

北村山圏域立地適正化方針(案)

令和7年1月

村山市・東根市・尾花沢市・大石田町

目次

第1章 はじめに	.....	1
1.1 北村山圏域立地適正化方針策定の背景・目的	.....	1
1.2 北村山圏域立地適正化方針の位置づけ	.....	1
1.3 北村山圏域立地適正化方針の目標年次	.....	2
1.4 北村山圏域立地適正化方針の対象区域	.....	2
第2章 上位計画による位置づけ	.....	3
第3章 北村山圏域の現況及び課題	.....	4
3.1 北村山圏域の現況	.....	4
3.2 北村山圏域の課題	.....	5
第4章 北村山圏域の将来像と基本方針	.....	6
4.1 都市圏の将来像	.....	6
4.2 基本方針	.....	7
4.3 北村山圏域の骨格構造	.....	8
第5章 持続可能な圏域の形成に向けた方針	.....	9
5.1 誘導区域の設定方針	.....	9
5.2 誘導施設の設定方針	.....	11
5.3 公共交通の方針	.....	14
5.4 防災・減災の方針	.....	15
第6章 広域連携に向けた進行管理	.....	16
6.1 体制と役割	.....	16
6.2 進行管理	.....	17

1.1 北村山圏域立地適正化方針策定の背景・目的

山形県では、都市計画を考えるにあたり生活圏や歴史的な結び付きの観点等から8つの圏域を設定し、広域連携の都市づくりを進めています。

8つの圏域のうち、村山市、東根市、尾花沢市及び大石田町の4市町は北村山圏域（以下、「本圏域」という。）として位置づけられ、JR奥羽本線（山形新幹線）や国道13号等の広域交通ネットワークによって一体的な生活圏を形成しています。また、令和4(2022)年10月には東北中央自動車道が東根市から尾花沢市までの全ての区間で開通し、圏域としての一体性がますます強まっています。

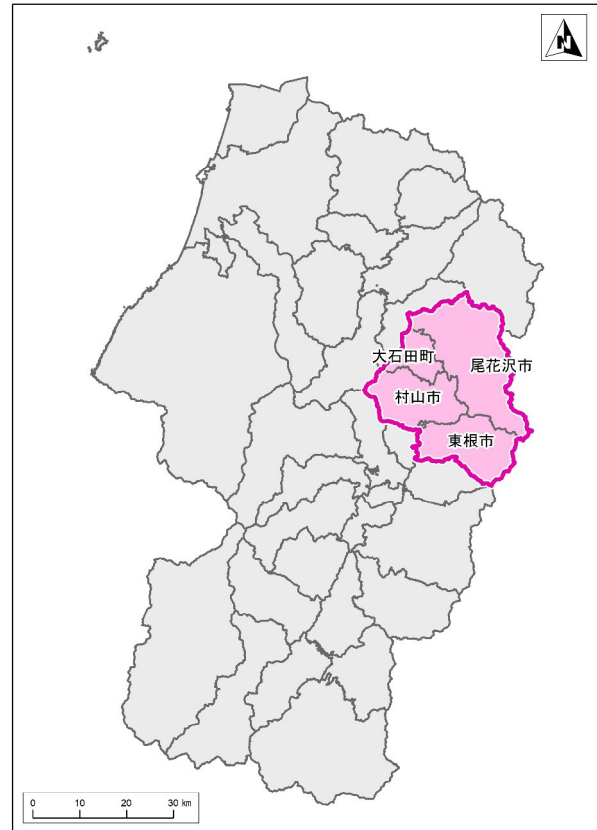
広域交通ネットワークの整備が進む一方、本圏域では人口減少が進行しており、今後、都市経営が困難となっていくことが懸念されます。各市町では、それぞれが魅力を向上させ、持続可能な都市づくりを目指していますが、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、さらに人口減少・高齢化が進行する見込みとなっています。こうした推計を踏まえると、各市町が単独で日常生活に必要なサービスを確保していくことが一層難しくなっていくものと考えられます。

そして、4市町は一体的な生活圏を形成しているため、個々の市町における活力の低下は、結果として本圏域全体としての活力の低下にも繋がるおそれがあります。

人口減少・高齢化が顕著となっている地方都市では、地域の活力を維持するとともに、日常生活に必要なサービスを確保し、地域住民が安心して暮らせる都市づくりに向けて、居住や都市機能の計画的な誘導と地域公共交通の再編が連携したコンパクト・プラス・ネットワークの取組が重要視されています。

本圏域においても、コンパクト・プラス・ネットワークを念頭に、共通する地域課題については広域行政としての連携を強化しながら共同で対応し、各市町の特徴を踏まえた機能分担のもとで相互に協力しながら効率的な都市経営を図っていくため、「北村山圏域立地適正化方針」（以下、「本方針」という。）を定めることとしました。

