

# コンパクトシティに関する最近の話題

---

- 閣議決定文書への掲載状況
- 広域連携について
- 省庁間連携について
- 脱炭素分野について

- **閣議決定文書への掲載状況**
- 広域連携について
- 省庁間連携について
- 脱炭素分野について

# 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。

## 『成長戦略フォローアップ』（令和2年7月17日閣議決定）

6. 個別分野の取組／(2)新たに講ずべき具体的施策／iv)次世代インフラ  
 ①インフラ分野の生産性向上、防災・交通・物流・都市の課題解決  
 …戦略的インフラマネジメントやコンパクト・プラス・ネットワークの取組を進め、生産性・利便性向上、民間投資の喚起など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。  
 エ)都市の競争力の向上  
 ・コンパクト・プラス・ネットワークの取組の加速化に向け、立地適正化計画の居住誘導区域で都市インフラの計画的な改修促進等を図るため、2020年度中に都市計画運用指針の改正等を行う。

**経済成長**

## 『経済財政運営と改革の基本方針2021』（骨太方針）

（令和3年6月18日閣議決定）

**経済・財政改革**

第2章 次なる時代をリードする新たな成長の源泉  
 3. 日本全体を元気にする活力ある地方創り／(7)スマートシティを軸にした多核連携の加速  
 …3D都市モデル等のデジタル技術やデータの利活用を行いつつ、職住遊などの機能が充実した都市のコンパクト化を図った上で、…多様な働き方・暮らし方を促進し、QOLの向上を目指す。  
 第3章 感染症で顕在化した課題等を克服する経済・財政一体改革  
 3. 国と地方の新たな役割分担等／(地方自治体間の補完・連携等)  
 立地適正化・地域公共交通計画について、一体的・広域的策定を推進する。

## 『まち・ひと・しごと創生基本方針2021』

（令和3年6月18日閣議決定）

第3章 各分野の政策の推進  
 4.ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる  
 (1)活力を生み、安心な生活を実現する環境の確保  
 ①質の高い暮らしのためのまちの機能の充実／i 魅力的な地方都市生活圏の形成  
 ・立地適正化計画、地域公共交通計画等に取り組む地方公共団体に対して、関係省庁が連携したコンサルティング、支援施策の充実やモデル都市の横展開を行い、コンパクト・プラス・ネットワークや地方再生の取組の裾野を拡大する。  
 ・まちづくり関連の取組を支援するに当たり、立地適正化計画の区域指定を踏まえた関係省庁による連携を図るべく検討を行う。

**地方創生**

コンパクトシティ  
 +  
 ネットワーク

## 『健康・医療戦略』（令和2年3月27日閣議決定）

4. 具体的施策  
 4. 2. 健康長寿社会の形成に資する新産業創出及び国際展開の促進等  
 4. 2. 1. 新産業創出／(1)公的保険外のヘルスケア産業の促進等  
 ○個別の領域の取組(まちづくり、住宅)  
 ・コンパクトで歩きたくなるまちづくりを推進するとともに、公共交通の充実による移動機会の増大を図ることにより、予防・健康づくりや高齢者の社会参加を促進する。

**健康長寿社会の実現**

## 『第5次社会資本整備重点計画』

（令和3年5月28日閣議決定）

**社会資本整備**

3. 計画期間における重点目標、事業の概要  
 重点目標3: 持続可能で暮らしやすい地域社会の実現  
 【3-1: 魅力的なコンパクトシティの形成】  
 ・都市の中心拠点や生活拠点に、居住や医療・福祉・商業等の生活サービス機能を誘導するとともに、公共交通の充実を図ることにより、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進

## 『第2次交通政策基本計画』

（令和3年5月28日閣議決定）

**交通政策**

第4章 目標と講ずべき施策  
 目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進  
 ・地域公共交通計画と立地適正化計画について、市町村に対するコンサルティング等により、両計画の一体的な策定・実施を促進するとともに、…関係省庁で構成される「コンパクトシティ形成支援チーム」の枠組を通じ、…コンパクト・プラス・ネットワークの取組の裾野を拡大する。

- 閣議決定文書への掲載状況
- **広域連携について**
- 省庁間連携について
- 脱炭素分野について

## 経済財政運営と改革の基本方針2021（骨太方針）令和3年6月18日閣議決定

### 第3章 感染症で顕在化した課題等を克服する経済・財政一体改革

#### 3. 国と地方の新たな役割分担等

（自治体間の補完・連携等）

市町村が策定する計画は特段の支障がない限り原則として共同策定を可能とする。このため、内閣府及び総務省は各府省庁に対し制度・運用の見直し等必要な措置の検討を求め、**立地適正化・地域公共交通計画について、一体的・広域的策定を推進する。**

## 財政健全化に向けた建議 令和3年5月21日財政制度等審議会

### Ⅱ. 主要分野において取り組むべき事項 4. 社会資本整備 （3）その他の課題

#### ② 広域的な立地適正化の推進 ア) 市町村区域を越えた立地適正化の推進

まちのコンパクト化を進めるための立地適正化計画は、市町村ごとに構想される場合が大宗だが、**複数の地方公共団体が協働し、公共施設等の将来的な統廃合も視野に入れつつ役割分担を行った上でコンパクト化を進めている**例もある。

人口減少下において、インフラの維持管理コストの増加抑制を含め、**広域的な持続可能性を確保する観点**から、市町村単位での計画策定が最適なのか検証を促し、**都道府県も加えた、市区町村間の連携と役割分担を踏まえた立地適正化計画の策定を進めるべき**である。

# 立地適正化計画の広域連携に向けた経緯

○立地適正化計画の広域連携に向けた取組を強化するため、これまでも随時、施策の見直しを実施。特に、令和2年度においては、法律・運用指針等を改正し、今後、取組の促進が期待

○平成26年度

【法律】立地適正化計画制度創設（都市再生特別措置法改正）

○平成27年度

【予算】コンパクトシティ形成支援事業において、立地適正化計画の広域連携に向けて、「**広域的な立地適正化の方針**」の策定経費を補助対象化

○平成29年度

【予算】都市再構築戦略事業（現・都市構造再編集中支援事業）において、**複数市町村が連携して立地適正化計画を作成し、共同で活用・整備する施設を整備する場合、誘導施設 1 箇所における整備に要する費用の限度を21億円→30億円にかさ上げ**

○令和2年度

【法律】**立地適正化計画を複数市町村で共同作成できることを法制化**（都市再生特別措置法改正）

【運用】法改正にあわせて、「**都市計画運用指針**」、「**立地適正化計画作成の手引き**」において、**広域連携による取組の記載を充実**し、自治体に対する指導・助言を強化

【予算】コンパクトシティ形成支援事業において、複数市町村が共同して立地適正化計画を策定する場合、支援対象に「**市町村都市再生協議会（県や市町村等による協議会）**」を追加

・都市構造再編集中支援事業において、三大都市圏の政令市のうち、**周辺市町村と連携した立地適正化計画を作成した中枢中核都市及び当該都市の民間事業者等**について、周辺市町村と機能分担して共同で活用・整備する施設を整備する場合、支援対象に「**誘導施設**」を追加

## 都市計画基本問題小委員会中間とりまとめ概要（令和元年7月30日）

～安全で豊かな生活を支えるコンパクトなまちづくりの更なる推進を目指して～

## &lt;中間とりまとめのポイント&gt;（抜粋）

- 分野や市町村域を超えた連携を進め、コンパクトシティを効果的に推進すべき。

コンパクトシティの効果を高める上で広域連携による取組は重要であり、国は、都道府県の役割の重要性も考慮の上、適切な広域連携を促進する仕組みづくり等により取組を促進していくべき。

## 立地適正化計画を複数市町村で共同作成できることを法制化

（都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和2年6月10日公布））

都市再生特別措置法（平成14年法律第22号）（抄）  
（立地適正化計画）

第八十一条 市町村は、単独で又は共同して、都市計画法第四条第二項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。）の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」という。）を作成することができる。

2～24（略）



# 複数市町村による立地適正化計画の作成について

都市計画運用指針(第11版 R2.9月)抜粋

## IV-1-3 立地適正化計画

### 2. 作成主体

立地適正化計画は、住民に最も身近でありまちづくりの中核的な担い手である市町村が作成する（東京都の特別区においては、区が作成）。

また、複数の市町村で広域都市計画区域が構成されている場合や、広域生活圏・経済圏が形成されている場合等には、当該複数の市町村が共同・連携して立地適正化計画を作成することが望ましい。その際、地方中枢拠点都市又は定住自立圏における中心市とその周辺自治体との間や鉄道等の公共交通の沿線の自治体間で、例えば図書館等の生活サービスの立地や公共交通の充実等について連携することも考えられる。

また、市町村都市再生協議会を共同して設置し、相互に調整を行うとともに、必要に応じて、都道府県が協議会に参加し、広域の見地からの調整を図ることも考えられる。

### 4. 作成手続

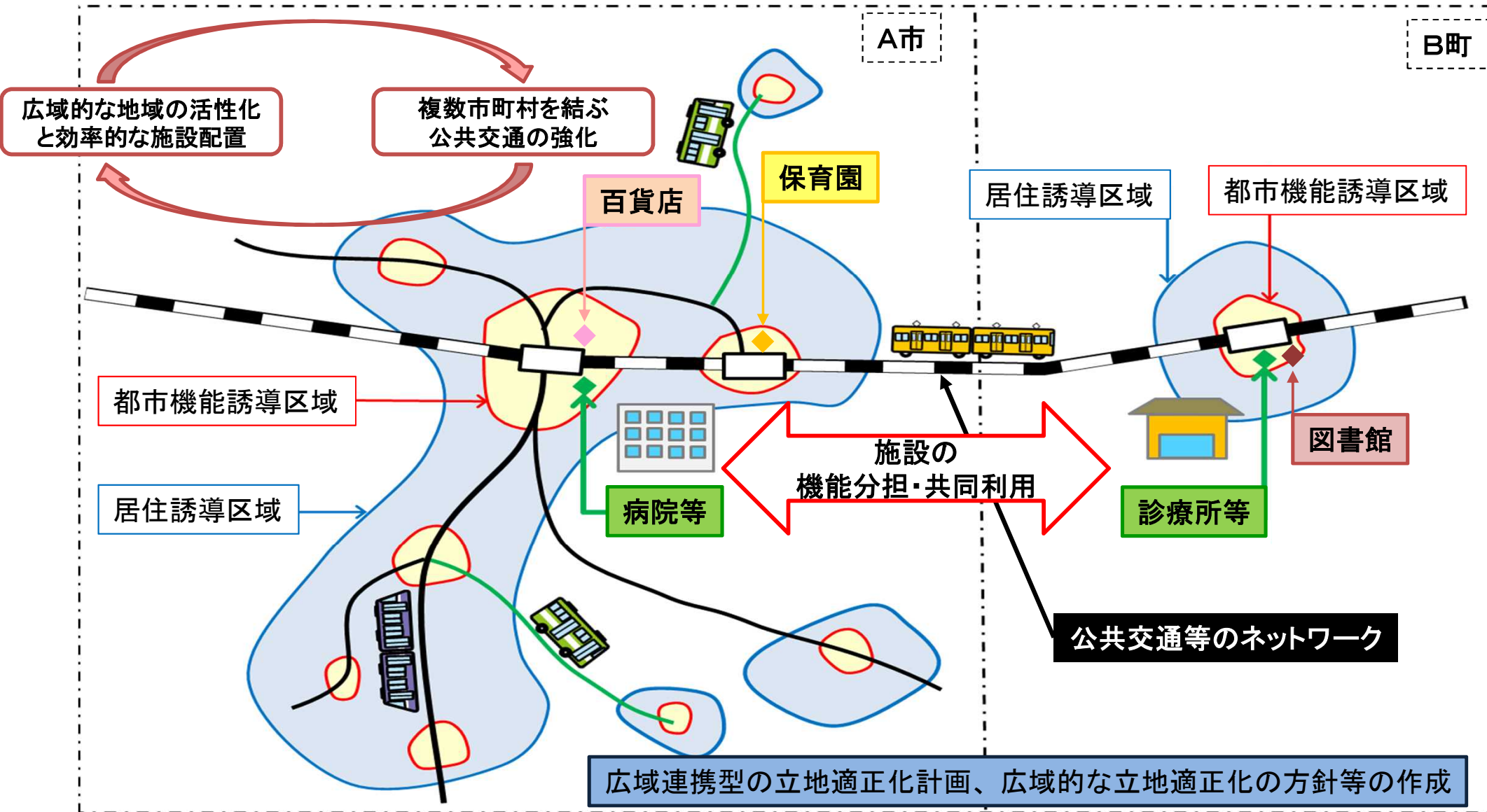
#### (1) 多様な関係者から構成される協議会の活用

立地適正化計画は、多様な関係者による議論を経て作成・実施されることが望ましいことから、居住誘導区域等のエリア設定に関する事項や誘導施設整備事業の実施方法等立地適正化計画の作成・実施に関する事項等を議論する場として、都市再生法に基づき市町村都市再生協議会（以下「市町村協議会」という。）を市町村が単独で又は共同して設置することができる。

市町村協議会に参画することとなる者としては、市町村や都市再生推進法人等の市町村協議会を組織するまちづくりの主要な担い手のほか、誘導施設を整備する民間事業者や関係団体、公共交通に係る交通事業者、住民代表等の様々な関係者が想定される。また、近隣市町村との連携・調整を図る観点から、広域調整を行う上で主体的な役割を果たす都道府県や近隣市町村が市町村協議会に参画することも考えられる。

# 広域連携施策との連携

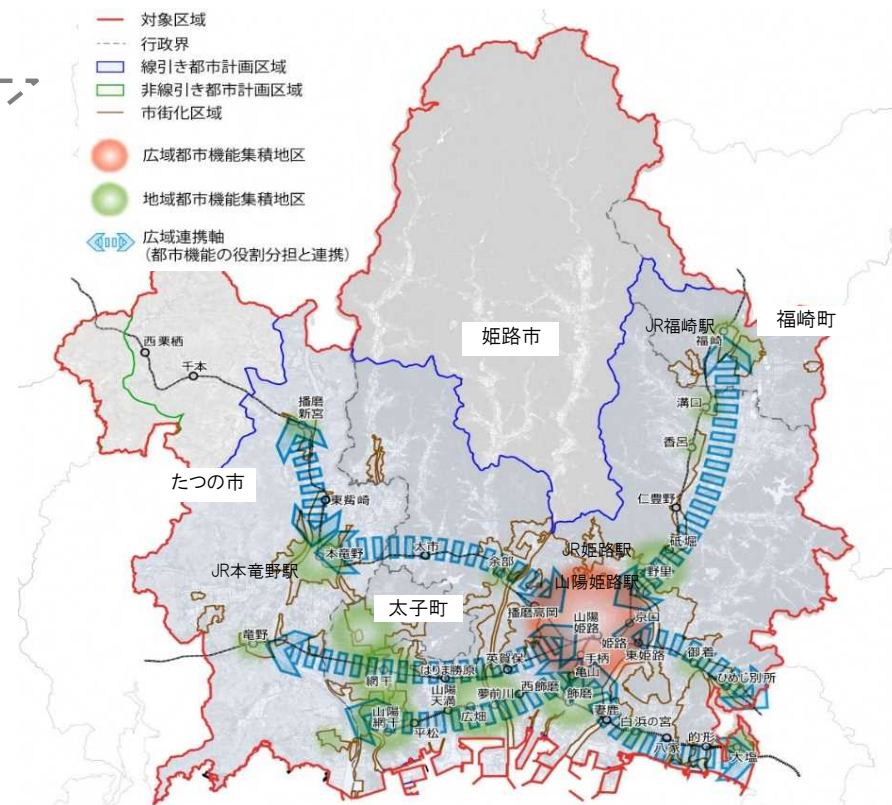
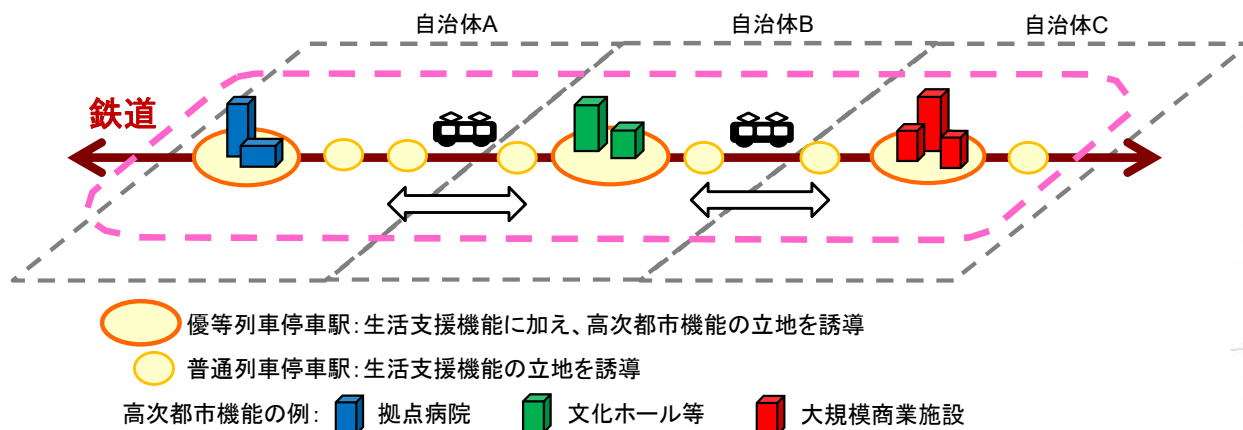
○公共交通等のネットワークを介するなどにより、複数市町村による広域的な生活圈や経済圏が形成されている場合、当該圏域における都市機能（医療・福祉・子育て支援・商業等）を一定の役割分担の下で連携・整備し、広域的な地域の活性化と効率的な施設配置を図ることが重要。



# 広域連携施策との連携の例：鉄道沿線まちづくり

- 大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少、高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念。
- 鉄道を軸として必要な都市機能を沿線都市群で分担・連携することによって、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図る。
- 鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、地域コミュニティとも連携しながら、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導することで、更なる効果が期待。

