

茨城県におけるコンパクトなまちづくり

1. 本県におけるコンパクトなまちづくりに関する考え方

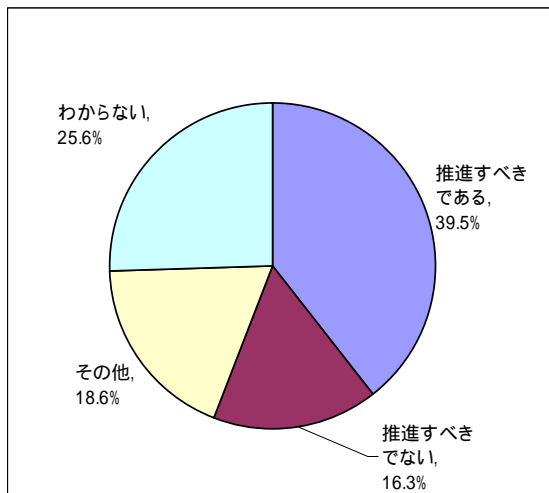
(1) 県内市町村の認識

平成 18 年 10 月中旬から 11 月上旬に実施した公共交通に関する県民等の意識調査において、県内市町村に対し、コンパクトシティの推進に係る意識を聞いている。

結果は以下のとおりであり、約 4 割の市町村が「推進すべき」としている。「その他」あるいは「わからない」とした市町村も多く、両者を合わせると約半数に上っている。

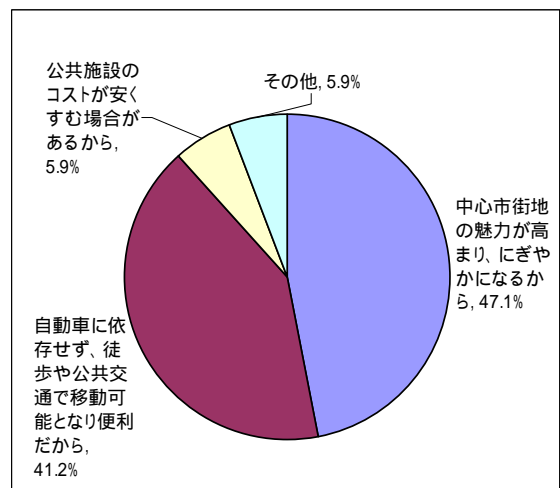
コンパクトシティ推進に係る市町村の意識

(1) コンパクトシティの推進



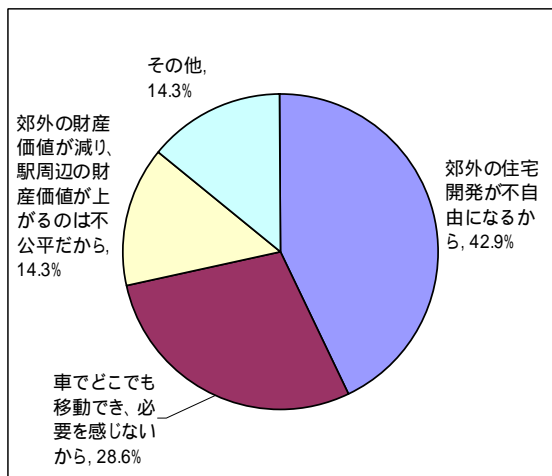
(2) 「推進すべき」理由

(1)で「推進すべき」と回答した市町村)



(3) 「推進すべきでない」理由

(1)で「推進すべきでない」と回答した市町村)



(2) 拡散型の都市構造を放置した場合の都市経営への影響

本県は、平坦な地形を背景として市街地が分散的に配置されており、車社会の進展とも相まって低密度な市街地形成や商業等都市機能の拡散立地が進行している。

章のモデル都市での分析結果で明らかにしたように、今後の人口減少下において、現在の低密化の進行を放置した場合、以下のような影響が懸念される。

- ・都市施設の維持・更新コストの増大(市街地が拡大している自治体はもとより、縮小都市においても、一人当たりコストは増大)
- ・商業や医療等の生活関連サービスの低下(人口密度の低下により、需要密度が低下し、生活関連サービスが成り立たなく可能性)
- ・適正な学級数の確保など小中学校の運営への影響(学校の維持可能性への懸念)
- ・地域コミュニティの活力低下(人口減少と人口構造の高齢化により、共同体としての機能が低下)
- ・公共交通の維持困難(沿線人口の減少による収入減、維持のための補助金等行政コストの増)
- ・高齢者の生活利便性の低下(上記生活関連サービスの低下や移動環境の悪化により、車を利用できない高齢者等の交通弱者にとって暮らしにくい状況)

また、このような、生活利便性の低下や居住環境の悪化は、都市の魅力を減少させ、それが、さらなる人口減少につながるなど、活力低下の悪循環を引き起こす可能性がある。

さらに、章のモデル都市での分析では、調査の対象としなかったが、市街地の低密化の進行により、以下の事項への影響も考えられる。

- ・都市文化の継承・持続への影響
- ・まちの賑わいの変化
- ・多様な階層とふれあう機会の変化(地域の教育力への影響)
- ・空地・空家の増大による治安環境の変化
- ・防災対策の効率性への影響
- ・周辺開発による自然環境への影響
- ・環境負荷(自動車利用率とCO2排出量の関係)
- ・土地・住宅需要の減少による地価の動向
- ・税収の低下による市町村財政の変化

