



宮崎オープンシティまちづくり計画

まちなか投資倍増プロジェクト

ガイドライン (Ver.1.0)

令和 6 年 4 月



まちなか投資倍増プロジェクト ガイドライン

目 次

第 1 章 総論・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P1

1. はじめに

第 2 章 計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・ P2

1. 宮崎オープンシティまちづくり計画とまちなか投資倍増プロジェクトの関係
2. 宮崎オープンシティまちづくり計画とガイドライン等との関係
3. 投資を促進する「3本の矢」とは？
4. まちなか投資倍増プロジェクトの期間
5. 「3本の矢」の適用を受けるための都市計画制度等
6. まちなか投資倍増エリア
7. その他適用要件等

第 3 章 各容積率等緩和基準の解説・・・・・・・・ P7

1. 高度利用型地区計画を活用した容積率の緩和等の検討プロセス
 - 1－1. STEP.1 その土地における建築に関する規制内容を知る
 - 1－2. STEP.2 基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを確認する
 - 1－3. STEP.3 最終的な建築計画を決定する
2. 街並み誘導型地区計画を活用した容積率の緩和等の検討プロセス
 - 2－1. STEP.1 その土地における建築に関する規制内容を知る
 - 2－2. STEP.2 基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを確認する
 - 2－3. STEP.3 まずは、周辺の地権者や商店街の皆さんと話し合ってみる

第 4 章 まちなかオープンスペース認定等基準の解説・・・・・・・・ P46

1. まちなかオープンスペース認定等制度
2. 固定資産税等の軽減

第 5 章 その他・・・・・・・・・・・・・・・・ P47

1. 手続きフローと各種手続き
2. 用語の定義
3. その他

第1章 総論

1. はじめに

宮崎市では、市を取り巻く社会経済情勢の変化やまちづくりにおける今日的課題等を総合的に勘案し、「投資を促進する外に開かれた宮崎市」という新たな視点に立った「都市の可能性を広げる取組」として、「宮崎オープンシティまちづくり計画」（以下「本計画」という。）を策定し、“まちなか”に特化した「まちなか投資倍増プロジェクト」（以下「本プロジェクト」という。）の具体的施策として、「投資を促進する3本の矢」を立上げました。

その背景として、近年、宮崎駅や高千穂通り、橘通り周辺の「まちなかエリア」において大型商業施設やオフィス、病院等多様な都市機能が集積が進んでいる一方で、平面駐車場等の低未利用地が多く点在する、いわゆる「都市のスポンジ化」は未だ大きな改善が見られない状況にあり、また、老朽建築物の建替えや耐震化も進んでいないことから、人中心の魅力ある都市環境づくりによる賑わい創出や、防災・減災機能の向上等に課題を抱えていることが挙げられます。

「投資を促進する3本の矢」は、そのような課題を少しでも解決すべく、民間企業や土地・建物の所有者の皆様（以下「民間事業者」という。）と連携し、建物の新築や建替えを行う際に、単に建物を建てるだけに留まらない「まちづくりへの取組」の貢献に対し、その意欲を高めるための“インセンティブ（誘導）施策”により、共に宮崎のまちを元気に、そして「まちの価値」を高めることによって、まちなかの魅力の底上げに繋げ、結果としてその恩恵が民間事業者、来街者、本市に様々な形で還元される“三方よし”の仕組みとなるよう推進していきたいと考えています。

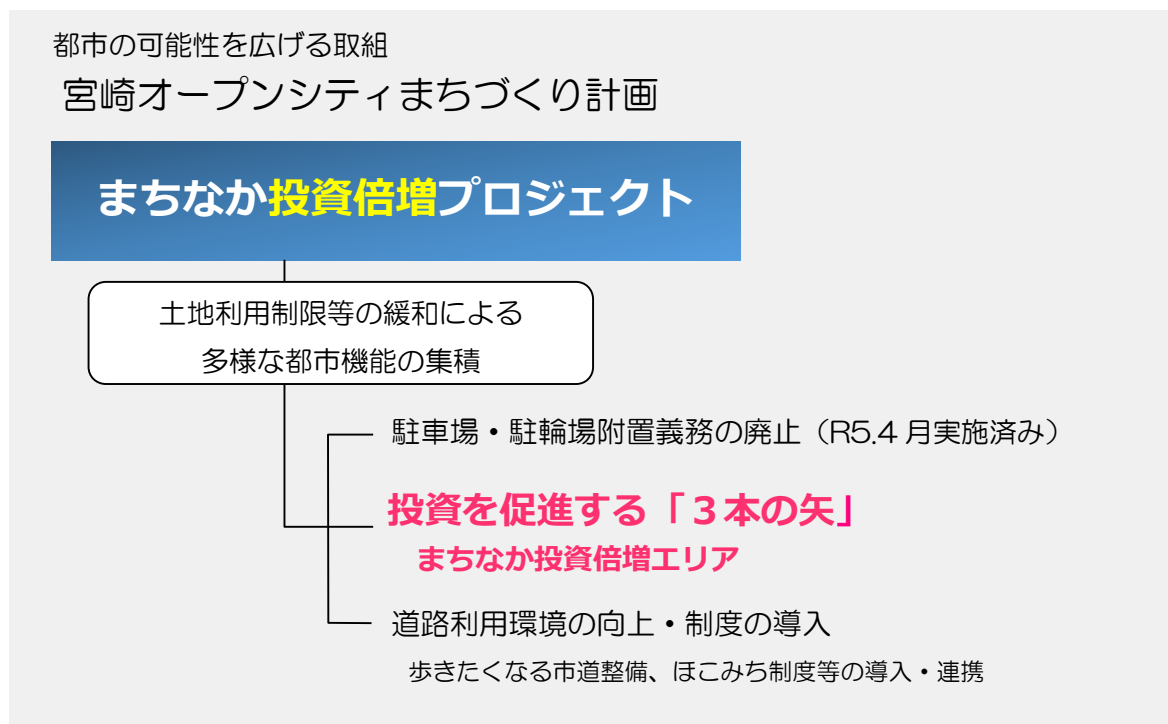
本ガイドラインは、本プロジェクトの内容や、その推進エンジンともいうべき「宮崎市容積率等の緩和に関する運用基準」（以下「容積率等緩和基準」という。）及び「「まちなかオープンスペース」の認定等に関する基準」（以下「オープンスペース認定基準」という。）の根底にある考え方や、当該基準を適用して建築計画を立案する際のポイント等について、できるだけ分かりやすく解説し、民間事業者の皆さまの“参考書”として活用していただけるよう取りまとめたものであり、少しでも本プロジェクトを理解していただき、共にまちづくりに取組んでいただければと考えております。

他方、本プロジェクトは、まだ始まったばかりの成長段階にあることから、民間投資を促す仕組みやルールが、民間事業者にとってより取組み易いものとなるよう、今後も適宜見直しを行って参ります。

第2章 計画の概要

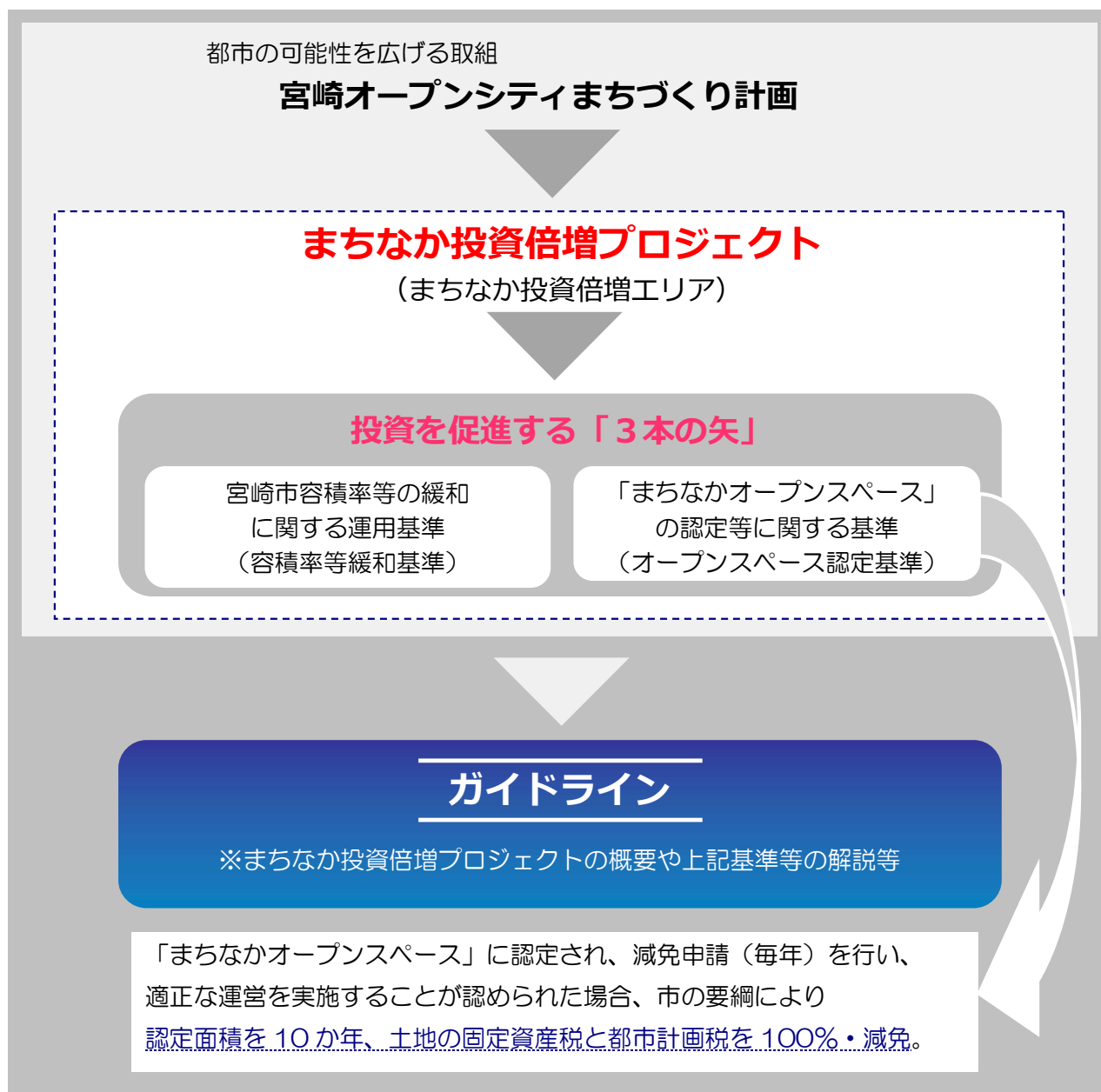
1. 「宮崎オープンシティまちづくり計画」と「まちなか投資倍増プロジェクト」の関係

本計画の中で本プロジェクトが位置付けられており、更に本プロジェクトを推進していくための具体的なエリアや取組みの方向性が示されています。その関係性は以下のとおりです。



2. 宮崎オープンシティまちづくり計画とガイドライン等との関係

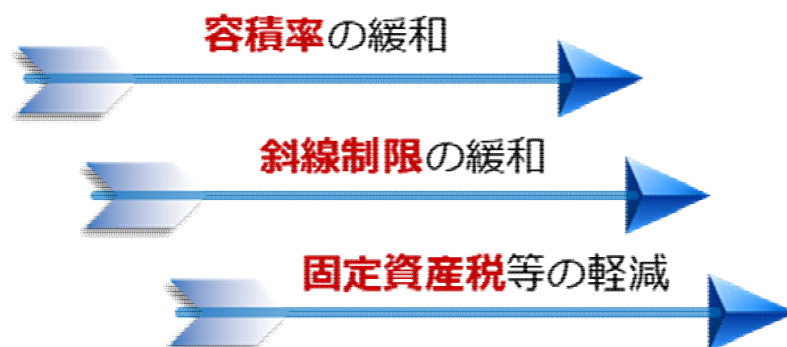
本計画は、これからの本市のまちづくりの方向性について、基本的な考え方を示したものでありますが、これを実現するために、民間の建築計画を誘導する各種基準等が定められています。本ガイドラインは、本計画及び本プロジェクトの概要や基準等を分かり易く解説するものです。



■関係法令等

- ・都市計画法（地区計画、都市計画審議会）
- ・建築基準法（総合設計制度、建築審査会）
- ・地方税法（宮崎市税条例等）
- ・建築環境総合性能評価システム（CASBEE）

3. 投資を促進する「3本の矢」とは？



4. まちなか投資倍増プロジェクトの期間

期間は、**令和6年4月1日から10年**とします。

※まちなか整備計画書の受理日が期間内であれば対象となります。

5. 「3本の矢」の適用を受けるための都市計画制度等【容積率等緩和基準 第二章 第1(1)】

本プロジェクトにておける投資を促進する「3本の矢」の適用を受けるために活用可能な制度は、次に掲げるとおりです。

制度等	備考
高度利用型地区計画 (都市計画法)	街区単位など、複数の敷地を統合する等により、主に広い敷地面積を確保して面的な整備を行う場合に活用が想定される。
街並み誘導型地区計画 (都市計画法)	主に狭あい道路沿道において、建物の壁面を後退させ、道路の幅員の拡大と併せて、沿道の一体的な街並み等の整備を行う場合に活用が想定される。
総合設計制度 (建築基準法)	単独敷地毎に、まちづくりに一定の貢献を行うことによって、建築に関する制限の一部緩和を受ける場合に活用が想定される。

6. まちなか投資倍増エリア【容積率等緩和基準 第二章 第2】

本プロジェクトの適用範囲である「まちなか投資倍増エリア」（以下、「本エリア」という。）を「7. その他適用要件等」にて示します。

7. その他適用要件等

■敷地面積の最低限度について

本プロジェクトにおける制度を活用する場合の、敷地面積の最低限度は 1,000 ㎡になります。

■共同住宅に関する適用要件について【容積率等緩和基準 第二章 第3】

本プロジェクトの趣旨を踏まえた建築計画としていただくため、次ページ「別図」に示す「にぎわい創出路線」に面する建物の1階部分においては、共同住宅のみの用途にするのではなく、賑わい創出に寄与していただきたいとする趣旨の基準です。

具体的には、当該建築物の1階部分の一部について店舗等（物販店舗、飲食店、サービス業を営む店舗、展示場その他沿道の賑わいに資する施設として市長が必要と認めるもの）の用途とする必要があります。また、本要件は、容積率等緩和基準の適用を受けるために活用する各制度にて必要となるものです。

