

第4章 都市機能誘導区域

1 都市機能誘導区域の設定方針

(1) 都市機能誘導区域設定の考え方

立地適正化計画は、医療・福祉・商業等の日常生活を支える都市機能（生活利便施設）の立地の適正化に焦点をあてた計画であり、これらの都市機能をいかに立地誘導するかが重要となります。

このような観点から、立地適正化計画においては、都市機能誘導区域を定め、区域内に誘導を図る機能、当該区域内に講じられる支援措置を事前明示することにより、生活利便施設の誘導を図る仕組みとなっています。

都市機能誘導区域は、鉄道駅に近く、都市機能が一定程度充実しているとともに、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域を基本に設定します。

区域の具体的な範囲は、土地利用の実態等に照らし、一定程度の都市機能が充実している範囲で、拠点となる鉄道駅等から徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を目安に定めます。

なお、本市においては、都市拠点に隣接した市街化調整区域等に様々な公共公益施設が立地しているほか、都市施設整備に伴い市街化調整区域で新たな土地活用の進展が見込まれます。都市機能誘導区域は市街化区域内に設定することとされており、これら施設立地等を区域に含めることはできません。しかしこれらについても持続的な施設立地や土地利用の位置づけを図るため、本計画では都市機能誘導区域を補完する地区として位置づけます。

【都市機能誘導区域の設定について（都市計画運用指針より）】

①基本的な考え方

- ・都市機能誘導区域の制度は、一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内での支援措置を事前明示することにより、生活サービス施設の誘導を図るものである。
- ・原則として、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が図られるよう定めるべきである。

②都市機能誘導区域の設定

- ・都市機能誘導区域は、例えば、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられる。
- ・都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めることが考えられる。

③留意すべき事項

- ・都市機能誘導区域は、市町村の主要な中心部のみならず、例えば合併前旧町村の中心部や歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等、区域の実情や市街地形成の成り立ちに応じた必要な数を定めることが望ましい。

資料：都市計画運用指針（第12版 令和4年4月）より要約整理

(2) 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、「例えば、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域」(都市計画運用指針)について設定することを基本とします。

都市計画マスタープランでは、都市拠点(朝霞駅周辺、北朝霞・朝霞台周辺)と地域拠点(根岸台3丁目)を拠点として位置づけています。

このうち都市拠点については、本市の中心的拠点であり、駅を中心として地域生活の玄関口としての機能の強化や商業施設などの立地誘導を図る区域であり、都市機能誘導区域を設定します。

一方、根岸台3丁目の地域拠点については、工場跡地に大規模商業施設の立地が見られますが、市北東部の地域生活拠点としての位置づけであるため、都市機能誘導区域は設定しないものとします。

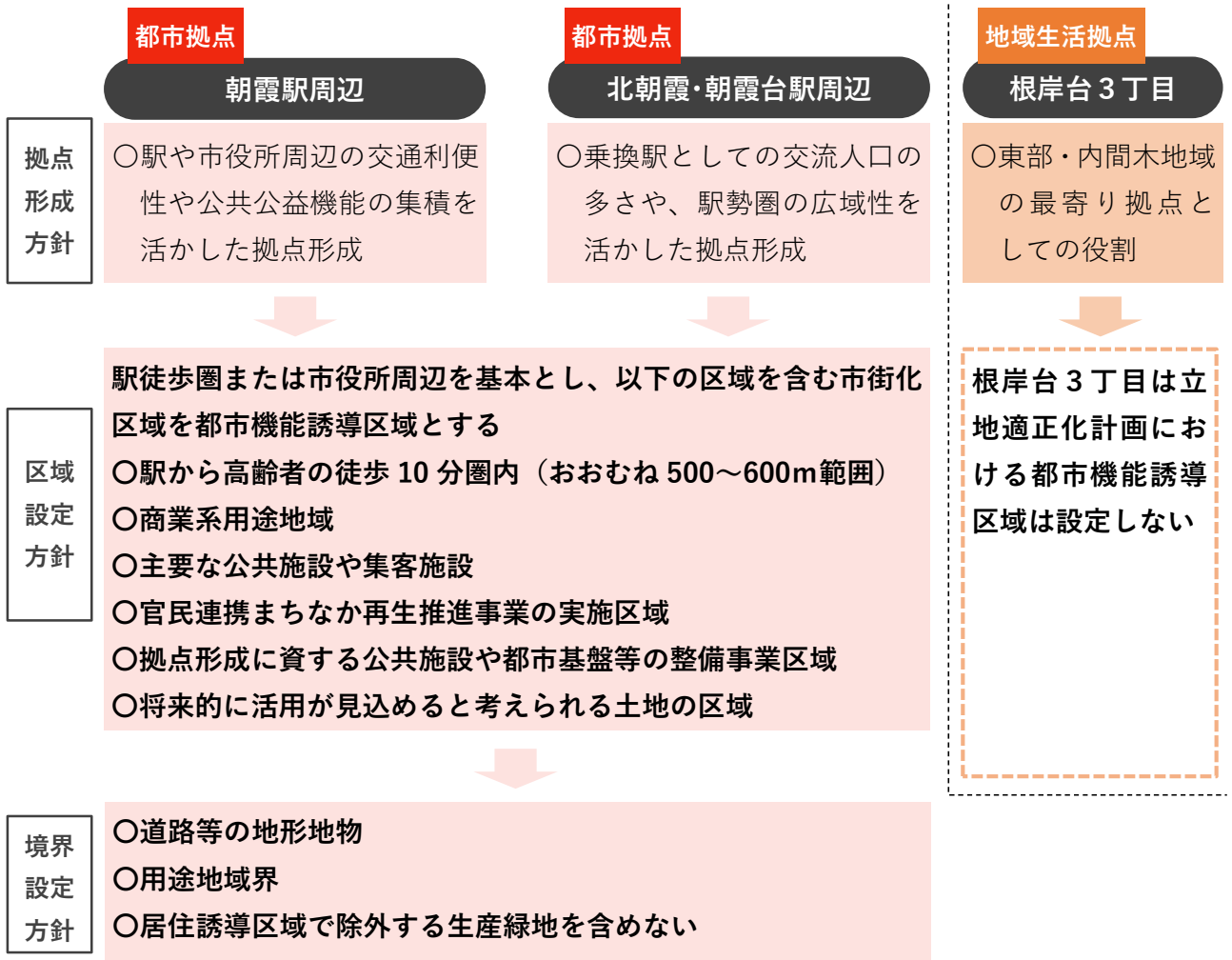
また、都市機能誘導区域の範囲については、都市機能の立地状況や、駅を中心として徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲を基本として設定します。

