

福島県県北圏域
地域公共交通利便増進実施計画
(変更案)

令和7(2025)年2月策定

令和7(2025)年6月認定

令和8(2026)年2月変更認定

令和8(2026)年●月変更認定

福島県

福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村

目次

1. 序論	1
1-1 計画の目的	2
1-2 計画の区域	2
1-3 計画の位置付け	3
1-4 計画期間	3
2. 利便増進事業の内容・実施主体	4
2-1 事業の全体像	5
2-2 伊達市方面	8
3. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法	12
4. 事業実施による効果	15
4-1 利便増進事業の実施により想定される効果	16
4-2 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け	17
5. 関係市町村による支援の内容	18
6. 関係施策との連携に関する事項	20
6-1 福島市立地適正化計画	21
6-2 二本松市立地適正化計画	24

1. 序論

1-3 計画の位置付け

本計画は、福島県地域公共交通計画及び福島市地域公共交通計画を「基本計画」とし、当該計画のうち特に県北圏域に係る事業について示す「実施計画」としての位置付けとなります。

※主に市町村間をまたぐ広域的な公共交通については県計画、市町村内における公共交通については市町村の計画に記載する具体施策に基づき実施するものです。

県の上位計画

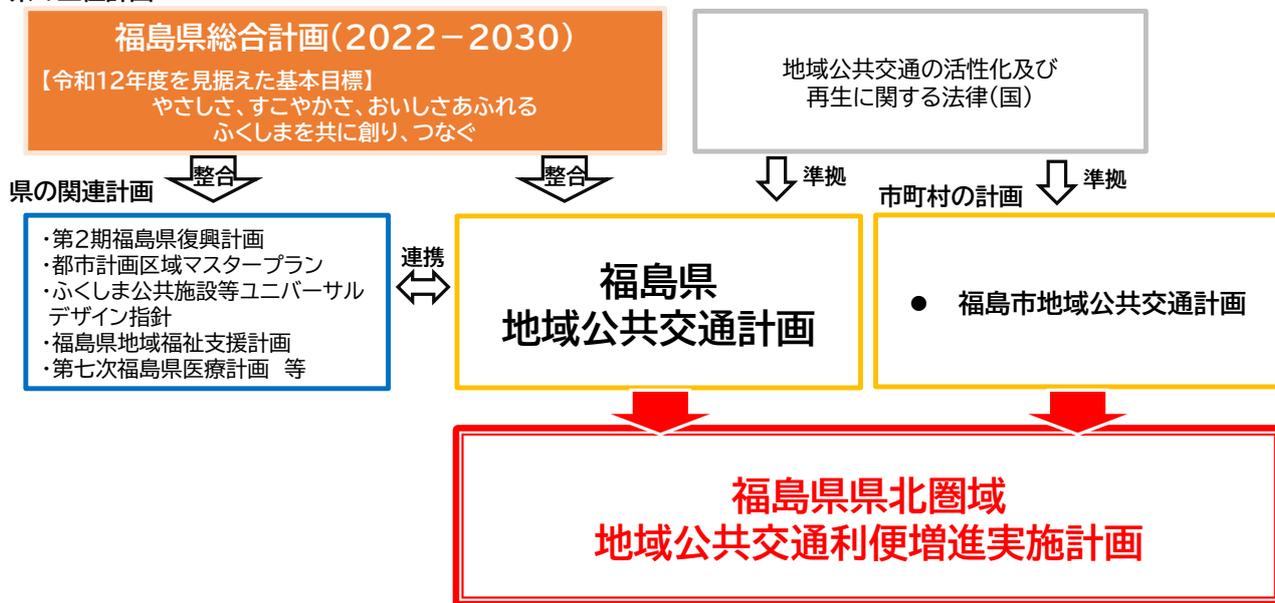


図 計画の位置付け

1-4 計画期間

本計画の期間は、令和7年10月から令和13年3月までの5か年6か月とします。

なお、地域公共交通を取り巻く情勢はもちろん、社会全体の情勢等の変化により、それらに対応するために地域公共交通の再編・見直しが必要となることが想定されるため、その都度対応策等の検討を行い、必要に応じて計画の変更を行うこととします。

計画	2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
福島県 地域公共交通計画	2024年4月～2031年3月(7か年)						
福島県県北圏域 地域公共交通利便増進 実施計画		2025年10月～2031年3月(5か年6か月)					

図 計画期間

2. 利便増進事業の内容・実施主体

※詳細な事業内容(2-2以降)は変更対象の事業のみ記載

2-1 事業の全体像

(1) 事業一覧

本計画で実施する事業は下表のとおりです。

※R8.●変更に伴い追加する事業を赤字で表示

表 事業一覧

方面	事業名	対象系統	実施時期	関係主体
伊達市方面	伊達市・月の輪地区から福島市へのアクセス性向上	・月の輪経由梁川線 ・月の輪経由保原線	令和7年 10月	・福島交通 ・福島市、伊達市
	霊山地区から福島市へのアクセス性向上	・大波経由掛田線	令和8年 4月	・福島交通 ・福島市、伊達市
	福島市～伊達市間の利便増進	・伊達経由保原線 ・伊達線 ・田町線 ・伊達経由湯野線 ・伊達経由掛田線	令和8年 10月	・福島交通 ・福島市、伊達市
桑折町・国見町方面	国見町～福島市間の利便増進	・藤田線 ・桑折線	令和8年 10月	・福島交通 ・福島市、伊達市、桑折町、国見町
福島市方面	松川地区の利便増進	・医大・水原線（再編後：医大・松川線） ・新規路線（松川水原乗合タクシー）	令和7年 10月※1	・福島交通 ・有限会社 カネハチタクシー ・有限会社 松川観光タクシー ・福島市
二本松市方面	福島大学へのアクセス性向上	・二本松線	令和7年 10月	・福島交通 ・福島市、二本松市
	塩沢地区～二本松市街地間の利便増進	・塩沢線	令和7年 10月	・福島交通 ・二本松市
	岩代地区・東和地区～二本松市街地間の利便増進	・針道経由東和小学校線 ・大平経由小浜線 ・小浜線	令和7年 10月	・福島交通 ・二本松市

※1:令和7年4月から実証運行を開始し、その結果等を踏まえて令和7年10月から本格運行を実施

(2) 事業全体図

①北部エリア(福島市・伊達市・桑折町・国見町・川俣町)

