

都市計画市民会議資料
29.10.16
建設部都市政策課

平成29年度 第2回松本市都市計画策定市民会議

日 時：平成29年10月16日（月）  
午後2時から  
場 所：東庁舎4階第二委員会室

次 第

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

(1) 地区別意見交換会の取組状況について

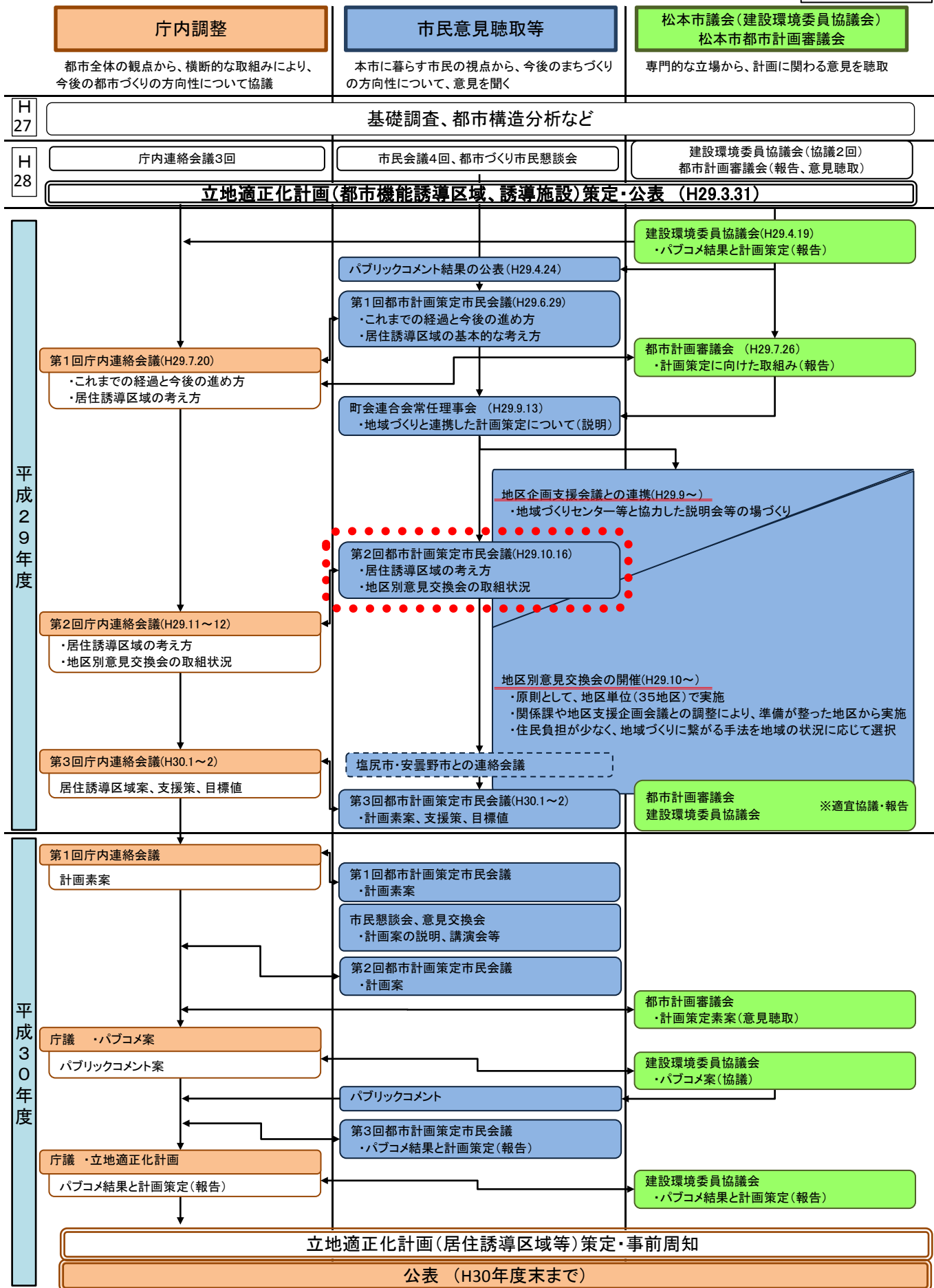
(2) 居住誘導区域の考え方について

4 その他

5 閉 会

# 松本市立地適正化計画策定の流れ

資料1



# 地区別意見交換会の取組状況について

## 目次

1	地域づくりと連携した「松本市立地適正化計画」の策定.....	1
	(1) 趣旨 .....	1
	(2) 説明会等の概要 .....	1
	(3) 説明会等の実施手法.....	1
2	取組みの状況.....	3

# 1 地域づくりと連携した「松本市立地適正化計画」の策定

## (1) 趣旨

「松本市立地適正化計画」は、35地区を基盤とする地域づくりを市域全体の土台として、住民が主体となって地域課題を解決し、安心していきいきと暮らせる住みよい地域社会を構築することを方針の一つに掲げ、平成30年度末までに策定を行う予定です。

地区の課題を踏まえ、特色に合った居住環境の整備や、コミュニティの維持を進めるなど、地域づくり活動を盛込んだ計画とするため、第2次地域づくり実行計画に沿って、地域づくりセンターや関係課の協力で、説明会等の場づくりの取組みを進めています。

## (2) 説明会等の概要

ア 立地適正化計画の概要と将来都市構造の説明

- ・将来の市域全体を支える都市構造「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のあり方について周知し、認識や理解を高める。

(資料：松本市立地適正化計画概要版、松本市次世代交通政策実行計画抜粋)

イ 地域特性に関する分析結果の報告

- ・各地区の分析結果から、地域特性の確認と課題要因などを整理する。
- ・データの活用手法について、分析内容の修正や手法を検討する。

(資料：地区別の特性分析結果)

ウ 地区の状況に応じた住民意見の聴取

- ・各地区の地域づくりの取組みと立地適正化計画との整合性を確認する。
- ・市街化区域内の地区においては「居住誘導区域」の指定エリアについて検証する。

## (3) 説明会等の実施手法

ア 関係課や地区支援企画会議との調整により、準備が整った地区から実施

イ 実施に当たっては、次の点に留意

- ・原則として地区単位で実施する。
- ・住民負担が少なく、かつ地域づくりに繋がる手法を地区の状況に応じて選択する。

ウ 実施手法の例

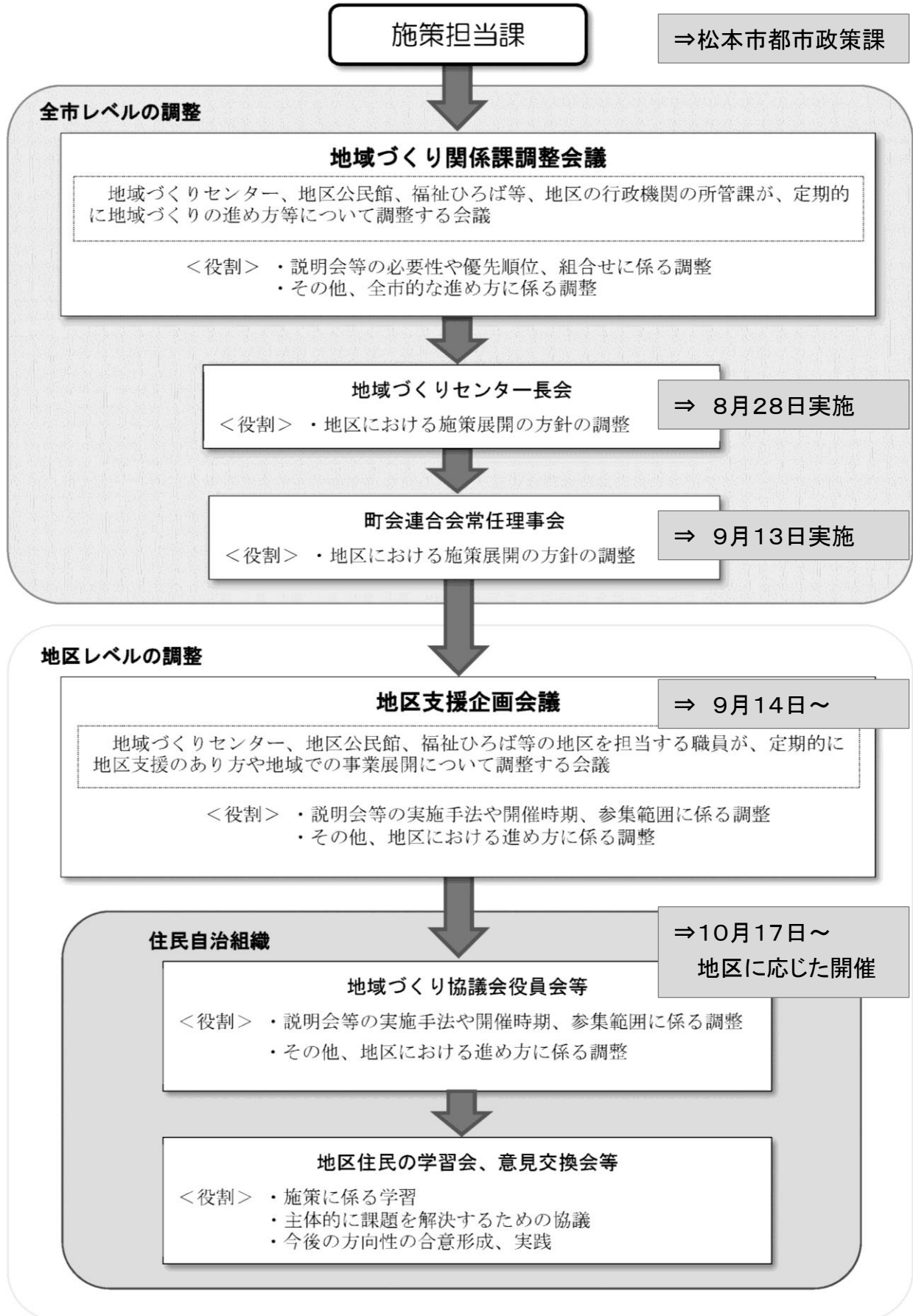
(例1) 地区のワークショップ等でこれまでに得られた地域課題と立地適正化計画を見比べながら実施

(例2) JAGESの結果等も併せ、地区の現状と将来を考える学習会として実施

(例3) 「地域ケア会議」等と併せ、地区の将来の困りごとについて考える会として実施

(例4) 単独で「立地適正化計画策定に向けた説明会」として実施

地区における施策展開方法のイメージ  
(第2次地域づくり実行計画に沿った取組みの流れ)



## 2 取組みの状況

20地区において、以下のとおり実施方法等について調整済み。

区分	地区名	内容
1 意見交換の実施方法を決定した地区	28.内田	10月17日(火) 19:00～ 地域づくり協議会(35名)1時間程度
	10.田川	10月19日(木) 18:30～ 町会長会(15名)30分程度
	31.四賀	10月25日(水) 15:30～ 町会長会(27名)10分程度 (地域公共交通協議会(H30.6頃)においても説明・意見交換)
2 具体の実施方法等を調整中の地区	2.第二	地域ケア会議 3月頃 計画策定を全面に出さず、「住まい」をテーマにした意見交換
	3.第三	作品展実行委員会 10月25日頃(50名程度) 町会長等と調整中
	8.城東	地区ボランティア講座 12月頃を活用 詳細は今後調整
	12.鎌田	ケア会議の冒頭などを活用 詳細は今後調整
	18.和田	社会福祉協議会(町会長、民生委員) 1月予定 交通政策とあわせた説明を含めた調整
	19.神林	町会長会の冒頭を活用 11月17日又は12月19日
	27.今井	地域ケア会議 12月21日又は11月町会長会等の活用 河西部ブロック懇談会の活用も含めて調整中
3 各地区が町会長等に説明、相談したうえで決定する地区	1.第一	常任理事会(9月21日)で意見交換し、開催方法を検討 計画単体での開催は難しい。 包括ケア会議を2月に開催予定
	5.中央	地区職員連絡会議(10月4日)で相談、検討 (11～12月頃の開催に向けて調整)
	7.安原	町会長等と相談し、開催方法等を決定 広く周知して、開催を行いたい。
	9.白板	まちづくり協議会で相談し、開催方法等を決定
	24.岡田	町会長会で相談し、地域づくり委員会での開催を調整
4 地域づくりセンター長等と個別に調整し、実施方法等を決定する地区	13.松南	本計画に関わる意見交換会を単独で開催希望 広く周知し、参加してもらう方法を調整中
	16.島立	センター長と調整のうえ決定 河西部ブロック懇談会等の活用も含めて調整中
	25.入山辺	関係職員の意見等を聞きながら、センター長と調整のうえ決定
	35.波田	地区担当者の意見等を聞きながら、センター長と調整のうえ決定
5 その他	32.安曇	安曇地区単体での開催は難しい。 隣接地区などとの合同開催や、町会長のみを対象とした説明会などを含めて考えたい。

# 居住誘導区域の考え方について

## 目次

1 居住誘導区域の設定.....	1
(1) 居住誘導区域の考え方 .....	1
ア 居住誘導区域の位置付け .....	1
イ 居住誘導区域設定の考え方.....	1
(2) 居住誘導区域の設定方法.....	2
(3) 居住誘導区域の検討（概略検討） .....	3
ア STEP0 市街化区域.....	3
イ STEP1 基本区域の設定.....	4
【参考図1】 法令により住宅の建築が制限されている区域.....	5
【参考図2】 条例により住宅の建築が制限されている区域.....	6
【参考図3】 災害の危険性の高い区域（土砂災害） .....	7
【参考図4】 災害の危険性の高い区域（浸水想定区域：犀川・大門沢川・奈良井川） .....	8
【参考図5】 住宅以外の土地利用を図る区域（都市施設） .....	9
【参考図6】 住宅以外の土地利用を図る区域（工業用地） .....	10
ウ STEP2 居住誘導区域のベースの設定（一定の人口密度を維持すべきエリア） .....	18
【参考図7】 都市機能誘導区域から 300mの範囲 .....	21
【参考図8】 鉄道駅から 500m、主要バス停から 300mの範囲.....	22
エ STEP3 地域の特性を踏まえて除外・追加する区域の検討.....	23
【参考図9】 農地が残存する区域等.....	24
【参考図10】 農地面積の割合 .....	25
【参考図11】 土地区画整理事業位置.....	27
エ 居住誘導区域（概略区域）の検討結果.....	28
2 居住誘導に向けた取組み.....	29
(1) 都市再生特別措置法に基づいて行う誘導（届出・勧告制度） .....	29
(2) 国の支援措置.....	30
(3) 他都市における誘導施策の事例.....	31
ア 行政による居住支援の実施（富山県富山市） .....	31
イ 地元金融機関による居住促進（茨城県土浦市） .....	32
ウ 介護施設の事業者公募に際しての立地評価（栃木県宇都宮市） .....	32
エ まちづくりと一体となった公共交通の総合的な再編（岐阜県岐阜市） .....	33

# 1 居住誘導区域の設定

## (1) 居住誘導区域の考え方

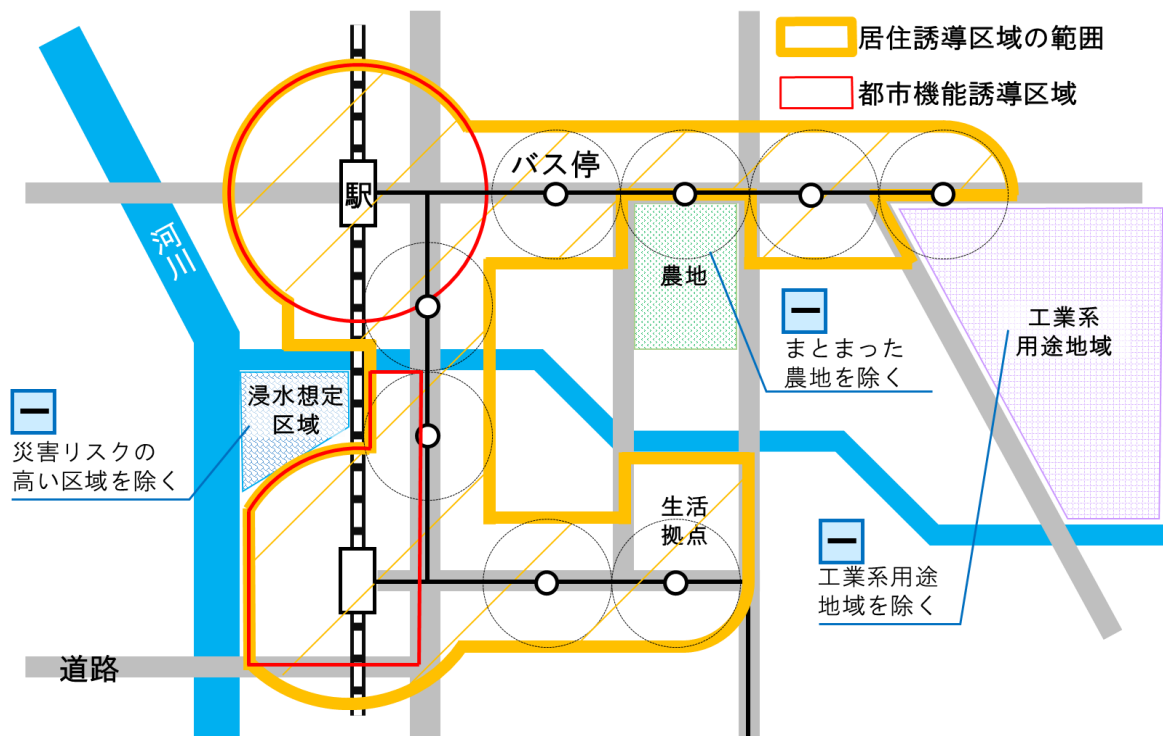
### ア 居住誘導区域の位置付け

- ・立地適正化計画制度を活用し、将来にわたって一定の人口密度を維持する区域を定めます。
- ・都市機能の集積や公共交通サービスの強化などによって、区域内の利便性や快適性を向上し、一定の人口密度（利用者）の維持につなげます。
- ・人口密度（利用者）を維持し、都市機能や公共交通の持続可能性を高めることは、郊外（区域外）における暮らしの持続性を高めることにもつながります。

