

コンパクト・プラス・ネットワークの取組

国土交通省 都市局 都市計画課
施設計画調整官 鎌田 秀一

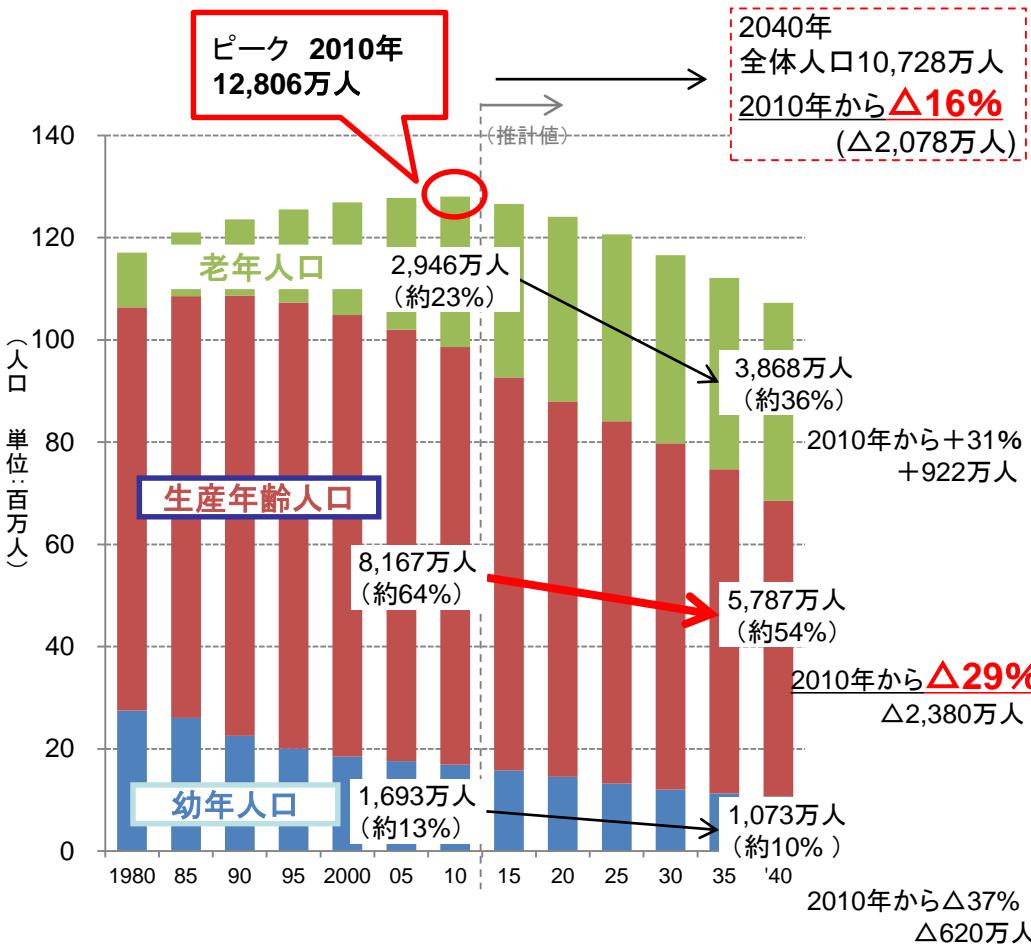
1. 都市を取り巻く現状と課題
2. コンパクト・プラス・ネットワークのねらいと効果
3. コンパクト・プラス・ネットワークの具体的な取組
4. 都市のスポンジ化への対応

1. 都市を取り巻く現状と課題

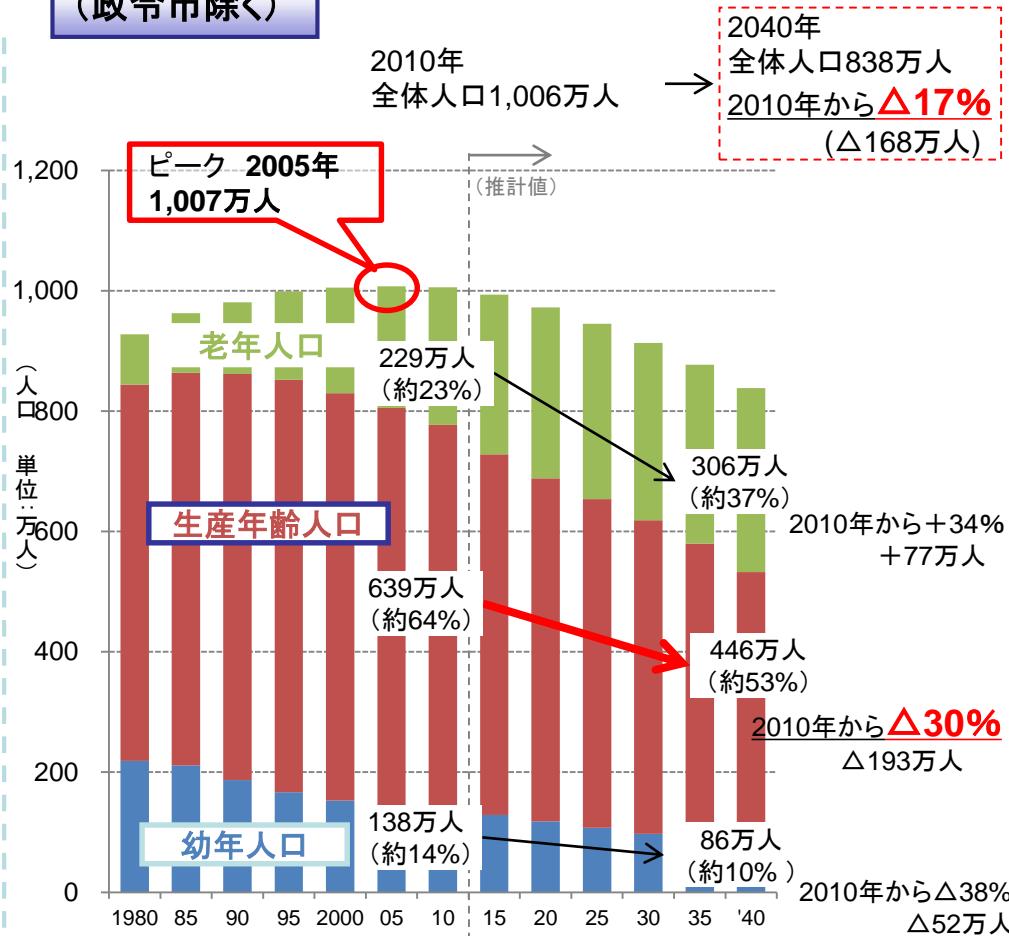
人口動態…全国・地方都市

- 日本全体の人口は、今後30年間で約2割程度の厳しい人口減少が見込まれる。
- 老年人口の伸び率は鈍化する一方で、15～64歳人口は約3割程度減少すると見込まれる。

全国



県庁所在都市 (政令市除く)



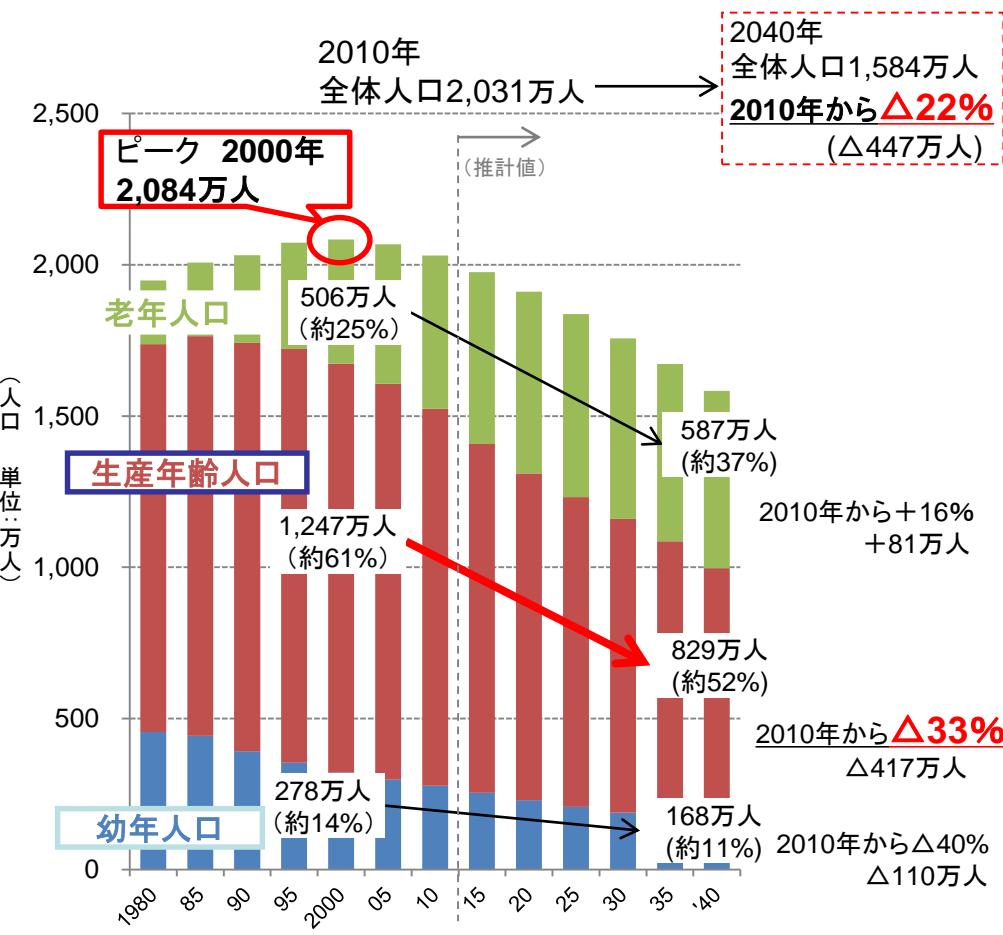
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

(注)福島県は県全体での推計しか行われていないため、集計の対象外とした。

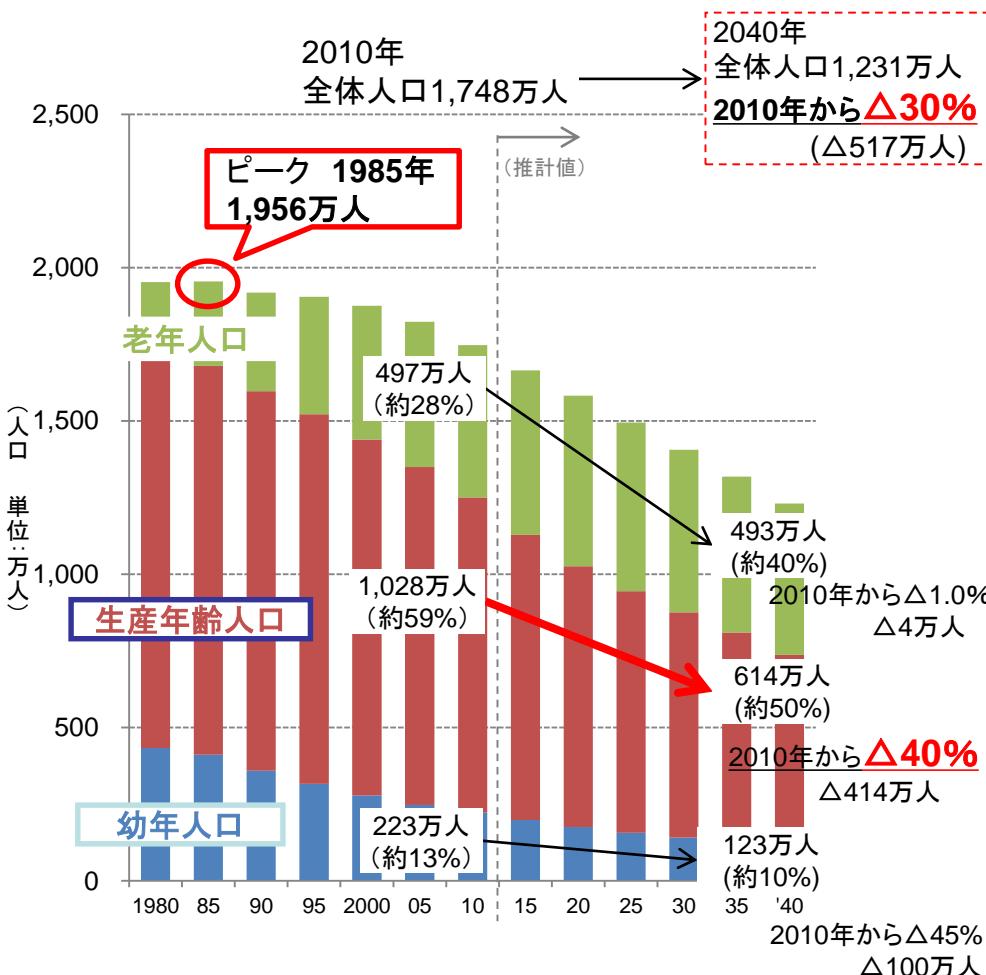
人口動態…地方都市

- 人口減少の傾向は、より小規模な都市において顕著。
- 老年人口の伸び率は鈍化する一方で、15～64歳人口は3割強から4割減少すると見込まれる。

10万人クラス都市



5万人クラス都市



「人口10万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人～15万人の市町村。

「人口5万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人未満の市町村。

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）

（注）福島県は県全体での推計しか行われていないため、集計の対象外とした。

地方都市の現状と課題

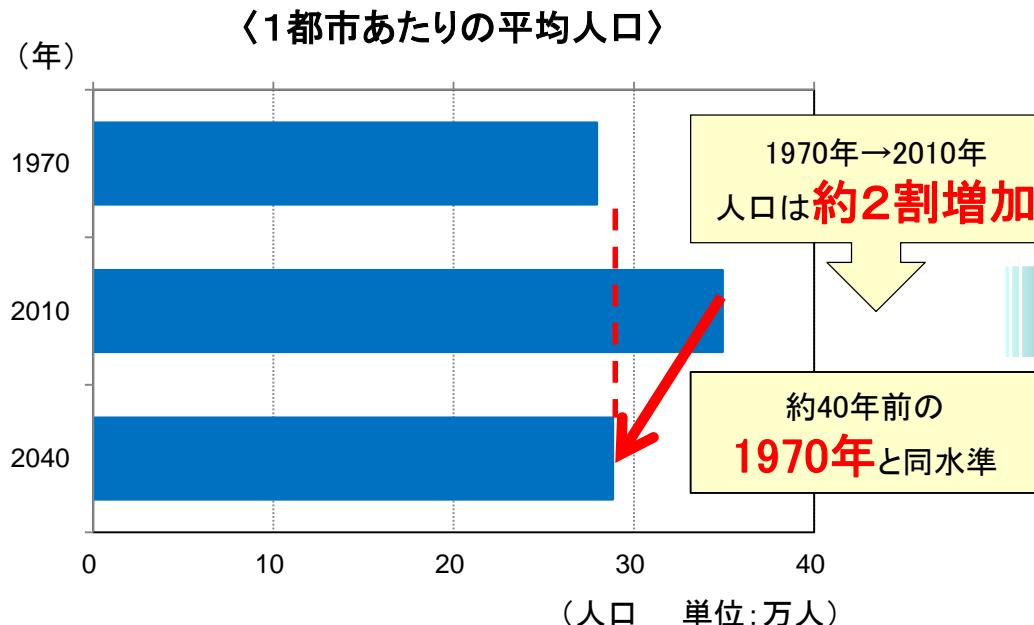
地方都市の現状と課題

○多くの地方都市では、

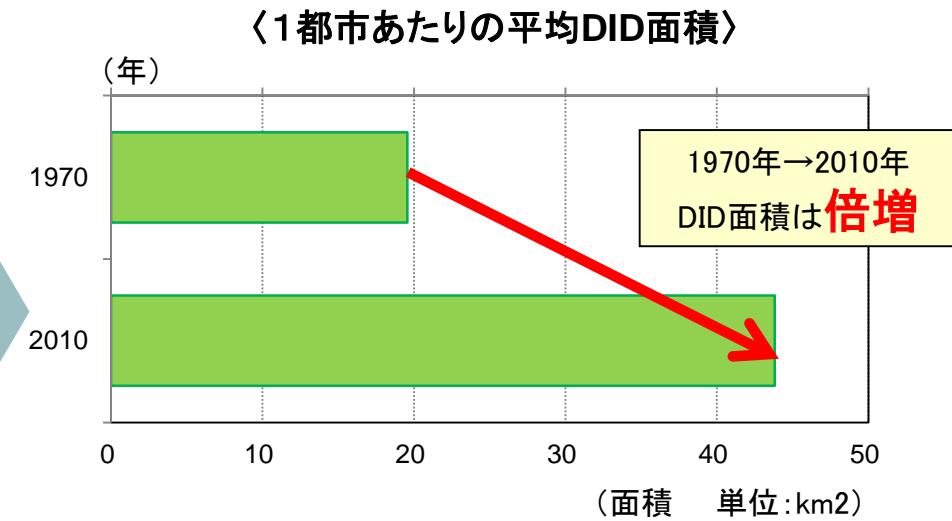
- ・急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
- ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
- ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。