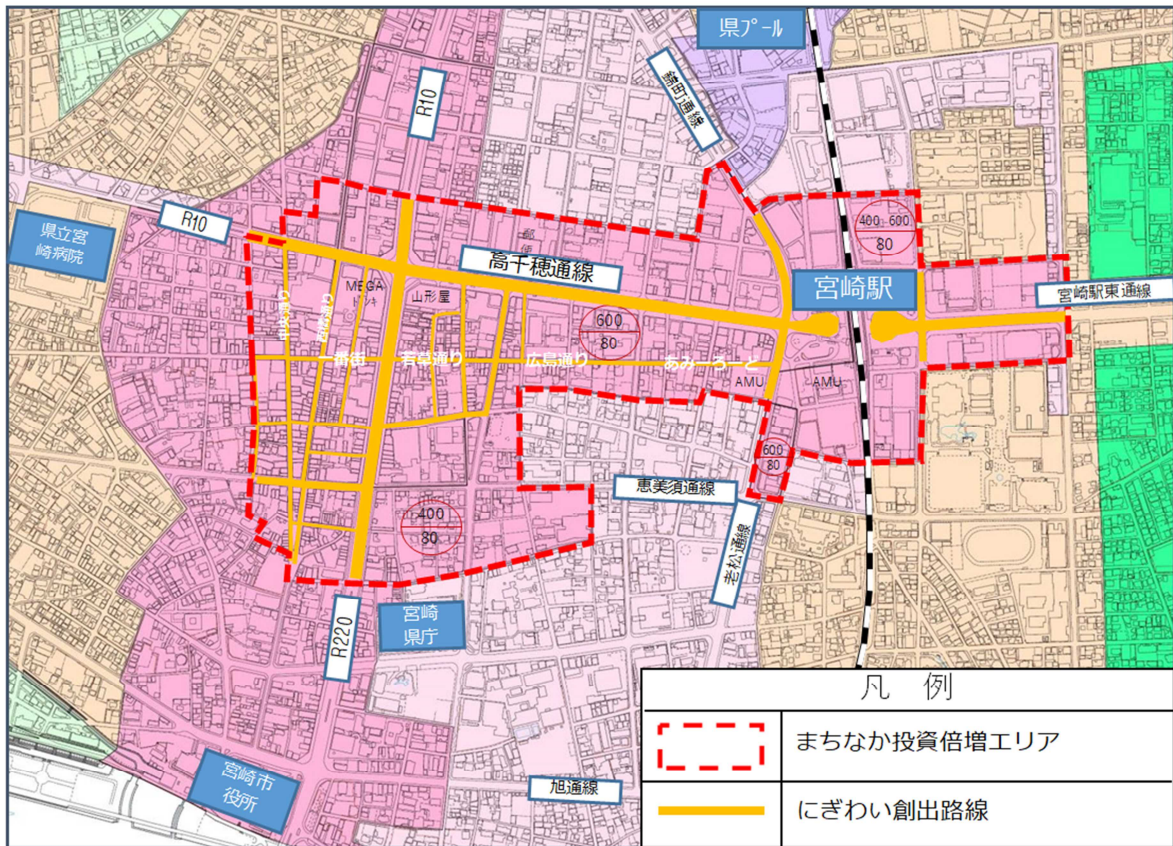
■建築物の用途の制限について【容積率等緩和基準 第二章 第4】

風俗営業等の規制及び業務の適正化に関する法律（昭和 23 年法律第 122 号）第 2 条第 6 項に規定する店舗型性風俗特殊営業に係る用途を含む建築物は容積率等緩和基準の適用はできません。

■容積率または斜線制限の緩和を必要としない場合について【容積率等緩和基準 第二章 第5】

本プロジェクトをより強力に推進していただくため、容積率等緩和基準の適用を受けない（各種制度を活用しない）計画建築物に関しては、税制優遇措置は受けられないとする趣旨です。

＜別図：まちなか投資倍増エリアとにぎわい創出路線＞



路線名

【国道】220号（橘通り）、10号

【県道】宮崎停車場線（高千穂通り）、宮崎港宮崎停車場線（老松通り）

【市道】宮崎駅東通線、上野町通線（ニシタチ含む）、黒迫線（中央通り含む）、高松通線（一番街含む）、橘通老松1号線（若草通り、広島通り、あみーろーど）、恵美須通線、錦町通線、宮脇通線、橘通老松2号線、本町通線、高千穂広島1号線、橘西3の1号線、橘元宮線、橘西2の2号線、橘西2の3号線、橘西3の5号

第3章 各容積率等緩和基準等の解説

1. 高度利用型地区計画を活用した容積率の緩和等の検討プロセス

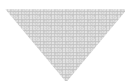
STEP. 1

その土地における建築に関する規制内容を知る

解説

本プロジェクトの適用を受けようとする際には、まずは建築計画を立案しようとしている土地について、建築する際の基本的な規制内容を知ることから始めましょう。

特に容積率（都市計画法）と斜線制限（建築基準法）については、建物の規模、総床面積、形態（形状）等に大きな影響を及ぼし、投資計画の根幹にも関わりますので、まずはこの容積率と斜線制限について理解しましょう。



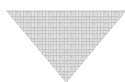
STEP. 2

基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを確認する

解説

本プロジェクトの適用を受けると、容積率及び斜線制限の緩和が受けられます。また、敷地内に一般に広く公開されるオープンスペースを確保することにより、土地に関する税制（固定資産税及び都市計画税）の優遇措置も受けられることが可能になります。

よって、建築や税制優遇措置に関する本プロジェクトの基準を理解し、建築計画に関してどの程度の規制緩和が受けられるのか、税の優遇措置はどのようになるのかを概略試算し、確認してみましょう。



STEP. 3

最終的な建築計画を決定する

解説

ステップ2の試算結果を基に、本プロジェクト適用の可否を判断し、市と詳細について協議を行い、最終的な建築計画を決定しましょう。

各ステップごとの検討事項

1-1. STEP. I その土地における建築に関する規制内容を知る

(1) 容積率

容積率の最高限度は都市計画で定められており、本プロジェクトではこれを「指定容積率」と呼んでいます。

指定容積率は、区域によってその数値が異なりますが、建築物の延べ面積、すなわち建物の規模を左右しますので、現在の法規制の中で延べ面積を最大どの程度確保できるのか計算してみましょう。なお、本プロジェクトの対象エリアにおける^{べい}建蔽率は80%です。

(2) 斜線制限

(1) で概略計算した最大の延べ面積は、斜線制限があるために、その全てを確保できない場合があります。斜線制限によって、(1) で算出した計算上の延べ面積が、どれくらい削減されるかを概略で良いので把握してみましょう。

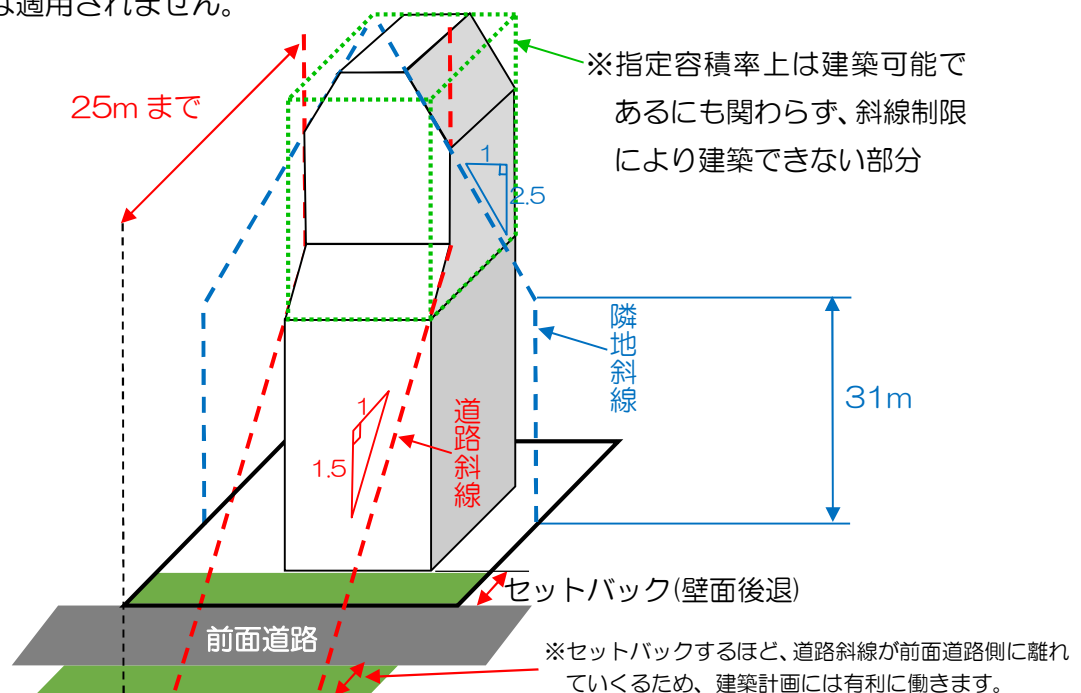
Point.1

斜線（道路斜線・隣地斜線）制限とは？

「道路斜線」は、前面道路の通風・採光・日照に支障をきたさないことや、周辺への圧迫感がないようにすること、「隣地斜線」は、隣の敷地に建設される建物の通風・採光・日照に関して良好な環境を維持することを目的とした制限です。

下図のように、容積率の制限だけなら最も効率的な“マッチ箱型”の建物の建築ができるはずですが、実際には斜線制限により床面積の削減を余儀なくされます。

「高度利用型地区計画」又は「街並み誘導型地区計画」を導入すれば、法的に容積率と斜線制限の両方を緩和することができます。なお、本エリアには「北側斜線」は適用されません。



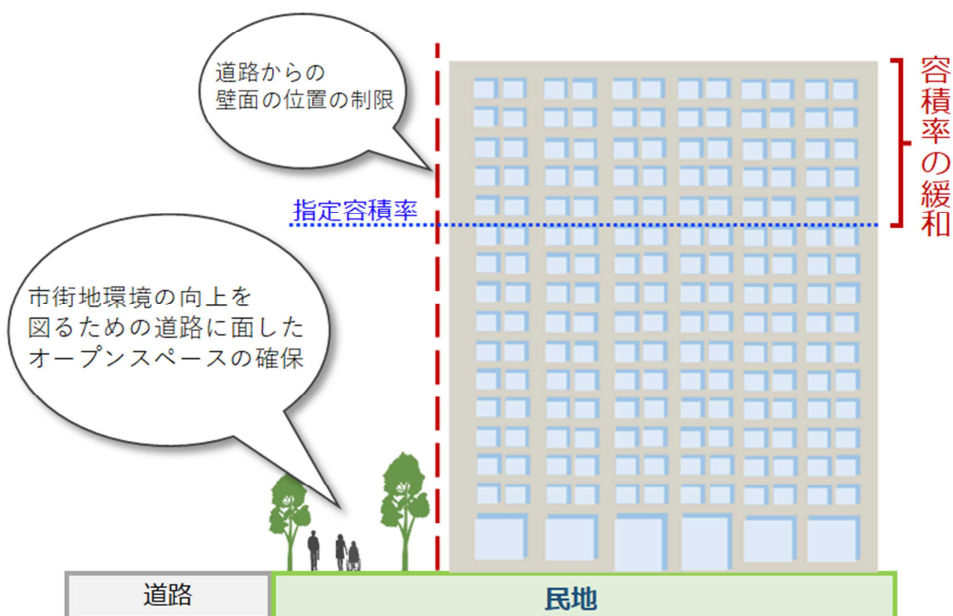
(3) 高度利用型地区計画制度の概要【容積率等緩和基準 第三章第1(1)(2)】

(法根拠：都市計画法第12条の8、建築基準法第68条5の3)

(1)で概略算定した現行法制下における最大の延べ面積以上に床面積を確保したい、あるいは斜線制限を緩和して、もっと容積率を有効に活用したい場合は、本制度の適用によってそれが可能となります。その概要は以下のとおりです。

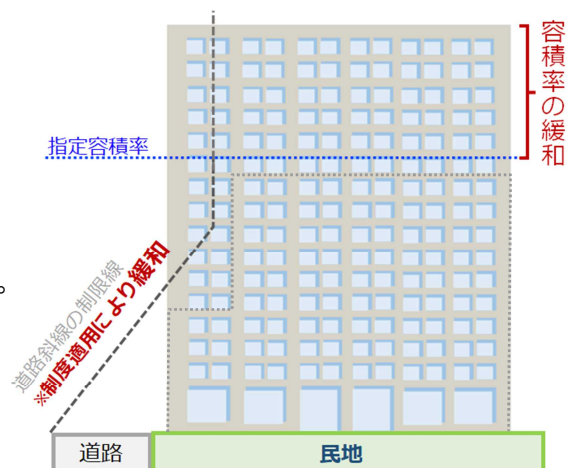
- ①対象区域：適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域
- ②目的：敷地の統合の促進、小規模建築物の抑制、敷地内の有効な空地の確保により、土地の高度利用と都市機能更新を図る。
- ③特徴：容積率緩和と道路斜線の緩和が同時に行える。但し、隣地斜線は対象外

<高度利用型地区計画のイメージ図>



既に一定の公共施設（道路等）の整備がなされている区域において、建築物の建築形態を規制して敷地内にオープンスペースを確保することと併せて、容積率及び道路斜線を緩和できる制度です。

※道路斜線に関しては、
建築基準法第68条の5の3の
規定により、建築審査会の同意を
得て許可を受けることにより、
緩和を受けることができます。
なお、隣地斜線の緩和はありません。
(右図のとおりです。)



※上記は、あくまで容積率及び斜線制限の緩和のみのイメージです。

Point.2

適用する制度ごとに、緩和される項目が異なります。以下の表を参考にしてください。

活用可能な制度		緩和等できる事項			
		指定容積率	前面道路幅員による容積率	道路斜線	隣地斜線
都市計画法	高度利用型地区計画	○	—	○ ※3	—
	街並み誘導型地区計画	— ※1	○ ※4	○ ※4	○ ※4
建築基準法	総合設計制度 ※5	○ ※2	○	○	○

※1：都市計画運用指針により、指定容積率以上の割増しは不可。

※2：割増し上限値は、200%まで（「総合設計許可準則」昭和46年9月1日付け住街発第48号）。

※3：別途、特定行政庁の許可が必要（建築基準法第68条の5の3第2項）

※4：別途、特定行政庁の認定が必要（建築基準法第68条の5の5第2項）

※5：別途、特定行政庁の許可が必要（建築基準法第59条の2）

1-2. STEP. 2 基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを 確認する

(1) 運用の基本的な考え方【容積率等緩和基準 第三章第1(1)1】

当制度の適用にあたっては、次の(2)に記載している地区計画制度のそもそもの趣旨を踏まえ、街区単位において、地権者の合意のもと、地区の目標や将来像及びそれらを具体的実現するための「地区整備計画」に基づき、各街区において面的に取り組むことが基本となります。

Point.3

- 「地区整備計画」については、本章(3)の **Point.5** 参照。
- 「面的に」とは、従前の敷地だけでなく、周辺の敷地も含めるということであり、従前の敷地が1筆の土地である場合には、少なくとも3筆以上の土地を新たな建築計画における1つの敷地とすることが基本となります。

(2) 合意形成について【容積率等緩和基準 第三章第1(1)2】

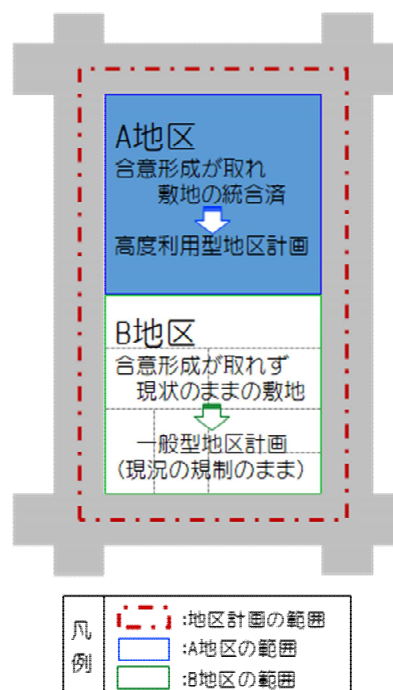
「地区計画は、街区単位できめ細かな市街地像を実現していく制度」(都市計画運用指針)とされていますが、街区全体の合意形成に相当の時間を要す場合は、街区中、一定の合意形成図られた区域については、先行的に本制度を適用し、合意形成が図られていない区域について、先行する区域と区分して、一旦、原則として現状の都市計画及び建築制限を継続する形での一般的な地区計画を導入するなど、その後の合意形成の状況に応じて、適宜本制度の活用を行っていくものとします。

