

1. 研究の背景と目的

我が国では区域区分制度が施行された昭和44年以前から郊外部で住宅団地が開発された。区域区分施行後も、住宅団地開発が進められ、飛び市街化区域^①を伴った住宅団地や、本来は市街化を抑制すべき市街化調整区域にも住宅団地が開発された。飛び地状に開発された住宅団地では、買い物、通院、通勤を自家用車に依存していること、開発後30年以上を経て高齢化や人口減少が進んでいることが想定され、加えて空き家の発生が懸念される。さらにこれらの住宅団地は、今後の「集約型都市計画」を進める際の課題になると考えられる。

既往研究として地方都市で市街化区域の拡大状況・区域区分の運用実態を明らかにした研究^①、札幌市の市街化調整区域内の住宅団地を対象に形成背景や建築形態制限から都市整備上の課題を明らかにした研究^②、郊外戸建て住宅団地の空き家・空き地と居住者構成の変容を明らかにした研究^③などがある。しかし人口動態や日常生活に必要な施設の立地や住民の居住継続意向、自治体の今後の方針から飛び市街化区域を伴う、あるいは市街化調整区域内の住宅団地の今後のあり方に言及した研究はない。

そこで本研究では開発後30年以上を経過した飛び市街化区域を伴う住宅団地と調整区域内の住宅団地を対象に、住宅団地の形成過程や現状からみる住宅団地が抱える問題、自治体の問題意識と今後の意向を把握する。また、住民の居住継続意向、今後居住を続けるうえで住宅団地に必要であることを意識調査から明らかにし、住宅団地の持続可能性、今後の適切なあり方を検討する。

2. 研究方法

浜松らの研究^①を参考に、1990年の国勢調査で人口が10

万人以上の地方圏の線引き都市のうち、①平成元年以前に住宅地開発を伴って指定された飛び市街化区域^②をもち、②市街化調整区域に住宅団地が立地^③し、③平成元年までにこれら2種類の団地ともに住宅の立地が確認できる都市^④を選出した。この条件を満たす八戸市、宇都宮市、各務原市、岐阜市、浜松市の住宅団地で、国勢調査小地域集計を住宅団地内の戸建て住宅地域のみについて集計できる団地を研究対象の住宅団地(表1)とした。まず、対象の住宅団地の現況を把握する。次に自治体へのヒアリングを実施し、郊外住宅団地に対する問題意識などを把握する。最後に、住民アンケートを実施し、住民視点からの問題、今後方策が必要となる事項を把握する。これらを踏まえて、住宅団地の持続可能性、今後の都市整備への適切なあり方

表1 研究対象の住宅団地

都市	団地	開発年	面積 (ha)	人口	世帯数	事業者と開発手法
八戸	飛住	S44~47	55.8	1930	809	公的:住宅供給公社
	調住	S46~58	12.3	986	371	民間:旧都計法34条10号口
宇都宮	飛住	S49~53	46.6	3,120	1,325	公的:土地区画整理事業
	調住	S49~H1	55.3	2,802	955	民間:旧都計法34条10号イ
岐阜	飛住	S40~60	42.2	3,703	1,713	公的:住宅供給公社 民間:区域区分以前の開発
各務原	飛住	aS45~48 bS63~H9	40.7	2584	822	a民間:不明 b公的:土地区画整理
	調住	S43~46	72	780	259	民間:道路位置指定
浜松	飛住	S37~H17	138.3	9,991	4,126	公的:土地区画整理組合
	調住	S46~47	11.4	956	342	民間:住宅地造成事業

飛住:飛び市街化区域を伴う住宅団地 調住:調整区域の住宅団地

表2 アンケートの概要

都市	団地	配布日	配布時間	配布方法	配布数	返信数	有効回答数	回収率 (%)
宇都宮	飛住	H27.12.17	13:30~16:00	ポスト投函 &手渡し	207	71	71	34.3
	調住	H27.12.17	10:30~13:00			96	96	29.2
各務原	飛住	H27.12.23	13:30~16:30	ポスト投函	456	99	99	21.7
	調住	H27.12.24	10:00~11:30			232	40	40
浜松	飛住	H27.12.24	14:00~16:00	ポスト投函	270	57	56	21.1
	調住	H27.12.25	10:00~12:30			294	77	77
総計					1,788	440	439	24.6

を考察・提言する。以下に調査内容を示す。

(1) 現況と変遷

変遷を把握するために、国勢調査を用いて分析地域⁽⁶⁾内の人口、世帯人員別世帯数、住宅の種類を5年単位で集計した。また、住環境の指標として1/2500国土基本図とゼンリン住宅地図⁽⁶⁾を用いて土地利用や敷地面積を調査した。さらに、日常生活の利便性を把握するために、国土数値情報等を用いて日常生活で利用する商業・医療施設などの立地状況⁽⁷⁾、公共交通の状況⁽⁸⁾を調査した。

