

第3章

コンパクトシティの実現方策

第3章. コンパクトシティの実現方策

3-1. コンパクトシティ実現に向けた戦略

コンパクトシティの実現に向けて、今後取り組むべき基本的な方向や課題について検討しておこう。ここでは、コンパクトシティのコンセプトをより明確化していくための課題を考察しながら、東北地方都市を念頭においてコンパクトシティのコンセプトを携えて都市づくりを進めていくための手がかりを探ることとしたい。

(1) 自律的な都市社会の形成をめざした都市マスタープランの策定

1992年都市計画法改正によって、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」いわゆる「都市マスタープラン」が市町村によって策定されることになっている。「都市マスタープラン」が地方分権の潮流に裏打ちされ市町村独自の取り組みによって策定されるべきものであることはもちろんであるが、道路・河川あるいは宅地開発や再開発などの都市計画諸事業が国の補助事業として展開されることが多いこと、また都市計画の基礎となる都市計画区域や市街化区域の設定に対して絶えず周辺農村地域との関連が問題になるなど、農業政策や国土行政との関わりについての政策調整力が市町村独自では発揮しにくいことなどがあり、市町村が主体的に「都市マスタープラン」を策定することはそれほどたやすいことではない。さらには、「都市マスタープラン」を制度化する際にもかなり議論され重視されてきた住民参加型の策定プロセスを導入することも市町村による経験がまちまちであり、極端に言えば、住民参加はその言葉が流布されているほどには内実はともなっているとはいえない状況である。しかし、今後合理性と実効性を備えた「都市マスタープラン」を練り上げ、ここでいうコンパクトシティをめざした都市計画を展開していくためには、やはり住民参加型の都市計画の枠組みを発展させていくことがどうしても必要になっている。それは都市のあるべき姿についての合意形成過程を確立していくことでもあるからである。東北各県の市町村による「都市マスタープラン」を相互に情報交換しながら、とりわけ都市像についての合意形成過程を充実させながら、コンパクトシティの議論を織り込んでいく手立てを考えていってはどうか。もちろん、そのためには研究者や専門家、行政担当者の研究蓄積によってそれらを支えていく活動が継続的に進められていくことが必要である。

(2) 広域連携のための事業展開とコンパクトシティの統一

さて、上記のような各市町村における「都市マスタープラン」を通じたコンパクトシ

ティへの取り組みは、それぞれの市町村の個別的な展開だけではなく、東北地方全体において、新たな広域的な地域整備の課題として取り組んでいくことが重要である。高速交通体系の整備や河川流域を重視した地域連携など、広域連携のための事業展開が一層求められていくことを考えれば、その広域連携とコンパクトシティの考え方を両立させた地域整備が求められていくからである。高速交通体系によって結ばれる市街地はそれぞれが自律的で個性的な魅力を生み出さなければ、あらためて市街地の衰退をもたらすことになりかねないし、そこに投下するインフラ整備のための公共投資のコスト・ベネフィットはきわめて効率の悪いものになりかねないからである。最近では、建設省などの省庁や都道府県などで公共事業についての事業評価を積極的に進めてきている。高規格道路など広域連携の推進に関わる事業などについて、そのインフラ整備とその沿線の都市計画（都市マスタープラン）との調整を進めていくのも手がかりになるだろう。

（3）コンパクトシティに向けた諸課題の調査研究の推進

すでに第2章などで触れたように、コンパクトシティの実現に向けた其本的な課題がいくつか明示されているし、3-2では実現方策の事例が示されている。街なか居住、公共公益施設の配置、都市交通、土地利用、環境や自然との調和、都市と農村の連携や循環型地域の形成などや今後もさまざまな課題が提起されてくることも考えられる。これらの諸課題に対して適切に応えられるような調査研究が系統的に取り組まれる必要があるだろう。

例えば、街なか居住の課題の前提は街なか居住の実態やその要求を科学的に把握することである。街なか居住が大きく注目されている一方で、地方都市における都市計画や住宅政策の担当者の間には、なお郊外型の住宅地開発を重視している傾向が横たわっている。現実の市街地居住の実態を踏まえながら、地方都市中心市街地における居住やその継承の可能性、少子高齢社会の実像、建築物におけるストック重視の可能性とそのため条件、街なか居住実現のための都市計画や住宅政策そして税制や事業制度のあり方、などさまざまな研究課題が横たわっている。国内はもちろん世界各国でこのような課題への取り組みが蓄積してきており、こういう成果を活用しながら、その都市にふさわしい対応策を見出していくための政策研究が必要である。

（4）市街地再生・コンパクトシティのためのネットワーク形成

コンパクトシティへの取り組みのために、「都市マスタープラン」の策定とその経験交流さらにはコンパクトシティに関わるさまざまな研究の推進などを述べてきたが、それらの成果をさらに効果的に活用していくために各市町村の経験を交流したり、広域連携