### イ 居住誘導区域設定の考え方

- ・居住誘導区域は、法令等にもとづいて居住に適さない区域を除外したエリアを基本区域として設定します。
- ・その基本区域の中で、拠点に誘導した都市機能を徒歩で利用しやすい範囲、鉄道やバスを徒歩で利用しやすい範囲において、一定の人口密度を維持する区域を設定します。

## ■ 居住誘導区域の設定イメージ



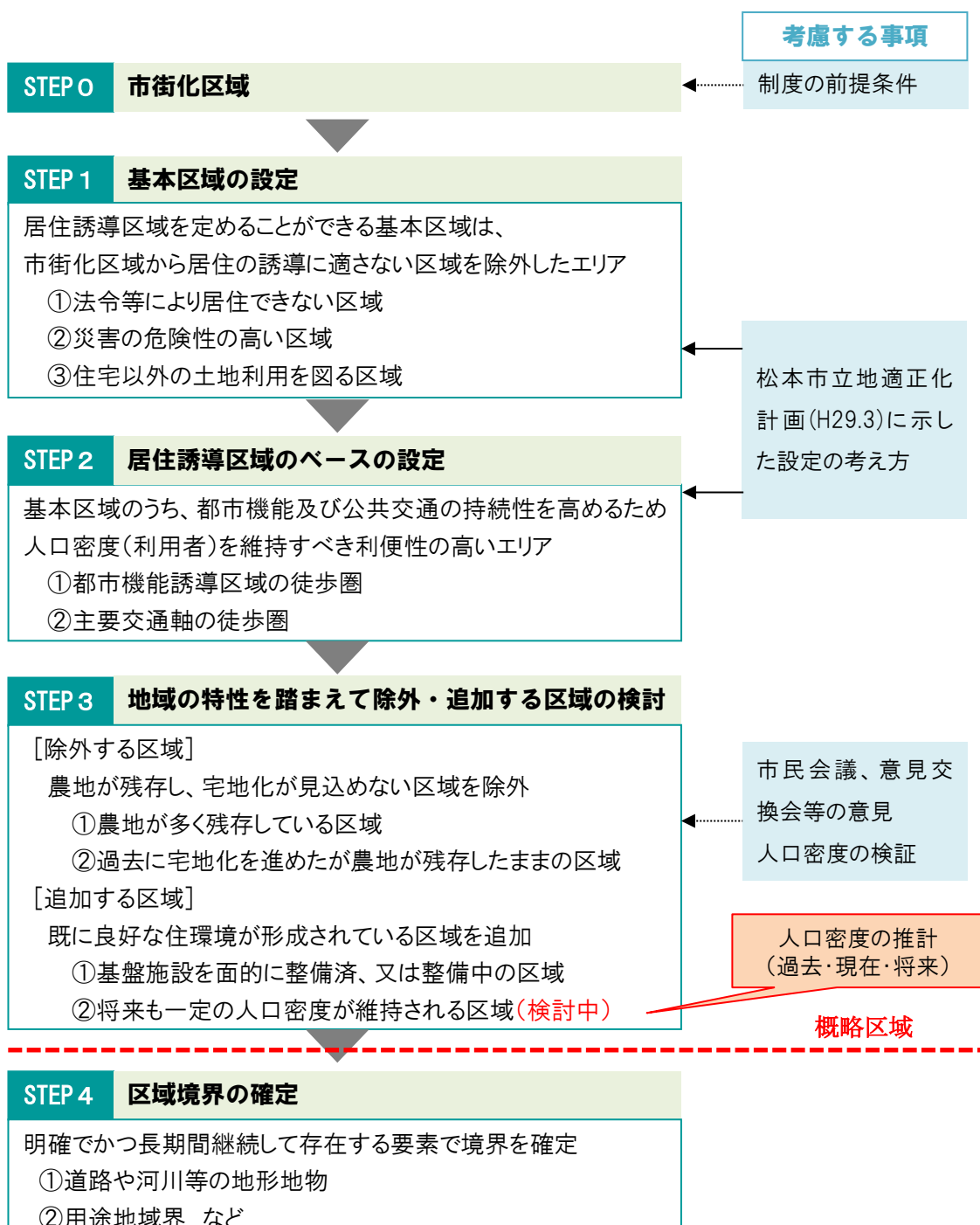
(計画書 p 64、65)



## (2) 居住誘導区域の設定方法

- STEP 0 立地適正化計画制度に基づき、居住誘導区域は市街化区域に設定
- STEP 1 市街化区域の中で、法令等にもとづいて居住に適さない区域を除外（基本区域）
- STEP 2 基本区域の中で、都市の持続性を高めるため、鉄道駅等にアクセスしやすい利便性の高い範囲を居住誘導区域のベースに設定（一定の人口密度を維持）
- STEP 3 その上で、まとまった農地の分布や基盤整備の状況などを地域の特性を踏まえた区域を検討
- STEP 4 明確で長期間継続して存在する要素により、区域界を確定

### ■ 居住誘導区域の検討のフロー



### (3) 居住誘導区域の検討(概略検討)

#### ア STEP0 市街化区域

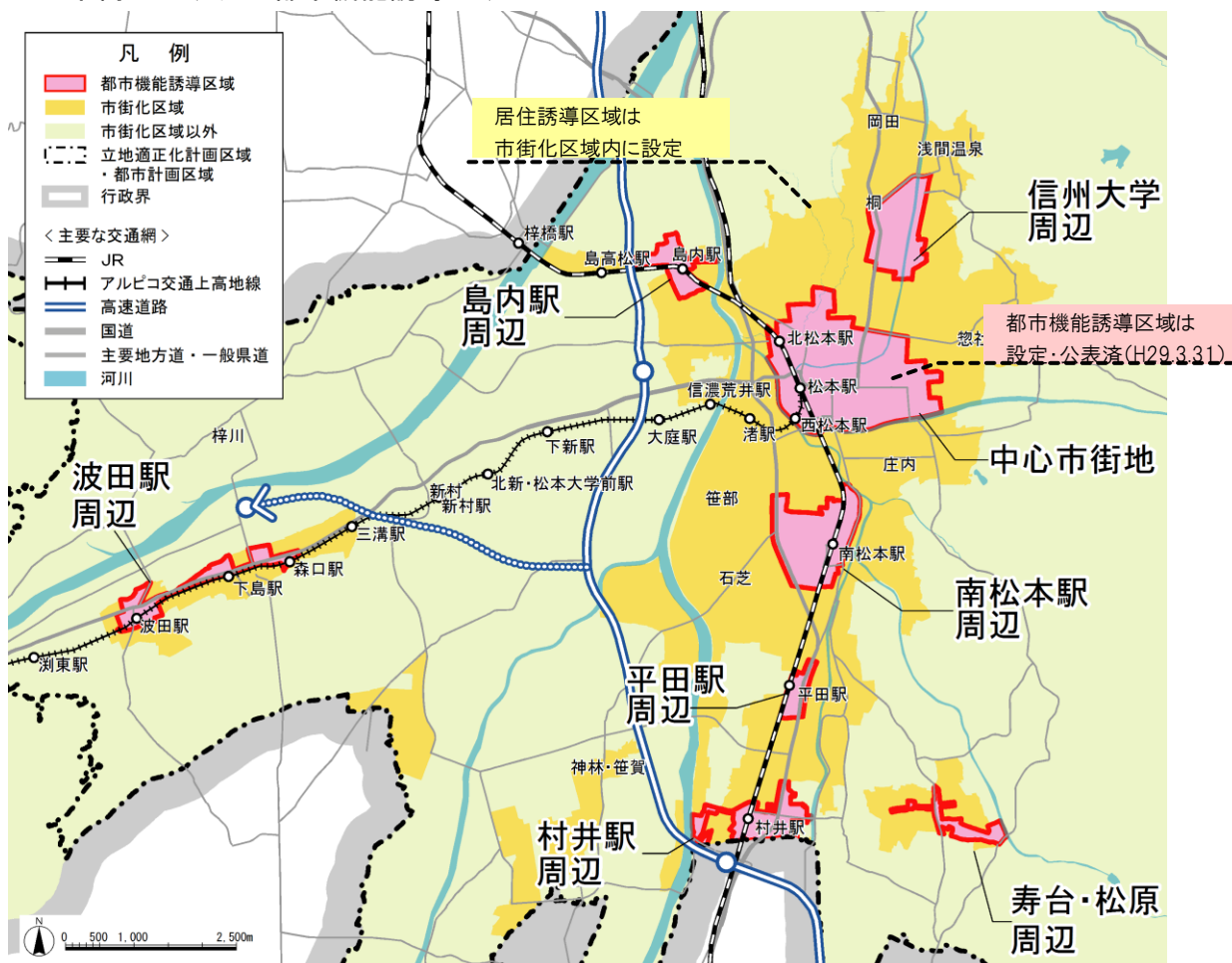
- ・計画の対象区域（都市再生特別措置法第 81 条に基づく立地適正化計画の区域）は、都市計画法第 5 条に基づく都市計画区域とします。
- ・居住誘導区域の設定は、立地適正化計画制度に基づき、都市計画区域内の市街化区域に設定します。

#### ■ 計画の対象区域



(計画書 p 4)

#### ■ 市街化区域及び都市機能誘導区域



(計画書 p 4 7)

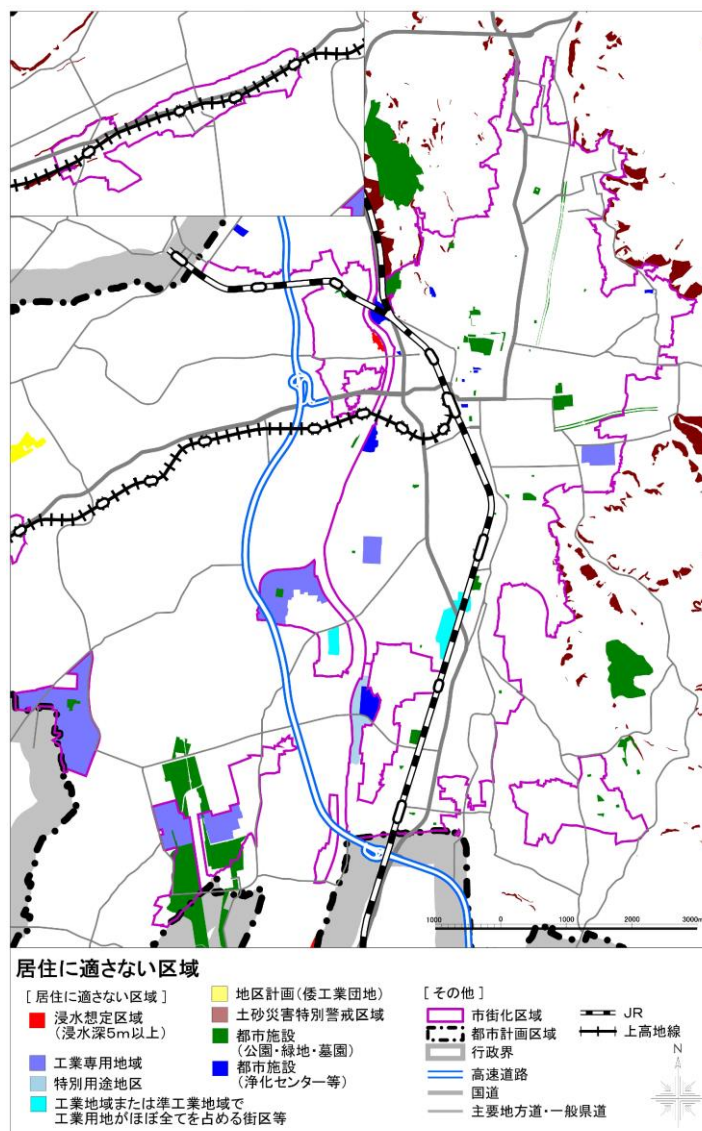
## イ STEP 1 基本区域の設定

- ・居住誘導区域を定めることができる基本区域は、市街化区域の中から法令等にもとづいて居住に適さない区域を除外したエリアとします。

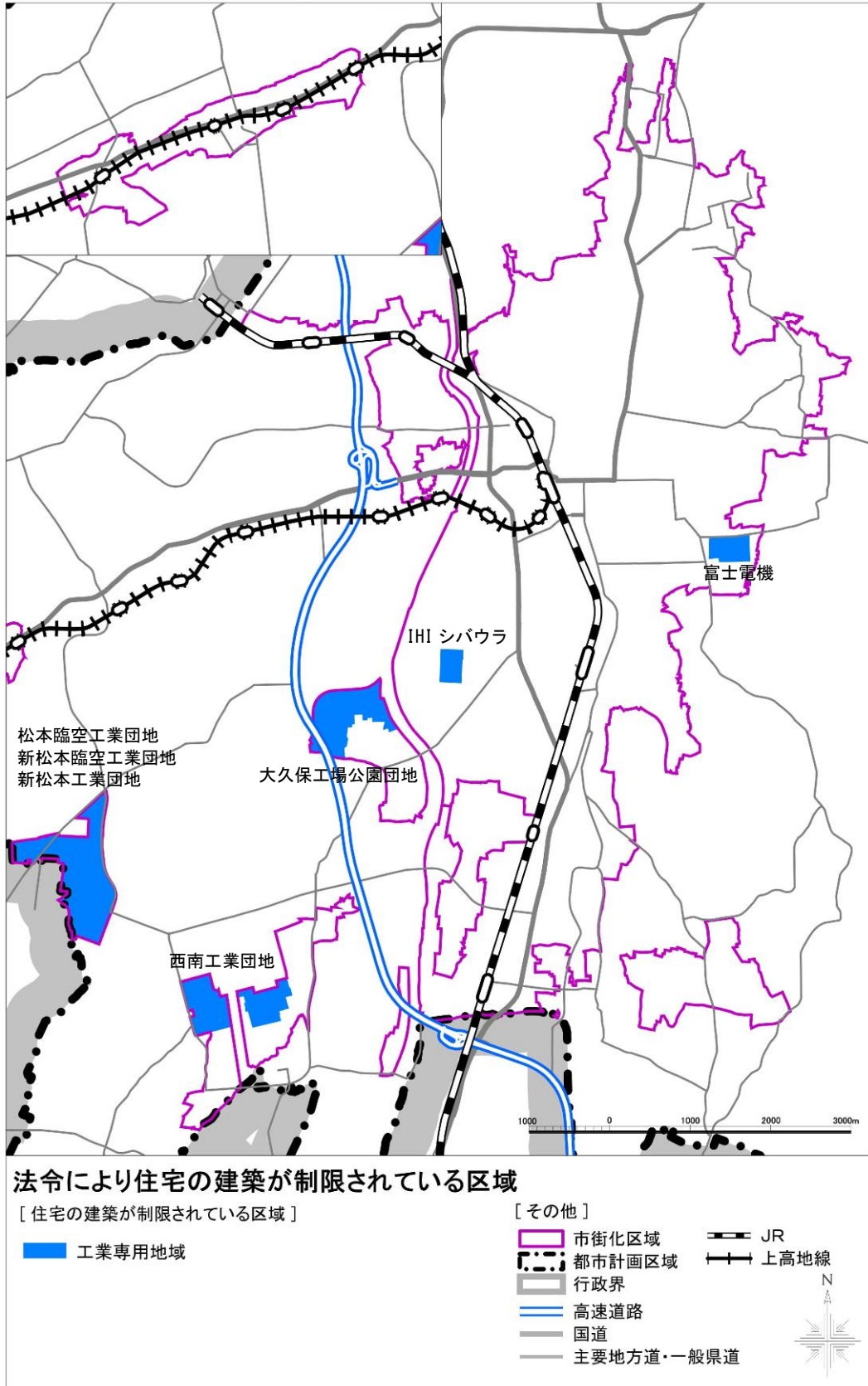
### ■ 居住に適さない区域（除外する区域）

種別		具体の区域	参考図面
① 法令等により居住できない区域	法令により住宅の建築が制限されている区域	・工業専用地域	参考図1 p.5
	条例で住宅が建築できない区域	・特別用途地区 ・地区計画で住宅の立地を制限している地区	参考図2 p.6
② 災害の危険性の高い区域		・土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)	参考図3 p.7
		・浸水想定区域 浸水深 5m以上 (松本市防災マップ: 自宅にとどまることは危険)	参考図4 p.8
③ 住宅以外の土地利用を図る区域		・都市計画施設(公園、緑地、その他)	参考図5 p.9
		・工業地域、準工業地域で、かつ道路又は用途地域境界で囲まれた工業用地	参考図6 p.10-17

