

コンパクト・プラス・ネットワークについて

平成30年10月29日
国土交通省提出資料

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながらか、**居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成**を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、**計画の作成・実施を予算措置等で支援**。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】（平成26年8月1日施行）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

拠点エリアへの医療、福祉等の都市機能の誘導

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

歩行空間や自転車利用環境の整備

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

公共交通沿線への居住の誘導

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

多極ネットワーク型コンパクトシティ

拠点間を結ぶ交通サービスを充実

乗換拠点の整備

地域公共交通網形成計画

（地方公共団体が中心となって作成）

【改正地域公共交通活性化再生法】

（平成26年11月20日施行）

- ◆まちづくりとの連携
- ◆地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

拠点エリアにおける循環型の公共交通ネットワークの形成

デマンド型乗合タクシー等の導入

コミュニティバス等によるフィーダー（支線）輸送

地域公共交通再編実施計画

（地方公共団体が事業者等の同意の下作成）

○事業の具体的内容

- ・運行主体
- ・運行ダイヤ
- ・ルート
- ・運賃
- 等

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業への出資等の制度を創設するため、平成27年8月に地域公共交通活性化再生法等を改正

立地適正化計画

地域公共交通網形成計画

連携

好循環を実現

立地適正化計画の作成状況

○**420都市**が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(平成30年8月31日時点)

○このうち、**177都市**が平成30年8月31日までに計画を作成・公表。

※平成30年8月31日までに作成・公表の都市(オレンジマーカー)

都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村(赤字: 142都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村(青字35都市)

(平成30年8月31日時点)

北海道 札幌市 函館市 旭川市 室蘭市 釧路市 美瑛市 士別市 名寄市 北広島市 石狩市 当別町 福島町 八雲町 長万部町 江差町 古平町 鷹栖町 東神楽町 芽室町 青森県 青森市 弘前市 八戸市 黒石市 五所川原市 十和田市 むつ市 岩手県 盛岡市 大船渡市 花巻市 北上市 陸前高田市 二戸市 八幡平市 野田村 宮城県 仙台市 栗原市	大崎町 利府町 秋田県 秋田市 横手市 大館市 湯沢市 大仙市 山形県 山形市 米沢市 鶴岡市 酒田市 寒河江市 村山市 長井市 中山町 福島県 福島市 郡山市 いわき市 白河市 須賀川市 喜多方市 二本松市 国見町 猪苗代町 矢吹町 新地町 茨城県 水戸市 日立市 土浦市 古河市 石岡市 龍ヶ崎町 下妻市 常総市 常陸太田市 高萩市	笠間市 取手市 牛久市 つくば市 守谷市 常陸大宮市 坂東市 かすみがうら市 つくばみらい市 小美玉市 大洗町 城里町 東海村 境町 栃木県 宇都宮市 栃木市 佐野市 鹿沼市 日光市 小山市 真岡市 大田原市 那須塩原市 那須烏山市 下野市 芳賀町 群馬県 前橋市 高崎市 桐生市 伊勢崎市 太田市 館林市 渋川市 藤岡市 吉岡町 明和町 邑楽町	埼玉県 さいたま市 川越市 秩父市 本庄市 東松山市 春日部市 深谷市 戸田市 朝霞市 志木市 坂戸市 鶴ヶ島市 日高市 毛呂山町 越生町 小川町 鳩山町 上里町 寄居町 千葉県 千葉市 船橋市 松戸市 成田市 佐倉市 柏市 市原市 流山市 酒々井町 東京都 八王子市 府中市 日野市 福生市 神奈川県 相模原市 横須賀市 鎌倉市 藤沢市	小田原市 秦野市 厚木市 大和市 伊勢原市 海老名市 松田町 新潟県 新潟市 長岡市 三条市 新発田市 小千谷市 見附市 燕市 糸魚川市 妙高市 五泉市 上越市 魚沼市 南魚沼市 胎内市 田上町 湯沢町 富山県 富山市 高岡市 魚津市 氷見市 黒部市 小矢部市 入善町 石川県 金沢市 小松市 輪島市 加賀市 羽咋市 白山市 野々市市	穴水町 福井県 福井市 敦賀市 小浜市 大野市 勝山市 鯖江市 あわら市 越前市 美浜町 高浜町 山梨県 甲府市 山梨市 大月市 笛吹市 上野原市 長野県 長野市 松本市 上田市 岡谷市 飯田市 諏訪市 小諸市 駒ヶ根市 飯山市 茅野市 塩尻市 佐久市 千曲市 安曇野市 富士見町 岐阜県 岐阜市 大垣市 多治見市 関市	瑞浪市 美濃加茂市 大野町 静岡県 静岡市 浜松市 沼津市 熱海市 三島市 伊東市 島田市 富士市 磐田市 焼津市 掛川市 藤枝市 袋井市 裾野市 湖西市 菊川市 伊豆の国市 牧之原市 函南町 清水町 長泉町 森町 愛知県 名古屋市 豊橋市 岡崎市 一宮市 瀬戸市 春日井市 豊川市 刈谷市 豊田市 安城市 蒲郡市 江南市 小牧市	東海市 知多市 知立市 尾張旭市 豊明市 田原市 弥富市 東郷町 三重県 津市 四日市市 伊勢市 松阪市 桑名市 名張市 亀山市 伊賀市 朝日町 滋賀県 大津市 彦根市 草津市 守山市 栗東市 甲賀市 野洲市 湖南市 東近江市 京都府 京都市 舞鶴市 亀岡市 長岡京市 八幡市 京田辺市 南丹市 大阪府 豊中市 池田市 吹田市	高槻市 守口市 枚方市 茨木市 八尾市 寝屋川市 河内長野市 大東市 和泉市 箕面市 門真市 高石市 東大阪市 阪南市 兵庫県 神戸市 姫路市 尼崎市 西宮市 西脇市 宝塚市 高砂市 朝来市 たつの市 福崎町 太子町 奈良県 奈良市 大和高田市 大和郡山市 天理市 桜井市 五條市 葛城市 宇陀市 川西町 田原本町 王寺町 和歌山県 和歌山市	海南市 有田市 新宮市 湯浅町 鳥取県 鳥取市 島根県 松江市 大田市 江津市 岡山県 岡山市 倉敷市 津山市 笠岡市 総社市 高梁市 赤磐市 真庭市 広島県 広島市 呉市 竹原市 三原市 尾道市 福山市 府中市 東広島市 廿日市市 山口県 下関市 宇部市 山口市 萩市 防府市 岩国市 光市 柳井市 周南市	徳島県 徳島市 阿南市 香川県 高松市 丸亀市 坂出市 善通寺市 観音寺市 多度津町 愛媛県 松山市 宇和島市 八幡浜市 新居浜市 西条市 大洲市 伊予市 四国中央市 西予市 高知県 高知市 南国市 土佐市 須崎市 四万十市 福岡県 北九州市 大牟田市 久留米市 直方市 飯塚市 田川市 行橋市 小郡市 宗像市 太宰府市 朝倉市 那珂川町 遠賀町	佐賀県 鹿島市 小城市 嬉野市 基山町 長崎県 長崎市 大村市 熊本県 熊本市 荒尾市 玉名市 菊池市 合志市 大分県 大分市 竹田市 杵築市 宮崎県 宮崎市 都城市 鹿児島県 鹿児島市 薩摩川内市 いちき串木野市 奄美市 姶良市 沖縄県 那覇市
--	---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	---

