

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、居住を誘導する区域です。

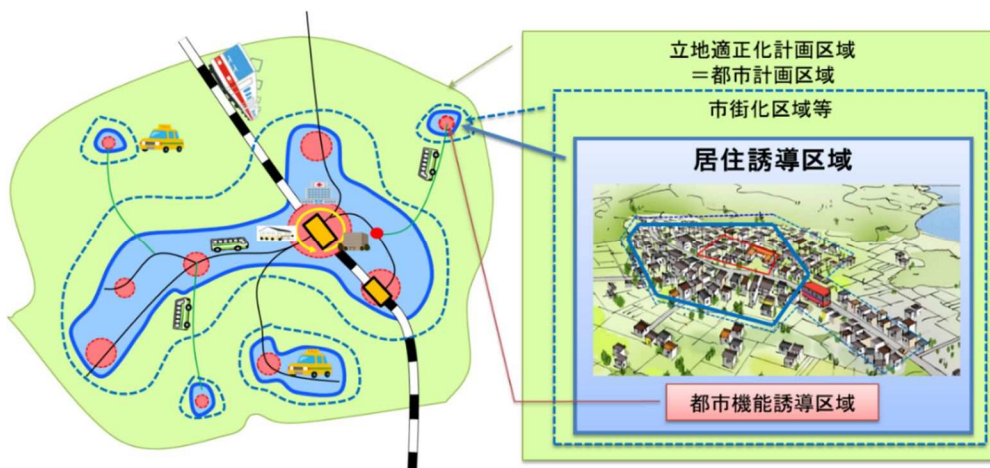
このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきとされています。

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11版 国土交通省）では、居住誘導区域の設定について以下の区域を設定すること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：第11版 都市計画運用指針（国土交通省）



資料：国土交通省

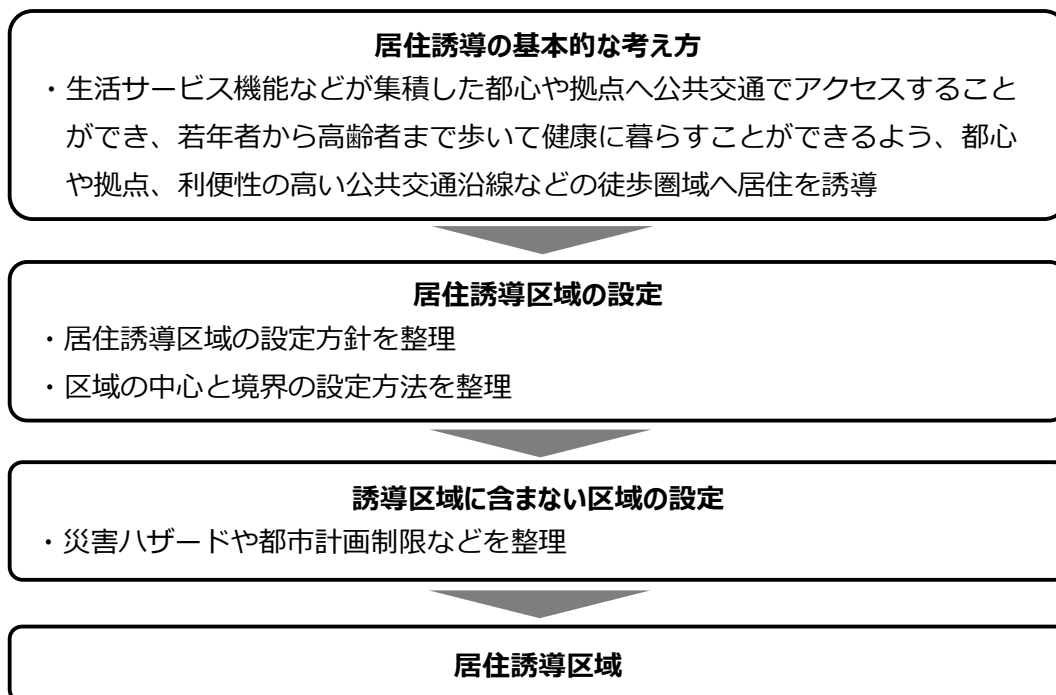
2 居住誘導の基本的な考え方

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。

⇒徒歩圏域：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
⇒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/日以上以上のバス路線から 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、バス路線から 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域を基本として、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。

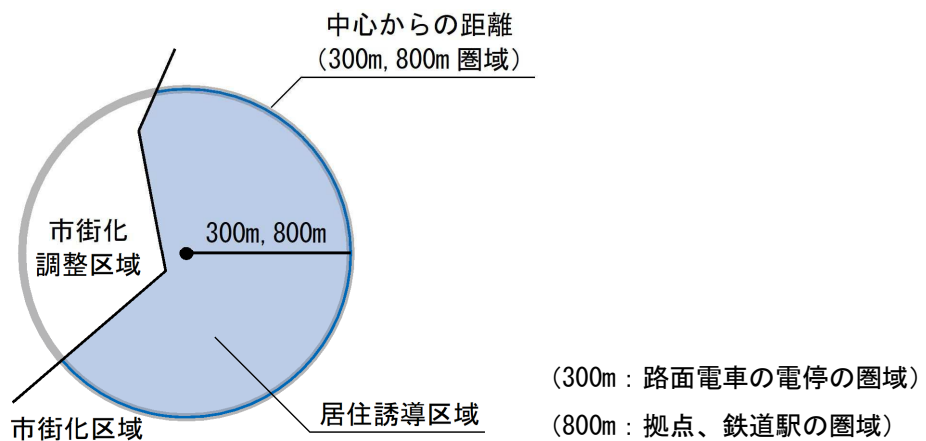
3) 良好な居住環境が形成されている区域のうち、公共交通沿線の徒歩圏域

【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

(拠点、鉄道駅および路面電車における圏域)



