

まちづくり政策と地域交通政策について (議事 (3))

概要と目的

- 都市計画基本問題小委員会は、今日の都市計画基本問題(都市において現実に生じている、都市計画に起因し、又は関連する基本的かつ構造的な諸課題)について、社会経済情勢の変化により顕在化したもの、従来から構造的に生じているものを洗い出し、その解決に向けて講ずべき施策の方向性を幅広く検討するため、平成29年2月に設置。

議論のテーマ

第19回(9月20日開催) 都市構造の「軸」と「拠点」(コンパクト・プラス・ネットワーク)の高質化・多様化について

- 第20回(10月25日予定) ・広域的な観点からの土地利用の最適化について
・広域連携について
・立地適正化計画が都市経営に与える影響・効果について

第21回以降

- ・都市アセットの適切な管理・運営・活用によるまちづくりについて
- ・アジャイルなまちづくりについて
- ・都市におけるGX・まちづくりのグリーン化について
- ・スマートシティ、都市におけるDXについて

委員等名簿

【委員】

大橋 洋一	学習院大学大学院法務研究科教
◎谷口 守	筑波大学システム情報系社会工学域教授
村木 美貴	千葉大学大学院工学研究院教授

【臨時委員】

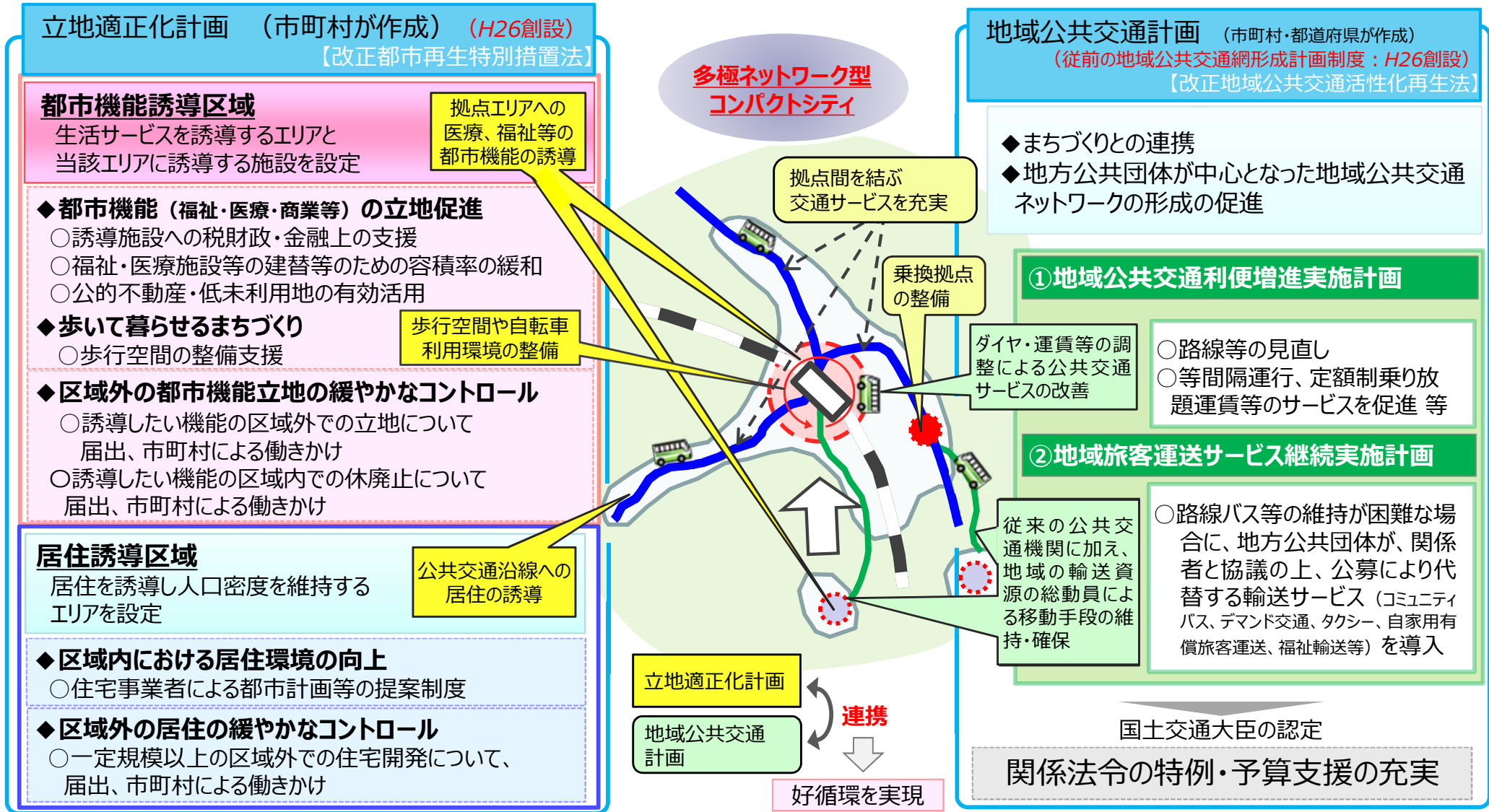
秋田 典子	千葉大学大学院園芸学研究院教授
坂井 文	東京都市大学都市生活学部教授
中川 雅之	日本大学経済学部教授
野澤 千絵	明治大学政治経済学部教授
横張 真	東京大学大学院工学系研究科教