(2) 現地調査・ヒアリング

現地調査では空き家の状況や住宅団地内の傾斜等を確認した。自治体へのヒアリングでは、開発された当時の郊外住宅団地開発に対する姿勢、現在の郊外住宅団地に対する問題意識、今後の存続意向を明らかにした。

(3) 住民アンケート

対象の住宅団地に居住する世帯主を対象に、アンケート

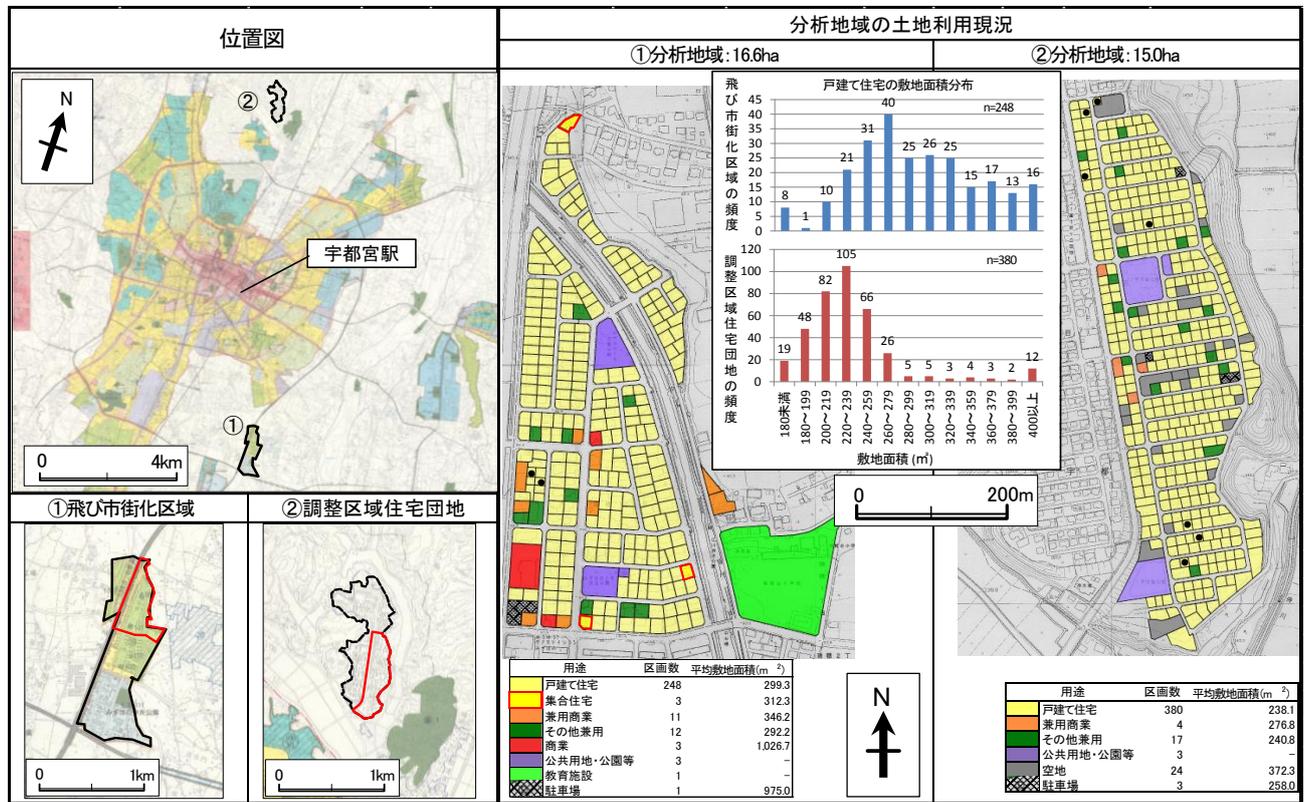
実施し、最も利用する買い物・通院場所と交通手段を調査し居住地からどの程度離れて立地するか、自家用車にどの程度依存するかを調査した。また、現在の居住地への満足度や今後の居住継続意向、今後対策が必要なことなどを把握し、住民視点からの住宅団地の課題を明らかにした。アンケート(表2)は周辺施設や公共交通の状況、自治体の方針が異なる宇都宮市、各務原市、浜松市で実施した。

本稿では、周辺の施設立地、自治体の今後の位置づけ・存続方針が異なる宇都宮市と各務原市を取り上げる。

3. 住宅団地の現況分析と自治体の意向

(1) 宇都宮市

対象の飛び市街化区域は都市計画道路、インターパーク構想、職住近接の思想により工業と住宅地が近接した開発である。昭和48~53年に組合施行の区画整理によって開発され、昭和59年の定期見直しにより市街化区域に編入され