(3) 誘導区域に含めない区域

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。

□防災上の観点から含めない区域

- ・土砂災害特別警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・土砂災害警戒区域
- ・洪水浸水想定区域（3m以上）

□都市計画制限を踏まえ含めない区域

- ・工業専用地域、工業地域
- ・流通業務地区
- ・臨港地区
- ・新産業ゾーン

・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

・洪水浸水想定区域【計画規模降雨※】

⇒2階床下部分を超える浸水（3m以上）が想定される区域は、垂直避難だけでは生命を守ることが困難であることから、居住誘導区域に含めない

※1年間にその規模を超える降雨が発生する確率が1/100～1/150の降雨

・工業専用地域、流通業務地区

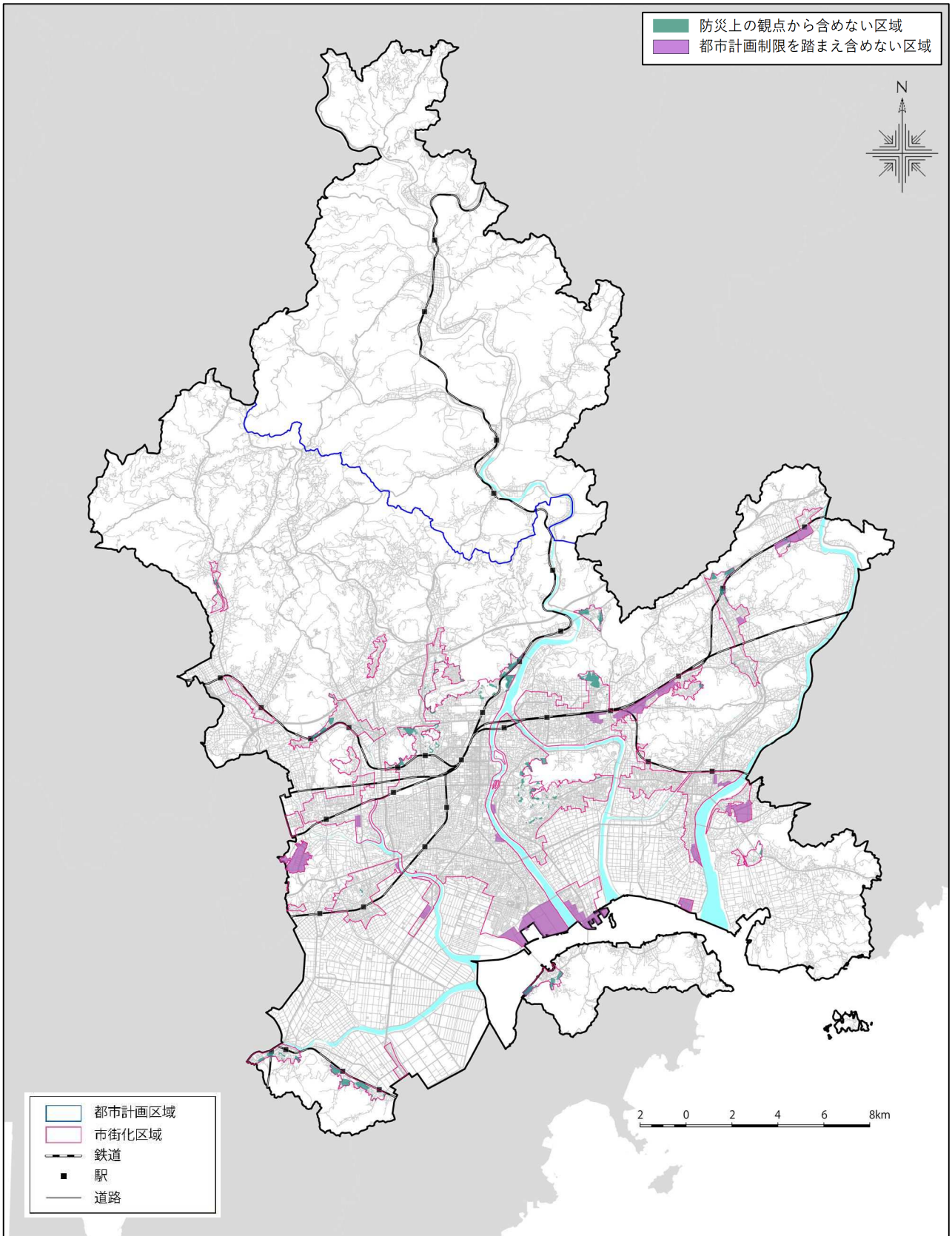
⇒住宅の建築を制限していることから、居住誘導区域に含めない

・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

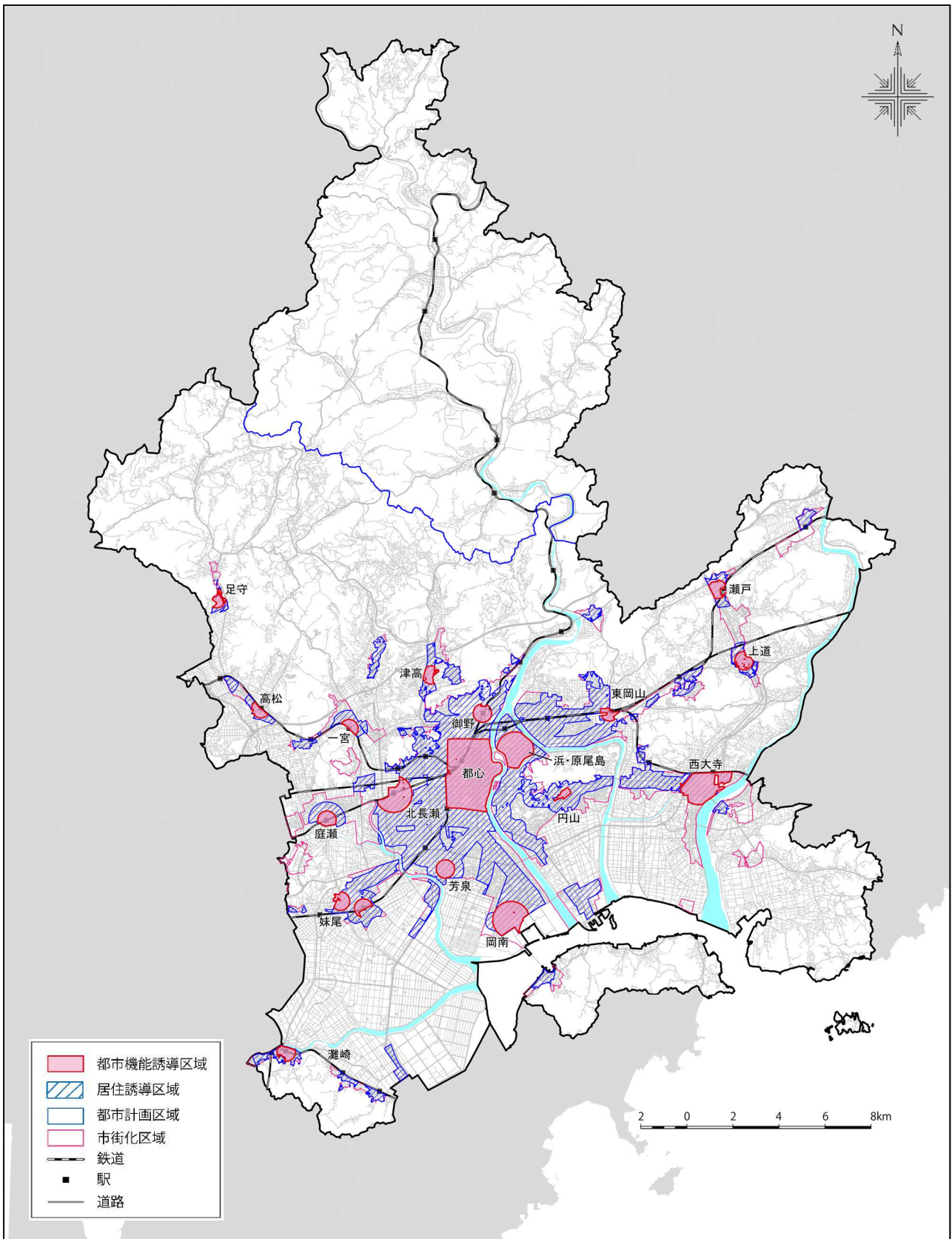
なお、内水浸水想定区域及び津波浸水想定区域については、2階床下部分を超える浸水（3m以上）が想定されている区域は居住誘導区域内にありません。

■ 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方針

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特別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・拠点ごと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）



岡山市表町三丁目10番11番23番24番地区
第一種市街地再開発事業

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及び借地権等を有する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



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などにより、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

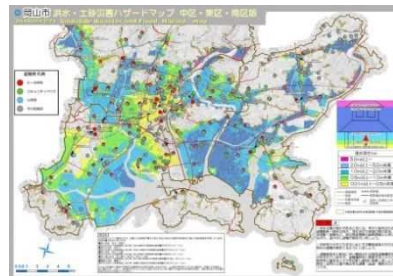


施策5 安全・安心な居住地の形成

■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などを通じ、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、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資する土地利用に取り組みます。
- ・「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。

■ 周辺地域の活力を生む産業の振興

- ・自然環境や歴史・文化資産といった地域が持つ固有の資源をいかした、周辺地域の活力の維持・向上につながる産業や観光の振興に取り組みます。