合計420都市

KPI(第2階層)の見直しについて

	誘導施設に係るKPI	居住人口に係るKPI
これまでのKPI	・立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が増加している市町村数 100市町村(2020年度目標値)	・市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数 100市町村(2020年度目標値)
KPIの見直し	・立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が維持又は増加している市町村数 評価対象都市の2/3(2020年度目標値)	・市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数 評価対象都市の2/3(2020年度目標値)

【参考:KPI(第1階層)】立地適正化計画を作成する市町村数:300市町村(2020年度目標値)
 (昨年末、計画策定の進捗状況を踏まえ、150市町村 → 300市町村 に見直し)

KPI(第2階層)の見直しの考え方

①誘導施設の集約割合が「増加している」都市数としている点

- 短い評価期間の中では、「維持」(誘導施設の立地状況が変わっていない)の都市が多くなる。
 - また、
 - ・都市機能誘導区域内における誘導施設の集積度合いが高い都市：今ある施設を「維持」し、その有効活用を図ることも重要。
 - ・拡散傾向にある都市：さらなる拡散を防ぎまずは「現状維持」を実現することがコンパクト化の第一歩。
- ⇒「集約割合が増加している都市」ではなく、「集約割合が維持又は増加している都市(拡散していない都市)」とすることが妥当。

②計画公表都市数の如何に関わらず、目標値を「100都市」としている点

- 昨年末に、KPI(第1階層)(立地適正化計画公表都市数)の目標値を150→300と見直したところ。
 - これに伴うKPI(第2階層)の目標値の見直しについては、見直し前のKPI(第1階層)の目標値(150都市)を踏まれば、KPI(第2階層)は、評価対象都市の2/3(100都市/150都市)において効果が発現することを期待したもの。
- ⇒「100都市」などの固定値ではなく、「評価対象となる都市の2/3」とすることが妥当。

※KPIの評価のためには、評価を行う年度の4月1日時点で、少なくとも、立地適正化計画の公表後1年以上が経過していることが必要であり、目標年限たる2020年度(H32年度)に評価対象となる都市は、2018年度中までに計画を公表した都市となるが、2018年度中までの計画公表都市数は300に満たない見通し。

誘導施設に係るKPI

「立地適正化計画に位置付けられた誘導施設について、市町村全域に存する当該施設数に対して、都市機能誘導区域内に立地する当該施設数の占める割合が増加している市町村数：100市町村」

(評価対象) 2016年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市

(＝都市機能誘導区域を設定した都市) 100都市を対象

(評価方法) 2017年4月1日と2018年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

(評価結果)

増加した都市		維持した都市		減少した都市		合計
28 都市	28.0%	35 都市	35.0%	37 都市	37.0%	100都市

(参考)居住人口に係るKPIについて

人口に関するKPI

「市町村の全人口に対して、居住誘導区域内に居住している人口の占める割合が増加している市町村数:100市町村」

(評価対象)2016年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市のうち、2017年度までに居住誘導区域を設定した都市 65都市を対象

(評価方法)2017年4月1日と2018年4月1日の数値をもとに算出※

※立地適正化計画を公表した年度の翌年度4月1日を基準とし、その後の各年度の数値と比較

(評価結果)

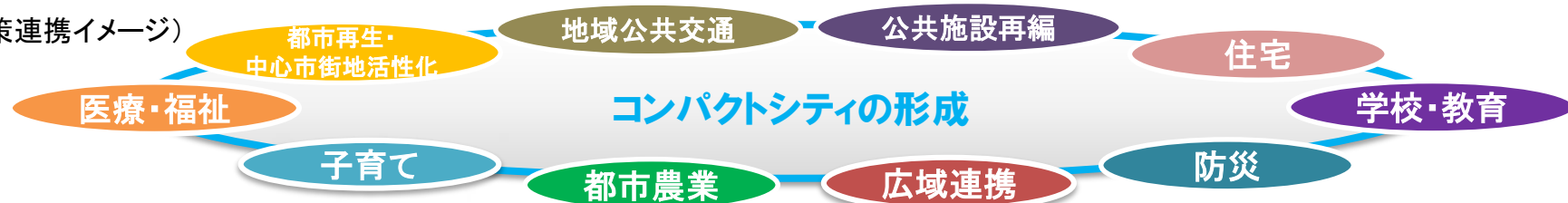
増加した都市		減少した都市		合計
44 都市	69.8%	19 都市	30.2%	63都市 *

*2016年度までに立地適正化計画を作成・公表した都市のうち、2017年度までに居住誘導区域を設定した都市は65都市あるが、このうち、データ未集計等が2都市あるため。