○こうした状況下で、今後も都市を持続可能なものとしていくためには、都市の部分的な問題への対症療法では間に合わず、都市全体の観点からの取り組みを強力に推進する必要。

県庁所在地の人口の推移
(三大都市圏及び政令指定都市を除く)



県庁所在地のDID面積の推移
(三大都市圏及び政令指定都市を除く)



出典:国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

(参考) 地方都市の人口動態と市街地～A市(人口約10万人)～

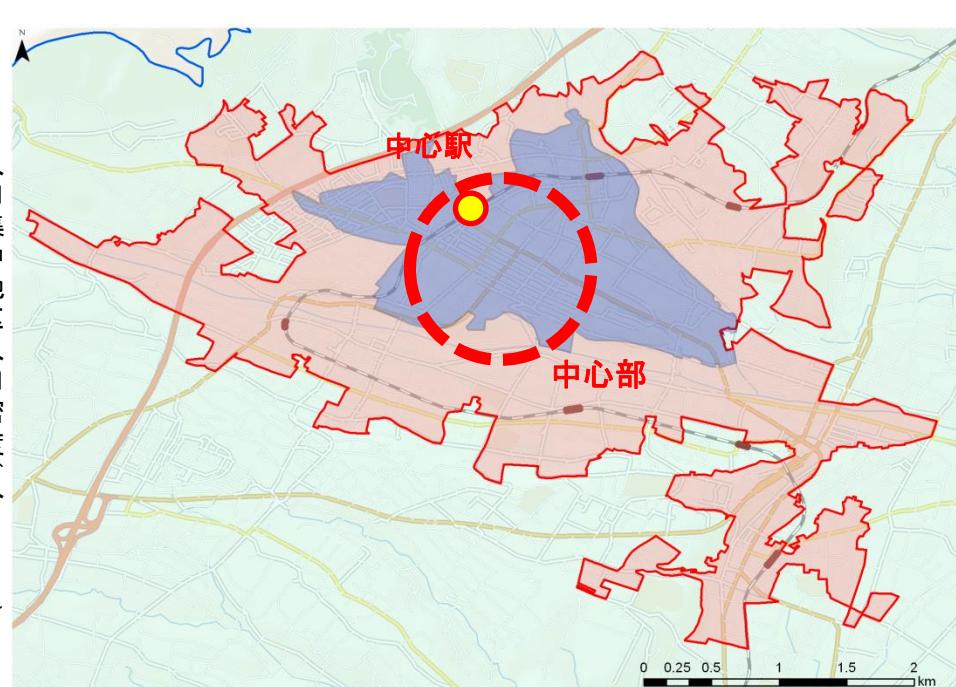
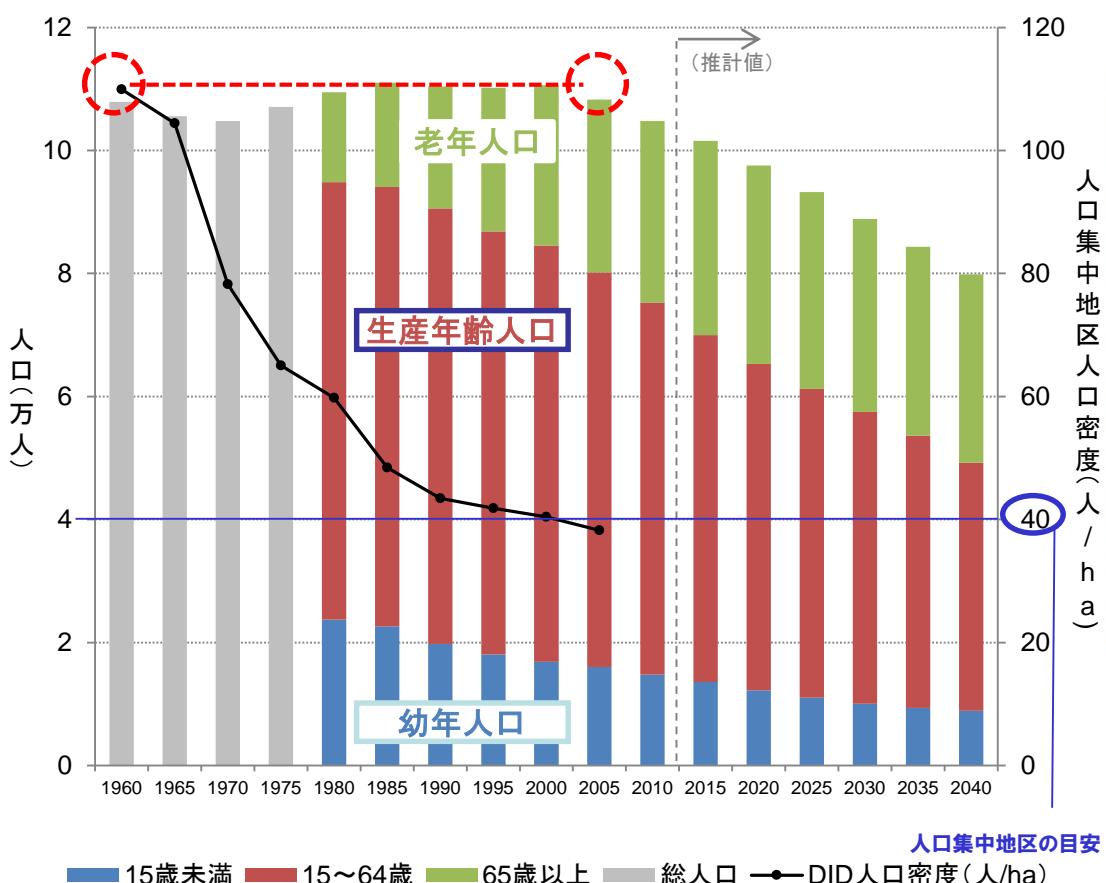
人口及び人口集中地区の人口密度の動向

人口集中地区の区域図(1960年、2005年)

1960年
10.7万人

2010年
10.5万人

2040年
8.0万人



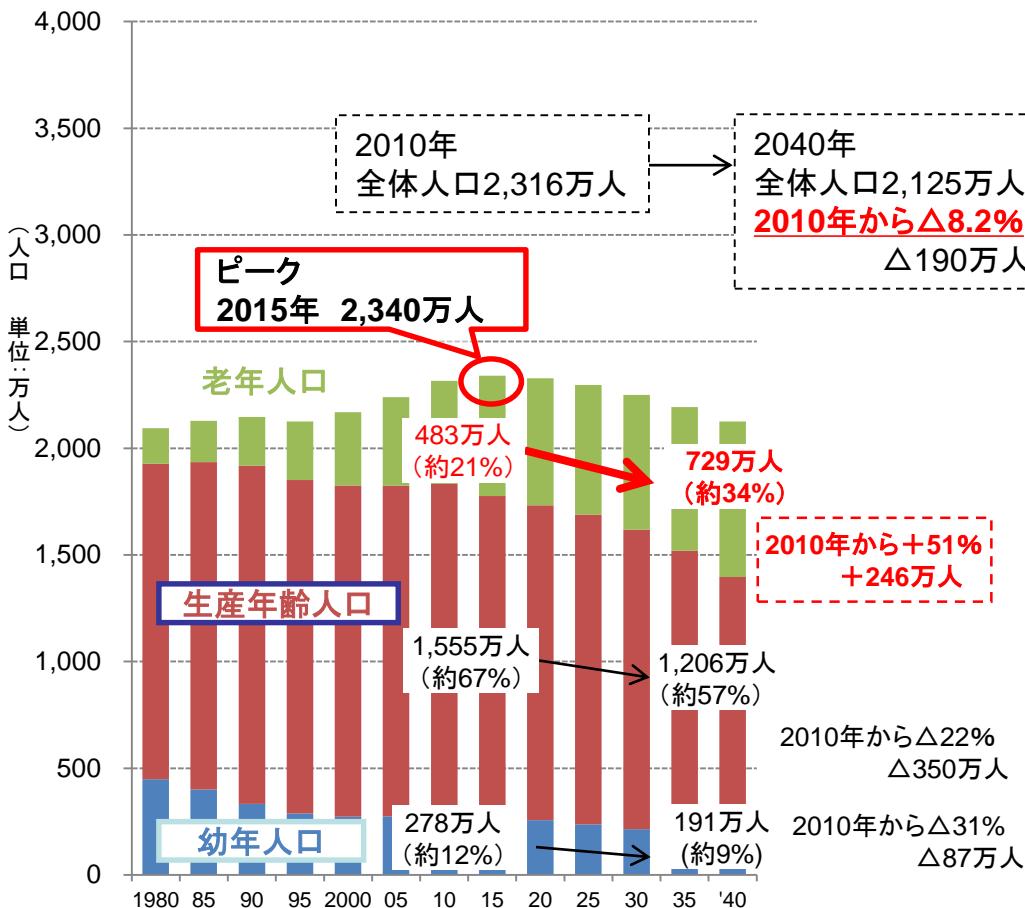
約4.0倍 : 1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)
: 2005年

人口動態…大都市

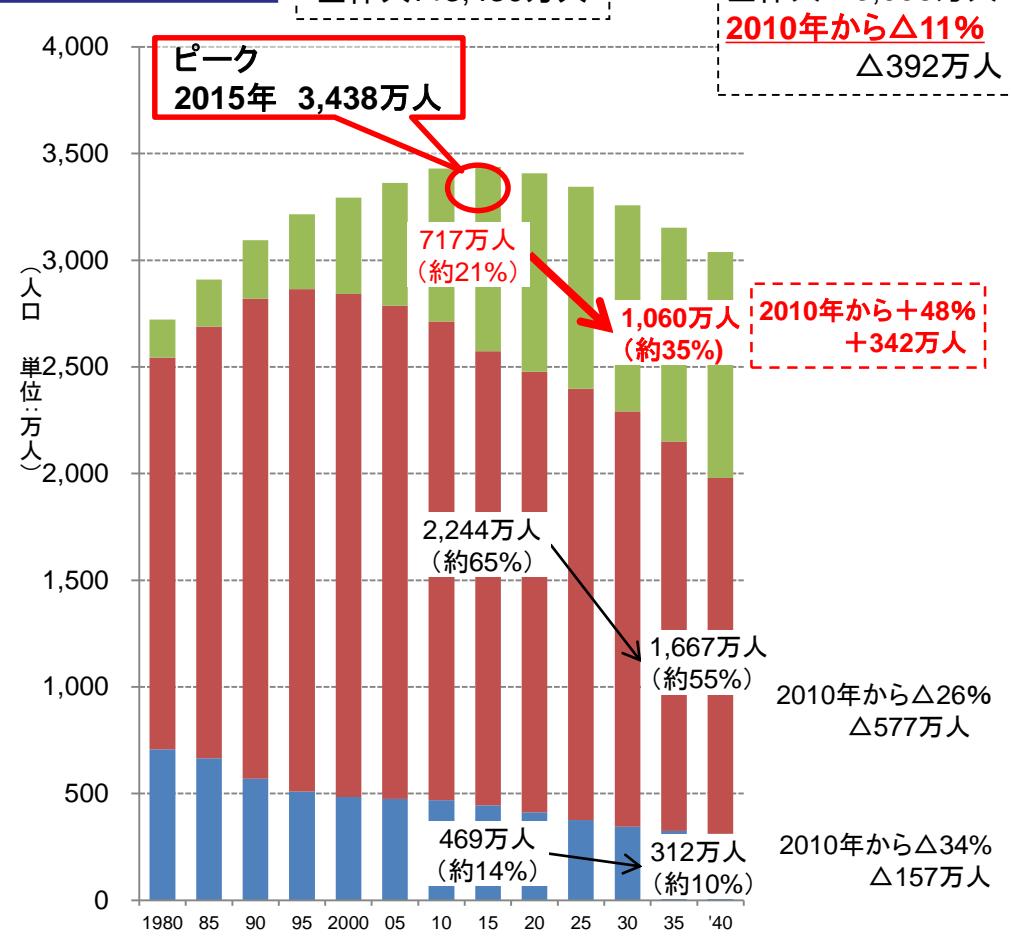
○大都市においては高齢者数の著しい増加が大きな課題。

○三大都市圏の中心部(既成市街地等)で250万人増、近郊部(近郊整備地域等)で340万人増。

三大都市圏
(既成市街地等)



三大都市圏
(近郊整備地域等)



※ 「三大都市圏(既成市街地)」=首都圏・近畿圏・中部圏の既成市街地、都市整備区域。

「三大都市圏(近郊整備地域等)」=首都圏・近畿圏の近郊整備地域等。

出典:国勢調査

国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

大都市の現状と課題

大都市の現状と課題

○大都市では、

- 郊外部を中心に高齢者（特に85歳以上の高齢者）が急速に増加する予測
- 高齢者数の急増に伴い医療・介護の需要が急増し、医療・福祉サービスの提供や地域の活力維持が満足にできなくなる懸念

○こうした状況下では、在宅医療・介護を含めた地域包括ケアを実現するため、既存ストックを活用しながら医療・福祉機能の望ましい配置を推進する必要。

急増する高齢者

■大都市圏における高齢者人口の推移
(2010年→2040年)

		2010年	2040年	増加数	増加率
東京圏	65～74歳	414万人	517万人	103万人	25%
	75～84歳	239万人	333万人	94万人	39%
	85歳以上	79万人	270万人	190万人	240%
名古屋圏	65～74歳	133万人	150万人	17万人	12%
	75～84歳	84万人	102万人	18万人	22%
	85歳以上	29万人	84万人	55万人	191%
関西圏	65～74歳	233万人	246万人	12万人	5%
	75～84歳	141万人	166万人	25万人	18%
	85歳以上	48万人	149万人	101万人	208%

* 東京圏: 東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

* 名古屋圏: 愛知県、岐阜県、三重県

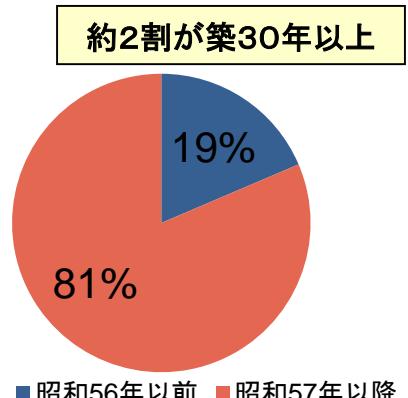
* 大阪圏: 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

出典: 国勢調査

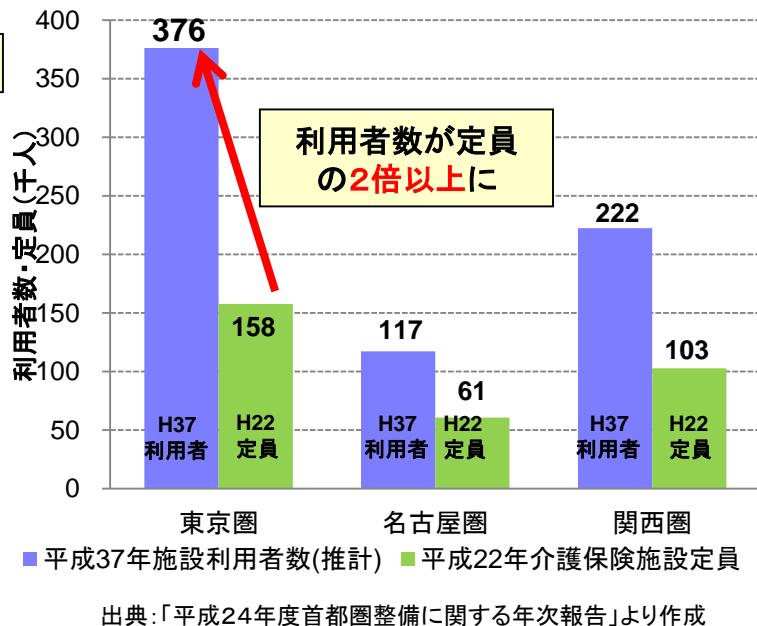
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

福祉施設の老朽化・不足

■竣工年別の福祉施設数
(東京都)