Point.4

地区計画は街区単位で導入するという基本的な考え方がありますが、街区全体で一度に合意形成を図ることは困難な状況も想定されます。街区内において、敷地の統合・集約について合意がなされた敷地(A地区)と、そうでない敷地(B地区)がある場合、「地区整備計画」をA地区(高度利用型)、B地区はこれまでと同じ建築制限を継承する形での一般的な地区計画(一般型)に分けて地区計画を定めることなどが考えられます。

なお、どちらの地区においても、地区計画の導入後は、建築行為等に関して届出義務が発生します。

＜地区計画の平面イメージ＞



（３）都市計画に定める内容【容積率等緩和基準 第三章第１（３）】

本制度の適用は、最終的には都市計画決定が必要になります。都市計画に定める事項は、法的に以下のとおりとなっており、特に地区整備計画については、次に示す「本市の考え方」に沿った内容とする必要があります。

１）地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針等都市計画に定める事項

- ① 地区計画の種類、名称、位置、区域、面積
- ② 地区計画の目標
- ③ 区域の整備・開発及び保全に関する方針

２）地区整備計画に定める事項

次表に掲げるほか、都市計画運用指針に準拠する。

地区整備計画に定める項目		本市の考え方
必須項目	①容積率の最高限度	対象建築計画のまちづくりへの取組度を、本章以降の各基準に基づき評価し、緩和することができるものとする。
	②容積率の最低限度	原則として、指定容積率の 1/2 とし、協議の上決定する。なお、当該地区計画区域内において、当該地区計画の都市計画決定以降も一定期間存続が見込まれる既存建築物がある場合は、当該建築物の容積率の現状を考慮して決定する。
	③建蔽率の最高限度	当該地区の指定建蔽率以下で、建築基準法の規定に準じて決定する。
	④建築面積の最低限度	当該地区計画区域内において、当該地区計画の都市計画決定以降も一定期間存続が見込まれる既存建築物がある場合は、当該建築物の建築面積の現状を考慮し、それ以外の場合は対象建築計画の内容と将来の増改築等の可能性を考慮して決定する。
	⑤壁面の位置の制限	道路に面する敷地の部分については必ず定めることとし、当該道路に面する部分においては、当該道路の幅員、歩行者の交通量、建築物の配置及び建蔽率の最高限度等を勘案し、立体的に（上空部分を含めて）定めることも含めて適切な数値を定めるものとする。 なお、当該制限により生じた空気をオープンスペース又は公開空地等とする場合は、別に定める市の認定基準を満たすものとする。
任意項目	当該地区計画区域及びその周辺の魅力向上等を図るため、制限を強化することができることとされているその他の事項についても、過度の権利制限とならない合理的な範囲に配慮しつつ、権利者等関係者と協議・調整を行い、地区にふさわしいものを定めることができるものとする。	
留意事項	建築基準法第 68 条の 5 の 3 第 1 項第 2 号の規定により、同法第 68 条の 2 第 1 項の規定に基づく条例により、必須項目のうち②から⑤に関する制限を定めなければならない。	

Point.5

地区計画は、上記１）の「地区計画の目標等」の部分と、２）の建築物等に関する具体の制限内容を定める「地区整備計画」で構成され、最終的に「都市計画決定」の手続きを経て効力が発生します。

また、「地区整備計画」で定める事項については、一部「条例化」が必要な項目もあり、これについては市議会の承認が必要となります。（斜線制限の緩和については、別途建築基準法による手続きが必要）

これらの法的手続きについては、可能な限りその期間短縮に努めますが、市と事業者間で最終的な地区計画の内容が確定されてから、概ね１年程度を要することが想定されますので、ご注意ください。

なお、地区計画の内容については、事前協議の中で、最終確定まで市が適切に指導・助言を行っていきますので、ご安心ください。

<地区計画の構成イメージ>

〇〇〇〇地区 地区計画			
名称 〇〇〇〇地区 地区計画			
位置 宮崎市〇〇〇...			
面積 約〇〇.〇ha			
【区域の整備・開発及び保全の方針】			
区域 面積 約〇〇.〇ha			
地区 整備 計画	名称	A地区	B地区
	面積	約△.△ha	約□.□ha
	建築物等に関する事項	高度利用型地区計画	一般型地区計画 （現況の規制のまま）

「地区計画の目標等」

「地区整備計画」

(4) 容積率の最高限度（容積率緩和の上限値）【容積率等緩和基準 第三章第1（3）】

これ以降の基準は、本プロジェクトの適用により、容積率の緩和を受けようとする計画建築物に対し、本市が目指すまちづくりの方向性に照らして、その貢献度を評価する具体的な基準となります。まずは、本制度の大きな目的の一つである「敷地の統合の促進」、言い換えれば建築計画が「面的」なレベルであるか否かについて、以下のように敷地面積の規模で評価し、その最大値が決定されます。

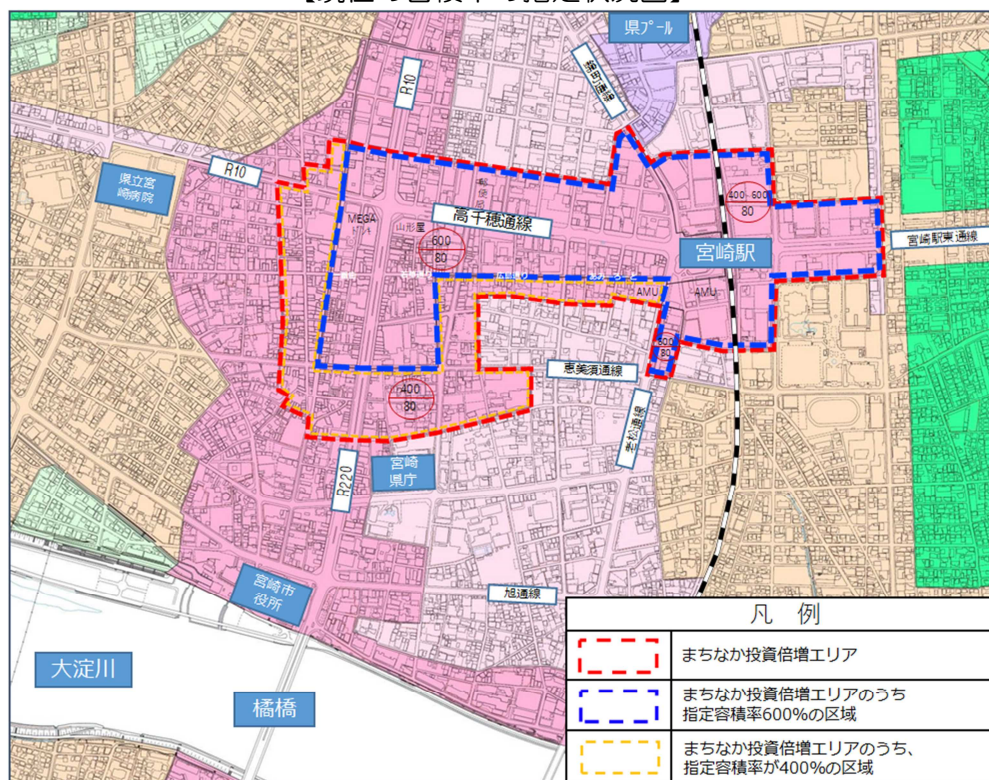
1) 指定容積率が600%の区域

	基準	容積率の最高限度
①	建築物の敷地面積が 2,000 m ² 以上	1,000%
②	建築物の敷地面積が 1,500 m ² 以上 2,000 m ² 未満	900%
③	建築物の敷地面積が 1,000 m ² 以上 1,500 m ² 未満	800%

2) 指定容積率が400%の区域

	基準	容積率の最高限度
①	建築物の敷地面積が 2,000 m ² 以上	700%
②	建築物の敷地面積が 1,500 m ² 以上 2,000 m ² 未満	600%
③	建築物の敷地面積が 1,000 m ² 以上 1,500 m ² 未満	500%

【現在の容積率の指定状況図】



※宮崎駅周辺については、別途宮崎駅周辺地区地区計画が既にありますので、詳しくは、市都市計画課窓口（代表 TEL：21-1811）へご確認ください。

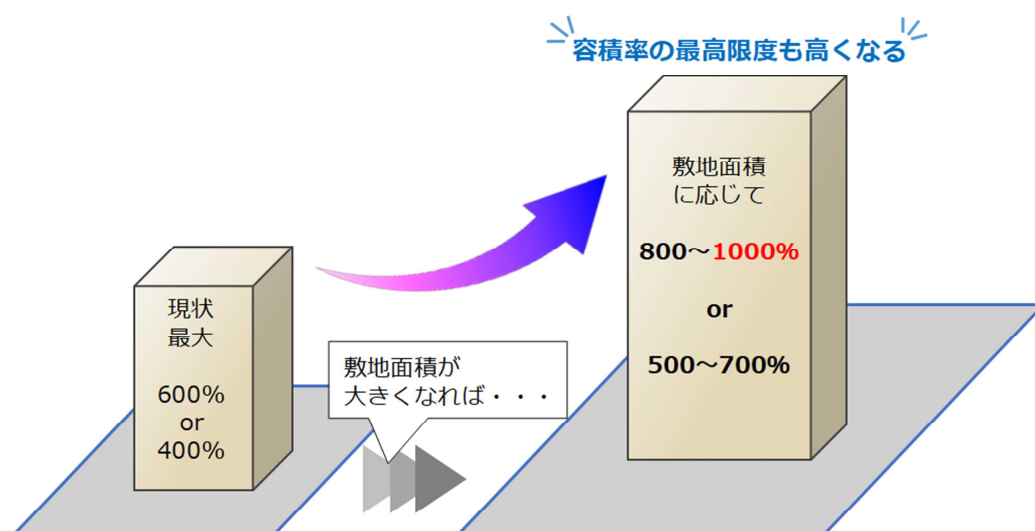
Point.6

宮崎駅周辺については、容積率が敷地面積に応じて400%から600%まで幅があります。これは本来の指定容積率は600%ですが、別途「宮崎駅周辺地区地区計画」により、上乘せ規制が課されているためです。しかしながら、当該地区計画では、敷地面積500㎡以上は容積率600%の適用を受け、本基準自体は敷地の最低限度が1,000㎡以上の場合にのみ適用されることから、当該地区計画区域については、一律に指定容積率600%の区域として取り扱っても支障はないものです。

容積率の最高限度は、その敷地面積が大きくなるほど、高くなるようにしてあり、緩和が適用される最低限度は1,000㎡以上になります。これは、本制度が敷地統合の促進や小規模建築物の抑制を目的としているからです。なお、本制度においては地区整備計画に「容積率の最低限度」も定める必要がありますので、留意が必要です。

容積率の最高限度の増加イメージは、以下のとおりです。

【容積率の最高限度の増加イメージ】



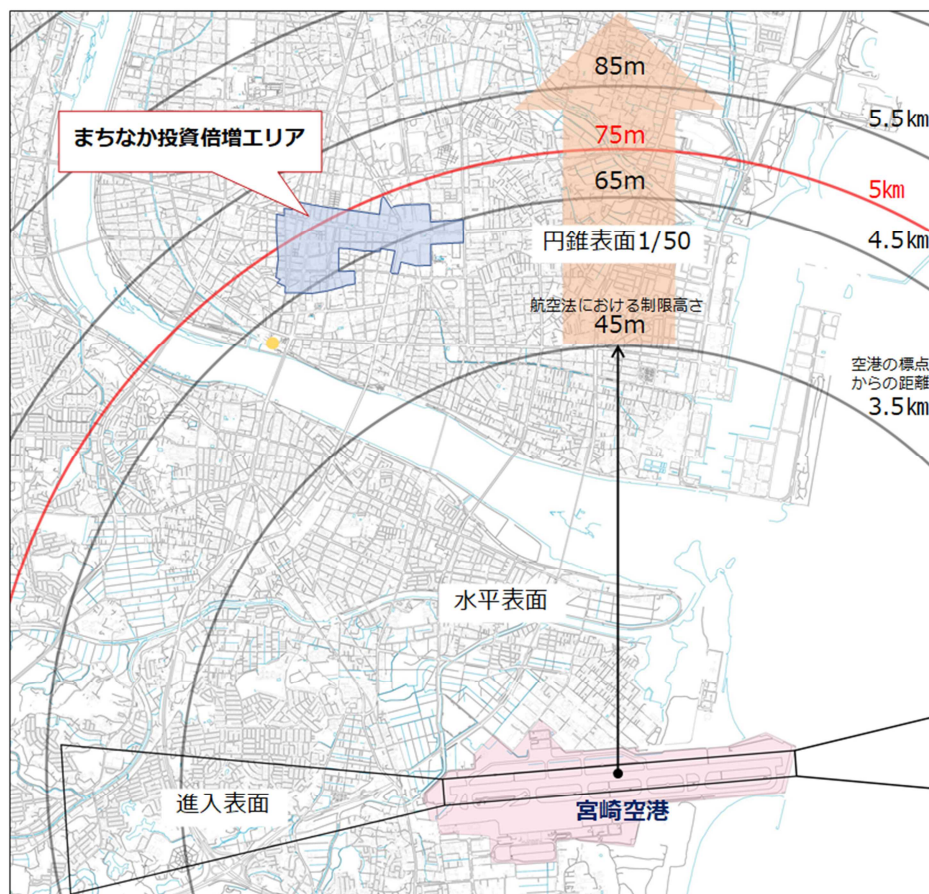
本市は市街地と空港との距離が近いことから、航空法の影響により建築物の高さが制限され、現状においても指定容積率を最大限に活用することが難しい状況にあります。

航空法による高さ制限は、都市計画法及び建築基準法の関係規定ではなく、本制度においても、その適用を逃れることはできません。したがって、本制度による指定容積率の緩和は、航空法の高さ制限の範囲内で適用されますので、緩和される容積率の最高限度を可能な限り活用しようとすればするほど、建築面積（1F部分の床面積）が大きくなる傾向になると想定され、後述する取組みメニュー【A-2】の「まちなかオープンスペース」による容積率の割増しにも影響すると考えられますので、留意が必要です。

なお、航空法による建築物の高さ規制については、以下のとおりです。

Point.7

<航空法の高さ制限のイメージ>



本図は宮崎空港における制限表面区域図を航空法を基に本市にて作成した参考図です。

記載してある数値については、実際の値と異なる場合があるため、詳細については、大阪航空局 宮崎空港事務所までお問い合わせください。

なお、インターネットで「<https://secure.kix-ap.ne.jp/miyazaki-airport/>」を検索すると、「宮崎空港高さ制限回答システム」にアクセスでき、地図上で高さ制限が確認できます。

問い合わせ先：国土交通省 大阪航空局 宮崎空港事務所

TEL 0985-51-3223

Email cab-miyazaki-chiiki@mlit.go.jp

(5) 取組メニュー・優先順位・重み付け及び容積率割増しの計算方法等

【容積率等緩和基準 第三章第1 (3)】

基準は以下のようになっています。

取組メニュー(優先順位は アルファベット順)	評価項目		評価の重み付け (割増率補正)
A:居心地が良くあるきたく なる「まちなか」空間の確保	建蔽率	A-1	合計値について、「容積率の最高限度－指定容積率」の40%を上限とする。
	まちなか オープンスペース率	A-2	
	建物内オープン スペースの確保	A-3	
B:土地の有効利用と敷地の 集約	敷地面積	B-1	合計値について、「容積率の最高限度－指定容積率」の30%を上限とする。
	当該地区計画区域が 接する道路の数	B-2	
C:回遊性向上と良好な景観 形成	まちなか オープンスペース内での 各種施設等の整備	C-1	合計値について、「容積率の最高限度－指定容積率」の20%を上限とする。
	1階部分の建物用途	C-2	
D:今日的課題への対応	都市防災機能	D-1	合計値について、「容積率の最高限度－指定容積率」の10%を上限とする。
	環境負荷の低減	D-2	
計算方法	容積率の割増し＝ [A-1]+[A-2]+[A-3]+[B-1]+[B-2] +[C-1]+[C-2]+[D-1]+[D-2]≦容積率の最高限度		
(備考) 表中「容積率の最高限度」は、本項(3) 1)及び 2)に規定する容積率の最高限度とする。			

