

北海道におけるコンパクトシティの新たな形

- **都市政策とは**
- 持続可能な地域交通
- 「一人じゃない」と思えるま



滝沢祐介(東京都政策企画局)

人が住む
土地と資源を活用した「なりわい」が生まれる

人口が増加

限られた土地・資源を活用するため、「効率」と「スピード」を優先したまちづくり

- ・ 中心部が形成され、住居・仕事・商業の各機能が物理的に分離
- ・ 各機能をつなぐための道路・公共交通が整備

都市に様々な課題が発生

高齢化

担い手
不足

インフラ
老朽化

渋滞・
混雑

社会的
孤立

地域の
空洞化

都市政策による解決の試み

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、縮退均衡を目指すものではなく、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、
- ・ 生活サービス機能維持や住民の健康増進など、**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**(地域の消費・投資の好循環)
 - ・ 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。**

住民の視点は...

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

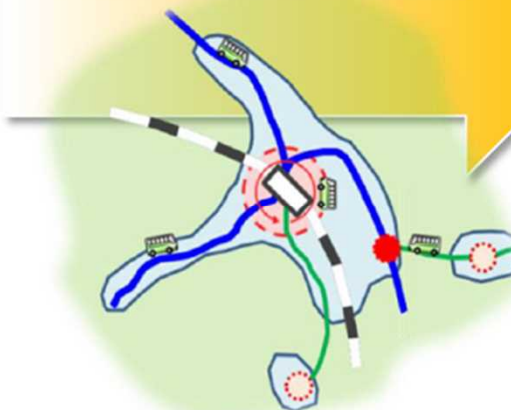
コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を
集約・誘導し、人口を集積

+

ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通
ネットワークの再構築



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・アクセス確保などの利用環境の向上
 - 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境

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
- ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現

