

U_{rban} + P_{lanning} VISION 2050

アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と
都市・地域計画領域におけるアプローチ

提言書 ver 1.0

2021年 5月
2050年都市ビジョン研究会
- (一社)都市計画コンサルタント協会 -

【Urban + Planning VISION 2050（提言書 ver 1.0）の構成】

■はじめに

- (1) 研究会の目的
- (2) 研究会メンバー
- (3) これまでの経緯
- (4) 本研究会の議論の進め方

■第1章 中間とりまとめとアンケートを踏まえた提言の方向

- (1) 中間とりまとめとアンケート結果の概要
- (2) 中間とりまとめとアンケートを踏まえた論点の再整理

■第2章 2050年の都市のあり方と実現に向けた提言

- (1) 2050年の将来都市像の共通理念
- (2) 論点別提言の構成
- (3) 提言において想定する都市のパターンや規模
- (4) 論点別提言
 - 論点1：理想の都心をどう考えるか
 - 論点2：理想の居住地をどう考えるか
 - 論点3：理想の移動・交通をどう考えるか
 - 論点4：気候変動や災害リスクにどう取り組むべきか
 - 論点5：これらを踏まえ、どのような都市構造が理想となるか

■第3章 都市計画制度・手法に対する提言

参考：本研究会の主催・位置づけ・研究会メンバー

別紙参考1：中間とりまとめ（アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と都市・地域計画領域におけるアプローチの論点整理）

別紙参考2：中間とりまとめに対するアンケート結果概要

はじめに

はじめに

4

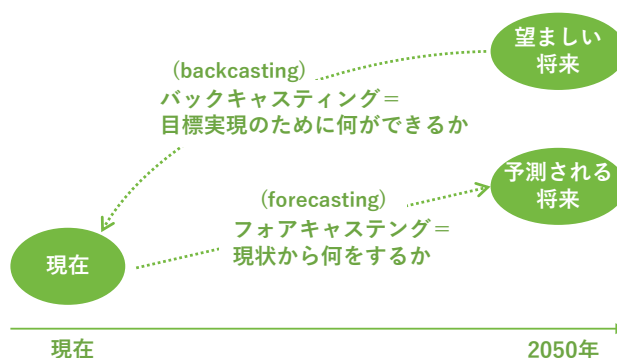
(1) 研究会の目的

人口減少・超高齢社会、経済成長の鈍化、大規模災害の頻発、さらには今なお続く新型コロナ禍（新型コロナウイルス感染症の感染拡大）など、わが国を取り巻く社会・経済情勢が以前にも増して変化する中、都市づくりも新たな時代への対応が求められている。

このためには、長期的展望に基づいたアプローチが求められるが、実際は都市が直面する様々な課題への対応、すなわちフォアキャスティング（予測）的対応に追われているのが実態である。

しかし都市づくりに関わる私たちにとって、できうる限りの知恵を絞り、想像を豊かにして、次世代の人々が快適で暮らしやすい都市の将来像を描いていくこと、そしてその将来像の実現に向けて、今後の都市づくりの方向性を明確化していくこと、つまり**バックキャスティングアプローチが重要な使命**といっても過言ではない。

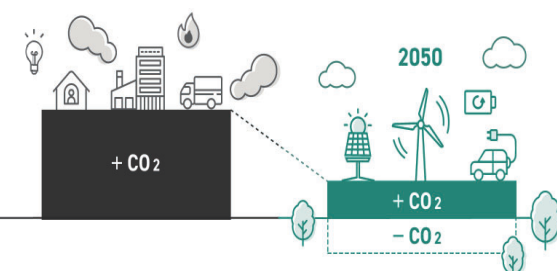
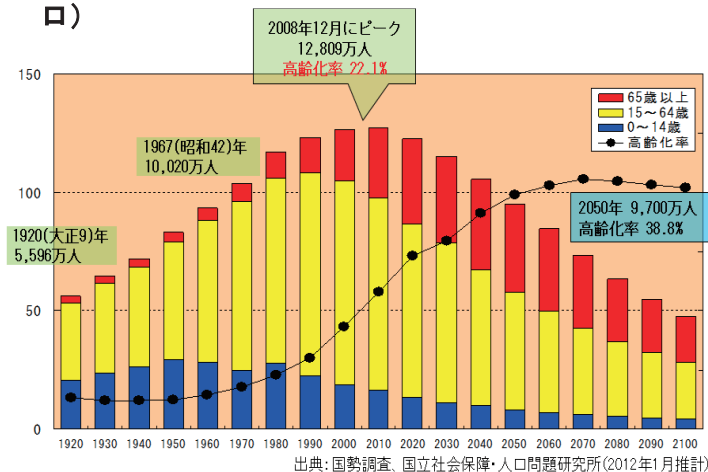
本研究会はバックキャスティングアプローチにより、わが国における望ましい都市の将来像（今から約30年後の2050年を想定）を描き出していくこと、そしてその実現に向けて都市づくりの取組みの方向性を提言すること、さらには、行政や学会、都市計画コンサルタント業界をはじめとする幅広い関係機関に対して発信活動を行うなど、社会に問題提起していくことを目的とする。



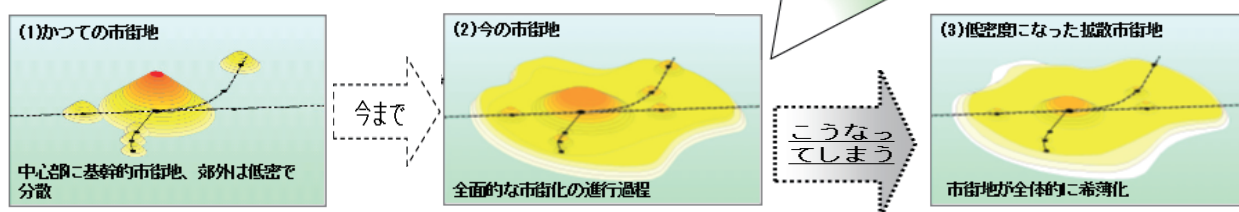
図：バックキャスティングの概念

2050年には、人口1億人時代に
口)

カーボンニュートラル（温室効果ガスを実質ゼロ）



拡散型都市か、集約型都市か



はじめに

(2) 研究会メンバー

本研究会のメンバーは広く都市づくりにかかわる学識経験者、専門家（認定（准）都市プランナー、その他）、都市行政職員とする。本研究会の趣旨に賛同し、都市づくりの最前線に係る40歳代以下の11名の有志で構成している。（詳細は巻末資料参照）

(3) これまでの経緯

本研究会には前身の取組があり、2008年から2011年まで活動を行っていた。中間成果報告まで行ったところで東日本大震災が発生し、当時のメンバーが復興の最前線へ赴いたことで一旦活動を休止した。アンケート等を実施した当時の活動は以下のURLを参照されたい。（なお、当時の活動は公益社団法人日本交通計画協会の自主研究活動として国土交通省の若手職員等が集い研究を実施していた）

<http://www.jtpa.or.jp/2050/>



図：前身の研究会の「中間成果報告」表紙（2011年）

活動休止から約8年が経過した2019年、都市計画法が制定から100周年を迎え、西日本を襲った豪雨等の自然災害の発生や自動車の自動運転技術の進展等も踏まえた都市づくりの展望を描くため、一般社団法人都市計画コンサルタント協会が趣旨を引き継ぎメンバーを再度公募して活動を再開した。

(4) 本研究会の議論の進め方

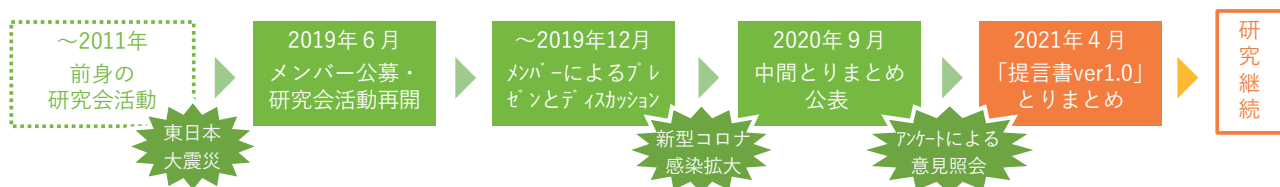
第2期となる本研究会は、活動期間を2年間として2019年6月から活動を始めた。活動当初はまずメンバーがそれぞれ議論の材料となる発表資料を持ち寄り、プレゼンテーションとディスカッションを繰り返しながら、本研究会としてのアウトプットの方向性を議論していった。

そのころ発生した新型コロナ禍によるライフスタイル・ワークスタイルの変化や都市への影響などを議論するなかで、本研究会としてまずは新型コロナ禍による影響も踏まえた将来の都市ビジョンの論点を早急に整理するべきとの方向性がメンバー間で共有された。

そのため2020年9月に「中間とりまとめ」を公表するとともに都市づくりに関わる方々のご意見を把握するためのアンケートを実施した。

※中間とりまとめ及びアンケートの結果は参考資料編を参照してください。

中間とりまとめによる論点整理及びアンケート結果を踏まえて2020年9月から2021年3月までさらに議論を繰り返し、このたび当研究会からの「提言書」をとりまとめた。なお提言書は今後もブラッシュアップしていくものとして、ver1.0とした。



