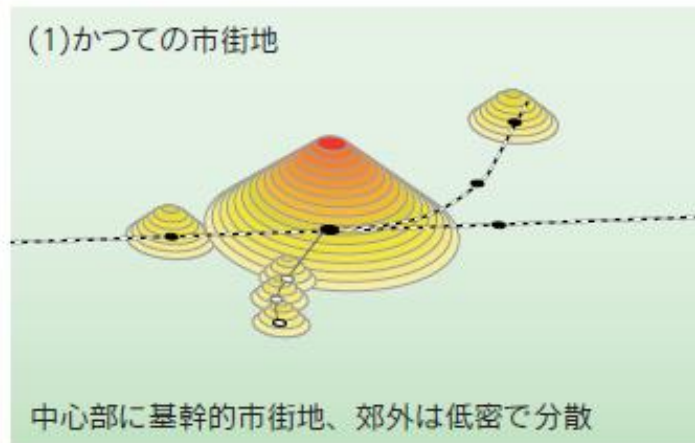


日本型コンパクトシティを考える

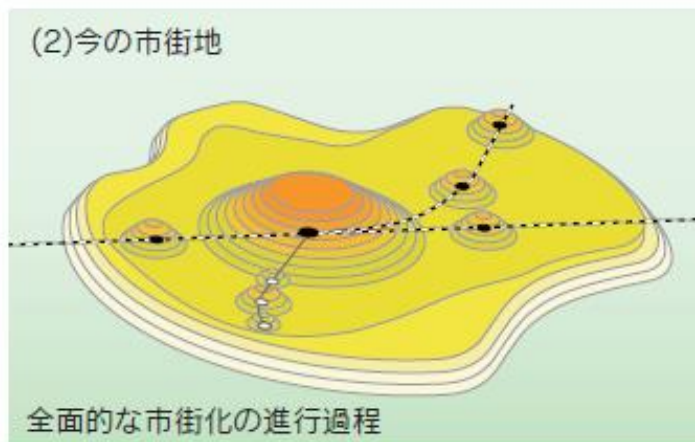
平成29年2月23日

日本大学 理工学部
土木工学科 中村 英夫

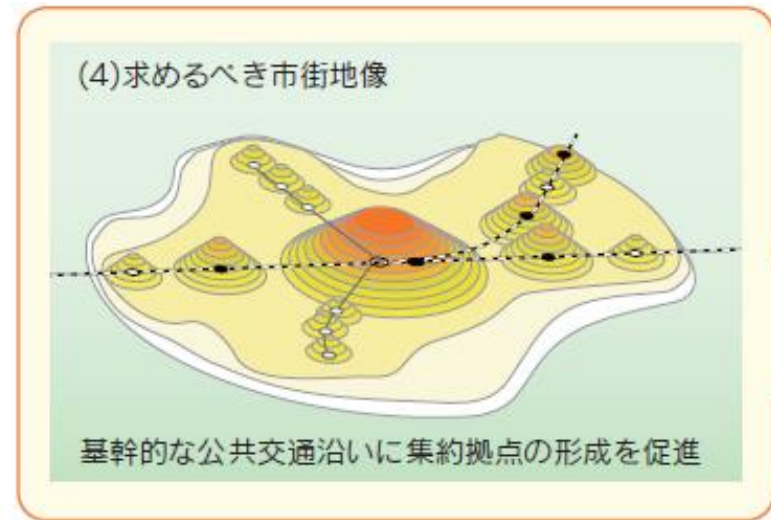
拡散型から集約型都市構造への再編イメージ



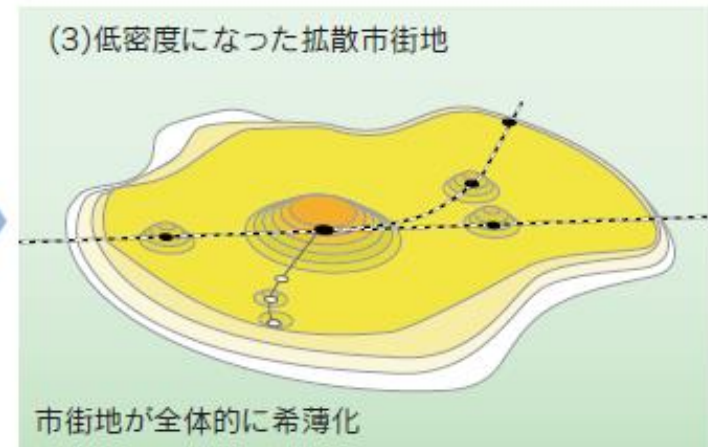
今までの市街化
の傾向



都市構造
改 革

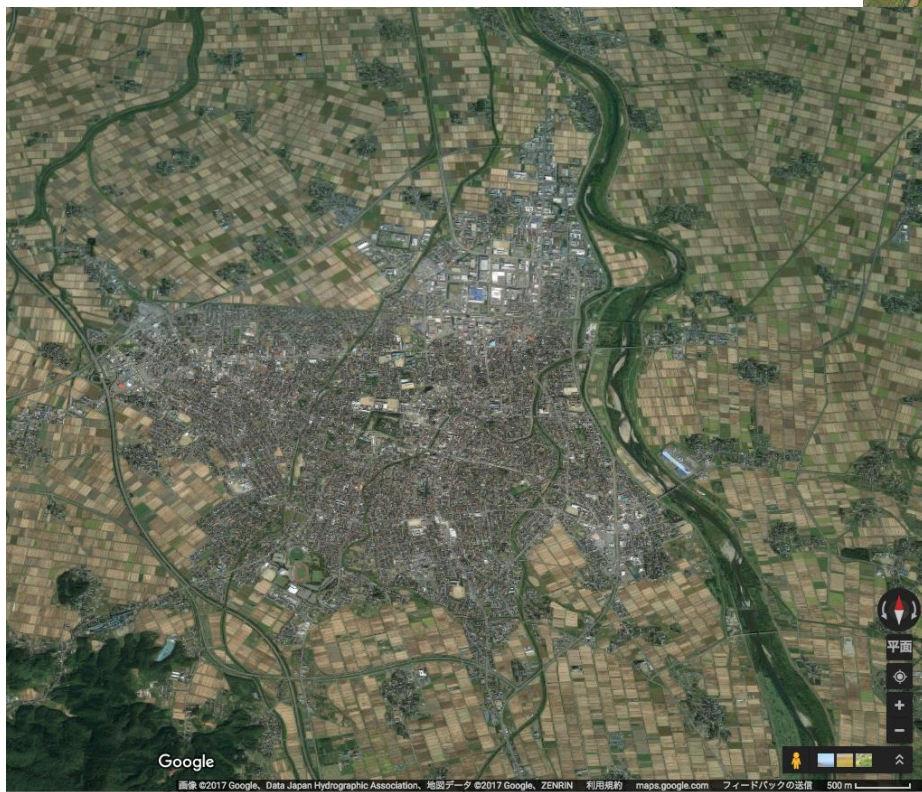


低密化
を放置



出典:集約型都市構造の実現に向けて(H19.8 国土交通省)