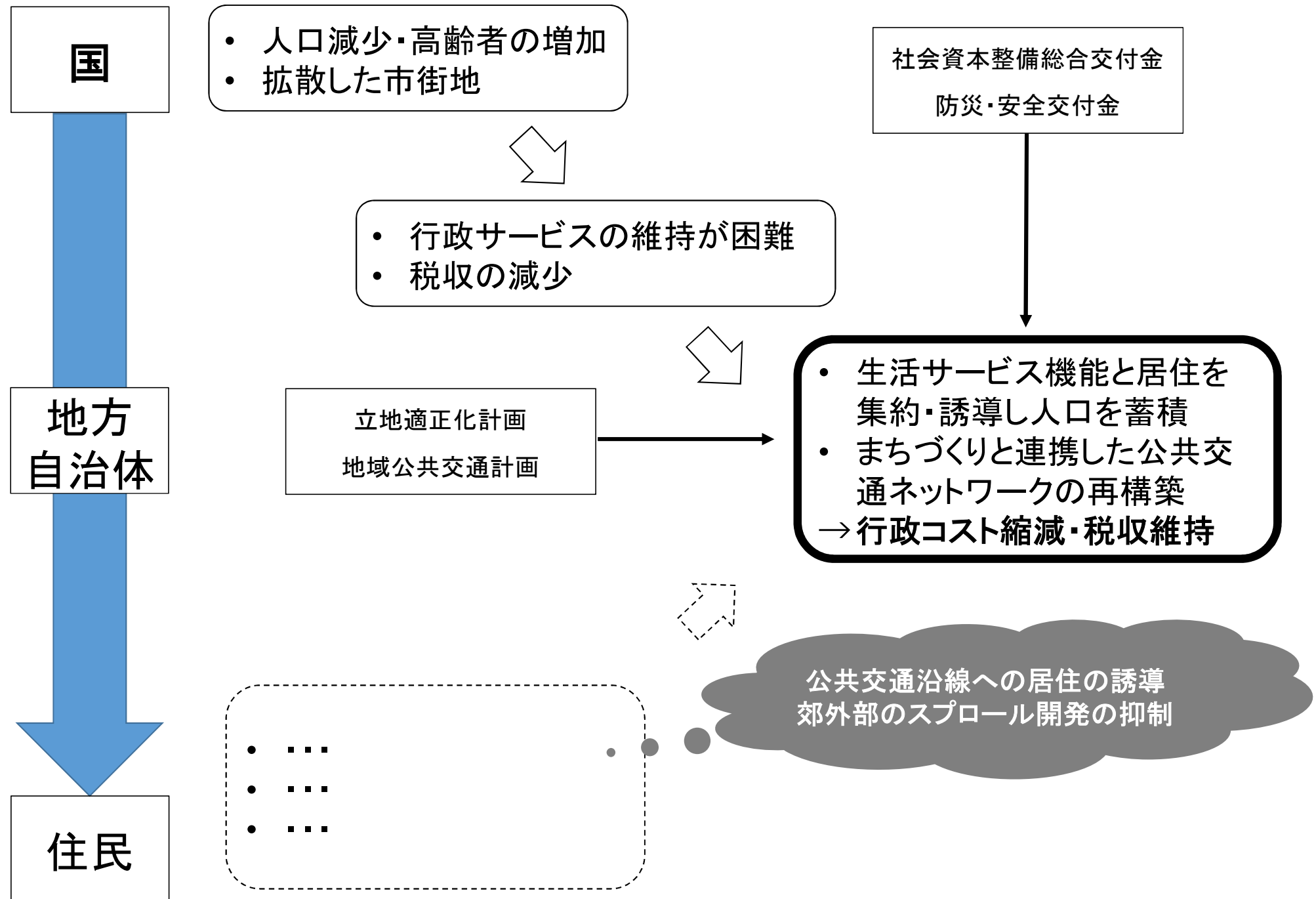
行政コストの削減等

- 行政サービス、インフラの維持管理の効率化
 - 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

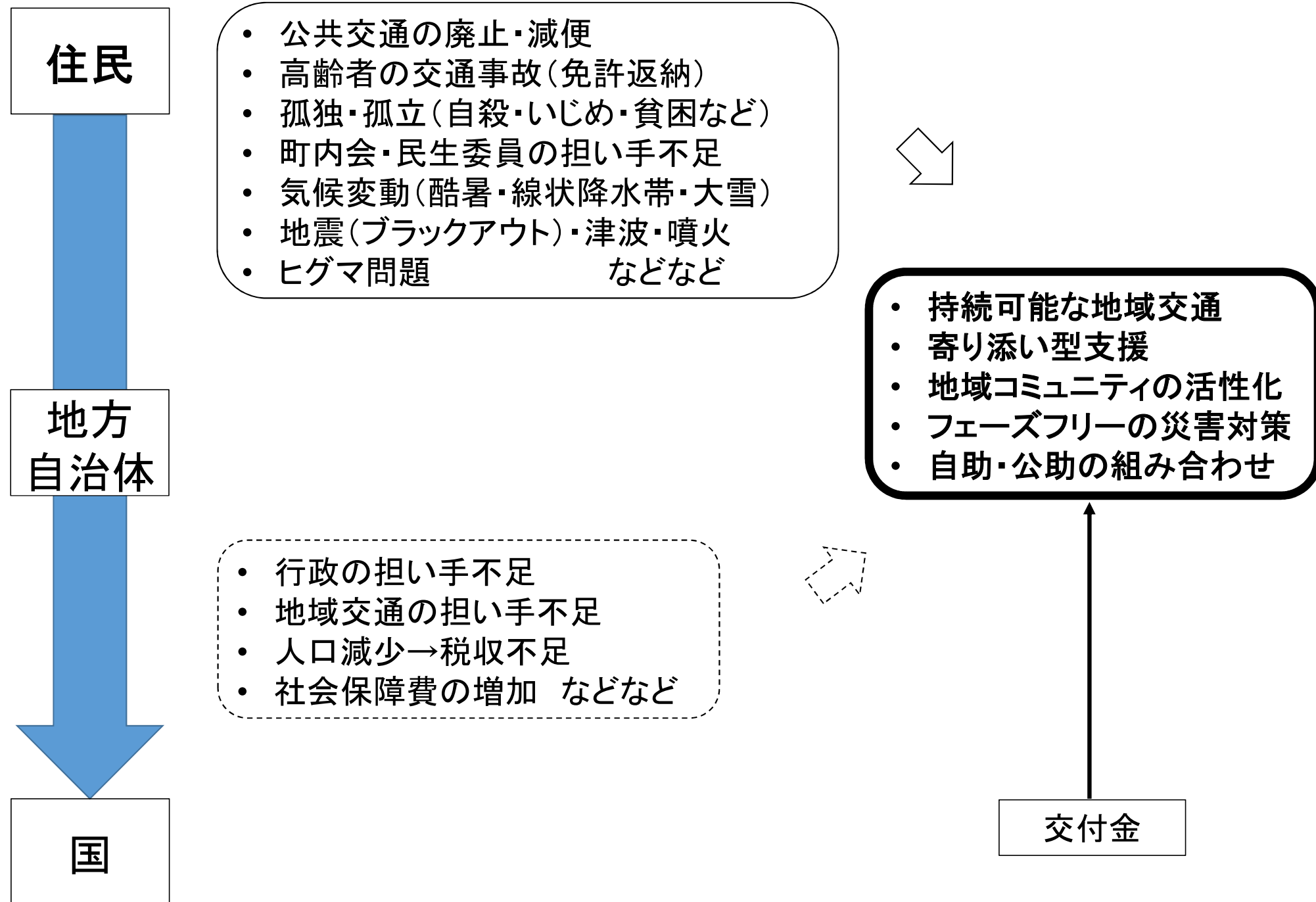
地球環境への負荷の低減

- 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

コンパクトシティ政策の起点は何か



政策の起点は何であるべきか



課題

生活サービス機能と居住を集約・誘導し人口集積	街づくりと連携した公共交通ネットワーク再構築
<ul style="list-style-type: none">• 地域コミュニティや歴史的文化的資産の喪失• 郊外に住む高齢者や交通弱者の利便性低下• 居住の集約による住環境の悪化• 空き家や荒廃地が増え治安や景観に悪影響• 中心部と郊外部の地域間格差が拡大• 災害リスクの観点(機能分散)との不整合• 上下水道などの利用者減による維持コスト増• 住民や企業との合意形成に向けた財政的・政治的な負担	<ul style="list-style-type: none">• 担い手不足と利用者減により公共交通の維持は困難• 高齢者など交通弱者にとっては、移動すること自体が体力的・心理的に大きな負担• 行政・医療・商業等の生活サービス機能が徒歩圏内で完結しないため、移動しなければ生活が成り立たない

