

参 考 発 表 概 要

発表の内容は現時点での予定で、発表者の発表内容の検討により、変更となることがあります。

『発表タイトル』/発表者	発表概要
<p>『東北圏における立地適正化計画の傾向と対応の方向性』</p> <p>高橋 敬宗 株式会社国際開発コンサルタンツ 仙台支店 まちづくり課 プロジェクトマネージャー</p>	<p>当社の業務実績のうち、同じ都市規模(人口 10 万人程度)である宮城県大崎市と栃木県那須塩原市の立地適正化計画の内容について比較・考察を行い、東北圏における立地適正化計画の傾向と対応の方向性を整理する。那須塩原市では将来都市構造の考え方を踏まえて、広域拠点及び地域拠点を都市機能誘導区域に設定している。一方大崎市では、都市拠点のみを都市機能誘導区域に設定しており、地域生活拠点は合併前の旧町村の中心部であるが、都市機能の集積状況等から当該区域に設定していない。</p> <p>東北圏の地方都市では、立地適正化計画についてイメージ図(多極ネットワーク型コンパクトシティ)どおりの設定は難しく、立地適正化計画の適用だけでは将来都市構造の実現に大きく寄与するケースは少ないと考えられる。そのため対応の方向性として、立地適正化計画以外の手法も含めて、旧町村部や集落部の中心部の維持・充実に資する手法について検討することが求められる。</p>
<p>『弘前市立地適正化計画の策定について』</p> <p>迎 尚子 株式会社URリンケージ 都市整備本部 計画部</p>	<p>弘前市は、旧市街地エリアを中心に都市機能や居住エリアが集積するコンパクトな都市である。平成 29 年 4 月に立地適正化計画を策定、5 月には国の「コンパクト・プラス・ネットワーク」のモデル都市に選定され、コンパクトなまちづくりに向けた様々な取り組みを進めている。</p> <p>立地適正化計画は、地域公共交通網形成計画と連携しながら、鉄道、及び中心部と地域拠点を結ぶバス路線沿いに市街地の集約を図る方向で計画を策定した。また、市域の大部分を占める居住誘導区域外の地域についても、地域の特性に応じ、今後の取組みの方向性を示した。</p>
<p>『(仮)公共交通網形成に関連する現行の制度運用における課題と展望』</p> <p>岩辻 那美子 東日本総合計画株式会社 まちづくり本部 計画・環境部 計画課 主任</p>	<p>立地適正化計画は、都市、あるいは住居という『器』を整えていくという性質上、コンパクトシティの実現に寄与する効果の発現までには十年単位の時間を要すると考えられる。また、目標を達成するための施策という具体化の段において苦慮している自治体も少なくないと見受けられる。</p> <p>一方で、地域公共交通網形成計画における各事業は、比較的短期間で結果が表れやすく、短いスパンでの再検討も可能であることから、急速に進む少子高齢化のスピードにも柔軟かつ段階的に対応しやすいという性質を持つ。また、観光や福祉分野との連携も取りやすく、住民と協働で行える施策を打ち出しやすいという特徴もある。</p> <p>本発表では、花巻市(市町村合併後における軸と拠点の形成)、檜葉町(震災後の人口回復期にある自治体における公共交通)、ときがわ町(ハブ&スポーク方式のバス路線と山間地域での公共交通の維持)という、3つの特徴ある自治体における網形成計画策定支援業務を通して、計画及びそれに係る制度の運用上の問題提起をするとともに、コンパクト・プラス・ネットワークの実現における公共交通の役割を再確認する。</p>
<p>『コンパクトシティ実現に向けた交通戦略の策定』</p> <p>児玉 健 株式会社日建設計総合研究所 理事 上席研究員</p>	<p>川越市では、少子高齢化を見据えた立地適正化計画と連携した、公共交通軸と交通空白地域等での交通手段の確保、急増する中心市街地の観光客輸送、移動環境の整備による活性化の維持が課題であり、それらに対応する公共交通を主体とした、交通戦略が策定されました。本稿はその概要をご紹介します。</p> <p>1)概要</p> <p>①将来の都市像を実現するための基幹的公共交通軸の形成 コンパクトかつ拠点がネットワークでつながる都市構造の実現のため、基幹的公共交通の維持・強化。</p> <p>②交通空白地の新たな交通の計画 公共交通の乗継拠点整備、地域の特性を考慮しながら、そこに暮らす人々とともに支える持続可能な地域公共交通の実現。</p> <p>③中心市街地の「交通まちづくり」を視野に入れた交通計画</p> <p>2)特徴</p> <p>①2 カ年の計画であり、市民アンケート、パーソントリップデータ、ナンバープレート調査な各種データに基づく計画を策定</p> <p>②立地適正化計画と連携してコンパクト&ネットワーク実現に向けての計画</p>

