



第6章 誘導施策

1 誘導施策の方針

誘導施策については、都市機能誘導区域、居住誘導区域の役割・性格を踏まえ、区域の特性に応じて検討する必要があります。

都市機能誘導区域においては、誘導施設として位置付けた施設を維持するとともに、現在、誘導施設が立地していないまたは不足している場合においては、その立地を区域内へ誘導していきます。

誘導施設の立地の誘導は、制限や規制により進めるのではなく、事業者がメリットを最大限享受できるような施策を国または市町村が講じることにより進めていく必要があります。立地適正化計画策定後は、都市再生特別措置法に基づき、誘導施設に位置付けられた施設に係る都市機能誘導区域外における開発行為、建築行為等については、届出制度が適用されます。加えて、国の支援等を受けながら市町村が独自に講じる施策もあります。

また、居住を誘導する施策は、居住誘導区域における居住や住宅の立地が促進されるよう行うものです。都市機能と同様、居住の誘導についても制限や規制により進めるのではなく、一定規模以上の開発等にかかる届出制度のほか、居住誘導区域内の施策の充実や交通利便性の向上を図ることにより、誘導区域全体の質を高め、暮らしやすさを確保することで緩やかに進めていく必要があります。



2 誘導施策

(1) 都市機能誘導区域の誘導施策

都市機能誘導区域（朝霞駅周辺）における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針		都市機能誘導区域（朝霞駅周辺）
基本的な誘導方針	①都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 特定用途誘導地区の設定（誘導施設の誘導を図るため容積率、用途について緩和を行う） ■ 都市機能誘導区域における公共公益施設整備 ■ 都市のスポンジ化対策（青空駐車場や低未利用地の活用、空き店舗の活用など）
	②交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画 施策の方向性③ <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備基本計画に基づく道路整備推進 ・都市計画道路の整備推進 ・バスベイの整備の検討 ■ 地域公共交通計画 施策の方向性⑧ <ul style="list-style-type: none"> ・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ・広告付きバス停の整備の検討 ・ベンチ設置費用の寄付募集の検討 ・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討
(誘導方針③に関する誘導施策は「第7章 防災指針」参照)		
「次の一手」のための誘導方針	④高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画 施策の方向性② <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 ・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 ・バス停案内情報等の検討・作成
	⑤都市拠点内のウォーカブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 官民連携によるウォーカブル化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・朝霞駅周辺地区の未来ビジョン（あさかエリアデザイン会議策定）に基づく公共事業や官民連携事業 ・駅西口富士見通線再構築 ■ 朝霞駅南口駅前通りの一方通行化及び周辺道路の面的な交通安全対策の推進 ■ 埼玉版スーパー・シティプロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化の推進 ■ 公共空地の広場化 ■ まちなかベンチ設置 ■ グリーントレイル ■ まぼりみなみ公園の整備
	⑥マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地域公共交通計画 施策の方向性⑤ <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポート設置 ・サイクル&バスライドの推進 ■ 自転車通行空間の整備 ■ 地域公共交通計画 施策の方向性⑩ <ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ・バスの魅力をPRするイベントの検討 ■ 地域公共交通計画 施策の方向性⑥ <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの確保・維持への取組
	⑦建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進 ■ 建築物の省エネルギー化の促進 ■ 空き家の活用促進 ■ 緑地の保全、創出
	⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■ 通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など） ■ 道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実

