

多摩市立地適正化計画 骨子

計画の基本的な方針
中間とりまとめ(案)

目 次

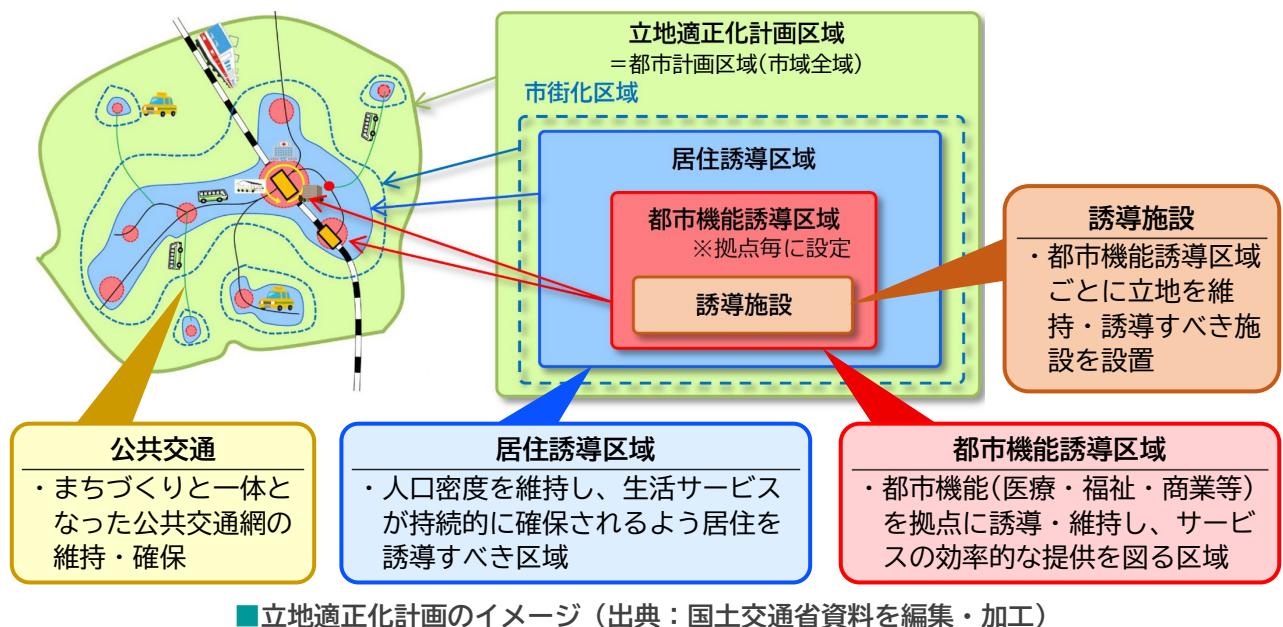
| | |
|--------------------------|----|
| 第1章 立地適正化計画について | 1 |
| 第2章 都市の現状と課題..... | 2 |
| 第3章 立地適正化計画の基本的な方針 | 6 |
| 第4章 都市機能誘導区域及び誘導施設 | 9 |
| 第5章 居住誘導区域..... | 12 |
| 第6章 誘導施策..... | 14 |
| 第7章 防災指針..... | 15 |
| 第8章 計画の進捗管理..... | 15 |

令和8年 月
多 摩 市

第1章 立地適正化計画について

1 計画の背景と目的

- 立地適正化計画は、人口減少や高齢社会に対応した持続可能な都市づくりを目指した、居住や都市機能の立地、公共交通の維持・確保などを包括するマスターplanであり、都市計画マスターplanの一部としてみなされるものです。
- また、居住や都市機能の誘導を図る区域を設定するとともに、これらを誘導するための施策等を推進することにより、持続可能な都市構造へと緩やかに再編を図るものであります。
- 本市では少子高齢化が進行しており、また、ゆるやかに人口が減少すると予測されているため、立地適正化計画を策定することにより、将来を見据えた持続可能な都市づくりを目指します。



■立地適正化計画のイメージ（出典：国土交通省資料を編集・加工）

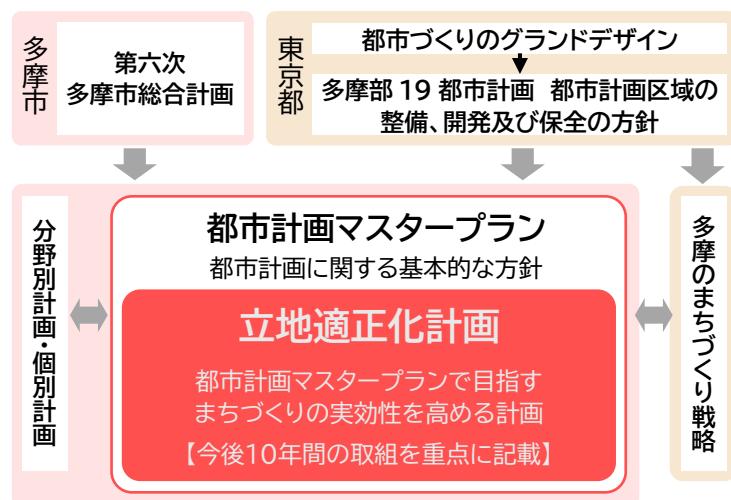
2 計画の位置づけ・目標年次・対象区域

- 立地適正化計画は、都市計画マスターplan (以下、都市マス)で目指すまちづくりの実効性を高める計画として位置づけ、目標年次は都市マスと同様の「概ね 20 年後の 2040 年代」とします。

○実効性を高める観点から、都市マスで掲げる「拠点別・地域別まちづくり方針」の実現を優先課題として設定し、都市機能誘導区域における拠点形成を重点に進めます。

○以上より、本計画では、概ね 20 年先を展望した将来の都市構造を示すとともに、当面 10 年間は拠点形成に重点を置くものとします。

○なお、計画の対象区域は、都市計画区域（市域全域）とし、都市機能誘導区域及び居住誘導区域の設定は、市街化区域内を対象とします。



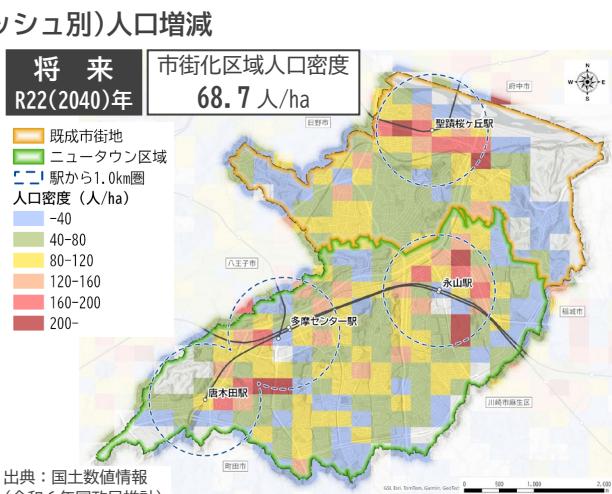
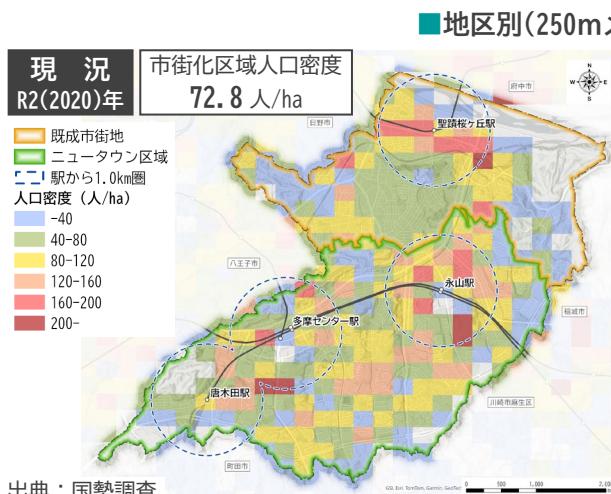
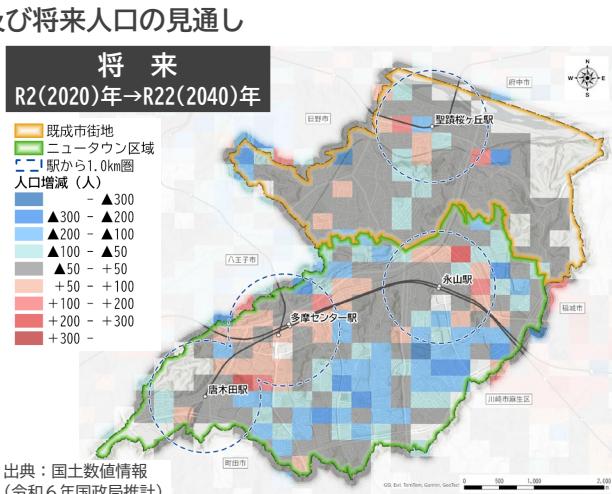
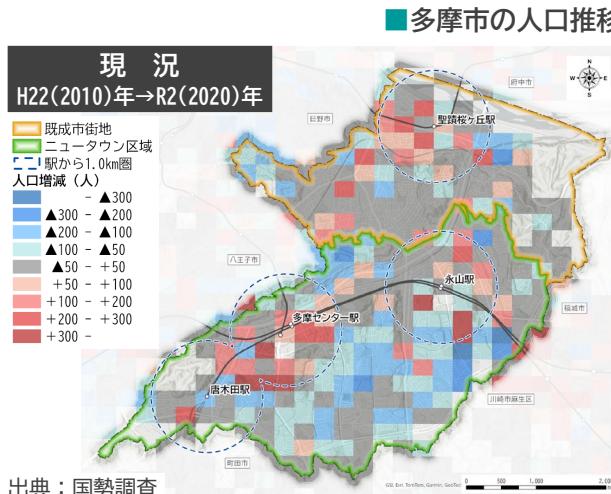
■立地適正化計画の位置づけ