コンパクトシティ形成支援チームによる省庁横断的な支援

- コンパクトシティの推進に当たっては、医療・福祉、地域公共交通、公共施設再編、中心市街地活性化などの**まちづくり**と密接に関係する様々な施策と連携し、**整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取組として進めていくことが重要。**
- このため、まちづくりの主体である市町村において施策間連携による効果的な計画が作成されるよう、関係府省庁で構成する「**コンパクトシティ形成支援チーム**」を通じ、**市町村の取組を省庁横断的に支援。**

(施策連携イメージ)



コンパクトシティ形成支援チーム (H27.3設置)

国土交通省〔事務局〕

『まち・ひと・しごと創生総合戦略』
(H26.12.27閣議決定)に基づき設置

内閣官房／内閣府 復興庁 総務省 財務省 金融庁
文部科学省 厚生労働省 農林水産省 経済産業省 環境省

府省庁横断的な支援

コンパクトシティ化に
取り組む市町村

(支援チームの主な取組)

現場ニーズに即した支援施策の充実

- 市町村との意見交換会等を通じ、**施策連携に係る課題・ニーズを把握**
- 関係府省庁において**関係施策が連携した支援施策**を具体的に検討し、**制度改正・予算要求等**に反映

→ “横串”の視点での
施策間連携を促進

モデル都市の形成・横展開

- 他の市町村のモデルとなる都市の計画作成を**関係府省庁が連携して重点的にコンサルティング**
- 人口規模やまちづくりの重点テーマ別に**類型化し、横展開**

→ 具体的な効果・事例を
目に見える形で提示

取組成果の「見える化」

- コンパクトシティ化に係る**評価指標**(経済財政面・健康面など)を**開発・提供**し、市町村における**目標設定等**を支援
- 市町村の取組の進捗や課題を**関係府省庁が継続的にモニタリング・検証**

→ コンパクトシティの
取組の実効性を確保

番号	ブロック	市区町村名		人口 (H27国調)	立地適正化計画公表日	誘導区域の設定状況				重点テーマ
		都道府県								
			都市機能			市街化区域等の面積に占める割合	居住	市街化区域等の面積に占める割合		
①	東北	むつ市	青森県	58,493	H29.2.20	○	25%	○	56%	・ 誘導区域外の開発抑制 ・ 公園を核にした賑わい（P-PFI等活用） ・ 公益施設集約
②	関東	柏市	千葉県	413,954	H30.4.2	○	9%	○	80%	・ 地域コミュニティの活動の場創出（空き地・空き家の活用） ・ 地域公共交通（多極分散ネットワーク）
③	関東	松本市	長野県	243,293	H29.3.31	○	20%	× (H30年度)	未確定	・ 公共施設再編 ・ 回遊性確保（駐車場配置適正化） ・ まちのにぎわい創出（民間連携）
④	北陸	黒部市	富山県	40,991	H30.3.30	○	17%	○	33%	・ まちなかへの居住誘導及び交通利便性向上（民間連携） ・ 公共施設集約
⑤	中部	藤枝市	静岡県	143,605	H30.3.20	○	11%	○	81%	・ PRE活用 ・ まちなか居住の促進 ・ 中心市街地活性化 ・ 地域公共交通
⑥	近畿	大野市	福井県	33,109	H30.3.19	○	28%	○	72%	・ 中心市街地活性化 ・ 観光振興 ・ 公共施設再編 ・ 郊外開発抑制
⑦	近畿	枚方市	大阪府	404,152	H29.3.31	○	21%	○	86%	・ 国公有地の最適利用 ・ 公共施設再編 ・ 鉄道事業者との連携による駅周辺整備
⑧	中国	三原市	広島県	96,194	H29.12.25	○	9%	○	50%	・ にぎわい交流拠点の整備（PPP活用） ・ 公共施設再編 ・ 空き家活用
⑨	四国	高松市	香川県	420,748	H30.3.30	○	44%	○	91%	・ 都市再生・中心市街地活性化 ・ 地域公共交通
⑩	九州	北九州市	福岡県	961,286	H29.4.1	○	7%	○	47%	・ 公共施設再編 ・ 環境（スマートシティ） ・ 民間ストック活用（民間連携） ・ 定住・移住促進
⑪	九州	長崎市	長崎県	429,508	H30.8.1 予定	○	8%	○	63%	・ 安全安心な居住の推進 ・ 観光振興

長野県松本市:人口約24.3万人(H27)→約21.6万人(H47)

＜健康寿命延伸都市・松本＞
6つの健康づくり
(人、生活、地域、経済、
環境、教育・文化)

＜豊富な資源＞
三ガク都
(岳都・学都・楽都)



＜成長可能性都市ランキング＞
(野村総研2017)
・移住者にやさしく適度に
自然がある環境で仕事ができる
・子育てしながら働ける環境がある
**総合8位
ポテンシャル6位**

松本城

「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市

歩いてまわれる松本城周辺

○松本周遊バス・公共レンタサイクル

- ・H29に周遊バス(タウンスニーカー)を再編増便し、**前年比288%の利用者増**。
- ・公共レンタサイクル(すいすいタウン)の導入、道路占用許可特例によりサイクルポートを設置。H29統一車両導入で、**前年比190%の利用者増**。



○パークアンドライドで松本駅へ

- ・平田駅など7箇所、計268台のパークアンドライド駐車場を整備。

○駐車場配置適正化区域を設定

- ・松本城や松本駅等に囲まれた中心市街地の周縁部(フリンジ)に路外駐車場を集約することで、自動車交通量を抑制。(H30年度に居住誘導区域とあわせて設定予定。)