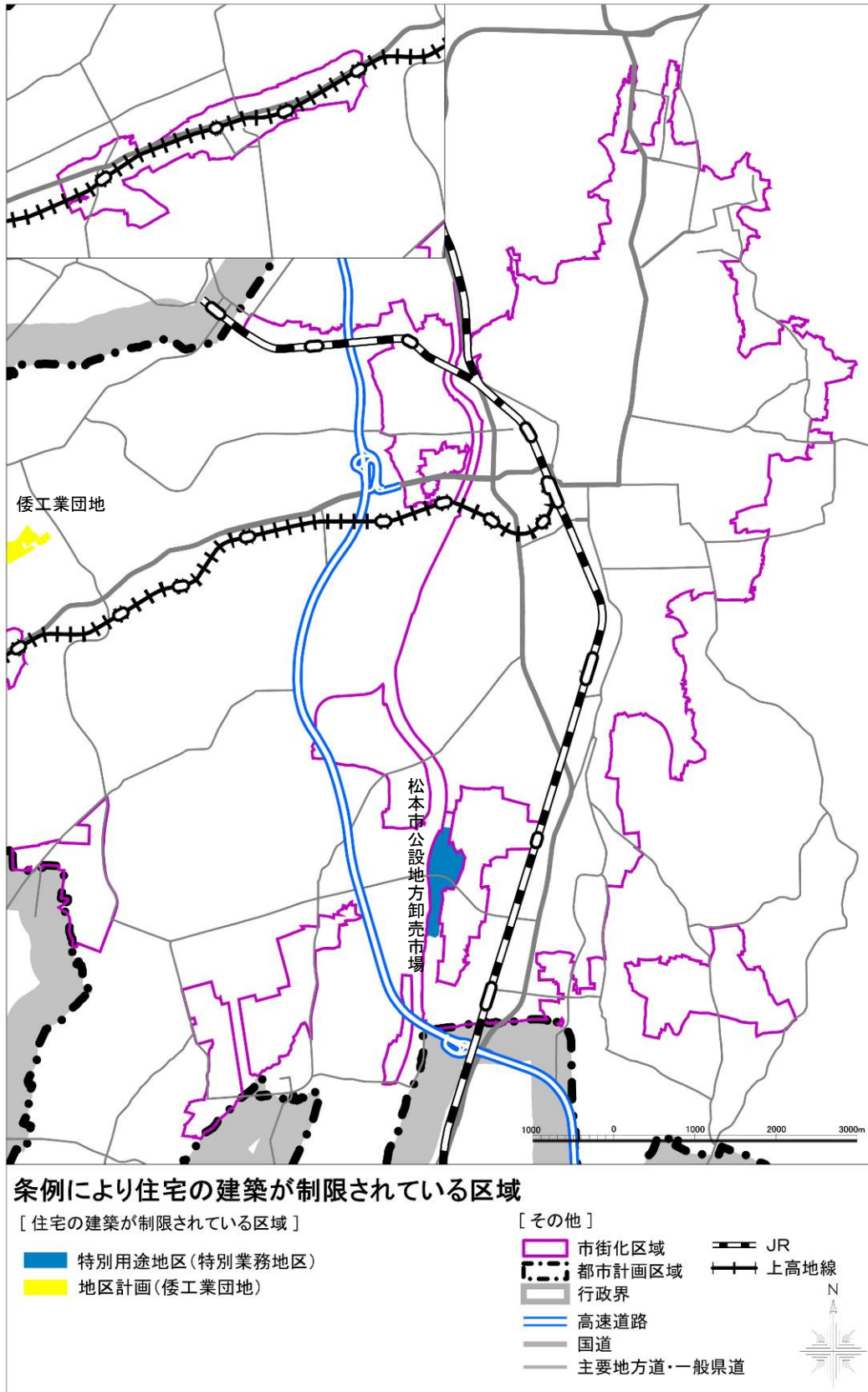
### ■ 居住に適さない区域（除外する区域）



【参考図1】 法令により住宅の建築が制限されている区域

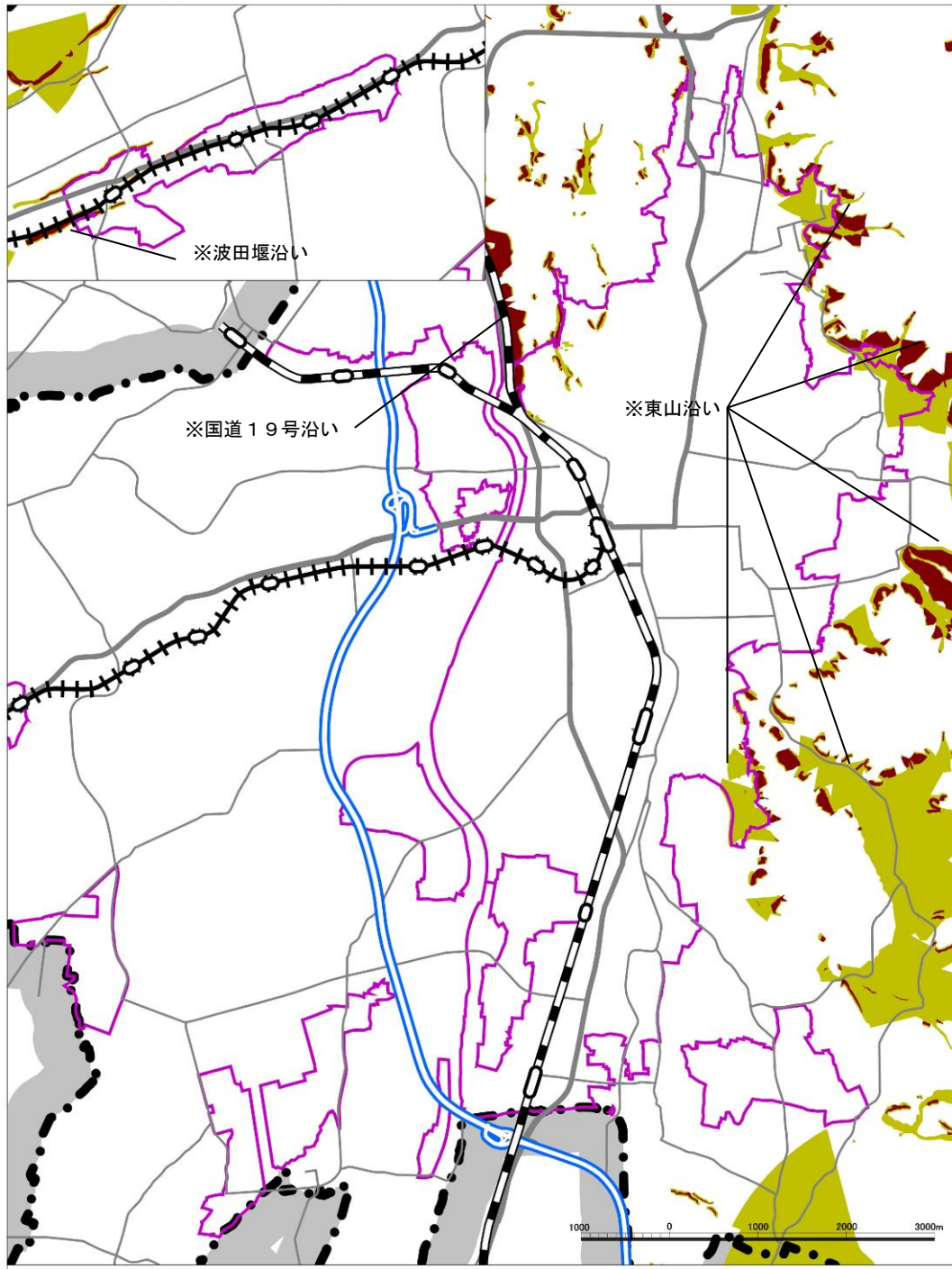


【参考図2】 条例により住宅の建築が制限されている区域



資料：松本市都市計画 GIS データ

【参考図3】 災害の危険性の高い区域（土砂災害）



災害の危険性の高い区域(土砂災害)

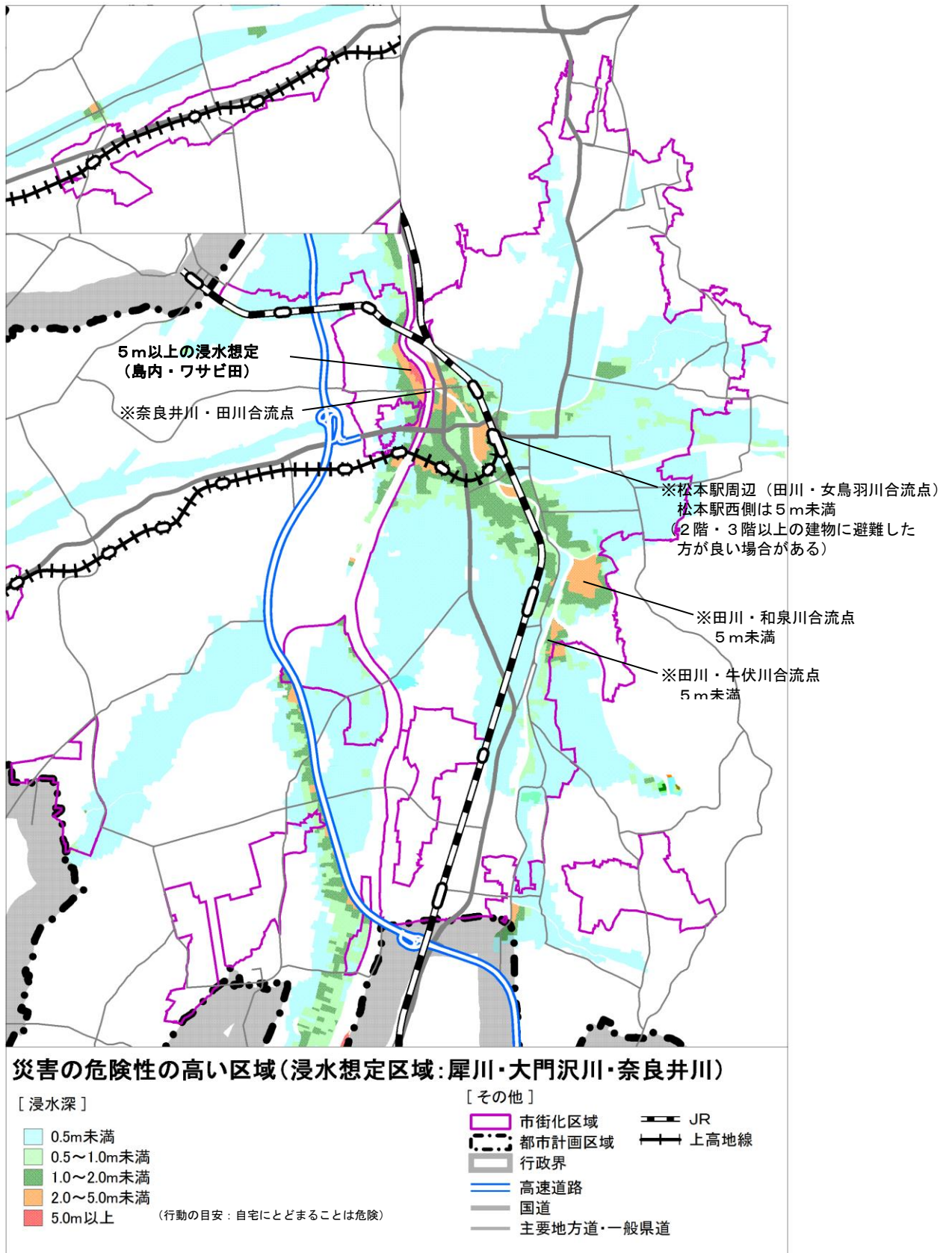
- [ 土砂災害警戒区域等 ]
- 土砂災害特別警戒区域 (レッドゾーン)
  - 土砂災害警戒区域

- [ その他 ]
- 市街化区域
  - 都市計画区域
  - 行政界
  - 高速道路
  - 国道
  - 主要地方道・一般県道
  - JR
  - 上高地線



