第４章　居住誘導区域

１　居住誘導区域の基本的な考え方

（出典：第 10 版 都市計画運用指針（国土交通省））

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とされています。

２　居住誘導区域の設定の考え方

（出典：第 10 版 都市計画運用指針（国土交通省））

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であるとされています。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域として、以下が考えられます。

○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

３　居住誘導区域に含めない区域

（１）都市再生特別措置法第 81 条第 14 項、同法施行令第 24 条により、居住誘導区域に定めないと規定されている区域

以下の区域については、都市再生特別措置法第81条第14項、同法施行令第24条により、居住誘導区域に定めないと規定されていることから、居住誘導区域に含めません。

・都市計画法第７条第１項に規定する市街化調整区域

・建築基準法第39条第１項に規定する災害危険区域のうち、同条第２項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されている区域

・農業振興地域の整備に関する法律第８条第２項第１号に規定する農用地区域又は農地法第５条第２項第１号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域

・自然公園法第20条第１項に規定する特別地域

・森林法第25条若しくは第25条の２の規定により指定された保安林の区域

・自然環境保全法第14条第１項に規定する原生自然環境保全地域若しくは同法第25条第１項に規定する特別地区又は森林法第30条若しくは第30条の２の規定により告示された保安林予定森林の区域

・森林法第41条の規定により指定された保安施設地区若しくは同法第44条において準用する同法第30条の規定により告示された保安施設地区に予定された地区

（２）『第 10 版 都市計画運用指針（国土交通省）』により、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域

以下の区域については、『第10版 都市計画運用指針（国土交通省）』により、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべきであるとされていることから、居住誘導区域に含めません。

・土砂災害特別警戒区域
・津波災害特別警戒区域
・災害危険区域
・地すべり等防止法第３条第１項に規定する地すべり防止区域
・急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第３条第１項に規定する急傾斜地崩壊危険区域

４　区域設定の考え方

本市における居住誘導区域は、下記の事項を考慮した評価指標などに基づき区域を検討し、設定します。

■上位計画である亀岡市都市計画マスタープランの位置づけを踏襲

居住誘導区域は、拠点並びにその周辺区域、拠点に立地する都市機能の利用圏として一体である区域と捉え、亀岡市都市計画マスタープランの将来都市構造で位置づけた中心都市拠点、都市拠点、学びの交流拠点を中心に設定します。

■人口密度を考慮

本市では、ＤＩＤが市街化区域と概ね一致していることから、人口密度が 40 人／ha 以上であることを考慮して区域を設定します。

【参考】人口集中地区（ＤＩＤ）の設定基準：40 人／ha 以上

■公共交通によるアクセス性を考慮

居住誘導区域として一定以上の人口密度を維持するためには、公共交通によるアクセスの利便性が高い場所である必要があるため、鉄道駅やバス停を中心に設定します。

■都市機能の集積状況を考慮

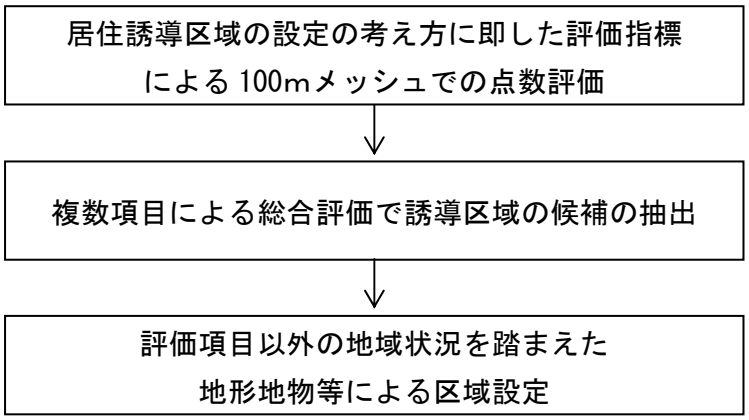
居住誘導区域は、拠点並びにその周辺区域、拠点に立地する都市機能の利用圏として一体である区域であることとされていることから、これらを考慮し、一定量の都市機能が確保できる区域を設定します。

■土地利用更新を考慮

居住誘導区域として一定以上の人口密度を維持するためには、転居・住み替え等の居住更新が行われる場所である必要があるため、利便性などの土地の評価を考慮して区域を設定します。

（1）区域設定の手順

区域の設定にあたっては、以下の手順で行います。



（2）評価指標

評価① 人口が集積している場所

一定以上の人口密度を維持する必要があることから、現状の人口密度で、既成市街地の基準である40人／ha以上である区域を評価します。

評価項目	点数
ＤＩＤ内で40人／ha以上	３点
用途地域内で40人／ha以上	２点
40人／ha以上	１点

評価② 公共交通によるアクセス性

自家用車依存の高い本市において、高齢化の進展を見据えると、公共交通の利用促進は必要不可欠となります。そのため、公共交通の利用しやすい区域として、鉄道駅と一定の便数を有するバス停の徒歩圏内にある区域を評価します。

