいまちづくりを目指します。

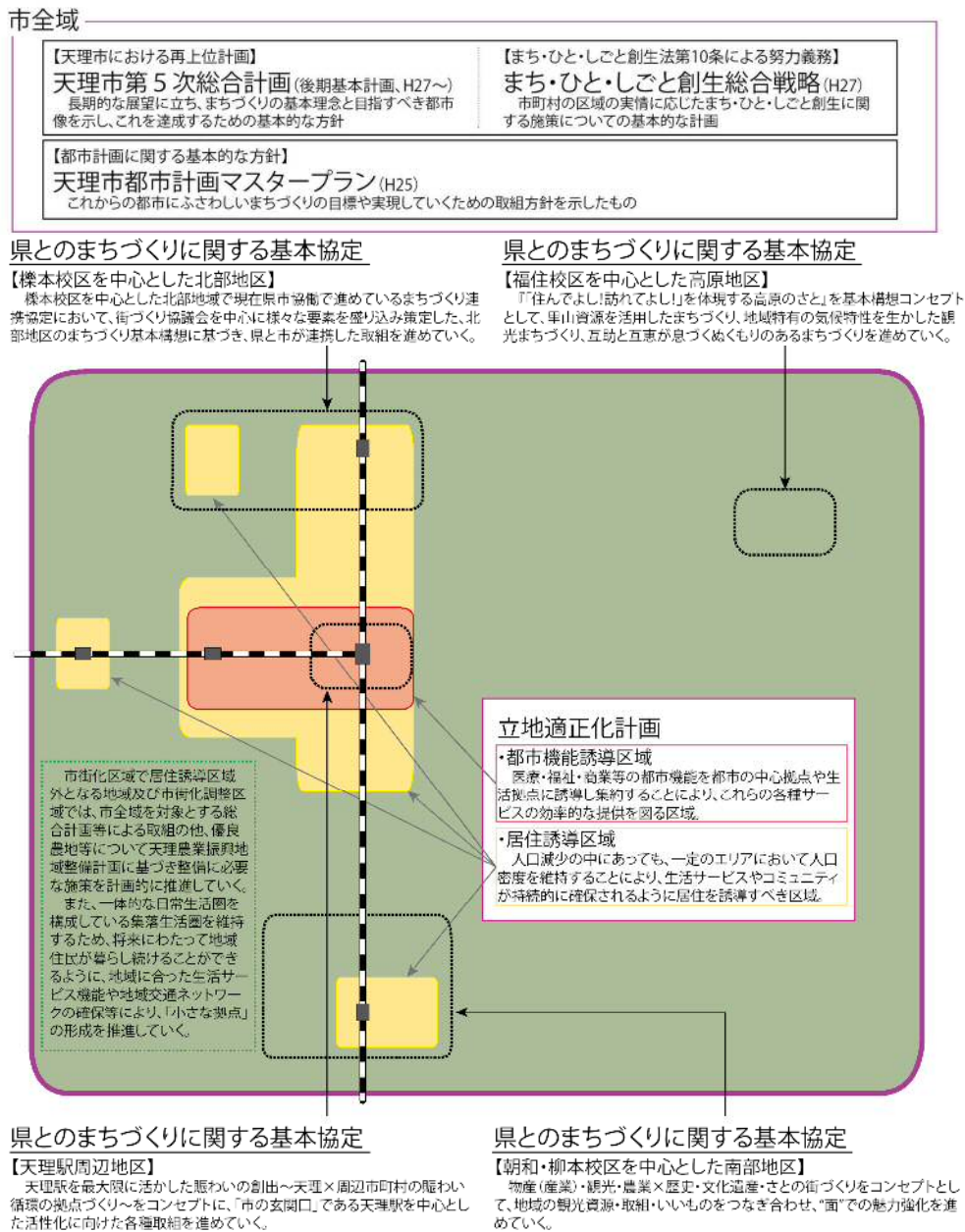