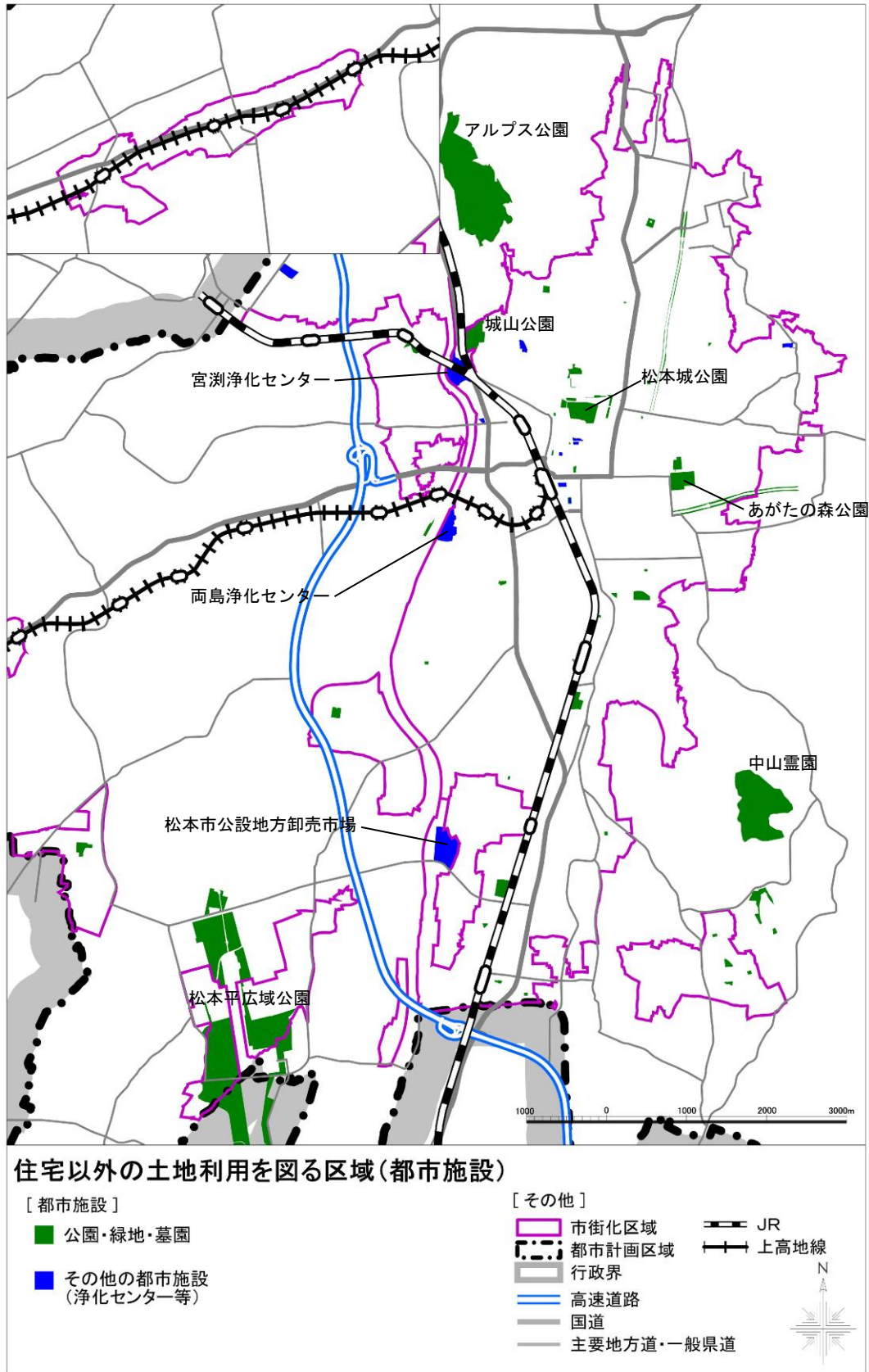
資料：松本市防災マップ

【参考図4】 災害の危険性の高い区域（浸水想定区域：犀川・大門沢川・奈良井川）



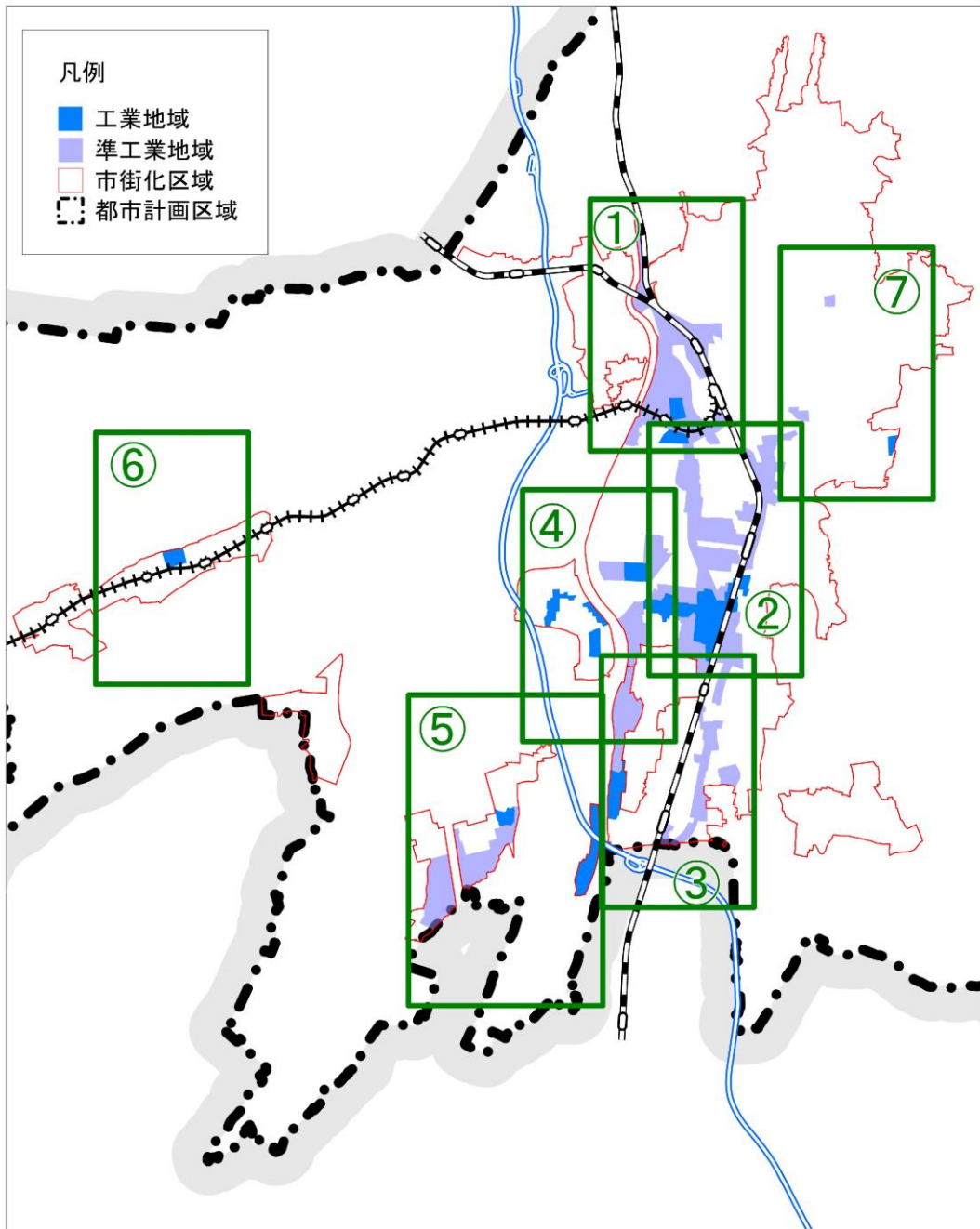
資料：松本市防災マップ

【参考図5】 住宅以外の土地利用を図る区域（都市施設）

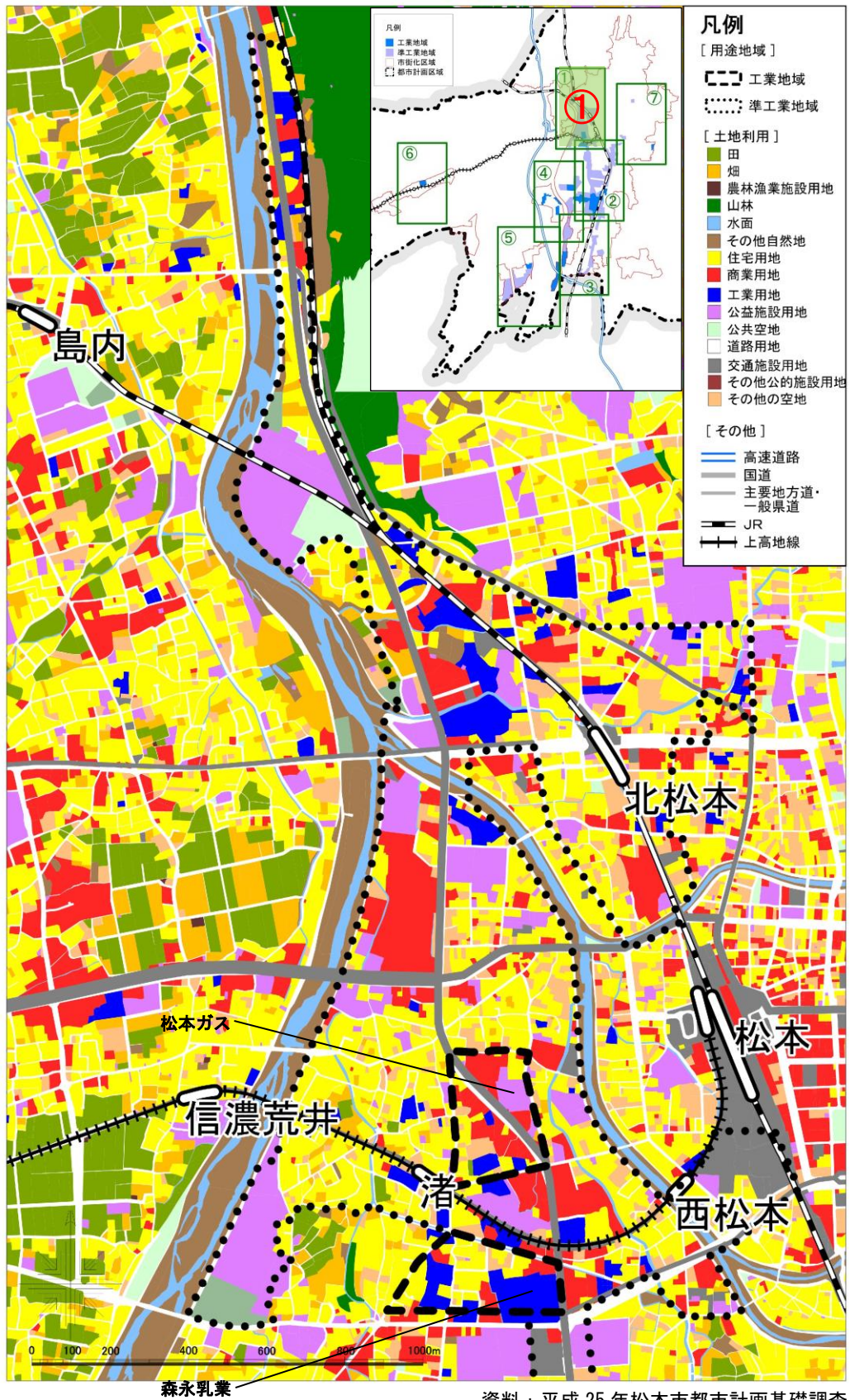




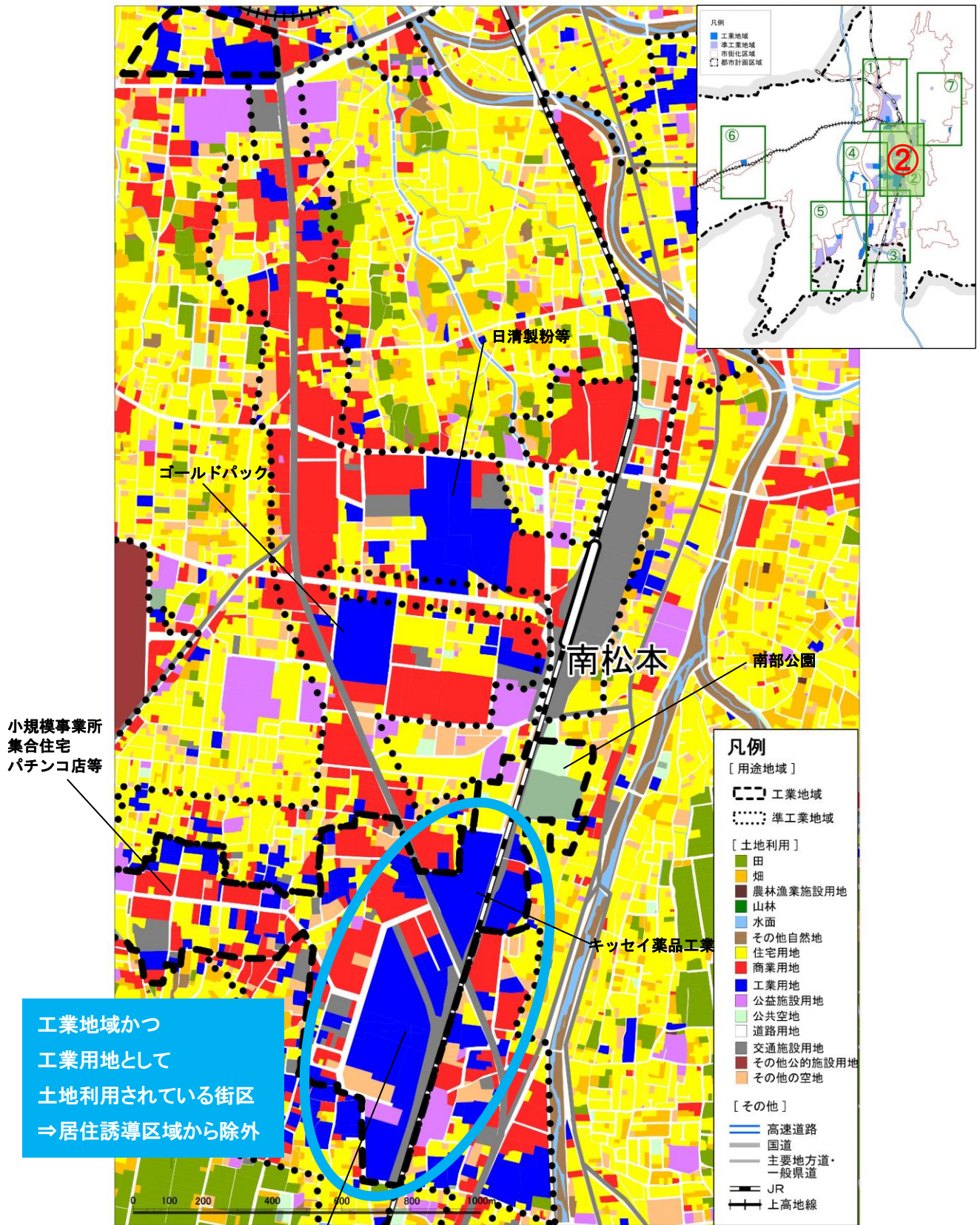
【参考図6】 住宅以外の土地利用を図る区域（工業用地）



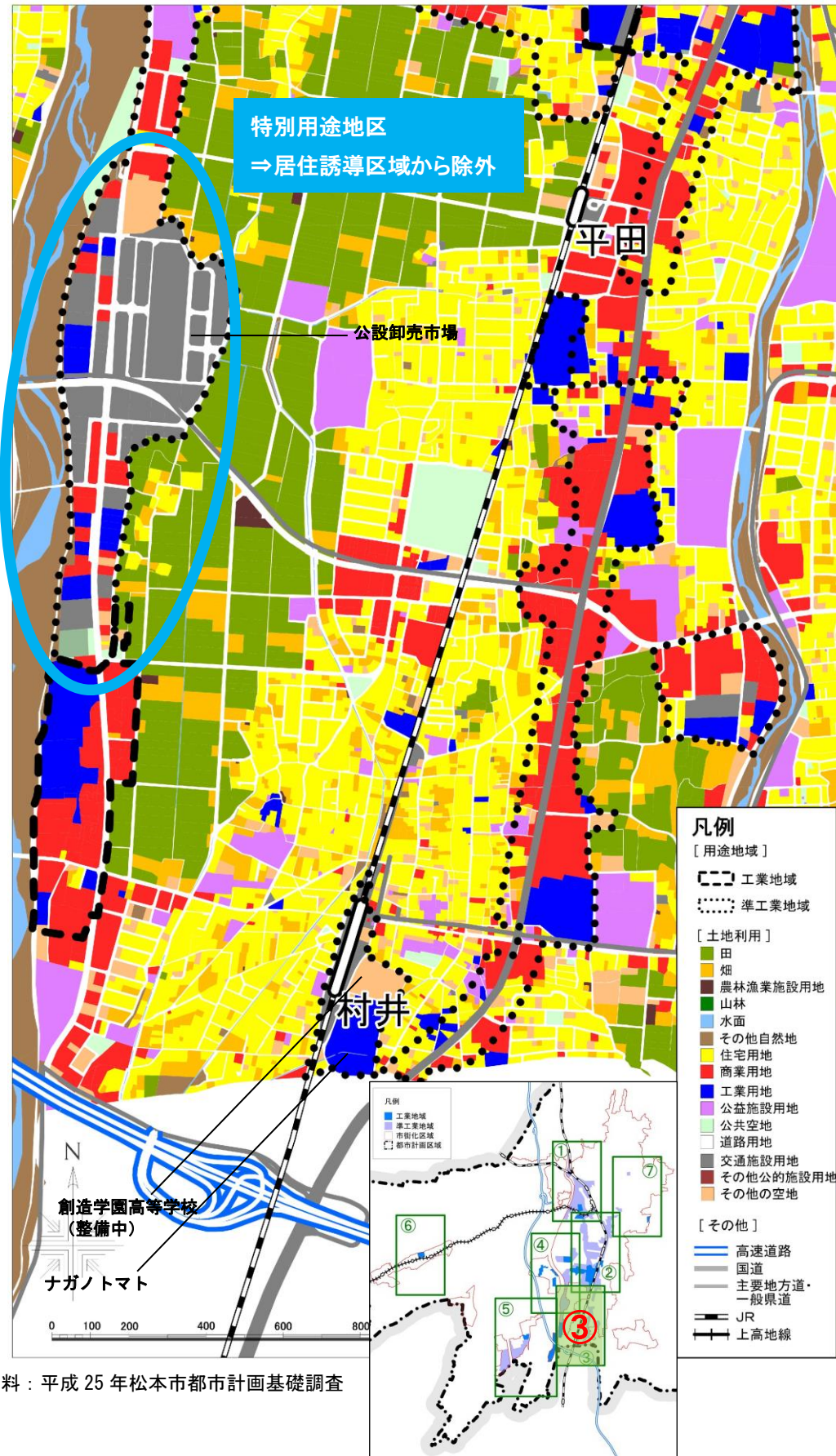
【参考図 6-①】 工業地域・準工業地域の土地利用①



【参考図 6-②】 工業地域・準工業地域の土地利用②

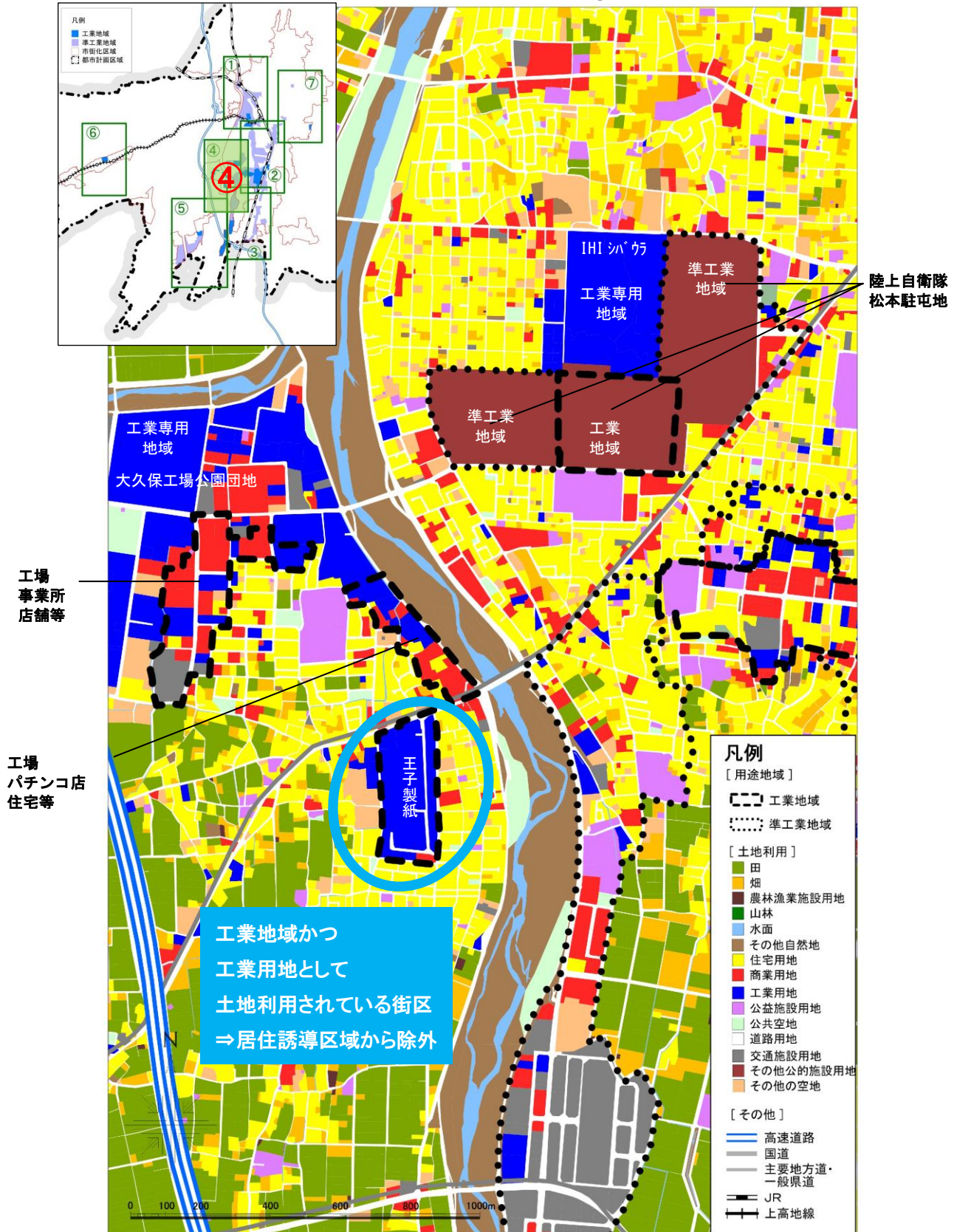


【参考図 6-③】 工業地域・準工業地域の土地利用③



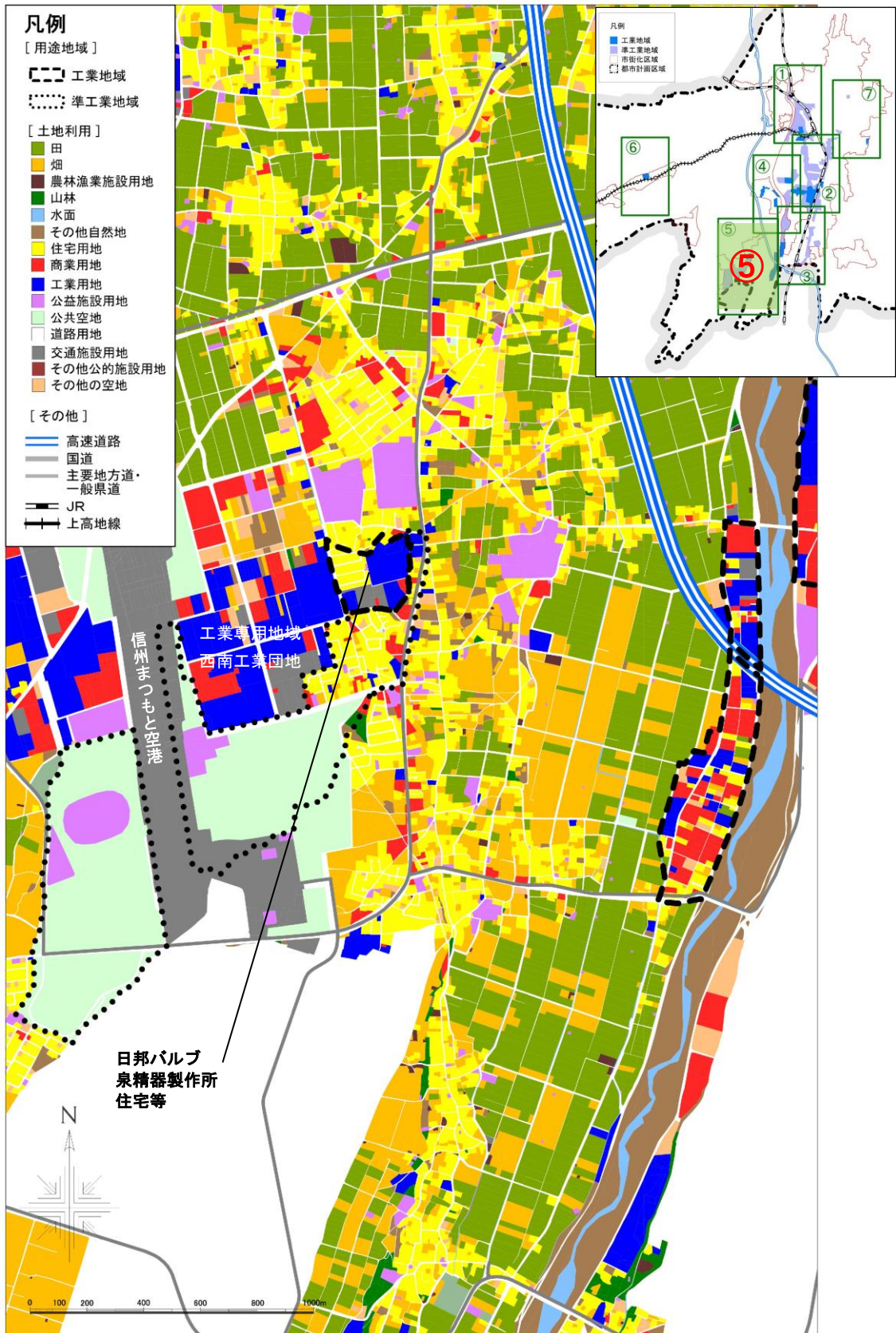
資料：平成 25 年松本市都市計画基礎調査

【参考図 6-④】 工業地域・準工業地域の土地利用④

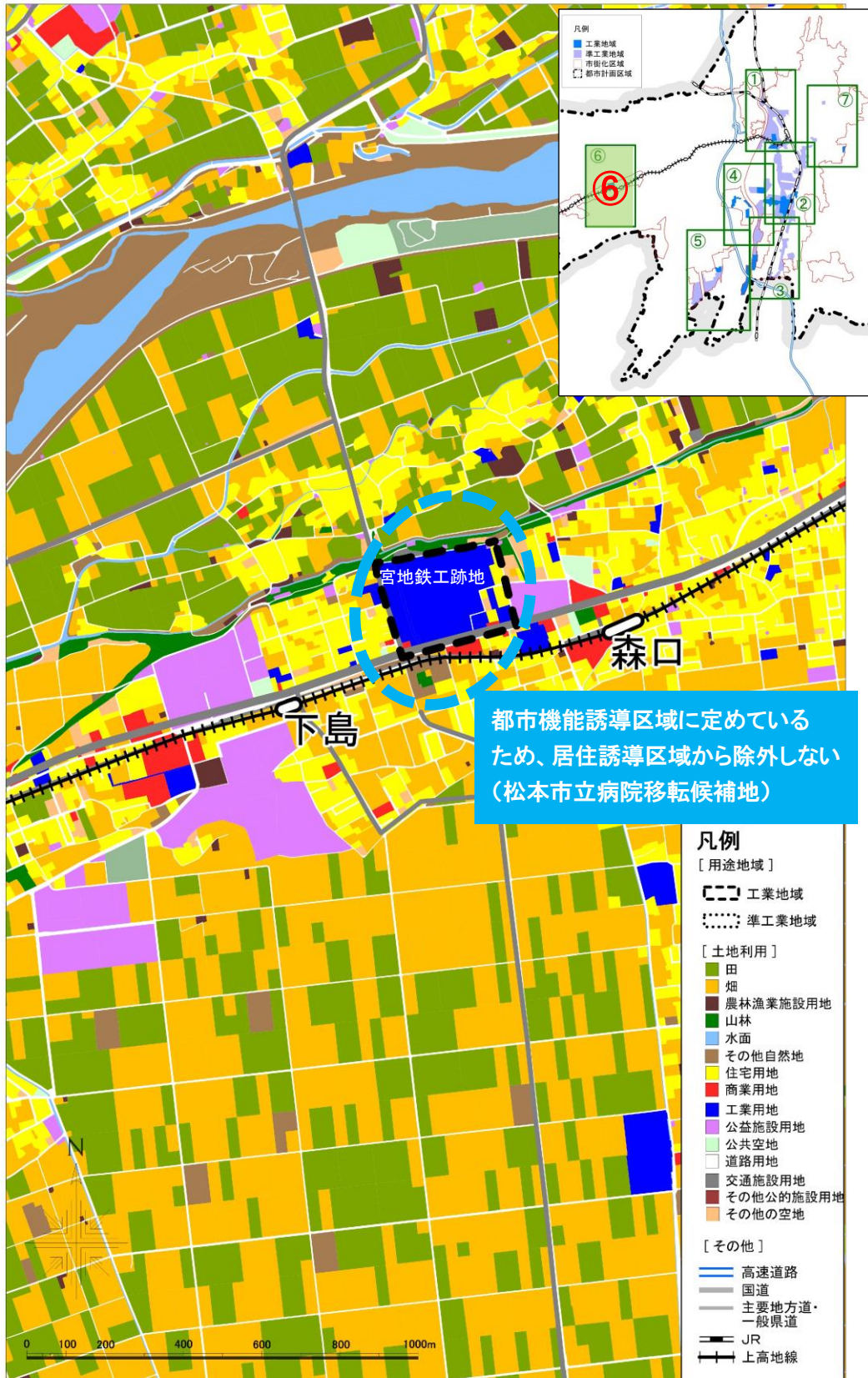


資料：平成 25 年松本市都市計画基礎調査

【参考図 6-⑤】 工業地域・準工業地域の土地利用⑤

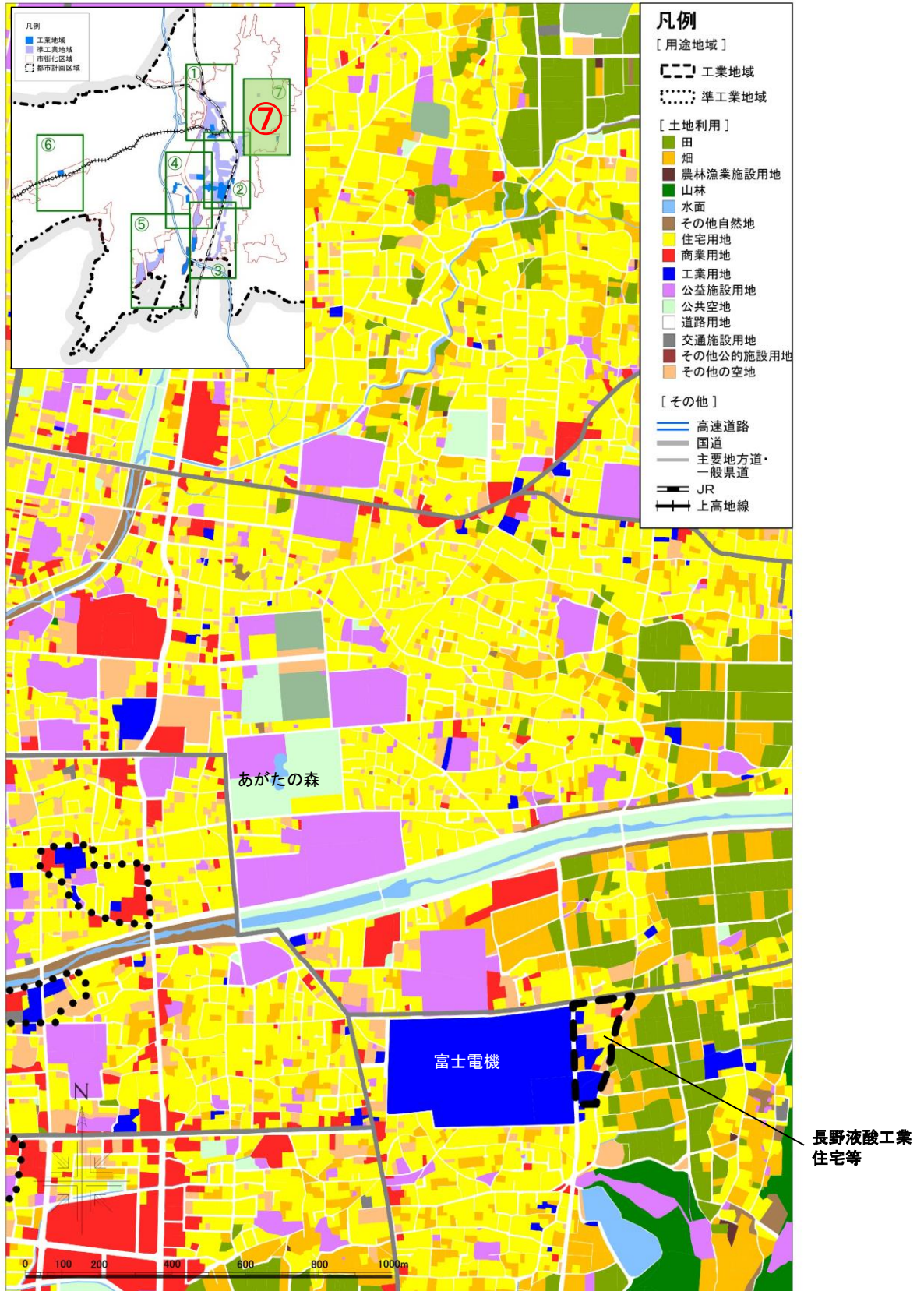


【参考図 6-⑥】 工業地域・準工業地域の土地利用⑥



資料：平成 25 年松本市都市計画基礎調査