図：本研究会の議論の進め方

第1章

中間とりまとめとアンケートを踏まえた 提言の方向

(1) 中間とりまとめとアンケート結果の概要



中間とりまとめまでは幅広い議論を行うため、

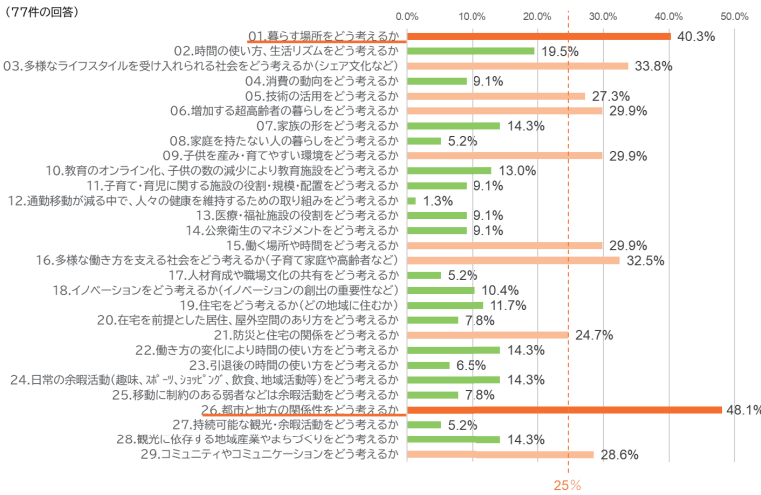
「生活から考える2050年の理想の社会像」について29の論点

「理想の社会像を踏まえた将来の都市のあり方」について18の論点

「都市・地域計画領域における対応」について17の論点を整理した。

中間とりまとめの提示とともに実施したアンケートには77件の回答をいただき、その概要は以下のとおりであった。

Q2-1-① 「生活から考える2050年の理想の社会像」の1~29の論点のうち、特にどの論点が重要だと思いますか。 <最大5つまで>

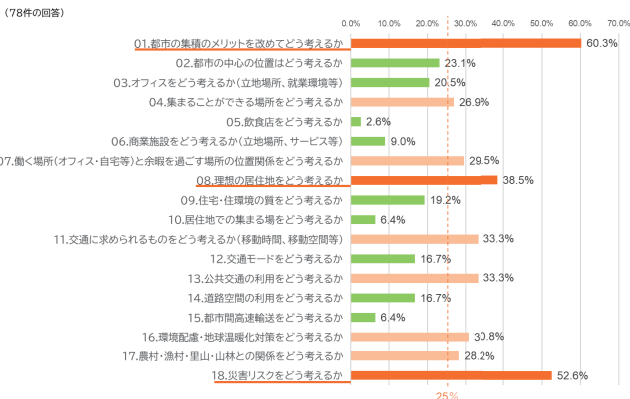


「生活から考える2050年の理想の社会像」のうち特に関心が高いのは

○都市と地方の関係性をどう考えるか

○暮らす場所をどう考えるか

Q2-2-① 「理想の社会像を踏まえた将来の都市のあり方」の1~18の論点のうち、特にどの論点が重要だと思いますか。 <最大5つまで>



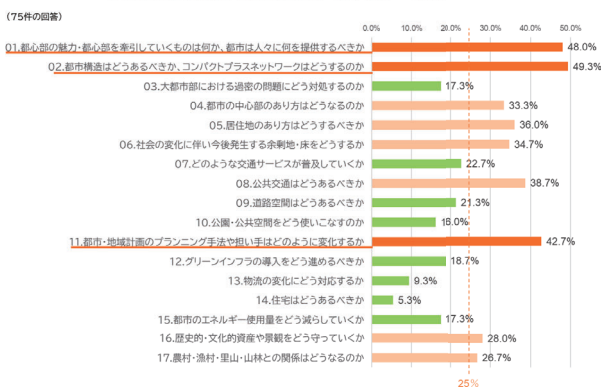
「理想の社会像を踏まえた将来の都市のあり方」のうち特に関心が高いのは

○都市の集積のメリットを改めてどう考えるか

○理想の居住地をどう考えるか

○災害リスクをどう考えるか

Q3-① 「都市・地域計画領域における対応」の1~17の論点のうち、特にどの論点が重要だと思いますか。 <最大5つまで>



「都市・地域計画領域における対応」のうち特に関心が高いのは

○都心部を牽引していくものは何か、都市は人々に何を提供すべきか

○都市構造はどうあるべきか、コンパクトプラスネットワークはどうするのか

○都市・地域計画のプランニング手法や担い手はどのように変化するか

(2) 中間とりまとめとアンケートを踏まえた論点の再整理

本提言書では、アンケート結果の傾向や我々自身の問題意識を踏まえて、以下のように論点を絞り込むこととした。

論点1：理想の都心をどう考えるか

→在宅勤務やweb会議が定着し、モノの購入は大半がネットで済ませられるようになったとき、なにが都心を形成し、どのような都心が理想となるか。

論点2：理想の居住地をどう考えるか

→働く場所と住む場所との関係性が変わり、必ずしも都心の周りに居住地を形成する必要性がなくなったとき、理想の居住地をどう考えるか。

論点3：理想の移動・交通をどう考えるか

→都心と居住地の関係が変化したとき、それらを結んでいた移動手段や交通はどのように変化するべきか。

論点4：気候変動や災害リスクにどう取り組むべきか

→働き方や暮らし方が変化する機会をとらえて気候変動や災害リスクの緩和やそれらへの順応手段を社会や都市に取り込んでいくためにはどう取り組むべきか。

論点5：（論点1～4を踏まえ）どのような都市構造を目指すべきか

→社会や都市に対する考え方や取組がこのように変化したとき、これを受け止める都市構造はどのようなべきか。

第2章では、これらの論点に対する提言を行う。

第2章

2050年の都市のあり方と実現に向けた提言

(1) 2050年の将来都市像の共通理念



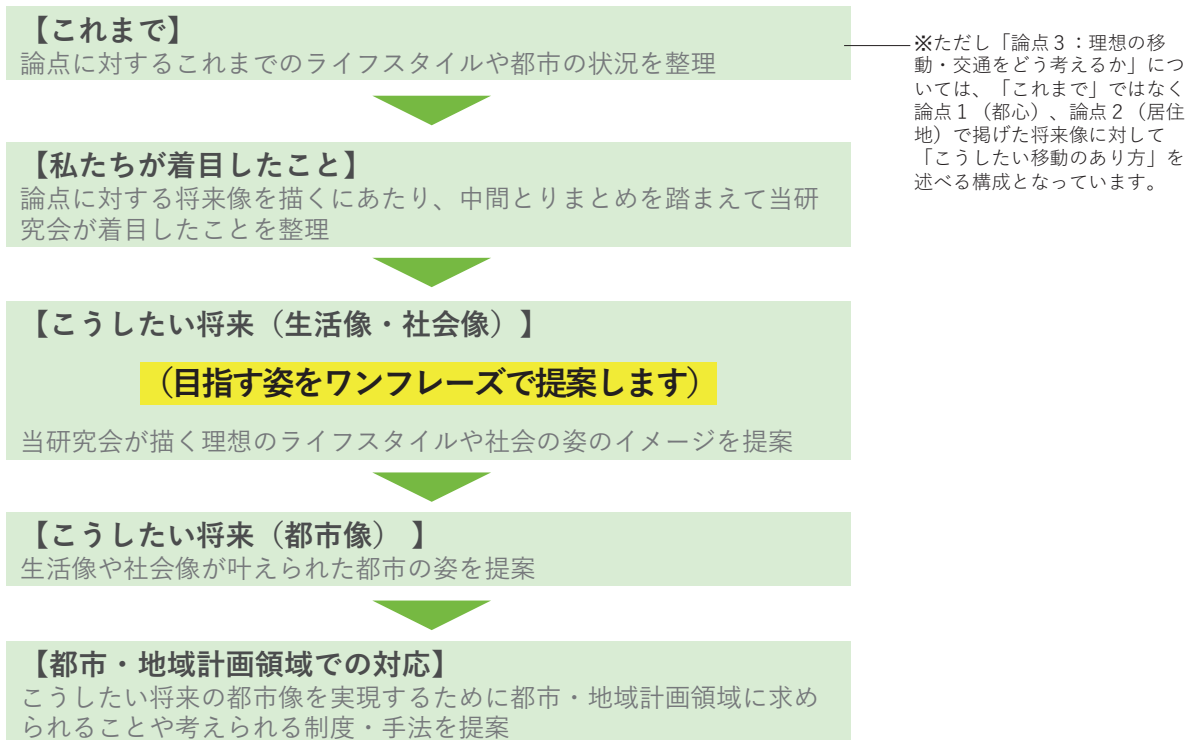
近くにいなくても簡単につながる時代だからこそ、
出会い、交流し、ともに暮らす価値が得られ「真につながる」都市へ



- 都心 → アイデアがにつながる、チャンスがにつながる、世界とつながる、圏域をつなげる 等
- 居住地 → 地域とつながる、世代間がにつながる、自分らしい暮らし方へとつながる 等
- 移動・交通 → シームレスにつながる、人と環境にやさしくつながる、クルマじゃなくてもつながる 等
- 気候変動・災害 → 自然が持つちからとつながる、気候変動や災害への多様な対策がにつながる 等
- 都市構造 → スケルトン（骨）でつながる、インフィル（肉）をつなげる 等
- 制度や手法 → 「つながる都市」の実現に向けて、制度や手法や情報がにつながる、人がつながる

(2) 論点別提言の構成

第2章では、第1章で絞り込んだ5つの論点に対して、以下のような論理構成で提言を行う。



(3) 提言において想定する都市のパターンや規模

論点別の提言では、研究会での議論やアンケートの結果を踏まえ、それぞれ以下のような都市のパターンや規模を想定する。

(想定し得るすべての都市類型・規模を網羅して提言するものではない)