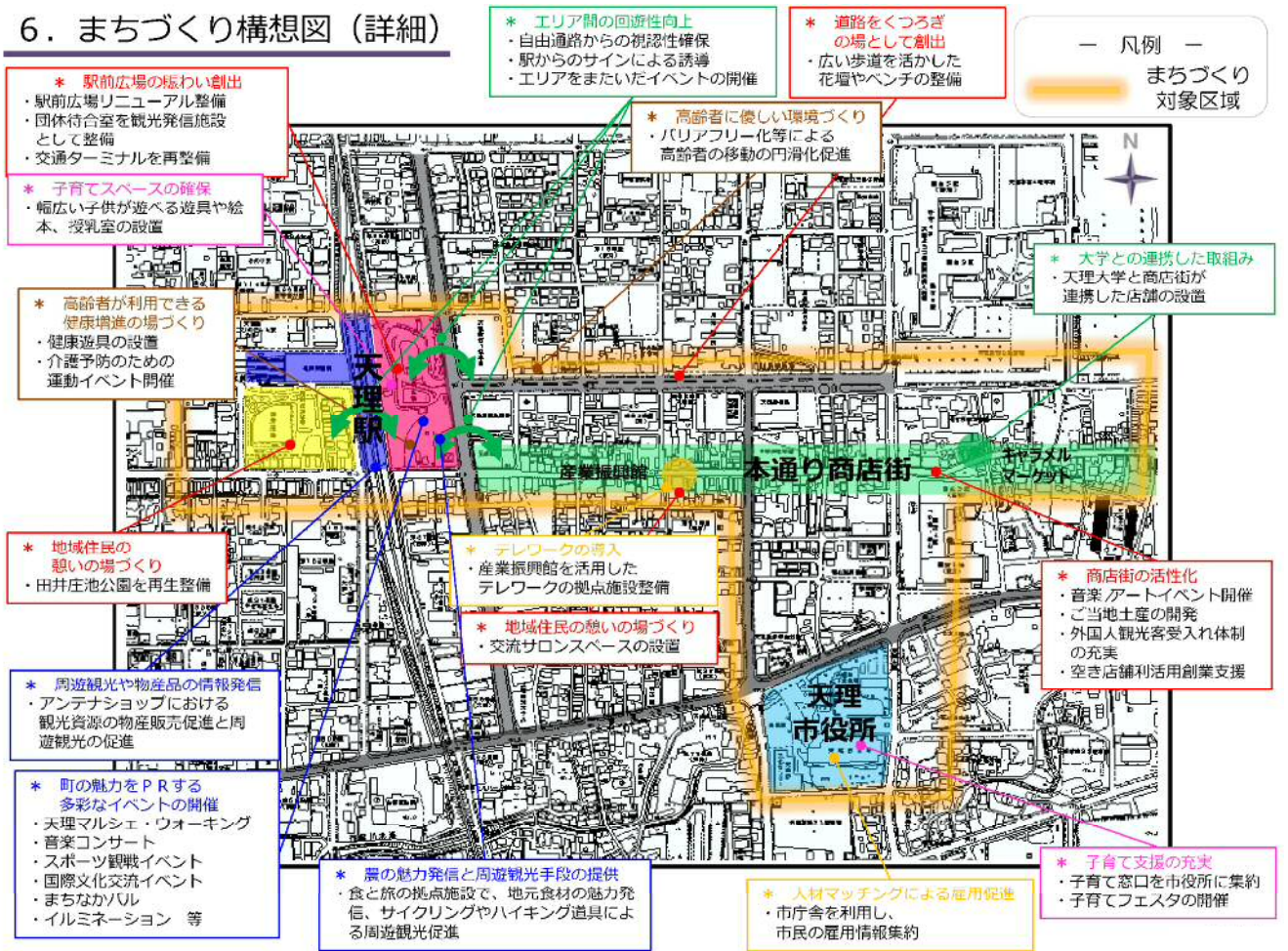


