

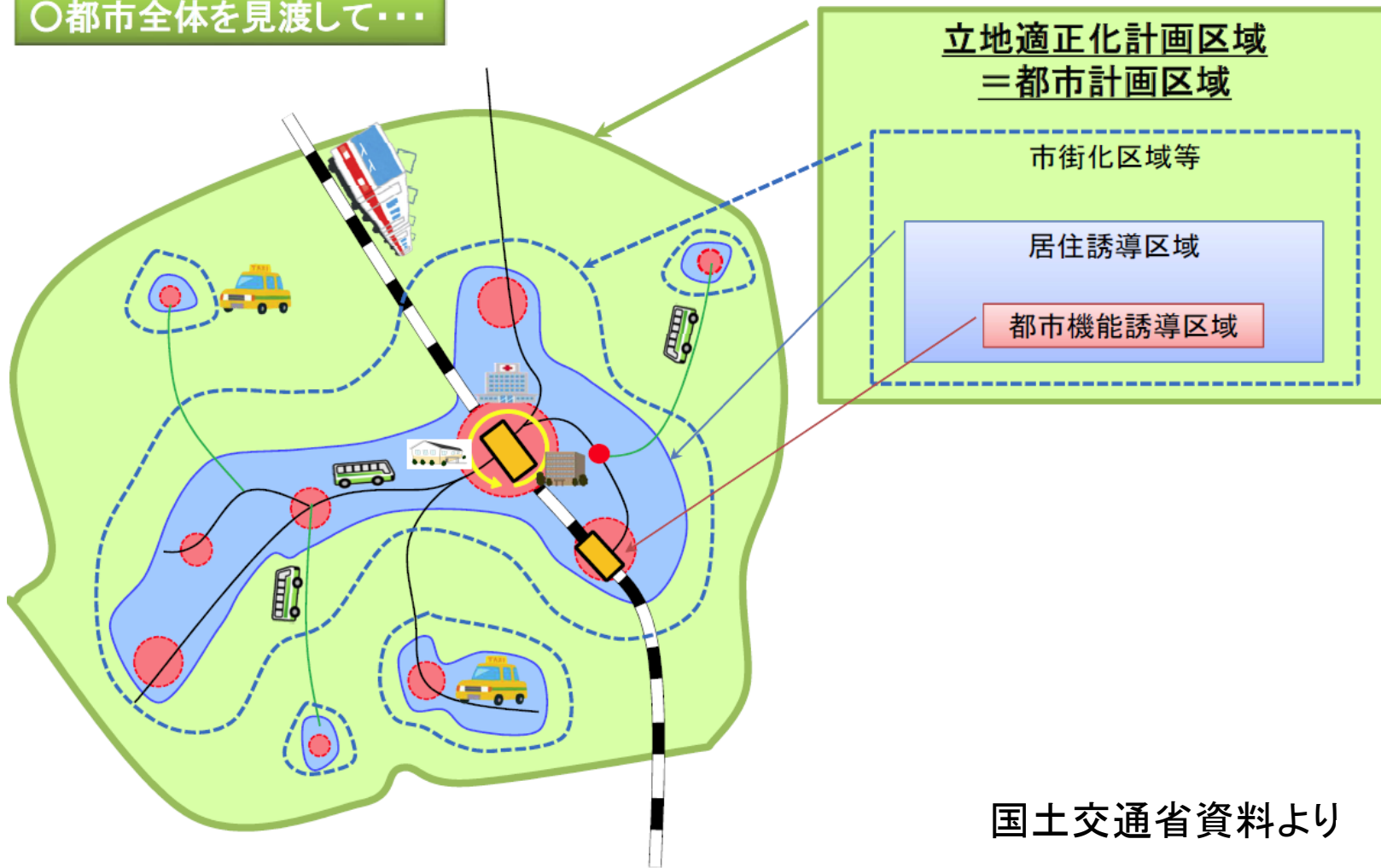
コンパクトシティ実現手段としての立地適正化計画
コンパクトなまちづくりシンポジウム

