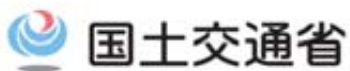


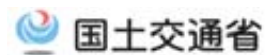
コンパクト・プラス・ネットワーク の推進について

—生活利便性の維持・向上のための居住の誘導—

国土交通省 都市局 都市計画課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



本日のメニュー

- 1 都市を取り巻く現状と課題
- 2 コンパクト・プラス・ネットワークの推進
 - ① コンパクト・プラスネットワークとは？
 - ② 支援措置
 - ③ 取組事例
- 3 国土交通省生産性革命プロジェクト

1 都市を取り巻く現状と課題

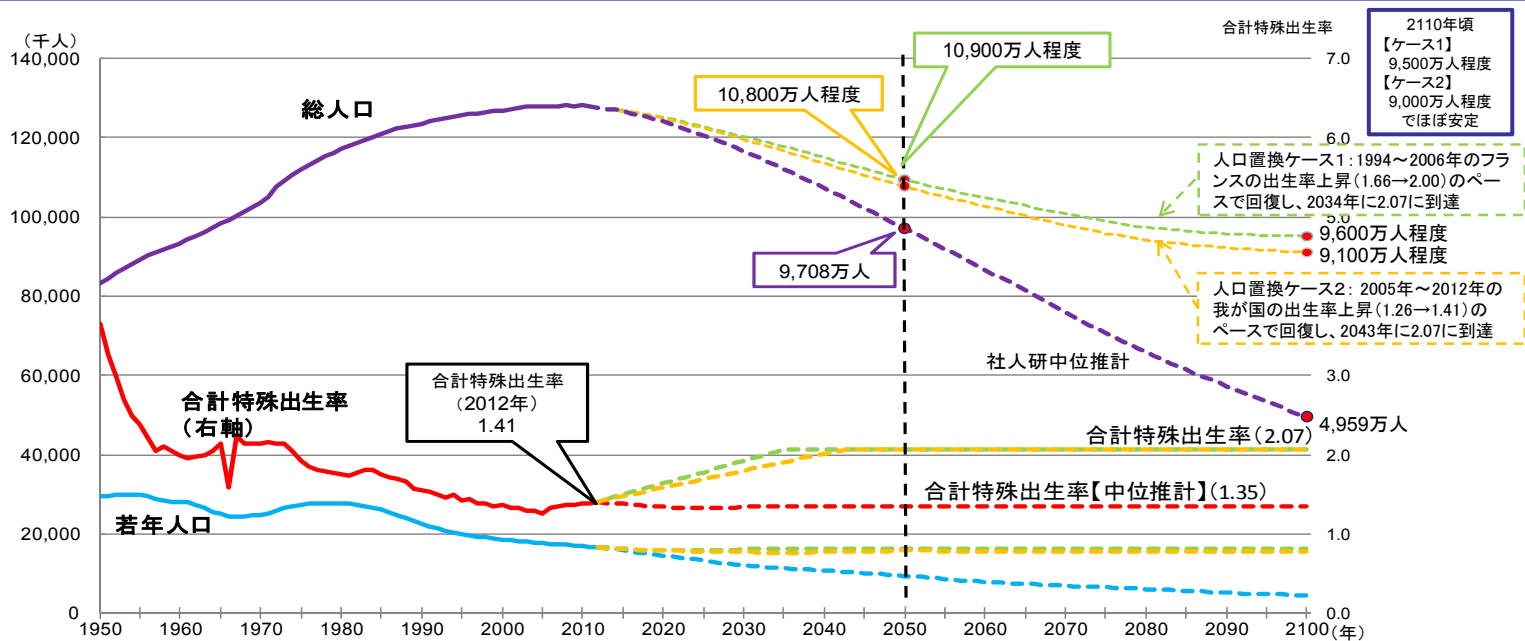
2 コンパクト・プラス・ネットワークの推進

- ① コンパクト・プラスネットワークとは？
- ② 支援措置
- ③ 取組事例

3 国土交通省生産性革命プロジェクト

将来推計人口の動向(出生率回復の場合の試算)

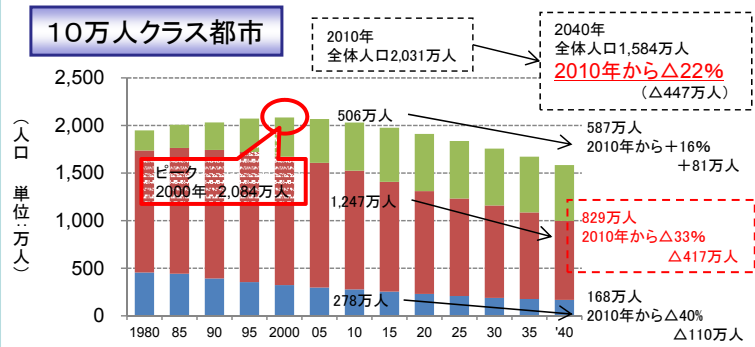
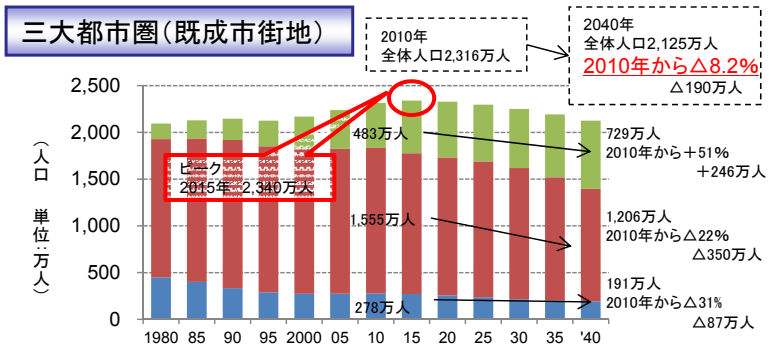
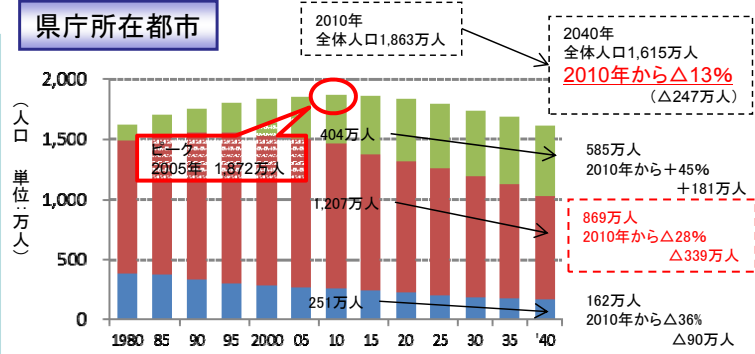
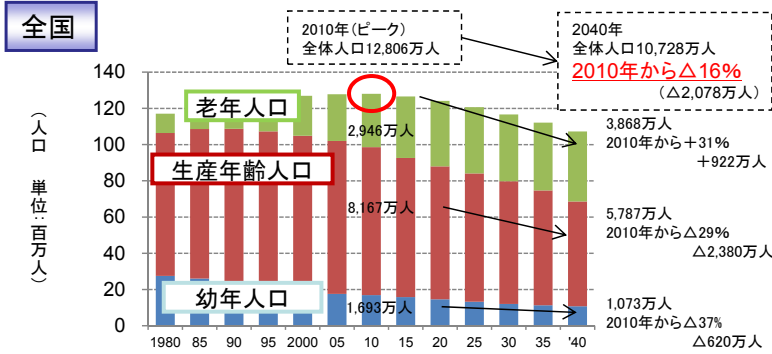
○社人研の中位推計(出生率1.35程度で推移)では、総人口は、2050年では1億人、2100年には5千万人を割り込むまで減少。
 ○今後20年程度で人口置換水準(2.07)まで出生率が回復した場合には、人口減少のペースは緩やかになり、総人口は2110年頃から9千5百万人程度で安定的に推移する。



(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(フランスの回復ペース)」: 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(日本の回復ペース)」: 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。

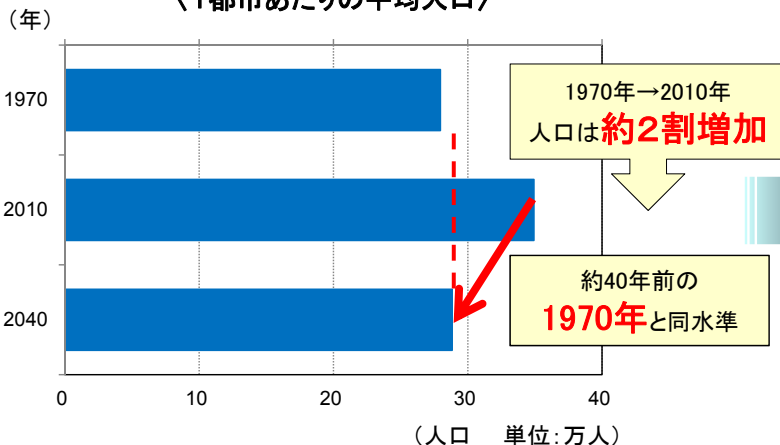
地方都市の現状と課題

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。

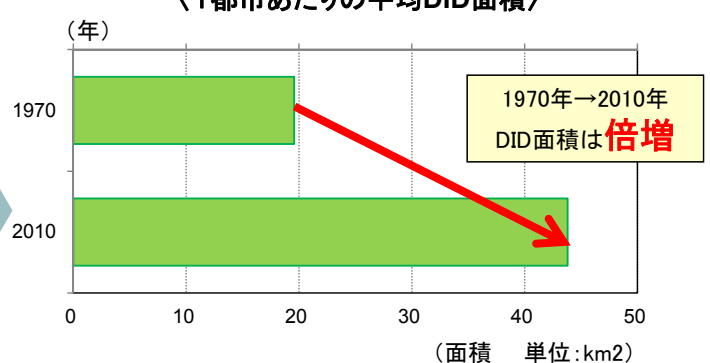
県庁所在地の人口の推移 (三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈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〉



