

平成29年5月30日(火)

都市計画コンサルタント協会 総会

都市行政の最近の話題

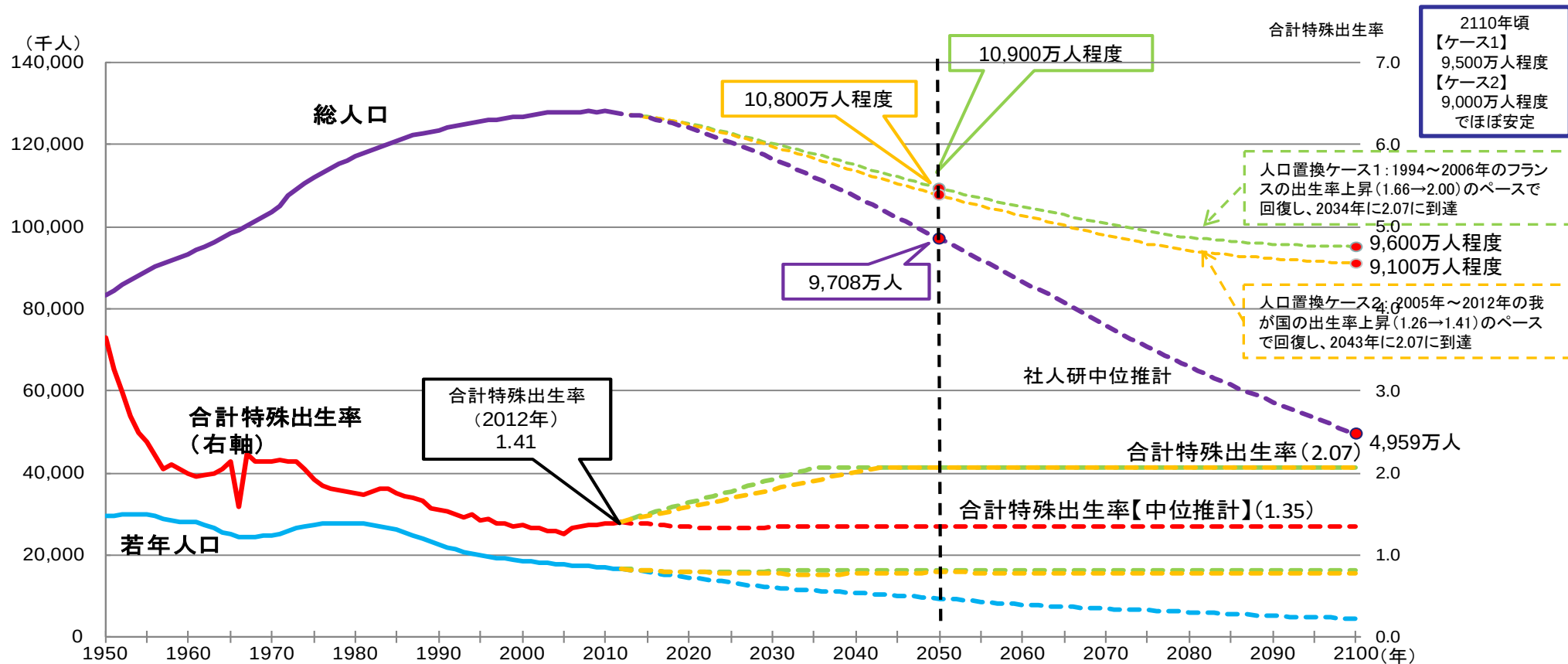
国土交通省 大臣官房技術審議官
廣瀬 隆正

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- 都市計画道路の必要性の点検
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- 都市計画道路の必要性の点検
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

将来推計人口の動向(出生率回復の場合の試算)

- 社人研の中位推計(出生率1.35程度で推移)では、総人口は、2050年では1億人、2100年には5千万人を割り込むまで減少。
 ○今後20年程度で人口置換水準(2.07)まで出生率が回復した場合には、人口減少のペースは緩やかになり、総人口は2110年頃から9千5百万人程度で安定的に推移する。



(出典) 1950年から2012年までの実績値は総務省「国勢調査報告」「人口推計年報」、厚生労働省「人口動態統計」。推計値は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」、厚生労働省「人口動態統計」をもとに国土交通省国土政策局作成。

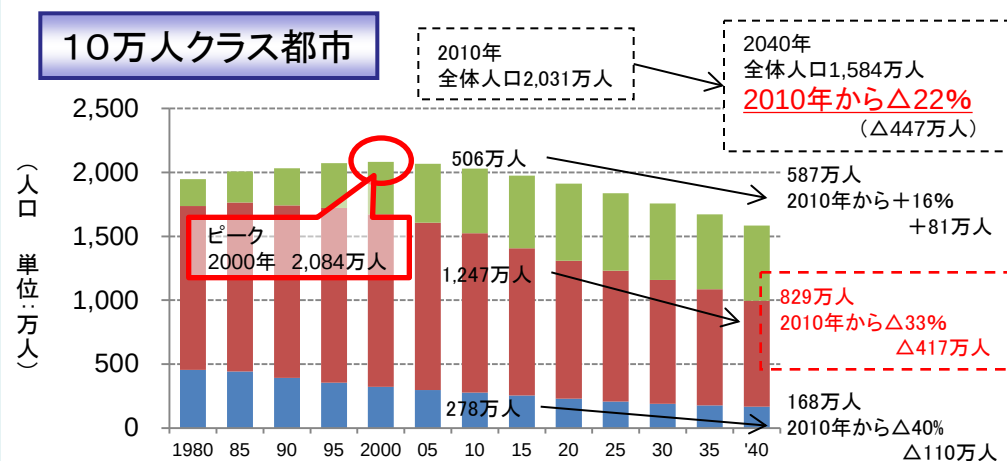
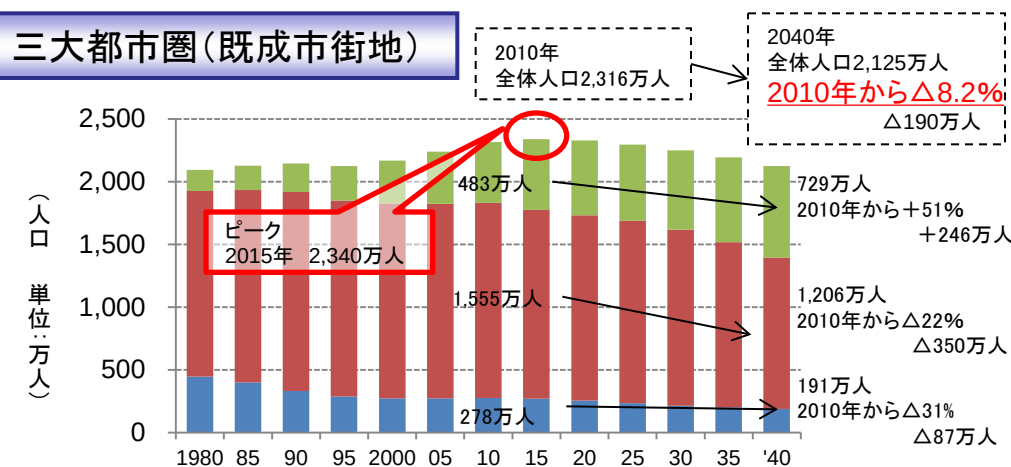
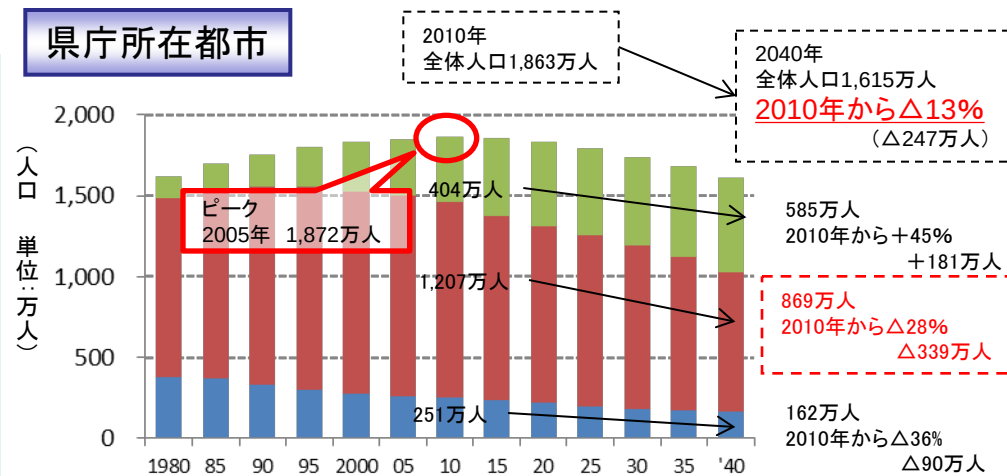
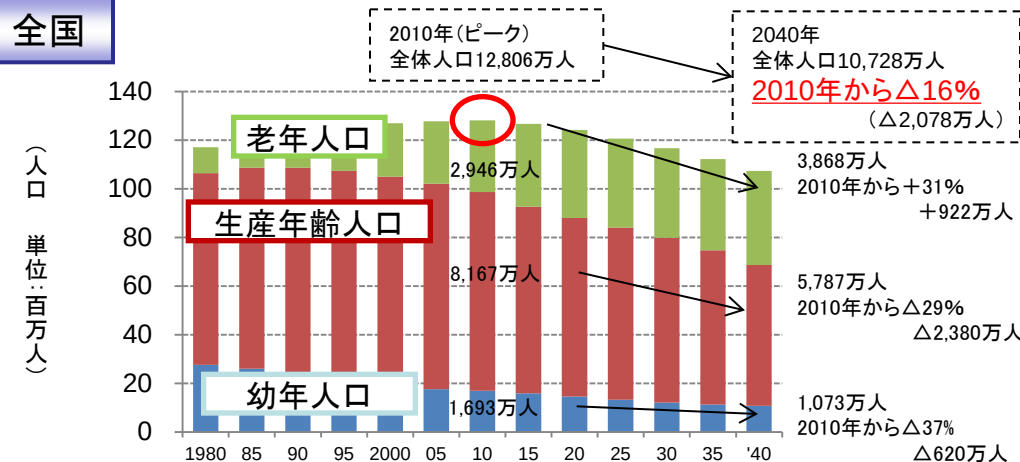
(注1)「中位推計」は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の中位推計(出生中位、死亡中位)。その他は同推計の年齢別出生率の仮定値と2012年の生命表による生残率を用いた簡易推計による。「中位推計」と簡易推計の乖離率を乗じて調整。各ケースの値はそれぞれの合計特殊出生率の想定にあうよう出生率仮定値を水準調整して試算。

(注2)「人口置換ケース1(フランスの回復ベース)」: 2012年男女年齢(各歳)別人口(総人口)を基準人口とし(合計特殊出生率1.41)、1994～2006年におけるフランスの出生率の変化(1.66から2.00に上昇)の平均年率(0.03)ずつ出生率が年々上昇し、2034年に人口置換水準(2.07)に達し、その後同じ水準が維持されると仮定した推計。

「人口置換ケース2(日本の回復ベース)」: 2012年男女年齢(各歳)別人口(総人口)を基準人口とし(合計特殊出生率1.41)、2005年～2012年における我が国の出生率の変化(1.26から1.41に上昇)の平均年率(0.02)ずつ出生率が年々上昇し、2043年に人口置換水準(2.07)に達し、その後同じ水準が維持されると仮定した推計。

都市を取り巻く現状と課題

- 地方都市においては、三大都市圏よりも早く人口減少が始まっており、今後、更なる人口の減少が見込まれる。
- 特に、老年人口が増大するのに対し、生産年齢人口は大幅に減少すると見込まれ、地域の活力の低下が懸念される。



※ 「三大都市圏（既成市街地）」＝首都圏・近畿圏・中京圏の既成市街地。
「県庁所在都市」＝三大都市圏を除く、道県庁を有する市町村。
「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。