2016年10月19日
東京工業大学 中井検裕

立地適正化計画

▶ コンパクトシティを実現するための土地利用計画制度

○都市全体を見渡して…



国土交通省資料より

具体的な取組を行っている都市（H28.7末）

- ▶ 全国で289都市
- ▶ 山口県
 - ▶ 宇部市
 - ▶ 下関市
 - ▶ 山口市
 - ▶ 萩市
 - ▶ 光市
 - ▶ 周南市
- ▶ 現時点で策定済み4都市
 - ▶ 大阪府箕面市、熊本市、岩手県花巻市、札幌市

居住誘導の考え方

▶ プル要因

- ▶ 都市機能の拠点立地を推進することによって、居住の拠点周辺への立地を誘因する(=居住に対するインセンティブ)
- ▶ 居住を誘導すると考えられている都市機能
 - ▶ 公共交通
 - ▶ 主要公共施設
 - ▶ 病院等の医療施設・福祉施設
 - ▶ 商業施設などの生活サービス施設

▶ プッシュ要因

- ▶ 居住に不適切な環境を周知することによって、居住からの撤退を誘導する(=居住に対するディスインセンティブ)
 - ▶ 災害リスク

都市機能と居住の関係

▶ 公共交通

- ▶ 誘導効果はありそう

▶ 福祉施設

- ▶ 居住との相関はそもそもあまり高くない

▶ 医療施設

- ▶ 病院については、二次医療圏ごとに設置病床合計の上限が設けられている
- ▶ 大病院が立地する地域には診療所が集中して立地する傾向がある
(吉田あつし・幸野聡「茨城県における診療所間の空間的競争」日本統計学会誌 37(1)、2007年)
- ▶ 居住との関係については緩い相関はあるが、誘導効果については不明確

▶ 商業施設

- ▶ 居住との相関は高い
- ▶ 伝統的な立地論は「人口密度→商業施設立地」であり、その逆は未証明

都市機能誘導区域の設定の考え方

- ▶ 都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域
- ▶ 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域
- ▶ 一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定める