方向性

住民一人一人に寄り添ったまちづくり

「一人じゃない」と思えるまち

公共交通による移動に頼らないまちづくり

持続可能な地域交通

コンパクトシティ政策の前提となっている認識	北海道における現状
<ul style="list-style-type: none">医療・商業等のサービスの維持が困難	<ul style="list-style-type: none">食料生産地の特性を活かした北海道型サプライチェーンが構築
<ul style="list-style-type: none">地場の産業の停滞企業の撤退	<ul style="list-style-type: none">第一次産業を中心に一定の活力を保持
<ul style="list-style-type: none">中山間地域を抱えている	<ul style="list-style-type: none">利用価値の高い広大な平地が多い
<ul style="list-style-type: none">少子化・高齢化による人口減少	<ul style="list-style-type: none">日本の防衛・食糧安全保障の観点から、一定の人口の定住が必要

北海道の実情を踏まえた政策のカスタマイズが必要

- 都市政策とは
- **持続可能な地域交通**
- 「一人じゃない」と思えるまち

パブリックモビリティとパーソナルモビリティの役割分担

パーソナルモビリティ (Personal Mobility)

自転車



ブリヂストンサイクル (株) 自家用

バイク



(株) カワサキ モーターサイクルズ 自家用

自家用車



トヨタ自動車 (株) 自家用

電動キックボード



(株) LULU 自家用

電動車いす



スズキ (株) 自家用

パブリックモビリティ (Public Mobility)

鉄道



JR東日本 山手線 自家用

新幹線



JR東海 山手線 自家用

バス



阪神バス 自家用

地下鉄



Osaka Metro 自家用

タクシー



全日本タクシー 自家用

- 所有者による自家使用が原則
- シェアリングサービスの提供も一部で見られる

- 民間事業者または公営企業がサービス提供
- 利用者は対価を支払い

- 東京や大阪など一部の大都市を除けば、我が国における移動の主流はパーソナルモビリティ
- パブリックモビリティは運転免許を保有しない学生や高齢者などの移動を確保する補完的な役割

北海道におけるパブリックモビリティの現状

北海道内における一般乗合バス事業営業損益

平成30年度以降全ての事業者が赤字、令和5年度は69億33百万円の営業損失

(単位:百万円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
営業収入	36,771	37,425	37,872	37,248	36,394	35,892	25,205	25,906	29,205	30,928
営業費用	40,946	40,811	41,579	41,981	41,968	42,064	37,800	37,541	38,117	37,861
営業損益	-4,175	-3,386	-3,708	-4,733	-5,574	-6,172	-12,595	-11,634	-8,913	-6,933
黒字事業者数	1/15	2/15	2/15	2/15	0/15	0/15	0/14	0/14	0/14	0/14

国土交通省「一般バス乗合事業の収支状況」より

JR北海道における鉄道事業営業損益

昭和62年の会社発足以降全ての年度で赤字、令和6年度は589億40百万円の営業損失

(単位:百万円)

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
営業収入	75,664	76,847	83,215	83,694	81,875	80,903	44,474	49,001	67,286	78,671	85,495
営業費用	117,131	125,127	136,660	139,676	137,803	136,937	129,156	128,511	133,841	139,275	144,435
営業損益	-41,467	-48,280	-53,445	-55,982	-55,928	-56,034	-84,682	-79,509	-66,555	-60,604	-58,940