赤線内が分析地域、現況図の●は空き家

図1 宇都宮市の対象団地

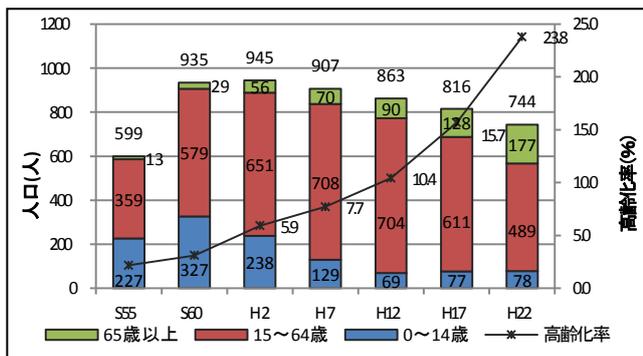


図2 人口動態

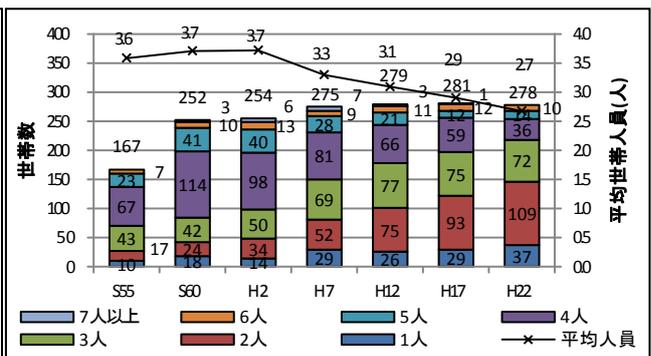


図3 世帯人員別世帯数

た。平野部に位置し、平成26年3月現在、第一種中高層住居専用地域、第一種住居地域、工業地域が指定され、中央部を南北に国道4号線が通る。分析地域は瑞穂1丁目である。人口のピークは平成2年で、その後は減少傾向であるとともに高齢化率（65歳以上人口の割合）は増加傾向である（図2）。平成22年の国勢調査では60～64歳人口が最も多いため、平成27年の国勢調査で高齢化率がさらに上昇することが予想される。人口がピークの平成2年の平均世帯人員（図3）が3.7人で最多であったが、その後4人世帯が減少し、2人世帯と単身世帯が増加し、平均世帯人員は減少傾向にある。開発後20年程度を経た以降の平成12～22年は若い世代の大規模な人口流入がない。現在空き家は2軒のみであるが、今後も人口の流入が無ければ10～20年後には急激な人口減少と空き家の急増が予想される。戸建て住宅の平均敷地面積は約300㎡であり、研究対象の住宅団地では最も広い。飛び市街化区域内には郵便局、コンビニが立地し、500m圏内にスーパーマーケットが2軒立地する（図5）。都市中心部へ向かうバスは1～2本/時間である。利用する交通手段は、アンケートによると買い物で8割、通院で7割が自家用車利用である。

調整区域の住宅団地は昭和49～平成元年にかけて、旧都市計画法34条10号イ（大規模住宅開発等）の開発許可要件で民間業者により開発された住宅団地である。開発時期が分かれており、昭和49年に中央部から南部の開発が始まり、昭和61年頃に北部の開発が始まった。分析地域は開発時期の早い部分のみを集計できる横山1丁目である。