このため、これ以上の低密度な市街地の拡大に歯止めをかけ、コンパクトな都市構造を目指していくことは、本県における持続可能な地域づくりのための、有望な選択肢の一つと考えられる。

(3) コンパクトなまちづくり推進に当たっての留意事項

1) 基盤投資コスト

一般に、コンパクト化を進める場合の課題として、市街地再開発事業の実施等による住居整備や増加人口を受け入れるための道路、上下水道、小中学校等のインフラ整備など新たな基盤投資と多額のコストを要するため、必ずしも都市経営の効率化に寄与しないという指摘がある。

しかし、基盤投資のコストは、現在の整備基盤の状況や今後とるべき施策の種類・内容により大きく異なるものであり、特に本県の場合、既に一定の公共基盤は整備されていることや、一般的に基盤整備はある程度の余裕を持って計画されていることなどから、それほど多くの費用は生じないとの指摘が実際に市町村の担当者からなされている。

また、居住を誘導する地域での住居建設費への助成や、空地・空家情報の提供等による住み替え促進など、ソフト事業を有効に活用することで、新たな基盤整備等の多額の費用は不要との指摘もある。

効率的な都市経営の実現は、コンパクトなまちづくりの目的の一つであり、そのために、市町村が過大な負担となる投資を行うことは避けなければならない。市町村においては、下表に示すような基盤投資の留意事項を考慮しながら、コンパクトなまちづくりを目指すことの可否の議論や、コンパクトなまちづくりのための適切な施策選択を行うことが望まれる。

表 基盤投資の留意事項

基盤投資の種類	留意事項
住居の整備	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業は、市街地の機能更新と住居整備を合わせて行うための有効な手法だが、多額な事業費や事業の長期化懸念など一定のリスクがあるとも言われている。 このため、費用対効果を考慮しつつ、小規模でも地元にとって無理のない段階的整備手法の検討や、民間機能の立地を促進する税制の工夫、助成などインセンティブの付与、住み替え支援などのソフト面での仕組みづくりなど、ハード・ソフト両面からの様々な対応が必要である。(後述の施策事例を参照) <p>参考 1) まちなか居住推進事業(富山市): まちなかでの個人の住宅取得や賃借、事業者の共同住宅建設への補助 H19年度予算額 34,691千円</p> <p>2) 富山市では、まちなか居住の支援制度の検討にあたり、助成制度の費用対便益を試算している。20年間で3000戸の住宅供給を目標とした場合、公的資金の投入額は約20億円となるが、固定資産税、都市計画税の財政効果により公的資金は約15年で回収可能と試算。</p>
道路・上下水道	<ul style="list-style-type: none"> 道路については、住居系は業務系よりも交通の負荷が少ないものの、市街地の状況によっては、人口増に伴い、負荷の増加も想定される。 <p>住宅と非住宅の交通発生集中原単位は概ね 1:2(「平成14年建築基準法改正の概要」において引用する「東京都市圏パーソントリップ調査」による)</p> <ul style="list-style-type: none"> このため、過度に交通負荷が高まらないよう、公共交通の活性化や自転車・歩行移動の奨励など自動車に依存しない施策を適切に講じることが必要である。 上下水道については、ある程度リダンダンシー(余裕)を考慮して計画されていることや、道路ほどの原単位の発生増加はないと考えられることなどから、ある程度の人口増加には対応可能と想定される。 ただし、個々の市街地の状況や、増加の程度により異なるため、個別具体の検討が必要である。
小中学校	<ul style="list-style-type: none"> 本県の中心市街地を想定すると、東京都江東区で見られたような極端な小中学校の容量不足は想定しづらい。 しかし、地域によっては、入居時期の重なりや学校区の状況により、一時的な教室不足が生じる恐れがある。 このため、一時的な対応としてのプレハブ校舎の設置や、通学区域の見直し等により、過度な投資が生じることをないよう対応することが考えられる。

2) 公共交通

公共交通の活性化は、コンパクト化の推進による渋滞悪化(自動車交通の集中)への懸念といった負の側面への対応だけでなく、利便性の向上による街なかの魅力の向上といった面や、高齢社会における移動手段の確保といった面から重要な課題である。

この場合、公共交通の活性化施策としては、必ずしもバスターミナル整備などハード事業だけでなく、路線再編による利便性の向上や、商店街との連携による利用補助、モビリティ・マネジメントの推進 など多様なソフト事業による対応が考えられることに留意すべきである。

また、市街地の活性化や、歩行者空間の形成、結節点へのアクセス性向上など、公共交通以外の様々な施策との組み合わせも重要である。

これらの多様な施策から、費用対効果を考慮しつつ、市町村の実情に応じた施策を選択していくことが必要である。

モビリティ・マネジメントなどによって人々の交通行動が公共交通を適切に利用する方向に変容した場合には、長期的には都市の非郊外化(すなわち“コンパクト化”)を導きうると予想されるとの既往の研究がある。(藤井聡, 染谷祐輔「交通行動と居住地選択行動の相互依存関係に関する行動的分析」土木計画学研究・論文集, 24(3), pp481-488, 2007)

3) 税収入への影響

コンパクト化を推進した場合、市街地で地価が上昇し、その他の地域で下落することが想定されることから、固定資産税収へも影響があるものと考えられる。

一方、市街地が活性化すれば、それに伴い経済活動が活発化し、法人住民税や個人住民税の収入が増加することも考えられる。

コンパクト化による税収入の影響については、現在、国において、研究が進められていることから、今後、その成果を踏まえて検討していくことが必要である。

(4) 市町村の選択によるコンパクトなまちづくり

「(1) 拡散型の都市構造を放置した場合の都市経営への影響」や、「(2) コンパクトなまちづくり推進に当たっての留意事項」を考慮した場合、本県においても、今後の本格的な人口減少・高齢社会の到来に備えるため、基本的には、コンパクトなまちづくりを進めることが必要と考えられる。

