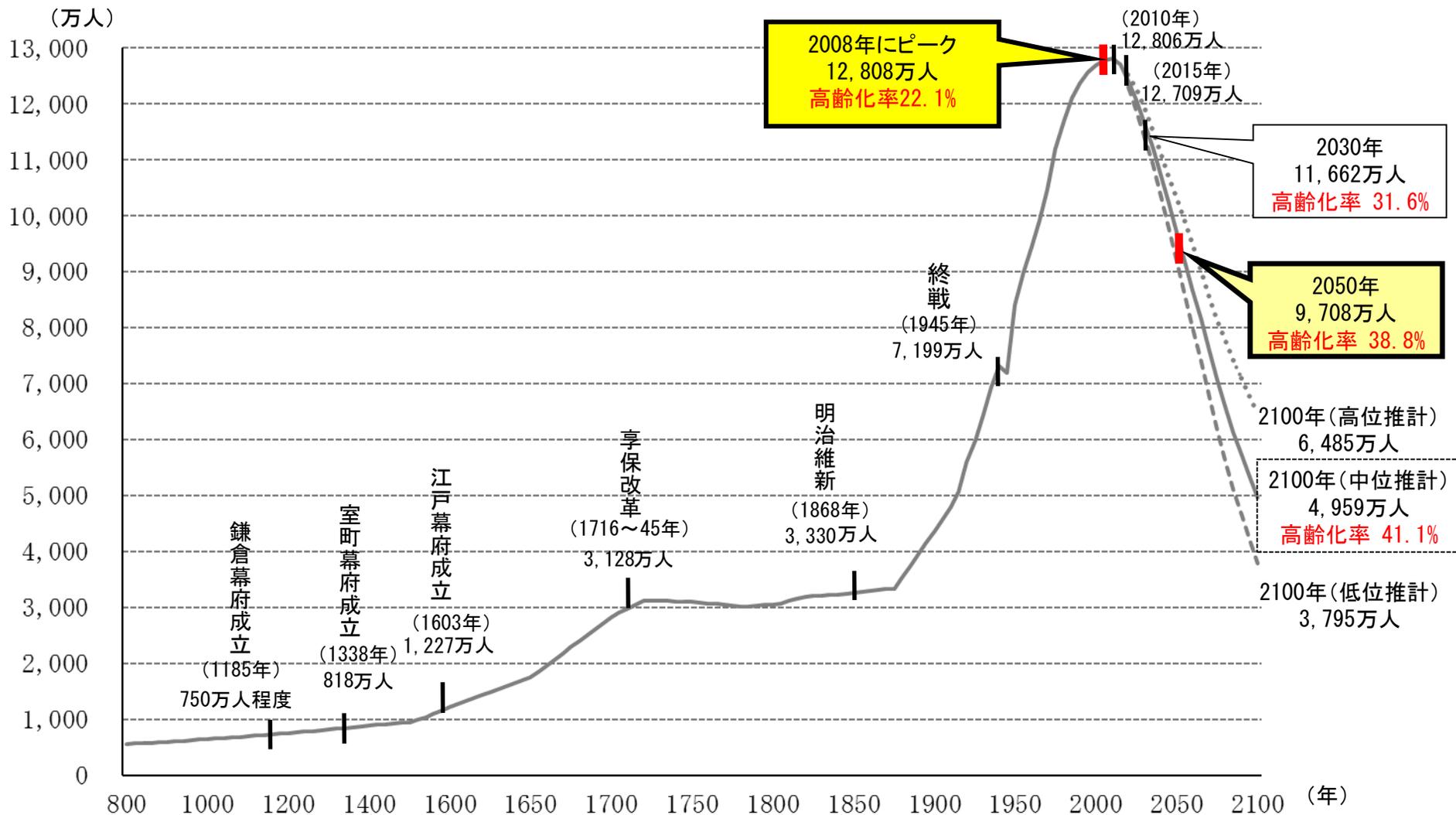


立地適正化計画について

- 日本の総人口は、今後100年間で約100年前（明治時代後半）の水準に戻っていく可能性。
- この変化は千年単位でも類を見ない、極めて急激な減少。



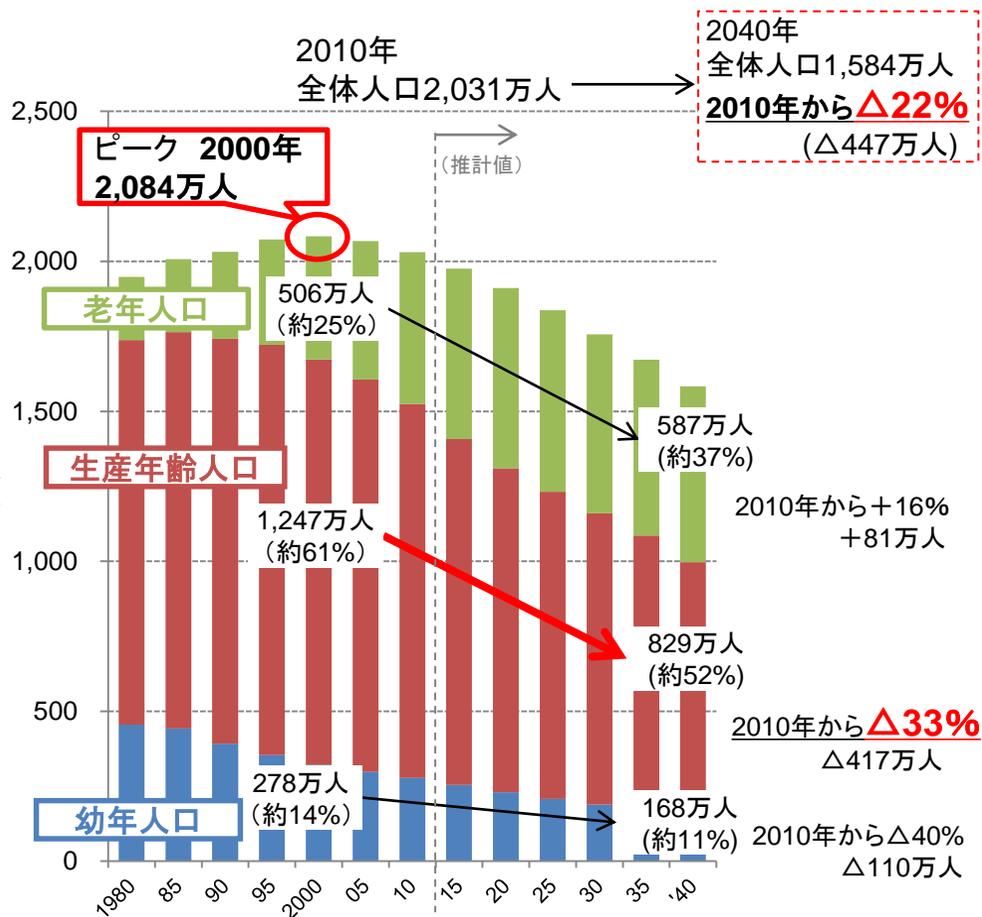
（出典）国土庁「日本列島における人口分布の長期時系列分析」（1974年）。

（注）ただし、1920年からは、総務省「国勢調査報告」、「人口推計年報」、「平成17年及び22年国勢調査結果による補間推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」により追加。

