

# 改正都市再生特別措置法等について

国土交通省 都市局 都市計画課

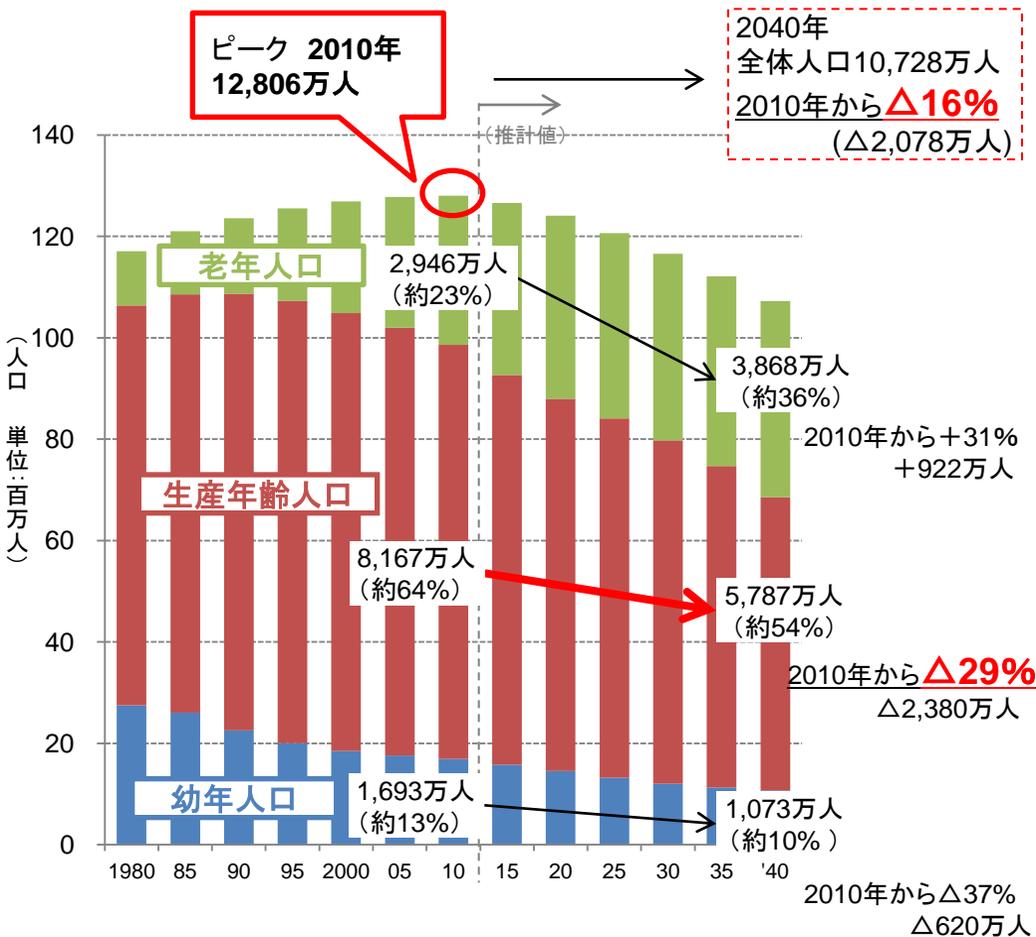
- 1 都市の現状と課題**
- 2 立地適正化制度の概要  
（改正都市再生特別措置法）**
- 3 立地適正化計画の作成**
- 4 支援制度  
（都市・地域総合交通戦略）**

# 1 都市の現状と課題

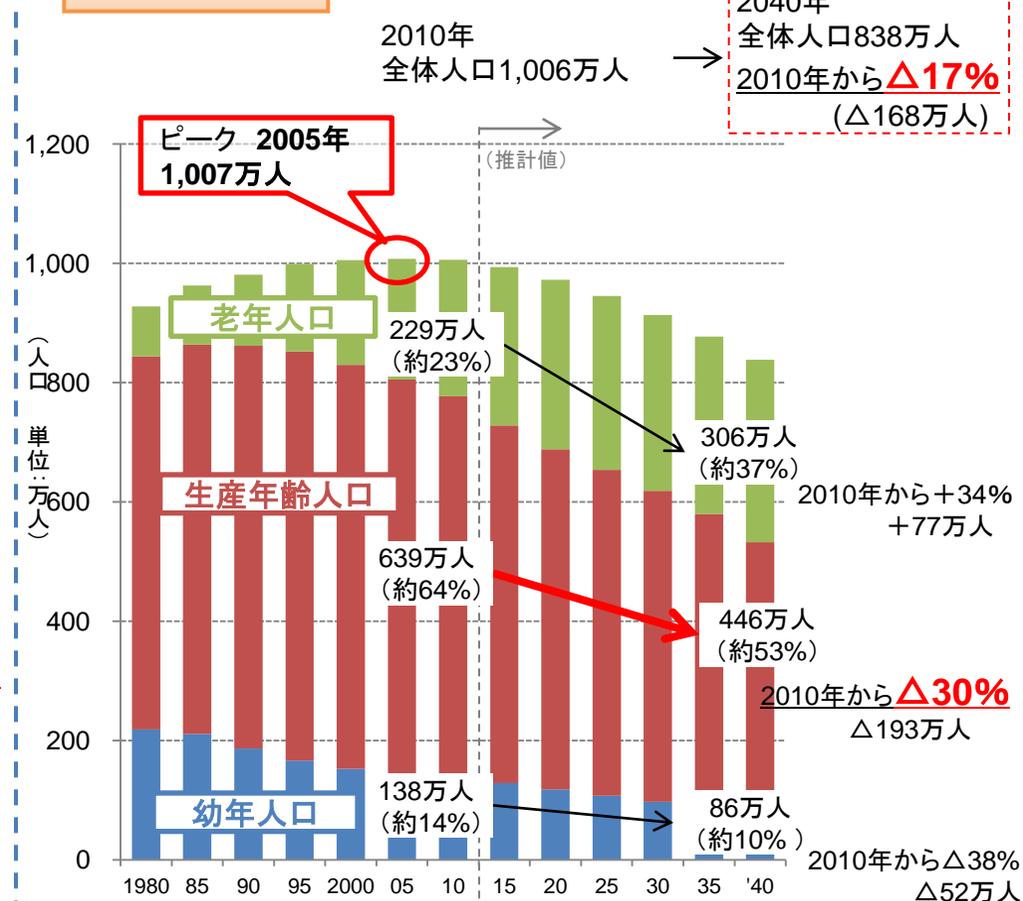
# 1.人口動態・・・全国・地方都市

- 日本全体の人口は、今後30年間で約2割程度の厳しい人口減少が見込まれる。
- 老年人口の伸び率は鈍化する一方で、14～65歳人口は約3割程度減少すると見込まれる。

## 全国



## 県庁所在都市 (政令市除く)

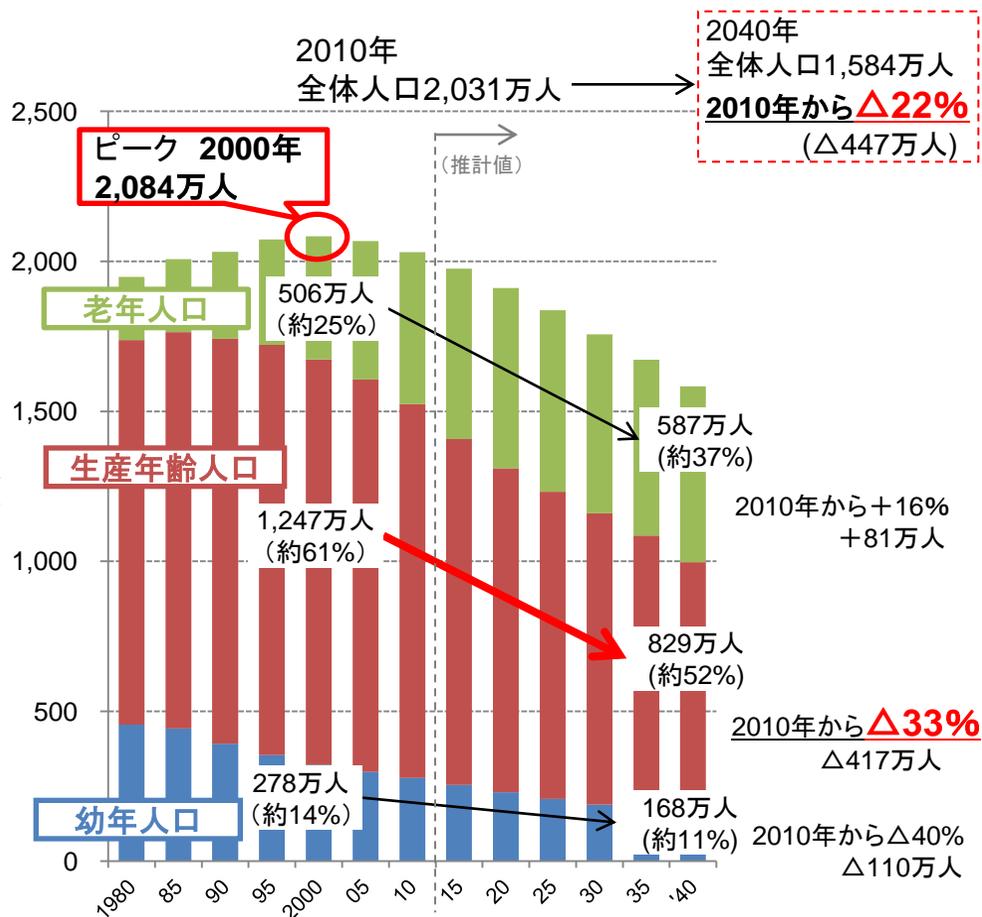


出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)  
(注)福島県は県全体での推計しか行われていないため、集計の対象外とした。

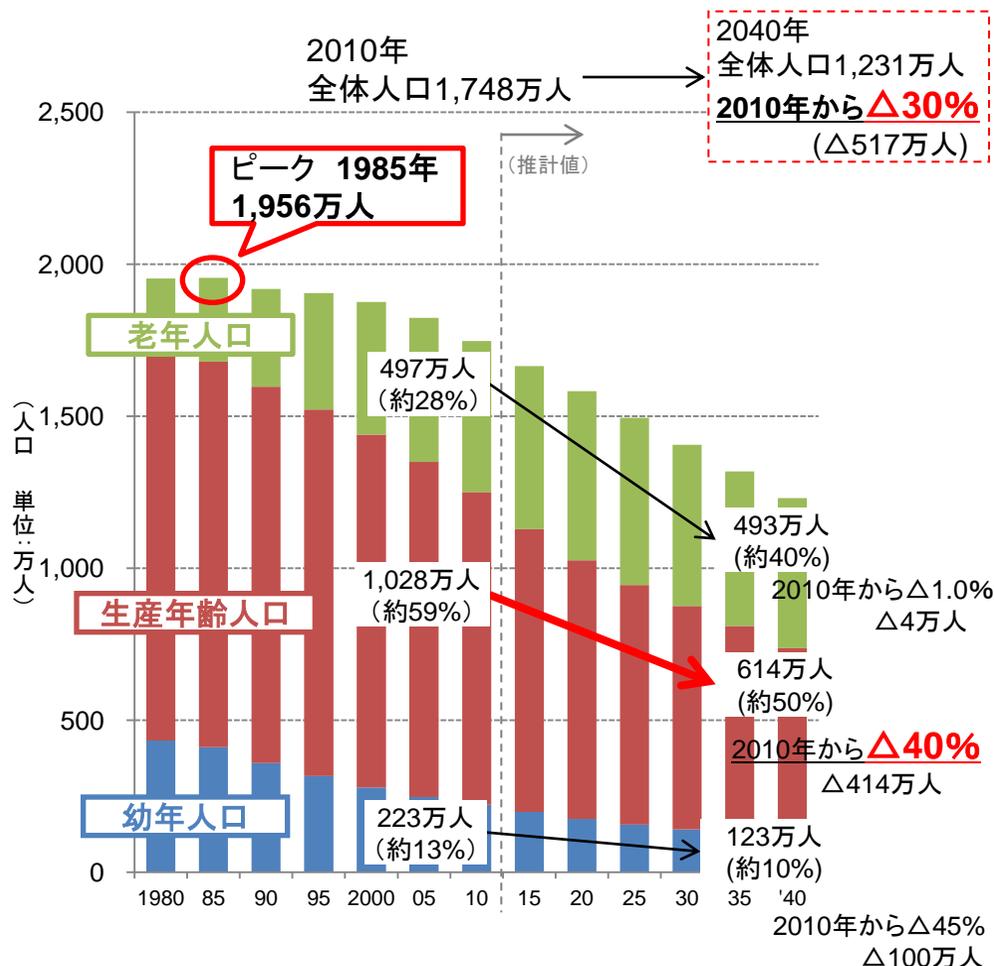
# 1.人口動態・・・地方都市

- 地方都市においては、今後30年間で2割から3割強の厳しい人口減少が見込まれる。
- 老年人口の伸び率は鈍化する一方で、14～65歳人口は3割から4割強減少すると見込まれる。