■北村山圏域の位置

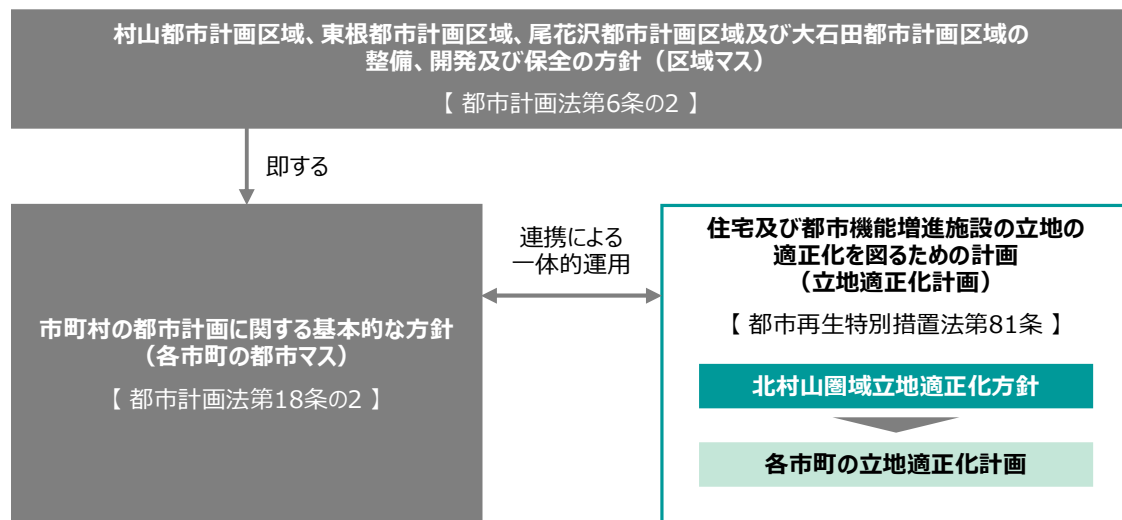


1.2 北村山圏域立地適正化方針の位置づけ

本方針は、一体の圏域としてコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを進めるための共通の考え方を示すものです。

また、本方針は、都市計画の方針として広域的な視点から山形県が定める「村山都市計画区域、東根都市計画区域、尾花沢都市計画区域及び大石田都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下、「区域マス」という。）に即するとともに、各市町の都市計画の方針となる「市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下、「都市マス」という。）と連携・整合を図りながら策定するものです。

■北村山圏域立地適正化方針の位置づけ



1.3 北村山圏域立地適正化方針の目標年次

都市づくりは中長期的な展望のもとで検討する必要があることから、本方針は20年後の令和27(2045)年を目標年次とします。

ただし、社会情勢の変化や各市町の立地適正化計画の見直しを踏まえ、計画期間内であっても必要に応じて見直すこととします。

1.4 北村山圏域立地適正化方針の対象区域

都市再生特別措置法において、立地適正化計画の対象区域は都市計画区域内となっています。そのため、本方針は、本圏域に存する都市計画区域(村山都市計画区域、東根都市計画区域、尾花沢都市計画区域及び大石田都市計画区域)を対象とします。

ただし、公共交通や防災・減災等、一定の区域にとられない分野については、圏域全体を対象としてその方針を位置づけることとします。

第2章

上位計画による位置づけ

区域マス及び各市町の都市マスにおける「都市機能」及び「中心拠点」「広域交通ネットワーク」に関する方向性は以下のようになっています。(詳細は「現況整理編」を参照。)

■都市機能、中心拠点、広域交通ネットワークに関する都市づくりの方針

主要な都市計画の決定の方針（広域連携に関する取組を抜粋）	
区域マス	<ul style="list-style-type: none"> ○都市機能の相互補完 →共同利用等の連携促進、老朽化施設の改築に伴う共同整備 ○広域交通ネットワークの整備 →広域的な連携・交流を支える交通ネットワークの整備の推進

