

民間投資を呼び込む
“攻めのコンパクトシティ”の形成に向けて

「コンパクトシティ研究会 報告書」

2015年6月



目 次

. 本 文

1. 研究会の目的 2
2. 地方都市の課題 3
3. コンパクトシティに対する考え方 4
4. まちづくりからみたコンパクトシティ 7
5. 提言 12

. 参考資料

1. 研究会の目的・委員・開催実績 19
2. 地方都市の課題 21
3. コンパクトシティに対する考え方 24
4. まちづくりからみたコンパクトシティ 26
5. 提言 33

I .本文

1.研究会の目的

政府は、「人口急減・超高齢化という我が国が直面する大きな課題に対し政府一体となって取り組み、各地域がそれぞれの特徴を活かした自律的で持続的な社会を創生できるよう」、「まち・ひと・しごと創生本部」を9月3日に設置した。こうした動きとあわせて、国土交通省や経済産業省、総務省等の関係省庁では具体的な施策の検討を進め、創生本部の下で、2060年に日本の人口1億人を維持するための「長期ビジョン」と、今後5年間に政府が取り組む総合戦略が取りまとめられた。

特に、国土交通省は、国土の利用、整備及び保全を推進するための総合的かつ基本的な計画（10－15年程度を計画期間とする長期的な計画）である「国土形成計画」の見直しを行うべく、2050年を見据えた国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050」を7月に策定。さらに、「国土形成計画」全国案の調査審議を行うための国土審議会計画部会を設置し、検討が行われている。

「国土のグランドデザイン2050」では、「都市において、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの推進」を図るとしているほか、これまでもコンパクトシティ推進のための方策を講じてきたところである。

一方、日本政策投資銀行（以下、DBJ）においては、地域に焦点を当て、将来の人口減少が地域の経済、産業、都市構造などに与える影響を分析するとともに、人口減少に対応した地域の企業経営や自治体経営の方向性、地域金融に期待される役割を考えるために、外部有識者を交えた「人口減少問題研究会」を設置し、2012～2013年度にかけて検討・議論を行い、昨年6月に最終報告書を取りまとめた。同報告書では、「地域社会の活力維持・成長に向けての取組と連携プラットフォームの形成」を提言し、本年度調査及び継続的取組として、「コンパクトシティ」、「地域交通」、「公有資産マネジメント」、「スマート・ベニュー」に組み込み、実際に事業を行うための金融目線、ビジネス目線から検討を行っているところである。

本調査は、こうした状況下、コンパクトシティ関連分野の有識者等を集めた研究会を立ち上げ、これまで実施してきた関連の個別調査等で得た知見も踏まえ、公民連携によるコンパクトシティの意義及び実現へ向けた道筋等の検討・議論を行ったものである。

2. 地方都市の課題

(1) 地域を取り巻く環境変化

①人口減少

人口減少や人口構造の変化（生産年齢人口の減少、老年人口の増加）は、内需の縮小や潜在成長力の低下、社会保障の負担増加による財政収支の悪化など経済成長や経済構造に影響を与え、その結果として地域社会の衰退を引き起こすことが懸念されている。

②財政制約

国、地方とも多額の債務を抱え、大変厳しい財政状況となっている。各地域とも過去の多額の債務を抱え、今後は、限られた財源で必要なことを優先順位をつけて行う「選択と集中」が必要となっている。

③社会資本老朽化

公共施設の老朽化、人口減少・人口構成の変化に伴う市民ニーズと公共施設供給量のミスマッチが存在し、持続可能な財政運営による対応が必要となっている。

(2) 地方都市の抱える問題

①地方都市の衰退

出生数の減少に加え、若年層を中心とする大都市圏への流出により、地方都市の人口減少に歯止めがかからない状況が続いている。また、市街地面積が拡大する中で、今後も人口減少が進めば人口密度が低下して DID（人口集中地区）が消えていく都市も想定されている。

②中心部の問題

住宅や商業・サービス機能の郊外化により中心市街地の空洞化が進展し、各種施設の利用者人口も減少することによって、今後は一定の施設維持が困難になる恐れすらある。

③中心市街地衰退がもたらす諸問題

現在各地域で見られる中心市街地衰退は、「まちの顔」の不在とその結果による来客の減少を招いている。また、中心市街地衰退により、集積の経済が働かないことにより地価が下落し、土地所有者にとっては、自らの資産価値が年々減少し、既存施設の改修もままならず、まちの陳腐化を一層加速させる恐れがある。また、地価の下落や経済活動の停滞による地方税収の減少は、公共サービスの水準低下につながり、若者の域外流出を招くといった負のスパイラルに陥る懸念もある。

(3) コンパクトシティへの期待

こうした地方都市が抱える課題への対応策として、「集約型の都市構造」を目指すコンパクトシティへの取り組みに注目が集まっている。

3. コンパクトシティに対する考え方

(1) 定義

「コンパクトシティ」とは、市街地が集約され、諸機能が比較的小さなエリアに高密度で詰まっている都市形態である。用途の混合（職住近接）、公共交通の利用、階層の多様化、環境問題への対応（脱自動車社会）などが特徴として挙げられる。

コンパクトシティの是非を議論する場合には、①必要性（なぜ集約が必要なのか？）、②可能性（集約は可能なのか？）、③対象（何を集約するのか？）、④度合い（どの程度集約するのか？）等を整理する必要がある。

言うまでもなく、各都市の地勢や構造、経済環境等も異なることから、全国一律の「理想の都市像」を提示することはできないが、本稿においては、地方における都市圏の中心都市クラス（人口10～30万人程度）を対象に、コンパクトシティに関する論点整理を行うこととしたい。

(2) 必要性

都市計画の分野では、以前からコンパクトシティの必要性が唱えられてきた。コンパクトシティを推進する理由としては、①社会基盤・公共施設の維持管理費用の増大、②地域経済の疲弊、③交通弱者・買物難民増加、④環境問題悪化、⑤地域の顔・アイデンティティ喪失、といった多くの地方都市が抱える問題の緩和策として期待されていることによるものである。

他方、コンパクトシティの推進に対して反対する意見や副作用を懸念する意見も少なからずある。①社会基盤・公共施設の維持管理費用は、中心市街地の再整備で却って増大する可能性がある、②地域経済の疲弊は、中心市街地の衰退のみに起因するものではない、③交通弱者・買物難民の増加は、公共交通の整備や配送サービスの充実等で対策を講じることもできる、④環境問題の悪化（地域環境、地球環境）は、技術革新で影響を圧縮することができる、⑤地域の顔・アイデンティティの喪失は、社会の成熟化により価値観が多様化したため、といった具合に、コンパクトシティを推進する理由のそれぞれに対する反論がある。市街地の密度を高め、密度が低いところからは撤退を促し、それにより様々な問題を解決するというコンパクトシティの本来の目的は、その一つひとつを個別に取り上げただけでは、他の方策でも解決が可能という答えが出てくるかもしれない。

実際、様々な調査・文献をみると、現在の制度や技術の状況を前提とする限り、上記の多くの問題を解くには市街地の高密度化が不可欠であると言わざるを得ない。ただより多くの市民の理解を得ながらコンパクトシティをいち早く進めていくためには、上記のような問題を解決する課題解決型の取り組みに加えて、高密度化が達成できた後に

人々を自然に惹きつける都市の姿を提示する魅力創造型の取り組みが必要となる。これまでのコンパクトシティの主張が、課題解決型の「守り」の姿勢であるとするなら、これからは魅力創出型の「攻め」のコンパクトシティの取り組みが必要となっていると考えられる。

もちろん、コンパクトシティの推進のみによって、地方都市の課題が全て解決され、すべての地域で魅力を創出できるものではないが、コンパクトシティを基本政策として、他の施策と組み合わせることによって、効果を向上させることが期待される。

(3) 可能性

全国各地で、コンパクトシティの推進を政策に掲げる自治体が増えてきている。財政負担の問題もあり、公共施設の移転や交通体系の変更等を一気に行うのは難しいが、公有資産マネジメントの中で、段階的に取り組む動きは広がりつつある。

一方、英国では、郊外の開発を抑制し中心市街地の再生を優先させるといった都市計画に関する中央政府の基本指針である PPG6 (Planning Policy Guidance6) があり、民間施設の整備にあたってはコンパクトシティ推進に貢献しているが、わが国への導入にあたっては都市計画法等の大幅な改正が必要となる。現状では、財産権等を制限し、民間施設を強制的に誘導し都市構造を大規模に変更することは現実的ではないが、東日本大震災の教訓を踏まえ、財産権の在り方についても検討を進める必要がある。

現行制度下においても、自治体が長期ビジョンを示し、各種施策を講じることによって、誘導を促すことは可能と思われる。自治体による長期ビジョンの策定にあたっては、ステークホルダーとの対話を踏まえて、明確な方向性を提示し、集積地域への誘導策(補助金、施設整備、サービス供給等)と集積地域以外からの撤退策(規制、公共サービスの料金の割り増しや縮小・廃止等)を組み合わせた計画づくりが肝要である。また、計画づくりは個別の自治体単位での取り組みが中心とならざるを得ないと思われるが、ある自治体で大規模な開発を行った場合、近隣自治体が様々な影響を受ける可能性がある。従って、コンパクトシティを推進する上でも、既存の行政区域でなく、広域的な社会・経済的な繋がりをもった都市圏ベースで考えることが必要であり、そのためには、「自治体間の広域連携による役割分担」が重要となってくる。

