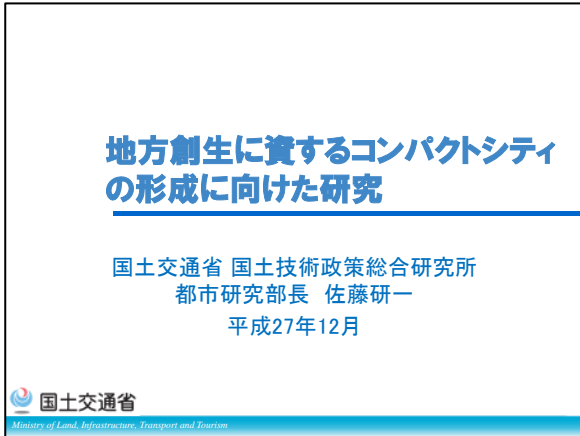
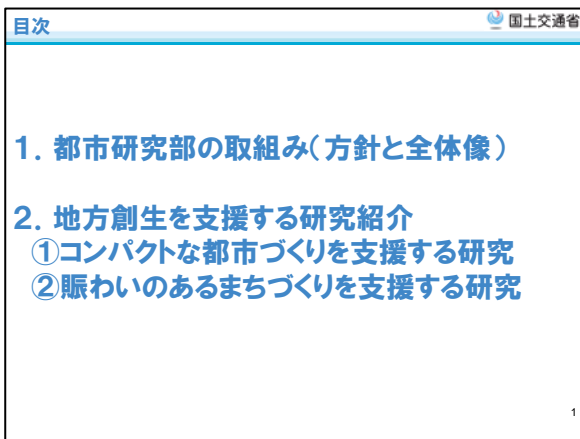


### 3.8 地方創生に資するコンパクトシティの形成に向けた研究 (都市研究部長 佐藤 研一)



都市研究部の佐藤でございます。私からは、地方創生とコンパクトシティに関する研究についてお話をしたいと思います。



話の内容でございますけれども、まず、都市研究部の取組みの方針と全体像を簡単に説明させていただきまして、その後、地方創生を支援する研究につきまして、コンパクトな都市づくりを支援する研究と、それから賑わいのあるまちづくりを支援する研究の順にご説明をさせていただきたいと思えます。


年度	H12(2000)-H16(2004)	H17(2005)-H21(2009)	H22(2010)-H26(2014)	-
社会・行政	都市再生法 容集法改正	まちづくり三法改正	東日本大震災	地方創生 都市再生法・地域公共交通活性化法改正 低炭素まちづくり法
都市構造の再構築 (市街地)	人口減少下における都市・地域の持続性・アクセシビリティに関する研究	人口減少社会に対応した郊外住宅地等の再生・再編手法の開発	都市計画における機能的土地利用マネジメントに向けた土地適性評価技術に関する研究	都市の計画的な構造・再編の土地適性評価技術及び立地決定技術の開発
都市の安全性の向上	まちづくりに関する防災評価・対策技術の開発	避難用途規制の性能基準に関する研究	避難ネットワーク解析を用いた避難ルート・移動に関する研究	地域安心居住機能の機能的ストックマネジメント技術の開発
地球環境に配慮した都市環境	都市空間の熱環境評価・対策技術に関する研究	低炭素・水・エネルギー活用社会に向けた都市システム技術の開発	みどりを利用した都市の熱環境改善による低炭素まちづくりの評価手法の開発	

まず、我々が何をやっているのか、これまでの取り組みについてご覧いただきたいと思います。平成12年度に発足しましたが、当時、都市再生あるいは密集市街地対策、こういったものに対応した研究に取り組んでおりました。その後、中心市街地活性化問題が取りざたされる時期、これと相前後いたしましたして、人口減少社会に関する研究に取り組み、東日本大震災以降は主に災害対策に関する研究に取り組んできました。平成24年には、低炭素まちづくり法

が施行されましたけれども、それ以前から地球環境に関する研究は地道に継続しておりました。そして、最近では、これまで研究してきた人口減少社会やコンパクトシティに関する研究を生かして地方創生に関する研究に取り組んでいるという、大ざっぱな状況でございます。

