

第7回赤磐市立地適正化計画策定等検討協議会 【施策・目標】 編

2023年（令和5年）3月23日

③将来都市構造の検討【再掲】

＜＜ 目指すべきまちづくりの方向性 ＞＞

適切な土地利用と公共交通の
利便性向上による都市機能の強化

効率的で魅力のあるまちの実現

まちの特性を生かした
良好な居住環境の整備

＜＜ まちづくりの基本方針 ＞＞

人々が“いきいき”と生活し“独自”のまちとして“きらり”と発展していく、「活力ある、住みよい、住みたい」まち赤磐
～”ベッドタウン”から”コネクティッドシティ”へ つながり交流する都市への転換～

ストーリー①

赤磐版コンパクト+ネットワークの構築

ストーリー②

新たな時代に対応した都市構造の再編

ストーリー③

赤磐の魅力を活かした移住定住の促進

【ストーリーを実現させるための施策】

- ・人口減少に対応した都市のコンパクト化、一体化
- ・ハブ機能を持った新たな交通結節点の整備
- ・各拠点に役割を持たせることによる必要な都市機能の集積・集約
- ・各拠点を効率的に結ぶネットワークの強化
- ・市域外の拠点とのネットワークの強化による通勤・通学の利便性の向上
- ・公共交通の利便性向上による、子育て世代も高齢者も安心して歩いて暮らせるまちづくりの促進

【ストーリーを実現させるための施策】

- ・疲弊した都市の再生に向けた都市構造の再構築
- ・都市構造の再編による、賑わいや交流のエリアとなる魅力的で新たな拠点の形成
- ・時代の変化に対応した商業系から住居系への見直しなど適切な用途の再編
- ・市の玄関口（顔）となり、中心となる「つながり」「交流する」エリアの創造
- ・市外へ流出している買物客、観光客を市域内へ呼び込む、滞留させる仕組みの構築
- ・アフターコロナを見据えた職住近接のまちづくり

【ストーリーを実現させるための施策】

- ・生活利便性の高い地域、より基盤の整った地域、安全な地域への居住の誘導によるコンパクト化
- ・空き地や空き家の活用促進と世代循環による定住の促進
- ・若者と高齢者が世代を超えて交流できる場、仕組みの構築
- ・移住就業支援事業など各種支援制度の活用による移住定住の促進
- ・様々な世代が住み継ぎつながる居住地としての住宅団地の維持・改善

目指す将来の姿 【将来都市構造】



ストーリー① 赤磐版コンパクト+ネットワークの構築

- ・人口減少に対応した都市のコンパクト化、一体化
- ・各拠点に役割を持たせることによる必要な都市機能の集積・集約
- ・ハブ機能を持った新たな交通結節点の整備
- ・各拠点を効率的に結ぶネットワークの強化
- ・市域外の拠点とのネットワークの強化による通勤・通学の利便性の向上
- ・公共交通の利便性向上による、子育て世代も高齢者も安心して歩いて暮らせるまちづくりの促進

ストーリー② 新たな時代に対応した都市構造の再編

- ・疲弊した都市の再生に向けた都市構造の再構築
- ・時代の変化に対応した適切な用途の再編
- ・都市構造の再編による、賑わいや交流のエリアとなる魅力的で新たな拠点の形成
- ・市の玄関口（顔）となり、中心となる「つながり」「交流する」エリアの創造
- ・市外へ流出している買物客、観光客を市域内へ呼び込む、滞留させる仕組みの構築
- ・アフターコロナを見据えた職住近接のまちづくり

ストーリー③ 赤磐の魅力を活かした移住定住の促進

- ・生活利便性の高い地域、より基盤の整った地域、安全な地域への居住の誘導によるコンパクト化
- ・空き地や空き家の活用促進と世代循環による定住の促進
- ・移住就業支援事業など各種支援制度の活用による移住定住の促進
- ・様々な世代が住み継ぎつながる居住地としての住宅団地の維持・改善
- ・若者と高齢者が世代を超えて交流できる場、仕組みの構築

居住誘導施策

- 空き家の活用支援
- 移住定住に対する支援
- 市街地の拡散抑制

都市機能誘導施策

- 都市構造の再編
- 都市機能の集積による新たな拠点の形成
- 観光拠点の整備
- 職住近接型の雇用創出
- 市民交流施設の整備

交通ネットワーク施策

- 交通結節点の整備
- 交通ネットワークの強化
- 交通サービスの充実



空き家の活用支援

- 空き家は既存ストックとして重要な都市の資産であり、その流動化を促進させることにより、居住の誘導を図る。

施策	概要	エリア
空き家の利活用と除却に対する支援	居住誘導区域内の空き家を除却し、利活用を図る者に対し、解体費用の一部を補助することを検討。	居住誘導区域
	公営住宅の供給量に不足が生じた場合は、住宅困窮者等に対し、居住誘導区域内の空き家を活用するなどの対策を講じる。	居住誘導区域



移住定住に対する支援

- 赤磐市への移住の促進と県内企業等への就職支援を行うことで市域の人口増につながり、居住の誘導、地域の活性化が図られる。

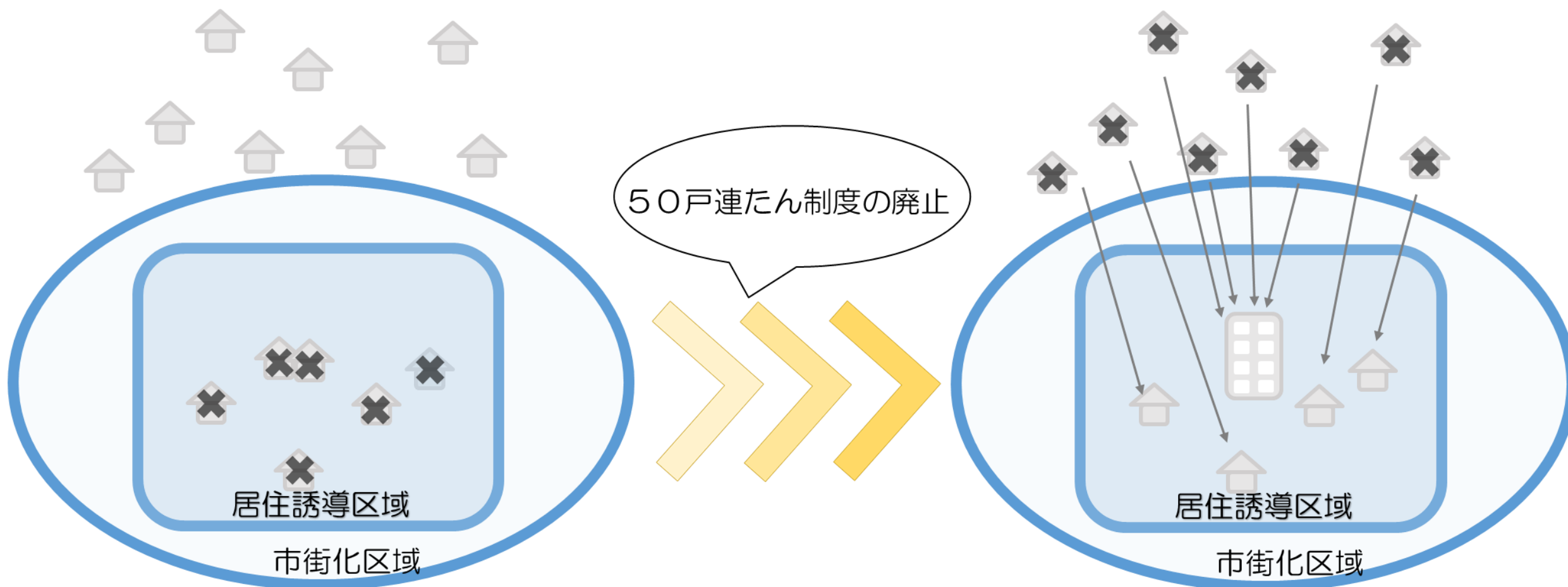
施策	概要	エリア
移住就業者に対する支援	東京等の首都圏から赤磐市に転入し、県内企業等に就職した場合に支援金を交付。	全域





市街化区域の外に無秩序に広がる宅地化を抑制し、居住誘導区域内への居住の誘導を強化する。

施策	概要	エリア
無秩序な市街地の拡散抑制	50戸連たん制度（都市計画法第34条第11号）の廃止による開発許可制度の厳格化を行う。	市街化調整区域



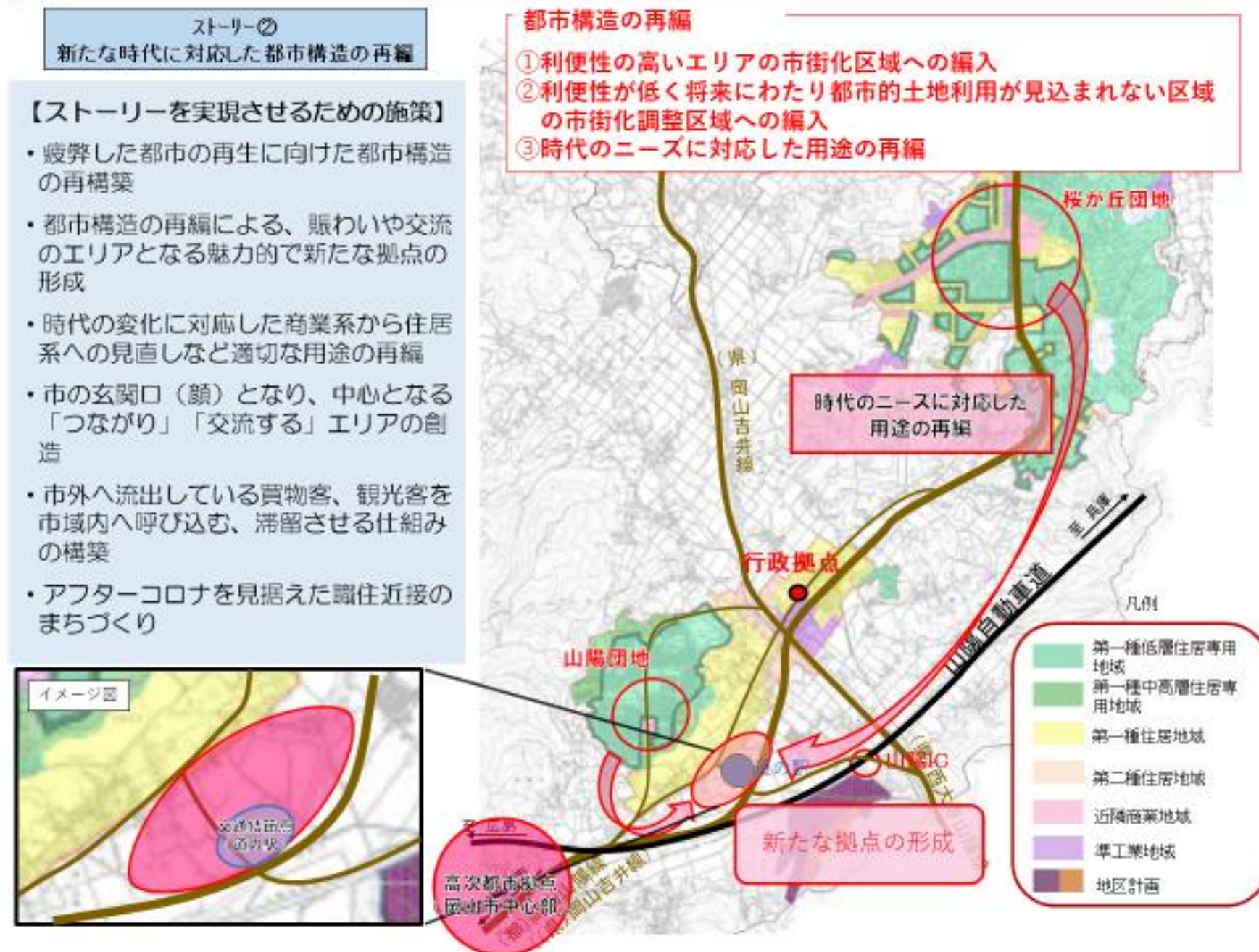
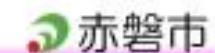
50戸連たん制度（都市計画法第34条第11号）とは

建築物の建築には許可が必要である市街化調整区域において、50戸以上の建築物が連たんする区域について、条例で定めた用途（赤磐市は自己用戸建て住宅のみ）での開発行為が許可され得る制度。



施策	概要	エリア
都市計画の見直しによる 都市構造の再編	①利便性の高いエリアの市街化区域への編入。	都市機能誘導（準備）区域
	②将来都市構造の実現に向けた市街化調整区域への編入（逆線引き）。	市街化区域
	③新たな都市像に対応した用途の再編。	都市機能誘導区域 居住誘導区域

将来都市構造の検討（ストーリー②）（再掲）





赤磐市では、解決すべき都市の課題に対応する為、交通ターミナルを含む道の駅の計画が着実に進んでおり、公共交通の利便性が高くなることが確実である河本・岩田地区を市街化区域へ編入し、市に不足する都市機能を誘導する。

市街化区域編入の方針

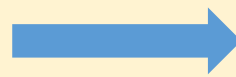
・都市機能誘導準備区域について、周辺の農林漁業との健全な調和を図るための調整や、防災上の留意事項に関する検討、地権者等の合意形成、国や県等関係機関との調整を踏まえたうえで、確実に市街化が見込まれる区域について市街化区域へ編入する。