■平成37年の介護保険施設利用者数(推計)と
施設定員数



出典: 東京都社会福祉協議会調査

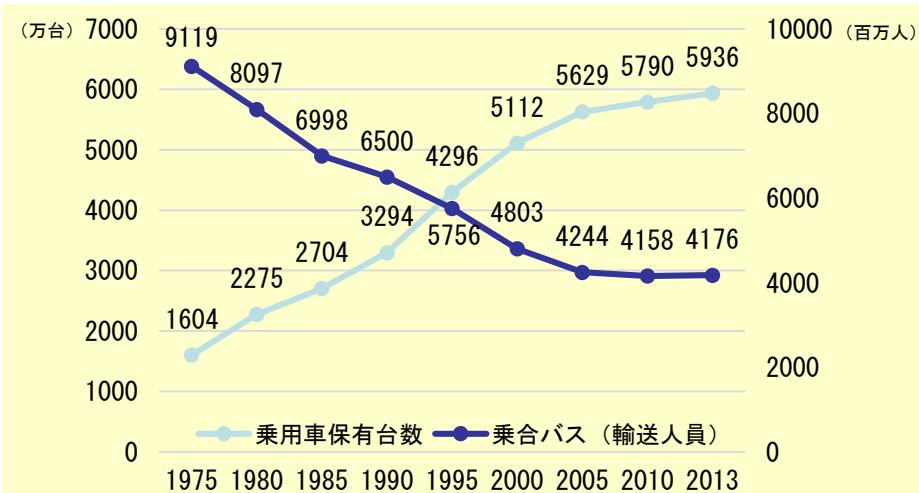
出典: 「平成24年度首都圏整備に関する年次報告」より作成

地域公共交通の現状と課題

- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展



- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年	2013年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人	4.0億人 (90年に比べ20%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

地域公共交通サービスの衰退

- 一般路線バスについては、2009年度から2013年度までの5年間に約6,463 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754 kmが廃止。
- 公共交通空白地域の存在

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 一般路線バス・地域鉄道事業者の7割以上が経常収支が赤字

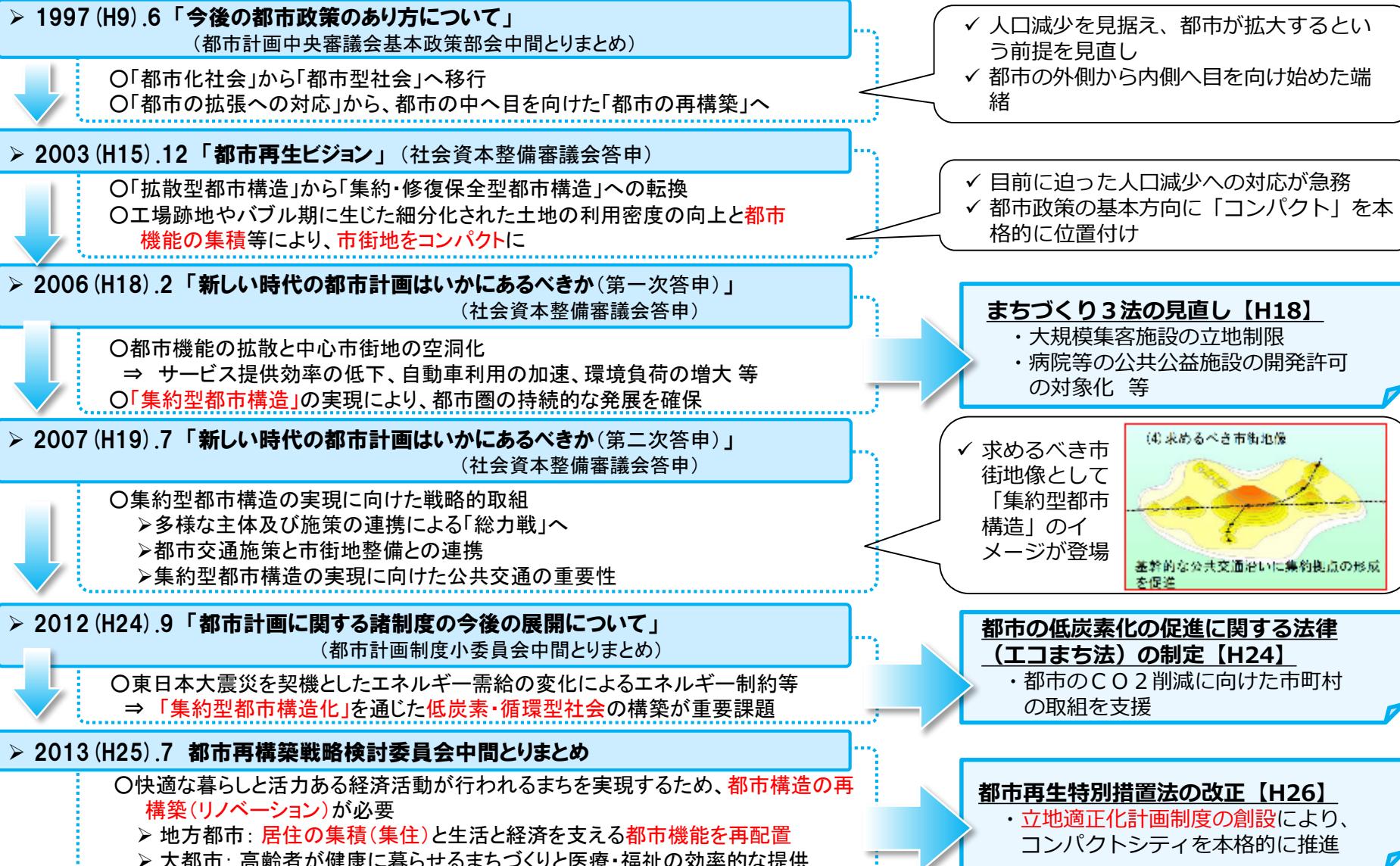


今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

2. コンパクト・プラス・ネットワークのねらいと効果

コンパクトシティ政策への転換までの主な経緯

- 人口減少・高齢化の急速な進行に起因する様々な課題が顕在化。
- これに伴い、我が国の都市政策は、郊外部の開発圧力の規制的手法によるコントロールを基に、拡散した市街地をコンパクト化して都市の持続性を確保する「集約型都市構造化」の本格的展開に大きく転換。



コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**

■ 都市の生活を支える機能の低下

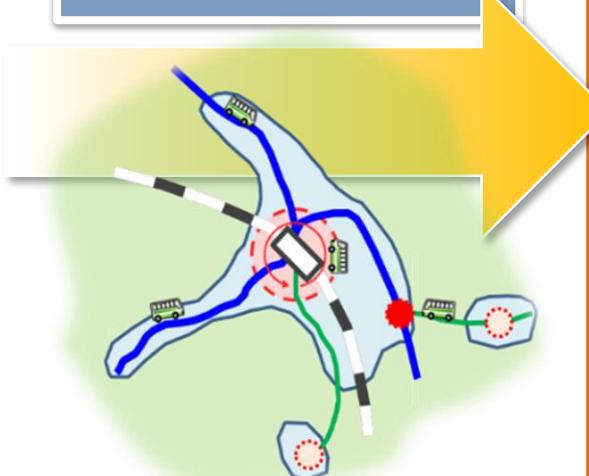
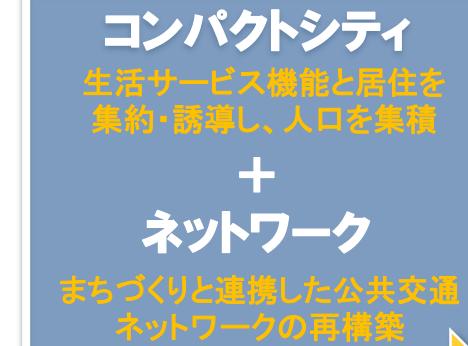
- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■ 地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持
 - 生活サービス施設へのアクセス確保など利用環境の向上
 - 高齢者の社会参画
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
 - 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ ビジネス環境の維持・向上により地域の「稼ぐ力」に寄与

行政コストの削減等

- インフラの維持管理の合理化
 - 行政サービスの効率化
 - 地価の維持・固定資産税収の確保
 - 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
 - CO₂排出量の削減
- ➡ 低炭素型の都市構造の実現

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、**それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

歩行空間や自転車
利用環境の整備

公共交通沿線への
居住の誘導

多極ネットワーク型 コンパクトシティ

拠点間を結ぶ
交通サービスを充実

乗換拠点
の整備

立地適正化計画

地域公共交通再編実施計画

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】

(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した
面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が
事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の
公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等による
フィーダー(支線)輸送

デマンド型
乗合タクシー等の導入

好循環を実現

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る
事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8
月に地域公共交通活性化再生法等を改正

コンパクトシティをめぐる誤解

コンパクトシティをめぐる誤解

一極集中

郊外を切り捨て、市町村内の最も主要な拠点（大きなターミナル駅周辺等）1カ所に、全てを集約させる

多極型の都市構造

中心的な拠点だけではなく、旧町村の役場周辺などの生活拠点も含めた、多極ネットワーク型のコンパクト化を目指す

全ての人口の集約

全ての居住者（住宅）を一定のエリアに集約することを目指す

全ての人口の集約を図るものではない

例えば農業従事者が農村部に居住することは当然（集約で一定エリアの人口密度を維持）

強制的な集約

居住者や住宅を強制的に短期間で移転させる

誘導による集約

インセンティブを講じながら、時間をかけながら居住の集約化を推進

地価水準の格差を生む

居住等を集約する区域の内外で地価水準が大きく分かれ、格差が生じる

急激な地価変動は生じない

- ・誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれない
- ・まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果を期待

コンパクトシティ:都市計画と民間施設誘導の融合

これからの人ロ減少・高齢社会におけるコンパクトなまちづくりでは、

これまでの

- 行政主導によるインフラ整備
- 規制による開発圧力のコントロール

から、

- 既存ストック
- 民間活力

を活かした都市機能の立地誘導

へ

■既存ストックを活かした民間施設の立地に焦点

都市インフラの整備は一通り進み、今後、都市の構造再編・機能の維持強化という視点では、都市の基本的要素である住宅、医療・福祉、商業等の民間施設をどのように立地させるかが焦点。

これから

(従来的手法)

- 都市計画により、行政自ら
道路・下水道等のインフラ整備



- 既存ストックを活かした、医療・福祉・商業等
の生活サービス施設の立地の適正化

■民間活力を活かした都市機能の立地誘導

民間施設の立地は、従来の受動的で強力な開発コントロールだけでは効果的ではない。計画に都市の将来の全体像を示し、緩やかな開発コントロールと民間施設等に対する規制緩和と経済的インセンティブによる働きかけが必要。

これから

(従来的手法)

- 都市計画法に基づく土地
利用規制により、旺盛な
開発圧力をコントロール



- 計画に将来の都市の全体像を明示し、開発を緩やかにコントロール

- ・立地適正化計画に、誘導したい施設と誘導区域を設定
- ・誘導区域外における開発行為を届出・勧告により緩やかに抑制

- 民間施設の立地に対する規制緩和・経済的インセンティブ

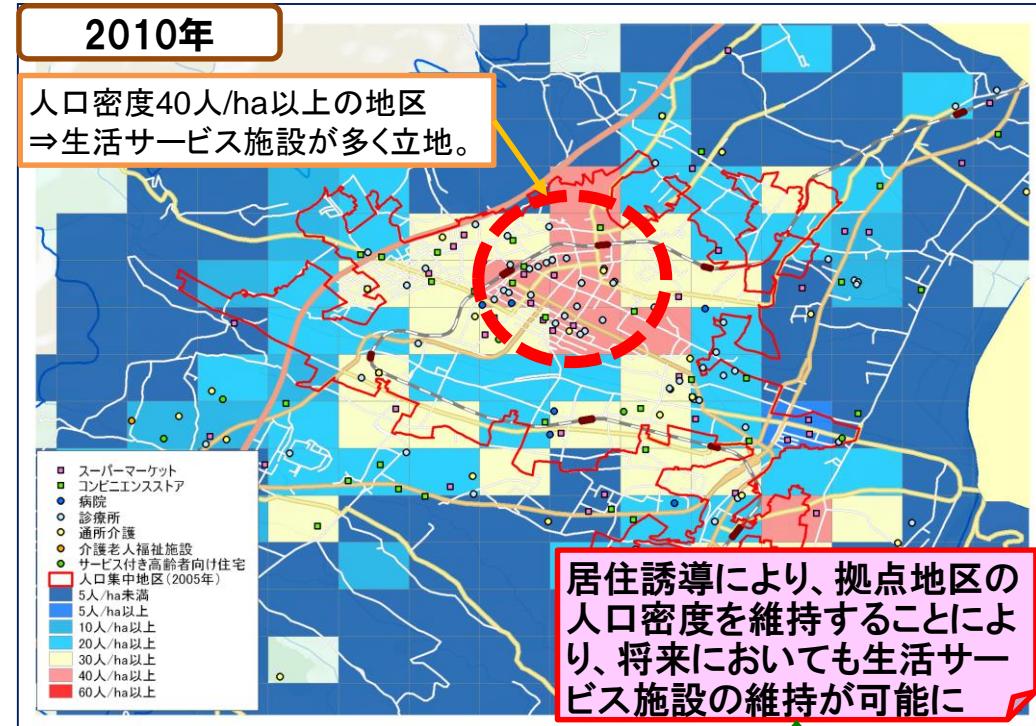
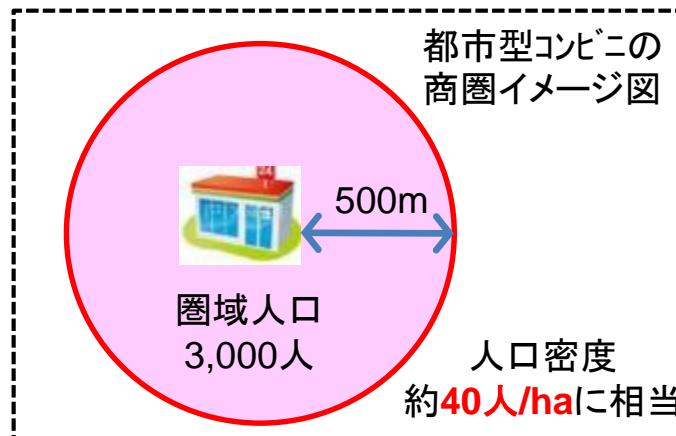
- ・区域内に誘導すべき用途に対する規制緩和（特定用途誘導区域）
- ・誘導施設の整備に対する財政上・金融上の支援
- ・公的不動産を有効活用する場合の支援
- ・誘導施設の移転に係る税制上の支援 等

コンパクトシティ化の効果①…生活サービスの維持

- 医療、商業等の生活サービス施設や公共交通の維持には、一定の人口集積が不可欠。
 - 薄く広がった市街地を抱えたまま、今後、全市的に人口が減少すると、これらサービスの維持ができなくなり、日常生活を営むことが困難となり、地域経済が衰退するおそれ。
- ⇒コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、人口集積を維持・増加させ居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性を維持。

例えば都市型コンビニエンスストアの場合、
商圈距離：500m 商圏人口：3,000人が標準といわれている。

⇒これを人口密度に換算すると、約**40人/ha**
(出所)「すぐ応用できる商圈と売上高予測」市原実著、同友館



仮にコンパクトシティ化
に取り組まず、全市均等
に人口が減少すると



施設の立地を支える商圈人
口等が大きく減少し、全市的
に生活サービス施設の存続
が困難に

(参考) 利用人口と都市機能

- 商業・医療・福祉等の機能が立地し、持続的に維持されるためには、機能の種類に応じて、以下のようないくつかの圈域人口が求められる。

周辺人口規模



<医療>

地区診療所 診療所 地区病院 中央病院

<福祉>

高齢者向け住宅 訪問系サービス	デイサービスセンター 地域包括支援センター	有料老人ホーム 老健・特養
--------------------	--------------------------	------------------

<買い物>

コンビニエンスストア 食品スーパー 商店街・百貨店等

※人口規模と機能の対応は概ねの規模のイメージであり、具体的には条件等により差異が生じると考えられる。

商業施設の商圈と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圈や立地戦略は様々

* コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圈：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圈：半径2～3キロメートル（幹線道路沿いに立地）、周辺人口：3,000人～4,000人、流動客