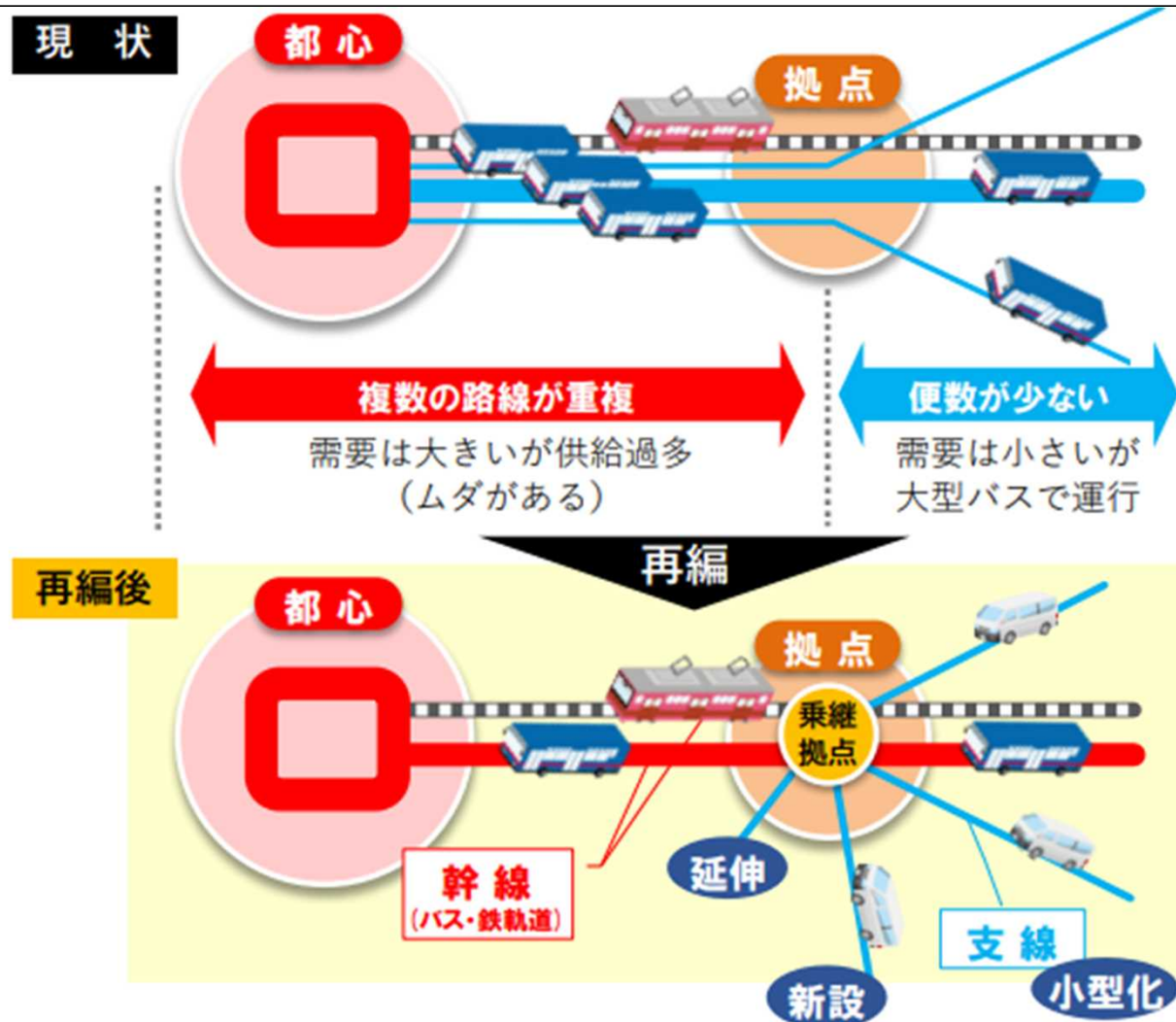
北海道旅客鉄道株式会社「線区別収支」より

北海道においてはパブリックモビリティの持続可能性が損なわれている

パブリックモビリティとパーソナルモビリティの役割分担の見直しが必要

事例：パブリックモビリティの経営改善（岡山県岡山市）

- ・バス事業者間の競合や運転手不足を背景に、路線バスの減便・廃止が問題に
- ・重複する路線を「幹線」と「支線」に再編、効率化により生じた余力で17路線の支線バス開設



支線バス「FLAt」の特徴

- ・小型車両で運行(普通2種免許)
- ・公設民営とし、行政が支援を行うことで安定運行を維持
- ・乗継拠点の待合空間や乗継割引運賃制度を合わせて整備



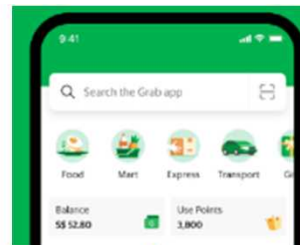
岡山市「路線バス再生に向けた5か年計画」より

パブリックモビリティが担う領域を絞り込むことが有効

事例：パーソナルモビリティがパブリックモビリティを代替（ベトナム・ハノイ）

- ベトナムの首都ハノイでは、鉄道・バスといったパブリックモビリティの整備に遅れ
 - 一方で人口は急増、移動の91%がバイク・自家用車などのパーソナルモビリティに依存
 - バイク・自家用車を持たない住民がライドシェアサービス（Grab Car・Grab Bike）、高齢者などの移動困難者が買い物代行サービス（Grab Mart）などを日常的に利用
- Grabが都市の重要な交通インフラの一つとして機能

Grabアプリ



タクシー



ライドシェア(車・バイク)



買い物代行



デリバリー



パーソナルモビリティが担う領域は、拡大できるのではないか

我が国では、パブリックモビリティの役割を補完する「自家用車有償旅客運送制度」や「日本型ライドシェア」の制度が整備されてきたが、対象が交通空白地やタクシー不足地域に限定されていることもあり、利用は広がっていない

事例:「15分都市」構想(フランス・パリ市)

そもそも、なぜ動き回る必要があるのか。なぜ移動しなければならないのか。

単に交通システムを変えるということではなく、人の流れそのものを問い直すことが必要
カルロス・モレノ(パリ市顧問)