の相互調整を行なうためのネットワークを形成することが有効ではないか。そこではコンパクトシティに向けた学習、協議、経験交流、シンポジウムなどを継続的に企画し、行政・住民・企業が都市像としてのコンパクトシティやその実現に向けた地域整備のプログラムについての広範な共感を得られるようなキャンペーンに取り組んではどうか。

具体的には、これらのコーディネートを行なう「東北まちづくりネットワーク」（仮称）を立ち上げてはどうだろうか。もちろんその運営を支えるのは市町村及び東北のまちづくりを支えようとするNPOなどが中心である。ここでは場合によっては、国などの支援によって、パイロット的な取り組みを誘発する仕組みを考えていくことも有効であろう。

（5）新しい創造型都市産業（周辺農・林・漁業との関連を含む）の育成

コンパクトシティが単に都市の物理的な姿としてのコンセプトではないことはすでに述べた。そこでは従来の膨張型ではない、コンパクトであっても個性的で創造的な魅力が求められてくるにちがいない。その都市が個性的で創造的であるためには何が必要か。それは結論的に言ってしまえば、その都市が独自の価値を産み出す活動（その中心は産業であろう）である。大企業のブランチを誘致することがこれまで取り組まれてきたが、これからは独自の製造業や情報産業あるいは芸術文化活動が求められてくるであろう。東北地方は総じて農村地域や山林地域あるいは漁業地域などを抱えた地方都市が多い。これらを資源にしたモノづくりの産業を充実させていくことが切実に求められているのではないかと思う。流通産業の充実や大手スーパーマーケットに余りにも依存した結果、それぞれの地方都市では大都市など他の地域から仕入れたものを商品として販売することが主流になり、その地域独自のモノづくり文化が急速に衰退してきている。そのことがそれぞれの地域の個性を失わせる要因になっているし、国内外を見てもあらためてモノづくりを育成している事例が注目されているのはこのためである。

（6）コンパクトシティに向けた国一都道府県一市町村の連携

国の行財政改革の一環として中央省庁が2001年1月に再編される予定である。これまで国土計画や都市計画を担ってきた建設省や国土庁は運輸省と統合され、国土交通省に移行することになっている。その結果、地方建設局と港湾建設局も統合されて地方整備局になるとともに、地方分権の潮流を受けて、従来本省レベルで対応していた部門が地方整備局にも配置されることになっている。建設省では、都市局や住宅局などがこれに該当している。東北地方におけるコンパクトシティの方向は地方全体の整備の具体的な事業展開の中で着実な取り組みが期待されるが、そのためには省庁再編後に、これま

での運輸省などの部局との連携をさらに進め、県や市町村への合同支援体制を確立していくことが求められてくるであろう。

今後合併や広域連携などが大きな潮流になれば、ますます市街地（都市計画区域あるいはその中の市街化区域）とそれ以外の地域との関連、広域交通ネットワークと市街地整備との関連、国土利用計画法による土地利用区分と都市計画法などによる土地利用区分の調整など、より一層の連携とそれによる統一的運用が求められてくることになるからである。

具体的にイメージするために、1994年以來イギリスで導入されている「都市再生統合予算」(SRB: Single Regeneration Budget) についてその概要を紹介しておこう。イギリスにおいても都市再生は各都市の最も重要な課題になっている。それはヨーロッパ統合が進行する中で、各国・各都市が競争的に取り組んでいる課題でもある。そして、当時の環境省（現在は「環境・交通・地域整備省」(DoETR: Department of the Environment, Transport and the Regions) はSRBの枠組みを発足させたのである。その基本的な枠組みは、各自治体が環境省に都市再生 (Urban Regeneration) の計画書を作成し、これを国の地方機関 (Regional Office) に提出し、そこで認可されれば、事業ごとの補助金ではなく、包括的に予算として交付されることになる。多くの自治体は国への計画書をできるだけ説得力のあるものに仕立て上げるために精力を注いでいる。なお、このSRBにはEUの資金も引き出されているようである。要するにヨーロッパ全体における課題として都市の再生が各自治体の命運をかけて総合的に取り組まれていると考えてよい。一方、我が国の「中心市街地活性化法」は、政府関係省庁におけるこれまでの縦割行政に対する新たな対応などが注目されているが、市町村の対応との関連でなお改革すべき課題がないわけではない。ここで検討してきたコンパクトシティの考え方はもちろん、都市再生の課題はきわめて総合的な課題であり、これまでのような縦割的な対応では限界があることは明らかである。しかし、この「中心市街地活性化法」に基づいて市町村が策定する「基本計画」をみると、関連省庁の事業メニューを選択することになり、結局既存の関連部局が企画立案、事業実施という従来の縦割の枠組みを踏襲することになっている場合が多いのである。繰り返すが、都市再生、そしてコンパクトシティの課題は市町村の諸事業をいかに総合的に展開するかという意味での政策能力が問われているというべきであろう。その点で、各省庁の事業メニューをそれぞれ選択するという方式が市町村の創造的な政策形成になじむかどうか、いずれ現場の事業展開の状況から再検討することが必要になろう。こういった課題からも、東北地方整備局の体制づくりと各県、各市町村との連携のイメージを明確にすることは重要な課題である。