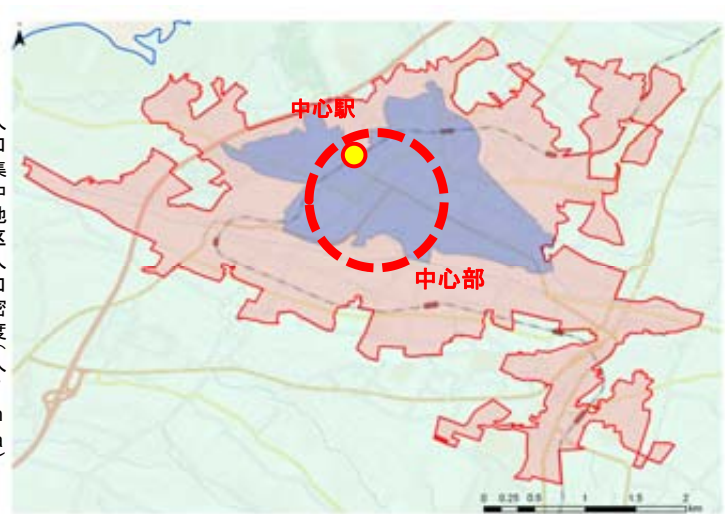
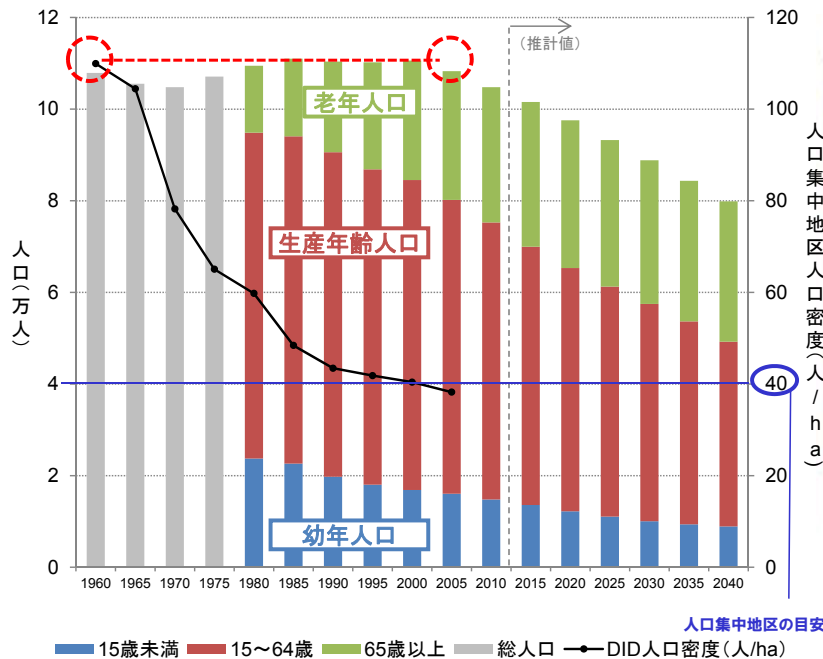
出典:国勢調査 国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

(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



出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)より国土交通省作成

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)

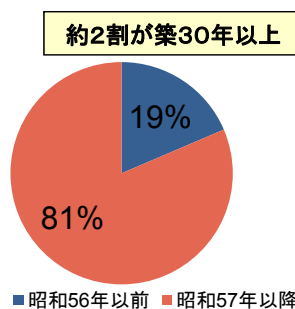
		2010年	2040年	増加数	増加率
東京圏	65～74歳	414万人	517万人	103万人	25%
	75～84歳	239万人	333万人	94万人	39%
	85歳以上	79万人	270万人	190万人	240%
名古屋圏	65～74歳	133万人	150万人	17万人	12%
	75～84歳	84万人	102万人	18万人	22%
	85歳以上	29万人	84万人	55万人	191%
関西圏	65～74歳	233万人	246万人	12万人	5%
	75～84歳	141万人	166万人	25万人	18%
	85歳以上	48万人	149万人	101万人	208%

* 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

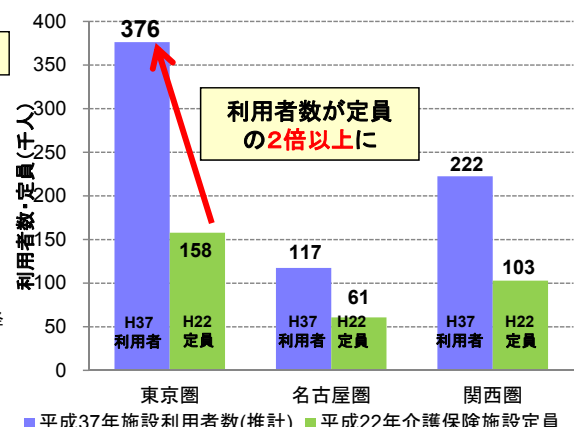
出典: 国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

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

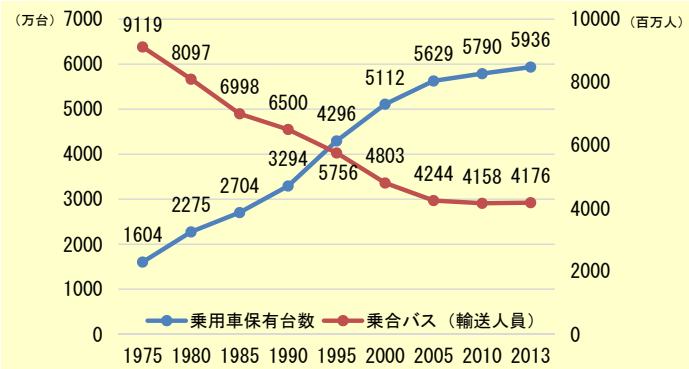
出典: 「平成24年度首都圏整備に関する年次報告」より作成

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

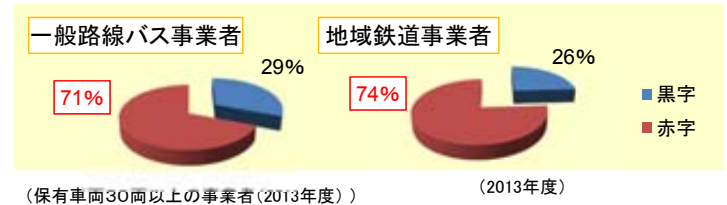
地域公共交通サービスの衰退

- ・ 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。

1 都市を取り巻く現状と課題

2 コンパクト・プラス・ネットワークの推進

① コンパクト・プラスネットワークとは？

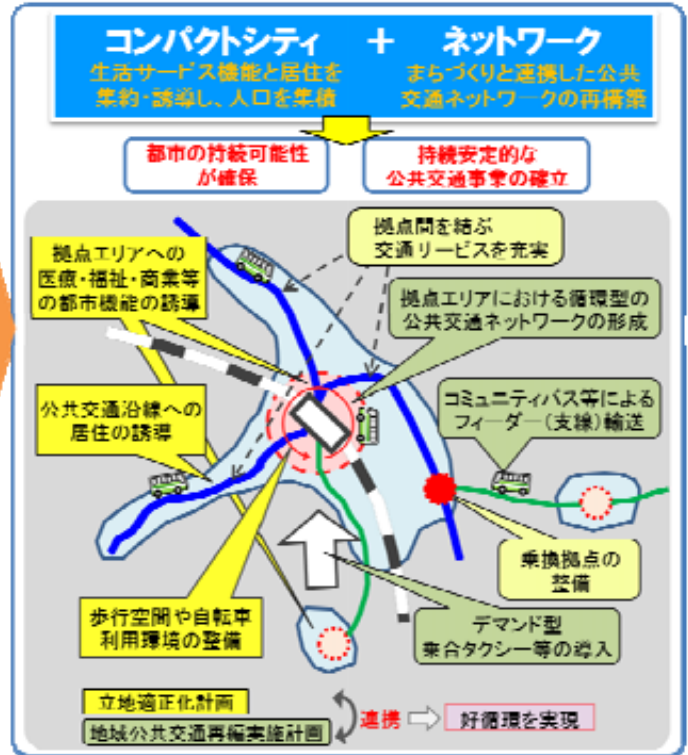
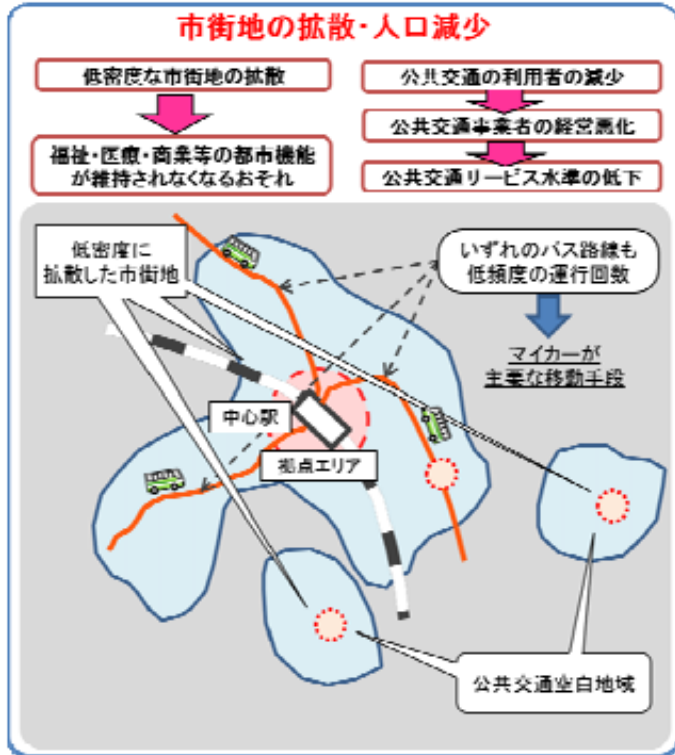
② 支援措置