まちのにぎわい

○信濃毎日新聞の移転

- ・松本本社を誘導区域外から移転。
- ・市民や建築家などによるWSで市民意見を募り、ホールを整備。市民の交流を図る。



新社屋イメージ

○博物館機能の統合

- ・拠点地区の市営駐車場を廃止し、基幹博物館を整備。市が所有する本館1と分館14の合計15施設の収蔵物を集約することで、段階的に床面積を削減。



基幹博物館イメージ

郊外部等への対応

○地域包括ケアシステム・松本モデル

- ・市内の全35地区にある拠点(地域づくりセンター)を最大限に活かし、誘導区域外でも安心して暮らせる仕組みを構築。

○公営住宅の長寿命化・住環境の改善

- ・需要を踏まえて老朽化団地等の用途廃止(10年間292戸減)。用途廃止する住戸の5割が居住誘導区域外。今後も居住誘導区域との整合を図る。

- ▶ 公営住宅の維持管理費 1.6億円/年削減
- ▶ 公共施設総床面積をH57年度までに23万㎡削減

市内第2の駅周辺の機能充実

○私立高等学校の移転整備

- ・都市機能誘導区域外から区域内の村井駅前へ移転。



高等学校(H30.4開校)

○まつもと医療センターの機能統合

- ・耐震基準を満たしていない松本病院と病棟建替が必要な中信松本病院の診療機能を一本化。

○村井駅とその周辺の整備

- ・東西自由通路・駅前広場の整備とあわせ周辺道路を改良。

- ▶ 約5年間で、駅利用者数 1割増加

期待される
効果

○居住誘導区域内の**人口密度(45人/ha)を維持**

○まちなか**歩行者数を33%増加**

- 各都市の立地適正化計画作成の意向を確認し、意向に即して個別の働きかけ実施中
 - 都市計画区域を有する市区町村(1374)のうち、2015年から2030年の15年間で、人口が20%以上減少する見込みの都市
- 【当初】 287都市(H25.3社人研人口推計) ⇒ 【最新】 412都市(H30.3社人研人口推計)

【最新】

増加した都市について
個別の働きかけを実施中

【対応】

【当初】
概ね対応済

【人口減少20%以上都市】 (287都市)
作成・公表済み
作成中、 作成する方向で検討中
最新データへ 更新
検討していない、作成しない

【人口減少20%以上都市】
(412都市)

作成・公表済み (20都市)
作成中、 作成する方向で検討中 (62都市)
作成するか検討中 (119都市)
検討していない、作成しない (211都市)

➤ 計画作成に向け、実質的な現地訪問コンサルティング等を実施中

➤ 作成に向けた具体的取組を促すため、都市計画課管理職が各都市を訪問し、市町村長に対して直接の働きかけを行う(キャラバン)
⇒ **73都市／119都市 実施済(H30.10.16現在)**
⇒ 働きかけは、年内を目途に完了予定

➤ 立地適正化計画制度に対する理解やコンパクトなまちづくりへの機運を高めるため、説明会・個別相談会を開催
⇒ **全ブロックで説明会・相談会を実施済み**
今後、地方整備局を通じて個別フォロー実施中

都市モニタリングシートの構成及び特徴について

全体表

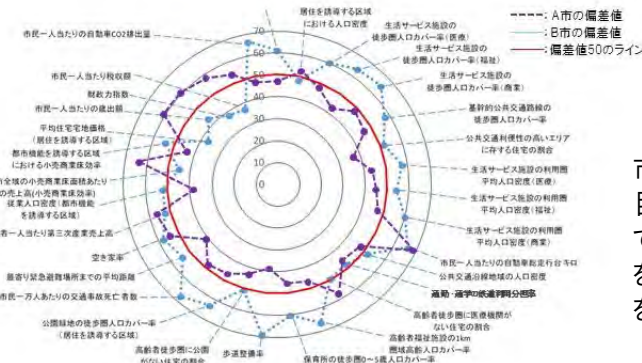
1,719市町村×約300指標(Excel形式)

〇都市モニタリングシートの集録項目(指標)

分野	集録項目(指標)例(全約300指標)
①基礎情報	人口推移、将来人口、都市計画税率、市町村合併状況、都市計画区域面積
②都市計画	土地利用、地域地区、都市施設
③都市施設	都市インフラ、公共施設
④交通	交通手段分担率、通勤・通学の交通手段分担率、平均トリップ長、自動車保有台数
⑤防災	土砂災害危険箇所、警戒区域、浸水想定区域、津波浸水想定、避難施設数
⑥産業・経済	地価、農林業経営対数、農業産出額、製造業従業者数、製造品出荷額
⑦財政	財政力指数、経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率、歳入額、歳出額
⑧生活利便性の指標	日常生活サービスの徒歩圏充足率、住宅戸数、鉄道の分担率
⑨健康・福祉の指標	徒歩・自転車の分担率、高齢者の外出率、保育所の徒歩圏0～4歳カバー率、歩道設置率
⑩安全・安心の指標	交通事故死者数、最寄り緊急避難所までの距離平均、空き家率
⑪地域経済の指標	サービス業売上高、市街化区域における小売商業床効率、平均住宅地価
⑫行政運営の指標	市街化区域開発許可面積、調整区域開発許可面積、市町村民税
⑬エネルギー/低炭素の指標	市民一人当たりの自動車CO2排出量

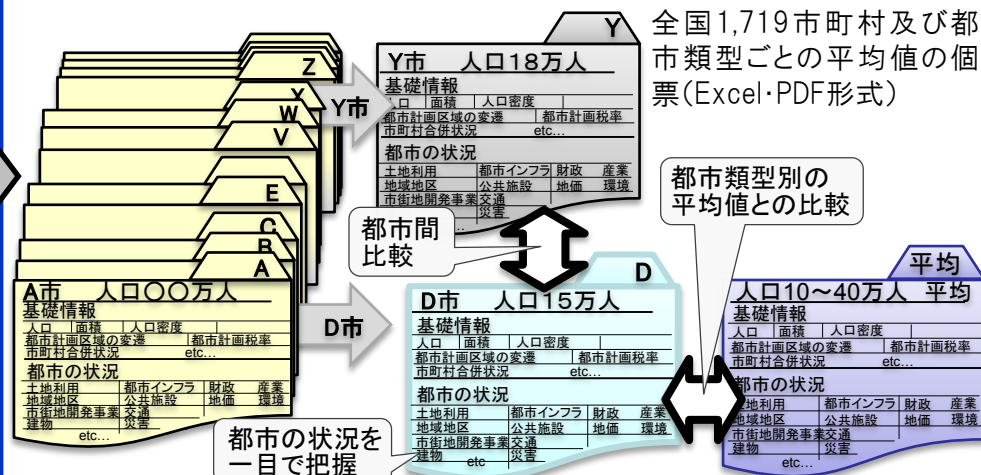
※「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月、国土交通省都市局都市計画課)の指標に相当 (URL:<http://www.mlit.go.jp/common/001104012.pdf>)

