

みなとまちづくりと 立地適正化計画の「融合」について

鈴木洋¹・横内憲久²・高橋健太³

¹ 非会員 (株) 地域開発研究所 代表取締役 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: suzuki@rdco.co.jp

² 正会員 日本大学 名誉教授 (〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1 丁目 8-14)
E-mail: yokouchi.norihisa@nihon-u.ac.jp

³ 非会員 (株) 地域開発研究所 研究部 研究員 (〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)
E-mail: takahasi@rdco.co.jp

わが国では少子高齢化から派生する空き家問題、市街地の空洞化、コミュニティの崩壊など喫緊の社会問題が顕在化している。その対策のひとつとして、国は 2014 年都市再生特別措置法の一部を改正して、都市のコンパクト化を促進させる立地適正化計画を制度化した。しかし、どこにコンパクトシティの核を設定するのかなどが明確化されておらず計画はなかなか進まない。一方、都市の港湾においては、物流システムの変革などにより遊休地などが現れ、その利活用が問われる中、港湾空間と融合したコンパクトシティの形成は、「21 世紀への港湾」が提唱した、みなとが有する歴史・文化・環境を活かした「生活空間」を港湾空間に導入するという概念の再考といえよう。本研究は、これら 2 つの都市的課題を解決に向かわせる一つの方策として双方の利点をまちづくりに取り入れることをここでは「融合」と称し、事例を通して、新たな「みなとまちづくり」のあり方を検討しようとするものである。

Key Words: みなとまちづくり, 立地適正化計画, 臨港地区, 港湾法, コンパクトシティ

1. 研究の背景と目的

1960, 70 年代の高度経済成長期や 1990 年代前後のバブル経済期などの時代を中心に、都市は外縁的拡大を繰り返して、肥大化していった。そのため、拡大した地方自治体は、近年の加速度的な少子高齢化によって、空家問題やコミュニティの崩壊などを引き起こし、その対応に苦慮している。その対策のひとつとして、国は 2014 年に都市再生特別措置法の一部を改正し、都市のコンパクト（縮小都市）化を促進させるため、市町村を対象として、立地適正化計画を制定した。

立地適正化計画は、人口密度の維持・向上を図る地域として、「居住誘導区域」を定め、その「居住誘導区域」内に商業・業務・文化機能等の都市機能を充実させるために「都市機能誘導区域」を設定し、それぞれの機能を誘導することによって「コンパクトシティ化」の実現を目指す。

今後は、全国的にこのような考えを基に市街地整備が展開されることとなるが、コンパクトシティの定義があやふやなため、どこに領域を設定するのかなど決定的な要因は定かではなく、当該計画を策定する市町村として

は、どのように地域特性に応じた都市再編を推進すべきかなどの課題も少なくなく、計画づくりはなかなか進捗しない状況にある¹⁾。

国土交通省によれば、2019 年 7 月末現在で立地適正化計画について具体的な取組を行っている市町村は 477 であり、全国の 1,741 市町村（総務省 2019.10.1 現在）の 27%に留まっている。さらに、このうち計画を公表している市町村は 272 (16%) であり、都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村は 269 ^{註1}となっている。

一方、コンパクトシティ化を進める市町村の中には、港湾が立地する市町村も多く存在する。港湾空間においても近年は、物流システムの変革などにより遊休地などが現れ、その利活用が問われている。そんななか、近年増加しているクルーズ船によるインバウンド客の受入や地域活性化など、都市空間と連携しつつ、都市内の貴重な自然海域を有する港湾空間の良好な景観や環境を都市の賑わい形成のために有効利用することが課題となっている。加えて、本来多くの都市において「みなと」は、都市の発祥の地であり、それゆえ、そこに蓄積された歴史や文化はまちづくりにおいてかけがえのない資産であ

