

社会資本整備審議会
都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会
都市交通・市街地整備小委員会
報告書骨子（素案）

第1章 経済社会情勢の転機

1. 人口減少・超高齢社会の到来
2005年に初めて減少に転じ、今後一貫して減少基調
高齢化率は2050年には現在の2倍程度（約40%）に上昇
超高齢社会の到来に伴い、自動車交通に依存できない国民が急速に増加
2. 地球環境等への負荷の軽減
運輸部門(全体の2割)のCO₂排出量(うち9割は自動車)の削減が重要課題
3. 財政的制約の高まり
今後、投資余力の低下、維持更新コストの増加により、一層財政的制約が高まる
4. 都市構造改革の必要性
第一次答申において、集約型都市構造等への「都市構造改革」の必要性を提言
5. 利用者の視点に立った都市交通施策推進へのニーズの高まり
都市交通施策を利用者の視点に立って総合的に推進することが求められている

第2章 都市交通の現状と課題

1. 都市交通の推移と現状
 - (1) 人の動きの変化
生活様式の変化に伴い短距離移動の減少等が発生、車でなければ出かけない傾向
 - (2) 公共交通から自動車へのシフト
公共交通利用から自家用車へのシフトが顕著
 - (3) 公共交通の現況（鉄軌道系）
軌道系公共交通は、地方都市では整備が困難、路面電車も新規整備事例殆ど無し
 - (4) バスの衰退

自動車との競争力が低下し、輸送人員は一貫して減少

(5) 交通結節点整備の遅れ

駅前広場など、交通結節点整備が遅れている

(6) 都市計画道路の現状

- ・改良率が50%を超え、旅行速度等で、整備効果が現れはじめている
- ・環状道路整備により顕著な効果。踏切等で渋滞が集中して発生

(7) 歩行者空間整備の遅れ

- ・中心市街地における面的な歩行者空間の整備事例は、ほとんど無し
- ・安全・快適な歩行者空間が不足
- ・自転車走行空間の位置付けが不明確

(8) 物流の変化

- ・大型貨物車の住宅地等への流入、荷捌き車両による交通の障害が発生
- ・流通形態の効率化・高度化に伴う、物流施設の統廃合や貨物車の大型化が進展
- ・商業形態の多様化の中で多頻度小口輸送が増加。駐車規制強化に伴い短時間での荷捌き駐車が困難に