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、

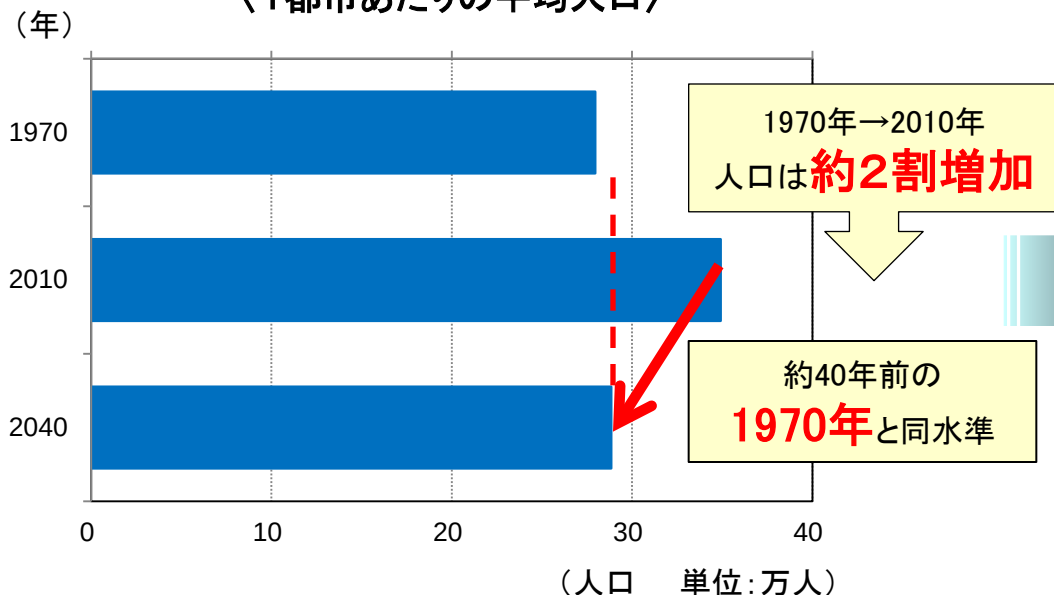
- ・急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
- ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
- ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。

○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)

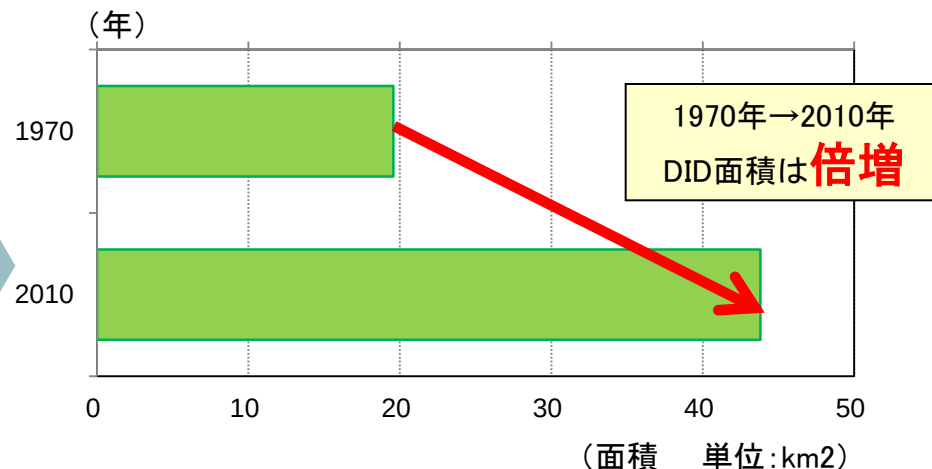
〈1都市あたりの平均人口〉



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)

〈1都市あたりの平均DID面積〉



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

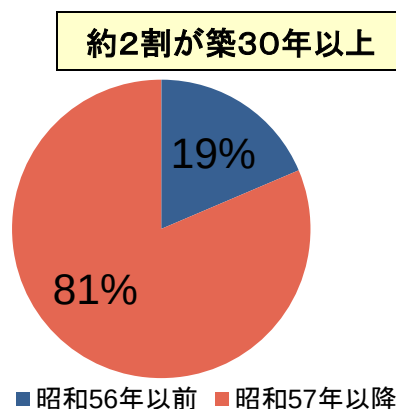
* 大阪圏: 大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

出典: 国勢調査

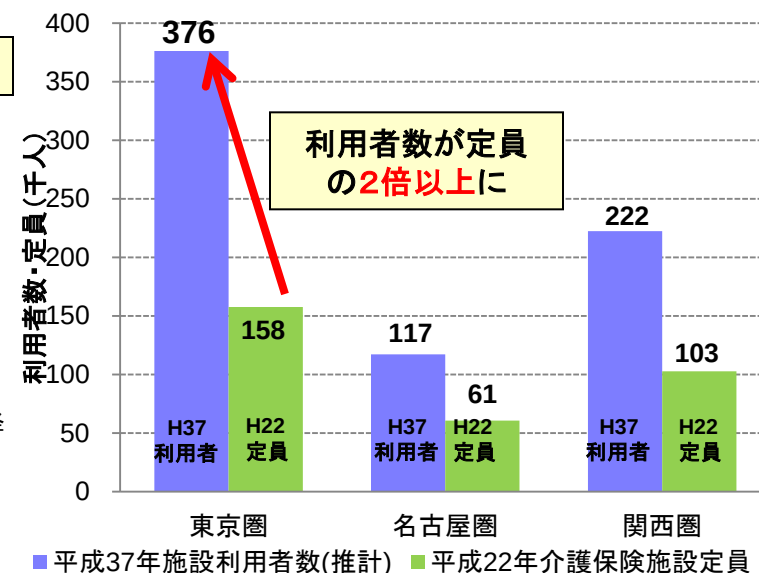
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

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

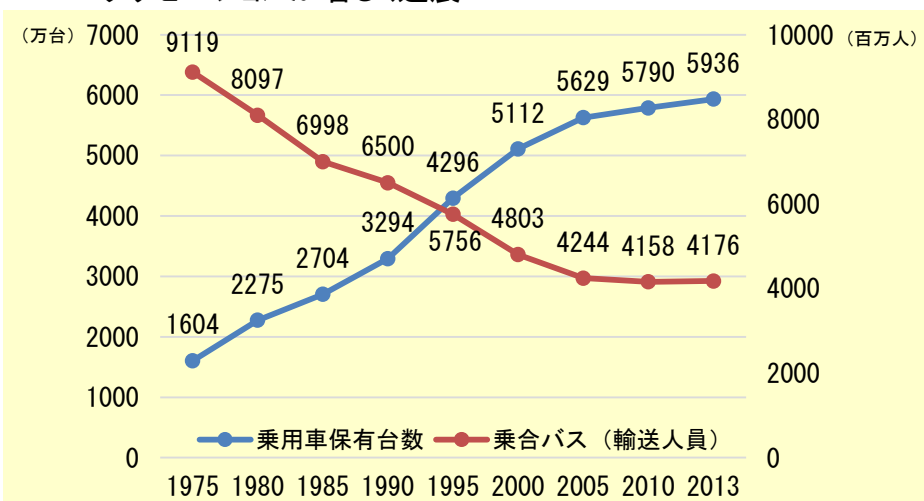
出典: 「平成24年度首都圏整備に関する年次報告」より作成

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



※乗用車保有台数は各年3月末時点、乗合バス（輸送人員）は各年度の数値
出典：「交通経済統計要覧」「自動車検査登録情報協会公表資料」より国土交通省作成

・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

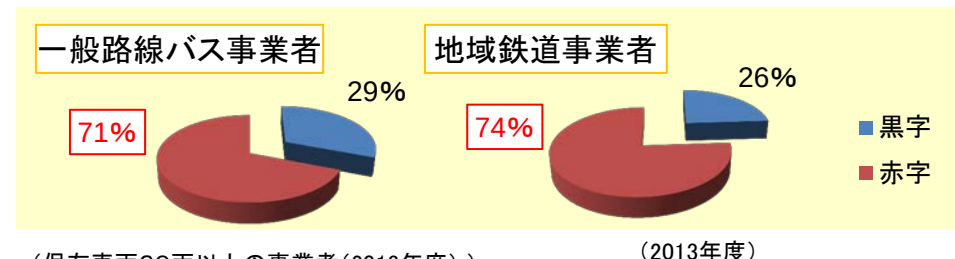
- 一般路線バスについては、2009年度から2013年度までの5年間に約6,463 kmの路線が完全に廃止。
鉄軌道については、2000年度から2014年度までの15年間に37路線・約754 kmが廃止。

・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



（保有車両30両以上の事業者（2013年度））

（2013年度）

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。

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

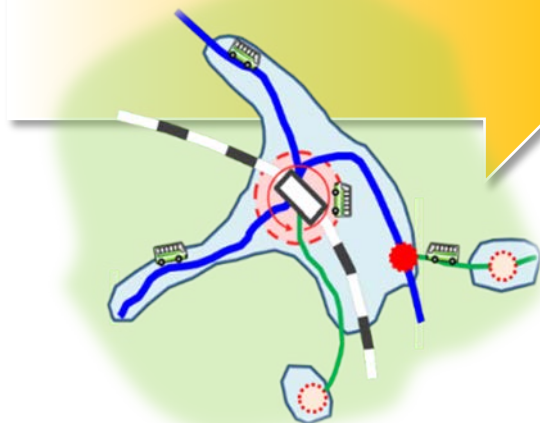
コンパクトシティ

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
 - 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か、**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

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

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

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させることを目指す

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

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

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）

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

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。**

(施策連携イメージ)



コンパクトシティ形成支援チーム (H27.3設置)

国土交通省〔事務局〕

『まち・ひと・しごと創生総合戦略』
(H26.12.27閣議決定)に基づき設置

内閣官房／内閣府 復興庁 総務省 財務省 金融庁
文部科学省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 環境省

府省庁横断的な支援

コンパクトシティ化に
取り組む市町村

(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**
 - 関係府省庁において**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”の視点での
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**関係府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**関係府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に係る現行の支援措置

(1) 計画作成費等補助

(コンパクトシティ形成支援事業)

- ・立地適正化計画の作成、地域住民等の合意形成に必要な専門家派遣等の費用を補助
- ・居住誘導区域外から都市機能誘導区域内に一定の誘導施設が移転する際の当該施設の除却、跡地整備を補助

(補助率: 国1/3～1/2)

(2) 誘導施設の整備に対する補助・金融・税制支援

① 補助 (都市機能立地支援事業、社会資本整備総合交付金)

- ・都市機能誘導区域内の誘導施設(医療、社会福祉、教育文化、商業)の整備に対する補助(補助率: 国1/3～1/2)

※三大都市圏の政令市、特別区においては高齢者交流施設

※市町村が公的不動産の賃貸料減免等をした場合、国から民間事業者への直接支援も可能

② 金融 (民間都市開発推進機構)

- ・都市機能誘導区域内の誘導施設の整備に対する出資等

③ 税制

- ・都市機能誘導区域の外から内への誘導施設移転に係る事業用資産の買換え特例
- ・誘導施設用地を提供した者に対する所得税等の軽減
- ・都市機能と併せて整備される都市利便施設等に係る固定資産税の軽減等

(3) 公共交通ネットワークの整備に対する補助

(社会資本整備総合交付金)

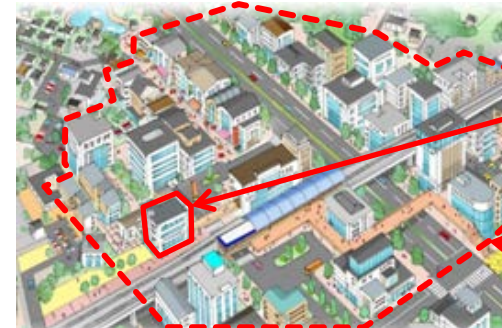
- ・生活に必要な機能へのアクセスや立地誘導を支える公共交通施設(LRT、駅前広場、バス乗換えターミナル・待合所等)に対する補助

(補助率: 国1/3～1/2)

(4) 誘導施設の整備に対する容積率の特例

- ・都市計画(特定用途誘導地区)に誘導施設として一定の用途を定めた場合、その用途に限定して容積率を緩和できる

[例: 誘導施設として病院を定めた場合]



老朽化した病院

エリアを指定

エリアを指定して、病院用途に限定して容積率を緩和

※複合施設とすることも可能

[例: 容積率200%のところを病院に限定して400%に]

老朽化した病院を建て替え



支援措置の充実①（H29年度予算における拡充事項等）

コンパクト・プラス・ネットワークに関連する支援措置（H29年度政府予算における拡充事項等）

計画作成・合意形成

立地適正化計画等の作成、合意形成に向けた支援

拠点整備

都市機能誘導区域等の拠点整備に向けた市街地整備、公共交通整備等に対する支援

市街地整備

- 地域の実情に応じた柔軟な市街地整備の推進（個別利用区制度、立体換地制度などの積極的な活用、隣接市町村連携など多様な主体の連携による誘導施設整備の促進）（都市局）
- 商店街における地域資源等を活用した新商品開発等の支援（経産省）

公共交通整備

- 地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組を支援（公共交通政策部）＊

都市機能誘導

誘導施設の整備に対する支援（補助、金融、税制（移転・用地提供等の特例）、制度（容積率の特例））

介護

- 介護施設の立地誘導（助成事業の選定に際しコンパクトシティ形成に資するものを優先的に配慮）＊（厚労省）
- サービス付き高齢者向け住宅の補助事業において、市町村のコンパクトシティの方針等との整合を要件化＊（住宅局）