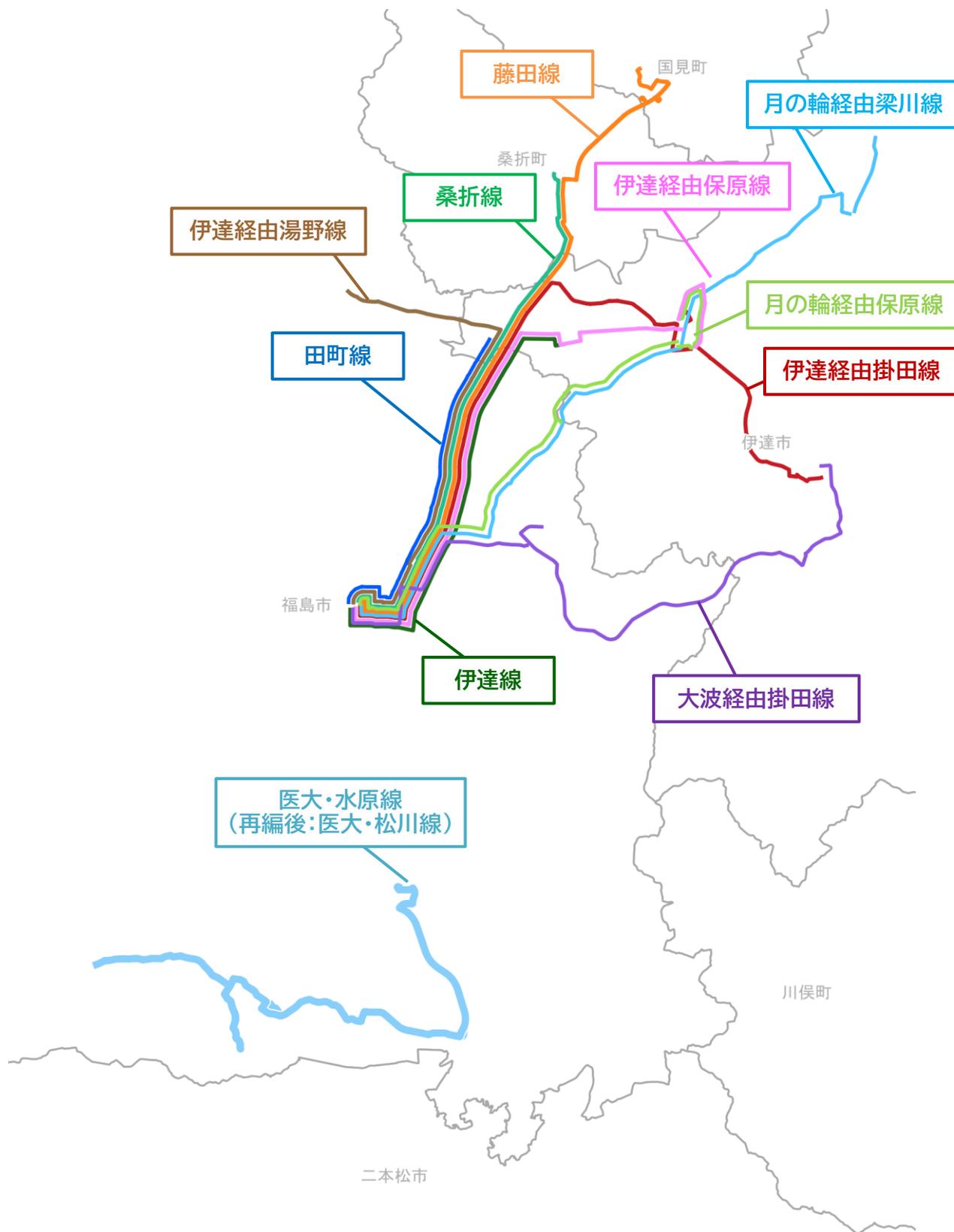


図 事業全体図 (北部エリア)

②南部エリア(福島市・二本松市・川俣町)

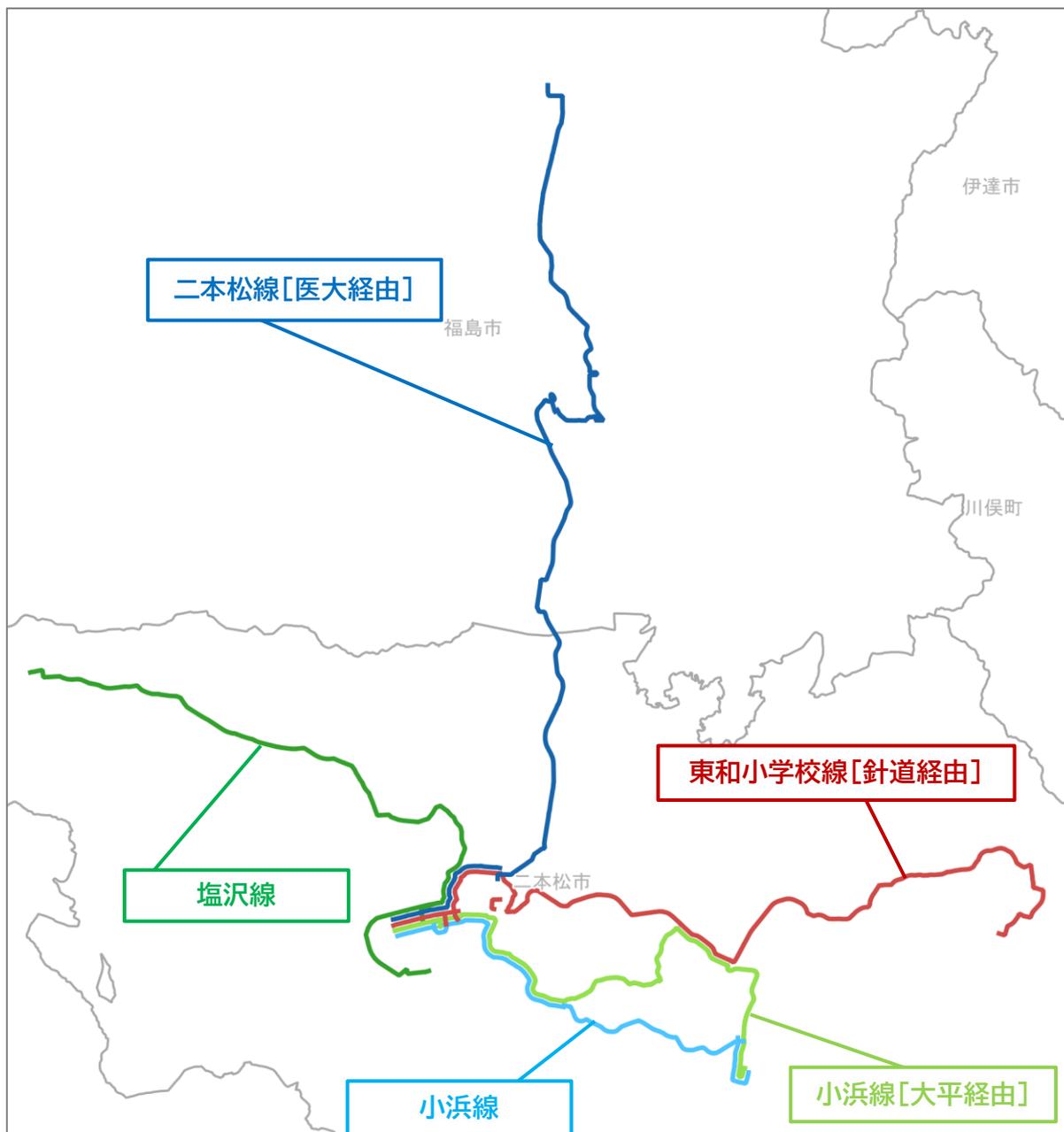


図 事業全体図 (南部エリア)

