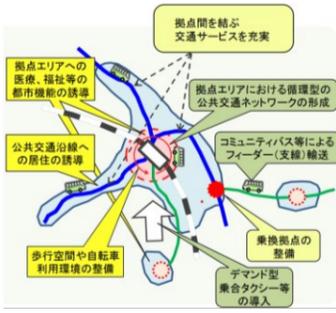


### コンパクト+ネットワークの推進

人口減少と高齢化を背景に、誰もが安心できる生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能にすることが大きな課題となっています。

こうした中、医療、商業施設、住宅等がまとまって立地し、住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスしやすいように都市構造を見直す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方が重要となっています。



出典：コンパクト・プラス・ネットワークの推進について(国土交通省)

### 市街地整備 2.0

国土交通省に設置された「今後の市街地整備のあり方に関する検討会」のとりまとめでは、『行政が中心となって公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から『「公民連携」で「ビジョン共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」』（市街地整備 2.0）への転換を図る必要があると提言しています。

出典：市街地整備 2.0 新しいまちづくりの取り組み方(国土交通省)

### アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」

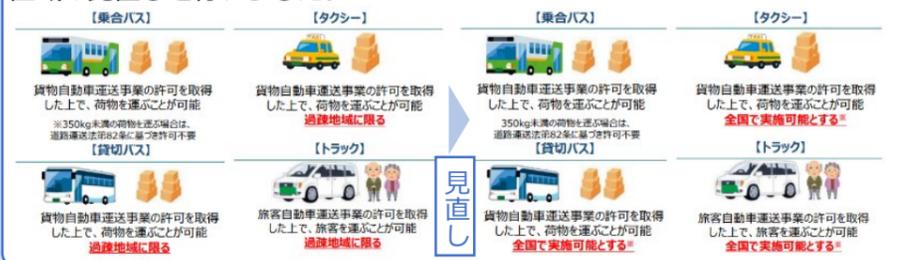
人口減少や自家用車の普及、新型コロナウイルス感染拡大による地域交通の利用者が減少していく中、交通政策のさらなる強化や新技術による高付加価値化、地域経営における連携の強化等が重要となっています。

|  |   |
|--|---|
| <h4>ローカル鉄道の再構築</h4> <p>鉄道の維持・高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設備整備・不要設備撤去</li> <li>事業構造の見直し</li> </ul> <p>バス等への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>BRT・バスへの転換</li> <li>GX・DX 対応車両への転換</li> </ul> | <h4>3つの「共創」</h4> <p>官民の共創</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>エリア一括運行事業・バスの上下分離等</li> </ul> <p>交通事業者間の共創</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>独禁法特例法を活用した共同経営等</li> </ul> <p>他分野を含めた共創</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域経営における住宅、教育、医療等との事業連携</li> </ul> |
| <h4>交通 DX</h4> <p>自動運転</p> <p>MaaS</p> <p>AI オンデマンド交通</p>  | <h4>交通 GX</h4> <p>GX 対応車両への転換</p> <p>交通のコスト削減・地域のCN化</p>  |

出典：地域交通の「リ・デザイン」の実現に向けた新たな制度的枠組み等に関する基本的な考え方(国土交通省)

### 貨客混載制度

貨客混載とは、旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送すること及び貨物自動車運送事業者がトラックを用いて旅客を運送することを指します。令和5年に動車運送業の生産性向上のため、貨客混載の実施区域の見直しを行いました。



出典：貨客混載制度の実施区域の見直し（国土交通省）

### 持続可能な開発目標（SDGs）

2015年9月に国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能なアジェンダ」に記載された「2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す」国際目標です。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。

- 普遍性** 先進国を含め、全ての国が行動
- 包摂性** 人間の安全保障の理念を反映し「誰一人取り残さない」
- 参画型** 全てのステークホルダーが役割を
- 統合性** 社会・経済・環境に統合的に取り組む
- 透明性** 定期的にフォローアップ