太字の施策は後のページで主要な施策の概要として掲載しています。



都市機能誘導区域（北朝霞・朝霞台駅周辺）における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針		都市機能誘導区域（北朝霞・朝霞台駅周辺）
基本的な誘導方針	①都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■特定用途誘導地区の設定（誘導施設の誘導を図るため容積率、用途について緩和を行う） ■都市機能誘導区域における公共公益施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・溝沼浄水場跡地への公共施設整備 ■地域公共交通計画 施策の方向性④ <ul style="list-style-type: none"> ・朝霞台駅のエレベーターの設置等のバリアフリー整備 ・交通事業者との協議・調整 ■都市のスポンジ化対策（青空駐車場や低未利用地の活用、空き店舗の活用など）
	②交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます。	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通計画 施策の方向性③ <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備基本計画に基づく道路整備推進 ・都市計画道路の整備推進 ・バスベ이의整備の検討 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑧ <ul style="list-style-type: none"> ・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ・広告付きバス停の整備の検討 ・ベンチ設置費用の寄付募集の検討 ・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討
（誘導方針③に関する誘導施策は「第7章 防災指針」参照）		
「次の一手」のための誘導方針	④高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します。	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通計画 施策の方向性② <ul style="list-style-type: none"> ・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 ・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 ・バス停案内情報等の検討・作成
	⑤都市拠点内のウォーカブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■官民連携によるウォーカブル化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・北朝霞・朝霞台駅周辺エリアの未来ビジョン策定及びビジョンに基づく公共事業や官民連携事業 ■北朝霞駅西口ロータリーの改修 ■駅周辺の交通結節点機能の充実 ■埼玉版スーパー・シティプロジェクト ■まちなかベンチ設置 ■グリーントレイル
	⑥マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通計画 施策の方向性⑤ <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポート設置 ・サイクル&バスライドの推進 ■自転車通行空間の整備 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑩ <ul style="list-style-type: none"> ・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ・バスの魅力をPRするイベントの検討 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑥ <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの確保・維持への取組
	⑦建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進 ■建築物の省エネルギー化の促進 ■空き家の活用促進 ■緑地の保全、創出
	⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	<ul style="list-style-type: none"> ■通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など） ■道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実

太字の施策は後のページで主要な施策の概要として掲載しています。



(2) 居住誘導区域の誘導施策

居住誘導区域における誘導施策は以下のとおりです。

誘導方針	居住誘導区域		
	歩いて暮らせる 駅ちかゾーン	公共交通 らくらく移動ゾーン	利便性と自然が調和した ゆとりの暮らしゾーン
①都市拠点に都市機能を誘導し拠点性を高めます。	■都市のスポンジ化対策（青空駐車場や低未利用地の活用、空き店舗の活用など）		
	—		
②交通利便性の高いバス路線沿線に居住を誘導し公共交通の持続性を高めます。	■地域公共交通計画 施策の方向性③ ・道路整備基本計画に基づく道路整備推進 ・都市計画道路の整備推進 ・バスベ이의整備の検討 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑧ ・上屋、ベンチ等の設置箇所の抽出と整備検討 ・広告付きバス停の整備の検討 ・ベンチ設置費用の寄付募集の検討 ・バス待ちスポットの啓発活動の強化の検討 ■北朝霞駅西口ロータリーの改修の検討		■公共交通空白地区の解消 ■狭あい道路の整備
	(誘導方針③に関する誘導施策は「第7章防災指針」参照)		
④高齢化やバリアフリーにも対応したきめ細やかな交通ネットワークを形成します。	■地域公共交通計画 施策の方向性② ・路線バス及び市内循環バス共通のバスマップの作成 ・路線バスを含めたバス等の運行情報案内を市のホームページにて一括化して提供 ・（一社）埼玉県バス協会埼玉バス案内WEBとの連携 ・バス停案内情報等の検討・作成		■地域公共交通計画 施策の方向性① ・先行検討地区への新たな公共交通の導入 ・導入ルートを確認するための道路整備 ・公共交通空白地区への導入ガイドラインの作成と運用 ・地域の交通資源の活用（民間送迎バスなど）
	—		
⑤都市拠点内のウォークアブル化（歩いて暮らせる、居心地が良い空間づくり）を推進します。	■まちなかベンチ設置 ■グリーントレイル		
	—		
⑥マイカーに依存しない移動手段の促進により低炭素型の交通体系構築を推進します。	■地域公共交通計画 施策の方向性⑤ ・サイクルポート設置 ・サイクル&バスライドの推進 ■自転車通行空間の整備 ■地域公共交通計画 施策の方向性⑩ ・市のホームページやチラシ等を活用したバスの乗り方案内の情報集約 ・バスの魅力をPRするイベントの検討		■地域公共交通計画 施策の方向性⑦ ・利用実態に応じた運行計画の見直し ・利用状況や道路状況を踏まえたバス停の再配分 ・路線バス初乗り運賃との均衡
	■地域公共交通計画 施策の方向性⑥ ・路線バスの確保・維持への取組		
⑦建築物の省エネやグリーンインフラの導入等による低炭素型の市街地整備を推進します。	■まぼりみなみ公園の整備		—
	■まぼりひがし公園の整備		
⑧次世代を担う子どもたちのために交通安全対策のまちづくりを推進します。	■道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進 ■建築物の省エネルギー化の促進 ■空き家の活用促進 ■緑地の保全、創出		
	■通学路や住宅地における交通安全対策（ゾーン30プラスや啓発活動など） ■道路整備基本計画に基づく道路の拡幅整備や交通安全施設の充実		

