

第2回土地利用調査特別委員会の論点3を踏まえた
新たな取組・取組の拡充(案)

平成30年6月29日

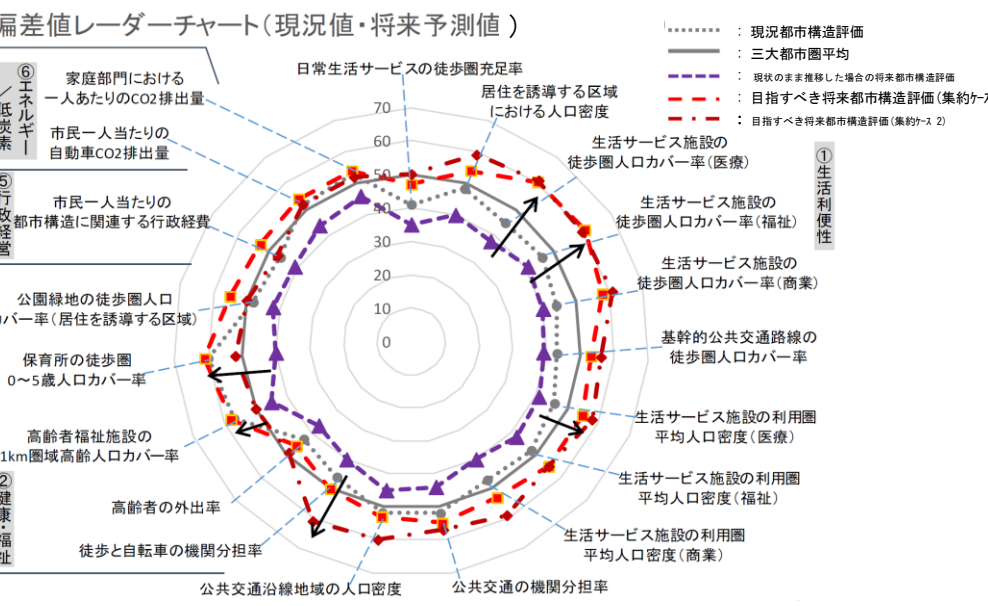
⑫ 集約型の地域構造への再編に向けた誘導方策

- 将来（おおむね20年後）、人口密度の低下が見込まれる自治体においては、コンパクトな市街地への再編を進めなければ、一人あたりの都市経営コストが増加することが考えられる。
- 居住誘導区域の設定にあたっては、国の「都市計画運用指針」や「立地適正化計画作成の手引き」等に基づき、都市構造の分析評価を行い、将来負担可能なコストに見合った適切な公共サービスの水準を踏まえた上で、将来目指すべき人口密度を設定する。少なくとも、既成市街地の人口密度の水準※は満たすこととする。
- 将来目指すべき人口密度に加え、高齢者の増加への対応やみどりに厚みとつながりを充実させる観点、地域コミュニティの形成など、地域の実情を考慮して居住誘導区域を設定する。

※ 既成市街地の区域（都市計画法施行規則）
 第8条 令第8条第1項第1号の既成市街地として国土交通省令で定める土地の区域は、次の各号に掲げる土地の区域で集団農地以外のものとする。
 1 50ha以下のおおむね整形の土地の区域ごとに算定した場合における人口密度が1ha当たり40人以上である土地の区域が連たんでいる土地の区域で、当該区域内の人口が3,000以上であるもの（2 略）