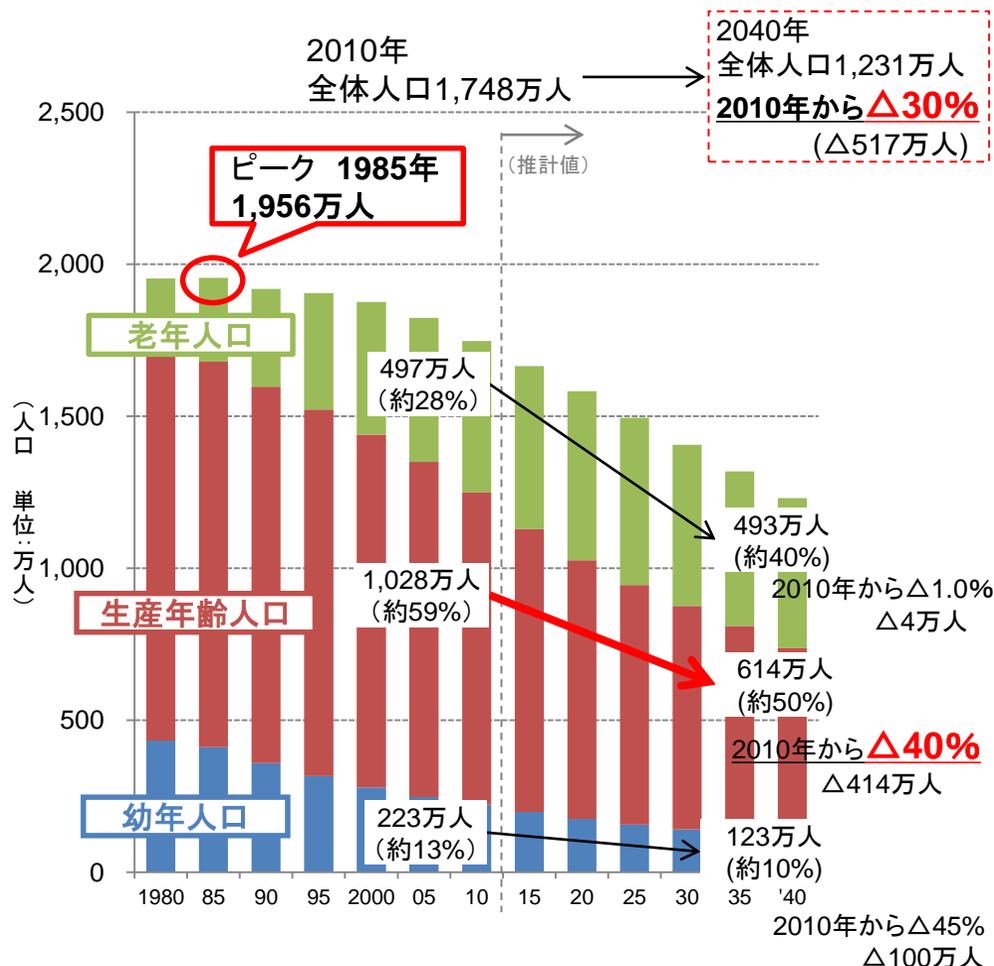
人口動態・・・地方都市

- 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、15～64