2 . 都市交通に関する施策の推移と現状

(1) 経済成長期の都市拡大を支えてきた道路

高度成長期に、産業、都市拡大を支える幹線道路整備が最優先で進められた

(2) 公共交通

公共交通への支援は限定的で、サービス水準が向上せず、廃止されたものも多い

(3) 生活道路整備への施策が手薄

生活道路の整備は一部にとどまり、歩行空間の安全性、快適性が不十分

(4) 都市像を踏まえたコントロールの欠如

都市の将来像を見越して交通全体をコントロールする政策と手段は無かった

(5) 高度成長期のような緊急整備の必要性は低下

需要追随型の幹線道路整備から、多様な都市交通施策の推進が可能に

3 . 都市交通施策の課題

需要追随型の整備で、将来都市像に対応した戦略的な整備が行われていない

適切な都市構造への誘導のための施策連携が図られていない

地方都市で、中心市街地への機能集積と連携した整備等が行われていない

利用者にとって最適なサービスとなっていない

歩行者が都市交通の主役となっていない

公共交通への支援が不十分

既存道路空間が有効に活用されていない

大型貨物車に対応した骨格ネットワークが未整備

路上荷捌きによる交通障害に対する総合的取組が不十分

第3章 市街地の現状と課題

1. 市街地形成の変遷と現状の問題点

- (1) 第二次世界大戦後から高度経済成長期前まで
戦災復興事業で都市活動を支える多くの市街地を整備、その一方、復興事業が行われなかった地区では基盤不足のまま高密度化し、一部は密集市街地化
- (2) モータリゼーションの進行に伴う市街地の拡大
都市化圧力の中で急ピッチに郊外住宅市街地を整備、その一方、既成市街地の整備は手つかずで、スプロール市街地は放置
- (3) 都市中心部での都市機能の更新
駅周辺の再開発、工場跡地等の都市拠点の形成が進展、その一方、バブル期には都市中心部の一部で業務系が住宅を駆逐
- (4) 都市化社会の終焉と新たな都市問題の発生
中心市街地の空洞化、都市中心部での無秩序な中高層建築物等の立地（インナーズプロール）や郊外住宅団地の老朽化、空家の増加等の問題が発生
- (5) 市街地全般に共通する問題点
 - ・ 計画的に整備された市街地以外では、基盤整備と自然的空間が著しく不足
 - ・ ミニ開発や相続に伴い、敷地が細分化され、さらなる環境悪化のおそれ
 - ・ 中心市街地等では敷地単位での空地化が進行する一方、空閑地の一部ではインナーズプロールが進行

2. 市街地整備施策の課題

- (1) 諸機能の受け皿となる既成市街地の再生
既成市街地における市街地の整備改善や空洞化対策等にかかる取組が必要
環境負荷の少ない市街地整備を進める方策の充実が必要
- (2) 密集市街地問題の解消等都市の防災性の向上
密集市街地の改善を進める取組の加速が必要
集中豪雨等に対する取組が必要
- (3) 荒廃する懸念のある郊外住宅市街地における適切な低密度化の誘導
郊外部等を荒廃化させることなく低密度化する取組が必要
- (4) 地域の持続的な発展を支えるコミュニティの再生
まちづくりや市街地の維持・発展を担うコミュニティ再生の取組が必要
- (5) 市街地整備の担い手の充実
民間主体の市街地整備への積極的な参入を促す方策の充実が必要
経験豊かな団塊世代の退職に伴うまちづくり人材不足への対応が必要

第4章 集約型都市構造への転換

1. 拡散型都市構造を放置した場合の問題

(1) 少子・超高齢社会の移動問題

- ・車を運転できない高齢者等の移動問題が深刻
- ・パブリックな手段による移動である徒歩、公共交通の利用が減少

(2) 公共交通の維持が困難

居住地が公共交通軸から拡散し利用圏内の人口が減少すると、公共交通機関の維持が困難

(3) 環境への負荷の高まり

自動車利用率の高まりと移動距離の増加により、CO₂排出量が増大

(4) 中心市街地の一層の衰退

人口流出と都市機能の拡散により、中心市街地の衰退を招く

(5) 都市財政の圧迫

都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大が懸念

2. 集約型都市構造に基づく都市像のあり方

(1) アクセシビリティが確保された集約型の都市構造への転換

- ・都市内の幹線道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造への転換を図る
- ・集約拠点等を結ぶ公共交通機関を軸としたアクセシビリティを確保するとともに集約拠点での市街地整備の推進により各種機能の集積を図る
- ・その他の地域においては、市街地の密度を高めることなく、また密度が低下する市街地では生活環境を極端に悪化させることなく市街地の低密度化を誘導
- ・公共交通により十分なアクセシビリティの確保が困難な都市については、中心市街地への自動車利用によるアクセス向上（道路ネットワーク整備）やコミュニティバス等を活用

(2) 公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境

- ・集約拠点内に生活に必要な諸機能が備わり、徒歩でアクセス可能
- ・必要な生活サービスが徒歩圏内に存在、公共交通が徒歩を補完

(3) 市街地郊外部等における市街地の密度低下への対応

生活環境が悪化しないように空地等を適切に管理・活用しつつ市街地の低密度化を誘導していく「スマートシュリンク」の視点が重要

3．集約型都市構造によって実現される生活像

(1) 生活像を提示する必要性

集約型都市構造への転換について広く市民の合意を得るため、実現される都市像をわかり易く提示することが必要

(2) 集約型都市構造で実現すべき生活環境（例示）

- ・集約拠点に職場や学校が確保されることにより、職住近接が実現され、通勤通学時間の短縮が可能
- ・水と緑にあふれた豊かな環境のもと、歩いて暮らせる生活環境とともに、身近な生活圏において文化・教育環境が備わっている
- ・バリアフリーな移動環境、災害や犯罪からの安全性といった、高齢者等の安心や生きがいの基本となる環境や望ましい子育て環境が備わっている 等