(4) 対象・度合い

コンパクトシティの必要性については、人々の嗜好の変化や技術革新も大きく影響することから、論理的・科学的に一意に結論付けることはできないが、前述のとおり、一定の理解は得られると思われる。

コンパクトシティの進展についても、短期間で目に見えるような成果をあげることは難しいが、関係者がビジョンを共有し、各種施策を展開することによって、緩やかに進めていくことは可能と考えられる。

対象や進め方の度合いについては、住民をはじめ産官学金労言等の関係者が、現状をしっかりと受け止め、将来的な都市像をイメージしたうえで議論を行うことが必要であろう。

(5) 戦略策定の考え方 ー時間軸の重要性ー

国立社会保障・人口問題研究所が2012年1月に公表した「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）：出生中位・死亡中位推計」によると、2060年にはわが国の総人口は2010年の約3分の2にあたる8,674万人まで減少する、と推計されている。1970年代以降、首都圏への人口集中が進み、今後も大都市圏と地方圏との格差が拡大すると予測されている。

既に人口減少等により地方都市の衰退が進展しているが、さらに将来の人口動向も見据えたまちづくりが求められている。各地域が特徴を活かし、限られた財政規模の中で予算を効率的に活用し、時間軸を意識した地域作りへの取り組みが重要であり、コンパクトな拠点への集約と、拠点間での機能・役割分担を進めるといった意識が求められる。

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

(1) コンパクトシティへの取組類型

①コンパクトシティへの取組意義

コンパクトシティは、地域の個性・にぎわいを最大化させつつ、(視点①) =自治体の予算の範囲で、(視点②) =買い物難民を最小化し、(視点③) =集積の利益を得るものであり、地域の価値の増大を図るものである。ヨーロッパでは「持続可能な街づくり」の中で「コンパクトシティ」が位置づけられている。

また、交通条件や観光資源を有する都市については、来訪者あるいは観光客を増やすという視点も重要である。域内消費中心の地方都市から、外部所得を獲得する地方都市へと転換するために、観光資源を創意工夫で創出することも期待される。その際にインフラ投資が必要であれば、コンパクトなエリアへ集約的に行う意識も必要となろう。

②取組の方法

コンパクトシティの取組を進めるに当たり、地形、人口、都市機能、産業集積等、各地域の環境の違いに応じた取組を進めることが必要である。全国各地で取り組まれている事例を、その特徴に応じて整理してみると、以下のように類型化することができる。

拠点整備型（公共施設の整備：長岡市、大学誘致：福島市、商店街活性化：大分市）

居住移動型（青森市、福島市）

交通機関整備型（富山市、長崎市）

イベント誘導型（高知市、宮崎市）

立地形状型（徳島市、松本市）

これらの事例をその特徴で分類すると、①新規に施設を整備するか、既存施設を活かすかという開発型、非開発型の方法の違い（開発型＝拠点整備型、居住移動型、非開発型＝イベント誘導型）、②地域公共交通とどのように連携するかという違い（交通機関整備型の違い）がある。さらに、③コンパクトシティを進めるうえでの公共と民間の連携の仕方の違いがある。そこで以下では、開発型、非開発型、地域公共交通との連携、公民連携とプロセスマネジメントの4つについて、事例を踏まえて検討する。

(2) 開発型コンパクトシティ

開発型コンパクトシティの注目事例としては、新潟県長岡市の「アオーレ長岡」があげられる。この施設は、市民向け交流施設と市役所の複合施設で、JR 長岡駅から徒歩5分程度の立地である。敷地面積 15,000 m²、延べ床面積 35,500 m²、建築工事費は 131 億円。街づくり交付金 29 億円、地方債 54 億円、都市整備基金 45 億円、一般財源 3 億

円により整備され、2012年にオープンしている。

アオーレ長岡はJR長岡駅に近く、ナカドマ(屋根付き広場)を中心にアリーナ、ホールなどの公会堂機能と市役所が一体となった多くの人が集まる市民協働・交流の拠点である。オープン1年間で延べ152万人、2年目122万人と、年間100万人を超える利用者があり、450を超える市民イベントが開催される等、中心市街地における市民利用施設として、中心市街地の活性化に貢献している。

(3) 非再開発型コンパクトシティ

非開発型コンパクトシティの事例として、高知市があげられる。高知市では、遊休地や既存建物等今あるものを有効に活用し、市場のブランド化にも結びつけている。高知市内中心部では、約300年の伝統をほこる日曜市が開催され、約600店が出店。主に野菜などの農産物が中心で、焼き鳥など地場の食材を使った総菜等も売られている。これは、今あるものを有効に活用しながらコンパクトな街に誘導し、伝統の市場で個性を演出している。市役所によると、朝市は通常15,000人ほどの集客があり、県内来客者が60%、県外来客者が40%となっている。高知城近くの4車線道路の2車線分を日曜日のみ市場として利用している。つまり広い道路をうまく活用、朝市の最終目的地点は高知城であり、「高知城」を中心としたコンパクトシティの形成である。

さらに平成10年、近隣地に民間事業者による常設の「ひろめ市場」が建設され、まちの魅力向上に貢献している。

なぜ、こんなに人が集まるのだろうか。この事例は、市場に「ブランド力」が加われば、集客が可能であることの実例である。ポイントは、高知のブランド力は「農家が自ら販売する」点で、だから現場に行かなければならないこととなる。コンパクトでありながら、個性を創出している。また現在、空き校舎を利用して図書館の誘致を計画している。市場(いちば)の強みを中心市街地で発揮する形で、市場のブランド化と継続的实施に成功している。

(4) 地域公共交通との連携

地域公共交通政策との連携 ー生活、交流支えるー

地域の公共交通(不特定多数が利用する交通システム)体系が都市構造に与える影響は大きい。コンパクトシティとの関連で、地域公共交通の役割を考えてみる。

地域公共交通は、住民や来街者に移動手段を提供し、生活や交流を支える主要な社会インフラである。しかしながら、多くの地方都市でマイカーの普及や人口減少、都市構造の変化、中心市街地の衰退等により利用者が減り、厳しい運営を強いられている事業者も多い。地域公共交通と「まち」の賑わいは関係性が強く、地域公共交通の工夫によって、「まち」の賑わいを仕掛けていくことも有益と考えられる。

（地域公共交通の再編とコンパクトシティ）

ストラスブール市（フランス；人口 26 万）では、「自動車優先」から「公共交通・歩行者優先」へ転換し、駅（停留所）に人が集う「場」が生まれている。

「まち」に賑わいを作るための公共交通戦略のポイントとして以下の点が指摘される。地域公共交通は、① 人が「集う」「楽しむ」「憩う」機会と空間を生み出すツールとして、観光（ツーリズム）政策と交通政策は親和性が高い、② 「広く・薄く」の公共交通ネットワークから、「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換することで「使える」公共交通にすることは可能である。

その方法として、①わかりやすく見せる・伝える、②面的再構築（事業者連携、自治体と交通事業者によるパートナーシップ）、③制度を使いこなすこと、があげられる。

1) わかりやすく見せるは、地域公共交通が使われない「3つのミスマッチ」（①「調べたけれど、使えない」、②「調べ方が分からなくて、使えない」、③そもそも公共交通利用が選択肢にない）、に対応するものである。

2) 面的再構築（事業者連携、自治体と交通事業者によるパートナーシップ）は、地域公共交通活性化・再生法の改正（2014.5.14 成立）で、「コミュニティバス」「デマンド交通」単体ではなく、面的（全体的）なネットワーク再構築に対する支援を拡充したことによって、地方行政と交通事業者がパートナーシップを組み、地域公共交通全体の再編事業を進めやすくなった。

青森県八戸市では、①複数事業者の共同運行（等間隔、統一料金、バス停共用等）、②中心街のターミナル整備と路線再編、③公共交通アテンダントの配置、等の事業改革に取り組んでいるほか、④公共交通を使った観光コースの提供等、活性化策に注力し、利用者の回復に繋がっている。

栃木県足利市では、地域公共交通連携計画における「ゾーニング」を基に、幹線的な交通と生活支援交通を区分し、利用者目線に立った路線再編とダイヤ設定に取り組んでいる。地域住民の「ライフスタイル」に結びつき、生活に欠かせない「用足し」を支える公共交通サービスの「性能保証」を徹底し、中心部・市街地部居住者を「新規顧客」として獲得する。

地域間幹線と市内路線が並行している場合、公的支援の「二重投資」の可能性があり、広域連携の推進によって地域間幹線と市内路線が有機的にカバーし合う路線体系に変更するとともに、地域間幹線の品質向上を図ることが「交流」と「定住」を支える鍵となる。