り、その活用が問われている。

これらの2つの課題を解決に向かわせる1つの方策として双方の利点をまちづくりに取り入れることをここでは「融合」と称し、立地適正化計画における「都市機能誘導区域」を港湾空間（臨港地区）と連携させることでコンパクトシティの核・地域を形成するなど、新たな「みなとまちづくり」の可能性について、事例を通して検討することを研究目的とする。

このことは、1985年に当時の運輸省港湾局が「21世紀への港湾」において提唱した、「みなと」の有する歴史・文化・環境を活かした「生活空間」を港湾空間に導入するという概念の再考のきっかけとなるかもしれない。

2. 研究の方法

港湾法及び都市計画法では、港湾管理者が臨港地区（港湾機能を円滑に行える地域）を定め、その地区に立地できる施設等は、港湾管理者が分区条例^{註2}によって地域の状況に沿って制定する。同様に都市計画法でも用途地域により施設等は定められるが、都市計画法で認められている施設でも、分区条例で認められていなければ建設できないこともある。換言すれば、港湾法は都市計画法の上位法として、位置づけることもできよう。

一方、立地適正化計画は、都市機能を誘導し、立地させる区域・用途を規定している。このため、今後「みなとまちづくり」を進める際には、臨港地区に都市機能誘導区域を設定することにより、都市計画的な手法である都市再生特別措置法の立地適正化計画と港湾空間の「融合」を図れることから、以下の手順に従い、「融合」の可能性を探るものである。

(1) 調査対象と分析方法

2018年1月までに、都市計画区域内に臨港地区を有し、かつ、立地適正化計画を公表している地域を抽出した上で、臨港地区と都市機能誘導区域が重複して設定されている事例を選定する（図-1）。

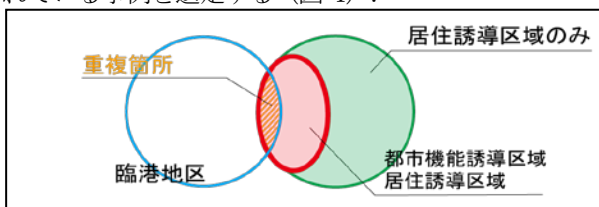


図-1 臨港地区及び都市機能誘導区域等の重複設定の概念図

(2) WEB・文献調査、ヒアリング調査及び現地踏査による各区域の設定過程の把握

上記(1)によって選定した事例の中から、特徴的な事例を抽出し、事例に対するWEB・文献調査、ヒアリング調査及び現地踏査より、各自治体における臨港地区の

位置づけを整理した上で、都市機能誘導区域の設定過程を把握する。各々の法の趣旨から、本来相容れ難い臨港地区に対して都市機能誘導区域を設定した意図を把握し、臨港地区において都市機能と港湾機能の考え方の整合性を図り、どのように計画を運用しているかなどの実態を捉える。

(3) 臨港地区をまちづくりに活用するための提案

上記(2)に基づき、臨港地区の認識や都市機能誘導区域の設定意図等を分析し、どのように臨港地区と都市機能誘導区域の考え方の整合性を図っているかについて明らかにするとともに、今後、臨港地区をまちづくりに活用することを想定した場合の都市機能誘導区域の活用による市街地と港湾の「融合」の可能性について提案する。

3. 既往研究の整理及び本研究の意義

立地適正化計画に関する研究として、酒本ら²⁾は、自治体が同計画の区域設定時に居住誘導区域と都市計画の線引き制度の関係性をどのように整理しているかなどを全国調査をもとに明らかにしている。

川名部³⁾の港湾を核とした賑わい創出に関する研究では、都市行政と港湾行政の間に、港湾に対する認識などの齟齬があるとし、民間の担うことのできる役割について言及している。また、臨港地区と立地適正化計画の区域の関係性を整理した研究として、高橋ら⁴⁾は、臨港地区と都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定状況を分類し、それぞれの区域設定をすることによって得られる効果等をまとめている。