市街化区域編入の目的

・公共交通の利便性が高まるにもかかわらず、市街化調整区域のままでは、市の目指す都市の将来像の実現が図られないため。

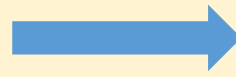
市街化区域編入による影響

□無秩序な開発や都市に不足する機能以外の立地



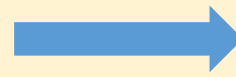
地区計画により、用途の制限等を設けることで、秩序ある開発の促進と良好な都市環境の形成を図る。

□都市機能の集積立地による周辺交通量の増加



編入区域内での道路の新設や既存道路の拡張、適切な右折レーンの確保等により円滑な交通体系を確保する。

□道路や上下水道などの公共インフラ投資の増加

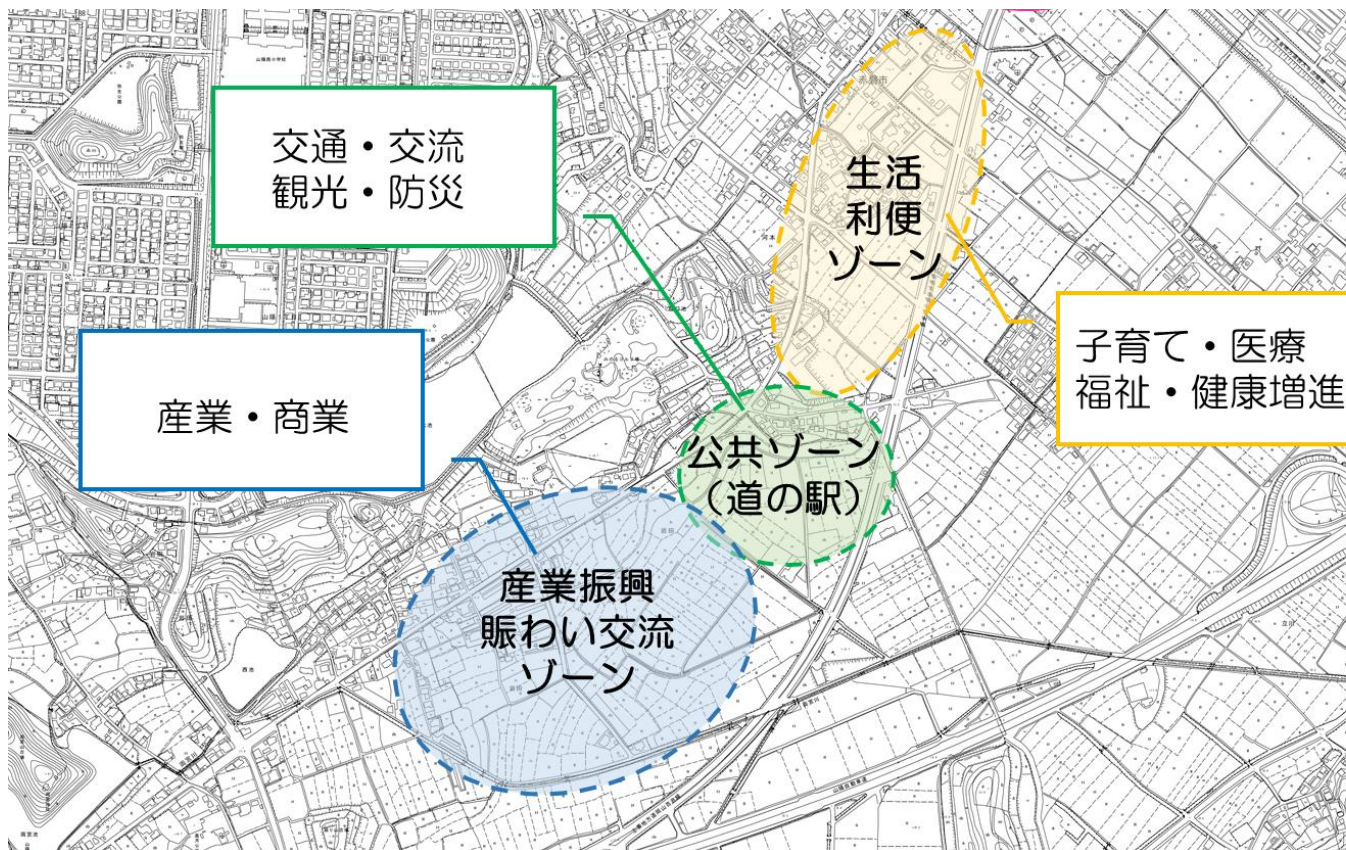
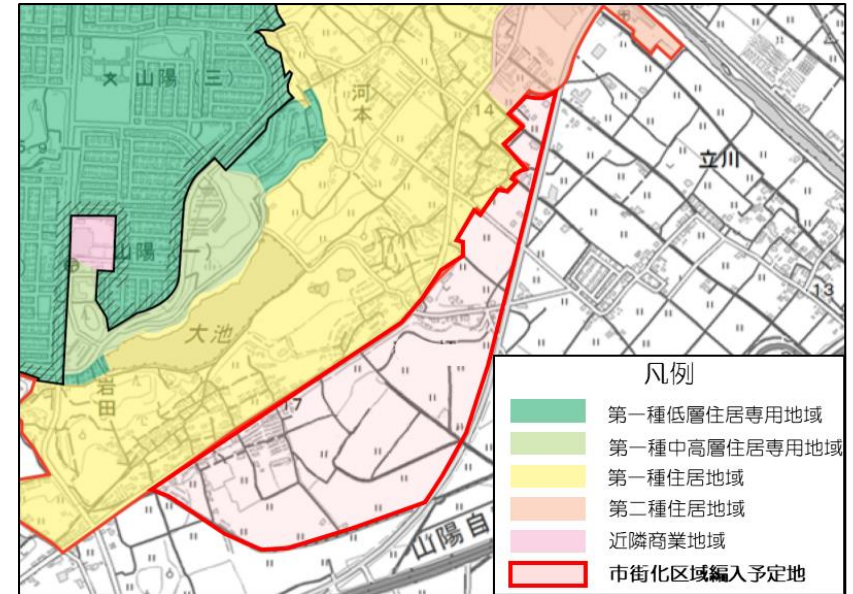
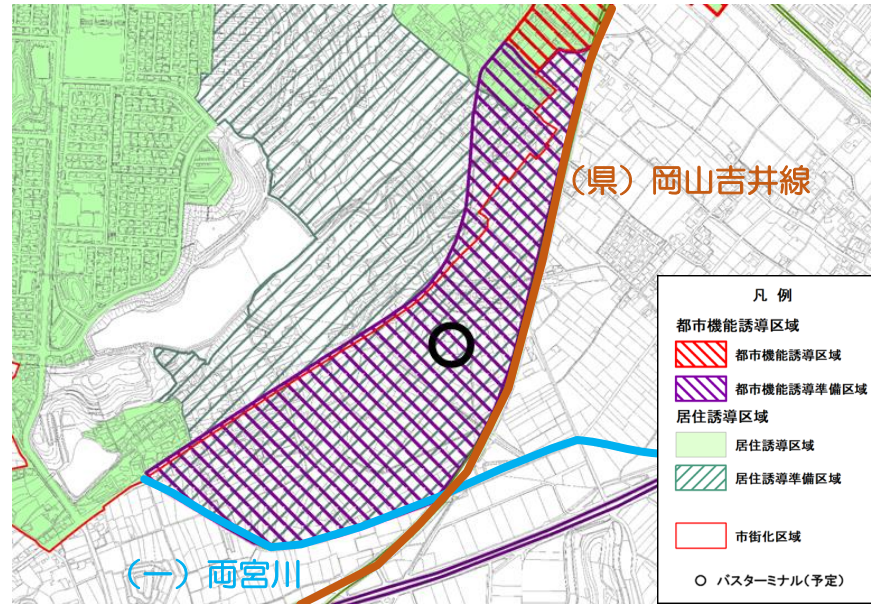


市街化区域の拡大のみでなく、一体的に市街化調整区域への編入も行うことで、都市構造の再編を進める。



【市街化区域編入の区域】

「都市機能誘導準備区域の設定（前述）」において位置付けた区域のうち、現在市街化調整区域となっている区域



第6回協議会で整理した都市機能誘導施設等が立地可能な適切な用途地域を設定し、地区計画を同時に都市計画決定することで、市のまちづくりが実現するようよりきめ細やかな土地利用の誘導を行う。

想定している用途地域

- 生活利便ゾーン：第1種住居地域
※店舗の床面積の制限等あり
- 公共ゾーン：第2種住居地域
※遊戯施設の制限等あり
- 産業振興、賑わい交流ゾーン：近隣商業地域、準工業地域
※店舗の床面積の制限等あり

注) 立地適性化計画を公表した場合においても、関係機関及び農林漁業との調整が整い、区域区分等の変更決定を行うまでは、立地適正化計画はあくまでも市の構想として扱われ、区域区分等の変更が担保されるものではありません。



高齢化の進行や空き家の増加、バス路線の減便・廃止による利便性の低下など、都市の課題が顕在化してきており、厳しい財政制約の下で、持続可能な都市運営を可能とするため、集約型都市構造による都市づくりに資する都市構造の再編として、今回市街化区域を単純に拡大するだけではなく、居住誘導区域から外れた区域のうち、「都市的土地利用の見込まれない区域」や、「安全性、利便性、都市化傾向の低い区域」について、市街化調整区域への編入を行い、居住誘導の実効性を高める。

市街化調整区域編入の方針

- 都市的土地利用の見込まれない区域
- 住民の生命や財産に危害が生じる恐れのある区域
- 利便性の低い区域
- 都市化傾向が縮小しつつある区域

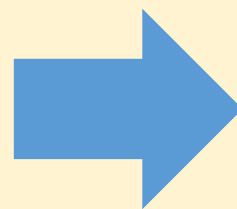
居住誘導区域から外れた区域の中から客観的に評価を行い、候補地を選定し、市街化調整区域への編入を行うことで、居住誘導の実効性を高める。

