

第3章 誘導区域の設定

(1) 都市機能誘導区域の検討

① 基本的な考え方

- ・都市計画運用指針の考え方を踏まえ、基本理念に示した「すむ」「はたらく」「たのしむ」、そして「つどう」を創出する都市機能を誘導する区域を定めます。
- ・都市機能誘導区域は、高度利用を促進する商業地域を指定している区域を基準に、上位・関連計画における位置づけ等も踏まえ、将来にわたり都市機能の集積を図るべき地域を選定します。

② 本市における都市機能誘導区域の設定

- ・本市では、笠岡駅周辺と番町地区に商業地域を指定しており、それらの区域は上位・関連計画において、以下のように位置づけられています。

【第7次総合計画】

- ・JR笠岡駅周辺を都市拠点として、商業施設や居住の活性化を官民連携で推進し、埋立や公共施設の建設も視野に入れながら集客力の向上による交流人口の増加や中心市街地としての拠点性向上により都市機能強化を図り、定住人口の増加へとつなげるとしています。

【都市計画マスタープラン】

- ・求心力が高く、賑わいと活気のある本市の中心としてJR笠岡駅周辺と番町地区の2地区を都市拠点と位置づけ、2つの拠点間の連携を図りつつ、地域内交通の利便性を高め、安全で秩序ある中心拠点の形成を目指しています。

【都市計画区域マスタープラン】

- ・笠岡駅周辺及び番町地区は、近隣都市との機能分担を図りながら、県西南部の中心としての都市機能の維持・充実を図るとしています。
- ・以上の点を踏まえ、笠岡駅周辺及び番町地区周辺に都市機能誘導区域を設定します。

③ 2地区の役割分担の考え方

笠岡駅周辺と番町地区は近接していることから、それぞれの特性を活かした拠点形成を図るとともに、2地区の連携、一体化を促進することで、より効果的な都市拠点の形成を目指します。

i) 笠岡駅周辺地区〈市全体の中心拠点としての役割〉

- ・JR笠岡駅周辺を市の中核的な都市拠点として位置づけ、都市基盤の充実と魅力ある都市景観の形成等により、笠岡市の顔としての商業の活性化、各種サービス施設の集積、居住者の定住、集客・交流機能の充実を促します。
- ・JR笠岡駅を交通結節点として機能強化を図り、市外及び市内各地域からのアクセス性の向上を図り、誰もが歩ける範囲で各種サービスが提供される機能的な空間形成を図ります。

ii) 番町地区〈新しい文化・交流拠点としての役割〉

- ・番町地区はシビック・文化拠点として位置づけ、各種の公共公益施設の集積を活かすとともに、良好な住宅地と生活環境の維持・保全を図り、本市の新しい生活文化の創出をリードする拠点の形成を目指します。

④区域の設定方針

区域設定に当たり、以下の手順を基本とします。

i) 基準となる区域の設定

- ・ 笠岡駅周辺と番町地区について、基準となる区域を設定

ii) 除外する区域の検討

- ・ 戸建て住宅が集積しているなど、都市機能の集積が低い区域を除外
- ・ 災害の危険性が高い区域を除外

なお、誘導区域の境界は街区（道路、河川及び地形地物等で区切られたエリア）を基本とするため、除外する区域は災害の危険性が高い区域の外縁部を含めた街区とします。ただし、街区の一部に災害の危険性が高い区域が指定されている場合は、必要性を検討した上でその一部を除外した区域を誘導区域とすることも可能とします。

iii) 基準となる区域と一体的に都市機能の誘導を図る区域を検討

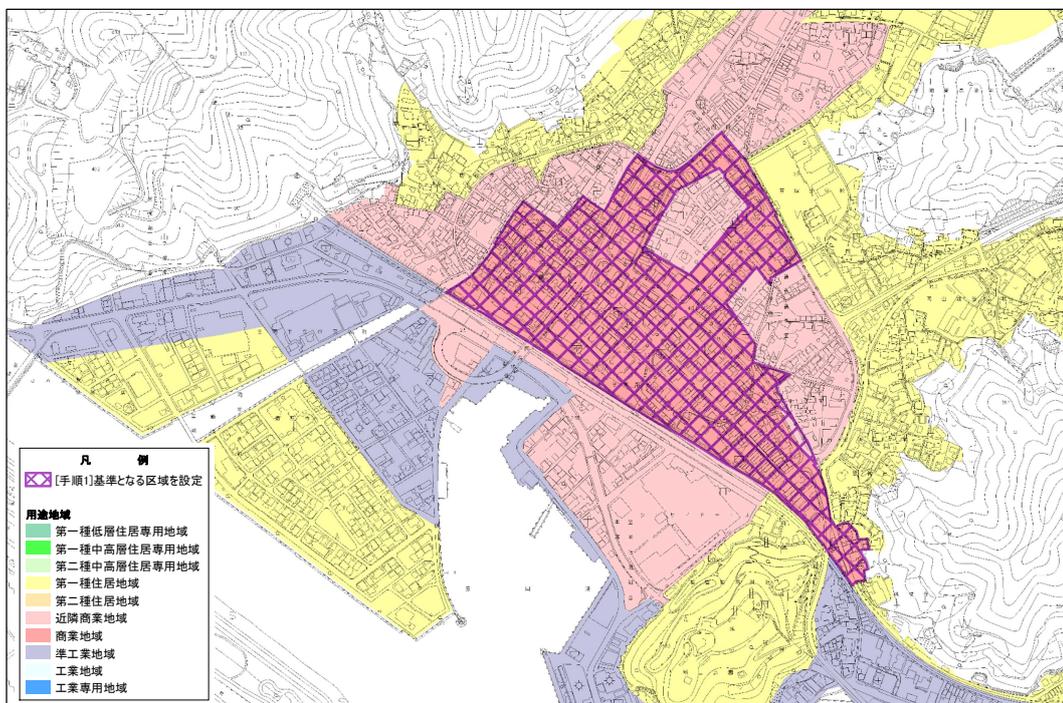
- ・ 基準となる区域周辺について、土地利用の状況、既存施設、まちづくりの方針、関連計画等を踏まえ、都市機能誘導区域を設定
- ・ 災害の危険性が高い区域を除外する場合は、ii)と同様とする。