本研究は、立地適正化計画に関する研究であるが、立地適正化計画の制度上、運用上の課題を議論するのではなく、臨港地区と都市機能誘導区域の設定区域の関係性に着目し、自治体等がどのように市街地と港湾の一体化(融合)を図るべきかについて明らかにするものであるため、類似の研究は見当たらない。

4. 調査対象事例の選出

現在、わが国において港湾は、全国で994港が指定され、そのうち臨港地区は330都市で指定されている⁵⁾。一方、立地適正化計画⁶⁾については、前述したとおり、272地域が計画を公表している。このうち、本研究では、都市計画区域内に臨港地区を設定している31地域⁵⁾を抽出し、それらの都市機能誘導区域と臨港地区の区域の関係性を整理した。その結果、臨港地区と都市機能誘導区域が重複して設定されている地域・港湾は表-1にある12地域13港湾となった。

表-1 臨港地区と都市機能誘導区域が重複して設定されている地域・港湾

調査対象	港湾概要				立地適正化計画公表年
	名称	港格	港湾管理者	分区指定	
釧路市（北海道）	釧路港	重要港湾	釧路市	○	2017年3月
藤沢市（神奈川県）	湘南港	地方港湾	神奈川県	○	2017年3月
新潟市（新潟県）	新潟港	国際拠点港湾	新潟県	○	2017年3月
輪島市（石川県）	輪島港	地方港湾	石川県		2017年3月
静岡市（静岡県）	清水港	国際拠点港湾	静岡県	○	2017年3月
海南市（和歌山県）	和歌山下津港	国際拠点港湾	和歌山県	○	2017年3月
周南市（山口県）	徳山下松港	国際拠点港湾	山口県	○	2017年3月
松山市（愛媛県）	北条港	地方港湾	愛媛県		2017年3月
	堀江港	地方港湾	松山市		
宇和島市（愛媛県）	宇和島港	重要港湾	愛媛県		2017年3月
八幡浜市（愛媛県）	八幡浜港	地方港湾	八幡浜市	○	2017年3月
四国中央市（愛媛県）	三島川之江港	重要港湾	愛媛県		2017年3月
北九州市（福岡県）	北九州港	国際拠点港湾	北九州市	○	2017年3月