『発表タイトル』／発表者	発表概要
<p data-bbox="164 331 668 394">『さいたま市における都市交通戦略の策定と推進管理』</p> <p data-bbox="164 427 504 546">福本 大輔 一般財団法人計量計画研究所 都市交通研究室 主任研究員</p>	<p data-bbox="697 226 1449 376">さいたま市では、自動車に過度に依存しないコンパクトなまちづくりを目指しており、平成 22 年度に、短・中期(5～10 年間)の実行計画として都市交通戦略を策定した。これは、市民、交通事業者、行政機関等が相互に連携し、各種交通施策について総合的かつ効率的にパッケージ化して進めることを明示するものである。</p> <p data-bbox="697 383 1449 501">その後、各交通施策を担当する全ての組織に対し、毎年の実施状況について確認する調査を実施している。また、各種評価指標(アウトプット、アウトカム)についてのモニタリングを行い、都市交通戦略策定の効果としての経年変化を確認している。</p> <p data-bbox="697 508 1449 656">このように、毎年の仕組みとして、施策の実施状況や効果について関係主体と共有・評価する PDCA サイクルを確立しているとともに、社会情勢の変化や上位計画の改定に合わせて、都市交通戦略の見直しを行っており、常に新たな時代に合わせたコンパクトなまちづくりを進めるための交通施策を実践できていることが特徴的である。</p>
<p data-bbox="164 801 668 898">『スマートウェルネスと持続可能な地域コミュニティへの取組を通じた、新潟県見附市のコンパクトなまちづくり』</p> <p data-bbox="164 931 531 1081">松下 佳広 株式会社国際開発コンサルタンツ 東京支店 まちづくり課 プロジェクトマネージャー</p>	<p data-bbox="697 667 1449 909">見附市では人々が健康で生きがいを持ち安全安心で豊かな生活を送れる「スマートウェルネスみつけ」を都市の将来像に掲げたまちづくりを実践し、平成 29 年6月には第1回コンパクトシティ大賞で国土大臣表彰を受けるなどその取組が評価されている。私は平成 26 年度より a)見附市立地適正化計画の策定、平成 28 年度より b)見附駅周辺まちづくり、及び c)スマートウェルネスコミュニティ協議会まちづくり分科会のモデル都市ケーススタディとして見附市のまちづくりに関わってきた。私の見附市に対する取組は以下の3点に要約される。</p> <p data-bbox="722 916 1426 945">取組1:まちづくり(都市政策)が住民の健康に寄与するエビデンスの提示</p> <p data-bbox="722 952 1326 981">取組2:地域特性を踏まえた空間的課題解決策の検討・提案</p> <p data-bbox="722 987 1442 1037">取組3:自立・持続可能なコミュニティの形成に向けた仕組みの構築支援 一方で以下のような困難な課題にも直面している。</p> <p data-bbox="722 1043 1449 1097">課題1:見附市といえども一般市民の車から徒歩・公共交通への意識の変容は困難</p> <p data-bbox="722 1104 1449 1158">課題2:行政に頼らない自立・持続可能なコミュニティを形成することを阻害する制度的ハードルも多い</p> <p data-bbox="697 1164 1449 1218">これらの課題に今後も立ち向かいながら、「スマートウェルネスなまちづくり」の実現に向けて私なりに貢献をしていきたい。</p>