3) 制度を使いこなすは、補助金ありきの地域公共交通からの脱却を図るべく、地域公共交通会議全体を「マネジメント」する場として活用し、公共交通政策のみならず都市政策の実現の手段として戦略構築を行うことが必要である。

郊外店舗と中心市街地の共存

海外の事例では、郊外店舗と中心市街地の共存の成功例として、イギリス・シェフィールド市(人口 53 万人)がある。これは、LRT でつないだ連結型コンパクトシティで差別化と交通への工夫がみられる。

1984 年 2 月鉄鋼業の老舗ハッドフィールド社が撤退した跡地の約 732,000 m²に、メドウ・ホールが建設され(486 億円)、1990 年 9 月にオープンした。経済効果としては、①毎年 3,000 万人訪問、②2,500 種類の雇用(地元からは 75%の雇用、全体で 7,000 人を雇用)、③開発後の地価は 6 倍に高騰、等が指摘されている。

この結果、中心市街地が衰退し、衣類や靴などの買回り品の売り上げは、4 割ほど低下した。しかし、その後の行政による調査で、それはメドウ・ホール建設が原因ではなく中心市街地商業そのものの魅力が欠けている点が原因である、との結論を得た。

こうした検証を踏まえて掲げられた市長のアクションプランでは、郊外型店舗の進出をただ批判するのではなく、中心市街地の魅力創出を試みるものであった。具体的には、①清潔な街(景観)、②訪問しやすい街(観光、交通の充実)、③ショッピングが楽しめる街(回遊性・滞留性の促進)、④大学の発展を持続される街(教育)、⑤文化的な生活を営める街(文化・伝統の維持)、の実現に向けて各種施策が講じられた。さらに、⑥郊外(利便性の街)からきた顧客を中心市街地(文化都市)に回遊させるために LRT を誘致した。目標数値として 2004 年から 2009 年までの 5 年間で、①2,300 人の新規雇用、②商店街の売り上げ 14%増、③訪問者 5%増、④新規住宅建築、などが設定された。

上記のプランに則り 1994 年から 2000 年までの間で年間 140 億円程度の公費が投入された。地元の負担比率は 10%程度で公費は民間投資を誘発するために使われた。中心市街地のみ予算は、ミレニアムコミッション(宝くじ基金、約 40 億円)、ヨーロップ地域開発基金(約 8 億円)、中央政府(約 6 億円)、の合計約 63 億円規模である。こうした取り組みの結果、まちの差別化に成功し、中心市街地 500 店舗の合計売り上げは約 900 億円程度で前年比 5%増加となった(1995 年)。事務所の空室率は 14%から 6%に低下した。賃料水準も過去 5 年間で 2 倍にまで上昇した。LRT でつないだ連結型コンパクトシティで、郊外型店舗の客の一部を中心市街地に回遊させることに成功した。これは、「郊外店舗(買い物)」と「中心部(飲食、観光)」の魅力を融合させて差別化した、交通機関の工夫による連結型コンパクトシティの事例である。

(5) 公民連携とプロセスマネジメント

コンパクトシティを推進する上で、公民連携の役割を考えてみる。英国では、公民連携により地域経済の発展を促進させる仕組みとして、LEP(Local Enterprise Partnerships: 地域企業パートナーシップ)がある。これは、地域開発への公的支援の中心的役割を担っていた地方開発公社に代わる自治体と企業のパートナーシップ(法人格を持たない任意団体)である。

英国では、まちづくりにかかる「民」の担い手として、ボランティアセクター(NPO)、地元の商工会議所等が活躍している。民間人によるタウンセンターマネージャーが組織化され、各地の中心市街地活性化のアドバイスをを行い、彼らがリーダーシップを取り、町のステークホルダーを束ね、パートナーシップを形成し、LEP がそうした活動の支援も行っている。

公民連携を成功させるためには、関係者の合意形成に基づいたアクションプランを作成・具体化し、各プロセスのマネジメントを適切に行う仕組みを形成することが重要である。

この点で参考になるのが、オガールプロジェクトであろう。オガールプロジェクトは、岩手県紫波町での JR 紫波中央駅前の町有地 10.7ha を活用した都市整備を行政、民間、市民の協働で進めてきた公民連携によるまちづくり事業で、現在注目されているプロジェクトである。

ここでは、民間の意見も取り込んだアクションプランに基づいて、公民の役割分担を明確化し、各プロセスのマネジメントが行われている。具体的には、①公、民の目線をあわせる場の設置(メンバー:民間、公共、専門家チーム)で民間の発意を促す仕組み、②コーディネーター・専門人材によるサポート、③民主導の仕組み(エリアマネジメント主体、プロジェクト実施主体となる法人の設立)、④公有地活用、等の仕掛けがうまく取り入れられている。

5. 提言

提言1 攻めのコンパクトシティの必要性 - 民間投資を呼び込む -

「コンパクトシティ」は、市街地が集約され、諸機能が比較的小エリアに高密に詰まっている都市形態である。その目的は、地域の個性・にぎわいを目指し、地域の価値増大を図るものである。このためには、コンパクトシティに魅力があり、人、企業が集まり民間施設が自発的に集積するかたちが求められる。

現在のコンパクトシティの議論は、人口減少、財政制約、社会資本老朽化対応、地方都市衰退の問題など、ネガティブな面の調整や解決策としての議論が中心となっている。

しかし、本来的には、そのポジティブな面に注目し、民間投資を呼び込み、「まち」が持続可能なかたちで発展していく前向きなビジョンの中でコンパクトシティが位置づけられていく必要がある。コンパクトシティは、イノベーション創出の場であり、投資に対して収益が見込める場であり、スポーツ、ヘルスケア、文化、都市観光など、成熟社会で求められる諸機能の受け皿となる場なのである。

民間投資を呼び込むには、企画段階での金融機関の関与などにより、収益性や継続性等の視点を盛り込んだポジティブな「まち」の長期ビジョンを打ち出す必要がある。

提言2 地域特性に合わせ、呼び水となる拠点整備から始める必要性

○地域特性にあったコンパクトシティ

本稿においては、地方における都市圏の中心都市クラス（人口10～30万人程度）を対象に、コンパクトシティを一定の人口規模をもった都市として検討した。

しかし、一定の人口規模の都市であっても、地理的・経済的条件、現状の施設整備の状況等地域特性は多様である。地域特性によりコンパクトシティの進め方が異なることから、地域特性にあわせたコンパクトシティ推進戦略を、場合によっては周辺地域と共同で作成し、タイムスケジュールを作成して取り組むことが必要である。

○呼び水となる拠点整備から始める手法

「コンパクトシティ」整備は、都市計画による面的な対応も考えられるものの、そのためには時間がかかる。そこで、本研究会では、実現可能なコンパクトシティ整備の手法として、コンパクトシティの呼び水となる拠点型施設を整備し、そこからコンパクト化を進める方法に注目した（事例 アオーレ長岡等）。

このような形で、公有資産を活用し、公民連携によって民間の力を取り込んだプロジ

ェクト形成を行い、例えばスマート・ベニュー等のスポーツ複合施設など、新しいタイプの施設整備等を目指すことも考えられる。

提言3 地域公共交通との連携の必要性

○地域公共交通の再生・再編

コンパクトシティ推進のためには、地域公共交通との連携が必要である。地域公共交通は、地域の生活・交流を支える基盤であるにもかかわらず、利用者ニーズに対応できず、衰退してきた。今後、地域公共交通振興のためには、公共交通を利用するニーズを作り出すことが必要である。このためには、「まちなか」の賑わいを創出すること、すなわち「魅力」を創出することであり、コンパクトシティ推進とその目的は同じである。

地域公共交通振興は、「広く・薄く」の交通ネットワークから、「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換し、利用価値のある地域交通にすることであり、自治体等のまちづくりとの連携、事業者間の連携による対応が求められている（事例 富山市 LRT、八戸市バス事業等）。

○郊外店舗と中心市街地の連携による振興

コンパクトシティを考える際には、中心市街地整備のみに着目するのではなく、英国のシェフィールド（人口 53 万人）にみられるように、一定の人口規模をもった都市において、LRT でつないだ連結型コンパクトシティの形成等、郊外施設と中心市街地連携による共存や、他都市との差別化等、従来の視点にとられない斬新な発想も求められる。

提言4 公民連携によるプロセスマネジメントとエリアマネジメントの推進

○公民連携によるコンパクトシティの推進

公民連携によるコンパクトシティを推進するためには、自治体のランドデザインにおいて、明確に位置づけるとともに、公民連携を支援する仕組みが必要である。従来、公民連携を進めようとしても、具体的な仕組みがないために、公共側もうまい形で民間と協働することができず、民間側も、ニーズにあったよい提案をすることが難しかった。