1) 基本的な考え方【容積率等緩和基準 第四章 第1(1)】

本市が目指すまちづくりの方向性に対する貢献度を評価する視点を設け、その優先順位により評価に重み付けを行い、優先項目をより計画に反映する方が、容積率割増しに有利に働く仕組みとする。

なお、本章第2に規定する取組メニュー（評価項目）による容積率の割増しについては単純加算方式とする。

解 説

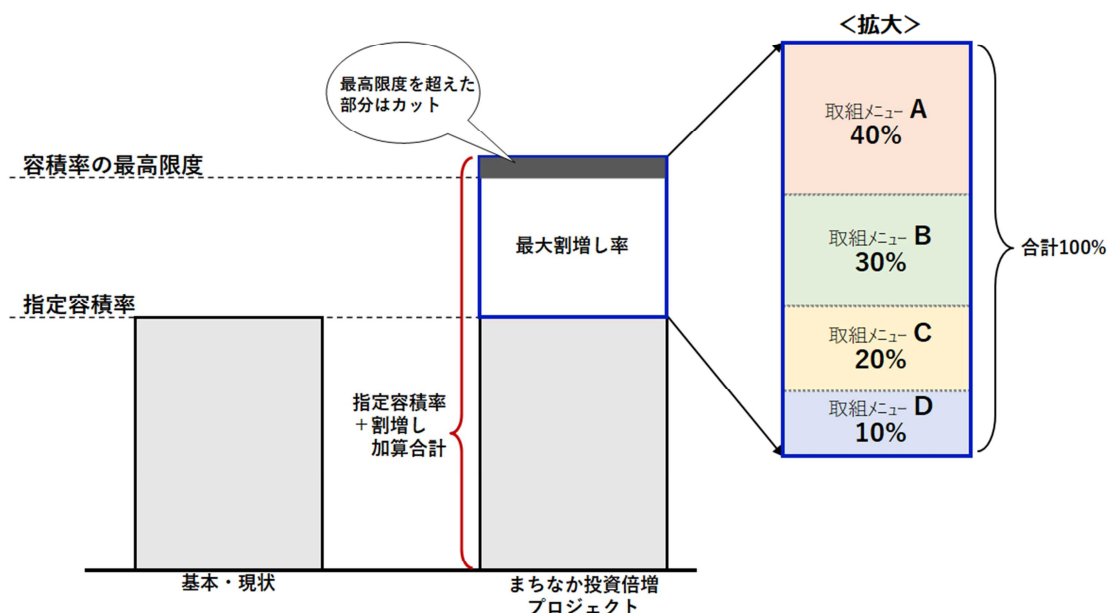
■上記において、「評価する視点」が基準表中の「取組メニュー」であり、4項目（A～D）を設定しています。また、同様に「優先順位」はA→Dの順であり、「重み付け」は同表中右端の「評価の重み付け（割増率補正）」の欄で、各取組みメニュー別に容積率割増しの上限値に格差を設けていることを指しています。また、同欄の「容積率の最高限度－指定容積率」は、本制度の基準（本ガイドライン2-2(4)）によって決定される容積率の最高限度から、現行の指定容積率を差し引いた値を指しています。

■なお、「単純可算方式」については、同表中の各「評価項目」ごとに設定されている割増し率を単純に加算することを意味しますが、本制度によって適用される容積率の最高限度を超える場合は、その超える数値はカットされます。

例えば、指定容積率600%で、本制度による容積率の最高限度が1,000%の場合、 $1,000\% - 600\% = 400\%$ 、この400%が容積率緩和の最大値であり、各評価項目の採用状況により、Aで最大160%、Bで最大120%、Cで最大80%、Dで最大80%の容積率の割増しが受けることが可能です。

以上のことを以下にイメージとして示します。

＜評価の重み付けイメージ図＞



2) 取組メニューについて

A 居心地が良くあるきたくなる「まちなか」空間の確保

容積率 最大 160% 割増し

オープンスペースを創るための建蔽率、オープンスペース率などを評価

解 説

■「容積率 最大 160% 割増し」とは、STEP.1 で容積率の最高限度が 1,000% で、指定容積率が 600% の場合の差である 400% に対して A の割合である 40% を掛け、160% が最大である意味です。以下、B～D も同様です。

【A-1】：建蔽率に対する評価（最大 100%）

居心地が良くあるきたくなる「まちなか」空間を創出するにあたり、その「種地」となる空地を確保するため、建築計画における建蔽率に応じて、以下の計算式に基づき容積率の割増しをします。

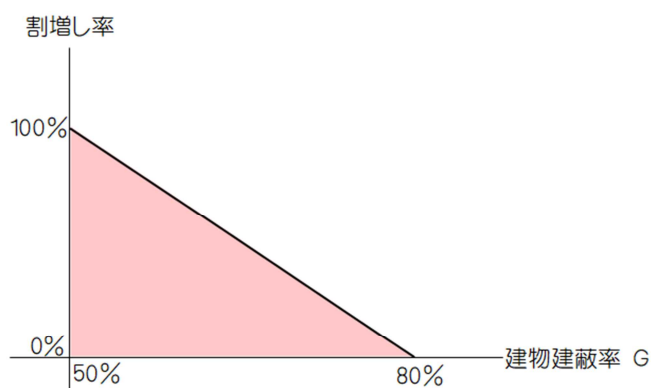
容積率割増し計算式(%)
$(800 - 10 \times G) / 3$
(備考) Gは、計画建築物の指定建蔽率(単位%、但し 50%以上 80%未満の範囲に限る。)とし、小数点以下は四捨五入するものとする。

解 説

■建蔽率に対する評価は、「建蔽率が低ければ低い」（最低 50%）ほど、容積率の割増し（最大 100%）が受けられる趣旨です。

基準の計算式をグラフ化したものが以下のイメージ図です。

＜建蔽率による容積率割増しのイメージ図＞



Point.8

対象エリア内の建蔽率は80%なので、計画建築物の建蔽率が80%では、当該建築物の管理・運営上必要最小限の空地しか確保されず、魅力ある「まちなかオープンスペース」を生み出す余裕は無いと想定されます。一方、建蔽率を50%にすることは、敷地の半分を空地にするということになりますので、それだけ「まちなかオープンスペース」を生み出す余裕が出てくるという考え方に立って、このような基準となっています。

【A-2】：まちなかオープンスペースに対する評価（最大100%）

計画建築物のまちなかオープンスペース率に応じて、以下のとおり容積率を割増します。

まちなかオープンスペース率の区分	割増し率
① 8/10 超	100%
② 7.5/10 を超え 8/10 以下	90%
③ 7/10 を超え 7.5/10 以下	80%
④ 6.5/10 を超え 7/10 以下	70%
⑤ 6/10 を超え 6.5/10 以下	60%
⑥ 5.5/10 を超え 6/10 以下	50%
⑦ 5/10 を超え 5.5/10 以下	40%
⑧ 5/10 以下	0%

解 説

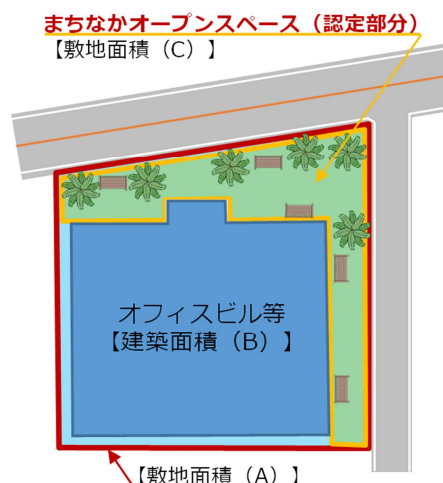
■ まちなかオープンスペース率とは、まちなかオープンスペース面積の建蔽空地面積に対する割合をいいます。

右図では、「【まちなかオープンスペース認定面積 **C**】 ÷ (【敷地面積 **A**】 - 【建築面積 **B**】)」になります。

$$\text{※まちなかオープンスペース率} = \frac{C}{A-B}$$

■ 「まちなかオープンスペースに認定された面積」が広い（認定されない面積が狭い）ほど、容積率の割増し率は大きくなります。

■ 「まちなかオープンスペース」の認定等に関することは後述します。



Point.9

空地を確保するだけでは、必ずしも魅力ある空間づくりに繋がるとは限りません。確保していただいた空地において何をしていただけるのか？ 言い換えれば、如何にまちづくりに貢献して頂けるのか？ が重要になります。これが税制優遇措置を含む「まちなかオープンスペース」の根底にある考え方であり、その貢献度を評価して、市が認定を行うこととなります。

本プロジェクトにおける容積率の緩和については、広い「まちなかオープンスペース」を確保していただくと、より有利に働く仕組みとなっています。

【A-3】：建物内まちなかオープンスペースの確保に対する評価（**最大100%**）

計画建物内オープンスペースの確保に応じて、以下のとおり容積率を割増します。

建物内まちなかオープンスペースの面積	割増し率
① 200㎡以上	100%

解 説

■建物内まちなかオープンスペースとは、建物内でオープンスペース認定基準に基づき市の認定を受けたものです。

いわゆる、「まちなかオープンスペース」における

①敷地内貫通通路のうち「屋内」「屋外」

②滞在空間の「憩いの広場」

にあたり、建物内で、広く一般に公開されるスペースをいいます。

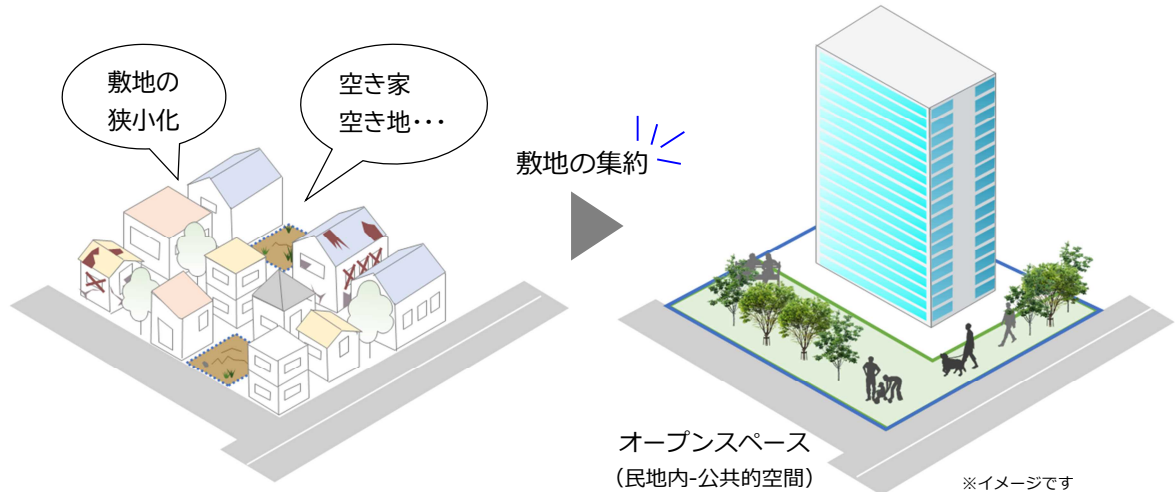
<建物内オープンスペースイメージ図>



B 土地の有効利用と敷地の集約

容積率 最大 120% 割増し

まちなかオープンスペースを創るための広い敷地面積などを評価



解説

■「まちなかオープンスペース」をより広く創出するためには、単独敷地における建蔽率だけでは限界があります。また、1－1（3）に示しように“敷地の統合の促進”が「高度利用型地区計画」の目的の一つでもあることから、敷地をより広く確保していただくことが望まれます。よって、本プロジェクトにおける容積率の緩和については、既存の単独敷地だけではなく、周りの土地を集約・統合し、広い敷地を確保した方が、より有利に働く仕組みとなっています。

【B-1】：敷地面積に対する評価（最大100%）

敷地面積の規模に応じて、以下のとおり容積率を割増します。

敷地面積(㎡)	割増し率
① 3,000 ㎡以上	100%
② 2,000 ㎡以上 3,000 ㎡未満	75%
③ 1,000 ㎡以上 2,000 ㎡未満	50%

解説

■敷地を統合の有無に関わらず、上記基準に適合すれば対象となります。

【B-2】：当該地区計画区域が接する道路の数に対する評価（最大100%）

建築物の敷地が接する道路の数に応じて容積率を割増します。

路線数	割増し率
① 4 路線	100%
② 3 路線	50%

解 説

■賑わい創出など魅力ある都市環境の構築については、民有地と公共空間である道路が一体となった空間形成を図ることで、より効果的なものとなることは、他都市の事例を見ても明らかです。

よって、本プロジェクトにおける容積率の緩和については、敷地が多くの道路に接している方が、より有利に働く仕組みとなっています。

■なお、2路線に接する場合の基準が無いのは、角地を含むだけでは敷地の統合が進まないなどの状況を考慮したものです。

B-1 の「土地の有効利用と敷地の集約」の取組メニューと一緒に検討・実施することで、さらに効果的な「まちづくりへの取組」が可能となります。

C 回遊性向上と良好な景観形成

容積率 最大 **80%** 割増し

ベンチ・テーブル、植栽、照明の設置や1階に飲食等の賑わい創出に資する用途の配置に対して評価

＜取組みのイメージ図＞



解 説

- まちなか投資倍増プロジェクトの背景には、スポット的な商業施設や、その他のにぎわい施設による、市内の人流が変化し増加したことも挙げられています。人が目的地に向かって歩く際、その目的地まで遠いと感じるか、近いと感じるかは、その間の“仕掛け”によるものが大きいと考えます。
- 殺風景で無機質な目的地までの「道」ではなく、歩いている空間の周りにベンチやテーブル、植栽などがあれば、単なる移動経路としての「道」から「歩きたくなるまち」、「道すがら（途中）が楽しい空間」に変化すると考えます。そんな「歩きたくなるまち」になるための「回遊性向上」や「良好な景観形成」に資する取組に対して容積率の割増しを行います。

【C-1】：まちなかオープンスペース内での各種施設の整備に対する評価（最大75%）

まちなかオープンスペース及び建物内まちなかオープンスペースにおける整備内容等に応じて容積率を割増します。

下表①～⑤の採用数	割増し率
イ 4 項目以上	75%
ロ 3 項目	50%
ハ 2 項目以下	25%

まちなかオープンスペース等の整備内容	
①	ベンチ・テーブル等、一般の休憩の用に供する施設を整備する場合
②	植栽、芝生、夜間照明等修景の用に供する施設を整備する場合
③	公衆用トイレ等公益的な施設を整備する場合
④	道路から見えにくい形態で自転車駐車場等を整備する場合
⑤	まちなかオープンスペースを除く建築物の敷地内に、荷捌きのための自動車駐車場を設ける場合
(備考) ③④⑤については、建物内まちなかオープンスペースを除く。	