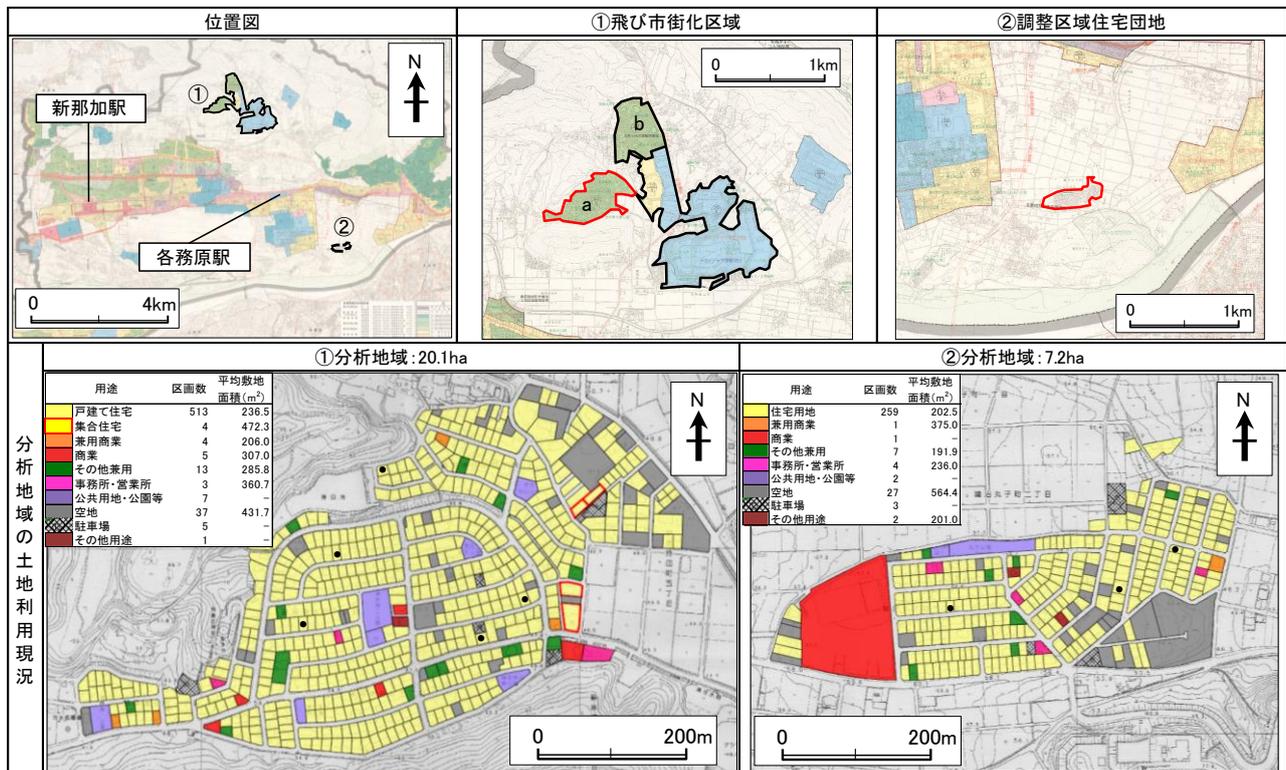
人口のピークは平成12年で、その後は減少傾向であるとともに高齢化率（65歳以上人口の割合）は増加傾向である。

飛び市街化区域と同様に4人世帯が減少し、2人世帯と単身世帯が増加したため、平均世帯人員は減少傾向にある。戸建て住宅の平均敷地面積は約238㎡である。住宅団地内には理髪店やクリーニング店が立地するが、住民に最も利用される商業・医療施設は団地から1km程度離れている。都市中心部へ向かうバス路線が最も利用される施設を経由するものの、運行頻度は1本未満/時間であり、買い物や通院に利用される交通手段は9割が自家用車である。

これらの住宅団地が開発された当時、宇都宮市は住宅需要が逼迫しており、市街化調整区域の大規模な住宅開発事業でも開発許可の要件・基準に合致していれば許可を出す姿勢であった。郊外住宅団地に対する宇都宮市の今後の扱いとして、飛び市街化区域は平成22年の都市マスで地域の生活拠点と位置づけられる。また、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」⁽⁹⁾では今後、商業や医療など、日常生活に必要な機能が強化され、人口誘導する方針である。一方、調整区域の住宅団地は都市マスで低層住宅団地としての位置づけはあるものの、現在団地内に立地しない商業・医療施設等の整備方針はない。ヒアリングによると「居住する場所であり、地域拠点にはなり得ない」と、積極的な人口誘導はしない方針である。今後、高齢化により自家用車利用が困難になり、周辺に施設が乏しい調整区域の住宅団地では自家用車の代替手段が必要であるが、宇都宮市では地域内交通を設けて交通弱者を救済することが検討されている。この方策は、郊外住宅団地に限定したのではなく、交通空白地域に対する救済策である。