【専門委員】

内海 麻利	駒澤大学法学部政治学科教授
黒澤 幸太郎	むつ市都市整備部都市計画課長
中村 英夫	日本大学理工学部土木工学科教授
名畑 恵	錦二丁目エリアマネジメント株式会社代表取締役 NPO法人まちの縁側育くみ隊代表理事
馬場 正尊	東北芸術工科大学教授
村山 顕人	株式会社オープン・エー代表取締役
山本 雄司	東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻准教授 神戸市都市局長

コンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する計画制度

○ 平成26年にコンパクト・プラス・ネットワークのための立地適正化計画及び地域公共交通計画の計画制度を創設
 ⇒ 居住機能や都市機能の誘導と連携して、公共交通の改善と地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を推進



コンパクト・プラス・ネットワークの高質化・多様化について

【検討にあたっての論点】

■都市の骨格となる公共交通軸の確保に向けて

- ・ 都市の骨格となる公共交通軸とそれを支える拠点整備等を一体的かつ即地的・具体的に計画に定め、それらを連動して施策展開をしていくべきではないか
- ・ 施策展開をしていく上では、地域公共交通計画等他の行政計画との関係も踏まえ、一体的な取組を推進するためにどのような取組が必要か。その際には、公共交通軸に係る取組を、中長期を射程に入れた立地適正化計画へ明示的に位置づけることで都市経営上の効果を考慮しながら検討をすべきではないか
- ・ 都市中心部のみならず住まい近傍の拠点においても、魅力的な空間形成を図るための取組を通して拠点内の回遊性や滞在性を向上させ、公共交通軸と連携し一体的に検討していくべきではないか。それにあたっては立地適正化計画に基づくコンパクト・プラス・ネットワークの取組と連携してどのように実施すべきかを検討すべきではないか

■公共交通軸と連携した拠点の魅力向上に向けて

- ・ 都市中心部以外の公共交通軸上の拠点や、住まい近傍における都市機能誘導区域の設定のあり方について、検討すべきではないか
- ・ 都市計画上位置付けられた公共交通軸上に存する産業・雇用の拠点を立地適正化計画にも位置付けていくことは公共交通軸の確保にあたっても重要であるが、中長期を射程に入れた計画に公共交通軸と一体となった産業拠点を位置付ける事前明示の効果も踏まえ、立地適正化計画の中でどのように位置付けていくことが適切かを検討すべきではないか

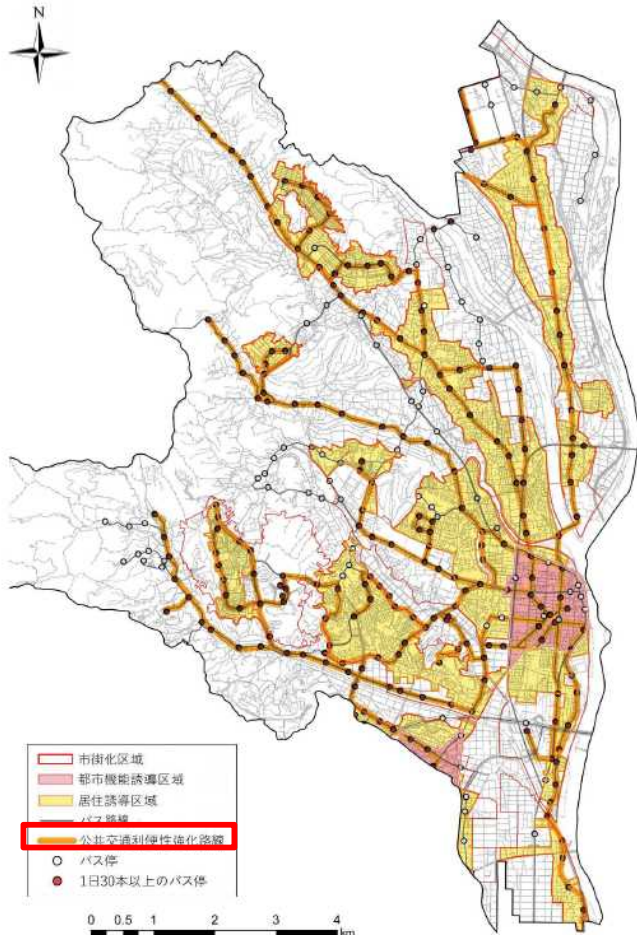
※最近の社会動向(新型コロナ危機を契機したまちづくりの方向性、新たなモビリティの実装、EC市場規模の増大等)も考慮に入れて検討