公民連携への取り組みが進んでいる英国でのタウンセンターマネジメントや LEP の仕組みは大いに参考となる事例である。

○プロセスマネジメントとそれを実施する主体の必要性

公民連携を成功させるためには、関係者の合意形成を行い、アクションプランを作成・具体化し、各プロセスのマネジメントを適切に行う仕組みを構築することが必要である。

具体的には、①公、民の目線をあわせる場の設置（メンバー：民間、公共、専門家チーム）、②コーディネーター・専門人材によるサポート、③民主導の仕組み（エリアマネジメント主体、プロジェクト実施主体となる法人の設立）、④公有地活用、等の仕掛け等が必要である。

日本において、公民連携によるコンパクトシティの取組を推進するためには、ハード・ソフト一体となった総合的なエリアマネジメント及びプロジェクト実施に係る基盤の確立（補助制度の導入、自治体等からの事業発注等）により、各プロセスのマネジメントを適切に行い、エリアマネジメント・プロジェクトマネジメントを担うことのできる事業主体の育成・支援が必要である。

○人材育成と地域で活用する仕組みの必要性

各プロセスのマネジメントを適切に行い、エリアマネジメント、プロジェクトマネジメントを行うためには、それを担うことのできる人材育成が重要である。このためには、公的支援機関による研修事業等による人材育成プログラムの提供が必要である。

プロジェクトを軌道に乗せるためには、地域外企業と地域内企業の連携等による外部人材と地域人材を適切に組み合わせる観点も重要である。また、外部人材の短期間の活動ではなく、長期間コミットできる人材の育成と、長期間コミットすることをサポートする仕組みが必要である。そのためには、地元人材を育て、地域で活用する仕組みが必要である。地元大学での人材育成に加え、地域で活用する仕組み（専門性が活かされるような就職先）が必要である。

提言5 広域パートナーシップの必要性

人口減少、財政制約下では、個々の小さな行政区ですべての住民サービスを維持・提供することは難しい。そこで、コンパクトシティを推進する上でも、既存の行政区を超えて、広域的な社会・経済的な繋がりをもった都市圏ベースで考えることが有益であり、そのためには、「自治体間の広域連携による役割分担」が重要となってくる。

イギリスでは、かつて地域開発庁（RDA：Regional Development Agency）が、広域的に無駄のない形で市町村を超えて財政のダブリがないように補助金を交付していた。日本でも、広域的な社会・経済的な繋がりをもった都市圏ベースでコンパクトシティを推進するための仕組みが必要である。また、広域連携の推進にあたっては、行政に

加えて民間企業や金融機関も参加し、触媒となって公民連携と広域連携を深化させていくようなパートナーシップの確立が重要である。

提言6 まちに人、企業が集まってくるために - コンテンツの重視 -

○まちの魅力アップのためのコンテンツの醸成・創造をサポートする仕組み

まちに人、企業が集まってくるためには、まちの魅力を高めることが必要である。そのためには、ハード面のみならず、ライフスタイルやまちでの具体的な楽しみ方等の「コンテンツ」が重要である。そのためには、コンテンツを生み出す人的資源の集約や、まちの魅力を高める「コンテンツ」の醸成・創造をサポートする仕組みが必要である。

○まちに人が住み、企業が立地するための都市型産業振興の重要性

コンパクトシティ推進のため、まちに賑わいを作り出すためには、観光客の誘客も重要であるが、まちに住民を集めることも重要である。まちに住民を集めるためには、新しいタイプの都市型産業（観光、デザイン、研究開発、IT等）を振興し、そこで働くために人が集まり、サービス業等が進出するようなまちづくりの観点が必要である（事例 八戸のまちなかへのコールセンター誘致等）。

提言7 少子化対策・若者対応の重視

従来のコンパクトシティの検討では、高齢者対応を中心にした議論が多くみられる。しかし、人口減少対応が不可欠の日本におけるコンパクトシティでは、若年層が地域にどう定着するか、地域の出生数をどう上げていくかといった観点も必要となる。そのためには、若者も魅力を感じるような施設の整備（スマート・ベニュー等）が考えられる。

スマート・ベニューとは、「周辺のエリアマネジメントを含む、複合的な機能を組み合わせたサステナブルな交流施設」であり、現在、日本政策投資銀行が、単機能型のスポーツ施設ではなく、公共施設や商業施設との複合型など街づくりの中核拠点となり得るスポーツ施設が必要と考え、調査・企画を進めているものである。

また、地域への若年層の定着や出生数を上げていくために、「ネウボラ」（妊娠から出産・育児を一貫して支援するフィンランドの子育て支援制度）のような子育て支援施設を導入したり、3世帯同居・近居の住宅施策を盛り込んだりする等、コンパクトシティ構想に人口減少対策をおりこんでいくことが求められている。

英国のウィッスイでは、子育てなどの観点から、廃校舎の有効活用や住宅政策をからめることで、中心市街地にファミリー世帯を誘導している。日本では、流山市の駅前

送迎保育ステーション（園児の一時預かり所）等の事例が参考となる。

提言8 危機感の共有とビジネス目線の重要性

○危機感の共有とコミットメント、合意形成、ビジネス目線の重要性

コンパクトシティを推進するためには、ステークホルダーとしての住民を含めた形で地域の危機的状況を共有し（コンパクト化をしなかったらどうなるのか、将来的にどのような負担が発生するのか等）、コンパクト化に伴うさまざまな利害の対立を克服するような計画づくりが必要である。

この際、各関係主体のコミットメント（実現に向けた各主体の役割、スケジュール等）が重要となる。また、コンパクトシティの実現に民間企業を巻き込むために、収益事業としての採算性というビジネス目線が重要となる。

○「地域データの見える化」が重要

危機感の共有とビジネス目線確立のためには、定量的、具体的、合理的に「地域データの見える化」を進めることが重要である。地理情報システム（GIS：geographic information system）等を活用して、コンパクト化の効果を明瞭に示すなど、利害対立者間の議論において、合理的な判断を促すための工夫が必要である。また、こうしたGIS等の活用は、コンパクトシティ関連事業実施後の評価にとっても重要となる。

提言9 支援の在り方

○先導的・モデル的な取組を支援する仕組み

コンパクトシティ実現のためには、コンパクトシティの呼び水となる拠点型施設を整備し、そこからコンパクト化を進める方法が有効である。

先導的・モデル的な取組は、成功した場合、コンパクトシティ推進の呼び水となり、波及効果が大きいものの、最初に始める事業者のリスクは高い。そこで、このような先行的な施設整備（ハード事業）を補助金、税制などでサポートするとともに、プロジェクトを軌道に乗せるためのマネジメント（ソフト事業）を支える仕組み（事業委託、補助等）が必要である。

○民間事業者への機動的で柔軟な支援

コンパクトシティ実現のためには、公共主体によるまちづくりと合わせて、民間主体が主導的に行動を起こす仕組みを作ることが必要である。この際、支援制度の運用にあ

たり、現場の機動性や柔軟性を確保すること（規制緩和等）が重要となる。

II. 參考資料

1. 研究会の目的・委員名簿・開催実績

本研究会の目的

(1) 本研究会の目的

・コンパクトシティ関連分野の有識者を集めた研究会を立ち上げ、日本政策投資銀行がこれまで実施してきた関連の個別調査等で得た 知見も踏まえ、公民連携によるコンパクトシティの意義及び実現に向けた道筋等の検討・議論を行う。

(2) 検討の背景

- ・まち・ひと・しごと創生本部が昨年9月3日に設置され、創生本部の下で、2060年に日本の人口1億人を維持するための「長期ビジョン」と、今後5年間に政府が取り組む総合戦略が取りまとめられた。
- ・国土交通省は、「国土形成計画」の見直しを行うべく、2050年を見据えた国土づくりの理念・考え方を示す「国土のグランドデザイン2050」を昨年7月に策定。さらに、「国土形成計画」全国案の調査審議を行うための国土審議会計画部会を設置し、検討が行われている。
- ・「国土のグランドデザイン2050」では、都市において、都市機能や居住機能を都市の中心部等に誘導し、再整備を図るとともに、これと連携した公共交通ネットワークの再構築を図り、コンパクトシティの推進を図るとしているほか、これまでもコンパクトシティ推進のための方策が講じられてきた。

(3) DBJの取組

- ・「人口減少問題研究会」(2012～2013年度)
地域に焦点を当て、将来の人口減少が地域の経済、産業、都市構造などを与える影響を分析するとともに、人口減少に対応した地域の企業経営や自治体経営の方向性、地域金融に期待される役割を考えるために、外部有識者を交えて設置。昨年6月に最終報告書とりまとめ。「地域社会の活力維持・成長に向けての取組と連携プラットフォームの形成」を提言。
- ・本年度は、調査及び継続的取組として、「コンパクトシティ」、「地域交通」、「公有資産マネジメント」、「スマート・ベニュー」に取り組み、実際に事業を行うための金融目線、ビジネス目線から検討を行っている。

委員名簿(敬称略)