⑤各地区の区域設定

i) 笠岡駅周辺地区（中心拠点）

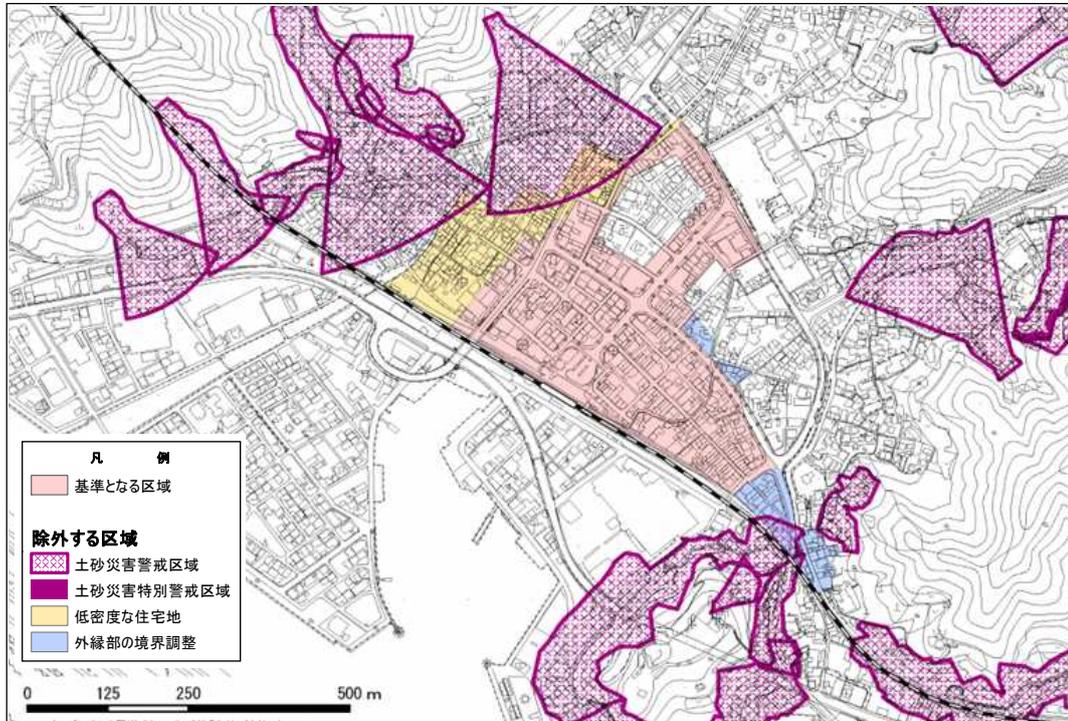
手順1) 基準となる区域の設定

- ・ 本地区の商業地域は、JR笠岡駅を中心とした国道2号と都市計画道路金崎浜田線の間とそれらに接続する都市計画道路笠岡小平井線、駅前川辺屋線、市役所五番町線沿道等に指定されており、この区域を基準に都市機能誘導区域を設定します。



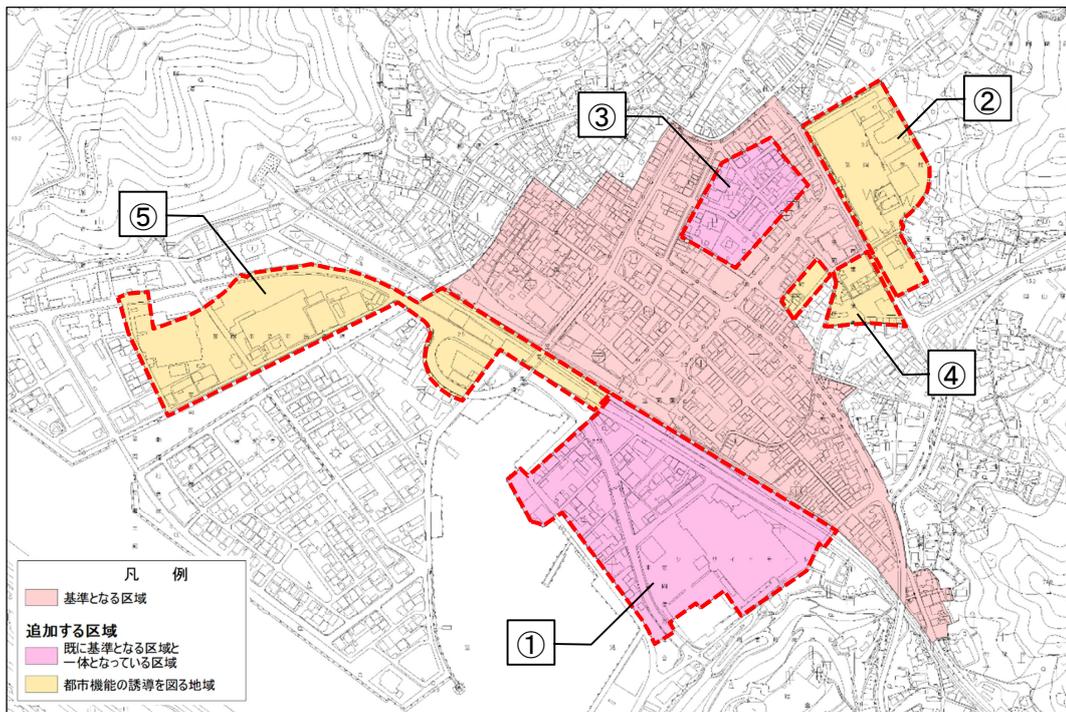
手順2) 除外する区域の検討

- ・戸建て住宅地に特化し、今後も商業・業務系の施設の立地や高層マンション等の立地が想定されない西側の住宅地を除外します。
- ・土砂災害防止法による土砂災害警戒区域は除外します。
※本市の津波防災地域づくり法による津波浸水想定は、番町地区や干拓地等に広く想定されていますが、防潮堤が整備されており、避難訓練の実施などを含む防災意識の高揚に努めているため、除外する区域の対象から外しました。

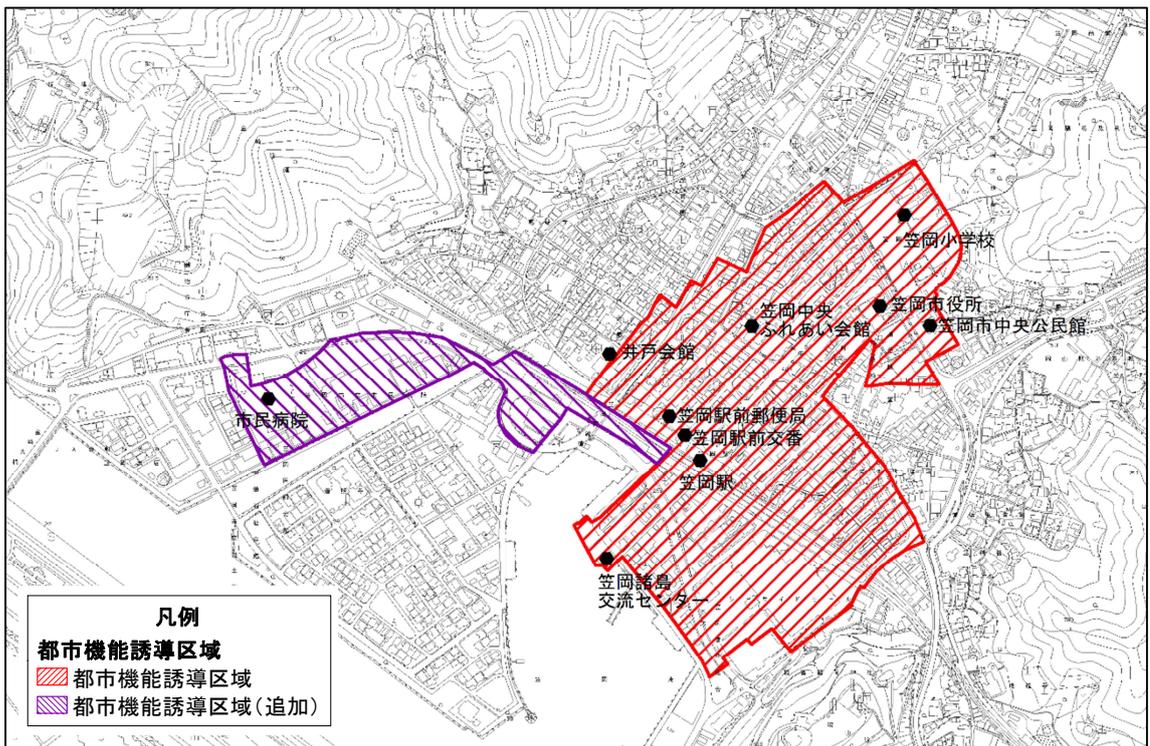
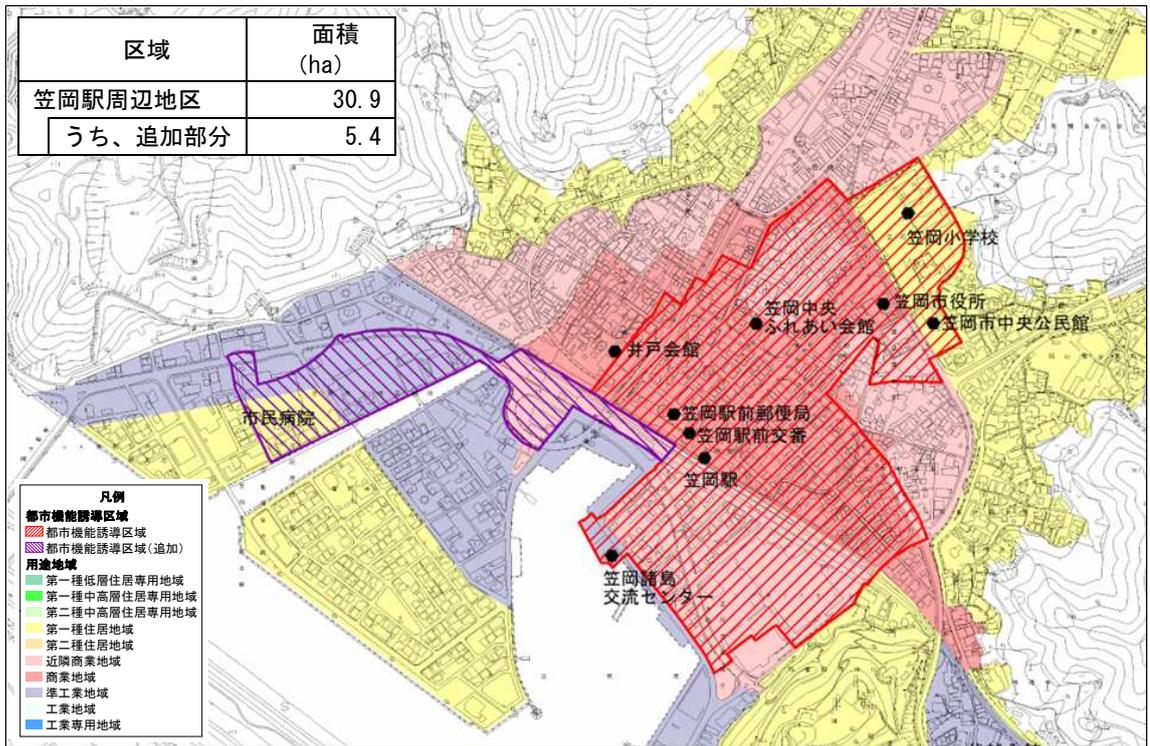