立地適正化計画に公共交通軸が有機的に位置づけられた事例【神奈川県厚木市】

- 厚木市は立地適正化計画と地域公共交通計画を一体の計画（コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画）として作成
- 片道1日30本以上のバスが運行するバス路線を「公共交通利便性強化路線」として位置付け、各軸の居住地や生活利便性の立地状況などを踏まえ、居住誘導区域とも連動させた施策を推進

⇒ **立地適正化計画と地域公共交通計画を一体的に策定し、双方の計画に基づく取組を即地的・具体的に定めた上で連動して実施している事例も存在**

■ 誘導区域と公共交通利便性強化路線

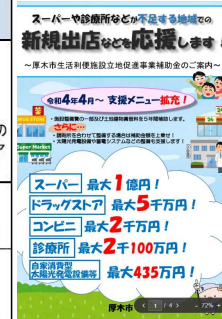


■ まちづくりの観点から公共交通の充実に資する取組を位置付け

■ 施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備の概要	
事業名	施策3-(5)-④居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の整備
実施事業	本厚木駅周辺の歩行空間の拡充 ・一般車の交通規制や道路空間の再配分による広幅員の歩行空間の確保 ・駐車場の再配置の検討
実施対象エリア	都市機能誘導区域（本厚木駅周辺）
実施主体	市・道路管理者（県・市）・交通管理者・民間事業者
備考	今後の周辺開発と併せた整備を行う。
■ 施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上の概要	
施策名	施策3-(4)-②バス路線上の生活利便性の維持・向上
実施事業	・生活利便性の維持・高機能化 ・生活利便施設の立地促進 ・バス停近くの生活利便施設の誘致 ・生活利便施設の誘導のための都市計画制度の適用 ・既存生活利便施設における付加的な生活サービスの提供
実施対象エリア	居住誘導区域内の生活利便性が低い地域（宮の里地区など） 居住誘導区域外（主に市街化調整区域）

【施策事例】生活利便施設の立地支援

(1)生活利便施設整備費			
補助対象施設	補助対象経費及び補助金額※5	補助上限額	補助対象エリア
スーパー※1	①施設整備費※6 施設整備費の2分の1に相当する額 ②土地・建物賃借料 事業を開始した日から5年間分の賃借料に相当する額	1億円 (年2千万円)	次のいずれかに該当するもの 1 公共交通利便性強化路線※2の沿線 2 施設が不足する地区※3 ※いずれの場合も、補助対象施設を中心とした概ね半径1kmの区域内に同種の施設がないこと(スーパーとドラッグストアは同種の施設とする。)
ドラッグストア※2	③調剤所整備費※7 (診療所に限る。) 調剤所整備費の2分の1に相当する額	5千万円 (年1千万円)	公共交通利便性強化路線※2の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径500mの区域内に同種の施設がないこと
コンビニエンスストア※3	補助金額は①、②及び③の合計額又は補助上限額のいずれか小さい額	2千万円 (年400万円)	公共交通利便性強化路線※2の沿線で、補助対象施設を中心とした概ね半径800mの区域内に同種の施設がないこと
内科を有する診療所※4		2千万円 (年400万円) 調剤所を整備した場合 2千100万円 (年420万円)	



特徴として、

- ・公共交通軸の位置づけ(バス停、サービスレベル)
- ・交通結節点となる中心部の駅周辺の拠点整備
- ・都市の骨格となるバス強化路線沿線の生活利便施設の立地支援

等の即地的・具体的な取組を位置付けている