解 説

- ①は、「まちなかオープンスペース」内に人々に休憩の場を提供することを目的としています。回遊性の向上には、様々な年齢層・階層の人々にとって、疲れたときに気軽に休める場所があることが求められます。誰もが使える休憩可能なベンチや椅子、テーブル、日差しを遮るパラソルなど、人々がまちなかに集まりやすくなる空間づくりに寄与していただきたと考えています。
- ②は、修景による「まちなかオープンスペース」の見た目の快適性向上や賑わい感の創出を目的としています。集客や回遊性の向上には、目で楽しめることも重要です。四季折々、街の表情に変化を与える植栽や、建物がある空間を浮かび上がらせる夜間照明など、景観づくりに寄与していただきたと考えています。
- ③は、「まちなかオープンスペース」内における公益施設の整備により、まちなかの快適性や回遊性の向上を目的としています。基準においては「公衆トイレ」を例示していますが、トイレに限らず、広く一般の人々が恩恵を受ける施設は、場合によってはそれ自体が目的地化し、その間接的効果によって集客等に寄与することも考えられますので、このような施設はどうか？ といった提案をしていただきたいと考えています。

■④は、「まちなかオープンスペース」内における自転車駐車場等の整備促進を目的とするものです。本市は平坦な地形であることから、自転車は市民の手軽な移動手段となっており、駐輪施設が目的地の間近にあることは、来街者の利便性の向上に繋がります。なお、自転車駐車場等の「等」は、いわゆる「シェアサイクル」のサイクルポートや、原動機付自転車など二輪車の駐車場を含む趣旨です。

また、「道路から見えにくい形態で」という基準は、例えば当該施設を植栽で囲んだり、建物の陰に隠れるように配置するなど、「まちなかオープンスペース」の効用をできるだけ妨げない形という趣旨です。

■⑤は、「まちなかオープンスペース」とは別に、荷捌きのための駐車場の整備促進を目的とするものです。荷捌き駐車場を設けずに道路内で荷捌きを行うと、まちなかにおいては周辺交通環境の著しい悪化を招くことが懸念されます。特に本制度では大型の建築物が建つ可能性があることから、人の導線を考慮し、適切な位置を選定した上で、積極的に荷捌き駐車場の確保に努めていただきたいと考えています。

Point.10

かつては「宮崎市自転車駐車場の附置に関する条例」があり、集客性の高い一定規模以上の建物については、駐輪場を設けることが義務付けられていましたが、2023（令和5）年4月に条例が廃止されました。

これは、義務付けによって、条件を満たすために整備された駐輪場が、使い勝手が悪く有効に利用されなかったり、整備費用の負担感や敷地の有効活用に不利になることなどから、老朽建築物の建替えを阻害している状況があったためです。

しかしながら、自転車は環境面や健康面からも注目されている移動手段であり、本市においては特に若者の集客・回遊性に効果があると考えられることから、強制的な義務付けではなく、民間の自由意志による利便性の高い駐輪施設の整備促進を目指すこととしたものです。

【C-2】：1階部分の建築用途に対する評価（最大75%）

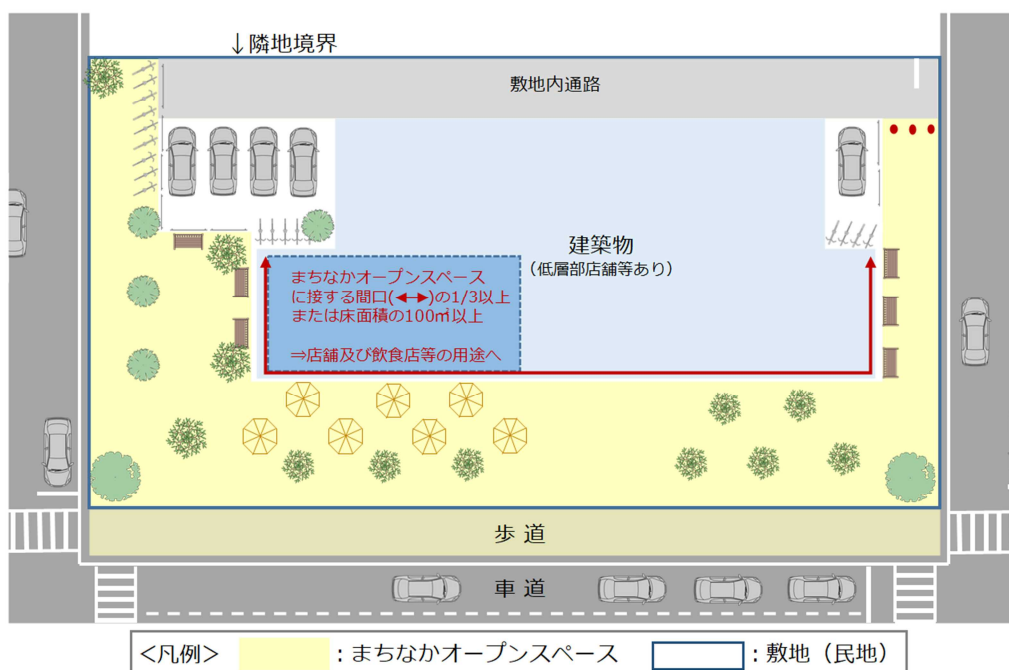
賑わい創出を1階部分に演出していただきたいと考え、店舗や飲食店の営業、また、空間を広く感じていただくためガラス張りにしていただく取り組みに対して容積率の割増します。

下表①～②の採用数	割増し率
イ 全て	75%
ロ 1項目	50%

用途及び意匠等の内容	
①	計画建築物の1階部分は、まちなかオープンスペースに接する間口の1/3以上または床面積の100㎡以上を、まちなかオープンスペース又は道路に面して店舗及び飲食店等の用途に供する場合
②	当該建築物の道路に面する1階部分の壁面(柱の面を除く。)の面積の80%以上をガラス張り(当該ガラス張り面積の50%以上が透明なものに限る。)とする場合

解 説

■居心地が良く歩きたくなるまちなかには、人々のアイレベル（道を歩く人の目線の高さ）において、ワクワク感を醸成するようなしつらえが必要です。1階部分にガラス張りのショーウィンドウや、飲食店・販売店などがあれば、単に通り過ぎるだけではなく、人々を立ち止まらせることも可能になります。そのような建物づくりが、地域経済の発展という相乗効果を発揮すると考えています。



Point.11

本基準は、それぞれ任意の採択項目となりますが、「にぎわい創出路線」（P6 別図参照）に面する敷地において住宅を計画する場合、上記①の基準は必須要件となります。

D 今日の課題への対応（防災・環境への配慮）

容積率 最大 40% 割増し

避難施設としての整備又は環境への配慮等を評価

＜取組みのイメージ図（一時避難所）＞



出典：国交省 HP 防災拠点等となる建築物の機能継続に係る事例集（熊本県）

解 説

■この取組メニューにおいては、「防災対策」と「環境対策」を本市が直面する2大課題と捉え、その課題解決に資する民間の取組を促進することを目的としています。

【D-1】：都市防災機能の向上に対する評価（最大40%）

災害発生時には、公共交通機関の不通や道路の寸断等により、特にまちなかにおいては多数の帰宅困難者の発生が想定されることから、民間施設においても、帰宅困難者の一時滞在スペースや防災用資材の備蓄など、いざという時に活用できる機能を備えた建築物の整備を促進することが目的です。

下記の条件を満たす建築物や取組に対して、容積率を割増します。なお、適用に当たっては、宮崎市との間で防災協定の締結を行うものを対象とします。

下表①～④の採用数	割増し率
イ 3 項目以上	40%
ロ 2 項目以下	30%

取 組	内 容
①一時避難スペース	一時避難スペースは、災害発生時等の非常時に不特定多数のための一時的な避難場所の用に供する床で、通常は他の用途に供するものを含み、概ね 2 m²/人を基本として、100 人以上の避難者を受入可能な面積を有すること。 また、利用者が容易に視認できる場所に、災害時に一時滞在スペースとして活用できる旨の表示をするものであること。
②備蓄倉庫	備蓄倉庫は、一時避難者が 72 時間滞在するために必要となる備蓄品を保管可能な規模を有するものであること
③非常用電源	概ね 72 時間以上稼働できる非常用電源設備を整備するものであること（建物の機能を最低限維持できる電力を 72 時間以上確保）。
④井水施設	被災者等の衛生対応等に井水設備を設置するものであること。
（備考） ※上記各施設の整備を行う場合、管理・運営方法等について、宮崎市と防災協定を締結するものであること。 ※その他防災機能の強化に寄与すると判断できるものについては、個別に評価する。	

解 説

- ①については、通常はロビーや会議室など、平常利用を行うことを妨げる趣旨ではありません。
- ②については、防災専用でなく、当該計画建築物の倉庫等と併用することを妨げる趣旨ではありません。
- ③については、発電の方式を問いません。
- ④については、設置場所の建物の内外を問いません。

【D-2】：環境負荷の低減に対する評価（**最大40%**）

地球環境や温暖化等対策に配慮し、環境負荷の低減等を図るための取組を推進するため、一定の環境性能基準を満たす建築物の整備を促進することが目的です。下記次のいずれかの条件を満たす建築物に対して容積率を割増すものとします。

①CASBEE（建築環境総合評価システム）

制度	割増し率
イ CASBEE A ランク又は S ランク	40%

②ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）

制度	割増し率
イ 建築物の ZEB 化	40%
(備考) 上記は ZEB Resdy 相当以上とし、その要件は、経済産業省「平成 30 年度 ZEB ロードマップフォローアップ委員会とりまとめ(平成 31 年 3 月)」における「(参考資料 6)ZEB の定義と評価基準」を満たすものとする。	

解 説

■CASBEE（建築環境総合評価システム）は、周辺環境への配慮も含んだ建築物の環境性能評価システムであるのに対し、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）は、建物内で消費するエネルギー収支のゼロを目指す建物の環境性能評価システムであり、いずれも地球環境へ寄与することにより、持続可能な社会を次世代に繋いでいくための取組となります

■本エリアは商業地域ではありますが、低層な住宅等も立地してることから、計画建築物が大きくなる場合には、周辺へ環境への配慮も必要です。

■CASBEE に関するお問い合わせ先

宮崎市都市整備部建築行政課（0985-21-1813）

■ZEB に関するお問い合わせ先

宮崎市環境部環境政策課ゼロカーボン推進室（0985-21-1761）

1-3. STEP. 3 最終的な建築計画を決定する

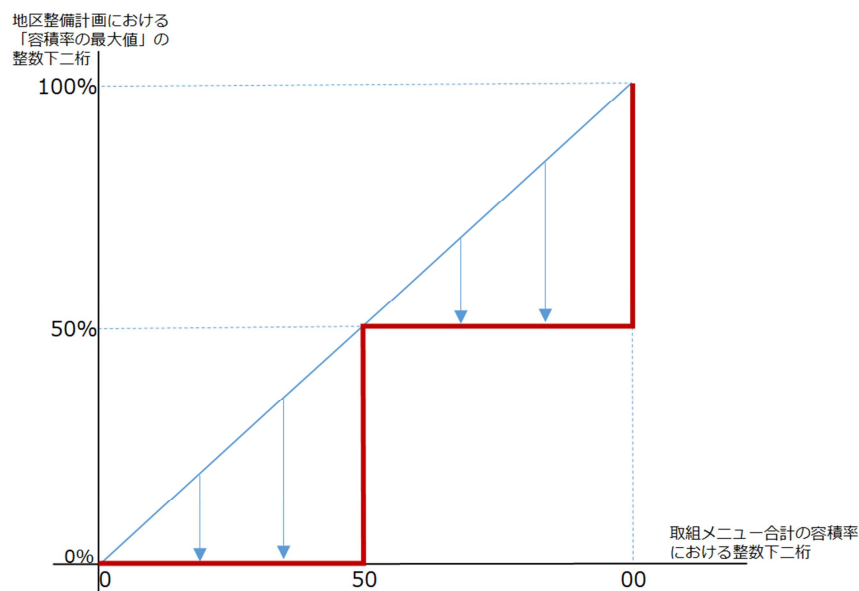
解 説

「STEP.1」の指定容積率と「STEP.2」の割増しされた容積率の最大値のうち、小さい方が、計画建物の容積率の最高限度となります。

1) 容積率の最高限度について

計画建築物における容積率の最大値が、第三章第1（3）の各最高限度の間にある場合は、当該最高限度は整数第二位以下は50%毎に設定するものとします。すなわち、計画建築物の容積率の整数第二位以下が50%未満の場合は、当該整数第二位以下を0%、同様に、50%以上99%以下場合は、当該整数第二位以下を50%とするものとし、イメージは以下のとおりです。

＜容積率の最高限度（STEP.2）の決定イメージ＞



Point.12

通常、指定容積率は建築基準法の規定により、100%刻みとなっています。本制度では、割増しされた容積率の最高限度が、計算上その様にならない可能性があります。割増しされた容積率の最高限度は、最終的に地区計画に定める必要がありますが、上記基準はその際の端数処理について規定したものであり、端数を50%刻みにする趣旨です。これにより、場合によっては建築計画に不利に働くことがありますので、注意が必要です。

すなわち、STEP.2における容積率の最高限度における整数下二桁が、「00」を超えなければ、容積率の最高限度は、直近下位の下二桁50%に繰り下げられます。

2. 街並み誘導型地区計画を活用した容積率の緩和等の検討プロセス

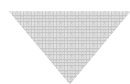
STEP. 1

その土地における建築に関する法規制内容を知る

解 説

前面道路（2路線以上ある場合は、幅員の広い方）の幅員が12m未満の場合、容積率が一般的に適用される指定容積率よりも抑制されます。

その他斜線制限など、まずは建築に関する法的制限を知りましょう。



STEP. 2

基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを確認する

解 説

本制度は、幅員の狭い道路に面した土地について、当該道路に面して連続的に（街区単位で）適用することで、より高い効果が期待できます。



STEP. 3

まずは、周辺の地権者や商店街の皆さんと話し合ってみる

解 説

本制度は自分の土地だけでなく、連続した魅力ある街並みの形成など、まちづくりとして地域一帯で取組むことで、将来的な土地の資産価値をより高めることができるなどの効果が期待できます。したがって、周辺地権者等との合意形成が必要となります。

2-1. STEP. I その土地における建築に関する規制内容を知る

(1) 前面道路の幅員による容積率について

前面道路（道路が2以上あるときは、幅員の最大のもの）の幅員が12m未満である場合、本エリアにおける容積率の最高限度は、建築基準法の規定（第52条第2項）により、当該前面道路幅員に60（ 0.6×100 ）を乗じた値（％）に抑制されます。

すなわち、例えば指定容積率が400%であったとしても、前面道路面積が5mであれば、 $5 \times 60 = 300\%$ となり、更に斜線制限もあるため、延べ面積確保の大きな制約となります。

まずは、建築計画を立てようとしている敷地周辺の道路幅員を調査し、指定容積率を活用できるか確認してみましょう。

(2) 斜線制限

上記（1）に加えて、斜線制限があります。（1）による容積率が斜線制限によって、更にどれだけ削減されるのか、1-1（2）を参照（P8）して、概略で結構ですので、把握してみましょう。