<p data-bbox="164 1285 668 1348">『集約型都市づくりに向けた小地域単位の将来像検討手法』</p> <p data-bbox="164 1382 384 1500">田代 広行 日本工営株式会社 中央研究所 専門部長</p> <p data-bbox="164 1534 456 1684">勝又 済 国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市開発研究室長</p>	<p data-bbox="697 1240 1449 1547">高度経済成長期以降に大都市郊外や地方都市において、市街地の縁辺部で計画的な住宅団地造成やスプロール等によって市街地が拡大してきた。これらの中には、現在、地区の人口減少と高齢化により、空き家・空き地が多くなっている地区も見受けられる。このような地区では、将来の人口減少と高齢化の進展により、空き家・空き地が増加し、公共インフラ・サービスにおける効率性の低下、さらには地区コミュニティの維持が困難になることも予想され、将来における地区の課題抽出や公共インフラ・サービス等の地区マネジメント方針の見直しを迫られることが想定される。地区のマネジメント方針の見直し実施には、住民との合意形成を図ることが最も重要であり、そのためには地区の将来像を示すことが必要になる。</p> <p data-bbox="697 1554 1449 1733">地区の将来像を住民に提示するには、社人研の将来人口推計をベースとしたコーホート法(要因法・変化率法)による町丁字等の小地域単位での将来人口・世帯数を推計し、将来における地区周辺の生活利便施設・サービスの状況及び公共インフラ・サービスの維持管理費用を予測すること等が必要であると考え。そこで、小地域の将来像検討手法を開発し、ケーススタディにより、幾つかのシナリオによる検証を行った。</p>

『発表タイトル』/発表者	発表概要
<p>『農地側からのコンパクトシティに対するアプローチ』</p> <p>高柳 澄人 玉野総合コンサルタント株式会社 まちづくり推進部 都市計画課 主任</p>	<p>①業務概要:本業務は、主要幹線道路沿道、インターチェンジ周辺等の開発需要が高まっている岐阜県可児市において、農地保全を念頭に置きながらも、“選択と集中”によるまちづくりの視点から、農地の利用区分(農地保全地域と都市的土地利用をある程度受け入れる地域)を明確化し、可児市らしい農地活用の基本的な考え方と方針を明らかにする「農地活用ビジョン」を策定したものである。</p> <p>②特徴:都市計画マスタープランにおいて、主に個別開発により市街化が進展し、都市的・農業的土地利用の双方から土地利用効率が低下している地域等で位置づけている「都市的土地利用推進地」の考え方を踏まえつつ、農業的土地利用の考え方を明確化することにより、スプロール的な開発を抑制し、市全体の効率的な土地利用の推進に向けた方針をまとめた。</p> <p>③考察:都市のコンパクト化が注目される中で、都市機能の集約という視点からだけではなく、農地側からのアプローチにより、コンパクトな都市構造に向けた方向性を示すものである。都市計画マスタープランや立地適正化計画などと合わせて、農業的土地利用の考え方を示すことは、都市側の考え方・施策を後押しするものとなると考える。</p>
<p>『平塚市都市計画マスタープラン改訂業務について』～人口減少時代の都市マスタープラン～</p> <p>手島 朋之 株式会社都市環境研究所 九州事務所 研究員</p>	<p>本業務は平成20年に策定した「平塚市都市マスタープラン(第2次)」に対し、計画策定後の本格的な人口減少社会の到来、東日本大震災をきっかけとした防災やエネルギー問題に対する意識の高まり、立地適正化計画制度の創設など社会情勢に変化に対応するための方針と、これからまちづくりを行う上での基本戦略を別冊として追加するものである。</p> <p>「つくる」時代から「つかう」時代に変化したことを明確に示し、つかう時代におけるまちづくりの基本戦略として、多様な主体の参加、地域資源(公共空間を含む)の明確化、実験的取組の繰り返しによる空間整備などを位置づけた。また、立地適正化計画の策定をきっかけとした「地域のビジョン」づくりの展開についての記載も行っている。</p>