太字の施策は後のページで主要な施策の概要として掲載しています。



(3) 主要な誘導施策の概要

① 特定用途誘導地区の設定

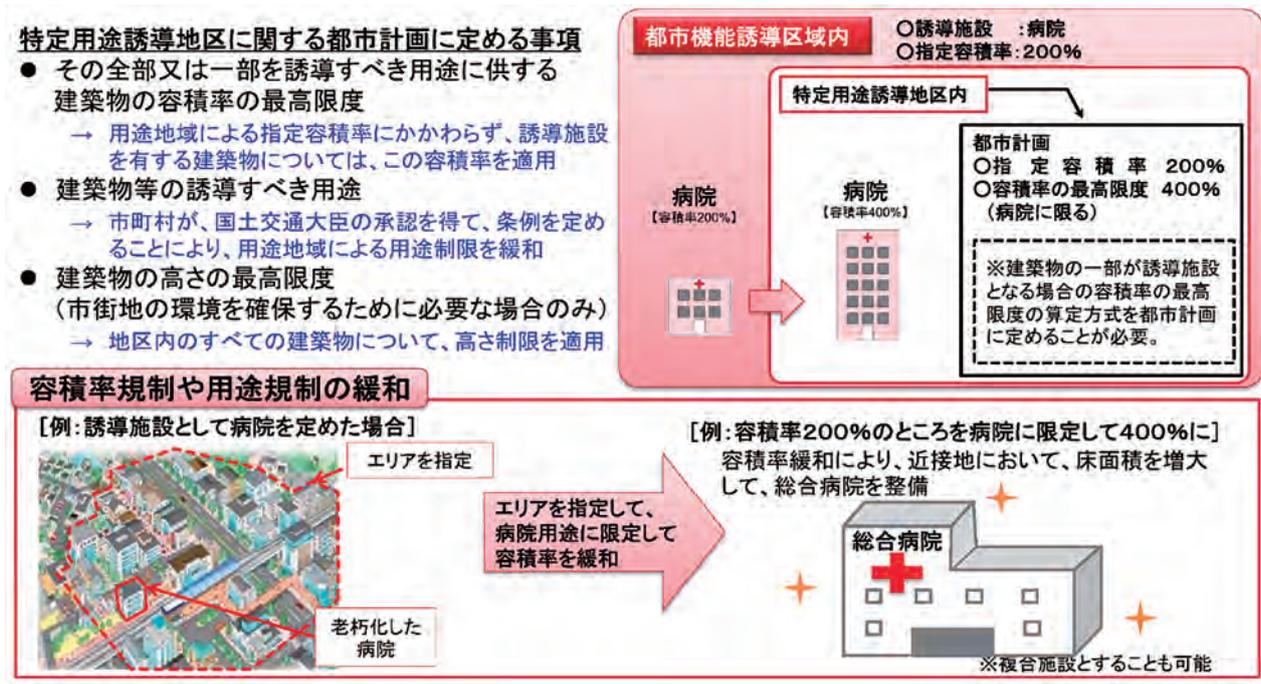
都市機能誘導区域内で、都市計画に「特定用途誘導地区」を定め、誘導施設を有する建築物について容積率・用途制限を緩和することで、誘導施設の誘導を促進することができます。