4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

(1) 多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ

多様な分野にまたがる、公民を問わない施策が、一つの目標を共有して整合的に展開される「総力戦」へ

(2) 都市交通施策と市街地整備の役割と連携の方向

- ・都市交通施策と市街地整備は、集約型都市構造に基づく都市像を実現するために不可欠な環境と条件を整える役割を担う
- ・都市交通施策と市街地整備は、集約拠点等を結ぶ公共交通機関整備や市街地整備に関して密接に連携することが必要

(3) 都市交通施策の戦略的な取組のあり方

- ・魅力ある都市の将来像を実現するため、多岐にわたる都市交通等の関係者・担い手を連動させる
- ・徒歩、自転車、公共交通などの利用を推進するとともに、自動車を含めたモード間連携を促進
- ・市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心になって、関係者からなる協議会を設立
- ・協議会が目標となる将来都市像や交通サービスレベルを明確にした上で、経済合理性を考慮しつつ、必要となる交通施策や実施プログラム等を内容とする「総合交通戦略」を策定
- ・関係者がそれぞれの責任のもとで実行する仕組みを構築

(4) 集約型都市構造の実現に向けた公共交通整備のあり方

- ・公共交通は「都市の装置」であり、特に集約型都市構造を実現する上で必要不可欠な基幹的な公共交通については、運賃収入を基本とする事業性のみによって、存廃、サービス水準等が決定されることは適切でない
- ・地方公共団体が中心となって、地域住民や交通事業者等と協働して集約型都市構造の軸となる基幹的な公共交通のサービス水準等に関する目標を設定し、これら関係者が協力して実現することが必要
- ・公共交通が持つ外部経済効果は市場で評価されないため、市場への働きかけ（適切な公的関与）を行い、公益性が高い路線は、民間の能力やノウハウを活用しながら公益の範囲内での税金による支援や地域による支援等により整備・運営を成立させること等が妥当

(5) 拠点的市街地の整備など市街地整備における取組のあり方

- ・拠点的市街地の整備には、行政のみの取組では限界があり、民間団体の市街地整備の促進など公民パートナーシップによる取組が不可欠
- ・行政による公共投資の重点化と民間主体の参画を誘導する各種取組が必要

(6) 国の支援のあり方

集約型都市構造への転換は、我が国が直面している人口問題や環境対策の面から今後全国の都市で取り組むべき緊急の課題であり、国は、都市交通や市街地整備のあり方等に関して、地方公共団体に対し、基本的な考え方、取組方法、都市計画等による土地利用施策との連携方策等を技術的助言として提示することが必要。また、地方公共団体や交通事業者等に対して資金助成等の総合的な支援を行うことが必要

