

立地適正化計画に係る他自治体の状況・参考事例

■全国の策定状況

2014 年 都市再生特別措置法の改正（立地適正化計画制度のスタート）

2016 年 北海道札幌市、岩手県花巻市、大阪府箕面市、熊本県熊本市の 4 市が計画公表

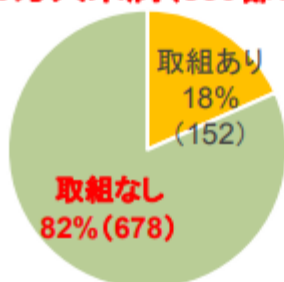
2019 年 5 月時点で 247 都市が計画公表済み（都市機能誘導区域・居住誘導区域ともに設定）

うち、福岡県で策定済み都市は以下の 8 都市

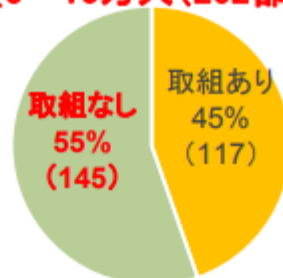
（北九州市、大牟田市、久留米市、直方市、飯塚市、行橋市、宗像市、遠賀町）

【参考】都市計画区域を有する都市の取組状況（H30.12 末時点）

【5万人未満(830都市)】



【5～10万人(262都市)】



■立地適正化計画モデル都市

国交省による「コンパクト・プラス・ネットワークのモデル都市」のうち、人口規模や方向性の類似都市を抜粋

新潟県見附市：人口約4.1万人（H27）→3.1万人（H52）

国土交通
(地域公共交通網形成計画)平成28年3月30日
(立地適正化計画)平成29年3月31日公表

「スマートウェルネスみつけ」の実現 ～都市部と村部が持続する歩いて暮らせる健幸都市～



期待される効果

高齢者の介護費用を 5.1 億円/年(※)削減

※ 見附市の介護認定率の目標値及び「平成27年度 介護認定給付費等実態調査(厚生労働省)」に基づき一人あたり介護費用190.9千円/月より国土交通省が試算

大阪府大東市:人口約12.2万人(H27)→約10.5万人(H52)

子育て世代の流入・定住・交流に特化し、都市機能誘導区域を鉄道駅周辺に絞り込んで設定

→子育て世代のニーズに即して働きやすい環境を整備し、戦略的に子育て世代の定住を促進

- 出生率を1.43(H27)から1.6(H32)に改善
- 25～44歳の女性の就業率を58.0%(H22)から67.2%(H32)に改善
- 25～44歳女性の就業者が約1300人増※

野崎駅周辺エリア

若年層向けのコンテンツを重点的に誘導

『深野北小学校跡地活用プロジェクト』

廃校舎をリノベーションし、スポーツ・歴史・文化・食のコンテンツを備えた交流拠点化。段階的に周辺に取組を広げ、若年層の交流人口増加を図る。

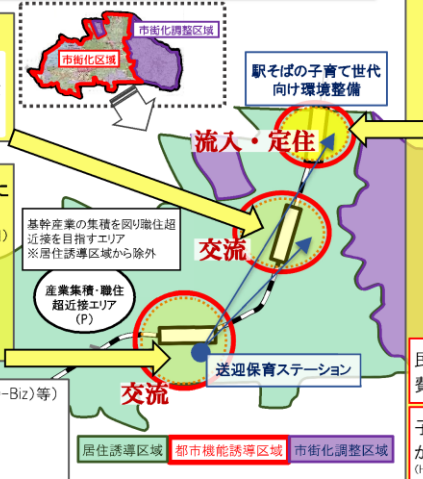
住道駅周辺エリア

子育て世代の生活便利・就業環境向上に向けた都市機能を誘導

・送迎保育ステーション(既存の私立保育園を市が活用)
・多機能型保育所(病児保育、一時預かり等)等を誘導施設に位置づけ

送迎保育サービス利用者は送迎の時間を平均32分/人・日短縮※
(住道駅周辺から大阪駅方面への通勤を想定)

- 産業活性化センターでの就業環境整備(創業支援(D-Biz)等)
- 市内在住・就労者に限定した奨学金返還補助
- 雇用者の市内居住を確保する企業に対する支援
- 創業支援の取組に駅前公共空間等を活用等
- ソフト施策による子育て世代等への就業支援