都市を人間の時間と生活リズムを基準に、「近接性」の観点から再編成

都市生活を支える基本的機能

1. 住む - 住居、エネルギー、環境、交通、生活インフラ
2. 働く - 雇用、サービス、公共機関、地域経済、協会活動
3. 調達する - 食料・非食料品、生活必需品、サービス
4. 楽しむ／余暇 - 文化、レジャー、観光、休暇
5. 学ぶ - 学校、図書館、研修機関、知識へのアクセス
6. 健康を保つ - 医療、予防、スポーツ、福祉

地区内に共存
(15分圏内)

デジタル技術

- ・「近接性」を補完
- ・リモートワーク、遠隔医療、オンライン学習、電子行政など

コミュニティと共創

- ・市民、地域団体、民間事業者の協働
- ・住民参加型予算やローカル協議会など



日常生活を地区単位で完結させることで**移動需要を減らす**

→(効果)コミュニティの強化:住民が地域内で過ごす時間が増え、近隣関係が深まる

地域経済の再生:地元商店や中小企業の活性化

包摂性:交通制約を持つ人々や高齢者も生活に必要なサービスにアクセス可能

Îlot fertile(イルロ・フェルティル)地区 (パリ19区)

- ・ パリ市の技術部門の工場・作業場の跡地約 1.3 haの再開発プロジェクト
- ・ 都市を新たな基準で設計する試みとして「15分都市」と「カーボンニュートラル」実現を目指す



機能	概要
住む	一般住宅79戸、中所得者住宅31戸、社会住宅16戸、学生向け住宅164戸、若年労働者向け住宅150戸、ホテル129室、ユースホステル228床
働く	オフィス約 7,000 m ² 、スタートアップ インキュベータ／コワーキング施設
調達する	商店(小売・サービス・レストラン)6店舗
楽しむ／余暇	庭園・緑地約 6,500 m ²
学ぶ	(小学校が地区に隣接)
健康を保つ	医療施設、マルチスポーツ施設 3,500 m ² (スカッシュ、バドミントンなど)

(参考)「15分都市」構想の他都市への広がり

オタワ(カナダ)

- 2019年に策定した「New official plan (2019-2046)」において「15-minute neighbourhoods」の概念を導入
- 住民が食料品店まで歩いて行ける地域、公共交通機関へのアクセスが容易な地域、そして子どもたちが安全に歩いて通学できる地域を指し、自動車への依存度と温室効果ガス排出量の削減、公平性、社会的なつながり、コミュニティ意識の向上、心身の健康を促進

メルボルン(オーストラリア)

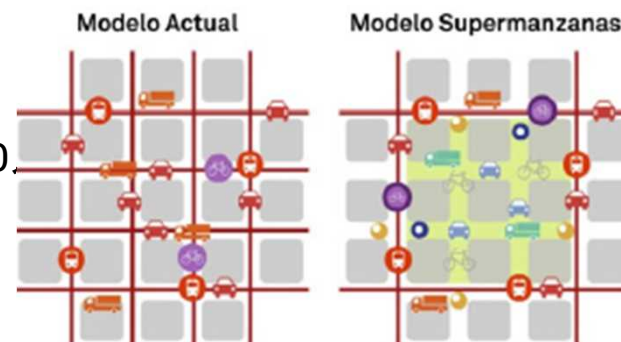
- 「Plan Melbourne 2017-2050」において「Living locally – 20 minute neighbourhoods」の概念を導入
- 市民が徒歩・自転車・公共交通機関20分以内で日常のニーズのほとんどを満たし(学校、商店、集会所、カフェ、医師、公共交通機関)、地元で生活できる機会を提供

ポートランド(アメリカ)

- 「Climate Action Plan」において「20 minute neighborhood」を2030年に実現することを計画
- 近隣のサービスやアメニティを利用できる人口の割合を60%から100%に引き上げ

バルセロナ(スペイン)

- 9つの街区を1つにまとめた「スーパーブロック」を設置(人口約6000)
- ブロック内を歩行者優先とし、自動車は時速10km以下に制限
- 徒歩5~10分圏内に様々なアメニティへのアクセスを実現



パリ市においては、パブリックモビリティへの負荷が高いことが課題（混雑・渋滞）



「15分都市」構想により**移動需要を減らす**ことで、パブリックモビリティへの負荷を軽減

北海道においては、パブリックモビリティの持続可能性が課題
（担い手不足・利用者減）

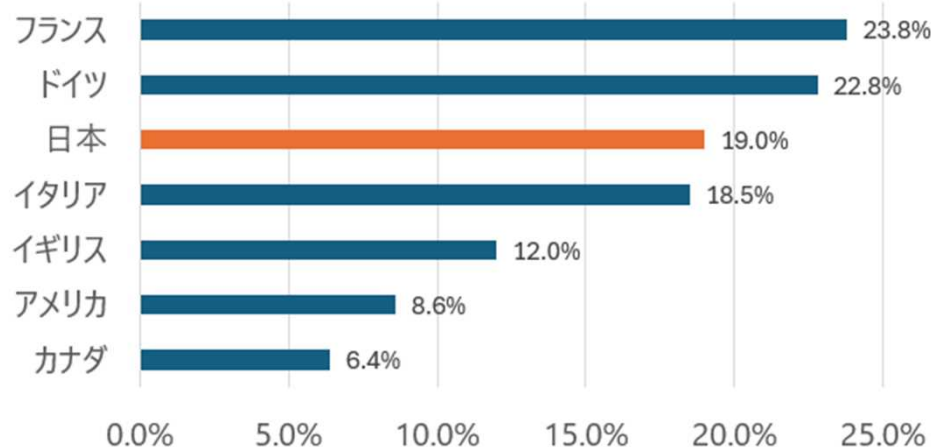
郊外部と中心部の役割分担の見直し、パブリックモビリティとパーソナルモビリティの役割分担の見直しにより**移動需要を減らす**ことで、パブリックモビリティへの負荷を軽減