居住誘導区域の設定の考え方

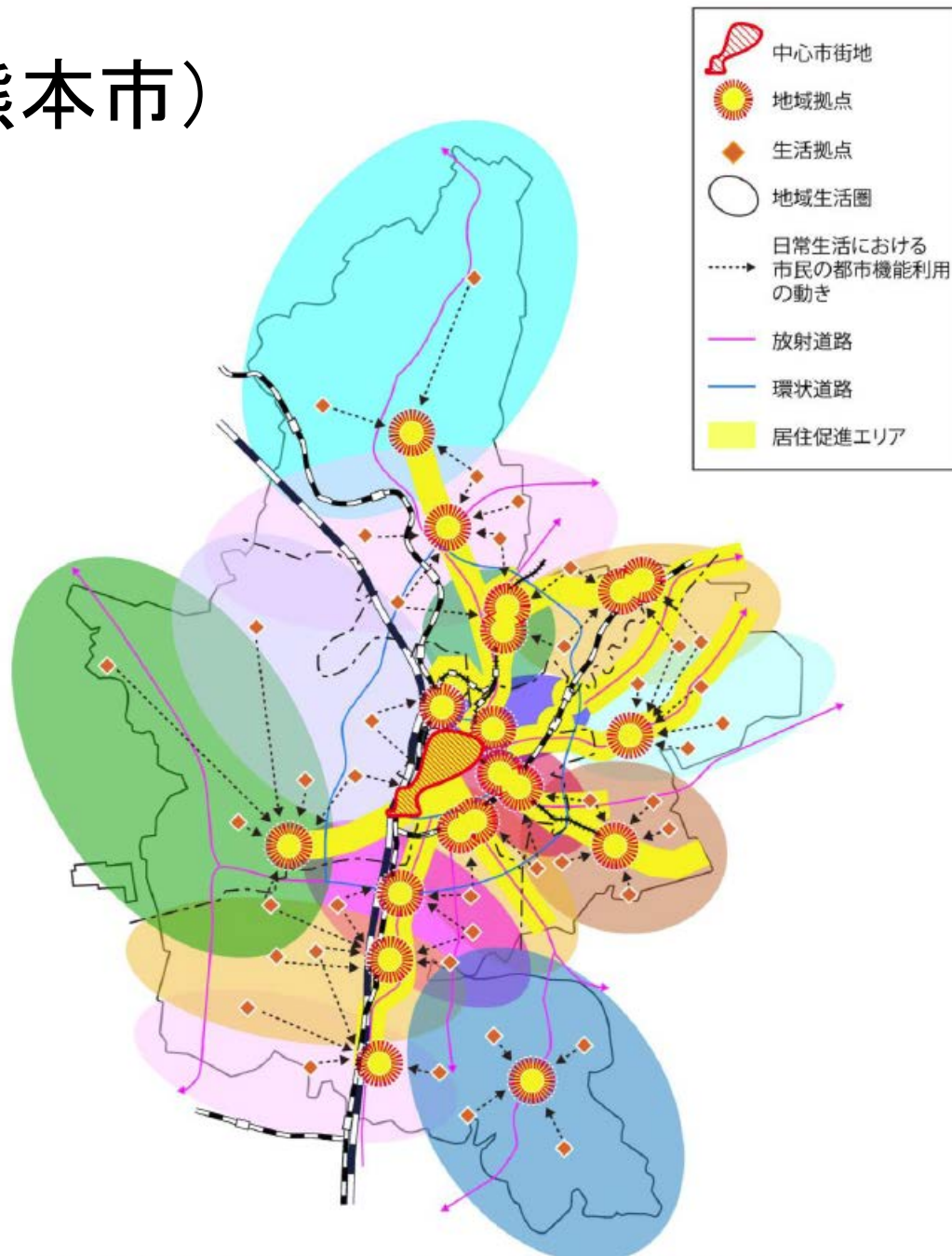
- ▶ 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- ▶ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域
- ▶ 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域

事例紹介

▶ 基本データ

	H22 人口	H22 DID 人口	H22 DID 人口密度			
大阪府箕面市	13.0 (万人)	12.4 (万人)	84.9 (人/ha)	大都市 郊外市	線引き	H28.2策定 済み公表
熊本県熊本市	73.4	57.9	66.4	地方 政令市	線引き	H28.4策定 済み公表
北海道札幌市	191.4	184.6	80.2	地方 政令市	線引き	H28.8策定 済み公表
岩手県花巻市	10.1	1.3	33.7	地方 小都市	非線 引き	H28.6策定 済み公表
新潟県魚沼市	4.0	0.5	39.8	地方 小都市	非線 引き	H28.10案 の公表
青森県弘前市	18.3	12.1	48.0	地方 中都市	線引き	H28.10素 案の公表

都市構造の目標(熊本市)



