

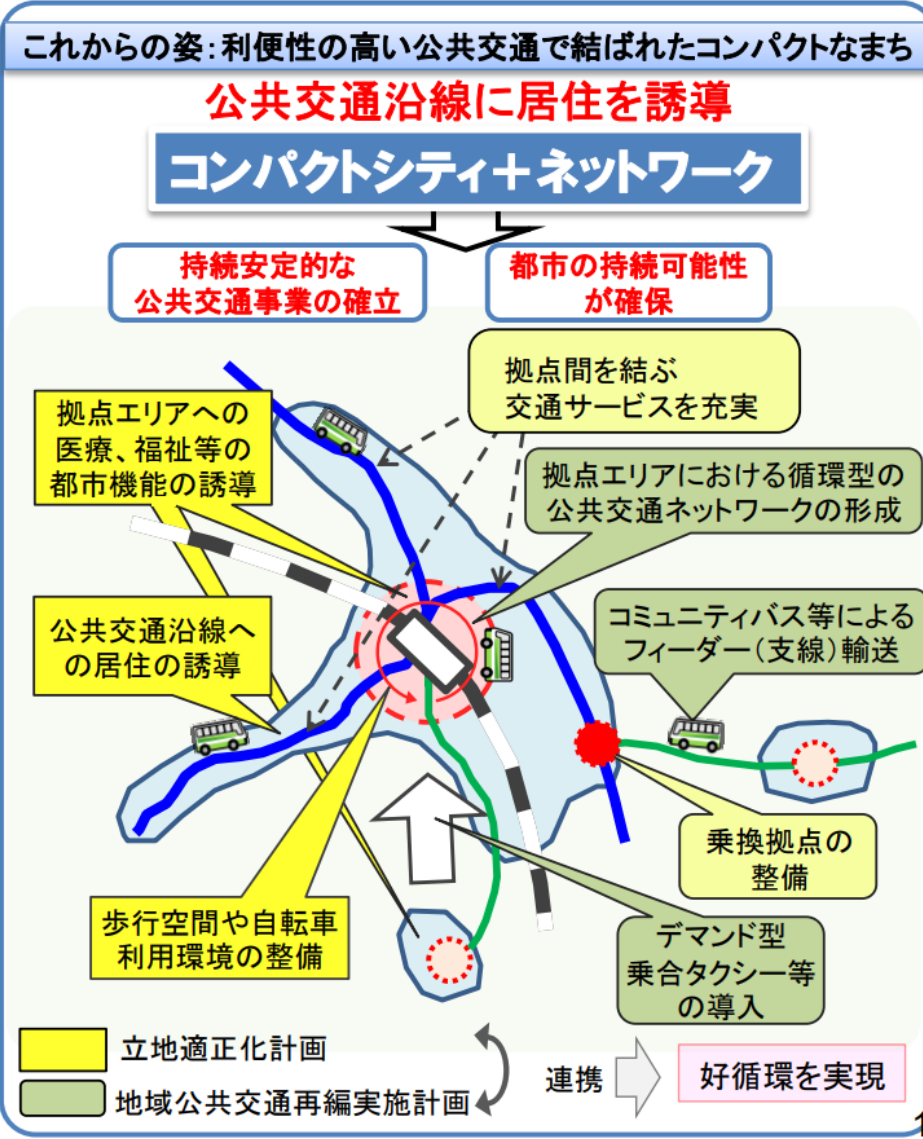
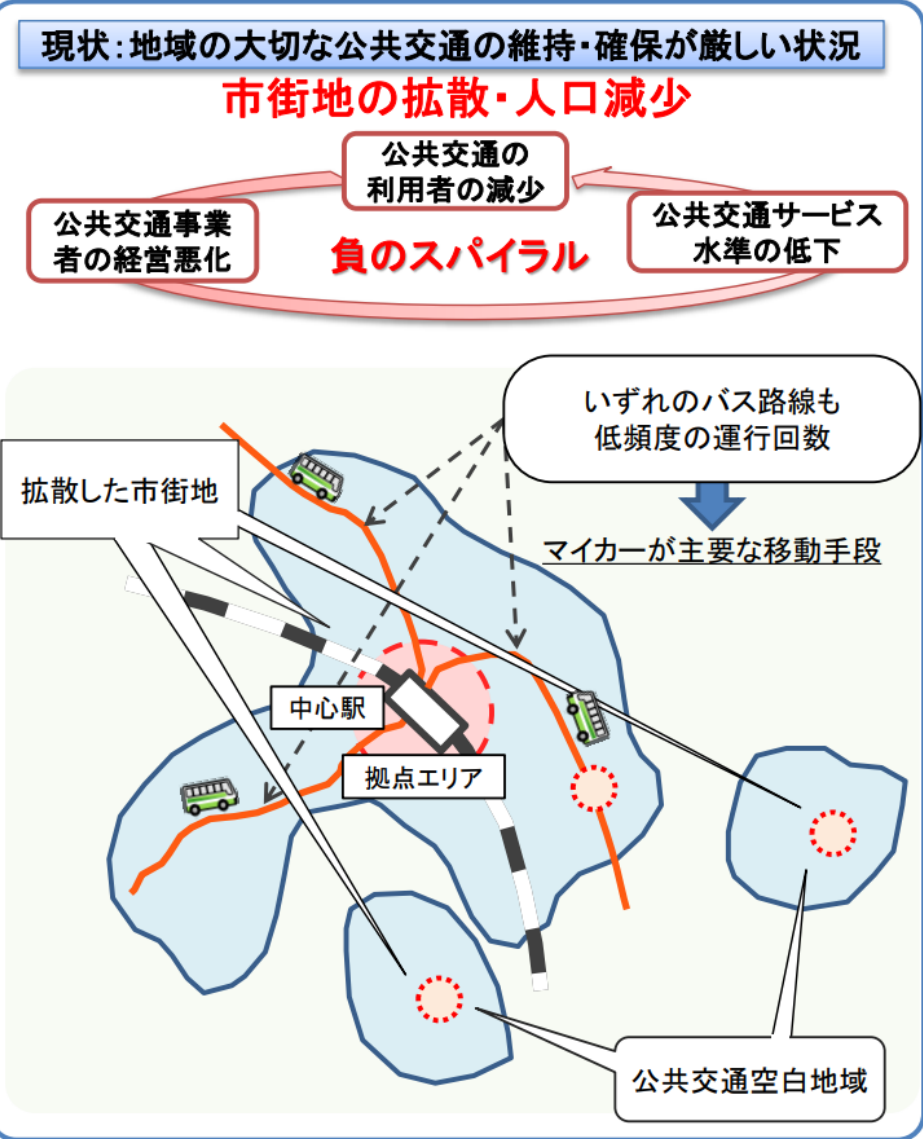
豊田市における住居立地場所が 世帯や行政の収支に及ぼす影響