2-2 伊達市方面

(1) 福島市～伊達市間の利便増進

①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> 福島市～伊達市間（田町線は福島市内）を運行する各系統については、両市間の通勤・通学・通院などの多様な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で重要な役割を担っている。 これらの系統の沿線において、大規模商業施設（イオンモール伊達）の開業が見込まれており、沿線地域の買い物の移動ニーズの変化が見込まれるだけでなく、福島駅などから当該施設への移動ニーズの増加、さらには当該施設への通勤者の増加も見込まれ、多くの目的での移動ニーズが変化することが推察される。 新たな移動ニーズへ対応することにより、沿線地域における利便性の向上を図るとともに、福島駅方面をはじめとして各地域から当該施設への移動手段の確保を図ることが必要である。
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ①イオンモール伊達への乗り入れ →当施設への買い物・通勤等の目的での移動機会の増加による利便増進 →イオンモール伊達が交通拠点となり、当該施設へ乗り入れる路線間の乗り継ぎ利便性が向上し、公共交通の一体性が向上 ※これに伴い、伊達線、田町線は統合し、(仮)イオンモール伊達線を新設

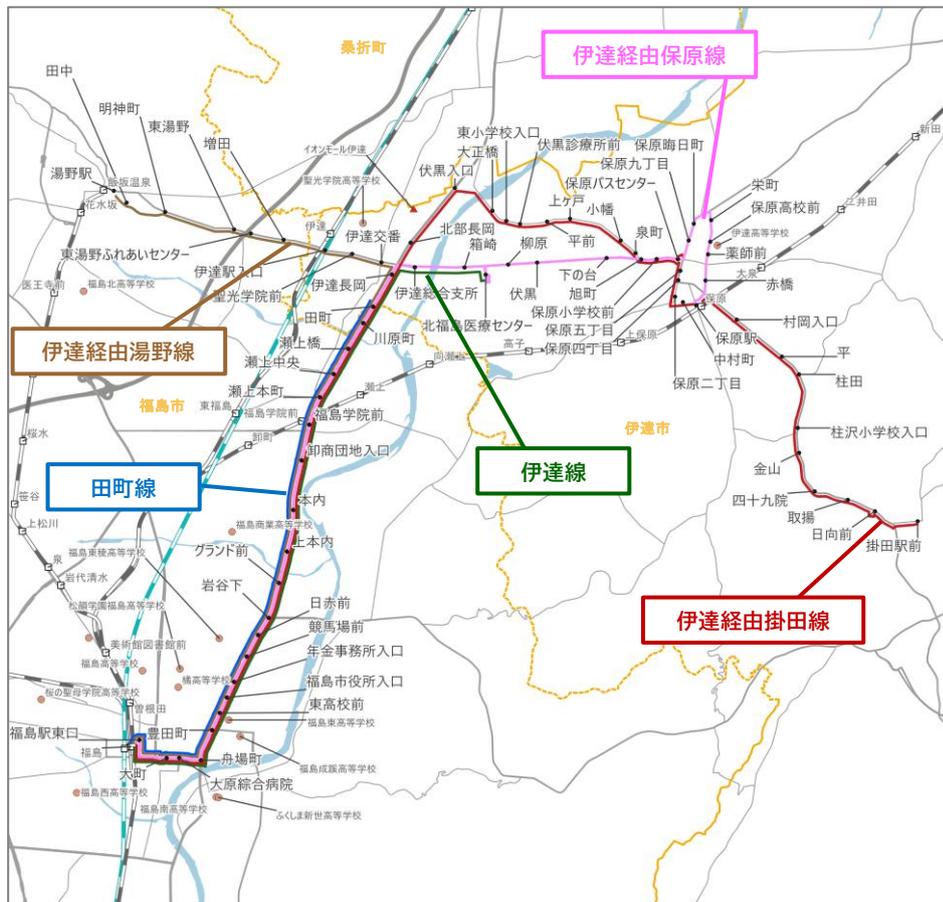
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①伊達経由保原線 ②伊達線 ③田町線 ④伊達経由湯野線 ⑤伊達経由掛田線	①(仮)イオンモール伊達経由保原線 ④(仮)イオンモール伊達経由湯野線 ⑤(仮)イオンモール伊達経由掛田線 ⑥(仮)イオンモール伊達線
運営主体	①～⑤福島交通(株)	①～⑥福島交通(株)
運行事業者	①～⑤福島交通(株)	①～⑥福島交通(株)
事業の種類	①～⑤一般乗合旅客運送事業	①～⑥一般乗合旅客運送事業
運行形態	①～⑤定時定路線	①～⑥定時定路線
起点・終点	①福島駅東口・保原駅 ②福島駅東口・北福島医療センター ③福島駅東口・田町 ④福島駅東口・湯野駅 ⑤福島駅東口・掛田駅前	①福島駅東口・保原駅 ④福島駅東口・飯坂温泉駅 ⑤福島駅東口・掛田駅前 ⑥福島駅東口・イオンモール伊達
主たる経由地	①北福島医療センター ②福島市役所入口 ③福島市役所入口 ④福島市役所入口 ⑤福島市役所入口	①北福島医療センター・イオンモール伊達 ④福島市役所入口・イオンモール伊達 ⑤福島市役所入口・イオンモール伊達 ⑥福島市役所入口
運行回数	①平日 7.5 回/日、土日祝 6.0 回/日 ②平日 6.5 回/日、土日祝 5.0 回/日 ③平日のみ 3.0 回/日 ④平日 3.5 回/日、土日祝 3.0 回/日 ⑤平日 9.0 回/日、土日祝 6.5 回/日	①平日 3.0～7.0 回/日、土日祝 3.0～7.0 回/日 ④平日 3.0～3.5 回/日、土日祝 3.0 回/日 ⑤平日 4.5～8.5 回/日、土日祝 3.0～6.5 回/日 ⑥平日 11.5～15.5 回/日、土日祝 7.5～11.5 回/日