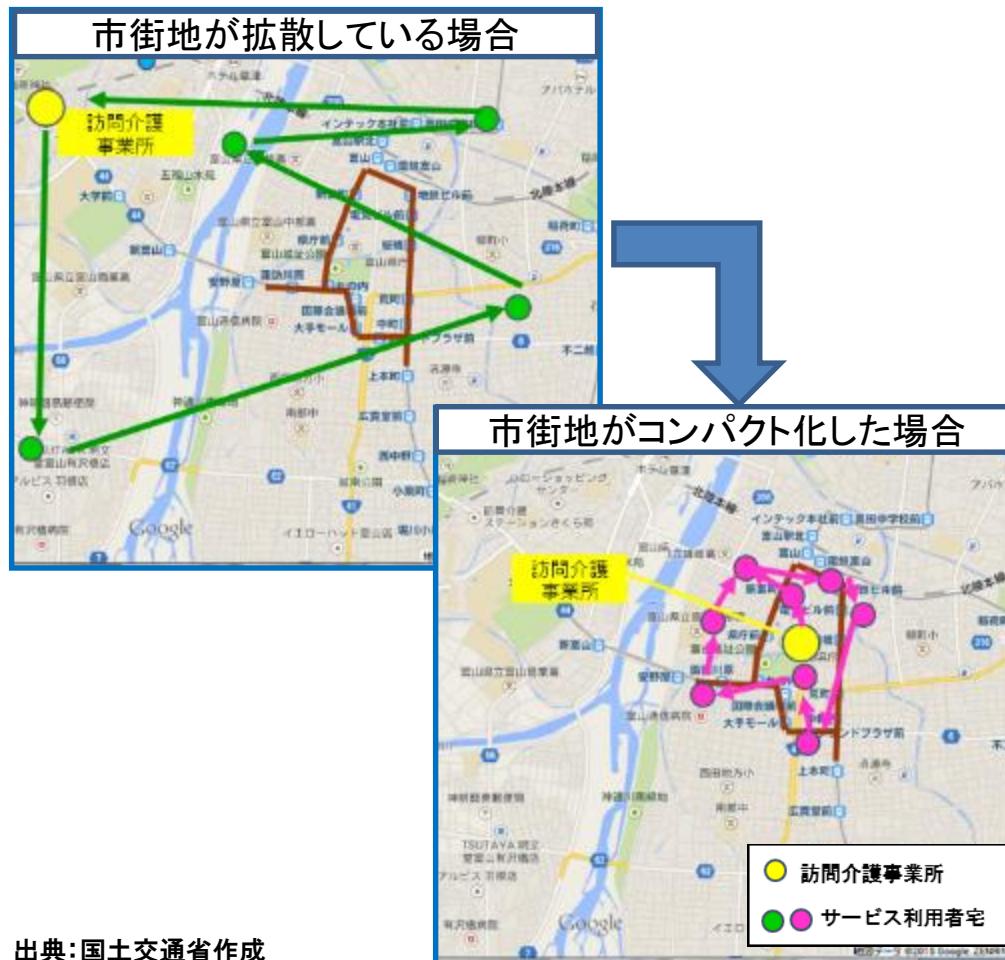
* 食品スーパー（2,000～3,000m²規模） ⇒周辺人口1～3万人

* ドラッグストア（1,000～1,500m²規模） ⇒周辺人口1～3万人

コンパクトシティ化の効果②…サービス産業の生産性の向上(訪問介護)

- 訪問介護は、移動に時間とコストを要するため、生産性が低く、収益率も低いとされている。
 - コンパクトシティ化により、まちなかへの人口の集積と介護事業所の立地が進むことで、時間あたりのサービス提供件数が増加するとともに、移動に伴うコストが減少。
- ⇒訪問介護におけるサービス提供の効率性が上昇し、事業者の生産性が向上

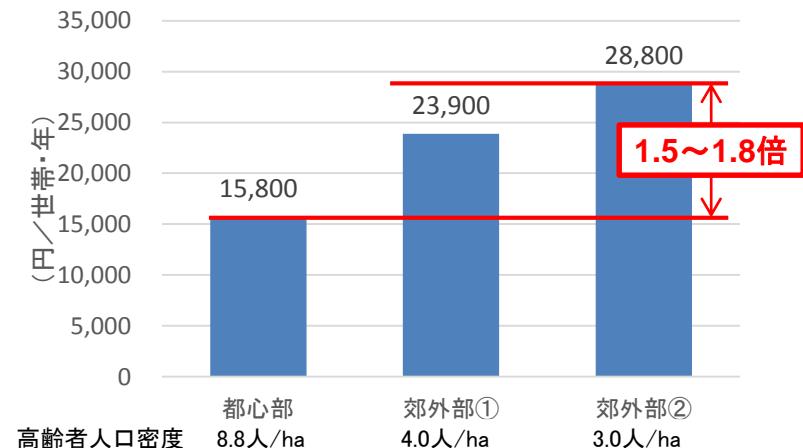
<訪問介護の生産性の向上イメージ>



出典:国土交通省作成

高齢者人口密度とホームペルパーの年間移動費用 (円/派遣世帯あたり(年間))

- 富山市では、市の社会福祉協議会が運営する訪問介護施設について、平成15年5月から7月の実績をもとにヘルパー派遣にかかる年間移動費用を推計。
- 派遣先の人口密度が高いほど移動費用が軽減する傾向にあり、都心部の施設と郊外部の施設との差は**1.5~1.8倍**。



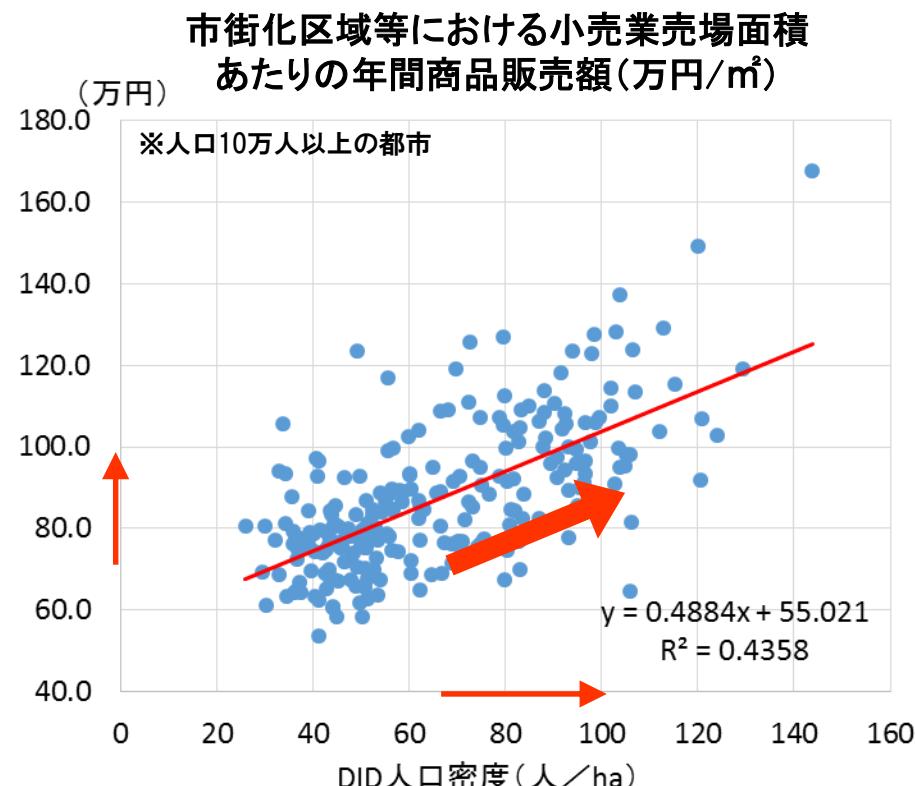
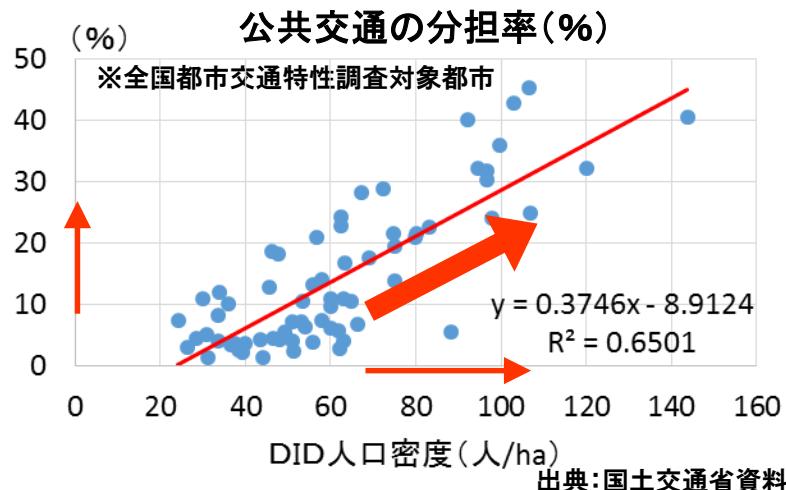
出典:富山市資料を基に国土交通省作成

コンパクトシティ化の効果③…サービス産業の生産性の向上(小売商業)

■市街地の集約化に伴い、買い物等でまちなかに集まる人口が増大するとともに、徒歩や公共交通を利用する市民も増大。

⇒ より多くの人がより長い時間まちなかに滞在し、市民の消費活動が拡大。

⇒ 床面積あたりの販売効率が向上



富山市中心市街地を訪問する市民の状況(休日)

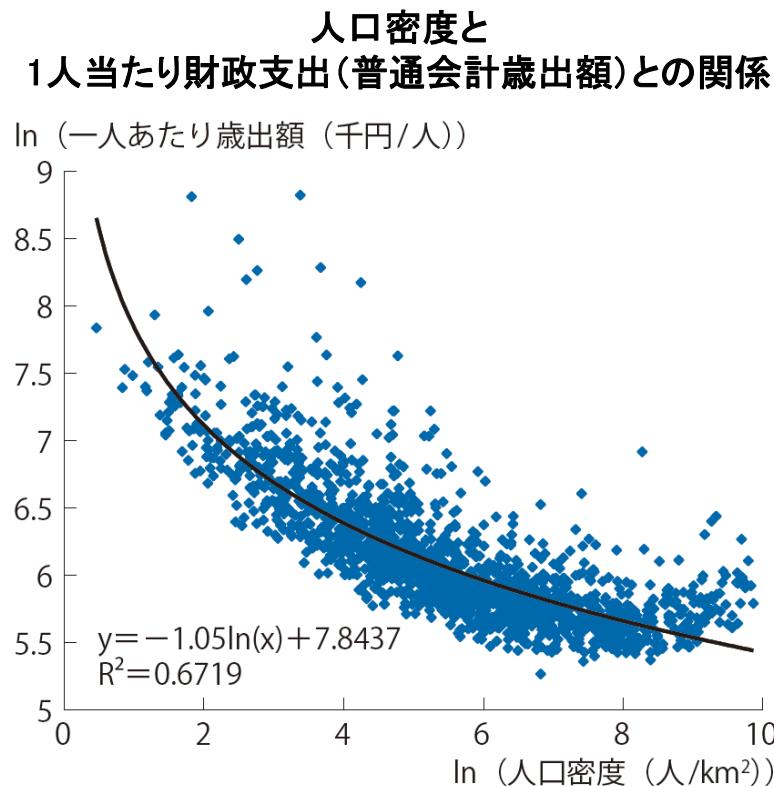
	自動車	市内電車 環状線
中心市街地での平均滞在時間(分／日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円／日・人)	9,207円	12,102円

出典:富山市資料を基に国土交通省作成

コンパクトシティ化の効果④…行政コストの縮減と固定資産税の維持

行政コストの削減効果

- ◎市街地が集約化するほど、公共施設やインフラの維持・管理業務やゴミ収集等の行政サービスが効率化。
- ⇒コンパクトシティ化により、行政サービスの効率化が図られ、市民一人あたりの行政経費が縮減。



(注) 行政コストは、総務省「市町村別決算状況調」をもとに、2006年度から2008年度の3年間の平均値を算出したもの。
資料) 国土交通省「国土の長期展望とりまとめ」

出典:H26国土交通白書

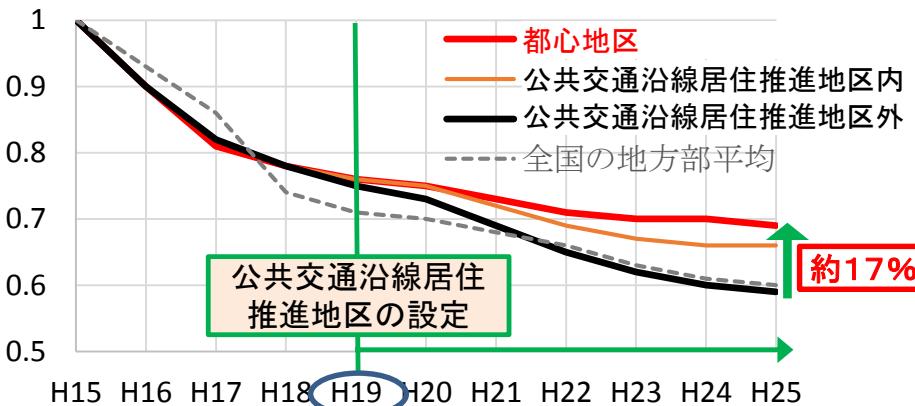
地価の維持効果(固定資産税確保効果)

- ◎固定資産税の多くは“まちなか”から徴収。他方、これまでは、“まちなか”も郊外と同様に地価が下落。
- ⇒コンパクトシティ化により、“まちなか”的土地利用が増進し、地価が維持され固定資産税収が確保。

【地価の維持効果の一例(富山市)】

公共交通沿線居住推進地区外と比較して
中心市街地で**約17%の地価の維持効果**

H15を1とした各地区の公示地価の推移(富山市)



固定資産税と都市計画税の地区別徴収額(H25当初)

地区類型	面積比	税率比
市街化区域	5.8%	74.0%
うち 都心地区	0.4%	22.2%
上記以外	94.2%	26.0%

出典:富山市資料をもとに国土交通省作成

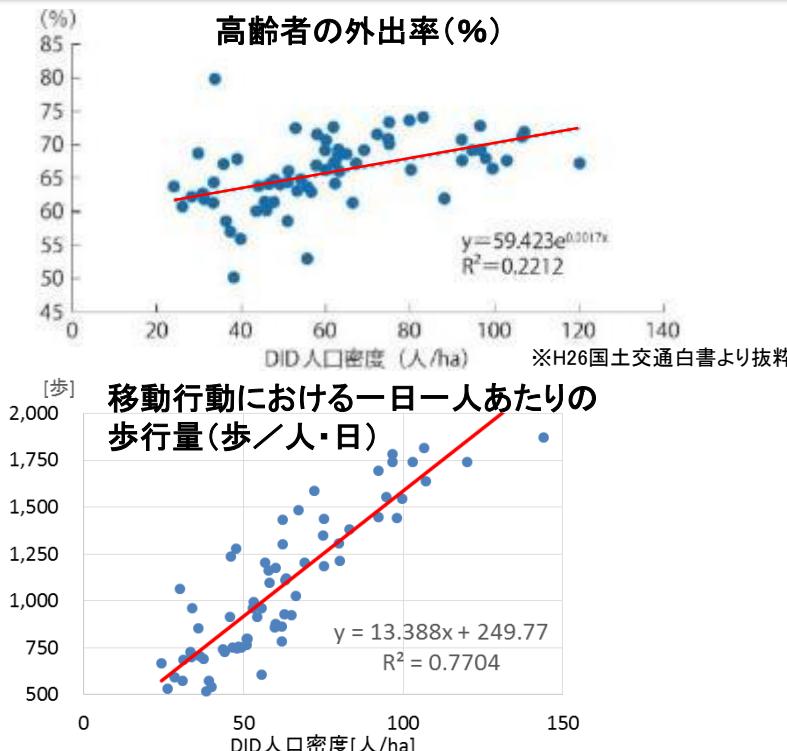
コンパクトシティ化の効果⑤…健康の増進

◎都市が集約化され、居住地と拠点地区が近接するほど徒歩や公共交通を利用して日常生活を営む市民が増加。
⇒コンパクトシティ化により、高齢者の外出機会、市民の歩行量が増加し、健康な市民の増加や医療費の抑制が見込まれる。