1. ②最近の研究成果の社会・施策への反映			
○国と連携して研究を進め、都市計画法、建築基準法等に関する技術指針等に活かすほか、地方公共団体の制度運用等を積極的に技術支援している。			
最近の国の施策等への反映事例			
	研究テーマ	国の行政施策	地方公共団体での活用例 (検討中を含む。)
都市構造の再構築	建築用途規制の性能基準に関する研究(H19-H21)など	建築基準法の改正による老人ホーム等の地下室の容積率緩和(H26.6)	全国
	アクセシビリティ指標によるエリアと都市交通施設の評価手法に関する検討(H24-H25)など	アクセシビリティ指標活用の手引き(案)(H26.6)	名古屋市、広島市他
都市の安全性の向上	公共施設・宅地一体型の液状化対策効果に関する検討(H23-H25)など	宅地の液状化被害可能性判定に係る技術指針(H25.4)	浦安市、浦安市他、東日本大震災被災地及び全国
地球環境に配慮した都市環境	低炭素・水素エネルギー活用社会に向けた都市システム技術の開発(H21-H24)など	低炭素街づくり実践ハンドブック(H25.12)	渋谷区、江東区、志木市、吹田市他

次に、その研究成果がどう役に立っているかご覧いただきたいと思います。最近の研究テーマと、その成果の代表例を挙げてございます。主に成果は国の施策として法令や指針などに反映するほか、全国の地方公共団体の都市計画やまちづくりの業務に活用していただいている状況でございます。

1. ③地方公共団体等への技術支援	
○全国の地方公共団体が研究成果を活用できるよう、国総研HPに公表、プログラム等をダウンロードできるようにしている。さらに、現地に出向き技術指導を行っている。	
○国総研HPに掲載している主な最近の研究成果	
<p>「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)の概要」(H26.6掲載)</p> <p>「宅地の液状化被害可能性判定計算シートの更新」(H26.9掲載)</p> <p>「WEBアンケートを用いたパートナーシップ調査票」(H27.3掲載)</p> <p>「宅地の液状化マップの作成支援ソフトに関する情報」(H27.3掲載)</p>	
<p>(参考) H26年度の実績</p> <p>○国総研HP(都市研究部担当)のHPアクセス状況 約10万件</p> <p>○現地での技術指導状況 現地技術指導(会議、出前講座含む) 72件 電話・FAX・電子メール 4件</p>	

特に地方公共団体への技術支援に、近年、力を入れております。開発したプログラムをホームページからダウンロードできるようにするのはもちろんですが、要望がございましたら、現地に出向いて積極的に相談、指導に応じているということでございまして、もちろん、記者発表などで広くPRに努めております。我々としては、こうした相談、指導は非常に労力を要する仕事でございますが、国総研の役割として重視しているということで、簡単です

けれども、都市計画の取り組みの方針や全体像についてお話をさせていただきます。

2. ①コンパクトシティについて	
<p><b>コンパクトシティ</b></p> <p>Compact City by George Dantzig and Thomas L. Saaty (1973) (The Death and Life of Great American Cities by Jane Jacobs (1961))</p> <p>Bruntland Report (1987) EU Green Paper on the Urban Environment (1990) Policy Planning Guidance U.K.</p>	
○コンパクトシティ	都市の中心部に居住と各種機能を集約させた人口集積が高密度なまちを形成すること (経済財政諮問会議「選択する未来委員会」地域のみらいWG報告 2014.10)
○期待される役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の中心部に高い人口密度を持つ</li> <li>・公共交通が整備されている</li> <li>・土地利用の混合利用が許されている</li> <li>・環境負荷の低減</li> <li>・財政の持続可能性</li> <li>・地域の経済活性化</li> <li>・高齢者や障がい者も快適に暮らせる</li> </ul>
<p><b>少子高齢化の進行 人口問題</b></p>	


それでは、本題の地方創生とコンパクトシティに移りますが、まずコンパクトシティから入りたいと思います。この言葉はご存じだと思いますけれども、都市計画の分野で有名なジェイン・ジェイコブズ思想に影響を受けた2人の数学者がつくった造語と言われております。その概念は世界各国の都市政策に既に取り入れられまして、我が国でも政府のいろいろな報告で使われているところでございます。