(7) 集約型都市構造の実現に向けた施策の進捗の把握

国は、公共交通のアクセスの容易さや都市機能集積を促進させる市街地の形成等について、指標をもって施策の進捗を把握すべき

第5章 都市交通施策のあり方

1. 都市交通施策の基本的な考え方

- ・都市交通施策を集約型都市構造の実現を可能とする根幹的な施策と位置づけ、その考え方をトラフィック機能重視の観点から人間重視の観点へ転換しつつ、総合的に都市交通の戦略の推進を図る
- ・「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」さらに、シームレスを実現するユニバーサルデザインの考え方に基づき、都市全体をユニバーサルデザイン化することを目指す
- ・都市交通は、「徒歩及びそれを補完する公共交通による移動」(パブリックな手段による移動)と「自動車による移動」(プライベートな手段による移動)の2つの柱からなる。都市交通の多様な要素を組合せ、パブリックな手段による移動が、プライベートな手段による移動と遜色なく両立することを基本に据え、両者がバランスのとれた形で共存することにより、市民の日常的な移動の大部分に対して、パブリックな手段の選択が可能となるよう支援
- ・集約型都市構造を実現するためには都市軸を形成する幹線道路の整備やまちの顔となる道路の再整備は不可欠。今後、「選択と集中」の観点から都市内道路の整備については需要追従型から目標達成型へと転換を行い重点化を図るとともに、将来の目指すべき都市像と提供すべき交通サービスを実現する施策並びに事業を効率的に展開することが必要
- ・面的に各階層の道路が担うべき役割を明確にし、生活道路の使い方も視野に都市内道路を整備
- ・総合交通戦略において軸となる基幹的な公共交通について、集約型都市構造を目指す都市圏で相対的に高い都市交通のサービス水準を確保するため、地方公共団体や国が公的支援するべく転換
- ・集約拠点内で歩いて暮らせるまちづくりのため、生活機能の集積を図るとともに、安全・快適な歩行者空間を形成することが必要
- ・各モード間の連携を促進するなど、駅前広場等の交通結節点、P & R (パークアンドライド) 駐車場等の整備を重点的に実施
- ・物流については、目指すべき都市像の実現を図る都市交通施策の一環として捉えつつ、大型貨物車に対応した骨格ネットワークと物流拠点の整合のとれた整備が必要

2. 展開すべき主要な施策

(1) 集約型都市構造を実現するための「総合交通戦略」の確実な推進

- ・都市交通の課題へ適切に対応するため「まちづくり」と一体となって、徒歩、自転車、自動車、公共交通に至る都市交通施策を総合的・一体的に実施する総合交通戦略を、地方公共団体が中心となって策定し、確実に推進
- ・市街地構造や土地利用を含め、目指すべき都市像の実現のために必要な施策・事業を適切に組合せ、ハード・ソフトを一体に推進するパッケージアプローチ型の取組

を基本

- ・総合交通戦略の実現には、公民協働で取組み、都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもと連携・連動しつつ、実効性のある仕組みを確立
- ・総合交通戦略においては、都市毎に短期から中期的（概ね5～10年）に目指すべき都市の姿とサービス水準を目標として適宜明示
- ・特に考慮すべき視点は、
 - ・市民、移動する人の視点に立ち、複数の交通手段全体を対象としたサービスレベルを確保
 - ・市町村が主体となって、限られた資源を有効活用しつつ、まちづくりの観点から目指すべき目標に向かって交通施策・事業を推進
 - ・ハード整備と合わせ、戦略的にモビリティ・マネージメントを推進することにより、自発的な交通行動の変化を促す
 - ・公共性、公益性を見極めつつ、公共交通に対する行政による支援、地域による支援等、新たな公民のパートナーシップの構築に努力
 - ・効果の高い施策・事業を選択し集中的に実施するなど、スピード感を重視するとともに機敏に対応できる柔軟性を常に意識
- ・継続的に事業の進行管理や評価・改善を行う仕組みの導入を図り、アウトカム及びアウトプット指標を用い、市民にわかりやすい情報を提供

（２）道路整備の重点化

- ・都市計画道路の機能、必要性等の検証を行い、積極的に見直しに取り組む
- ・連携する施策・事業とのスケジュール等を考慮し、集中的に整備に取り組む道路の路線、区間を明確化し重点的に実施
- ・具体的には、都市計画道路整備の「選択と集中」による戦略を構築
- ・渋滞対策、歩行者等のための空間の実現に効果の大きい環状道路等へ投資を集中
- ・交通渋滞に対しては、面的な交通のあり方を念頭に、効果のあるポイントを選択して整備・改良等の対策を実施
- ・路線ごとに担うべき機能を踏まえ、既存道路では道路断面の再構築により、自動車（走行車線及び駐停車帯）、自転車、歩行者、公共交通等の空間を確保

