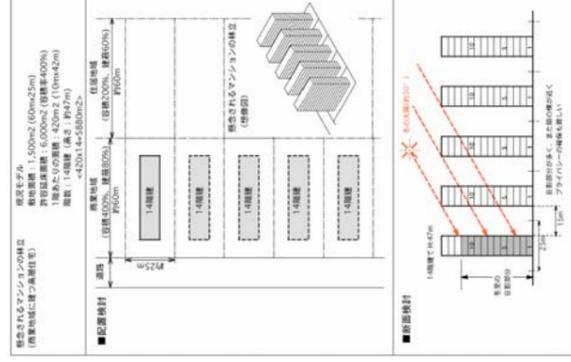
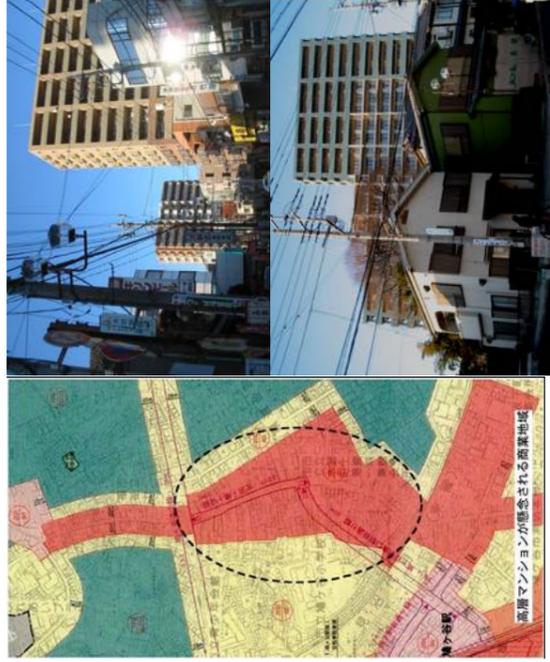


(6) 快適でプライバシーが保てる街

現況と課題

鳩ヶ谷市の中心市街地では、県道沿いに带状の商業地域が指定されているが、沿道は宿場町の名残がある旧街道特有の、間口が狭く奥行き深い短冊状の敷地で構成されており、駅から徒歩10分程度の好立地を生かして容積率(400%)を限度一杯に使った高層マンションが立ち並ぶ状況が見られる。

日影規制がない等、商業地域は建築規制が緩いため、この傾向が続けば、日照や採光、通風、プライバシーなどが保てず、劣悪な環境の住宅地が形成される恐れがあり、成熟社会における良質な社会資本の形成の上からも、また環境や資源制約の下で持続的可能な社会を形成する上からも、大きな問題を抱えている。



狙い

郊外の中心市街地は多くの都市機能が集積しているばかりでなく、交通機関の結節点であることが多く、利便性が高いことから、行動性の低下した高齢者の居住地としても好ましい環境にある。また歴史的な資源(日光御成街道沿いの歴史的建造物など)も残っていることが多い。

中心市街地を各地域の特色を発揮しつつ居住地としてふさわしい環境をもつ市街地として整備する方策を検討した。

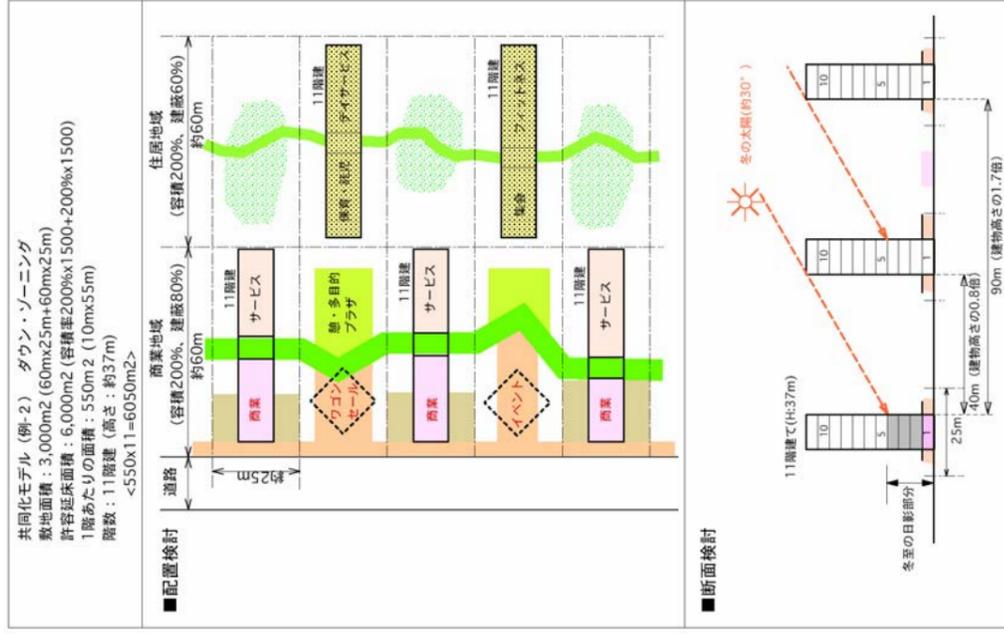
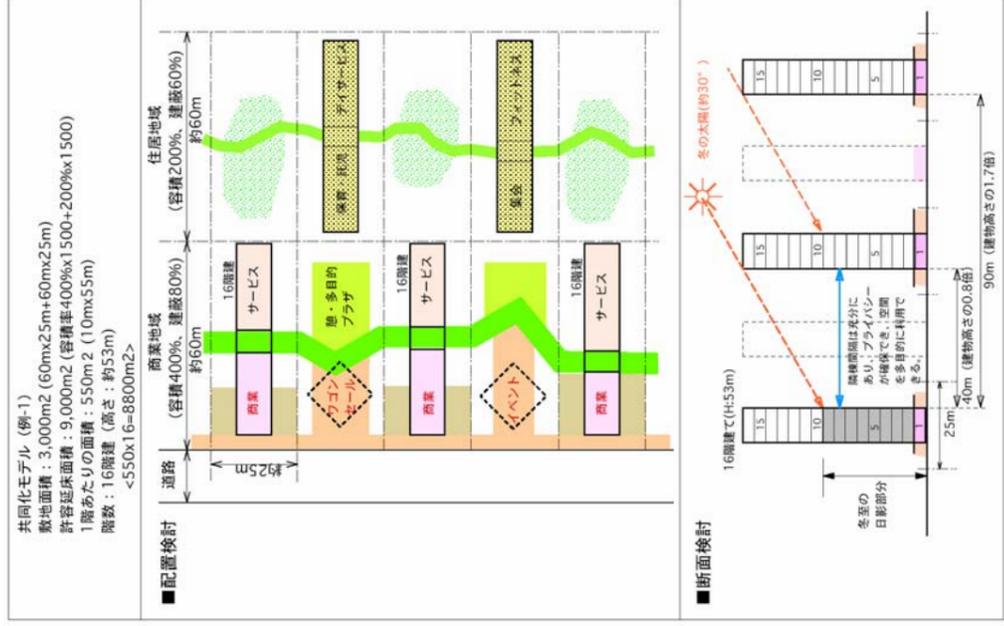
対応方針