- ・産業政策上の位置付けや具体的な事業の見通しを踏まえつつ、大規模な敷地を必要とする場合やインターチェンジ周辺等の特別な立地を必要とする場合には、市街化調整区域の地区計画などの活用により、産業の集積や活性化に取り組みます。

■ 空港南産業団地



■ 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

都心と各地域の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・拡充など、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チラシ



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を活用します。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

【令和2年度時点】

事業名	事業概要	対象者	備考
都市構造再編集中支援事業	「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行う。	地方公共団体 民間事業者 等	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者等に対しては、都市機能誘導区域内の誘導施設整備を支援。 補助率は1/2（都市機能誘導区域内）、45%（都市機能誘導区域外）
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	<ul style="list-style-type: none"> 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	市街地環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を行う事業に対する支援を行う。	民間事業者等	<ul style="list-style-type: none"> 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 都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業について、交付対象事業費の高上げ

2) 金融支援

【令和2年度時点】

事業名	事業概要	対象者	備考
まち再生出資 (民都機構による支援)	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	<ul style="list-style-type: none"> 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

【令和2年度時点】

事業名	事業概要	備考
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%
居心地が良く歩きたくなるまちなか創出のための特例措置	市町村による公共施設の整備等と併せて行われる周辺の土地所有者等による以下の取り組みに対し税制特例が適用される。 1) 公共空間の拡大を図るため公共施設等の用に供した土地及び当該土地の上に設置した償却資産に係る課税の特例 2) 公共空間の充実を図るために改修した家屋（原則として1階部分）に係る課税の特例	【固定資産税・都市計画税】 1) 道路、広場等の用に供する土地及びこれらの上に設置された芝生、ベンチ等の償却資産の課税標準額を5年間1/2に軽減 2) オープン化（ガラス張り化等）した改修後の家屋のうち不特定多数の者が自由に交流・滞在できるスペースの課税標準額を5年間1/2に軽減