## 【都市機能の連携・分担イメージ】



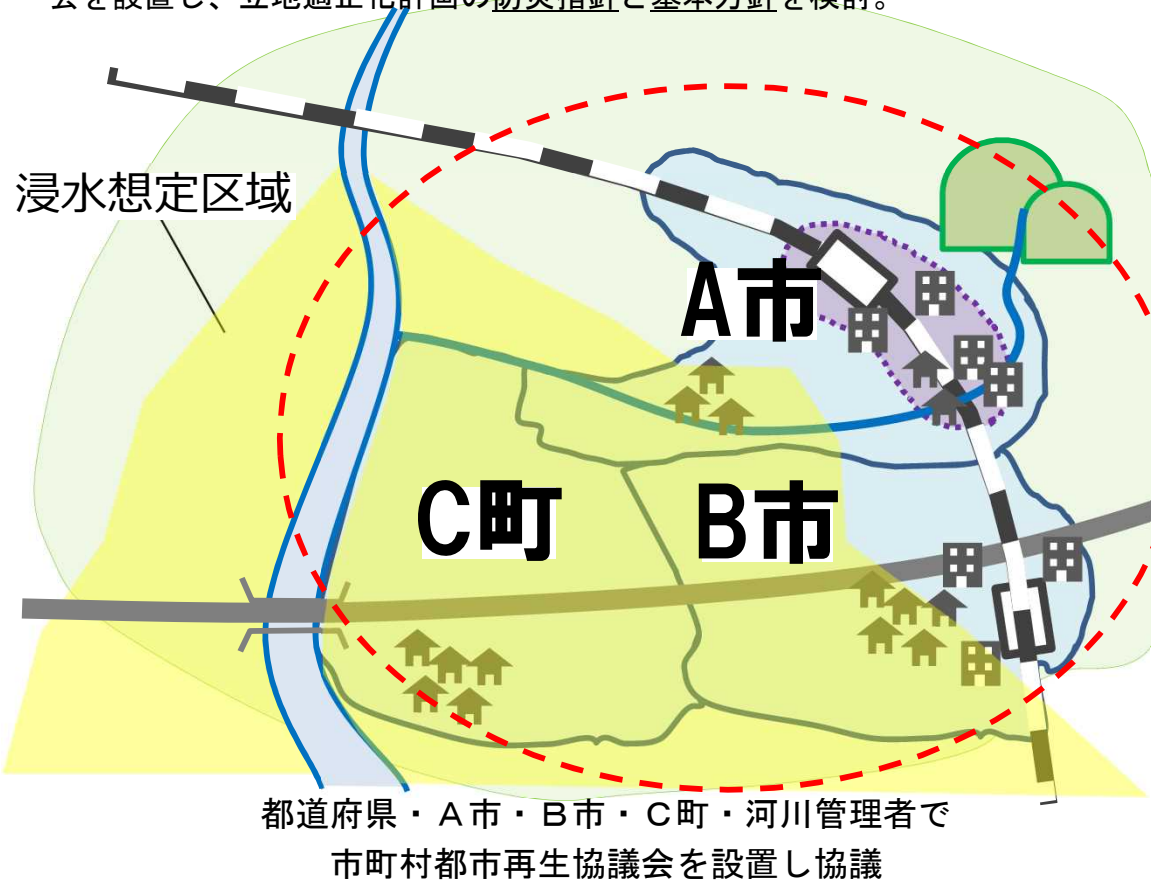
鉄道沿線まちづくりに関する勉強会を母体として、**姫路市、たつの市、太子町、福崎町等**からなる**播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会**を設立し(平成28年度)、近接自治体で連携した立地適正化等のあり方を検討。その成果として、**複数自治体連名による中播磨圏域の立地適正化の方針**を平成29年3月に作成し、救急救命センターや大学等の高次都市機能に関し、自治体間による連携や整備の役割分担など、広域的なストック管理方針を策定。

# 広域連携による立地適正化計画の作成支援 【都市再生特別措置法】

- 買い物や通院等の住民の生活圏が隣接する市町村と一体となっている小規模市町村については、広域的に連携、共同して立地適正化計画を策定し、安全でコンパクトなまちづくりを進めることが効果的である
- このため、複数市町村による市町村都市再生協議会の設置を可能とするとともに、複数市町村で共同して立地適正化計画を作成できることを明確化
- 併せて令和2年度予算からコンパクトシティ形成支援事業を拡充し、市町村都市再生協議会を支援対象に追加
- 都市構造再編集中支援事業においても、中枢中核都市と複数市町村が連携した立地適正化計画に対する支援を拡充

(広域連携の例：河川沿いで立地適正化計画を作成する場合)

法改正に伴い立地適正化計画の記載事項として「防災指針」を追加。例えば、河川沿いで浸水想定が複数都市にまたがる区域にある場合、都道府県の調整のもと、流域市町村・河川管理者と連携して市町村都市再生協議会を設置し、立地適正化計画の防災指針と基本方針を検討。



## コンパクトシティ形成支援事業 令和2年度拡充事項

### 広域連携に対する支援

- 複数自治体が共同して立地適正化計画を作成する場合、計画策定の支援の補助対象者に「市町村都市再生協議会」を追加

## 都市構造再編集中支援事業 令和2年度拡充事項

### 広域連携に対する支援

- 中枢中核都市の機能強化のため、中枢中核都市が複数市町村と連携した立地適正化計画を作成した場合、両者が共同で活用・整備する誘導施設を支援対象に追加。

#### 【誘導施設整備の支援対象】

現行：三大都市圏域の政令市及び特別区を除く市町村及び当該都市の民間事業者等

拡充：近隣市町村と連携した立地適正化計画を作成した中枢中核都市及び当該都市の民間事業者等を追加。

○ 立地適正化計画等の計画策定や、医療、福祉施設、居住機能の移転の促進等、コンパクトなまちづくりを推進する地方公共団体に対して、重点的な支援を実施。(計画変更や防災指針作成にも支援できる)

計画を作りたい

## ■ 計画策定の支援

### 1【計画策定の支援】

	補助対象者
①立地適正化計画※	市町村都市再生協議会
②PRE活用計画	PRE活用協議会
③広域的な立地適正化の方針	地方公共団体
④低炭素まちづくり計画	鉄道沿線まちづくり協議会

※人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の都市のみ、550万円まで全額補助

### 2【コーディネート支援】

計画に基づく各種施策の推進のための合意形成等を支援

## ■ 誘導施設等への支援

### 3【誘導施設等の移転促進支援】

- 誘導施設等の跡地の除却処分・緑地等整備の支援
- 医療施設、社会福祉施設等(延床面積1,000㎡※)
  - 商業施設(上記と一体的に立地するもの)

※人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の都市のみ、延べ床面積500㎡以上へ緩和

### 4【建築物跡地等の適正管理等支援】

立地適正化計画に跡地等管理区域として位置付けられた区域等における建築物跡地等の適正管理等を支援

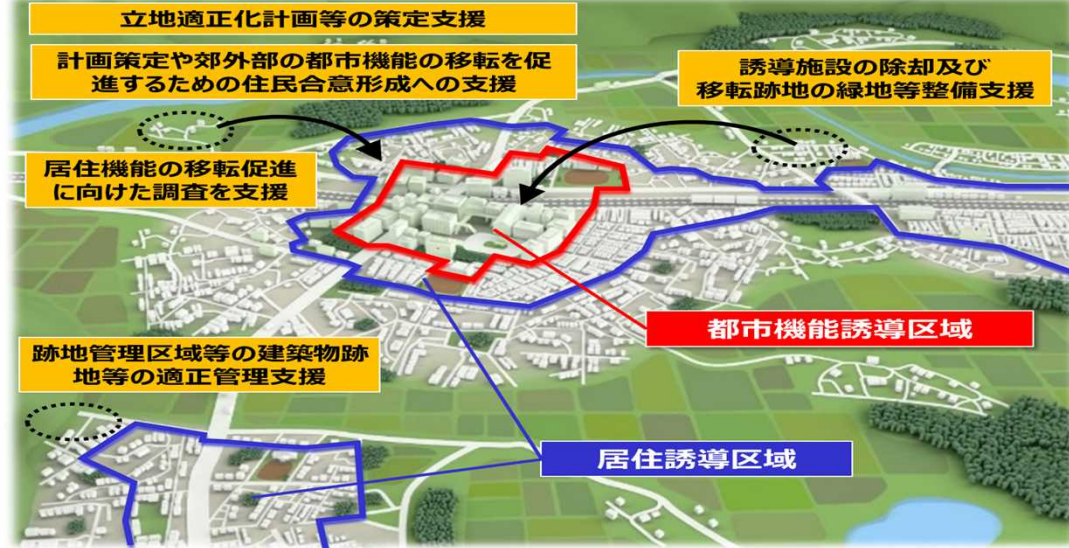
## ■ 居住機能への支援

### 5【居住機能の移転促進に向けた調査支援】 ※上限500万円/年

防災対策を位置付けた立地適正化計画に基づく居住誘導区域外の災害ハザードエリアから、居住誘導区域内への居住機能の移転促進に向けた調査を支援

移転を促進したい

## コンパクトシティ形成支援事業の概要



## ■ 補助率

### 【1について】

補助対象者：地方公共団体等

補助率：1/2

ただし、立地適正化計画は人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の地方公共団体について550万円まで全額補助

### 【2～4について】

補助対象者：地方公共団体と民間事業者等

補助率：1/2

ただし、地方公共団体の補助を受けて民間事業者等が実施する事業は、地方公共団体が民間事業者等へ補助する経費の1/2以内かつ事業費の1/3以内

### 【5について】

補助対象者：地方公共団体と民間事業者等

補助率：1/2 かつ

1 地方公共団体につき年間500万円

# 都市構造再編集中支援事業(個別支援制度)の概要

○「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。

事業主体:市町村、市町村都市再生協議会、民間事業者等  
国費率:1/2(都市機能誘導区域内)、45%(居住誘導区域内等)

## 対象事業

<市町村、市町村都市再生協議会>  
○市町村が作成する都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画(都市再生整備計画)に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するもの

【基幹事業】  
道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設(緑地、広場、地域防災施設等)、高質空間形成施設(歩行支援施設等)、高次都市施設、都市機能誘導区域内の誘導施設(医療、社会福祉、教育文化、子育て支援施設)\*、土地区画整理事業等

【提案事業】  
事業活用調査、まちづくり活動推進事業(社会実験等)、地域創造支援事業(市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業)

<民間事業者等>  
○都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の誘導施設\*の整備  
-ただし、市町村又は都道府県が事業主体に対して公的不動産等活用支援を行う事業であることを要件とし、事業主体に対する市町村の支援額と補助基本額(補助対象事業費の2/3)に国費率を乗じて得られた額のいずれか低い額を補助金の額とする。



\*誘導施設については、  
① 1箇所における整備に要する費用は21億円を限度とする。  
ただし、「複数市町村が連携して立地適正化計画を作成し、共同で活用・整備する施設(A)」の場合は30億円を限度とする。  
② 三大都市圏域の政令市・特別区を除く市町村及び当該市町村の民間事業者等を支援対象とする。  
ただし(A)の場合は三大都市圏域の政令市・特別区も支援が可能となる。

## 施行地区

○都市再生整備計画の区域が立地適正化計画の「都市機能誘導区域内」及び「居住誘導区域内」に定められている地区

- ただし、次の市町村を除く\*1。
  - ・都市計画運用指針に反して居住誘導区域に土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンを含めている市町村
  - ・市街化調整区域で都市計画法第34条第11号に基づく条例の区域を図面、住所等で客観的に明示していない等不適切な運用を行っている市町村

\*1 令和3年度末までに国に提出されている都市再生整備計画に基づく事業はこの限りでない。

- なお、次の区域を施行地区に含むことができる。
  - ・水辺とまちが融合した良好な空間形成を推進する計画(以下「水辺まちづくり計画」という。)がある場合は、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する水辺の区域\*2

\*2 交付対象事業は水辺まちづくり計画に位置付けられている事業等に限る(災害リスク等の観点から居住誘導区域外での整備が不適切な建築物及び災害時に使用する施設等の整備を除く)。

- ・空き地等が発生して外部不経済が発生する可能性がある市街化区域等内の居住誘導区域外において、あるべき将来像を提示している区域\*3

\*3 交付対象事業は緑地等の整備に限る。

# 中播磨圏域(姫路市、たつの市、太子町、福崎町)の立地適正化の方針

## 広域連携 複数自治体による広域的な立地適正化の方針の策定

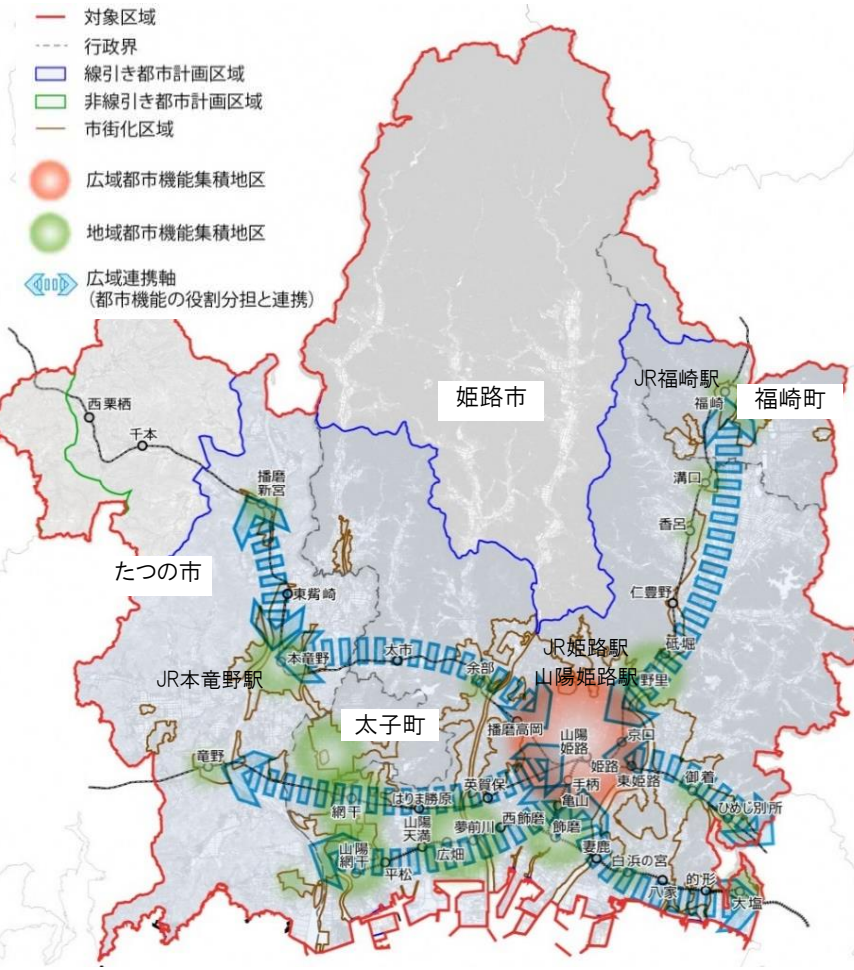
### 背景・課題

- ・人口減少・高齢化を背景に、鉄道路線を軸として沿線自治体が必要な都市機能を分担・連携することの必要性が増大。
- ・平成27年以降、沿線自治体や交通事業者からなる勉強会・協議会を設立し、各都市の役割分担や連携のあり方について検討。

- ・広域的な都市機能の集積を図るべき地区を姫路駅周辺、その他の地域的な都市機能の集積を図るべき地区を各拠点に設定し、公共交通の利便性や現状の施設立地状況を踏まえつつ、高次都市機能増進施設の役割分担を整理し、公共交通事業者も参加して広域方針を作成。
- ・公共交通事業者と協力して今後の公共交通の利活用促進を目指しつつ、広域方針と整合した立地適正化計画を各市町ごとに作成。

○立地適正化計画及び地域公共交通網形成計画の策定状況

都市名	立地適正化計画	地域公共交通網形成計画
姫路市	H30.3	H28.2
たつの市	H29.3	H29.3
太子町	H30.7	-
福崎町	H29.3	H30.3



## 役割分担 【都市機能の役割分担と連携(都市機能集積地区の位置づけ)】

- 広域都市機能集積地区(姫路駅周辺)**  
姫路駅前に大規模店舗、医療系専門学校を誘致、民間病院と公営病院を統廃合等により、高度で多様な都市機能の強化を図るとともに、国際競争力の強化や県を代表する顔としてふさわしい風格のある都市空間の形成を図る。
- 地域都市機能集積地区**  
広域都市機能集積地区と連携しつつ、広域行政機関(国県機関)、高度医療施設、大規模商業施設等の高度な都市機能を役割分担し、維持・充実を図る。また、他の地区との距離を勘案した配置や、連携による相互補完についても考慮する。

姫路市(姫路駅周辺)

姫路市(飾磨駅、野里駅、網干駅、山陽網干駅、広畑駅・夢前川駅、はりま勝原駅 等)  
たつの市(本竜野駅・市役所周辺、竜野駅 等)  
太子町(役場周辺)  
福崎町(福崎駅、役場周辺)

### <高次都市機能増進施設の設定及び役割分担>

分野	高次都市機能	役割分担
医療機関	三次救急医療機関(救命救急センター)	姫路市
	二次救急医療機関	姫路市・たつの市
教育機関	大学	姫路市・福崎町
	短期大学	姫路市
	専修学校	姫路市
スポーツ施設等	総合公園	姫路市・たつの市・太子町
主要コンベンション施設		姫路市
商業施設	百貨店、大型SC等	姫路市・たつの市

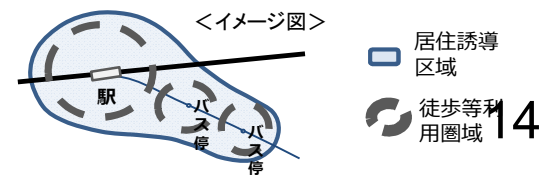
## ●周辺都市との公共交通施策の連携

**福崎町地域公共交通網形成計画**  
姫路市と連携し、公共交通空白地で新たなバス路線を運行することで、福崎町、姫路市の双方にある移動・通勤等需要や、潜在的な利用者の創出を図る。

○**広域での地域公共交通網形成計画**  
令和2年度の姫路市地域公共交通網形成計画の改訂にあわせて、2市2町での広域的な交通の方針の作成に向けて調整中。

## 居住推進 【公共交通利便性の高い区域への居住推進】

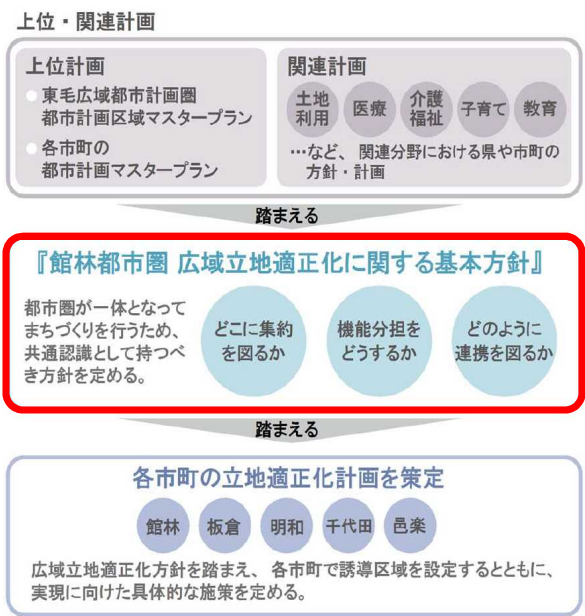
- ・鉄道駅等周辺に集積する広域・地域都市機能の利便性を活かした居住の推進を図る。
- ・鉄道駅からの徒歩圏や、鉄道駅にバス利用でアクセス可能な圏域を基本として、各都市が居住誘導区域を設定。