		中心拠点の形成方針	広域交通ネットワークの形成方針
都市マス	村山市	<ul style="list-style-type: none"> ○にぎわい創出拠点：村山駅周辺 →商業・交流機能を集積し、良好な市街地環境の形成を図る ○行政サービス拠点：村山市役所周辺 →行政サービス施設等の集積を生かし、市民の生活利便性を確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域的な都市間の交通ネットワーク：国道13号、国道347号、東北中央自動車道 →東北中央自動車道の整備を推進しながら広域的な都市間の交通ネットワークの形成を図る
	東根市	<ul style="list-style-type: none"> ○交通拠点：さくらんぼ東根駅周辺 →さくらんぼ東根駅のターミナル機能を強化 ○にぎわい拠点：中心市街地 →新設する道の駅と既存施設の連携によるにぎわい拠点の形成 →中心市街地では、利便性の高い商業空間を形成し、にぎわいのある空間づくりを推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○広域交流の要となる道路：東北中央自動車道、国道13号、国道48号、国道287号、県道東根大森工業団地線、（主）尾花沢関山線 →都市の骨格として4車線化等の道路整備を進める
	尾花沢市	<ul style="list-style-type: none"> ○都市拠点：本町地区 →市民の利便性向上と中心拠点の賑わい創出が図られるよう新たな都市機能の再配置と未利用地等の利用促進を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ○高速広域連携軸：東北中央自動車道 →整備の促進を図る ○広域連携軸：国道13号、国道347号 →周辺市町村との良好なアクセスを確保
	大石田町	<ul style="list-style-type: none"> ○都市拠点：中心部 →未利用地や既存の都市基盤を活用し日常生活の利便性を確保 →自然災害に対して強さ・しなやかさを備えた市街地空間を形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路：東北中央自動車道、国道13号、国道347号 →幹線道路を軸に総合的な道路交通体系を整備し、広域的な生活圏の交通網を形成

- 都市機能の広域連携に関する取組
→施設の共同利用や共同整備による相互補完を図る
- 中心拠点（にぎわい拠点、都市拠点、交通拠点）として位置づけられているエリア
→村山駅周辺、村山市役所周辺、さくらんぼ東根駅周辺、東根市中心市街地、尾花沢市本町、大石田町中心部
- 広域交通ネットワークを構成する道路
→東北中央自動車道、国道13号、国道48号、国道287号、国道347号、（主）尾花沢関山線、県道東根大森工業団地線

3.1 北村山圏域の現況

人口や産業、公共交通等の本圏域の現況を以下のように整理します。（詳細は「現況整理編」を参照。）

■北村山圏域の現況

人口	<ul style="list-style-type: none"> ○人口は減少傾向にある。 ○将来的にも人口は減少していくと予測されている。
産業	<ul style="list-style-type: none"> ○事業所数は各市町で減少傾向にある。 ○従業員数は東根市のみ増加しており、他3市町では減少している。
高次都市機能・都市基盤	<ul style="list-style-type: none"> ○高次都市機能[※]のうち、商業機能は東根市、医療機能は東根市及び尾花沢市のみ立地している。 ○インフラ（道路、都市公園、公共下水道）の維持・管理に係る一人当たりの費用負担が増加している。
生活圏・広域連携	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤や買い物、医療等について、一体的な生活圏が形成されている。 ○5つの広域連携事務（一部組合）が実施されている。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ○JR奥羽本線（山形新幹線）が南北に縦貫しており、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元（2019）年を基準とすると、令和4（2022）年時点の利用者数は、さくらんぼ東根駅で約90%、村山駅及び大石田駅で約70%となっている。 ○各市町で公営バスを運行しており、利用者数はほとんどの路線で横ばい、または減少傾向にある。 ○民間バスは3路線あり、うち山交バスが運行している2路線については、各市町の庁舎や北村山公立病院を経由する路線となっている。
災害リスク	<ul style="list-style-type: none"> ○想定最大規模の降雨による氾濫が発生した場合、一部の用途地域では5.0mから10.0mの浸水が想定される。 ○用途地域の一部が、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）に指定されている。 ○用途地域の大部分で、今後30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率が「高い」と評価されている。 ○東根市が豪雪地帯に、東根市以外の3市町が特別豪雪地帯に指定されており、平成25（2013）年2月には、尾花沢市及び大石田町で災害救助法が適用されている。

※高次都市機能は、立地適正化計画の手引き【基本編】（国土交通省）を参考に、都市機能のうち身近な生活圏域を越えた広域的な利用が見込まれるものとして以下を対象とした。

- ・商業機能：大規模集客施設
- ・医療機能：二次・三次医療機関
- ・高齢者福祉機能：特別養護老人ホーム、介護老人保健施設
- ・教育機能：高等学校
- ・文化学習・交流機能：文化会館・ホール及び図書館
- ・公園・スポーツ機能：都市基幹公園・大規模公園及び体育館・グラウンド、レクリエーション施設