第2章 都市の現状と課題

1 人口動向

- 本市の人口は平成7(1995)年をピークに横ばいに推移しており、将来は緩やかに減少する見込みです。
○また、令和17(2035)年には総人口の約1/3が65歳以上となり、少子高齢化も進行する見込みです。
○地区別にみると、鉄道駅徒歩圏で人口増加、ニュータウン区域の外周部で人口減少の傾向が顕著となっており、現況のまま推移した場合、この傾向は将来においても継続する見込みです。
○市街地(市街化区域)では、将来においても70人/ha^{*}前後の人口密度を維持する見込みです。

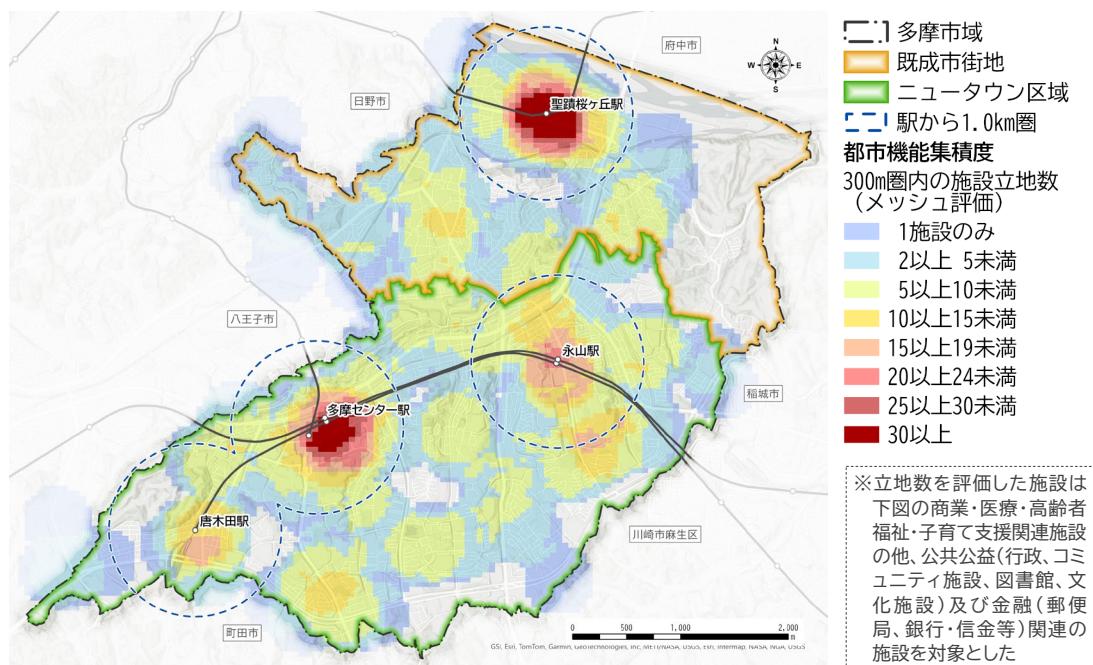
※効率的な都市経営と生活サービスの維持を可能にする人口密度の目安は「40人/ha」とされており、都市計画において広く参考される指標です。本市ではこれを上回る人口集積が図られています。



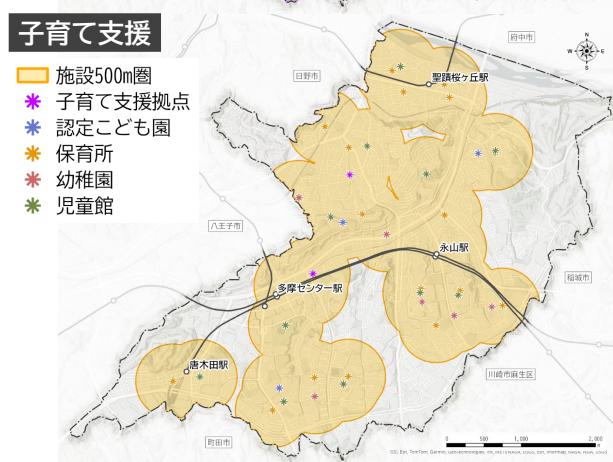
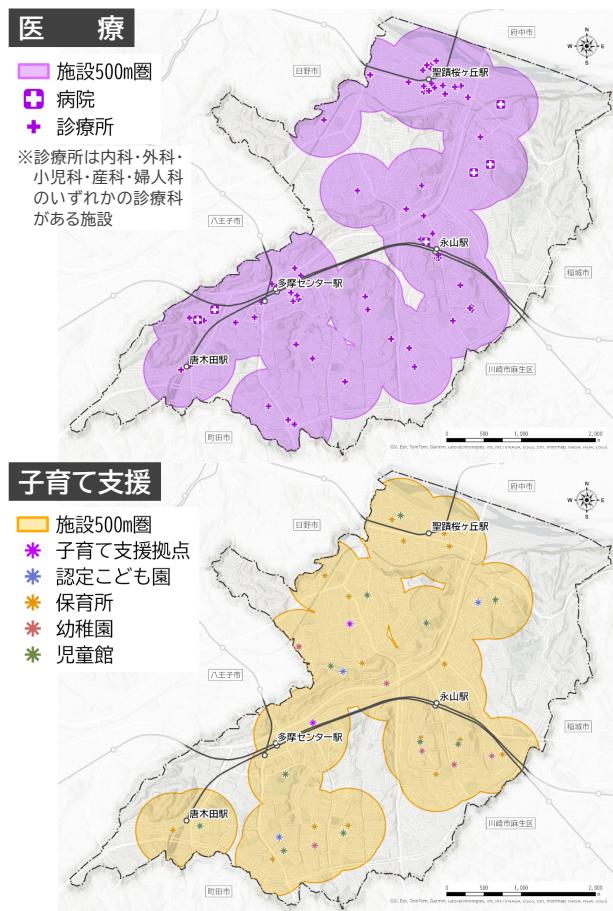
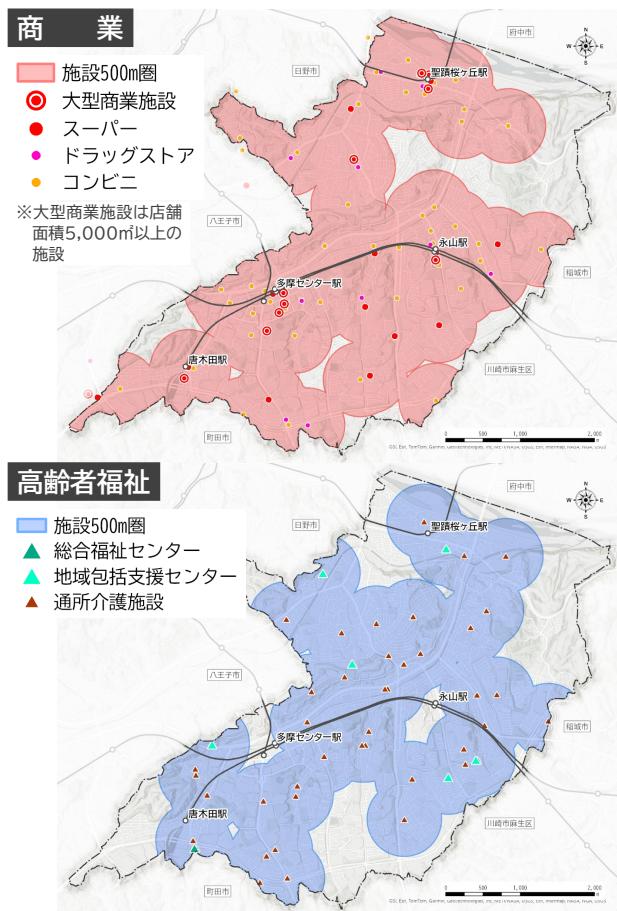
2 都市機能

- 本市に立地する日常生活に必要な都市機能（商業、医療、高齢者福祉及び子育て支援関連の生活サービス施設）は、鉄道駅徒歩圏において高い集積がみられます。
- また、非可住地（大規模な公園・緑地、産業・業務用地等）を除く市街地では、概ね半径500m圏※内で様々な生活サービス施設を利用することが可能な環境が整っています。

