

コンパクト・プラス・ネットワーク について

平成28年11月24日
指定都市市長会
まちづくり・産業・環境部会

1-1 コンパクトシティ形成とコミュニティ交流を支える交通ネットワークの構築

1 現状

○人口減少・少子高齢化が進行する中で、各指定都市では、まちづくりの基本方針として「コンパクト＋ネットワーク」が総合計画等に位置付けられており、新たな国土形成計画においても、「対流促進型国土を形成するための重層的かつ強靱なコンパクト＋ネットワーク」が国土づくりの方向性として掲げられている。

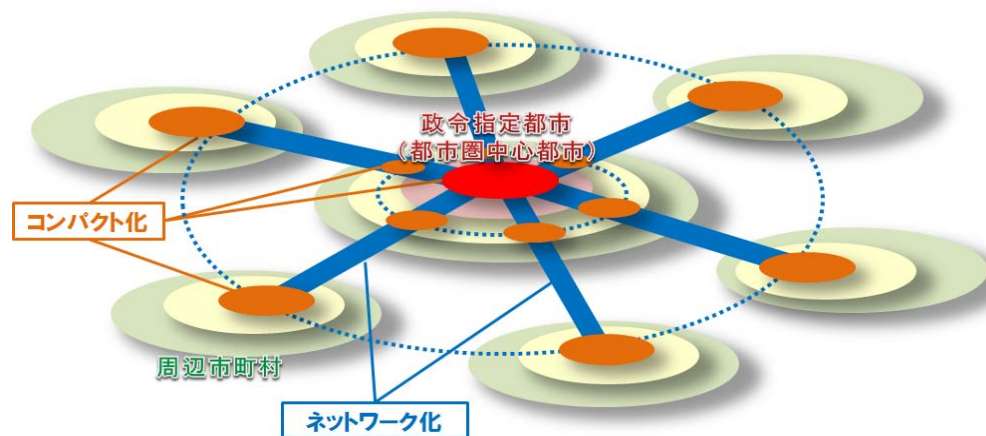
2 課題

○指定都市は、周辺市町村との連携強化を図り、「コンパクト＋ネットワーク」を構築していくべきであるが、指定都市はいずれも厳しい財政状況下にある。

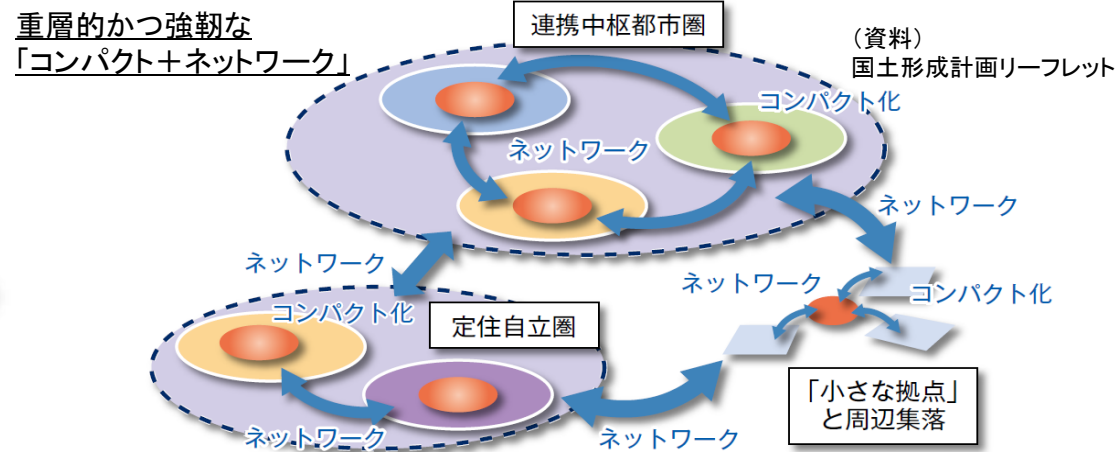
3 議論の方向性

○公共交通の利用者と担い手の減少は時々刻々と深刻化しており、公共交通サービスの維持・向上や都市間の対流の促進のため、交通ネットワークの構築に向けた国の支援対象と予算規模の拡充を求めていく。
○同時に、地域公共交通網形成計画及び再編実施計画に基づく様々な事業の実現に向けて、自治体がその責務を果たせるよう、必要に応じて、国が自治体と公共交通事業者等との調整役となるよう求めていく。