3.2 北村山圏域の課題

本圏域の現況を踏まえ、広域連携の観点から都市づくりの課題を以下のとおり整理します。

課題 1 いかに関都市基盤・都市機能を維持するか

本圏域の人口は、令和2(2020)年現在で91,746人ですが、20年後の令和22(2040)年には約72,000人まで減少する見通しです。人口減少、とりわけ生産年齢人口の減少は、基礎自治体における財政力の低下を招き、それにより公共施設やインフラの維持管理・更新が困難となっていくことが予測されます。また、人口減少は、各種都市機能(生活サービス施設)の利用者数の減少につながり、その結果として施設が圏域から撤退していくことも危惧されます。

各市町では、それぞれ生活に必要な身近な都市機能(生活サービス施設)を維持・確保することが求められますが、一方でスケールメリットが得られる場合には、共同整備・利用を視野に入れた効果的・効率的な施設配置や機能再編を進める必要があります。

課題 2 いかに関地域の移動の足を確保するか

本圏域では、各市町においてバスサービスを提供しているほか、各市町の役所や鉄道駅、北村山公立病院を経由するかたちで圏域を縦貫する山交バスの運行を支援しています。しかし、本圏域では自動車を日常的な移動手段とするライフスタイルが根強く、公共交通の利用は多いとはいえません。近年では、利用者の減少に伴う路線廃止や不足する運転士の確保に向けた運賃改定(値上げ)の動きもみられ、自動車をもたない住民にとっては移動の負担が大きくなっています。

地域生活において自動車は欠かすことのできない足ですが、交通弱者や公共交通空白地域を増大させないためにも、利用実態と将来的な人口予測を踏まえながら、地方都市圏としての持続可能な公共交通サービスのあり方について検討する必要があります。

課題 3 いかに関激甚化する災害に対応するか

近年、地震や豪雨等の自然災害が頻発化、甚大化しています。特に、本圏域には日本三大急流の一つである最上川が南北に貫流しており、令和2年7月豪雨では浸水被害に見舞われたことで緊急治水プロジェクトが進行しています。また、山形県は日本有数の豪雪地帯であり、村山市、尾花沢市及び大石田町は特別豪雪地帯に指定されています。直近では、平成25(2013)年の大雪で尾花沢市、大石田町に災害救助法が適用されているほか、除雪時に発生する事故も地域社会の大きな問題となっています。

大規模な地震や水害、雪害が発生した場合の応急・復旧には基礎自治体の能力を超えた対応が必要となるため、平時から国や山形県との連携体制はもちろん、本圏域の4市町相互の支援・受援体制を強化していく必要があります。

4.1 都市圏の将来像

人口減少や高齢化が顕著となるなか、各市町では地域の自主性・自立性を高め、地域の特色を活かした地方創生の取組や、さらなる人口減少を見据えたコンパクトシティ・プラス・ネットワークの取組を進めているところです。

しかし、今日の社会的課題は複雑化・多様化しており、その全てに個々の市町が単独で対応していくことは限界を迎えつつあります。特に、人口や財政について厳しい見通しとなっている地方都市では、これまで以上に都市間の連携を強化し、一体的な圏域を形成することで、暮らしに必要な都市機能やサービスを総体として維持・確保していくことが求められています。

今後さらなる人口減少・高齢化の進行が予測される本圏域では、4市町がお互いの自主性・独自性を尊重しながらも、連携・協調によって地域課題の解決に取り組む必要があります。これらのことから、連携・協調の取組により地域住民が将来にわたって安心して暮らせる、持続可能な都市圏の形成を圏域共通の方針とし、将来像を以下のように設定します。



～都市圏の将来像～

連携・協調により元気で安心して暮らすことのできる

持続可能な北村山都市圏

4.2 基本方針

「3.2 北村山圏域の課題」で整理した3つの課題に対し、将来像の実現に向けた都市づくりの基本方針を以下のとおり設定します。

課題	基本方針
課題 1 いかに都市基盤・都市機能を維持するか	基本方針 1 居住・都市機能の誘導による生活利便性の向上と効率的な都市経営
課題 2 いかに地域の移動の足を確保するか	基本方針 2 生活圏を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築
課題 3 いかに激甚化する災害に対応するか	基本方針 3 広域的な災害対応力の強化による安全・安心な都市の形成

基本方針 1 居住・都市機能の誘導による生活利便性の向上と効率的な都市経営

- 主要な鉄道駅やバス停等の交通結節点、役所等の拠点に居住や都市機能を誘導・集約し、都市のコンパクト化によって日常生活の利便性と公共サービスの効率化を図ります。
- 公共施設については、サービスの質的向上と維持管理コストの縮減に向け、市町の枠組みを超えた連携のもとで機能の更新や集約・複合化について検討します。

基本方針 2 生活圏を円滑に移動できる公共交通ネットワークの構築

- 地域の主要な公共交通であるバス交通は、利用実態に合わせて市町間の相互乗入れや共同運行について調整することで、日常生活の足として使いやすいネットワークの形成を図ります。
- 持続可能な公共交通体系の構築に向け、地方都市や山間地域においても有効と考えられる多様なモビリティサービスの導入等について検討します。

