# 公共政策ワークショップⅠ

# 最終報告書

プロジェクトA

人口減少社会に対応したまちづくり法制に関する研究

平成30(2018)年度

## はじめに

戦後の日本における、「昭和」の時代のまちづくりは、人口増加・経済成長が前提であった。それは人口や経済の成長により生まれた新たなパイをさらに投資し拡大していくまちづくりであった。「平成」の時代はバブルが崩壊し、経済の停滞、人口減少への転換が発生した。そのような社会の様々なベクトルの転換が発生する中で、行政は「昭和」の時代を引きずったハコモノへの投資を行うことにより、もう一度まちへのにぎわいを取り戻そうとしてきた。しかし、今後数十年にわたって人口減少傾向が所与の条件となり、国や地方公共団体の財政が危ぶまれる中で、もはやそのような手法では持続可能性がない。「平成」の時代が終わり、これからは人口減少社会が前提となる新たな時代が始まる。人口減少社会のまちづくりには、人口や経済の成長とともに増えたパイを配分すれば良い従来のまちづくり手法は通用せず、また「つくる」だけでなく既存のストックをどのように利活用するのか、または縮減が必要なのかを同時に考えることが必要であり、今までの価値観とは異なった視点が重要となる。

我が国では、今後、地方圏を中心に人口減少が急速に進行することが見込まれている。国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の推計によると、日本の将来人口は、2010 年の 1 億 2,806 万人から 40 年後の 2050 年には 24%減となる 9,708 万人にまで減少することが見込まれている。市街地面積が現状のまま変わらなければ、低密度な市街地が形成される可能性があり、その場合、地方財政の更なる逼迫、一定の人口密度により支えられていた医療・福祉・商業をはじめとする生活サービス等の維持が困難になることが想定される。生活圏レベルにおいて、人口減少を前提としながらも、固有の文化・伝統・自然条件等を活かして質の高い暮らしを営むことのできる、コンパクトで持続可能な地域づくりを目指していくことが必要である。

本報告書はテーマを「人口減少社会に対応したまちづくり法制」としており、東北地方の中小都市に対するヒアリング調査を行って、コンパクトシティの実現にあたっての従前のまちづくり法制度の限界を明らかにしたうえで、少子高齢化の中においても、そこに住む地域住民が望む、より良い居住環境の実現、歴史や伝統文化、自然環境と共生しながら、農林水産業を含めた地域産業とともに生きてゆくことのできる住み良いまちづくりを進めるための法制度の在り方を提言することを目的としている。

本報告書は既存の都市計画やまちづくりに関する文献・論文を調査したうえで、東北地方の 10 市町（石巻市、大崎市、登米市、女川町、加美町、南三陸町、花巻市、陸前高田市、紫波町、鶴岡市）及び館林都市圏、宮城県、東北地方整備局、東北運輸局へ行ったヒアリング調査や現地視察で得ることのできた知見をもとに、人口減少社会に対応したもとづくり法制の在り方について提言をしている。東北地方は若年人口の流出が大きく、人口減少問題の最先端地域といえる。また東日本大震災の影響もあり三陸沿岸地域では、本来、今後数十年をかけて進行するはずであった人口減少問題が一気に顕在化し、新たなまちづくりの必要性が突きつけられている。東北地方におけるまちづくりの事例より、人口減少社会のまちづくりに必要な視点を見いだすことができれば、日本全国にもその影響を波及できるのではないかと考えている。

本報告書の構成は第 1 章では、戦後の日本における人口・市街地の変動と、それに伴う都市計画制度の変遷を説明し、生活サービスの縮小、財政の更なる悪化、空き地・空き家の発生など、人口減少が引き起こす問題点を整理している。第 2 章ではヒアリングに赴いた、東北地方の 10 市町と後期に追加でヒアリングを行った広域的な立地適正化に取り組む群馬県館林都市圏の現状の分析を行った。第 3 章では、人口減少社会に対応したまちづくりについて重要な論点を、「都市計画の在り方と立地適正化計画」、「広域的な立地適正化及び住民協働のまちづくりの必要性」、「まちなかの空き地・空き家の利活用」、「民間資金を活用したまちづくり手法」、「持続可能な公共交通の実現に向けて」と 5 つに分けて論じており、第 4 章ではその具体的な政策提言について述べている。

目次

第1章　人口減少社会とまちづくりの問題点
1－1　減少する日本の人口…… 1
1－2　従来からのまちづくり法制…… 6
1－3　人口減少社会に対応した制度…… 11
1－4　今後のまちづくりの問題点…… 13
1－5　目指すべきまちづくりの方向性…… 19

第2章　市町村分析
2－1　女川町…… 26
2－2　石巻市…… 32
2－3　大崎市…… 38
2－4　加美町…… 43
2－5　南三陸町…… 48
2－6　登米市…… 53
2－7　紫波町…… 58
2－8　花巻市…… 63
2－9　陸前高田市…… 68
2－10　鶴岡市…… 74
2－11　館林都市圏…… 79

第3章　現地視察・ヒアリングを通して見えたまちの課題
3－1　今後のまちづくりを考える上で必要となる制度……85
3－1－1　都市計画の在り方と立地適正化計画……85
立地適正化の必要性……85
立地適正化を図る上で必要となる制度……85
自治体分析……90
課題の抽出……100
立地適正化へ向けての方向性……101
3－1－2　広域的な立地適正化及び住民協働のまちづくりの必要性……104
広域的な見地の必要性……104
人口減少社会のまちづくりにおける現行の広域調整・連携のしくみについて…105
事例分析……114
政策提言の方向性……128

３－２　まちなかの魅力を高める……130
３－２－１　まちなかの空き地・空き家の利活用……130
空き地・空き家の利活用の必要性……130
空き地・空き家の現状と問題点……130
移転先地・元地の現状と問題点……140
政策提言の方向性……143
３－２－２　民間資金を活用したまちづくり手法……146
これまでのまちづくり手法……146
事例分析……153
政策提言の方向性……165
３－２－３　持続可能な公共交通の実現に向けて……166
持続可能な公共交通への取組について……166
ヒアリングで把握した現状・課題……171
事例分析……174
提言の方向性……179

第4章　提言
４－１　今後のまちづくりを考える上で必要となる制度に関する政策提言……181
４－１－１　立地適正化の実効性に関する政策提言……181
４－１－２　広域的な立地適正化及び協働のまちづくりに関する政策提言……188
４－２　まちなかの魅力を高める上で必要となる制度に関する政策提言……190
４－２－１　まちなかの空き地・空き家の利活用に関する政策提言……190
４－２－２　民間資金を活用したまちづくり手法に関する政策提言……200
４－２－３　持続可能な公共交通の実現に向けての政策提言……205

おわりに……218

参考資料……219

# 第１章　人口減少社会とまちづくりの問題点

## １－１　減少する日本の人口

### １－１－１　戦後の日本の人口増加の推移

戦後、我が国の総人口は、二度のベビーブーム（1947～1949 年、1971～1974 年）等を経て、2008 年の 1 億 2,808 万人まで一貫して増加傾向にあった。出生率は、1947 年に 4.54、出生数は 1949 年に約 270 万人が最高であった[1]。

### １－１－２　人口減少局面への転換

#### (1)全国及び東北の将来人口

我が国では、今後、地方圏を中心に人口減少が急速に進行することが見込まれている。国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」の推計によると、我が国の将来人口は、2015 年の 1 億 2709 万人から 2065 年には 8,808 万人にまで減少することが見込まれている[2]。市区町村別に見た場合では、人口規模が小さいほど人口減少率が高くなる傾向にある。また、2015 年の国勢調査によると、特に東北地方においては、仙台都市圏を除いて、東日本大震災被災沿岸自治体を中心に人口減少が顕著に表れており、県庁所在市においても人口が減少に転じている。

#### ① 全国の人口減少

いわゆる第 2 次ベビーブームの 1973 年に出生数約 209 万人を記録した後、出生数・出生率は減少傾向となった。

また、図 1－1－2―①で示すとおり、我が国の「人口ピラミッド」で年齢層の推移を 50 年ごとに比較すると、1950 年は「富士山型」（若年層が圧倒的に多い）、2000 年は「釣鐘型」（いわゆる団塊の世代と団塊ジュニアが多いが、20 歳代以下の世代が急減）となった。そして、2050 年の推計値では、人口減少と少子高齢化がさらに進み、「棺桶型[3]」となることが見込まれている。

---

[1] 国土交通省『国土交通白書 2015』p. 2

[2] 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（2017 年推計）

[3] 我が国の「人口ピラミッド」の推移の 2050 年の図において、『国土交通白書 2015』には「つぼ型」との説明がなされているが、2018WSA では、このグラフの形状に加え、人口減少への危機感・切迫感を重視し、これを「棺桶型」と呼ぶ。

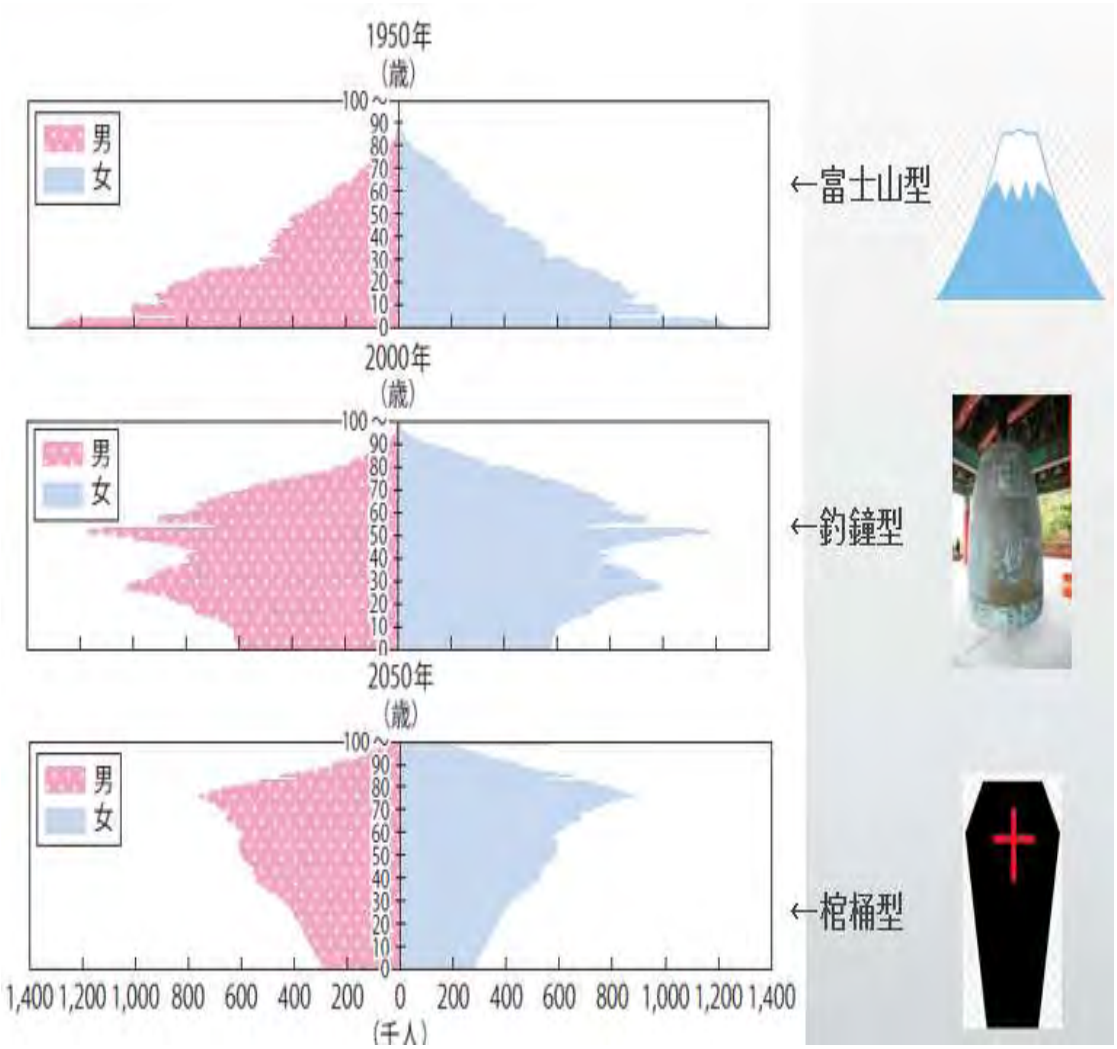



図 1－1－2―①　我が国の「人口ピラミッド」の推移

出典:『国土交通白書 2015』をもとに WSA 作成

**② 東北地方の人口減少**

それでは、東北地方における人口減少社会の実態はどうであろうか。全国と東北 6 県との人口とを比較すると、全国では 2010 年まで人口増加が続いているのに対して、東北では、すでに 2000 年から人口減少が始まっており、減少のスピードも急激である。また、図 1－1－2－②より少子高齢化も急速に進行し、今後さらに加速すると予測されている。東北地方では、宮城県を除いて、自然増加率とともに社会増加率も減少幅が大きく、人口流出が続いている。東日本大震災により避難し、地元に戻れない人が多くいることもその一因だ。

このように東北地方は、人口減少・高齢化の最先端地域であり、東北の自治体を対象として、人口減少に対応したまちづくりの在り方を実地調査することは、我が国の将来のみならず、今後急激な人口減少社会を迎える中国や韓国等アジア諸国、欧米諸国の将来に対しても大いに貢献することは間違いない。

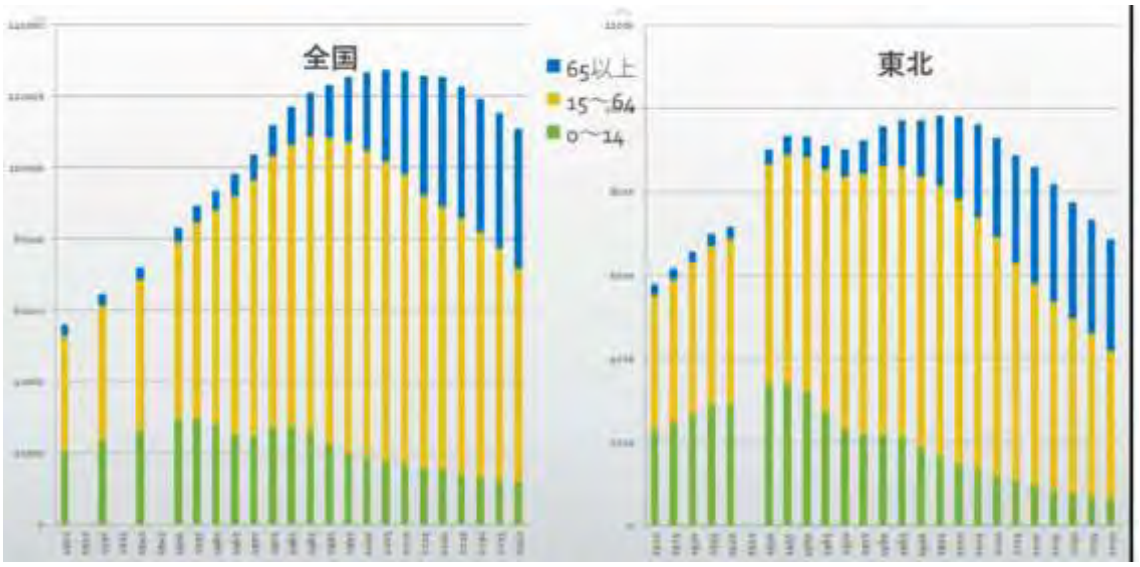



図1－1－2－②　全国・東北の人口の推移の比較

出典：国立社会保障・人口問題研究所「人口統計資料集 2018 年版」をもとに 2018WSA 作成

**(2) 地方都市における人口密度の低下**

三大都市圏と政令指定都市を除いた全国の県庁所在都市における平均人口の推移と人口集中地区（ha 当たり 40 人以上の人口集中地区、Densely Inhabited District 、以下「DID」とする。）平均面積の推移を見ると、1970 年から 2010 年において、人口の増加率が 2 割程度であった一方、DID 面積はほぼ倍増している。これらの都市においては、2040 年に再び 1970 年並の水準にまで人口が減少する ことが見込まれていることから、市街地面積が現状のまま変わらなければ、低密度な市街地が形成される可能性がある。

## １－１－３　人口減少により引き起こされる問題

一般的に指摘されている、人口減少により引き起こされる問題点として、生活関連サービスの縮小、税収減による行政サービス水準の低下、地域公共交通の撤退・縮小、空き家、空き店舗、工場跡地、耕作放棄地等の増加、地域コミュニティの機能低下などが挙げられている。それらにつき、以下で問題点の詳細を確認する。

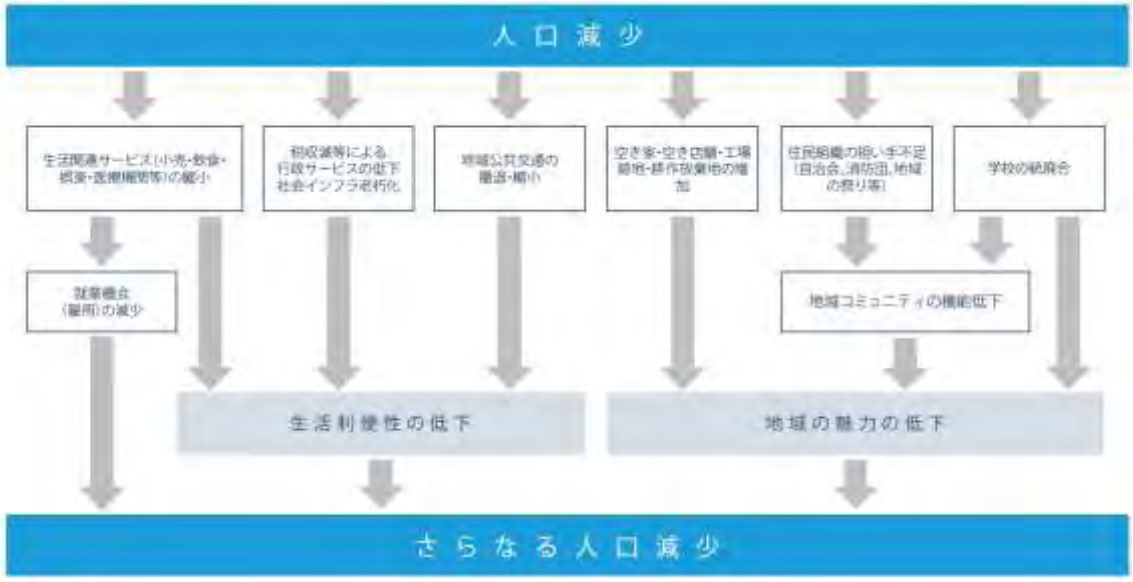



図 1－1－3－① 人口減少により引き起こされる問題

出典:『平成 26 年度 国土交通白書』

**生活関連サービスの縮小、税収減による行政サービス水準の低下**

市街地が低密度化した場合、一定の人口密度により支えられてきた医療・福祉・商業をはじめとする生活サービス等の維持が困難となることが想定される。これは、日々の生活が不便になるだけでなく、サービス産業が撤退することにより地域の雇用機会の減少にもつながり、さらなる人口減少を引き起こす可能性を秘めている。

また、人口減少と、それによる地域経済・産業活動の縮小により地方自治体の税収も減少する。しかし、高齢化は進む一方であり、それに伴い社会保障費の増加が見込まれ、地方財政はますます厳しくなり、行政サービスの廃止や有料化等により生活利便性の低下へとつながる。加えて、高度経済成長期にこぞって建設された公共施設や道路、上下水道等のインフラが一斉に老朽化し、その対応も必須となる。

**地域公共交通の撤退・縮小**

また、公共施設等のインフラの維持管理のための費用が増加することが想定され、全ての公共交通の維持が困難になることにより、住民が日常生活を過ごす上での移動に困難が生じる可能性がある。「全国都市交通特性調査[4]」によれば、全国の都市における人口密度と日常の移動に占める自動車移動の割合を見ると、人口密度が低い地方都市ほど自動車への依存度が高く、経年的に上昇していることがわかる。

[4] 平成 27 年度全国都市交通特性調査（速報版）
http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi07_hh_000101.html

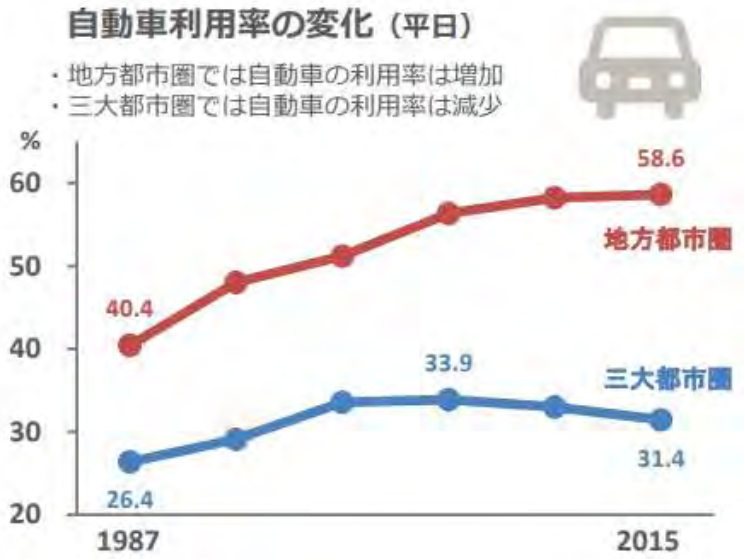



図 1－1－3－①　自動車利用率の変化（平日）

出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査

**空き家・空き店舗・工場跡地・耕作放棄地の増加**

前述のとおり人口は減少していく傾向にあるが、その一方で、住宅の総数は増加している。総務省「住宅・土地統計調査[5]」によると、2013 年 10 月１日現在における総住宅数は 6063 万戸で、これは 2008 年に比べ、304 万戸（5.3%）増加している。

また、同調査によれば、総住宅数のうち居住世帯のある住宅は 5210 万戸（85.9%）で、空き家などの居住世帯のない住宅は 853 万戸（14.1%）となっている。居住世帯のない住宅の総住宅数に占める割合は、1963 年では 3.4%、1983 年には 10.1%、2013 年には 14.1%と増加傾向にある。

空き家や空き店舗、工場跡地や耕作放棄地など、適正な管理がなされない不動産が増加すると、その周辺に外部不経済をもたらし、地域の魅力低下へとつながる。

**(4) 地域コミュニティの機能低下**

人口が減少し少子高齢化が進むと、小・中学校の統廃合等が加速する。これは、従来のコミュニティが崩壊し、地域の伝統の継承が困難となることや、地域住民の交流が減少しにぎわいが失われることにつながる。また、地域での防犯・防災などの自警機能も低下し、その地域事態の魅力低下をも招くであろう。

以上より、加速度的に進む人口減少社会の中においては、限られた資源の集中的・効率的な利用により、持続可能な都市・社会の実現を目指す必要が生じる。

---

[5] 総務省統計局「日本の住宅・土地－平成 25 年住宅・土地統計調査の解説－ 結果の解説」
https://www.stat.go.jp/data/jyutaku/2013/nihon.html

## １－２　従来からのまちづくり法制

### １－２－１　都市計画法（新法[6]）の制定

#### (1)制定の背景

戦後の高度成長に伴う都市化に対応して、都市の無秩序な拡大、いわゆるスプロールを抑制するため、1968 年に、現在の都市計画法が制定された。

#### (2)都市の変遷

いわゆる都市的地域を表す DID の面積は、1970 年から 2010 年までの間に倍増した。一方、この間の DID 人口は２割増加程度であったことから、DID 人口密度は、急速に低下した。このことから、この 40 年間に、都市への人口集積と都市的地域の拡大が進む中で、DID 人口密度は低下し、ある一定程度の人口が集中する地区が分散してきたことが分かる。

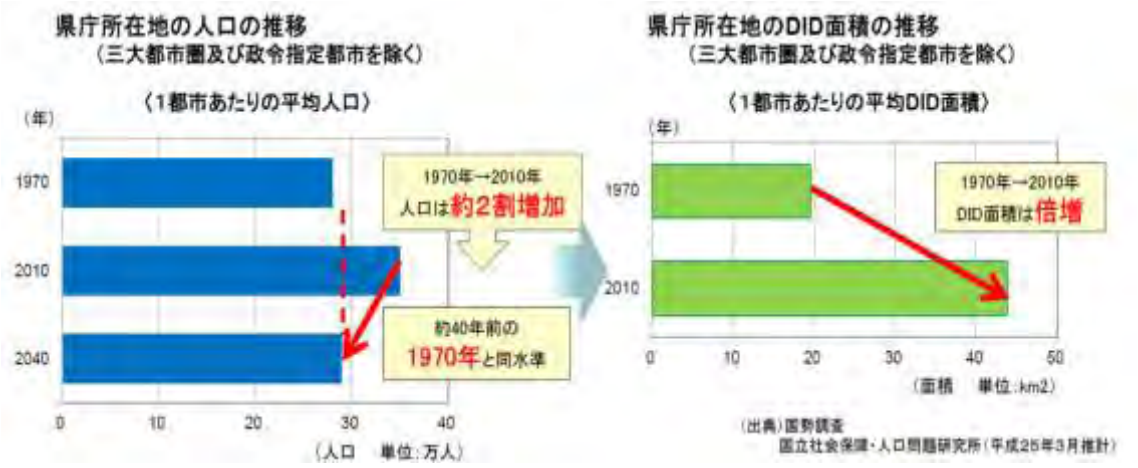



図 1－2－1－①　県庁所在地の平均人口の伸びと、DID 面積の伸びとの比較

出典:土地総合研究所「県庁所在地の平均人口と DID 面積の推移にみる市街地の拡散について」

地方圏では、今後も急速な人口減少が見込まれていることから、地方都市等を中心に、この一定程度の人口が集中する地区の分散の動きが拡大する可能性がある。

このような人口集中地区の分散に加え、近年は、商業機能を始めとする都市機能の郊外化が進んできた。

大規模商業施設の立地状況を見ると、都市計画の用途地域のうち、商業系地域への立地が減少し、地方圏では工業系地域のほか、市街化調整区域や非線引き白地地域等、既成市街地の外側

---

[6] 我が国初の都市計画法は、1919 年に制定された。当時の日本は、経済成長・人口増加により、急速に都市化が進んでおり、都市化をコントロールすることが目的であった(佐々木晶二『いちからわかる知識＆雑学シリーズ　都市計画のキホン』p.17)。

への立地割合が増加してきており、従来、人々が集まっていた商業系地域等の中心市街地以外の地域に立地する傾向が強まっていることがうかがえる。
また、公共・公益施設についても、近年、特に、病院や高校・大学の郊外移転が進んでいる。
このように、市街地が低密度化した場合、既存のインフラの効率が低下するとともに、たとえば除雪費用がかさむなど、まちの維持管理コストの増大を招いている。

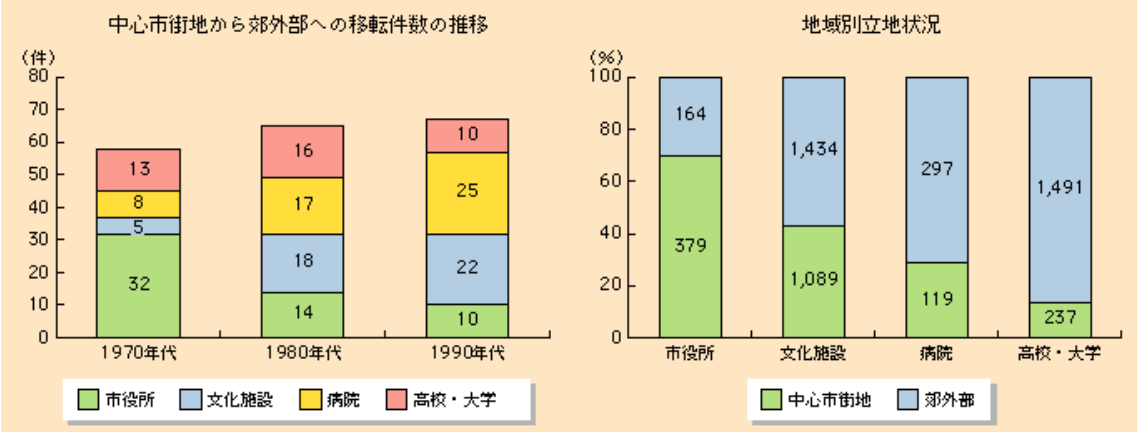



図 1－2－1－②　中心市街地から郊外部への移転件数の推移・地域別立地状況
出典：平成 19 年度『国土交通白書』

## １－２－２　都市計画法のもとでの地方公共団体の役割

### (1)都市計画法の内容

#### 都市計画法の適用範囲

都市計画法は、その目的を「都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与すること」とされている。都市計画の立案においては、まず計画とする都市の区域を定める必要があり、都市計画法ではそれを都市計画区域として設定する。都市計画区域は都市計画法第5条第1項において、「都道府県は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする」とされており、行政区域とは異なり、市町村の一部であることもあれば、複数の市町村にまたがって指定されていることもある。原則として、都市計画の適用範囲は都市計画区域内となり、土地の使い方を定める土地利用に関する計画、道路や公園などの都市施設に関する計画、市街地を面的に整備する市街地開発事業に関する計画の3種類が基本となる。

図 1－2－2－① 都市計画法上の区域イメージ

出典:国土交通省 HP「みんなで進めるまちづくりの物語」

**② 都市計画の内容**

ア) 土地利用の計画

土地利用に関する計画で主たるものとしてあるのは、区域区分と地域地区である。区域区分とは、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域とに区分し、開発規制を課す仕組み(以下、線引きとする。)である。地域地区は土地をどのような用途に振り分けるか、どのような建築物を配置すべきか基本的な方向性を示すものである。

イ) 都市施設の計画

都市施設には、道路等の交通施設、公園などの公共空地、水道・電気・下水処理などのインフラ施設、水路、学校などの教育文化施設、病院等の医療施設、市場・と畜場等、一団地の住宅施設、一団地の官公庁施設、流通業務団地などがある。

ウ) 市街地開発事業の計画

市街地開発事業は、一定の区域内を一体的に整備するもので、土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業、新都市基盤整備事業、住宅街区整備事業、防災街区整備事業の7つがある。

**(2) 地域の実情に合わせた都市計画制度**

**① 都市計画マスタープランの導入**

ア) 市町村マスタープラン

市町村が、都市計画法第18条の2の規定に基づいて定める市町村の都市計画に関する基本的な方針を通称して「市町村マスタープラン」と呼ぶ。1992 年に導入され、市町村の創意工夫により

自由な内容とすることができる。

イ）都市計画区域マスタープラン

都市計画法第6条の2の規定に基づき、都道府県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」を通称して「都市計画区域マスタープラン」または「都道府県マスタープラン」と呼ぶ。

**② 地区計画制度**

ア）地区計画制度の概要及び意図

1980 年の都市計画法改正で定められたもので、地区レベルでの将来像を描き、これに即して地区施設の配置の制限を、一体的かつ詳細に規定し実現していくための制度である。地区計画では、図 1－2－2－②で示すようなことができる。

図1－2－2－② 地区計画のイメージ

出典：東京都都市整備局 HP

イ）地区計画の種類

法定の地区計画は、次の5種類である。すなわち、地区計画、沿道地区計画、集落地区計画、防災街区整備地区計画、歴史的風致維持向上地区計画の5つだ。また、地区計画を定めた場合の内容から、誘導容積型地区計画、容積適正配分型地区計画、高度利用型地区計画、用途別容積型地区計画、街並み誘導型地区計画と呼ぶ通称がある。

### ③ 景観計画制度

ア）景観法制定の背景

景観法は、日本で初めての「景観」そのものの整備・保全を目的とする総合的な法律として 2004年に公布された。その背景としては景観を整備・保全するための国民共通の基本理念が未確立であったこと、地方公共団体の自主条例に基づく行為の届出勧告等の手法の限界や自主的取組に対する国としての税制・財政上の支援の必要性などがあった。

イ）景観法の内容[7]

景観法では、その理念は「良好な景観は現在及び将来における国民共有の資産」であり、「地域の個性を伸ばすような多様な形成を図るべき」とされ、市町村が主体的に景観行政を担うとされ、地域の実情を反映させながらルール化し、条例を制定することによって、実効性ある景観まちづくりのルールづくりが可能となった。

図1－2－2－③ 景観法の対象地域のイメージ図

出典：国土交通省「景観法の概要」

[7] 饗庭伸・鈴木伸治編、阿部伸太・大澤昭彦・清水哲夫・根上彰生・野澤康・牧紀男著（2018）『初めて学ぶ都市計画（第二版）』市ヶ谷出版社 p.119

ウ）景観計画

景観計画では、区域を設定し、区域内の一定の行為に対して、景観形成上の基準を設けられる。景観計画は都市計画区域外にも定めることができる。

## １－３　人口減少社会に対応した制度

### １－３－１　都市再生特別措置法の創設[8]

都市再生特別措置法（以下、都市再生法とする。）は、2002 年に制定された。その背景には、「近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国における都市が十分対応できたものとなっていないこと（都市再生法第 1 条）」が挙げられている。そこで、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保するため、この都市再生法が制定された。

また、我が国の活力の源泉である都市について、その魅力と国際競争力を高め、都市再生を実現するためには、公共だけでなく民間など関係者が総力を傾注することが重要であることから、政府は同年、都市再生におけるこのような取り組みの共通指針として、都市再生基本方針を定めた。

### １－３－２　2014 年都市再生特別措置法の改正の背景

人口増加や成長・拡大を前提としていたこれまでの都市コントロールでは、土地利用規制やインフラ整備、都市開発が主な手法となっていた。しかし、人口が減少・高齢化が進み、財政がひっ迫していく社会においては、持続可能で安心・安全を主としたまちづくりが必要であり、そのためには土地利用規制等によるコントロールだけでなく、都市機能をどのように立地するか、どのように維持していくかといった都市をマネジメントしていくという新たな視点での取り組みが行われる必要がある[9]。このような背景のもとに都市再生法が改正され、これに基づき立地適正化計画制度ができたのである。

### １－３－３　立地適正化計画の概要及び策定状況

立地適正化計画制度は、市町村によって設定された居住誘導区域や都市機能誘導区域に対して国の税財政上の支援を通して、居住及び都市機能の集約を誘導によって緩やかに実現していくものである。計画の検討・実施によって、今後のまちづくりの方向性、目指すべき都市の構造、取り組むべき課題の整理、課題解決に向けた施策等について総合的に検討されることが求められる。

---

[8] 国土交通省ホームページ　http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_machi_tk_000017.html

[9] 国土交通省『立地適正化計画作成の手引き』（2018）
http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000035.html

2018 年 8 月 31 日時点で 420 都市が立地適正化計画について具体的な取り組みを行っており、そのうち 177 都市が計画を作成・公表している[10]。

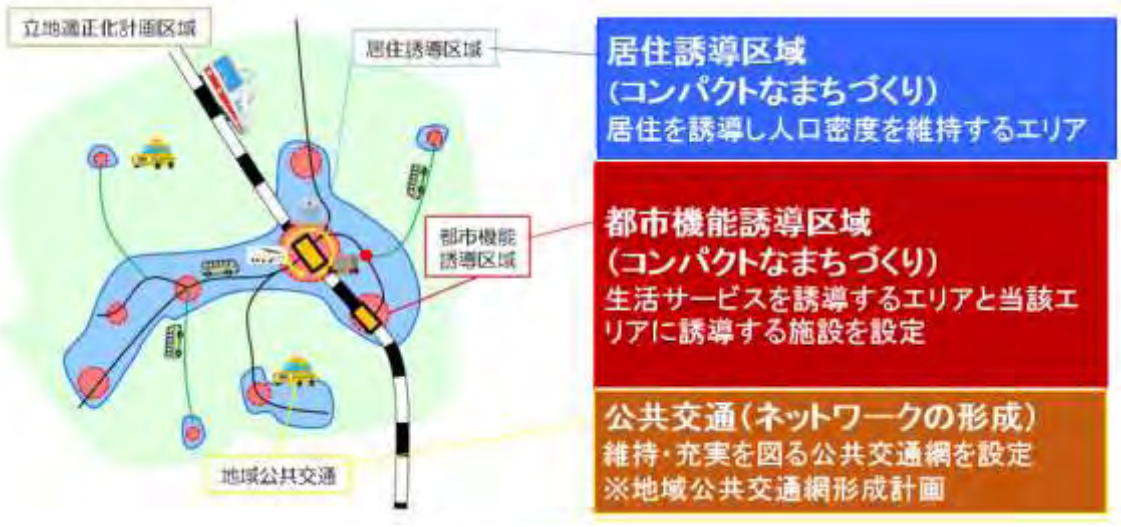



図1－3－3－① 都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法の改正

出典:国土交通省資料「改正都市再生特別措置法について」をもとに WSA 作成

### １－３－４　地域公共交通網形成計画の概要

2014 年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、活性化再生法とする。)の改正が施行された。その背景にあるのは、人口減少とともに衰退する交通ネットワークと、民間の撤退、非効率な運行体制により、このままでは地域公共交通が成り立たなくなる可能性の増大だ。

この改正により、網形成計画の策定ができるようになった。当該計画は、「地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形作り、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるもの[11]」である。また、「公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させつつ、面的な再構築を行う場合には、再編実施計画の策定ができる[12]」ようになった。

[10] 国土交通省 http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_fr_000051.html(2018.12.16)
[11] 国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き第 3 版(平成 28 年 3 月)」
[12] 同上

## １－４　今後のまちづくりの問題点

### １－４－１　進行する無秩序な市街化～スプロール化～

#### (1)スプロール[13]化の進行

**① 郊外への開発圧力**

交通の発達、市街地人口の増加に伴って市街地面積が広がっていった。また、モータリゼーションの発達は大型商業店舗や都市機能の郊外立地を促進させた。その結果、現状の人口規模に合わない市街地の大きさとなっており、縮小させていく必要が生じた。

図1－4－1－① スプロール化した市街地(浜松市郊外)

出典：Google

**② 行政の郊外開発への志向**

ア)まちづくり三法の制定

我が国のまちづくりの基本については、「中心市街地活性化法」が 1998 年に、「大店立地法」が2000年にそれぞれ制定された。併せて2000年には、「都市計画法」の改正によるゾーニング(土地利用規制)が導入された。これらを 3 法は総じて「まちづくり三法」とよばれている。

かつては、「大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律(いわゆる大店法。1974～2000 年)」により、大規模な集客が予想される大型店の出店に際して、既存の中小店を保護するため、店舗の規模や、閉店時間等の調整が行われていた。しかし、近年の中心市街地の衰

[13] スプロール:都市が、虫食い的に無秩序に拡大すること。語源は英語の sprawl。

退状況から、出店するのが、中心市街地か、郊外かという立地も焦点となってきた上、従来の、大型店の需給調整的な出店調整にとどまらない、総合的な観点が求められるようになったことから、1997 年に大店法の廃止を決定、翌年に、関連法を一体的に推進し、地域の実情に合ったまちづくりを行うことを目的として、この三法が制定されたのである。

イ）まちづくり三法の改正

2006 年には、これらが改正され、都市計画法による規制の強化を行い、市町村等が、郊外の大型ショッピングセンター建設等を規制できるようにした。また、中心市街地活性化法による支援措置の拡充を行い、街中への居住促進や空き店舗活用に関する税制支援などを行った。

しかし、この三法の微修正は、市町村が主体的にまちづくりを進めることができるような法制度とまでは言えない。進む人口減少・少子高齢化、や公共公益施設・大型店の郊外化のなかでコンパクトなまちづくりを目指して「人口増加を前提としたまちづくり法制」、つまり「人口減少社会に対応した法制度」が必要なのである。

**(2)スプロール化の問題**

**① インフラの非効率、居住環境の悪化**

交通の発達、市街地人口の増加に伴って市街地面積が広がっていった。また、交通の発達は大型商業店舗や都市機能の郊外立地を促進させることとなった。このような、都市の無秩序な拡大すなわちスプロール化に伴い、用途が混在し、インフラの非効率化につながった。そして、そのインフラの非効率は、インフラの総延長の拡大により、地方財政のひっ迫をも招いた。さらに、郊外住宅地の高齢化が進むことや、公共交通の持続可能性など、都市のスプロール化に起因される問題は少なくない。

**② 人口減少局面においても発生**

スプロール化が広まってしまった原因は、交通の発達や商業施設の郊外立地だけではない。住宅地が郊外に開発されたこともその一因だ。

住宅を購入する世代にとって中心市街地は魅力的な「まち」ではない。自家用車で移動でき、大型商業施設への移動も便利な上、中心市街地よりも安価な郊外の新築物件の需要が根強いのも頷ける。実質的に規制のない非線引き白地地域において、その傾向は顕著であり、その結果、現状の人口規模に合わない市街地の大きさへの拡大はいまも進んでいる。

### (3) 市街地のスポンジ化[14]

#### ① ランダムに発生するスポンジ化現象

スプロール化に伴って中心市街地は空洞化が起きていった。加えて、都市のスポンジ化は、人口減少や高齢化に伴って、中心市街地だけでなく郊外地域においても発生していく。

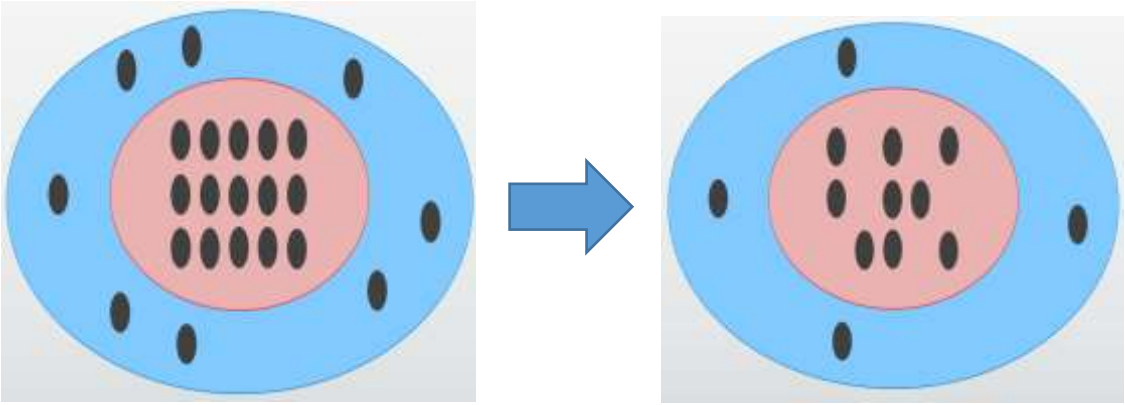


図1－4－1－② スポンジ化のイメージ

出典:饗庭伸『都市をたたむ』を参考に 2018WSA 作成

#### ② スポンジ化による「まち」の魅力の低減

都市がスポンジ化し、空き地・空き家が発生したこと、また同時に、大規模店舗の郊外出店が続き、商店街がシャッター通り化したことにより、全国的に都市の中心部のにぎわいが喪失してきた。

ア) 中心市街地の魅力の低下

商店街のシャッター街化[15]が進み、それにより地方都市部の中心地における地価の暴落も見られるいま、空き家(店舗)・空き地の問題を看過することはできない。

イ) 高齢化の進展に伴うスポンジ化の加速

空き家の増加[16]も大きな問題である。近年では、相続した不動産について相続登記がなされないまま放置されているケースも多く、そのため空き家の所有者の把握が困難になり、空き家がそのまま放置され、公共事業の実施も困難となるなどの問題が顕在化しつつある。高齢化が進み、人口の一極集中が進む中で、今後もこの所有者が不明な空き家は増加することは、想像に難くない。

以上より、都市のスポンジ化は、それにより景観の破壊を引き起こし、まちそのものの魅力の喪失にもつながってしまう。

---

[14] 都市のスポンジ化:小さな敷地単位で低未利用地が散発的に発生すること。国土交通省都市局都市計画課都市「スポンジ化対策(低未利用土地権利設定等促進計画・立地誘導促進施設協定)活用スタディ集」(2018 年)による。

[15] 経済産業省中小企業庁経営支援部商業課「商店街空き店舗実態調査報告書」(2017 年)によれば、1 商店街当たりの空き店舗率は 10.4%と約 1 割が空き店舗という現状が報告されている。

[16] 総務省統計局「日本の住宅・土地－平成 25 年住宅・土地統計調査の解説－ 結果の解説」によれば、総住宅数に占める空き家の割合(空き家率)は 13.5%と(およそ7戸に1戸)が空き家とされている(2013 年)。

### (4)ひっ迫する地方自治体の財政状況

#### ① 人口減少による地方自治体財政への影響

ア)自主財源に乏しい地方自治体

全国の地方自治体における財政のひっ迫は深刻だ。最新の地方財政白書によれば、2016 年度の地方財政の「歳入は 101 兆 4,598 億円で、国庫支出金、地方税が増加したものの、貸付金元利収入、地方譲与税、地方債の減少等により、前年度と比べると 4,576 億円減少(0.4%減)している[17]」。

また、その歳入決算額の構成比(図 1－4－1－③)に着目すると、一般財源 58.2%のうち地方交付税が 17%を占めており、また、国庫支出金が 15.5%に上るなど、多くの地方自治体が国に財源を依存していることがうかがえる。

歳出面では、「歳出は 98 兆 1,415 億円で、扶助費、物件費が増加したものの、積立金、公債費、貸付金の減少等により、前年度と比べると 2,638 億円減少(0.3%減)している[18]」。歳出決算額を性質別にその構成比(図 1－4－1－④)を見ると、人件費・扶助費・公債費の義務的経費が 50%を占めており、このことから、各地方自治体が政策に使える財源が乏しいことが分かる。

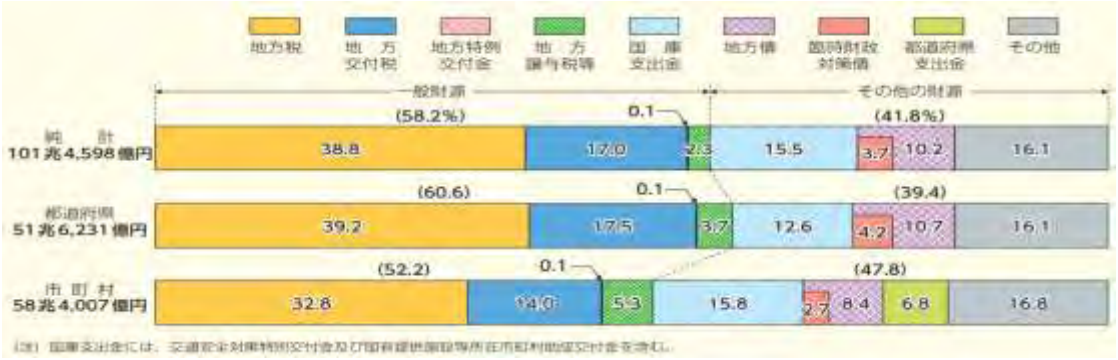



図1－4－1－③ 歳入決算額の構成比

出典:平成 30 年度版 地方財政白書

[17] 総務省「平成 30 年度版(平成 28 年度決算)地方財政白書」はじめに

[18] 同上

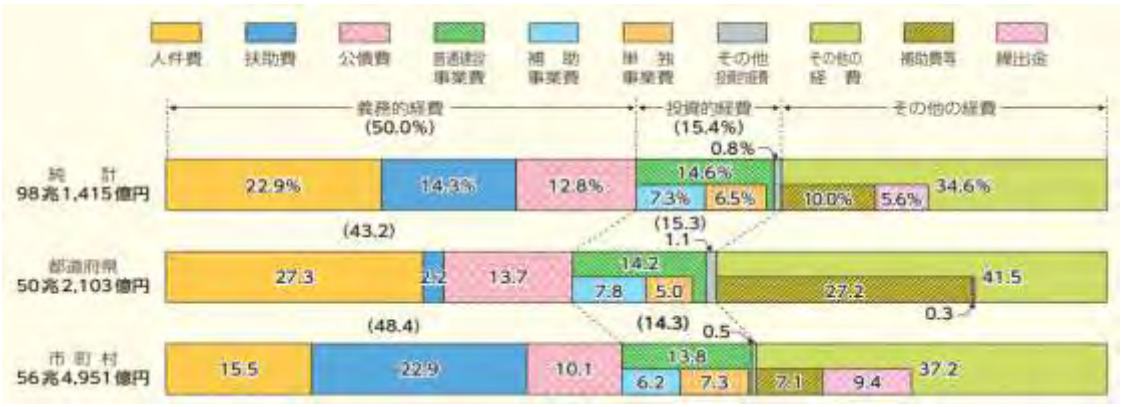



図1－4－1－④ 性質別歳出決算額の構成比

出典:平成 30 年度版 地方財政白書

イ)人口減少によるさらなる自主財源の減少と地方交付税制度

さらに、人口の減少が進むにつれ、重要な一般自主財源である住民税や固定資産税の減少の加速が見込まれており、さらにひっ迫する財政が懸念される。

また、現行の地方交付税制度が、地方自治体の自主財源増加の意欲を欠く要因となっていることも考えられる。地方交付税は、各自治体間の財源の不均衡を調整し、日本中どの地域に住んでいる住民でも一定の行政サービスを享受できるよう財源を保障するためのものであり、普通交付税(交付税総額の 94%)と特別交付税(交付税総額の 6%)とに分けられる[19]。そのうち、普通交付税額は、図 1－4－1－⑤のとおり決定される。つまり、普通交付税はその団体の地方税収入見込額をもとに算出されるものであり、地方税収入見込すなわち一般自主財源が増加すれば、普通交付税は減少することとなり、収入額総額は増加しないのである。この仕組みの上では、各団体自らが汗して自主財源の増加を目指す努力をする意義が見いだせないのである。

[19] 総務省 HP「地方交付税制度の概要」 http://www.soumu.go.jp/main_content/000567241.pdf

**普通交付税の額の決定方法：**

各団体ごとの普通交付税額 ＝ （ 基準財政需要額 － 基準財政収入額 ） ＝ 財源不足額

基準財政需要額 ＝ 単位費用（法定） × 測定単位（国調人口等） × 補正係数（寒冷補正等）

基準財政収入額 ＝ 標準的な地方税収入見込額 × 原則として７５％

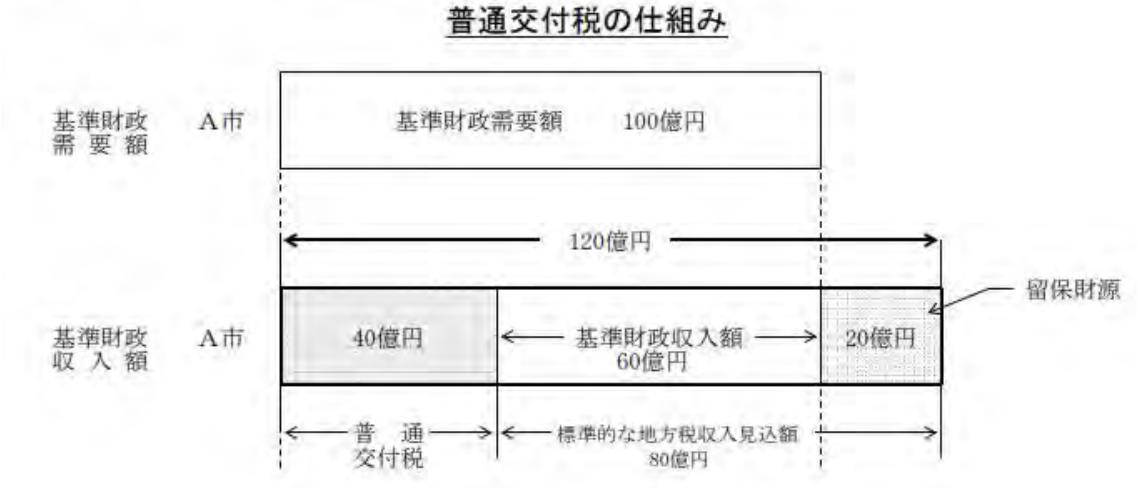



図1－4－1－⑤ 普通交付税の額の決定方法と仕組み

出典：総務省 HP「地方国府税制度の概要」

### ② 公共施設・インフラの更新

ア）公共施設等総合管理計画の策定要請

2014 年、総務省は全国の地方公共団体に対して、「公共施設等総合管理計画」の策定を要請した[20]。これは、公共施設等の総合的かつ計画的な管理を推進するものであり、長期的なの公共施設・インフラ更新費用の明示が求められた。2018 年 9 月 30 日現在、都道府県及び指定都市については全団体、市区町村については99．7％の団体が、公共施設等総合管理計画を策定済みである[21]。その結果、多くの自治体において大幅な財源の不足が見込まれていることが浮き彫りとなった。

イ）公共施設・インフラの縮減

そこで、今後各自治体においては、限りある財源の中で公共施設やインフラを維持・管理していくために、それらに優先順位をつけて更新・改修をしていくほかない。その際、その優先順位はどうするか、また、全てを維持していくことが不可能な場合にはその縮減も視野に入れる必要がある。それはすなわち、既存のサービスが受けられなくなる住民も出てくるということである。

[20] 総務省 HP　http://www.soumu.go.jp/main_content/000286228.pdf

[21] 総務省「公共施設等総合管理計画策定取組状況等に関する調査（結果の概要）」
http://www.soumu.go.jp/main_content/000577858.pdf

## １－５　目指すべきまちづくりの方向性

### １－５－１　５つの問題意識

我々の目指すべきまちづくりの方向性を考える上で、まず、ポイントとなる問題となる点を以下に5つ挙げ、順に説明をする。

**(1)市街化のコントロール・空間デザイン**

前述のように、まちがスプロール化・スポンジ化することにより、行政のインフラ維持が非効率になることが見込まれている。また、景観の破壊が、まちの魅力の喪失につながり、中心部の関係人口がますます減少する悪循環に陥りかねない。

これらをふまえ、必要な視点は、線引き制度の活用による市街化区域の策定及び適切な立地コントロール促進、立地適正化計画を策定し、高度マスタープランとしてまちの将来ビジョンを描くとともに集中的に施策を行う区域を示すことや、まちなかに人を惹きつけるものをつくりだすとともに、空間全体をデザイン、言い換えれば景観を整備することによってまちの魅力を高めることで、人を呼び込み、中心市街地における人口の社会増加や交流人口の拡大を図ることである。

図1－5－1－①　市街化のコントロール・空間デザインのイメージ

出典:2018WSA 作成

**(2)まちなかのにぎわいづくり**

**①　空き地・空き家・空き店舗の解消でまちなかのにぎわいを創出**

都市のスポンジ化や大規模店舗の郊外出店などにより、中心部のにぎわいが喪失したことは先に述べたとおりである。空き地・空き家を解消し、空き店舗や公共施設をさらに活用することで、まちなかのにぎわいを創出することが、今後大切になる。それは、空き家があることにより治安・景観の

悪化を引き起こし、中心市街地の魅力低下につながり、更なるにぎわいの喪失へと悪循環を引き起こすからだ。

**② 公共施設による消費を目的としない集客、官民連携の必要性**

そして、もう一つ重要なのは、公共施設の活用である。なぜ、公共施設がにぎわいに関係するのか。それは、公共施設は消費を目的としない人が集まる集客施設という側面を有するためだ。

まず、公共施設に人が集まる。そこで、消費が生まれる。この連鎖により市街地が活性化する。この連鎖が好循環を可能にする。しかし、公共施設を新築するためのコスト捻出が困難であるため、プライベイト・ファイナンス・イニシアティブ（Private Finance Initiative、以下 PFI とする。）等の手法を用いて公民連携により効率的な運営をすることが求められる。PFI とは、民間の資金と経営能力・技術力を活用し、公共施設等の建設や運営を行う公共事業の手法をさす。これらを活用することにより、ハコモノ先行ではない、事業性を視野に入れた公共施設を運営していくことが、まちなかのにぎわいづくりにも寄与することになると考えられる。

**（3）持続可能な公共交通ネットワークの形成**

**① まちづくりにおいて、公共交通はなぜ必要か**

ア)公共交通の衰退

まちづくりを考える上で、人々が住居から職場・商業施設・公共施設、または遠隔地に移動する、そして外からまちの目的地にたどり着くための公共交通は不可欠である。

日本の都心部では殆どの移動を公共交通で補うことが出来るが、人口密度の低い地方部に行くにつれ、公共交通サービスは弱くなっていく。かつては公共交通で行われていた移動が、モータリゼーションの発達で自家用車の所有にシフトしたことにより、公共交通は収入を減少させ、採算の合わない路線はサービス縮小、もしくは廃線という現象が繰り返されてきた。廃線やサービス縮小に至る地域は、人口密度が低く利用者が少ない地域がほとんどであり、公共交通の衰退は人口減少により引き起こされる一問題に他ならない。

イ)まちづくりにおける公共交通の必要性

ではまちづくりで公共交通を考えることが不可欠なのは何故なのか。まず、多くの人々が自家用車で移動する地方部において、公共交通の衰退による損害を被るのは高齢者や子どもなどの交通弱者、また外部から公共交通を利用して訪問する交流人口である。特に地方において少子高齢化がますます進展すれば、人口に占める割合を増していく高齢者の移動手段、ますます貴重になる子どもが活動するきっかけとして、公共交通は持続可能なまちづくりに大きな役割を果たす。

ウ)コンパクト+ネットワークにおける公共交通

また、人口減少に対応する「コンパクト+ネットワーク」というまちづくりの方向性において、公共交通は三つの側面で重要な機能を担う。

i ）一つ目は中心部の交通を円滑にし、居住の利便性を高める点
ii）二つ目は他居住地から中心部へのアクセスを確保する点
iii）三つ目は地域・自治体間の連携や交流人口を確保する点
である。特に二つ目は、コンパクトシティの「小さな拠点」の考えが密接に関連する。

**② 問題意識**

ア)採算面の問題

前述した通り、人口減少地域では利用者・収入の減少により公共交通の衰退が激しくなっている。民間のバス路線が撤退し、市町村が支出して運営するバスが代替することは、今や殆どの市町村で目にする光景である。例え民間のバス路線が存続していても、その裏には自治体による多額の補填がある。自治体が何とか公共交通を多額の支出を以て支えているという状況が多くの自治体である。

しかし、公共補填を行って公共交通を維持しても利用者は少ないままである。公共交通を利用しない原因としては、便数がない、バス停から家まで遠いなどの利便性の低さが大きい。利用客が少ないので運行頻度を縮小すると、利便性が落ちるためまた利用客が減るという悪循環が起きてしまっており、その行き着く先は公共交通の消滅、生活利便性の大幅な低下である。

また、長年公共交通を使っていなかった高齢者などの認知度の低さも一因にある。いくら利便性の向上を図っても、潜在的な利用者に認知されなければ利用してもらえないのだ。

図1－5－1－② 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員・営業収入の推移

出典：平成 30 年度　交通政策白書

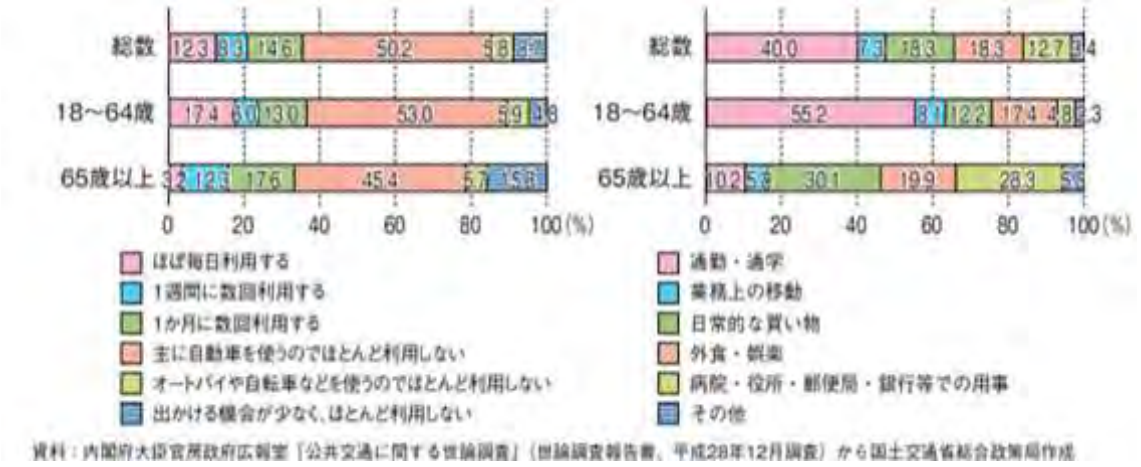



図1－5－1－③　日常的な公共交通の利用の頻度と目的

出典：平成 30 年度　交通政策白書

イ)公共交通に係る人手不足

さらに公共交通の存続に追い打ちをかける要因として、運転手や整備士の高齢化・人手不足がある。小規模民営バス事業者に所属する運転手は 50 歳以上が 52.3%を占め、平均年収は 445 万円で離職率が 33.5%である[22]。原因は低待遇による若者の人手不足だが、地方部の交通は前述の通り経営難であるので賃上げが難しく、人手不足や高齢化に歯止めがかからない状況となっている。

ウ)住民の当事者意識の欠如

むろん住民の多くはこうした公共交通が地域に必要だと認識しており、廃止の可能性があれば存続希望の声を上げる。交通は地域のステータスの一面も持つからだ。しかし、その声の多くは普段公共交通を利用しない人々からのものでもあり、普段から多くの人が利用しなければ公共交通の経営は苦しくなる。公共交通が必要だと考えてはいるが、公共交通の存続に必要な利用するという行動を取らず、存続を行政や事業者任せにしている住民が多いと言えるだろう。

### ③　人口減に対応したまちづくりに必要な公共交通の方向性

こうした地域公共交通の現状を改善し、人口減少に対応したまちづくりの一つとして、持続可能な公共交通を形成していくには、次のような三つの方向性が必要となる。

ア)人口減=利用者減=収入減に合わせた、最適規模の公共交通の整備

人口減少の進む自治体においては、バスに 1,2 人しか乗客が乗っていないという光景が多くみら

[22]　国土交通省「『運転者不足問題』に対する今後の対応方策について」
http://www.mlit.go.jp/common/001023162.pdf

れるほか、現状のバス路線網においては路線の重複があるなど、利用に対して過大な規模の供給をしている実態があるために、多くの公共交通が赤字に苦しんでいるのである。

よって、確実に乗客がいる時のみ運行する、交通網を再編し路線の重複を解消する、車両を小型化するなど、規模を縮小して費用を減らす取組が不可欠である。

イ)経営努力によるコスト削減と利便性・カバー範囲の向上の両立

規模を縮小する以外にも、業務や運行委託の見直しなどで費用を削減し、広告や別事業で収入を増やす方法がある。しかし交通で収入を増やすには、利用客を増やすことが第一であり、利便性や路線のカバー範囲を維持・向上させつつ、収支を改善することが求められる。

ウ)住民による公共交通維持(自治)

利用客を増やす、減らさないことが交通の存続に求められることである以上、地域を支える公共交通を利用することで住民自ら維持することが求められる。それだけでなく、公共交通のあり方や活用法について、住民が知恵を出し合い当事者意識を持って考えていくという、住民自治の意識を根付かせることも重要である。

### (4)広域的なまちづくり及び連携

#### ① 公共施設・インフラの効率的配置の必要性

前述(1－4－1(1)参照)のとおり、地方自治体の財政状況はひっ迫の一途をたどり、また、その自治体内の公共施設・インフラの更新の問題は目前に迫っている。そこで、一市町村単位で公共施設・インフラを管理するのではなく、周辺自治体との協力の下にそれらを効率的に維持管理していくことはできないだろうか。

#### ② 周辺自治体との機能分担と独自性の確立

単独自治体ではなく、俯瞰的に周辺地域を一体とみなすことで、公共施設やインフラを効率的に維持していくことはできないだろうか。同じような機能の公共施設を各市町村が1つずつ管理することは難しくても、各自治体が役割分担をして相互利用を可能にすることで、効率化を図ることができるのではないか。また、効率化のみならず、どの機能を分担するかにより、新たに自治体の独自性を確立できるのではないだろうか。

#### ③ フルセット型からの脱却、機能分担による関係人口の増加

以上のように、我が国での人口減少が進行していくことが決定的となったいま、自治体の財政状況の悪化が更なる都市機能の縮小につながることは否めない。そこで、より効率的な都市機能の配置・行政サービスの提供を行っていくためにも、周辺市町村一帯を俯瞰してのマネジメント、フルセット型の行政からの脱却し連携して生活機能を維持することが必要であると考える。

### (5)復興とまちづくり

#### ① 被災地は人口減少の課題先進地

表 1－5－1－①で示したのは、東日本大震災被災沿岸自治体における人口の推移だ。石巻は、人的被害が大きく、また、女川は人口減少率が大きいことが特徴的である。

雄勝は、石巻の北東部に位置している地域である。人口減少が極端に進行し、高齢化率も 50%を超えた。いわゆる、限界集落化が急激に進行した地域と言える。今後の日本では、こうした地域が多々発生することが想像できます。まちづくりというと市街地に視点がいきがちだが、雄勝のような地域を考えることも今後の日本には必須である。

表1－5－1－① 被災地における人口の推移

| | 2010年 | 2015年 |
|---|---|---|
| 石巻 | 160,826 | 147,214 |
| （雄勝） | 3,994 | 1,021 |
| 女川 | 10,051 | 6,334 |
| 南三陸 | 17,429 | 12,370 |
| 陸前高田 | 23,300 | 19,758 |

出典:2018WSA 作成

#### ② 復興の過程の取組が今後のまちづくりに活かせるのでは

今後、我が国の地方自治体ほぼ全てに訪れると言っても過言ではない人口減少の問題であるが、それが大災害によって、他の地域よりも先に、そして一気に訪れてしまった地域―それが東日本大震災における被災地であるということはできないだろうか。そうであるならば、被災地を人口減少社会の先進事例と位置づけ、他都市から被災地へ活用できるものがあるはずである。

例えば、にぎわい作りの手法はどうだろう。そして、被災地から他都市へ活用できるもの、すなわち行政と住民との連携の手法や、持続可能性のある都市構造の考察などである。これを先進事例と捉え、人口減少社会により対応したまちづくりへと活かす方策を考察する。

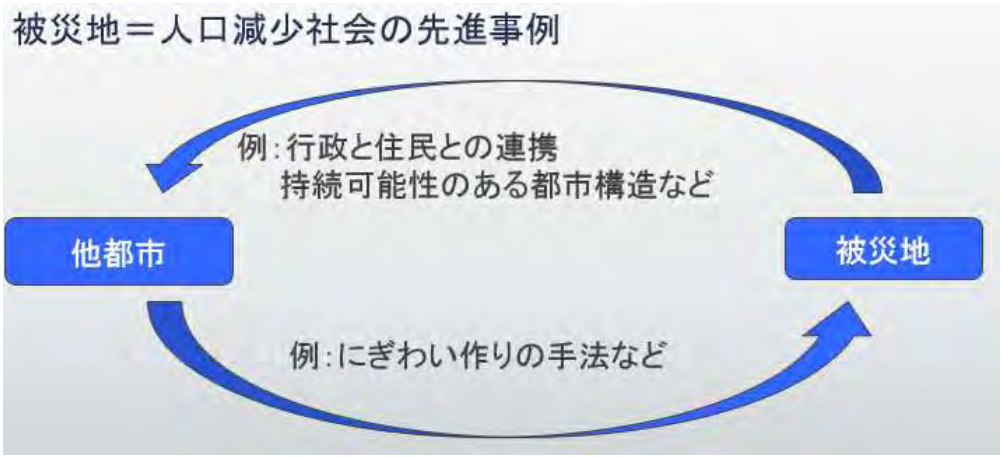



図1－5－1－④ 人口減少社会における被災地の位置付け

出典:2018WSA 作成

## １－５－２　目指すべきまちづくり

### (1)まちの縮小

人口増加の続く社会で郊外の開発が進み、水道や道路等のインフラが整備されて、「まち(市街地)」が拡大してきたが、人口減少社会では、拡大した「まち(市街地)」がすぐには縮小しない。 それは、人口の減少は郊外から起きるとは限らず、市街地でも発生していくからだ。

### (2)コンパクト＋ネットワーク

また、強制的な集約ができない中で、コンパクトシティを達成するには、新たな開発の抑制や、中心市街地でのにぎわいづくり、周辺自治体とのネットワークの形成や機能の分担などが必要不可欠である。

### (3)住民が住み続けたいと思う持続可能なまちづくり

このように「まち」を支えていくことで、長期的に「コンパクトシティ」が実現することとなる。何よりも大切なのは、縮小していく中でも、住民が住み続けたいと思う「まちづくり」を行うことである。

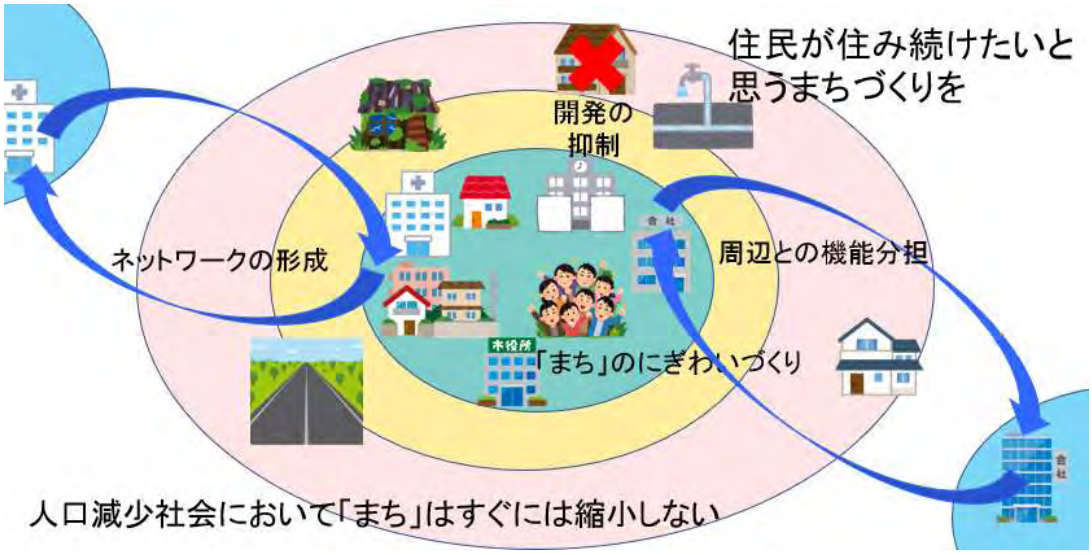



図1－5－2－①　目指すべきまちづくりの方向性

出典:2018WSA 作成

# 第２章　市町村分析

## ２－１　　女川町

### ２－１－１　女川町の概要

女川町は、宮城県の東、牡鹿半島基部に位置し、東日本大震災により被災した三陸地域に創設された「三陸復興国立公園」地域に指定されている。リアス式海岸は天然の良港を形成し、カキやホタテ・ホヤ・銀鮭などの養殖業が盛んで、世界三大漁場の一つである金華山沖漁場が近いことから、魚市場には年間を通じて暖流･寒流の豊富な魚種が数多く水揚げされている。
2011 年 3 月 11 日発生の東日本大震災により、町中心部は壊滅的な被害を受け、これまで以上の水産都市の実現へ向け、総力戦で１日も早い復興を目指している。（女川町 HP を参照）

図２－１－１－①　女川町位置図
出典：Google

### ２－１－２　面　積：65.35 ㎢

## ２－１－３　人　口

**2018 年 11 月 30 日の状況**

表２－１－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 6, 513 | 3, 207 | 3, 306 | 3, 134 |

出典：女川町 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））
昭和から平成にかけ人口減少が進み、東北地方太平洋沖地震で人口減少に拍車。被災後約 7 年で約 3,400 人減少し、減少率は全国で最大。2045 年には現在（6,513 人）の半数を下回るとされている（3025 人）。自然減、社会減がともに続いている。

図２－１－３－①　女川町の人口動態
出典：「RESAS」

## ２－１－４　女川町の産業

**産業構造**（2012）

第一次産業で一番多いのは漁業、第二次産業は 2010 年まで製造業だったが、震災の影響で 2015 年では建設業となった。第三次産業では「卸売・小売業・飲食店」となっている。

売上高（企業単位）：11,497 百万円

図２－１－４－①　女川町の産業構造

出典：「RESAS」

※　以降、各市町における産業構造の説明では、図表「売上高」下段の凡例は省略する。

### （２）主な取り組み

産業振興の基本施策として、「水産業の早期再生と強化」を挙げており、共同施設整備と利用促進によるコスト削減、女川ブランドの構築による付加価値の向上、地域共同（開発、販路拡大、輸送等）による外需獲得、持続可能な産地形成のための担い手の育成を図る。また、創業・第二創業による新たな雇用と産業の創出、町内企業の雇用及びキャリア形成における環境整備、地域資源を活かした滞在型観光の促進に取り組んでいる。

## ２－１－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**歳入／歳出総額**：65,425,717／62,366,974（千円）

**主要な財政指標**

**表２－１－５－①　主要な財政指数**

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.99 | 86.5 | 4.3 | － | 93.0 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－１－６　各種計画とまちづくりの概括等

### （１）計画全般

東日本大震災後の 2011 年９月に、現状復旧にとどまらない新しい「港町おながわ」の再生、ふるさと女川の発展を目指し、計画期間を 2011 年度から 2018 年度とする女川町復興計画が整備された。

その後、女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015～2019 年度）を策定し、拠点施設の面的配置による活動動線の集約化、町のコアへのアクセス性を考慮した高台住宅団地の整備、民間主導・公民連携による中心市街地の街区運営を定めている。

### （２）広域連携

石巻市と石巻広域都市圏を形成しており、石巻市のベッドタウンとしての機能を有し、中心部への移動（バスの持続可能性）連携について検討している。

### （３）まちづくりの概括（特徴）（女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015 年７月）より抜粋）

「女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015 年７月）」により、単に従前あった都市機能を戻すのではなく、この先予見される人口減少下でも持続可能な都市経営の姿を描きながら新都市建設に近い復興 まちづくりを進めることを命題として、コンパクトシティの形成を目指している。

・　女川駅前の 4.3ha を商業エリアとして先行整備し、テナント型商業施設を中核とした本設店舗・施設を集積させることで、町の基盤となる商業機能の早期再生と中心部への動線を形成

・　女川駅に隣接した高台に役場庁舎、生涯学習センター、図書室（つながる図書館）、保

健センター、子育て支援センター等の公共施設を合築・配置し、シビックコア（公共施設集積地区）を形成

・　町のシンボル軸となる女川駅から女川湾まで真っ直ぐ伸びるプロムナード（遊歩道とし

て町道を配置し、プロムナード沿いに商業の核となるテナント型商業施設やコミュニティ形成の核となる女川町まちなか交流館、観光集客の核となる（仮称）物産センターを計画配置することにより、生活軸と観光・産業軸を結び、来訪者の回遊性を高めて町の賑わいを創出

・　高台住宅地と町のコアを結ぶ町民バスの運行や生活圏としての石巻市への移動手段としての鉄道や路線バス、離島と本土を結ぶ離島航路等の公共交通機関を維持確保し、自動車を運転しない方でも生活に支障なく移動できる環境を整備。

・　離半島部については、漁業を生業とする住民が多いことから、生活の中心となる各地区の港が望める安全な高台に住宅地を整備するとともに、中心市街地までの安全性と利便性を確保したアクセス道路を整備

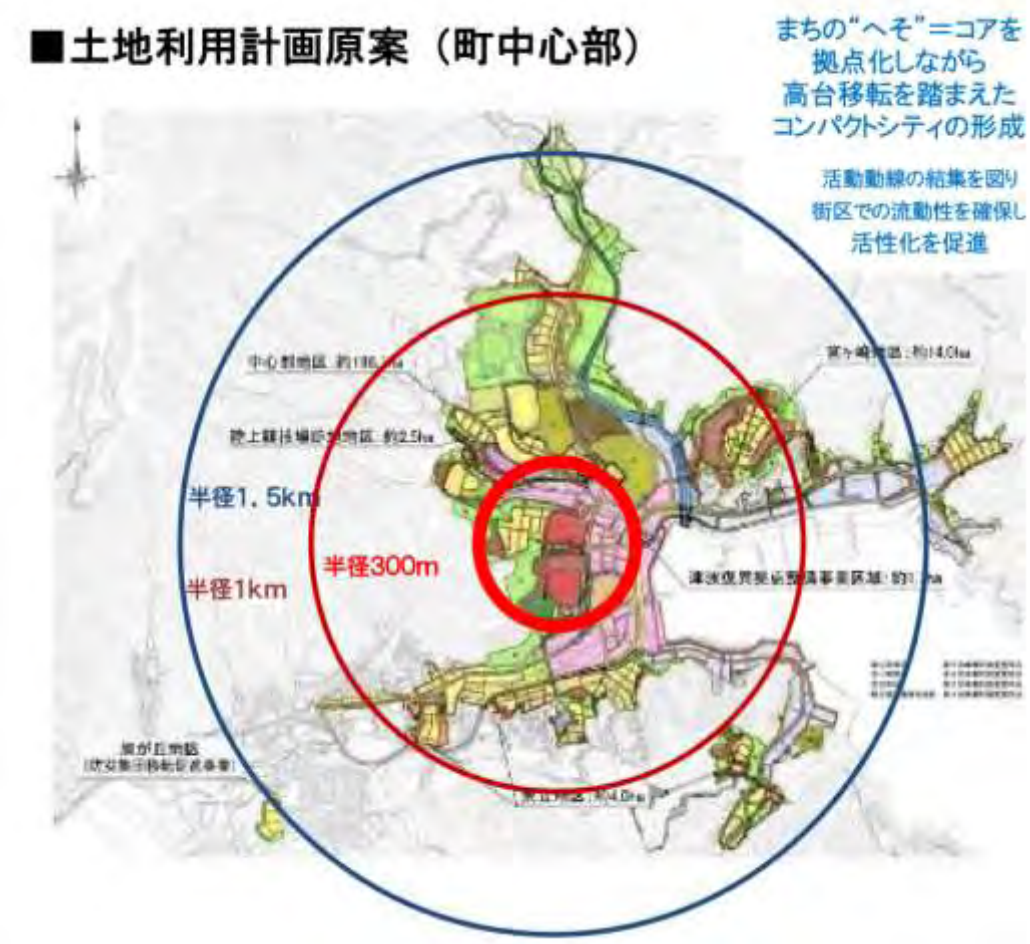



図２－１－６－①　女川町土地利用計画原案（町中心部）

出典：女川町「女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略（第１版）」

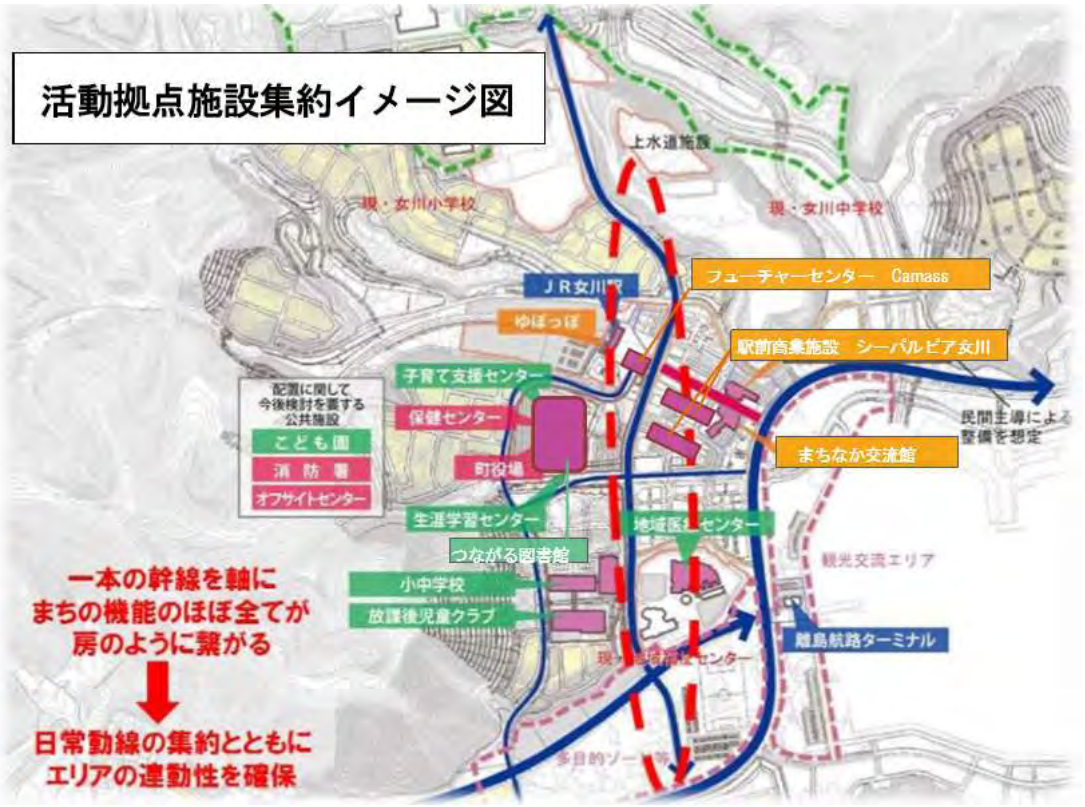



図２－１－６－②　活動拠点施設イメージ図

出典：女川町「女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略（第１版）」

## ２－２　石巻市

### ２－２－１　石巻市の概要

石巻市は、宮城県北東部地域の北上川の河口に位置し、県２番目の人口を有する市。世界三大漁場のひとつである金華山沖漁場を背景に漁業のまちとして栄え、石巻工業港による工業都市としても発展。平成元年に三陸縦貫自動車道が石巻まで延伸し、2005 年 4 月 1 日には石巻地域 1 市 6 町が合併した。
東北地方太平洋沖地震による巨大津波で、多くの人命と財産が失われ、全国の企業や自治体、ボランティアなどによる多くの支援により、改めて「生きる力」となるコミュニティを大切に、市民が一丸となった復旧・再生・発展に取り組んでいる。（石巻市 HP を参照）

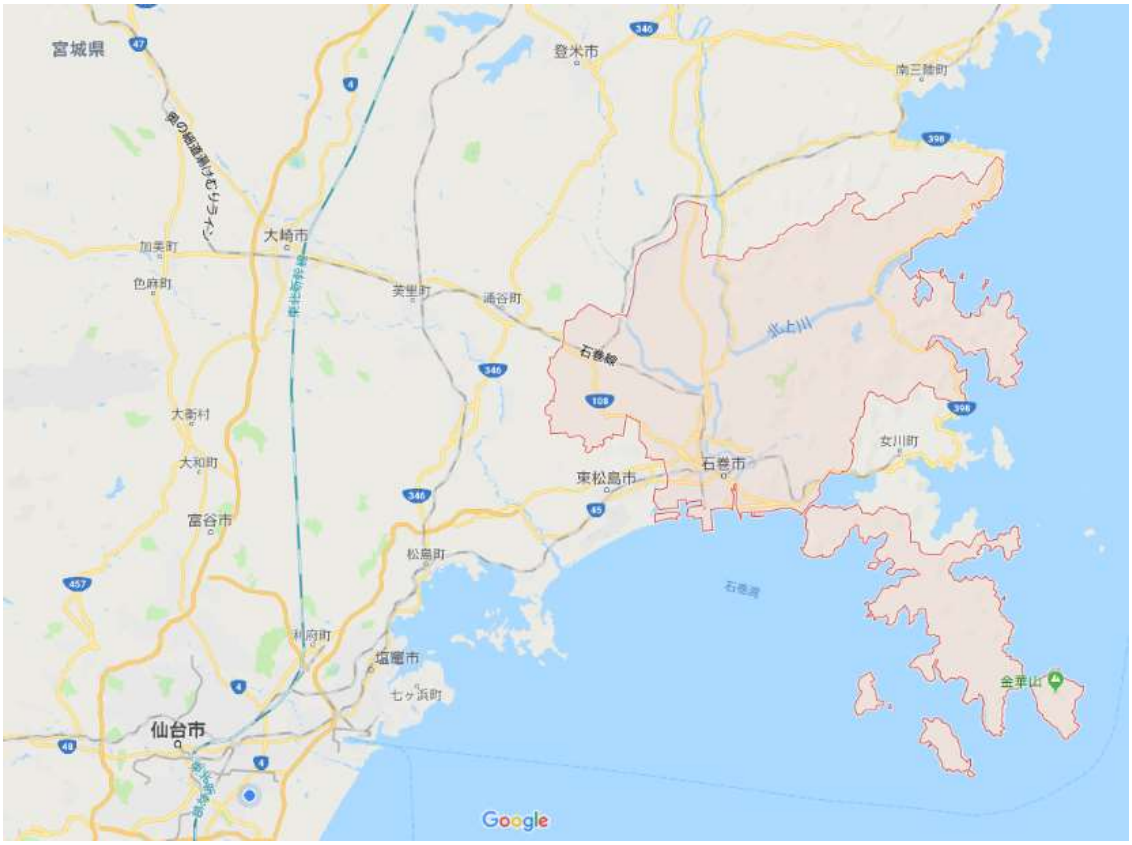



図２－２－１－①　石巻市位置図
出典：Google

### ２－２－２　面　積　554.58 ㎢

## ２－２－３　人　口

**2018 年 11 月 30 日の状況**

表２－２－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 144, 664 | 70, 352 | 74, 312 | 61, 411 |

出典：石巻市 HP をもとに 2018WSA で作成

※　数値は、2011 年 3 月 11 日発生の東日本大震災により、行方不明の方や登録上の住所から離れて避難生活をしている方等が相当数含まれているものと予想されている。

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））震災以前から人口減少が進んでいたが、震災でさらに拍車がかかった。2045 年には現在（144,664 人）のおよそ 6 割である 86,698 人まで減少するとされている。自然減、社会減がともに続いている。

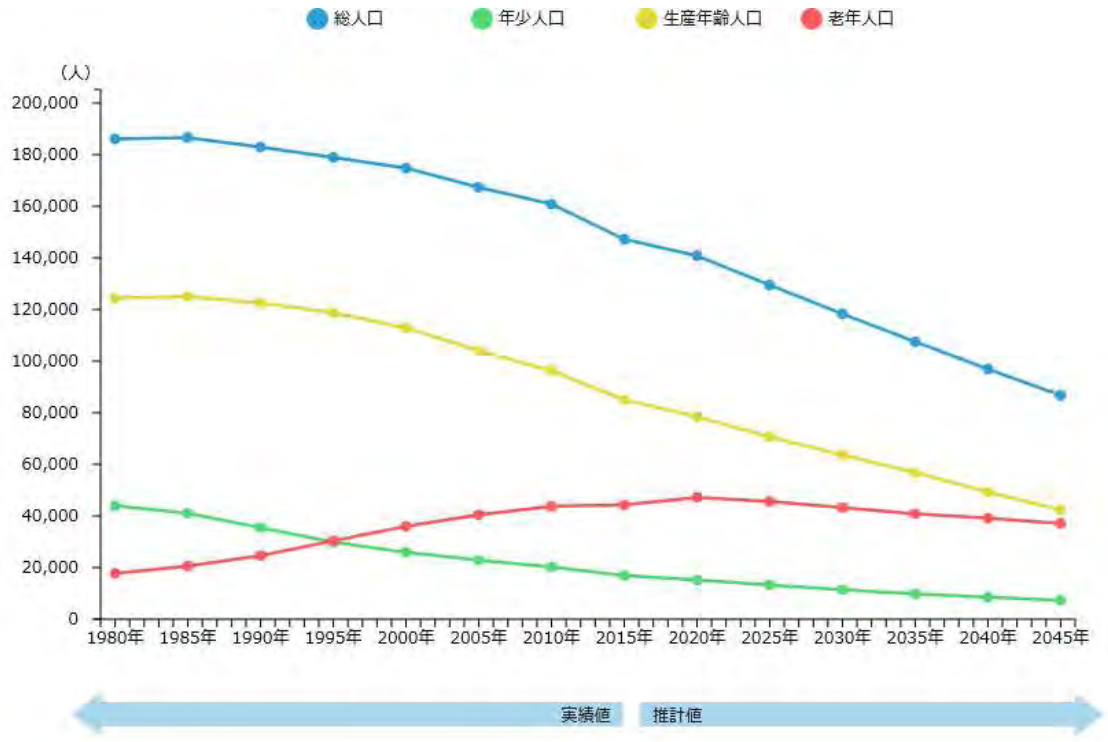



図２－２－３－①　石巻市の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－２－４　産　業

**（１）産業構造**（2012）

第一次産業では農業と水産業がほぼ同じ割合を占める。減少率では農業が高い。第二次産業は製造業と建築業が同水準となっている。第三次産業ではサービス業が最も多い。

漁業について見てみると、水揚数量は震災前に及ばないが、水揚金額はそれを上回る水準となっている。加工品生産額は遠く及ばない。商業（卸売・小売り）は従業者・事業所数ともに回復ではなく、減少の傾向にある。観光客数は回復しつつあるも、震災前の水準には及ばない状況である。

売上高（企業単位）：366,859 百万円。

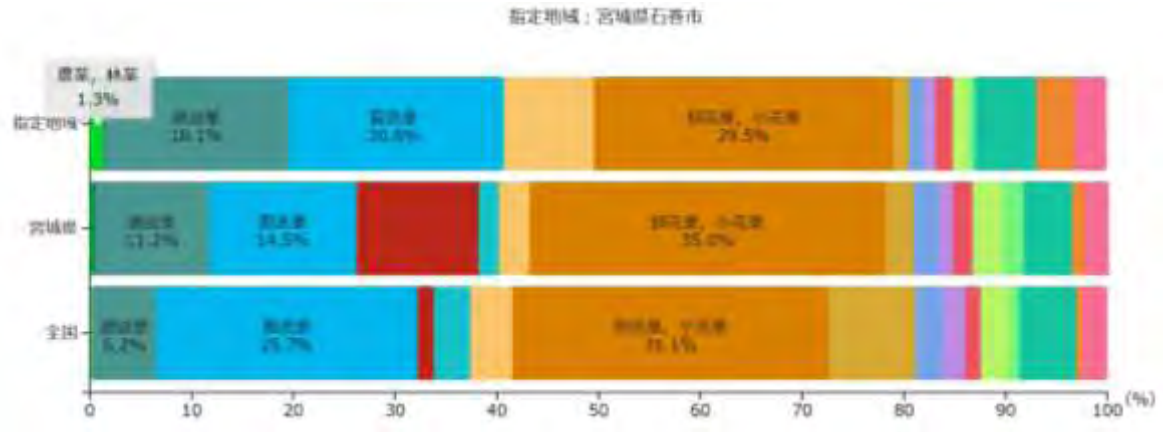



図２－２－４－①　石巻市の産業構造

出典：「RESAS」

**（２）主な取り組み**

復興特区や地方創生特区を積極的に活用し、創業支援補助金等の支援を行いつつ、イノベーションモデルを構築して、新たな産業創出を図る。基幹産業の農林水産業や関連産業では担い手育成支援、６次産業化による高付加価値化によって新規販路開拓や海外輸出を目指す。

市内の観光資源や、各地域の祭り、文化・芸術・スポーツと関連したイベントの開催、2019 年ワールドカップラグビーのキャンプ誘致等によって誘客を図り、「（仮称）石巻版ＤＭＯ」を育成し、交流人口増加に資する観光産業の発展を図る。

## ２－２－５　**財政状況**（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**（１）歳入／歳出総額**：254,548,267／201,677,922（千円）

**主要な財政指標**

表２－２－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.51 | 98.9 | 13.4 | 25.1 | 96.4 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－２－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### （１）計画全般

「石巻市総合計画（2007～2016）」、「石巻市都市計画マスタープラン（2005～2025)」、「石巻市震災復興基本計画（2011～2020）」がある。また、合併前の石巻市・河北町・雄勝町・河南町・桃生町・北上町・牡鹿町の 1 市 6 町で構成する石巻地域合併協議会において合併後の新市「石巻市」を建設していくための基本方針等として策定し、震災後変更した「新市まちづくり計画」がある。

市の重点的取り組みを定める、「石巻市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015～2019)」で重点化を図る。

震災前に作成した「中心市街地活性化基本計画」を数度にわたり改定し、中心市街地活性化基本計画における商業活性化の側面に特化した「石巻市まちなか活性化計画」により土地利用計画、住宅や公共施設等の整備計画、商業施設の整備計画と必要な取組み、推進体制等を策定している。

### （２）広域連携

「集約とネットワーク」の考え方を基本として、「生活機能」、「結びつきやネットワーク」、「圏域マネジメント能力」の強化を図るための 24 事業について、2010 年 10 月 1 日に石巻市を中心市とした東松島市、女川町での石巻圏域定住自立圏形成協定合同調印式を締結したが、大震災の発生で進捗が遅れている。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

中心部における震災復興関連事業に係る居住関連事業はほぼ完了しているが、半島部などでは他事業調整などで遅れが見られる。復興計画をベースに中心市街地の活性化と各地区の取り組みを並行して進めている。

**新市まちづくり計画による地域構造（ゾーン整備の方向性）**

既存機能の集積や地域特性を踏まえた地域づくりを推進するとともに、地域間のネットワークを形成し、相互に旧市町村の都市機能を連携補完しながら新たな機能の集積を誘導す

る。

**中心市街地活性化基本計画**

”彩り豊かな食”と”歴史が薫る”川辺のまち（市民との協働による中心市街地の復興）を目指し、基本方針を、心が通い、安心して暮らせるまちづくり、水辺に親しみ食と萬画で賑わうまちづくり、歩いて発見・楽しく回遊できるまちづくり、として多様な都市機能を集積し、歩いて暮らせるコンパクトで安全・安心な中心市街地をつくる。

図２－２－６－①　石巻市のゾーン形成のイメージ

出典：石巻市「石巻市都市計画マスタープラン」

**石巻市まちなか再生計画**

対象区域は、石巻市中心市街地活性化基本計画の対象区域と同一の約56.4haであるが、行政・医療・交通機能を主とした駅前エリア（拠点）、観光・商業拠点を主とした川沿いエリア（拠点）、それらの間に位置する立町・中央エリア（拠点）の3核をもって、歩いて暮らせるコンパクトな都市構造を目指す。また、まちの流動性を高め、歩いて行ける範囲に店舗・施設の集積を図るとともに、まちなかの強みを活かした商業・公共サービスの提供を図る。

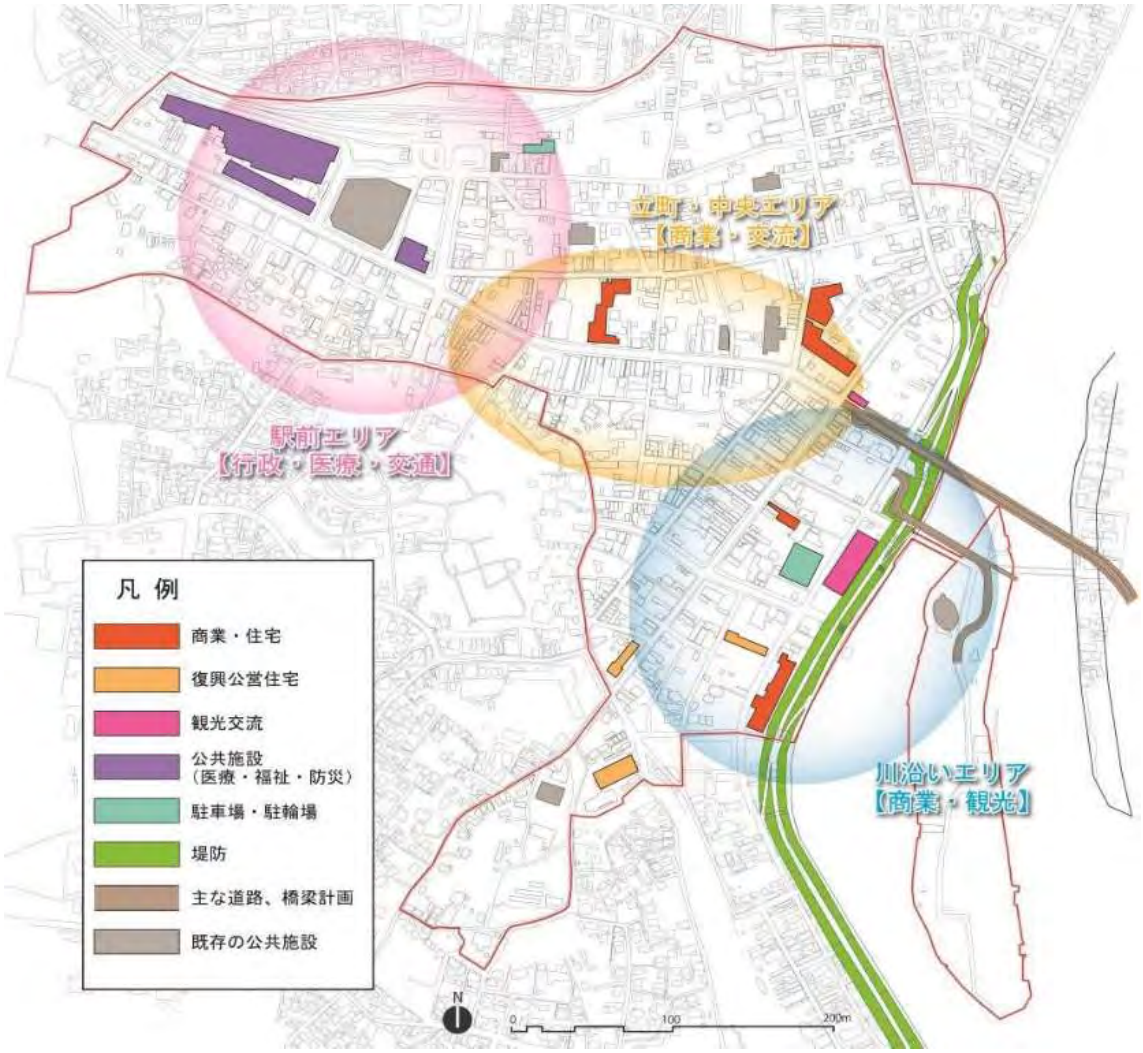



図２―２―６－②　石巻市中心部のエリア区分

出典：石巻市「石巻市都市計画マスタープラン」

## ２－３　大崎市

### ２－３－１　大崎市の概要

大崎市は宮城県の北西部に位置し、東は遠田郡、登米市、西は山形県と秋田県、南は黒川郡、宮城郡、加美郡、北は栗原市に接している。2006 年に古川市・松山町・三本木町・鹿島台町・岩出山町・鳴子町・田尻町の 1 市 6 町が合併し、大崎市が誕生した。
東西に約 80km の長さを持つ市域は、奥羽山脈に発する江合川と鳴瀬川の豊かな流れによって形成された、広大で肥沃な平野「大崎耕土」を有する四季折々の食材と天然資源、そして地域文化の宝庫でもある。（大崎市 HP を参照）

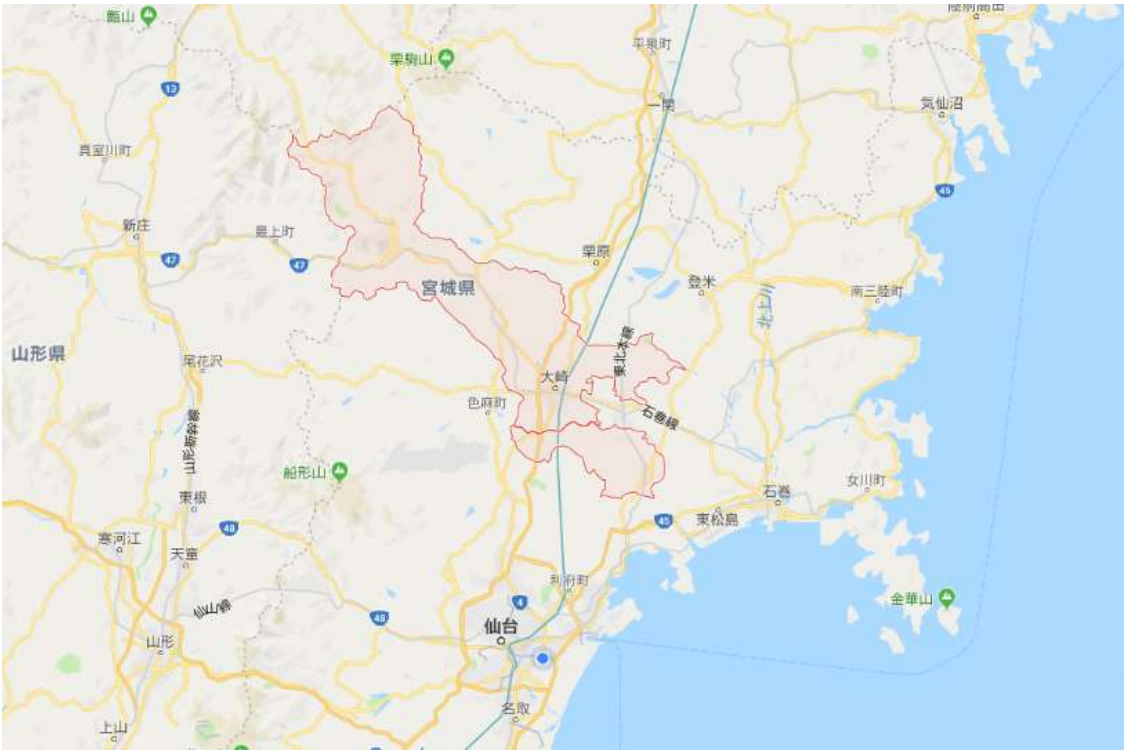



図２－３－１－①　大崎市位置図
出典：Google

### ２－３－２　面　積：796.76 ㎢

## ２－３－３　人　口

### （１）2018 年 12 月 1 日の状況

表２－３－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 131, 024 | 64, 153 | 66, 871 | 51, 348 |

出典：大崎市 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（平成 30 年 3 月公表））

2018 年に 131,024 人の人口は比較的緩やかに減少し、2045 年には約 8 割の 105,734 人となる。2030 年頃から老年人口も減少に転じる。

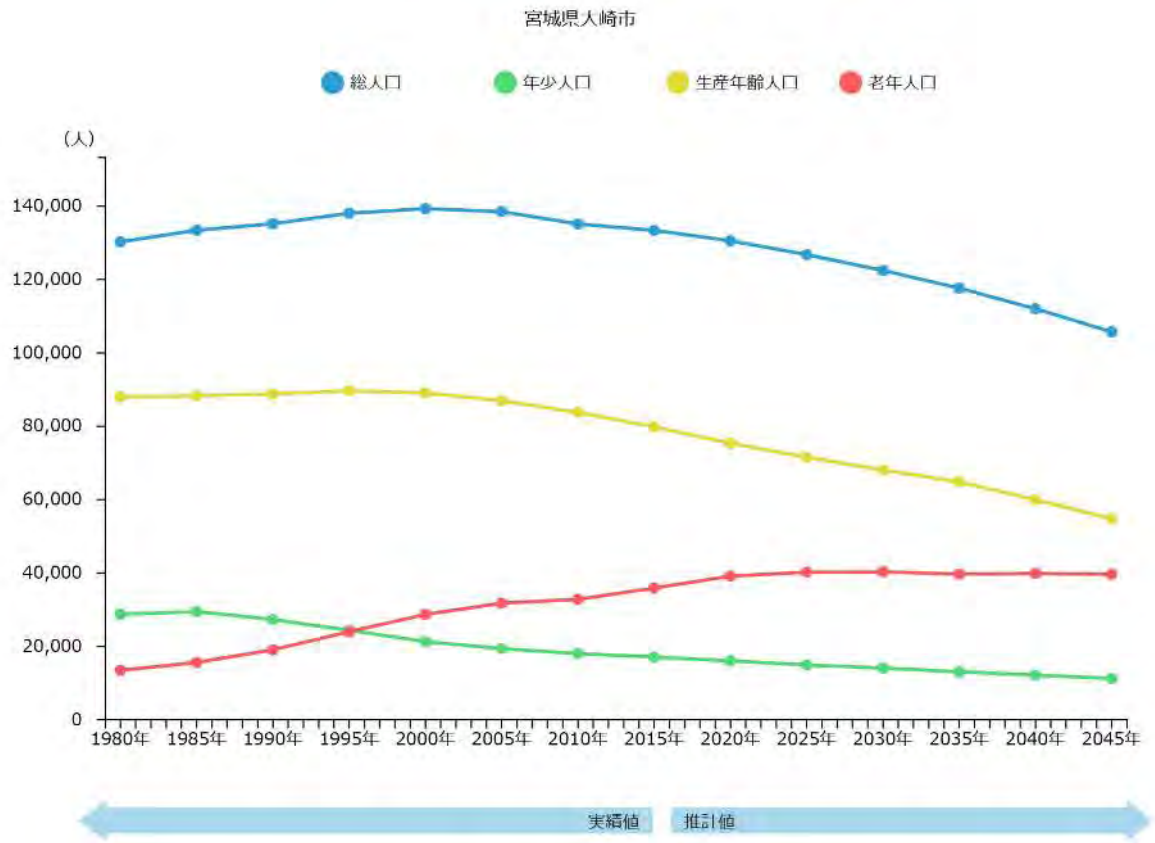



図２－３－３－①　大崎市の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－３－４　産　業

**産業構造（2012）**

基幹産業である農業を中核として、林業、商業、工業、サービス業、観光業が調和した、バランスのとれた産業構造であり、電子機器工場、精密機械工場、住宅建材工場も誘致してある。

売上高（企業単位）：321,772 百万円。

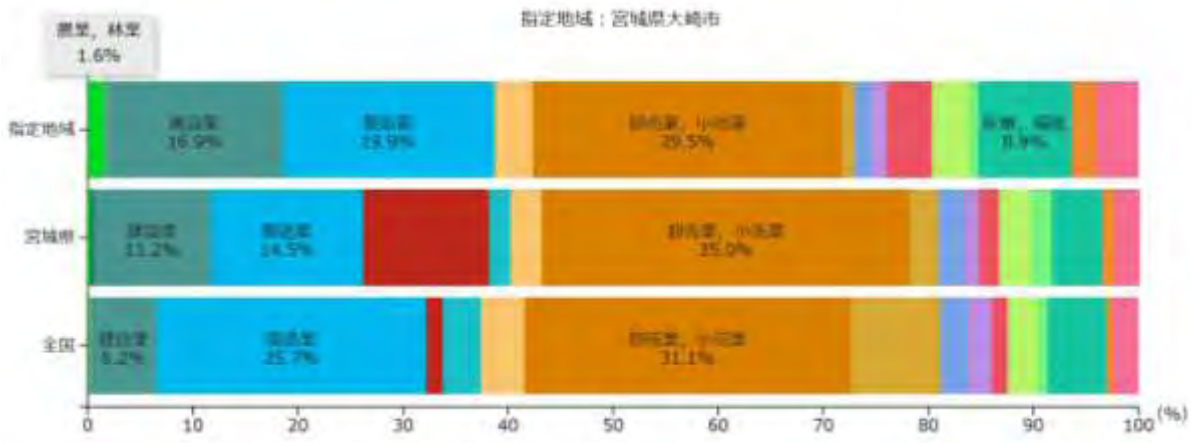



図２－３－４－①　大崎市の産業構造

出典：「RESAS」

**（２）主な取り組み**

「大崎耕土」世界農業遺産（GIAHS）認定（2017）を受け、ササニシキ発祥地としての魅力を内外に発信し、販路を拡大している。温泉総選挙 2017 東北ブロック第１位の鳴子温泉、渡り鳥の飛来地でラムサール条約登録した蕪栗沼、あ・ら・伊達な道の駅、伊達氏由来の岩出山城跡や有備館（学問所）による観光にも力を入れている。

## ２－３－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**（１）歳入／歳出総額**：66,805,653／64,723,255（千円）

**主要な財政指標**

表２－３－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.51 | 88.3 | 9.1 | 41.9 | 97.4 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－３－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### 計画全般

大崎市総合計画に基づき各種計画を整備しており、震災後、大崎市都市計画マスタープランを踏まえつつ、大崎市震災復興計画（2011～2017）、大崎市中心市街地復興まちづくり計画を整備しまちづくりに総合的に取り組んでいる。立地適正化計画と交通網形成計画を有する。

### （２）広域連携

中心市として、色麻町、加美町、涌谷町、美里町とそれぞれ定住自立圏形成協定を締結（2010.10.6）し、大崎定住自立圏共生ビジョン（2012～2016）を作成した。大崎広域都市計画区域として、大崎市、加美町、美里町、涌谷町を指定し、大崎広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（2018）を定めている。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

大崎市都市計画マスタープランに基づき、広域的な都市機能を集約する拠点（広域交流拠点）として中心市街地に必要な施設・機能を集積し、にぎわいや魅力を高め子育て世帯や若者を市中心部に呼び込み、地域経済の循環、雇用機会の増加を図り、地価の維持・税収の増加を目指す。

図２―３―６－①　大崎市総合計画（概要）

出典：大崎市「大崎市総合計画」

・　都市機能の誘導

「大崎市中心市街地復興まちづくり計画」で都市機能誘導区域を指定しており、居住誘導区域は 2018 年度末までに設定する。また、地域生活拠点を旧市町単位に配置して、必要な都市機能と居住を確保するとともに、都市拠点・地域生活拠点から遠く離れた集落部での居住者の生活利便性を集落中心に確保する。この際、都市拠点と地域生活拠点を結ぶ幹線交通軸のサービス水準を確保し、これを補い、地域内を結ぶ地域連携軸を維持する。