(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

【令和2年度時点】

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、低・未利用地を公開性のある緑地とするための取組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

2) 金融支援

【令和2年度時点】

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) ※住宅金融支援機構との協定が必要

(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）

【令和2年度時点】

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。(立地適正化計画に位置付けられた事業 補助率 1/3 → 1/2)	地方公共団体等	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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

第1章
はじめに

第2章
現状と課題

第3章
都市づくりの方向性

第4章
立地の適正化に関する基本方針

第5章
都市機能誘導区域

第6章
誘導施設

第7章
居住誘導区域

第8章
実現に向けた取組

第9章
評価・見直し

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必要となります。

(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)

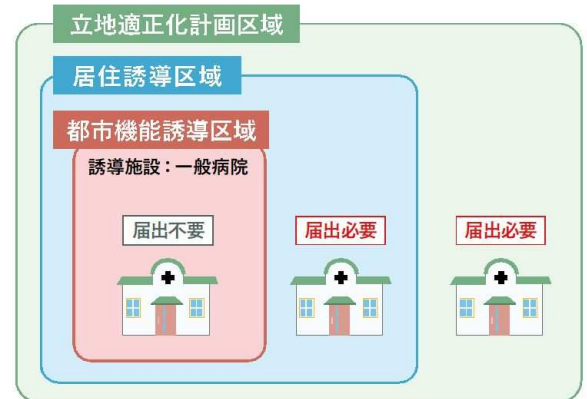
■ 開発行為

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

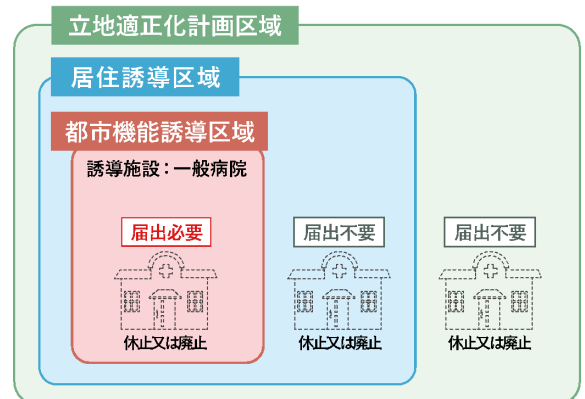
(例) 一般病院を新築する場合



(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 m²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 m² 1戸の開発行為

届出不要




800 m² 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	58.4 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 [※] (総人口の 51%)

※岡山市総合交通計画の令和 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。

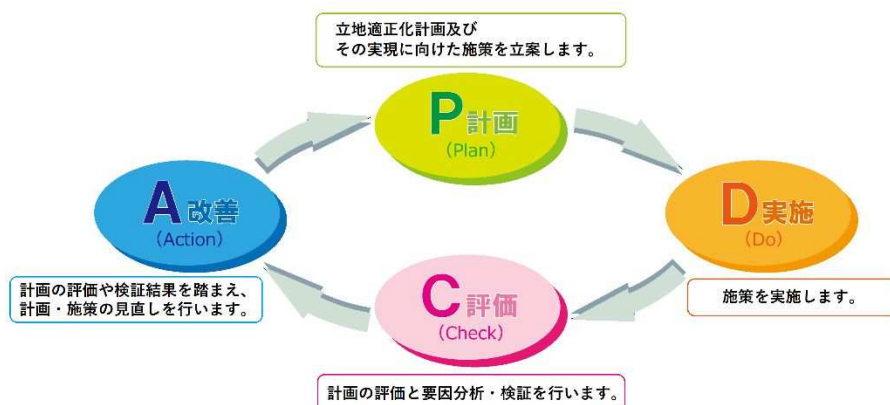
モニタリング項目	
<ul style="list-style-type: none"> ■ 都市機能に関する項目 <ul style="list-style-type: none"> ・ 誘導施設の立地状況 ・ 都心の歩行者交通量 ■ 居住に関する項目 <ul style="list-style-type: none"> ・ 人口動態、高齢化率、人口集中地区（DID）人口密度 ・ 空き家率 ・ 市街化調整区域の開発許可件数 ■ 公共交通に関する項目 <ul style="list-style-type: none"> ・ 代表交通手段分担率 ・ JR 岡山駅の乗降客数 ・ 地元検討組織が主体となった生活交通が導入されている地域の人口 ■ その他の項目 <ul style="list-style-type: none"> ・ 健康寿命 ・ CO₂排出量 ・ 地価 ・ 市民意識調査 	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