- 1 都市計画提案制度活用促進による用途域の見直し
商業地域でも住宅の建設は当然認められているが、その多くが住宅として利用されることが予想される場合には中高層住宅地域へ、あるいは路線型商業と住宅が共存できる近隣商業地域へ、利用の実態に即した用途へ変更し、良好な市街地の形成を図ることが本来は好ましい。
- 2 敷地の共同化等による容積移転(例-1)
鳩ヶ谷市の場合、商業地区は道路に沿って带状に指定されており、隣接地は容積率の低い住居系用途等になっている。このため、これら2つの用途にまたがる敷地を一体として開発し、建物を雁行的に配置するような工夫を行って隣棟間隔を広げること、環境の悪化を防ぐことが考えられる。具体的には総合設計制度を活用して隣接の敷地の統合を図り共同で建築物を建てること、さらに建築協定を締結して、沿道一体とし

て快適な環境の形成が図れるような対応が望まれる。

- 3 都市計画提案制度の活用による地権者参加型の都市計画決定(例-2)
2のような対応であっても、用途地域の変更によるダウン・ゾーニングがなされなければ、下左図のように、隣棟間隔は広がっても、日照において十分に良好な住環境が確保されとは言えない。商業地区と隣接する住居系用途をまとめ、一つの街区ごとまたは複数の街区ごとに用途地域の変更と詳細な商業・居住環境の形成を円滑に進めることが本来は望ましい。そのためには地権者が参加し、専門ノウハウを持つデベロッパー等が協力して、地区計画等の都市計画提案を行うことが必要である。

項目	制限内容
対象地区	一つまたは複数の街区を対象とする。地区面積としては最低 0.5ha 程度が目安か。
用途地域	容積率を現行の 400% から 200% へ、用途を住宅、商業等を許容するものとし、適切な用途地域へ変更する。
沿道沿いの駐車帯	セツトバックにより駐車帯の設置を地区施設等で指定する。
歩行者通路	背割り線に歩行者通路を地区施設等で指定し、駅までの安全な回遊空間を確保する。
高さ	高さを 12 ~ 15m 程度へ、最大でも 31m へ制限することが一案。
最小敷地面積	地区事情に応じて、定める。
インセンティブ	地区施設等による評価容積分を割り増すこともありえる。最大のインセンティブは、提案制度により地区計画等の同意を得られるならば、街づくり交付金等で新たな歩行者通路等の基盤を優先整備することである。



(7) 郊外大規模分譲団地の再生 - 多世代居住の街

現況と課題

東京から30kmに位置する春日部市には、駅から徒歩5分の地に昭和40年代初めに開発された大規模団地がある。5階建ての区分所有マンションが10棟程度で約560戸、敷地面積約5haの団地である。現住戸の専有面積は50㎡程度でエレベーターはない。東京通勤圏内の駅徒歩5分の好立地のため、中古住宅の流通もあり、しかも現行容積率200%に照らして容積はかなり余っている。しかしながら、入居者の高齢化、建物の老朽化が進んでおり、高齢化に対応した住宅整備、良質な住環境の次世代継承が課題である。

狙い

郊外の大規模分譲団地は社会資本が整備されており、住環境も良好に維持されている。行政サービスの展開にとっても、コンパクトな集住環境の維持継承は重要である。問題は住宅にエレベーターがない等高齢化に対応しておらず、老朽化も進み、新耐震基準も満たしていない。しかも建替え事業等も準備されておらず、合意形成に向けた手がかりも乏しい。そこで郊外大規模分譲団地の再生策の一つとして建替え方を検討した。

対応方針

1 合意形成支援

合意形成は管理組合が中心となるが、地方公共団体はその支援を行うことが望まれる。具体的には合意形成に必要なコンサルタント費用の助成である。建替え主体は「建替え組合」等となる。

2 現居住者の住宅建替え

高齢化対応住宅として建替えを行うためには、現行のエレベーター無しの5階建てを、エレベーター付きの中高層へ建替え、ユニバーサルデザイン化を推進することが望ましい。また、現居住者の中には、子ども夫婦を呼び寄せて同居を望まれる方もおられることにも配慮することが望ましい。

3 余剰敷地の売却

容積が余っていて住宅需要、福祉施設や保育施設等の需要、そしてサービス施設需要が見込める場合には、余剰敷地を売却して建替え費用に充当することが可能である。特に、持続可能な街づくりの観点からソーシャルミックス(多世代居住)の街とするために、若年層の購買意欲に訴える商品開発並びに3世代居住に応じる住宅開発に心がける。ここでは次のような建替事業プランを想定する。

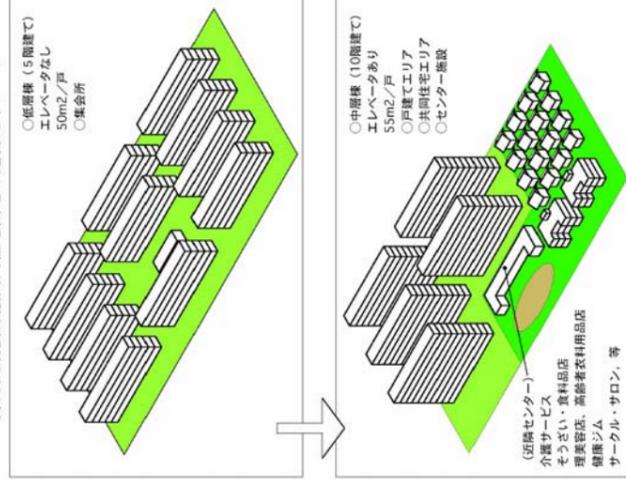
現行

5階建て、エレベーターなし
住戸専用面積 約50㎡
約560戸
敷地面積 約5ha
容積率200% (未充足)



建替事業プラン

旧住民高齢者住区	セクター住区
10階建て、エレベーターあり	介護サービス施設
住戸専用面積 55㎡、43㎡	食料店
約560戸	理美容室
敷地面積 約1.6ha	高齢者衣料用品店
容積率200%	集合室等
新住民マンション販売住区	新住民戸建販売住区
10階建て、エレベーターあり	住戸面積 123㎡、158㎡
約400戸	約110戸
敷地面積 約1.9ha	敷地面積 約1.5ha
容積率200%	容積率150%