- 都市政策とは
- 持続可能な地域交通
- 「一人じゃない」と思えるまち

都市における寄り添い型支援の必要性

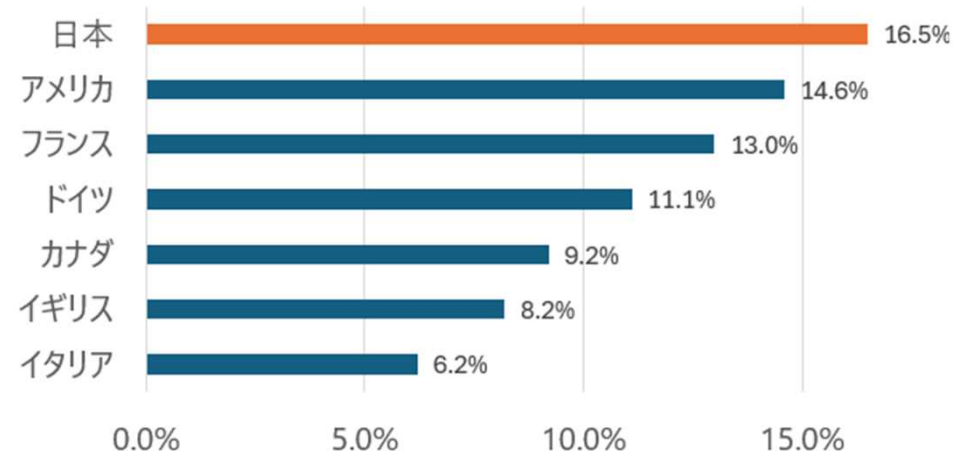
日本には巨大な社会保障システム(医療保険・年金・生活保護)があり、行政は様々な切り口で相談に応じているにもかかわらず自殺率が高く、必要な人に支援が届いていない可能性

G7各国の社会保障負担率



(出典) 日本: 内閣府「国民経済計算」等諸外国: OECD “National Accounts”、“Revenue Statistics”、アメリカ商務省経済分析局

G7各国の自殺死亡率



(出典) 厚生労働省「平成6年度版自殺対策白書」

支援が届いていない人はどのくらいいるのか(推計)

「よりそいホットライン」の利用者約42万人・認知率約3% ➡ 潜在的ニーズは1,400万人

よりそいホットラインとは

- ・ 厚生労働省の寄り添い型相談支援事業
- ・ 24時間365日対応
- ・ どのような内容の相談でも断らない



国民の10人に1人が困難な事情を抱え、何らかの支援を必要としている可能性

困難を抱える人に寄り添う支援機能を都市に実装することが必要

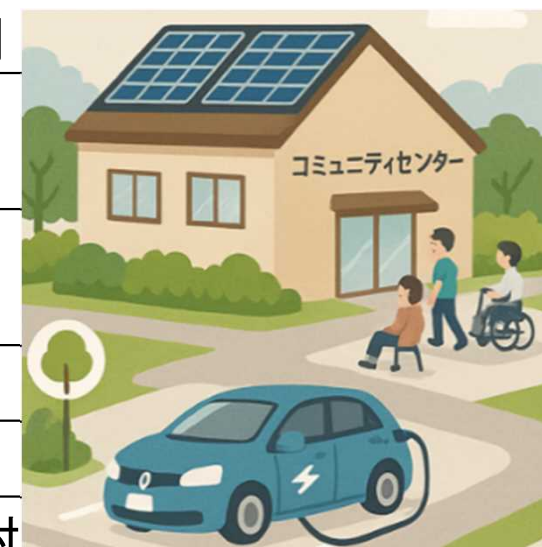
地域の公共施設の多機能化 ～用事がなくても行きたい場所～

- 住民の交流・活動・学習を目的とした「コミュニティセンター」「公民館」などが地域ごとに設置
- 利用率の低下、利用者層の偏り、施設運営の担い手やノウハウの不足、ICT対応の遅れ（Wi-Fi、リモートワーク拠点、デジタル講座）、防災備蓄・設備が不十分、等の問題点が指摘（各自治体の利用者アンケート回答から抜粋）