図２－３―６－②　大崎市中心部の土地利用ゾーニング図

出典：大崎市「大崎市都市計画マスタープラン」

## ２－４　加美町

### ２－４－１　加美町の概要

加美町は、宮城県の北西部に位置し、北から東にかけて大崎市、南は色麻町に隣接し、西は奥羽山脈を隔てて山形県尾花沢市に接する。西部、北部、南部が山岳、丘陵地であり、豊かな森林を有する船形山や、加美富士と呼ばれ加美町のシンボルとなる“薬莱山”がそびえる。丘陵地から、鳴瀬川、田川などが町を貫流し、その流域は肥沃な田園地帯が広がる。

2003 年 4 月 1 日に、中新田町、小野田町、宮崎町が合併し「加美町」となった。（加美町 HP を参照）

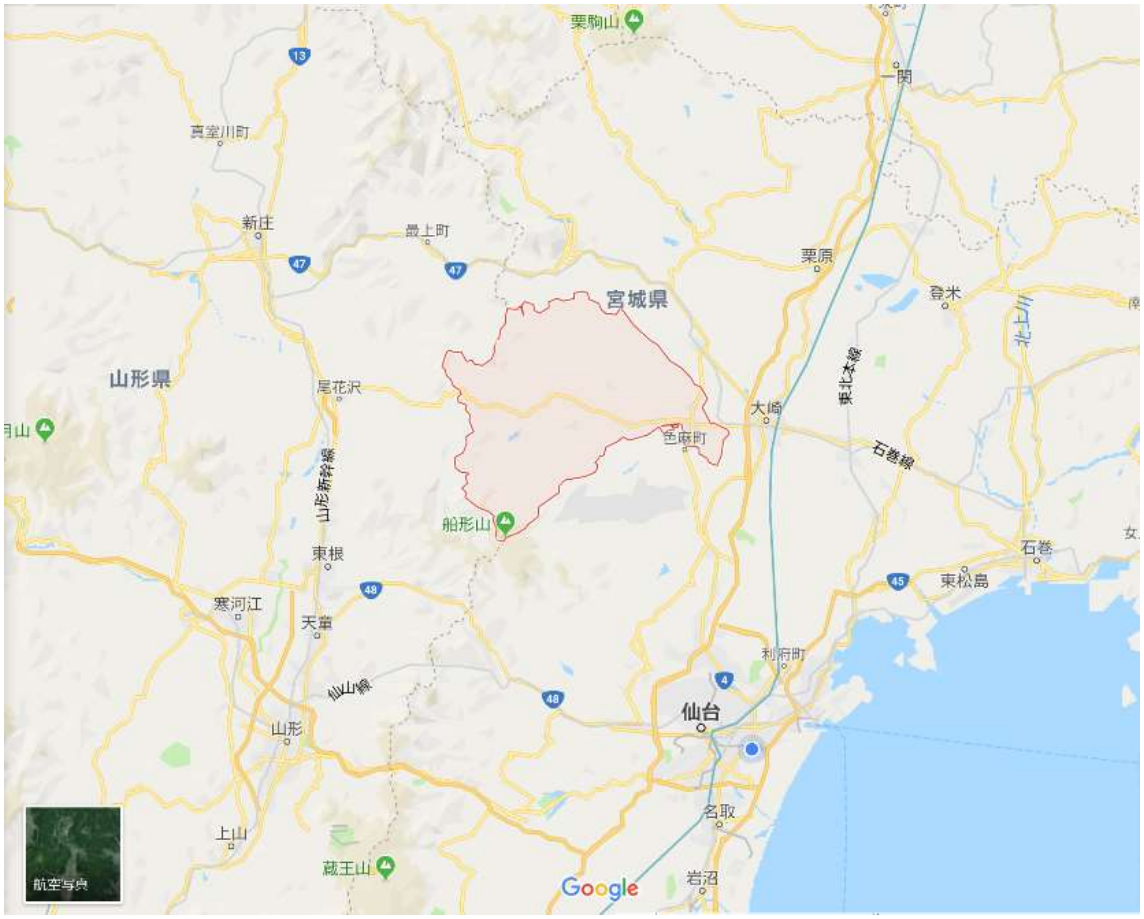



図２－４－１－①　加美町位置図

出典：Google

**２－４－２　面　積**：460.67 ㎢

## ２－４－３　人　口

### （１）2018 年 11 月 30 日の状況

表２－４－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 23, 440 | 11, 427 | 12, 013 | 8, 120 |

出典：加美町 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））
現在の 23,440 人が、2045 年には減少し約 5 割の 13,163 人に減少する。2040 年頃に生産年齢人口と、老年人口が逆転する。

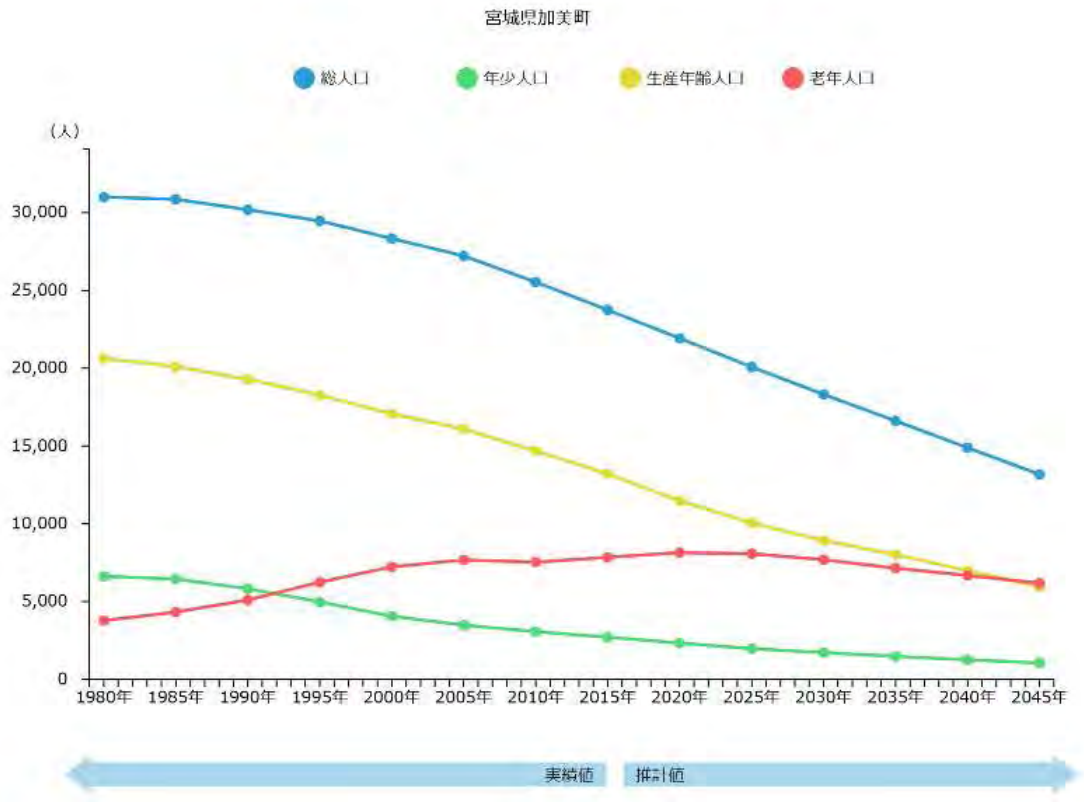



図２―４―３－①　加美町の人口動態
出典：「RESAS」

## ２－４－４　産　業

**産業構造**（2012）

加美町では、稲作の他、野菜などの農産物や畜産との複合経営による農業を基幹産業とし、地場産業の振興に努めているとともに、企業の誘致、地域商業の振興を進めている。

売上高（企業単位）：83,860 百万円

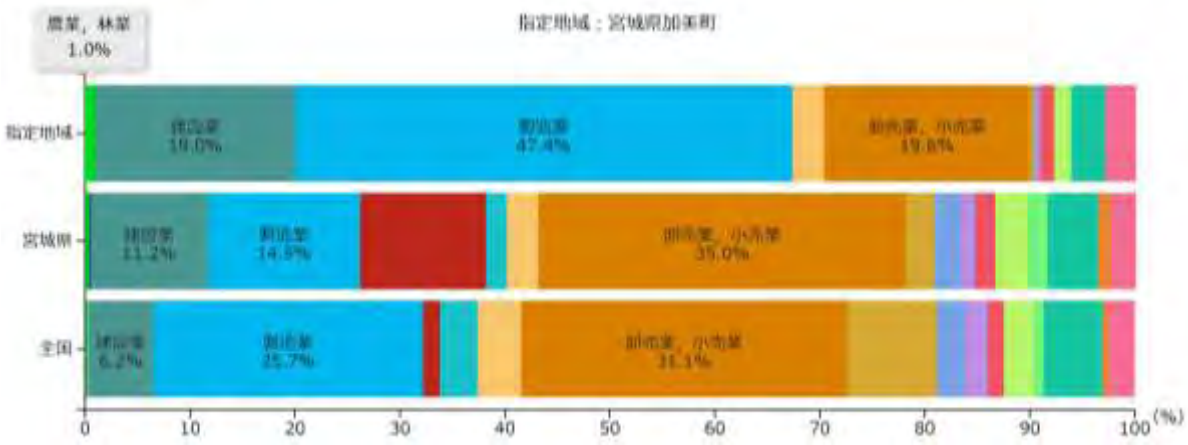



図２―４―４－①　加美町の産業構造

出典：「RESAS」

**（２）主な取り組み**

稲作、野菜など多様な農産物の生産や、畜産との複合経営などによる農業を基幹産業とし、地域資源や伝統技術に根ざした地場産業の振興に努めている。また、東北自動車道古川インターチェンジへの近接性を活かした企業の誘致、地域商業の振興などを積極的に進めている。その他、以下についても取り組んでいる。

・　和漢薬研究所との契約栽培促進（紫根、トウキの全量買い取り）、国の大規模での六次産業化支援の該当外の独自の支援事業を立ち上げ。

・　新電力かみでん里山公社の設立（公共施設・地元企業には 5～4%割引）、薪ボイラー導入調査事業。

・　宮城県初の降雪ボルダリング施設の整備、環境型イベント『SEA TO SUMMIT』の開催、東北初のランニングバイク施設整備。

・　バッハホールを中核とした音楽のまちとして、市民によるバッハホール管弦楽団（2014～）や国立音楽院宮城キャンパス（2017～）を運営・誘致するとともに自然・温泉資源を活用して観光・交流人口の拡大を期している。

## ２－４－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**（１）歳入／歳出総額**：14,035,580／13,067,205（千円）

**主要な財政指標**

表２－４－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.33 | 88.3 | 7.5 | 56.9 | 94.3 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－４－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

**計画全般**

加美町笑顔幸福プラン（第二次加美町総合計画）で基本理念を「共生」「協働」「自治」としており、「善意と資源とお金が循環する、人と自然に優しいまち」を目指す。加美町国土利用計画（第二次）（2017）、加美町協働の景観まちづくりプラン（2012）、加美町まち・ひと・しごと創生総合戦略（2015 - 2019）が整備されており、加美町過疎地域自立促進計画（2016 - 2030）がある。

都市計画（マスタープラン）は、宮城県国土利用計画に基づき作成された「加美町国土利用計画（第二次）（2017.3）」が該当すると思われるが、大崎広域都市計画区域に中新田地区が含まれている。

図２―４―６－①　大崎広域都市計画図

出典：宮城県「大崎広域都市計画の整備、開発及び保全の方針」

**広域連携**

大崎市・色麻町・加美町・涌谷町・美里町の１市４町で構成される広域大崎圏（総面積は広大で，県土の 22.2%を占め，人口は，210，789 人（2010）で県全体の 8.9%）に属していて、一般廃棄物の処理、消防事務（消防団除く。）、大崎生涯学習センター（広域圏活性化プロジェクト中核施設）・福祉型児童発達支援センター（ほなみ園）の運営などの特別地方公共団体「大崎地域広域行政事務組合」事務の一部を担う。

**（３）まちづくりの概括（特徴）**

中新田地区、宮崎地区、小野田地区に商業・市街地ゾーンを形成し、産業集積を図る。山林・丘陵地帯は森林資源を保全活用しつつ観光・交流の拠点にし、田園地域に農業の生産基盤と集落の住環境の整備を図る。

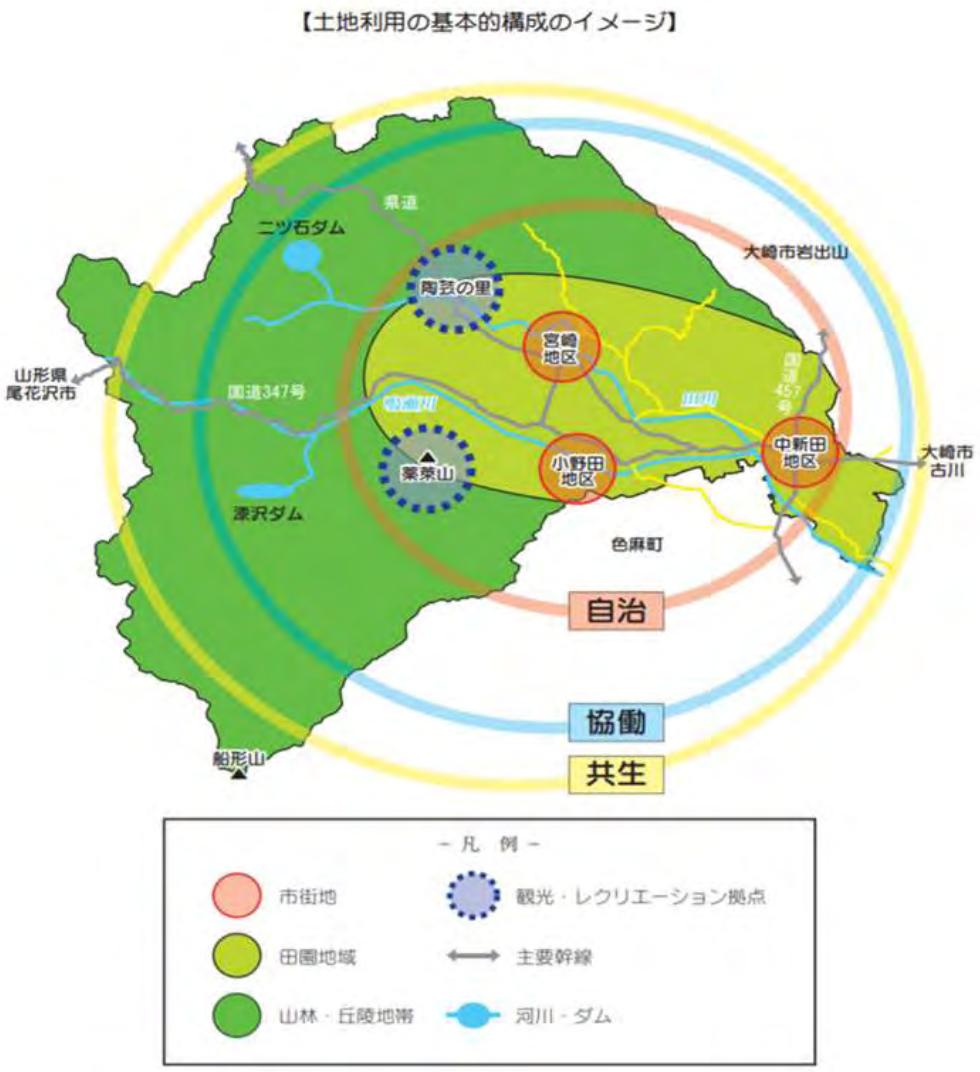



図２―４―６－②　加美町土地利用のイメージ

出典：加美町「第二次加美総合計画」

## ２－５　南三陸町

### ２－５－１　南三陸町の概要

南三陸町は、宮城県の北東部に位置し、沿岸部はリアス式海岸特有の豊かな景観を有し、三陸復興国立公園の一角を形成している。西・北・南西は北上山地の支脈の東南にあり、東は海に向かって開け、西の田束山嶺から海に向かっては、北上山地の山麓部、開析された海岸段丘を経て海岸部に至っている。2005 年 10 月 1 日に旧志津川町と旧歌津町が、新設合併し、南三陸町が誕生した。

東北地方太平洋沖地震の津波によって、市街地等の低地のほとんどを飲み込み、たくさんの町民の尊い命だけでなく、住まいや店舗、魚市場や加工施設等の漁港関連施設、漁船などのなりわい、さらには公共施設までも一瞬にして奪い去られた。（南三陸町 HP、宮城県市町村振興協会「平成 28 年市町村概要みやぎ（2016））を参照）

2018 年 10 月には志津川湾がラムサール条約湿地に登録され、自然と共生したまちづくりを進めている。

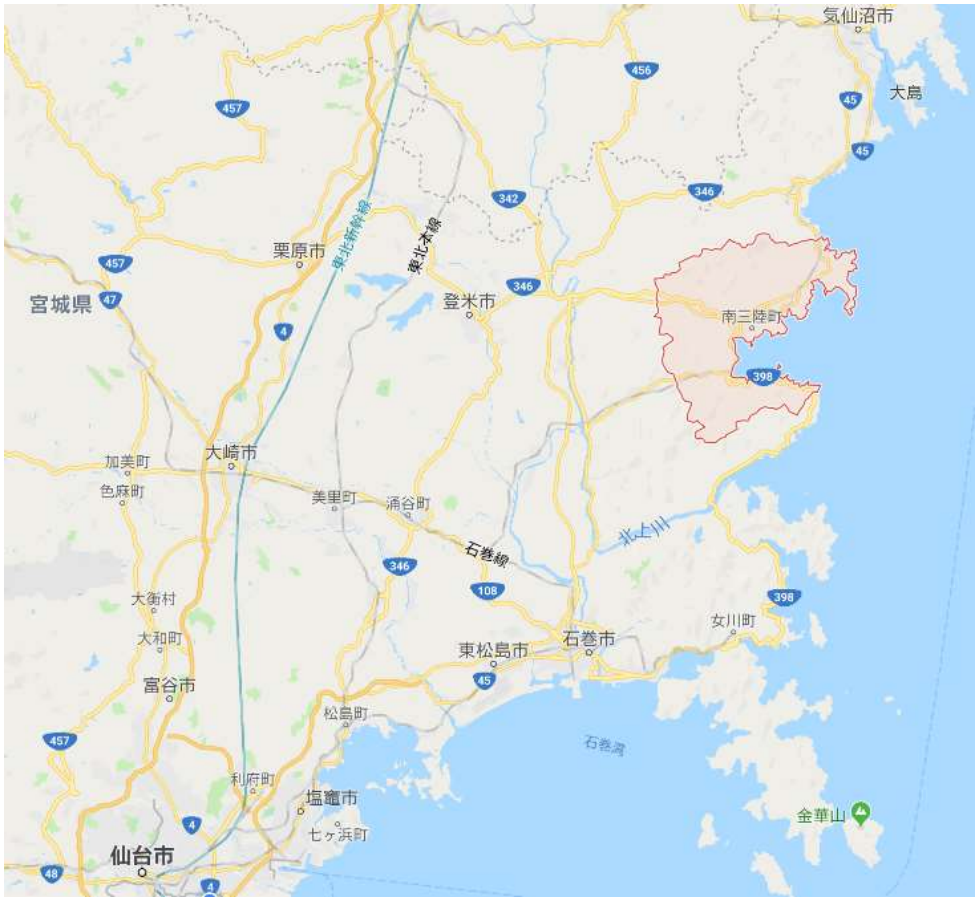



図２－５－１－①　南三陸町位置図

出典：Google

**２－５－２　面　積**：163.40 ㎢

**２－５－３　人　口**

**（１）2018 年 11 月 30 日の状況**

表２－５－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 12,999 | 6,395 | 6,604 | 4,573 |

出典：南三陸町 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））

南三陸町の人口は 1960 年代より減少の一途をたどっている。2011 年には、東日本大震災の影響により大幅な人口減少が生じ、今後も、減少が続くことが予想されている。また 2015 年の国勢調査では人口は 12,370 人とされており、南三陸町人口ビジョン（2016 年１月）の推計値より大きく少なくなっていることから、人口減少がさらに加速することが予想される。

図２―５―３－①　南三陸町の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－５－４　産　業

### （１）産業構造（2012）

南三陸町は、2011 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震による津波の被害を大きく受けており、町内の主要な産業であった水産業を中心に大きく被害を受けている。今後も人口の減少にともない産業の縮小が危惧される。

売上高（企業単位）：17,943 百万円

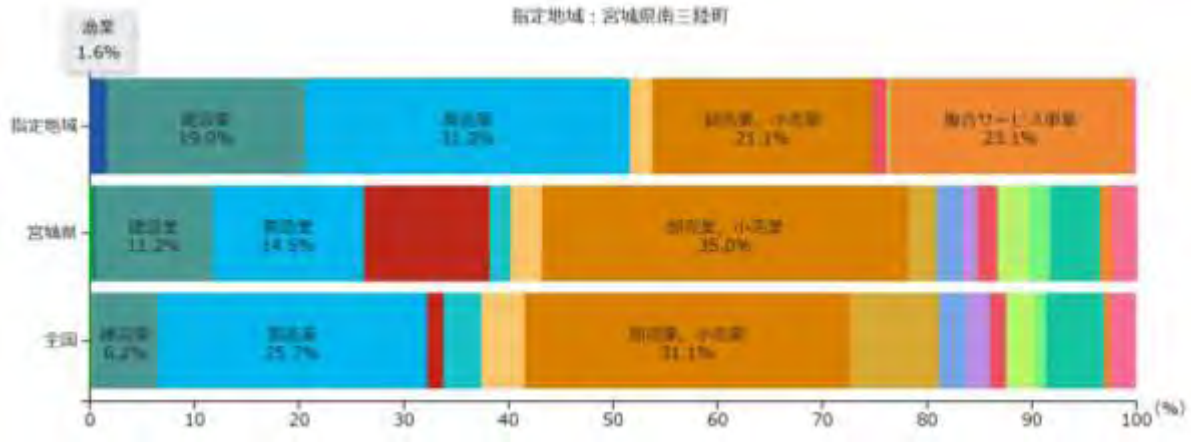



図２―５―４－①　南三陸町の産業構造

出典：「RESAS」

### （２）主な取り組み

地場産業の水産加工の他、自然資源を活かした交流人口の拡大に取り組んでいる。

## ２－５－５　**財政状況**（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**歳入／歳出総額**：49,740,550／43,592,497（千円）

**主要な財政指標**

表２－５－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.29 | 85.3 | 9.3 | － | 92.0 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－５－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### （１）計画全般

目標年次を 2021 年 3 月とする「南三陸町震災復興計画」、震災後に作成した「第 2 次総合計画（2016）」、南三陸町「志津川地区まちづくりマスタープラン（2017 年）」に基づき、防災集団移転や高台整備事業等の復興まちづくりを進めている。

### （２）広域連携

気仙沼市と広域気仙沼圏を形成している。三陸沿岸道路が開通しており登米との距離も近い。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

震災復興計画によって、より安全な暮らしと賑わいや活力ある産業の構築に向けた新たなまちづくりを進め、「なりわいの場所は様々であっても、住まいは高台に」を基本に、土地利用を推進している。

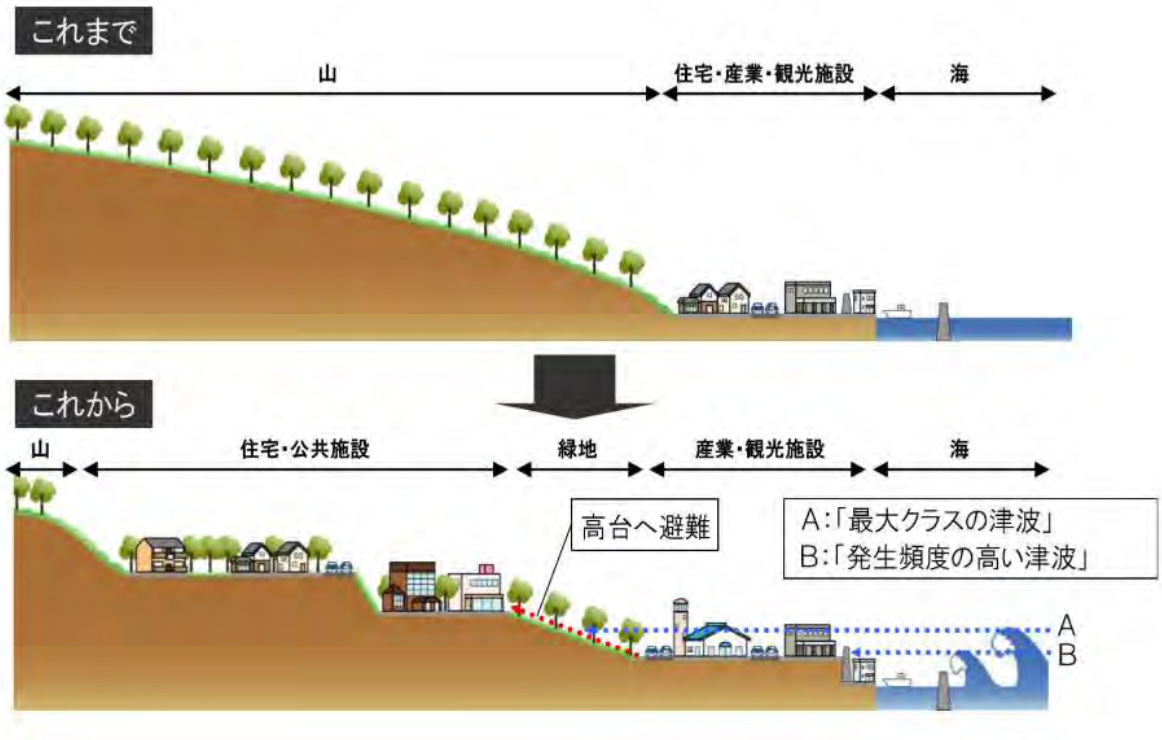



図２―５―６－①　震災復興計画の断面図

出典：南三陸町「南三陸町震災復興計画」

非線引き都市計画区域が指定され、役場や南三陸病院が存在する志津川地区が中心市街地となる。旧市街地はすべて復興記念公園となり、八幡川対岸にさんさん商店街を始めとした、商業・観光業のゾーンが形成されることとなっている。旧歌津町の地区も拠点の一つとなっている。

役場や病院、学校、福祉施設など災害時に重要な役割を担う施設や避難弱者等が利用する施設については、防災拠点としての活用を視野に入れ、高台など安全が確保できる場所へ配置してある。

図２―５―６－②　南三陸町土地利用構想図及び志津川・歌津（伊里前）地区
出典：南三陸町「南三陸復興計画」に基づき 2018WSA で作成

## ２－６　登米市

### ２－６－１　登米市の概要

登米市は、宮城県の北東部に位置し、北は岩手県、西は栗原市及び大崎市、南は石巻市及び涌谷町に、東は気仙沼市及び南三陸町に接している。地勢は、西部が丘陵地帯、東部が山間地帯で、その広大で平坦な登米耕土は県内有数の穀倉地帯となっている。また、全国でも有数の肉用牛生産地である。

北西部にはハクチョウやガンなどが飛来する伊豆沼・内沼をはじめ、長沼、南部には平筒沼など湖沼が多く、その湖沼と周辺地区にはラムサール条約登録湿地や市の自然環境保全条例の保全地域などがあり、自然環境保全の取り組みが行われている。（登米市「第二次登米市総合計画（2016)）、宮城県市町村振興協会「平成 28 年市町村概要みやぎ（2016)」を参照）

図２－６－１－①　登米市位置図

出典：Google

**２－６－２　面　積**：536.12 ㎢

**２－６－３　人　口**

**（１）2018 年 11 月 30 日の状況**

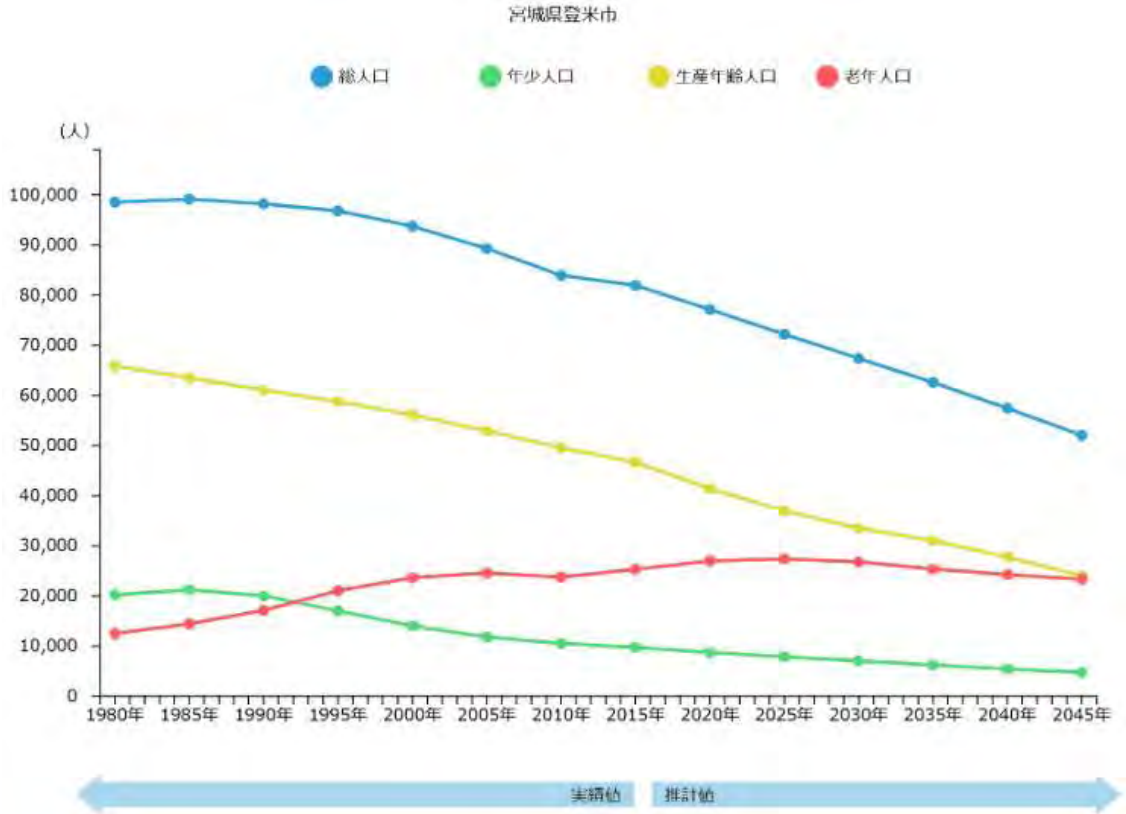
表２－６－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 79,554 | 38,946 | 40,608 | 26, 954 |

出典：登米市 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））

1985 年（99,182 人）をピークに減少しており、2018 年の国勢調査では 79,554 人となっている。将来人口の推計値では、老年人口は、2020 年頃をピークとなり以後減少することとなるが、生産年齢人口の減少幅が大きく、高齢化率は増加する。




２―６―３－①　登米市の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－６－４　産　業

### （１）産業構造（2012）

農業を基幹産業としつつ、第三次産業の割合が高く、東日本大震災の影響もあり建設業などの割合も高くなっている。農産物等の豊富な地域資源の活用や企業誘致などの施策のさらなる推進、農商工連携の推進を図っている。

売上高（企業単位）：288,709 百万円

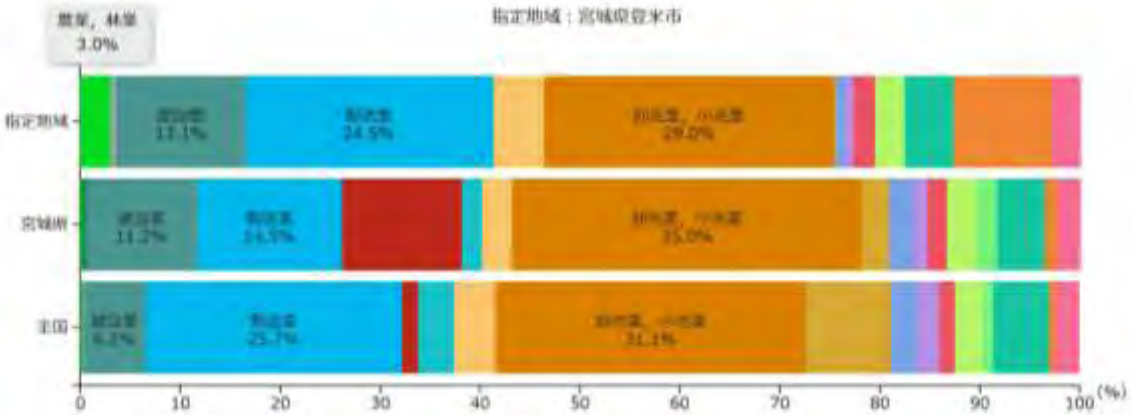



図２―６―４－①　登米市の産業構造

出典：「RESAS」

### （２）主な取り組み

長沼第二工業団地や（仮称）登米インター工業団地への企業誘致に加え、6 次産業化、新たな起業・創業、既存企業などを支援するため、創業希望者へのアドバイス、創業セミナーの開催、学術機関の学習の場を活かすなど人材を育成している。

「うまし、たくまし、登米市」を登米市シティプロモーションキャッチコピーとしてシティプロモーション活動を推進し、地域資源の魅力を情報発信するとともに、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの事前合宿や強化練習会などの誘致とともに、各種宿泊研修や長沼ボート場周辺を利用した東北風土マラソン＆フェスティバル等各種イベントなどで観光交流人口の増加・拡大を図っている。

## ２－６－５　**財政状況**（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**歳入／歳出総額**：49,091,188／47,445,459（千円）

**主要な財政指標**

表２－６－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.33 | 88.3 | 7.5 | 56.9 | 94.3 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－６－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### （１）計画全般

「第二次登米市総合計画（2016～2025)」、「登米市都市計画マスタープラン（2014)」、「登米市景観計画」（2012）に基づきまちづくりを進め、「登米市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（2015）で重点化を図っている。

### （２）広域連携

宮城県による広域登米圏が町村合併後の登米市１市により設定されている。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

中心市街地である迫町佐沼地区（市役所本庁舎、市民病院）を中心にクラスター都市の形成を目標にしており、集落・地域拠点として、合併前町ごとに拠点を形成している。

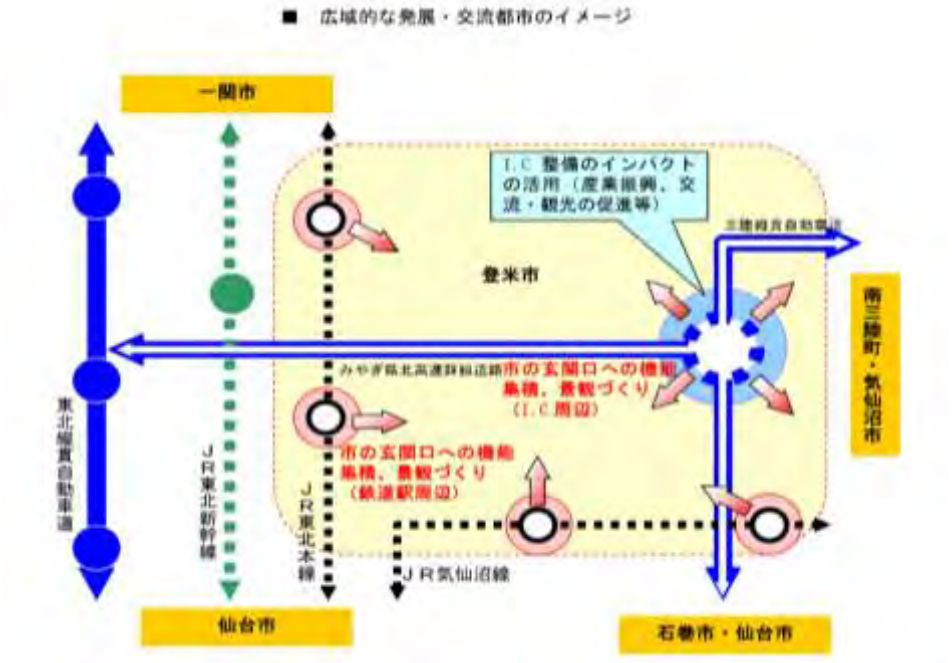



図２―６―６－①　広域的な発展・交流都市のイメージ

出典：登米市「登米市都市計画マスタープラン（2014)」

■ 将来都市構造図

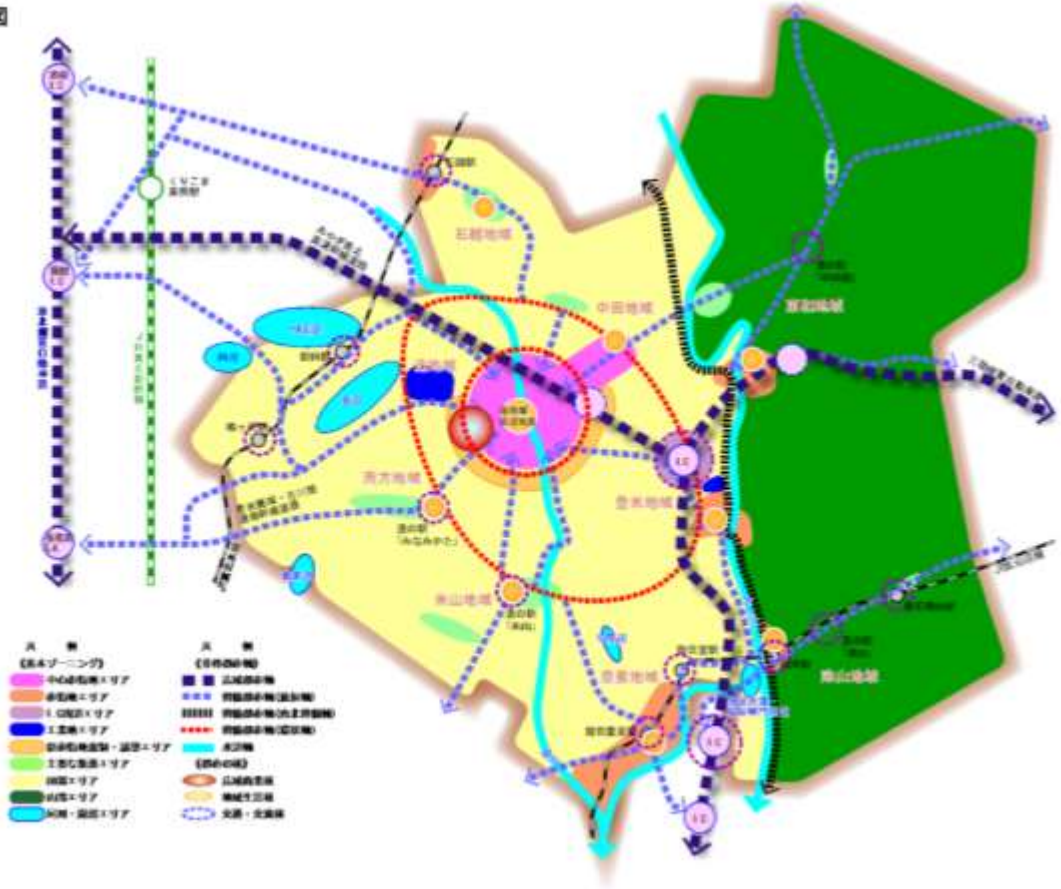


図２―６―６－②　将来都市構造図

出典：登米市「登米市都市計画マスタープラン（2014）」

## ２－７　紫波町

### ２－７－１　紫波町の概要

岩手県のほぼ中央で、盛岡市と空港の所在する花巻市の中間にあり、それぞれの市がおよそ 30Km 圏域に位置する。北上川が市の中央を流れ、東は北上高地、西は奥羽山脈に接する。国道 4 号など 6 本の幹線が町を南北に走り、インターチェンジや 3 つの駅があるなど、地勢・交通の便に恵まれている。

1955 年に 1 町 8 村が合併し紫波町が誕生した。町は大きく分けて中央部、東部、西部の各地域に区分され、中央部は、国道 4 号沿いの住宅地を除くと、平地に農地が広がり、全国有数の生産量を誇るもち米、生産量県内 1 位のそばや麦、そして各種野菜が作られている。東部ではりんごやぶどう、西部では西洋梨などのフルーツ栽培も盛んである。（紫波町 HP を参照）

図２－７－１－①　紫波町位置図

出典：Google

**２－７－２　面　積**：238.98 ㎢

**２－７－３　人　口**

**（１）2018 年 11 月 30 日の状況**

表２－７－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 33, 133 | 15, 853 | 17, 280 | 12, 028 |

出典：紫波町 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））
人口は 33,170 人（2018 年 3 月末）をピークに減少傾向にあり、2045 年には 23,633 人とピーク時の約 6 割になる見込み。現在は老年人口が増加し、総人口が減少している段階にあるが、2030 年を境に老年人口も減少し更に人口が減少することが見込まれる。

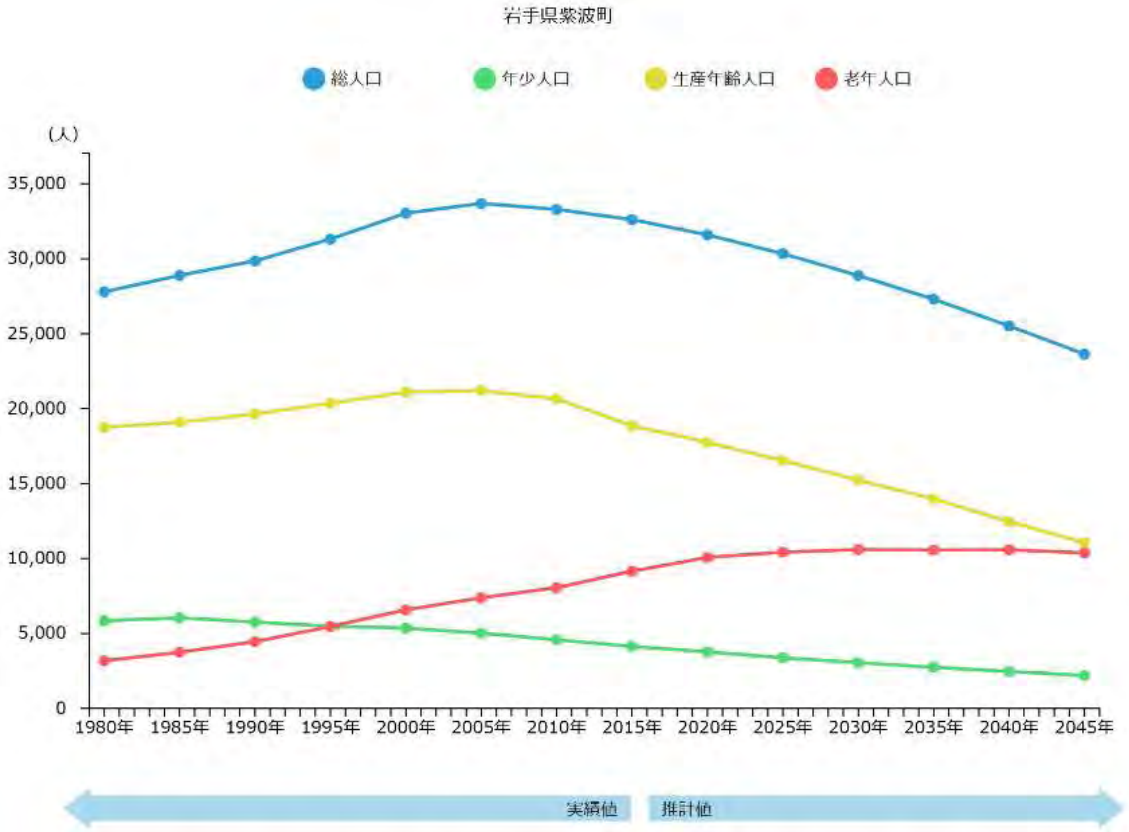



図２―７―３－①　紫波町の人口動態
出典：「RESAS」

## ２－７－４　産　業

**産業構造**（2012）

町の中央部の平野においては、全国有数の生産量を誇るもち米や、圏内で生産量1位であるそば・小麦、そして各種野菜が作られている。東部・西部では果樹の栽培も盛んである。空港や鉄道、高速道路へのアクセスも良く製造業などの企業の立地もしている。

売上高（企業単位）：90,266 百万円

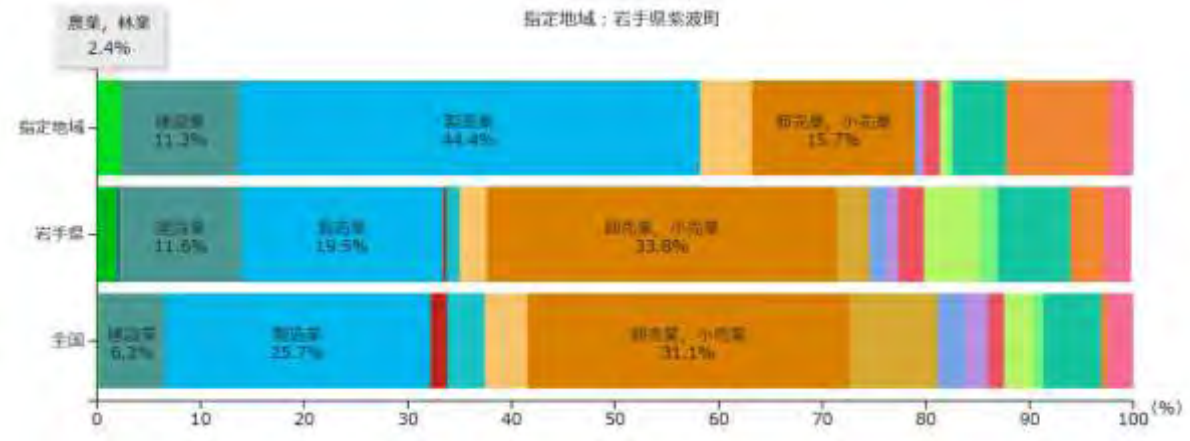



図２―７―４－①　紫波町の産業構造

出典：「RESAS」

**主な取り組み**

紫波町まち・ひと・しごと創生戦略のプロジェクトにおいて 6 次産業化や製品の高付加価値化など農業を支援するものや既存企業の成長を促している。紫波町立図書館で行っている農業支援も注目に値する。岩手県フットボールセンターやオガールアリーナのような独自性の高い施設が位置していることも交流人口の拡大に一役買っている。

## ２－７－５　**財政状況**（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**（１）歳入／歳出総額**：13,411,072／13,157,632（千円）

**（２）主要な財政指標**

表２－７－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.44 | 88.9 | 13.8 | 121.7 | 93.8 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－７－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### （１）計画全般

「第二次紫波町総合計画」、「紫波町都市計画マスタープラン」にもとづきまちづくりを進めており、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」で重点化を図っている。まち・ひと・しごと創生戦略で 4 つの目標と 8 つの連携プロジェクトを定め、農業を中心とした産業支援や公民連携を推進する。「公民連携基本計画」といったオガールエリア事業を進める計画がある。

### （２）広域連携

2015 年４月に、盛岡市を中心市とする３市５町（盛岡市、八幡平市、滝沢市、雫石町、葛巻町、岩手町、紫波町、矢巾町）によって、連携中枢都市圏構想である「みちのく盛岡広域連携都市圏ビジョン」に基づく盛岡広域圏（48.2 万人）を構成し、人材育成、観光振興、国体、公共交通、企業誘致、消費生活、食農推進、救急医療の各部会で連携し、構成団体の一体的な発展による住民福祉の向上を図っている。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

都市計画マスタープランでは都市の将来像を「楽しく活力ある『環境と福祉のまち』」と設定し、人口が減少していく時代にあって環境に配慮し住民が主役の豊かな地域づくりを行っていくために「循環型のまちづくり」と「協働のまちづくり」を推進するとしている。
都市計画で、市を 4 つのゾーン（市街地形成・田園・フルーツ観光・森林）と 6 地域に分けることが示されていて、都市計画区域は、市街地形成ゾーンと田園ゾーンを主体（フルーツ観光ゾーンや森林ゾーンの一部にもかかる。）とする。

図２―７―６－①　将来都市構想図

出典：紫波町「紫波町都市計画マスタープラン」

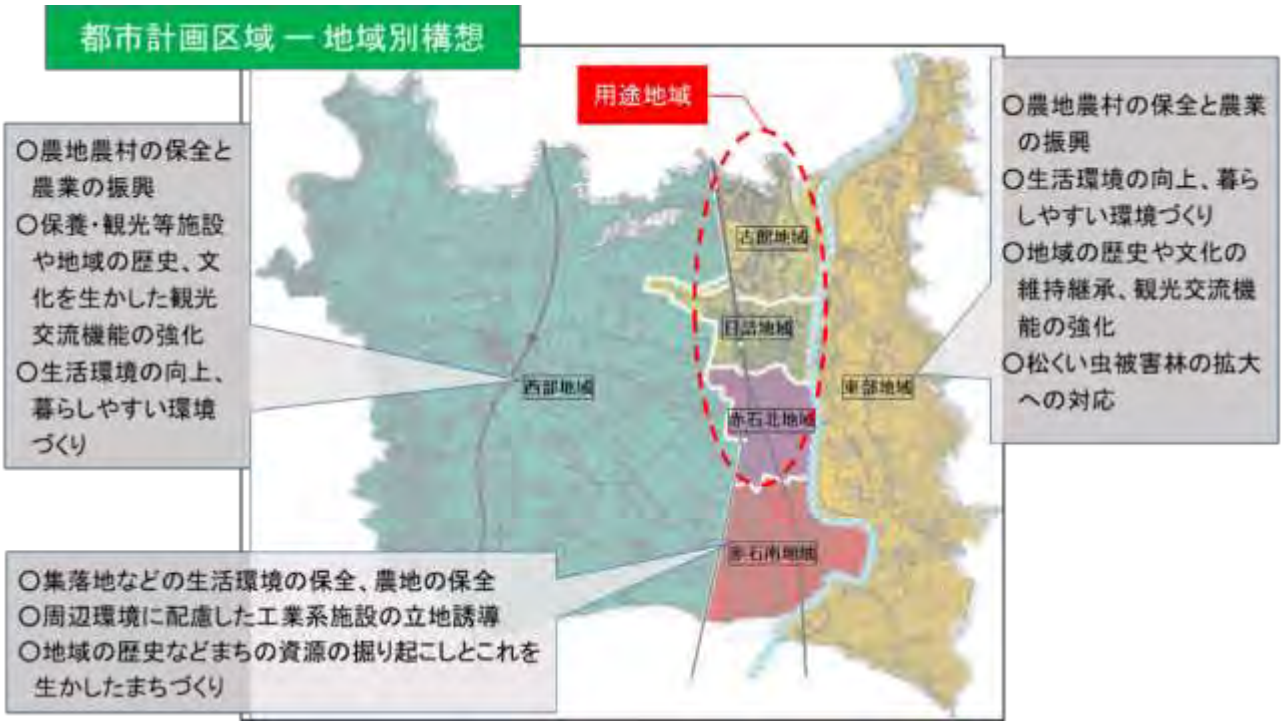



図２―７―６－②　都市計画区域ー地域別構想

出典：紫波町「紫波町都市計画マスタープラン」に基づき 2018WSA で作成

## ２－８　花巻市

### ２－８－１　花巻市の概要

花巻市は岩手県のほぼ中央に位置し、西に奥羽山脈、東には北上高地の山並みが連なる肥沃な北上平野に位置する。北東部には標高 1917 メートル、北上高地の最高峰、早池峰山がそびえ国定公園であるほか高山植物の宝庫として知られている。
岩手県内唯一の花巻空港が所在し、東北新幹線新花巻駅や東北自動車道、東北横断自動車道などの高速交通網が整備されるなど、北東北の高速交通網の結節点という拠点性を有している。2006 年 1 月 1 日、花巻市、大迫町、石鳥谷町、東和町の 1 市 3 町による新設合併が実現した。（花巻市 HP を参照）

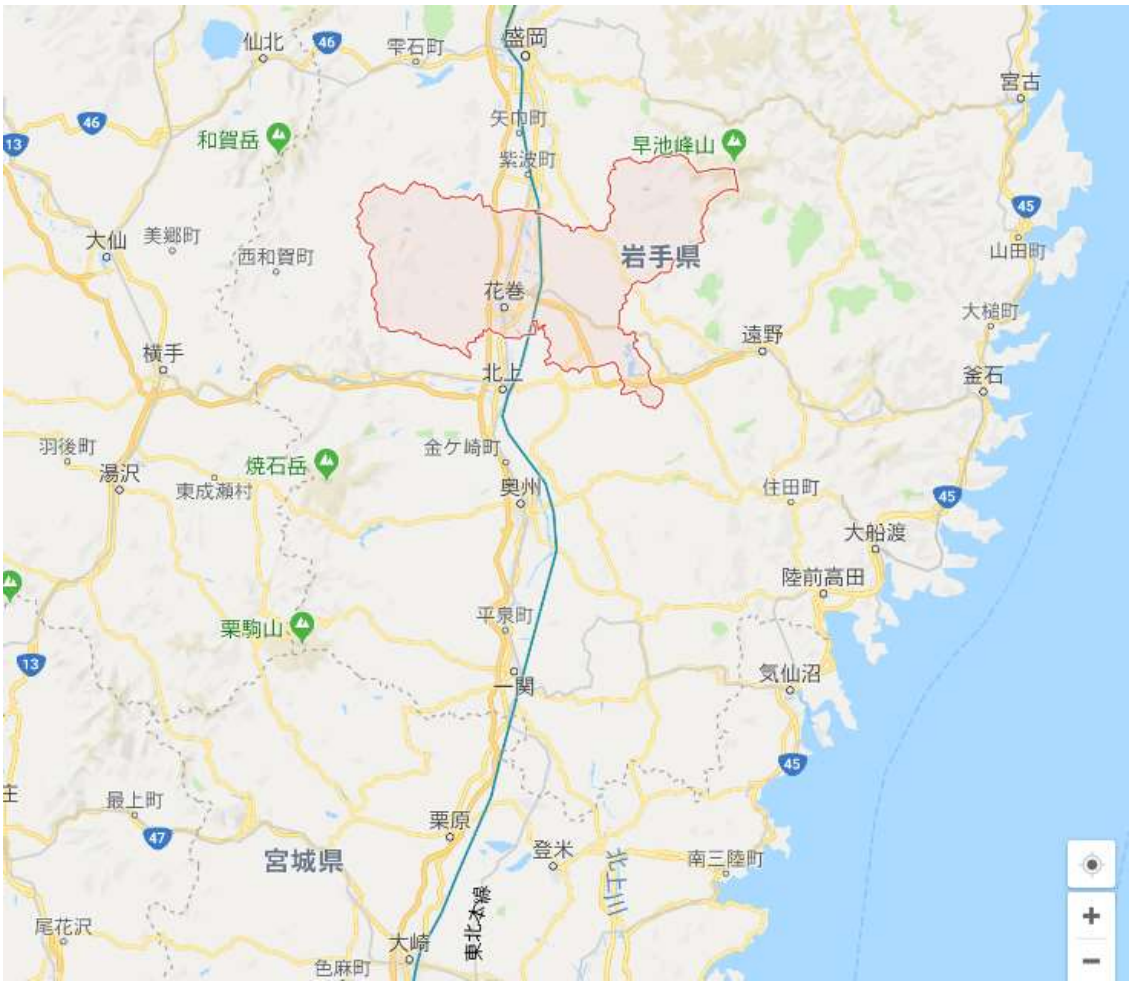



図２－８－１－①　花巻市位置図
出典：Google

### ２－８－２　面　積：908.39 ㎢

## ２－８－３　人　口

### （１）2018 年 11 月 30 日の状況

表２－８－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 96, 073 | 45, 714 | 50, 359 | 37, 366 |

出典：花巻市 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））
2005 年頃から人口減少が顕著となり、現在 96,073 人の人口は、2045 年には、65,313 人に減少し、生産年齢人口と老年人口がほぼ等しくなる。

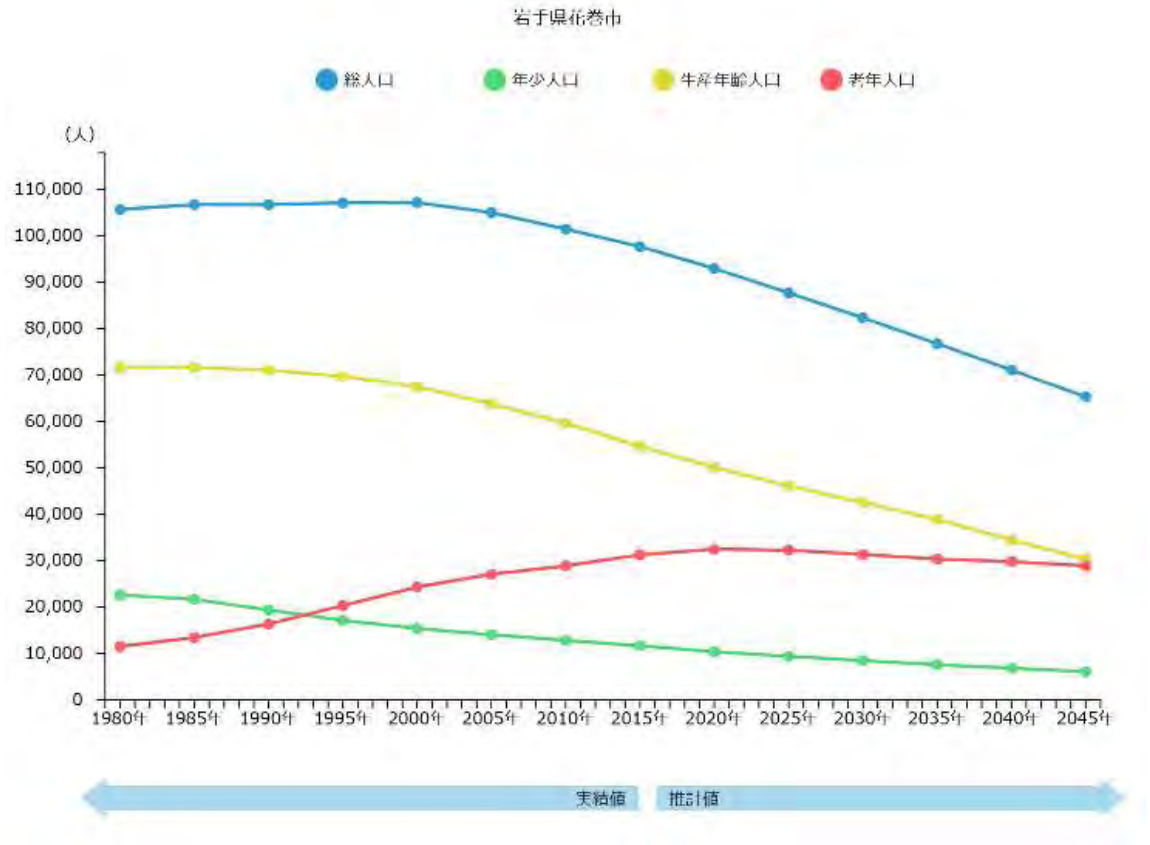



図２―８―３－①　花巻市の人口の動態
出典：「RESAS」

## ２－８－４　産　業

### （１）産業構造（2012）

米を中心に野菜や果樹、など多様な農産物を算出する地域であるとともに、圏内唯一の空港であるいわて花巻空港、東北自動車道・釜石自動車道のインターチェンジ、東北新幹線新花巻駅などが整備され製造業などが立地している。

売上高（企業単位）：399,573 百万円

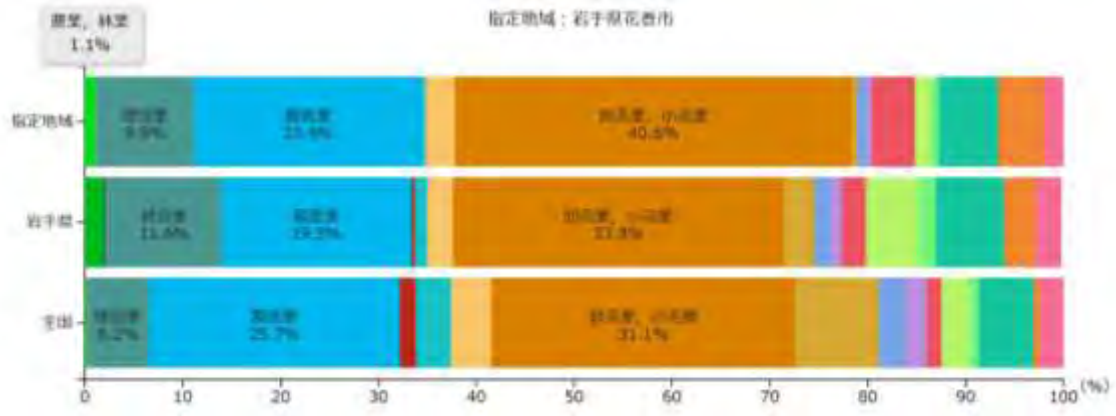



図２―８―４－①　花巻市の産業構造

出典：「RESAS」

### （２）主な取り組み

力強いものづくり産業の振興、インバウンドの推進と観光コンテンツの拡充、地域資源を活用した魅力ある農林業の推進、産業を支える労働力の確保といった４つの目標が定め、工業立地と６次産業化などの高付加化価値化による農林業の振興を重視する。

花巻温泉郷、宮沢賢治記念館や童話村などの観光資源を活かした観光交流人口の増加を図る。

## ２－８－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

### （１）歳入／歳出総額：51,347,081／49,366,876（千円）

### （２）主要な財政指標

表２－８－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.45 | 87.3 | 9.9 | 99.6 | 93.9 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－８－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### 計画全般

「花巻市まちづくり総合計画 長期ビジョン（2014～2023)」と、これを期区分で作成した３つの「花巻市まちづくり総合計画（中期)」をベースに「花巻市都市計画マスタープラン（2010)」、「花巻市まちづくり基本計画」により都市整備を進め、「花巻市まち・ひと・しごと創生戦略」と「花巻市立地適正化計画（2016)」により重点を示している。

### 広域連携

花巻・遠野・平泉の２市１町で連携協定を締結し、それぞれの特色ある観光資源を活かし、インバウンド推進のためのプロモーションや滞在コンテンツの充実を図る「花巻・遠野・平泉広域連携インバウンド推進事業」がある。

### まちづくりの概括（特徴）

都市計画マスタープランにより、商業・業務・居住複合ゾーン、農業地居住ゾーン、中山間地居住ゾーン、工業・流通ゾーン、自然環境ゾーンの５つに区分。
商業・業務・居住複合ゾーンを花巻市中心部に指定し、４つの地域拠点である花巻・石鳥谷・東和・大迫の各地区に、総合サービス、コミュニティ、観光レクリエーション、工業・流通の集積を図る。

図２―８―６－①　花巻市の将来都市構造図
出典：花巻市「花巻市都市計画マスタープラン」

立地適正化計画では、都市機能誘導区域を花巻地区の中心市街地に、居住誘導区域を花巻地区の中心市街地と石鳥谷地区の中心市街地に定めている。上町商店街の大型の商業施設マルカンによるリノベーションまちづくりや病院の移転計画、広場の整備や、官民連携による大堰川プロムナードの整備などで中心市街地を周遊する仕組みを整える。

図２―８―６－②　花巻都市計画区域の将来像図

出典：花巻市「花巻市都市計画マスタープラン」に基づき 2018WSA で作成

## ２－９　陸前高田市

### ２－９－１　陸前高田市の概要

陸前高田市は、岩手県の東南端、三陸海岸の南の玄関口として、大船渡市、住田町、一関市、宮城県気仙沼市に接し、宮城県との県際に位置する。
北上山地の南端部に位置し、氷上山などをはじめとする山地から、豊かな緑や水を育む気仙川が注ぐ広田湾に向け、なだらかな斜面や低地が広がる。市域の約７割を森林が占める。
　1955 年の町村合併促進法の施行に基づき、高田、気仙、広田の３町と小友、米崎、矢作、竹駒、横田の５村が合併して現在の陸前高田市を形成している。（陸前高田市 HP を参照）

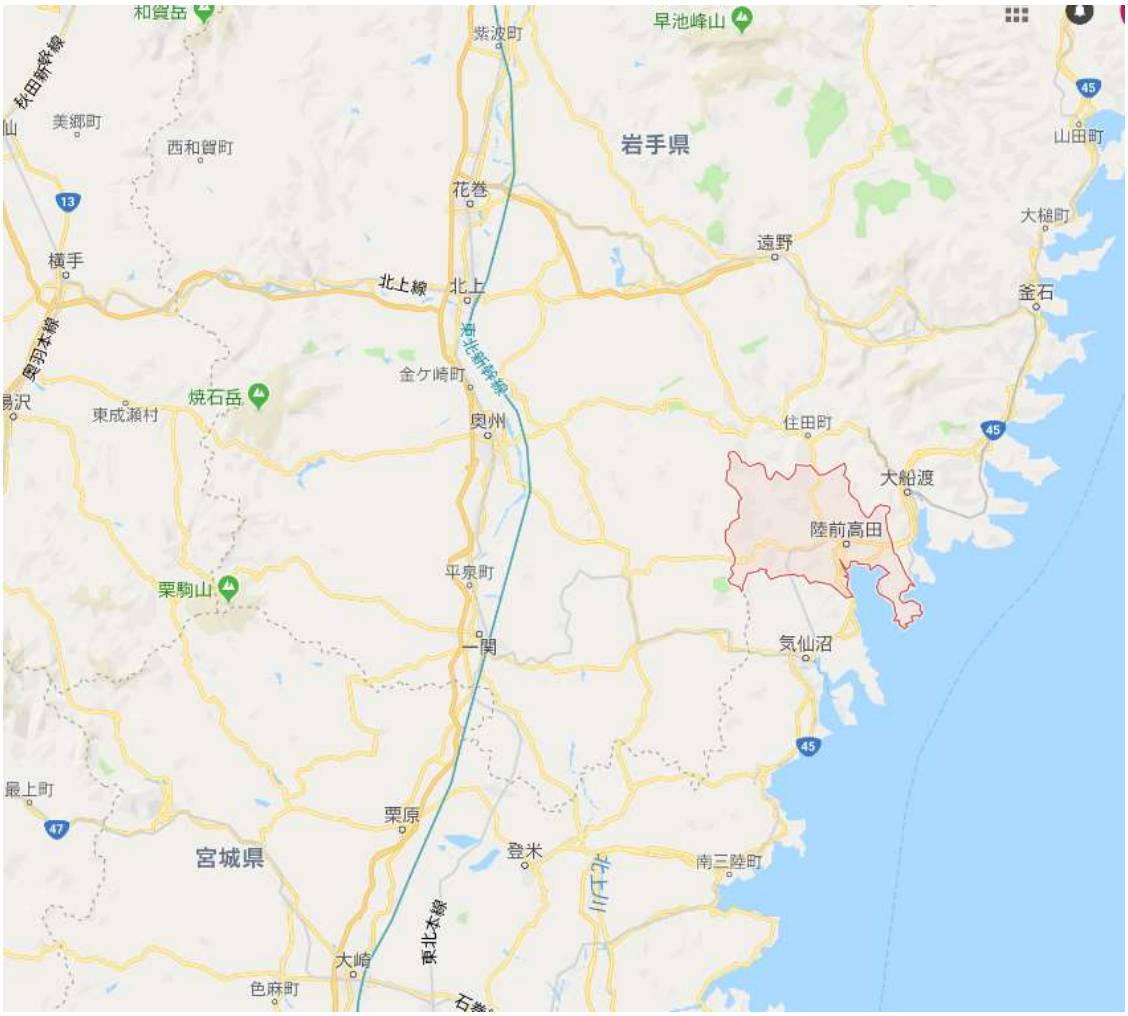



図２－９－１－①　陸前高田市位置図
出典：Google

### ２－９－２　面　積：231.94 ㎢

## ２－９－３　人　口

### （１）2018 年 11 月 30 日の状況

表２－９－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 19, 218 | 9,312 | 9,906 | 3, 134 |

出典：陸前高田市 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））

2018 年には 19,218 人の人口も、2045 年は現人口の約 60%まで低下し 11,486 人となる。2030 年ころには、生産年齢人口と老齢人口が逆転し、高齢化率がさらに上昇する。

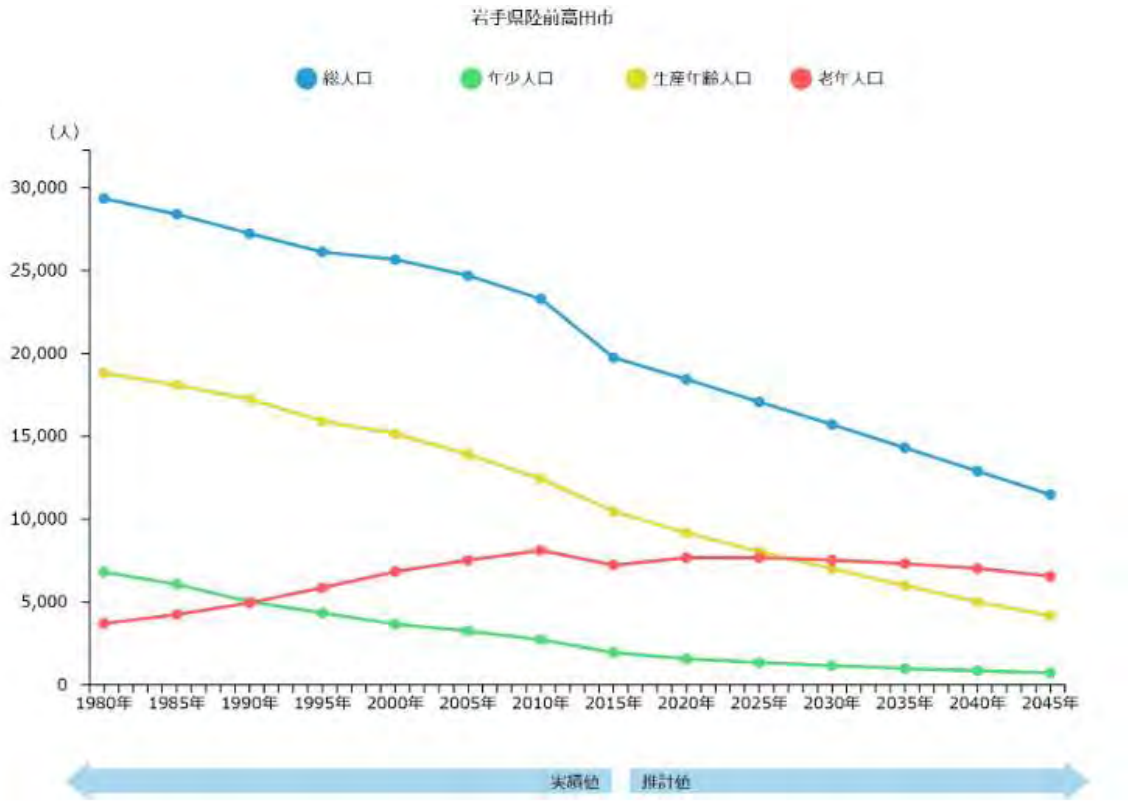



図２―９―３－①　陸前高田市の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－９－４　産　業

**（１）産業構造**（2012 年）

陸前高田市は、2011 年 3 月 11 日に発生した東北地方太平洋沖地震による津波の被害を大きく受けており、町内の主要な産業であった水産業を中心に大きく被害を受けている。今後も人口の減少にともない産業の縮小が危惧される。

売上高（企業単位）：25,007 百万円

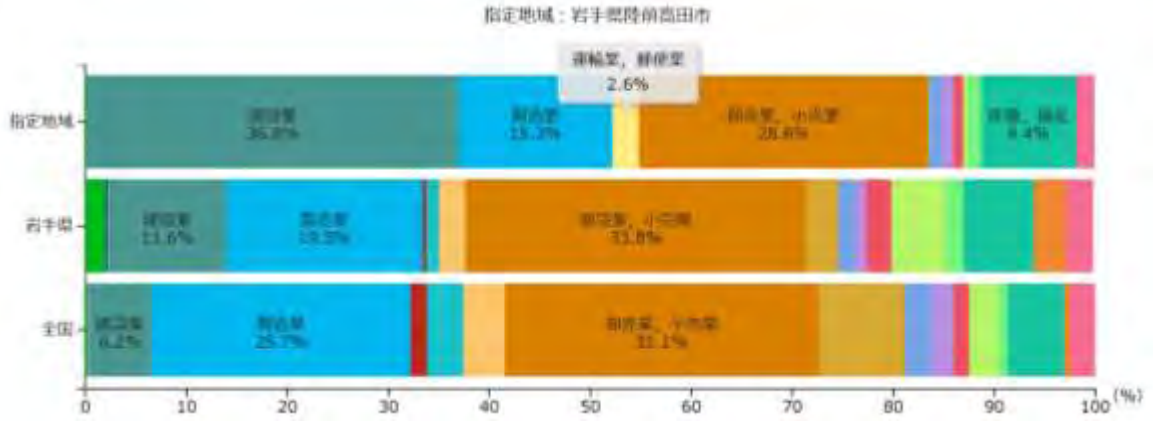



図２―９―４－①　陸前高田市の産業構造

出典：「RESAS」

**（２）主な取り組み**

被災による事業者の廃業等は深刻な状況で、中心市街地をはじめとする新たなまちづくのため市による企画・補助等により、地域に新規雇用を創出する新規事業を促進する。

また、ブランド米「たかたのゆめ」や「米崎りんご」、「エゾイシカゲ貝」、「気仙杉」など、陸前高田市独自の地域資源を活用した商品開発やブランド化、生産体制づくりを民間と連携しながら取り組み、 農林水産業の活性化と新規就業者の確保をめざしつつ、都心部への流通・販路を開拓する。

首都圏からの家族旅行や学校単位での研修旅行等を受け入れながら、交流人口の拡大に取り組む。

## ２－９－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

**（１）歳入／歳出総額**：81,074,141／76,984,106（千円）

### （2）主要な財政指標

表２－９－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.33 | 88.3 | 7.5 | 56.9 | 94.3 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－９－６　各種計画

**計画全般**

「総合計画」と「震災復興計画（2011～2018)」を柱にまちづくりに取り組んでおり、「陸前高田市 人口ビジョン及びまち・ひと・しごと 総合戦略（2017)」によって重点を示している。

### （2）広域連携

「気仙広域環境未来都市（2011 年 12 月)」の指定を受け、大船渡市・陸前高田市・住田町の２市１町の複合的連携を実現し、太陽光発電とエネルギー、コンパクトシティと新交通システム、農業・水産業の振興、木造住宅モデル開発、医療・介護の各分野での効率的運営を目指している。

### （3）各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

「海岸保全施設」、「まちづくり」、「ソフト対策」を組み合わせた複合対策のため、防潮堤、三陸縦貫自動車道、３つの国道、主要地方道、鉄道などの骨格となる社会資本とまちづくりとを連動させ、総合的に災害に強いまちの再構築を図る。新たな市街地には、複数の南北方向の避難道路と東西方向の避難道路（アップルロードの延伸）を整備し、海岸地域の低地部は、東日本大震災による津波の浸水区域や防潮堤等の整備を考慮し、移転促進区域の設定を基本に非居住区域とし、住居地域の高台への移転等を計画する。

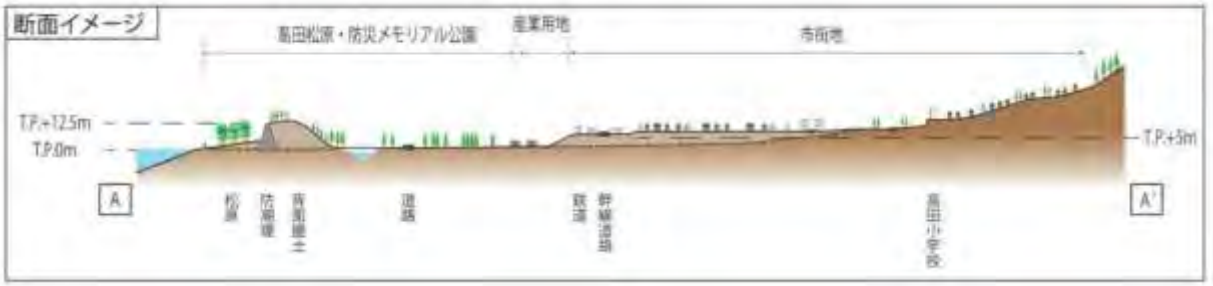



図２―９―６－①　陸前高田市　震災復興計画　断面イメージ図

出典：陸前高田市「震災復興計画」

被災した市街地は、低地部が津波の浸水を免れるように高さを確保することを基本に、山側にシフトした新しいコンパクトな市街地の形成を図る。被災した海岸地域等の低地部は、基幹的産業と連携した新産業ゾーン、公園、農用地等として活用する。防災道路網は、広域幹線道路と連動させ、新市街地内を通る幹線道路は、都市内交通のメインストリートとして整備する。

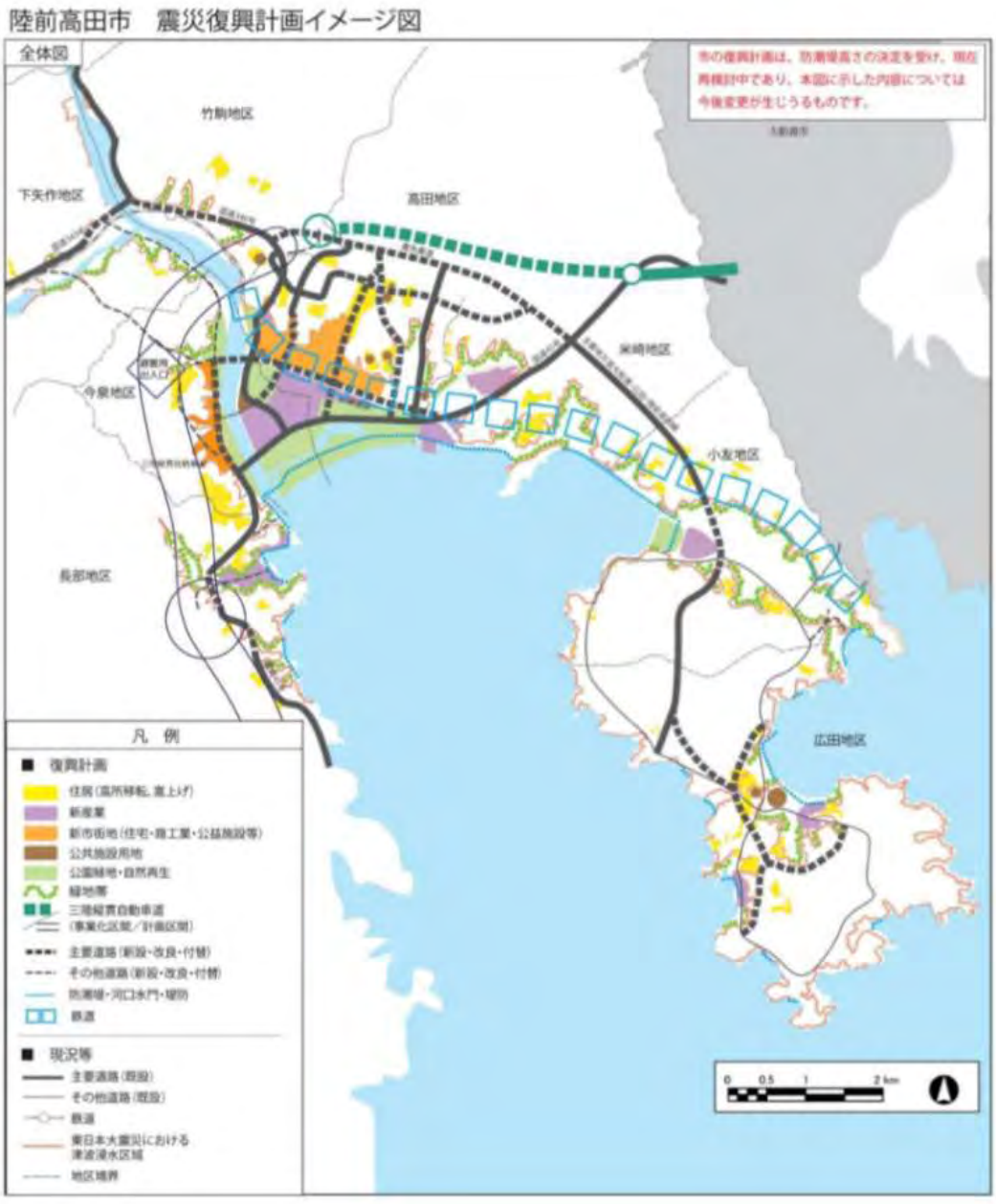



図２―９―６－②　陸前高田市　震災復興計画イメージ図

出典：陸前高田市「震災復興計画」

※　2018 年 7 月に、陸前高田市震災復興計画に基づく調和のとれた良好な市街地の形成を目指すため、陸前高田都市計画用途地域を変更した。

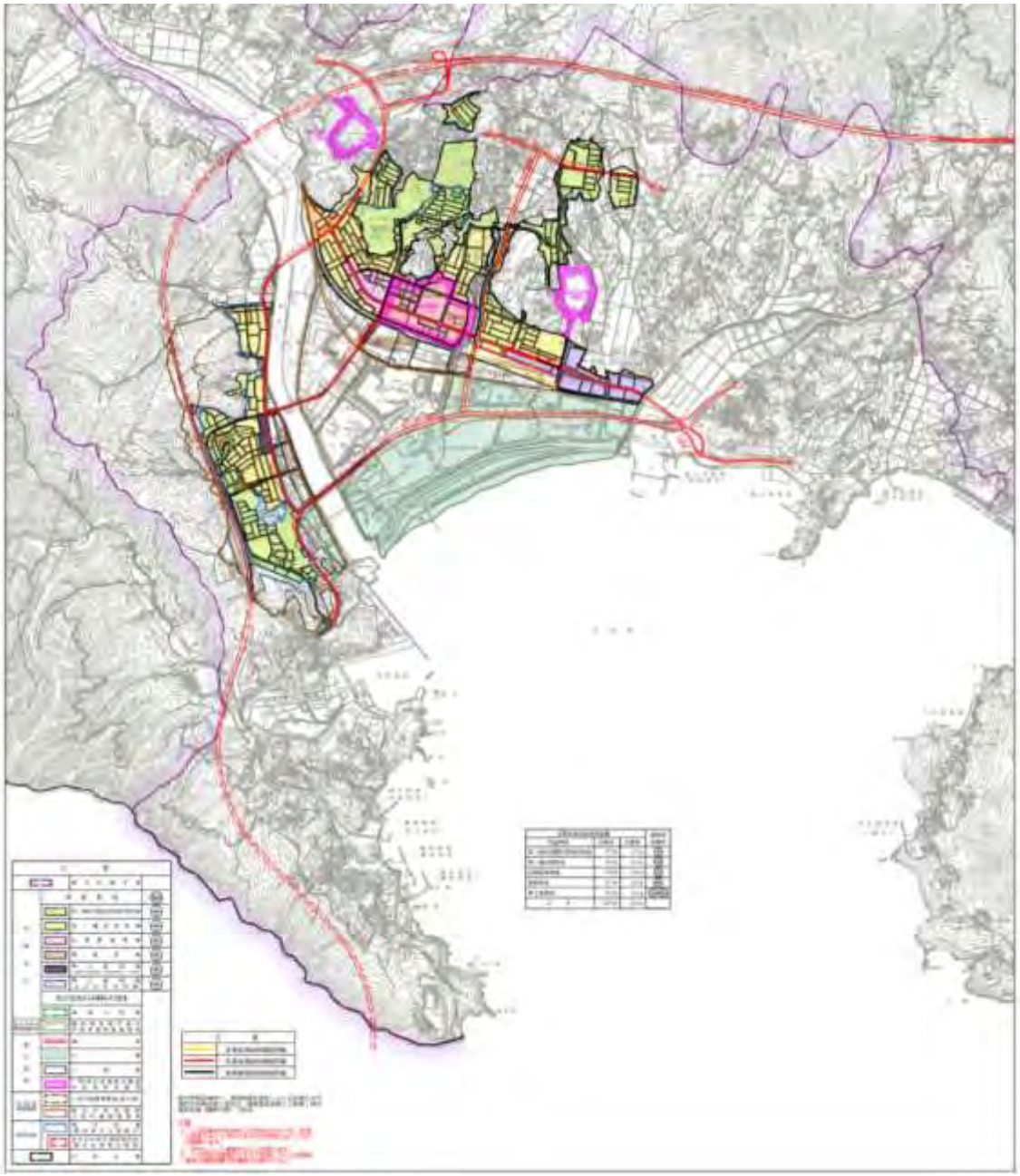


図２―９―６－③　陸前高田都市計画用途地域

出典：陸前高田市「陸全高田都市計画図」

## ２－１０　鶴岡市

### ２－１０－１　鶴岡市の概要

鶴岡市は山形県西部、庄内平野の南部に位置し、出羽三山を含めた山々と日本海に囲まれ、日本有数の穀倉地帯である。市の区域は東西 43.1 ㎞、南北 56.4 ㎞であり、総面積は 1311.53 ㎢（林野面積割合 73.1%、可住地面積割合 27%）と東北で最も面積の大きい自治体である。平成の大合併により、鶴岡市、藤島町、羽黒町、櫛引町、朝日村、温海町が合併し、2005 年 10 月 1 日に新鶴岡市が発足した。人口は約 13 万 3 千人で山形県内では 2 番目となる。（鶴岡市 HP を参照）

図２－１０－１－①　鶴岡市位置図

出典：Google

### ２－１０－２　面　積：1,311.53 ㎢

## ２－１０－３　人　口

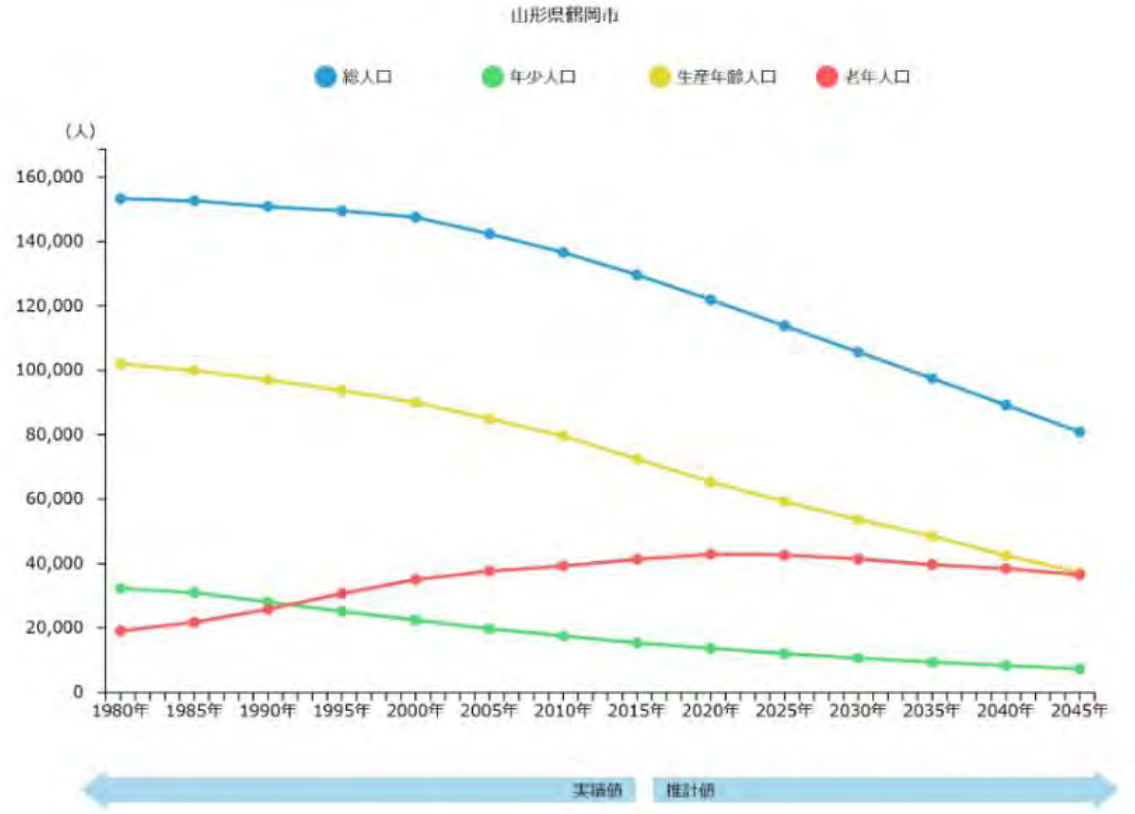
### （１）2018 年 11 月 30 日の状況

表２－１０－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 127, 240 | 60,823 | 66,417 | 48, 931 |

出典：鶴岡市 HP をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年 3 月公表））
鶴岡市は 1980 年をピークに人口が減少している。社人研の推計によれば 2045 年には人口は 80,892 人まで減り、高齢化率は 45%になる見込みである。




２―１０―３－①　鶴岡市の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－１０－４　産　業

### （１）産業構造（2012）

豊かな自然が広がる地域であり、ユネスコ創造都市ネットワークの「食文化分野」の認定も受けており、農林水産業が盛んである。また近年は「鶴岡サイエンスパーク」などに慶応義塾大学の研究機関やバイオベンチャーの集積も見られ新たな産業が興りつつある。

売上高（企業単位）：538,666 百万円

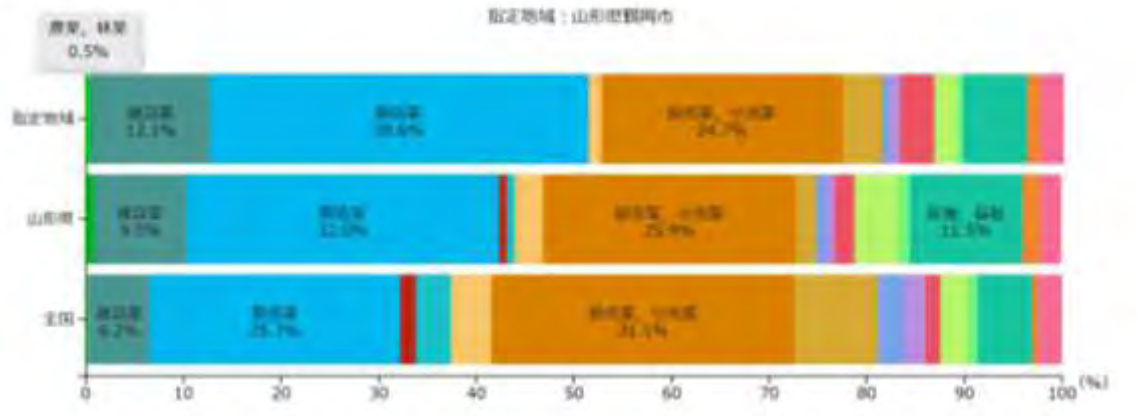



図２―１０―４－①　鶴岡市の産業構造

出典：「RESAS」

### （２）主な取り組み

山王商店街における道路空間整備、シビックコア地区整備事業（2018 年度合同庁舎整備事業着手予定）や市立庄内病院のまちなか移転、鶴岡アートフォーラム、にこ・ふる（総合福祉センター）、鶴岡まちなかキネマ（シネコン）、銀座クオレハウスなどのリノベーションに取り組む。藤沢周平記念館の開館や、加茂水族館リニューアルオープンのほか、史跡等を整備・活用して観光交流人口の増加を図っている。

## ２－１０－５　財政状況（総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」による）

### （１）歳入／歳出総額：72,260,433／68,055,323（千円）

### 主要な財政指標

表２－１－５－①　主要な財政指標

| 財政力指数 | 経常収支比率 | 実質公債費比率 | 将来負担比率 | ラスパイレス指数 |
|---|---|---|---|---|
| 0.42 | 89.4 | 7.9 | 61.2 | 101.0 |

出典：総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## ２－１０－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### 計画全般

鶴岡市では立地適正化計画を策定する以前からコンパクトなまちづくりに取り組んでいたが、更に推進するため、先端研究産業や中核産業で新しいまちを磨き住環境の循環によりまちを再編するコンパクトシティ鶴岡を基本理念とし、都市マスタープランとその高度化版と位置付ける立地適正化計画を合わせた「鶴岡市都市再興基本計画」を 2017 年に整備した。また、各地域をネットワークでつなぐ鶴岡市地域公共交通網形成計画も定めている。

### （２）広域連携

三川町、庄内町とともに定住自立圏を形成している。

### （３）まちづくりの概括（特徴）

鶴岡市は合併する以前から、中心市街地への都市機能や居住の集積を図り、住民参加でのマスタープラン策定や線引きの導入などによって、景観を活かし中心部とその周辺との調和を図るまちづくりを行ってきた。大きなものをまちの外へ分散させず、まちの中へと誘導している。居住誘導区域及び都市機能誘導区域は鶴岡地域にのみ指定されている。

図２―１０―６－①　鶴岡市の都市将来像

出典：鶴岡市「鶴岡市都市再興基本計画」

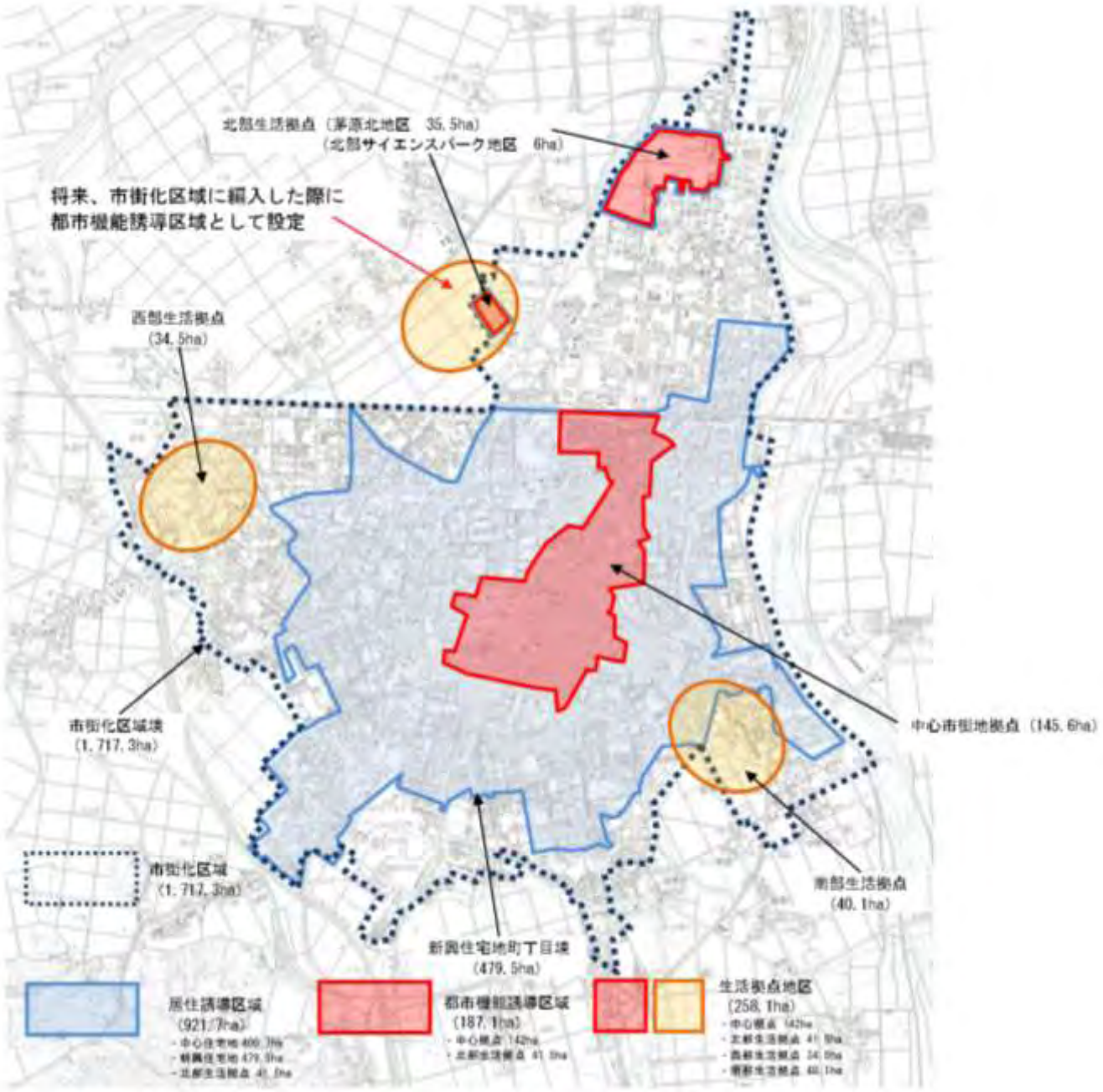



図２―１０―６―②　鶴岡市の立地適正化区域

出典：　鶴岡市「鶴岡市都市再興基本計画」

## ２－１１　館林都市圏

### ２－１１－１　館林都市圏の概要

群馬県の東毛地域に位置する館林都市圏は、館林市を中心に板倉町、明和町、千代田町、邑楽町の１市４町で構成され、都市圏の地形は平坦で、利根川や渡良瀬川などの河川が発達し、豊かな田園が存在する。
近年、工業開発が積極的に進められ、東北自動車道などの広域交通網を活かした関東内陸の工業都市としても成熟しつつある。一方、各市町とも人口減少・高齢化が懸念されている。
平坦で地形的制約が小さいことから、市街地が拡散しやすく、農業集落を母体とする集落が点在しているために、都市圏全体に都市基盤整備などの行政サービスが必要となっている。（「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」を参照）

図２－１１－１－①　館林都市圏位置図
出典：館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会
「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」

**２－１１－２　面　積**：195.45 ㎢

**２－１１－３　人　口**

**（１）2018 年１月１日の状況**

表２－１１－３－①　人口及び世帯数

| | 総数 | 男性 | 女性 | 世帯数 |
|---|---|---|---|---|
| 人口 | 141, 153 | 70, 855 | 70, 298 | 56, 979 |

出典：総務省 HP「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数（平成 30 年１月１日現在）」をもとに 2018WSA で作成

**（２）人口の動態**（RESAS「国立社会保障・人口問題研究所」データ（2018 年３月公表））館林都市圏１市４町の動態についてまとめて表示した。2015 年で 140,470 人の総人口も、2045 年には、102,480 人と約３割減となり、生産年齢人口は 59.6%から 50.6%に、老年人口は 27.2%から 39.9%に増加する。

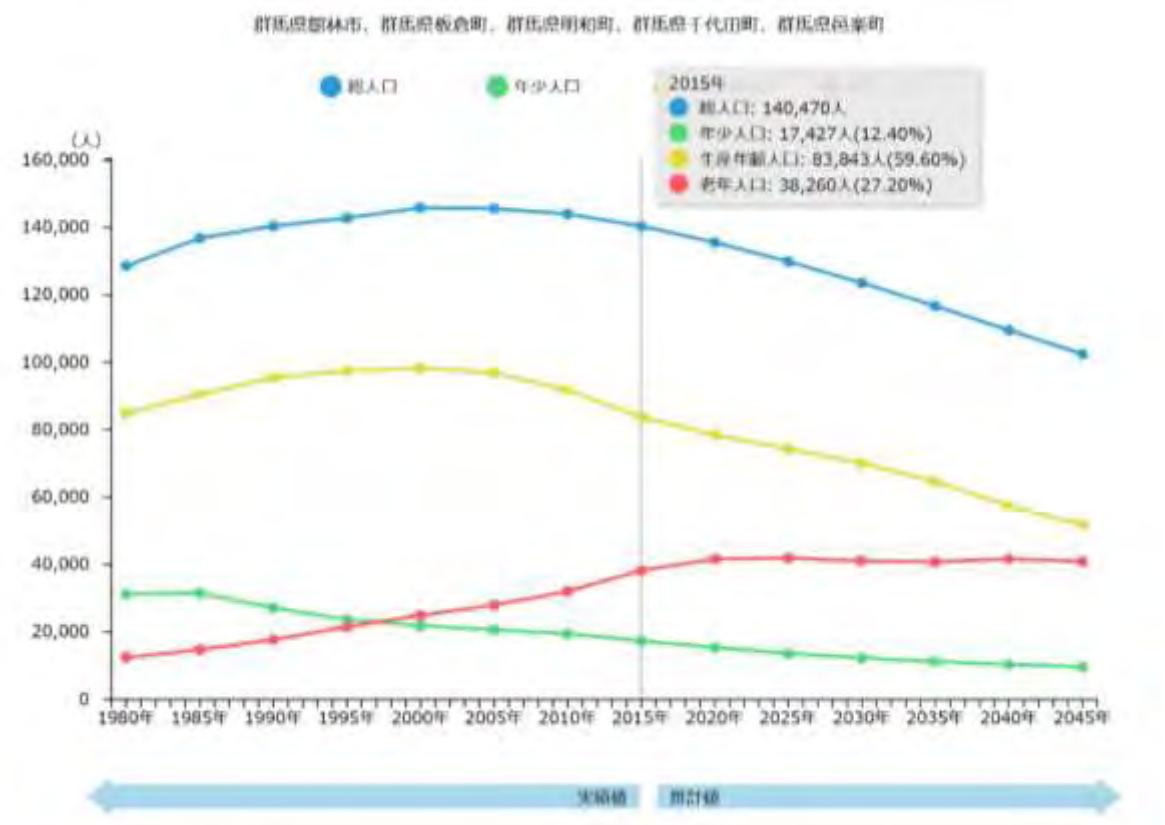



図２－１１－３－①　館林都市圏の人口動態

出典：「RESAS」

## ２－１１－４　産　業

**産業構造**（2012）

東北自動車道や関越自動車道などの広域交通ネットワークの結節点に位置しており、地理的有意性も高く、製造業などの産業の集積が見られる。

売上高(企業単位)：693,135 百万円

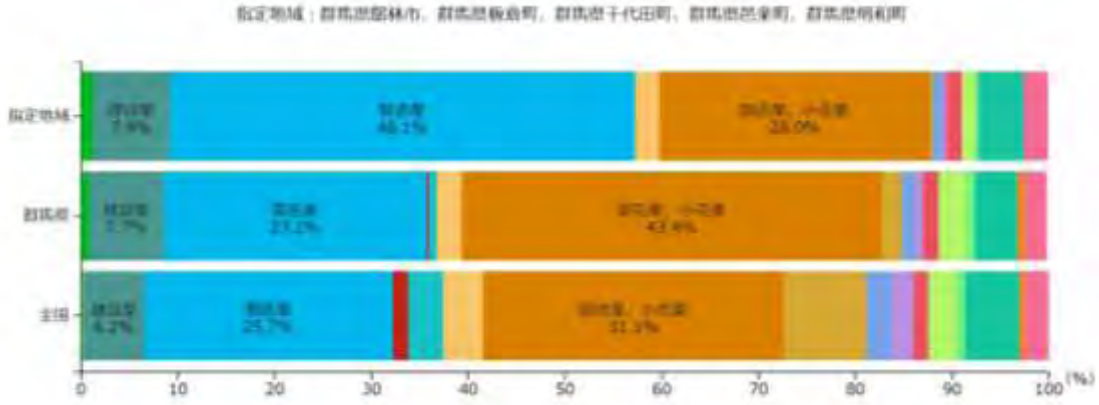



図２－１１－４－①　館林都市圏の産業構造

出典：「RESAS」

**（２）主な取り組み（主として館林市）**

ダノンの工場が立地しており、製造の多くをプラスチック製品や業務用機械器具が占める。野菜は米のおよそ 1/20 の耕地面積で米の２倍の農業産出額となっており、大麦・小麦の作付面積も比率が大きく、館林うどんが有名で、日清製粉、正田醤油などの大企業の創業地でもある。

## ２－１１－５　**財政状況**（出典「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」）

館林都市圏の歳入のうち約 40%を住民税等の市町税が占めているが、2006 年をピークに徐々に減少傾向で推移している。

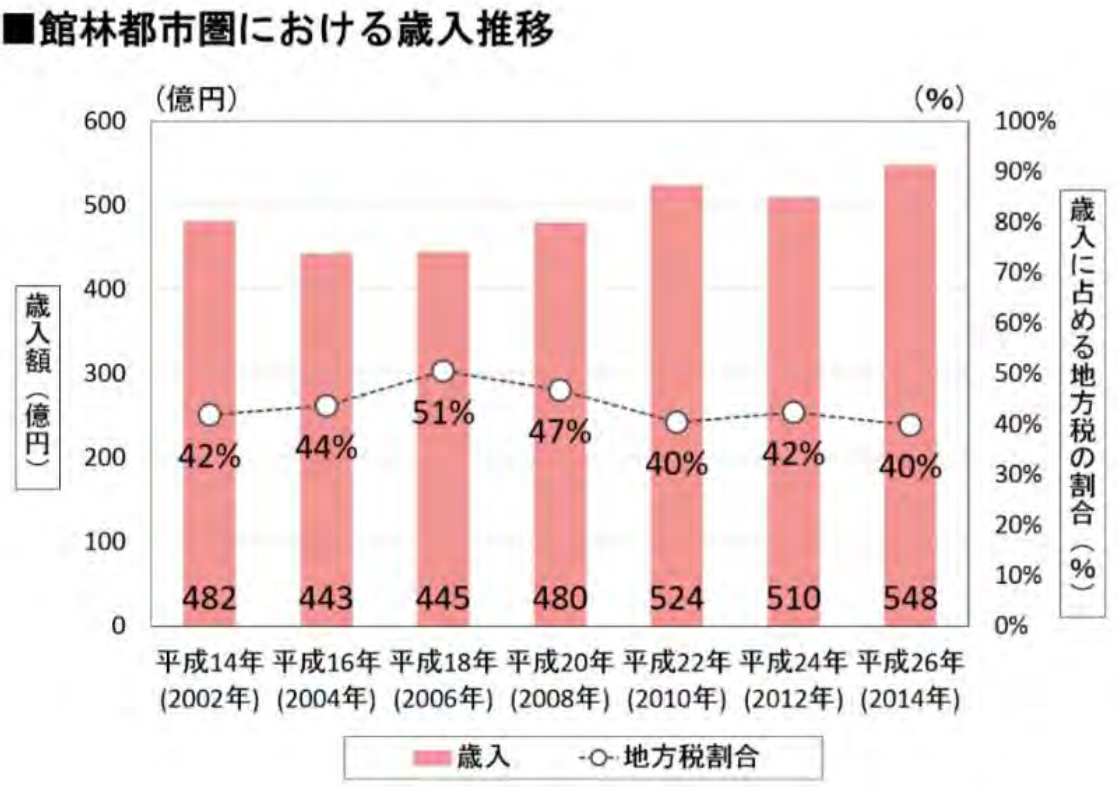



図２－１１－５－①　館林都市圏における歳入推移

出典：館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会

「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」

## ２－１１－６　各種計画とまちづくりの概括（特徴）等

### 計画全般

群馬県は、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」に県央広域、東毛広域、利根沼田広域、吾妻広域の各都市圏についての広域連携の計画が整備されている。このうち東毛広域都市計画圏は６つの区分から構成されていて、そのうちのひとつが「館林都市計画区域」である。

図２－１１－６－①

都市計画区域マスタープランの策定対象区域としての広域都市計画圏の設定

出典：群馬県「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」

**（２）広域連携及びまちづくりの概括（特徴）**

館林都市計画区域では、館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町の１市４町による館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会が「館林都市圏 広域立地適正化に関する基本方針（2017）」によって広域的な連携の枠組みを構築し、めざすべき将来の都市構造を形成するための方向性と、立地適正化を実現するための居住誘導区域、都市機能誘導区域、交通ネットワークの基本方針を示している。