4 事業主体及び事業費

総事業費概算

現行の居住者の住宅を、全敷地約1万5千坪の一部の約5千坪の敷地で新たな高齢者対応マンションとして建替える。残りの敷地は分譲することとする。必要となる費用は、解体費用(現行の全ての住棟)と現居住者の新たな住棟建設費用と基盤整備費用である。その概算費用は、約67億円と試算される。

建替費用	既存施設		解体費用		新規建設費用				総建替費用 + + 億円
	既存施設面積 ㎡	坪	千円/坪	億円	建設対象面積 ㎡	坪	基盤整備費用 千円/坪	建設費用 千円/坪	
敷地	51,000	15,455			16,141	4,891			
専用面積	52	16	50	5.5	43㎡と55㎡		50	600	58.7
戸数	560				560				
総延床面積	36,400	11,030			32,282	9,783			

余剰敷地等売却収入

売却可能なのは、新住民向けのマンション販売街区と戸建販売街区である。対象地において分譲マンション需要が存在することを前提にすれば、マンション用地は収益還元でみれば高く売却することが可能である。あるいは、建替え組合と契約する協業事業者がマンションを建設し、住戸を売却する方法も考えられる。さらにソーシャルミックスを促進するために3世代居住も可能な戸建住宅を導入し、その用地売却、あるいは建売売却が可能である。

またセンター街区についても、用地を売却する方法、管理組合が所有してテナント賃料を得る方法等を選択し、建替事業費の捻出に寄与することができる。

上記により、総事業費の多くを調達することが可能となり、現居住者が建替えにあたって必要となる負担額を相当程度軽減することが可能である。

5 地方公共団体にとっての税収効果

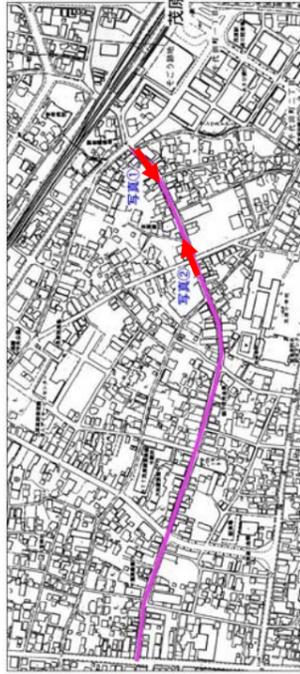
新しい住民が新しい住宅を購入することによって、少なくとも建物分の固定資産税と都市計画税は市町村にとって増収となる。その期待額は、年間約9千万円弱と予想される。この点からも、郊外大規模分譲団地の再生に自治体が支援することの意義を確認できる。

なお、新規住民の転入によって住民税の増収も期待されるが、市内の内々転居や必要な公共サービスで相殺されるものとし、ここでは試算していない。

	床取得額 千円/坪	分譲床 坪	評価割合と 減免措置後 の課税係数	税率	税額 百万円	新規戸数 戸
マンション	600	約12,000	0.5	0.017	60	400
戸建て	600	約5,500	0.5	0.017	28	110
合計		約17,500			88	510

(8) 高齢者とファミリー層が共生する街
現状と課題

茂原市ではバイパスの整備に伴って大型商業施設がバイパスの沿道に立地したこと、駅前にあった大型商業施設が撤退したこと、などから中心市街地の商業の活力が減退している。駅前整備等に伴って中心商店街の入り口が目立たなくなっており、人通りも少なくなっている。人口の集積もことから食品スーパーなど最寄り品の店舗や飲食店等は営業しているが、歯抜けになっている商店街の中に点在している状態のため、集積の効果が発揮できない状況にある。



狙い

茂原市では、駅前から伸びる道路沿いの商店街を含む地区を、区画整理によって再整備する事業が進められている。

この事業を契機に、交通の至便な当地区を高年齢とファミリー層が共生する街として再生し、あわせて中心市街地の活性化を図る。

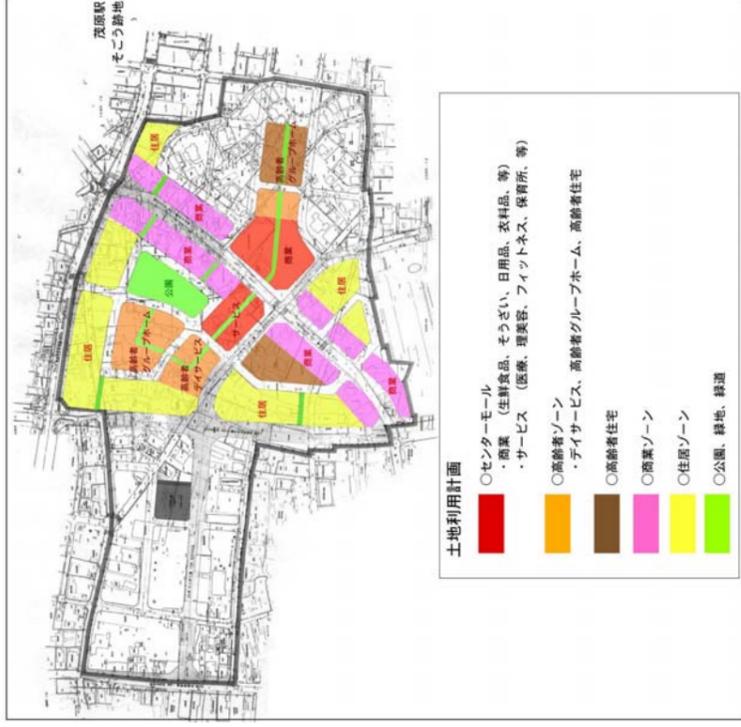
対応方針

1 高齢者のまちなか居住の推進

当地区の商業は衰退傾向にあるものの、一般の住宅地と比べれば集積は高く、日常生活の利便性は高い。このような立地条件を活かして、デイサービス施設等の福祉施設やグループプリングやシニア住宅、高齢者用分譲住宅、賃貸住宅などの多様な住宅を供給し、高齢者に住みやすい住宅地として整備していく。

2 ファミリー層の居住促進

商店街の再生による利便性の向上に加えて、リタイア層による子育て支援サービスなどを実施し、ファミリー層にとっても魅力ある住宅地とすることで、まちなかにふさわしい活気と賑わいのある住宅地の形成を進めていく。