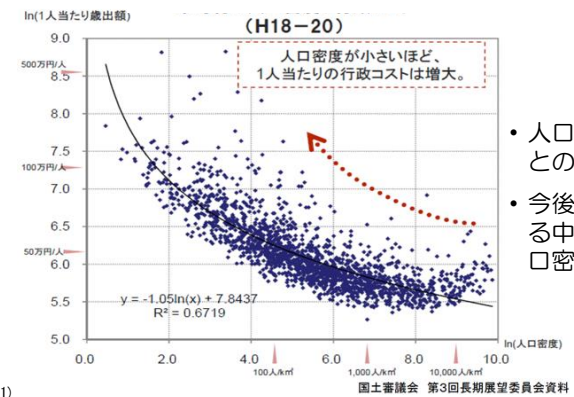
目指すべき都市構造の評価

- 都市構造にかかる評価結果についてレーダーチャートで整理し、類似規模都市平均値との比較等を行うことにより、どのような分野において課題があるのか客観的、定量的に把握
- 講じようとする施策に応じ、居住誘導区域の人口水準等を設定し、これをもとに目指すべき将来都市構造案を想定。当該将来都市構造を評価することでその妥当性や効果等を検証



（出典：国土交通省「立地適正化計画作成の手引き（平成30年4月）」より作成）

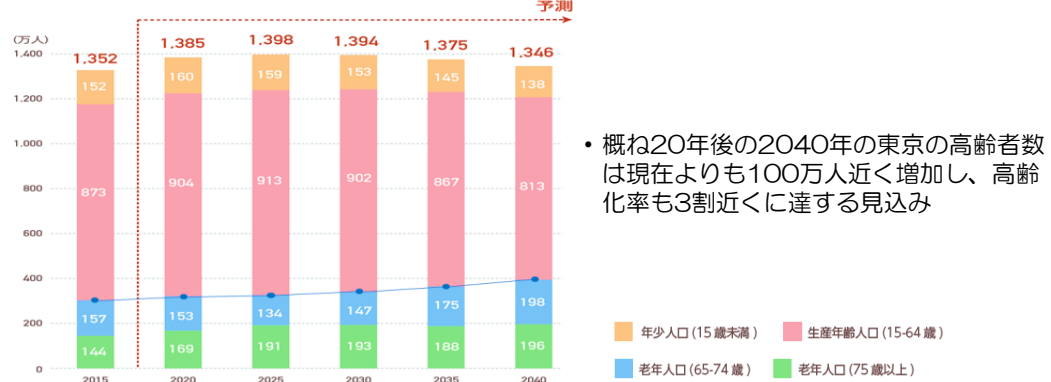
自治体の人口密度と行政コスト



- 人口密度と一人あたりの行政コスト（行政経費）との間には一定の関係
- 今後、財政状況がさらに厳しさを増すと見込まれる中、持続的な都市経営を維持するためには、人口密度を高め、行政の効率化を図ることが不可欠

（出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について（平成27年6月）」）

東京都の高齢者数の推移



（出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）」より作成）

- 商業、医療、福祉施設等の集積状況や公共交通等の状況を踏まえ、主要な駅周辺等（地域の拠点）やその他の駅周辺・団地等（生活の中心地）を中心に、都市機能誘導区域を設定する。
- 都市機能誘導区域の範囲設定にあたっては、区市町村の行政界を越えて市街地が連担しているなどの東京の特性を踏まえ、関係する隣接自治体間で連携を図る。