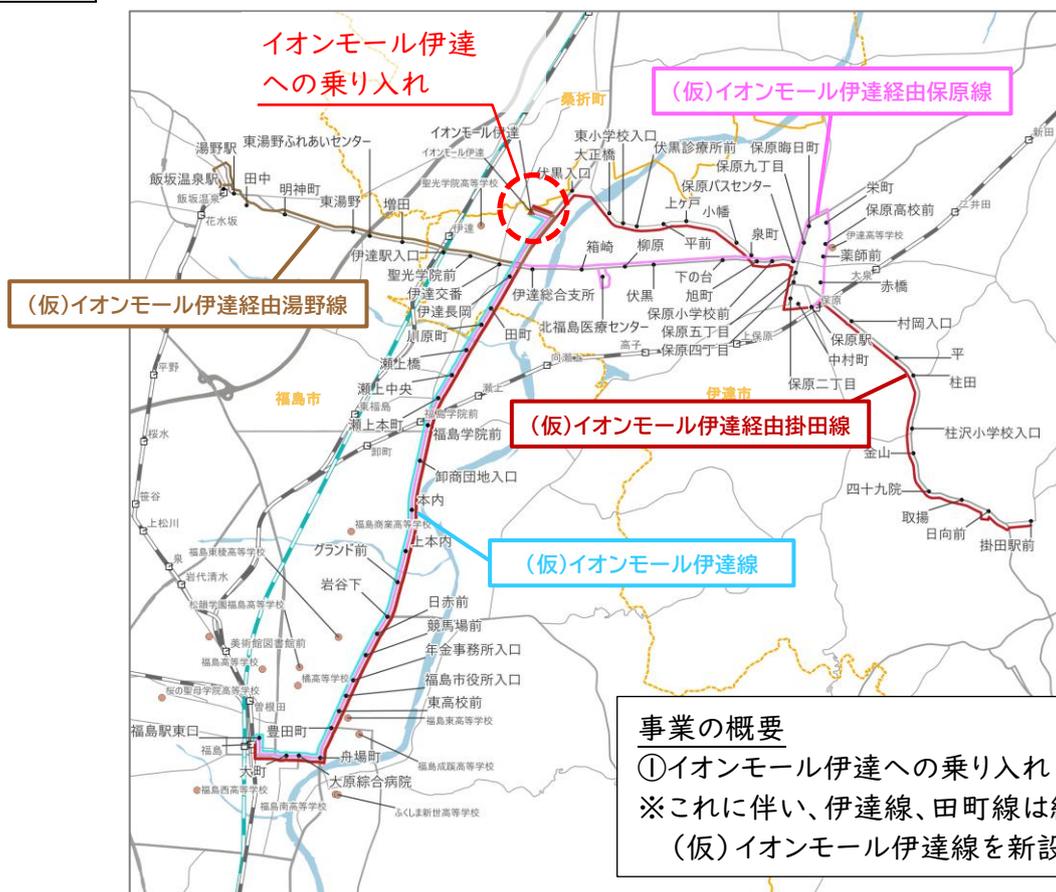
※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



事業の概要
 ①イオンモール伊達への乗り入れ
 ※これに伴い、伊達線、田町線は統合し、
 (仮)イオンモール伊達線を新設

(2) 桑折町・国見町～福島市間の利便増進

①事業の概要

項目	概要
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 藤田線は国見町から桑折町、伊達市を經由して福島市へ運行する路線であり、沿線地域における福島市方面への通勤・通学などに利用される重要な路線である。 ・ 一方、沿線地域の人口減少などから利用者数は減少傾向にあり、今後の持続性に課題を抱える状況にある。 ・ このため、並行して運行する系統（桑折線）も踏まえて一体的に見直しを行うことにより、持続性の向上を図ることが必要である。 ・ なお、沿線地域には大規模商業施設（イオンモール伊達）の開業が見込まれており、当該施設への移動需要の増加が見込まれることから、これらも踏まえて見直しを図り、利用者の拡大についての検討も必要である。
事業実施の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ ①藤田線と桑折線を統合 ・ ②イオンモール伊達への経由 <ul style="list-style-type: none"> →大規模商業施設への買い物・通勤等の目的での移動機会の増加による利便増進 →イオンモール伊達が交通拠点となり、当該施設へ乗り入れる路線間の乗り継ぎ利便性が向上し、公共交通の一体性が向上

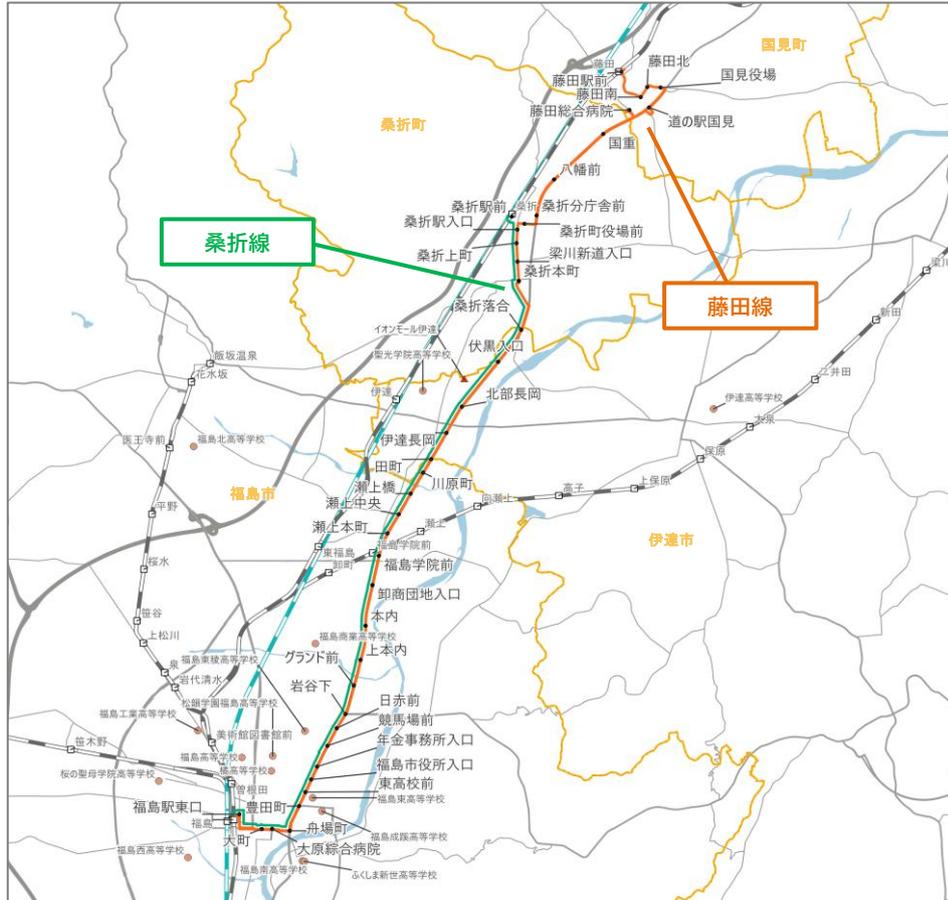
表 事業の概要

項目	現状	事業実施
対象路線名	①藤田線 ②桑折線	①(仮)イオンモール伊達経由藤田線
運営主体	①②福島交通(株)	①福島交通(株)
運行事業者	①②福島交通(株)	①福島交通(株)
事業の種類	①②一般乗合旅客運送事業	①一般乗合旅客運送事業
運行形態	①②定時定路線	①定時定路線
起点・終点	①福島駅東口・藤田駅前 ②福島駅東口・桑折駅前	①福島駅東口・藤田駅前
主たる経由地	①福島市役所入口、道の駅国見 ②福島市役所入口	①福島市役所入口、道の駅国見・ イオンモール伊達
運行回数	①平日 12.5 回/日、土日祝 11.0 回/日 ②平日 4.5 回/日、土日祝 1.5 回/日	①平日 8.5～12.5 回/日、土日祝 7.0～11.0 回/日