既存の「コミセン」や「公民館」等を施設を改修し、様々な機能を付加

- 中心部に出向くことなく、住んでいる地域で行政・医療・商業等のサービスを受けられる
- 地域コミュニティや寄り添い型支援、災害対応の拠点としても機能

機能	活用方法
個室ワークブース	リモート行政窓口・オンライン診療・市民や市職員のリモートワーク拠点
市民ラウンジ	Wi-Fi・PC・新聞等を備えた自由に過ごせる空間
個室打合せブース	町内会・自治会・サークル等の活動拠点 民生委員・議員等による寄り添い型支援の場
無人店舗	住民の日常の買い物、地産地消の拠点 発災時の食料供給（在庫を非常食として活用）
調理設備	子ども食堂、カフェ、発災時の食事提供など
エアコン	熱中症対策としてのクーリングシェルター
バリアフリー設備	子育て世代や高齢者、障害をお持ちの方への対応
太陽光発電	施設の電力自給、電気自動車への蓄電
電気自動車	地域内における交通弱者の送迎、発災時のスマホ充電など



事例：小清水町防災拠点型複合庁舎「ワタシノ」

「用事がなくても行きたい役場」にするために

1

毎日通ってしまう

「複数の機能」を役場に併設

2

毎日通いたくなる

地域/施設への「愛着の種」を点在

3

毎日通っても飽きない

大らかで多様な「居場所づくり」



【ポイント】

①「何かあったら、逃げてきて！」

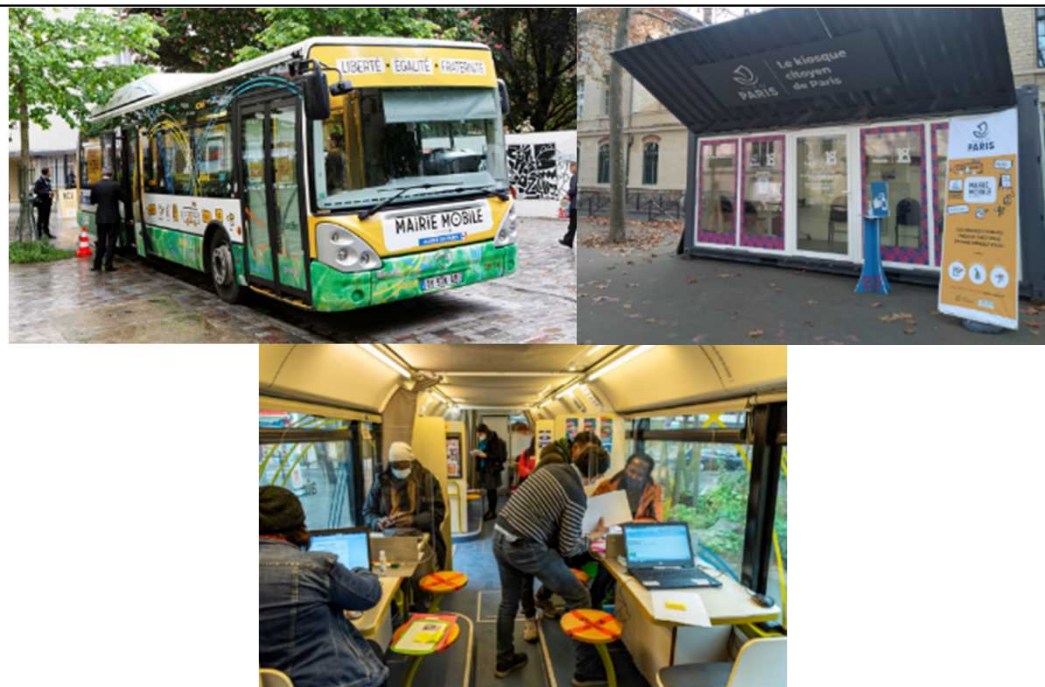
- ・役場 ⇒ 災害対策本部
- ・ジム ⇒ 避難スペース(床暖房)・シャワー
- ・ランドリー ⇒ 衛生環境保持
- ・カフェ ⇒ 炊き出し・自販機の開放

②限られた職員数(80名)による初期対応



Mairie Mobile（パリ市）

- 住民にとってより身近な公共サービスの提供を目指し、2016年4月に改造バスの形で19区と20区で試験運用
- 2019年1月以降地域施設（社会文化センター、公共交通機関、図書館、市民キオスク、ポップアップストア、市場など）に常設の設置場所が加わり、現在では複数の区に拡大



リモート窓口（福岡県福岡市）

- 区役所から遠い地域の公民館や出張所と区役所をビデオ通話で繋ぎ、区役所で取り扱う行政サービスに関する相談や、申請書類の作成などの手続きをサポート
- ブースを設置し、プライバシーの保護やバリアフリーに配慮



オンライン診療(山形県大江町)

- 厚生労働省は、これまで患者の自宅等に限られていたオンライン診療を、公民館などでも受診できるように規制を緩和
- これを受けて、町内に公立病院のない山形県大江町は、役場と寒河江市立病院をオンラインでつないだ実証実験を実施
- 自宅から通院する場合の半分程度の移動時間で済む



無人店舗(しなの鉄道・JR東日本クロスステーション)