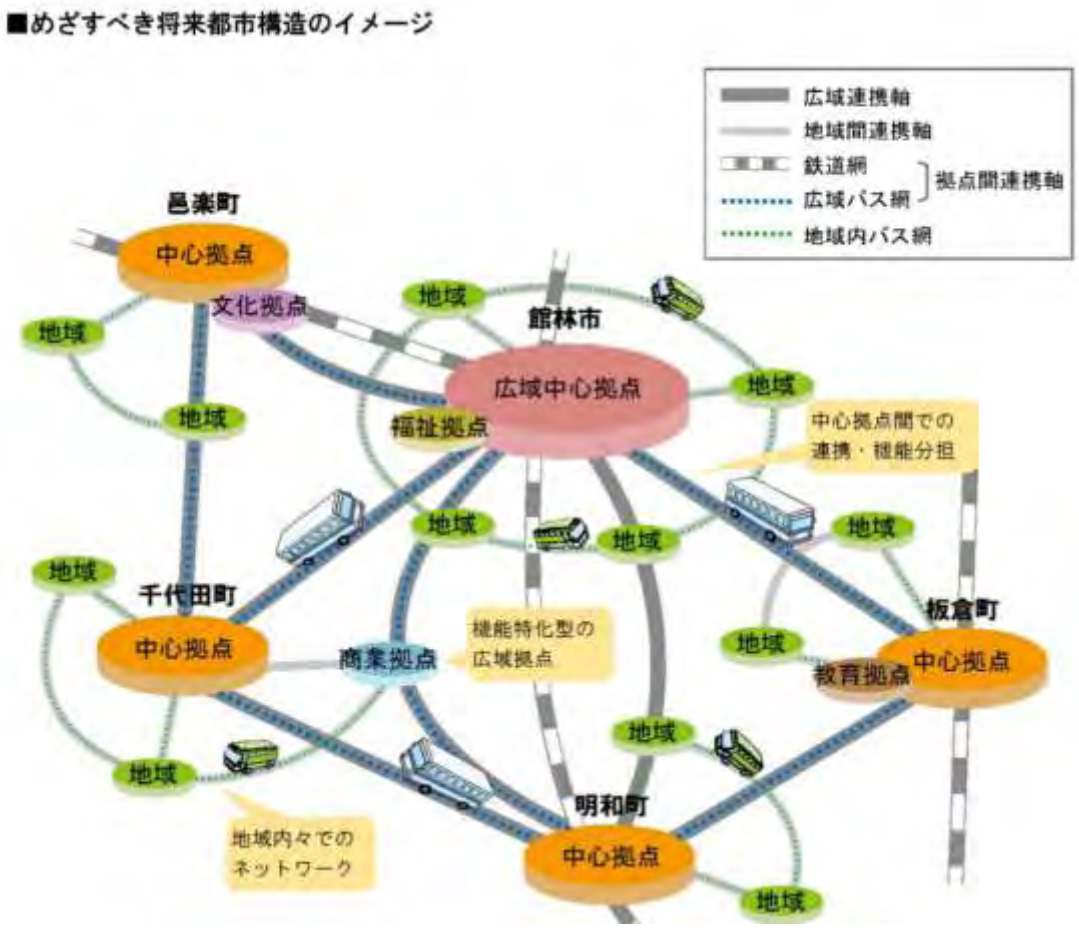



図２－１１－６－②　めざすべき将来都市構造のイメージ

出典：館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会

「館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針」

# ３章　現地視察・ヒアリングを通して見えたまちの課題

## ３－１　今後のまちづくりを考える上で必要となる制度

### ３－１－１　都市計画の在り方と立地適正化計画

#### (1)立地適正化の必要性

人口増加や成長・拡大を前提としていたこれまでの都市コントロールでは、土地利用規制やインフラ整備、都市開発が主な手法となっていた。しかし、人口が減少、高齢化が進み、財政が逼迫していく社会においては、持続可能で安心・安全を主としたまちづくりが必要であり、そのためには土地利用規制等によるコントロールだけでなく、都市機能をどのように立地させるか、どのように維持していくかといった都市をマネジメントしていくという新たな視点での取り組みが行われる必要がある[23]。このような背景のもとにできたのが都市再生特別措置法（以下、「都市再生法」とする。）の 2014 年改正に基づく立地適正化計画制度である。この制度を活用することによって、持続可能な都市経営を進めていく必要があると考えられる。

立地適正化計画は、都市の集約を行い、一定の人口密度を確保することで、行政運営の効率化を図っていくものである。そのためには、土台となる都市計画制度によって人口減少を加味した土地利用フレームを作る必要があり、その上で立地適正化の実効性を担保する施策が必要だと思われる。ゆえに、都市計画制度（主に土地利用計画）の在り方を考えるとともに、立地適正化計画制度について自治体へのヒアリングを交えて分析することで、今後のまちづくりで必要な立地適正化を図る上で何が必要となるかを考察し、提言につなげる。

#### (2)立地適正化を図る上で必要となる制度

今後の人口減少社会を考える上では、立地適正化計画をふまえたまちづくりの大きな枠組みを考える必要がある。その際にどのような制度があるかを述べていく。

##### ①　市町村マスタープラン

1992 年の都市計画法改正によって、市町村が定める都市計画に関する基本的な方針が制度化された。それ以前まではマスタープランというものが存在しておらず、その背景には社会変化が激しく、都市の将来像を明らかにすることが困難であったことや、将来像に関する社会的コンセンサスが得られなかったことがあると推察される[24]。

この市町村マスタープランの創設によって、今後のまちづくりにおいて何が必要で、どのような将来像に向かって施策を行っていくのかを明記することができるようになった。明記する内容は定められていないが、都市計画区域外も対象として幅広く都市の在り方について記載することができる。

---

[23] 国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」(2018) p.5
[24] 生田長人『都市法入門講義』(2010) p.33

これにより将来のまちづくりについてビジョンをつくりそれに基づいた都市計画がおこなえるようになった。

### ② 土地利用規制の枠組みでできること[25]

ア）線引き制度

1968 年の都市計画法の改正によって、線引き制度と開発許可制度が導入された。この背景には、開発圧力の大きい時代の中で拡大を続ける都市を一定の範囲内に留め、コントロールするという目的があった。区域区分の指定（線引き）の権限は都道府県が行うこととなっている。線引き制度が導入されることで、市街化区域と市街化調整区域に区域が分けられる。市街化区域は優先的に良好な市街地が形成されるように措置が行われる。これに対して、市街化調整区域では開発行為は原則として禁止され、市街化を抑制する区域として指定される。この線引き制度を担保する形で開発許可制度が導入された。

その後、高度成長期ほどの開発圧力がなくなったため、2000 年に線引き制度は選択制になった。

イ）非線引き都市計画区域における対応

特定用途制限地域に関する都市計画（都市計画法第 8 条第 1 項第 2 号の 2）を定めることで、地域内における特定の用途に供する建物の立地を制限することができる。これによってそれぞれの地域に応じた土地利用を行い、良好な環境の形成を図ることができる。この都市計画においては、地域内で制限すべき特定建築物やその他工作物の用途を定める。これに即して、具体的な用途制限を、建築基準法に基づいた条例によって定められる。

ウ）地区計画

一般の都市計画が都市全体での基本的な土地利用規制を定めるものであるのに対して、地区計画は、住民に近い小規模な街区を単位として定める。これにより、一般の都市計画では対応が難しいようなきめ細かい地区レベルにおける土地利用規制を行うとともに、地区に必要な街路、公園等の施設を定めることで、その地区における良好な環境を整備、開発、保全することができる。

地区計画における土地利用及び建築制限に係る部分については、開発行為や建築行為が地区計画に適合しているか否かをチェックすることで実効性が担保される。つまり、開発許可を必要とする開発行為に関しては地区計画に定めた内容が開発許可基準として機能することになる。同様に建築行為に関しても地区計画で定められた内容が、建築確認の基準として機能すれば実効性が担保されることになる。地区計画の内容を建築基準法上の制限として機能させるためには、市町村が条例を定める必要がある。

---

[25] 前掲生田 pp.41-77,pp.267-298

景観計画（景観法）

景観法は、「景観」そのものの整備・保全を目的とする、日本で初めての総合的な法律として2004年に公布された。その背景としては景観を整備・保全するための国民共通の基本理念が未確立、地方公共団体の自主条例に基づく行為の届出、勧告等の手法の限界や自主的取組に対する国としての税制・財政上の支援の必要性などがあった。景観法では、その理念は「良好な景観は現在及び将来における国民共有の資産」であり、「地域の個性を伸ばすような多様な形成を図るべき」としている。市町村が主体的に景観行政を担うとされ、地域の実情を反映させながらルール化し、条例を制定することによって、実効性ある景観まちづくりのルールづくりが可能となった。

景観計画では、区域を設定し、区域内の一定の行為に対して、景観形成上の基準を設けられる。景観計画は柔軟性があり、目的に応じて都市計画区域外にも定めることができる。景観計画区域においては地域における良好な景観の形成・まちづくりを支援することができる。

景観計画区域内での行為制限に関する項目は必須であるが、景観行政団体の独自性を発揮できるような仕組みとなっているため、具体的な届出対象行為について選定することも可能となっている。

**③ まちづくり条例**[26]

ア）まちづくり条例の歴史

まちづくり条例の歴史は、神戸市まちづくり条例（1981 年）、世田谷区街づくり条例（1982 年）に始まった。地区計画制度が創設されたことによって、地区レベルでの環境整備が行えるようになったことに起因する。その後、1980 年代後半からバブル開発や地価高騰に対応していくため、特色ある土地利用規制に重きが置かれたまちづくり条例が制定されていった。このような条例は市町村マスタープランが法制度として存在しない中で、独自の市町村マスタープランを条例で定めることによって土地利用規制の枠組みを作っていた。

都市計画マスタープランが制度化された後は、マスタープランに明記した将来都市像を実現するためのまちづくり条例が制定されるようになる。この時期におけるまちづくり条例は、真の担い手となる住民が主体的にまちづくりに取り組めることに重きが置かれている。具体的には豊中市まちづくり条例（1992 年）、鎌倉市まちづくり条例（1995 年）、世田谷区街づくり条例（1995 年改正）などが挙げられる。

2000 年以降は、地方分権一括法とそれに伴う一連の都市計画法等の改正によって、分権社会の市民ニーズに応えていくという分権推進型まちづくり条例の制定が進められるようになった。この時代におけるまちづくり条例は、国から地方への分権を背景とし、行政から市民への分権を進めていくことを基本にしている。市民、民間事業者、行政が協働、分担することによってまちづくりを進めていくことができるルール作りがされた。逗子市まちづくり条例（2001 年）、大磯町まちづくり条例（2002 年）、狛江市まちづくり条例（2003 年）などの蓄積から、国分寺市まちづくり条例（2004 年）、練馬区まちづくり条例（2005 年）などが分権志向の高いまちづくり条例となっている。

[26] 大西隆『人口減少時代の都市計画―まちづくりの制度と戦略―』学芸出版社（2015）pp.172-186

このようにまちづくりの中で、法令を基本とした土地利用規制から、条例によるローカル・ルールを連携させるようにシフトしてきている。ローカル・ルールの法的拘束力の弱さから、地域に合わせた土地利用規制がなされず地域環境の保全がなされなかった教訓から、地方分権改革を背景として条例によるまちづくりが進められるようになったといえる。

イ）実効性の観点から見たまちづくり条例

ここでは主に建築用途に関する規定とまちづくり条例に関して、土地利用規制の実効性という観点から建築基準法とまちづくり条例の連携に着目して、その内容を論ずる。

建築基準法とまちづくり条例はともに土地利用や建築の分野において、良好な環境や豊かな生活環境を形成するための手段としての機能を有している。ゆえに、これらは意欲的な連携によって目指すまちづくりを実現するものとして活用されなければならない。そのためには建築基準法という全国共通の規制基準を建築基準法の委任規定を用いて、地域固有の規制基準に発展させることが必要だと思われる。

ウ）まちづくり条例の可能性

土地利用に関する法制度としては、都市計画法、建築基準法、景観法が大きく位置づけられる。ここにまちづくり条例が加わり、地域特性に合わせた土地利用の枠組み構築ができることになる。建築基準法との連携に関しては上述したとおりであるが、その他にも開発許可基準の条例による規定、景観法に基づく景観計画の実効性担保といった活用の手法が考えられる。

土地利用規制の根拠となる公共の福祉については、その水準が多段階的に存在しており、それぞれの特性に応じて法令や条例で定めることが求められている。特に地方自治体においては、条例をいかに活用して地域の特性に応じたまちづくりにおける土地利用フレームを構築していくべきかが必要な視点だと言える。

### ④ 立地適正化計画の枠組み[27]

立地適正化計画制度は、市町村によって設定された居住誘導区域や都市機能誘導区域に対して国の税財政上の支援を通して、居住及び都市機能の集約を誘導によって緩やかに実現していくものである。計画の検討・実施によって、今後のまちづくりの方向性、目指すべき都市の構造、取り組むべき課題の整理、課題解決に向けた施策等について総合的に検討されることが求められる。

立地適正化計画は、都市全体を見渡すマスタープランとして位置づけられる「市町村マスタープランの高度版」であり、また将来の目指すべき都市像を実現するための「戦略」としての意味合いをもつものである。

[27] 都市計画法制研究会『コンパクトシティ実現のための都市計画制度』pp.14-52

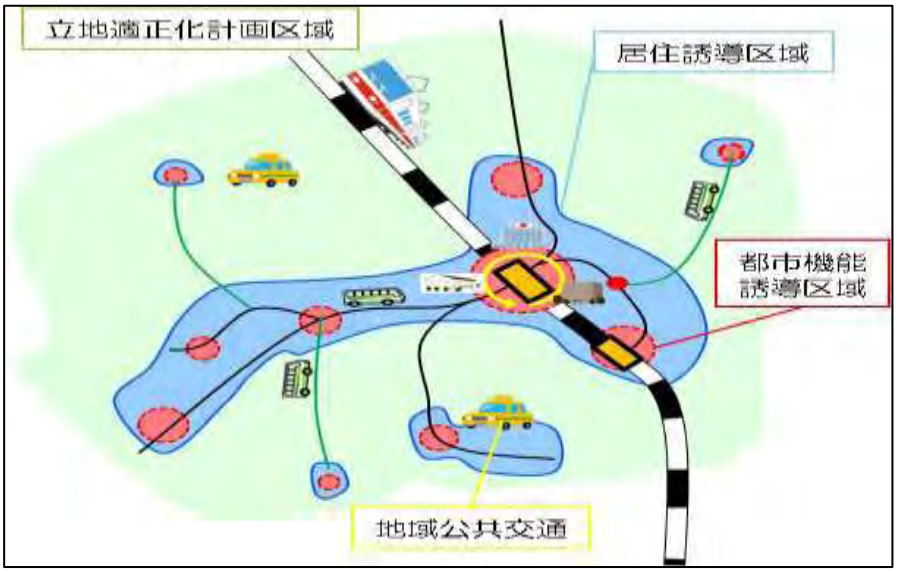



図3－1－1―①　立地適正化計画区域

出典:国土交通省 HP

ア）居住誘導区域

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導しようとする区域であり、市街化区域又は非線引き都市計画区域に設けられる。商業や医療及び福祉等の日常生活サービスの確保や、公共交通の利便性向上などを通して居住を誘導するものである。

誘導区域外において特定の開発行為を行う場合は、都市再生法第 88 条に基づいて届出が必要となる。

イ）都市機能誘導区域と都市機能誘導施設

都市機能誘導区域は、医療・福祉・子育て支援・商業などの都市機能を誘導しようとする区域である。一定のエリアに都市機能を集約させ、それらを公共交通で結ぶことで生活サービスの利便性を高めていくものである。都市機能誘導区域はそれ自体が居住の誘導を図るための施策の 1 つであるため、都市機能誘導区域は原則として居住誘導区域内に設定される。

エリアを設定するに当たって、都市機能立地支援事業等の予算制度上は、都市機能誘導区域のエリアは、DID であること、鉄道駅から半径 1 ㎞以内、ピーク時片道 3 本以上の便があるバス停から半径 500m 以内等の支援要件があり、一定の制約がかかっている。

ウ）居住誘導区域外での規制措置

居住誘導区域外においては、住宅立地を抑制する措置として都市再生法第 89 条に基づき、居住調整地域を定めることができる。これによって立地適正化計画の実効性を高めることができると想定されている。区域が指定されることで、区域内での特定開発行為、特定建築等行為に対して

市街化調整区域と同様に開発許可制度が適用される(都市再生法第 90 条)。

表3－1－1―①　適用される許可基準

| 居住誘導区域外 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 市街化区域 | | 非線引き都計区域 | | 市街化調整区域 |
| 非居住調整地域 | 居住調整地域 | 非居住調整地域 | 居住調整地域 | ― |
| 1000㎡以上で、1戸以上の住宅 | 1000㎡以上で、1戸又は2戸の住宅 | 3000㎡以上で、1戸以上の住宅 | 1000㎡以上で、1戸又は2戸の住宅 | 1000㎡以上で、1戸又は2戸の住宅 |
| | 0㎡以上で、3戸以上の住宅 | | 0㎡以上で、3戸以上の住宅 | 0㎡以上で、3戸以上の住宅 |
| 1000㎡以上で、届出対象として条例で指定された建築物 | 0㎡以上で、届出対象として条例で指定された建築物 | 3000㎡以上で、届出対象として条例で指定された建築物 | 0㎡以上で、届出対象として条例で指定された建築物 | 0㎡以上で、届出対象として条例で指定された建築物 |

適用される許可基準は技術基準及び立地基準

適用される許可基準は技術基準のみ

出典:国土交通省「都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要」

図3－1－1―②　対象となる開発行為及び建築等行為概要

出典:国土交通省「都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要」

### (3) 自治体分析

#### ①　鶴岡市の都市計画

ア)鶴岡市について

鶴岡市は、2005 年に旧鶴岡市、藤島町、羽黒町、櫛引町、朝日村、温海町の6市町村が合併し現在の鶴岡市となっている。鶴岡市は山形県の西部、庄内平野の南部に位置し、出羽三山、朝日連

峰の山々と日本海の海岸線に囲まれ、日本有数の穀倉地帯である豊かな農地、田園が広がる地域である。市の区域は東西43．1㎞、南北56．4km に及び、総面積1,311．53㎢で、総面積では東北地方で第一位の広さとなっている[28]。

イ）現状と課題

鶴岡市では 2004 年に線引きを導入している。当時は線引きが選択制になったこともあり、導入をしない選択をする地方都市が多かった。しかし、地方都市にこそ線引きが必要との考えから、導入に至った。それまで、城下町や月山等山々の景観を保全する歴史景観まちづくりを行ってきた経緯があり、線引きを導入することに対する住民からの大きな反対はなかったという。その後、2005 年に 5 市町が合併し同年に都市計画区域の拡大に伴って合併市町が調整区域になったがこのときにも大きな反対の声はなかったとのことであった[29]。 導入後、開発動向は減少しており、近年においてはほとんどないとのことである。このことから、線引きを導入することによる郊外開発の規制効果は大きいと考えられる。

線引きの導入に当たって、都市計画法第 34 条第 11 号及び第 12 号に基づき、調整区域内における開発を可能としている。この区域は「鶴岡市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」によって地域の指定と開発許可の基準を定めており、今後も区域の維持を図っていくとのことであった[30]。

図3－1－1―③ 鶴岡市都市計画図

出典：鶴岡市都市再興基本計画

[28]『鶴岡市都市再興基本計画』(2017)
[29] 鶴岡市ヒアリングより
[30] 鶴岡市ヒアリングより

このように郊外開発に関しては、厳格な規制措置のもとで抑制が図られている。一方で、中心市街地の空き家発生に伴うドーナツ化現象が課題となっている。鶴岡市の中心市街地は大きく 3 層で構成されている。江戸末期に形成された中心住宅地、高度成長期に開発された新興住宅地、バブル期以降に開発された新住宅地である。これらの特徴は、市街地の中心にいくほど建築年数が長く、居住者の年齢層が高くなっていることである。車社会が発展していく中で、城下町特有の狭隘道路が適さず、郊外へと居住が広がってしまった。高齢化が進む中で中心部に空き家が多数発生し、中心部の空洞化が引き起こされた。

中心部に向かうほど空き家が多数存在していることから、市街地における開発余剰がなく、近隣市町村に人口が流出してしまっている状況が問題となっている。

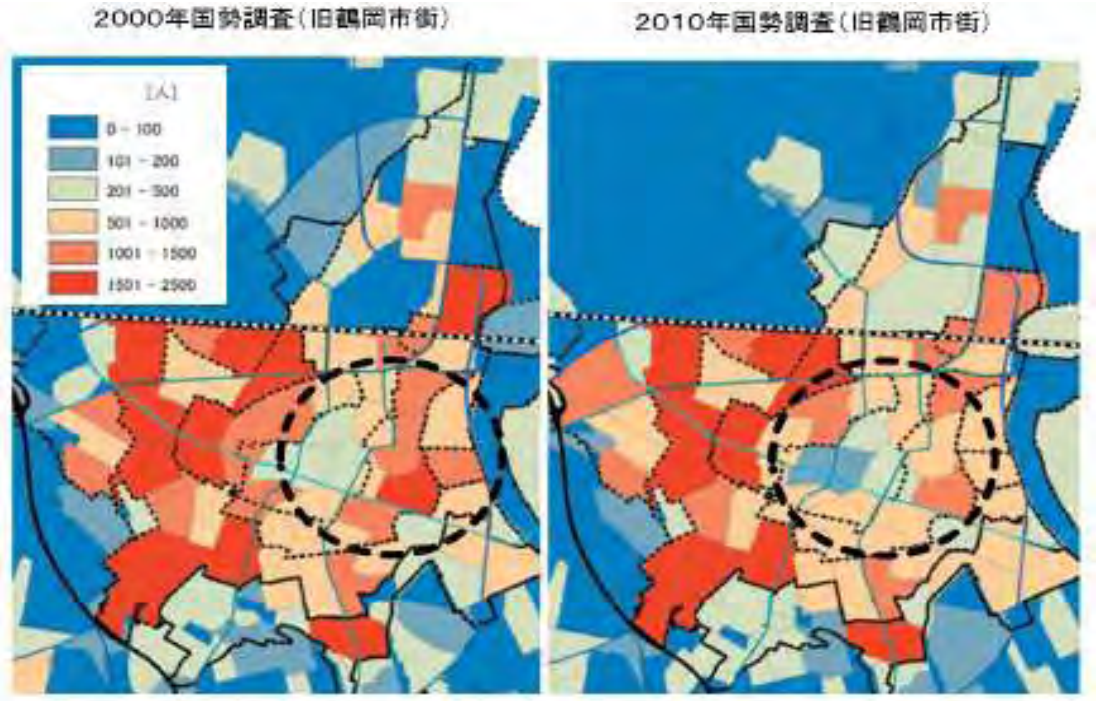



図3－1－1－④　中心市街地のドーナツ化現象

出典：鶴岡市都市再興基本計画

ウ）都市再興基本計画

鶴岡市では、マスタープランと立地適正化計画がひとつになった都市再興基本計画を 2017 年に策定している。マスタープランでは、先端研究産業や中核産業によってまちを磨き、住環境の循環を行うことでまちの再編を進めることが目標として掲げられている。適正規模のコンパクトなまちづくりを柱とし、先端研究産業との連携、まちなかの再編、拠点間のネットワーク形成を大きな方向性として新たな鶴岡市の将来像を描いている。

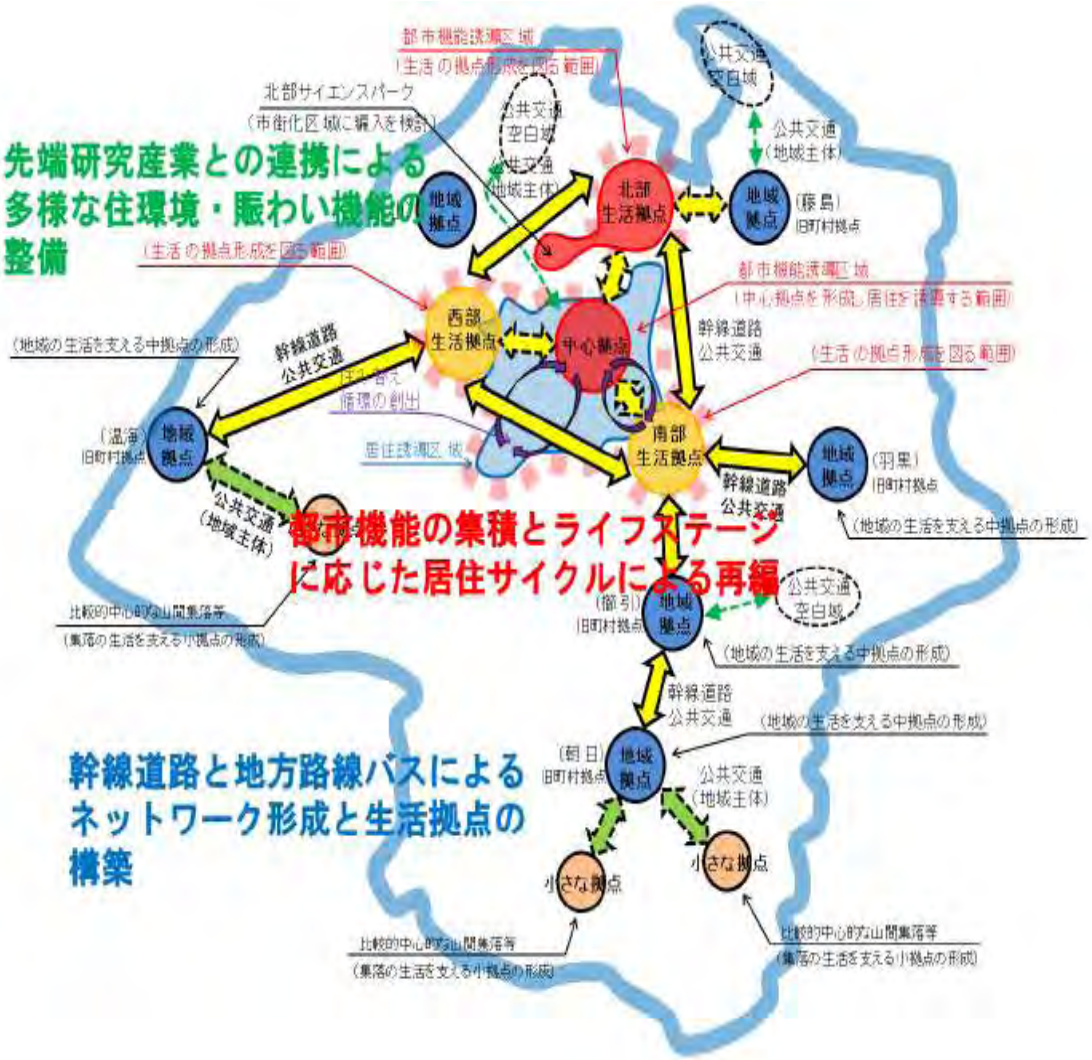



図3－1－1－⑤　将来都市像

出典：鶴岡市都市再興基本計画

立地適正化計画策定にあたっては、既にコンパクトなまちづくりを進めてきていた鶴岡市にとって、都市機能誘導に関するメリットはあまりなかった。しかし、立地適正化計画によって、今後の立地の在り方に関する行政の意思表示という目的で策定を行った。都市機能誘導区域は中心市街地活性化基本計画の計画区域と北部地区（サイエンスパーク及び周辺）に設定し、居住誘導区域は鶴岡市街を囲む市街化区域より狭い区域で指定されている。

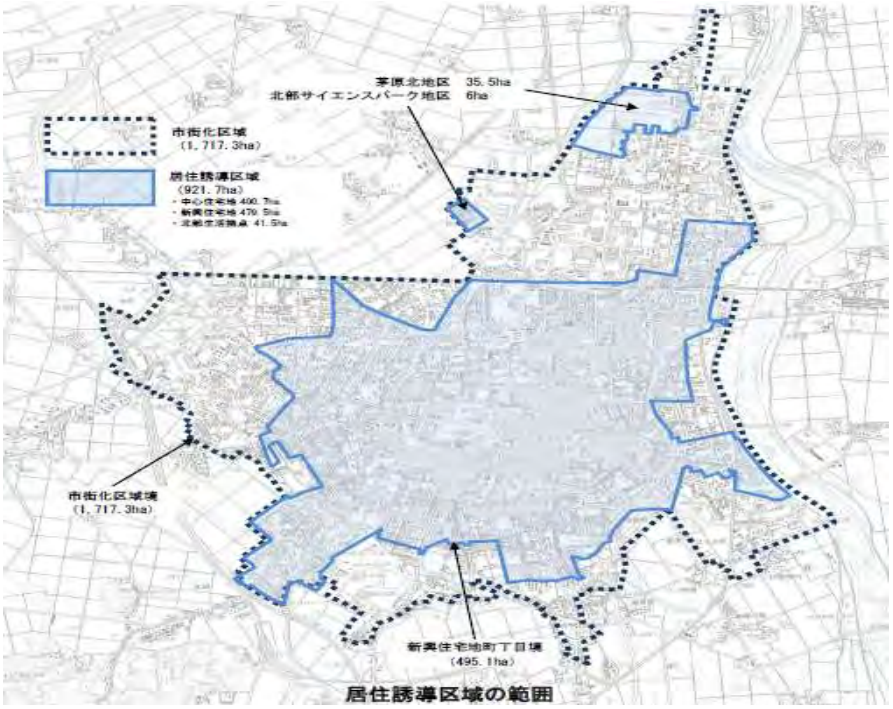


図3－1－1－⑥　鶴岡市の居住誘導区域と都市機能誘導区域

出典:鶴岡市都市再興基本計画

居住誘導区域をあえて設定している理由は、まちなかの空き家問題を解決し、居住の循環を実現していくためであり、空き家率の高い中心住宅地と新興住宅地を対象としている。具体的な関連事業としてランド・バンク事業の推進が行われている。
鶴岡市の立地適正化計画の特徴は、バイオ産業によるイノベーションの創出とランド・バンク事業による住環境整備を同時に行っていることである。これによって、まちなかに付加価値を生み出し、マイナスの遺産を活かしていくことで若者の働く場をつくり、住み続けられる町の実現に向けて取り組んでいるところである。
また、各地域におけるまちづくりは旧市町単位で作成している地域振興計画にゆだねられており、各地域の維持に向けたまちづくりはそれをもとにして行われていく。

### ② 花巻市の都市計画

ア）花巻市について

花巻市は、2006 年1月1日に1市3町の合併によってできた市で、西の奥羽山脈と東の北上高地の間に広い区域を有する。岩手県のほぼ中央に位置し、県庁所在地で中核市でもある盛岡市に近接している。また、内陸部と沿岸部をつなぐ街道が通る地域であるとともに、東北有数の温泉地を有しているため、古くから人や物資の交易が盛んであった。
県内唯一の空港であるいわて花巻空港、東北自動車道・釜石自動車道の4つのインターチェンジ、東北新幹線新花巻駅などが整備されている。一方、農業基盤の整備が進んでおり、良好な農業地域としても発展してきた[31]。

イ）都市計画の現状と課題

花巻市は、線引き制度を導入していない非線引き都市である。用途地域指定のない白地地域における開発抑制のための特別の措置は行われていない。点々とアパート開発が起きている現状が問題であると考えられる[32]。

都市計画上の課題としては、県立花巻厚生病院の市街への移転、県立高校の郊外移転、さらには商店街などの空き店舗が増えたことで、まちなかの活力が低下したことがあげられる。このように、既成市街地の空洞化が進むことによって、従来からの都市機能・生活サービスの提供を今後も維持していくことが難しくなってくると考えられる。ゆえに、コンパクトなまちづくりを進めていくことで、効率的で利便性の高いまちなかをつくりだしていく必要があると考えられる。

ウ）市町村マスタープラン及び立地適正化計画

花巻市マスタープランにおいて目標とする都市像は、暮らしやすいコンパクトな都市、安心して住み続けられる都市、花巻らしさを継承していく都市としている。2010 年マスタープラン策定時から、市街地拡大を抑制しコンパクトで効率性の高いまちづくりを目指していた。一方で、広大な市域に

[31] 『花巻市立地適正化計画』(2016)
[32] 花巻市ヒアリングより

おいて 4 つの拠点、5 つのゾーンが指定されており、それぞれの地域の特色に応じた土地利用による将来都市像の実現を目指しているものと言える。

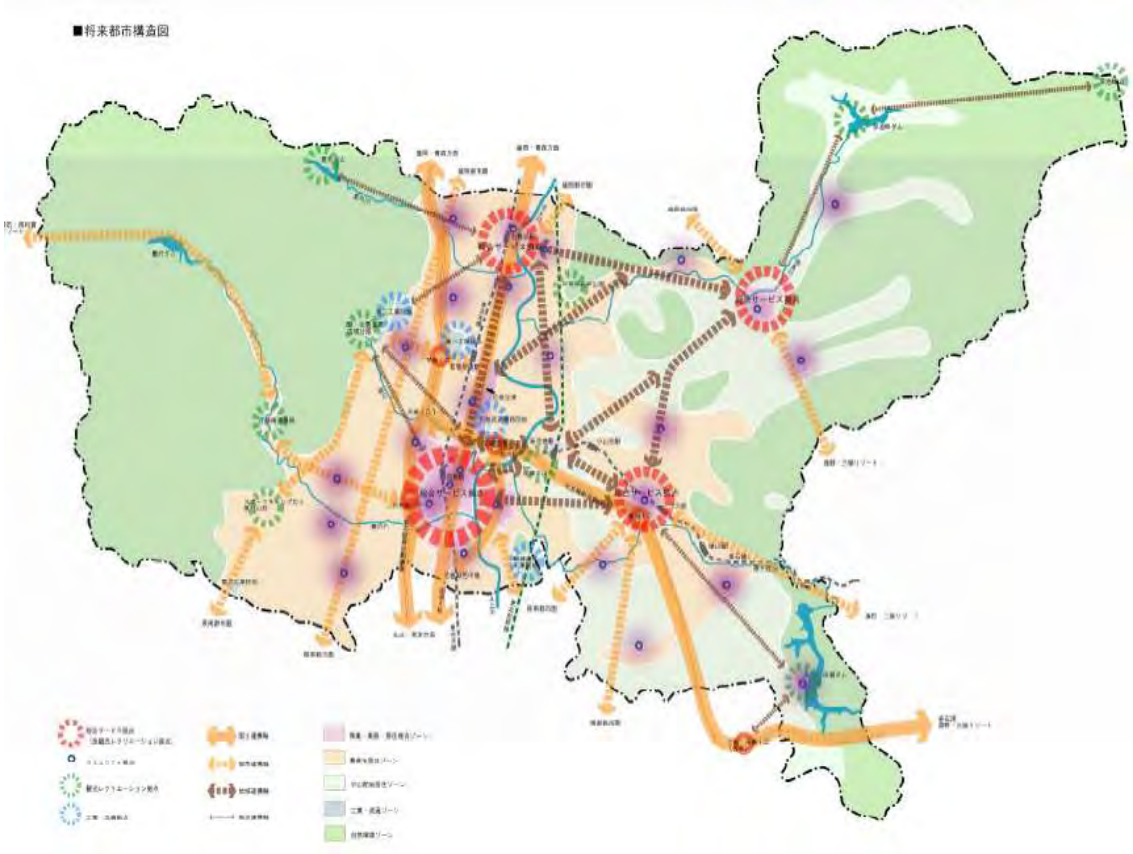



図3－1－1－⑦　花巻市将来都市像

出典：花巻市マスタープラン

花巻市は 2016 年に立地適正化計画を策定している。花巻市街地と石鳥谷地域に居住誘導区域を設定しており、都市機能誘導区域を花巻市街地に設定している。立地適正化計画の策定の大きな契機となったのは、花巻市街地における病院の移設であるといえる。立地適正化計画では、マスタープランにおいて目指す都市像に、高齢者・大人と若者・子どもが生活圏を共有するまちという項目を追加し、具体的なターゲットを選定したものといえる。

花巻市の立地適正化計画の特徴は、公共投資とリノベーションまちづくりによる中心市街地のエリア価値創出である。公共投資については集合住宅をはじめとし、ターゲットに合わせた都市機能の充実を図っている。リノベーションまちづくりは花巻市の大きな強みであり、これを推進していくことで立地適正化計画の実行性を高めていくものであると考えられる。

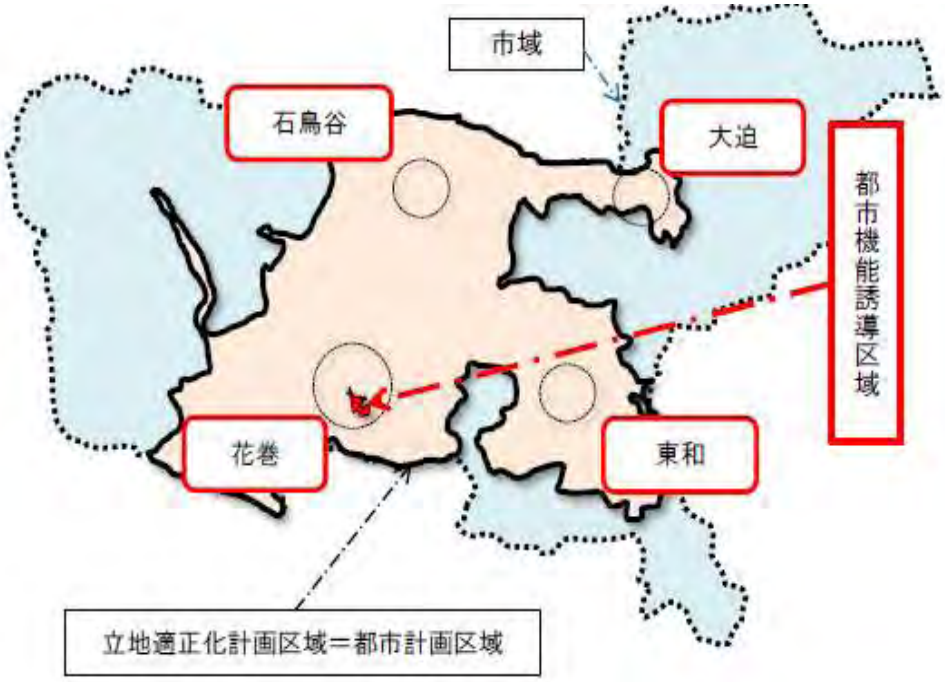



図3－1－1－⑧ 花巻市立地適正化計画区域

出典:花巻市立地適正化計画

### ③ 登米市の都市計画

ア）登米市について

登米市は、宮城県の北東部に位置し、北は岩手県、西は栗原市及び大崎市、南は石巻市及び涌谷町に、東は気仙沼市及び南三陸町に接している。市域面積は 536.12 ㎢である。地勢は、西部が丘陵地帯、東部が山間地帯で、その広大で平坦な登米耕土は県内有数の穀倉地帯となっている[33]。

イ）都市計画の現状と課題

登米市は非線引き都市である。白地地域については、市が所有する開発指導要綱に基づいた対策と農振農用地による規制が図られている。しかし現状としては、市街地の拡散が中田、迫地域を中心にみられている。このような開発には、区画整理事業によって整備された区画の外側に発生する事例もあった。

中心市街地では空き地空き家が点在しており、まとまった開発余剰がない。車を所有する世帯にとっては駐車場が確保できる広くてまとまった郊外の低廉な土地を欲しがるため、居住が拡散してしまうとのことであった。また、2016 年度をピークに落ち着いてきてはいるが、太陽光パネルの乱開発も大きな問題であった[34]。

登米市では、景観計画を策定し、景観条例も制定している。景観形成に向けた実効性の担保の手法としては、条例において記載されている補助制度のみである。強制力はないため、実効性に乏しいと感じられる。しかし、届出義務による緩やかな計画実現を図れること、重点区域においては国の補助によって文化遺産の保全事業を行いやすくできることもあり、景観計画を策定することの重要性がうかがえる。登米市においては広大な田園風景を重要な景観として認識しており、今後も維持していくべきものであるとの考えから景観計画区域を全域に指定している。現状では強制力はないが、良好な景観形成の実効性を高めていく際に、必要に応じて強制力を付与することは重要だと考えられる。

---

[33] 登米市『第二次登米市総合計画』(2016)

[34] 登米市ヒアリングより

写真3－1－1－① 区画整理の外側に発生するミニ開発

出典：2018WSA

ウ）市町村マスタープラン

登米市の現行市町村マスタープランは 2014 年に策定されている。登米市が目指す都市の将来像は、広大な田園をはじめとした豊かな自然環境との共存、利便性の高いクラスター型都市構想、歴史・文化の継承都市、さらに高規格道路による広域アクセスの利便性を活かした広域的発展・交流都市となっている。特に、クラスター型都市については、各市街地、集落特性を活かしたコンパクトシティの形成を目指すとともに、それらの拠点を交通で結ぶことで生活ネットワークを形成していくことを目指している。いわゆるコンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを実現していくことが描かれている。

現在マスタープランの改定を行っており、その際のまちづくりの方向性は引き続きコンパクト・プラス・ネットワークの実現による集約型都市を目指していくとのことであった[35]。

[35] 登米市ヒアリングより

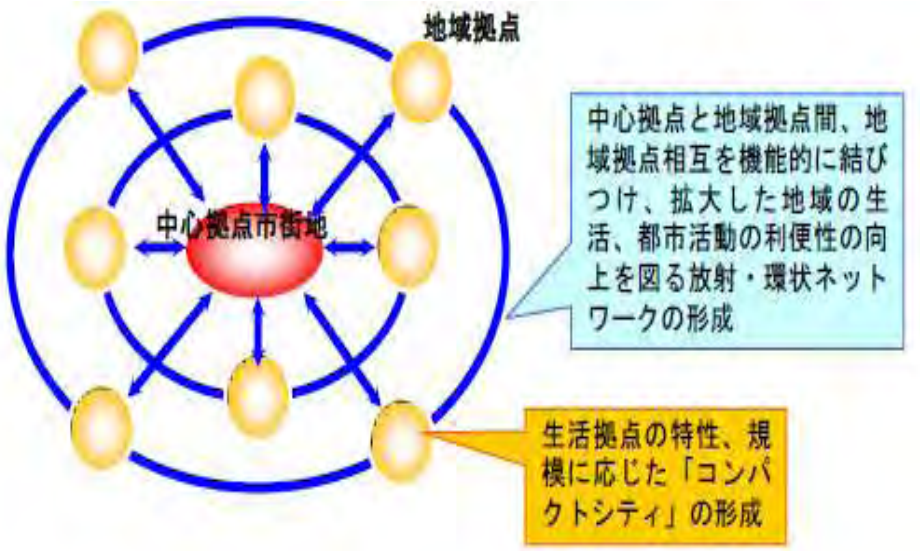



図3－1－1－⑨ 登米市の目指す都市構造

出典：登米市マスタープラン

**(4)課題の抽出**

**① 制度的課題**

ア)都市計画法(土地利用規制)

これまでの都市計画制度は、人口増加のフレームに基づき、土地利用規制をどのように図るかということで良好な市街地を形成するものであった。しかし、現在の日本では急速な人口減少、高齢化の時代を迎えている。これによる都市の低密度化は相当な期間続くものと考えられる。ゆえに、都市化が進む発想の元に構築された現在の都市計画法制度を、都市の低密度化が進んでいくことを考慮した修復型の手法へ、あるいは段階的な都市の縮小を図っていけるような手法をつくるなど抜本的な改革の必要性が求められているだろう。

イ)立地適正化計画制度

立地適正化計画制度は、立地適正化というコンセプトは人口減少社会でのまちづくりを考える上では必要であるといえる。しかし、都市計画区域内のみを対象とし、農業サイドとの調整を除外した制度設計となってしまっている[36]。本来都市と農村は一体として考えるべきであり、全体としての土地利用を考慮した制度設計が必要だと考えられる。

都市機能の誘導及び居住誘導にあたっての市街地整備に関しては支援措置が設けられているが、居住誘導を促す直接のインセンティブはない。ゆえに、人口の集約において立地適正化計画だけでは実効性に乏しいと思われる。

[36] 2018 年 12 月 1 日に東北大学片平キャンパスにて、佐々木晶二氏よりご教示いただいた。

### ② ヒアリングから見えた課題

ア）規制の必要性と難しさ

区画整理事業を行った区画の外側で、宅地が点々とできていくミニ開発が起きている現状を自治体調査で確認した。また、質の低いアパート開発などが点在している現状も見受けられた。それらを規制することで非効率性の是正を図るとともに誘導区域の実効性を担保していく必要がある。しかし、実際にはどこまで規制を強化するかという問題になり、そこまで踏み込めない自治体が多い。現に、立地適正化計画における居住調整区域の策定実績はむつ市のみである。（むつ市の場合、居住調整地域の導入に関して、住民からの反対意見がなかったとのこと[37]。）

線引き制度や居住調整区域のような強制力の伴う手法を用いる場合、明確な理由付けがなければ導入が難しく、また潜在的な需要を潰しかねないため、導入には慎重にならざるを得ないとのことであった。このことから、施策に強制力が伴うほど、その実行が難しくなってしまうことがわかる。行政が強制力をどこまで行使できるかという問題があり、自治体では住民との距離が近いため実行に移せないという現状もある。

イ）居住誘導の実効性の乏しさ

都市機能の誘導については支援措置が設定されており、集約に向けた多くの支援策が用意されていることがわかる。一方で、居住に関しては居住誘導区域の設定が行われ、その外側については都市再生法第 88 条に基づき、一定の開発について届出が必要となるのみである。ゆえに、誘導によって居住の集約を図っていく場合には弱い措置であると言える。ヒアリングの際には、居住誘導を考えると、立地適正化計画のみでは弱く、区域内で居住をすることや、不動産を取得することに対して、誘導区域内でのインセンティブを設けることで実効性を高めることができるのではないかとの意見があった。インセンティブに関しては、現在まちなかの居住環境を整備していくことによる利便性や魅力の創出によるものしかない。居住者に対する直接的なインセンティブを与える施策が必要ではないかと考えられる。

## （5）立地適正化へ向けての方向性

以上を踏まえ、人口減少社会でのまちづくりにおいて、立地適正化を図るに当たっては何が必要となるかを以下で述べていく。

### ① 市町村マスタープランの活用

今後のまちづくりの中では、人口減少を所与として捉え、それに応じた住宅供給数や土地利用フレームの構築を大きな枠として作るべきである。そのようなフレームがなければ、適切かつ効率的な都市計画を行えないだろう。

そのための手法として市町村マスタープランの活用が第一に考えられる。国立社会保障・人口問

[37] 黒澤幸太郎「立地適正化計画をベースに関連まちづくりを組み合わせた都市」『新都市』72 巻 7 号（2018.7）p.18

題研究所等のデータを活用した人口フレームを作成するのが望ましく[38]、それに応じてどれだけの住宅供給が必要になるかを考慮した必要供給戸数フレームを明記すべきである。これによって今後人口推移がどのように変化していき、どれだけの住宅が必要となるか、またどれだけの住宅を中心市街地へ誘導していくべきなのかが明らかになると考えられる。

また、マスタープランを策定する際には立地適正化計画から外れた地域の方向性を示すべきである。まちづくりは立地適正化計画で定められるものがすべてではない。各地域においてはそれぞれの特色を活かしたまちづくりを進めていくことが重要で、その上でまちづくりの方向性をマスタープランで適切に明記することが必要だと考えられる。

従来のマスタープランでは、人口増加フレームに基づいて整備、開発、保全について力点が置かれていた。しかし、今後人口減少・高齢化が進む中では社会問題が複雑化し、すべてを事前に計画することが困難である。ゆえに、人口減少社会でのマスタープランは不確実性をどれだけ包括できるか、既存の都市空間をどのように活用していくべきかという視点が必要になってくる[39]。

### ② 都市計画規制措置とインセンティブ

次に活用すべき措置が、都市計画における規制措置である。開発圧力が減少しているとはいえ、アパート開発や宅地開発が点々と存在している現状が見うけられる。適正立地を促していくためには、このような開発に対して規制を行っていく必要があると思われる。

このような規制に際し、地域実態に合わせたまちづくりのルールを条例で定めることも必要である。条例を作ることで、自治体の裁量による都市計画を行うことができるようになる。現在都市計画法と建築基準法に定められている規制基準はナショナルミニマムである。地域実態に合わせたまちづくりの実現のためには、条例によってローカル・ルールを定めることで、まちづくりの実効性を担保すべきだと考えられる。

しかし、一概に自治体が強い規制措置を導入できるとは限らない。強制力があるほど実効性は高いが、住民理解が得られにくいことや、潜在的な需要を潰しかねないといったことが要因となり、導入が難しい。一方、強制力の弱い手法（誘導的手法など）は導入しやすいものの実効性に乏しい。ゆえに、この中間をどのように埋めていくべきかが問題となる。

---

[38] 国土交通省『都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要』(2016) p.6

[39] 手島朋之「平塚市都市計画マスタープラン改訂業務について」一般社団法人都市計画コンサルタント協会編『平成 29 年度　都市計画実務発表会』

図3－1－1―⑩　規制と誘導の中間を埋める必要性

出典：2018WSA

このような規制措置とセットで考えていかなければいけないのが、誘導にあたってのインセンティブの創出である。規制措置の導入の困難さによって実効性が弱くなってしまう問題を、インセンティブによって実効性を担保することで解決できると考えられる。まちなか居住を促していくためのインセンティブ創出の方向性としては大きく2つ考えられる。

ア）まちなかの魅力を高めることによる間接的なインセンティブ

1つ目は、まちなかの魅力を高めることによる間接的なインセンティブを生み出すことである。こちらは現在においても立地適正化計画を策定している各自治体において、計画策定とセットで行われているものと考えられる。不動産の取得や居住コストが比較的安い郊外居住が望まれる中で、まちなかの住環境整備や交通利便性の向上などを進めていくことは、まちなか居住の大きなインセンティブとなるだろう。

イ）居住誘導における直接的なインセンティブ

2 つ目に、居住誘導における直接的なインセンティブを設けることである。現在居住を誘導するための措置としては立地適正化計画における住環境整備の支援による間接的なものが存在するのみであり、直接的なインセンティブは設けられていない。ゆえに、既存の土地・住宅に関連する税制を立地適正化計画制度と関連づける、もしくは補助金制度を設けることで、インセンティブとして機能させることができるのではないかと考えられる。

### ３－１－２　広域的な立地適正化及び住民協働のまちづくりの必要性

#### （1） 広域的な見地の必要性

#### ① 人口減少による需要減少・財政状況の悪化による影響

今後、日本では人口減少が進行していくことが決定的になっており、それに伴う需要の減少や自治体財政状況の悪化が都市機能のグレードダウンを引き起こし、人々のサービスへのアクセシビリティを低下させ、更なる人口流出、そして都市機能のグレードダウンを招くという負のスパイラルが懸念されている[40]。行政サービスの持続可能性を確保し、都市の生活機能を維持していくためにもより広域的な枠組みで都市機能を担うことが必要である。

また、各自治体で作成している公共施設等総合管理計画を見ると、多くの自治体において、今後、公共施設・インフラの大規模改修や更新の費用が、毎年数十億円単位で不足することが見込まれている。統廃合を行いつつ更新や改修に優先順位を付けて行くことが重要となるが、基礎自治体単位で検討を行ったのでは非効率が生じてしまう。国・地方自治体ともに財政が逼迫していく中、広域単位でその施設等のマネジメントについて検討する必要がある。

表3−1−2−①　公共施設及びインフラ資産の更新等に係る費用

（億円）

| | 登米市 | 大崎市 | 加美町 | 鶴岡市 | 花巻市 |
|---|---|---|---|---|---|
| 投資的経費の年平均 | 81.4 | 61.8 | 16.1 | 103.6 | 63.3 |
| 将来更新費用の年平均 | 138 | 147.8 | 50.8 | 170 | 101.3 |
| | -56.6 | -86 | -34.7 | -66.4 | -38 |

出典：各自治体の公共施設等総合管理計画をもとに 2018WSA が作成

#### ② 周辺自治体との機能分担

かつて自治体は補助金施策を用いて他の自治体と、工場などの雇用先を奪い合う競争をしていた[41]。現在は同じような補助金施策（地方創生推進交付金、地域おこし協力隊制度等）を用いて、人口を奪い合う競争を行っている。しかし、人口減少が決定的となる中で、一つの自治体で居住環境、産業、教育文化、観光をフルセットでそろえ、魅力的なまちであることをアピールし、定住人口を奪い合うような施策には限界が見えている。そのような競争が続いても、生き残るのは大都市に近く立地の良い自治体であり、規模が小さく資源の乏しい自治体はますます厳しくなることが予想される。規模の小さな自治体は、他自治体と同じような文脈で競争を行っても疲弊するだけであり、周辺自治体との関係を考え独自のポジションを確立していくようなまちづくりが求められる。

---

[40] 姥浦道生・瀬田史彦『人口減少社会における水平的機能分担型広域連携の実態と課題に関する調査』p.1（2009）

[41] 久繁哲之介『競わない地方創生　人口急減の真実』p.2（2016）

### (2)人口減少社会のまちづくりにおける現行の広域調整・連携のしくみについて

#### ① 都市計画分野における都道府県の広域調整機能[42]

都市計画の分野では1968年の(新)都市計画法の制定より、市町村が主体でまちづくりを行っていくことが可能になるように変化してきている。1980 年には、当時の無秩序な市街化の進行を背景として、良好な市街地環境を形成・維持するために地区計画制度が位置づけられ、1992 年には市町村のまちづくりにかかる様々な事業を一貫した考えにより、長期にわたった視点で都市の将来像を構築し、住民に示し、その実現のための方針を明らかにするものとして市町村マスタープランが制度化された。この市町村マスタープランは都市計画法第 18 条の 2 に定められており、策定する際には公聴会の開催などにより住民の意見を反映させることが求められる。市町村マスタープランは都道府県が都市計画区域を対象に定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」との二層構造になっているものの、策定には都市計画決定は必要なく、都道府県には策定後に通知されるのみとなっている。

また2000年代からの地方分権の取組においては、一般的に都市計画は「地方分権の優等生」と表現されることもあり、多くの権限が市町村へと移譲がされた。第一次地方分権改革では、それまでは市町村の都市計画決定に対する都道府県知事の「承認」であったのが、「同意を要する協議」とされ、その際の関与の観点として、都道府県は広域的な見地から調整を図る観点及び都道府県の決定した都市計画との整合性を確保する観点が明確化された。

表3−1−2−② 都市計画への各主体の関与形態の変遷

| | 新都市計画法<br>(1968年) | 第一次分権改革<br>(2000年)以前 | 現在(2015年) |
|---|---|---|---|
| 都市計画区域指定 | 都道府県 | 都道府県 | 都道府県 |
| 都市計画区域マスタープラン(整備開発保全の方針) | 都道府県 | 都道府県 | 都道府県(指定都市) |
| 市街化区域と市街化調整区域の区分(区域区分) | 都道府県 | 都道府県 | 都道府県(指定都市) |
| 市町村都市マスタープラン | | 市町村 | 市町村 |
| 用途地域指定 | 市町村、ただし三大都市圏、25万人以上の市等については都道府県 | 市町村、ただし三大都市圏、25万人以上の市等については都道府県 | 市町村 |
| 地区計画 | | 市町村 | 市町村 |
| 市町村都市計画決定に対する都道府県の関与 | 都道府県知事の承認 | 都道府県知事の認可 | 市は都道府県知事の協議、町村は都道府県知事の協議・同意 |
| 都道府県都市計画決定に対する国の関与 | 大都市及びその周辺都市に係る都市計画区域等に関しては大臣の認可 | 大都市及びその周辺都市に係る都市計画区域等に関しては大臣の協議・同意 | 大都市及びその周辺都市に係る都市計画区域等に関しては大臣の協議・同意 |
| 特別用途地区 | 市町村、ただし定型 | 市町村、ただし定型 | 市町村、ただし任意 |
| 特定用途制限地域 | | | 市町村 |

出典:姥浦道生「平成の大合併後の都道府県の役割について」

[42] 姥浦道生「平成の大合併後の都道府県の役割について」『都市とガバナンス』Vol.24(2015)pp.26-28

第二次地方分権改革では、それまで都道府県に協議し同意を得ることが必要とされていた市町村の都市計画決定について、市については同意を要しないこととなった。現在、県が直接行っている直接的な権限は「都市計画区域の設定」、「都市計画区域マスタープラン」、「区域区分」などに限定されている。2006 年には大規模商業施設の立地調整について問題視されたこともあり、関係市町村に対する意見聴取が可能になるなど、都道府県による広域調整機能が強化されはしたが、このような権限移譲の中で市町村マスタープランに対する都市計画区域マスタープランの影響力が弱くなる、あるいは広域的見地から市町村間の調整を行うことがさらに難しくなることが危惧されている[43]。

[43] 愛知県知事政策局『「地方分権の進展に即した広域調整のあり方」に関する調査研究報告書』p.14（2012）

### ② 都市計画分野以外における広域連携の取組

ア）定住自立圏、連携中枢都市圏

定住自立圏以前より広域行政を押し進める制度は存在しており、地方自治法上は一部事務組合、広域連合、協議会、機関等の共同設置、事務の委託がある。広域行政を促すために設置されてきたのが、広域市町村圏であったが、2009 年に要綱が廃止され、定住自立圏に取って代わられることとなった[44]。

定住自立圏の目的は、要綱によると「圏域ごとに『集約とネットワーク』の考え方に基づき、中心市において圏域全体の暮らしに必要な都市機能を集約的に整備するとともに、近隣市町村において必要な生活機能を確保し、農林水産業の振興や豊かな自然環境の保全等を図るなど、互いに連携・協力することにより、圏域全体の活性化を図ることを目的とする」とされている。「都市機能の集約的整備」という文言が使われているものの、施設の立地・配置などにかかる議論がされることが少なく、取組例として多いのは公共施設などの話であればホールなどの相互利用や図書館の相互貸出などに留まり、観光などの連携、イベント等の共同開催などソフト的な事業での連携が多いようである。そもそもの制度が中心市と周辺の各市町村とで連携できる特定分野・業務について協定を結ぶものであるので、エリアとして面的な広がりから行政サービスが効率化されるものではなく、公共施設やインフラなどのハード面での効率化にはつながりにくいと考えられる。

連携中枢都市圏は、定住自立圏が中心となる市が人口 5 万人程度以上を想定している一方で、指定都市や中核市が想定されている。定住自立圏、連携中枢都市圏いずれも連携の取組や事業について普通交付税または特別交付税による財政措置を受けることができる。

図3−1−2−① 定住自立圏における取組事例

出典：総務省 HP

[44] 大西隆『広域計画と地域の持続可能性』p.115（2010）

イ) 自治体戦略2040構想研究会

圏域単位でのマネジメントについて言及した直近の国の取組として、自治体戦略 2040 構想研究会について取り上げる。この取組は人口減少社会の中で「過去からの延長線で対応策を議論するのではなく、将来の危機とその危機を克服する姿を想定した上で、現時点から取り組むべき課題を整理」するというバックキャスティング方式を用いて、今後議論すべき自治体戦略の基本的方向性を示すものとしている[45]。この研究会の報告では地方圏の圏域マネジメントという点について、「行政のフルセット主義から脱却し、圏域単位での行政をスタンダードにし、戦略的に圏域内の都市機能等を守る必要」、「圏域単位で行政を進めることについて真正面から認める法律上の枠組みを設け、中心都市のマネジメント力を高めることが必要」、また二層性の柔軟化という点から「都道府県の市町村補完・支援」、「都道府県・市町村の垣根を超え専門職員を柔軟に活用」と言及しており[46]、地方自治のあり方が大きく変わる内容を含んでいることから、議論を巻き起こした。このことについて、従来の議論からは飛躍した意見も入っており、このような議論が国で公にされるほどに人口減少という問題が地方における自治体の持続可能性が危ぶまれていることは間違いなく、地方自治体のマネジメント力が問われているところである。

図3−1−2−② 新たな自治体行政の基本的考え方

出典：自治体戦略2040構想研究会報告概要

[45] 自治体戦略2040構想研究会『自治体戦略2040構想研究会第一次報告』p.3（2018）

[46] 自治体戦略2040構想研究会『自治体戦略2040構想研究会第二次報告』pp.35-38（2018）

### ③ 人口減少社会に対応した諸計画における広域連携

ア) 立地適正化計画

日本においては、2005 年に総人口が初めて減少し、その後一旦増加に転じたものの、2008 年からは現在まで一貫して人口減少が続いており、人口減少社会に転じてからちょうど十年がたったところにいるといえる[47]。そのような人口減少社会への対応のため 2014 年に都市再生特別措置法の改正で、新たにつくられたのが立地適正化計画制度である。

主に市街化区域の中に居住を誘導する「居住誘導区域」と都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」を設定することで都市のコンパクト化を進めていく、市町村マスタープランの詳細版とされている。国土交通省が作成する立地適正化計画作成の手引き[48]の中では、「広域連携施策との連携」がうたわれ、重要な点としての記載があるものの、実際には立地適正化計画において広域的な取組を行っている地域は後述する館林都市圏を含め数える程しかない。共同で策定する場合における大きなハードルが「居住誘導区域」の設定である。一つの自治体でこの線を引くだけでも、住民・地権者への説明や関係各所との調整に様々な根拠付けが求められるこの作業を、他の自治体との調整を踏まえて進めるのはさらに困難であるとされている[49]。

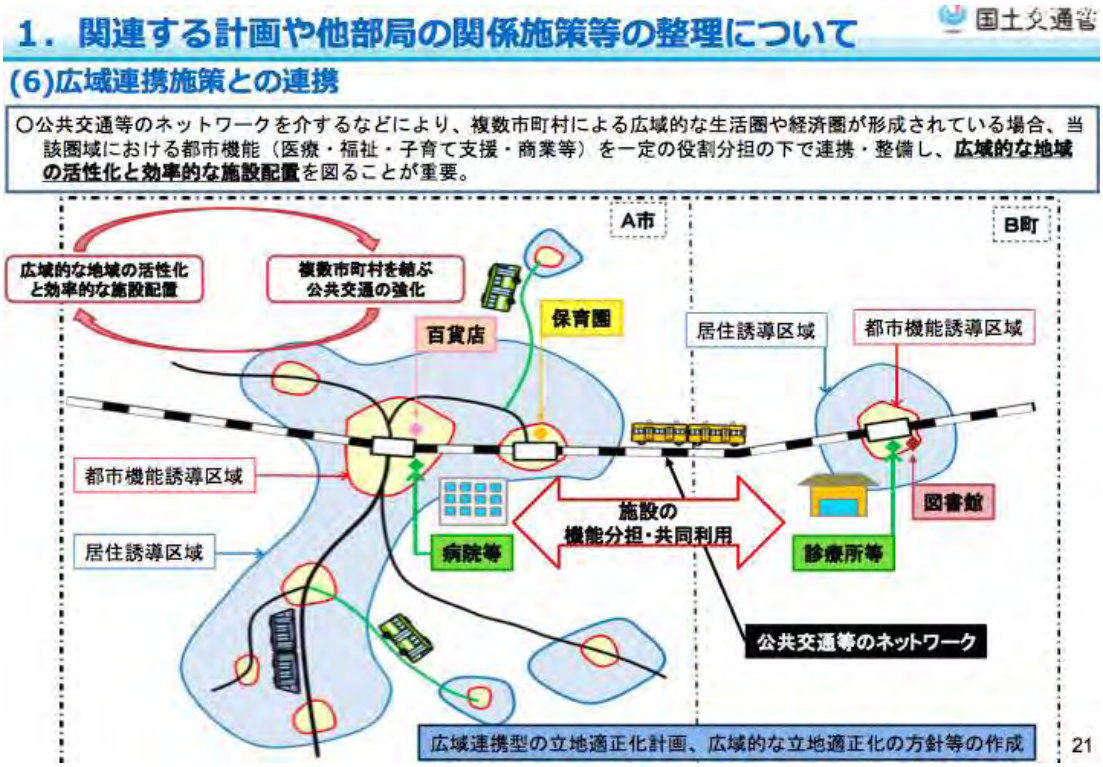



図3−1−2−③ 立地適正化計画における広域連携施策との連携

出典：国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」

---

[47] 総務省「人口減少『元年』は、いつか？」, https://www.stat.go.jp/info/today/009.html, (2018.12.11)

[48] 国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」, http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000035.html (2018.12.11)

[49] 瀬田史彦「人口減少のまちづくりと広域連携」『土地総合研究』2017 年秋号 p.11 (2017)

広域連携の調整を行うべきであると考えられる都道府県の関わりについては、都市再生特別措置法上は第 81 条第 18 項において「市町村は、立地適正化計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならない」との記載があるのみであり、法律上は実質的な連携の調整機能は備わっていない。実際には策定段階の協議会のメンバーとして都道府県担当部局の職員が参画することも多いと思われるが、自治体内の居住誘導区域を設定しない区域に対する説明などに大きなエネルギーを割いている状況の中で、広域レベルの話を持ち出すのは難しい状況があるようだ[50]。

本来、立地適正化計画は行政サービスの他にも地域公共交通や医療・福祉等との住民の生活と密接に関係したサービスが適切に提供されるようにまちづくりを行うことが重要な点として描かれており、住民の生活実態の伴ったエリア的な面的な広がりの中で考えていくべきであることから、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域として存在する都市計画区域を一つの単位として策定する方が、より持続可能性が高い計画ができると考える。しかし、現行の制度上は市町村という組織単位での策定となっている。都市計画区域マスタープランをもっている都道府県も広域的な見地での調整機能を果たせないとなると、本来の目的である人口減少への対応という点において不十分であると考えられる。

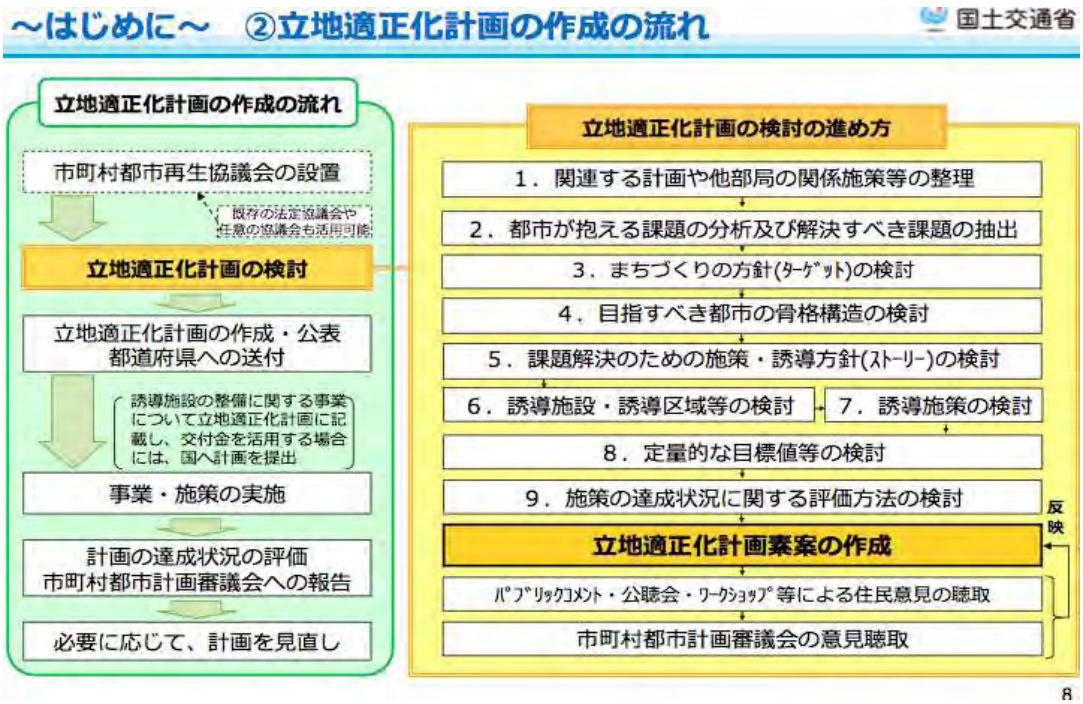



図3−1−2−④　立地適正化計画作成の流れ

出典：国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」

[50] 宮城県ヒアリングより

立地適正化計画制度においていわゆる飴として用意されているのは都市機能を誘導する上での補助金がメインである。計画策定に乗り出す自治体も具体的な施設整備を予定していたところも多く[51]、逆にそうでないところにはなかなか制度の理解が進まないという状況もあるようである。

地方自治体も、必ずしも立地適正化計画策定によらずとも、人口減少社会のまちづくりという課題を解決しなければならないことはどこも一緒であり、戦略的な取組が求められるところである。

イ）公共施設等総合管理計画

公共施設等総合管理計画も人口減少社会への対応を目的に策定が求められているもので、総務省による策定要請の通知[52]には、「地方公共団体においては、厳しい財政状況が続く中で、今後、人口減少等により公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、早急に公共施設等の全体の状況を把握し、長期的視点をもって、更新・統廃合・超寿命化などを計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設等の最適な配置を実現することが必要」と述べられている。

この公共施設等総合管理計画も本来的には都市圏という面的な広がりの中で、最適化を行うことにより効率性を追求できると考えるが、実際にはそうはなっておらず、自治体という組織単位での効率化となっている。これが民間企業の話であれば、組織単位で資産管理をおこない、コストを圧縮し利益を増やすというシンプルな話になるが、行政の持続可能性向上のための公共施設等の最適な配置を目的とするからには面での考え方が必要である[53]。

都道府県による広域連携推進の取組としては、奈良県において県と五條市が協定を締結し、庁舎等施設の再配置を計画しているものはある[54]ものの市町村間をむすぶ取組ではなく、市域内における県と市の行政施設の効率化となっている。また、ほとんどの都道府県においては、都道府県保有の施設等にかかる計画策定に留まり、同じ市町村内に存在する市町村保有施設と都道府県保有施設の間の最適化もされていない状況となっている[55]。

今後、人口減少が進捗し、自治体の財政に深刻な影響を及ぼしていくことは必至であり、ICT 技術などの発展により効率化が図れる面もあるかもしれないが、施設や人員の面からは行政が提供できるサービスが現状より縮退していくことは間違いない。どこまで維持できるのかという説明を住民にする上でも、広域的な見地から検討を行いより効率的な公共施設マネジメントを行っていくことが重要である。

---

[51] 大崎市ヒアリングより
[52] 総務省「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について」（平成26年4月22日総財務第74号）
[53] 瀬田（2017）p.12
[54] 総務省，「公共施設等総合管理計画」，http://www.soumu.go.jp/iken/koushinhiyou.html，（2018.12.11）
[55] 同上

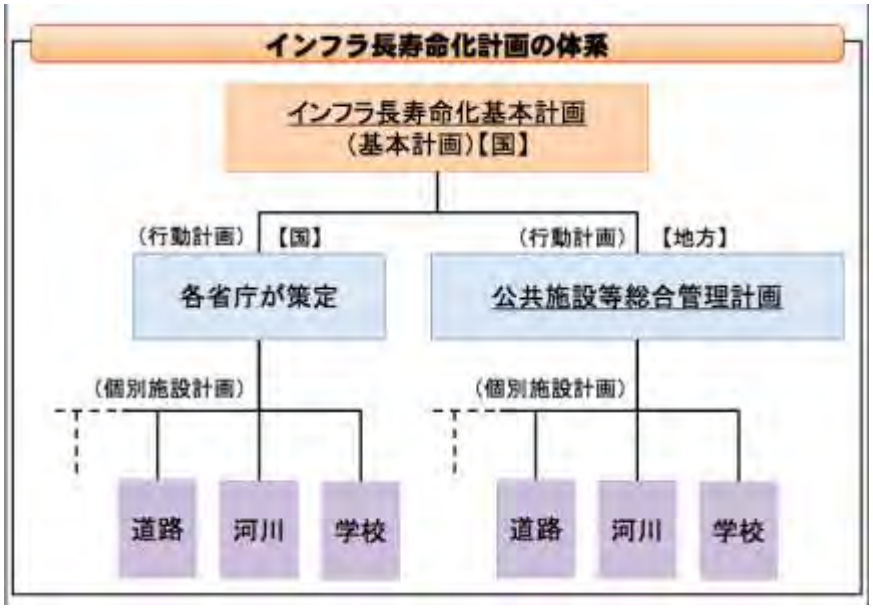



図3−1−2−⑤　公共施設等総合管理計画について

出典：総務省「公共施設等総合管理計画策定指針の概要」

### ④　平成の市町村合併について

より広域的な枠組みで都市機能を担う手法として広域連携の他に合併がある。ここで2000年代に進んだ平成の大合併についても少し触れておく。平成の大合併は、人口減少・少子高齢化等の社会経済情勢の変化や地方分権の担い手となる基礎自治体にふさわしい行財政基盤の確立を目的として、推進されてきた。総務省の総括の中では広域的なまちづくりという観点から「合併市町村においては、日常生活圏の拡がりに応じたまちづくりや住民サービスの提供、公共施設の効率的配置とネットワーク化、受益と負担の適正化に向けた条件の整備が図られた。」とされ、適正な職員の配置や公共施設の統廃合など行財政の効率化の観点から「概ね合併後 10 年経過以降においては、人件費等の削減等により、年間 1.8 億円の効率化が図られると考えられる[56]。」とされている。

しかし以下に示すデータは、今回ヒアリングで赴いた市町村のうち被災地を除いた、合併市町村の人口一人当たり公共施設延床面積のデータである。いずれも全国平均より大きく上回っており、合併後10年あまりが経過した現在までに効率化が図られたようには思えない。過去に全国の自治体の公共施設延床面積を調査[57]した例においても、人口規模によらず、平成の大合併を経た自治体の方が、一人当たり延床面積が大きくなっているとされており、その理由としては①元々施設の多い自治体同士が合併した、②合併を機に大規模な公共投資を行ったかのいずれかではないかと言及されている。我々がヒアリングに赴いた自治体の中にも合併の際に、規模の小さい自治体側に地域拠点の整備を約束して、地域との合意形成を図ったという話もされており、後者について現

[56] 総務省『平成の合併について』pp.15-16（2010）

[57] 東洋大学 PPP 研究センター，「全国自治体公共施設延床面積データ」，https://www.toyo.ac.jp/site/pppc/30712.html，（2018.12.11）

実味が伺える。いずれにしても合併の算定替えの特例[58]は合併後10年経過の後、段階的に縮減をされていくことから、合併自治体については普通交付税の減少が見込まれ、持て余している公共施設について適切なマネジメントが求められるところである。

表3−1−2−③　人口一人当たり延床面積

| | 登米市 | 大崎市 | 加美町 | 鶴岡市 | 花巻市 | 全国 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 公共施設等延床面積(㎡) | 502,539 | 592,936 | 208,394 | 653,258 | 558,375 | 486,259,393 |
| 人口(人) | 80,476 | 131,692 | 24,045 | 127,736 | 97,402 | 126,502,000 |
| 人口一人当たり延べ床面積(㎡／人) | 6.24 | 4.50 | 8.67 | 5.11 | 5.73 | 3.84 |

※公共施設等延床面積は総務省「2016年公共施設状況調」の公有財産建物延床面積を使用

※人口は市町村は各自治体平成30年4月1日住民基本台帳、全国は総務省統計局のデータを使用

出典：総務省データをもとに 2018WSA が作成

### ⑤　(1)、(2)のまとめ

人口減少社会に係る問題に対応し、行政の持続可能性を高めていくには、行政サービスの適正規模化により、効率化を図る必要がある。それには住民の生活に根ざした都市圏などの、広域的な見地からの調整・連携が重要である。しかし、都市計画法制上は都道府県の権限が縮小し、実質的な調整機能が弱体化している。また人口減少社会への対応を目的に策定されている立地適正化計画や公共施設等総合管理計画も組織単位での取組に留まり、市町村による自主的な連携も進んでおらず、都市圏全体についてマネジメントを行う主体があやふやとなっている。次の事例分析では全国で数少ない広域的な立地適正化に取り組む館林都市圏と、宮城県唯一の計画策定を行う大崎市、それに隣接した加美町の事例から広域調整・連携のあり方について考えていく。

[58] 総務省「市町村合併に係る地方財政措置について」（平成22年4月23日事務連絡）

### (3)事例分析

#### ① 群馬県館林都市圏における広域的な立地適正化

ア)館林都市圏について

群馬県の東毛地域に位置する館林都市圏は、館林市を中心に板倉町、明和町、千代田町、邑楽町の 1 市 4 町で構成されている。平坦な地形が広がり、利根川や渡良瀬川をはじめとする河川が流れ、豊かな田園風景が広がっている。

近年は、工業開発が積極的に進められ、東北自動車道などの広域交通網を活かしながら、関東内陸の工業都市としても成熟しつつある[59]。

図3−1−2−⑥ 館林都市圏の位置

出典:館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

イ)館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針策定の背景

館林都市圏では、2008 年 5 月に当時の館林市長が大泉町を除く邑楽郡 4 町長に 1 市 4 町で合併を行い、人口 15 万人の都市を目指すとする私案を提示している[60]が、法定の合併協議会の設置にはいたらず、現在は館林市と板倉町の2市町による合併協議会を設置し、議論が進んでいるところである。しかし、合併が進まない中でも、広域方針という形でもまちづくりのあり方を意識づけしたいということもあり今回の広域方針の策定にいたっている。

当初、館林市が立地適正化計画の策定の検討を行おうとした際に、群馬県より都市圏を構成している市町で取り組んでみてはどうかという助言がされ、他の 4 町に取組を持ちかけたとのことであった。邑楽町や明和町に具体的な施設整備の予定が存在していたことも後押しになったことが伺える。また都市圏単位での取組について他の地域には見られなかったものとして、館林都市圏は立地適正化計画策定以前から各首長を構成員とする「館林邑楽総合開発促進協議会」を設置し

[59] 館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会『館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針』p.1(2017)
[60] 群馬県,「群馬県のまちづくりと市町村合併」, http://www.pref.gunma.jp/07/a4910008.html, (2018.12.11)

ており、その中の都市計画部会において構成市町の都市計画担当者が定期的に協議及び交流を行っていたことがある。立地適正化計画の広域方針策定の呼びかけもその部会で行われたとのことであった[61]。

そのような協議会が従来から存在していたことにより、方針という明確な形ではなくとも、担当者間において都市圏全体でのまちづくりに対する意識付けがされていたことが推察される。立地適正化計画では都市の縮退や施設の統廃合など住民にとってマイナスな議論がされることも想定されるが、従来から都市圏内のエリアにおける機能分担の意識が緩やかに存在していたことが、広域的な立地適正化を行うにあたっての障壁を減少させたと考えられる。また合併を行っていない自治体であり、面積的にも小さいことから、合併を行った自治体が立地適正化計画を策定する場合よりも、構成自治体内の各地域における合意形成も比較的スムーズに進んだことも大きいと思われる。

ウ）館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針の内容

館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針（以下、「基本方針」とする。）の位置づけとしては、上位計画である区域マスタープランや関連分野における諸計画を踏まえて策定され、この基本方針を踏まえて各構成市町において、立地適正化計画を策定するとしている[62]。

基本方針では「広域立地適正化方針で定める事項」と「市町の立地適正化計画で定める事項」を明示しており、広域で定める事項として、「立地適正化に関する基本方針」、「誘導区域を定めるにあたって、都市圏全体で共有される考え方や基準」、「広域的な連携や機能分担が必要な拠点の概ねの位置と機能分担に向けた基本方針」、「広域ネットワークの形成に必要な広域連携軸の設定とアクセス性向上に向けた基本方針」、「広域連携の実現に向けた方針」が掲げられている。

広域的な機能分担としては、都市機能誘導区域の設定が想定される地域についてエリアごとに担うべき役割と機能を次のように整理している。広域中心拠点である「館林駅周辺拠点」は各町に不足する機能を補完するために必要な都市機能を誘導、交通ネットワークの充実により都市圏船体の利便性を向上、「板倉東洋大駅周辺拠点」は都市圏の教育機能の中枢を担い、「本中野駅周辺～邑楽町役場周辺拠点」は文化機能の維持・向上、「川俣駅・千代田町役場周辺拠点」は交通の結節点として、「ふれあいタウンちよだ地区周辺拠点」は都市圏西部をカバーする商業の拠点として、エリアごとに役割・機能を分担している。

もちろん、これによりすぐに施設の統廃合などが進む訳ではない[63]が、これまでの都市機能をフルセットで備えようとしていた自治体のあり方からは異なるまちづくりを住民に明示する形にしたのは大きな一歩と言えよう。

---

[61] 館林市ヒアリングより
[62] 館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会・前掲『館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針』p.2
[63] 館林市ヒアリングより

写真3−1−2−①　邑楽町中央公民館

出典：邑楽町中央公民館 HP

写真3−1−2−②　東洋大学板倉キャンパス

出典：東洋大学 HP

■都市機能誘導区域

図3−1−2−⑦　館林都市圏における都市機能のエリア

出典:館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

誘導施設の考え方については、具体的な誘導施設や区域の設定は各市町で策定される立地適正化計画に任せられる一方で、設定基準の違いにより人口・施設の奪い合いや施設整備の重複による二重投資の問題を懸念し、都市圏全体で共有すべき統一的な考え方を示しており、各地域の拠点レベルに応じて必要な機能を明確にしている[64]。

表3−1−2−④ 拠点レベルに応じて必要な機能

| 機能 | 広域的な利用が見込まれる拠点 | 各市町の中心となる拠点 | 日常生活単位の地域の拠点 |
|---|---|---|---|
| 行政機能 | 広域的な利用が想定される県や国の出先機関（地方法務局、地方裁判所、税務署など） | 各市町の全ての住民が利用する中核的な行政機能（市役所、町役場など） | 日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能（支所、福祉事務所など各地域事務所） |
| 介護福祉機能 | 市町外からの利用者の受け入れも可能な大規模介護福祉施設（特別養護老人ホーム、サービス付き高齢者向け住宅など） | 各市町の介護福祉に関する相談窓口や、市町内々での利用が中心となる中規模介護福祉施設（通所介護施設（デイサービス）、特定施設入居者生活介護施設（有料老人ホーム）など） | 地域の高齢者の自立した生活をサポートする機能（地域包括支援センターなど）や、日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる地域密着型の小規模介護福祉施設（共同生活介護施設(グループホーム)など） |
| 子育て機能 | 自市町外の利用も想定される児童福祉施設や、市町間を越えた広域的な子育て世代の交流の場となる施設（子育て総合支援センターなど） | 児童福祉の指導・相談の窓口（子育て相談窓口など）や活動・交流の拠点となる施設（コミュニティサロンなど） | 地域の子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービス機能（保育所、子ども園、放課後クラブ、児童館） |
| 教育機能 | 自市町外からの通学も想定される高等学校以上の施設（高等学校、専門学校、大学など） | | 地域の児童・生徒が通学する教育施設（小学校、中学校） |
| 商業機能 | 時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買物、食事を提供する施設（百貨店、ショッピングセンターなど） | 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる施設（食品スーパーなど） | 日々の生活に必要な生鮮品、日用品等、限られた品物を取り扱っている施設（小規模な食品店、コンビニなど） |
| 医療機能 | 総合的な医療サービスを受けることができる施設（二次救急医療機関） | 複数科の診療が可能な施設（病院） | 単科の診療が可能な施設（診療所） |
| 金融機能 | 決済や融資などの金融機能を提供する施設（銀行、信用金庫等の本店） | 窓口があり、手続き等が可能な施設（銀行、信用金庫、郵便局） | 日々の引き出し、預け入れなどができる機能（ATM） |
| 文化機能 | 大規模な利用者に対応可能な広域的利用の見込まれる文化施設（文化ホール、図書館など） | 地域における文化活動を支える拠点となる施設（図書館支所、社会教育センター） | 日常的な地域活動、文化交流の場となる施設（公園、公民館など） |
| 公共交通利用促進機能 | 通勤・通学者など公共交通利用者へのサービス提供や利便性をあげるための施設（駅舎やバスターミナルなどの交通関連施設、駅に併設された図書館・福祉施設、駅周辺のコンビニなどの小売店舗など） | | 公共交通を利用するための施設（駅舎・バス停・待合所など） |

出典:館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

[64] 館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会・前掲『館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針』p.13

エ）広域的な立地適正化の実効性の確保

館林都市圏では、基本方針の進行管理について、「各市町が立地適正化計画における各施策目標の達成度評価などの検証を行い、必要に応じて施策や計画の見直しを行うのに合わせて、広域立地適正化方針についても見直しを行う[65]」としている。それに関連して2018年10月に「館林都市圏広域立地適正化方針推進協議会」を設置し、広域立地適正化の推進及び調整を継続的に行う事で、基本方針が絵に描いた餅にならないように実効性の担保を行っている。

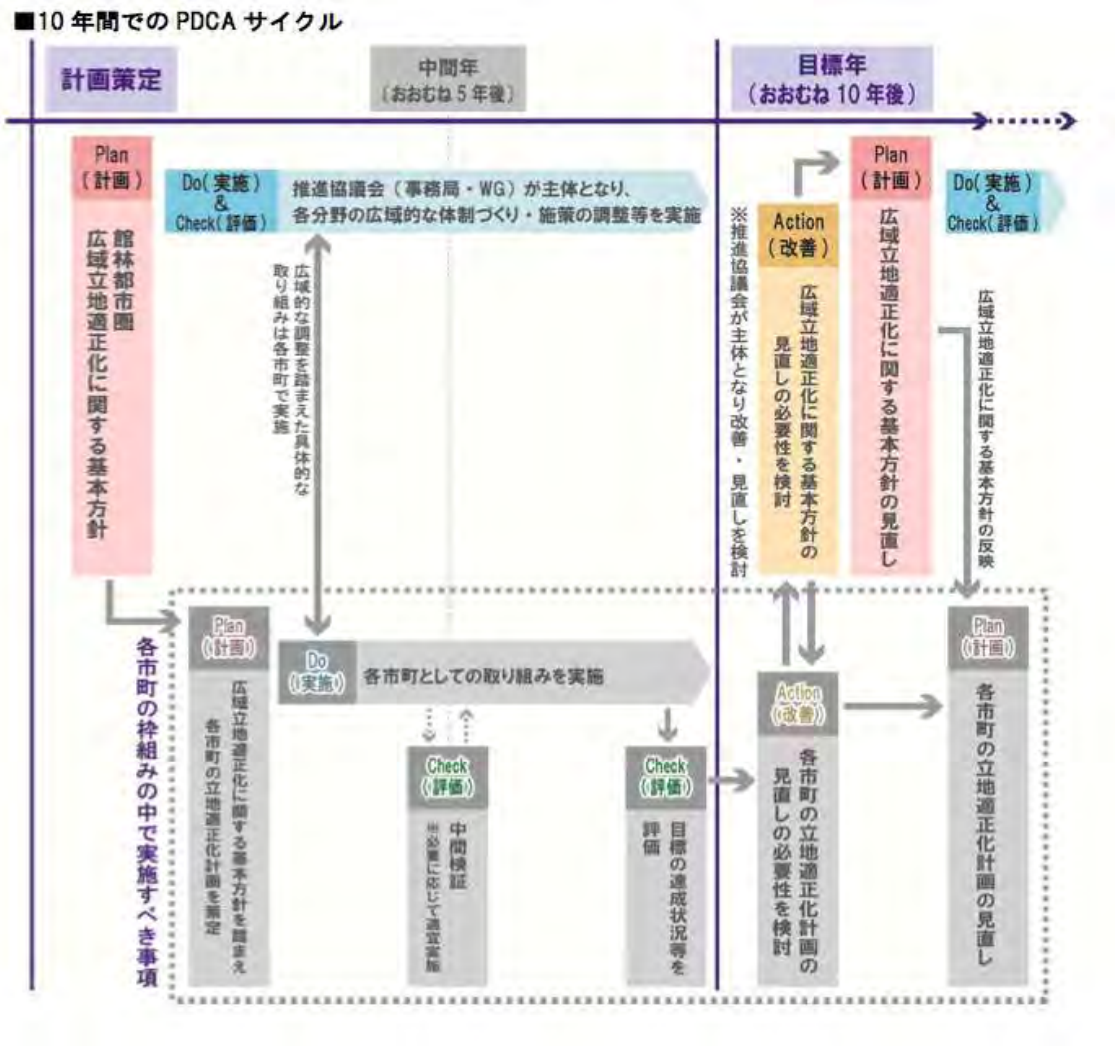



図3−1−2−⑧　広域立地適正化のPDCAサイクル

出典：館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針

[65] 館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会・前掲『館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針』p.36

### ② 宮城県大崎市の立地適正化計画

ア）大崎市について

大崎市は、2006 年 3 月 31 日に 1 市 6 町が合併して誕生した自治体で、宮城県北西部に位置し肥沃な平野である大崎耕土を有し、稲作が盛んな地域である。仙台市から北へ約 40km に位置し東北新幹線、東北本線、東北自動車道、国道 4 号が縦断しており、市の中心部である古川地域は、宮城県北部の交通の要衝として位置するとともに、商業・行政・都市サービスの拠点としての機能を果たしている。

産業面では、豊穣な大崎平野を利用した稲作中心の農業を基幹として、農産物を背景とした経済及び文化活動を基盤に国道沿いに発展してきた。近年は、東北自動車道のインターチェンジが整備され、物流の利点を生かした工業、市内中心部や幹線道路沿いなどに展開する商業、温泉資源を活用した観光業等、産業の進行が図られた[66]。

図3−1−2−⑨ 大崎市の概要

出典：大崎市第2次総合計画

[66] 大崎市『第2次大崎市総合計画』 p.5,6（2017）

イ）大崎市立地適正化計画の内容

大崎市立地適正化計画は、2017年2月に策定され、古川地域の中心市街地に都市機能誘導区域が設定された。古川地域の中心市街地では2017年7月に図書館等の複合施設の整備がされ、今後も新庁舎の建設のほか道の駅の整備や消防本部の整備など、中心市街地における整備事業が複数予定されていることが、計画策定の動機として存在していたようである[67]。

居住誘導区域はまだ設定されておらず、2018年10月に開催された第8回立地適正化計画推進協議会において、居住誘導区域について案が示され、今後住民説明会及びパブリックコメントを経て区域設定がされることになる。現在の案の中では、居住誘導区域が設定されるのは、合併前旧市町単位で都市機能誘導区域を設定している古川地区、現在用途指定がされており生活サービスやコミュニティの維持を図るものとして岩出山地区と三本木地区、他に鹿島台地区となっている。当初は鳴子地区についても居住誘導区域の設定がされたが、土砂災害などの危険性や用途未指定という現状なども考慮し、区域の設定は見送り、観光に特化したまちづくりを行うこととして、その手法として景観計画を用いるとしている[68]。また鹿島台地区については鳴子地区と同様に現在は用途が指定されていないが、震災の影響もあってか、矢本や石巻などから移住してくる者もいること、東北本線が通っており、仙台へのアクセスも良いことから、今後用途の指定を行ったのち居住誘導区域を設定することとしている。

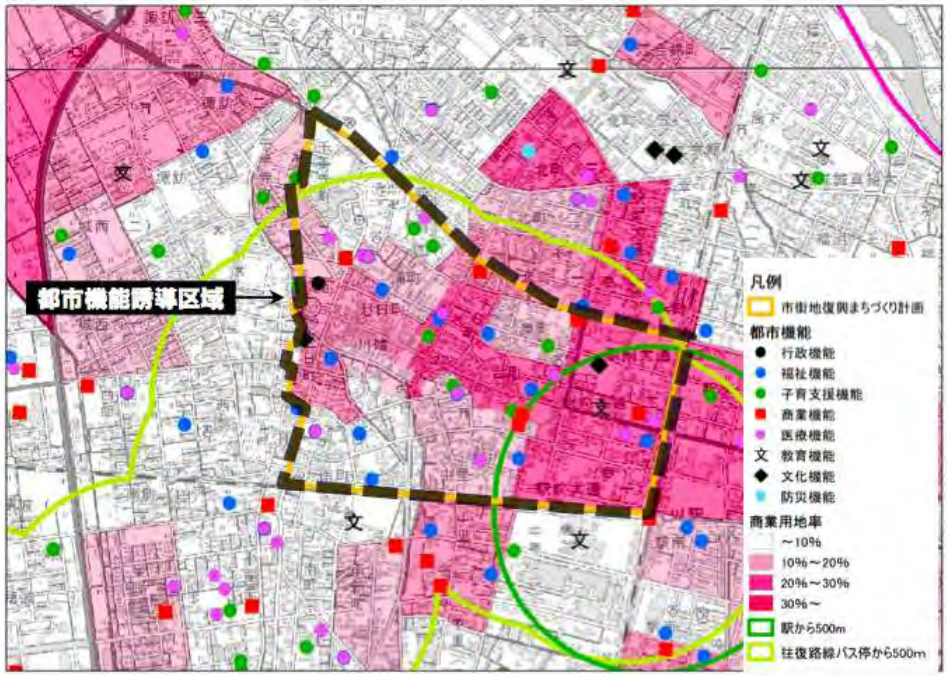



図3−1−2−⑩　大崎市の都市機能誘導区域

出典：大崎市立地適正化計画

[67] 大崎市ヒアリングより

[68] 同上

図3−1−2−⑪　大崎市の区域設定

※鳴子地区については居住誘導区域の設定を行わないこととなった

出典：大崎市立地適正化計画

ウ）合併自治体における合意形成の困難

大崎市は 7 つの市町が合併してできた自治体であるが、旧市町単位での行政サービスの提供を維持してきた。そのような中で立地適正化計画という誘導区域とそれ以外に分けるような計画を展開するには行政側もかなりのエネルギーを要したことが伺える。居住誘導区域の案が示された第 8 回立地適正化計画推進協議会の傍聴に伺ったが、その中では居住誘導区域が設定されない地区の住民代表の方から、「住民説明会には覚悟して来てください」との厳しい言葉が、行政側へ投げかけられていた。このように合併市町村においては旧自治体単位での合意形成にも困難が見られ、市町村が自主的に広域都市圏全体の連携を考えることは難しいようである。

また、この協議会には宮城県の都市計画担当課の職員も構成メンバーとして参加をしているが、立地適正化計画の議論においては、住民は自らの財産の価値の低下など身近な不安を抱えており、広域的な視点というのは持ちにくく、県の立場からの発言も難しい状況が伺えた[69]。やはりそも

[69] 宮城県ヒアリングより

そも単独自治体での計画作成となってしまうと、協議会も市町村内の合意形成の場という側面が強くなり、都道府県都市計画担当者が構成員となっていても広域連携の視点を見いだしにくいのだと考えられる。

平成の大合併より 10 年余りが経過し、多くの合併市町村では普通交付税の算定替えの特例[70]が終了しつつある。前述のように、公共施設のマネジメントという観点からは、必ずしも合併市町村において財政効率化が図れたとは言えず、今後、合併市町村は財政面から厳しい状況に立たされることが予想される。そのような意味で、立地適正化計画は、合併後の積み残した課題を解決するための一歩とも言え、旧市町という過去の組織単位ではなく、市域全体でのマネジメントを図ることに寄与している。しかし、人口減少が一層進むにつれて、更なる効率化が求められることは必然であり、都市圏単位でのマネジメントのあり方を考えることが必要である。

エ）居住誘導区域を外れた地域のおいて考えられるまちづくりの文脈

立地適正化計画は居住の誘導を行うことで、コンパクトシティの形成を目指す計画であるが、決して強制的な居住の集約を行うものではない。新たに住居の住み替えを行う者に対してインセンティブを与え、誘導を行うのであり、当然そうでない人が区域外に住み続けることは考えられる。区域から外れるからといって、行政がその地域を見放すようなことはあってはならず、住民に対して生活に必要なサービスをどのように維持するかの議論をセットで行っていかなければならない。そうでなければ合意形成を図ることも難しいであろう。大崎市では、その点についてもヒアリングで聞くことができた[71]。

居住誘導区域を設定しない鳴子地区については観光に特化したまちづくりを行い、手法として景観計画を用いることとしている。元々、鳴子地区は豊かな自然景観の存在と温泉施設の集積があり、紅葉の季節には観光客が大勢訪れていた。

定住人口の増加・維持を目的としたまちづくりではなく、景観という文脈を用いて交流・関係人口の増加を目指すまちづくりを行い周辺地域と差別化を行っていくことは、人口減少社会において必要な、まちの機能の特化の一つと言えよう。

写真3−1−2−③　鳴子峡の景観

出典：大崎市 HP

[70] 総務省「市町村合併に係る地方財政措置について」（平成22年4月23日事務連絡）
[71] 大崎市ヒアリングより

同じく居住誘導区域を設定しない田尻地区については、ラムサール条約登録湿地「蕪栗沼・周辺水田」が存在しており、また近年大崎市と周辺自治体が世界農業遺産に認定されたこともあり、そのモデルとなる地区として施策を投入していくとしていた。田尻地区は典型的な農村地帯であり、住宅などもあまり集積をしておらず、都市計画的な手法よりも、農業を基幹とした住民のネットワークによるコミュニティの維持に重きが置かれているようであった。東北の農村地帯においては既にコンパクトシティを目指すには難しい地域も数多く存在していると思われる。そのような地域では行政のマンパワーも不足しており、どのように生活機能を維持していくか住民協働で考えていく必要がある。大崎地域における世界農業遺産の認定は農村のコミュニティが評価されたもの[72]であり、行政と住民が、このコミュニティを持続可能にしていく取組は、直接的にまちの持続可能性に影響していくであろう。

写真3−1−2−④　蕪栗沼

出典：大崎市 HP

[72] 大崎市「大崎地域の農業が『世界農業遺産』に認定されました」, http://www.city.osaki.miyagi.jp/index.cfm/37,19553,html, (2018.12.11)

### ③ 宮城県加美町の協働のまちづくり

ア)加美町について

加美町は、2003 年 4 月に中新田町、小野田町、宮崎町の3町が合併して誕生した自治体である。2018 年 11 月末時点の人口は 23,393 人である[73]。宮城県の北西部に位置し、東西に約 32km、南北約 28km、面積は約 461 ㎢あり宮城県内で有数の面積を有している。西方は奥羽山脈を隔てて山形県尾花沢市に、東は大崎市に接している。産業は、稲作、野菜など多様な農産物の生産や、畜産との複合経営などによる農業を基幹とし、地域資源や伝統技術に根ざした地場産業の振興を行っている[74]。

加美町は大崎広域都市圏に属しており、中新田地区に非線引きの都市計画区域が設定されている。しかし、用途が未指定であることや、人口規模も大きくはなく中心市街地と言える程の市街地が形成されていないことから立地適正化計画等のコンパクトシティの形成を目指した集約型のまちづくりは行うのは難しい状況である。そのような状況の中で、これからの人口減少社会においてどのようなまちづくりを行うことで住民の生活を維持していくことができるのか、その取組状況から考察する。

図3−1−2−⑫ 加美町の位置

出典:加美町総合計画

[73] 加美町,「加美町人口動態」, http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,2003,13,96,html, (2018.12.15)
[74] 加美町『第二次加美町総合計画』pp.4-7(2015)

イ）協働のまちづくり

加美町では協働のまちづくりを掲げており、その中の取組として地域力向上支援事業を行っている。前述のように加美町ではコンパクトシティ形成のまちづくりは難しく、むしろネットワークの維持により住民生活に必要な機能を維持していくことを目指している[75]。地域力支援事業は、住民自らが暮らしを支える様々な活動を行う地域運営組織の形成促進に向け、ビジョン作成や組織づくりを行う事業であり、旧宮崎町旭地区をモデルとして取り組まれている。旭地区は加美町に 9 校ある小学校区単位の一つで、最も人口減少が進んでいる地区の一つであり、2015 年の人口が 687 人、高齢化率は 34.9%、2045 年の推計人口は 294 人、推計高齢化率は 54.9%となっている[76]。この地区では「旭地区をさらに良くするプロジェクト」という、地元の 20～40 代中心の若者、20 名程度で構成された集まりを立ち上げ、「旭地域づくり塾」を開催しており、閉校が決まった旭小学校の利活用や地区の魅力について行政と住民が協働で考えている[77]。加美町ではこのような取組を、旭地区をモデルに徐々に他地区にも広げていこうとしている。

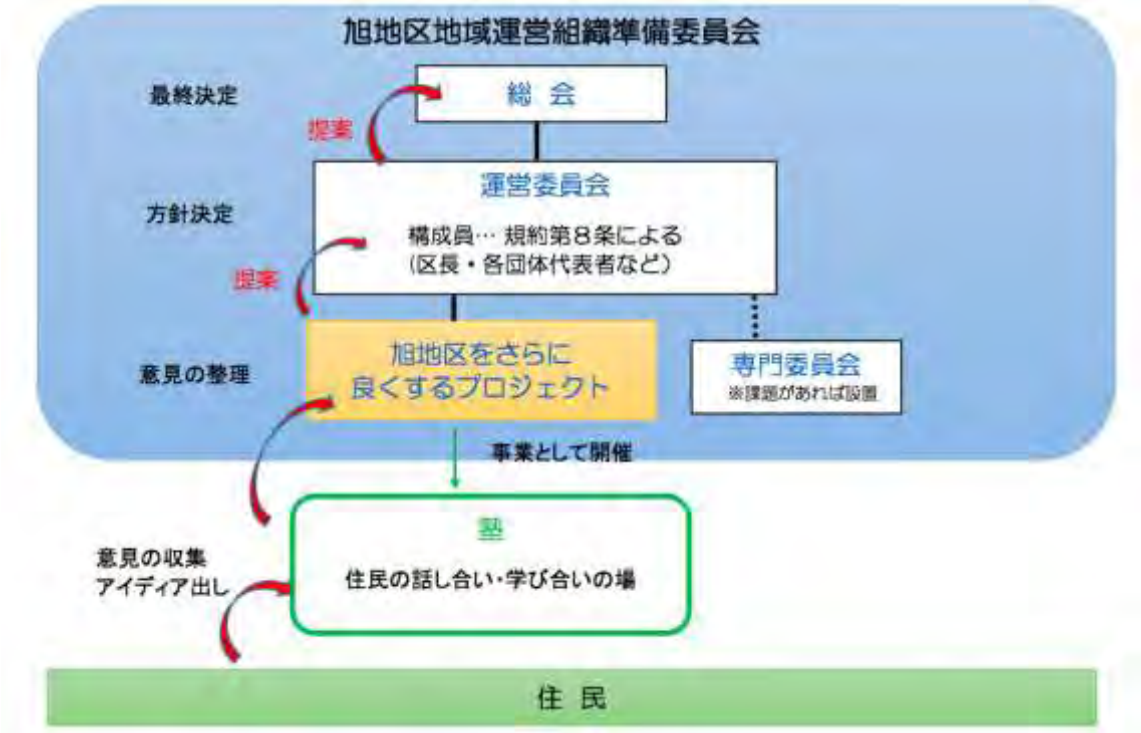



図3−1−2−⑬ 旭地区地域運営組織準備委員会の概要

出典：加美町

[75] 加美町ヒアリングより
[76] 加美町「加美町地区別人口シミュレーションの結果について」p.18（2018）
[77] 加美町，「地域力向上支援事業」，http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,0,22,256,html，（2018.12.15）

東北の農村部においてはこの旭地区のような地区は珍しくない。住民生活に必要な機能について維持をしていかなければならない一方で、厳しい財政状況や市町村職員のマンパワーの限界などから、行政による支援には限界があり、共助の機能を高め、住民達が自分たちで課題解決を行っていく必要がある。また、行財政が逼迫した結果、行政サービスが縮小することは今後避けられないが、一方でただそのサービスを縮小するだけでなく、どのようにその機能を補完していくかの議論が必要である。特に地域にとって重要な施設である小学校については、統廃合が進んでいくことが考えられることから、利活用について住民と協働で話をしていくことが重要である。

ウ）まちづくりにおける魅力の特化

人口減少社会が進行していく中、立地適正化計画を作成し居住の誘導を行っていくような集積した市街地が存在しない自治体が、にぎわいを創出していくには他地域からの訪問者を増やすしかない。交流人口の増加に取り組むことが重要である。そのためには、ただ「自然が豊かである」などではなく、その地域に関わりたいと思えるような、そこにしかない魅力を創出していく取組が求められる。その点について加美町では他の市町では見られない文脈での取組が見られた。

加美町中新田地区には、国内有数の音響効果を誇り、地方からの文化発信の象徴として全国的に有名な「中新田バッハホール」が立地しており、「音楽」を地域資源として「音楽と福祉のまちづくり」に取り組んでいる。2015 年には株式会社国立音楽院と分校新設に関する立地協定を締結し、2017 年には廃校施設をリノベーションして、国立音楽院宮城キャンパスが開校した[78]。住民に音楽文化が根付いていきつつある一方で、バッハホールで集客した人口の滞在時間を伸ばす取組の強化が求められるところである[79]。

写真3−1−2−⑤　中新田バッハホール

出典：加美町 HP

[78] 加美町，「音楽と福祉のまちづくりー音楽×地方創生ー」，http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,11323,19,html，（2018.12.15）

[79] 加美町ヒアリングより

また小野田地区については、従来よりやくらい高原が観光地としてにぎわっており、2018 年にボルダリング施設を整備し新たなにぎわいの形を形成しつつある。スポーツクライミングが東京オリンピックの種目になるなど、近年のクライミングの人気の高まりもあってか、既に日本トップレベルの選手にも利用され、国体の予選の開催がされるなど、「スポーツ」という今までにはなかった文脈での魅力形成がされつつある。ヒアリングでも、オリンピック競技レベルの追加整備も検討をしているようであった[80]。

このような交流人口の増加につながるような魅力を創り出す上では、どれだけの人を呼び込むニーズがあるのかの検討が必要であり、従来とは異なる視点が必要なこの議論を行政だけで行うのは難しい。住民や民間企業、外の人間のアイディアも借りながら創り上げていく必要がある。加美町には周辺自治体にはない文脈での魅力が形成されつつあり、今後もその魅力の更なる特化が求められるところである。

写真3−1−2−⑥　やくらい WALL

出典：加美町 HP

**(4)政策提言の方向性**

現行の人口減少社会に対応した諸計画は、目的として都市機能のコンパクト化、公共施設・サービスの縮減などのマネジメントがあるものの市町村という組織単位で計画が完結しており、必ずしも住民の生活圏域内全体での効率化が図られていない。人口減少が加速していく今後の日本において、地方自治体は今後ますます財政が逼迫していくことが予想され、まちの持続可能性の為にも、館林都市圏のような広域的な立地適正化を推進していく必要がある。それには都道府県による広域調整が重要となり、人員的にも機能的にも乏しい町村を補完しつつ、都市圏全体のマネジメント機能を発揮する必要がある。

都市機能誘導施設・公共施設の立地などは、人口減少を勘案しつつ広域的な見地から、どうすれば効率的であるのか、どこまでサービスを提供できるのか検討をしなければならないが、個々の地域のまちづくりのあり方については住民自らが行政と協働しながら考えていく必要がある。それ

[80] 加美町ヒアリングより

には周辺地域との関係性など広域的な見地も必要だが、何よりも自分たちの地域の強みは何であるのか、将来どのようにしたいのかを本気で考えてもらうことが重要である。特に今後、人口密度の維持も難しいような農村地帯においては、どのようにコミュニティを維持していくのか、地域住民の共助の機能を持続可能にしていくのかを検討をしなければならず、自らの課題解決の力を養っていかなければならない。都道府県による広域調整が必要である一方で、今後の市町村のまちづくりは、今以上に住民と向き合うことが必要となってくるであろう。

【人口減少社会のまちづくりにおける都道府県と市町村の役割について】
（主に都道府県）公共施設の立地、インフラ更新の優先順位等の広域調整
×
（主に市町村）住民協働のまちづくりによる機能の維持・魅力の特化

## ３－２　まちなかの魅力を高める

### ３－２－１　まちなか空き地・空き家の利活用

#### (1)空き地・空き家の利活用の必要性

##### ①　中心市街地の空き地・空き家による外部不経済

前述したように都市ではスプロール化やスポンジ化が起きている。そのことで問題となってくるのが、中心市街地の空き地・空き家の問題である。空き地や空き家が存在することによって様々な外部不経済をもたらすことが予想される。「景観の悪化」や、「防犯・防災機能の低下」、「不法投棄、火災発生の誘発」といった外部不経済としての周辺への悪影響のみならず、「集積率低下による行政サービスの効率性低下」や「資産税収の減少等による財政悪化」といった行政への影響も考えられる。こうしたネガティブな側面から利活用の必要性を見出すことができる。

##### ②　空き地・空き家の利活用によるエリア価値の増加

その一方、ポジティブな側面からもその必要性を導くことができる。立地適正化計画などによる都市の集約をより有効にする手段としても、空き地・空き家の利活用は重要なものとなるだろう。加えて、失われた街のにぎわいを創出するために有効活用することで、まち全体のエリア価値を高め、集約に資するのみならず、交流人口の増加にもつながり、まちの持続可能性を高めることができるのではないだろうか。

##### ③　東日本大震災における防災集団移転促進事業に伴う空き地

さらに、東日本大震災における防災集団移転促進事業(以下、「防集事業」とする。)による移転先地・移転元地の土地利用という新たな空き地の問題も発生している。防集事業は主に行政が主体となって進めるものであり、それにより生じる問題に対しては行政が対策を講じるべきであろう。しかし、利活用まで対応が追いついていないというのが現状である。移転先地・移転元地も、今後のまちづくりに重要な財産として位置づけることができるため、利活用を考慮した対策が必要となるだろう。

##### ④　問題点の抽出と政策提言の必要性

空き地・空き家は存在そのものが外部不経済を生じさせるものであるものの、エリア価値を高めるための財産としてのポテンシャルも秘めている。さらに、空き地・空き家の利活用は都市集約との連動性もあり、行政にとっても住民にとっても Win-Win の政策であると考えられる。それでは、そのためには何が必要であるのか。以下より、現状から問題点を抽出し、政策提言へとつなげる。

#### (2)空き地・空き家の現状と問題点

ここでは、空き地・空き家の現状について概観し、その現状がなぜ生じているのかについて、ヒア

リング調査も参照しながら考察を加える。

### ① 空き地の現状と問題点

ア）全国的調査での空き地の現状と問題点

ⅰ）空き地の面積と空き地率

土地基本調査によると、全国の空き地面積と空き地率は 2008 年までは横ばいであったが、2013 年では増加へと転換している。これは、少子高齢化や人口減少等の社会構造の変化により、新たな都市的土地利用の需要が少なくなるにも関わらず、依然として農業的土地利用からそれへの転換が起こっている[81]ことが要因として考えられる。

図3－2－1－① 全国の空き地面積と空き地率

出典:国土交通省「空き地等をめぐる現状について」

ⅱ）空き地の所有者と取得方法

増加傾向にある空き地の所有者として、法人と世帯が想定されるが、世帯が所有する空き地の増加が著しいことが確認できる（法人所有に関してはむしろ減少傾向）。世帯の所有する空き地について、2003 年から 2013 年の 10 年間で 300 ㎢が増加している。後述する空き家に関して、利活用が望めない空き家の敷地についても同等に増加している。そうした空き地の取得方法で最も多くを占めているのが「相続・贈与での取得」であるというのが現状である[82]。

ⅲ）自治体による実態把握の現状

こうした空き地について利活用を行う上で、その実態把握を行うことは不可欠であると考えられる。

---

[81] 国土交通省 「空き地等をめぐる現状について」

[82] 国土交通省 「平成 25 年度土地基本調査」

しかし、実態把握を行う予定のない自治体は 6 割に上っている。それを行う課題として、「労力・予算が確保できない」「制度的根拠がない」「所有者の特定ができない」などが挙げられている。