③ 取組事例

3 国土交通省生産性革命プロジェクト

■ 薄く広がった市街地を抱えたまま、今後人口が減少すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いて又は公共交通で日常生活を営むことが困難となるおそれ。

- ⇒ 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
- ⇒ 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、市民の生活利便性を向上



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。

➢ 1997 (H9) .6 「今後の都市政策のあり方について」
 (都市計画中央審議会基本政策部会中間とりまとめ)

○「都市化社会」から「都市型社会」へ移行
 ○「都市の拡張への対応」から、都市の中へ目に向けた「都市の再構築」へ

- ✓ 人口減少を見据え、都市が拡大するという前提を見直し
- ✓ 都市の外側から内側へ目を向け始めた端緒

➢ 2003 (H15) .12 「都市再生ビジョン」 (社会資本整備審議会答申)

○「拡散型都市構造」から「集約・修復保全型都市構造」への転換
 ○工場跡地やバブル期に生じた細分化された土地の利用密度の向上と都市機能の集積等により、市街地をコンパクトに

- ✓ 目前に迫った人口減少への対応が急務
- ✓ 「集積」「コンパクト」のワードが登場

➢ 2006 (H18) .2 「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか (第一次答申)」
 (社会資本整備審議会答申)

○都市機能の拡散と中心市街地の空洞化
 ⇒ サービス提供効率の低下、自動車利用の加速、環境負荷の増大等
 ○「集約型都市構造」の実現により、都市圏の持続的な発展を確保

まちづくり3法の見直し【H18】

- ・大規模集客施設の立地制限
- ・病院等の公共公益施設の開発許可の対象化 等

➢ 2012 (H24) .9 「都市計画に関する諸制度の今後の展開について」
 (都市計画制度小委員会中間とりまとめ)

○東日本大震災を契機としたエネルギー需給の変化によるエネルギー制約等
 ⇒ 「集約型都市構造化」を通じた低炭素・循環型社会の構築が重要課題

都市低炭素化促進法 (エコまち法) の制定【H24】

- ・都市のCO₂削減に向けた市町村の取組を支援

➢ 2013 (H25) .7 都市再構築戦略検討委員会中間とりまとめ

○快適な暮らしと活力ある経済活動が行われるまちを実現するため、都市構造の再構築 (リノベーション) が必要

- 地方都市: 居住の集積 (集住) と生活と経済を支える都市機能を再配置
- 大都市: 高齢者が健康に暮らせるまちづくりと医療・福祉の効率的な提供

都市再生特別措置法の改正【H26】

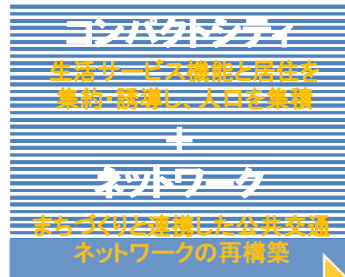
- ・立地適正化計画制度の創設により、コンパクトシティを本格的に推進

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

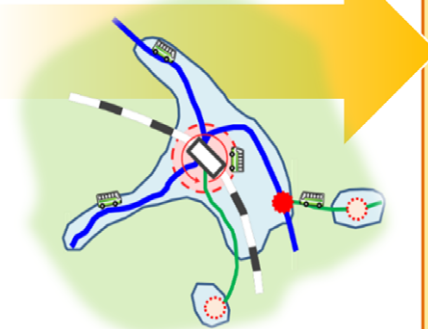
- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■ 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

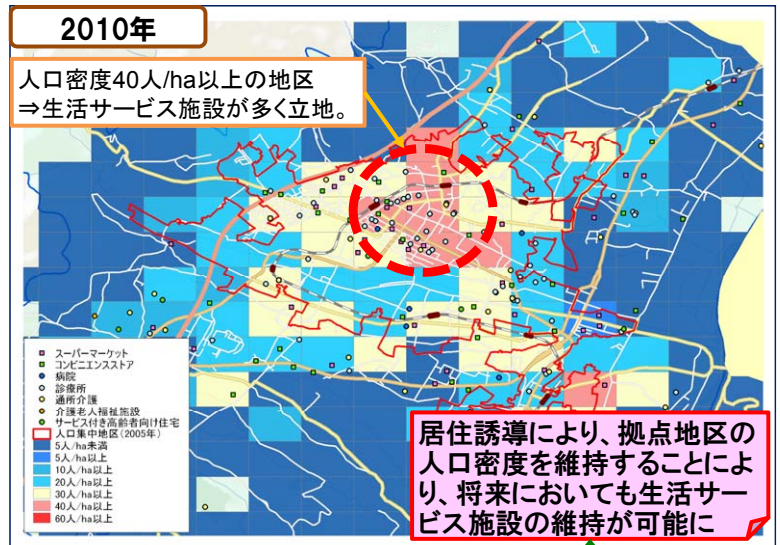
コンパクトシティ化の効果①…生活サービスの維持

■ 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。

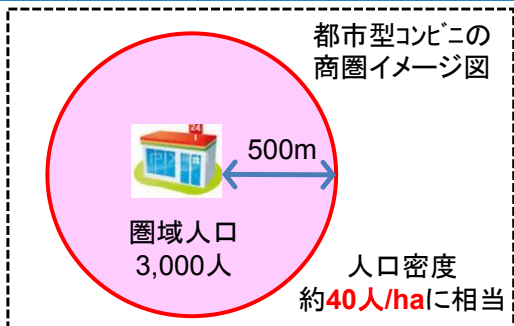
例えば都市型コンビニエンスストアの場合、
 商圏距離：500m 商圏人口：3,000人が標準といわれている。
 ⇒これを人口密度に換算すると、約**40人/ha** (出所)「すぐ応用できる商圏と売上高予測」市原実著、同友館



仮にコンパクトシティ化に取り組みず、全市均等に人口が減少すると



施設の立地を支える商圏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、以下のような圏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 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（2,000～3,000㎡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 リティールウォーク 代表 服部年明 氏 プレゼン資料より抜粋

14

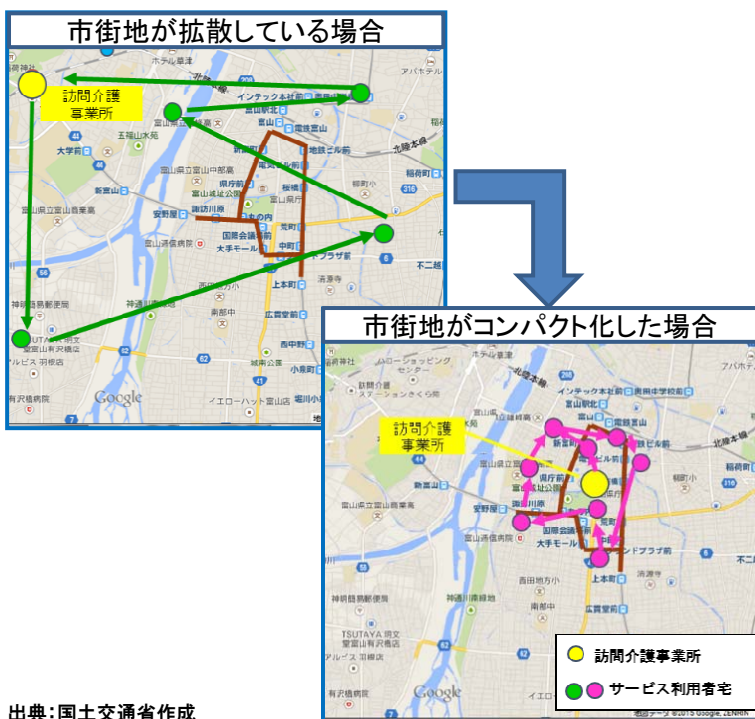
コンパクトシティ化の効果②…サービス産業の生産性の向上(訪問介護)