手順3) 基準となる商業地域と一体的に都市機能の誘導を図る区域を検討

- ① J R 笠岡駅南側の近隣商業地域及び準工業地域は、笠岡港との一体性の確保や大規模商業施設の立地状況等を踏まえ、都市機能誘導区域とします。
- ② 小田県庁跡は、岡山県南西部及び広島県南東部の中心となっていた歴史的経緯を踏まえ、今後の活用等にも配慮して、都市機能誘導区域とします。
- ③ 商業地域に囲まれている市役所西側の近隣商業地域は、商業地域と一体となった土地利用の形成が考えられるため、都市機能誘導区域とします。
- ④ 市役所東側の駐車場等は、一部が公有地で周辺との一体的な利用も想定されるため、都市機能誘導区域とします。
- ⑤ 市民病院周辺エリアは、令和2年の計画作成時において、新病院の建設場所が未定であったため、市民病院周辺エリアを都市機能誘導区域とせず、「関係部局と協議して将来的に位置づけることも検討します。」としていました。計画作成後の令和5年7月に策定した「笠岡市新病院基本計画」において、新病院の建設場所が現在の市民病院の場所となったことに伴い、再度、笠岡駅周辺の都市機能誘導区域との一体性について検討を行った結果、市民病院周辺エリアは、J R 笠岡駅や笠岡港に近接しており、公共交通の利用者にはJ R 笠岡駅や笠岡港から市民病院へ行く人も多く、笠岡駅周辺の都市機能誘導区域と一体性を持ったエリアであることから、新たに都市機能誘導区域に追加します。なお、市民病院周辺エリアの必要性に鑑みて、土砂災害警戒区域が指定されている街区の一部を除外した区域を都市機能誘導区域とします。



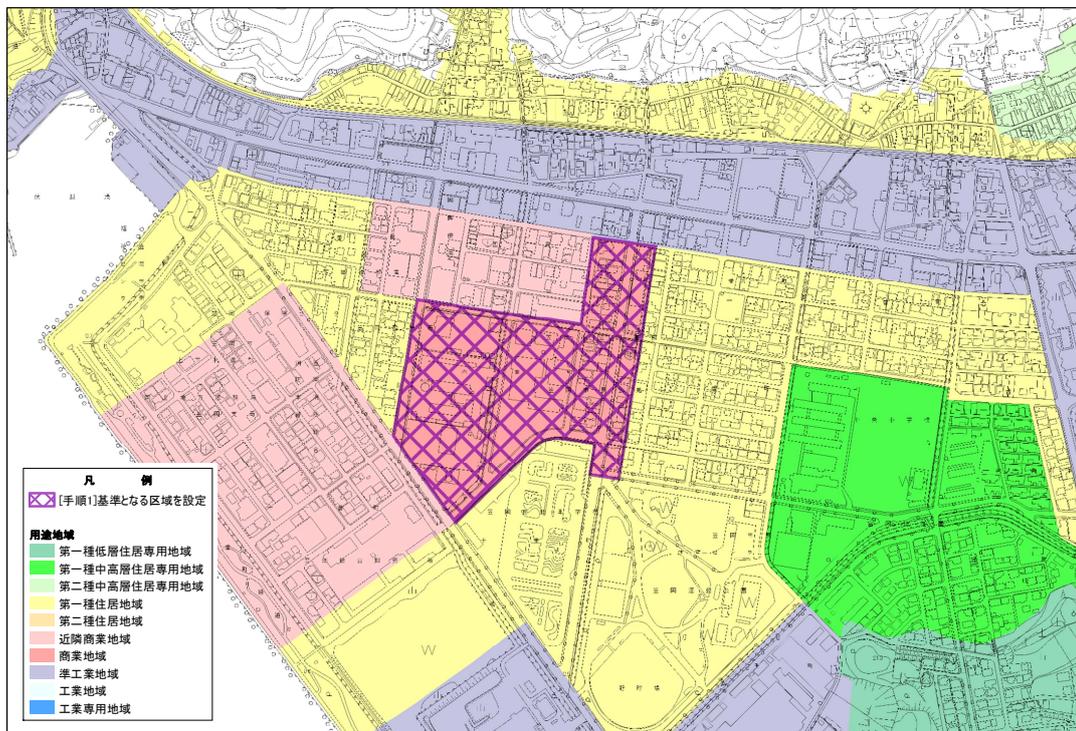
設定した都市機能誘導区域(笠岡駅周辺地区)



ii) 番町地区 (中心拠点)