一般的には、都市の中心部に居住と各種機能を集約させた人口集積が高密度なまちを形成するというような意味で使用されています。その期待される役割として、環境問題、財政再建、経済再生、生活の質の向上といった総合的な面を持っておりますので、非常に便利な言葉ですが、実を言うと、気をつけて使わなければいけない言葉かもしれません。

したがって、特に昨今の日本で少子高齢化の進行に伴う人口問題の観点から、地方創生の重要な施策の一つとして取り上げられていますが、現場ではいろんな意味でこのコンパクトシティを

つくっているということで使っていると我々は認識しております。

一方、「地方創生」、この創生という字ですが、普通は成功の「成」という字を使うのが普通のようにすけれども、竹下総理の「ふるさと創生」と同じ字でございますので、その流れを受けたものと考えております。

**2. ②-1 地方創生とコンパクトシティ 政府方針** 

○成長戦略 「元気で豊かな地方の再生」+「女性の活躍推進」  
 ○まち・ひと・しごと創生 「人口の減少に歯止めをかける」+「東京圏への人口の過度の集中を是正する」

**まち・ひと・しごと創生総合戦略(平成26年12月27日閣議決定)**

○まちの創生  
 「しごと」と「ひと」の好循環を変えるためには、人々が地方での生活やライフスタイルの豊かさを実感し、安心して暮らせるような「まち」の集約・活性化が必要となる。また、それぞれの地域が個性を生かし自立できるよう、ICTを活用し、まちづくりにおいてイノベーションを起こしていくことが重要である。このため、中山間地域等において地域の絆きずなの中で人々が心豊かに生活できる安全・安心な環境の確保に向けた取組を支援するとともに、**地方都市の活性化に向けた都市のコンパクト化と公共交通機関の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成の推進**や、広域的な機能連携、大都市圏等における高齢化・単身化の問題への対応、災害への備えなど、それぞれの地域の特性に即した地域課題の解決と、活性化に取り組む。

**まち・ひと・しごと創生基本方針2015ーローカル・アベノミクスの実現に向けてー**  
 (平成27年6月30日閣議決定)

地方創生のためには、従来の「縦割り」の取組を排し、様々な分野における官民協働や地域間連携、政策間連携を図ることにより、「地域の総合力」が最大限発揮される必要がある。こうしたことに向けて「強まる地域」を支援する観点から、日本経済の中心(7) 地域の集約(移住支援とコミュニティづくり)や**地方都市におけるコンパクトシティの形成(官民協働のエリアマネジメント)**、中山間地域等における「小さな拠点」の形成(集落生活圏の維持)等を推進していくことが重要である。 6

現在、政府が進めている看板政策ですけれども、この根底にございますのは、我が国が抱える人口問題と、これを見据えた成長戦略であろうかと思いません。成長戦略では、元気で豊かな地方の再生や女性の活躍推進が掲げられ、「まち、ひと、しごと創生」という合い言葉のもとに人口減少抑制、それから東京一極集中是正を目標とした、そのような政策でございます。その総合戦略の中に、あるいはまた基本方針の中に、コンパクトシティ、「コンパクト」と

というような言葉がはっきりと位置づけられているところでございます。

その総合戦略でございますが、その中では、時代に合ったまちづくりを目指すということで、コンパクトシティはネットワークと並んで総合戦略の基本目標を実現するための政策パッケージの重要な一部となっております。

**2. ②-2 関連する国土交通省の政策パッケージ** 

○総合戦略 基本目標:  
 時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する。

**コンパクトシティ + ネットワーク**  
 生活サービスの供給と人口の集約を同時に実現し、人口を抑制する。 都市の持続可能性が確保される。 特種安定的な公共交通サービスの確保

○地方都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワーク形成  
 ・改正都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」制度の活用  
 ・改正地域公共交通活性化再生法に基づく「地域公共交通圏形成計画」制度の活用  
 ・中心市街地活性化法に基づく「中心市街地活性化基本計画」との連携  
 ・関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」による市町村支援 など

