

# 第 7 章

## 居住誘導区域

居住誘導区域を定める際の考え方と区域を示します。



# 居住誘導区域

## 1 居住誘導区域とは

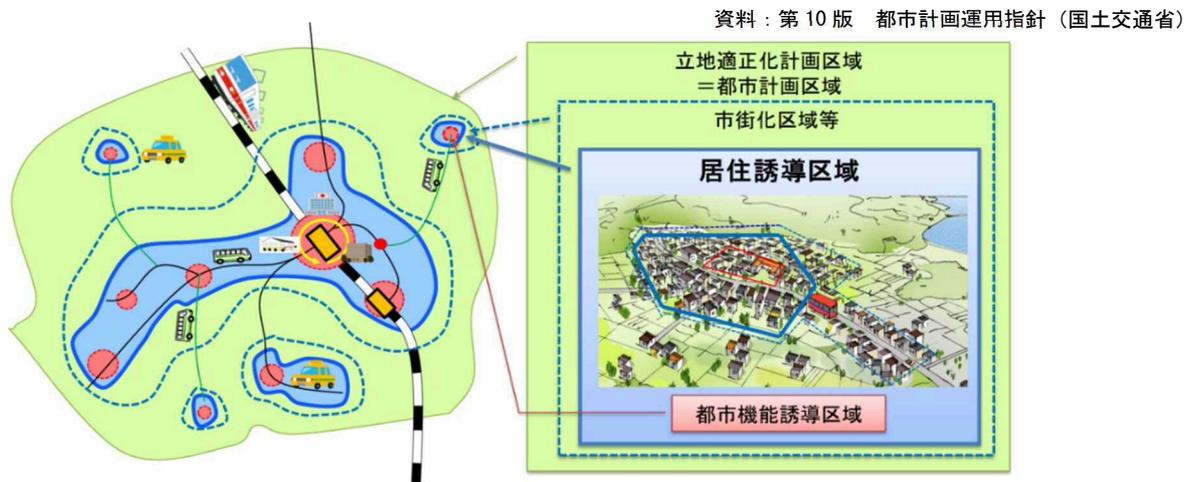
居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政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とされています。

また、市街化調整区域や災害の危険性が高い区域等は、居住誘導区域に含まないこととされています。

都市計画運用指針（第10版 国土交通省）では、居住誘導区域の設定について、以下に示す区域が考えられるとされています。

- ・ 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
- ・ 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することができ、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
- ・ 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



資料：国土交通省

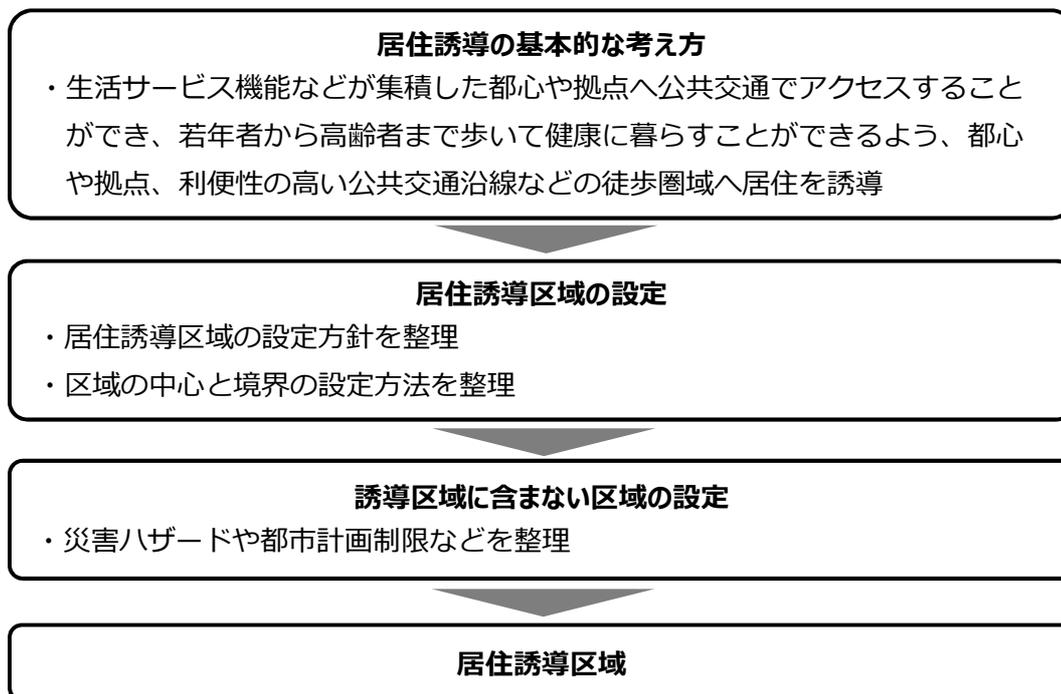
## 2 居住誘導の基本的な考え方

本市における居住誘導の基本的な考え方を、以下のように定めます。

- ・ 一定のエリアにおいて人口密度を維持し、生活サービス機能及びコミュニティを持続的に確保するとともに、生活サービス機能などが集積した都心や拠点へ公共交通でアクセスすることができ、若年者から高齢者まで歩いて健康に暮らすことができるよう、将来都市構造に位置づけた都心や拠点、利便性の高い公共交通沿線などの徒歩圏域へ居住を誘導します。

### 3 居住誘導区域の設定フロー

本市では、次のフローに従い居住誘導区域を設定します。



### 4 居住誘導区域の設定

#### (1) 居住誘導区域の設定方針

本市では、拠点や主要な駅周辺、公共交通沿線などに居住や生活サービス施設などを誘導し、自動車に過度に頼らず、歩いても暮らせる利便性の高い市街地を形成するため、居住誘導区域は徒歩圏域で設定することとし、以下のとおりとします。

なお、徒歩圏域は、国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」における定義を採用します。

⇒徒歩圏：拠点・鉄道駅では半径 800m 圏、バス停では誘致距離を考慮して 300m 圏。

#### ■ 居住誘導区域の設定方針

- 将来都市構造に位置づけた都心及び各拠点の徒歩圏域  
⇒都心の境界及び各拠点の中心から 800m 圏
- 利便性の高い公共交通沿線の徒歩圏域（下記のいずれか）  
⇒鉄道駅から 800m 圏及び路面電車の電停から 300m 圏  
⇒運行本数（片道）概ね 30 本/日以上バス停から 300m 圏
- 良好な居住環境が形成されている区域のうち、公共交通沿線の徒歩圏域  
⇒土地区画整理事業などによる基盤整備区域のうち、バス停から 300m 圏

## (2) 区域境界の設定

具体的な区域境界は、拠点周辺や公共交通沿線の徒歩圏を基本として、以下のとおり設定します。

### 1) 将来都市構造に位置づけた都心及び各拠点の徒歩圏域

#### 【都心の圏域】

- ・都心および都心の境界から 800m 圏とする。

#### 【拠点の圏域】

- ・各拠点の中心から 800m 圏とする。

(各拠点の中心は、都市機能誘導区域において定めた中心)