市街化調整区域編入の目的

- 持続安定的な公共サービスの提供
- 安全な市街地の形成
- にぎわい創出に伴い高まる開発圧力への対応

市街化調整区域編入による影響

- 原則として建築物を建てられない
- 資産価値の低下

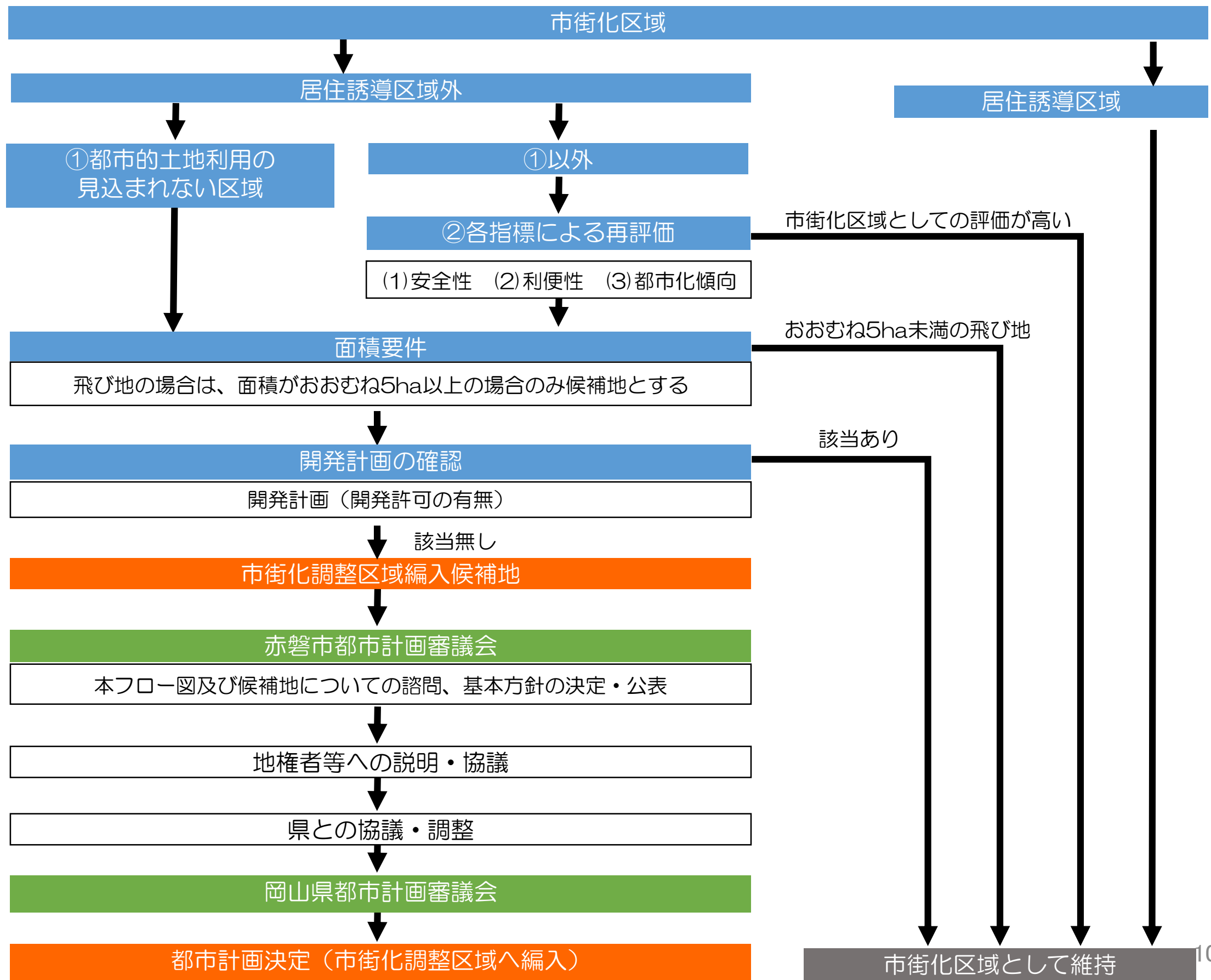


建築物の建築に制限がかかるため、土地の売買が困難となる。長期的には市街化区域内への居住誘導が図られる。

市街化調整区域への編入候補地のうち、権利者との合意形成が図られた区域について法手続きに移っていく。

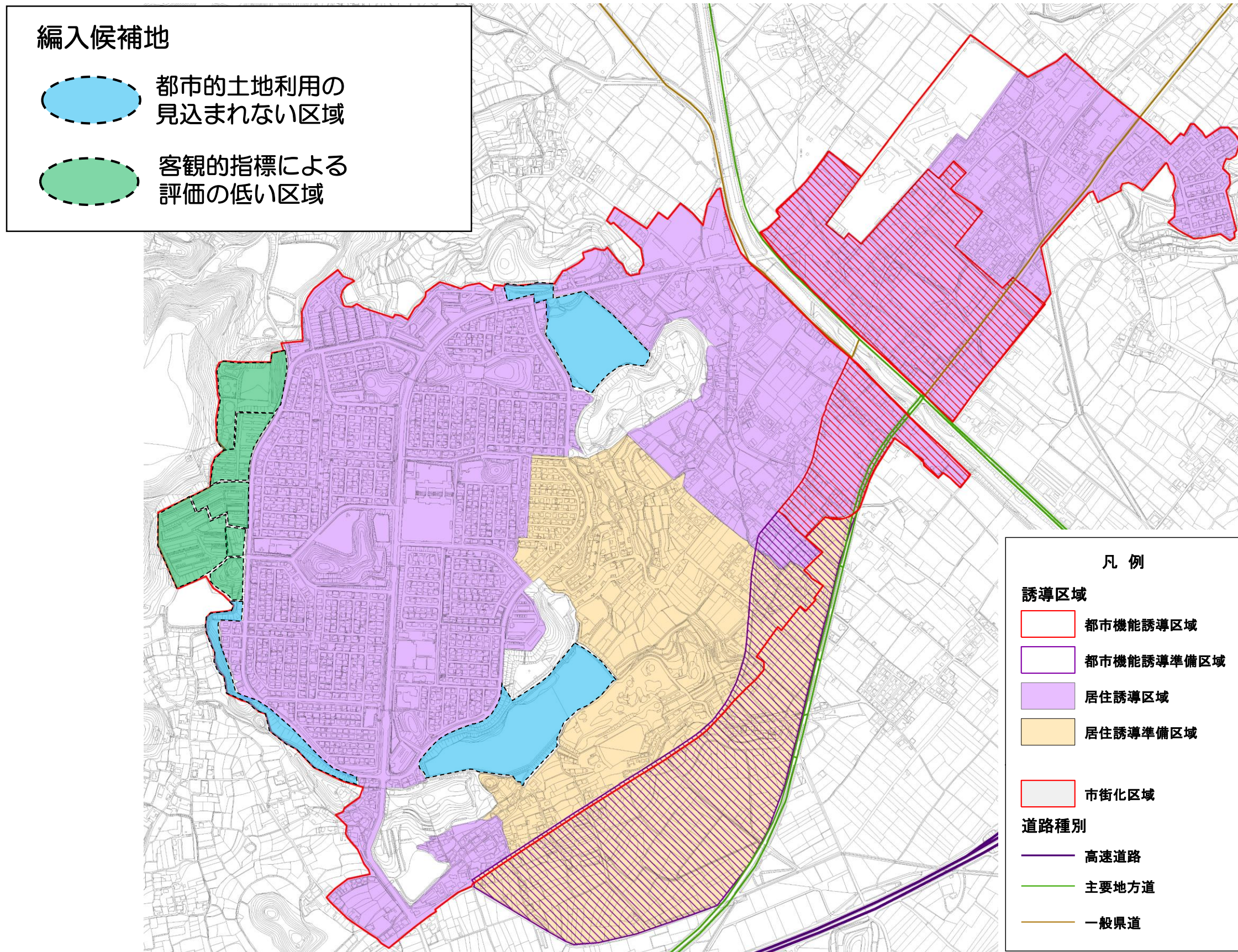


（１）市街化区域から市街化調整区域への編入（逆線引き）の流れ（フロー図）



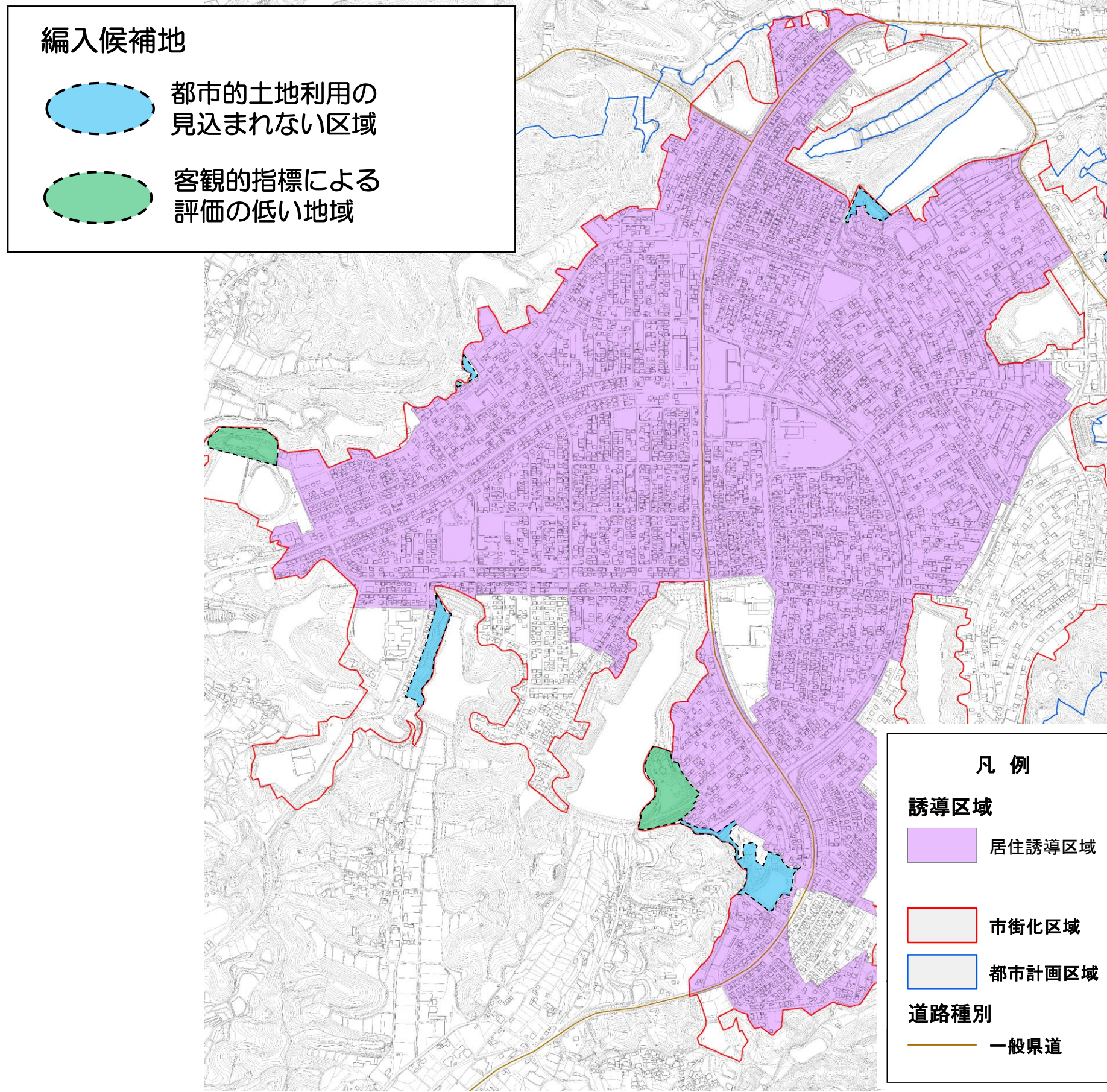


（２）市街化調整区域へ編入候補地（山陽団地周辺）





（３）市街化調整区域への編入候補地（桜が丘）

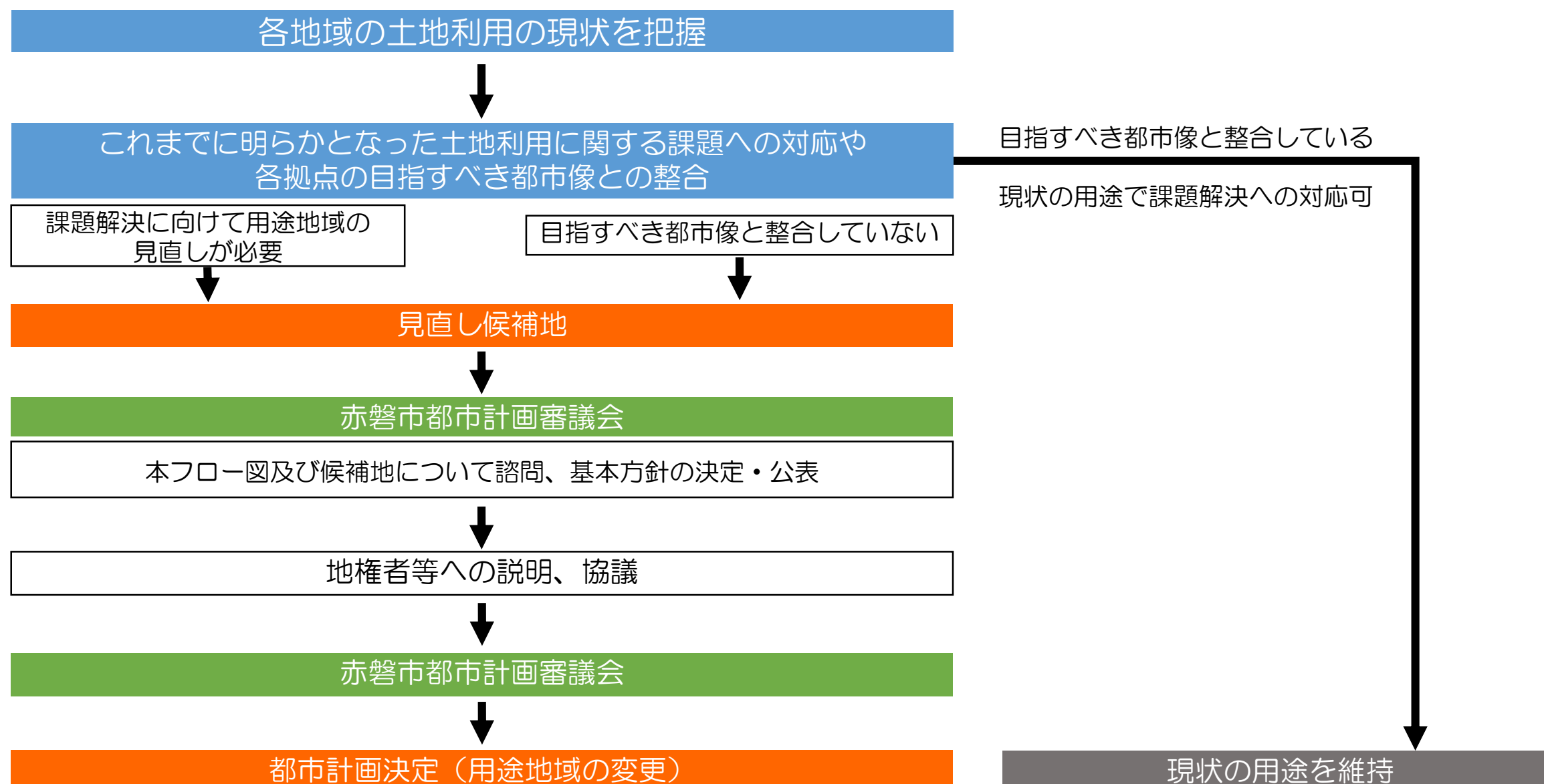




赤磐市では、昭和46年9月7日に線引きされて以来約50年が経過しており、その間人口の増加とともに桜が丘地区など新たな住宅団地の開発が行われ、市街化区域が少しずつ拡大されてきた。一方で、用途地域の大幅な見直しというものは一度も行われていない。

今回、都市機能誘導及び居住の誘導を進めるため、都市全体を見渡し、用途地域を見直すことで、各拠点の目指すべき都市像を実現していく。

(1) 用途地域見直しの流れ（フロー図）





(2) 各地域の土地利用の現状の把握と目指す都市像・課題の整理

生活拠点：山陽団地

明らかになった課題

- ・ 商業的土地利用が少なく、日常生活関連小売店の立地もないため、住宅地内での生活利便性が低い ← 第2回協議会
- ・ 空き家の増加傾向が顕著なものの、建築活動が少なく土地利用の循環が進まない ← 第2回協議会
- ・ 人口減少や高齢化などのいわゆるオールドニュータウン化が進行 ← 第3回協議会

目指すべき都市像

- ・ 空き地や空き家の活用促進と世代循環による定住の促進 ← 第4回協議会
- ・ 様々な世代が住み継ぎつながる居住地としての住宅団地の維持・改善 ← 第4回協議会