拡散型都市構造では
自動車への依存度が増大



集約型都市構造だと
徒歩、公共交通による外出、
移動機会が増大

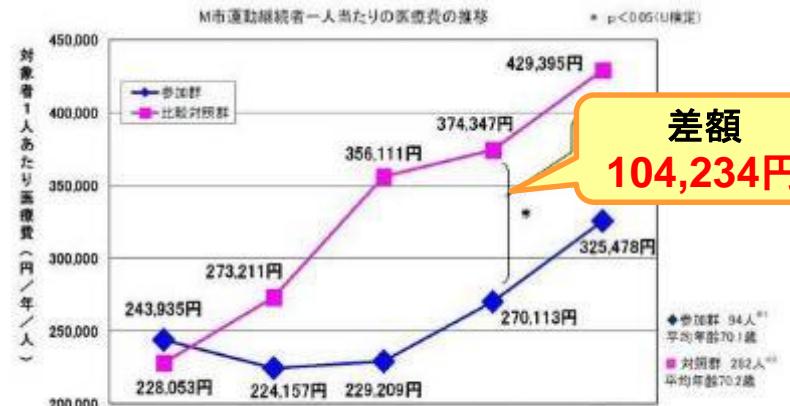


出典:H22全国都市交通特性調査データ、「健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用(筑波大学谷口教授ほか)」をもとに国土交通省作成

※H22全国都市交通特性調査対象都市のうちDIDを有する69都市の20歳以上の移動データをもとに分析

見附市運動経験者一人あたりの医療費の推移

□見附市で行われている大規模健康づくり事業では、**継続的に運動を実施する高齢者群**は、実施しない群と比較して**年間約10万円医療費が少ない**という結果。



差額
104,234円

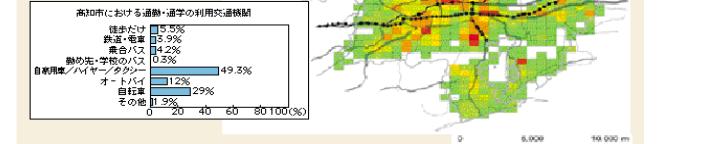
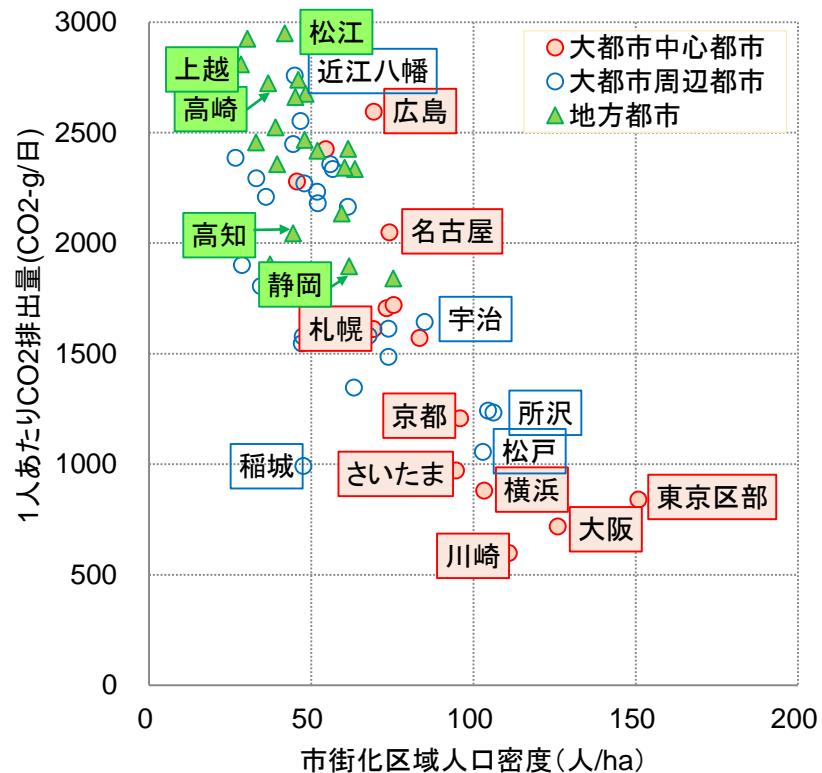
見附市運動継続者:(株)つくばウェルネスリサーチがサポートする見附市運動教室への継続参加者

出典：つくばウェルネスリサーチ、e-wellnessシステムによる医療費抑制効果

コンパクトシティ化の効果⑥…環境負荷の低減

■前橋市と高知市の比較にみられるように、都市構造・地域構造は、二酸化炭素排出量に大きく影響し、人口密度が高いほど、一人あたり二酸化炭素排出量は少ない傾向。

図 都市の人口密度と自動車のCO₂排出量



※1 1人当たりCO₂排出量は運輸旅客部門のみ

コンパクト・プラス・ネットワーク ~密度の経済で生産性を向上~

- 経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上により、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させる。
- その際、高齢者、子育て世帯等の行動をビッグデータで解析、ユーザー目線も備えたプランニング手法に一新し、施設の最適立地を実現する。

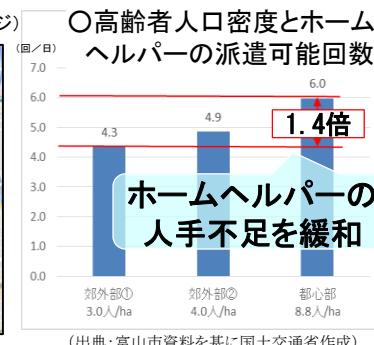
一定密度の集約型市街地に ～サービス産業の生産性向上～

- ホームヘルパーの1人当たりの
サービス提供量が

人口30万都市
だと年間で…

4割増加

(※富山市モデルをもとに試算)



公共交通を利用しやすいまちに ～中心市街地の再興に～

- 中心市街地の**消費額を**

30億円増加

(※富山市モデルをもとに試算)

○公共交通利用者は、まちなかでの滞在時間が長く、消費が多い

	マイカー	公共交通
中心市街地での平均滞在時間(分/日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円/日・人)	9,207円	12,102円

マイカー利用者と公共交通利用者の消費行動比較

(出典: 富山市資料)

高齢者一人ひとりが元気に ～地方財政の健全化へ～

- 必要となる**医療費を**

10億円削減

(※見附市モデルをもとに試算)

○運動する人は、運動しない人より年間10万円も医療費が低い



注: 数値はいずれも一定の仮定を置いて試算したもの。

(1) モデル都市の形成・横展開

コンパクト化による生産性向上に向けた取組事例を関係省庁が連携して重点的にコンサルティングし、類型化・横展開

(2) スマート・プランニングの推進

人の属性ごとの行動データを基に、利用者利便の向上と生産性の最大化を同時に実現する施設の最適立地を可能に

【数値目標】(※いずれも2020年までの目標)

- ◆立地適正化計画を作成する市町村数:**150**
- ◆都市機能誘導区域の誘導施設の立地割合が増えている市町村数:**100**
- ◆居住誘導区域の人口割合が増えている市町村数:**100**
- ◆公共交通の利便性の高いエリアの居住人口割合
三大都市圏**90.8%**／地方中枢都市圏**81.7%**／地方都市圏**41.6%**

3. コンパクト・プラス・ネットワークの具体的な取組

コンパクトシティ形成支援チームによる省庁横断的な支援

- コンパクトシティの推進に当たっては、医療・福祉、地域公共交通、公共施設再編、中心市街地活性化などのまちづくりと密接に関係する様々な施策と連携し、整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取組として進めていくことが重要。
- このため、まちづくりの主体である市町村において施策間連携による効果的な計画が作成されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、市町村の取組を省庁横断的に支援。



(支援チームの主な取組)

現場ニーズに即した支援施策の充実

- 市町村との意見交換会等を通じ、
施策連携に係る課題・ニーズを把握
- 関係省庁において関係施策が連携した支援施策を具体的に検討し、
制度改正・予算要求等に反映

→ “横串”的視点での
施策間連携を促進

モデル都市の形成・横展開

- 他の市町村のモデルとなる都市の計画作成を関係省庁が連携して重点的にコンサルティング
- 人口規模やまちづくりの重点テーマ別に類型化し、横展開

→ 具体的な効果・事例を
目に見える形で提示

取組成果の「見える化」

- コンパクトシティ化に係る評価指標
(経済財政面・健康面など)を開発・提供し、市町村における目標設定等を支援
- 市町村の取組の進捗や課題を関係省庁が継続的にモニタリング・検証

→ コンパクトシティの
取組の実効性を確保

立地適正化計画の作成状況



国土交通省

- 357都市**が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(平成29年7月31日時点)
 - このうち、**112都市**が平成29年7月31日までに計画を作成・公表。

※平成29年7月31日までに作成・公表の都市（オレンジマーク）

都市機能誘導区域、居住誘導区域とともに設定した市町村（赤字：66都市）、都市機能誘導区域のみ設定した市町村（青字：46都市）

(平成29年7月31日時点)

北海道	長井市	芳賀町	東京都	石川県	岐阜県	小牧市	河内長野市	島根県	宇和島市
札幌市	中山町	群馬県	八王子市	金沢市	岐阜市	東海市	大東市	松江市	杵築市
函館市	福島県	前橋市	府中市	小松市	大垣市	知立市	和泉市	大田市	宮崎県
旭川市	福島市	高崎市	輪島市	多治見市	多治見市	箕面市	河内長野市	江津市	八幡浜市
室蘭市	郡山市	桐生市	加賀市	閔門市	瑞浪市	門真市	大東市	江津市	都城市
釧路市	いわき市	伊勢崎市	白山市	三重県	大野町	高石市	和泉市	松江市	新居浜市
士別市	須賀川市	太田市	野々市市	福井県	津市	東大阪市	大田市	大田市	西条市
北広島市	喜多方市	館林市	福井市	静岡県	四日市市	阪南市	江津市	倉敷市	鹿児島県
石狩市	二本松市	渋川市	大和市	静岡市	伊勢市	兵庫県	総社市	津山市	大洲市
福島町	国見町	藤岡市	大和市	敦賀市	松阪市	神戸市	高梁市	岡山市	伊予市
八雲町	猪苗代町	吉岡町	厚木市	小浜市	名張市	姫路市	赤磐市	倉敷市	四国中央市
鷹栖町	明和町	明和町	勝山市	越前市	熱海市	尼崎市	赤磐市	始良市	鹿児島市
東神楽町	矢吹町	邑楽町	鰐江市	三島市	三島市	西宮市	広島県	西予市	薩摩川内市
芽室町	新地町		あわら市	富士市	伊賀市	西脇市	広島市	那霸市	始良市
青森県	茨城県	埼玉県	越前市	浜松市	朝日町	朝来市	呉市	須崎市	沖縄県
水戸市	さいたま市	水戸市	越前町	沼津市	大津市	たつの市	竹原市	高知市	合計357都市
弘前市	川越市	川越市	高浜町	駿河市	彦根市	福崎町	三原市	南国市	北九州市
八戸市	本庄市	本庄市	高浜町	御殿場市	草津市	太子町	福山市	土佐市	久留米市
黒石市	東松山市	春日部市	高浜町	袋井市	守山市	奈良県	東広島市	須崎市	飯塚市
五所川原市	春日部市	深谷市	甲府市	裾野市	栗東市	大和高田市	廿日市市	田川市	行橋市
十和田市	龍ヶ崎市	戸田市	山梨市	湖西市	甲賀市	大和郡山市	山口県	小郡市	小郡市
むつ市	下妻市	小千谷市	山梨市	駒ヶ根市	野洲市	天理市	宇部市	宗像市	宗像市
岩手県	高萩市	恵木市	大月市	袋井市	湖南市	桜井市	山口市	太宰府市	太宰府市
盛岡市	取手市	見附市	笛吹市	上野原市	東近江市	五條市	萩市	朝倉市	朝倉市
花巻市	牛久市	燕市	上野原市	長野県	京都府	舞鶴市	防府市	那珂川市	那珂川市
北上市	つばさ市	糸魚川市	上野原市	長野市	舞鶴市	亀岡市	岩国市	遠賀町	遠賀町
宮城県	坂戸市	五泉市	上越市	松本市	長岡京市	長岡市	光市	小城市	小城市
仙台市	日高市	上越市	魚沼市	上田市	京田辺市	長泉町	柳井市	嬉野市	嬉野市
大崎市	糸魚川市	南魚沼市	胎内市	岡谷市	南丹市	森町	周南市		
利府町	上里町	南魚沼市	胎内市	飯田市		河合町			
秋田県	境町	上里町	胎内市	諏訪市		和歌山県			
秋田市	寄居町	上里町	胎内市	岡峰市		和歌山市			
大館市	寄居町	南魚沼市	胎内市	春日井市		海南市			
湯沢市	寄居町	南魚沼市	胎内市	豊川市		有田市			
大仙市	寄居町	南魚沼市	胎内市	刈谷市		新宮市			
山形県	日光市	柏市	飯田市	茅野市		守口市			
山形市	小山市	市原市	諏訪市	佐久市		枚方市			
鶴岡市	市原市	成田市	岡峰市	佐久市		茨木市			
酒田市	佐倉市	佐倉市	春日井市	千曲市		八尾市			
寒河江市	流山市	成田市	豊川市	安曇野市		寝屋川市			
下野市	佐倉市	佐倉市	刈谷市	江南市		鳥取市			
栃木県	宇都宮市	千葉県	富山市	瀬戸市					
宇都宮市	栃木市	富山市	高岡市	春日井市					
大館市	佐野市	高岡市	魚津市	豊川市					
湯沢市	鹿沼市	魚津市	水見市	刈谷市					
大仙市	日光市	水見市	茅野市	安城市					
山形市	小山市	市原市	佐久市	豊田市					
鶴岡市	市原市	成田市	佐久市	安城市					
酒田市	佐倉市	佐倉市	千曲市	蒲郡市					
那須烏山市	流山市	佐倉市	安曇野市	江南市					
那須塩原市	下野市	佐倉市	江南市						

コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市一覧

番号	ブロック	市区町村名	都道府県	人口 (H27国調)	立地適正化計画公表日	誘導区域の設定状況			重点テーマ
						都市 機能	居住	市街化区域等の面 積に占める割合	
①	東北	弘前市	青森県	177,411	H29.3.31	○	○	69%	・雪対策 ・地域公共交通 ・都市再生・中心市街地活性化 ・P R E活用・P F I
②	東北	鶴岡市	山形県	129,652	H29.4.1	○	○	40%	・住宅(空き地・空き家対策) ・産業振興(ベンチャー)
③	北陸	見附市	新潟県	40,608	H29.3.31	○	× (H30年度)	未確定	・地域公共交通 ・医療・福祉
④	北陸	金沢市	石川県	465,699	H29.3.31	○	○	43%	・地域公共交通 ・都市再生・中心市街地活性化
⑤	中部	岐阜市	岐阜県	406,735	H29.3.31	○	○	57%	・地域公共交通 ・医療・福祉
⑥	近畿	大東市	大阪府	123,217	H29.10	○	○	作業中	・子育て ・公共施設再編 ・住宅
⑦	近畿	和歌山市	和歌山県	364,154	H29.3.1	○	× (H29年度)	未確定	・都市再生・中心市街地活性化 ・学校・教育
⑧	中国	周南市	山口県	144,842	H29.3.30	○	× (H30年度)	未確定	・都市再生・中心市街地活性化
⑨	九州	飯塚市	福岡県	129,146	H29.4.1	○	○	51%	・都市再生・中心市街地活性化 ・医療・福祉
⑩	九州	熊本市	熊本県	740,822	H28.4.1	○	○	55%	・地域公共交通 ・都市再生・中心市街地活性化

多い年は20億円に及ぶ除雪費用。
冬期の「市民の足」である公共交通も
厳しい経営状況に。

小さく集約化された市街地を維持。

すでに主な都市機能は中心地区に集積。

- 半径2.5kmの市街地。約50人/haと、10万人台の都市では高い人口密度
- 都市機能誘導区域に7割の都市機能が集積 ※誘導施設の用途のもの

雪に強く交通が便利なエリアに居住を誘導。

居住誘導区域等に融雪施設を重点化。
除雪もGPSで効率化。

- 居住誘導区域・都市機能誘導区域は、融雪施設整備の重点地区に設定
- GPSの活用で、除雪車の動きを把握し、除雪作業を大幅に効率化



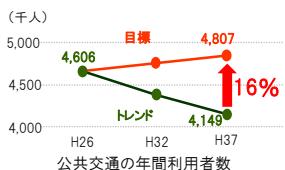
除雪費用を現在12億円から
約1.7億円(H47)の削減※

- 中心地区では、地区計画により1階をセットバック。連続した「こみせ」(伝統的アーケード)を形成

公共交通沿線に居住を誘導。
「市民の足」の確保と、経営改善を同時に実現。

- 居住誘導区域は、根幹的な公共交通の沿線に設定
- 中心部を走る「100円バス」の黒字経営の強みを生かしつつ、地域公共交通再編実施計画で、さらに使いやすい公共交通網へ
- 都市機能誘導区域「学園地区」では、高等教育機関を誘導