しかし、市街地の低密化の影響や、コンパクト化のコストは、その都市の居住密度や、整備基盤の状況などにより異なるとともに、今後の人口動向や、とるべき施策によっても左右される。

また、コンパクト化の効果としても、コミュニティの活力や、地域の賑わい、都市の魅力など、必ずしも定量化できないものも多い。

このため、コンパクト化のための施策を構ずるべきかどうかは、拡散型の都市構造を放置した場合の都市経営への影響や、コンパクト化の推進に要するコストなどを総合的に考慮した上で、市町村において判断すべきものとする。

なお、市町村においては、コンパクト化を進めるか否かに関らず、少なくとも、コンパクト化しない場合の影響や課題について検討を行い、その結果を住民に公表し、議論してもらうことが必要である。

その際、影響の把握に当たっては、後述する簡易試算マニュアルを活用するなどして、拡散型の都市構造を放置した場合の影響を定量的に把握し、その結果を参考に検討することが求められる。

なお、仮に、市町村が、住民の議論を経て、コンパクト化を選択しないこととした場合であっても、持続可能なまちづくりを進める観点から、既存ストックの有効活用や、高齢者の移動環境の確保、環境に優しいライフスタイルの誘導などを進めるべきである。

(5) 住民の意思に基づくまちづくりの推進

まちづくりには、住民の参画が不可欠であり、特に、コンパクトなまちづくりを推進するに当たっては、人口の誘導・集積を図るべき区域の設定など、住民のコンセンサスがなければ、実施は困難である。

このため、コンパクト化を進めるかどうかなどの検討も含め、初期の段階から参画を求めるなど、その総意に基づき推進していくことが重要である。

仮に計画的な縮退が想定される地域がある場合でも、その判断と決定は地域住民の意思によらなければならない。行政による地域の切り捨てはあってはならない。

(6) コンパクトなまちづくりに向けた広域的な連携

広域的に一体的な都市圏を形成している場合や、隣接市町村と密接な関係にある場合など、単独市町村の取り組みだけでなく、広域的に連携して施策を実施することで、より効果的な場合も考えられる。

例えば、広域的に連携した土地利用規制や、複数市町村が協調した機能の集積誘導、市町村間の機能分担などのほか、幹線的な鉄道・バス網などの公共交通施策について、協調して維持活性化策を講ずるなど、ネットワーク型コンパクトなまちづくりとでもいうべき広域連携の可能性に留意すべきである。

また、広域自治体として県の果たす役割も重要であり、大規模商業施設の立地における広域調整などの都市計画手続きだけでなく、県土全体を俯瞰した市町村間の機能分担の調整など、コンパクトなまちづくりに向けた役割を積極的に担う必要がある。

(7) 既存ストックの有効活用

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、新たな宅地需要は、既に一定の都市基盤施設が整備された地域で対応するなど、既存ストックの有効活用の視点が不可欠となる。

この場合、本県においては、ニュータウンなど整備水準の高い計画市街地が存在することにも留意すべきであり、後述するように、政策的に人口誘導を図る集積誘導区域の選択肢として考えるほか、オールドタウン化が懸念される住宅団地のリニューアル方策などの有効活用策についても検討する必要がある。

さらに、環境負荷の低減や、歩いて暮らせるまちづくりの観点などから、鉄道など公共交通のストックも重要な存在である。

(8) コンパクトなまちづくりの実現に向けて

コンパクトなまちづくりは、持続可能なまちづくりの考え方の一つであり、現時点では統一した進め方や確立された推進方策はないようである。

市町村においては、次頁以降で示すコンパクトなまちづくりの進め方を参考としながら、各市町村における、今後の人口減少・高齢化の影響や、とるべき施策、コンパクト化の費用と効果など、様々な要素を勘案しながら、自らの政策判断により、実情にあった施策を構築し、住民の総意に基づき進めていくことが期待される。

2. コンパクトなまちづくりの進め方

(1) 進め方の手順

コンパクトなまちづくりを検討するにあたっては、まず、人口減少下において、拡散型の都市構造を放置した場合の影響を定量的に把握するとともに、コミュニティへの影響など、定量化できない様々な影響も勘案して、それぞれの市町村において、コンパクトなまちづくりを進めるかどうかを検討することが必要である。

具体的には、以下に例示する手順を参考に、居住機能等の集積を図る区域の設定や、コンパクトなまちづくりで目指す目標の設定、地域の特性を踏まえた施策の方向性の検討、具体的な施策の立案を行うことが考えられる。

なお、コンパクトなまちづくりの検討を進めるにあたっては、当初から住民の参画を求めたり、素案を示し、広範に意見を求めるなどにより、住民の総意に基づき推進することが重要である。また、有識者等を加えた委員会等を組織して、検討を進め、その結果を、コンパクトなまちづくり計画として、まとめることなども考えられる。