※赤字が変更箇所

②運行概要図

事業実施前



事業実施後



事業の概要

- ① 藤田線と桑折線を統合
- ② イオンモール伊達への経由

3. 事業実施に必要な資金の額及び調達方法

※R8.●変更に伴い追加する事業を赤字で表示

表 事業実施に必要な資金の額及び調達方法

方面	路線	運行主体	総事業費 (千円/年)	内訳 (千円/年)	調達方法		実施年度
					調達主体	補助金等	
伊達市方面	・月の輪經由梁川線	福島交通	109,394	46,545	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				24,613	国	国補助	
				24,613	県	県補助	
				13,623	福島市・伊達市	市補助	
	・大波經由掛田線	福島交通	56,584	23,211	福島交通	運送収入	R8 ~ R12
				12,731	国	国補助	
				12,731	県	県補助	
				7,911	福島市・伊達市	市補助	
	・(仮)イオンモール伊達經由保原線 ・(仮)イオンモール伊達經由湯野線 ・(仮)イオンモール伊達經由掛田線 ・(仮)イオンモール伊達線	福島交通	000	000	福島交通	運送収入	
				000	国	国補助	
				000	県	県補助	
				000	福島市・伊達市	市補助	
桑折町・国見町方面	・(仮)イオンモール伊達經由藤田線	福島交通	000	000	福島交通	運送収入	
				000	国	国補助	
				000	県	県補助	
				000	福島市・伊達市・桑折町・国見町	市町補助	
福島市方面	・医大・水原線 (再編後：医大・松川線)	福島交通	4,673	1,068	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				1,802	国		
				150	県		
				1,653	福島市		
	・松川水原乗合タクシー	カネハチタクシー、松川観光タクシー	4,446	297		運送収入	R7 ~ R12
				2,222	国	国補助	
				172	県	県補助	
				1,755	福島市	市補助	

表 事業実施に必要な資金の額及び調達方法

方面	路線	運行主体	総事業費 (千円/年)	内訳 (千円/年)	調達方法		実施年度
					調達主体	補助金等	
二本松市方面	・医大経由二本松線	福島交通	67,360	38,296	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				14,531	国	国補助	
				14,531	県	県補助	
				2	福島市・二本松市	市補助	
	・塩沢線	福島交通	20,198	5,392	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				4,544	国	国補助	
				4,544	県	県補助	
				5,718	二本松市	市補助	
	・針道経由東和小学校線	福島交通	58,148	12,644	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				13,083	国	国補助	
				13,083	県	県補助	
				19,338	二本松市	市補助	
	・大平経由小浜線	福島交通	11,304	2,038	福島交通	運送収入	R7 ~ R12
				2,543	国	国補助	
				2,543	県	県補助	
				4,180	二本松市	市補助	
・小浜線	福島交通	44,010	7,300	福島交通	運送収入	R7 ~ R12	
			9,902	国	国補助		
			9,902	県	県補助		
			16,906	二本松市	市補助		

※本表記載の補助金等の額については、令和6年3月時点の見込み額であり、記載のとおり調達ができない場合もあり得る。

4. 事業実施による効果

4-1 利便増進事業の実施により想定される効果

※R8.●変更に伴い追加する事業を赤字で表示

表 事業の効果

方面	事業	効果
伊達市 方面	伊達市・月の輪地区から福島市へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・梁川地区から福島市方面への移動機会が増加し、地区内の高校閉校の影響による通学需要に対応し、通学利便性が向上 ・高子駅付近へ新たにバス路線が経路することにより、当該地区における公共交通による移動機会が増加 ■効率性の向上 ・2系統を1系統へ統合することにより、運行する経路がシンプルになり分かりやすさ等の改善
	霊山地区から福島市へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・霊山地区内において道の駅への移動機会が増加し、日常生活（買い物移動など）での利便性向上 ・道の駅において路線バスと域内交通の接続性が向上することにより、域内から福島市などの広域への移動時の利便性が向上
	福島市～伊達市間の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・大規模商業施設（イオンモール伊達）への買い物・通勤等の目的での移動機会の増加による利便増進 ・イオンモール伊達が交通拠点となり、当該施設へ乗り入れる路線間の乗り継ぎ利便性が向上し、公共交通の一体性が向上
桑折町・国見町方面	国見町～福島市間の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・大規模商業施設への買い物・通勤等の目的での移動機会の増加による利便増進 ・イオンモール伊達が交通拠点となり、当該施設へ乗り入れる路線間の乗り継ぎ利便性が向上し、公共交通の一体性が向上 ■効率性の向上 ・桑折線の統合により、起終点の分かりやすさ等の改善
福島市方面	松川地区の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・松川水原乗合タクシーについて、利用しやすい時間帯への見直しによる利便性の向上 ・医大・水原線の経路変更により、居住地付近を経由してバスが利用しやすくなることによる利便性の向上 ■効率性の向上 ・利用に応じたダウンサイジングによる効率性の向上
二本松市方面	福島大学へのアクセス性向上	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・バス路線沿線の学生等の通学利便性の向上 ・鉄道遅延・運休時の代替手段としての利便性向上
	塩沢地区～二本松市街地間の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・主要拠点（商業施設等）への延伸による利便性の向上
	岩代地区・東和地区～二本松市街地間の利便増進	<ul style="list-style-type: none"> ■利便性の向上 ・主要拠点（商業施設等）への延伸による利便性の向上

4-2 地域公共交通計画の目標に対する利便増進事業の位置付け

本計画に示す利便増進事業については、基本計画である地域公共交通計画に基づいて位置付けるものであり、事業の実施により、地域公共交通計画に位置付ける指標及び数値目標の達成にも寄与するものと考えます。