具体的には次図のように、駅から高齢者の徒歩圏(10分圏)で、商業系用途地域、公共施設・集客施設の立地状況、まちづくり活動の区域(エリアプラットフォーム対象区域)、公共施設整備や市街地整備状況、将来的に活用が見込めると考えられる用地等を考慮して設定します。

また区域の境界は、道路等の地形地物、用途地域界を基本に設定します。

なお、「都市機能誘導区域は居住誘導区域内に重複して設定されるものであり」(都市計画運用指針)、原則として居住誘導区域外には都市機能誘導区域を設定しないことから、居住誘導区域(第5章参照)で除外する生産緑地については、都市機能誘導区域からも除外します。

【都市機能誘導区域の設定方針】



2 都市機能誘導区域

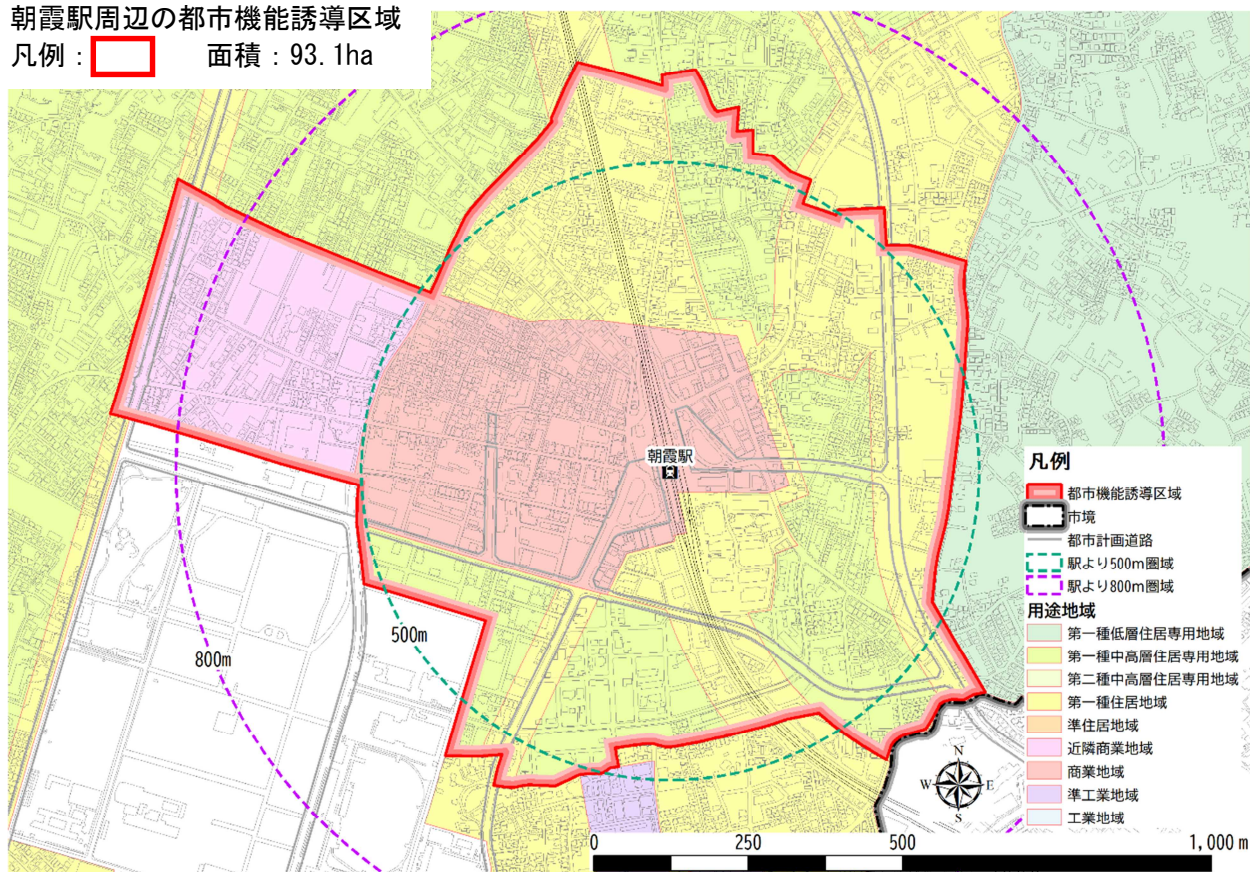
(1) 朝霞駅周辺の都市機能誘導区域

朝霞駅周辺都市機能誘導区域は、駅や市役所周辺の交通利便性や公共公益機能の集積を活かした拠点形成を図るため、下図のように設定します。

【朝霞駅周辺の都市機能誘導区域】

朝霞駅周辺の都市機能誘導区域

凡例：  面積：93.1ha



【都市機能誘導区域に関する注意事項】


生産緑地については都市機能誘導区域から除外します。

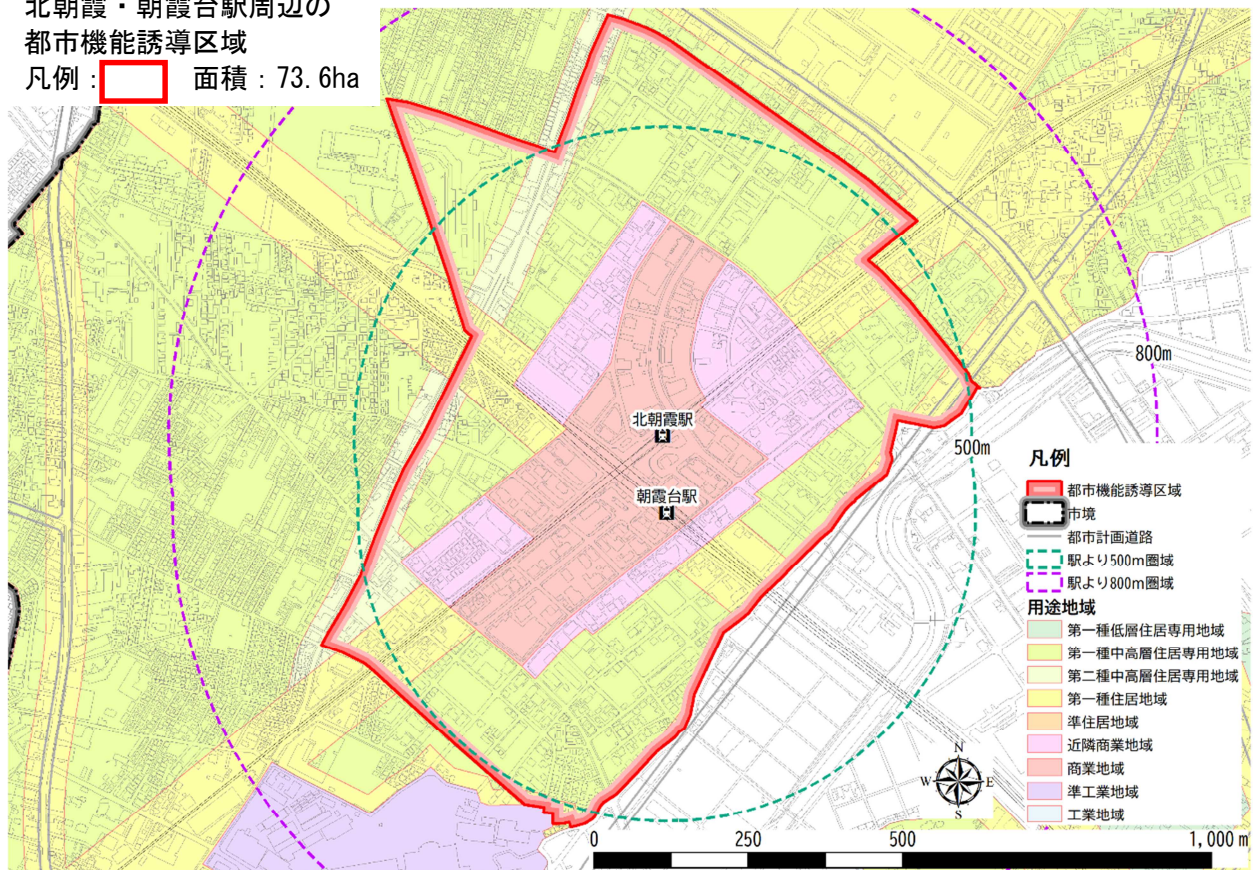
(2) 北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域