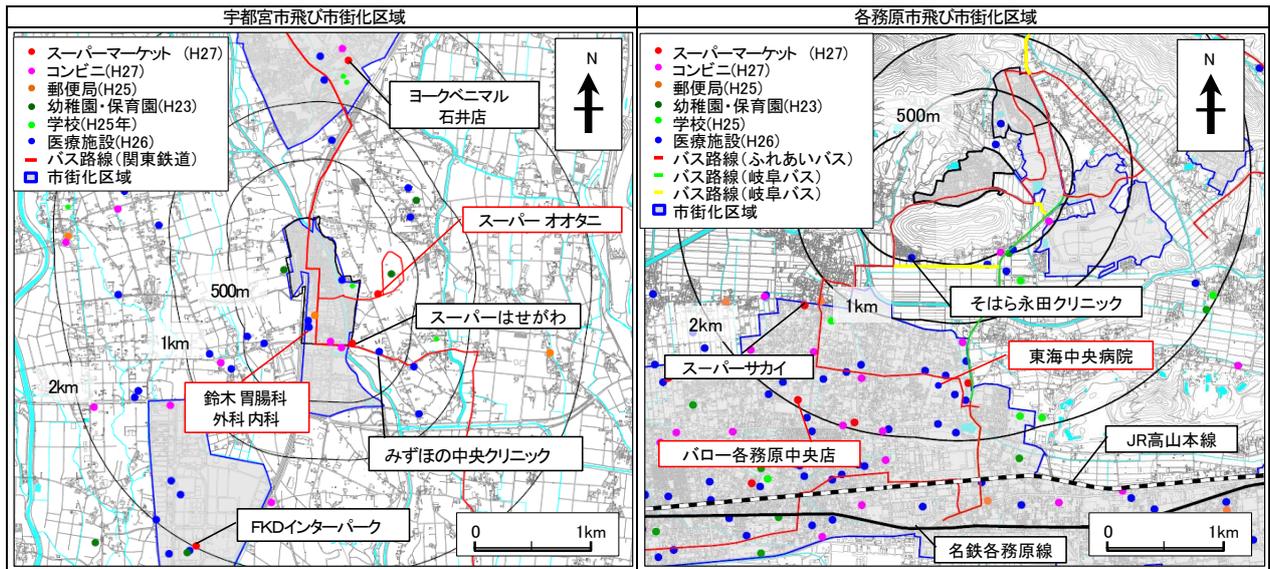
(2) 各務原市

各務原市の飛び市街化区域内には民間開発と公的開発



赤線内が分析地域、現況図の●は空き家

図4 各務原市の対象団地



赤枠の施設は住民に最も利用される施設

図5 飛び市街化区域周辺の施設立地

(区画整理)の団地があるが、平成元年以前に住宅が立地した民間開発(図4①のa)の清住団地を扱う。昭和45～48年に開発された後、団地周辺を住工一体となった産業団地(テクノプラザ)構想がもちあがり、昭和62年4月に開発予定区域が市街化区域に編入され、清住団地も同時に市街化区域に編入された。区画整理により開発された住宅団地(図4①のb)の事業認可は昭和61年である。昭和62年4月の市街化区域・市街化調整区域計画書では住宅エリアは「住宅地として純化をはかる」とされ、商業施設は誘致されなかった。

清住団地の人口のピークは平成7年であり、その後は人口が減少に転じ、高齢者の人口が増加傾向である。宇都宮市の飛び市街化区域と同様に、平成22年の国勢調査では60～64歳人口が最も多いため、平成27年には高齢化率が急激に上昇することが予想される。世帯数は平成22年まで増加傾向であるが、平均世帯人員が最も多いのは昭和60年で、その後は平成22年まで減少し続けている。昭和60年では4人世帯が最多だったが、平成22年では2人世帯が最も多く、他の住宅団地と同様に4人以上世帯が減少し、2人世帯と単身世帯が増加傾向である。

前述の構想により、住宅団地内には商業・医療施設がなく、最も利用される施設まで1km以上離れているため、自家用車や公共交通を利用する必要がある(図5)。各務原市は交通空白地域に向け「ふれあいバス」を運行しており、都市中心部へ向かうバスは1本/時間程度運行される。平成27年10月現在では住民が最も利用する施設を経由した路線形態であるが、これらの施設へ向かう交通手段はアンケートによると9割以上が自家用車である。

調整区域の住宅団地は区域区分以前の昭和43年～46年にかけて、民間事業者が道路位置指定により開発した住宅団地である。住宅団地の規模が小さいため、区域区分後も市街化区域への編入は見送られた。平成27年現在も下水道が未整備で、住宅団地自体で集中下水道が整備されている。

各務原市都市計画マスタープラン(平成22年)では公共下水道整備は平成26年以降に整備予定であるが、平成27年11月のヒアリング時点では整備時期は未定であった。今後の土地利用方針図では他の調整区域の集落と同様に、土地利用の位置づけが無い。

他の住宅団地と同様に、人口減少、高齢化が進行し、世帯人員が減少傾向である。団地内に傾斜があり東部から中央部にかけて標高が高い。今後さらなる高齢化が見込まれるため、住民にとって障害になる可能性がある。平均敷地面積は約203㎡で、研究対象の住宅団地では最も狭い。住宅団地には平成27年9月まで「ふれあいバス」の路線が設定されていたが、平成27年10月のバス路線再編により、「ふれあいタクシー」(デマンド型交通)に変更された。各務原市地域公共交通網形成計画(平成27年8月)によると、ふれあいバスの平日運行本数は鶴沼駅、各務原駅方面にそれぞれ1本/時間であったが、ふれあいタクシーに変更後も運行密度に変更はない。バスルートが再編された理由として、交通空白地域を一筆書きで結ぶ複雑なルートであるため長大になり運行所要時間長くなること、郊外部のため採算性が課題であることが挙げられた。ふれあいタクシーは住民に最も利用される商業施設を経由するが、住民が買い物や通院で最も利用する交通手段は自家用車である。

