

5 . コンパクトシティの形成等

社会資本の維持管理・更新費及び老朽化状況

n 今後、人口減少や少子高齢化に伴い財政状況がより一層厳しくなることが予測されているが、2013年度には更新費約3.6兆円、20年後には、約4.6～5.5兆円となり、現状の約3～5割高くなると推計されている。

社会資本の維持管理・更新費及び老朽化状況

将来の維持管理・更新費の推計結果

年度	推計結果
2013年度	約3.6兆円
2023年度 (10年後)	約4.3～5.1兆円
2033年度 (20年後)	約4.6～5.5兆円

- ※1. 国土交通省所管の社会資本10分野（道路、治水、下水道、港湾、公営住宅、公園、海岸、空港、航路標識、官庁施設）の、国、地方公共団体、地方道路公社、（独）水資源機構が管理者のものを対象に、建設年度毎の施設数を調査し、過去の維持管理、更新実績等を踏まえて推計。
- ※2. 今後の新設、除却量は推定が困難であるため考慮していない。
- ※3. 施設更新時の機能向上については、同等の機能で更新（但し、現行の耐震基準等への対応を含む。）するものとしている。
- ※4. 用地費、補償費、災害復旧費は含まない。
- ※5. 個々の社会資本で、施設の立地条件の違いによる損傷程度の差異や維持管理・更新工事での制約条件が異なる等の理由により、維持管理・更新単価や更新時期に幅があるため、推計額は幅を持った値としている。

社会資本の老朽化の現状

《建設後50年以上経過する社会資本の割合》

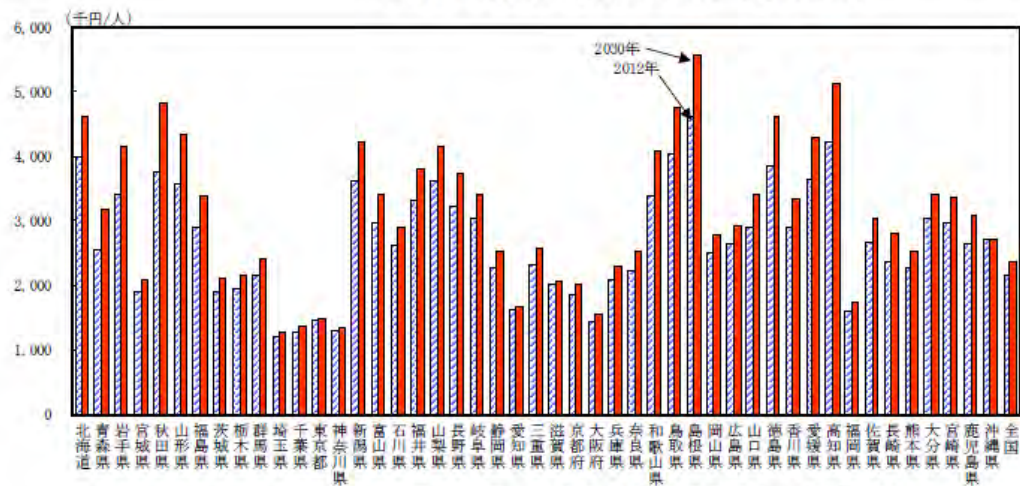
	H25年3月	H35年3月	H45年3月
道路橋 [約40万橋 ^{注1)} (橋長2m以上の橋約70万のうち)]	約18%	約43%	約67%
トンネル [約1万本 ^{注2)}]	約20%	約34%	約50%
河川管理施設（水門等） [約1万施設 ^{注3)}]	約25%	約43%	約64%
下水道管きよ [総延長：約45万km ^{注4)}]	約2%	約9%	約24%
港湾岸壁 [約5千施設 ^{注5)} (水深-4.5m以深)]	約8%	約32%	約58%

- 注1) 建設年度不明橋梁の約30万橋については、割合の算出にあたり除いている。
- 注2) 建設年度不明トンネルの約250本については、割合の算出にあたり除いている。
- 注3) 国管理の施設のみ。建設年度が不明な約1,000施設を含む。（50年以内に整備された施設については概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約50年以上経過した施設として整理している。）
- 注4) 建設年度が不明な約1万5千kmを含む。（30年以内に布設された管きよについては概ね記録が存在していることから、建設年度が不明な施設は約30年以上経過した施設として整理し、記録が確認できる経過年数毎の整備延長割合により不明な施設の整備延長を按分し、計上している。）
- 注5) 建設年度不明岸壁の約100施設については、割合の算出にあたり除いている。