本発表では、平成29年度自主研究の成果に対して頂いた意見を踏まえて、
若干の見直しを行った内容を発表します。

公益財団法人豊田都市交通研究所
主席研究員 西堀泰英

国のまちづくりの方針：コンパクトシティ+ネットワーク

立地適正化計画により、コンパクトなまちづくりを推進



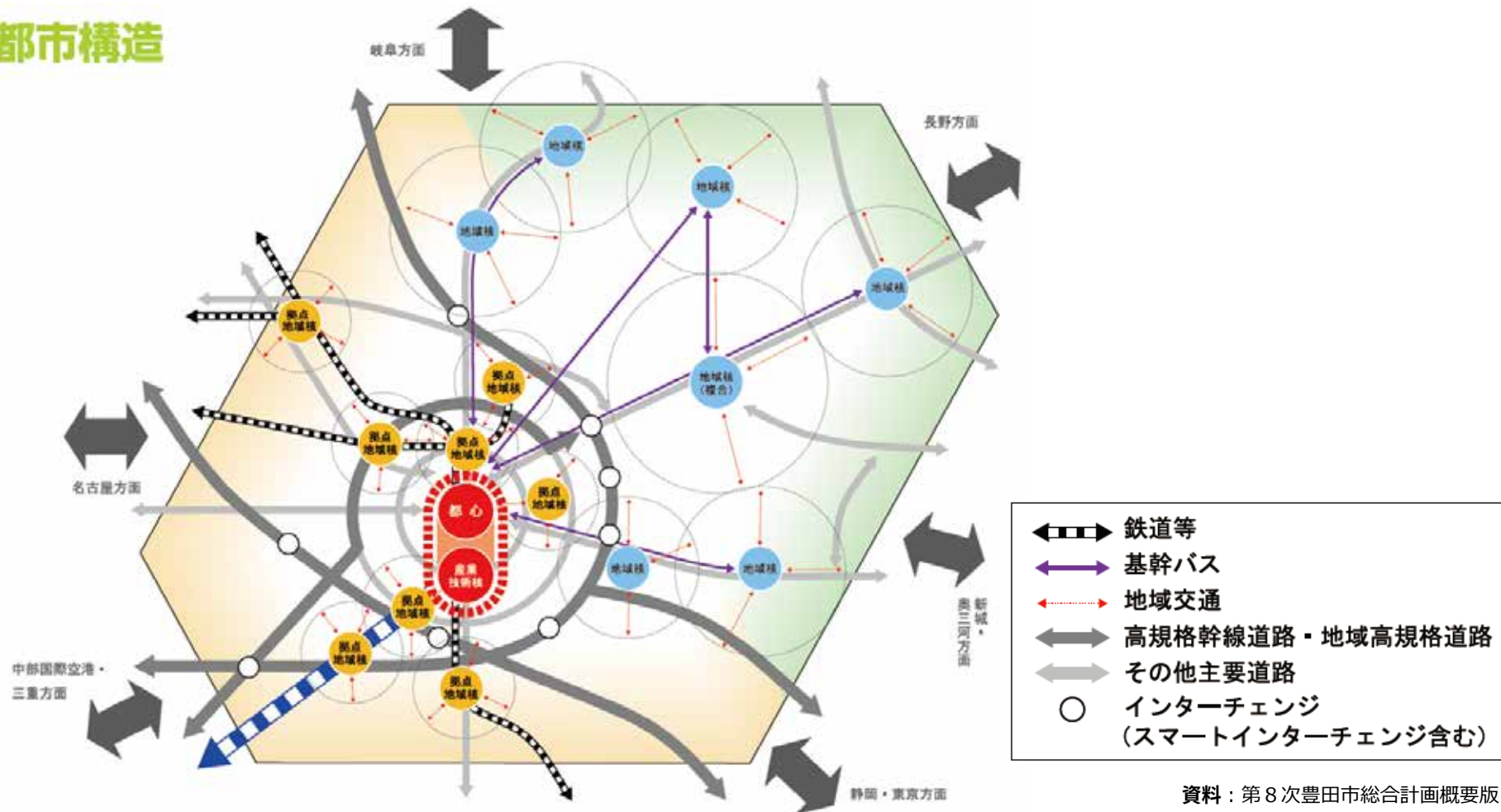
資料 国土交通省：立地適正化計画の手引き、2018.04.25

多核ネットワーク型都市構造の確立

都市機能の集積および集約、ゆるやかな居住誘導、適切な交通手段の確保

都市基盤を生かしたさらなる産業集積

都市構造



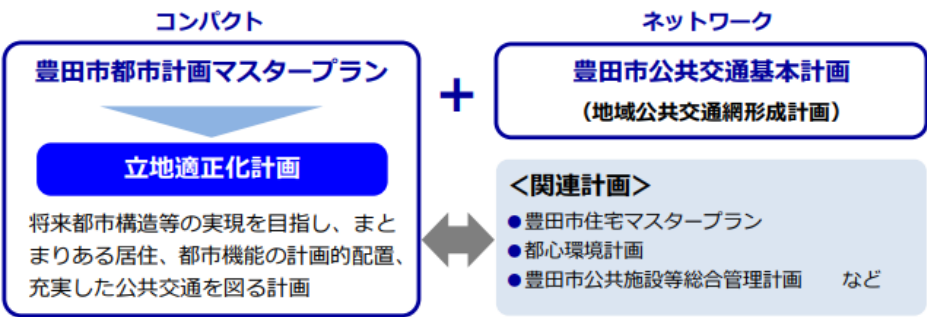
資料：第8次豊田市総合計画概要版

豊田市の立地適正化計画（案）の概要

立地適正化計画は、
「第8次総合計画」を受けて策定された、
「豊田市都市計画マスタープラン」を踏まえて策定される計画

人口減少に転換する前に、事前の準備として「持続可能な市街地」の構築が重要との考え方のもとに、平成31年3月の策定に向けて検討が進められている。

【1】豊田市における立地適正化計画の位置付け



本発表は昨年度の研究をまとめたもののため、
本発表における「居住誘導拠点」は、
立地適正化計画（案）の「居住誘導区域」と一致して
いない点に留意。

【2】各種区域の設定

具体区域は「資料2 各種区域図」参照

	市街化区域全域（除外区域※1を除く）	
	核となる市街地	核周辺・郊外市街地
方針	【集積・拡充】 あらゆる世代の居住が集積し、暮らしやすさを支える上で必要となる都市機能・生活機能が集積する、利便性の高い公共交通が利用しやすい便利で魅力的な市街地	【既存ストックの活用】 これまで発展してきた市街地における既存の都市機能・生活機能を生かし、若年代等の定住が促進され、公共交通や自動車を上手に選択しながら多世代コミュニティに支えられたゆとりある暮らしができる市街地
居住区域	居住誘導区域※2【法制度の区域】 「市街化区域全体での居住人口の維持」を基本とするため、市街化区域全域を対象とする	
	重点居住促進区域 更なる居住集積を図るべき区域	居住促進区域 現在の居住人口の維持を図るべき区域
	新市街地区域【任意区域】 当面の人口増加の受け皿となる宅地供給のため、区画整理事業等による新市街地整備を図る区域（整備後には重点居住促進区域への編入を想定）	
都市・生活機能区域	都市機能誘導区域※3【法制度の区域】 核への都市機能等の集積を図るために設定	
	拠点形成区域 居住集積と併せ、生活に必要な都市機能等の集積を図るべき区域	