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。

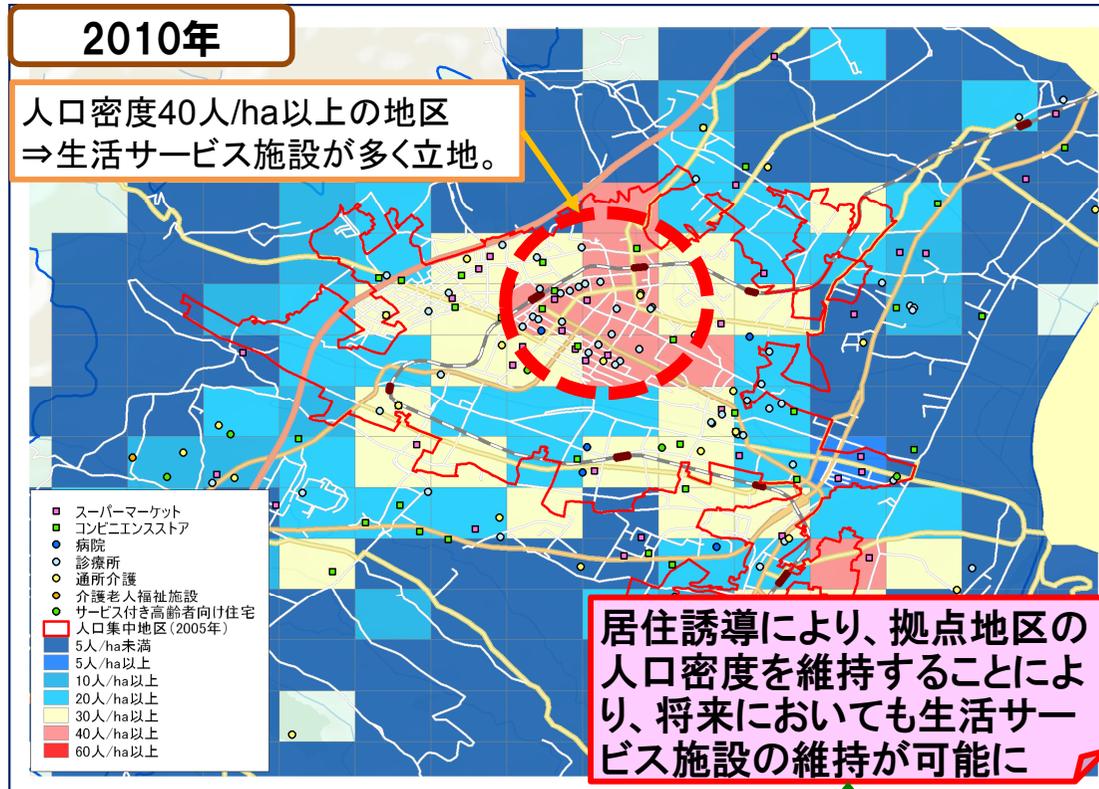
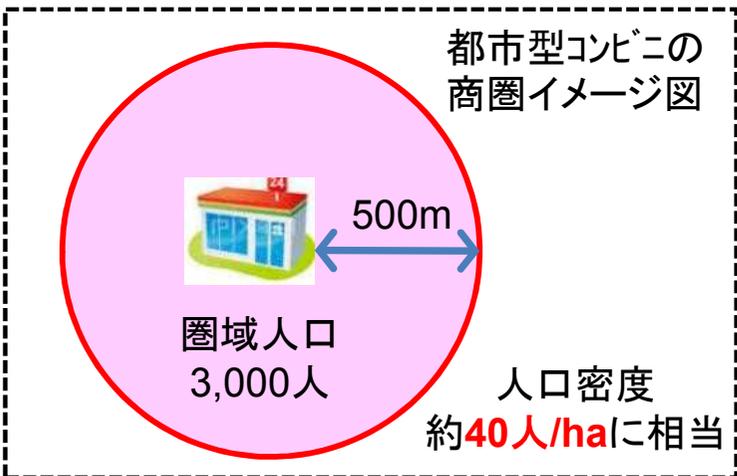
コンパクトシティ化の効果…生活サービスの維持