※高齢者の一般的な徒歩圏（「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」より）



■都市機能の集積度

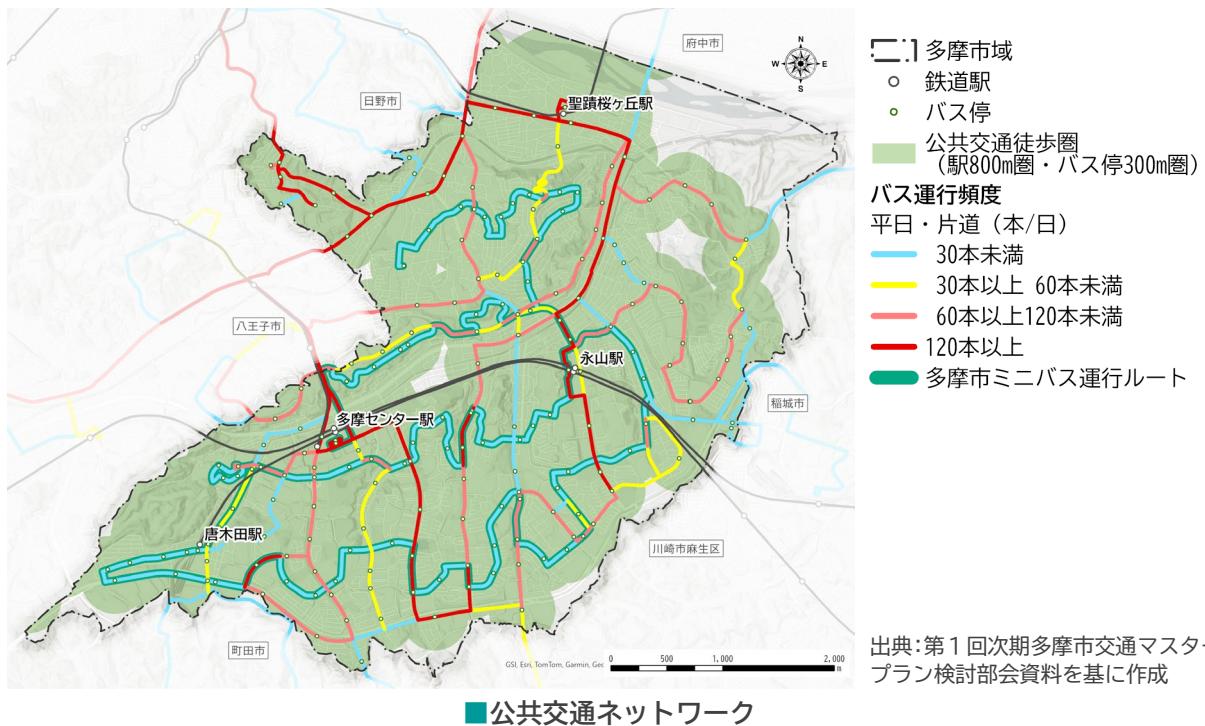


※施設立地は令和7年6月時点の情報。対象施設は都市構造の評価のハンドブック（国土交通省）を参考に選定

■都市機能の立地と徒歩圏域（施設500m圏）

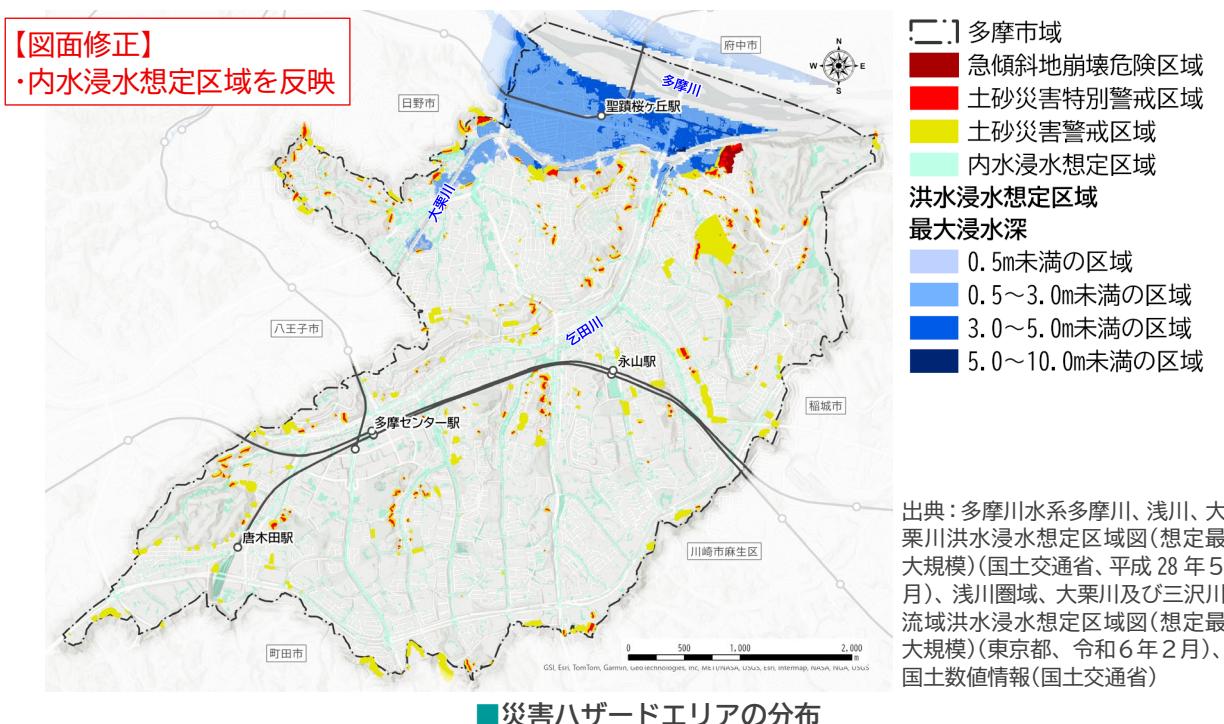
3 公共交通

- 聖蹟桜ヶ丘駅、多摩センター駅、永山駅を起点に、サービス水準の高い路線バスが南北方向を主体に運行しており、東西方向は本市のコミュニティバスが補完する形で運行しています。
- 公共交通（鉄道駅・バス停）の徒歩圏は市域を広くカバーしており、充実した公共交通ネットワークが形成されています。



4 災害

- 多摩川沿いの広い範囲が洪水浸水想定区域に含まれており、居住や都市機能が集積する聖蹟桜ヶ丘駅周辺一帯が浸水リスクの高いエリアとなっています。
- また、市内の広い範囲において、土砂災害警戒区域、内水浸水想定区域等が分布しています。



5 公共施設・都市インフラ

- 居住や都市機能の基盤となる公共施設や都市インフラの老朽化が進行している一方、これらの更新や維持管理にかけられる自主財源は限られています。

■公共施設や都市インフラの経過年数

| | |
|-------|--|
| 公共施設 | 供用年数 30 年以上経過した公共施設(延床面積)が約 8 割 (2020 年度末時点) 出典：多摩市施設白書（平成 24 年 1 月） |
| 公園 | 供用年数 30 年以上経過した公園施設が約 8 割 (2023 年時点) 出典：多摩市公園長寿命化修繕計画（令和 6 年 3 月） |
| 橋 梁 | 供用年数 50 年以上を経過する橋梁が約 6 割 (2030 年想定値) 出典：多摩市橋梁長寿命化修繕計画（令和 3 年 3 月） |
| 下 水 道 | 供用年数 50 年以上を経過する管路施設(延長)が約 5 割 (2033 年度想定値) 出典：多摩市下水道施設長寿命化(ストックマネジメント)計画（令和 5 年 4 月） |

6 課題の整理

- 現況分析を踏まえ、持続可能な都市づくりを目指すうえでの課題を「都市機能」、「居住」、「公共交通」、「防災」の 4 つの視点から整理します。

【都市機能】

○本市では、鉄道駅徒歩圏に都市機能が集積し、市民の活動や交流の中心となる拠点が形成されている一方、商業・業務機能の撤退、施設の老朽化や機能の低下などが顕在化しています。

○そのため、鉄道駅を中心とした各拠点の特性・課題や役割に応じた計画的な土地利用や、機能更新の誘導を図ることが求められます。

【居住】

○本市の市街地では、将来においても一定程度の人口密度を維持する見込みである一方で、ニュータウンの外周部では人口減少や少子高齢化が他の地域に比べて早く進行しており、地域によって人口の動きに違いがみられます。

○そのため、今後の地域ごとの人口動向を見据え、若年世代の市内定住や市外からの転入を促し、人口密度の低下を抑制することが求められます。

【公共交通】

○本市では、鉄道や路線バスといった基幹的な公共交通に加え、これと連携・補完する形でコミュニティバスが運行されており、充実した公共交通ネットワークが形成されています。その一方で、将来的な人口減少に伴う公共交通利用者の減少や運転手不足等による利便性の低下が懸念されます。

○そのため、バス路線沿線の人口集積を持続的に確保することや、公共交通分野における各種施策との連携を図ることが求められます。

【防災】

○本市の市街地には、洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等の災害リスクを有する箇所が分布しており、また、近年は気候変動に伴い自然災害が激甚化・頻発化しています。

○こうした災害リスクを踏まえ、都市における経済・社会活動や市民の安全・安心な暮らしを守るための対策を進めていくことが求められます。

第3章 立地適正化計画の基本的な方針

1 都市づくりの方針

○立地適正化計画は、居住や都市機能の誘導により、都市計画マスタープランで目指すまちづくりの実効性を高める計画であるため、立地適正化計画における「都市づくりの方針」については、都市計画マスタープランで掲げる「都市づくりの将来像」を継承します。