冬期に公共交通を利用する学生を
54%(H19)から66%(H37)に



これらの取組により
公共交通の年間収益を
1.3億円増益(H37・対トレンド)※

克雪も交通も。多様な活動を行う市民の力。

- 社会福祉協議会等では、除雪、雪下ろしのボランティア派遣を実施
- 市は、市民税の1%を市民活動への助成費に



弘前大学の学生中心のワークショップで、弘南鉄道大鰐線の利用促進策を検討・提案し、利用者増を実現

※弘前市資料をもとに国土交通省試算

中心地区での機能集積構造の継続や、賑わいの維持のためには、「まちを使い倒す」徹底した既存ストックの活用が鍵に。

中心地区的都市機能をリノベーションで充実。

公的不動産(PRE)を賢く活用。
「日本ファシリティマネジメント大賞」も受賞。

- 文化財である市庁舎は、建替え・移転でなく、現地でのリノベーションで長寿命化
- 通常の建替え(71.9億円)と比較して
17.4億円の削減※



- 未公開の市有の登録有形文化財にスター・バックスを誘導。全国初の試み

- 再開発ビル「ヒロロ」には、子育て・交流・健康関連の公共施設を集約。経営は民間法人に任せ、**年50万人**の集客

未活用の赤レンガ倉庫。
PFIリノベーションで美術館を誘導。

- PFI事業により、美術館を含む芸術文化施設を整備予定(遊休施設から美術館へのPFIは、**全国初**)



- 通常の事業手法(29.7億円)と比較して**2.3億円の削減**

空き店舗が年々減少。中心地区的商業者の力。



約1kmの土手町商店街の空き店舗は**約8%**
(H20年度から**半減**)

若手中心のまちづくり会社によるリノベーションプロジェクト等も



– 中心地区的歩行者通行量を**1.9万人(H32・トレンド)から2.3万人(H32)へ** –

山形県鶴岡市:人口約12.9万人(H27)→約10.5万人(H52)



ベンチャー企業の萌芽

- ・慶應大学先端生命科学研究所を誘致(H13)
- ・当大学と連携した若者によるベンチャー企業が萌芽(スパイバー社、ヤマガタデザイン社等)
- ・市も、慶應大学と連携し、ベンチャー支援のための「レンタル・ラボ」を整備(H18)

若年層に魅力のある「働く場所」づくり。 ベンチャーを育む環境へ強力に誘導。

- ・「サイエンスパーク」を都市機能誘導区域に。研究教育施設を誘導
- ・地域デベロッパーが、グローバル対応を意識したクリエイティブな起業者向けの交流・滞在施設を整備中



ベンチャーを育む研究教育施設を 10年(~H37)で30施設に倍増

ベンチャー事業者の活力をまちづくりへ

活力あるベンチャー事業者、地域デベロッパー、不動産事業者、リノベーター等で「コンソーシアム」を結成。誘導区域内での若年層のニーズに合った居住空間の提供や、都市機能の誘導に参画

○若年層の「働く場所」と「住む場所」をつくり、

地元に定着する若年層を 1.0千人(H52・トレンド)から1.6千人(H52)へ*

極めて稀な「線引き」導入(H16) 開発動向は郊外部から市街地へシフト。

郊外部の開発許可面積が激減 **2.8ha/年 → 0.9ha/年**
市街化区域の人口割合も増加 **52% → 60%**

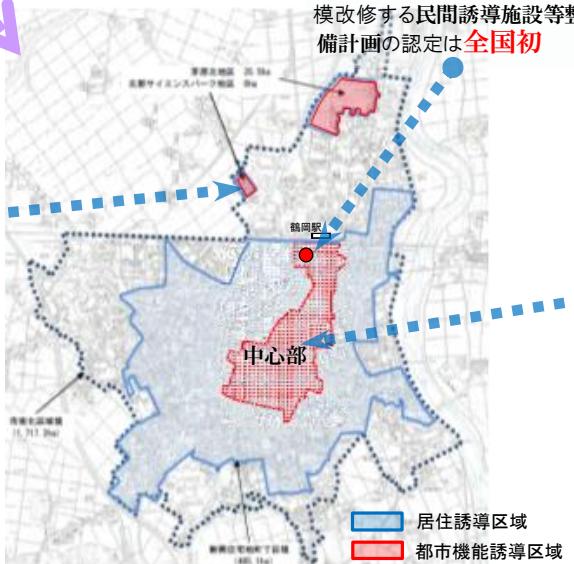
*線引きの導入は市町村合併に伴うものを除くと2例のみ。開発の比較は、3000m²以上を対象に、H11~15とH16~20で比較。人口割合は、H17とH27で比較

将来を見据え、広大な市域から拠点を絞込み

- ・周辺の町村との合併に伴い、線引きを導入するも、市街化区域の人口密度は36人/ha(H25)と徐々に減少
- ・居住誘導区域、都市機能誘導区域を、6つの市街化区域のうち、

鶴岡市街地(旧鶴岡市)のみに設定 (市街化区域の**4割**)

- ・老朽化した商業施設等を大規模改修する民間誘導施設等整備計画の認定は**全国初**



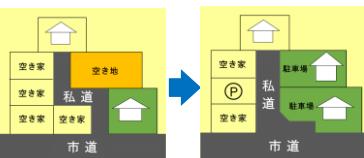
中心部には、すでに主な都市機能は集積しているが、若年層を中心に縁辺部へ流出し、**ドーナツ化現象**に。城下町の町割から宅地・道路が狭く、

空き家・空き地(負の資産)を生む構造

「負の資産」も賢く生かして、居住を再集約。

「ランドバンク事業」で良好な基盤の住環境に。

- ・NPOが、「ランドバンク事業」(空き家・空き地の寄付を受け、周辺道路と周辺宅地の拡張種地とする)をH25から実施。小規模・連鎖的に土地利用を進め、「都市のスponジ化」に的確に対応
- ・居住誘導区域外からの住宅開発の届出をとらえ、区域内の物件をあっせん。



現在1,075棟の空き家(居住誘導区域内)が
5年で約150棟(13%)減少

基盤の整った防災性・利便性の高い市街地に

高さ規制の見直しで、市街地の更新に。 古くからの路地裏等を生かした空間づくりも。

- ・景観形成のための高度地区規制を柔軟化。景観に配慮した中高層住宅を誘導し、新たな居住ニーズに対応
- ・中心部の路地や蔵を生かし、街区の内側に「ナカニワ広場」を配する住宅街区に再編。若年層にも魅力ある居住空間を提供
- ・まちづくり会社が、倉庫跡を映画館「鶴岡まちなかキネマ」にリノベーション



約300戸の住宅の増加*で市街地の更新に

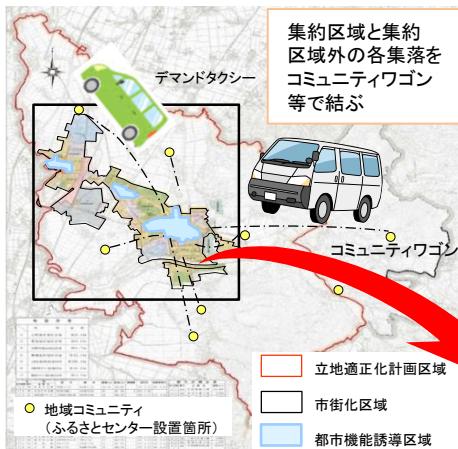
中心部の人口を
約6,400人(H52・トレンド)から約9,800人(H52)へ*

*地元定着率(18歳転出者のUターン率)を35.6%(H22)から51.7%(H52)へ
※人数はH48~52の5年間

*鶴岡市資料をもとに国土交通省試算

「スマートウエルネスみつけ」の実現～都市部と村部が持続する歩いて暮らせる健幸都市～

<見附市立地適正化計画図>

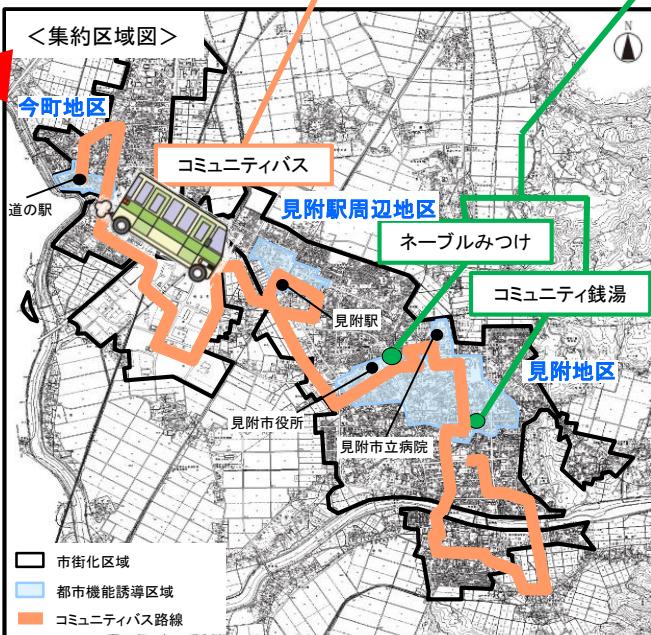


※居住誘導区域は平成30年度に設定予定

<集約区域内>

交通 バスで拠点を連結

- 市役所等の都市機能が集積する見附地区と他の地区をコミュニティバスで結び、回遊性を向上。
運行間隔を25分短縮(45分(H26)→20分(H32))
- ▶コミュニティバスの年間利用者数を約63%増加(12万人(H27)→20万人(H32))



歩く高齢者数を増加

拠点 まちなかへ都市機能を集積

- 空き商業施設を改修し、市民の交流拠点として、健康運動教室、物産コーナー、子育て支援等の機能を集積。
- ▶年間利用者数50万人。

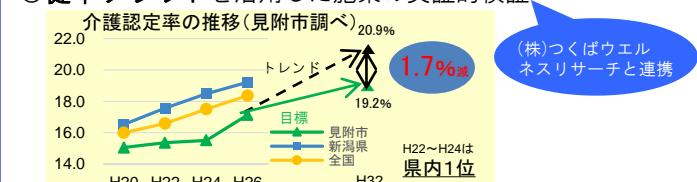


- まちなかにコミュニティ銭湯を整備。
- ▶年間利用者数24万人。

高齢者の外出機会を増加

健康 歩きたくなるまちなか

- 全国初の「歩こう条例」「健幸基本条例」の施行
- 健幸ウォーキングロードなど歩ける環境の整備
- 健幸ポイント制度*の導入
 - *歩数や運動教室への参加等によりポイントが貯まり、地域商品券等と交換可能
- 健幸クラウドを活用した施策の実証的検証



<集約区域外>

地域 自治権を住民に

- 地域コミュニティ組織(11地区)において使途を地域に委ねた自由度の高い交付金により地域づくりを支援。
- コミュニティワゴンを貸与し、都市部と村部を結ぶ。



期待される効果

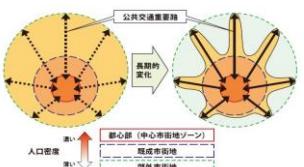
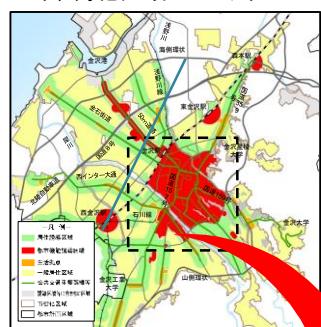
高齢者の介護費用を5.1億円／年(※)削減

※ 見附市の介護認定率の目標値及び「平成27年度 介護認定給付費等実態調査(厚生労働省)」に基づく一人あたり介護費用190.9千円／月より国土交通省が試算

「軸線強化型都市構造」への転換 ~まちなかを核とした集約都市の形成~

居住の集約 公共交通重要路線沿線への誘導

- 都心と市街地ゾーンを結ぶ主要なバスルートと鉄道を公共交通重要路線とし、沿線を居住誘導区域に設定。(市街化区域の43%)



▶ 居住誘導区域内の人口密度 **62.9人/ha**を維持。



賑わいの創出 都心軸での再開発等

- 都心軸で再開発 (**16箇所**、敷地面積 **14ha**) を集中的に行い、多様な機能を集積(ホテル、商業、子育て支援等)。

- 北陸新幹線の開業に備えて金沢駅前の区画整理を行い、民間投資 (**約450億円**) を誘発。

▶ 地価が**約1万円/m²**(6年間で5%)上昇。
国交省試算

- 民間事業者による空きビルのホテルへのリノベーション、専門学校等の教育機関のまちなかへの誘致を促進。



- 金沢学生のまち市民交流館を整備し、学生をまちなかに呼び込み、交流を促進。

公共交通軸の強化 バス路線の再編等

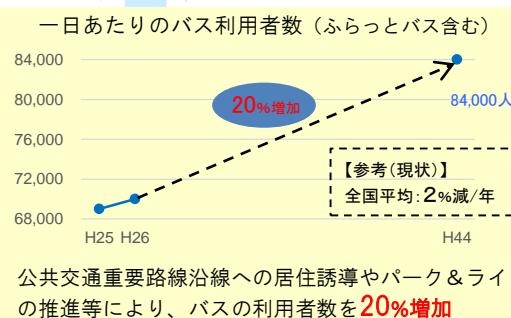
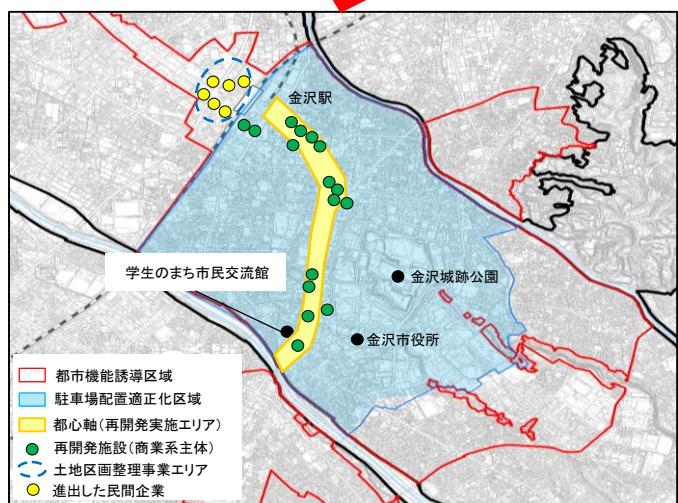
- バス路線の段階的再編や交通結節点の機能を強化。

- 駐車場配置適正化区域*を**全国で初めて**導入。駐車場設置の指導等によりまちなかへのマイカー流入を抑制。
*都市再生特別措置法第81条第5項に基づく制度

- 「金沢ふらっとバス」により、まちなかの回遊性を向上。

- 公共レンタサイクル「まちのり」や公共レンタバイク「ベビのり」により、まちなかの回遊性を向上。

<金沢市立地適正化計画図>



歴史的町並みの保全 空き町家の再生

- 金沢町家情報館を活用し、居住希望者を対象とする町家の売買等の総合相談窓口として機能。

建築士会
と連携

- 金沢町家情報バンクによるマッチング。

- 金沢町家再生活用事業により、居住誘導区域の一部であるまちなかでの空き町家の修繕等について補助を実施(H22～)。



金沢町家情報館



町家が連続した歴史的な町並み

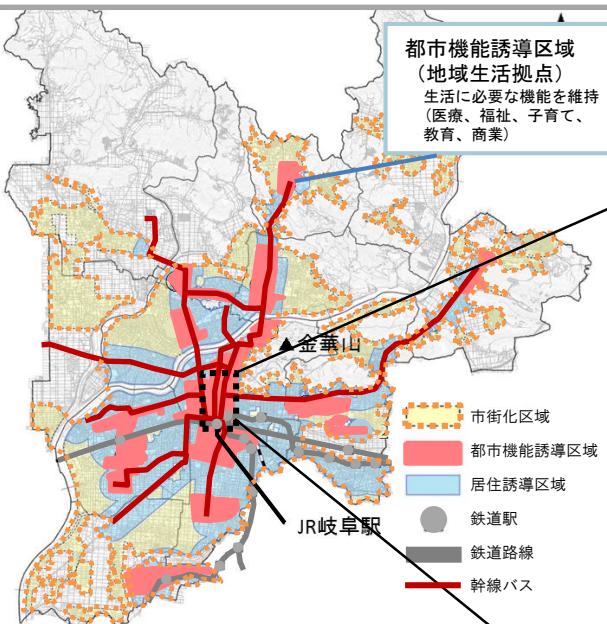
- ▶ まちなか区域の住宅棟数の約30%を占める町家の保全活用を図ることにより、町家の消失割合を**約10%抑制**
国交省試算

岐阜県岐阜市:人口約40.6万人(H27)→約35.8万人(H47)

居住

幹線バス路線沿線への居住誘導

公共交通の便利な地域を居住誘導区域に設定
(市街化区域の 57 %)
(郊外団地は生活環境を維持しつつ誘導区域に含めない)