指定都市が中心となる 「コンパクト＋ネットワーク」都市圏のイメージ



国土形成計画における国土構造・地域構造 ～重層的かつ強靱な「コンパクト＋ネットワーク」～



1-2 人口減少下における新たな都市計画制度の検討

1 背景

○市街化区域は、将来人口を基本としつつ、世帯数や産業活動の将来見通しを加え、市街地の必要規模面積を即地的に割り付けるいわゆる人口フレーム方式を基本として設定している。

○そのため、人口減少・少子高齢化が進行する中では、市街地の規模が人口規模の減少に比例して縮小していく。

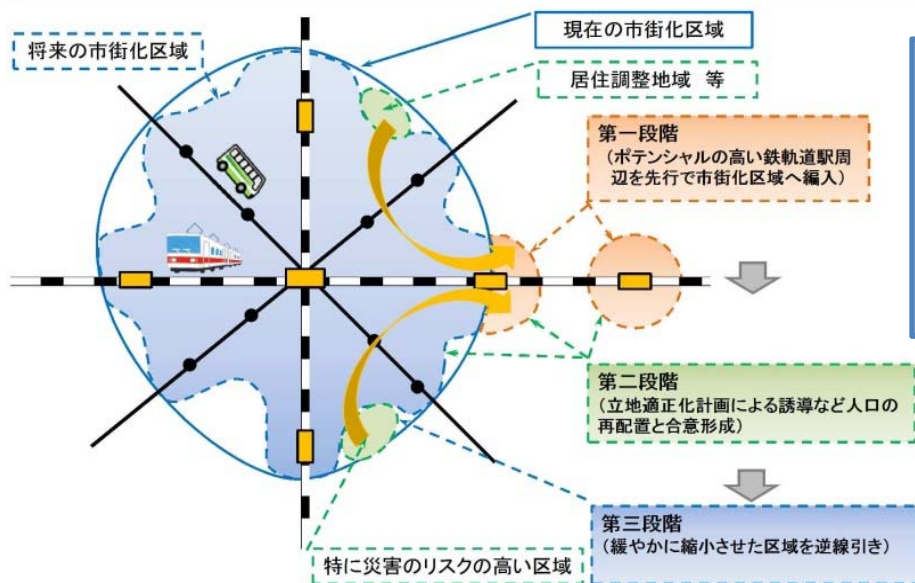
2 課題

○人口減少・少子高齢化が進行する中であっても、持続的に発展可能な都市を構築するための都市計画制度の検討が必要である。

3 議論の方向性

○公共交通を軸とした集約型都市構造、さらには津波や洪水、土砂災害などによる災害時にも安全・安心な都市構造への転換に向けて、将来的には一部の市街地を緩やかに縮退させることを見据え、市街地の範囲を適切に誘導するために新たな市街地を形成する、という戦略的市街地形成を可能とするよう、制度の改正を求めていく。

新たな線引き制度運用のイメージ図



【例】

- ・津波や土砂災害等の災害防除のために必要な新市街地の形成
- ・駅周辺など集約型都市構造実現に向けた新市街地の形成

他

1-3 産業振興のための土地利用のあり方

1 背景・課題

○企業立地の適地が、土地改良事業（かんがい排水事業等）の受益地である場合、事業完了後8年を経過していなければ農用地区域からの除外ができないが、その事業期間が長期間かつ広範囲に及ぶことから、社会情勢の変化に応じた地域の振興を図る土地利用を行う上で支障となっている。（農振法第13条第2項第5号、農振法施行令第9条）

2 議論の方向性

- ①一般国道、県道の沿道区域又は高速道路ＩＣの出入り口の周囲おおむね300m以内の区域
- ②既存施設の拡張（既存の敷地面積の2分の1を超えないものに限る）
- ③農業従事者の就業機会の増大に寄与する施設

線的な土地改良事業の受益地であるなど、転用による周辺農地に係る営農条件に支障が生じるおそれがなく、かつ、都市計画法に基づく地区計画の策定が前提となっている場合には、農振法上の「農用地等に含まれない土地」として取扱うことを求める（農振法第10条第4項の適用範囲の拡大）

3 効果

- 農業振興との調和を図りながら企業用地を確保
- 新たな雇用を創出し、地域経済を活性化

地方創生に寄与