

立地適正化計画策定済み自治体における 居住誘導区域の設定方針に関する研究

建築計画研究室 伊藤 春香
(平成30年2月9日提出)

1. 研究の背景と目的

人口減少に伴い、少子高齢化が進む現代の日本において地方自治体によるコンパクトな市街地づくりを国の政策として支援することが求められるようになった。そこで、2014年8月1日に改正都市再生特別措置法が施行され、立地適正化計画が制度化された。2017年7月31日時点の立地適正化計画の作成状況は、66都市が都市機能誘導区域・居住誘導区域ともに設定、46都市が都市機能誘導区域のみを設定している。また、357都市が立地適正化計画の作成に向け具体的な取り組みを行っている¹。

本研究では、はじめに立地適正化策定済み自治体について策定状況を調査し、都市機能誘導区域及び居住誘導区域等に関する設定方針を明らかにする。明らかになった設定方針より、今後立地適正化計画を策定する市町村に必要となる、特に居住誘導区域の策定のための知見を得ることを目的とする。

2. 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、各拠点地区の中心となる駅、バス停や公共施設から容易に回遊が可能でかつ公共交通施設、都市機能施設、土地利用の実態等に照らし地域としての一体性を有している区域が望ましいとされているⁱⁱ。調査した112都市の都市機能誘導区域の方針については以下の4つに分類できた。

- (1)一極型<19都市> (2)多極型<15都市> (3)多・地域/生活型(中心拠点に加え地域/生活拠点)<66都市>
(4)多・特定型(中心拠点・地域/生活拠点に加え特定拠点)<12都市>

3. 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、生活利便性が確保され、生活サービス機能の持続的確保が可能な区域であり、かつ災害に対する安全性等が確保される区域が望ましいとされているⁱⁱ。

居住誘導区域の方針については、以下の3つに分類できた。

- (1) 都市機能を核に集約型 / 核集約型<31都市>(図1)

都市マスに定めた都市拠点や高次都市機能区域、市街地形成の成り立ちなど考慮し都市機能の核が定められ、その周辺に設定される。市街地の空洞化防止のための新たな施策の対象地として活用される。

- (2) 公共交通軸強化型 / 軸線型<9都市>(図2)

沿線に相当の人口集積があり、将来も一定の運行水準を維持すると見込まれる公共交通路線を軸に、各拠点地区をネットワークしているエリアに設定されている。「コンパクトシティー・プラス・ネットワーク」の政策理念を表している。

- (3) 非可住域除外型 / 除外型<25都市>(図3)

市街化区域又は用途地域全域より、市街化調整区域や災害危険区域など居住に適さないエリアを除き設定されている。人口減少をふまえた時間軸をもったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりも期待できる。

- (4) 設定無し<46都市>

都市機能誘導区域のみ設定され、居住誘導区域は未設定である。今後、居住誘導区域の設定が必須である。

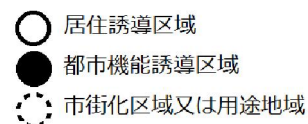


図1 都市機能を核に集約型のイメージ



図2 公共交通軸強化型のイメージ



図3 非可住域除外型のイメージ

2,3 で示した都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定より対応を見た。(表 1-A)都市機能誘導区域の類型より、居住誘導区域のタイプの相関は見られなかった。

4. 居住誘導区域の指標の整理

(1) 都市規模 (表 1-B)

核集約型は小規模都市が当てはまる。これは、人口の集積する場所ごとに拠点を集約しているためである。軸線型は、比較的大規模都市に多く都市機能が交通機関でつながれ沿線に居住が誘導できる。除外型は都市規模では関係が分かりにくく、人口規模の差より 2 つのパターンがある。

(2) 都市計画区域(表 1-C)

核集約型は非線引き都市に多く、軸線型や除外型は線引き都市が多い。非線引き都市は都市計画区域の面積が小さい傾向にあるため、核集約型が適している。

(3) 平成の大合併(表 1-D)

核集約型は平成の大合併を行っている都市が多い。平成の大合併は人口減少などの社会情勢をふまえ行われているため、人口規模の小さい都市同士が合併し複数の拠点をもちることが多い。除外型は平成の大合併をしていない都市が多く、大都市圏の都市に多く見られる。

5. 結論

本研究より、3 つの居住誘導区域の設定方針が明らかとなった。

(1) 都市機能を核に集約型

人口の集積する場所ごとに拠点を集約しているため複数の拠点をもち傾向がある。人口の少ない地域や非線引き地域に多く、将来人口推計などより居住誘導区域の設定を行うことが望ましいと考えられた。

(2) 公共交通軸強化型

大都市で線引き都市に多い。主要駅ごとに複数の都市拠点が公共交通路線でつながれ、その沿線に相当の人口集積があり、将来も一定の運行水準を維持すると見込まれる公共交通路線があることが望ましい。

(3) 非可住域除外型

人口規模の差により 2 つのパターンが考えられた。1 つ目は、人口規模の大きい都市である。都市規模が大きく、市街化区域の人口密度が高い都市と考えられた。三大都市圏周辺の都市が多い。2 つ目は、人口規模の小さい都市である。都市規模が小さくすでにコンパクトになっていると考えられた。現状では除外型で足りているが、今後は時間軸をもった運用することにより、居住誘導区域のさらなる適正化を行うことが望ましい。

以上より、先行自治体の都市機能誘導区域及び居住誘導区域についてそれぞれの特性をふまえた設定方針が明らかとなり、今後立地適正化計画を策定する際の知見を得られた。

表 1 各指標による居住誘導区域との関係を整理

		居住誘導区域				
		核集約型	軸線型	除外型	設定無し	合計
(A) 都市機能誘導区域	一極型	6	0	3	10	19
	多極型	6	1	3	5	15
	多・地域/生活型	17	5	16	28	66
	多・特定型	3	3	3	3	12
(B) 都市規模	大都市	0	3	1	1	5
	中都市①	1	3	6	9	19
	中途市②	10	2	8	19	39
	小都市	21	1	10	17	49
(C) 都市計画区域	線引き	9	7	20	33	69
	非線引き	21	1	5	11	38
	線引き+非線引き	2	1	0	0	3
	非線引き用途未	0	0	0	2	2
(D) 平成の大合併	有り	25	5	8	25	63
	無し	7	4	17	21	49
合計		32	9	25	46	112

¹国土交通省 立地適正化計画の取り組み状況(2017年7月31日時点)<http://www.mlit.go.jp/common/001208821.pdf>

²国土交通省 立地適正化計画の手引き,2017,04<http://www.mlit.go.jp/common/001181064.pdf>