論点	提案のパターン（都市類型など）	イメージする都市の一例
論点1：理想の都心をどう考えるか	①「業務」の拠点としての都心 ②「観光・娯楽」の拠点としての都心 (都心はもとより複合的・重層的な都市機能を持つ拠点であるが、本提言のうえでは上記のように都心の機能を切り分けて整理する。また居住機能は省略)	・三大都市圏ターミナル駅周辺 ・政令市や中核市のターミナル駅周辺や繁華街、新たな商業業務拠点 ・県庁所在レベルの都市の中心
論点2：理想の居住地をどう考えるか	①論点1で述べる都心の縁辺部 ②オールドニュータウン ③地方部	①=三大都市圏のいわゆるベッドタウン ②=昭和40～50年代に開発されたニュータウン ③=地方部で県内の人口規模が概ね3位以下程度の都市
論点3：理想の移動・交通をどう考えるか	①大都市の都心部 ②都市郊外部 ③地方都市 ④観光地	①=論点1で述べる都心部 ②=論点2①・②の居住地を含む郊外 ③=論点2③の居住地を含む地方都市 ④=③のうち特に観光が主要な産業となっている地方都市
論点4：気候変動や災害リスクにどう取り組むべきか	①環境への取組 ②防災・減災への取組	論点1・2の対象となる都市
論点5：(論点1～4を踏まえ)どのような都市構造を目指すべきか	①3大都市圏モデル ②大都市モデル ③地方中小都市モデル	①=論点1で想定する都心の連坦+論点3の① ②=論点1+論点2の①・②+論点3の② ③=論点2の③+論点3の③・④

【参考情報】

ここからは抜粋しながら説明していきます。

提言書全体をご覧になりたい方は、「2050年都市ビジョン研究会」とネット検索し提言書のPDFデータをご覧になりながら説明をお聞きください。

※昨年度までの活動を主催していただいた都市計画コンサルタント協会のホームページに掲載されています。

一般社団法人 都市計画コンサルタント協会

2050年都市ビジョン研究会

2050年都市ビジョン研究会

U+P
Urban+Planning
VISION 2050

2050年都市ビジョン研究会は、広く都市づくりにかかわる有志の字義結集、専門家(公)都市プランナー、その他、都市行政職員が集まり、2050年の都市の将来像や実現に向けた方向性のとりとまとめ、情報発信などを行っています。

これまでの研究成果をまとめ、「2050年都市ビジョン (Urban+Planning VISION 2050) 提言書Ver.1.0 (アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と都市・地域計画領域におけるアプローチ)」として取りまとめ、公表しました。

提言書

- 2050年都市ビジョン (Urban+Planning VISION 2050) 提言書Ver.1.0 (アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と都市・地域計画領域におけるアプローチ) (PDF:1.11MB)
- 2050年都市ビジョン (Urban+Planning VISION 2050) 提言書Ver.1.0 (アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と都市・地域計画領域におけるアプローチ) - 要旨 (PDF:2.2MB)
- 参考資料1: 中間とりまとめ (アフターコロナを見据えた2050年の社会像・都市像と都市・地域計画領域におけるアプローチの議論整理) (PDF:1.65MB)
- 参考資料2: 中間とりまとめに対するアンケート結果概要 (PDF:1.4MB)

※ 検討の過程などは、こちらのnoteにまとめてあります。こちらも参考にしてください。

■提言書のポイント

○共通理念は「つなげる都市 - 出会い、交流し、ともに暮らす価値が得られる都市へ」

2050年の将来都市像の共通理念は「つなげる都市 - 近くにいなくてもつなげる時代だからこそ、出会い、交流し、ともに暮らす価値が得られる都市へ」とした。これは、IoTやスマートシティなどの技術革新の恩恵を十分に活用しつつも、それだけでは得られない出会いや交流、ふれあいといったリアルな体験の提供や、ともに暮らすことによる移動サービスの確保、安全・安心の生活基盤、環境負荷の少ない社会システムといった付加価値の向上こそが今後の都市の役割であるという考えから導いたものである。

(4) 論点別提言

論点1： 理想の都心をどう考えるか

① 「業務の拠点」としての都心

② 「観光・娯楽の拠点」としての都心

論点1：理想の都心※をどう考えるか－①業務の拠点として

18

【これまで】

- ・都心は企業のオフィスが集積し、経済の中心である。特に本社機能は東京や大阪といった大都市に集中。
- ・鉄道、高速道路など、交通系の都市基盤整備は進んでいる。
- ・周辺郊外などの住民も含め、仕事や娯楽などでは都心部を利用する人が多い。
- ・仕事や買い物など、建物内で行うことが基本。一部の都心ではオープンな空間を設置。

【私たちが着目したこと】

- ・情報化が進むことで、企業や店舗の立地は都心部に限らず、資源（材料、人材等）を確保しやすい場所に立地できるようになる。
- ・人やモノ、機能、都市基盤等が集積してきた都心は、どんな役割を担い、成長していけばいいのだろう。

【こうしたい将来（生活像・社会像）】

国内外から人が集まり、アイデアや情報の交換・共有が盛んでチャンスに溢れる毎日へ

- ・世界や日本の経済を牽引するビジネスマン、学术界をリードする研究者、スタートアップ企業の経営者等が国内外から集まり、アイデアや情報の交換、共有を通じて、先端産業の起業、新たな価値観の創出が相次ぐ。



このような生活・社会が実現する都市像とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろう？

対面（リアル）とwebで世界中とディスカッション。
アイデア・情報・人材が集まりつながる都心

【こうした未来（都市像）】

- ・ビジネスやアカデミックで、対面のコミュニケーションがしやすく、交流が生まれやすい
- ・都心の立地特性や資源（ヒトやマテリアル）を活かした産業が盛んである
- ・グリーンインフラが充実しており、どこでも緑が身近にある
- ・エグゼクティブやクリエイティブな人材にとって居心地が良く、利便性の高い都心居住の環境がある
- ・効率的・効果的な都市サービスの提供に向けて、デジタル技術・データを活用し、実験による検証を行いながら、都市アセットの柔軟な活用、スマート技術の実装が進められている

【都市・地域計画領域での対応】

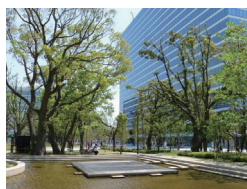
- ・ヒトとヒトの出会いの場、対話の場としてのパブリック・セミパブリックスペースの柔軟な利活用
- ・交流を促すスペース（図書スペース、カフェ、保育所等）を併設した建築物の立地促進手法の検討
- ・ビジネス需要に応える短距離交通手段の充実
- ・公園内でのオフィスや学校の立地が可能となる制度の検討
- ・駐車場の緑化、未利用地のミニ公園化の誘導
- ・都市インフラとしてのAIを生かした公共施設整備等の検討
- ・AIによる地区のエネルギーマネジメント導入を促進するインセンティブの検討

ブライアントパーク / ニューヨーク
公園内にはニューヨーク公共図書館、カフェ、レストランがあり、読書、ストリートチェス、メリーゴーランド、卓球、スケートリンク等、多様な主体による多様なアクティビティが行われている。



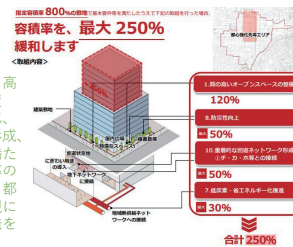
著者撮影

中野四季の都市 / 中野区
中野駅から徒歩5分圏内に位置し、再開発により、約2haの公園を中心にオフィスビル、大学、病院、住宅が生まれた。



出典：中野区ホームページ

都心における開発誘導方針 / 札幌市
オープンスペース、高機能オフィス、低炭素・省エネルギー化、回遊ネットワーク形成、防災性等の条件を満たした建築物は容積率の上乗せを可能とし、都心における目標実現に資する民間都市開発を誘導。



出典：札幌市都心における開発誘導方針パンフレット

【これまで】

- ・都心は新幹線や特急を始めとした広域交通の結節点であり、圏域観光における拠点、玄関口である。
- ・歴史的な資源、百貨店などが集積し、観光地としてもにぎわっている。
- ・周辺郊外などの住民も含め、仕事や娯楽などでは都心部を利用する人が多い。

【私たちが着目したこと】

- ・情報化やAI技術の進展により、世界の様々な情報が瞬時に届くことで、これまでスポットライトが当てられていなかった文化や場所、人物に対する観光等のニーズが生まれ続ける。
- ・どこにいても情報が入手できる時代において、発見して本物に触れるまでの「私の」体験がより価値を持つものになる。その中で、都心はどんな役割を担っていけばいいのだろう。

【こうした未来（生活像・社会像）】

歩いて見つけて楽しめる、圏域全体をつなぎ誇れる「顔」を担う

- ・都心固有の成り立ちを踏まえて、街並み、歴史文化を磨きながら、変化を取り入れ、新たな魅力を発信し続けている。それにより、圏域内外の人々を惹きつけている。
- ・訪れた人は家族、パートナー、友人などと大切な時間を過ごし、歩きながら様々な魅力を発見することが喜びである。

このような生活・社会が実現する都市像とは？
そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？

都心の公園や広場で圏域を代表する賑やかな屋外イベントを楽しむ



【こうした未来（都市像）】

- ・ 圏域を代表するシンボリックな建築物、エリア、景観があり、シビックプライドの重要な場所である
- ・ 洗練された都心固有の歴史文化があるとともに、街並みや流行にいつも変化がある
- ・ 昔から人が集う場所（飲み屋街等）が大切にされており、ほっとできる場となっている
- ・ ヒトとヒトと一緒に楽しく時間を過ごせる（体験できる）場所がたくさんある
- ・ 自らの足で巡って魅力を見つける喜びがある
- ・ 広域交通の結節機能がより便利となり、後背地の自然観光地への玄関口となっている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・ 歴史や文化、景観等のまちの特徴を踏まえたシンボリックな公共空間のデザイン
- ・ まちあるきの休憩や都市型スポーツイベント開催など、様々なニーズに応じたパブリック・セミパブリックスペースの柔軟な利活用
- ・ ウォークラブルなまちづくりの推進、特徴のあるエリアのまちづくり
- ・ 高齢者、子連れ、障がい者の移動ニーズに応えるモビリティと都市内トレイルの構築
- ・ 来訪者の位置情報や購買情報、ソーシャルメディアなどを用いた空間分析に基づく、観光や回遊、消費の促進に資する都市計画（公共施設、土地利用等）の立案、検証方法の確立