名簿		所属・役職(2015年3月時点)
座長	瀬田 史彦	東京大学大学院 工学系研究科都市工学専攻 准教授
委員	足立 基浩	和歌山大学経済学部 教授
	海老原 忠	(株)タワーマネージメント 代表取締役
	西川 雅史	青山学院大学経済学部 教授
	吉田 樹	福島大学経済経営学類 准教授
	橋本 哲実	日本政策投資銀行常務執行役員
	川住 昌光	日本政策投資銀行地域企画部長
	工藤 均	日本政策投資銀行地域企画部客員主任研究員
オブザーバー	谷 隆徳	日本経済新聞社地方部 論説委員

2

研究会の開催実績

回	日時	内容
第1回	2014年11月4日	・コンパクトシティ研究会の趣旨について
		・現代日本のコンパクトシティ論を俯瞰する(瀬田 史彦委員講演)
第2回	2014年12月4日	・まちづくりからみたコンパクトシティ(足立基浩委員講演)
		・DBJからの地域創生への提言について
		・公共施設に関する住民意識調査(DBJ地域企画部)
		・スポーツを核とした街づくりを担う「スマート・ベニュー」(DBJ地域企画部)
第3回	2015年1月6日	・地域公共交通から見たコンパクトシティ(吉田 樹委員講演)
		・改正都市再生特別措置法～立地適正化計画について～(国土交通省菊池俊彦施設調整計画官講演)
第4回	2015年2月16日	・経済学からみたコンパクトシティ(西川雅史委員)講演
		・報告書の構成と素案について
第5回	2015年3月9日	・最終報告書案について

3

2. 地方都市の課題

4

地方都市の課題

(1) 地域を取り巻く環境変化

人口減少

人口減少や人口構造の変化(生産年齢人口の減少、老年人口の増加)は、内需の縮小や潜在成長力の低下、社会保障の負担増加による財政収支の悪化など経済成長や経済構造に影響を与え、その結果として地域社会の衰退が懸念。

財政制約

国、地方とも多額の債務を抱え、大変厳しい財政状況となっている。各地域とも過去の多額の債務を抱え、今後は、限られた財源で必要なことを優先順位をつけて行う「選択と集中」が必須の状況。

社会資本老朽化

公共施設の老朽化、人口減少・人口構成の変化に伴う市民ニーズと公共施設供給量のミスマッチが存在し、持続可能な財政運営による対応が求められている。

(2) 地方都市の抱える問題

地方都市の衰退

・市街地面積が拡大し人口密度が低下し、今後人口の減少によりDIDが消えていく都市も想定。

中心部の問題

・空き家が増加するとともに、今後の人口減少により一定の施設維持が困難になる恐れ。

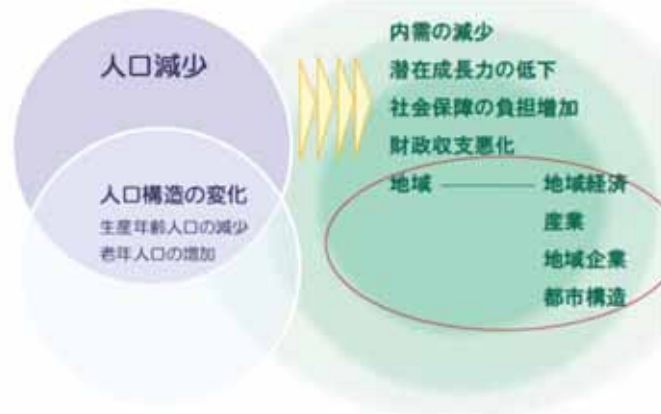
中心市街地衰退がもたらす諸問題

・まちの顔の不在とその結果による観光客の減少
・集積の経済が動かないことによる地価の下落(自らの資産価値が年々減少する)
・固定資産税収減少→自治体疲弊(雇用等に影響)
・更なる撤退 倒産、若者の県外流出

5

(1) 地域を取り巻く環境変化 人口減少

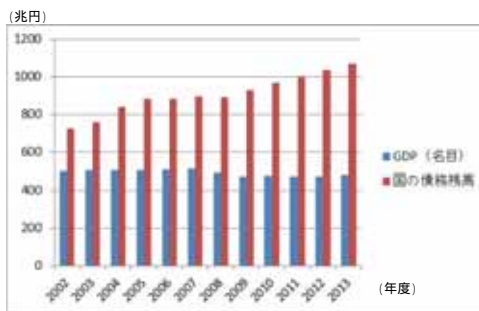
- 人口減少や人口構造の変化(生産年齢人口の減少、老年人口の増加)は、内需の減少や潜在成長力の低下、社会保障の負担増加による財政収支の悪化など経済成長や経済構造に影響を与え、その結果として地域社会の衰退が懸念されている。



(出所)日本政策投資銀行「人口減少問題研究会 最終報告書」

(1) 地域を取り巻く環境変化 財政制約

国、地方とも多額の債務を抱え、大変厳しい財政状況となっている。各地域とも過去の多額の債務を抱え、今後は、限られた財源で必要なことを優先順位をつけて行う「選択と集中」が必要となっている。



(出所)財務省HP、内閣府「国民経済計算」



(出所)総務省「平成26年版地方財政白書」

(1) 地域を取り巻く環境変化 社会資本老朽化

日本の主な社会資本の施設別老朽化進行状況をみると、道路、港湾、空港、住宅、水道、下水道、学校、治水施設等各インフラとも今後、急速に老朽化が進行することがわかる。高度成長期に、国、都道府県、市町村等により集中的に整備された社会資本は老朽化が進んでおり、その対応は喫緊の課題となっている。

主な社会資本の老朽化の進行状況

種類		設置数(延長)	老朽化の進行状況(41~4~20年後)
道路	トンネル	3,534箇所	建設後50年以上経過するもの 約9%→約46%に増加
	橋梁	871,621橋	建設後50年以上経過するもの 約3%→約23%に増加
港湾	外郭施設(防波堤)	563km	建設後50年以上経過するもの 約5%→約42%に増加
	係留施設(岸壁)	560km	建設後50年以上経過するもの 約5%→約48%に増加
空港	滑走路	214.6km	開用開始後50年以上経過するもの 約7%→約29%に増加
住宅	公営住宅	2,179,506戸	建築後50年以上経過したもの 56%
水道	管線	61,817km	法定耐用年数40年を超えたもの 7%
下水道	管きょ	6742.7km	敷設後50年以上経過するもの3%→約22%
廃棄物処理施設	ごみ焼却施設	3,266か所	設置後20年以上経過するもの 約25.7%
学校	公立小・中学校等	25,723校	建築後25年以上経過するもの 70.7%(保育園種別ベース)
社会教育施設	公民館	25,813か所	およそ築53年が経過した施設 45%
治水施設	ダム	494か所	完成後50年以上経過するもの 5%→35%
	堰、水門、橋水機場、排水機場	70,191施設	設置後40年以上経過するもの 約37.1%→50%(10年後)
農業水利施設	野水池、排水工等	7,356か所	用排水機場 おおよそ20年を超過するもの 63%
			用排水工等 おおよそ40年を超過するもの 約26%
農業施設	防波堤	3,321,348km	建築後50年以上経過しているもの 約3%
			建築後50年を超過するもの 約23%

(出所) 総務省行政管理局「社会資本の維持管理及び更新にかかる行政評価・監視結果報告書」(平成24年2月)

8

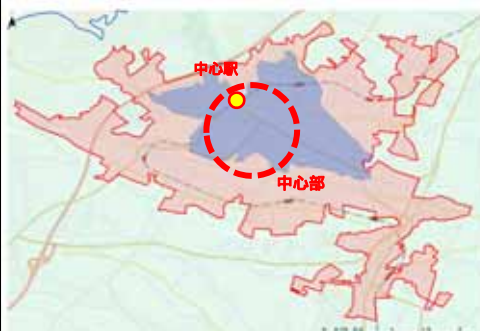
(2) 地方都市の抱える問題

長野県飯田市

1960年から2005年まで市街地の面積は約4倍に拡大してきたが、今後20年間で人口が約2割減少することが見込まれる。

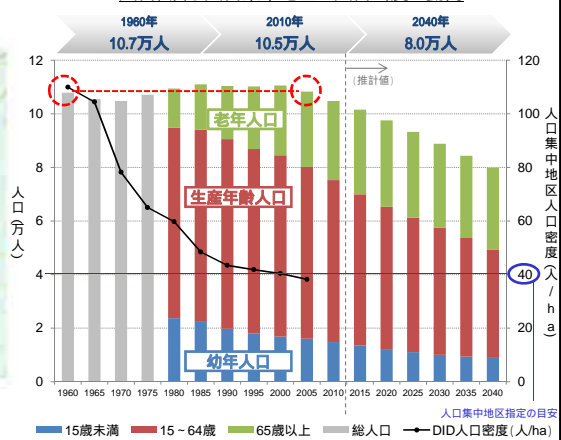
長野県飯田市

人口集中地区の区域図(1960年、2005年)