○地方都市の拠点となる中心市街地等の活性化を強力に後押しする包括的政策パッケージの策定  
 ・複合的な機能(商業、文化、医療、福祉、居住等)の整備支援の充実  
 ・包括かつ抜本的な政策パッケージの策定 など

検討や評価に当たっての合理的で客観的な分析や検証手法




国土交通省初め政府を挙げてコンパクトシティやネットワーク形成、中心市街地活性化に取り組み、例えば都市再生法、地域公共交通再生法などの改正によって、コンパクトシティを目指す地方都市を応援しているところでございます。

一方、地方都市においても、目下、地方版の総合戦略の策定に取り組んでおられると思っております。多くの都市が、今後、いわゆるコンパクトシティを目指そうとしている状況でございます。先ほど

申し上げたように、コンパクトシティは一つではありませんので、何をコンパクトシティと言うか、人によって異なりますので、地方版総合戦略においてコンパクトシティといった場合、千個のコンパクトシティがあるとすれば、それぞれ千個の別のコンパクトシティがあるというような状況だと思っております。

したがいまして、それを例えば検討、あるいは結果の評価をする際には、きちっとした合理的で客観的な分析や検証が必要になると考えております。我々としては、そのためのツールや手法についての研究を行っているというような位置づけで、これから説明をさせていただきたいと思います。

**2. ③都市研究部のこれまでの取組み** 

○関連する研究と主な成果

**①コンパクトな都市づくりを支援する研究**  
 アクセシビリティ指標によるエリアと都市交通施設の評価手法に関する検討(H24-H25)  
 都市計画における戦略的土地利用マネジメントに向けた土地適性評価技術に関する研究(H23-H25)

↓

**事例1: 「アクセシビリティ指標算出プログラム」**

**事例2: 「土地適性評価プログラム」**

**②賑わいのあるまちづくりを支援する研究**  
 街路ネットワーク解析を用いた賑わい歩行ルート診断に関する研究(H24-H25)  
 都市における賑わい創出に資する広場等の空間評価に関する研究(H26-H27)

↓

**事例3: 「中心市街地の市民参加型『賑わい』診断ツール」**

**事例4: 「(仮称)広場空間の高質化マニュアル」 (予定)**

8

これから我々が行った研究と成果についてご紹介します。コンパクトな都市づくりを支援する研究についてアクセシビリティと土地利用適性に関する2つの計算プログラム、そして賑わいのあるまちづくりを支援する研究につきましては、中心市街地の診断ツールと広場の高質化マニュアルをご紹介します。これからの都市計画においてこういったことは当然必要になる、当たり前のものだとご認識いただきたいと思います。

**2. ④-1 事例1:アクセシビリティ指標算出プログラム** 

多くの地方都市が「公共交通を中心にしたコンパクトな都市づくり」を目指す  
 ○公共交通のサービス水準をわかりやすく表現する(都市全体、各地区)  
 ○実務(地方公共団体)向け、面的で客観的なデータを用いてわかりやすい議論ができる

「アクセシビリティ指標」とは、  
 公共施設等へのアクセスのしやすさを、交通機関の待ち時間等を含めて換算した指標

《特色》

- 計算がわかりやすい。(＋×÷ 四則演算しか使いません。)
- 評価結果を実感しやすい。(サービスを受けられるまでの所要時間(分)に表現を統一。すべての指標を固で表現。)
- 病院などの生活サービス施設を配置を検討し簡単に評価できる。

《活用場面例》

- コンパクトシティを推進するための政策立案段階
- 病院等の利便施設の配置計画
- 公共交通機関活性化施策等の立案
- 政策等に関する住民との合意形成段階
- 公共施設施設の統廃合、バスネットワークの再編に関する影響の説明
- 政策の検証段階
- 様々な都市政策の事後評価

(実績) 名古屋市、広島市などで実績


T指標による表現 (パターンA)  
 公共交通に乗り始めるまでの待ち時間(各地点の居住者が、任意の時刻に出発して、公共交通に乗り始めるまでの待ち時間) を受注



9

1 番目のアクセシビリティ指標算出プログラムは、公共交通を中心にしたコンパクトな都市づくりのための計算プログラムという位置づけです。ここではアクセシビリティ指標という概念をつくりました。これは、都市における公共交通のサービス水準をわかりやすく評価するためのもので、ある場所から病院などへのアクセスのしやすさを電車やバスの待ち時間を含め、簡単に計算できるようになっています。