### 2) 利便性の高い公共交通沿線の徒歩圏域

#### ① 鉄道駅および路面電車の電停による区域

##### 【圏域】

- ・鉄道駅の中心から 800m 圏、路面電車の電停の中心から 300m 圏とする。

#### ② 利便性の高いバス路線による区域

##### 【圏域】

- ・利便性の高いバス路線は運行本数(片道)概ね 30 本/日以上以上の路線とし、バス路線の道路両端から 300m の区域を境界とする。

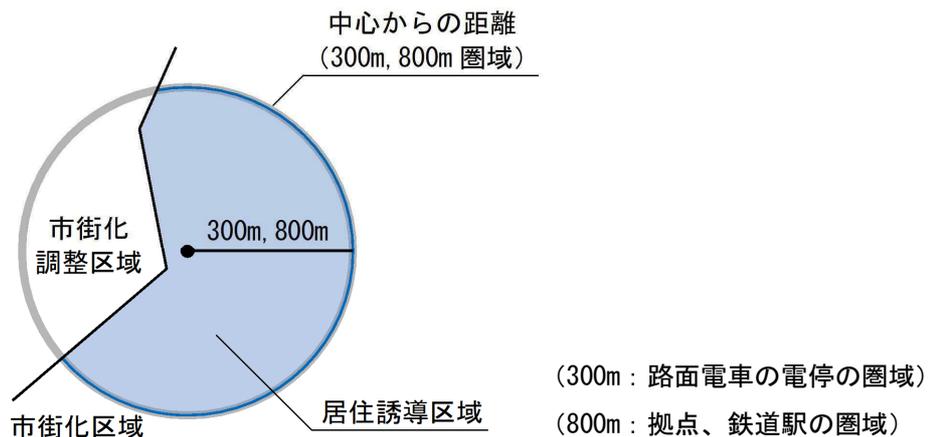
### 3) 良好な居住環境が形成されている区域のうち、公共交通沿線の徒歩圏域

#### 【圏域】

- ・土地区画整理事業などによる基盤整備区域のうち、公共交通沿線の徒歩圏域とし、バス路線の道路両端から 300m の区域を境界とする。

### ■ 居住誘導区域の設定イメージ図

(鉄道駅および路面電車における圏域)



ただし、次の区域は都市計画運用指針に示されている「居住誘導区域の設定」を参考にして検討を行い、居住誘導区域に含めないこととします。

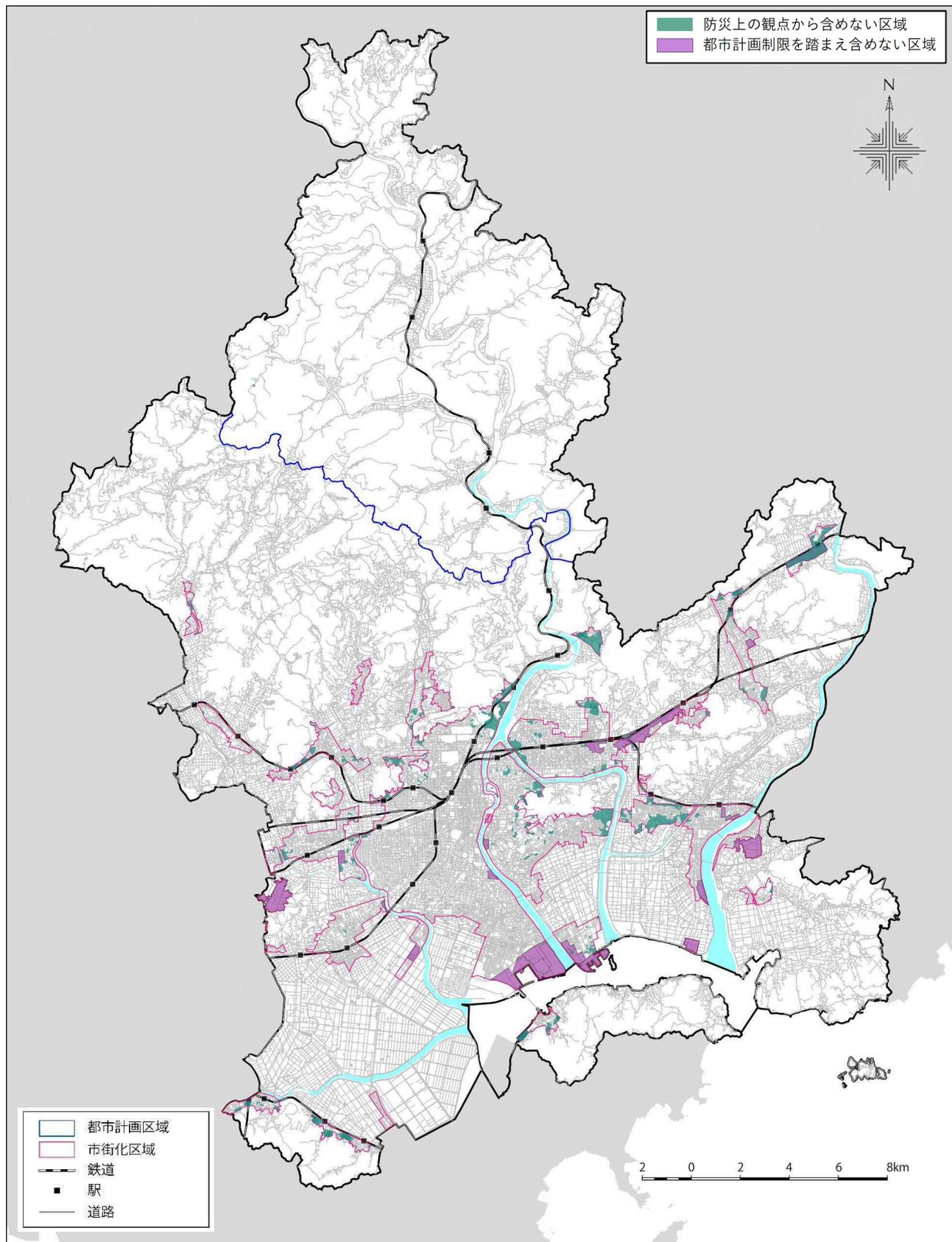
<input type="checkbox"/> 防災上の観点から含めない区域 <input checked="" type="checkbox"/> 土砂災害特別警戒区域 <input checked="" type="checkbox"/> 急傾斜地崩壊危険区域 <input checked="" type="checkbox"/> 土砂災害警戒区域 <input checked="" type="checkbox"/> 河川氾濫浸水想定区域（2m 超 <sup>※</sup> ）
<input type="checkbox"/> 都市計画制限を踏まえ含めない区域 <input checked="" type="checkbox"/> 工業専用地域、工業地域 <input checked="" type="checkbox"/> 流通業務地区 <input checked="" type="checkbox"/> 臨港地区 <input checked="" type="checkbox"/> 新産業ゾーン