**JR姫路駅北駅前広場
/姫路市**
 専門家会議や市民WSなどを通じて、姫路城への眺望確保とともに、新たな歩行者空間を創出した駅前広場が整備された。



出典：姫路市ホームページ

**DATA-SMART CITY
SAPPORO
/札幌市**
 札幌市ではスマートシティの実現に向けて、ICTを活用した社会実験や都市活動に関するデータを公開している。（図は鉄道利用者数の時間による推移）



出典：札幌市ICT活用プラットフォーム DATA-SMART CITY SAPPORO ホームページ

論点2： 理想の居住地をどう考えるか

①論点1で述べる都心の縁辺部

②オールドニュータウン

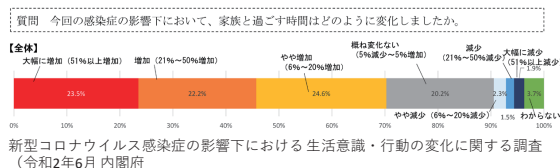
③地方部

【これまで】

- ・長距離通勤が当たり前。往復で3時間以上を通勤に費やす人も多くいる。
- ・夜間人口は多いが、昼間まちにいるのは高齢者と子どもだけ。

【私たちが着目したこと】

- ・働き方の変化に伴い、自宅やその近くで働く人が増える。
- ・それに伴い家族や地域で過ごす時間を持てるようになる。



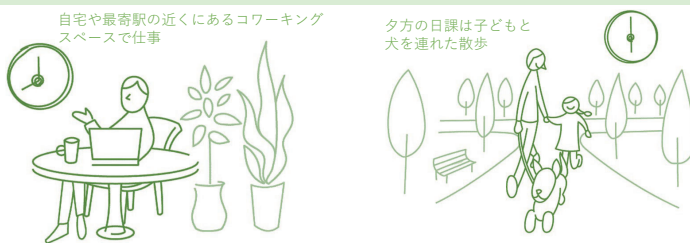
【こうした将来（生活像・社会像）】

家族や地域とのつながりを大切に、「丁寧に生きる」毎日へ

- ・長距離通勤はなく、自宅や最寄駅の近くにあるコワーキングスペースで仕事。同じスペースを使う若者に、今度ホームページ作成の仕事を頼んでみるようになった。
- ・朝ごはんはゆっくりと、昼ごはんは近くの馴染みの定食屋さん、晩ごはんは夫婦で日替わり当番制。以前よりも日々を丁寧に暮らしている気がする。
- ・夕方の日課は子どもと犬を連れて3kmの散歩。散歩で出会うあの男性、娘の同級生のお父さんらしい。今度声をかけてみよう。

このような生活・社会が実現する都市像とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？



【こうした将来（都市像）】

- ・夜間人口だけが多いベッドタウンから、職住近接の「昼も賑やかなまち」へ
- ・徒歩や自転車を基本としたエリアで基本的な生活が営める
- ・道路、公園、広場、コモンスペース。家の周りの豊かなサードスペースが暮らしの質を高めている
- ・サードスペースの担い手の一人は、わたし

【都市・地域計画領域での対応】

- ・駅前のコワーキングスペースや自宅兼事務所など、既存建物の用途変更の柔軟な対応
- ・人口減少や少子化により余剰が生じる公共用地（小学校跡地）などは、地域との協定に基づき地域に運営を任せる（地域も施設の維持管理に一定の役割を持つ）
- ・自分たちがより住みやすく使いやすい地域にしていくため、自分たちのまちづくりにコミットする制度のPRや新たな制度の検討（都市計画提案制度や地区計画申出制度などのハードルの高さを解消）

2019年6月26日施行
**建築基準法改正により
小規模な建築物の
用途変更の手続きが
不要となりました！**

戸建て住宅を
デザインサービス
センターに！

出典：国土交通省 住宅局 建築指導課

2019年6月施行の建築基準法改正では小規模な建築物（200㎡以下）の用途変更手続きが不要となるなど法制度の改善が進んでおり、既存建物の積極的な活用が期待される



名古屋市の地域まちづくりへの想い

STEP 1 03-04
STEP 2 05-06
STEP 3 07-08
STEP 4 09-10
STEP 5 11-12
STEP 6 13-14
STEP 7 15-16
STEP 8 17-18
STEP 9 19-20
VISION 21-22
STEP 23-24
STEP 25-30

名古屋市「地域まちづくりのまちしるべ」は、親しみやすいインフォレットと明快なステップを示すことで、地域が主体となったまちづくりを積極的PRしている

【これまで】

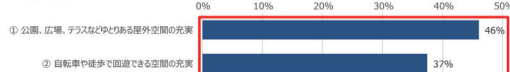
- ・都心部への通勤の不便さなどによって若い世代が移り住まず、高齢化・人口減少が進行。
- ・空き家・空き地が増加。中心部のスーパーや飲食店が閉店し、残された高齢者の買い物難民化が進む。

【私たちが着目したこと】

- ・テレワーク中心のライフスタイルの普及により、低密で自然豊かな居住環境として若い世代にニュータウンが見直される
- ・恒久的な施設を持たない”市”のような空間によって、低密な中でも必要な都市機能を確保できる。

7 都市空間に対する意識（充実してほしい空間）

- ・①ゆとりある屋外空間の充実、②自転車や徒歩で回遊できる空間の充実に対するニーズが高い



新型コロナウイルスによる生活や意識への影響とその変化－新型コロナ生活行動調査集計結果（速報版）－（令和2年10月 国土省 より引用）

【こうした将来（生活像・社会像）】

自分らしい暮らしを実現できる、世代が循環し、つながる暮らしへ

- ・普段はイスだけ置かれたニュータウン中心部の広場。ここでは定期的にマーケットが開催されたり、週に数回日替わりで移動店舗車が来るので必要なモノが揃い、サービスを受けることができる。
- ・家族で近くの丘陵地でサイクリングをしたり、川辺で釣りやBBQをして過ごすのが毎週末の楽しみ。
- ・元々空き地や空き家が多かったこの地区には、2,3区画を合わせた広々とした住宅に住みたい人、庭や畑など趣味に広い空間を持ちたい人、自宅兼オフィス・店舗・ものづくりをしたい人が集まってきて、世代の循環や土地利用の更新が進んでいる。

このような生活・社会が実現する都市像とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？



マーケットが開催されて移動店舗車が集まる団地内広場



自宅を改修して併設したカフェを営む
空き地になった隣の敷地を家庭菜園にする

【こうした将来（都市像）】

- ・都心部への毎日の通勤が必要ないため、都心部から離れているというデメリットが小さくなり、人口密度が低く静かで自然が豊かな住環境として選択できる
- ・中心部には”市”のようなパブリックスペースがあり、低密な中でも必要な都市機能が保たれる
- ・空き地・空き家の再利用・改修・建替がゆっくりと進み、世代の循環、土地利用・都市空間の循環が進む
- ・元々ある広い道路には、パーソナルモビリティ等のための空間が新たに整備され、”市”までスムーズに移動できる
- ・エリア内の移動やエネルギー、購買・生活サービス等に関するスマート化が進んでおり、高齢者から子供まで誰もが利用できる

【都市・地域計画領域での対応】

- ・旧来的なニュータウン中心空間の再編。恒久施設ではなく、仮設物や移動店舗の集合体（”市”）に対応した公共空間の再構築
- ・ニュータウン内でのマーケット開催、最寄りの都心部や自治体を跨いだニュータウン同士の連携等による移動店舗車や病院・介護・保育送迎等の生活サービス提供を担う持続可能なエリアマネジメント組織（コミュニティビジネス組織）の育成
- ・恒久施設を前提とした課税制度に加え、仮設的・単発的な事業活動が地域の税収となる制度の検討
- ・パーソナルモビリティに対応した道路空間の再構築
- ・ニュータウンに係る住民・エリアマネジメント組織・民間企業・自治体等が様々な立場・レベルで関わり合いながらスマートシティ化を構築・持続できるような仕組み・支援策の検討（特に道路や広場等の公共空間の利活用・データ取得に関するハードルを下げる）



出典：Yanasegawa Market

埼玉県志木市「Yanasegawa Market（柳瀬川マーケット）」は、団地内にある公園を活用して開催され、団地内や地域に住む人同士がつながる場を創出している

【これまで】

- ・周辺部へのスプロール、大都市圏への人口流出などにより人口が減少。そのようななかで、少子・超高齢社会に直面。
- ・中心部では、マイカーの普及や郊外型・沿道型商業施設の立地などにより商業・業務機能が衰退、空洞化が顕著。
- ・農業の担い手の減少、耕作放棄地の拡大、農地転用により住宅地が拡大。

【私たちが着目したこと】

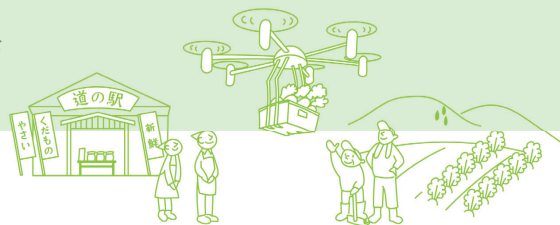
- ・地方移住への関心はもともと高く、コロナ禍でより顕著に。
- ・テクノロジーの変革により、場所や時間に縛られない暮らし方が可能に。