健康

- コンパクトシティの取組と連携した民間の健康づくり活動を優先支援（厚労省）

子育て

- 子育て支援施設（乳幼児の一時預かり施設、子ども送迎センター）への公的支援の充実（都市局）
- 都市公園における社会福祉施設等の設置弾力化（都市局）
- 都市部等の保育所等の整備促進（地域連携コーディネーター）（厚労省）
- 事業所内保育等の企業主導型保育事業に係る課税標準の特例措置を創設（固定資産税等）

居住誘導

居住誘導に対する支援（居住環境の向上、空き家・空き地の活用促進等に係る支援等）

- 空き家の活用・除却に対する補助＊（住宅局）
- 全国版空き家・空き地バンクの構築、空き家・空き地等の流通促進のための不動産業団体等へ支援（土地局）

地方財政措置

- コンパクトシティの本格的推進を図るため、立地適正化計画に基づく地方単独事業に対し、地方財政措置を拡充（総務省）

公共施設等再編

- コンパクトシティ推進のための公的不動産(PRE)活用計画の作成支援（都市局）
- 自治体による公共施設再編の促進（総務省）
- 国公有財産の最適利用の推進＊（財務省）
- PREの活用促進（土地局）

PPP/PFI

- 地域における案件形成の促進（総政局）

各分野の施策

- 全国の公共交通機関を網羅した経路検索の可能化等に関する調査（公共交通政策部）
- 地方創生交付金による先導的なコンパクトシティの取組への支援＊（内閣府）
- 都市機能の集約に資するCO2削減対策に取り組む地域への支援（環境省）等

＊：H28年度までに措置済みの主な連携施策

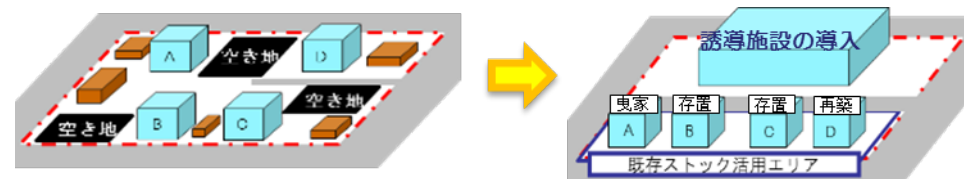
支援措置の充実②(支援の重点化、効率化等)

●社会資本整備総合交付金等の重点配分 [H26～]

- ・立地適正化計画に基づくまちづくり・都市交通施設の整備に係る交付金等について、補助率の嵩上げ及び重点配分を実施。
- ・H31年度以降、まちづくりに係る交付金の交付に当たっては、立地適正化計画が作成されていることを原則とし、作成されていない場合には、交付対象区域を大幅に限定(公共交通拠点から一定範囲内)。

●身の丈にあった再開発事業制度 [H28～]

- ・市街地再開発事業において、既存の建築物等を活用した地域の身の丈に合った規模の市街地整備を可能とする制度を創設(個別利用区制度)。



●定量的な目標値の設定等 [H29～]

- ・立地適正化計画の作成支援に当たり、「定量的な目標値の設定と定量的な効果の公表」を要件化。

●多様な連携による誘導施設の整備 [H29～]

【隣接市町村による広域連携】

- ・隣接市町村が共同で誘導施設を整備する場合、支援対象事業費上限を引き上げるとともに、当該施設の移転・集約元の市町村においても、駅周辺のバリアフリー化等を重点的に支援。

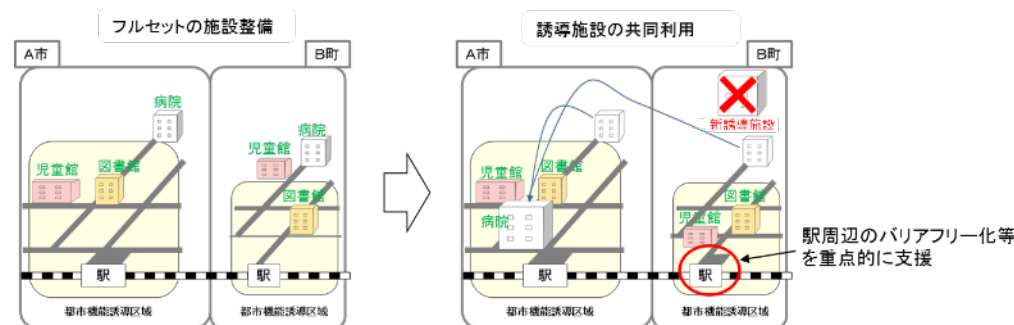
【都道府県と市町村の連携】

- ・市町村の公有地に加え、都道府県有地を活用した誘導施設整備についても新たに支援。

【行政と民間事業者との連携】

- ・民間事業者等が単独で誘導施設整備を行う際の周辺施設等の整備を重点的に支援。

(これまでは国の支援を伴う誘導施設の整備が要件)



公共施設等の適正管理の推進

背景・趣旨

公共施設等の老朽化対策が課題となる中で、財政負担の軽減・平準化に向けた集約化・複合化と併せて長寿命化等の推進が必要となっていること、コンパクトシティ形成に向けて省庁横断的な対応が求められていること、熊本地震の被害状況を踏まえ庁舎機能の確保等の必要性が高まっていること等を踏まえ、公共施設等の適正管理の取組を積極的に推進。

概 要

公共施設等の集約化・複合化、老朽化対策等を推進し、その適正配置を図るため、現行の公共施設等最適化事業費について、長寿命化対策、コンパクトシティの推進（立地適正化）及び熊本地震の被害状況を踏まえた庁舎機能の確保（市町村役場機能緊急保全）を追加するなど内容を拡充し、新たに「公共施設等適正管理推進事業費」として計上。

平成28年度 公共施設等最適化事業費（2,000億円）
（対象事業）① 集約化・複合化事業、② 転用事業、③ 除却事業



平成29年度 公共施設等適正管理推進事業費（3,500億円）

（対象事業）

- ① **集約化・複合化事業**、② 転用事業、③ 除却事業
④ 長寿命化事業

【公共用建物】施設の使用年数を法定耐用年数を超えて延伸させる事業

【社会基盤施設（道路・農業水利施設）】所管省庁が示すインフラ長寿命化計画等を踏まえ実施される事業

- ⑤ **立地適正化事業** **コンパクトシティの形成に向けた長期的なまちづくりの視点に基づく事業**

⑥ 市町村役場機能緊急保全事業 昭和56年の新耐震基準導入前に建設され、耐震化が未実施の市町村の本庁舎の建替え事業等（事業期間）平成29年度～平成33年度（5年間）

※ 市町村役場機能緊急保全事業は緊急防災・減災事業の期間と合わせ、平成29年度～平成32年度（4年間）

〈対象事業〉延床面積の減少を伴う集約化・複合化事業
〈充当率等〉充当率：90%、交付税算入率：50%
〈要件〉5年以内の既存施設廃止ただし、立地適正化計画に基づき施設の集約化・複合化が行われる場合には、10年以内の既存施設廃止

コンパクトシティの推進に係る新たな地方財政措置について

基本的な考え方

- 人口減少を迎える中であっても、地域社会の活力と魅力を維持・向上させるためには、コンパクトシティの形成によって人の居住や生活サービス施設を集約化し、持続可能な都市構造を実現する取組が重要。
 - 平成26年8月の都市再生特別措置法の改正による立地適正化計画の制度創設から2年以上が経過し、平成28年度中に約100団体が計画を作成・公表し、平成29年度以降、地方団体の取組は政策実行段階に移行。
- ⇒ コンパクトシティ形成に資する事業について、省庁横断的な支援の重点化に取り組む。

経済財政運営と改革の基本方針2016(平成28年6月2日閣議決定)(抄)

第3章 経済・財政一体改革の推進

5. 主要分野ごとの改革の取組

(2) 社会資本整備等

②コンパクト・プラス・ネットワークの推進

平成32年までに全国150の地方公共団体における「立地適正化計画」の策定を達成するとともに、その確実な実現を図ることが重要である。(中略)
また、地域の発意による先進事例の横展開を図るとともに、関係府省庁が横断的に計画の策定と計画内容の実現を強力に支援する。

地方財政措置「公共施設等適正管理推進事業債」

- 平成29年度地方財政対策において、公共施設等の適正管理を図るために創設される「公共施設等適正管理推進事業債」の中に、コンパクトシティの推進を図る観点から、「立地適正化事業」を設け、新たに地方財政措置を講じる。

【対象事業】 立地適正化計画に基づく事業であって、国庫補助事業(*)を補完し、又は一体となって実施される地方単独事業
(事業例) 国庫補助事業に伴って実施する継ぎ足し単独事業

国庫補助事業の一部要件(事業規模等)を満たさない事業

(*) 立地適正化計画に定められた都市機能誘導区域内又は居住誘導区域内で実施することが補助率嵩上げ等の要件等とされている国庫補助事業をいう。

【措置内容】 地方債充当率：90% 交付税算入率：30%

【措置期間】 平成29年度から平成33年度まで(5年間)

立地適正化計画の作成状況

○348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3月31日時点）
○このうち、106都市が平成29年4月末までに計画を作成・公表。

※平成29年4月末までに作成・公表の都市（オレンジマーカー）
都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村（赤字：60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4月末時点）

北海道	札幌市	函館市	旭川市	室蘭市	釧路市	士別市	北広島市	石狩市	福島町	八雲町	鷹栖町	東神楽町	芽室町				
	青森市	弘前市	八戸市	黒石市	五所川原市	十和田市	むつ市										
	盛岡市	花巻市	北上市														
	仙台市	大崎市	大衡村														
	秋田市	大館市	湯沢市	大仙市													
	鶴岡市	酒田市	寒河江市														
	長井市	中山町															
	福島市	郡山市	いわき市	須賀川市	喜多方市	二本松市	国見町	猪苗代町	矢吹町	新地町							
	水戸市	日立市	土浦市	古河市	石岡市	龍ヶ崎市	下妻市	高萩市	取手市	牛久市	つくば市	坂東市	小美玉市	大洗町	城里町	境町	
	宇都宮市	栃木市	鹿沼市	日光市	那須塩原市	那須烏山市	下野市	芳賀町									
群馬市	前橋市	高崎市	桐生市	伊勢崎市	太田市	館林市	渋川市	藤岡市	吉岡町	明和町	邑楽町						
さいたま市	川越市	本庄市	東松山市	春日部市	深谷市	戸田市	志木市	坂戸市	日高市	毛呂山町	越生町	小川町	鳩山町	上里町	寄居町		
千葉市	松戸市	成田市	佐倉市	柏市	市原市	流山市	酒々井町										
八王子市	府中市	日野市	福生市														
相模原市	横須賀市	藤沢市	小田原市	秦野市	大和市	伊勢原市	海老名市										
新潟市	長岡市	三条市	新発田市	小千谷市	見附市	燕市	糸魚川市	五泉市	上越市	魚沼市	南魚沼市	胎内市	田上町	湯沢町			
富山市	高岡市	氷見市	黒部市	小矢部市	入善町	金沢市											
小松市	輪島市	加賀市	白山市	野々市市													
福井市	敦賀市	小浜市	大野市	勝山市	鯖江市	あわら市	越前市	越前町	美浜町	高浜町							
甲府市	山梨市	大月市	笛吹市	上野原市													
長野市	松本市	上田市	岡谷市	諏訪市	小諸市	駒ヶ根市	茅野市	塩尻市	佐久市	千曲市	安曇野市						
岐阜市	大垣市																
多治見市	関市	瑞浪市	大野町														
静岡市	浜松市	沼津市	熱海市	三島市	富士市	磐田市	焼津市	掛川市	藤枝市	袋井市	裾野市	菊川市	伊豆の国市	牧之原市	函南町	長泉町	森町
名古屋市	豊橋市	岡崎市	瀬戸市	春日井市	豊川市	刈谷市	豊田市	安城市	蒲郡市	江南市	小牧市	東海市	知立市	東郷町			
津市	四日市市	伊勢市	松阪市	桑名市	名張市	亀山市	伊賀市	朝日町									
大津市	彦根市	草津市	守山市	栗東市	甲賀市	野洲市	湖南市	東近江市									
舞鶴市	亀岡市	長岡京市	京田辺市	南丹市													
豊中市	吹田市	高槻市	守口市	枚方市	茨木市	八尾市	寝屋川市	河内長野市	大東市	箕面市	門真市						
高石市	東大阪市	阪南市															
神戸市	姫路市	尼崎市	西宮市	西脇市	高砂市	朝来市	たつの市	福崎町	太子町								
大和高田市	大和郡山市	天理市	桜井市	五條市	葛城市	宇陀市	川西町	田原本町	王寺町								
和歌山市	海南市	有田市	新宮市	湯浅町													
鳥取市																	
松江市	大田市	江津市															
岡山市																	
倉敷市	津山市	総社市	高梁市	赤磐市													
広島市	呉市	竹原市	三原市	福山市	府中市	東広島市	廿日市市										
下関市	宇部市	山口市	萩市	岩国市	光市	美祿市	柳井市	周南市									
徳島市	阿南市																
高松市	丸亀市	坂出市	多度津町														
松山市	宇和島市	八幡浜市	新居浜市	西条市	大洲市												
伊予市	四国中央市	西予市	久万高原町														
高知市	南国市	土佐市	須崎市														
北九州市	大牟田市	久留米市	直方市	飯塚市	行橋市	小郡市	宗像市	太宰府市	朝倉市	那珂川市	遠賀町						
小城市	嬉野市																
長崎市	大村市																
熊本市	荒尾市	菊池市															
大分市	竹田市	杵築市															
都城市																	
鹿児島市	薩摩川内市	姶良市															
那覇市																	