※岡山市 津波/洪水・土砂災害ハザードマップによる

- ・ **土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域**  
⇒突発的に発生する土砂災害は事前の避難対応が困難であることから、居住誘導区域に含めない
- ・ **土砂災害警戒区域**  
⇒突発的に発生する土砂災害は事前の避難対応が困難であることから、居住誘導区域に含めない
- ・ **河川氾濫浸水想定区域**  
⇒水害は、気象予報や河川水位の観測データ等を用いた予測ができ、事前の避難対策等が可能であることから、河川氾濫の場合、1階の軒下を超える浸水（2m 以上）が想定される区域を除き、居住誘導区域に含める
- ・ **工業専用地域、流通業務地区**  
⇒住宅の建築を制限していることから、居住誘導区域に含めない
- ・ **本市独自に検討した区域**  
⇒住宅の建築を制限している区域（臨港地区、新産業ゾーン）および適切な居住環境であるとはいいがたい工業地域等については、居住誘導区域に含めない

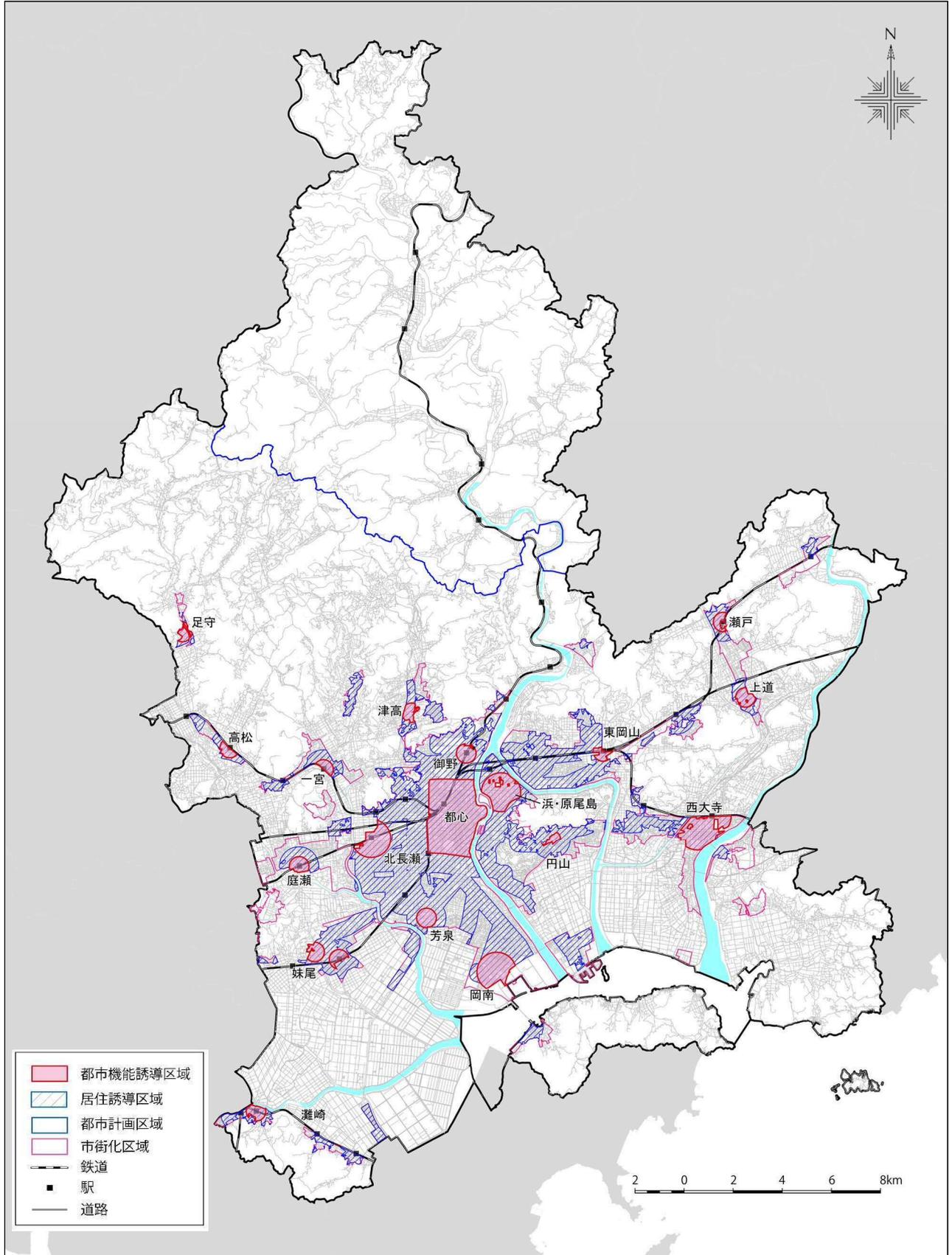
※津波浸水想定区域については、居住誘導区域において1階の軒下を超える浸水（2m 以上）が想定されている区域は農地など周辺より地盤の低い場所が局所的に散在するのみであるため、居住誘導区域から除外しないこととします。

■ 居住誘導区域に含めない区域



## 5 居住誘導区域

これまでの考え方等に基づき設定した居住誘導区域を示します。



## 6 居住誘導区域内の防災指針

居住誘導区域は前述のとおり、防災上の観点から土砂災害警戒区域などを区域に含めていません。しかし、多様化かつ大規模化する災害に対して危険性が排除されたわけではなく、インフラや建築物の老朽化・耐震性能不足、増加する空き家など、都市としても様々な防災上の課題を抱えています。

このため、災害を防ぐ「防災」や被害を最小限に食い止める「減災」の考え方のもと、安全で安心して暮らせる都市づくりを推進するため、居住誘導区域内の都市防災の方針を示します。

### (1) 災害に強い都市基盤の充実

- 多様化する都市災害に対して、市民の生命や財産を守るため、国、県等と一体となって、河川、道路、下水道等の都市基盤の整備を総合的かつ計画的に推進し、災害に強い都市の形成を図ります。
- 災害発生時には、円滑な避難や防災活動が行えるよう安全な避難場所や輸送ルート確保、また、迅速な災害復旧や生活再建が行えるようライフラインの安定的な確保に努めるなど、強くてもしなやかな都市基盤の充実を図ります。

### (2) 市街地の安全性の向上

- 地震や火災等の自然災害・人為的災害に対しても強く、安全で安心して暮らせる都市を形成するため、土地利用規制や市街地整備、建築物の耐震化、道路交通施設の安全対策などを総合的に推進し、市街地の安全性の向上を図ります。