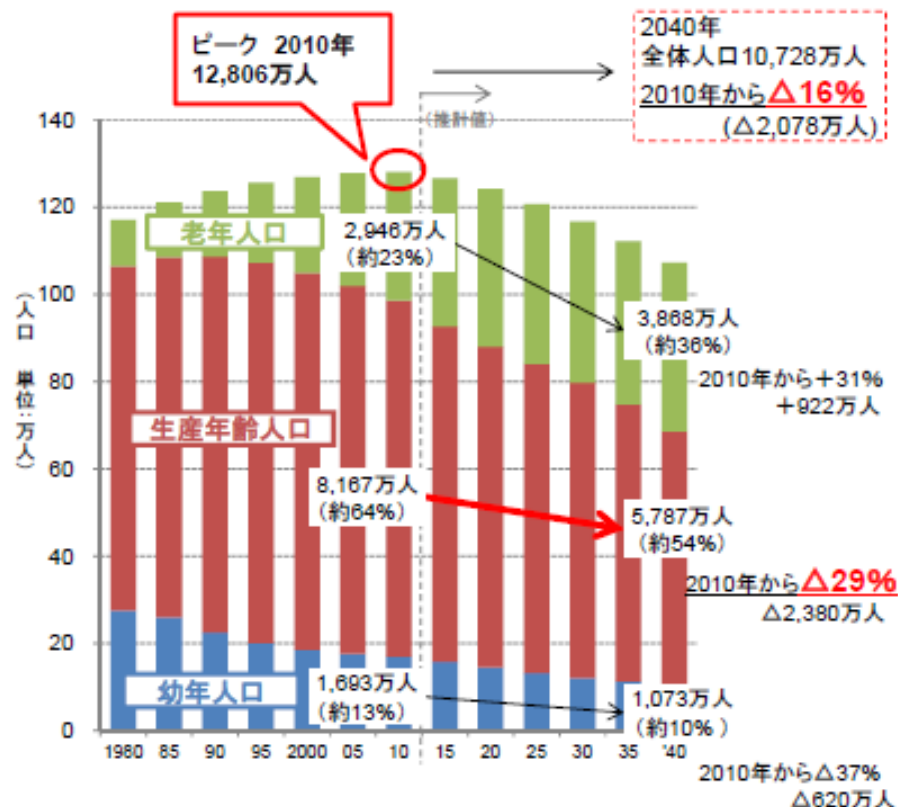
こんな感じでしょうか？



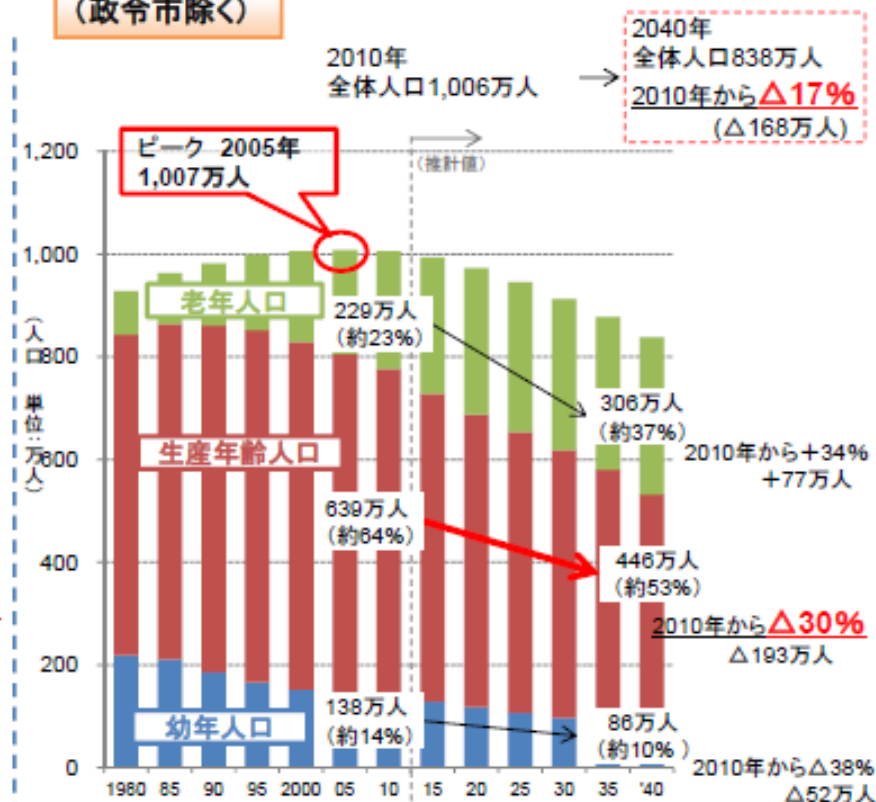
人口動態・全国・地方都市

- 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、15～65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)



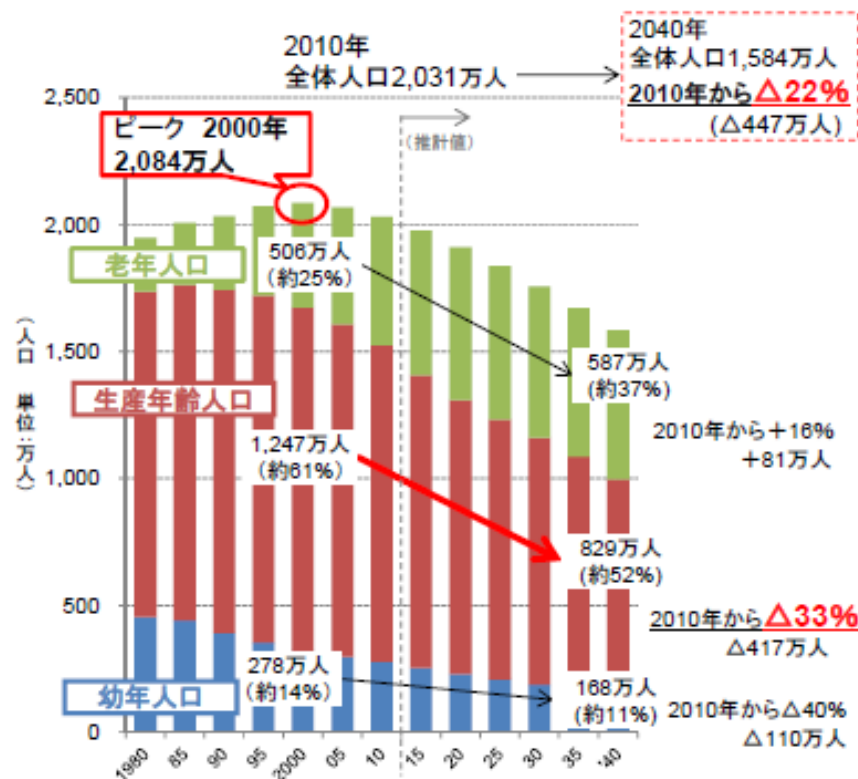
「県庁所在都市」＝三大都市圏を除く、道県庁を有する市町村。

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。

人口動態・地方都市

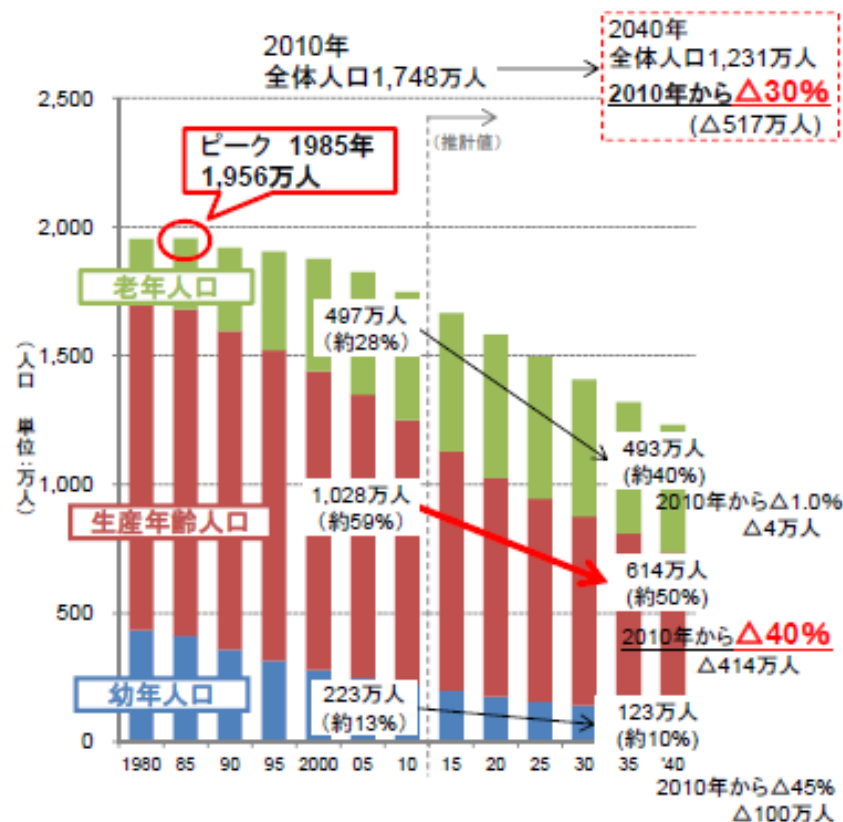
- 地方都市においては、今後30年間で2割から3割強の厳しい人口減少が見込まれる。
- 老年人口の伸び率は鈍化する一方で、15～65歳人口は3割から4割強減少すると見込まれる。