約4.0倍
 ■ :1960年(1960年以降で最もDID人口密度の高い年)
 ■ :2005年

人口、及び人口集中地区の人口密度の動向



出所: 国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月推計)より国土交通省作成

9

3. コンパクトシティに対する考え方

10

3. コンパクト・シティに対する考え方

(1) コンパクトシティの定義

・コンパクトシティ「市街地が集約され、諸機能が比較的小さなエリアに高密度に詰まっている都市形態」

(2) 必要性

・社会基盤・公共施設の維持管理費用の増大
・地域経済の疲弊
・交通弱者・買物難民増加
・環境問題悪化
・地域の顔・アイデンティティ喪失

(3) 可能性

・全国各地でコンパクトシティの推進を政策に掲げている自治体の増加、段階的に取り組む動きの広がり。
・自治体が長期ビジョンを示し各種施策を講じることにより誘導を促すことは可能。
・集積地域への誘導策(補助金、施設整備、サービス供給等)と集積地域以外からの撤退策(規制、公共サービスの料金の割り増しや縮小・廃止等)を組み合わせた計画づくりが肝要。
・コンパクトシティを既存の行政区域でなく、都市圏ベースで考え、自治体間の広域連携による役割分担が重要

(4) 対象・度合い

・住民をはじめ産官学金労言等の関係者が現状をしっかり受け止め、将来的な都市像をイメージした上で議論を行うことが必要。

(5) 戦略策定の考え方 - 時間軸の重要性 -

・各地域が特徴を活かし、限られた財政規模の中で予算を効率的に活用し、時間軸を意識した地域づくりへの取り組みが重要。コンパクトな拠点への集約と拠点間での機能・役割分担を進める意識が求められる。

11

3. コンパクト・シティに対する考え方 自治体による立地誘導競争

- 開発が規制の緩い市町村に偏る可能性がある。
- 地方分権の下、自治体が規制を緩めて、地域の身の丈に合わず、環境にも大きな影響を与える開発を誘致してしまう。
- 「規制緩和競争」
- 都道府県も広域的な調整には消極的である。



(出所)伊藤他(2014)「都市計画論文集」49(3)

(出所)瀬田 史彦委員作成資料より抜粋

12

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

13

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

(1) 取組類型 各地での取り組み

・拠点整備型(公共施設の整備:長岡市、大学誘致:福島市、商店街活性化:大分市)、居住移動型(青森市、福島市)、交通機関整備型(富山市、長崎市)、イベント誘導型(高知市、宮崎市)、立地形形状型(徳島市、松本市)

(2) 開発型コンパクトシティ

・事例 アオーレ長岡 市民が主体の交流施設+市役所

(3) 非開発型コンパクトシティ

・高知市の市場戦略(今あるものを有効に活用 遊休地 市場ブランド化) 遊休地利用促進

(4) 地域公共交通との連携

地域公共交通政策との連携 - 生活、交流支える -

・ひとが集う、楽しむ、憩う機会と空間を生み出す

・広く薄くの公共交通ネットワークから「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークへ転換 使える公共交通

・わかりやすく見せる、面的再構築、制度を使いこなす

・郊外店舗と中心市街地の共存

・LRTをつないだ連結型コンパクトシティ 差別化と交通への工夫(英国 シェフィールドの事例)

(5) 公民連携とプロセスマネジメント

・英国の公民連携の仕組み:LEP(Local Enterprise Partnerships 地域企業/パートナーシップ)

・オガールプロジェクト(公・民の目線を合わせる場の設置/民間の発意を促す仕掛け、コーディネーター・専門人材によるサポート、民主導の仕組み、公有地活用、等)

14

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

(2) 開発型コンパクトシティ:アオーレ長岡(新潟県長岡市、人口27万人)

市民が主体の交流施設+市役所、JR長岡駅から徒歩5分程度:開発型コンパクトシティ

- 市役所+厚生会館の建て替え
敷地面積 15,000m²
延べ床面積 35,500m²
建築工事費 131億円
- 街づくり交付金29億円、地方債54億円、都市整備基金45億円、一般財源3億円 = 131億円
- 2012年オープン



(出所) 足立基浩委員作成資料より抜粋

15

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

(3) 非再開発型コンパクトシティ：高知市の市場戦略

- 人口約34万人の高知市の日曜市。
- 約300年の伝統をほこるもので、約600店が出店。主に野菜などの農産物が中心で、焼き鳥など地場のものもある。
- **今あるものを有効に活用しながらコンパクトな街に誘導する。**
- **伝統の市場**で個性をだす。

高知日曜市



ひろめ市場



(出所) 足立基浩委員作成資料より抜粋

4. まちづくりからみたコンパクトシティ

(4) 郊外店舗と中心市街地の共存の成功例
～イギリス・シェフィールド市(人口53万人)

- 郊外型店舗の進出・・・
- 1984年2月鉄鋼業の老舗ハッドフィールド社が撤退した跡地の約732,000m²、にメドウ・ホール建設(486億円)。1990年9月オープン。

- 経済効果1) 毎年3,000万人訪問。
- 経済効果2) 2,500種類の雇用(地元からは75%の雇用、全体で7,000人を雇用)
- 経済効果3) 開発後の地価は6倍に高騰。

超巨大郊外型店舗の特徴

内容	コメント
店舗厚生	衣料・アクセサリーなど約300店舗が入居している。また1万2,600台を収容することのできる駐車スペースがある。売上高は年間1,000億円ほどに達している。
交通	1994年からは中心市街地とシェフィールド中心部を結ぶ交通機関(LRT)が整備された。これにより、伝統的な街並みが存在する中心市街地と、新しい開発地であるメドウ・ホールとが結ばれることとなった。
駐車場・交通	毎週150,000台の車両が駐車されている。顧客の20%が公共交通機関を利用している。
顧客の種類	顧客の6割が企業等の雇用者で、22%が無職(主婦等)で18%がパートであった。全体の54%の顧客が16kmから24km圏内(商圏)から来ており、32km圏内ではその人数は8割となっている。
買い物時間	営業する80%以上の商店の売り上げはその他地域の系列店のなかで上位10番以内に入るほど。また、24%が最高売り上げを記録している。全体の顧客の53%が25歳から44歳までの年齢層であった。
	平均買い物時間は2時間7分であった。



(出所) 足立基浩委員作成資料より抜粋

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (5) 公民連携とプロセスマネジメント

イギリス・地域産業パートナーシップ (Local Enterprise Partnership)

概要	<ul style="list-style-type: none"> Local Enterprise Partnership(以下、LEPという。)は、地域開発への公的支援の中心的な役割を担っていた地方開発公社に代わる地域再生戦略のための自治体と企業のパートナーシップ(法人格を持たない任意団体)。 地域の優先課題を見定め、その潜在的な成長可能性を引き出すことで、地域社会への権限委譲を可能にし、地域経済を振興するための組織。 2012年現在、マンチェスター市を中心とする広域自治体のグレーター・マンチェスターなどで39のLEPが承認され、様々なインセンティブが国から与えられている。
組織と役割	<ul style="list-style-type: none"> LEPは設立しようとする地域の自治体関係者と地元経済界の代表者からなる協議会が国へ設立申請を行い、これを国が審査、承認する。運営メンバーのうち少なくとも50%以上は企業が占めることや代表者は企業出身者とする事等が必須。 LEPの主な職務は以下のとおり。 <ul style="list-style-type: none"> 交通網整備を含め、鍵となる優先投資対象事業を定めて、政府とともに取り組む。 社会基盤整備と事業実現のための支援、コーディネートを行う。 「地域成長ファンド」(＝官民協働による事業主体を対象に、地域経済の活性化等を目的に実施する投資計画に資金支援するための基金)に対する助成申請の調整を行い、申請する。 新しい成長産業のハブを運営するためのコンソーシアムづくり等を支援し、実現に関与することで高成長産業を支援する。 国の開発計画策定に対して要望活動を行い、戦略的計画が策定される際には企業が関与できるよう取り計らう。 地域の企業に対する規制の変更を行う。ほか
ガバナンス・資金等	<ul style="list-style-type: none"> LEPのガバナンスは、企業と自治体の協働で行われ、パートナーシップの委員会は民間と公共の同数の代表により構成され、委員会の座長は地域のビジネスリーダーを務める。 運営資金は、LEPを構成する自治体と企業が手当し、政府からの直接の資金援助はない。 個別プロジェクトの実施に当たっては、地域成長ファンドに助成申請を行うことができる。

(出所) (財)自治体国際化協会「英国の地方自治(概要版)」

18

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (5) 公民連携とプロセスマネジメント

オガール紫波

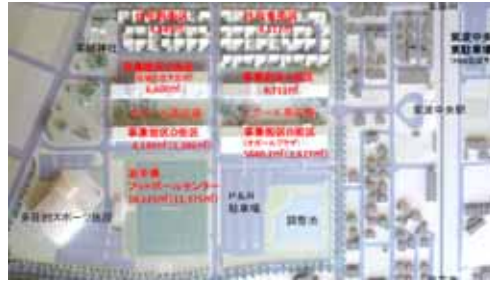
概要

- JR紫波中央駅前の町有地10.7haを中心とした都市整備を図るため、平成21年3月に紫波町公民連携基本計画を策定。
- オガール紫波は地元企業と紫波町が出資して設立されたまちづくり会社。
- 公民連携手法を駆使し、B街区の紫波中央駅前にオガールプラザ(図書館・市民交流施設等の公共施設およびクリニック、飲食店等の民間施設)を整備。