手順1) 基準となる区域の設定

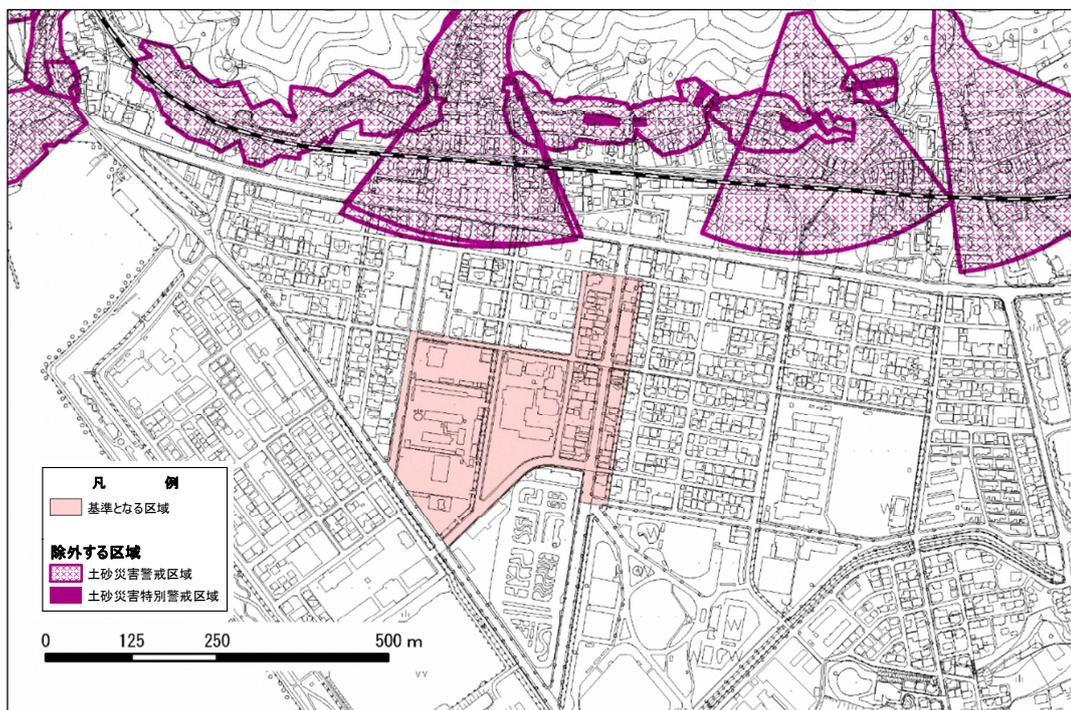
- 本地区の商業地域は、警察署や文化施設などが集積する約8haの区域が指定されており、この区域を基準に都市機能誘導区域を設定します。



手順2) 除外する区域の検討

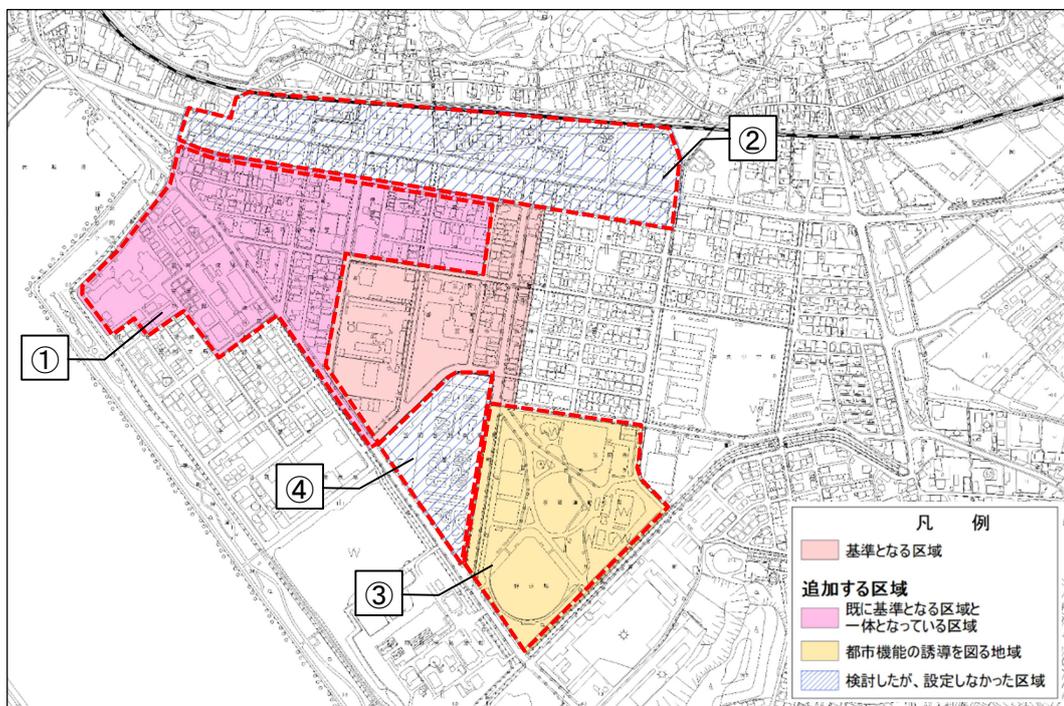
- 戸建て住宅が集積しているなど、都市機能の集積が低い区域を除外 (番町地区に対象エリアはありません)
- 土砂災害防止による土砂災害警戒区域は除外します。

※番町地区に広く想定されている津波防災地域づくり法による津波浸水想定は、防潮堤が整備されており、避難訓練の実施などを含む防災意識の高揚に努めているため、除外する区域の対象から外しました。

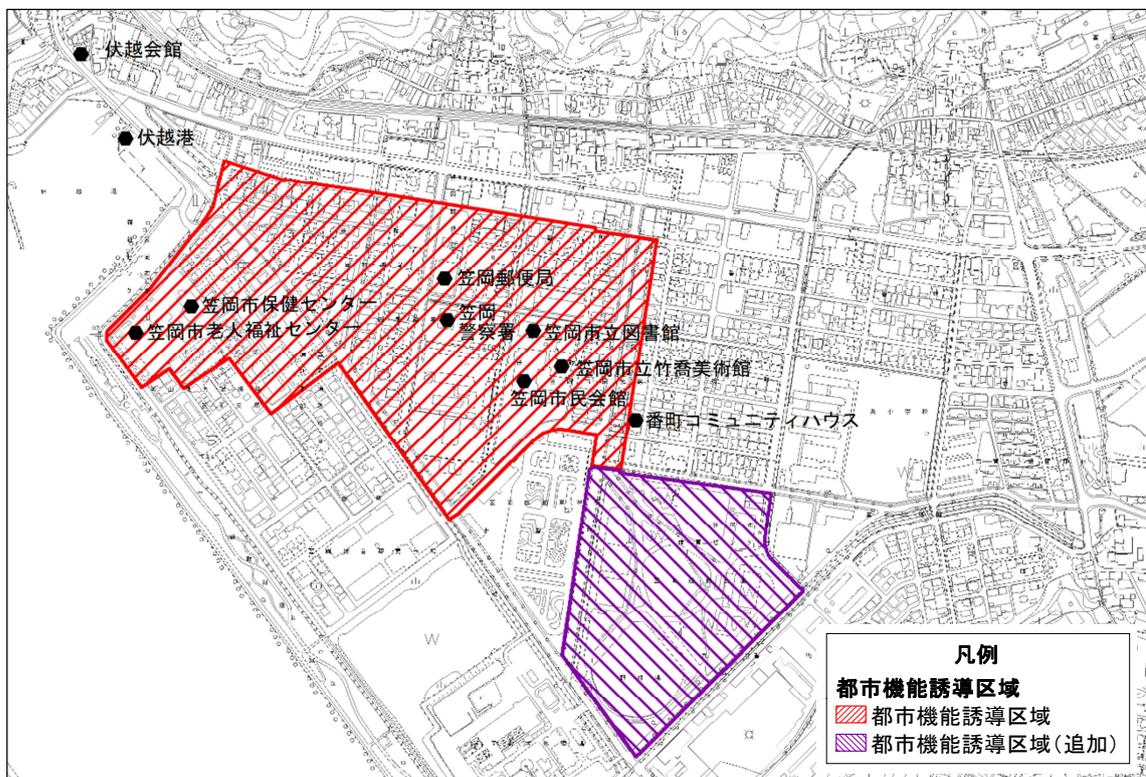
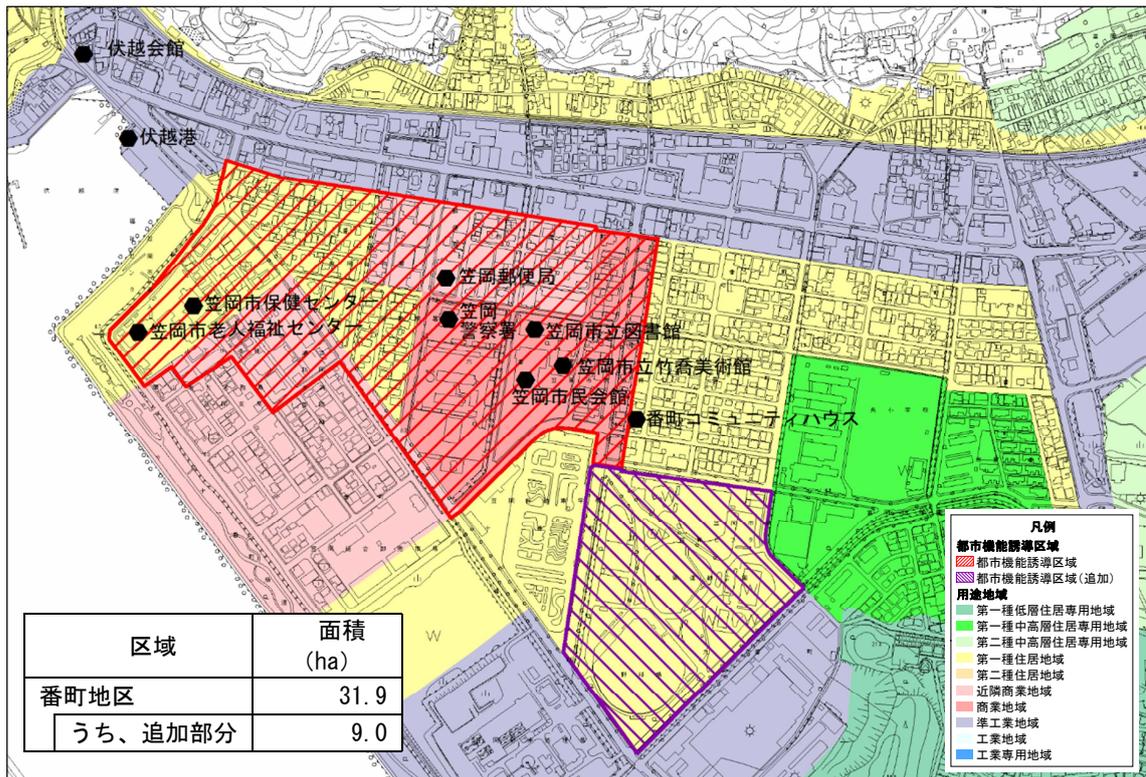