【参考図 6-⑦】 工業地域・準工業地域の土地利用⑦



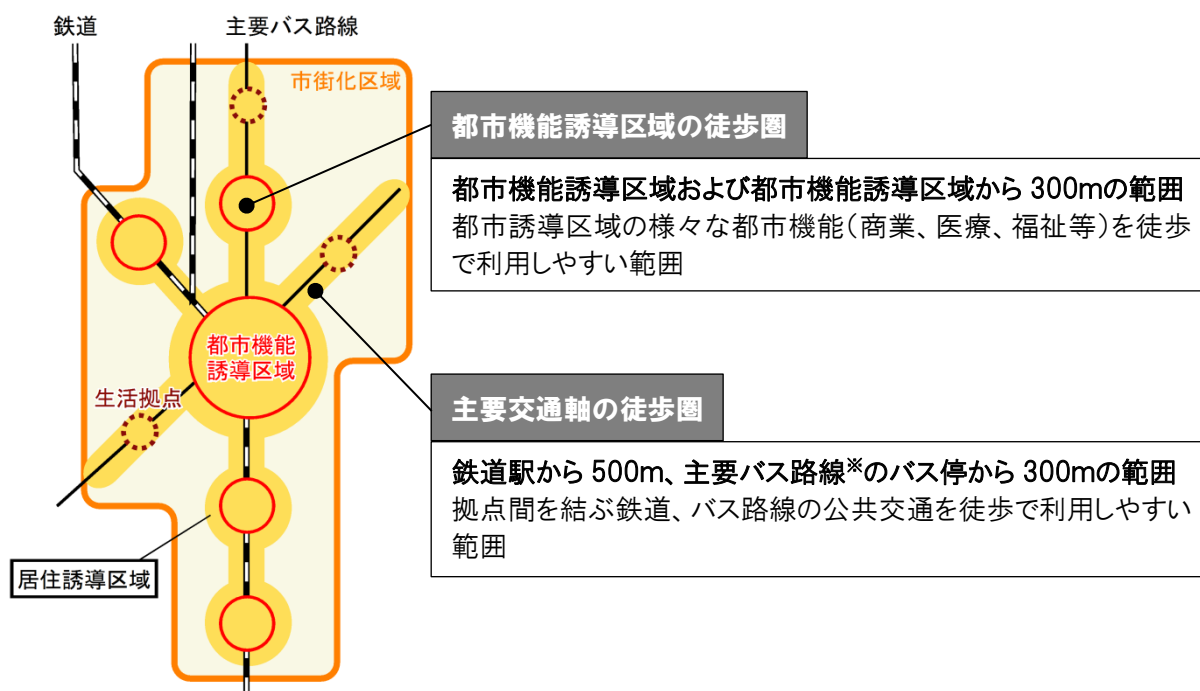
資料：平成 25 年松本市都市計画基礎調査



## ウ STEP2 居住誘導区域のベースの設定（一定の人口密度を維持すべきエリア）

- 基本区域の中で、都市機能や主要交通軸の持続性を高めるため、都市機能誘導区域や鉄道駅・バス停まで徒歩でアクセスしやすい範囲（利便性の高いエリア）を一定の人口密度（利用者）を維持すべきエリアとして定め、居住誘導区域のベースとします。
- 主要交通軸とは、鉄道路線と主要バス路線\*（松本市地域公共交通網形成計画において幹線として強化するバス路線と中心市街地路線）とします。

### ■ 居住誘導区域のベース（一定の人口密度を維持すべきエリア）の考え方



※主要バス路線とは、松本市地域公共交通網形成計画に示した以下の路線

- ・ 幹線：浅間線（新浅間線）、美ヶ原温泉線、寿台線、空港・朝日線、山形線、四賀線
- ・ 中心市街地路線：信大横田（横田信大）循環線、北市内線、タウンズニーカー

### ■ 距離の設定条件

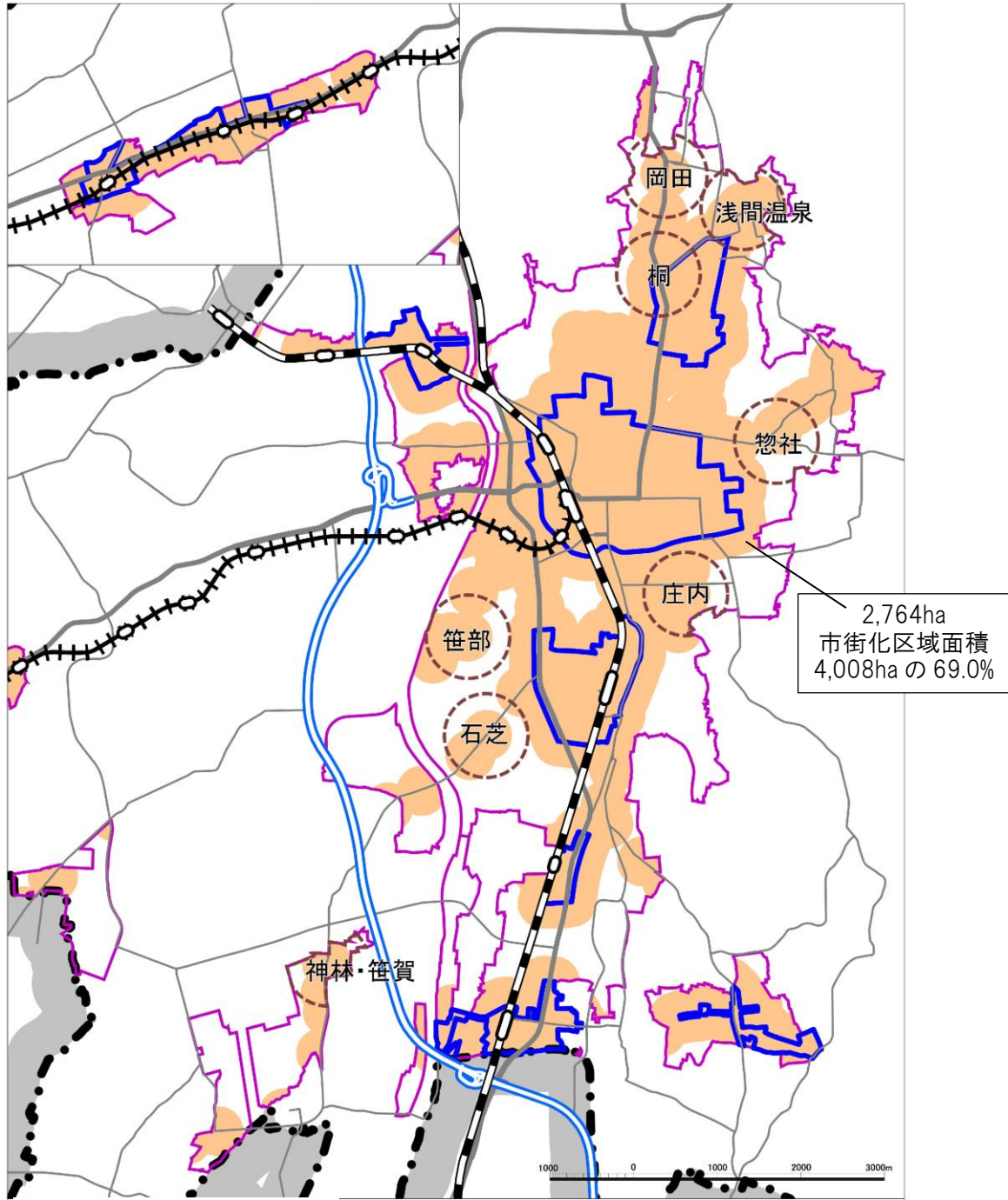
徒歩圏の種類		距離の設定条件	距離	備考
都市機能誘導区域の徒歩圏		都市機能誘導区域に抵抗を感じることなく歩いて到達出来る距離	300m	参考図7 p.21
主要交通軸の徒歩圏	鉄道駅からの距離	日常的な徒歩圏の距離であり、健康な高齢者が歩いて到達出来る距離	500m	参考図8 p.22
	バス停からの距離	バス停に抵抗を感じることなく歩いて到達出来る距離	300m	