図 コンパクトなまちづくりの進め方の手順

自己診断	マニュアルを活用し、コンパクト化しなかった場合の影響を把握
コンパクト化の推進の検討	定量的な影響のほか、コミュニティなど様々な影響を考慮
集積誘導区域の選定	沿革や集積状況を勘案しながら、居住機能等の集積誘導区域を検討
目標の設定	進行管理のしやすさなども考慮しながら、適切な誘導目標を設定
地域に応じた方向性の検討	誘導すべき地域の性質等を勘案しながら、施策の方向性を検討
施策化	先進例なども参考にしながら、方向性に沿って施策を立案

(2) 具体的な進め方

1) 自己診断 (マニュアルの活用)

コンパクトなまちづくりの検討にあたっては、まず、人口減少下において、拡散型の都市構造を放置した場合の影響を把握することが必要であり、具体的には、後述のマニュアルを活用し、定量的に把握できる影響を試算する。

概要は以下のとおりであり、詳細はマニュアルを参照のこと。

・ 地区別の人口予測	コーホート変化率法により地区ごとの人口を推計
・ 都市管理コスト	道路上下水道等の施設の維持管理コストや市街地拡大に伴う整備コストを試算
・ 小学校の維持可能性	将来の児童数を推計し、小学校の維持可能性を把握
・ 公共交通の維持可能性	鉄道・バスについて、利用者の増減に伴う影響と維持可能性を把握

(留意事項)

都市管理コストについては、マニュアルでは、汎用性を考慮し、市町村の実績から維持管理コストを推計するよう作成してあるが、本来は、市町村において、長期的なストックマネジメントの観点から、都市施設ごとに維持・更新時期やメンテナンス状況などの詳細なデータを整備しておき、それに基づき、試算を行うことが望ましい。

2) コンパクト化の推進の検討

マニュアル以外の要因の検討

コンパクト化しなかった場合の影響については、マニュアルに基づき把握したものに加え、定量的に捉えられない以下のような影響についても定性的に検討することが重要である・

表 定性的に影響を考慮すべき事項

<ul style="list-style-type: none">・ 商業や医療等の生活関連サービスの変化・ 高齢者の生活利便性・ 地域コミュニティの活力・ 都市文化の継承・持続への影響・ まちの賑わいの変化・ 多様な階層とふれあう機会の変化 (地域の教育力への影響)・ 空地・空家の増大による治安環境の変化・ 周辺開発による自然環境への影響・ 環境負荷 (自動車利用率とCO₂排出量の関係)・ 土地・住宅需要の減少による地価の動向・ 税収の低下による市町村財政の変化
--

(「 1 . (2) 拡散型の都市構造を放置した場合の都市経営への影響 」 記載事項を再掲)

コンパクト化のデメリットの考慮

コンパクト化は、メリットばかりではなく、デメリットが生じるケースも想定される。コンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、下表の生じる可能性のあるデメリットについて、十分に対応策を検討することが必要である。

表 コンパクト化のデメリットと対応の考え方

	デメリット	対応の考え方
行政投資面	道路等の都市基盤整備が十分でない場合には道路混雑等が深刻化	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の活性化 ・徒歩・自転車への交通転換の促進 ・自動車利用型施設の立地抑制 ・公共交通の利便性の高い箇所への集客施設の配置 ・街なか等での自動車規制
	小学校等の公共施設の収容能力を超える人口増加があった場合、新たな施設整備が発生	<ul style="list-style-type: none"> ・児童生徒数の発生数を考慮した計画的な人口誘導
環境・景観面	建物の中高層化（コンクリート等の構造物の増加）、都市活動の集中（都市排熱の増加）に伴うヒートアイランド現象の悪化	<ul style="list-style-type: none"> ・街区整備、建築における十分なオープンスペースの確保・誘導、
	無計画に住宅等建物が密集した場合のオープンスペースの減少、通風、日照等生活環境の悪化	
	マンション建設が無秩序に進むこと等に伴う景観の悪化	<ul style="list-style-type: none"> ・高さコントロールなど周辺と調和した街並みの誘導
社会的側面	新住民と旧住民の混住に伴う緊張・摩擦（地域コミュニティの混乱）	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティ施策との連携
	地価の高騰 高い地価等を背景に、一部の富裕層しか街なかに居住できない可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・公営、公共賃貸住宅の配置 ・住宅購入、賃貸に対する支援
	ゆとりある戸建て住宅供給の停滞	<ul style="list-style-type: none"> ・中心部：中高層、周辺部：低中層などメリハリある密度配置

3) 集積誘導区域の設定

集積誘導区域の考え方

（既成市街地と計画市街地の想定）

一般的にコンパクトなまちづくりは、既成市街地において、人口の集住化を図ることと捉えられがちであるが、本県の市町村の構造は、必ずしも、コンパクト化へ取り組む都市の代表例である富山市のように、既成市街地とその周辺に低密に広がる住宅地という構造ではないことに留意する必要がある。

具体的には、県南部における首都圏のベッドタウンとして居住機能や、一定の水準で基盤整備された計画市街地など、良好なストックである郊外の計画市街地の存在を考えることが必要である。

このため、人口の誘導・集積を図る区域は、既成市街地と郊外型の計画市街地の両方を想定し、既存ストックの有効活用という観点から、適切に判断していくことが必要である。

区域設定の留意事項

(住民のコンセンサス)

コンパクト化を図るための集積誘導区域の設定にあたっては、住民の合意形成が不可欠である。区域設定に対する住民の理解が得られなければ、誘導のための補助金支出など施策の遂行は不可能である。

このため、集積誘導区域を検討する際には、初期段階からの住民参画を求めるなど、合意を得る時期や合意形成手法等にも留意する必要がある。

(地域に応じた役割分担)