居住誘導区域へ 3.3万人誘導(区域外人口の約 20 %)

居住誘導区域の人口密度を維持

51.2人/ha(H27)→51.2人/ha(H47)

まちなかへの居住誘導

- まちなか2地域の5プロジェクトで約1100戸供給(予定含む)。更に4プロジェクトも検討中。
- まちなか居住を支援
(取得:上限50万円/戸 賃貸:上限24万円/年)

交通

ビッグデータや地域住民の意見を反映させた、生産性の高い持続可能な地域公共交通の再構築

- ビッグデータで乗車率の高いダイヤを設定
- 乗継拠点の整備と併せて路線分割を行い、幹線と支線を役割分担(岐阜駅のハブ化も実施)
- 地域住民が、ルート、ダイヤ、運賃を決定するコミュニティバスを運行



バス年間利用者数

	万人	5年増減
H12	2,390	
H17	1,780	▲610 -26%
H22	1,800	+20 +1% 全国平均: 2%減 (H17→H25)
H27	1,730	▲70 -4%
H32	1,900	+170 +10%<目標>

バス利用者増・運行の効率化により乗車効率約2割向上

健康

まちなかへ出かける仕掛けづくり

- 市街地再開発と合わせて、まちなかに健康・運動施設(トレーニング施設等)を整備
- 中心市街地空き店舗を活用した健康ステーション
- 歩車分離、ウォーキングコースの案内、トイレ整備
- 健康づくり活動へのポイント制度を導入
- 住民参加型の健康づくり運動(各地域で実施)

自治会の協力でウォーキングイベント実施

成人に占める8000歩/日歩く人の割合が増加

26.7%(H28)→50%(H33)※2

全国平均=32.4%※3

医療費抑制
約 27 億円/年

歩いて暮らせるまちなか居住者の増加



子育て世代の流入・定住・交流に特化し、都市機能誘導区域を 鉄道駅周辺に絞り込んで設定

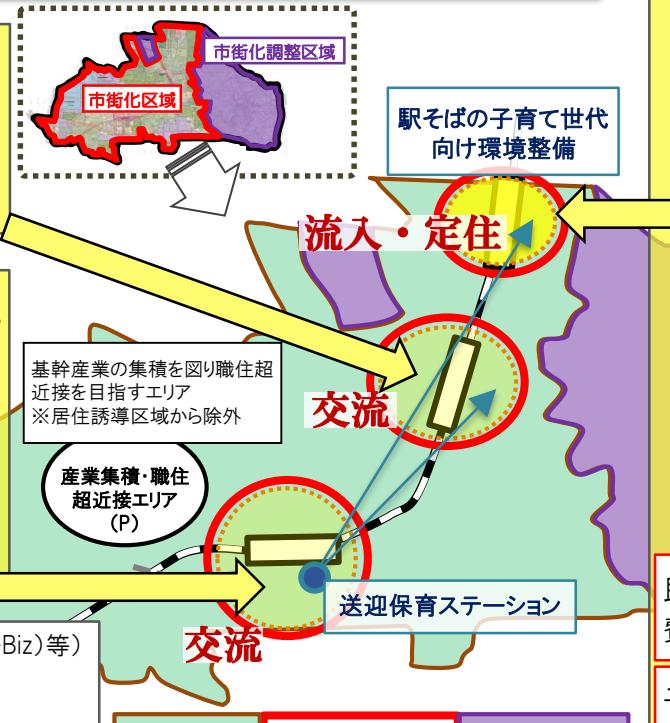
→ 子育て世代のニーズに即して働きやすい環境を整備し、戦略的に子育て世代の定住を促進

- ・出生率を1.43(H27)から1.6(H32)に改善
 - ・25~44歳の女性の就業率を58.0%(H22)から67.2%(H32)に改善
- 25~44歳女性の就業者が約1300人増※**

野崎駅周辺エリア

若年層向けのコンテンツを重点的に誘導

『深野北小学校跡地活用プロジェクト』
廃校舎をリノベーションし、スポーツ・歴史・文化・食のコンテンツを備えた交流拠点化。段階的に周辺に取組を広げ、若年層の交流人口増加を図る。



住道駅周辺エリア

子育て世代の生活利便・就業環境向上に
向けた都市機能を誘導

- ・送迎保育ステーション(既存の私立保育園を市が活用)
- ・多機能型保育所(病児保育、一時預かり等)
等を誘導施設に位置づけ

送迎保育サービス利用者は送迎の時間を
平均32分/人・日短縮※

(住道駅周辺から大阪駅方面への通勤を想定)

- ・産業活性化センターでの就労環境整備(創業支援(D-Biz)等)
- ・市内在住・就労者に限定した奨学金返還補助
- ・雇用者の市内居住を確保する企業に対する支援
- ・創業支援の取組に駅前公共空間等を活用 等
→ ソフト施策による子育て世代等への就労支援

四条畷駅周辺エリア

特に居住を誘導する区域を独自設定し、駅前で
子育て世代等のニーズにマッチする住環境・住宅
の確保を重点的に実施

- ・駅前等の公営住宅で子育て世代の優先入居枠を設ける方
向で調整
- ・PPPによる市営住宅の建替え、民間住宅の供給

『北条まちづくりプロジェクト』



市営住宅建替え・公園再整備を皮切りに、PPP手法を
用いつつ遊休的不動産を活用し**段階的な地域づくり**
を実施 (H28.10まちづくり会社設立済)



民間投資を呼び込み、市営住宅の建て替え等の事業
費の**1/15の支出**(大東市試算)で実施

子育て世代の居住誘導により北条地域の子育て世代
が**4割増加※**

(H32までの北条地域への子育て世代流入339人(大東市まち・ひと・しごと創生総合戦略))

25~44歳の女性の就業者1,300人増により、**約100億円の経済効果を創出※**

※大東市資料等をもとに国土交通省試算

和歌山県和歌山市:人口約36.4万人(H27)→約29.8万人(H47)

人口減少【S45年とH22年は同水準】が進む一方で、市街地が拡散【DID面積: 3,370ha (S45) → 6,284ha (H22)】し、
人口密度が6割【DID密度: 75.4人/ha (S45) → 45.2人/ha (H22)】に下落
⇒ 人口密度の低下で中心部に生じた公的不動産(PRE)の跡地を都市機能集約の起爆剤に活用



市街化調整区域内の開発許可制度の大幅見直し

都市計画法第34条第11号条例(50戸連たん制度)を原則廃止

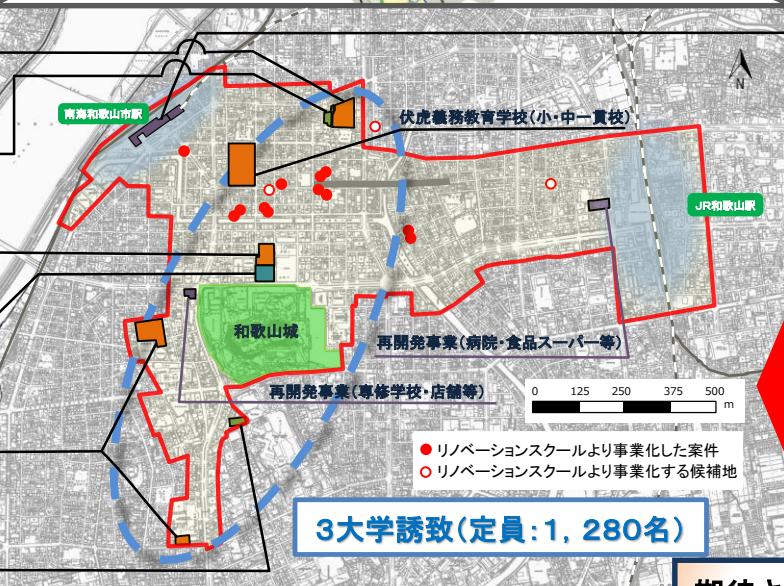
⇒ 調整区域内における開発許可件数が概ね半減

※これまで11号条例全面廃止は、三大都市圏の3自治体のみ。

公共交通ネットワークの維持と連携した拠点の集約化

- 都市機能誘導区域を集約(地域拠点区域:候補69カ所⇒選定12カ所)
※居住誘導区域は平成29年度設定予定
- 各拠点の公共交通ネットワークを民間事業者と連携して維持
⇒ 廃止寸前であった貴志川線(鉄道路線)を公募にて新しい事業者を選定
猫を駅長に抜擢するなど日本一豊かなローカル線に向けて取組を実施
※輸送人員 192.2万人/年間(H17)→232万人/年間(H27)

《公的不動産(PRE)等既存ストックを活用した都市機能の集約化》



再開発事業(図書館・商業施設等)

市民図書館の移転整備に合わせて、ブックカフェと子育てスペース、託児所(一時預かり)を創設。

空き店舗等の有効活用

- ・家守会社(5社創業)
- ・リノベーションスクール(5回)開催(合計153人受講)
- ・2年で13件の事業化により、約30人の雇用が創出
- ・わかやまリノベーション推進指針をH29.3に策定し、民間主導・公民連携によるリノベーションまちづくりを推進

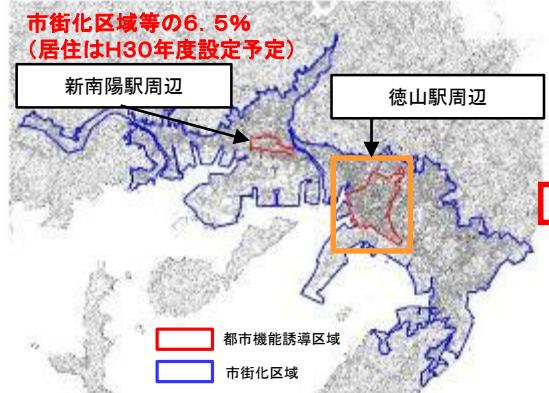


期待される効果

- 3大学開校により、昼間人口が約2割増加(7,900人→9,100人)
- 中心拠点区域における空き家が約3割減少(216件→151件)

※効果は和歌山市資料から国土交通省が試算

都市機能誘導区域図



①市役所の建て替えに伴い分散した機能を集約

【庁舎】

市役所の建て替えに伴い、分散していた7庁舎を集約し、新たに市民交流施設等を設置

費用効果

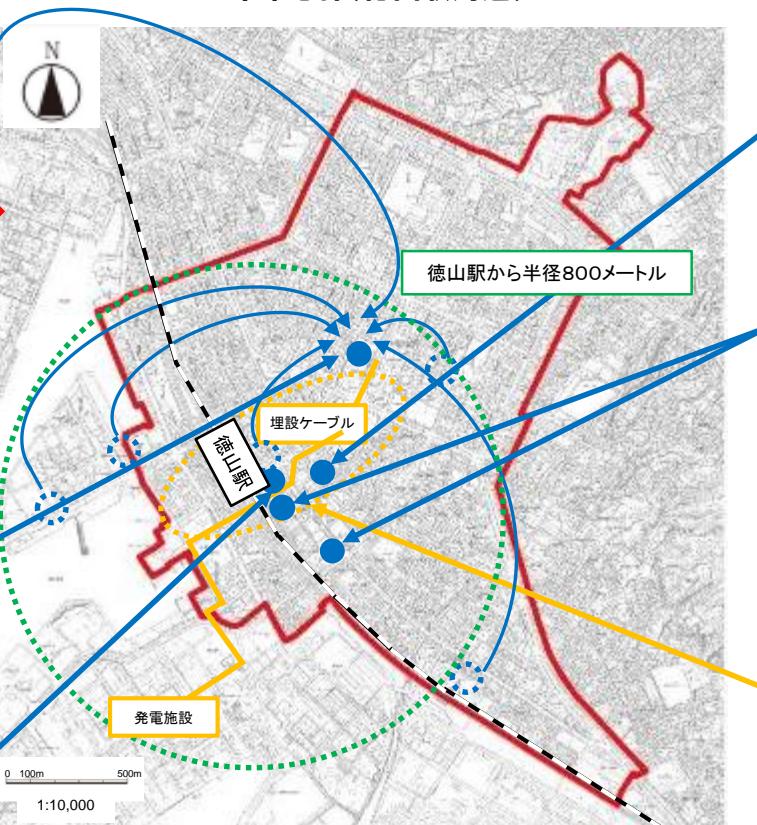
➢ 施設維持管理費を年間約4千万円(約3割)削減

②民間活力を導入した図書館の整備

【図書館】

民間活力を導入した図書館を核とした賑わい交流施設(徳山駅隣接)を整備
(指定管理者:TSUTAYAを運営するCCC)

市中心部(徳山駅周辺)



③地方銀行との連携による小規模複合商業施設の整備

【商業】

- ・中心市街地における不足業種店舗等の開設・運営等を目的に設立された民間事業者が商業施設を整備
- ・西京銀行が設立したファンドが民間事業者へ出資

④空きビル等を活用した商業・交流・福祉機能の導入

【商業・交流・福祉】

- ・商業・交流などの機能を持つ複合施設を民間が整備し、新たな都市機能を誘致
- ・まちなかの空き店舗に福祉機能(デイサービス)が立地

⑤拠点への店舗誘致

- ・民間事業者へ初期投資の助成を行うことにより、新規出店を促進
- ・コンビナート(株)トクヤマの発電により拠点の軸となるエリア内の特定施設に安価な電力を供給

費用効果

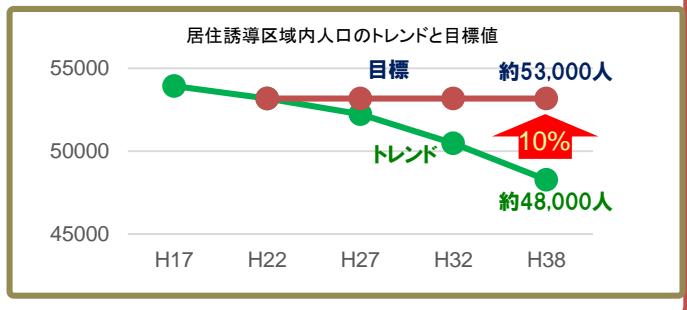
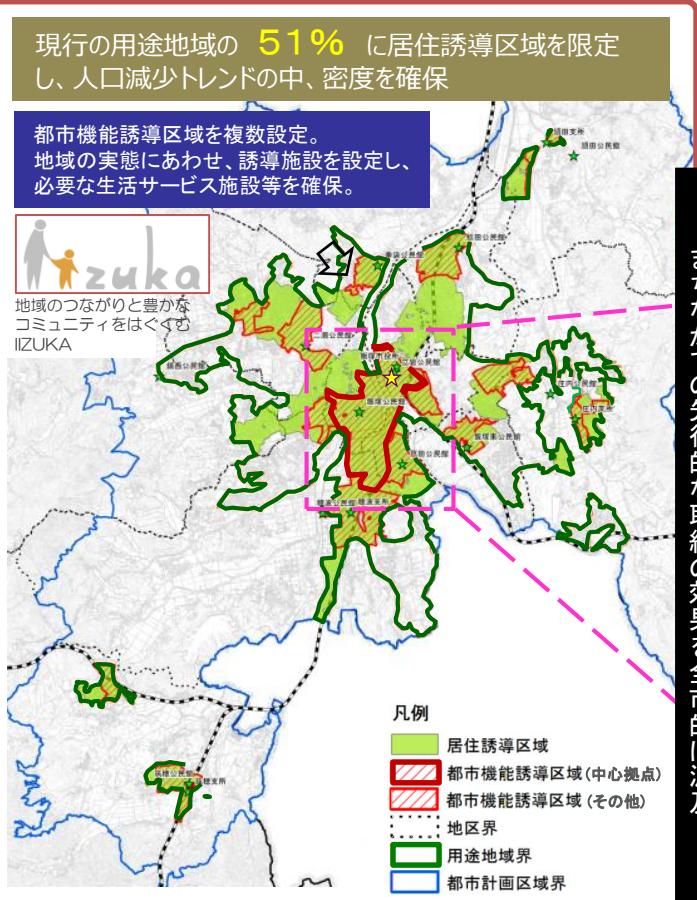
- 供給先の公共施設の電気料金を年間約3千万円(約3割)削減
- エネルギーの地産地消(市外の電力会社からの電力購入不要)により、地域で約7千万円が循環

民間活力を上手に活用しつつ、多様な都市機能を拠点に誘導

中心部における賑わい交流施設整備、市役所建て替え等の取組により年間約40万人の入込数増加見込み

※入込数は、周南市資料から国土交通省が試算

福岡県飯塚市:人口約12.9万人(H27) ↓ 約11.9万人(H38)