評価項目	点数
鉄道駅から 500m圏域※1 または30 便/日以上※3 のバス停から300m圏域※5	３点
鉄道駅から 800m圏域※2 または 10 便/日以上※4 のバス停から300m圏域	２点
10便/日未満のバス停から300m圏域	１点

【評価項目に関する設定根拠】

※１：高齢者の徒歩圏は半径500m

※２：一般的な徒歩圏は半径800m
（不動産の表示に関する公正競争規約施行規則により１分80mと規定）

※３：バス路線30便/日以上のバス停は、概ねピーク時片道３便以上の路線

※４：バス路線10便/日以上のバス停は、１時間１便程度の路線

※５：バス利用者の90%の方が抵抗感なく無理なく歩けるバス停の距離が300m

参照）国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」
社団法人土木学会「バスサービスハンドブック」

評価③ 都市機能の集積状況

居住誘導区域は、中心拠点などの周辺の区域で、公共交通による移動で容易にアクセスでき、各拠点の都市機能の利用圏にあることが望ましいことから、都市機能の集積状況について評価します。

評価項目	点数
既存の都市機能の要素が４～７	３点
既存の都市機能の要素が２～３	２点
既存の都市機能の要素が１	１点

評価④ 土地の評価の高さ

居住誘導区域においては、土地の価格の高いところは、利便性や居住環境の良さなどにより、住みたいという需要が高い場所であり、土地利用更新（居住更新）が行われやすくなります。

そのため、固定資産税路線価に基づく地価の高い場所を評価します。

評価項目	点数
地価上位 20%以上	３点
地価上位平均以上	２点
地価上位平均以下	１点

■市民生活に係る居住誘導区域の適性評価

	評価項目（該当しないものは全て0点）		
評価① 人口が集積している場所	DID内で 40人／ha以上	用途地域内で 40人／ha以上	40人／ha以上
	3点	2点	1点
評価② 公共交通によるアクセス性	鉄道駅から500m圏域または30便/日以上のバス停から300m圏域	鉄道駅から800m圏域または10便/日以上のバス停から300m圏域	10便/日未満のバス停から300m圏域
	3点	2点	1点
評価③ 都市機能の集積状況	既存の都市機能の 要素が4～7	既存の都市機能の 要素が2～3	既存の都市機能の 要素が1
	3点	2点	1点
評価④ 土地の評価の高さ	地価上位 20%以上	地価平均以上	地価平均以下
	3点	2点	1点

居住誘導区域の評価区分（合計点数）	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
	高評価				中評価				低評価			