活用場面でございますが、例えば公共・公益施設の統廃合ですとか、バスネットワークの再編の検討などを公共団体で行う場合などを想定してございます。

**2. ④-2 事例1:アクセシビリティ指標算出プログラム** 

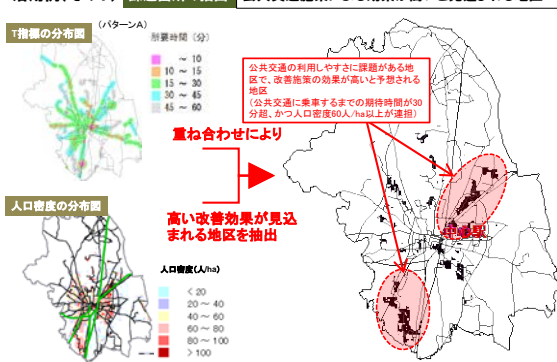
**活用例(その1) 課題箇所の抽出 公共交通施策による効果が高いと見込まれる地区**

T指標の分布図 (パターンA)  
 所要時間(分)  
 10 ~ 15  
 15 ~ 30  
 30 ~ 45  
 45 ~ 60

重ね合わせにより  
 高い改善効果が見込まれる地区を抽出

人口密度の分布図  
 人口密度(人/ha)  
 < 20  
 20 ~ 40  
 40 ~ 60  
 60 ~ 80  
 80 ~ 100  
 > 100

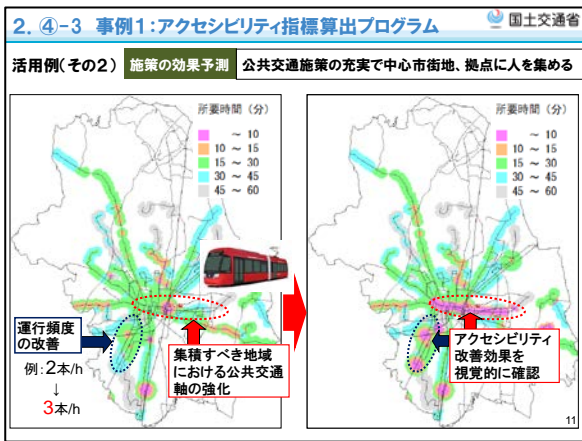
公共交通の利用しやすさに課題がある地区で、改善施策の効果が高いと予想される地区  
 (公共交通に乗り始めるまでの待ち時間が30分超、かつ人口密度60人/ha以上が連邦)



10

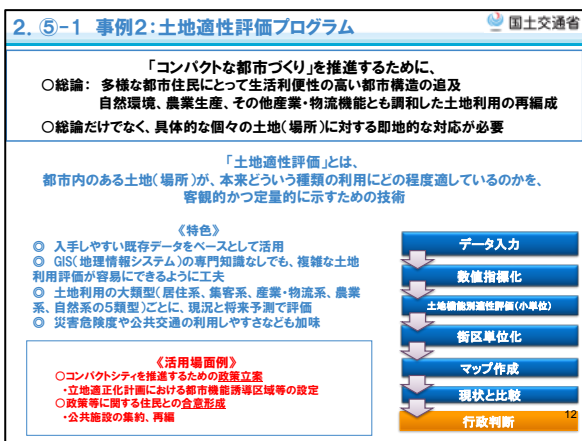
その活用例、1つ目が、都市の中での公共交通の課題箇所を見つける場合のイメージでございます。都市全体のアクセシビリティ指標というものを、その都市の人口密度分布と重ね合わせることによって、多くの人が住んでいながら、今のところ、公共交通が不便な場所、すなわち、新たな公共交通施策による効果が高い地区がわかるといった、そんなイメージで考えていただきたいと思います。





それから、2つ目の活用例でございます。中心市街地や拠点に賑わいや人を集めるため、新たな公共交通施策を検討しているけれども、その効果を予測するというような場合がございます。現状のアクセシビリティ指標が中心市街地や拠点の集積性を高めるために、例えばLRTを導入したり、拠点間のバスの運行頻度を増やしたりすることで、どのようにアクセシビリティが改善するのかというようなことを予測するのに使うというイメージでございます。今