3 商業・サービスの誘致
居住人口の増加にあわせて、一層の居住性の向上と商業の活性化に向けて、食品スーパーや医療機関等の誘致を図っていく。

センターモール/高齢者サービス施設の共同化整備



センターモール整備イメージの類例

魅力ある景観づくり

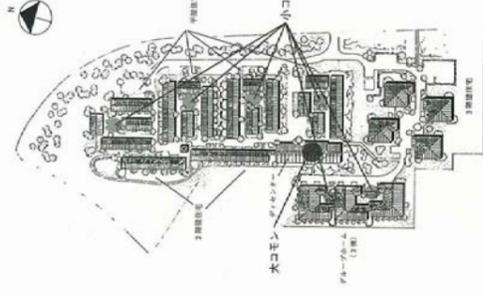
- 街並景観を統一感ある美しいものとするために、自然素材を主に色彩の統一を図り、草花や植栽を用いて潤いある雰囲気と一体性を確保する
- サービスヤード等、景観を阻害しやすい場所には、緑を用いて修景する
- 主要な交差点は、アート、シンボルツリー、あずまや等で演出し、分かりやすく個性ある街を形成していく

歩いて楽しい道づくり

- 高齢者も安心して歩くことが出来るよう、段差のない歩行者空間を連続していく
- 道路の横断も、歩道の高さで段差なくつなぎ、自動車のスピード抑制も図る
- 公園や公共施設等をつなぎ、周遊できるルートとする

親しみやすい環境づくり

- 高齢者にもなじみやすい環境とするために、威圧感のない小規模な建物の集合とする
- 誰でもひと休みできる空間を、プラザ、まちかど広場、店先空間等を利用して、いろいろなる所に整備する
- 店先空間は、ワゴンセール、カフェテラス等にも利用でき、街路のにぎわい形成にも役立てる
- 花いっぱい運動、道路清掃等、きれいな環境維持管理を、住民主体型で展開していく



デナムークでは 1988 年以降、住まい(居住機能)とケア(ケア機能)を分離する発想を導入し、特別養護老人ホーム(プライエム)の施設建設を凍結した。施設ではなく地域社会の中で高齢者が生活できるようにするため、次の5点の方針を打ち出している。

<ソフィアリンに見る「セルフワーク」の重層的展開 >

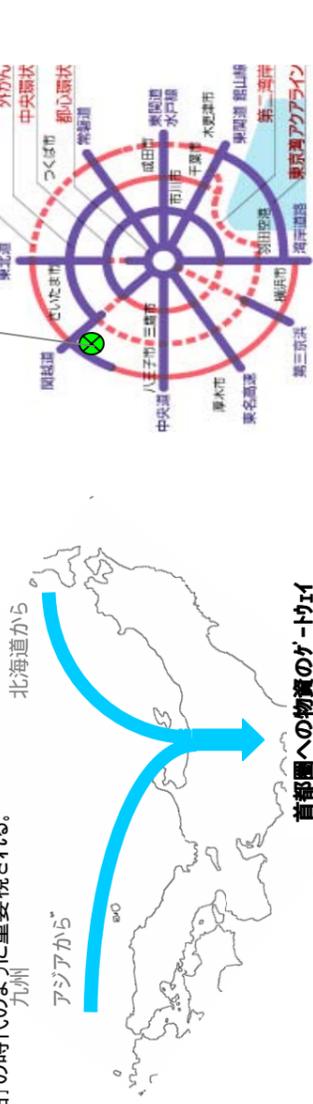
(9) 豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点

現況と課題

狭山市は、工場誘致条例を制定し積極的な企業誘致を行い、市内各地に大型工場が進出した。特に、市東部の川越狭山工業団地で操業するホンダの国内主力工場である狭山工場はマザー工場として位置づけられ、周辺には関連企業の立地も進んでおり、製造品出荷額等が1982年に埼玉県内1位になって以来、現在までトップを維持している、輸送機械製造業の街である。

市の製造品出荷額は、増加傾向にあるものの、旧工場の生産能力が限界となったホンダが、同県内寄居町に新規投資を決定するなど、工場周辺の市街化が進み拡張の余地が少ないことは、将来的な企業誘致において懸念材料となるとともに、特定企業の動向が市経済に重大な影響を及ぼすという産業構造は、持続可能な地域経済という点からリスク要因と評価すべきものである。

新物流施策大綱でも示されたように、長距離輸送についてはCO2削減のため、内航海運へのモーダルシフト、モーダルミックスが推進される。日本海航路は、弓削の国土であるわが国において、効率的な内航海運のルートである。アジアとの連携を重視した国土計画の観点からも、日本海航路による物流が、「北前船」の時代のように重要視される。



狙い

冷凍食品や飲料など様々な加工食品は、生鮮食品とともに暮らしに密着した製品となっている。全国各地で生産された加工食品は、高速道路を利用して、埼玉・神奈川・多摩地域など郊外部の幹線道路周辺に立地する大規模な物流拠点到に輸送されることが多い。一方、輸入品は現在は、港湾エリアの物流拠点到に輸送されることが多い。これらの物流拠点を、広域的な輸送や保管を担っている。(これら物流拠点から、区部やその周辺部に立地している集配センターへ輸送され、流通加工や細かな仕分け等が行われ、各地区に配送されることが多い。)

インターネットの普及によるEコマース利用の拡大は、デジタルデバイドの少ない団塊世代以降の世代が高齢者の大部分を占めるようになることから、急速に利用の機会も増加することが予想される。アメリカのメンフィス(テネシー州)にあるフェデックス社の大規模なサプライセンターや、同ルイビル(ケンタッキー州)にあるUPS社の同センターは、大規模な雇用と地域税収をもたらすものである。交通インフラの整った首都圏郊外で、大規模なサプライセンターのために必要な用地が確保できる環状の地域が、東日本全体をカバーする物流基地の立地に適している。

広域的な輸送や保管等の機能を担う大型の物流拠点を圏央道周辺などに立地させたくても、市街化調整区域では立地が難しいことなどから、拠点立地による物流効率化を進められないという課題も存在している。物流団地としてのポテンシャルが高い地域において、このような今後さらに重要となる分野の産業立地をリノベーションの目標に据え、これを支援する地域づくりを進めていく。