なお、本計画に示す事業の実施により、下表のうち特に赤い網掛けをする指標の達成を目指します。

表 福島県地域公共交通計画の指標一覧

目標	指標	現況値	目標値
目標① 県民や来訪者が安心しておでかけできる地域公共交通ネットワークを構築する	乗合バスの年間利用者数	14,910千人/年 (令和4年度)	16,145千人/年 (令和12年度)
	第三セクター鉄道の年間利用者数	562千人 (令和4年度)	767千人 (令和6年度)
	広域路線バス(地域間幹線系統)に対する県の公的負担額	150,559千円/年 (令和5年度)	152,436千円/年 (令和12年度)
目標② 様々な移動手段がシームレスにつながり、利用しやすい環境を整える	利用可能な路線バスにおけるキャッシュレス決済の利用率	—	90%以上 (令和12年度)
	バス事業者及び市町村におけるオープンデータ化割合	20.8% (令和5年12月)	100% (令和12年度)
	鉄道駅のエレベーター設置率	86.7% (令和5年12月)	100% (令和12年度)
目標③ 将来にわたり地域公共交通サービスを提供し続けられる運営・運行体制を整える	市町村の地域公共交通計画策定率	37.3% (令和5年12月)	100% (令和12年度)
	乗合バスの運行本数に対する乗務員の充足率	91.2% (令和5年7月)	100% (令和12年度)
目標④ 交通・他分野の様々な主体が連携・協働(共創)して地域公共交通を支える体制をつくる	広域路線バス(地域間幹線系統)の収支率	37.4% (令和5年度)	48.4% (令和12年度)
	奥会津地域住民が、JR只見線を地域のシンボルと認識している割合	—	80%以上 (令和9年度)
	交通ネットワークや情報基盤が十分に整備された地域に住んでいると回答した県民の割合	31.9% (令和5年度)	66%以上 (令和12年度)

5. 関係市町村による支援の内容

沿線の市町村においては、それぞれの地域公共交通計画に基づき、主に以下に示す内容の支援を行います。

表 関係市町村による支援の内容

主体	内容
福島市（福島市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バス、乗合タクシーの利用拡大に向けた支援
	等間隔運行を継続して実施するための技術的な支援（協議の場の設定、有識者・専門家の招へい等）
二本松市（二本松市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	他の交通モード（鉄道など）との接続性向上に向けた関係者間の協議・調整に係る支援
	運行情報等を発信するツール（バスマップ、時刻表等）の作成による、周知拡大及び利用時の分かりやすさ改善に向けた支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バスの利用拡大に向けた支援
伊達市（伊達市地域公共交通）	公共交通ネットワークの再編・見直しに必要な関係者（庁内関係課、他市町村、商業施設等）との協議・調整に係る支援
	運行情報等を発信するツール（バスマップ、時刻表等）の作成による、周知拡大及び利用時の分かりやすさ改善に向けた支援
	モビリティ・マネジメントをはじめとした、各種利用促進策の展開による路線バスの利用拡大に向けた支援

6. 関係施策との連携に関する事項

6-1 福島市立地適正化計画

福島市では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域（市計画上では居住推奨区域・都市機能区域）の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとしています。

表 計画の概要

主体	内容
計画期間	目標年次:2040年
対象エリア	福島市の都市計画区域
各区域の概要	居住誘導区域:設定あり 都市機能誘導区域:設定あり

2. 今後のまちづくりの方向性

- 分析結果を踏まえた都市構造上の課題

福島駅東西一体のまちづくり
生活サービス施設利用圏の人口密度の維持・確保
中心拠点と地域拠点を連携する持続可能な公共交通ネットワークの構築
既存ストックや民間活力などの有効活用

【課題解決に向けた方向性】

コンパクト・プラス・ネットワークの方針のもと、都市機能の既存ストックを最大限に生かしつつ中心拠点と地域拠点が特色と均衡ある発展をすることで、市全体の都市力を向上させて活力ある福島市の形成を目指す

1. 基本理念

立地適正化計画は、福島市都市マスタープランで示すまちづくりの実現に向けた取組みであるため、その基本理念、将来都市像、基本方針を継承します。

基本理念

みんなが誇れる県都ふくしまの創造

立地適正化計画を策定することで「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを一層推進するための内容を一部追加し、将来に向けて夢が持てる新しい福島の創生を具現化するための政策目標（「暮らしを支える安心安全のまち」、「産業とにぎわいを生み出す活力躍動のまち」）の実現を目指します。

2. 将来都市像

① 安全で安心して住み続けられる都市

計画的・効率的な除染による原子力災害からの復興、地震や火山活動などの大規模な自然災害への防災対策を進めるとともに、高齢者や子供たち、子育て層が暮らしやすい環境づくりを進めるなど、誰もが快適で安全・安心に住み続けられる都市を目指します。

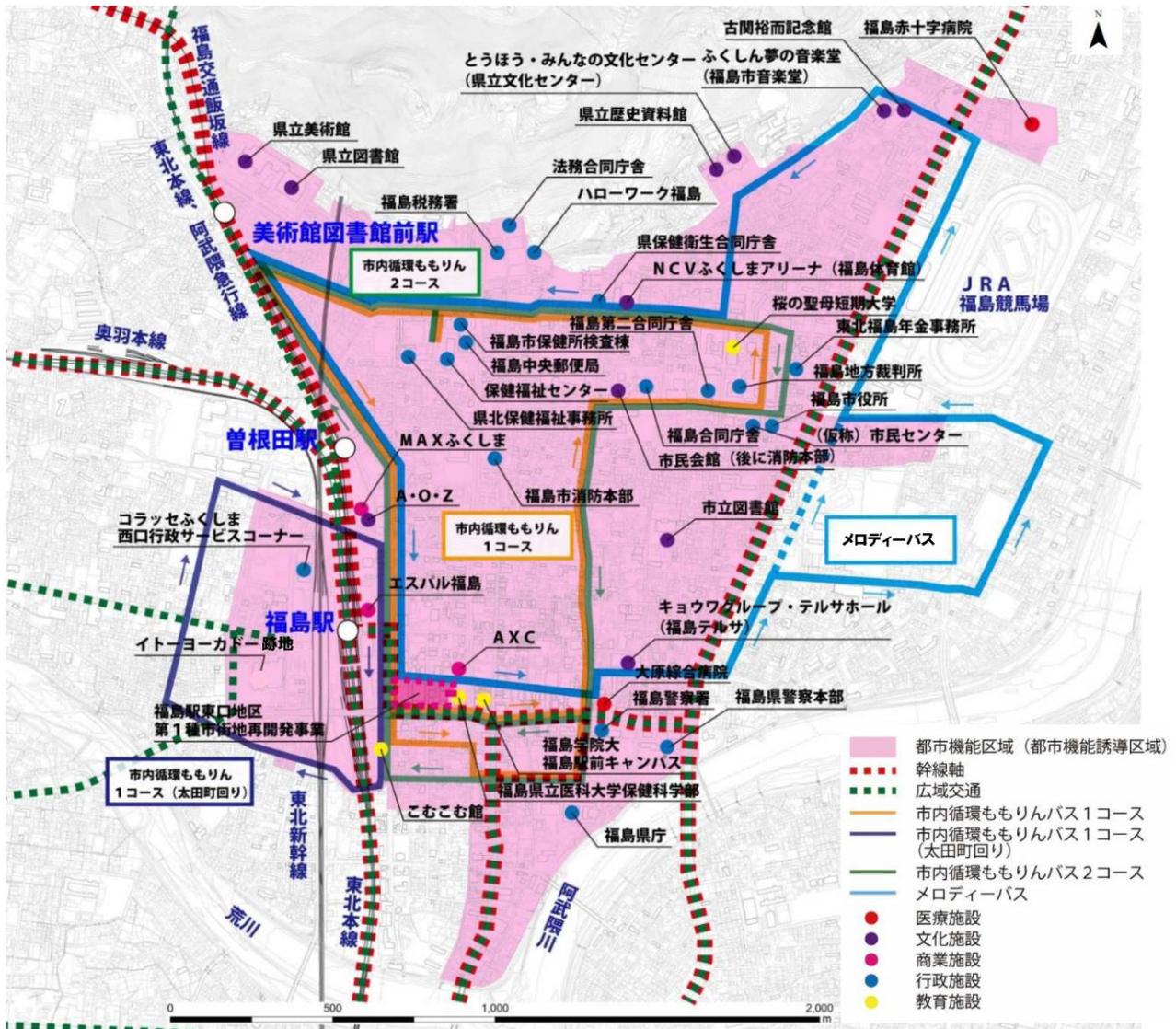
② 豊かな自然や歴史・文化などを生かし、地域の個性や活力を育む、市民が誇れる都市