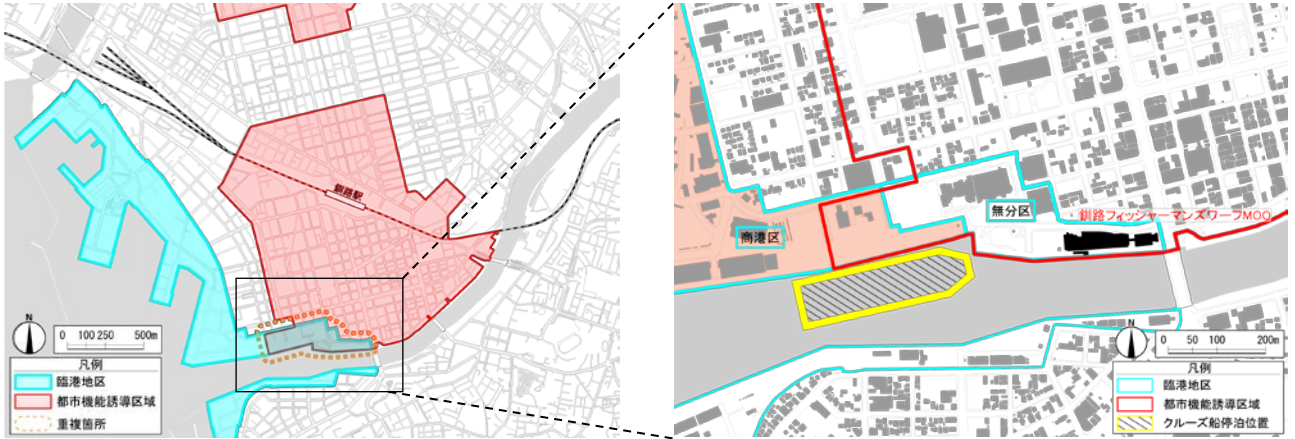
表-2 事例調査及び調査結果の概要

		釧路市（釧路港）	静岡市（清水港）	八幡浜市（八幡浜港）
田・文献調査	日時	2017年4～10月	2017年4～10月	2017年4～11月
	対象	釧路市立地適正化計画、釧路港おもてなし倶楽部HP、釧路市中心市街地活性化基本計画、釧路港リバーサイド整備計画、釧路市都市計画マスタープラン等	静岡市立地適正化計画、静岡市史、清水市史、清水港修築工事誌、静岡市中心市街地活性化基本計画、都市再生整備計画、静岡市都市計画マスタープラン、清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針等	八幡浜市立地適正化計画、八幡浜市都市計画マスタープラン、都市再生整備計画
ヒアリング調査	日時	2017年8月	2017年7月	2017年10月
	対象	1) 釧路市総合政策部都市計画課 2) 釧路市水産港湾空港部港湾空港振興課	1) 静岡市都市局都市計画部 2) 静岡市企画局企画課	1) 八幡浜市産業建設部都市計画課 2) 八幡浜市産業建設部水産港湾課
現地踏査	日時	2017年8月	2017年7月	2017年10月
	対象	臨港地区・都市機能誘導区域の範囲等		
ヒアリング結果等	都市機能誘導区域の設定	<ul style="list-style-type: none"> 市内8ヶ所に設定したうちの1ヶ所 釧路港においてクルーズ船の寄港増加を受け、クルーズ船の停泊する「耐震・旅客船ターミナル」を交通結節点として位置付け、立地適正化計画によって地域の方針及び市の重要拠点として明文化 立地適正化計画の枠組みで釧路フィッシャーマンズワーフMOOの改修などを行う可能性 	<ul style="list-style-type: none"> 市内6ヶ所に設定したうちの1ヶ所 都市再生整備計画、中心市街地活性化基本計画、清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針等の計画において、臨港地区を含めて整備計画区域を設定 上記より、用途地域や駅からの徒歩圏などを考慮した上で、臨港地区内に都市機能誘導区域を設定 清水港周辺を『海洋文化拠点』として整備する予定 昔から住民や港湾業務の関係者らが利用してきた長い生活の歴史がある 	<ul style="list-style-type: none"> 市内2ヶ所に設定したうちの1ヶ所 八幡浜港は九州地方に往来する際に、八幡浜港から出港するフェリーによって移動するなど、市民が日常的に利用できる施設・機能であり、交通拠点として市に必要 国道197号線から市内への貨物車両の流入を見込み、そこから八幡浜港フェリーターミナルを結んだ区域に都市機能誘導区域を設定
	臨港地区としての位置づけ	<ul style="list-style-type: none"> 耐震・旅客船ターミナルについてはクルーズ船の乗客を市内へ回遊させる際の重要な場所にある。また、港湾行政としても釧路フィッシャーマンズワーフMOOを釧路市の重要な観光地として認識していることから、臨港地区内であっても都市機能誘導区域として容認 釧路港は、釧路川の最河口部に位置しており、膨大な量の漁船で溢れるなどの利用の歴史の蓄積があるため、臨港地区の一部に都市機能誘導区域を設定しているとしても、特段問題になることはない 	<ul style="list-style-type: none"> 港湾管理者である静岡県と協議のうえ、港湾（臨港地区）整備などに関する地域方針を共有 港湾機能の確保の方策としては、臨港地区内に港湾機能と関連のない施設の混交を防ぐために、これまで通り分区指定により用途を制限 	<ul style="list-style-type: none"> 当該計画の策定段階から臨港地区内の整備方針を共有 今後フェリーターミナルや「観光交流施設」などの臨港地区内に立地する港湾機能などを立地適正化計画の枠組みで整備する可能性