ポイント

- 財政負担の最小化、住民サービスの最大化を図る計画を策定。
- まず「消費活動を目的としない訪問者を増やす」ことから取り組み 県フットボールセンターの誘致に成功。
- テナントが入る確証を得てから、それに合わせ建物を発注。金融機関からの資金調達にもテナント契約書を添付。
- 100回以上の住民説明会を開催。

【B街区オガールプラザ】



(出所) 日本政策投資銀行作成資料

(「紫波町におけるPPPの取り組み」、紫波町 経営支援部企画課 研修資料)

19

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (5) 公民連携とプロセスマネジメント

オガール紫波

(当該プロジェクトが実施できた要因)

行政の強いリーダーシップの存在

町長をはじめ行政側に、行政と民間の連携を進めたいという強い意向があった。

民間 キーパーソン の存在

地域振興業務経験のある民間人が、リターンで帰郷し、紫波町駅前未利用公有地を東洋大学大学院での研究対象にし、実際に業務を推進した。

専門家 の巻き込み

・東洋大と協定締結。H19 東洋大学可能性調査実施

関係者(公民)が目線を合わせる場の設置、各段階毎の合意形成とプロセスマネジメント、民主導による計画実施

(目線を合わせる場 = 企業立地研究会、企業・町民意向調査と合意形成、民主導 = オガール紫波協による実施)

・H19 PPP推進協議会(町民意向調査・意見交換、民間企業意向調査(ヒアリング、アンケート))

・H20 民間意向調査

→ 企業立地研究会 (官民複合施設の可能性検討、官民リスク検討、デザイン検討)

・H20 町民意向調査

・H21 公民連携基本計画

・H21 オガール紫波協設立(町の代理人 行政が不得意な経済開発、市場調査、民間誘導)

→ オガールデザイン会議設置 民間感覚の都市整備

(出所) 紫波町 経営支援部企画課 研修資料「紫波町におけるPPPの取り組み」等をもとに日本経済研究所作成

20

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (5) 公民連携とプロセスマネジメント

街づくりを担う「スマート・ベニュー®」

今後の街づくりには、単機能型のスポーツ施設ではなく、公共施設や商業施設との複合型など街づくりの中核拠点となり得るサステナブルなスポーツ施設が必要ではないか。

「周辺のエリアマネジメントを含む、複合的な機能を組み合わせたサステナブルな交流施設」を「スマート・ベニュー®」と位置付ける。

現在日本政策投資銀行では、とりわけスタジアム・アリーナ等に着目して調査研究を進めているところ

・単機能型
・行政主導(公設公営等)
・郊外立地
・低収益性

「スマート・ベニュー」化

・多機能型(商業施設複合等)
・民間活力導入
・街なか立地
・収益性改善

+ 周辺エリアの
マネジメント



(出所: AEG HP)



(出所: Nationwide Arena HP)

* 「スマート・ベニュー」は株式会社日本政策投資銀行の登録商標(商標登録第5665393号)です。

(出所) 日本政策投資銀行作成資料

21

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (6) 地域公共交通政策との連携

地域の公共交通が「まち」の賑わいを仕掛ける

ストラスブール市(フランス;人口26万人)の挑戦

- ・「自動車優先」から「公共交通・歩行者優先」への転換
駅(停留所)に人が集う「場」が生まれる(写真:同市資料より)
- ・「まちなかの魅力」=「**コンテンツ**の魅力」×「**モビリティ**の魅力」
「モビリティの魅力」公共政策でマネジメントすることが可能
 郊外大型店(GMS)には真似できない

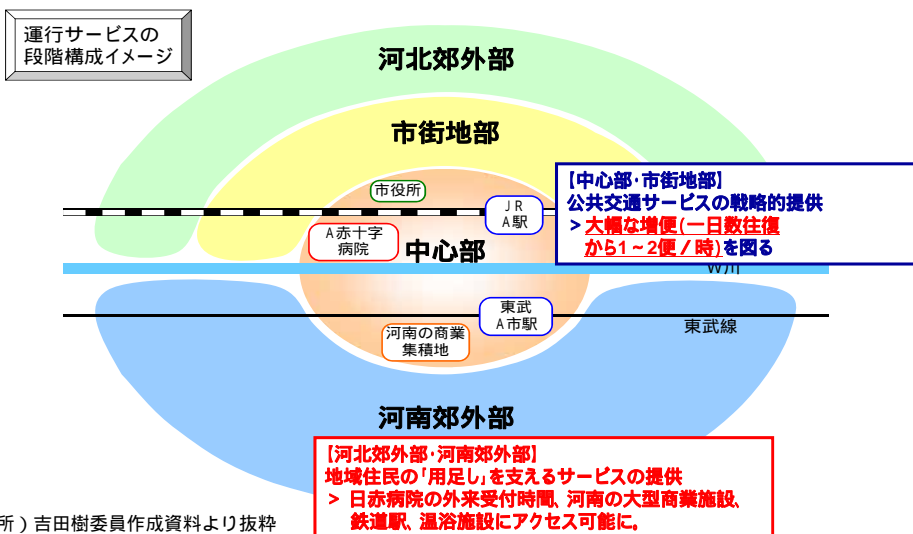


(出所) 吉田樹委員作成資料より抜粋

22

4. まちづくりからみたコンパクトシティ (7) 地域公共交通の再編とコンパクトシティ

地域公共交通連携計画における「ゾーニング」(足利市)



(出所) 吉田樹委員作成資料より抜粋

23

4. まちづくりからみたコンパクトシティ(7) 地域公共交通の再編とコンパクトシティ

「八戸市公共交通再生プラン」による「幹線軸」の明示

- 同計画に基づき、7区間を「幹線軸」として設定
事業者間・系統間で「一体的な運行計画の設定」を求める

高頻度サービスを提供する区間を明確に示す「品質保証」により、将来の都市構造へのインパクトに期待。



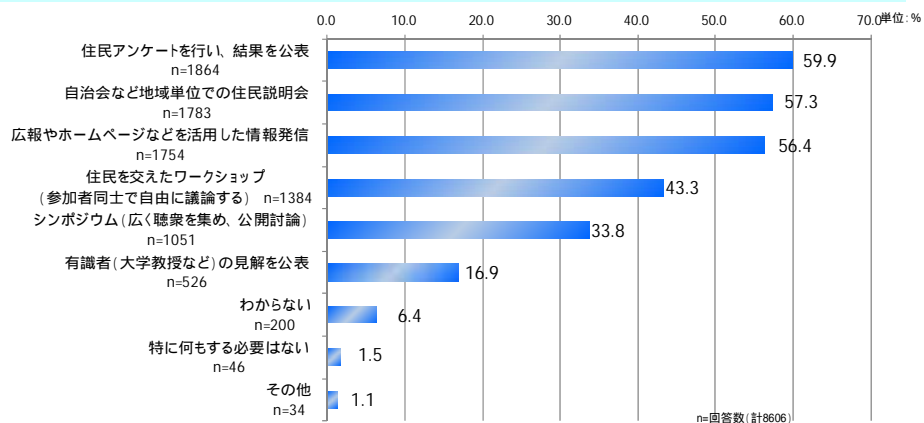
幹線軸の「存在感」を高める取り組みで、「人流」の増進を図る。それと、施設や住宅の立地という「投資」が結びつくことで、地域内経済循環を高めるツールとする。

(出所) 吉田樹委員作成資料より抜粋

24

4. まちづくりからみたコンパクトシティ 合意形成の重要性

「公共施設の再編成に関して住民の理解を得るためには、自治体はどのような対応を行うべきだとあなたは思いますか。」
(回答は当てはまるもの全て)



住民アンケート、説明会、広報等による情報発信といった十分な説明を求めている

(出所) 日本政策投資銀行作成資料より抜粋(「公共施設に関する住民意向調査」(平成26年度版))

25

5. 提言

26

5. 提言

提言1 攻めのコンパクトシティの必要性 民間投資を呼び込む

- 成熟社会におけるコンパクトシティ
 - ・「コンパクトシティ」は、市街地が集約され、諸機能が比較的小エリアに高密度に詰まっている都市形態。その目的は、地域の個性・にぎわいを目指し、地域の価値増大を図るもの。このためには、コンパクトシティに魅力があり、人、企業が集まり民間施設が自発的に集積する形が求められる。
 - ・本来のコンパクトシティを考えるためには、コンパクトシティの魅力(ポジティブな面)を考えること、具体的には、コンパクトシティがイノベーションの創出の場であり、スポーツ、ヘルスケア、文化、都市観光など、成熟社会での新しい都市像であることを考える必要。
- 現在のコンパクトシティ
 - ・現在のコンパクトシティの議論は、人口減少、財政制約、社会資本老朽化対応、地方都市衰退の問題など、ネガティブな面の調整や解決策としての議論が中心。
- 民間投資を呼び込む議論が必要
 - ・コンパクトシティの魅力を議論し、民間投資を呼び込む仕掛けづくり(インセンティブ)が必要。
 - ・民間投資を呼び込むには、企画段階での金融機関の関与などにより、収益性や継続性等の視点を盛り込んだポジティブな「まち」の長期ビジョンを打ち出す必要がある。