北朝霞・朝霞台駅周辺都市機能誘導区域は、乗換駅としての交流人口の多さや、駅勢圏の広域性を活かした拠点形成を図るため、下図のように設定します。

【北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域】

北朝霞・朝霞台駅周辺の
都市機能誘導区域

凡例：  面積：73.6ha



【都市機能誘導区域に関する注意事項】

生産緑地については都市機能誘導区域から除外します。

3 都市機能補完ゾーン

(1) 都市機能補完ゾーンの考え方

本市においては、都市拠点に隣接した市街化調整区域に様々な公共公益施設が立地しています。さらに国道 254 号バイパス整備に伴い、沿道の市街化調整区域の土地活用も想定されます。

これらを踏まえ、市街化調整区域のうち以下の 3 地区においては、本市の都市機能を維持していくために重要な地区であることから、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にもとづき、市街地をむやみに拡大するものではないことを前提に、公共的な機能の維持または計画的な誘導を図る「都市機能補完ゾーン」等を本市独自の区域として設定します。

それぞれのゾーンについては、地区の市街地整備計画、機能立地の状況、土地利用ポテンシャルの見通し等を考慮し、都市機能補完の考え方を定めるとともに、具体的な範囲を設定します。

【都市機能補完ゾーンを定める 3 つの地区】

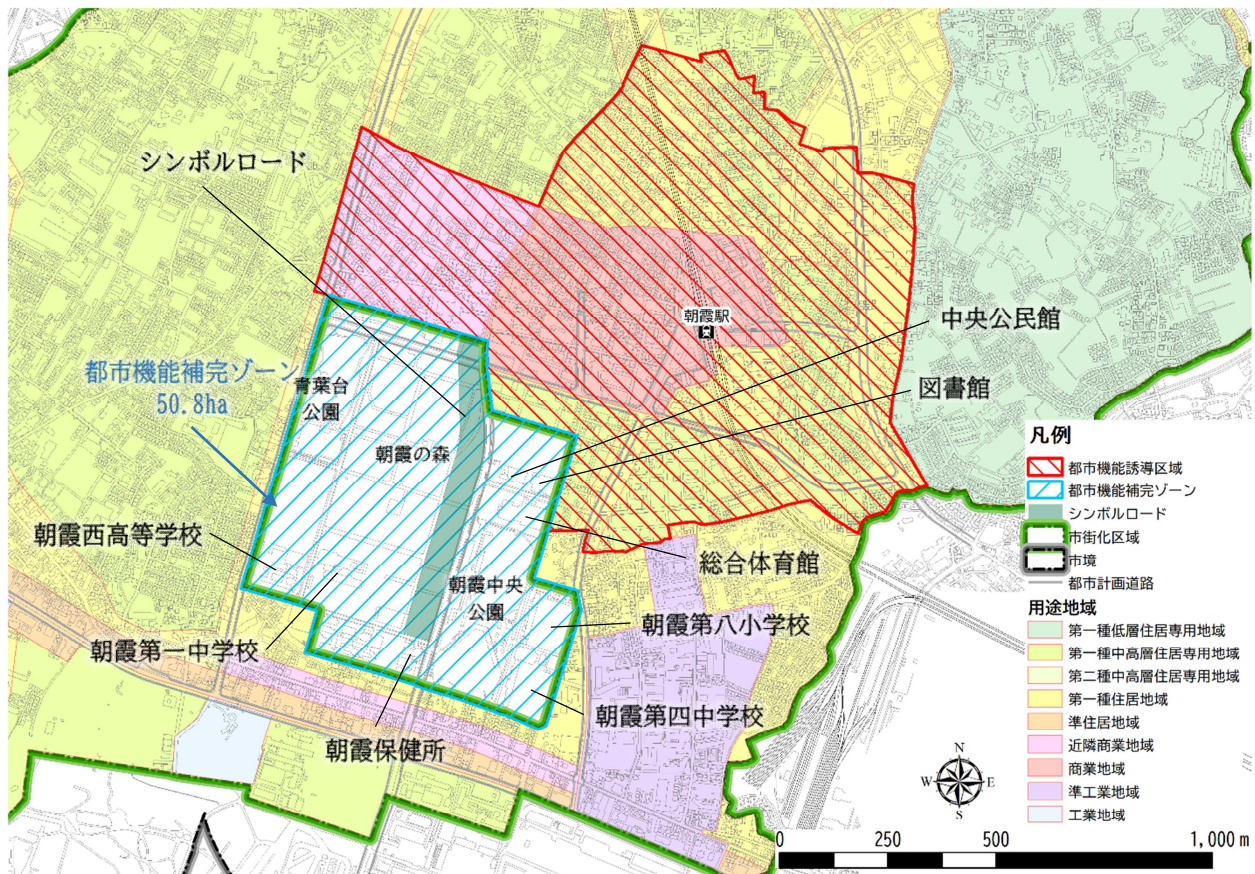
地区名	区域を定める理由
朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン (基地跡地地区地区計画エリア)	朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）において、市民サービスの拠点となる公共施設や公園の整備が位置づけられているほか、官民連携で作成されたエリアビジョン（R4.7）において、シンボルロードや朝霞の森周辺の利活用や、食事施設・休憩施設等の整備によるさらなる賑わいの創出が位置づけられているため。
北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン (医療と福祉の拠点エリア)	都市計画マスタープラン（平成 28（2016）年 11 月改訂）において「医療と福祉の拠点」に位置付けられ、TMG あさか医療センター、朝霞厚生病院、東洋大学などの公共公益施設の立地を今後も着実に維持していく必要があるため。
国道 254 号バイパス沿線ゾーン (国道 254 号バイパス沿線エリア)	現在埼玉県により国道 254 号バイパスの整備が進められており、バイパス整備により内間木地域等の沿道地域においては市内外からのアクセスが飛躍的に向上することが見込まれる。そのため、バイパス整備と合わせて、地域の活性化に資する沿道土地利用の促進を図る必要があるため。