10万人クラス都市



「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。

5万人クラス都市



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。

4

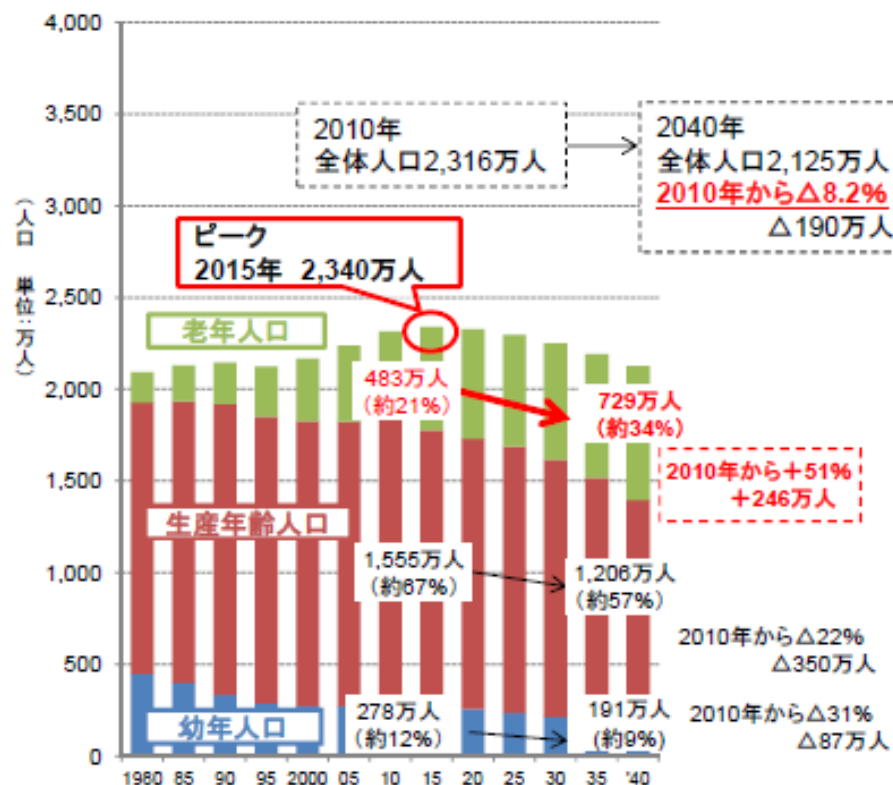
出典：国土交通省資料

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。

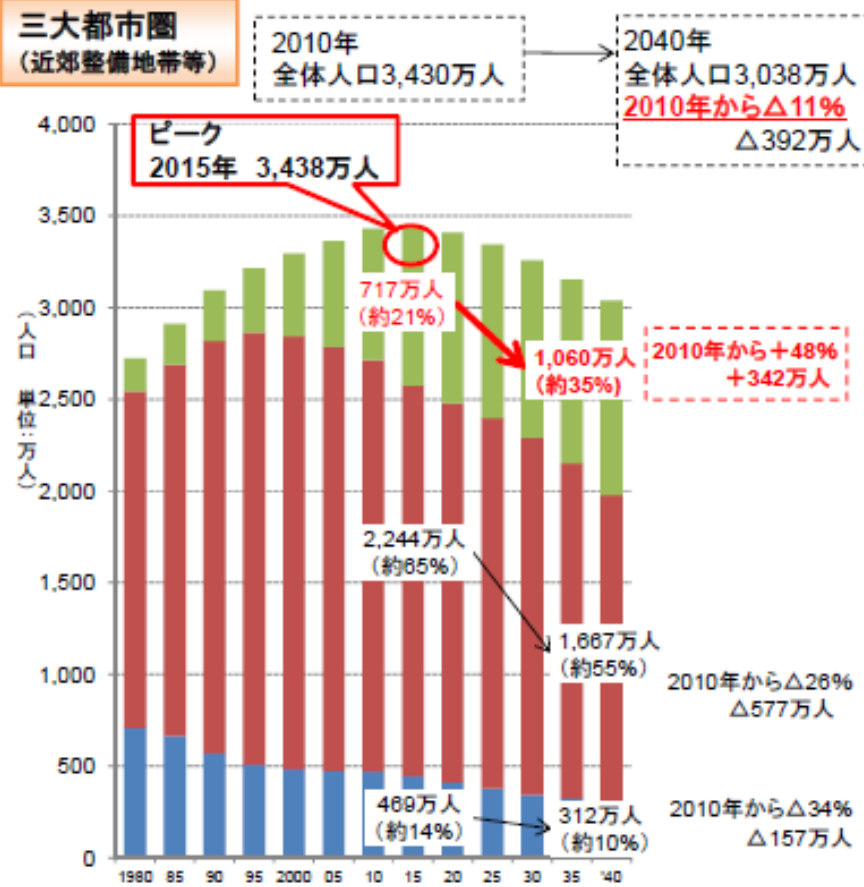
○三大都市圏の中心部(既成市街地等)で250万人増、近郊部(近郊整備地帯等)で340万人増。

三大都市圏
(既成市街地等)



※「三大都市圏(既成市街地等)」=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(近郊整備地帯等)」=首都圏・近畿圏の近郊整備地帯等。

三大都市圏
(近郊整備地帯等)



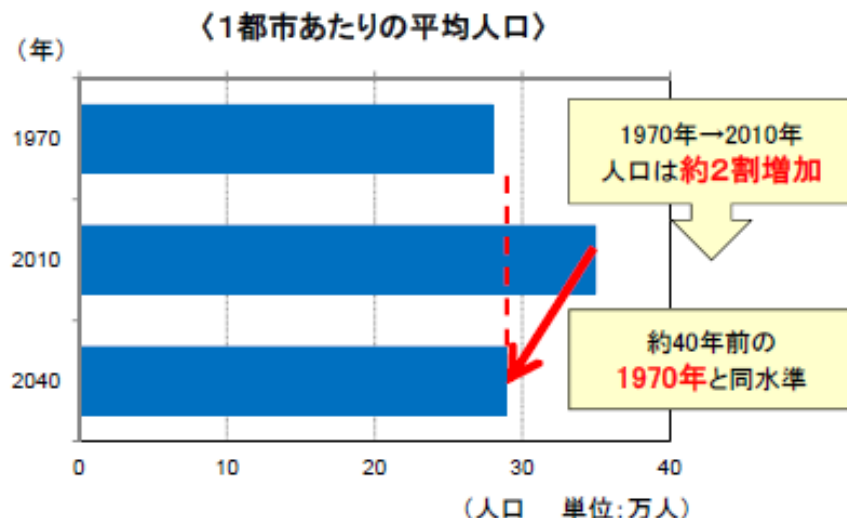
出典:国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計) 5

地方都市における市街地拡散

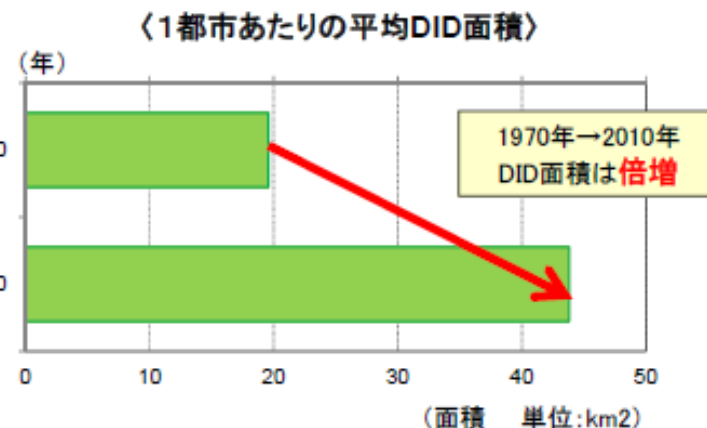
地方都市の現状と課題

- 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)

8

出典: 国土交通省資料

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、以下のような圏域人口が求められる。

周辺人口規模

3千人

5千人

1万人

3万人

5万人

15万人…

<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
老健・特養

有料老人ホーム

<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。

出典：都市再構築戦略検討委員会専門家プレゼンテーションより国土交通省作成

商業施設の商圏と施設規模

商品の性質や業態の組み合わせ等で、商圏や立地戦略は様々

*コンビニエンスストア

大都市住宅地⇒商圏：半径500メートル、周辺人口：3,000人、流動客

その他の地域⇒商圏：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（2,000～3,000㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

*ドラッグストア（1,000～1,500㎡規模）⇒周辺人口1～3万人

国土交通省 都市局 第2回都市再構築戦略検討委員会

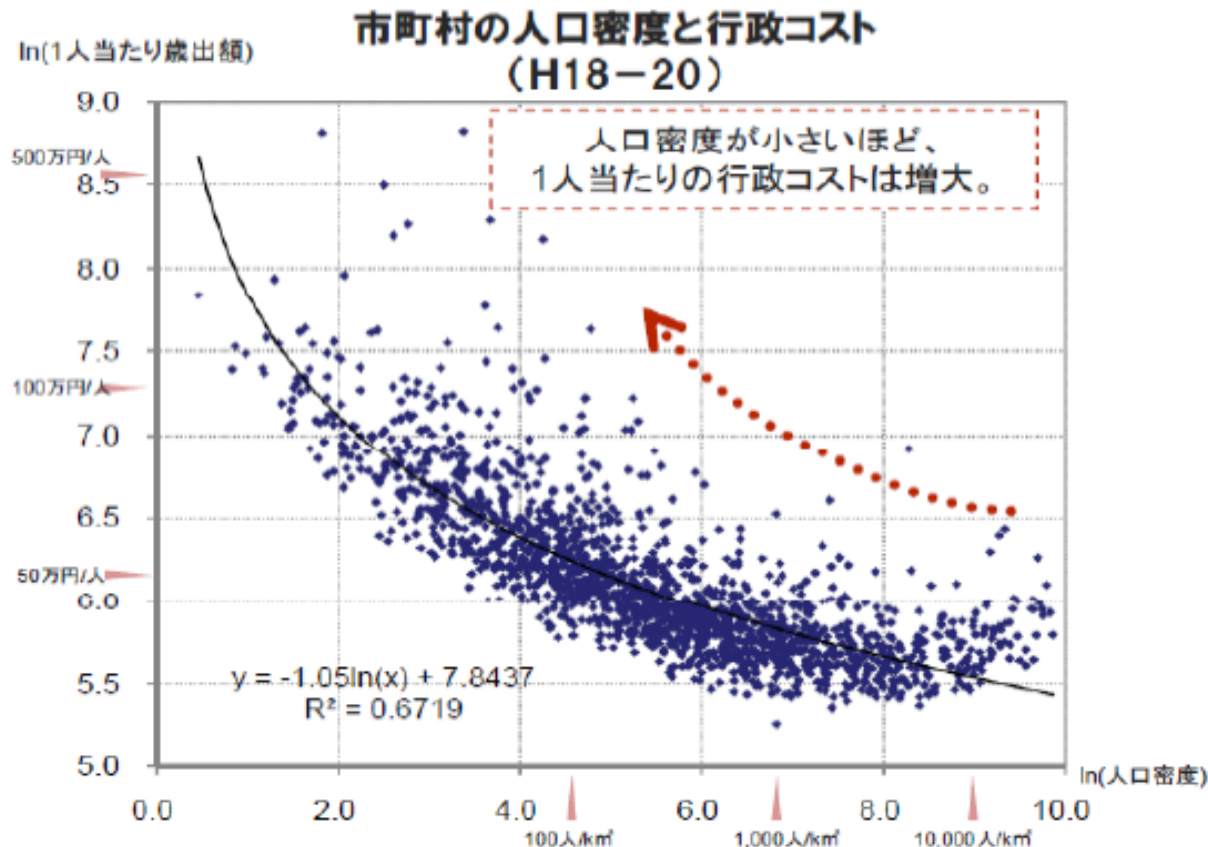
有限会社 リティルウォーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋 38