土地利用の現状

■：第一種低層住居専用地域

生活拠点である山陽団地のほぼ全域を占めており、実際の土地利用もほぼ住宅として利用されている。空き家の増加が顕著であり、利活用や再建築も進んでいない。

■：第一種中高層住居専用地域

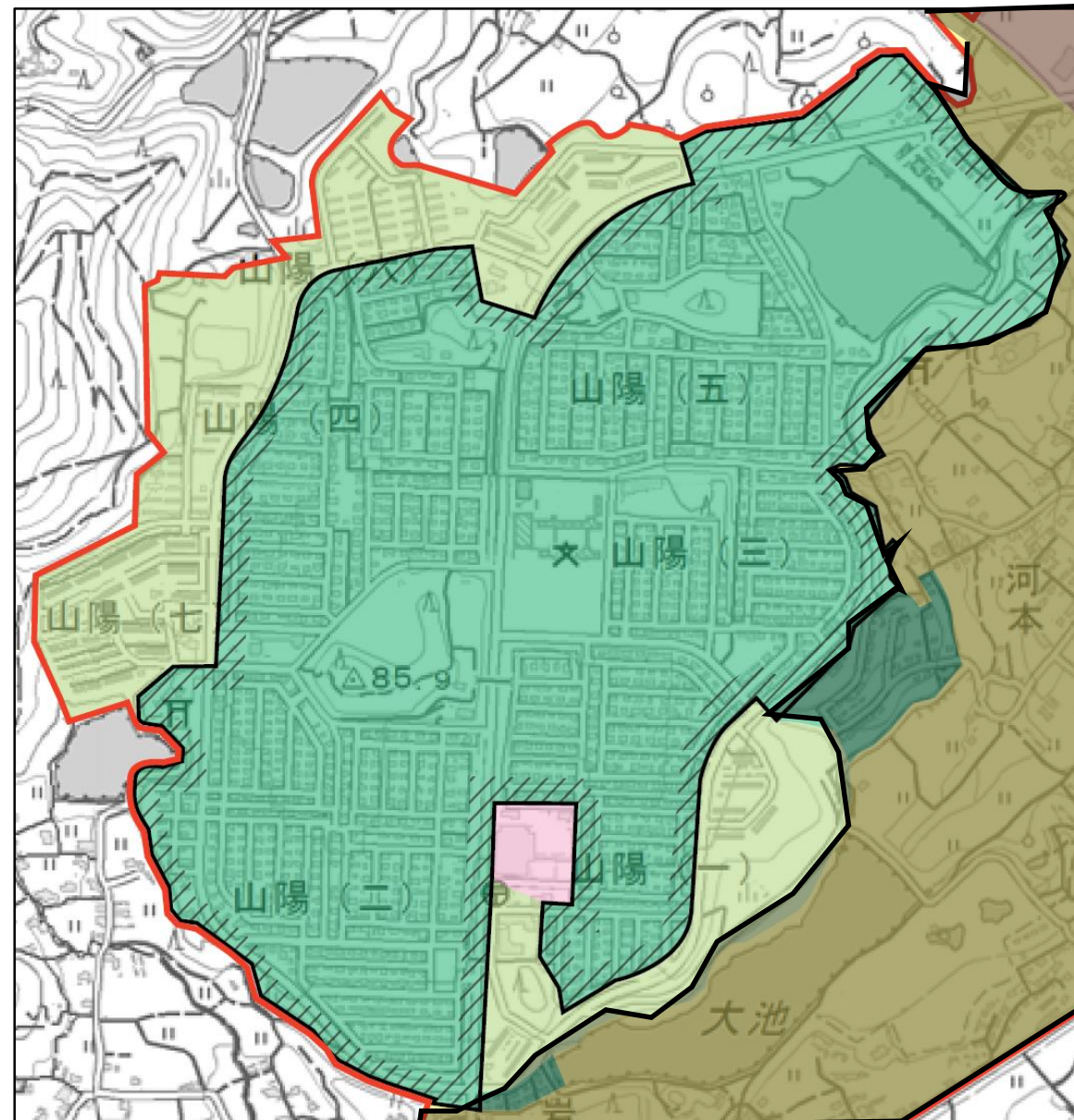
全域に公営住宅が立地している。

- ・ 住む場所としての魅力を向上し、世代循環を促すためには、住環境を保護しながらも日常生活を豊かにする小規模な店舗等の各所への充実が望ましいが、住居専用地域では対応できない。（見直し候補地A）

■：近隣商業地域

周辺住民への日用品を供給するための地域ではあるが、ショッピングセンターが撤退後は長らく未利用となっている。

- ・ 中央の近隣商業地域は、団地全体の生活利便性の維持・向上を図るべき地域として維持していく。





生活拠点：桜が丘


明らかになった課題

- ・幹線道路沿いには商業系の土地利用を見込んで用途の配置をしていたが、現状の土地利用やニーズとのミスマッチが生じている ←第3回協議会

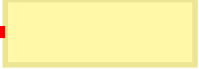
目指すべき都市像

- ・利便性の高い地域への居住の誘導 ←第4回協議会
- ・時代の変化に対応した商業系から住居系への見直しなど適切な用途の再編 ←第4回協議会
- ・あかいわの魅力を享受し、職住が近接した生活と、広域的に人が集まる魅力的な都市 ←第4回協議会

土地利用の現状


：第一種低層住居専用地域

生活拠点である桜が丘の約75%を占めており、閑静な住宅街を形成している。

：第一種住居地域


生活拠点である桜が丘の約18%を占めており、戸建て住宅の他、小中学校や保育所、学習塾、カフェなどが立地している。

- ・利便性の高い生活拠点において、居住の受け皿としての役割を果たしており、この傾向を維持する。

：近隣商業地域

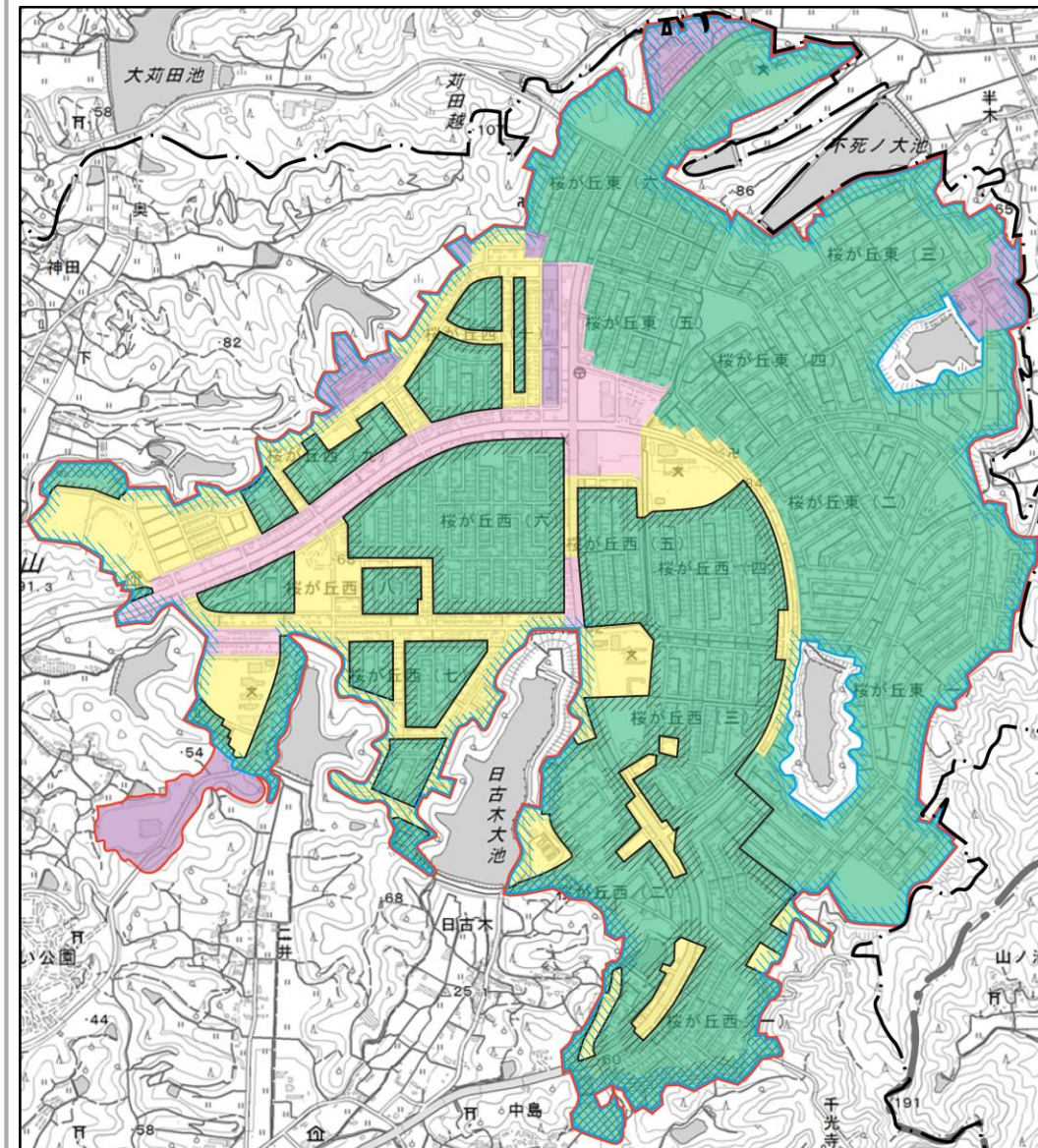
中央、幹線道路沿いに配置しているが、幹線道路沿いについては一般住宅が立地している。

- ・中央部周辺については、団地全体の生活利便性の維持・向上を図るべき地域として維持していく。一方で幹線道路沿いは、住居地域と同様の土地利用であり、今後も良好な住環境を保護すべきだが、近隣商業地域では支障がある。（見直し候補地B）

：準工業地域

軽工業など住環境の悪化をもたらすおそれのない工場が立地している。

- ・職住近接のまちづくりに即しており、この傾向を維持する。





都市拠点：市役所周辺

明らかになった課題

- ・岡山市依存による都市機能の脆弱性の顕在化と非効率な都市構造 ←第3回協議会
- ・店舗や都市機能が分散し魅力が乏しい ←第3回協議会

目指すべき都市像

- ・あかいはの魅力を享受し、職住が近接した生活と、広域的に人が集まる魅力的な都市 ←第4回協議会
- ・都市機能誘導区域として、必要な都市施設の維持・誘導を図る ←第6回協議会

土地利用の現状

■：第一種低層住居専用地域

戸建て住宅が立地しており、閑静な住宅街を形成している。

- ・職住近接のまちづくりに即しており、この傾向を維持する。

■：第一種住居地域

市役所や銀行などの都市機能と住居や小中学校などが混在している。

- ・都市機能誘導区域の中心地として、必要な都市機能の立地促進や公共施設の複合化を推進する地域が含まれるが、第一種住居地域では対応できない恐れがある。（見直し候補地C）