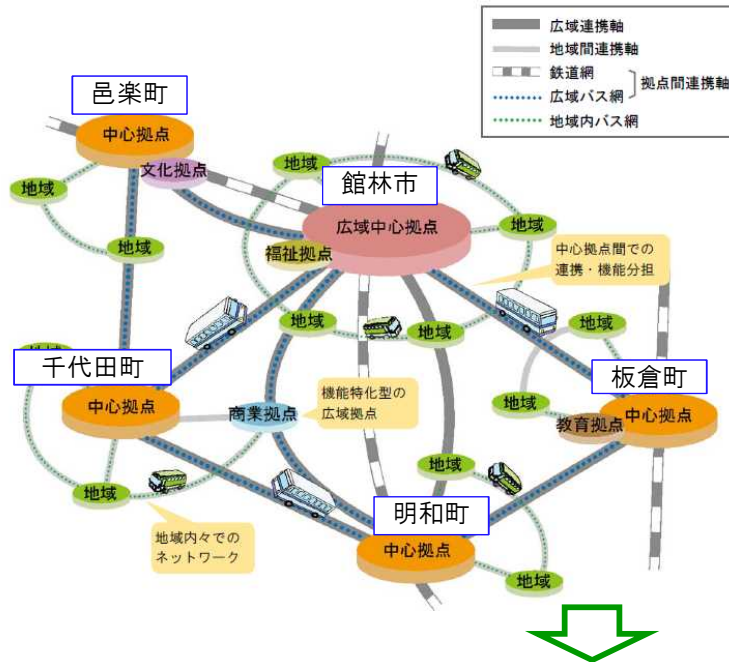
# 立地適正化計画制度における広域連携の事例(館林都市圏)

- 平成29年5月、群馬県館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町の1市4町(人口約14万人)により「**館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針**」を策定
- 館林市中心部を都市圏の核となる「**広域中心拠点**」に位置づけ、その他の市町については、一定程度の都市機能が集積する地域を「**中心拠点**」に位置づけるなど、**都市圏全体の利便性を高めるため、機能分担等を整理**。

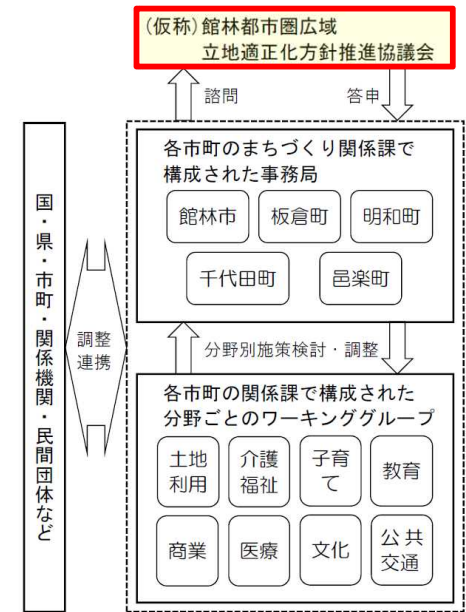
## 広域立地適正化に関する基本方針の位置づけ



## 目指すべき将来都市構造のイメージ



## 広域的な連携体制の構築



## 市街化調整区域における土地利用のあり方

- ・ 各市町において考え方が異なった場合は、規制がより緩和された地域に居住が集中し、人口の奪い合いになることが懸念
- ・ このため市街化調整区域においては、「人口減少下における土地利用ガイドライン(平成28年3月:群馬県)」の考え方にに基づき運用

広域的な枠組みの中で、確保・維持すべき機能について整理

介護福祉機能	子育て機能
教育機能(高校・大学)	商業機能
医療機能	文化機能
公共交通利用促進機能	

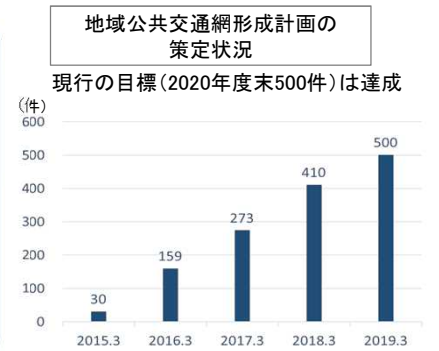
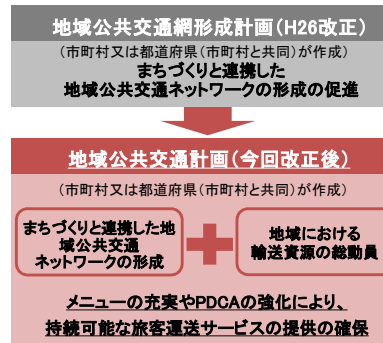
広域的な機能を有する施設の立地が見込まれる場合は、協議会の枠組みの中で、検討・調整を行う



# 持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(令和2年11月27日施行)

## 地域が自らデザインする地域の交通【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
  - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**  
⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)**も計画に位置付け  
⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等  
⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**  
・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



## 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

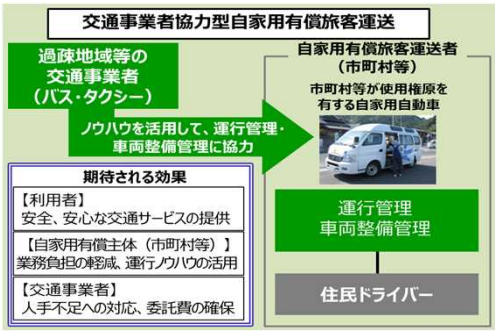
#### 地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設  
⇒従前の路線バス等に代わり、地域の実情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④	タクシー(乗用事業)による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

#### 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設  
⇒**運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化  
⇒インバウンドを含む**観光ニーズへも対応**



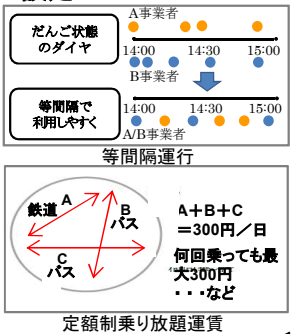
#### 貨客混載に係る 手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設  
⇒**旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**
- 
- 貨客混載

### 既存の公共交通サービスの改善の徹底

#### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障  
また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等の調整は困難**
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設  
⇒路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継ぎ割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進  
併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



#### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

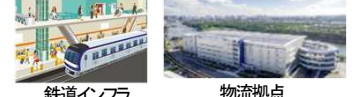
- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画**の**認定制度を創設**  
⇒交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設**  
⇒参加する幅広い関係者の**協議・連携を促進**



#### 交通インフラに対する支援の充実

【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
  - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備**  
⇒交通ネットワークを充実
  - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点**(トラックターミナル等)の**整備**  
⇒複数の事業者の連携による物流効率化を促進



# 地域公共交通活性化再生法の概要

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

## 地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

## 地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

### 地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**  
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**  
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体又は事業者が、事業ごとに実施計画を作成

国土交通大臣が認定、事業許可のみなし特例等の特例措置

## その他の事業

- **新地域旅客運送事業**  
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**  
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。新モビリティサービス協議会における議論が可能。

### <事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。**(地域公共交通計画への記載は不要。)**
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

# 地域公共交通計画の概要

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

## 計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
  - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
  - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
  - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
  - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
  - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
  - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
  - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
  - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

## 地域旅客運送サービス

### 公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送



福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

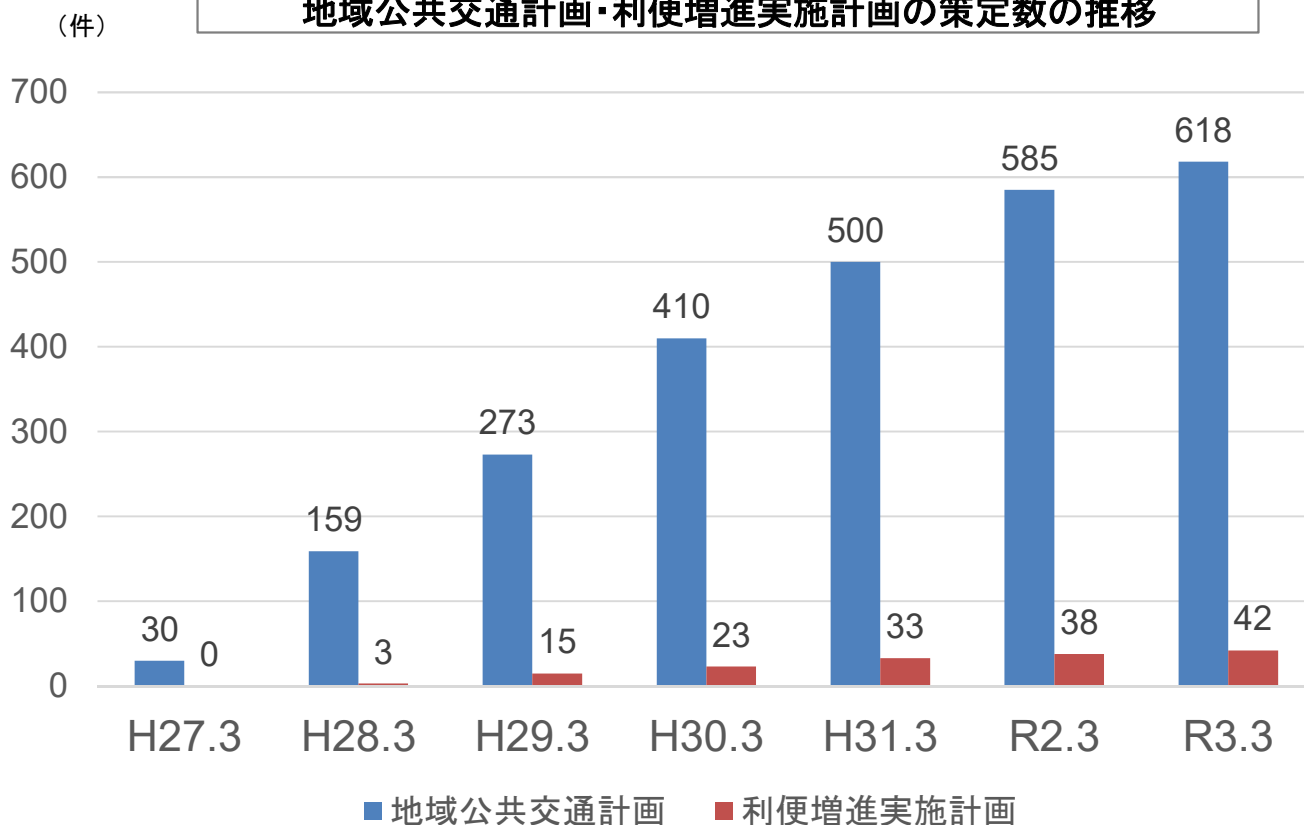




# 地域公共交通計画の策定状況(令和3年3月末時点)

- 令和3年3月末時点で、618件の地域公共交通計画が策定されている。
- 本計画の策定主体は、市町村単独によるものが約9割を占めており、都道府県等による広域的な計画策定は十分に進んでいない。
- また、地域ごとに現状の把握や目標設定の方法等を含め粗密があり、PDCAを着実に進める観点から、より一層の具体性・客観性や、わかりやすさ等が必要。

### 地域公共交通計画・利便増進実施計画の策定数の推移



### 地域公共交通計画の策定主体の内訳

単独	市町村単独	560件 (90.6%)
	複数市町村	26件 (4.2%)
	県+市町村	27件 (4.4%)
広域	県(全域)	5件 (0.8%)
	合計	618件

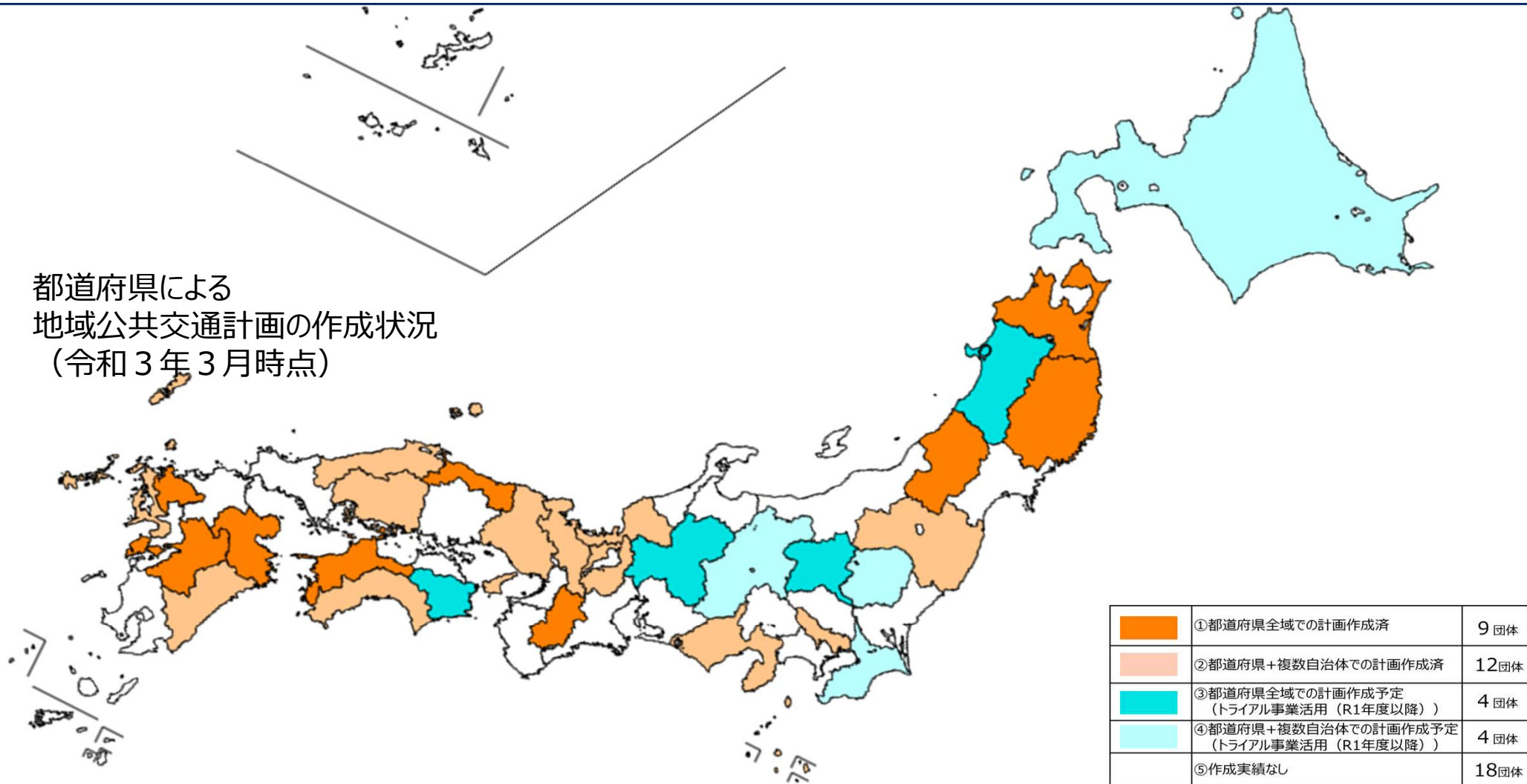
(参考)

市町村の全部または一部が網形成計画の区域に含まれている市町村数  
828市町村 / 1,724全市町村 (47.7%)

# 都道府県による地域公共交通計画の作成状況

- 令和3年3月末時点で、全国の都道府県のうち、**21団体が地域公共交通計画を管内の市町村と共に作成・公表済、8団体がトライアル事業を活用し作成予定**。一方で、残る18団体は現時点で取組なし。
- 都道府県についても計画作成が努力義務化され、また、地域公共交通確保維持改善事業（サバイバル補助）と計画との連動も図られていることから、**公共交通の維持・確保に向けて、都道府県による取組の加速化が不可欠**。

都道府県による  
地域公共交通計画の作成状況  
(令和3年3月時点)

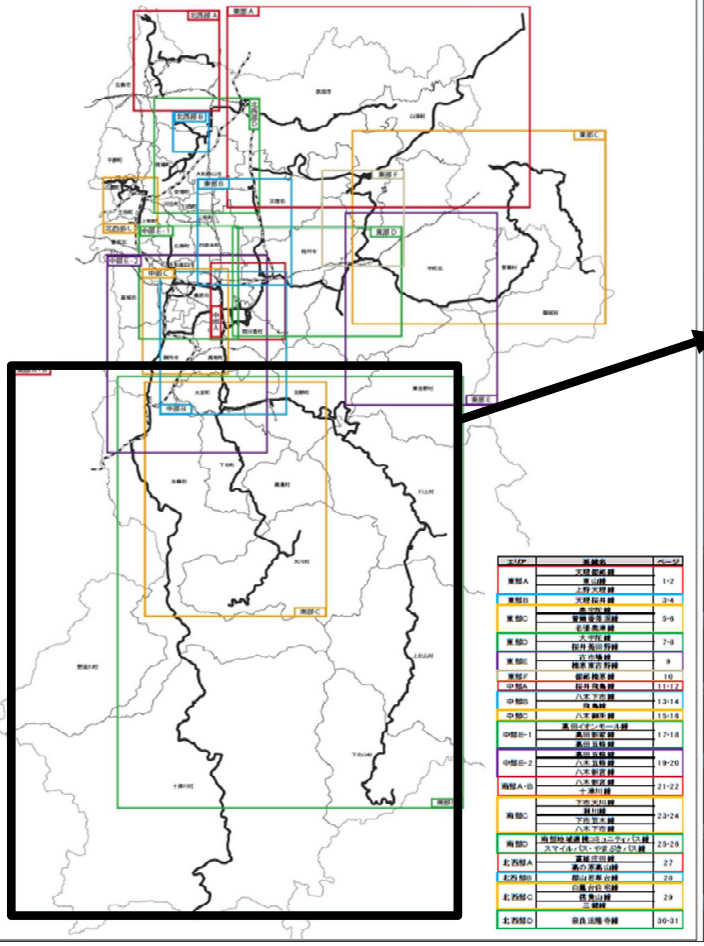


# 交通圏全体を見据えた計画の策定 (①奈良県の事例)

- 奈良県においては、県の網形成計画の中で、県内を東部、中部、南部、北西部に大別し、更に路線ごとにグループを細別した「公共交通とまちづくりのデッサン」を作成。
- この中で、複数市町村を跨ぐ路線バス等を中心に、地域内交通も含め、取組の実施主体や役割分担を明確に位置づけている。