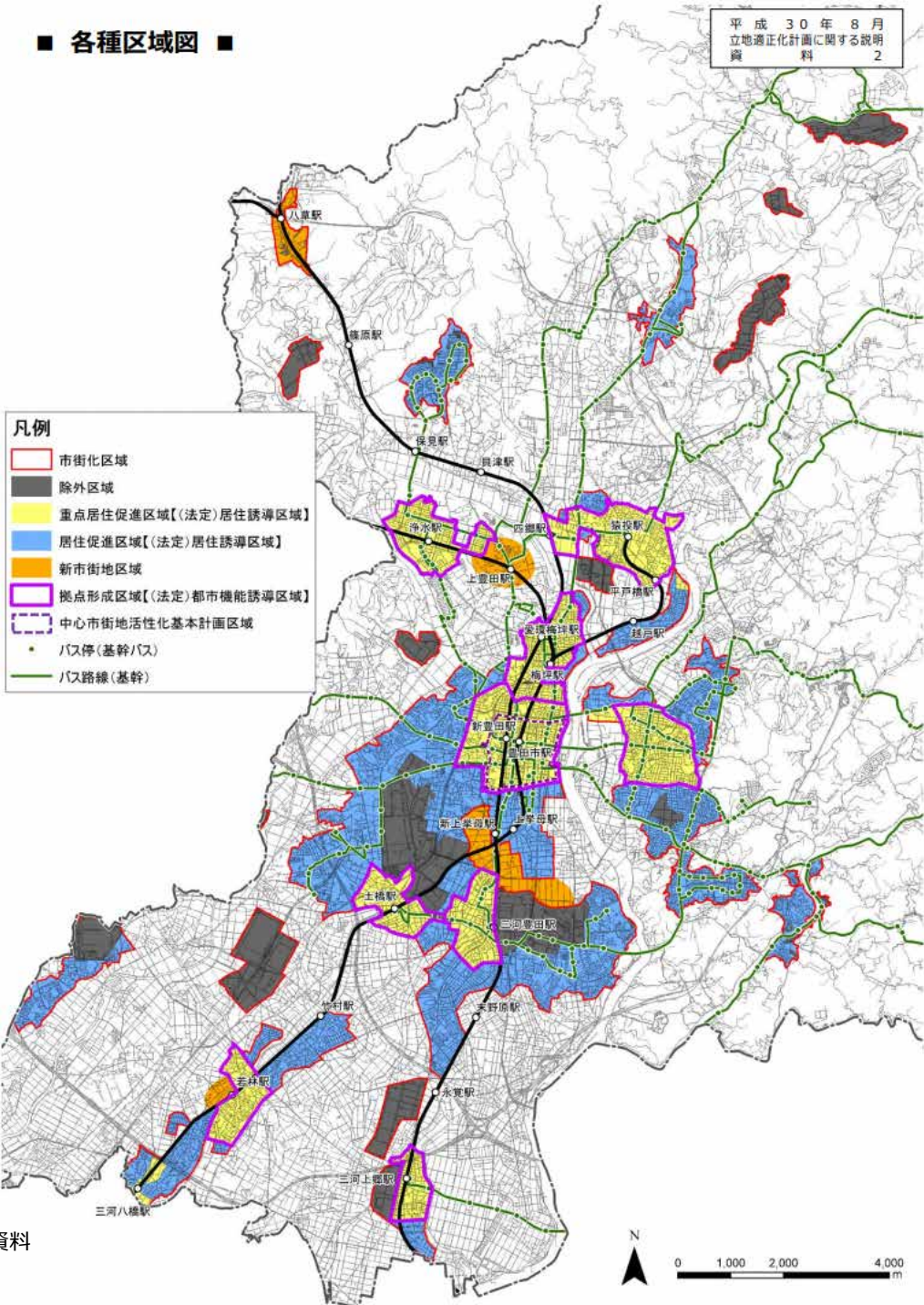
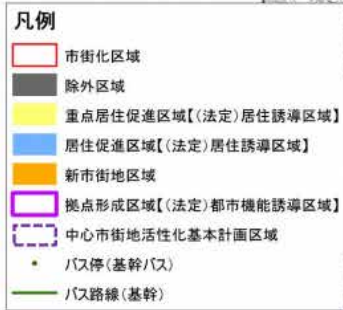
- ※1 除外区域
- 工業地：工業専用地域、工業地域及び準工業地域で継続的な工業的土地利用が見込まれる地区
 - 災害リスク：急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害(特別)警戒区域
- ※2 居住誘導区域
- 人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティを持続的に確保する区域
- ※3 都市機能誘導区域
- 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に集約する区域（居住誘導区域内に設定）

立地適正化計画（案）

各種区域図

■ 各種区域図 ■

平成 30 年 8 月
立地適正化計画に関する説明
資料 2



資料：豊田市立地適正化計画（案）のパブリックコメント資料

立地適正化や郊外化の抑制が求められる社会的背景

自治体財政への影響

福田・加藤・林（2003）

都市域の拡大は自治体財政に多大な影響を与え、その影響は地方交付税低減や高齢化進展による影響の大きさに匹敵

国交省報告書（2006）：

青森市では過去30年間に中心部から郊外への人口流出のために約350億円を投資と試算

富山市では、市街地の拡散を放置すると今後20年間で総人口が約22千人減少する一方で郊外部の人口は約19千人増加し、511haの新規開発により177億円の追加投資が発生と試算