（３）評価結果と誘導区域の候補の抽出

主に高評価となった箇所を居住誘導区域の適性のある候補として抽出します。

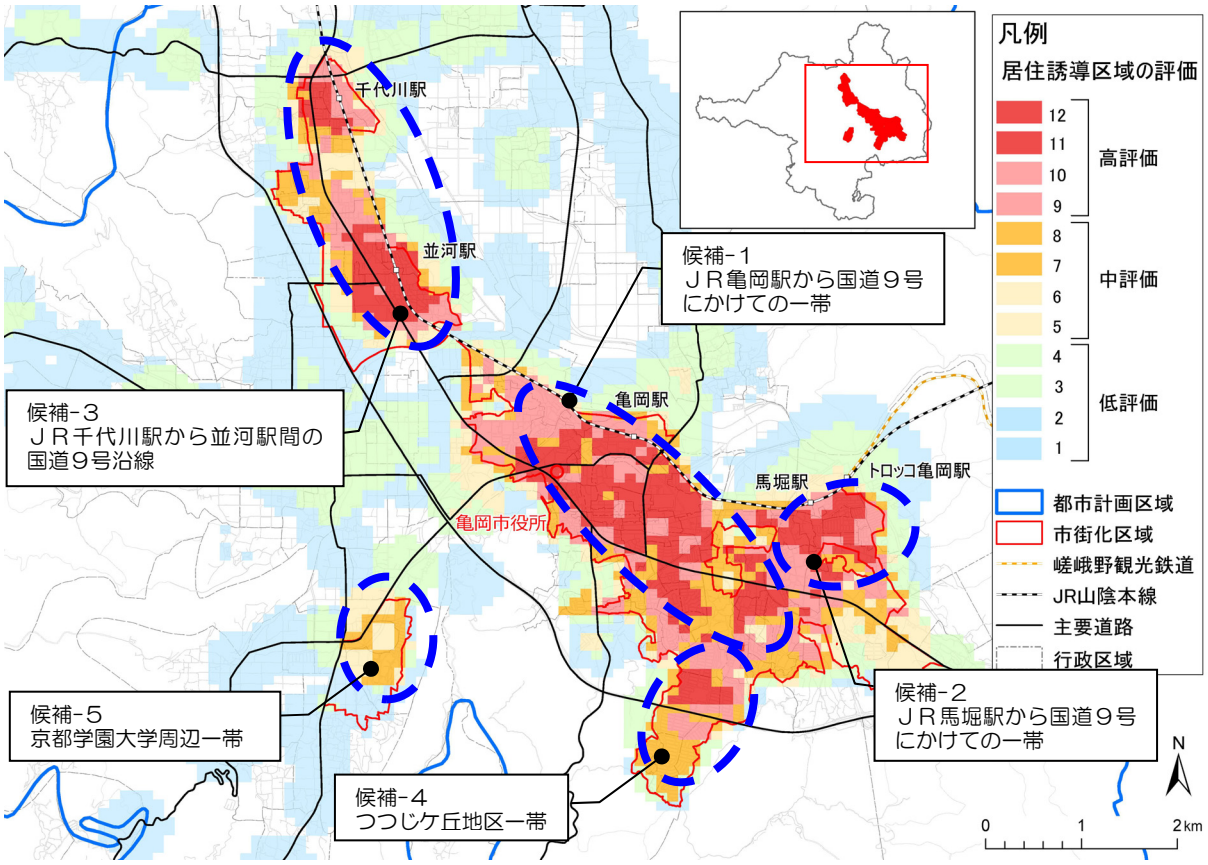


図　居住誘導区域の適性評価結果

５　居住誘導区域の設定

本市の現状と課題、区域設定の考え方等を踏まえ、居住誘導区域を次のとおり設定します。

（１）人口密度を維持できるエリア

人口減少や少子高齢化の進行を鑑み、都市機能・地域コミュニティの維持を図るためには、一定の人口密度を維持していくことが必要です。

本市の市街化区域は市域の約５％で、人口の約70％が居住しており、現状でもある程度コンパクトなまちを形成するとともに、ＤＩＤにおいても市街化区域と概ね一致していることなどから、現状の市街化区域を基本とし、居住誘導区域を設定します。

（２）産業の活性化

本市の産業基盤を担う大井工業団地をはじめとする市内の工業地域は、主に工場が立地する地域であり、都市としての自立性を高める産業拠点として位置づけていることから居住誘導区域には含まないこととします。

また、工業・流通業地区としての土地利用転換が検討されている京都縦貫自動車道篠I.C周辺地区についても、良好な生産環境を有した市街地整備を検討していることから居住誘導区域には含まないこととします。

※ 工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している区域は、都市計画運用指針において「居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域」とされています。

（３）地区計画で住宅の建築が制限されている地域

地区計画で住宅の建築が制限されている地域についても居住誘導区域には含まないこととします。

※ 地区計画等のうち、条例により住宅の建築が制限されている区域は、都市計画運用指針において「居住誘導区域に含めることについては慎重に判断を行うことが望ましい区域」とされています。

（４）農地による良好な都市環境の形成

良好な都市環境の形成に資することを目的とした生産緑地地区については、今後も保全すべき農地であることから、居住誘導区域には含まないこととします。なお、新たに生産緑地地区に指定があった場合は居住誘導区域から除外します。