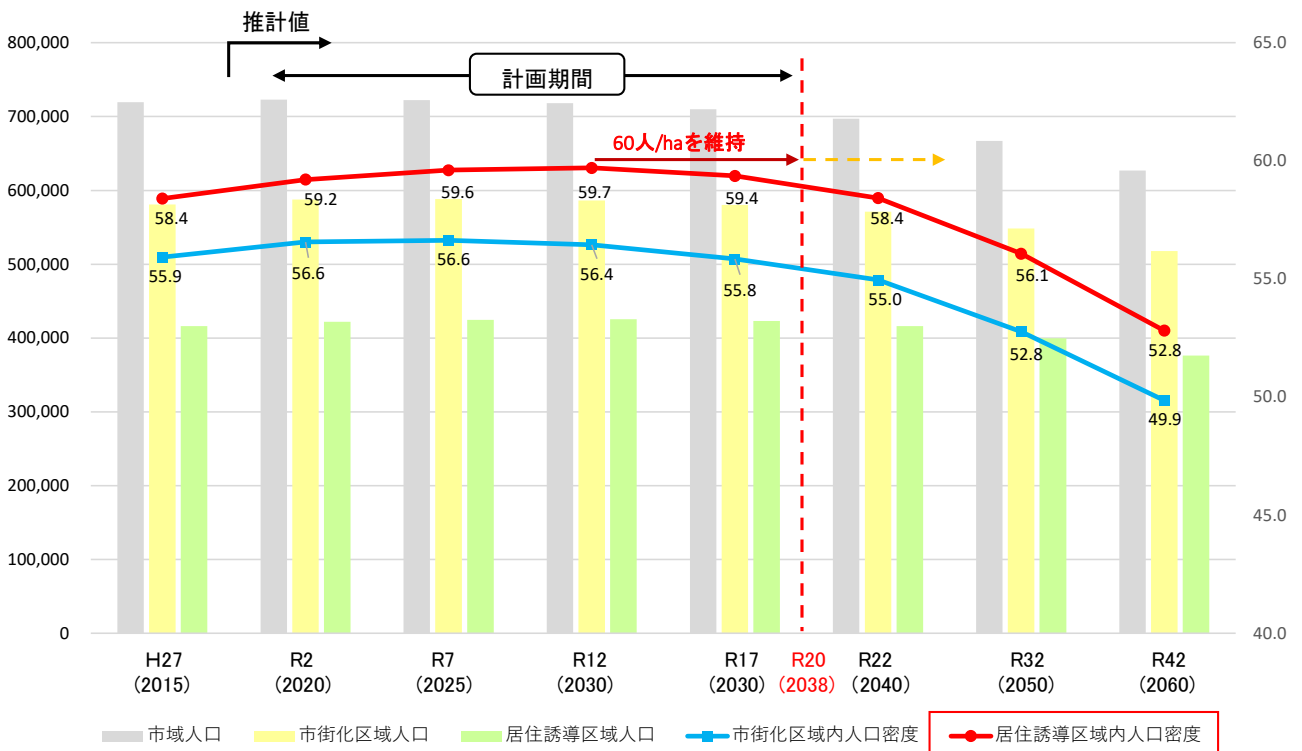
■参考 指標設定の考え方

(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 (令和 20 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：岡山市推計
 ※将来人口は第六次総合計画の人口推計を基に算出

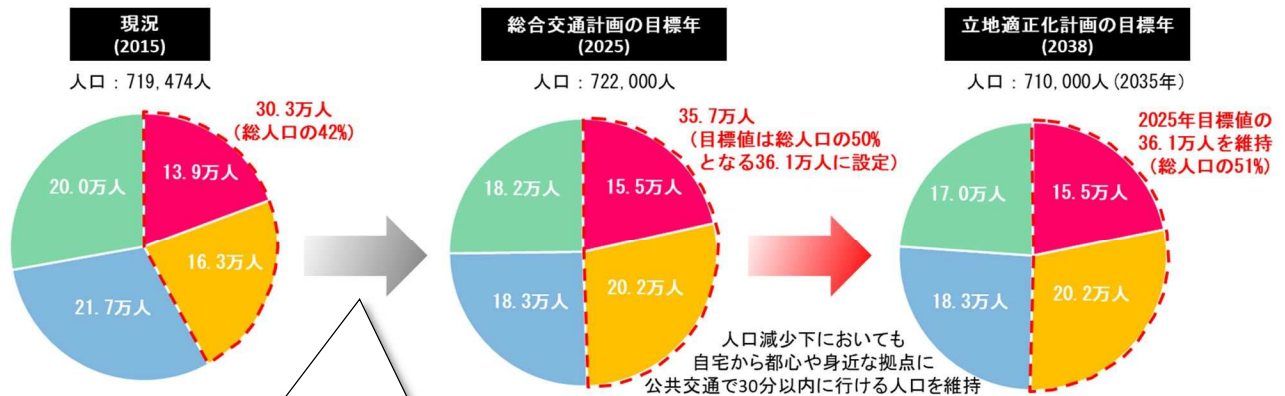
(2) ネットワーク化に関する指標

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 (令和 20 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 : 岡山市推計

※将来人口は第六次総合計画の人口推計を基に算出

参考資料

-
- 1 策定経過
 - 2 用語解説



1 策定経過

立地適正化計画の策定にあたっては、岡山市都市計画審議会の下部組織として学識経験者により構成された「岡山市立地適正化計画検討部会」を設置し、素案づくりを進めるとともに、市議会での審議やパブリックコメントにより市民意見をいただきながら、策定を進めました。

■ 策定経過

	会議等	審議内容等
令和元年 5月27日	第1回立地適正化計画検討部会	岡山市の現状と課題など
7月22日	第2回立地適正化計画検討部会	基本方針（案）
8月27日	第3回立地適正化計画検討部会	基本方針（案）
9月3日	都市・環境委員会	基本方針（案）
10月8日	都市計画審議会	基本方針（案）
10月15日 ～11月15日	パブリックコメント	基本方針（案） ・意見提出人数 5人 ・意見項目総数 17件
11月27日	都市・環境委員会	パブリックコメント結果報告
令和2年 1月20日	第4回立地適正化計画検討部会	素案
2月13日	都市計画審議会	パブリックコメント結果報告
3月24日	第5回立地適正化計画検討部会	素案
5月20日	第6回立地適正化計画検討部会	素案
6月5日	都市・環境委員会	素案
7月15日	都市計画審議会	素案（原案として承認）
8月6日 ～9月12日	住民説明会	原案 ・市内18箇所 出席者数 326人
9月1日 ～9月30日	パブリックコメント	原案 ・意見提出人数 24人 ・意見項目総数 83件
11月25日	都市・環境委員会	説明会・パブリックコメント結果報告 修正原案の報告
12月23日	都市計画審議会	計画案の答申