## 奈良県 網形成計画 (H28.3策定)

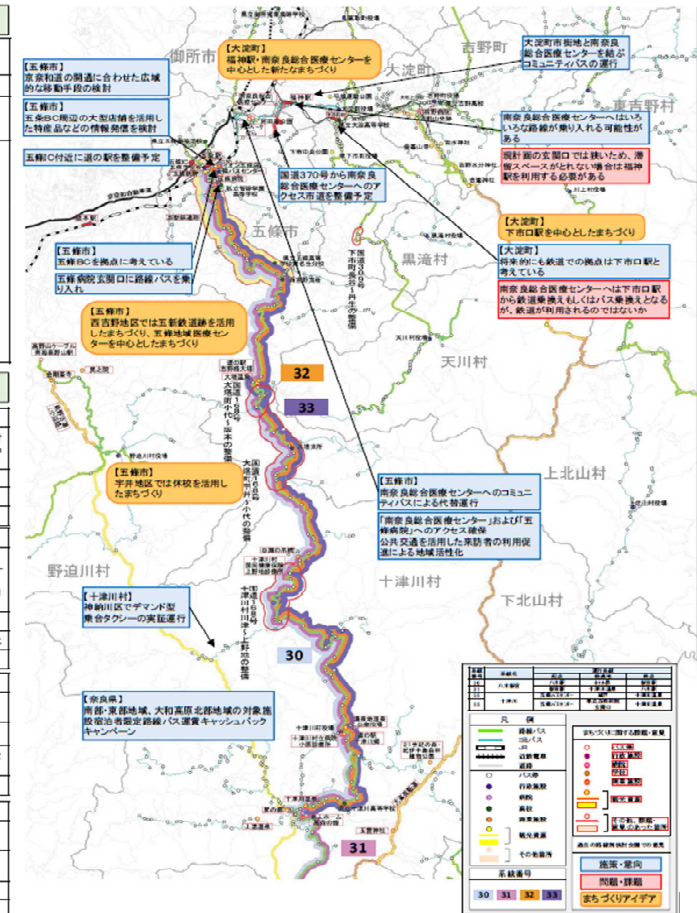
公共交通とまちづくりのデッサン グループ位置図



グループごとの「公共交通とまちづくりのデッサン」  
(例：八木新宮線、十津川線)

路線・地域の概要	
まちづくりの方向性	「奈良総合医療センター」及び「五條病院」へのアクセス確保 公共交通を活用した来訪者の利用促進による地域活性化
関係市町村	五條市、野迫川村、十津川村、大淀町
主な沿線施設	五條駅、五條市役所、西吉野支所、大塔支所、十津川村役場、五條病院、五條高校、智辯学園中・高校、五條高校質生名生分校、十津川高校、五條駅前、五條線道、大塔温泉、道の駅野路大塔、谷瀬の吊橋、湯泉地温泉、道の駅十津川線、十津川温泉、イオン五條店、奈良総合医療センター
評価指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>■交通手段別分担率(公共交通(鉄道+バス)と自転車及び徒歩の合計値)</li> <li>乗客:14.2%(H22)⇒14.2%(H32) 乗客:88.1%(H22)⇒89.3%(H32) 乗客:25.8%(H22)⇒25.8%(H32)</li> <li>乗客(平日):17.8%(H22)⇒17.8%(H32) 乗客(休日):13.2%(H22)⇒24.1%(H32)</li> <li>乗客:9.2%(H22)⇒9.2%(H32) 乗客:44.8%(H22)⇒56.1%(H32)</li> <li>乗客:72.0%(H22)⇒72.0%(H32)</li> <li>■バスの利用者数(年間乗車人員)[乗車人員の増加率]&gt;路線沿線の人口増加率</li> <li>八木新宮線:81,964人(H26) ⇔ 大和高田市・橿原市・五條市・御所市・葛城市・十津川村(291,707人(H26))</li> <li>十津川線:17,065人(H26) ⇔ 五條市・十津川村:36,014人(H26)</li> <li>■鉄道駅の利用者数(年間乗車人員)[乗車人員の増加率]&gt;駅に接続する基幹バス路線沿線市町村の人口増加率</li> <li>五條駅:668,995人(H25) ⇔ 五條市・十津川村:36,766人(H25)</li> <li>福神駅:425,846人(H25) ⇔ 五條市・大淀町:51,559人(H25)</li> <li>■鉄道駅の乗降交通の分担率(公共交通(バス+タクシー)と自転車及び徒歩の合計値)</li> <li>五條駅:67.0%(H22)⇒67.0%(H32) 福神駅:60.0%(H22)⇒57.5%(H32)</li> <li>■公共交通の利便性満足度:H27からH32にかけて上昇</li> </ul>

実施事業		
<b>事業001</b> 奈良総合医療センター病院ラインの運行 <b>実施内容</b> 五條線C~医療センター~福神駅のコミュニティバスを運行し、五條線の乗換による南都からの病院アクセスを確保 <b>実施主体</b> 奈良県 <b>実施効果</b> 病院アクセスの確保 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3	<b>事業005</b> 路線バスとコミュニティバスの連携 <b>実施内容</b> コミュニティバスと路線バスの円滑な乗換の確保 <b>実施主体</b> 奈良県、五條市、野迫川村、十津川村 <b>実施効果</b> 病院アクセスの確保、利便性の向上 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3	<b>事業008</b> 車両購入費補助 <b>実施内容</b> 奈良県基幹公共交通ネットワーク計画に基づき、八木新宮線を走行するバス車両の購入費等を補助 <b>実施主体</b> 奈良県 <b>実施効果</b> バリアフリー化の促進 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H29.9
<b>事業002</b> 大型店舗を活用した情報発信の検討 <b>実施内容</b> 五條線B周辺の大型店舗を活用した特産品などの情報発信の検討 <b>実施主体</b> 五條市 <b>実施効果</b> 公共交通利用者の増加 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3	<b>事業006</b> 路線バスを活用した冬期観光促進事業 <b>実施内容</b> 奈良県南部・東部地域、大和高原北部地域の対象施設宿泊者に、路線バスの運賃を助長 <b>実施主体</b> 奈良県 <b>実施効果</b> 来訪者の増加、宿泊者の増加、公共交通利用者の増加 <b>実施期間</b> H29.12 ~ H30.3	<b>事業010</b> コミュニティバスの再編 <b>実施内容</b> 無償の福祉バスを有償のコミュニティバス及び子マンド型乗合タクシーに再編し、運行 <b>実施主体</b> 大淀町 <b>実施効果</b> 病院アクセスの確保、利便性の向上 <b>実施期間</b> H29.4 ~ H30.3
<b>事業003</b> 広域的な移動手段の検討 <b>実施内容</b> 奈良と自動車道の圏域に合わせた広域的な移動手段の検討 <b>実施主体</b> 五條市 <b>実施効果</b> 来訪者の増加、利便性の向上 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3	<b>事業007</b> 路線運行費補助 <b>実施内容</b> 奈良県基幹公共交通ネットワーク計画に基づき、八木新宮線、十津川線の路線運行費を補助 <b>実施主体</b> 奈良県 <b>実施効果</b> 地域公共交通の維持 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H29.9(PCOA)	<b>事業011</b> 市道の整備 <b>実施内容</b> 国道370号から奈良総合医療センターへのアクセス道路を整備 <b>実施主体</b> 五條市 <b>実施効果</b> 奈良総合医療センターへのアクセス利便性向上 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3
<b>事業004</b> 路線バスを活用した沿線市町村のPR <b>実施内容</b> 八木新宮線に沿線市町村をPRするラッピングバスを導入 <b>実施主体</b> 奈良県 <b>実施効果</b> 来訪者の増加、公共交通利用者の増加 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3(H27.11より実施)	<b>事業012</b> 公共交通の利用促進 <b>実施内容</b> 県民、関係市町村や交通事業者等が連携し、公共交通の利用を促進 <b>実施主体</b> 県民、関係市町村、県、奈良県、奈良県警察、交通事業者 <b>実施効果</b> 公共交通利用者の増加 <b>実施期間</b> H28.4 ~ H30.3	<b>奈良県</b> 西吉野地区では五條線道線を活用したまちづくり、五條線道線センターを中心としたまちづくり <b>五條市</b> 五條線道線に準拠したまちづくり、五條線道線センターを中心としたまちづくり <b>大淀町</b> 五條線道線に準拠したまちづくり、五條線道線センターを中心としたまちづくり <b>野迫川村</b> 野迫川地区では五條線道線を活用したまちづくり、野迫川地区センターを中心としたまちづくり <b>十津川村</b> 十津川地区では五條線道線を活用したまちづくり、十津川地区センターを中心としたまちづくり <b>大淀町</b> 大淀町地区では五條線道線を活用したまちづくり、大淀町地区センターを中心としたまちづくり <b>五條市</b> 五條市地区では五條線道線を活用したまちづくり、五條市地区センターを中心としたまちづくり <b>奈良県</b> 奈良県地区では五條線道線を活用したまちづくり、奈良県地区センターを中心としたまちづくり



# 交通圏全体を見据えた計画の策定 (②大分県(中部圏)の事例)

- 大分県(中部圏)の網形成計画は、3市から構成する交通圏全体のネットワークとして、「地域間路線」「準地域間路線」「地域内路線」に役割を明確化。
- 大分市等の網形成計画は、県の網形成計画と連携・整合し、デマンド型交通等の地域内の路線の役割を明確化。

## 大分県中部圏 網形成計画 (H30.3策定)

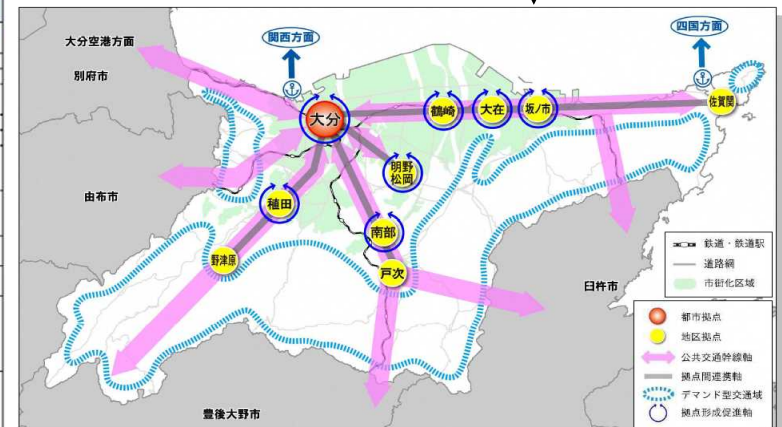
路線の区分	役割	該当路線
地域間路線	鉄道	JR日豊本線、JR久大本線、JR豊肥本線
	航路	佐賀関～三崎航路、別府～八幡浜航路、別府～大分航路
地域内路線	路線バス	白梓線、伯大線、竹田線、大分市バス、白関線、白関線、大分市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス
	乗用タクシー	別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス
準地域間路線	路線バス	別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス
	乗用タクシー	別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス
地域内路線	路線バス	別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス
	乗用タクシー	別府市バス、別府市バス、別府市バス、別府市バス



県と市の網形成計画の連携・整合

## 大分市 網形成計画 (H29.4策定)

機能分類	該当する公共交通 (路線など)
公共交通幹線	<ul style="list-style-type: none"> <li>○複数市町村をまたぐ広域的な移動や、地区間点間の連携・交流など、多様かつ高度な都市機能が集積する市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民・交流者の都市活動を支える。</li> <li>○需要に応じて利便性の高いサービスを提供する。</li> <li>○地方間移動の基幹的移動軸となる。</li> <li>○主要都市間を結ぶ移動の基幹公共交通となる。</li> <li>○市内の地区間点間の移動を担う定時性・速達性ある大規模輸送機関である。</li> <li>○福岡市をはじめとする九州主要都市間などの移動を担う定時性・速達性ある輸送機関である。</li> <li>○大分空港と大分市街を結ぶ定時性・速達性のある輸送機関である。</li> <li>○鉄道幹線やといった広域交通路線を連結し、都市間点と地区間点とを繋ぐ利便性を備えた広域幹線となる。</li> <li>・広域幹線バス：伯大線、白梓線、伯大線、白梓線、今市線、今市線、野津原線</li> <li>・準広域幹線バス：佐賀関線、今市線、今市線、野津原線</li> <li>○都市間点と市内の地区間点を連結する基幹的移動</li> <li>○鉄道幹線が対応できないエリアに柔軟に乗り入れやすいバス交通を生かして、専用レーン等を活用した「速達性」や「定時性」を持つ基幹軸となる。</li> <li>・路線バス(広域幹線)</li> <li>・路線バス(基幹軸)</li> <li>・市内を高頻度で運行</li> </ul>
拠点間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市内の公共交通網としての機能を担うとともに、将来都市構造を誘導するため、需要に応じて、1時間に2本以上のサービス水準を確保すべき軸となる。</li> <li>・路線バス(支線)</li> </ul>
拠点形成促進軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口集積地と各種拠点(商業・医療など)、鉄道駅などを結び、都市活動を支え、拠点に結びつくりに寄与する軸となる。</li> <li>・路線バス(支線)</li> <li>・中心市街地管理バス</li> </ul>
デマンド型交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>○山間部の生活交通を支える軸となる。</li> <li>○公共交通が不便な地域で、買い物や通院のための移動手段を確保し、路線バスへ接続することで市街地部への移動を可能とする。</li> <li>○利用者ニーズへ柔軟に対応し持続可能な公共交通とするため、地域主体の民間型公共交通を自習する。</li> <li>○車両や運行形態は、地域特性や移動需要に応じて適宜判断する。</li> <li>・ふれあい交通</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○タクシー利用が有効な移動、あるいは公共交通が不便な地区の住民、子育て世代などへの多様な移動を支える。</li> <li>○鉄道やバスで対応困難な地域でも存在しうる「最後の公共交通」を担う。</li> <li>○きめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者(高齢者、障がい者、子育て家庭の方、来訪者など)への対応を行う。</li> <li>・タクシー</li> <li>○24時間365日のドアツードア輸送サービスを提供する。</li> </ul>





## 趣旨

- 平成26年に改正された地域公共交通活性化再生法に基づき、市町村を中心に地域公共交通計画(旧地域公共交通網形成計画)の策定が進む(令和3年3月末までに618件)一方で、都道府県の主導による交通圏全体を見据えた地域公共交通計画の策定は、一部の先進的な地域に限られている。
- 地域公共交通を巡る環境が厳しさを増しているとともに、地域住民の広域的な移動ニーズ、災害の広域化、長大鉄道路線の廃止等を踏まえ、これまで以上に広域的な地域公共交通ネットワークが重要となっている。
- このため、都道府県と複数の市町村を構成員に含む協議会が主体となった協働による取組に対し、計画策定やバス等の運行への支援の特例措置により、インセンティブを付与して後押しすることで、交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現を目指す。

## 概要

### 1. 地域公共交通調査等事業の特例

○地域公共交通計画の策定への支援について補助上限額を緩和

令和元年度～
都道府県及び複数の市町村を構成員に含む法定協議会 補助率1/2(上限1,500万円) ※
上記以外(単独市町村等) 補助率1/2(上限500万円)

※以下の要件を満たす計画の策定を支援。

- ①公共交通の利用者数、収支率に加え、広域移動手段の確保、地域内交通と地域間交通との円滑な接続の確保等の観点からの目標値その他の定量的な目標値を記載
- ②交通圏全体で、利用者の利便性を向上し、効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの実現を図るため、地域公共交通ネットワークの再構築や、地方公共団体と交通事業者との役割分担の見直しについて検討し、路線等ごとの役割や運営のあり方を明確に記載
- ③都道府県及び複数の市町村の協働に関わる、組織・体制、費用負担その他の具体的な事項を記載

⇒交通圏全体を見据えた持続可能な地域公共交通ネットワークの実現に向けた計画を策定・推進

### 2. 地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統、地域内フィーダー系統)の特例

○1. の要件を満たす地域公共交通計画を策定した法定協議会に対し、インセンティブを付与

#### (1) 地域内フィーダー系統

- 【原則】・**市町村毎に設定する補助上限額**の範囲内とする。
- 【特例】・3年間に限り、**地域公共交通計画の対象区域内の複数の市町村**について、**市町村毎に設定する補助上限額(原則と同様)の合計額**の範囲内で、法定協議会に対し補助金を交付し、柔軟に配分。

<イメージ>

	原則			特例
	A市	B市	C町	交通圏(A市・B市・C町)
上限額	100	50	50	200
補助申請額	120	50	10	180
交付額	100	50	10	180

#### (2) 地域間幹線系統

- ・3年間に限り、みなし運行回数によるカット措置を適用除外とする。(過去に補助対象となっていない系統に限る。)

⇒複数市町村にまたがる交通圏全体を見据え、幹線交通とフィーダー交通との最適な組合せを柔軟に検証

これまでの補助制度は、要綱に基づく補助計画を作成することとし、**法定計画（地域公共交通計画）の作成を補助要件としていなかったが**、今後は乗合バス等への**補助制度と連動化**させることにより、**市町村等による地域公共交通計画の作成を促進**。（令和3年4月に要綱を改正。令和6年まで経過措置あり。）