図 8-1 関連計画との関係図

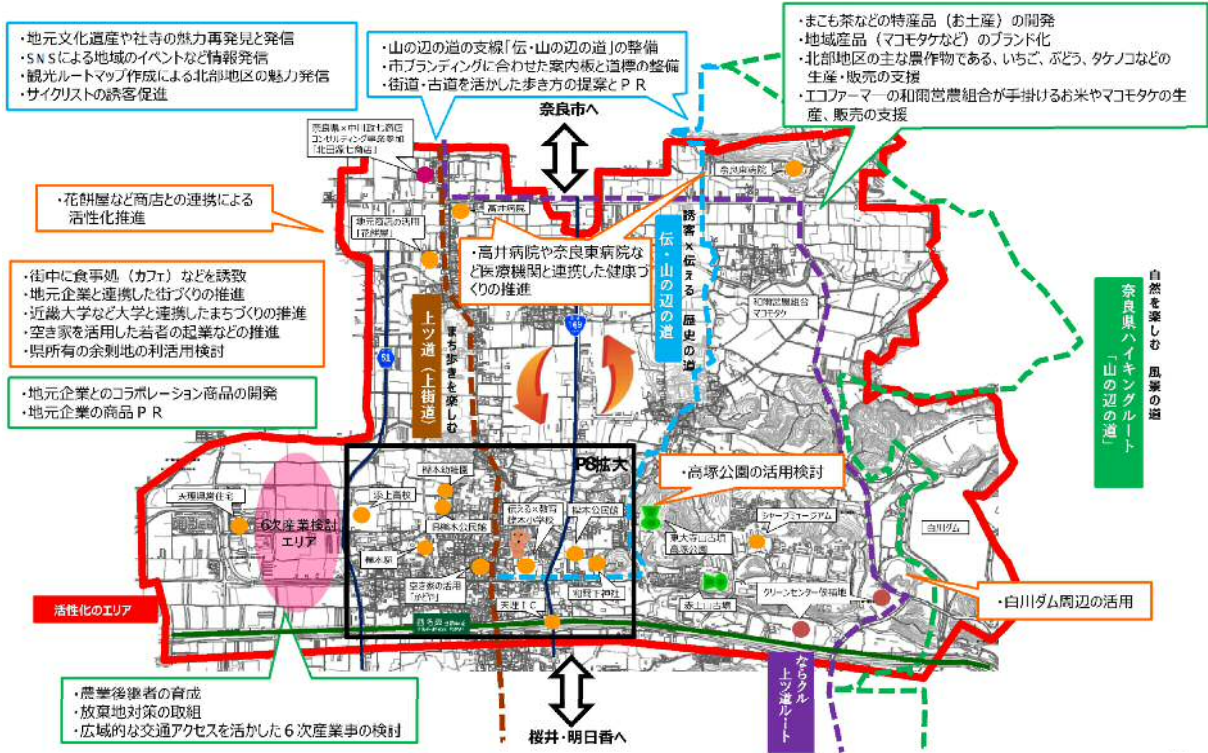
(参考) 県とのまちづくりに関する基本協定

天理市では現在、各地区で「県とのまちづくりに関する基本協定」に基づき、具体的なプロジェクトを推進しています。各拠点では、これらのプロジェクトとの整合を図りながらまちづくりを進めていくこととします。