5. 区域設定等の背景の把握及び考察

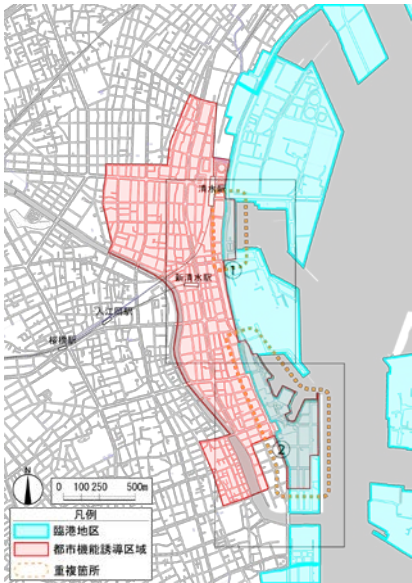
上記で選定した事例のなかでも臨港地区の分区指定がなされている8事例のうち、港格ごとに、「国際拠点

港湾」として「清水港」、「重要港湾」として「釧路港」、「地方港湾」から「八幡浜港」を選定し、詳細を検討した。



釧路市都市機能誘導区域全体図

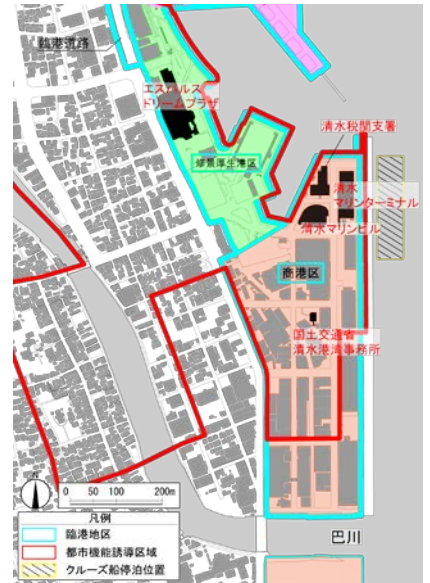
釧路市都市機能誘導区域詳細図



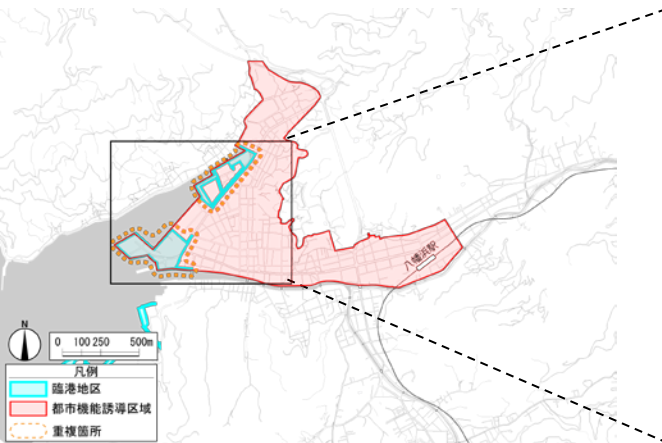
静岡市都市機能誘導区域全体図



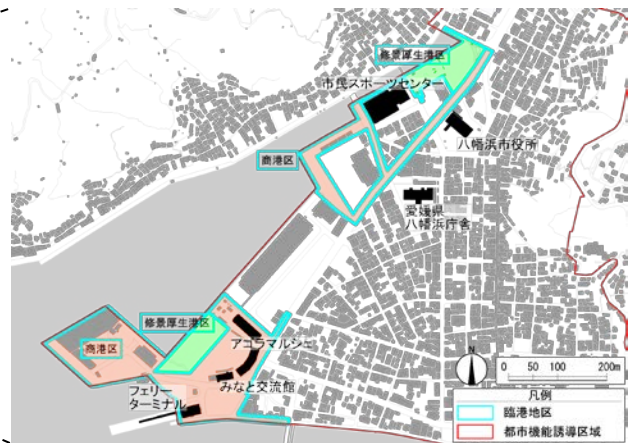
静岡市都市機能誘導区域詳細図①



静岡市都市機能誘導区域詳細図②



八幡浜市都市機能誘導区域全体図



八幡浜市都市機能誘導区域詳細図

図-2 釧路市・静岡市・八幡浜市の臨港地区及び都市機能誘導区域の設定状況

(1) 調査結果の概要

上記 3 事例の調査概要及び調査結果を表-2 に、臨港地区、分区指定状況、及び、都市機能誘導区域の設定状況等は図-2 に示す。

調査結果に基づけば、臨港地区と都市機能誘導区域が重複化した理由は、大きく 3 つの要因があることがわ

かった。

- ① 静岡市清水港及び釧路市釧路港のように、臨港地区が歴史的に市民の生活を支えてきた地区であるという背景があり、現在でも中心業務地区が港湾付近に整備されていること。
- ② クルーズ船の寄港などを地元行政の政策と関連付け、

都市再編・市街地整備などを行う意図があること。

③ 八幡浜市八幡浜港のように臨港地区内にフェリーターミナル等の人流に関連した交通機能があり、港湾が生活拠点、観光拠点、交通拠点に位置づけられていること。