宇都宮市と同様に、これらの住宅団地が開発された当時は住宅需要が逼迫しており、市街化調整区域の大規模な住宅開発事業でも開発許可の要件・基準に合致していれば許可を出す姿勢であった。今後の郊外住宅団地への方針は、都市中心部への人口誘導を重視するため、宇都宮市と異なり飛び市街化区域に積極的な人口誘導する方針ではない。調整区域の住宅団地も現状維持方針である。ただし、日常生活で利用する施設が乏しいことや人口減少、高齢化が進み空き家が発生しつつあることを問題視しており、「ふれあいバス」や「ふれあいタクシー」により、交通弱者の日常生活の利便性を補う方針である。今後の公共交通需要に

柔軟に対応し、運行形態は随時見直す姿勢であった。空き家対策も検討中である。

4. 住民の居住継続意向・今後の対策

住宅団地により敷地面積、周辺の施設・公共交通の状況に様々な差がみられたが、住民の居住継続意向は宇都宮市、各務原市の飛び市街化区域・調整区域の住宅団地ともに8割以上であり、居住継続意向が強いことがわかった(図6)。これはアンケートの回答者の8割以上が60歳以上であるため、現在の居住地から転居する意志が弱いことが要因と考えられるが、宇都宮市の飛び市街化区域では半数が「現在の居住地に満足し、今後も住み続ける」と回答しており、アンケートを実施した住宅団地のなかで最も高い。他の住宅団地と比較して、周辺に商業・医療施設など、日常生活で利用する施設が立地していることが理由であると考えられる。「現在の居住地に不満があるが、今後も住み続ける」、「いずれ転居したいと考えている」の理由で最も多かったものは「買い物・通院・交通の利便性が悪い」であり、日常生活で利用する施設の有無や公共交通の頻度が住民の居住満足度に大きく影響していると考えられる。そのため、市街化区域と調整区域の住宅団地を比較すると、市街化区域の満足度が高い。

今後も居住するうえで必要なことでは、住宅団地内外の日常生活で利用できる施設の有無、公共交通の頻度によって違いがみられた(表3)。周辺に施設が立地する宇都宮市

の飛び市街化区域では「若い人の呼び込み」や「空き家などの管理」が多いが、宇都宮市の調整区域の住宅団地や各務原市では「日常生活に利用できる公共交通」が最も多い。次に多いのは「空地・空家の管理・手入れ」であり、住民の高齢化に伴って今後発生する問題を見据えた意見があった。各務原市ではバス・タクシーのルートが最も利用される商業施設や病院を通るものの、公共交通への意見が最も多い。また、住民の8割が「路線バスの本数が少ない」と回答しており、最も利用する日用品の購入施設や医療施設が1km以上離れていること、回答者の年齢は60代以上が8割を占め、自家用車利用が困難になる年齢に近づいていること等から、自家用車の代替手段の不便さに対する危機感が強い。いずれの住宅団地も住民の高齢化が進んでおり、居住継続意向が強いいため、今後は自家用車が運転できなくなる住民を救済する必要がある。現況分析、自治体の方針、住民の意見を踏まえると、宇都宮市の飛び市街化区域では地域の拠点として位置づけられ、居住者の満足度が高く魅力のある場所に人口を集約する計画が示された。一方、調整区域の住宅団地は積極的な人口誘導は検討されないものの、現在居住する住民に向けた地域内交通の検討がされ、今後の交通弱者に向けた対策が進められる。郊外住宅団地に特化した対策は無かったが、結果的に郊外住宅団地の状況を考慮し、人口誘導と生活機能の強化、あるいは人口誘導しないものの、今後の住民救済策が検討された。

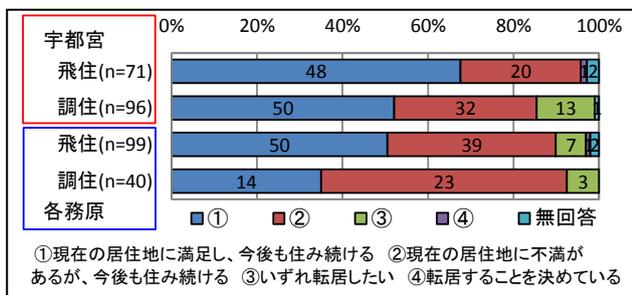


図6 住民の居住継続意向

表3 今後対策が必要なこと

		①	②	③	④	⑤
宇都宮	飛住(n=71)	90%	70%	A	B	C
	調住(n=96)	85%	50%	C	C	B
各務原	飛住(n=99)	90%	50%	B	C	A
	調住(n=40)	90%	35%	C	C	A
浜松	飛住(n=57)	90%	60%	B、C	A	C
	調住(n=77)	90%	65%	C	C	A