（３）歩行者空間の復権と積極的整備

- ・集約拠点においては、環状道路等の整備や地区フリンジへの駐車場・荷捌き施設の配置を計画的に進めるなど地区内への自動車流入抑制策により、適切な拡がりを持つ歩行者空間を計画
- ・地区内交通については、ランプやシケイン等の道路構造により自動車利用を抑制
- ・必要に応じ歩行者や自転車のための専用空間を確保するため、路上駐車規制策や道路空間の使い方の工夫等と併せ道路断面を再構築
- ・地域の歴史やまちの個性を活かしつつ、にぎわい、いこい、交流の場ともなる安全で快適な歩行者・自転車空間を確保

- ・公園、下水道整備等との連携を含め、バリアフリー化され、水・緑やうるおいが感じられる安全・快適な歩行者空間を確保
- ・都市の顔となる幹線道路や主要な歩行者動線である道路については無電柱化

(4) 公共交通の再生

- ・集約型都市構造の軸となる基幹的な公共交通について機能面から見れば、自家用自動車による移動と遜色ないサービス水準が提供されるとともに、市街地整備による集約型都市構造の形成との連携が必要
- ・あわせて、基幹的な公共交通軸上の拠点にアクセスするために、フィーダーバス網やP & R、C & R（サイクルアンドライド）のための駐車場や駐輪場の整備が必要
- ・独立採算性という交通事業に関する原則を踏まえつつも、地方公共団体（特に市町村）が主体的に、地域住民や交通事業者等と協働して必要な路線のルート、サービス水準等の目標を設定し、これらの関係者が協力してその実現に向けて責任を持って取り組むことが必要
- ・交通事業者のみの負担では事業採算は確保されないものの、地域の強い要望があり、公益性が高い路線については、公設民営方式により地方公共団体等の公的主体が公共交通の基盤を整備し民間の能力・ノウハウを活用した整備・運営を成立させること等も適当
- ・公設民営方式では、投資的経費として整理できる資本費に要する費用が大きい場合についてはこれを公的負担により整備し、運営的経費は利用者負担を原則とすべき
- ・公的負担は、「公共財としての特性」「外部不経済の軽減」「外部経済の創出」といった公益性の観点から、その範囲内で税その他による財政的支援や地域による支援等を公共交通に関して行うことが必要
- ・民間事業者による運営は、望ましいサービス水準の確保を前提として運営費の縮減等の経営努力が考えられるとともに、事業者の経営努力に対してインセンティブが働く仕組みを導入することが重要

(5) つなぎの施設（交通結節点、駐車場）の整備

- ・共同化・集約化等による駐車場の適切な配置と整備を促進する施策が重要
- ・歩行者優先地区では、フリンジへの共同化・集約化、公共交通優先施策と連動したP & R駐車場整備など戦略的な「つなぎの施設」の配置・整備を促進
- ・中心市街地においては、自転車利用動線上に駐輪施設を適切に配置
- ・自動車駐車場については、商業機能、まちなみの連続性、歩行者空間等の調和を図りながら適切に配置・整備

(6) 物流交通への対応

- ・大型貨物車の効率的な走行ルートのニーズに対応して、未整備な骨格ネットワークを計画的、集中的に整備
- ・中心市街地等への大型貨物車等の進入を防ぐため、走行ルートの整備を前提に環状道路内の流入抑制や走行ルート指定等を検討
- ・広域的な物流拠点については、都市構造との整合を図りつつ、骨格ネットワーク沿いのIC周辺等に整備
- ・人流や土地利用との整合を図りつつ、荷捌きに関するハード・ソフトを組み合わせ、総合的な施設整備と管理・運営等の取組を、関係者が調整して実施し、地方公共団体や国が支援

3 . 今後取り組むべき課題

(1) 総合交通戦略の更なる推進方策

総合交通戦略の意義・必要性及び内容及び立案・策定のあり方が、地方公共団体や交通事業者等に理解され、関係主体がそれぞれの責任を明確にした取組を着実に展開していくための仕組みの構築や制度的対応を検討