地域の拠点のイメージ

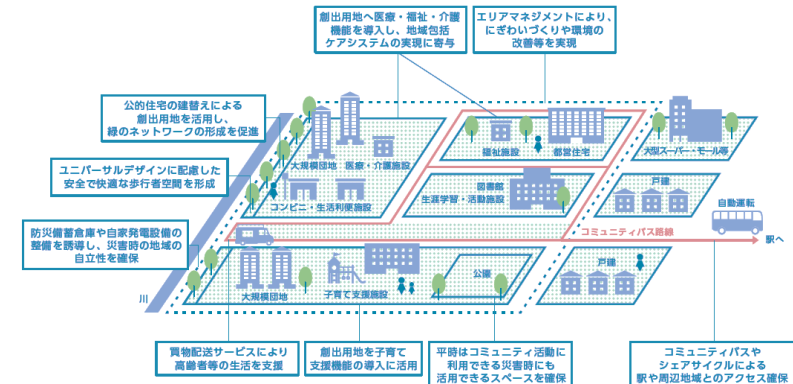
（都市機能誘導区域における隣接自治体間の連携）

- 隣接自治体に跨る都市機能誘導区域では、設定の範囲や、商業・医療・福祉・子育て支援施設などの立地について、連携して計画的に取り組むことが重要



（出典：国土交通省「まちづくりと公的不動産～改正都市再生法とPRE有効活用ガイドライン～説明資料」より作成）

生活の中心地のイメージ



（出典：東京都「都市づくりのグランドデザイン（平成29年9月）」）

隣接自治体間の連携事例（地域公共交通）

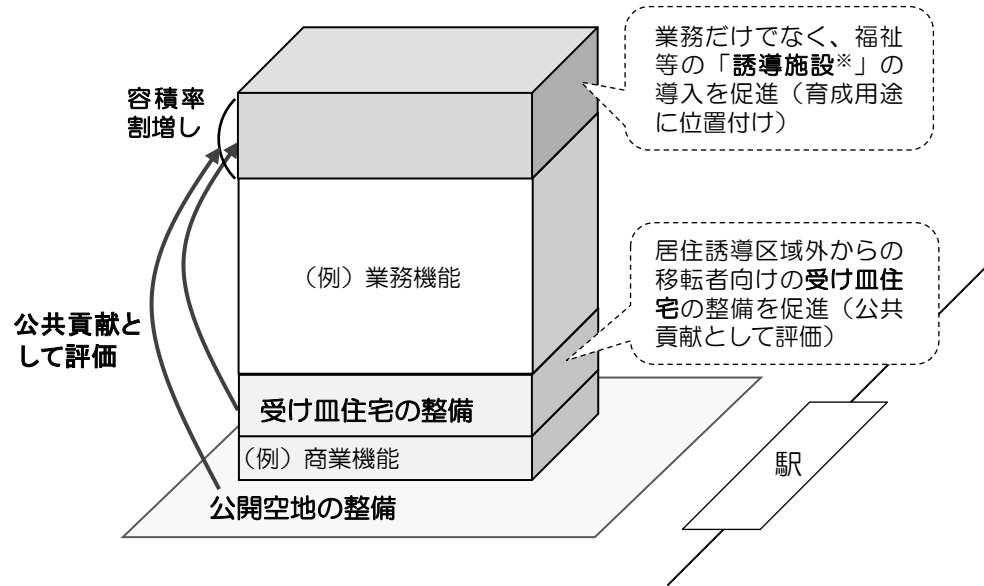


（出典：武蔵野市資料より作成）

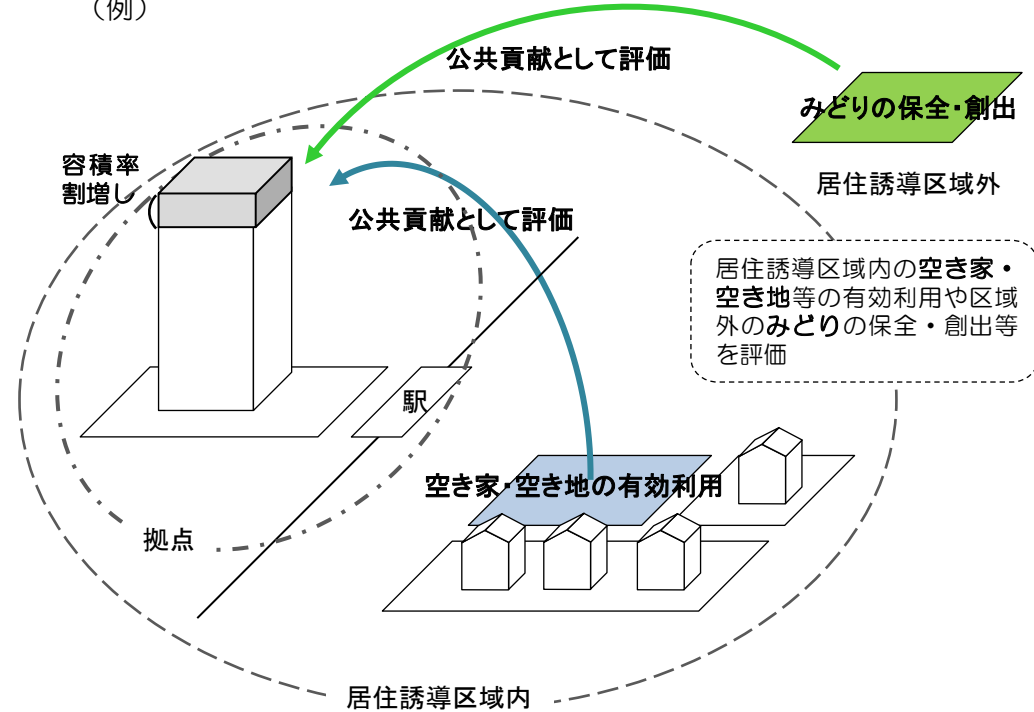
・都市機能誘導区域では、都市開発諸制度を活用し、商業、医療・福祉などの多様な都市機能の導入や、居住誘導区域外からの移転者向けの受け皿住宅の整備を図るとともに、開発に合わせた空き家・空き地の有効利用やみどりの保全・創出などを推進する。