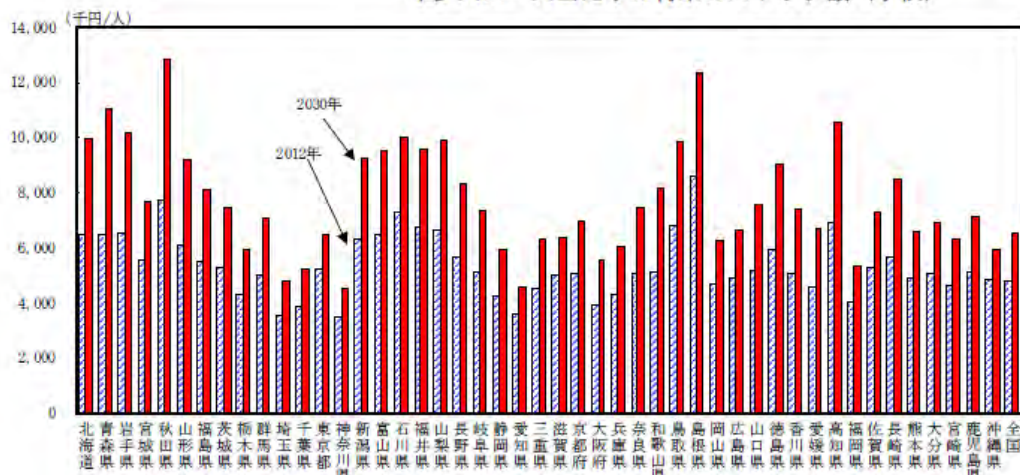
総人口一人当たりの将来ストック額 (道路、学校)

- n 将来人口推計を用いて一人当たりストック量を延長すると、一人当たり道路ストックは、人口減少によって概ね全ての都道府県で増加する見込みである。
- n 同様に、学校ストックも2030年にかけて大幅に過剰になっていくことが見込まれている。

総人口一人当たりの将来のストック額 (道路)



年少人口一人当たりの将来のストック額 (学校)



(備考) 1. 内閣府「都道府県別経済財政モデル・データベース」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来人口推計」(平成25年3月推計)、総務省「人口推計(平成24年10月1日現在)」より作成。
 2. 2012年の資本ストック額(実質・2005年基準)を内閣府「固定資産残高に係る参考試算値」における「一般政府」部門の資産残高(2012年)の名目・実質比率を用いて名目化し2012年と2030年の人口(推計値)で除したもの。なお、道路については総人口、学校については0歳-14歳の人口を用いた。

出所:「地域の経済2016」(内閣府)

公共施設等総合管理計画の内容

1 所有施設等の現状

全ての公共施設等を対象に、以下の項目などについて、現状や課題を客観的に把握・分析。

- 老朽化の状況や利用状況をはじめとした公共施設等の状況
- 総人口や年代別人口についての今後の見通し
- 公共施設等の維持管理・更新等に係る中長期的な経費やこれらの経費に充当可能な財源の見込み

2 施設全体の管理に関する基本的な方針

- 計画期間
10年以上とすることが望ましい。
- 全庁的な取組体制の構築及び情報管理・共有方策
全ての公共施設等の情報を管理・集約する部署を定めるなどして取り組むことが望ましい。
- 現状分析を踏まえた基本方針
現状分析を踏まえ、今後の公共施設等の管理に関する基本方針を記載。
- バージョンアップ
計画の進捗状況等についての評価の実施について記載。評価結果等の議会への報告や公表方法についても記載することが望ましい。なお、今後は、管理を行うに際し基礎となる情報として、固定資産台帳等を利用していくことが望ましい。

3 地方財政措置

- 計画策定に要する経費について、平成26年度からの3年間にわたり特別交付税措置(措置率 1/2)
- 計画に基づく公共施設等の除却について、地方債の特例措置を創設(地方財政法改正)
(特例期間 平成26年度以降当分の間、地方債の充当率 75%(資金手当)
地方債計画計上額 300億円(一般単独事業(一般)の内数))

集住化への取組を行う地方公共団体の政策手段

n 人口動態の変化に応じて街の姿を変えていくことは、多くの者の利害に関わり、かつ資金も要することから、容易ではない。そこで、国は様々な制度を用意して地方公共団体の取組を支援することになっている。