### (3) 総合的な防災体制の構築

- 大規模化する災害に対して、被害を最小限に食い止める「減災」に取り組むため、都市基盤の整備による対策と合わせて、市をはじめとする防災関連機関と地域住民等が一体となった、総合的な防災体制を確立します。
- 災害発生時において、被害状況の正確な把握と迅速かつ的確な対応、市民等への情報提供などを行うため、国、県、防災関係機関等と連携を図り、広域的な防災体制を確立します。
- 市民一人ひとりの防災意識の向上を図るとともに、各地域において、住民の共助の精神に基づく自主的な防災活動を促進し、防災活動が迅速かつ効果的に行われる協力体制の構築を支援します。

## 第 8 章

# コンパクトでネットワーク化された都市構造の 実現に向けた取組

コンパクトでネットワーク化された都市構造の  
実現に向けた取組を示します。



## コンパクトでネットワーク化された都市構造の実現に向けた取組

コンパクトでネットワーク化された都市構造の実現に向け、都市再生特別措置法に基づく届出制度を活用するとともに、各種施策の展開により長期的な時間軸の中で緩やかに都市機能及び居住の誘導を図ります。

### 1 基本的な考え方

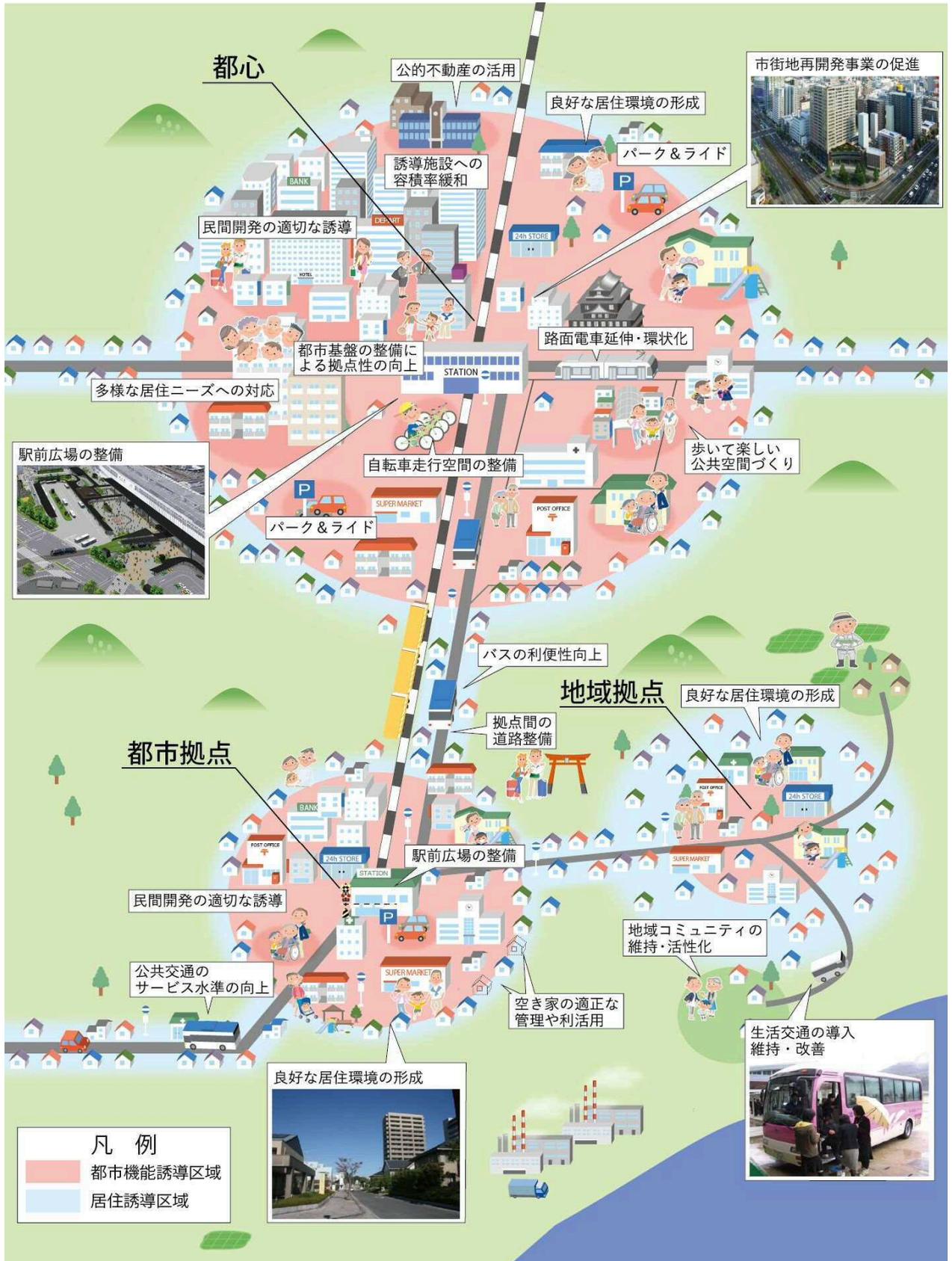
立地適正化計画の基本方針等に基づき、「都市機能の維持・確保」、「一定区域内での人口密度維持」、「利便性の高い交通ネットワークの構築」、「周辺地域の維持・活性化」といった観点から取り組んでいきます。

取組内容については、長期的な時間軸の中で変化する都市の状況に応じた必要な施策とし、様々な関連施策・計画との連携を図るとともに、それらとの整合性や相乗効果等を考慮したものとします。

#### ■施策の考え方



### ■施策イメージ



■ 施策体系

コンパクトでネットワーク化された都市構造の実現に向けた取り組み

都市機能誘導に関する取組

施策 1 民間活力を生かした都市機能の誘導

施策 2 魅力ある都市空間の創出

施策 3 公共施設マネジメントの推進と公的不動産の有効活用

居住誘導に関する取組

施策 4 良好な居住環境の形成

施策 5 安全・安心な居住地の形成

施策 6 居住促進に向けた情報提供・支援

周辺地域の維持・活性化に関する取組

施策 7 周辺地域の維持・活性化

+

交通ネットワークに関する取組

施策 8 便利で快適な交通ネットワークの構築

施策 9 健幸な暮らしを支える交通への転換

## 2 都市機能誘導に関する取組

都心・各拠点の役割に応じた都市機能を維持・確保し、良好で活力ある市街地を創出するため、民間活力を生かした都市機能の誘導や都心、拠点の魅力向上などに取り組みます。

### 施策1 民間活力を生かした都市機能の誘導

#### ■ 民間活力を生かした都市機能の誘導

- ・ 都市機能の整備に関する国の支援施策の活用や市街地総合再生計画に基づく市街地再開発事業の促進などにより、都市機能の誘導に取り組みます。
- ・ 誘導施設について、容積率を緩和する特例制度の拡充などを検討します。