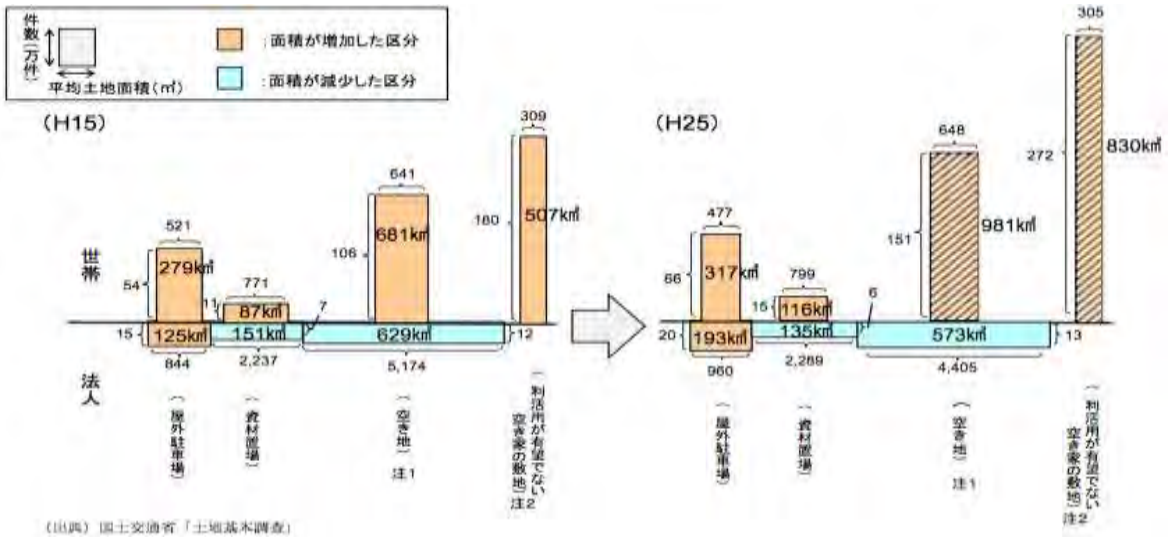



図3−2−1−② 低未利用地の推移

出典:国土交通省「空き地等をめぐる現状について」

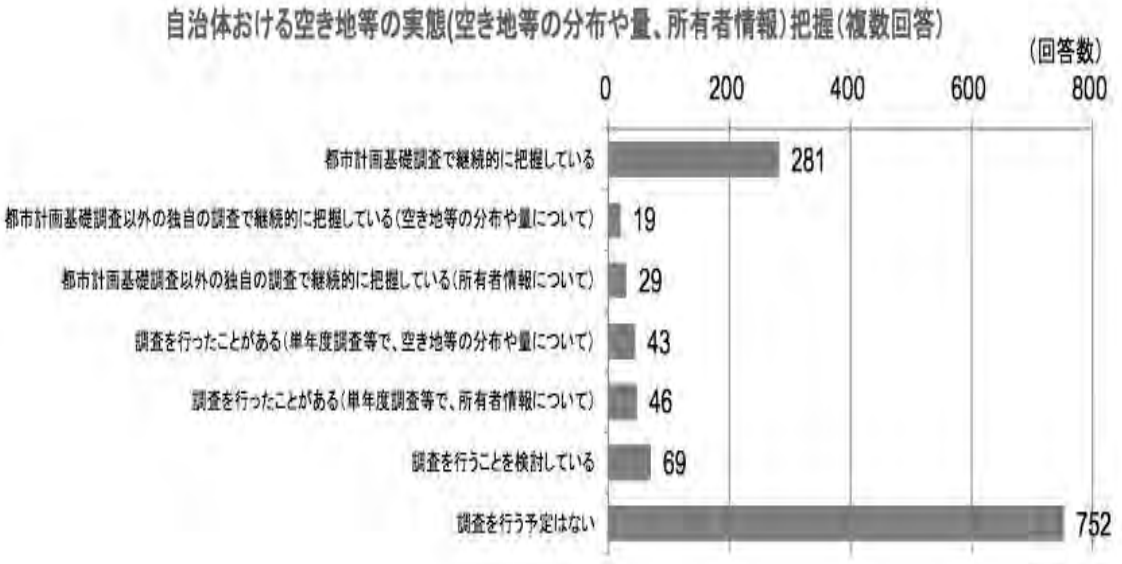



図3−2−1−③ 自治体における空き地等の実態把握

出典:国土交通省 「空き地等をめぐる現状について(補足)」

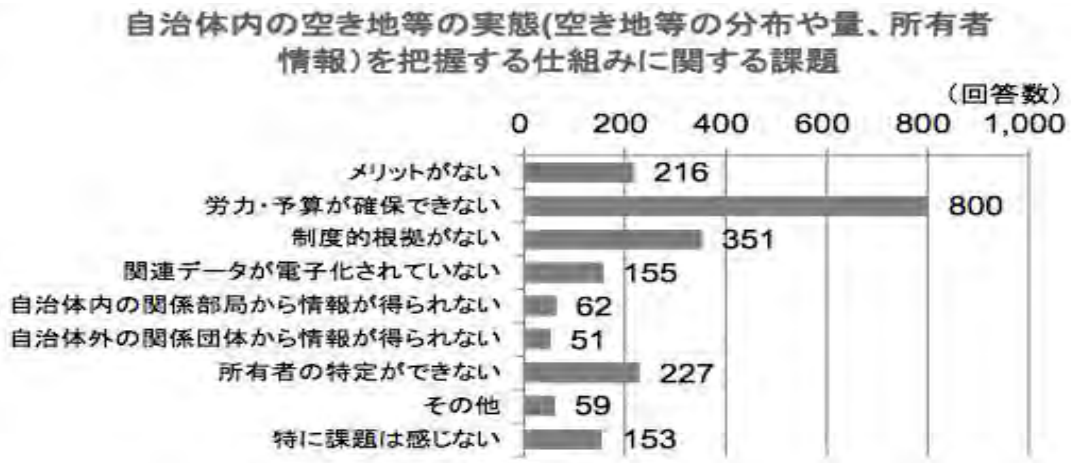



図3−2−1−④ 自治体内の空き地等の実態把握に関する課題

出典:国土交通省 「空き地等をめぐる現状について(補足)」

ⅳ)所有者不明土地の状況

また、所有者が直ちに判明しない又は判明しても連絡がつかない、いわゆる所有者不明の土地の存在が利活用を妨げていることが考えられる。発生要因としては相続登記がなされていないことが挙げられ、相続登記が行われない状態が続くと今後も増加することが予想される。こうした土地は東日本大震災の復興事業における用地取得で課題となったが、今後の自然災害や公共事業、さらには利活用においても課題となることが予想される。

さらに、所有者が空き地のまま所有する理由としては「相続したが、今のところ利用する予定がないため」といった回答が半数を占める(国土交通省 「人口減少・高齢化社会における土地利用の実態に関する調査」)など、所有者による低・未利用地状態の解消が困難であるという状況が存在していることが伺える。

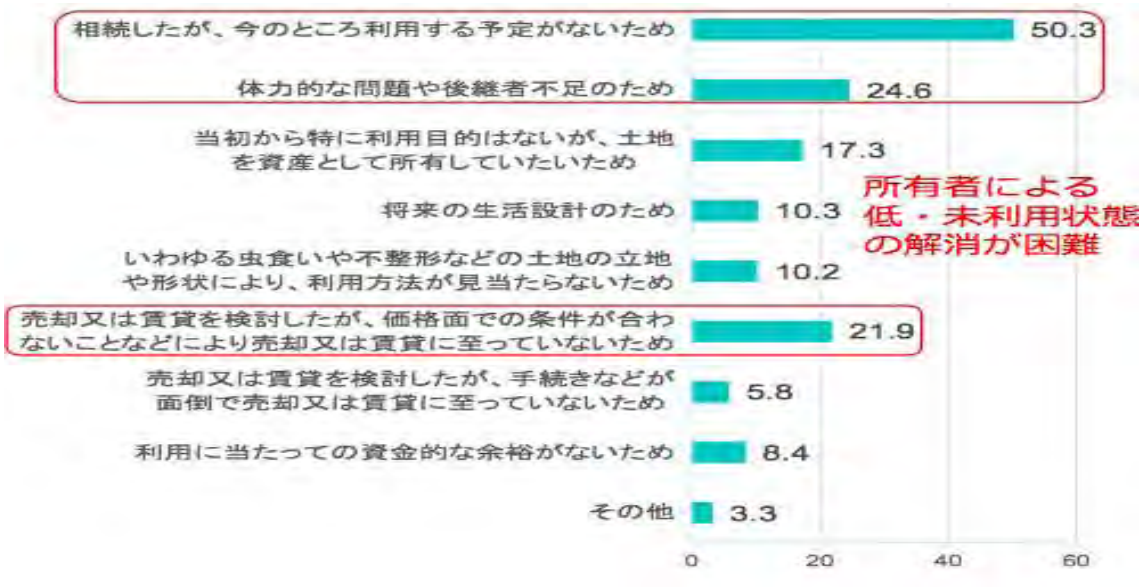



図3−2−1−⑤ 所有する土地を利用していない理由

出典:国土交通省 「空き地等をめぐる現状について」

イ)ヒアリング調査による自治体の空き地に対する対応

本ワークショップでのヒアリング調査においても、自治体では空き地に対する問題意識を持っていることが分かった。中には苦情も年 100 件前後のペースである自治体もあった。しかし、全国データと同様に実態把握を行っている自治体はほとんどなく、対策に着手できている状況ではないことが伺える。さらに、そうした実態把握を行うことの障壁としてマンパワー不足を挙げていた。また、復興事業の中で所有者不明土地の問題が生じた例などもあるといった意見を得ることができた。

**② 各種法制度の概要と課題**

ア)土地収用法の概要と課題

ⅰ)事業認定と収用裁決

前述したように、空き地の問題には所有者不明土地の問題が大きく関わっている。そうした所有者不明土地を活用することができれば空き地の問題も前進すると考えられる。土地収用法にも所有者不明土地を活用するための制度として不明裁決の制度がある。

土地収用の基本的な手続は大きく事業認定手続と収用裁決手続の大きく 2 つに分かれる。事業認定手続とは、申請事業が土地を収用するに値する公共性を有することを、事業認定庁(国土交通大臣等)が認定する手続であり、収用裁決手続とは収用委員会が土地所有者に対する補償金の額等を決定する手続きである[83]。収用裁決手続の中で収用事業を行おうとする企業者は収用委員会に対して土地収用法第 40 条第 1 項に定める書類を提出する必要があり、その書類に土地所

[83] 国土交通省「土地収用法の主要手続」

有者及び土地に関して権利を有する関係人の氏名及び住所を記載したものが含まれている(同項第 2 号ニ)。

ⅱ)不明裁決

しかし、登記の未了等の事情で所有者の住所や氏名等が把握できない場合がある。その場合においても収用を可能とする特別の仕組みが不明裁決なのである。

不明裁決とは、起業者が土地所有者の氏名及び住所等の情報を「過失なくて知ることができないものについては」裁決申請書に記載することを要しない(土地収用法第 40 条第 2 項)と定めるものである。このように土地収用法においても所有者不明の土地に対する一応の対策はとられている。

ⅲ)起業者に対する過大な調査義務

しかし、収用実務インタビューによると「現実の収用委員会の行政指導は、ガイドライン[84]記載の事項にとどまらず、日本はおろか、海外の転居先への現地調査や地元への聞き込みを要求したり、所有者が外国人の場合にもあくまでもその特定と当人への確認を求めたり、具体的にどこまでの作業をするか特定せずに延々と所有者の氏名、住所の探索を要求したりする事例など、極端に過剰な運用が多々見られる。このような運用は念のため、安全のため、という法律論によらない感覚的な根拠による場合も多いという。[85]」とあるように、起業者に過大な調査義務を課している。所有者不明の土地が増加している現状において、このような運用を行うことは土地の活発な利用を妨げることになると考えられる。不明裁決を使いやすい制度にしていくことが今後の課題と言えるだろう。

イ)所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法

ⅰ)所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法の制定

所有者不明土地の増加という状況を受け、「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」(以下、「所有者不明土地特措法」とする。)が 2018 年 6 月に制定された。この法律は大きく分けて 3 つの仕組みを構築することを目的としている。

・1 つ目は所有者不明土地を円滑に利用する仕組み
・2 つ目は所有者の探索を合理化する仕組み
・3 つ目は所有者不明土地を適切に管理する仕組み

ⅱ)所有者不明土地を円滑に利用する仕組み

ここでは、収用に関する部分である 1 つ目の所有者不明土地を円滑に利用する仕組みについて詳説したい。所有者不明土地を円滑に利用する仕組みは、さらに 2 つに分かれる。

1 つは公共事業における収用手続の合理化・円滑化である。前述したとおり、通常は収用する場合には収用委員会の裁決を受けなければならない。しかし、所有者不明土地の場合には、それを都道府県知事の裁定に替えることにより、収用委員会の審理をなくすことができ、期間を短縮する

---

[84] 国土交通省総合政策局「不明裁決申請に係る権利者調査のガイドライン」(2014 年 5 月 23 日付)を指す。ガイドラインでは登記、住民票、戸籍、固定資産台帳等の書類を調査対象として例示している

[85] 福井秀夫「所有者不明土地の発生原因と法政策―取引費用対策の徹底を」日本不動産学会『不動産学会誌』p.51 2017 Vol.31 No.3

ことができる。国土交通省によれば収用手続きの期間を現行の 31 ヶ月から 21 ヶ月に短縮できるとしている[86]。それでも、収用に 2 年近くの期間を要するため、この期間の長さが、収用に参入する事業者に対して障害となっているという課題が残る。

もう 1 つは地域福利増進事業の創設である。収用が所有権の取得を指すのに対して、この事業は利用権の設定を指す。事業の流れとしては所有者不明土地を利用したい事業者が都道府県知事に裁定を申請し、6 ヶ月の公告・縦覧の間に所有者が名乗り出ず、反対の申し出が無ければ、都道府県知事が収用委員会に意見聴取したうえで保証額を裁定し、事業者が保証額を供託すれば、上限を 10 年間とする一定期間の利用権が設定されるというものになっている。対象事業は法令で明確に規定されており、公共事業のうち、地域住民の福祉又は利便の増進に資する事業で、原状回復が可能なものと、公共事業にはあたらないが、地域住民等の福祉又は利便の増進に資する施設（収益性があるものも含む）で、周辺で不足しているものという主に 2 つの類型がある。このように収用事業にあたらないものについて利用できる途が開かれたのは大きな前進である。しかし、利用権の上限が 10 年と短く、所有者が現れ明渡しを求めた場合には期間終了後に原状回復をしなければならないため、堅固な建築物は建てることができない。このことが、事業に参入しようとする事業者にとって障害となっているため、この地域福利増進事業の枠組みをどのように広げ、使いやすい制度にしていくかが課題となっている。

### ③ 空き家の現状と問題点

ア）全国的調査での空き家の現状と問題点

ｉ）空き家の戸数と空き家率

空き家に関しても空き地同様にその数、率は増加傾向にあり、特に別荘、賃貸用・売却用住宅地等を除いた「その他の住宅」の数が急増している。そのうち、利活用が有望なストック数はおよそ 15%であり、残りの利活用が望めない 85%については将来的には空き地化する可能性が高く、空き地と連動した対策が必要となる。さらに、将来的に既存住宅の除却や、住宅用途以外への有効活用が促進されなければ、空き家率は 30%ほどに上昇するという予測もされている。

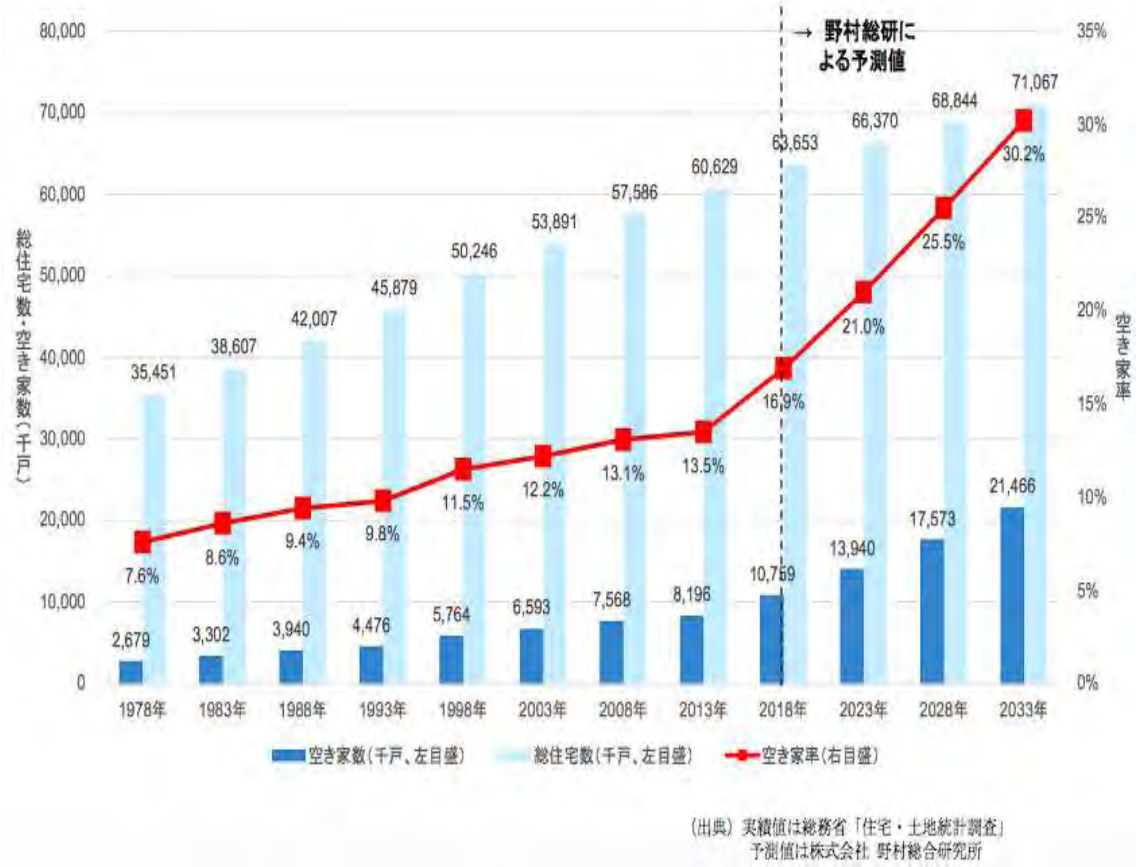
[86] 国土交通省「所有者不明土地に関する取組について」

[空き家の種類]
二次的住宅：別荘及びその他（たまに寝泊まりする人がいる住宅）
賃貸用又は売却用の住宅：新築・中古を問わず，賃貸又は売却のために空き家になっている住宅
その他の住宅：上記の他に人が住んでいない住宅で，例えば，転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など

〈出典〉総務省「住宅・土地統計調査」

図3−2−1−⑥ 種類別空き家数の推移

出典:国土交通省 「空き地等をめぐる現状について」




（出典）実績値は総務省「住宅・土地統計調査」
予測値は株式会社 野村総合研究所

図3−2−1−⑦ 空き家数・率の推移と将来推計

出典:国土交通省 「空き地等をめぐる現状について」

ⅱ）空き家発生の原因

こうした空き家が生じる主な原因としては、空き地同様に相続による取得が大きなものとなっている[87]。さらに、民間の調査から被相続人と相続人が異なる県に居住しているケースが多いことも明らかになっており[88]、今後も相続を契機にして空き家がより発生することが容易に想像できる。

ⅲ）空き家の実態把握とコスト負担

空き家に関しても空き地と同様に実態把握ができていないということが利活用の障害となっている。また、空き家となっている住宅の現在の状況について見てみると、所有者の約 7 割は特に何もしていないという状況であり、その半数は賃貸したくないという意向である[89]。こうした空き家に関しては、固定資産税の住宅用地の特例を受けているケースが多く、空き家のまま放置していてもコスト負担が少ないということも問題として考えられる。

イ)ヒアリング調査での空き家の現状と問題点

ⅰ）自治体の取り組み

ヒアリング調査でも空き地同様に実態把握はできていない自治体がほとんどであったが、民間業者に委託をし、調査に乗り出す自治体も見られた。また、空き家バンクという制度を設けて利活用につなげようする取り組みが見られたが、基本的に行政は住民からの申請を待つという、受け身の姿勢であるため、有効的に機能しているという状況ではないように思われる。

ⅱ）店舗併用住宅とシャッター商店街

また、空き家には店舗併用住宅も含まれ、空き家に派生する空き店舗といった問題も生じている。各地商工会議所を対象とした調査[90]では、人口規模に関わらずに多くの地域で中心市街地において空き店舗の問題が生じているという現状が明らかになっている。人口 5 万人未満の地域では特に問題となっており、人口減少社会において重要な課題であると考えられる。空き店舗の状態が続いている理由としては、「土地・建物を賃貸／売却する意向があるが、相手先がみつからない」が最も多く 51.5%、次いで「この先どうするか検討中」が 23.1%、「積極的に賃貸／売却しなくても、生活に支障がない」が 18.3%となっている[91]。空き店舗所有者の経済的状況に着目した調査では、経済的に困っていないという所有者が 9 割を超えており、早急に対応する必要性を感じていない可能性が存在している。

ⅲ）空き店舗の固定資産税負担

ヒアリング調査でも、この空き店舗の問題はどの自治体にも存在しており、いわゆるシャッター通りと化している商店街が多く見受けられた。行政側としても危機意識は持っているものの、有効な対策を取ることができておらず、困っているという状況であった。さらに、所有者は店舗併用住宅であるにもかかわらず居住していないケースが多いのではないかという意見があった。こうした空き店舗

---

87 国土交通省 「平成 26 年度空き家実態調査」

88 フィデリティ退職・投資教育研究所「日本の相続と投資の実態」2012

89 価値総合研究所 「消費者（空き家所有者、空き家利用意向者）アンケート結果概要」

90 日本商工会議所「中心市街地における空き地・空き店舗の利活用促進に関する実態調査結果」

91 中小企業庁「平成 28 年度空き店舗に対する認識等に関する調査報告書」

に関しても固定資産税の住宅用地の特例を受けているため、負担が少なくなっており、さらに賃貸や売却の意向が低下していることが考えられるだろう。

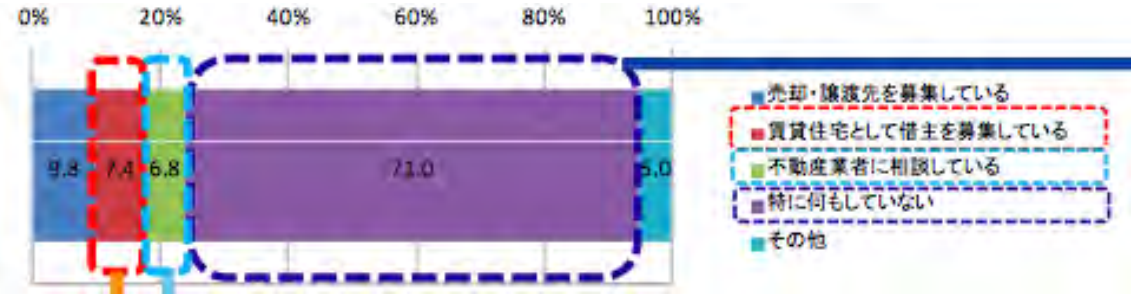



図3−2−1−⑧　空き家の現在の状況

出典：価値総合研究所　「消費者（空き家所有者、空き家利用意向者）アンケート」

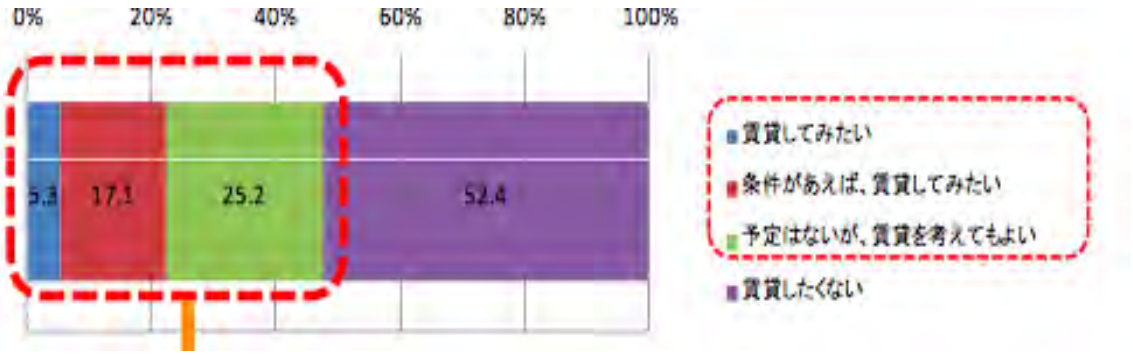



図3−2−1−⑨　（特に何もしていない）空き家の賃貸意向

出典：価値総合研究所　「消費者（空き家所有者、空き家利用意向者）アンケート」

**④　空家等対策の推進に関する特別措置法の概要と課題**

ア）空家等対策の推進に関する特別措置法の目的と対象

空き家が問題となっているという現状を踏まえて、2015 年に「空家等対策の推進に関する特別措置法」（以下、「空家特措法」とする。）が施行された。この法律は「適切な管理が行われていない空家等が防災、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしていることに鑑み、地域住民の生命、身体又は財産を保護するとともに、その生活環境の保全を図り、あわせて空家等の活用を促進する」ことを目的としている（空家特措法第 1 条）。

イ）「空家等」と「特定空家等」

空家特措法の第 2 条第 1 項においては「空家等」を「建築物又はこれに附属する工作物であって居住その他の使用がなされていないことが常態であるもの及びその敷地」と定義し、第 2 条第 2 項において「特定空家等」を「そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態

又は著しく衛生上有害となるおそれのある状態、適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態にあると認められる空家等」と定義している。つまり通常の「空家等」と著しく外部不経済をもたらす「特定空家等」に分けて対応しているのである。

ウ）特定空家等に対する特例

特定空家等については認定後に指導→勧告→命令→代執行の措置という一連の流れが予定されている（空家特措法第 14 条）。また、居住の用に供されている家屋の敷地を指す住宅用地では固定資産税の軽減措置の特例が存在し、200 ㎡以下の部分では 1/6 に、200 ㎡を超える部分では 1/3 に軽減されている。しかし、「特定空家等」に認定され勧告がなされたものについてはその特例を適用除外にできる（地方税法 349 条の 3 の 2 第 1 項）。このように特定空家に対してはある程度行政が対処できるようになった。

エ）通常の空家等

通常の空き家について見れば、空き家の調査をするに当たり、固定資産税情報の内部利用が可能となる（空家特措法第 10 条）など、市町村の権利が拡大された。

また、税制上の措置として相続人が空き家を相続し、当該家屋または家屋を取り壊した後の土地を売却した際の譲渡所得から 3000 万円の特別控除を受けることが可能となり、空き家を売却するインセンティブを与えている（租税特別措置法第 35 条第 3 項）。

しかし、これらの対策は特定空家に対するものと比べると強制力を持たないという点で十分とはいえない。通常の空き家を減らしていくためには、最終的に強制力を有することが予定された法制度が求められる。

オ）空家等対策計画へのインセンティブの付与

また、市町村は空家等対策計画を定めることができる（空家特措法第 6 条）ものの、計画を定めることによって法的な効果が発生するというものではなく、あくまで方針を定める程度にしか活用されていないのが現状である。よって、この計画に法的な効果を与えるという形で計画を活用するインセンティブを市町村に与える必要があると考えられる。

空き家に対する問題意識が顕在化し、空家特措法制定にまで至ったことは大きな進歩であり、現に著しい外部不経済をもたらす特定空家については対処することが可能となった。しかし、通常の空き家に対する対処については、まだまだ改善の余地があるといえるだろう。特定空家に対する対症療法的な解決の仕方ではなく、通常の空き家に対して活用を促し、早い段階で空き家問題を解決できるような制度が求められているのである。

### (3)移転先地・元地の現状と問題点

#### ① 防災集団移転制度の概要

防災集団移転とは「住民の生命等を災害から保護するため、住民の居住に適当でないと認められる区域内にある住居の集団的移転を促進することを目的として、地方公共団体に対し事業費の一部補助を行い、防災のための集団移転の促進を図る[92]」事業であり、「市町村は、移転促進区域の設定、住宅団地の整備、移転者に対する助成等について、国土交通大臣に協議し、集団移転促進事業計画を定める[93]」ものとされている。

移転促進区域とは災害危険区域のうち、住民の生命、身体及び財産を災害から保護するため住居の集団的移転を促進することが適当であると認められる区域(防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律(以下、「防集法」とする。)第 2 条第 1 項)のことを指し、移転後にはその土地に住宅を建てることが出来なくなる。その住宅が建てられなくなった土地のことを「移転元地」と呼び、集団移転した先の住宅団地のことを「移転先地」と呼ぶことにする。

防災集団移転促進事業の流れは以下に示す図のとおりである。

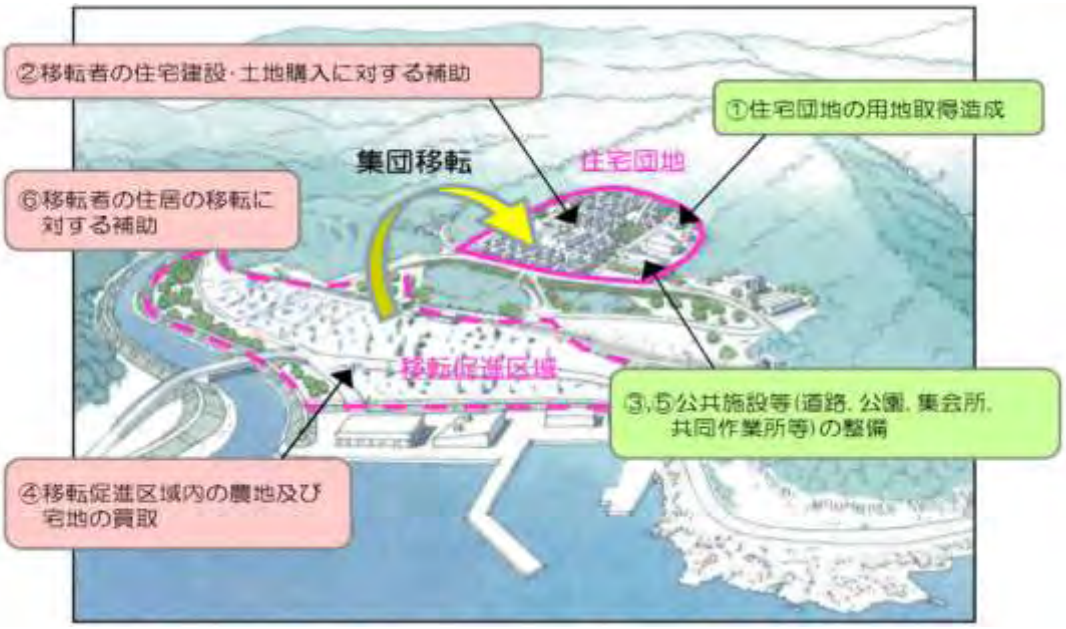



図3−2−1−⑩ 防災集団移転促進事業イメージ

出典:国土交通省「防災集団移転促進事業の概要」

#### ② ヒアリング先の移転元地・先地の問題点

ア)東日本大震災被災自治体共通の課題

ヒアリング調査により、被災自治体においては移転元地・先地において課題を抱えていることが判明した。訪問した南三陸町、陸前高田市、女川町、石巻市において、移転元地についての利用計

[92] 国土交通省「防災集団移転促進事業の概要」
[93] 同上

画が埋まっている自治体は無く、移転元地の利用をどのように進めればよいのか困っているという事情が判明した。また、移転先地の住宅団地においてもすべて埋まっている訳では無く、空き戸や空き区画が発生しているという事情が判明した。これらの課題は東日本大震災の被災自治体に共通する課題であると思われる。

イ）南三陸町の移転元地

その中でも特に移転元地において大きな課題を抱えていたのは南三陸町である。以下で具体的に述べていきたい。

南三陸町の課題は、移転元地の集約が進まないことである。ヒアリングにおいて、東日本大震災における防災集団移転促進事業では移転促進区域内で土地の買い取りをあまり行わなかったため移転元地には民有地が多く存在しているということが判明した。また、移転元地を企業誘致等に利用したいものの、民有地が多く張り付いているため誘致に用いる土地を準備できないということも判明した。これらの土地の集約をいかにして行っていくかということが、今後の課題である。

ウ）土地の交換を促すための税制措置

そうした民有地と公有地の混在を解決するための手段として、土地の交換を促すための税制措置が紹介されている。その流れは以下に示した図の通りであり、以下の手順を踏めば登録免許税と不動産取得税の免税措置が受けられる。しかし、この免税措置を行うことができるのは 2021 年 3 月末までであるため、それ以降に交換を行いたい自治体が出てきた場合の対応が今後の課題となる。

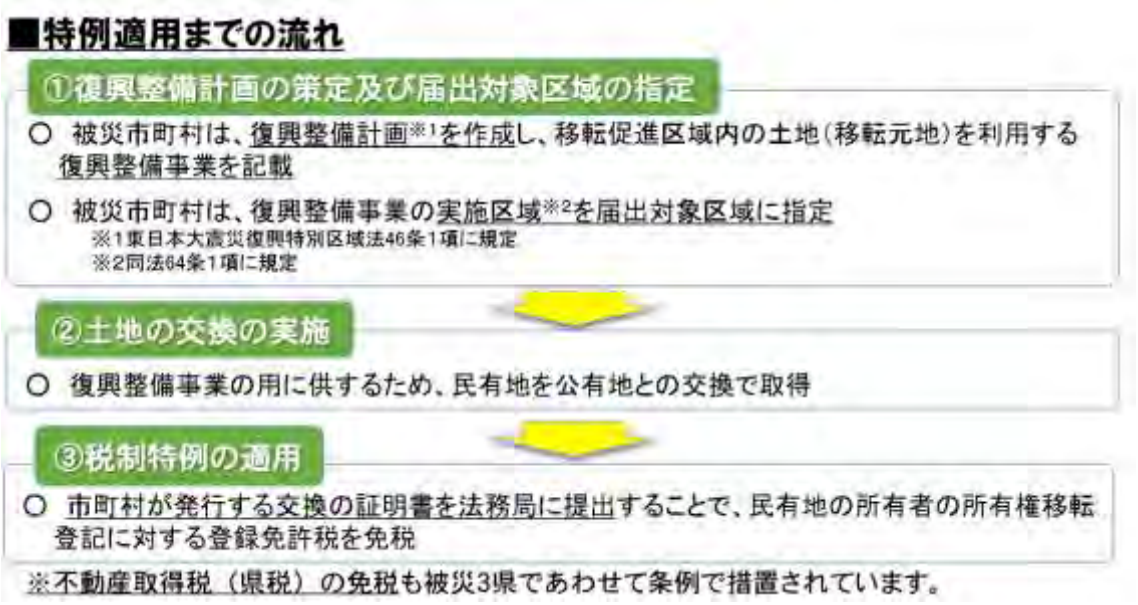



図3−2−1−⑪　登録免許税等の免税措置

出典：復興庁 「防集移転元地等の活用に関する事例集（追加版）」

### (4)政策提言の方向性

以上の問題点を踏まえ、解決すべき課題について項目立てて記述し、政策提言へとつなげる。

#### ① 空き地・空き家の所有者の把握

ア)空き地・空き家の情報把握

今後、より一層空き地・空き家が増加する見込みの中で、それらの利活用を促進するためには、土地・建物の所有者や分布、面積等といった基本的な情報を把握しておくことが不可欠である。

イ)実態把握にかかるコスト負担の軽減

しかし、上述したように実態把握を行う予定のない自治体が 6 割を占めているのが現状である。特に、中心市街地等の人口密度が高いエリアにおいては、土地が細分化されており、土地に関する権利関係が複雑になっていることから、調査に膨大な労力と費用がかかることが予想される。

こうした状況から、実態把握にかかるコスト負担の軽減を図る政策が必要であると考えられる。

#### ② 利活用のための制度整備

ア)相続登記の申請義務

実態把握を行っても所有者が不明であると、利活用がしづらいということが予想される。そのため、所有者をできる限り明確にすることが必要だと考えられる。所有者を示すものとして登記があり、表題部と権利部に大きく分かれる。表題部についての登記は義務であるが、権利部について登記する義務はなく、相続開始後、相当期間が経過しても相続登記がなされないことが問題となっている。相続登記がなされない原因としては、相続登記に申請義務がないことと、登記時に税金がある程度かかるといったことが考えられる。この登記に関しては、時間の経過によって、相続人が多数にのぼり問題が複雑化することで、利活用の妨げの大きな要因となっている。こうした問題は既に顕在化しており、早急な対応が望まれる。

イ)所有者不明土地に対する土地収用の活用

上記の登記による対策を講じたとしても、所有者が明らかにならず、所有者不明となってしまう不動産は存在するであろう。そうした所有者不明の不動産についての対策は現行制度上、十分に進んでいるとは言えない状況であり、これについての対策も検討が必要である。考えられる手法として土地収用が挙げられる。所有者不明土地に特措法が設けられることによってある程度の改善は図られたが、調査や手続きに要する時間が長期に渡る問題や、収用可能となる都市施設として認められる住宅団地(50 戸以上)の要件が人口減少社会の現状にそぐわないといった課題が考えられる。

### ③ 所有者に対するインセンティブ

ア）空き地・空き家の所有者に対する利活用のインセンティブの付与

所有者の把握を行い、制度を整備したとしても、所有者が利活用の意思を持たない限りには空き地・空き家の問題は解決しないと考えられる。そこで、所有者が利活用に資するインセンティブを与えることが必要であると考えられる。しかし、このことについて自治体任せにしてしまうと、地域によって差が出てしまうことが懸念されるため、制度として設けることが重要だと考える。本研究では空き家について着目し、この制度について考える。

イ）通常の空き家に対する固定資産税の住宅用地特例のあり方

空き家は前述の通り、「特定空家」に対する制度はあるものの、それに至らない空き家に対しての制度は欠けていると言える。特に、居住実態が無い空き家や空き店舗などのような、本来の趣旨からすれば特例を受けるべきではない空き家が、固定資産税の住宅用地特例を受けているという現状について、対策を講じるべきであると考える。

### ④ 民間との連携

ア）官民連携による取り組み

以上に述べたような制度面の改善を行ったとしても、行政だけでできることには限りがある。所有者が明らかとなった空き家があるとしても、その所有者の同意が無ければ、その空き家を利用することができない。所有者が明らかになった空き家について、行政が関わることができるのは収用等のごく一部であり、それ以外についてはあくまでも当事者同士の契約となるため、民間との連携を積極的にとる必要がある。

イ）リノベーションスクールによる遊休不動産の活用

民間の力を活用して空き不動産を動かした例として花巻市の取組がある。花巻市においては市が主催してリノベーションスクールを行っている。これは、所有者から提供された遊休不動産を使いたいと考えている事業者が 3 日間話し合い、実施したい事業についてのプレゼンを行うというものである。このスクールの開催により、スピード感を持って事業を行うことが可能となることや、このスクールで生まれた人的ネットワークにより事業が連鎖していくというメリットがある。このような官民連携の手法を推し進めていくことで、空き不動産の活用を促すことが必要であると考えられる。

### ⑤ 移転先地・移転元地

ア）移転先地の利活用

東日本大震災被災地の防集事業にかかる移転先地の利活用については、通常の空き地・空き家への対策と同様になると考えられる。

イ）移転元地の利活用

移転元地（特に南三陸町）については民有地が点在している状況であり、利活用しようにも集約された土地になっておらず、利活用が見込めない状況である。企業誘致等の利活用の需要を見出すためにも移転元地に点在する民有地の集約を図れるようにする必要があると考える。現在、土地の交換制度やそれを促進するための登録免許税の免税措置などがあるが、それを活用するためには移転元地を利用する復興事業計画が必要となり、活用の障壁となっていることが考えられる。また、その免税措置も 2021 年 3 月末には期限を迎えるため、それ以降の土地の交換に係る税制については課題を抱えている。

## 3－2－2　民間資金を活用したまちづくり手法

### (1)これまでのまちづくり手法

#### ①　市街地開発事業

ア) 土地区画整理事業

都市計画制度の中で、面的に市街地を整備する手段として存在するのが、市街地開発事業である。都市計画法に基づく市街地開発事業は 7 つあるが、その中で代表的なものとして土地区画整理事業と市街地再開発事業が挙げられる。ここではまず土地区画整理事業について説明する。

土地区画整理事業は、道路や公園などの公共空間を伴う市街地を面的に整備する方法であり、地権者から少しずつ土地を提供してもらい(減歩)、この土地を道路・公園などの公共用地が増える分に充てる(公共減歩)ほか、その一部を売却(保留地減歩)し事業資金の一部とする制度である。1923 年の関東大震災の復興で大々的に日本の都市計画に導入され、その後の戦災復興でも大きな役割を果たしたとされる[94]。

また津波や大火などの災害からの復興事業においても、よく使われる手法であり、1995 年の阪神大震災では火災の被害を受けた密集市街地を安全な街に復興するときに使われ、2011 年の東日本大震災では津波の被害を受けた市街地の地盤をかさ上げする時にも使われた。

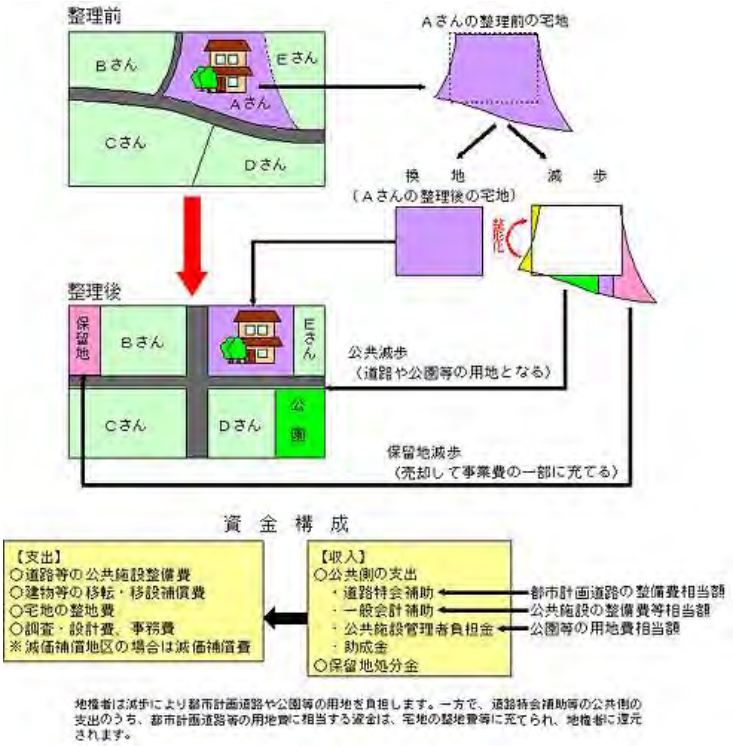



図３－２－２－①　土地区画整理事業の仕組み

出典：国土交通省 HP

[94] 饗庭伸・鈴木伸治編『初めて学ぶ都市計画第二版』p.91(2018)

イ）市街地再開発事業

市街地再開発事業は、1969 年の都市再開発法の制定により制度化され、都市再開発法第2条第 1 項第 1 号において「市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、都市計画法で定めるところに従って行われる建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備に関する事業並びにこれに付帯する事業」と定義されている。

市街地再開発事業は、土地区画整理事業と異なり、土地とその上に建っている建物の開発を一体的に進める手法であり、従前の土地所有権等を、事業実施に伴い整備される建築物等の区分所有権に変換し、保留床を売却することで事業収支をとる。この事業により全国各地の中心都市において、駅前広場や道路、ホールなどの公共空間を整備し、あわせて商業施設や居住施設を作り出してきた。

またこの事業には交付金による支援や、権利変換に伴い本来発生する税金について課税されないなどの優遇措置がある一方で、事業費が 100 億円単位の大規模なものになる、計画策定とそれに関する行政側の認可等の手続きが必要となる、事業構想から竣工まで 10 年といった長期にわたる事業となるなどの特徴があるとされている[95]。

2002 年の都市再生特別措置法の施行においては民間の活力を中心とした都市再生や官民の公共公益施設整備などによる全国都市再生が積極的に推進される[96]ようになり、各種規制の緩和がされ市街地開発事業の加速化が図られた。

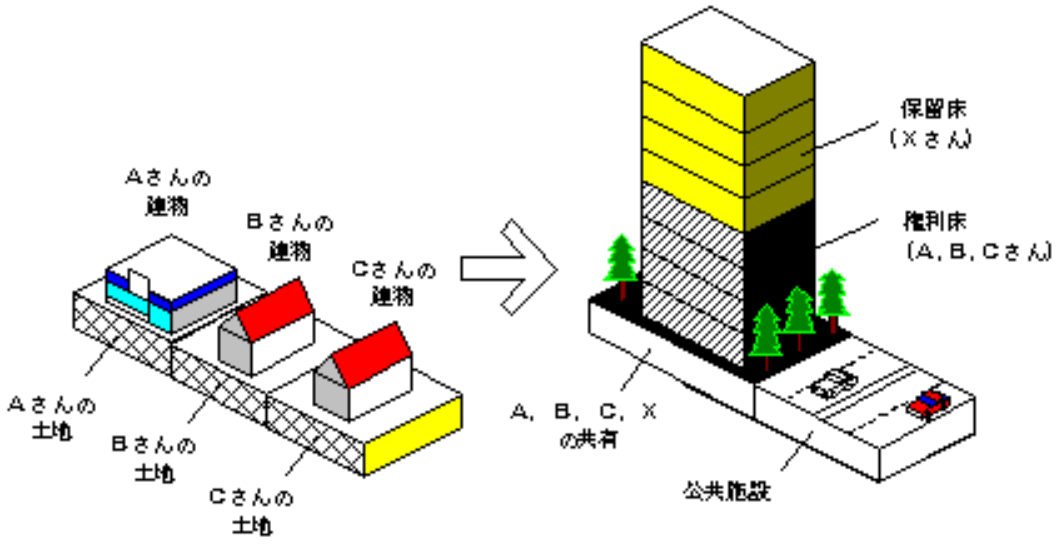



図 3－2－2－②　市街地再開発事業の仕組み

出典：国土交通省 HP

[95] 佐々木晶二「人口減少時代に対応した新しい市街地整備手法のアイディアについてー飯沼一省の議論をかえりみて「シンプルな手法を考える」ー」『土地総合研究』2017 年秋号 p.17（2017）

[96] 中島直人ほか『都市計画学　変化に対応するプランニング』p.35（2018）

ウ）人口減少社会における問題

日本において、これらの市街地開発事業は、土地や建物を持っている人がその権利を持ったままで、他の土地や建物を持っている人と土地や建物を交換したり、分合したりして開発を進める形で発達してきた。このような方法により買収にかかるお金を使うことなく都市空間を作ることができ、公共空間が整った都市空間を、公的資金をあまり使わずに整備することができた。

これらの手法は、人口が増加し、不動産投資が活発な時代においては、新たに作り出された土地や床を高い値段で売却できることがインセンティブとなり、多くの土地所有者が市街地開発事業に参加し、都市を創っていった[97]。しかし、人口減少社会に突入し、地域経済の成長鈍化が著しい現在においては、事業リスクが高くなってしまう[98]。人口減少に適応させた都市空間の開発や低未利用地の有効活用、空間を継続的にマネジメントするなど新たなまちづくり手法が求められている。

### ② 中心市街地の活性化

ア）まちづくり三法の概要

日本では、高度経済成長期からのモータリゼーションの進展とともに、大型商業施設や公共施設の郊外立地が進んだ結果、中心市街地において、商店街の空き店舗の増加、デパートなどの撤退などが発生し、にぎわいが失われてきた。このような中心市街地の撤退に歯止めをかけるため、国は地方自治体の判断で土地の用途規制を強化できる改正都市計画法、市街地の整備と商業の活性化を図る中心市街地活性化法、大型店舗の周辺地域の生活環境を保全する大規模小売店舗立地法の 3 つの施策、通称「まちづくり三法」（以下、「旧まちづくり三法」とする。）を制定した。このうち中心市街地活性化法は、地方自治体の作成する計画に沿って、タウンマネジメント機関（Town Management Organization、以下、「TMO」とする。）などが実施するソフト事業などの財政支援を行ってきた。しかし、中心市街地の商店街を保護するために行政が大規模小売店の中心市街地への立地を規制することで、結果的に規制の少ない郊外への大規模小売店の進出が進み、中心市街地の衰退傾向にほとんど歯止めがかからないことから、旧まちづくり三法の効果に疑問がもたれるようになった[99]。

このような状況に加え、少子高齢化の進展や人口減少社会の到来への危機感から、コンパクトシティの考え方に基づいて、2006 年にまちづくり三法の改正が行われた（以下、「新まちづくり三法」とする。）。新まちづくり三法は、旧まちづくり三法をより強化する形で改正がされており、特に中心市街地を商業だけでなく都市機能の中心地であるとして、商業機能だけでなく都市機能の増進や経済活力の向上といったより広い視点に立ち、都市政策と商業活性化政策を一体として推進することとした[100]。具体的には、大規模小売店の立地調整を都道府県が担うこととなり、また、これまで

---

[97] 饗庭・鈴木編・前掲書 p.93

[98] 佐々木（2017）p.18

[99] 岡田豊「新まちづくり3法で中心市街地は活性化するのか」『みずほ総研論集』2006 年 11 号 p.3, 11（2006）

[100] 中西信介「中心市街地活性化政策の経緯と今後の課題ー中心市街地の活性化に関する法律の一部を改正する法律案ー」『立法と調査』2014.4No.351p.98（2014）

開発許可が不要であった病院や福祉施設、学校などの公共的施設についても郊外立地が制限され、中心市街地へ誘導を図っていくこととされたが、中心市街地の衰退に歯止めがかかったとは言えない状況が続いている[101]。

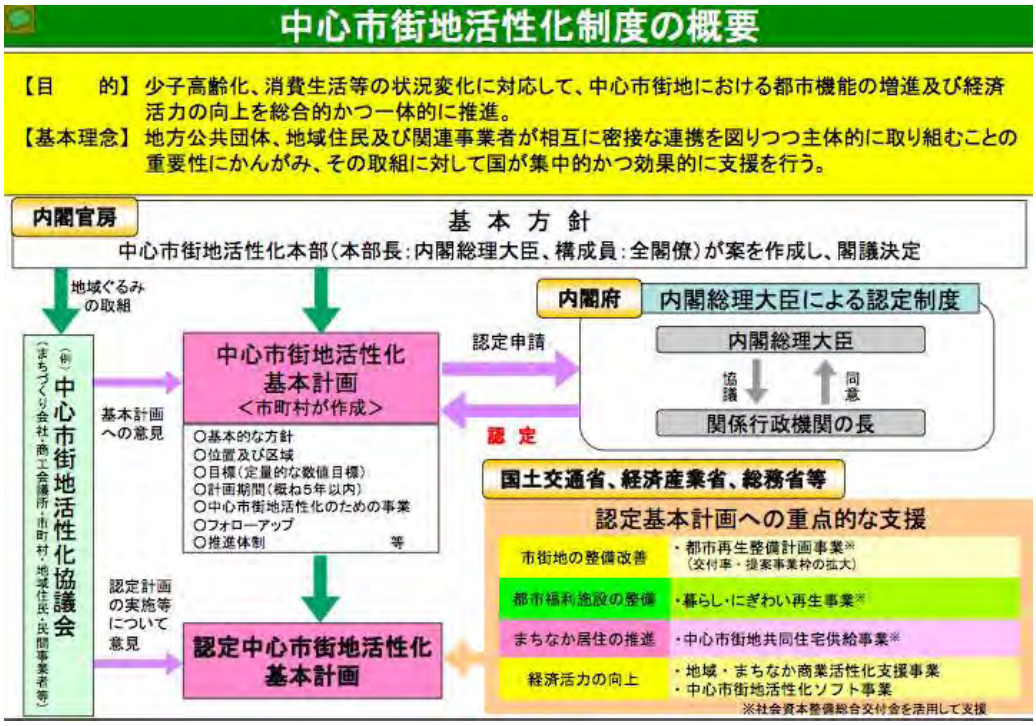



図３－２－２－③　中心市街地活性制度の概要

出典：中心市街地活性化協議会支援センターHP

イ）ハコモノ主導型まちづくりの限界

コンパクトシティを志向した中心市街地活性化の取組の失敗例として挙げられることが多いのが青森市である。青森市ではコンパクトシティという言葉を早い段階から「青森市都市計画マスタープラン」で位置づけており、街を「インナー」、「ミッド」、「アウター」の 3 エリアに区分し、中心市街地を含む「インナー」に商業・行政・居住機能を集積していくこととしていた[102]。2006 年の新まちづくり三法制定時においては、富山市と並んでコンパクトシティのモデルケースとされ、計画の認定を受けている。そのシンボルとして立地された商業施設が「アウガ」であり、空洞化した青森駅前ににぎわいを取り戻すとして 2001 年にオープンをした。地下 1 階、地上 9 階建てで図書館や男女共同参画プラザなどの公共施設が併設され、総事業費は 185 億円に上った。来館者数が 600 万人を超えるなど大きな集客拠点としてもてはやされたが、実際には開業初年度より売上が低迷していた。2008 年には経営していた第三セクターの経営危機が表面化し、公的資金を注入する事態にまで到り、改善計画をまとめたものの、2016 年には経営が破綻し、市長が引責辞任する問題となった。現在

[101] 中西（2014）

[102] 青森市『青森都市計画マスタープラン』p.12（1999）

は、市役所の一部が入居している。

中心市街地への大規模商業施設の立地により賑わいを取り戻そうというこの政策は、ハコモノ行政の典型的な失敗例として名を残すこととなった。このような補助金や交付金をあてにした大型のハコモノ整備は杜撰な計画で人が呼べず、その後は閑散として、維持管理費にさらなる税金をつぎ込まざるを得ず、後の世代まで大きな負担になるという事例が少なくない[103]。事業の失敗による負債や、毎年多額の維持費が必要となる建物自体は、その地域から消えるわけではなく、活性化どころか地方の負担が増え地方衰退の原因となっていると批判もされている[104]。

今後、人口減少が加速し、地方財政もさらに逼迫することが予想される中で、補助金に頼った無計画な施設整備・商業振興により「まち」のにぎわいを取り戻そうとすることは、無駄どころか更なる衰退をもたらす。持続可能な身の丈に合った「まちのにぎわいづくり」が求められている。

写真３－２－２－①　アウガ

出典：青森市 HP

### ③ 官民連携の新たなまちづくり手法

ア）官民連携のまちづくり手法の必要性

人口減少による税収の減少、社会補償費負担の増大などから、国と地方公共団体の財政は逼迫しており、行政主導の施設整備によるまちづくりには限界が見えている。人口減少社会において適切に市街地を整備していくには、官民連携によるまちづくりを推進し、民間のノウハウや創意工夫を活かしながら取組を進めていくことが必要である。ここではその代表的な手法として PFI（Private Finance Initiative）、PPP（Public Private Partnership）等について概要を説明することとする。

---

[103] 猪谷千香『町の未来をこの手でつくる』p.13（幻冬舎，2016）

[104] 木下斉，「偽物の官製成功事例を見抜く5つのポイント」，https://toyokeizai.net/articles/-/68035?page=3，（2018.12.14）

イ）PFI（Private Finance Initiative）

PFI は、日本における PPP の代表的な事業手法であり、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る手法である。1992 年に英国で道路建設等に導入されたのが発祥で、日本では 1999 年に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下、「PFI 法」とする。）」が制定された。2011 年 6 月に法改正が行われ、対象施設の拡大、公共施設等運営権（コンセッション）の創設、民間からの提案制度の導入、独立採算型の事業等、より民間にリスクを移転しつつ、民間の能力の活用を期待する方向性が示された[105]。

PFI の事業方式としてはいくつか分類がされており、民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者等に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営する方式（Build Transfer Operate、以下、「BTO 方式」とする。）、民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する方式（Build Operate Transfer、以下、「BOT 方式」とする。）、民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了時点で民間事業者が施設を解体・撤去する等の方式（Build Own Operate、以下、「BOO 方式」とする。）、施設を改修し、管理・運営する方式（Rehabilitate Operate、以下、「RO 方式」とする。）などが存在する[106]。

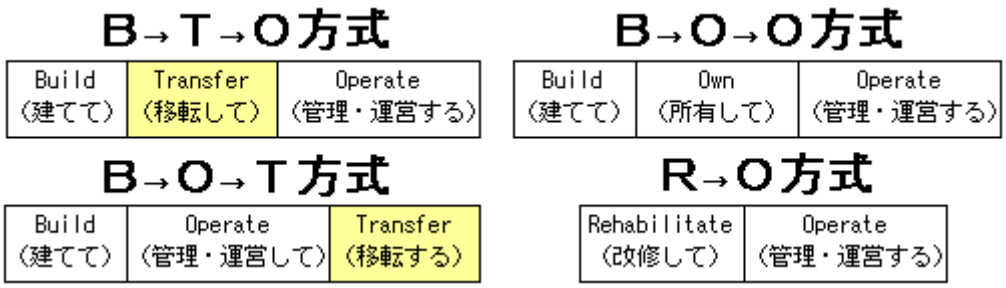



図３－２－２－④　PFI の事業方式

出典：内閣府 HP

また民間事業者の収入に関する観点から事業類型について、民間事業者が自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、地方公共団体はそのサービスの提供対して対価を支払う「サービス購入型」と施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する「独立採算型」が存在する。なお、両方を合わせた形態も存在する[107]。

[105] 東洋大学 PPP 研究センター『公民連携白書 2017～2018　イノベーションと PPP』p.164（時事通信社，2017）
[106] 内閣府，「PFI の事業方式と事業類型」，https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/tebiki/kiso/kiso11_01.html，（2018.12.14）
[107] 同上

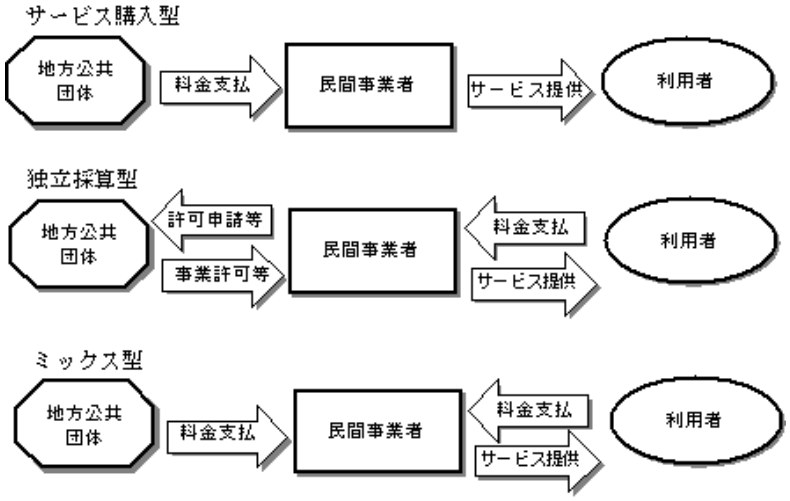



図３－２－２－⑤　PFI の事業類型

出典：内閣府 HP

ウ）PPP（Public Private Partnership）

PPP の定義には様々な考え方が存在するが、ここでは東洋大学 PPP 研究センターで扱っている定義を紹介する。PPP は、狭義には公共サービスの提供や地域経済の再生など何らかの政策目的を持つ事業を実施するにあたって、官（地方自治体、国、公的機関等）と民（民間企業、NPO、市民等）が目的決定、施設建設・所有、事業運営、資金調達など何らかの役割を分担して行うこととし、その際に①リスクとリターンの設計、②契約によるガバナンスの 2 つの原則が用いられていることを指す。広義には、何らかの政策目的を持つ事業の社会的な費用対効果の計測、および官、民、市民の役割分担を検討することとされている[108]。その中には PFI はもちろん、行政施設の効率的な運営のため、民間企業も含む行政が指定する者に施設の管理をさせる「指定管理者制度」や行政が起債等により資金調達し、施設の設計・建設、運営等を民間事業者に委託を行う公設民営方式（Design Build Operate、以下、「DBO 方式」とする。）を含む。

前述のように、従来の地方都市のまちづくりにおいては補助金頼みで身の丈に合わない取組が行われてきた。人口減少社会においてもはや地方に負の財産を抱えるようなことは許されず、持続可能な運営を行うためにも適切なガバナンスが求められる。そのためには民間の活用が重要であり、地方自治体にはPPPの考え方を推進していく必要がある。一方で、地方において、特に小さな自治体においては、まちづくりの手法として積極的に導入されているとは言えない状況である。次の事例分析で取り上げられる紫波町と女川町は町の中心部の整備・エリアマネジメントに導入した事例であり、ここから人口減少社会のまちづくりにおける公民連携のあり方について考えていく。

[108] 東洋大学 PPP 研究センター・前掲『公民連携白書 2017～2018　イノベーションと PPP』p.164

### (2)事例分析

#### ① オガールプロジェクト(紫波町)

ア)オガールプロジェクトの背景

紫波町は、奥羽山脈と北上高地に囲まれた、岩手県のほぼ中心に位置している。県庁所在地である盛岡市と産業集積が進む北上市との中間に位置しており、公共交通機能にも恵まれ、通勤通学の便がよく、居住環境が整った町である[109]。

図３－２－２－⑥　紫波町

出典：紫波町都市計画マスタープラン

公民連携の取組が始まった当時、紫波町はいくつかの行政課題を抱えていた。それは紫波中央駅前の未利用町有地 10.7ha の活用、老朽化した役場庁舎の立て替え、住民からの要望が多い図書館の建設である。駅前の未利用町有地は老朽化した庁舎の立て替えを含む公共施設整備のために 28.5 億円で購入したものの、財政難から実現がしていなかった。この課題への対応として始まったのがオガールプロジェクトである。

紫波町の公民連携事業の主導的な役割を担ったのが、岡崎正信氏である。岡崎氏は地域振興整備公団(現在の UR 都市機構)を経て、岡崎建設株式会社の専務を務めている。岡崎市が自らの意思で、平成 18 年 9 月に東洋大学大学院経済学研究科公民連携専攻で学ぶことを決め、当時の町長に挨拶に訪れたことがきっかけとなり、平成 19 年 4 月、東洋大学と紫波町との協定締結にいたったとされている[110]。

東洋大学との PPP 可能性調査、町民との意見交換の後に策定された紫波町公民連携基本計画では、その序章において紫波中央駅前のまちづくりの理念を日常の一場面として伝えるために「未

[109] 紫波町『公民連携基本計画』pp.7-9(2009)

[110] 鎌田千市「PRE 活用による官民複合開発～オガールプロジェクト～」『ARES 不動産証券化ジャーナル』Vol.41p.49(2018)

来の紫波中央駅前におけるある一日」と題して次のような文章が記されている。

「魅力的なブールバールのある街の朝は、一番乗りの店主が店を開けた瞬間から賑わいを見せる。足早に行き交う出勤途中の人々の中に、役場庁舎に向かう職員の姿がある。高齢者は早朝講座のために情報交流プラザに集まって来ている。統一されたデザインの 2 列の事業棟の間に位置するブールバールを紫波中央駅前大通りに向かって歩いて行くと、住宅地の住民が通勤電車に乗る前に、駅前でカプチーノを買っている。通りの北側を見ると、高校生が始業に間に合うように学校へ急いでいる。[111]」

ここからは、紫波町のオガールプロジェクトが、ただの商業施設整備によるにぎわいづくりといった従来の考え方ではなく、住民の生活を中心においた、ライフスタイルの創生が理念として置かれていることが読み取れ、プロジェクトの礎となっている。

イ）オガールプロジェクトの事業構造

オガールプロジェクトの特筆すべき点としてあるのは、ファイナンスの仕組みである。補助金ありきであった従来の公共事業ではなく、民間からの資金調達をおこなうために不動産証券化という手法を用いている。

不動産証券化とは、不動産の所有と利用の分離による利活用方式の一つであり、利用権を特別目的会社（Special Purpose Company、以下、「SPC」とする。）に帰属させ、不動産の評価額ではなく、不動産から生み出される収益フローに基づいて資金調達が行われる[112]。近年においては、地方中小都市に急増する低未利用空間について、地域内資金循環を重視した視点から、重要な論点になりうるとされている[113]。

紫波町の場合は、岡崎氏を代表に SPC としてオガールプラザ株式会社を 2010 年 9 月に立ち上げ、オガールプラザの計画、建設、管理運営を行うこととしている。土地を所有している自治体から事業が切り離されることにより、投資をする者にとっては SPC の経営のみを評価すればよく出資がしやすくなり、自治体にとっても、万が一オガールプラザにテナントが集まらず、損失が出たとしても、それを全て負担する必要がない[114]。

オガールプラザ株式会社は、土地所有者である紫波町と長期の事業用定期借地権契約を結び、敷地を借り受けた。そして建築に必要な 11 億円の調達について、公共施設部分を紫波町へ売却して得る 8 億 4 千万円、残りを民間金融機関からの借り入れ、一般財団法人民間都市開発推進機構（以下、「民都機構」とする。）、紫波町、第三セクターであるオガール紫波からの出資やテナントからの敷金を充てている。また、その資金調達にあたっては、優良なテナントを施設整備より先に見つけ、回収可能な範囲で事業を行うこととし、テナントの収益性及び建設費用の削減の可能性

111 紫波町・前掲『公民連携基本計画』序章
112 島田明夫「不動産証券の活性化とまちづくり事業展開に関する考察」『土地総合研究』2009 年秋号 pp.17-18（2009）
113 菊池慶之「地方都市における不動産証券化を用いた低未利用空間の利活用可能性」『経済地理学年報』第 62 巻第 2 号 pp.87-88（2016）
114 猪谷・前掲書 p.111

については民間金融機関や民都機構よりチェックを受けている[115]。特に、民間金融機関からの融資については、事業から発生する収益が担保となるプロジェクト・ファイナンスの仕組みとなっており、その事業リスクについて精査されている。

このように施設整備前に事業の収益性について厳しく評価することにより、事業の持続可能性を担保し、身の丈に合ったまちづくりを可能としている。

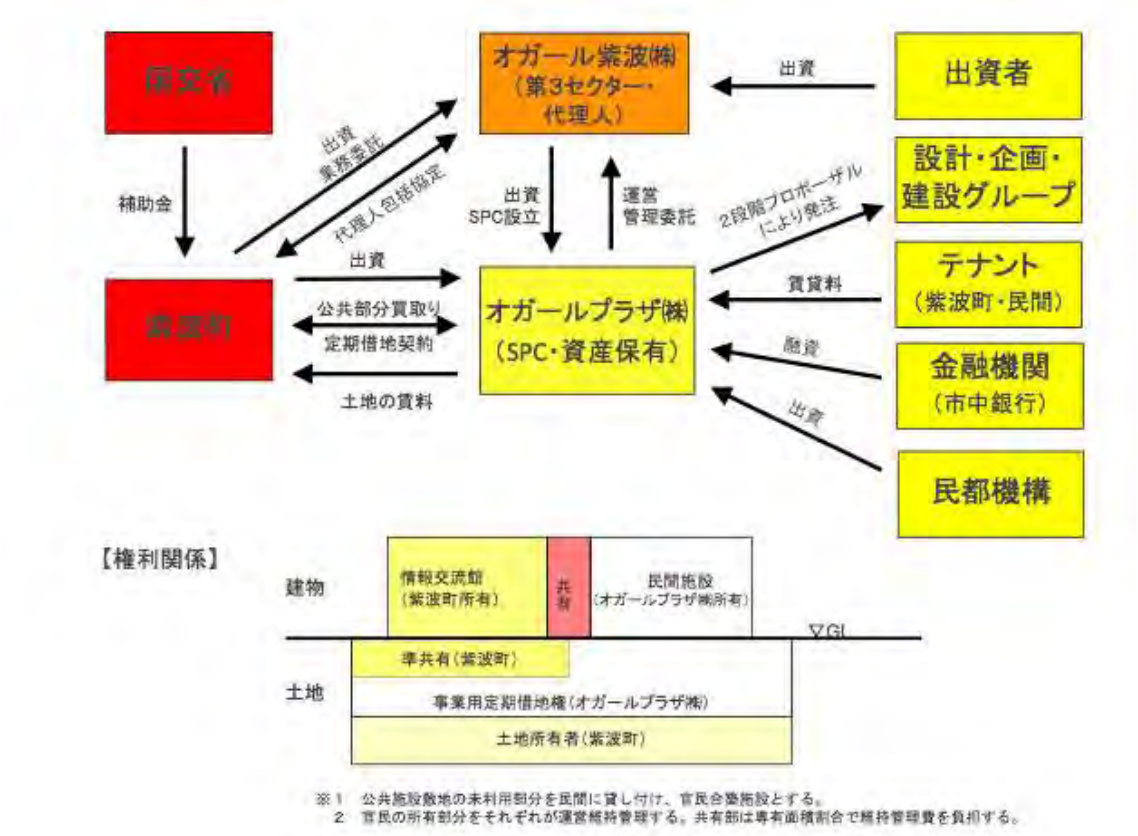



図３－２－２－⑦　オガールプラザの事業構造

出典：紫波町「紫波中央駅前都市整備事業～オガールプロジェクト～」

ウ）稼ぐインフラの創設

オガールプラザは官民複合施設であるが、そこには「稼ぐインフラ」という概念が存在している。岡崎氏は、どんな時代でもそれなりに人が来てくれる装置をつくることができれば、自ずとそこで商業をしたいという人が出てくる[116]と考え、普遍的な集客装置としての公共施設の整備の重要性を示しており、「消費を目的としないお客様を 30 万人集める[117]」として、新しい役場庁舎や図書館の他、岩手県フットボールセンターの誘致を行うことでそれを実現している。30 万人という数字には、半径 30km 圏内に盛岡市や花巻市等の 60 万人の人口規模があるという、エリア全体から集客が見込め

[115] 猪谷・前掲書 p.112
[116] 猪谷・前掲書 p.38
[117] 鎌田（2018）p.50

る恵まれた立地であるという背景も存在したとされる[118]。

オガールプラザにある情報交流館（図書館と地域交流センターで構成されている。）は、まさにその「稼ぐインフラ」の役目を果たしている。通常、図書館や公民館といった施設は無料もしくはごくわずかな使用料を取っているにすぎず、人件費や維持管理費分はいわば赤字として出て行く一方となってしまう。そこを普遍的な集客装置として、人を呼び込み、テナント店舗で食事や買物をしてもらい、店舗から家賃がオガールプラザ株式会社へ支払われ、オガールプラザから町へは地代と固定資産税が支払われる。これによって紫波町が新たに得た収入は情報交流館の運営に充てられる。地域内で資金を循環させる仕組みを形成することによってエリアとして自立できるようになるのである。

写真３−２−２−②　オガールプラザ

出典：紫波町観光交流協会 HP

エ）エリアとしての価値の最大化へ

オガールプロジェクトは、フットボールセンター及びオガールプラザの整備に続き、日本初のバレーボール専用体育館を備えた民間複合施設であるオガールベース、PFI（BTO 方式）を用いた役場庁舎、エネルギーステーション、子育て支援機能を持たせた官民複合施設オガールセンター、さらには民設民営の保育園の整備がされ、一通りのハード整備が終了したところである。いずれも民間による資金調達を行っており、オガールプラザの成功がエリアの価値を向上させ、次の事業の収益性も高く評価されることにつながり、連鎖していった形となっている。実際にオガールベースのテナント賃借料はオガールプラザと比べて平均 20%もアップしたとされている[119]。地価の上昇にもつながり税収の増加ももたらしている。このエリアの価値の向上の要因には、単に身の丈に合った施設整備を行っただけではなく、住民に取って魅力的なライフスタイルの追求がある。「朝起きたらおいしいコーヒーを飲み、焼きたてのパンを食べ、美しい街並みを歩いて出勤する。週末には家族

[118] 紫波町ヒアリングより
[119] 猪谷・前掲書 p.200

や仲間と広場でバーベキューを楽しみ、図書館で本を借りて芝生の上で読みふける[120]。」、このようなライフスタイルを実現するためのデザインを専門家の知識を借りながら行っている。

また、エネルギーステーションは、役場庁舎や住宅地であるオガールタウンにバイオマス発電による熱を供給しており、人々の生活を支えている。宅地分譲もされ居住環境の整備もされ、役場や子育てなどの生活に必要な機能も集積し、エネルギー効率もよく、一見するとコンパクトシティの様相をみせている。しかし、従来のハコモノ整備を行って人を集約する手法とは明らかに異なり、エネルギーを地域の中で循環させるというライフスタイルの提示が先にあり、それを追求した結果としてコンパクトな「まち」になっている[121]。

ヒアリングでは、ハード整備が一段落し、今後はエリアマネジメントに力を注いでいくとし、看板や発行物、SNSなどの情報発信のガイドライン（インフォメーションデザイン）の統一整備などをおこなっていくことが伺え、更なるエリア価値の向上が期待される。

写真３−２−２−③　オガールエリア

出典：紫波町「紫波町新庁舎整備事業（PFI）の概要」

[120] 猪谷・前掲書 p.140

[121] 紫波町ヒアリングより

写真３−２−２−④　オガール風景

出典：オガール紫波 HP

### ② 復興のまちづくり(女川町)

ア)東日本大震災による被害概要

女川町は、宮城県の東端、太平洋に突き出た牡鹿半島の付け根に位置し、町域東部を太平洋に面し、他の三方を山林に囲まれている。平成 22 年の人口及び国勢調査では 1 万 51 人、3,968 世帯となっていた。三陸特有のリアス式海岸からなる女川湾の沖合には、大小の島々が散在する。牡鹿半島沿岸と湾口に集落が開かれた女川町は、漁業と水産加工業が中心の町として発展しており、世界三大漁場の一つである三陸漁場が近いことから、年間を通じて暖流・寒流の豊富な魚種が数多く水揚げされ、特に、サンマの水揚げは全国有数のものであった。また女川港に面する観光物産施設マリンパル女川では、新鮮な魚介類や水産加工品を購入することができ、年間を通じて様々なイベントが行われ、観光客でにぎわっていた[122]。

図３－２－２－⑧　女川町

出典：女川町東日本大震災記録誌

2011 年 3 月 11 日 14 時 46 分に発生した東北地方太平洋沖地震は、牡鹿半島の東南東 130km 付近の三陸沖を震源とする、深さ 24km の地震であり、宮城県北部の栗原市で最大震度 7、マグニチュード 9.0 を記録し、日本周辺における観測史上最大の地震であるとされた。地震発生から約 50 分、15 時 35 分頃、女川湾口一帯を最大津波高 14.8m(県内最大)、最大浸水高 18.5m(南三陸町志津川、気仙沼市本吉に次ぐ県内 3 番目)、最大遡上高 34.7m(県内最大)と記録されている巨大な津波が襲い、町民の推定 87.7%が暮らす、3.2 ㎢(320ha)が浸水した。人的被害については死者・行方不明者等を合わせて 831 名、住家の被害については全壊 2,924 棟、大規模半壊が 149 棟とされている[123]。

浸水区域は3.2㎢、被害区域は2.4㎢と小さかったものの、万石浦に面する一部地区を除く市街地

[122] 女川町『東日本大震災記録誌』pp.8-17(2015)

[123] 同上 pp.22-35

と、離島及び牡鹿半島沿岸集落の大部分が壊滅し、漁業および水産加工拠点、商店街などの産業基盤がほぼ失われた。基幹産業であった漁業・水産業関連も壊滅的な被害を受け、県漁協女川町支所では、正会員・準会員合計 556 名の組合員がいたが、震災の影響により 527 名まで減少した。船舶や養殖施設も減少し、県漁協女川支所の生産高は、震災前には約 45 億円だったものが、震災後の 2011 年度には約 3 億 8 千万円と 1 割以下にまで落ち込む状態となった[124]。

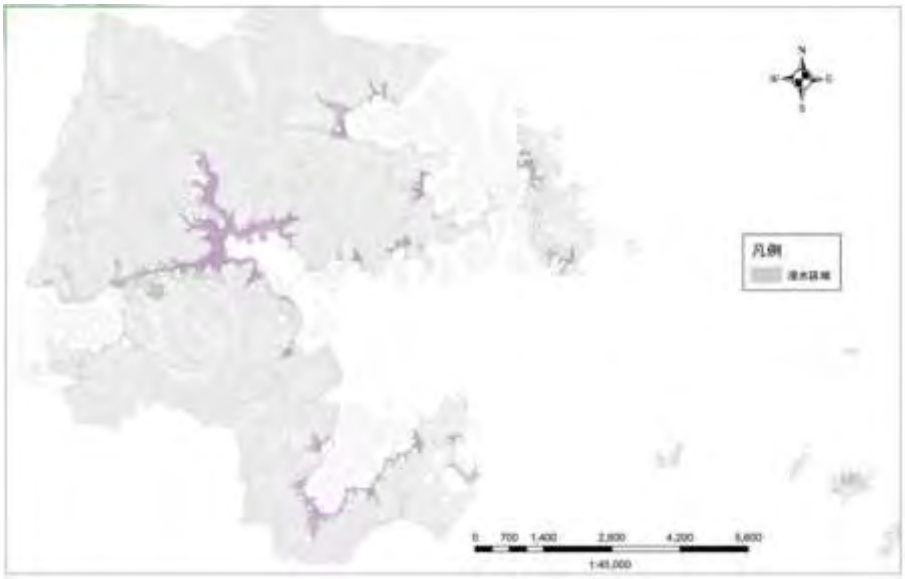



図３－２－２－⑨　女川町の浸水区域

出典：女川町東日本大震災記録誌

写真３－２－２－⑤　津波で破壊された町中心部

出典：女川町東日本大震災記録誌

[124] 女川町・前掲『東日本大震災記録誌』p.37

イ)住民主体の復興まちづくり

これほどまでに大きな被害を受けた、女川町はどうやってスピード感を持って市街地を復興させたのだろうか。そこには行政主導ではなく住民・民間が主体となった素早い動きが存在した。2011 年 4 月 1 日に、約 50 名の商工業者が参集し、震災後最初の女川町商工会の全体会議が開催された。会長からは「100 年先も見据えての町づくりを考えよう」との考え方が示され、女川町復興連絡協議会(以下、「連絡協議会」とする。)を結成して、まちづくり計画の作成に取り組むことを決定した。以後、4 月 14 日の連絡協議会設立準備会の開催、4 月 19 日の連絡協議会設立へと進んでいる。以後、何次にもわたって連絡協議会の議論が重ねられた後、その内容は、2011 年 11 月 1 日、「女川町復興計画の基本理念ー100 年先に向けた女川町のグランドデザインー」としてまとめられた。

連絡協議会の提言書では、その表紙において、「私たちは 2011 年 3 月 11 日に起こった未曾有の大震災を乗り越え、未来の女川町の繁栄に向け再び歩き始めなければならない。その大前提として、災害時に再び尊い人命が失われることがないよう知恵を集約し、安全確保の仕組みを構築しなくてはならない。また、町づくりにおける“住民の暮らし復興”は経済的な豊かさだけを追い求めるのではなく、家族や地域コミュニティの一員としての絆や、個々の生きがいを尊重し、精神的にも満たされたゆとりと楽しさが溢れる生活環境を創出することを目標とする。それらを実現するための社会環境作りと、女川の財産である自然環境の保全を両立させることのできる、未来に向けた構想を“女川タウンスタイルの確立”と呼び、これを実現するための道筋を女川町のグランドデザインとして提示する。」と宣言し、復興後の町の姿を住民自らが描き出している[125]。

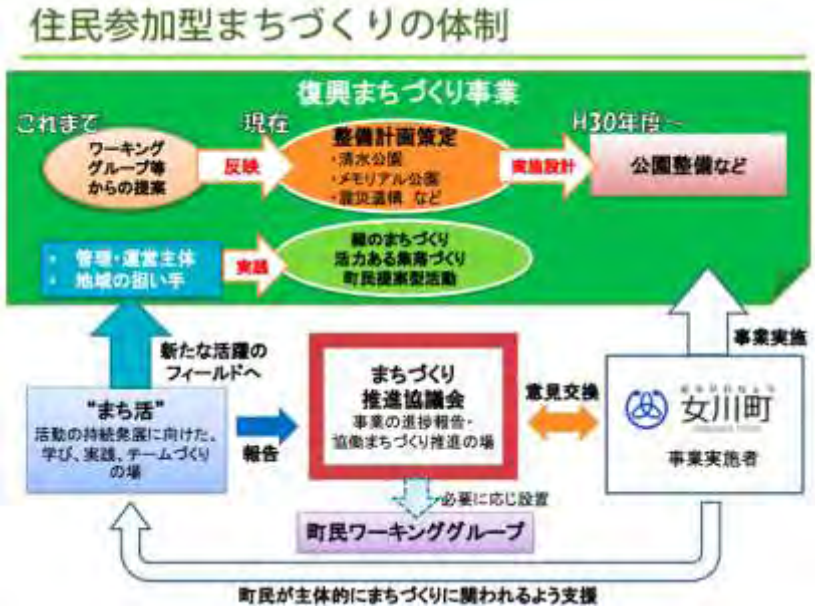



図 3－2－2－⑩　住民参加型まちづくりの体制

出典：女川町 HP

[125] 女川町・前掲『東日本大震災記録誌』pp.136ー137

また中心市街地の商業再生について、町が土地を所有し運営を「町づくり事業組合」が行い、各店舗がテナントを借り受けるという、現在のシーパルピア女川につながる内容も示されている[126]。この提言とともに連絡協議会は一時休止となり、議論に参加していたメンバーの一部は、町が一般住民も広くまちづくりに対する意見を反映できるようにと設置した女川町まちづくりワーキンググループでこの提言を活かしていくこととし、行政と産業、住民が一つになって主体的に「まち」を作っていく体制が構築され、それが復興のスピード感を押し上げる要因になったとされている[127]。

女川町では、津波被害のなかった高台や安全性を確保した盛土造成地に住宅を配置し、低地部には水産加工業などの工業エリアを集約整備、JR 女川駅前には公共施設や商業施設、観光施設を集積させることでコンパクトな市街地の形成に成功している。復興交付金でハード整備についてはほぼ 100%国から支援が受けられることは、肥大化した市街地整備につながることも考えられるがそうはならなかった。行政がコンパクト化を住民に押し付けるのではなく、住民が震災復興及び今後の人口減少社会を考え、他の土地から来た「ヨソ者」と一緒に、主体的に今後も住み続けたいと思うまちづくりを行った結果としてコンパクトシティが形成されており、紫波町と同様にまずライフスタイルの提示が先にあったことが伺える。この JR 女川駅前の空間は、「官民一体で創り上げた『海を眺めてくらすまち』」をコンセプトにデザインされ、2018 年度のグッドデザイン賞を受賞した[128]。

2015 年の国勢調査では人口減少率が 37%となり、定住人口と言う観点からはとても厳しい。しかし、この問題のトップを走る女川町が復興後もにぎわいを創出し、「まち」を持続していくことができるのであれば、人口減少問題が必ずしも衰退の未来しかないものではない。今後も女川町の取組に期待されるところである。

図３－２－２－⑪　中心市街地の土地利用
出典：女川町まちなか再生計画

[126] 石巻かほく「女川再生へ独自の復興計画　民間団体まとめ町と議会に提出」1面（2012.1.31）
[127] 女川町ヒアリングより
[128] 河北新報，「女川駅前『シンボル空間』にグッドデザイン賞　海を生かした街並評価」，https://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201810/20181021_13013.html，（2018.12.16）

写真３－２－２－⑥　女川駅前空間

出典：2018WSA

ウ）中心市街地のエリアマネジメント

2015 年 12 月 23 日、JR 女川駅前に共同店舗型の商業施設、シーパルピア女川が開業した。これは、東日本大震災被災地域の中心市街地において、被災事業者が共同で入居する商業施設整備の概要を定めるとともに、公共施設等の整備、来街者導線の確保など周辺のまちづくりを一体的に進めるために 2014 年に設けられた内閣総理大臣による「まちなか再生計画」の認定制度に基づく初の事例である[129]。「まちなか再生計画」は対象となる区域を定め、その区域の土地利用計画、施設整備計画、街の魅力向上のための方針等を定めることで、商業施設等の整備に対し補助金が交付されるものである。

この女川町中心市街地のシンボル空間と位置づけられているプロムナードは、コンセプトが「地域産業の有機的連携により新たなにぎわいと自然環境が調和したいやしの空間」とされており、道路としての機能だけでなく、復興する商業施設とオープンカフェの雰囲気を伴いながら、海を眺めて商業活動やイベントをする場として計画されている[130]。このにぎわいの中心となる商業施設シーパルピア女川は、女川町と商工会などの地元団体の共同出資により設立された女川みらい創造株式会社が事業主体となっている。具体的には、敷地の所有者である町と定期借地契約（長期）を結び、津波立地補助金、銀行からの借入、町からの補助金により資金の調達を行い、整備を行っている。

また女川みらい創造株式会社はプロムナードのエリアマネジメントの実施主体となり、商業施設の継続性を担保しながら、イベント等の実施を行う。それによって地域内外から得た収益を、エリアマ

[129] 吉田英一「東日本大震災被災地域における『まちなか再生計画』と復興まちづくり」『Urban Study』 Vol.63 p.1（2016）

[130] 女川町『まちなか再生計画』p.55（2014）

ネジメントを行う「まちなか再生計画」の区域内に再投資し、付加価値向上、地元への還元を行うこととされている[131]。

表３－２－２－①　女川みらい創造株式会社の資本金構成

【 資本金および構成 】

| 資本金 | | 1,000 万円 |
|---|---|---|
| 構成者 | 女川町商工会 | 260 万円 |
| | 女川町 | 240 万円 |
| | 女川魚市場買受人協同組合 | 200 万円 |
| | 女川町観光協会 | 200 万円 |
| | 復幸まちづくり女川合同会社 | 100 万円 |

出典：女川町まちなか再生計画

写真３－２－２－⑦　シーパルピア女川

出典：シーパルピア女川 HP

[131] 女川町・前掲『女川町まちなか再生計画』p.55

### (3)政策提言の方向性

人口減少社会の中、これまでの施設整備を中心とした市街地の活性化は、特に地価の減少が著しい地方都市においては難しくなる。また、これまで繰り返されて来た補助金頼みの施設整備も、計画段階でのリスクとリターンの設計が甘く、自治体の負の遺産として残されてきた。財政の持続可能性という観点からも限界が来ており民間のアイディア、資金の活用が重要となる。

これからの時代は「住民協働」さらには「住民主導」のまちづくりを行うことが重要であり、住民自らが将来の自分たちのライフスタイルを描き出し、プロの人材の知識も借りながらリスクとリターンの設計を行った上で、身の丈にあったまちづくりを行うことが重要である。

また、エリアマネジメントを行う「まちづくり会社」の資金調達について、地域における資金の循環を創り出すという観点からも、住民が「まちづくり会社」に投資し、「まちづくり会社」が施設整備・エリアマネジメントを行い、そこから得た収益を還元していくという仕組みを創り出すことも必要であり、そのような点から提言を考える。

## ３－２－３　持続可能な公共交通の実現

### （1）持続可能な公共交通への取組について

ここでは、国や自治体が持続可能な公共交通の実現に向けて行っている取り組みを取り上げる。

#### ①地域公共交通活性化スキームの現状

ア）地域公共交通活性化再生法とは

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、地域公共交通活性化再生法）は 2007 年に制定された法律で、2013 年の交通政策基本法の成立及び「コンパクト・プラス・ネットワーク」政策の推進を踏まえて 2014 年に改正がなされた[132]。地域公共交通活性化再生法改正の大きな変更点は、地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編事業の創設である。改正前は地域公共交通総合連携計画という計画が存在したが、個々の路線に当時注目され始めていたデマンド交通を導入するなど、点と線の整備の事例に終止してしまったため、地域の交通網を総合的に計画し再構築することを目的に両者が創設された。

図3－2－3－① 地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

出典：国土交通省 HP

[132]国土交通省「人とまち、未来をつなぐネットワーク～地域公共交通活性化再生法の一部改正～」http://www.mlit.go.jp/common/001127036.pdf,(2019.1.10)

表3－2－3－① 地域公共交通活性化再生法に係る主な補助金メニュー

| | 通常の支援内容 | 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に位置付けられている場合の支援内容 |
|---|---|---|
| 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画の策定等<br>【地域公共交通調査等事業】 | 計画策定<br>（補助率：1／2 上限1,000万円） | 計画策定<br>（補助率：1／2 上限1,000万円）<br>利用促進・事業評価<br>（補助率：1／2） ※地域公共交通網形成計画については最大2年間 |
| 路線バス・デマンド型タクシーの運行<br>【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助・地域内フィーダー系統補助）】 | 対象系統<br>【地域間幹線系統】<br>① 複数市町村にまたがるもの<br>② 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの<br>③ 輸送量が15人～150人／日と見込まれるもの<br>【地域内フィーダー系統】<br>① 政令市、中核市、特別区以外において補助対象地域間幹線バス系統を補完するもの又は交通不便地域における移動手段の確保を目的としたもの<br>② 新たに運行を開始するなどの新規性があるもの<br>【共通】<br>車両減価償却費等補助又は公有民営補助<br>（補助率：1／2） | 対象系統<br>【地域間幹線系統】<br>イ．路線再編により、従来の補助対象系統を基幹系統と支線系統に分ける場合の再編後の系統<br>⇒ ・①及び③の要件の適用除外<br>⇒ ・支線系統における小型車両（乗車定員7～10人）の補助対象化<br>ロ．イ．の対象となる系統以外の系統<br>⇒ ・③の要件の緩和（最低輸送量：3人／日）<br>【地域内フィーダー系統】<br>①の要件：政令市等以外とする地域限定の解除<br>②の要件：従前から運行している系統のみなし適合<br>【共通】<br>車両減価償却費等補助、車両購入時一括補助又は公有民営補助<br>（補助率：1／2） |
| 路線バスからデマンド型タクシーへの転換<br>【地域公共交通確保維持事業（陸上交通：予約型運行転換経費補助）】 | ― | デマンド型運行に用いる小型車両（乗車定員7～10人）・セダン型車両（乗車定員6人以下）の補助対象化・購入時一括補助化、予約システムの導入の補助対象化<br>（補助率：1／2） |
| 離島航路の運営<br>【地域公共交通確保維持事業（離島航路運営費等補助）】 | 対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業<br>（補助率：1／2） | 対象航路：唯一かつ赤字の一般旅客定期航路事業、左記の補助対象航路から転換する人の運送をする不定期航路事業及び人の運送をする貨物定期航路事業（補助率：1／2） |

出典：国土交通省 HP

国土交通省は、交通事業者や自治体の設備投資などに補助金メニューを提示している。表3-2-3-①の通り、地域公共交通網形成計画及び再編実施計画の策定、地域幹線バスや新たな地域内フィーダー輸送[133]、離島航路の運営などに 1/2 の補助率で補助金が支出される。後述する地域公共交通再編実施計画が認定されれば、補助の対象がさらに拡大される。

イ）地域公共交通網形成計画について

改正地域公共交通活性化再生法の中心である地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」とする。）は「地域にとって望ましい公共交通網のすがたを明らかにするマスタープラン」[134]という位置づけの計画である。計画にあたって必要な検討・記載項目は、基本方針・区域・目標・事業/実施主体・達成状況の評価・計画期間となっている。実際の網形成計画には、これらの記載事項の前に現状や課題の整理があり、現状把握に従って計画の方針や目標がある。また、「都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網

[133] バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続して支線として運行している地域公共交通
出典 国土交通省「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」
p.66,http://www.mlit.go.jp/common/001260516.pdf,(2019.1.10)

[134] 国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」
p.12(http://www.mlit.go.jp/common/001127938.pdf)(2019.1.10)

の形成に際し配慮すべき事項」が記載に努める事項となっている。

網形成計画の策定にあたっては、国の「作成のための手引き」に留意点や求められる方向性などが記載されており、その中で基本方針の検討についての留意点として、

・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
・地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成
・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
・住民の協力を含む関係者の連携

の 4 点が挙げられている。

計画策定にあたっては、交通についての調査把握が最初のステップとなり、交通の運行・利用状況、経営状況、住民の意向調査などを行う。調査費は前述の通り補助の対象となる。それ以降は、交通事業者・道路管理者や利用者代表・学識者などの参加する法定協議会[135]を開催しつつ、方針・目標の策定、事業の検討を行い、パブリックコメントを経て計画決定、国へ送付するという、立地適正化計画と概ね同じ計画策定のプロセスを踏んでいる[136]。記載する事業には、国の補助対象となる地域公共交通特定事業も記載でき、その特定事業の一つに地域公共交通再編事業がある。

また、市町村単位ではなく都道府県単位、複数の市町村（広域）での策定が可能であり、JR 三江線（広島県三次市－島根県江津市）の廃止代替を検討するにあたって県を越えた沿線自治体が広域で策定するなど、立地適正化計画とは違い網形成計画では広域での策定例が多くある。その場合の策定費用負担は、都道府県が負担することもあれば、複数の市町村で共同負担することもある[137]。

ウ）地域公共交通再編事業/実施計画

地域公共交通再編事業（以下、「再編事業」とする）は、自治体と個別の交通事業者が協議の上、交通事業者が行う交通網の再編である。主な内容は、ルート変更や重複路線のフィーダー化、デマンド交通化や車両の小型化などである。

地方公共交通再編実施計画（以下、「再編実施計画」とする。）は、再編事業の実施計画で、「網形成計画を実現するための実施計画の一つ」という位置づけの計画 [134] であり、その目的は再編実施計画の実行を担保することにある。具体的な効果としては、再編事業に位置づけられた事業が行われていない際に、国が勧告・命令を行うことができることや、計画に位置づけられている事業者以外に参入規制をかけることが可能になるなどの特例や、補助の対象が拡大することなどがある。

---

[135] 地域公共交通会議など、既存の交通協議会で協議することも可能。

[136] 国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 詳細版」p.3(2018),http://www.mlit.go.jp/common/001268023.pdf,(2019.1.10)

[137] 運輸局ヒアリングより

②新しい交通モード

ア）バス高速輸送システム（bus rapid transit、以下「BRT」とする。）

BRT とは、連節バス、公共車両優先システム（Public Transportation Priority System、以下、「PTPS」とする。）、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[138]」である。主に日本では大都市の基幹バス路線と、地方部の鉄道廃止代替バス路線で用いられている。前者ではバス専用レーンや連接車両、PTPS などが導入され、後者ではバス専用道やバス駅舎などが導入されている。

イ）デマンド交通

デマンド交通とは、予約制の交通システムであり、予約があるときのみ運行する交通である。日本ではあらかじめ運行時間帯が定めてあるものがほとんどである。

デマンド交通の中でも運行形態で路線型と区域型の違いがあり、前者は決まったルートと停留所を通るもので、後者は運行地域だけを定め、利用者の自宅まで送迎するものである。利用する車両についてマイクロバスやワゴンタイプが主流で、セダンタイプのタクシー車両を利用するものもある。

ウ）車両の小型化

バスの利用者減に合わせて、従来の一般バスからマイクロバスや、大型タクシーやハイヤーで使用されるワゴンタイプ、一般タクシーで使用されるセダンタイプへの小型化も行われている。定時定路線の交通については、9 人乗り以下の車両を用いたものが乗合タクシーと呼ばれる。

エ）その他の取り組み

その他の取組として市町村運営のコミュニティバス[139]が近年増加している。そのうち、一般乗合旅客自動車事業者に委託して運行するものと、市町村が所有する自家用バスで運行するものがあり、前者は通常の乗合バスだが、後者は市町村運営有償旅客運送という自家用有償旅客運送の方式になる。また、小売店舗などの商業者が買い物バスを運行するケースも増加している。この買い物バスについては、後の提言で詳細に扱う。

---

[138] BRT の導入促進などに関する検討会－国土交通省,http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000011.html,(2018.12.12)

[139] コミュニティバスについて法的な定義は存在しないが、国土交通省「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」では、「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、以下の方法により運行するものをいう。

(1) 一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス（乗車定員11人未満の車両を用いる「乗合タクシー」を含む ）。

(2) 市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送」,http://www.mlit.go.jp/common/000193649.pdf,(2019.1.10)

### ③自家用有償旅客運送

事業用自動車(緑ナンバー)でない自家用自動車(白ナンバー)は、有償で運送することが道路運送法第 79 条で禁止されている。しかし、同条には例外が記載されており、同条第 2 項、及び第 79 条のから第 79 条の 12 にあたるのが、自家用有償旅客運送である。

自家用有償旅客運送は、市町村や NPO 法人等が国の登録を受けることで、自家用車で有償の運送を行うことが出来る制度である。全て自家用自動車かつ、認定講習を受ければ 1 種免許で運行することが可能であり、安全に関わる要件も一般の自動車運送事業より緩和されている。料金設定は、地域のタクシー料金上限の概ね 1/2 であることが求められている[140]。

運行の形態(登録の要件)、運営者によって区分があり、運行の形態は対象地域が交通空白地であること、または要介護者等に向けたサービスであることの 2 つで、運営者は市町村もしくは NPO 法人等の 2 つに分かれる。これにより、自家用有償旅客運送は下記のように 4 つに大別される[141]。

ア)市町村運営有償運送

・運行目的:交通空白地の交通確保　運営主体:市町村

この方式での運行形態はコミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など多岐にわたる。運行は地域の交通事業者に委託している場合が多く、2017 年からそれらの事業者が所有する事業用自動車を持ち込んで運行することも可能になっている。車両の保有コストや事業者への委託料など、基本的に市町村が交通にかかるコストを負担している。その点は事業者の運営する交通への公共補填と類似する点があるだろう。

イ)公共交通空白地有償運送

・運行目的:交通空白地の交通確保　運営主体:NPO 法人など

主に地域主体で設立される NPO 法人などが自家用車で運行する有償運送である。この形態の特徴は、運営主体が所有する車両の他に、住民の自家用車を登録して、かつ住民のボランティアが運行する点にある。住民が自らの地域の交通を支えるという点では、意欲的な交通の形態である。

ウ)市町村運営福祉運送

・運行目的:要介護者・障がい等の送迎　運営主体:市町村

市町村が運営する福祉運送であり、要介護者や障がい者を福祉施設に有償で運送する。運送費は福祉サービスの料金に含まれていることが多い。また、住居と福祉施設だけでなく、買い物などの運送も可能である。多くは社会福祉協議会に運行を委託している。

---

[140] 国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送ハンドブック」
,http://www.mlit.go.jp/common/001233264.pdf,(2019.1.10)

[141] 資料編図「道路運送法による運送形態の分類」参照

エ）福祉有償運送

・運行目的：要介護者・高齢者等の送迎　運営主体：NPO 法人・社会福祉法人等

NPO 法人や社会福祉法人が運営する福祉運送であり、要介護者や高齢者を主に自己が経営する福祉施設に有償で運送する。買い物の要に供することが出来ることや運行費については、市町村運営と同様である。

自家用有償旅客運送の運行にあたっては、地域における関係者の合意を図るため、市町村運営においては「地域公共交通会議」、NPO 法人等運営においては「運営協議会」で協議を行い、合意が出来れば運行となる。

### (2)ヒアリングで把握した現状・課題

ここからは、ヒアリングで把握した各市町村の現状や課題を紹介する。ヒアリングでは各市町村に網形成計画の策定状況や公共交通の採算状況、デマンド交通などの運行状況・課題などを質問している[142]。

#### ①地域公共交通活性化スキーム

ア）地域公共交通網形成計画

網形成計画の策定状況は、2018年10月末時点で433件であり[143]、ヒアリング先の市町村では、鶴岡市、花巻市、大崎市、石巻市が策定済みで、女川町、陸前高田市（素案完成済）、さらにヒアリング先ではないが岩手県が策定中であった。

一方、策定のない自治体からは、「地域にとって望ましい公共交通網」を実現することは難しく、インセンティブも少ないので策定の意義が薄いという意見があった。

イ）地域公共交通再編実施計画

再編実施計画の策定市町村は、網形成計画の策定市町村より大幅に少ない。その理由は、再編実施計画を策定し認定することで、地域公共交通確保維持事業等による補助金が増額されるインセンティブがあるにも関わらず、それを上回る障壁があるためである。

まず国の認定ハードルが高く、認定件数が少ないこと。さらに、再編実施計画が再編事業を確実に履行するために勧告や命令を行える、事業にかかわらない事業者の参入規制をかけることができるなどの効果があるが、その効果のために、自治体の柔軟な交通施策の妨げにもなりうることである。したがって、強い拘束力と高い認定ハードルによって、再編実施計画を策定する自治体が少ないと考えられる。

---

[142]回答は交通部局ではない部署からのものが多かった。

[143]網形成計画・再編実施計画の策定（予定）自治体については資料編図「地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定状況」参照

**②新しい交通モード**

ヒアリングで視察した市町村では、JR 気仙沼線・大船渡線のうち BRT で運行する区間は石巻市、登米市、南三陸町、陸前高田市であり、デマンド交通を運行するのは石巻市、大崎市、加美町、花巻市、鶴岡市である。

また、市町村運営（福祉）有償運送を運行する市町村は石巻市、大崎市、加美町、南三陸町、花巻市、鶴岡市である。

ア）BRT

JR が鉄道での復旧を断念した当時から今に至るまで、鉄道による復旧を望む声がまだあるとのことだが、専用道の延伸など、BRT による復旧が進んでいる。

BRT の強みは柔軟な増便やバス停新設・移設であり、気仙沼線では震災前に 1 日 20 便前後だった便数が倍以上になっている[144]。

イ）デマンド交通

一方、予約があったときのみ運行することでコスト削減を見込めるデマンド交通については、複数の市町村で利用率の低さが指摘された。

原因としては、当日の予約が行えないデマンド交通が多いことや予約に不慣れなことといった予約の要因、便数の少なさや使いたい時に便がないことなどの問題である。東北運輸局へのヒアリングでは、乗合率は 1 回あたり 1,2 人で、狭い車両での他人との乗合いに抵抗を感じることも低い利用率の要因として指摘された。

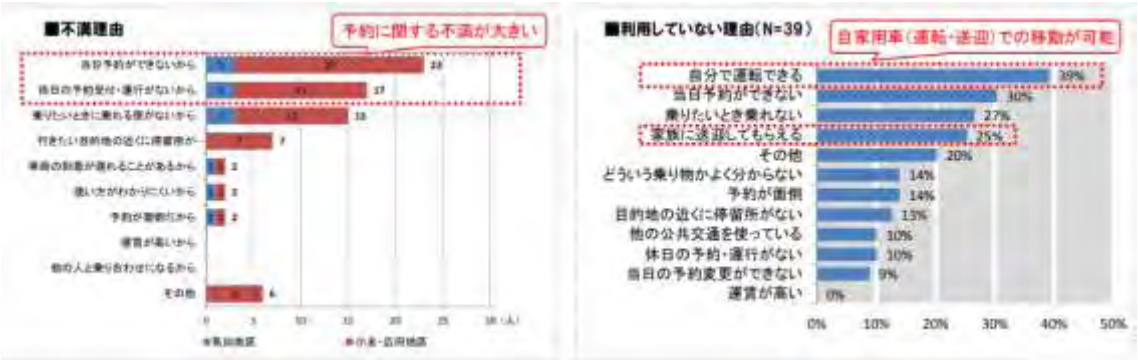



図3－2－3－② デマンド交通に対する不満理由・利用してしない理由

出典：陸前高田市 「デマンド交通登録者アンケート調査結果」

[144] 東日本旅客鉄道株式会社「気仙沼線・大船渡線の BRT による復旧」,http://wwwtb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/tiikikoukyoukoutsuu/68shinpojiumu/290612/06jrhigasi.pdf,(2019.01.11)

また、デマンド交通は市町村等が自ら運営するものではなく、多くはタクシー事業者などに運営を委託している。その際の高い委託料や、予約・ルート設定システムの費用が市町村の負担になっているということが指摘された。予約・ルートシステムについては、新しいものを構築するのではなくタクシーの配車システムや運転手のノウハウ・土地勘を活用することで初期費用を削減するという取組も聞かれた。

しかし、タクシー事業者にとって、デマンド交通は収入や業務をもたらす一方、デメリットをもたらすものでもあるという現状がある。デマンド交通の運賃はタクシーより安く設定されているため、本業のタクシー客を奪ってしまう可能性がある。また、地域のタクシー事業者は人手不足に悩まされている場合が多く、本業と合わせてデマンドを引き受けるだけの余力がない場合もあるという。

そして、デマンドを導入しても結局赤字経営は解消できていないことがほとんどであることが指摘された。

**③自家用有償旅客運送**

東北運輸局においては、主に NPO 法人の運行する公共交通空白地有償運送について質問した。自家用有償旅客運送の登録については各県の運輸支局で行い、相談も受け付けている。

しかし東北地方では公共交通空白地有償運送を 8 団体しか運行していない。一因として挙げられたのが、既存事業者の反対である。自家用有償旅客運送の運行には、運行協議会を開きそこで同意することが求められるが、協議会すら既存事業者の参加拒否によって開くことができないという状況も少なくないという。そのため国土交通省は、運行協議会や地域公共交通会議における「検討プロセス」をガイドライン中で示している。

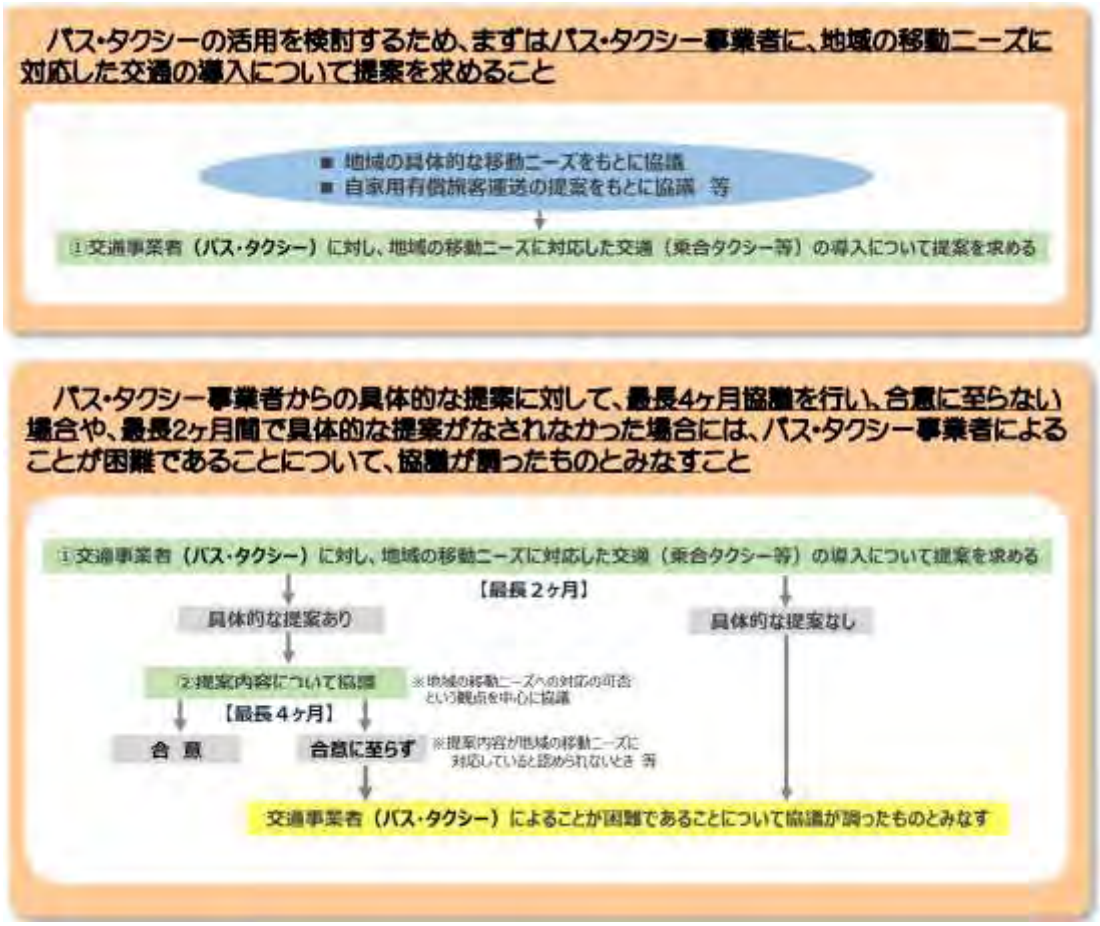



図3－2－3－③ 運行協議会における「検討プロセス」

出典:「自家用有償旅客運送ハンドブック」国土交通省自動車局旅客課

上図のように、まずはバス・タクシー事業者にニーズに対応する交通の提案を求め（最長 2 ヶ月）、その提案に対して協議し（最長 4 ヶ月）、4 ヶ月間に協議が調わない場合は、バス・タクシーによる交通が困難であるとみなすものである。事業者にただ反対だけをさせず、自分の出来ることや対案を示させることで、建設的で円滑な議論が期待できる。

このように、デマンド交通や自家用有償旅客運送という、効率化や費用削減などで交通の持続可能性向上に資する交通モードでも、それぞれに一長一短があり、地域特性や既存事業者とその性質がマッチしなければ、事業者への損害や、利用者の伸び悩みや減少、そもそも導入できないなどの悪影響を引き起こしうる。