集住化への取組を行う地方公共団体の政策手段

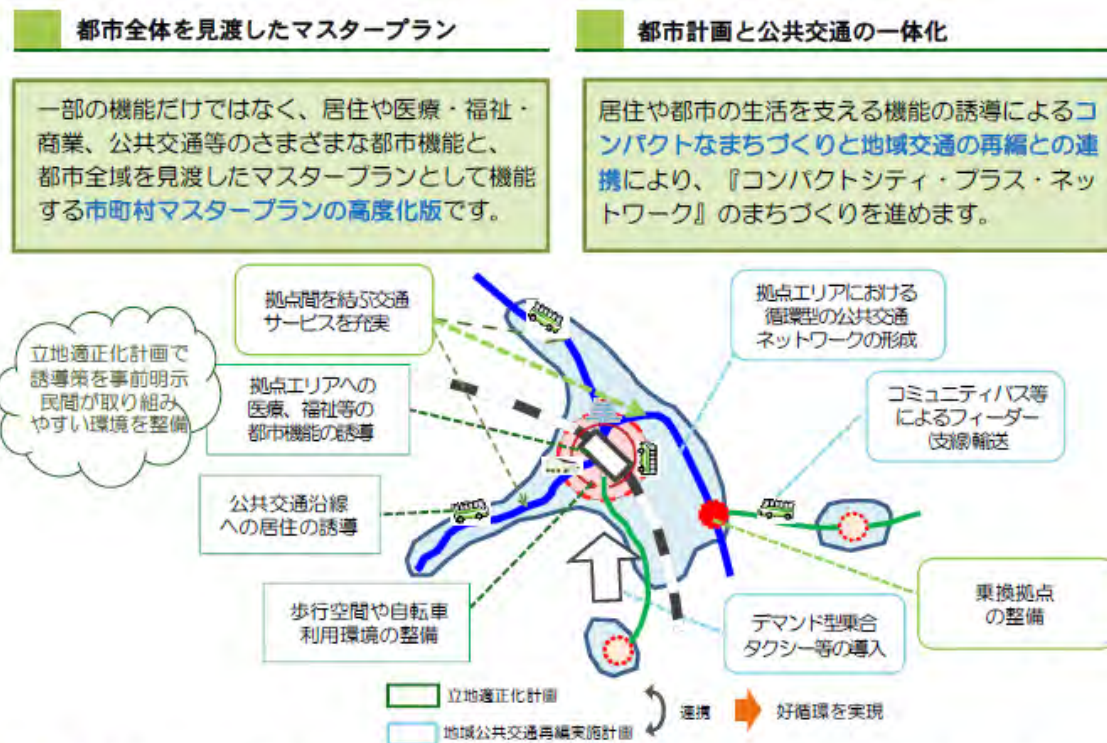
中心市街地 活性化計画	<ul style="list-style-type: none">・ 教育文化施設・医療施設等の都市福利施設の整備 (社会資本整備総合交付金等補助金の交付)・ 街なか居住の推進 (街なか居住再生ファンドによる出資・社会資本整備総合交付金等補助金の交付)・ 市街地の整備改善・ 商業等の活性化
立地適正化 計画	<ul style="list-style-type: none">・ 拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導・ 歩行空間や自転車利用環境の整備・ 公共交通沿線への居住の誘導
地域公共交通網 形成計画	<ul style="list-style-type: none">・ 拠点間を結ぶ交通サービスの充実・ 乗換拠点の整備

(備考) 国土交通省 (2015c)、国土交通省 (2008) により作成。

出所:「地域の経済2016」(内閣府)

立地適正化計画

- n 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えで進めていくことが重要。



まちづくりへの公的不動産の活用

財政状況の悪化や施設の老朽化等を背景とした、公的不動産の見直しと連携し、将来のまちのあり方を見据えた公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導を進めます。

市街地空洞化防止のための選択肢

居住や民間施設の立地を緩やかにコントロールできる、市街地空洞化防止のための新たな選択肢として活用することが可能です。

※公的不動産 (PRE) : 市町村が所有する公共施設や公有地等

出所: 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」(国土交通省)

空き家対策について

- n 総住宅に占める空家の割合は1998年に1割を超えた後も増加の一途をたどり、2013年には13.5%、820万戸となっている。
- n 空き家の除去・改修や実態把握に必要な費用は、「空き家再生等推進事業」として社会資本整備総合交付金から助成されてきた。また、2014年に「空家等対策の推進に関する特別措置法」が制定され、従来の社会資本整備総合交付金による助成とは別に、「空家等対策計画」を策定する自治体に対し、用途を限定した補助金(補助率当は受来の助成と同等)が支給されることとなった。