生活環境への影響

林・土井・杉山（2004）：

社会資本整備前後の生活環境の変化を計測するためのQOL指標を定義し評価を実施

平成26年度国土交通白書（2015）

生活利便性の低下や地域の魅力の低下は、さらなる人口減少を招く悪循環に陥る（右図）

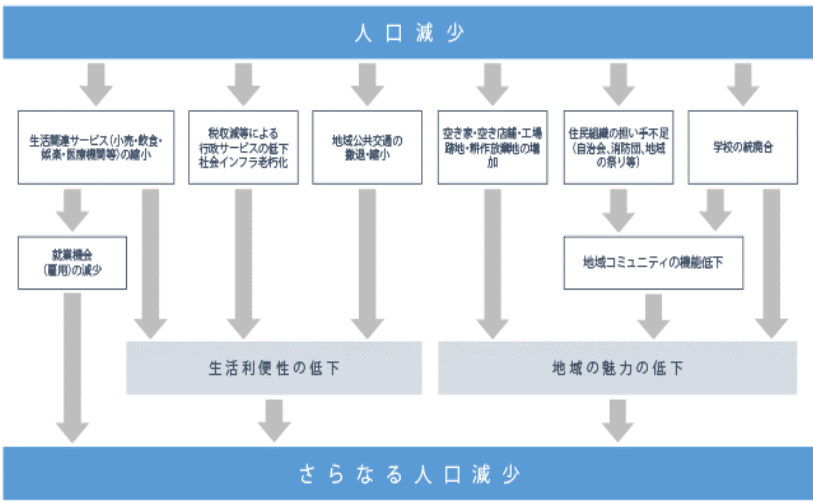
地球環境・交通安全への影響

P. Newman・J. Kenworthy（1999）：

人口密度が低い都市ほど自動車燃料消費量が多い

森本・浅香（2013）：

集約型都市では重傷事故の削減に効果がある



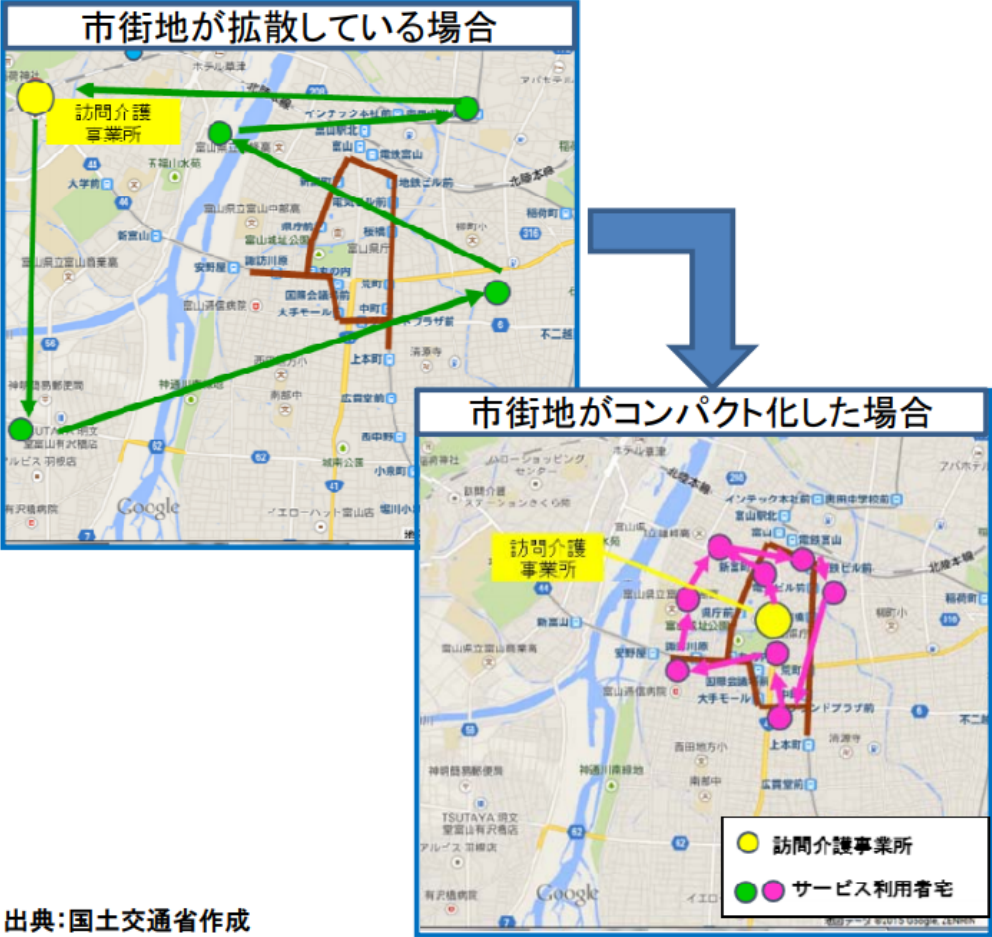
資料）国土交通省

資料：「平成26年版国土交通白書」2015

コンパクトシティ化の効果の例：訪問介護の生産性向上

- 訪問介護は、移動に時間とコストを要するため、生産性が低く、収益率も低いとされている。
- コンパクトシティ化により、まちなかへの人口の集積と介護事業所の立地が進むことで、時間あたりのサービス提供件数が増加するとともに、移動に伴うコストが減少。
- ⇒訪問介護におけるサービス提供の効率性が上昇し、事業者の生産性が向上

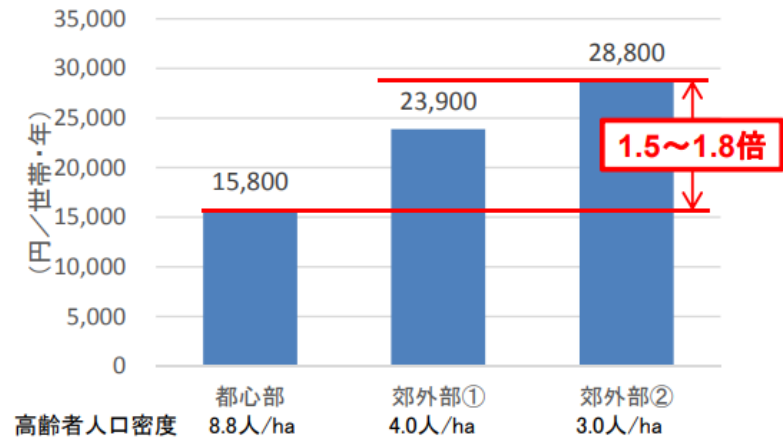
<訪問介護の生産性の向上イメージ>



出典：国土交通省作成

高齢者人口密度とホームヘルパーの年間移動費用（円/派遣世帯あたり(年間)）

- 富山市では、市の社会福祉協議会が運営する訪問介護施設について、平成15年5月から7月の実績をもとにヘルパー派遣にかかる年間移動費用を推計。
- 派遣先の人口密度が高いほど移動費用が軽減する傾向にあり、都心部の施設と郊外部の施設との差は**1.5～1.8倍**。



出典：富山市資料を基に国土交通省作成

「縮退・集約」か「誘導・拡大の抑制」か

市街地の縮退（撤退と再結集）

林らの研究を始めとする多くの既往研究で、持続可能な社会の構築に向けて提案
住み慣れた場所からの転居を強いられることは受け入れ難いのは想像に難くない

立地適正化計画制度における都市機能誘導区域・居住誘導区域

立地適正化計画では、これらを設定することで市街地のコンパクト化を目指しているが、撤退には言及しておらず、市街化調整区域は対象外

全国の計画策定の現場では「誘導」区域の指定でも反発が大きい事例もあり、
政策としての縮退は高いハードルがあると言わざるを得ない

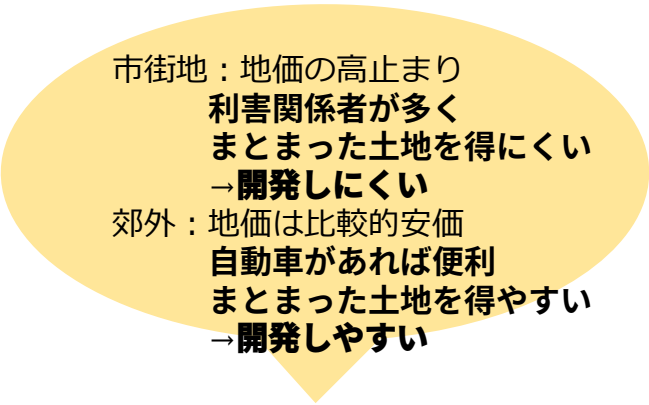
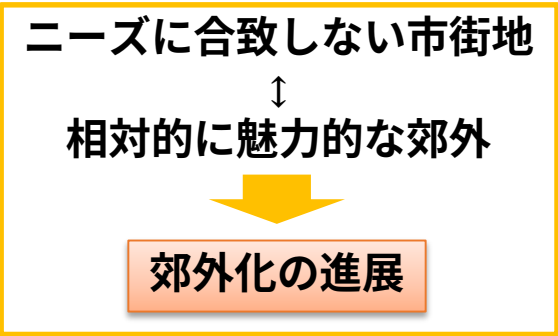
そこで、「縮退」ではなく、郊外化（新たな市街化）の「抑制」に着目

本研究の評価の考え方

郊外立地はお得なの？



郊外で市街化が進む構造の仮説

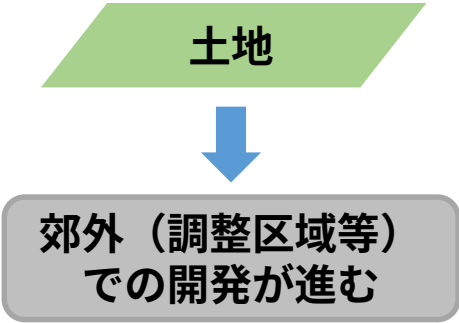


郊外立地はお得なの？



需要側
条件の良い土地を
安価に買いたい

世帯（購入者）



供給側
できるだけ
土地を高く売りたい
土地を有効活用
したい

- 個人（地主）
- 企業（不動産）
- 企業（住宅）

調整区域での
開発許可

制度・法律

できるだけ
土地や建物を
高く売りたい

わがまちの人口を
維持したい
わがまちの税収を
維持したい

行政
↑ 規制緩和

供給側：売れば儲かる立場
需要側：短期的に安価でも
長期的にも同様かは不明
行政：短期的な人口増が長期的
にもプラスかは不明
→世帯と行政に着目する

これからの豊田市の都市計画（都市計画マスタープラン案）

将来都市像

つながる つくる 暮らし楽しむ
まち・とよた

都市づくりの目標

- 1 様々な都市機能が便利に使える都市づくり
- 2 都市の活力が将来にわたって持続する都市づくり
- 3 安全で、安心して暮らし続けることができる都市づくり
- 4 環境にやさしく、個性や魅力を高める都市づくり