出典：国土交通省資料

市町村の人口密度と行政コスト

○人口密度と一人あたりの行政コスト(行政経費)との間には一定の関係。

⇒今後、財政状況がさらに厳しさを増すと見込まれる中、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが不可欠。

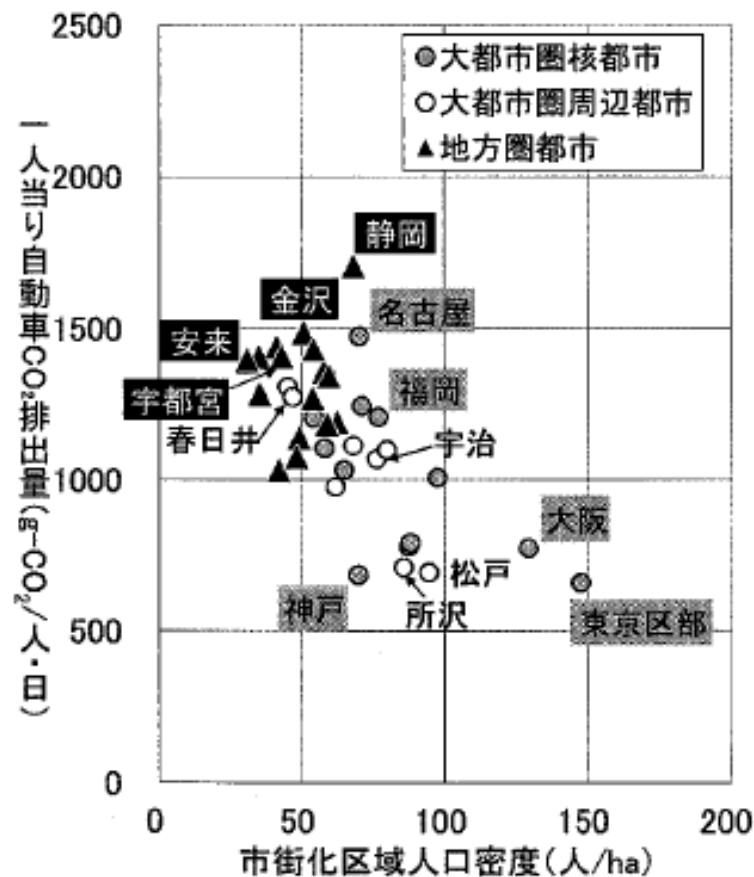


国土審議会 第3回長期展望委員会資料

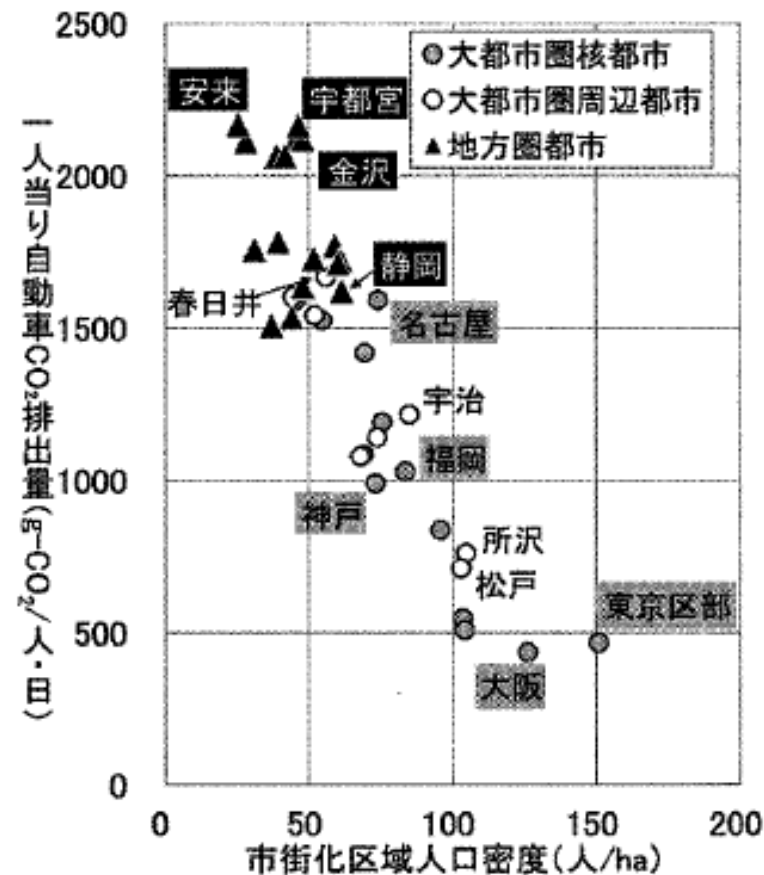
22

出典:国土交通省資料

都市のコンパクト性と自動車依存の関係



(その1) ¹⁴⁾ 1987年時点



(その2) ¹⁵⁾ 2010年時点

図-2 都市のコンパクト性（市街化区域人口密度）と自動車依存の関係

出典：谷口守「コンパクトシティ第4回・その限界と未来、交通工学、49(4)、2014

年	事項
1968 (S43)	都市計画法制定
1991 (H3)	H2国勢調査で1/3を超える道県で人口減少
1992 (H4)	リオサミット・アジェンダ21 / 地方拠点都市法制定
1997 (H9)	京都議定書採択 / 都市政策ビジョン(都市化社会から都市型社会への移行。都市の中へ目を向け都市の再構築を推進)
1998 (H10)	まちづくり3法制定 / 優良田園住宅建設促進法制定
2000 (H12)	都市計画法・建築基準法改正(線引き制度選択制等)
2005 (H17)	戦後初の日本の総人口減少 / 京都議定書目標達成計画閣議決定
2006 (H18)	新しい時代の都市計画はいかにあるべきか・第一次答申(集約型都市構造) まちづくり3法改正(都市機能の無秩序な拡散防止)
2007 (H19)	新しい時代の都市計画はいかにあるべきか・第二次答申(集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組)
2009 (H21)	都市再生ビジョン(エコ・コンパクトシティ)
2010 (H22)	低炭素都市づくりガイドライン
2012 (H24)	都市計画に関する諸制度の今後の展開について / エコまち法制定
2014 (H26)	都市再生特措法改正(立地適正化計画制度)

集約型都市構造(H18答申)

都市圏内の一定の地域を、都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)として位置付け、

集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる「集約型都市構造」を実現することで、

都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保することが出来る。

出典:新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第一次答申) 2006年2月

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、**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