A.若い人の呼び込み、B.空地・空家の管理・手入れ、C.日常生活で使える公共交通
①居住を継続する割合 ②居住地への満足度 ③「早急に必要」が最も多いもの
④「いずれ必要」を含めて最も多いもの ⑤「いずれ必要」を含めて2番目に多いもの

表4 住宅団地の現況と自治体の方針

都市	宇都宮		八戸		各務原		岐阜	浜松		
	飛住	調住	飛住	調住	飛住	調住	飛住	飛住	調住	
現況	①	5.5km	6.5km	5.4km	6.8km	5.4km	7.5km	8.4km	7.5km	8.3km
	②	299.3㎡	238.1㎡	274.2㎡	266.2㎡	236.5㎡	202.5㎡	213.6㎡	233.6㎡	232.4㎡
	③	500m圏内	1km圏内	団地内	2km圏内	2km圏内	2km圏内	2km以上	1km圏内	1km圏内
	④	団地内	1km圏内	団地内	2km圏内	500m圏内	2km圏内	500m圏内	団地内	1km圏内
	⑤	1~3本	1本以下	4本	1~2本	1本	1本※	1~2本	6本	1日3本
自治体の方針	⑥							人口増加や産業拡大に伴って基盤整備を積極的に計画、実施。		
	⑦				・都市中心部への人口誘導を優先、団地への積極的な人口誘導は実施しない。 ・現状維持、新たな商業・医療機能を誘致しない。			・具体的な方針は平成30年度の立地適正化計画で示す。 ・市街化区域に人口を誘導、調整区域でも基盤の整備された場所へ緩やかに誘導。		
	⑧							・現状維持、調整区域のため、積極的な人口誘導は実施しない。 ・公共交通による生活利便性の向上施策を検討中(宇都宮)、実施済み(八戸、各務原、岐阜)。		

①中心駅からの距離 ②戸建て住宅の平均敷地面積 ③最寄りの商業施設 ④最寄りの医療施設 ⑤公共交通の頻度(時間) ⑥人口増加時代の開発姿勢 ⑦飛び市街化区域の今後の扱い ⑧調整区域住宅団地の今後の扱い ※デマンドタクシー

各務原市では飛び市街化区域、調整区域ともに積極的に人口誘導する考えはなく、中心市街地への人口誘導を重視する。日常生活に必要な施設の立地や住民の満足度を踏まえると、自治体の方針は正しいと考えられる。住民からの満足度は低いが、交通弱者への救済措置により住宅団地の住民へのサポート体制ができていているといえる。

5. 飛び地状の郊外住宅団地の課題と提言

(1) 現況分析と居住継続意向を踏まえた課題と対策

開発後30年以上を経た郊外住宅団地が抱える問題として、高齢化が進み、人口・世帯人員が減少傾向にあることが明らかになった。日常利用施設や公共交通の有無に関係なく、住民の居住継続意向が強いことが住民アンケートで示された。60歳以上の世帯が最も多くを占めること、移動手段が自家用車主体であることから、どの住宅団地でも今後10～20年で自家用車を運転できなくなる世帯が急増すると考えられる。また、世帯数が減少し空き家が急増することが懸念される。本研究では住宅立地後30年程度を経過した住宅団地について取り上げたが、平成元年以降に開発された郊外部の住宅団地でも今後同様の状況が発生することが懸念される。

短期的な対策として日常生活の利便性が低い住宅団地では高齢化に伴い自家用車を運転できなくなる住民が増えるため、住民を救済する手法を検討する必要がある。各務原市、岐阜市で既に導入されているコミュニティバス・デマンドタクシーなどの地域交通を導入し、今後増加すると想定される住宅団地の交通弱者の日常生活利便性を維持することが1つの手法として考えられる。

(2) 住宅団地ごとの今後の扱いの違い

自治体の考えとして八戸市、宇都宮市の飛び市街化区域は、郊外部の拠点として位置づけられ、住宅団地の人口誘導が検討されている(表4)。宇都宮市では生活拠点としての機能の強化も計画している。これらの住宅団地は団地内や周辺徒歩圏内に生活に必要な施設・機能が備わる。

一方、岐阜市や各務原市は、都市中心部への人口誘導を重視し、郊外の飛び市街化区域への積極的な人口誘導をしない方針である。また、岐阜市、各務原市、浜松市の飛び市街化区域は日常生活に必要な機能・施設が完全ではない。