○ 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。

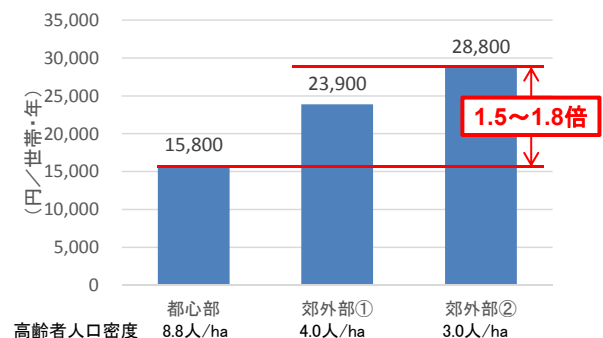
⇒訪問介護におけるサービス提供の効率性が上昇し、事業者の生産性が向上

＜訪問介護の生産性の向上イメージ＞



高齢者人口密度とホームヘ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：国土交通省作成

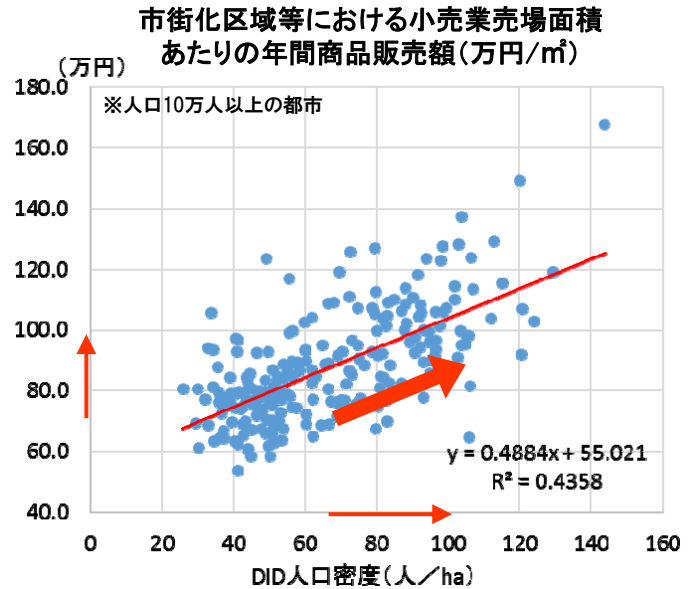
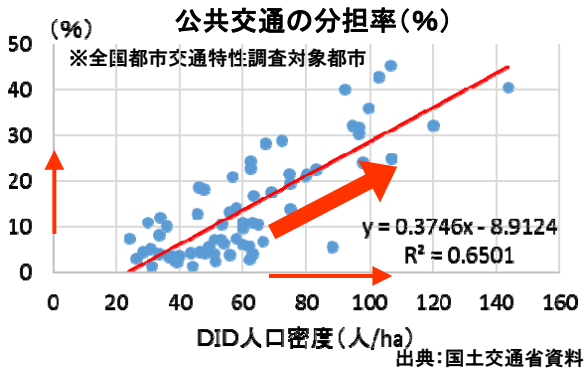
出典：富山市資料を基に国土交通省作成

15

■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。

⇒ より多くの人に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)

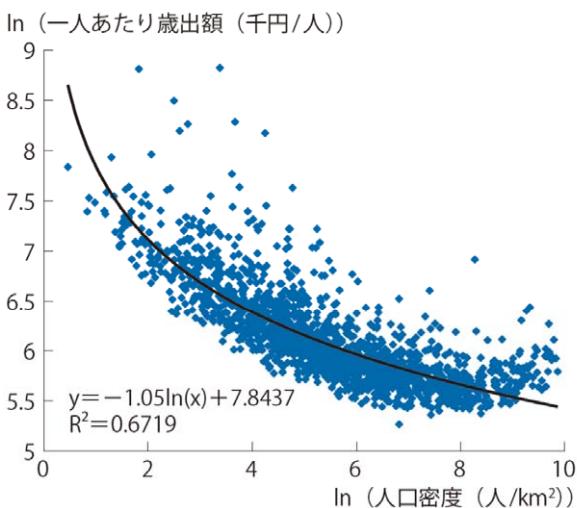
	自動車	市内電車環状線
中心市街地での平均滞在時間(分/日)	113分	128分
来街時に2店舗以上立ち寄る人の割合	30%	47%
中心市街地での平均消費金額(円/日・人)	9,207円	12,102円

出典:富山市資料を基に国土交通省作成

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。

人口密度と1人当たり財政支出(普通会計歳出額)との関係



(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

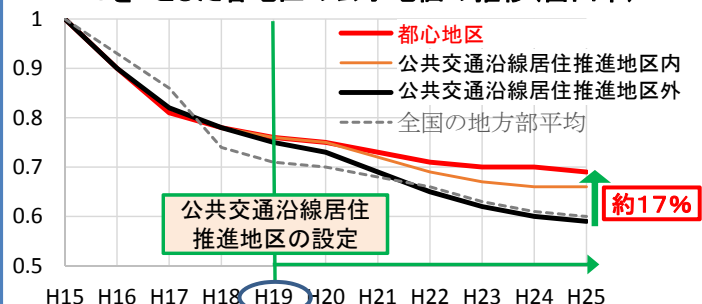
地価の維持効果(固定資産税確保効果)

◎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”の土地利用が増進し、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)



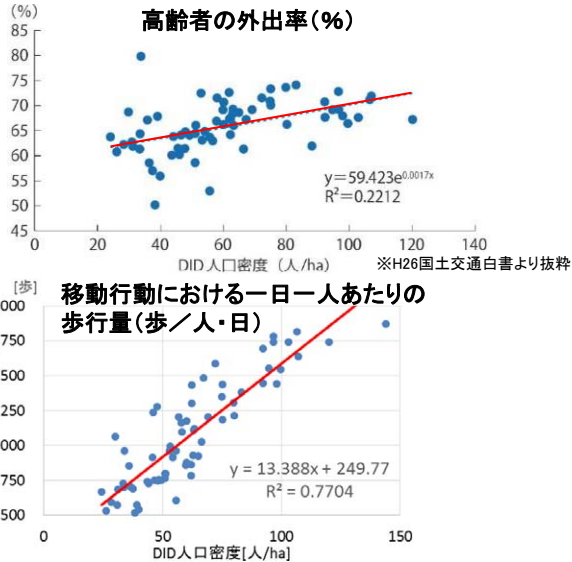
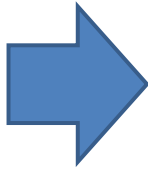
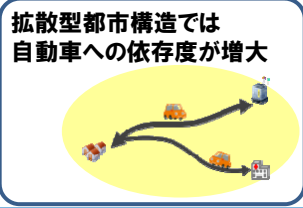
固定資産税と都市計画税の地区別徴収額(H25当初)

地区類型	面積比	税収比
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。



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。



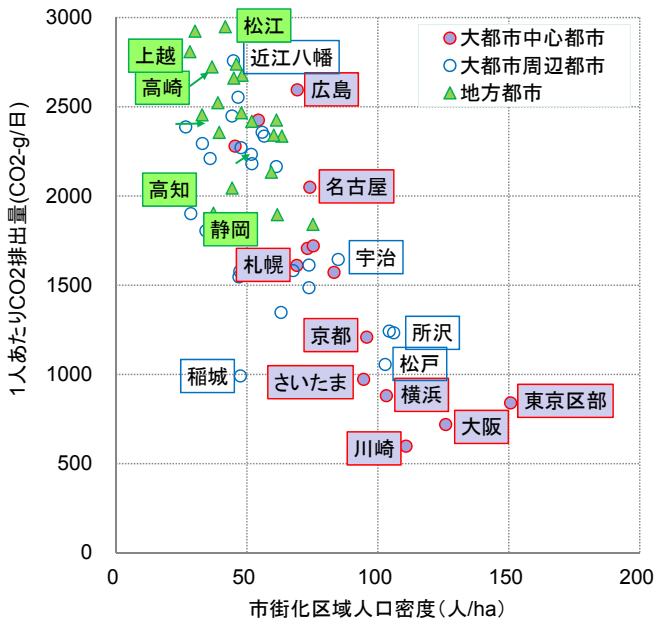
出典:H22全国都市交通特性調査データ、「健康増進のための歩行量実態調査とその行動群別特性分析への応用(筑波大学谷口教授ほか)」をもとに国土交通省作成
 ※H22全国都市交通特性調査対象都市のうちDIDを有する69都市の20歳以上の移動データをもとに分析

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

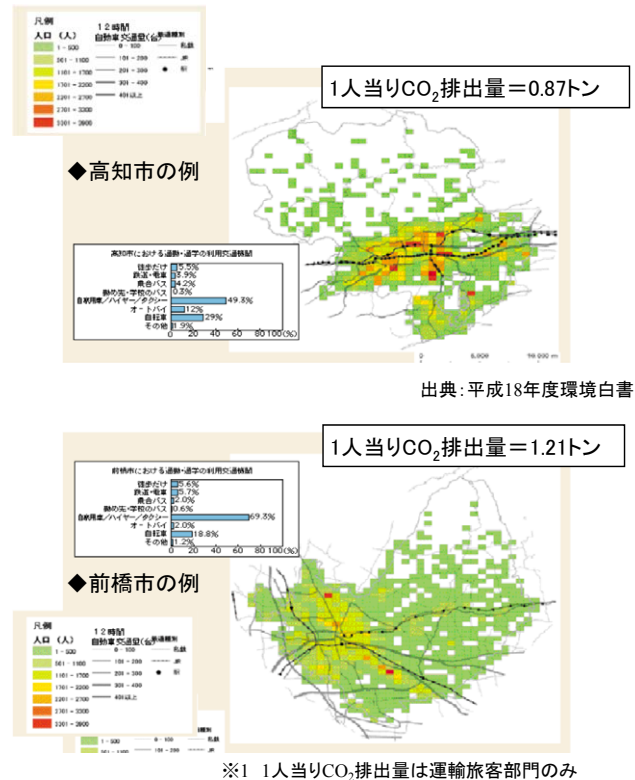
コンパクトシティ化の効果⑥…環境負荷の低減

■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



H22全国都市交通特性調査より
 ※1人あたりCO₂排出量は居住者の自動車交通のみ



- 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。

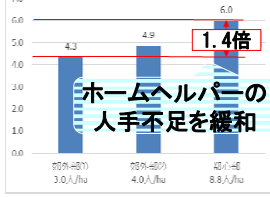
一定密度の集約型市街地に ~サービス産業の生産性向上~

■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)

- 訪問介護の移動の効率化(イメージ)
- 高齢者人口密度とホームヘルパーの派遣可能回数



(出典:富山市資料を基に国土交通省作成)

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)

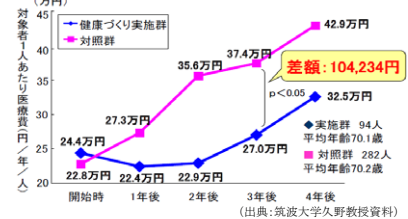
高齢者一人ひとりが元気に ~地方財政の健全化へ~

■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である。

(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%

政府の方針におけるコンパクト・プラス・ネットワークの位置付け

○コンパクト・プラス・ネットワークは、経済成長、財政健全化、地方創生、社会資本整備の重点化など、多様な重要政策課題への処方箋として、政府の各種方針に位置付けられている。

『日本再興戦略 2016』(成長戦略)

(平成28年6月2日閣議決定)

第二 具体的施策 / 11. 都市の競争力の向上と産業インフラ機能強化
我が国の国際競争力を強化し、経済成長を促進するため、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの取組を進め、民間投資の喚起や生産性向上等のインフラのストック効果が最大限発揮される取組を進める...

『まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2015改訂版)』(平成27年12月24日閣議決定)

<基本目標④> 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する

...地域の特性に即し、コンパクトなまちづくりと、これと連携した交通ネットワークの形成を基礎とした多層的な地域構造を構築し、日常生活サービスや高次都市機能等を持続的に提供できる活力ある地域を形成する。

具体的には、立地適正化計画の活用により、都市の中心拠点や生活拠点到生活サービス機能の誘導を図るとともに、その周辺や公共交通沿線に居住の誘導を図る...

経済成長

地方創生

国土づくり

経済・財政改革

コンパクトシティ + ネットワーク

社会の実現 健康長寿

『健康・医療戦略』(平成26年7月22日閣議決定)

2. 各論 (2) 健康・医療に関する新産業創出及び国際展開の促進等に関する施策 4) その他健康長寿社会の形成に資する施策
...立地適正化計画...を作成する地方公共団体を総合的に支援する体制を構築し、医療、福祉等の都市機能の集約と公共交通沿線等への居住によるコンパクトなまちづくりを推進...

『国土形成計画(全国計画)』(平成27年8月14日閣議決定)

第1節 対流の促進とコンパクト+ネットワークの構築 / (3) コンパクトシティの形成
...都市機能を存続させるためには、その集約によってサービスの持続的な提供に必要な圏域人口を確保することが必要である。また、高密度に集約することによって新たな地域の魅力を創出するため、都市機能の集約等を進める都市のコンパクト化と、公共交通網の再構築を始めとするネットワークの構築による「コンパクトシティ」の形成を目指す。
...コンパクトシティの形成を図るため、立地適正化計画制度の利用を促進...

社会資本整備

『第4次社会資本整備重点計画』(平成27年9月18日閣議決定)

2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築
③ 経済と財政双方の一体的な再生に資する社会資本整備への重点化
...人口減少に伴う地方の疲弊に対して、「コンパクト+ネットワーク」を基本とした持続可能な地域構造を構築するための社会資本整備は、地域の生活の質の向上をもたらすとともに、...サービスの生産性を向上させ、地域経済の好循環を生み出す投資となる...

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・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
- ◆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



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

都市計画と立地適正化計画の関係

都市計画法に基づく都市計画

(趣旨) 都市計画区域指定や区域区分(線引き)、開発行為規制、都市計画事業により、郊外のスプロール化(無秩序な市街化)の抑制、効率的な都市基盤整備を実施

(手法) 民間に対する規制、行政によるインフラ整備 → 開発圧力に対し都市の規模拡大をコントロール

都市再生法に基づく立地適正化計画

(趣旨) 都市計画の規制を前提に、規制緩和、税財政支援等の誘導手法により、まちなか・公共交通沿線等に住宅、医療・福祉、商業等の機能の立地を誘導し、都市をコンパクト化

(手法) 民間に対する経済的インセンティブ → 人口減少下で都市機能の適正立地をコントロール



都市計画区域

市街化区域

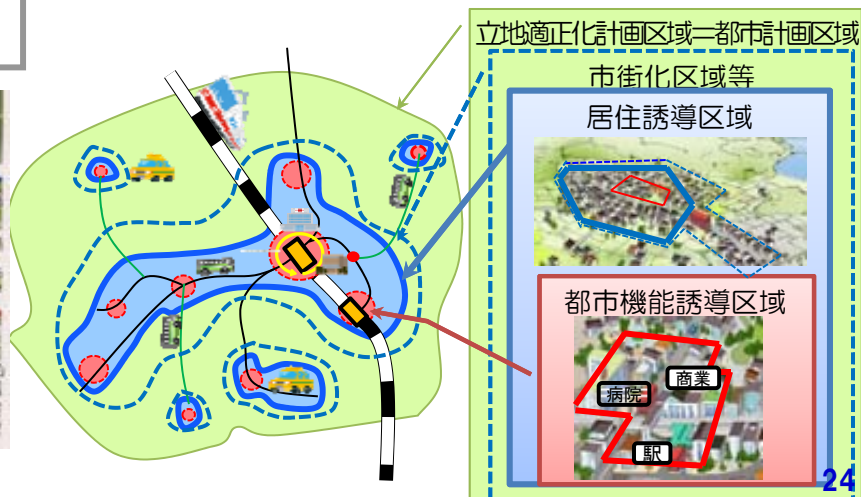
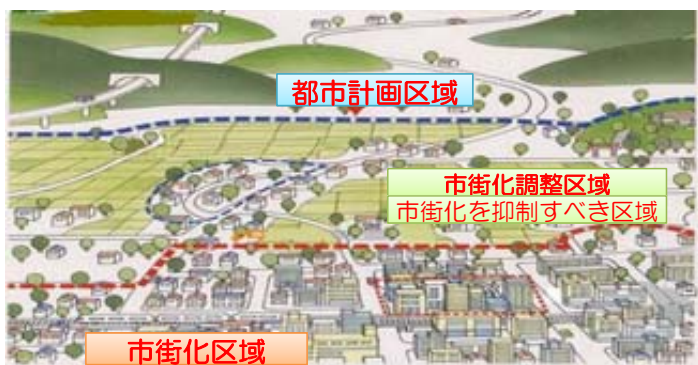
- 既成市街地及び10年以内に優先的に市街化を図る区域
- 用途地域(建物の用途、密度、形態等を規制)を指定
- 都市施設、市街地開発事業を実施

市街化調整区域

- 原則的に開発は認められない(開発許可)
- 原則的に公共投資は行われない

立地適正化計画に対する支援措置

- 計画の作成に対する補助、コンサルティング
- 誘導施設の整備に対する補助・金融・税制支援
- 公共交通ネットワークの整備に対する補助
- 誘導施設の整備に対する容積率の特例(特定用途誘導地区)



都市計画と民間施設誘導の融合

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

■ 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。

(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

これから



- 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

1 都市を取り巻く現状と課題

2 コンパクト・プラス・ネットワークの推進

① コンパクト・プラスネットワークとは？

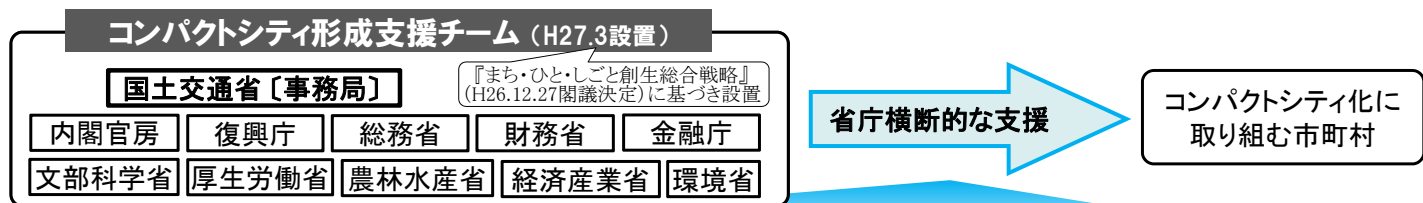
② 支援措置

③ 取組事例

3 国土交通省生産性革命プロジェクト

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11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”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**

(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

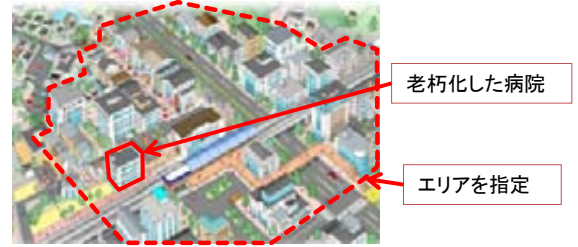
(3) 公共交通ネットワークの整備に対する補助

- (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】



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】



コンパクトシティの形成に関連する支援施策集(平成28年度)

総合的な支援

- 地方創生推進交付金

① 地域公共交通との連携の視点

- 地域公共交通等に関する計画策定の際に活用できる支援措置
 - 地域交通確保維持改善事業(地域公共交通調査事業)(地域公共交通再編推進事業)
 - 街路交通調査費
 - 低炭素化に向けた公共交通利用転換事業(公共交通利用転換事業計画策定事業)[環境省(国土交通省連携事業)]
 - 地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き
 - 地域公共交通支援センター
 - 地域内の共同輸送の促進
- 地域公共交通に関連する事業に活用できる支援措置
 - 地域公共交通確保維持改善事業
 - 都市・地域交通戦略推進事業
 - 街路事業
 - 都市再生整備計画事業
 - 住宅市街地総合整備事業(拠点開発型、街なか居住再生型)
 - (独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構の出資等制度
 - 低炭素化に向けた公共交通利用転換事業(公共交通利用転換事業計画策定事業)[環境省(国土交通省連携事業)]
 - 鉄道駅総合改善事業
 - 都市鉄道利便増進事業(速達性向上事業)
 - “幹線鉄道等活性化事業(旅客線化)(形成計画事業)
 - 都市鉄道整備事業(地下高速鉄道)
 - 医療施設等設備整備費補助金(へき地患者輸送車(艇)整備事業)
- 歩行空間等の改善に活用できる制度
 - 駐車場法の特例制度