区域設定の判断にあたっては、集積誘導区域以外の区域を切り捨てるといった判断ではなく、例えば、計画市街地は居住機能を中心に担い、既成市街地は業務機能を担うなど、機能の適切な役割分担といった視点も重要である。

また、農山村における都市農村交流の場の提供や、都市住民の希望に応じた定住者の受入れ、基幹集落における生活支援機能の集約化など、地域に応じて果たすべき機能を検討することが必要である。

(一定規模の考慮)

集積誘導区域の設定にあたっては、単に居住密度といった条件だけでなく、商業施設や医療施設など生活利便施設の立地可能性、公共交通の維持可能性などを考慮すれば、一定の人口や面積などの規模条件についても検討することが必要である。

表 居住機能の集積を誘導する区域の設定の例

選択の視点(例)	区分	選択の基準(例)
生活利便性の高い区域	中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎県の例)小売・飲食・金融・サービス等の店舗が概ね100軒以上あり、行政施設(出先を含む)・医療福祉施設・教育文化施設(小中学校は除く)・娯楽施設(風俗営業施設は除く)が概ね10箇所以上を「まちなか」の要件の一つとしている。 ・市町村の中心市街地の現状によっては、中心商業地としてのストックがほとんど残っていない場合など再生が困難なケースも考えられる。むしろ、既存ストックの活用の観点からは、郊外型の大規模小売店を核とした地域であっても、公共交通の利便性が高い場合など、集積誘導を図る区域として適切なことも考えられるため、柔軟に対応することが必要である。
	地域の日常生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・長崎県の例)小売・飲食・金融・サービス等の店舗が概ね30軒以上あり、行政施設(出先を含む)・医療福祉施設・教育文化施設(小中学校は除く)・娯楽施設(風俗営業施設は除く)が概ね3箇所以上あることを「準まちなか」の要件の一つとしている。
道路等の都市基盤施設が整備されている区域	中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> (幹線道路・補助幹線道路の配置標準) ・道路密度: 5 ~ 7 km/k m²
	住宅市街地	<ul style="list-style-type: none"> (幹線道路・補助幹線道路の配置標準) ・道路密度: 4 km/k m²必要 ・面積率: 8%程度
		<ul style="list-style-type: none"> (区画道路の配置標準) ・道路密度: 20 km/ k m²(幅員は原則として6m) ・面積率: 12 ~ 14%
		土地区画整理事業等により基盤整備がなされた住宅地や地区計画、建築協定等により良好な居住環境が保全されている住宅地

選択の視点（例）	区分	選択の基準（例）
一定のサービス水準以上の公共交通沿線の区域		（公共交通の利用圏） ・鉄道駅：半径 500m～1,000 圏 ・バス停：半径 250～300m圏
		（一定のサービス水準） ・富山市の例）鉄軌道はすべて、バスは 1 日あたりの運行本数が 60 本以上（朝夕のピーク時：15～20 分に 1 本以上、昼間時 30 分に 1 本以上）の路線を骨格的な公共交通軸と設定し、人口を誘導。
	中心市街地	・長崎県の例）公共交通機関の路線が複数あり、すべてを合わせると 1 時間当たり 6 便程度以上の運行頻度があることを「まちなか」の要件の一つとしている。
	地域の日常生活拠点	・長崎県の例）1 時間当たり 2 便程度以上の運行頻度があることを「準まちなか」の要件の一つとしている。
区域の規模	中心市街地	・長崎県の例）「まちなか」の区域は、核となる交通施設や集客施設から最大 1 km 以内の範囲となっている。
	地域の日常生活拠点	・長崎県の例）「準まちなか」の区域は、核となる交通施設や集客施設から最大 500m 以内の範囲となっている。

（住民の意思と選択による計画的縮退）

例えば、老朽化した住宅団地の住民が、空地空家の増加など安全・安心への懸念から、中長期的な縮退を選択する場合や、人口・世帯が極端に減少した過疎集落が、生活上の理由から、自ら集落移転・再編を選択する場合など、住民自身が計画的縮退を望んだならば、その支援について想定しておくことも必要である。また、住民の適切な選択が可能となるよう、判断材料となる情報の提供も必要である。

また、計画的縮退の際には、撤退後の土地利用や維持管理方策についても合わせて検討することが必要である。この場合、過疎集落にあっては、なるべく小規模・高齢化が進行する前に維持・活性化の取り組みを促し、いわゆる「限界集落」が発生しないように努めるとともに、下表に示すような集落を維持するための規模条件に関する調査研究事例等にも留意しながら、きめ細かにモニタリングを行っていくことが必要である。

表 集落維持のための規模条件等に関する調査研究事例

項目	規模条件等	出典
維持が困難になり始める集落規模	・いろいろな条件があり一概には言えないが、維持が困難になり始めるのは 20 戸を切ったあたり	十日町市「中山間地高齢化集落生活実態アンケート調査結果報告書」（平成 19 年）
集落が存続していくための最低規模	・10 戸（市町村へのアンケート結果で最も多かった回答：3 割の回答）	国土交通省『新しい国のかたち「二層の広域圏」を支える総合的な交通体系最終報告』（平成 17 年 5 月）
中山間地域において集落が存続するための最低定住条件	・集落の総戸数：8～9 戸以上 ・小学校までの距離：3 km 以下 ・D I D までの到達時間：30 分以内	中国農業試験場・総合研究部・農村システム研究室「中山間地域における集落維持の限界条件」,（平成 8 年） 京都府の中山間地域における研究事例
限界集落（高齢化が進み、共同体の機能維持が限界に達している状態）の定義	・65 歳以上人口比 50%以上 ・冠婚葬祭をはじめ田役、道役などの社会的共同生活が困難	長野大学教授（高知大学名誉教授）である大野晃が、平成 3 年）に最初に提唱した概念