【こうした将来（生活像・社会像）】

リアルな空間で、まちと自分の個性を追求し続けられる暮らし方へ

- ・歴史的な建物のなかにあるおしゃれなシェアオフィスで働いている。地元のまち歩き、工芸品の制作、農産品のPRをリアルタイム配信する仕事をしている。
- ・学校の必修科目にスキューバダイビングがある。職場や自宅の近くにビーチがあり、マリンスポーツで健康を維持したり、リフレッシュしたりしている。
- ・スマート農業※が実現し、収穫したばかりの新鮮な野菜がドローンで道の駅やスーパーに配達されている。

※ロボット、AI、IoTなど先端技術を活用した農業

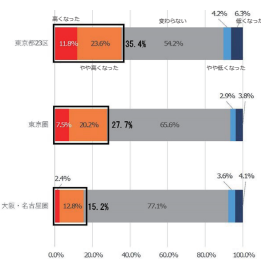


ドローンで農家と地方都市のゲート（道の駅等）が直接つながる

このような生活・社会が実現する都市像とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろう？

地方移住への関心（地域別：20歳代）



■新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（出典：内閣府）

【こうした将来（都市像）】

- ・まちの個性とは、リアルな空間でしか体験できない唯一無二のまちでの暮らしそのものであり、それこそがまちの魅力
 - 歴史、文化、自然、産業、先端技術、まちの人々の生業やアクティビティ、まちづくりのプロセスやしかけ など
- ・まちの個性は、多様な価値観の供給源となり、企業活動や社会を変化させる原動力となるはず
- ・まちの個性が垣間見え、住もう人が誇りに思い、かつ、そこから面白いことが生まれる地方部にしたい

【都市・地域計画領域での対応】

- ①利便性の高いまちづくりから個性あるまちづくりへの転換
 - “尖った”まちづくりにより、他のまちやバーチャルの世界との差別化を図り、まちの価値を高めていくことが必要
- ②居住に必要な基礎的な都市機能・都市サービスの確保
 - マイカー・公共交通との関係性をどうするのか？
 - 2050年も地方部のフィジカルな都市空間に備えておくべき機能・サービスは何か？ 整理が必要
- ③中心市街地の再定義、農村部との連携強化
 - 中心市街地の役割は？どのような活動がなされる場か？そのために必要なものは何か？再整理が必要
 - 市街地と支え合う関係である農村部との連携強化が必要
 - そのために、まずは広域的な視点で農村部を含めた将来像を描くことが必要



▲福岡県北九州市の門司港レトロ地区では、JR門司港駅をはじめ、点在する歴史的建造物を活用した街並みの形成、ウォーターフロントの整備等が進められた。（写真出典：北九州市HP）



▲岩手県紫波町では、長年塩漬けにされた町有地を活用し、公民連携の手法により、日本初のバレーボール専用アリーナをはじめ、庁舎、広場、住宅地等が整備された。（写真出典：紫波町HP）

論点3：理想の移動・交通をどう考えるか

①大都市の都心部

②都市郊外部

③地方都市

④観光地

論点3：理想の移動・交通をどう考えるか－①大都市における都心の場合

30

【将来都市像】

- ・先端技術が活かされモノ・人・情報につながり、高機能でありながら、人間らしく、緑豊かで地域らしさも継承している歩いて楽しい都市空間。
- ・人と人との交流、コミュニケーションが盛んで、新たな価値や創造が生み出される。

【私たちが着目したこと】

- ・テレワークの定着で日常的に中・長距離通勤する人が減少する一方、大都市には多様な人が集まる。
- ・移動の快適さや自由度が追及されると共に、移動目的以外の新たな価値が生まれるのではないかと。

【こうした都市の移動のあり方】

自由でストレスがなく、人と環境にやさしく、新たな価値がつながる移動

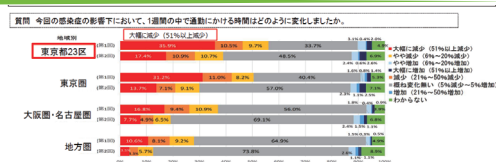
- ・インクルーシブな社会の浸透や業務・観光による外国人の来訪等により、今以上に多様な人々が自由・安全に移動する（外国人、高齢者、障がい者等含め）。
- ・先端技術により誰もが混雑や分かりにくさから解放され、スムーズに目的地にたどりつける。
- ・便利なだけでなく、移動中にほっとできる空間や人とのふれあいがある。
- ・緑豊かな環境があり、歴史等都市の記憶を感じながら、界隈の回遊を快適に楽しむことができる。
- ・環境への負荷はできる限り小さく、逆に移動によりエネルギーを生み出す。

このような移動を実現する交通とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？



出典：NACTO BLUEPRINT 2nd Edition（2017年 NACTO、2019年9月に2nd Edition発行）

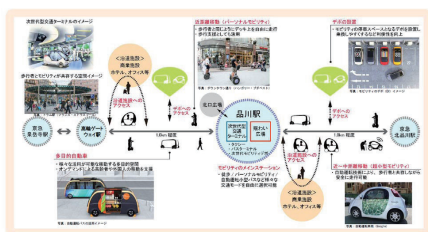


【望ましい移動を実現する交通のあり方】

- ・多様な個別のニーズに対応した情報提供、コミュニケーションにより、ターミナル駅内でのスムーズな移動、乗り換えが実現している
- ・二次交通として多種多様なモビリティが導入されると共に、利便性の高い乗り換え空間と利用者目線のサービス（運賃、情報等）が充実し、目的や気分に合わせてモビリティの自由な選択が可能
- ・駅施設や広場等は、災害等緊急時の防災対策（避難誘導、情報提供等）が十分にとられている
- ・あらゆるサービスが自動化・無人化する一方、人を介した直接的なサービスや温かさも提供されている
- ・広場や道路は、景観に配慮されると共に、交流や賑わいが生まれやすい空間デザインとなっている
- ・低炭素車両が導入されると共に、人や車両の移動により発電する仕組みが構築されている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・シームレスな移動を実現するための情報提供や運賃体系等のための事業者間連携の仕組みづくり
- ・広場や道路空間をニーズや状況に合わせて柔軟に活用できる空間づくりと仕組みづくり（曜日や時間帯の違い、イベント利用、災害時等）
- ・シビックプライドの醸成に資する、歴史的な文脈や地域性等が活かされた駅前や沿道の景観形成
- ・環境に負荷をかけない移動・交通の仕組みを率先して導入



次世代型交通ターミナルを拠点に、周辺地域へのネットワークを形成（出典：国土交通省、2019年3月）



大手町・丸の内・有楽町地区スマートシティビジョン・実行計画：日常的に利用している空間を災害時も利用（2020年3月時点、令和元年度スマートシティ先行モデルプロジェクト）



御堂筋将来ビジョン：段階的に「人が中心」のフルモータリゼーション。風格のある景観、交流を生む活用の仕組み、発電インフラ等最先端技術の導入。（大阪府、2019年3月）

【将来都市像】

- ・夜間人口だけが多いベッドタウンは、職住近接の昼間にもぎやかな街へ。生活圏はコンパクト。
- ・ニュータウンの中心にある“パブリックスペース”に集まれば、基本的な生活が営める。
- ・余剰が生じる公共空間や広く作られた道路は、暮らしの質を高めるために使われている。

【私たちが着目したこと】

- ・多様な世代や人々が暮らす都心郊外の生活の質を高めるために、移動はどうあるべきだろうか。
- ・続々と開発・実装される様々なモビリティツールのうち、30年後にはどんなサービスが身近に定着しているだろうか。



▲新型輸送サービスの例（出典：国土交通省）

【こうした都市の移動のあり方】

我慢や疲弊・不満のない快適な移動

- ・これまで感じていた移動時の我慢や、我慢や負担による活動自体の諦めのない都市へ。
- ・移動にハンデがあっても、電車やバスの乗り降りしやすく、周りの目も気にならない。
- ・1つ1つの移動を支えるモビリティツールが充実するほか、移動と移動、さらに移動と都心や郊外での活動をつなぐサービスと情報が展開され、生活の質の向上につながっている。

このような移動を実現する交通とは？
そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？

新たなモビリティのシェアリングなど、地域の実情に沿いつつ利便性の高いモビリティサービスを維持



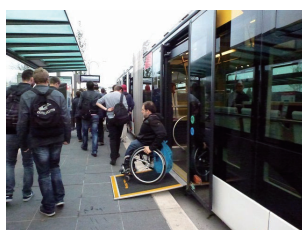
【望ましい移動を実現する交通のあり方】

- ・都市の中の交通は、移動時の身体的・心理的なバリアを少しでも和らげ、または取り除くことができる
- ・生活圏の移動の基本となる徒歩を中心に、自転車に加え、新たなモビリティのツールとサービスが、様々な人々の移動を支えている
- ・それらの移動・交通手段を受け止める（通行・駐車）空間が、移動する人目線での使いやすさを重視し形成・創出されている
- ・徒歩、公共交通、様々な移動手段がスムーズに繋がる場所が街中にあり、そこで様々な情報を手軽に入手できるようにすることで、環境にやさしい、都市にやさしい賢い行動へ、人々を自然に誘導する

【都市・地域計画領域での対応】

- ・移動経路上にある施設・道路・車両・情報等の連続性を意識し、移動全体をバリアフリーにする発想へ
- ・様々なモビリティツールやサービスが出現する中、その入れ替わりも激しい。都市での生活のために必要なサービスを見極めながら、新たなモビリティのための空間や仕組みをスピード感をもって構築
- ・移動をスムーズにする上で、様々な移動手段と情報を集約した空間を都市の中にデザイン
- ・都市全体で人、モノ、クルマなどの混雑・集中をコントロールする仕掛けもインフラの一部として整備