空き家対策について

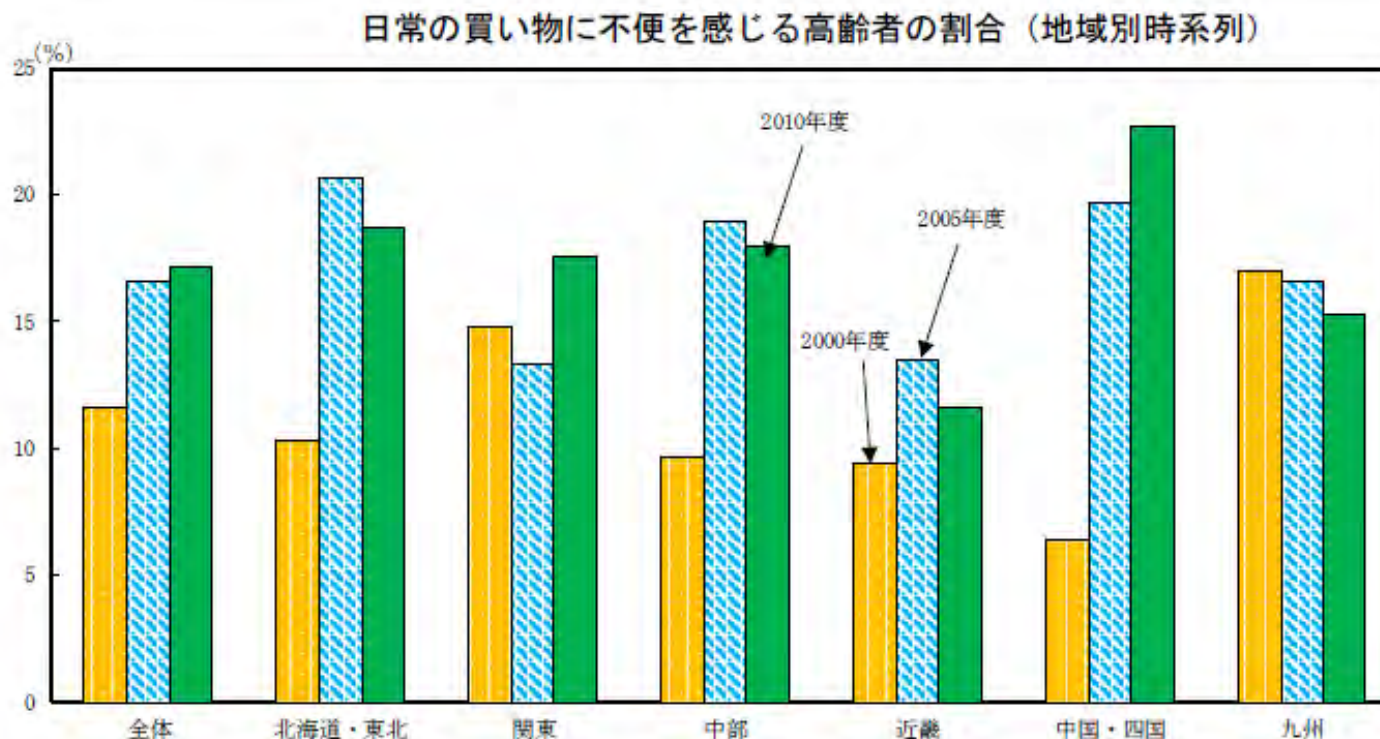
	対象地域	対象事業・支援内容	助成率等
空き家再生等 推進事業 (除却事業・活用事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・「空家等対策計画」に定められた空家等に関する対策の対象地区 ・地域住宅計画や都市再生整備計画で空き家住宅等の計画的な除却・活用を推進すべきとしている地域等 	不良住宅・空き家住宅・空き建築物について、 <ul style="list-style-type: none"> ・除却・改修に要する費用 ・所有者の特定に要する費用 ・「空家等対策計画」の策定に必要な実態把握に要する費用 を、社会資本整備総合交付金の枠内で助成。	<ul style="list-style-type: none"> ・実態把握及び自治体が事業主体となる活用事業…総費用の1/2 ・除却事業…事業主体によらず2/5 ・民間が事業主体の活用事業…1/3を上限。 ・民間が事業主体となる場合、自治体が国費助成額と同額を負担。
空き家対策 総合支援事業 (平成28年度 新規事業)	<ul style="list-style-type: none"> ・空家対策特措法に基づく「空家等対策計画」を策定、協議会を設置している自治体等 	「空家等対策計画」に基づく事業について、補助金を支給。 <ul style="list-style-type: none"> ・空家の活用 ・空家の除却・解体 ・関連事業(外観整備、低所得者向け住宅整備など) 	同上