本市においては、朝霞駅周辺及び北朝霞・朝霞台駅周辺の両地区において、特定用途誘導地区を設定した上で、以下の緩和により誘導施設の立地促進を図ることを検討します。

- 商業系用途地域において、低層階に店舗等を立地した場合のインセンティブとして容積率の緩和を図る
- 駅周辺の第一種中高層住居専用地域の一部において、良好な住環境を維持しつつ、駅に近い立地性を活かした商業・業務機能の強化を図る観点から、利便性や公益性の高い機能に限定し用途緩和を図る

これらの制度の活用により、本市の課題である商業機能の集積不足への対応、駅周辺に分布する第一種中高層住居専用地域における利便性の強化を図り、都市機能の一層の強化を図ります。

【特定用途誘導地区の概要】(国土交通省資料より)



容積率規制や用途規制の緩和

【例：誘導施設として病院を定めた場合】

【例：容積率200%のところを病院に限定して400%に】

容積率緩和により、近接地において、床面積を増大して、総合病院を整備

※複合施設とすることも可能

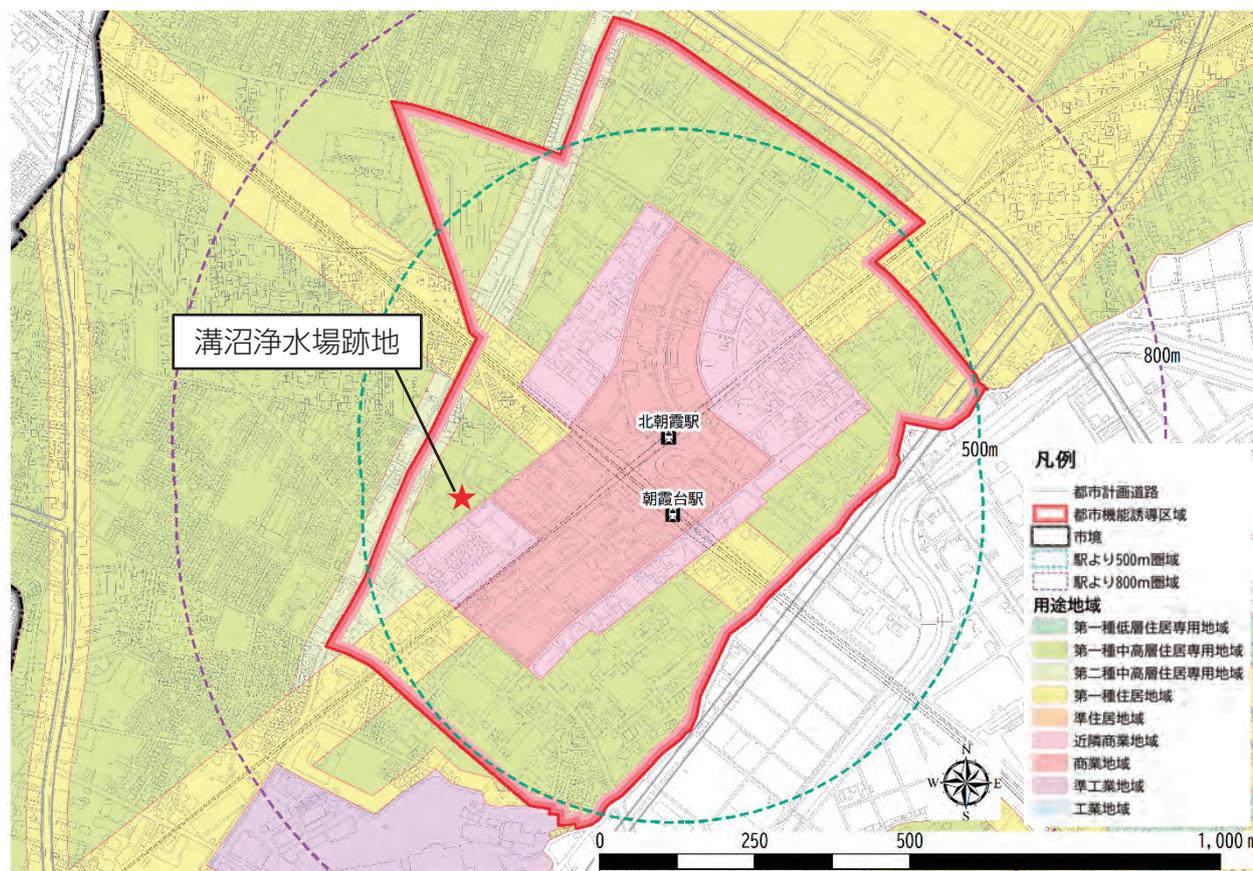


② 都市機能誘導区域における公共公益施設整備

都市機能誘導区域や都市機能補完ゾーン内に、必要な行政機能等を備えた公共公益施設の整備・維持を図ります。

特に北朝霞・朝霞台駅周辺地区においては、公共施設が少ない状況であることに加え、溝沼浄水場跡地という貴重な公有地があることから、地域住民の利便性向上のほか、子育て環境の充実及び福祉施策の推進に向けて、新たな福祉の拠点となる施設の整備について検討します。

【溝沼浄水場跡地の案内図】





③ 官民連携によるウォーカブル化の推進

駅周辺エリアのウォーカブル化やまちの賑わい創出に向けて、官民協働でまちなかの諸課題の改善に取り組んでいます。

朝霞駅周辺においては、「あさかエリアデザイン会議」が構築され、令和4（2022）年にはまちの未来の姿を描いた未来ビジョン（ベータ版）が公表されました。ウォーカブルなまちなかの構築、商業の活性化等をテーマとして、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機とした「新たな日常」への対応の視点も取り入れ、道路、広場などのオープンスペースの利活用を軸とした取組を進めています。また、駅周辺の歩きたくなる道づくりに向けて、街路空間の再構築や交通規制の見直しにかかる取組も進めています。