(2) 駐車場の戦略的整備方策

駐車場について、歩行者優先地区でのフリンジへの共同化・集約化、公共交通優先施策と連動したP & R駐車場の整備など、土地利用や交通管理とも連動した、駐車場の戦略的な配置が可能となるような制度的対応を検討

(3) 中心市街地等での歩行者空間の確保方策

- ・中心市街地等において、道路と建築敷地の中間領域を半公共的な歩行者空間とすることや歩行者と公共交通が共存するトランジットモール化など、重複的な空間利用により、にぎわいのある歩行者空間を創出する仕組みを検討
- ・事業の計画及び実施段階において、事業の目標や方針が快適な歩行環境実現のために適切なものであるかどうかを照査する仕組みについても検討

(4) 公共交通の公益の評価手法の検討

集約型都市構造を実現する上で必要な公共交通に関する公益、特に公共財としての評価手法について検討

第6章 市街地整備のあり方

1. これからの市街地整備施策のあり方

(1) 集約型都市構造を目指した戦略的取組

拡散型都市構造を集約型都市構造に再編するため、拠点的市街地の形成が、公共交通サービスの確立と併せて必要

市街地形成の視点は、多様な世代の居住、商業、福祉、雇用の場など都市機能が集積した、「世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち」、敷地共同化、公共的空間の充実等による「生活空間の量的・質的レベルアップ」、 「持続的発展に向けたコミュニティの形成」

集約型都市構造を目指した戦略的取組をP D C Aサイクルの中で実施

(2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造

都市構造再編とともに、既成市街地の環境改善も必要。

人口減少に伴う市街地の密度低下に対応し、環境劣化の防止、新しい時代に対応した市街地空間の形成・環境改善を推進

市街地環境の改善には、都市美空間の創造、安全で安心な都市の構築、省エネルギー・省資源型都市の形成等为目标

2. 展開すべき主要な施策

(1) 「選択と集中」による重点化と、民間参画環境の構築

- ・拠点的市街地、密集市街地の整備など特に公共性が高い事業に行政投資を重点化
- ・重点化に際し、区画整理の長期未着手地区等について再点検・見直し。国はこれらの取組に対する技術的助言等の適切な支援
- ・行政は、自ら行う事業を公共性・緊急性の高いものに重点化するとともに、民間事業者や地権者の参画による民間主体の市街地整備を促し支援する役割を充実
- ・民間主体の市街地整備の促進に向け、官民のリスク分担・役割分担の明確化、初動期コーディネート支援、都市再生機構等の活用。その際、まちづくりに関する人材・資金の充足度や開発ポテンシャル等が都市規模等により異なることに留意した施策展開が必要

(2) 魅力的な拠点的市街地の形成

主要な交通結節点周辺や中心市街地等では、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能が集積した魅力的な拠点的市街地を整備。総合交通戦略と整合・連携した取組により市街地の集約を促進

- ・拠点的市街地の整備に際し、総合交通戦略のみならず、公園・下水道等の整備や都心居住促進施策等の住宅政策、福祉、教育等の各分野の施策と連携し、魅力ある都市空間を形成
- ・幹線街路整備に際しては面的整備手法の導入を基本とし、幹線道路と沿線市街地の

一体的整備を推進

- ・都心部等では面的整備と併せ歩行者空間の再編確保や駐車場の集約化等を実施。また、公共空間と民地空間が一体的に機能する公共的空間を質的向上を図りつつ適切に確保・管理
- ・時代に合わない街区規模・形状については、統合等の街区再編成も選択肢
- ・計画の早期段階からの調整により、歩行者空間や広場空間など、公共空間と民地空間が一体的に機能する公共的空間を形成、住民のまちづくりへの参加意識の醸成
- ・公民で景観に関するルールを共有し、施工・管理段階までを通じたデザインマネジメントを推進
- ・市街地整備による地区の更新を契機とした建築物、公共施設の環境対策を推進
- ・まとまった開発に際しての、省CO₂など環境に関する目標基準をあらかじめ設定し、達成度合いの評価を踏まえた環境対策に支援するなど、着実な対策を誘導する仕組みの検討が必要。その際、公民が連携して包括的な取組を行うことが重要
- ・公共用水域の水質改善のため、市街地整備を契機とした合流式下水道の改善等を推進