核

都心核、産業技術核、拠点地域核、地域核

拠点

都市機能連携拠点、産業誘導拠点、居住誘導拠点、交流促進拠点

上位計画である第8次総合計画（2017）では「ゆるやかな居住誘導」を目指すと明記
→都市マス（案）にも居住誘導拠点の位置づけ

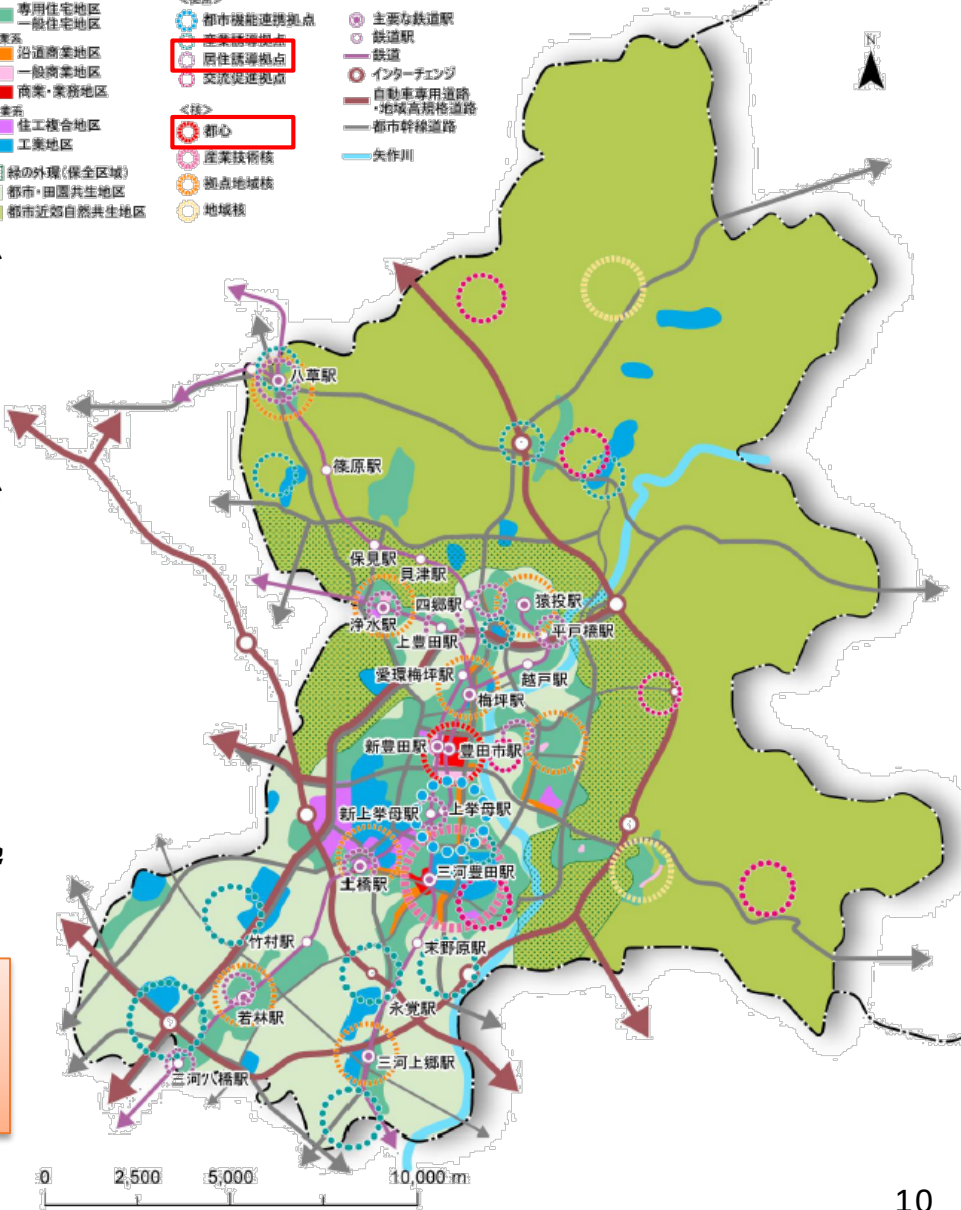
土地利用構想図

- 凡例
土地利用区分
住居系
● 専用住宅地区
● 一般住宅地区
商業系
● 沿道商業地区
● 一般商業地区
● 商業・業務地区
工業系
● 住工複合地区
● 工業地区
緑の外環（保全区域）
● 都市・田園共生地区
● 都市近郊自然共生地区

- <拠点>
● 都市機能連携拠点
● 産業誘導拠点
● 居住誘導拠点
● 交流促進拠点
<核>
● 都心
● 産業技術核
● 拠点地域核
● 地域核

- 主要な鉄道駅
● 鉄道駅
● インターチェンジ
● 自転車専用道路
● 地域高規格道路
● 都市幹線道路
● 矢作川

資料：豊田市都市計画マスタープラン案
※既に計画は完成しているが、研究時は案であったためこれを表示



豊田市の都市計画を踏まえた地域分類

これからの豊田市の都市計画の考え方を踏まえ、豊田市の都市計画区域を5地区に分類する

表 5地区の分類

区分	名称	位置付け
市街化区域	①都心	市街化区域かつ都心
	②居住誘導拠点	市街化区域かつ居住誘導拠点
	③その他市街化区域	上記以外の市街化区域
市街化調整区域	④誘導拠点近隣調整区域	都心や居住誘導拠点に含まれる市街化調整区域
	⑤市街化調整区域	上記以外の市街化調整区域