都市機能誘導区域の設定

▶ 区域設定の視点

- ▶ 中心市街地

- ▶ 地域拠点

 - ▶ 地域拠点の800m圏内の工業地域を除いた市街化区域内

 - ▶ 災害リスクの高い地域は除外

▶ 人口と面積

- ▶ 3146ha 192,974人

- ▶ 人口密度 61.3人／ha

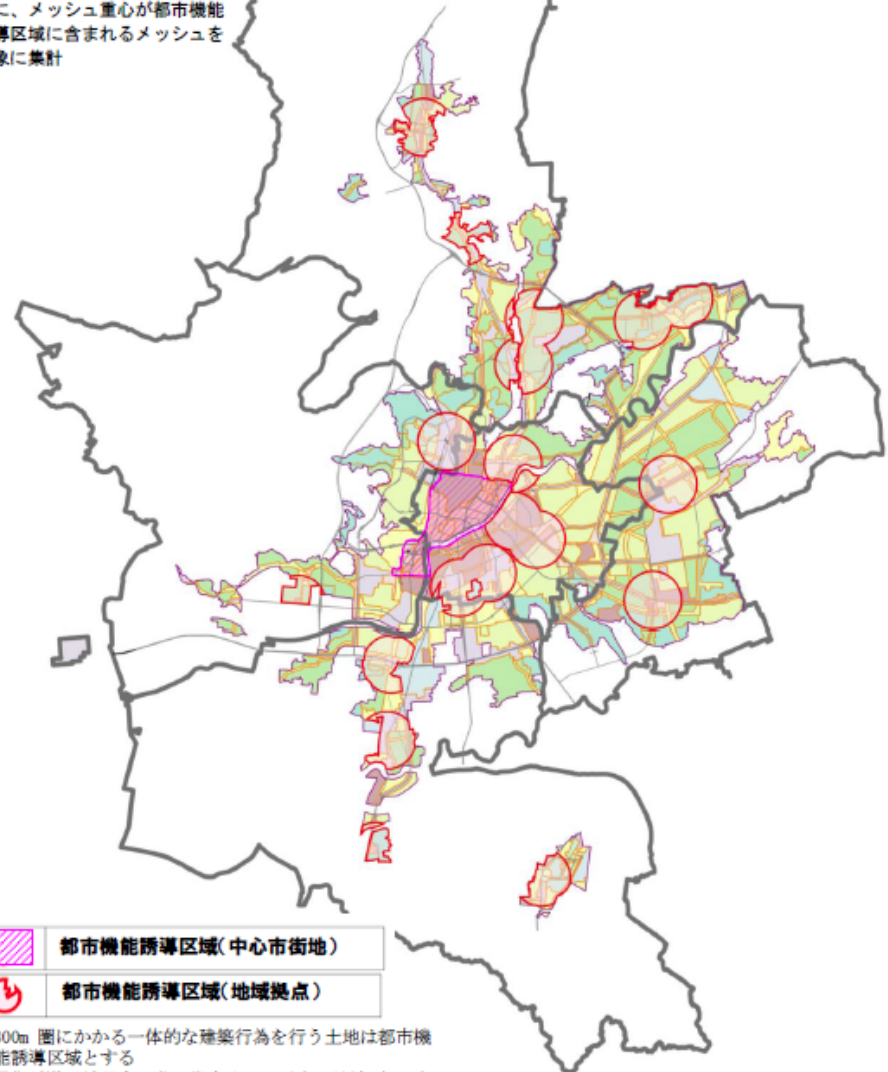
- ▶ 市街化区域の約30%



	面積	人口
都市機能誘導区域 〔人口密度〕	3,146ha	192,974人 〔61.3人/ha〕
市街化区域面積と人口 (割合)〔人口密度〕	10,795ha (29.2%)	644,441人 (29.9%)〔59.7人/ha〕
市域面積と人口 (割合)〔人口密度〕	39,032ha (8.1%)	734,474人 (26.3%)〔18.8人/ha〕



※H22 国勢調査データベース

※都市機能誘導区域人口は、H22
国勢調査 500m 人口メッシュを
基に、メッシュ重心が都市機能
誘導区域に含まれるメッシュを
対象に集計



-  都市機能誘導区域(中心市街地)
-  都市機能誘導区域(地域拠点)

※800m 圏にかかると一体的な建築行為を行う土地は都市機能誘導区域とする

※居住誘導区域設定の際の災害リスクが高い地域 (P94) を除く

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

居住誘導区域の設定例

▶ 居住誘導区域設定の視点

- ▶ 中心市街地及び地域拠点
- ▶ 公共交通軸沿線
 - ▶ 全ての鉄軌道＋運行本数75本/日以上 of バス路線
- ▶ 鉄道駅・市電電停から概ね半径500m圏
- ▶ バス停から概ね半径300m圏