② 都市再生・中心市街地活性化との連携の視点

- 中心市街地の商業の活性化等に対する支援措置
 - 中小企業等支援人材育成事業(タウンマネージャー研修)
 - 特定民間中心市街地経済活力向上事業計画の認定
 - 民間中心市街地商業活性化事業計画の認定
 - 認定特定民間中心市街地活性化事業計画に基づく中小小売商業高度化事業の用に供する土地等を譲渡した際の譲渡所得の特別控除
 - 特定民間中心市街地経済活力向上事業の用に供する建築物及び構造物を取得した際の割増償却制度
 - 特定民間中心市街地経済活力向上事業の用に供する不動産の取得又は建物の建築をした際の登録免許税の軽減
 - 企業活力強化貸付における企業活力強化資金
 - 地域・まちなか商業活性化支援事業
 - 商店街・まちなかインバウンド促進支援事業
- 中心市街地における都市機能の誘導・更新、市街地整備等に対する支援措置
 - 都市機能立地支援事業
 - 都市再生整備計画事業(都市再構築戦略事業)
 - 都市再生区画整理事業
 - 都市再開発支援事業
 - 市街地再開発事業
 - 優良建築物等整備事業
 - 集約景観歴史的風致形成推進事業
 - 民間まちづくり活動促進・普及啓発事業
 - 街なか居住再生ファンド
 - 都市環境維持・改善事業資金融資
 - 共同型都市再構築業務(民都機構による支援)
 - まち再生出資業務(民都機構による支援)
 - 住民参加型まちづくりファンド支援業務(民都機構による支援)
 - 都市再生コーディネート(都市再生機構による支援)
 - まちなか再生・まちなか居住推進のための環境整備の推進(都市再生機構による支援)
 - 都市機能更新型土地区画整理事業等の推進(都市再生機構による支援)
 - 都市機能誘導区域の外から区域内への事業用資産の買換え等の特例
 - 誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の譲渡所得の課税の特例
 - 都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例
 - 誘導施設を整備した事業者が当該誘導施設とともに整備した公共施設等に係る課税の特例

③医療・福祉との連携の視点

- 1) 地域包括ケアシステムの構築等に向けた支援措置
 - ・ 低所得高齢者等住まい・生活支援モデル事業
 - ・ スマートウェルネス住宅等推進事業
 - ・ 多機関の協働による包括的支援体制構築事業
- 2) ガイドラインの発出
 - ・ 健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン
- 3) 中心拠点・生活拠点形成に向けた支援措置
 - ・ 都市機能立地支援事業
 - ・ 都市再生整備計画事業(都市再構築戦略事業)
 - ・ UR団地における地域医療福祉拠点化の推進
- 4) 医療計画制度による支援措置
 - ・ 医療提供体制施設整備交付金
 - ・ 医療計画(医療提供体制確保に関する基本方針等)
- 5) バリアフリー環境整備に向けた支援制度
 - ・ バリアフリー環境整備促進事業
 - ・ 地域公共交通確保維持改善事業(地域公共交通バリア解消促進等事業)

④子育て支援との連携の視点

- 1) 小規模保育の改修等に対する支援措置
 - ・ 保育対策総合支援事業費補助金
- 2) 中心拠点・生活拠点形成に向けた支援措置
 - ・ 都市機能立地支援事業
 - ・ 都市再生整備計画事業(都市再構築戦略事業)
- 3) 待機児童解消等の推進に向けた支援措置
 - ・ 待機児童解消を確実なものとするための保育所の整備等
 - ・ 賃借料加算の充実(公定価格の改善事項)

⑤都市農業との連携の視点

- 1) 農地保全・活用施策
 - ・ 都市農業機能発揮対策事業
 - ・ 市民農園等整備事業
 - ・ 都市と緑・農が共生するまちづくりに関する調査
- 2) その他の施策
 - ・ 市民緑地等整備事業
 - ・ ストック再生緑化事業
 - ・ 集約都市形成支援事業(コンパクトシティ形成支援事業)

⑥公共施設再編との連携の視点

- 1) まちづくりと連携した公共施設再編への取組に関する支援措置
 - ・ まちづくりのための公的不動産(PRE)有効活用ガイドライン
 - ・ 集約都市形成支援事業(コンパクトシティ形成支援事業)
- 2) 公共施設等総合管理計画の策定及び公共施設の集約化等に関する支援措置
 - ・ 公共施設等総合管理計画策定に要する経費に係る特別交付税措置
 - ・ 公共施設等の除却事業に係る地方債の特例措置
 - ・ 公共施設等の集約化・複合化事業に係る地方債措置
 - ・ 公共施設等の転用事業に係る地方債の特例措置
- 3) 国公有財産の最適利用を図る際に活用可能な支援措置
 - ・ 国公有財産の最適利用
- 4) 地方公共団体が官民連携の推進に向けて活用可能な支援措置
 - ・ 先導的なPPP/PFI手法の導入を検討する地方公共団体への支援(先導的官民連携支援事業)
 - ・ 地域プラットフォームを活用したPPP/PFI案件形成の促進
 - ・ PRE戦略を実践するための手引書
 - ・ 公的不動産(PRE)の活用事例集
 - ・ 民間活力を導入した公的不動産(PRE)活用支援事業
 - ・ 公的不動産(PRE)ポータルサイト
 - ・ 公的不動産(PRE)の民間活用の手引き～民間による不動産証券化手法等への対応～
 - ・ 公的不動産(PRE)の民間活用推進のための人材育成支援
- 5) 公共施設の整備等に関する支援措置
 - ・ 官民連携基盤整備推進調査費
 - ・ 都市機能立地支援事業
 - ・ 都市再生整備計画事業(都市再構築戦略事業)
 - ・ 都市再生区画整理事業
 - ・ 市街地再開発事業
 - ・ 優良建築物等整備事業
 - ・ 共同型都市再構築業務(民都機構による支援)
 - ・ まち再生出資業務(民都機構による支援)
 - ・ 都市公園ストック再編事業

30

⑦住宅政策との連携の視点

- ・ 空き家再生等推進事業
- ・ 中古住宅・リフォーム市場活性化による住み替えの促進
- ・ スマートウェルネス住宅等推進事業
- ・ 公営住宅整備事業(公営住宅の非現地建替えに対する支援)
- ・ UR団地における近接地建替の実施
- ・ 住宅市街地総合整備事業(拠点開発型)
- ・ 住宅市街地総合整備事業(都市再生住宅等整備事業)
- ・ 空き家対策総合支援事業

⑧学校・教育との連携の視点

- ・ 公立学校施設整備費補助金等に係る財産処分手続の緩和
- ・ 公立小学校・中学校の適正規模・適正配置等に関する手引
- ・ 報告書「学校環境の向上に資する学校施設の複合化の在り方について」

⑨防災との連携の視点

- 1) 面的な整備により対象地区の防災性向上を図る事業への支援措置
 - ・ 防災街区整理事業
 - ・ 都市再生区画整理事業
 - ・ 市街地再開発事業
 - ・ 都市防災総合推進事業
 - ・ 災害時業務継続地区整備緊急促進事業
- 2) 防災機能を併せて整備する建築物への支援措置
 - ・ 防災・省エネまちづくり緊急促進事業
 - ・ 共同型都市再構築業務
 - ・ メザニン支援業務

⑩広域連携の視点

- 1) 複数市町村が連携したコンパクトシティの形成に関する支援措置
 - ・ 集約都市形成支援事業(コンパクトシティ形成支援事業)
 - ・ 都市機能立地支援事業
 - ・ 都市再生整備計画事業(都市再構築戦略事業)
 - ・ 都市・地域交通戦略推進事業
 - ・ 鉄道沿線まちづくりガイドライン
- 2) 連携中枢都市圏の形成に関する措置
 - ・ 連携中枢都市圏構想の推進

コンパクトで賑わいのあるまちづくり

予算

○子育てしやすいまちづくり

- ・居住誘導効果の高い子育て支援施設の整備
- ・都市公園への子ども向け遊戯施設の設置等の促進

○立地適正化計画の作成等の支援の強化

○コンパクトシティ施策の充実

- ・隣接市町村による共同施設整備
- ・公的不動産の有効活用

○民間のまちづくり活動の推進

○物流の効率化に資する共同荷捌き駐車施設の整備の推進

○個別利用区制度、立体換地制度の活用の推進

32

○子育てしやすいまちづくり

コンパクトで子育て世代にとって暮らしやすい環境を整えるため、都市再構築戦略事業等について、鉄道駅等の公共交通拠点周辺の拠点地区に誘導すべき施設の補助対象に、新たに「乳幼児の一時預かり施設」及び「子ども送迎センター」を追加する。

また、子どもが安心して遊ぶことができる屋外の遊び場を確保するため、都市公園ストック再編事業等により子ども向け遊戯施設の設置等を促進する。

国費 社会資本整備総合交付金 の内数 等



都市再構築戦略事業・都市機能立地支援事業の拡充

【課題】

子育て支援施設は法律に基づく幼稚園、保育園等に限定



【拡充内容】

乳幼児の一時預かり施設、子ども送迎センターを交付対象施設に追加

【効果】

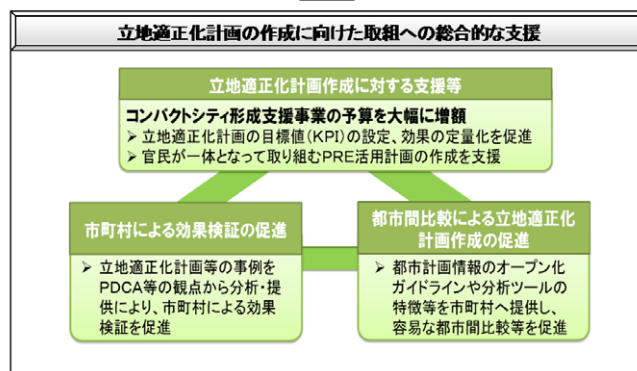
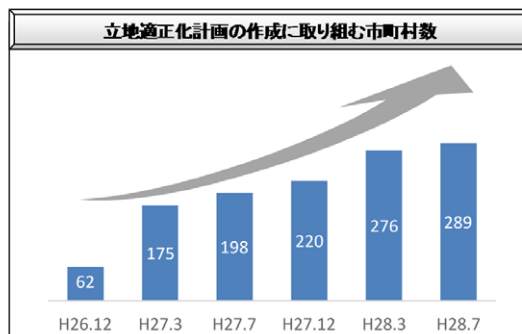
居住誘導効果の高い子育て支援施設の整備によるコンパクトシティの推進