■ 岡山市都市計画審議会委員名簿

分野	氏名	職業
学識経験のある者 (7人以内) 【7人】	あべ ひろふみ 阿部 宏史 ◎	環太平洋大学副学長・岡山大学名誉教授
	きのした いくこ 木下 育子 ○	岡山商工会議所女性会副会長(～令和2年6月30日)
	なかしま としこ 中島 俊子	岡山商工会議所女性会理事(令和2年7月1日～)
	くろだ えいざぶろう 黒田 栄三郎 ○	岡山市第一農業委員会会長
	はしもと せいじ 橋本 成仁 ○	岡山大学大学院教授
	いけだ ちあき 池田 千明 ○	岡山弁護士会弁護士(～令和2年6月30日)
	ふじわら ゆきこ 藤原 由季子	〃 (令和2年7月1日～)
	にかいどう ゆうこ 二階堂 裕子 ○	ノートルダム清心女子大学教授
	しまだ えいこ 嶋田 詠子 ○	岡山県建築士会副会長
	市議会議員 (7人以内) 【7人】	しもいち このみ 下市 このみ
かわもと こういちろう 川本 浩一郎		〃
たなか のぞみ 田中 のぞみ		〃
やまだ まさゆき 山田 正幸		〃
まつだ たかゆき 松田 隆之		〃 (～令和2年10月29日)
おおた えいじ 太田 栄司		〃
まつもと よしあつ 松本 好厚		〃
ひらもと みちたか 平元 道隆		〃
関係行政機関若しくは岡山県の職員又は岡山市の住民 (6人以内) 【6人】	おおとう ひさのり 大浦 久宜	農林水産省中国四国農政局長(～令和2年1月28日)
	しおや しゅんいち 塩屋 俊一	〃 (令和2年1月29日～)
	みずたに まこと 水谷 誠	国土交通省中国地方整備局長(～令和2年8月30日)
	こだいら たく 小平 卓	〃 (令和2年8月31日～)
	にしむら たかお 西村 隆男	岡山県警察本部交通部長(～令和2年3月17日)
	ただ のりまさ 多田 典正	〃 (令和2年3月18日～)
	たぐち かずこ 田口 一子	市民
	くらた ゆきこ 倉田 由紀子	〃
	いしい のりこ 石井 範子	〃 (～令和2年6月30日)
	かとう あまこ 加藤 彰子	〃 (令和2年7月1日～)

■ 岡山市立地適正化計画検討部会 外部有識者

分野	氏名	職業
医療・福祉	はまた じゅん 浜田 淳 ○	岡山大学大学院教授
土地利用	うじはら たけひと 氏原 岳人 ○	岡山大学大学院准教授

◎：岡山市都市計画審議会会長、兼岡山市立地適正化計画検討部会会長

○：岡山市立地適正化計画検討部会メンバー

岡山市都市計画審議会条例・同規則

◆岡山市都市計画審議会条例

平成12年3月22日 市条例第3号

(趣旨)

第1条 この条例は、都市計画法(昭和43年法律第100号)第77条の2第3項の規定に基づき、岡山市都市計画審議会(以下「審議会」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(組織)

第2条 審議会は、委員20人以内で組織する。

(委員)

第3条 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命する。

- (1) 学識経験のある者 7人以内
 - (2) 市議会議員 7人以内
 - (3) 関係行政機関若しくは岡山県の職員又は岡山市の住民 6人以内
- 2 委員の任期は2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 3 委員は、任期満了後であっても、新たに委員が任命されるまでは、その職務を行うものとする。
- 4 委員は、再任されることができる。

(会長)

第4条 審議会に、会長を置き、学識経験のある者として任命された委員のうちから委員の選挙によりこれを定める。

- 2 会長は、審議회를代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(議事)

第5条 審議会の会議は、会長が必要に応じ招集し、会長が議長となる。

- 2 審議会は、委員の2分の1以上が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 関係行政機関の職員又は岡山県の職員のうちから任命された委員に事故があるときは、当該委員が指名する当該行政機関又は岡山県の職員が、当該委員に代わって会議に出席し、議決に加わることができる。
- 5 会長は、必要に応じ、会議に関係者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(部会)

第6条 審議会は、専門の事項を調査し、及び審議させるため必要があると認めるときは、部会を置くことができる。

- 2 部会に属すべき委員は、審議会の委員のうちから会長が指名する。
- 3 部会に部会長を置き、部会に属する委員の互選によってこれを定める。
- 4 部会長は、部会の事務を掌理する。
- 5 部会に事故があるとき又は欠けたときは、部会に属する委員のうちから部会長があらかじめ指名した者がその職務を代理する。
- 6 部会の調査審議が終了したときは、部会長は、その結果を審議会に報告しなければならない。
- 7 前条の規定は、部会の会議について準用する。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、規則で定める。

附 則

この条例は、平成12年4月1日から施行する。

附 則 (平成23年市条例第34号)

この条例は、平成23年4月1日から施行する。

◆岡山市都市計画審議会条例施行規則

平成12年3月22日 市規則第45号

(趣旨)

第1条 この規則は、岡山市都市計画審議会条例(平成12年市条例第3号。以下「条例」という。)第7条の規定に基づき、岡山市都市計画審議会の運営について必要な事項を定めるものとする。