(2) 朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン

当該地区は朝霞駅に近接した地区で、「朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）」の策定、朝霞駅周辺地区の「エリアプラットフォームによる未来ビジョン」の策定、「官民連携まちなか再生推進事業（国土交通省）」などが進展しており、これらにより様々な施設・土地利用配置が実現するとともに、次世代に向け官民連携によるまちづくり活動を展開しています。

地区は市街化調整区域ですが、「基地跡地地区地区計画」が定められており、上記の施設・土地利用等の整備、まちづくり活動の動きを受け止め、朝霞駅周辺の都市機能誘導区域と連携・補完するゾーンとして位置づけます。

【朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン（基地跡地地区地区計画エリア）】



【朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 基地跡地利用計画、基地跡地地区地区計画に基づく整備について検討します。
- ・ 未来ビジョンに基づき、官民連携による公共空間の活用を軸とした賑わいの創出に取り組みます。特にシンボルロードについては、歩行者利便増進道路制度も活用し、日常的なイベントの開催に加え、食事施設・休憩施設を整備することにより、賑わい拠点としてのさらなる強化を図ります。

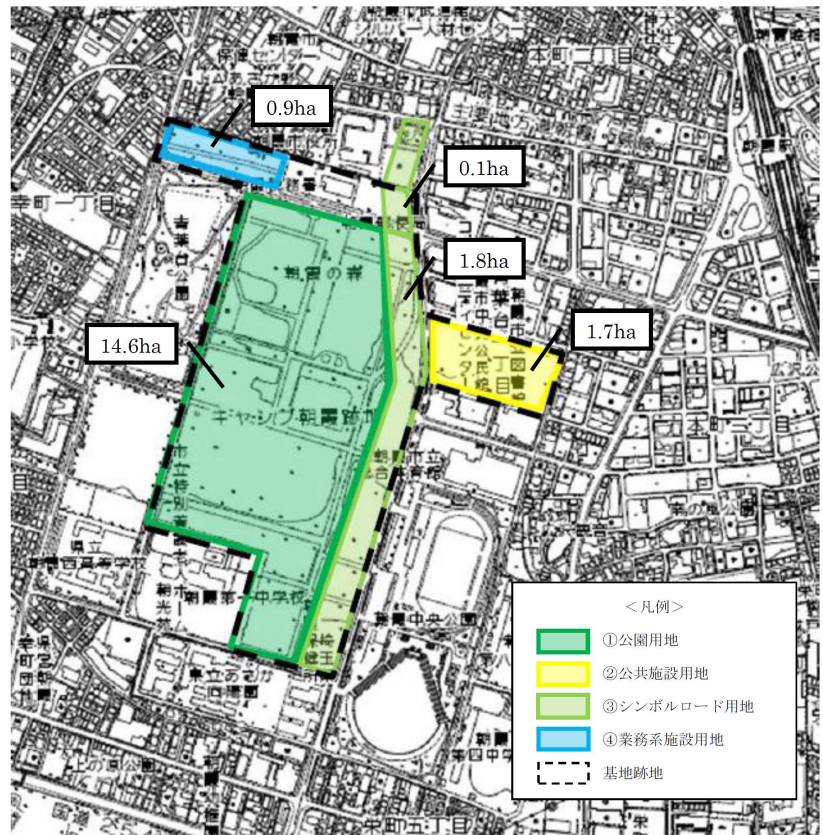
【参考：朝霞市基地跡地の土地利用計画】

【将来像】

既存の周辺公共施設の活用及びそれらとの連携とともに、緑の拠点としての機能や、市の文化、スポーツ、レクリエーションの利用など、多面的な活用が期待される本市のシンボルとなる拠点。

【土地利用計画】

- ①みどりの拠点ゾーンのうち、公園的な利用をする区画を公園用地とします。
- ②市民サービスの拠点ゾーンのうち、行政機能と文化活動の拠点として利用する区画を公共施設用地とします。
- ③シンボルロードとして道路法に基づいて市道認定する区画をシンボルロード用地とします。
- ④朝霞税務署や朝霞公共職業安定所などを集約した落ち着いた街並みの区画を業務系施設用地とします。