手順3) 基準となる商業地域と一体的に都市機能の誘導を図る区域を検討

- ①商業地域西側のエリアには、官公庁施設や公共公益施設が立地しており、土地利用の一体性や地形の状況等を踏まえ、都市機能誘導区域とします。
- ②国道2号沿道は多様な商業施設が立地しており、商業地域と一体的な土地利用の形成が可能なため、都市機能誘導区域の候補地となりますが、土砂災害警戒区域が指定されているため、現段階では都市機能誘導区域外とします。
- ③笠岡運動公園については、令和2年の計画作成時において、都市機能を誘導する構想がなく、既存施設との一体的な土地利用も考えづらいことから都市機能誘導区域外としました。しかし、計画作成後の令和2年度末に「笠岡市公園施設長寿命化計画」を策定したことで計画的な施設改修を進めるとともに、民間事業者のノウハウを活かした新たなサービス事業や周辺の文化施設と併せてエリア一体の魅力向上に向けた公園づくりに取り組む可能性を考慮して都市機能誘導区域に追加します。
- ④笠岡運動公園西側のエリアについては、周辺施設との一体性に劣ることや、用途地域の指定が住居系（第1種住居地域）のため都市機能誘導区域外とします。しかし、長期的には都市機能や居住の誘導を図ることも考えられることから、将来的に誘導区域に位置づけることも検討します。



設定した都市機能誘導区域(番町地区)



(2) 居住誘導区域の検討

①基本的な考え方

- ・都市計画運用指針の考え方を踏まえ、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誘導区域を定めます。

②区域の設定方針

区域設定に当たり、以下の手順を基本とします。

i) 基準となる区域の設定

- ・笠岡駅周辺と番町地区について、基準となる区域を設定

ii) 除外する区域の検討

- ・災害の危険性が高い区域を除外

なお、誘導区域の境界は街区（道路、河川及び地形地物等で区切られたエリア）を基本とするため、除外する区域は災害の危険性が高い区域の外縁部を含めた街区とします。ただし、街区の一部に災害の危険性が高い区域が指定されている場合は、必要性を検討した上でその一部を除外した区域を誘導区域とすることも可能とします。

- ・区域外縁部の低密度な土地利用区域を除外
- ・工業の振興を図る区域を除外

iii) 基準となる区域と一体的に居住の誘導を図る区域を検討

- ・基準となる区域との一体性、市街化の動向、災害の危険性等を踏まえて、居住誘導区域を設定
- ・災害の危険性が高い区域を除外する場合は、ii)と同様とする。

③ 区域設定

手順1) 基準となる区域を設定

本市は、地形的な制約等から、主に都市機能誘導区域（都市拠点）を中心として市街地が形成され、人口も集中しています。

こうした状況から、都市機能誘導区域（都市拠点）を中心として、人口密度の高い人口集中地区（D I D）※を基本に居住誘導区域を設定します。

令和2年の計画作成時に用いた平成27年と令和2年の人口集中地区を比較すると、笠岡駅周辺の中心部が地区外となっています。なお、番町を中心とする区域では、人口集中地区は軽微な変化にとどまっています。

これらの現状を踏まえつつ、以下の視点のもと、基準となる区域を設定します。

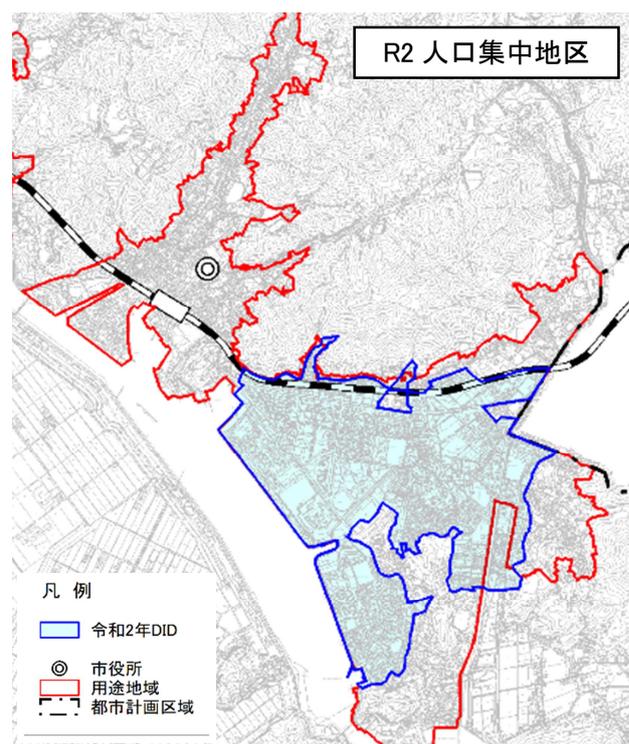
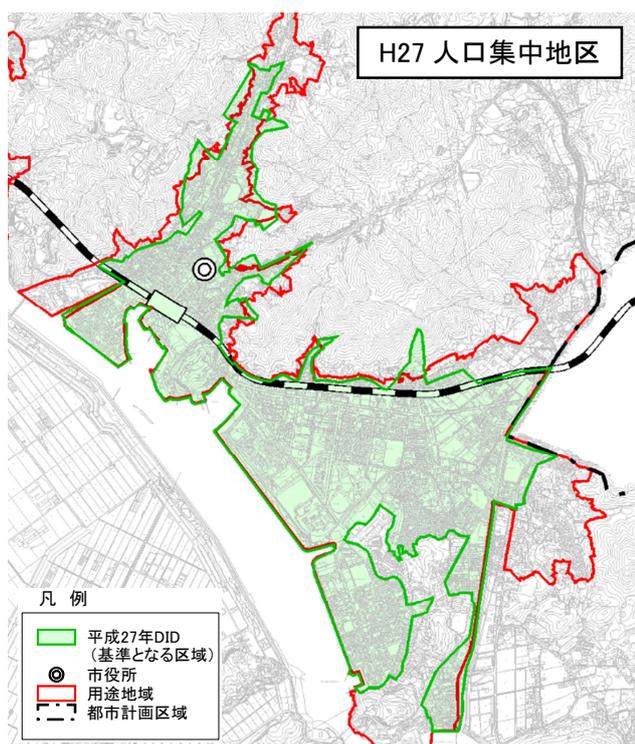
【笠岡駅周辺地区】