6. まちづくり構想図（詳細）



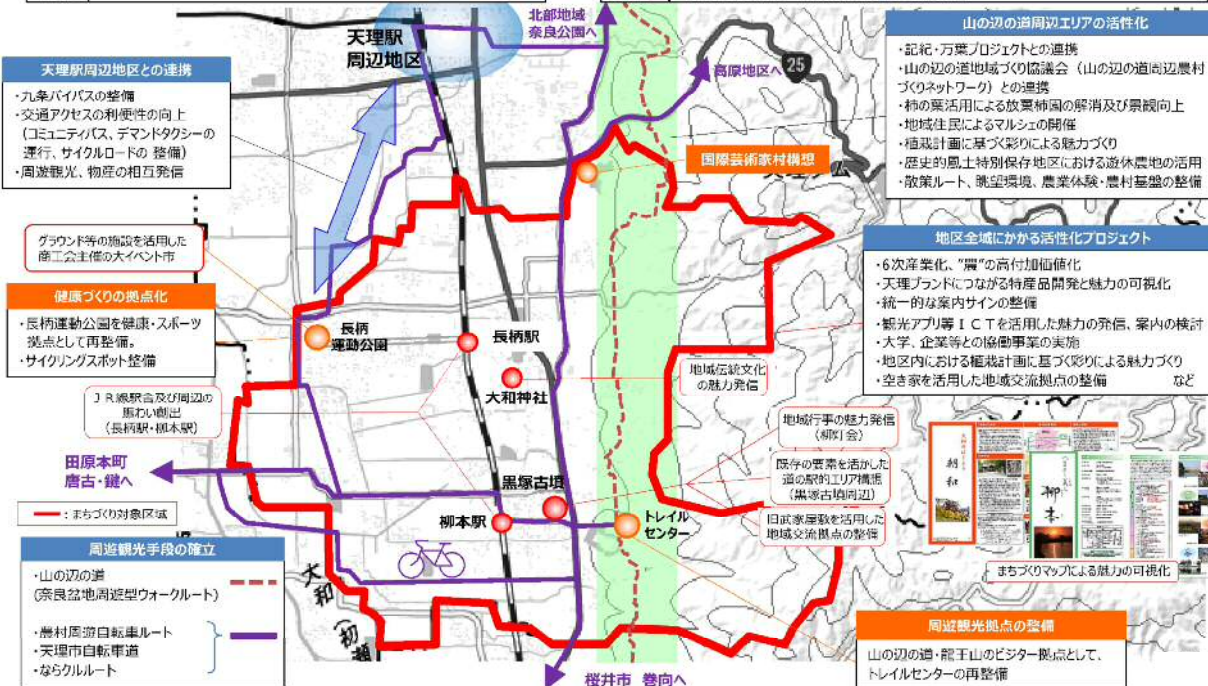
(天理駅周辺地区まちづくり基本構想)



(樫本校区を中心とした北部地区まちづくり基本構想)

【4】まちづくり構想図 ～物産(産業)・観光・農業 × 歴史・文化遺産・さとの街づくり～

現状課題	南部地区には、山の辺の道をはじめ黒塚古墳、崇神・景行天皇陵など歴史的に重要な史跡が数多くあり、ちゃんちゃん祭などの無形伝統文化や昔ながらの農の営み、日本の原風景ともいえる大和青垣の景観が大きな魅力である。しかし、各資源のつながりづくりや可視化ができておらず、地域全体として魅力を十分に活かされていない。		
基本目標	地域の観光資源・取り組み・いいものをつなぎ合わせ“面”での魅力強化	取組方針	○拠点強化・・・既存施設の機能強化、○つながり強化・・・地域・自治体間の連携強化 ○ブランド力強化・・・伝統文化や物産の発信強化



(朝・柳本校区を中心とした南部地区まちづくり基本構想)

(2) 目標値の設定と期待される効果

本計画が目指す「20歳代から30歳代の若者・子育て世代が住み続けたいまち」の実現に向けて、以下の目標を指標として掲げます。また、目標を達成することにより発現する効果を以下のように設定します。

■目標

- ・全市20歳代～30歳代人口：16,100人（H27）→17,700人（H47）【10%UP】
- ・公共交通利用者数：15,600人（H27）→17,100人（H47）【10%UP】

■効果

- ・天理駅・前裁駅周辺における小売販売額：10%UP
- ・扶助費の削減：56億円（H27）→55億円（H47）

(3) 計画の実現に向けて

本計画は動的な計画となっており、持続的な取り組みが必要です。そのため、本計画の策定事項の実現化に向けては、本市都市計画マスタープランと同様にPDCAサイクルを実施し、「計画」→「実行」→「結果や成果取り組み状況の点検」→「改善」のサイクルを持続的に行い、動的な対応を行っていく必要があります。

