

1 調査事件

周辺地区まちづくり対策について

2 調査概要

(1) 岐阜市（人口 408,970人）

ア 岐阜市立地適正化計画

岐阜市は、駅の北側に中心市街地が集積し、その周りに周辺市街地が広がっている地形であり、市域の南側に鉄道が位置しているため、市内の移動に鉄道が利用しにくく、公共交通の中心がバスとなっている。

岐阜市では、いち早く総合計画や都市計画マスタープラン、総合交通戦略地域公共交通網形成計画の策定に取り組み、公共交通とまちづくりの連携を基本的な方向性として進めてきており、このまちづくりをさらに推進するため、平成29年3月に岐阜市立地適正化計画を策定した。策定に当たっては、これまでの公共交通と連携した強みを生かすために、公共交通軸との整合性を柱とした計画としている。この計画では、公共交通ネットワークを都市の基軸と位置づけ、まちづくりと公共交通が連携した持続可能な都市構造の実現の観点から、5種類の居住区域と3種類の拠点区域を位置づけ、それぞれの公共交通の利便性に応じたまちづくりを進めるため、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定している。また、独自の取り組みとして、地域生活拠点候補地を設け、近くに幹線バス路線がなく、居住誘導区域等が設定できない地域においても、これまでと同様に、都市計画マスタープランの整備方針に基づき、日常生活を支える都市機能の誘導区域を守っていくことを計画に示している。

居住誘導区域への誘導施策として、中心市街地新築住宅取得助成事業や、初めての就職定住支援事業、居住誘導区域転居者支援事業、市街地再開発事業等を行っている。また、岐阜市立地適正化計画をさらに推進するため、来年度の改定に向けて8つの柱の改定方針を設定し、集約型都市の実現に取り組むとともに、市内に岐阜市集約型都市推進検討委員会を設置し、関連計画や施策・事業及び公共施設の適正配置との連携を進めている。

イ 交通政策

岐阜市では、路面電車の廃止や市営バスの民間譲渡等による公共交通の危機に対応するため、平成16年に市民交通会議を開催し、バスを中心と

した公共交通ネットワークの構築や、公共交通幹線軸強化のための岐阜市型BRTの導入、市民協働の手づくりコミュニティバス等の政策を進めてきた。平成17年度に策定した岐阜市総合交通政策では、都市計画との連携についても位置づけており、以前から交通政策を意識したまちづくりを進めていた。その後、岐阜市地域公共交通網形成計画や、第3次岐阜市総合交通戦略を策定し、にぎわいのある中心市街地と暮らしやすい生活圏がコンパクトにまとまり、健やかに住み続けられる活力あふれるまちをコンセプトに7つの戦略を柱に取り組みを進め、特に戦略の1つである公共交通では、バス路線再編、BRTの導入やコミュニティバスの推進に取り組んでいる。バス路線再編については、乗継拠点と生活拠点の間に、トラジットセンターを設け、生活区間から都心部をつなぐBRTを導入し、郊外部からは、市民と行政との協働により地域に必要な支線サービスの維持を図っているほか、バス会社が使用している独自のICカードによりビックデータを取得し、地域住民の意見も反映させながら幹線バス区間の設定等に活用している。また、コミュニティバスについては、地域住民が主体となった運営協議会を設置し、運賃・ルート・ダイヤ等を決定し、行政が運賃や広告等の補助を担うかたちで運営しており、ことし9月現在で、20地区で導入されている。

また、地域公共交通を持続可能なものにするためには、市民が地域公共交通を地域社会全体の財産と捉えることが重要であることから、平成27年11月に「岐阜市みんなで創り守り育てる地域公共交通条例」を制定し、市、市民、交通事業者等多様な主体が連携した市民協働型の地域公共交通を目指している。

(2) 高松市（人口 464,427人）

ア 高松市都市計画マスタープランについて

高松市は、平成9年12月、都市計画区域を対象として都市計画マスタープランを策定したが、その後、近隣6町との合併により、市域が拡大し、旧市街化調整区域への居住・商業施設等の立地が顕著となったことで、田園地帯での無秩序な宅地化が進み拡散型の市街地が広がり、自動車への依存による環境負荷の増加や中心市街地の空洞化等により、地域全体の魅力や活力が低下していくことが懸念されていた。これらを改善するため、拠点外への都市機能の拡散に歯どめをかけ、誰もが暮らしやすい持続可能な