移動全体をバリアフリーにする発想に近い取り組み



▲バス停は車両からスロープを自動で出し入れできる高さにし、介助なしで乗降できる。道路と車両のトータルで都市交通がデザインされている（ストラスブール/フランスのバス 筆者撮影）



▲さまざまな理由で移動にためらいのある人々に提供する移動サービスUniversal MaaS（出典：共同リリース2020年2月7日 全日本空輸(株)、京浜急行電鉄(株)、横須賀市、横浜国立大学）

移動サービスと情報が集まり繋がる場所のイメージ



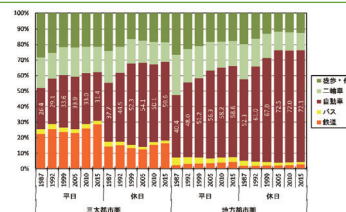
▲複数の移動サービスと情報を集約する街中のモビリティ・ハブのイメージ（CoMoUKホームページ）

【将来都市像】

- ・企業活動や社会を変化させる原動力の源になり、また都心からの移住先として選ばれる理由となる“個性”がある街
- ・リアルな空間で個性ある暮らし方を追求し続けられる街

【私たちが着目したこと】

- ・移動の中心が自動車利用の地方都市において、自動車と公共交通利用のバランスがとれた都市を目指せないか。
- ・そのような都市で移動と交通の個性とは何か。



出所：国土交通省「平成27年全国都市交通特性調査」
代表交通手段分担率の変化（三大都市圏・地方都市圏）
出典：自動車交通研究 環境と政策2020よりグラフ抜粋

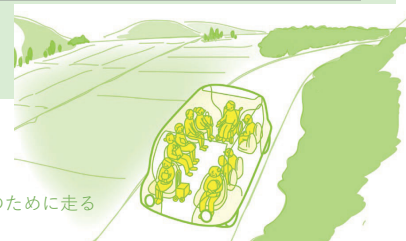
【こうした都市の移動のあり方】

クルマがないと地方で暮らせないなんて言わせない

- ・中心街の街並みは旧態依然のイメージが払しょくされ、若者もいて賑わいがあり、歩いて楽しい。
- ・普段のお出かけは便利なバスがあるので問題なし。クルマを持っていなくても、コミュニティ単位でクルマを共有・シェアできるから、クルマ利用が必要な時も大丈夫。
- ・日常のお買い物は、自宅から自動で走るカート乗って、近所の方とおしゃべりしながら、今晚の献立を考えます。

このような移動を実現する交通とは？
そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろう？

地域が運行主体となり地域住民のために走る
コミュニティ型電動カート



【望ましい移動を実現する交通のあり方】

- ・地方都市の自動車中心の生活スタイルは容易には変わらないものの、公共交通と新たなモビリティの良さを活かし、都市の持続可能性の視点からバランスのとれた交通環境が整っている。中心市街地ではウォーカブルな都市空間により人が街中に集まる仕掛けが施されている
- ・乗合という公共交通の特徴を活かす都市は、ゆとりある街中や居住空間を創出し、移動に係る損失が少ない都市となり、結果として選ばれるまちになっている
- ・地域によって異なる様々な課題や、従来の公共交通だけではカバーできない移動を、ICTの活用をはじめ先端技術を実装した地域オリジナルのモビリティが地域の足を支えている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・自動車中心の地方都市において、都市軸を形成する公共交通に対し、目下のサービス維持だけでなく、質を高め向上させる仕組みを構築（行政による公共交通の質向上への関与、交通事業者の独立採算制からの脱却、地域主体の支え方）
- ・次世代の新たなモビリティの普及を見据え、街路や道路の空間構成や、鉄道駅・ターミナル・バス停などの交通結節点のあり方や設えを創造

都市軸となる質の高い公共交通



▲公共交通の沿線に立地する居住区域（ナント/フランス） 筆者撮影
▶連続的に設けられた公共交通の優先通行空間（岐阜市） 筆者撮影

中心市街地のウォーカブル空間



◀車道を歩行空間に再配分し、沿道施設と一体となった整備と利活用を実施（花園町/松山市）国土交通省HP
◀新たな道路空間の活用と賑わいへの寄与等を目的にトランジットモールの社会実験を実施（岐阜市）岐阜市HP

地域独自のモビリティサービスの形



▲駅のない町の高齢者の足となる「横に動くエレベーター」（写真：境町HP）
▶地域コミュニティで車をシェア（共同利用）する活動「コミュニティ・カーシェアリング」（写真：日本カーシェアリング協会HP）



【これからの観光や地域はどうなる？】（中間とりまとめ、及び論点2-③（地方部）から）

- ・ライフスタイルの変化や価値観の多様化、バーチャルコンテンツの充実等により、「観光」の形や楽しみ方が多様になる（ワーケーション、社会貢献型の観光、バーチャル観光、団体ではなく個人旅行等）。
- ・地域固有の歴史文化や自然、景観等、地域の個性が重視され、積極的なアピールによりますます注目され、人々をひき付ける。

【私たちが着目したこと】

- ・今以上に、多様な観光客（外国人、障がい者等含む）が観光地を訪れると共に、おさまりの観光パターンがなくなり、移動も含め現地での過ごし方は千差万別、複雑に。
- ・地元住民の生活を尊重する観光スタイルが定着し、生活と観光が共存する。

【こうした観光地の移動のあり方】

共生型観光都市…住んでも訪れても快適な移動

- ・多様な観光客が訪れているが、誰もがスムーズに、気持ちよく移動、周遊できる。
- ・移動そのものが、地域の魅力的な体験になっている。
- ・駅の混雑や道路・駐車場の渋滞から解放され、地元住民も快適に過ごせる。（観光スタイルの多様化や休暇分散等、交通以外の要因も影響）

このような移動を実現する交通とは？

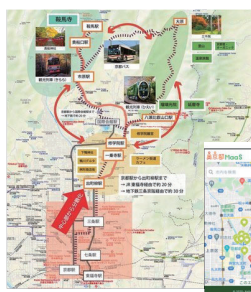
そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？

【望ましい移動を実現する交通のあり方】

- ・ 情報提供や料金体系の工夫等により、公共交通の選択や乗り継ぎが円滑で、個人による広域的な周遊も無理なく可能となっている
- ・ 交通情報に加えて、観光客の細かいニーズに対応した観光施設情報や各種決済等、楽しく役に立つサービスをワンストップで提供し、観光客の利便性を高めると共に、回遊を促進している
- ・ 困った時など、AIあるいは人を介して、個々に応じた丁寧なサポートが提供されている
- ・ ビッグデータを基に、混雑や行動変容を促す情報を提供し、観光客の集中や交通渋滞が回避されている
- ・ マイカー観光を制限・コントロールすると共に、環境と人にやさしいモビリティを導入し、安全快適な歩行者エリアが実現している（歩行者専用エリア、シェアドスペース等）
- ・ 住民のための交通利便性が第一に考えられており、混雑情報、需要予測等が住民にも提供されている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・ 利用者視点のサービス提供を実現するための事業者間の連携（交通事業者、観光関連事業者等）
- ・ ビッグデータの収集、管理、活用の仕組みづくり（観光+地域住民向けの各種サービスや課題解決）
- ・ マイカー観光客の域内流入を状況に応じて制限する仕組みの導入（フリンジP、課金、情報提供等）
- ・ 地元との協議をより活発に（地域課題との調整等）



奥京都MaaS実証実験（2020年）：京都中心部の混雑の緩和、周辺への分散化等を目的に、WEBやアプリを活かしたお得な企画乗車券、モデルコース提案、リアルタイムな混雑状況等を提供。（出典：京都市情報館HP）



国営ひたち海浜公園における社会実験（2016年）：駐車場の事前予約による利用分散により、観光地周辺の交通渋滞を緩和（出典：国土交通省）



北海道型MaaS展開事業：各種交通サービスと商業・生活サービス等が連携・一体化した情報提供の仕組みを構築し、観光も含めた地域交通に関するサービスを提供（出典：国土交通省）。

論点4：気候変動や災害リスクにどう取り組むべきか

①環境への取組

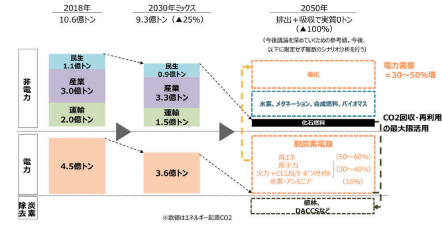
②防災・減災への取組

【これまで】

- ・都市における社会経済活動に起因すると考えられるCO2排出量は、全体の約5割を占める。
- ・都市公園等の整備は進められているが、欧米諸国と比較すると低い水準。引き続き都市の環境向上に関する要請に答えることが必要。
- ・企業の環境等への成果に対する効果が明確でなかったが、企業価値として理解される傾向がでてきた

【私たちが着目したこと】

- ・2030年度までに温室効果ガスを2013年度比で46%削減する目標が設定された。
- ・国土形成計画等で「グリーンインフラの取組推進」が位置づけ
- ・日本、世界でESG投資は急速に拡大。2018年のESG資産は世界で合計30.7兆ドルに達する（財務省「ファイナンス」2020.1）



2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 令和2年12月 経済産業省

【こうした将来（生活像・社会像）】

自然が持つちからを活かし、自然への負荷をかけない社会

- ・自然に負荷をかけない生活が“当たり前”、環境に負荷を与える設備は“遅れている”、負荷をかける生活が“はずかしい”と思える社会
- ・環境に負荷をかけない消費行動を行うことが、コストの面でも有利になり、電化製品や家の設備も環境に負荷をかけない製品しか売っていない。自然とカーボンニュートラルを実現する生活をするようになった。マイホームを購入するときには、最先端の設備の整った設備をつける予定だ。
- ・住居の近くに身近な緑があり、子供と出勤前に虫取りができる。豪雨時にも雨水が地中に浸透して安心して暮らせる。
- ・週末に地域の環境整備・保全活動を行っているが、実費に関しては企業や投資家からの費用によってまかなわれており、職場の同僚もみなこういった活動を週末に行っている。