## 10万人クラス都市



## 5万人クラス都市



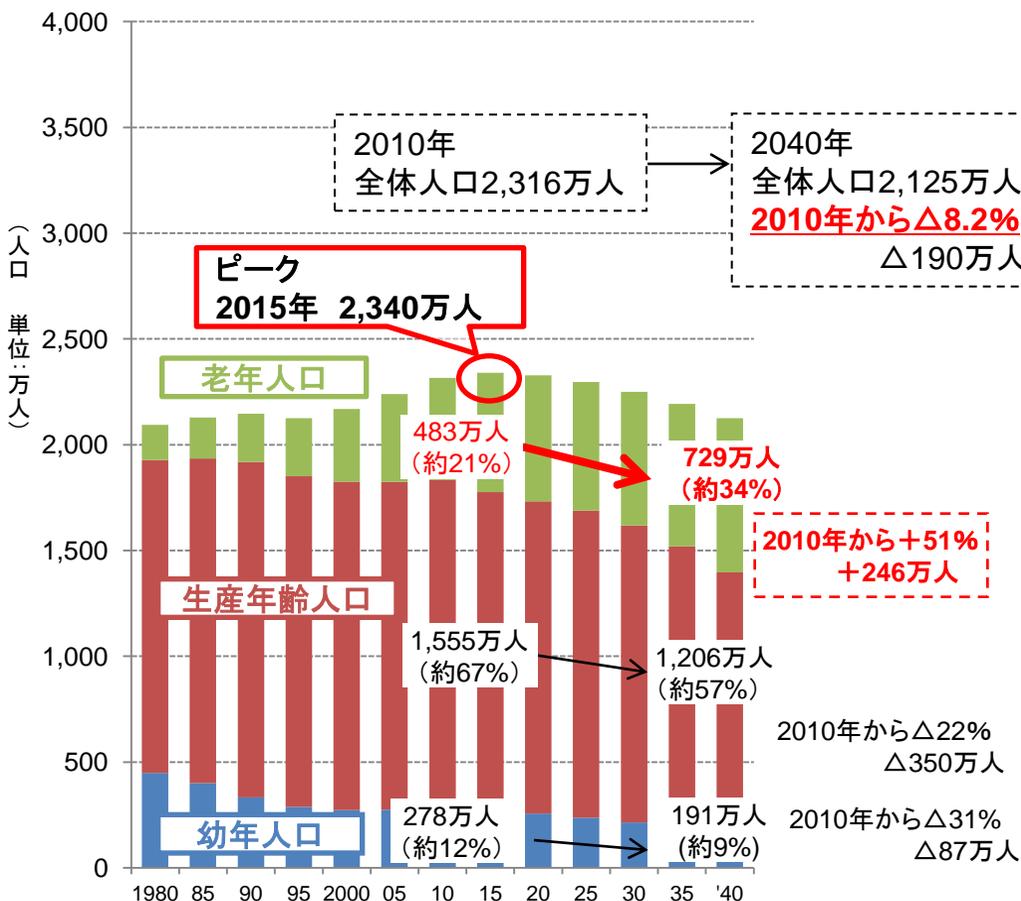
「人口10万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人～15万人の市町村。  
「人口5万人クラス」=三大都市圏、県庁所在都市を除く、人口5万人未満の市町村。

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。

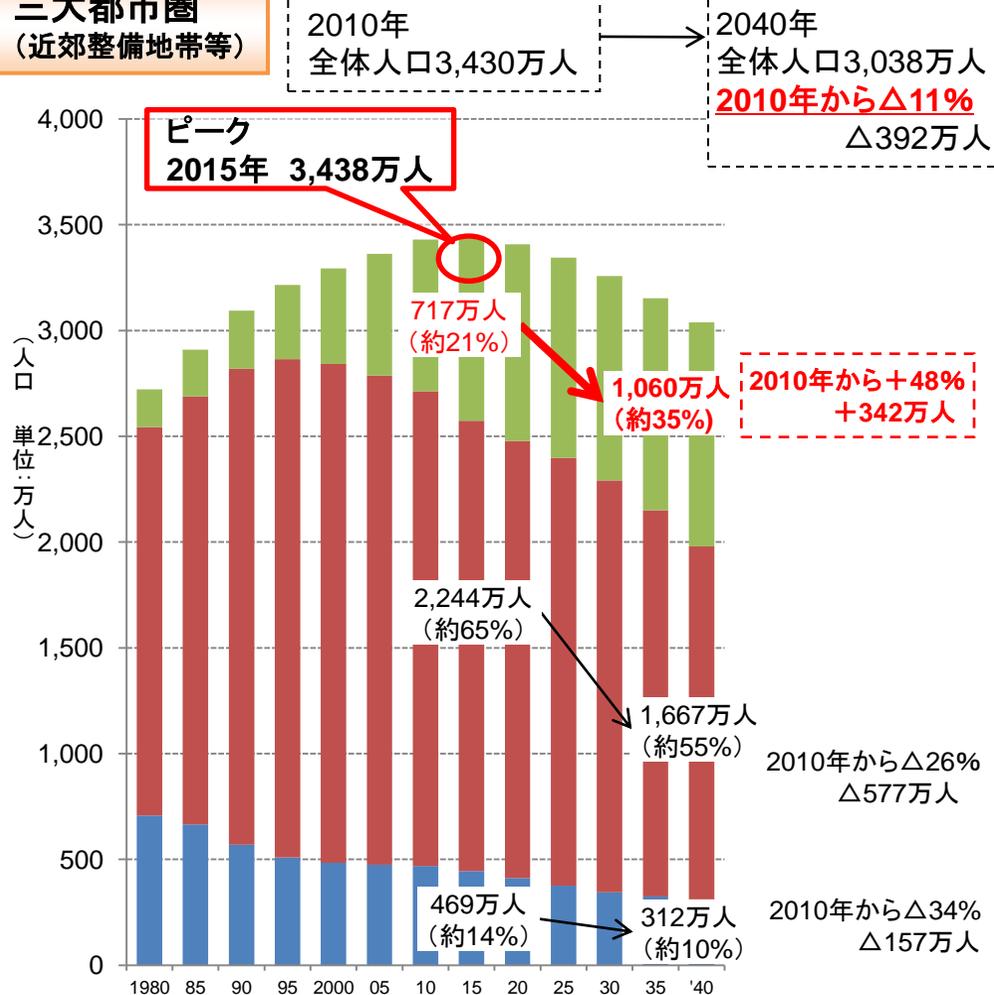
# 1.人口動態・・・大都市

- 大都市においては高齢者数の著しい増加が大きな課題。
- 三大都市圏の中心部(既成市街地等)で250万人増、近郊区(近郊整備地帯等)で340万人増。

三大都市圏  
(既成市街地等)



三大都市圏  
(近郊整備地帯等)



※「三大都市圏(既成市街地)」=首都圏・近畿圏・中部圏の既成市街地、都市整備区域。  
「三大都市圏(近郊整備地域等)」=首都圏・近畿圏の近郊整備地域等。

## 2. コンパクトシティの政策上の位置付け

### 経済財政運営と改革の基本方針(平成26年6月24日閣議決定)

(骨太の方針)

#### 第2章 経済再生の進展と中長期の発展に向けた重点課題 3. 魅力ある地域づくり (都市再生等)

コンパクトシティ、スマートシティ等の形成に向けて、民間の資金やノウハウを活かし、都市機能の集約を含めた都市再生や地域公共交通網の再構築、中心市街地の活性化を推進するとともに、子育てしやすく高齢者の暮らしやすい住宅・まちづくり…(中略)…を推進する。

(長期的な観点からの取組)

また、地域の合意形成の下での都市機能の集約や地方中枢都市圏等の形成等を図り、行政サービスの集約と経済活動の活性化を実現する。その際、集約・統廃合等に伴う除却に係る諸コストを賄う地方債の積極活用を促すとともに、都市再生を妨げる障害を除去し、集約の取組を加速させる。

#### 第3章 経済再生と財政健全化の好循環 2. 主な歳出分野における重点化・効率化の考え方

(選択と集中、優先順位の明確化)

… コンパクトシティ等による集約・活性化、インフラの維持管理・更新を効果的、効率的に実施する。地方は誘導方策や都市計画の見直しを含めた集約・活性化の取り組みを進める。新設するものについては、計画・設計段階から整備、維持管理、更新等に係るトータルコストの縮減に努める。…

### 日本再興戦略(平成26年6月24日閣議決定)～未来への挑戦～

(成長戦略)

#### 5. 立地競争力の更なる強化 5-1. 都市の競争力の強化

(コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進)

都市の競争力の向上に関連して、都市再生特別措置法等及び地域公共交通活性化再生法の改正が本年5月に成立し、これらの法律に基づく立地適正化計画及び地域公共交通網形成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するとともに、本年4月に成立した中心市街地活性化法の改正法に基づく中心市街地活性化基本計画と連携させ、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成を推進しているところ。

#### 6. 地域活性化・地域構造改革の実現／中堅企業・中小企業・小規模事業者の革新

(地域の経済構造改革)

…地域の合意形成の下での都市機能の集約や地方中枢都市圏等の形成等を図り、行政サービスの集約と経済活動の活性化を実現することが重要であり、長期的な観点からの地域経済構造に係る総合的なビジョンを示す必要がある。

# 3. 地方都市・・・現状と課題

## 地方都市の現状と課題

○多くの地方都市では、

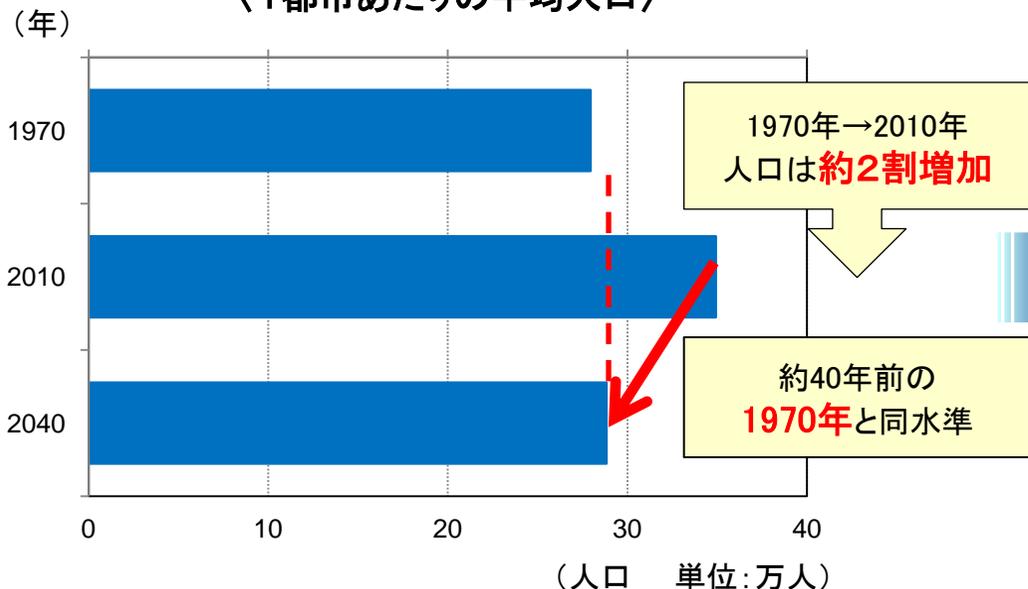
- ・急速な人口減少と高齢化に直面し、地域の産業の停滞もあり活力が低下
- ・住宅や店舗等の郊外立地が進み、市街地が拡散し、低密度な市街地を形成
- ・厳しい財政状況下で、拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難になりかねない状況にある。

○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)