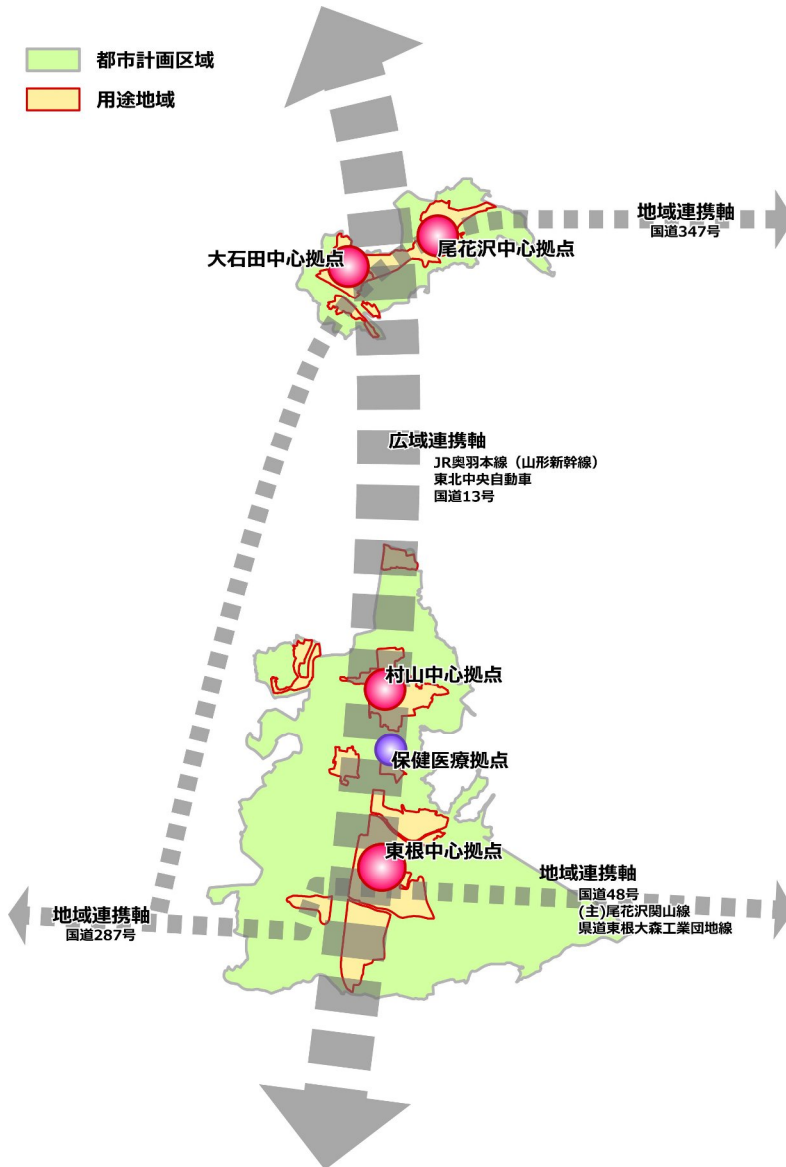
基本方針 3 広域的な災害対応力の強化による安全・安心な都市の形成

- 最上川流域に位置する圏域として、流域治水プロジェクトの構成員をはじめ、多様な主体と連携しながら、ハード・ソフトの両面から広域激甚災害への対応力の強化を図ります。
- 克雪の取組として、除排雪の担い手の確保や除排雪体制の整備等、豪雪時の雪処理に広域的かつ効率的に対応するための取組について検討します。

4.3 北村山圏域の骨格構造

上位計画における都市構造の考え方や「4.2 基本方針」を踏まえ、本圏域の骨格構造を以下のとおり設定します。

■北村山圏域の骨格構造



中心拠点

- …各市町の役所や鉄道駅周辺等、都市機能が集積するエリアを位置づけます。
- …暮らしを支える生活サービス施設の維持・誘導により生活利便性を確保し、圏域の核となる地域としての都市再生の取組を推進します。

保健医療拠点

- …村山二次医療圏における基幹病院である北村山公立病院周辺を位置づけます。
- …地域の健康と安心を守るため、医療・福祉機能の強化を図ります。

広域連携軸／地域連携軸

- …圏域内外をネットワークする鉄道及び主要な幹線道路を位置づけます。
- …日常生活の足となる路線バスを中心に、中心拠点及び保健医療拠点をネットワークする公共交通網の維持・構築を図ります。