このような生活・社会が実現する都市像とは？

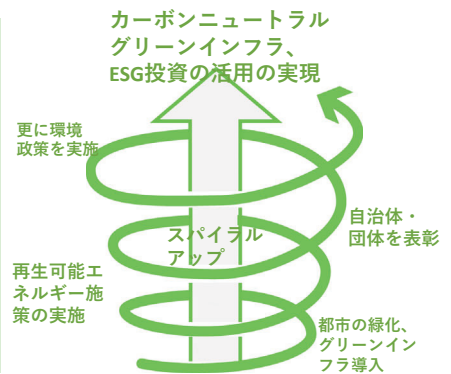
そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろう？

【こうした将来（都市像）】

- ・自立・分散型エネルギーシステムの構築等により、カーボンニュートラルが実現
- ・自然環境の多様な機能を発揮する、グリーンインフラが活用されている
- ・ESG投資などが空間整備に活用されている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・環境目標や都市政策で、エネルギー、モビリティ、緑等の分野で目標を定める。PDCAサイクルのもとスパイラルアップする仕組みを構築。取り組みが進んでいる自治体が表彰され、民間からの投資が促されるような仕組みを構築。
- ・自治体での、土地利用・都市施設・市街地整備にあっても、カーボンニュートラルやグリーンインフラの取組を必須事項として実施。
- ・企業での都市・地域計画（直接関係するのは、開発行為）においても、必須事項として実施（例えば自治体の開発に関する条例・指導要綱に、環境やグリーンインフラの導入の指針を位置づけ）



自然が持つちからを活かし、自然への負荷をかけない社会を！

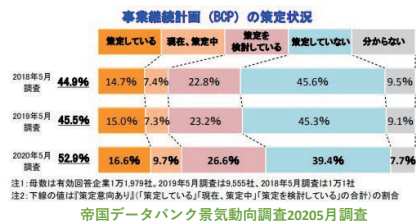


【これまで】

- ・ 首都圏直下地震や南海トラフ型地震が切迫。被災する前の「復興事前準備」の取組が進みつつある。
- ・ 防災指針等が示され、立地適正化計画で防災の観点での検討が求められている。
- ・ 企業での、BCP（事業継続計画）策定が進みつつある。

【私たちが着目したこと】

- ・ 国では「防災・減災の主流化（当たり前）」「復興事前準備」が防災基本計画に位置づけ。
- ・ 事業継続計画（BCP）策定企業、低水準ながらも増加傾向。



【こうした未来（生活像・社会像）】

日々の活動で災害の対応力が上がり、つながっていく社会

- ・ 防災・減災対策が主流（当たり前）になっている社会。
- ・ 自治体から定期的に災害リスクについて周知があり、いざとなったときの対応は家族で話し合っている。地域の防災活動が積極的かつ定期的に行われている。
- ・ 災害リスクによって土地の開発がコントロールされているため、災害に強い地域が「住みたい都市ランキング」の上位を占めている。当然そこに住みたい。

このような生活・社会が実現する都市像とは？

そして、都市・地域計画の領域ではどのような対応が必要だろうか？

【こうした未来（都市像）】

- ・ 事前防災の取組みが地方自治体、地域の各種団体で実施されている
- ・ 気候変動に対応する、土地利用規制・誘導が実現されている
- ・ 防災・減災への取組みが促進される社会しくみが、構築されている

【都市・地域計画領域での対応】

- ・ 行政の都市計画部局と防災部局の連携を緊密にして防災・減災対策を実施
- ・ 環境目標や都市政策で、復興事前準備の目標を定める。PDCAサイクルのもとスパイラルアップする仕組みを構築
- ・ 都市計画マスタープラン、立地適正化計画での防災要素を加え、河川管理者と共同したハザードマップの詳細化、ハザードマップに基づく避難施設を設計・整備。これらの情報をSNS等で市民に分かりやすく周知
- ・ 民間開発を実施する際に防災・減災機能を重視、空き地・空き家の避難施設への転用して活用

災害図上訓練、防災訓練 / 富士市事前都市復興計画より



老朽化した空き家を解体して防災広場を整備 / 横浜市ホームページより



論点5：（論点1～4を踏まえ） どのような都市構造を 目指すべきか

- ① 3大都市圏モデル
- ② 大都市モデル
- ③ 地方中小都市モデル

論点5：（論点1～4を踏まえ）どのような都市構造を目指すべきか

【これまで】

- ・ 拡散型都市構造からコンパクトプラスネットワーク型都市構造への転換が図られ、限られた資源の集中的・効率的な利用による持続可能な都市・社会の実現に向けた動きが始まっている。

【私たちが着目したこと】

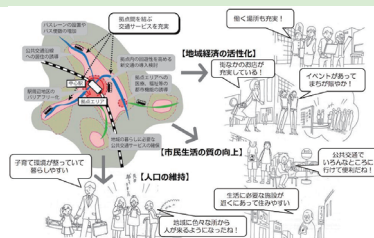
- ・ 人口減少・少子高齢化は、様々な対策が取られるものの今後とも進行し、財政収支の厳しい状況も続く。
- ・ 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組みがより強く求められるようになる。
- ・ 地震・津波に加え、気候変動に伴い風水害の発生頻度の上昇と規模の拡大、暑熱環境の激化が想定される。

【こうした将来】

コンパクトプラスネットワークを基本としつつ、 環境の変化やライフスタイル・ワークスタイルの多様化に対応していく

- ・ いつの時代でも、人々は高い生活水準・暮らしやすさを求めており、そのための社会の担い手確保や厳しさが続く見通しの財政事情への対応が必要だ。
- ・ 災害への有効な備えを行うとともに、環境面での世界共通目標の達成も目指したい。
- ・ これまでに行われてきた政策・投資をいかすことも大切だ。（経路依存）
- ・ そのため、2050年に向けても「コンパクトプラスネットワーク」を理想としつつ、多様化するライフスタイルやワークスタイルに柔軟に対応できるような都市づくりを進めていきたい。

このような考え方を
実現していくためには？



左：静岡市：みんなで進める「コンパクトなまちづくり」（立地適正化計画案の解説）（2016）

右：トマス・ジーバーツ著、袁原敬監訳：「間にある都市」の思想：拡散する生活域のデザイン、水曜社、2017

【実現に向けた方策】

・都市構造に「スケルトン・インフィル（肉と骨）」の考え方を取り入れて、持続可能な都市施設を基礎に、土地利用や空間デザインを継続的に調整し、多様なライフスタイル・ワークスタイルをサポートする

インフィル(しなやかな肉)=コンパクトネスを持つ多様な市街地（土地利用・建物）

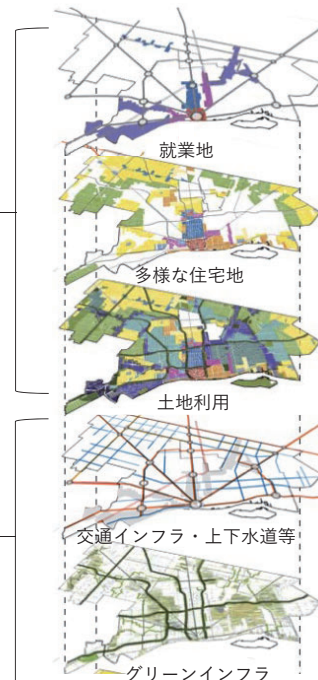
- ・日常生活へのスマート技術の普及により人々の生活様式や居住地選択が変わる（COVID-19で加速）
- ・気候変動や地震・津波、COVID-19などの制御不能な状況の変化により住まいや公共空間への要求が変わる（分散化・郊外化のベクトルと職住近接・徒歩生活圏重視のベクトルの両方）
- ・結果的に高密度化する（人が集まる）市街地と低密度化する（空洞化する）市街地の両方が発生

→展開される都市活動に応じて市街地の変化・可変性を許容する空間計画制度への転換を目指していく

スケルトン(強い骨)=道路・鉄道・上下水道・公園・緑地などの都市施設

- ・これまで投資してきたものは使い倒す
- ・インフラの空間的拡張は避け、限られた空間的範囲内のインフラの高度化を進める（新しいモビリティを支える道路・施設、グリーン・インフラ、通信インフラなど）

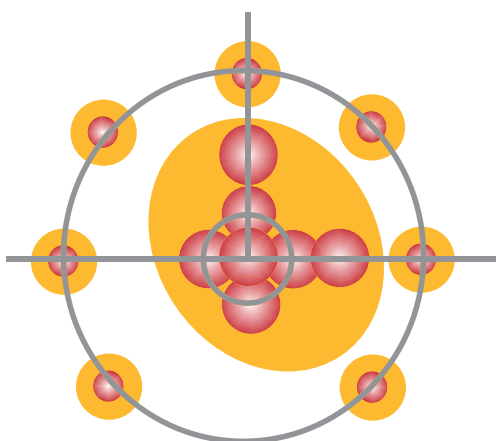
→大きくは変化しないが、人口規模・配置に合わせて維持・更新・適正規模化していく



Detroit Works: 2020 Detroit Strategic Framework Plan, p.210の図を加工 (https://detroitfuturecity.com/strategic-framework/) 「スケルトン・インフィル」の考え方は日本都市計画学会スマートシティ特別委員会都市のあり方と制度小委員会での議論にも基づく