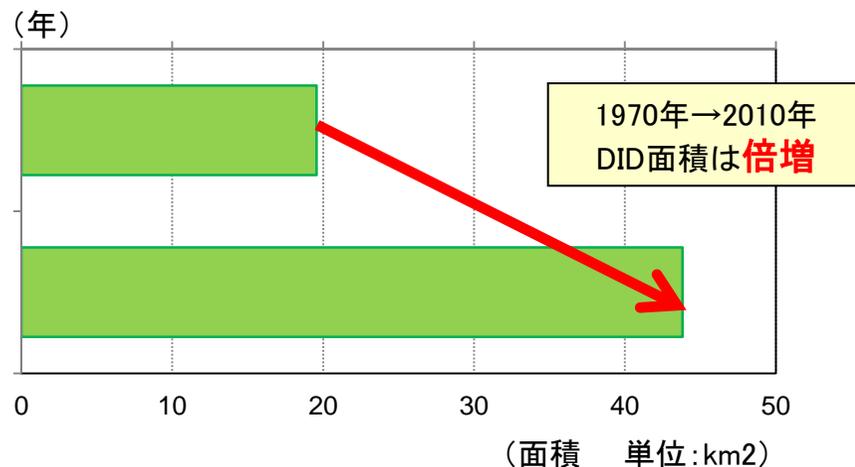
〈1都市あたりの平均人口〉



### 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)

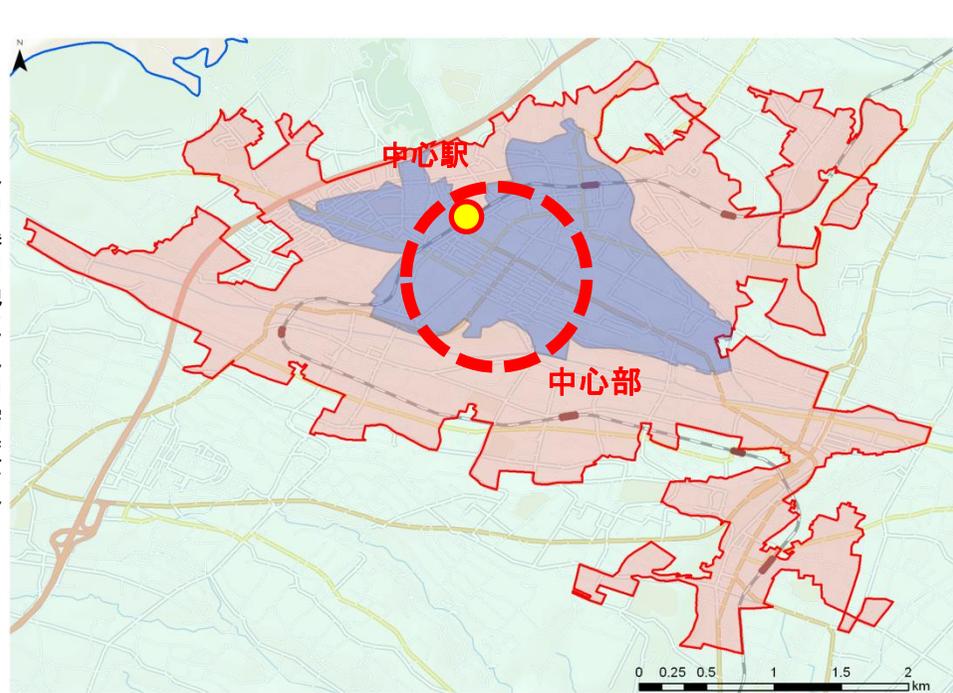
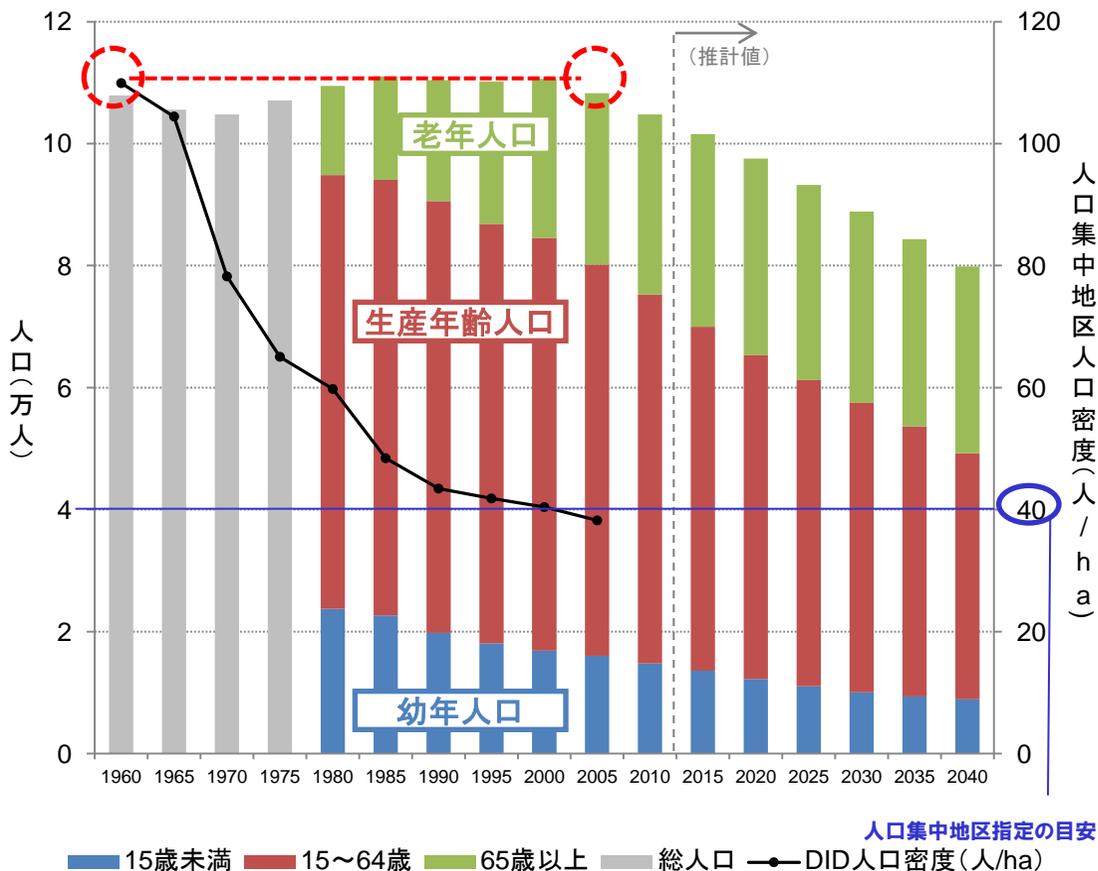
〈1都市あたりの平均DID面積〉



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)

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)



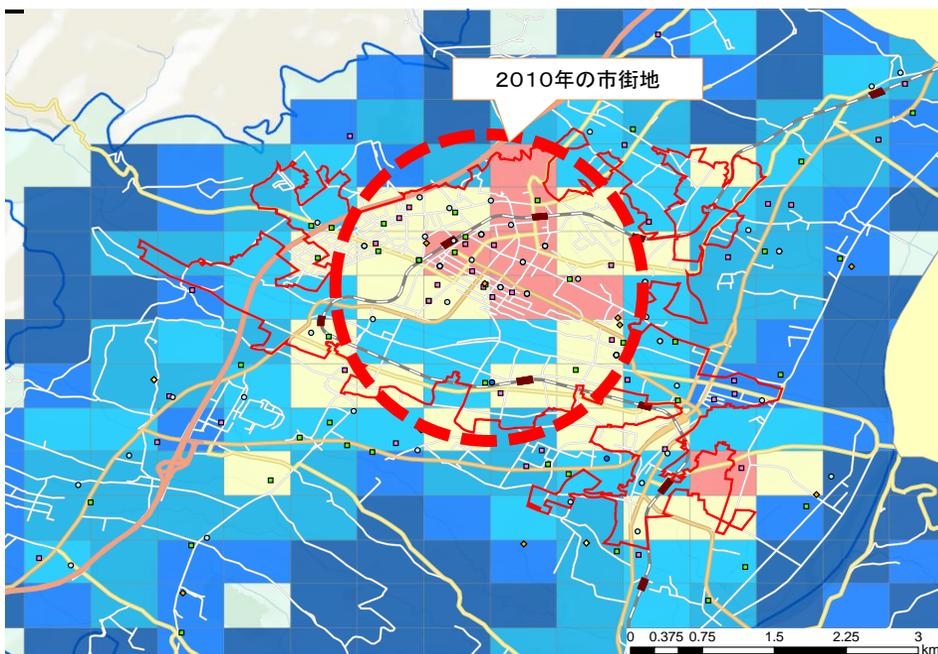
約4.0倍

1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)  
2005年

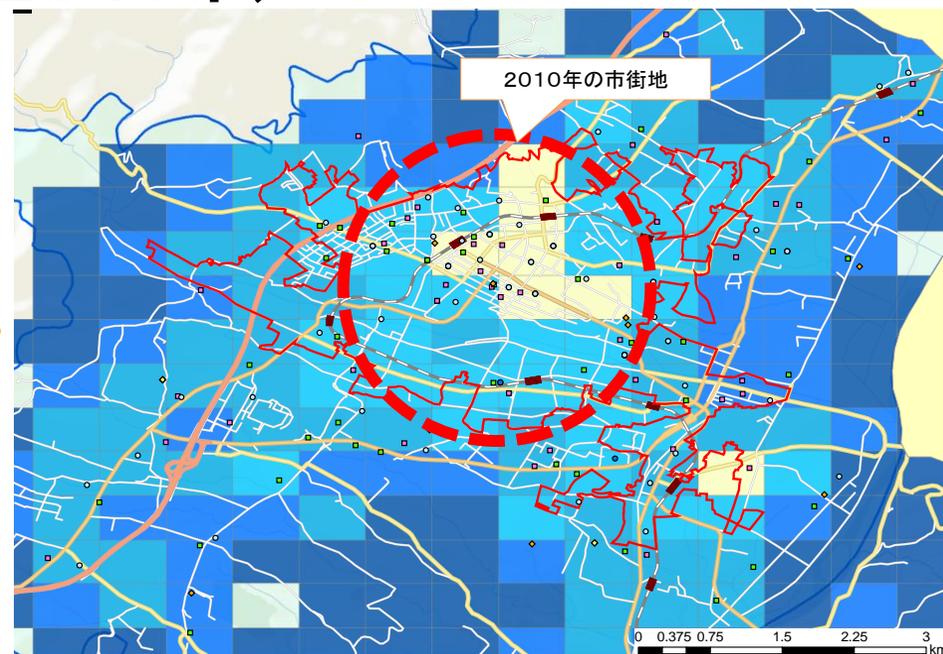
出典: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)より国土交通省作成

対策を講じない場合(試算)

①現況の人口分布(2010年)



②市全域で均等に人口が減少した場合(2040年)



<凡例>

	人口集中地区		コンビニエンスストア
	5人/ha未満		スーパーマーケット
	5人/ha以上		病院
	10人/ha以上		診療所
	20人/ha以上		福祉施設(居宅・地域密着型)
	30人/ha以上		福祉施設(施設型)
	40人/ha以上		
	60人/ha以上		

各メッシュの人口減少率が均一と仮定した場合

※上記はあくまで仮定をおいて試算した結果であり、市の計画等を反映したものではない。

### 3. 地方都市・・・政策の方向性①

## 多極ネットワーク型コンパクトシティ

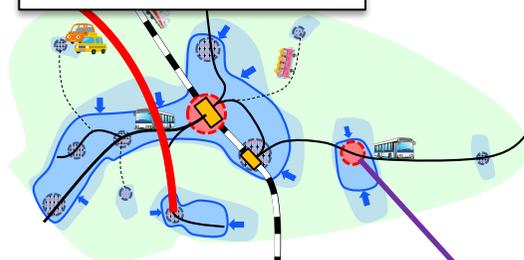
- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在する