4) コンパクトなまちづくりの目標

中長期的な観点からコンパクトなまちづくりを進めるにあたっては、わかりやすい目標を設定することが重要である。

この場合の目標としては、コンパクト化の状況を把握でき、進行管理が可能な、定量的目標を設定することが望ましい。

具体的な指標としては、集積誘導区域の人口密度のほか、コンパクトなまちづくりの効果である中心市街地の賑わいや経済活動を測る指標、買物等の生活利便性や公共交通の利便性を測る指標、地域の歴史文化や自然などの地域資源を測る指標が考えられる。また、歩行者・自転車のための空間の整備量や、拡張型の都市基盤整備事業の見直しなど、施策の取り組み状況を測る指標も考えられる。

表 集積誘導区域の人口密度による目標設定の例

指標	目標値	目標設定の方法	出典
まちなか居住人口	都心地区人口密度 56人/ha 65人/ha 住宅供給目標 3,000戸	(富山市の例) ・都心地区の人口密度の現状が56人/haであり、目標値を65人/haと設定。 +10人/ha (平成12年時点の全国のDID人口密度が65人/haであったことも考慮) ・目標人口密度を基に、目標とする住宅供給量を3000戸と設定。	富山市まちなか居住推進計画
公共交通沿線人口	バス沿線人口密度 34人/ha 40人/ha 鉄道沿線人口密度 45人/ha 50人/ha 公共交通が便利な地域に住む市民の割合 28% 42%	(富山市の例) ・バス路線の沿線では、現状の人口密度が34人/haとなっている、将来的には市街地としての人口密度の目安である40人/haと設定。 ・鉄道の沿線では、現状の人口密度が44/haとなっているが、鉄道の輸送力がバスよりも大きいことを踏まえ、将来的には50人/haと設定。 ・目標人口密度を基に、目標とする公共交通沿線の人口を約16万人・全人口の42%と設定。	富山市公共交通活性化計画

表 都市のコンパクト指標の例

指標	数値
中心市街地がにぎわう	歩行者数・来街者数増加、売り上げ増加・床面積増加、空き店舗数減少、地価・家賃の上昇(安定)
まちなか居住が進展する	人口・世帯数・住宅戸数の増加
まちなか経済が活発となる	まちなかの就業者数・新規開業数増加
歩行者・自転車空間が整備される	歩行者専用空間の延長・面積の増大、歩道の整備延長、自転車道路の整備延長
歩いていける利便施設が充実する	医療施設、ショッピング施設が500m以内にある世帯率
職住近接が進む	通勤時間の短縮、徒歩・自転車通勤者率増加
公共交通が充実する	公共交通利用者数増加(安定)、自動車走行距離低下(ガソリン消費量低下)、自動車通勤率の低下、家から250m以内にバス停がある世帯率、家から500m以内に鉄道駅がある世帯率
郊外分散開発が抑制される	DID人口密度の上昇、調整区域・白地地域での開発面積・人口の相対的低下、農地面積減少に歯止め
拡張型基盤整備事業を見直す	都市計画決定・事業の見直し
地域の歴史文化空間を保全する	保全建造物・施設(登録文化財など)の件数・地区の増加
11. 自然環境を保全する	公園緑地面積・自然保全地区の増加

出典：海道清信「コンパクトシティの計画とデザイン」

(留意事項)

コンパクトなまちづくりは、単に人口密度を高めればよいというものではない。都市機能の集積・誘導にあたっては、市町村のまちづくりの理念と一致した、持続可能な良好なストックの形成に資するよう、戦略的に開発の質を誘導することが重要である。市町村においては、まちづくりの方針として都市マスタープランを策定しているが、より積極的に、望ましい開発を誘導するための方針を予め定めておくことも考えられる。

5) 地域に応じた方向性の検討

基本的な考え方

コンパクトなまちづくりは、市街地への居住など都市機能の集積を誘導することを基本である。

しかし、市町村の区域内には、市街地以外にも、地形や成り立ち、土地利用、生活環境の異なる多様な地域が存在しており、地域を全体としてコントロールしながら、コンパクトなまちづくりを進めなければ、効果的なコンパクト化は困難である。

このため、以下のような視点に基づき、中心市街地や住宅市街地、集落等、性質の異なる地域ごとに、地域の性質に合わせた取り組みを展開し、全体としてコンパクトなまちづくりを進めることが重要である。