まちなかでの先行的な取組の効果を全市的に波及



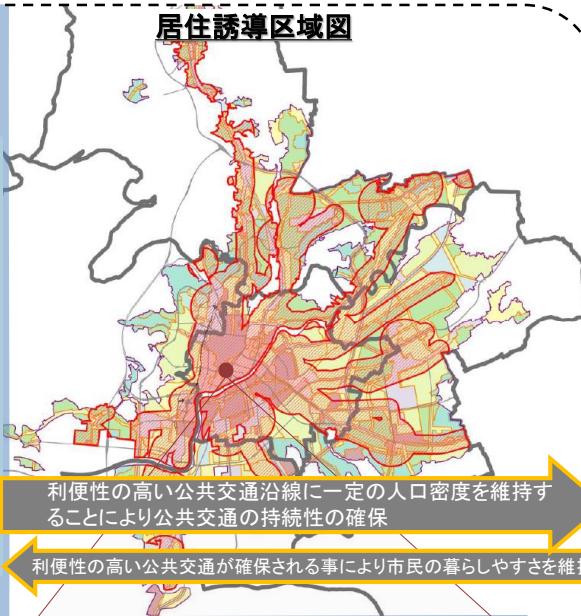
民間バス会社の経営危機を契機に、持続可能な公共交通の実現に向けて、官民一体で推進

○路線バス利用者は、昭和50年に比べて約3割まで減少 ⇒ 都市のコンパクト化と連携してバス等の公共交通網の再構築を図る

都市のコンパクト化

居住

- 利便性の高い公共交通沿線や市内の拠点周辺に居住を誘導
- 市民アンケートから算出した「バス停等を利用しやすい距離」を基に、居住誘導区域を設定
- 居住誘導区域を市街化区域の**54.7%**に集約
- 公共交通の利用を念頭に置き、市民ニーズを反映させた区域設定



中心市街地

- 民間が主体となった再開発事業により、
 - 中心市街地のバスターミナルを再生
 - バスターミナルと一体的に商業、住居、多目的ホール(市所有)等の複合施設を整備
- 年間利用者数: 2,500万人を想定
- 道路の廃止により生み出した区域等をオープンスペースとして整備 ⇒ 周辺への波及効果を期待



期待される効果

- 公共交通沿線への居住誘導による**增收効果: 年間約2.3億円※2**。さらに、バス運行の効率化により、**乗車率の向上、経営の改善を期待**
- 中心市街地への移動利便性の向上により、**中心市街地の消費額を増加**

交通

- 中心市街地と地域拠点を結ぶ8方面について、各方面の特徴に応じて、骨格となる基幹軸を形成
- バス路線での幹線と支線の位置付けを明確にし、幹線では**重複路線を再編**して効率化
- バス専用(優先)レーン、公共交通車両優先システムの導入拡大、運行ダイヤの平準化等、公共交通の**利便性を向上**
- 民間の既存ストックも活用した乗換拠点の整備
- 【目標: H37年度】公共交通利用者数を
 トント値より約220万人※1増加
 (バス利用者数は約1万人※1増加)
 利便性の向上により公共交通を利用して中心市街地へ向かう住民が増加
- 中心市街地のバスターミナル等の整備や魅力の向上により、公共交通を利用して中心市街地へ訪れる住民が増加

4. 都市のスポンジ化への対応

都市のスポンジ化

- 人口減少等の急速な進行に伴い、多くの都市で、空き家・空き地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が顕在化しつつある。
- 都市の拡大を前提とし、開発コントロールを基調とする現行の都市計画制度は、土地利用の廃止等の「不作為」には有効に機能しにくく、このままの状態が放置されれば、コンパクトシティや中心市街地活性化のボトルネックとして、加速度的に都市の衰退を招くおそれも懸念される。

都市のスポンジ化とは、都市の内部において、空き家、空き地等が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生すること及びその状態を言うこととする。

都市の密度が低下することで、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、まちの魅力、コミュニティの存続危機など、様々な悪影響を及ぼすことが懸念される。

＜空き家、空き地等の発生過程例＞

- ✓ 親の死亡により住居を相続するも、自身にも居宅があり、当面利用予定もないことから、空き家としておく場合
- ✓ 高齢化した商店主が閉店するも、経済的に困っていないなどの理由から積極的に売却・賃貸せず、空き店舗のままとしておく場合
- ✓ 土地所有者が節税等の観点から空き地等を活用してアパートを建設・経営するも、入居者が埋まらず、空き家となっている場合
- ✓ 郊外部の戸建住宅団地において、分譲時、転出時に買い手がつかない等により空き地・空き家となっている場合。特に、このような開発団地は住民の多くが同世代であることが多く、高齢化とそれに伴う空き家・空き地の発生が一気に進む傾向がある。



都市計画基本問題小委員会の設置について

背景

- 人口減少等が進む中にもあっても、住民生活を支えるサービス機能が確保された持続可能な都市構造を実現するため、誘導手法の導入・活用によりコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを推進。
- 他方、多くの都市では、空き地・空き家が時間的・空間的にランダムに発生するなど、「都市のスポンジ化」と言うべき事象が顕在化。都市の拡大を前提に開発コントロールを基調とする現行制度は、不作為への対処には限界。
- また、周辺環境と不調和な開発・建築、災害危険性の高い住宅市街地、郊外のスプロール開発の進行、長期間未着手の都市計画施設など、これまで構築してきた制度体系をもってしてもなお、解消に至っていない課題も存在。
- このため、社会資本整備審議会に「都市計画基本問題小委員会」を設置し、都市計画に関し現に生じている様々な課題を把握・整理し、対応方策の検討を行う。



戸建て住宅地の高層マンション



商業地域でのマンションの林立



車が野積みされた低未利用地

検討課題・テーマの例

①都市のスポンジ化への対応

- 都市のスマートな縮退に向け、都市計画の射程を開発段階から管理段階に拡大し、空間の状態をコントロールする仕組みが考えられないか。
(例) 契約・協定手法の導入、不作為(利用放棄)に対する行政の関与 等

②地域にふさわしい土地利用の実現

- 個々の地区の状況に応じ、裁量性のある土地利用コントロールをきめ細かに行うことが可能となる仕組みが考えられないか。
(例) 良好な街並み形成の必要が高い等一定の区域について、マスタープランや周辺環境との適合等の裁量的判断に基づき、開発・建築行為を統合的に審査する許可制度の導入等

③多様な主体の参画

- 行政以外に都市空間の形成・管理を担う推進力として、住民、民間団体等が積極的に関与する枠組みが考えられないか。
(例) 行政を補完・代替するエリアマネジメント活動の位置付け、住民参加を実質化する手続の充実(意見への応答義務等) 等

④生活圏の広域化への対応

- 大規模集客施設の立地等、市町村域を超えて大きな影響が見込まれる事案について、広域的調整を行う仕組みが必要ではないか。
(例) 都市圏内各市町村と都道府県で構成する協議会の設置、将来都市構造を具体的に明示したマスタープランの策定 等



進め方

- 本年2月に設置、第1回を開催。4~5年程度かけて都市計画が対処すべき課題全体を射程に。
- 検討はテーマごとに深掘りし、全体の検討をまたず、順次、対応方策をとりまとめ必要な制度化をアウトプットしていく。
- 都市の社会問題の解決にはどのような方策が必要かというアプローチで、計画制度だけでなく事業や運用改善など幅広い観点から検討。
- 当面は「都市のスポンジ化」をテーマに検討に着手。本年夏を目途に課題、論点、対応方策をとりまとめ、制度改正等に向けた審議を行う。

都市計画基本問題小委員会委員名簿

委員長	中井 檜裕	東京工業大学環境・社会理工学院教授
饗庭 伸		首都大学東京准教授
秋田 典子		千葉大学大学院園芸学研究科准教授
阿部 真一		日本商工会議所 まちづくり・農林水産資源活用専門委員会副委員長
井伊 重之		産経新聞論説委員
飯尾 潤		政策研究大学院大学教授
大橋 洋一		学習院大学法科大学院教授
角松 生史		神戸大学大学院法学研究科教授
清水 千弘		日本大学スポーツ科学部教授
瀬田 史彦		シンガポール国立大学不動産研究センター教授
谷口 守		東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授
辻 琢也		筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
都村 智史		一橋大学副学長
中川 雅之		株式会社リビタ代表取締役社長
野澤 千絵		日本大学経済学部教授
村木 美貴		東洋大学理工学部建築学科教授
薬師寺 えり子		千葉大学大学院工学研究科教授
横張 真		横浜市都市整備局長
渡会 悟		東京大学大学院工学系研究科教授 鶴岡市建設部長

審議スケジュール

第1回 2／15（水）10：00～12：00

- 小委員会設置の趣旨等
- 都市をめぐる現状と課題
- 都市のスポンジ化について

第2回 3／3（金）10：00～12：00

- 都市のスポンジ化の現状と課題

第3回 3／14（火）10：00～12：00

- 空き地等の有効活用方策、都市のスポンジ化の理論的分析について

第4回 4／13（木）15：00～17：00

- 都市の管理のための方策、住民による街区の形成・管理に関する取組について

第5回 5／25（木）10：00～12：00

- 都市内における駐車場の現状と課題
- 都市計画道路等の計画的整備及び管理に関する現状と課題

第6回 6／29（木）15：00～17：00

- 論点整理、対策の方向性

第7回 7／12（水）10：00～12：00

- 中間取りまとめ案

都市計画基本問題小委員会 中間とりまとめ概要「都市のスポンジ化」への対応

都市のスポンジ化への対応の必要性

- 都市計画に関する重要政策として、人口減少社会にあっても利便性が確保された都市生活を維持させるため、人口密度が適度に維持された市街地の形成を目指す、コンパクトシティ政策を推進。
- しかしながら、「都市のスポンジ化」が都市全体にランダム性をもって発生。コンパクトシティ政策を推進していく上で重大な支障となっている。

* 都市のスポンジ化：都市の内部において、空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに、相当程度の分量で発生する現象
* 都市の低密度化：人口減少に伴い都市全体の人口密度や土地利用密度が低下する現象



戸建住宅団地の空き地の例*（グレーブ）
*出典：「都市をたたむ」齋庭伸（2016）

都市のスポンジ化がもたらす課題

■都市の低密度化

- 生活利便性の低下
- 行政サービス、インフラの維持管理、既往の投資の非効率化

■空き地・空き家等の大量発生



■中心部における土地の低未利用

- 都市全体の機会損失
- 郊外への需要流出

- 発生したスポンジ化への対処のほか、まだ顕在化していない地域での予防的な措置をあわせて、都市計画上の課題として対策を講じる必要。

- 一方、使い道が失われた土地等は、マイナス面だけでなく、暫定的な需要の受け皿や施設の種地、ゆとり空間の創出など、プラス面の要素も。



低未利用な土地



広場として活用

※イメージ：松山市の事例（みんなのひろば）

対策の視点と留意点

- 都市の低密度化は、生活利便性の維持が困難になるなど、主に市町村単位、又は生活圏・都市圏といった単位で広くとらえるべき課題。
- 都市のスポンジ化は、街区単位などより狭いエリアが施策対象となり、個別利害と結びつきやすい点に特徴。

■都市計画でスポンジ化対策を講じる公共性

都市のスポンジ化対策に係る都市計画の公共性及び正当性

- 近隣の外部不経済の回避
- 有限の資産である土地の有効活用による社会的効率の達成
- 市場が十分に機能しない、又は市場を機能させる主体がないという状況の是正

■都市計画制度の役割

- 都市縮退期においては、官民で資本投下し形成されてきたインフラや建築物等の既存ストックの有効活用や機能維持など、時間軸を管理段階に伸長したアプローチが重要。
- 都市の現状と将来的に持続可能な姿を正しく市民に伝えることも、重要な役割。

■都市計画制度の課題

- 都市計画区域内に「線」を引くことで都市空間をコントロールする制度（区域区分制度）だけでは、ランダムに発生するスポンジ化に対しては、十分に対処できない。
- また、都市計画は、開発・建築行為を規制することで、土地利用の用途やボリュームなどの使い方（what to use）をコントロールしているが、現在、課題となっているのは「利用しないこと」を含む土地等の使われ方（how to use）。日本の都市計画制度には、施設整備後の機能維持に関するマネジメント手法がない。
⇒現行制度で取り得る対策の他、現在備えていない必要な政策手法を検討する必要。

施策の具体的な方向性

- コンパクト・プラス・ネットワークの考え方の下、スポンジ化に対処できる施策をどう重ねがけしていくか。
- 対策を講じるエリアは、まずは、立地適正化計画に定める誘導区域など、都市空間として維持・活用していく政策的な重要性が認められる区域を中心に検討し、次いで周辺エリアへと広げていく。
- 空き地等の市場性や利用価値の有無によって対策を検討。
- 即地的対策は、①発生した空き地の適正管理、有効利用の促進（抜けた穴を塞ぐ、埋める）②土地・建物の利用放棄等が起きにくい環境の整備（穴の発生を防止する）に大別。
- 土地・建物の積極的な利用の確保には、規制的手段はなじまないことに留意。この観点から、正しい情報の提供を通じ人の行動を変容させるナッジ型の政策アプローチの検討も必要。

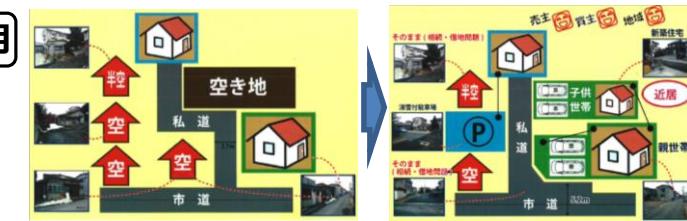
1) 現に発生したスポンジ化への対処方策

■市場性がある場合の後方支援

- ・原則市場メカニズムに委ねる。地域再生に資する事業を行政が金融支援、広報等で後押し。

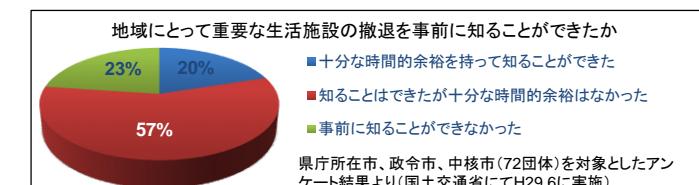
■土地等の媒介（情報の集約とマッチング）や所有と利用の分離を通じた空き地等の利活用

- ・近隣住民等に利用価値がある土地を、隣地統合をはじめ、有効に土地活用を行う者に引き渡し、集積を図る。
- ・情報のマッチングや働きかけを通じた、行政の媒介・仲介機能の発揮。



■土地・建物の利用放棄等への行政の働きかけの手法の導入

- ・サービス施設が休廃止する場合など、都市機能の喪失を防止するため、行政が把握し、利用調整を行うことができる仕組みの検討。



■暫定利用の積極的な評価

- ・低未利用地について、当面の需要や有用性が認められる場合には、空間の暫定利用を積極的に評価。



空き地の家庭菜園化が進む郊外の住宅団地
(出典) 国土交通省社会資本整備審議会 都市計画基本問題小委員会資料 (野澤委員プレゼンテーション資料)

2) スポンジ化の発生に備えた予防策

⇒起きてきた開発・建築行為だけでなく、空間の利用形態にもコントロールを及ぼし、望ましくない空間の状態（撤退、放棄、荒地化等）が生じないよう、①一定の土地利用ルールを継続的に守らせる手段 ②当該ルールの下で責任をもって土地等の管理に当たる主体が重要。

■契約的手法の導入

- ・都市空間の管理（マネジメント）を推進するため、契約的手法の導入を検討。
- ・土地利用に関するルール等を官民で設定し、エリアマネジメントを担保。

■まちづくりを主体的に担うコミュニティ活動の推進

- ・地域住民、民間団体等による都市計画の実現に寄与する活動を積極的に認定・支援する仕組みを検討。
- ・地権者が共同して、低未利用地の有効活用に向け、市街地の整備改善や利便施設の計画から整備・管理までを一体的に行う取組を推進するため、実施主体や事業手法を検討。



ぱていお大門（長野市）

ストック活用を図りながら公共的な空間（広場）を地権者及び民間事業者が共同して整備から管理まで行っている事例

3) 共通する論点

- マスタープランを通じた実効性の確保
- 推進体制や担い手の確保
- ナッジ型の政策手法の導入（行動変容を促す情報発信）

更なる検討課題

- スポンジ化対策の先には、穏やかに土地利用を縮小することも射程に入れるべき。
- 実現可能性について慎重な検討を要するなど論点整理が十分でない項目について、引き続き議論を継続。

■都市計画と他の分野の連携

■費用負担の在り方

■土地利用の縮小に向けた公共投資

■非集約エリアにおける施策の充実や現行制度の再点検