地区分類の方法
都心や居住誘導拠点は、豊田市都市計画マスタープラン
案の図に示された範囲をもとに地域を設定した

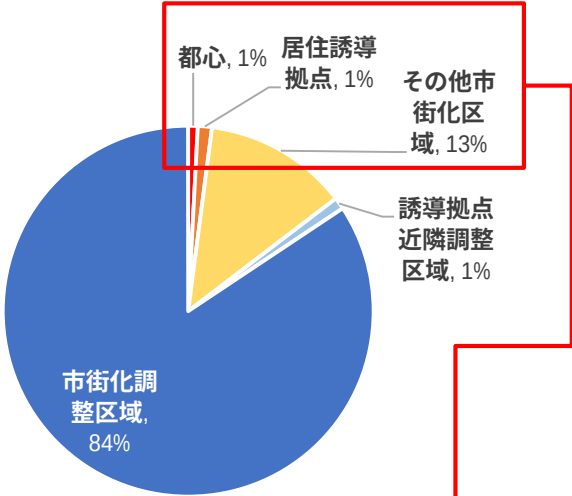


図 地区別の面積割合

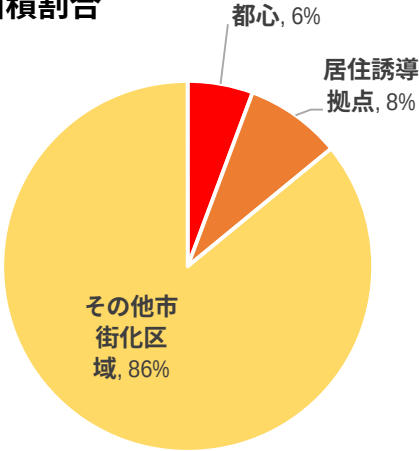


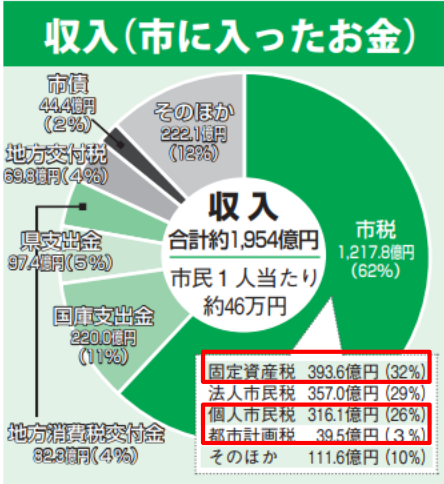
図 市街化区域内の面積割合

検証の対象とする指標（収入と支出）

立地場所や立地有無により大きく変化し得る指標を対象とする

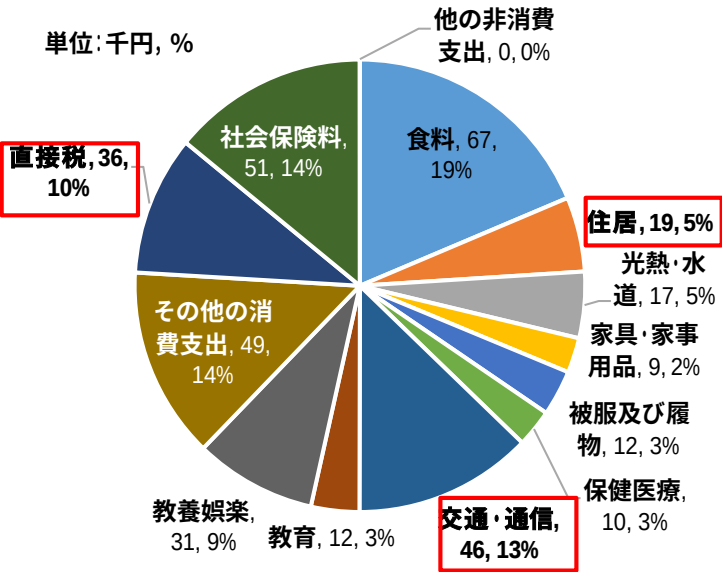
行政 歳入：市民税、固定資産税、都市計画税
歳出：扶助費、維持管理費

家計 支出：住居や交通の費用、税金（固定資産税、都市計画税）



豊田市予算関係指標の動向

	H17→H28の変化	H28/H17
歳入		
個人市民税	256億円→316億円	124%
固定資産税	329億円→396億円	120%
都市計画税	36億円→39億円	111%
歳出		
維持管理費	11億円→16億円	144%
扶助費	131億円→282億円	215%
衛生費	214億円→141億円	66%
人口	411千人→425千人	103%



平成28年度一般会計決算で市民1人当たりに使われたお金は440,125円

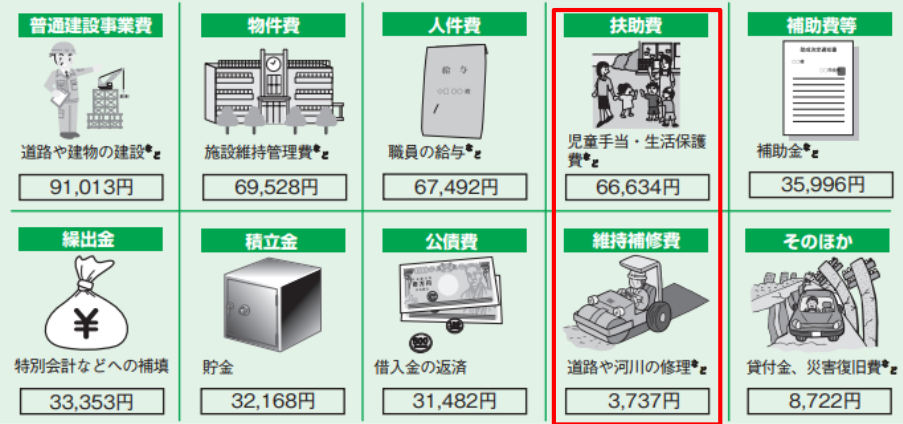


図 家計の支出（実支出、勤労世帯）の構成比

住居の細項目
家賃地代、設備修繕・維持
交通・通信の細項目
交通、自動車等関係費（購入・維持等）、通信
直接税の細項目
勤労所得税、個人住民税、他の税

検証で取り上げる住居の分類

住居の形態（持家・賃貸、戸建・共同）により税金や維持費等の費用が異なることや、都市計画上の位置づけ（用途地域における低層・中高層）も異なることから、次のように分類する

表 検証で取り上げる住居の分類

	戸建	共同
持家	対象	対象
賃貸	対象外 検証に必要な指標が得られにくいため	対象

用いる指標の説明

主体	分類	指標	説明	出典
家計	住宅費 (支出)	地代（持家戸建住宅のみ）	平米あたり地価と敷地面積を乗じて算出 ローン年数35年で除した値 地区別の平均地価の差を考慮	路線価（2017）、住宅着工統計（2017）、調地区の基準、分譲実績
		建物代（持家のみ）	戸建て住宅は建物価格（（土地+建物価格）-土地価格）、共同住宅は分譲価格（新築と中古価格の平均）ローン年数35年で除した値	国土交通省土地総合情報システム、不動産業統計集
		住宅購入時の金利（持家のみ）	ローン年数35年、金利0.3%の際の支払額の増加分	左記条件で計算
		管理費・修繕積立金（持家共同住宅のみ）	共同住宅の維持に必要な費用	マンション総合調査（2013）
		家賃・共益費	賃貸住宅の家賃と共益費	住宅土地統計調査（2013）
	交通費 (支出)	自家用車経費	2千円/日/台×365 ①②は1台、③④は2台、⑤は3台	経費はJCOMMホームページ
		公共交通経費	1.2千円かかると仮定 ①②のみを対象	左記条件で計算
	税金 (支出)	市民税	市民税収を納税義務者数で除して算出	豊田市予算執行実績報告書（税収額）、豊田市統計書（納税義務者数）
		固定資産税（土地・建物）	税収を納税義務者数で除して算出、地域別の面積や路線価を考慮、建物は持家のみ、土地は戸建てのみ	豊田市予算執行実績報告書（税収額）、豊田市統計書（納税義務者数）
		都市計画税	固定資産税と同様の方法で設定。ただし市街化区域のみ	豊田市予算執行実績報告書（税収額）、豊田市統計書（納税義務者数）
行政	税收	市民税	家計の市民税と同様の方法で設定	家計の市民税と同様の方法で設定
		固定資産税（土地・建物）	家計と同様の方法で設定。ただし、市街化区域内での土地は農地の評価額が高額のため加算しない	家計の市民税と同様の方法で設定
		都市計画税（土地・建物）	家計と同様の方法で設定。ただし、市街化区域内の土地は農地の評価額が高額のため加算しない	家計の市民税と同様の方法で設定
	支出	都心居住促進費	都心居住を促進するために条件を満たした場合に行政が支出する費用 政策的支出であるため経常しない	富士通総研経済研究所研究レポートなど
		基盤維持費	次頁の考え方で算出 都心は基盤整備が進んでいるため新たな維持費は生じないと仮定	公共施設更新費用試算ソフトの仕様書
		扶助費	扶助費を世帯数で除した値 児童手当や生活保護費	豊田市予算執行実績報告書（税収額）

用いる指標の説明（維持管理費算出の考え方・路線価）

住宅開発に伴い発生する維持管理が必要なインフラの考え方

戸建住宅の場合、下図に示すような開発を考える

- ① 豊田市の開発許可データにある住所から開発区域を特定する
- ② 開発区域内で整備された道路延長を計測し、開発面積当たりの道路延長を算出する
- ③ 開発許可データより、開発面積当たりの分譲戸数を算出する
- ④ 上記②と③より戸数あたりの道路整備延長を算出する
- ⑤ ただし、都心では他地域よりインフラ整備が進んでいることから、行政に移管する道路延長はないと仮定する