四条畷駅周辺エリア

特に居住を誘導する区域を独自設定し、駅前で子育て世代等のニーズにマッチする住環境・住宅の確保を重点的に実施

- 駅前等の公営住宅で子育て世代の優先入居枠を設ける方向で調整
- PPPによる市営住宅の建替え、民間住宅の供給

『北条まちづくりプロジェクト』



市営住宅建替え・公園再整備を皮切りに、PPP手法を用いた遊休公的不動産を活用し段階的な地域づくりを実施(H28.10まちづくり会社設立済)



民間投資を呼び込み、市営住宅の建て替え等の事業費の1/15の支出(大東市試算)で実施

子育て世代の居住誘導により北条地域の子育て世代が4割増加※
(H32までの北条地域への子育て世代流入339人(大東市まち・ひと・しごと創生総合戦略))

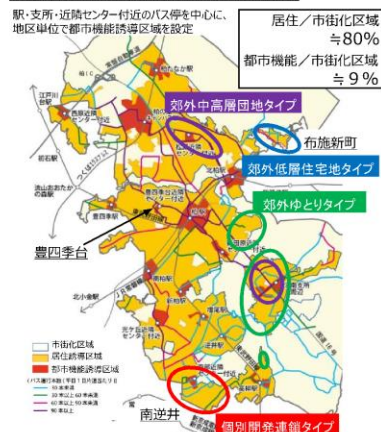
25～44歳の女性の就業者1,300人増により、約100億円の経済効果を創出※

※大東市資料等をもとに国土交通省試算

千葉県柏市:人口約41.4万人(H27)→約41.3万人(H47)

市全体では人口減少は限定的だが、地域毎の開発時期・タイプの違いにより大幅な人口減少が予想される地域も存在。地区単位の段階的な拠点を整備し、17の地域拠点を公共交通でつないだ多極分散ネットワーク型都市構造を実現。

居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定状況



上記4タイプの地域ではH52までに大幅な人口減少予測

カシニフ制度による低未利用地の有効活用
市民団体等による空き地の有効利用を市がサポートすることで、地域コミュニティ等の活動の場を創出

カシニフ情報バンク

カシニフはみなさんのお気持ちや情報を生かすことで生まれます。この出会いの場を「カシニフ情報バンク」とをつけました。ぜひご利用ください。



郊外低層住宅地タイプ S40～50年代の低層住宅地。高齢化率が高い。

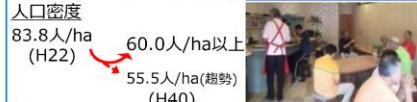
⇒カシニフ制度を活用した空地活用の推進

空き家の管理・活用施策の推進



【布施新町地区目標:地域の魅力向上による人口密度確保】

人口密度 83.8人/ha (H22) → 60.0人/ha以上 (H40)



郊外中高層団地タイプ S50年代の団地。高齢化率が高い。

⇒暮らしの拠点を創出する地域包括ケアの実現

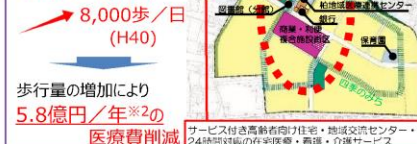
・UR豊四季台団地において、豊四季台団地のイメージ先行実施。

【高齢者の外出機会の増加】

7,600歩/日(H29) → 8,000歩/日(H40)

歩行量の増加により

5.8億円/年※2の医療費削減

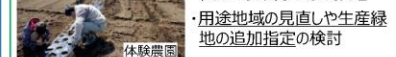


郊外ゆとりタイプ 農地等が多く存在する市街化区域。

⇒都市農地活用等を含めた空地コントロール

・体験農園や市民農園等を提供できる環境づくりの推進

・用途地域の見直しや生産緑地の追加指定の検討



個別開発連鎖タイプ S40年代以降小規模開発が連続。人口密度が高く、道路幅が細い。

⇒空地等を利用した基盤整備の推進

○避難経路:行き止まりの解消 ○すれ違い道路:住民の共同管理



【南逆井地区目標:公的空き地の拡大】

0.1ha(H28) → 0.5ha(H40)

➢施策推進により4.5億円分※1の整備効果を住民との協働により創出

利便性・効率性の高い公共交通網形成

基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率向上により、自動車からの交通手段の転換率を目標値に設定

【自転車・徒歩等への転換率】 10% (H42)

【公共交通手段への転換率】 15% (H42)

※1:同地区推進地域で整備した公共交通網の整備効果(徒歩圏人口)

※2:効果削減から歩行量(歩数)削減の効果が期待される(徒歩圏人口)