【参考資料】 徒歩圏に関するこれまでの指針および調査研究の成果

分類	指標	距離	資料
国の指針 など	駅・バス停からの 徒歩圏	鉄道駅 800m バス停 300m	都市構造の評価に関するハンドブック(国土交通省、平成 26 年)
	高齢者の徒歩圏	500m	
	徒歩の限界距離	鉄道駅 20 分 (直線距離で 1km) バス停 10 分 (直線距離で 500m)	アクセシビリティ指標活用の手引き (案)(国土交通省、平成 26 年)
	鉄道駅等周辺の 市街地のまとめり (市街化区域編入要件)	鉄道駅等を中心とした 概ね 500mの区域	都市計画運用指針第8版(国土交通省、平成 29 年改訂)
その他	90%の人が歩くのに 抵抗を感じない距離	一般的な人 300m 高齢者等 100m	バスサービスハンドブック(土木学会、平成 18 年)
	主婦の日常的な購買 施設への行動圏域 (徒歩又は自転車)	400~500m	新建築学大系 20 住宅地計画(土肥博至ほか、彰国社、昭和 60 年)
他都市に おける 調査研究	【金沢市】 徒歩による外出距離	地区別平均:215~544m 要介護者:358m 健康高齢者:481m	一中学校区を基本とする日常生活圏域設定の妥当性検討 一地方中核都市における高齢者福祉行政単位と高齢者の行動実態の比較考察一(西野辰哉・大森数馬、日本建築学会計画系論文集、2014) ※金沢市立地適正化計画に記載
	【富山市】 駅・バス停からの 距離に関する満足度	駅 ・500m未満 40% ・500m~1.5km 21.1% ・1.5km 以上 16.3% バス ・300m 未満 33.5% ・300m~1km 16.1% ・1km 以上 9.9%	公共交通に関する市民意識調査(富山市、平成 18年) ※富山市立地適正化計画に記載
	【熊本都市圏】 転居先の場所を 選択する際の 駅・電停及びバス停 までの徒歩時間	駅・電停 ・5分以内 36.0% ・6~10 分 46.2% ・11 分以上 17.8% バス停 ・5分以内 58.1% ・6~10 分 37.1% ・11 分以上 4.8%	第4回熊本都市圏PT調査 ※熊本市立地適正化計画に記載

注：歩行速度は一般的な人が 80m/分、高齢者が 40m/分とされている (バスサービスハンドブック、土木学会)

■ 居住誘導区域のベース（一定の人口密度を維持すべきエリア）  
 （都市機能誘導区域から 300mの範囲＋鉄道駅から 500m、主要バス停から 300mの範囲）



### 利便性の高いエリア

- 居住誘導区域のベースとなるエリア
- 都市機能誘導区域
- 生活拠点

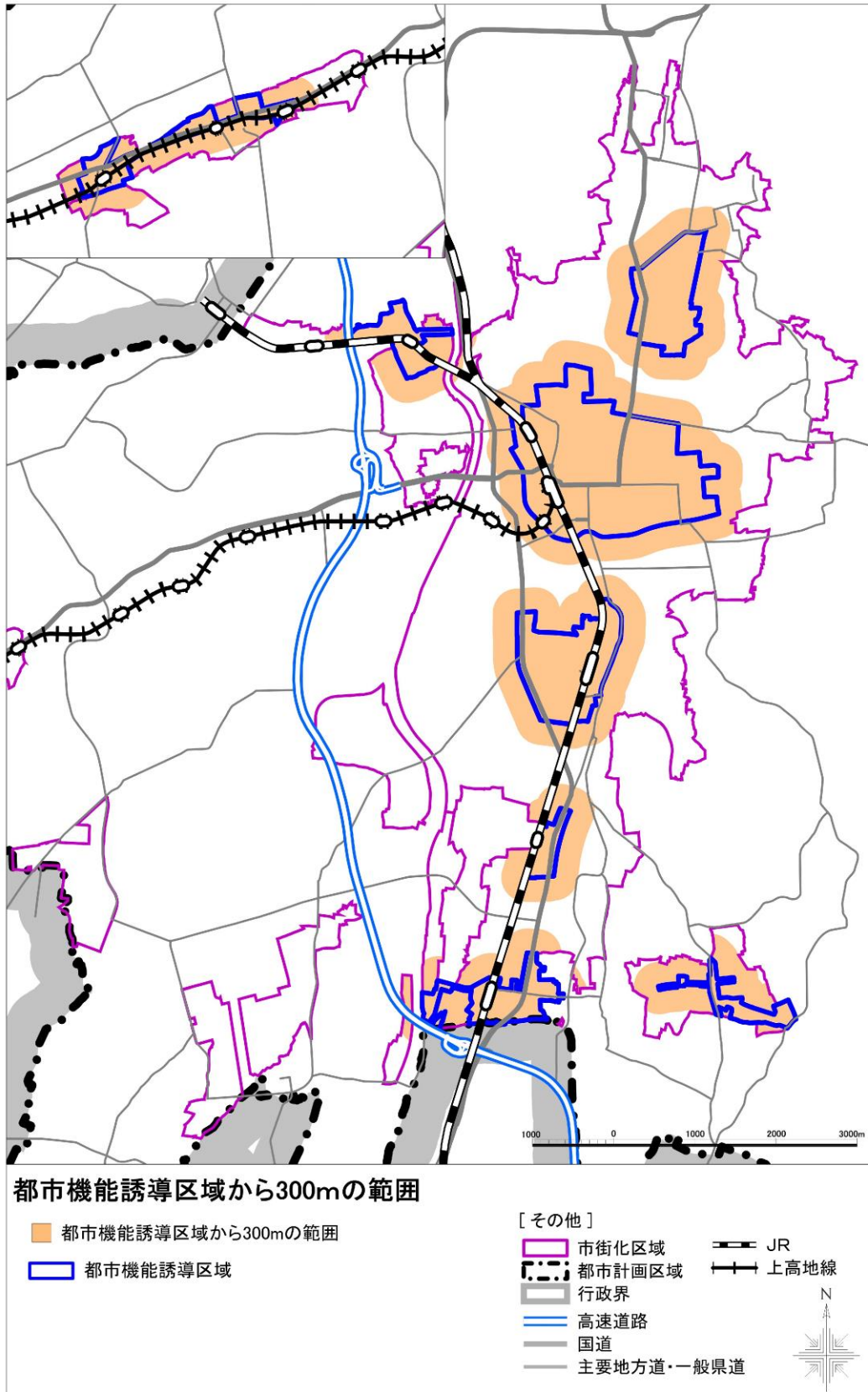
図は、法令等にもとづいて居住に適さない区域を含めて（除外しない状態で）表示しています。

#### [ その他 ]

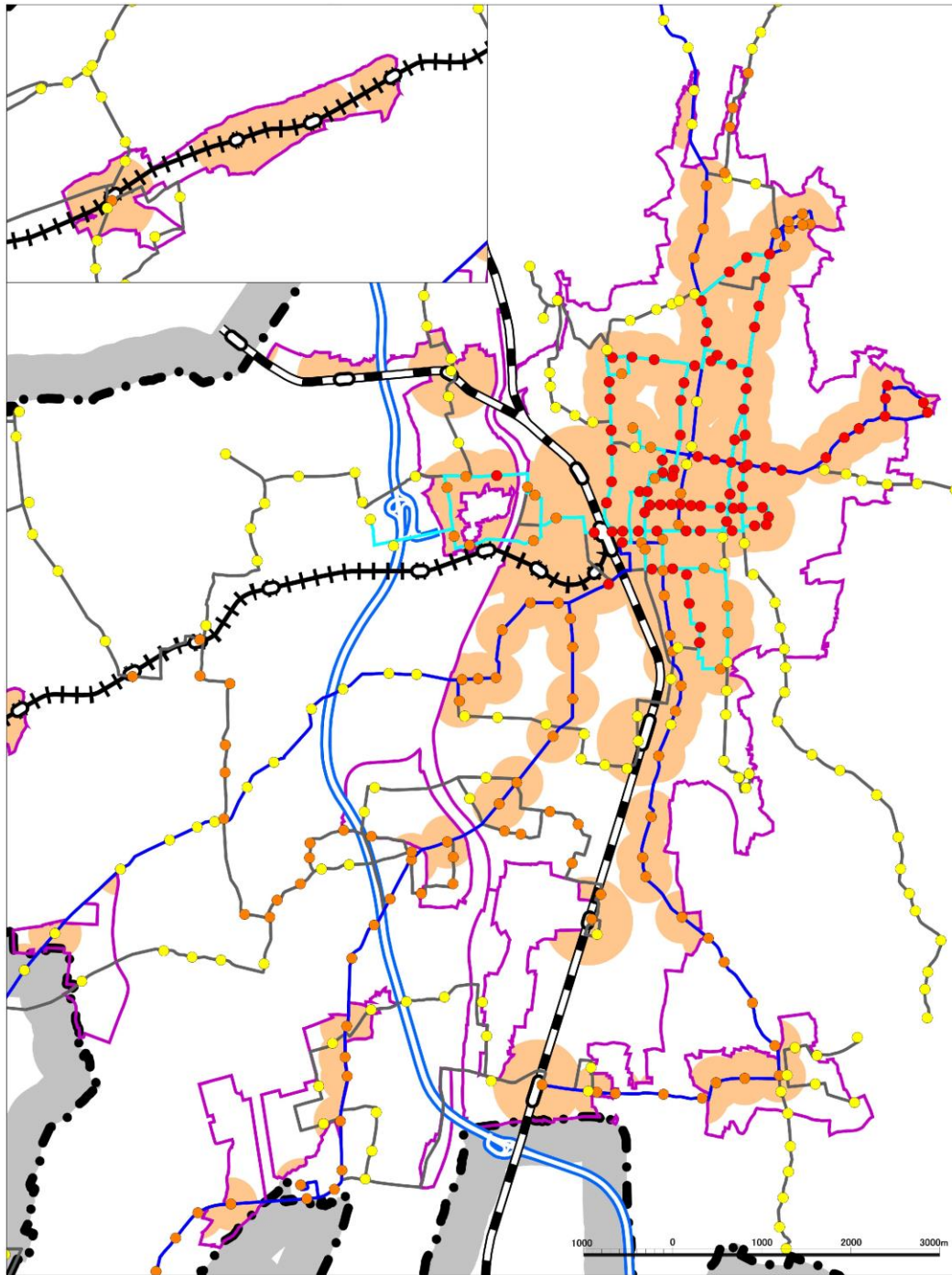
- 市街化区域
- 都市計画区域
- 行政界
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・一般県道
- JR
- 上高地線



【参考図7】 都市機能誘導区域から300mの範囲



【参考図8】 鉄道駅から500m、主要バス停から300mの範囲



鉄道駅から500m、主要バス路線から300mの範囲

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #f4a460; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> 鉄道駅から500m、<br/>主要バス路線から300mの範囲</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></span> 都市機能誘導区域</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid cyan; margin-right: 5px;"></span> バス路線(強化する幹線路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> バス路線(維持充実する中心市街地路線)</li> <li><span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> バス路線(その他)</li> </ul> | <p>バス停 (運行本数別)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: red; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 片道平均30本以上/日</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: orange; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 片道平均10~29本/日</li> <li><span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: yellow; border-radius: 50%; margin-right: 5px;"></span> 片道平均9本以下/日</li> </ul> | <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid purple; margin-right: 5px;"></span> 市街化区域</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> 都市計画区域</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid grey; margin-right: 5px;"></span> 行政界</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid blue; margin-right: 5px;"></span> 高速道路</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid black; margin-right: 5px;"></span> JR</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px dashed black; margin-right: 5px;"></span> 上高地線</li> </ul> |
|--|--|--|



資料:時刻表 松本市 山形村(松本市地域公共交通協議会・アルピコ交通株式会社、平成29年)、  
タウンズニーカーコースマップ(松本市、平成29年8月1日)より作成

エ STEP3 地域の特徴を踏まえて除外・追加する区域の検討

(7) 地域の特徴を踏まえて除外する区域の検討

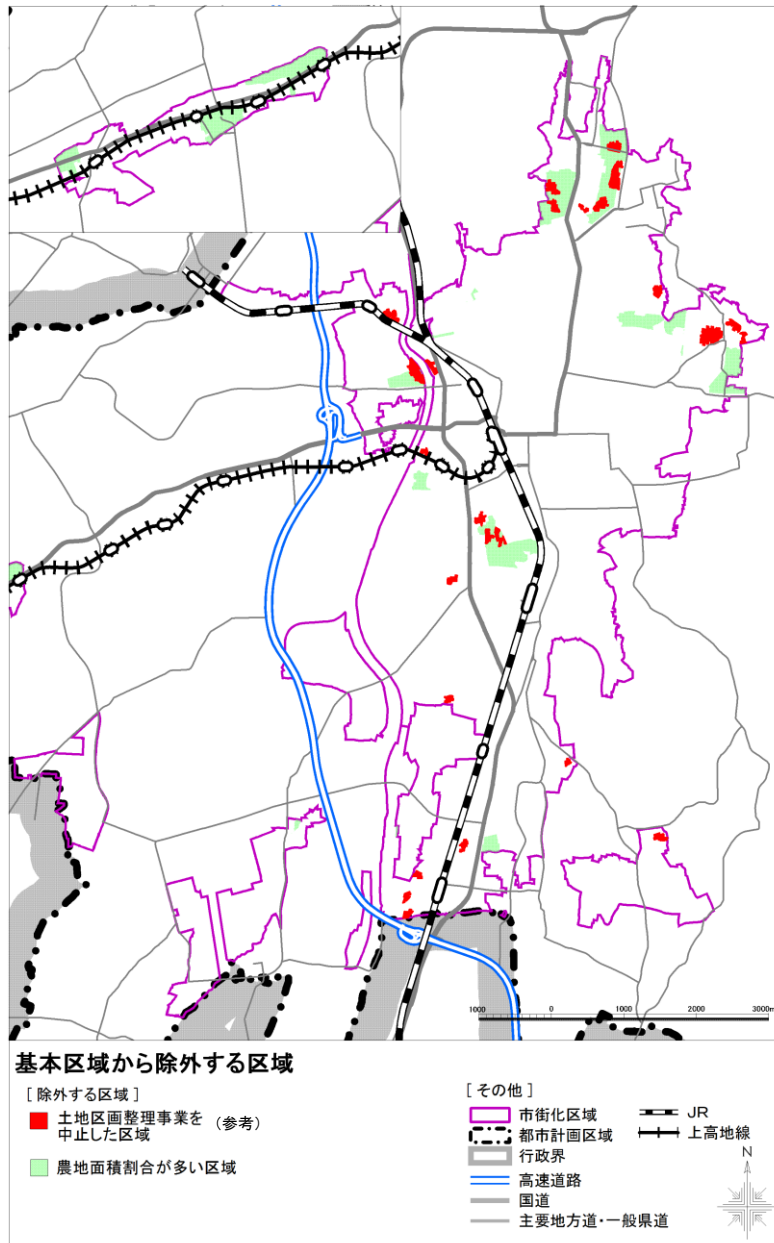
- ・まとまった農地が残存する区域については、都市農業の多様な機能（農産物供給、防災、景観形成等）の適切かつ十分な発揮と都市農地の有効な活用及び適正な保全の観点から、居住誘導区域から除外することを検討します。