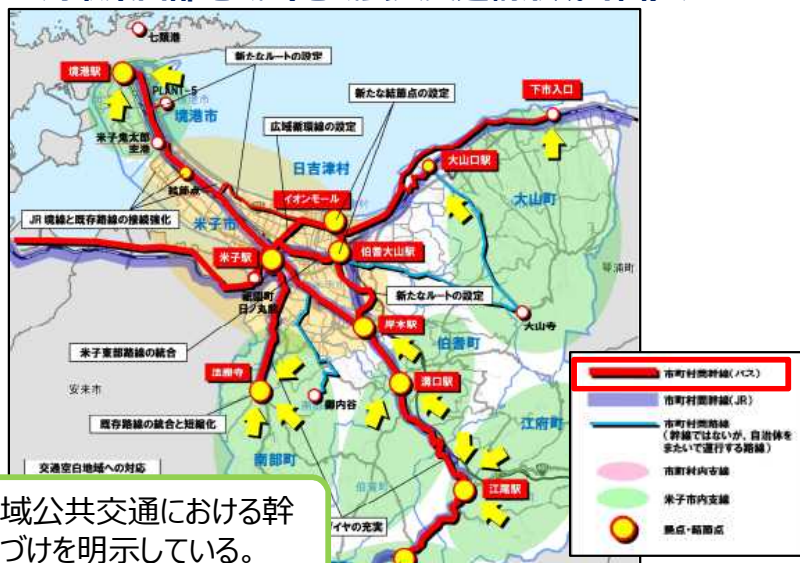
・**幹線補助**は、幹線沿線の市町村（単独・複数）が作成する地域公共交通計画又は、都道府県が作成する**広域的な地域公共交通計画**に位置付けることを想定。**フィーダー補助**は、主に**市町村単位で作成される地域公共交通計画**に位置付けることを想定。また、これらの計画を作成する際には、**都道府県・市町村のいずれも参加している法定協議会において協議がなされることが必要**。

## 幹線

作成主体：都道府県又は市町村

- ・幹線を位置付ける場合、計画の作成主体は以下の3パターンを想定。
  - 幹線沿線の単独市町村が個々に計画作成  
（※当該幹線沿線の全ての市町村で計画を作成する必要あり）
  - 幹線沿線の複数市町村が共同して計画作成
  - 都道府県による広域（都道府県全域又はブロックごと）での計画作成
- ・地域の公共交通における幹線の位置づけ等を地域公共交通計画に記載。  
（下記例のように、補助系統毎ではなく概ねの位置づけが示されていればよい。）

### <例：鳥取県西部地域（地域公共交通網形成計画）>



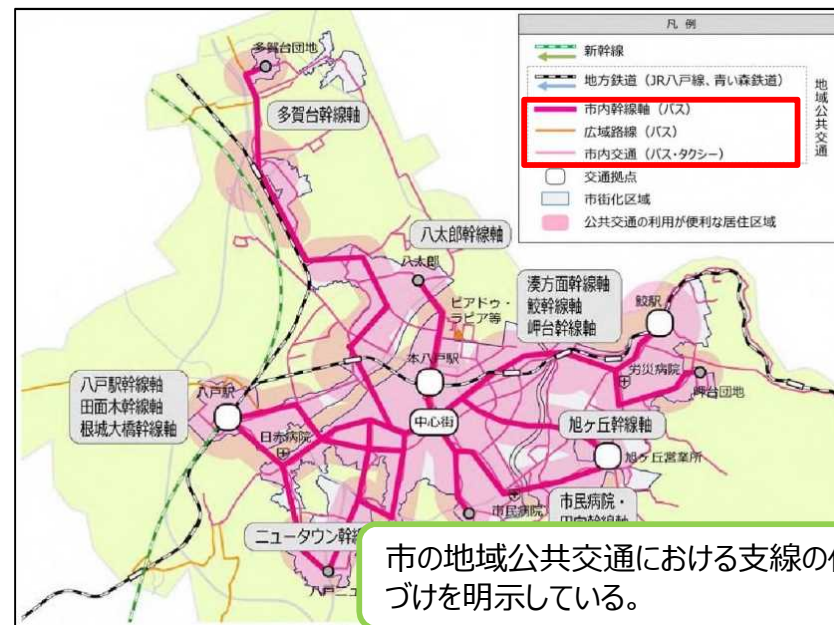
県内の地域公共交通における幹線の位置づけを明示している。

## 支線

作成主体：市町村

- ・フィーダーを位置づける場合、市町村が計画作成することを想定。
- ・地域の公共交通におけるフィーダーの位置づけ等を地域公共交通計画に記載。（フィーダーの位置づけについては、下記例のように、少なくとも路線単位で位置関係がわかるように明示すること。）

### <例：八戸市（地域公共交通網形成計画）>



市の地域公共交通における支線の位置づけを明示している。

- 閣議決定文書への掲載状況
- 広域連携について
- **省庁間連携について**
- 脱炭素分野について

## まちひとしごと創生基本方針2021 令和3年6月18日閣議決定

第3章 各分野の政策の推進 4.ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる

①質の高い暮らしのためのまちの機能の充実 i 魅力的な地方都市生活圏の形成

(a)都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成

・立地適正化計画、地域公共交通計画等に取り組む地方公共団体に対して、**関係省庁が連携したコンサルティング、支援施策の充実やモデル都市の横展開を行い、コンパクト・プラス・ネットワークや地方再生の取組の裾野を拡大する。**

・まちづくり関連の取組を支援するに当たり、**立地適正化計画の区域指定を踏まえた関係省庁による連携を図るべく検討を行う。**

## 財政健全化に向けた建議 令和3年5月21日財政制度等審議会

Ⅱ. 主要分野において取り組むべき事項 4. 社会資本整備 (3) その他の課題

② 広域的な立地適正化の推進 イ) 各省の施策が連携した立地適正化の推進

地方公共団体は、立地適正化計画において都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定した上で、当該区域への公共施設等の移転・集約化や人口集積を図っているが、(中略)

今後の「まちづくり」、「土地の利用」に関する政策支援は、「何をするか」という観点だけではなく「どこでするか」という観点も取り入れていくべきである。**拠点整備等を支援する各省の事業が、地方公共団体の立地適正化を着実に進めるものとなっているかを確認しながら適切な事業連携を行うための制度改善を令和4年度(2022年度)までに実施すべきである。** 27

# 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。**



## 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

# コンパクト・プラス・ネットワークに関連する主な支援措置

## 都市構造の集約

**計画作成・合意形成** 立地適正化計画の作成、合意形成等のための支援【都市局】

**拠点整備** 都市機能誘導区域等の拠点整備のための市街地整備、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事業の推進【都市局】
- 都市機能誘導区域内等における商店街機能の活性化・維持に向けた取組に対する重点支援【経産省】

公共交通整備

- 交通結節点、自由通路、駐車場、バス施設等への支援【都市局】
- 計画的な地域公共交通ネットワークの再構築に向けた取組への支援【総合政策局】

**都市機能誘導** 誘導施設の整備に対する支援（誘導施設の整備等に対する補助、金融支援、税制特例、容積率の特例）

- 誘導施設の整備に対する補助【都市局】
- 民都機構による金融支援【民都機構】、誘導施設用地の提供等に係る税制特例

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】

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（住宅の立地誘導、居住環境の向上、空き家等の活用促進等に係る支援等）

- コンパクトシティ形成に資する取組等を行う地方公共団体の居住誘導区域内における、地方公共団体の住宅の建設・購入に対する財政的支援とあわせた住宅ローンの金利引下げ【住宅金融支援機構】
- 既成市街地における快適な居住環境の創出等のための住宅や公共施設の整備等に対する支援【住宅局】
- 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等【不建局】

## 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（立地適正化事業債の導入）【総務省】

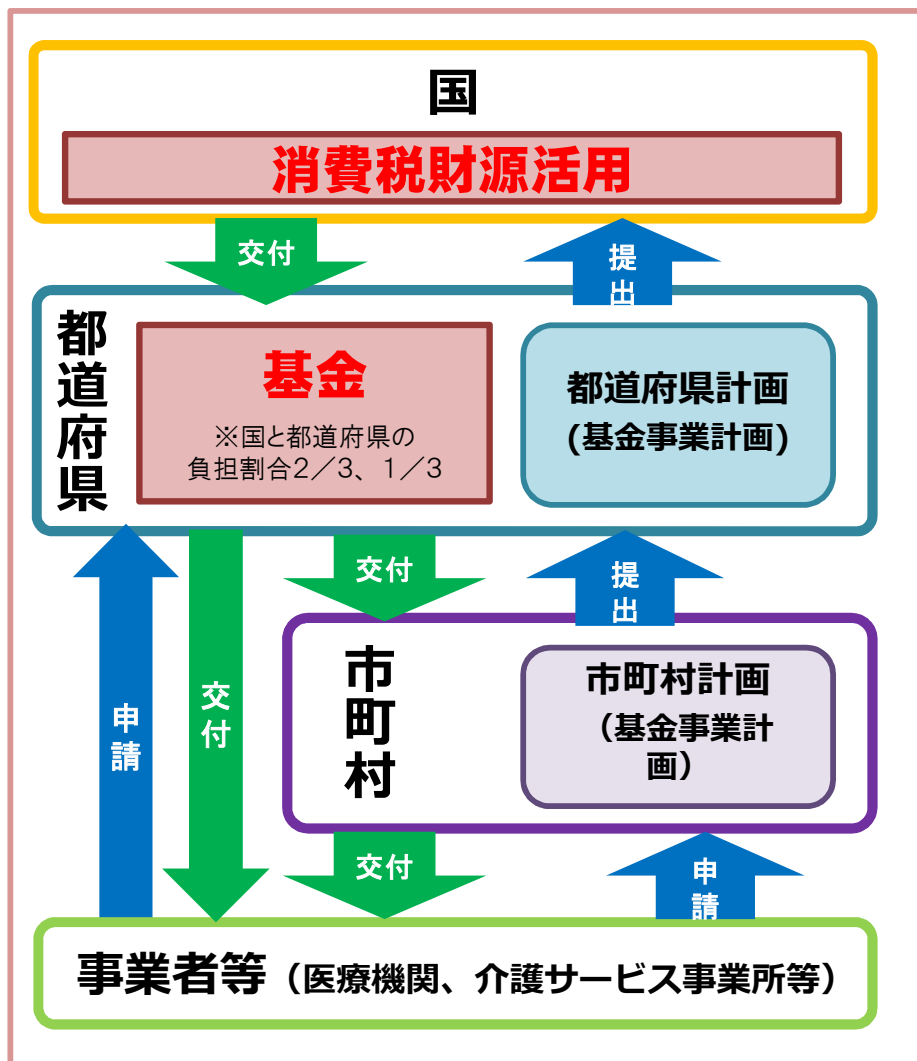
## 公共施設等再編

- 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】
- 地方公共団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【不建局】

## PPP/PFI

- 地域における案件形成の促進【総合政策局】

- 団塊の世代が75歳以上となる2025年を展望すれば、病床の機能分化・連携、在宅医療・介護の推進、医療・介護従事者の確保・勤務環境の改善等、「効率的かつ質の高い医療提供体制の構築」と「地域包括ケアシステムの構築」が急務の課題。
- このため、消費税増収分を活用した新たな財政支援制度（地域医療介護総合確保基金）を創設し、各都道府県に設置。各都道府県は、都道府県計画を作成し、当該計画に基づき事業を実施。



## 地域医療介護総合確保基金管理運営要領

### 介護施設等の整備に関する事業

1～3 (略)

4 その他

介護施設等の整備に関する事業に係る都道府県計画及び市町村計画の事業の選定に当たっては、次のものを優先的に盛り込むよう配慮するものとする。

ア～カ(略)

キ 都市再生特別措置法を踏まえ、医療・福祉・商業等の生活サービス機能や居住の集約・誘導により持続可能なまちづくりを進めるためのコンパクトシティ形成に向けた取組に資するもの。

# 連携事例：地方債措置（総務省）との連携

## 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、長寿命化対策、コンパクトシティの推進（立地適正化）、及びユニバーサルデザイン化事業に要する費用について、地方債措置として「公共施設等適正管理推進事業費」を計上。

### 公共施設等適正管理推進事業費

（対象事業）

- ① 集約化・複合化事業
- ② 長寿命化事業
  - i) 公共用建物
  - ii) 社会基盤施設（道路・農業水利施設・河川管理施設・砂防関係施設・海岸保全施設・治山施設・港湾施設・漁港施設・農道）
- ③ 転用事業
- ④ **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**
- ⑤ ユニバーサルデザイン化事業：公共施設等のユニバーサルデザイン化のための改修事業
- ⑥ 除却事業

（事業期間）令和3年度まで



### ①集約化・複合化事業

- 【対象事業】 集約化又は複合化を行おうとする施設に係る個別施設計画に位置付けられた集約化事業又は複合化事業であって、全体として延床面積が減少するもの
- 【措置内容】 地方債充当率：90% 交付税算入率：50%
- 【備考】 集約化又は複合化による統合前の施設の廃止が、統合後の施設の供用開始から5年以内（立地適正化計画に基づく事業の場合は10年以内）に行われることが必要

### ④立地適正化事業

- 【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
- (\*)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
- (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
- 【措置内容】 地方債充当率：90% 交付税算入率：30%  
(財政力に応じて30～50%)

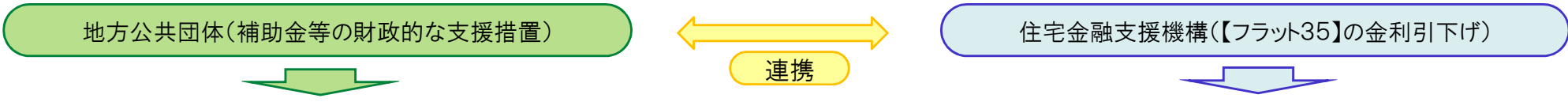
- ・都市構造再編集中支援事業(都市機能誘導区域内又は居住誘導区域内)
- ・都市再生区画整理事業(都市機能誘導区域内)
- ・市街地再開発事業(都市機能誘導区域内)
- ・防災街区整備事業(都市機能誘導区域内)
- ・都市・地域交通戦略推進事業(都市機能誘導区域内又は居住誘導区域内)
- ・宅地耐震化推進事業(居住誘導区域内)

「ニッポン一億総活躍プラン」、「まち・ひと・しごと創生基本方針」等における地方創生等の推進に向け、「子育て支援」・「UIターン」・「コンパクトシティ形成」・「空き家対策」・「防災対策」等の施策を実施している地方公共団体と住宅金融支援機構が連携し、地方公共団体による財政的支援とあわせて、フラット35の金利を引き下げることにより、地方公共団体の地域特性を踏まえた住まいづくり・まちづくり等に関する取組を支援する。

## 【主な要件】

- ・国の計画・方針等に沿った地域の住宅政策課題を解決するための施策であること
- ・地方公共団体において、住宅の建設・購入（付随する改修、除却を含む。）に対して、一定の補助金等の財政支援を行うものであること

## 【地方公共団体と住宅金融支援機構の連携イメージ】




### 地域連携型 ～地方公共団体の取組を幅広く支援～

【フラット35】の金利から  
当初5年間 年▲0.25%

＜対象となる事業の例＞


#### 子育て支援

子育て世帯



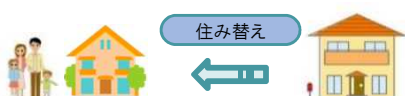
【子育て世帯の住宅取得】

#### UIターン




【施策を実施する地方公共団体の区域内】 → 【施策を実施する地方公共団体の区域外】

#### コンパクトシティ形成



【居住誘導区域内】 ← 【居住誘導区域外】


#### 空き家対策



空き家の活用

【空き家の取得】

#### 防災対策




住み替え

【防災・減災対策に資する住宅】

その他、

- ・地域木材を活用した住宅の建設
- ・地域にふさわしい景観形成に資する住宅の建設
- ・二地域居住のための住宅の取得 等



### 地方移住支援型 ～地方への移住の動きを加速～

【フラット35】の金利から  
当初10年間 年▲0.3%

移住支援金を活用する場合



【地方で就業・起業】 → 【東京23区】

## <背景>

昨年9月の菅総理大臣会見や次官連絡会議の場において、「行政の縦割りを打破し、既得権益、悪しき前例主義を打ち破って、規制改革を全力で進める」との総理発言があったことを踏まえ、国土交通省では、赤羽大臣の指示の下、国土交通関連の各分野において、関係府省庁と連携した施策を推進するための検討を開始。

## <都市局の取組>

近年の気候変動による災害の頻発・激甚化を踏まえ、浸水や土砂災害などの災害による被害を最小化するため、こうした災害の発生リスクが高い区域（災害ハザードエリア）における開発の抑制や、既に存在する住宅・施設の移転の促進など、防災・減災のための住まい方や土地利用を一層推進していくことが重要。

その中でも特に、災害ハザードエリアに立地している要配慮者利用施設が近年の豪雨や台風により相次いで被災し、大きな被害が出る事案が発生していることから、災害ハザードエリアにおける要配慮者利用施設の立地の抑制や移転の促進、安全対策の強化を強力に進めていくことが喫緊の課題。

そのためには、関係府省庁が連携し、総合的な対策を講じていくことが必要。

関係省庁の所管する要配慮者利用施設について、災害リスクに応じた新規立地の抑制や移転の促進、安全対策の強化の検討・実施を依頼。

災害ハザードエリア内に立地する要配慮者施設について、関係府省庁が縦割りを打破して連携し、新規立地の制限、移転の促進、安全対策強化など、災害リスクに応じた総合的な対策を講ずる。

## <現 状>

- 要配慮者施設の整備に対する支援は**立地エリアに関係なく一律に交付**されることが多いため、相対的に地価の安い**災害リスクの高いエリアへの新規立地が後を絶たない**。
- また、災害リスクの高いエリアからの移転についても、**相対的に地価が高いこと等がネック**となり、**安全なエリアへの移転が困難**となっている。
- 要配慮者施設の**安全対策**や**避難先確保**について、**更なる取組が必要**。

## <縦割打破>

関係府省庁が連携し、災害リスクに応じた総合的な対策を検討

### <検討の方向性>

- ✓ 災害リスクの高いエリアへの施設の**立地に対する支援の制限**
- ✓ 災害リスクの高いエリアから**移転する施設への重点的な支援**
- ✓ **ピロティ化、止水板の設置等**の安全対策や、**安全・安心な避難先**の確保等に対する支援を強化