多様なにぎわいとみどりを育み　まち 誰もが活動しやすく 安心して住み続けられる都市 多摩

多様なにぎわいと みどりを育む

- 多様な活力・にぎわいを育むまち
- 地域資源の活用や魅力の発信により、多くの人が訪れ、集い、にぎわうまち
- 地域の多様な主体の交流・連携により、新しい価値や魅力が創出されるまち
- 地域で活動する団体・人がつながり、支え合う交流がさかんなまち
- みんなで豊かな自然を育み、守り、継承する環境と共生したまち

誰もが活動しやすく 安心して 住み続けられる都市

- 多様なライフスタイルに対応した、生活環境が整い、誰もが安心して活動できるまち
- 防災機能の向上により、安全で安心して暮らせるまち
- 誰もが住み続けられるまち
- 地球にやさしく、持続可能なまち
- 団地やマンションの維持管理や更新、建替えなどにより、住み続けられるまち
- 新しい取組みや新技術に対応した成長し続けるまち

■都市計画マスタープランにおける「都市づくりの将来像」

2 都市の骨格構造

(1) 拠点の設定

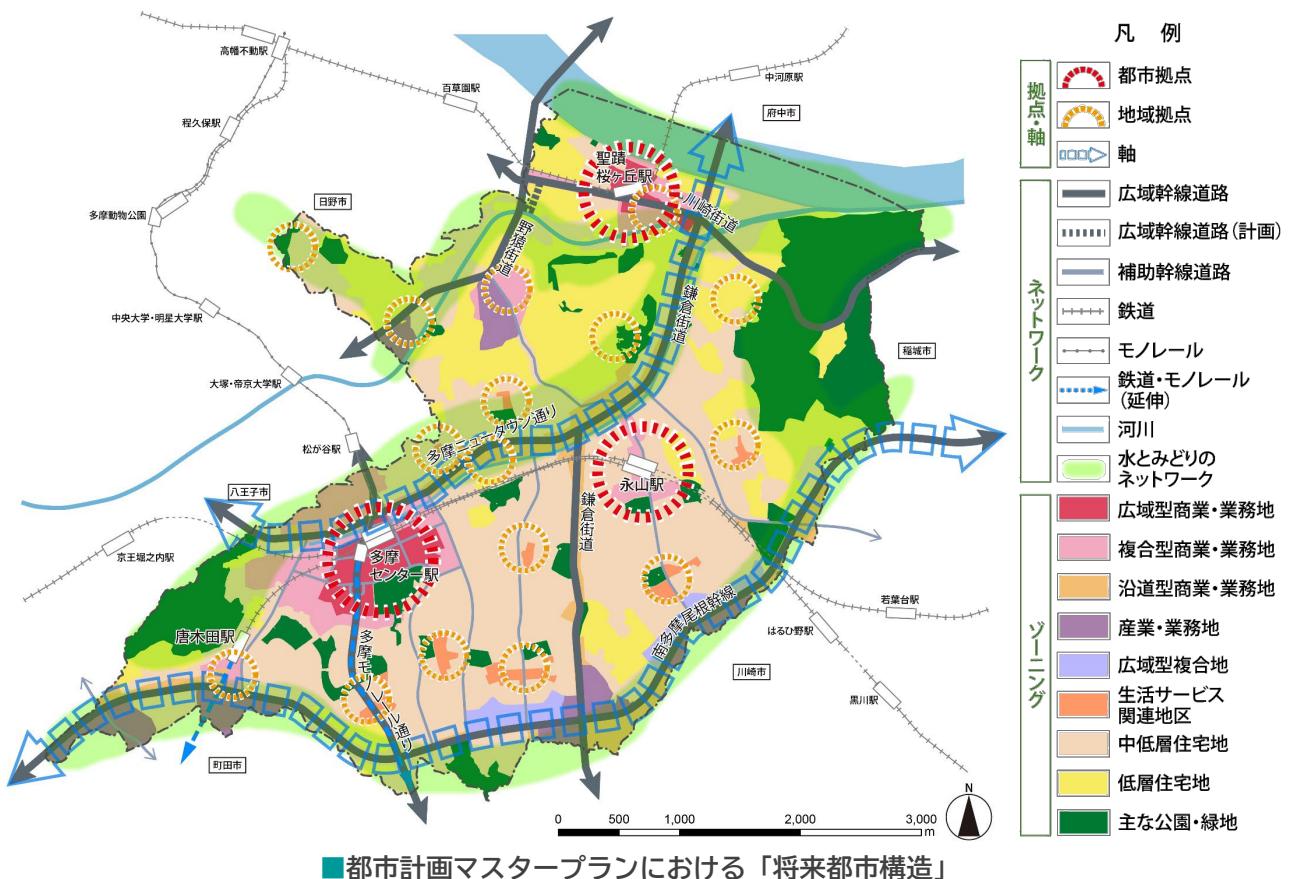
- 都市計画マスタープランでは、都市づくりの将来像の実現に向けた都市の骨格として、都市機能が集積し、交流や活動の中心となる「拠点・軸」等を設定した将来都市構造を定めています。
- 本計画においても、この将来都市構造を基本としながら、「拠点・軸」を各拠点の特性に応じて分類・再定義して位置づけ、メリハリをつけた拠点の形成を目指します。
- 都市計画マスタープランにおける「地域拠点」は、拠点性や地域特性を踏まえた拠点の形成を目指す観点から、3種類の拠点に分類します。
- また、「南多摩尾根幹線軸」は、本市の魅力を高める新たな拠点の形成を目指す観点から、段階的に広域・複合的な土地利用を図る区域を「拠点」として再定義します。

■立地適正化計画における拠点の位置づけと役割

| 拠点の位置づけ | | 拠点の役割 |
|----------------------|--------------------|--|
| 都市マス | 立地適正化計画 | |
| 都市拠点 | 都市拠点 (鉄道駅) | ・多様な都市機能が集積し、かつ、本市の交通結節点であり、 市内全域及び市外から広域的に利用される拠点 |
| 地域拠点 | 地域拠点 (鉄道駅) | ・地域拠点のなかでも特に交通利便性や都市機能集積が高く、 駅利用者や駅勢圏における住民の日常生活を支える拠点 |
| | 地域拠点 (近隣センター) | ・ニュータウンの近隣住区（中学校区）を中心とした 身近な生活圏における地域住民の日常生活を支える拠点 ・ニュータウン開発で計画的に整備された近隣センターが中心 |
| | 地域拠点 (コミュニティ施設) | ・既成市街地のコミュニティエリア（小・中学校区）を中心とした 身近な生活圏における地域住民の交流・活動を支える拠点 ・主にコミュニティ施設が中心 |
| 南多摩尾根幹線軸 (広域型複合地) | 広域型複合拠点 | ・ 南多摩尾根幹線の全線4車線化整備、多摩都市モノレール町田方面延伸やリニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）の整備による交通アクセスの充実などを見据え、広域・複合的な土地利用を段階的に促進する本市の魅力を高める拠点 |

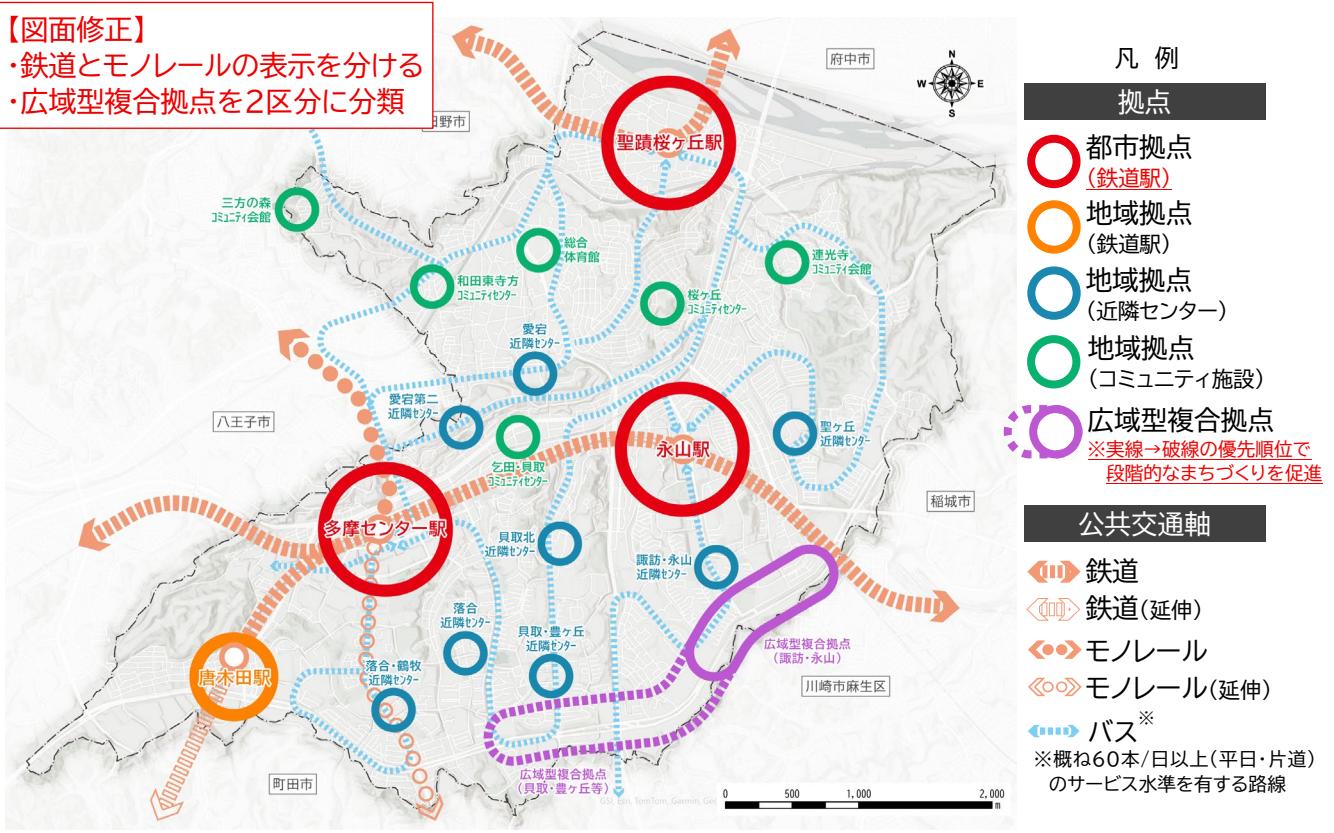
(2) 公共交通軸の設定

○基幹的な「公共交通軸」は、鉄道、モノレール及び拠点間や拠点と周辺地域を結ぶ利便性の高いバス路線に設定し、拠点や地域間の交流・連携強化、快適な移動環境の確保を図ります。