出典：持続可能な開発目標(SDGs)達成に向けて日本が果たす役割(外務省)

### カーボンニュートラル

2020年10月、日本政府は2050年までに温室効果ガスの排出量を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から植林、森林管理等による「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味しています。



出典：脱炭素ポータル(環境省)

### エコロジカル・ネットワーク

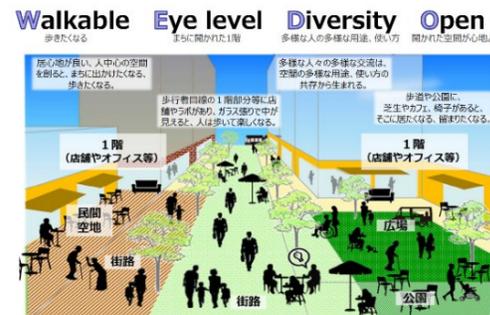
エコロジカル・ネットワークとは、優れた自然条件を有する場所を、生物多様性の拠点（コアエリア）として位置づけ、野生生物の移動・分散を可能とするため、コアエリア間を生態的回廊（コリドー）で相互に連結させるという考え方です。コアエリアやコリドーについては、外部からの影響を軽減するための緩衝地域（バッファゾーン）を配置していくのも重要となっています。



出典：エコロジカル・ネットワークとは（国土交通省）

### ウォーカブルなまちづくり

「都市と多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」での提言『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』や国土交通省での「まちなかウォーカブル推進プログラム(予算決定時版)」の取りまとめに共鳴し、ともに取組を進める「ウォーカブル推進都市」におよそ350団体・73市町村が「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域をまちづくり計画に実際に位置付けています(令和5年3月末現在)。



出典：まちなかウォーカブル推進プログラム(国土交通省)

### デジタル社会

2021年9月1日、日本のデジタル社会実現の司令塔としてデジタル庁が発足しました。デジタル庁は、「誰一人取り残されない、人に優しいデジタル化を」を掲げ、国や地方公共団体、民間事業者などの関係者と連携して社会全体のデジタル化を推進する取組を索引していきます。

出典：デジタル社会の実現に向けた重点計画(デジタル庁 HP)

### 都市アセットマネジメント

今日においては都市の施設・インフラの整備が相当程度進展しており、市民一人ひとりのニーズに的確に答えていくためには、既存ストックのうち地域の資源として存在しているものを「都市アセット」として都市生活の質や都市活動の利便性向上に資するように柔軟に活用することが重要です。

- 都市アセットの活用例
- 旧温泉地を活用したコワーキングスペース（別府市）
- 街路空間におけるオープンテラスによる活用（沼津市）等

出典：デジタル社会の実現に向けた重点計画(デジタル庁 HP)

### 国土強靱化

これまで激甚化・頻発化する自然災害により甚大な被害を受け、長期間にわたり復旧・復興を図る「事後対策」を余儀なくされてきました。そのため近年では、災害に対する「事前対策」として、被害を最小化して迅速に回復する「強さとしなやかさ」を備えた安全・安心な国土・地域・経済社会を構築する「国土強靱化」を目指しています。

出典：「すすめよう災害に強い国づくり」(令和4年1月版)(国土交通省)

### 復興まちづくりのための事前準備

復興事前準備とは、平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくことをいいます。  
体制：復興体制の事前検討  
手順：復興手順の事前検討  
訓練：復興訓練の実施  
基礎データ：基礎データの事前整理、分析  
目標：復興における目標等の事前検討

出典：復興まちづくりのための事前準備について(国土交通省)(H30.7)

### 太陽光パネルによる景観阻害

再生可能エネルギーを活用することによって地球温暖化対策に資するものですが、立地場所や設置・運用の仕方によっては、地域住民等の生活環境や、地域で保全しようとしている景観等に影響を及ぼすおそれがあります。



出典：太陽光発電の環境配慮ガイドライン（環境省）