### (3)事例分析

ここからは、視察・ヒアリングを行った市町村の中で、公共交通分野において特筆すべき特徴や取組を持つ市町村を紹介していく。

**①陸前高田市**

交通モード:BRT/路線バス/乗合タクシー/デマンドタクシー(区域型)/買い物バス/無償運送/タクシー補助

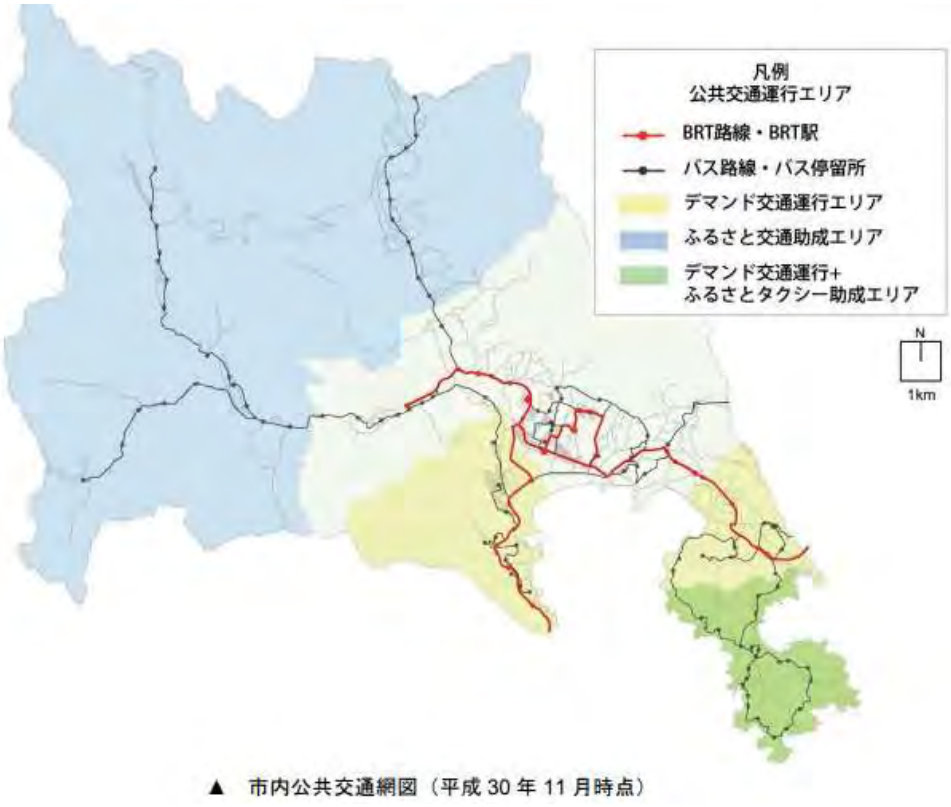



図3－2－3－④ 陸前高田市の公共交通網

出典:陸前高田市地域公共交通網形成計画素案

ア)現況

まず陸前高田市は、市内を走る JR 大船渡線が東日本大震災で被災し、BRT による仮復旧がなされている。鉄路による復旧に比べると、費用がはるかに安く、迅速に復旧できる上、ルート変更やバス停の新設も容易に可能である。高田病院など、仮設施設から新築移転した施設も多いため、このメリットは復興まちづくりに有効だと考えられる。

一方、民間事業者が運行する路線バスや乗合タクシーについては、全て赤字であり、赤字を行政が補填している状況である。収支率（運賃収入÷運行経費）は全ての路線で 20%を下回っており、デマンド交通を除くと 10%を下回る非常に厳しい運営状況にある[145]。デマンド交通は気仙・広田地区で運行しているが、利用率が低迷しており、りくぜんたかた交通マップやデマンド交通の試乗券、オーダーメード時刻表の配布等のモビリティ・マネジメントに努めている。

[145] 陸前高田市「陸前高田市地域公共交通網形成計画素案」p.27

また、矢作・横田・広田地区では自家用車等の交通手段を持たない高齢者や重度の障がいのある人などを対象に、タクシー利用料の一部を助成する「ふるさとタクシー助成事業」が展開されている。その他に、自家用車による無償運送はスクールバス（2020 年まで）のほか、市社会福祉協議会・国保二又診療所、さらに公共交通とは言えないものの㈱マイヤによるお買い物バスが運行されている。このうちお買い物バスについては、病院などでの乗り降りもされている実態であるという。

イ）地域公共交通網形成計画

ヒアリングを行った 10 月当時は網形成計画の策定中であったが、12 月現在、網形成計画の素案が公示され、パブリックコメントを受け付けた状態である。その中では、交通ネットワークを階層化し、BRT を「第一の幹」、広域幹線バスを「第二の幹」、路線バスや乗り合いタクシーなどのフィーダー路線を「枝」、デマンド交通やふるさとタクシー助成、レンタサイクルを「葉」と位置づけている。このうち、「幹」の部分はハブアンドスポーク型[146]のネットワークを形成し、中心地に位置する BRT 陸前高田駅を、パークアンドライド機能を持たせた拠点とする。「葉」については、デマンド交通の区域拡大のほか、自家用有償旅客運送、支え合い交通、カーシェア・ライドシェア、自動運転などが今後検討されるものとされている[147]。

ウ）まとめ

このように、陸前高田市は新しい交通モードの導入など、被災を機に意欲的に最適規模の公共交通の模索を続けている。しかし、依然として収支は厳しい状態であり、2020 年までは特定被災地域公共交通調査事業の補助や復興交付金を活用できるが、それ以降の財政的な持続可能性を見据えていく必要がある。今後高田の中心市街が再整備されていくにつれて、震災で離れた人々を呼び戻すことも踏まえ、中心地へのアクセス利便性が重要になっていくであろう。

**②石巻市・女川町 （石巻圏域定住自立圏）**

交通モード：鉄道/路線バス/乗り合いタクシー/デマンドタクシー（石巻）/船舶

ア）現況

石巻市は合併自治体であり、市域が広く離島部も多く抱える。女川町は三方を石巻市に囲まれ、石巻市と生活圏として密接な関係にあり、東松島市を含め石巻圏域定住自立圏を形成している。両市町の間は、JR 女川線とミヤコーバス女川線によって接続されている。

---

[146] 拠点（ハブ）となる施設を中心に、各方面に対して放射状（スポーク）に公共交通のネットワークを構築する方法
出典：陸前高田市地域公共交通網形成計画素案 p.87

[147] 陸前高田市地域公共交通網形成計画素案 pp.84-95

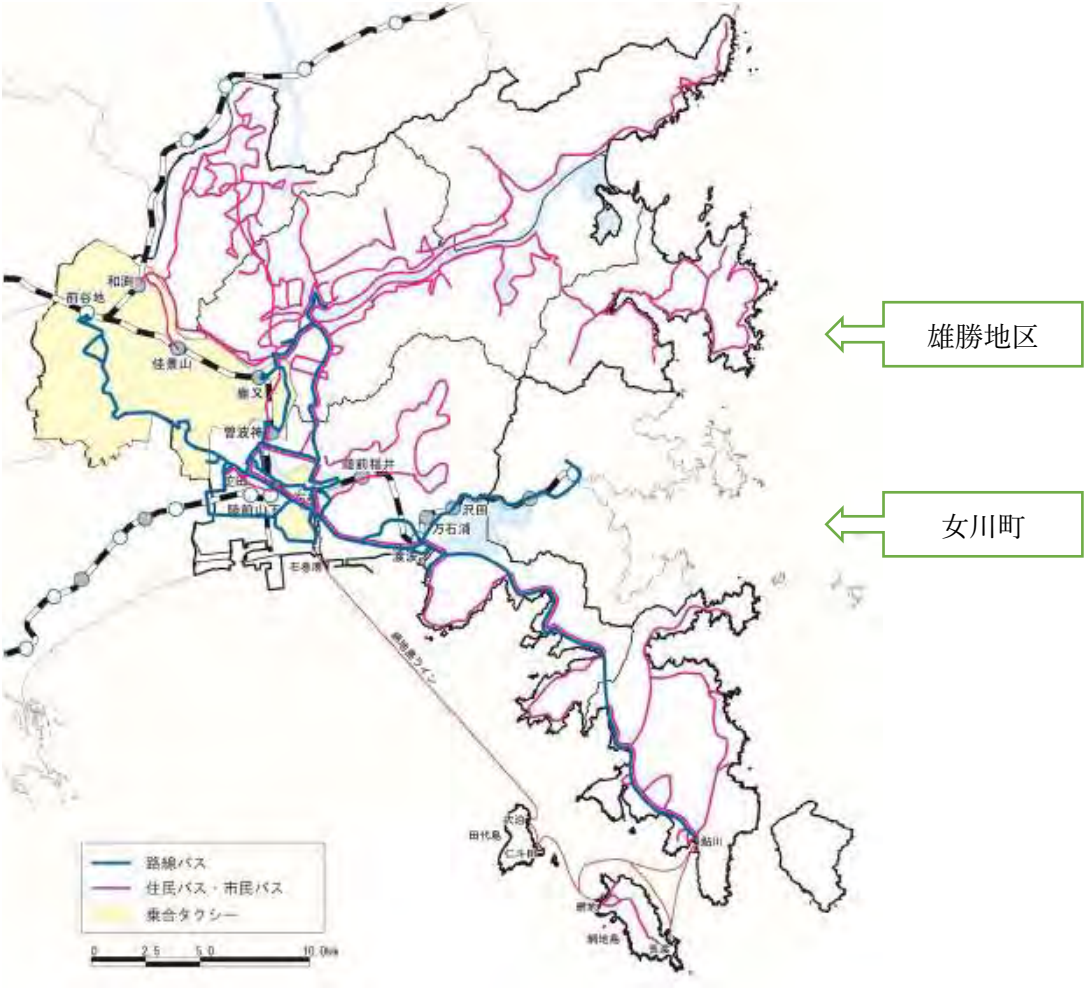



図3－2－3－④　石巻市の交通網

出典:石巻市総合交通戦略をもとに 2018WSA 作成

まず石巻市は、離半島部の交通が不便であり、乗合タクシーやデマンド交通などはあるものの、毎日の運行でないなど便数が少ない、乗り換えに大幅な待ち時間が発生するという問題がある。収支についても全ての路線バス・住民バスで収支がマイナスであり、旧町村部分の住民バスは 5%以下の収支率である[148]。

女川町は震災以前デマンド交通を運行していたが、震災後は定時定路線の町民バスに戻している。

この 2 市町間の問題としては、交通網が市域・町域毎に形成されていることである。石巻市の旧雄勝町域は、女川町市街地が近いにも関わらず、石巻市街地方面の住民バスしか公共交通がない。かつては女川町への路線があったが廃止されてしまい、ヒアリングを行った波板地区では、集落で女川への買い物送迎を行っている。

148　石巻市「石巻市総合交通戦略」 p.11,13

イ）地域公共交通網形成計画

石巻市は網形成計画に位置づけられるものとして、総合交通戦略を策定している。今後の施策としては、バス網の再編、幹線・支線の区別、地域ごとの乗り継ぎ拠点の整備などを挙げている。

女川町は網形成計画を策定中であり、地域公共交通会議で議論の後、2019 年 3 月に承認予定とのことである。主な事業計画としては 2022 年度に出島架橋が完成予定であり、船舶から陸上輸送に転換する方向性が示されている[149]。

ウ）まとめ

この両市町の特筆すべき問題は、市域・町域毎に交通網形成がなされている点であるため、2020 年に石巻市総合交通戦略の前期計画期間が終了するのに合わせて、2 市町、もしくは定住自立圏として東松島市を加えた 3 市町で、共同で網形成計画を策定することが望ましい。その下で、住民バスの乗り継ぎ利便性向上や、デマンド交通の導入や区域拡大などの効率化を行っていく必要があると考える。

**③館林都市圏 （館林市、板倉町、明和町、千代田町、邑楽町）**

交通モード：鉄道/広域公共路線バス/タクシー補助

ア）現況

館林都市圏の 1 市 4 町は均一運賃の広域公共路線バスを共同運行しており、館林市街を中心に路線網が形成されている。運行協議の場としては館林市外四町公共交通会議があり[150]、館林都市圏の幅広い広域連携の一つである。

しかし、この広域公共路線バスも赤字であることには他地域と変わりなく、自家用車・鉄道以外の交通手段はタクシーが多いという。邑楽町では高齢者にタクシー券を配布している。

また、館林駅からは東武鉄道で東京都心まで 1 時間弱でアクセス可能であり、首都圏への通勤利用も盛んである。需要を踏まえ、館林駅前には東武鉄道によって約 1000 台規模のパークアンドライド駐車場が整備されている。

イ）地域公共交通網形成計画

1 市 4 町とも未策定であるため、広域としての網形成計画策定が必要と考える。ただし、千代田町は太田市・大泉町とも広域公共バスを運行している[151]点には考慮が必要である。

---

149 女川町「平成 30 年度第 2 回女川町地域公共交通会議資料」p.22

150 館林市「館林市第六次行政改革大綱推進計画 平成 28 年度実績一覧表」

151 大泉・千代田線（あおぞら）－千代田町
https://www.town.chiyoda.gunma.jp/soumu/kikaku/kikaku026.html,(2018.12.17)

### (4)提言の方向性

これまでのヒアリングから抽出した課題や全国の現状をもとに、「コンパクト+ネットワーク」を担う公共交通に関する提言について、本報告書では現状の公共交通に関する法制度(地方公共交通活性化再生法・道路運送法)の基本的枠組みを前提に、現状の交通モード・技術などで実現可能な施策を行うものとする。ヒアリングや中間報告会等で話題に挙がることがあった自動運転については、この報告書では割愛する。

その上で、大きく 3 つの方向性を提示する。

一点目は本報告書の軸である「コンパクトシティ」などの都市政策を推進する利便性の高い交通、二点目は持続可能性の高い効率化された交通網・地域特性や需要に合致した交通モード、三点目は運営者と利用者が互いに経営・利用可能な「Win-Win の公共交通」である。

#### ① コンパクトシティなどの都市政策を推進する、利便性の高い交通

コンパクトシティ政策による集約や居住の誘導を、公共交通を通じて実現するためには、まずその計画や事業と公共交通施策が連動している必要がある。個別事業単位でなくても、少なくともマスタープランレベルでの一致は必要である。

その上で、まちなか内の交通利便性を高めること、地域各地からまちなかへのアクセスを確保し利便性を高めることが必要である。

また、広域での計画策定・インフラ整備も持続可能な都市政策として重要であり、公共交通もそれと連動して広域での計画策定、事業連携、交通網整備を行うことで自治体間の「ネットワーク」を整備していくべきである。交通網は住民が実際に利用する生活圏レベルで最適化することが望ましく、定住自立圏などの広域連携事業と連携し広域ビジョンに基づいて行うことが求められる。

#### ② 効率化された交通網と地域特性・需要に合致した交通モード

持続可能な公共交通を総合的に実現するには、公共交通の路線・頻度・車両などを最適規模に調整することが必要であるが、先述した通り、そのための画一的な最適解を求めることは不適切である。地域ごとに異なる公共交通の現状、交通事業者、まちの形、住民のライフスタイルやニーズなどの事情があり、それに適合するのは単一解ではなく、それぞれの地域が自ら考え選択した、地域特性にあった方策である。

地域による交通の検討・交通モードの選択には、行政による現状把握とビジョンの策定、行政と事業者の協議だけでなく、利用者である住民のコミットがますます重要になる。事業者と住民が近い距離でコミュニケーションを取りニーズや限界をお互いに知ることが、互いの意識の齟齬を少なくし、交通を住民が利用しやすくする方向に働く。そして自らの地域を支える公共交通は、自らの手で維持すべきである。それは住民が公共交通を実際に利用・活性化し残すというアクションを取ることで、初めて可能となる。

とはいえ、各自治体や地域住民が交通に関する知識や方策を十分に備えているわけではない。

とりわけ市町村の交通担当のマンパワーは多くない[152]上、人事異動による断絶もあり得る。コンサルタント・専門家や運輸局・運輸支局による情報・ノウハウや現状分析のサポート、市町村の公共交通担当同士のネットワークによって、持続可能な公共交通の検討・実現を大いに後押しできる。

### ③ 運営者と利用者が互いに経営・利用可能な「Win-Win の公共交通」

そして、持続可能な公共交通とは、運営者と利用者が互いに経営・利用を続けることができる形態であることが望ましい。現状の地域公共交通は、利用者の減少→収入の減少→経営規模の悪化→利便性の低下→利用者の減少という悪循環に陥ってしまっている場合が多い。この現状を打開するには、需要や利益の見込めない供給のあり方を無理に続けるのではなく、確実に利益を見いだせる主体が自発的に供給することが望ましい。

今の地域公共交通にはそのような余裕のある主体はないと思われるかもしれないが、例えば買い物バスやライドシェアといったものが挙げられる。両者とも利用者は低額または無料で利用でき、運行者にとっても顧客の呼び込み・燃料費などの補填ができるなどの利益がある。ただし、現状のライドシェアには安全面や既存交通との兼ね合いの面などで十分な法制度の検討がなされておらず、本格導入にあたって問題があるため、本報告書では特に買い物バスについて「Win-Win の公共交通」として注目したい。

---

[152] 国土交通省「地域公共交通に対する自治体の取組状況及び地域公共交通の現況分析業務報告書」(2012)pp.43-47,http://www.mlit.go.jp/common/001007541.pdf,(2018.12.17)

# ４章　提言

## ４－１　今後のまちづくりを考える上で必要となる制度に関する政策提言

### ４－１－１　立地適正化の実効性に関する政策提言

都市機能・居住の適正立地を図る上では本来、厳格な規制によって低密度な拡散を抑制していくとともに、集約を図っていくべきである。しかし、実際のところ開発圧力が少ない中で厳格な規制を市町村が実施することは難しい。条例の策定に関しても自治体によって差が大きく出てしまうことは否めない。また、立地適正化計画によって誘導区域を設定するのみでは、誘導を図っていくとしても実効性に乏しい。そのため、強制力による手法と緩やかな誘導手法の中間をうまく埋めていくことで集約を進める必要があると考えられる。その手法として、経済的インセンティブを設けることで居住誘導を促進させていくべきではないかと考える。補助金のように継続性に疑問符が付くようなものではなく、既存の住宅・土地税制を立地適正化計画制度にうまく組み込んでいくことによって誘導に実効性を持たせることができるのではないかと考える。以上を踏まえ、提言を行う。

**(1)着目した税制**

**① 住宅ローン減税**

住宅ローン控除制度は、国民の住宅取得を効果的に支援するため、頭金による制約を緩和する税制上の措置が必要であるとの考えから創設された。この制度は、1972 年に導入された住宅取得控除を初めとし、景気や財政状況を考慮しながら今日まで拡大縮小を繰り返してきた。歴史的にみると制度の目的は、住宅取得の促進と住宅建設による景気対策的な面が大きいと言える。

現在の制度の内容は、返済期間10年以上の住宅ローンを利用して住宅の新築又は増改築等をした場合、10年間、各年末の住宅ローン残高の一定割合(1.0%)を所得税額[153]から控除する制度である。

[153] 一部、翌年の住民税から控除される場合がある。

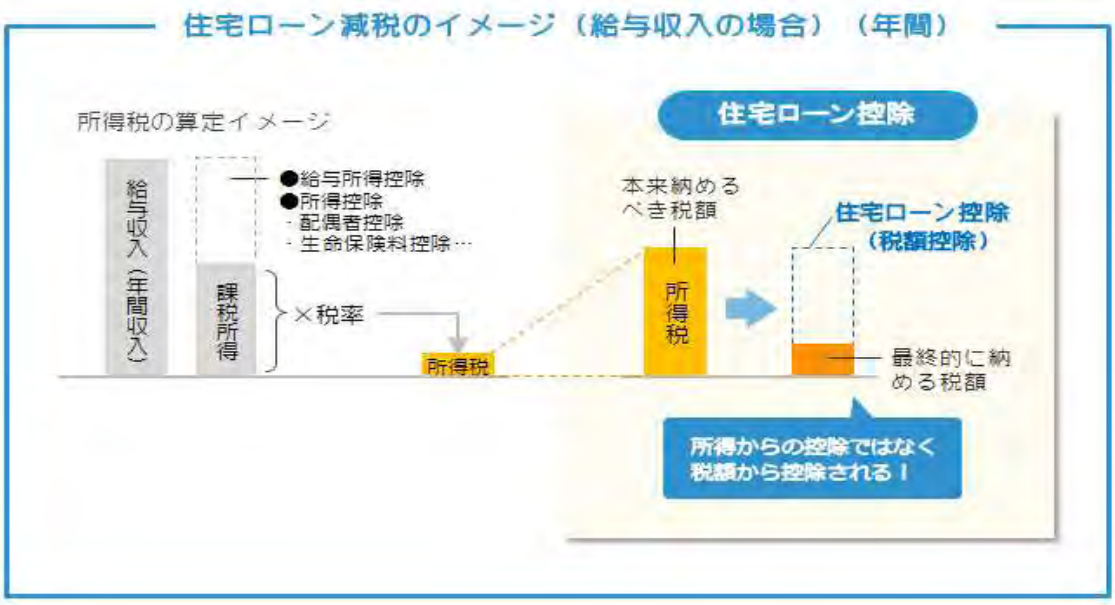



図4－1－1－① 住宅ローン減税のイメージ

出典：住宅の補助金・減税・優遇制度オールガイド 2019

**② 居住用財産の買換え特例**

居住用財産の買換え特例は、一定の条件を満たす場合に、住宅を譲渡した際に生じる利益に対する譲渡所得課税を居住の買い換えに充てた部分に関して繰り延べるというものである。一般的に居住用財産の売却によって得た利益は、新たな居住財産の購入資金に充てられると考えられる。しかし、この段階で譲渡所得に課税を行うと、納税分が目減りするため、買い換え促進のブレーキになってしまう。ゆえに、買い換え時の負担軽減をすることで、円滑に住宅の住み替えを実現する観点から、1982 年に導入された。

この特例では譲渡利益に対する課税がなくなるわけではなく、課税を繰り延べるだけであり、最終的に居住用財産を売却して居住用財産を購入しないときにさかのぼって譲渡所得に課税されることとなっている。居住用財産の買換えは一般的に高い買い物であり、多額の税負担が厳しいものであると考えられる。ゆえに、現在の負担を軽くできるという点で大きなメリットであると思われる。

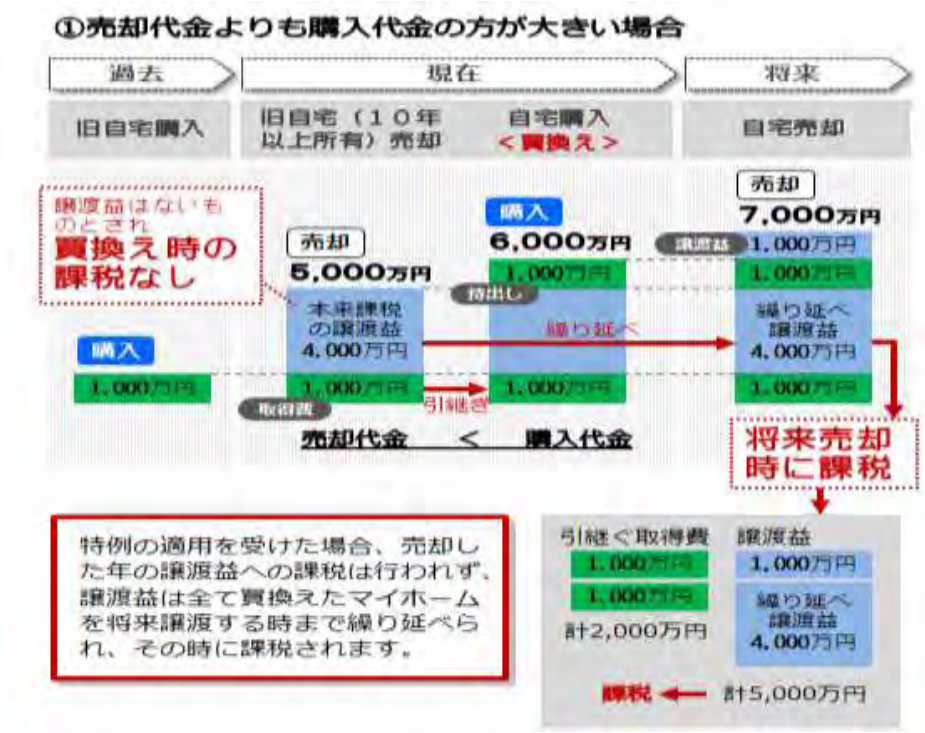



図4－1－1－②　居住用財産の買換え特例（売却代金より購入代金が大きい場合）

出典：住宅の補助金・減税・優遇制度オールガイド 2019

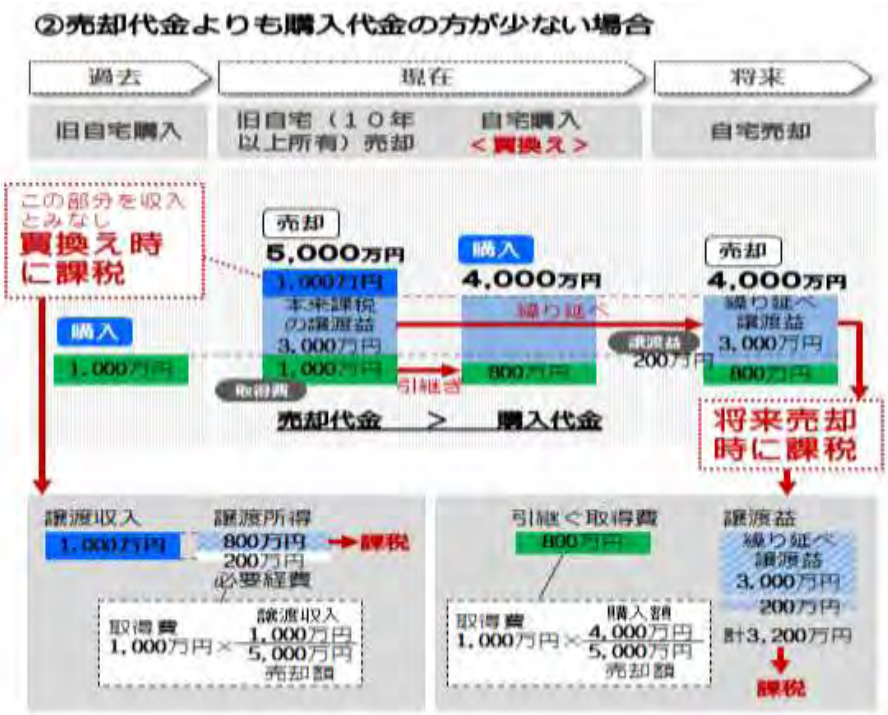



図4－1－1－③　居住用財産の買換え特例（売却代金より購入代金が少ない場合）

出典：住宅の補助金・減税・優遇制度のオールガイド 2019

### ③ 不動産取得税

不動産取得税は、1954 年度税制改正において、道府県税として創設された[154]。創設理由は、「不動産を取得するという比較的担税力のある機会に相当の税負担を求め、反面、当該不動産に対する将来にわたる固定資産税の負担を軽減したいこと[155]」とされている。

不動産取得税は、売買・贈与で不動産を取得したとき、また新築・増築したときに都道府県が課税する地方税である。家屋、土地のそれぞれについて課税される。固定資産評価額に税率をかけた値として算定される。一定の条件を満たす場合においては軽減措置が設けられている。

図4－1－1―④ 不動産取得税の概要

出典:税理士法人東京シティ税理士事務所 HP

[154] 1954 年度税制改正以前においても不動産取得税は存在していた。しかし、「不動産に対して重い移転税を設けることは、不動産の経済的利用を阻害する要因となる」として、シャウプ勧告(1949)で廃止されていた。

[155] 昭和 29 年 3 月 5 日地方税法の一部を改正する法律案提案理由説明(第 19 国会衆議院地方行政委員会)

### (2)提言

#### ① 住宅ローン減税及び居住用財産の買換え特例の居住誘導区域内への適用

戦後復興期から高度経済成長期においては、基礎的な生活基盤である住宅を増やすことが最優先の課題であった。また、住宅投資によって景気を刺激するという景気対策としても重用されていたと言える。

このような絶対的な住宅不足の時代を経て、現在では住宅数が充足され「ストック過剰」の時代に入ってきていると言える[156]。実際に、人口減少が進むのと同じく世帯数も 2019 年をピークに減少していく。これによって住宅需要も減少していくものと考えられる。つまり、今後ますますストック過剰の状態に進んでいくことが予想される。

最近では消費税増税における負担軽減策として住宅ローン減税の延長が検討されており、与党の税制調査会では、制度の延長とあわせて、現在期間についても、従来の 10 年間から 13 年間に延長することとされている。しかし、上述した点を考慮すればより長期的な視点に基づいて住宅政策を考えていかなければいけない時代に来ているといえる。国の財政状況を考慮しても、制度趣旨にそぐわない税制優遇措置を続けていくことは非効率である。ゆえに、長期的な視点に基づけば住宅建設促進に視点を置いた政策の是正が必要だと考えられる。

このような住宅税制の改革は、まちの縮小化を図る施策と一体となって行っていくことができると考えられる。すなわち、都市の立地適正化を図っていかなければいけないという方向性と、過剰な住宅建設促進政策の是正の必要性という問題を関連させて考え、既存の税制措置を立地適正化のインセンティブとして機能させるということである。

現在、住宅ローン減税及び居住用財産の買換え特例の適用は全国一律に適用されている。これを居住誘導区域内へと絞って適用することで、誘導区域内で住宅建設を行うインセンティブとして機能させることができると考えた。具体的には、

・誘導区域外から誘導区域内、誘導区域内から誘導区域内への移動に絞る

・誘導区域内から誘導区域外、誘導区域外から誘導区域外への移動を除外とする。

これによって、居住誘導を促進させることができると思われる。また、住宅促進による過剰ストックの抑制を図ることにも繋がると考えられる。

施策を実施する際には、市町村が証明事務を行う。市町村は、住民が居住誘導区域で各税制措置にかかる居住用財産を取得したことを示せれば良い。

#### ② 不動産取得税の居住誘導区域内特例の設定

不動産取得税の減免措置を検討した理由は2つある。

1つ目は、特例を設けることによる居住誘導区域での不動産市場の活性化である。居住の際には、不動産の取得の際にかかるお金が最も大きい。そのため、不動産取得のコストが比較的に安くなる

---

[156] 妹尾芳彦「経済社会の変化と住宅市場の変貌―市場主導・市場尊重とは何か―」『土地総合研究』2017 春号(2017)

郊外へと立地を好む傾向がある[157]。特に、地方においては車の所有を前提とするため、駐車場を設けられるような広い土地を好む。また、コンパクトシティ政策を進めていく中で、まちなかの地価の上昇によって固定資産評価額が上がると考えられる。ゆえに、居住誘導区域内で減免措置を設けることは、まちなか居住を促す上で必要であると考えられる。

2つ目に、不動産取得税の今後の在り方である。不動産取得税は、不動産取引の背後にある経済的負担能力を課税根拠としている点や、創設時の沿革について問題がある等の議論がなされている[158]。これをもとに大幅な縮小又は廃止が検討されていた。土地税制の在り方は、不動産取得税を含め、時代背景を考慮して今後も検討されるべきである。

これらを踏まえ、立地適正化計画における居住誘導区域内において、不動産取得税の新たな特例を設けることで、居住の集約へとつながると考えられる。

施策を実施する際には、市町村が証明事務を行う。市町村が居住誘導区域内において、住民が不動産取得を行ったことを示せればよい。

図4－1－1－⑤　提言内容のイメージ図

出典：2018WSA 作成

[157] 土屋信夫・長谷川翔生・今井敬一「コンパクトシティに係わる政策研究（コンパクトシティ施策の有効性に関する研究）」『国土文化研究所年次報告』vol.13（2014）p.17

[158] 国土交通省「今後の土地税制の在り方について（中間とりまとめ骨子）」

図4－1－1－⑥　提言内容のイメージ図

出典:2018WSA 作成

## ４－１－２　広域的な立地適正化及び協働のまちづくりに関する政策提言

ここまでで述べたとおり、現行の人口減少社会に対応した諸計画は、目的として都市機能のコンパクト化、公共施設・サービスの縮減などのマネジメントがあるものの、市町村という組織単位で計画が完結しており、必ずしも住民の生活圏域内全体での効率化が図られていない。人口減少が加速していく今後の日本において、市町村は今後ますます財政が逼迫していくことが予想され、まちの持続可能性の為にも、館林都市圏のような広域的な立地適正化を推進していく必要がある。それには都道府県による広域調整が重要となり、人員的にも機能的にも乏しい弱小町村を補完しつつ、都市圏全体のマネジメント機能を発揮する必要がある。

現行の都市計画制度においては地方分権の進行により、都道府県の調整機能が弱い状況である。ただ、それは市町村が独自の「まちづくり」を行うためのツールを手にしたと見ることもでき、それを奪うような提言は難しいと考える。一方で、人口減少社会に関する諸問題が深刻化するにつれて、前段で提言をした「立地適正化計画に実効性の確保」のような、コンパクトな都市の形成をより強く押し進める政策が実現する可能性が高く、それにより市町村間（または地域間）の利害の衝突が増えると考えられる。行政サービスや都市機能の縮減・集約などの Win-Win の関係を築くのが難しい、そのような衝突は当事者間で合意形成を図ることは難しく、また平成の合併のようにアメをばらまくことも財政状況が許さないであろう。このことからも、都道府県が、広域的な視点で俯瞰した場所からマネジメント機能を発揮できるように以下の提言を行う。

### （1）立地適正化の広域方針を策定する場合の支援

#### ①　集約都市形成支援事業の概要

現在、立地適正化計画策定支援のために国が行う事業として、「集約都市形成支援事業」がある。この事業は立地適正化計画の計画策定やコーディネート、施設の移転促進、跡地の管理などに対し補助金を交付するものとしている。「広域的な立地適正化の方針」を策定する場合も補助の対象となっている。

#### ②　政策提言

「広域的な立地適正化の方針」策定をさらに押し進めるため、補助率のかさ上げ、さらなる活用を促すため先進事例の情報提供を行う。

### （2）立地適正化計画策定フローにおける都道府県の役割の明記

#### ①　現在の立地適正化計画策定に係る都道府県の位置づけ

現行の立地適正化計画策定フローにおける都道府県の役割については、計画検討の協議会に参画している場合はあるものの、法律上は、都市再生法第 81 条第 18 項に「市町村は、立地適正化計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならない。」とあるのみである。

### ② 政策提言

ア）計画を策定する市町村から都道府県への事前協議（同意は必要なし）

現在、法律上は計画の送付のみとなっている点について、立地適正化計画策定市町村に対し、都道府県への協議を義務づけることで、計画策定における都道府県の役割を明文化する。その際に都道府県の同意までは不要とする。

これに関しては、市町村マスタープランは市町村が独自で定められる一方で、その高度化版である立地適正化計画に都道府県への協議を義務づけるのには批判的な意見もあるだろう。しかし、立地適正化計画は、市町村マスタープランとは異なり、具体的な誘導や規制の内容を定めるものであることから、広域での調整機能の必要性があり、「立地適正化計画の実効性の確保」に関する提言をする以上、重要な点と考える。

イ）都道府県による関係市町村への意見聴取

協議を受けた都道府県は、居住誘導区域や都市機能誘導区域、都市機能誘導施設の設定に関して、関係市町村より意見を聴取できることとする。

ウ）都道府県に対して広域調整の努力義務を課す

都市再生特別措置法の立地適正化計画に関する章には、都道府県との関係については、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）に即するものでなければならないとあるものの、都道府県の役割について具体的な記載は見受けられない。その点について広域調整の努力義務を課すことで、前述の協議における都道府県の視点について明文化する。

## (3)住民協働のまちづくりの推進

まちの縮退にかかる議論は、広域的な視野で行った方が良いものの、立地適正化計画の居住誘導区域を外れるような、地域における「まちづくり」についてもどのような文脈があるか考える必要がある。そのような地域では、コミュニティの維持が生活機能の維持に直結していることも多く、住民同士が顔を合わせ、地域の将来像を考える場をつくる必要がある。

また、交流人口の増加の視点も重要であり住民と行政が協働で、時にはヨソ者と言われるような外部の視点を取り入れながら地域の魅力を創出し、特化させていく必要がある。後述する、リノベーションや民間資金を活用したまちづくりについては、その具体的な手法の一つである。

## ４−２　まちなかの魅力を高める上で必要となる制度に関する政策提言

### ４−２−１　まちなかの空き地・空き家に関する政策提言

#### (1)空き地・空き家の実態把握の義務化

##### ①　土地所有者の把握

空き地・空き家を利活用するにあたり、それらの所有者等の実態把握をしていることは不可欠であると考えられるが、現在、実態把握は任意となっており、ほとんどの自治体が把握できていないという状況がヒアリング調査でも明らかになった。そこで、実態把握の義務化を提言する。実態把握を行うことで、都市計画など諸計画に絡めた利活用が可能になり、より有効なものとなると考えられる。

##### ②　地籍調査の現状と課題

現在、土地の所有者を把握する手段として「毎筆の土地について、その所有者、地番及び地目の調査並びに境界及び地積に関する測量を行い、その結果を地図及び簿冊に作成する」という地籍調査(国土調査法第 2 条第 5 項)がある。この地籍調査は自治事務として、市町村等の地方公共団体が中心となって実施されており、市町村が実施する場合、次のグラフのように実質的には市町村は 5%の負担で実施することが可能となっている。しかし、この地籍調査は全国的に進んでいないというのが現状である。特に都市部では他地域と比較すると、小さな土地が多いことに加え、権利者関係が複雑なケースが多く、調査の実施に多くの費用と期間が必要になることから進んでいないことが伺える。さらに、「現在の実務では、所有者を突き止めることまでは行われていないという[159]」実情がある。

[159] 板垣勝彦「地方自治と所有者不明土地問題」 日本不動産学会『日本不動産学会誌』 p.10 注 4　2017 Vol.31 No.3

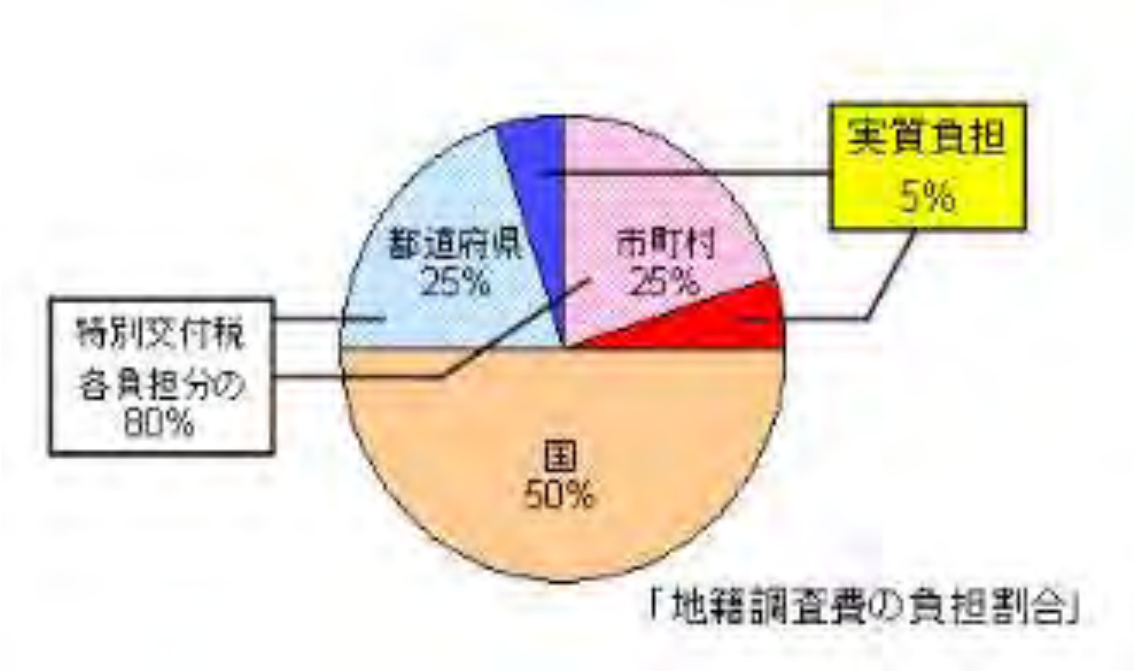



図4−2−1−① 地籍調査費の負担割合

出典:国土交通省 「地籍調査 Web サイト」

こうした現状から、実態把握に際して費用と期間という障壁を解決する必要性があると考えられる。さらに、ヒアリング調査ではそうした調査に割けるマンパワー不足という意見も得られた。

### ③ 空き家に限定した土地所有者の把握

地籍調査で対象となるのは国有林及び公有水面等を除いた面積であるが、提言で問題としている空き地・空き家の対象としては広すぎるため、対象地域を市街化区域や居住誘導区域といった自治体にとって重要である地域に限定することが必要であると考える。さらに、民間事業者への業務委託や、水道利用データ等の活用によって空き家であることに目星をつけて調査を行う、といったことがヒアリング調査において、数少ないながらも見受けられ、マンパワー不足の対策になり得ると考えられる。そうした活用できる手法は十分に活用することで、迅速に調査を終え、利活用の方向へとスムーズに向かうことが重要であると考える。

## (2)登記制度の改善

### ① 登記の義務化

現在のところ登記は義務ではないが、所有者不明の土地を減らすためには登記の義務化は将来的には必要になると思われる。登記の義務化に際しては、後述する登録免許税の手数料化や、登記の簡便化の施策を行い、登記にかかる申請者のコストを最小限にすることが必要である。

② 登記制度の簡便化

現在の登記実務においてはオンライン化等により、一部簡便化が図られていると言えるが、未だに煩雑と言える。特に相続登記においては相続人の全員の戸籍謄本や印鑑証明書等の数多くの書類を提出しなければならない。これらの書類は世代にわたって登記がなされていない場合には収集が難しくなるため、そのまま土地が放置される可能性が高くなる。これらの負担を減らすため、例えばマイナンバーと相続情報や課税情報等とを紐づけた登記制度を構築し、戸籍謄本等の提出書類を減らせれば登記を促すこと可能となると考えられる。

③ 登録免許税の手数料化

現在のところ、登録免許税は売買の場合は不動産価額の 20/1000（2019 年 3 月 31 日までは 15/1000）、相続の場合は不動産価額の 4/1000 課されることになっている。この登録免許税の負担が、相続等がなされた際に登記を抑制する方向に働いている現状がある。

そもそも、登録免許税は 1896 年に、日清・日露戦争の戦費負担措置のために導入された登録税を前身とするものである。しかし、その目的はすでに終えていると考えられる。また、登記にかかるコストは不動産価額によって左右されるべきものではなく、資産価値によって支払う税金が変わることは税の公平性の観点から疑問がある。そこで、登録免許税を資産課税としてではなく、低額な手数料として徴収することにより、登記にかかるコストを減らすことができ、登記の未了を防ぐことが可能となると考えられる。

(3)土地収用の特例

① 調査義務の範囲限定

現在、土地収用において物件の調査義務は起業者にある状況である。この調査について何を調べるかといった例は示されているが、限度は示されておらず、実態としては過剰な調査が行われている可能性がある。これは土地収用事業の円滑化を妨げるものであるため、改善が必要である。そこで、上述した登記の義務化に合わせて、将来的には登記簿までの調査で収用の手続きに入れることを定めることによって、円滑化が図れると考えられる。

② 固定資産税滞納における不動産の簡易的取得

固定資産税は土地や家屋といった固定資産を所有している人に対して、その価格をもとに算定された税額を課す税金である。税率は 1.4%であり、納税先は市町村となっている。この固定資産税が課される根拠は「資産の保有と市町村の行政サービスとの間には一般的な受益関係が発生する[160]」ことや、「固定資産の所有という事実に担税力を認めて課する一種の財産税である[161]」といった性質から導き出せるものである。つまり、固定資産を保有することは行政サービスを享受することであり、その費用の一部負担として税が課されていると言えるだろう。

---

[160] 税制調査会 「わが国税制の現状と課題―21 世紀に向けた国民の参加と選択」

[161] 最判平成 15 年 6 月 26 日民集 57 巻 6 号 723 頁

このように考えると、固定資産税を滞納することは、行政サービスに対する負担責任を放棄していることと同義である。そうした不動産をいつまでも放置しておくことは都市の運営上好ましくない状況だと考えられる。そうした土地は収用をし、利活用に充てることが有益であると考えられる。そこで、固定資産税を一定期間滞納している場合、租税債権の代物弁済として取得を可能とすることを提言する。

### ③ 都市計画上の都市施設として認められる住宅施設の団地規模の要件緩和

都市計画法の都市施設に認められる事業は土地収用法による事業認定の告示があったものとみなされ、土地収用法の規定が適用される。その中で一団地（50 戸以上）の住宅施設があるが、開発余剰が少なく人口減少社会が進行している地方都市部において、これだけの住宅施設の建設が見込めるとは考えにくいだろう。

その一方で、都市の集約を行う際には中心部に点在している空き家が妨げとなっており、空き家の有効活用が必要となってくるため、この制度を都市中心部における空き家対策として使えるようにすることを検討すべきではないかと考えられる。例えば現行の50戸以上という要件を5戸以上に引き下げ、住宅施設の中に店舗併用住宅やコンビニ等の周辺住民の利に供するような店舗も含む形に緩和することにより、地方都市においてもこの方法で収用することが可能になる。東日本大震災復興特別区域法においても住宅施設の要件が緩和され、5 戸以上 50 戸未満の小規模住宅団地住宅においても、都市計画法に定める一団地の住宅施設とみなされ、収用が可能となった（東日本大震災復興特別区域法第 46 条、第 54 条の 2）。この要件を人口減少が進行する地域に拡大することは有用であると考えられる。

しかし、エリアを定めずにこの制度を無限定的に適用してしまえば、郊外において住宅の開発が進み、スプロール化に拍車をかけることになりかねない。そこで、上記の要件を、空家等対策特措法において、市町村が策定できる空家等対策計画の中で「空家等対策重点地区（仮称）」のようなエリアを定めることを認め、その範囲内でのみ適用できることにすれば、スプロールを防ぎつつ、空き家の有効利用が可能になると考えられる。

特例によって住宅施設の団地規模の要件緩和と空き家対策を連携させた制度を設けることにより、市街地に密集した空き家の問題を解決し、収用事業によりエリア価値が高い地域に再生することが可能になると考える。

図4−2−1−② 要件緩和イメージ

出典:2018WSA 作成

**(4)空き家に対する制度改革**

**① 固定資産税の住宅用地特例の概要と経緯**

まず、住宅用地特例の導入の経緯について説明したい。「住宅用地特例は宅地の評価額が地価の高騰に伴い大きく上昇した 1973 年度に創設(特例率 1/2)されており、1974 年度に小規模住宅用地の特例(特例率 1/4)が創設された。[162]」という経緯がある。また、1994 年度には宅地に係る「7 割評価」の導入に際して急激に税負担が上昇しないようにするため、小規模住宅用地については 1/6 に、一般住宅用地については 1/3 という現行の税率に変更された。

これからも分かるように、住宅用地特例導入の趣旨は、地価が上昇する局面において、必需品である居住用の敷地について固定資産税が生活を圧迫しないようにすることにあり、住宅に居住している人の生活する権利を保護することにあったといえる。

[162] 資産評価システム研究センター 『地方税における資産課税のあり方に関する調査研究』 p.8 2016 年 3 月
年号等の表記については本文に従い改めた。

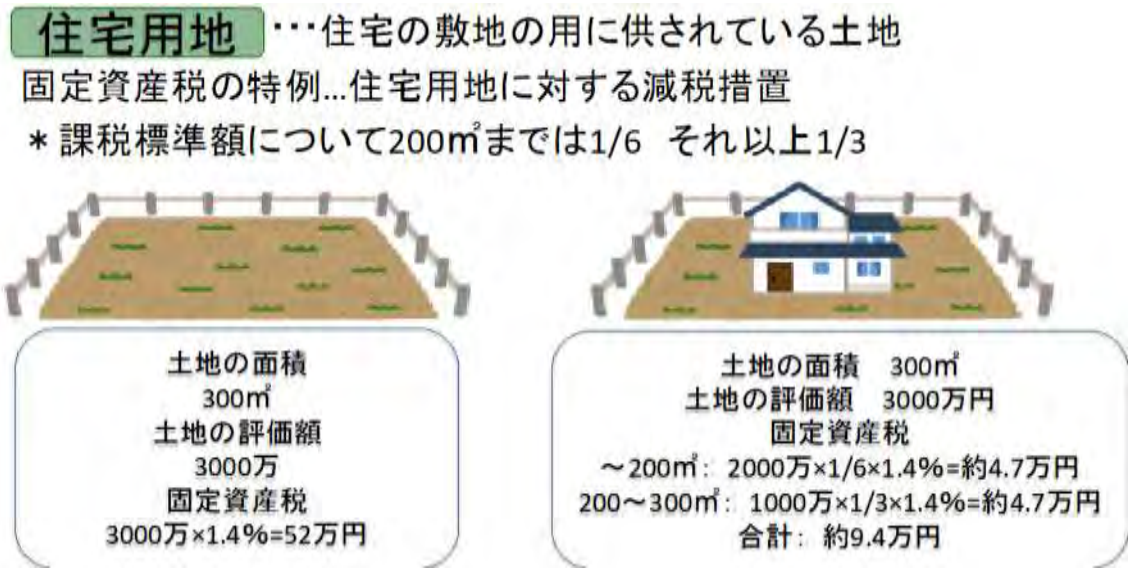



図4−2−1−③ 固定資産税の住宅用地特例イメージ

出典:2018WSA

**② 空き家に対する固定資産税の住宅用地特例の適用除外**

住宅用地の特例を現に居住していない空き家の敷地にまで適用するのは本来の趣旨に反する。現行の空家特措法により特定空家に対する固定資産税の住宅用地の特例の適用除外をすることは可能とされている。しかし、通常の空き家に関してはそのような規定は存在せず、通常の空き家に対して行政が行える対応は限定的となっている。

特定空家に至らない通常の空き家については、居住の実態が無くても住宅用地特例が適用されるため、所有者は当該空き家を解体・活用せずに放置しておくという行動をとると考えられる。解体・活用または売却のインセンティブを与えるため、通常の空き家にも住宅用地特例の適用除外を拡大することが必要である。

**③ 管理/修繕命令制度の創設**

現行の空家特措法においては特定空家に対する解体については命令を出せるものの、管理命令や改修命令を出すことができず、空き家の状態が深刻化してから対症療法的にしか対応が取れないのが現状である。有効活用が可能な空き家については、行政が修繕命令を出すことが出来れば、空き家の状態が悪くならないうちに活用できる可能性が高まると考えられる。例えばドイツでは、近代化命令・修繕命令を出すことができる。その内容は、都市計画上必要があれば「命令を出すことによって建物の不良や欠陥を除去できる場合に、建物所有者に対して建物の近代化や修繕を命ずるものである[163]」。このように、利用可能な空き家に対しては、解体の前段階としての修繕命令を出せるようにすることが望ましい。ただし、今後の活用可能性が無いような空き家にもこれらの命

[163] 室田昌子「ドイツ 公民連携で空き家対策からエリア再生へ」 米山秀隆編著『世界の空き家対策』 2018 年 p.87

令を出すことは効果が薄いため、命令を出せる範囲を、空き家の活用によりエリア価値が高まるような範囲に限定する必要がある。範囲を限定する方法として、例えば市町村が策定する空家等対策計画に重点対策地域のようなものを設定することが考えられる。

上記のような命令制度が創設された際には、その修繕費は当該空き家所有者に請求することとなる。その際に当該空き家を他人に賃貸するなどして有効活用した場合に、行政が修繕費用を一部補助することにより、不動産を死蔵させず、有効活用するインセンティブが生まれると考えられる。

### (5)利活用促進手法

#### ① 調査で把握した土地情報の有効活用

空き地空き家の実態調査や登記制度の改善がなされれば、行政が保有する空き地空き家の情報が増えることが予想される。その際に行政が保有する情報を、空き地空き家バンクとして公開することにより、マッチングが促進されると考えられる。

空き地空き家バンクの取組みを活発化させるためには、民間の不動産事業者との連携を進めることが望ましい。その際には、空き地空き家の情報を民間事業者と共有しておく必要がある。「空き家所有者情報の外部提供に関するガイドライン」によると、所有者本人の同意が得られれば、課税情報を含む空家所有者情報を民間事業者等に提供することが可能である。よって、空き家の調査の際に所有者の意向確認を同時に行うことにより、空き家等の民間事業者への情報提供が円滑に進むと考えられる。

#### ② 定期借家制度の活用

空き家や空き店舗の活用が進まない要因として、いつか利用したいと思っている所有者が、他人に貸したがらないということが挙げられる。以下に示した空き家にしておく理由の調査結果においても「将来、自分や親族が使うかもしれないから」という回答が 36.4%、「好きなときに利用が出来なくなるから」という回答が 33.0%を占めている。

しかし、現在使う予定が無い空き家や空き店舗においては、そこを利用したい者に貸すことが望ましい。そこで定期借家制度の活用を促す必要がある。所有者が空き家や空き店舗の賃貸を拒む理由として、一度賃貸してしまうとなかなか返還してもらえないと考えていることが予想される。確かに、普通借家契約による賃貸借の場合には正当事由が無い限り返還を求めることができないが、定期借家契約の場合は期間を定め、期間終了とともに返還を求めることが可能であり、再契約して期間を延長することも可能である。しかし、定期借家制度は 2017 年時点で 2.3%とあまり活用されていない現状がある。

図4−2−1−④　空き家にしておく理由（複数回答、n=461）

出典：国土交通省「平成 26 年空家実態調査　集計結果」

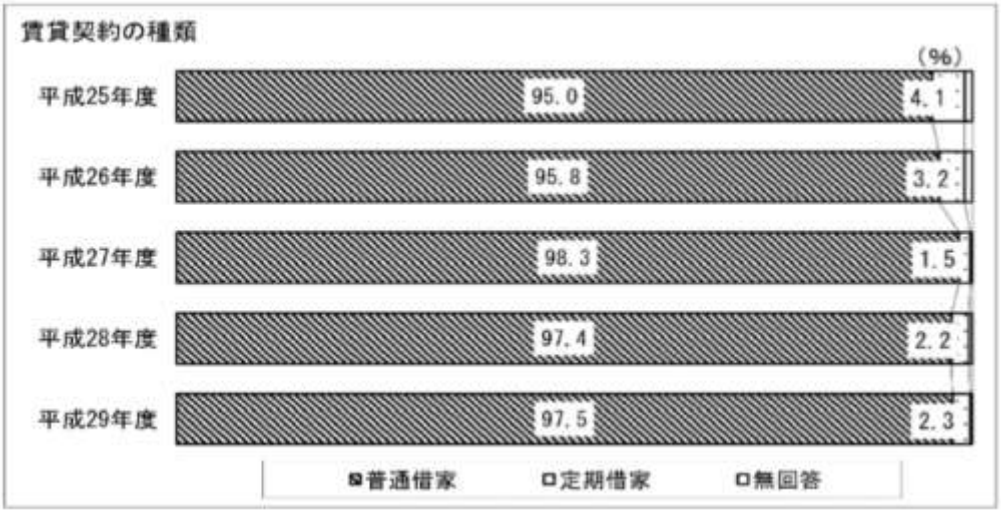



図4−2−1−⑤　賃貸契約の種類

出典：国土交通省「平成 29 年度　住宅動向調査」

定期借家契約という選択肢があることを、空き家相談会等の機会を利用して行政が提示し、周知することにより、空き家や空き店舗の活用を促進することが可能となると考えられる。

移転先地の災害公営住宅の空き戸等に関しても、定期借家制度を活用し一時的な利用を促進することで、行政が入居者を募集する際の賃料未払い等のリスクを減らすことができ、「お試し移住」を促進する事業に取り組みやすくなると考えられる。

### ③ 花巻市の取り組みの応用

空き家や空き店舗の活用を促す事例として、花巻市のリノベーションスクールをはじめとするリノベーション事業が挙げられる。リノベーションスクールの内容については前述したとおりである。リノベーション事業を推進するためには、建物を整備するための補助金を支給するといったハード面の支援よりも、人材のネットワークづくり等のソフト面に対する支援が必要と考えられる。花巻市へのヒアリングにおいて、個人の事業に支援を行うよりも、行政がまちづくりのビジョンを示し、リノベーションスクール等の事業者が交流する場を提供することによって、ノウハウが蓄積して次の事業を行いやすくなることや、様々な種類の店舗の集積によってエリアの価値が高まることなどの正の連鎖が生まれ、事業の効果が高まる、という事例を認識することができた。

### ④ 官民連携によるランドバンクの活用

つるおかランド・バンクのような民間主体では、道路拡幅等の問題を解決するのに限界がある。ヒアリングの際に空き家の解体費用が捻出できないため事業がストップしてしまった例や、電柱や下水道のセットバックについて、費用負担を理由に応じてもらえなかった例が確認された。そうした問題を根本的に解決するためには、行政が道路拡張の際に街路整備事業等でランドバンク事業と連携することより解決を図る必要がある。街路整備による収用適格事業であれば、補償金が支払われ、譲渡所得に対する 5 千万円の特別控除が受けられるため、解体費用を捻出することが可能となり、セットバックも進むと考えられる。

### ⑤ ランドバンクの権限強化

別の方向性としてランドバンクの権限を強化することが考えられる。アメリカの例ではランドバンクが固定資産税を滞納している空家等に対する収用権を有しており、取得した空き家を解体・修繕し、市場に戻すという活動を行っており、その売却益や賃料からランドバンクの活動費を捻出している[164]。ランドバンクの自立的な運営を目指すためには、収用権等の強制力を有する権限を与えることも検討する必要がある。

ただし、この制度をそのまま日本に導入することは、日本におけるランドバンクの数や規模からは難しいと考えられる。そのため、収用する物件の候補の選定までをランドバンクが担い、実際の収用は行政が行うなどといった、官民の役割分担が必要になると考えられる。

## (6)移転促進区域における土地利用促進施策

### ① 防災集団移転促進事業の課題

防集事業は「昭和 47 年 7 月豪雨災害」等による被害を契機に「防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律」が制定されて以降、様々な災害の際に実施されてきた。しかし、その立法趣旨から考えるに、東日本大震災のような大規模津波災害を想定して

[164] 小林正典「米国の不動産再生手法と諸課題 コミュニティ・ランド・トラスト等の動向」 不動産政策研究会編『不動産政策研究各論Ⅲ 不動産再生政策』 2018 年 pp.262-267

いる事業ではない。そのため、移転元地の利活用について制度的に組み込まれておらず、それによる弊害が今回の震災で露呈したという形となった。

**② 登録免許税の交換税制の適用期間延長**

現在、移転促進区域における復興は途上段階であり、その利活用の計画もまだ目処がつかない状況である。不動産の交換の際に、譲渡所得税については同種の固定資産の交換があった場合に譲渡がなかったものとし、課税されないとする特例が恒久的に存在する。しかし、登録免許税の免税措置については2021年3月末までの時限的なものとなっている。そこで、現行の登録免許税の交換税制の適用期間を延長することを提言する。利活用の需要が土地の集約に先行するか否かの判断は難しいところであるが、土地の集約が容易であった方が利活用の需要は見込まれ、実際に利活用をするという段階においてもスムーズに事業が進められると考えられる。

## ４－２－２　民間資金を活用したまちづくり手法に関する政策提言

### (1) 社債を利用した地域からの資金調達

#### ①　まちづくりにおける資金調達

まちづくり事業において、住民協働・住民主導・地域での資金循環といった方向性を実現する要素として、地域からの資金調達が重要と考えられる。なぜなら、住民がまちづくり事業に当事者意識を持ち、事業の内容をチェックするインセンティブが働くのは、住民個人の利害が事業に関わっている場合が主であると考えられるからである。

従来のまちづくり事業では、主に資金源として使用されたのは住民税や地方交付税を拠り所とする自治体の支出の他に、自治体の公債や国からの補助金である。しかし補助金は回収の必要性が無いものが多く、身の丈に合わない事業や計画に陥ることが多かった。公債についても、負担の将来世代への先送りであり、受益者であるにも関わらず今の住民は事業の収支性などについてチェックする必要性が乏しい。

3-2-2 で紹介したオガールプロジェクトは、補助金や公債に極力頼らないまちづくり手法で、紫波町の出資以外では、主にプロジェクト・ファイナンスによる金融機関の厳しい審査を経た出資・融資で資金調達を行っている。さらに、住民へのワークショップや説明会を合計約 100 回開催して合意形成を図り[165]、予め決められたテナントと公共施設による集客効果などによって地域内の資金循環を推進している。しかし、町内の住民・民間企業・住民団体からの資金調達はなされなかった。

住民や地域企業自らが利益（金銭的なものに限らず、福祉・生活利便性の向上など）や共感を見出す事業に投資することは、その出資を確実に回収するために、出資する住民・企業自らが事業の持続可能性や財政的な安定性について考え、自らのニーズやノウハウを事業に反映する大きなインセンティブとなる。これによってまちづくり事業が持続可能なものとなるだけでなく、配当や利子によって地域の出資者に利益が還元され、それは次のまちづくり事業の投資のリソースにもなりうる。このように地域からの資金調達は、住民参画による持続可能な事業と地域内の資金循環によって、まちとして長期間の好循環を生み出すと考えられる。

#### ②　資金調達手段の相互比較

民間主体からの資金調達には様々な手段がある。ここでは、まちづくり事業における資金調達の方法について簡潔に洗い出していく。

ア）新株発行

新株を発行することで個人や企業から資金を調達する方法もあるが、一定数の株を持つ株主は大きな議決権を持つので、一貫した事業を行うためには、株の保有割合は市町村などが一定数を占め事業の監督権を保持することは勿論、株主も事業の理念などを共有する人物であることが望ましい。議決権を制限し持たせないことも可能な株式も発行できるが、株主代表訴訟が可能な点は

[165]猪谷千香(2016)『まちの未来をこの手でつくる』幻冬舎 pp.95-100

考慮しなくてはならない[166]。

イ）金融機関融資

銀行などの金融機関からの融資については担保か無担保であるかがあり、無担保であればプロジェクト・ファイナンスの形をとる。しかし、担保となる土地やプロジェクト・ファイナンスの対象となる事業計画の価値が十分に評価されなければ、資金を調達することはできない。

ウ）社債

そして企業が発行する社債には、公募債と私募債がある。公募債は誰でも購入でき、50 人以上に募集・発行するものである。私募債には 2 つ種類があり、適格機関投資家に対して発行する「プロ私募債」と、49 人以下に対して勧誘・発行できる「少人数私募債」がある[167]。この 3 つを比べた際に、地域資金に限って調達するという点では少人数私募債がより適切であり、手続きも公募債より簡便である。ただし 49 人以下の限られた人々にしか勧誘をかけることができないため、地域住民や域外の人々から広く募集する場合は、公募債の形になることがある。

**② 社債による資金調達**

まちづくり事業において社債の活用はあまり図られて来なかった手法であり、民間資金を調達する上で、株式発行や出資・融資に加えて社債も活用することを提言する。ここでは、発行者にとっての社債のメリットとデメリットに触れ、まちづくり事業における留意点を挙げたい。

ア）社債による資金調達のメリット・デメリット

発行者にとってのメリットとして一つ担保が不要な点があるが、同時に大きなデメリットでもある。無担保では返済されないリスクがあり、融資ほどではないものの、プロジェクト・ファイナンスの形で事業の持続可能性や信用性が審査される。価値のある事業計画がなければ買い手がつかないことも十分あり得る。買受人にとっても、事業が破綻すれば返ってこないというリスクが当然有り、もし事業の経営悪化に気付いても、中途解約は要項等で定めなければできない。

また、メリットとして償還期限や利子を自由に決定でき事業や経営状況に合わせて固定・長期的な資金調達を行うことが可能である[168]が、デメリットとしては返済猶予を行うことが難しい。社債一つに頼った資金調達はリスクが高いため、他の資金調達方法と組み合わせるほか、市町村の出資も含め自己資金を用意しておくべきだろう。

---

166 議決権制限株式を会社の経営・事業承継に活用する方法－ファミリーコンサルティング㈱,https://hoken-kyokasho.com/giketsuken-seigen,(2019.1.13)

167 用語解説金融編 私募債／公募債－野村総合研究所,https://www.nri.com/jp/knowledge/glossary/lst/sa/bond_pppo,(2019.1.14)

168 政策研究大学院大学「まちづくりの実態分析を踏まえた不動産証券化の活性化と多様な事業展開のための中小不動産事業育成に関する調査検討報告書」p.139 (2009)

イ）社債による持続可能な事業経営

社債を買い受けてもらうには、事業にある程度関わるステークホルダーである、事業の理念や内容に共感する、持続可能性や将来性を見出すなどの理由が必要であり、そのためには事業内容を詳細な計画に落とし込む必要があり、さらに継続的に経営状況を開示することが、会社法の定めはないものの信頼を保つために必要である。

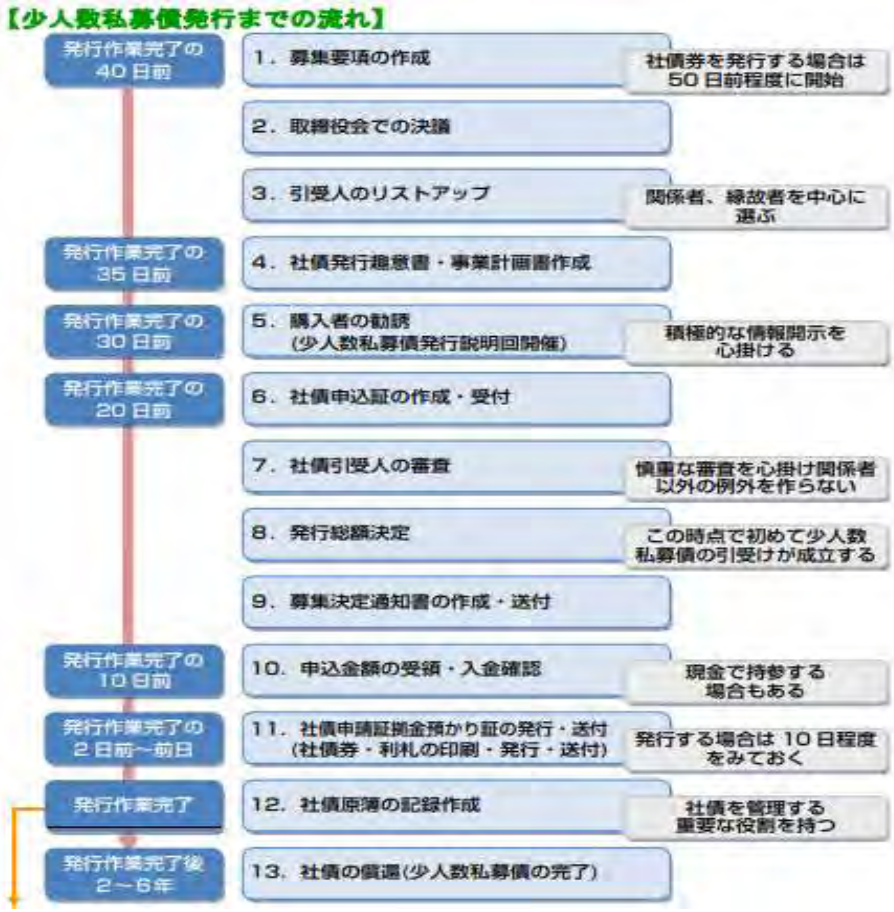



図4－2－2－① 少人数私募債発行への流れ

出典：日本ビズアップ「小企業でも社債が発行できる少人数私募債の活用」

このような社債のメリットだけが良い点ではなく、むしろ厳しいデメリットが、事業を経営的に持続可能なものにブラッシュアップしていくのである。

### ③ 社債を活用した資金調達スキーム像

ア）不動産証券化

まちづくり事業において社債を発行する際は、前述した通り無担保であり、事業自体の持続可能性や信用性が審査されることとなる。そのためには、不動産の証券化を行うことが有効である。不動産の証券化は 3-2-2 で紹介した通り、不動産の評価額ではなく、不動産から生み出される収

益フロー、つまり地代などの不動産収益を元に投資を募る、「不動産の所有と分離」の仕組みである。まちづくり事業においては、市町村が証券化した不動産を特別目的会社（SPC）などの事業主体に譲渡し、事業主体が不動産収益を裏付けとした資金調達を行うことになる[169]。

イ）定期借地・借家

不動産証券化によって評価される収益フローは、安定的で長期的な見通しがあることが社債の購入者にとって望ましい。そのためには、定期借地・借家制度の活用が有効である。定期借地・借家制度は契約が自動更新されないことで、長期の契約を結びやすくなっており、不動産収益について期間と金額の見通しがつきやすい。逆に普通借地では、借地権の設定にあたって通常地価の 7 割にも及ぶ権利金の設定が必要であり、事業に多大なコストが発生してしまう[170]。

ウ）募集にあたって

地域に向け社債、特に 49 人以下にしか勧誘できない私募債を発行するためには、受け手となる住民や企業に説明する機会が必要となる。事業主体となる事業者のみでなく、出資者となりうる住民や企業に対しても、事業構想の段階から事業説明会やサウンディング[171]を行い、事業者や出資を考える人からの意見を事業に反映するとともに、受け手になりうる層や主体の数などを予測することが必要になるだろう。その結果を受けて、社債の募集対象を絞り込むか公募にするかを決めることとなる。

以上のように、社債を資金調達の一つの手段として用いることで、まちづくり事業を持続可能なものにする監視機能や事業の透明性を担保するほか、意欲や理念を共有する市民や企業のリソースを活用し、地域で資金が循環し続ける事業の形を提言したい。

**(2)官民連携事業の情報収集・検討等支援**

ヒアリング調査では、民間の資金やノウハウを活用する官民連携事業を予定している市町村は多くなかったものの、「できることは民間やコミュニティに任せていく」という意向も多く見られた。そのためには、実際に官民連携事業を行うかどうかに関係なく、その自治体のインフラ整備・維持管理等に関してコスト削減や収益化の可能性が存在するか、活用できる民間活力があるか、地域や事業に民間企業等にとって進出するポテンシャルや魅力が存在するか、市町村が調査し把握する必要があると考える。

内閣府民間資金等活用推進室や国土交通省によって、PPP/PFI に関する金銭・人材などのリ

---

169同上 p.63

170同上 p.89

171事業発案段階や事業化段階において、事業内容や事業スキーム等に関して、直接の対話により民間事業者の意見や新たな提案の把握等を行うことで、対象事業の検討を進展させるための情報収集を目的とした手法である。また、対象事業の検討の段階で広く対外的に情報提供することにより、当該事業への民間事業者の参入意欲の向上を期待するものである。
出典：国土交通省「地方公共団体のサウンディング型市場調査の手引き」,http://www.mlit.go.jp/common/001236961.pdf,(2019.1.15)

ソース支援等はあるものの、審査によって選定された事業・自治体のみである[172][173]。専門家の派遣や内閣府をはじめ各省のPPP/PFI窓口がありノウハウやアドバイスなど情報提供はあるものの、構想から実行まで一貫して関わる市町村職員が官民連携事業に関する知識を十分に持っている必要があると考える。紫波町のオガールプロジェクトでは、民間エージェントと町職員の2人が仕事の間を縫って東洋大学大学院経済学研究科公民連携専攻で学び、庁内にPFIの知識を持ったスペシャリスト・プロジェクトの窓口となる人材が 1 人いたことが、プロジェクトの推進につながった。またNPO法人日本PFI・PPP協会がセミナーなどの情報・ネットワークの提供を、市町村に対しては無料の会費で行っている[174]。

これらの官民連携事業の情報収集・学習は、通常業務などで忙しく財政的・人的に余裕があるわけでもない市町村にとって容易ではないだろう。そのため、市町村が行う官民連携の情報収集・学習や構想検討に対して、個別事業の構想の有無・内容に関係なく利用できる補助金を国が創設することや、日本 PPP/PFI 協会の設立趣旨にあるものの現在行われていない「PFI 通信教育[175]」を国が支援して行うことを提言したい。

---

172 平成30年度 官民連携事業の導入に関する支援メニュー－国土交通省,http://www.mlit.go.jp/common/001224452.pdf,(2018.12.15)

173 平成30年度 PPP／PFI推進に資する支援措置－総務省,https://www8.cao.go.jp/pfi/shien/pdf/shien_ichiran.pdf,(2018.12.15)

174 日本PFI/PPP協会,http://www.pfikyokai.or.jp/index.html,(2018.12.15)

175 設立趣旨－日本PFI/PPP協会,http://www.pfikyokai.or.jp/outline/ol-est.html,(2018.12.15)

## ４－２－３　持続可能な公共交通の実現に向けた提言

### (1)商業者による交通支援

#### ①　買い物バスの交通としての有用性

本報告書での「買い物バス」とは、主に小売業を営む商業者が、顧客の交通の便を図ることで店舗利用を促し、売上を拡大することを目的に運行する交通のことを指す。小売チェーンの大規模店舗が運行していることが多い。

ア)買い物バスの恩恵

買い物バスは、利用者は低額または無料で利用でき、運行者は店舗への交通の足の確保を以て売上の向上を期待できるといったように、利用者と運行者が互いに経営・利用を続けることができる形態である。また赤字が出ない限り運行が可能である。そういった点で、交通空白地域や交通不便地域の住民の生活の足として貴重な存在である。

市町村へのヒアリング調査では、路線バスやデマンド交通の多額の赤字を市町村が負担する中、市町村の支援なくして無料で運行される買い物バスが住民の生活利便性を確保しており非常にありがたいという趣旨の意見があった。さらに、支援してでも運行を続けてほしいが、市町村による支援は難しいため、今後買い物バスを含めた交通網形成を考えたいという意向も聞かれた。現状買い物バスを公共交通として扱うことは難しいかもしれないが、このように、買い物バスを「公共交通」として活用する行政のニーズが存在するものと考えられる。

イ)店舗以外での乗り降り

買い物バスは運行者の利益となる店舗以外での乗り降りを認めていないことが多い。しかし、店舗以外での乗り降りについては運転手の裁量による所が大きく、運転手が店舗以外で乗客を降ろしたかどうかについて、運行者が必ずしも把握できているわけでもない。従って、店舗以外、多くは病院で乗客が降りるという実態があるとのことである。買い物バスを運行する商業者にとって、店舗以外で乗客が降りることが損失であることは確かである。しかしながら、店舗以外でも乗客が降りることを認めることは、住民の利便性向上という公益や地域貢献と言えるだろう。

ウ)買い物バスの活用法

例えば、ある地域に大手小売チェーンが大規模店舗を出店したがっている場合、自治体は既存の地域商業者保護や交通渋滞対策などを考えると、無条件で出店を認めるわけにはいかない。そこで大規模店舗進出を認める交換条件として、地域貢献を求める。その地域貢献の一つとして、商業者に無料の買い物バスを運行させ、店舗利用を目的にしない乗客もどこでも降りることを可能にさせることが考えられる。

この活用法は、まさに行政・商業者・住民にとって「Win-Win な公共交通」を実現させる取り組みである。行政にとっては、商業者のリソースを生かして地域の交通を増強することができ、買い物難

民の解消も図ることができる。商業者にとっては、出店できることはもちろん、交通弱者である高齢者をはじめとした来店客を確保することができるほか、地域貢献を以て企業のイメージアップも図ることができる。住民にとっては、買い物の他に通院などの移動を無料で行うことができるなど、利便性の向上を享受できる。

しかしながら、こうした取組については法制度の障壁があり、現在実現には至っていない。ここからは買い物バスに関連する法制度や、買い物バスの活用に対する、法制度その他による障壁を説明する。

### ② 買い物バスを巡る法制度

まず、「買い物バス」という形態は法的に定義されておらず、こうした買い物バスの形をとる運送についての枠組みが法制度として存在しない。

次に、買い物バスは主に3つの道路交通法上の運送形態で運行されていることが、東北運輸局へのヒアリングで示された。

ア）特定旅客自動車運送事業

特定旅客自動車運送事業とは、「特定の者の需要に応じ、一定の範囲の旅客を運送する旅客自動車運送事業」（道路運送法第 3 条）と定義されている、いわゆるスクールバスや送迎バスに分類される運送形態である。

買い物バスとしての運行にあたっては、交通事業者が商業者と契約し運行する形態を取っている。低価格または無料で運行されており、運行費との差額は商業者が負担する。多くの買い物バスがこの形態を用いて運行されているものと思われる。

イ）一般貸切旅客自動車運送事業

一般貸切旅客自動車運送事業とは、「一個の契約により乗車定員 11 人以上の自動車を貸し切って旅客を運送する一般旅客自動車運送事業」（道路運送法第 3 条第 1 項、同法施行規則第 3 条の 2）と定義されており、貸切バスと呼ばれるものがこれにあたる。なお、乗車定員 10 人以下の自動車を貸し切る際は、タクシーと同じ一般乗用旅客自動車運送事業にあたる。

買い物バスとしての運行にあたっては、交通事業者が商業者と貸切契約を行い、その上で乗合バスのように乗客を乗せて往復運行する。これも同じく低価格または無料で運行されている。

ウ）許可又は登録を要しない運送の態様

自家用自動車を用いて無償で運送を行う場合は、国土交通大臣への許可または登録を要しないこととされている。これは、自家用車を用いて無償で運送する場合は、旅客自動車運送事業のような措置を利用者が期待しない、もしくは安全措置が十分でないことを受容して無償で利用するこ

とが考えられるため、許可や登録によって確認する必要はない[176]ということである。どの範囲までが無償の運送にあたるかはそれぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、無償と判断される例が国土交通省の通達で示されている。

買い物バスとしての運行は、交通事業者への委託の有無を問わず、商業者が所有する自家用自動車を用いて行われ、料金は無料である。この場合、利用者が自発的に謝礼の形で料金を支払った場合も無償と見なされるが、逆に無料であっても、店舗利用時に買い物バスの利用の有無に応じて割引やサービスの付加などがあった場合は、有償と見なされるものと考えられる。有償と見なされる運送の形態である場合は、自家用有償旅客運送として登録・許可を得なければならない。

以上の三つの形態が買い物バスとして考えられるが、買い物バスでの店舗利用以外での乗り降りに対して、それぞれの形態に法的な障壁が存在する。

### ③ 買い物バスの活用に対しての障壁

ア）法的障壁

まず特定旅客自動車運送事業であるが、運輸局の許可基準[177]では、取扱客について、「①一定の範囲に限定されていること。②需要者の事業目的を達成するために需要者に従属する者を送迎する場合、需要者が自己の施設を利用させることを事業目的として客を送迎する場合等需要者の負担で輸送することに十分合理性が認められる取扱旅客であること」とある。つまり、乗客は自己施設を目的地とする一定の範囲の乗客に限られ、店舗利用以外の乗客を運送すること、また自己施設以外に乗客を運送することは認められていないのである。

次に許可又は登録を要しない運送の態様については、自己施設の利用といった目的地の制約については前述通達において述べられていない。しかし、どのような行為が許可又は登録を有しない無償の運送として認められるかは個別的な判断が認められ、東北運輸局に対して行ったヒアリング調査では、「自家用車の目的外使用は認められないため、店舗以外で降りることは認められない」という見解が示された[178]。

さらに一般貸切旅客自動車についても、法の障壁は現状見られないものの、乗合バスに類似した形態で買い物バスを運行すれば、反対の声があるだろうという見解が東北運輸局へのヒアリングで示された。

こうした法の制約は、国が既存の交通事業者を保護するために存在するものと考えられる。例えば、特定旅客自動車運送事業の許可基準には、「申請に係る事業の経営により、当該路線又は営

---

176 平 30・3・30 国自旅第 338 号自動車局旅客課長回答「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」 資料編に一部掲載

177 平 19・8・27 東北運輸局公示第 63 号「特定旅客自動車運送事業の申請に関する審査基準について」,http://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/jk/2k-koji/53.pdf,(2018.12.13)

178 また、北陸信越運輸局新潟運輸支局の「自家用自動車の適正使用について」,http://wwwtb.mlit.go.jp/hokushin/niigata/use/document/1._1.pdf,(2018.12.14)では、「自己施設を利用しない者（客）を運送すること」が自家用自動車の不適切な使用事例として例示されている。ただし、平 30・3・30 国自旅第 338 号通達によって廃止された通達に基づいている可能性がある。

業区域に関連する他の旅客自動車運送事業者による一般旅客自動車運送事業の経営及び事業計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないこと。」とある。

買い物バスという法の枠組みが無いことも、こうした既存交通事業者保護の背景があると考えられ、そのような既存事業者保護の考えに則れば、既存事業者と競合する恐れのある無償運送の自由な乗り降りも認められないということになる。

イ）法以外の障壁

また、買い物バスに対して市町村が支援することにも、自治体の政治的な問題がある。買い物バスを運行するのは特定の商業者であるため、買い物バスを支援することは、特定業者への便宜・利益供与として問題となりうる。とりわけ、買い物バスは地域外資本の運行例が多い。そうした地域外資本に対する支援は、地域商業や既存交通事業者の反対が予想される。

以上のような障壁があり、買い物バスを店舗利用以外でも自由に乗り降り可能な「公共交通」として活用する試みは現状行うことが難しい。

ウ）許可又は登録を要しない運送の趣旨

しかしながら、無償の運送についてもかつては「無償自動車運送事業」として届け出が必要であったもの、2002 年にこの規定が廃止されて以来、自発的な謝礼などが無償とみなされるなど、地域公共交通の衰退に伴ってこのような自家用自動車での無償運送の許容範囲は広まってきたものである[179]。無償運送においては地域における助け合いや営利を目的としない「互助」を推進することが目的にある[180]。買い物バスを目的外使用することは、既存交通事業者との競合を招く恐れがあるが、そうであれば目的外使用を認めない旨を通達や事務連絡に明記すべきである。それが現状明記されていないということは、地域の交通利便性の向上や買い物難民の解消など、目的や効果によっては目的外使用を認める余地があるのではないだろうか。また、既存交通事業者と競合しないことを十分に考慮しているのであれば、認めることが正当ではないだろうか。

以上の経緯や方向性を踏まえ、買い物バスを店舗利用以外でも自由に乗り降り可能なにする上での障壁を解消し、「公共交通」として活用する提言を行いたい。

**④ 法制度・法解釈の提言**

ア）無償の運送における乗り降りの自由

まず、許可・登録が不要な「自家用車・無償」の運送形態の買い物バスにおいては、一定の条件下で店舗以外での乗り降りを正式に認めることを提言する。ここでの「一定の条件」とは、「公共交通空白地」または「交通事業者の同意」である。

---

179 加藤博和、福本雅之「地域公共交通サービスの運営からみた日本の道路運送関連制度の問題点」土木計画学研究・講演集 No.32、2005.

180 国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会　中間とりまとめ」

既存交通事業者の運行していない公共交通空白地での運行、または運行する商業者が既存交通事業者と協議し運行の同意を得た上での運行ならば、既存交通との競合が起こる可能性は極めて低い。無償の許可・登録が不要な運送形態においては、それが「無償」であるか、登録を要しないものかどうかは運輸局の個別判断による。極めて低い既存交通との競合の可能性より、店舗以外での乗り降りがもたらす地域の交通利便性の向上の効果を考えれば、国や運輸局はこれを認めるべきである。

実際に、路線バスの廃止によって公共交通空白地となった秋田県横手市狙半内地区では、商業者の運行する買い物バスが店舗以外での乗り降りを認めている[181]。

協議によって交通事業者の同意を得る際に、既存事業者が反対する懸念はある。そのため、この提言では、「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」及び「運営協議会の設置及び運営に関するガイドライン」に記載されている「検討プロセス」を運営協議において活用する。これによって、既存交通事業者が反対したとしても、彼らに代案の提案を求める事ができ、建設的な協議を担保できる。

さらに、買い物バスは民間交通事業者撤退の受け皿にもなりうる。撤退する交通事業者の路線を買い物バスが運行するだけではなく、使用していた人材や車両などを商業者がそのまま引き受け再活用することも考えられる。あるいは一般貸切旅客自動車の形で民間交通事業者を活用してもよい。これによって、赤字路線を民間交通事業者から買い物バスに移行し、路線の持続可能性を高めることが可能である。

181 鈴木雄、保坂亜沙希、日野智「買い物送迎バスの運行が限界集落にもたらす効果と課題に関する研究」土木学会論文集 D3 (土木計画学), Vol.72, No.5 (土木計画学研究・論文集第 33 巻), pp.731-742, 2016.

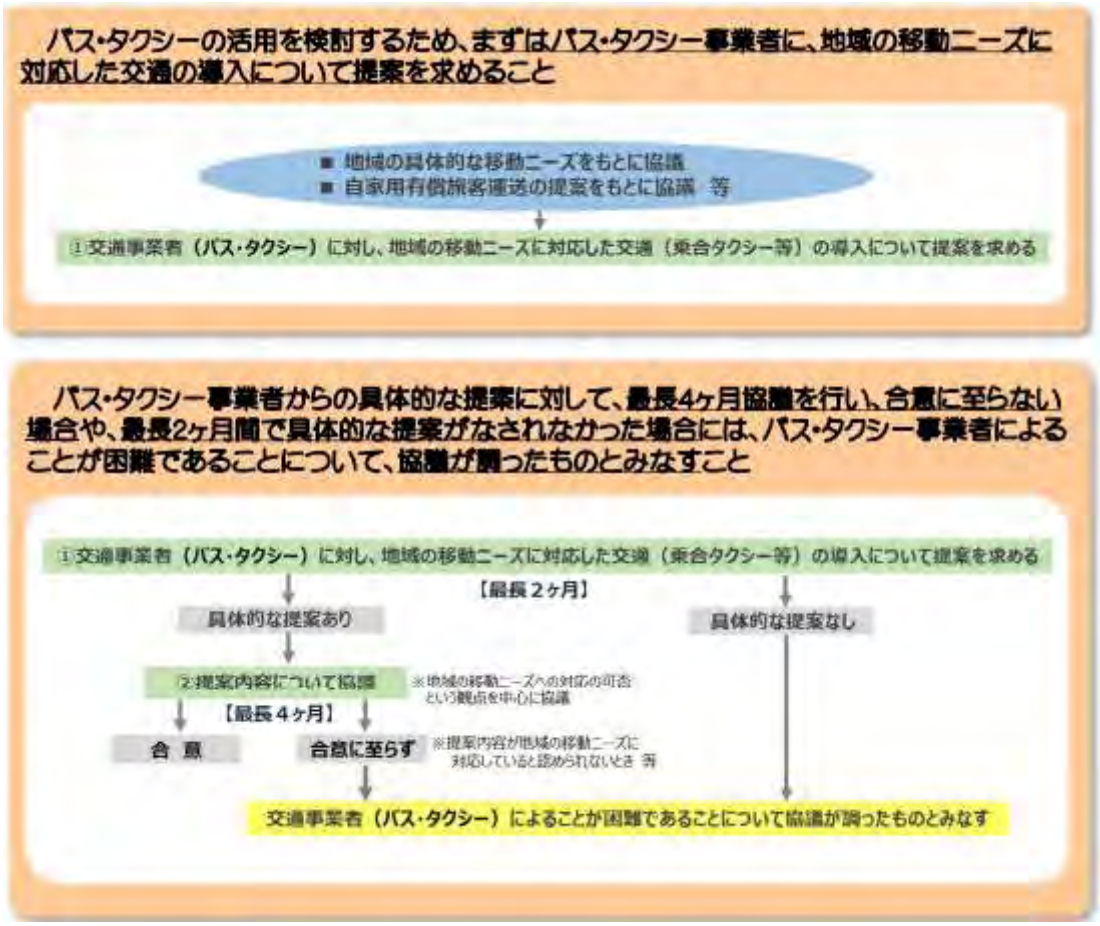



図4－2－3－①　運行協議会における「検討プロセス」

出典：国土交通省自動車局旅客課「自家用有償旅客運送ハンドブック」

しかしながら、店舗以外での乗り降りを認めさせたとしても、運行者である商業者にとってそのメリットは少なく、店舗以外での乗り降りを行わせるインセンティブが必要である。

イ）買い物バス法制度・行政の支援制度の創設

そこで、買い物バスを想定した法の枠組みを創設し、行政や住民からの支援で自由な乗り降りを可能にする制度を設けることを提言する。

行政や地域団体、住民などが資金などを支援することで買い物バスの運行を持続させるインセンティブを与え、その見返りに買い物バスでの自由な乗り降りを実現させる。市町村が正式にこれを行うにあたっては、その前に対象となる「買い物バス」を法の枠内で示し、これに対し市町村や住民などの支援が出来る旨を法制度として示さねばならない。この制度ができることによって、地域外資本の商業が進出する際にも、市町村が条件として買い物バスの乗り降りの自由を認めさせることも可能だ。

この提言が見据えるのは、乗り降りが自由な買い物バスを、大手チェーンや大規模店舗だけで

なく地域商業施設や商店会が自発的に運行し、行政・商業・住民のリソースを生かして「Win-Win な公共交通」を持続させていくという公共交通のビジョンである。

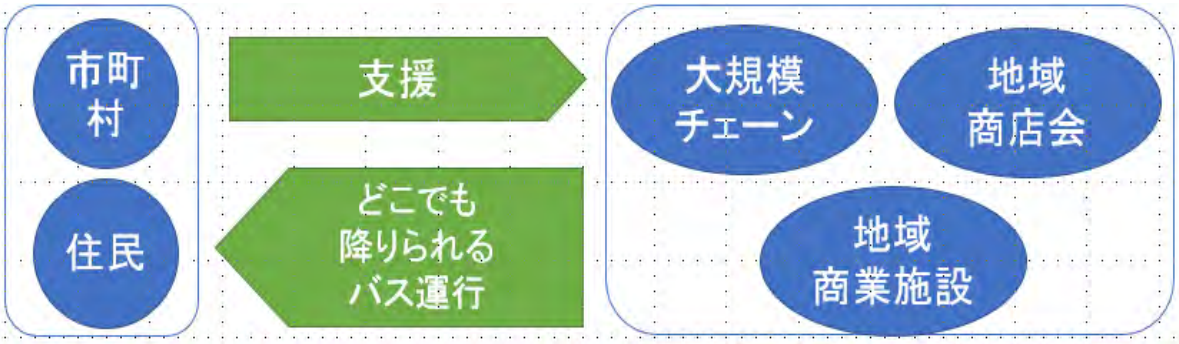



図4－2－3－② 買い物バス支援のイメージ図

出典：2018WSA 作成

**(2) 地域特性や既存事業者に合わせた、最適規模の各交通モードの選択・交通網の設定**

住民や事業者と対話・協働する形で、地域や交通の特性を踏まえそれぞれの地域に合った交通モードを選択することが、持続可能な公共交通として不可欠と考えられる。

地域の特性や既存事業者の現状については各自治体が調査・検討のステップを踏み、現状認識を常に持った上で、まちづくりや公共交通のありたいビジョンを描くことが望ましい。その現状に合わせて地域ごとに最適な交通モードを選択することを、本報告書では以下において各交通モードの長短・望ましい導入ケースを精査し、示すことによって支援したい。

表4－2－3－① 各交通モードの特性・望ましい導入ケース

◇輸送形態別

| 交通モード | メリット | デメリット | 望ましい導入ケース |
|---|---|---|---|
| ①定期路線バス | ・一度に大量の人員を輸送可能<br>・決められた時間・路線・停留所で運行でき、運転手に余計な負担がない | ・大型車両が多く運行コスト・運転手の負担が高い<br>・狭い道路の走行が困難<br>・家や目的地から停留所まで遠いケースが多数 | まとまった輸送需要がある、主に幹線路線 |
| ②BRT | 定期路線バスのメリットに加え、<br>・専用道路を走ることにより速達性・定時性が向上 | 定期路線バスのデメリットに加え、<br>・専用道路や乗り換え施設など高度な設備の分コストがかかる | 定期路線バスの導入ケースの中でも、輸送量が多く、鉄道を転換した路線、専用道路を引く用地がある路線 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ③<br>タクシー | ・いつでも迅速に、<br>ドアツードアで目的地まで<br>到達できる | ・他の交通モードより<br>料金が高い<br>・走っていなくても待機す<br>る必要がある | 従来からタクシー利<br>用が根付いている地<br>域 |
| ④乗合<br>タクシー<br>（定時定路<br>線型） | ・定期路線バスと比べて<br>小さな車両で、低コスト・低<br>負担で利用できる<br>・利用者の負担も軽い<br>・狭い道路も路線に<br>設定できる | ・家や目的地から停留所ま<br>で遠いケースが多数<br>・中小型車両での乗合い<br>に抵抗感のある利用者も | まとまった輸送需要は<br>あるが、定期路線バ<br>スほど多くない路線 |
| ⑤デマン<br>ド交通<br>（定時<br>予約制<br>の交通<br>システム<br>全般） | ・確実に利用客がいるとき<br>のみ運行するので<br>無駄が少ない<br>・小さい車両で低コスト・低<br>負担で運行できる | ・予約システムに対する慣<br>れなさや、前もって予約し<br>なければならない（思い立<br>ったときに使えない）<br>ことが障壁となっている<br>・予約システムの<br>コストがかかる<br>・タクシー事業者が運行す<br>る場合が多いが、<br>本業の需要を奪いかねな<br>く、人手が足りていない場<br>合が多いため、<br>運行のメリットが少ない | ・乗合タクシーより輸<br>送需要が少なく、<br>毎日の決まった輸送<br>が特にない路線<br>・既存交通者による<br>運行・採算があまり<br>見込めない路線<br>（交通空白地域）<br><br>・実施主体<br>運営：市町村・<br>余裕のある<br>タクシー事業者<br>運行：タクシー・ハイ<br>ヤーなどを所持し、<br>地理に詳しい<br>タクシー事業者 |
| ⑤区域型 | ・決まったルートを<br>運行すればよく、<br>運転手の負担が少ない | ・ドアツードアではなく<br>利用者の移動負担<br>がかかる | |
| ⑤路線型 | ・ドアツードアの輸送で<br>特に高齢者などの移動に<br>便利 | ・利用者の自宅までの<br>ルートを把握しなければ<br>ならない | |
| ⑥買い物<br>バス | ・一定の条件付きだが<br>利用者が低負担で<br>利用できる<br>・運営者は本業の利益に<br>つなげることができ、<br>地域貢献などのイメージア<br>ップも図ることが出来る | ・安価である分既存交通の<br>需要を奪いかねない<br>・現状店舗以外で降りるこ<br>とを認められない<br>・あくまで本業に付随する<br>サービスであるので、撤退<br>のハードルが低い | 交通空白地域、<br>商業施設までのアク<br>セスが不便な地域 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ・公共補填が基本的に<br>必要ない | | |

◇事業主体別

| 交通モード | メリット | デメリット | 望ましい導入ケース |
|---|---|---|---|
| ①民間交通<br>事業者 | ・長年交通事業を<br>行っている事業者が多く、<br>ノウハウや設備の<br>蓄積がある<br>・収支の成り立つ範囲で<br>事業を遂行できる<br>（撤退のハードルは<br>行政に比べ低い） | ・収益が上がらなければ<br>事業として<br>やめざるを得ない<br>・小規模な事業者の場合<br>設備投資が重荷に | 民間事業者の収支が<br>見込め、需要がある<br>地域 |
| ②自家用有<br>償旅客運送<br>（共通） | ・事業者による運営が<br>難しい地域でも<br>行政や住民主体の支出で<br>交通を確保できる | ・既存事業者とバッティン<br>グする場合が多く、<br>彼らの撤退の受け皿として<br>の利用が多い | 既存事業者による<br>交通網が脆弱な地域 |
| ③市町村<br>運営 | ・市町村の他事業・<br>交通ビジョンを総合的に<br>反映した運営ができる | ・多額の公共支出が必要<br>・行政が運行する分、<br>撤退のハードルが高い | 市町村以外に交通の<br>担い手がいない地域 |
| ④交通<br>空白地<br>有償運送<br>（NPO 法人<br>等運行） | ・住民ボランティアによる<br>登録ドライバーや<br>その自家用車を使用可能<br>・地域のリソースで公共交<br>通を維持する点で意欲的 | ・デマンド交通と同じく<br>予約が必要で、<br>不便に感じる利用者も<br>・予約を受けて即時運行<br>する交通では、<br>車やドライバーが待機する<br>必要がある<br>・地域住民の利用に限ら<br>れるものが多く、別途登録<br>料や年会費なども必要に | 運行に必要な住民ボ<br>ランティアや自家用<br>車の余裕のある地域・<br>公共交通空白地域 |
| ⑤福祉運送 | ・特に移動が困難な要介<br>護者や高齢者の交通を確<br>保できる<br>・交通を確保することで、<br>市町村の介護施設・費用<br>の縮減にも繋がる | ・福祉利用以外に<br>利用できない<br><br>・福祉人材の不足、費用の<br>限界があり、ドライバーを<br>確保できるかどうか不透明 | ・福祉施設へのアクセ<br>が不十分な地域<br><br>・福祉施設の統合・縮<br>減を考えている地域 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | ・福祉施設の利用以外に、<br>買い物などにも利用可能 | | |

出典:ヒアリングに基づいて 2018WSA 作成

### (3) 住民⇔事業者のコミュニケーションを軸とした協働の交通網整備の促進

現行の制度に定められた地域公共交通に関する住民協働は地域公共交通会議や網形成計画・自家用有償旅客運送の検討に関する法定協議会などが挙げられる。しかし主に行われているのは事業者と行政の調整であり、協議には住民代表が参加するにとどまる[182]。その後のパブリックコメントや住民説明会で行政と住民の調整がなされるが、需要と供給のズレにより公共交通が採算の合わないものとなってしまっている現状、真に必要なのは事業者と住民の対話による、ニーズに合わせた最適規模の公共交通の実現である。公共交通を利用する、または公共交通に関係するより多くの住民や主体が直接交通網整備に参画することが求められる。

そこで、事業者と住民の対話や意見交換により、住民が交通の現況やできることをより理解し、事業者が住民の需要や要望を把握する機会がより必要となる。調査過程で住民の意向調査を行うことも必要だが、住民が対話を通じて事業者の考えやできることを認識することによって、一方的な要求でない建設的なニーズやありたい姿を表出することができると考える。場としてはワークショップや相談会などが挙げられ、それらを地域公共交通網形成計画の策定プロセスの中に位置づけることが望ましい。

そうすることで、事業者は住民のニーズに応える責任、住民は公共交通を利用し維持していく責任を持ってお互いに協働して公共交通を形成していくことができると考える。その中で行政は、事業者と住民の円滑な対話の場を作るプラットフォーマーに徹するべきである。

### (4)交通事業者や行政による住民の移動方法のコーディネート

また、住民が公共交通を利用しない理由は、不満ではなく不安からであるという意見もヒアリングで見られた。陸前高田市などでは行政によるモビリティ・マネジメント[183]の取組が見られたが、行政だけでなく個々の事業者が、戸別訪問や相談会などで特に高齢者の悩みや不安などに応え、その人に合った交通機関の利用の方法をアレンジすることが、利便性の向上と心理的障壁の除去による利用促進に繋がるだろう。

MaaS(Mobility as a Service)という、ICT デバイス等で目的地までの多様な交通手段の組み合わせをワンステップで予約・決済し利便性を向上させる取り組みも欧州で始まっている[184]。ICT

---

[182]国土交通省「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き 詳細版」pp.87-91(2018),http://www.mlit.go.jp/common/001268023.pdf,(2019.1.10)

[183] 当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み
出典:国土交通省「モビリティ・マネジメント」,http://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf),(2019.1.10)

[184] 次世代の交通 MaaS ー総務省,http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/02tsushin02_04000045.html,(2019.1.11)

がまだ普及しきっていない我が国の地方では難しいと思われるが、移動方法をコーディネートし、支払いなどの手続きを簡便化するといった要素を取り入れて利便性を向上させることは地方公共交通にも出来ることであると考える。

### (5)交通利便性のオープンデータ化

#### ① 地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」

国土交通省では、自らのまちの公共交通サービスの課題を改めて認識し、問題意識を持ちつつ、公共交通サービスのあり方を考えていくことを狙いとして、「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法」を導入している。

この指標は主に「国土数値情報ダウンロードサービス」などから得られる公共交通データを用いて、それぞれ時間的・空間的・金銭的アクセシビリティ、すなわち本数の多さ・公共交通との近さ・運賃の安さを求めるものである。フォーマットに各市町村の公共交通データの数値を入力することで、「市町村カルテ」にアクセシビリティ指標が表やグラフの形で出力され[185]、市町村全体・地区ごとの公共交通の利便性を可視化することが出来るだけでなく、国内の他都市と利便性を比較することも容易である[186]。

国土交通省の「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法について」においては、より実効性をもって地域公共交通活性化の取組を進めるためには、見える化と相対化の2点が重要であるとされている。そのうち相対化とは、「自らのまちの公共交通サービスについて、国内他都市等と比較することを通じ、「自らのポジション」を明らかにするとともに、その結果を住民にも周知し、自らのこととして自分のまちの将来に向けて真剣に考えてもらうようにする。」ことを指す。この指標が公表されたのは 2015 年とまだ日が浅いが、各自治体の網形成計画で公表されているケースは稀であると思われる。

#### ② オープンデータ化の意義

この指標の意義は、網形成計画などの策定にあたって、市町村の担当者が定量化された現状認識を行うことで方針・目標の決定を助けることが一つである。しかしそれと同程度以上に、住民が現状を知ることが大きな意義であると考える。自分のまちの交通利便性を市町村やその住民が見える形で認識することは、まず交通に関する現状把握に繋がる。現状を把握することで、他の地区や市町村などと比べて自分のまちの交通はどうありたいか、あるべき姿になるにはどうしたらよいか、と各々が考え議論できるきっかけを作ることができると考える。

自分たちのまちの現状を可視化出来る形として認識することを助けるツールとしては、内閣府の地域経済分析システム(RESAS)があり、Web 上で人口メッシュや主要産業などを市町村ごとに可視化して見ることが出来る。中には携帯電話の位置情報を用いた人々の移動のデータも可視化さ

---

185 資料編図「アクセシビリティ指標の図表例」参照

186 国土交通省『地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」 評価手法について』 http://www.mlit.go.jp/common/001180055.pdf,(2019.1/11)

れて見ることができ、本研究におけるヒアリング対象市町村の調査等に大いに役立てた次第である。

このように、地域公共交通のサービスのアクセシビリティ指標についても、市町村が算出したのちに公表、さらにオープンデータ化することで、住民が現状を把握し住民協働による持続可能な交通の形成を考えてもらうように役立てることが重要であると考える。具体的には、教育においてまちの現状・未来を考える際に用いるほか、ビジネスや地方活性化の取り組みにも役立つと考える。データとして定量的な認識を持つことは、住民と事業者間の交通に関する意識などのズレを解消することにも繋がるだろう。

## おわりに

本ワークショップでは、「人口減少社会に対応したまちづくり法制」をテーマとして、人口減少を前提とした「まち」への行政の、そして住民の関わり方について理解を深めて来た。2018年4月からの 10 ヶ月の間、まさに「考える『足』」となり、東北地方を中心とした行政機関、NPO、起業家など様々なまちづくりの現場の方々に伺うことで、これからのまちづくりに必要な視点について考察してきた。

本報告書では、「今後のまちづくりを考える上で必要となる制度」として主に立地適正化計画について論じた。線引き自治体である鶴岡市と、非線引き自治体である花巻市、計画策定をしていない登米市の市街地の形成について調査し、それぞれの制度活用の効果について考察し、居住誘導のインセンティブの強化を提言している。広域的な立地適正化をいち早く行った群馬県館林都市圏と、現在居住誘導区域の設定を行おうとしている大崎市及び隣接する加美町から、区域設定にかかる合意形成の困難や区域外におけるまちづくりの在り方について知ることができ、都道府県による広域調整機能の強化を提言した。また「まちなかの魅力を高める」と題した部分では、民間主導のまちづくり手法として、鶴岡市のランドバンク、花巻市のリノベーションスクール、紫波町のオガールプロジェクトなど、空き家（空き店舗）や低未利用地の利活用について、行政以外の主体の取組について取り上げ、不動産登記や空き家等の実態把握などの根本的な問題の解決策とともにその利活用の有効的な手法を述べた。そして女川町、南三陸町、陸前高田市などの被災地からは人口減少の課題最先端の地域として、今後のまちづくりの重要な論点を知ることができた。

人口減少社会に関する問題の洗い出しや、立地適正化計画の今後の課題、空き地・空き家（空き店舗）の利活用の障害などの、「コンパクトなまち」の在り方について網羅的に議論することができ、一定程度の成果が得られたと考えている。一方で、今後ますます厳しくなることが予想される地方財政の下で、居住を誘導しない地域との「ネットワーク」の在り方、特に既に居住している住民のほとんどが高齢者になっている農山漁村集落の生活をどのように維持するか、そしてどのように都市地域の生活と連携させてゆくべきかについては、今後の課題として残されている。人口減少社会の先進地である東北ではこのような交流人口の増加すら難しい地域が増えていくことも考えられ、向き合って考えていく必要がある。また本報告書では都市計画法そのものの改正などについては論じていない。現在の都市計画法は 1968 年に制定され、人口増加・経済成長が大きかった時代に、市街地の無秩序な拡大を防ぐために創られた。制定から50年が経過し、様々な前提が当時と異なるものになりつつある。人口減少社会に対応した、「まち」の機能を維持し、住民の生活を守るための新たな都市計画に関する法律も必要になると考えられる。それも今後の課題としたい。

本研究が、これからも続く人口減少社会における、地方都市のまちづくりの一助となれば幸いである。

## 謝辞

本研究調査を行うにあたっては、テーマである「人口減少社会に対応したまちづくり」にかかわる様々な方からのご協力、ご助言をいただいた。

東北地方整備局建設部都市・住宅整備課課長の小林孝様には、大変ご多忙な中、最終報告会のコメンテーターを含め、国の政策や東北地方のまちづくりの現状について、現場での話を交えながら貴重なご意見をいただくことができた。また、元内閣府防災担当官房審議官の佐々木晶二様には、人口減少社会のまちづくりについて重要なご示唆を賜った。

そして、ヒアリング調査については、石巻市、大崎市、登米市、女川町、加美町、南三陸町、花巻市、陸前高田市、紫波町、鶴岡市、宮城県の東北地方 10 市町 1 県、広域的な立地適正化を先駆的に行っておられる館林都市圏の構成自治体など大変多くの地方公共団体の方に、現場における率直なご意見をいただいた。さらには民間側から地方都市のまちづくり・震災復興に貢献しておられる鶴岡市の NPO 法人ランド・バンクや陸前高田市の NPO 法人 SET の関係者、花巻市のリノベーションまちづくりに関わっておられる若き起業家の皆様などからも、まちづくりに関して行政からは出てきにくい視点をご教示いただくなど、様々な立場の方からご協力をいただき、深く御礼を申し上げる。

最後に、本ワークショップの指導教員である島田明夫教授、仙台光仁教授、伏見岳人准教授、七月まで本大学院で教鞭をとられた農林水産省の斎藤伸郎前教授には、終始親身なご指導をいただいた。先生方のご指導がなければ、本稿の完成には至らなかった。心から感謝を申し上げたい。

【参考書籍(五十音順)】

○饗庭伸(2015)『都市をたたむ　人口減少時代をデザインする都市計画』花伝社
○饗庭伸・鈴木伸治編、阿部伸太・大澤昭彦・清水哲夫・根上彰生・野澤康・牧紀男(2018)『初めて学ぶ都市計画(第二版)』市ヶ谷出版社
○飯田泰之・木下斉・川崎一泰・入山章栄・林直樹・熊谷俊人(2016)『地域再生の失敗学』光文社新書
○猪谷千香(2016)『町の未来をこの手でつくる　紫波町オガールプロジェクト』幻冬舎
○石田雄斗ほか『人口減少時代における地域公共交通のあり方』(公益財団法人日本都市センター、2015)
○生田長人(2010)『都市法入門講義』信山社
○宇都宮浄人(2015)『地域再生の戦略　「交通まちづくり」というアプローチ』ちくま新書
○大西隆編、明石達生・岸井隆幸・遠藤薫・長島俊夫・小泉秀樹・松本昭・杉崎和久(2011)『人口減少時代の都市計画　まちづくりの制度と戦略』学芸出版社
○大西隆編、城所頃哲夫・瀬田史彦・松原宏・片山健介・福島茂・戸田敏行・西浦定継・岡井有佳・高見淳史(2010)『広域計画と地域の持続可能性』学芸出版社
○香川正俊　(2017)『地域公共交通の活性化・再生と公共交通条例』日本評論社
○樫野孝人(2015)『人口減少時代の都市ビジョン』カナリアコミュニケーションズ
○加藤寛監修(2000)『わが国税制の現状と課題―21　世紀に向けた国民の参加と選択』大蔵財務協会
○神谷隆史(2013)『無から生みだす未来　女川町はどのように復興の軌跡を歩んできたか』PHP研究所
○河合雅司(2017)『未来の年表　人口減少日本でこれから起きること』講談社現代新書
○河合雅司(2017)『未来の年表2　人口減少日本でこれから起きること』講談社現代新書
○北山公路(2017)『マルカン大食堂の奇跡』双葉社
○木下斉(2015)『稼ぐまちが地方を変える』NHK 出版新書
○木下斉(2016)『地方創生大全』東洋経済新報社
○公益財団法人日本都市センター編(2015)『人口減少時代における地域公共交通のあり方』公益財団法人日本都市センター
○佐々木晶二(2015)『政策課題別都市計画制度徹底活用法』ぎょうせい
○佐々木晶二(2017)『いちからわかる知識＆雑学シリーズ　都市計画のキホン』ぎょうせい
○佐々木晶二(2017)『防災・復興法制』第一法規
○貞山英之(2015)『地方都市を考える』花伝社
○島田明夫(2017)『実践地域防災力の強化―東日本大震災の教訓と課題―』ぎょうせい
○清水義次(2014)『リノベーションまちづくり　不動産でまちを再生する方法』学芸出版社
○鈴木直道(2012)『やらなきゃゼロ！財政破綻した夕張を元気にする全国最年少市長の挑戦』岩波ジュニア新書