3-2. 課題別の実現方策

3-2-1. 街なか居住

アンケート調査では、都心居住を進めるにあたって高い効果が期待できる施策として、公営住宅のほか家賃補助などをあげる都市が多い（図3-1）。また、ヒアリング調査では、青森市から戸建て住宅における高齢者の除雪の問題、古川市からはライフサイクルに応じた住み替え、山形市からは中心市街地での住環境の問題提起があった。この章では、都心居住について、各地で実際展開されている事例を紹介し、東北地方での実現の可能性を検討するものとする。

○62市に対するアンケート設問

貴市において都心居住を進めるにあたって、高い効果が得られると考えられる方策はありますか。また、行政として行う住宅関連施策としてどのようなものが考えられますか。（複数回答）

＝解説＝

公営住宅、特優賃の供給をあげている市が多い。それ以外にも何らかの支援による住宅の供給をあげている市が多い。

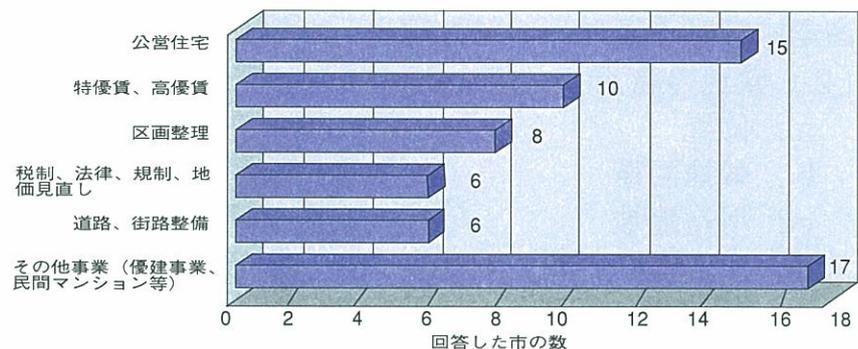


図3-1 都心居住に高い効果が期待できる施策

【都心部に整備された公営住宅の事例】

JR青森駅西口に隣接した敷地に整備された県営住宅「ベイサイド柳川」は、すべて3LDK（約65㎡/戸）で合計176戸の高層住宅となっている。この住宅は、中心商店街である青森駅東口や新町通りにも近いことから、その利便性の高さが注目されている。家賃は、収入分位により異なるが、平均約6万円となっている。

アンケート調査では、中心市街地のマンションで4LDK、70㎡の市場家賃として、平均約7.3万円という回答になっている。また、青森市からのヒアリング調査においても便利な場所で9万円程度であれば入居しているという回答を得ている。



青森県営住宅：ベイサイド柳川（青森市）

【優良建築物等整備事業を活用した事例】

(1) 事業の発意

地権者は元々A、Bさんの2軒であるが、Bさんは親子で所有していることから本事業の地権者は計3名となる。Aさんは古くから金物店を経営しながら店舗併用住宅に居住し、Bさんは、敷地の一部を弁当屋に貸しながら、その後ろに住宅を持ち自ら居住していた。(親子で住宅各1軒所有)平成7年に近隣において、優良建築物等整備事業により銀行を含めた共同化プロジェクトが着手し、平成9年度に完成したため優建事業が市民の注目を集め、このPR効果もあって地権者が本事業を検討することとなった。

当初は、商業業務系の共同化プロジェクトとして計画を進めたが、近年の中心市街地空洞化の状況からテナントが見込めないとの判断を下し、住居系プロジェクトに方向転換、現在に至っている。地権者3名で有限会社を発足し、このプロジェクトの施行者、管理者としてビルを運営していくこととなった。また、自ら同ビル住居部分に居住するとともに、商業床に出店する予定となっている。駐車場については、居住者専用の駐車場として同会社が管理運営を行う予定となっている。また、商業床分駐車場については想定していない。

(2) 敷地の諸元

a. 位置	A市中心市街地
b. 敷地面積	940㎡
c. 用途地域	商業地域(防火地域)
d. 法定建ぺい率	80%(耐火建築物であれば100%可)
e. 計画建ぺい率	78%(優建事業は20%の空地が必要)
f. 法定容積率	600%
g. 計画容積率	316%
h. 用途容積型地区計画等	なし
i. 課税標準地価	約541,000円/㎡(公示価格の7割)
j. 地価公示価格	約773,000円