■：第二種住居地域

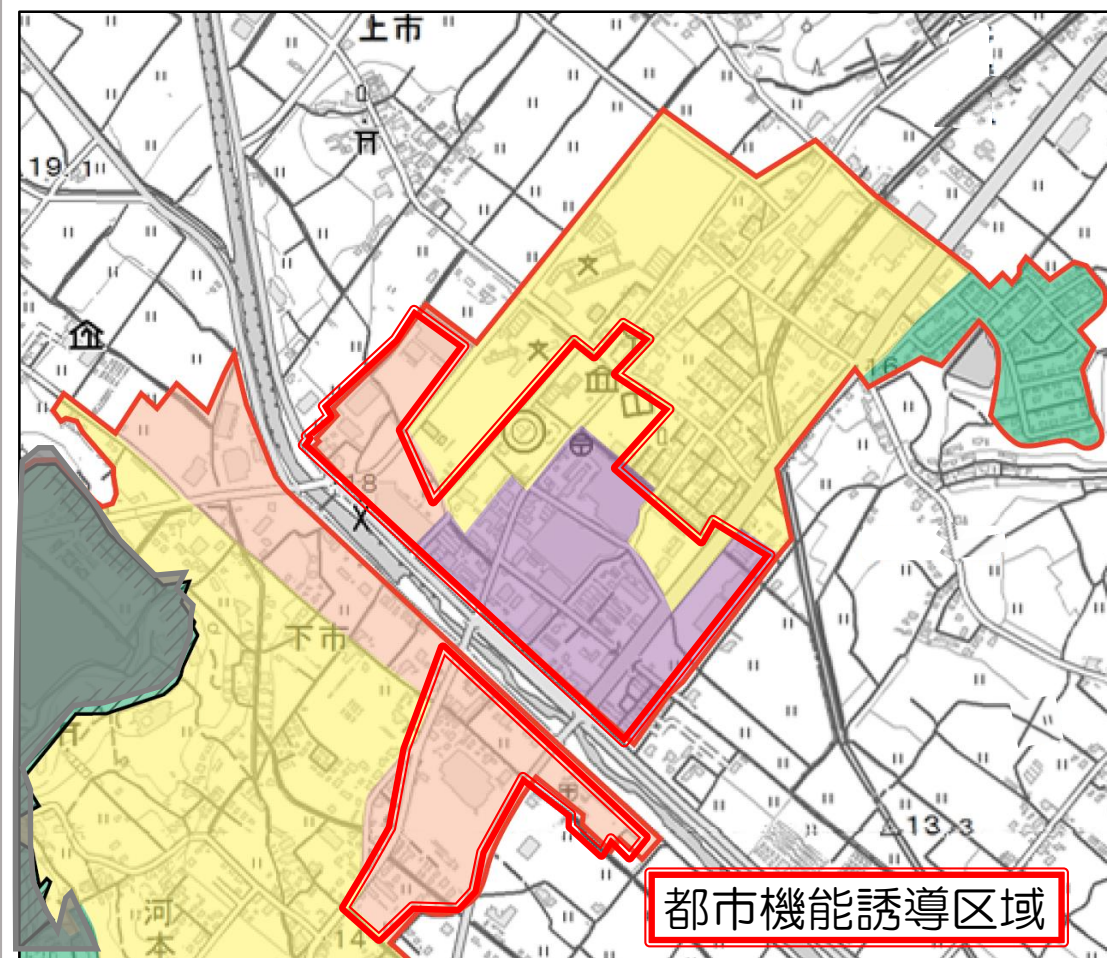
幹線道路沿線にスーパーなどの商業施設や遊戯施設、総合病院が立地している。

- ・市街化区域内の需要を支える大小さまざまな店舗や都市機能が立地しており、この傾向を維持していく。

■：準工業地域

工場や家電量販店などの商業施設が立地している。

- ・市内雇用者を多く抱える工業施設や、小売店舗の集積があり、職住近接のまちづくりに即している。

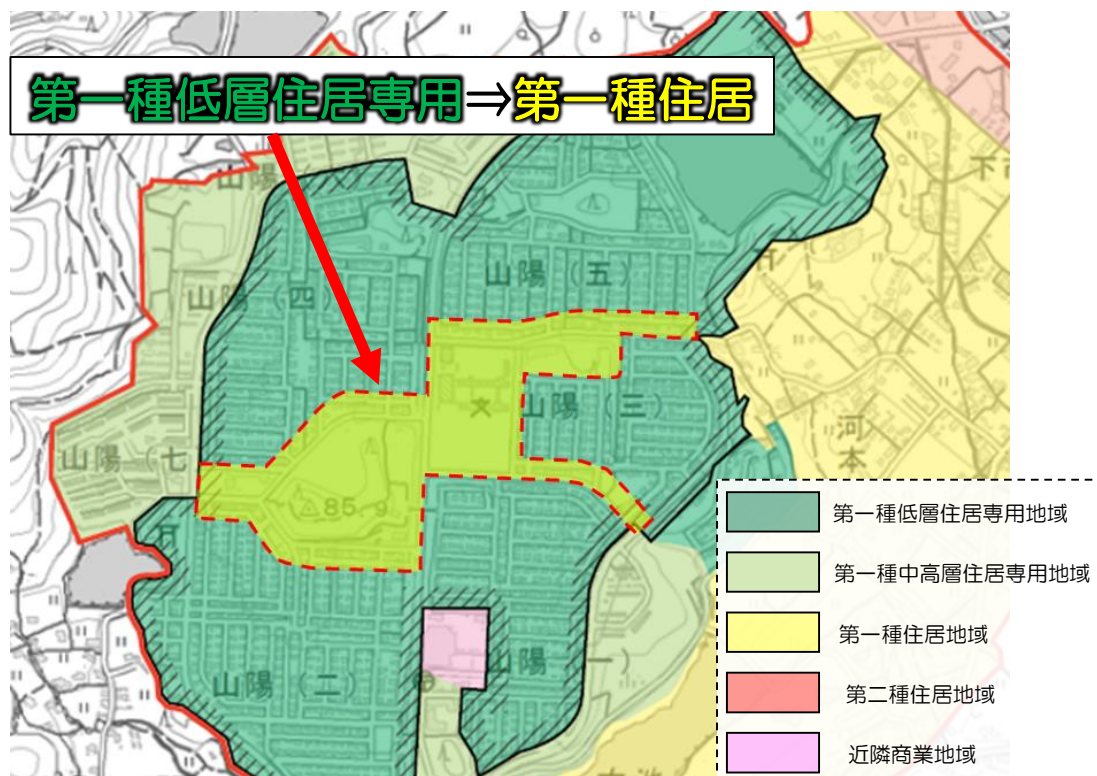
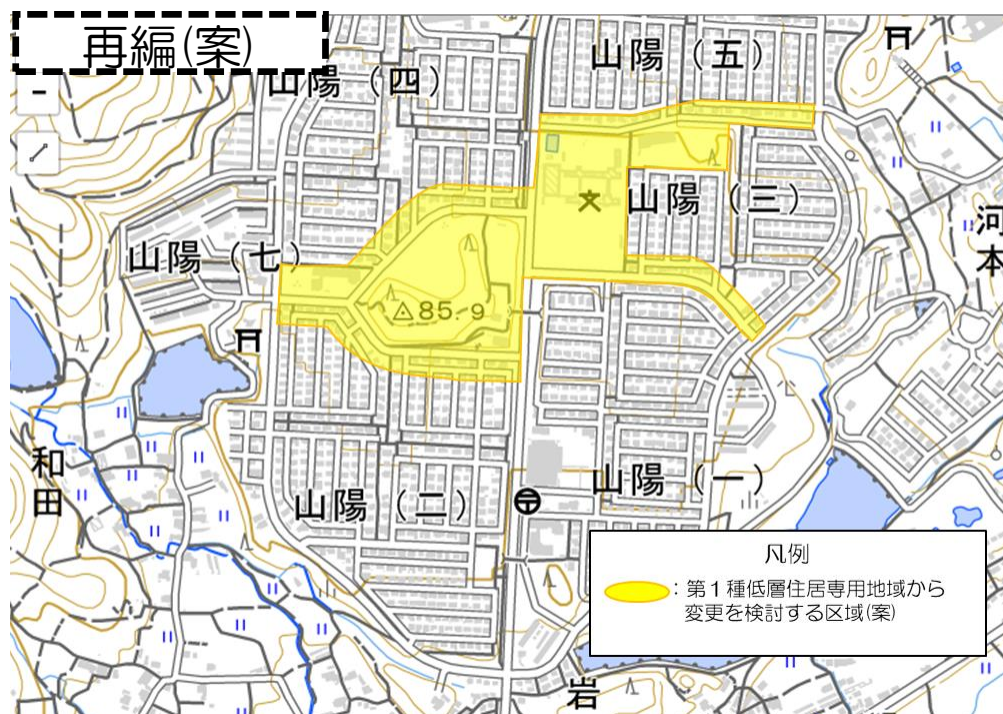




見直し候補地A

エリア設定の考え方：団地の憩いの場である公園を中心とした主要道路沿線のアクセス性を勘案して設定

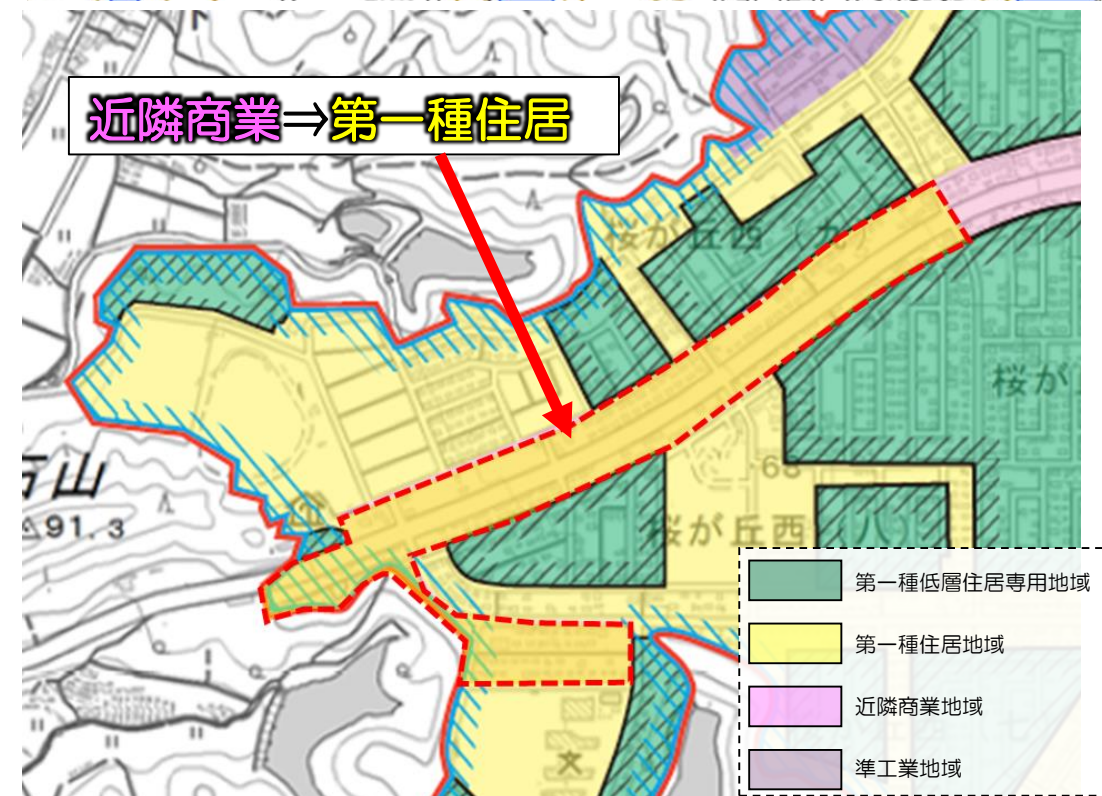
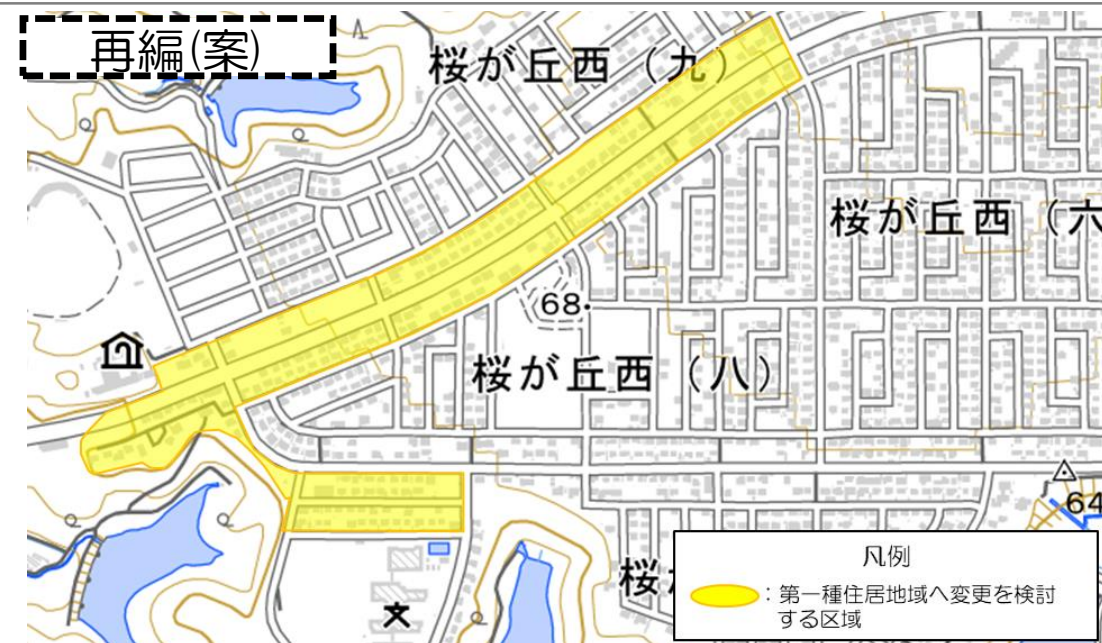
変更後用途地域の考え方：大規模な店舗等の立地を制限しながらも、一定の利便施設の立地を許容すべき地域として第一種住居地域へ変更



見直し候補地B

エリア設定の考え方：幹線道路沿いの近隣商業地域において、周辺の住居地域と同様の土地利用が連続しており、今後も良好な住環境を保護すべきエリアを設定

変更後用途地域の考え方：周辺の住居地域との連続性や、幹線道路沿いという利便性の特質を考慮し、小規模な店舗等の立地を許容しながら住環境との調和を図る地域として第一種住居地域へ変更