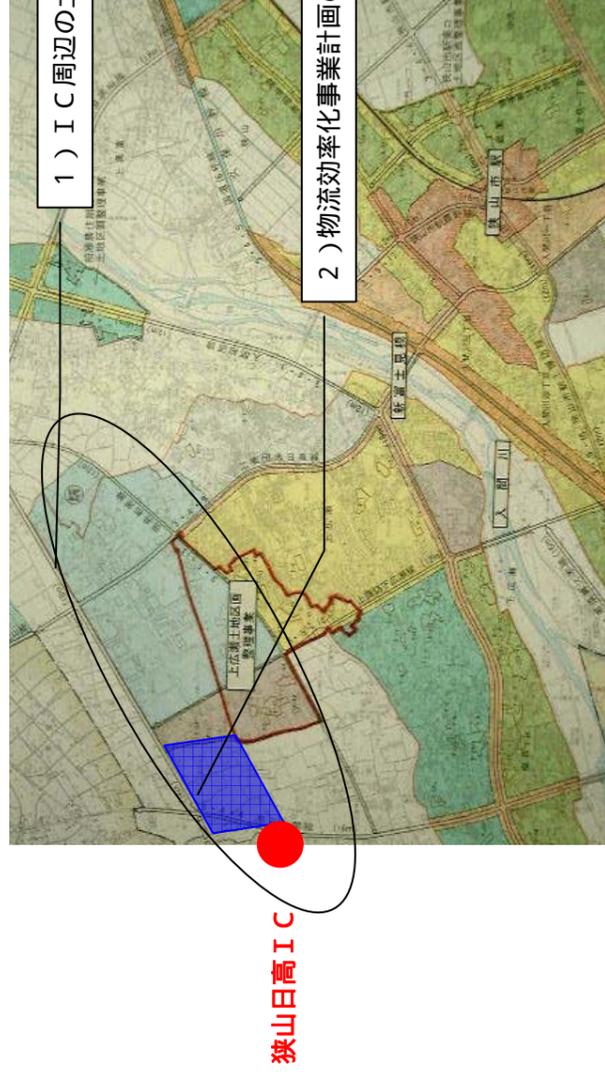
対応方針

1) 狭山日高IC周辺の土地利用方針の検討

2005年10月に施行された物流効率化新法(流通業務の総合化・効率化促進法)では、物流効率化事業計画を提出し、国土交通大臣の認定を受けた事業者は、手続きの簡素化や税制特例と同時に、市街化調整区域における物流関連施設の立地も、「都市計画法等の配慮規定」により、通常は物流拠点施設の建設が困難な市街化調整区域においても開発が可能である。

しかし、首都圏に残された優良農地については貴重な自然として保全していくことも重要であり、無秩序な開発によって街のゲートウェイ(玄関口)とも言える、郊外部のIC周辺の景観や土地利用のコントロールを適切に行いつつ、持続可能な地域経済のために、新規・成長産業15分野のなかに位置づけられている「流通・物流関連分野」の新しい産業立地について、周辺の工業団地や区画整理地内の既存宅地や文教施設との関係も含めて総合的な土地利用方針を検討する必要がある。

狭山日高IC周辺の土地利用方針の検討



2) 物流効率化事業計画に関する認定事業者との調整

物流効率化事業計画策定予定の事業者に対して、土地利用方針を踏まえた事前調整を行うとともに、円滑な認定と早期操業に向けた周辺住民や事業者に対する合意形成への行政支援を行う。

3) 物流拠点の周辺に集積することが望まれる産業の誘致・育成

団塊リタイア層を中心とした、マーケティングあるいは商品開発経験者の再雇用を推進すると同時に、誘発が期待される産業を中心とした誘致やベンチャー育成に対して、行政支援を行う。特に、加工食品の開発・製造やマーケティングセンターにおいて、高齢者の雇用を促進することで、高齢社会の需要に対応した製品の開発を進めることが可能である。

(10) 高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化

現況と課題

藤沢市は、整備された工業団地に日本でも有数の優良企業が立地するとともに、良好な住宅都市として、東京・横浜方面への通勤者も多く居住する都市。首都圏における製造業の拠点として産業立地が進み、都心通勤者とともに当地に居住する雇用者も多い都市は、都心から30～50km圏の通勤鉄道沿線に点在している。これらの都市は産業立地による税収を背景に、高い所得水準から、さらなる生産性や居住利便性の向上を目指して、活発な公共施設への投資が行われてきた。

藤沢市においても、狭山市と同様、既存の工場周辺では市街化が進み拡張の余地は少なくなっており、持続可能な地域経営のために、将来の市経済を牽引する産業分野の育成が課題となっている。

藤沢駅周辺の、財団法人藤沢市産業振興財団（藤沢産業センター）や、同財団による「湘南インキュベートルーム」といったハード（施設）面での受け皿整備のみならず、ベンチャーファンドや、産学連携マッチングコーディネートやビジネスコンテストによるベンチャーの発掘など、ソフト事業についても産学官連携事業の先進地域である。大学の周辺でも、連携型起業家育成施設「慶応藤沢イノベーションレジ」において、国・市・大学が連携し、インキュベーションマネージャーの派遣によるベンチャーの育成に取り組んでおり、市内の様々な地区でベンチャー育成のための施設とサービスが整備・提供されている。

狙い

地域産業の転換特に地域内住民の技術やノウハウから内発的に創発されることが期待される、新たな地域経済を牽引する産業の育成において、これらの人材及び技術集積は持続可能な地域経済の鍵となる要件である。

市内の団地には、今後大量に退職する団塊世代や、既に退職した高齢者が居住する地区も多い。しかし、彼等が有する知的資産や比較的余裕のある経済基盤を活かすためには、市内における新産業インキュベーションへの参画を誘発するための地域づくりが必要である。

対応方針

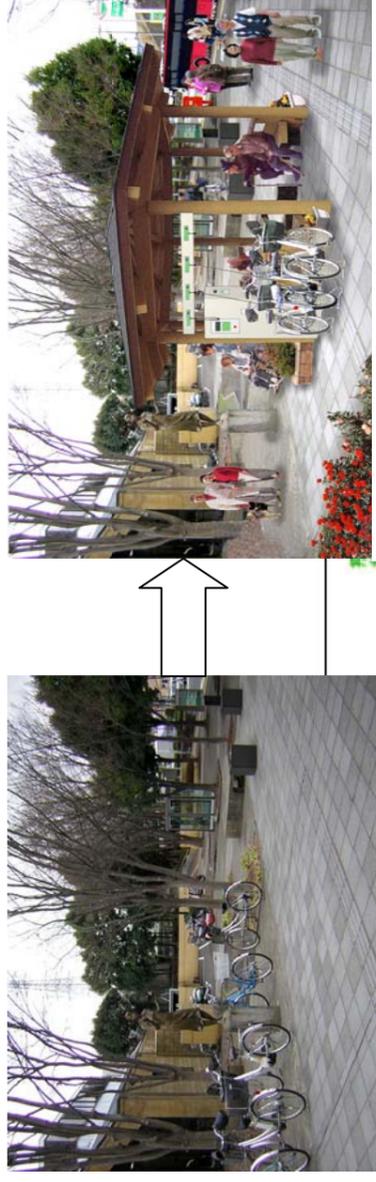
1) 市内インキュベーション施設における交流拠点の整備

市内に点在する、インキュベーション施設や学生、居住者の交流をベンチャーの創出と、産業の持続的な活力に結びつけるために、交流の拠点となる各駅周辺に、インキュベーションのための交流サロンをサテライト拠点として整備。合わせて、湘南ライフタウンのような大規模団地内にも、退職した技術者やインキュベーションマネージャーとしての活躍も期待される専門職経験者（会計士や弁護士など）の交流の場を整備する。