【画面修正】

- ・鉄道とモノレールの表示を分ける
- ・広域型複合拠点を2区分に分類



■立地適正化計画における「都市の骨格構造」

3 誘導方針

○都市の現状と課題、都市づくりの方針や都市の骨格構造などを踏まえ、「都市機能」、「居住」、「公共交通」、「防災」の各分野の誘導方針を設定し、持続可能な都市の形成を目指します。

都市機能

拠点の役割を踏まえた戦略的な都市機能の誘導

重点
方針

- 既成市街地やニュータウン区域などの本市の成り立ちを踏まえた地域性を考慮したうえで、拠点の役割に応じた都市機能を戦略的に誘導し、メリハリある拠点の形成を図ります。
- 都市拠点(鉄道駅)や地域拠点(鉄道駅)については、駅周辺のまちづくりと連動し、多様な都市機能の誘導・集積を図ります。
- 地域拠点(近隣センター)、地域拠点(コミュニティ施設)は、地域性を踏まえ、多世代が生活できる地域の日常生活を支える生活サービスや交流機能の維持・誘導を図ります。
- 広域型複合拠点は、南多摩尾根幹線の全線4車線化整備、多摩都市モノレール町田方面延伸等による交通アクセスの充実を見据え、本市の魅力向上や新たな付加価値の創造につながる広域的な都市機能の誘導を段階的に促進します。
- これらの拠点の形成に向けて、立地適正化計画の作成により活用可能となる制度(P14参照)の活用や、公共施設の再編など関連分野との連携による取組を戦略的に推進します。

居 住

多世代が住み続けられる生活利便性の持続的な確保

- 人口動向の地域間格差や今後の人口減少・少子高齢化の進行を踏まえたうえで、地域の特性や状況に応じた良質な住宅ストックの形成、住宅団地の再生等を促進するなど、子育て世代にも魅力を感じてもらえる住環境の形成に取り組みます。
- これらの取り組みを通じた居住誘導により、市街地の人口密度を維持し、商業・医療・福祉・子育て等の身近な生活サービスの立地を維持・誘導し、多世代が住み続けられる生活利便性の持続的な確保を図ります。

公共交通

利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実

- 鉄道駅徒歩圏やバス路線沿線など、公共交通沿線への居住誘導による人口集積を図りながら、公共交通の利用を促進し、利便性の高い公共交通ネットワークの維持・充実を図ります。
- 特に、都市の骨格構造に位置づけた公共交通軸については、多摩市交通マスターplan等における施策と連携を図りながら、重点的に維持していきます。

防 災

災害リスクを踏まえた災害に強い都市づくりの推進

- 多摩川沿岸では洪水浸水のリスク、丘陵部等では土砂災害のリスクを有する箇所が広く分布しており、災害リスクの高いエリアにおいて市街地が形成されています。
- そのため、災害リスクを的確に把握し、リスクの回避・低減に向けた防災・減災対策についてハード・ソフト両面から取り組み、災害に強い都市づくりを推進します。

第4章 都市機能誘導区域及び誘導施設

1 都市機能誘導区域の設定方針

(1) 都市機能誘導区域とは

- 都市機能誘導区域とは、医療・福祉・商業等の都市機能について、都市の拠点となる地区に誘導することにより、各種サービスが効率的に提供されるよう設定する区域です。
- 「都市計画運用指針（国土交通省）」では、都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域として、次の考え方が示されています。

■都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域（出典：都市計画運用指針）

■基本的な考え方

- ・一定のエリアと誘導したい機能、当該エリア内において講じられる支援措置を事前明示することにより、具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るもの
- ・原則として、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるもの
- ・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し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供が図られるよう定めるべき

■定めることが考えられる区域

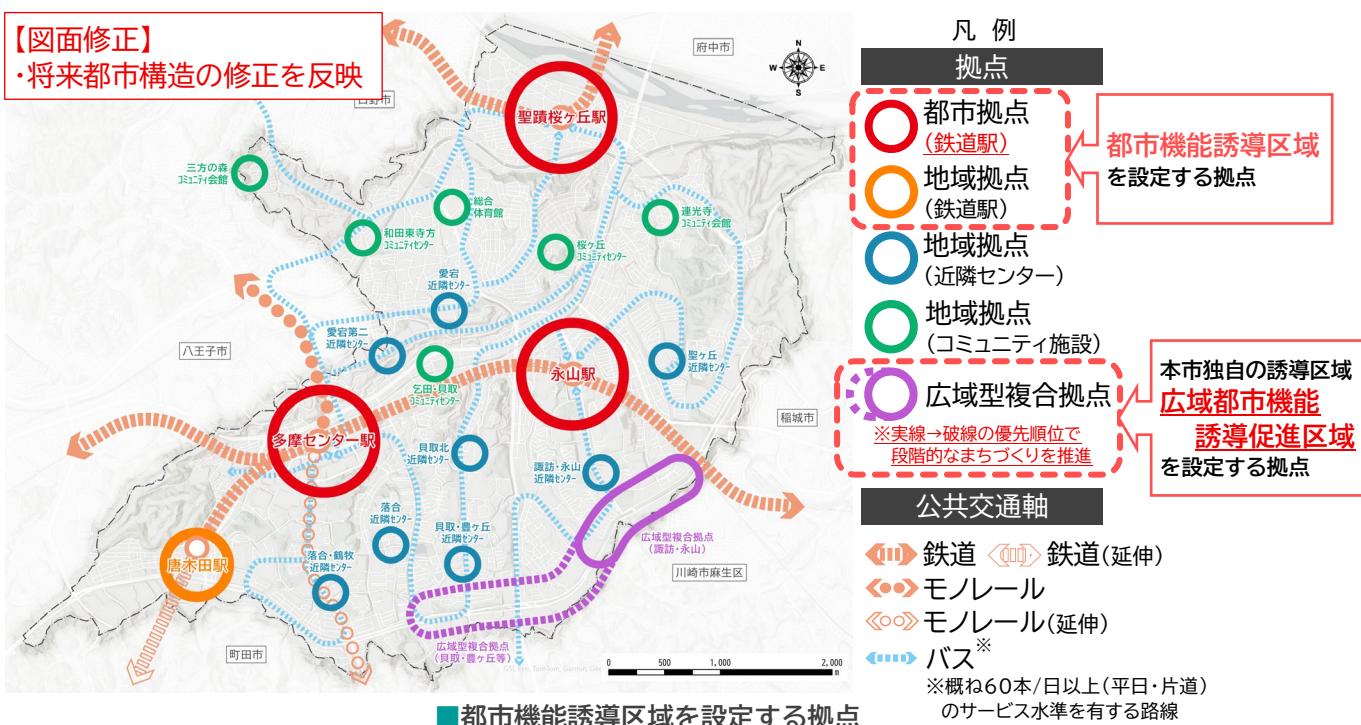
- ・鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ・周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域