○鈴木直道(2014)『夕張再生市長　課題先進地で見た「人口減少ニッポン」を生き抜くヒント』講談社
○谷口守・髙野裕作・酒井俊雄・青木保親・土方まりこ・松川寿也・関本義秀(2018)『都市自治体による持続可能なモビリティ政策』公益財団法人日本都市センター
○東洋大学 PPP 研究センター編(2017)『公民連携白書 2017～2018　イノベーションと PPP』時事通信社
○都市計画・中心市街地活性化法制研究会編(2006)『概説まちづくり三法の見直し』ぎょうせい
○都市計画法制研究会編(2014)『コンパクトシティ実現のための都市計画制度』ぎょうせい
○中島直人・村山顕人・高見淳史・樋野公宏・寺田徹・廣井悠・瀬田史彦(2018)『都市計画学　変化に対応するプランニング』学芸出版社
○中村良平(2014)『まちづくり構造改革』日本加除出版
○中山徹(2010)『人口減少時代のまちづくり』自治体研究社
○名和田是彦・内海麻利・羽貝正美・小嶋文・藤橋範之・佐久間康一・三浦正士・杉山浩一・釼持麻衣(2017)『都市自治体における市民参加と合意形成』公益財団法人日本都市センター
○日本建築学会編(2017)『都市縮小時代の土地利用計画』学芸出版社
○日本建築学会編(2017)『景観計画の実践』森山出版
○野澤千絵(2016)『老いる家崩れる街　住宅過剰社会の末路』講談社現代新書
○野澤千絵(2018)『老いた家衰えぬ街　住まいを終活する』講談社現代新書
○久繁哲之介(2016)『競わない地方創生人口急減社会の真実』時事通信社
○藤波匠(2016)『人口減が地方を強くする』日本経済新聞出版社
○不動産政策研究会編(2018)『不動産政策研究総論』東洋経済新報社
○不動産政策研究会編(2018)『不動産政策研究各論Ⅰ』東洋経済新報社
○不動産政策研究会編(2018)『不動産政策研究各論Ⅱ』東洋経済新報社
○不動産政策研究会編(2018)『不動産政策研究各論Ⅲ』東洋経済新報社
○不動産政策研究会編(2018)『不動産政策研究各論Ⅳ』東洋経済新報社
○増田寛也編(2014)『地方消滅　東京一極集中が招く人口急減』中公新書
○皆川治(2011)『被災、石巻五十日。霞ヶ関官僚による現地レポート』国書刊行会
○蓑原敬・饗庭伸・姥浦道生・中島直人・野澤千絵・日埜直彦・藤村龍至・村上暁信(2014)『白熱講義　これからの日本に都市計画は必要ですか』学芸出版社
○亘理格・生田長人編(2016)『都市計画法制の枠組み法化』一般財団法人土地総合研究所
○横森豊雄・久場清弘・長坂泰之(2008)『失敗に学ぶ中心市街地活性化』学芸出版社
○米山秀隆編、小林正典・室田昌子・小柳春一郎・倉橋透・周藤利一(2018)『世界の空き家対策 公民連携による不動産活用とエリア再生』学芸出版社

【参考論文・雑誌等（五十音順）】

○愛知県知事政策局『「地方分権の進展に即した広域調整のあり方」に関する調査研究報告書』（2012）
○青森市『青森市都市計画マスタープラン』（1999）
○石巻市『石巻市総合交通戦略』（2016）
○石巻市『石巻市都市計画マスタープラン』（2009）
○石巻市『石巻市まち・ひと・しごと創生総合戦略』（2016）
○板垣勝彦「地方自治と所有者不明土地問題」『日本不動産学会誌』No.122（2017）pp9-16
○姥浦道生・瀬田史彦「人口減少社会における水平的機能分担型広域連携の実態と課題に関する調査」国土交通省平成 21 年度国土政策関係研究支援事業（2009）
○姥浦道生「平成の大合併後の都道府県の役割について」『都市とガバナンス』Vol.24（2015）pp26-34
○大崎市『大崎市公共施設等総合管理計画』（2017）
○大崎市『大崎市都市計画マスタープラン』（2013）
○大崎市『第二次大崎市総合計画』（2016）
○大崎市『大崎市地域公共交通網形成計画』（2015）
○大崎市『大崎市立地適正化計画』（2017）
○女川町『女川町東日本大震災記録誌』（2015）
○女川町『女川町まちなか再生計画』（2014）
○女川町『女川町まち・ひと・しごと創生総合戦略』（2015）
○女川町『平成 30 年度第 2 回女川町地域公共交通会議資料』（2018）
○岡田豊「新まちづくり3法で中心市街地は活性化するのか」『みずほ総研論集』2006 年 11 号（2006）pp1-50
○加藤浩和・福本雅之「地域公共交通サービスの運営からみた日本の道路運送関連制度の問題点」（2005）、http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/200511_no32/pdf/152.pdf、（最終アクセス 2019.1. 21）
○鎌田千市「PRE 活用による官民複合開発～オガールプロジェクト～」『ARES 不動産証券化ジャーナル』Vol.41（2018）pp48-52
○加美町『加美町公共施設等総合管理計画』（2017）
○加美町『加美町地区別人口シミュレーションの結果について』（2018）
○加美町『第二次加美町総合計画』（2015）
○菊池慶之「地方都市における不動産証券化を用いた低未利用空間の利活用可能性」『経済地理学年報』第 62 巻第 2 号（2016）pp151-159
○群馬県『都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』（2015）
○公益財団法人都市計画協会「特集 コンパクト・プラス・ネットワークの本格的実施について」『新都市』第 70 巻第 7 号（2016）pp3-62

○公益財団法人都市計画協会「特集　融合する「官」と「民」～地方都市における官民連携まちづくり～」『新都市』第 72 巻第 2 号（2018）pp3-71
○公益財団法人都市計画協会「特集　コンパクト・プラス・ネットワーク最前線」『新都市』第 72 巻第 7 号（2018）pp3-75
○国土交通省「空き地等をめぐる現状について」（2017）
○国土交通省「空き地等をめぐる現状について（補足）」（2017）
○国土交通省『官民 ITS 構想・ロードマップ 2018』(2018)
○国土交通省「高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間取りまとめ」（2017）
○国土交通省『高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめへの対応について』(2018)
○国土交通省『高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送』(2018)
○国土交通省『国土交通白書 2015』（2015）
○国土交通省『自家用有償旅客運送ハンドブック』（2018）
○国土交通省『地域公共交通の活性化及び再生の将来像を考える懇談会　提言』（2017）
○国土交通省『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き第3版』（2016）
○国土交通省『土地収用法の主要手続』（2017）
○国土交通省『都市計画運用指針における立地適正化計画に係る概要』（2016）
○国土交通省「不明裁決申請に係る権利者調査のガイドライン」（2014）
○国土交通省「平成 25 年度土地基本調査」（2013）
○国土交通省「平成 26 年度空き家実態調査」（2014）
○国土交通省『平成 26 年度土地白書』（2014）
○国土交通省『平成 29 年度住宅動向調査』（2017）
○国土交通省『平成 30 年度交通施策白書』（2018）
○国土交通省『立地適正化計画の手引き』（2018）
○国土交通省国土交通政策研究所『運輸分野における個人の財・サービスの仲介ビジネスに係る国際的な動向・問題点等に関する調査研究』（2018）
○国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口　平成 29 年報告書』（2017）
○坂本結佳・森本祥一「デマンド交通が適さない地域の分析」『経営情報学会全国研究発表大会要旨集』（2013）pp127-130
○佐々木晶二「人口減少時代に対応した新しい市街地整備手法のアイディアについて」『土地総合研究』2017 年秋号（2017）pp17-26
○資産評価システム研究センター『地方税における資産課税のあり方に関する調査研究』（2018）
○自治体戦略 2040 構想研究会『自治体戦略 2040 構想研究会第一次報告』（2018）
○自治体戦略 2040 構想研究会『自治体戦略 2040 構想研究会第二次報告』（2018）
○島田明夫「不動産証券の活性化とまちづくり事業展開に関する考察」『土地総合研究』2009 年

秋号 pp11-25
○紫波町『紫波町公民連携基本計画』(2009)
○紫波町『紫波町都市計画マスタープラン』(2013)
○鈴木雄・保坂亜沙希・日野智「買い物送迎バスの運行が限界集落にもたらす効果と課題に関する研究」『土木学会論文集 D3(土木計画学)』Vol72,No.5(2016)pp Ⅰ 731-742
○政策研究大学院大学『まちづくりの実態分析を踏まえた不動産証券化の活性化と多様な事業展開のための中小不動産事業者育成に関する調査検討報告書』(2009)
○瀬田史彦「人口減少のまちづくりと広域連携」『土地総合研究』2017 年秋号(2017)pp10-16
○妹尾芳彦「経済社会の変化と住宅市場の変貌」『土地総合研究』2017 年春号(2017)pp177-192
○総務省『平成の合併について』(2010)
○館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会『館林都市圏広域立地適正化に関する基本方針』(2017)
○中小企業庁『平成28年度空き店舗に対する認識等に関する調査報告書』
○手島朋之「平塚市都市計画マスタープラン改訂業務について」『平成 29 年度都市計画実務発表会資料』(2017)pp33-36
○鶴岡市『鶴岡市公共施設等総合管理計画』(2017)
○鶴岡市『鶴岡市地域公共交通網形成計画』(2016)
○鶴岡市『鶴岡市都市再興基本計画』(2017)
○東洋大学PPP研究センター「全国自治体公共施設延床面積データ分析結果報告」『東洋大学PPP 研究センター紀要』No.2(2012)pp133-140
○登米市『登米市公共施設等総合管理計画』(2016)
○登米市『第二次登米市総合計画』(2016)
○登米市『登米市都市計画マスタープラン』(2014)
○トヨタモビリティ基金『みんなで作る地域に合った移動の仕組み』(2018)
○中西信介「中心市街地活性化政策の経緯と今後の課題」『立法と調査』2014.4No.351(2014)
○花巻市『花巻市公共施設マネジメント計画』(2017)
○花巻市『花巻市地域公共交通網形成計画』(2017)
○花巻市『花巻市都市計画マスタープラン』(2010)
○花巻市『花巻市立地適正化計画』(2016)
○浜崎章洋「買い物弱者対策に関する一考察」『龍谷大学経営学論集』Vol.56(2016)pp24-36
○フィデリティ退職・投資教育研究所『日本の相続と投資の実態』(2012)
○復興庁『防集移転元地等の活用に関する事例集(追加板)』(2017)
○南三陸町『南三陸町復興計画』(2012)
○福井秀夫「所有者不明土地の発生原因と法政策ー取引費用対策の徹底を」『日本不動産学会誌』No.122(2017)pp42-59
○山形県「特別寄稿　山形県の都市計画史」『新都市』第 72 巻第 8 号(2018)pp93-102

○山上俊行「ライドシェアとは何か？」『国土交通政策研究所報』第 65 号 2017 年夏季(2017)pp2-11
○山越伸浩「地域公共交通の活性化・再生への取組に関する一考察」『立法と調査』No.367(2015)pp13-27
○吉田英一「東日本大震災被災地域における『まちなか再生計画』と復興まちづくり」『Urban Study』Vol.63(2016)pp1-24
○陸前高田市『陸前高田市震災復興計画』(2011)
○陸前高田市『陸前高田市地域公共交通運行方針』(2018)
○陸前高田市『陸前高田市地域公共交通網形成計画(素案)』(2018)

【参考ウェブサイト(五十音順)】※()内は最終アクセス日
○青森市「アウガ施設概要」、https://www.city.aomori.aomori.jp/kanzai/shiseijouhou/matidukuri/toshidukuri/auga/01.html、(2019.1.14)
○一般社団法人紫波町観光交流協会、http://www.shiwa-kanko.jp/、(2019.1.14)
○岩手県「第1回岩手県地域公共交通活性化検討会議について」、http://www.pref.iwate.jp/koutsuu/koukyou/057593.html、(2019.1.14)
○邑楽町中央公民館、http://orachuko.ec-net.jp/index.html、(2019.1.14)
○オガール紫波、https://ogal-shiwa.com/、(2019.1.14)
○大崎市「大崎地域の農業が世界農業遺産に認定されました」、http://www.city.osaki.miyagi.jp/index.cfm/37,19553,html、(2018.12.18)
○大崎市「蕪栗沼」、http://www.city.osaki.miyagi.jp/index.cfm/24,1173,108,235,html、(2019.1.14)
○大崎市「鳴子峡」、http://www.city.osaki.miyagi.jp/index.cfm/24,1166,108,234,html、(2019.1.14)
○女川町「住民参加のまちづくり/まち活」、http://www.town.onagawa.miyagi.jp/hukkou/working.html、(2019.1.14)
○価値総合研究所「消費者(空き家所有者、空き家利用意向者)アンケート結果概要」、http://www.mlit.go.jp/common/001020854.pdf、(2019. 1.21)
○河北新報「女川駅前『シンボル空間』にグッドデザイン賞　海を生かした街並み評価」、https://www.kahoku.co.jp/tohokunews/201810/20181021_13013.html、(2018.12.16)
○加美町「加美町人口動態」、http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,2003,13,96,html、(2018.12.15)
○加美町「地域力向上支援事業」、http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,0,22,256,html、(2018.12.15)
○加美町「音楽と福祉のまちづくりー音楽×地方創生ー」、http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/6,11323,19,html、(2019.1.14)

○加美町「ボルダリングパーク　やくらい WALL」、http://www.town.kami.miyagi.jp/index.cfm/11,0,70,262,html(2019.1.14)
○木下斉「偽物の官製成功事例を見抜く5つのポイント」、https://toyokeizai.net/articles/-/68035、(2018.12.14)
○群馬県「群馬県のまちづくりと市町村合併」、http://www.pref.gunma.jp/07/a4910008.html、(2018.12.11)
○経済産業省「地元商店・事業者より支援され中心市街地の活性化へ」、http://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/manyuaruver2-2.pdf、(2019.1.21)
○公益財団法人宮城県市町村振興協会「市町村概要」、http://www.mygsk.or.jp/sityouson/、(2019.1.14)
○国土交通省「公共交通政策」、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000055.html、(2019.1.14)
○国土交通省「市街地再開発事業」、http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/shuhou/saikaihatsu/saikaihatsu.htm、(2019.1.14)
○国土交通省「地域公共交通の『サービスのアクセシビリティ指標』評価手法について」、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000068.html、(2019.1.14)
○国土交通省「地籍調査 Web サイト」、http://www.chiseki.go.jp/、(2019.1.14)
○国土交通省「土地区画整理事業」、http://www.mlit.go.jp/crd/city/sigaiti/shuhou/kukakuseiri/kukakuseiri01.htm、(2019.1.14)
○国土交通省「防災集団移転促進事業」、http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_tobou_tk_000009.html、(2019.1.14)
○国土交通省「立地適正化計画の意義と役割」、http://www.mlit.go.jp/en/toshi/city_plan/compactcity_network2.html、(2019.1.14)
○国土交通省「立地適正化計画作成の取組状況」、http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_fr_000051.html、(2018.12.16)
○国土交通省「BRT の導入促進等に関する検討会」、http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000011.html、(2019.1.14)
○国土交通省「PPP(官民連携)/PFI」、http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanminrenkei/index.html、(2019.1.14)
○シーパルピア女川、http://onagawa-mirai.jp/、(2019.1.14)
○住宅の補助金・減税・優遇制度オールガイド 2019「住宅を買い替えた時の所得税の減税」、https://www.sumai-fun.com/money/20/201628.html、(2019.1.14)
○住宅の補助金・減税・優遇制度オールガイド 2019「住宅ローン減税」、https://www.sumai-fun.com/money/20/post-3.html、(2019.1.14)
○紫波町「紫波中央駅前都市整備事業～オガールプロジェクト～」、https://www.eu-japan.eu/sites/eu-japan.eu/files/Kamada_JP.pdf、(2019.1. 21)

○紫波町「紫波町新庁舎整備事業(PFI)の概要」、https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/wg5/291117/shiryou2_1.pdf、(2019.1. 21)
○税理士法人東京シティ税理士事務所「アパート・マンションの不動産取得税」、http://tokyocity.co.jp/column/20171109/、(2019.1.14)
○総務省「公共施設等総合管理計画」、http://www.soumu.go.jp/iken/koushinhiyou.html、(2018.12.11)
○総務省「市町村合併資料集」、http://www.soumu.go.jp/gapei/gapei.html、(2019.1.14)
○総務省「人口減少『元年』は、いつか？」、http://www.stat.go.jp/info/today/009.html、(2018.12.11)
○総務省「定住自立圏構想」、http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/teizyu/、(2019.1.14)
○総務省「平成 28 年度地方公共団体の主要財政指標一覧」、http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/H28_chiho.html、(2019.1.14)
○地域経済分析システム RESAS、https://resas.go.jp/#/6/06203、(2019.1.14)
○中心市街地活性化協議会支援センター「中心市街地活性化法の概要」、https://machi.smrj.go.jp/about/law.html、(2019.1.14)
○鶴岡市「鶴岡市の都市計画図について」、http://www.city.tsuruoka.lg.jp/seibi/toshikeikaku/gaiyou-map/tosikeikakuzunituite.html、(2019.1.14)
○東北運輸局「東北地方交通審議会」、http://wwwtb.mlit.go.jp/tohoku/chikoushin/ks-chikoushin07.html、(2019.1.14)
○東洋大学、http://www.toyo.ac.jp/nyushi/about/campus/itakura/gallery.html、(2019.1.14)
○内閣府「公共交通に関する世論調査」、https://survey.gov-online.go.jp/h28/h28-kotsu/index.html、(2019.1.14)
○内閣府「民間資金等活用事業推進室」、https://www8.cao.go.jp/pfi/、(2019.1.14)
○内閣府「PFI の事業方式と事業類型」、https://www8.cao.go.jp/pfi/pfi_jouhou/tebiki/kiso/kiso11_01.html、(2018.12.14)
○日本経済新聞「人口減少時代の公共交通(1)総交通量も急減の可能性」、https://www.nikkei.com/article/DGXMZO31480320X00C18A6SHE000/、(2019.1.14)
○日本 PFI/PPP 協会、http://www.pfikyokai.or.jp/index.html、(2019.1.14)
○三井住友銀行「私募債」、https://www.smbc.co.jp/hojin/financing/privbond.html、(2019.1.14)

# 資　料　編

資料編目次

1．参考資料（図表等）
2．ヒアリング調査先一覧・概要
3．後期ヒアリング記録
4．参照法令

図３－２－３－③　道路運送法による運送形態の分類

出典：「みんなで作る地域にあった移動の仕組み」－トヨタモビリティ基金

図３－２－３－④　地域公共交通網形成計画・再編実施計画の策定状況

出典：国土交通省

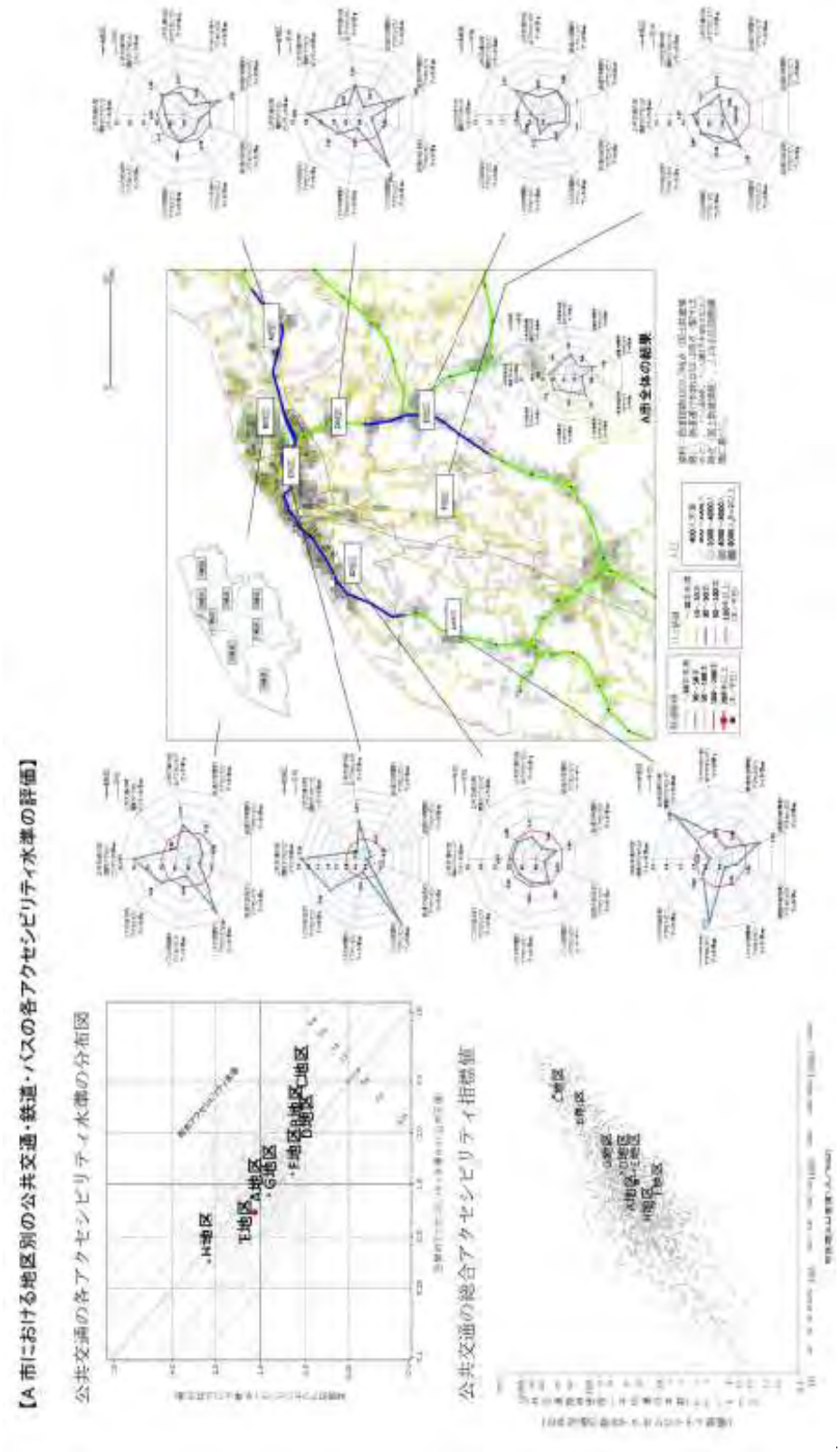



図４－２－３－③　アクセシビリティ指標の図表例

出典：『地域公共交通の「サービスのアクセシビリティ指標」評価手法について」国土交通省

国自旅第 338 号　平成 30 年 3 月 30 日
各地方運輸局自動車交通部長・沖縄総合事務局運輸部長殿
自動車局旅客課長　発令

道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について
（前略）
1.道路運送法上の許可又は登録を要しない運送の態様についての考え方
道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号。以下「法」という。）第 78 条の規定により、自家用自動車は、原則として、有償の運送の用に供してはならず、災害のため緊急を要するときを除き、例外的にこれを行うためには、国土交通大臣の登録又は許可を受けるべきことが定められている。これは、自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨が、自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていないこと、自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要があるためである。
個々具体的な行為が、有償の運送として、許可や登録(法第 78 条第 3 号の許可、法第 79 条の登録、行為の態様によっては、法第 4 条第 1 項又は法第 43 条第 1 項の許可。)を要するか否かについては、最終的には、それぞれの事例に即して個別に総合的な判断を行うことが必要であるが、主として、ボランティア活動における送迎行為等を念頭におきながら、許可又は登録が不要な場合の考え方及びこれに該当すると思われるケースの例を示せば、次のとおりである。

(1) サービスの提供を受けた者(以下「利用者」という。）からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合
運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた
場合は、通常は有償とは観念されず、許可又は登録は不要である。
（中略）
(2) 利用者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合
利用者からの支払いの手段が、例えば野菜など金銭的な価値の換算や流通が困難な物である場合、一部の地域通貨のように換金性がない場合などは、通常、支払いが任意であるか、又はそもそも財産的な価値の給付が行われていないと認められることが多い。
（中略）
(3) 当該運送行為が行われない場合には発生しないことが明らかな費用(同種の運送を行っ

た場合には、運送目的、運送主体を問わず発生する費用に限る。）であって、客観的、一義的に金銭的な水準を特定できるもの(ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金。以下「特定費用」という。）を負担する場合
運送目的、運送主体にかかわらず自動車の実際の運行に要する特定費用を利用者が支払う場合は、社会通念上、通常は許可又は登録は要しないと解される。

（中略）

(4) 市町村が公費で負担するなど利用者は対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合など
【具体例①】
市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合。
【具体例②】
デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコストを利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、自家輸送として道路運送法上の規制の対象とならない。送迎加算を受けて行う場合も同様である。
(注 1) ただし、利用者個々から運賃を求める場合、送迎の利用者と利用しない者との間に施設が提供する役務又はサービスに差を設けるなど、送迎に係るコストが実質的に利用者の負担に帰すとみなされる場合には、送迎が独立した 1 つの事業とみなされることとなり、許可又は登録が必要となる。

（中略）

【具体例③】
子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解さない。
(注 1) ただし、運送を行う場合と行わない場合とで対価が異なる場合や、提供するサービスの中に運送が含まれており、運送に対する反対給付が特定される場合には、有償に該当し許可又は登録を要することとなる。

（中略）

2.その他留意事項について
(1) 許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。
1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨(自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨)

2) 事故が生じた際の責任の所在(仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等)

3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

（後略）

ヒアリング調査先一覧

前期

| 調査実施日 | 調査先 |
|---|---|
| 2018 年 5 月 8 日 | 国土交通省東北地方整備局<br>建政部都市・住宅整備課 |
| 5 月 15 日 | 女川町:復興推進課<br>石巻市:復興政策課、都市計画課 |
| 5 月 22 日 | 紫波町:企画課<br>花巻市:都市政策課 |
| 5 月 29 日 | 大崎市:都市計画課<br>加美町:協働のまちづくり推進課 |
| 6 月 5 日 | 南三陸町:企画課<br>登米市:住宅都市整備課 |
| 6 月 26 日 | 陸前高田市:都市計画課 |
| 7 月 3 日 | 鶴岡市:都市計画課 |
| 9 月 28 日 | 特別セミナー<br>「人口減少社会における地方都市まちづくりの最前線」 |

前期は上記の調査先において、ヒアリング調査を実施した。政策提言をするにあたっては、各自治体がどのような現状にあるのかを把握する必要がある。そのため、多角的な視点からヒアリングを行い、各自治体の現状の把握に努めた。内容は、各自治体の現状に関するものが主であるため、詳細な記録は省略する。

後期①

| 調査実施日 | 調査先 |
|---|---|
| 2018 年 10 月 11 日 | 南三陸町:企画課 |
| 10 月 18～19 日 | 鶴岡市:都市計画課<br>NPO 法人つるおかランド・バンク |
| 10 月 25 日 | 陸前高田市:都市計画課、建設課、企画政策課<br>まちづくり戦略室、復興推進課<br>市街地整備課、財政課<br>特定非営利活動法人 SET |
| 11 月 1 日 | 女川町:企画課、産業振興課<br>総務課、復興推進課 |
| 11 月 2 日 | 石巻市:復興推進課 |

後期②

| | |
|---|---|
| 11 月 7 日 | 大崎市:都市計画課<br>登米市:住宅整備課 |
| 11 月 8〜9 日 | 館林市:都市計画課 |
| 11 月 12 日 | 東北運輸局:旅客第一課<br>交通政策課 |
| 11 月 14〜15 日 | 花巻市:都市政策課<br>花巻リノベーション事業者<br>・株式会社 ぼうけん代表取締役 福田一馬 様<br>・焼いもりょうちゃん 榊原亮 様<br>・タイ古式サロン WEEK End 板垣昂 様<br>・株式会社 BonD Planning<br>清水頭聖子様 照井久美子 様 高橋久美子 様<br>紫波町:企画課 |
| 11 月 29 日 | 加美町:協働のまちづくり推進課<br>企画財政課 |
| 12 月 3 日 | 宮城県:都市計画課<br>総合交通対策課 |

後期は前期のヒアリングやその後の学習を通して抽出した課題について、前期に調査した自治体に館林市、東北運輸局、宮城県を加え、政策提言に関わる調査を実施した。次からは、各ヒアリング調査の詳細な記録を記す。

なお、特定非営利法人 SET、花巻市のリノベーション事業者、紫波町の記録については掲載を見送った。

## 南三陸町ヒアリング記録

【日時】 2018 年 10 月 11 日　13:30～
【場所】 南三陸町役場
【対応者】 南三陸町企画課政策調整係

【ヒアリング事項】
＜都市計画について＞
・ 復興におけるまちづくりの中で居住が分散してしまった現状があるが、今後自治体の持続可能性を考える上で、現在の立地を維持していく方向性なのか。あるいは、集約を図っていくのか。
→そもそも（居住が）分散してしまったということではなく、復興事業を進める上で高台移転を選択し、その中でも特にコミュニティを重要視してきた。従来のコミュニティの場所での高台移転を住民の意見を取り入れながら行ってきた。なので、今後集約を図ることは現時点ではない。

・ 人口減少社会の中でまちづくりを進める上で、現行法における課題点や立地適正化計画についてどのように考えているのか。
→都市計画区域は志津川地域の一部にしかなく、現時点で課題はないと考えている。立地適正化計画も現時点で作る予定はないため、問題意識はない。

・ 将来、仮に立地適正化計画を作るとした場合、単独では難しいと考えられるが、広域連携として計画を作ることはあり得るか。
→可能性がないとは言えない。

＜空き地について＞
・ 南三陸町において、空き地に対する問題意識はあるか。
→復興事業で被災した土地を買い取っている。その土地が利活用されていないことが問題であると考えている。今後は売るなり貸すなりを考えているが、具体的な計画はない。

・ 防災集団移転団地内の空き地の活用はどのように考えているか。
→現時点で 80 区画ほど空いている。活用方針としては。子育て世代や移住希望者といった被災者以外に対する取り組みをすでに行っている。そこまで多いわけではないが、需要はあると考えている。

・ 空き地は存在するか。ある場合、それはどのような地域に多く存在しているのか。また、規模はどの程度のものが多いか。
→多く存在するのは被災を受けた沿岸部である。規模はそんなに大きくなく、何百平米のものがモ

ザイク状に存在している。

・ 空き地に関して住民の方からの苦情を聞いたことがあるか。
→今はない。ただ、適正な管理がなされなければ、そういったこともあり得るだろう。
草刈りに関しては町が直営でやっている。94ha 中利用は 40ha ほどで、利用も一時的なものが多い。将来的には相当な土地の維持管理をしなければならないので、費用についても大きな問題であると考えている。

・ 空き地の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行なっているか。また、行うにあたっての課題は何か。
→買い取ったものは地図上にプロットしているため、把握はしている。所有者不明の土地はない。

・ 移転促進区域内の土地の利用について、計画や目処はあるか。
→計画があるのは一部だけであり、多くは計画がなく、目処もない。積極的に売るなり貸すなりで（空き地を）減らしていきたい。
　そもそも移転元地の買い取りは利活用を目的としたものではなく、被災者の生活再建の一助になるようにできているスキームであるため、復興交付金を使って利用するためには計画を作らなければならないなど、相当厳しいものがある。防災集団移転事業のスキームに移転元地の利活用が含まれているとより良いのではないか。少なくとも集約が図れれば、面的な利用も可能になるだろう。

・ 災害公営住宅事業、防災集団移転事業の団地を整備する際に障壁となったことはあるか。その際にあればよかった制度等はあるか。
→共有者名義の相続となっている土地が大変であった。結果的には粘り強く交渉して、対応した。相続登記に関してはもう少し何かあったほうが良いように思う。相続登記の義務化や登録免許税の手数料化はあれば良いと思う。

・ 所有者不明土地の発生防止を目的とした制度的対応、または取り組みはあるか。
→特にない。

・ 登記を確実させるための具体的な施策は考えているか。
→特にない。共有名義等であれば自治法に定める認可地縁団体の制度を用いて、所有を移行することはできるが、個人に関しては難しい。

・ 不明裁決の必要性に関してどう感じているか。
→そもそも本町では土地収用自体をあまり行わなかったが、不明裁決が利用しやすくなれば、公共事業はスムーズに進むだろう。今後の災害に備えて必要なのではないだろうか。

・ 相続に際して、登録免許税や不動産取得税に関して、住民から苦情や不満を聞いたことがあるか。
→苦情等は聞いたことはない。ただ、土地交換における登録免許税は免除となる制度がある。

・ 空き地の利活用に関する制度的対応、または取り組みはあるか。また、行うにあたって課題となることはあるか。
→空き地という概念が当てはまるのかというのが正直なところである。

・ 換地によっても利用が決まっていないことについて、まちづくりの観点からどのように考えているか。
→可能な限り町でマッチングしているが、あまり需要がない。利活用開始は 3 割ほどである。(
なるべく企業誘致などに使いたいと考えているが、民地であるため大きな企業を誘致できるほどの土地を準備できない状況である。

・ 住民から空き地に関して利活用の相談や寄付の申し出などはあったか。また、その際、どのような対応を行ったか。
→市街地の空き地の寄付は今のところないが、今後はあり得るかもしれない。山林の土地は引き取らざるを得ないのでないかと考えている。森林経営管理法によって経営管理権を行政に委ねることが義務化したため。可能であれば、民間への流動を促したい。
森林については FSC という国際認証を取得しており、5 事業者で 1500ha ほどに認証を受けている。これを活用して付加価値を生み出したい。

・ 空き地の解決のため、民間企業との連携を考えたことはありますか。また、行う際に課題となりうることは何か。
→まちづくり会社と市街地の活性化に向けてうまく協力していきたいと考えている。具体的には周辺土地のマッチングなどを担えないかと考えている。
不動産業者はほとんどない。移住・定住、子育て支援を進めるにしても住むところがないというのが一番の問題である。

・ 移住定住の情報開示などはどのように行っているか。
→移住相談窓口を民間委託で町に設けている。
移住定住の問題は限られたパイを地方で取り合っていることである。そのため、何が町の魅力でそれをどのように発信していくかが課題となると考えている。交流を増やすことが移住定住につながるのではないか。それに関して、南三陸応縁団というものを作り、交流を図っている。

・ 志津川湾がラムサール条約に登録されるが、まちづくりとしてどのような産業を考えているか。

→今月の 19 日に確定すると思う（実際に登録された）。新しい産業ではなく、今ある産業についてラムサールをうまく使って付加価値をつけられればと考えている。具体的にはワカメや観光など。ダイビング事業者を呼び込んだりして、観光に繋げられると良いと考えている。観光と食とを結びつけてできると良いと思う。

三陸道によってアクセスが容易になったが、その代わり日帰りが多くなってしまった。いかに目的地となって滞在型の観光地となれるかが地域活性化の課題であると考えている。

＜空き家について＞

・ 空き家についての問題意識はあるか。

→空き家はほとんどない。前回の調査では 5 件ほどであったが、今後空き家は確実にでてくると考えられる。しかし、ここら辺（津波の被害を受けなかった集落）の人はなかなか貸したがらない。

・ 空き家に対する利活用の方向性として中古住宅市場の取引を活発化することを検討しているが、南三陸町における中古住宅の取引は新築住宅の取引と比べてどのような状況にあるか。

→本当は中古住宅の取引もしたい。現実的に（中古住宅を）求める人もいる。特に移住定住の人に多い。表に出てきていない空き家もあるはずであるから、それを掘り起こしていきたいと考えている。

潜在的な空き家についても小規模住宅用地の特例が適用されているため、適用除外する範囲を拡大することは有効であると考える。

・ 将来的な空き家の対策として居住誘導区域や市街化区域等にエリアを限定して、その内側では税制を優遇し、外側では優遇を行わないという方法を検討しているが、このことについて行政側としてどのように考えるか。

→防災集団移転団地で空き家が発生することも考えられるため、将来的には必要である。有効活用させるための手段として税制は有効であると考える。

・ 災害公営住宅の入居状況はどうなっているのか。

→ほぼ埋まっている状況である。当初は空き戸があったが、被災者以外の入居が認められたため、防災集団と同様に子育て、移住定住者に入居してもらった。

・ 災害公営住宅や防災集団移転の年齢層はどうか。

→防災集団移転団地は比較的若く、40~50 代が多い。災害公営住宅は高齢化率が 4 割を超えている。

＜財政状況について＞

・ 復興交付金の配分期限が 2021 年 3 月に迫っていますが、それ以降の財源確保についてどのように考えているか。また、復興交付金により整備した施設等の今後の維持管理費についてもどのよ

うに考えているのか。
→国からお金が交付されなくなるわけであるから、基本的には単費でやらざるを得ない。公共施設の計画を作って、予算を平準化することが重要であると考えている。固定資産税は増収であるが、将来的には厳しい。
　維持管理については町で基金を作っている。原資は災害公営住宅などの家賃低減化事業などの国からの交付金を積み立てているが、運用益は期待していない。これは予算を平準化してうまく当てはめるといったやり繰りをするためのものである。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携、市民協働など）はあったか。
→特にない。機関の共同設置や監査の事務局を広域的に設置などが可能であるが、今はない。ただ、今後、選択肢の一つとして新たに広域連携をすることはあり得る。

・ 今後、歳入が減少する中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。
→聖域なき改革となるのではないか。どの施策が効果的かという観点から、効果のない事務事業をやめていくということ、民間でできることは民間でやってもらうことなどで行政改革を行っていく。
　復興事業で応援職員が一時的に倍近くになってしまっているが、今後は職員数を減らさなければならない。どのように減らしていくかということも課題である。

・ 民間でできることは民間の具体的案はどのようなものがあるか。
→公民館の運営を指定管理者制度や PPP などの導入が考えられる。

・ PFI の検討はあるか。
→今のところはない。今行っている事業は全て復興事業であり、財源に裏付けがある状況であるため、予定はない。今後、単費でやらざるを得ない建物が生じたときには PFI は一つの手段として考えられる。

・ 財政状況の悪化により、既存事業を削減せざるを得なくなった場合、どのような分野からカットする予定か。
→分野で決めるのではなく、一つ一つの施策について効果があったかどうか評価していく。あとは、評価の仕組みをしっかりと作りたい。

・ 廃棄物処理についてはどうか。
→ゴミの焼却施設も最終処分場もないため、気仙沼にお金をかけて運び、燃やしてもらい、さらにお金をかけて県外に焼却灰を持っていっている状況であるため、ゴミの分別をして減らす努力をしている。

# 鶴岡市ヒアリング記録

【日時】 2018 年 10 月 18 日　14:00～
【場所】 鶴岡 Dada
【対応者】 鶴岡市建設部都市計画課

【ヒアリング事項】
＜都市計画について＞
・ 鶴岡市において、線引きを導入する際に市民や地権者からどのような声があったのか。またそれらに対してどのようなアプローチ（配慮、説明等）を行ったのか。
→「周辺まで開発が進んでいるので、次の予定として動いているところが多いので、まずは市街化区域に入れてほしい。」「市街化農地となると固定資産税が高くなるのは困る。」との声があった。
これに対し、次のように説明を行った。平成 16 年 5 月、旧鶴岡市の小学校単位の、21 地区において、説明会を開催。人口減少、農業振興地域、現行の用途地域内に、未利用地が約 100ha ある。用途地域の縁辺部で要望等があるが、具体的な開発見通しがないところは、市街化区域にすることは困難である。必要に応じ、5 年毎の見直しの制度がある。人口規模や産業活動に応じた適正な市街地規模の土地利用を行う。

・ 鶴岡市は、線引きの導入によって市街化抑制を図っているが、今後立地適正化計画の実効性を担保する上で、規制の手段に関して現行法で対応できると考えているのか。
→誘導区域外への立地等については、届出となるため強制力がないので、緩やかな誘導にしかならない。誘導を促進する、都市機能の立地を主体的に進めるなどして、生活利便性を高めていくことが、現行では可能なことなのかと思う。
また、居住誘導を図るためには、市街化区域内の開発余剰地はほとんどないため、区域内の住環境整備の再編が必要となっており、ランドバンク事業などにより少しずつ整備していくことになるが時間は要する。

・ 誘導区域内外で立地に際して差を設ける必要があるのではないかと考えているが、これについて鶴岡市では必要性を感じているか。また、区域内におけるインセンティブとして税制優遇等を検討しているが、これについてどのように考えているか。
→固定資産税においては、地価が安いためメリットが見出せないと思われる。
空き家、空き地の解消のため、一定区域や事業要件に該当する場合において、譲渡所得、不動産取得税、登録免許税などの軽減により、不動産の移動がある際に優遇する環境を整備するほうが良いのではないかと考えている。
また、空き家と土地がある場合の、売買方法（解体費用の取り扱いなど）によっての税額の算定にあたり、有利な計算方法の採用や、譲渡所得の軽減などができないかとも考えている。

・ 都市計画法第 34 条第 11 号（12 号も含め）の運用によって立地適正化計画を策定しているにもかかわらずコンパクト化と逆行している自治体も見受けられる。そのような中で、鶴岡市においては法第 34 条 11 号・12 号をどのように運用してきたか。
→「鶴岡市都市計画法に基づく開発行為等の許可の基準に関する条例」により、市街化調整区域の土地利用をコントロールしている。（地形地物での区域設定）
引き続き、区域区分により、市街化区域と調整区域の都市的利用と農山村の利用を明確にしながら、土地利用を図っていく。

・ 誘導区域外となっている地域、地域拠点や小さな拠点エリアについてはどのような方向性で施策を考えているのか。現在、旧町村ごとに地域振興計画に基づいたまちづくりが行われているかと思われるが、今後も各拠点でのまちづくりを維持していくのか、あるいは段階的アプローチによって誘導区域へと集約を図っていくのか。
→現在のところ、地域振興計画により各地域のまちづくりを維持していくものと考えている。誘導区域への集約より、各地域拠点への集約という考え方が、都市再興基本計画における将来のまちのイメージとなっている。

・ 人口減少社会に対応したまちづくりを行う上で、実際に都市計画事業を行う上で現行法制における問題点はあるか。また、それはどのような点か。
→不動産登記と連動し、所有者（相続人）不明や関係者探索に苦労する場合が生じると思われる。相続や後継がいないことから、事業効果、事業への理解・協力が得られないなどが考えられる。

・ 鶴岡市の公共施設等総合管理計画では、今後 40 年間の公共施設等の更新にかかる費用が 1 年あたり70億円不足している。市税や地方交付税の減少も予想される中、どのような対応を考えているか。
→平成 29 年 2 月に策定した「公共施設等総合管理計画」、平成 29 年 11 月策定の「個別施設計画」に基づき各施設所管課が進めているところだが、公共施設等の老朽化や人口減少等による利用需要の変化に対応するため、今後は中長期的なライフサイクルコストを数値化し公共施設等の全体の状況を把握していく。
そのうえで長期的な視点をもって、施設の安全性・必要性等を分析し、行政需要に見合った見直しを行いつつ更新・統廃合・廃止・除却・長寿命化などによる、公平で透明性の高い公共施設等の最適な配置を推進するため、施設類型別の標準ルールの作成を行い計画的な推進を図ることを検討している。

・ 今後、公共施設（建物）の廃止、インフラの縮小等も考えていく場合、どのような考えに基づいて行われるか。また、立地適正化計画はそれに役立つものか。
→公共施設等は「市民一人ひとりの暮らしや文化・産業・経済活動の展開の基盤として機能すべき

ものであるため、以下の 3 つの基本原則に基づき計画的に進めていく。
「総量の適正化“量”」の課題への対応
「安全性と利便性の確保“質”」の課題への対応
「計画的な投資“コスト”」の課題への対応
　インフラコストに対する市民の意識付けとして、コンパクト・プラス・ネットワークの、交通・アクセスへの対応をセット考えて進めていかなければ、これまでの都市機能集積、立地適正化計画における、持続可能なまちづくりの実現につながっていかないと考える。

＜空き地・空き家について＞
・ 鶴岡市では、空き地の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行なっているか。また、行うにあたっての課題は何か。
→平成 22-23 年及び 27 年に全市を対象とした空き家実態調査を実施している。また平成 28 年、29 年にも新規に発生した空き家の実態調査を実施している。課題としては実施にあたっては相当の業務量となるため、外部へ委託する際にはその費用の確保、内部で実施する際には人手の確保となる。

・ 鶴岡市では、空き地に関して周辺の住民の方からの苦情を聞いたことがあるか。また、それはどのような内容か。
→草木の繁茂による隣地への越境や蚊やネズミの発生、白鼻芯の住家となるなど衛生面や環境面での苦情がある。

・ 鶴岡市では「空家等対策計画」を策定中とのことだが、策定に至った動機は何か。
→空き家に関係する国の補助事業を受けるためには、対策計画の策定が必須となることから策定している。また、空き家に関係する問題が多岐に渡ることから、対応部署や取組みを整理し、今後の取組みに生かすためにも必要だと考えている。
本市では平成 28 年度から策定に着手し、平成 29 年度策定を予定していたが、山形県が平成 29 年度に特定空き家に関する基準を定めモデル計画を策定するとのことから、その策定を待って平成 30 年 10 月に策定とした。

・ 鶴岡市では空き家の所有者から解体・活用に関して相談を受けたことがあるか。また、その内容はどのようなものか。
→解体に関しては解体費の補助金が無いかなどの相談をよくいただくが、本市では現在個人向けの解体補助金は無いこと、個人の資産に対して税金の投入が難しいことなどを説明している。現在は危険空き家に限り、また町内会を対象とした解体補助制度のみとなっている。
活用に関しては移住者から空き家の問合せがあるが、空き家バンクを運営している NPO 法人つるおかランド・バンクを紹介している。

・ 鶴岡市では空き家の寄付の申し出を受け入れたことはあるか。また受け入れるか否かの基準はあるか。
→中心市街地居住促進事業（市が土地・建物の寄附を受け、解体・整地し、若者世帯、移住世帯等に販売する事業）により寄附を受けている。要件は①危険空き家であること、②再建築可能であることなどが条件となる。
それ以外でも寄附を受ける場合はあるが、基本的には行政財産として使用目的がある場合に限られる（道路用地、その他施設としての活用など）。昨年度の実例で遺言に不動産のほか、動産も全て市に寄附するとの内容で受けた例はあるが、動産が相当規模のものであったため、不動産も受け入れるに至ったというものであった。

・ 鶴岡市には、所有者不明土地の発生防止を目的とした制度的対応、または取り組みはあるか。
→死亡届出の際、相続登記の案内を行っている。また同時に空き家に関する相談窓口（環境課（適正管理）、都市計画課（有効活用）の案内をしている。

・ 土地の登記を促す取り組みはあるか。または、考えたことはあるか。
→上記回答に同じ。特に相続の登記を行わない事例が多く、登記の義務化が必要であると考え、国・県に要望している。

・ 登録免許税や不動産取得税に関して、土地の登記の妨げになっているように感じることはあるか。また、課税対象者からそれらに関して意見や相談を頂いたことや、一自治体として国や県に対して希望することはあるか。
→税金の負担のほか、手続きが面倒であり登記を行わないという声は非常に多いと思う。登記を促す制度の創設や手続きの簡素化を望んでいる。

・「つるおかランド・バンク」にはどの程度関与しているのか。また、行政側の役割は何か。
→NPO の理事と監事に市職員が就任しているほか、ファンドからの助成にあたり、市も審査員として関わっている。民−民の取引に市が関与することはないが、運営のサポートを行っている。また、所有者が分からないといった場合に市が連絡を取りランド・バンクにつないでいる。

・ 民間の参入を可能にするため、土地収用法における適格事業の拡大や、都市計画法の都市施設として認められる住宅団地の条件の緩和（一団地 50 戸以上→5 戸以上 ＊復興事業計画の小規模団地住宅施設整備事業のスキームの拡大）を検討している。このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→地方自治体の財政事情が一層厳しくなる中、需要に見合ったものであれば民間参入は歓迎すべきものだと思う。

・ 鶴岡市には空き家の利活用に対する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→リフォーム補助金の加算要件として空き家活用の場合、空き家バンクの登録物件である場合がある。しかし、「中古住宅のニーズに乏しく、空き家活用のリフォーム補助実績が低調となっている。（H29 空き家活用リフォーム補助 5 件）

・ 鶴岡市では空き家の解決のために民間企業やつるおかランド・バンク等の主体と連携した事業を行っているが、それらを行う際の課題は何か。
→NPO に加盟している不動産屋が市内 60 社中、15 社に留まっている。ここから分かるとおり、他の空き家に関連する業種においても協力企業が限られている。儲からないから空き家に手を出さないという企業が多く、協力企業を増やすことが必要である。

・ 空き家に対する利活用の方向性として中古住宅市場の取引を活発化することを検討している。鶴岡市における中古住宅の取引は新築住宅の取引と比べてどのような状況にあるか。
→中古住宅の取引数については把握していない。新築着工数は 1 年当たりおおよそ 250 棟ほどになる。

・ 空き家所有者に解体・活用を促すための施策として、当該空き家所有者の土地に対し固定資産税の住宅用地の特例を適用除外する範囲を特定空家以外の空き家にも拡大することを検討している。このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→特例の適用除外が一種の脅しのような形となり空き家の除却が一定程度は進んだものと思うが、罰則的な扱いになるため、本則の適用に当たっては慎重な判断が求められ、本市ではまだ該当とした事例はない。また、逆にこの特例があることにより空き家の解体が進まないと認識しており、この状況を解決して欲しい旨、国へ要望している。

・ 将来的な空き家の対策として居住誘導区域や市街化区域等にエリアを限定して、その内側では税制を優遇し（住宅ローン減税等）、外側では優遇を行わないという方法を検討している。このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→居住誘導区域を定める以上、何かしらの優遇施策が無ければ実効性に乏しいため、本案のような施策は必要になると思う。

＜公共交通について＞
・ 鶴岡市の網形成計画においては、本年（平成 30 年）は次期総合計画策定に併せて網形成計画の見直し及び効果検証を行うとされているが、現在それらは行われているか。
→網計画においては、基本目標毎に達成度を測る指標・目標値を設定し、計画期間の中間年である平成 30 年度に中間モニタリングを行う事としている。バス年度の区切りとなる 10 月以降に実施

する予定だが、現在は未だ行われていない。
また、次期総合計画についても現在策定作業が進められており、これらを勘案しながら必要に応じ網計画の見直しを行う予定である。

・ 鶴岡市の網形成計画において、再編実施計画の策定が明記されていたが、現状の策定状況はどのようになっているか。
→現段階で再編実施計画の策定予定はない。

・ 鶴岡市の網形成計画においては、隣接市町村との連携した取組が課題とされていたが、隣接市町村と共同した計画策定は考えているか。
→具体的な計画まではないが、自治体間を結ぶバス路線維持のために、相応の負担をしている。また、圏域を越えたデマンド交通の可能性などについて協議している。

・ 公共交通事業において隣接市町村との協働を行う際に、問題や障壁だと考えている点はあるか。
→例えば、デマンド交通の運行主体が違うなど、制度の違いがある。

・ 現在藤島地区でデマンド交通を導入されているが、利用状況及び運行における問題点や課題はあるか。
→藤島東栄地区デマンド交通は、路線バス廃止代替の手段として地元住民で組織された運営主体により運営され、自分たちの移動手段を確保するため利用拡大など自主的に活動している。ピーク時より利用者の減少はあるが、ここ 2 年は連続の増加となっている。
前日の 17 時まで予約が必要で、もっと遅くしてほしいとの要望があるが、予約受付と車両運行をタクシー事業者に委託しているため、対応が難しい。

・ 鶴岡市の網形成計画においては「公共交通について議論する場の創出」という施策があるが、現状、住民が公共交通に関する危機感や当事者意識をどの程度持っているのか。
→本市は自家用車の依存度が高く、公共交通に対する関心は低かったが、近年高齢化や高齢者の免許返納の増加などにより、公共交通に対する関心も徐々に高まっていると思う。

・ 現状はバスを基軸とした地域公共交通システムであるが、今後もバスが基軸の交通システムを継続していくことの可能性についてどのように考えているか。また、今後どのような交通モードを基軸とした交通システムを構築していきたいと考えているか。
→「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりと連動しながら、市中心部における拠点間の移動や各地域と中心部を結ぶ路線についてはバスを基軸とする。周辺地域においては地域の実情に合わせたデマンド交通など新たな交通システムの導入も検討し、これらの連携による公共交通のネ

ットワークづくりを目指していく。
＜財政について＞
・ 現状の財政状況のまま、人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。また、現行の行政サービスの水準を維持することができると考えているか。
→今年出された国立社会保障・人口問題研究所の最新の人口推計によれば、本市の人口は、平成 27 年に示された推計値より更に人口減少が進むことが予測され、増加を続けてきた 65 歳以上の老年人口も平成 32 年度をピークに減少に転じることが見込まれている。

上記が財政に与える影響として、歳入面では、市税等の減収が見込まれ、歳出面では、高齢者に対する社会保障をはじめとする行政サービスの増加が見込まれる。加えて、歳出面では、公共施設の老朽化対策経費や道路・橋りょう等のインフラの維持管理経費等は、人口減少に比例して減少するものではなく、将来的に予算規模が縮小するなかでその負担割合は増していくものと考えられる。また、災害や豪雪等、自然環境の変化に伴う臨時的な支出も増加することが懸念され、今後、厳しい財政状況が続くと予想される。

こうした見通しを踏まえ、行政サービス水準の維持に向け、長期的な財政運営の観点から、まずは歳入確保の面で、時代の変化に対応し、産業の創出や振興に努め、多様な雇用の場を確保する等しながら、市税を始め財源の涵養に努めることが必要と考えている。また、計画的な投資事業の実施や市債の適正な管理によって、将来負担の軽減に努めるとともに、基金の積立てなどによって弾力的な財政運営ができるようにすることも重要と考えている。
歳出の面では、社会経済情勢の変化に即し、地域の実情と住民ニーズの的確な把握に努め、適切かつ効率的な予算執行を心がけることが大切である。その上で、公共施設等総合管理計画などに基づき、施設の長寿命化や統廃合など、人口構造の変化に的確に対応するとともに、今後、災害に対する予防的対応といったことも重要になるものと考えている。
今後とも、人口の動向とその影響などを見極めながら、長期的な見通しをもって、地方財政や社会保障を始めとする国・県の各種計画や制度の検討状況などの情報収集にも務め、適切な財政運営を進めていきたい。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携、市民協働など）はあったか。また、その効果はどのようなものか。
→鶴岡市市民便利帳の作成・配付にあたり、制作から配付まで発行に要する一切の費用を協働発行事業者が負担する協働発行の形態をとり（費用は事業者が広告料等で確保）、経費削減を図った。
■協働事業による経費削減効果：製作費約 400 万円、配布経費約 200 万円

・ 今後、歳入が減少する中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。
→行財政改革推進プランに基づき、職員数の見直しや事務事業の見直し、公共施設の見直しな

どを継続的に行っている。平成 29 年度の取組では、当初予算ベースで総額 6 千 984 万円の財政効果を得たところである。なお、後年度に継続して波及していく効果でもあり、長期的には相当の財政効果になるものと理解している。

・ 財政状況の悪化により、既存事業を削減せざるを得なくなった場合、どのような分野からカットすればよいと考えているか。
→上記のとおり、当面は、行財政改革プランに基づき、職員数の見直し（人件費）や事務事業の見直し（事務費）、公共施設の見直し（投資的経費や維持管理費等）などを継続的に行いながら、行政サービスの維持に努めたい。

・ 財政効率化の手法として、立地適正化計画の効果の見通しはどのようなものか。
→立地適正化計画における、誘導施設については、すでに整備されているものがほとんどであることから、公共施設の見直しの効果が、この計画でどこまで影響するかは考えられない。 中心部への居住誘導により、都市機能がまちなかでの再編が進むことによって、税収を含む投資効果があるものと考える。

・ 鶴岡市では、除雪対策費も大きな論点だと思われるが、どのように考えているか。
→除雪対策費等の臨時的（突発的）な支出に対応するため、本市では、財政調整基金をはじめとする各種基金への積立を行っており、必要に応じ取崩しのうえ対応することとしている。

・ これまでの項目に関連して、民間との連携を図ることなどは考えているか。
→公共施設等の建設・維持管理・運営等については、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用して行う PFI 手法を用いた事業を検討したい。
■実績：鶴岡市荘内病院医師公舎整備等事業（平成 26 年度、PFI 事業 BTO 方式）
■今後の予定：公有地（低未利用地）の有効活用による、まちなか居住の推進
民間事業者へ用途を特定して、公有地を売却（銀座地区、駅前地区）

## NPO 法人つるおかランド・バンク理事ヒアリング

【日時】 2018 年 10 月 18 日　16:00～
【場所】 鶴岡 Dada
【対応者】 NPO 法人つるおかランド・バンク理事

【ヒアリング事項】
＜空き家について＞
・ 特定空家以外への土地固定資産税の住宅用特例除外を検討しているが、この点についてどう考えるか。
→賛成。空き家解体が進展しない理由の 1 つの要因である。土地の課税標準額が 1/4～1/6 となる本制度は、本来的目的の住宅振興策として有効であるが、空き家となると逆効果となる。空き家放置の場合、課税標準額は、空き家放置の住宅用地の方が家屋解体し更地の状態よりも割安となる。

・ 空き家解体補助金についてどう考えるか。
→全国的にも老朽危険空き家の解体支援制度が自治体単位で創設され、鶴岡市及び NPO 法人つるおかランド・バンクでも実施している。しかし、空き家解体支援制度については危険性を帯びている一面もある。空き家解体補助により空き家の老朽化待ち現象が生ずる。「自治体からの補助がでるや、自治体が解体してくれるとなれば、老朽化するまで放置した方が得」という考え方である。ランド・バンクの解体補助趣旨は、老朽危険空き家対策ではなく、解体前のリノベーションや解体後の更地の土地有効活用（広場等）が前提であり、まちの活性化に繋がるものに限定している。
中心市街地居住支援事業も、空き家解体後「子育て」、「移住」、「若者」世帯の新築を対象にした更地売却であるので、空き家解体後の有効活用策となるので有効である。

・ 居住誘導区域及び市街地限定区域でのプライオリティ（税優遇等）についてどう考えるか。
→賛成。都市再生地区別措置法 86 条の届け出義務（居住誘導区域外での3戸以上建築の届け出）では大きな効果は期待できない。住民が誘導区域内に住むためのプライオリティが必要という提案は有効と考える。
鶴岡市の市街化区域は厳格な線引きにより、開発余剰地が少ない。宅建業者からは区域拡大の要望はあるが、人口減少社会においては土地利用上（政策的開発）で必要とするもの以外は、むやみに区域拡大は不可能である。実際、区域内に一団の開発余剰地はないものの、市街地の空き家、空き地が多く発生しており、空洞化の穴埋め対策が重要であり、そこにランド・バンク施策が生きてくる。
しかしながら、若年世帯に売却好調な分譲地は、市街地に限らず「低価格な分譲地」である。鶴岡市の場合でも、市の隣接町である三川町への転居が転入より大きい。通常、人口は中小都市から

大都市への流入が大きいが、若年世帯を中心に「土地が安価で整然とした区画分譲地」（鶴岡市@100,000 円/坪　三川町 5,5000 円/坪）を好み、「子育て支援策が強い」隣接町への転居傾向を示している。
したがって、居住誘導区域への移住有効策としては、若年世帯を中心に低廉価格で土地、家屋を売却することが重要で、そのためのプライオリティは重要である。

## NPO 法人つるおかランド・バンクヒアリング記録

【日時】 2018 年 10 月 19 日　9:30～
【場所】 鶴岡市勤労者会館
【対応者】 NPO 法人つるおかランド・バンク

【ヒアリング事項】
＜つるおかランド・バンクの事業について＞
・ 事業を行うに当たり採算は取れているか。また、つるおかランド・バンクでは市の助成金やファンドからの補填金をどの程度活用しているか。
→採算に関しては通常の会社と考え方が違うので当てはまるかわからない。収入源は宅建業者等の仲介手数料から寄付金をいただくという仕組みである。

・ 宅建業者の収益はどうなっているのか
→手間に見合わず、採算は取れていない。宅建業者が扱わないような物件に相続問題等が多く、手間とコストがかかる。つるおかランド・バンクが宅建業を取得するにしても、既存の宅建業者との関係や人手の面からも厳しい。
利益にならないという理由で、協力してくれない不動産業者の方が多い。当会員宅建業者は宅建協会地区会員の約 1/4 程度で、その中でも協力的な団体とそうでないところの温度差が大きい。

・ ランド・バンク事業フローの中で最も苦労する点はどこか。また、その理由は何か。
→所有者不明の場合や登記と名義が違う場合に所有者の探索に苦労する。鶴岡市役所との協力で課税情報を得ているため、そこから所有者を辿れる場合もある。
道路を拡幅するにあたり、寄付へ同意いただけない地権者が存在する。寄付にあたり地権者に自己負担額が必要なこともあるため、その場合の交渉に苦労する。建物が建築された後ではセットバックできなくなるため、より早いタイミングで情報を得たい。

・ つるおかランド・バンクが行った事業の中で思うような成果が挙げられなかった事例はあるか。また、その理由は何か。
→空き家の解体費が捻出できない所有者が多い。近隣所有者が協力してでも解体したい場合はあるがその後の利用のめどが立たない。民間の取引であれば解体費を差し引いた価格で土地を販売できる場合もあるが、利用価値が無い場合ではその方法は取れない。面整備を積極的に行っていきたい。重機が入れない分、解体費が割高になっているのも払えない要因の一つである。

・ つるおかランド・バンクでは鶴岡市や協力団体とはどのような連携体制をとっているのか。また、この先協力してもらいたい点はあるか。

→納税関係については市役所から情報を得ている。市役所と共同で土地利用に関する相談をすることもある。
宅建協会にてランド・バンク委員会を開催しており、相談を受けた案件を宅建会員業者に振り分け、担当をお願いしている。境界画定については土地家屋調査士、登記・相続は司法書士、行政書士へ繋いでいる。

・ つるおかランド・バンクが事業を行うに当たり市、県、国に対して何か要望はあるか。
→寄付金がメインの収入になっており運営が厳しいため、行政機能を有しているような場合には、国の方から補助金が欲しい。
開発関係法令の緩和をしてほしい。建築基準法では 4 メートル道路に接道していればよいが、山形県では6メートル道路に接道している必要がある。山形県においては雪が降るため、6メートルの幅員を目指している。

＜協力団体について＞
・ 協力団体にはどのような業種の方が関わっているか。
→宅建業者や司法書士等の他、廃棄物処理業者や解体業者、建築士、行政書士、建設業者などが関わっている

・ ランド・バンク事業 1 件につき発生する協力団体の報酬はどの程度か。また、その資金は事業からの利益でまかなえているか。
→宅建業者は仲介手数料が報酬であり、その他の士業も規定にならった報酬が得られる。資金についてはまかなえていない。

・ 協力団体へランド・バンク事業への参入を促すインセンティブを与える方策はあるか。ある場合、その内容はどのようなものか。
→コーディネート補助金が一つのインセンティブではある。
個人営業の不動産業者など調査等に人手が足りないものについては、ランド・バンクで調査の協力を行うこともあり、それがインセンティブになっていると考えられる。
それ以外には特にインセンティブを与える政策はない。

＜不動産業者について＞
・ 不動産業者がランド・バンク事業に協力する理由は何だと考えるか。
→利益を上げたいという業者と、地域の問題を解決したいという業者に分かれる。
利益関係なく、まちづくりに意欲のある業者が積極的に関わってくれている。

・ 空き家・空き地に対する対応の方向性として、ランド・バンク事業のような公共性を有する事業に協力した団体に対して、各種税率の優遇や補助金の支給により協力を促すことを検討しているが、このことについてどう考えるか。また、優遇・控除して欲しい税金にはどのようなものがあるか。
→つるおかランド・バンクや不動産業者が一時的に不動産を取得せざるを得ない場合にも、不動産取得税や登録免許税、固定資産税等が発生するためその点は考慮してほしい。
登録免許税の手数料化についても支持する。
都市再生特別措置法の改正により、都市再生推進法人に対する税制優遇の法律が改正されたがその対象を広げてほしい。

・ 空き家に対する利活用の方向性として中古市場の取引を活発化することを国は検討しているが、中古住宅の取引は新築住宅と比べてどのような状況にあるか。また、全国的に見て中古住宅の取引が低調である現状についてどう考えるか。
→中古住宅を買いたいという需要はあるものの、ランド・バンクで登録されている物件は空き家になってから 10 年以上たっている場合が多いため紹介できる物件が無い。せめて空き家になってから 3 年以内には相談をしてほしい。
新築の着工数が年 250 件ほどである。中古住宅の取引件数は把握できないが、全体としてみたときに中古住宅のニーズはそこまでないのではないか。解体は 200～300 件ほど、空き家は年 500 件ほど発生しているため、キャパは追いついていない。むしろ解体しやすくする政策が必要ではないか（固定資産税の住宅用地特例の適用除外等）
空き家があっても、その解体費を差し引いた価格で土地を一緒に買いたいというニーズは存在する。低所得者にニーズがある可能性はあるが、リフォーム代を捻出して使うようなケースは少ない。

・ 民間企業の参入を促すため、土地収用法における適格事業の拡大や、都市計画法の都市施設として認められる住宅団地の要件の緩和（一団地 50 戸以上→5 戸以上 ※復興事業計画の小規模団地住宅施設整備事業のスキームの拡大）を検討しているが、このことについて、どう考えるか。また、緩和された場合に参入する意思はあるか。
→5 戸以上の住宅団地は大規模であり、接道要件を考えても 5 戸以上面していることは少ない。しかし、空き地を連担していくことを考えれば、5 戸以上もあり得ない数字ではない。
宅建業を取得していないため事業を行うことは現在できないが、土地区画整理の手法が有効ということであれば宅建業を取得することを含め、今後検討していきたい。

・ 所有者不明の土地に対する国の政策として、地域福利増進事業であれば民間事業者であっても 10 年間を上限として利用権が付与され利用することができるが、この制度の利用を考えたことはあるか。また、仮にこの制度が拡大され、所有権が得られた場合に使用したい土地はあるか。
→宅建業が取得できれば活用したい。現行の制度では公園やマルシェ等に使えるが、住宅街にはニーズがない。国土交通省からも視察が来たが活用できるような土地はない。土地を利用できる

としたら民間事業者であると考えられる。ただ、所有者不明土地を利用できるという意味では風穴を開けたと思うので、今後の動向に期待したい

・ 道路の拡幅にあたり、街路事業のスキームを活用することや、収用の手法も検討すべきであると思うが、この点についてどう考えるか。
→ランド・バンク事業は行政の手が入らない民間手法ということで注目を集めたが、市としても区画整理等の大規模な事業はできない。まとまった土地があればそういった手法も検討していきたい。

・ 鶴岡市では 15 メートルの高さ制限が掛けられているが、高さ制限の緩和という建築のインセンティブを与えるべきではないか。
→一部商業地域に関しては高層建築のニーズはあるものの、住宅地には高層建築のニーズはないため、建物の高さ制限の緩和は考えていない。銀座商店街についても高さ制限の緩和については考えていない。

## 陸前高田市ヒアリング記録

【日時】 2018 年 10 月 25 日　14:00～
【場所】 陸前高田市役所
【対応者】 陸前高田市建設部都市計画課、総務部財政課、企画部まちづくり戦略室、復興局

【ヒアリング事項】
＜空き地について＞
・ 東日本大震災の復興事業として実施した防災集団移転促進事業・災害公営住宅整備事業の全体的なスキームはどのようなものだったか。
→被災者の住まいの再建を最重要課題として取り組んできた。比較的面積の大きくない高田と今泉以外の集落は防災集団移転促進事業で、商業施設などが集約されていた高田と今泉は区画整理事業を採用。
　高齢者等すべての人が住宅再建できるとは当初から考えておらず、災害公営住宅を柱に位置付けた。防集はそれぞれに協議会を作りコミュニティを担保したことが、結果的に、移転先に空き地が発生しないことになった。災害公営は意向確認をとり、必要戸数を調整。

・ それらの事業による課題はどのようなものか。
→区画整理事業では、換地計画が決まってから工事に入るのが通常であるが、間に合わないので地権者から承諾を得て、工事を先行して進めた。高台を市が先行購入し、住宅再建を早くできるようにした。
防災集団移転促進事業は協議会の方々が土地を見つけ、地権者と交渉するという経緯でスムーズに進んだ。災害公営も同様に住民の皆さんに協力を得てスムーズにできた。

・ 移転先地での所有者不明土地はあったか。
→所有者不明土地に関しては外して土地を探した。不明裁決は使っていない。

・ 二段階の仮換地指定はどの程度使ったか。
→全体の 5%ほど使った。

・ 空き地に対する問題意識はあるか。
→空き地は大きく 2 つある。区画整理後の当面土地の利活用の予定がない土地をどうするかという課題と、防集事業で買い取った元地の利用の課題である。
区画整理について、中心地については借地でも換地でも引き渡しから 2~3 年の内に再建、商業地の集積のため専用住宅は不可というルールを設けて換地・借地を行っているため、比較的埋まる予定である。問題は、その両端に広がる住宅地について、すぐに利用計画がないのが 6 割ほどあ

る。そこをどう利活用を進めるかが大切だという認識。利活用を進めようとしている。
　土地利用計画のない権利者を対象に、マッチング制度の利用希望のアンケートを実施したところ、7割ほどがありと回答してくれていることは希望だと感じる。将来的に空き地バンクなどを考えていけたら良いと思っている。
　防集元地は127haある。利用計画があるのは60ha。区画整理に30ha、運動公園に19ha、祈念公園などで 10ha。残りは特に計画がない。問題意識はある。一番は維持管理費である。2/3 は工事の資材置き場として貸しているが、年間 1 千万弱かかっている。返ってきたときにさらに増大する。一般財源から支出しなければならない。利活用の計画があれば良いが、そこに至っていない。所有者不明の土地はない。

・ 希望がありながら空き地バンクへの回答がないことについて、どう考えるか。
→現在、引き渡しが進んでおり、翌年から固定資産税がかかってくる。そこで、有効に使いたいという意向が出てきて空き地バンクへの登録も進むのではないかと思う。問題は、利活用にどう結びつけるかであると考える。手法はまだこれからだが、行政から企業や団体に対して利用を図るような働きかけをしていく必要があるのではないか。

・ 移転元地の空き地がモザイク状にあり、まとまって使うのがむずかしいことについてどう考えるか。
→分布を今アンケートで確認している。基本的に個人所有の土地があり、比較的貸しても良いという人が固まっているところはどこかの把握が必要である。あとは、条件の調整が必要であり、新しいまちづくり会社に役割を担わせたい。

・ 不動産交換を使って集約するという考えはあるか。
→将来的にはあるのではないかと考えている。利活用のために用途地域の変更もすべきでないかという意見もある。どういう分布になっているかを把握した上で、戦略を練る必要がある。

・ 所有者不明土地の発生を防ぐための取り組みはあるか。
→特にはない。宅地引き渡しの際に、相続人が決まっていない場合などアドバイスをするぐらいである。

・ 登録免許税についてどのように考えているか。
→公共事業で取得したものは控除がかかるが、介護の保険料などに一時的に跳ね返るものがあり、議会などでも取り上げられたことがあった。

・ 登録免許税の手数料化について、どう考えるか。
→良い取り組みであるとは思う。

・ 空き地の利活用について取組はあるか。
→空き地バンクやそれを結ぶマッチング制度などがあるものの、今後いろいろ考えていかなければいけないと思っている。

・ 寄付の申し出はあるか。その場合の対応はどうか。
→ポツポツとはある。復興事業に伴って出たということではない。活用できそうなものは受ける。

・ 民間との連携について
→商業コンサルから情報提供を受けたりなどは前からしていた。実際に進める上では検討段階である。本市に関わりのある企業などの力を借りたいとは思っているが、まだ具体的ではない。

・ まちづくり会社はどのような役割か。
→どのような手法かという点については調整中である。どこを行政が、まちづくり会社が、民間の不動産業者がやるかなどの役割分担についても同様に調整中である。

・ 土地収用の要件を 5 戸以上にすることについてどう考えるか。
→土地収用は行政側としてはあまり使いたくないと考えている。
事業費の面から考えると、実際には厳しいのではないかと思われる。

・ 中心市街地の利活用についてどう考えるか。
→用途や景観を含めて行政がきっちり管理をしていこうと考えてこのような配置になっている。

・ 店舗併用住宅が少ないように感じるが、その点についてどう考えているか。
→店舗併用住宅は少ないが、そもそも併用住宅を建てる人はいないのではないかと心配していた。かさ上げしたとはいえ、そこに住みたくない人が多いと行政では考えている。
東側にアパートも建ち始め、行政側としては住む場所が増えて嬉しく思う。

・ 中心市街地への誘致はどのように行う予定か。
→借地についてはほぼ決まっている。ルール通り事業所を作って欲しい。そこからの滲み出しを図りたい。

・ 住宅を建てる前の土地には固定資産税の特例は適用されないか。
→されない。

＜空き家について＞

・ 空き家に関する問題意識はあるか。
→空き家の件数自体は他自治体に比べても多くない。そういうこともあって、移住者を募ろうということで、空き家バンクを設立している。

・ 空き地バンクと空き家バンクは別か。
→別で動いている。連携していくことはあると考えている。

・ 空き地の実態についてはどうか。
→ゼンリンのデータから 248 軒、水道を使っているかの情報から 152 軒、合わせて 400 軒から重複 14 軒を除いた 386 軒を調査対象とし、外観調査から推定空き家 247 軒を選定し、アンケートを実施し、148 軒（回答率 67%）について色々と実態を把握。さらにそこから、個人の特定や市内の空き家の分布を把握した。
所有者不明の空き家もあったと聞いている。中には更地になっていたものや、実は住んでいたものなどがあった。
住んでいない空き家の固定資産税の特例はついている。住んでいないという判断が難しいところである。

・「空家等対策計画」の策定予定についてどのように考えているのか。
→策定したいという認識はあるが、現状は作っておらず、今のところ予定である。

・ 空き家の寄付の申し出があった場合にはどのような対応をするか。
→寄付の場合は担当課に紹介して、活用の見込みがあるかを確認してあれば受けるが、なければ来たやつを全部受けるわけではない。

・ 災害公営住宅の入居率はどうか。
→77%となっている。65 歳以上は 348/839 人である。平均年齢は男性 46 歳、女性 49 歳、男女で 47 歳。65 歳以下で一番多いのは 40 代であり、100 人いる。団地によって年齢層は異なり、一番高齢化率が高いのは、今泉団地で 57%である。

・ 防災集団移転促進事業によって整備された団地の居住率はどのようなものか。
→担当者不在。復興庁の住まいの復興工程表に防集の戸数のデータがある。
76 条申請の状況がわからないため、実際にはどれくらい建っているか把握していない。

・ 災害公営の将来的な空き戸への対応策についてどう考えているか。
→被災されていない一般の方々にも開放するという一般化を進めている。来月から募集をかける。普通の市営住宅と同じような扱いで一般の方々にも入ってもらうようにしている。一旦災害公営に

入居するが、再建先が決まって退去するといったケースが増えてきている。
・ 利活用に関する対応策はあるか。
→空き家バンクを移住定住総合支援業務としてやっている。業務を NPO に委託しており、市と一緒に進めている。業務内容は、移住者の住まいを見つけること、仕事を見つけること、地域コミュニティとのパイプ役となることである。その中で、空き家バンクを制度的な対応としているという状況である。

・ 空き家に対する固定資産税の住宅用地特例の適用除外についてどのように考えるか。
→法律との連携と納税者の理解が重要となってくるのではないかと考えている。

・ 将来的な空き家対策として、税制優遇などで居住を集約することについてどのように考えるか。
→今のところ考えているものではないが、都市計画課などに話をしてみようと思う。

＜財政について＞
・ 現状の財政状況のまま人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えるか。その中で現行の行政サービスの水準を維持することができるか。
→平成 32 年で復興交付金は切れるが、その時点で復興事業を終わらせることはできない。
現状のままで行くと毎年 20 億円の一般財源の不足が見込まれるので、必要のないものは切って、必要な復興事業は一般事業化しソフトランディングさせていく。どこの市町村でもある新たな需要には課題として着手しなければならないし、順位付けをする必要はある。民間や地域でできることは任せていく必要がある。順位付けは予算編成過程で各課にしてもらって、その後は査定を経て市長の判断による。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携、市民協働など）はあったか。
→ごみ処理などの広域化である。市民協働という点では震災後に NPO 法人が増えて、自分たちのできることをやろうとしている。

・ 今後、人口減少により歳入が減少する中で行政サービスを維持するために歳入の確保、支出の抑制の両面について現段階で考えられるものはあるか。
また、復興交付金の交付が停止した後の財源の見通しをどう考えるか。
→普通交付税も減ってくる中で、歳入確保の点では未利用財産の活用や、受益者負担の適正化を考えている。歳入は優先順位付けやシーリングによって抑えていく。
維持管理費は復興施設については設計段階から抑える取組をしてきた。さらに施設の統廃合や取捨選択も必要になってくるだろう。特にコミュニティセンターについては検討の必要がある。

・「ノーマライゼーションという言葉のいらないまちづくり」政策を実現する財源の見通しや他施策との兼ね合いについてどう考えるか。
→この政策はハードというよりはソフトのウェイトの大きい政策で、まち全体で声掛けができる、バリアを持つ人向けの施設がどこにあるかなどを知っているというように、意識付けや理解が出来るのが目標である。まちなかでは割と理解が進んでいる。ハード面のバリアフリーについては新しく作ったものに関しては既に考慮してある。

・ 公共施設等総合管理計画には、H36/38 年に都市基盤型施設、H56～58 年に建築物系施設の更新費用のピークを迎えると記載されているが、費用の平準化の方法や整備優先順位の付け方についてどのように考えるか。
→H36/38 にピークが来ているのは水道である。全体で見るよりは、個別管理計画を H32 年までに作った上で、どこにどういう費用がかかるかを再把握する必要がある。
平準化については、世代間負担の平準化という考え方にしかならないので、起債の活用などが必要になると思われる。公共施設整備の事業債はあるが、複合・集約・長寿命化などでしか活用できないものもあるので、いかにそこに乗せるかが重要である。

・ これまでの項目に関連して、民間との連携（指定管理者制度・PFI・コンセッション等）を図ることなどは考えているか。
→指定管理については、コミュニティセンターの指定管理はメリットが見いだせないので難しい。いかに利用率を上げるかが重要である。新しいまちづくり会社は指定管理や収益事業を検討中である。現状必要な維持管理分を上乗せして指定管理料を払っているので、そこをいかに縮減するかを指定管理者と相談して進めていく。PFI の例はない。

・ 今後市街地内の公園や復興公園の市有部分の維持管理を行うにあたって、Park-PFI やコンセッション制度を活用して民間と連携して運営することなどは考えているか。
→復興公園や道の駅の物販施設については NPO 団体や市民が使用・管理することで経費削減にもつながる。もともと、高田松原は市民が掃除などをしてきた。民間の商業者を持ってくるということは現状考えていない。

＜公共交通について＞
・ 地域公共交通網形成計画を策定する予定はあるか。
→まさにヒアリング時間中に地域公共交通会議（分科会）をやっていて、民間事業者との協議等を行いながら策定している。今年度内に策定する。

・ 現状の各バス・乗合タクシー路線などの採算はどうなっているのか。

→把握できていない BRT 以外は全部赤字である。今後、本当に必要な路線を残していく必要がある。H32 までは被災地特例があるが、重複の解消や便数の適正化を図らなければならない。

・ BRT について特筆すべきメリットや、反面の問題・課題についてどう考えるか。
→当初は鉄路を希望していたので、イメージの面で良くないと思う住民も多い。速達性も劣る。メリットは便数・停留所数の増加だが、逆に増やしてくれという要望が多くなってきている。それでもメリットのほうが多い。

・ デマンド交通について、運行等での問題点・課題についてどう考えているか。また、認知度や利便性向上のための施策はあるか。
→予約が前日までであり、高齢者が予約したことを忘れているなどのトラブルもある。
戸別に説明を行うなど、認知度向上や移動方法のコーディネートなどもしていく必要がある。

・ 民間商業者や地域主体の新たな交通モード（買い物バス・移動販売車等）はどのような状況か。
→移動販売車はイオンが出していて、買い物バスをマイヤが出している。市としてはとても助かるのだが、支援はできない。買い物バスとの組み合わせによる交通網形成を図っていく必要がある。

・ 大船渡市とは BRT で、住田町とは岩手県交通のバスで既に連絡がなされているが、両市町とより連携した交通網形成・計画策定は考えているか。
→今やっている網形成計画策定では両市町と調整するということはないが、県の連絡会議を介して話はしている。県の網形成計画においても、自治体をまたぐ幹線部分は計画されている。

・ 公共交通事業において市として隣接市町村との協働を行う際に、問題や障壁だと考えている点はあるか。
→気仙管内での調整で今のところ壁はないが、もしかしたら交通モードや運行形態の違い（住田は町民バス、大船渡は三陸鉄道）が壁になるかもしれない。

・ 今後のまちづくりについてどう考えるか。
→なくなってしまった地域コミュニティや公共交通に関しても、ゼロからのスタートが大切である。再建を急ぎたい人は高台に住んだこともあり、人が中心に戻ってくるかは時間が経ってみないとわからない。もともと中心にいた人はやっぱり中心が便利と感じつつある。

## 女川町ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 1 日　11:00～
【場所】 女川町役場
【対応者】 女川町企画課、産業振興課、総務課、復興推進課

【ヒアリング事項】
＜空き地について＞
・ 東日本大震災の復興事業である防災集団移転促進事業・災害公営住宅整備事業について、本事業の全体的なスキームはどのようなものだったか。
→防災集団移転促進事業について、中心部と離半島部で別々のスキームで行った。中心部については住宅団地の造成を区画整理事業で行い、その造成された宅地部分を防集で取得するという形になっている。離半島部については、団地造成のための用地取得など全てを防災集団移転促進事業で行った。災害公営の土地の整備は、防災集団移転促進事業、区画整理事業に合わせて土地を整備するという形であるから、そこに建てていくというスキームである。

・ 上記の事業を実施する上で土地の収用等で課題となったことはあったか。それはどのようなものであったか。
→災害公営住宅の建設時には特になかった。
防災集団移転促進事業での所有者不明土地はなかった。ただし、相続登記がなされておらず、人員支援などで時間がかかったということはある。土地収用は行わなかった。

・ 女川町は他自治体に比較して、復興が早いという印象を持っている。特に商業施設である「シーパルピア女川」等の駅前施設はその象徴だと思うが、こうした早期復興の要因としてはどのようなことが考えられるか。
→早いとか成功しているという感覚ではない。町民と生業をする方々が求める町を作らなくては意味がないという意識で当初から事業を行っている。
一番大きな要因は、民間の方々が業種の垣根を越えて「女川町復興連絡協議会」を立ち上げたことではないかと考えている。復興まちづくりにおいて、町民の意見集約や施策への意見反映を組織立てて行っている。手間はかかるが、そうしないと町民が求めている町はできない。
商業エリアの整備のベースには中心市街地商業エリア復興協議会を立ち上げ、土地と建物の所有と利用を分けよう、それを民間主導で実行するために、まちづくり会社が発足した。
シーパルピアの事業計画・施設計画は民間で、テナント募集も民間で行う。やり方としては紫波町を参考に、先にテナントを決めてから建物の設計、建築に入るという流れのため、入居率 100%となっている。
町民の方々の意見を反映した町づくりを行う上で、意見聴取や計画立案を組織立ててすることに

よって、手間はかかるが、ステップをきちんと踏むことによって、結果的に質を落とさず全体のスピード感が上がると考えている。

・ 女川町復興連絡協議会が立ち上がるのが早いと思うのだが、震災前からそうした土壌はあったのか。
→震災前は各業界で結束が強かった。町全体が壊滅的にやられたところからまちの復興のため立ち上がる意識の共有や一体感と、一つのプレハブで全ての業界が復旧・復興の事務を進めていたことが、さらに強い結束を生み出した大きな要因ではないかと考えられる。

・ 住宅地として換地を受けた土地に住宅は建てられているか。
→大体は建てられている。30 区画ほどは空いている。その人たちは他に居住をしてしまっているケースがある。時間がかかったことが要因かと考えられる。

・ 女川町において、空き地に対する問題意識はあるか。
→防災集団移転促進事業により取得した移転元地の利活用について検討が必要である。また、区画整理事業により換地された民有地についても空き地にならないように、土地利用を計画に合った活用を促す必要があるが、行政としてどこまで介入できるかが問題である。

・ 女川町では、空き地に関して住民の方からの苦情を聞いたことがあるか。
→復興事業により換地された民有地に雑草が生い茂り、虫の発生源になる可能性があるため、何とかして欲しいという苦情があった。

・ 女川町において、空き地の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行っているか。また、行うにあたっての課題はあるか。
→「空き地等活用情報提供事業」として、空き家、空き地情報を募集し、登録された情報をホームページに掲載している。町としては、民間、個人所有の空き地を把握できていない。

・ 移転促進区域内の土地の利用について、計画や目処はあるか。また、進捗はどの程度であるか。
→離半島部については、一部を漁業集落防災機能強化事業により、水産関係用地として整備しているが、それ以外は未定である。
　町内中心部については、観光交流エリアや商業区域、水産加工団地等として整備している。

・ 女川町には、所有者不明土地の発生防止を目的とした制度的対応、または取り組みはあるか。
→特にない。

・ 登録免許税や不動産取得税に関して、土地の登記の妨げになっているように感じることはあるか。また、課税対象者からそれらに関して意見や相談を頂いたことや、一自治体として国や県に対して希望することはあるか。
→課税対象者から、「相続登記に要する費用の心配」「免税点未満であれば相続登記しなくても迷惑はかからない」といった相談等を頂くことがある。相続登記を行わない場合、将来的に所有者不明土地となってしまうことを説明している。

・ 女川町には、空き地の利活用に関する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→「空き地等活用情報提供事業」がある。登録件数が少なく、町から情報を収集する取り組みが必要であると考えているが、マンパワー不足により実施できていない状況である。

・ 民間の参入を可能にするため、土地収用法における適格事業の拡大や、都市計画法の都市施設として認められる住宅団地の条件の緩和を提言として検討しているが、このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→土地収容法における適格事業の拡大については、慎重にすべきであると考える。また、小規模団地住宅用地施設整備事業の拡大については、住宅地が分散してしまうことが考えられる。

＜空き家について＞
・ 女川町では空き家の実態（戸数、分布、所有者等）について把握を行っているか。また、行うにあたっての課題はなにか。
→町としては、民間、個人所有の空き家を把握できていないが、空き家はほとんどないという認識である。

・ 震災後に整備した災害公営住宅の入居率はどのような状況にあるか。また、入居者の年齢層等はどのようになっているか。
→入居率 815/859 世帯（95%）になっている。65 歳以上は 760/1566 人（49%）となっている。高齢者を含む世帯は 531 世帯、高齢者のみの世帯は 377 世帯、そのうち単身世帯は 209 世帯となっている。

・ 女川町には空き家の利活用に対する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→特にない。

・ 女川町では空き家の解決のために、民間企業またはNPO 等の主体との連携を考えたことはあるか。また、行う際に課題になりうることはなにか。

→移住定住を促進するにあたり、空き家の把握は必要であると考えている。その観点から民間企業等との連携について検討する必要があると考えている。しかし、マンパワー不足で、そのような取り組みに着手できていない状況である。

・ 空き家所有者に解体・活用を促すための施策として、当該空き家所有者の土地に対し固定資産税の住宅用地の特例を適用除外する範囲を特定空家以外の空き家にも拡大することを検討しているが、このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→居住実態の無い住宅について、住宅用地の特例を除外するならば、居住実態の確認方法を検討する必要があると考える。空き家の活用の促進に進むなら望ましいが、解体することで空き地が増加してしまうことも懸念される。将来的な特定空き家の発生防止という点では、効果があるのではないかと考える。

＜財政について＞
・ 現状の財政状況のまま、人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。また、現行の行政サービスの水準を維持することができると考えているか。
→現状の財政状況は復興事業によって膨らんでいる。震災前は 50~60 億、震災後は 5~6 倍（最大 850 億、現在 300 億）である。最終的には震災前と同等に落ち着くのではないかと考える。
人口減少による住民税の減少、女川原発の廃炉による固定資産税の減少により、歳入は厳しくなることが想定される。経常収支比率、実質公債費率、将来負担比率は全て上昇すると予想される。
行政サービスを全て行政が担わなければならないのかという視点から、民間との役割分担（公民連携）が必要になってくるのではないかと考えている。

・ 復興交付金の配分期限が 2021 年 3 月に迫っているが、それ以降の財源確保についてどのように考えているか。また、復興交付金により整備した施設等の今後の維持管理費についてもどのように考えているのか。
→復興事業に関しては遅れがない限り、問題ないと考えている。復興に伴う単独事業（土地、建物を購入し、定住すると 300 万支給）の財源の確保は難しい。
維持管理に関しては災害公営の戸建てに関しては払い下げていきたい。家賃の低廉化措置などもあるので基金に積み立てていきたい。住宅以外の維持管理の財源確保は問題である。公有財産が一元管理されていないことも問題だと考えている。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携、市民協働など）はあったか。また、その効果についてはどうか。
→指定管理者制度の導入を行った。まちなか交流館やゆぽっぽなどがその例である。

手法を広めていくというイメージではなく、あくまで事業のポイントは何かということが重要である。運動公園や学習センターなどにも適用できないかを検討中である。

・ 今後、歳入が減少する中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。
→特にない。指定者管理制度、PFI などが重要になってくるのではないか。

・ 財政状況の悪化により、既存事業を削減せざるを得なくなった場合、どのような分野からカットしようと考えているか。
→事業評価を行い、効果の低いものから削減する。
義務的経費以外の補助金などがその候補ではないかと考えている。

＜公共交通について＞
・ 地域交通網形成計画の策定スケジュールについて、地域会議で提示したスケジュール通りで変更ないか。また、策定にあたって、問題や障壁等はあるか。
→変更はない。問題等も特にない。

・ 震災前のデマンド交通の運行について、問題や課題等はあるか。また、震災を機にデマンド交通を中止してしまった理由はなにか。
→予約システムの運用のため、専属のオペレーターを配置する必要があったことが問題である。中止した理由は、運行するための体制を再構築することができなかったからである。

・ 現状はバス・タクシーを基軸とした地域公共交通システムが構築されているが、今後も同様の交通システムを継続していくことが可能であると考えているか。
→事業者の運転手不足は深刻であり、自動運転等の先進技術との融合等を検討する必要性があると考えている。しかし、それが実現しない間は、町内事業者による運行体制が確保できなくなった場合に町外からの事業者の参入も検討する必要があると考える。

## 石巻市ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 2 日　10:30～
【場所】 石巻市役所
【対応者】 石巻市復興政策部復興政策課

【ヒアリング事項】
＜空き地について＞
・ 東日本大震災の復興事業である防災集団移転促進事業・災害公営住宅整備事業について、本事業の全体的なスキームはどのようなものだったか。
→防災集団移転促進事業は 46 地区 65 団地、災害公営は 4456 戸を整備した。本来は集約をすべきあったが、要件緩和によって集落の集約ができなかった。最終的には地元に残りたいということで整備地区が多くなった。
　中心は新蛇田、渡波といった内陸に移転した。中心市街地に災害公営住宅を建てたことで、人口減少は防止できたが高齢化が 50%以上となっている。災害公営住宅の空き戸は一般募集（市営住宅として）をかける予定である。渡波に関しては戸建てを作って入居を促進させたということがある。

・ 上記の事業を実施する上で、土地の収用等で課題となったことはあったか。それはどのようなものであったか。
→収用を使った例はほとんどない。防災緑地（相続関係　不明裁決）、街路整備（可能性）などである。
　新蛇田、渡波の用地取得は地権者の方が速やかな協力が得られたため、問題はなかった。

・ 石巻市において、空き地に対する問題意識はあるか。
→空き家の対策はしている。問題意識はあるものの、空き地の対策はできていない。

・ 石巻市では、空き地に関して住民の方からの苦情を聞いたことがあるか。
→雑草やゴミの問題で苦情がある。対策手段としては所有者に通知を出すだけである。
　件数は 29 年度で 128 件（毎年 100~150 件）で、今年はすでに 90 件きている。市外の所有者が多い。

・ 石巻市において、空き地の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行うにあたっての課題はなにか。
→調査費用やマンパワー不足が挙げられる。
　固定資産税の課税はしている。（住宅用地の特例は受けていない）

・ 移転促進区域内の土地の利用について、計画や目処はあるか。また、進捗はどの程度であるか。
→中心は津波復興祈念公園、区画整理（企業誘致のための）となっている。半島沿岸部について、半分は地盤沈下の戻しの後に公園や水産関係用地として使うのが 4~5 割であり、残りについては活用見込みがなく、市有地と民地が混在している。

・ 石巻市には、所有者不明土地の発生防止を目的とした制度的対応、または取り組みはあるか。
→特にない。今後は大きな課題ではないかと考えている。
登記の義務付けについては、公共事業や災害の際に大きな障害となりうるので、今後必要だと考える。

・ 石巻市には、土地の登記を促す取り組みはあるか。または、考えたことはあるか。
→チラシやホームページで周知している。

・ 登録免許税や不動産取得税に関して、土地の登記の妨げになっているように感じることはあるか。また、課税対象者からそれらに関して意見や相談を聞いたことや、一自治体として国や県に対して希望することはあるか。
→義務化と手数料化を国へ要望したい。

・ 石巻市には、空き地の利活用に関する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→特にない。場所によって異なることも想定されるが、土地利用を促すような策がないと難しいのではないかと考える。中心市街地は駐車場となる状況が目立っている。

・ 石巻市では、住民から空き地に関して利活用の相談や寄付の申し出などはあったか。また、その際、どのような対応を取ったか。
→空き地のみの相談はない。寄付については利活用が見込めなければ受けない。

・ 石巻市では、民間との連携を考えたことはあるか。また、行う際に課題となりうることはなにか。
→今後は民間と協議をしながら考えていかなければならないと考えている。

・ 店舗併用住宅についてはどのような状況か。
→住んでいる人は少なく、通いが多い。住宅用地特例は受けている。

・ 民間の参入を可能にするため、土地収用法における適格事業の拡大や、都市計画法の都市施設として認められる住宅団地の条件の緩和（一団地 50 戸以上→5 戸以上　＊復興事業計画の小

規模団地住宅施設整備事業のスキームの拡大）を検討しているが、このことについて、行政側としてどのように考えるか。
→人口減少のことを考えれば、50 戸という制限は外した方が良いのではないかと考える。

＜空き家について＞
・ 石巻市において、空き家に関する問題意識はあるか。
→非常に持っている。苦情や相談が年々増加している。やはり近隣住民からのものが多い。
今年度と来年度でゼンリンに委託をし、住宅の調査を行っているところである。物件調査だけでなく、所有者の意向調査も行っている。

・ 石巻市では空き家の実態（戸数、分布、所有者等）について把握を行っているか。また、行うにあたっての課題はなにか。
→現在は水道と税情報で確認をしている。

・ 石巻市では「空家等対策計画」を策定する予定はあるか。また、策定が進まない要因は何か。
→平成 32 年度に協議会を設置し、計画の内容を議論し、32 年度に策定予定である。

・ 石巻市では空き家の所有者から解体・活用に関して相談を受けたことがあるか。また、その内容はどのようなものだったか。
→相談はある。解体費用の負担ができない、どのような利用方法があるのか分からない、などである。

・ 石巻市では空き家の寄付の申し出を受け入れたことはあるか。また受け入れるか否かの基準はあるか。
→相談のある物件は困難を抱えているケースがほとんどであり、寄付は難しいという回答をしている。狭隘な道路や駐車場がないなどの物件である。

・ 石巻市には空き家の利活用に対する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→本格的には対策計画を作ってからの話であると考えている。移住対策の取り組みは行っている。その例としてマッチングやリノベーション費用の補助などである。

・ 石巻市では空き家の解決のために民間企業または NPO 等の主体との連携を考えたことはあるか。また、行う際に課題になりうることはなにか。
→空き家対策の協議会や、リノベーション事業の委託なども連携して行っている。

・ 空き家所有者に解体・活用を促すための施策として、当該空き家所有者の土地に対し固定資産税の住宅用地の特例を適用除外する範囲を特定空家以外の空き家にも拡大することを検討しているが、このことついて行政側としてどのように考えるか。
→方向性としては必要なものであると考える。

＜財政について＞
・ 現状の財政状況のまま、人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。また、現行の行政サービスの水準を維持することができると考えているか。
→石巻は自主財源が少ないため、人口減少が財政に与える影響は大きい。
サービスの維持は無理である。地域でできることは地域でやってもらうという形になる。地域負担が増えることを前提に進める必要がある。
ハコモノについては人口規模に見合ったものに統廃合が必要である。復興で良かったことは施設の集約をできたことだと考える。新しくできた施設としては、下水道の排水整備施設の維持費が年間 3 億以上かかると見込まれる。また、新たに建設する複合文化施設の維持管理費が、被災した文化センター、市民会館の合計額の維持費よりも増大している。

・ 復興交付金の配分期限が 2021 年 3 月に迫っているが、それ以降の財源確保についてどのように考えているか。また、復興交付金により整備した施設等の今後の維持管理費についてもどのように考えているか。
→地方創生がらみのお金を活用していかなければならないと考えている。また、合併特例債についても活用できるのではないか。税の増収という点はあまり見込めないと考えている。
復興のソフト事業については 32 年度で終われるものではないので、国に継続を求めたい。
各種インフラのストックマネジメント（平準化して整備していく）を進めている。負担が毎年 5 億ほどかかっている。今まではインフラは維持するものとして対応してきたが、今後は維持すべきインフラの取捨選択などで居住の誘導も必要になってくるのではないかと考えている。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携、市民協働など）はあったか。また、その効果についてはどうか。
→直近では DMO がある。
市民協働という観点からは地域実践を進めている。

・ 今後、歳入が減少する中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。
→公共施設を人口規模に見合ったものにする。事務事業の見直しなどが考えられる。

・ 財政状況の悪化により、既存事業を削減せざるを得なくなった場合、どのような分野からカットしたいと考えているか。
→施設の統廃合。類似した施設が多くあり、機能や施設のあり方について議論をし、やっていく必要があると考える。

・ これまでの項目に関連して、他自治体との連携（ネットワークの形成による行政サービスの効率化など）や民間との連携を図ることなどは考えているか。その場合、どのようなものを考えているか。
→定住自立圏を進めることが挙げられる。

・ 公共施設の更新の平準化はどのように行う予定か。
→個別のストックマネジメント計画の中で対応をする。ピークをずらすなどを考えている。

＜公共交通について＞
・ 石巻市の総合交通戦略には、地域公共交通活性化法に記載されている地域公共交通再編実施計画の策定予定が記載されていないが、再編実施計画の策定は現段階で検討されているか。
→骨格路線を整備し、そこから広域路線につなぐ。2つの結節点の便を多くしている。
再編計画はいまのところ見送る方針である。

・ 現状の各バス・乗合タクシー路線の採算について、現在どのような状況か。
→およそ 2 億の補助を行っている。

・ 石巻市の総合交通戦略では、ミヤコーバスの路線に補助金を支出している状況であるが、今後も支出を維持していくことは可能だと考えているか。
→利用状況を勘案し、路線の見直し、廃止も検討している。

・ 現在、旧町域で住民バス・デマンド交通を導入されているが、利用状況はどうか。また運行等で問題点・課題などはあるか。
→積極的な利用はない。徐々に増えてきてはいるが、採算がとれるという段階ではない。
無くなるのが嫌だという思いが強いのではないかと考える。

・ 現状は鉄道・バスを基軸とした地域公共交通システムが構築されているが、今後もバス基軸の交通システムを継続していくことが可能であると考えているか。また、特に船舶も含めた旧町域・離半島部の交通について、今後どのような交通モードを基軸とした交通システムを構築していきたいと考えているか。
→市内の各拠点を結ぶ路線を維持する方向性である。
離島航路の確保も必要だと考えている。

・ 買い物バスについて、病院などで降りる人はいるか。
→実際にはいる。
　買い物バスについて補助をするということは、バスを出すより効率的であると考える。

・ 昨年のワークショップ A でも提言した点ではあるが、東松島市・女川町との連携した交通網形成・計画策定は考えているか。
→策定予定はないが、定住自立圏と絡めて考えていく必要がある。
　雄勝から女川に住民バスを走らせていたが、逆のニーズはなかった。雄勝から女川に走らせる予定はない。

・ 離半島部における生活拠点を維持していく際に障壁となるものは何か
→財政負担が大きな課題となる。

・ 生活拠点を維持していかなければならない一方で、持続可能性を考えたときに戦略的なインフラの撤退などが考えられるが、このような縮退的施策についてどのように考えるか。
→公共施設の廃止などを進めていく必要があると考える。

＜都市計画について＞
・ 人口減少が進む中でまちづくりを行う上で、現行法の良い点や問題点についてどのように考えるか。また、人口減少社会でのまちづくりの中でどのような制度があるとよいと考えるか
→最終的には立地適正化計画に結びつくと考える。人口が集中するところに施設を集約すべきであると考える。

・ 高齢化による駅前の再生計画などはあるか。
→津波復興拠点整備事業により、石巻駅前に公共施設（市役所、防災センター、市立病院、（仮称）ささえあいセンター）の集約を進めている。今の課題は商業施設が少ないことである。

## 大崎市ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 7 日 10:30～
【場所】 大崎市役所
【対応者】 大崎市都市計画課

【ヒアリング事項】
＜大崎市の現在の財政状況、持続可能性について＞
・ 大崎市の持続可能性について、主に財政的な側面から、まちづくりの担当者として感じている問題意識について聞かせてほしい。
→今現在は震災復興関係の予算や合併特例債を活用して市街地整備や施設の整備が進んでいる状況である。市役所本庁舎も合併特例債を活用して建設を予定している。しかしそれが終わってしまうと厳しくなってくると感じている。

・ 本庁舎はどちらに建設する予定か。
→市役所裏の駐車場のあたりを一体的に整備し、建設する予定である。現在の本庁舎が駐車場になる。七日町の市街地再開発事業も進んでおり、中心市街地の復興まちづくり計画を立てて進んでいる。千手寺町の病院跡地には道の駅を建設する予定で中心市街地のゲートウェイにする予定である。これらの整備には合併特例債などを活用しているが今後はハコモノの整備というのは非常に厳しくなると思っている。また、本庁舎を建てるにあたり、現在三本木庁舎にある議会や下水道、岩出山庁舎にある教育委員会を集約したいと考えており、庁舎の空きスペースを PRE（公的不動産）としての活用が必要になる。立地適正化計画とも関係してくるが、庁舎を各区域内の拠点としていることもあり都市機能を誘導していかなければならない。

・ 公的不動産の利活用については民間の活用も考えているのか。
→民間の力を借りなければ埋まらないだろうと考えている。

・ 大崎市でも公共施設等総合管理計画を策定していると思うが、今後の行政施設やインフラの縮減についてはどのように考えているか。
→大崎市で進んでいないのがその部分であるのかなと思っている。先ほどの庁舎もそうだが、小学校の統廃合も進めざるをえない、ただ昨年岩出山地区で学校の統合を行ったが跡地利用が決まっていないという状況である。鹿島台はその前に統合を行っており、地域の人たちが活用プロジェクトを立ち上げ進めている。ただ地域の避難所でもあり残しながら活用というのも難しいようだ。今までであれば、あら伊達な道の駅は中学校跡地を活用しているが、沿道に近いという地理的条件が良かった。今後はこのようなところに民間との連携が必要になってくる。また巨大な PRE として旧市民病院の第二病棟が丸々残っている。この活用が非常に問題になっている。

・ 公共施設の縮減については、立地適正化計画などのまちづくりの計画に基づいて、優先順位をつけていくべきかと考えているのだが、実際にはリンクはしているのか。
→公共施設の管理について、現在は各部署で考えることとされている。その中で具体的にこの施設を廃止するというような話までは進んでいない状況である。具体化するには地域のハレーションは大きいように感じる。ただ一人当たり床面積というのが市民の方の直接の負担になっていくことを理解してもらう必要がある。一方で地域バランスも考える必要がある。各地域によって拠点からの距離によっては生活の利便性が変わる、そのような観点から都市機能の誘導も考えなければならないと思っているが現在の立地適正化計画はそこまで定めてはいない。

・ 立地適正化計画を推進していくときに国交省では財政的な負担の軽減などもメリットとして挙げていたかと思うが、実際のところ財政的なメリットというのは大きいか。
→都市機能の誘導という点については補助金のかさ上げなどもあるので有利なのかとは思うが、居住誘導という点についてはどの程度考え方が浸透するかは疑問である。現在は、届出だけの話になるので市のインセンティブの与え方にもよるとは思う。基本的に家を建てる世代は子育て世代であり、車で移動を行う世代であることから公共交通の利便性などは気にしないのかなと感じている。また既成の市街地に住むとなると既存のコミュニティに新たに入っていくことになるので、そういったところに抵抗を感じる人もいるだろう。

＜立地適正化計画の策定経緯及び現在の状況について＞
・ 大崎市の立地適正化計画は、策定の動機としてどのようなものがあったか（人口減少への危機感、具体的な都市機能の移転予定があった、他）。
→図書館の建築などが予定されていたことが大きかった。図書館や子育て支援施設の整備が先に存在しており、その時に立地適正化計画という制度ができた。

・ 立地適正化計画の策定にあたって、上位計画である県マスタープランとの整合性はどのようにとっているか。また国や県から意見や助言などはあったか。
→立地適正化計画推進協議会の委員会に県の担当者に入ってもらっている。オブザーバーとして国の地方整備局にも入ってもらっている。県の都市計画マスタープランも当然コンパクトシティについての記載もあるので整合性という観点で問題にならなかった。

・ 居住誘導区域の設定のスケジュールについて住民への説明会はもう始まっているのか。
→少しずつ行っている。各地域の区長会やまちづくり協議会に伺う形で進めている。12 月にはパブリックコメントを考えている。

＜立地適正化計画の内容および今後のまちづくりについて＞
・ 住民への説明の際には、居住誘導区域の設定から外れるところについては、ただ区域から外れ

ますというだけでなく、その中でどのようなまちづくりをしていくのかの提示も一緒に行っていく必要があると思うのだが、どのように考えているか。
→計画上にも概要だけではあるが記載はしている。田尻地域などは元々人口密度が低く分散して居住している地域であるので、集約型のまちづくりの話をしても議論が進まない。ネットワークをどうするかが大事なエリアである。ラムサール条約に登録されている蕪栗沼などの地域資源を生かしながらまちづくりを進める予定である。農家レストランがいくつか立地していてアグリツーリズムが盛んでもある。世界農業遺産の指定も受けてそれのモデルとなる地区になると思う。世界農業遺産の担当課もあり都市計画的な手法以外からまちづくりを行っていく。

・ 鳴子温泉地域のまちづくりはどうか。そちらは景観計画というまさに都市計画的な手法を用いるとされている。前回のヒアリング時にはまだ居住誘導区域を設定するような内容だったと思うが、あれからどのような議論があったのかも聞かせてほしい。
→元々、居住誘導区域の設定は難しいのではないかという話もあった。居住誘導区域の設定を行うには用途地域の指定が必要だとかんがえているが、鳴子温泉地域については老朽化した庁舎をどうするかという議論があり、立地適正化計画の議論が出遅れた。また、鳴子温泉地域は用途を指定しても、すでに建物が密集している状況であり市街地の拡散は考えられないとされ、また急傾斜地であり土砂災害の危険性も高く区域設定は見送った。

・ 景観計画を策定するにあたって、住民と協働でどのような景観を守りたいのかというビジョン形成のようなものが必要になると思うが、そのような場は存在するのか。
→今のところはない。今年度より大崎市景観計画の策定に着手する予定であり，地域の方々に検討してもらいたいと考えている。

・ 各地域のまちづくり協議会はそのような役割を担わないのか。
→まちづくり協議会も地域によって役割が異なっていて、地域の住民で問題に思っているところを話し合う場であることから、画一的に市がこのようなことをやってくださいということを言えるような組織ではない。

・ 今後は、場づくりに対する支援も必要になってくると考えるか。
→支援があった方がよい。都市計画マスタープランの地域別の項目について住民にも参加してもらうなどがあっても良いと思う。市も区域が広くなって手の届かない場所もある。

・ 鹿島台地域については今回居住誘導区域を設定するようだが、人口が増えているのか。
→全体としては下がっているが、市街地では増えているかもしれない。矢本や石巻から移住している方がおられるようである。鹿島台地域は東北本線が走っているので子育て世代にとっては仙台圏も通勤圏内となり便利であるようだ。東松島市の内陸部などから買い物に来る人も一定数いる。