(3) 近傍の市場家賃

今回のプロジェクトにおいて、住居部の家賃の決定にあたっては近隣の同規模マンションと同程度として想定している。なお、同事業採択にあたっての家賃の制約はなく、任意設定できることになっている。また、平成10年度補正事業であるため21世紀都市居住緊急促進事業は対象外である。

(A市が把握している近傍類似家賃)

3LDK約11.5万円/月・戸

(不動産研究所が調査した近傍類似家賃)

3LDK 約10.6万円/月・戸

1F商業 約4,550円/㎡・月

2F 約2,400円/㎡・月



優建事業を活用したマンション

【借り上げ公営住宅の事例】

(1) 事業の概要

B市では都心部の定住人口の増加を図るため、中心市街地での民間マンションを公営住宅として借り上げることにした。中心市街地に土地を所有する事業者などが、募集要項に従ったマンションを建設し、国と市では、その事業に対して建設費補助、家賃補助を行うものである。

(2) 募集施設概要

商業地域に立地する商業床を併設した複集合住宅

(1棟あたり住戸：20戸以上70戸以下) 計200戸を募集

借上げ期間：20年

(3) 賃貸契約と事業の流れ

- ① 市で要綱を作成し、複合マンション事業者の募集をする
- ↓
- ② 事業者は、基本計画を作成し市に応募する (民間の単価で提出)
- ↓
- ③ 市は基本計画を認定し事業者に通知する
- ↓
- ④ 事業者は事業計画を作成し市に提出 (住宅局標準工事費は適用していない)
- ↓
- ⑤ 市と事業者で協定を締結する (民活の目的から民間の工事単価を尊重)
- ↓
- ⑥ 補助交付申請 (事業者は市に、市は国に申請する) 民間の工事単価で申請
※本事例は標準より安い
- ↓
- ⑦ 事業者が工事着工
- ↓
- ⑧ 借り上げ料の決定 (補助額の決定) (査定を受けるかどうかは不明)
- ↓
- ⑨ 市で入居者の募集、市の竣工検査
- ↓
- ⑩ 賃貸借契約の締結・借り上げ開始 (市は、応益応納家賃収入と家賃補助収入で毎月事業者に借り上げ費として支払う)

(4) 事業者のメリット

- ① 市で借り上げるため、入居率を心配する必要がない (収益が安定する)
- ② 建設費に補助が受けられる (B市の場合では総工事費の15%×2/3が上限)

(5) 市のメリット

- ① 市が事業者の公営住宅建設の場合、総工事費の1/2負担しなければならないのに比べ、共同施設等整備費の1/3の負担で済むことにより初期投資が抑えられる。(借り上げ費は応益応納家賃収入と家賃補助収入で20年間支払う)
- ② 市などの政策として都心居住を推進できる。

【コレクティブ住宅の事例】

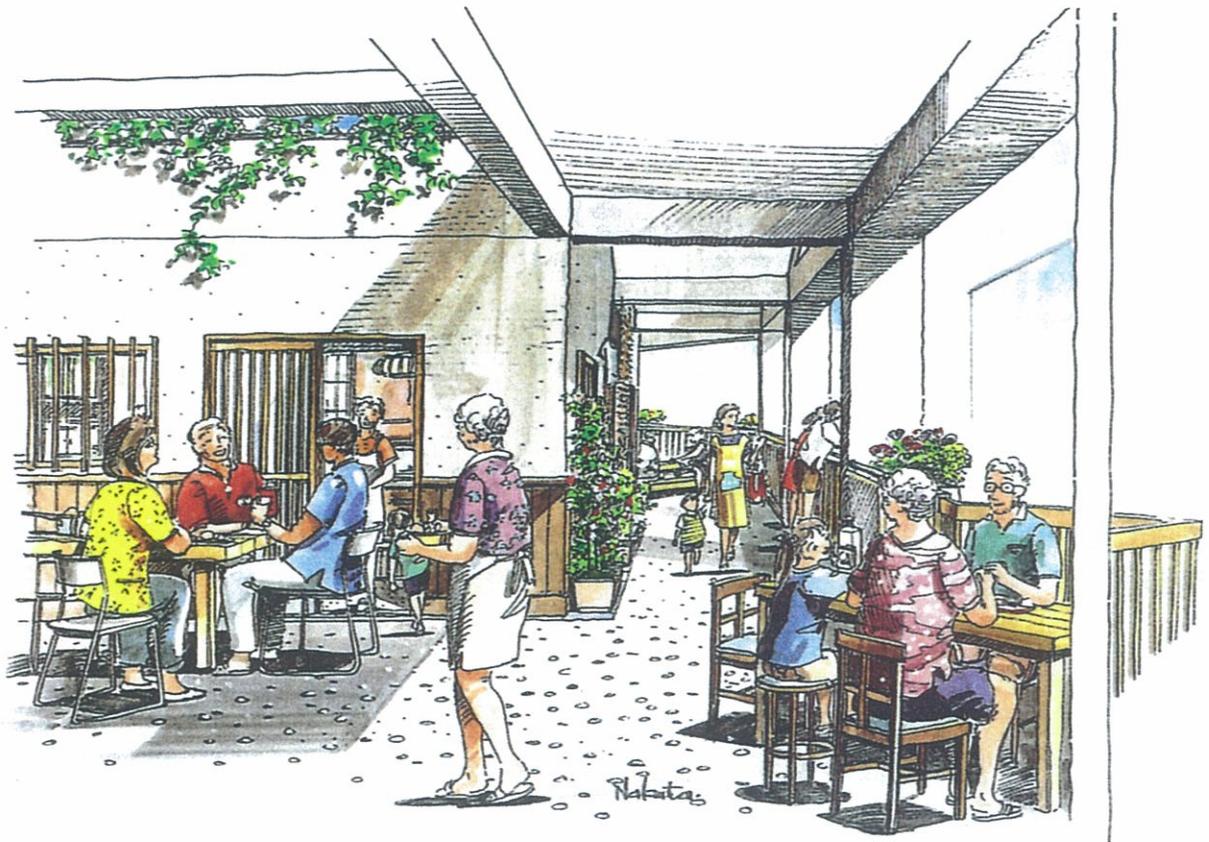
コレクティブ住宅は、独立した住居部分と食事や団らんのできる共同の空間を併用した住宅であり、もともとは北欧で生まれた居住スタイルで、我が国では阪神淡路大震災後、神戸市で初めて公的住宅に取り入れられた。