出所:「地域の経済2016」(内閣府)

(備考) 国土交通省 HP「空き家再生等推進事業について」「空き家対策総合支援事業」により作成。

日常の買い物に不便を感じる高齢者の割合

n 公共交通手段の衰退は、自家用自動車を操作することが難しくなった高齢者等の自力で移動する手段を持たない層にとって深刻な問題である。実際、日常の買い物に不便を感じる高齢者は全国各地で増加している。



(備考) 1. 内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する意識調査結果」により作成。

2. 有効回収数は、2010年度は2062人、2005年度は1886人、2000年度は2226人。

3. 2010年度は2005年度以前と地域区分が異なるため、北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県の合計を「北海道・東北」、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の合計を中部、鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県の合計を「中国・四国」として再集計している。

出所：「地域の経済2016」（内閣府）

今後本格導入が期待される交通サービスの事例等

n 既存の事業者による効率化や合理化だけでなく、鉄道や路線バスが衰退した地域では、生活に必要な移動手段となる様々な交通サービスが生まれている。

新交通サービスの提供事例

	概要	実施例	差別化ポイント
LRT Light Rail Transit	低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。地下鉄等の建設より安価だが、初期投資費用が大きい。	・富山市にて実施。 ・富山市と民間15社の出資により開業。富山市が「施設の設備、更新・改良」に責任を持ち、運営会社側が「交通サービスの提供、施設の維持管理」に責任を持つ「公設民営」方式にて運営。	・交通環境負荷の軽減 ・交通転換による交通円滑化 ・移動のバリアフリー化 ・公共交通ネットワークの充実
BRT Bus Rapid transit	運節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。バス専用道などの整備にコストは掛かるが、LRT導入よりは安価。	・神奈川県藤沢市、兵庫県三田市等全国16か所を実施。	・専用走行路やPTPSを活用し、定時制/速達性の確保 ・二運節バスによる大容量輸送が可能 ・路線再編による運行の効率化 ・鉄軌道と比較して、低廉な導入コスト
コミュニ ティ バス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し運行するもの。なお、事業者に委託して運行を行うものと市町村自らが行うものの2種類が存在。	・京都府京都市(醍醐コミュニティバス):京都市営バス撤退に伴い不便になった地域での運行。 ・東京都武蔵野市(ムーバス):交通空白地域解消、100円均一、5便/日運行。・他、全国1,251の市町村で実施(2014年)	・地域の実情に即したサービス(ルート/運賃/頻度等)を導入 ・他の交通システムとの整合性
デマ ン ド 交 通	事前予約により運行。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の組み合わせにより、多様な運行形態が存在。データ管理や運行計画作成等をPCで運営するIT活用型が増加。	・福島県南相馬市(当時:小高町)でのサービス開始を皮切りに、全国388の市町村にて実施(2015年度) ・市町村/商工会/社会福祉協議会のいずれかが運営主体となり、バス事業者もしくはタクシー事業者へ委託。	・ドア・ツー・ドアのサービス(バス停を設定するデマンド交通事業者もあり) ・柔軟な運行経路/目的地 ・柔軟な運行時間/運行頻度 ・需要に応じた運行によるコスト削減
自家用 有償旅 客運送	交通空白地域における輸送、もしくは単独で公共交通機関を利用することが困難な身体障害者等に対する福祉輸送を目的とし、自家用車を用いた有償で輸送。	・徳島県上勝町他、全国542か所を実施(交通空白輸送、市町村福祉輸送の重複分を含む)。 ・市町村もしくは特定非営利活動法人が運営し、運転手は第二種運転免許を有するもしくは第一種運転免許を持ち国土交通大臣の定める要件を備えている者。	・実施主体の負担がほぼない(専用車両不要) ・運賃が安価(タクシーの1/2程度) ・第一種免許でも要件を備えれば運転可能 ・軽自動車も活用可能