#### ■ 岡山芸術創造劇場（仮称）



### 施策2 魅力ある都市空間の創出

#### ■ 都心、拠点の魅力向上

- ・ 優良な民間開発を適切に誘導し、土地の集約化や大街区化、高度利用、緑やオープンスペースの確保などにより良好な都市空間の創出に取り組みます。
- ・ 楽しく歩け集える、道路や公園等の公共空間づくりを進めるとともに、空き地や空き家、小規模な駐車場等の低未利用地の利活用を促進し、都心の賑わいと回遊性の向上に取り組みます。

#### ■ 県庁通りの再整備イメージ



- ・ 地域コミュニティやまちづくり団体が空き地や空き家を活用し、共同で整備・管理する空間・施設について、地権者合意による協定制度（立地誘導促進施設協定）の周知や協定締結の支援に取り組みます。

#### 【立地誘導促進施設協定に関する事項】

賑わいの創出と回遊性の向上を図るため、都市機能誘導区域（都心）を立地誘導促進施設協定の対象とします。

一団の敷地の土地所有者の全員合意により、広場・緑地・通路等、居住者、来訪者又は滞在者の利便の促進に寄与する施設（立地誘導促進施設）の整備・管理が図られるよう支援します。

- ・ 公共空間等の利活用に向け、賑わいづくりに携わる民間事業者等の育成やエリアマネジメント<sup>※</sup>の体制づくりの検討を行います。

・拠点周辺や主要な駅周辺について、都市基盤整備や面的な市街地整備等を必要に応じて検討し、拠点性の向上などに取り組みます。

■都市拠点の面的整備と都市機能



※エリアマネジメント・・・地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み

**施策3** 公共施設マネジメントの推進と公的不動産の有効活用

■公共施設等総合管理計画に基づく公共施設マネジメントの推進

・誘導施設に位置づけた公共施設の新設・更新にあたっては、「岡山市公共施設等総合管理計画」と連携しながら、都市機能誘導区域への立地を検討します。

■公的不動産（PRE）の有効活用

・都市機能誘導区域内の公的不動産については、誘導施設の整備への活用などを検討します。

### 3 居住誘導に関する取組

都心や拠点、利便性の高い公共交通沿線などの徒歩圏域へ居住を誘導し、一定の人口密度を維持するため、良好で安全・安心な居住環境の形成などに取り組みます。

#### 施策4 良好な居住環境の形成

##### ■適切な土地利用の推進

- 適切な土地利用の推進や居住環境の維持・向上に資する都市基盤整備等により、良好な居住環境の形成を図ります。

##### ■居住環境の維持・向上に係る都市基盤の整備

- 駅前広場、鉄道駅等へのアクセス道路や自転車走行空間の整備などにより、身近な拠点へのアクセス性の向上に取り組みます。
- 歩道の整備や段差解消など、人にやさしいみちづくりに取り組みます。
- 市民ニーズの変化や利用形態に合わせた公園の再整備や適切な維持管理などにより、市民が憩い集える公園の整備に取り組みます。
- 主要な道路や公共空間における緑のボリュームアップを図るとともに、地区計画や岡山市景観計画による誘導、岡山市緑化基金による助成などを通じ、生垣や建物の壁面、屋上などを利用した住宅地の緑化にも取り組みます。

■岡山西部総合公園（仮称）



■桃太郎大通りの街路樹

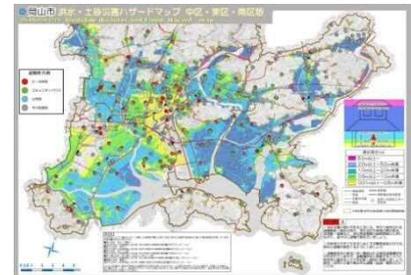


#### 施策5 安全・安心な居住地の形成

##### ■防災・減災対策の推進

- 多様化する都市災害に対し、国、県等と一体となり、河川、道路、下水道等の都市基盤の整備を総合的かつ計画的に推進し、安全で安心して住み続けられる居住環境の整備に取り組みます。
- 防災訓練や出前講座、ハザードマップの配布等を通じ、防災情報の周知や防災意識の向上に取り組みます。

■洪水・土砂災害ハザードマップ



##### ■空き家の適正管理と利活用の推進

- 「岡山市空家等対策計画」に基づき、特定空家等の解消や空き家情報バンク、空き家の診断・リフォーム・除却に対する助成など空き家の適正な管理や空き家の利活用の促進により、良好な市街地環境の保全に取り組みます。

■ 良質な住宅ストックの形成

- ・ 既存住宅ストックの計画的な修繕の啓発、バリアフリー化のリフォーム助成支援、長期優良住宅の促進などにより、良質な住宅ストックの確保に取り組みます。

■ 住宅セーフティネットの構築

- ・ 需要に応じた市営住宅の供給や適正な管理運営、サービス付き高齢者向け住宅制度の普及などにより、住宅セーフティネットの構築に取り組みます。

■ バリアフリー化された洗面所



**施策 6** 居住促進に向けた情報提供・支援

■ 多様な居住ニーズへの対応

- ・ 多様な居住ニーズへの対応を図るため、住み替え意向のある居住者に対する適切な民間賃貸住宅や空き家情報の提供などに不動産団体と連携して取り組みます。

■ 移住・定住の促進

- ・ 大都市圏等からの住み替え意向のある方に対する移住相談会の開催や UIJ ターン就職支援などにより、移住・定住の促進に取り組みます。

■ 移住・定住情報サイト



## 4 周辺地域の維持・活性化に関する取組

中山間地など周辺地域においては、人口減少下においても、現状の生活や地域活動が維持できるよう、地域コミュニティの維持や生活交通の確保などに取り組みます。

### 施策7 周辺地域の維持・活性化

#### ■ 地域コミュニティの維持・活性化

- ・ 農業活動などとの調整を図りつつ、市街化調整区域の地区計画も含めた開発許可制度の適切な運用などにより、周辺地域の活性化に取り組みます。
- ・ 「地域おこし協力隊」制度等を活用し、三大都市圏をはじめとする都市地域から中山間・周辺地域等へ、地域活動を担う人材を受け入れ、地域の活性化などに取り組みます。
- ・ 地域活動の拠点である公民館を活用するなど、人々のつながりができる環境づくりに取り組みます。

#### ■ 周辺地域における移動手段の確保

- ・ 都心・拠点への移動や買い物・通院など、地域の生活を支える公共交通の維持・確保に取り組みます。
- ・ 公共交通の不便な地域において、地元検討組織との協働により、地域特性に応じた新たな生活交通の導入や既存生活交通の維持・改善に取り組みます。

#### ■ 迫川地区生活交通「ブンタク」



## 5 交通ネットワークに関する取組

都心と各拠点とが利便性の高い公共交通などで結ばれたコンパクトでネットワーク化された都市づくりを進めるため、公共交通の利便性の向上や円滑な移動の確保などに取り組みます。