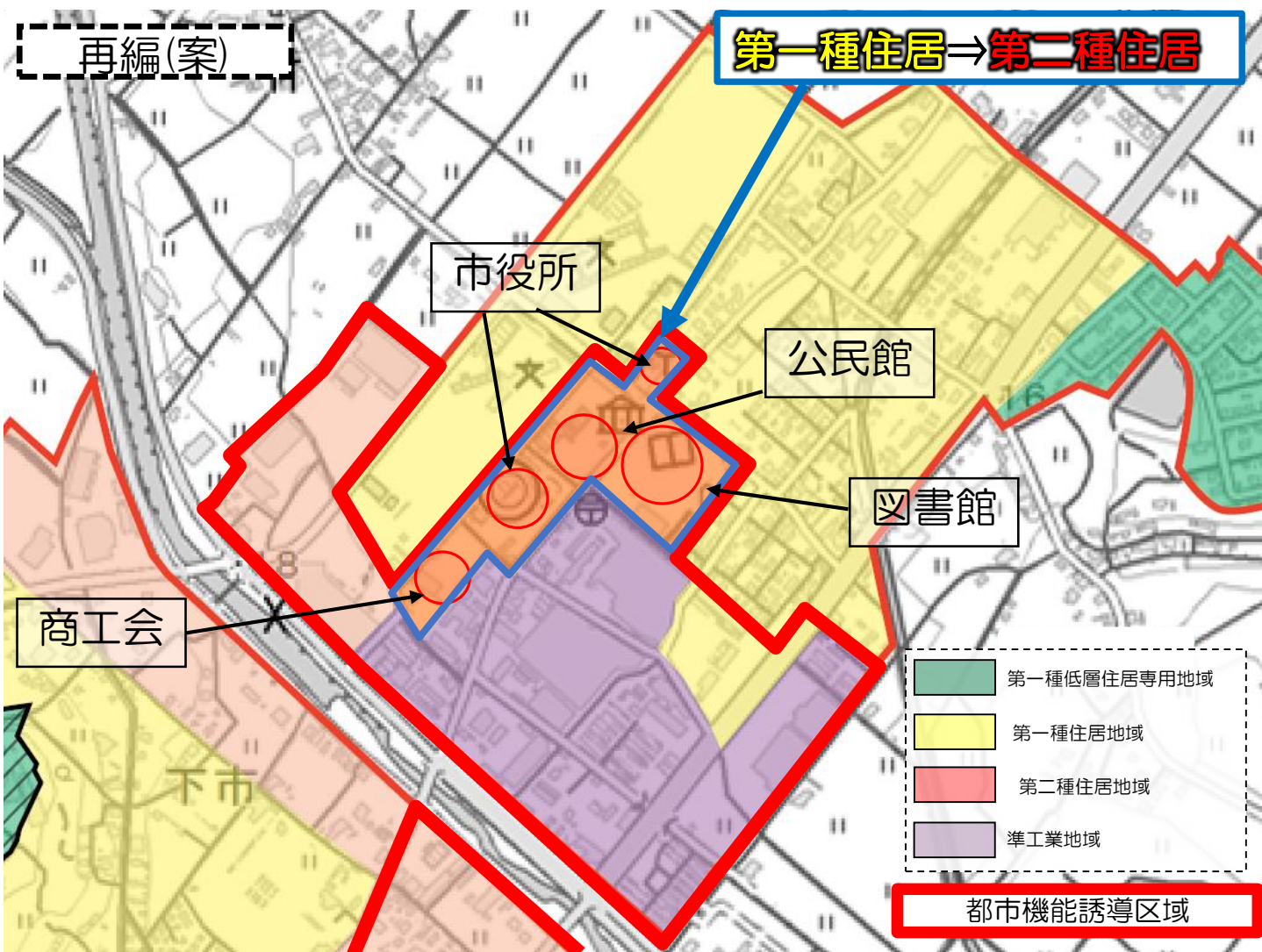




見直し候補地C

エリア設定の考え方：将来的な都市機能の集約や公共施設の複合化を念頭に、第一種住居地域のうち、市役所等の公共施設が集積するエリアを設定

変更後用途地域の考え方：一定規模の施設面積を許容しながら、周辺住宅との共存に配慮した地域として第二種住居地域へ変更



見直しに当たっての留意事項

(1) 指定経緯の尊重

従前の規制などこれまでの経緯に配慮する。

(2) 規制の強化又は緩和

用途地域等を変更する場合は、現行の各種規制からの強化又は緩和となることに留意し、土地利用の混乱を防止し、周辺地域にも配慮した良好な市街環境の形成に努める。なお、規制の強化となる場合には、既存の建築物に対し、多数の不適合建築物が発生しないよう留意する。

(3) 連続性への配慮

極端な形態規制の差が生じないように、その連続性に配慮する。

注) 立地適性化計画を公表した場合においても、地権者等への説明や、都市計画の変更決定を行うまでは、立地適正化計画はあくまでも市の構想として扱われ、用途地域の変更が担保されるものではありません。 18



都市機能誘導施設をはじめとする市に必要な都市施設の立地促進に向け、都市計画の活用や各種支援施策を講じる。
また、公共施設についても複合化による都市拠点への集積を図り、都市としての魅力向上と効率的な行政運営に努める。

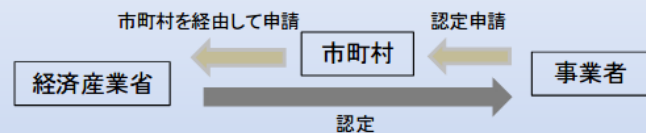
施策	概要	エリア
誘導施設整備に係る支援措置	特定民間中心市街地経済活力向上事業計画に基づく施設整備に対し、税制優遇や低利融資等の支援を実施。	都市機能誘導区域 都市機能誘導（準備）区域
	民間事業者が実施する誘導施設等の整備に対する支援（まち再生出資）の活用。	

特定民間中心市街地経済活力向上事業計画の概要

経済産業大臣が認定する商業施設整備事業の認定スキーム

※中活計画に基づく事業であって特に経産大臣の認定を得たもの

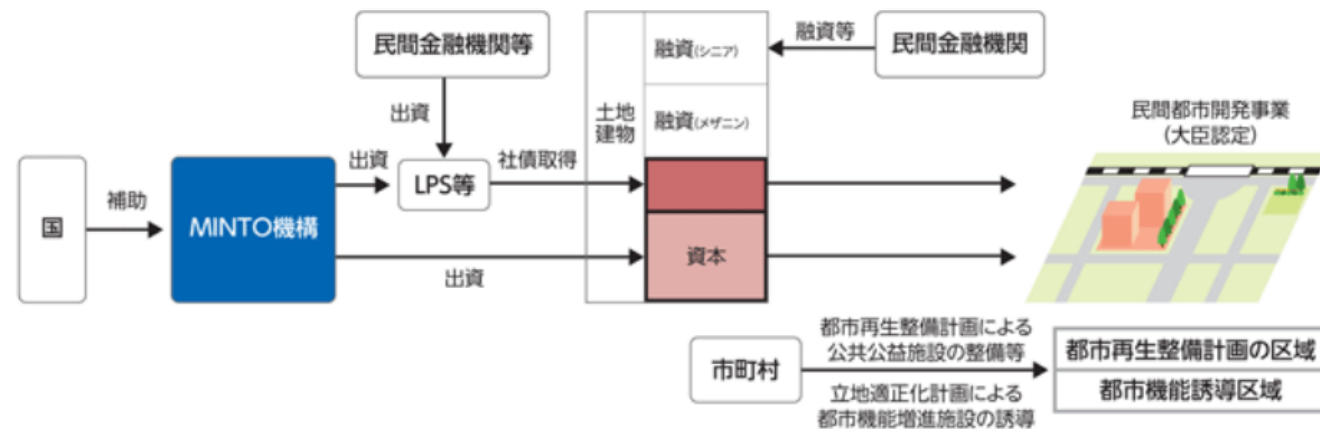
- 中心市街地活性化基本計画に基づき、
 - ①意欲的な目標を掲げ（年間来訪者数が、中心市街地の居住人口の4倍以上等）
 - ②中心市街地の経済活力を向上させる波及効果があり
 - ③地元からの強いコミットメントがある
- 民間商業施設整備プロジェクトに対して、経済産業大臣が認定し、**税制優遇・低利融資**等の支援を実施。



（国土交通省HPより）

まち再生出資・社債取得業務（まち再生出資業務）

市町村が定める特定の区域において行われる優良な民間都市開発事業に対し、MITNO機構が出資又はLPS（投資事業有限責任組合）等を通じて社債取得を行うことにより、事業の立ち上げ支援を行います。
事業全体のリスクが縮減されることが呼び水となり、民間金融機関からの資金調達がしやすくなります。



（（一財）民間都市開発推進機構HPより）



観光拠点の整備

市内各地域の観光地への発着点となり得る拠点を整備することで、市内への観光客の滞留や周遊を促進する。また、岡山県の東の玄関口として、全国に向けて広く岡山をPRする役割を兼ね備える。

施策	概要	エリア
道の駅における観光・地域振興機能の強化	市内観光の回遊性向上に資する観光案内拠点を整備。	都市機能誘導（準備）区域
	主に市内の特産品の販売を取り扱う地域振興施設を整備。	
<div><div><p>観光案内拠点（イメージ）</p></div><div><p>地産地消レストラン（イメージ）</p></div><div><p>地域特産品販売（イメージ）</p></div></div>		

職住近接型の雇用創出

岡山市等に大きく依存する雇用の場について、市内の生活拠点に近接した地に雇用の受け皿となる企業の進出等を促進する環境を整備し、働く世代の移住・定住を図る。

施策	概要	エリア
企業立地に係る優遇措置	企業による事業所や研究所の新設に対し、当該用地及び建物に係る固定資産税相当額を5年間補助する。	全域
	企業による事業所や研究所の新設に係る、設備投資や土地取得、市内在住者の新規雇用に対して補助を行う。	
都市機能誘導施設等の立地促進	『都市機能誘導施設』や『都市機能誘導施設以外の立地を促進する施設』の新設に対する支援を検討。	都市機能誘導区域 都市機能誘導（準備）区域



若者や高齢者、子育て世帯など多様な世代が相互に交流し、まちの魅力や郷土愛の醸成に寄与する市民交流施設を整備する。

施策	概要	エリア
市民交流施設の整備	都市構造再編集中支援事業や、都市再生整備計画事業等を活用し、子育て支援や生涯学習、文化活動、コワーキングなど市民の活動を幅広く支援することができる施設を整備。	都市機能誘導（準備）区域

都市構造再編集中支援事業

○「立地適正化計画」に基づき、地方公共団体や民間事業者等が行う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、災害からの復興、居住の誘導の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。

事業主体：地方公共団体、市町村都市再生協議会、民間事業者等

国費率：1／2（都市機能誘導区域内等）、45％（居住誘導区域内等）

対象事業

＜市町村、市町村都市再生協議会＞

○都市再生整備計画※に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するものをパッケージで支援。
※市町村が作成する都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画

【基幹事業】

道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設（緑地、広場、地域防災施設、再生可能エネルギー施設等）、高質空間形成施設（歩行支援施設等）、高次都市施設（地域交流センター、観光交流センター、テレワーク拠点施設等）、都市機能誘導区域内の誘導施設※・基幹的誘導施設（医療、社会福祉、教育文化施設等）、エリア価値向上整備事業等

【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業（社会実験等）、地域創造支援事業（提案に基づく事業）

【居住誘導促進事業】

住居移転支援、元地の適正管理等

＜民間事業者等＞、＜都道府県等（複数市町村が広域的な誘導施設の立地方針を定めた場合に限る。）＞

○都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の誘導施設※及び
基幹的誘導施設（広域で利用される誘導施設）の整備

ー民間事業者に対する支援については、市町村又は都道府県が事業主体に対して公的不動産等活用支援を行う事業であることを要件とし、事業主体に対する市町村の支援額と補助基本額（補助対象事業費の2／3）に国費率を乗じて得られた額のいずれか低い額を補助金の額とする。

※誘導施設については、三大都市圏の政令市・特別区における事業は支援対象外だが、広域連携を行った場合は政令市を支援対象とする。

施行地区

○立地適正化計画の「都市機能誘導区域」及び「居住誘導区域」

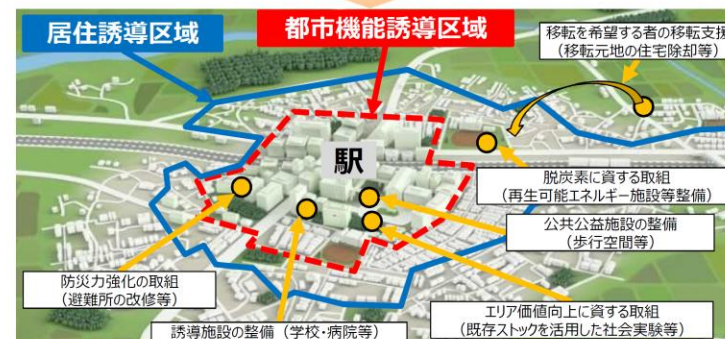
ーただし、都市計画運用指針に反して居住誘導区域に土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンを含めている市町村、市街化調整区域で都市計画法第34条第1号に基づく条例の区域を図面、住所等で客観的に明示していない等不適切な運用を行っている市町村は対象外

○その他、以下の地区においても実施可能

- ・立地適正化計画に基づいて誘導施設を統合・整備する場合、廃止された施設の除却等
- ・都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する区域において水辺まちづくり計画がある場合、計画に位置付けられている事業
- ・市街化区域等内の居住誘導区域外において、あるべき将来像を提示している場合、緑地等の整備
- ・居住誘導区域面積が市街化区域等面積の1／2以下の市町村の居住誘導区域外、または市街化区域を市街化調整区域に編入した市町村の当該編入した市街化調整区域から、居住誘導区域への居住の誘導を促進するために必要な事業

