

コンパクト・プラス・ネットワーク ～密度の経済で生産性向上～

国土交通省 都市局 都市計画課

1. はじめに

(1) 都市の現状と課題

多くの地方都市では、拡散した市街地のままで今後人口が減少し人口密度が低下すれば、それまで一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・買い物等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。また、大都市では、高齢者が急速に増加する中で医療・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ことが懸念されます。さらに、人口減少・高齢者の増加という人口動態の変化に加え、多くの都市では、社会資本の老朽化が急速に進展し、維持管理費・更新費の増大が見込まれることから、その対応もあわせて求められています。

このような状況下で、高齢者や子育て世代にとって安心して暮らせる健康で快適な生活環境を実現するとともに、財政面・経済面においても持続可能な都市経営を推進するためには、各種の生活サービス機能や居住が集約したコンパクトな都市構造への転換を図っていくことが必要です。

(2) コンパクトシティ政策への転換までの経緯

高度経済成長期以降、日本の都市政策は、都市

への急速な人口流入と無秩序な市街地の拡大に対応して、郊外部での計画的な市街地整備と開発圧力のコントロールに主眼が置かれてきました。こうした人口の増加を前提とした都市の拡大への対応から転換し、都市の内側に目を向け始める端緒となったのが、平成9年の都市計画中央審議会基本政策部会の中間とりまとめ「今後の都市政策のあり方について」です。当時、地方の小規模の都市では既に人口減少が始まりつつある状況で、都市政策はこの頃から「人口の減少」を前提としたものに舵を切り始めたと言えます。

その後、地方部を中心に広く人口減少への対応の必要性が叫ばれるようになる中で、平成15年の社会資本整備審議会の答申「都市再生ビジョン」では、「市街地のコンパクト化」や「都市機能の集積」といった内容が盛り込まれるようになりました。

平成18年には、大規模集客施設の立地制限等を措置した「まちづくり3法の見直し」を行い、平成24年には、都市構造の集約化等により都市の低炭素化を図る、都市の低炭素化の促進に関する法律の制定を経て、「集約型都市構造」への転換に向けた議論が本格化し、平成26年8月、改正都市再生特別措置法の施行により、本格的にコンパクトなまちづくりを推進するための「立地適正化計画制度」が創設されました。これは、都市計画法を中心とした従来の規制の枠組みによる土

地利用コントロールに加えて、誘導手法により都市機能や居住の集約を図り、コンパクトシティ形成に向けた取り組みを促進しようとするものです。

(3) コンパクトシティ政策の国における位置付け

コンパクトシティ政策は、経済成長、財政健全化、地方創生、社会資本整備の重点化等、多様な重要政策課題への処方箋として、下記のとおり政府の各種方針に位置付けられており、その効果を大きく期待されているところです。

- ・「経済財政運営と改革の基本方針 2017」(骨太方針)(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定)
- ・「未来投資戦略 2017」(成長戦略)(平成 29 年 6 月 9 日閣議決定)
- ・「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2016 改訂版)」(平成 28 年 12 月 22 日閣議決定)
- ・「第 4 次社会資本整備重点計画」(平成 27 年 9 月 18 日閣議決定)
- ・「健康・医療戦略」(平成 26 年 7 月 22 日閣議決定、平成 29 年 2 月 17 日一部変更)

2. 取り組み内容

(1) プロジェクトの概要

本プロジェクトは、立地適正化計画制度および地域公共交通網形成計画制度の推進により、経済活動の装置である都市のコンパクト化、密度アップ、公共交通の利便性向上を図り、訪問介護の移動時間激減や中心市街地での消費額増加を実現するなど、サービス産業の生産性を大幅に向上させることとしています。

(2) 立地適正化計画制度について

立地適正化計画制度は、市町村の自主性に基づき設定された居住誘導区域や都市機能誘導区域について、国の税財政上の支援措置等を通じて、区域内における計画に位置付けた誘導施設の整備、居住や都市機能の集約等を緩やかに誘導していくものです。計画の検討・実施過程を通じて、今後

のまちづくりの方針、目指すべき都市の骨格構造、取り組むべき課題の整理、課題解決のための施策・誘導方針等について、総合的に検討されることが重要です。

そのため、立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとして位置付けられる「市町村マスタープランの高度化版」であるとともに、将来の目指すべき都市像を実現する「戦略」としての意味合いを持つものです。

平成 30 年 3 月 31 日時点において、全国で 407 都市が立地適正化計画の検討を進めており、5 月 1 日時点において 161 都市が計画を公表しています。