北朝霞・朝霞台駅周辺においても、現在エリアプラットフォームの構築と未来ビジョンの策定に向けた取組が始まったところであり、今後官民の協働により、公共空間の利活用や、駅周辺の公共空間の高質化等に取り組んでいきます。

【朝霞駅南口駅前通り 未来イメージ】

2 朝霞駅南口駅前通り【EN-GAWA 縁側】

交通を整理し、歩く人を大切にすみちへ

安全な歩行空間を実現し、軒を連ねる店舗から賑わいが溢み出し、賑なじみの笑顔と声掛けが生まれる『縁側』のような場所へ。予定外の買い物をしてしまったり、ついつい道端で世間話に花を吹かせてしまおうような、歩きたくなる『人の道』です。

懐かしさも新しい目抜き通りは、大規模なイベントの舞台にもなります。

日常の朝霞駅南口駅前通りの様子

- 1 車道の有効活用
歩行者天国実施や、一方通行化など
- 2 店舗前空間の有効活用
店舗内の賑わいを道外まで溢み出させる

空間イメージ 安心して利用できる歩行空間の実現

- ・ 安心できる歩行空間のあるエリア
- ・ まちの賑わいを創出する
- ・ 多様な人々の交流が生まれ、活気を創出するエリア

取り組みの方向性

- ◆ 一方通行化等の交通規制により、必要な交通機能を確保しながら、歩行者空間の安全性を確保する。
- ◆ 車と人、自転車が共存する空間へと転換し、より多くの人々で賑わう商店街を創出する。
- ◆ 「人と人、人とまちのつながり」をふまえて、イベント開催を積極的に行い、市全体の発展へと繋げる。
- ◆ 店舗の賑わいを道外までにじみ出すような、多様な利用を創出する。
- ◆ 無電柱化やユニバーサルデザイン化を推進する。

イメージ

【駅西口富士見通線 未来イメージ】

3 駅西口富士見通線【Living 居間】

ゆとりの空間を活かして特色あるみちへ

賑やかな通りに挟まれながらも閑静なこの場所は、歩き疲れた足を休めることができる休憩ポイントに。まるで『リビングルーム』のように誰もが気軽に憩える空間として、みんなのお茶の間にしたい場所でしょうか？

