

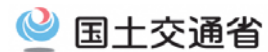
改正都市再生特別措置法等について

国土交通省 都市局 都市計画課



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

3. 地方都市・・・現状と課題



地方都市の現状と課題

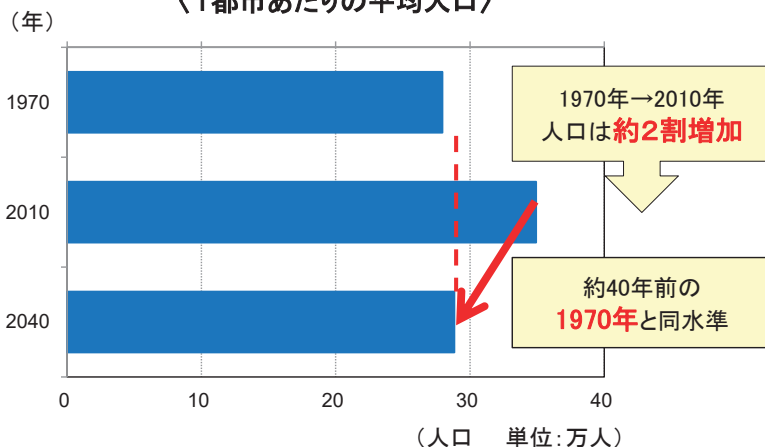
○多くの地方都市では、

- ・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。

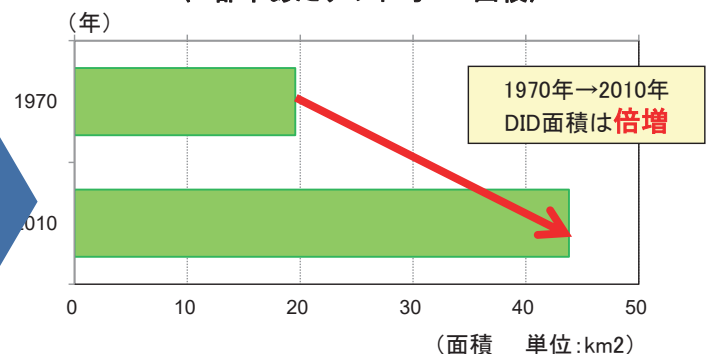
県庁所在地の人口の推移 (三大都市圏及び政令指定都市を除く)

〈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〉



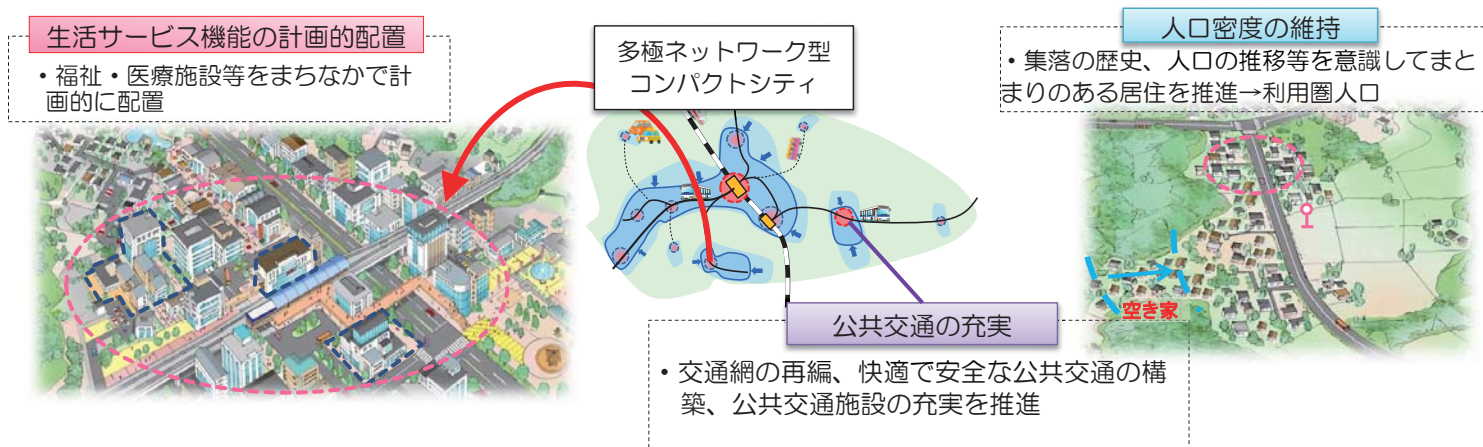
出典: 国勢調査
国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)