「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。

#### 生活サービス機能の計画的配置

- ・福祉・医療施設等をまちなかで計画的に配置

#### 多極ネットワーク型コンパクトシティ

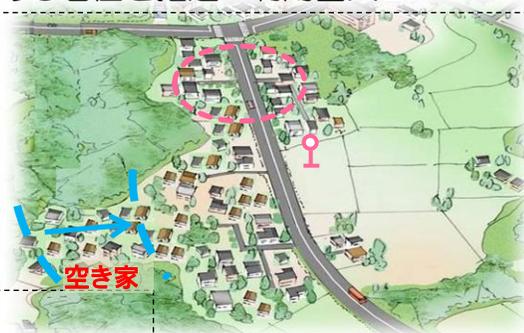


#### 公共交通の充実

- ・交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

#### 人口密度の維持

- ・集落の歴史、人口の推移等を意識してまとまりのある居住を推進→利用圏人口



# 3. 地方都市・・・政策の方向性②

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況

## 市街地の拡散・人口減少

公共交通の  
利用者の減少

公共交通サービス  
水準の低下

公共交通事業者の  
経営悪化

負のスパイラル

いずれのバス路線も  
低頻度の運行回数

マイカーが主要な移動手段

拡散した市街地

中心駅

拠点エリア

公共交通空白地域

これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

## 公共交通沿線に居住を誘導 コンパクトシティ+ネットワーク

持続安定的な  
公共交通事業の確立

都市の持続可能性  
が確保

拠点間を結ぶ  
交通サービスを充実

拠点エリアへの  
医療、福祉等の  
都市機能の誘導

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

公共交通沿線へ  
の居住の誘導

コミュニティバス等による  
フィーダー（支線）輸送

歩行空間や自転車  
利用環境の整備

乗換拠点の  
整備

デマンド型  
乗合タクシー等  
の導入

立地適正化計画

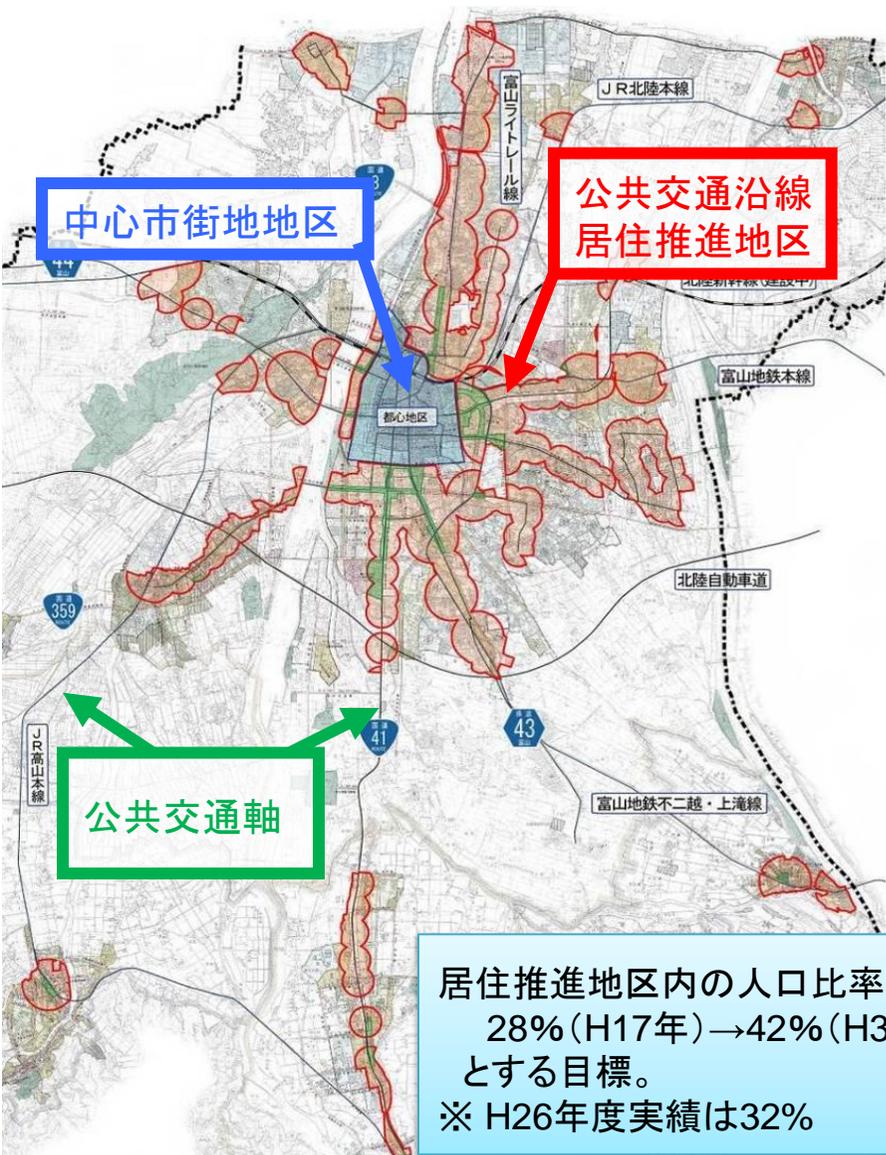
地域公共交通再編実施計画

連携

好循環を実現

# (参考)先行自治体における取組 ～富山市～

○富山市においては都市マスタープランにおいて「コンパクトなまちづくり」を位置付け、これに基づき、中心市街地活性化や公共交通の活性化の取組を実施



理念:

## マスタープラン

公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり

- ・居住を推進する地区の設定、当該地域に住む人口の目標
- ・諸機能の集約を図る都心・地域生活拠点の設定
- ・公共交通軸の設定、公共交通の整備・維持方針 等

### ■LRTの整備と、乗継ぎ環境の向上

- ・富山ライトレール線の駅にフィーダーバスを接続

### ■おでかけ定期券事業

- ・市内各地から中心市街地への公共交通の利用料金を100円とする割引(市内在住65歳以上)

### ■公共交通沿線への居住の推進

- ・まちなかへの市営住宅の整備
- ・まちなか居住への支援

※共同:70万円/戸、戸建:30万円/戸 等

→公共交通沿線居住推進地区では平成24年より転入超過に転換

### ■小学校跡地を活用し、介護予防施設を整備

助成を受け建設された共同住宅



借上市営住宅



居住推進地区内の人口比率を  
28%(H17年)→42%(H37年)  
とする目標。  
※ H26年度実績は32%



# (参考)先行自治体における取組 ～熊本市～

- 熊本市ではコンパクトシティを目指し、公共交通沿線に居住機能や都市機能集積を推進するため、都市マスタープランを策定(平成26年3月公表)。
- これにあわせて、公共交通ネットワークの強化、利用促進に向けた取り組みを行っている。

## 居住の誘導

- 公共交通の利便性が高い地域等への居住の誘導

## 拠点への都市機能集積と魅力の創出

- 公共交通と一体となったまちづくりの推進

- ・ 中心拠点においては、バスターミナル、商業、住宅、MICE施設等の複合施設を整備予定
- ・ 地域拠点においては、基幹公共交通とフィーダーバス路線との乗継ぎ施設の整備を検討中



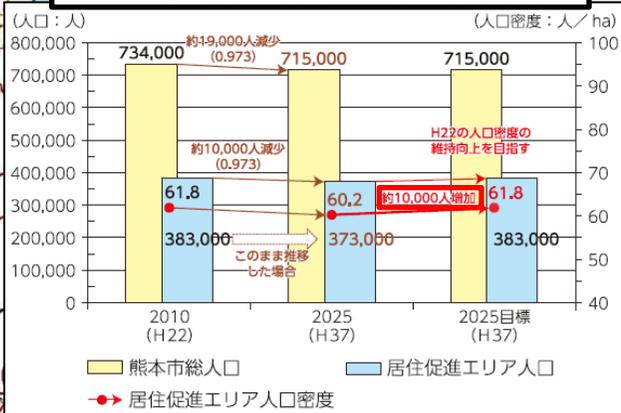
## 拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの充実

- 使いやすい公共交通により、中心拠点と地域拠点を結びつけ

- ・ 中心拠点と地域拠点を繋ぐバス路線再編(市がバス事業者5社と調整中)
- ・ 中心拠点へ向かう急行バスの導入検討
- ・ 市電の輸送力増強に向けた、新型車両の導入促進



居住促進エリアの人口密度を15年後も維持



# 4.大都市・・・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%
	<b>85歳以上</b>	<b>79 万人</b>	<b>270 万人</b>	<b>190 万人</b>	<b>240%</b>
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%
	<b>85歳以上</b>	<b>29 万人</b>	<b>84 万人</b>	<b>55 万人</b>	<b>191%</b>
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%
	<b>85歳以上</b>	<b>48 万人</b>	<b>149 万人</b>	<b>101 万人</b>	<b>208%</b>

\* 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

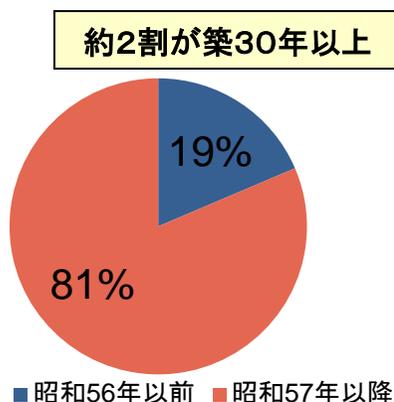
\* 大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県、奈良県

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）

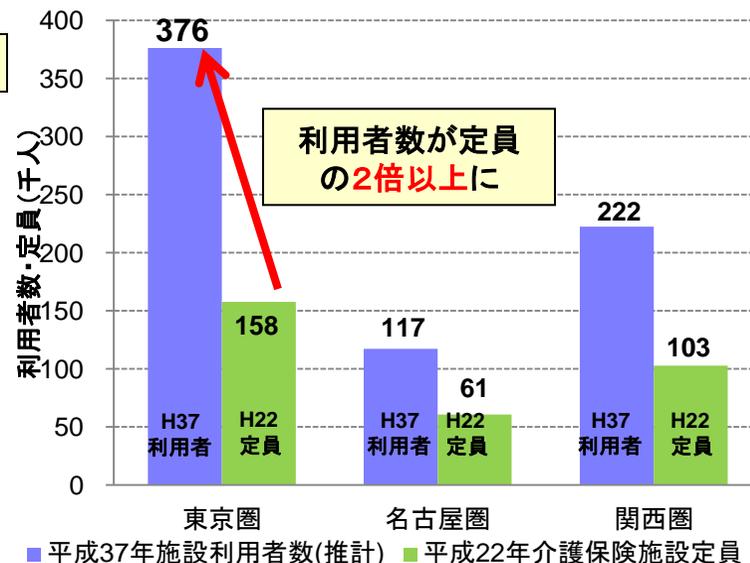
### 福祉施設の老朽化・不足

■竣工年別の福祉施設数  
(東京都)



出典：東京都社会福祉協議会調査

■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：「平成24年度首都圏整備に関する年次報告」より作成

# 4. 大都市・・・政策の方向性

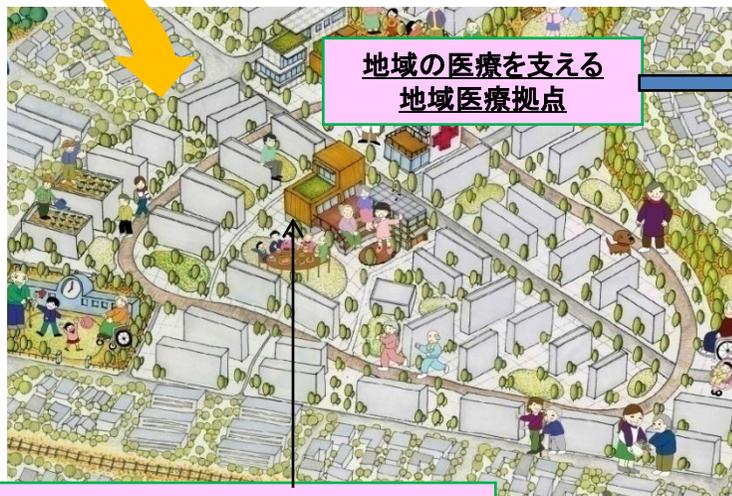
**医療や介護など様々な生活支援サービスが日常生活圏域で適切に提供されるようなコンパクトなまちを目指す。**

## まちの課題



高齢化が進んでいるにもかかわらず、住宅の周辺に福祉・医療施設等がない

## 生活サービス機能の計画的配置

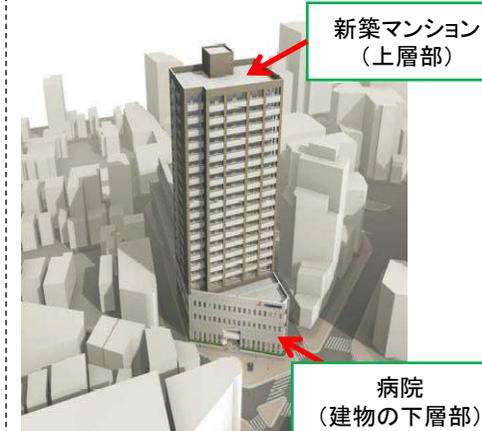


地域の医療を支える  
地域医療拠点

高齢者向け賃貸住宅と在宅医療・看護・  
介護サービスの拠点

周辺地域の住民も含め、在宅で医療、看護、介護サービスが受ける体制が整い、いつまでも在宅で安心して生活できる

・老朽化した福祉・医療施設の建て替えに当たって、高度利用が可能となるよう容積率を緩和



新築マンション  
(上層部)

病院  
(建物の下層部)

上層部を民間事業者がマンション開発することで、老朽化した病院の建て替え費用負担を極小化した事例

# (参考)先行自治体における取組 ～柏市～

○柏市豊四季台地区では、柏市、東大(高齢社会総合研究機構)、UR都市機構が連携し、高齢者と子育て世帯の融合するまちづくりのため、在宅医療・福祉施設の導入や子育て支援施設の整備を実現。



## 施設の概要『柏こひつじ園』

- 特別養護老人ホーム (定員 90名)
  - 併設ショートステイ (定員 10名)
  - 認知症対応型共同生活介護 (定員 9名)
  - 老人デイサービスセンター (定員 20名)
- 事業者：社会福祉法人 小羊会  
敷地面積：約 3,000㎡  
延床面積：約 5,100㎡  
規模：RC造 地上6階 地下階  
開設時期：平成23年10月予定



○ サービス付き高齢者向け住宅の整備  
※24時間対応の在宅医療・看護・介護サービス

## ◆イメージ図 サービス付き高齢者向け住宅



○UR賃貸住宅の建替え  
事業前：4,666戸→事業後：2,100戸 (UR賃貸)、2,600戸 (民間分譲)

建替前



建替後



# 5. コンパクトシティをめぐる誤解

## コンパクトシティをめぐる誤解

### 一極集中

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

### 多極型

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

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

### 全ての人口の集約を図るものではない

たとえば農業等の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)

### 強制的な集約

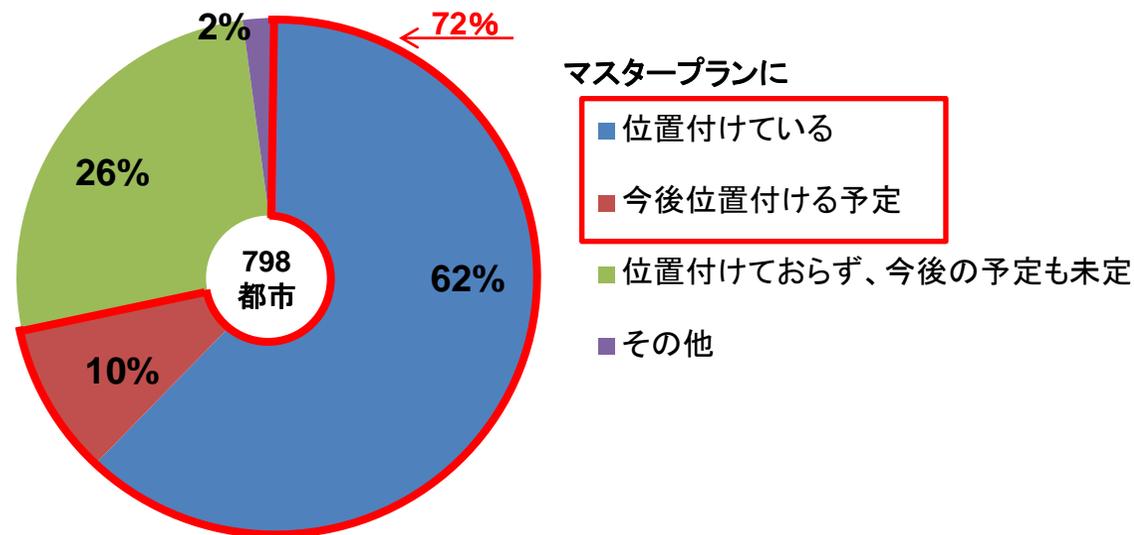
居住者や住宅を強制的に短期間で移転させる

### 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

# 6.コンパクトシティの現状

○ 「コンパクト化」を位置付けている都市(政令市・市・区)の割合(H26年4月現在)