日常の駅西口富士見通線の様子

- 1 公共広場を活用した人々の憩いの広場の整備
- 2 車道の幅員縮小
歩道を拡幅し、歩行者が安心して通行できる空間の整備

空間イメージ 人中心の街路空間

- ・ 2箇所の公共広場を広場として有効活用し、賑わいを創出するエリア
- ・ 歩行者優先の道づくり
- ・ みどり空間、グリーンインフラの取り組み

取り組みの方向性

- ◆ 公共広場の活用による交流の場を設置する。
- ◆ 駅西口駅前通りと連携したイベント等の道路の有効活用を行う。
- ◆ グリーンインフラやファニチャーも取り入れた、人中心の安心安全なまちづくり。

イメージ

出典：朝霞駅周辺エリア エリアビジョン（ベータ版）（令和4（2022）年7月版）



④ 通学路や住宅地における面的な交通安全対策（ゾーン30プラス等）

ゾーン30プラスとは、ゾーン30と呼ばれる最高速度30km/hの区域規制に加え、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止、一方通行等の各種交通規制を実施するとともに、ハンプやスムーズ横断歩道などの物理的デバイス（交通安全のための物理的な装置）を適切に組み合わせることにより、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の確保を図るものです。

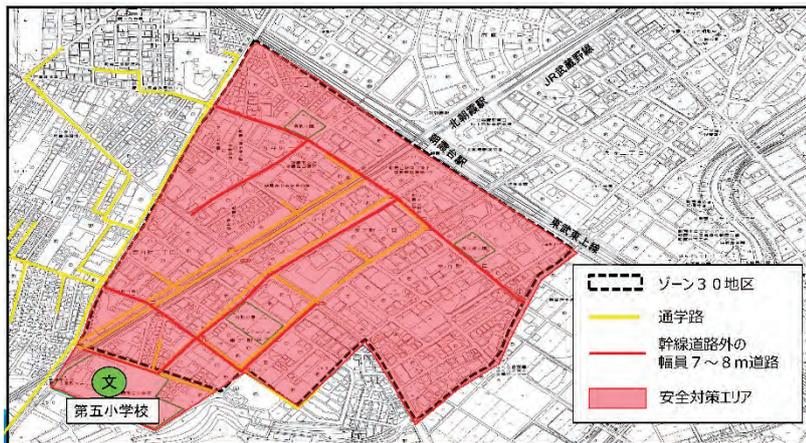
本市では、令和4（2022）年度現在、4区域においてゾーン30が指定されており、そのうち東弁財地区においては、継続的な地元でのワークショップを通じた面的な生活道路の安全対策が実施されています。本地区で得られたノウハウも生かし、「ゾーン30プラス」等の面的な交通安全の取組を推進していきます。

【ゾーン30プラスの概要】



出典：警察庁公表資料

【朝霞市 東弁財地区における取組事例】



写真右上：スムーズ横断歩道



路面を盛り上げたハンプ（こぶ）と横断歩道を組み合わせたもの。自動車の速度抑制や注意喚起などの効果がある。

写真右下：交差点ハンプ



交差点全体をハンプ（こぶ）にしたもの。

出典：朝霞市資料



⑤ 道路や公園等の公共施設整備や民間開発におけるグリーンインフラの導入促進

グリーンインフラとは自然環境が有する機能を社会における様々な課題解決に活用しようとする考え方で、昨今、海外を中心に取組が進められ、我が国でもその概念が導入されています。

平成27（2015）年度に閣議決定された国土形成計画、第4次社会資本整備重点計画でも、グリーンインフラの取組を推進することが盛り込まれました。

本市でも朝霞市役所庁舎前広場やシンボルロードにおいてグリーンインフラを取り入れた公共施設整備が行われています。

また、街路樹や民間施設内の緑、多自然型の河川護岸、開発事業等に設置されてきた浸透ますなども、グリーンインフラのひとつです。今後も道路や公園など公共空間の整備に当たっては、グリーンインフラの導入を促進していきます。