図 開発許可データから抽出した開発区域の例

路線価から算出する地区別の平均地価

路線価を地区別に集計して平均値を算出
路線価の地点別平均



図 路線価データのイメージ

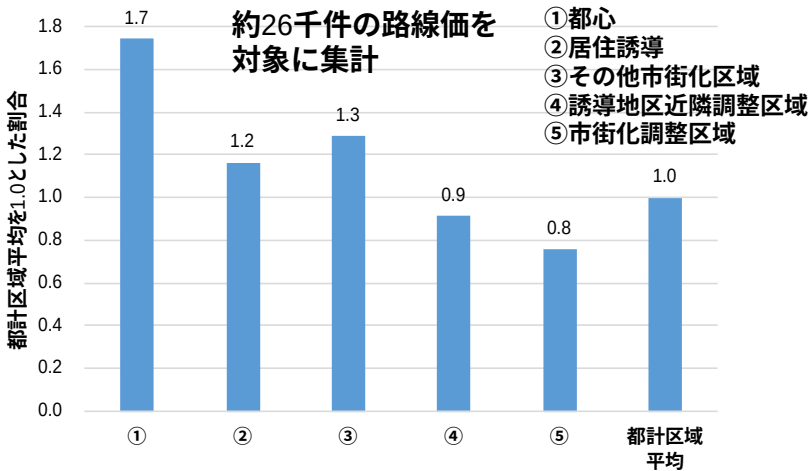


図 路線価（普通住宅）の5地区別平均値の比率

検証結果

凡例	土地代・建物代・インフラ費
	交通関係費用
	税金

主体	費用・効用の種類	項目	単位 (年間)	持家戸建住宅					持家共同住宅				賃貸共同住宅			
				都心	居住誘導	その他市街化区域	誘導地区近隣調整区域	市街化調整区域	都心	居住誘導	その他市街化区域	全市街化調整区域	都心	居住誘導	その他市街化区域	全市街化調整区域
個人 (世帯)	支出	土地代	千円/m2	81	54	60	43	35	0	0	0	0	0	0	0	0
		建物代	千円/戸	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	28,595	28,595	28,595	28,595	0	0	0	0
		敷地面積	m2	100	150	200	260	260	-	-	-	-	-	-	-	-
		土地代(年割)	千円/世帯	231	231	343	319	260	0	0	0	0	0	0	0	0
		建物代(年割)	千円/世帯	514	514	514	514	514	817	817	817	817	0	0	0	0
		金利	千円/世帯	224	224	257	250	232	245	245	245	245	0	0	0	0
		管理費・修繕積立金	千円/世帯	0	0	0	0	0	324	324	324	324	0	0	0	0
		家賃	千円/世帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	960	960	960	960
		共益費	千円/世帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	48	48	48
		自家用車経費	千円/世帯	650	650	1300	1300	1950	650	650	1300	1950	650	650	1300	1950
		公共交通利用費	千円/世帯	438	438	-	-	-	438	438	-	-	438	438	-	-
		市民税	千円/世帯	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
		固定資産税(土地)	千円/世帯	87	87	128	118	98	0	0	0	0	0	0	0	0
		固定資産税(建物)	千円/世帯	126	126	126	126	126	111	111	111	111	0	0	0	0
		都市計画税(土地)	千円/世帯	31	31	45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		都市計画税(建物)	千円/世帯	31	31	31	0	0	20	20	20	0	0	0	0	0
		支出計	千円/世帯	2,473	2,473	2,884	2,768	3,320	2,745	2,745	2,957	3,587	2,236	2,236	2,448	3,098
	収支		千円/世帯	-2,473	-2,473	-2,884	-2,768	-3,320	-2,745	-2,745	-2,957	-3,587	-2,236	-2,236	-2,448	-3,098
行政	歳入	市民税	千円/世帯	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140	140
		固定資産税(土地)	千円/世帯	0	0	0	118	98	0	0	0	0	0	0	0	0
		固定資産税(建物)	千円/世帯	126	126	126	126	126	111	111	111	111	0	0	0	0
		都市計画税(土地)	千円/世帯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		都市計画税(建物)	千円/世帯	31	31	31	0	0	20	20	20	0	0	0	0	0
		収入計	千円/世帯	297	297	297	384	364	271	271	271	251	140	140	140	140
	歳出	基盤維持費(道路)	千円/世帯	0	13	13	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0
		基盤維持費(上水)	千円/世帯	0	17	17	17	17	0	0	0	0	0	0	0	0
		基盤維持費(下水)	千円/世帯	0	22	22	22	22	0	0	0	0	0	0	0	0
		扶助費	千円/世帯	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160
		支出計	千円/世帯	160	212	212	212	212	160	160	160	160	160	160	160	160
	収支		千円/世帯	137	85	85	172	152	111	111	111	91	-20	-20	-20	-20

検証結果（立地場所の違いが家計の支出に与える影響）

持家戸建：都心と居住誘導拠点の支出が最も少ない

- 土地代の差は敷地面積の差で相殺される
- 交通費用による差が大きい

持家共同：都心と居住誘導拠点の支出が最も少ない

- 交通費用による差が大きい

賃貸共同：都心と居住誘導拠点の支出が最も少ない

- 交通費用による差が大きい

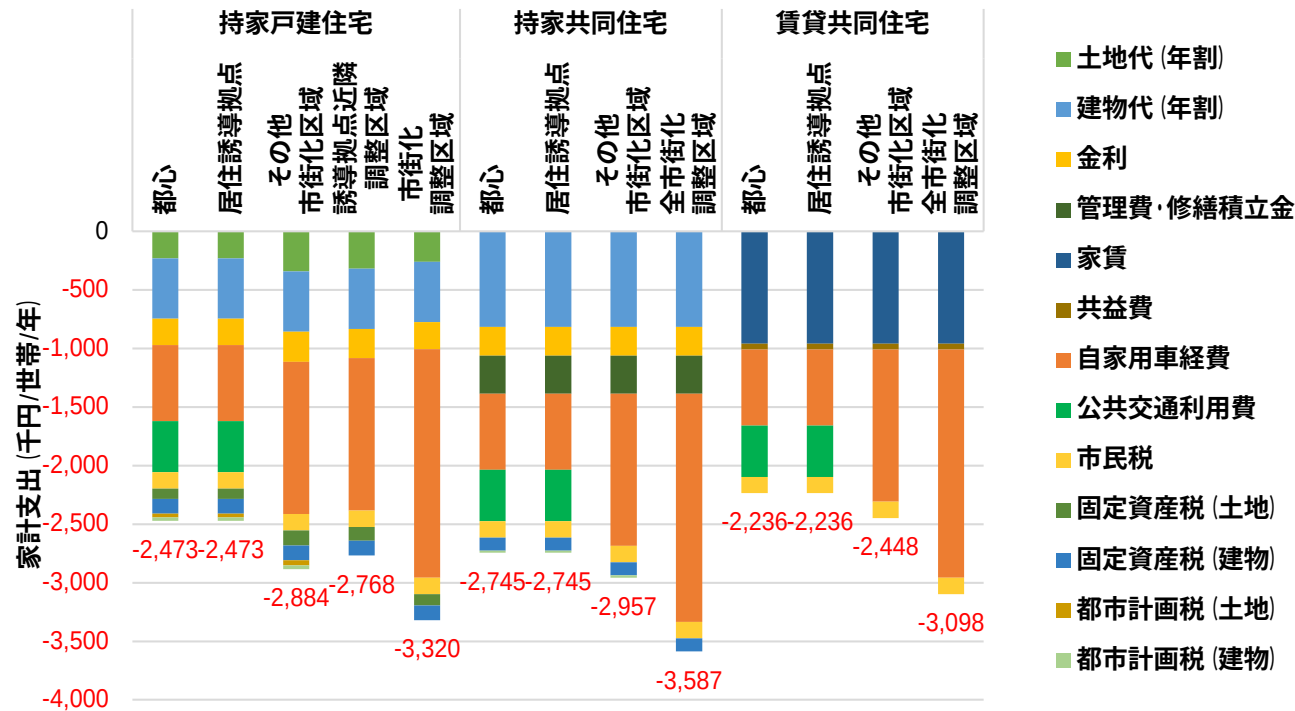


図 立地場所・居住形態別の家計支出

検証結果（立地場所の違いが行政の収支に与える影響）

持家戸建：市街化調整区域の利益が最も大きく、次いで都心が大きい

- 市街化調整区域のメリットは線引き制度に起因するもの
- 市街化調整区域内では農地の固定資産税が極めて安価であるため開発により増収
- 都心ではインフラ維持コストの増加なしと見込んでいるため支出を抑制