同類型のA市及びB市を偏差値レーダーチャートで比較



市町村名、指標項目名を選択するだけでレーダーチャートを作成できるツールを装備

都市モニタリングシート個票同士を見比べて各項目ごとに横並び比較



全国1,719市町村及び都市類型ごとの平均値の個票(Excel・PDF形式)

都市類型別の平均値との比較

都市の状況を一目で把握

さらに都市モニタリングシートの全都市全データを使用した、より高度な可視化及び分析も可能

GISを活用した可視化 多変量解析の基礎データとして活用 等

「都市計画道路の見直し」に係る対応状況

【昨年度の状況】

- 「経済財政運営と改革の基本方針2017（平成29年6月9日閣議決定）」において、都市計画道路の見直しを加速する旨を記載
- ⇒ 全国の都道府県・政令市が策定した見直しガイドラインについて、見直しの手順や観点等を整理し、都市計画道路の見直しの具体的進め方を事例集としてとりまとめた「都市計画道路の見直しの手引き（総論編）」を平成29年7月3日に公表



【今年度の状況】

- 「経済財政運営と改革の基本方針2018（平成30年6月15日閣議決定）」において、都市計画道路を見直す際の課題や対応策を手引きにとりまとめ横展開を図る旨を記載
- ⇒ 昨年に発出した「総論編」に加え、新たに、地方公共団体が抱える見直しの課題を整理し、実際に都市計画道路の見直しを行った個別の事例に基づいた課題とその対応方策を事例集としてとりまとめた「都市計画道路の見直しの手引き（各論編）」を平成30年8月29日に公表



【今後の対応方針】

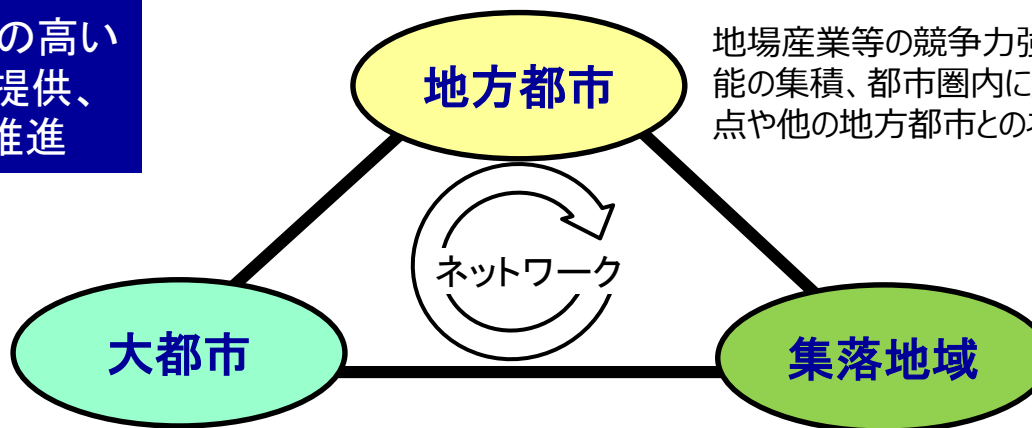
- 都市計画道路の見直しの手引きを、全国の担当者が集まる会議など様々な機会を活用して周知するなど、都市計画道路の見直しの更なる加速に向けた横展開を図る
- 都市計画道路の見直し状況を把握するため、これまで都市計画道路の見直しを実施していない地方公共団体に対し、定期的に進捗状況を把握するとともに、必要な都市計画道路の見直しを働きかける

スマートシティの推進によるコンパクト・プラス・ネットワーク施策の加速化

コンパクト・プラス・ネットワーク^(※)

都市・地域における質の高いサービスの効率的な提供、新たな価値創造を推進

我が国経済をけん引する産業の集積と海外市場とがつながるネットワークや、ヒト、モノ、カネ、情報が世界中から集まる場の形成



地場産業等の競争力強化等のための機能の集積、都市圏内に所在する小さな拠点や他の地方都市とのネットワークの形成

生活サービス機能を始めとする各種機能の集約化（『小さな拠点』の形成）と利便性の高いネットワークの形成

加速化

(※) 新たな国土計画(2015年8月14日閣議決定)における国土の基本構想「対流促進型国土」の形成を図るための国土構造、地域構造としての「コンパクト・プラス・ネットワーク」

スマートシティ

都市・地域の抱える諸課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営等)が行われ、全体最適化が図られる持続可能な地区

モビリティ

- ・MaaS (movility as a service) の推進
- ・自動運転のフィールド実証の推進



地球温暖化

- ・水環境やグリーンインフラの整備
- ・ヒートアイランド対策



安全安心

- ・まちづくりとあわせた避難場所、備蓄倉庫等の整備
- ・避難計画の高度化



省エネルギー・省資源

- ・太陽光、風力など再生可能エネルギーの活用
- ・雨水や処理水の活用、



...