今後本格導入が期待される交通サービス事例

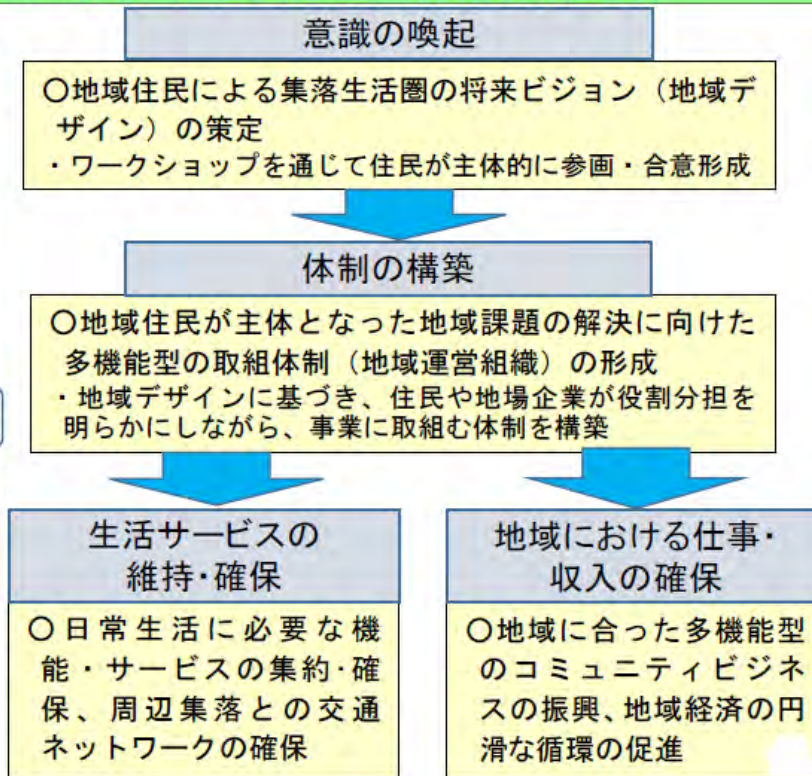
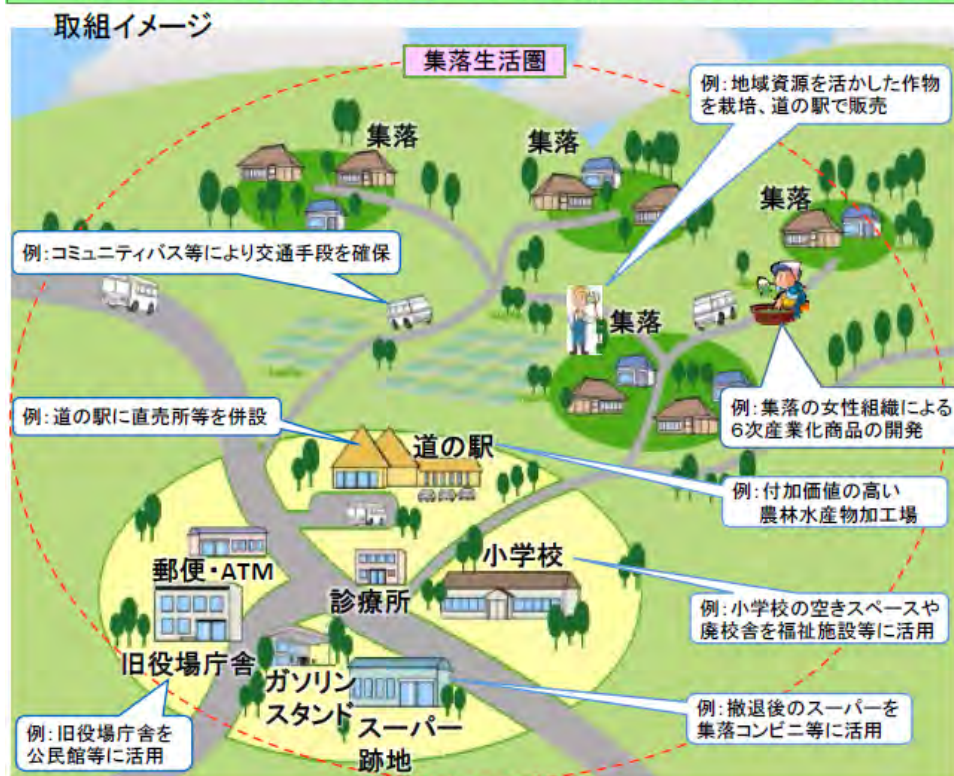
	概要	課題	効果
DMV	鉄道と道路の双方を運行できる車両。国土交通省による南阿蘇鉄道/天竜浜名湖鉄道及び沿線地域等における実証実験や、技術評価委員会等において実用化へ向けた検証などを実施。	・鉄道とバスの免許が必要 ・道路走行と鉄道走行では軽油取引税が異なる ・耐久性の検証、異常時対応マニュアルの整備が必要 ・鉄道部門とバス部門の運営事業者が異なる場合、設備投資負担などの役割分担の検討が必要	・乗り継ぎ利便性の向上 ・DMV観光資源化による地域活性化 ・現有鉄道コスト削減 ・需要見込み110%増、利用者便益/環境改善便益/その他利用価値等効果試算は11-12億円/年(静岡県富士市にて試算)
ライドシェア	自家用車の空き座席に人を乗せて有料で運送するサービスを企業が実施。京都府京丹後市にて自家用有償旅客運送制度を活用し、ウーバー社のワンクリックで第一種免許の運転者によるマッチングサービスが開始。	・自家用有償旅客運送制度では関係による運営協議会を設置するとともに、特定非営利活動法人による運営が必須(タクシー台数の多い都市部では合意形成が容易ではない)	・完全なドア・ツー・ドア ・即座に配車可能 ・需要供給に応じ弾力的な料金設定 ・渋滞による損失の軽減等の生産性革命とモビリティ向上により3.8兆円の経済効果(新経済連盟試算)