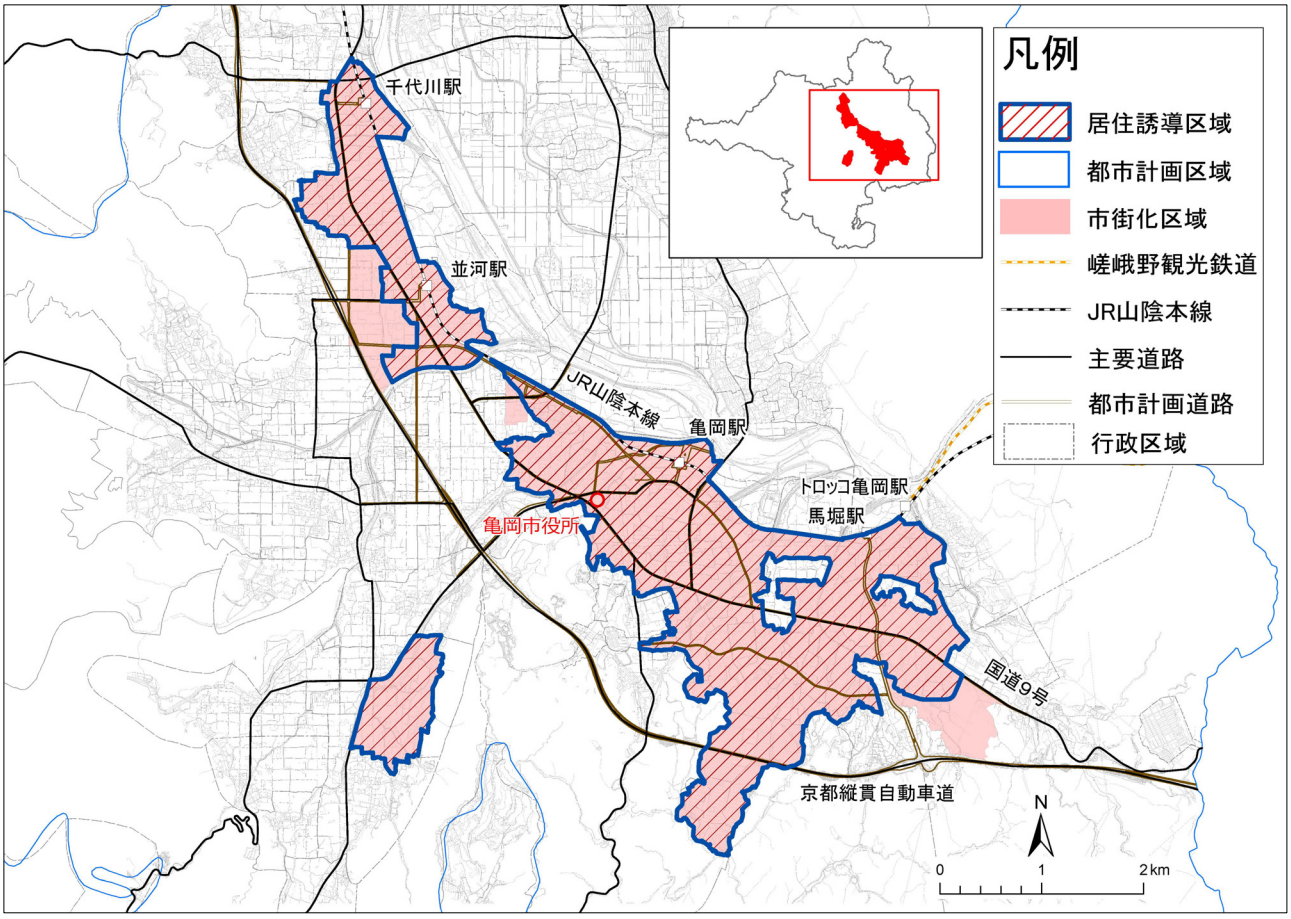

凡例
居住誘導区域
都市計画区域
市街化区域
嵯峨野観光鉄道
JR山陰本線
主要道路
都市計画道路
行政区域
千代川駅
並河駅
JR山陰本線
亀岡駅
トロッコ亀岡駅
馬堀駅
亀岡市役所
国道9号
京都縦貫自動車道
N
0
1
2km

図　居住誘導区域

６　居住誘導のための施策

施　　策	内　　容
空き家対策の推進	・空家等対策の推進に関する特別措置法に基づき策定した「亀岡市空家等対策計画」及び「亀岡市空家等対策の推進に関する条例」に則り、居住誘導区域内の空き家等の適切な管理を促進します。 ・亀岡市空き家バンク等を通した空き家情報の発信などにより、空き家の利活用を推進します。
定住促進対策の充実	・「亀岡市子育て世帯同居・近居支援事業補助金」制度等を活用し、親世帯との同居・近居のためにUターン等する子育て世帯の居住誘導区域内への居住を推進します。
子育て支援の充実	・「亀岡市子ども・子育て支援事業計画」に基づき、地域における子育て支援の充実に向けて、各種施策・事業を推進します。
公営住宅等の住環境の向上	・「亀岡市営住宅ストック総合活用計画（改定版）」及び「亀岡市公営住宅等長寿命化計画」に基づき、市営住宅の整備や改修を行います。 ➢ 社会資本総合整備事業　亀岡市における公営住宅等の住環境の向上
道路ネットワークの整備	・居住誘導区域内での道路網の整備によるネットワークの強化を図るとともに、歩道の整備やバリアフリー化により、道路の安全性の向上を推進します。
公共交通ネットワークの充実	・「亀岡市地域公共交通網形成計画」との連携により、公共交通の充実と利用促進を図ります。
ゆとりある良好な住環境の整備	・「亀岡市建築物耐震改修促進計画」に基づき、京都府等と連携し、居住誘導区域内の住宅の耐震化の促進に向けた支援を行います。
居住誘導区域外での届出制度の活用	・届出制度を活用し、居住誘導区域外での住宅開発の動向を把握するとともに、居住誘導区域内への誘導を働きかけます。