⇒ スマートシティを「生産性革命プロジェクト」と位置づけ、省内横断推進体制を構築の上、モデル地区の公募を行い、先進技術による先導的モデルを構築

スマートシティの推進によるコンパクト・プラス・ネットワーク施策の加速化(参考)

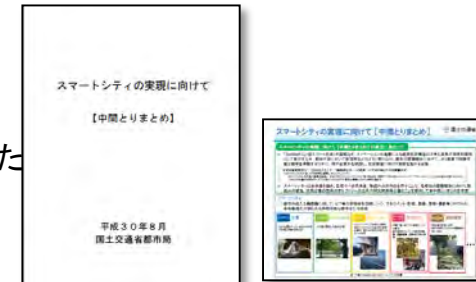
経済財政運営と改革の基本方針2018～少子高齢化の克服による持続的な成長経路の実現～

- ▶「Society5.0」の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」
- ・まちづくりと公共交通の連携を推進し、次世代モビリティサービスやICT等の新技術・官民データを活用した「コンパクト・プラス・ネットワーク」の取組などを加速する。

スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】の策定(平成30年8月21日公表)

＜中間とりまとめ策定の趣旨＞

- 「Society5.0」(超スマート社会)の提唱など、イノベーションの進展による経済社会構造の大きな変革が世界的潮流として進行する中、新技術の社会実装に向けた動きを進める必要
- スマートシティの全体像を描き、目指すべき将来像、取組みの方向性を示すことで、各都市の課題解決に向けた取組みの推進、民間企業の技術の研究開発等が進むことを期待して中間とりまとめを作成し概算要求に反映



＜スマートシティモデル事業スキーム(想定)＞

モデル地区の選定

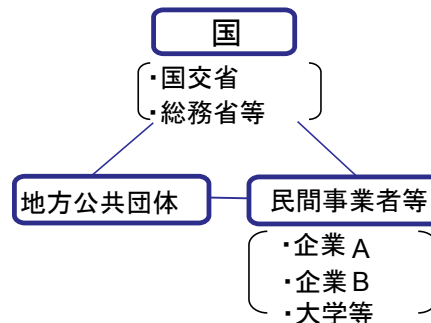
まちづくりの明確なビジョンを持ち、都市の抱える課題を新技術等の活用により解決したい意向のある自治体を公募併せて、課題解決に資する技術等を保有する民間事業者を募集

※数+ha程度の地区を想定

コンソーシアムの組成

モデル地区ごとに、国・自治体・企業等から成るコンソーシアムを組成

課題解決のための具体的方策(ソリューション)を即地的に検討



マネジメント計画の策定

ソリューション実現のため実現のための計画、整備、管理・運営等に係る実行計画を策定

- ・各プレイヤーの役割分担を明確化
- ・地区内におけるデータの利活用ルール(個人情報保護の問題等)を策定

ソリューションの実施・実現

異業種を含む様々なデータ、新技術を掛け合わせ、課題を解決

国の支援

モデル地区への重点支援等、ソリューションの実現に必要な支援を実施

＜総務省＞

⇒官民データプラットフォームの構築

＜国交省＞

⇒技術ガイドラインの策定(各種ガイドライン・手引き等)

⇒まちづくり関連予算等による支援(情報化基盤への支援拡充)

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

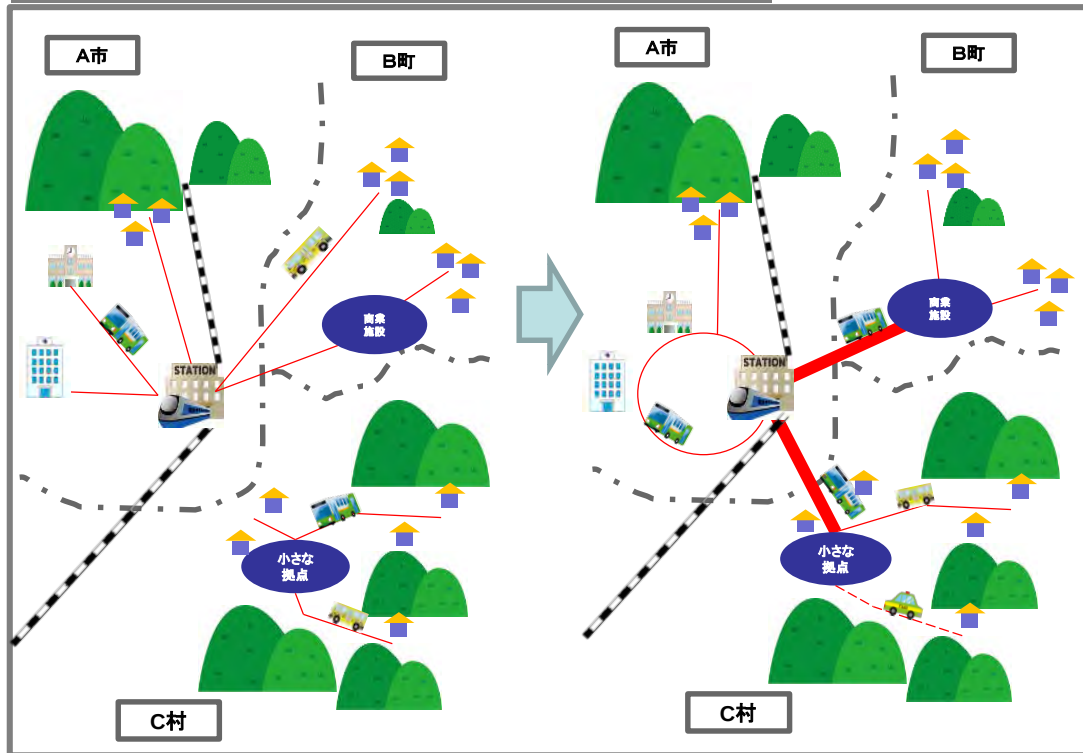
日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画
＝地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、
地方公共団体が関係者と
協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの
実現に向けたまちづくりとの連携しつつ
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方
向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画

＝地域公共交通を再編するために、
具体的に行う取組

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒国土交通大臣の認定を受けたものについては、
重点的な支援

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた
具体的な事業もあり。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行（2014年11月）以降、2018年9月末までに、**431件**の地域公共交通網形成計画が策定され、**28件**の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣により認定