(3) 地域公共交通網形成計画・再編実施計画について

地域公共交通網形成計画制度は、地域の総合行政を担う地方自治体を中心となり、幅広い施策の中に地域公共交通を位置付け、地域の公共交通ビジョンたる「地域公共交通網形成計画」を定めることで、地域公共交通の問題を地域が主体的に取り組むことを促していくものです。計画の検討・策定過程において、地域公共交通の活性化および再生に向けた取り組みとまちづくりや観光施策等の地域戦略との一体性の確保、地域全体の公共交通をネットワークとして捉えることによる面的な再構築、計画策定の主体に都道府県を据えることを含めた、ネットワークの広がり即ち市町村間連携の 3 点について、総合的に検討されることが重要です。

さらに、作成した「地域公共交通網形成計画」を実現するために、地方自治体は、より具体的な事業の細目を記載した「地域公共交通再編実施計画」を策定することができ、国土交通大臣の認定を受けた場合には、法律上の特例措置等支援策の拡充を受けることができます。

平成 30 年 4 月末時点において、地域公共交通網形成計画については、591 団体が取り組み中であり、このうち、415 団体が計画を公表しています。このうち、地域公共交通再編実施計画については 23 団体の計画が認定されています。

(4) 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

① コンパクトシティ形成支援チームの設置

コンパクトシティの形成に向けては、都市全体の観点から、公共交通ネットワークの再構築をはじめ、地域包括ケアシステムの実現、公共施設等の再編、中心市街地活性化等の関係施策との整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取り組みとして進めていくことが重要です。このため、まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 26 年 12 月 27 日閣議決定）に基づき、市町村の取り組みが一層円滑に進められるよう、平成 27 年 3 月に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」（以下、「支援チーム」という）が設置され、省庁横断的な支援体制が構築されました。この支援チームの枠組みを通じ、「現場ニーズに即した支援施策の充実」、「モデル都市の形成・横展開」、「取り組み成果の『見える化』」等に取り組んでいます（図－1）。

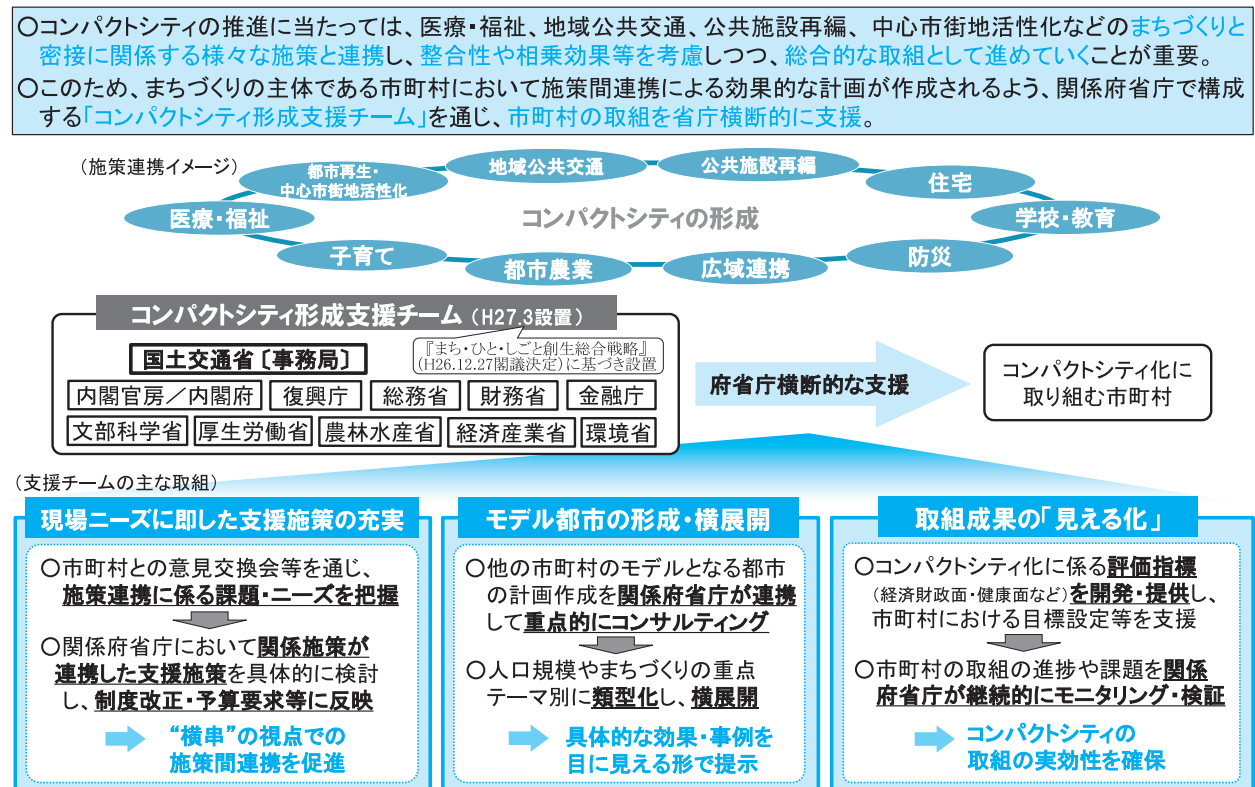
② 現場ニーズに即した支援施策の充実

国の支援施策については、これまでコンパクトシティの取り組みに活用可能な国の支援施策が一覧できる「支援施策集」を取りまとめており、今後も、関係省庁と連携し、現場ニーズに即した支援施策の充実・連携強化に向けて取り組んでいくこととしています。また、関係省庁が所管するまちづくりに関する支援施策について、コンパクト・プラス・ネットワークとの連携が図られるよう、検討・調整を行っています。