5.1 誘導区域の設定方針

居住誘導区域・都市機能誘導区域は、市町が策定する立地適正化計画で位置づけることとなります。

ここでは、一体的な圏域としての都市づくりに向けて、誘導区域の設定に関する共通の考え方を示します。

(1) 居住誘導区域

居住誘導区域は、人口減少のなか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す。

居住誘導区域の設定にあたり勘案すべきである市街地の人口密度や想定される災害リスクは市町によって異なりますが、法令を遵守したうえで、おおむね以下の要件を満たすエリアに設定するものとします。

■ 居住誘導区域の考え方

- 用途地域内（工業地としての利用を増進するエリアを除く）で、都市基盤が整備されているエリア
- 圏域全体の観点から、相対的に人口の集積があり、今後も一定の人口密度が維持される（維持すべき）エリア
- 相対的に都市機能の集積があり、かつ、公共交通の利用圏にあって日常生活の利便性が高いエリア
- 都市計画区域内において、医療施設や福祉施設等、地域住民の健康と安心を確保する施設が立地するエリア
- 都市計画区域内において、基幹的な集落が形成されているエリア、小学校・集会所等の地域コミュニティを支える施設が立地するエリア
- 災害リスクが小さい、または、一定の災害リスクが存在するものの、防災・減災対策を講じることで被害の低減が見込まれるエリア

(2) 都市機能誘導区域

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、集約することで各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

都市機能誘導区域の設定にあたり勘案すべきである都市機能の集積状況や公共交通ネットワークの形成状況は市町によって異なりますが、法令を遵守したうえで、おおむね以下の要件を満たすエリアに設定するものとします。

■都市機能誘導区域の考え方

- 居住誘導区域内のエリア（ただし、商業等の都市機能の集積を図るために住居系の土地利用を制限している場合等は除く）
- 各市町の都市計画マスタープランにおいて都市拠点・地域拠点等として位置づけられるエリア
- 鉄道駅やバス停等の公共交通施設を中心として、行政・商業・医療等の都市機能が充実しているエリア

5.2 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定めるものであり、都市生活における住民の利便を増進させるために立地を誘導すべき施設です。

誘導が求められる都市機能（生活サービス施設）は市町によって異なるため、具体的には市町が策定する立地適正化計画で位置づけることとしますが、ここでは圏域全体で確保すべき施設（基幹的誘導施設）として以下を設定します。

■基幹的誘導施設の考え方

- 本圏域の救急医療の中心的な役割を担うとともに、総合的な医療サービスを提供する施設として、医療施設（北村山公立病院）を設定します。
- 本圏域を取り巻く環境の変化により医療施設以外の施設についても確保が必要となった場合には、4市町で検討・調整し、基幹的誘導施設として設定します。

北村山公立病院について

北村山公立病院は、東根市、村山市、尾花沢市及び大石田町で組織する北村山公立病院組合（以下、「病院組合」という。）が設置、運営する公立病院であり、北村山圏域の基幹病院として重要な役割を果たしています。しかし、開院から60年以上経過し、建物の一部は築後50年以上経過した現在の病院は、建物の老朽化が進行しており、第8次山形県保健医療計画(令和6(2024)年3月)においても建替えが課題とされています。

病院組合では、建物の老朽化に加え、高度化・多様化する医療ニーズの変化への対応が求められており、第8次山形県保健医療計画に先行して北村山公立病院新病院整備基本構想(令和5(2023)年8月)を策定し、建替えにあたって確保すべき病床規模や病床機能等についても具体的な検討が進められています。

建替え位置については、建設候補地に係る諸条件を踏まえた検討を行い、令和5(2023)年12月に北村山公立病院組合管理者会において現在地での建替えが決定しています。

■ 北村山公立病院の概要

病床規模と病床機能

	現病院	新病院（基本構想）
病床数	【許可病床数】 300床 【実稼働病床数】 249床	208～233床
病床機能	【実稼働病床内訳】 ○一般病棟（急性期） 203床 ○回復期リハビリテーション病棟 46床	病床機能は継続検討

新病院における標榜診療科

現病院標榜科	・内科 ・脳神経内科 ・形成外科 ・泌尿器科 ・リハビリテーション科	・循環器内科 ・小児科 ・脳神経外科 ・産婦人科 ・放射線科	・腎臓内科 ・外科 ・乳腺外科 ・眼科 ・麻酔科	・消化器内科 ・整形外科 ・皮膚科 ・耳鼻いんこう科
新設標榜科	・総合診療科			