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

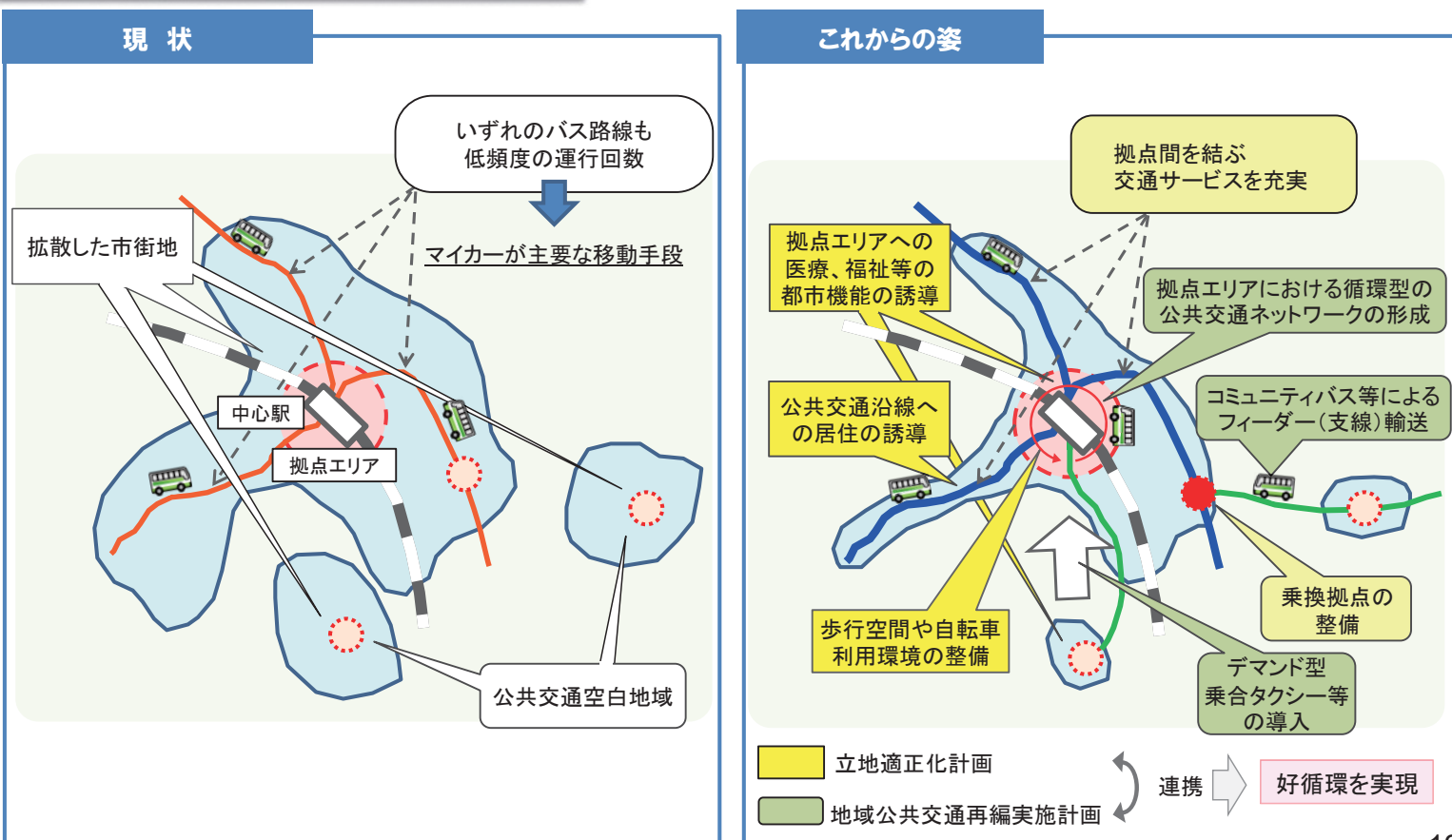
「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指す。