北海道	函館市	宮城県	大崎市	栃木県	真岡市	新潟県	柏崎市	岐阜県	岐阜市	三重県	津市	島根県	島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町
	深川市		栗原市		大田原市		佐渡市		高山市		四日市市		島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)		宿毛市		八代市
	岩見沢市		栗巻市		鹿沼市		上越市		恵那市・中津川市		田野町		津波市		宿毛市		水俣市
	千歳市		白石市		日光市		魚沼市		羽島市		松阪市		江津市		佐川町		合志市
	釧路市		気仙沼市		宇都宮市・芳賀町		長岡市		美濃加茂市		伊賀市		津野町		人吉市		
	美唄市		東松島市		佐野市		阿賀野市		土岐市		名張市		小松島市		荒尾市		
	帯広市		山元町		那須塩原市		糸魚川市		各務原市		尾鷲市		阿波市		上天草市		
	紋別市		松岡町		那須塩原市、大田原市、那須町、那珂川町		新発田市		関市		鳥羽市		つるぎ町		大津市		
	江別市		利府町				見附市		多治見市		亀山市		三ツ子町		美里町		
	北広島市		山形市				三条市		飛騨市		紀北町		飛騨市		久留米市		
岩内町	酒田市	山形県	益子町	富山県	阿賀町	和歌山県	橋本市	岡山県	井原市	島根県・松江市・出雲市 (一畑電車沿線地域)	津波市	高知県	高知市	熊本県	熊本市・嘉島町		
白糠町	鶴岡市		那須町		高岡市		京都府・綾都市・南丹市・京丹波町・池田町 (養老線沿線地域)		木津川市		高梁市		筑紫野市		八代市		
白老町	長井市・南陽市・川西町・白鷹町		茂木町		黒部市		大垣市・美名市・津守市・美老町・神戸町・揖斐川町・池田町 (養老線沿線地域)		福知山市		瀬戸内市		久留米市		上天草市		
仁木町	新庄市		上三川町		富山市		白川町・東白川村		京都市・綾都市・南丹市・京丹波町 (JR山陰本線沿線)		宇野市		三草市		大津市		
安平町	小国町		太田市		魚津市		郡上市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		倉敷市		久米南町		朝倉市		
斜里町			前橋市		小矢部市		御殿場市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		倉敷市		久米南町		朝倉市		
菅野町			熊谷市		高岡市・水見市・碓波市・南砺市 (城端・水見線沿線地域)		下田市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		津波市		久米南町		朝倉市		
当別町			春日部市		滑川市		伊豆市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		津波市		久米南町		朝倉市		
厚岸町			上尾市		入間市		伊豆市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		津波市		久米南町		朝倉市		
鉾路町			越谷市		草加市		御殿場市		京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)		津波市		久米南町		朝倉市		
せたとな町		飯田町	三郷市	静岡県・沼津市(戸田地区)・下田市・伊豆市・南伊豆市・松崎町・西伊豆町	京都府・笠置町・和束町・山南町 (JR関西本線沿線)	津波市	久米南町	朝倉市									
青森県	青森県	福島県	福島市	茨城県	水戸市	千葉県	東金市	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	神奈川県	藤沢市	静岡県	静岡市	愛知県	豊田市	岐阜県	岐阜市
	八戸市		福島市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	弘前市		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	三沢市		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	五所川原市		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	青森市		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	十和田市		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	鯉ヶ沢町		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
	七戸町		福島市		那珂市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市
岩手県	八幡平市	茨城県	水戸市	千葉県	東金市	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	神奈川県	藤沢市	静岡県	静岡市	愛知県	豊田市	岐阜県	岐阜市		
	釜石市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	宮古市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	北上市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	滝沢市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	花巻市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	大船渡市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	岩手町		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	大槌町		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	矢巾町		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
秋田県	秋田市	茨城県	水戸市	千葉県	東金市	東京都	東京都・中央区・港区・江東区	神奈川県	藤沢市	静岡県	静岡市	愛知県	豊田市	岐阜県	岐阜市		
	湯沢市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	鹿角市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	由利本荘市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	大仙市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	仙北市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	にかほ市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	北秋田市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	潟上市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
	大館市		水戸市		会津若松市		三郷市		飯能市		上田市		焼津市		牧之原市		
五城目町	水戸市	会津若松市	三郷市	飯能市	上田市	焼津市	牧之原市										
鹿角市	水戸市	会津若松市	三郷市	飯能市	上田市	焼津市	牧之原市										
美郷町	水戸市	会津若松市	三郷市	飯能市	上田市	焼津市	牧之原市										
五城目町・八郎潟町・大湯村	水戸市	会津若松市	三郷市	飯能市	上田市	焼津市	牧之原市										
再編実施計画について、	既に認定を受けた団体	赤	再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄												
	既に認定を受けた団体	赤		再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄											
	既に認定を受けた団体	赤			再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄										
	既に認定を受けた団体	赤				再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄									
	既に認定を受けた団体	赤					再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄								
	既に認定を受けた団体	赤						再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄							
	既に認定を受けた団体	赤							再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄						
	既に認定を受けた団体	赤								再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄					
	既に認定を受けた団体	赤									再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄				
	既に認定を受けた団体	赤										再編実施計画について、	策定意向のある団体	黄			

【現況・特性】

- ・公共交通軸に沿って、T字型に縦横15kmの市街地を形成。
- ・鉄道とバスの1日あたりの利用者数は増加傾向。(H24:57,000人 → H28:63,000人)

【方向性】

民鉄との連携による
交通ネットワーク再編を生かした
コンパクトシティの形成

まちなか

中心市街地の商店街再開発による
まちなかの魅力強化とまちなか居住の促進

◎丸亀町商店街再開発

- ・連続する7つの街区で段階的に再開発を進め、住宅整備とテナントミックスの実現を図る。(これまでの供給戸数185戸)
(商店街振興組合が参画し、商店街全体の業種をレイアウト)

◎大工町・磨屋町地区再開発

- ・カーシェアセンターを整備し、自動車の保有維持費などのまちなか居住コストを軽減(電気自動車の導入:目標50台)

交通(ハード)

路線の役割を明確化する
公共交通ネットワークの再編

◎民鉄路線の強化による 基幹交通軸の強化

- ・高松琴平電鉄 琴平線の栗林公園駅～仏生山駅間を複線化し運行頻度を向上、基幹交通軸を強化
- ・市内中心部のバス路線を、基幹交通軸へ結節するフィーダー路線として再編