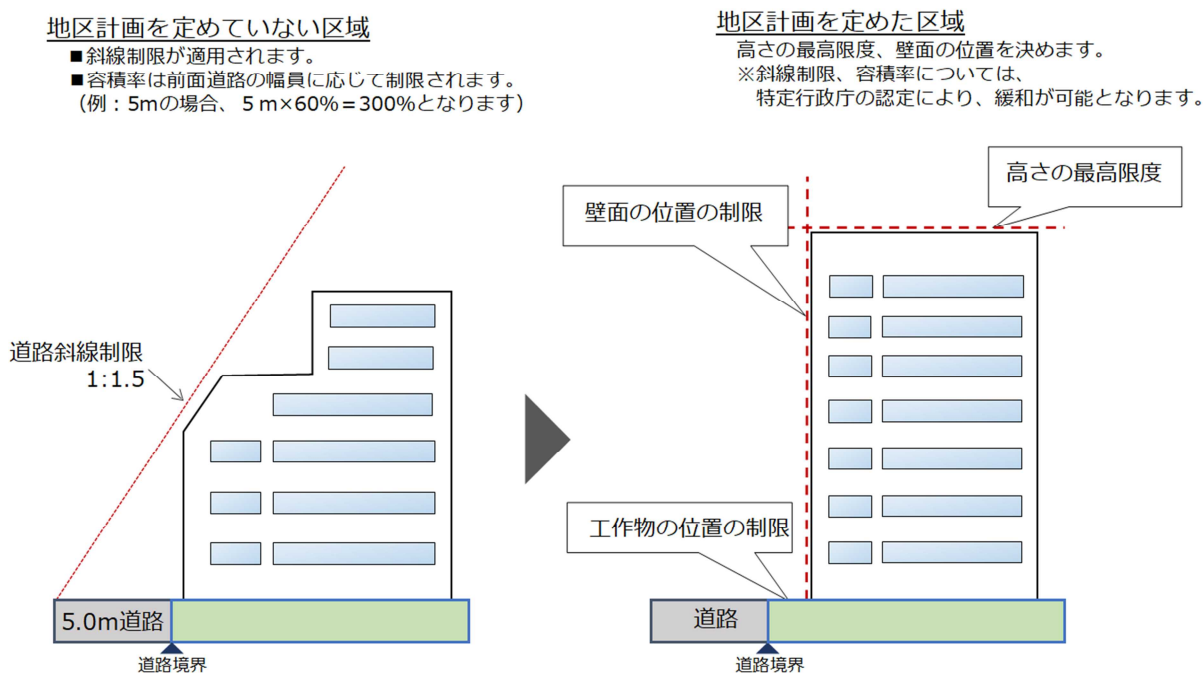
2-2. STEP. 2 基準を理解し、具体的にどのような優遇措置が受けられるかを 確認する

(1) 街並み誘導型地区計画制度の概要【容積率等緩和基準 第三章第2(1)(2)】

(法根拠：都市計画法第12条の10、建築基準法第68条5の5)

- ①対象区域：区域の特性に応じた高さ・配列・形態、工作物の設置の制限などの規制を定めて、建築物の形態の緩和を行い統一的な街並みを誘導する区域
- ②目的：壁面の位置を制限し、適切な幅員の道路などを確保することにより、良好な市街地環境の形成を図る。
- ③特徴：前面道路幅員による容積率制限の緩和、斜線制限の緩和が可能

<街並み誘導型地区計画のイメージ図>



壁面の位置や高さを揃えることにより、斜線制限や容積率の制限を緩和する制度です。
※緩和される基準については **Point.2**を参照

（２）運用の基本的な考え方【容積率等緩和基準 第三章第２（１）１】

当制度の適用にあたっては、前述２－２（１）及び（２）で指摘したように、前面道路幅員や道路斜線制限により、指定容積率までの高度利用を図ることが困難な狭小な道路沿道において、通行区域の拡大と壁面等の位置が揃った街並みの形成により、当該制限を緩和する場合に適用することがより有効であり、各街区において連続的・面的に取り組むことが基本となります。

解 説

■上記「通行区域の拡大と壁面等の位置が揃った街並みの形成」「連続的・面的に取り組む」とは、狭小な道路に面した連続する敷地を対象として、当該道路に面する建築物群の壁面を一律に一定距離後退させ、後退した部分を当該道路と一体となった通行空間とすることによって、地域の安全性・快適性の向上と併せて、壁面の位置を揃えること等によって、統一した街並みを形成する趣旨です。

（３）合意形成について【容積率等緩和基準 第三章第２（２）】

本制度は、上記（１）に示されたとおり、道路に面した街区において連続的・面的に取り組むことが基本ですが、「高度利用型地区計画」と同様に、街区（通り）全体の合意形成に相当の時間を要す場合は、街区（通り）中、一定の合意形成が図られた区域については、先行的に本制度を適用し、合意形成が図られていない区域について、先行する区域と区分して、一旦、原則として現状の都市計画及び建築制限を継続する形での一般的な地区計画を導入するなど、その後の合意形成の状況に応じて、適宜本制度の活用を行っていくものとします。

(4) 都市計画で定める内容

本制度の適用は、最終的には都市計画決定が必要になります。都市計画に定める事項は、法的に以下のとおりとなっており、特に地区整備計画については、次に示す「本市の考え方」に沿った内容とする必要があります。

なお、1)と2)の関係については、1－2(3)のPoint.5参照のこと。

1) 地区計画の目標、区域の整備、開発及び保全に関する方針等

都市計画に定める内容については、以下のとおりとします。

- ① 地区計画の種類、名称、位置、区域、面積
- ② 地区計画の目標
- ③ 区域の整備・開発及び保全に関する方針

2) 地区整備計画に定める事項

次表に掲げるほか、都市計画運用指針に準拠する

地区整備計画に定める項目		本市の考え方
必須項目	①壁面の位置の制限	道路に面する敷地の部分については必ず定めることとし、当該道路に面する部分においては、当該道路の幅員、歩行者の交通量、建築物の配置及び建蔽率の最高限度等を勘案し、立体的に(上空部分を含めて)定めることも含めて適切な数値を定めるものとする。 なお、当該制限により生じた空地进行をオープンスペース又は公開空地等とする場合は、別に定める市の認定基準を満たすものとする。
	②壁面後退区域における工作物の設置の制限	壁面の位置の制限区域について、人の歩行の支障とならないこと及び賑わいの形成や休息場所等の提供に資することを考慮して定める。
	③建築物の高さの最高限度	土地利用や建物の高さの現状、前面道路の整備状況や壁面後退した区域を含めた通行空間としてのバランス、将来の市街地像等、地域特性に留意し、適切に定める。
	④敷地面積の最低限度	当該地区計画区域内において、当該地区計画の都市計画決定以降も一定期間存続が見込まれる既存建築物がある場合は、当該建築物の敷地面積の現状を考慮して決定する。
	⑤容積率の最高限度	本地区計画を定める前の街並み誘導対象道路の幅員が12m未満で、建築基準法の規定により、当該道路に面して指定容積率に満たない敷地がある場合、指定容積率以下で定めることができるものとする。ただし、指定容積率を超える容積率が必要と判断される場合には、高度利用型地区計画と併用し、当該地区計画に係る本基準に基づき定める。
任意事項	⑥その他	当該地区計画区域及びその周辺の魅力向上等を図るため、制限を強化することができることとされているその他の事項についても、過度の権利制限とならない合理的な範囲に配慮しつつ、権利者等関係者と協議・調整を行い、地区にふさわしいものを定めることができるものとする。
留意事項	建築基準法第68条の5の5第2項の規定により、同法第68条の2第1項の規定に基づく条例により、必須項目の①から④に関する制限を定めなければならない。	

(5) 推奨要件【容積率等緩和基準 第五章第1(2)】

本制度の推奨要件は、以下とおりです。

その理由は、本制度が2-2(1)(P36)に示すとおり、狭小な道路沿道において適用することを基本としているためであり、これは2-1(1)(P35)で述べたように、前面道路の幅員が12m未満の場合、建築基準法により容積率が指定容積率よりも抑制されることから、このような条件に該当する地域こそ、本制度の導入が望ましいと考えられるからです。

適用区域区分	基準幅員
イ 指定容積率 600%の区域	4m以上 10.00m未満
ロ 指定容積率 400%の区域	4m以上 6.67m未満
(備考) 基準幅員は、本制度の適用を受ける街並み誘導対象道路における最大幅員（建築基準法第42条第2項の規定により道路の境界線とみなされる部分を含む。）とする。なお、	

Point.13

幅員が12m未満の場合、容積率が抑制され、その算定方法は当該道路幅員に60を乗じた値となります。

逆に言えば、道路幅員が指定容積率を60で除した値以上であれば、容積率は抑制されません。

計算すると

■指定容積率 600%の場合： $600 \div 60 = 10\text{m}$

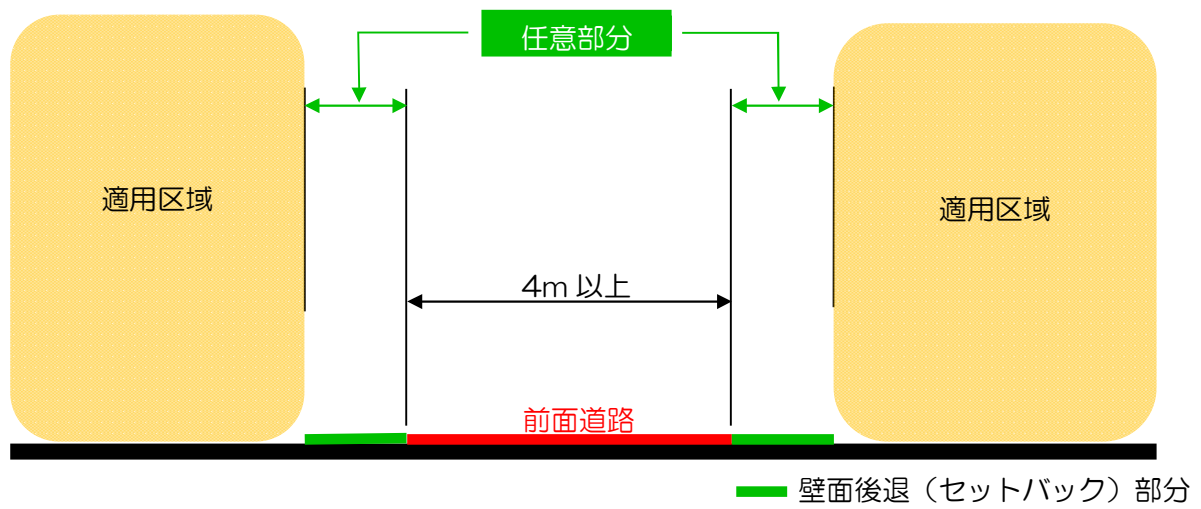
■指定容積率 400%の場合： $400 \div 60 = 6.666\text{m}$

となり、前面道路がこの幅員以上であれば、斜線制限は別として、法的には指定容積率までは利用可能となります。よって本制度は、これら幅員未満の区域で導入する方が、その恩恵を受ける度合いが高くなるため、上記基準幅員に該当する道路に面する区域での適用を推奨しているものです。

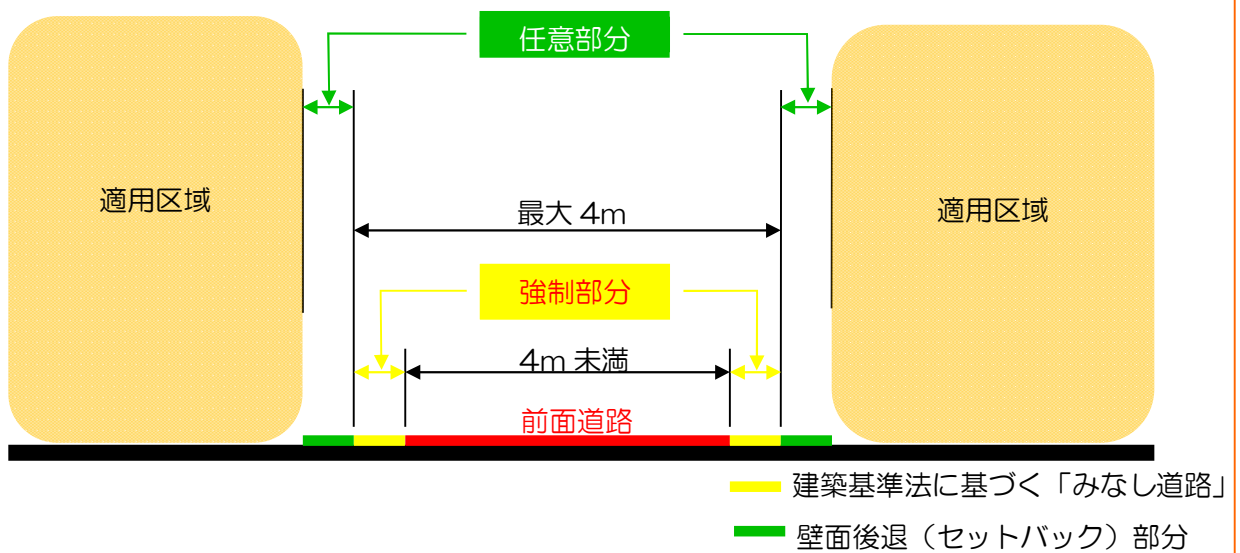
なお、前面道路が4m未満の場合、道路中心線から2mの位置が道路境界とみなされます（みなし道路）。この部分は敷地内ではありますが、上記基準幅員にはこの部分が含まれます。

次にイメージ図を示します。

<前面道路が4m以上の場合（断面図）>



<前面道路が4m未満の場合（断面図）>



（６）容積率の最高限度について【容積率等緩和基準 第五章第１（３）】

本制度による容積率の最高限度は、『交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認められる範囲内において、協議の上定めるものとする。』として、具体の限度を示していません。

これは、これまでも触れてきたように、本制度が狭小な道路に面する街区を対象に適用することを基本としていることから、通常時や火災発生等の非常時における安全性等を検討する必要があり、そのためには当該計画建築物の規模（延べ面積）や壁面後退距離の程度等を総合的に勘案する必要があるからです。

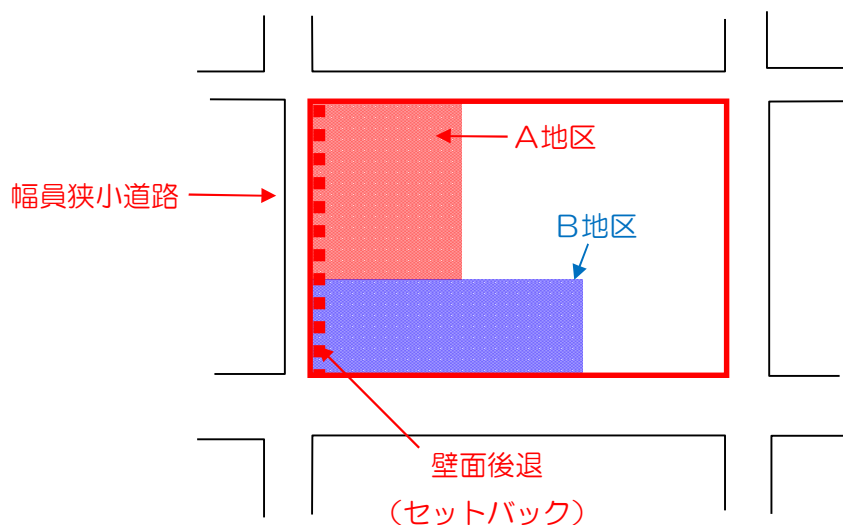
Point.14

割増しによる容積率の最高限度の設定に関する考え方については、次の（５）に示していますが、本制度自体の最高限度は指定容積率までとされております。

しかしながら、魅力ある建築物とするためには、指定容積率の範囲内では不十分である場合など、指定容積率を超えて容積率を確保したい場合は、「高度利用型地区計画」との併用も可能です。