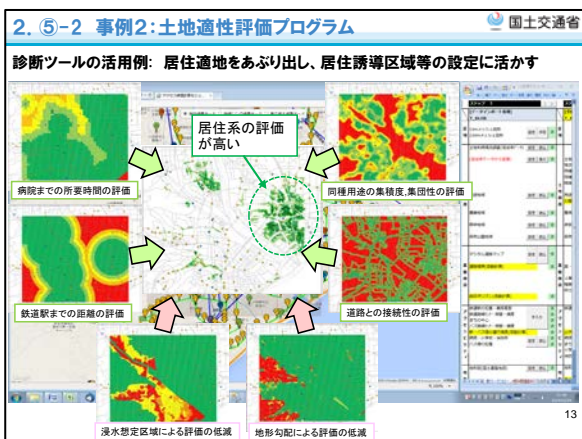
後の研究としては、集積性が実際にどのように増加するのか、実際に予測するという可能性についても検討していかなければいけないと思っております。



それから、2番目の事例でございます。こちらはコンパクトな都市づくりを評価する土地利用適性評価プログラムと呼んでおりますが、一般的にコンパクトシティには賛成だけれども、自分自身の問題になると反対という、いわゆる総論賛成各論反対になりがちな都市再構築、都市再編の議論を公共団体が円滑に進めていくための手段として、参考的に活用していただくようなイメージで開発してございます。

土地適性評価とは、都市内のある場所を多面的に評価して、客観的かつ定量的なデータとして地図に表現します。したがって、都市内の個々の土地利用状況がいろんな観点から見てどうなのか、参考的に示すというふうなものになります。

先ほど説明しましたアクセシビリティ指標算出プログラムですとか、既存の災害のハザードマップなども併用することで、公共交通の利用しやすさとか、あるいは災害危険度なども加味して、行政施策の妥当性ですとか有効性を検証したり、議論する際に活用するというイメージです。



活用例として、都市再生法の改正がございました。その中で、今後、市町村が立地適正化計画というものを策定できることになっております。その立地適正化計画を策定するに当たって参考にするために、検討のイメージとしてこういったものをつくりましたが、都市内の居住適地、広がり過ぎた居住地域をできるだけコンパクトという言葉で小さくしていくという意味で、例えば居住適地のあぶり出しをする場合に、都市の地図の上には各種公共施設や利便施

設をまずは重ね、さらに、病院までの所要時間、鉄道駅までの距離、周辺の土地利用、道路の状況、水害による浸水可能性、地形の起伏などを重ね合わせて、これによってその評価基準での評価の高い場所を視覚化するというようなイメージで考えております。こうしたことを比較的簡単にできるように工夫してあるのが、このプログラムの特徴と考えていただきたいと思います。

2. ⑥-1 事例3:中心市街地の市民参加型『賑わい』診断ツール 国土交通省

全国で問題となっている中心市街地の賑わい

○賑わいを取り戻す、実務向け(地方公共団体の都市計画部局等向け)の調査手法  
○歩行者を重視した中心市街地づくりの議論を、比較的安価に、面的で客観的なデータで支援

『賑わい』診断ツール


《特色》

- ◎人の動きのパターンを現地の歩行者から聞き取る簡易な方法により把握
- ◎従来の歩行者調査は、その量を定点で把握するのが一般的。この手法では「自転車止」GPS付き小型カメラという簡易な方法により、まるで人体をCTスキャンする如く、歩行者の状況を面的に把握
- ◎イギリスを中心にヨーロッパで取り組み始められた歩行者重視の中心市街地づくりの手法である「空間ネットワーク分析」を拡張