市街化調整区域の住宅団地について、八戸市、宇都宮市、岐阜市、各務原市は、本来市街化を抑制すべき区域であるため、立地する小規模な住宅団地に人口を誘導する、または生活に必要な施設を新たに整備する方針はみられなかった。浜松市では市街化調整区域にもある程度人口が貼り付いているため、調整区域内でも基盤整備のとれた場所に誘導したい方針である。

(3) 提言

自治体が今後人口を集約し、生活機能を強化する方針である宇都宮市の飛び市街化区域は、住宅団地内や近隣に日常生活に必要な施設が立地し、居住者の満足度が最も高い。このような住宅団地は人口を誘導できる魅力があると考

られ、今後の存続・人口集約を検討しても良いと考えられる。ただし、地方都市の人口は減少に転じており、いずれは周辺地域からの人口を誘導することが困難になると考えられる。10～20年後にとどまらず、40～50年後の都市の状況を考慮して人口誘導の是非を検討する必要がある。

自治体が人口誘導を積極的に実施しない各務原市の住宅団地は、人口増加時代に「緊急避難場所」としての色合いが強く、日常生活に必要な施設が乏しい。住民の満足度が低く、日常生活に自家用車利用が前提である住宅団地では、現在居住する住宅団地の住民を救済しつつ、今後は緩やかに撤退させることも視野に入れるべきである。

調整区域の住宅団地は、浜松市を除き、住民の満足度が低い。本来は市街化を抑制する地域であり自治体も現状維持の方針である。日常生活で利用する施設や公共交通が乏しく、魅力が低いと考えられるこれらの住宅団地も、現在居住する住宅団地の住民を救済しつつ、今後は緩やかに撤退させることを検討すべきである。

【補注】

- (1) 本研究では主な市街化区域と離れた位置に、市街化調整区域をはさんで存在する市街化区域を飛び市街化区域とした。また、当初市街化区域指定時の飛び市街化区域は、「河川などにより分断されている場合を除き、当該都市のなかで、連続して面積が最も広く指定されるものから500m以上離れて指定されているもの」をすべて飛び市街化区域とした。
- (2) 平成元年以前に指定された飛び市街化区域のうち、既存市街地・周辺集落と一体で指定されず、用途地域が住居系用途地域(第1種・第2種低層住居専用地域、第1種・第2種中高層住居専用地域、第1種、第2種住居地域、準住居地域)を含むものとした。
- (3) 本研究では、最新の都市計画図を用いて住宅団地を確認できたものを市街化調整区域の住宅団地とした。市街化調整区域に住宅団地が立地する要因として、①区域区分指定前に住宅団地が開発された②市街化調整区域になった後に開発許可等によって開発された場合がある。
- (4) 平成元年以前に飛び市街化区域が指定されても、開発・造成がすぐになされず、住宅が立地して10年に満たない住宅団地を選定する可能性があるため、国土地理院地図・空中写真閲覧サービスの航空写真を用いて大まかな住宅立地時期を把握し、研究対象となる住宅団地と都市の選定基準とした。
- (5) 国勢調査の小地域集計の区域に準じ、住宅団地のみの統計を集計できる地域とした。
- (6) 平成27年10月時点で最新のゼンリン住宅地図。
- (7) スーパーマーケット、コンビニエンスストアは平成27年10月時点でのGoogleマップ検索、医療施設・郵便局、学校、幼稚園・保育所は国土数値情報による。
- (8) 住宅団地内を通るバス・デマンドタクシー路線について国土数値情報よりバス路線図、平成27年10月1日現在のバス時刻表をバス会社HPから入手した。
- (9) 第5次宇都宮市総合計画(平成25年3月)の基本構想で、中心市街地の活性化、都市機能の集積する既存の拠点の有効活用と、拠点と中心部を結ぶネットワークの軸を強化・形成するネットワークによる「ネットワーク型コンパクトシティ」を理念として掲げた。これを実現するために平成27年2月に示された基本計画である。

【参考文献】

- 1) 濱松剛・中出文平・樋口秀(2004)「地方都市の市街化区域指定のあり方に関する研究」都市計画論文集 No. 39-3 p367-372
- 2) 廣瀬允也・越澤明・坂井文(2009)「市街化調整区域における既存住宅団地の形成背景と今後の都市整備上の課題-札幌市市街化調整区域を事例として-」都市計画学会論文集 No. 44-3 p649-654
- 3) 伊藤伸一・海道清信(2013)「郊外戸建て住宅団地における空き家・空き地及び居住者構成の変容-岐阜市可児市を対象として-」都市計画論文集 No. 48-3 p. 999-1004