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

◆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

歩行空間や自転車
利用環境の整備

◆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

公共交通沿線への
居住の誘導

◆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

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

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

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

立地適正化計画

地域公共交通
再編実施計画

連携

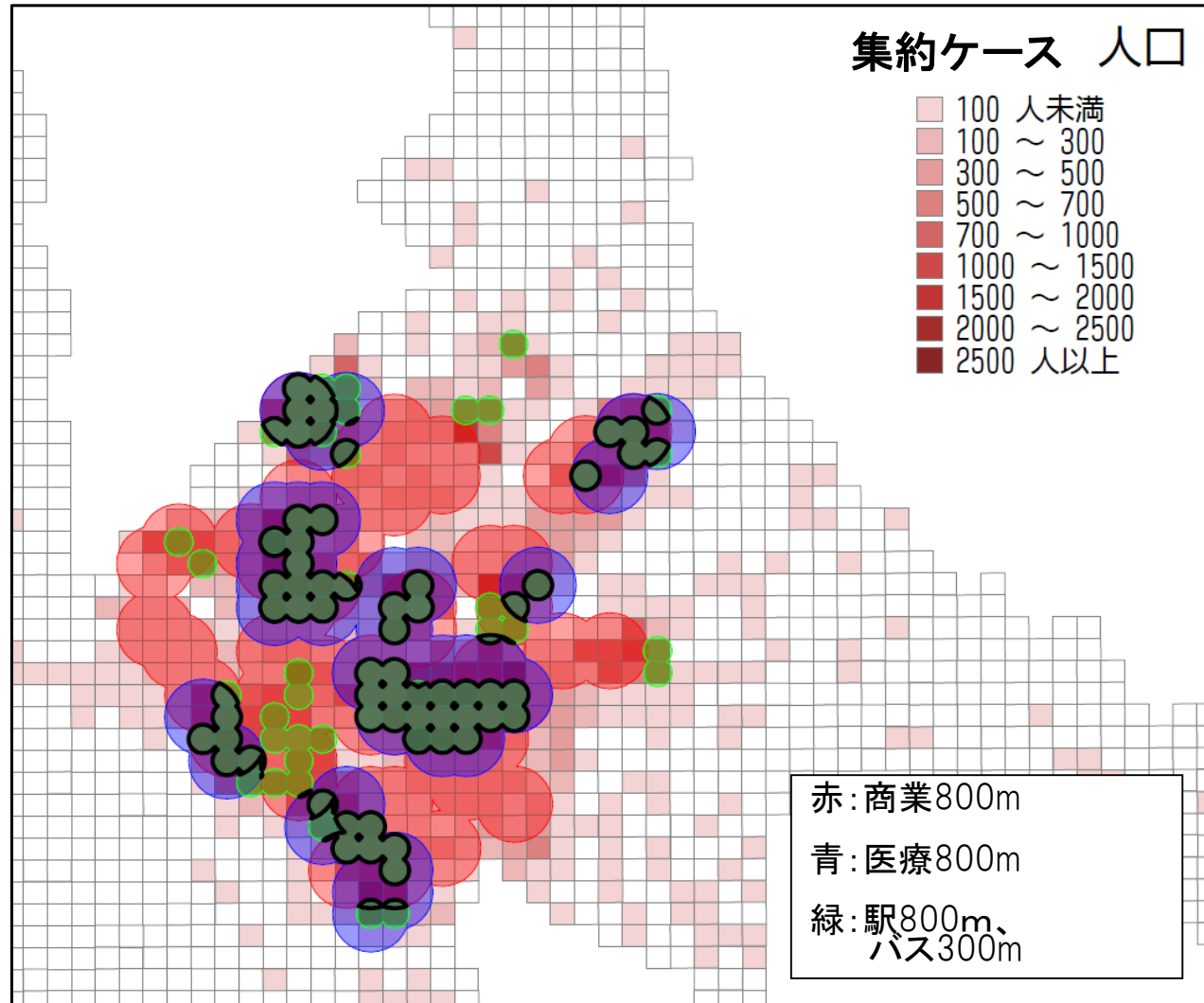
好循環を実現

コンパクトシティ化の効果

- ① 生活サービスの維持
- ② サービス産業の生産性の向上（訪問介護）
- ③ サービス産業の生産性の向上（小売商業）
- ④ 健康の増進
- ⑤ 環境負荷の低減