(会議の招集)

第2条 会長(部会にあっては、部会長。以下同じ。)が会議を招集するときは、会議の日の3日前までに日時、場所及び議題を委員に通知するものとする。ただし、緊急をやむを得ない場合は、この限りでない。

(会議の非公開)

第3条 会議は、原則として公開するものとする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合であつて、会議を公開しないことを出席委員の過半数をもって決定したときは、この限りでない。

- (1) 岡山市情報公開条例(平成12年市条例第33号)第5条各号に該当すると認められる情報を含む事項を審査する場合
 - (2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事進行に著しい支障を生ずると認められる場合
- 2 公開されない会議の議事録は、公表しない。

(議場における秩序の維持)

第4条 会議中における発言は、すべて議長の許可を受けなければならない。

- 2 議長は、議場が騒然として整理することが困難であると認めるときは、会議を閉じ、又は中止することができる。

(代理出席)

第5条 条例第5条第4項の規定により関係行政機関又は岡山県の職員のうちから任命された委員の代理の職員が出席する場合には、当該委員は代理出席届(別記様式)を会長に提出しなければならない。

(議事録の作成)

第6条 会長は、会議が終了したときは議事録を作成し、会長の指名した委員2人の署名を受けるものとする。

(傍聴)

第7条 会議を傍聴しようとする者(以下「傍聴人」という。)は、議長の許可を受けなければならない。

- 2 傍聴人は、傍聴席においては、会議の言論に対する賛否の表明、拍手、私語、談笑等会議の妨げとなるような行為をしてはならない。

(その他)

第8条 この規則に定めるもののほか、審議会及び部会の運営に関し必要な事項は、会長が審議会及び部会に諮って定める。

附 則

この規則は、平成12年4月1日から施行する。

附 則(平成15年市規則第14号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則(平成23年市規則第24号)

この規則は、平成23年4月1日から施行する。

2 用語解説

あ行

アクションプラン

ある政策や企画を実施するための基本方針。
また、行動計画。

インフラ

道路、鉄道、公園、上下水道、河川などの都市の骨格を形成する根幹的な都市施設。

エリアマネジメント

住民・事業主・地権者などにより行われる文化活動、広報活動、交流活動などのソフト面の活動を継続的、面的に実施することにより、街の活性化、都市の持続的発展を推進する自主的な取組のこと。

LRT

Light Rail Transit(軽量軌道交通)の略称。
低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。

か行

外部不経済

経済活動に伴い直接関係を有していない第三者が受ける不利益のことで、環境汚染は代表的な外部不経済である。

既存住宅ストック

市内に建築されている既存の住宅。

空洞化

中心市街地で人口減少や商業・業務機能が低下する現象。

公共公益施設

公共公益施設は、公共施設と公益施設を指す。

「公共施設」とは、住民の利用を目的として整備される施設をいう。都市計画法では、道路、公園、下水道、緑地、広場等を規定している。

「公益施設」とは、住民の生活のために必要なサービス施設の総称。一般的には教育施設、官公庁施設、医療施設、コミュニティ施設などをいう。

公共施設マネジメント

地方公共団体が所管する公共施設を自治体経営の視点から、総合的・統括的に管理・運営・活用する仕組み。

高次都市機能

商業・業務、教育・文化、福祉・医療などの都市機能のうち、日常生活の圏域を越えた広範囲の人々を対象として、質の高いサービスを提供する機能のこと。

交通結節機能

駅前広場や駐車場、駐輪場などのように、鉄道、バス、自転車などの異種の交通手段間の乗り継ぎを円滑に行うための機能。

交通弱者

子どもや高齢者など、自動車を中心とする社会において移動が制約される人のこと。

公的不動産 (PRE)

国や地方公共団体が保有する不動産 (Public Real Estate)。

コンベンション施設

種々の会議や見本市などのイベント開催することを目的とした施設。

市街化区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街地として積極的に開発・整備する区域で、既に市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

市街化調整区域

都市計画法に基づく都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域。

市街地再開発事業

市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における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事業。

市街地総合再生計画

既成市街地において、市街地再開発事業、優良建築物等整備事業などの各種再開発事業や良好な個別建替え等を一体的に取り入れて、段階的、総合的に市街地環境の整備・改善を進めるために、地方公共団体が作成する計画。

市民緑地制度

土地の所有者が、自らの土地を住民の利用に供する緑地として提供することを支援し、緑の保全を推進する制度のこと。

社会資本ストック

国や地方公共団体等が産業や生活の基盤として整備した道路、公園、下水道、河川などのこと。

住宅セーフティネット

経済的な危機に陥っても最低限の安全を保障する社会的な制度や対策の一環として、誰でも住宅を確保できる環境を整える社会的な仕組み。

スポンジ化

都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダム性をもって、相当程度の分量で発生する現象。

大街区化

土地の高度利用を進めるため、複数の街区に細分化された土地を集約すること。敷地を統合して一体的に利用するだけでなく、街区を構成する区画道路の配置や構造を再編し、良好な都市環境を形成することが可能となる。

代表交通手段分担率（利用率）

トリップの総量に占める代表交通手段毎の割合のこと。

低未利用地

長期間にわたり利用されていない未利用地や、周辺地域の土地利用状況に比べて利用の程度が低い用地のこと。

都市基盤

都市における活動を支える最も基本となる施設のこと。道路・鉄道等の交通施設、上・下水道、電気、ガス等のエネルギー関連施設などが該当する。

都市計画マスタープラン

都市計画法第 18 条の 2 の規定により、市町村が定めることとされている「都市計画に関する基本的な方針」のこと。

都市再生特別措置法

急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上等を目的に平成 14 年に制定された法律。その後、平成 26 年の改正により、立地適正化計画の策定が可能となっている。