### 施策8 便利で快適な交通ネットワークの構築

#### ■公共交通の利便性向上

- ・バス路線の再編や桃太郎線のLRT化、路面電車の延伸・環状化等の基盤整備などにより、公共交通のサービス水準の向上や安定的な提供に取り組みます。
- ・駅前広場の整備や岡山駅への路面電車の乗り入れ、パーク&ライド・バスライド駐車場や乗り継ぎ拠点の整備などにより、鉄道駅やバス停などの交通結節機能の強化に取り組みます。
- ・ICカードの利用環境の拡充や乗り継ぎ割引、高齢者割引の導入など、利用しやすい運賃体系の構築に取り組みます。
- ・案内表示の拡充や多言語化、バスロケーションシステムの改善・拡充等、わかりやすい案内情報の提供に取り組みます。

#### ■道路整備による移動の円滑化

- ・環状道路整備による都心の通過交通の抑制、ボトルネック交差点の改良による渋滞緩和、都心・拠点間の放射状道路の整備など、バス交通を含めた自動車交通の移動の円滑化に取り組みます。
- ・歩行空間等のバリアフリー化、自転車走行空間の整備、無電柱化の推進など、道路利用環境の向上に取り組みます。

#### ■LRT化を進める桃太郎線



#### ■路線バスの運行情報のデジタル化



### 施策9 健幸な暮らしを支える交通への転換

#### ■環境にやさしいライフスタイルの醸成

- ・交通手段の選択を自動車から公共交通に転換するように促す「モビリティマネジメント」に取り組みます。
- ・公共交通中心の交通体系への転換を図るとともに、電気自動車などの次世代自動車の普及による温室効果ガスの削減に取り組みます。

#### ■スマート通勤おかやまちラシ



## 6 国による支援施策

都市機能の誘導や良好な居住環境の形成を進めるにあたっては、国の財政支援や税制支援など活用します。以下に活用可能な主な支援施策を示します。

### (1) 都市機能誘導区域で活用可能な国の主な支援施策

#### 1) 財政支援

事業名	事業概要	対象者	備考
都市構造再編集集中支援事業	人口減少・高齢社会に対応した持続可能な都市構造への再構築を図るため、公的不動産の有効活用等による都市機能（医療・福祉等）の整備に対して支援を行う。	民間事業者	・市からの支援として、民間事業者に対する公有地等賃料の減免や固定資産税等の減免等の実施が必要
	人口減少・高齢社会に対応した持続可能な都市構造への再構築を図るため、生活に必要な都市機能（医療・福祉等）の整備に対して支援を行う。	地方公共団体等	・都市機能誘導区域面積の市街化区域等面積に占める割合が50%以上の都市は、交付率を50%から45%へ引き下げ
市街地再開発事業	土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、敷地の統合、不燃共同建築物の建築及び公共施設の整備に対して支援を行う。	再開発組合、地方公共団体等	・都市機能誘導区域内で一定の要件を満たす場合、支援の拡充あり
優良建築物等整備事業（都市再構築型）	まちの活力の維持・増進、持続可能な都市構造への再構築の実現に資するため、まちの拠点となるエリアにおける医療・福祉等の都市機能を導入する優良建築物等の整備に対して支援を行う。	民間事業者等	・支援対象区域に都市機能誘導区域において一定の要件を満たす区域が追加

#### 2) 金融支援

事業名	事業概要	対象者	備考
まち再生出資（民間都市再生機構による支援）	立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内における都市開発事業（誘導施設又は誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備）であって、国土交通大臣認定を受けた事業に対し、（一財）民間都市開発推進機構が出資を実施する。	民間事業者	・支払限度額 次のうち、最も少ない額 ①総事業費の50% ②資本の50% ③公共施設等の整備費

### 3) 税制支援

事業名	事業概要	備考
都市機能誘導区域の外から区域内への事業用資産の買換えの特例	都市機能誘導区域外の資産を、国土交通大臣が認定した民間誘導施設等整備事業計画に記載された誘導施設に買い換える場合の課税の特例措置。	・譲渡資産の譲渡益の 80%について課税繰り延べ
誘導施設を整備した事業者が当該誘導施設とともに整備した公共施設等に係る課税の特例	国土交通大臣が認定した民間誘導施設等整備事業計画において、誘導施設の整備に併せて整備した公共施設・都市利便施設に係る課税の特例措置。	・都市利便施設等に係る固定資産税、都市計画税を 5 年間 4/5 に軽減
誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の譲渡所得の課税の特例	都市機能の導入事業（民間誘導施設等整備事業計画）に係る用地確保のために事業者が土地等を取得する場合、当該土地等を譲渡した者に対する課税の特例措置。	・長期保有(5 年超)の土地等を譲渡する場合 2,000 万円以下の部分につき 所得 税：15% → 10% 個人住民税：5% → 4%

## (2) 居住誘導区域で活用可能な国の主な支援施策

### 1) 財政支援

事業名	事業概要	対象者	備考
市民緑地等整備事業	低・未利用地における外部不経済の発生を防ぐとともに、地域の魅力向上を図るため、地方公共団体等が市民緑地契約等に基づく緑地等の利用又は管理のために必要な施設整備に対して支援を行う。	地方公共団体等	・原則面積要件は 2ha 以上であるが、居住誘導区域においては 0.05ha 以上に緩和
ストック再生緑化事業	既設建築物等のストックを活用した都市環境の改善を図るため、公共公益施設の緑化や、公開性を有する建築物等の緑化に対して支援を行う。	地方公共団体等	

## 2) 金融支援

事業名	事業概要	備考
フラット 35 地域活性化型 (住宅金融支援機構による支援)	「コンパクトシティ形成」の施策を実施している地方公共団体と住宅金融支援機構が連携し、地方公共団体による住宅の建設・取得に対する財政支援とあわせて、住宅金融支援機構によるフラット 35 の金利を引き下げる支援を行う。	・居住誘導区域内における新築住宅・既存住宅の取得に対し、住宅ローン(フラット 35)の金利引き下げ(当初 5 年間、▲0.25%引き下げ)

## (3) 立地適正化計画区域で活用可能な国の支援施策(財政支援)

事業名	事業概要	対象者	備考
都市・地域交通戦略推進事業	コンパクトシティの形成に向け、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、駅の自由通路等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援を行う。(誘導区域内では高上げあり 1/3 → 1/2)	地方公共団体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住誘導区域内で、人口密度が 40 人/ha 以上の区域で行う事業</li> <li>・居住誘導区域外で行う施設整備で、都市機能誘導区域間を結ぶバス路線等の公共交通にかかるもの等</li> </ul>
空き家再生等推進事業	老朽化の著しい住宅が存在する地区において、居住環境の整備改善を図るため、不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却及び空き家住宅又は空き建築物の活用に対して支援を行う。	地方公共団体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・除却事業は居住誘導区域外</li> <li>・活用事業は居住誘導区域内</li> </ul>