笠岡駅周辺は人口集中地区から外れましたが、笠岡駅周辺は、利便性が高く積極的に居住を誘導すべき地域であることから、令和2年の計画作成時の基準区域を継承します。

【番町地区周辺地区】

番町地区周辺の人口集中地区は平成27年とほぼ同じであるため、令和2年の計画作成時の基準区域を継承します。

※人口集中地区（D I D）：国勢調査の調査区等を基礎単位として、1)原則として人口密度が4,000人/k²以上の区域が互いに隣接し、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域



手順2)①災害の危険性の高い区域を除外

災害に対する情報提供や安全な地域への居住誘導のため、以下の区域を除外します。ただし、対策の実施や防災訓練の実施等により、居住が適当と認められる区域は除外対象外とします。

- ・土砂災害特別警戒区域（急傾斜地，土石流，地すべり）
- ・土砂災害警戒区域（急傾斜地，土石流，地すべり）
- ・津波浸水深3m以上の範囲（地形地物等で境界を設定）
- ・洪水浸水深3m以上の範囲（地形地物等で境界を設定）

※本市の津波浸水想定は、番町地区や干拓地等に広く想定されていますが、防潮堤が整備されており、避難訓練の実施などを含む防災意識の高揚に努めているため、居住誘導区域に含めない範囲の対象から除外しました。

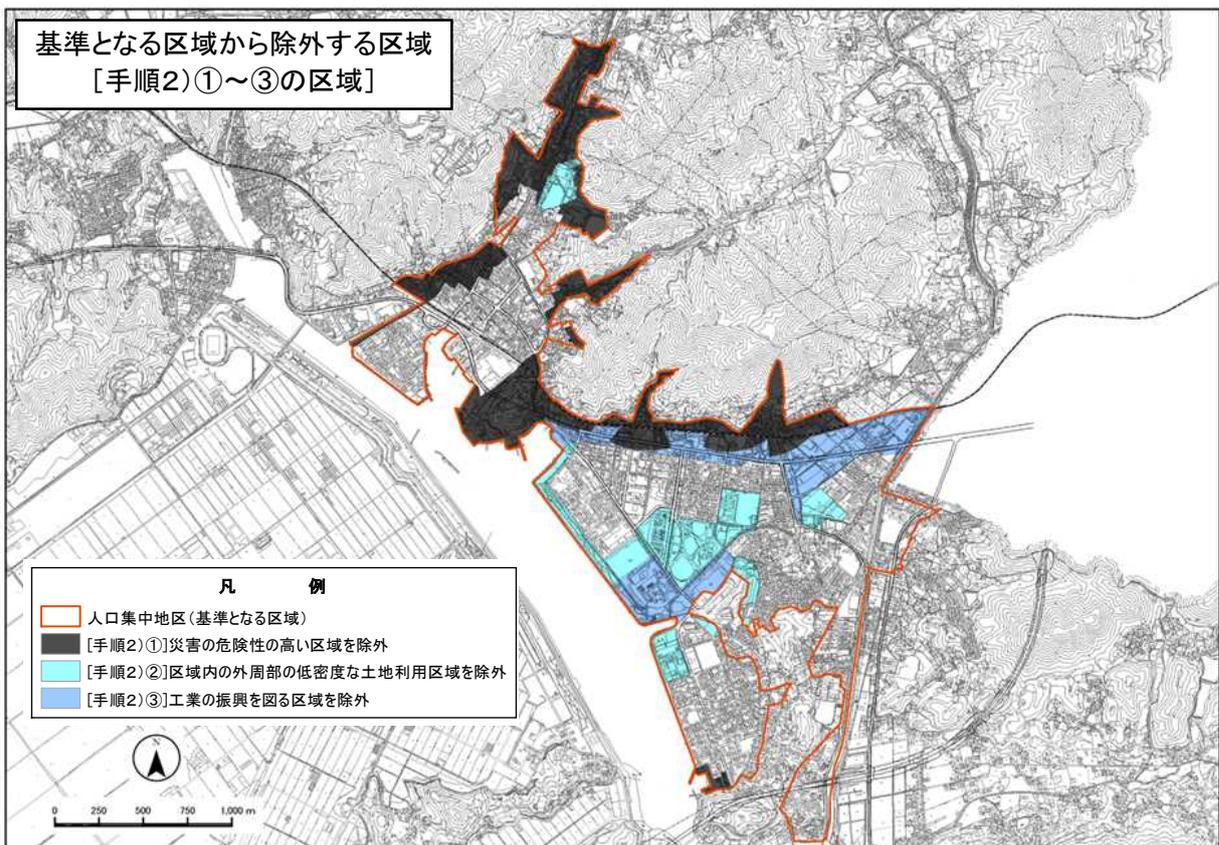
手順2)②区域外縁部の低密度な土地利用区域を除外

基準となる区域の外周部分に位置する公共施設（学校や庁舎等）、供給処理施設等の低密度な土地利用の区域で今後も住宅への転用が想定されない区域を除外します。ただし、外縁部にある施設であっても居住を促進することが想定される施設については、都市施設等の整備計画等を踏まえ居住誘導区域に含めることを検討します。