■区域の規模

- ・都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲

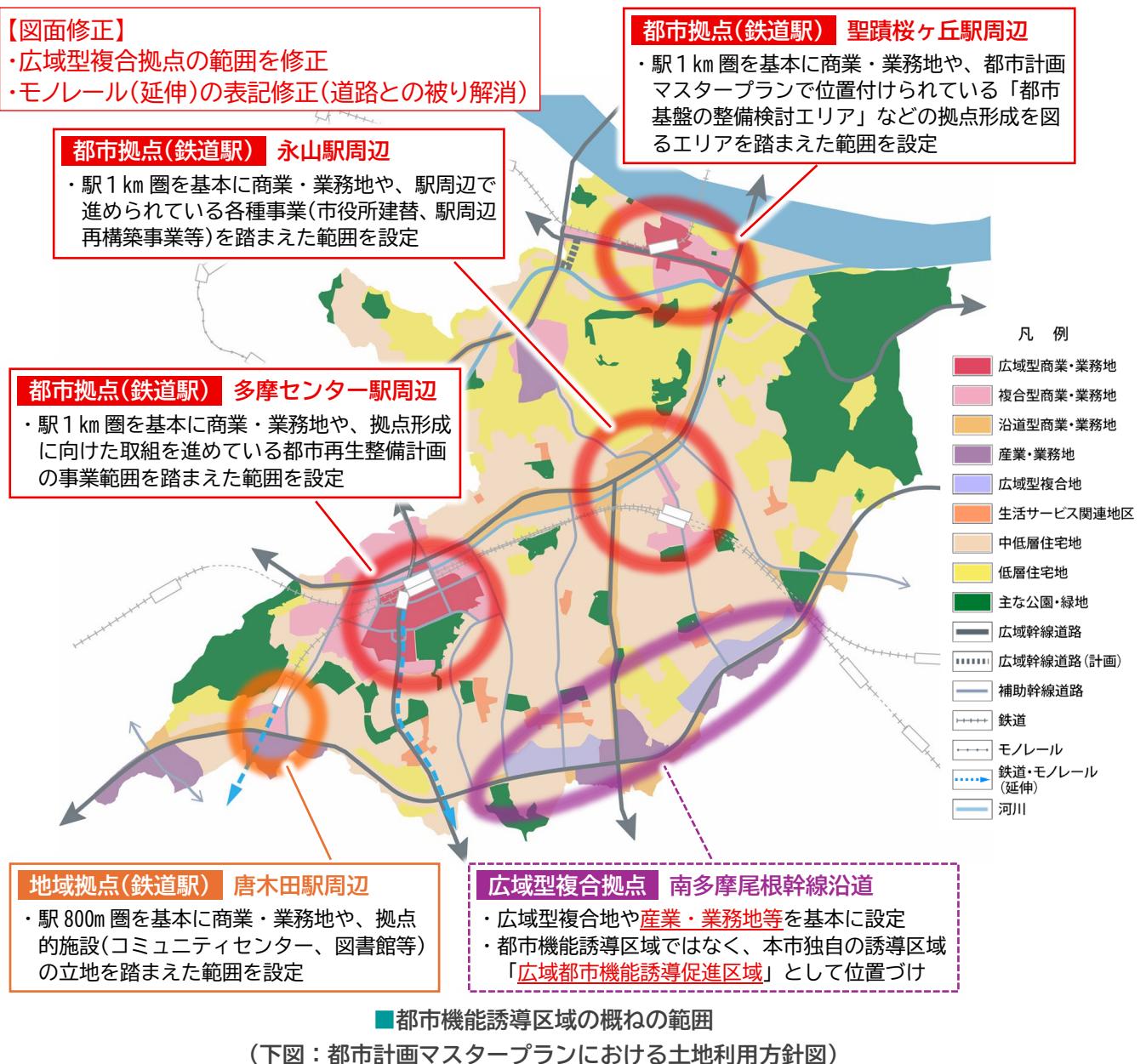
(2) 都市機能誘導区域の設定方針

- 都市機能誘導区域の設定箇所は、拠点の役割や都市機能の誘導方針を踏まえ、都市の骨格構造における「都市拠点（鉄道駅）」の3拠点及び「地域拠点（鉄道駅）」の1拠点とします。
- 道路整備やニュータウン再生と連動して段階的にまちづくりを進めている南多摩尾根幹線沿道の「広域型複合拠点」については、本市独自の誘導区域「広域都市機能誘導促進区域」として設定し、本計画の見直し時に立地適正化計画における法定の都市機能誘導区域への設定を検討します。



(3) 都市機能誘導区域の設定範囲

- 都市機能誘導区域の設定範囲は、基本的な考え方の「区域の規模」を踏まえ、広域的に利用される「都市拠点(鉄道駅)」は拠点中心から1km圏(徒歩15分程度)、駅勢圏の地域住民の利用が主体である「地域拠点(鉄道駅)」は拠点中心から800m圏(徒歩10分程度)を基本に設定します。
- また、都市機能の誘導に資する具体的な取組・事業が想定されるエリアについては、拠点形成の観点から都市機能誘導区域に含める形で設定します。
- 「広域型複合拠点」における本市独自の誘導区域については、都市計画マスタープランの土地利用方針において、沿道立地型の産業・業務・商業等の都市機能の誘導を図る方針が示されている「広域型複合地」や企業が集積する「産業・業務地」等を基本に設定します。
- 具体的な区域は、用途地域界や道路等の地形地物、関連計画におけるまちづくりの区域、維持・誘導すべき都市機能の立地状況等を考慮して設定します。



2 誘導施設の設定方針

(1) 誘導施設とは

○誘導施設とは、都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設とされており、拠点ごとに想定される誘導施設が「立地適正化計画の手引き(国土交通省)」で例示されています。

■拠点ごとに想定される誘導施設の例示（出典：立地適正化計画の手引き）

| 機能 | 中心拠点 (多摩市では「都市拠点(鉄道駅)」に該当) | 地域・生活拠点 (多摩市では「地域拠点」に該当) |
|---------|--|--|
| 行政機能 | ■中枢的な行政機能 例. 本庁舎 | ■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所等の各地域事務所 |
| 介護福祉機能 | ■市町村全域の住民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター | ■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能 例. 地域包括支援センター 等 |
| 子育て支援機能 | ■市町村全域の住民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター | ■子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 例. 保育所、こども園、児童クラブ、児童館 等 |
| 商業機能 | ■時間消費型のショッピングニーズ等、様々なニーズに対応した買物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積 | ■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い物ができる機能 例. 延床面積●m以上 の食品スーパー |
| 医療機能 | ■総合的な医療サービス(二次医療)を受けることができる機能 例. 病院 | ■日常的な診療を受けることができる機能 例. 延床面積●m以上の診療所 |
| 金融機能 | ■決済や融資等の金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫 | ■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局 |
| 教育・文化機能 | ■住民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館 | ■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター |

※上記はあくまでも例示であり、多摩市の誘導施設として決定したものではありません。

(2) 誘導施設の設定方針

○上記を踏まえながら、本市では、都市機能誘導区域を設定する「都市拠点(鉄道駅)」、「地域拠点(鉄道駅)」の2つの拠点の役割に応じた誘導施設を設定します。

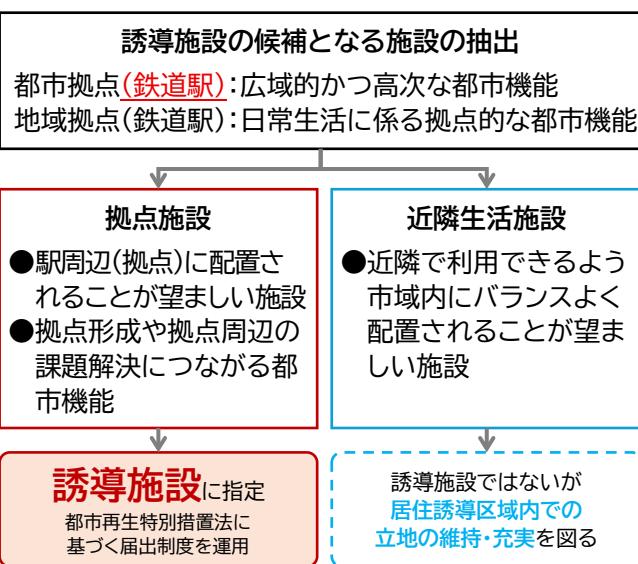
○都市拠点(鉄道駅)は、市内全域及び市外から広域的に利用される拠点であるため、この役割に相当する広域的かつ高次な都市機能を誘導施設の候補とします。

○地域拠点(鉄道駅)は、駅利用者や駅勢圏における住民の日常生活を支える拠点であるため、この役割に相当する日常生活に係る拠点的な都市機能を誘導施設の候補とします。

○誘導施設の候補のうち、駅周辺(拠点)に配置されることが望ましい施設を「拠点施設」に分類します。また、日常生活を送るうえで、近隣で利用できるよう市域内にバランスよく配置されることが望ましい施設を「近隣生活施設」に分類します。

○このうち、「拠点施設」を立地適正化計画における法定の「誘導施設」に設定し、法に基づく届出制度等を運用しながら施設の誘導を図ります。

○これらの方針を踏まえ、誘導施設の設定に向けた詳細な検討を進めます。



■誘導施設設定の考え方

第5章 居住誘導区域

1 居住誘導区域の設定方針

(1) 居住誘導区域とは

- 居住誘導区域は、人口減少のなかにあっても一定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。
- 「立地適正化計画の手引き（国土交通省）」では、居住誘導区域の望ましい区域像として、以下の考え方方が示されています。

■居住誘導区域の望ましい区域像（出典：立地適正化計画の手引き）

i) 生活利便性が確保される区域

- ・都市機能誘導区域となるべき中心拠点、地域・生活拠点の中心部に徒歩、自転車、端末交通等を介して容易にアクセスすることのできる区域
- ・公共交通軸に存する駅、バス停の徒歩、自転車利用圏に存する区域から構成される区域

ii) 生活サービス機能の持続的確保が可能な面積範囲内の区域

- ・社会保障・人口問題研究所の将来推計人口等をベースに、区域外から区域内に現実的に誘導可能な人口を勘案しつつ、区域内において、少なくとも現状における人口密度を維持することを基本に、医療・商業・福祉等の日常生活サービス機能の持続的な確保が可能な人口密度水準が確保される面積範囲内の区域

iii) 災害に対するリスクが低い、あるいは今後低減が見込まれる区域

- ・土砂災害、津波災害、浸水被害等により甚大な被害を受ける危険性が少ない区域であって、土地利用の実態等に照らし、工業系用途、都市農地、深刻な空き家・空き地が進行している郊外地域などには該当しない区域