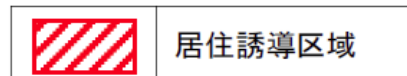
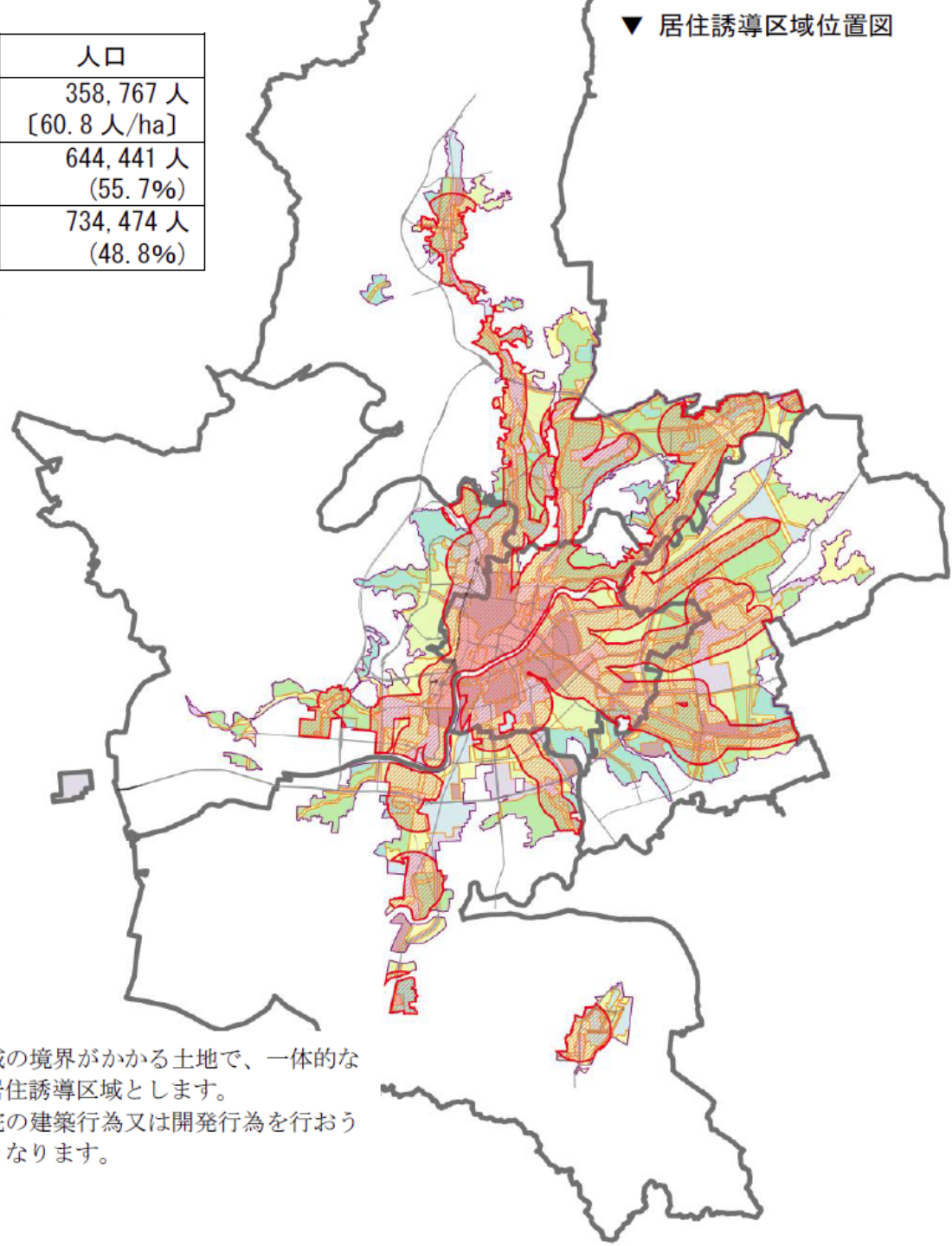
▶ 面積と人口