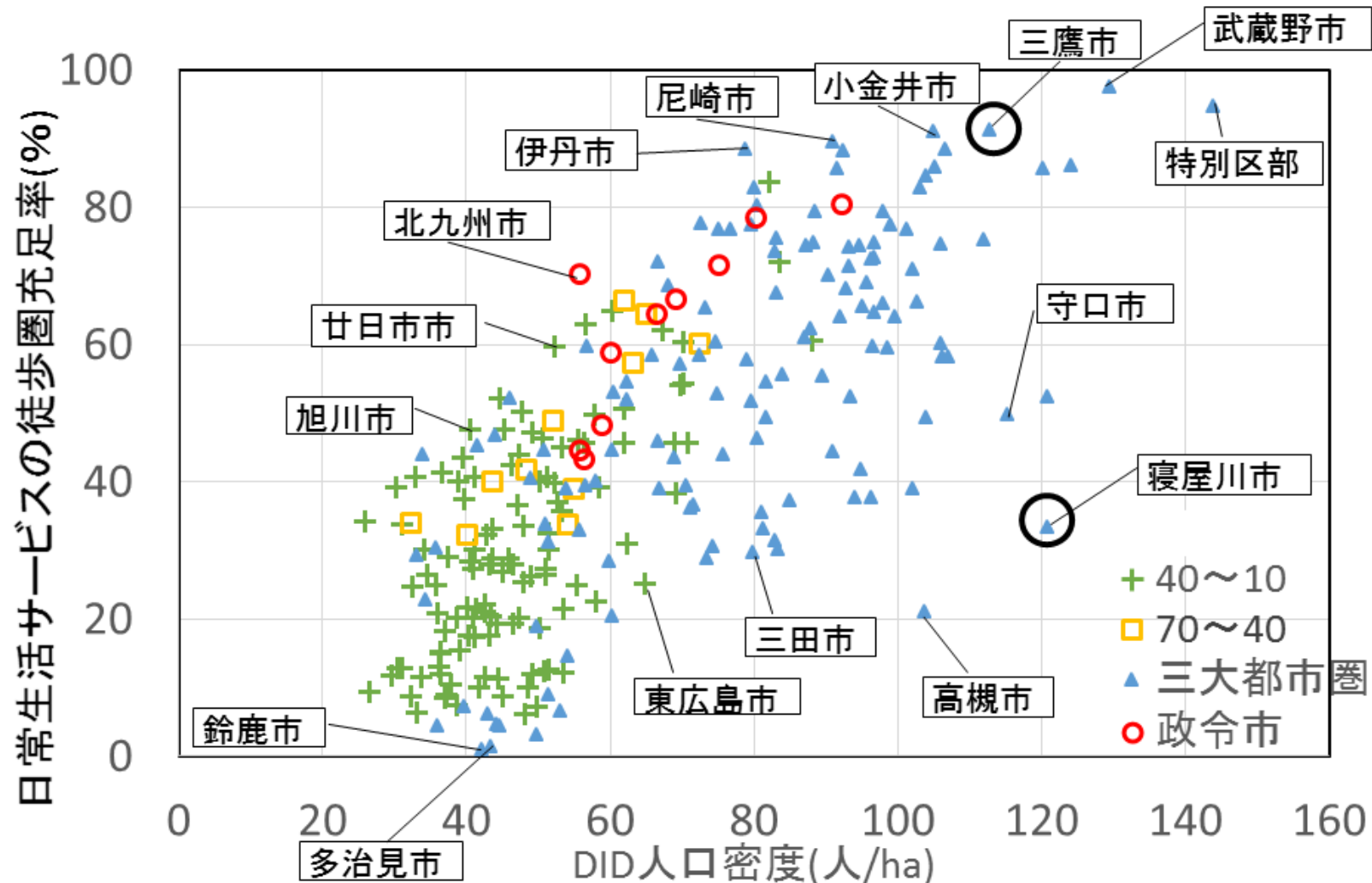
出典：廣瀬隆正、第40回都市計画セミナー発表資料より、抜粋

徒歩圏人口カバー率



- 500mメッシュ
- 商業、医療、公共交通の施設立地をプロット
- 一定の距離圏内の人口を集計

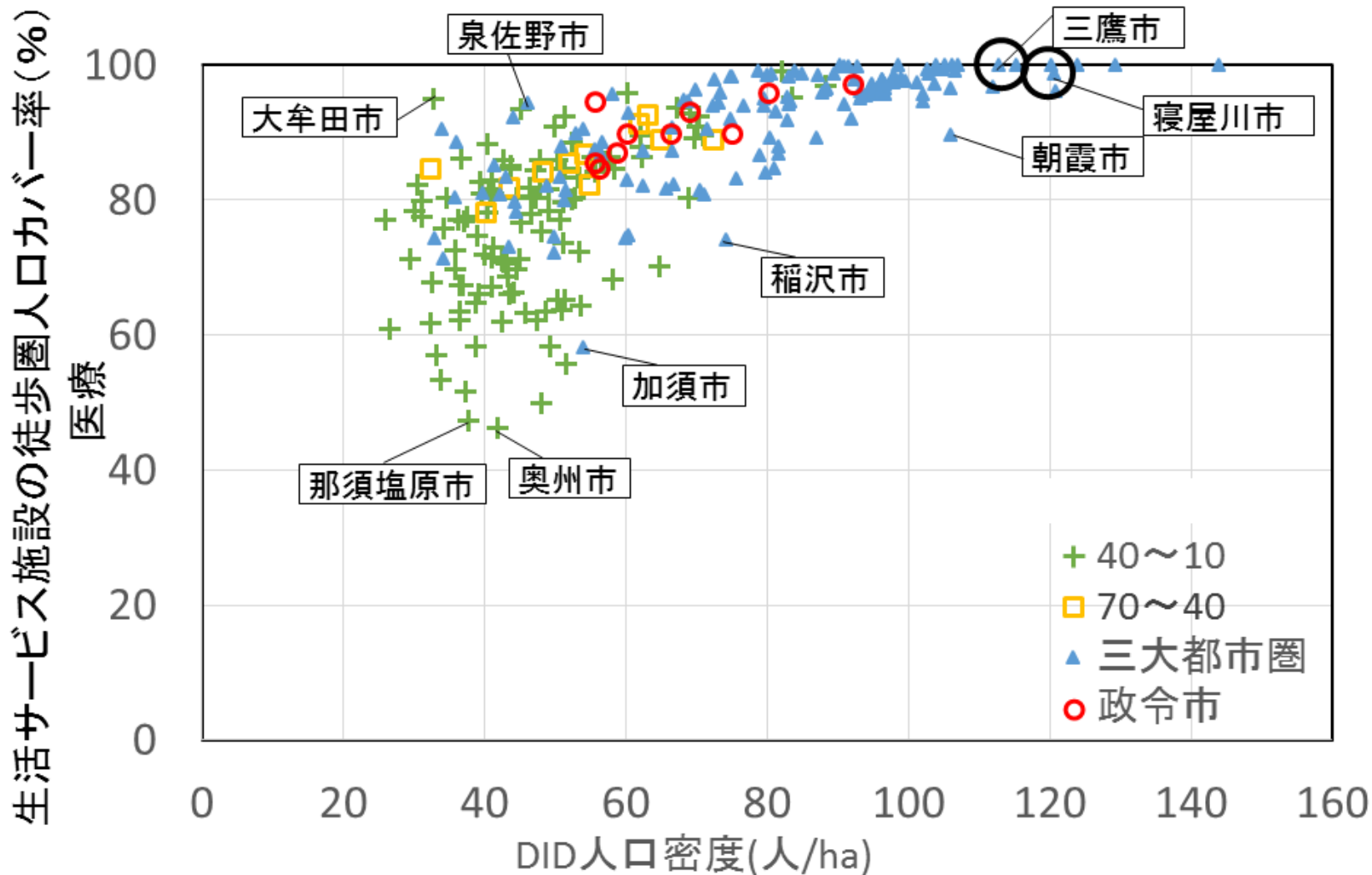
日常生活サービスの徒歩圏充足率



政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

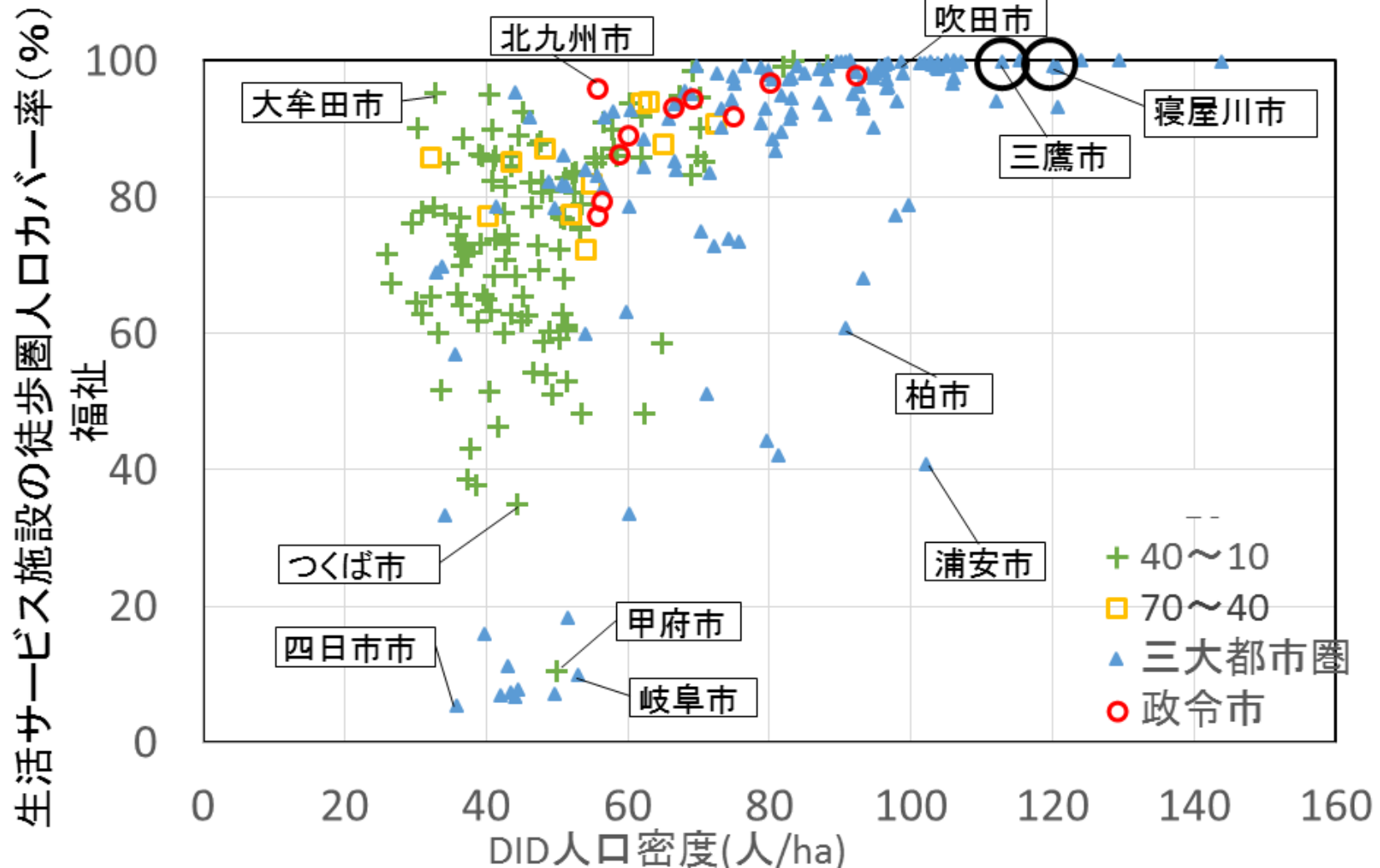
医療施設の徒歩圏人口カバー率



政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
 70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