提言2 地域特性に合わせ、呼び水となる拠点整備から始める必要性

- 地域特性にあったコンパクトシティ
 - ・一定の人口規模の都市であっても、地理的・経済的条件、現状の施設整備の状況等地域特性は多様。
 - ・地域特性によりコンパクトシティの進め方が異なることから、地域特性にあわせたコンパクトシティ推進戦略を作成し、タイムスケジュールを作成して取り組むことが必要。

27

5. 提言

- 呼び水となる拠点整備から始める方法
- ・コンパクトシティ整備は、都市計画による面的対応は時間がかかるため、コンパクトシティの呼び水となる拠点型施設を整備し、そこからコンパクト化を進める方法がある(事例 アオーレ長岡等)。
- ・公的不動産を活用し、公民連携によって民間の力を取り込み、スマートベニュー等のスポーツ複合施設など、新しいタイプの施設整備等を目指すことも考えられる。

提言3 地域公共交通との連携の必要性

- コンパクトシティ推進のためには、地域公共交通との連携が必要
- ・地域公共交通振興のためには、地域公共交通を利用するニーズを作り出すことが必要
- ・地域公共交通振興は、「広く・薄く」の地域公共交通ネットワークから、「軸」と「拠点」を明確にしたネットワークに転換し、利用価値のある地域公共交通にすること。自治体等のまちづくりとの連携、事業者間の連携による対応が求められている(事例: 富山市LRT、八戸市バス事業等)。
- 郊外店舗と中心市街地の連携による振興
- ・中心市街地整備のみに着目するのではなく、郊外施設と中心市街地連携による共存、差別化と交通の工夫の取組等従来の視点にとらわれない斬新な取組の検討が必要である(英国シェフィールド:LRTをつないだ連結型コンパクトシティ)。

提言4 公民連携によるプロセスマネジメントとエリアマネジメントの推進

- 公民連携によるコンパクトシティの推進
- ・自治体がグランドデザインで明確に位置づけるとともに、公民連携を支援する仕組みが必要。
- ・公民連携の取り組みが進んでいる英国でのタウンセンターマネジメントや、LEP(Local Enterprise Partnerships: 地域企業パートナーシップ)の仕組みは大いに参考となる事例。

28

5. 提言

- プロセスマネジメントとそれを実施する主体の必要性
- ・公民連携で国内で参考になる事例は、岩手県のオガールプロジェクト。ここでは、関係者の合意形成に基づいたアクションプランを作成・具体化し、各プロセスのマネジメントを行う仕組みが形成されている。
- ・具体的には、公・民の目線をあわせる場の設置(メンバー: 民間、公共、専門家チーム)、コーディネーター・専門人材によるサポート、民主導の仕組み(エリアマネジメント主体、プロジェクト実施主体となる法人の設立)、公有地活用、等の仕掛けがうまく取り入れられている。
- ・公民連携によるコンパクトシティの取組を推進するためにはハード・ソフト一体となった総合的なエリアマネジメント及びプロジェクト実施に係る事業基盤確立(補助制度の導入、自治体等からの事業発注等)により、各プロセスのマネジメントを適切に行い、エリアマネジメント、プロジェクトマネジメントを担える事業主体の育成・支援が必要。
- 人材育成と地域で活用する仕組みの必要性
- ・各プロセスのマネジメントを適切に行い、エリアマネジメント、プロジェクトマネジメントを行うためには、それを担うことのできる人材育成が重要。公的支援機関による研修事業等による人材育成プログラムの提供。
- ・プロジェクトを軌道に乗せるためには、地域外企業と地域内企業の連携等による外部人材と地域人材を適切に組み合わせる観点も重要。外部人材の短期間の活動ではなく、長期間コミットできる人材の育成と、長期間コミットすることをサポートする仕組みが必要(地元人材を育て、地域で活用する仕組み)。

提言5 広域パートナーシップの必要性

- 自治体間の広域連携と公民連携
- ・人口減少、財政制約下では、行政が単独ですべての機能を維持することは難しく、既存の行政区域でなく、広域的な社会・経済的な繋がりをもった都市圏ベースで考えることが必要であり、「自治体間の広域連携」が重要。
- ・イギリスでは、かつて地域開発庁(RDA)が、広域的に無駄のない形で市町村を超えて財政のダブリがないように補助金を交付。日本でも、広域でコンパクト化をすすめるような仕組みが必要である。
- ・広域連携は、行政に加えて、民間企業、金融機関も参加し、触媒となって公民連携と広域連携を深化させていくようなパートナーシップの確立が重要。

29

5. 提言

提言6 まちに人、企業が集まってくるために コンテンツの重視

- まちの魅力アップのためのコンテンツの醸成・創造をサポートする仕組み
 - ・まちに人、企業が集まってくるためには、まちの魅力を高めることが必要。そのためには、ハード面のみならず、ライフスタイルやまちでの具体的な楽しみ方等の「コンテンツ」が重要。
 - ・「コンテンツ」は、地域の文化が新しいアイデアと出会い、新しいコンテンツが生まれることが大切であり、そのためには、コンテンツを生み出す人的資源の集約や、まちの魅力を高める「コンテンツ」をサポートする仕組みが必要。
- まちに人が住み、企業が立地するための都市型産業振興の重要性
 - ・まちに賑わいを作り出すためには、住民を集めることも重要。まちに住民を集めるためには、新しいタイプの都市型産業(観光、デザイン、研究開発、IT等)を振興し、そこで働くために人が集まり、企業側が進出するようなまちづくりの観点が必要である(事例 八戸のまちなかへのコールセンター誘致等)。

提言7 少子化対策・若者対応の重視

- 若年層対応の必要性
 - ・従来のコンパクトシティの議論では福祉等について高齢者対応の議論が多く見られる。
 - ・人口減少対応が不可欠の日本におけるコンパクトシティでは、若年層が地域にどう定着するか、地域の出生数をどう上げていくか等の観点も必要。
 - ・地域への若年層の定着や出生数を上げていくために、複合施設に子育て支援施設を入れたり、3世帯同居・近居の住宅施策を盛り込んだりする等、コンパクトシティ構想に人口減少対策をおりこんでいくことが求められている。
 - ・若者にも魅力あるハード面の施設の整備等(スマート・ベニュー等)
 - ・事例: 英国ウィススイ(子育てなどの観点から、廃校舎の有効活用や住宅政策をからめることで、中心市街地にファミリー世帯を誘導)、流山市「駅前送迎保育ステーション」等

30

5. 提言

提言8 危機感の共有とビジネス目線の重要性

危機感の共有とコミットメント、合意形成、ビジネス目線の重要性

- ・地域の危機的状況(コンパクト化をしなかったらどうなるのか、将来的にどのような負担がかかってくるのか等)を注視し、危機感を共有し、コンパクト化に伴うさまざまな利害の対立を、どう克服していくかが重要。この際、各関係主体のコミットメントが重要。民間を巻き込むためには、収益事業としての採算性というビジネス目線が重要。
- ・「地域データの見える化」が重要。
- ・危機感の共有とビジネス目線確立のためには、定量的、具体的、合理的に「地域データの見える化」を進めることが重要。GISを活用して、コンパクト化の効果を明瞭に示すなど、利害対立者間の議論において、合理的な判断を促すための工夫が必要。また、こうしたGIS等の活用は、コンパクトシティ関連事業実施後の評価にとっても重要。

提言9 支援の在り方

先導的・モデル的な取組を支援する仕組み

- ・コンパクトシティ実現のためには、コンパクトシティの呼び水となる拠点型施設を整備し、そこからコンパクト化を進める方法が有効。
- ・先導的・モデル的な取組は、成功した場合、コンパクトシティ推進の呼び水となり、波及効果大きいものの、最初に始める事業者のリスクは高い。そこで、このような先行的な施設整備(ハード事業)を補助金、税制などでサポートするとともに、プロジェクトを軌道に乗せるためのマネジメント(ソフト事業)を支える仕組み(事業委託、補助等)が必要。
- 民間事業者への機動的で柔軟な支援
 - ・公共主体によるまちづくりと合わせて、民間主体が主導的に行動を起こす仕組みが必要。
 - ・この際、支援制度の運用にあたり、現場の機動性や柔軟性を確保すること(規制緩和など)が重要。

31

本冊子のご利用にあたって

本調査の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要です。
本書に関する問い合わせ等は、以下の連絡先までご連絡下さい。

【お問い合わせ先】

(株式会社日本政策投資銀行)

〒100-8178 東京都千代田区大手町 1 - 9 - 6

大手町フィナンシャルシティ サウスタワー

株式会社日本政策投資銀行 地域企画部

TEL : 03-3244-1100

FAX : 03-3270-5237

ホームページアドレス : <http://www.dbj.jp/>