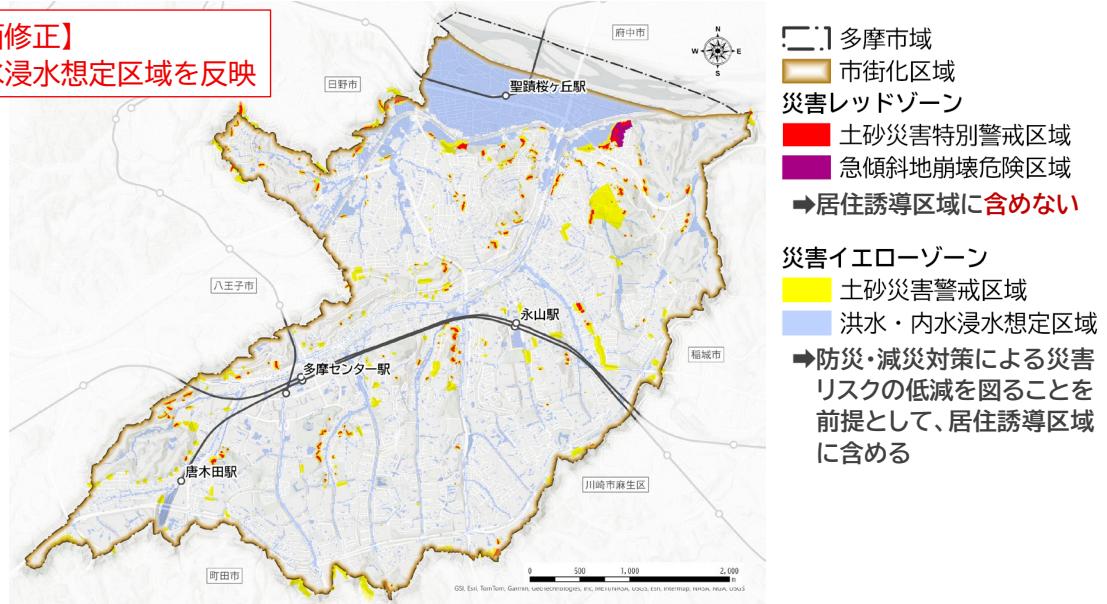
(2) 居住誘導区域の設定方針

- 市内各地域の概ね20年後の人口密度は、現在と同様に市街化区域全域で一定水準以上は維持されることが予測されます。現在は、この高い人口密度を背景に、住宅がまとまって立地するエリアは公共交通・医療施設・商業施設等の生活サービス施設を利用しやすい環境にあります。
- そのため、この利便性の高い環境を将来にわたり持続させていくことを基本的な考え方として、市街化区域全域を居住誘導区域に設定することとします。
- ただし、災害レッドゾーン、住宅立地を制限している地区等については、法令や土地利用の現況及び規制等を踏まえ、居住誘導区域に含まないものとします。
- 災害イエローゾーンについては、防災・減災対策による災害リスクの低減を図ることを前提に、居住誘導区域に含めることとします。なお、対策の詳細は防災指針において検討します。

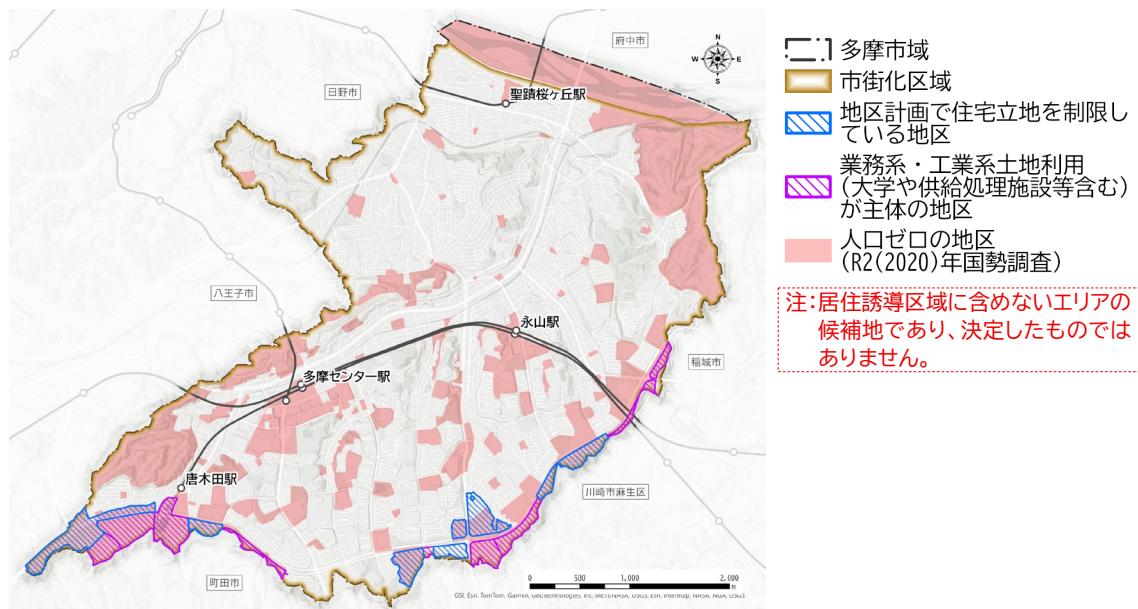
■居住誘導区域に含める・含めない区域の考え方

| 区域 | | 設定方針 | 理由・根拠 | 参照 |
|-------|--|------|---|-----------|
| 市街化区域 | 急傾斜地崩壊危険区域 レッドゾーン | 含めない | ・法令上含めることができない (都市再生特別措置法施行令第30条) | P13 図1 |
| | 土砂災害特別警戒区域 レッドゾーン | 含める | ・防災・減災対策による災害リスク低減を図ることを前提に含める | |
| | 土砂災害警戒区域 イエローゾーン | 含める | ・防災・減災対策による災害リスク低減を図ることを前提に含める | P13 図2 |
| | 浸水想定区域 イエローゾーン | 含めない | ・土地利用の観点から居住に適さない区域であるため含めない | |
| | 居住制限エリアや一団の非可住地 (地区計画で住宅立地を制限している地区、業務・工業系土地利用が主体の地区) | 含めない | ・土地利用の観点から居住に適さない区域であるため含めない | P13 図3 |
| | 特別緑地保全地区 「東京における自然の保護と回復に関する条例」に基づく保全地域 | 含めない | ・建築行為等が制限されている地区であり、緑地保全の観点から居住に適さない区域であるため含めない | P13 図3 |
| | 市街化調整区域 | 含めない | ・法令上含めることができない (都市再生特別措置法第81条19項) | — |

【図面修正】
・内水浸水想定区域を反映

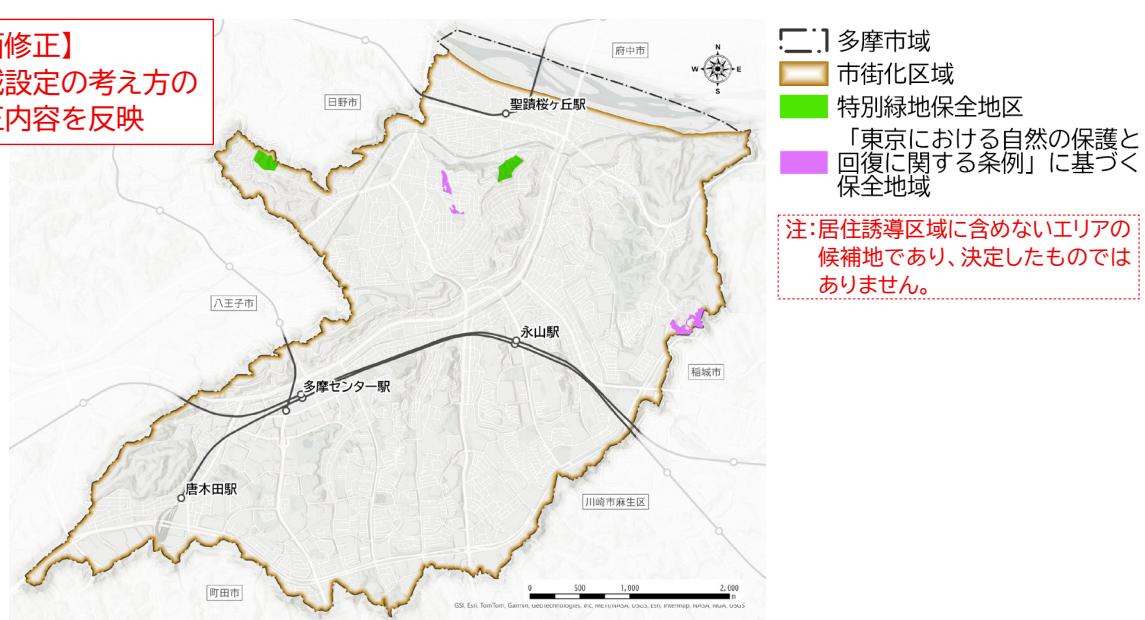


■ 災害ハザードエリアの分布【図1】



■ 居住制限エリアや一団の非可住地【図2】

【図面修正】
・区域設定の考え方の
修正内容を反映



■ 特別緑地保全地区等の分布【図3】

第6章 誘導施策

1 誘導施策の基本的な考え方

○都市機能誘導区域・誘導施設、居住誘導区域の設定を基に、届出制度に基づく都市機能や居住の適切な誘導を図るほか、立地適正化計画の作成により活用可能となる制度の活用や関連分野との連携を図りながら、各種施策・事業を実施することにより、計画の実効性を高めていきます。