※「北村山公立病院新病院整備基本構想（令和5（2023）年8月策定）」で検討された内容であり、今後検討される基本計画等により変更の可能性あります。

■ 建設候補地に係る諸条件及び評価

	建設候補地に係る諸条件	現地建替えに係る評価
土地の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新病院整備計画を実現できる土地面積と敷地形状の確保 ・ 隣接道路、上下水道、雨水排水先等の整備状況や切土・盛土の必要性の有無 ・ 開発行為、農地転用、高さ制限等の法的規制状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地面積と敷地形状は確保可能 ・ 既存インフラの活用が可能 ・ 新たに対応が必要となる法規制がないため、早期対応が可能
土地利用計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新病院の建物方位、医療環境と利便性、駐車場など敷地内全体計画の立案への影響 ・ 将来の施設拡張などへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大塚古墳の存在による制約はあるが、十分な敷地面積があることから、施設配置及び将来の拡張が可能
交通アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停や最寄駅からの距離、主要道路からのアクセス ・ 現状患者分析、人口集中エリアからの距離 ・ 救急搬送ルートの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の交通アクセスが活用可能であり、救急搬送ルートが確保されている
災害対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地震（活断層）や洪水（浸水エリア）に対するリスク 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害リスクは低い
まちづくり計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在のまちづくり計画やまちづくりに係る将来構想との連動制 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 温泉地区の中核施設として地域振興にも寄っており、将来構想とも連動
周辺環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観や日照等の周辺環境への影響 ・ 建設時における騒音振動等の周辺環境への影響 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 敷地面積が広く、周囲に住宅が少ないことから、周辺環境への影響は少ない。一方、病院を運営しながら工事を進めるため、振動・騒音・粉塵等への配慮が必要
工期及び事業費	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地取得に係る課題の有無 ・ 土地の現況による造成費の発生等の全体事業費への影響 ・ 既存建物の改修の必要性 ・ 補助事業適用の可否 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地取得・造成等が不要となるため、工期及び事業費の大幅な抑制が可能
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 特色ある病院機能（温泉を利用したプールでの水中運動療法）の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続可能

出典：北村山公立病院組合管理者会資料を基に作成

5.3 公共交通の方針

本圏域の移動を支える主要な公共交通としては、鉄道及び路線バスがあります。路線バスについては、利用者数が増加傾向の路線がある一方、利用者の減少により廃止となった路線もあり、地域によっては公共交通の空白地となっています。

現状では、公共交通のサービス水準の向上を図ると財政的な負担が増加するという構造的な問題を抱えていますが、利用実態や人口予測を踏まえ、将来的には新たなモビリティサービスの導入も視野に入れながら持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

■公共交通の考え方

- 本圏域唯一の基幹病院である北村山公立病院へ向かう路線バス等、広域的な生活路線として維持していくべき路線については、住民のニーズや利用実態に即してルートを見直すなど、利便性の向上と事業性の改善を図ります。
- 山形県や地域の交通事業者等とも協力しながら、公共交通の利用促進を図るとともに、多様なモード（移動手段）の導入や連携について検討します。
- 複数の公共交通が接続する交通結節点では、バリアフリー化や待合環境の改善等、安全で快適な移動環境の形成を図ります。

5.4 防災・減災の方針

本圏域は最上川流域に位置しており、一部の市街地では一般的な家屋において垂直避難（建物内でより高い階へ移動する避難方法）が困難となる浸水も想定されています。また、地震災害等も含め、近年の自然災害は激甚化・頻発化の傾向にあることから、防災・減災対策については今まで以上に広域連携の必要性が高まっています。

各市町における防災・減災対策の充実はもとより、山形県や他圏域の市町村も含めた広域的な連携体制を構築し、地域住民の防災意識の向上や防災・減災施設の整備を進め、安全・安心な圏域の形成を目指します。

特に、最上川水系流域治水プロジェクトや令和2年7月豪雨を踏まえた最上川中流・上流緊急治水対策プロジェクト等に基づく施策を推進し、一体の圏域として一層の防災・減災力の強化を図ります。