出典：朝霞市基地跡地利用計画（平成 27（2015）年 12 月）

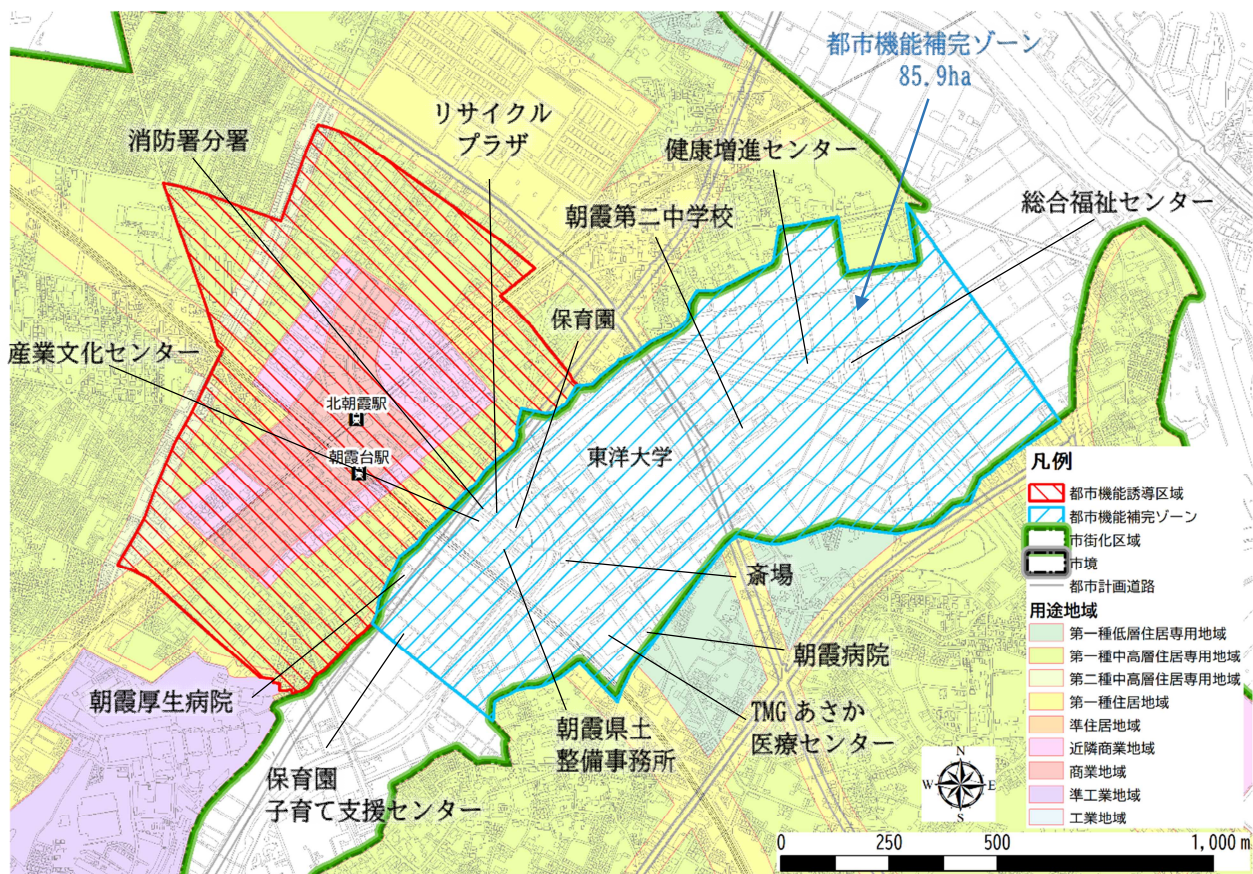
(3) 北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン

北朝霞駅周辺地区は、都市計画マスタープラン（平成 28（2016）年 11 月改訂）において「医療と福祉の拠点」に位置づけられています。

地区内には、TMG あさか医療センター、朝霞厚生病院の中核的な医療施設をはじめ、子育て支援センター、産業文化センター、リサイクルプラザ、保育園、東洋大学、朝霞県土整備事務所など、広域的なサービスを提供する施設を含め様々な公共公益施設が立地しています。

北朝霞駅・朝霞台駅に近接しており、市街化調整区域ではありますが、これら施設の着実な維持を図るため、北朝霞・朝霞台駅周辺の都市機能誘導区域と連携・補完するゾーンとして位置づけます。

【北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーン（医療と福祉の拠点エリア）】



【北朝霞駅周辺地区都市機能補完ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 現存する公共公益施設について、機能の維持を図ります。
- ・ 北朝霞駅・朝霞台駅からのアクセス向上を図るため、公共交通やシェアサイクル等の利便性の向上、歩行空間の安全性・快適性の向上を進めます。
- ・ 駅周辺からの回遊性向上を図るため、景観資源である黒目川の魅力向上と、駅と黒目川を結ぶトレイルルートの設定等を進めます。

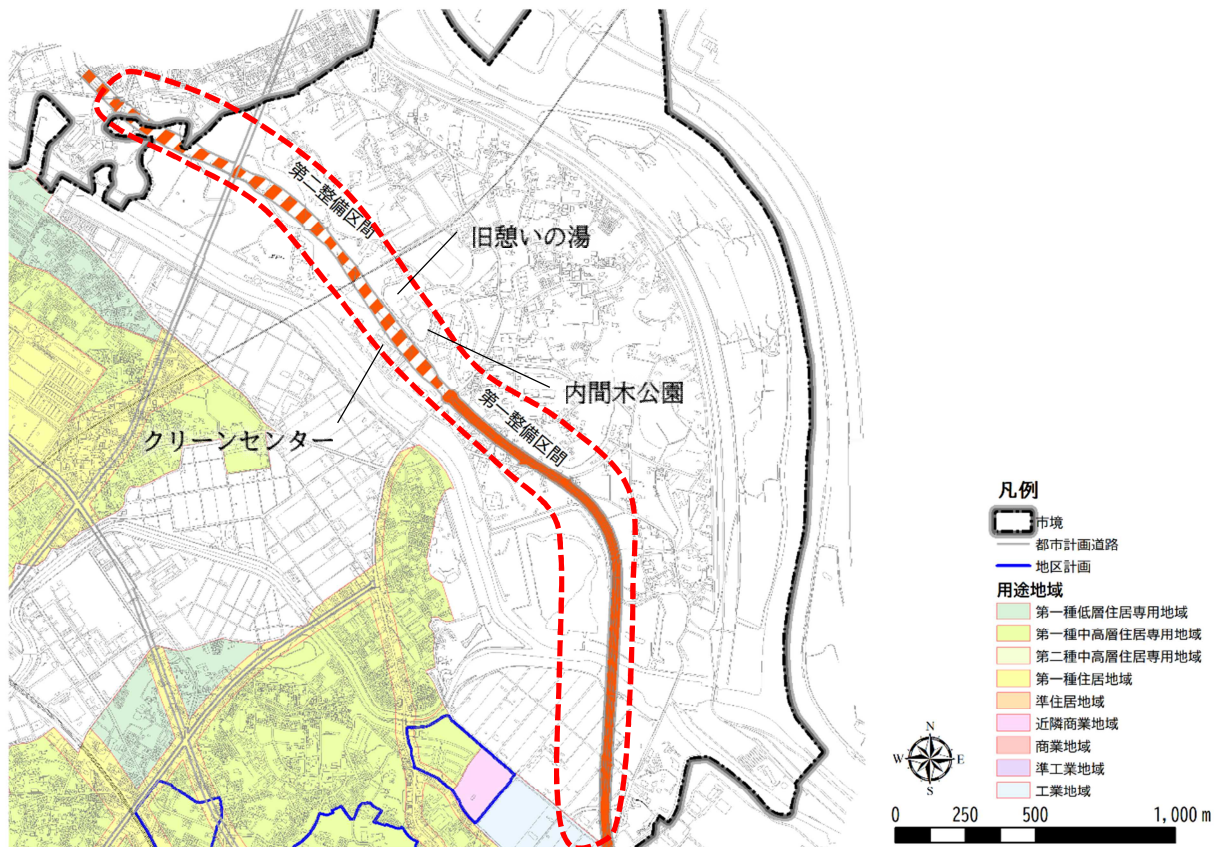
(4) 国道 254 号バイパス沿線ゾーン

内間木地区等においては、既に供用済みの第 1 期整備区間に続き、現在埼玉県により国道 254 号バイパスの第 2 期区間の整備が進められています。バイパス整備により内間木地域等においては市内外からのアクセスが飛躍的に向上することが見込まれ、バイパス整備と合わせて、地域の活性化に資する沿道土地利用の促進が求められます。