は行

パーク&ライド・バスライド

通勤等において、自動車から鉄道やバスへの乗り継ぎを促進する仕組みで、駅やバス停の近くに駐車場を配置し、自動車から鉄道やバスに乗り換えて目的地に向かうシステム。

ハコモノ

国や自治体などが建てる、図書館・公民館・体育館・多目的ホールなどの公共施設。

バスロケーションシステム

路線に設置されたポールとバスの無線通信や GPS により位置を計測する方法等、様々な手法でバスの走行位置を把握し、バス停で待っている乗客にバスの位置 (location)、発着予定時刻を表示するシステム。

ボトルネック交差点

右折レーンが無いなど、交差点の容量不足によって、著しい渋滞が発生している交差点。

ま行

モビリティマネジメント

渋滞や環境、個人の健康等の問題に対する意識を醸成することにより、一人ひとりの移動 (モビリティ) が、過度な自動車利用から公共交通や自転車の利用に切り替わるよう促す交通施策。

や行

UIJターン

大都市圏の居住者が地方に移住する形態の総称。Uターンは出身地に戻る形態、Iターンは出身地以外の地域へ移住する形態、Jターンは出身地の近くの地方都市に移住する形態を指す。

誘致距離

公共施設等の利用者がその施設を利用するときに抵抗のない距離。

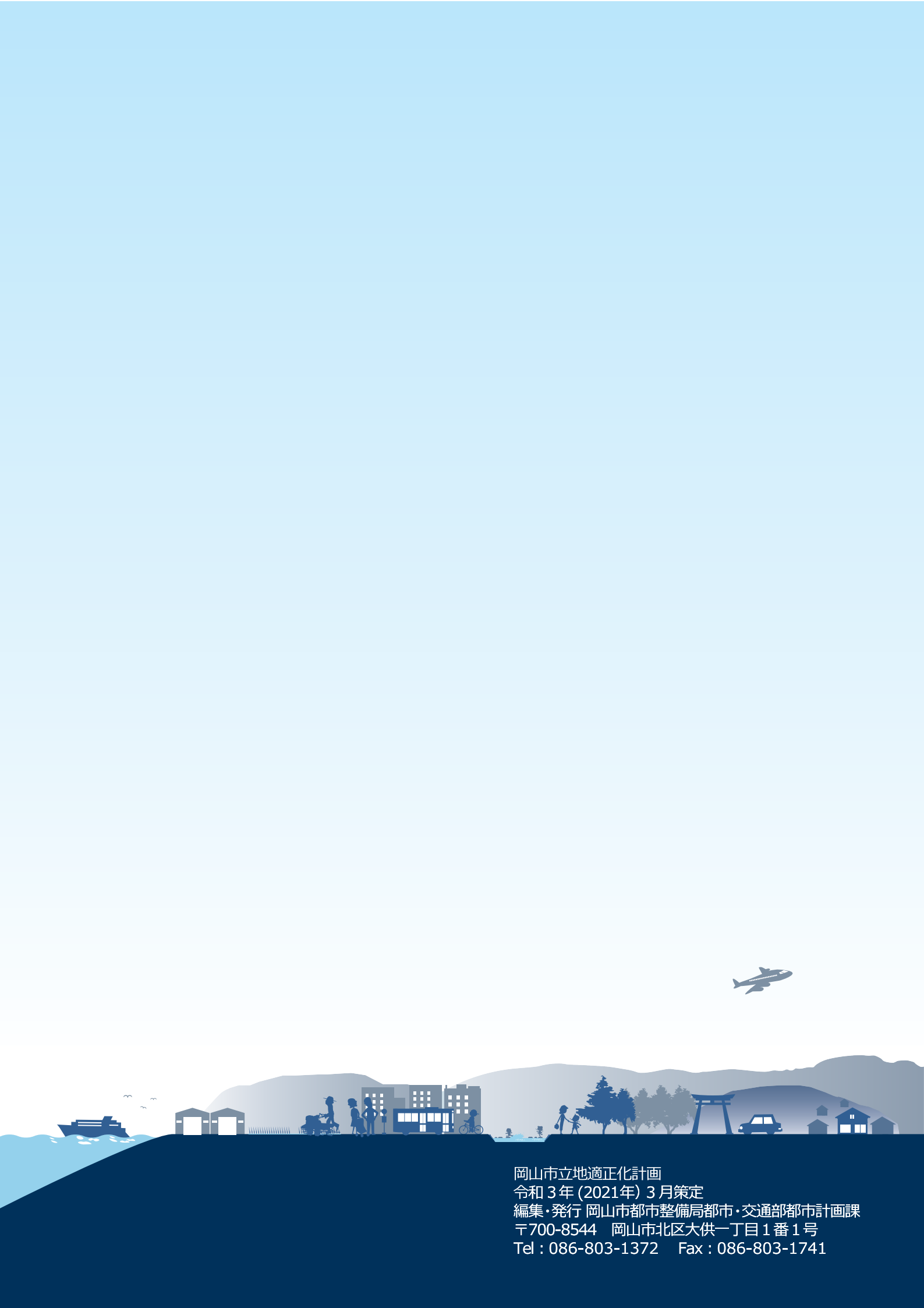
容積率

建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。

ら行

立地誘導促進施設協定

レクリエーション用の広場、地域の催しの情報提供のための広告塔など、地域コミュニティやまちづくり団体が共同で整備・管理する空間・施設 (コモンズ) について、地権者合意により締結する協定。



岡山市立地適正化計画

令和3年(2021年)3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