2) 市内インキュベーション拠点を結ぶ幹線公共交通ネットワークの形成

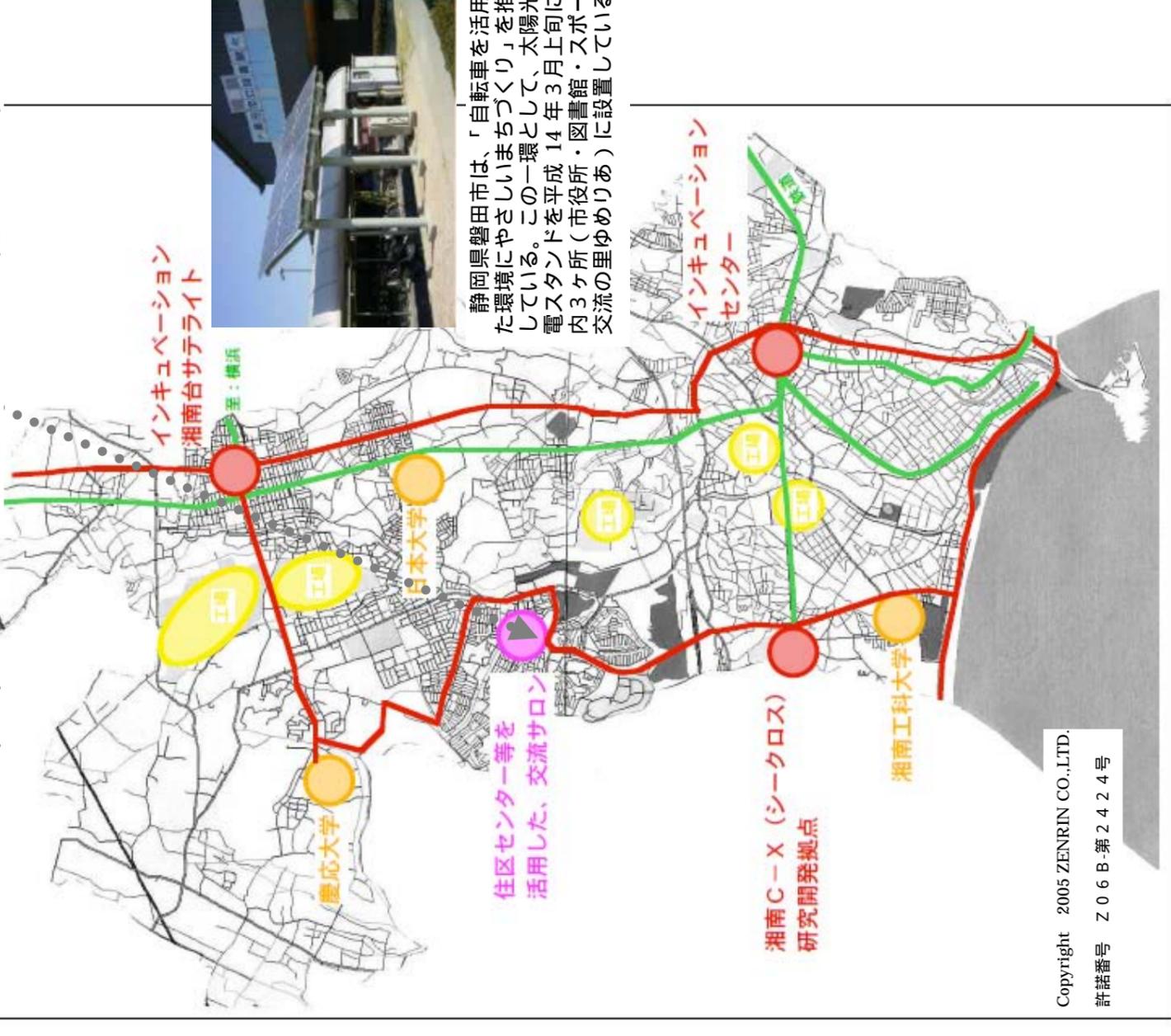
このような拠点へのバスや自転車でのアクセスを容易とするような、モビリティの確保を行い、市内の交通量を増加させずに交流を活性化させるための、交通計画が必要である。

自転車は、高齢者の健康増進・介護予防にも効果的であるが、湘南ライフタウンのようにセンター施設まで高低差のある団地の場合、垂直抵抗が高齢者にとっては移動の制約となり得る。よって、電動アシスト自転車によってこれを支援するために、センター施設の駐輪場に充電施設を整備し、これを施設の屋根に設置した太陽電池によって賄うといった、環境制約に配慮した仕組みについて検討する。



市民センター前駐輪場（現状）

市民センター前駐輪場（整備イメージ）



静岡県磐田市は、「自転車を活用した環境にやさしいまちづくり」を推進している。この一環として、太陽光充電スタンドを平成14年3月上旬に市内3ヶ所（市役所・図書館・スポーツ交流の里ゆめりあ）に設置している。

Copyright 2005 ZENRIN CO.,LTD.
許諾番号 Z06B-第2424号

5 . ケーススタディの総合評価と官民の役割

モデル都市における 10 のケーススタディについて、他のどのような都市・地域において適用が可能であるかという視点で、総合評価を行うとともに、ケーススタディで検討した地域づくりにおける官と民の役割について、それぞれ望まれる方向を検討した。

5 - 1 環境制約・エネルギー制約に対応した既存ストックの有効活用

(1) 高齢者にも都市の楽しさが味わえる街（公共交通型）

関東平野には低地と台地が複雑に入り組んだ地形が広く分布し、同様な条件を持つ都市も多い。バスに限らず、さまざまな補助手段を活用してバリアフリー化を進め、高齢者などの弱者が自由に移動できる環境を整備していく必要がある。

坂道に展開する店舗にとっても、顧客の増加が期待できれば、エスカレーター等の付帯設備を一般通行人に開放することは十分に可能であろう。買物客をはじめとする通行人が快適に行動できる環境を整えることで、居住条件を改善し、居住者を増やしつつ商店街の活性化を図っていくことが期待される。

(2) 高齢者にも都市の楽しさが味わえる街（歩行型）

地域の拠点都市には、一般的に高次都市機能が整っており、買回品の購入はもとより芸術等の文化の享受など、地域住民の生活満足度の向上に対して、積極的な役割の発揮が期待されている。特に高齢社会に対応して、高齢者が閉じこもることなく好んで外出したくなるような、近づきやすく魅力的な環境の整備が必要になっている。

このために、交通機関の整備によるアクセシビリティの向上、高齢者向け商品や催物を販売・開催する店舗や施設の整備、これらの施設で食事、文化に親しむためのユニバーサルデザインの推進等が求められる。