- ▶ 市街化区域面積 10,795ha
 - ▶ 居住誘導区域 5,904ha(約55%)
 - ▶ 居住誘導区域外 4,891ha(約45%)
- ▶ 市街化区域人口 644,441人
 - ▶ 居住誘導区域 358,767人(約56%)
 - ▶ 居住誘導区域外 285,674人(約44%)
- ▶ 人口密度の目標値 60.8人/ha → 60.8(H35)

	面積	人口
居住誘導区域 〔人口密度〕	5,904ha	358,767人 〔60.8人/ha〕
市街化区域面積と 人口(割合)	10,795ha (54.7%)	644,441人 (55.7%)
市域面積と人口 (割合)	39,032ha (15.1%)	734,474人 (48.8%)

※H22 国勢調査データベース

※居住誘導区域人口は、H22 国勢調査
500m 人口メッシュを基に、メッシュ
重心が都市機能誘導区域に含まれる
メッシュを対象に集計

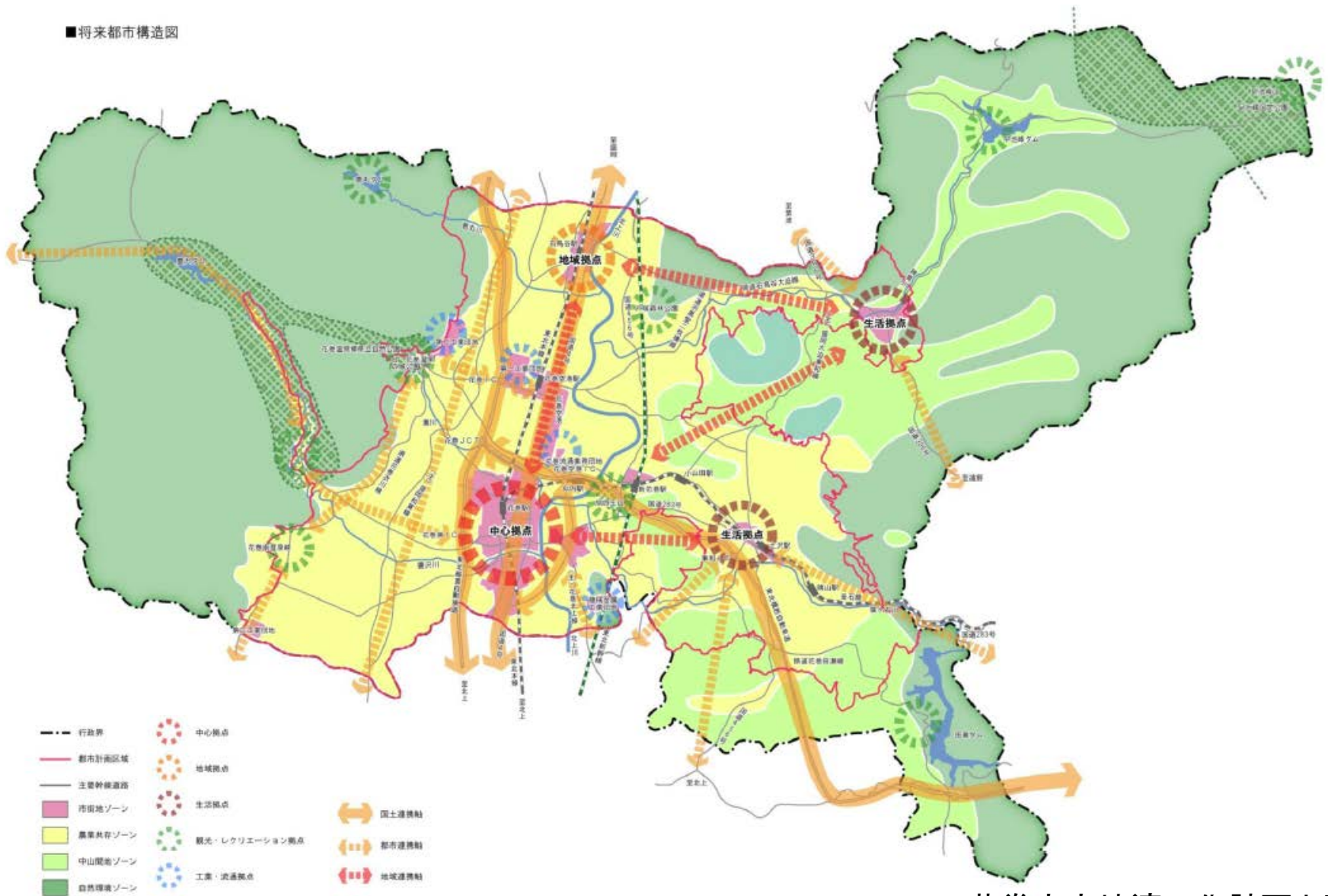