◎都心地域回遊型バス路線の設定による回遊性の向上

- ・通院バス等を都心地域回遊型の路線バス「まちなかループバス」に一本化、通院利用者を商店街に誘導することに成功
- ・買い物客に対し、バス利用サービス券を配布するなど利用促進策を実施



◎サイクル&ライド、パーク&ライドによる公共交通の利用促進

- ・主要駅・停留所周辺に駐輪場・駐車場を整備することで公共交通優先で歩いて暮らせるまちづくりを実現

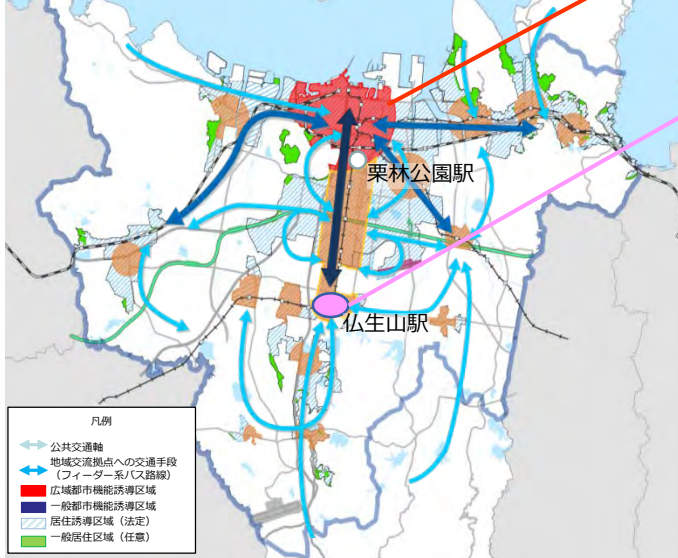
効果①:公共交通再編等に伴う 交通事業者の経営向上

公共交通利用者数 +1.5千人/日
⇒約60%の増収期待(H24比※)

*高松市の公共交通再編検討資料より国土交通省作成

現在策定中の再編実施計画終了時(H30.10時点ではH37)

【誘導区域の概念図】



公共コスト

南部拠点の公共施設整備・運営の合理化

市南部の地域交流拠点として、防災機能や交流機能を強化する施設整備にあたり、公共公益施設の整備・運営の合理化を図っている。

◎市民病院の移転

- ・旧合併町の老朽化した病院と市民病院を統合し、南部エリアの広域的な公共施設として移転整備



◎拠点としてのフィーダー化

- ・仏生山駅を南部地域のハブ機能を持つ交通結節拠点として再整備し、新病院開院に合わせ、公共交通空白地域と連絡するバス路線を新設

◎地域交流センターの整備

- ・総合センター、保健センター、地域包括支援センターの複合化による交流の場の創出

効果③:公共施設の 維持コスト削減

市立病院の維持コスト
年間約3.5億円の削減期待
(一般会計予算ベース)

*高松市予算資料等(H29、H30)をもとに国土交通省試算

交通(ソフト)

官民連携による公共交通の利用促進

◎民鉄と市で交通機関の利用状況を共有(毎月モニタリング)

- ・ICカード導入により、効率的に把握可能
- ◎鉄道・バス乗継件数
H24:243千人 → H29:345千人
【目標】H32:362千人(短期目標値)

◎鉄道、バスの乗り継ぎ割引を拡大

- ・電車、バスの乗継時に一律100円割引(事業者20円+行政80円負担)

◎高齢者の公共交通運賃を半額に

- ・外出機会創出による健康増進(市高齢者保健福祉計画にも位置付け)

◎免許返納のインセンティブ

- ・65歳以上の方の免許返納の際にIruca10000円分を贈呈



効果②:外出機会創出を始めとする 高齢者等の健康増進

要介護認定率
-2.3ポイント(H26比H37推計)
⇒年間約20億円の削減期待

*高齢者等の健康増進の取り組みを推進した場合における、H26年度時点の推計との比較。高松市保健福祉計画より

誘導規制

土地利用規制の見直し

◎用途白地地域における 開発指導技術基準等の検討

- ・区域外道路の幅員等に関する基準強化

◎特定用途制限地域の規制基準の検討

- ・立地可能な店舗等床面積の基準強化(幹線沿道:3,000㎡→1,500㎡)
(一般・環境保全:1,500㎡→500㎡)

効果④:土地利用の適正化

居住誘導区域外の開発許可面積(都計区域内)
33.51ha(H28)→12.73ha(H40)

⇒開発面積の約6割を抑制

未来投資戦略2018

第2 具体的施策

I. Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」等

[1]「生活」「産業」が変わる

1. 次世代モビリティ・システムの構築

(3)政策課題と施策の目標

iv)次世代モビリティ・システムの構築に向けた新たな取組 など

地域の公共交通と物流について、オープンデータを利用した情報提供や経路検索の充実、スマートフォンアプリによる配車・決済等のICT、自動走行など新技術の活用、見守りサービスや買物支援の導入、過疎地域での貨客混載、MaaSの実現など多様な分野との施策連携により、都市と地域の利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデルを構築する。

※ 『[3]「行政」「インフラ」が変わる』

『[4]「地域」「コミュニティ」「中小企業」が変わる』

にも同内容を再掲

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会での円滑な輸送に寄与する観点からも、公共交通機関における運行情報等の提供の充実を図るため、本年度は首都圏を先行して、オープンデータを活用したスマートフォンアプリによる情報提供の実証実験を官民連携して実施する。

経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）2018

第2章 力強い経済成長の実現に向けた重点的な取組

2. 生産性革命の実現と拡大

(3)Society 5.0 の実現に向けて今後取り組む重点分野と変革の牽引力となる「フラッグシップ・プロジェクト」

①「自動化」:次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト

まちづくりと公共交通の連携、自動走行等新技術の活用、買い物支援・見守りサービス、MaaS(Mobility as a Service)などの施策連携により、利用者ニーズに即した新しいモビリティサービスのモデル都市、地域をつくる。