【備考】 都市農地を「宅地化すべきもの」から都市に「あるべきもの」へと転換  
都市農業振興基本法（平成27年法律第14号）

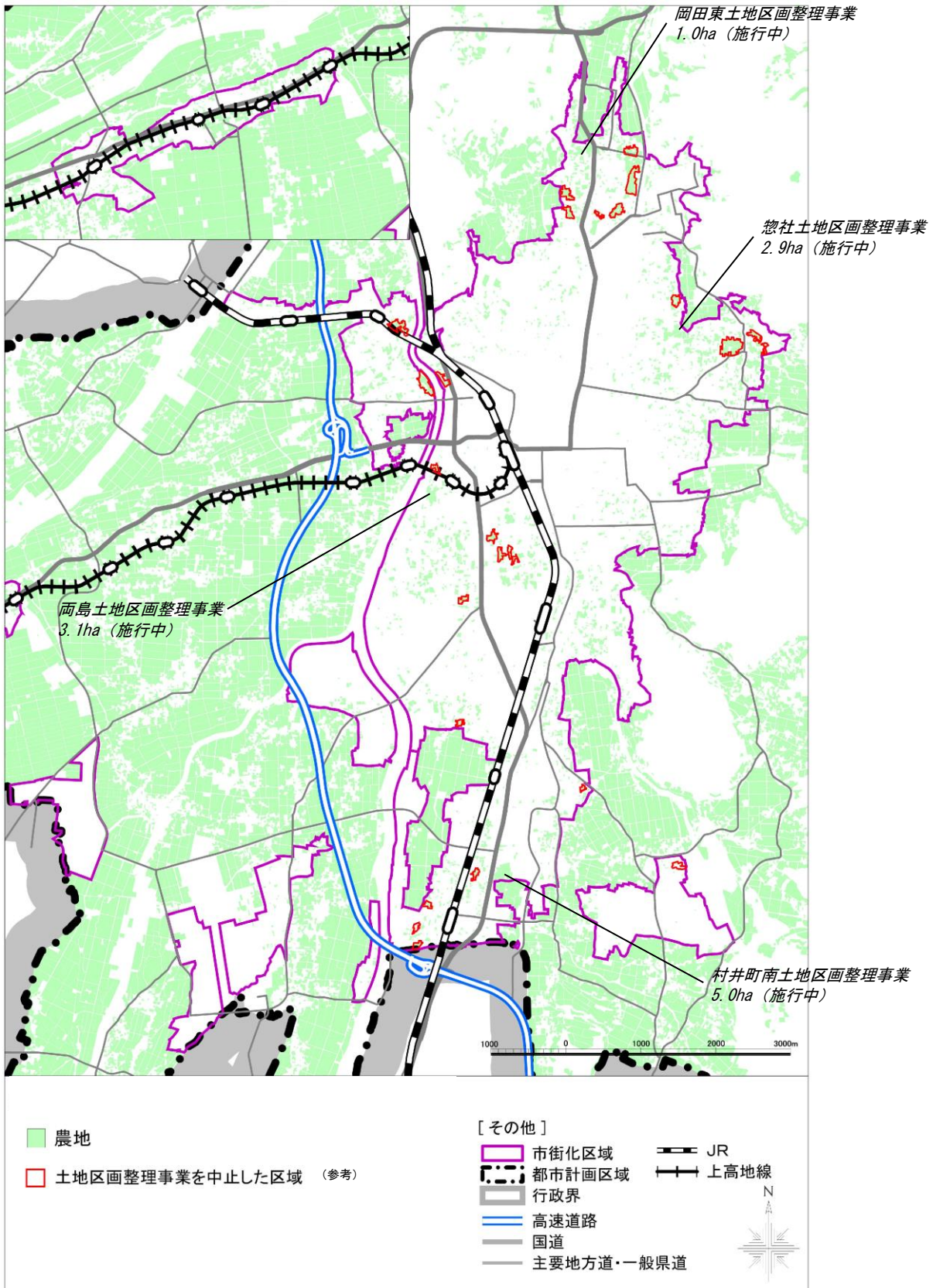
■ 基本区域から除外する区域

種別	具体の区域	参考図面
農地が多く残存している区域	・農地面積 <sup>※1</sup> の割合が25% <sup>※2</sup> よりも高い区域 ※1 面積は国勢調査小地域と用途地域の境界を用いて作成した区域で集計 ※2 H25市街化調整区域の農地面積割合の平均値24%を考慮して設定	参考図9 p.24 参考図10 p.25
(参考)過去に住宅地化を進めたが農地が残存する区域	(参考) ・過去に土地区画整理事業の啓発を中止した区域	

■ 基本区域から除外する区域

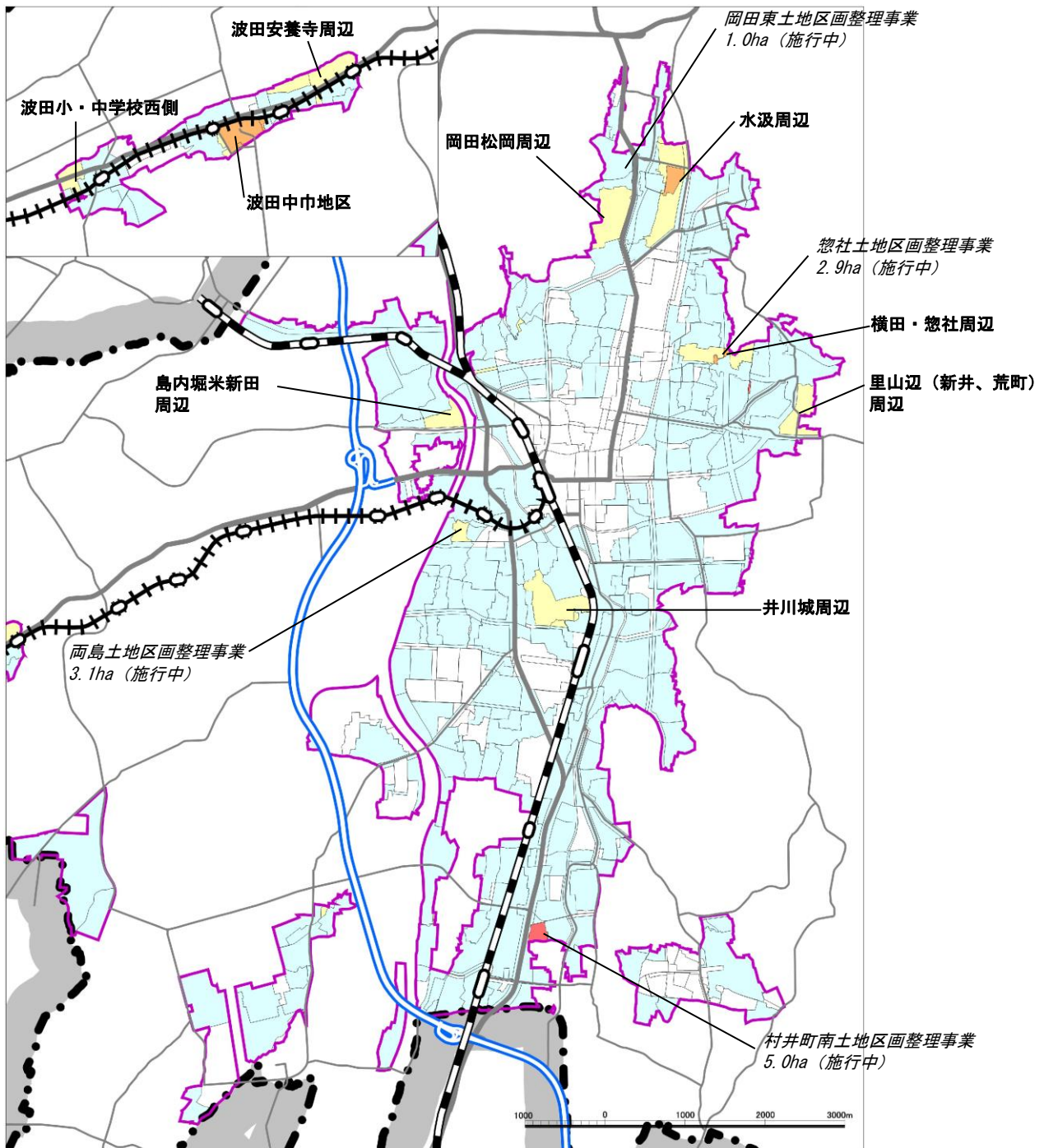


【参考図9】 農地が残存する区域等



資料：平成25年都市計画基礎調査、松本市都市計画GISデータ

【参考図 10】 農地面積の割合



農地の面積割合 (国勢調査小地域・用途地域の単位)

[ 農地の面積割合 ]

- 0%
- 25%未満
- 25～50%
- 50～75%
- 75%以上

[ その他 ]

- 市街化区域
- 都市計画区域
- 行政界
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・一般県道
- JR
- 上高地線



資料：平成 25 年都市計画基礎調査、平成 27 年国勢調査



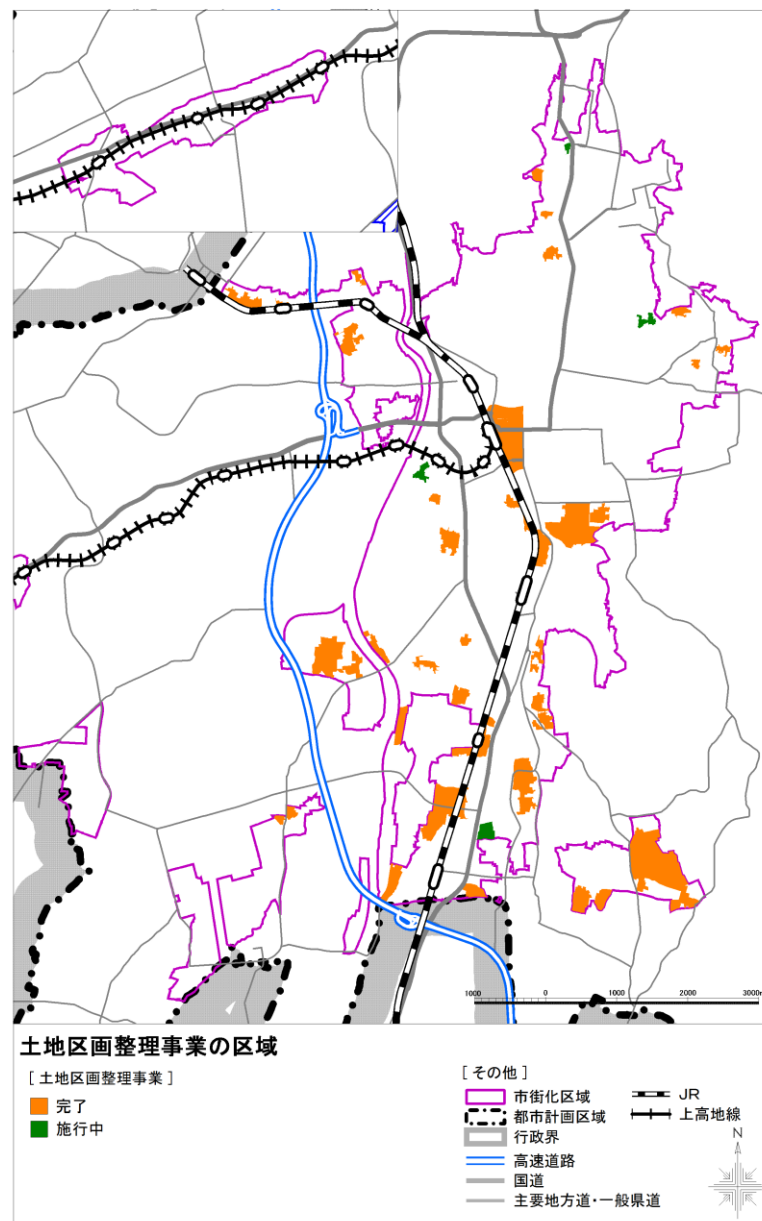
(イ) 地域の特性を踏まえて追加する区域の検討

- ・基本区域の縁辺部において、既に良好な住環境が形成されている一団の区域については、既存ストック活用の観点から居住誘導区域に追加します。
- ・既に良好な住環境が形成されている区域とは、土地区画整理事業によって基盤整備が行われた区域であり将来も一定の人口密度が維持される見込みのある区域とします。

■ 地域の特性を踏まえて追加する区域

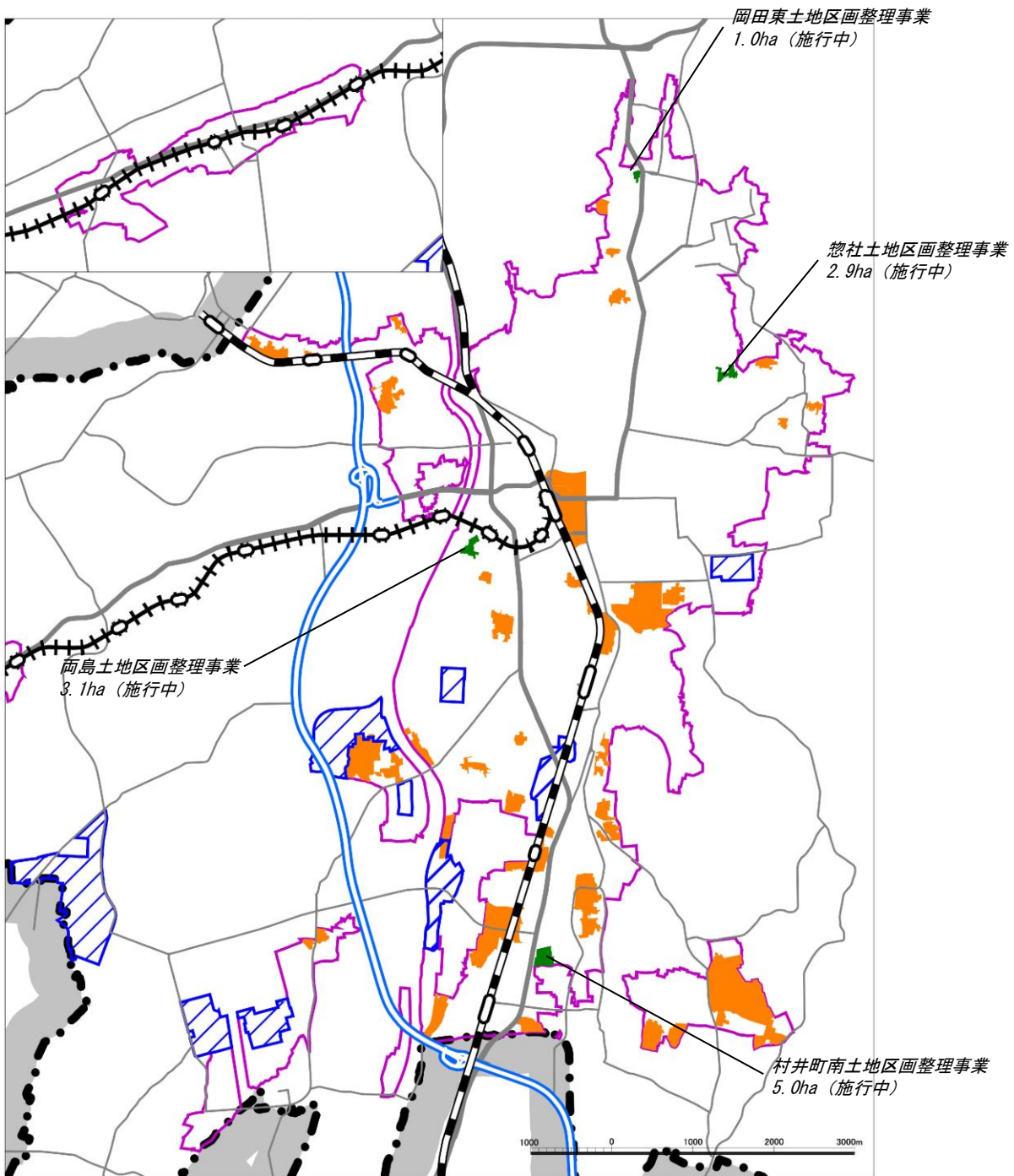
種別	具体の区域	参考図面
計画的かつ面的に盤整備を実施した区域	・土地区画整理事業を施行済又は施行中の区域	参考図 11 p.27
(検討中)将来も一定の人口密度が維持される区域	(検討中)・人口密度 40 人/ha 以上維持される見通しが高い区域(人口密度を推計し、区域を検証)	

■ 地域の特性を踏まえて追加する区域



資料：松本市都市計画 GIS

【参考図 11】 土地地区画整理事業位置



土地地区画整理事業の区域

[土地地区画整理事業]

- 完了
- 施行中
- 工業専用地域又は特別用途地区、工業用地の街区 (工業地域・準工業地域)

[その他]