■立地適正化計画の作成により活用可能な制度の一例 ※ [] 内は活用可能な区域

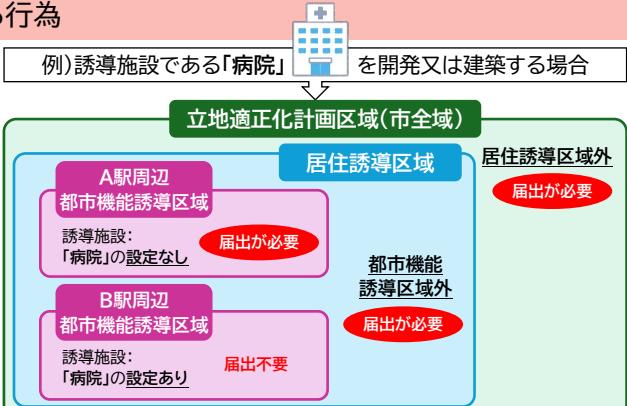
| | |
|-------------------|---|
| 都市構造再編集中支援事業 | ○誘導施設(医療、社会福祉、教育文化施設等)の整備等を対象に、都市構造の再編を進める自治体を国が重点的に支援する事業 〔 都市機能誘導区域 〕 |
| 特定用途誘導地区 | ○用途地域による用途や容積率等の制限に関わらず、誘導施設を有する建築物について要件を緩和する地域地区 〔 都市機能誘導区域 〕 |
| 老朽化した都市インフラの計画的改修 | ○老朽化した都市インフラの計画的な改修を進めるため、都市計画施設の改修事業について立地適正化計画に基づく都市計画事業の認可とみなし、都市計画税を充当して改修事業を推進する制度 〔 都市機能誘導区域 居住誘導区域 〕 |
| 居住環境向上用途誘導地区 | ○病院、店舗等の日常生活に必要な施設(生活利便施設)について容積率、用途制限の緩和を可能とする地域地区 〔 居住誘導区域 〕 |

2 届出制度の概要

○誘導施設等の整備動向を把握し、適切な誘導を図ることを目的として、届出制度を運用します。

■都市機能誘導区域に係る届出制度

都市機能誘導区域「外」において届出対象となる行為

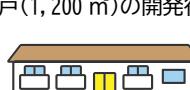
| | | |
|-------|--|--|
| 開発行為 | ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合 | 例)誘導施設である「病院」を開発又は建築する場合 |
| 建築等行為 | ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合 ・建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合 | 立地適正化計画区域(市全域)  |

都市機能誘導区域「内」において届出対象となる行為

- ・誘導施設に設定されている施設を休止または廃止しようとする場合

■居住誘導区域に係る届出制度

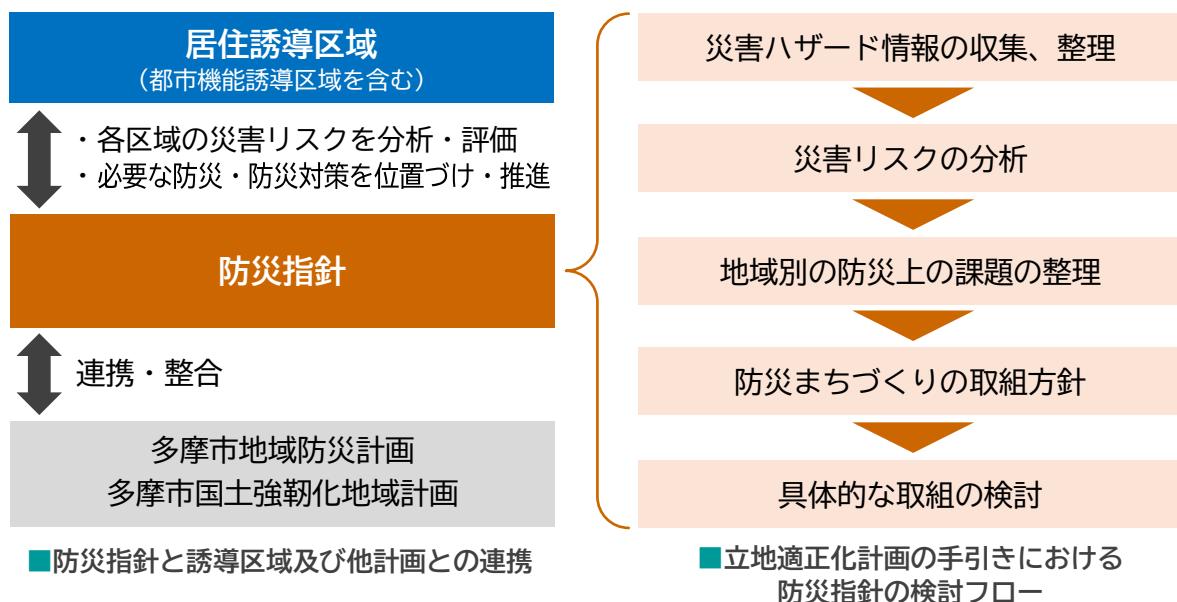
居住誘導区域「外」において届出対象となる行為

| | | |
|-------|---|---|
| 開発行為 | ・3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 《3戸の開発行為》  届出が必要 | ・1戸または2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000 m ² 以上のもの 《1戸(1,200 m ²)の開発行為》  届出が必要 |
| 建築等行為 | ・3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、または建築物の用途を変更して3戸以上の住宅等とする場合 | 《6戸の開発行為》  届出が必要 |

第7章 防災指針

○防災指針は、想定される災害リスクを分析し、それらの災害規模に応じた防災・減災対策を位置づけ、主に居住誘導区域における防災・減災のまちづくりに必要な対策を計画的に講じていくために定めるものです。

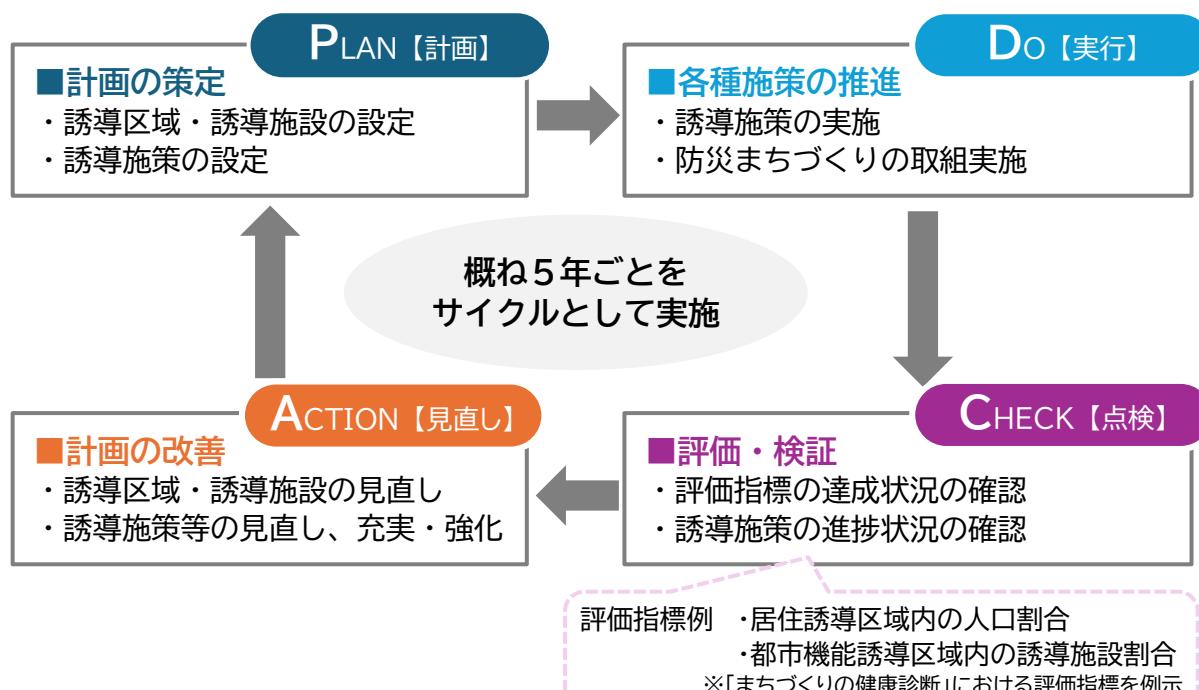
○「立地適正化計画の手引き(国土交通省)」に示す以下のフローに基づき検討を進めます。



第8章 計画の進捗管理

○本計画の適切な運用及び見直しを推進する観点から、P D C Aサイクルの考え方に基づき、概ね5年を1つのサイクルとして、計画の評価・検証を行います。

○なお、立地適正化計画の適切な活用を推進するためのマニュアル「まちづくりの健康診断（国土交通省）」の運用が令和7年度より開始されたため、本マニュアルを踏まえ、評価指標の選定や目標値の設定の検討を進めます。



■計画の進捗管理のP D C A