関係府省庁が連携した総合的な対策により、**要配慮者のいのちと暮らしを守る**

- 要配慮者利用施設について、関係省庁が所管する支援制度を改善し、新規立地の制限、移転の促進、安全対策強化の総合的な対策を講ずる。

## 立地抑制

- 特別養護老人ホームなど高齢者施設について、**災害レッドゾーン**における**新規整備を補助対象から原則除外**（地域医療介護総合確保基金）**厚労省〔R3.4～〕**
- サービス付き高齢者向け住宅について、**土砂災害特別警戒区域**における**新規整備を補助対象から除外**。また、市区町村が**防災その他のまちづくりの観点から補助に対する意見を述べる**ことが可能。（サービス付き高齢者向け住宅整備事業）**住宅局〔R3.4～〕**

## 移転促進

- 特別養護老人ホームなど高齢者施設について、**地すべり防止危険か所等危険区域**からの**移転改築整備**を地方公共団体の事業選定時において**最重点化**（地域医療介護総合確保基金）**厚労省〔R3.4～〕**
- 病院や老人デイサービスセンターなどについて、**災害ハザードエリア**から安全なまちなかへ**移転**する場合、**支援要件**（同種施設 1 都市 1 施設まで）を**緩和**（都市構造再編集中支援事業）**都市局〔R3.4～〕**

## 安全対策

- 特別養護老人ホームなど高齢者施設について行う**水害対策改修等**（垂直避難エレベーター、スロープ等）を**補助対象に拡充**（地域介護・福祉空間整備等施設整備交付金）**厚労省〔R2.7～〕**
- 特別養護老人ホームなど高齢者施設について、**浸水想定区域や土砂災害警戒区域等**における新規整備の際に、**安全上及び避難上の対策**を補助の**条件化**（地域医療介護総合確保基金）**厚労省〔R3.4～〕**
- 公立小中学校等施設について、既存施設の**バリアフリー化工事**の補助率を上げ（学校施設環境改善交付金）**文科省〔R3.4～〕**
- 病院や老人デイサービスセンターなどについて、**防災対策**（ピロティ化、止水板設置等）を行う施設を整備する場合、**交付対象事業費の上限を引き上げ**（都市構造再編集中支援事業）**都市局〔R3.4～〕**

# 高齢者施設等の水害対策強化事業

(地域介護・福祉空間整備等施設整備交付金のメニュー)

令和2年7月豪雨により、熊本県球磨村の特別養護老人ホームにおいて、多数の利用者が亡くなる被害を受け、高齢者施設等の水害対策のための垂直避難エレベーター、スロープ、避難スペース確保等の改修工事等にかかる費用の補助を行う。

## ■補助目的

大雨等により、発生し得る災害に備えて、高齢者施設等の利用者が、円滑で安全な避難ができるような施設整備を行うことで、有効な避難手段の確保と避難自体に要する時間の短縮を図る。

## ■施設の水害対策のための工事・設備（例）

- ・エレベーターの設置工事（既存のものを更新するのは対象外とする。）
- ・車椅子での迅速な避難を促進するためのスロープ設置工事
- ・施設で利用者や職員が避難できるようなスペース確保のための改修工事
- ・非常用自家発電設備装置等の電気設備を水害から守るために、設備を屋上等に移設するための工事
- ・施設の出入り口からの浸水や土砂流入を防ぐための止水板等の設置工事 など

※事業者の事業内容が水害対策に資するかどうか判断できない場合は、防災部局と適宜調整すること。

## ■補助率・上限額等

定員規模	施設種別	補助率	上限額	下限額	実施主体
定員29人以下	小規模特別養護老人ホーム、小規模介護老人保健施設、小規模ケアハウス、小規模介護医療院	定額補助	1,540万円/施設	総事業費80万円 /施設	市区町村 (指定都市・中核市を含む)
	小規模養護老人ホーム、認知症高齢者グループホーム、小規模多機能型居宅介護事業所 等		773万円/施設		
定員30人以上	特別養護老人ホーム、介護老人保健施設、軽費老人ホーム、養護老人ホーム、介護医療院	国 1/2 自治体 1/4 事業者 1/4	無し	総事業費80万円 /施設	都道府県 (指定都市・中核市を含む)

# 公立学校施設の整備

令和3年度当初予算額 688億円（前年度予算額 695億円）  
＜令和2年度第1次補正予算額 57億円、第3次補正予算額 1,305億円＞



## 新しい時代の学びを支える安全・安心な教育環境の実現～令和時代の学校施設のスタンダード～

- ◆ 学校施設は我が国の将来を担う児童生徒の学習・生活の場であり、より良い教育活動を行うためには、その**安全性・機能性の確保は不可欠**。
- ◆ ポストコロナの「新たな日常」の実現に向けて、学校においても**感染症対策と児童生徒の健やかな学びの保障を両立**していくことが必要。

### 令和時代の学校施設のスタンダード

#### 1 「新しい生活様式」も踏まえ、健やかに学習・生活できる環境の整備

- 空調設置（教室、給食施設）
- トイレの洋式化・乾式化
- 給食施設のドライシステム化

#### 2 個別最適な学びを実現する施設環境の整備

- バリアフリー化、特別支援学校の整備
- 一人一台端末環境への対応

#### 3 多様な学習活動に対応する施設環境の整備

- 施設の複合化・共有化と有効活用
- オープンスペースや少人数学習に対応するための内部改修

### 防災・減災、国土強靱化 令和2年度 第3次補正予算

#### 災害・事故等から子供たちの生命を守る

- 子供たちの生命を守り、地域の避難所となる**安全・安心な教育環境の実現**  
(体育館の空調設置、防災機能強化等)
- 計画的・効率的な**長寿命化を図る老朽化対策**  
(長寿命化改修へのシフト、公的ストックの最適化)

体育館の断熱性を確保し空調を設置  
避難所機能としても有効活用

普通教室・特別教室に空調を設置し、  
子供たちの安全な教育環境を確保

トイレを洋式化・乾式化し、衛生環境を確保

一人一台端末環境のもと  
個別最適な学びの環境を整備

オープンスペースなど自由度の高い空間を整備し、  
**3密を解消した学習の場**として有効活用  
対話的・協働的な学習として多様な学習スタイルに対応

バリアフリー化により  
誰もが安心して学べる場に

ドライシステム化され、空調が整備  
された給食施設  
災害時にも有効活用（都市ガス、  
プロパンガスの2WAY化など）

### 具体的な支援策

- **制度改正**：バリアフリー化工事の補助率引上げ（1/3→1/2）  
給食施設の空調設置工事補助対象化＜令和2年度第3次補正予算より措置＞
- **単価改定**：対前年度比 +4.6%
- **実践研究**：「新しい時代の学び」対応型学校の先導的モデルの開発支援
- **好事例の横展開**：先進事例の発掘、表彰制度の創設等

# サービス付き高齢者向け住宅整備事業の概要

令和3年度予算:230億円の内数

## 要件

**下線部**は令和3年度から追加した要件

- 高齢者住まい法に基づくサ高住として10年以上登録すること
- 入居者の家賃の額が、近傍同種の住宅の家賃の額と均衡を失しないように定められていること
- 入居者からの家賃等の徴収方法が前払いによるものに限定されていないこと
- 市町村のまちづくり方針と整合していること
- 運営情報の提供を行うこと
- 入居者が、任意の事業者による介護サービスを利用できること
- **新築のサ高住の立地が、土砂災害特別警戒区域に該当しないこと**
- **新築及び改修のサ高住では、地方公共団体からサ高住に対して応急仮設住宅又は福祉避難所としての利用について要請があったときは、協定締結等の協議に応じること。また、発災時には、運営上支障がある等の特段の事情がある場合を除き、地方公共団体と協議の上、要配慮者(原則としてサ高住入居資格を有する者)を受け入れること**
- **家賃の限度額は、所在市区町村に応じて設定した額(11.2~24.0万円/月)とすること。** 等

## 予算のポイント

**下線部**は令和3年度に拡充・重点化した内容

- 事業期限の**延長(令和7年度まで)**
- 既存ストックの活用の推進
  - ・ 既存ストックを改修する場合の補助限度額をひき上げ: 180 → **195万円/戸**
  - ・ 新築(25㎡未満の住宅)の補助限度額をひき下げ: 90 → **70万円/戸**
  - ・ **既設のサ高住**でIoT技術を導入して**非接触でのサービス提供**を可能とする工事 に対する補助(新規)  
(補助率: **1/3**、補助限度額: **10万円/戸**)
- 防災の観点から新築の補助要件等を追加  
※「要件」の**赤字**を参照

(例)緊急通報・健康相談システム



## 補助内容の概要

住宅		補助率	限度額	補助対象(※1)
改修		1/3	<b>195万円/戸</b>	(※2)
新築	床面積30㎡以上 (かつ一定の設備完備)	1/10	135万円/戸	住棟の全住戸数の2割を上限に適用(※3)
	床面積25㎡以上		120万円/戸	
	床面積25㎡未満		<b>70万円/戸</b>	
既設改修		<b>1/3</b>	<b>10万円/戸</b>	<b>既設サ高住のIoT導入に対する補助を追加</b>

- ※1 事業目的の達成のために必要な範囲を逸脱する華美又は過大な設備は補助対象外。改修は、共用部分及びバリアフリー化に係る工事、用途変更に伴い建築基準法等の法令に適合させるために必要となる構造・設備の改良に係る工事(高齢者住まい法上必要となる住宅設備の設置等)に限る。
- ※2 限度額195万円/戸の適用と、調査設計計画費の補助対象への追加は、①階段室型の共同住宅を活用し、新たに共用廊下を設置する、②戸建住宅や事務所等を活用し、用途変更に伴い建築基準法等の法令適合のための工事が新たに必要となる、のいずれかの改修の場合のみ。その他の改修の場合は、新築と同じ限度額と補助対象が適用。
- ※3 住棟の全住戸数の2割を超える住戸の限度額は120万円/戸。ただし、入居世帯を夫婦等に限定する場合、上限に関わらず当該住戸の補助限度額は135万円/戸。

## 高齢者生活支援施設

		補助率	限度額	補助対象(※1)
改修		1/3	1,000万円/施設	○
新築	地域交流施設等(※2)	1/10	1,000万円/施設	○
	介護関連施設等(※3)			×

- ※1 事業目的の達成のために必要な範囲を逸脱する華美又は過大な設備は補助対象外。
- ※2 地域交流施設、生活相談サービス施設、健康維持施設等で、地方公共団体など地域との連携を行うもの。
- ※3 訪問介護事業所、通所介護事業所、居宅介護支援事業所等の介護関連施設、病院、診療所、看護事業の用に供する施設。



- 閣議決定文書への掲載状況
- 広域連携について
- 省庁間連携について
- **脱炭素分野について**

# 2050年カーボンニュートラルに向けた動き

## ■ 内閣総理大臣所信表明演説(令和2年10月26日)

2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す。

## ■ 内閣総理大臣施政方針演説(令和3年1月18日)

もはや環境対策は経済の制約ではなく、社会経済を大きく変革し、投資を促し、生産性を向上させ、産業構造の大転換と力強い成長を生み出す鍵。COP26までに、意欲的な2030年目標を表明し、各国との連携を深めながら、世界の脱炭素化を前進させます。

## ■ 地球温暖化対策推進本部(令和3年4月22日)

2050年目標と統合的で、野心的な目標として、2030年度に、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指します。さらに、50%の高みに向けて、挑戦を続けてまいります。このあと、気候サミットにおいて、国際社会へも表明をいたします。

## ■ G7サミット2021首脳コミュニケ(令和3年6月13日)

雇用を創出し、排出を削減し、世界的な気温上昇を1.5度に抑えることを追求するグリーン革命を支援することにより、我々の地球を守る。2030年までの20年間で我々全体の排出を半分に抑え、2025年までに気候資金を増加及び改善させつつ、遅くとも2050年までのネット・ゼロにコミット。

### 《関連計画等の見直し》

#### ■ 地球温暖化対策計画の見直し

- ・中期:2030年度に2013年度比26%減
- ・長期:2050年までに80%減

#### ★2021.11のCOP26に向け改定予定

#### ■ エネルギー基本計画の見直し

- ・2030年エネルギーミックスの実現  
火力全体56%(77%)、原子力22~20%(6%)、  
再エネ22~24%(17%) ※(2018年度)

#### ★地球温暖化対策計画と併せ改定予定

#### ■ パリ協定長期成長戦略の見直し

- ・ビジネス主導の非連続なイノベーションを通じた「環境と成長の好循環」の実現

#### ★2050年カーボンニュートラルに伴い見直し

### 《グリーン成長戦略》

#### ■ 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(案)(R3.6.2)

★革新的イノベーションに関わる重要分野について実行計画を策定(昨年末の内容を更に深掘りして成長戦略会議に報告。そのエッセンスを成長戦略に位置付け閣議決定予定)

- ・「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策＝グリーン成長戦略
- ・今後の産業として成長が期待され、2050年カーボンニュートラルを目指す上で取組が不可欠な14の重要分野において、目標、研究開発・実証、制度整備等を盛り込んだ「実行計画」を策定(うち、国交省関連分野は12分野)
- ・高い目標にコミットする企業による長期にわたる技術の開発・実証を2兆円の基金で支援

### 《地域脱炭素ロードマップ》

#### ■ 国・地方脱炭素実現会議の設置(R2.12.25)

★議長:官房長官、副議長:環境、総務大臣、委員:地方創生担当、農水、経産、国交の各大臣+6自治体の長

#### ★国・地方が協働する地域脱炭素ロードマップを策定(R3.6.9)

- ①脱炭素先行地域(100か所以上)
- ②脱炭素の基盤となる重点対策の全国実施(各地の創意工夫を横展開)

(参考)ゼロカーボンシティの拡大

・東京都、京都市、横浜市を始めとする399自治体が「2050年までにCO<sub>2</sub>排出実質ゼロ」を表明(R3.6.4時点)

## 地域脱炭素ロードマップ 令和3年6月9日国・地方脱炭素実現会議とりまとめ

### 3. 地域脱炭素を実現するための取組

#### 3-2. 脱炭素の基盤となる重点対策の全国実施（各地の創意工夫を横展開）

##### 重点対策⑦ コンパクト・プラス・ネットワーク等による脱炭素型まちづくり

**都市のコンパクト化**やゆとりとにぎわいあるウォークアブルな空間の形成等により車中心から人中心の空間へ転換するとともに、これと連携した**公共交通**の脱炭素化と**更なる利用促進**を図るとともに、併せて、都市内のエリア単位の脱炭素化に向けて包括的に取り組む。

## 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 令和3年6月18日策定

### 4. 重要分野における「実行計画」（8）物流・人流・土木インフラ産業

#### ④ インフラ・都市空間等でのゼロエミッション化

##### <現状と課題>

人口減少や高齢化の進展だけでなく**エネルギーや環境の観点**からも、**持続可能なまちづくりの実現を図る必要**がある。このような背景の下、**コンパクトなまちづくり**に向け、地域公共交通と連携し、居住や都市機能の集約を目指す「立地適正化計画」（都市再生特別措置法）を作成した市町村数は、383市町村である（2021年4月1日時点）。

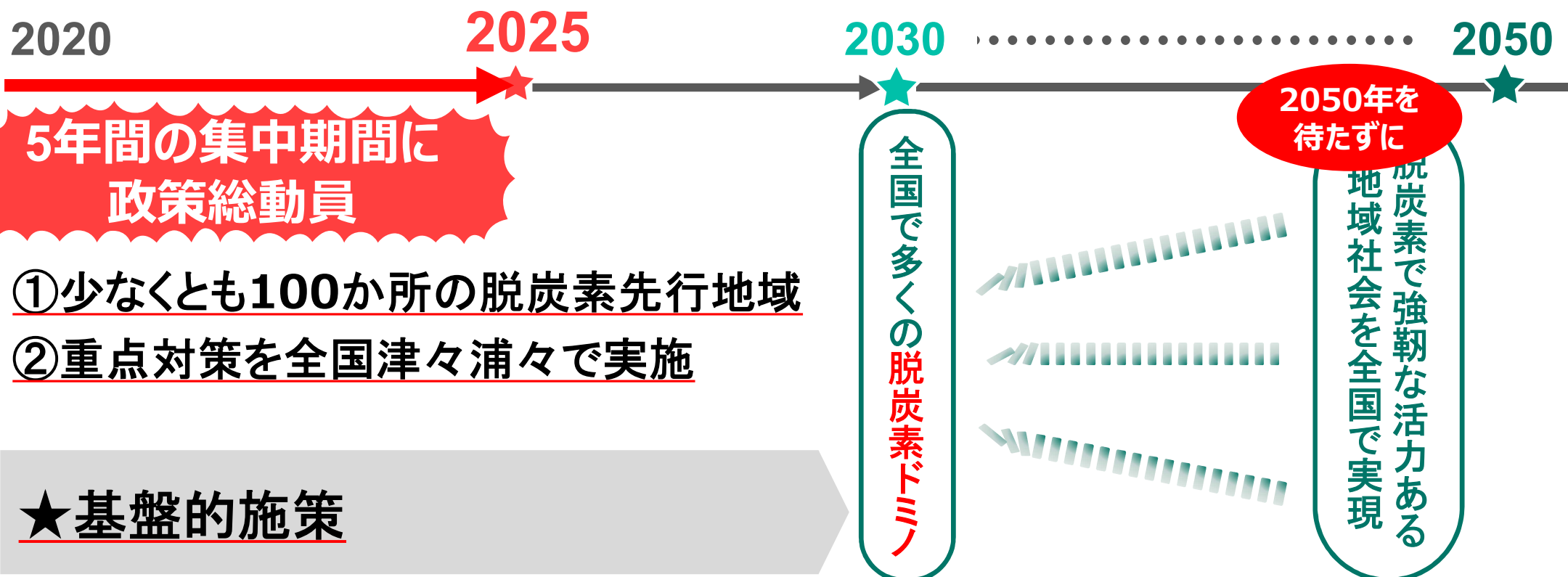
##### <今後の取組>

**コンパクト・プラス・ネットワークの更なる推進**を実現するために、2024年度末までに600市町村の「立地適正化計画」の作成を目指す。

## 2. 地域脱炭素ロードマップ 対策・施策の全体像

国・地方脱炭素実現会議（第3回）  
地域脱炭素ロードマップ（案）概要より引用

- **足元から5年間**に政策を総動員し、人材・技術・情報・資金を積極支援
  - ① 2030年度までに少なくとも**100か所の「脱炭素先行地域」**をつくる
  - ② 全国で、重点対策を実行（自家消費型太陽光、省エネ住宅、電動車、食ロス対策など）
- 3つの基盤的施策（①継続的・包括的支援、②ライフスタイルイノベーション、③制度改革）を実施
- モデルを全国に伝搬し、2050年を待たずに脱炭素達成（**脱炭素ドミノ**）