富山県黒部市:人口約4.1万人(H29)↘3.4万人(H47)

国土交通省
(地域公共交通網形成計画)平成27年4月公表
(立地適正化計画)平成30年3月30日公表

地元民間企業と連携しながら、居住・都市機能の誘導及び公共交通の利便性を向上

平成28年4月、YKKの本社機能の一部が黒部市に移転。新たに社員約230人及びその家族が黒部市内へ移住。

黒部地域のまちなかを重点的に再生するため、

居住誘導 YKKと連携したまちなか居住の推進

- YKKが、電鉄黒部駅付近の社宅跡地を**複合型賃貸集合住宅「パッシブタウン」**として再整備(社員以外も居住可能)。保育所やカフェ等の商業施設を併設。
- YKKが、JR黒部駅前で、社員寮やホール(コンビニ、カフェを併設)を一体化させた「**K-TOWN**」を整備。
- 市が、居住誘導区域内での住宅取得に対し、新規に支援を実施(従来の補助額に**30万円**を上乗せ)
- 【フラット35】地域活性化型に関する協定を、住宅ローン金利を当初5年間(独)住宅金融支援機構と締結
- 住宅ローン金利を当初5年間年0.25%引下げ

居住誘導区域内の人口を約**1,400人**増加(居住誘導区域内の将来人口推計値の約3割に相当)



YKKが整備しているパッシブタウン

都市機能 公共施設再編と併せた複合的な集客機能の整備

- 市役所跡地に、老朽化した図書館など市内5つの公共施設を集約した「**くろべ市民交流センター**」を整備。
- 公共施設の維持管理費を約**1割削減**
- 市が空き店舗のリノベーションやマッチングを支援支援実績:18件(平成22~29年度まで)
- NPO法人が空き店舗を活用した**認知症カフェ**を開店。店舗内で認知症・介護予防教室や相談業務を実施。



空き店舗の出店による売上高を約**2.7億円/年**増加

都市機能誘導区域:現用途地域の約**17%**
居住誘導区域:現用途地域の約**33%**に絞込み

<南北循環バス路線図>※時間帯によってルートが変更



<黒部地域拡大図>



まちなかへの都市機能の集約及び居住誘導と合わせてバス交通網の再編を行うことにより、平成27年に消失した**DID区域**を復活させる

交通 YKKと連携した公共交通の利便向上

黒部市、YKK、バス事業者等が連携し、企業の社員通勤を取り込んだ一般乗合バス「**南北循環線**」として運行。生地駅周辺と黒部駅周辺地域を結ぶ南北方向のバス路線



YKK社員約**170人***が、マイカーから公共バス通勤へ移行(* 市内の社宅居住者かつ、マイカー通勤者の約6割に相当)

「ちよいのり黒部」(シェアサイクル)を導入

- バス停留所に併設したちよいのりステーションを市内5箇所に設置
- 東京大学と連携して、ちよいのり黒部の利用状況を分析し、モビリティハブとしてまちなかの回遊性を向上

公共交通利用者の増加により、市の財政負担額を約**3割**減少

用途白地地域の開発抑制

黒部市宇奈月温泉駅周辺地域において、地元住民により、「**景観協定**」を締結。建築物の用途や高さを規制。



立山連峰の景観に配慮したまちづくり

福井県大野市:人口約3.3万人(H27)↘2.1万人(H52)

国土交通省
(地域公共交通網形成計画)平成30年度作成予定
(立地適正化計画)平成30年3月19日公表

まちなか居住の推進

- まちなか循環バスの沿線を居住誘導区域に設定
 - 定期購入者へ市内スーパーの買い物券進呈(民間負担)
 - 住民ニーズに応じてきめ細やかに停留所やルート进行调整
 - 居住誘導区域は用途地域の約**72%**循環バス利用者を約**2割**向上(H31目標対H24比)
- まちなか居住への支援
 - 居住誘導区域内の住宅取得費助成の上乗せを検討(対象:新婚・子育て・多世代同居・Uターン等世帯)
- まちなかへの市営住宅の集約
 - 居住誘導区域外の4団地(105戸)を居住誘導区域内の2団地に廃止・統合
 - 居住誘導区域内の人口密度下落抑制33.1人/ha(H27)→29.2人/ha(H47) 社入研推計(23.8人/ha)から大幅下落抑制