手順2)③工業の振興を図る区域を除外

長期的に居住が見込まれない工業系の土地利用の区域を除外します。

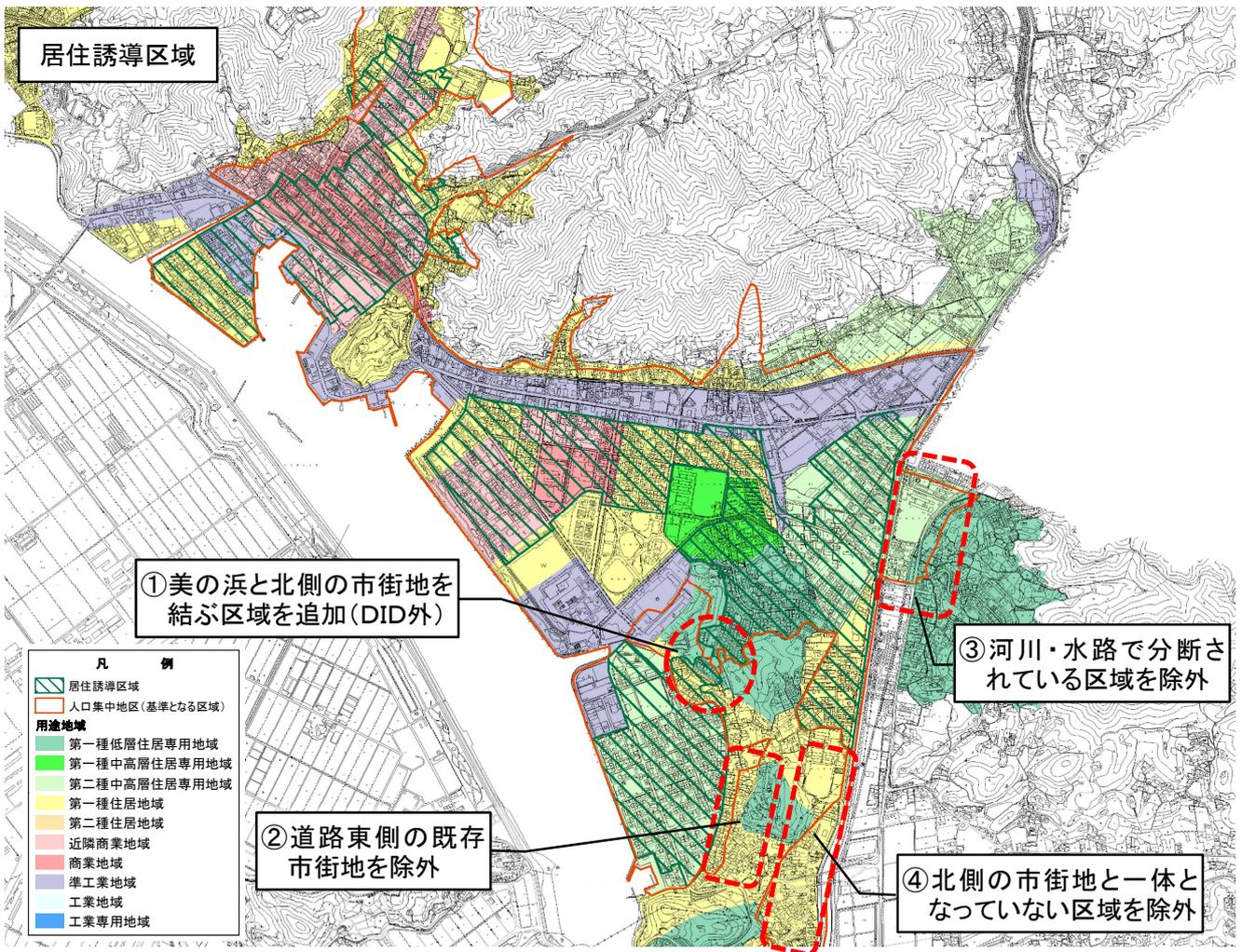
- ・工業の利便の増進を図る用途地域である「工業専用地域」
- ・主に工業の利便の増進を図る用途地域である「工業地域」
- ・主に環境悪化の恐れのない工業の利便の増進を図る用途地域である「準工業地域」のうち、住居系の土地利用集積が低い地区
- ・一団の工場地を形成している区域



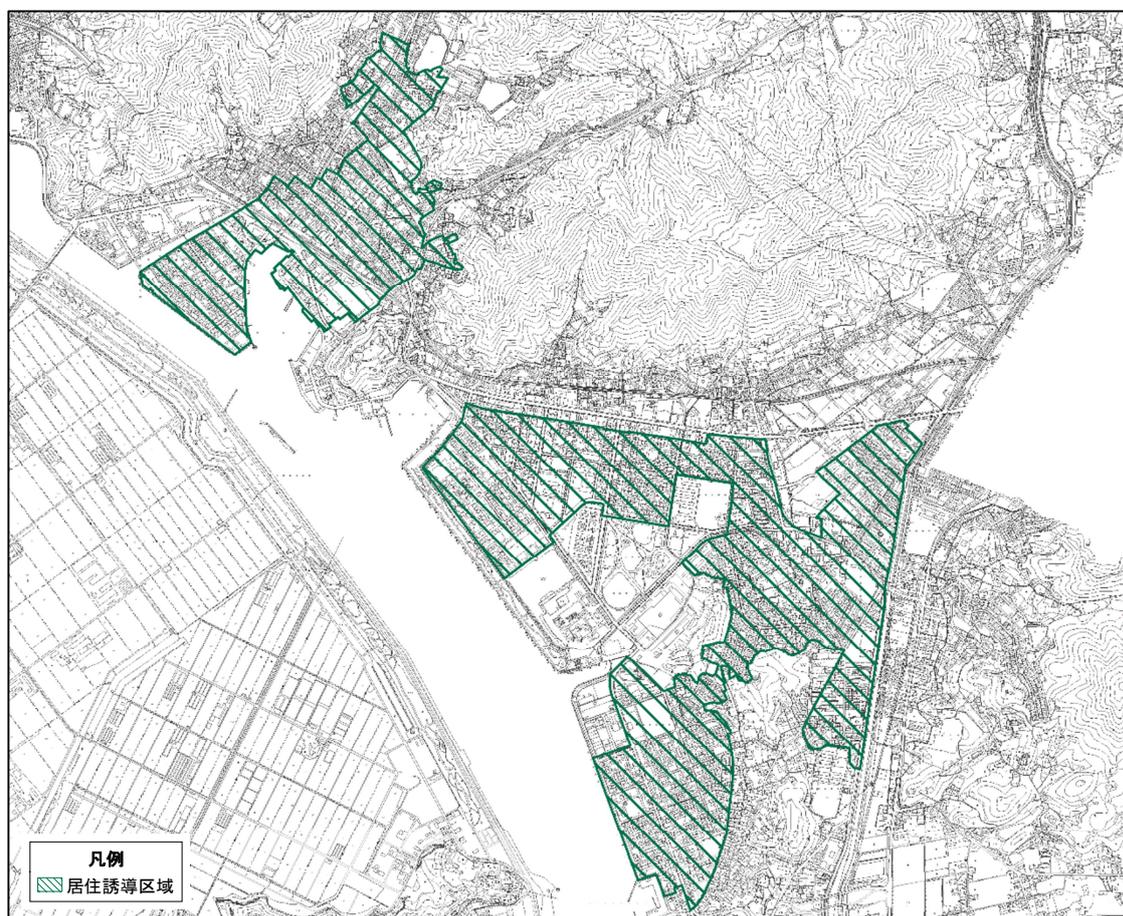
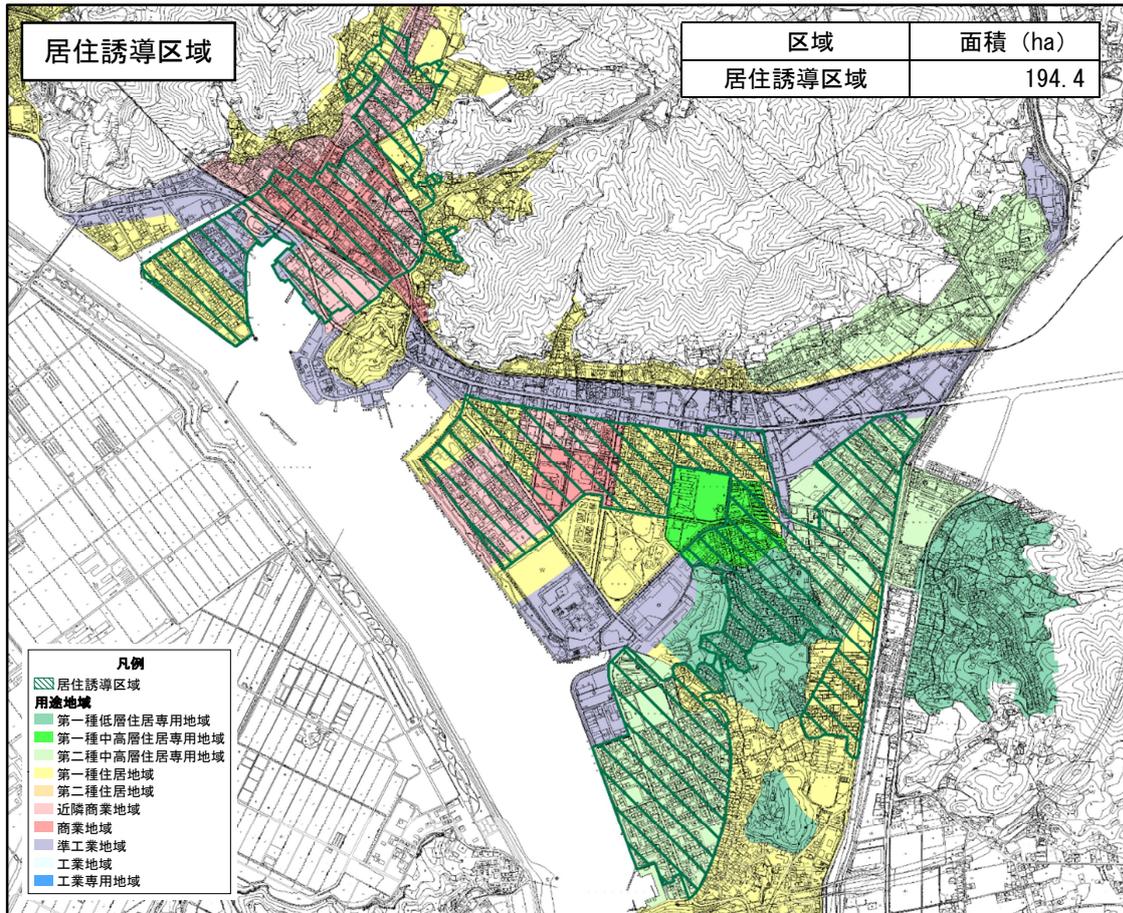
手順3) 基準となる区域と一体的に居住の誘導を図る区域を検討