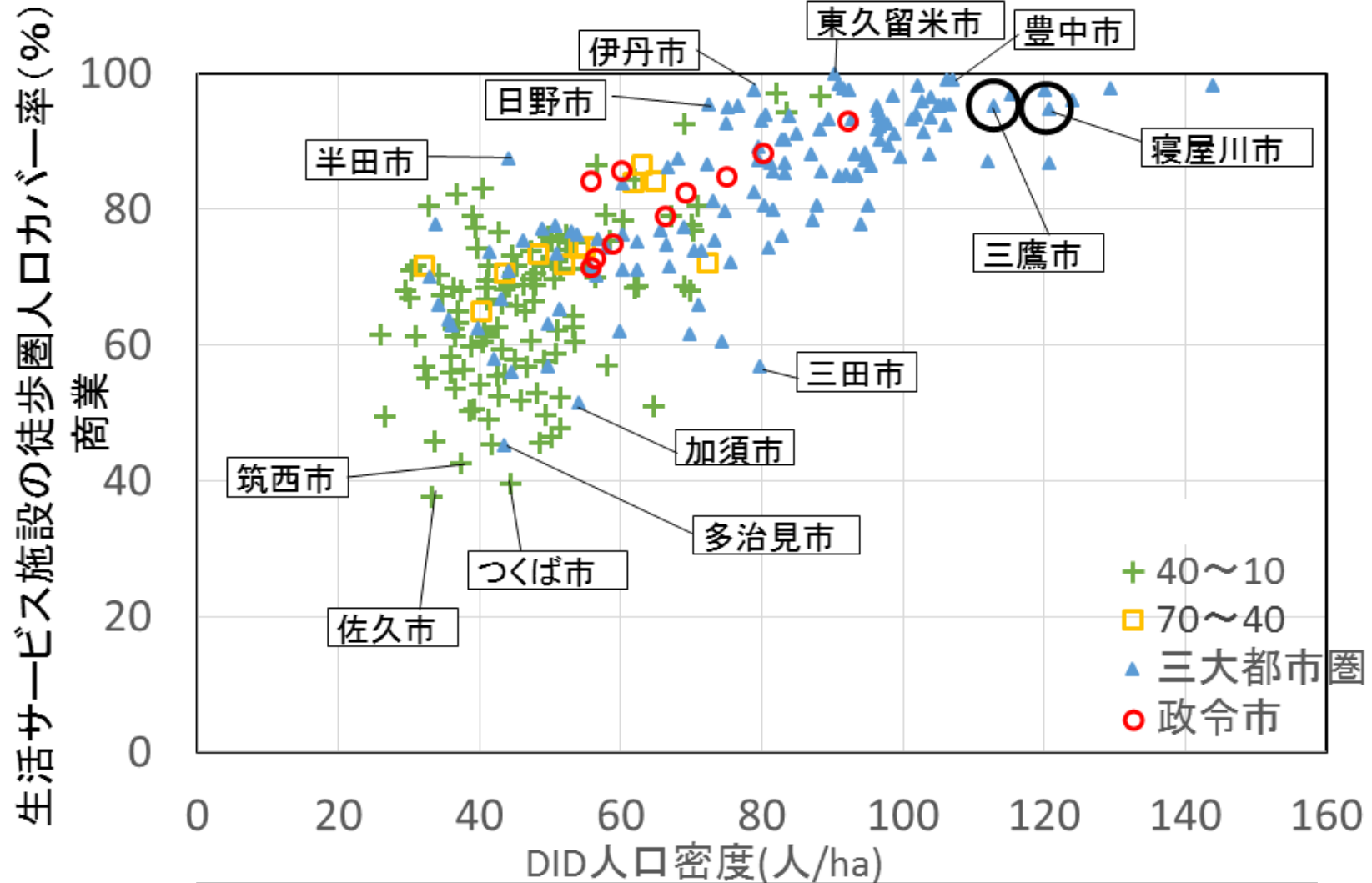
福祉施設の徒歩圏人口カバー率



政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

商業施設の徒歩圏人口カバー率

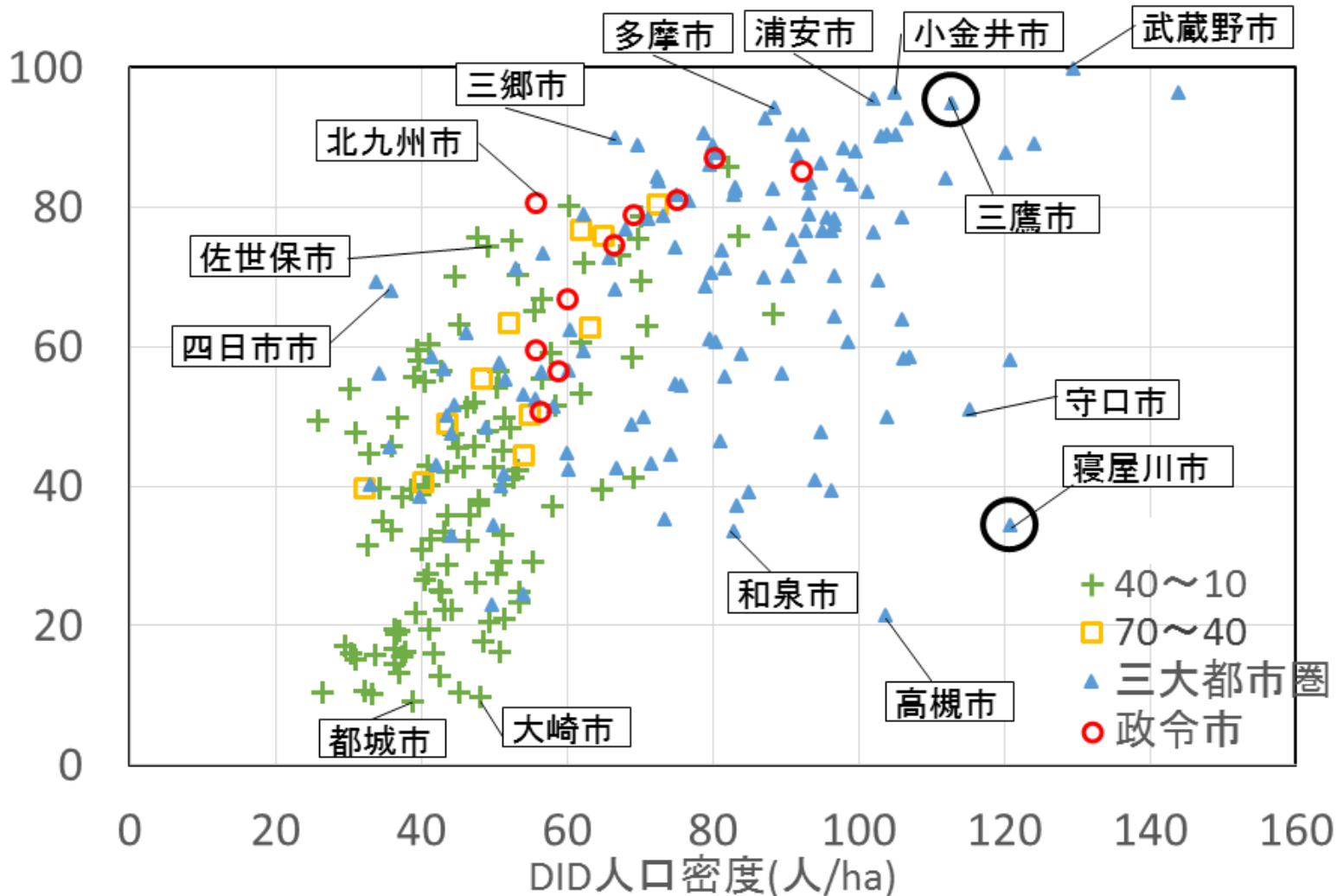


政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
 70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

公共交通施設の徒歩圏人口カバー率

基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率(%)

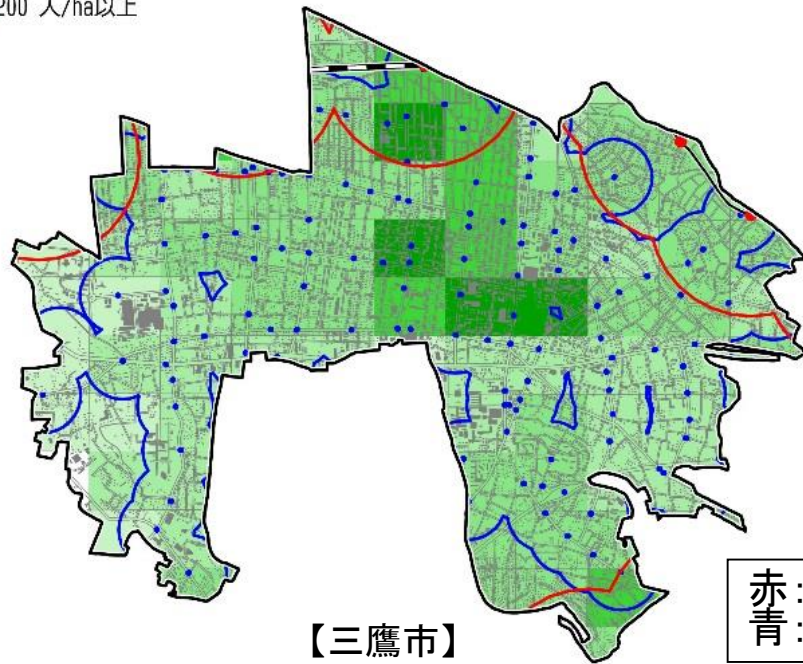


政令市: 三大都市圏以外(札幌、仙台、新潟、静岡、浜松、岡山、広島、北九州、福岡、熊本
70~40万: 宇都宮、富山、金沢、福山、高松、松山、長崎、大分、宮崎、鹿児島

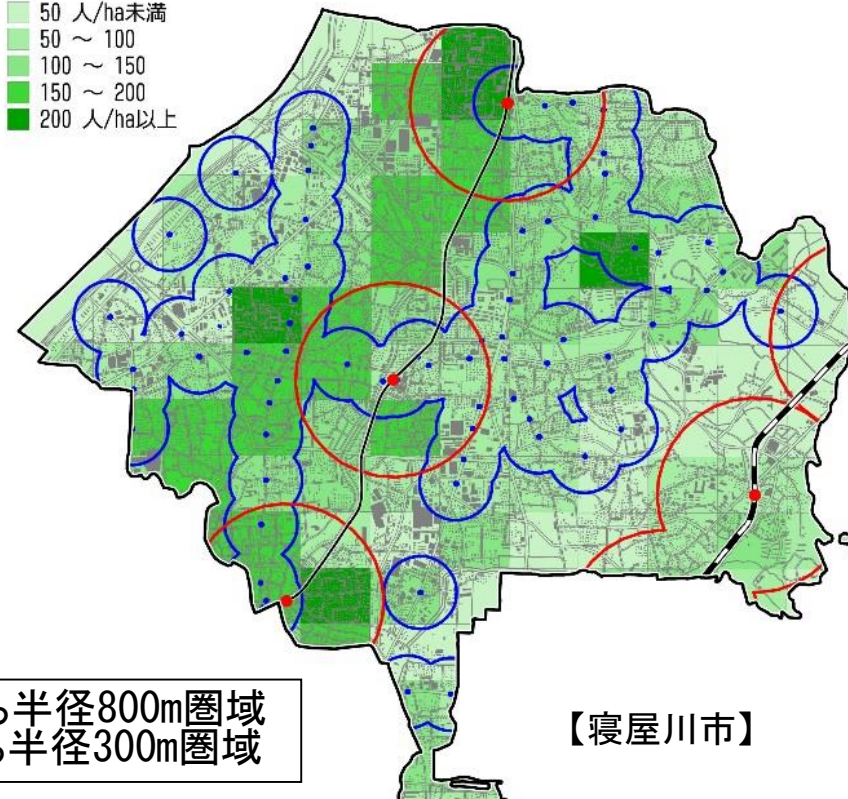
出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

公共交通徒歩圏人口密度(三鷹・寝屋川)