【グリーンインフラとは】



① 防災・減災や地域振興、生物生息空間の場の提供への貢献等、地域課題への対応

② 持続可能な社会、自然共生社会、国土の適切な管理、質の高いインフラ投資への貢献

出典：国土交通省 グリーンインフラポータルサイト

【シンボルロード（市役所前～朝霞保健所前）におけるグリーンインフラを活用した整備例】

<p><基地時代からの大径木を保全・活用></p>  <p>自然樹形の大径チョウ</p>  <p>プラタナス群</p>		<p><現場発生材の再利用></p>  <p>ふとんかごベンチ（石の再利用）</p>  <p>散策路のチップ舗装（伐採木の再利用）</p>	
<p><既存の人工地盤を破砕し自然地盤を復元></p>  <p>根が地中に張れなかった従前の植栽</p>  <p>アスファルト舗装破砕</p>		<p><誰もが歩きやすいユニバーサルデザインの道></p>  <p>平坦なバリアフリーの道と野趣ある道</p>  <p>様々な高さの休憩施設遺構を活用し国産材で整備</p>	

出典：朝霞市資料



⑥ シェアサイクル等を活用した移動ツールの提供（地域公共交通計画 施策の方向性⑤）

朝霞市地域公共交通計画が掲げる12の方向性の施策体系のうちのひとつに「シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供」があります。具体的な施策としては、「サイクルポート設置」と「サイクル&バスライドの推進」があり、シェアサイクルについてはシェアサイクル関係事業者との連携によりサイクルポートの設置等を進めていきます。

本市では令和2（2020）年2月末時点でシェアサイクルポート密度が日本一となり、令和3（2021）年10月時点ではさらに増加して126ポートと、シェアサイクルのサービス水準はさらに向上しています。

【サイクルポートの設置に関する役割分担】（朝霞市地域公共交通計画より抜粋）

事業主体	実施内容
朝霞市	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポートの設置要望（公共交通空白地区内や主要な施設付近、最寄りの路線バス付近等） ・利用案内の実施（主に高齢者向け）
シェアサイクル関係事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・サイクルポートの設置、維持・管理 ・利用状況等の解析 ・設置依頼や用地提供等の地元との交渉



朝霞市役所前のサイクルポート

また、バス路線の分岐点となっている箇所や起終点部、周辺の公共施設や民間施設にサイクルポートを設置して、シェアサイクルと路線バス、市内循環バスを連携させ、移動の快適性の向上を図るほか、より一層の都市の低炭素化に資するため、再生エネルギーの活用にも取り組んでいきます。



⑦ 地域公共交通計画との連携

朝霞市地域公共交通計画では、2つの目標に基づき12の方向性の施策体系を策定しています。このうち都市機能や居住の誘導に関連する方向性①～⑧及び⑩は、立地適正化計画における誘導施策としても位置付け、これを推進していきます。

【計画目標Ⅰ】 だれもが快適に移動できる地域公共交通体系の実現	
方向性① 公共交通空白地区の改善に向けた生活道路の整備や新たな公共交通の段階的な導入	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性② 総合的な交通情報案内サービスの提供	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性③ 定時性、速達性、安全性を高める通行環境の整備	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性④ 朝霞台駅のエレベーター設置等の交通結節点のバリアフリーの強化	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑤ シェアサイクル等を活用した細かい移動ツールの提供	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
【計画目標Ⅱ】 市民・行政・交通事業者等と一体となった持続可能な地域公共交通の実現	
方向性⑥ 路線バスの確保・維持	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑦ 市内循環バスの運行計画や弾力的な運行体制の見直し	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑧ バス待ち環境の充実	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑨ 運転手の確保に向けた対策の実施	(直接の誘導施策でないため記載しない)
方向性⑩ バスの利用促進に向けた意識の醸成	立地適正化計画の誘導施策としても位置付け
方向性⑪ 地域が率先して地域公共交通を守り育てる意識の向上	(直接の誘導施策でないため記載しない)
方向性⑫ 地域公共交通の持続可能性と公共交通空白地区の改善が両立する評価基準等を定め PDCA サイクルによる運行管理の実施	(直接の誘導施策でないため記載しない)