上記のとおり都市機能誘導区域が臨港地区に設定されている事例は、歴史的な経緯がある場合や港湾空間における賑わい機能を都市機能と連携させる等の意図を有している場合が少なくないと考えられる。

(2) 分区条例と立地適正化計画の誘導施設との関係に関する考察

上記の事例は、いずれも臨港地区のうち分区指定を受けている地区のみに都市機能誘導区域を設定している（ただし、釧路港は、無分区に都市機能誘導区域を設定しているが、当該区域には、地区計画が設定され別途規制がされている）。都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定する必要があることから、都市機能誘導区域には、制度上、居住機能も誘導できる。一方、臨港地区は

本来の役割である港湾機能を維持・確保するために、分区指定することで居住系用途等を制限している。結果として、分区条例によって住居系用途を制限している場合は居住誘導区域としての役割を無効化することができる。そのため、臨港地区には実質、都市機能誘導区域のみを設定していることになる。具体的に、静岡市の事例では、臨港地区に都市機能誘導区域を設定することで、居住系用途を排除した上で、誘導すべき都市機能を導入することを念頭に各区域を設定している。このような手法をとることによって、港湾機能等の活動の妨げになる住居系用途等の立地を防ぐことができ、また、分区条例と誘導施設の内容が合致することで、都市再生特別措置法の枠組みで臨港地区内に都市機能を整備することができると考えられる。この際、臨港地区の役割を維持するためには、計画策定段階から港湾管理者と協議の上、分区条例の内容を確認・修正することが重要となる。ここで、上記3事例における臨港地区の分区指定状況、分区における立地可能施設、及び、立地適正化計画の都市機能誘導