期待される効果

まちなか居住環境の整備と地区集会所における健康プログラムの実施を通じて
介護給付費を約**1.5億円/年**抑制(H37)
※要介護認定率1.9%抑制相当(越前おおの高齢者福祉計画)
H25~H34の10年間で公共施設18施設を廃止・統合することで
今後10年間の更新経費を約**8億円**削減
維持管理費を約**1.1億円/年**削減
※大野市公共施設等総合管理計画及び大野市公共施設再編計画

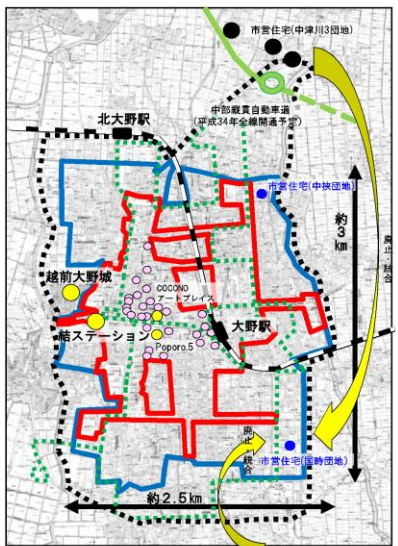
郊外開発の抑制

- 平成34年度の中核縦貫自動車道(市内に2つのIC設置)の開通を交流人口の増加のチャンスと捉えつつも、IC周辺の郊外開発を抑制
- インターチェンジ周辺の大規模集客施設の立地規制
 - H30度中に現在の特定用途制限地域(※)を拡大
 - ※大規模集客施設3,000㎡以上を規制



結の故郷 越前大野

歴史と地域資源を活かした城下町の再生



都市機能誘導区域(用途地域の約28%)
居住誘導区域(用途地域の約72%)
用途地域
まちなか循環バス
空き・空き地の活用実績

まちなかの賑わい創出

- 天空の城「越前大野城」とまちなかの結節点を整備
 - 観光案内所、土産販売所、休憩所、駐車場等を備えた「越前おおの結ステーション」を整備(H21)、越前大野城に訪れた観光客をまちなかへ誘導
 - 越前おおの結ステーション利用者は順調に増加
- 官民連携による空き家・空き地再生
 - 古民家を改修、ギャラリーを中心とした交流施設を整備(大野市)
 - 元商業施設を解体、にぎわい交流施設(飲食店・広場)を整備(民間)
 - 平成20年から10年間で27件の空き家・空き地再生



- まちなか商店による体験型講座の提供
 - まちなかの商店の持つ様々な技と人柄に触れながら、ものづくりなどの体験ができる「越前おおの まち講座」を通年で開催
 - 平成28年度実績は延べ289店舗339講座 受講者数1,025人(市外受講者100人超)
 - まちなか歩行者通行量が約**1.7倍**に増加(H28実績)



期待される効果

越前大野城を中心としたまちなかの賑わい創出により
まちなかの観光客数を約**2割**増加(H33目標対H27)※1
これは観光消費額**34.7億円**、定住人口**2,800人**(6.0人/ha)に相当※2
※1越前おおの観光戦略ビジョン ※2観光庁資料より試算

20

3-3 市民のライフスタイル

将来都市構造の形成によって、市内の住む場所によって大きく3種類のライフスタイルを選択できる都市「ゆくはスタイル」の実現を目指すこととし、実現にあたって立地適正化計画を活用します。