吾妻連峰・阿武隈山系、阿武隈川・荒川・摺上川・松川などの豊かな自然や、果樹園、温泉地、歴史文化、景観などを資源として大切に生かしながら魅力の向上を図るとともに、身近な生活環境における個性や地域内外の交流やコミュニティなど、市民による多様な活動などが都市の活力源となっているため、これらを育み市民が誇りと愛着をもてる都市づくりを目指します。

③ 県都として人々が集い、にぎわい、交流する都市

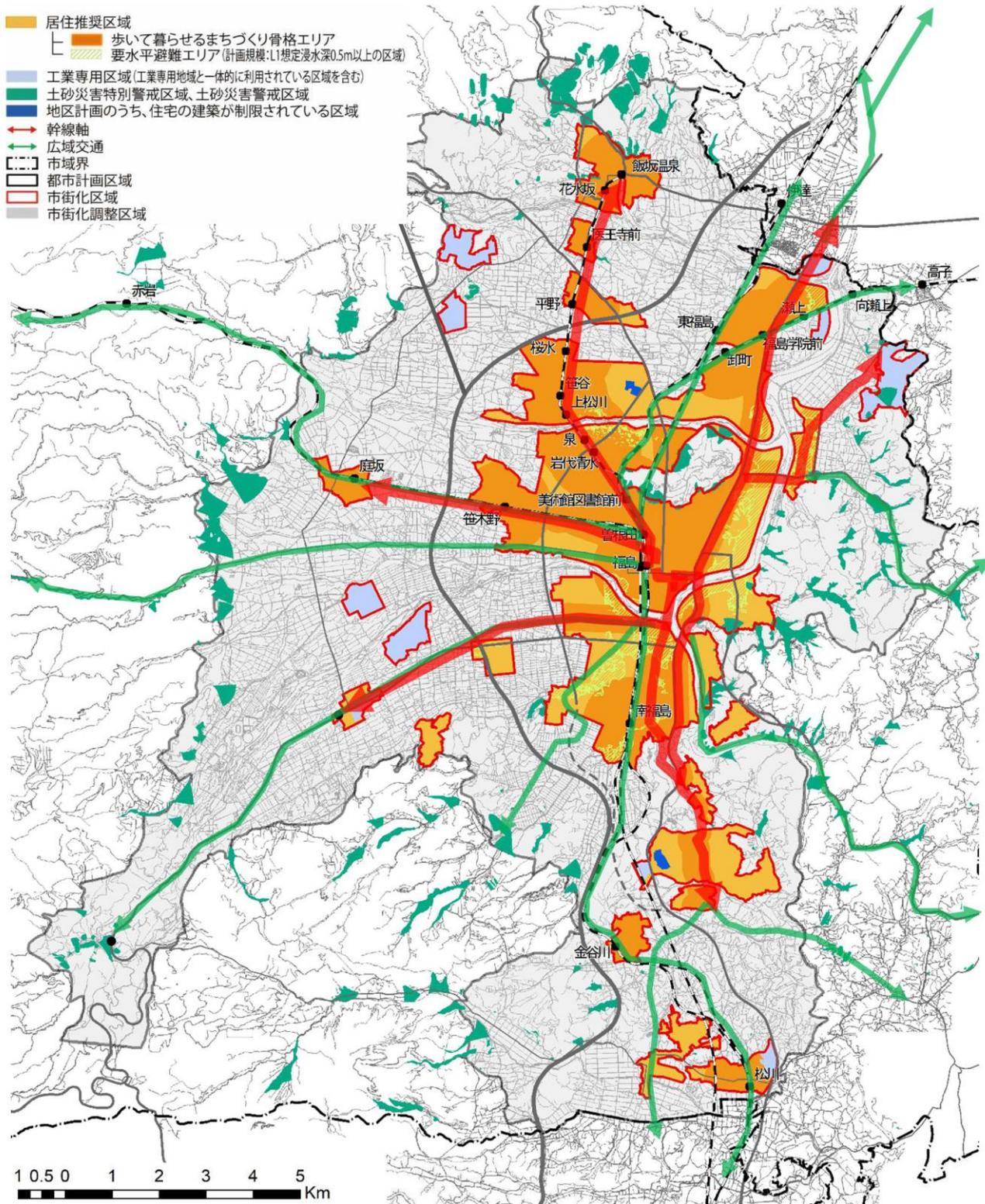
商業・業務・行政・学術・文化など都市機能の集積を生かし、県都として高次都市機能の充実を図り、国際・広域的な情報発信や交流の活性化を図るとともに、若者などにも生きがいを感じられる産業・雇用環境の強化を図るなど、にぎわいあふれる都市づくりを目指します。

図 まちづくりの方向性及び基本方針等



※ 幹線軸は福島市地域公共交通計画で検討されている交通軸である。

図 都市機能区域



【注意事項】
 ・洪水浸水想定計画規模想定については、概ね年超過確率 1/50~1/150 です。
 ・0.5m 以上の浸水深が想定される区域は、水平避難が困難になるおそれがあるため、平時から避難所や避難場所の確認が必要です。
 (本計画では要水平避難エリアとして設定します)。

図 居住推奨区域

6-2 二本松市立地適正化計画

二本松市では立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定にあたり、鉄道・路線バスの運行範囲等を踏まえたものとしています。