(3) 市民で都市の楽しさを演出する街

道路空間を使ったイベントやストリート・ファニーチャーによる演出は、道路を始めとする公共空間に余裕があることが条件になるため、公共空間が不足し道路等の整備が待たれる地域では、同様の条件でソフト優先の解決策を採ることができない。

しかし、全国各地で活性化が課題になっている中心市街地を、今後の増加が見込まれる前期高齢者が新規事業へチャレンジする場、あるいはその活力をボランティア活動に生かしていく場として活用し、中心市街地の活性化にも役立てていこうとする試みは、全国の都市で応用が期待される。

(4) 近隣で安全・快適に買い物ができる街

郊外における独立型の団地開発は、高度成長期を中心に、住宅供給策の一環として広く行われたことから、首都圏の 25 ~ 50km 圏の地域で一般的に見られる団地である。

問題の解決策のひとつとして、逆線引きなどによる市街化区域の縮小、利便性の乏しい郊外団地からの撤退等が考えられるが、団地の背後には農村が控えており、団地の撤退がバスや学校を始めとする農村の生活条件の悪化をもたらしかねない。むしろ、農村

部を含めた生活圏を想定し、この圏域の中で一定の利便性を確保していくことが、まず考えられる。高齢化対応としては、福祉施設の誘致などのほか、健康の維持・向上のための介護予防教室やスポーツ施設等を学校の空き教室を活用して整備することなども必要になる。

(5) 公共交通の充実した利便性の高い街

ケーススタディにおける鉄道駅間をネットワークしたバス路線の整備とこれによる公共交通サービスエリアの充実は、複数の鉄道事業者の路線が整備されたモデル都市だからこそ可能な対応方策であり、一般的な適用性は乏しい。

ただし、重点バス路線の設定による頻度の向上、重点バス路線区間におけるバス走行環境の整備とこれによる定時性の確保は、いずれの都市においても取り組むべき方策と考えられる。特に介護予防に必要な健康維持・向上のためには、フィットネス施設等の高度な施設の整備が必要であるが、これについては民間におけるノウハウ等の蓄積が進んでいる。財政負担の軽減やより充実したサービス提供のために、民間施設の活用や施設運営の民間委託等が進むと考えられるが、民間の運営を容易にするためには顧客の確保が重要であり、バス等による広域からの集客による利用客の獲得が求められる。

また高齢者の生活に必要な生活必需品店の立地についても、内容の一層の充実を行うためには広域からの顧客の獲得が必要である。

(6) 官民の役割

	国	県	市	民間
官民連携による高低差移動抵抗解消による高齢者の回遊促進 (高齢者にも都市の楽しさが味わえる街(公共交通型))	店舗併用住宅等におけるエレベーター・エスカレーター等の一般開放に対する助成措置の検討	地権者等の理解促進、エレベーター・エスカレーター等の一般開放に対する建築主へのボーナスの提供		店舗併用集合住宅等におけるエレベーター・エスカレーター等の一般開放
				電線地中化・共同溝事業の推進
駅前交通静穏化と水平移動抵抗解消による高齢者の回遊促進(高齢者にも都市の楽しさが味わえる街(歩行型))	バスの走行環境の整備及びその支援、歩行空間整備とその支援	バスの走行環境の整備、歩行空間の整備		バス等公共交通機関のサービス向上と他事業者による支援
				タウンモビリティ事業等の推進
公共空間における官民連携したソフト事業の展開(市民で都市の楽しさを演出する街)	地域再生計画における支援措置	市民の自主的活動への支援(道路使用を含む)	土地や建物の一時使用を可能にするための斡旋・仲介	公共空間を活用したイベント・集客事業の経営 地域ファンド等による資金調達
		地域再生計画の活用促進		
		公共空間におけるイベントや集客(物販・飲食等)事業の関連機関調整		
公共空間の充実・整備				
既存ストックの活用促進による環境制約緩和(近隣で安全・快適に買物できる街)	土地の一時使用権など恒久的な権利が発生しない土地の利用制度の検討	生活圏としてのまとまりを重視した開発の規制・誘導	農村部を含めた生活圏の設定と生活関連施設配置の再検討とこれに基づく適切なアウトソース	住区サービスへの取り組み
公共交通の運行頻度増加を支援する交通結節点への機能誘致・集約(公共交通の充実した利便性高い街)	重点バス路線区間の道路の整備・走行環境の向上支援	重点バス路線整備の支援、重点バス路線区間の道路の整備・走行環境の向上	バス等の公共交通機関の重点整備路線の設定、交通拠点への商業・サービス機能の誘致	総合交通サービス水準向上のためのバス運行計画見直し

5 - 2 持続可能な居住環境創造

(1) 快適でプライバシーが保てる街

効率的なサービス供給のためには、都市機能の集積したまちなかでの集住が望ましいが、まちなか居住を推進しようとした場合、中心市街地の用途地域が商業地域指定である場合が多く、建築規制は建ぺい率や容積率も緩く、地方公共団体が条例で指定する区域（対象区域）内で規制される日影規制も適用されないことから、住宅地として好ましい環境形成は期待しにくい。

鰻の寝床のような細長い商業者所有地が連続している旧街道筋の商店街は、東京周辺県の街道筋に数多く存在する。しかし、全国的にみるとモデル都市で検討した高層住宅の雁行配置による採光やプライバシーの確保方式は、商業地域が道路に沿い帯状に指定され、隣接地は容積率の低い住居系用途であるという、いわば特殊な条件の下で可能な解法とも言える。一般的に商業地域は面的に指定されていることが多いから、この解法は一般的な解法とは言い難いが、地権者が協力して都市計画提案制度を活用し、商業と住宅が共生可能な都市計画へ変更する道は開かれている。

中心市街地において、まちなか居住を進めていく場合には、目的の土地利用にふさわしい用途地域への見直しが望まれる。住居系用途への転換をしても、現在立地・営業している商業者にとって不利益となる可能性は乏しいと思われる。

(2) 郊外大規模分譲団地の再生

今回検討したモデル都市、さらには大都市圏の郊外都市の多くの都市に昭和 40 年代（1965 年～1974 年）から昭和 50 年代（1975 年～1984 年）に開発された大規模団地がある。こうした団地に共通した特徴は、同世代の入居者が多く近い将来高齢化が一挙に進むこと、住宅の高齢化対応が不十分でかつ老朽化が団地ごと進むこと、優れた住環境に恵まれた社会資本も充実していること、そして居住者数が多く合意形成に時間がかかること、と言える。