## 7 届出制度

都市機能誘導区域外、区域内及び居住誘導区域外で以下の行為などを行おうとする場合には、都市再生特別措置法の規定に基づき、着手する 30 日前までに本市への届出が義務付けられます。

### (1) 都市機能誘導区域外において事前届出が必要な行為

都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築物の開発行為又は建築等行為を行おうとする場合には、届出が必要です。(都市再生特別措置法第 108 条)

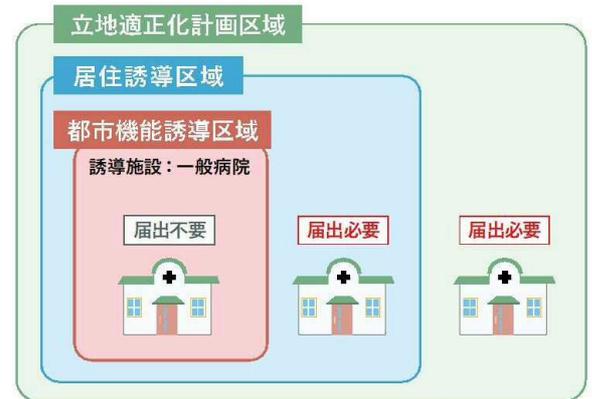
#### ■ 開発行為

誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

#### ■ 建築等行為

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合

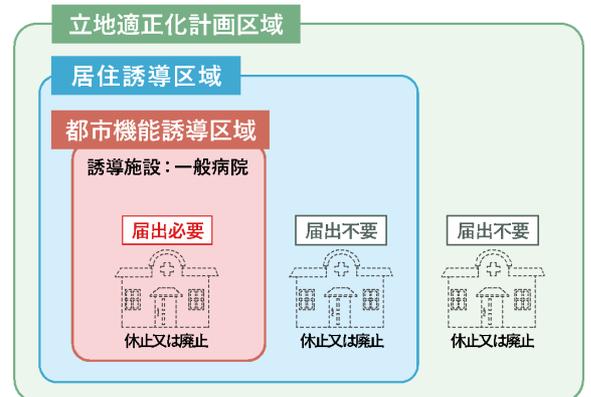
#### (例) 一般病院を新築する場合



### (2) 都市機能誘導区域内において事前届出が必要な行為

都市機能誘導区域内において、誘導施設の休止又は廃止を行う場合には、届出が必要です。(都市再生特別措置法第 108 条の 2)

#### (例) 一般病院を休止又は廃止する場合



### (3) 居住誘導区域外において事前届出が必要な行為

居住誘導区域外において、一定規模以上の開発行為又は建築等行為を行おうとする場合には、届出が必要です。(都市再生特別措置法第 88 条)

■ 開発行為

① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為

② 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 平方メートル以上のもの

①の例示  
届出必要



3 戸の開発行為

②の例示  
届出必要



1,300 m<sup>2</sup> 1 戸の開発行為

届出不要



800 m<sup>2</sup> 2 戸の開発行為

■ 建築等行為

① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合

② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して 3 戸以上の住宅とする場合

①の例示  
届出必要



3 戸の建築行為

届出不要



1 戸の建築行為



## 第 9 章

### 評価・見直し

立地適正化計画の達成状況の確認や計画推進のために、評価と見直しの考え方を示します。



## 評価・見直し

### 1 評価指標の設定

本市では、コンパクトでネットワーク化された都市づくりの進捗状況を確認するため、以下の指標を立地適正化計画の評価指標として設定します。

#### (1) 都市のコンパクト化に関する指標

都市をコンパクト化し、一定の人口密度を保つことにより、生活サービスの維持や行政コストの縮減などが図られます。今後、居住誘導区域内の人口密度は緩やかに落ち込むことが想定されますが、そのような中であっても人口密度を維持し、現在の利便性の高い生活環境を持続的に確保することができるよう、居住誘導区域内の人口密度を現在と同等の 60.0 人/ha とすることを目標とします。

指標	基準値（平成 27 年）	目標値（令和 20 年）
居住誘導区域内人口密度	58.6 人/ha	60.0 人/ha

#### (2) ネットワーク化に関する指標

利便性の高い公共交通ネットワークを確保することにより、自動車に過度に頼らず、若年者から高齢者まで歩いて暮せるまちづくりを進めることで、歩行数の増加による健康増進などが見込まれます。こうした市民生活の質の向上を目指す観点から、自宅から都心や身近な拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口を 36.1 万人とすることを目標とします。

指標	基準値（平成 27 年）	目標値（令和 20 年）
自宅から都心や身近な拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口	30.3 万人 (総人口の 42%)	36.1 万人 <sup>※</sup> (総人口の 51%)

※岡山市総合計画の令和 7 年（2025 年）の目標値を引用し、これを令和 20 年においても維持すると設定。

### (3) モニタリング項目の設定

都市計画運用指針では立地適正化計画の評価に当たり、当該目標値の達成状況や効果の発現状況等について適切にモニタリングしながら、評価、分析することが望ましいとされています。

このため、将来、本計画を検証・評価する際の参考とするため、評価指標とは別に都市のコンパクト化とネットワーク化に関連する以下の項目の数値の変化について、適宜モニタリングを行います。なお、モニタリング項目には、目標値を設定しません。

モニタリング項目	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市機能に関する項目               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 誘導施設の立地状況</li> <li>・ 都心の歩行者交通量</li> <li>・ 都心の使用容積率</li> </ul> </li> <li>■ 居住に関する項目               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 人口動態、高齢化率、人口集中地区（DID）人口密度</li> <li>・ 空き家率</li> <li>・ 市街化調整区域の開発許可件数</li> </ul> </li> <li>■ 公共交通に関する項目               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 代表交通手段分担率</li> <li>・ JR 岡山駅の乗降客数</li> <li>・ 地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口</li> </ul> </li> <li>■ その他の項目               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 健康寿命</li> <li>・ CO<sub>2</sub> 排出量</li> <li>・ 地価</li> <li>・ 市民意識調査</li> </ul> </li> </ul>	など

## 2 計画的な進行管理と見直し

都市再生特別措置法第 84 条に基づき、おおむね 5 年毎に、施策の実施状況などについて、評価指標やモニタリング項目などを用いて検証・評価を行います。

また、計画の立案 (Plan)、各種施策・事業の実施 (Do)、評価・検証 (Check)、改善・見直し (Action) のマネジメントサイクルによる適正な進行管理を行うとともに、必要に応じて立地適正化計画の見直しを行います。