その場合のイメージを以下に示します。

＜「街並み誘導型」と「高度利用型」併用のイメージ＞



2-3. STEP. 3 まずは、周辺の地権者や商店街の皆さんと話し合ってみる

解説

本制度は自分の土地だけでなく、連続した魅力ある街並みの形成など、まちづくりとして地域一帯で取組むことで、将来的な土地の資産価値をより高めることができるなどの効果が期待できます。したがって、周辺地権者等との合意形成が必要となります。

まずは、地域で話し合うことから始めましょう。本市ではそのためのサポートについては、積極的に行ってまいりますので、遠慮なくご相談ください。

3. 総合設計制度

別に定める規準によるものとします。

＜参考情報＞

問い合わせ先：宮崎市都市整備部建築行政課（TEL:0985-21-1813）

第4章 まちなかオープンスペース認定等基準の開設

1. まちなかオープンスペース認定等制度

(1) はじめに

まちなかオープンスペース認定等制度とは、別途「まちなかオープンスペースの認定等に関する基準」を定め、「まちなか投資倍増プロジェクト」における容積率等の緩和を受けるための「まちづくりへの取組メニュー」にてまちづくりに資する「まちなかオープンスペース」を創出した場合、市が基準に合ったスペースを「まちなかオープンスペース」と認定し、適切な運営・維持管理を促すものです。

このオープンスペース認定等基準は、歩道的・公園的空間を官民共同で演出することにより、人々が安全で快適に過ごせる空間づくりを促進し、宮崎らしさを感じていただける、そんな居心地が良く歩きたくなる宮崎を目指し、もって「まちの価値を持続的に高める」ことを目的としています。

＜まちなかオープンスペースのイメージ＞



(2) 対象とする都市計画等制度等

「まちなか投資倍増プロジェクト」における

- ①都市計画法第12条の8の高度利用型地区計画
- ②都市計画法第12条の10の街並み誘導型地区計画
- ③建築基準法第59条の2第1項の規定に基づく総合設計制度
- ④その他、本基準を適用することが適当と市長が認めたオープンスペース

(3) 認定基準のイメージ

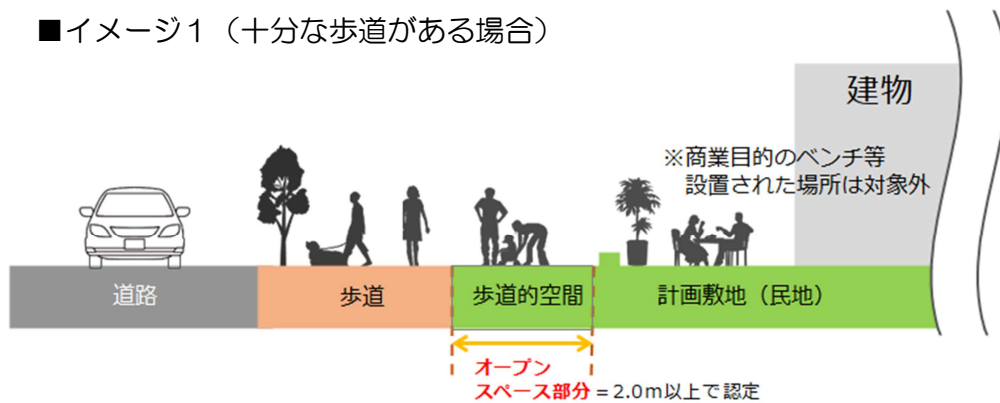
移動空間：歩道的空間



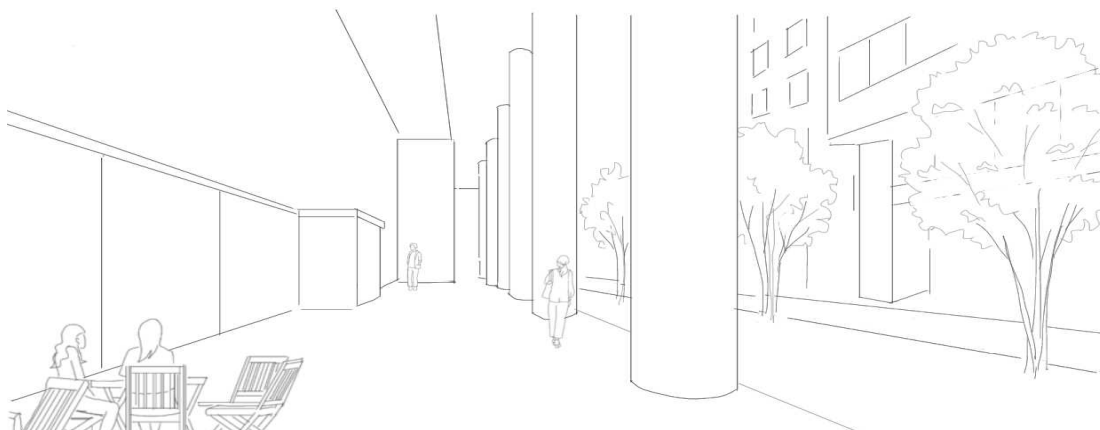
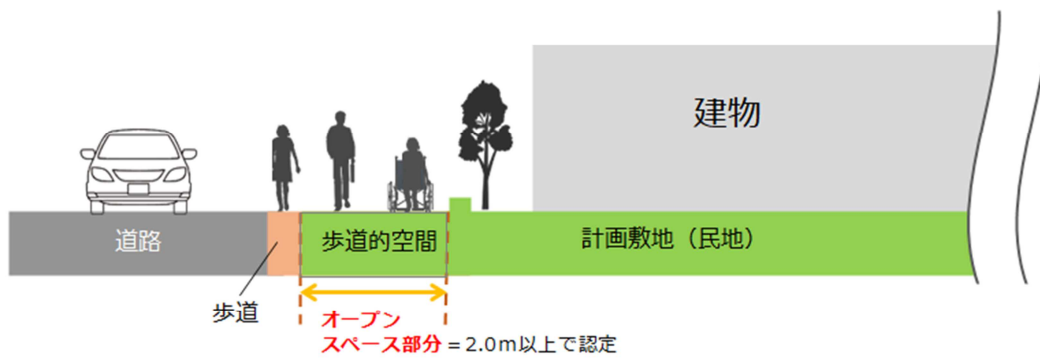
歩行環境を向上させる通路状の空間

原則として、幅 2.0m以上
かつ高さ 2.5m以上で認定

■イメージ1（十分な歩道がある場合）



■イメージ2（十分な歩道がない場合）



移動空間：敷地内貫通通路（屋内）

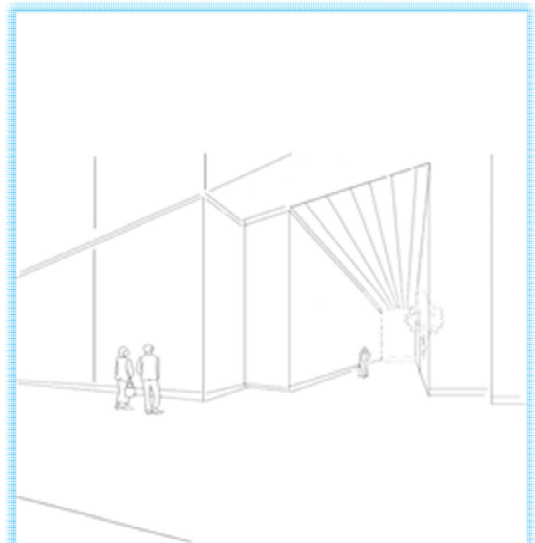


公共的空間として敷地を貫通し、
道路・公園など公共空間を相互に結び、
自然に通り返け可能な歩行部分

原則として、幅 4.0m以上
かつ高さ 2.5m以上で認定

＜民地内の自由通路のイメージ＞

サンプル（山形屋の本館と新館の間の通路）



※防犯上、夜間閉鎖可

Point.15

【移動空間の共通事項】

移動空間内に休養や利便等に応ずる部分を設ける場合は、当該部分と専ら通行の用に供する部分が、できるだけ相互に干渉せずに有効に機能するように配慮するとともに、以下のとおり計画しなければなりません。

ア 専ら通行の用に供する部分には、原則として工作物等は設置してはいけません。

イ 原則として接続する土地との段差は設けてはいけません。

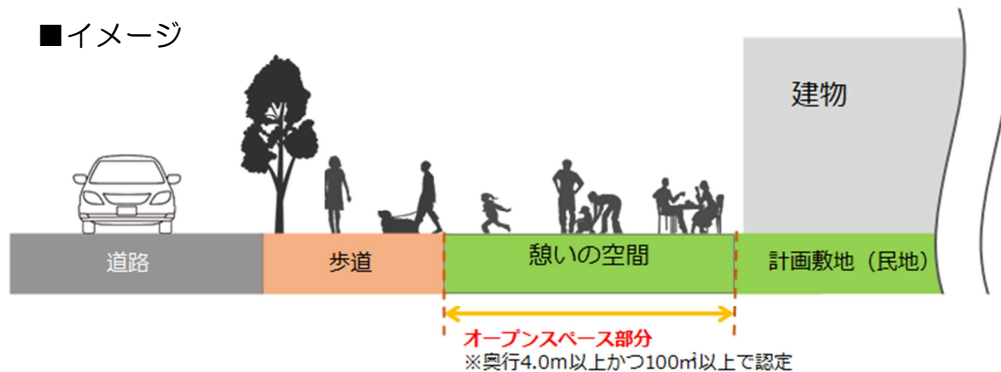
滞在空間：憩いの広場



日常的に利用者に憩いや安らぎを
与えることができる広場状の空間

原則として、幅（奥行）4.0m以上
かつ高さ 5.0m以上
かつ面積 100 m²以上で認定

■イメージ



Point.16

【滞在空間の共通事項】

- 1) 誰もがを見つけやすく、訪れやすい空間となるよう、以下のとおり計画しなければなりません。
 - ア 公共空間から滞留空間へ至る動線は、バリアフリーに対応した整備を行わなければならない。
 - イ 屋外空間に設ける場合は、より広い道路や交差点部など、原則として主要な公共空間に面して配置しなければいけません。
 - ウ 主要な公共空間からの視認性が確保できない場合、案内サインを設置するなど、誘導に配慮しなければいけません。
- 2) まちなかオープンスペースの整備目標、整備方針、整備後の管理・運営方針を踏まえ、利用者の居心地の良い滞留空間として有効に機能するよう、以下のとおり計画しなければなりません。
 - ア 一団の面積は想定した使い方を踏まえた適切な規模としてください。
 - イ 椅子、その他の滞留機能を有する工作物等は、広場の利用者や利用の目的等の居心地や眺望を想定し効果的に配置してください。
 - ウ イベント開催や移動販売車等の賑わい創出に係る活用を計画する場合は、円滑に実施できるよう電源や給水等の設備の整備に配慮するものとします。

(4) まちなかオープンスペース認定基準

まちなかオープンスペースの認定基準は、以下のとおりとします。

種 類	区 分	基 準
移動空間	歩道状通路 A(歩道あり) 前面道路の歩道の歩行環境を向上させる歩行環境向上部分を整備	一の経路ごとに原則 2.0m 以上の同一幅で確保、 かつ高さ 2.5m以上
	歩道状通路 B(歩道無し) 前面道路とあわせて通行に必要な幅員が確保	
	敷地内貫通通路	原則として、屋外は幅 2.0m以上、 屋内は幅 4.0m以上、 かつ高さ 2.5m以上
滞在空間	憩いの広場	奥行きまたは幅は原則 4.0m以上、 かつ公共空間又は公共的空間に接する長さ以下、 かつ面積 100 m ² 以上、 かつ高さ 5.0m以上
その他		市長が必要と認めるもの



(5) まちなかオープンスペース認定の表示について

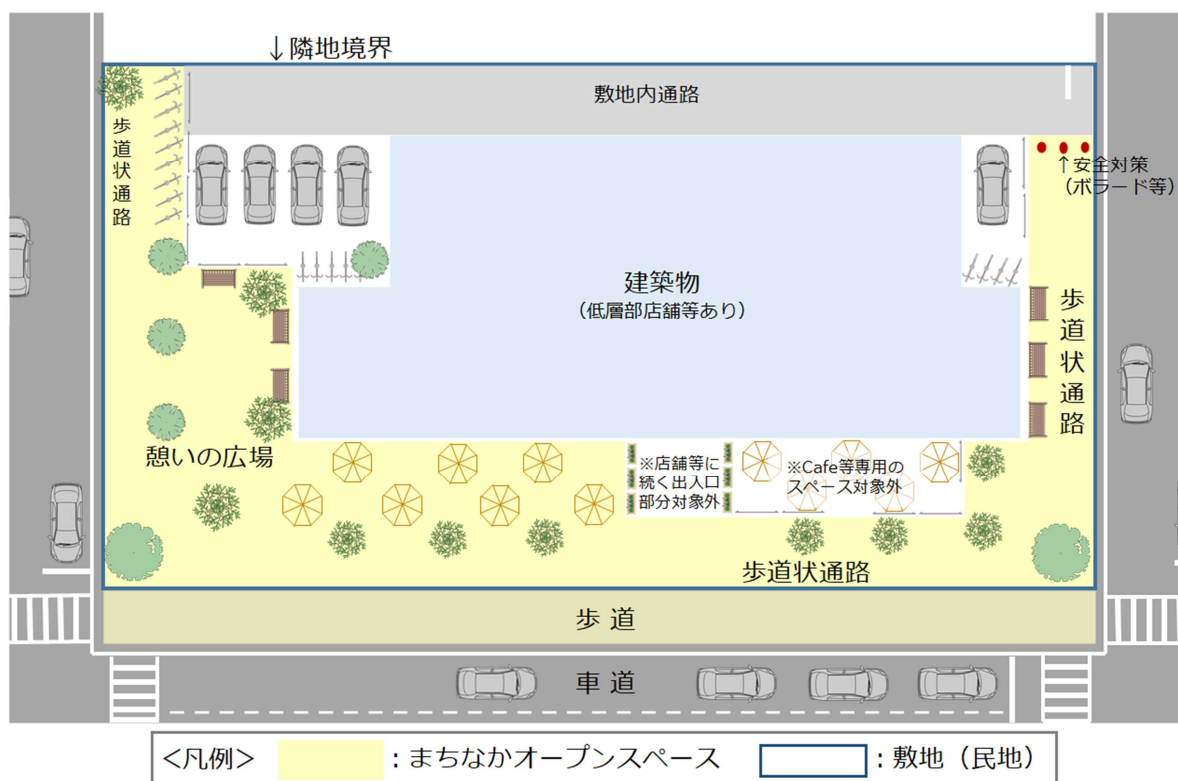
まちなかオープンスペースは、歩道的・公園的な要素があり、公共性・公益性が高いことを鑑み、適正な利用状況を維持していくために、区画を明瞭にし、「まちなかオープンスペース」である旨の表示をすることが必要となります。

＜サインの例＞



(6) 推奨する「まちなかオープンスペース」のしつらえ

推奨する「まちなかオープンスペース」のしつらえは以下のとおりです。



<特記・推奨・注意事項>

- 対象外の主なものは、敷地内通路（車用）や駐車スペース、ロータリー、建物・店舗出入口部分、Cafe 等専用のスペースなどです。
- 自動車の出入口は、安全対策を講じるとともに、街区単位で同じ方向（上記挿絵では右側）とすることで、左側に歩道状通路が連続する街区を形成することができ、より安全な空間形成となることを推奨します。
- 歩道状通路は前面道路と段差なくフラットで、工作物等を置かないようにしましょう。
- 宮崎の暑い夏のためにも木陰やパラソルなどで演出することを推奨します。