※市街化区域内において、居住誘導区域の境界がかかる土地で、一体的な建築行為又は開発行為を行う土地は居住誘導区域とします。

※居住誘導区域外で一定規模以上の住宅の建築行為又は開発行為を行おうとする場合には、市への届出が必要となります。

都市構造の目標(花巻市)

■将来都市構造図



居住誘導区域の設定

▶ 区域設定の視点

- ▶ 用途地域内かつS45年DIDで一定の人口密度の維持が可能
- ▶ 公共交通の利用が可能(鉄道駅から1000m、バス停から300m)
- ▶ 土地区画整理事業が完了もしくは事業中
- ▶ 災害リスクが低い
- ▶ 商業、医療、福祉、子育てなどの生活サービス施設が集積している

▶ 人口

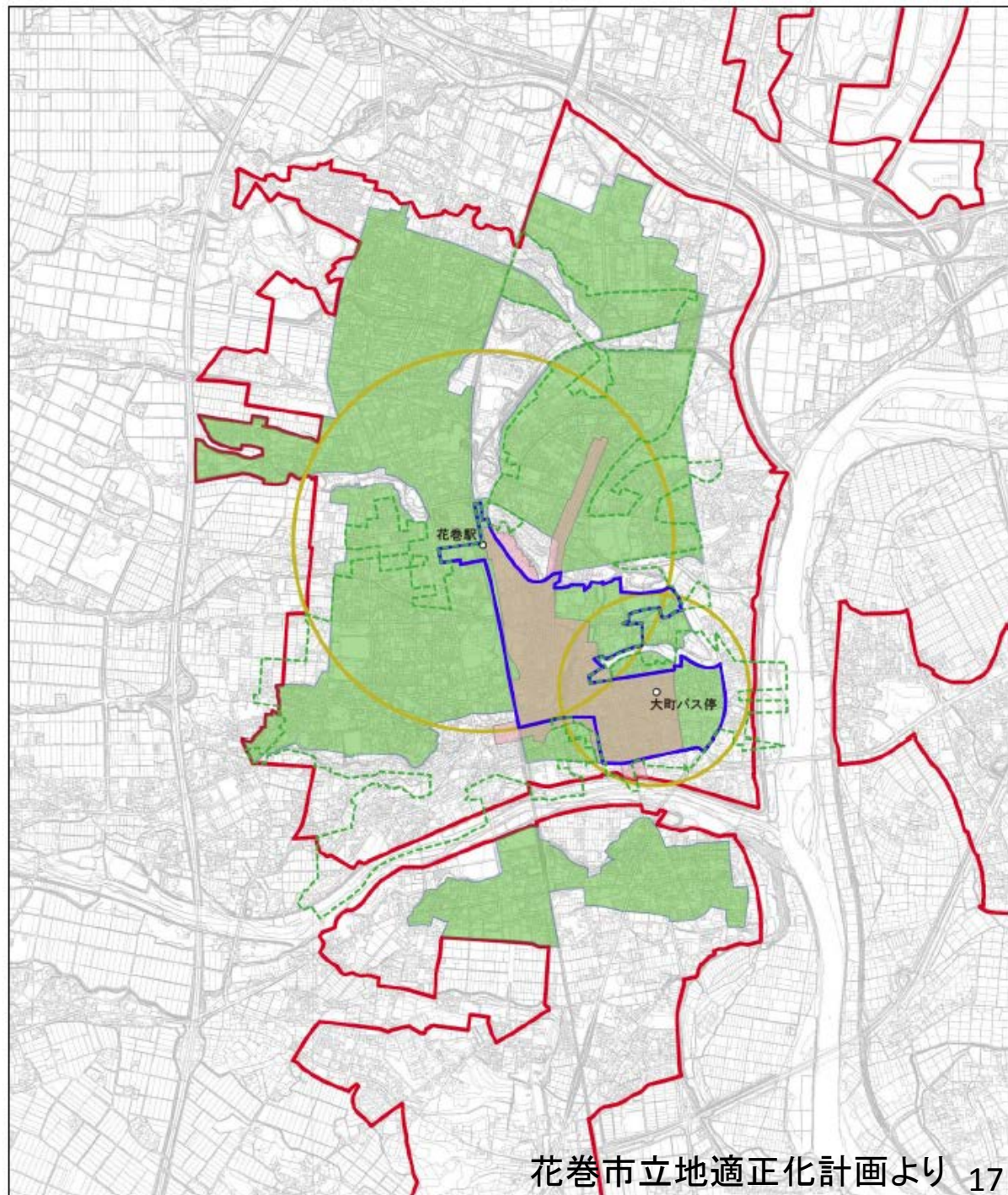
- ▶ 居住誘導区域(花巻駅周辺) 19,563人(総人口の約20%)
- ▶ 居住誘導区域(石鳥谷駅周辺) 1,091人(総人口の約1%)
- ▶ 人口密度の目標値
 - ▶ 花巻駅周辺 35.9人/ha → 35(H47年)
 - ▶ 石鳥谷駅周辺 19.9人/ha → 20(H47年)