仙台圏にも石巻圏にも県の中核工業団地にも近いので住む人の選択肢に入ってくることもあり、ここについては用途の指定を行い居住誘導区域の設定する予定である。

・ 先ほども立地適正化計画について、都市機能の誘導のメリットはあっても、居住の誘導の図るのが難しいのではないかという話があったが、居住に係る区域外への居住の規制や区域内へのインセンティブについて考えているところがあればお聞かせいただきたい。
→開発圧力が低下しているところではあるが、白地地域での開発が進んでいる部分もある。基本的に用途地域以外の地域は農振農用地となっており、非線引きでも急な市街化が進むことはないが、ちょこちょことした開発が存在する。そのようなところには規制を行うというよりは内部へのインセンティブが求められると思うがそれをどのように作るかが定まっていない。
現在検討しているものには，居住誘導区域内で浸水被害の発生するおそれのある区域について，宅地の嵩上の補助について検討している。誘導というよりは，居住誘導区域に住み続けてもらう施策となる。

・ 例えば住宅ローン減税や居住用財産の買い替え特例に区域内住居の取得などを要件に加えることを提言に考えているのだがどう思うか。
→確かフラット35の中に地域活性化型などで立地適正化計画の居住誘導区域内に住んだ場合の優遇などがあるらしいが、あまり大きな金額ではなかったと思う。その時は行政側でも財政支援をする必要もある。居住誘導区域の考え方についても、例えば空き家が多いところを抽出したうえで、インセンティブを与えるという手もあると思う。鶴岡市はそのようなやり方をしていたと思う。例えばだが、居住誘導の重点区域を設定してさらなるインセンティブを与えるなどが考えられる。

・ 区域外の規制については、線引きのような一律な規制は今の時代には難しく、景観計画や地区計画または都市計画によらないまちづくり手法により戦略的なまちづくりを行う一方で、ポイントで規制を行うような形が望ましいのではないかと思っている。立地適正化計画には居住調整地域のような規制手法もあるが活用は考えているか。
→今のところは考えていない。居住調整地域を設定するにあたっては理由付けが難しい。例えば災害被害が想定されているとか、重い理由が必要だと思う。それ以外では現在誰も住んでいないところなどは考えられる。むつ市などは現在あまり人が住んでいないところに設定していると思っていた。そのようなところを指定し新たな開発を防ぐなどは有効かもしれない。

＜まちづくりにかかる広域的な機能分担に必要な視点について＞
・ 今後、都市機能の分担という観点から、古川地域を中心とした周辺地域（中新田、小牛田など）との調整も必要となるかと考えている。その為にはどのような枠組み（協議の場）が必要か。また現在その役割を担う枠組みはあるか。

→話し合う場として、大きい枠組みでは定住自立圏などはあるが、都市計画という分野での調整はない。

・定住自立圏や連携中枢都市圏などソフト的な部分での広域調整は制度として存在しているが、都市計画という部分についてはそのような場がなく、また県の役割も不明確である。どのようなものが必要になってくると考えているか。
→先ほどの話とも関連をしてくるが、公共施設などは広域単位で考える必要があると思っている。例えば病院などはそうである。

・大崎市は東西に長く市域が広がっており、隣接市町にある中新田地区や小牛田地区などは古川の中心市街地から近く、まちづくりの一体的に考えていく必要があると思うがどう思うか。
→例えば音楽施設や運動施設などを単独自治体でそろえる必要はない。県で一つとか、広域で一つあれば良いようなものの調整は県などに行ってもらいたい。

## 登米市ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 7 日（水） 15:00～
【場所】 宮城県登米市役所中田庁舎（登米市中田町上沼字西桜場 18）
【対応者】 登米市建設部住宅整備課

【ヒアリング事項】
＜都市計画について＞
・ 開発動向はどのような状況か。
→昨年度の開発実績は、39 件の届出。その内 14 件が太陽光パネル。宅地分譲の開発は多くない。昨年度で 2 件。開発規模は都市計画区域外で 9,000 ㎡以下と都市計画区域内では 3000 ㎡以下が多い。開発行為の届出のピークが平成 28 年度であり、電力買い付けの容量の制限が近づいてきている理由などから徐々に減少していると考えられる。

・ 前期のヒアリングでは、市街地の拡散が見られているとのことだったが、現在起きているミニ開発とはどのようなものか。
→3,000 ㎡以下の 10 区画程度の宅地造成のことである。中田町加賀野の宅地造成事業などがその例である。小さく複数回に分けて行われている。区画整理事業が行われた周辺の農地を転用して宅地化している。宅地単価の安いところに発生する。売値そのものは区画整理の中では坪7～8万円程であり、区画整理の外側は坪 6 万円程である。

・ ミニ開発は郊外の安いところを求めていくものなのか。
→利便性の良いところを求める。まちなかだと空き地空き家が多い。郊外の一定程度の敷地面積があるところを求める。近くに小学校があり、若者世代に人気である。

・ ミニ開発はいろいろなところで起きるのか。
→南方町等、迫町の佐沼に近いところに起きる。区画整理のようにきれいな町並みにはならない。都市計画区域外であれば、1 万㎡以下であれば宮城県の開発許可申請が不必要となることから、申請をかわすような形で点在している。

・ マスタープランの実効性はどの程度か。
→市町村マスタープランは都市計画に関する基本的な方針を示すものである。実効性に関しては、規制をかけることで実効性につながると考えていて、開発指導要綱で規制をかけている状況である。マスタープランの実効性についてはそこまで強いものではない。まちの状況に鑑みて改定作業を行っている。現行にあったものから将来を想定してバージョンアップしていくような形である。思わぬところに商業施設ができるとそこにまちができてしまう。なかなか思うようなものはできない。規制で

担保されなければ難しい。開発の部分ではそれに沿った形で実施している。登米市の開発指導要綱では 1,000 ㎡以上の土地の面積における開発行為を対象としている。若干厳しめの対応のつもりである。

・ 現行法の不十分な点は何だと考えているか。
→現行の都市計画法は開発が多い時代を対象としたものである。今後は開発を抑制するよりも、現在のものをどのように維持するかの視点のほうが重要だと思う。そのような意味では、不十分だと考えられる。

・ 今後のマスタープランの方向性についてどう考えているか。
→現行マスタープランの基本方針と大きく変更することはなく、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えを目指していく。人口はどんどん減っていくので、一定の人口密度の維持は必要だと感じる。登米市は合併市町村であり、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを進めつつも、各拠点の居住環境の維持も進めていくつもりである。そのための計画づくりも必要だと考えている。

・ 景観計画の趣旨と実効性についてどう考えているか。
→景観計画を全域に指定している。登米市のメインは田園風景である。山並みや農地、水辺など景観要素が複数重なり合って景観を成していると考えているため、全域に指定している。まちづくりを既存の町並みの保全、発展と考えれば、旧登米町は文化系の建物があり、歴史的景観の保護、発展には一定の効果があると思われる。佐沼のような市街地はにぎわい景観としているが、大手資本の進出が増えていて、これらが郊外に出店している。既存のまちなみ、商店街の活気がなくなり、空き家空き店舗が発生している。解体しても、連続した町並みがなくなってしまっている点が課題である。
　重要景観区域として指定しているところは特に力を入れるところとして指定している。この計画によって、旧登米町の重要景観区域で建物の改修となった場合、国からの補助金が出て、民間へ補助することが可能になる。そのような意味で実効性があると考えられる。国でもグリーンツーリズムによるインバウンド等の観光に力入れており、日本の魅力は四季、まちなみであるとされている。それらを守っていくためにも景観計画は重要である。計画を持っているだけでも、町並みを維持する効果は大きいと考えられる。

・ 都市計画区域の在り方についてどのようにお考えか。
→　登米市は優良農地も多く、それらの保全及び市街化を抑制する必要もある。都市計画区域の拡大はふさわしくないと考える。

・ 白地地域についてどのように対策をしているか。
→市の開発指導要綱では 1,000 ㎡以上の開発行為について協議をするものとしている。県は

3,000 ㎡以上の開発行為について許可申請が必要なことから、若干厳しい規制をかけられているのではないかと思っているが、ミニ開発が進んでしまっている現状は確かであり、市として開発指導要綱の整備基準に合致した開発行為を拒むことができないことから規制は難しいと考えている。その中で、立地適正化計画が 1 つの手段となり得るのではないかと考えている。

都市計画全般に言えることだが、民間の権利であり、どこまで行政でコントロールする必要があるのかというところが根本だと思っている。本来民間で完結してしまうべきだが、そこを補う形で行政が存在する。その関与の度合いが悩みどころではあり、難しい点だと思う。

・ 立地適正化計画についてどのように考えているか。
→登米市で、策定に向けた基礎調査業務を行っている状態である。立地適正化計画を策定していくことで、都市機能施設の集約におけるメリットが大きいと考えられる。立地適正化計画は、居住誘導区域を設定することで人を集めることを想定しているが、区域だけの設定なのでインパクトが弱いのではないかと考えている。インセンティブ及び規制がなければ絵に描いた餅になってしまうだろうと考えられる。
（対応者が）研究会に参加した際に、他自治体の方から話を伺ったところ、「人が集まってきているかと言われるとそうではない」との意見があった。補助などのインセンティブがないと誘導は難しいのとのことである。居住誘導区域に市営住宅を用意し、他地域の市営住宅からからそこへ人を集めることも考えられるのではないか。登米市で立地適正化計画作ることで、どんなことができるのかを探っている状態であり、策定するかどうかも含め検討中である。

・ 市街地の集約を図る場合、市街地をゾーニングし、その中において経済的、規制緩和等のインセンティブを設けることで、市街地での立地を促していくべきではないかと考えているが、登米市においてはこの必要性を感じているか。また、その例として住宅ローン減税の誘導区域内適用を考えているが、その点についてはどうか。
→必要だと思う。そういったものがないとなかなか進まないと感じる。

・ 中心市街地としての佐沼についてどう考えているか。
→活性化させたいが空き地空き家が点在していて難しい。まとまった広さがない。

＜空き地空き家について＞
・ 貴自治体では、空き地・空き家の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行なっているか。また、行うにあたっての課題は何か。
→平成25年度に大規模な調査を行い、空き家台帳を作ったが、危険空き家を主眼とした調査のため、空き家の活用を考慮していない内容となっている。

上記理由に加え、調査後年数が経過していることから、再調査を行なう必要がある。

・ 登米市で空き家の寄付の申し出を受け入れたことはあるか。また受け入れるか否かの基準はあるか。
→無い。また基準等も無い。

・ 登米市には、所有者不明土地の発生防止を目的とした制度的対応、または取り組みはあるか。
→課税部門で追跡調査を行っている以外の取り組みはない。

・ 土地の登記を促す方策として、登録免許税の手数料化を検討しているが、このことについて行政側としてどのように考えているか。
→把握していないため、回答できない。

・ 登米市には空き家の利活用に対する制度的対応、または取り組みはあるか。行うにあたって課題となることはあるか。
→空き家バンク制度を設けている。物件登録が少ない事が課題である。

・ 貴自治体では空き家の解決のために民間企業等の主体と連携した事業を行っているか。また、それらの主体とはどのような連携体制をとっているか。
→空き家バンクにおいて、民間団体との連携を行っている。

・ 貴自治体における中古住宅の取引は新築住宅の取引と比べてどのような状況にあるか。
→把握していないため、回答できない。

・ 空き家所有者に解体・活用を促すための施策として、当該空き家所有者の土地に対し固定資産税の住宅用地の特例を適用除外する範囲を特定空家以外の空き家にも拡大することについて、行政側としてどのように考えるか。
→空き家の解体・活用を促す施策としては有効と考えられるが、個人の財産に係るためデリケートな問題と捉えている。

・ 民間の参入を可能にするため、私たちは土地収用法における適格事業の拡大や、都市計画法の都市施設として認められる住宅団地の条件の緩和（一団地 50 戸以上→5 戸以上　＊復興事業計画の小規模団地住宅施設整備事業のスキームの拡大）を検討しているが、このことについて行政側としてどのように考えるか。
→用地取得は、地権者との調整に時間を要するため、事業の進捗を早める手法としては有効であると考えられる。

＜財政について＞

・ このまま人口減少が進むにつれ歳入の減少が見込まれるが、今後の財政見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。

→本市の財政状況は、歳入全体に占める市税など自主財源の割合は 30％にも満たない状況で、大半を国からの地方交付税や各種交付金などの依存財源に頼った歳入構造であり、今後も少子高齢化・人口減少の進行により、市税収入などの大幅な伸びが見込めないことに加え、普通交付税合併算定替の段階的な縮減による交付額の減額などにより、財政規模は年々縮減していくことが見込まれ、これまで以上に厳しい財政状況が続く見通しであります。一方、歳出面では、扶助費や公債費が依然として高水準であることに加え、投資的経費についても多額の財政需要が見込まれていることから、限られた財源のもと一層の「事業の選択と集中」による政策の展開が喫緊の課題となっています。

今後も人口減少の進行により、市税や普通交付税等の経常的な一般財源の減少が見込まれることから、経常収支比率は年々上昇する傾向であります。また、実質公債費比率と将来負担比率も年々上昇していく傾向が見込まれております。ˆ

・ 上記①のような状況の中で、行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。

→行政サービスの水準を確保しつつ、将来にわたり持続的に発展していくためには、第二次登米市総合計画の着実な進行管理と、第3次登米市行財政改革大綱の基本方針に沿った各種取組を一層推進する必要があります。なお、今後の財政運営は平成 29 年度に策定した「財政健全化基本指針」と「長期財政計画」に基づき、歳入に見合った歳出を基本に、適正な財政規模への移行に向けた取り組みと、効率的な行財政運営を一層推進する必要があります。

・ 財政状況の悪化等で既存事業を削減せざるを得なくなった場合、歳出面ではどのような取組を講じていくことが重要であると考えているか。

→ 歳出抑制の取組として、更なる経費の節減・合理化を図ることが重要であると考えます。

①予算編成における経費削減の徹底

②「選択と集中」による事務事業の取組（スクラップ・アンド・ビルド）

③公共施設等の適正な配置と計画的な管理

・ 登米市の公共施設等総合管理計画では、公共施設及びインフラ資産の将来の 1 年当たりの更新費用を 138.8 億円と試算している。一方で過去 5 年間の投資的経費の平均は 81.04 億円となっており、全ての公共施設を同規模で更新することは難しいことが考えられる。今後、更新の可否または優先順位をつけるとすれば、どのような考えに基づいて行うのか、現段階での考えを聞かせてほしい。

→ 市で保有している建物公共施設数は 743 施設あり、総延床面積で 498 千㎡あります。現在、この建物公共施設を 20 年後（平成 47 年）まで 25％の総床面積を削減するため、平成 31 年度まで

個別計画（行動計画）の策定に取り組んでおります。それぞれの施設毎に施設の老朽化や利用状況、公費負担の割合などで評価を行い、個別施設毎の方向性を定めた上で、20 年後にも保有する施設については、今後、大規模改修等を行う予定としております。このことから、来年度には各施設の方向性が決定し、今後の事業費もロードマップに反映する予定としております。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（広域連携など）はあったか。また、その効果はどのようなものであったか。
→ 財政効率化に関する広域連携などの取り組みはありませんが、平成 18 年度から行財政改革大綱等に基づき下記取り組みを実施しています。
①定員管理の適正化～簡素で効率的な組織機構の編成及び行政運営を図るとともに、経費の削減が期待できる
②指定管理者制度の推進～利用者へのサービスの向上や、経費の削減が期待できる
③遊休財産の活用の推進～売却可能な遊休財産の売却を行うことで、収入を確保する

・ 今後、財政状況が更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であるとの考えがある。その財政効率化の手法としての立地適正化計画の効果について何か考えがあれば聞かせてほしい。
→ 立地適正化計画は、都市機能施設整備を伴うことから、公共施設の整備に要する多大な費用が見込まれます。一方、点在する集落を地域拠点や中心市街地に誘導することができれば、除雪費用や合併浄化槽、水道施設などのインフラ維持管理費用を削減することも考えられますが、相対的なコスト比較が必要と思われます。

## 館林市ヒアリング記録

【日時】2018 年 11 月 9 日 10:00～
【場所】館林市役所
【対応者】館林市建設部都市計画課

【ヒアリング事項】
＜館林市の現在の財政状況、持続可能性について＞
・ 現状の財政状況のまま、人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。また、現行の行政サービスの水準を維持することができると考えているか。
→現在の財政状況については、人口減少が進む中で、平成 29 年度の会計決算では数値としてはおおむね悪い数値ではないものの経常収支比率が年々悪くなってきている。ほかの市町も同様だと思うが年々厳しくなっているということが一般的な話としてある。近々の問題としてあるのは都市圏（館林医療事務組合）で運営を行っている厚生病院が、昨年度建て替えをしてオープンをしたのだが公債の返済が始まり、財政の圧迫が予想されることである。

・ 将来負担比率が他の市町と比べて高いように思っていたのだが、病院の建て替えなども影響はしているのか。
→病院もだが、一市二町で行っているごみ処理の施設についても公債の比率が高くなっている。

・ 広域の施設の負担の割合はどうなっているか。
→人口割の部分が大きく、どうしても市の負担が大きくなっているのが現状である。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（他自治体との施設の相互利用、広域的な交通ネットワークの形成等、その他広域連携、市民協働などの事業）はあったか。また、その効果についてどう考えるか。
→今話をした、医療事務組合やごみ処理の点は広域での施設整備ということで特徴的といえるかもしれないが財政の負担軽減の効果ははっきり出てきていない。市としての負担が増えている部分もあるので、そういった課題を解決していく必要があると考えている。

・ 今後、人口減少により歳入が減少することが予想される中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。また、歳入の確保、歳出の抑制の両面について現段階で考えられることがあれば聞かせてほしい。
→一般的な話にはなってしまうが、ふるさと納税を通じた市政の PR や寄付、移住定住・婚活・子育て支援対策に重点を置いている。立地適正化計画も子育て世帯をどのように引き込むかを重点に

考えている。またリノベーションを通じて空き家を新たな店舗にしていくため、リノベーションスクールというのを立ち上げて、外部の事業者と協力しながら来月から始める予定である。

・ 館林市の公共施設等総合管理計画では、将来の1年当たりの更新費用を 33.7 億円と試算している。一方で過去5年間の投資的経費の平均は 18.4 億円となっており、全ての公共施設を同規模で更新することは難しい状況が伺える。今後、更新の可否または優先順位を行うとすればどのような考えに基づいて行われるか。現段階で考えられることがあれば教えてほしい。
→館林市の公共施設等総合管理計画については、今のところ統廃合にまでは踏み込んでいけていない。個別計画をこれから作成していくところで、インフラや施設ごとにワーキングを立ち上げて考えていくということを担当課からは聞いている。

・ 上記の質問について、立地適正化計画によるまちづくりが建築物やインフラの更新の優先順位付けに影響することが考えられるか。
→基本的には公共施設は誘導施設にあまり定めておらず、今後も維持していくことが考え方としてある。

・ 今までの話は建築物の話であると思うが、インフラ系の施設については、例えば居住誘導区域の設定を基準に優先順位を定めていくことも考えられそうか。
→計画を策定するにあたって各課と調整する中で、将来的には道路の整備などは居住誘導区域内を優先していくことになるのではないかと意見がされている。具体的な形にはなってはいないが、市として区域を設定した以上、財政的な投資の基準になるだろう。
館林市は他自治体と比べて公園が多いのだが、人口減少が続く中で十分な活用がされていくか問題意識があり、再編も考えている。その時には居住誘導区域や都市機能誘導区域を参考にしていければと考えている。

・ これまでの項目に関連して、民間との連携（指定管理者制度、PFI のほか民間と共同した行政サービスの提供など）を図ることなどは考えているか。
→給食センターが PFI で建設し運営が始まったところであるが、次の一手はまだというところである。今後、都市機能誘導施設の立地などにも積極的に活用はしていきたい。

・ 文化会館などは民間との連携は考えてはいないのか。
→文化会館はまだである。文化会館は現在更新工事を行っているところであり、食堂を市内のホテルがリノベーションを行いカフェと宴会場の運営を行っている。

＜「広域立地適正化に関する基本方針」（以下、「基本方針」とする。）の策定経緯と今後の立地適正化計画作成スケジュールについて＞

・ 基本方針の策定にいたった経緯として、どのような問題意識があったのか（個別に立地適正化計画を作成するだけでは解決が難しいと考えた課題はどのような点か。）。

→館林都市圏は合併ができていない中で、広域方針という形でもまちづくりの在り方を意識付けできればというのがあった。

・ 基本方針の策定をしようと動くにあたって、主導的な役割を担ったのはどちらか。

→広域方針の策定を持ち掛けたのは館林市からである。

・ 基本方針の策定にあたり、県や国からの働きかけ、または協力体制などはあったか。

→館林圏内の町で補助金を活用する事業が動いており、立地適正化計画の作成が上乗せの要件であったのだが、単独での作成が難しい状況の中で、県から館林が中心に計画の策定などはできないかという働きかけもあった。

・ まちづくり交付金をつかった施設整備はどのようなものがあるか。

→邑楽町の中央公民館や明和町の駅舎などがある。

・ 県からの働きかけというのはどのようなものであったか。

→補助金の活用にあたって、今後の財政の持続可能性も考えると上乗せの措置を受けるために、立地適正化計画を策定できるように話を進めてみないかというようなことであった。

・ 県から周辺町へも館林市中心での立地適正化計画作成について意見がされたのか。

→それはなかったと思う。館林都市圏については、館林邑楽開発促進協議会という一市四町の協議会が従来から存在し、その中に都市計画部会を設置しており毎年のように担当者が協議を行い、担当者の交流があった。そのような中で館林市から立地適正化計画の取り組みについて話をしたところ賛同をいただいた。

・ 基本方針の策定にあたり、どのような体制で協議を行ったか。（館林都市圏広域立地適正化方針決定協議会の体制や進め方について）

→広域方針の策定にあたっては、学識関係者のほかは各町村の担当部署と県や国などの行政関係者で協議会を設置している。

・ 個別の立地適正化計画については民間の方も入っておられるということで良いか。

→館林市の場合は市民の代表の方にも入ってもらっている。

・ 各市町の立地適正化計画の策定状況について、現在の状況を教えてほしい。
→館林市の立地適正化計画は現在パブリックコメントを行っているところである。ちょうど市民説明会も並行して行っている。

・ 例えば区域を外れる地域の説明会などで不満の声を聴くことはあるか。
→今のところはない。今回の説明会では外れる地域をどうしていくのかということをメインに説明を行っている。計画区域外になったときに将来どうなるのかという点をしっかり説明している。立地適正化計画自体が市街化区域の中の計画であるので、では調整区域をどうするのかという点について、現在並行して行っている都市計画マスタープランの改定における検討のほかコミュニティの維持や公共交通の在り方を伝えて納得をしてもらっている。

＜基本方針の内容について＞
・ 基本方針で定める事項と各立地適正化計画で定める事項の考え方、分け方はどのように決めたのか。
→個別の立地適正化計画でどのような施設を都市機能誘導施設に定めるかという点に関わってくるのだが、まずそれぞれの市町が保有している行政施設がどのような使われ方をしているかを調査した。例えば邑楽町のように図書館などの文化機能が集積しているなど確認しながら、その中で広域的な利用が実態としてあるものを広域方針の中で位置づけていった。一方で、最初から他の市町にあるものは全てそちらに任せるというようなことは無理であるので、同じような施設でも規模によっては町ごとに利用が見込めるものも位置づけている。最終的な理想像としてはこの町はこの機能をという分担ができれば良いが、現段階でそのようにはできない中で広域方針を定めていった。今年から都市計画部局と公共交通部局において、広域での立地適正化を推進していく為の協議会を立ち上げて広域レベルで必要なものは何なのか、市町レベルで必要なものは何なのか議論を深めている。

・ 居住誘導区域設定の考え方について教えてほしい。
→広域方針には居住誘導区域についてはあまり記載をしていない。また館林市以外の町は市街化調整区域が多く、そのような地域でどのようなまちづくりをしていった方が良いかということを記載した方が良いのではないかという議論もあったのだが、国の方からそれは立地適正化計画の考え方と違うだろうという話があり見送った。

・ 居住誘導区域の考え方について、居住を誘導する為のインセンティブがあまりないがどのように思うか。
→館林市の居住誘導区域は、まず工業専用地域と甚大な被害が想定される浸水想定区域を外している。よって館林駅の南側を区域設定していない。含める地域としては駅から1km、一日往復 15 便以上通るバス停から 300m の範囲、都市機能誘導区域や商業施設や病院の周辺等を設定して

いる。そのような意味で館林市は広めに居住誘導区域を設定している。市の協議会の委員長からもこれだけ広く設定して人口密度の維持ができるのかという意見もされたが、市としても今後の整備で何とかこの範囲は維持できるのではないかと考えて設定している。インセンティブについては正直言うとそこまでの議論が進んでいない。居住誘導区域内に移住して来た方に補助金というのも考えられるがこれからの議論である。

・ 都市機能誘導区域設定の考え方について教えてほしい（特に各自治体の機能の分担の考え方について）。
→大前提としてあるのが先ほど言ったように、現在どのような使われ方を実態としてされているのかという点である。また館林駅周辺は広域圏の中で全ての施設が揃う地区としてこれまでもされていたのでそのように設定している、邑楽町では公民館や図書館などの機能が集積している本中野駅周辺地区、千代田町は大きな商業施設が立地し県をまたいで人も訪れているふれあいタウンちよだ地区と人口が集約している町役場周辺地区、明和町は橋上化し周辺も整備を進めている川俣駅周辺地区、板倉町は教育の拠点として東洋大駅周辺地区ということで、基本的には一つの町に一つの拠点を設定しようというところから始まっている。

＜広域的な機能分担に必要な視点、国や県に求めるものについて＞
・最後に、全国で立地適正化計画の策定が進められているものの、館林都市圏のように複数自治体による広域的な視点で取組が行われているところは少ない。それはどのような原因があると思うか。また広域的な立地適正化を行うにあたり県や国に求める役割はあるか。
→館林市周辺では市街化調整区域の開発を緩めて少しでも人口を持ってこようとする自治体が隣にあり、自分たちがコンパクトシティを志向して調整区域の基準を厳しくして中心部に誘導しようとするとさらに人口が減少してしまうという問題があるため市として踏み切れないという思いがある。そのような点について調整を県に行って欲しいと考えている。

## 東北運輸局ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 12 日　15:30～
【場所】 仙台第四合同庁舎　東北運輸局
【対応者】 東北運輸局　　旅客第一課・交通企画課
　　宮城運輸支局　運輸企画専門官

【ヒアリング事項】
＜地域公共交通網形成計画について＞
・ 自治体での整備状況と策定プロセスにおける運輸局の関わりはどのようなものか。
→自治体での地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）の策定状況は、9月末時点で東北管内では 62 件策定している。網形成計画は自治体が中心となってまちづくりなど関連施策と連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するためのものであるので、交通事業者等その他関係者と協力し、地域公共交通の活性化・再生に主体的に取り組むメインプレーヤーは市町村であり、計画策定プロセスにおいて運輸局は情報提供や計画策定にあたっての調査費用の補助といった側方支援を行っている。
具体的には各種調査結果のホームページによる公表、地域の足を守る取組事例集や地域公共交通活性化・再生の手引きの作成、情報提供及び人材育成を目的としたシンポジウムやセミナーの開催、網形成計画の策定に係る調査事業への補助等が挙げられる。
また、活性化再生法では国は法定協議会の必須構成員ではないが、自治体が協議会構成員に必要と認めて運輸局を協議会メンバーに加えていることが一般的であり、オブザーバー的なスタンスで策定プロセスにおいて適宜助言等を行っているほか、網形成計画の策定過程において、計画内容が国の定める「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針」に沿って作成されているかチェックを行う等により、計画策定のフォローを行っている。

・ 現時点での評価（行政、事業者、住民のそれぞれの立場からの成果と課題）はどうか。
→網形成計画は、平成26年の改正活性化再生法に基づき策定されたものであり、東北運輸局管内ではどこも計画期間の最中にあり、計画期間終了時における計画の達成状況に係る評価を実施しているところはない。

・ 広域的な網形成に対するお考え、自治体や事業者等の姿勢・障壁はあるか。
→網形成計画の計画区域は、当該地域住民の日常生活に関して形成される交通圏を基本として設定されるべきものであり、生活交通圏が単一市町村区域内に留まるか、複数市町村を跨ぐ広域エリアに亘るのか、現状把握をしっかり行ったうえで、地域に合った適切な公共交通に関するマスタープランを描くために最適な区域を設定することが重要だと考えている。
広域的な網形成については自治体その他関係者相互の連携が不可欠であるが、広域であるが故

に関係者も増えることが予想され、調整が難しくなることが障壁となるのかもしれない。

・広域的な網形成について、県などの調整機関の役割はどうようなものか。
→活性化再生法において、県は市町村域を超えた広域的見地から助言や援助を行い、広域の網形成に関しては主体的に取り組むよう努力義務が課されている。
因みに、広域で網形成計画を作る場合にも計画策定に係る調査費用に対する補助はあり、県が申請する場合も市町村が連名で申請する場合もある。

＜自家用有償旅客運送（主に公共交通空白地有償運送）について＞
・ 自家用有償旅客運送にはどのような運行形態があるか
→自家用有償旅客運送は、自家用車（白ナンバー・一種免許）を使用し、有償で旅客の運送を行うものである。事業主体として市町村が行うものと NPO 等が行うものがあり、また目的として交通空白地域で行うものと福祉運送を行うものに大別できる。運行に当たっては地域での協議を行った上で、国交省に登録が必要。

・ 東北管内で公共交通空白地有償運送の導入を検討している自治体（地域）はあるのか。
→東北管内においては、3 県 8 地域で既に実施しているが、宮城県内での実施地域はない。なお、導入を検討している地域については当局では承知していない。登録については各県の運輸支局で扱っており、地域の運営協議会での協議が必要なので、法律などの点について運輸支局に相談に来ていただきたい。

・ 公共交通空白地有償運送の導入及び運用にあたっての課題はどのようなものか。
→タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが提供できないと認められる地域に導入が認められるものの、全国的には地域の交通事業者との状況により、運営協議会の設置ができないといった事例や運営協議会での合意の調整がつかないといった事例もあると聞いている。
国土交通省においては、先般、通達を改正し運営協議会における議論に関し「運営協議会における検討プロセス」を示し、建設的な議論を促しているところ。

・ コミュニティバス（市町村運営有償運送）はどのような状況か。
→昨年より制度が改正となり持込車両による輸送が可能になった。これにより兵庫県においては大学所有のバスで一般住民を有償で運ぶという事例もある。

＜デマンド交通について＞
・ デマンド交通はどのような形態で運行しているのか
→車両は乗用車を使用した形態が一般的である。運用についてはいろいろな形態があるが、事前

の予約型で乗り合いをするというのが一般的。路線を設定するものとエリアを設定するものがある。
導入に際しては地域公共交通会議での合意が必要である。

・ 導入及び運用にあたっての課題はどのようなものか。
→経路設定・予約システムなどの導入コストが多くかかる場合がある。中には既存のタクシー会社の電話システムや経路設定のノウハウを活用してコストを軽減している事例もある。
利用者にとっては電話による予約システムや前日までの予約が必要といった点やバスと比べて狭いため他人との乗合に抵抗を感じる人もいるという話も聞く。
地域にデマンド交通の導入を検討する場合は、事前にしっかりと需要を把握すること等が必要だと考える。

＜いわゆる「買い物バス」について＞
・ 事業区分と運行要件（条件）はどのようになっているか。
→一般的には一般貸切旅客自動車運送事業、特定旅客自動車運送事業または自家用バスで運行されている。なお、道路運送法上「買い物バス」という定義はない。

・ 市町村が買い物バスの運行を補助できるようにできないか。
→自家用車を使用している買い物バスと貸切バス等の事業用自動車を使用している買い物バスとがあり、その形態毎に個別に判断をさせていただきたいので、具体にご相談をいただきたい。

＜その他の交通施策について＞
・ 交通施策と立地適正化との関係はどのようなものがあるか。
→交通機能と都市機能は密接に関連しており、地域公共交通の活性化・再生が都市機能の増進にも寄与するよう配慮する必要があり、立地適正化計画が策定されている場合は、都市機能誘導区域や居住誘導区域を意識して網形成計画を作成することとなる。
立地適正化計画の作成支援の要件に網形成計画の策定を検討することを追加する動きがある。

・ 地域公共交通活性化スキームの見直しについて考えているか。
→地域公共交通活性化のスキームは、平成25年に公布された交通政策基本法の基本理念と具施策を踏まえて平成26年の改正された活性化再生法にて見直されており、現時点で大幅な見直しは考えられていない。
平成19年に活性化再生法が制定された当初は、各事業法で縦割りであった地域公共交通を構成するバス、鉄道、旅客船等について、活性化・再生するためのこれらを包括する新しい枠組みを作る必要性から、関係主体による協議会にて地域公共交通総合連携計画を策定し、取組を進めるというスキームであった。
しかしながら、地域公共交通総合連携計画は、当時新たな乗合事業の運行態様として認められた

区域型デマンド交通などの新たな取組の登場と相まって、路線バスから乗合タクシーへの転換など局所的な再編のためだけの単体計画にとどまりがちな傾向に陥り、まちづくりや観光施策等の地域戦略と一体的に取組むという視点に欠け、また、再編の実効性を担保する措置も講じられていないなどの問題点も指摘されていた。

その反省から、見直しされた現スキームでは、とかく民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みからの脱却を目指し、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、関係者の合意の下でまちづくり等の関連施策と連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築するための地域公共交通のマスタープランとして、現在の網形成計画では地域交通網全体を考えてもらうようにしている。

## 花巻市ヒアリング記録

【日時】 11 月 14 日（水）16:50～
【場所】 小友ビル 2 階　Marble
【対応者】 花巻市建設部都市政策課都市再生室　伊藤ケイ子

【ヒアリング事項】
＜都市計画について＞
・ 立地適正化計画における誘導区域外の規制についての見解はどうか。
→具体的な規制措置については現在検討していない。将来的に、インフラ維持や公共施設再配置に関しては既存区域の設定が後々効いてくると思う。実態として民間による郊外へのアパート開発は続いているため、こうしたコンパクトシティと真逆の動きをなくしたいという認識にはある。そういう意味では、立地適正化計画は弱い面がある。また、これまで長く進められてきた制度に対する転換や今後の産業集積の場、教育と医療福祉など生活実態との調整が十分されてくことが必要と考える。
仮に何らかの規制にかけた際に、民間の工場立地や住宅開発が逃げてしまう事案もありうる。大型の社会投資につながるテーマであり、単純なものの見方はできないと考える。

・ （上記意見をふまえ）白地地域については規制をかければよいという単純なものではないということか。
→そのとおり。白地は余剰地であり、その全てに規制をかけてしまうのは産業発展の機会を逸するかも知れないという考えがある。大きな産業のうねり、経済の転換が起こった時に対応できないリスクがあるため、白地地域の規制については判断しかねるのが実態ではないか。

・ 誘導区域内のインセンティブについての見解はどうか。
→現在花巻市としては住宅支援制度を行っている。
居住誘導区域を貼る意味は、“今後住むのはここ”と手上げしたことである。その中においてインフラやエネルギー供給、防災の在り方など含めた住まいのあり方について検討し、これからの住まいへの投資を促していかなければいけない。
今ある制度については変えて行く必要がある。（補助ではなくファンドに切り替えるなど）お金の流れ、制度の流れをより良い方向に変えて行くつもりである。人が減っていく中でどれだけ生産性をあげていくかが重要である。

・ 住宅ローン減税などの区域内適用について有効性はあるか。
→あるかもしれない、大きなインセンティブにはなる。
私見だが、住宅ローン減税の煽りを受けるのは国民全体だから、それを返せるスキームを同時に

構築する必要性があるだろう。稼いだものを投資するという大きな循環スキームを同時に構築しなければ、住宅ローン減税などの負担軽減措置だけでは最終的には自分たちで自分たちを苦しめていくし、それが地方債の積み増しになるようでは根本解決にはならないと考える。現世代だけでなく、将来世代の暮らしを含めた中長期的な視点。できるだけ社会的ロスや変数を排除しながら、区域内での生産と消費の質、産業力向上を実現するのが本質と考える。

・ 誘導区域外の地域も含めたまちづくりの方向性に関してどう考えているか
→都市マスで旧 4 市町の生活拠点を維持することを掲げている。これは揺らぐことはない。居住誘導区域が設定されている花巻、石鳥谷以外の大迫、東和はある程度優良な財源があり、コミュニティも残っている。各地域の特色を生かし、一体化と個別化を組み合わせながらまちづくりを進めていく方向。
ハードだけでなくソフトでも可能性はたくさんある。例えば、鍵となるのが子供の教育に対する支援。これまでの教育と福祉の考え方だけでなく、これからの産業を創る人材をどう育てるかという概念が課題に加わっており、これまでの考え方では手当できない要素がある。ここにも手立てが必要と思っている。学校特区を設けるなどして、子供の教育環境を反映した質の高いシステムを構築すべきだろう。（学校教育を柔軟に市町村がプロデュースできるようにするなど）
いずれ今後も人口衰退地域は増加し行政の財源は不足していく。だからと言って、闇雲に誘導区域貼るのはナンセンスである。その地域、生活圏の産業振興と担い手育成を鑑み、都市部と過疎・農村地域の複合的な産業振興、それを促す制度的組み立てを行いながら、縮退社会においても持続可能な手法を総合的に考えていく。

・（上記意見を踏まえ）地域については地域のまちづくりを維持するということか。
→全部一点に集めることが豊かであるとは言えない。大迫（ユネスコ無形世界遺産）、東和、石鳥谷など各地域の残っている産業や伝統芸能などのロストテクノロジーをマーケティングして、維持するスキームを発明していくのも一手。これは花巻に限らず、日本全国で取り組まれている。

・現行法における問題点はあるか。
→建築の用途変更や消防設備改修についてである。現状で十分運用できそうであっても、用途変更が障壁となってしまう。新産業、新規創業が次々に生み出されていくベクトルが必要だが、既存産業にとってはマイナス要素もあり、そのバランスがうまく取れず制度改革が進んでいかないそこをクリアする手法、制度が欲しい。
これも私見だが、ノールール、ハイモラルが一番いい。現状になじまないルールによって収益や産業育成が制限されている場合には、そこを超えていかなければならない。質の高い事業を継続して展開できる人がその実力を発揮できるような制度改正が必要である。
また、道路や物流導線が問題である。車両が主体の道づくりが、歩行者にとって極めて危険な仕かけになっており、事故が繰り返し起こる交差点は構造的に欠陥だと思う。せめて歩車分離式信号

など早く普及させるべきである。稼ぎを生み出す人を傷つけたり失ったりすることは社会的損失である。
地方都市の道路は幹線と生活道路を混在して整備してきた背景がある。欧州の都市には大きい幹線道路には店舗や住宅が並ばない仕組みになっているところがあり、地域活力の向上に寄与している。（引き込みや取り付け道路としてワンクッション入れることで、幹線は渋滞が起きない。歩行者も安全確保、何より自動車道路で市街地を分断しない）
これから働き手が減るのだから、物流を考えないと産業を誘導できない。それには、人・歩行者の流れ、車の流れをデザインすることで産業持続性に繋げ、かつ物流ロスを減らし、生産性能を上げていくように切り替えていかなければいけない。そのような意味で、都市計画道路についても考え方を改めたデザインが必要（人口密集地域に対する道路の在り方など）。県土が広い岩手県にはより有効な概念であると思う。本県の物流上の社会的ロスは大きい。生活圏、経済圏が大きいほど影響が大きいテーマなので、ドイツのコンパクトシティの考え方を取り入れた際の変化は相当と思う。

＜財政について＞
・指定管理等を活用した財政についての見通しはどうか。
→広場は使い方、事業デザインから民間とやりたかったが、結局ハード整備は行政直営でやった。運営については提案型指定管理を入れるかもしれない。
今後の高齢者社会を踏まえていくと、広域医療圏などはコンパクトシティとぶつかり合うテーマでもあるので、そこは課題である。

＜空き地・空き家について＞
・ 空き地・空き家の実態（分布や量、所有者情報など）について把握を行なっているか。また、行うにあたっての課題は何か。
→全体で 12%という情報はあるが、地区地域別、字別のデータはない。
都市機能誘導地域について調べたところ、駅に近いということや、道路沿いであるかどうかに関わらずまんべんなく空き家は存在する。これは推測だが、人口密度が高かったところほど空き家が多い可能性はある。

・ 所有者不明の土地や、共有者が多い土地は把握しているか
→一部の共有者が多い土地は把握している。これは市の事業に絡みそうな土地だったため調査したもの。そうでない土地については調査を行っていない（調査の優先順位を定めていない）状況。

・ 所有者不明地の防止策として、登記の義務化や、登録免許税の手数料化を検討しているが、このことについて行政側としてどのように考えるか。
→手続きはより簡便に、よりスマートに透明化して行った方がよい。省力で持続可能な高度電子シ

ステム化が必要である。
今後は、教育や福祉等人の手でなければならない所に人員エネルギーを割くべき。市役所も業務の効率化を図り、改善しなければ。効率化できる手続きに人員を割くのは市民、市役所とも大きなロス。
人口減少の縮退社会においては、地域に納税者が無ければ立ち行かない。行政が、地域のマネジメント職としての機能を果たすためには自分たちも事業・産業・人材を醸成していくこと。

・ 空き家に対する利活用の方向性として中古住宅市場の取引を活発化することを検討しているが、花巻市における中古住宅の取引は新築住宅の取引と比べてどのような状況にあるか。
→中古建築物件の取引は行われている。取引が行われない物件は建物の状態が悪いとか、所有者が不明であるとか、共有者が多いなどの事情がある。

・ 空き家所有者に解体・活用を促すための施策として、当該空き家所有者の土地に対し固定資産税の住宅用地の特例を適用除外する範囲を特定空家以外の空き家にも拡大することを検討しているが、このことについて行政側としてどのように考えるか。
→基本的には賛成である。（商店街については）インフラや道路についても公費を投じ、減税も行うなど商売をしやすくする環境を整えてきた。しかし、現在商売を行っておらず雇用も発生していない。地域の一等地を産業活動に使っていないのは社会的なロスである。根本事情をも含め、それを解決するベクトルは必要。

・ リノベーションの事業を行って空き家を解決したことにより、どのようなメリットがあったと考えているか。
→リノベーション事業とはそもそも、空き家や空き店舗を資源と見立てて暫定利用して稼ぐことを目的としており、結果的に産業や雇用の開発、担い手の育成など、空き家問題よりももっと広い社会課題を解決することに繋がる。また、新築店舗整備のような、まちの大改造を行うことが目的ではない。都市が豊かに持続していくために、住む人や働く人の知恵が生かされるまちづくりが大事であり、その資源の一部としてその空間、空き家や空き店舗があるという考え方である。リノベーションまちづくりを行政が後押しするからこそ民間が安心して事業に取り組むことができる。事業形態は千差万別、法制度面は可能な限りは行政が根回しや調整を行う。
リノベーションの効果についてはまちを歩いて分かったと思うが、事業を行わなければ一店舗一店舗、あの場が存在しえなかった。動いたからこそ、そういった場が出来た。官民にかかわらず、当事者として自らの領域と創意工夫において、望むシーンを作りだし、あるいは事業として組み立て、生産向上に務めるのが、その人自身の日常においても、まちづくりにおいても必要なことと考えている。

## 加美町ヒアリング記録

【日時】 2018 年 11 月 29 日 14:00～
【場所】 加美町役場
【対応者】 加美町協働のまちづくり推進課、企画財政課

【ヒアリング事項】
＜加美町の現在の財政状況、持続可能性について＞
・ 現状の財政状況のまま、人口減少が進んだ場合、財政状況の見通し（経常収支比率、実質公債費比率、将来負担比率など）はどのようなものになると考えているか。また、現行の行政サービスの水準を維持することができるか。
→現状は地方交付税への依存割合が大きく、県内市町村の中でも自主財源の割合が低い。合併の特例が終わりつつある中で地方交付税も減少してきている状況である。国も財政再建を掲げており地方財政計画の縮減が予想され、今後の影響が心配される。経常収支比率については全国平均が 90%近い事もあるが、29 年度で 91.4%であり高い状況である。全国的に地方財政の硬直化が見られる。実質公債費比率は 28 年度 7.5%、19 年度では 19.6%であり、地方債の発行の抑制に努めた結果、改善をしている状況である。将来負担比率についても公債費が減る事に伴い、改善傾向にある。実際に、地方債残高はかなり減少をしている一方で、財政調整基金残高は計画的に積み増しをしている。人口減少によって税収の減少も予想されるが、公債費の適正化に取り組んでおり、実質公債費比率や将来負担比率の影響はそれほどでもないと考えている。一方で経常収支比率については、歳入の減少が財政の硬直化に直結し、政策的事業や災害対応などを行う安定的な行政運営が難しくなる事も予想される。

・ これまで、財政の効率化を目的とした特徴的な施策（他自治体との施設の相互利用、広域的な交通ネットワークの形成等、その他広域連携、市民協働などの事業）はあったか。また、その効果はどのようなものだったか。
→昔から行っているのが衛生処理（ゴミ、し尿）と消防等であり、大崎地域広域行政事務組合で行っている。色麻町とは病院を共同で運営している。また定住自立圏の枠組みで様々な取組を行っている。

・ 今後、人口減少により歳入が減少することが予想される中で行政サービスを維持するためにどのような施策を考えているか。歳入の確保、歳出の抑制の両面について現段階で考えられることがあれば聞かせてほしい。
→税の徴収の強化を継続的に行っていく。税務課に特別徴収対策室を設置し、県と協力して徴収困難事例に共同で対応をしている。税徴収の組織知の集積を行い、保険料の徴収を合わせて強化している。23 年度の税の徴収率は 91.9%、29 年度は 98.6%と上昇している。歳入の確保の中に

は企業版ふるさと納税やクラウドファンディングの活用なども検討している。

・ 空き家に対する固定資産税について、住宅用地の特例などは適用しているか。
→特定空家になったものについては勧告を行えば対象から外す事ができるが、そこまでいたった事例はない。よって特例適用は続いている事になる。今のところ所有者を追跡して徴収強化をしている状況である。また空き家については定義も曖昧な状況である。国では一年間管理されていないものを空き家としているが、年に一回程度帰省するような方も多い。空き家が増えている事もあり大きな問題である。

・ 加美町の公共施設等総合管理計画では、公共施設の将来の1年当たりの更新費用を21.6億円と試算している。一方で過去5年間の投資的経費の平均は 14.7 億円となっており、全ての公共施設を同規模で更新することは難しい状況がうかがえる。今後、更新の可否または優先順位を行うとすればどのような考えに基づいて行われるか。現段階で考えられることがあれば聞かせてほしい。
→具体的にはまだ検討途中である。現状把握の段階で長寿命化や耐震化をまず検討した後に、個別計画の策定の中で考えていく事になる。また学校の再編も大きなテーマになるのだが、維持していくにはどれだけのコストがかかるのかを見える化し、住民への説明を行っていく必要がある。来年の4月には小学校が一つ統合をする予定である。

・ 市町村が住民に面と向かって行政施設やインフラの縮減の合意を得るのは、一般的に難しい議論になると思うがどう考えるか。
→加美町は元々3町が合併してできており、公共施設が3セットずつ配置してある。人口規模に対して数が多い。それは分かってはいるのだが、各住民からすれば日常的に使っている施設であるので、それをどこか一本にしようというようなのは難しい。

・ 公共施設の中には、市町村単位ではなく広域単位で立地を考えた方が良いものもあると思う。例えば音楽ホールなどは、大崎圏域では加美町のバッハホールや大崎市民会館の他にも、岩出山や田尻も立地しており、そこまでの数が必要なのかという疑問があるが、この点についてどう考えるか。
→加美町には他にも一つホールが存在している。音楽ホールは合併前に競ってまちづくりをしていた時の目玉となっていた。それをなくすというのは住民の理解が難しい。それが住民の負担に跳ね返ってくる事は分かっているのだが。既にあるものについては有効活用をしていくというようになってしまう。定住自立圏でも連携はあるのだが、利用面での協定になってしまい立地の話については踏み込んでいない。

・ 町の外の人間からすればバッハホールの印象の方が強く、やくらい文化センターはあまり知られていないと思うのだが、そこまで差があっても統廃合などは難しいのか。

→小野田地区には人が集まれるところがなく、合併後にやっていけなくなる事を危惧して整備を行い、合併後に完成した。そのような事情もある。

・ これまでの項目に関連して、民間との連携（指定管理者制度、PFI のほか民間と共同した行政サービスの提供など）を図ることなどの考えはあるか。
→現在、具体的に考えているところはない。28 年2月に七十七銀行と包括的連携協定を結んでおり情報提供をいただいている。PFI についても具体的なノウハウを知りたいということもあり、今後勉強をしていく。公共施設等総合管理計画の中でも更新を考える際には PFI を検討する事となっている。

＜加美町のまちづくりについて＞
・ 加美町におけるまちづくりのための施策の中には、人口減少社会を見据え一定地域に居住の誘導を行う等のコンパクトシティを志向して行うものはあるか。
→加美町の場合は、居住の誘導のようなことは考えてはいない。ただ人口減少への課題は認識していて、現在くらしている地域で安全に暮らしていけるように地域運営組織の設立や、小学校区単位での小さな拠点づくりなどの地域力向上支援事業を進めており、自主自立の地域運営組織をつくり、自分たちで地域課題を解決していく力をつける支援を行っている。

・ 現在推進しておられる協働のまちづくり、音楽と福祉のまちづくり等の動機としてどのようなものがあるか（例：人口減少への危機感、他）。また現在の取組はどのような事をしているのか。
→協働のまちづくりの動機としては、人口ビジョンや総合戦略にあるように、人口減少を前提に考えた時に、「共生」「協働」「自治」という理念が基本的なものとしてある。音楽と福祉のまちづくりについては既に存在しているバッハホールや国立音楽院という、音楽に特化した観光資源があるのでそれを起点にまちづくりを考えるという思いがある。

・ 前回のヒアリングにおいて、役場新庁舎や道の駅の建設などの公共・公益施設の建設の話がされたが、中新田地区の交流人口の増加の観点から、PFI などの官民連携手法による複合施設化などは考えられるか。
→現在は役場の新設について具体的な議論まで進んでいない。

・ 近年、やくらい地区にボルダリング施設を整備するなどされたが、今後、追加整備を行い日本代表レベルの選手の合宿の誘致などを目指す予定はあるか。
→オープンして間もない施設ではあるが既に日本トップレベルの選手にも利用いただいており、国体の予選も開催された。管理運営している方も精力的に広報をいただいている。リードやスピードの練習場があればよいというお話をいただいている。

＜まちづくりに係る広域的な機能分担に必要な視点＞

・ 今後、機能の分担（居住、観光、産業など）という観点から、大崎圏域における調整も必要となるかと思うが、その為にはどのような枠組み（協議の場）が必要か。また現在その役割を担う枠組みはあるか。

→広域でエリア付けを行うようなことは、やるとすれば定住自立圏の中で行う事にはなるだろうが。定住自立圏の中では事業ごとにどのような連携を行うかということは記載しているがそこまで踏み込んだ内容にはなっていない。またそれぞれの首長の考え方の違いもある。市町村合併を行い広域化した自治体でさえ、旧町単位で同じような施設を作ってしまうことがあり難しいのだろう。

・ ネットワークの形成（公共交通など）について、現在周辺自治体と協力して行っている取組はあるか。

→加美町と大崎市でミヤコーバスに補助金を出して、古川駅と加美町との間のバスを運行している。

・ まちの機能分担（居住、観光、産業など）、公共施設の効率的配置、持続可能な公共交通ネットワークなどの観点から、提言として“広域圏でのまちづくり方針”の策定を考えている。それについて、例えば県道267号線の整備を行い小野田地区、大崎市鳴子地区との観光分野での連携・特化なども考えられるがどうか。

→宮崎地区には県道が2本通っており、一つは鳴子の川渡温泉に抜ける道路（267 号線）と山形県最上町に抜ける道路（262 号線）がある。いずれも未整備であり、観光面で重要な道路であることは認識してはいる。大崎市と最上町と県への働きかけは行っているのだがなかなか実現しない。

・ 近年の地方分権に伴う権限委譲により、基礎自治体の業務量も増加しており、そのような中でまちづくりのビジョン形成などの企画的業務を推進していく事が難しくなってきているのではないかと考えているが、その点について県に求めたい役割などはあるか。

→なかなか回答するのが難しいが、それぞれの地域で行っている地域づくりの足並みが揃っていない。宮城県については丸森町などが先進地になるが、横のつながりが弱いように感じている。そのような部分での連携ができると良いかと思う。権限委譲によって町の業務は増えているはずなのだが、どこがどのくらい増えているのかというのが分からない。しかし、地方交付税の一本化がされているにもかかわらず職員数がなかなか減らないのは、そのような理由があるのかもしれない。

## 宮城県ヒアリング記録

【日時】 2018 年 12 月 3 日 14:00～
【場所】 宮城県庁
【対応者】 宮城県土木部都市計画課、震災復興・企画部総合交通対策課

【ヒアリング事項】
＜立地適正化計画の策定状況について＞
→宮城県では現在大崎市のみ策定をしている。県としても計画策定を自治体に働きかけているところで、県内では平成の大合併から十年経ち、市町村マスタープランが更新時期となっており検討を考えているところもあるようだ。策定プロセスにおける県の関わりとしては、市町村都市再生協議会の構成員として参加している。
→計画策定推進上の課題は、そもそも都市計画に人を割けないというマンパワー的な問題となる。町村部には都市計画専任の担当者もいないことが多い。予算としてはコンパクトシティ形成支援事業による国の支援もがあるが自治体負担も存在する。

＜地域公共交通網形成計画の策定状況について＞
→宮城県内では9つの自治体が策定済みで、女川町が現在策定中である。県は協議会の構成員となっており、県の立場から様々な助言や先進事例の情報提供を行っている。
→県庁内でも地域公共交通については、政策課題として部署横断での検討を行っており、その中に交通弱者等への支援があり、検討を行っている。自家用有償やデマンド、買い物バスについてだが、県内では NPO などによる自家用有償はなく、市町村運営のものがいくつかあるだけであり、NPO 等民間運営の導入にはどうすれば良いか検討をしているところ。
→買物バスについては、国でも状況を把握しておらず対応ができていない状況であるが、住民バスと連携などがはかれれば良いと考えている。

＜その他意見交換＞
・ 都市計画という分野では徐々に権限委譲が進んでおり、都道府県の実質的な調整機能が失われていると思うが、そのような県の関わり方が難しくなっているところについてどのように思っているか。
→都市計画法上は、県は少し離れて俯瞰して見ましょうというようなことになっており、個別の話についてはほとんど関わりがない。今はマスタープランや区域区分くらい。周りの市町村との関わりについて見ていくのが現行法上のあり方と考えている。

・ 立地適正化計画については県の関わりがほとんどないが、その点についてどのように考えているか。

→市町村マスタープランは策定したら送付してもらうだけで関わりがない。立地適正化計画策定の協議会へ参加もしているが、その中には地域の住民の代表の方もおり、自分たちの地域の税金が上がるのではないか等個別の心配を抱えている。そのような中で県が広域単位の話を持ち出すのも難しい。

・ 群馬県では館林都市圏という場所では広域的な立地適正化を行っているが、宮城県では取組を進めていくのが難しいのか。
→都市計画区域自体は広域都市圏で形成をしているものの、立地適正化計画までは市町同士の事情もあり難しい。そもそもの立地適正化計画の理解自体が町村部では進んでいないという状況がある。

・ 例えば仙塩広域都市圏だと居住誘導区域は設定できても、都市機能誘導区域は設定できないという自治体もあると思う。そのようなところでも難しいか。
→市町村の数が増えれば増える程、合意形成が難航すると考えられる。我々も区域区分一つをとっても他市町との調整に何年もかかっているという状況である。分野別の連携ならありえるとは思うが区域の設定を伴う計画の策定は難しいだろう。

・ 都市計画区域マスタープランの改訂予定はないか。
→県のマスタープランだと震災後に見直しを行っており、ちょうど一周するところである。

・ 仙台市は総合計画を33 年からの10年分の検討を行っている。基本的には市は市域のことを行うのみという考えの方もおり、広域的な観点を持ちにくい。もう少し県の役割を強化しても良いと思うのだが、かかる観点から弱い市町村への支援というような方策が必要と思うのだがどうか。
→市町村のマンパワー不足という点については、法が改正されてもなかなか解消しにくいように思う。アドバイスや出前講座的に人を出すということはできても業務の肩代わりのようなところまでは難しい。また組織の話になると個別の課ではどうにもならない。

・民間の活用という点について、公共交通という分野では民間の参入が特に難しいと考えている。地元の業者の了解が前提となっており、小売や物流の事業者の力を活用ができない。そのような点についてどのように考えているか。
→国の方も少しずつ、規制を緩めてはいる。いずれタクシー会社等もドライバーが高齢化していくことになり、他業種の参入も進んでいくのだろうと思う。

・ 立地適正化計画の普及について国の取組はどう思うか。
→立地適正化計画については、かなり重点的に取り組まれている。首長へ直接説明して回っており、キャラバンと銘打って押し進めている。

・ 広域的な取組を推進していく上で何かうまみがあれば良いと思うのだが、県でそのようなものを見いだしていくことはできないか。
→ゴミ処理や消防とか、必要に迫られるものはすぐに話が進むと思うのだが、まちづくりという観点で広域的な視点でうまみが見いだすのが難しいと思う。

・ 立地適正化計画についてはなかなか作成が難しいというお話を今日は全般的に話されたが、大崎市だけが推進していることについて県はどのような点が動機となっていると考えているか。どのような条件があれば立地適正化計画を取り入れやすいか。
→大崎市の場合は、市の中心部でまちづくりのための事業が進んでいることがある。そのような中で立地適正化計画策定の必要性が出てきたのだと思う。何かまちづくりを行う上で狙いがないと話が進まないと思う。

・ コンパクト＋ネットワークという概念について、その二つの相互関係について、県の立場でどのようにお考えか。連動をしているか、それとも別個で動いているように見えるか。
→ 連携まではいっていないと思う。あらかじめ外生的に決められている条件を踏まえた上での計画づくりをそれぞれで行っているという状況で、それを内生化して両輪として進めていくようにはなっていない。

**参照法令（５０音順）**

**空家等対策の推進に関する特別措置法**

（平成二十六年法律第百二十七号）

施行日： 基準日時点

最終更新： 基準日

（目的）

第一条　この法律は、適切な管理が行われていない空家等が防災、衛生、景観等の地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼしていることに鑑み、地域住民の生命、身体又は財産を保護するとともに、その生活環境の保全を図り、あわせて空家等の活用を促進するため、空家等に関する施策に関し、国による基本指針の策定、市町村（特別区を含む。第十条第二項を除き、以下同じ。）による空家等対策計画の作成その他の空家等に関する施策を推進するために必要な事項を定めることにより、空家等に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって公共の福祉の増進と地域の振興に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条　この法律において「空家等」とは、建築物又はこれに附属する工作物であって居住その他の使用がなされていないことが常態であるもの及びその敷地（立木その他の土地に定着する物を含む。）をいう。ただし、国又は地方公共団体が所有し、又は管理するものを除く。

２　この法律において「特定空家等」とは、そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態又は著しく衛生上有害となるおそれのある状態、適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態にあると認められる空家等をいう。

（空家等の所有者等の責務）

第三条　空家等の所有者又は管理者（以下「所有者等」という。）は、周辺の生活環境に悪影響を及ぼさないよう、空家等の適切な管理に努めるものとする。

（市町村の責務）

第四条　市町村は、第六条第一項に規定する空家等対策計画の作成及びこれに基づく空家等に関する対策の実施その他の空家等に関する必要な措置を適切に講ずるよう努めるものとする。

（基本指針）

第五条　国土交通大臣及び総務大臣は、空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するための基本的な指針（以下「基本指針」という。）を定めるものとする。

２　基本指針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一　空家等に関する施策の実施に関する基本的な事項

二　次条第一項に規定する空家等対策計画に関する事項

三　その他空家等に関する施策を総合的かつ計画的に実施するために必要な事項

3　国土交通大臣及び総務大臣は、基本指針を定め、又はこれを変更しようとするときは、あらかじめ、関係行政機関の長に協議するものとする。
4　国土交通大臣及び総務大臣は、基本指針を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
（空家等対策計画）
第六条　市町村は、その区域内で空家等に関する対策を総合的かつ計画的に実施するため、基本指針に即して、空家等に関する対策についての計画（以下「空家等対策計画」という。）を定めることができる。
2　空家等対策計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。
一　空家等に関する対策の対象とする地区及び対象とする空家等の種類その他の空家等に関する対策に関する基本的な方針
二　計画期間
三　空家等の調査に関する事項
四　所有者等による空家等の適切な管理の促進に関する事項
五　空家等及び除却した空家等に係る跡地（以下「空家等の跡地」という。）の活用の促進に関する事項
六　特定空家等に対する措置（第十四条第一項の規定による助言若しくは指導、同条第二項の規定による勧告、同条第三項の規定による命令又は同条第九項若しくは第十項の規定による代執行をいう。以下同じ。）その他の特定空家等への対処に関する事項
七　住民等からの空家等に関する相談への対応に関する事項
八　空家等に関する対策の実施体制に関する事項
九　その他空家等に関する対策の実施に関し必要な事項
3　市町村は、空家等対策計画を定め、又はこれを変更したときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
4　市町村は、都道府県知事に対し、空家等対策計画の作成及び変更並びに実施に関し、情報の提供、技術的な助言その他必要な援助を求めることができる。
（協議会）
第七条　市町村は、空家等対策計画の作成及び変更並びに実施に関する協議を行うための協議会（以下この条において「協議会」という。）を組織することができる。
2　協議会は、市町村長（特別区の区長を含む。以下同じ。）のほか、地域住民、市町村の議会の議員、法務、不動産、建築、福祉、文化等に関する学識経験者その他の市町村長が必要と認める者をもって構成する。
3　前二項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。
（都道府県による援助）
第八条　都道府県知事は、空家等対策計画の作成及び変更並びに実施その他空家等に関しこの法律に基づき市町村が講ずる措置について、当該市町村に対する情報の提供及び技術的な

助言、市町村相互間の連絡調整その他必要な援助を行うよう努めなければならない。
（立入調査等）
第九条　市町村長は、当該市町村の区域内にある空家等の所在及び当該空家等の所有者等を把握するための調査その他空家等に関しこの法律の施行のために必要な調査を行うことができる。
2　市町村長は、第十四条第一項から第三項までの規定の施行に必要な限度において、当該職員又はその委任した者に、空家等と認められる場所に立ち入って調査をさせることができる。
3　市町村長は、前項の規定により当該職員又はその委任した者を空家等と認められる場所に立ち入らせようとするときは、その五日前までに、当該空家等の所有者等にその旨を通知しなければならない。ただし、当該所有者等に対し通知することが困難であるときは、この限りでない。
4　第二項の規定により空家等と認められる場所に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証明書を携帯し、関係者の請求があったときは、これを提示しなければならない。
5　第二項の規定による立入調査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。
（空家等の所有者等に関する情報の利用等）
第十条　市町村長は、固定資産税の課税その他の事務のために利用する目的で保有する情報であって氏名その他の空家等の所有者等に関するものについては、この法律の施行のために必要な限度において、その保有に当たって特定された利用の目的以外の目的のために内部で利用することができる。
2　都知事は、固定資産税の課税その他の事務で市町村が処理するものとされているもののうち特別区の存する区域においては都が処理するものとされているもののために利用する目的で都が保有する情報であって、特別区の区域内にある空家等の所有者等に関するものについて、当該特別区の区長から提供を求められたときは、この法律の施行のために必要な限度において、速やかに当該情報の提供を行うものとする。
3　前項に定めるもののほか、市町村長は、この法律の施行のために必要があるときは、関係する地方公共団体の長その他の者に対して、空家等の所有者等の把握に関し必要な情報の提供を求めることができる。
（空家等に関するデータベースの整備等）
第十一条　市町村は、空家等（建築物を販売し、又は賃貸する事業を行う者が販売し、又は賃貸するために所有し、又は管理するもの（周辺の生活環境に悪影響を及ぼさないよう適切に管理されているものに限る。）を除く。以下第十三条までにおいて同じ。）に関するデータベースの整備その他空家等に関する正確な情報を把握するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。
（所有者等による空家等の適切な管理の促進）
第十二条　市町村は、所有者等による空家等の適切な管理を促進するため、これらの者に対し、情報の提供、助言その他必要な援助を行うよう努めるものとする。
（空家等及び空家等の跡地の活用等）

第十三条　市町村は、空家等及び空家等の跡地（土地を販売し、又は賃貸する事業を行う者が販売し、又は賃貸するために所有し、又は管理するものを除く。）に関する情報の提供その他これらの活用のために必要な対策を講ずるよう努めるものとする。

（特定空家等に対する措置）

第十四条　市町村長は、特定空家等の所有者等に対し、当該特定空家等に関し、除却、修繕、立木竹の伐採その他周辺の生活環境の保全を図るために必要な措置（そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態又は著しく衛生上有害となるおそれのある状態にない特定空家等については、建築物の除却を除く。次項において同じ。）をとるよう助言又は指導をすることができる。

2　市町村長は、前項の規定による助言又は指導をした場合において、なお当該特定空家等の状態が改善されないと認めるときは、当該助言又は指導を受けた者に対し、相当の猶予期限を付けて、除却、修繕、立木竹の伐採その他周辺の生活環境の保全を図るために必要な措置をとることを勧告することができる。

3　市町村長は、前項の規定による勧告を受けた者が正当な理由がなくてその勧告に係る措置をとらなかった場合において、特に必要があると認めるときは、その者に対し、相当の猶予期限を付けて、その勧告に係る措置をとることを命ずることができる。

4　市町村長は、前項の措置を命じようとする場合においては、あらかじめ、その措置を命じようとする者に対し、その命じようとする措置及びその事由並びに意見書の提出先及び提出期限を記載した通知書を交付して、その措置を命じようとする者又はその代理人に意見書及び自己に有利な証拠を提出する機会を与えなければならない。

5　前項の通知書の交付を受けた者は、その交付を受けた日から五日以内に、市町村長に対し、意見書の提出に代えて公開による意見の聴取を行うことを請求することができる。

6　市町村長は、前項の規定による意見の聴取の請求があった場合においては、第三項の措置を命じようとする者又はその代理人の出頭を求めて、公開による意見の聴取を行わなければならない。

7　市町村長は、前項の規定による意見の聴取を行う場合においては、第三項の規定によって命じようとする措置並びに意見の聴取の期日及び場所を、期日の三日前までに、前項に規定する者に通知するとともに、これを公告しなければならない。

8　第六項に規定する者は、意見の聴取に際して、証人を出席させ、かつ、自己に有利な証拠を提出することができる。

9　市町村長は、第三項の規定により必要な措置を命じた場合において、その措置を命ぜられた者がその措置を履行しないとき、履行しても十分でないとき又は履行しても同項の期限までに完了する見込みがないときは、行政代執行法（昭和二十三年法律第四十三号）の定めるところに従い、自ら義務者のなすべき行為をし、又は第三者をしてこれをさせることができる。

10　第三項の規定により必要な措置を命じようとする場合において、過失がなくてその措置を命ぜられるべき者を確知することができないとき（過失がなくて第一項の助言若しくは指導又は第二項

の勧告が行われるべき者を確知することができないため第三項に定める手続により命令を行うことができないときを含む。）は、市町村長は、その者の負担において、その措置を自ら行い、又はその命じた者若しくは委任した者に行わせることができる。この場合においては、相当の期限を定めて、その措置を行うべき旨及びその期限までにその措置を行わないときは、市町村長又はその命じた者若しくは委任した者がその措置を行うべき旨をあらかじめ公告しなければならない。

11　市町村長は、第三項の規定による命令をした場合においては、標識の設置その他国土交通省令・総務省令で定める方法により、その旨を公示しなければならない。

12　前項の標識は、第三項の規定による命令に係る特定空家等に設置することができる。この場合においては、当該特定空家等の所有者等は、当該標識の設置を拒み、又は妨げてはならない。

13　第三項の規定による命令については、行政手続法（平成五年法律第八十八号）第三章（第十二条及び第十四条を除く。）の規定は、適用しない。

14　国土交通大臣及び総務大臣は、特定空家等に対する措置に関し、その適切な実施を図るために必要な指針を定めることができる。

15　前各項に定めるもののほか、特定空家等に対する措置に関し必要な事項は、国土交通省令・総務省令で定める。

（財政上の措置及び税制上の措置等）

第十五条　国及び都道府県は、市町村が行う空家等対策計画に基づく空家等に関する対策の適切かつ円滑な実施に資するため、空家等に関する対策の実施に要する費用に対する補助、地方交付税制度の拡充その他の必要な財政上の措置を講ずるものとする。

2　国及び地方公共団体は、前項に定めるもののほか、市町村が行う空家等対策計画に基づく空家等に関する対策の適切かつ円滑な実施に資するため、必要な税制上の措置その他の措置を講ずるものとする。

（過料）

第十六条　第十四条第三項の規定による市町村長の命令に違反した者は、五十万円以下の過料に処する。

2　第九条第二項の規定による立入調査を拒み、妨げ、又は忌避した者は、二十万円以下の過料に処する。

附　則

（施行期日）

1　この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第九条第二項から第五項まで、第十四条及び第十六条の規定は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（検討）

2　政府は、この法律の施行後五年を経過した場合において、この法律の施行の状況を勘案し、必要があると認めるときは、この法律の規定について検討を加え、その結果に基づいて所要の措置

を講ずるものとする。

**所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法**

（平成三十年法律第四十九号）

施行日：

最終更新：　平成三十年六月十三日公布（平成三十年法律第四十九号）改正

第一章　総則

（目的）

第一条　この法律は、社会経済情勢の変化に伴い所有者不明土地が増加していることに鑑み、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索を図るため、国土交通大臣及び法務大臣による基本方針の策定について定めるとともに、地域福利増進事業の実施のための措置、所有者不明土地の収用又は使用に関する土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号）の特例、土地の所有者等に関する情報の利用及び提供その他の特別の措置を講じ、もって国土の適正かつ合理的な利用に寄与することを目的とする。

（定義）

第二条　この法律において「所有者不明土地」とは、相当な努力が払われたと認められるものとして政令で定める方法により探索を行ってもなおその所有者の全部又は一部を確知することができない一筆の土地をいう。

2　この法律において「特定所有者不明土地」とは、所有者不明土地のうち、現に建築物（物置その他の政令で定める簡易な構造の建築物で政令で定める規模未満のもの（以下「簡易建築物」という。）を除く。）が存せず、かつ、業務の用その他の特別の用途に供されていない土地をいう。

3　この法律において「地域福利増進事業」とは、次に掲げる事業であって、地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進を図るために行われるものをいう。

一　道路法（昭和二十七年法律第百八十号）による道路、駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）による路外駐車場その他一般交通の用に供する施設の整備に関する事業

二　学校教育法（昭和二十二年法律第二十六号）による学校又はこれに準ずるその他の教育のための施設の整備に関する事業

三　社会教育法（昭和二十四年法律第二百七号）による公民館（同法第四十二条に規定する公民館に類似する施設を含む。）又は図書館法（昭和二十五年法律第百十八号）による図書館（同法第二十九条に規定する図書館と同種の施設を含む。）の整備に関する事業

四　社会福祉法（昭和二十六年法律第四十五号）による社会福祉事業の用に供する施設の整備に関する事業

五　病院、療養所、診療所又は助産所の整備に関する事業

六　公園、緑地、広場又は運動場の整備に関する事業

七　住宅（被災者の居住の用に供するものに限る。）の整備に関する事業であって、災害（発生した日から起算して三年を経過していないものに限る。次号イにおいて同じ。）に際し災害救助法（昭和二十二年法律第百十八号）が適用された同法第二条に規定する市町村の区域内において行われるもの

八　購買施設、教養文化施設その他の施設で地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進に資するものとして政令で定めるものの整備に関する事業であって、次に掲げる区域内において行われるもの

イ　災害に際し災害救助法が適用された同法第二条に規定する市町村の区域

ロ　その周辺の地域において当該施設と同種の施設が著しく不足している区域

九　前各号に掲げる事業のほか、土地収用法第三条各号に掲げるもののうち地域住民その他の者の共同の福祉又は利便の増進に資するものとして政令で定めるものの整備に関する事業

十　前各号に掲げる事業のために欠くことができない通路、材料置場その他の施設の整備に関する事業

4　この法律において「特定登記未了土地」とは、所有権の登記名義人の死亡後に相続登記等（相続による所有権の移転の登記その他の所有権の登記をいう。以下同じ。）がされていない土地であって、土地収用法第三条各号に掲げるものに関する事業（第二十七条第一項及び第三十九条第一項において「収用適格事業」という。）を実施しようとする区域の適切な選定その他の公共の利益となる事業の円滑な遂行を図るため当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を探索する必要があるものをいう。

第二章　基本方針等

（基本方針）

第三条　国土交通大臣及び法務大臣は、所有者不明土地の利用の円滑化及び土地の所有者の効果的な探索（以下「所有者不明土地の利用の円滑化等」という。）に関する基本的な方針（以下「基本方針」という。）を定めなければならない。

2　基本方針においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一　所有者不明土地の利用の円滑化等の意義及び基本的な方向

二　所有者不明土地の利用の円滑化等のための施策に関する基本的な事項

三　特定所有者不明土地を使用する地域福利増進事業に関する基本的な事項

四　特定登記未了土地の相続登記等の促進に関する基本的な事項

五　前各号に掲げるもののほか、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する重要事項

3　国土交通大臣及び法務大臣は、基本方針を定めようとするときは、関係行政機関の長に協議しなければならない。

4　国土交通大臣及び法務大臣は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5　前二項の規定は、基本方針の変更について準用する。

（国の責務）

第四条　国は、所有者不明土地の利用の円滑化等に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。
2　国は、地方公共団体その他の者が行う所有者不明土地の利用の円滑化等に関する取組のために必要となる情報の収集及び提供その他の支援を行うよう努めなければならない。
3　国は、広報活動、啓発活動その他の活動を通じて、所有者不明土地の利用の円滑化等に関し、国民の理解を深めるよう努めなければならない。
（地方公共団体の責務）
第五条　地方公共団体は、所有者不明土地の利用の円滑化等に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。
第三章　所有者不明土地の利用の円滑化のための特別の措置
第三節　不在者の財産及び相続財産の管理に関する民法の特例
第三十八条　国の行政機関の長又は地方公共団体の長（次条第五項において「国の行政機関の長等」という。）は、所有者不明土地につき、その適切な管理のため特に必要があると認めるときは、家庭裁判所に対し、民法（明治二十九年法律第八十九号）第二十五条第一項の規定による命令又は同法第九百五十二条第一項の規定による相続財産の管理人の選任の請求をすることができる。
第四章　土地の所有者の効果的な探索のための特別の措置
第一節　土地所有者等関連情報の利用及び提供
第三十九条　都道府県知事及び市町村長は、地域福利増進事業、収用適格事業又は都市計画事業（以下「地域福利増進事業等」という。）の実施の準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等（土地又は当該土地にある物件に関し所有権その他の権利を有する者をいう。以下同じ。）を知る必要があるときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、その保有する土地所有者等関連情報（土地所有者等と思料される者に関する情報のうちその者の氏名又は名称、住所その他国土交通省令で定めるものをいう。以下この条において同じ。）を、その保有に当たって特定された利用の目的以外の目的のために内部で利用することができる。
2　都道府県知事及び市町村長は、地域福利増進事業等を実施しようとする者からその準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等を知る必要があるとして土地所有者等関連情報の提供の求めがあったときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、当該地域福利増進事業等を実施しようとする者に対し、土地所有者等関連情報を提供するものとする。
3　前項の場合において、都道府県知事及び市町村長は、国及び地方公共団体以外の者に対し土地所有者等関連情報を提供しようとするときは、あらかじめ、当該土地所有者等関連情報を提供することについて本人（当該土地所有者等関連情報によって識別される特定の個人をいう。）の同意を得なければならない。ただし、当該都道府県又は市町村の条例に特別の定めがあるときは、この限りでない。

4　前項の同意は、その所在が判明している者に対して求めれば足りる。
5　国の行政機関の長等は、地域福利増進事業等の実施の準備のため当該地域福利増進事業等を実施しようとする区域内の土地の土地所有者等を知る必要があるときは、当該土地所有者等の探索に必要な限度で、当該土地に工作物を設置している者その他の者に対し、土地所有者等関連情報の提供を求めることができる。
第二節　特定登記未了土地の相続登記等に関する不動産登記法の特例
第四十条　登記官は、起業者その他の公共の利益となる事業を実施しようとする者からの求めに応じ、当該事業を実施しようとする区域内の土地につきその所有権の登記名義人に係る死亡の事実の有無を調査した場合において、当該土地が特定登記未了土地に該当し、かつ、当該土地につきその所有権の登記名義人の死亡後十年以上三十年以内において政令で定める期間を超えて相続登記等がされていないと認めるときは、当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を探索した上、職権で、所有権の登記名義人の死亡後長期間にわたり相続登記等がされていない土地である旨その他当該探索の結果を確認するために必要な事項として法務省令で定めるものをその所有権の登記に付記することができる。
2　登記官は、前項の規定による探索により当該土地の所有権の登記名義人となり得る者を知ったときは、その者に対し、当該土地についての相続登記等の申請を勧告することができる。この場合において、登記官は、相当でないと認めるときを除き、相続登記等を申請するために必要な情報を併せて通知するものとする。
3　登記官は、前二項の規定の施行に必要な限度で、関係地方公共団体の長その他の者に対し、第一項の土地の所有権の登記名義人に係る死亡の事実その他当該土地の所有権の登記名義人となり得る者に関する情報の提供を求めることができる。
4　前三項に定めるもののほか、第一項の規定による所有権の登記にする付記についての登記簿及び登記記録の記録方法その他の登記の事務並びに第二項の規定による勧告及び通知に関し必要な事項は、法務省令で定める。
第五章　雑則
（職員の派遣の要請）
第四十一条　地方公共団体の長は、地域福利増進事業等の実施の準備のためその職員に土地所有者等の探索に関する専門的な知識を習得させる必要があるときは、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に対し、国土交通省の職員の派遣を要請することができる。
（職員の派遣の配慮）
第四十二条　国土交通大臣は、前条の規定による要請があったときは、その所掌事務又は業務の遂行に著しい支障のない限り、適任と認める職員を派遣するよう努めるものとする。
（地方公共団体の援助）
第四十三条　地方公共団体は、地域福利増進事業を実施しようとする者その他の所有者不明土地を使用しようとする者の求めに応じ、所有者不明土地の使用の方法に関する提案、所有者不明土地の境界を明らかにするための措置に関する助言、土地の権利関係又は評価について特別の

知識経験を有する者のあっせんその他の援助を行うよう努めるものとする。

（権限の委任）

第四十五条　この法律に規定する国土交通大臣の権限は、国土交通省令で定めるところにより、その一部を地方整備局長又は北海道開発局長に委任することができる。

（省令への委任）

第四十七条　この法律に定めるもののほか、この法律の実施のため必要な事項は、国土交通省令又は法務省令で定める。

（経過措置）

第四十八条　この法律に基づき命令を制定し、又は改廃する場合においては、その命令で、その制定又は改廃に伴い合理的に必要と判断される範囲内において、所要の経過措置（罰則に関する経過措置を含む。）を定めることができる。

附　則　抄

（施行期日）

1　この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、第三章第一節及び第二節、第四十四条、第四十六条並びに第六章並びに附則第三項の規定は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

（検討）

2　政府は、この法律の施行後三年を経過した場合において、この法律の施行の状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

**地域公共交通の活性化及び再生に関する法律**

発令　　:平成 19 年 5 月 25 日号外法律第 59 号

最終改正:平成 30 年 5 月 25 日号外法律第 32 号

（目的）

第一条　この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網（以下「地域公共交通網」という。）の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

（国等の努力義務）

第四条　国は、地方公共団体、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために必要となる情報の収集、整理、分析及び提供、研究開発の推進並びに人材の養成及び資質の向上に努めなければならない。

2　都道府県は、市町村、公共交通事業者等その他の関係者が行う持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、各市町村の区域を超えた広域的な見地から、必要な助言その他の援助を行うとともに、必要があると認めるときは、市町村と密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

3　市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ主体的に持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むよう努めなければならない。

4　公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関するサービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実に努めなければならない。

第一節　地域公共交通網形成計画の作成

（地域公共交通網形成計画）

第五条　地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性

化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

2　地域公共交通網形成計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

二　地域公共交通網形成計画の区域

三　地域公共交通網形成計画の目標

四　前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

五　地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項

六　計画期間

七　前各号に掲げるもののほか、地域公共交通網形成計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

3　地域公共交通網形成計画においては、前項各号に掲げる事項のほか、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との連携その他の持続可能な地域公共交通網の形成に際し配慮すべき事項を定めるよう努めるものとする。

4　第二項第四号に掲げる事項には、地域公共交通特定事業に関する事項を定めることができる。

5　地域公共交通網形成計画は、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条の中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二の移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条の移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和が保たれたものでなければならない。

6　地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、あらかじめ、住民、地域公共交通の利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

7　地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成しようとするときは、これに定めようとする第二項第四号に掲げる事項について、次条第一項の協議会が組織されている場合には協議会における協議を、同項の協議会が組織されていない場合には関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会と協議をしなければならない。

8　地方公共団体は、地域公共交通網形成計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、主務大臣、都道府県（当該地域公共交通網形成計画を作成した都道府県を除く。）並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定める事業を実施すると見込まれる者及び関係する公安委員会に、地域公共交通網形成計画を送付し

なければならない。
9　主務大臣及び都道府県は、前項の規定により地域公共交通網形成計画の送付を受けたときは、主務大臣にあっては地方公共団体に対し、都道府県にあっては市町村に対し、必要な助言をすることができる。
10　第六項から前項までの規定は、地域公共交通網形成計画の変更について準用する。
（協議会）
第六条　地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。
2　協議会は、次に掲げる者をもって構成する。
一　地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体
二　関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
三　関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者
3　第一項の規定により協議会を組織する地方公共団体は、同項に規定する協議を行う旨を前項第二号に掲げる者に通知しなければならない。
4　前項の規定による通知を受けた者は、正当な理由がある場合を除き、当該通知に係る協議に応じなければならない。
5　協議会において協議が調った事項については、協議会の構成員はその協議の結果を尊重しなければならない。
6　主務大臣及び都道府県（第一項の規定により協議会を組織する都道府県を除く。）は、地域公共交通網形成計画の作成が円滑に行われるように、協議会の構成員の求めに応じて、必要な助言をすることができる。
7　前各項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。
（地域公共交通網形成計画の作成等の提案）
第七条　次に掲げる者は、地方公共団体に対して、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る地域公共交通網形成計画の素案を作成して、これを提示しなければならない。
一　公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施しようとする者
二　地域公共交通の利用者その他の地域公共交通の利用に関し利害関係を有する者
2　前項の規定による提案を受けた地方公共団体は、当該提案に基づき地域公共交通網形成計画の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、公表しなければならない。この場合において、地域公共交通網形成計画の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

（地域公共交通再編事業の実施）

第二十七条の二　地域公共交通網形成計画において、地域公共交通再編事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通網形成計画を作成した地方公共団体は、当該地域公共交通網形成計画に即して地域公共交通再編事業を実施するための計画（以下「地域公共交通再編実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該地域公共交通再編事業を実施し又はその実施を促進するものとする。

2　地域公共交通再編実施計画には、次に掲げる事項について定めるものとする。

一　地域公共交通再編事業を実施する区域

二　地域公共交通再編事業の内容及び実施主体（次号に掲げるものを除く。）

三　地方公共団体による支援の内容

四　地域公共交通再編事業の実施予定期間

五　地域公共交通再編事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

六　地域公共交通再編事業の効果

七　前各号に掲げるもののほか、地域公共交通再編事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

3　地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、特定旅客運送事業者等（その全部又は一部の区間又は区域が当該地域公共交通再編事業を実施する区域内に存する路線若しくは航路又は営業区域に係る特定旅客運送事業を営む全ての者及びその全部又は一部の者に代わって当該特定旅客運送事業に係る路線若しくは航路又は営業区域において旅客運送事業を営もうとする者その他の国土交通省令で定める者をいう。次項において同じ。）の全ての同意を得なければならない。

4　地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、関係する公共交通事業者等（特定旅客運送事業者等である者を除く。）、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会の意見を聴かなければならない。

5　地方公共団体は、地域公共交通再編実施計画を定めたときは、遅滞なく、これを関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者及び公安委員会に送付しなければならない。

6　前三項の規定は、地域公共交通再編実施計画の変更について準用する。

（地域公共交通再編実施計画の認定）

第二十七条の三　地方公共団体は、国土交通大臣に対し、地域公共交通再編実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を申請することができる。

2　国土交通大臣は、前項の規定による認定の申請があった場合において、その地域公共交通再編実施計画が次の各号のいずれにも適合するものであると認めるときは、その認定をするものとする。

一　地域公共交通再編実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。

二　地域公共交通再編実施計画に定める事項が地域公共交通再編事業を確実に遂行するため

適切なものであること。

三　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ　鉄道事業法第三条第一項の許可　同法第五条第一項各号（第三号を除く。ロにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ　鉄道事業法第七条第一項の認可　同条第二項において準用する同法第五条第一項各号に掲げる基準

ハ　鉄道事業法第十六条第一項の認可　同条第二項の基準

四　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客鉄道事業に該当するものであって、鉄道事業法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第六条各号のいずれにも該当しないこと。

五　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、旅客軌道事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる特許、認可又は許可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ　軌道法第三条の特許　同条の特許の基準

ロ　軌道法第十一条第一項の運賃及び料金の認可　同項の認可の基準

ハ　軌道法第二十二条ノ二の許可　同条の許可の基準

六　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、次のイからハまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからハまでに定める基準に適合すること。

イ　道路運送法第四条第一項の許可　同法第六条各号（第二号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ　道路運送法第九条第一項の認可　同条第二項の基準

ハ　道路運送法第十五条第一項の認可　同条第二項において準用する同法第六条各号に掲げる基準

七　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、一般乗合旅客自動車運送事業に該当するものであって、道路運送法第四条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第七条各号のいずれにも該当しないこと。

八　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、自家用有償旅客運送に該当するものであって、道路運送法第七十九条の登録又は同法第七十九条の七第一項の変更登録を受けなければならないものについては、前項の規定による認定の申請が同法第七十九条の四第一項各号のいずれにも該当しないこと。

九　地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、次のイからニまでに掲げる許可又は認可を受けなければならないものについては、当該事業の内容がそれぞれ当該イからニまでに定める基準に適合すること。

イ 海上運送法第三条第一項の許可 同法第四条各号（第三号を除く。ハにおいて同じ。）に掲げる基準

ロ 海上運送法第八条第三項の認可 同条第四項の基準

ハ 海上運送法第十一条第一項の認可 同条第二項において準用する同法第四条各号に掲げる基準

ニ 海上運送法第十一条の二第二項の認可 同条第三項において準用する同法第四条第六号に掲げる基準

十 地域公共交通再編実施計画に定められた事業のうち、国内一般旅客定期航路事業に該当するものであって、海上運送法第三条第一項の許可を受けなければならないものについては、当該事業を実施しようとする者が同法第五条各号のいずれにも該当しないこと。

3 前項の認定をする場合において、鉄道事業法第十六条第一項の認可、軌道法第三条の特許、同法第十一条第一項の運賃若しくは料金の認可、同法第二十二条ノ二の許可、道路運送法第九条第一項の認可又は海上運送法第八条第三項の認可を要するものについては、運輸審議会に諮るものとし、その他必要な手続は、政令で定める。

4 国土交通大臣は、第二項の認定をしようとするときは、国土交通省令で定めるところにより関係する道路管理者に、国土交通省令・内閣府令で定めるところにより関係する公安委員会に、それぞれ意見を聴くものとする。ただし、道路管理者の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令で定める場合、又は公安委員会の意見を聴く必要がないものとして国土交通省令・内閣府令で定める場合は、この限りでない。

5 第二項の認定を受けた地方公共団体は、当該認定に係る地域公共交通再編実施計画を変更しようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。

6 第二項から第四項までの規定は、前項の認定について準用する。

7 国土交通大臣は、第二項の認定に係る地域公共交通再編実施計画（第五項の変更の認定があったときは、その変更後のもの。以下「認定地域公共交通再編実施計画」という。）が第二項各号のいずれかに適合しなくなったと認めるとき、又は認定地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業を実施すべき者が当該認定地域公共交通再編実施計画に従って地域公共交通再編事業を実施していないと認めるときは、その認定を取り消すことができる。

8 第二項の認定及び第五項の変更の認定に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

**道路運送法**

（昭和二十六年法律第百八十三号）

施行日： 平成二十九年四月一日

最終更新： 平成二十九年六月二日公布（平成二十九年法律第四十五号）改正

第五章　自家用自動車の使用

（有償運送）

第七十八条　自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一　災害のため緊急を要するとき。

二　市町村（特別区を含む。以下この号において同じ。）、特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三　公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条　自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

（登録の申請）

第七十九条の二　前条の登録を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

一　氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名

二　行おうとする自家用有償旅客運送の種別（国土交通省令で定める自家用有償旅客運送の別をいう。次号において同じ。）

三　路線又は運送の区域、事務所の名称及び位置、事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車（以下「自家用有償旅客運送自動車」という。）の数その他の自家用有償旅客運送の種別ごとに国土交通省令で定める事項

四　運送しようとする旅客の範囲

2　前項の申請書には、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類を添付しなければならない。

（登録の実施）

第七十九条の三　国土交通大臣は、前条の規定による登録の申請があつた場合においては、次条第一項の規定により登録を拒否する場合を除くほか、次に掲げる事項を自家用有償旅客運送者登録簿（以下「登録簿」という。）に登録しなければならない。

一　前条第一項各号に掲げる事項

二　登録年月日及び登録番号

2　国土交通大臣は、前項の規定による登録をした場合においては、遅滞なく、その旨を申請者に通知しなければならない。

3　国土交通大臣は、登録簿を公衆の縦覧に供しなければならない。

（登録の拒否）

第七十九条の四　国土交通大臣は、第七十九条の二の規定による登録の申請が次の各号のいずれかに該当する場合には、その登録を拒否しなければならない。

一　申請者が一年以上の懲役又は禁錮の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなつた日から二年を経過していない者であるとき。

二　申請者が第七十九条の十二の規定による登録の取消しを受け、取消しの日から二年を経過していない者（当該登録を取り消された者が法人である場合においては、当該取消しを受けた法人のその処分を受ける原因となつた事項が発生した当時現にその法人の業務を執行する役員として在任した者で当該取消しの日から二年を経過していないものを含む。）であるとき。

三　申請者が自家用有償旅客運送の業務に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者又は成年被後見人である場合において、その法定代理人が前二号又は次号のいずれかに該当する者であるとき。

四　申請者が法人である場合において、その法人の役員が前三号のいずれかに該当する者であるとき。

五　申請に係る自家用有償旅客運送に関し、国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者又はその組織する団体、住民その他の国土交通省令で定める関係者が、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき。

六　申請者がその申請に係る自家用有償旅客運送に必要と認められる輸送施設の保有、運転者の確保、自家用有償旅客運送自動車の運行管理の体制の整備その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な国土交通省令で定める措置を講ずると認められないとき。

2　国土交通大臣は、前項の規定による登録の拒否をした場合においては、遅滞なく、その理由を示して、その旨を申請者に通知しなければならない。

（登録の有効期間）

第七十九条の五　第七十九条の登録の有効期間（次条第一項の有効期間の更新の登録を受けた場合における当該有効期間の更新の登録に係る第七十九条の登録の有効期間を含む。以下同じ。）は、登録の日から起算して二年とする。ただし、次条第一項の有効期間の更新の登録を受けようとする者が、従前の第七十九条の登録の有効期間において次の各号のいずれにも該当するときは、登録の日から起算して三年とする。

一　第七十九条の九第二項の規定による命令を受けていないこと。

二　第七十九条の十の届出に係る自家用有償旅客運送自動車の転覆、火災その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしていないこと。

三　第七十九条の十二第一項の規定による業務の全部又は一部の停止の命令を受けていないこと。

（有効期間の更新の登録）

第七十九条の六　第七十九条の登録の有効期間満了の後引き続き自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣の行う有効期間の更新の登録を受けなければならない。

2　第七十九条の三及び第七十九条の四の規定は、有効期間の更新の登録について準用する。この場合において、第七十九条の三第一項第二号中「登録番号」とあるのは、「登録番号並びに有効期間の更新の登録の年月日」と読み替えるものとする。

3　第七十九条の登録の有効期間の満了の日までに更新の登録の申請があつた場合において、その申請について前項において準用する第七十九条の三第二項又は第七十九条の四第二項の通知があるまでの間は、従前の第七十九条の登録は、その登録の有効期間の満了後も、なおその効力を有する。

4　前項の場合において、有効期間の更新の登録がなされたときは、第七十九条の登録の有効期間は、従前の有効期間の満了の日の翌日から起算するものとする。

（変更登録等）

第七十九条の七　第七十九条の登録を受けた者（以下「自家用有償旅客運送者」という。）は、第七十九条の二第一項各号に掲げる事項の変更（第三項に規定するものを除く。）をしようとするときは、国土交通大臣の行う変更登録を受けなければならない。ただし、路線を定めて行う自家用有償旅客運送につき天災その他国土交通省令で定めるやむを得ない事由によりその路線において自家用有償旅客運送自動車を運行することができなくなつた場合に、当該路線において自家用有償旅客運送自動車の運行を再開することができることとなるまでの間、当該路線と異なる路線により自家用有償旅客運送を行う場合において合理的に必要となる変更については、この限りでない。

2　第七十九条の三及び第七十九条の四の規定は、前項の変更登録について準用する。この場合において、第七十九条の三第一項中「次に掲げる事項」とあるのは「変更に係る事項」と、第七十九条の四第一項中「次の各号のいずれか」とあるのは「第五号又は第六号」と読み替えるものとする。

3　自家用有償旅客運送者は、事務所の名称その他の国土交通省令で定める軽微な事項の変更をしたときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

4　国土交通大臣は、前項の規定による届出を受理したときは、届出があつた事項を登録簿に登録しなければならない。

（旅客から収受する対価の掲示等）

第七十九条の八　自家用有償旅客運送者は、その業務の開始前に、旅客から収受する対価を定め、国土交通省令で定めるところにより、これをその事務所において公衆に見やすいように掲示し、又はあらかじめ、旅客に対し説明しなければならない。これを変更するときも同様とする。

2　前項の対価は、実費の範囲内であることその他の国土交通省令で定める基準に従つて定められたものでなければならない。

（輸送の安全及び旅客の利便の確保）

第七十九条の九　自家用有償旅客運送者は、自家用有償旅客運送自動車の運転者の乗務の管理その他の運行の管理、自家用有償旅客運送自動車への当該自動車である旨の表示その他の旅客に対する適切な情報の提供その他の輸送の安全及び旅客の利便の確保のために必要な事項として国土交通省令で定めるものを遵守しなければならない。

2　国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者の業務について輸送の安全又は旅客の利便が確保されていないと認めるときは、自家用有償旅客運送者に対し、次に掲げる措置その他その是正のために必要な措置を講ずべきことを命ずることができる。

一　自家用有償旅客運送自動車の運行の管理の方法を改善すること。

二　路線又は運送の区域を変更すること。

三　旅客から収受する対価を変更すること。

四　旅客の運送に関し支払うことあるべき損害賠償のための保険契約を締結すること。

（事故の報告）

第七十九条の十　自家用有償旅客運送者は、その自家用有償旅客運送自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく、事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。

（業務の廃止）

第七十九条の十一　自家用有償旅客運送者は、その業務を廃止したときは、その日から三十日以内に、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

（業務の停止及び登録の取消し）

第七十九条の十二　国土交通大臣は、自家用有償旅客運送者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めてその業務の全部若しくは一部の停止を命じ、又は登録を取り消すことができる。

一　この法律若しくはこの法律に基づく命令若しくはこれらに基づく処分又は登録に付した条件に違反したとき。

二　不正の手段により第七十九条の登録、第七十九条の六第一項の有効期間の更新の登録又は第七十九条の七第一項の変更登録を受けたとき。

三　第七十九条の四第一項第一号、第三号、第四号又は第六号の規定に該当することとなつたとき。

四　第七十九条の四第一項第五号の合意が当該合意の定め又は同号に規定する関係者の合意により解除されたとき。

2　第七十九条の四第二項の規定は、前項の場合について準用する。

（登録の抹消）

第七十九条の十三　国土交通大臣は、第七十九条の登録の有効期間（第七十九条の六第三項

に規定する場合にあつては、同項の規定によりなお効力を有することとされる期間を含む。）が満了したとき、第七十九条の十一の規定による届出があつたとき、又は前条第一項の規定による登録の取消しをしたときは、当該自家用有償旅客運送者の登録を抹消しなければならない。

（有償貸渡し）

第八十条　自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。

2　国土交通大臣は、自家用自動車の貸渡しの態様が自動車運送事業の経営に類似していると認める場合を除くほか、前項の許可をしなければならない。

（使用の制限及び禁止）

第八十一条　国土交通大臣は、自家用自動車を使用する者が次の各号のいずれかに該当するときは、六月以内において期間を定めて自家用自動車の使用を制限し、又は禁止することができる。

一　第四条又は第四十三条第一項の許可を受けないで、自家用自動車を使用して旅客自動車運送事業を経営したとき。

二　貨物自動車運送事業法第三条若しくは第三十五条第一項の許可を受けず、又は同法第三十六条第一項の届出をしないで、自家用自動車を使用して貨物自動車運送事業を経営したとき。

三　有償で自家用自動車を運送の用に供したとき（第七十八条各号に掲げる場合を除く。）。

四　前条第一項の許可を受けないで、業として有償で自家用自動車を貸し渡したとき（同項ただし書の場合を除く。）。

2　第四十一条の規定は、国土交通大臣が前項の規定により自家用自動車の使用を禁止した場合について準用する。

**都市計画法**

（昭和四十三年法律第百号）

施行日： 平成三十年七月十五日

最終更新： 平成三十年四月二十五日公布（平成三十年法律第二十二号）改正

第一章　総則

（目的）

第一条　この法律は、都市計画の内容及びその決定手続、都市計画制限、都市計画事業その他都市計画に関し必要な事項を定めることにより、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（都市計画の基本理念）

第二条　都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする。

（国、地方公共団体及び住民の責務）

第三条　国及び地方公共団体は、都市の整備、開発その他都市計画の適切な遂行に努めなければならない。

2　都市の住民は、国及び地方公共団体がこの法律の目的を達成するため行なう措置に協力し、良好な都市環境の形成に努めなければならない。

3　国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及及び情報の提供に努めなければならない。

（定義）

第四条　この法律において「都市計画」とは、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画で、次章の規定に従い定められたものをいう。

2　この法律において「都市計画区域」とは次条の規定により指定された区域を、「準都市計画区域」とは第五条の二の規定により指定された区域をいう。

3　この法律において「地域地区」とは、第八条第一項各号に掲げる地域、地区又は街区をいう。

4　この法律において「促進区域」とは、第十条の二第一項各号に掲げる区域をいう。

5　この法律において「都市施設」とは、都市計画において定められるべき第十一条第一項各号に掲げる施設をいう。

6　この法律において「都市計画施設」とは、都市計画において定められた第十一条第一項各号に掲げる施設をいう。

7　この法律において「市街地開発事業」とは、第十二条第一項各号に掲げる事業をいう。

8　この法律において「市街地開発事業等予定区域」とは、第十二条の二第一項各号に掲げる予定区域をいう。

9　この法律において「地区計画等」とは、第十二条の四第一項各号に掲げる計画をいう。

10　この法律において「建築物」とは建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）第二条第一号に定める建築物を、「建築」とは同条第十三号に定める建築をいう。
11　この法律において「特定工作物」とは、コンクリートプラントその他周辺の地域の環境の悪化をもたらすおそれがある工作物で政令で定めるもの（以下「第一種特定工作物」という。）又はゴルフコースその他大規模な工作物で政令で定めるもの（以下「第二種特定工作物」という。）をいう。
12　この法律において「開発行為」とは、主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行なう土地の区画形質の変更をいう。
13　この法律において「開発区域」とは、開発行為をする土地の区域をいう。
14　この法律において「公共施設」とは、道路、公園その他政令で定める公共の用に供する施設をいう。
15　この法律において「都市計画事業」とは、この法律で定めるところにより第五十九条の規定による認可又は承認を受けて行なわれる都市計画施設の整備に関する事業及び市街地開発事業をいう。
16　この法律において「施行者」とは、都市計画事業を施行する者をいう。
（都市計画区域）
第五条　都道府県は、市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。この場合において、必要があるときは、当該市町村の区域外にわたり、都市計画区域を指定することができる。
2　都道府県は、前項の規定によるもののほか、首都圏整備法（昭和三十一年法律第八十三号）による都市開発区域、近畿圏整備法（昭和三十八年法律第百二十九号）による都市開発区域、中部圏開発整備法（昭和四十一年法律第百二号）による都市開発区域その他新たに住居都市、工業都市その他の都市として開発し、及び保全する必要がある区域を都市計画区域として指定するものとする。
3　都道府県は、前二項の規定により都市計画区域を指定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴くとともに、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。
4　二以上の都府県の区域にわたる都市計画区域は、第一項及び第二項の規定にかかわらず、国土交通大臣が、あらかじめ、関係都府県の意見を聴いて指定するものとする。この場合において、関係都府県が意見を述べようとするときは、あらかじめ、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴かなければならない。
5　都市計画区域の指定は、国土交通省令で定めるところにより、公告することによつて行なう。
6　前各項の規定は、都市計画区域の変更又は廃止について準用する。
（準都市計画区域）
第五条の二　都道府県は、都市計画区域外の区域のうち、相当数の建築物その他の工作物（以

下「建築物等」という。）の建築若しくは建設又はこれらの敷地の造成が現に行われ、又は行われると見込まれる区域を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに農業振興地域の整備に関する法律（昭和四十四年法律第五十八号）その他の法令による土地利用の規制の状況その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、そのまま土地利用を整序し、又は環境を保全するための措置を講ずることなく放置すれば、将来における一体の都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがあると認められる一定の区域を、準都市計画区域として指定することができる。

2　都道府県は、前項の規定により準都市計画区域を指定しようとするときは、あらかじめ、関係市町村及び都道府県都市計画審議会の意見を聴かなければならない。

3　準都市計画区域の指定は、国土交通省令で定めるところにより、公告することによつて行う。

4　前三項の規定は、準都市計画区域の変更又は廃止について準用する。

5　準都市計画区域の全部又は一部について都市計画区域が指定されたときは、当該準都市計画区域は、前項の規定にかかわらず、廃止され、又は当該都市計画区域と重複する区域以外の区域に変更されたものとみなす。

（都市計画に関する基礎調査）

第六条　都道府県は、都市計画区域について、おおむね五年ごとに、都市計画に関する基礎調査として、国土交通省令で定めるところにより、人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び将来の見通しについての調査を行うものとする。

2　都道府県は、準都市計画区域について、必要があると認めるときは、都市計画に関する基礎調査として、国土交通省令で定めるところにより、土地利用その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び将来の見通しについての調査を行うものとする。

3　都道府県は、前二項の規定による基礎調査を行うため必要があると認めるときは、関係市町村に対し、資料の提出その他必要な協力を求めることができる。

4　都道府県は、第一項又は第二項の規定による基礎調査の結果を、国土交通省令で定めるところにより、関係市町村長に通知しなければならない。

5　国土交通大臣は、この法律を施行するため必要があると認めるときは、都道府県に対し、第一項又は第二項の規定による基礎調査の結果について必要な報告を求めることができる。

第二章　都市計画

第一節　都市計画の内容

（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針）

第六条の二　都市計画区域については、都市計画に、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。

2　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針には、第一号に掲げる事項を定めるものとするとともに、第二号及び第三号に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。

一　次条第一項に規定する区域区分の決定の有無及び当該区域区分を定めるときはその方針

二　都市計画の目標
三　第一号に掲げるもののほか、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針
3　都市計画区域について定められる都市計画（第十一条第一項後段の規定により都市計画区域外において定められる都市施設（以下「区域外都市施設」という。）に関するものを含む。）は、当該都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即したものでなければならない。
（区域区分）
第七条　都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に、市街化区域と市街化調整区域との区分（以下「区域区分」という。）を定めることができる。ただし、次に掲げる都市計画区域については、区域区分を定めるものとする。
一　次に掲げる土地の区域の全部又は一部を含む都市計画区域
イ　首都圏整備法第二条第三項に規定する既成市街地又は同条第四項に規定する近郊整備地帯
ロ　近畿圏整備法第二条第三項に規定する既成都市区域又は同条第四項に規定する近郊整備区域
ハ　中部圏開発整備法第二条第三項に規定する都市整備区域
二　前号に掲げるもののほか、大都市に係る都市計画区域として政令で定めるもの
2　市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及びおおむね十年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とする。
3　市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする。
（都市再開発方針等）
第七条の二　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる方針（以下「都市再開発方針等」という。）を定めることができる。
一　都市再開発法（昭和四十四年法律第三十八号）第二条の三第一項又は第二項の規定による都市再開発の方針
二　大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法（昭和五十年法律第六十七号）第四条第一項の規定による住宅市街地の開発整備の方針
三　地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律（平成四年法律第七十六号）第三十条の規定による拠点業務市街地の開発整備の方針
四　密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律（平成九年法律第四十九号。以下「密集市街地整備法」という。）第三条第一項の規定による防災街区整備方針
2　都市計画区域について定められる都市計画（区域外都市施設に関するものを含む。）は、都市再開発方針等に即したものでなければならない。
（地域地区）
第八条　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる地域、地区又は街区を定めることができる。

一　第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、田園住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域（以下「用途地域」と総称する。）
二　特別用途地区
二の二　特定用途制限地域
二の三　特例容積率適用地区
二の四　高層住居誘導地区
三　高度地区又は高度利用地区
四　特定街区
四の二　都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第三十六条第一項の規定による都市再生特別地区、同法第八十九条の規定による居住調整地域又は同法第百九条第一項の規定による特定用途誘導地区
五　防火地域又は準防火地域
五の二　密集市街地整備法第三十一条第一項の規定による特定防災街区整備地区
六　景観法（平成十六年法律第百十号）第六十一条第一項の規定による景観地区
七　風致地区
八　駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第三条第一項の規定による駐車場整備地区
九　臨港地区
十　古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法（昭和四十一年法律第一号）第六条第一項の規定による歴史的風土特別保存地区
十一　明日香村における歴史的風土の保存及び生活環境の整備等に関する特別措置法（昭和五十五年法律第六十号）第三条第一項の規定による第一種歴史的風土保存地区又は第二種歴史的風土保存地区
十二　都市緑地法（昭和四十八年法律第七十二号）第五条の規定による緑地保全地域、同法第十二条の規定による特別緑地保全地区又は同法第三十四条第一項の規定による緑化地域
十三　流通業務市街地の整備に関する法律（昭和四十一年法律第百十号）第四条第一項の規定による流通業務地区
十四　生産緑地法（昭和四十九年法律第六十八号）第三条第一項の規定による生産緑地地区
十五　文化財保護法（昭和二十五年法律第二百十四号）第百四十三条第一項の規定による伝統的建造物群保存地区
十六　特定空港周辺航空機騒音対策特別措置法（昭和五十三年法律第二十六号）第四条第一項の規定による航空機騒音障害防止地区又は航空機騒音障害防止特別地区
2　準都市計画区域については、都市計画に、前項第一号から第二号の二まで、第三号（高度地区に係る部分に限る。）、第六号、第七号、第十二号（都市緑地法第五条の規定による緑地保全地域に係る部分に限る。）又は第十五号に掲げる地域又は地区を定めることができる。
3　地域地区については、都市計画に、第一号及び第二号に掲げる事項を定めるものとするととも

に、第三号に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。
一　地域地区の種類（特別用途地区にあつては、その指定により実現を図るべき特別の目的を明らかにした特別用途地区の種類）、位置及び区域
二　次に掲げる地域地区については、それぞれ次に定める事項
イ　用途地域　建築基準法第五十二条第一項第一号から第四号までに規定する建築物の容積率（延べ面積の敷地面積に対する割合をいう。以下同じ。）並びに同法第五十三条の二第一項及び第二項に規定する建築物の敷地面積の最低限度（建築物の敷地面積の最低限度にあつては、当該地域における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。）
ロ　第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域又は田園住居地域　建築基準法第五十三条第一項第一号に規定する建築物の建蔽率（建築面積の敷地面積に対する割合をいう。以下同じ。）、同法第五十四条に規定する外壁の後退距離の限度（低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため必要な場合に限る。）及び同法第五十五条第一項に規定する建築物の高さの限度
ハ　第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域　建築基準法第五十三条第一項第一号から第三号まで又は第五号に規定する建築物の建蔽率
ニ　特定用途制限地域　制限すべき特定の建築物等の用途の概要
ホ　特例容積率適用地区　建築物の高さの最高限度（当該地区における市街地の環境を確保するために必要な場合に限る。）
ヘ　高層住居誘導地区　建築基準法第五十二条第一項第五号に規定する建築物の容積率、建築物の建蔽率の最高限度（当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。次条第十七項において同じ。）及び建築物の敷地面積の最低限度（当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合に限る。次条第十七項において同じ。）
ト　高度地区　建築物の高さの最高限度又は最低限度（準都市計画区域内にあつては、建築物の高さの最高限度。次条第十八項において同じ。）
チ　高度利用地区　建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限（壁面の位置の制限にあつては、敷地内に道路（都市計画において定められた計画道路を含む。以下この号において同じ。）に接して有効な空間を確保して市街地の環境の向上を図るため必要な場合における当該道路に面する壁面の位置に限る。次条第十九項において同じ。）
リ　特定街区　建築物の容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限
三　面積その他の政令で定める事項
4　都市再生特別地区、特定用途誘導地区、特定防災街区整備地区、景観地区及び緑化地域について都市計画に定めるべき事項は、前項第一号及び第三号に掲げるもののほか、別に法律で定める。
第九条　第一種低層住居専用地域は、低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める