利便増進事業の実施にあたっては、当該計画との連携・整合を図りながら進めるものとしします。

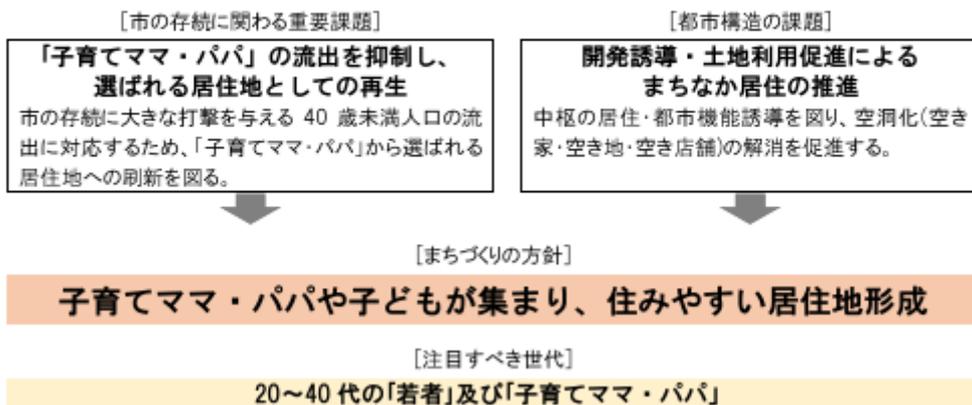
表 計画の概要

主体	内容
計画期間	目標年次:令和4年度(2022年度)から概ね20年後
対象エリア	二本松市の都市計画区域
各区域の概要	居住誘導区域:設定あり 都市機能誘導区域:設定あり

1. まちづくりの方針と誘導方針

(1) まちづくりの方針

“第2章 解決すべき重要課題の抽出”を踏まえ、まちづくりの方針を設定します。



(2) 誘導方針

“まちづくりの方針”を踏まえ、3つの誘導方針を定めます。

誘導方針① 子育てママ・パパがまちなかに集まる機会の創出

空き家・空き地・空き店舗の活用を見据え、比較的都市機能が整っているまちなかにおいて、子育てママ・パパが住みやすく、子育てしやすい環境を整えます。これにより、子育てしやすいまちとしてのイメージをつくり、子育てママ・パパが集まるまちづくりを目指します。

誘導方針② 注目すべき世代のまちなか居住の促進

誘導方針①と並行して、空き家・空き地・空き店舗の流通・活用や宅地開発の推進、注目すべき世代の定住支援等を行い、注目すべき世代から選ばれるまちを目指します。

誘導方針③ 子どもにとっても住みやすい環境づくり

子どもを中心に生活を考える子育てママ・パパにとって、「子どもにとっても住みやすい」は、居住地を決める大きなきっかけになると考えられます。

そのため、子どもが安全に通学でき、移動でき、遊ぶところもあり、病院にもかかりやすいといった、子どもにとっても住みやすい環境をつくることで、注目すべき世代に選ばれるまちを目指します。

図 まちづくりの方針と誘導方針

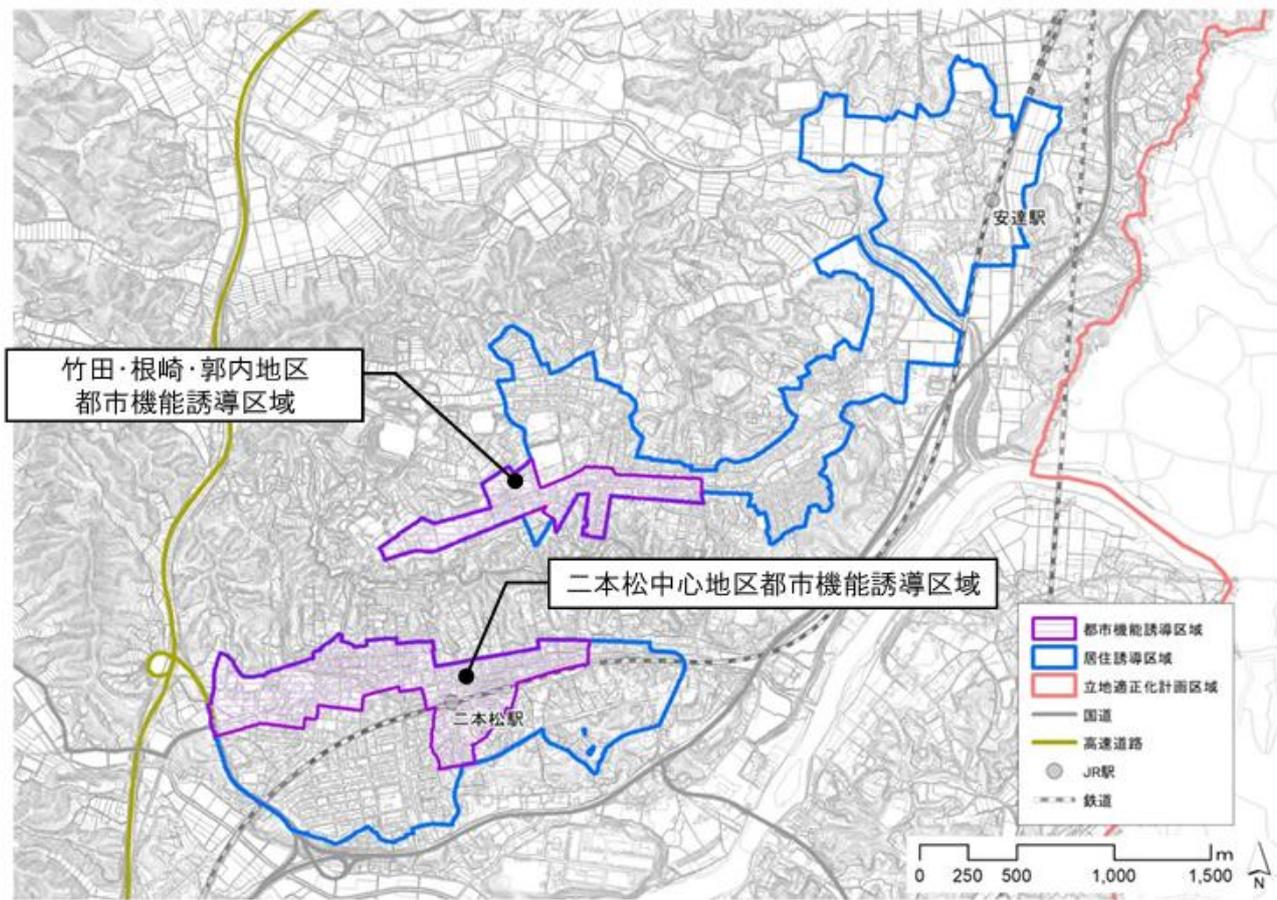


図 都市機能誘導区域・居住誘導区域