合計348都市

合計348都市

モデル都市の形成 ～具体的な効果・事例を目に見える形で提示～

○目指す都市像や目標値が明確で、コンパクトシティ化の効果の発揮が期待される取組を取り上げ、**関係省庁が連携して重点的に支援し、モデルケース化。**

○これらの先行事例における**取組内容やノウハウの収集・集積、情報提供**等を進めて**横展開し、取組の裾野を拡大。**

モデルケースのイメージ（例）

※実際には、これらの複数の課題解決に向けた取組が互いに連携することで、より多くの効果を発揮するケースを想定。

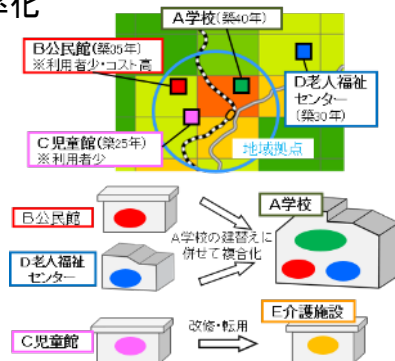
取組事例①

都市が抱える課題

- ・類似・重複した公共施設の保有
- ・老朽化に伴う維持管理・更新費の増大

都市のコンパクト化と公共施設再編の一体的検討

- 拠点エリアへの**公共施設の集約・再編**
- 不要な公共施設を**介護施設**に転用
- PPP/PFIで公共施設の整備・運営を効率化



- 公共施設の維持管理費の削減
- 生活利便性の維持・向上
- 民間投資の拡大

取組事例②

- ・高齢化による社会保障費の増加
- ・地域コミュニティの活力低下

歩いて暮らせるまちづくり

- 拠点エリアでの**交流・にぎわい空間づくり**
- バス路線見直しによる**アクセス改善**、遊歩道・公園等の整備による**回遊性の向上**
- 健康意識の啓発**（健康イベントの開催等）



- 外出機会・滞在時間増加による消費拡大
- 健康増進による社会保障費の抑制
- 多世代交流、高齢者の社会参画

取組事例③

- ・バス事業者の厳しい経営状況
- ・高い自動車依存、渋滞の発生

持続可能なバス経営を軸にした都市構造再編

- バス路線沿線への**居住・都市機能の誘導**
- バス専用レーン**の導入、**バス利用促進策**



- 公共交通機関の持続可能な事業運営
- バス事業者への赤字補填の増加の抑制

対策の方向性

コンパクトシティ
+α

効果

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		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
		都道府県				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 ・PRE活用・PFI
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

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。

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※

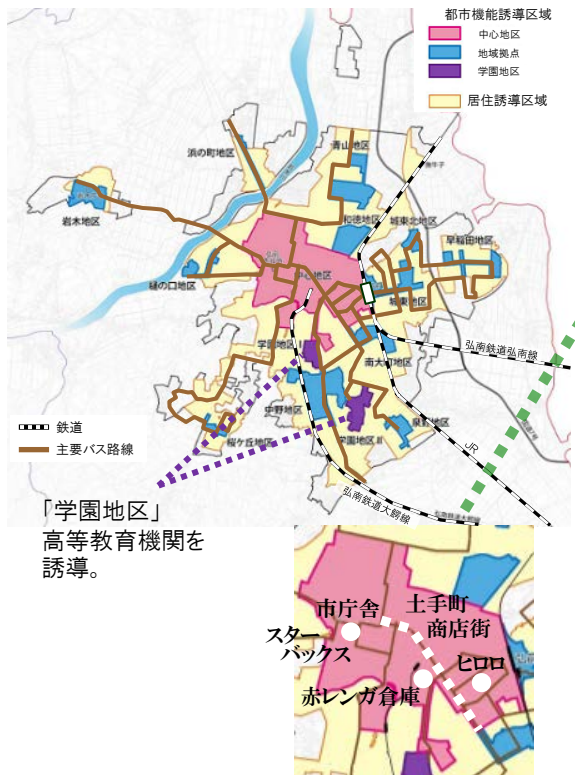
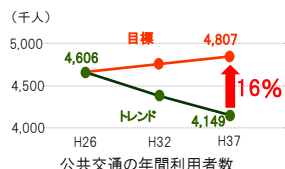
- ・中心地区では、地区計画により1階をセットバック。連続した「こみせ」(伝統的アーケード)を形成

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)※



冬期でも便利な居住誘導区域の人口を
7.5万人(H47・トレンド)から9.3万人(H47)へ
25%の増加

中心地区の都市機能を
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ボックスを誘導。**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**

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

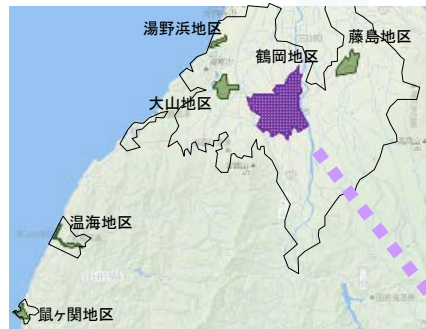


約1kmの土手町商店街
の空き店舗は**約8%**
(H20年度から**半減**)

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



— 中心地区の歩行者通行量を **1.9万人(H32・トレンド)から2.3万人(H32)へ** ※ —



ベンチャー企業の萌芽

- ・慶応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、慶応大学と連携し、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家向けの交流・滞在施設を整備中



サイエンスパークヴィレッジ(仮称)

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

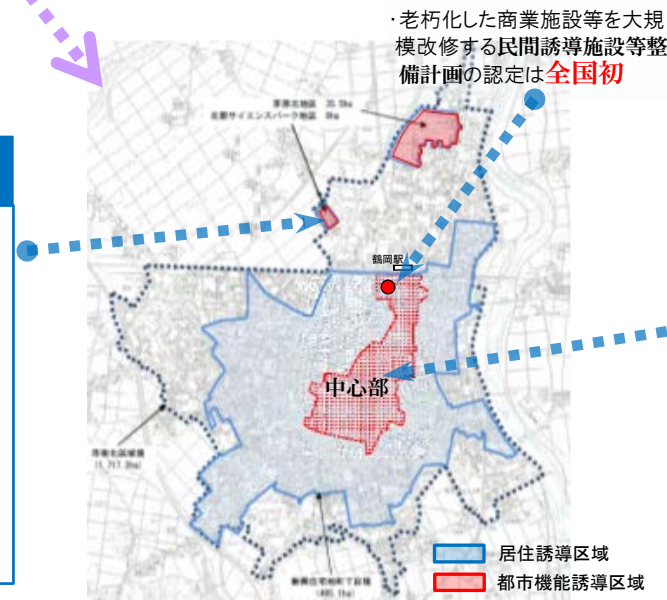
極めて稀な「線引き」導入(H16) 開発動向は郊外部から市街地へシフト。

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、3000㎡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**)



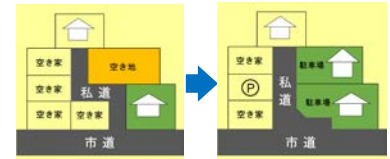
・老朽化した商業施設等を大規模改修する民間誘導施設等整備計画の認定は**全国初**

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、「都市のスポンジ化」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*

○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***

※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

「スマートウェルネスみつけ」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。

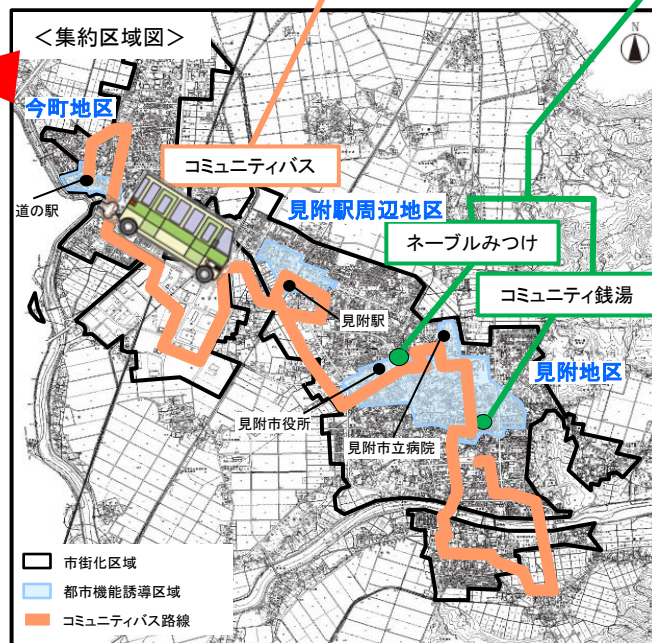


＜集約区域内＞

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)）

＜集約区域図＞



拠点 まちなかへ都市機能を集積

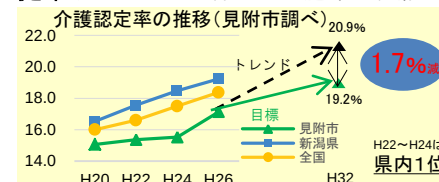
- 空き商業施設を改修し、市民の交流拠点として、健康運動教室、物産コーナー、子育て支援等の機能を集積。
- ▶ 年間利用者数 **50万人**。
- 
- 健康運動教室 物産コーナー 子育て支援センター
- まちなかにコミュニティ銭湯を整備。
- ▶ 年間利用者数 **24万人**。



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



(株)つくばウェルネスリサーチと連

歩く高齢者数を増加

期待される効果

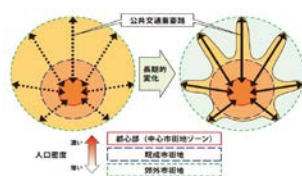
高齢者の介護費用を **5.1** 億円／年(※)削減

※ 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～

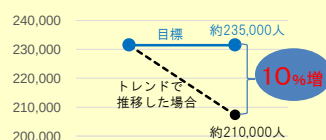
居住の集約 公共交通重要路線沿線への誘導

○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。

居住誘導区域内の人口トレンドと目標値



※国立社会保障・人口問題研究所の推計方法に準拠

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。



金沢町家での学生活動

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」や公共レンタベビーカー「ベビのり」により、まちなかの回遊性を向上。

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。

○金沢町家情報バンクによるマッチング。

建築士会と連携

○金沢町家再生活活用事業により、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～)。



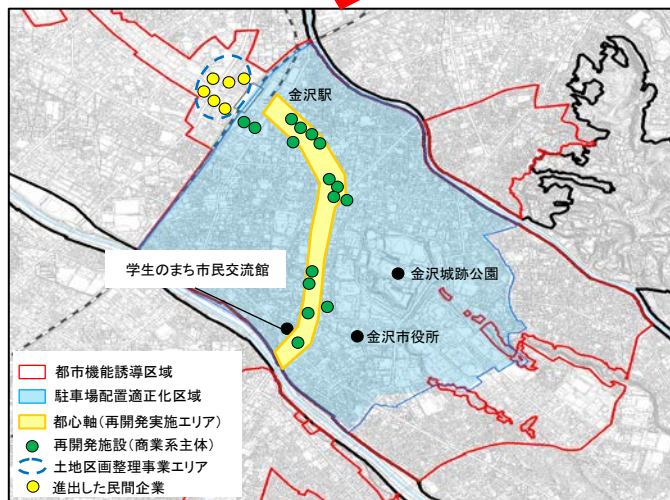
金沢町家情報館



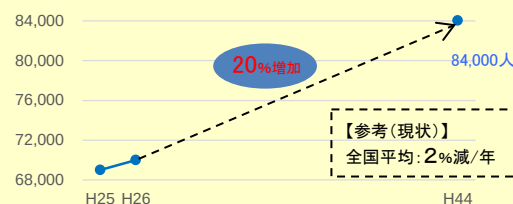
町家が連続した歴史的な町並み

▶ 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

<金沢市立地適正化計画図>



一日あたりのバス利用者数(ふらっとバス含む)



公共交通重要路線沿線への居住誘導やパーク&ライドの推進等により、バスの利用者数を**20%増加**

期待される効果

- ・まちなかの魅力が向上することで、中心市街地における45歳未満人口の増加数が**約7割^{※1}**増加(自然増除く)
- ・金沢の歴史・文化の保全を図るとともに、まちなかの賑わいを創出することで、年間入り込み客数を**100万人増加^{※2}**(1千万人(H27)→1.1千万人(H32))