持家共同：市街化区域内が大きく地区別の差はない

- 市街化区域内は都市計画税の分だけ収入が大きい

賃貸共同：市街化区域の内外にかかわらず地区による差はない

- 市民税と扶助費の差額のみで収支が決定

※居住者増による様々な経済波及効果は考慮していない点は留意が必要

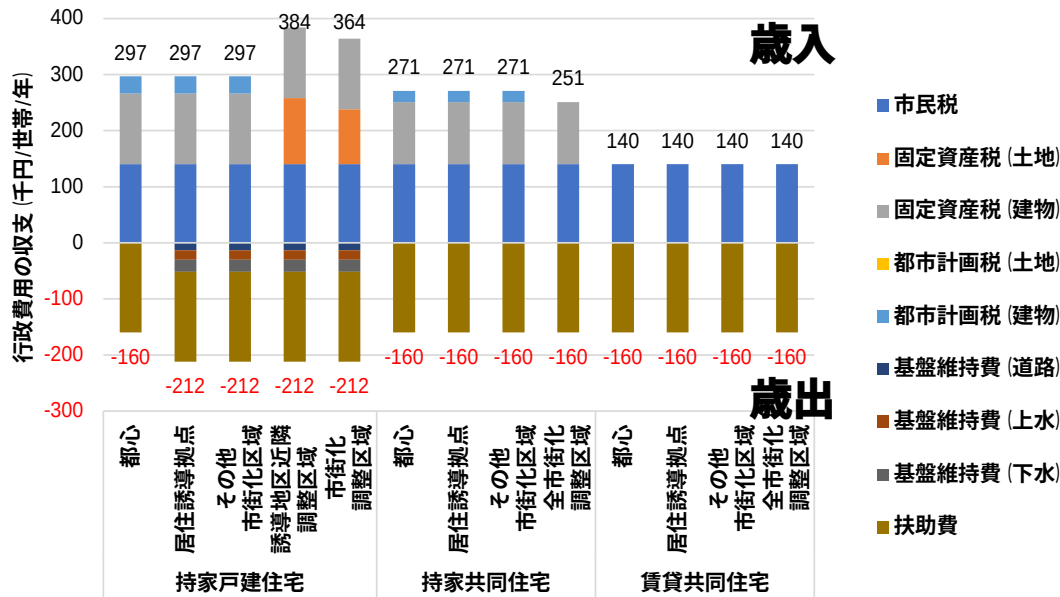


図 立地場所・居住形態別の行政の歳入歳出（内訳）

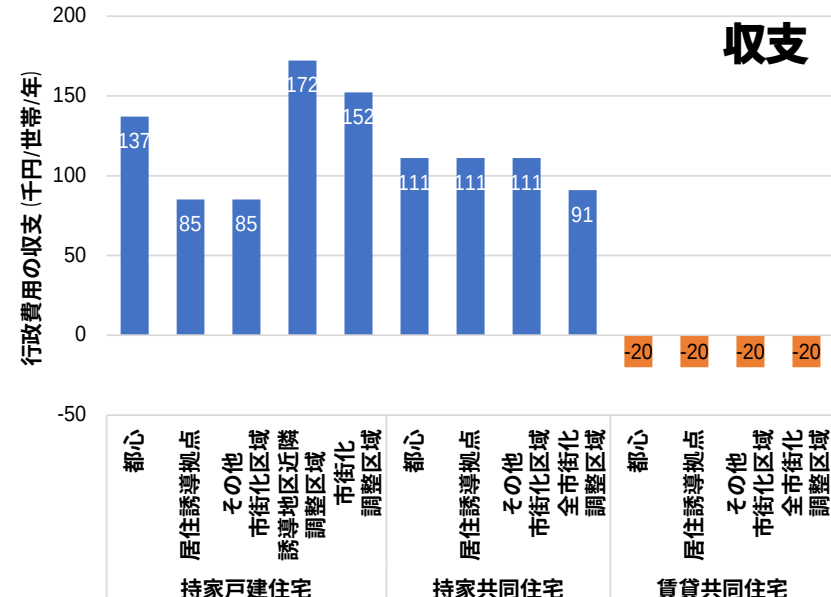


図 立地場所・居住形態別の行政の収支（収支）

居住地の違いによる世帯の家計や行政の財政に及ぼす影響を分析

世帯の支出

都心や居住誘導地区のメリットが大きい

→都心環境計画や立地適正化計画を推進し、これらの地区への立地のメリットを高める事が重要

行政の収支

都心や居住誘導地区のメリットが大きくない場合があるものの、都市計画の考え方などを踏まえた政策判断としては都心や居住誘導地区への誘導が合理的

「ゆるやかな居住誘導」を推進する施策として、都心や居住誘導地区の魅力を高める投資が重要

都心環境計画（2016策定）や立地適正化計画（策定中）の確実な実行により

、
都心や居住誘導地区（重点居住促進区域）への投資を行うことで、
地区の魅力を高めることで居住者の誘致にもつながると期待できる

提案 1：居住誘導拠点における鉄道駅周辺利便性の向上

居住誘導拠点（駅周辺）において公共交通利用を前提とした暮らしを選択することで、世帯のメリットがさらに高くなる

○駅アクセスの観点からの方策

駅アクセス歩行空間や駐輪場の確保、Ha:moなどのシェアリングサービスの導入

○駅周辺の利便性の観点からの方策

小売りや飲食店、医療施設、カーシェアリングステーションの誘致

提案 2：都心居住を増やすための促進費の導入

持家戸建て住宅が立地した場合の行政の収支は、都心と他の地区で年間約5万円の差がある。この差額分の一部を都心居住促進費に割り当てる

表 都心居住を増やすためのインセンティブの例

	購入（分譲）	賃貸
富山市	50万円／戸	1万円／年、3年間
岐阜市	上限50万円／戸	上限24万円／年

資料：富士通総研（FRI）経済研究所 研究レポートNo.444 縮小まちづくりの戦略ーコンパクトシティ・プラス・ネットワークの先進事例ー, 2017.

まとめと留意点

まとめ

世帯と行政のそれぞれの立場から、居住地の違いによる世帯の家計や行政の財政に及ぼす影響を分析

世帯の観点からは、都心や居住誘導拠点に立地することでメリットが大きくなることを確認

駅周辺利便性の向上や、都心居住促進費の導入などを提案

留意点

多くの仮定を置いた検討であること（インフラ維持費、交通費等）

入手可能な統計データは駆使したが十分でないデータがあること（建物代等）

地域分類別に平均化していること（個別の地点では結果が異なる場合がある）

立地による波及効果を考慮していないこと（居住者増による経済波及効果等）

将来的な地価の変動を考慮していないこと

居住地の違いによる利便性の差などを考慮していないこと（職場までの距離等）

ご清聴ありがとうございました。