中長期的に人口の集積を図る区域での既存ストック活用の重点化

- ・ 既成市街地等の都市機能の集積の活用
- ・ 計画市街地等の整備水準の高い居住機能の活用

中長期的に空地・空家等が発生してくる区域でのマネジメント

人口の集積を図る区域以外での新規開発の抑制

地域資源の保全と、維持管理を担うコミュニティの活性化 など

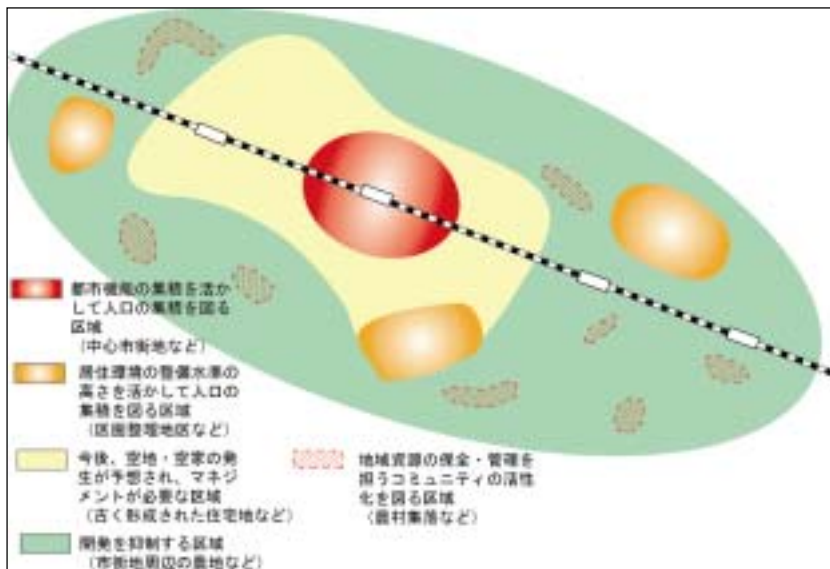
地域の区分（例）

コンパクトなまちづくりを進めるにあたっての地域の区分は、市町村が地域の特性を踏まえて設定するのが望ましいが、基本的には次のような視点が考えられる。

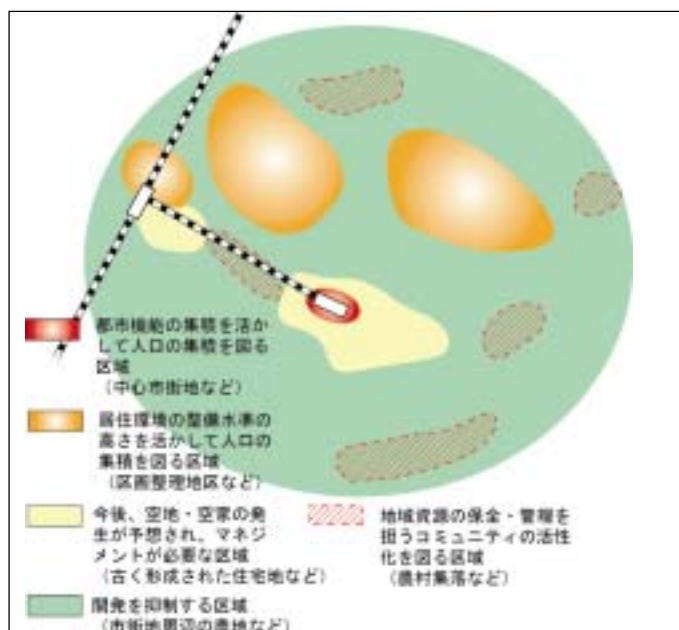
表 地域の区分の視点（例）

区分の視点	該当する地域（例）
都市機能の集積を活かして人口の集積を図る区域	中心市街地など
居住環境の整備水準の高さを活かして人口の集積を図る区域	土地区画整理事業等により基盤整備がなされた住宅地や、地区計画、建築協定等により良好な居住環境が保存されている住宅地など
中長期的に空地・空家の発生が予想され、マネジメントが必要な区域	古く形成された住宅地など
開発を抑制する区域	一団の優良農地、森林など
地域資源の保全・管理を担うコミュニティの活性化を図る区域	農山漁村集落など

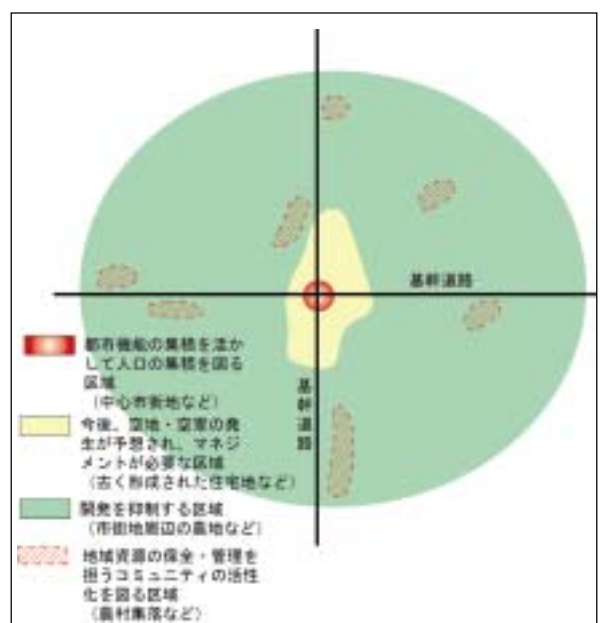
拠点的な市町村の地域区分（例）



ベッドタウン的な市町村の地域区分（例）



中山間の市町村の地域区分（例）



6) まちづくりの方向性と施策(例)

コンパクトなまちづくりを進める際に、地域区分ごとに展開することが考えられるまちづくりの方向性と具体的な施策(例)を以下のとおり整理した。

中心市街地については、広域圏の核となる中心市街地と、周辺市の中心市街地では、担うべき役割や機能立地の可能性が異なるためと考えられるため、別の方向性として整理している。

また、市町村の規模によっては、中心市街地を補完する生活拠点地区を位置付けることも想定される。

住宅市街地については、整備水準や整備年代により、方向性が異なるものとして整理している。

表 地域の区分ごとの方向性と施策(例)