基準となる区域との一体性や市街化の動向等を踏まえて、居住誘導区域を検討しました。

追加・除外理由
① 美の浜と北側の市街地を結ぶ人口集中地区外の区域を追加する。
② 西側の一体的な開発による整然とした市街地に比べ、道路幅員が狭いなど都市基盤の弱い道路東側の既存市街地を除外する。
③ 西側の市街地から、河川・水路で分断されている区域を除外する。
④ 北側の市街地と一体となっていない区域を除外する。



設定した居住誘導区域



(3) 公共交通軸の検討

- ・笠岡市都市・地域総合交通戦略で示された将来の交通体系を本計画における公共交通軸とします。

●将来の交通体系の基本的な考え方

【笠岡市内の移動】

- ・周辺市町と都市拠点の間は路線バスを運行するとともに、都市拠点や地域拠点の周辺ではタクシー等により、居住地から拠点までの移動手段を確保する。
- ・島しょ部への航路を保持し、島内での観光や地域への移動は新モビリティ等の導入を検討する。
- ・JR笠岡駅周辺は、自動車交通を抑制し、徒歩や自転車、新モビリティ等で周遊しやすくする。また、自動車交通と公共交通の接続を向上する。

【周辺市町への（からの）移動】

- ・周辺市町は、鉄道や広域交通網で中心市街地と連携する。広域交通網（高規格道路や一般国道）を利用する自動車は、交通拠点を通じて中心市街地へアクセスする。
- ・周辺市町へは、路線バスやタクシー、自家用車で連携する。

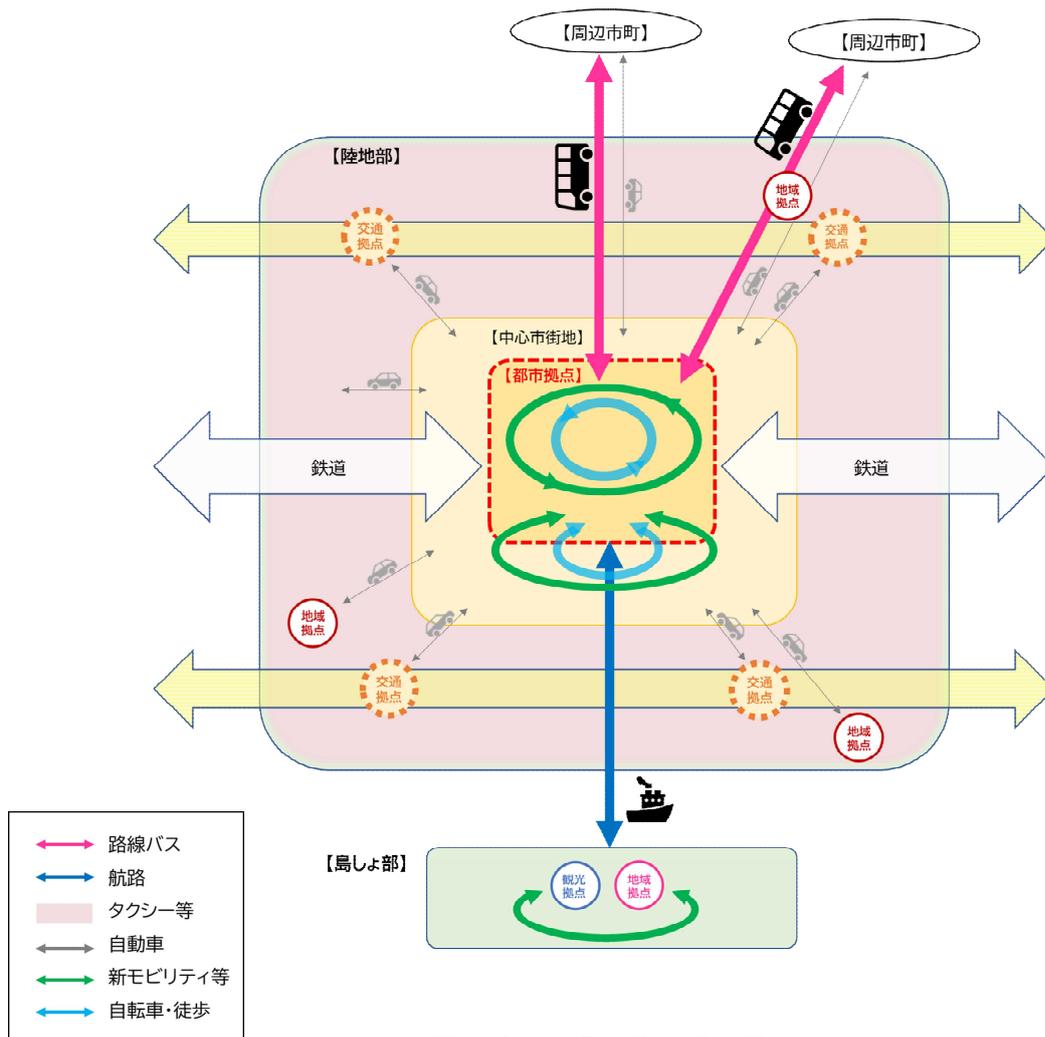


図 将来交通体系の概念図

(4) 土地利用規制との整合性の検証

- ・本市の都市機能誘導区域は、高度利用を促進する商業系用途地域を基本に設定しています。なお、一部、準工業地域となっている地域については、建物の高層化等高度利用等を促進するため、商業系用途地域への見直しや地区計画指定の検討を行うとともに、容積率等の見直しを検討します。
- ・居住誘導区域は、住居系及び商業系用途地域を基本に設定しています。一部、準工業地域に居住誘導区域を設定していますが、土地利用の現状をみると周辺の住宅地と一体となった地域であり、居住誘導区域に設定しても問題のない地区となっています。