※1 金沢市中心市街地活性化基本計画(平成29年4月～平成34年3月)より

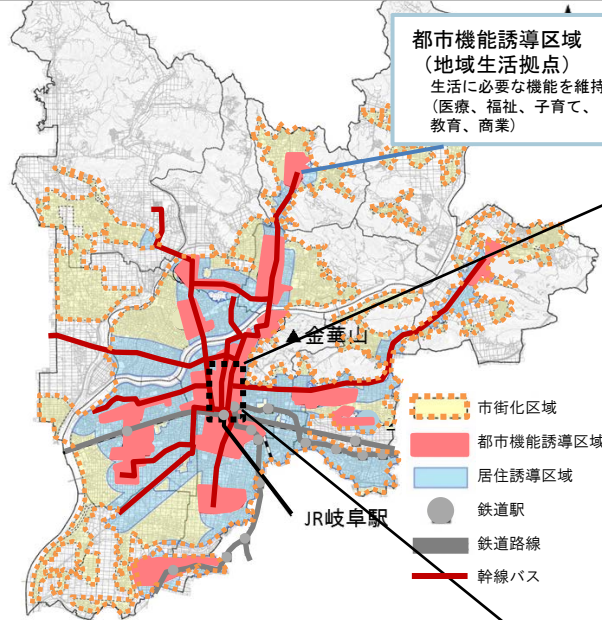
※2 金沢市観光戦略プラン2016より

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

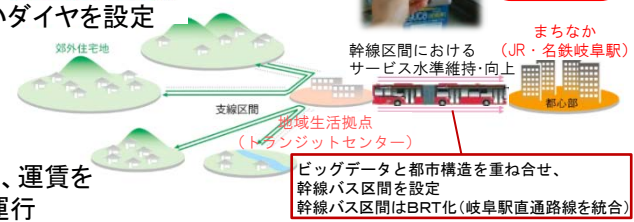
- まちなか2地域の5プロジェクトで約1100戸供給(予定含む)。更に4プロジェクトも検討中。
- まちなか居住を支援
(取得:上限50万円/戸 賃貸:上限24万円/年)



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



岐阜市柳ヶ瀬健康
ステーション(健康
チェック、健康づくり教室、
健康相談等)

健康・運動施設
(健康増進、健康相談)

市街地再開発事業
完了 組合設立
準備組合設立 準備組合設立前
都市再生緊急整備地域

福祉・医療等施設
(3Fフロア)

都市部の
回遊性向上
歩行者空間
の確保

福祉施設
(特養等)



まちなかへのバス+徒歩の
アクセシビリティ向上

	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

運転手不足
に対応

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

医療費抑制 ※1

約27億円/年

※2 第三次ぎふ市民健康基本計画より引用
20歳以上の岐阜市民7.9万人(歩行数4000歩以上~8000歩未満)が8000歩、歩くよう(歩行数平均1300歩増加)になれば達成

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。

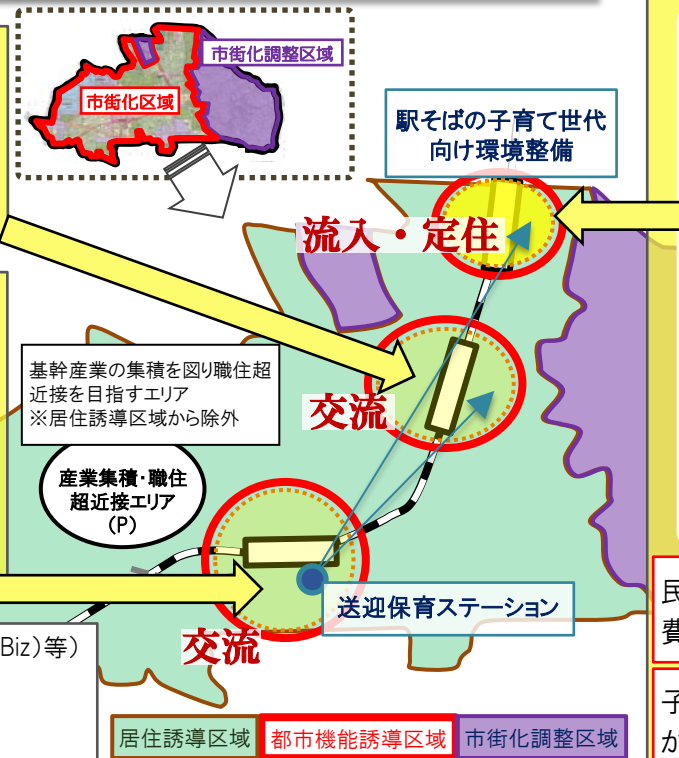
住道駅周辺エリア

子育て世代の生活便利・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

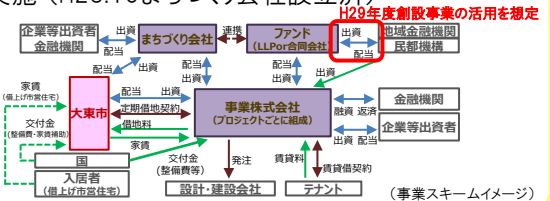
特に居住を誘導する区域を独自設定し、駅前で
子育て世代等のニーズにマッチする住環境・住宅
の確保を重点的に実施

- ・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公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

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

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)

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。



都市機能誘導区域図

加太駅 和歌山大学前駅 紀伊駅 六十谷駅 布施屋駅 吉礼駅 紀三井寺駅 宮前駅 高松 八幡前駅 延時 紀ノ川駅

中心拠点区域

南海電鉄(津和野・加太線・和歌山線)、和歌山電鐵
JR(阪和線・和歌山線・紀勢本線)
バス路線
市街化区域
都市機能誘導区域
基幹的公共交通軸(高頻度のバス路線)

《 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 》

- 和歌山信愛大学(教育学部:4学年320人)

郊外の短期大学敷地ではなく、中心拠点の小学校校舎跡に大学開設
- 本町認定こども園(子ども総合支援センターと合築)

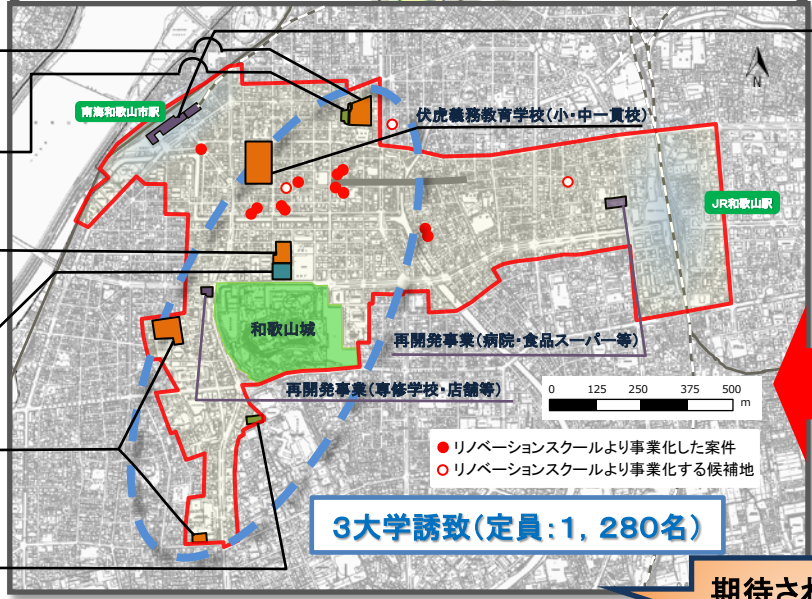
中心拠点外の保育所(2カ所)・幼稚園(1カ所)と既設の本町幼稚園を集約
- 和歌山県立医科大学[薬学部:6学年600人]

郊外の大学敷地ではなく、中心拠点の中学校校舎跡地に学部開設
- まちおこしセンター(地域交流センターと合築)

郊外の施設から地場産業発信機能を移転
- 東京医療保健大学[看護学部:4学年360人]

県外(東京都)ではなく、中心拠点の小学校校舎跡等に学部開設
- 岡山認定こども園

中心拠点外の保育所(1カ所)と既設の岡山幼稚園を集約



南海和歌山市駅 伏虎義務教育学校(小・中一貫校) JR和歌山駅

和歌山城

再開発事業(病院・食品スーパー等)

再開発事業(専修学校・店舗等)

0 125 250 375 500 m

● リノベーションスクールより事業化した案件
○ リノベーションスクールより事業化する候補地

3大学誘致(定員:1,280名)

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



リノベーションスクール



ピザ店の出店実現

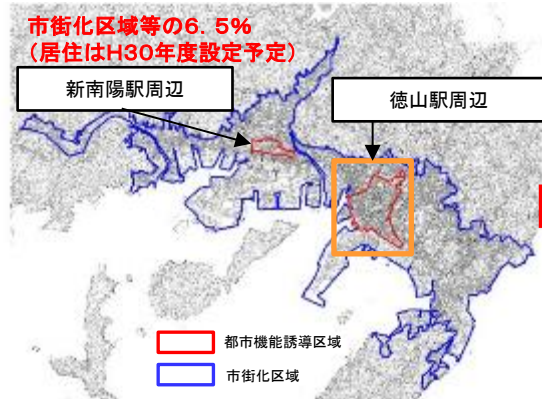
- 3大学開校により、昼間人口が約2割増加(7,900人→9,100人)
- 中心拠点区域における空き家が約3割減少(216件→151件)

期待される効果

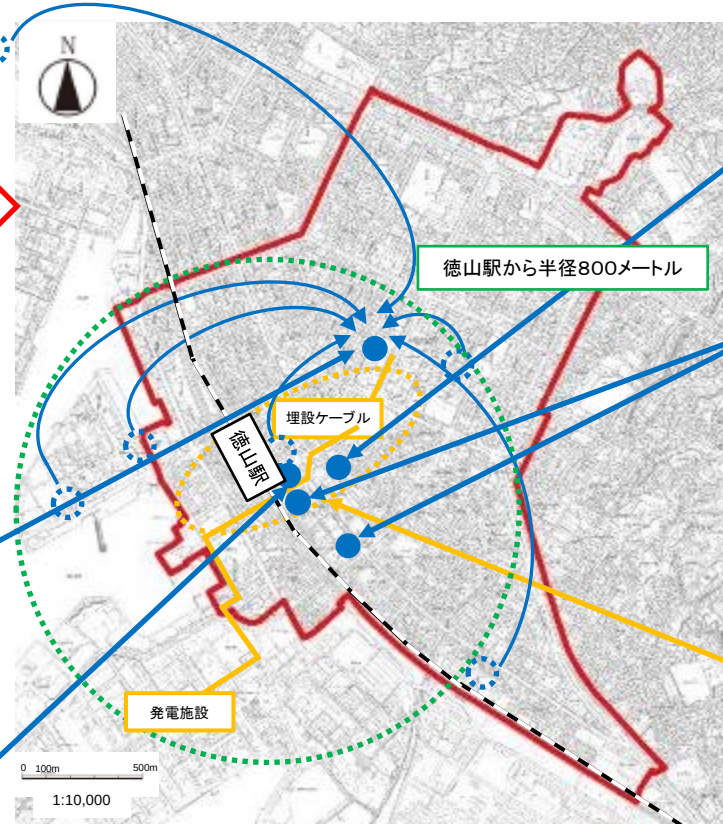
※効果は和歌山市資料から国土交通省が試算

26

都市機能誘導区域図



市中心部(徳山駅周辺)



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)

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
- ・コンビニート(㈱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

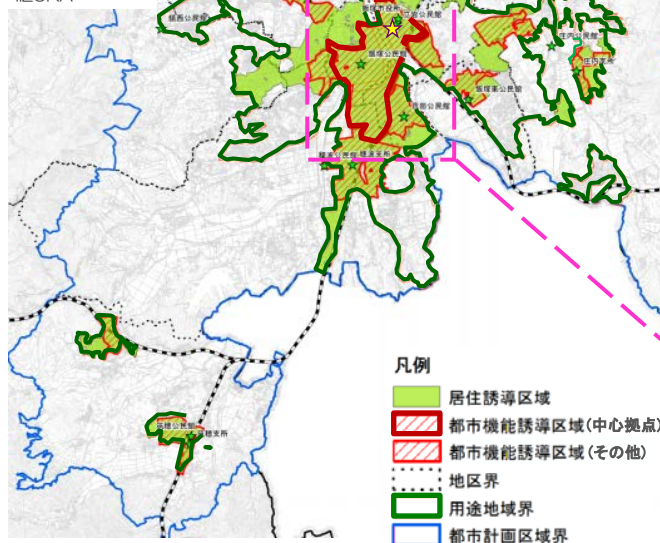
中心部における賑わい交流施設整備、市役所建て替え等の取組により年間約40万人の入込数増加見込み

※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)