<p>『町田シバヒロ/街中のにぎわいづくりを目指して』(芝生広場の運営に係る調査・検討支援)</p> <p>小野崎 研郎 パシフィックコンサルタンツ株式会社 総合プロジェクト部 地域政策室 課長</p>	<p>町田市役所旧本庁舎の移転により、小田急線町田駅から徒歩5分に創出された約5,700㎡の広場を芝生広場とし、賑わいと憩いの場として2014年5月にオープン。</p> <p>駅北口の商店街にとって、市役所来訪者や職員による経済効果が大きかったことから、移転による消費の落ち込みが懸念され、新たな賑わいの創出が課題とされました。そこで、市内の様々な市民団体や事業者などから利活用方法に関する意見収集・交流を行い、市民の憩い・交流の場とするとともに、商店街にも好影響を及ぼす賑わい創出の場として活かす整備内容と運営方法を検討しました。商業的なイベントも含めて、広場を活かした種々の事業により運営管理費の一部を稼ぎ出す方策についても検討し、これを運営する団体のありかたについても検討・整理しました。</p>
<p>『新たな中心市街地づくりにより、まちに「魅力」と「活力」を!』 ～東郷中央土地区画整理事業の計画策定から事業化までの取組み～</p> <p>小柳 太二 株式会社オオバ 名古屋支店 まちづくり部 ランドスケープ課 課長</p>	<p>東郷町は名古屋市と豊田市の間にある立地の良さから、ベッドタウンとして住宅団地開発が進み、名古屋大都市圏の人口の受け皿となってきた。一方、町には鉄道駅がないこと等から、これまで役場や駅を中心として都市機能が集積した中心市街地が形成されてこなかった。</p> <p>町の中心市街地がなく、外縁部に住宅団地が分散する都市構造は、町内に買物や通院等の場所が少なく町外に消費等が流出している、自家用車利用割合が中京都市圏平均に比べて約7割と高くクルマを運転できない方にとって移動の制約がある、等の課題を引き起こしている。</p> <p>これらの状況を踏まえ、町と地元の協働により新たな中心市街地整備に向けて土地区画整理事業が進められており、当社では事業化の前段階からまちづくり構想や事業の進め方などについてのコンサルティングを行っている。</p> <p>本発表では、土地区画整理事業の計画策定から事業化までの経過の中で、推進上の課題やその対応策を整理しつつ、今後のコンパクトなまちづくりの流れの中における市街地整備のあり方を考察する。</p>

『発表タイトル』/発表者	発表概要
<p data-bbox="164 389 619 421">『鹿嶋市液状化対策事業における合意形成』</p> <p data-bbox="164 454 501 602">和田 陽介 株式会社千代田コンサルタント 社会システム部 防災まちづくり課 課長</p>	<p data-bbox="699 248 1449 309">茨城県鹿嶋市では、平成 23 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震で震度 6 弱の揺れを観測し、市内全域において被害を受けた。</p> <p data-bbox="699 311 1449 495">同市内の 6 地区では液状化による地盤沈下が発生し、道路等の公共施設だけでなく、家屋が沈下・傾斜するなど多くの宅地でも被害を受けた。この 6 地区に対して、今後同規模程度の地震が発生した場合に液状化被害を最小限とするための液状化対策工法について検討を行った。その結果、整備効果が期待される 3 地区に対して地下水位低下工法による液状化対策を行うことになった。</p> <p data-bbox="699 497 1449 745">今回の液状化対策事業は、公共施設と民間宅地を一体的に対策する事業である。地下水位低下工法は、公共施設である道路内に暗渠排水管を設けて地下水位を低下させることで、道路に隣接する宅地にも対策効果が得られる。その結果、液状化被害のあった地区全体の対策を行うことができる。事業を進めるにあたっては、その対策効果やリスクを受ける住民との合意形成を図ることが必要となる。そのため、工法の概要説明やリスクについて住民説明会やアンケート、同意調査を地区毎に行い、液状化対策事業について住民との合意形成を図り、液状化対策事業を進めた。</p>