現行の団地の容積率の充足率と新たな住宅需要の有無は、団地の立地条件等によって様々である。また一団地認定等の集団規定の有無も様々である。よって、団地ごとに建替え等の事業プランは異なるが、共通した方向性としては、現居住者が高齢化した後も生活が可能であるユニバーサルデザイン化が必須である。そのうえで、売却可能な余剰敷地が生まれる場合には、これを新規のマンションまたは戸建て向けに土地または床を売却し事業費を調達したうえで、高齢者福祉施設（介護ステーション、デイケアセンター等）、生活サービス施設（食品スーパー、美美容、診療所、ドラッグストア等）、交流施設（温浴施設、集会所等）、シルバーベンチャー施設等の新設を図ることである。

団地の規模や立地条件に応じて事業費調達手段は様々であるが、最も事業に貢献するのは新たな分譲マンション向けの土地または床の売却である。しかしそうした需要が見込める場所は限られているから、戸建て分譲が次の候補となる。それも見込めない場合は、いよいよ現居住者の自己負担が高まる。こうしたケースは都心部から遠距離で周辺に就業機会が少ない場所ほど増える。合意形成支援、住宅共有部や共有地への助成、基盤整備への助成等の出動が期待される。

また、共同建てでなく戸建ての場合、居住者が退去して空いた敷地を、隣接の敷地と一体的に管理し、団地全体の住環境の悪化を防ぐような仕組みを、住民が主体的に取り込むことも重要となる。

(3) 高齢者とファミリー層が共生する街

中心市街地には、商業施設や医療施設などが整っており、車に頼らずに高齢者が自立的かつ活動的に生活できる条件を有している。また、近傍のより都市機能の整った中心市街地へ転居する場合に比べて、従来から親しんできた町の中心部への移転の方が高齢者にとっての違和感が少ないというメリットもある。

後期高齢者に加えて前期高齢者も居住することになれば、市街地の中のファミリー層との共生による子育て環境も整備しやすいという副次的な効果も期待できる。

一方、ヘルパー等が買物や通院の介助を行う場合でも、農村部に居住している場合よりも少ない時間で効率的に支援することが可能であり、事業者やヘルパーの負担の軽減が可能になると考えられる。

高齢者の福祉施設を郊外に立地させるのではなく、身近な中心市街地に積極的に誘導していく必要があると思われる。

(4) 官民の役割

	国	県	市	民間
都心居住における住環境維持(快適でプライバシーが保てる街)	商業系用途地域における特例制度の検討	良好なまちなか居住に向けた用途地域の見直し、及び指導・助言		地区計画の合意形成 都市計画提案制度の活用
住み続けるための建替促進(郊外大規模分譲団地の再生)	都市開発の基本的枠組みや関連施策のガイドラインの提示・広報		需要の減少した公益施設のコンバージョンの推進	区分所有者間の合意形成
		区分所有者への情報提供と合意形成支援		
複数世代のまちなか居住推進(高齢者とファミリー層が共生する街)	中心市街地等、地価の高い地区に於いて福祉施設を整備し、サービス提供する事業者への、介護報酬における特別地域加算の検討	高齢者福祉施設や居住施設の身近な中心市街地への誘導・助言		インフォーマルケア等の取り組み推進

5 - 3 持続可能な地域経済

(1) 豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点

昭和 40 年代に工場立地が進んだ地域は、工場周辺の市街化も進み、拡張の余地が少ない。主要事業所の移転によって、都市の活力が急速に減退する可能性ある都市が、都心 25～50km 圏の高速インターチェンジ周辺都市に散見される。

首都圏では外かんのほか圏央道による環状方向の自動車専用道路の整備が進められ、これまでの放射方向の高速道路網との交点では、食品産業の立地ポテンシャルが高まっている。特に、圏央道周辺はわが国でも有数の野菜、畜産生産地であり、これまでの放射方向の道路網とあわせれば、新鮮なあらゆる食材の仕入れが可能である。また中食(なかしょく：弁当・総菜などそのまま食事として食べられる状態に調理されたもの)については、消費期限が短く鮮度の維持が重要であるために、消費地との近接性も立地上の大きな要素になる。高速道路網が活用しやすい地域は、搬送上有利な条件を有している。

高齢者の食事への対応は、栄養面や小口化等の量的配慮のほか、飲み込みのしやすさなどの高齢者特有の事情への対応、味付けなどの個々の健康状態・病状への配慮等が求められ、きめの細かい商品開発が必要になっている。それだけに、介護経験のある前期高齢者の事業への参画が求められるだけでなく、商品開発の経験を有するメンバーと協同して、商品開発・製造・配達にいたる事業の立ち上げ等への積極的な参入が期待される。また、首都圏近郊にはデパートやスーパーあるいはコンビニ等で、食品の仕入れ・開発・販売を担当し、多くの経験を有する人材が豊富である。これらの経験を有するリタイア者の新たな挑戦の場として、高齢者向け食品の開発に取り組む環境の整備が求められる。

さらに、圏央道沿線には、筑波大学をはじめとして八王子や藤沢などに立地する大学や研究機関の集積があり、沿線都市では等しくこれら研究者の交流を、自地域における研究開発、産業振興に活かすことが可能である。

このように、同様の立地ポテンシャルを有する圏央道沿線都市で適用可能なものである。

(2) 高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化

首都圏の外延部は、自動車・電機などのわが国の産業の高度化をリードしてきた加工組立産業の一大集積地であるとともに、これに従事してきた技術者の居住地でもある。

今後、団塊の世代のリタイアに伴って、大量の技術者が現場から離れる事態が想定され、経験の中で築き上げられてきた技術の伝承が不可能になることが懸念されている。この懸念は、全国的に 2007 年問題として危惧される場所である。

わが国の加工組立産業の成長を支えた技術の特徴は、技能者の経験と勘によって作り出された技術を、技術者との共同でシステム化し、高品質な製品を量産化する技術に仕上げるといった、技能者と技術者の協同の成果であるものが多く、職能間の疎通の良さが、わが国の産業の成長の基礎であったとすることができる。

今後も持続的な産業の成長を期待するとすれば、これまで培ってきた経験を新たな製

品化や工程開発に活かしていく必要があり、リタイア層と現役の技術者等との交流とこの成果の事業化が期待される。

(3) 官民の役割

	国	県	市	民間
総合物流拠点の誘致・形成支援 (豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点)	物流効率化事業計画の認定	物流産業立地及び関連産業の誘致事業者への支援		物流効率化事業計画の認定申請 モーダルミックス・モーダルシフト・共同物流等の推進
	リタイア層の再就職・新規事業展開の支援			
		開発許可立地運用指針の見直しによる、調整区域における認定事業者の立地支援		
ベンチャーインキュベーションのための団塊世代の交流活性化支援 (高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化)	リタイア層の新規事業展開支援			交流の場等における様々なサービス(技術サポート、インキュベーションマネージャー等の派遣事業)の展開
		交流の場における無線LAN環境整備		
			リタイア層と現役技術者等の交流の場の創設	