※平成の合併後未策定の場合は、合併前の旧市町村で策定したマスタープランも含む。  
 ※新規策定予定のマスタープランのうち、コンパクト化等の文言がある程度決まっているものも含む。

○ 「コンパクト化」を位置付けている都市(政令市・市・区・町・村)の割合(H26年4月現在)

	政令市		市・区		町		村		合計	
	都市数	割合	都市数	割合	都市数	割合	都市数	割合	都市数	割合
位置付けている	18	95%	479	61%	140	36%	3	13%	640	53%
今後位置付ける予定	1	5%	76	10%	43	11%	1	4%	121	10%
位置付けておらず、今後の予定も未定	0	0%	207	27%	192	50%	19	83%	418	35%
その他	0	0%	17	2%	9	2%	0	0%	26	2%
	19		779		384		23		1205	

# 7. なぜコンパクトシティか？①

## 「人口減少・居住拡散・超高齢化」による懸念される影響

### 【生活機能の低下】

・一定の人口密度に支えられた医療・福祉・公共交通が成立しなくなる恐れ。

### 【地域経済・活力の衰退】

・生活機能の衰退が、関連産業の衰退や雇用機会の減少をもたらし、これが更なる消費活動の低下を招く恐れ。

### 【健康状態の悪化】

・公共交通などの移動手段や生活機能の衰退等も相まって、高齢者等の外出頻度や歩行行動などの身体活動量が減少。

### 【市街地の安全性の低下】

・人口減少に伴い、空地・空家が増加  
 ・また、コミュニティの衰退も相まって防災・防犯上の危険性が高まる恐れ。

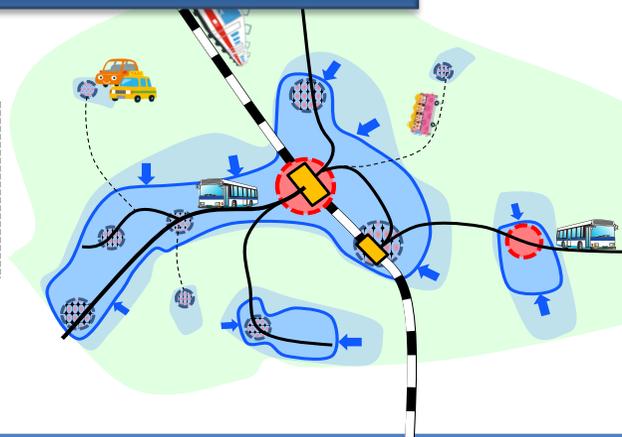
### 【地方財政の逼迫】

・超高齢化に伴う社会保障費の増大  
 ・人口減少に伴う、住民税、固定資産税等の税収が減少

## 施策の方向性：「コンパクトシティ+ネットワーク」

### 生活機能の計画的配置

・商業配置  
 ・医療・福祉施設等を計画的に



### 人口密度の維持

・集落の歴史、人口の推移等を意識してまとまりのある居住を推進  
 →生活サービス機能の利用圏人口確保

### 公共交通の充実

・交通網の再編、快適で安全な公共交通の構築、公共交通施設の充実を推進

## 期待される効果

人口密度維持による  
**生活機能と公共交通の持続性維持・向上**

サービス産業の活性化、外出増加と消費の活発化による  
**地域経済の下支え**

公共交通などによる生活機能への  
**アクセス性向上と健康増進**

適切な居住誘導、空地等の管理・活用による、  
**市街地の安全性向上**

・資産価値の維持による、  
**固定資産税収の維持**  
 ・公共施設の統廃合などによる、  
**行政運営の効率化**

# 7. なぜコンパクトシティか？②

## 持続可能な都市経営(財政、経済)のため

- ・公共施設の効率化、合理化
- ・健康増進による社会保障費の抑制
- ・地域での資金循環
- ・ビジネス環境の維持・向上
- ・知恵の創出

## 高齢者の生活環境・子育て環境のため

- ・子育て、教育、医療、福祉の利用環境向上
- ・住宅、宅地の資産価値の維持
- ・高齢者・女性の社会参画
- ・高齢者の健康増進
- ・コミュニティ力の維持

## コンパクト+ネットワーク

## 地球環境のため

- ・CO2排出削減
- ・緑地、農地の保全

## 防災のため

- ・災害危険性の低い地域の重点利用

限られた資源の集中利用で生き残り  
(成長分野の重点投資)

## 2 立地適正化制度の概要 (改正都市再生特別措置法)

# 1. 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

## 背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

## 法律の概要

### ●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

### 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

#### ◆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

- ・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 **税制**
- ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**

##### ○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

##### ○公的不動産・低未利用地の有効活用

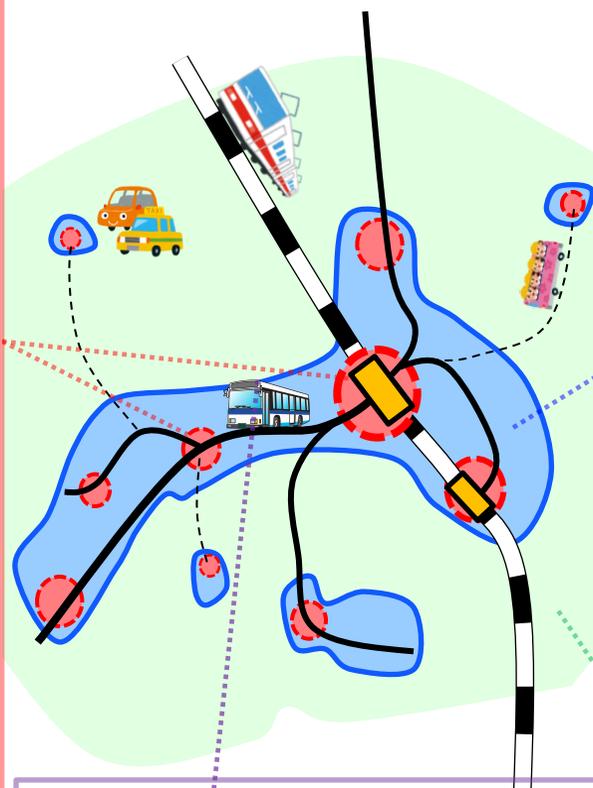
- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

#### ◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **予算**

#### ◆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

#### ◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

#### ◆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
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

#### ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**

### 公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

#### ◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

## 2.改正都市再生特別措置法における公共交通

### 都市再生基本方針

#### (都市の基本的構造の在り方)

我が国の都市における今後のまちづくりは、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすること、低炭素型の都市構造を実現すること、災害から人命を守ることを推進していくため、都市の基本的構造の在り方について見直しを行い、コンパクトな都市構造へと転換していくことが重要である。

具体的には、一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まい等の身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すことが重要である。

その際、都市の外延化を規制的手法により抑制するだけでなく、誘導的手法により積極的にコンパクトな都市構造へ転換していくという考え方に基づいて、都市機能を集約するとともに、必要に応じ、都市外延部の自然再生等を進めていく。また、需給バランスに配慮し、中心市街地など都市の中心部や駅周辺等において都市機能の回復を戦略的に進める。

## ■立地適正化計画の策定主体

- 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します。
- 複数の市町村で広域生活圈や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連携して立地適正化計画を作成することも考えられます。

## ■立地適正化計画制度の意義・役割

- (1) 都市全体を見渡したマスタープラン
- (2) 都市計画と民間施設誘導の融合
- (3) 市町村の主体性と都道府県の広域調整
- (4) 市街地空洞化防止のための新たな選択肢
- (5) 時間軸をもったアクションプラン
- (6) 都市計画と公共交通の一体化
- (7) 都市計画と公的不動産の連携

## (1) 都市全体を見渡したマスタープラン

### ○都市の機能とエリアの全体を見渡す

◇一部の機能だけではなく、様々な機能を見渡す

- ・居住
- ・医療・福祉・商業等の生活サービス施設
- ・公共交通

◇一部のエリアだけではなく、全域を見渡す

- ・まちなかの空地・空家と、人口分散(郊外部での住宅開発)を一体として検討



多様な関係者の参画が必要

### ○市町村マスタープランの高度化版

立地適正化計画は市町村内の全域を見渡して、全ての機能を対象として立地を計画

→立地適正化計画は市町村マスタープランとみなされる

## (2) 都市計画と民間施設誘導の融合

### ○既存インフラを活かした民間施設の立地に焦点

【従来】都市計画法に基づくインフラ整備



既存インフラを活かした、医療・福祉・商業等の生活サービス施設の立地の適正化

### ○民間施設へのコントロール手法の多様化

【従来】都市計画法に基づく土地利用規制



- ・誘導施設 → 誘導したい施設を設定
- ・都市機能誘導区域 → 区域外における届出・勧告
- ・特定用途誘導地区 → 容積率・用途規制の緩和

### ○民間施設への支援

- ・誘導施設の整備に対する財政上の支援、民都機構による金融上の支援
- ・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

## (3) 市町村の主体性と都道府県の広域調整

### 立地適正化計画

市町村がまちづくりの担い手として作成



### 都市計画区域マスタープラン

都道府県が広域的観点から作成

### ○都道府県の広域調整

都道府県が、

- ・広域都市計画区域内の市町村間の調整
- ・異なる都市計画区域間の調整

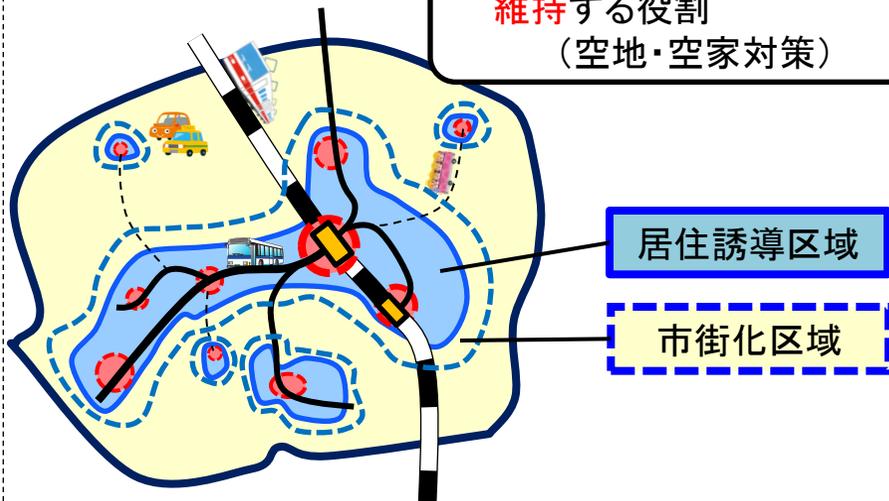
を実施。

(立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮)

## (4) 市街地空洞化防止のための新たな選択肢

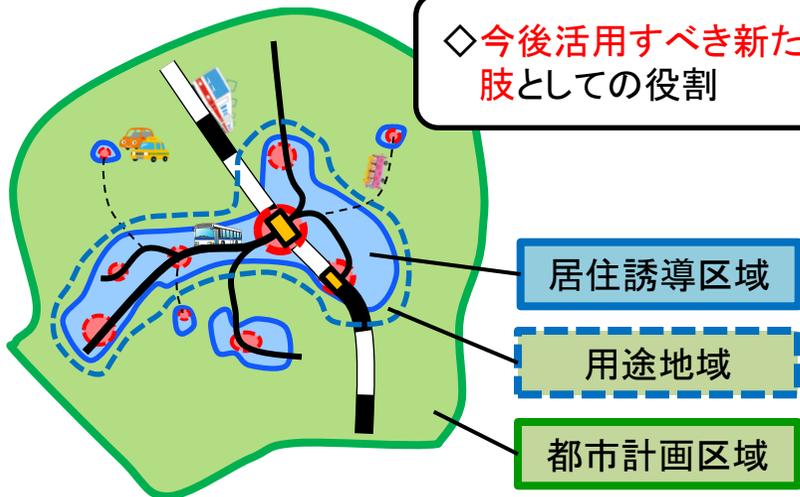
### 【線引きの場合】

◇一定のエリアで**人口密度を維持**する役割  
(空地・空家対策)