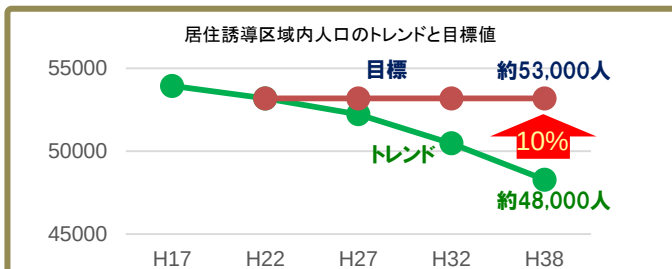
現行の用途地域の **51%** に居住誘導区域を限定し、人口減少トレンドの中、密度を確保

都市機能誘導区域を複数設定。地域の実態にあわせ、誘導施設を設定し、必要な生活サービス施設等を確保。



10年間、居住誘導区域内の人口を維持し、

推計値から、**約10%** の人口増を実現

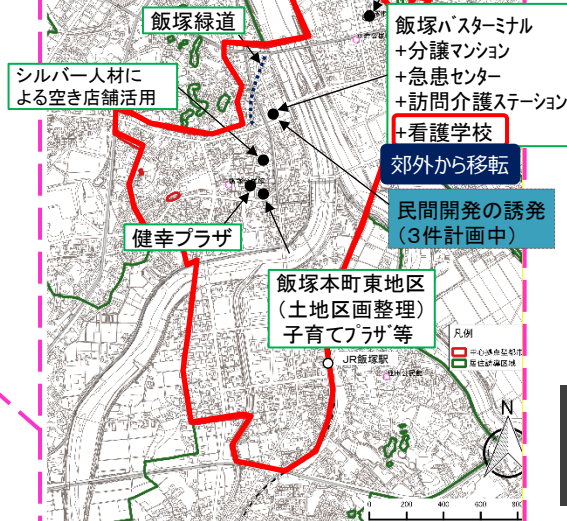


まちなか居住の推進

まちなかの福祉サービス向上による居住の推進

○まちなかの住宅供給
再開発(バスターミナル等)や区画整理(子育てプラザ等)などにより、151戸の住宅を誘致

都市機能誘導区域(中心拠点)
拠点病院、大規模な集客施設等を誘導



まちなかの賑わい創出



○市庁舎建替
現在地(中心拠点)で建替を実施



○商店街の空き店舗を活用
シルバー人材センターによる飲食店経営等

○飯塚本町東地区
商業機能、子育て拠点等導入

医療・福祉の拠点づくり

○医療施設・学校のまちなか移転
・急患センター
・看護学校、訪問看護ステーション

医師会の協力により実現

地域包括ケアの拠点

福祉サービスの生産性向上

■訪問系福祉事業者及び居住者をまちなか誘導し、福祉サービスの生産性を、

約13% 向上

居住誘導区域内の高齢者人口密度が、区域外の約10倍となることから、訪問時の移動時間の短縮分を試算 ※①

健康寿命の延伸

福岡大学スポーツ科学部との連携

○ウォーキングコース整備
○ジム整備、健康教室の開催による歩行量増

ウォーキングイベントの参加人口の拡大
1,000人(H25) → 3,000人(H30) ※いづか健康都市基本計画



○撤退したデパートをコミュニティ機能の拠点として建替。運動施設や障害児福祉機能導入(健幸プラザ)

(株)まちづくり飯塚が事業実施(100%民間出資のまちづくり会社)
※事業費約7億円

歩行量増加による医療費の削減

■まちなかから、全市的に歩行量の増加を波及させ、

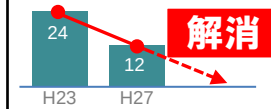
約8.4億円 の医療費を削減

40歳~74歳の3割が一日当たり2,000歩増を想定医療費削減効果から試算 ※②

まちなかの空き店舗の解消

■まちなか居住の促進や、多様な集客施設の集積により、空き店舗を解消

本町商店街空き店舗の推移



空き店舗の減少トレンドをさらに継続

※①② 国土交通省試算

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

年代	距離(m)
10~20代	326
30~40代	308
50~60代	343
70歳以上	322

○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

居住誘導区域図

利便性の高い公共交通沿線に一定の人口密度を維持することにより公共交通の持続性の確保

利便性の高い公共交通が確保される事により市民の暮らしやすさを維持

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

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レンド値より約220万人※1増加
(バス利用者数は約120万人※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

期待される効果

- 公共交通沿線への居住誘導による増収効果：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

※1: 熊本市資料を基に、国土交通省試算
※2: 一定の仮定条件のもとで、熊本市試算

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- 都市計画道路の必要性の点検
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

都市緑地法等の一部を改正する法律案 概要

背景・必要性

- ◆まちづくりに当たって、公園、広場、緑地、農地等のオープンスペースは多面的な機能を発揮
 - ー 景観(潤い)、環境(雨水貯留、生物多様性)、防災(延焼防止、避難)、体験・学習・交流、にぎわい
- ◆緑豊かなまちづくりに向けては、以下のような課題が顕在化
 - ✓ 量的課題 ー 一人当たり公園面積が少ない地域が存在
 - ー これまで宅地化を前提としてきた都市農地は、減少傾向
 - ✓ 質的課題 ー 公園ストックの老朽化の進行・魅力の低下、公園空間の有効活用の要請等
 - ⇒ 一方、使い道が失われた空き地が増加
- ◆地方公共団体は、財政面、人材面の制約等から新規整備や適切な施設更新等に限界

…「経済財政運営と改革の基本方針2016」、「日本再興戦略2016」(閣議決定)において都市農地の確保、保育所の公園占用特例の一般化等を措置するよう位置付け

法案の概要

都市公園の再生・活性化

【都市公園法等】

- 都市公園で保育所等の設置を可能に
(国家戦略特区特例の一般措置化)
- 民間事業者による公共還元型の収益施設の設置管理制度の創設
 - ー 収益施設(カフェ、レストラン等)の設置管理者を民間事業者から公募選定
 - ー 設置管理許可期間の延伸(10年→20年)、建蔽率の緩和等
 - ー 民間事業者が広場整備等の公園リニューアルを併せて実施
- △ 芝生空間とカフェテラスが一体的に整備された公園(イメージ)
- 〔予算〕広場等の整備に対する資金貸付け【都市開発資金の貸付けに関する法律】
(予算)広場等の整備に対する補助
- 公園内のPFI事業に係る設置管理許可期間の延伸(10年→30年)
- 公園の活性化に関する協議会の設置



△ 芝生空間とカフェテラスが一体的に整備された公園(イメージ)

緑地・広場の創出

【都市緑地法】

- 民間による市民緑地の整備を促す制度の創設
 - ー 市民緑地の設置管理計画を市区町村長が認定
 - 〔(税)固定資産税等の軽減〕
 - 〔(予算)施設整備等に対する補助〕
- 緑の担い手として民間主体を指定する制度の拡充
 - ー 緑地管理機構の指定権者を知事から市区町村長に変更、指定対象にまちづくり会社等を追加



◀ 市民緑地(イメージ)

都市農地の保全・活用

【生産緑地法、都市計画法、建築基準法】

- 生産緑地地区の一律500㎡の面積要件を市区町村が条例で引下げ可能に(300㎡を下限)
 - 〔(税)現行の税制特例を適用〕
- 生産緑地地区内で直売所、農家レストラン等の設置を可能に
- ◀ 市街地に残る小規模な農地での収穫体験の様子
- 新たな用途地域の類型として田園住居地域を創設(地域特性に応じた建築規制、農地の開発規制)



◀ 市街地に残る小規模な農地での収穫体験の様子

地域の公園緑地政策全体のマスタープランの充実

- 市区町村が策定する「緑の基本計画」(緑のマスタープラン)の記載事項を拡充 ー 都市公園の管理の方針、農地を緑地として政策に組み込み【都市緑地法】

【目標・効果】

民間活力を最大限活かして、緑・オープンスペースの整備・保全を効果的に推進し、緑豊かで魅力的なまちづくりを実現

(KPI) 民間活力による公園のリニューアル 約100件(2017~2021 [2017:5件 ↗ 2021:40件])

民間主体による市民緑地の整備 約70件(2017~2021 [2017:5件 ↗ 2021:25件])

※地方公共団体等への意向把握をもとに推計

都市公園の再生・活性化

【都市公園法等】

(現行・改正)

都市公園の占用

- ・公園管理者の許可を受けて、公園施設以外の施設(占用物件)を設置 (ライフライン、地下駐車場等、仮設工作物等)
- ▶ 保育所等の社会福祉施設(通所利用)を占用対象に追加

全国的な待機児童対策の推進

民間事業者による公園施設の設置管理

- ・民間事業者は公園管理者の許可を受けて公園施設を設置管理 (許可期間は10年以内)
- ▶ 公共還元型の収益施設(飲食店、売店等)の設置管理制度の創設
 - 収益施設の設置管理を行う民間事業者を公募選定 / 許可期間の延伸(10年→20年)、建蔽率の緩和(2%を緩和) / 収益施設の設置管理を行う事業者が園路、広場等、周辺の公園整備を一体的に実施

民間の優良投資の誘導による利用者サービスの向上

カフェ等
(収益施設)



収益を活用し、周辺の園路、広場等を一体的に整備



予算)収益施設の設置管理者が行う広場等の整備に対する低利貸付け(国費1億円)【都市開発資金の貸付けに関する法律】
予算)収益施設の設置管理者が行う広場等の整備に対する補助(社会資本整備総合交付金893,958百万円(国費)の内数)

民間による
プール整備



イベントによる賑わいづくり



老朽化により
破損した遊具



大規模公園施設の整備におけるPFI事業の活用

- ・主に大規模公園施設(プール、水族館等)の整備についてPFI事業を活用 (PFI事業の実績:12件)
- ▶ PFI事業により公園施設を整備する場合の設置管理許可期間を延伸(10年→30年)

大規模公園施設の効率的な整備・更新

公園の活性化に関する協議会の設置

- ▶ 公園管理者と民間施設の設置運営者、近隣事業者(商店会等)等が、公園の活性化方策について協議

民間のアイデアを生かした公園活性化の取組の企画・実施

都市公園の老朽化対策

- ・これまで、技術的助言として、遊具の安全確保に関する指針(H14策定、H20・H26改訂)、公園施設の安全点検に関する指針(H27策定)を策定・周知。
- ▶ 都市公園(遊具等)の維持修繕基準の法令化

予防保全による長寿命化・安全対策の徹底

※設置後40年以上の都市公園の割合:2割(H26)→6割(H46)
(標準使用期間を超える設置後20年以上の遊具の割合:5割(H26))

【都市緑地法】

市区町村の公園・緑地政策全体のマスタープラン(緑の基本計画)

- ・都市公園については整備の方針のみ記載
- ▶ 都市公園の管理の方針を記載事項に追加 - 都市公園ごとの特性に応じた管理の方針

都市公園ストックの計画的
保全・活用・再編

- ・自然環境豊かな公園における生物多様性に配慮した管理
- ・まちなかの公園における賑わいの創出 等

緑地・広場の創出

【都市緑地法】

(現行・改正)

民間主体による緑地空間の創出

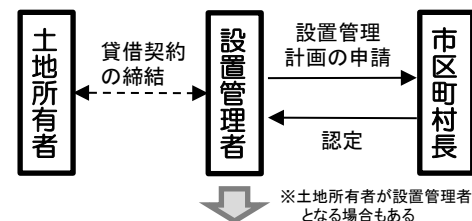
- ・民有緑地を住民に公開するため地方公共団体等が管理する仕組み
- ▶ **民間主体による市民緑地の整備を促す制度の創設**
 - NPO、まちづくり会社等の民間主体が、市区町村長による設置管理計画の認定を受け、オープンアクセスの市民緑地を設置・管理

税制) 緑地保全・緑化推進法人が設置管理する市民緑地の敷地に係る固定資産税・都市計画税の軽減
(3年間 原則1/3軽減(1/2~1/6で条例で規定))

予算) 緑地保全・緑化推進法人が設置管理する市民緑地における植栽、ベンチ等の施設整備に対する補助
(社会資本整備総合交付金893,958百万円の内数)

公園不足地域等において公園と同等の緑地空間を創出
空き地の有効活用

＜市民緑地認定制度のスキーム＞



市民緑地の設置管理



整備前



NPOが空き地を緑地空間として整備

緑地保全・緑化推進の担い手制度

- ・都道府県知事が民間の緑の担い手(緑地管理機構)を指定(社団・財団・NPOが対象)
- ▶ **緑地保全・緑化推進法人(緑地管理機構を名称変更)の指定権者を知事から市区町村長に変更、指定対象にまちづくり会社等を追加**