区分	方向性	施策
広域圏レベルの中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・都市圏の中心として、土地の有効利用、高度利用、市街地の再整備等を通じ、商業、業務、芸術文化、娯楽、交流、公共施設等の広域的な都市機能の集積を向上 ・街なか居住の推進 <ul style="list-style-type: none"> 利便性を活かした中高層マンションなど良好な集合住宅の供給促進 徒歩・自転車交通圏内への各種都市機能の配置、徒歩・自転車の利用環境の向上など歩いて暮らせる生活圏の形成 ・駅への連絡性の向上など鉄道とバスの連携による総合的な公共交通体系の構築、自動車との共存 <p>これらに加えて、人口動向に応じ、以下のような方向性を考慮</p> <p>(人口拡大都市)</p> <ul style="list-style-type: none"> 低密度な市街地の拡散の防止 周辺地域における乱開発の防止 拠点性の向上に合わせた都市機能の高度化、機能更新。 <p>(人口減少都市)</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住者の減少や商業機能の停滞等により、歯抜け状に増加する空き家・空き地への対応(空きビルのコンバージョンや、空き地を活用して市街地整備を進める方策の検討など) 都市機能のリニューアル等による新たな市街地の魅力の付加、交流空間や賑わい拠点としての活性化 	<p><広域的都市機能の配置></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特別用途地区の活用による都市機能の拡散の抑制と大規模な集客施設の中心への立地誘導 ・公共公益施設配置(介護予防、健康福祉、図書館など) ・民間施設の立地誘導(税制による優遇措置など) <p><良好な住宅供給></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住宅建設・住宅購入補助 ・住宅建設における税制上の優遇 ・公営住宅の整備 ・高齢者の持家活用 ・住み替え相談窓口の設置 <p><各種都市機能の配置></p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活利便施設の整備・誘導 ・商業集積地の魅力化(空き店舗対策、テナントミックス、公共空間を活用したオープンカフェ等イベント) <p><回遊性向上></p>
市域レベルの中心市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の特性に応じて、方向性を選択することが必要 <p>歴史文化、地場産業等特徴ある地域資源を活かした街なか観光や都市の「顔」づくりなど、交流拠点としての活性化</p> <p>公共公益施設の集積を活かした便利な公共サービス拠点としての活性化</p> <p>商店街が主体となった身近な賑わい空間としての活性化</p> <p>遊休化した空き地、空き家等の活用</p> <p>(鉄道駅を持つ中心市街地)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上記に加え、交通結節拠点性を生かした身近な生活拠点として活性化 <p>駅前スーパー、駅前商店街など最寄品小売業の充実</p> <p>利便性を活かした中低層マンションなど良好な集合住宅の供給促進</p> <p>駅関連施設(駅前広場等)整備による交通結節機能の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・移動支援・移動しやすさの向上 ・レンタサイクル ・快適な歩行者空間の形成(コミュニティ道路の整備、バリアフリー化、歩行者用道路の交通規制等) <p><アクセス性の向上></p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上・利用促進 ・街なか循環バス ・街なかでの駐車場の確保 <p><都市環境の維持></p> <ul style="list-style-type: none"> ・空家・空き地対策、高齢者対策、防犯・防災対策など

区分	方向性	施策
整備水準の高い住宅市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・質の高い居住環境を活かし、高齢者が住み続けられるとともに、ファミリー層も安心して子育てができる住宅市街地として維持・整備 ・鉄道沿線等で新たな住宅団地の整備を行う場合には、良好なストックとして将来的に継承できる整備を実施 	<ul style="list-style-type: none"> <新たな居住者の転入促進> ・土地利用の見直し・再編(建設当初の住環境の柔軟な変更など) ・高齢者・若年層の相互住み替え促進
古く形成された住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・古く形成された住宅地は、地域住民の生活を支えるため、必要に応じ住環境の改善を図りつつ、五月雨的に発生する空地・空家を適切に管理 ・住民の選択により、場合によっては、中長期的に縮退(スマートシュリンク)を検討 	<ul style="list-style-type: none"> <都市環境の維持> ・空家・空闲地対策、高齢者対策、防犯・防災対策など
市街地周辺の農地等	<ul style="list-style-type: none"> ・無秩序な開発、都市機能立地の抑制と良好な営農環境の保全 	<ul style="list-style-type: none"> <無秩序な市街化抑制> ・市街化調整区域への編入(逆線引き) ・区域区分制度の活用 ・準都市計画区域制度の活用
農山漁村集落	<ul style="list-style-type: none"> ・農林漁業など地域産業の活性化と連携しながら、都市部からの新たな定住層を受け入れることも視野に、田園・自然環境と共存とした田舎暮らしを享受できる場として維持・再生。 ・また、人口の流出を抑制するための、シビルミニマムとしての生活交通手段や生活サービスを確保 ・過疎集落は、集落間での機能連携や集落再編などによる集落機能の維持のほか、集落住民の合意がある場合の選択肢として集落の移転・再編も想定 	<ul style="list-style-type: none"> <定住人口の維持> ・UJターンの促進 ・生活交通手段の確保(コミュニティバスやデマンド型バスシステム、NPO等による運送サービスなど) ・中心部の集落の機能強化 ・生活関連サービスの提供(移動スーパー等) <集落機能の維持> ・多様な主体との連携による集落機能の維持 ・消滅集落の跡地管理