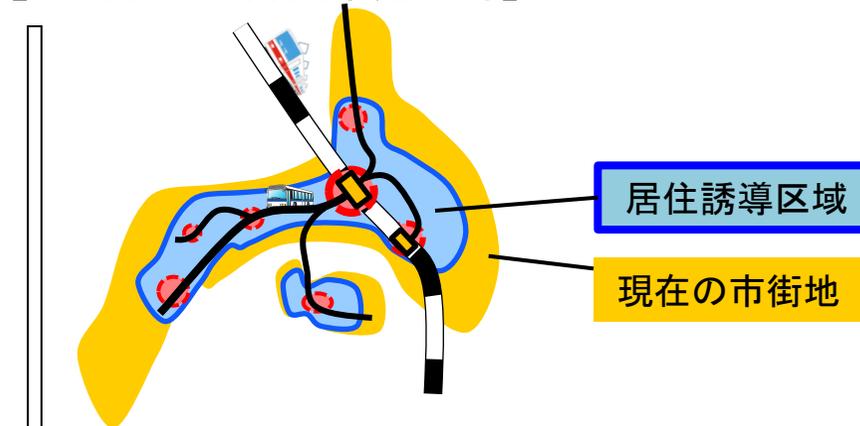
### 【非線引きの場合】

◇今後活用すべき**新たな選択肢**としての役割

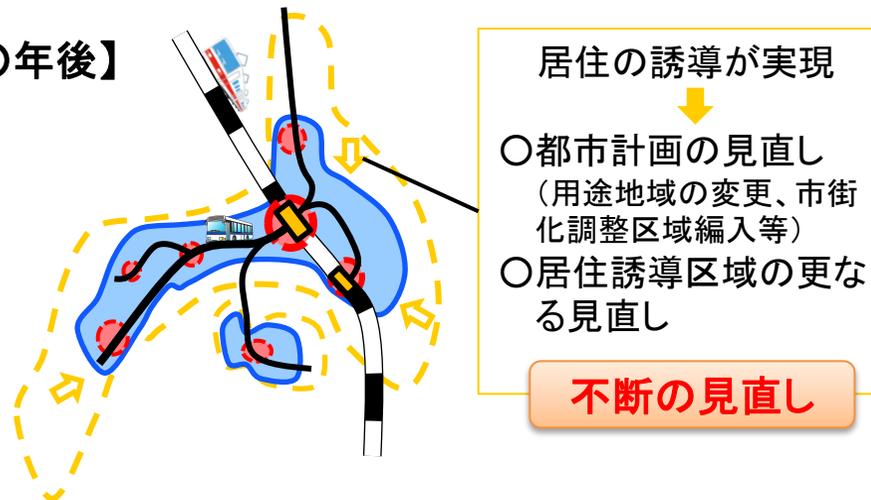


## (5) 時間軸をもったアクションプラン

### 【立地適正化計画策定当時】



### 【〇年後】



計画の達成状況の評価が重要  
(都市計画審議会も積極的に評価)

## (6) 都市計画と公共交通の一体化

### 地域公共交通の再編

- ・コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送
- ・乗換拠点の整備
- ・循環型の公共交通ネットワークの形成
- ・拠点間を結ぶ交通サービスを充実
- ・デマンド型乗合タクシー等の導入

### コンパクトなまちづくり

居住の誘導

生活サービス（福祉・医療・商業等）の誘導

一体化

都市・地域交通戦略のバージョンアップ・法定化

地方整備局・運輸局のワンストップ窓口により、都市・交通の双方の相談に対応

## (7) 都市計画と公的不動産の連携

### 【公的不動産（PRE）をめぐる市町村の取組】

- 市町村では、財政状況の悪化・公共施設の老朽化等を背景として、公的不動産の見直しを推進。
- ・情報の整理・一元化（公共施設白書）
  - ・公共施設のあり方の提示（公共施設等再編計画）等



### ○コンパクトシティと公的不動産の見直しの連携

#### ◇将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置

コンパクトシティと整合性をとりながら、

- ・公共施設を統廃合する
- ・市町村の中心拠点や生活拠点では公共施設を維持・更新（・整備）する

といった公共施設の再編を実施

#### ◇公的不動産を活用した不足する民間機能の誘導

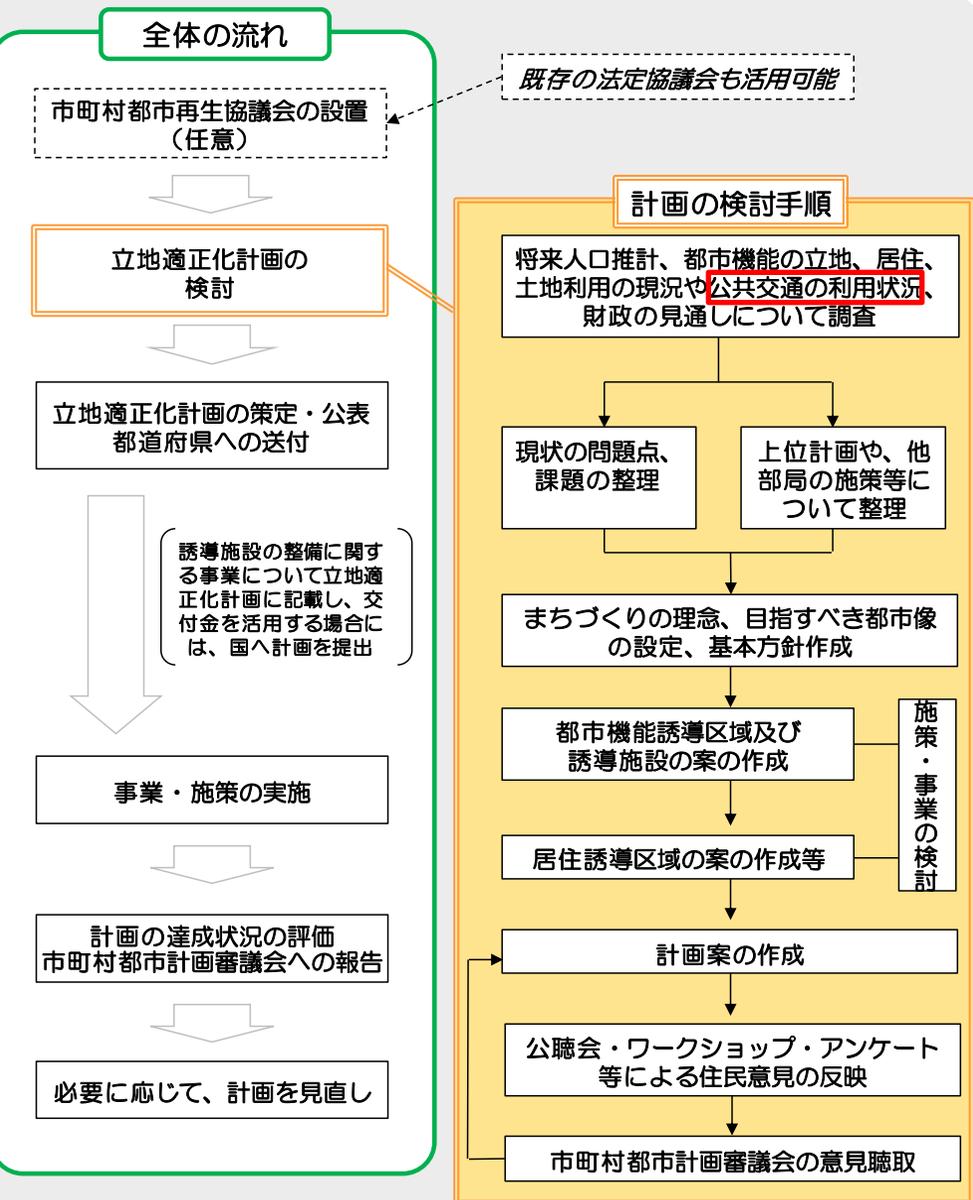
既存ストックの活用や集客力の向上等の観点から、不要となった学校跡地等の公有地の活用や公共施設との合築により民間機能を整備

公共施設の再編に係る計画（公共施設等総合管理計画等）との連携

### 3 立地適正化計画の作成

# 1.立地適正化計画の作成の流れ

○ 立地適正化計画制度を活用する際の検討の進め方の一例



第7版 都市計画運用指針(平成26年8月) 抜粋

○ 公共交通等に関する事項

①基本的な考え方

多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要がある。

このため、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等について総合的に検討し、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保等の施策を立地適正化計画に記載することが望ましい。

②留意すべき事項

1) 公共交通の確保等に係る施策については、基幹的な公共交通軸の形成と定時性の向上や運行の多頻度化などのサービスの充実のほか、居住誘導区域内における公共交通軸へのアクセスの確保及び都市機能誘導区域内における公共交通軸から都市機能へのアクセスの確保のための施策を総合的に検討することが望ましい。

2) 異なる交通モードの乗換場所となる交通結節点については、乗換利便性やバリアフリー等に配慮し検討することが望ましい。

また、徒歩、自転車、公共交通等を組み合わせ、最適な交通手段の利用を促す取組についても検討することが考えられる。

なお、居住誘導区域と都市機能誘導区域との間の公共交通によるアクセスの利便性について、わかりやすく示すため、例えば一定水準以上のサービス(頻度、速達性等)で運行する路線等を基幹的な公共交通の軸として設定するなど、立地適正化計画に記載することが望ましい。

3) 公共交通のサービスの確保を図る際には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)の枠組みを活用することも考えられる。例えば、路線や運行計画の変更等により地域公共交通を再編する場合には、地域公共交通再編実施計画を作成し、国土交通大臣の認定を受けることで、当該計画の維持を困難とするような行為を国が防止したり、当該計画に記載された事業が実施されない場合に、当該事業の実施主体に対して国が勧告・命令したりすることとなるなど、地域の実情に応じた地域公共交通の再編を実効性のある形で行うことが可能となる。

○立地適正化計画の作成・実施に当たっては、多様な関係者による活発な議論を交わすとともに、相互に連携し、それぞれが主体的に取り組むことが重要である。

○このため、計画の策定・実施に当たっての協議や計画の実施に係る連絡調整等の場として、「市町村都市再生協議会」を設置することができる。関連する既存の協議会がある場合には、それらを束ねて兼用することや、それぞれの構成員の相互乗り入れ等が考えられる。

### 協議会の構成員

#### ①市町村都市再生協議会を組織できる者

##### ➤市町村

(都市計画、公共交通、医療・福祉、商業担当等)

※まちづくりの主要な担い手として個別法に基づき

##### 市町村が指定した法人等

- 都市再生推進法人
- 中心市街地整備推進機構
- 景観整備機構
- 歴史的風致維持向上支援法人
- 上記(市町村除く)に掲げる者に準ずるNPO法人等



#### ②①で挙げた者が必要に応じて協議会に加えることができる者

※当該市町村よりも広域で活動を行う者

- 関係都道府県
- UR(独立行政法人都市再生機構)
- 地方住宅供給公社
- MINTO機構
- 都市再生整備計画の区域内における都市開発事業や立地適正化計画区域内における誘導施設整備等を行う民間事業者
- その他まちづくりの推進を図る活動を行う者(**公共交通事業者**、商工会、福祉・医療関係者、住民等)といった市町村における都市再生に関係する幅広い関係者。

## 4. 策定手続

### (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**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参画することが想定される。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。

この際、市町村協議会の運営に当たっては、**既存の法定協議会**(例えば、**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会**、**中心市街地の活性化に関する法律(平成10年法律第92号)に基づく協議会等**)を束ねてそれぞれを兼ねるものとすることや、**それぞれの構成員の相互乗り入れ**等、柔軟な運用が望まれる。

また、市町村協議会の運営に関し必要な事項は協議会が定めることとされており、運営の透明性、公平性、実効性を確保する観点から、事務局の体制や協議事項、協議手続等を定めることが想定される。

# 3. 立地適正化計画における公共交通・・・全体

- 立地適正化計画は、一定の居住密度を保つための「居住誘導区域」と様々な都市機能が集積する「都市機能誘導区域」の設定。
- 高齢化により、自家用車を利用できない高齢者の大幅な増加も見込まれることから、**自家用車に過度に依存することなく、誰もが目的地へ移動できる環境を整えることが必要不可欠。**