地域とする。
2　第二種低層住居専用地域は、主として低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域とする。
3　第一種中高層住居専用地域は、中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域とする。
4　第二種中高層住居専用地域は、主として中高層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域とする。
5　第一種住居地域は、住居の環境を保護するため定める地域とする。
6　第二種住居地域は、主として住居の環境を保護するため定める地域とする。
7　準住居地域は、道路の沿道としての地域の特性にふさわしい業務の利便の増進を図りつつ、これと調和した住居の環境を保護するため定める地域とする。
8　田園住居地域は、農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域とする。
9　近隣商業地域は、近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するため定める地域とする。
10　商業地域は、主として商業その他の業務の利便を増進するため定める地域とする。
11　準工業地域は、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進するため定める地域とする。
12　工業地域は、主として工業の利便を増進するため定める地域とする。
13　工業専用地域は、工業の利便を増進するため定める地域とする。
14　特別用途地区は、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため当該用途地域の指定を補完して定める地区とする。
15　特定用途制限地域は、用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く。）内において、その良好な環境の形成又は保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域とする。
16　特例容積率適用地区は、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域又は工業地域内の適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域において、建築基準法第五十二条第一項から第九項までの規定による建築物の容積率の限度からみて未利用となつている建築物の容積の活用を促進して土地の高度利用を図るため定める地区とする。
17　高層住居誘導地区は、住居と住居以外の用途とを適正に配分し、利便性の高い高層住宅の建設を誘導するため、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域又は準工業地域でこれらの地域に関する都市計画において建築基準法第五十二条第一項第二号に規定する建築物の容積率が十分の四十又は十分の五十と定められたものの内において、建築物の容積率の最高限度、建築物の建蔽率の最高限度及び建築物の敷地面積の最低限度を定める地区

とする。
18　高度地区は、用途地域内において市街地の環境を維持し、又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区とする。
19　高度利用地区は、用途地域内の市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るため、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限を定める地区とする。
20　特定街区は、市街地の整備改善を図るため街区の整備又は造成が行われる地区について、その街区内における建築物の容積率並びに建築物の高さの最高限度及び壁面の位置の制限を定める街区とする。
21　防火地域又は準防火地域は、市街地における火災の危険を防除するため定める地域とする。
22　風致地区は、都市の風致を維持するため定める地区とする。
23　臨港地区は、港湾を管理運営するため定める地区とする。
第十条　地域地区内における建築物その他の工作物に関する制限については、この法律に特に定めるもののほか、別に法律で定める。
（促進区域）
第十条の二　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる区域を定めることができる。
一　都市再開発法第七条第一項の規定による市街地再開発促進区域
二　大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第五条第一項の規定による土地区画整理促進区域
三　大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第二十四条第一項の規定による住宅街区整備促進区域
四　地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律第十九条第一項の規定による拠点業務市街地整備土地区画整理促進区域
2　促進区域については、都市計画に、促進区域の種類、名称、位置及び区域のほか、別に法律で定める事項を定めるものとするとともに、区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
3　促進区域内における建築物の建築その他の行為に関する制限については、別に法律で定める。
（遊休土地転換利用促進地区）
第十条の三　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる条件に該当する土地の区域について、遊休土地転換利用促進地区を定めることができる。
一　当該区域内の土地が、相当期間にわたり住宅の用、事業の用に供する施設の用その他の用途に供されていないことその他の政令で定める要件に該当していること。
二　当該区域内の土地が前号の要件に該当していることが、当該区域及びその周辺の地域における計画的な土地利用の増進を図る上で著しく支障となつていること。

三　当該区域内の土地の有効かつ適切な利用を促進することが、当該都市の機能の増進に寄与すること。
四　おおむね五千平方メートル以上の規模の区域であること。
五　当該区域が市街化区域内にあること。
2　遊休土地転換利用促進地区については、都市計画に、名称、位置及び区域を定めるものとするとともに、区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
（被災市街地復興推進地域）
第十条の四　都市計画区域については、都市計画に、被災市街地復興特別措置法（平成七年法律第十四号）第五条第一項の規定による被災市街地復興推進地域を定めることができる。
2　被災市街地復興推進地域については、都市計画に、名称、位置及び区域のほか、別に法律で定める事項を定めるものとするとともに、区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
3　被災市街地復興推進地域内における建築物の建築その他の行為に関する制限については、別に法律で定める。
（都市施設）
第十一条　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設を定めることができる。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。
一　道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設
二　公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地
三　水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設
四　河川、運河その他の水路
五　学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設
六　病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設
七　市場、と畜場又は火葬場
八　一団地の住宅施設（一団地における五十戸以上の集団住宅及びこれらに附帯する通路その他の施設をいう。）
九　一団地の官公庁施設（一団地の国家機関又は地方公共団体の建築物及びこれらに附帯する通路その他の施設をいう。）
十　流通業務団地
十一　一団地の津波防災拠点市街地形成施設（津波防災地域づくりに関する法律（平成二十三年法律第百二十三号）第二条第十五項に規定する一団地の津波防災拠点市街地形成施設をいう。）
十二　一団地の復興再生拠点市街地形成施設（福島復興再生特別措置法（平成二十四年法律第二十五号）第三十二条第一項に規定する一団地の復興再生拠点市街地形成施設をいう。）

十三　一団地の復興拠点市街地形成施設（大規模災害からの復興に関する法律（平成二十五年法律第五十五号）第二条第八号に規定する一団地の復興拠点市街地形成施設をいう。）
十四　その他政令で定める施設
2　都市施設については、都市計画に、都市施設の種類、名称、位置及び区域を定めるものとするとともに、面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
3　道路、都市高速鉄道、河川その他の政令で定める都市施設については、前項に規定するもののほか、適正かつ合理的な土地利用を図るため必要があるときは、当該都市施設の区域の地下又は空間について、当該都市施設を整備する立体的な範囲を都市計画に定めることができる。この場合において、地下に当該立体的な範囲を定めるときは、併せて当該立体的な範囲からの離隔距離の最小限度及び載荷重の最大限度（当該離隔距離に応じて定めるものを含む。）を定めることができる。
4　密集市街地整備法第三十条に規定する防災都市施設に係る都市施設、都市再生特別措置法第十九条の四の規定により付議して定める都市計画に係る都市施設及び同法第五十一条第一項の規定により決定又は変更をする都市計画に係る都市施設、都市鉄道等利便増進法（平成十七年法律第四十一号）第十九条の規定により付議して定める都市計画に係る都市施設、流通業務団地、一団地の津波防災拠点市街地形成施設、一団地の復興再生拠点市街地形成施設並びに一団地の復興拠点市街地形成施設について都市計画に定めるべき事項は、この法律に定めるもののほか、別に法律で定める。
5　次に掲げる都市施設については、第十二条の三第一項の規定により定められる場合を除き、第一号又は第二号に掲げる都市施設にあつては国の機関又は地方公共団体のうちから、第三号に掲げる都市施設にあつては流通業務市街地の整備に関する法律第十条に規定する者のうちから、当該都市施設に関する都市計画事業の施行予定者を都市計画に定めることができる。
一　区域の面積が二十ヘクタール以上の一団地の住宅施設
二　一団地の官公庁施設
三　流通業務団地
6　前項の規定により施行予定者が定められた都市施設に関する都市計画は、これを変更して施行予定者を定めないものとすることができない。
（市街地開発事業）
第十二条　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる事業を定めることができる。
一　土地区画整理法（昭和二十九年法律第百十九号）による土地区画整理事業
二　新住宅市街地開発法（昭和三十八年法律第百三十四号）による新住宅市街地開発事業
三　首都圏の近郊整備地帯及び都市開発区域の整備に関する法律（昭和三十三年法律第九十八号）による工業団地造成事業又は近畿圏の近郊整備区域及び都市開発区域の整備及び開発に関する法律（昭和三十九年法律第百四十五号）による工業団地造成事業
四　都市再開発法による市街地再開発事業
五　新都市基盤整備法（昭和四十七年法律第八十六号）による新都市基盤整備事業

六　大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法による住宅街区整備事業
七　密集市街地整備法による防災街区整備事業
2　市街地開発事業については、都市計画に、市街地開発事業の種類、名称及び施行区域を定めるものとするとともに、施行区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
3　土地区画整理事業については、前項に定めるもののほか、公共施設の配置及び宅地の整備に関する事項を都市計画に定めるものとする。
4　市街地開発事業について都市計画に定めるべき事項は、この法律に定めるもののほか、別に法律で定める。
5　第一項第二号、第三号又は第五号に掲げる市街地開発事業については、第十二条の三第一項の規定により定められる場合を除き、これらの事業に関する法律（新住宅市街地開発法第四十五条第一項を除く。）において施行者として定められている者のうちから、当該市街地開発事業の施行予定者を都市計画に定めることができる。
6　前項の規定により施行予定者が定められた市街地開発事業に関する都市計画は、これを変更して施行予定者を定めないものとすることができない。
（市街地開発事業等予定区域）
第十二条の二　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる予定区域を定めることができる。
一　新住宅市街地開発事業の予定区域
二　工業団地造成事業の予定区域
三　新都市基盤整備事業の予定区域
四　区域の面積が二十ヘクタール以上の一団地の住宅施設の予定区域
五　一団地の官公庁施設の予定区域
六　流通業務団地の予定区域
2　市街地開発事業等予定区域については、都市計画に、市街地開発事業等予定区域の種類、名称、区域、施行予定者を定めるものとするとともに、区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。
3　施行予定者は、第一項第一号から第三号まで又は第六号に掲げる予定区域にあつてはこれらの事業又は施設に関する法律（新住宅市街地開発法第四十五条第一項を除く。）において施行者として定められている者のうちから、第一項第四号又は第五号に掲げる予定区域にあつては国の機関又は地方公共団体のうちから定めるものとする。
4　市街地開発事業等予定区域に関する都市計画が定められた場合においては、当該都市計画についての第二十条第一項の規定による告示の日から起算して三年以内に、当該市街地開発事業等予定区域に係る市街地開発事業又は都市施設に関する都市計画を定めなければならない。
5　前項の期間内に、市街地開発事業等予定区域に係る市街地開発事業又は都市施設に関する

都市計画が定められたときは当該都市計画についての第二十条第一項の規定による告示の日の翌日から起算して十日を経過した日から、その都市計画が定められなかつたときは前項の期間満了の日の翌日から、将来に向かつて、当該市街地開発事業等予定区域に関する都市計画は、その効力を失う。

（市街地開発事業等予定区域に係る市街地開発事業又は都市施設に関する都市計画に定める事項）

第十二条の三　市街地開発事業等予定区域に係る市街地開発事業又は都市施設に関する都市計画には、施行予定者をも定めるものとする。

2　前項の都市計画に定める施行区域又は区域及び施行予定者は、当該市街地開発事業等予定区域に関する都市計画に定められた区域及び施行予定者でなければならない。

（地区計画等）

第十二条の四　都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる計画を定めることができる。

一　地区計画

二　密集市街地整備法第三十二条第一項の規定による防災街区整備地区計画

三　地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（平成二十年法律第四十号）第三十一条第一項の規定による歴史的風致維持向上地区計画

四　幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第九条第一項の規定による沿道地区計画

五　集落地域整備法（昭和六十二年法律第六十三号）第五条第一項の規定による集落地区計画

2　地区計画等については、都市計画に、地区計画等の種類、名称、位置及び区域を定めるものとするとともに、区域の面積その他の政令で定める事項を定めるよう努めるものとする。

（地区計画）

第十二条の五　地区計画は、建築物の建築形態、公共施設その他の施設の配置等からみて、一体としてそれぞれの区域の特性にふさわしい態様を備えた良好な環境の各街区を整備し、開発し、及び保全するための計画とし、次の各号のいずれかに該当する土地の区域について定めるものとする。

一　用途地域が定められている土地の区域

二　用途地域が定められていない土地の区域のうち次のいずれかに該当するもの

イ　住宅市街地の開発その他建築物若しくはその敷地の整備に関する事業が行われる、又は行われた土地の区域

ロ　建築物の建築又はその敷地の造成が無秩序に行われ、又は行われると見込まれる一定の土地の区域で、公共施設の整備の状況、土地利用の動向等からみて不良な街区の環境が形成されるおそれがあるもの

ハ　健全な住宅市街地における良好な居住環境その他優れた街区の環境が形成されている土地の区域

2　地区計画については、前条第二項に定めるもののほか、都市計画に、第一号に掲げる事項を

定めるものとするとともに、第二号及び第三号に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。
一　主として街区内の居住者等の利用に供される道路、公園その他の政令で定める施設（以下「地区施設」という。）及び建築物等の整備並びに土地の利用に関する計画（以下「地区整備計画」という。）
二　当該地区計画の目標
三　当該区域の整備、開発及び保全に関する方針
3　次に掲げる条件に該当する土地の区域における地区計画については、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とを図るため、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備を実施すべき区域（以下「再開発等促進区」という。）を都市計画に定めることができる。
一　現に土地の利用状況が著しく変化しつつあり、又は著しく変化することが確実であると見込まれる土地の区域であること。
二　土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため、適正な配置及び規模の公共施設を整備する必要がある土地の区域であること。
三　当該区域内の土地の高度利用を図ることが、当該都市の機能の増進に貢献することとなる土地の区域であること。
四　用途地域が定められている土地の区域であること。
4　次に掲げる条件に該当する土地の区域における地区計画については、劇場、店舗、飲食店その他これらに類する用途に供する大規模な建築物（以下「特定大規模建築物」という。）の整備による商業その他の業務の利便の増進を図るため、一体的かつ総合的な市街地の開発整備を実施すべき区域（以下「開発整備促進区」という。）を都市計画に定めることができる。
一　現に土地の利用状況が著しく変化しつつあり、又は著しく変化することが確実であると見込まれる土地の区域であること。
二　特定大規模建築物の整備による商業その他の業務の利便の増進を図るため、適正な配置及び規模の公共施設を整備する必要がある土地の区域であること。
三　当該区域内において特定大規模建築物の整備による商業その他の業務の利便の増進を図ることが、当該都市の機能の増進に貢献することとなる土地の区域であること。
四　第二種住居地域、準住居地域若しくは工業地域が定められている土地の区域又は用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く。）であること。
5　再開発等促進区又は開発整備促進区を定める地区計画においては、第二項各号に掲げるもののほか、都市計画に、第一号に掲げる事項を定めるものとするとともに、第二号に掲げる事項を定めるよう努めるものとする。
一　道路、公園その他の政令で定める施設（都市計画施設及び地区施設を除く。）の配置及び規模
二　土地利用に関する基本方針
6　再開発等促進区又は開発整備促進区を都市計画に定める際、当該再開発等促進区又は開発整備促進区について、当面建築物又はその敷地の整備と併せて整備されるべき公共施設の整備

に関する事業が行われる見込みがないときその他前項第一号に規定する施設の配置及び規模を定めることができない特別の事情があるときは、当該再開発等促進区又は開発整備促進区について同号に規定する施設の配置及び規模を定めることを要しない。

7　地区整備計画においては、次に掲げる事項（市街化調整区域内において定められる地区整備計画については、建築物の容積率の最低限度、建築物の建築面積の最低限度及び建築物等の高さの最低限度を除く。）を定めることができる。

一　地区施設の配置及び規模

二　建築物等の用途の制限、建築物の容積率の最高限度又は最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の敷地面積又は建築面積の最低限度、壁面の位置の制限、壁面後退区域（壁面の位置の制限として定められた限度の線と敷地境界線との間の土地の区域をいう。以下同じ。）における工作物の設置の制限、建築物等の高さの最高限度又は最低限度、建築物等の形態又は色彩その他の意匠の制限、建築物の緑化率（都市緑地法第三十四条第二項に規定する緑化率をいう。）の最低限度その他建築物等に関する事項で政令で定めるもの

三　現に存する樹林地、草地等で良好な居住環境を確保するため必要なものの保全に関する事項

四　前三号に掲げるもののほか、土地の利用に関する事項で政令で定めるもの

8　地区計画を都市計画に定める際、当該地区計画の区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることができない特別の事情があるときは、当該区域の全部又は一部について地区整備計画を定めることを要しない。この場合において、地区計画の区域の一部について地区整備計画を定めるときは、当該地区計画については、地区整備計画の区域をも都市計画に定めなければならない。

（建築物の容積率の最高限度を区域の特性に応じたものと公共施設の整備状況に応じたものとに区分して定める地区整備計画）

第十二条の六　地区整備計画においては、適正な配置及び規模の公共施設が整備されていない土地の区域において適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、前条第七項第二号の建築物の容積率の最高限度について次の各号に掲げるものごとに数値を区分し、第一号に掲げるものの数値を第二号に掲げるものの数値を超えるものとして定めるものとする。

一　当該地区整備計画の区域の特性（再開発等促進区及び開発整備促進区にあつては、土地利用に関する基本方針に従つて土地利用が変化した後の区域の特性）に応じたもの

二　当該地区整備計画の区域内の公共施設の整備の状況に応じたもの

（区域を区分して建築物の容積を適正に配分する地区整備計画）

第十二条の七　地区整備計画（再開発等促進区及び開発整備促進区におけるものを除く。以下この条において同じ。）においては、用途地域内の適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域において建築物の容積を適正に配分することが当該地区整備計画の区域の特性に応じた合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、当該地区整備計画の区

域を区分して第十二条の五第七項第二号の建築物の容積率の最高限度を定めるものとする。この場合において、当該地区整備計画の区域を区分して定められた建築物の容積率の最高限度の数値にそれぞれの数値の定められた区域の面積を乗じたものの合計は、当該地区整備計画の区域内の用途地域において定められた建築物の容積率の数値に当該数値の定められた区域の面積を乗じたものの合計を超えてはならない。

（高度利用と都市機能の更新とを図る地区整備計画）

第十二条の八　地区整備計画（再開発等促進区及び開発整備促進区におけるものを除く。）においては、用途地域（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域及び田園住居地域を除く。）内の適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域において、その合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新とを図るため特に必要であると認められるときは、建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建築物の建蔽率の最高限度、建築物の建築面積の最低限度並びに壁面の位置の制限（壁面の位置の制限にあつては、敷地内に道路（都市計画において定められた計画道路及び地区施設である道路を含む。以下この条において同じ。）に接して有効な空間を確保して市街地の環境の向上を図るため必要な場合における当該道路に面する壁面の位置を制限するもの（これを含む壁面の位置の制限を含む。）に限る。）を定めるものとする。

（住居と住居以外の用途とを適正に配分する地区整備計画）

第十二条の九　地区整備計画（開発整備促進区におけるものを除く。以下この条において同じ。）においては、住居と住居以外の用途とを適正に配分することが当該地区整備計画の区域の特性（再開発等促進区にあつては、土地利用に関する基本方針に従つて土地利用が変化した後の区域の特性）に応じた合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、第十二条の五第七項第二号の建築物の容積率の最高限度について次の各号に掲げるものごとに数値を区分し、第一号に掲げるものの数値を第二号に掲げるものの数値以上のものとして定めるものとする。

一　その全部又は一部を住宅の用途に供する建築物に係るもの

二　その他の建築物に係るもの

（区域の特性に応じた高さ、配列及び形態を備えた建築物の整備を誘導する地区整備計画）

第十二条の十　地区整備計画においては、当該地区整備計画の区域の特性（再開発等促進区及び開発整備促進区にあつては、土地利用に関する基本方針に従つて土地利用が変化した後の区域の特性）に応じた高さ、配列及び形態を備えた建築物を整備することが合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、壁面の位置の制限（道路（都市計画において定められた計画道路及び第十二条の五第五項第一号に規定する施設又は地区施設である道路を含む。）に面する壁面の位置を制限するものを含むものに限る。）、壁面後退区域における工作物の設置の制限（当該壁面後退区域において連続的に有効な空地を確保するため必要なものを含むものに限る。）及び建築物の高さの最高限度を定めるものとする。

（道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）

第十二条の十一　地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、市街地

の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進とを図るため、道路（都市計画において定められた計画道路を含む。）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。

（適正な配置の特定大規模建築物を整備するための地区整備計画）

第十二条の十二　開発整備促進区における地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、土地利用に関する基本方針に従つて土地利用が変化した後の当該地区整備計画の区域の特性に応じた適正な配置の特定大規模建築物を整備することが合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるときは、劇場、店舗、飲食店その他これらに類する用途のうち当該区域において誘導すべき用途及び当該誘導すべき用途に供する特定大規模建築物の敷地として利用すべき土地の区域を定めることができる。

（防災街区整備地区計画等について都市計画に定めるべき事項）

第十二条の十三　防災街区整備地区計画、歴史的風致維持向上地区計画、沿道地区計画及び集落地区計画について都市計画に定めるべき事項は、第十二条の四第二項に定めるもののほか、別に法律で定める。

（都市計画基準）

第十三条　都市計画区域について定められる都市計画（区域外都市施設に関するものを含む。次項において同じ。）は、国土形成計画、首都圏整備計画、近畿圏整備計画、中部圏開発整備計画、北海道総合開発計画、沖縄振興計画その他の国土計画又は地方計画に関する法律に基づく計画（当該都市について公害防止計画が定められているときは、当該公害防止計画を含む。第三項において同じ。）及び道路、河川、鉄道、港湾、空港等の施設に関する国の計画に適合するとともに、当該都市の特質を考慮して、次に掲げるところに従つて、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない。この場合においては、当該都市における自然的環境の整備又は保全に配慮しなければならない。

一　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は、当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の現状及び将来の見通し等を勘案して、当該都市計画区域を一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全することを目途として、当該方針に即して都市計画が適切に定められることとなるように定めること。

二　区域区分は、当該都市の発展の動向、当該都市計画区域における人口及び産業の将来の見通し等を勘案して、産業活動の利便と居住環境の保全との調和を図りつつ、国土の合理的利用を確保し、効率的な公共投資を行うことができるように定めること。

三　都市再開発の方針は、市街化区域内において、計画的な再開発が必要な市街地について定めること。

四　住宅市街地の開発整備の方針は、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法第四条第一項に規定する都市計画区域について、良好な住宅市街地の開発整備が図られるように定めること。

五　拠点業務市街地の開発整備の方針は、地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律第八条第一項の同意基本計画において定められた同法第二条第二項の拠点地区に係る市街化区域について、当該同意基本計画の達成に資するように定めること。

六　防災街区整備方針は、市街化区域内において、密集市街地整備法第二条第一号の密集市街地内の各街区について同条第二号の防災街区としての整備が図られるように定めること。

七　地域地区は、土地の自然的条件及び土地利用の動向を勘案して、住居、商業、工業その他の用途を適正に配分することにより、都市機能を維持増進し、かつ、住居の環境を保護し、商業、工業等の利便を増進し、良好な景観を形成し、風致を維持し、公害を防止する等適正な都市環境を保持するように定めること。この場合において、市街化区域については、少なくとも用途地域を定めるものとし、市街化調整区域については、原則として用途地域を定めないものとする。

八　促進区域は、市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域内において、主として関係権利者による市街地の計画的な整備又は開発を促進する必要があると認められる土地の区域について定めること。

九　遊休土地転換利用促進地区は、主として関係権利者による有効かつ適切な利用を促進する必要があると認められる土地の区域について定めること。

十　被災市街地復興推進地域は、大規模な火災、震災その他の災害により相当数の建築物が滅失した市街地の計画的な整備改善を推進して、その緊急かつ健全な復興を図る必要があると認められる土地の区域について定めること。

十一　都市施設は、土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めること。この場合において、市街化区域及び区域区分が定められていない都市計画区域については、少なくとも道路、公園及び下水道を定めるものとし、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域及び田園住居地域については、義務教育施設をも定めるものとする。

十二　市街地開発事業は、市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域内において、一体的に開発し、又は整備する必要がある土地の区域について定めること。

十三　市街地開発事業等予定区域は、市街地開発事業に係るものにあつては市街化区域又は区域区分が定められていない都市計画区域内において、一体的に開発し、又は整備する必要がある土地の区域について、都市施設に係るものにあつては当該都市施設が第十一号前段の基準に合致することとなるような土地の区域について定めること。

十四　地区計画は、公共施設の整備、建築物の建築その他の土地利用の現状及び将来の見通しを勘案し、当該区域の各街区における防災、安全、衛生等に関する機能が確保され、かつ、その良好な環境の形成又は保持のためその区域の特性に応じて合理的な土地利用が行われることを

目途として、当該計画に従つて秩序ある開発行為、建築又は施設の整備が行われることとなるように定めること。この場合において、次のイからハまでに掲げる地区計画については、当該イからハまでに定めるところによること。

イ　市街化調整区域における地区計画　市街化区域における市街化の状況等を勘案して、地区計画の区域の周辺における市街化を促進することがない等当該都市計画区域における計画的な市街化を図る上で支障がないように定めること。

ロ　再開発等促進区を定める地区計画　土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とが図られることを目途として、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備が実施されることとなるように定めること。この場合において、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域及び田園住居地域については、再開発等促進区の周辺の低層住宅に係る良好な住居の環境の保護に支障がないように定めること。

ハ　開発整備促進区を定める地区計画　特定大規模建築物の整備による商業その他の業務の利便の増進が図られることを目途として、一体的かつ総合的な市街地の開発整備が実施されることとなるように定めること。この場合において、第二種住居地域及び準住居地域については、開発整備促進区の周辺の住宅に係る住居の環境の保護に支障がないように定めること。

十五　防災街区整備地区計画は、当該区域の各街区が火事又は地震が発生した場合の延焼防止上及び避難上確保されるべき機能を備えるとともに、土地の合理的かつ健全な利用が図られることを目途として、一体的かつ総合的な市街地の整備が行われることとなるように定めること。

十六　歴史的風致維持向上地区計画は、地域におけるその固有の歴史及び伝統を反映した人々の活動とその活動が行われる歴史上価値の高い建造物及びその周辺の市街地とが一体となつて形成してきた良好な市街地の環境の維持及び向上並びに土地の合理的かつ健全な利用が図られるように定めること。

十七　沿道地区計画は、道路交通騒音により生ずる障害を防止するとともに、適正かつ合理的な土地利用が図られるように定めること。この場合において、沿道再開発等促進区（幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第三項の規定による沿道再開発等促進区をいう。以下同じ。）を定める沿道地区計画については、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の増進とが図られることを目途として、一体的かつ総合的な市街地の再開発又は開発整備が実施されることとなるように定めることとし、そのうち第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域及び田園住居地域におけるものについては、沿道再開発等促進区の周辺の低層住宅に係る良好な住居の環境の保護に支障がないように定めること。

十八　集落地区計画は、営農条件と調和のとれた居住環境を整備するとともに、適正な土地利用が図られるように定めること。

十九　前各号の基準を適用するについては、第六条第一項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき、かつ、政府が法律に基づき行う人口、産業、住宅、建築、交通、工場立地その他の調査の結果について配慮すること。

2　都市計画区域について定められる都市計画は、当該都市の住民が健康で文化的な都市生活

を享受することができるように、住宅の建設及び居住環境の整備に関する計画を定めなければならない。

3　準都市計画区域について定められる都市計画は、第一項に規定する国土計画若しくは地方計画又は施設に関する国の計画に適合するとともに、地域の特質を考慮して、次に掲げるところに従つて、土地利用の整序又は環境の保全を図るため必要な事項を定めなければならない。この場合においては、当該地域における自然的環境の整備又は保全及び農林漁業の生産条件の整備に配慮しなければならない。

一　地域地区は、土地の自然的条件及び土地利用の動向を勘案して、住居の環境を保護し、良好な景観を形成し、風致を維持し、公害を防止する等地域の環境を適正に保持するように定めること。

二　前号の基準を適用するについては、第六条第二項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づくこと。

4　都市再開発方針等、第八条第一項第四号の二、第五号の二、第六号、第八号及び第十号から第十六号までに掲げる地域地区、促進区域、被災市街地復興推進地域、流通業務団地、一団地の津波防災拠点市街地形成施設、一団地の復興再生拠点市街地形成施設、一団地の復興拠点市街地形成施設、市街地開発事業、市街地開発事業等予定区域（第十二条の二第一項第四号及び第五号に掲げるものを除く。）、防災街区整備地区計画、歴史的風致維持向上地区計画、沿道地区計画並びに集落地区計画に関する都市計画の策定に関し必要な基準は、前三項に定めるもののほか、別に法律で定める。

5　地区計画を都市計画に定めるについて必要な基準は、第一項及び第二項に定めるもののほか、政令で定める。

6　都市計画の策定に関し必要な技術的基準は、政令で定める。

（都市計画の図書）

第十四条　都市計画は、国土交通省令で定めるところにより、総括図、計画図及び計画書によつて表示するものとする。

2　計画図及び計画書における区域区分の表示又は次に掲げる区域の表示は、土地に関し権利を有する者が、自己の権利に係る土地が区域区分により区分される市街化区域若しくは市街化調整区域のいずれの区域に含まれるか又は次に掲げる区域に含まれるかどうかを容易に判断することができるものでなければならない。

一　都市再開発の方針に定められている都市再開発法第二条の三第一項第二号又は第二項の地区の区域

二　防災街区整備方針に定められている防災再開発促進地区（密集市街地整備法第三条第一項第一号に規定する防災再開発促進地区をいう。）の区域

三　地域地区の区域

四　促進区域の区域

五　遊休土地転換利用促進地区の区域

六　被災市街地復興推進地域の区域
七　都市計画施設の区域
八　市街地開発事業の施行区域
九　市街地開発事業等予定区域の区域
十　地区計画の区域（地区計画の区域の一部について再開発等促進区若しくは開発整備促進区又は地区整備計画が定められているときは、地区計画の区域及び再開発等促進区若しくは開発整備促進区又は地区整備計画の区域）
十一　防災街区整備地区計画の区域（防災街区整備地区計画の区域について地区防災施設（密集市街地整備法第三十二条第二項第一号に規定する地区防災施設をいう。以下この号及び第三十三条第一項において同じ。）、特定建築物地区整備計画（密集市街地整備法第三十二条第二項第一号の規定による特定建築物地区整備計画をいう。以下この号及び第三十三条第一項において同じ。）又は防災街区整備地区整備計画（密集市街地整備法第三十二条第二項第二号の規定による防災街区整備地区整備計画をいう。以下この号及び第三十三条第一項において同じ。）が定められているときは、防災街区整備地区計画の区域及び地区防災施設の区域、特定建築物地区整備計画の区域又は防災街区整備地区整備計画の区域）
十二　歴史的風致維持向上地区計画の区域（歴史的風致維持向上地区計画の区域の一部について地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律第三十一条第三項第三号に規定する土地の区域又は歴史的風致維持向上地区整備計画（同条第二項第一号の規定による歴史的風致維持向上地区整備計画をいう。以下この号及び第三十三条第一項において同じ。）が定められているときは、歴史的風致維持向上地区計画の区域及び当該定められた土地の区域又は歴史的風致維持向上地区整備計画の区域）
十三　沿道地区計画の区域（沿道地区計画の区域の一部について沿道再開発等促進区又は沿道地区整備計画（幹線道路の沿道の整備に関する法律第九条第二項第一号に掲げる沿道地区整備計画をいう。以下同じ。）が定められているときは、沿道地区計画の区域及び沿道再開発等促進区又は沿道地区整備計画の区域）
十四　集落地区計画の区域（集落地区計画の区域の一部について集落地区整備計画（集落地域整備法第五条第三項の規定による集落地区整備計画をいう。以下同じ。）が定められているときは、集落地区計画の区域及び集落地区整備計画の区域）
3　第十一条第三項の規定により都市計画施設の区域について都市施設を整備する立体的な範囲が定められている場合においては、計画図及び計画書における当該立体的な範囲の表示は、当該区域内において建築物の建築をしようとする者が、当該建築が、当該立体的な範囲外において行われるかどうか、同項後段の規定により当該立体的な範囲からの離隔距離の最小限度が定められているときは当該立体的な範囲から最小限度の離隔距離を確保しているかどうかを容易に判断することができるものでなければならない。

第二節　都市計画の決定及び変更

（都市計画を定める者）

第十五条　次に掲げる都市計画は都道府県が、その他の都市計画は市町村が定める。
一　都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に関する都市計画
二　区域区分に関する都市計画
三　都市再開発方針等に関する都市計画
四　第八条第一項第四号の二、第九号から第十三号まで及び第十六号に掲げる地域地区（同項第四号の二に掲げる地区にあつては都市再生特別措置法第三十六条第一項の規定による都市再生特別地区に、第八条第一項第九号に掲げる地区にあつては港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第二条第二項の国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾に係るものに、第八条第一項第十二号に掲げる地区にあつては都市緑地法第五条の規定による緑地保全地域（二以上の市町村の区域にわたるものに限る。）、首都圏近郊緑地保全法（昭和四十一年法律第百一号）第四条第二項第三号の近郊緑地特別保全地区及び近畿圏の保全区域の整備に関する法律（昭和四十二年法律第百三号）第六条第二項の近郊緑地特別保全地区に限る。）に関する都市計画
五　一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき地域地区として政令で定めるもの又は一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設若しくは根幹的都市施設として政令で定めるものに関する都市計画
六　市街地開発事業（土地区画整理事業、市街地再開発事業、住宅街区整備事業及び防災街区整備事業にあつては、政令で定める大規模なものであつて、国の機関又は都道府県が施行すると見込まれるものに限る。）に関する都市計画
七　市街地開発事業等予定区域（第十二条の二第一項第四号から第六号までに掲げる予定区域にあつては、一の市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設又は根幹的都市施設の予定区域として政令で定めるものに限る。）に関する都市計画
2　市町村の合併その他の理由により、前項第五号に該当する都市計画が同号に該当しないこととなつたとき、又は同号に該当しない都市計画が同号に該当することとなつたときは、当該都市計画は、それぞれ市町村又は都道府県が決定したものとみなす。
3　市町村が定める都市計画は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想に即し、かつ、都道府県が定めた都市計画に適合したものでなければならない。
4　市町村が定めた都市計画が、都道府県が定めた都市計画と抵触するときは、その限りにおいて、都道府県が定めた都市計画が優先するものとする。
（都道府県の都市計画の案の作成）
第十五条の二　市町村は、必要があると認めるときは、都道府県に対し、都道府県が定める都市計画の案の内容となるべき事項を申し出ることができる。
2　都道府県は、都市計画の案を作成しようとするときは、関係市町村に対し、資料の提出その他必要な協力を求めることができる。
（公聴会の開催等）
第十六条　都道府県又は市町村は、次項の規定による場合を除くほか、都市計画の案を作成しようとする場合において必要があると認めるときは、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために

必要な措置を講ずるものとする。
2　都市計画に定める地区計画等の案は、意見の提出方法その他の政令で定める事項について条例で定めるところにより、その案に係る区域内の土地の所有者その他政令で定める利害関係を有する者の意見を求めて作成するものとする。
3　市町村は、前項の条例において、住民又は利害関係人から地区計画等に関する都市計画の決定若しくは変更又は地区計画等の案の内容となるべき事項を申し出る方法を定めることができる。
（都市計画の案の縦覧等）
第十七条　都道府県又は市町村は、都市計画を決定しようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公告し、当該都市計画の案を、当該都市計画を決定しようとする理由を記載した書面を添えて、当該公告の日から二週間公衆の縦覧に供しなければならない。
2　前項の規定による公告があつたときは、関係市町村の住民及び利害関係人は、同項の縦覧期間満了の日までに、縦覧に供された都市計画の案について、都道府県の作成に係るものにあつては都道府県に、市町村の作成に係るものにあつては市町村に、意見書を提出することができる。
3　特定街区に関する都市計画の案については、政令で定める利害関係を有する者の同意を得なければならない。
4　遊休土地転換利用促進地区に関する都市計画の案については、当該遊休土地転換利用促進地区内の土地に関する所有権又は地上権その他の政令で定める使用若しくは収益を目的とする権利を有する者の意見を聴かなければならない。
5　都市計画事業の施行予定者を定める都市計画の案については、当該施行予定者の同意を得なければならない。ただし、第十二条の三第二項の規定の適用がある事項については、この限りでない。
（条例との関係）
第十七条の二　前二条の規定は、都道府県又は市町村が、住民又は利害関係人に係る都市計画の決定の手続に関する事項（前二条の規定に反しないものに限る。）について、条例で必要な規定を定めることを妨げるものではない。
（都道府県の都市計画の決定）
第十八条　都道府県は、関係市町村の意見を聴き、かつ、都道府県都市計画審議会の議を経て、都市計画を決定するものとする。
2　都道府県は、前項の規定により都市計画の案を都道府県都市計画審議会に付議しようとするときは、第十七条第二項の規定により提出された意見書の要旨を都道府県都市計画審議会に提出しなければならない。
3　都道府県は、国の利害に重大な関係がある政令で定める都市計画の決定をしようとするときは、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない。
4　国土交通大臣は、国の利害との調整を図る観点から、前項の協議を行うものとする。

（市町村の都市計画に関する基本的な方針）
第十八条の二　市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。
2　市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
3　市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
4　市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。
（市町村の都市計画の決定）
第十九条　市町村は、市町村都市計画審議会（当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれていないときは、当該市町村の存する都道府県の都道府県都市計画審議会）の議を経て、都市計画を決定するものとする。
2　市町村は、前項の規定により都市計画の案を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に付議しようとするときは、第十七条第二項の規定により提出された意見書の要旨を市町村都市計画審議会又は都道府県都市計画審議会に提出しなければならない。
3　市町村は、都市計画区域又は準都市計画区域について都市計画（都市計画区域について定めるものにあつては区域外都市施設に関するものを含み、地区計画等にあつては当該都市計画に定めようとする事項のうち政令で定める地区施設の配置及び規模その他の事項に限る。）を決定しようとするときは、あらかじめ、都道府県知事に協議しなければならない。この場合において、町村にあつては都道府県知事の同意を得なければならない。
4　都道府県知事は、一の市町村の区域を超える広域の見地からの調整を図る観点又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る観点から、前項の協議を行うものとする。
5　都道府県知事は、第三項の協議を行うに当たり必要があると認めるときは、関係市町村に対し、資料の提出、意見の開陳、説明その他必要な協力を求めることができる。
（都市計画の告示等）
第二十条　都道府県又は市町村は、都市計画を決定したときは、その旨を告示し、かつ、都道府県にあつては関係市町村長に、市町村にあつては都道府県知事に、第十四条第一項に規定する図書の写しを送付しなければならない。
2　都道府県知事及び市町村長は、国土交通省令で定めるところにより、前項の図書又はその写しを当該都道府県又は市町村の事務所に備え置いて一般の閲覧に供する方法その他の適切な方法により公衆の縦覧に供しなければならない。
3　都市計画は、第一項の規定による告示があつた日から、その効力を生ずる。
（都市計画の変更）
第二十一条　都道府県又は市町村は、都市計画区域又は準都市計画区域が変更されたとき、第

六条第一項若しくは第二項の規定による都市計画に関する基礎調査又は第十三条第一項第十九号に規定する政府が行う調査の結果都市計画を変更する必要が明らかとなつたとき、遊休土地転換利用促進地区に関する都市計画についてその目的が達成されたと認めるとき、その他都市計画を変更する必要が生じたときは、遅滞なく、当該都市計画を変更しなければならない。

2　第十七条から第十八条まで及び前二条の規定は、都市計画の変更（第十七条、第十八条第二項及び第三項並びに第十九条第二項及び第三項の規定については、政令で定める軽易な変更を除く。）について準用する。この場合において、施行予定者を変更する都市計画の変更については、第十七条第五項中「当該施行予定者」とあるのは、「変更前後の施行予定者」と読み替えるものとする。

（都市計画の決定等の提案）

第二十一条の二　都市計画区域又は準都市計画区域のうち、一体として整備し、開発し、又は保全すべき土地の区域としてふさわしい政令で定める規模以上の一団の土地の区域について、当該土地の所有権又は建物の所有を目的とする対抗要件を備えた地上権若しくは賃借権（臨時設備その他一時使用のため設定されたことが明らかなものを除く。以下「借地権」という。）を有する者（以下この条において「土地所有者等」という。）は、一人で、又は数人共同して、都道府県又は市町村に対し、都市計画（都市計画区域の整備、開発及び保全の方針並びに都市再開発方針等に関するものを除く。次項及び第七十五条の九第一項において同じ。）の決定又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る都市計画の素案を添えなければならない。

2　まちづくりの推進を図る活動を行うことを目的とする特定非営利活動促進法（平成十年法律第七号）第二条第二項の特定非営利活動法人、一般社団法人若しくは一般財団法人その他の営利を目的としない法人、独立行政法人都市再生機構、地方住宅供給公社若しくはまちづくりの推進に関し経験と知識を有するものとして国土交通省令で定める団体又はこれらに準ずるものとして地方公共団体の条例で定める団体は、前項に規定する土地の区域について、都道府県又は市町村に対し、都市計画の決定又は変更をすることを提案することができる。同項後段の規定は、この場合について準用する。

3　前二項の規定による提案（以下「計画提案」という。）は、次に掲げるところに従つて、国土交通省令で定めるところにより行うものとする。

一　当該計画提案に係る都市計画の素案の内容が、第十三条その他の法令の規定に基づく都市計画に関する基準に適合するものであること。

二　当該計画提案に係る都市計画の素案の対象となる土地（国又は地方公共団体の所有している土地で公共施設の用に供されているものを除く。以下この号において同じ。）の区域内の土地所有者等の三分の二以上の同意（同意した者が所有するその区域内の土地の地積と同意した者が有する借地権の目的となつているその区域内の土地の地積の合計が、その区域内の土地の総地積と借地権の目的となつている土地の総地積との合計の三分の二以上となる場合に限る。）を得ていること。

（計画提案に対する都道府県又は市町村の判断等）
第二十一条の三　都道府県又は市町村は、計画提案が行われたときは、遅滞なく、計画提案を踏まえた都市計画（計画提案に係る都市計画の素案の内容の全部又は一部を実現することとなる都市計画をいう。以下同じ。）の決定又は変更をする必要があるかどうかを判断し、当該都市計画の決定又は変更をする必要があると認めるときは、その案を作成しなければならない。
（計画提案を踏まえた都市計画の案の都道府県都市計画審議会等への付議）
第二十一条の四　都道府県又は市町村は、計画提案を踏まえた都市計画（当該計画提案に係る都市計画の素案の内容の全部を実現するものを除く。）の決定又は変更をしようとする場合において、第十八条第一項又は第十九条第一項（これらの規定を第二十一条第二項において準用する場合を含む。）の規定により都市計画の案を都道府県都市計画審議会又は市町村都市計画審議会に付議しようとするときは、当該都市計画の案に併せて、当該計画提案に係る都市計画の素案を提出しなければならない。
（計画提案を踏まえた都市計画の決定等をしない場合にとるべき措置）
第二十一条の五　都道府県又は市町村は、計画提案を踏まえた都市計画の決定又は変更をする必要がないと判断したときは、遅滞なく、その旨及びその理由を、当該計画提案をした者に通知しなければならない。
2　都道府県又は市町村は、前項の通知をしようとするときは、あらかじめ、都道府県都市計画審議会（当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれているときは、当該市町村都市計画審議会）に当該計画提案に係る都市計画の素案を提出してその意見を聴かなければならない。
（国土交通大臣の定める都市計画）
第二十二条　二以上の都府県の区域にわたる都市計画区域に係る都市計画は、国土交通大臣及び市町村が定めるものとする。この場合においては、第十五条、第十五条の二、第十七条第一項及び第二項、第二十一条第一項、第二十一条の二第一項及び第二項並びに第二十一条の三中「都道府県」とあり、並びに第十九条第三項から第五項までの規定中「都道府県知事」とあるのは「国土交通大臣」と、第十七条の二中「都道府県又は市町村」とあるのは「市町村」と、第十八条第一項及び第二項中「都道府県は」とあるのは「国土交通大臣は」と、第十九条第四項中「都道府県が」とあるのは「国土交通大臣が」と、第二十条第一項、第二十一条の四及び前条中「都道府県又は」とあるのは「国土交通大臣又は」と、第二十条第一項中「都道府県にあつては関係市町村長」とあるのは「国土交通大臣にあつては関係都府県知事及び関係市町村長」と、「都道府県知事」とあるのは「国土交通大臣及び都府県知事」とする。
2　国土交通大臣は、都府県が作成する案に基づいて都市計画を定めるものとする。
3　都府県の合併その他の理由により、二以上の都府県の区域にわたる都市計画区域が一の都府県の区域内の区域となり、又は一の都府県の区域内の都市計画区域が二以上の都府県の区域にわたることとなつた場合における必要な経過措置については、政令で定める。
（他の行政機関等との調整等）
第二十三条　国土交通大臣が都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（第六条の二第二項

第一号に掲げる事項に限る。以下この条及び第二十四条第三項において同じ。）若しくは区域区分に関する都市計画を定め、若しくはその決定若しくは変更に同意しようとするとき、又は都道府県が都市計画区域の整備、開発及び保全の方針若しくは区域区分に関する都市計画を定めようとするとき（国土交通大臣の同意を要するときを除く。）は、国土交通大臣又は都道府県は、あらかじめ、農林水産大臣に協議しなければならない。ただし、国土交通大臣が区域区分に関する都市計画を定め、若しくはその決定若しくは変更に同意しようとする場合又は都道府県が区域区分に関する都市計画を定めようとする場合（国土交通大臣の同意を要する場合を除く。）にあつては、当該区域区分により市街化区域に定められることとなる土地の区域に農業振興地域の整備に関する法律第八条第二項第一号に規定する農用地区域その他政令で定める土地の区域が含まれるときに限る。

2　国土交通大臣は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針若しくは区域区分に関する都市計画を定め、又はその決定若しくは変更に同意しようとするときは、あらかじめ、経済産業大臣及び環境大臣の意見を聴かなければならない。

3　厚生労働大臣は、必要があると認めるときは、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、区域区分並びに用途地域に関する都市計画に関し、国土交通大臣に意見を述べることができる。

4　臨港地区に関する都市計画は、港湾法第二条第一項の港湾管理者が申し出た案に基づいて定めるものとする。

5　国土交通大臣は、都市施設に関する都市計画を定め、又はその決定若しくは変更に同意しようとするときは、あらかじめ、当該都市施設の設置又は経営について、免許、許可、認可等の処分をする権限を有する国の行政機関の長に協議しなければならない。

6　国土交通大臣、都道府県又は市町村は、都市施設に関する都市計画又は都市施設に係る市街地開発事業等予定区域に関する都市計画を定めようとするときは、あらかじめ、当該都市施設を管理することとなる者その他政令で定める者に協議しなければならない。

7　市町村は、第十二条の十一の規定により地区整備計画において建築物等の建築又は建設の限界を定めようとするときは、あらかじめ、同条に規定する道路の管理者又は管理者となるべき者に協議しなければならない。

（準都市計画区域について都市計画区域が指定された場合における都市計画の取扱い）

第二十三条の二　準都市計画区域の全部又は一部について都市計画区域が指定されたときは、当該都市計画区域と重複する区域内において定められている都市計画は、当該都市計画区域について定められているものとみなす。

（国土交通大臣の指示等）

第二十四条　国土交通大臣は、国の利害に重大な関係がある事項に関し、必要があると認めるときは、都道府県に対し、又は都道府県知事を通じて市町村に対し、期限を定めて、都市計画区域の指定又は都市計画の決定若しくは変更のため必要な措置をとるべきことを指示することができる。この場合においては、都道府県又は市町村は、正当な理由がない限り、当該指示に従わなければならない。

2　国の行政機関の長は、その所管に係る事項で国の利害に重大な関係があるものに関し、前項の指示をすべきことを国土交通大臣に対し要請することができる。
3　第二十三条第一項及び第二項の規定は、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針又は区域区分に関する都市計画に関し第一項の指示をする場合に、同条第五項の規定は、都市施設に関する都市計画に関し第一項の指示をする場合に準用する。
4　国土交通大臣は、都道府県又は市町村が所定の期限までに正当な理由がなく第一項の規定により指示された措置をとらないときは、正当な理由がないことについて社会資本整備審議会の確認を得た上で、自ら当該措置をとることができるものとする。ただし、市町村がとるべき措置については、国土交通大臣は、自ら行う必要があると認める場合を除き、都道府県に対し、当該措置をとるよう指示するものとする。
5　都道府県は、前項ただし書の規定による指示を受けたときは、当該指示に係る措置をとるものとする。
6　都道府県は、必要があると認めるときは、市町村に対し、期限を定めて、都市計画の決定又は変更のため必要な措置をとるべきことを求めることができる。
7　都道府県は、都市計画の決定又は変更のため必要があるときは、自ら、又は市町村の要請に基づいて、国の関係行政機関の長に対して、都市計画区域又は準都市計画区域に係る第十三条第一項に規定する国土計画若しくは地方計画又は施設に関する国の計画の策定又は変更について申し出ることができる。
8　国の行政機関の長は、前項の申出があつたときは、当該申出に係る事項について決定し、その結果を都道府県知事に通知しなければならない。
（調査のための立入り等）
第二十五条　国土交通大臣、都道府県知事又は市町村長は、都市計画の決定又は変更のために他人の占有する土地に立ち入つて測量又は調査を行う必要があるときは、その必要の限度において、他人の占有する土地に、自ら立ち入り、又はその命じた者若しくは委任した者に立ち入らせることができる。
2　前項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、立ち入ろうとする日の三日前までに、その旨を土地の占有者に通知しなければならない。
3　第一項の規定により、建築物が所在し、又はかき、さく等で囲まれた他人の占有する土地に立ち入ろうとするときは、その立ち入ろうとする者は、立入りの際、あらかじめ、その旨を土地の占有者に告げなければならない。
4　日出前又は日没後においては、土地の占有者の承諾があつた場合を除き、前項に規定する土地に立ち入つてはならない。
5　土地の占有者は、正当な理由がない限り、第一項の規定による立入りを拒み、又は妨げてはならない。
（障害物の伐除及び土地の試掘等）
第二十六条　前条第一項の規定により他人の占有する土地に立ち入つて測量又は調査を行う者

は、その測量又は調査を行うに当たり、やむを得ない必要があつて、障害となる植物若しくは垣、柵等（以下「障害物」という。）を伐除しようとする場合又は当該土地に試掘若しくはボーリング若しくはこれらに伴う障害物の伐除（以下「試掘等」という。）を行おうとする場合において、当該障害物又は当該土地の所有者及び占有者の同意を得ることができないときは、当該障害物の所在地を管轄する市町村長の許可を受けて当該障害物を伐除し、又は当該土地の所在地を管轄する都道府県知事（市の区域内にあつては、当該市の長。以下「都道府県知事等」という。）の許可を受けて当該土地に試掘等を行うことができる。この場合において、市町村長が許可を与えようとするときは障害物の所有者及び占有者に、都道府県知事等が許可を与えようとするときは土地又は障害物の所有者及び占有者に、あらかじめ、意見を述べる機会を与えなければならない。

2　前項の規定により障害物を伐除しようとする者又は土地に試掘等を行なおうとする者は、伐除しようとする日又は試掘等を行なおうとする日の三日前までに、その旨を当該障害物又は当該土地若しくは障害物の所有者及び占有者に通知しなければならない。

3　第一項の規定により障害物を伐除しようとする場合（土地の試掘又はボーリングに伴う障害物の伐除をしようとする場合を除く。）において、当該障害物の所有者及び占有者がその場所にいないためその同意を得ることが困難であり、かつ、その現状を著しく損傷しないときは、国土交通大臣、都道府県若しくは市町村又はその命じた者若しくは委任した者は、前二項の規定にかかわらず、当該障害物の所在地を管轄する市町村長の許可を受けて、ただちに、当該障害物を伐除することができる。この場合においては、当該障害物を伐除した後、遅滞なく、その旨をその所有者及び占有者に通知しなければならない。

（証明書等の携帯）

第二十七条　第二十五条第一項の規定により他人の占有する土地に立ち入ろうとする者は、その身分を示す証明書を携帯しなければならない。

2　前条第一項の規定により障害物を伐除しようとする者又は土地に試掘等を行おうとする者は、その身分を示す証明書及び市町村長又は都道府県知事等の許可証を携帯しなければならない。

3　前二項に規定する証明書又は許可証は、関係人の請求があつたときは、これを提示しなければならない。

（土地の立入り等に伴う損失の補償）

第二十八条　国土交通大臣、都道府県又は市町村は、第二十五条第一項又は第二十六条第一項若しくは第三項の規定による行為により他人に損失を与えたときは、その損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

2　前項の規定による損失の補償については、損失を与えた者と損失を受けた者とが協議しなければならない。

3　前項の規定による協議が成立しないときは、損失を与えた者又は損失を受けた者は、政令で定めるところにより、収用委員会に土地収用法（昭和二十六年法律第二百十九号）第九十四条第二項の規定による裁決を申請することができる。

第三章　都市計画制限等

第一節　開発行為等の規制

（開発行為の許可）

第二十九条　都市計画区域又は準都市計画区域内において開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事（地方自治法（昭和二十二年法律第六十七号）第二百五十二条の十九第一項の指定都市又は同法第二百五十二条の二十二第一項の中核市（以下「指定都市等」という。）の区域内にあつては、当該指定都市等の長。以下この節において同じ。）の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

一　市街化区域、区域区分が定められていない都市計画区域又は準都市計画区域内において行う開発行為で、その規模が、それぞれの区域の区分に応じて政令で定める規模未満であるもの

二　市街化調整区域、区域区分が定められていない都市計画区域又は準都市計画区域内において行う開発行為で、農業、林業若しくは漁業の用に供する政令で定める建築物又はこれらの業務を営む者の居住の用に供する建築物の建築の用に供する目的で行うもの

三　駅舎その他の鉄道の施設、図書館、公民館、変電所その他これらに類する公益上必要な建築物のうち開発区域及びその周辺の地域における適正かつ合理的な土地利用及び環境の保全を図る上で支障がないものとして政令で定める建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

四　都市計画事業の施行として行う開発行為

五　土地区画整理事業の施行として行う開発行為

六　市街地再開発事業の施行として行う開発行為

七　住宅街区整備事業の施行として行う開発行為

八　防災街区整備事業の施行として行う開発行為

九　公有水面埋立法（大正十年法律第五十七号）第二条第一項の免許を受けた埋立地であつて、まだ同法第二十二条第二項の告示がないものにおいて行う開発行為

十　非常災害のため必要な応急措置として行う開発行為

十一　通常の管理行為、軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

2　都市計画区域及び準都市計画区域外の区域内において、それにより一定の市街地を形成すると見込まれる規模として政令で定める規模以上の開発行為をしようとする者は、あらかじめ、国土交通省令で定めるところにより、都道府県知事の許可を受けなければならない。ただし、次に掲げる開発行為については、この限りでない。

一　農業、林業若しくは漁業の用に供する政令で定める建築物又はこれらの業務を営む者の居住の用に供する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為

二　前項第三号、第四号及び第九号から第十一号までに掲げる開発行為

3　開発区域が、市街化区域、区域区分が定められていない都市計画区域、準都市計画区域又は都市計画区域及び準都市計画区域外の区域のうち二以上の区域にわたる場合における第一項第一号及び前項の規定の適用については、政令で定める。

（都市計画事業のための土地等の収用又は使用）

第六十九条　都市計画事業については、これを土地収用法第三条各号の一に規定する事業に該当するものとみなし、同法の規定を適用する。

第七十条　都市計画事業については、土地収用法第二十条（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）の規定による事業の認定は行なわず、第五十九条の規定による認可又は承認をもつてこれに代えるものとし、第六十二条第一項の規定による告示をもつて同法第二十六条第一項（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）の規定による事業の認定の告示とみなす。

2　事業計画を変更して新たに事業地に編入した土地については、前項中「第五十九条」とあるのは「第六十三条第一項」と、「第六十二条第一項」とあるのは「第六十三条第二項において準用する第六十二条第一項」とする。

第七十一条　都市計画事業については、土地収用法第二十九条及び第三十四条の六（同法第百三十八条第一項においてこれらの規定を準用する場合を含む。）の規定は適用せず、同法第二十九条第一項（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）の規定により事業の認定が効力を失うべき理由に該当する理由があるときは、前条第一項の規定にかかわらず、その理由の生じた時に同法第二十六条第一項（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）の規定による事業の認定の告示があつたものとみなして、同法第八条第三項、第三十五条第一項、第三十六条第一項、第三十九条第一項、第四十六条の二第一項、第七十一条（これを準用し、又はその例による場合を含む。）及び第八十九条第一項（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）の規定を適用する。

2　権利取得裁決があつた後、第六十二条第一項（第六十三条第二項において準用する場合を含む。）の規定による告示に係る事業施行期間を経過するまでに明渡裁決の申立てがないときは、その期間を経過した時に、すでにされた裁決手続開始の決定及び権利取得裁決は、取り消されたものとみなす。

第七十二条　施行者は、第六十九条の規定により適用される土地収用法第三十一条の規定によつて収用又は使用の手続を保留しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、第五十九条又は第六十三条第一項の規定による認可又は承認を受けようとする際、その旨及び手続を保留する事業地の範囲を記載した申立書を提出しなければならない。この場合においては、第六十条第三項第一号（第六十三条第二項において準用する場合を含む。）に掲げる図面に手続を保留する事業地の範囲を表示しなければならない。

2　第十四条第二項の規定は、前項の規定による事業地の範囲の表示について準用する。

3　国土交通大臣又は都道府県知事は、第一項の申立てがあつたときは、第六十二条第一項（第六十三条第二項において準用する場合を含む。）の規定による告示の際、あわせて、事業の認可又は承認後の収用又は使用の手続が保留される旨及び手続が保留される事業地の範囲を告示しなければならない。

第七十三条　前四条に定めるもののほか、都市計画事業に対する土地収用法の適用に関しては、次の各号に定めるところによる。

一　土地収用法第二十八条の三（同法第百三十八条第一項において準用する場合を含む。）及び第百四十二条の規定は適用せず、同法第八十九条第三項中「第二十八条の三第一項」とあるのは、「都市計画法第六十五条第一項」とする。

二　土地収用法第三十四条及び第百条第二項後段に定める期間の終期は、第六十二条第一項（第六十三条第二項において準用する場合を含む。）の規定による告示に係る事業施行期間の経過の時とする。

三　土地収用法第三十四条の四第二項中「第二十六条の二第二項の図面」とあるのは、「都市計画法第六十二条第二項（第六十三条第二項において準用する場合を含む。）の図書」とする。

四　土地収用法第九十二条第一項中「第二十九条若しくは第三十四条の六の規定によつて事業の認定が失効し」とあるのは、「第三十九条第一項の規定による収用又は使用の裁決の申請の期限を徒過し」とする。

五　土地収用法第百三十九条の四中「この法律」とあるのは「都市計画法第六十九条の規定により適用されるこの法律」と、「第十七条第一項各号に掲げる事業又は第二十七条第二項若しくは第四項の規定により国土交通大臣の事業の認定を受けた事業」とあるのは「都市計画法第五十九条第一項若しくは第二項の規定による国土交通大臣の認可又は同条第三項の規定による国土交通大臣の承認を受けた都市計画事業」と、「第十七条第二項に規定する事業（第二十七条第二項又は第四項の規定により国土交通大臣の事業の認定を受けた事業を除く。）」とあるのは「都市計画法第五十九条第一項又は第四項の規定による都道府県知事の認可を受けた都市計画事業」と、同条第一号中「第二十五条第二項、第二十八条の三第一項」とあるのは「第二十五条第二項」とする。

**都市再生特別措置法**

（平成十四年法律第二十二号）

施行日：平成三十年七月十五日

最終更新：平成三十年六月一日公布（平成三十年法律第三十八号）改正

第六章　立地適正化計画に係る特別の措置

第一節　立地適正化計画の作成等

（立地適正化計画）

第八十一条　市町村は、都市計画法第四条第二項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（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をいう。以下同じ。）の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」という。）を作成することができる。

2　立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。

一　住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

二　都市の居住者の居住を誘導すべき区域（以下「居住誘導区域」という。）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項

三　都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（以下「都市機能誘導区域」という。）及び当該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（以下「誘導施設」という。）並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項（次号に掲げるものを除く。）

四　都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項

イ　誘導施設の整備に関する事業

ロ　イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業その他国土交通省令で定める事業

ハ　イ又はロに掲げる事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業

五　第二号若しくは第三号の施策又は前号の事業等の推進に関連して必要な事項

六　前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

3　前項第四号に掲げる事項には、市町村が実施する事業等に係るものを記載するほか、必要に応じ、当該市町村以外の者が実施する事業等に係るものを記載することができる。

4　市町村は、立地適正化計画に当該市町村以外の者が実施する事業等に係る事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、その者の同意を得なければならない。

5　第二項第五号に掲げる事項には、次に掲げる事項を記載することができる。

一　都市機能誘導区域内の区域であって、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のための駐車場の配置の適正化を図るべき区域（以下「駐車場配置適正化区域」という。）

二　前号の区域における路外駐車場（駐車場法第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。第百六条第一項において同じ。）の配置及び規模の基準（同条において「路外駐車場配置等基準」という。）に関する事項

三　第一号の区域における駐車施設の機能を集約するために整備する駐車施設（第百七条において「集約駐車施設」という。）の位置及び規模に関する事項

6　市町村は、立地適正化計画に前項各号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県公安委員会に協議しなければならない。

7　市町村は、立地適正化計画に第五項第三号に掲げる事項を記載しようとするときは、当該事項について、あらかじめ、都道府県知事（駐車場法第二十条第一項若しくは第二項又は第二十条の二第一項の規定に基づき条例を定めている都道府県の知事に限る。）に協議しなければならない。

8　第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導区域又は都市機能誘導区域のうち、レクリエーションの用に供する広場、地域における催しに関する情報を提供するための広告塔、良好な景観の形成又は風致の維持に寄与する並木その他のこれらの区域における居住者、来訪者又は滞在者の利便の増進に寄与する施設等であって、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地の誘導の促進に資するもの（以下「立地誘導促進施設」という。）の配置及び利用の状況その他の状況からみて、これらの区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者）による立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理が必要となると認められる区域並びに当該立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項を記載することができる。

9　第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための低未利用土地の利用及び管理に関する指針（以下「低未利用土地利用等指針」という。）に関する事項を記載することができる。

10　前項の規定により立地適正化計画に低未利用土地利用等指針に関する事項を記載するときは、併せて、居住誘導区域又は都市機能誘導区域のうち、低未利用土地が相当程度存在する区域で、当該低未利用土地利用等指針に即した住宅又は誘導施設の立地又は立地の誘導を図るための土地（国又は地方公共団体が所有する土地で公共施設の用に供されているもの、農地その他の国土交通省令で定める土地を除く。第五節において同じ。）及び当該土地に存する建物についての権利設定等（地上権、賃借権若しくは使用貸借による権利の設定若しくは移転又は所有権の移転をいう。以下同じ。）を促進する事業（以下「低未利用土地権利設定等促進事業」という。）を行う必要があると認められる区域（以下「低未利用土地権利設定等促進事業区域」という。）並びに当該低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項を記載することができる。

11　第二項第五号に掲げる事項には、居住誘導区域外の区域のうち、住宅が相当数存在し、跡

地（建築物の敷地であった土地で現に建築物が存しないものをいう。以下この項において同じ。）の面積が現に増加しつつある区域で、良好な生活環境の確保及び美観風致の維持のために当該区域内の跡地及び跡地に存する樹木（以下「跡地等」という。）の適正な管理が必要となると認められる区域（以下「跡地等管理区域」という。）並びに当該跡地等管理区域における跡地等の適正な管理を図るための指針（第百十条において「跡地等管理指針」という。）に関する事項を記載することができる。

12　立地適正化計画は、議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画法第六条の二の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即するとともに、同法第十八条の二の市町村の都市計画に関する基本的な方針との調和が保たれたものでなければならない。

13　立地適正化計画は、都市の防災に関する機能の確保が図られるように配慮されたものでなければならない。

14　第二項第二号の居住誘導区域は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定めるものとし、都市計画法第七条第一項に規定する市街化調整区域（以下「市街化調整区域」という。）、建築基準法第三十九条第一項に規定する災害危険区域（同条第二項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。）その他政令で定める区域については定めないものとする。

15　第二項第三号の都市機能誘導区域及び誘導施設は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定めるものとする。

16　市町村は、立地適正化計画の作成に当たっては、第二項第二号及び第三号の施策並びに同項第四号の事業等において市町村の所有する土地又は建築物が有効に活用されることとなるよう努めるものとする。

17　市町村は、立地適正化計画を作成しようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、市町村都市計画審議会（当該市町村に市町村都市計画審議会が置かれていないときは、都道府県都市計画審議会。第八十四条において同じ。）の意見を聴かなければならない。

18　市町村は、立地適正化計画を作成したときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県に立地適正化計画の写しを送付しなければならない。

19　第二項から前項までの規定は、立地適正化計画の変更（第十七項の規定については、国土交通省令で定める軽微な変更を除く。）について準用する。

（都市計画法の特例）

第八十二条　前条第二項第一号に掲げる事項が記載された立地適正化計画が同条第十八項（同条第十九項において準用する場合を含む。）の規定により公表されたときは、当該事項は、都市計画法第十八条の二第一項の規定により定められた市町村の都市計画に関する基本的な方針の一

部とみなす。
（都市再生整備計画に係る交付金の特例）
第八十三条　市町村は、国土交通省令で定めるところにより、第八十一条第二項第四号に掲げる事項（第四十六条第一項の土地の区域における同条第二項第二号又は第三号に掲げる事業等であって当該市町村又は特定非営利活動法人等が実施するものに係るものに限る。）を記載した立地適正化計画を国土交通大臣に提出することができる。
2　前項の規定により立地適正化計画が提出されたときは、第四十七条第一項の規定による都市再生整備計画の提出があったものとみなして、同条第二項から第四項まで及び第四十八条から第五十条までの規定を適用する。この場合において、第四十七条第二項中「事業等の実施」とあるのは、「第八十三条第一項に規定する事業等の実施（特定非営利活動法人等が実施する同項に規定する事業等に要する費用の一部の負担を含む。）」とする。
（立地適正化計画の評価等）
第八十四条　市町村は、立地適正化計画を作成した場合においては、おおむね五年ごとに、当該立地適正化計画の区域における住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとする。
2　市町村は、前項の調査、分析及び評価を行ったときは、速やかに、その結果を市町村都市計画審議会に報告しなければならない。
3　市町村都市計画審議会は、必要に応じ、市町村に対し、立地適正化計画の進捗状況について報告を求めることができる。
4　市町村都市計画審議会は、第二項又は前項の規定による報告を受けたときは、その報告に係る事項について、市町村に対し、意見を述べることができる。
（都市計画における配慮）
第八十五条　都市計画決定権者は、都市計画の見直しについての検討その他の都市計画についての検討、都市計画の案の作成その他の都市計画の策定の過程において、立地適正化計画が円滑に実施されるよう配慮するものとする。
第二節　居住誘導区域に係る特別の措置
第一款　都市計画の決定等の提案
（特定住宅整備事業を行おうとする者による都市計画の決定等の提案）
第八十六条　立地適正化計画に記載された居住誘導区域内における政令で定める戸数以上の住宅の整備に関する事業（以下「特定住宅整備事業」という。）を行おうとする者は、都市計画決定権者に対し、当該特定住宅整備事業を行うために必要な次に掲げる都市計画の決定又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、当該提案に係る都市計画の素案を添えなければならない。
一　第三十七条第一項第二号、第三号及び第五号から第七号までに掲げる都市計画
二　都市計画法第十二条の四第一項第一号から第四号までに掲げる計画に関する都市計画

三　その他政令で定める都市計画
2　第三十七条第二項及び第三項並びに第三十八条から第四十条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、第三十七条第二項中「都市再生事業等」とあるのは「第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業」と、第四十条第一項中「者（当該都市計画決定権者が第四十三条第二項の規定による通知を受けているときは、当該計画提案をした者及び当該通知をした行政庁。次条第二項において同じ。）」とあるのは「者」と読み替えるものとする。
（特定住宅整備事業を行おうとする者による景観計画の策定等の提案）
第八十七条　特定住宅整備事業を行おうとする者は、景観法第七条第一項に規定する景観行政団体に対し、当該特定住宅整備事業を行うために必要な景観計画（同法第八条第一項に規定する景観計画をいう。以下この項において同じ。）の策定又は変更を提案することができる。この場合においては、当該提案に係る景観計画の素案を添えなければならない。
2　景観法第十一条第三項及び第十二条から第十四条までの規定は、前項の規定による提案について準用する。この場合において、同法第十一条第三項中「当該計画提案」とあるのは、「第八条第一項に規定する土地の区域のうち、一体として良好な景観を形成すべき土地の区域としてふさわしい一団の土地の区域であって都市再生特別措置法第八十六条第一項に規定する特定住宅整備事業に係る土地の全部又は一部を含むものについて、当該計画提案」と読み替えるものとする。
第二款　建築等の届出等
第八十八条　立地適正化計画の区域のうち当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域内において、都市計画法第四条第十二項に規定する開発行為（以下「開発行為」という。）であって住宅その他人の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの（以下この条において「住宅等」という。）の建築の用に供する目的で行うもの（政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあっては、その規模が政令で定める規模以上のものに限る。）又は住宅等を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為（当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものを除く。）を行おうとする者は、これらの行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。
一　軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの
二　非常災害のため必要な応急措置として行う行為
三　都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為
四　その他市町村の条例で定める行為
2　前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。
3　市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があった場合において、当該届出に係る行為

が居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅等の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができる。

4　市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、居住誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第三款　居住調整地域等

（居住調整地域）

第八十九条　立地適正化計画の区域（市街化調整区域を除く。）のうち、当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域で、住宅地化を抑制すべき区域については、都市計画に、居住調整地域を定めることができる。

（開発行為等の許可等の特例）

第九十条　居住調整地域に係る特定開発行為（住宅その他人の居住の用に供する建築物のうち市町村の条例で定めるもの（以下この条において「住宅等」という。）の建築の用に供する目的で行う開発行為（政令で定める戸数未満の住宅の建築の用に供する目的で行うものにあっては、その規模が政令で定める規模以上のものに限る。）をいう。以下同じ。）については、都市計画法第二十九条第一項第一号の規定は適用せず、特定開発行為及び特定建築等行為（住宅等を新築し、又は建築物を改築し、若しくはその用途を変更して住宅等とする行為（当該政令で定める戸数未満の住宅に係るものを除く。）をいう。第九十二条において同じ。）については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、同法第三十四条及び第四十三条の規定（同条第一項の規定に係る罰則を含む。）を適用する。この場合において、同法第三十四条中「開発行為（主として第二種特定工作物の建設の用に供する目的で行う開発行為を除く。）」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、「次の各号」とあるのは「第十号又は第十二号から第十四号まで」と、同法第四十三条第一項中「第二十九条第一項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物を新築し、又は第一種特定工作物を新設しては」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する住宅等（同条の政令で定める戸数未満の住宅を除く。以下この項において「住宅等」という。）を新築しては」と、「同項第二号若しくは第三号に規定する建築物以外の建築物」とあるのは「住宅等」と、同条第二項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条の規定により読み替えて適用する第三十四条」とするほか、必要な技術的読替えは、政令で定める。

第九十一条　特定開発行為については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、土地区画整理法第九条第二項、第二十一条第二項及び第五十一条の九第二項の規定を適用する。この場合において、これらの規定中「土地区画整理事業」とあるのは「土地区画整理事業（施行区域の土地について施行するものを除く。）」と、「同法第四条第十二項に規定する開発行為が同法第三十四条各号」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為が同条の規定により読み替えて適用する都市計画法第三十四条第十号又は第十二号から第十四号まで」とする。

第九十二条　特定開発行為及び特定建築等行為については、居住調整地域を市街化調整区域とみなして、大規模災害からの復興に関する法律（平成二十五年法律第五十五号）第十三条第十項から第十二項までの規定を適用する。この場合において、同条第十項中「開発行為（同法第四条第十二項に規定する開発行為をいう。）」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条に規定する特定開発行為」と、「、同法」とあるのは「、都市計画法」と、同項及び同条第十一項中「第三十四条」とあるのは「都市再生特別措置法第九十条の規定により読み替えて適用する都市計画法第三十四条」とする。

（市町村の長による開発許可関係事務の処理）

第九十三条　地方自治法第二百五十二条の十九第一項に規定する指定都市及び同法第二百五十二条の二十二第一項に規定する中核市以外の市町村が居住調整地域に関する都市計画を定めたときは、当該市町村の長は、当該市町村の区域内において、都道府県知事に代わって都市計画法第三章第一節の規定に基づく事務（以下「開発許可関係事務」という。）を処理することができる。この場合においては、当該規定中都道府県知事に関する規定は、市町村長に関する規定として当該市町村長に適用があるものとする。

2　前項の規定により開発許可関係事務を処理しようとする市町村長は、あらかじめ、これを処理することについて、都道府県知事と協議しなければならない。この場合において、町村の長にあっては都道府県知事の同意を得なければならない。

3　第一項の規定により開発許可関係事務を処理しようとする市町村長は、その処理を開始する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。

4　第一項の規定によりその長が開発許可関係事務を処理する市町村は、都市計画法第三十三条第六項、第三十四条第十一号及び第十二号、第三十四条の二、第三十五条の二第四項、第四十三条第三項並びに第七十八条第一項、第三項、第五項、第六項及び第八項の規定の適用については、同法第二十九条第一項に規定する指定都市等とみなす。この場合において、同法第七十八条第一項中「置く」とあるのは、「置くことができる」とする。

第九十四条　前条第一項の規定により開発許可関係事務を処理する市町村長は、幹線道路の沿道の整備に関する法律（昭和五十五年法律第三十四号）第十条の七第二項、地域再生法（平成十七年法律第二十四号）第十七条の二十二第二項、地域歴史的風致法第二十八条第二項並びに地域資源を活用した農林漁業者等による新事業の創出等及び地域の農林水産物の利用促進に関する法律（平成二十二年法律第六十七号）第五条第八項、第十四条第二項及び第四十二条第二項の規定の適用については、これらの規定に規定する都道府県知事とみなす。

2　前条第一項の規定によりその長が開発許可関係事務を処理する市町村は、幹線道路の沿道の整備に関する法律第十条の二第四項及び第十条の七第一項、地域再生法第十七条の十七第七項並びに大規模災害からの復興に関する法律第十三条第九項の規定の適用についてはこれらの規定に規定する指定都市等と、地域歴史的風致法第五条第四項の規定の適用については同項に規定する指定都市とみなす。

第三節　都市機能誘導区域に係る特別の措置

第一款　民間誘導施設等整備事業計画の認定等

（民間誘導施設等整備事業計画の認定）

第九十五条　立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内における都市開発事業（当該都市機能誘導区域に係る誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設を有する建築物の整備に関するものに限る。）であって、当該都市開発事業を施行する土地（水面を含む。）の区域（以下「誘導事業区域」という。）の面積が政令で定める規模以上のもの（以下「誘導施設等整備事業」という。）を施行しようとする民間事業者は、国土交通省令で定めるところにより、当該誘導施設等整備事業に関する計画（以下「民間誘導施設等整備事業計画」という。）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

2　前項の認定（以下「誘導事業計画の認定」という。）の申請は、当該申請に係る誘導施設等整備事業に係る立地適正化計画を作成した市町村（以下「計画作成市町村」という。）を経由して行わなければならない。この場合において、計画作成市町村は、当該民間誘導施設等整備事業計画を検討し、意見があるときは当該意見を付して、国土交通大臣に送付するものとする。

3　民間誘導施設等整備事業計画には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一　誘導事業区域の位置及び面積

二　誘導施設の概要

三　建築物及びその敷地の整備に関する事業の概要

四　公共施設の整備に関する事業の概要及び当該公共施設の管理者又は管理者となるべき者

五　工事着手の時期及び事業施行期間

六　用地取得計画

七　資金計画

八　その他国土交通省令で定める事項

（民間誘導施設等整備事業計画の認定基準等）

第九十六条　国土交通大臣は、誘導事業計画の認定の申請があった場合において、当該申請に係る民間誘導施設等整備事業計画が次に掲げる基準に適合すると認めるときは、誘導事業計画の認定をすることができる。

一　当該誘導施設等整備事業が、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図る上で効果的であり、かつ、立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域を含む都市の再生に著しく貢献するものであると認められること。

二　当該誘導施設等整備事業が、立地適正化計画に記載された第八十一条第二項第三号に掲げる事項に照らして適切なものであること。

三　誘導事業区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、建築物及びその敷地並びに公共施設の整備に関する計画が、地域整備方針に適合するものであること。

四　工事着手の時期、事業施行期間及び用地取得計画が、当該誘導施設等整備事業を確実に遂行するために適切なものであること。

五　当該誘導施設等整備事業の施行に必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必

要なその他の能力が十分であること。
2　国土交通大臣は、誘導事業計画の認定をしようとするときは、あらかじめ、当該誘導施設等整備事業の施行により整備される公共施設の管理者又は管理者となるべき者（計画作成市町村であるものを除く。以下「公共施設の管理者等」という。）の意見を聴かなければならない。
（誘導事業計画の認定の通知）
第九十七条　国土交通大臣は、誘導事業計画の認定をしたときは、速やかに、その旨を計画作成市町村、公共施設の管理者等及び民間都市機構に通知するとともに、誘導事業計画の認定を受けた者（以下「認定誘導事業者」という。）の氏名又は名称、事業施行期間、誘導事業区域その他国土交通省令で定める事項を公表しなければならない。
（民間誘導施設等整備事業計画の変更）
第九十八条　認定誘導事業者は、誘導事業計画の認定を受けた民間誘導施設等整備事業計画（以下「認定誘導事業計画」という。）の変更（国土交通省令で定める軽微な変更を除く。）をしようとするときは、国土交通大臣の認定を受けなければならない。
2　第九十五条第二項及び前二条の規定は、前項の場合について準用する。
（報告の徴収）
第九十九条　国土交通大臣は、認定誘導事業者に対し、認定誘導事業計画（認定誘導事業計画の変更があったときは、その変更後のもの。以下同じ。）に係る誘導施設等整備事業（以下「認定誘導事業」という。）の施行の状況について報告を求めることができる。
（地位の承継）
第百条　認定誘導事業者の一般承継人又は認定誘導事業者から認定誘導事業計画に係る誘導事業区域内の土地の所有権その他当該認定誘導事業の施行に必要な権原を取得した者は、国土交通大臣の承認を受けて、当該認定誘導事業者が有していた誘導事業計画の認定に基づく地位を承継することができる。
2　国土交通大臣は、前項の規定による承認をしようとするときは、あらかじめ、計画作成市町村の意見を聴かなければならない。
（改善命令）
第百一条　国土交通大臣は、認定誘導事業者が認定誘導事業計画に従って認定誘導事業を施行していないと認めるときは、当該認定誘導事業者に対し、相当の期間を定めて、その改善に必要な措置を命ずることができる。
（誘導事業計画の認定の取消し）
第百二条　国土交通大臣は、認定誘導事業者が前条の規定による処分に違反したときは、誘導事業計画の認定を取り消すことができる。
2　国土交通大臣は、前項の規定による取消しをしたときは、速やかに、その旨を、計画作成市町村、公共施設の管理者等及び民間都市機構に通知するとともに、公表しなければならない。
（民間都市機構の行う誘導施設等整備事業支援業務）
第百三条　民間都市機構は、第二十九条第一項及び第七十一条第一項に規定する業務のほか、

民間事業者による誘導施設等整備事業を推進するため、国土交通大臣の承認を受けて、次に掲げる業務を行うことができる。

一　次に掲げる方法により、認定誘導事業者の認定誘導事業の施行に要する費用の一部（公共施設等その他公益的施設で政令で定めるものの整備に要する費用の額の範囲内に限る。）について支援すること。

イ　認定誘導事業者（専ら認定誘導事業の施行を目的とする株式会社等に限る。）に対する出資

ロ　専ら、認定誘導事業者から認定誘導事業の施行により整備される建築物及びその敷地（以下この号において「認定誘導建築物等」という。）又は認定誘導建築物等に係る信託の受益権を取得し、当該認定誘導建築物等又は当該認定誘導建築物等に係る信託の受益権の管理及び処分を行うことを目的とする株式会社等に対する出資

ハ　不動産特定共同事業法第二条第二項に規定する不動産取引（認定誘導建築物等を整備し、又は整備された認定誘導建築物等を取得し、当該認定誘導建築物等の管理及び処分を行うことを内容とするものに限る。）を対象とする同条第三項に規定する不動産特定共同事業契約に基づく出資

ニ　信託（受託した土地に認定誘導建築物等を整備し、当該認定誘導建築物等の管理及び処分を行うことを内容とするものに限る。）の受益権の取得

ホ　イからニまでに掲げる方法に準ずるものとして国土交通省令で定める方法

二　認定誘導事業者に対し、必要な助言、あっせんその他の援助を行うこと。

三　前二号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。

2　前項の規定により、民間都市機構が同項各号に掲げる業務を行う場合には、民間都市開発法第十一条第一項及び第十二条中「第四条第一項各号」とあるのは「第四条第一項各号及び都市再生特別措置法第百三条第一項各号」と、民間都市開発法第十四条中「第四条第一項第一号及び第二号」とあるのは「第四条第一項第一号及び第二号並びに都市再生特別措置法第百三条第一項第一号」と、民間都市開発法第二十条第一号中「第十一条第一項」とあるのは「第十一条第一項（都市再生特別措置法第百三条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。以下この号において同じ。）」と、「同項」とあるのは「第十一条第一項」と、同条第二号中「第十二条」とあるのは「第十二条（都市再生特別措置法第百三条第二項の規定により読み替えて適用する場合を含む。）」とする。

3　民間都市機構は、第一項第一号に掲げる業務を行う場合においては、国土交通省令で定める基準に従って行わなければならない。

（民間都市開発法の特例）

第百四条　民間都市開発法第四条第一項第一号に規定する特定民間都市開発事業であって認定誘導事業（誘導施設を有する建築物の整備に関するものに限る。）であるものについての同号の規定の適用については、同号中「という。）」とあるのは、「という。）並びに都市再生特別措置法第百三条第一項第一号の政令で定める公益的施設」とする。

第一款の二　都市再開発法の特例

第百四条の二　立地適正化計画に記載された市街地再開発事業の施行者（都市再開発法第二条第二号に規定する施行者をいう。以下この条において同じ。）は、当該立地適正化計画に記載された誘導施設の整備に関する事業（第百十八条第一項の規定により指定された都市再生推進法人が実施するものに限る。）の用に供するため特に必要があると認めるときは、同法第百八条第一項（同法第百十八条の二十四の二第一項において準用する場合を含む。）の規定にかかわらず、同法による第一種市街地再開発事業により当該施行者が取得した同法第二条第九号に規定する施設建築物の一部等若しくは同法第七条の十一第二項に規定する個別利用区内の宅地又は同法による第二種市街地再開発事業により当該施行者が取得した同法第二条第十号に規定する建築施設の部分を、公募をしないで賃貸し、又は譲渡することができる。

第二款　土地区画整理法の特例

（施行地区内の権利者の全ての同意を得た場合における換地の決定）

第百五条　立地適正化計画に記載された土地区画整理事業の施行者（土地区画整理法第二条第三項に規定する施行者をいう。以下同じ。）は、同法第八十六条第一項の換地計画（以下「換地計画」という。）の内容について同法第二条第四項に規定する施行地区（以下「施行地区」という。）内の土地又は物件に関し権利を有する者（施行者が土地区画整理組合である場合にあっては、参加組合員を含む。）の全ての同意を得たときは、同法第八十九条の規定によらないで、換地計画において換地を定めることができる。この場合においては、同法第八十八条第二項から第七項までの規定は、適用しない。

（誘導施設整備区）

第百五条の二　立地適正化計画に記載された土地区画整理事業であって都市機能誘導区域をその施行地区に含むもののうち、建築物等の敷地として利用されていない宅地（土地区画整理法第二条第六項に規定する宅地をいう。以下同じ。）又はこれに準ずる宅地が相当程度存在する区域内において施行されるものの事業計画においては、当該施行地区内の宅地のうち次条第一項の申出が見込まれるものについての換地の地積の合計が、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を有する建築物を整備するのに必要な地積とおおむね等しいか又はこれを超えると認められる場合に限り、国土交通省令で定めるところにより、当該都市機能誘導区域内の土地の区域であって、当該建築物の用に供すべきもの（以下「誘導施設整備区」という。）を定めることができる。

（誘導施設整備区への換地の申出等）

第百五条の三　前条の規定により事業計画において誘導施設整備区が定められたときは、施行地区内の宅地の所有者は、施行者に対し、国土交通省令で定めるところにより、換地計画において当該宅地についての換地を誘導施設整備区内に定めるべき旨の申出をすることができる。

2　前項の申出は、次に掲げる要件のいずれにも該当するものでなければならない。

一　当該申出に係る宅地が建築物等の敷地として利用されていないものであること又はこれに準ずるものとして規準、規約、定款若しくは施行規程で定めるものであること。

二　当該申出に係る宅地に地上権、永小作権、賃借権その他の当該宅地を使用し、又は収益することができる権利（誘導施設を有する建築物の所有を目的とする地上権及び賃借権並びに地役

権を除く。）が存しないこと。
三　当該申出に係る宅地について誘導施設を有する建築物の所有を目的とする地上権又は賃借権を有する者があるときは、その者の同意が得られていること。
3　第一項の申出は、次の各号に掲げる場合の区分に応じ、当該各号に定める公告があった日から起算して六十日以内に行わなければならない。
一　事業計画が定められた場合　土地区画整理法第七十六条第一項各号に掲げる公告（事業計画の変更の公告又は事業計画の変更についての認可の公告を除く。）
二　事業計画の変更により新たに誘導施設整備区が定められた場合　当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告
三　事業計画の変更により従前の施行地区外の土地が新たに施行地区に編入されたことに伴い誘導施設整備区の面積が拡張された場合　当該事業計画の変更の公告又は当該事業計画の変更についての認可の公告
4　施行者は、第一項の申出があった場合において、前項の期間の経過後遅滞なく、第一号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の全部を換地計画においてその宅地についての換地を誘導施設整備区内に定められるべき宅地として指定し、第二号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の一部を換地計画においてその宅地についての換地を誘導施設整備区内に定められるべき宅地として指定し、他の宅地について申出に応じない旨を決定し、第三号に該当すると認めるときは当該申出に係る宅地の全部について申出に応じない旨を決定しなければならない。
一　換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備区の面積と等しいこととなる場合
二　換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備区の面積を超えることとなる場合
三　換地計画において、当該申出に係る宅地の全部についての換地の地積が誘導施設整備区の面積に満たないこととなる場合
5　施行者は、前項の規定による指定又は決定をしたときは、遅滞なく、第一項の申出をした者に対し、その旨を通知しなければならない。
6　施行者は、第四項の規定による指定をしたときは、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。
7　施行者が土地区画整理法第十四条第一項の規定により設立された土地区画整理組合である場合においては、最初の役員が選挙され、又は選任されるまでの間は、第一項の申出は、同条第一項の認可を受けた者が受理するものとする。
（誘導施設整備区への換地）
第百五条の四　前条第四項の規定により指定された宅地については、換地計画において換地を誘導施設整備区内に定めなければならない。
第三款　駐車場法の特例等

（特定路外駐車場の設置の届出等）
第百六条　立地適正化計画に記載された路外駐車場配置等基準に関する事項に係る駐車場配置適正化区域内において、路外駐車場で自動車の駐車の用に供する部分の面積が当該駐車場配置適正化区域内の土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して市町村の条例で定める規模以上のもの（以下この項において「特定路外駐車場」という。）を設置しようとする者は、当該特定路外駐車場の設置に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、当該特定路外駐車場の位置、規模その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。
2　前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。
3　市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があった場合において、当該届出に係る事項が路外駐車場配置等基準に適合せず、歩行者の移動上の利便性及び安全性の向上のため必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、必要な勧告をすることができる。
4　市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。
（駐車施設の附置に係る駐車場法の特例）
第百七条　立地適正化計画に記載された集約駐車施設の位置及び規模に関する事項に係る駐車場配置適正化区域（駐車場法第二十条第一項の地区若しくは地域又は同条第二項の地区の区域内に限る。）内における同条第一項及び第二項並びに同法第二十条の二第一項の規定の適用については、同法第二十条第一項中「近隣商業地域内に」とあるのは「近隣商業地域内の駐車場配置適正化区域（都市再生特別措置法第八十一条第五項第一号に規定する駐車場配置適正化区域をいう。以下同じ。）の区域内に」と、同項及び同条第二項並びに同法第二十条の二第一項中「建築物又は」とあるのは「建築物若しくは」と、同法第二十条第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設（同項第三号に規定する集約駐車施設をいう。以下同じ。）内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、「駐車場整備地区内又は商業地域内若しくは近隣商業地域内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内の」と、同条第二項中「地区内」とあるのは「地区内の駐車場配置適正化区域の区域内」と、同項及び同法第二十条の二第一項中「旨を」とあるのは「旨、その建築物若しくはその建築物の敷地内若しくは集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨又は集約駐車施設内に駐車施設を設けなければならない旨を」と、同項中「前条第一項の地区若しくは地域内又は同条第二項の地区内」とあるのは「前条第一項又は第二項の駐車場配置適正化区域の区域内」と、「地区又は地域内の」とあり、及び「地区内の」とあるのは「駐車場配置適正化区域の区域内の」とする。
第四款　建築等の届出等

第百八条　立地適正化計画の区域内において、当該立地適正化計画に記載された誘導施設を有する建築物の建築の用に供する目的で行う開発行為又は当該誘導施設を有する建築物を新築し、若しくは建築物を改築し、若しくはその用途を変更して当該誘導施設を有する建築物とする行為を行おうとする者（当該誘導施設の立地を誘導するものとして当該立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内においてこれらの行為を行おうとする者を除く。）は、これらの行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、行為の種類、場所、設計又は施行方法、着手予定日その他国土交通省令で定める事項を市町村長に届け出なければならない。ただし、次に掲げる行為については、この限りでない。

一　軽易な行為その他の行為で政令で定めるもの

二　非常災害のため必要な応急措置として行う行為

三　都市計画事業の施行として行う行為又はこれに準ずる行為として政令で定める行為

四　その他市町村の条例で定める行為

2　前項の規定による届出をした者は、当該届出に係る事項のうち国土交通省令で定める事項を変更しようとするときは、当該事項の変更に係る行為に着手する日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

3　市町村長は、第一項又は前項の規定による届出があった場合において、当該届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができる。

4　市町村長は、前項の規定による勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対し、当該誘導施設に係る都市機能誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

第五款　休廃止の届出等

第百八条の二　立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域内において、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を休止し、又は廃止しようとする者は、休止し、又は廃止しようとする日の三十日前までに、国土交通省令で定めるところにより、その旨を市町村長に届け出なければならない。

2　市町村長は、前項の規定による届出があった場合において、新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、当該休止し、又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告をすることができる。

第六款　特定用途誘導地区

第百九条　立地適正化計画に記載された都市機能誘導区域のうち、当該都市機能誘導区域に係る誘導施設を有する建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域（都市計画法第八条第一項第一号に規定する用途地域（同号に掲げる工業専用地域を除く。）が定められている区域に限る。）については、都市計画に、特定用途誘導地区を定めることができる。

2　特定用途誘導地区に関する都市計画には、都市計画法第八条第三項第一号及び第三号に掲げる事項のほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

一　建築物等の誘導すべき用途及びその全部又は一部を当該用途に供する建築物の容積率の最高限度

二　当該地区における土地の合理的かつ健全な高度利用を図るため必要な場合にあっては、建築物の容積率の最低限度及び建築物の建築面積の最低限度

三　当該地区における市街地の環境を確保するため必要な場合にあっては、建築物の高さの最高限度

第四節　立地誘導促進施設協定

（立地誘導促進施設協定の締結等）

第百九条の二　立地適正化計画に記載された第八十一条第八項に規定する区域内の一団の土地の所有者及び借地権等を有する者（土地区画整理法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地の所有者及び借地権等を有する者。以下「土地所有者等」という。）は、その全員の合意により、立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する協定（以下「立地誘導促進施設協定」という。）を締結することができる。ただし、当該土地（同法第九十八条第一項の規定により仮換地として指定された土地にあっては、当該土地に対応する従前の土地）の区域内に借地権等の目的となっている土地がある場合においては、当該借地権等の目的となっている土地の所有者の合意を要しない。

2　立地誘導促進施設協定においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

一　立地誘導促進施設協定の目的となる土地の区域（以下この節において「協定区域」という。）並びに立地誘導促進施設の種類及び位置

二　次に掲げる立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項のうち、必要なもの

イ　前号の立地誘導促進施設の概要及び規模

ロ　前号の立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理の方法

ハ　その他立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項

三　立地誘導促進施設協定の有効期間

四　立地誘導促進施設協定に違反した場合の措置

3　第四章第七節（第四十五条の二第一項及び第二項を除く。）の規定は、立地誘導促進施設協定について準用する。この場合において、同条第三項中「前項各号」とあるのは「第百九条の二第二項各号」と、同項及び第四十五条の十一第一項中「都市再生緊急整備地域」とあるのは「第八十一条第八項の規定により立地適正化計画に記載された区域」と、第四十五条の二第三項中「協定区域に」とあるのは「協定区域（第百九条の二第二項第一号に規定する協定区域をいう。以下この節において同じ。）に」と、「都市再生歩行者経路の」とあるのは「立地誘導促進施設（第八十一条第八項に規定する立地誘導促進施設をいう。以下この節において同じ。）の一体的な」と、「土地所有者等」とあるのは「土地所有者等（第百九条の二第一項に規定する土地所有者等をいう。以下この節において同じ。）」と、第四十五条の四第一項第三号中「第四十五条の二第二項各号」

とあるのは「第百九条の二第二項各号」と、同項第四号中「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」とあるのは「第八十一条第八項の規定により立地適正化計画に記載された立地誘導促進施設の一体的な整備又は管理に関する事項」と、第四十五条の七及び第四十五条の十中「第四十五条の二第一項」とあるのは「第百九条の二第一項」と、第四十五条の十一第一項及び第二項中「都市再生歩行者経路の」とあるのは「立地誘導促進施設の一体的な」と読み替えるものとする。

（立地誘導促進施設協定への参加のあっせん）

第百九条の三　協定区域内の土地に係る土地所有者等（当該立地誘導促進施設協定の効力が及ばない者を除く。）は、前条第三項において準用する第四十五条の二第三項に規定する協定区域隣接地の区域内の土地に係る土地所有者等に対し当該立地誘導促進施設協定への参加を求めた場合においてその参加を承諾しない者があるときは、当該協定区域内の土地に係る土地所有者等の全員の合意により、市町村長に対し、その者の承諾を得るために必要なあっせんを行うべき旨を申請することができる。

2　市町村長は、前項の規定による申請があった場合において、当該協定区域隣接地の区域内の土地に係る土地所有者等の当該立地誘導促進施設協定への参加が前条第三項において準用する第四十五条の四第一項各号（第一号を除く。次条第一項において同じ。）に掲げる要件に照らして相当であり、かつ、当該立地誘導促進施設協定の内容からみてその者に対し参加を求めることが特に必要であると認めるときは、あっせんを行うことができる。

（立地誘導促進施設協定の認可の取消し）

第百九条の四　市町村長は、第百九条の二第三項において準用する第四十五条の二第四項、第四十五条の五第一項又は第四十五条の十一第一項の認可をした後において、当該認可に係る立地誘導促進施設協定の内容が第百九条の二第三項において準用する第四十五条の四第一項各号に掲げる要件のいずれかに該当しなくなったときは、当該立地誘導促進施設協定の認可を取り消すものとする。

2　市町村長は、前項の規定による取消しをしたときは、速やかに、その旨を、協定区域内の土地に係る土地所有者等（当該立地誘導促進施設協定の効力が及ばない者を除く。）に通知するとともに、公告しなければならない。

第五節　低未利用土地権利設定等促進計画等

（低未利用土地の利用及び管理に関する市町村の援助等）

第百九条の五　第八十一条第九項の規定により立地適正化計画に低未利用土地利用等指針に関する事項が記載されているときは、市町村は、当該低未利用土地利用等指針に即し、居住誘導区域又は都市機能誘導区域内の低未利用土地の所有者等に対し、住宅又は誘導施設の立地及び立地の誘導を図るために必要な低未利用土地の利用及び管理に関する情報の提供、指導、助言その他の援助を行うものとする。

2　市町村は、前項の援助として低未利用土地の利用の方法に関する提案又はその方法に関する知識を有する者の派遣を行うため必要があると認めるときは、都市計画法第七十五条の五第一項の規定により指定した都市計画協力団体に必要な協力を要請することができる。

3　市町村長は、立地適正化計画に記載された居住誘導区域又は都市機能誘導区域内の低未利用土地の所有者等が当該低未利用土地利用等指針に即した低未利用土地の管理を行わないため、悪臭の発生、堆積した廃棄物（廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第百三十七号）第二条第一項に規定する廃棄物をいう。）の飛散その他の事由により当該低未利用土地の周辺の地域における住宅又は誘導施設の立地又は立地の誘導を図る上で著しい支障が生じていると認めるときは、当該所有者等に対し、当該低未利用土地利用等指針に即した低未利用土地の管理を行うよう勧告することができる。

（低未利用土地権利設定等促進計画の作成）

第百九条の六　市町村は、立地適正化計画に記載された低未利用土地権利設定等促進事業区域内の土地及び当該土地に存する建物を対象として低未利用土地権利設定等促進事業を行おうとするときは、当該低未利用土地権利設定等促進事業に関する計画（以下「低未利用土地権利設定等促進計画」という。）を作成することができる。

2　低未利用土地権利設定等促進計画においては、第一号から第五号までに掲げる事項を記載するものとするとともに、第六号に掲げる事項を記載することができる。

一　権利設定等を受ける者の氏名又は名称及び住所

二　前号に規定する者が権利設定等を受ける土地の所在、地番、地目及び面積又は建物の所在、家屋番号、種類、構造及び床面積

三　第一号に規定する者に前号に規定する土地又は建物について権利設定等を行う者の氏名又は名称及び住所

四　第一号に規定する者が設定又は移転を受ける地上権、賃借権又は使用貸借による権利の種類、内容（土地又は建物の利用目的を含む。）、始期又は移転の時期及び存続期間又は残存期間並びに当該設定又は移転を受ける権利が地上権又は賃借権である場合にあっては地代又は借賃及びその支払の方法

五　第一号に規定する者が移転を受ける所有権の移転の後における土地又は建物の利用目的並びに当該所有権の移転の時期並びに移転の対価及びその支払の方法

六　その他権利設定等に係る法律関係に関する事項として国土交通省令で定める事項

3　低未利用土地権利設定等促進計画は、次に掲げる要件に該当するものでなければならない。

一　低未利用土地権利設定等促進計画の内容が立地適正化計画に記載された第八十一条第十項に規定する低未利用土地権利設定等促進事業に関する事項に適合するものであること。

二　低未利用土地権利設定等促進計画において、居住誘導区域にあっては住宅又は住宅の立地の誘導の促進に資する施設等の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設又は誘導施設の立地の誘導の促進に資する施設等の整備を図るため行う権利設定等又はこれと併せて行う当該権利設定等を円滑に推進するために必要な権利設定等が記載されていること。

三　前項第二号に規定する土地ごとに、同項第一号に規定する者並びに当該土地について所有権、地上権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者の全ての同意が得られていること。

四　前項第二号に規定する建物ごとに、同項第一号に規定する者、当該建物について所有権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者並びに当該建物について先取特権若しくは抵当権の登記、仮登記、買戻しの特約その他権利の消滅に関する事項の定めの登記又は処分の制限の登記に係る権利を有する者の全ての同意が得られていること。

五　前項第二号に規定する土地に定着する物件（同号に規定する建物を除く。）ごとに、当該物件について所有権、質権、賃借権、使用貸借による権利又はその他の使用及び収益を目的とする権利を有する者並びに当該物件について先取特権若しくは抵当権の登記、仮登記、買戻しの特約その他権利の消滅に関する事項の定めの登記又は処分の制限の登記に係る権利を有する者の全ての同意が得られていること。

六　前項第一号に規定する者が、権利設定等が行われた後において、同項第二号に規定する土地又は建物を同項第四号又は第五号に規定する土地又は建物の利用目的に即して適正かつ確実に利用することができると認められること。

（低未利用土地権利設定等促進計画の作成の要請）

第百九条の七　立地適正化計画に記載された低未利用土地権利設定等促進事業区域内の土地又は当該土地に存する建物について地上権、賃借権、使用貸借による権利又は所有権を有する者及び当該土地又は建物について権利設定等を受けようとする者は、その全員の合意により、前条第二項各号に掲げる事項を内容とする協定を締結した場合において、同条第三項第三号から第五号までに規定する者の全ての同意を得たときは、国土交通省令で定めるところにより、その協定の目的となっている土地又は建物につき、低未利用土地権利設定等促進計画を作成すべきことを市町村に対し要請することができる。

（低未利用土地権利設定等促進計画の公告）

第百九条の八　市町村は、低未利用土地権利設定等促進計画を作成したときは、国土交通省令で定めるところにより、遅滞なく、その旨を公告しなければならない。

（公告の効果）

第百九条の九　前条の規定による公告があったときは、その公告があった低未利用土地権利設定等促進計画の定めるところによって地上権、賃借権若しくは使用貸借による権利が設定され、若しくは移転し、又は所有権が移転する。

（登記の特例）

第百九条の十　第百九条の八の規定による公告があった低未利用土地権利設定等促進計画に係る土地又は建物の登記については、政令で、不動産登記法（平成十六年法律第百二十三号）の特例を定めることができる。

（勧告）

第百九条の十一　市町村長は、権利設定等を受けた者が低未利用土地権利設定等促進計画に記載された土地又は建物の利用目的に従って土地又は建物を利用していないと認めるときは、当該権利設定等を受けた者に対し、相当の期限を定めて、当該利用目的に従って土地又は建物を

利用すべきことを勧告することができる。
（低未利用土地等に関する情報の利用等）
第百九条の十二　市町村長は、この節の規定の施行に必要な限度で、その保有する低未利用土地及び低未利用土地に存する建物に関する情報を、その保有に当たって特定された利用の目的以外の目的のために内部で利用することができる。
2　市町村長は、この節の規定の施行のため必要があると認めるときは、関係地方公共団体の長に対して、低未利用土地及び低未利用土地に存する建物に関する情報の提供を求めることができる。
第六節　跡地等管理協定等
（跡地等の管理に関する市町村の援助等）
第百十条　第八十一条第十一項の規定により立地適正化計画に跡地等管理区域及び跡地等管理指針に関する事項が記載されているときは、市町村は、当該跡地等管理指針に即し、当該跡地等管理区域内の跡地等の所有者等に対し、当該跡地等の適正な管理を行うために必要な情報の提供、指導、助言その他の援助を行うものとする。
2　市町村長は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等の所有者等が当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行わないため、当該跡地等の周辺の生活環境及び美観風致が著しく損なわれていると認めるときは、当該所有者等に対し、当該跡地等管理指針に即した跡地等の管理を行うよう勧告することができる。
（跡地等管理協定の締結等）
第百十一条　市町村又は都市再生推進法人等（第百十八条第一項の規定により指定された都市再生推進法人、都市緑地法第六十九条第一項の規定により指定された緑地保全・緑化推進法人（第百十五条第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「緑地保全・緑化推進法人」という。）又は景観法第九十二条第一項の規定により指定された景観整備機構（第百十六条第一項に規定する業務を行うものに限る。以下この項において「景観整備機構」という。）をいう。以下同じ。）は、立地適正化計画に記載された跡地等管理区域内の跡地等（緑地保全・緑化推進法人にあっては都市緑地法第三条第一項に規定する緑地であるものに、景観整備機構にあっては景観計画区域内にあるものに限る。）を適正に管理するため、当該跡地等の所有者等と次に掲げる事項を定めた協定（以下「跡地等管理協定」という。）を締結して、当該跡地等の管理を行うことができる。
一　跡地等管理協定の目的となる跡地等（以下この条において「協定跡地等」という。）
二　協定跡地等の管理の方法に関する事項
三　協定跡地等の管理に必要な施設の整備に関する事項
四　跡地等管理協定の有効期間
五　跡地等管理協定に違反した場合の措置
2　跡地等管理協定については、協定跡地等の所有者等の全員の合意がなければならない。
3　跡地等管理協定の内容は、次に掲げる基準のいずれにも適合するものでなければならない。

一　立地適正化計画に記載された第八十一条第十一項に規定する事項に適合するものであること。
二　協定跡地等の利用を不当に制限するものでないこと。
三　第一項各号に掲げる事項について国土交通省令で定める基準に適合するものであること。
4　都市再生推進法人等が跡地等管理協定を締結しようとするときは、あらかじめ、市町村長の認可を受けなければならない。
（跡地等管理協定の認可）
第百十二条　市町村長は、前条第四項の認可の申請が、次の各号のいずれにも該当するときは、同項の認可をしなければならない。
一　申請手続が法令に違反しないこと。
二　跡地等管理協定の内容が、前条第三項各号に掲げる基準のいずれにも適合するものであること。
（跡地等管理協定の変更）
第百十三条　第百十一条第二項から第四項まで及び前条の規定は、跡地等管理協定において定めた事項を変更しようとする場合について準用する。
（都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律の特例）
第百十四条　都市再生推進法人等が跡地等管理協定に基づき管理する樹木又は樹木の集団で都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律第二条第一項の規定に基づき保存樹又は保存樹林として指定されたものについての同法の規定の適用については、同法第五条第一項中「所有者」とあるのは「所有者及び都市再生特別措置法第百十一条第一項に規定する都市再生推進法人等（以下「都市再生推進法人等」という。）」と、同法第六条第二項及び第八条中「所有者」とあるのは「都市再生推進法人等」と、同法第九条中「所有者」とあるのは「所有者又は都市再生推進法人等」とする。
（緑地保全・緑化推進法人の業務の特例）
第百十五条　都市緑地法第六十九条第一項の規定により指定された緑地保全・緑化推進法人（同法第七十条第一号イに掲げる業務を行うものに限る。）は、同法第七十条各号に掲げる業務のほか、次に掲げる業務を行うことができる。
一　跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うこと。
二　前号に掲げる業務に附帯する業務を行うこと。
2　前項の場合においては、都市緑地法第七十一条中「前条第一号」とあるのは、「前条第一号又は都市再生特別措置法第百十五条第一項第一号」とする。
（景観整備機構の業務の特例）
第百十六条　景観法第九十二条第一項の規定により指定された景観整備機構は、同法第九十三条各号に掲げる業務のほか、跡地等管理協定に基づく跡地等の管理を行うことができる。
2　前項の場合においては、景観法第九十五条第一項及び第二項中「掲げる業務」とあるのは、「掲げる業務及び都市再生特別措置法第百十六条第一項に規定する業務」とする。

**土地収用法**

（昭和二十六年法律第二百十九号）

施行日： 公布の日から起算して二年を超えない範囲内において政令で定める日

最終更新： 平成二十九年六月二日公布（平成二十九年法律第四十五号）改正

第一章　総則

（この法律の目的）

第一条　この法律は、公共の利益となる事業に必要な土地等の収用又は使用に関し、その要件、手続及び効果並びにこれに伴う損失の補償等について規定し、公共の利益の増進と私有財産との調整を図り、もつて国土の適正且つ合理的な利用に寄与することを目的とする。

（土地の収用又は使用）

第二条　公共の利益となる事業の用に供するため土地を必要とする場合において、その土地を当該事業の用に供することが土地の利用上適正且つ合理的であるときは、この法律の定めるところにより、これを収用し、又は使用することができる。

（土地を収用し、又は使用することができる事業）

第三条　土地を収用し、又は使用することができる公共の利益となる事業は、次の各号のいずれかに該当するものに関する事業でなければならない。

（裁決申請書）

第四十条　起業者は、前条の規定によつて収用委員会の裁決を申請しようとするときは、国土交通省令で定める様式に従い、裁決申請書に次に掲げる書類を添付して、これを収用委員会に提出しなければならない。

一　事業計画書並びに起業地及び事業計画を表示する図面

二　市町村別に次に掲げる事項を記載した書類

イ　収用し、又は使用しようとする土地の所在、地番及び地目

ロ　収用し、又は使用しようとする土地の面積（土地が分割されることになる場合においては、その全部の面積を含む。）

ハ　土地を使用しようとする場合においては、その方法及び期間

ニ　土地所有者及び土地に関して権利を有する関係人の氏名及び住所

ホ　土地又は土地に関する所有権以外の権利に対する損失補償の見積及びその内訳

ヘ　権利を取得し、又は消滅させる時期

三　第三十六条第一項の土地調書又はその写し

2　前項第二号ニに掲げる事項に関して起業者が過失がなくて知ることができないものについては、同項の規定による申請書の添附書類に記載することを要しない。

人口減少社会に対応したまちづくり法制に関する研究

平成 31 年1月 25 日

東北大学公共政策大学院　公共政策ワークショップⅠ

プロジェクトA 平成 30(2018)年度

メンバー:稲場亮輔　菊地崇良　小林海門　柴田亮太　寺門瞳　永井春樹　渡邊裕一郎

指導教員:島田明夫教授(主任教員)　齋藤伸郎教授　仙台光仁教授　伏見岳人准教授