一方で、内間木地域は市街化調整区域であることや、水害のハザードエリアであることも踏まえ、都市計画の制度も活用し、豊かな自然環境とも調和する適切な土地利用の推進を図る必要があります。

さらに、バイパスの沿道に存在する貴重な公有地である旧憩いの湯跡地の活用を検討していく必要があります。

【国道 254 号バイパス沿線ゾーン (国道 254 号バイパス沿線エリア)】



※今後、都市計画等の制度の検討により、ゾーンの境界が決定する予定です。

【国道 254 号バイパス沿線ゾーンでの取組の方向性】

- ・ 国道 254 号バイパスの整備に合わせた沿道土地利用の促進を図ります。
- ・ 都市計画等の制度を活用し、防災・減災、地域活性化と農地・自然環境保全との調和のとれた適切な土地利用を推進します。
- ・ 貴重な公有財産である旧憩いの湯跡地について、民間活力も活用し隣接する内間木公園と一体とした公園として整備することで、市の魅力や地域活性化、地域防災力の向上を図ります。

4 誘導施設

(1) 誘導施設の設定方針

誘導施設は、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するもので、都市計画運用指針において示される誘導施設の設定の考え方を踏まえ、福祉、子育て、商業、業務、文化・交流、行政等に係る都市機能を、都市機能誘導区域内に誘導を図るものとして位置づけます。

誘導施設については、

- ①市全域からの利用が見込まれる施設の種別を抽出
- ②都市拠点ごとに施設の立地状況を確認
- ③「誘導タイプ」と「維持タイプ」に分けて誘導施設を位置付け

(注：誘導タイプ＝都市機能誘導区域内への立地を積極的に誘導するもの、維持タイプ＝既に都市機能誘導区域内に立地している施設がなくならないよう維持存続を図るもの)の手順で設定します。

【誘導施設の設定について（都市計画運用指針より）】

①基本的な考え方

誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することも考えられる。この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。

②誘導施設の設定

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齡化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられる。

資料：都市計画運用指針（第12版 令和4年4月）より要約整理

(2) 誘導施設の設定

分類	誘導施設	(参考) 定義
行政系施設	●市役所 (本庁舎)	朝霞市条例に規定する朝霞市役所 (朝霞市役所の位置を定める条例 第 13 号)
	●出張所	朝霞市条例に規定する朝霞市役所 (朝霞市役所出張所設置条例 第 28 号)
	○●防災倉庫	防災活動に必要な市が管理する資機材等を保管するための倉庫
子育て支援系施設	○●児童館	児童福祉法第 40 条に規定する児童館
	○●母子健康包括支援センター (子育て世代包括支援センター)	母子保健法第 22 条に規定する施設
保健・福祉系施設	○基幹的役割を果たす地域包括支援センター	介護保険事業に係る保険給付の円滑な実施を確保するための基本的な指針に規定する施設
	○基幹相談支援センター	障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律第 77 条の 2 に規定する施設
市民文化系施設	○●地域コミュニティの交流の場 (集会場)	地域住民の相互交流を目的とした地域活性化の拠点となる施設
商業施設	○●店舗 (50 m ² 以上)	建築基準法に基づく、店舗、飲食店その他これらに類するもので、店舗面積が 50 m ² 以上のもの
業務施設	○テレワーク拠点となる施設	サテライトオフィス、シェアオフィス、コワーキングスペース等、共同利用型のオフィスや学習スペース及びこれらに類するもの
	○公共公益サービスを提供する事務所	公共公益サービスを提供する事務所 (例: 社会福祉協議会事務所)
<p>【凡例】 ○誘導タイプ=都市機能誘導区域内への立地を積極的に誘導するもの ●維持タイプ=既に都市機能誘導区域内に立地している市全域からの利用が見込まれる施設であり、立地の維持存続を図るもの</p>		

なお、誘導施設のうち、小規模な店舗については周辺住民の生活サービスとして市内全域に必要なものであり、都市機能誘導区域外への立地を禁ずるものではありません。誘導施設に設定する目的としては、届出制度により市内での店舗の立地動向を把握することに加えて、今後、特定用途誘導地区等の積極的な立地誘導施策の対象とするためです。

第5章 居住誘導区域

1 居住誘導区域の設定方針

(1) 居住誘導区域設定の考え方

居住誘導区域は、長期的な人口減少下にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービス機能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す。

本計画では次項のように、「居住に適さない区域」と「本市が目指すまちづくりの観点を踏まえ、居住を誘導しないと判断する区域」を考慮して設定します。

【居住誘導区域の設定について（都市計画運用指針より）】

①基本的な考え方

- ・居住誘導区域は、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、居住を誘導すべき区域である。
- ・都市全体における人口や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

②居住誘導区域の設定

- ・居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられる。
 - ア 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
 - イ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスことができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
 - ウ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