■医療、商業等の生活サービス施設や公共交通の維持には、一定の人口集積が不可欠。

■薄く広がった市街地を抱えたまま、今後、全市的に人口が減少すると、これらサービスの維持ができなくなり、日常生活を営むことが困難となり、地域経済が衰退するおそれ。

⇒コンパクトシティ化により、居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導し、人口集積を維持・増加させ居住と生活サービス施設との距離を短縮することにより、生活サービス施設の立地と経営を支え、市民の生活利便性を維持。

例えば都市型コンビニエンスストアの場合、
 商圈距離：500m 商圈人口：3,000人が標準といわれている。
 ⇒これを人口密度に換算すると、約**40人/ha** (出所)「すぐ応用できる商圈と売上高予測」市原実著、同友館



仮にコンパクトシティ化に取り組まず、全市均等に人口が減少すると



コンパクト・プラス・ネットワークのねらい

○都市のコンパクト化は、居住や都市機能の集積による「密度の経済」の発揮を通じて、**住民の生活利便性の維持・向上**、サービス産業の生産性向上による**地域経済の活性化**、行政サービスの効率化等による**行政コストの削減**などの**具体的な行政目的を実現するための有効な政策手段**。

都市が抱える課題

都市を取り巻く状況

- **人口減少・高齢者の増加**
- **拡散した市街地**



■ 都市の生活を支える機能の低下

- 医療・福祉・商業等の生活サービスの維持が困難に
- 公共交通ネットワークの縮小・サービス水準の低下

■ 地域経済の衰退

- 地域の産業の停滞、企業の撤退
- 中心市街地の衰退、低未利用地や空き店舗の増加

■ 厳しい財政状況

- 社会保障費の増加
- インフラの老朽化への対応

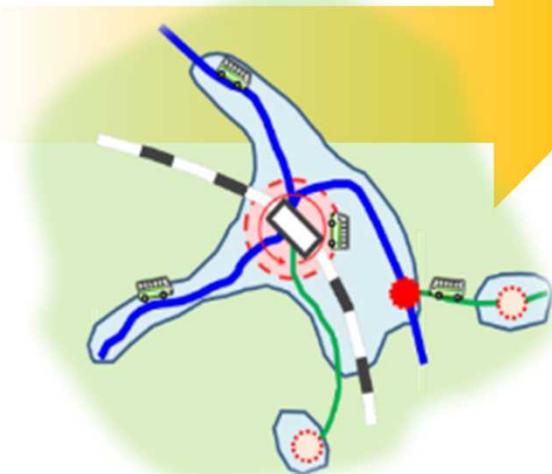
コンパクトシティ

生活サービス機能と居住を集約・誘導し、人口を集積

+

ネットワーク

まちづくりと連携した公共交通ネットワークの再構築



中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型コンパクトシティ

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等

- 生活サービス機能の維持
- 生活サービス施設へのアクセス確保など利用環境の向上
- 高齢者の社会参画
- ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活できる都市環境

地域経済の活性化

- サービス産業の生産性向上、投資誘発
- 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大
- ➡ ビジネス環境の維持・向上により地域の「稼ぐ力」に寄与

行政コストの削減等

- インフラの維持管理の合理化
- 行政サービスの効率化
- 地価の維持・固定資産税収の確保
- 健康増進による社会保障費の抑制
- ➡ 財政面でも持続可能な都市経営

地球環境への負荷の低減

- エネルギーの効率的利用
- CO2排出量の削減
- ➡ 低炭素型の都市構造の実現

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

郊外を切り捨て、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

多極型の都市構造

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

例えば農業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

地価水準の格差を生む

居住等を集約する区域の内外で地価水準が大きく分かれ、格差が生じる

急激な地価変動は生じない

- ・誘導策による中長期的な取組であり、急激な地価変動は見込まれない
- ・まちなかの地価の維持・上昇に加え、都市全体の地価水準の底上げ等の波及効果を期待

コンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しなが、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導**と、**それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

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

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆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
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆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

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆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

多極ネットワーク型コンパクトシティ



地域公共交通網形成計画

(地方公共団体が中心となって作成)

【改正地域公共交通活性化再生法】

(平成26年11月20日施行)

- ◆まちづくりとの連携
- ◆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

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

デマンド型乗合タクシー等の導入

コミュニティバス等によるフィーダー(支線)輸送

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が事業者等の同意の下作成)