立地適正化計画の作成等の支援の強化

現在、市町村において、コンパクトシティ施策を具体的に推進するための基礎となる立地適正化計画の作成の動きが本格化しているため、そのための調査や検討等に要する資金面での支援を強化する(コンパクトシティ形成支援事業の予算を大幅に増額)。

加えて、先行して作成される立地適正化計画についてPDCA等の観点から分析し、国が市町村に技術的助言を行うとともに、都市間比較を容易に行えるよう都市計画情報のオープン化等に向けた検討を行うなど、コンパクトシティ形成に向けた取組を総合的に支援する。

国費 4.29億円(1.40倍)等



コンパクトシティ施策の充実

コンパクトシティの取組が計画作成段階から事業実施段階へと移行しつつある中、効率的かつ効果的な事業実施が可能となるよう支援施策を充実する。具体的には、隣接市町村による病院等の誘導施設の共同整備や、都道府県有地を市町村に低廉な価格で貸与する場合の支援など公的不動産の有効活用を促進する。

(参考)コンパクトシティの推進のための地方財政措置の拡充

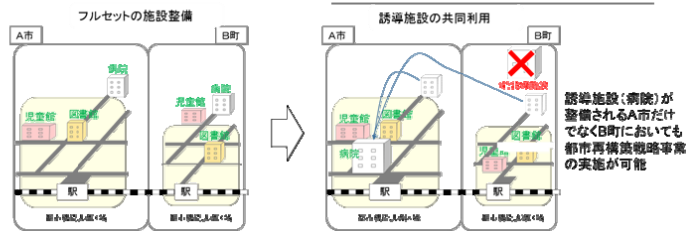
地方公共団体において公共施設等の適正な管理を実施し、コンパクトシティを推進するため、長期的なまちづくりの視点に基づき施設の立地適正化を図る地方単独事業に対する地方財政措置を拡充。

国費 社会資本整備総合交付金 の内数 等

隣接市町村による共同施設整備

【課題】
地方公共団体毎に誘導施設を整備しており、広域的な連携による効率的な施設整備の取組が不十分

【拡充内容】
・隣接市町村が共同で誘導施設を整備する場合、当該誘導施設が整備されない市町村でも駅周辺のバリアフリー化等に都市再構築戦略事業の活用が可能
・施設整備に対する交付対象事業費上限を現行の21億円から30億円に引き上げ
【効果】
隣接市町村が連携した効率的な誘導施設の整備を促進



民間事業者の積極的活用

【課題】
主に地方公共団体が誘導施設を整備しており、民間事業者等の活用が不十分

【拡充内容】
民間事業者等が自ら誘導施設を整備する場合も都市再構築戦略事業の実施が可能
【効果】
民間事業者等の積極的な活用の促進

公的不動産の有効活用

【課題】
現状は市有地の活用のみに限定されており、都道府県有地を活用した誘導施設整備の取組が不十分

【拡充内容】
都道府県有地を活用した誘導施設整備の実施が可能
【効果】
総合的な公有地の活用の促進

○民間のまちづくり活動の推進

地域の価値を高め、都市の課題解決を図るためには、民主導によるまちづくり活動について、多様なまちづくり関係者によるワークショップの開催や、広場等の公共空間を活用したイベント、オープンカフェ等の実施及び空き地・空き店舗等の活用促進等の活動を支援することが必要である。

このため、官民連携による魅力的な都市空間づくりを行うプレイスメイキングの支援を一層強化し、都市の魅力の向上や発信を図る。

国費 0.92億円(1.15倍)

民間の先進的取組の普及啓発



都市の課題解決をテーマとし、多様なまちづくり関係者を巻き込んだワークショップを開催するなど、まちづくりの現場における現実の課題解決に向けた継続性のある活動を実践する人材の育成を図る仕組みの構築・運営

民間の担い手が主体となった施設整備等を含む実証実験等



取組み以前



オープンカフェ開設後

協定に基づくオープンカフェ等の都市利便増進施設の整備等によるまちの賑わい、交流の場の創出(イメージ)

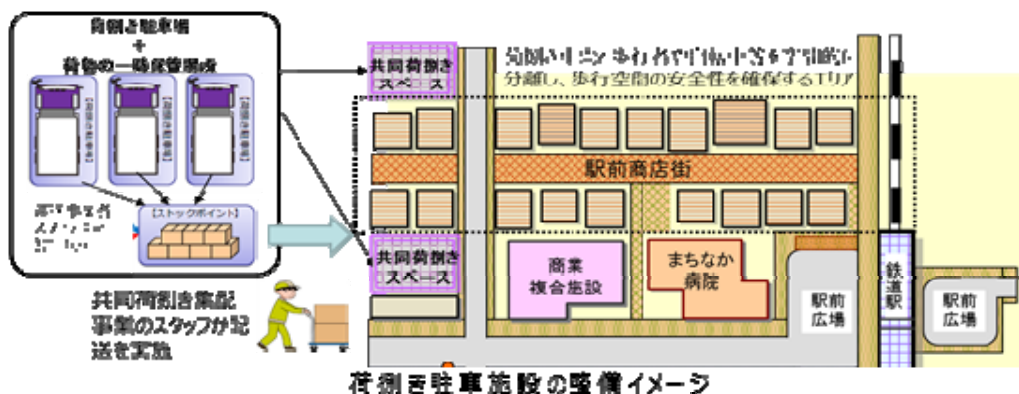
36

○物流の効率化に資する共同荷捌き駐車施設の整備の推進

物流の効率化や歩行空間の安全性を確保するため、駅前などの中心市街地において、店舗などへの配送を行う荷捌き車両と歩行者や自転車等を空間的に分離し、混在を回避する必要がある。

このため、荷捌きのための路上駐車を解消する共同荷捌き駐車施設の整備を推進する。

国費 6億円(1.00倍)等



荷捌き駐車施設の整備イメージ

37

○個別利用区制度、立体換地制度の活用の推進

平成28年の都市再開発法改正により創設された個別利用区制度については、既存の建築物を有効に活用しながら、地域の身の丈に合った規模の市街地整備を可能とする手法であり、その積極的な活用を推進する。

また、コンパクトシティの拠点地区において、市街地の安全性の向上と地域の実情に応じた土地の有効高度利用を図るため、都市再生区画整理事業の支援対象の拡充(立体換地建築物の共同施設整備費等を補助対象に追加)を行う。

国費 社会資本整備総合交付金 の内数 等

■ 市街地再開発事業における個別利用区制度の積極的な活用の推進

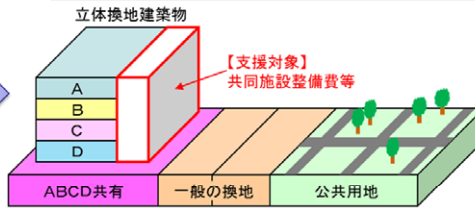
■ 都市再生区画整理事業の拡充

<立体換地とは>

立体換地とは、土地区画整理事業において従前の土地の権利について換地に代えて、建物及び敷地の権利を与えることができる土地区画整理事業法第93条に基づく制度



立体換地建築物の共同施設整備費等に対する支援について、高度地区・防火地域において実施される土地区画整理事業(高度利用・防火対策型)を拡充



- 【支援対象】
法第93条立体換地建築物の共同施設整備費等
- 【現行】過小宅地対策型
 - 【現行】減価補償地区※型
 - 【拡充】高度利用・防火対策型

※密集市街地などで公共施設用地の確保に伴い、事業施行後の宅地の総価格が、施行前の総価格を下回る地区

○「まちづくりファンド支援事業」の創設

急激な人口減少や少子高齢化等の課題を抱える地方都市においてまちの活力を取り戻すためには、地域の資金を活用しつつ公的不動産や空き店舗等を有効に活用して、一定のエリアにおいて複数の事業をマネジメントしながら連鎖的に進めていく必要がある。

このため、民間都市開発推進機構と地域金融機関が出資するまちづくりファンドを立ち上げ、当該ファンドが、民間事業者が行うリノベーション事業等に出資・融資するスキームを構築することで、まちの賑わいの創出、地域経済の活性化を図る。

国費 4億円(皆増)