緑化推進等を行うNPO、まちづくり会社の活動を促進

緑化地域

- ・都市計画で定める緑化率(※)の最低限度以上の緑化を義務付け
(※) 敷地面積に対する緑化施設(屋上・壁面緑化を含む)の面積の割合
原則最大25%まで定められるが、敷地内空地の緑化を主としていたため、高い建蔽率の地区等では低率で設定
- ▶ **緑化率の最低限度の基準の見直し(屋上緑化等の普及を踏まえ、建蔽率に関わらず25%まで設定可能に)**

屋上緑化等による都市緑化の推進



屋上緑化

都市農地の保全・活用

【生産緑地法】

(現行・改正)

生産緑地地区に関する都市計画

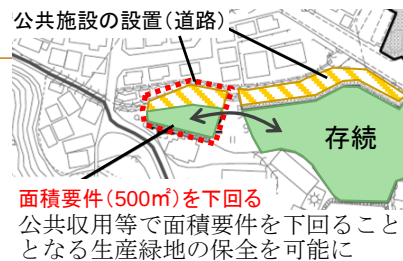
・500㎡以上等の要件に該当する一団の農地(生産緑地地区:13,220ha)

▶300㎡以上(政令で規定)で市区町村が条例で定める規模に引下げ可能に

※一団性要件の運用緩和(いわゆる道連れ解除への対応)

税制)新たに対象となる小規模な生産緑地にも農地課税を適用

小規模でも身近な農地をきめ細かに保全



生産緑地地区内の行為制限

・生産等に必要な施設のみ設置可能

▶直売所、農家レストラン等の設置を可能に(国家戦略特区の規制改革提案に対応)

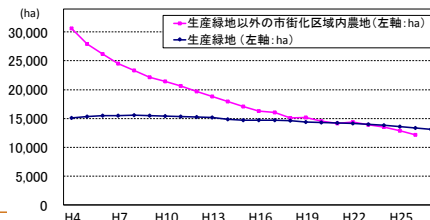
規制緩和による農業経営の支援
+ 都市住民の満足度向上

生産緑地の買取り申出

・都市計画決定後30年経過により所有者は市区町村に買取り申出が可能(平成34年には約8割の生産緑地が申出期を迎える)

▶申出可能時期を10年先送りする特定生産緑地指定制度の創設(土地所有者等の同意を得て市区町村指定)

農家の意向を基に
将来の保全を確実に



三大都市圏特定市における市街化区域内農地の推移

【都市計画法・建築基準法】

用途地域

- ・住居、商業、工業その他の用途を適切に配分し、建築物の用途、形態等を制限
- ・農地が比較的多い住居専用地域では、農業用施設の建築には個別許可が必要
- ・生産緑地以外の農地は宅地化が進行

▶ 田園住居地域の創設

- ・農地と調和した低層住宅に係る良好な住居環境の保護を目的
- ・建築規制(低層住居専用地域をベースに農業用施設の立地を限定的に許容)
- ・農地の開発規制(許可制、一定の小規模の開発は可能)

都市の構成要素としての農地を都市計画に本格的に位置付け

用途地域の類型

第一種低層住居専用地域 / 第二種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域 / 第二種中高層住居専用地域
第一種住居地域 / 第二種住居地域 /
準住居地域 + 田園住居地域

住居系 7 + 1

商業系 2

工業系 3



農地と調和した低層住宅

【都市緑地法】

緑地の定義

・法律上の緑地の範囲は、樹林地、草地、水辺地等 ▶ 農地を明示

市区町村の公園・緑地政策全体のマスタープラン(緑の基本計画)

・農地は原則対象外 ▶ 生産緑地ほか都市農地の保全方針を追加

農地を都市の
緑地政策体系に
位置付け、保全
手法を充実



農業体験農園

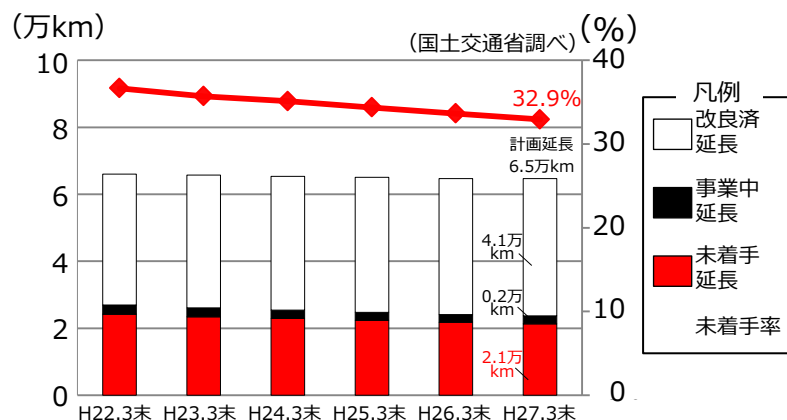


生産緑地地区

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- **都市計画道路の必要性の点検**
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

①都市計画道路の未着手の状況

- 都市計画道路(幹線街路)の計画延長：約6.5万km
うち、改良済延長：約4.1万km
事業中延長：約0.2万km
未着手延長：約2.1万km (約32.9%)



②都市計画道路の未着手の主な理由

- 地方公共団体の体制・財源の不足
 - ・用地買収等、事業実施のための体制や財源が不足し、事業化に至らない。
- 合意形成の難航
 - ・密集市街地等、関係者が多く複雑な地区における合意形成が難航している。

○地方公共団体による見直しの不足

- ・都市計画決定主体である地方公共団体※において、施設の必要性を吟味し、必要性が低下したものを廃止・変更する見直しの取組が不足している。

※都市計画の決定については、地方公共団体の自治事務であり、国の関与はほぼ無い。

③これまでの国による取組

- 都市計画道路は、高度経済成長期における都市の拡大を前提に決定されたものが多く、近年の人口減少、低成長等の社会経済情勢の変化を踏まえると、**都市計画決定後、長期間が経過し、その必要性に変化が生じつつある道路もあると認識。**

- このため、国土交通省では、**平成12年・18年・23年の3度にわたり技術的助言である「都市計画運用指針」を発出し、**地方公共団体において都市計画道路の必要性について検証を行い、その結果を踏まえて、廃止や幅員変更など適切な見直しを行うことを助言。

<都市計画運用指針の主な内容>

- ・長期にわたり事業に着手されていない都市施設等の都市計画については、**見直しのガイドライン**を定めるとともに、**これに基づき、必要性の検討を行う**ことが望ましい
- ・都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、**変更の理由を明確にした上で見直しを行う**ことが望ましい

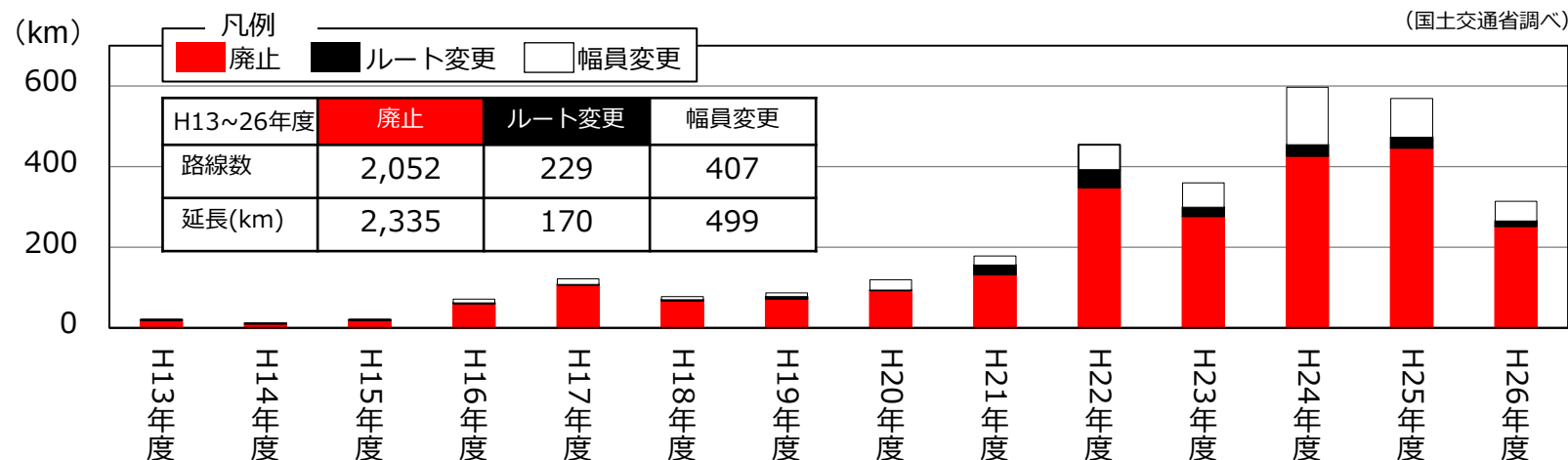
④都市計画道路の見直しの状況

○見直しガイドラインの策定状況

- 都市計画運用指針の発出（平成12年12月）以降、全ての都道府県・政令市が見直しガイドラインを策定。

○都市計画道路の見直し状況

- 見直しガイドラインに基づき、全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施。（※）
- 各地方公共団体の見直しの結果、都市計画運用指針の発出（平成12年12月）以降、全国で約2,000路線、約2,300kmの都市計画道路（幹線街路）の廃止（一部廃止を含む）等を実施。



（※）見直し実施状況については、地域によって差があり、都道府県が自ら都道府県道等の見直しを行っている地域は、見直しを行っている市区町村の割合が高い傾向にある

⑤今後の展開

- 地方公共団体による「適時適切な見直し」がさらに進むよう、対策の一部として以下を速やかに実施

新たな見直しの手引きの発出

見直しの実績のある自治体から収集した具体的な進め方を整理し、具体的方法を提示する。

さらに、引き続き課題を整理し、都市計画制度に係る審議会において、見直しの推進方策を検討

都市計画道路の見直しについて

都市計画道路の見直しの状況

・見直しガイドラインに基づき、全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施。

※見直し実施状況は地域によって差があり、都道府県道等の見直しを都道府県が自ら実施している地域は、市区町村の見直し実施の割合が高い傾向にある。

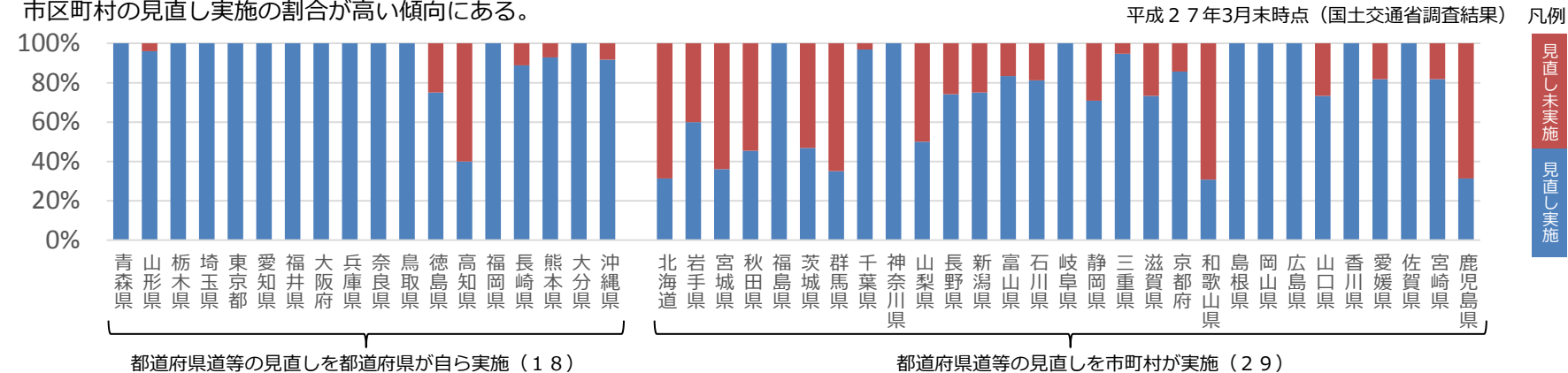


図 未着手都市計画道路を有する939市区町村の見直し実施状況（都道府県別）

・各地方公共団体の見直しの結果、都市計画運用指針の発出（平成12年12月）以降、全国で約2,000路線、約2,300 kmの都市計画道路（幹線街路）の廃止（一部廃止を含む）等を実施。

新たな見直しの手引きの発出（平成29年4月予定）

・地方公共団体による「適時適切な見直し」がさらに進むよう、対策の一部として新たな見直しの手引きを発出。

<都市計画道路の見直しの手引き（案）>

○見直しの実績のある地方公共団体から収集した具体的な進め方を整理し、具体的方法を提示。

- ・都道府県・政令市の見直しガイドライン、ガイドラインに基づき実施した見直しの結果を収集（～平成28年12月）。
- ・現在、収集した具体的な進め方を、以下の項目で整理・分析しており、手引きとして具体的方法を取りまとめて、地方公共団体に提示（平成29年4月予定）。