《効果》

エリア全体の各商店街の集客力向上を目指す戦略的ストリート形成  
人の動線誘導のための看板設置から再開業に至るまで幅広く賑わいづくりの施策を発見、議論可能

(実績)小田原市、松山市、金沢市、広島市などで実施



全国各地で中心市街地活性化の取り組みが行われているが、その効果の計測は十分でない

14

それから、賑わいのあるまちづくりについても2つご紹介をしたいと思います。1つ目は中心市街地です。全国の中心市街地では、以前からさまざまな対策が行われていますけれども、果たして効果が上がっているのか。あるいはまた、的を絞った効果的な対策がとれるかといった疑問があると思います。この賑わい診断ツールは、歩行者を重視した中心市街地づくりの議論を、客観的にデータを示すことで支援するために開発したものと考えていただきたいと思います

思います。それで、既に幾つかの都市では実際にこれを試していただいているという状況でございます。

2. ⑥-2 事例3:中心市街地の市民参加型『賑わい』診断ツール 国土交通省

活用例: まちの「賑わい」を阻害している原因を分析し対策を考える

歩行者経路分析

例: インタビュー調査によって得られたアンケート結果から、あるエリアに関連する歩行者経路の抽出・分析

3つのエリア間の回遊性が少ない!

街路のつながりの良さ

空間分析により、街路のつながりの良さを可視化

つながりが良い例: 多くの道路と接続している  
つながりが悪い例: 多くの道路と接続していない

3つのエリア間に、つながりが悪い場所を発見!

つながりの長さ指標

魅力的な回遊経路となり得る潜在的なエリアが存在するが、それらの間のつながりを分断している場所がある。各エリアに特徴的な建物や店舗が並ぶ通りが存在するが、相互の関係性が弱く、つながりに欠ける場所がある。

施策への反映(例)

- ・自動車交通の制限
- ・視線の誘導(見通しの確保)
- ・周辺建物建て替え時における歩行者通路の確保

15

活用例のイメージでございます。まちの賑わいを阻害している原因を分析して、対策を検討する際に使うイメージです。

ある都市の中心市街地において、歩行者の動きの実態と集客施設等の立地状況を調査することをまずは行い、その結果と、空間理論がございます、その空間分析理論の指標によって、例えばつながりのよさを分析した結果、その結果を比較することで賑わいを阻害している原因を把握しまして、道路や

広場、案内などの対策の検討に活用するというものでございます。例えば観光まちづくりというような観点でも使えると考えております。

**2. ⑦-1 事例4:(仮称)広場空間の高質化マニュアル\*** 国土交通省

※予定

活用例: 要素配置等の工夫により、各々の広場に適した「賑わい」創出方法を考える  
広場の空間配置と人の動きの関連性に関する実証実験 (H27.10)

**広場空間の人の動きを「見える化」!**

**施策への反映(例)**

- ・利用者数アップを図るための広場レイアウトの工夫
- ・街なかへ新たに広場を設ける際の位置選定の検討
- ・周辺建物とのタイアップによるアクティビティの向上

16

それから、最後の事例になります。こちらは、11月30日に速報という形で記者発表したばかりですが、先ほどの中心市街地の中での広場に着眼した賑わいについての研究でございます。広場の中での人の動き、これは赤い線ですけれども、それと、椅子や植栽などのレイアウトとの関連性を調べて、広場の賑わいを創出するための対策を検討するための実験を富山市で行いまして、今後、分析を行い、マニ

**2. ⑦-2 広場の空間配置と人の動きの関連性に関する実証実験** 国土交通省

15日(木): 滞留者数 延べ約77人/時間・全面

設定条件

- ・ テーブル・イス、植栽を直線的に配置。
- ・ 広場を南北に抜ける直線的な動線を確保。

評価

- ・ どの座席も歩行者からさらされている状態となり、滞留空間の囲まれ感・領域感が弱い。
- ・ 各テーブル間隔が広く、隣のテーブルとの関わりは感じられない。

結果

- ・ テーブル間を通り抜ける歩行者が多かった。
- ・ 広場中央を速いスピードで通り抜ける自転車も多くみられた。

17

ュアルとしてまとめ、富山市初め全国の都市の施策へ反映できるようにしたいと考えてございます。

富山市の富山グランドプラザという広場で、10月の平日5日間、広場の空間レイアウトを変えて歩行者の行動を調査したものでございます。

**2. ⑧プログラムの利用方法等** 国土交通省

□都市研究部HP  
<http://www.nilim.go.jp/japanese/organization/toshi/toshi.htm>

○土地適性評価・アクセシビリティ評価プログラム  
都市計画研究室・都市施設研究室HPに旅行版を公開中(ダウンロード可)  
<http://www.nilim.go.jp/lab/jcg/index.htm>  
<http://www.nilim.go.jp/lab/jcg/index.htm>