## 【全体】

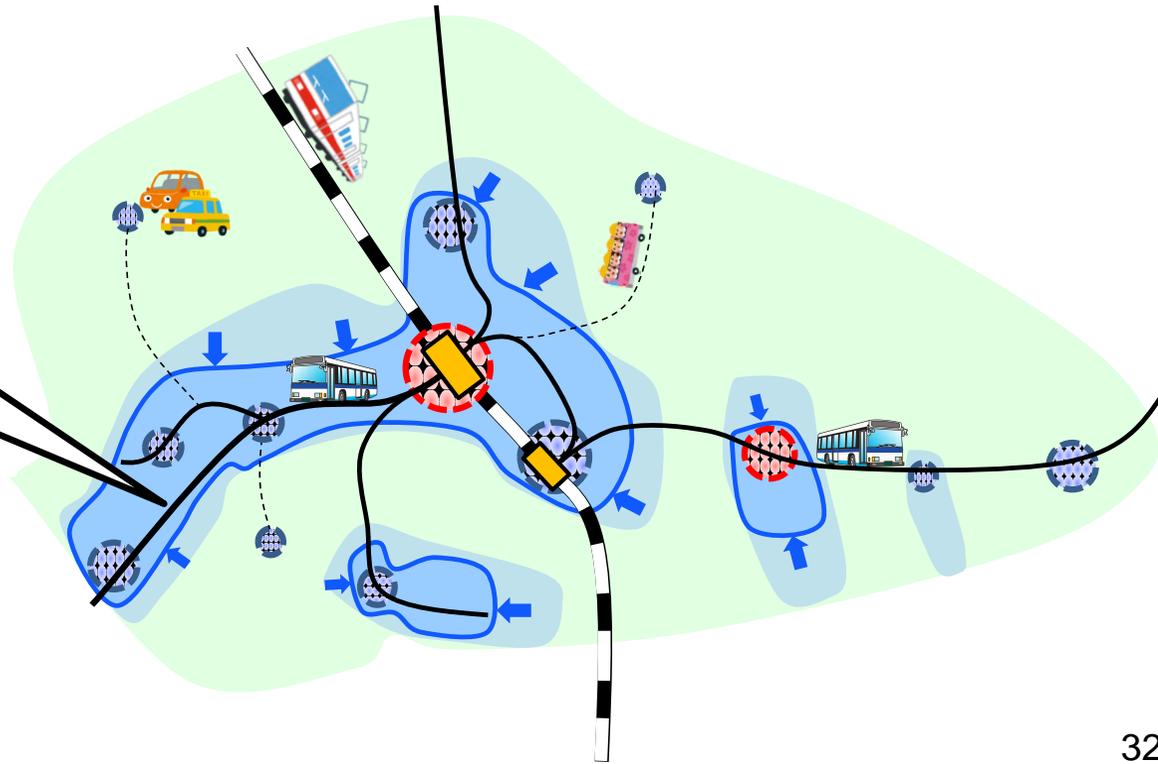
### ・都市の骨格となる公共交通軸の設定

- 利用者が不便を感じない、利用しやすく快適なサービス水準を確保
- 交通とまちづくり（居住誘導策等）をパッケージで集中的に施策を実施

- 公共交通軸を決めることで都市の形が見えてくる
- 富山市は公共交通軸から居住の誘導エリアを決めている



幹線バスと優先レーン  
(岐阜市)



### 3. 立地適正化計画における公共交通・・・居住誘導区域

#### 【居住誘導区域】

#### ・区域内を通る公共交通軸(幹線)へのアクセス交通(支線)の確保

- 公共交通軸を中心とした交通体系の構築 (公共交通軸へのアクセス交通の確保)
- 公共交通軸のバス停等の乗換環境の充実 (物理的・心理的にシームレスな環境)
  - 待合・乗り継ぎ空間、料金体系の工夫

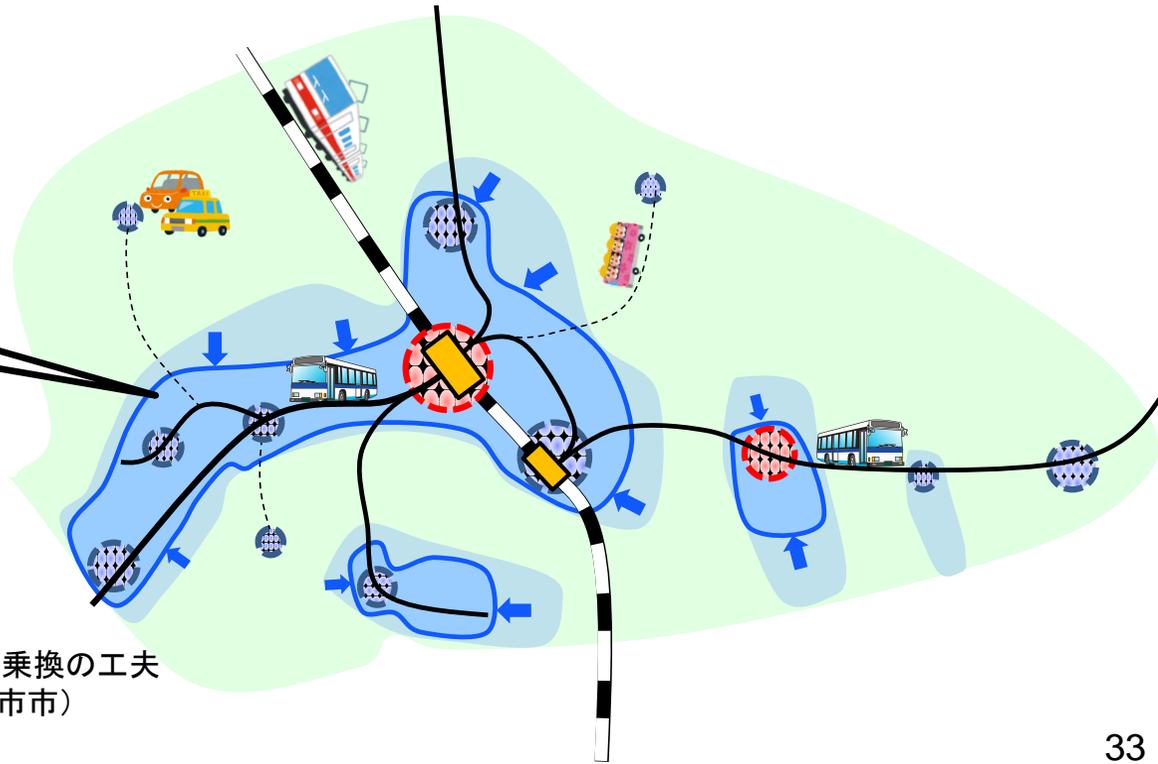
#### ・幹線と支線を一体的にデザインすることが重要

- 一体的なデザインの中で官民の役割分担
- 交通システムとしての一体性を確保

- 公共交通軸へのアクセスがポイント
  - ・需要に応じた交通手段の確保 (コミュニティバスやデマンド交通等)
- 乗換の抵抗を減らすためにも、乗り継ぎポイントの整備



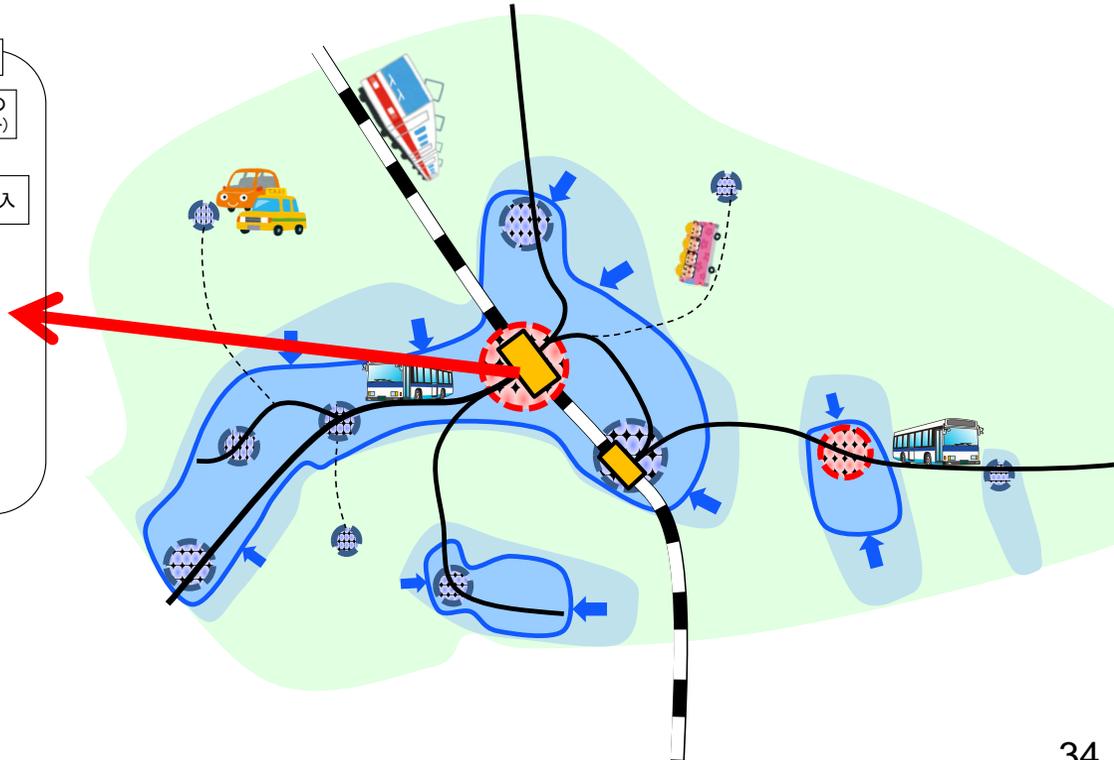
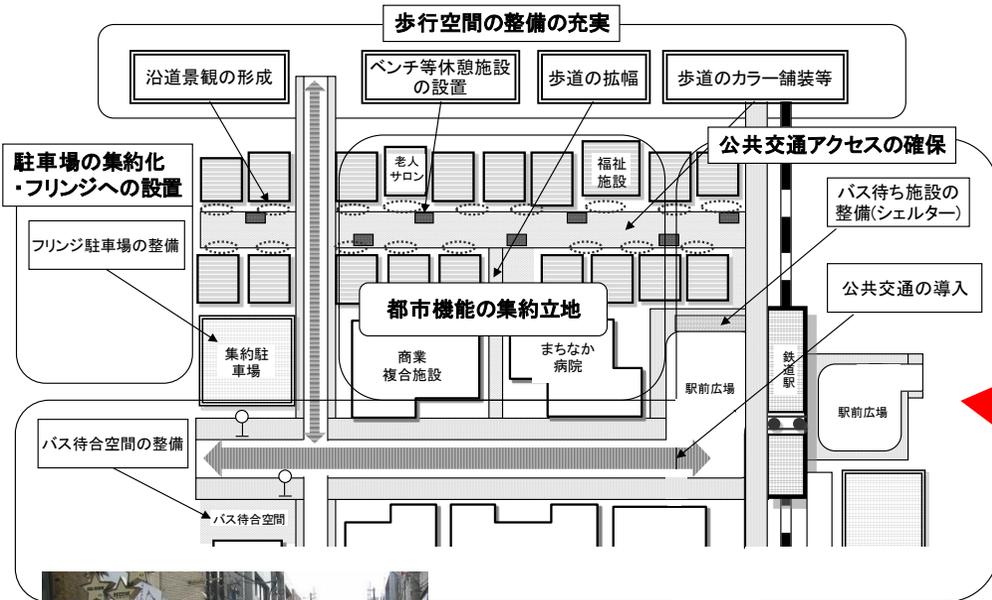
路面電車とバスの乗換の工夫  
(広島県廿日市市)



## 【都市機能誘導区域】

### ・公共交通軸と末端交通との連携

- 公共交通と末端交通との結節空間の充実（建築物との一体化等）
- 立地する施設への歩行者空間の確保、充実
- 公共交通と徒歩をつなぐ交通システム
  - ・コミュニティサイクルの導入 等
- 駐車場の配置も歩行者等と自動車交通との関係から重要なポイント



鹿児島市テンパーク通り

# 4.立地適正化計画と地域公共交通網形成・再編実施計画の記載事項

- 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」実現のためには、公共交通の確保が必要不可欠。
- 両計画の記載事項には共通点が多く、両計画を一体的、もしくは連携して作成することも考えられる。

## 立地適正化計画の記載例(一部)

### ●基本的な事項

- 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針(§ 81②1)
  - ・まちづくりの理念や目標、目指すべき都市像
  - ・公共交通の確保に係る施策を実現するうえでの基本的な方向性
  - 基幹公共交通軸や支線公共交通軸等を設定**したうえで基本的な方向性を検討

- 立地適正化計画の区域(§ 81②)

- ・都市計画区域内の区域

- 立地適正化計画の目標

- ・公共交通沿線に居住する人の割合や**公共交通利用者数の増加**  
居住誘導区域内の人口密度 等

### ●居住誘導区域

- 居住を誘導する区域の設定(§ 81②2)

- ・基幹的な公共交通軸の沿線に居住を誘導

- 居住を誘導するために市町村が講ずる施策(§ 81②2)

- ・まちなか居住への助成

- ・公共交通の確保に関する事項

- 幹線交通及びこれと連絡した支線交通の形成**

- 公共交通サービス水準の充実(定時性の向上、運行の多頻度化)**

- コミュニティバス等による都市機能へのアクセスの確保**

### ●都市機能誘導区域

- 誘導すべき都市機能の設定(§ 81②3)

- 誘導施設を誘導する区域の設定(§ 81②3)

- 誘導施設を誘導するために市町村が講ずる施策(§ 81②3)

- ・**交通結節点の整備**

- 例)乗換利便性の向上や待合所のバリアフリー化等

- ・**中心部における循環型の公共交通網の形成**

## 地域公共交通網形成計画の記載例(一部)

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針(§ 5②1)

- ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ・地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成 などに留意

- 形成計画の区域(§ 5②2)

- ・住民の通勤、通学、買物など日常生活に関して形成される交通圏

- 形成計画の目標(§ 5②3)

- ・**公共交通利用者数の増加**、採算性の向上など

- ・併せて、地域の目指すべき将来像の実現に貢献するような目標も設定

- 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

(§ 5②4)