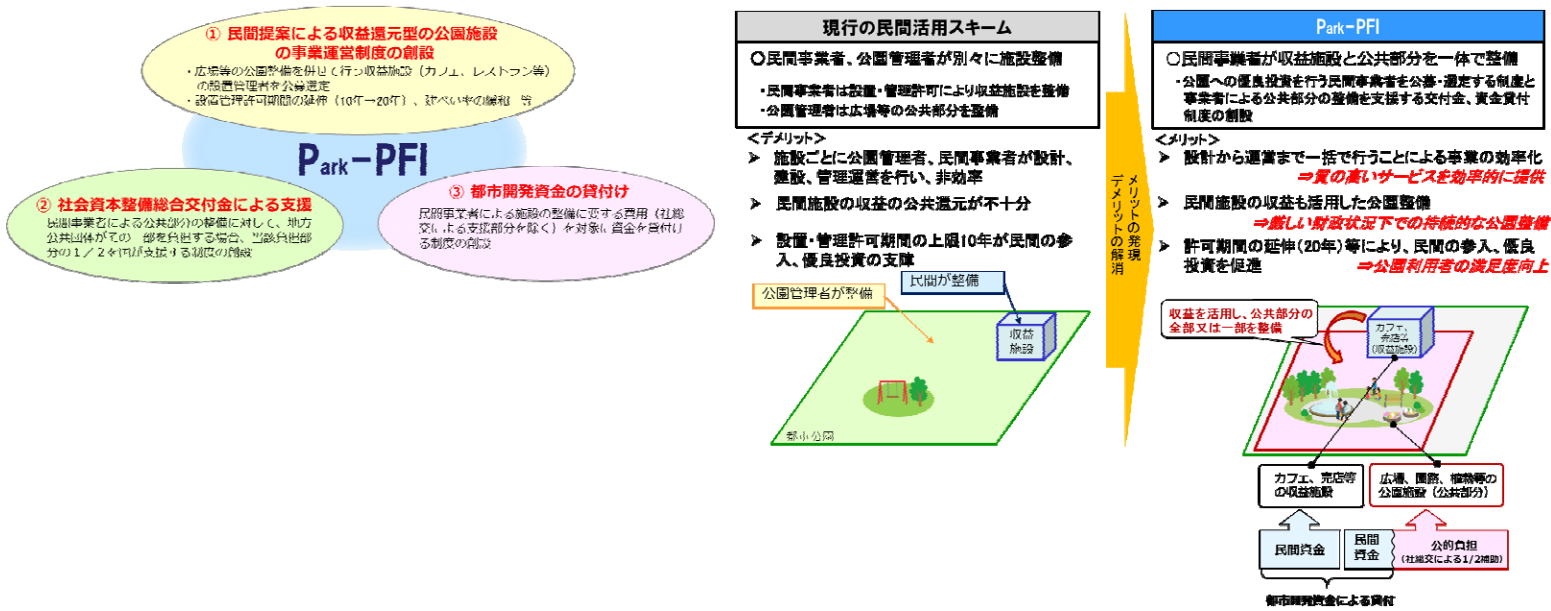


○「Park-PFI制度」の創設

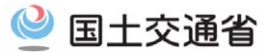
都市公園の魅力を向上し、そのストック効果を一層高めるためには、民間事業者の資金やノウハウを公園施設の整備、運営に積極的に活用する必要があります。

このため、PPP/PFIによる新たな公園の整備手法として、①民間提案による収益還元型の公園施設の事業運営制度、②民間事業者が行う公共部分の整備を社会資本整備総合交付金で支援する制度、③都市開発資金による民間事業者への貸付制度、の三つの新たな制度(Park-PFI)を創設する。

国 費 社会資本整備総合交付金 の内数 等
都市開発資金貸付金(賑わい増進事業資金融資) 国 費 1億円(皆 増)



モデル都市の形成・横展開



コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けては、

- 立地適正化計画の作成に係る「手引き」「Q&A集」を作成し、市町村に提供
- 地方整備局・運輸局等に相談窓口を設けるとともに、都市局内に地区ごとの担当チームを設け、計画作成に取り組む市町村への現地訪問等、きめ細やかなコンサルティングを実施 (H28.9月現在、約120市町村に対して実施)
- コンパクトシティ形成に資するプロジェクト単位での好事例を「先行的取組事例集」として取りまとめ、市町村に提供 (H28.9)

⇒今年度中に、都市の規模やまちづくりの重点テーマに応じたモデル都市を選定(10~20都市程度を想定)

モデル都市の重点テーマのイメージ(例)

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)

持続可能な公共交通の経営を軸にした都市構造再編

- バス路線等の沿線への居住・都市機能の誘導
- バス専用レーンの導入、公共交通利用促進策

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
- 不要な公共施設を社会福祉施設等に転用
- PPP/PFIで公共施設の整備・運営を効率化

子育てしやすい職住近接のまち

- 拠点エリアへの子育て支援施設の整備
- 企業誘致により、子育て世代の就労環境を整備

医療・福祉の充実による賑わいの創出と高齢者に優しいまちづくり

- 拠点エリアへ医療・福祉施設を誘導、賑わい創出にも寄与
- 高齢者の生きがい・就労と連携した、空き店舗の有効活用等

公民の遊休不動産を活用したまちなかの賑わいづくり

- 公共施設跡地に学校等を誘致し、学生によるまちなかの賑わいを創出
- まちなかの空き店舗をリノベーション等により有効活用

コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けての重要なポイント

横展開を推進

- 現状分析・課題の洗い出し、目指すべき都市像の設定
 - 地区単位の精緻な分析・課題の洗い出しが必要
 - 都市のコンパクト化はそれ自身が目的ではなく、サービス産業の生産性向上等の政策目的を実現するツールであり、目指すべき都市像を設定し、その実現に向けた方策を検討することが重要
- 関係部局と連携した推進体制の構築
 - 関係府省の連名で、市町村内の部局間連携を要請する通知を发出済み
 - 国の制度においても連携を推進(介護施設の整備助成事業、サービス付き高齢者向け住宅の補助事業等)
- 民との協働
 - 真に住民ニーズに即した身の丈にあった取組とするためには、民間の多様なプレーヤーを巻き込むことが必要
- 公的不動産(PRE)の有効活用、PPPの活用等
 - 取組に当たっては、PRE等の遊休資産の活用、PPPによる民間資金の活用など、賢く使う視点を持つことが重要
- 誘導区域から外れる地域のコミュニティの維持・活性化策
 - 市町村が独自のエリアを設定し、居住環境を維持するための措置を講じている事例等を共有

マクロでのコンパクトシティの進捗の「見える化」

立地適正化計画の作成状況、成果の発現状況を確認する2階層のKPIを設定

- ①立地適正化計画を作成する市町村数: 150
- ②都市機能誘導区域内の誘導施設の立地割合が増加している市町村数: 100
- ③居住誘導区域内の人口割合が増加している市町村数: 100
- ④公共交通の利便性の高いエリアに居住している人口の割合:
 三大都市圏 90.5%→90.8%
 地方中枢都市圏 78.7%→81.7%
 地方都市圏 38.6%→41.6%

2020年までの目標値
 経済・財政再生アクション・プログラム (H27.12.25閣議報告)

コンパクトシティ形成支援チームの枠組を通じた実効的なPDCAサイクルの構築

KPIの進捗状況を毎年度調査・公表し、関係省庁が連携して分析・評価



市町村による効果検証、PDCAサイクルの促進

支援チームとして市町村の取組成果を継続的にモニタリング

○KPI・評価指標の進捗がみられない市町村については、その原因等を調査・分析し、関係省庁が連携して助言等を行う

○また、評価結果を関係省庁と共有することで、各省における支援施策の重点化等の検討を促す

42

個別市町村の取組成果の「見える化」

市町村が取組の評価・分析を行えるよう、コンパクトシティによる多様な効果の指標を開発・提供

○市町村のまちづくりの目標設定等を支援するため、コンパクトシティ化に係る評価指標を開発・提供（「都市構造の評価に関するハンドブック」H26.8）

○コンパクトシティによる多様な効果を明らかにするため、健康面（歩行量）、経済面などの新たな視点を踏まえた指標の充実を図る【H28年度中】

新たな都市計画調査体系の構築(スマート・プランニングの推進)

○ビッグデータを活用した新たな調査手法の開発:
 従来の人口密度等の静的なデータだけでなく、スマホGPS等によるビッグデータの解析等を通じて人の属性ごとの「行動データ」を把握するシステムの構築を図る。

例えば...

- ◆ 公共施設(公民館、図書館等)、子育て施設、高齢者施設等の再編立地を検討する場合
- ◆ 民間施設(商業施設、医療施設等)の立地誘導を検討する場合

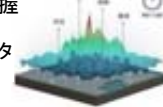
スマート・プランニング

○スマートフォンのGPSの軌跡を活用して「個人の移動特性」を把握
 パーソントリップ調査 + プローブ調査



○ビッグデータをもとに各エリアの「時間ごとの滞留量・移動量」を把握

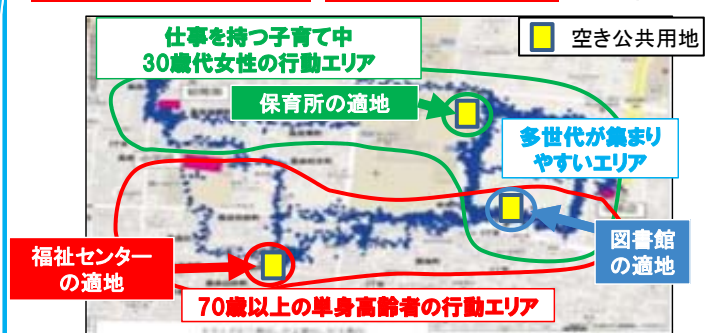
携帯基地局データ調査等



平成28年度は神戸市、岡山市をモデル都市として試行

人の属性ごとの「行動データ」をもとに、利用者の利便性、事業者の事業活動を同時に最適化する施設立地が可能に

- 利便性が高い立地への公共施設の再編により、各施設の利用効率を向上
- 民間事業者の投資判断を支え、生産性を最大化する立地への誘導



<岡山市の例>

・スマートフォンを活用して、個人の移動特性を2,400人分の把握が完了



・今後、データをもとに施設の立地、空間の再編の分析を実施

神戸市においてもWi-Fiを活用して歩行者データを取得

これまで
 ○メッシュ単位で定住人口や施設配置、遊休地などを把握
 ⇒ 静的都市分析に基づく立地検討



メッシュ内のどこが最適かまでは特定できない。
 ⇒ 公共施設はメッシュ内の公共団体保有地に、民間施設の立地は事業者判断に。

【ロードマップ】

- 28年度:都市計画等DBの構築、行動データ等の分析ツールの開発
神戸市、岡山市をモデル都市として試行
- 29年度~:システムの公開・運用開始

43