人口密度



人口密度

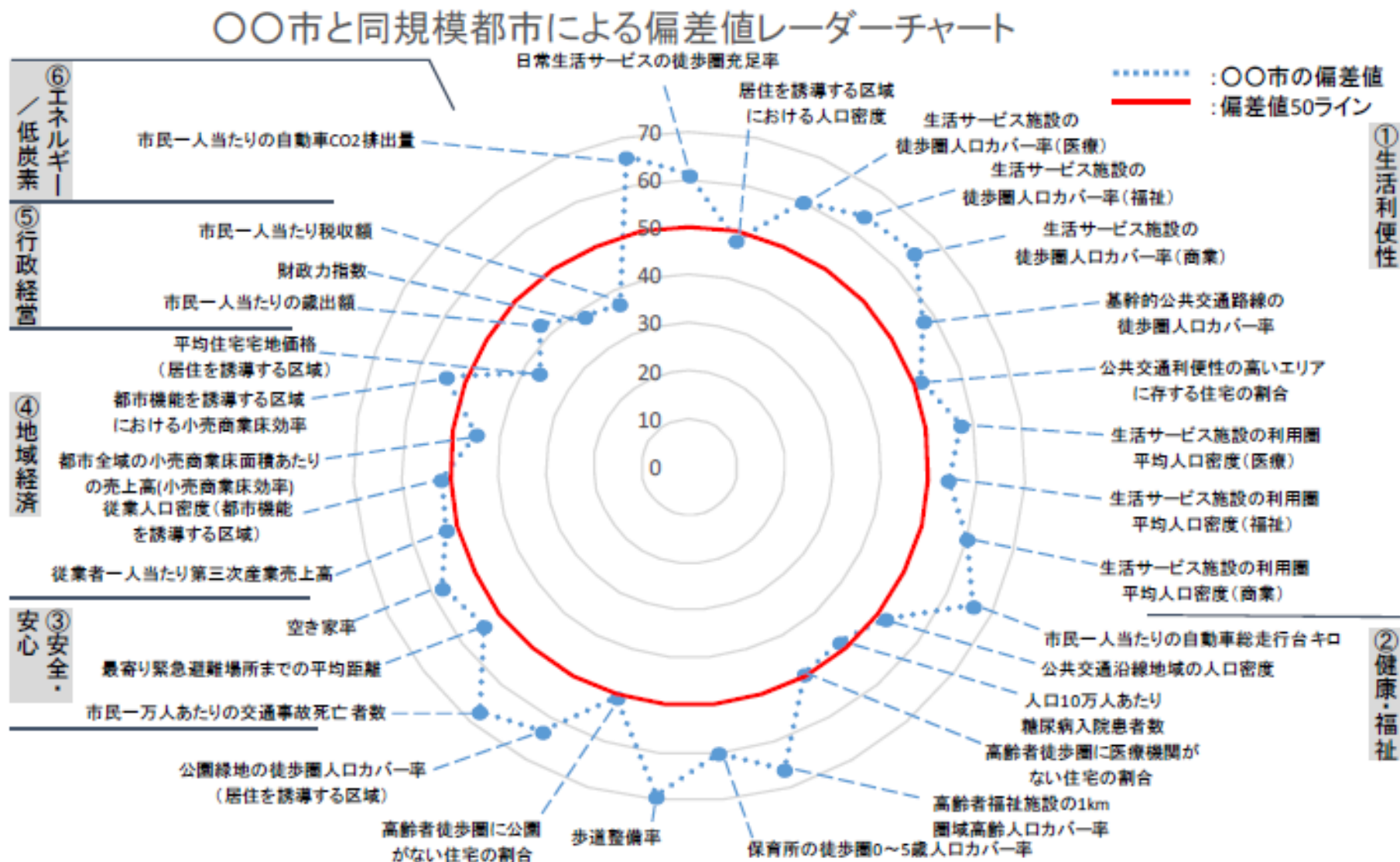


赤: 鉄道駅から半径800m圏域
青: バス停から半径300m圏域

	三鷹市	寝屋川市
DID人口密度	113人/ha	121人/ha
基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率	95%	34%
基幹的公共交通徒歩圏内人口密度	107人/ha	97人/ha

出典: 中村他、都市構造の集約化に関わる評価指標の相関分析、計画行政、39(1), 2016

都市及び都市構造の現状に係る健康診断を可能に



出典: 都市構造の評価に関するハンドブック(H26.8 国土交通省)

総力戦による集約型都市構造の実現

都市交通

- 地方公共団体(特に市町村)が必要な公共交通を主体的に計画し実現
- 公益性が高い路線は、民間の能力等を活用しながら、公益の範囲内で税その他による財政支援や地域による支援等により整備・運営を成立
- 国は集約型都市構造を実現するための基本的な考え方、取組方法、連携方策等を提示、併せて公的支援等を考慮

「公」が主体

市街地整備

- 公共交通沿線における集約拠点の形成
 - ・重点的な市街地整備による居住等の都市機能の集積促進
- 公民の適切な役割分担による整備の推進
 - ・「選択と集中」による公共投資の重点化
 - ・民間事業者による市街地整備の促進
- 市街地整備手法の活用
- 持続可能な発展に向けた市街地整備
 - ・エリアマネジメントの取組
 - ・公民連携による公共的空間の確保

「民」へシフト

「総力戦」による
集約型都市構造の実現

出典：集約型都市構造の実現に向けて(H19.8 国土交通省)

都市計画・都市整備のアプローチの变革

これからの人口減少・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

(従来の手法)

○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

(従来の手法)

○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

Walkable City

THE TEN STEP OF WALKABILITY

The Useful Walk

Step 1: Put Cars in Their Place

Step 2: Mix the Uses

Step 3: Get the Parking Right

Step 4: Let Transit Work

The Safe Walk

Step 5: Protect the Pedestrian

Step 6: Welcome Bikes

The Comfortable Walk

Step 7: Shape the Spaces

Step 8: Plant Trees

The Interesting Walk

Step 9: Make Friendly and Unique Faces

Step 10: Pick Your Winners

出典: Jeff Speck *Walkable City – How Downtown can save America,
one step at a time, North Point Press, 2012

歩ける街へ

歩けるまちづくり10ステップ

歩くことの有効性を高める

Step 1: 自動車を歩行者空間に入れない

Step 2: 徒歩で用事が足せる街に

Step 3: 駐車場を便利にしない

Step 4: 公共交通でアクセスできる

安全に歩ける

Step 5: 歩行者の安全を守る

Step 6: 自転車を利用しやすく

快適に歩ける

Step 7: 道路空間を多様にシェアする

Step 8: 快適に歩ける環境に

楽しく魅力的で個性的な街並みを歩く

Step 9: 個性的で魅力的な環境に

Step 10: アーバントリアージュに配慮する

出典: 海道清信、第9回PIセミナー資料をもとに一部編集

分野間連携の先行的取組事例

【地域公共交通】	まちづくりと一体となった公共交通の再編	【岐阜県岐阜市】
【中心市街地活性化】	大規模商業施設の跡地活用による中心市街地活性化	【宮崎県都城市】
【医療・福祉】	団地再生と併せた地域包括ケアの推進	【千葉県柏市】
【医療・福祉】	介護施設の立地誘導	【栃木県宇都宮市】
【医療・公共施設再編】	都市機能の集約による賑わい創出	【長野県小諸市】
【子育て】	地域の特性・ニーズに即した子育て環境の整備	【大阪府高槻市】
【公共施設再編】	多様な主体との協働による中心市街地の賑わい創出	【新潟県長岡市】
【公共施設再編】	学校再編を通じた都市機能の集積促進	【富山県富山市】
【住宅】	空き家の解消と住環境向上の一体的推進	【山形県鶴岡市】
【学校】	学校施設の複合化	【京都府宇治市】
【学校・官民連携】	官民連携による学校施設の複合化	【千葉県市川市】
【官民連携】	官民連携による公有地の一体的活用	【岩手県紫波町】
【防災】	まちづくりと連携した水害対策	【滋賀県】
【防災・公共施設再編】	施設再編を通じた都市防災力の向上	【和歌山県新宮市】
【広域連携・公共交通】	複数市町連携の予約型乗合タクシーの運行	【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、 愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】
【金融・住宅】	地元金融機関との連携によるまちなか居住促進	【茨城県土浦市】

出典：国土交通省資料

【金融・住宅】地元金融機関との連携によるまちなか居住支援

【茨城県土浦市】

背景・課題

- ・中心市街地の賑わいの衰退
(休日歩行者通行量：H19約3.5万人 → H24約2.7万人)
- ・居住人口の減少
(H19約8100人 → H24約8000人)

地元金融機関と連携したまちなかへの居住促進策の推進

- ・市の住宅購入、賃貸の補助金や地銀のローン優遇によるまちなか居住促進
 - ・駅前の商業施設跡地を活用した市役所移転による中心市街地活性化
- 【目標】中心市街地の休日歩行者通行量：約2.7万人（H24）→ 約2.9万人（H30）
中心市街地の居住者人口：約8000人（H24）→ 約8400人（H30）

土浦市による取組

まちなか居住促進

- 「まちなか住宅建替え・購入補助」（H26.10～）
 - ・中心市街地エリア内に住宅を購入又は建替えをする場合に、一定額を補助。
- 「まちなか賃貸住宅家賃補助」（H26.10～）
 - ・新婚又は子育て中の世帯が市外からエリア内の賃貸住宅に住み替える場合に、一定額を補助。

【目標】利用実績33件（H27.7時点）
⇒145件（H30年度）

中心市街地活性化基本計画 (H26.3認定)



常陽銀行による取組

まちなか居住促進

- 「住み替えプラン」（H26.10～）
 - ・市外等からエリア内に転居する場合に、転居前の持ち家を「一般社団法人移住・住みかえ支援機構」（JTI）が長期借上げ、家賃を返済原資とする金利優遇のローンを実施。
- 「住宅取得プラン」（H26.10～）
 - ・エリア内に住宅を購入又は建替えをする場合に、金利優遇。

○「空き家活用プラン」（H26.10～）

- ・エリア内に住宅を保有しながら市外等へ転居する場合に、当該住宅をJTI（移住・住みかえ支援機構）が長期借上げ、家賃を返済原資とする金利優遇のローンを実施。
- ・エリア内の住宅の空き家化を抑止し、流動化を促進。

空き家対策

※土浦市、常陽銀行資料より国土交通省作成

出典：国土交通省資料

コンパクトシティ形成に向けて

- 都市のコアをしっかりとつくる(都市機能誘導区域)
 - ・ 機能立地に向けた環境整備
 - ・ 都市行政以外の分野との連携・協力
- 地域公共交通網を確立する
 - ・ 特に地方都市での導入モデル
- なるべく便利なところに住んでもらう(居住誘導区域)
 - ・ 住宅金融との協調、連携
- コンパクトシティ形成に向けたPDCA
 - ・ 都市の定期的な健康診断(指標のモニタリング、見える化)
 - ・ 市民、民間事業者への継続的なメッセージ発信
 - ・ ただし、コンパクトシティはあくまで手段。訴求ポイントの選定が重要。

ご清聴ありがとうございました