また、社会経済情勢の変化や、上位計画の見直しとの整合を図り、常に市の実情に即した計画となるよう、柔軟に対応を行うことで本計画の実現を目指します。



図 8-2 PDCAサイクル概念図

※本計画の運用開始について

本計画は、平成30年7月1日より運用開始します。

■天理市立地適正化計画 誘導区域図

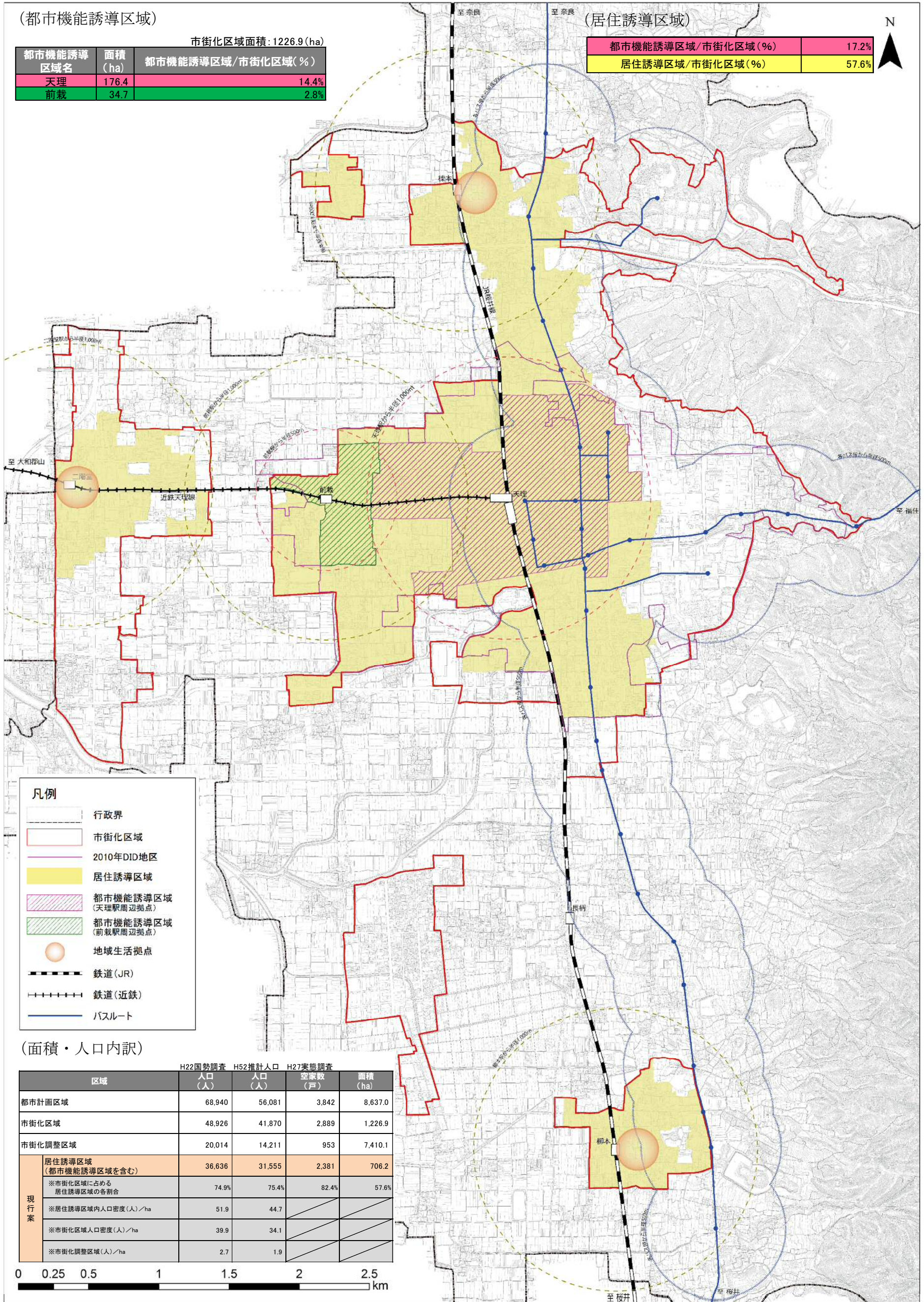


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域図