■ゆくはスタイル

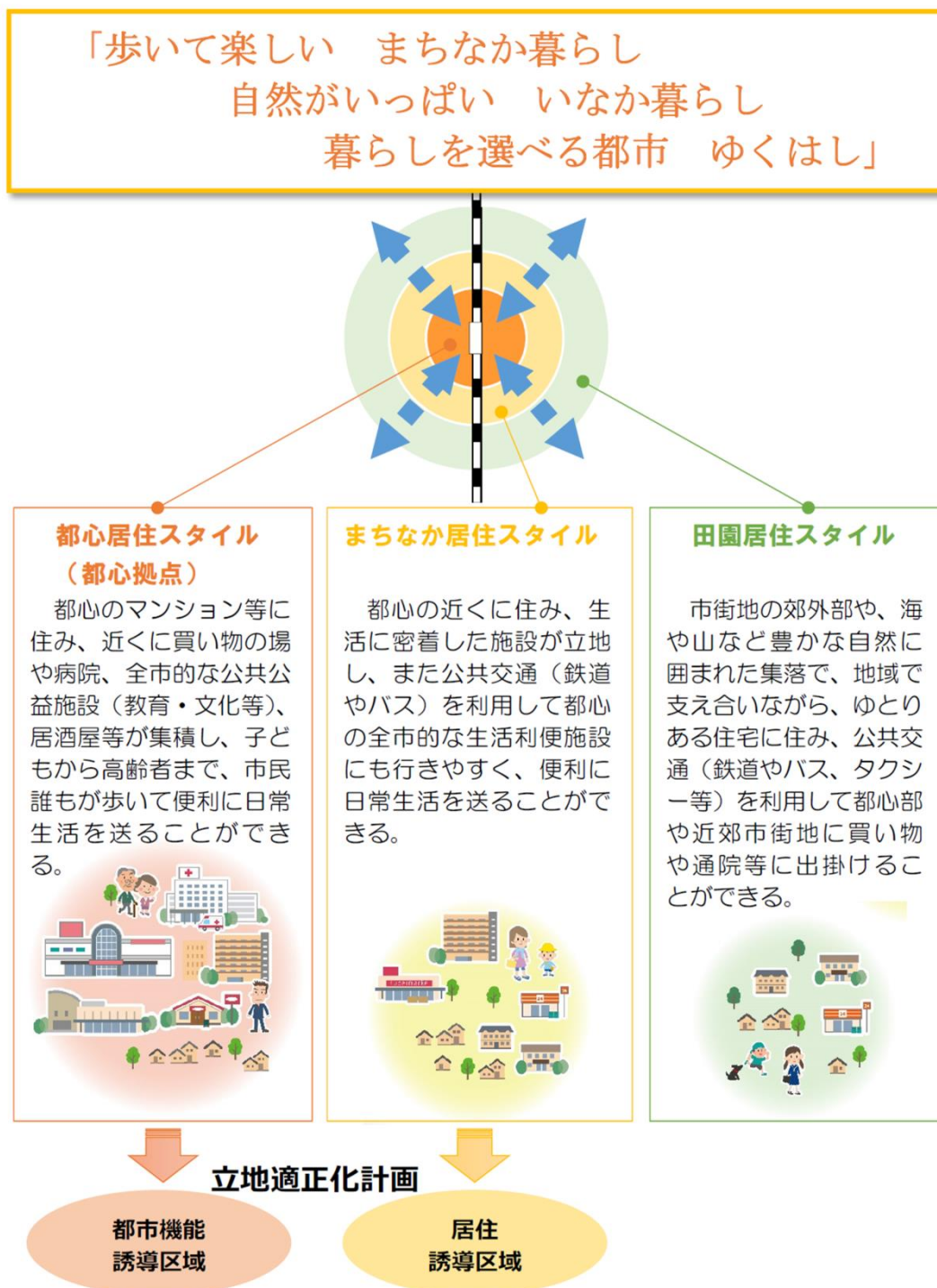


図 3-2 ゆくはスタイルの配置イメージ

都心居住スタイル（都心拠点） ⇒ 都市機能誘導区域

都心のマンション等に住み、近くに買い物の場や病院、全市的な公共公益施設（教育・文化等）、居酒屋等が集積し、子どもから高齢者まで、市民誰もが歩いて便利に日常生活を送ることができる。

<暮らしとまちのイメージ>

- ・行橋駅から徒歩圏内のマンション等に居住
- ・買い物の場や病院、子育て施設、福祉施設等の生活利便施設が多く集積し、歩いて行くことができる
- ・全市的な公共公益施設や、夜に賑わう居酒屋・スナック等が多く集積
- ・小倉等への鉄道での通勤・通学も便利



まちなか居住スタイル ⇒ 居住誘導区域

都心の近くに住み、生活に密着した施設が立地し、また公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の全市的な生活利便施設にも行きやすく、便利に日常生活を送ることができる。

<暮らしとまちのイメージ>

- ・都心近くのまちなかの戸建て住宅等に居住
- ・公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の生活利便施設にアクセス可能



田園居住スタイル

市街地の郊外部や、海や山など豊かな自然に囲まれた集落で、地域で支え合いながら、ゆとりある住宅に住み、公共交通（鉄道やバス、タクシー等）を利用して都心部や近郊市街地に買い物や通院等に出掛けることができる。

<暮らしとまちのイメージ>

- ・郊外部・集落地で、敷地の広い戸建て住宅に居住
- ・公共交通（鉄道やバス）を利用して都心の生活利便施設にアクセス可能
- ・地域の拠点を中心として、地域住民の自助・共助により地域での生活を維持
- ・海や山、田畑など豊かな自然に囲まれている