表-3 臨港地区の分区条例、及び、都市機能誘導区域における立地可能施設等

調査対象 市町村 (都道府県)	臨港地区			立地適正化計画			
	名称	港格	港湾管理者	分区条例		都市機能誘導区域	
				重複箇所の分区	立地可能施設 ¹	誘導施設 ²	計画公表年
釧路市 (北海道)	釧路港	重要港湾	釧路市	商港区	卸売展示施設、流通加工施設、郵便局、銀行の支店、保険業の店舗、情報処理施設、電気通信施設、会議場施設、展示施設、研修施設、トラックターミナル、卸売市場（水産物卸売市場を除く）、流通業務施設、ガソリンスタンド、休泊所、診療所、福利厚生施設、官公署の施設、旅館、ホテル、日用品販売店舗、食店	◆都心部 ・図書館 ・大規模集客施設 ・店舗等の床面積が1,500㎡以上の各種食料品を取り扱う小売店舗 ・診療科として内科を有する医療施設	2017年3月
				無分区	分区による規制内容は無い。なお、地区計画によって用途を制限している。		
静岡市 (静岡県)	清水港	国際拠点港湾	静岡県	商港区	海上運送事業・港湾運送事業・倉庫業・道路運送事業・貨物運送取扱事業・運輸・貿易関係事業者の事業所、銀行業・保険業者の事務所、会議場施設、展示施設、研修施設、休泊所、診療所、福利厚生施設、官公署の施設、旅館、ホテル、物品販売店舗、飲食店	◆清水駅周辺地区 ・市役所、区役所、総合病院、子育て支援センター、地域福祉推進センター、大学、専修学校、博物館、博物館相当施設、大規模ホール、図書館	2017年3月
				修景厚生港区	海上運送事業・港湾運送事業・倉庫業・道路運送事業・貨物運送取扱事業・運輸・貿易関係事業者の事業所、会議場施設、展示施設、研修施設、図書館、博物館、水族館、展望施設、スポーツ・レクリエーション施設、官公署の施設、旅館、ホテル、物品販売店舗、飲食店		
				漁港区	燃料補給施設、給水施設、給氷施設、修理施設、造船施設、漁舎、魚干し場、倉庫、冷蔵倉庫、製氷工場、冷凍工場、網干し場、網倉庫、休泊所、診療所、福利厚生施設、事務所、官公署の施設、物品販売店舗、飲食店		
八幡浜市 (愛媛県)	八幡浜港	地方港湾	八幡浜市	商港区	情報処理施設、電気通信施設、事務所、会議場施設、展示施設、研修施設、情報処理施設、電気通信施設、トラックターミナル、卸売市場、流通業務施設、空港施設、休泊所、診療所、福利厚生施設、税関、地方運輸局、地方整備局、海上保安官署、警察署、入国管理事務所、検疫所、消防署、旅館、ホテル、商店、飲食店	病院、保健福祉センター、地域包括支援センター、サービス付き高齢者向け住宅、保育所、幼稚園、認定こども園、児童センター、博物館、美術館、図書館、スポーツセンター、公立文化施設、大規模小売店舗、健康増進施設、地域交流センター、観光交流センター	2017年3月
				修景厚生港区	図書館、博物館、水族館、展示施設、公会堂、展望施設、スポーツ・レクリエーション施設、福利厚生施設、海上保安官署、警察署、消防署、休泊所、商店、飲食店		

1 「立地可能施設」については、簡略化した分区条例の内容を記している。港湾法第2条第5項の港湾施設は省略する。

2 「誘導施設」については、臨港地区と重複して都市機能誘導区域を設定している地区・地域のことを整理した。

区域において誘導すべき施設を表-3に示す。

臨港地区の分区指定による用途規制と、都市機能誘導区域における誘導施設の整合性が確保されていない部分もあるものの、今後、立地適正化計画に基づき整備を進める場合、臨港地区の分区指定による用途規制と、都市機能誘導区域における誘導施設の整合性を図ることで、臨港地区へのみならずまちづくりに必要な用途の誘導が可能となろう。この結果、都市空間と港湾空間の「融合」が図れると考える。

(3) 港湾管理者と立地適正化計画の策定主体に関する考察

上記3事例のうち、釧路市及び八幡浜市の2事例は、臨港地区や分区指定する港湾管理者と立地適正化計画の策定主体が同一自治体である点が特徴的な事項として挙げられる。一般論であるが、同一自治体（無論、担当部局は異なる）である方が、認識を共有しやすく、より高い連携が図られることで、港湾を中心とした市街地の賑わいを総合的に推進できる可能性が高まると想定される。