2. 固定資産税等の軽減

(1) 固定資産税等の軽減とは

固定資産税等の軽減については、条件として、「オープンスペース認定基準」において、認定・運営がなされ、「まちなかオープンスペースに係る固定資産税及び都市計画税減免取扱要綱」（以下、「OS 減免要綱」という。）に基づき申請がなされた場合、「まちなかオープンスペース」に認定された土地の面積に対して、固定資産税及び都市計画税を最長 10 か年、減免することが可能です。

ただし、適切な運営がなされているかなどの審査の結果、良好とみなされた場合、次年度に減免措置が講じられますので、毎年申請が必要となります。

なお、オープンスペース認定基準に基づき、まちなかオープンスペースの認定は受けるが、固定資産税等の減免を辞退することも可能です。

(2) 手順

- ①「オープンスペース認定基準」により、市の認定を受け、適切な運営を実施する旨の計画書を市へ提出。
- ②同時に「OS 減免要綱」に基づき減免の申請を実施
- ③市による手続きを経て、基本的に次年度の固定資産税等を減免（年に一度申請）。

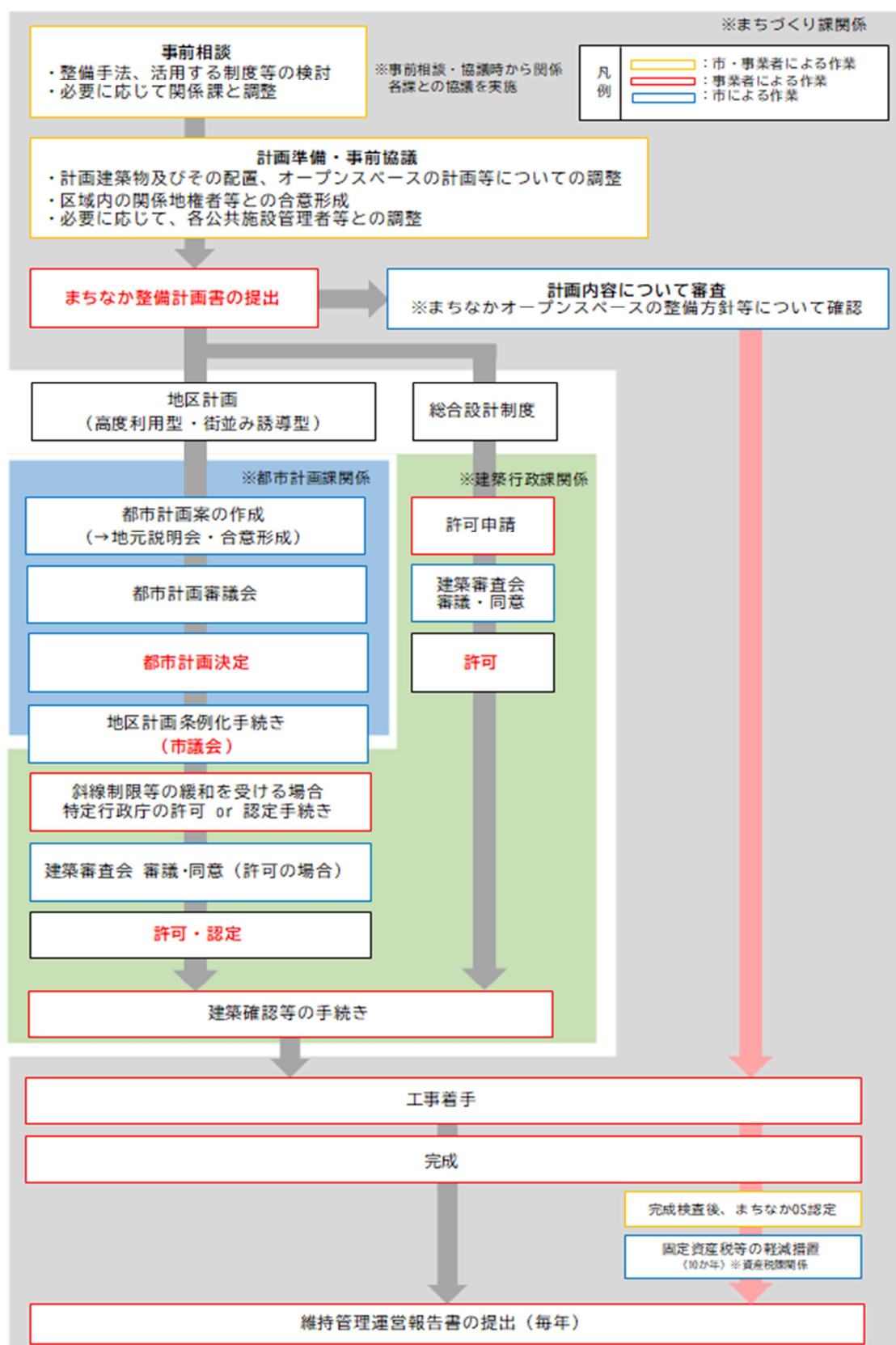
(3) 公表等について

上記固定資産税等の軽減措置を受けた場合、建物名や土地等が公表されることがあります。ご理解のうえ、ご了承ください。（金額等は非公開）

第5章 その他

1. 手続きフローと各種手続き

(1) 手続きフロー



(2) 容積率の緩和等に関する各種手続き

1) 市担当課への事前相談

本エリア内の関係地権者、事業者等（以下「事業者等」）は、容積率の緩和を受け、まちづくり計画を検討するにあたって、計画区域の状況等を踏まえた整備手法や活用する制度のほか、目指すべき区域のイメージ、整備方針等について、具体的な計画準備を行う段階で、市担当課へ事前に相談を行ってください。

2) 計画準備・事前協議

事業者等は、計画区域の目指すべき区域のイメージ、整備方針等に基づき、具体的な制度設計のための諸条件の整理を行うとともに、建築物や空地の形態・配置等に関する計画をとりまとめ、区域内の関係地権者の合意形成を図ってください。

また、計画策定の進捗状況に応じ、管理者との事前協議（県警等）を行っておくことが望ましいです。

【計画準備段階における主な検討事項】

- 将来めざすべき市街地像の明確化
- 望ましいまちづくりの手法の検討と選択
- 制度適用のための諸条件の整理、運用基準等への適合性の確認
- 区域内の関係地権者等による協議と合意形成
- 管理者との事前協議 等

3) まちなか整備計画書の提出

事業者等は、計画内容が決まった段階で、本運用基準に適合するものであることを示すために、下記の内容を基本として備えた「まちなか整備計画書」を提出してください。

【まちなか整備計画書に記載する事項】

(1)代表者氏名・連絡先等	
(2)計画地・計画区域の位置、現況	
(3)計画の目標、基本コンセプト	
(4)具体的な整備方針	
(5)活用制度、手法	
(6)整備スケジュール	
(7)建築計画等	
①建築計画	建築概要、規模設定の考え方、機能配置の考え方、形態の考え方、配置計画の考え方、動線計画の考え方、駐車施設や駐輪施設の設置台数などを記載
②まちづくりへの取組内容	まちづくりへの取組(A～D)について、運用基準における技術的基準を満たしていることが十分に確認できる内容を記載
③景観	宮崎市景観計画との整合等、景観形成の考え方について記載。
④緑化	緑化計画や緑化率等を記載
(8)周辺環境への配慮	都市施設・インフラ、交通、環境負荷等を記載
(9)その他法令等の手続き状況	建築基準法や消防法、バリアフリー法、建築物のエネルギーの消費性能向上に関する法律等
(10)参考資料	配置図、平面図、立面図、断面図等

4) 市関係部局による調整、各制度に基づく手続き

市は、提出された「まちなみ整備計画説明書」等について、運用基準への適合性など、計画内容の妥当性、優良性等に関して、市担当課による評価を行い、適当と判断される場合は、都市計画の原案作成又は建築審査会の手続などを進めます。

①都市計画法に基づく制度を活用する場合

都市計画法に基づく制度を活用する場合は、提出された資料について、運用基準への適合性が認められた場合は、都市計画審議会への審議を含む都市計画決定(変更)の手続きに移行するものとします。なお、高度利用型地区計画や街並み誘導型地区計画については、宮崎市地区計画条例に位置付ける必要があります。

②建築基準法に基づく制度を活用する場合

建築基準法に基づく制度を活用する場合は、提出された資料について、運用基準及び別に定める総合設計制度に関する基準への適合性が認められた場合は、建築審査会への審議を含む許可の手続きに移行するものとします。

5) 運用段階

都市計画決定又は許可の手続きの完了後、事業者等は当該決定事項に基づく建築物に関する許可、認定、建築確認等、開発、整備についての具体化に向けて各法令等に従って手続を行います。

なお、都市計画審議会の審議を経て決定（変更）した地区計画区域内において、容積率の緩和を伴う開発を行う場合は、地区計画の届出に対する適合通知書の受理による容積率の最高限度の決定の手続き等、制度の種類に応じてそれぞれ所定の手続を行います。

6) 着工前確認

着手前に関係書類・図書を市と確認すること。

7) まちなかオープンスペースの運営・維持管理等

維持管理等については、別途「宮崎市まちなかオープンスペースの認定等に関する基準」を参照ください。

2. 定義

(1) 計画建築物

本基準の適用を受けようとしている建築物をいう。

(2) 地区計画

都市計画法第12条の4第1項第1号に規定するものをいう。

(3) 地区整備計画

都市計画法第12条の5第2項第1号に規定するものをいう。

(4) 高度利用型地区計画

都市計画法第12条の8に規定する地区整備計画が定められた地区計画をいう。

(5) 街並み誘導型地区計画

都市計画法第12条の10に規定する地区整備計画が定められた地区計画をいう。

(6) 総合設計制度

建築基準法第59条の2第1項に規定するものをいう。

(7) 容積率

建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合をいう。

(8) 指定容積率

建築基準法第52条第1項第1号から第4号に規定するものをいう。

(9) 前面道路の幅員による容積率

建築基準法第52条第2項に規定する容積率をいう。

(10) 容積率の最高限度及び最低限度

(3) から (5) に規定する制度によってそれぞれ設定される容積率をいう。

(11) 建蔽率

建築物の建築面積（同一敷地内に2以上の建築物が有る場合においては、その建築面積の合計）の敷地面積に対する割合をいう。

(12) 指定建蔽率

建築基準法第53条第1項各号に規定するものをいう。

(13) 敷地

建築基準法施行令第1条第1項第1号に規定するものをいう。

(14) 敷地面積

建築基準法施行令第2条第1項第1号に規定するものをいう。

(15) 建築面積

建築基準法施行令第2条第1項第2号に規定するものをいう。

(16) 延べ面積

建築基準法施行令第2条第1項第4号に規定するものをいう。

(17) 道路斜線

建築基準法第56条第1項第1号に規定するものをいう。

(18) 隣地斜線

建築基準法第 56 条第 1 項第 2 号に規定するものをいう。

(19) 道路

建築基準法第 42 条に規定するものをいう。

(20) 未整備都市計画道路

都市計画法第 19 条の規定により都市計画決定された道路で、都市計画決定された幅員での整備が完了していないものをいう。

(21) 街区

道路で囲まれた区域

(22) にぎわい創出路線

まちなかの魅力と賑わい創出及び回遊性向上等の観点から、建物の 1 階部分の用途に関し、まちづくり上の貢献を求めるために位置付ける道路または交通の用に供する土地で、第 2 章第 2 に図示するものをいう。

(23) 建蔽空地

敷地における建築面積に該当する部分以外の部分をいう。

(24) オープンスペース

建蔽空地のうち、広く一般に公開される部分及び別に定める総合設計制度に関する規定による公開空地等であって、歩行者用通路や休養又は利便等の用に供する場の提供、その他修景等の役割を果たす空間の総称

(25) まちなかオープンスペース

オープンスペースのうち、その全部又は一部について別に定める規定に基づき市の認定を受けた敷地の部分をいう。

(26) 壁面の位置の制限

都市計画法第 12 条の 8 及び都市計画法第 12 条の 10 に規定する地区整備計画で定められるものをいう。

(27) 壁面後退区域

壁面の位置の制限として定められた限度の線と敷地境界線との間の土地の区域をいう。

(28) まちなかオープンスペース率

まちなかオープンスペース面積の建蔽空地面積に対する割合をいう。

(29) 建物内まちなかオープンスペース

建築物の水平投影面積内にあるまちなかオープンスペースをいう。

(30) 都市計画運用指針

令和 5 年 7 月 11 日付け国都計第 57 号国土交通省都市局長名により通知された都市計画運用指針をいう。なお、以降改正された場合において、本基準に影響を与えない場合においては、当該改正された指針とする。

(31) 容積率割増し制度

容積率等緩和基準第三章以降の規定による容積率の割増しに関する基準を総称

している。

3. その他

(1) 今後の方向性について

本ガイドラインは、10 か年の計画として策定しており、概ね 5 年経過時点で計画を見直すこととします。なお、今後の土地利用のあり方やまちづくり施策については、本市の総合計画や都市計画マスタープランなどと整合を図りながら、必要に応じて見直しを行うこととします。

＜参考資料＞各制度の比較表

			都市計画法		建築基準法
			地区計画 (一定程度まとまった区域で面的に緩和する場合)		総合設計制度 (敷地単位での 建て替えを行う場合)
必要となる手続き			都市計画決定		特定行政庁の許可 (建築審査会の同意)
制度概要			・建築物の敷地等の統合の促進 ・小規模建築物の建築抑制 ・敷地内への有効な空地確保 ・土地の高度利用と都市機能の更新	・統一的な街並みを誘導 ・地区内に適切な幅員の道路を確保 ・土地の合理的かつ健全な有効利用及び良好な環境の形成	・敷地内に一定割合以上の空地の確保による市街地の環境改善
指定が考えられる地区			・建築物の老朽化又は陳腐化が進行しつつある区域で、建築物の建替えを通じて都市機能の更新を誘導する区域 ・高度利用を図るべき区域で、現存する建築物の相当部分の容積率が指定容積率より著しく低い区域・都市環境の改善上又は災害の防止上、土地の高度利用を図るべき区域	・商店街で建築物の建替えが相当程度行われる地域 ・土地の有効利用を促進するとともに、機能的で魅力ある商店街を形成するよう誘導する区域	
地区の規模及び形状			・原則、街区単位であること ・敷地面積 1,000 m²以上 ・概ね整形の街区	・街区単位又は路線沿道の一体の区域 ・概ね整形の区域・区域内の道路が概ね幅員 4m以上 10m未満	・敷地面積 1,000 m²以上※ ・幅員 8m 道路に敷地全周長の 1/8 以上が接道
都市計画に定めるべき事項	容積率の最高限度		○	○ (指定容積率以下)	
	容積率の最低限度		○ (条例化)		
	建蔽率の最高限度		○ (条例化)		
	敷地面積最低限度			○ (条例化)	
	建築面積最低限度		○ (条例化)		
	壁面線位置の制限		○ (条例化)	○ (条例化)	
	工作物の設置の制限			○ (条例化)	
	高さの最高限度			○ (条例化)	
許可条件					・絶対空地 20% ・外壁後退 ・緑地率 等
緩和事項	容積率	指定容積率	○	—	
		前面道路幅員制限	—	○ (特定行政庁の認定要)	
	斜線制限	道路斜線	○ (特定行政庁の許可要)	○ (特定行政庁の認定要)	○
		隣地斜線	—	○ (特定行政庁の認定要)	○

宮崎オープンシティまちづくり計画
まちなか投資倍増プロジェクト ガイドライン



令和6年4月1日 公表

宮崎市役所 都市整備部 まちづくり課

〒880-8505 宮崎市橘通西1丁目1番1号