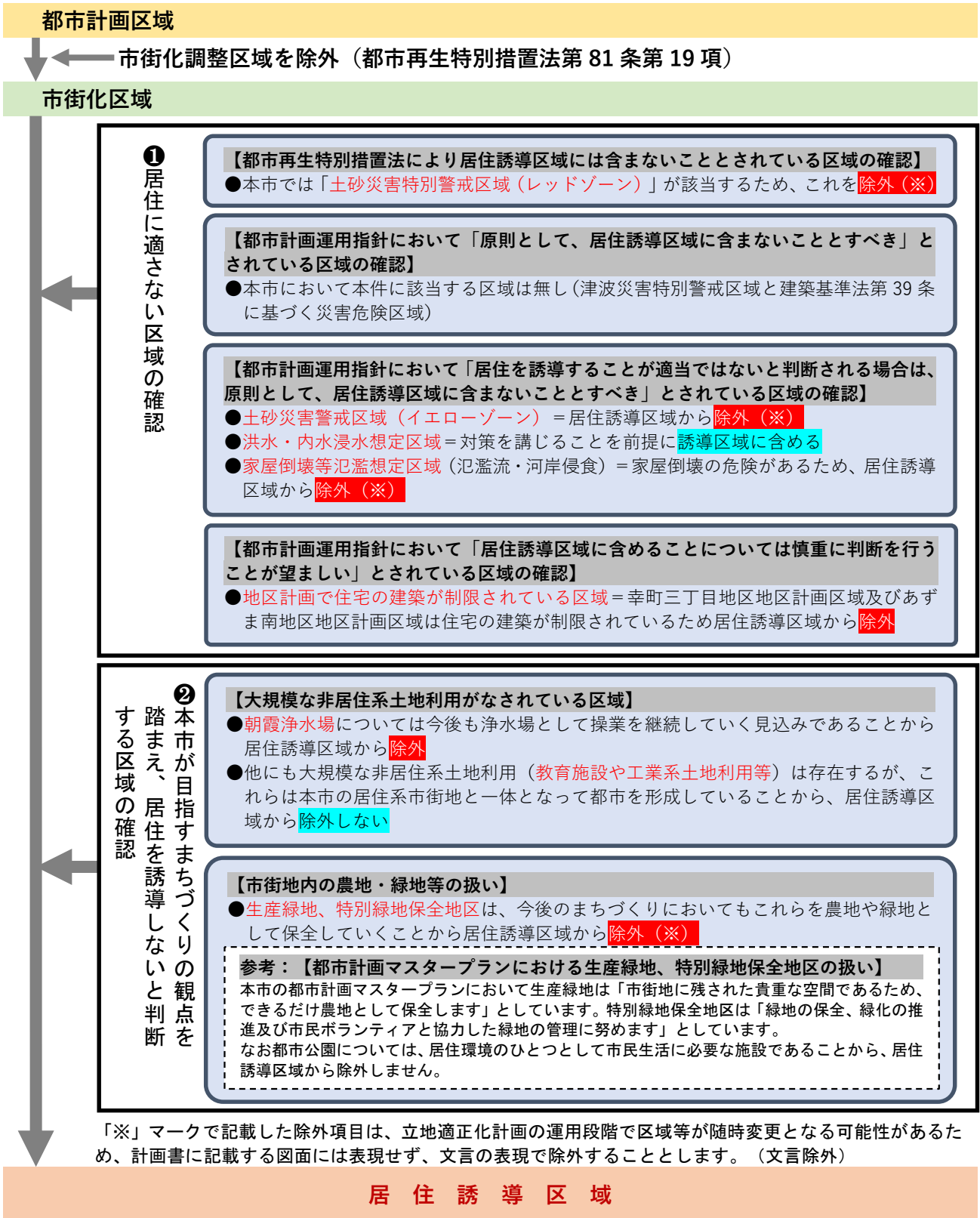
③留意すべき事項

- ・居住誘導区域をいたずらに広く設定するべきではなく、人口動態、土地利用、災害リスク、公共交通の利便性等を総合的に勘案した適切な区域設定が行われるべき
- ・生産緑地地区など将来にわたり保全することが適当な農地や緑地については、居住誘導区域に含めず保全を図ることが望ましい

資料：都市計画運用指針（第12版 令和4年4月）より要約整理

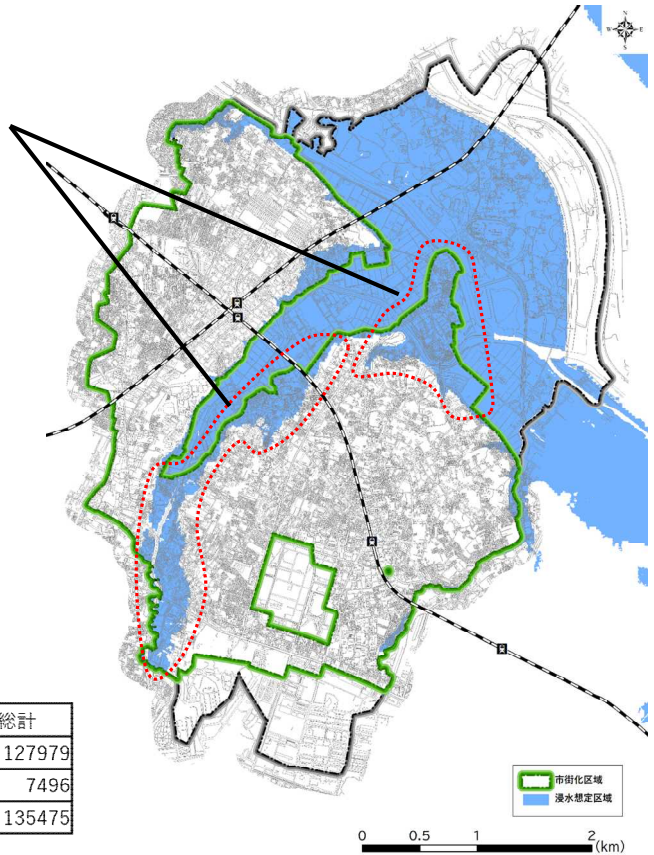
(2) 居住誘導区域の設定方針

本市の居住誘導区域は、以下のフローのように都市計画区域から市街化調整区域を除いた市街化区域のうち、「①居住に適さない区域」（主に防災等の観点）と「②本市が目指すまちづくりの観点を踏まえ、居住を誘導しないと判断する区域」（主に居住地としての土地利用の観点）を除外したエリアとします。



【（参考）洪水ハザードマップ】

市街化区域内に存在する浸水想定区域については、現在すでに高密度で人口が集積していることから、居住誘導区域からは除外せず、防災指針において対策を取り扱うこととする。



【データより】

市街化区域に居住する人口のうち約 11%が浸水想定区域内に居住している（GIS による試算値）

	浸水内人口	割合
市街化区域	14,185	74%
調整区域	5,057	26%
総計	19,242	

	浸水内人口	割合	浸水外人口	割合	総計
市街化区域	14,185	11%	113,794	89%	127979
調整区域	5,057	67%	2,439	33%	7496
総計	19,242	14%	116,233	86%	135475

出典：朝霞市水害ハザードマップ（令和 3（2021）年 2 月発行）

【（参考）土砂災害ハザードマップ】

- 土砂災害ハザードは台地と低地の境目となる部分に集中している
- 立地適正化計画では、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）及び土砂災害警戒区域（イエローゾーン）ともに居住誘導区域から除外する

土砂災害警戒区域（イエローゾーン）

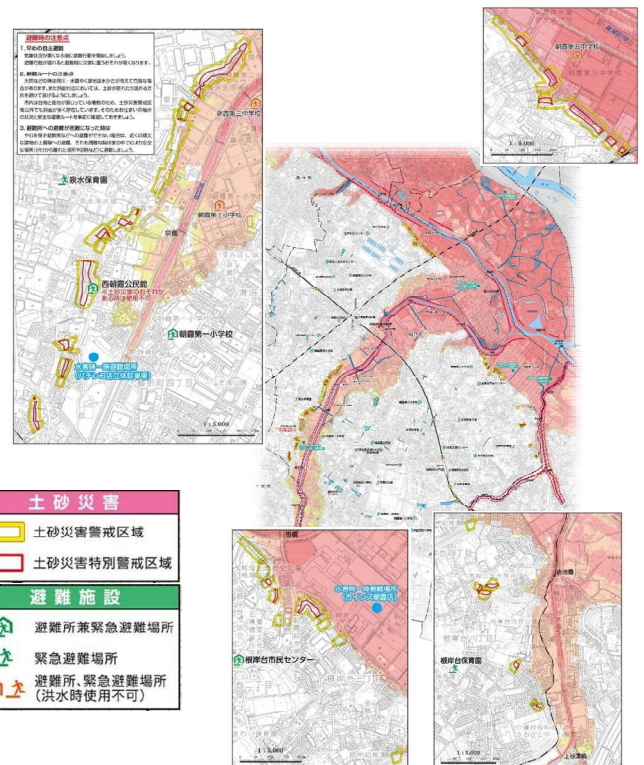
急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われます。