都市開発諸制度の活用イメージ

(例)



(例)



- ・育成用途として医療・福祉・商業施設等の「誘導施設※」を導入
- ・居住誘導区域外からの移転者向けの受け皿住宅の整備を評価

- ・開発に合わせた地域の価値の向上に資する取組（居住誘導区域内の空き家・空き地等の有効利用、区域外のみどりの保全・創出等）を評価

※誘導施設・・・都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設

（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）

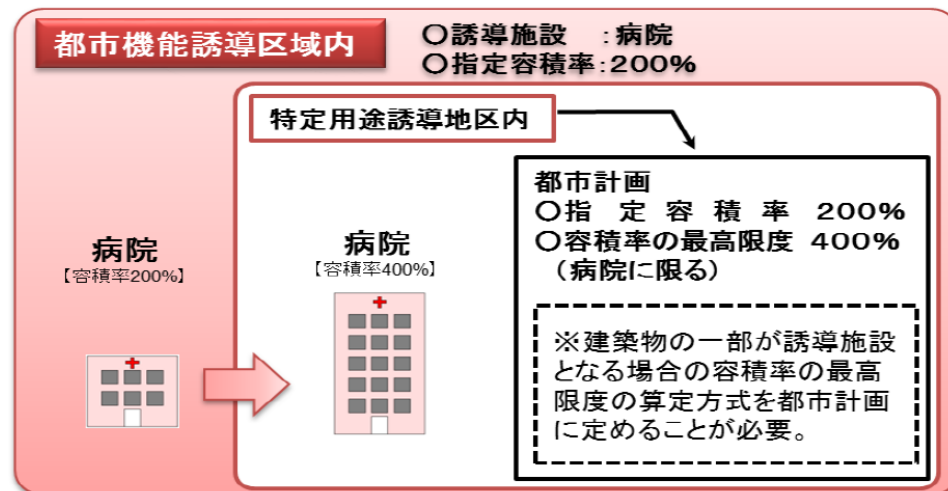
・都市機能誘導区域では、特定用途誘導地区等を活用し、商業・医療・福祉など、地域特性に応じた多様な都市機能の導入を図る。

＜参考＞特定用途誘導地区

- 都市機能誘導区域内で、都市計画に、特定用途誘導地区(§109)を定めることにより、**誘導施設を有する建築物について容積率・用途制限を緩和**。
- 例えば、老朽化した医療施設等の**建替え、増築や新築**の際に本制度を活用することが想定される。