市町村が立地適正化計画を作成・公表

まちづくりの方針、都市機能誘導区域・居住誘導区域等を設定



まちづくりに必要な事業を都市再生整備計画に位置づけ

市町村が都市再生整備計画を作成・公表

都市構造再編集中支援事業による支援



（国土交通省HPより）



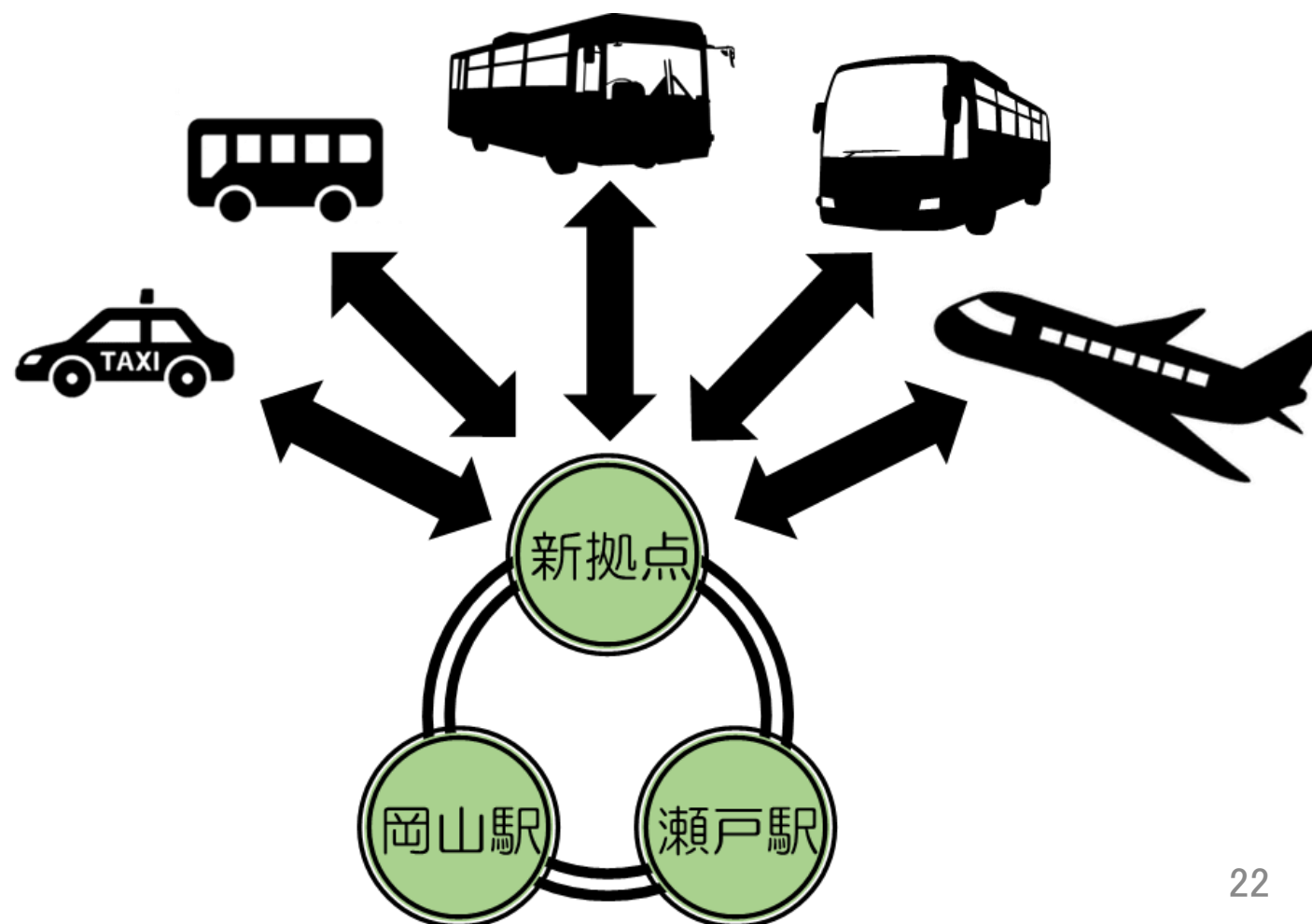
各交通事業者との連携を密にし、新設する交通ターミナルでの円滑な連携に向けた協議を進める。

施策	概要	エリア
交通ターミナルを中心とした多様な交通手段との連携及び機能強化	岡山駅～新拠点～瀬戸駅間を新たな交通軸として位置づける。	都市機能誘導（準備）区域
	民間企業との連携により、新拠点を路線バスや高速バスの発着点とし、タクシーや新たなモビリティなどの移動手段と接続した利便性の高い交通結節点の整備を図る。	
	既存の民間バスや市民バスの連携等による待ち時間の短縮など利便性の向上を図る。	
	快適な待合環境の整備と併せて、電子掲示板（デジタルサイネージ）の設置、バスロケーションシステムの活用により利便性向上を図る。	全域

待合所（イメージ）



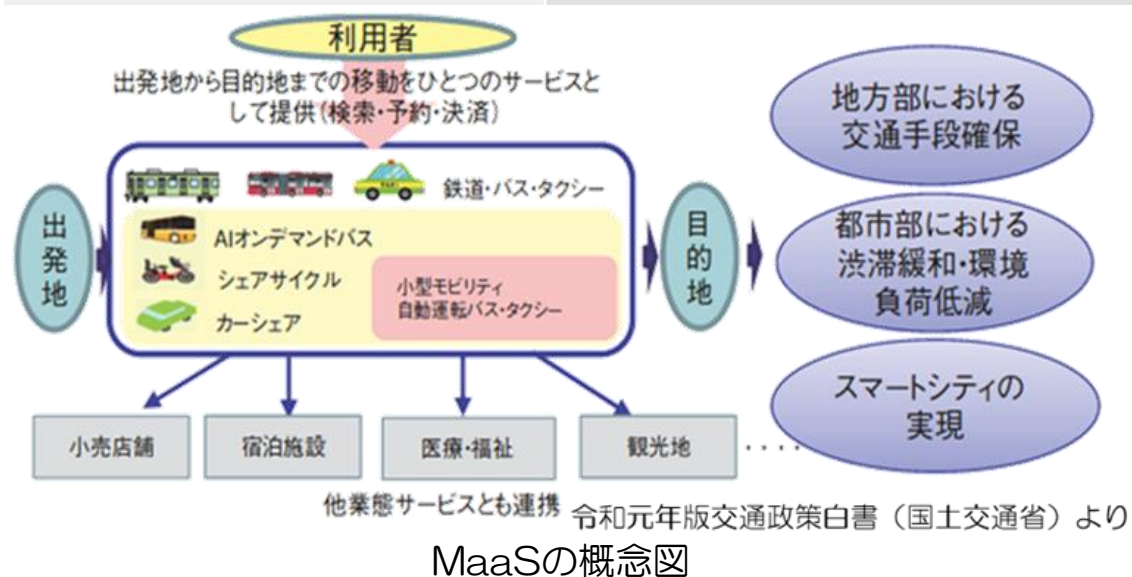
電子掲示板（デジタルサイネージ）
（国土交通省HPより）





賑わいと交流の創出や、不足する都市機能の集積立地により高まる公共交通需要の将来予測等を踏まえ、事業者への情報提供や支援を講じるとともに、交通サービスの担い手不足や、ラストワンマイル等の課題に対し、先進技術の活用等による対策を講じる。

施策	概要	エリア
高まる需要に対応した供給能力の充実	民間企業との連携により、増加する需要に応じて、市内各拠点を結ぶバスを運行する。	全域
	増加する多様な移動需要に対応するため、タクシー等の運転手の担い手不足解消に向けた支援を行う。	
先進技術等の実証を踏まえた取り組みの検討	自動走行システムや超小型モビリティ等の技術を取り入れた新たな移動手段の導入を検討する。	居住誘導区域 都市機能誘導区域 都市機能誘導（準備）区域
	桜が丘を中心とした基幹路線の通勤・通学需要に対し、シェアサイクルやシェアキックボード等の利用を促進する環境を整える。（モビリティハブの整備）	
	新たなモビリティ関連サービスの実装を通じて移動課題の解決に資するとともにMaaS導入に向けた環境づくりを進める。	全域



桜が丘でのシェアサイクル
実証実験の様子



電動キックボード・自動運転バス
（国土交通省HPより）

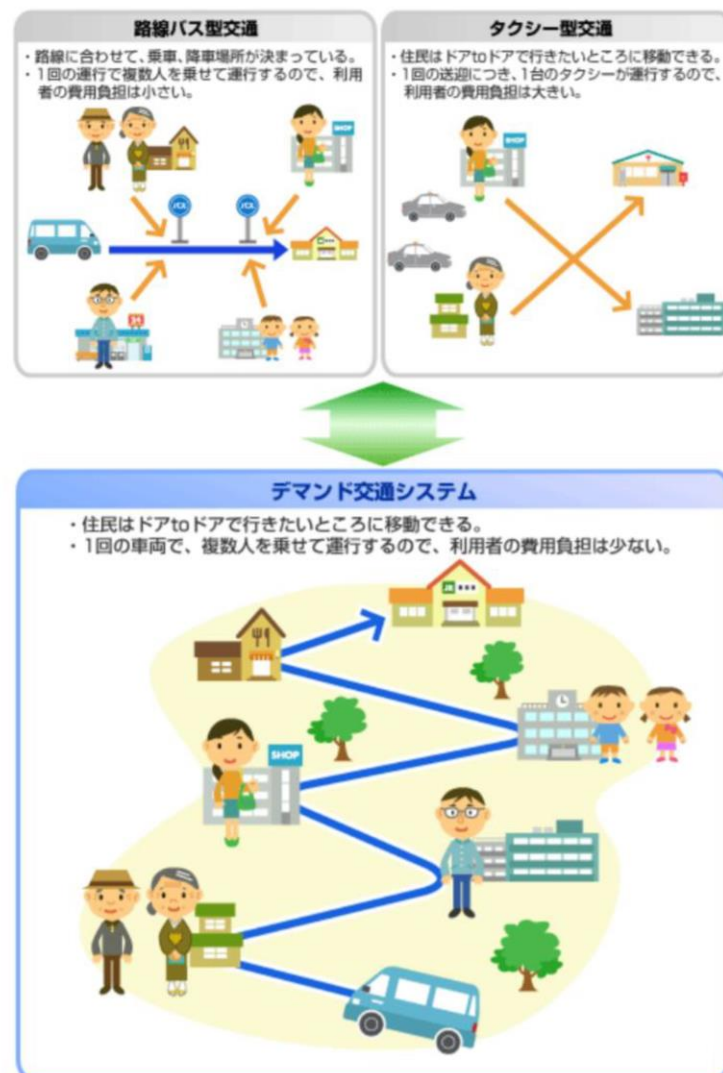


高齢者をはじめとする地域住民の移動手段となっている路線バスのサービス向上に向けた取り組みや、地域の現状に応じた適切なサービスの提供を進める。

施策	概要	エリア
高齢者等に対する交通サービスの充実	交通系ICカードを活用し、高齢者及び障害者の運賃割引制度を導入し利便性向上を図る。	全域
	各地域の高齢者等の日常的な買い物・通院需要に対し、新拠点等の目的地まで移動をサポートするため、デマンド交通を拡充する。	