■ 防災・減災の考え方

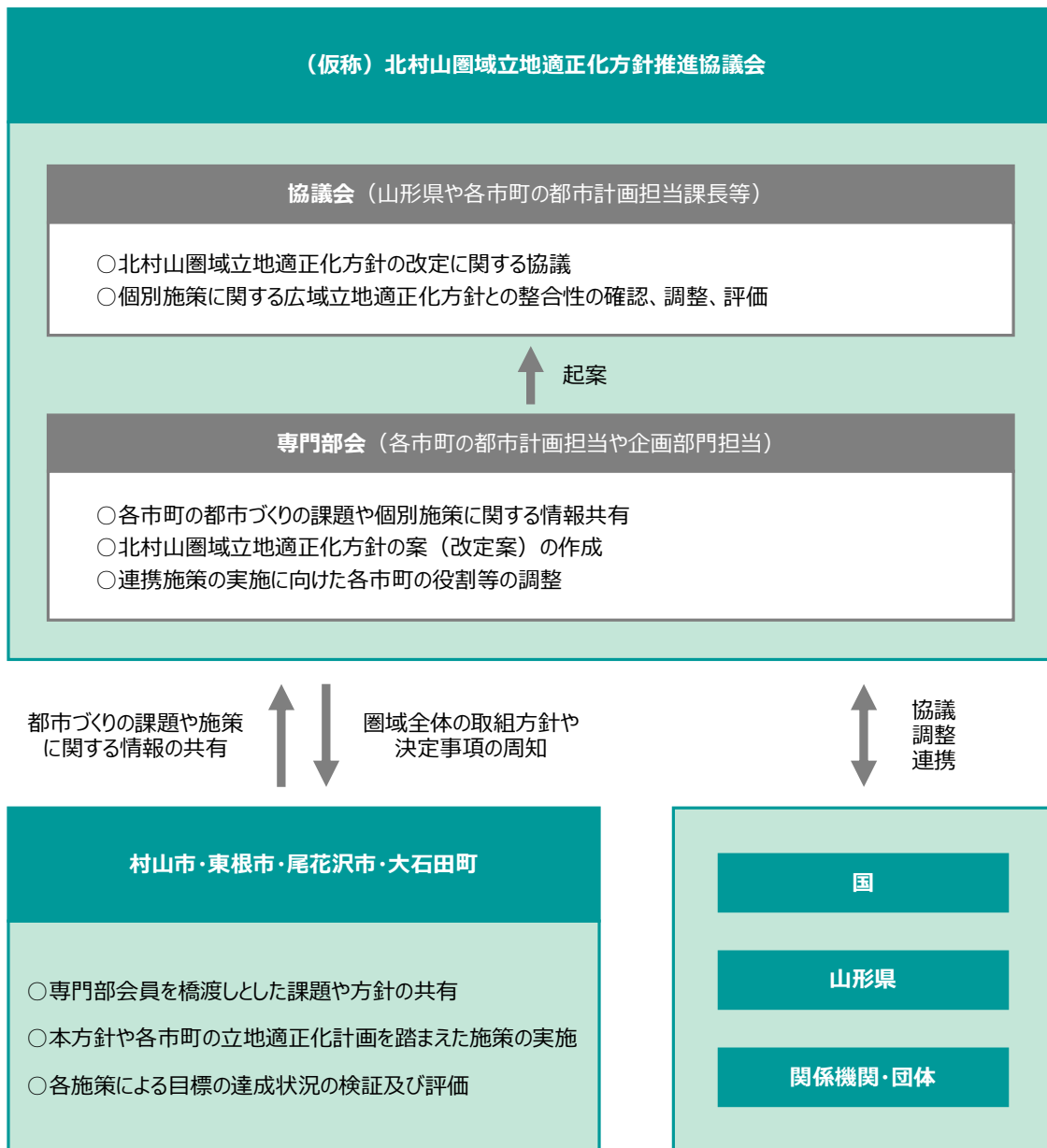
- 多様な主体の理解と協力を得ながら、最上川水系流域治水プロジェクトや最上川中流・上流緊急治水対策プロジェクト等に基づく防災・減災対策を着実に推進します。
- 災害相互援助協定の締結等、自治体間及び民間事業者との連携体制の強化や連携事務の充実を図ります。
- 各種ハザードの整理、情報共有を図り、圏域として災害危険性の低いエリアへの居住や都市機能の集約を促進します。

6.1 体制と役割

広域連携によって都市づくりを進めていくためには、各市町が圏域の方針を共有するとともに、具体的な施策の実施にあたっては市町間で調整する必要があります。

そのため、本方針及び各市町の立地適正化計画は、以下の連携体制と役割分担によって運用を図ります。

■ 連携体制と役割



6.2 進行管理

各市町では、本方針を共通認識としてそれぞれの立地適正化計画の運用を図ります。なお、本方針の運用期間は20年間ですが、都市再生特別措置法をはじめとする関係法令の改正や社会情勢の大きな変化、4市町の連携による施策の進捗等に応じて、必要がある場合には見直すこととし、機動的な運用を図ります。

また、各市町では、PDCAサイクルで立地適正化計画に基づく具体的な施策の取組状況や計画の達成度を評価し、進行管理をしていきます。この過程におけるおおむね5年ごとの評価の際、圏域としても足並みを揃える必要のある事項が発生した場合には、(仮称)北村山圏域立地適正化方針推進協議会で協議・調整のうえ、本方針に反映しながら進行管理を図ります。

■ 進行管理