- 事業の具体的内容
 - ・運行主体
 - ・運行ダイヤ
 - ・ルート
 - ・運賃 等

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

立地適正化計画

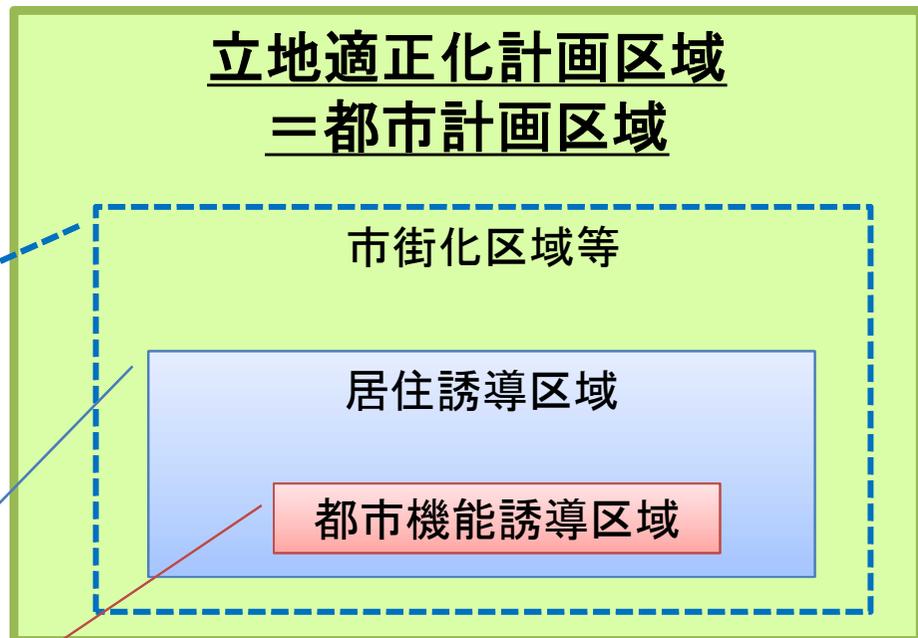
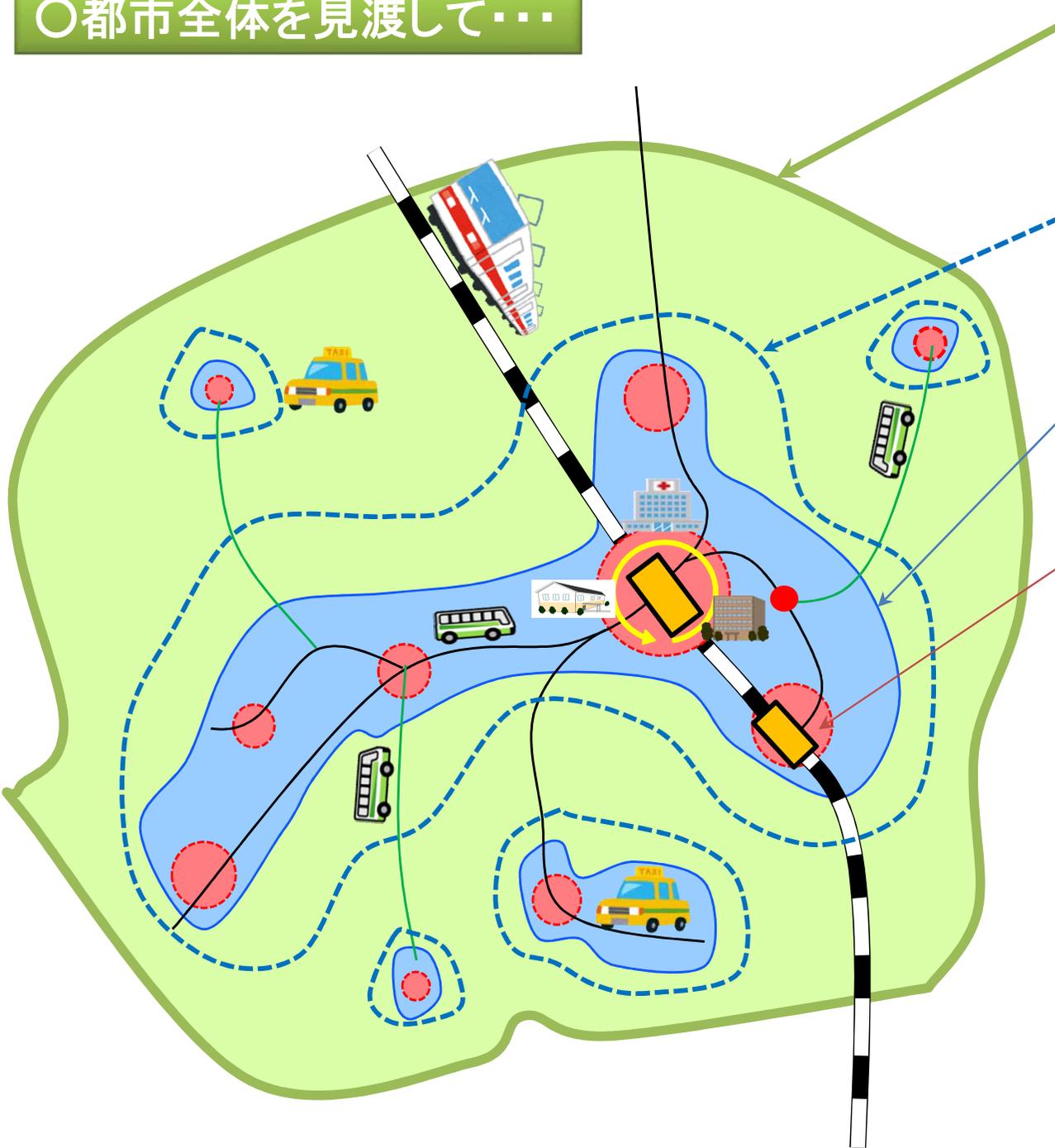
地域公共交通網形成計画

連携

好循環を実現

コンパクト・プラス・ネットワーク

○都市全体を見渡して...



コンパクト
生活サービス機能と居住を
集約・誘導し、人口を集積
+
ネットワーク
まちづくりと連携した公共交通
ネットワークの再構築