超小型モビ リティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1-2人乗り程度の車両。開発中のものには移動支援ロボットも。国土交通省認証制度により鹿児島県薩摩川内市等で試行導入の取り組みを支援。	・走行空間の検討:超小型モビリティの特徴に即したハード/ソフト両面での取り組みが必要 ・駐車空間の検討 ・都市交通全体における超小型モビリティの担う役割を位置付けることが重要 ・現在は認定制度により公道の走行が可能だが、将来の普及を見据え、より簡易な手続きで利用が可能となるよう、保安基準等関連制度の検討が必要	・高齢者、子育て層の移動支援や市街地の活性化による地域振興 ・観光振興、小口物流の効率化 ・省エネ実現 ・中心市街地での移動簡便化により市街地での消費増3億円、CO2削減量4%(愛知県豊田市にて国土交通省試算)
自動運転	加速・操舵・制動を自動で行い、緊急時のみドライバーが行う運転支援システムと、緊急時も含め全て自動車が走る完全自動運転の2種類がある。日本再興戦略で重点的に取り組む方針を示し、国家戦略特別区域内の神奈川県(藤沢市)や、仙台市などにおいて実証実験を実施。	・運転支援型自動運転は、手続きなく公道を走行可能 ・完全自動運転は、ジュネーブ条約や道路交通法で禁止 ・完全自動走行システムにより発生した事故について、責任の所在が不明確	・渋滞の緩和、交通事故の削減 ・環境負荷の軽減 ・高齢者等の移動支援 ・運転の快適性向上 ・2035年需要予測 (1)1,180万台、世界市場の10%(IHS試算) (2)3,040万台、13%(ポストンコンサルティンググループ試算)