「みどりの食料システム戦略」「国土交通グリーンチャレンジ」「2050カーボンニュートラルに伴うグリーン戦略」等の政策プログラムと連携して実施する

## 3-2. 脱炭素の基盤となる重点対策

- 全国津々浦々で取り組む**脱炭素の基盤となる重点対策**を整理
- 国はガイドライン策定や積極的支援メカニズムにより**協力**
  - ① 屋根置きなど**自家消費型の太陽光発電**
  - ② **地域共生・地域裨益型再エネ**の立地
  - ③ 公共施設など業務ビル等における徹底した**省エネと再エネ電気調達**と更新や改修時の**ZEB化誘導**
  - ④ **住宅・建築物の省エネ性能**等の向上
  - ⑤ **ゼロカーボン・ドライブ**（再エネ×EV/PHEV/FCV）
  - ⑥ 資源循環の高度化を通じた**循環経済への移行**
  - ⑦ コンパクト・プラス・ネットワーク等による**脱炭素型まちづくり**
  - ⑧ 食料・農林水産業の**生産力向上と持続性の両立**

# 【参考】脱炭素型まちづくりに関連する計画制度

- 地球温暖化対策の推進に関する法律第21条の地方公共団体実行計画（区域施策編）において、コンパクト・プラス・ネットワークに関連する「都市機能の集約」、「公共交通の確保・利用促進」が位置付け。
- 2050カーボンニュートラルに向けて**市町村のコンパクトシティの推進も重要な役割**

## 地球温暖化対策地方公共団体実行計画（区域施策編）

（地球温暖化対策推進法、H20計画制度創設（H28改正で都市機能の集約が計画事項に追加））

- ・策定主体：都道府県・市町村【585団体が作成済み】  
（都道府県、政令市、中核市、施行時特例市に策定義務、その他市町村にも策定努力義務）
- ・内容：区域の温室効果ガスの排出抑制等を行うための施策
  - 再生可能エネルギー導入の促進
  - 地域の事業者、住民による省エネその他の排出抑制の推進
  - 都市機能の集約促進、公共交通機関の利便増進、緑地その他の地域環境の整備・改善**
  - 循環型社会の形成

事業者・住民活動  
循環型社会形成

## 低炭素まちづくり計画

（エコまち法、H24制度創設）

- ・策定主体：都市計画を有する市町村【26市区町村が作成済み】
- ・内容：都市の低炭素化の促進に関する施策
  - 都市機能の集約化**
  - 公共交通機関の利用促進**
  - 貨物運送の合理化、緑地保全、再生可能エネルギー施設の設置
  - 建築物の省エネ化促進

建物省エネ  
再エネ施設設置  
緑地の整備保全

都市機能の集約

公共交通の確保・利用促進

移動距離の低減、公共交通利用促進による**自動車からのCO2排出の抑制、エネルギーの効率化**等

## 立地適正化計画

（都市再生特別措置法、H26制度創設）

- ・策定主体：都市計画を有する市町村【383市町村が作成済み】
- ・内容：住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画
  - 居住環境の向上、**公共交通の確保等の居住誘導区域に居住を誘導する施策**
  - 都市機能誘導区域に**誘導施設の立地を誘導する施策**
  - 誘導施設の整備事業
  - 居住誘導区域等の**防災・減災対策**

都市機能の整備  
居住環境の向上  
居住の安全確保

# 2050年 二酸化炭素排出実質ゼロ表明 自治体

2021年6月23日時点



■ 東京都・京都市・横浜市を始めとする411自治体（40都道府県、245市、8特別区、98町、20村）が「2050年までに二酸化炭素排出実質ゼロ」を表明。**表明自治体総人口約1億1,081万人**※。

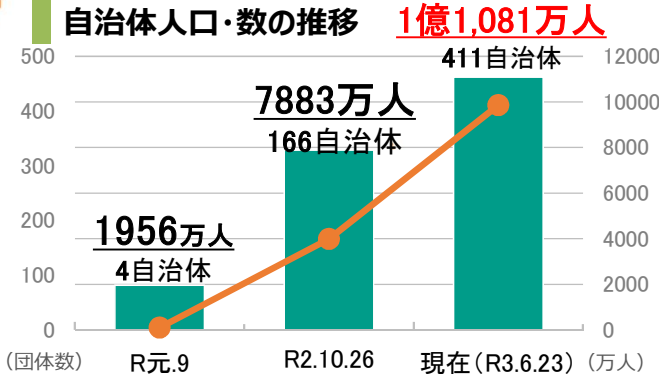
※表明自治体総人口（各地方公共団体の人口合計）では、都道府県と市区町村の重複を除外して計算しています。

## 表明都道府県（1億72万人）



## 表明市区町村（6,067万人）

北海道	宮城県	茨城県	栃木県	埼玉県	東京都	新潟県	山梨県	長野県	愛知県	大阪府	鳥取県	香川県	熊本県
古平町	気仙沼市	水戸市	那須塩原市	秩父市	葛飾区	佐渡市	南アルプス市	白馬村	豊田市	枚方市	北栄町	善通寺市	熊本市
札幌市	富谷市	土浦市	大田原市	さいたま市	多摩市	粟島浦村	甲斐市	池田町	みよし市	東大阪市	南部町	高松市	菊池市
二セコ町	美里町	古河市	那須烏山市	所沢市	世田谷区	妙高市	笛吹市	小谷村	半田市	泉大津市	米子市	東かがわ市	宇土市
石狩市	仙台市	結城市	那須町	深谷市	豊島区	十日町市	上野原市	軽井沢町	岡崎市	大阪市	鳥取市	丸亀市	宇城市
稚内市	岩沼市	常総市	那珂川町	小川町	武蔵野市	新潟市	中央市	立科町	大府市	阪南市	境港市	愛媛県	阿蘇市
釧路市	秋田県	高萩市	鹿沼市	飯能市	調布市	柏崎市	市川三郷町	南箕輪村	田原市	豊中市	日南町	松山市	合志市
厚岸町	大館市	北茨城市	群馬県	狭山市	足立区	津南町	富士川町	佐久市	武豊町	吹田市	島根県	新居浜市	美里町
喜茂別町	大淵村	牛久市	太田市	入間市	国立市	村上市	昭和町	小諸市	大山市	高石市	松江市	高知県	玉東町
鹿追町	山形県	鹿嶋市	藤岡市	日高市	港区	新発田市	甲府市	東御市	蒲郡市	能勢町	邑南町	四万十市	大津町
羅臼町	東根市	潮来市	神流町	春日部市	柏江市	富山県	甲府市	小松市	小牧市	河内長野市	美郷町	宿毛市	大津町
富良野市	米沢市	守谷市	みなかみ町	久喜市	中央区	魚津市	富士吉田市	春日井市	春日井市	堺市	出雲市	南国市	高森町
小樽市	当別町	山形市	大泉町	越谷市	新宿区	南砺市	都留市	高森町	三重県	八尾市	岡山県	高知市	西原村
八戸市	高森町	朝日町	館林市	草加市	荒川区	立山町	山梨市	伊那市	志摩市	伊那市	黒潮町	南阿蘇村	南阿蘇村
青森県	八戸市	高森町	館林市	草加市	神奈川県	富山市	大月市	飯田市	南伊勢町	熊取町	岡山市	福岡県	御船町
岩手県	八戸市	高森町	館林市	草加市	横浜市	石川県	重信町	飯田市	岐阜県	桑名市	兵庫県	福岡県	嘉島町
久慈市	二戸市	南陽市	つくばみらい市	八潮市	小田原市	加賀市	早川町	大垣市	明和町	多気町	明石市	福岡市	益城町
葛巻町	葛巻町	南陽市	小美玉市	松伏町	川崎市	白山市	身延町	羽島市	羽島市	大台町	神戸市	北九州市	甲佐町
普代村	軽米町	南陽市	茨城町	川崎市	本庄市	開成町	南部町	中津川市	静岡県	大紀町	西宮市	久留米市	山都町
野田村	野田村	南陽市	茨城町	川崎市	本庄市	三浦市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	荒尾市
九戸村	洋野町	南陽市	東海村	川崎市	本庄市	相模原市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	球磨村
一戸町	一戸町	南陽市	東海村	川崎市	本庄市	相模原市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	球磨村
八幡平市	宮古市	南陽市	東海村	川崎市	本庄市	相模原市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	球磨村
一関市	本宮市	南陽市	東海村	川崎市	本庄市	相模原市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	球磨村
紫波町	本宮市	南陽市	東海村	川崎市	本庄市	相模原市	道志村	御殿場市	静岡県	紀北町	姫路市	大野城市	球磨村



\* 朱書きは表明都道府県、その他の色書きはそれぞれ共同表明団体、市区町村の表明のない都道府県名は省略

環境省HPより引用：<https://www.env.go.jp/policy/zerocarbon.html>

# 「地方公共団体実行計画」の概要（地球温暖化対策推進法第21条）

## 【事務事業編】

- 「地球温暖化対策計画」に即し、全ての地方公共団体に策定を義務づけ
- 内容：地方公共団体自らの事務事業に伴い発生する温室効果ガスの排出削減等の措置  
(例) 庁舎や地方公共団体が管理する施設の省エネ対策 等



## 【区域施策編】

- 「地球温暖化対策計画」に即し、都道府県、政令指定都市、中核市、施行時特例市に策定を義務づけ。
- 施行時特例市未満の市町村の策定は**努力義務**。
- 内容：その区域の自然的社会的条件に応じて温室効果ガスの排出抑制等を行うための施策（以下の4項目）と、**施策の実施目標**
  - ・ 再生可能エネルギー導入の促進
  - ・ 地域の事業者、住民による省エネその他の排出抑制の推進
  - ・ 都市機能の集約化、公共交通機関、緑地その他の地域環境の整備・改善
  - ・ 循環型社会の形成
- **市町村は、地域の再エネを活用した脱炭素化を促進する事業（地域脱炭素化促進事業）に係る促進区域や環境配慮、地域貢献に関する方針等を定めるよう努める。**
- 都市計画等温室効果ガスの排出抑制と関係のある施策と実行計画の連携

※赤字は改正地球温暖化対策推進法(令和3年6月2日公布)に係る部分。公布の日から起算して一年を超えない範囲において政令で定める日から施行

地方公共団体実行計画の策定状況(2020年10月調査時点)

団体区分	団体数	事務事業編		区域施策編	
		策定団体数	策定率	策定団体数	策定率
都道府県	47	47	100.0%	47	100.0%
指定都市	20	20	100.0%	20	100.0%
中核市	60	60	100.0%	60	100.0%
施行時特例市	25	25	100.0%	25	100.0%
その他市町村	1,636	1,459	89.2%	433	26.5%
合計	1,788	1,611	90.1%	585	32.7%



# 温対法改正による地域の脱炭素化促進 概要（1）

## 背景及び方向性

- 地方公共団体の実行計画で定める**再エネの利用促進**等の施策について、その**実施目標**の設定までは法律上求めていない。
- また、ゼロカーボンシティを含めた地域の脱炭素化のためには、地域資源である**再エネの活用が重要**であるが、再エネ事業に対する**地域トラブル**も見られるなど、地域における**合意形成**が課題。
- これを踏まえ、**実行計画制度を拡充**し、**地域の環境保全や地域の課題解決に貢献する再エネ**を活用した**地域脱炭素化促進事業**(※)を推進する仕組みを創設し、**地域の合意形成を円滑化**しつつ、**地域の脱炭素化を促進**。  
(2025年度までに都道府県の実行計画における再エネ目標策定率を、約30%(2019年度)から100%になるよう目指す。)

※ **再エネを利用した地域の脱炭素化のための施設**（以下「**地域脱炭素化促進施設**」という。）として省令で定めるものの**整備**及びその他の**地域の脱炭素化のための取組を一体的に行う事業**であって、地域の環境保全及び地域の経済社会の持続的発展に資する取組を併せて行うもの(第2条第6項)。

## 改正内容

### 1. 都道府県の実行計画制度の拡充

- (1) 実行計画の実効性を高めるため、**都道府県・政令市・中核市の実行計画**において、再エネ利用促進等の施策(※1)に関する事項に加え、**施策の実施に関する目標を追加**する(※2)（第21条第3項）。

※1 施策のカテゴリ：①再エネの利用促進、②事業者・住民の削減活動促進、③地域環境の整備、④循環型社会の形成

- (2) **都道府県の実行計画**において、**地域の自然的社会的条件に応じた環境の保全に配慮**し、省令で定めるところにより、（地域脱炭素化促進事業について市町村が定める）**促進区域の設定に関する基準を定める**ことができる(※2)（第21条第6項及び第7項）。

※2 (1)・(2)を定める場合は、地域の合意形成のプロセスとして、**住民その他の利害関係者や関係地方公共団体の意見聴取**（第21条第10項及び第11項）や（協議会が組織されているときは当該）**協議会における協議**が必要（第21条第12項）。

（協議会は、関係する行政機関、地方公共団体、地域脱炭素化促進事業を行おうとする者等の事業者、住民等により構成。）



# 温対法改正による地域の脱炭素化促進 概要（2）

## 2. 市町村による実行計画の策定

(1) **市町村（指定都市等は除く。）**は、**実行計画**において、その区域の自然的社会的条件に応じて**再エネ利用促進等の施策**（※）と、**施策の実施目標を定めるよう努める**こととする（第21条第4項）。

※ 施策のカテゴリ：①再エネの利用促進、②事業者・住民の削減活動促進、③地域環境の整備、④循環型社会の形成

(2) **市町村**は、(1)の場合において、協議会も活用しつつ、**地域脱炭素化促進事業の促進に関する事項**として、**促進区域**（※1）、**地域の環境の保全**のための取組、**地域の経済及び社会の持続的発展**に資する取組等を**定めるよう努める**こととする（※2）（第21条第5項）。

※1 **環境保全に支障を及ぼすおそれがないものとして環境省令で定める区域の設定に関する基準**に従い、かつ、（都道府県が定めた場合にあつては）**都道府県の促進区域の設定に関する環境配慮基準**に基づき、定めることとなる。（第21条第6項及び第7項）

※2 (1)・(2)を定める場合は、地域の合意形成のプロセスとして、**住民その他の利害関係者や関係地方公共団体の意見聴取**（第21条第10項及び第11項）や（協議会が組織されているときは当該）**協議会における協議**が必要（第21条第12項）。

（協議会は、関係する行政機関、地方公共団体、地域脱炭素化促進事業を行おうとする者等の事業者、住民等により構成。）



## 3. 地域脱炭素化促進事業の認定

(1) **地域脱炭素化促進事業を行おうとする者**は、事業計画を作成し、**地方公共団体実行計画に適合すること等**について**市町村の認定を受ける**ことができる（第22条の2）。

(2) (1)の認定を受けた認定事業者が認定事業計画に従って行う地域脱炭素化促進施設の整備に関しては、**関係許可等****手続のワンストップ化**（※）や、**環境影響評価法**に基づく事業計画の立案段階における配慮書手続の省略も可能といった**特例**を受けることができる（第22条の5～第22条の11）。

※ **自然公園法**に基づく国立・国定公園内における開発行為の許可等、**温泉法**に基づく土地の掘削等の許可、**廃棄物処理法**に基づく熱回収施設の認定や処分場跡地の形質変更届出、**農地法**に基づく農地の転用の許可、**森林法**に基づく民有林等における開発行為の許可、**河川法**に基づく水利使用のために取水した流水等を利用する発電（従属発電）の登録。

※2. 及び3. の運用を適正かつ円滑に進める仕組みとして、**国の支援や関与**に関する以下の規定を設ける。

・ **国及び都道府県**は、**市町村**に対し、地方公共団体実行計画の策定及びその円滑かつ確実な実施に関し必要な**情報提供、助言その他の援助を行うよう努める**（第22条の12）。

・ **環境大臣**は、この法律の目的を達成するため必要があると認めるときは、**関係地方公共団体の長**に対し、必要な**資料の提出又は説明を求め**ることができる（第61条第2項）。

## 国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向けた分野横断・官民連携の取組推進

脱炭素社会

気候変動適応社会

自然共生社会

循環型社会

2050年の長期を見据えつつ、2030年度までの10年間に重点的に取り組む6つのプロジェクトの戦略的实施

基本的な取組方針

★分野横断・官民連携による統合的・複合的アプローチ

★時間軸を踏まえた戦略的アプローチ

横断的視点

①イノベーション等に関する産学官の連携

②地域との連携

③国民・企業の行動変容の促進

④デジタル技術、データの活用

⑤グリーンファイナンスの活用

⑥国際貢献、国際展開

### 省エネ・再エネ拡大等につながる スマートで強靱なくらしとまちづくり

- LCCM住宅・建築物,ZEH・ZEB等の普及促進,省エネ改修促進,省エネ性能等の認定・表示制度等の充実・普及,更なる規制等の対策強化
- 木造建築物の普及拡大
- インフラ等における太陽光,下水道バイオマス,小水力発電等の地域再エネの導入・利用拡大
- 都市のコンパクト化,スマートシティ,都市内エリア単位の包括的な脱炭素化の推進
- 環境性能に優れた不動産への投資促進 等

### 自動車の電動化に対応した 交通・物流・インフラシステムの構築

- 次世代自動車の普及促進,燃費性能の向上
- 物流サービスにおける電動車活用の推進,自動化による新たな輸送システム,グリーンスローモビリティ,超小型モビリティの導入促進
- 自動車の電動化に対応したインフラの社会実装に向けた,EV充電器の公道設置社会実験,走行中給電システム技術の研究開発支援等
- レジリエンス機能の強化に資するEVから住宅に電力を供給するシステムの普及促進 等

### 港湾・海事分野におけるカーボン ニュートラルの実現,グリーン化の推進

- 水素・燃料アンモニア等の輸入・活用拡大を図るカーボンニュートラルポート形成の推進
- ゼロエミッション船の研究開発・導入促進,日本主導の国際基準の整備
- 洋上風力発電の導入促進
- ブルーカーボン生態系の活用,船舶分野のCCUS研究開発等の吸収源対策の推進
- 港湾・海上交通における適応策,海の再生・保全,資源循環等の推進 等