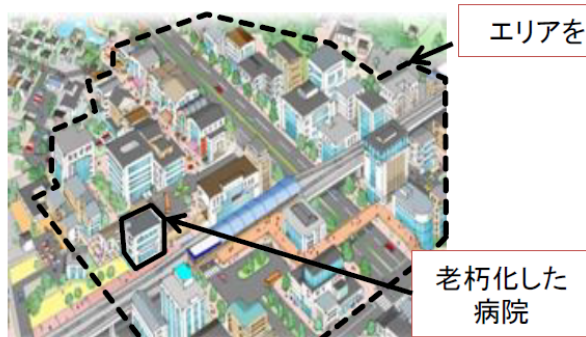
特定用途誘導地区に関する都市計画に定める事項

- その全部又は一部を誘導すべき用途に供する建築物の容積率の最高限度
 - 用途地域による指定容積率にかかわらず、誘導施設を有する建築物については、この容積率を適用
- 建築物等の誘導すべき用途
 - 市町村が、国土交通大臣の承認を得て、条例を定めることにより、用途地域による用途制限を緩和
- 建築物の高さの最高限度（市街地の環境を確保するために必要な場合のみ）
 - 地区内のすべての建築物について、高さ制限を適用



容積率規制や用途規制の緩和

[例：誘導施設として病院を定めた場合]



エリアを指定して、病院用途に限定して容積率を緩和

容積率緩和により、近接地において、床面積を増大して、総合病院を整備



※複合施設とすることも可能

・ 居住誘導区域では、都市のスポンジ化対策のための特例措置等を活用し、空き家、空き地等の低未利用地の利用促進や、地域の利便性の維持・向上に必要な施設の整備・管理を促進する。

<参考> 低未利用土地権利設定等促進計画制度

・ 市町村が、地域内に散在する低未利用土地などの利用意向を捉えて、関係地権者等の合意を得ながら計画を策定し、必要な利用権の設定等を促進する制度

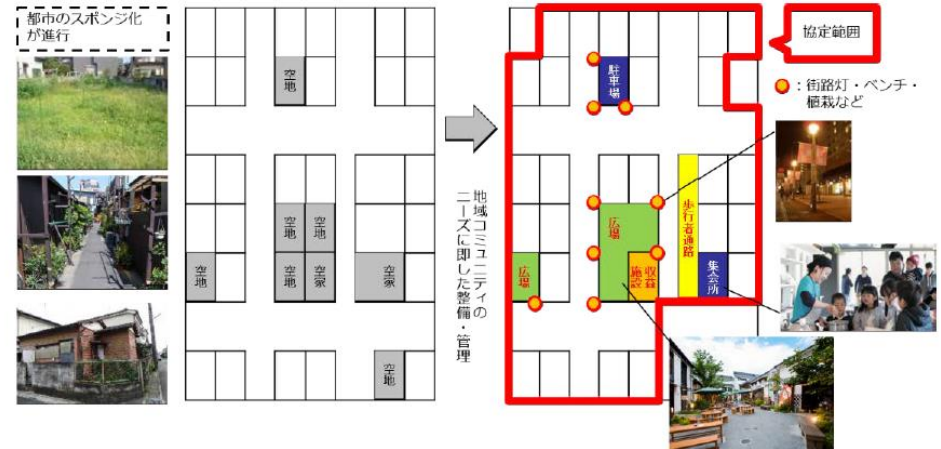


支援措置

【税制】
 (登録免許税) 計画に基づく土地・建物の取得等について税率を軽減
 ⇒ 地上権等の設定登記等 (本則1%→0.5%)
 所有権の移転登記 (本則2%→1%)
 (不動産取得税) 計画に基づく一定の土地の取得について軽減 (課税標準の1/5控除)