(備考) 岡山・加藤・城山(2007)、国土交通省(2009a, 2009b, 2013a, 2015a, 2015b, 2016)、全国オンデマンド交通システム導入機関連絡協議会LPにより作成。

(備考) 国土交通省(2009a, 2011, 2012, 2013a, 2013b, 2014a), 富士市(2008)、新経済連盟(2015)、(株)日本臨中協会総合研究所(2016)。

「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持)

- ◎中山間地域等において、将来にわたり持続的に集落で暮らせるようにするため、地域住民自らによる主体的な地域の将来プランの策定とともに、地域課題の解決に向けた多機能型の取組を持続的に行うための組織(地域運営組織)の形成が必要。
- ◎必要な生活サービス提供の事業や域外からの収入確保の事業を将来にわたって継続できるような「小さな拠点」の形成(集落生活圏を維持するためのサービス集約化と周辺集落との交通ネットワーク化)が必要。【地域再生法改正H27.6成立】
- ◎このため、手引書の活用やフォーラムの開催、財政支援等を通じ、地域住民の合意形成、取組体制の確立や「小さな拠点」の形成に取り組む地方公共団体の動きを加速化。2020年までに小さな拠点を全国で1,000箇所、地域運営組織を全国で3,000団体形成する。



地域の課題解決を目指す地域運営組織

1. 地域運営組織の考え方

(1) 地域運営組織の多様性とその分類

- 地域運営組織は、「協議機能（地域課題を共有し、解決方法を検討）」と「実行機能（地域課題解決に向けた取り組みを実践）」を有する組織で、協議機能と実行機能を同一の組織が併せ持つ「一体型」と協議機能と実行機能を切り離れた「分離型」がある。
- 地域運営組織の活動事例を分類・整理すると下記のとおり。



(2) 地域運営組織の基本的考え方

- 地域運営組織は自主的な活動に基づくものであり、組織形態も活動に応じ自ら定めるものであるが、経済活動を実施する場合、法人格を取得する必要性が増大
- 地域運営組織の基本的要素は、①行政上の組織ではなく、法的には私的組織に属すること、②経済活動を含む地域の共同事業を行うこと、③一定の区域を基礎とした組織であること
- 社会科学的には、地域運営組織は共的セクターに属するが、その活動は公的セクター・市場セクターにまたがるもの
- 地域運営組織の設立には、①地域住民の当事者意識の醸成、②地方公共団体のサポート、③財源・制度・人材等組織設立を促す条件整備が必要
- 地域運営組織の一体型・分離型の双方のニーズを踏まえた法人制度の受け皿の整備が必要

2. 地域運営組織の取組を推進する上での課題と解決方向

① 法人化の推進

- ・ 現行法人の活用に加え、現場のニーズに応じた多様な法人類型の整備の検討が必要
- ・ 活動の進捗によりNPO法人は、「認定NPO法人」の取得とその優遇措置の活用が望ましい
- ・ NPO法人について、社員資格を市町村よりも狭い地域（旧町村等）の住民に実質的に限定も可能な「地域住民主体型のNPO法人」も許容される（NPO法の解釈を明確化）
- ・ 地域に必要なサービスを維持するため、「社会的利益追求を目的とした営利法人」に関する制度の検討を行い、早期に実現することが求められる
- ・ 地域運営組織のうち地縁組織に近い性格を持つ「地縁型組織」が経済活動等を行うのに適した法人制度の検討が必要（検討に当たっては、地域住民主体型のNPO法人や認可地縁団体等既存の法人制度を参考）

② 人材の育成・確保

- ・ 地域運営組織の立ち上げ・運営に当たり、ワークショップや外部専門人材の活用等による組織のリーダー・担い手の確保や事務局体制の整備が求められる。長期的には地域内における人材育成や世代交代の循環の仕組みをつくることが重要
- ・ 地域運営組織の取組の推進は、地域の状況に応じた支援が必要。地域によっては都道府県による主導的な施策（職員派遣・人材育成・情報発信の場づくり等）や都道府県・市町村・中間支援組織が連携した人材育成や情報共有等のためのプラットフォームづくりが有効

③ 資金の確保

- ・ 立ち上げ段階では、まとまった資金の確保などに行政の適切な支援が必要
- ・ 経済的な採算性と地域の必要性を勘案しながら複数の事業の合わせ技や空き家など地域の遊休資産の活用などの工夫を行うとともに、地産地消に加え再生エネルギーの活用、地産外高などの積極的な取組により、地域経済の円滑な循環を目指すことが重要

④ 事業実施のノウハウ等

- ・ 事業の実施に当たっては地域の全体最適を目指すことに留意しつつ、事業に必要な会計・税務・労務等のノウハウの取得、分野横断型事業展開の仕組み、隣接地域や先発事業者との共同事業など事業の持続性確保に向けて様々な形で取り組むことが重要

⑤ 行政の役割、多様な組織との連携

- ・ 地域運営組織の主体性・自主性を基本としつつ、市町村・都道府県・国は、適切な役割分担に基づいてこれを支援
- ・ 市町村は地域運営組織を地域づくりのパートナーとして、人材面、資金面等多面的に連携・支援するとともに、担当者の継続性や離職を排除した総合的な対応等持続的な取組体制の構築が重要。都道府県は広域的観点から市町村や現場の取組をサポートする支援体制の確立、国は利用者視点の下、現行の支援制度の改善や拡充を図ることが重要
- ・ 持続的な地域づくりのため、地域内外の多様な組織との連携・協働を進めていくことが重要

居住地の中心部への集約に対する意識調査

n 人口減少、高齢化が進む中で、地域を維持・活性化させるための方法として、居住地を中心部に集約するという考え方に賛成か、それとも反対か聞いたところ、「賛成」とする者の割合が29.8%（「賛成」8.3% + 「どちらかといえば賛成」21.5%）、「反対」とする者の割合が64.0%（「どちらかといえば反対」44.7% + 「反対」19.3%）となっている。