【整理・分析の項目】

- 見直しの手順
- 見直しの対象路線抽出の考え方
- 見直しの観点（必要性に関する評価（代替路線を含めた道路ネットワークとしての検討等）、道路構造令との整合、事業の見通し等）
- 市民への公表・意見反映
- 都道府県の役割 等

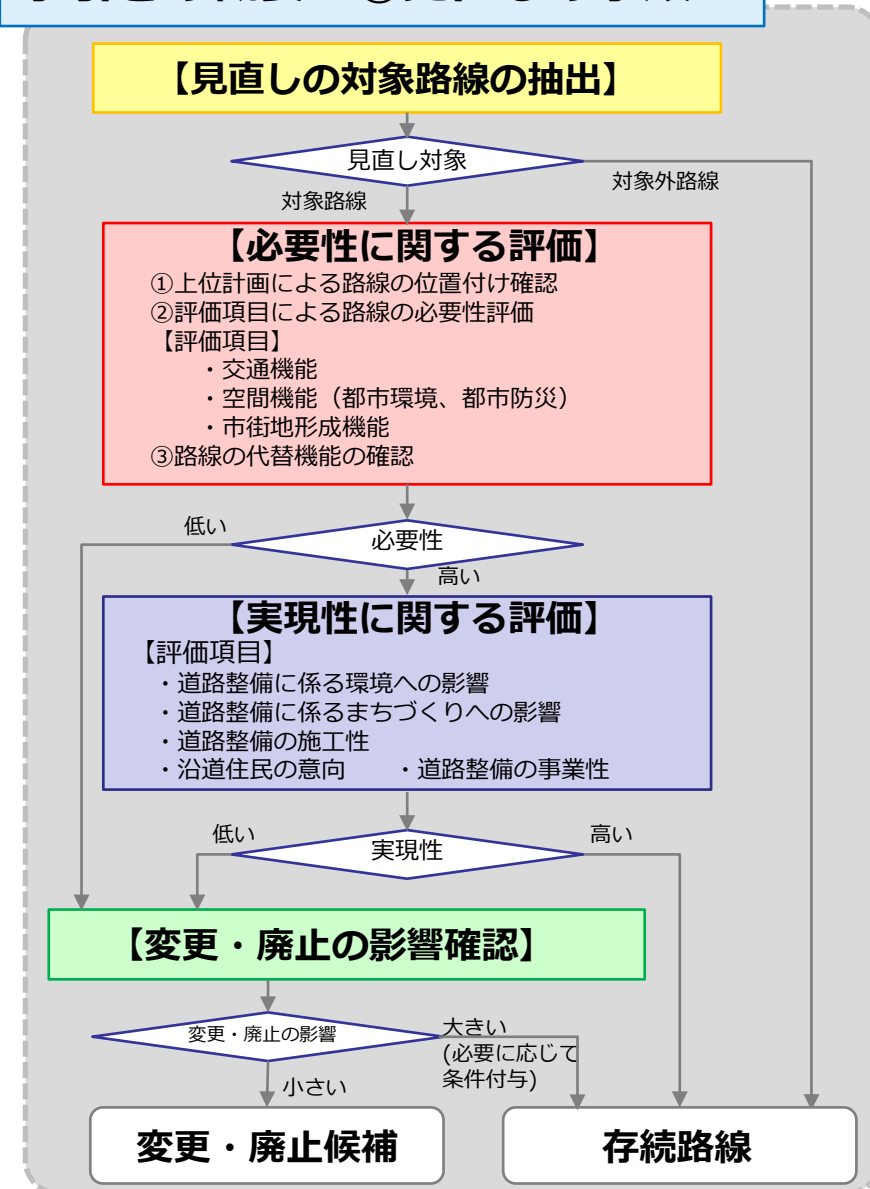
これまでのWGにおける報告内容

- 都市計画道路の未着手延長は約32.9%
- 未着手の主な理由のひとつは、都市計画決定主体である地方公共団体における見直しの取組不足
- 国としては、これまでも3度にわたり「都市計画運用指針」を発出してきたところ
- これにより、全国の約8割の地方公共団体が都市計画道路の見直しを実施
- 地方公共団体による「適時適切な見直し」がさらに進むよう、新たな見直しの手引きを発出

新たな見直しの手引きの発出

- 都道府県・政令市の見直しガイドラインを収集・整理し、その具体的進め方を手引きとして取りまとめ、平成29年4月10日に全国都市計画主管課長会議において説明済。そこでの意見も踏まえ、できるだけ速やかに発出を予定
- 今後は、都市計画道路の見直しを行った個別の事例に基づき課題を整理し、秋ごろに全国の都市計画担当者との意見交換を経て、平成29年度中を目標に、見直しの推進方策をとりまとめる予定

手引きの概要：①見直しの手順



手引きの概要：②評価の視点や項目

【見直しの対象路線の抽出】

○対象とする道路種別

道路種別	団体	割合 (%)
全ての都市計画道路	24	36%
幹線街路のみ	25	37%
その他・記載なし	18	26%

○対象とする未着手期間

未着手期間	団体	割合 (%)
未着手全て	8	12%
30年以上	8	12%
20年以上	21	31%
10年以上	1	1%
記載なし	29	43%

【必要性に関する評価項目の具体例】

○路線の代替機能の確認

・代替機能を有する路線の基準を定めている(千葉市)

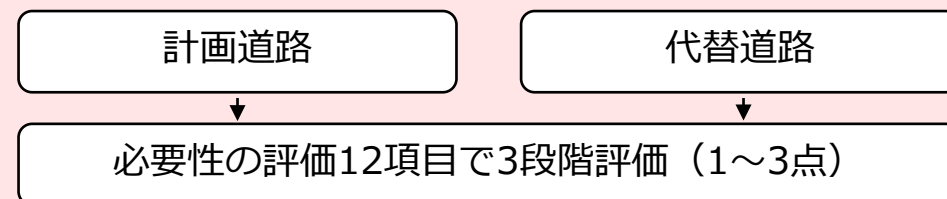
▼代替機能を有する候補路線の基準

	市街化区域	市街化調整区域
骨格道路	鉄道駅アクセス道路 → 幅員15m以上 その他 → 幅員13m以上	幅員11m以上
地区道路	幅員11m以上	

骨格道路
総合的視点で検討
が必要な道路

地区道路
特定の地区レベル
のサービスを提供
する道路

・計画道路と代替道路の必要性を定量化、比較評価を実施(沖縄県)



合計点の比(計画道路/代替道路)が**1.5を下回る場合は廃止**を含む計画見直し候補としている。

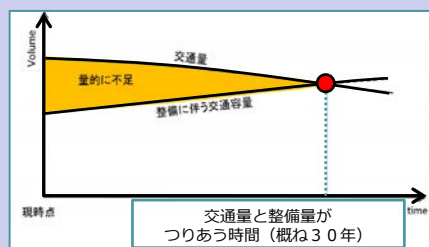
手引きの概要：②評価の視点や項目

【実現性に関する評価項目の具体例】

○整備着手予定時期の確認

- ・実現性の期間を30年とした評価を実施
(大阪府)

▼必要な交通量確保時期の考え方



30年以内に着手出来ない場合交通安全機能、防災機能が著しく高いかを確認。該当しない場合は、廃止候補としている。

○見直し対象道路における道路構造令との整合の確認

- ・対象路線の必要性が認められても、道路構造令と整合していない路線は、見直し候補路線とする(埼玉県)

○地元からの整備要望等の有無の確認

- ・住民からの要望の状況を実現性の評価基準の1つとしている
(全9項目)(鳥取県)

早期要望有り：2点
無し：1点
反対有り：0点

【変更・廃止の影響確認に関する具体例】

○交通量推計の結果等を活用し、変更、廃止した場合に周辺道路に与える影響等を検証

- ・廃止、変更による周辺道路への影響評価に混雑度を採用(札幌市)

- ◇パーソントリップ調査に基づき将来交通需要を推計
- ◇現在の都市計画道路網(※)を混雑度で評価
(※計画の廃止、幅員変更を考慮)

[都市計画道路網の評価基準]

将来交通需要において、都市計画道路網で周辺道路網に混雑度**1.25(※)以上の区間が発生しないこと。**

※混雑度1.25以上とは、ピーク時間帯を中心として渋滞する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態。

手引きの概要：③都市計画道路に関する訴訟

【盛岡裁判(H17)】

- ・長年にわたる建築制限に対し賠償等を求めた裁判

→ 最高裁により原告が敗訴(※補足意見あり)

「正当な理由がないにもかかわらず、都市計画事業自体が長期間全く進行していないとか、当該特定路線の必要性が見直されるべきであるのに、これが長期間放置されているとかという特別の事情がない限り、市町村の下した判断は、裁量権の範囲内のものとして違法になることはない」と解するのが相当である」

【最高裁の補足意見】

- ・60年にわたる建築制限に対して損失補償不要とする考え方は大いに疑問
- ・ただし、本地域は第1種住居地域であり従来高度な土地利用は行われておらず、補償を必要とするとは言えない

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- 都市計画道路の必要性の点検
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて

背景

- 人口減少等が進む中であっても、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**現象が顕在化**。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の判断に基づき、開発・建築行為を統一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



(宮崎市中心市街地の例)

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としていく。
- 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。

- コンパクト・プラス・ネットワーク推進に向けた取組
- 都市緑地法等の改正
- 都市計画道路の必要性の点検
- 将来を見据えた新たな都市計画制度に向けて
- 民間の都市計画実務専門家との連携

質の高い都市計画行政

従来型の都市計画

- 人口の増加や成長・拡大を前提に、将来の都市像がある程度予測可能な状態の中で土地利用規制や都市施設の整備、市街地整備で都市をコントロール

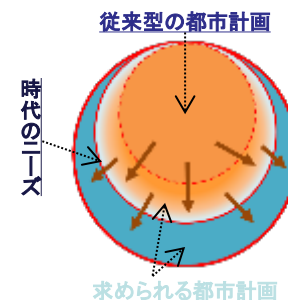
時代のニーズ

人口を維持、あるいは減少する可能性が大きい中で、
持続可能で安全・安心して暮らせる都市づくり、国際競争力強化に資する都市づくり
これまでの土地利用規制等でのコントロールに加え、都市の住民・企業の活動等にこれまで以上に着目し、量ではなく質の向上を図るために都市を「マネジメント」という新たな視点をもって取り組んでいくことが必要

求められる都市計画

- 市街化調整区域の規制、都市計画施設の見直し、民間活力を活用した開発など、**従来型の都市計画ツールの高度化**
- 都市機能に着目し、これらを都市計画の中に位置づけ、その「魅力」を活かすことによって、居住を含めた都市の活動を「誘導」することで**都市を「マネジメント」する新たな取組（立地適正計画等）**

質の高い都市計画行政とは、**従来型の都市計画**に加え、時代のニーズに応じて**求められる都市計画**を実行することで、都市の課題を解決し**目標とする都市像**を実現すること



都市計画実務専門家との連携～質の高い都市計画行政の実現のために～

- これまで都市計画実務専門家の能力が活用され、質の高い都市計画行政がなされてきたところ。今後、これまで以上に変化する時代のニーズに対応するため、より一層、**専門的な能力を有する都市計画実務専門家と連携**することが必要。

○公共団体の状況

自身の都市の事情に詳しい

行政実務に精通している

地元のニーズを政策に反映

○質の高い都市計画行政実現のため必要となる能力

全国の他市町村で創意工夫された先進事例、他分野の基礎知識などの知見を有する能力（知識）

多様なデータ等を活用し都市を分析する能力、適切な合意形成手法を実施する能力（技術力）

専門的かつ第三者の立場から、都市の課題を抽出し、対応方針を発想する能力（創造力）

専門的能力を駆使し、各場面で活躍を期待

<解説>左記の能力を使う場面（『H26年度とりまとめ』担うべき役割との関連）

知識・データ分析を活用し、都市の課題、対応方針を示す『ホームドクター』

地域住民や、都市機能の担い手との橋渡しを行う『コーディネーター』

都市・地域全体を俯瞰して抜本的な政策、戦略を提案する『政策アドバイザー』

質の高い都市計画行政を推進するための好循環

都市計画実務専門家との**連携の必要性を地方公共団体に普及**することを起点とし、連携を促進するための取組が必要

- 都市計画実務専門家との連携必要性の普及
- 都市計画実務専門家の能力を引出す発注に関する事例の共有

優良な都市計画実務専門家の適切な選定・活躍の場の確保

都市計画実務専門家の能力・経験の認定

都市計画実務専門家の業務の質の確保

都市計画行政の質の向上

- 時代のニーズに対応した実践的なガイドラインの作成・充実・周知
- ノウハウ蓄積を企図した実践的な講習会の開催
- 都市計画CPD標準カリキュラムの作成

- 『認定都市プランナー制度』の普及・充実
- 『都市計画コンサルタント優良業務登録事業』の普及・充実

※各取組が循環することにより、継続的な取組となり、取組同士の**相乗効果が期待**される