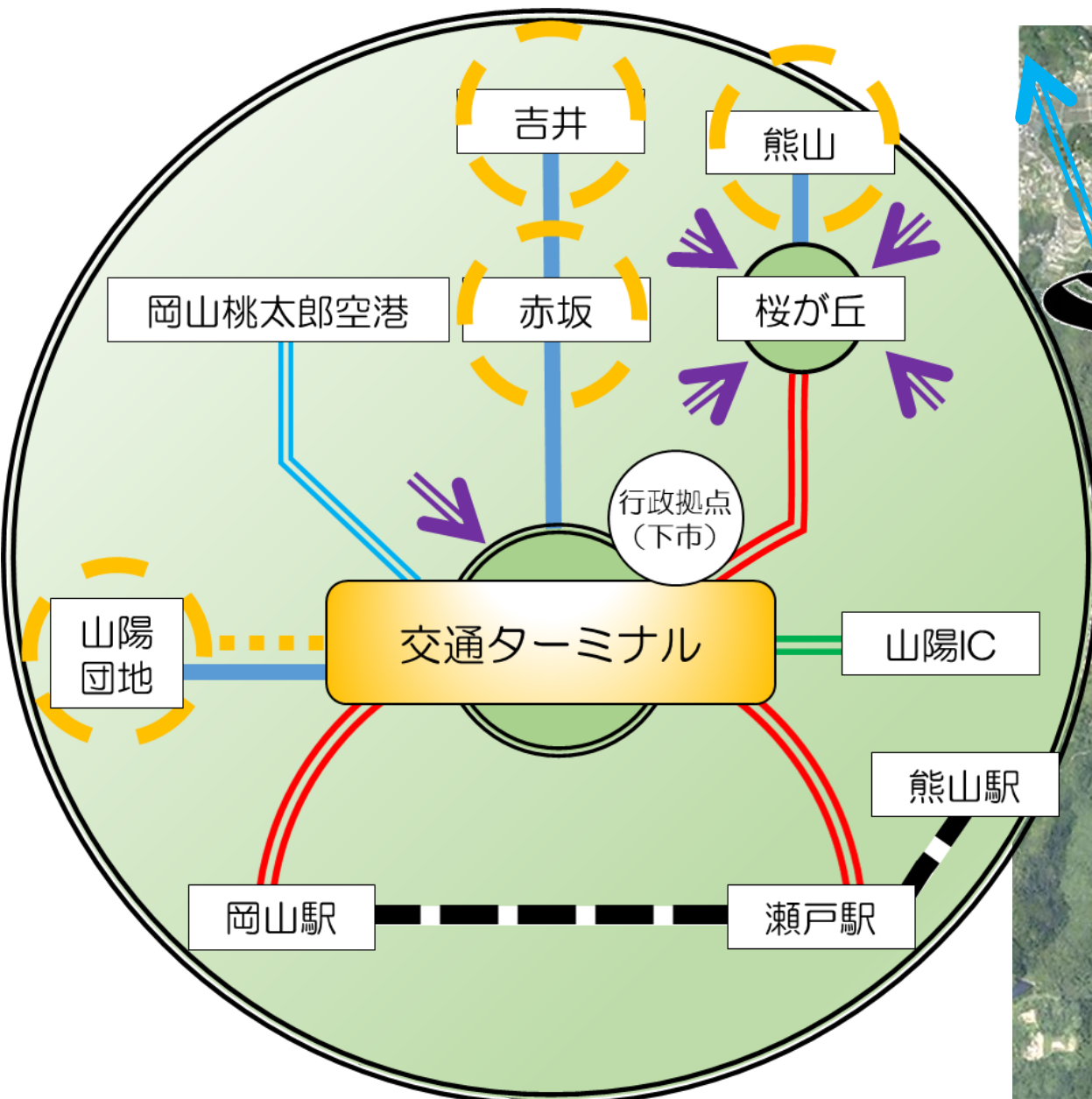
デマンド交通って何？

国土交通省

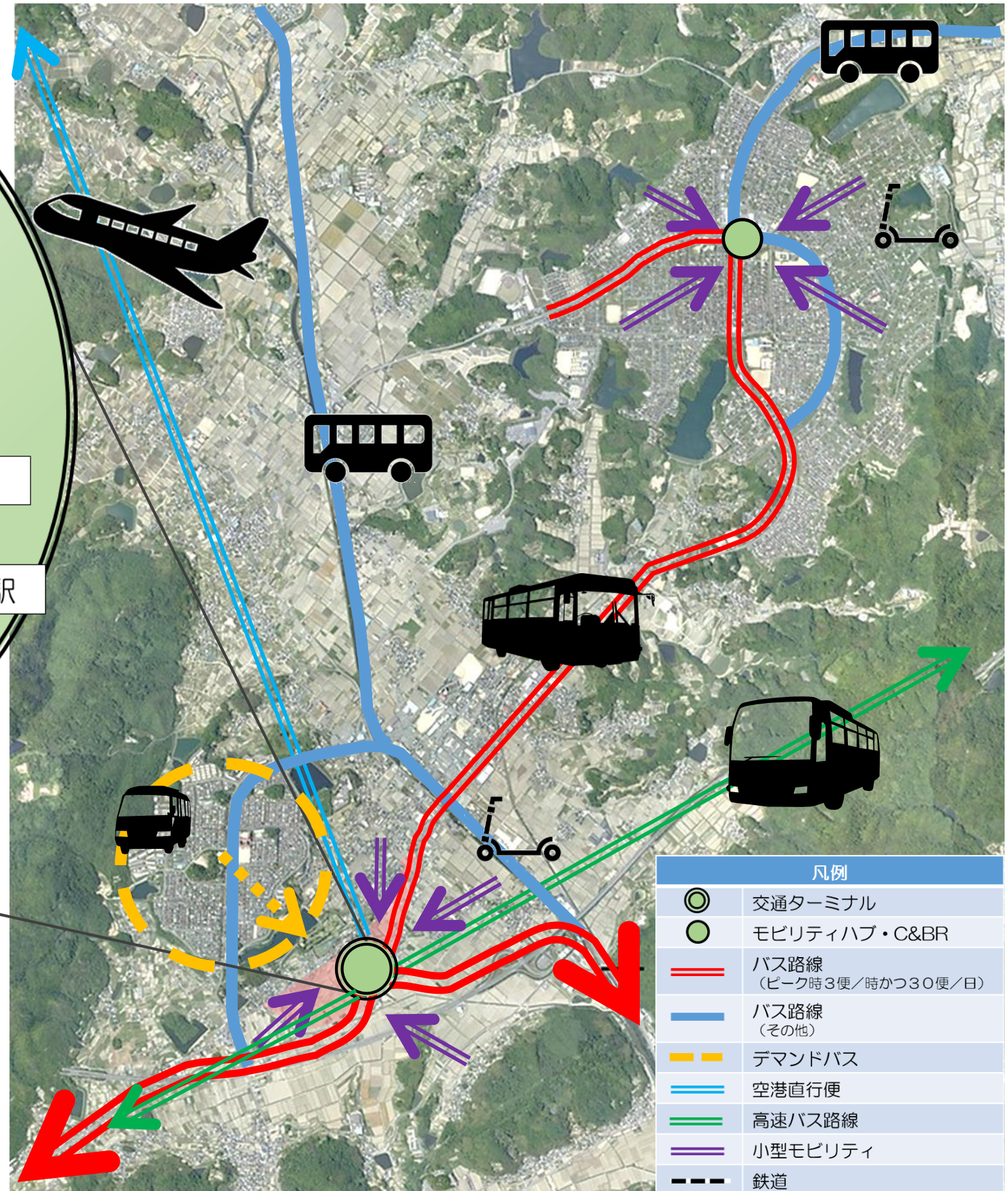


デマンド交通＝予約型乗合タクシー





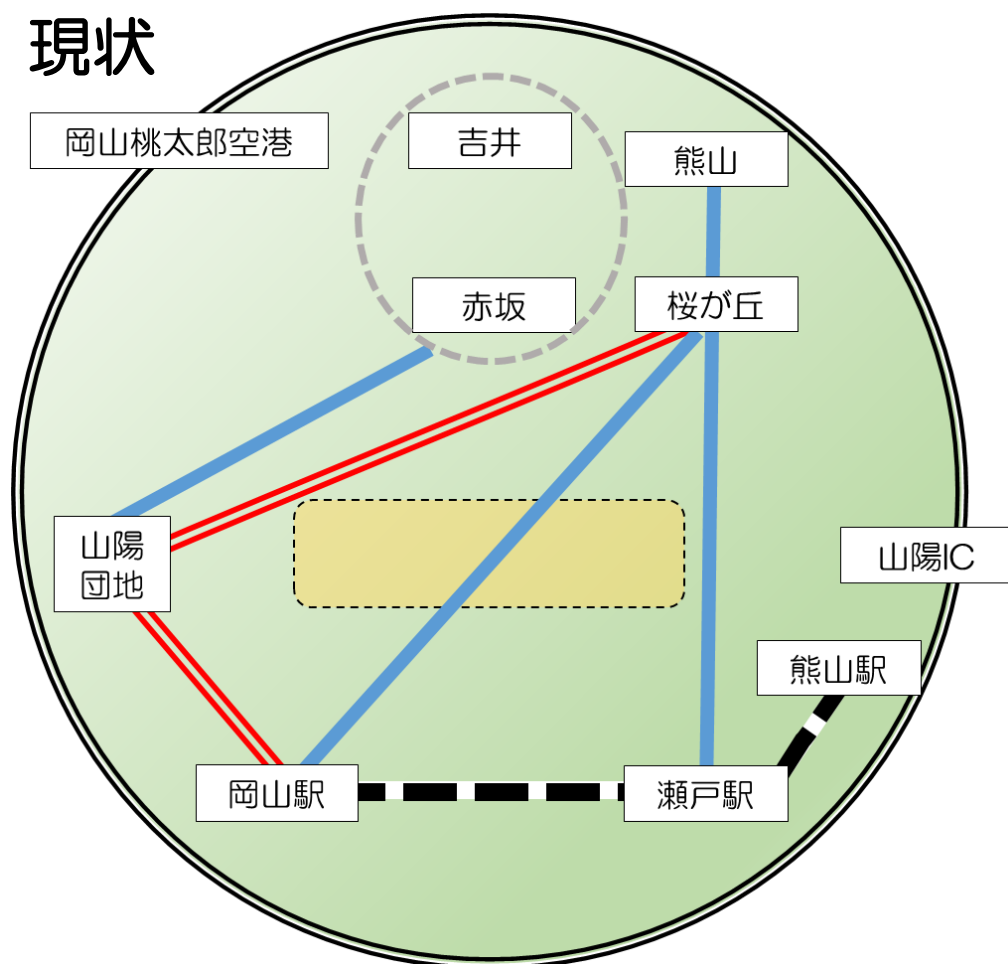
(交通ターミナルのイメージ)



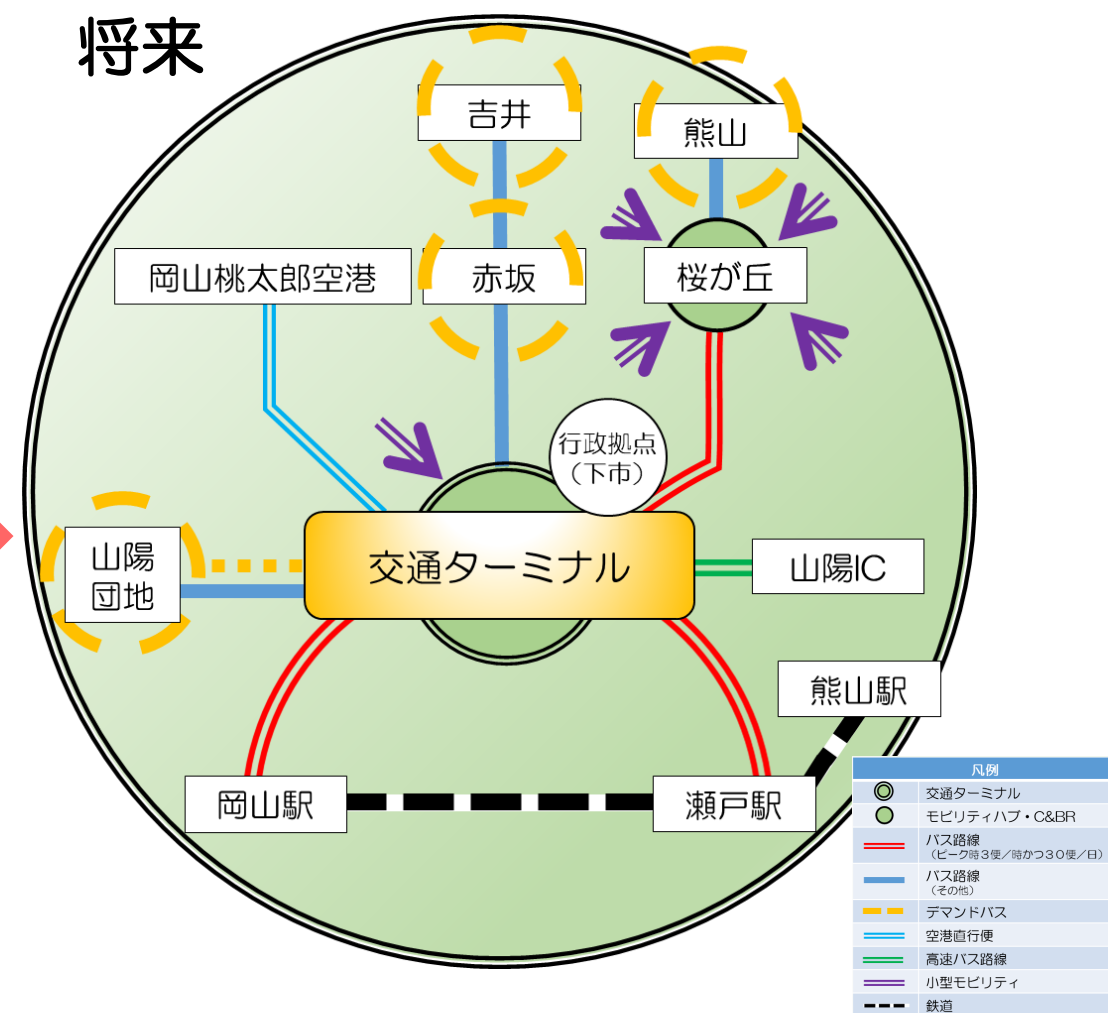
凡例	
	交通ターミナル
	モビリティハブ・C&BR
	バス路線 (ピーク時3便/時かつ30便/日)
	バス路線 (その他)
	デマンドバス
	空港直行便
	高速バス路線
	小型モビリティ
	鉄道



現状



将来



瀬戸駅からバスで帰りたいけど、便数が少ないな…部活や試験の日は車で迎えにきてもらわないと…



岡山市内の病院に通いたいけど最寄りのバス停まで歩いていくのがつらいわ…



旅行で高速バスを使いたいけど、バス乗り場までどうやって行こうかしら…



瀬戸駅からターミナルまで便数が増えたから部活動も勉強も安心して取り組めるぞ！



家の前までデマンドバスが来てくれて、ターミナルからはたくさん便数があるから岡山市内の病院に安心して通えるわね！



ターミナルができて、車が無くても気軽に旅行に行けるわね！



用語	意味	出典
デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所でディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディア。	(一社) デジタルサイネージコンソーシアム
バスロケーションシステム	車載器を積んだバスから、移動体通信を使用し車両ID（個々の車両を識別する番号）、時刻、位置情報（緯度・経度）などをセンタ側に一定間隔で送信し、センタ側で計算した結果として、車両の現在位置を把握し、インターネットや携帯電話などを通じて、利用者に対して路線バス・高速バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供することにより、バス利用の利便性の向上を図るシステム。	国土交通省
ラストワンマイル	最寄りの駅やバス停から自宅や勤務地等までの区間。	国土交通省
超小型モビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な交通手段となる1人から2人乗り程度の電動車両。	国土交通省
モビリティハブ	様々な交通手段の接続・乗り換え拠点。	国土交通省
MaaS	Mobility as a Serviceの略称。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。	国土交通省
デマンド交通	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。	国土交通省
C&BR	サイクル&バスライドの略称。	—



立地適正化計画の実現に向けて、施策の達成度を図るための指標として、本計画の大きな視点である「都市機能誘導」、「居住誘導」、「公共交通」の3つのキーワードから指標を設定した。

キーワード	指標名	現況値	目標値 (2040年)	出典
都市機能 誘導	昼夜間人口比率	87.6(R2)	100.0	国勢調査
	赤磐市に常住する就業者のうち赤磐市内に就業する人口割合（自宅含む）	46.4%(R2)	53.1 %	国勢調査
居住誘導	居住誘導区域内の人口密度	73.3人/ha (R2)	83.0人/ha	国勢調査
	居住誘導区域内の空き家数	354戸 (R2)	260戸	市独自調査
公共交通	公共交通利用者数（市民バス）	32,766人 (R3)	向上 ※	市独自調査
	通勤・通学時の交通手段が自家用車のみの割合	76.8% (R2)	68.4 %	国勢調査

※ 令和5年度策定予定の赤磐市地域公共交通計画と整合を図りながら、随時見直しを行う。