逆に、清水港の事例は、清水港の港湾管理者は「静岡県」であり、臨港地区の指定、分区の規制等を行う主体は「静岡県」である。一方、立地適正化計画の策定主体は「静岡市」である。港湾管理者の業務は、港湾の管理・運営であり、港湾区域、及び、臨港地区を対象とした物流施設から人流施設まで多岐の施設を管理・運営することである。みならずまちづくりや都市の賑わいを計画実現する主体は港湾が所在する基礎自治体である市町村（港湾所在市町村）が中心となる場合が一般的であり、立地適正化計画の策定主体も港湾所在市町村である。

今回検討した3事例の中では港湾管理者と立地適正化計画の策定主体が異なるケースは清水港のケースのみであったが、一般的に政令指定都市や北海道、沖縄県等を除けば、港湾管理者は都道府県である場合が多く、港湾所在市町村が港湾管理者である場合は限られている。このため、港湾所在市町村の立場において立地適正化計画を活用してみならずまちづくりを推進するためには、港湾管理者との臨港地区、及び、分区条例等の調整が求められるが、これらの調整が整えば、臨港地区にみならずまちづくりに必要な都市機能を誘導することが可能となることから、立地適正化計画がみならずまちづくりのためのツールとなる可能性も持ち得ているといえる。

6. 結論

本研究では、臨港地区と都市機能誘導区域が重複して設定されている事例を有する自治体に対するヒアリング調査より、分区条例によって住居系用途を制限している場合にのみ都市機能誘導区域を設定することで、港湾

機能と都市機能の双方を担保することができる点を明らかにした。

また、その際の区域設定の考え方として、現状の施設の集積状況のみならず、空間の歴史的背景を汲み取った上で、都市機能誘導区域を設定することも、多様な視点から都市の再編やコンパクトシティを検討する上では重要になる点を明らかにした。このことがまさに港の歴史がコンパクトシティの核となり、都市機能誘導区域の設定をとおして、港湾空間と都市空間が融合することを現わしているといえよう。

さらに、臨港地区において分区指定がなされている場合、立地適正化計画の都市機能誘導区域を併せて設定することで、調整等は必要となるものの、みならずまちづくりに必要な用途を臨港地区に立地させることの可能性を明らかにした。このため、港湾所在市町村は、臨港地区にみならずまちづくりに必要な都市機能を誘導するためのツールのひとつとして立地適正化計画を活用できる可能性を持ち得ている点が明らかになった。

補註

- 1 国土交通省、「立地適正化計画の作成状況（令和元年7月31日時点）」
https://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/content/001304599.pdf
- 2 分区条例（港湾法）は2018年1月現在、10の区域（商港区、特殊物資港区、工業港区、鉄道連絡港区、漁港区、バンカー港区、保安港区、マリーナ港区、クルーズ港区及び修景厚生港区）が定められており、立地施設に関わる規制を設定することができる。

参考文献

- 1) 日本経済新聞、コンパクトシティーに逆行、2018.4.21朝刊
- 2) 酒本恭聖、瀬田史彦「立地適正化計画と市街地調整区域の土地利用コントロールに関する論説-市街地拡大に対する考え方と開発許可条例の運用に着目して-」、日本都市計画学会都市計画論文集vol.51 No.3 PP784-790
- 3) 川名部弘揮、横内憲久、岡田智秀、押田佳子「みならずまちづくりに関する地元団体の役割に関する研究-八幡浜港・小名浜港・鹿児島港における取り組みの比較を通じて-」、日本大学大学院理工学研究科修士論文、平成27年3月、PP27-32
- 4) 高橋健太、横内憲久「臨港地区における立地適正化計画の運用実態に関する研究」、日本大学大学院理工学研究科修士論文、平成30年
- 5) 国土交通省「都市交通調査・都市計画調査」、http://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_tk_000017.html、平成29年10月23日確認
- 6) 国土交通省「立地適正化計画の作成状況」、<http://www.mlit.go.jp/common/001208821.pdf>、平成30年1月3日確認
- 7) 国土交通省、「各都市における立地適正化計画作成の主な取り組み」、<http://www.mlit.go.jp/common/001216398.pdf>、平成30年1月3日確認