11

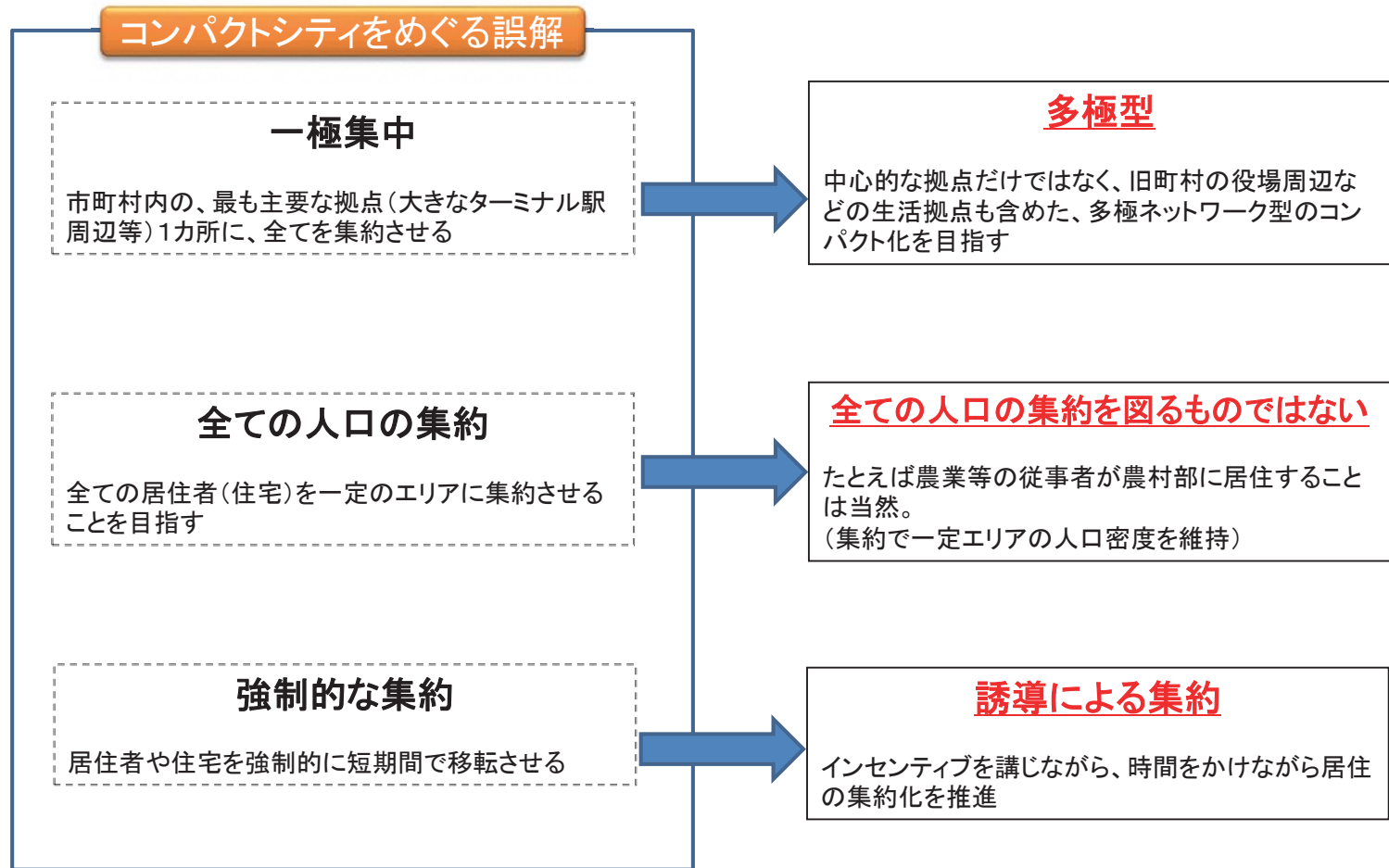
3. 地方都市・・・政策の方向性②

コンパクトシティ+ネットワーク



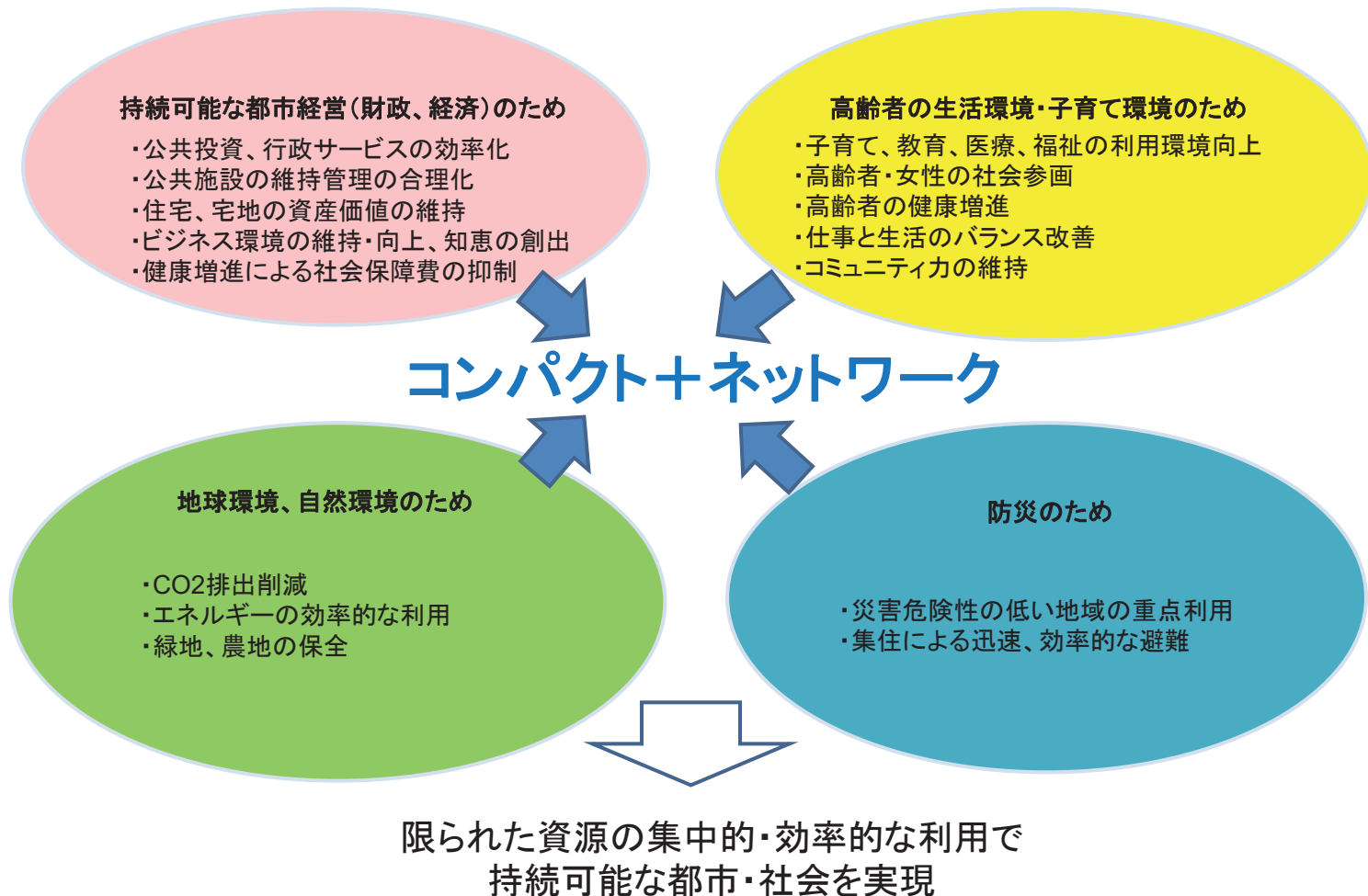
12

3. 地方都市・・・政策の方向性③



13

6. なぜコンパクトシティか？



18

1. 都市再生特別措置法等の改正(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

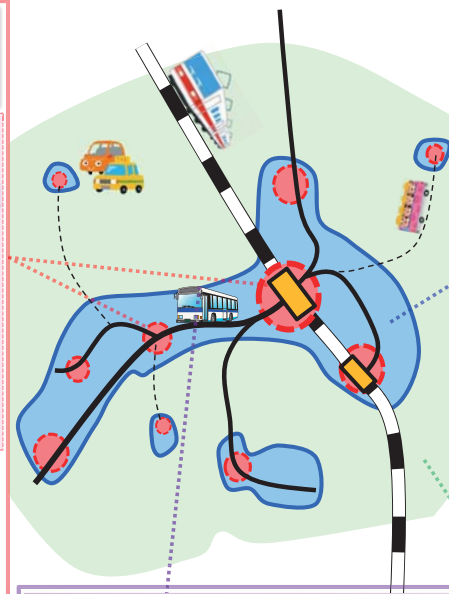
- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