都市機能誘導区域の設定

▶ 区域設定の視点

- ▶ 居住誘導区域内の人口が集中している(DID区域)エリア
- ▶ ピーク時に運行本数が片道3本以上の鉄道駅である花巻駅から半径1km、バス停留所から半径500m以内のエリア
- ▶ 公共用地率が15%以上のエリア
- ▶ 商業、医療、福祉、子育てなどの様々な生活サービス施設が集積している若しくは集積可能エリア(商業地域等)

区域図(花巻駅周辺)



先行事例から

- ▶ いずれの事例においても、比較的丁寧に現況都市構造の分析がなされている
- ▶ 目標とする都市構造はいずれもコンパクト＋ネットワーク
- ▶ 区域設定の考え方は都市により様々
 - ▶ 「都市機能誘導区域→居住誘導区域」とするタイプと「居住誘導区域→都市機能誘導区域」とするタイプ
 - ▶ 都市機能誘導区域
 - ▶ 「あるべき型」(上位計画から)と「現況重視型」
 - ▶ 厳選型とインフレ型
 - ▶ 居住誘導区域
 - ▶ 足し算型(あるべき型)と引き算型
 - ▶ 人口密度の目標設定はかなり苦しいケースも見受けられる
 - ▶ 居住誘導区域外への配慮

立地適正化計画策定にあたって

- ▶ 自地域を客観的に分析する好機
- ▶ 他分野との連携を図る好機
- ▶ 目標とする都市構造を市民が共有する機会とすること
 - ▶ 立地適正化計画はそれを実現する1つの手段
 - ▶ 立地適正化計画は基本的にはマスタープランであって、誘導目標を示すものであり、それ自体で土地利用規制の拘束性を有するものではない
 - ▶ 立地適正化計画のメリット・デメリットを考える
 - 都市機能誘導区域設定に伴うメリットは大きい
 - 居住誘導区域外となることのデメリット
 - ▶ その他にも実現手段はある(例えば「小さな拠点」)
- ▶ 区域設定は都市による工夫のしどころ