⑧ 都市のスポンジ化対策（低未利用土地利用等指針）

空き地・空き家等の低未利用土地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応し、コンパクトで賑わいのあるまちづくりの一層の推進を図るため、低未利用土地の有効利用や適切な管理の促進を目指すことが必要です。そのため、「低未利用土地利用等指針」を以下のとおり定め、土地の有効活用に向けた助言やコーディネートを行うほか、所有者に対し適切な管理を促します。

○利用指針

- 都市機能誘導区域においては、オープンカフェや広場等の滞留空間、歩行者や来街者の利便を高める施設としての活用を推奨するほか、リノベーションによる空き家や空き店舗等の利活用を促進する。
- 居住誘導区域においては、リノベーション等による空き家の再生及び良好な居住環境整備のための適切な利用の推奨を図る。

○管理指針

- 空き家の所有者等による、定期的な空気の入替えや清掃等の適切な管理を推進し、管理不全な空き家の発生を抑制する。
- 空き地における雑草の繁茂及び害虫の発生を防ぐため、所有者等による、定期的な除草やごみの不法投棄の予防措置等の適切な管理を推進する。



3 届出制度の運用

(1) 誘導施設の立地に係る届出制度

市が都市機能誘導区域外における誘導施設の立地の動きを把握し、各種支援措置等により都市機能誘導区域内への誘導施設の立地を促進するため、都市再生特別措置法に基づく届出制度を運用します。

都市機能誘導区域外の区域で誘導施設を対象に開発行為等を行おうとする場合には、市長への届出が必要となります。また、都市機能誘導区域において、誘導施設を休止、または廃止しようとする場合にも、市長への届出をすることが義務付けられています。

【誘導施設の開発行為等及び休廃止に関する届出】

都市再生特別措置法第108条第1項の規定により、誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為または当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする場合は、これらの行為に着手する30日前までに原則として市長への届出が義務付けられています。

また都市再生特別措置法第108条の2第1項の規定により、都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止し、または廃止しようとする日の30日前までに、市長への届出が義務付けられています。

【届出が必要な行為】

項目	内容
開発行為	都市機能誘導区域外で、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
建築行為等	都市機能誘導区域外で、以下の建築行為等を行おうとする場合 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
休止または廃止	都市機能誘導区域内で、誘導施設を 休止 し、または 廃止 しようとする場合

※既に届出を行った開発行為、建築行為等を変更する場合も届出が必要です。

※開発行為と建築行為等が一体の場合でも、開発行為と建築行為等それぞれに届出が必要です。

【都市機能誘導区域と誘導施設の関係について】



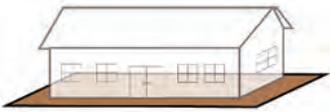


(2) 居住誘導に係る届出制度

市が居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握し、各種支援措置等により居住誘導区域内への居住の誘導を促進するため、法に基づく届出制度を運用します。

具体的には、都市再生特別措置法第88条第1項の規定により、居住誘導区域外の区域で住宅等の建築の用に供する目的で行う開発行為または住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為を行おうとする場合は、開発行為等に着手する30日前までに、原則として市長への届出が義務付けられています。

【届出が必要な行為】

項目	内容
開発行為	<p>居住誘導区域外で、以下の開発行為を行おうとする場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 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㎡以上のもの <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>①の例示：3戸の開発行為</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>②の例示：1,200㎡の開発行為</p>  </div>
建築行為等	<p>居住誘導区域外で、以下の建築行為等を行おうとする場合</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、または建築物の用途を変更して住宅等（上記①）とする場合 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>①の例示：3戸の建築行為</p>  </div>

※ここでいう住宅とは、一戸建ての住宅、長屋、共同住宅、兼用住宅等を指します。詳しくは、建築基準法における住宅の取扱いを参考にしてください。

※既に届出を行った開発行為、建築行為等を変更する場合も届出が必要です。

※開発行為と建築行為等が一体の場合は、開発行為と建築行為等それぞれに届出が必要です。