<参考> 立地誘導促進施設協定制度の活用

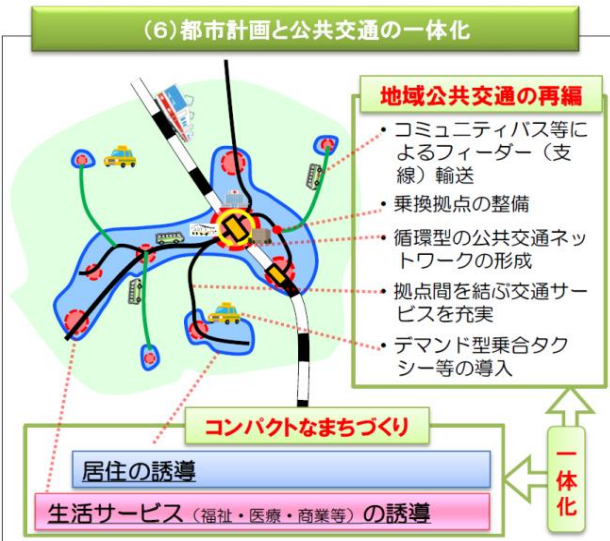
・ 低未利用土地などを活用した、地域利便の増進に寄与する施設の整備を促進するため、地権者が全員合意により、当該施設の整備・管理を地方公共団体に代わり自ら行う新たな協定制度



支援措置

【税制】協定に基づき整備・管理する公共施設等(道路・広場等)について、都市再生推進法人が管理する場合に課税標準を2/3に軽減 (5年以上の協定の場合は3年間、10年以上の協定の場合は5年間)

- コミュニティバスは、既存の路線バスや鉄道等では補えない交通需要に対応する乗合バスであり、地域における高齢者、障害者等の社会参加を促進するための交通手段の一つとして、現在、都内の8割を超える区市町村で運行されている。
- 今後、コンパクトな市街地への再編を進める中で、地域包括ケアシステムが機能する都市構造を維持する観点を踏まえるとともに、高齢者等の交通手段であるコミュニティバスなどのフィーダー交通の充実を図る必要がある。



(出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について（平成27年6月）」より作成)

公共交通空白地域へのコミュニティバスの導入事例



八王子市「はちバス」

市内の交通空白地域を中心に、主に高齢者や障害者、妊婦などの外出を支援し、市民が気軽に利用できる公共交通システムとして運行している。

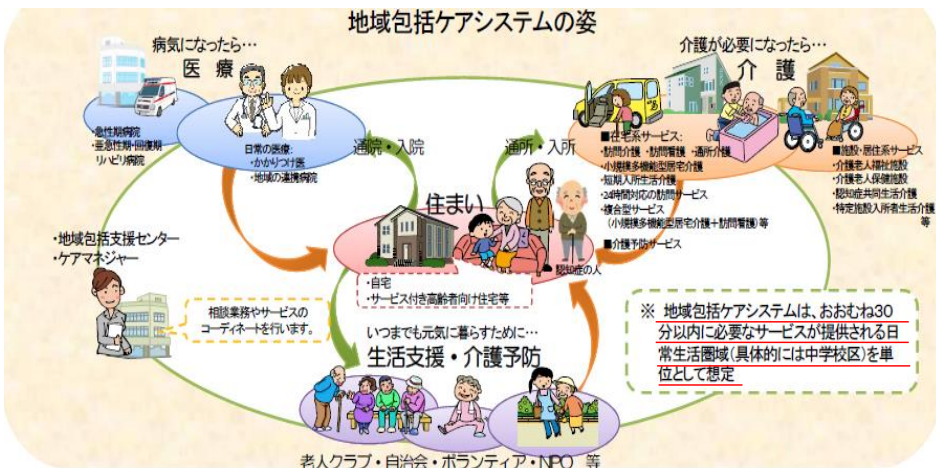
※ 都は、コミュニティバスの導入・運行等に係る経費について区市町村に対する補助（地域福祉推進区市町村包括補助事業）を実施するとともに、地域公共交通会議に参加するなど、技術的支援を行っている。



武蔵野市「ムーバス」

市内の三駅を中心にバス路線が住宅地等とを結んでいた。しかし、自宅からバス停までが遠く、また、バスの本数も限られているため利用しにくいという声が寄せられたことから、交通空白不便地域の解消などを目的として運行している。

(出典：八王子市資料、国土交通省資料)



(出典：厚生労働省資料より作成)

日野市における立地適正化計画の検討事例