神戸市の真野ふれあい住宅は、市営住宅として市民参加のワークショップで検討された一般世帯も入居する多世代住宅である。

コレクティブ住宅は、コミュニティとプライバシーの確保を兼ね備えていることから、単身や夫婦世帯の高齢者に適した集合住宅であることから、東北地方においては、冬の除雪の問題から戸建て住宅では不安な高齢者などのための集合住宅として有効な手法であると考えられる。



真野ふれあい住宅外観

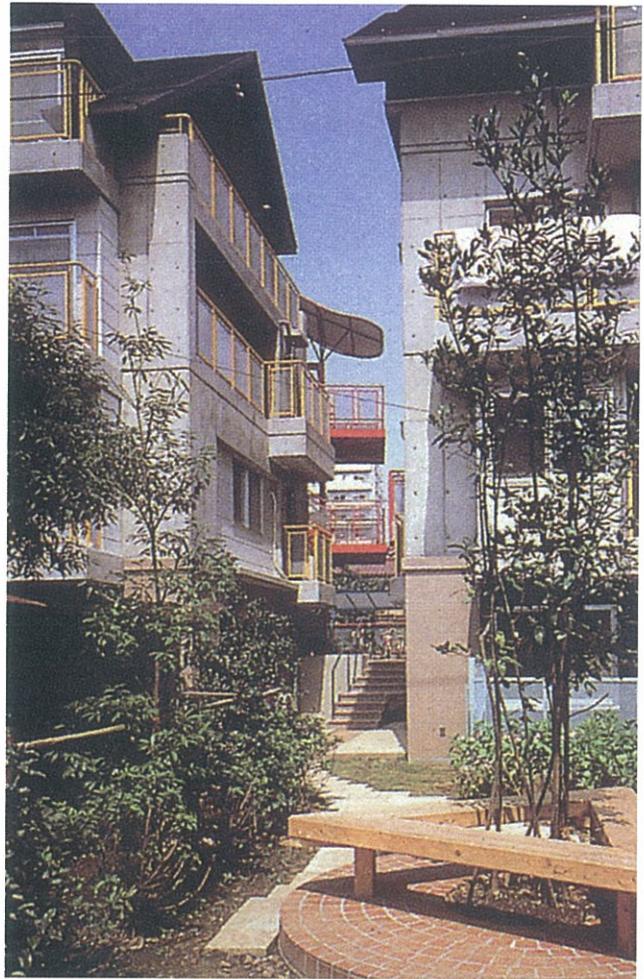


パブリックスペースのイメージ

【コーポラティブ住宅の事例】

コーポラティブ住宅は、協同組合方式によって建築する住宅で、志向を同じくする複数の人が建築組合を設立し、共同して土地の取得や建物の企画設計、建築工事発注等を行い、住宅を取得する方式である。ヨーロッパでは2世紀にわたる歴史を持ち、旧西ドイツで約100万戸、スウェーデンでは約50万戸の実績がある。我が国に登場したのは1968年頃で、最近では建築士や不動産業者等が企画して参加者を募り、企画設計の助言をしたり設計を請け負うケースが多い。