### ■ PDCA サイクルによる進行管理



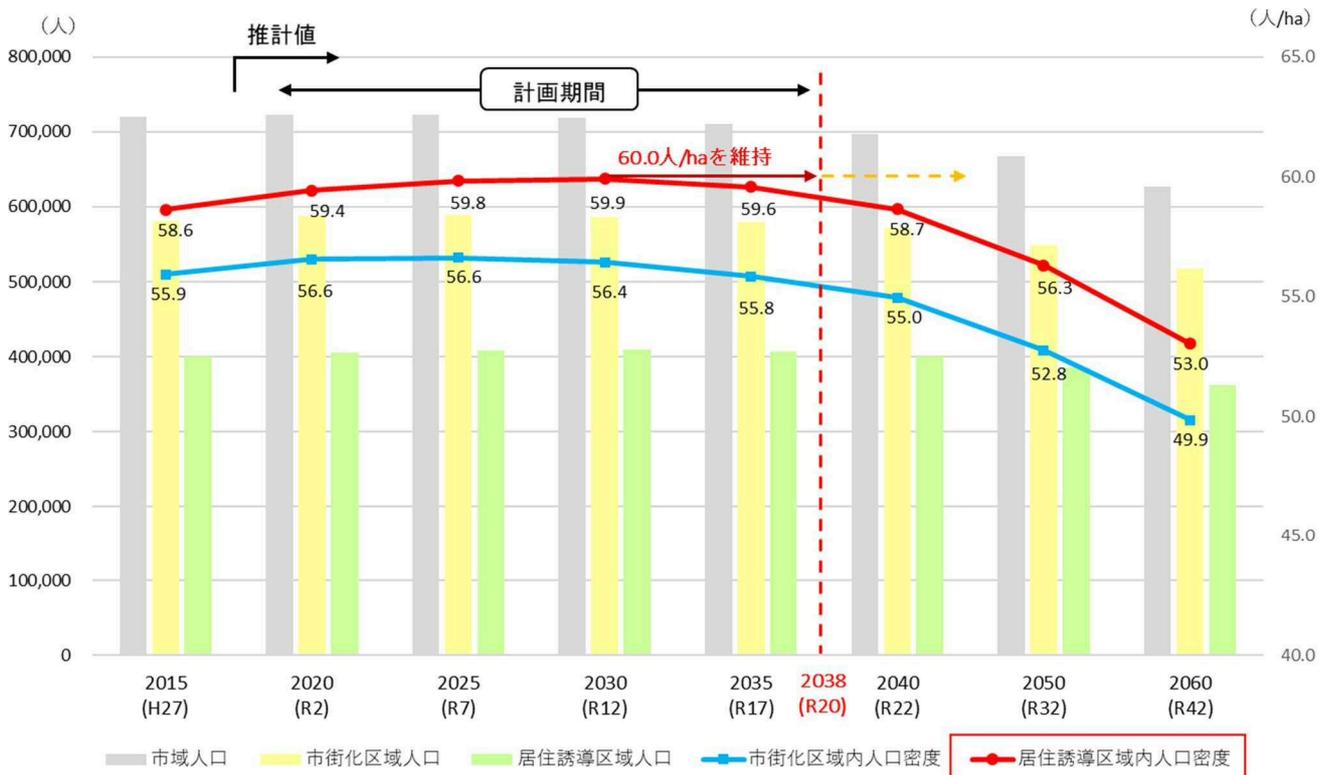
■参考 指標設定の考え方

(1) 都市のコンパクト化に関する指標

居住誘導区域内人口密度 目標値（令和 20（2038）年）**60.0 人/ha**

今後、居住誘導区域内の人口密度は緩やかに落ち込むことが想定されますが、本計画の取り組みを進めることで、目標年次（2038 年）においても、現在と同等の 60.0 人/ha とすることを目標とします。

■将来人口及び人口密度の推移



資料：第六次総合計画の人口推計を基に、岡山市都市計画課が推計

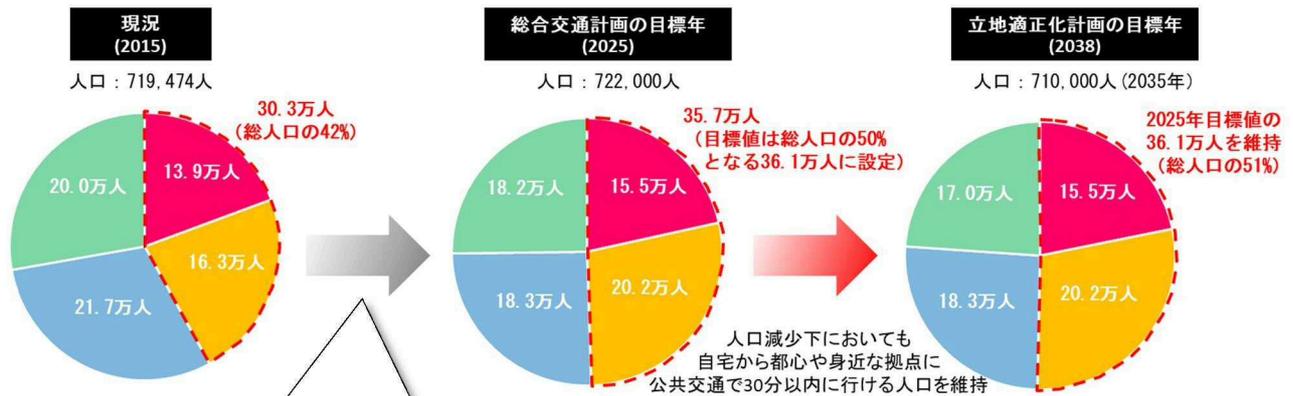
(2) ネットワーク化に関する指標

**自宅から都心や身近な拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口**  
**目標値 (令和 20 (2038) 年) 36.1 万人 (総人口の 51%)**

公共交通沿線の人口密度を維持し、都心や拠点に必要な都市機能を確保するとともに、それらの区域を結ぶ公共交通ネットワークの利便性向上に関する施策を推進することで、目標年次 (2038 年) において、自宅から都心や身近な拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口は、岡山市総合交通計画の目標値 (2025 年 : 36.1 万人) を維持することを目標とします。

■自宅から都心や拠点に公共交通で 30 分以内に行ける人口

(目標値は、下記の交通施策が実現した場合の 2025 年の試算値を参考に設定)



【下記の交通施策が実現した場合の試算値】

- ・桃太郎線 LRT 化
- ・路面電車の岡山駅前広場乗り入れ
- ・幹線バス路線の増便 (15 分に 1 本)
- ・生活交通導入 (10 地区)
- ・その他の公共交通ネットワークは現状維持
- ・都心部の再開発による人口増

※グラフは単位未満を四捨五入しているため、内訳と合計が一致しない場合がある。



資料 : 将来人口は第六次総合計画の人口推計を基に、岡山市都市計画課が推計



岡山市立地適正化計画

令和 年( 年) 月策定

編集・発行 岡山市都市整備局都市・交通部都市計画課

〒700-8544 岡山市北区大供一丁目1番1号

Tel : 086-803-1372 Fax : 086-803-1741