- 長野市の三才駅内に6月に無人コンビニを開業
- キャッシュレス決済のみに対応するセルフレジを設置、畳2枚分約3m²の売り場に、菓子や生活雑貨、土産品など約100品目が並ぶ
- 2日に1回、アルバイトの近隣住人が商品を補充、売り場の様子は防犯カメラで監視
- 売り上げは1日3000~5000円、他の駅での展開も検討



NewDays KIOSK しなの鉄道三才駅(長野市)

活動プログラム

- 地域住民が足を運ぶ仕掛けを作ること、公共施設が地域コミュニティのハブとして進化
- コミュニティの活性化により、地域で過ごす住民のQOLが充実

①男・本気のコーヒー教室 定員10名

初心者の方でも自分の好みのコーヒーを淹れられるようになる。
豆の種類や淹れ方など、コーヒーについての知識や技術を学ぶ、男性向けプログラム。

- 第1回 9/19(金) オリエンテーション/コーヒーの基礎知識
- 第2回 10/17(金) コーヒーについて①抽出・注ぎ方
- 第3回 11/21(金) コーヒーについて②焙煎度合い
- 第4回 12/5(金) コーヒーについて③産地
- 第5回 1/16(金) コーヒーの飲み比べ
- 第6回 2/20(金) 自分好みのコーヒーを淹れる

時間 10:00~12:00

会場 ながせのながや 変屋西1-19-4

参加費 3,000円(全日程分) 持ち物 筆記用具・エプロン・バンダナ



講師 津田 連太郎さん

藤田珈琲 the ROASTERY Lab.

藤田珈琲入社10年目。500kgの大型焙煎機から500gの小型焙煎機まで幅広いサイズの焙煎機を扱う。
J.C.Q.A認定コーヒーインストラクター資格1級取得。
藤田珈琲the ROASTERY Lab.の焙煎担当。

男・本気のパン教室(神戸市)

- 50歳以上男性限定で、職人からパンづくりを学ぶ
- 修了生は「パンじい」の愛称で親しまれ、講座終了後もイベントや地域の様々な場面で活躍



地域SNS

- 全国の自治会や町内会でSNSの活用が広がり、国や自治体も導入を積極的に支援
- 回覧やイベント告知などの手段として活用することで、町内会役員の負担軽減が図られる
- 夜しか時間の取れない現役世代も、地域コミュニティへの参加が容易に
- 地域の公共施設への送迎の利用希望を受け付ける手段としても有効

パーソナルモビリティの活用

地域SNS

自治会・町内会の負担軽減

地域内の
送迎

買い物代
行

回覧

防犯・見守
り

防災

中心市街地の役割

行政・医療・商業等の広域的な中心としての役割を今後も担っていく必要

高齢者や要介護者等の居住誘導を前提とした歩きやすく過ごしやすいまちづくりが必要

中心部へのアクセス改善

郊外部から中心部にアクセスする道路を、信号待ちや渋滞、事故の発生が少ないスムーズに流れる道路に改良



- パブリックモビリティによるアクセスも確保しつつ、移動手段の主流であるパーソナルモビリティによるアクセスを抜本的に改善
- 郊外部の商業施設に対する競争力を強化

歩きやすい空間づくり

自動車が乗り入れられる空間と歩行者中心の空間を物理的に分離し、中心部を歩きやすく過ごしやすい空間に変えていく



丸の内仲通り

- メインとなる通りは車両の乗り入れを制限し、生み出された空間を芝生とベンチのあるウォーカブルな空間とし、自由な発想で活用
- イベント開催による賑わいの創出
- 都市のアイコンを配置しイメージアップ

中心部の事例：公営住宅の整備（神奈川県真鶴町）

- 一人暮らしの高齢者世帯が年々増加しており、坂道の多い地形が生活に負担
- 狭い道が多く、公共交通を充実させることが難しい

- 老朽化・分散している役場（役場庁舎・町民センター）を、既存の公共施設（情報センター）に移転・集約
- 移転後の旧役場敷地に、新たに町営住宅の整備を検討



「高齢者の一人暮らしには不便も多く、町の中心部にある現庁舎敷地は、病院や介護施設が近く、安心して暮らせる環境」(小林町長)

中心部の事例：高齢者施設・介護福祉施設の集積（北海道帯広市）

ホテル・旅館の転用(2025.8.7北海道新聞)

- ・ 帯広市の中心部で、ホテルや旅館の建物を住宅型有料老人ホームやサービス付き高齢者向け住宅などの介護福祉施設に転用する動き
- ・ 多数の個室や堅固な鉄筋コンクリート造り、利便性の高い立地に着目
- ・ 多くの入居希望が寄せられている

高齢者の活動拠点「まちなか」(帯広市)

- ・ 高齢者が中心部に集まり、軽運動などを通じて交流
- ・ 誰でも利用できるカフェ・活動スペースを設け、運営には多くの高齢者ボランティアが参加



中心市街地再生の具体的イメージ(帯広市の例)

- 平原通りと南口駅前広場を歩行者空間化し、商業施設や公共施設をつなぐ南北の動線を形成
- 地元産農産物のマルシェや地域のシンボル「ばん馬」による観光馬車ルートとしても活用



歩行者中心の空間イメージ(生成AIにより作成)

コンパクトシティの新たな形