まちを目指し、平成 20 年に新たに高松市都市計画マスタープランを策定した。このマスタープランでは、中心市街地の活性化や各地域の特徴を生かした地域づくりを進めながら、都市機能がコンパクトに集積した機能的な都市構造へ転換するとともに、環境負荷の少ない公共交通を基軸としたネットワークの形成のため、多核連携・集約型環境配慮都市（多核連携型コンパクト・エコシティ）を目指し、各施策に取り組んでいる。

また、平成 30 年に策定した高松市立地適正化計画では、都市計画区域内を対象とした誘導区域内におけるまちづくりの方向性を示し、多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画では、誘導区域外を含む市域全域におけるまちづくりの方向性や具体的な施策・事業を示し、お互いが整合しながら、連携して事業を進めている。

イ 総合的な交通体系の再構築

高松市では、平成 25 年 9 月に公共交通利用促進条例を制定し、市・事業者・交通事業者・市民の責務や、交通の利用による基本方針を定め、安全かつ快適で人と環境にやさしい都市交通の形成を目指した。その後、平成 27 年 3 月に地域公共交通網形成計画を策定し、現在、周辺部から中心部までをつなぐバスを、鉄道と並行して運行しているため、運行距離が長く、利用客の減少等の問題があったため、鉄道を公共交通幹線軸と位置づけ、バスを郊外部から鉄道駅へつなぎ、鉄道へ乗り換えて中心部へ向かうよう、バス路線の再編と鉄道駅への整備を行った。

また、公共交通利用促進施策として、ことでん・ことでんバスで使用されていた IC カードを、レンタサイクルやコミュニティバス、乗合タクシー、航路等で使用することによって、利用拡大につなげる取り組みや、市内に在住する 70 歳以上の方を対象とした電車・バス乗継割引制度の拡大として、民間事業者が行っている運賃割引を市からの補助で増額することで運賃や時間的抵抗を軽減し、再編後においてもサービス水準を維持する取り組みを行っている。

(3) 北九州市（人口 951,047人）

ア 北九州市立地適正化計画について

北九州市の人口は、昭和 55 年の 106 万人をピークに減少を続けているが、住宅戸数は増加を続けており、空き家の増加が課題となっている。今後ますます人口減少・少子高齢化が進む中、地域の活力を維持・増進し、

持続可能なものとするため、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通で移動できるコンパクトなまちづくりを推進するため、立地適正化計画を策定した。この計画では、目指すべき都市像として集約型の都市構造とすること、階層構造の拠点形成として都心（小倉地区）・副都心（黒崎地区）を拠点の最上階層に据え、その下に、地域拠点・生活拠点を設けお互いを連携させることで、公共交通の幹線軸を作り、その周辺に住民が住むこと等を定めている。また、拠点地区として、都心・副都心と 11 の地域拠点を設け、これを交通軸で結ぶ都市構造としている。

なお、居住誘導区域では、魅力的な住まいづくりや、街なかエリアの活性化に取り組むとともに、交通結節機能の強化や幹線バス路線の高機能化等により、公共交通の確保を図っている。居住誘導区域外では、人口が減少していく中でもこれまでどおりの生活や地域活動が維持できるよう地域住民の交通手段の確保や市民センターの存続など可能な限り住み慣れた地域で生活できるような取り組みを行っている。

イ 交通政策について

北九州市では、JR等の公共交通利用者はほぼ横ばいで推移しているものの、乗用車の保有台数は年々増加傾向にあり、現状のままでは、公共交通の路線の減便や地球温暖化が進み、移動しづらく暮らしにくいまちになってしまうおそれがあるため、公共交通の利便性を強化し、さらなるサービス向上と維持存続を図っていく必要があった。そこで、平成 20 年 12 月に北九州市環境首都総合交通戦略を策定し、交通施策 28 施策や重点施策 5 施策を展開してきた。この戦略を一部見直しながら、地域公共交通網形成計画を策定し、北九州市立地適正化計画と連携させながら、市域全体を見渡した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を目指している。この地域公共交通網形成計画では 30 の施策に取り組んでおり、施策の中で、特に小学生や高齢者への意識改革を行うモビリティマネジメントについて強化を図っている。そのほか、BRT（バス高速輸送システム）による輸送効率化、幹線バス路線の高機能化、レンタサイクル・カーシェアリングの普及、おでかけ交通（コミュニティバス・乗合タクシー）への支援等に取り組んでいる。