- ・**目標を達成するために必要となる路線等の明確化**

- ・各路線における運行形態、**運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定**

- ・その上で必要な事業を実施(地域公共交通再編事業 等)

## 地域公共交通再編実施計画の記載例(一部)

- 地域公共交通再編事業を実施する区域(§ 27の2②1)

- 地域公共交通再編事業の内容及び実施主体(§ 27の2②2)

- 幹線交通の形成とサービスの充実**

- 幹線交通と連絡した支線交通の形成**

- コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどの導入**

- 交通結節点の整備による乗継円滑化**

- 中心部における循環型の公共交通網の形成** 等

## 4 支援制度

### (都市・地域総合交通戦略)

# 1. 都市・地域総合交通戦略とは？

## ○ 都市・地域総合交通戦略（要綱抜粋：目的）

進展する少子・超高齢化社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、**望ましい都市・地域像の実現を図る観点から**、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの**であり、もって魅力と活力があらわれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

都市・地域総合交通戦略の目的は「望ましい都市・地域像の実現」であり、そのために交通が何をすべきかである

## ○ 都市・地域総合交通戦略の推進

戦略の実現のためには、**関係者が将来の都市像を共有し、一丸となって取り組む**ことが必要

・ **地方公共団体が中心となり**道路管理者、警察、**公共交通事業者**、地元団体などの関係者で構成する**協議会等**を設立

### （目標） 都市の将来像の実現

- ・ **公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりなどの都市像を実現するため**、総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの実施プログラム等を内容とする**都市・地域総合交通戦略**を策定
- ・ 総合交通戦略に基づき、公共交通の整備、交通結節点の改善、公共交通機関の利用促進や徒歩・自転車による移動環境の整備等を実施。

#### 戦略の立案

○ 協議会等において関係者が一丸となった戦略を策定

協議会	都道府県	市町村	道路管理者	警察	交通事業者	地元団体	関係者等
-----	------	-----	-------	----	-------	------	------

○ 都市・地域が目指す姿を実現するため、総合的な交通のあり方、必要となる施策、実施プログラムなどについて検討

#### 戦略の策定

○ ハード施策：歩行者・自転車環境改善、LRTや多様なバスの走行空間整備、交通結節点改善、駐車場整備、交差点改良等

○ ソフト施策：徒歩・自転車・自家用車・公共交通適正分担のためのマネジメント、バス路線再編による利便性確保と効率的運営、戦略の実施に伴う社会実験等

#### 戦略の実施

○ 関係者が戦略の実行を担保し実践

○ 戦略に基づく施策を目標期間内に実施

戦略の策定を支援

戦略に基づく取組を総合的に支援

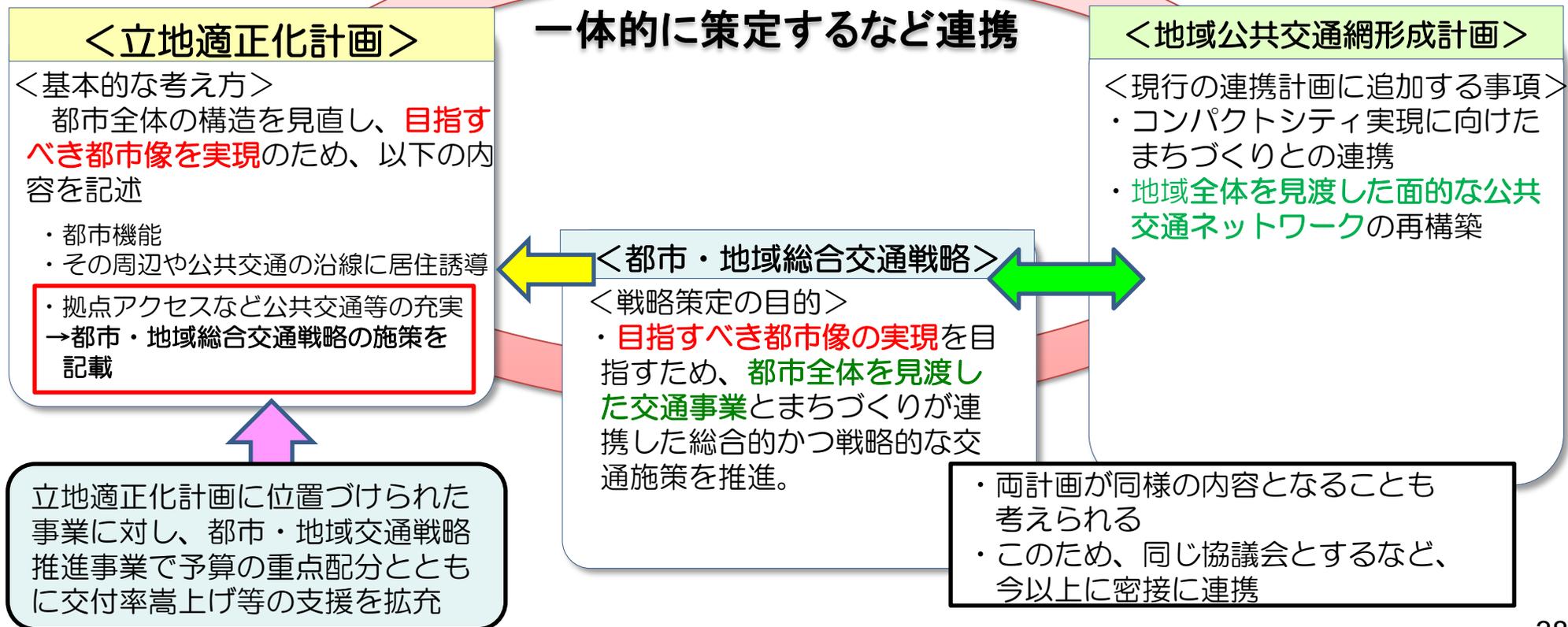
国からの支援

都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現

## 2. 各種計画の関係 (立地適正化計画、都市・地域総合交通戦略、地域公共交通網形成計画)

○立地適正化計画は、都市・地域総合交通戦略が目指すべき都市像のマスタープランとなることから、立地適正化に記載する交通に関する施策は、戦略に位置づけた施策を書くことが考えられる。

○地域公共交通網計画は、将来の都市像と整合した、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を目指すものであり、都市・地域総合交通戦略と同様の計画となることも考えられる。



# 3.支援制度①・・・都市・地域交通戦略推進事業

目的：人口減少、少子超高齢化への備えが必要となり、また、中心市街地の衰退、都市の維持コストの増大、など都市構造に関する課題認識が高まっている。そこで、モータリゼーションの進展に併せて、市街地が全面的に広がる拡散型都市構造を見直し、環境負荷低減型の集約型都市構造への展開を図る。

- 徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、地下街、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市の交通システムを明確な政策目的の下、都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援
- 補助対象者：地方公共団体 等
- 補助率：1/3(自転車関連経費で環境モデル都市等については1/2)



路面電車・バス等の公共交通の施設(車両を除く)



自由通路



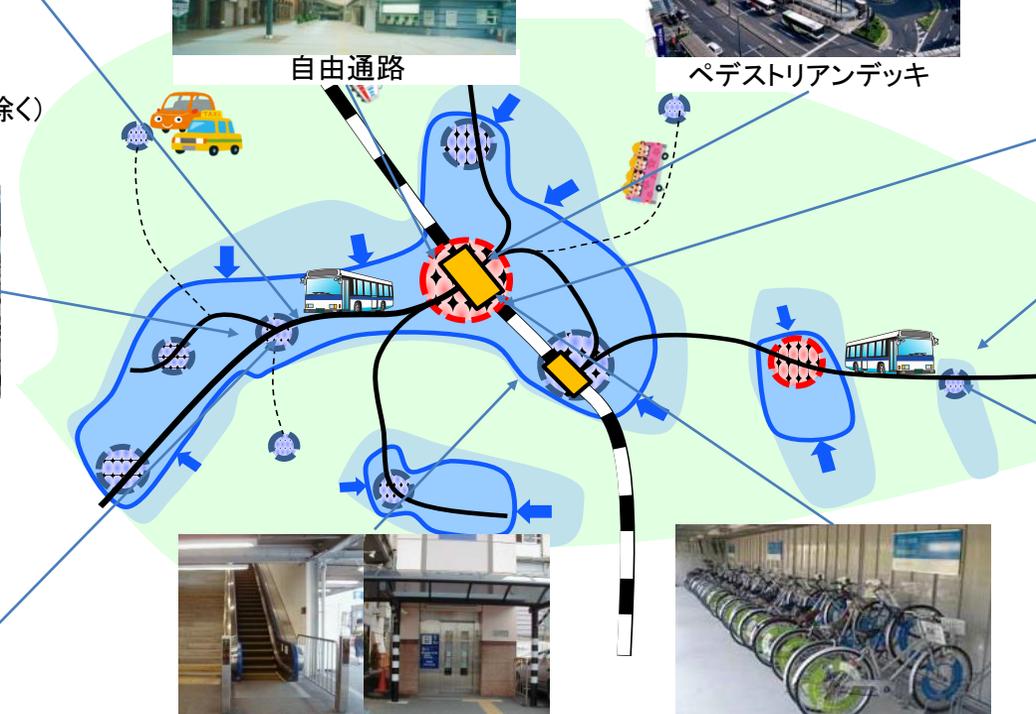
ペDESTリアンデッキ



荷捌き駐車場



交通結節点整備



駐車場(P&R等)



都市情報提供システム



バリアフリー交通施設



サイクルポート



自転車駐車場

立地適正化計画に位置づけることにより、補助率嵩上げ、補助対象施設の追加、要件緩和などが適用。

## (1) 交付率嵩上げ

立地適正化計画に位置付けられた事業のうち、以下の要件を満たすものについては、通常の交付率1/3から1/2に嵩上げする

- ① 居住誘導区域内であり人口密度が40人/h a以上であること。
- ② 居住誘導区域外で行う施設整備で、都市機能誘導区域を結ぶバス路線等の公共交通にかかるもの

## (3) 交通まちづくり活動推進事業の創設

・公共交通の利用を効果的に促進するため、公共交通実態分析、アンケート調査、専門家の派遣、社会実験等に要する費用を支援対象に追加



## (2) 歩行空間の整備等に要する費用を追加

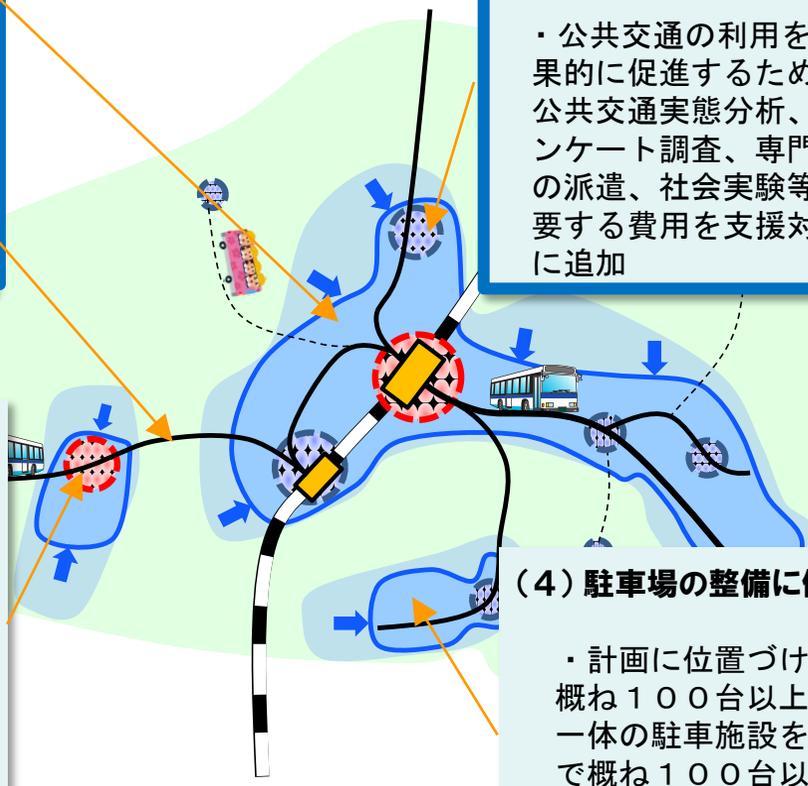
都市機能誘導区域内の歩行空間の整備を支援

- ・歩行空間の整備に併せて実施される歩行活動の増加に資する施設の整備（ベンチ等の休憩施設、植栽施設等）を支援対象に追加



## (4) 駐車場の整備に係る要件の見直し

・計画に位置づけられる駐車場（駐車台数が概ね100台以上（計画において複数箇所での一体的駐車施設を形成している場合は、合計で概ね100台以上）の駐車施設。ただし、自動二輪車専用の駐車施設についてはこの限りでない）の整備に要する費用について交付対象施設とする



※(1)(3)(4)は、平成30年度末までに事業開始する場合は、平成30年度に居住誘導区域を設定することを前提に、居住誘導区域見込地での実施が可能  
 ※(2)は、平成28年度末までに事業開始する場合は、平成28年度に都市機能誘導区域を設定することを前提に、都市機能誘導区域見込地での実施 40