- 市街化区域
- 都市計画区域
- 行政界
- 高速道路
- 国道
- 主要地方道・一般県道
- JR
- 上高地線



市施行	2 力所	33.3 ha
個人施行	1 力所	1.6 ha
組合施行	45 力所	287.6 ha
合計	48 力所	322.5 ha

施行中4力所を含む

資料：松本市都市計画 GIS データ

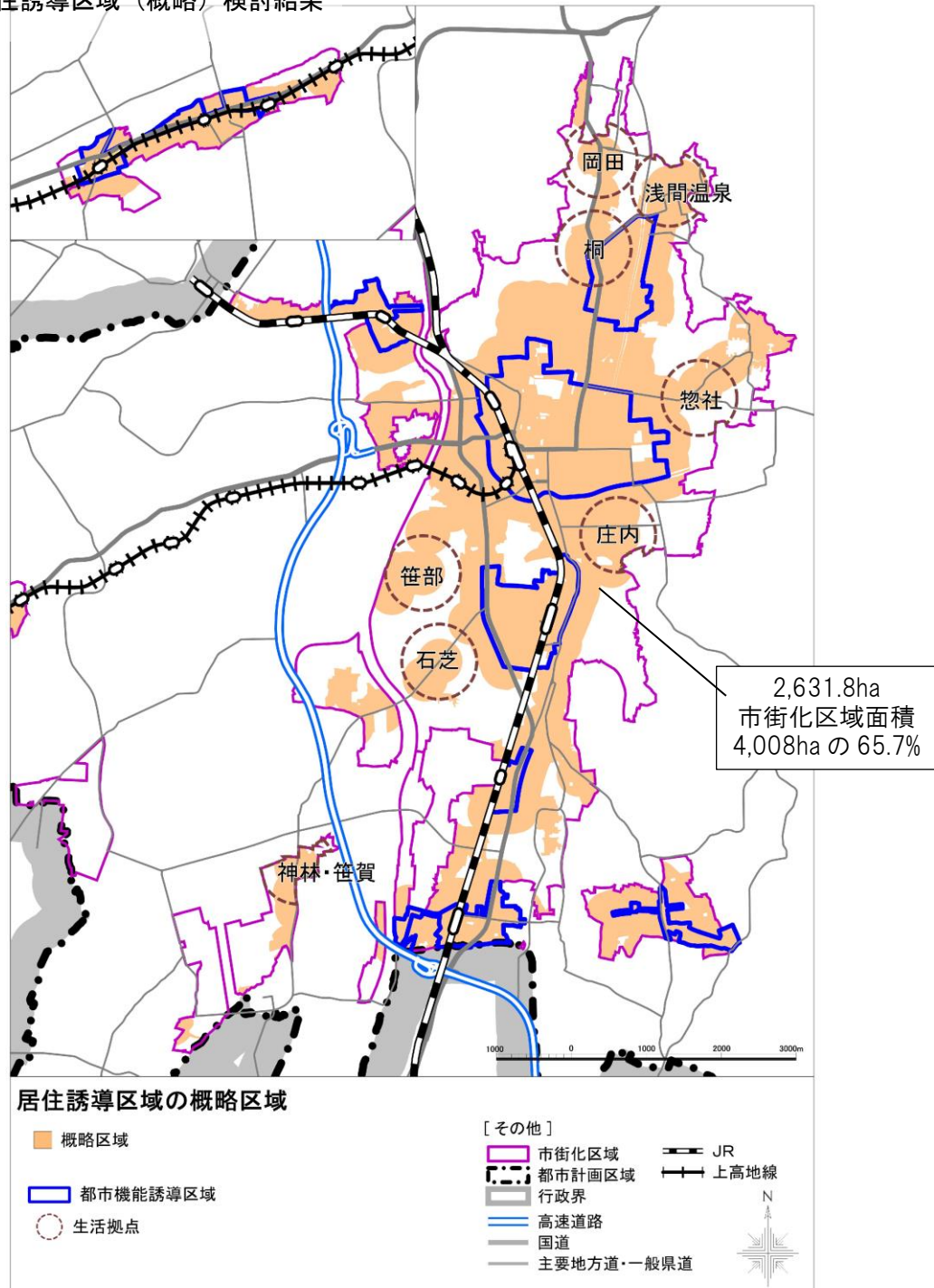
## エ 居住誘導区域（概略区域）の検討結果

- STEP 1～3の検討を踏まえた居住誘導区域（概略区域）は次のとおりとなります。

市街化区域に占める居住誘導区域の割合 面積：65.7%、人口：71.0%【H27 現在】

面積：65.7%、人口：71.8%【H52 参考値】

### ■ 居住誘導区域（概略）検討結果



### ■ 居住誘導区域（概略）の人口・人口密度（左：平成27年、右：平成52年（参考値））

区域	H27人口 (人)	面積 (ha)	グロス 人口密度 (人/ha)	区域	H52人口 (人)	面積 (ha)	グロス 人口密度 (人/ha)
居住誘導区域（概略） a	118,093	2,631.8	44.9	居住誘導区域（概略） a	101,137	2,631.8	38.4
市街化区域 b	166,259	4,008	41.5	市街化区域 b	140,821	4,008	35.1
割合 a/b	71.0%	65.7%	-	割合 a/b	71.8%	65.7%	-

※H27人口は住民基本台帳（H27.10.1）のポイントデータを集計

※H52人口は社会保障・人口問題研究所推計値（H22国勢調査）を用いて作成した500mメッシュデータをもとに、面積按分して集計

## 2 居住誘導に向けた取組み

### (1) 都市再生特別措置法に基づいて行う誘導(届出・勧告制度)

- ・都市再生特別措置法に基づき、居住誘導区域外で一定規模以上の建築等を行う場合は、届出が必要になります。
- ・届出者に対しては、情報提供等により居住誘導区域への立地を促します。

#### ■ 都市再生特別措置法に基づいて行う誘導（届出・勧告）

##### (ア) 届出・勧告

居住誘導区域外における、一定規模以上の建築等を行う場合は、届出が必要

##### (イ) 対応

- 届出者に対して、税制上、金融上の支援措置などの支援措置などの情報提供
- 支障が生じると判断した場合、居住誘導区域内への立地や規模縮小、行為の中止等を調整
- a、b の調整が不調の場合は勧告し、更に必要があるときは公有地等の提供や取得についてあつせん等を行う。

#### ■ 居住誘導区域外で届出の対象となる行為

##### ○ 特定開発行為

※都市計画法第29条第1項第1号の規定は適用しない。

- 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- 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1000㎡以上のもの
- 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為  
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)

①の例示  
3戸の開発行為

許可



②の例示  
1,300㎡  
1戸の開発行為

許可



800㎡  
2戸の開発行為

許可不要



##### ○ 特定建築等行為

- 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合  
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)
- 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

①の例示  
3戸の建築行為

許可



1戸の建築行為

許可不要



出典：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省、平成27年6月1日時点版）

(2) 国の支援措置

・居住誘導区域で活用可能な国の支援措置として、次のような事業があります。

■ 予算措置

事業名	事業概要	補助率
地域居住機能再生推進事業	<b>子育て支援施設等を併設した公営賃貸住宅団地等</b> における居住機能再生の取組を支援 (居住誘導区域で100戸以上)	直接1/2等
公営住宅整備事業 (公営住宅の非現地建替への支援)	公営住宅の事業主体が <b>公営住宅を除却し、居住誘導区域内に再建等する場合</b> の除却費の補助	直接1/2
市民緑地等整備事業	地方公共団体等が <b>低・未利用地を公開性のある緑地とするための取組</b> を支援 (居住誘導区域で500㎡以上)	直接1/2 間接1/3
市民農園等整備事業	<b>生産緑地を買い取り市民農園等となる都市公園整備</b> を支援 (居住誘導区域で500㎡以上)	直接1/2(施設) 1/3(用地)
ストック再生緑化事業	<b>公共公益施設の緑化、公開性を持つ建築物等の緑化</b> を支援	直接1/2 間接1/3
防災・省エネまちづくり緊急促進事業	<b>防災、省エネルギー性能を向上する建築物等を整備する市街地開発事業等</b> の施行者への助成	直接3～7%
空き家再生等推進事業	<b>空き家住宅又は空き建築物の活用、及び不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却等</b> に対する補助	直接1/2等

■ 金融措置

事業名	事業概要
街なか居住再生ファンド	<b>街なか居住に資する住宅等や活動拠点等</b> の整備事業へ出資
フラット35 地域活性化型 (住宅金融支援機構による支援)	<b>新築住宅・既存住宅の取得</b> に対して、住宅ローンの金利引き下げ

資料：国土交通省ホームページ

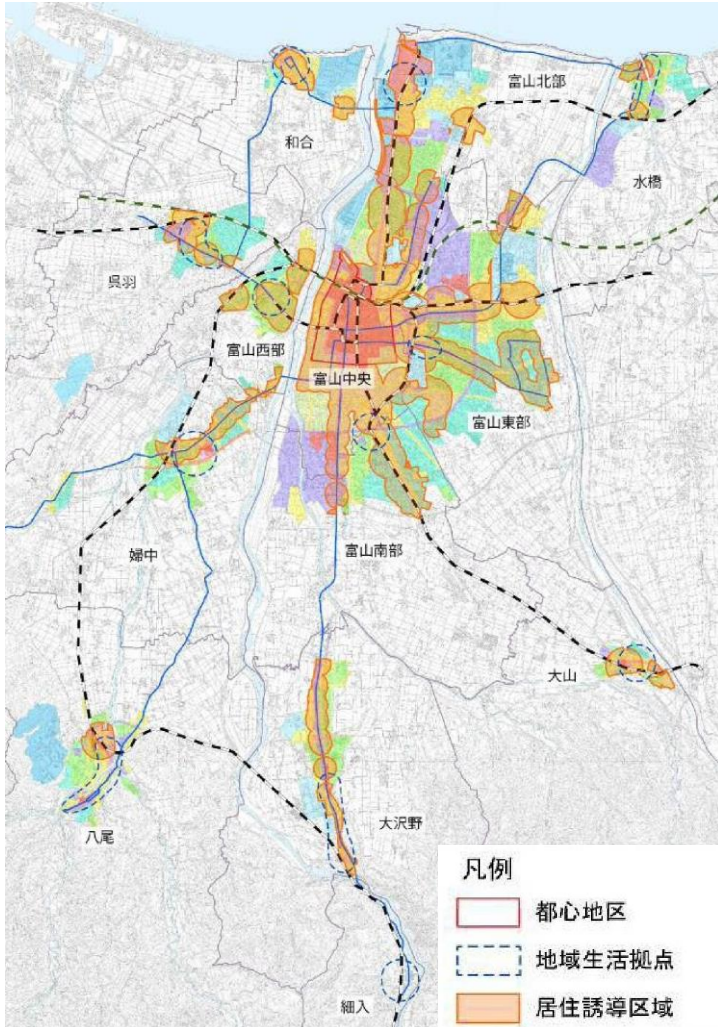
※各事業は個別の要件等が規定されており、居住誘導区域内で行う事業について、すべて対象となるものではありません。

### (3) 他都市における誘導施策の事例

#### ア 行政による居住支援の実施（富山県富山市）

- ・富山市では、都心地区、公共交通軸の鉄道駅およびバス停の徒歩圏に居住誘導区域を設定し、住宅取得支援、賃貸住宅の家賃助成等を実施しています。

#### ■ 富山市の居住誘導区域



#### ■ 居住推進事業のリスト

##### ●まちなか居住推進事業

###### [住宅取得の促進]

- ・まちなか住宅取得支援事業
- ・まちなかりフォーム補助事業

###### [賃貸住宅の家賃助成]

- ・まちなか住宅家賃助成事業

###### [計画策定支援]

- ・まちづくり計画策定支援事業

###### [その他]

- ・高齢者の持家活用による住み替え支援事業
- ・マルチハビテーション推進事業

##### ●公共交通沿線居住推進事業

###### [住宅取得]

- ・公共交通沿線住宅取得支援事業
- ・ひとり親家庭等家賃助成事業

###### [共同住宅の建設促進]

- ・公共交通沿線共同住宅建設促進事業
- ・地域優良賃貸住宅整備費補助事業
- ・公共交通沿線宅地整備促進事業

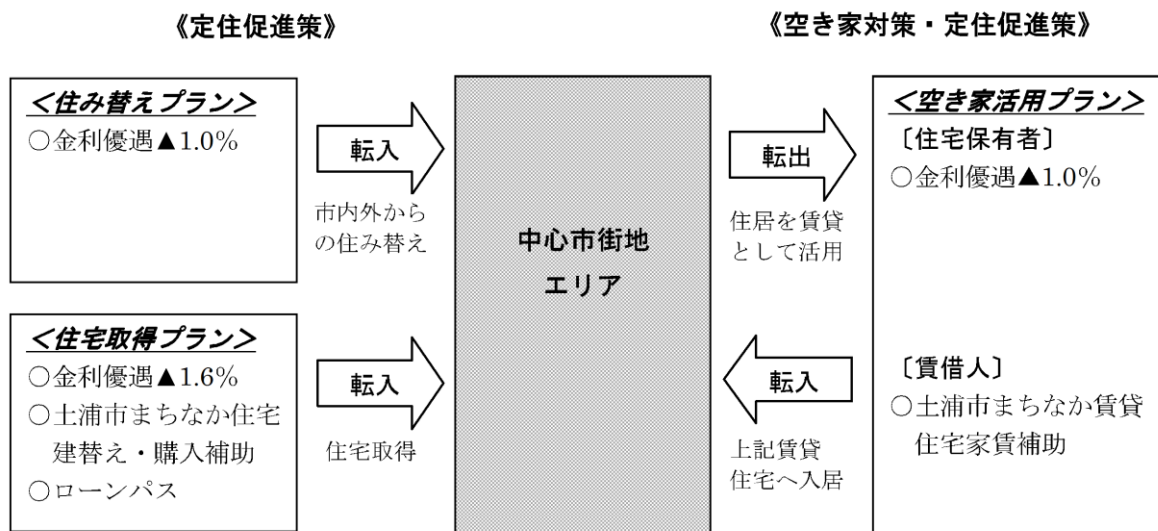
図の出典：富山市立地適正化計画（平成 29 年 3 月）

資料：富山市公共交通沿線居住推進事業パンフレット、富山市まちなか居住推進事業パンフレット

## イ 地元金融機関による居住促進（茨城県土浦市）

- ・常陽銀行は、土浦市と締結した中心市街地活性化に関する連携協定に基づき、「土浦市まちなか定住促進ローン」3商品の取り扱いを行っています。
- ・中心市街地への定住促進と空き家の有効活用を目的として、住み替えや住宅新築をする際に、ローンを特別金利で提供しています。

### ■ 「土浦市まちなか定住促進ローン」の活用イメージ

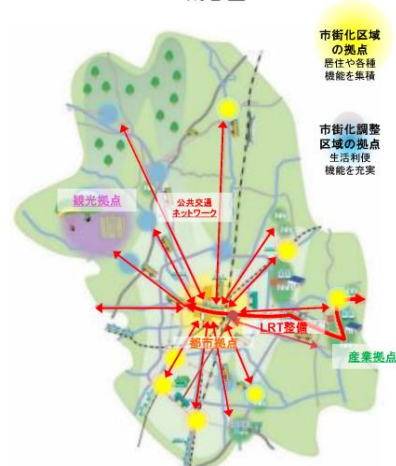


図の出典：土浦市まちなか定住促進ローンの取り扱い開始について（常陽銀行ホームページ）

## ウ 介護施設の事業者公募に際しての立地評価（栃木県宇都宮市）

- ・宇都宮市では、地域密着型特別養護老人ホームの提供を計画する整備事業者を募集する際、募集要件に立地評価の仕組みを導入している。
- ・審査項目の一つとして、宇都宮市が推進するネットワーク型コンパクトシティの対象地域等に立地することを評価している。

ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）概念図



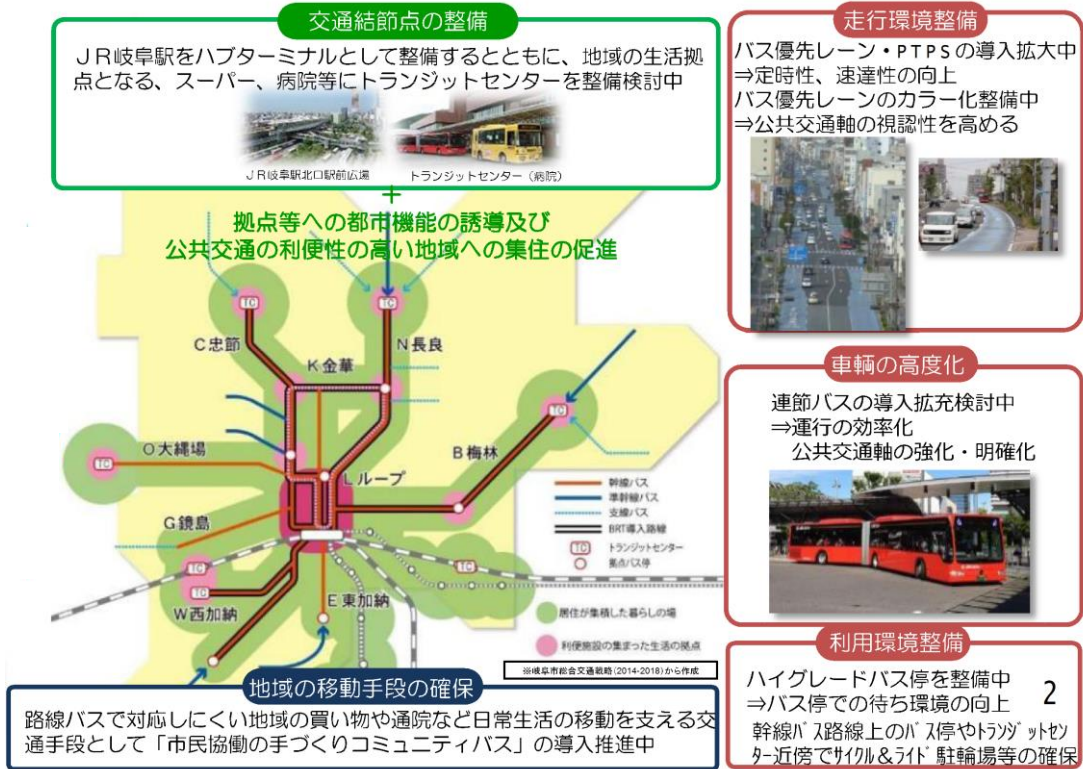
※宇都宮市資料より国土交通省作成

資料：平成 29 年度地域密着型サービス地域密着型特別養護老人ホーム整備事業者募集要項（第 3 回）（宇都宮市）  
 図の出典：稼げるまちづくり取組事例集「地域のチャレンジ 100」（内閣府、平成 29 年 3 月）

エ まちづくりと一体となった公共交通の総合的な再編（岐阜県岐阜市）

- ・岐阜市では、利用者の多い路線においてBRT（バス高速輸送システム）の導入などにより安定した輸送力を確保しつつ、日常生活需要等に対応するため地域住民が主体となった協議会を通じ、住民ニーズを踏まえたコミュニティバスを運行している。
- ・公共交通軸の沿線等に都市機能の誘導を図るとともに、周辺への居住を促進するため、まちなか居住促進区域を定め、転居者に対して助成を行っている。

■ 岐阜市の公共交通ネットワークの総合的な再編



図の出典：分野間連携の先行的取組事例集（国土交通省、平成28年9月）