埼玉県上尾市のコープ愛宕は、旧街道沿いの古い市街地で木造密集住宅地においてコミュニティの維持と居住環境の向上を目指して、優良建築物等整備事業を活用して共同建て替えを行い、オープンスペースを確保するなど良好な居住環境を実現した事例である。また、単独事業では終わらず連鎖的に共同建て替え事業が継続している。



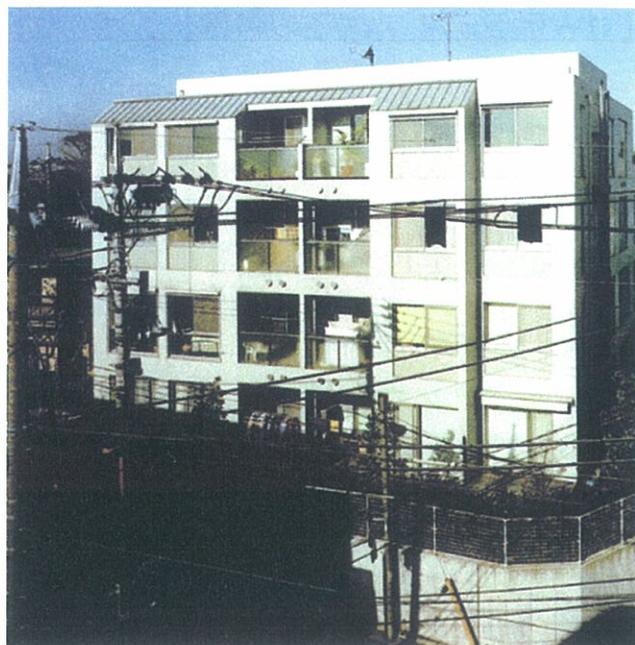
連鎖的に建て替えられた街並み（コープ愛宕：埼玉県上尾市）

【スケルトン方式住宅の事例】

スケルトン方式の住宅は、スケルトン（建物を支える構造躯体）を分譲し、インフィル（住宅の間取りや内装）は購入者が自由に決められる方式の集合住宅である。ライフスタイルやライフサイクルに合わせ、多様な使い方が可能であり、寿命の長い住宅の建設も可能となる。また、最近では分譲方式だけではなく、賃貸方式や定期借地権方式を採用することにより、より効率的な活用をすることなども検討されている。

大阪市のNEXT 21は、都市における集合住宅の将来像を検討するための実験住宅であり、スケルトン方式のほか屋上緑化、省エネルギー等の様々な工夫も導入されている。

東北地方のように、都市周辺部、郊外部の地価が比較的安価な地方では、特にニューファミリー層の戸建て住宅の志向が強く、都心部での賃貸住宅は狭隘な面積や高額な家賃のため需要が少ないと言われている。しかし、スケルトン方式を採用することにより、多様なライフスタイルに対応できる都心居住施設の供給が可能になる。



大阪ガス実験集合住宅 NEXT 21

参考文献：（財）リバーフロント整備センター「FRONT」（2000年2月号）

写真：坂本政十賜

【定期借地権付き住宅】

定期借地権は、平成4年8月1日から施行されている新借地権法に盛り込まれた新しい土地の権利関係で、契約期間や用途、契約内容によって「一般定期借地権」「建物譲渡特約付き借地権」「事業用定期借地権がある」住宅の分譲で主に利用されるのが一般定期借地権付きの住宅で土地を地主から50年以上の契約（一般には50年）で借り、そこに住宅を建設する。契約時に保証金又は権利金を払い、契約期間中は地代を払う。契約期間が終了した時点で建物を取り壊し、更地にして地主に返還する仕組みで、土地を所有する場合と比較すると住宅取得費用が抑えられる。

【つくば方式：スケルトン定借方式を採用したコーポラティブ住宅】

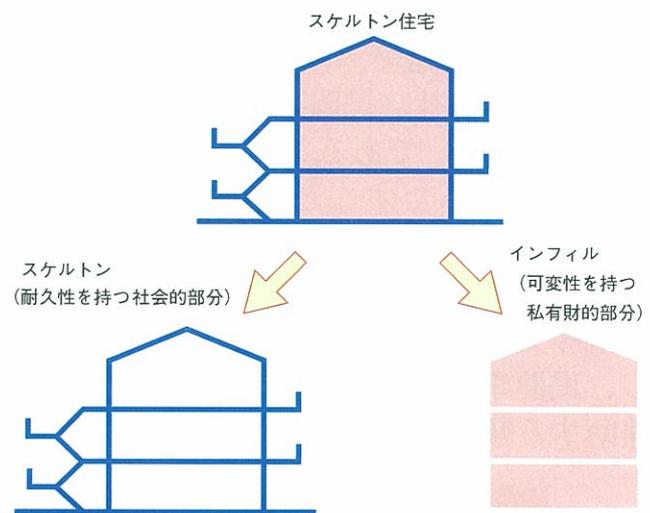
建設省建築研究所が企画、有志によるつくばハウジング研究会が建設した都市型マンション「メソードつくば」は、建物譲渡特約付き借地権とコーポラティブ住宅を組み合わせた実験住宅で利用権分譲方式で低価格の供給を実現した。