③ モデル都市の形成・横展開

コンパクトなまちづくりを進める市町村のうち、目指す都市像や目標値が明確で他の市町村の参考となり得るものについて、モデルケース化を進めることとしています。これらの都市については、コンサルティング等を通じて、取り組み内容やノウハウの収集・蓄積、情報提供等を進めることとしています。

平成 29 年 5 月に開催した第 8 回コンパクトシティ形成支援チーム会議において、支援チームと



図－1 コンパクトシティ形成支援チームの概要

して初めて10都市をコンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市として選定し、公表しました(表-1)。

これらモデル都市は、都市が抱える課題を十分分析し把握している、持続可能な都市として目指す将来像や課題が明確である、定量的な目標値・

表-1 コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市一覧

	市町村名	都道府県		市町村名	都道府県
①	弘前市	青森県	⑥	大東市	大阪府
②	鶴岡市	山形県	⑦	和歌山市	和歌山県
③	見附市	新潟県	⑧	周南市	山口県
④	金沢市	石川県	⑨	飯塚市	福岡県
⑤	岐阜市	岐阜県	⑩	熊本市	熊本県

コンパクト・プラス・ネットワークのモデル事例(平成29年5月「コンパクトシティ形成支援チーム」にて10都市を選定・公表)



図-2 モデル都市の取り組み事例

成果の設定がなされている、適切な誘導区域の設定がされている、都市部局だけでなく政策課題に応じた関係部局を動員して政策課題の解決に当たっている、民間プレイヤーを巻き込んだ取り組みがなされている等の観点から選定しています。

このうち、例えば岐阜市では、公共交通沿線などの公共交通の便利な地域を居住誘導区域に設定し、生産性の高い持続可能な地域公共交通の再構築を図るとともに、まちなかへ出かける仕掛けづくりを行い、歩行量の増加および医療費の削減を目指しています。また弘前市では、除雪にかかる財政負担が大きいことなどを背景に、雪に強く交通が便利なエリアに居住を誘導することで、公共交通の収益増加と除雪費用の削減に取り組んでいます（図－2）。

④ 取り組み成果の「見える化」

市町村が立地適正化計画を作成・実施するに当たって、目標設定や効果検証を行いやすくするために、コンパクトシティ化に係る評価指標の開発・提示等、取り組み効果の「見える化」を進めています。既に開発・提供した評価指標に加え、平成 29 年 3 月に、急激な高齢化の中にあってまちづくりの重要な指標となる住民の歩行量について、都市規模別等にその整理・分析を行うとともに、多様な調査手法等について整理した「まちづくりにおける健康増進効果を把握するための歩行量（歩数）調査のガイドライン」を公表し、市町村に情報提供しています。

また、個人単位の行動データをもとに人の動きをシミュレーションし、施設配置や空間形成の最適化を促す「スマート・プランニング」の開発を進めています。このような取り組みにより、都市をめぐる諸活動の生産性向上が促されるものと期待しています。

(5) 地方再生のモデル都市（地方再生コンパクトシティ）

平成 30 年 3 月、内閣府（地方創生推進事務局）と連携し、都市のコンパクト化と地域の稼ぐ力の向上に、ハード・ソフト両面から総合的に取り組む地方再生のモデル都市（地方再生コンパクトシティ）として、32 都市を選定しました。

今後、国土交通省と内閣府（地方創生推進事務局）は、国や UR 都市機構の職員によるハンズオン支援（地方再生パートナー制度）を含め、各種支援メニューにより、ハード・ソフト両面からモデル都市の取り組みを 3 年間集中的に支援し、目に見える形での都市の再生を目指します。

3. おわりに

国土交通省のホームページにおいて市町村の「立地適正化計画の取り組み状況」などの立地適正化計画制度に関する情報等を随時公開しています。今後も、コンパクト・プラス・ネットワークの形成を通じた都市の生産性向上に向けた取り組みを積極的に支援してまいります。

国土交通省ホームページ

（立地適正化計画制度）

http://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network.html

（地域公共交通網形成計画）

http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000058.html

（地方再生のモデル都市）

http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi08_hh_000036.html