○「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」  
都市施設研究室HPに公開中(ダウンロード可)  
<http://www.nilim.go.jp/lab/jcg/index.htm/files/accessibility.pdf>

○「土地適性評価プログラム利用マニュアル初級編(案)」  
都市計画研究室HPに公開中(ダウンロード可)  
<http://www.nilim.go.jp/lab/bcg/siryoku/kpr/prm0049pdf/kp0049t1.pdf>

○中心市街地の市民参加型「賑わい」診断ツール「賑わいづくり施策「発見」マニュアル」  
都市施設研究室HPに公開中(ダウンロード可)  
<http://www.nilim.go.jp/lab/jcg/index.htm/files/nigwai.pdf>

18

- ・ 利用者等からの要望や意見をお伺いして今後の取組みに反映します。
- ・ 相談や問合せがあれば、必要に応じて技術支援を実施します。

以上で事例紹介を終わりますが、最後、一つお断りしておかなければいけないのですが、これらのプログラムとかツールを使えば、自動的に答えが出ると思うのは当然間違っているということございまして、これからの都市計画は、これまでと違って、あらかじめ明示されていたような形ではなく、個々にその時点、時点で、その都度、個別に判断を繰り返すという事後判断的なものになると思いますので、その際に、今まで必ずしも十分でなかった分析、

評価をきっちりやりながら、一つ一つの判断を的確にしていくというような観点でこれを使っていたきたいので、もし、これから地方版の総合戦略を策定あるいはその評価をする際に、こういったものを使う場合には、それぞれのまちの総合戦略に応じてプログラムやツールをカスタマイズして使っていただければと思っております。

これまでご説明したものは、ホームページからご利用いただけますので、ご関心のある方はご覧いただきたいと思います。

2. ⑨今後の展開 国土交通省

**現在進行中の研究**

「都市の計画的な縮退・再編のための維持管理技術及び立地評定技術の開発(H26-H28)」  
 ・郊外市街地の計画、維持管理技術の開発 ⇒ 都市内エリア別将来人口・世帯予測モデル(試行版)  
 ・新技術・新産業の立地評定技術の開発

「地域安心居住機能の戦略的ストックマネジメント技術の開発」(H27-H29)  
 ・地域安心居住機能の地域別将来必要量及び適正配置の予測手法

**おわりに**

国の機関として  
**総合性:** 人口問題、産業生産性、持続可能性、社会的機会の公平性等と密接に関係する研究開発  
**先進性:** 世界の動向、社会環境の変化、新たな政策ニーズを見通した研究開発  
**実用性:** 地方公共団体における政策判断や住民との合意形成に役立つ研究開発  
**合理性:** 客観的、定量的、技術的な政策評価技術等の研究開発

研究・技術基準原案の作成		
コンサルティング (技術指導・相談)	活動の柱	技術移転(研修会、講演会、人材育成)
コーディネーター (「馬の鼻」の役)		

19

最後でございます。今後の展開というのはちょっと大げさですが、現在進行中の研究ということで、2つだけ紹介して終わりたいと思います。

一つは、都市の計画的な縮退・再編のための維持管理技術及び立地評定技術の開発という流れのこと。それから、地域安心居住機能の戦略的ストックマネジメント技術の開発というものです。前者は、進行中ながら、試行版ですけれども、都市内のエリア別の将来人口、世帯予測プログラムを開発してご

ざいまして、地方版総合戦略は人口予測が最も重要なので、これに使えるのではないかと考えております。まだ公開しておりませんので、必要な方は個別にお問い合わせいただければ、ご相談できると考えております。

私からは都市研究部の取り組みについて、地方創生とコンパクトシティをテーマにお話をさせていただきました。結論としては、地方公共団体に対する技術支援、これを積極的に行っているということを強調していきたいと思っております。どうもありがとうございました。