・「スケルトン・インフィル（肉と骨）」の考え方と各テーマの検討に基づく複数の都市モデルを検討する。

3大都市圏モデル



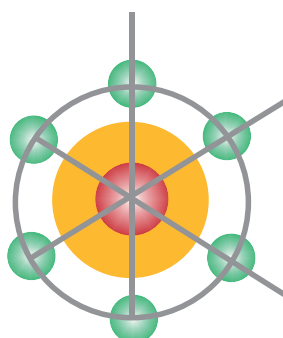
業務の拠点：
国内外から人が集まり、アイデアや情報の交換・共有が盛んでチャンスに溢れる毎日へ

都心縁辺部：
家族や地域とのかかわりを大切に、「丁寧に生きる」毎日へ

都心の移動：
自由でストレスがなく、人と環境にやさしく、新たな価値がつながる移動

都市郊外の移動：
我慢や疲弊・不満のない快適な移動

大都市モデル

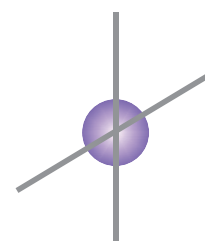


観光、娯楽の拠点：
歩いて見つけて楽しめる、圏域全体をつなぎ誇れる「顔」を担う

オールドニュータウン：
自分らしい暮らしを実現できる、世代が循環し、つながる暮らしへ

観光地の移動：
共生型観光都市…住んでも訪れでも快適な移動

地方小都市モデル



地方部：
リアルな空間で、個性を追求し続けられる暮らし方へ

地方都市の移動：
クルマがないと地方で暮らせないなんて言わせない

第3章

都市計画制度・手法に対する提言

第3章 都市計画制度・手法に対する提言 ①

48

【問題意識】

- ・昨今の社会情勢のスピード感に対応した都市マスタープランとするには、10年に一度の見直しでは対応できないことは明らか。また、他の分野別基本計画と統合的に策定することも求められる。
- ・長期的な展望に基づき都市のあり方を描くことは、私たち都市・地域計画に関わる者の矜持でもある。

提案①：強いスケルトンと柔軟なインフィルの両面を併せ持ったマスタープランへ

- ・今後の都市計画マスタープランは、今回のビジョンでも提示した「スケルトン」と「インフィル」を区別して扱う意識が重要と考える。
- ・つまり、長期的な展望に基づき着実に維持・管理すべき交通インフラやグリーンインフラなどの「スケルトン」は、これまで投資してきた資産（アセット）を大切にし、将来の需要とコスト負担を考えながら適正規模化する。
- ・一方で、様々な環境の変化や技術の進展によって変容する土地利用やモビリティは、概念的・抽象的な将来像として変化に対応できる柔軟性を持たせ、具体的で詳細な将来像についてはその時々で最適なものを描きつつ実現していく。
- ・「見直しは10年に1回」という固定概念に囚われず、都市の全体と部分を常に調整していく、柔軟な都市マスタープランが求められているのではないか。その際、他の分野別計画との統合的な策定も視野に入れる。

【問題意識】

- ・これまで、再開発等における公共貢献や都市機能誘導手法のひとつとして容積率によるインセンティブ（容積割増）が行われてきた。また大都市においては容積の移転制度もある。
- ・しかしこれらの容積の割増や移転制度は、大都市以外ではほとんど活用されていない。また在宅勤務・テレワークの普及や密集を誘発するような賑わいが避けられるなど、都心部に対する容積需要にも変化が訪れている。
- ・今後の都市開発では官民のより緊密な連携が不可欠となるが、その際民間がまちづくりに能動的に貢献するためにどのようなインセンティブを用意するかが重要となる。

提案②：容積ボーナスから、アクティビティボーナスへ

- ・私たちは、今後の官民連携を推進する民間へのインセンティブのひとつとして「アクティビティ」を柔軟に認める制度を提案したい。
- ・例えば、以下のようなアクティビティボーナスをより汎用性のある制度にしていくことが考えられる。
 - 再開発に伴い創出した公開空地では、マネジメント体制とルールを明確にしたうえで収益活動を含むより柔軟なアクティビティや屋外広告物などを許容する（例：東京のしゃれた街並みづくり推進条例に基づくまちづくり団体の登録制度など）
 - 公園やプレイスレベルの高いストリート等に面したエリアでは、それらのパブリックスペースのマネジメントを包含した開発プランの提案を可能とする（例：渋谷区「宮下公園」や、大阪市「てんしば」など）
- ・このような制度は、都市におけるアクティビティの価値が認知されるにつれ、必要性が高まっていくものと考えられる。

【問題意識】

- ・市街化区域内に土地や建物を持つ人に課税される都市計画税は目的税として位置づけられ、地方税法第702条において、「都市計画法に基づいて行う都市計画事業又は土地区画整理法に基づいて行う土地区画整理事業に要する費用に充てるため」と規定されている。
- ・しかし税制創設時とは都市基盤整備状況が異なり目的税の前提が変化していることや、「ふるさと納税」のように税制自体にも大きな変化が訪れていることから、都市計画税に制度見直しの余地があると考えられる。
- ・また本質的な問題として、わが町の都市計画税がどのように使われているかを知っている人はほとんどいない。

提案③：自分のまちの都市計画にコミットできる都市計画税制へ

- ・以上の問題意識を踏まえ、自分が納めた都市計画税をどのように使ってほしいか、といった意見を反映できる仕組みへの改善を提案したい。
- ・例えばふるさと納税で一部導入されているように、都市計画税の一部について使用目的の選択肢を設け、選択肢のなかから自分の都市計画税の使い道を投票できるようにする方法が考えられる。
- ・しかし当然ながら都市計画事業には人気がなくとも着実に進めるべきものもある（例えば下水道事業等）ため、投票できるのは都市計画税の一部とするなどして着実な都市計画事業の進行を妨げない配慮は必要である。

【問題意識】

- ・都市計画/まちづくりの専門家である都市計画コンサルタントは、都市の課題解決に取り組んできた。しかし今後まちづくりの課題がさらに多様化・複合化していくなか、従来のように単年度で細切れにされた委託では、多様化・複合化する課題の解決は困難となる。
- ・これまでも都市計画コンサルタントの職能は、プランナー、アドバイザー、コーディネーターなど様々な性格を持つものと言われてきたが、まちづくりのプレイヤーがより多様化・重層化するなかで都市計画コンサルタントの役割もさらなる変化が求められている。

提案④：これからのニーズに対応できる都市計画コンサルタントへ
(ホームドクター型、官民連携伴走型、プロジェクトマネージャー型など)

- ・中堅の都市計画コンサルタントを中心とした私たち2050年都市ビジョン研究会メンバーは、今後も都市計画/まちづくりに求められる職能を磨いていきたいと考えている。
- ・例えば、特定の都市に精通した「ホームドクター型」、官民連携のまちづくりが自走するまでの間を一緒に走りながら支援する「官民連携伴走型」、単年度業務ではなくひとつのプロジェクトに対して継続的に関与し、プロジェクトの完成・目標達成までのマネジメントを務める「プロジェクトマネージャー型」などは、今後求められる都市計画コンサルタントの職能の一例と言える。
- ・私たちはこのような職能を担えるよう研鑽を積むとともに、都市計画コンサルタントに対する業務発注方式や職能評価の方法などについてもより良いものとなるよう提言を続けていく。

◆参考

本研究会の主催・位置づけ | **主催** : 一般社団法人都市計画コンサルタント協会
位置づけ : 都市計画コンサルタント協会の自主研究活動の一環として実施。
 なお、本研究会の前身の取組をしていた(公社)日本交通計画協会にはオブザーバーとして参加していただいた。

研究会メンバー (順不同)

氏名	所属	専門領域 ★は認定プランナー登録分野
伊地知 大輔	(株)エイト日本技術開発 東京支社 都市環境グループ	土地利用計画、公共施設計画ほか (★土地利用計画)
伊東 博史	パシフィックコンサルタンツ(株) 社会イノベーション事業本部 総合プロジェクト部	都市計画、地域計画、駅周辺まちづくり (★総合計画)
小林 孝	国土交通省 都市局 市街地整備課	都市行政、国際 ほか
河合 啓太郎	(株)トーニチコンサルタント 本社事業本部 計画本部 計画調査部	都市交通・鉄軌道計画 ほか
立山 善宏	昭和(株) 都市調査事業部	立地適正化計画、地区整備計画ほか (★総合計画)
堂下 和宏	さいたま市 都市局 都市整備部 東日本交流拠点整備課	都市行政 ほか
松下 佳広	(株)国際開発コンサルタンツ 東京支店 計画・交通課	健康まちづくり、公共空間利活用 ほか (★健康・福祉)
村山 顕人	東京大学 大学院工学系研究科 都市工学専攻 准教授	土地利用計画・市街地整備
望月 啓史	(株)オオバ 東京支店 まちづくり計画部 計画設計課	地域まちづくり又はルールづくり、土地区画整理事業 (★市街地整備)
山下 陽子	(株)エックス都市研究所 サステイナビリティ事業本部 まちづくり・社会システムチーム	都市政策、土地利用計画、景観計画ほか (★景観・都市デザイン)
脇門 裕子	(株)コムテック地域工学研究所 地域リノベーション室	地域振興、観光振興ほか (★都市・地域経営)

▼発起人、オブザーバー、事務局 (順不同)

氏名	所属	備考
松谷 春敏	(株)IH I 顧問	(発起人・オブザーバー)元国土交通省大臣官房技術審議官
萩原 岳	(公社)日本交通計画協会 交通計画研究所 技師長	(発起人・オブザーバー)旧2050年都市ビジョン研究会主催
木村 吉晴	(一社)都市計画コンサルタント協会 専務理事	(事務局)
末松 瑞生	(株)国際開発コンサルタンツ	(事務局)