◆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

- ・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
- ・協定を締結した跡地の適正管理を支援 **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・バス待合所や増設広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

※下線は法律に規定するもの 25

2. コンパクトなまちづくり・・・立地適正化計画制度の意義・役割① 国土交通省

■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(東京都の特別区においては、区が作成)。

➢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**することも重要です。

■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。

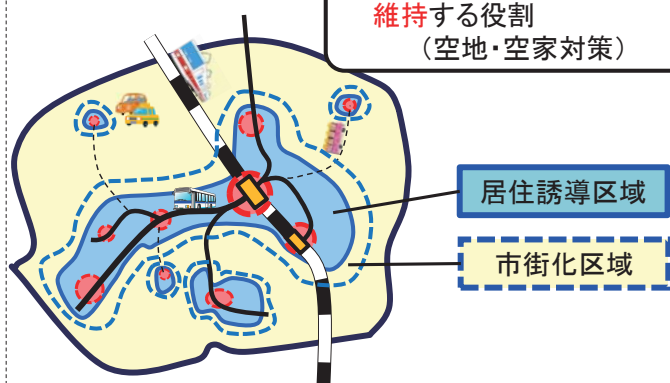
（立地適正化計画を作成している市町村の意見に配慮）

27

(4)市街地空洞化防止のための新たな選択肢

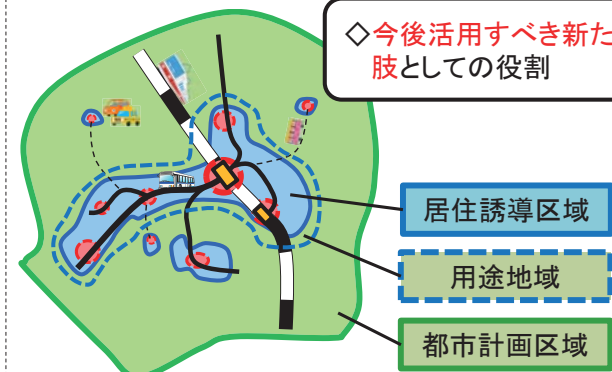
【線引きの場合】

◇一定のエリアで人口密度を維持する役割（空地・空家対策）



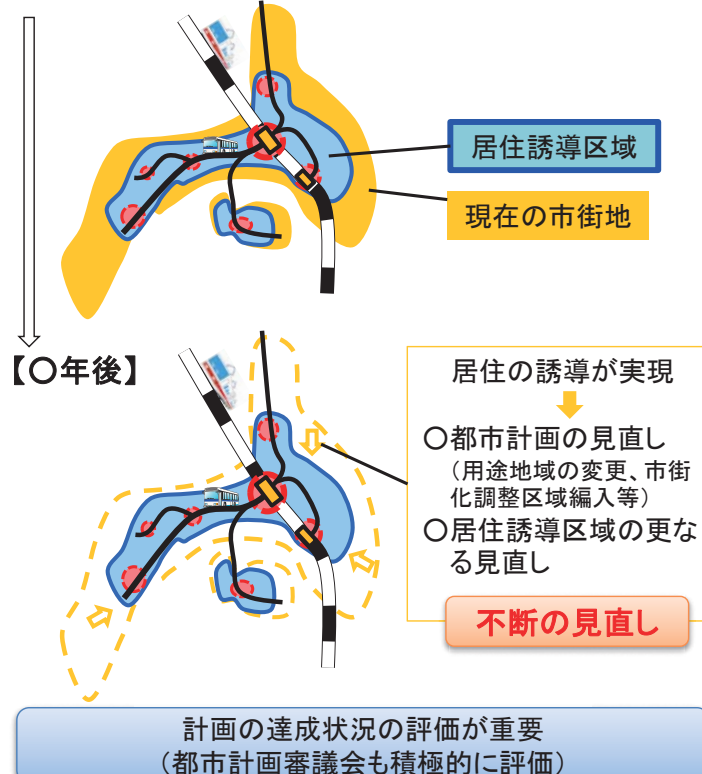
【非線引きの場合】

◇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】



28

(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