◇ 指定条件（急傾斜地の崩壊の場合）

- ・傾斜度が30度以上で高さが5m以上の区域
- ・急傾斜地の上端から水平距離が10m以内の区域
- ・急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの2倍（ただし50mを超える場合は50m）以内の区域

土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）

土砂災害警戒区域（イエローゾーン）のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等の措置が講じられます。



出典：朝霞市土砂災害ハザードマップ（令和 3（2021）年 3 月更新）

【（参考）都市計画図】

朝霞市都市計画図

- 用途地域によって人口密度に違いがあり、特に商業地域や第一種住居地域で人口密度が高い（第二種中高層住居専用地域は指定面積が少ない）
- 工業系の用途地域でも一定の人口密度で居住している

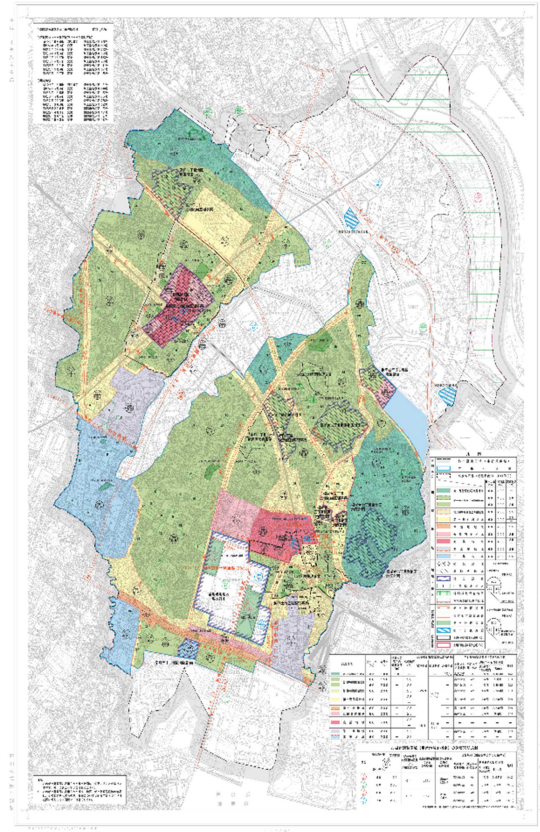
【データより】（GISによる試算値）

用途地域	人口 (人)	面積 (ha)	密度 (人/ha)
第一種低層住居専用地域	11,107	138	81
第一種中高層住居専用地域	58,989	484	122
第一種住居地域	32,260	223	145
第二種中高層住居専用地域	1,377	8	177
準住居地域	413	11	38
近隣商業地域	5,107	36	143
商業地域	7,479	37	202
準工業地域	5,883	49	120
工業地域	5,364	92	58
総計	127,979	1,078	118.7

- 市街化区域の全域に生産緑地（特定生産緑地を含む）が分布。特に旧暫定逆線引き地区となっている地区計画区域には生産緑地が多い。

【データより】

生産緑地（特定生産緑地を含む）面積の総計は約 65ha であり、本市の市街化区域の約 6 % にあたる



2 居住誘導区域

(1) 居住誘導区域の性格に応じたゾーン設定

自然と利便性がバランス良く調和したまちの実現を軸として、区域ごとにメリハリのある居住誘導策を講じていくため、居住誘導区域の中で区域の性格に応じ以下のようにゾーン区分を設定します。

【居住誘導区域の性格に応じたゾーン設定】

歩いて暮らせる 駅ちかゾーン

【ゾーンの性格】

- 駅の至近であり、様々な都市機能が集積し、日常生活や交通の利便性が高く、徒歩圏内で生活も遊びも充実可能なゾーン

【目指す方向性】

- 駅周辺に都市機能の集積を図るとともに、駅ちかの通勤や買い物等の利便性に魅力を感じる多様な世代の居住を誘導
- ウォークアブル化による歩きたくなるまちなかの創出
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

【ゾーンの設定要件】

- 都市機能誘導区域と同一区域

公共交通 らくらく移動ゾーン

【ゾーンの性格】

- 幹線となる道路網に近く、バスや自転車で駅の近くまで楽に移動でき、通勤・通学・買い物等に便利である一方で、駅からは一定程度離れており比較的静かな生活環境も備えるゾーン

【目指す方向性】

- 電車やバスなど、公共交通の高い利便性が確保され、市街や都心へ高アクセスできる住宅市街地を確保
- 路線バス等公共交通の利便性の維持・向上
- マイカーを使わない低炭素な暮らし

【ゾーンの設定要件】

- 運行頻度の高いバス停(60本以上/日程度=ピーク時約2~3本/時以上、オフピーク時約2本/時以上運行されている状態)から300m以内

利便性と自然が調和した ゆとりの暮らしゾーン

【ゾーンの性格】

- 中心市街地や大通りからやや離れ、閑静で武蔵野の自然も近いゾーン

【目指す方向性】

- 現在の市街地密度の維持を図り、市内循環バスを軸とする交通利便性を確保
- 利便性と自然が理想的にバランスした総合的に暮らしやすい住環境の創出

【ゾーンの設定要件】

- 居住誘導区域のうち、歩いて暮らせる駅ちかゾーン及び公共交通らくらく移動ゾーン以外の区域

(2) 居住誘導区域

以上により、居住誘導区域を下図のように設定します。

【居住誘導区域】

	歩いて暮らせる 駅ちかゾーン	公共交通らくらく 移動ゾーン	利便性と自然が 調和したゆとりの 暮らしゾーン		市街化区域	居住誘導区域	割合
面積(ha)	166	336	459	面積(ha)	1,078	962	89%
人口(人)	27,698	38,848	63,213	人口(人)	131,113	129,759	99%
人口密度(人/ha)	167	115	138	人口密度(人/ha)	122	135	
今後	自然増	誘導による増	維持	※「居住誘導区域に関する注意事項」に記載した地区を居住誘導区域から除外した場合の数値を表す（GISによる試算値）			