### グリーンインフラを活用した 自然共生地域づくり

- 流域治水と連携したグリーンインフラによる雨水貯留・浸透の推進
- 都市緑化の推進,生態系ネットワークの保全・再生・活用,健全な水循環の確保
- グリーンボンド等のグリーンファイナンス,ESG投資の活用促進を通じた地域価値の向上
- 官民連携プラットフォームの活動拡大等を通じたグリーンインフラの社会実装の推進 等

### デジタルとグリーンによる 持続可能な交通・物流サービスの展開

- ETC2.0等のビッグデータを活用した渋滞対策,環状道路等の整備等による道路交通流対策
- 地域公共交通計画と連動したLRT・BRT等の導入促進,MaaSの社会実装,モーダルコネクの強化等を通じた公共交通の利便性向上
- 物流DXの推進,共同輸配送システムの構築,ダブル連結トラックの普及,モーダルシフトの推進
- 船舶・鉄道・航空分野における次世代グリーン輸送機関の普及 等

### インフラのライフサイクル全体での カーボンニュートラル,循環型社会の実現

- 持続性を考慮した計画策定,インフラ長寿命化による省CO<sub>2</sub>の推進
- 省CO<sub>2</sub>に資する材料等の活用促進,技術開発
- 建設施工分野におけるICT施工の推進,革新的建設機械の導入拡大
- 道路(道路照明のLED化),鉄道(省エネ設備),空港(施設・車両の省CO<sub>2</sub>化),ダム(再エネ導入),下水道等のインフラサービスの省エネ化
- 質を重視する建設リサイクルの推進 等

※このほか,適応策については,特に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の着実な実施,更なる充実を図る。

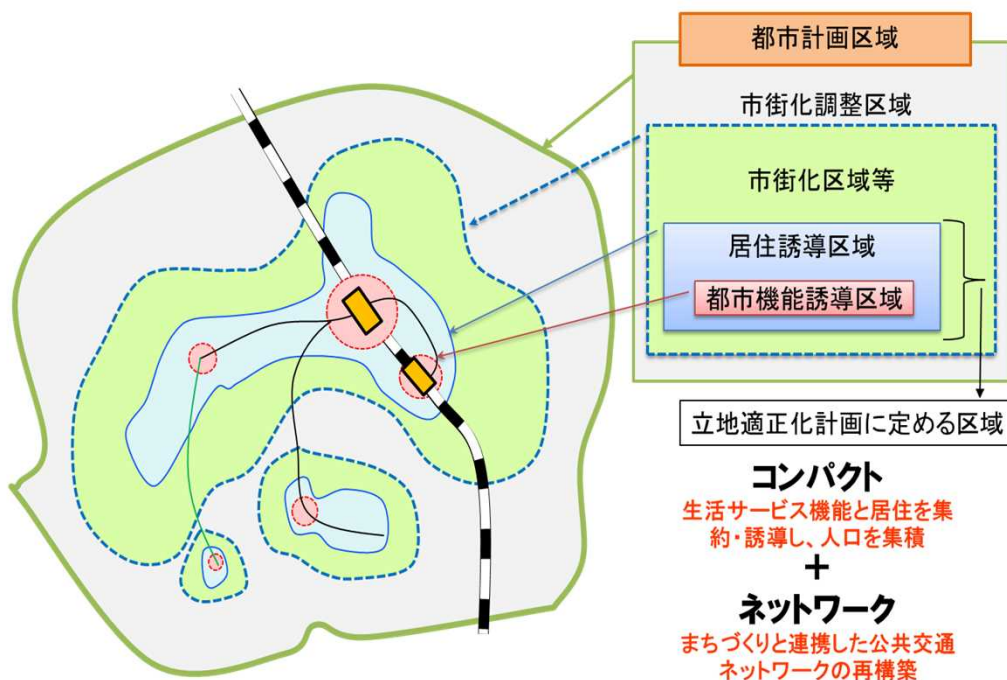
# 都市構造の集約化(コンパクト・プラス・ネットワーク)

○地域公共交通と連携し、まちなかへ住まいや都市機能を誘導する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組を推進。

○都市構造の集約化による公共交通の利用促進、自動車の移動距離の短縮等によりCO<sub>2</sub>排出量を削減。

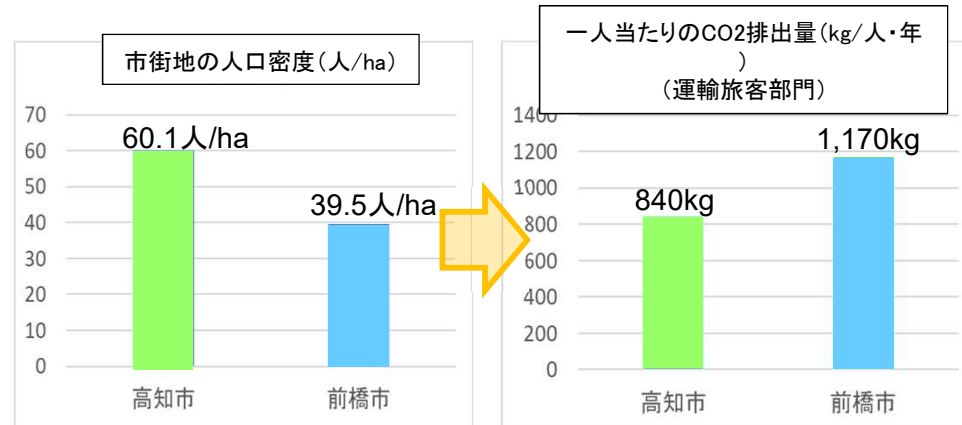
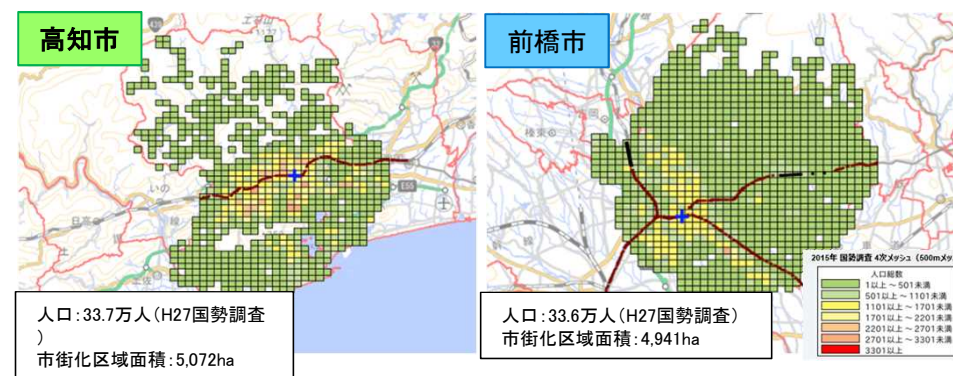
## <コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ>

○平成26年度に都市再生特別措置法を改正し、立地適正化計画制度を創設



- 立地適正化計画は、**383市町村**で作成済み(R3.4)
- 令和6年度までに**600市町村**での作成を目指す

## <都市のコンパクト化とCO<sub>2</sub>排出量の例> 高知市と前橋市の比較



出典:平成18年版環境白書を元に、平成27年国勢調査等により国土交通省都市局が時点修正

# 都市の低炭素化の促進に関する法律 (平成24年9月5日公布/12月4日施行)

## 背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

## 法律の概要

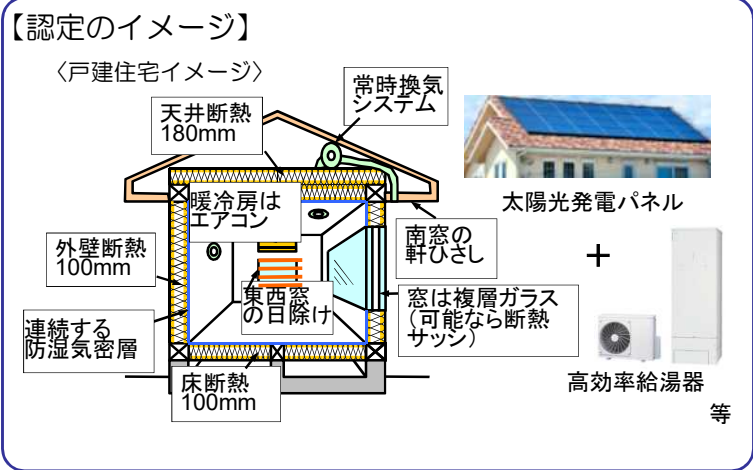
●基本方針の策定 (国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣)

●民間等の低炭素建築物の認定

【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

<所得税>		<登録免許税>	
最大控除額	500万円 (一般 400万円)	税率 引き下げ	保存登記 0.1%(一般0.15%)
居住日	H26~R3.12.31		移転登記 0.1%(一般0.3%)
		居住日	H24~R4.3.31

【容積率の不算入】  
低炭素化に資する設備 (蓄電池、蓄熱槽等) について通常の建築物の床面積を超える部分



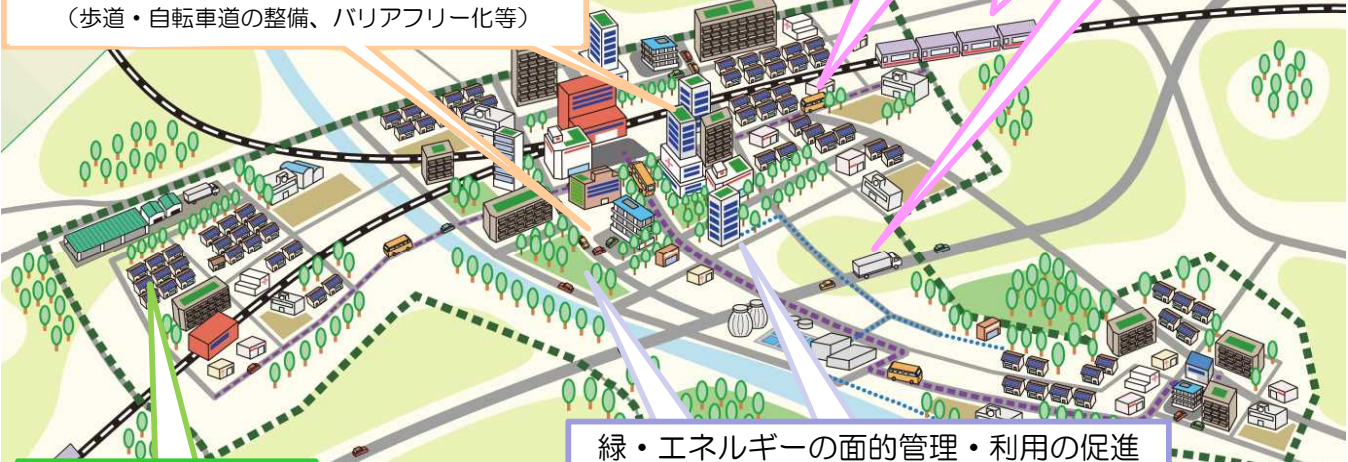
●低炭素まちづくり計画の策定 (市町村)

### 都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備  
↳ 民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備  
↳ 建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり  
(歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等)

### 公共交通機関の利用促進等

- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施  
↳ バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO2の排出抑制



### 建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

### 緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進  
↳ 樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用  
↳ 民間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置  
↳ 占用許可の特例

○ 立地適正化計画等の計画策定や、医療、福祉施設、居住機能の移転の促進等、コンパクトなまちづくりを推進する地方公共団体に対して、重点的な支援を実施。(計画変更や防災指針作成にも支援できる)

計画を作りたい

## ■ 計画策定の支援

### 1【計画策定の支援】

補助対象者	補助対象者
地方公共団体	①立地適正化計画※
	②PRE活用計画
	③広域的な立地適正化の方針
	④低炭素まちづくり計画
市町村都市再生協議会	
PRE活用協議会	
鉄道沿線まちづくり協議会	

※人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の都市のみ、550万円まで全額補助

### 2【コーディネート支援】

計画に基づく各種施策の推進のための合意形成等を支援

## ■ 誘導施設等への支援

### 3【誘導施設等の移転促進支援】

- 誘導施設等の跡地の除却処分・緑地等整備の支援
- 医療施設、社会福祉施設等(延床面積1,000㎡※)
  - 商業施設(上記と一体的に立地するもの)

※人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の都市のみ、延べ床面積500㎡以上へ緩和

### 4【建築物跡地等の適正管理等支援】

立地適正化計画に跡地等管理区域として位置付けられた区域等における建築物跡地等の適正管理等を支援

## ■ 居住機能への支援

### 5【居住機能の移転促進に向けた調査支援】 ※上限500万円/年

防災対策を位置付けた立地適正化計画に基づく居住誘導区域外の災害ハザードエリアから、居住誘導区域内への居住機能の移転促進に向けた調査を支援

移転を促進したい

## コンパクトシティ形成支援事業の概要



## ■ 補助率

### 【1について】

補助対象者：地方公共団体等

補助率：1/2

ただし、立地適正化計画は人口10万人未満かつ人口減少率が20%以上の地方公共団体について550万円まで全額補助

### 【2～4について】

補助対象者：地方公共団体と民間事業者等

補助率：1/2

ただし、地方公共団体の補助を受けて民間事業者等が実施する事業は、地方公共団体が民間事業者等へ補助する経費の1/2以内かつ事業費の1/3以内

### 【5について】

補助対象者：地方公共団体と民間事業者等

補助率：1/2 かつ

1 地方公共団体につき年間500万円

# 福岡県北九州市:人口約96.1万人(H27)↘約78.4万人(R22)

- 全国最大規模の人口減少、政令市最小のDID人口密度が予測される
- 斜面市街地など高台地区では公共交通サービスが不十分であり、交通手段の確保が必要

- 公共施設の1人あたりの面積は政令市最大であり、改修時に多額の費用が必要
- 環境に配慮した交通体系の実現等により、環境モデル都市の形成を目指す

## 良好な居住環境の形成(居住誘導区域)

### 定住・移住促進

**行政** 居住誘導区域等に移住する世帯等に対し、住宅取得費用の一部を補助。  
(最大50万円)

連携

**住宅金融支援機構** UIJターンやコンパクトシティ化に資する住宅取得について【フラット35】の借入金利を引下げ。  
当初5年間 年▲0.25%

### ○居住誘導区域内の人口密度目標(R22)

108人/ha(トレンド値)→**120人/ha**

### 公共交通の利用促進

- ・公共交通空白地域の人口：約20万人(H25.3)
- ・47のバス路線(約117km)が廃止(H13→H26)

**行政・交通事業者**

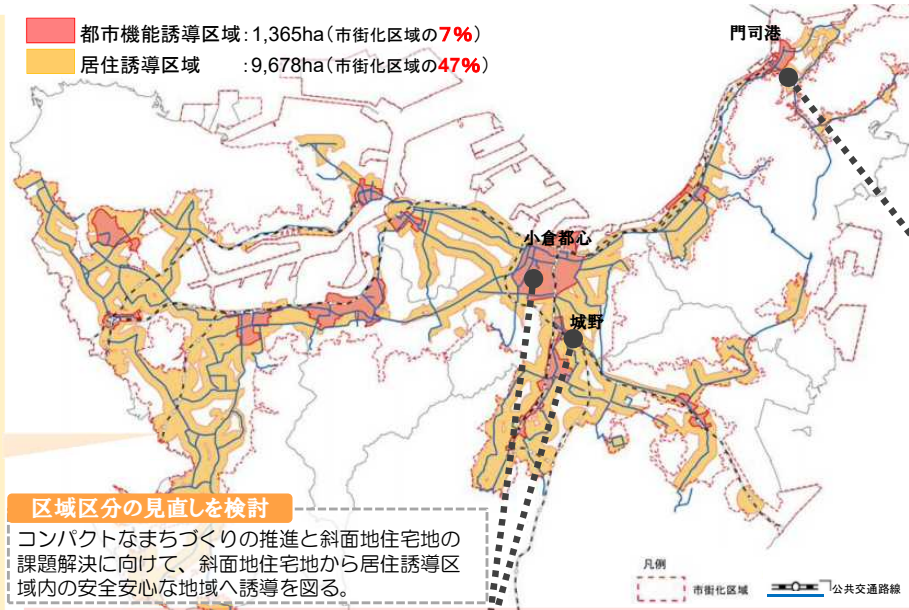
- ・バス路線が廃止されてしまった地区等において、採算性確保を前提に交通事業者がマイクロバスやジャンボタクシーを運行。
- ・事業用車両購入費、試験運行費の助成など事業者への支援制度を創設。

### ○公共交通分担率の目標

22%(H24)→**32%(R22)**

公共交通の利用促進により、自家用車からのCO2排出量を**約6%削減**(H17→R2)

都市機能誘導区域: 1,365ha(市街化区域の**7%**)  
居住誘導区域 : 9,678ha(市街化区域の**47%**)



### 区域区分の見直しを検討

コンパクトなまちづくりの推進と斜面地住宅地の課題解決に向けて、斜面地住宅地から居住誘導区域内の安全安心な地域へ誘導を図る。

### 民間ストック活用

**家守会社等**

- ・遊休不動産のリノベーションを提案。(オーナー、テナント、行政の連携)
- ・テナントを先に集め、必要な面積、払える賃料を確認した上で改装に着手する手法により、退店のリスク管理を行う。

### ○小倉地区の実績(H22.7~H30.4)

**新規雇用者594人、  
新規創業者262人を創出**



**民間開発事業者等**

「城野ゼロ・カーボン先進街区」において、PRE(自衛隊跡地)を活用して、エコ住宅整備や既存団地における創エネ設備の導入

街区内のCO2排出を省エネと新エネルギーで**全て代替**

## 官民によるストックマネジメント(都市機能誘導区域)

### 公共施設再編

**行政** 都市部局を中心に公共施設マネジメント実行計画を策定。誘導区域を踏まえて、利便性の高い場所へ公共施設の集約・複合化を図り、街なか居住を促進。

### 【現状】



### 【将来計画】(断面イメージ)

延床面積を**約33%削減**

会議室	多目的ホール
区役所・港湾空港局	
区役所	
区役所	
会議室	図書室
	利便施設

### ○市の見通し(H28→R37)

- ・公共施設の延床面積を**約24.2%削減**
- ・施設再編を行わなかった場合と比較して、**更新・改修費用:約4,880億円、運営費:約886億円**の削減効果

(公共施設等総合管理計画の中でも位置づけ)

○北九州市域全体のCO2排出の削減目標(R32)に寄与

基準年(H17)から**約50%削減**