(3) 密集市街地の整備等、安全・安心の確保

- ・街路整備と沿道の不燃化により延焼遮断帯を緊急に整備することで防災性を向上
- ・街路と沿道の一体的整備、建築規制の合理化、受け皿住宅整備など総合的かつ機動的な取組が重要。地域の実情に応じそれらに向けた対策のコーディネートを促進
- ・また、新たに密集市街地が形成されることのないよう、土地利用規制等を活用しつつ、市街地を維持・管理
- ・市街地整備に際し、雨水浸透柵や地下貯留池の設置等の対策や外水対策を下水道や河川等と連携して行うことにより、都市の水害対策を推進

(4) 郊外市街地の賢い縮退(スマートシュリンク)

- ・空洞化が懸念される郊外住宅市街地については、当面、情報提供による空地の管理・活用等により、遊休地等が荒廃化しない取組を推進
- ・公共交通の利便性が高く基盤が十分整備されたニュータウン等は、周辺郊外部からの人口受け皿として再生も視野

(5) エリアマネジメントの推進

- ・地域が主体となって、景観形成、個々の開発の整合確保、公共的空間の管理等に取組み、まちの運営・管理を適切に行うというエリアマネジメントの取組を推進
- ・事業段階のみならず、計画・構想段階から完了後の運営・管理段階までを通じた取組が必要
- ・これらについて、行政による適切な支援を実施

(6) 多様で柔軟な市街地整備手法の提示と活用

- ・新市街地における区画整理の積み重ねから形成された既成概念にとらわれず、既成市街地の実情に応じ多様で柔軟に運用（「柔らかい区画整理」）
 - 公共減歩・保留地を要しない事業、柔軟な施行地区の設定、柔軟な換地 等
- ・一街区一棟の高度利用至上主義といった再開発の既成概念にとらわれず、ポテンシャルに応じた小規模・連鎖型の事業（「身の丈に合った再開発」）
- ・こうした運用を地方公共団体や民間主体に提示
- ・整備水準の低い一般市街地では、自然建替に合わせて公共施設の改善を図る等の柔軟な修復型の市街地整備も推進
- ・地籍混乱地区における区画整理手法を用いた地籍整備の推進
- ・歴史や文化など地域の資源を活かした市街地整備の展開
- ・空地におけるスポット的な開発を、周辺環境の改善にも寄与するよう広がりのある開発に誘導
- ・密集市街地等、整備・改善が必要な地区においては、種地の確保が重要であり
 - 散在する空地等を整序・集約化し市街地整備に活用
 - 工場跡地等の大規模遊休地は周辺市街地を含めた開発を誘導
 - 低未利用化する公有地も市街地整備の種地として活用
- ・空閑地を有効に活用するため、種地を保有する仕組みの構築が必要

（ 7 ）市街地整備の担い手支援

経験豊かな団塊世代の退職に備えた街づくり技術の継承、経験豊かな人材のまちづくりコーディネーターとしての活用、人材育成

3 . 今後取り組むべき課題

（ 1 ）既成市街地の再構築を進める制度の充実

- 以下のような視点から、融資、税制、助成や整備手法等を幅広く検討
- 民間主体の参入促進
 - 既成市街地への機能集積の促進
 - 事業環境の変化に対応できる柔軟な整備手法の充実

（ 2 ）「エリアマネジメント」を促進する各種方策の検討

- ・人材の育成方策、組織運営の支援方策、ノウハウ等の提供方策等の検討
- ・民間事業者によるエリアマネジメントのあり方、支援方策の検討

（ 3 ）地方都市等の市街地整備における民間資金の活用方策の検討

地方都市等における民間投資の誘導方策、市民出資の促進方策の検討

（ 4 ）郊外部における市街地の賢い縮退を推進する方策の検討

市街地の縮退問題について様々な観点から方策、制度の充実を検討