スケルトン構造は百年の耐用品質を持たせ、インフィルにより自由設計が可能になるよう大スパン、高階高、逆梁構造を採用している。

つくば方式の特徴である建物譲渡特約付き借地権は、建物の所有権が30年で31年目に地主が建物を買取り、賃貸契約に変わる。その際、入居者の居住継続権は法律で保証されている。なお、60年目までの賃料は、地代相当額と修繕費を加算した低廉な額であり、61年目以降は近傍類似の賃料になる仕組みである。

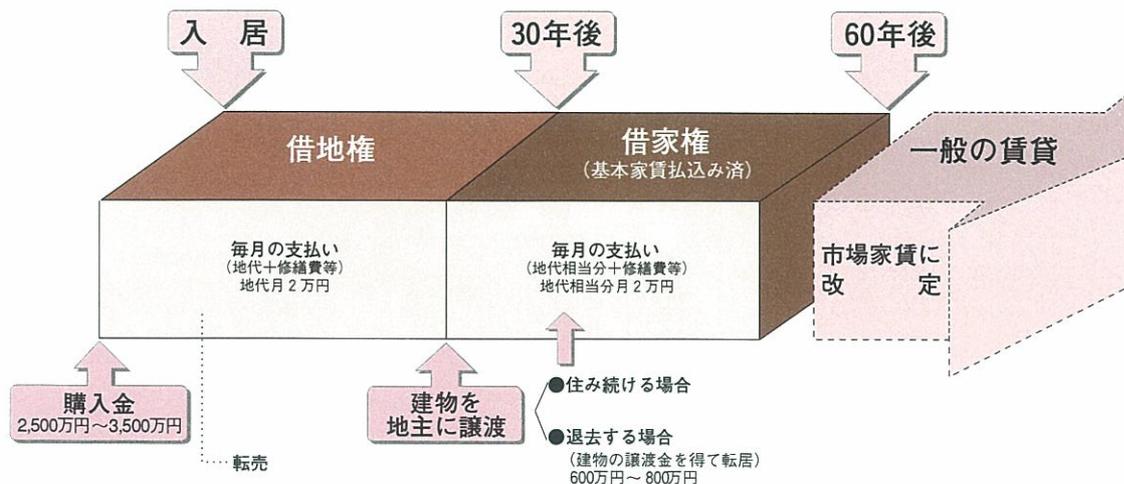


つくば方式第一号（メソードつくば外観）



平成4年の新借地借家法で新しく制定された「建物譲渡特約付借地権」に基づいています。

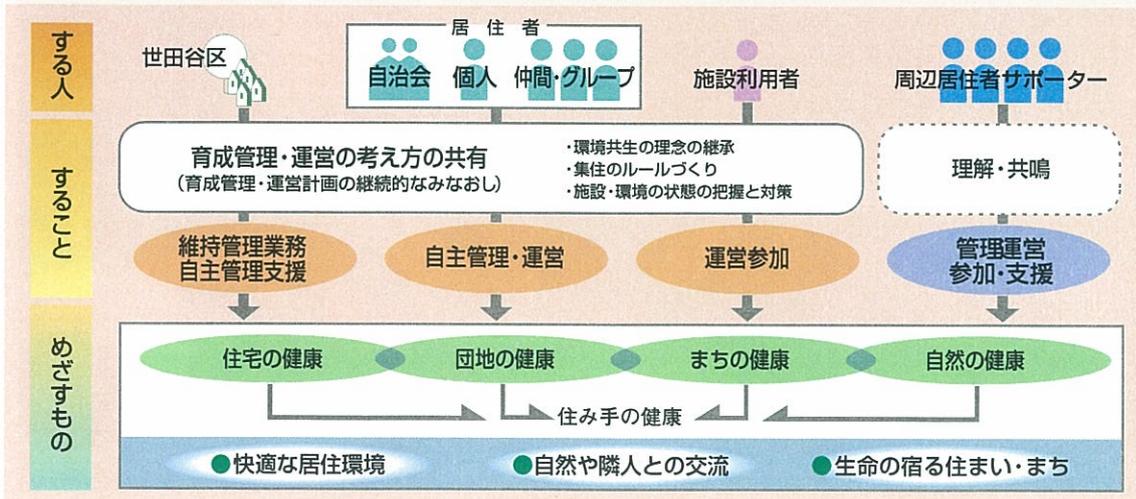
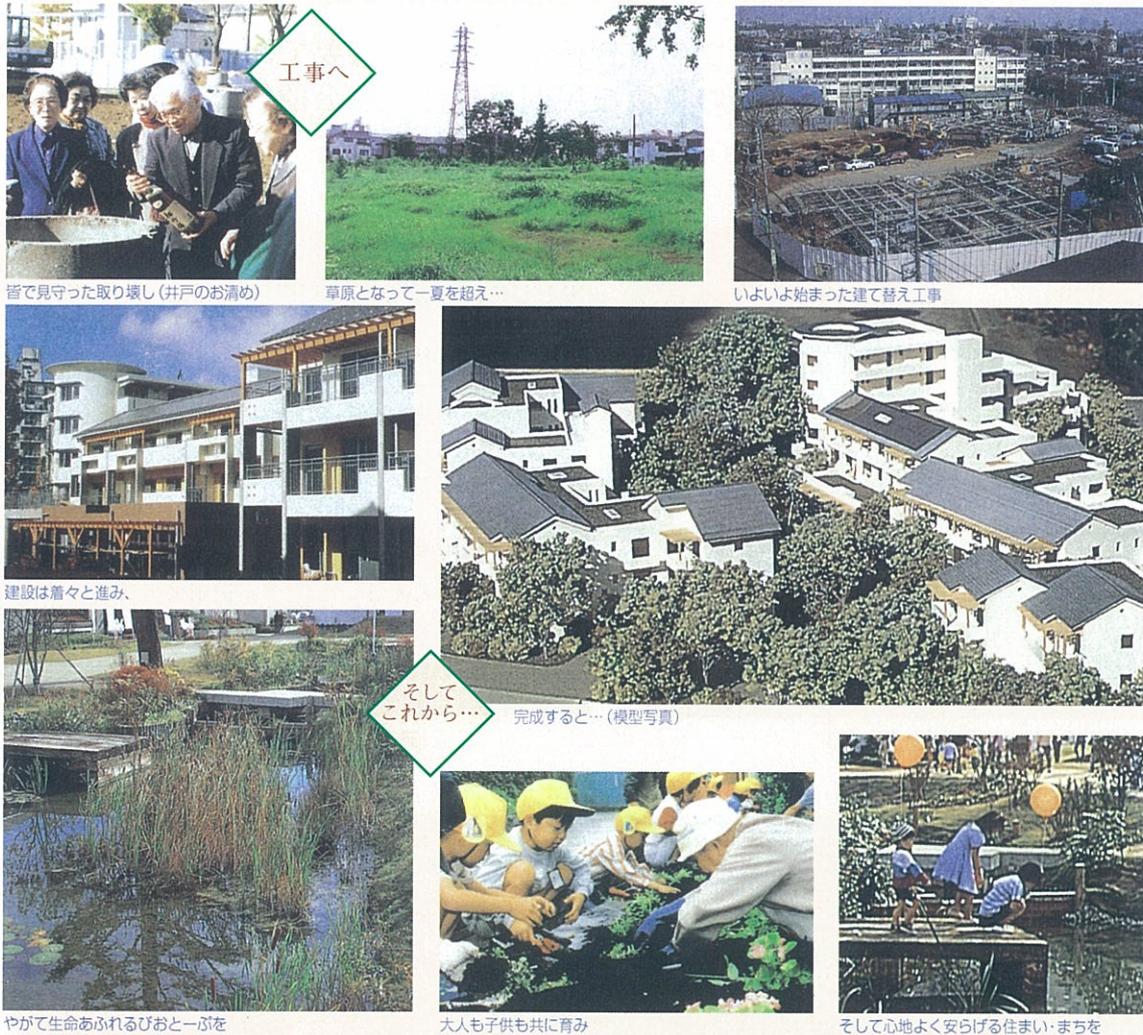
- ① 入居後30年間は、建物は入居者の所有（持家）です。転売もできます。
- ② 31年目以降は、建物を地主が買取り、賃貸契約に変わります。その際、入居者の居住継続権は法律で保証されています。また、建物の譲渡金と基本家賃を相殺する契約を締結しますので、地代相当分と修繕費の支払いでそのまま安心して住み続けられます。
- ③ 61年目以降は相当の家賃に変更されます。



価格例は、分譲マンションで4,500～5,500万円相当のものです。(専有面積24～30坪、地価坪100万円)。金額は一例で、立地や経済情勢によって異なります。

世田谷区環境共生住宅のプロセス

世田谷区の区営住宅では、団地内の建て替え計画を期に世田谷区が居住者とともにワークショップを行い、地球環境の保全、周辺環境との親和性、居住環境の快適性の3点から建設、維持、管理などを検討し、環境共生住宅を建設した。団地内には、一般世帯の区営住宅70戸のほか、高齢者や障害者に配慮された施設も配置されている。



【海外の都心居住事例】

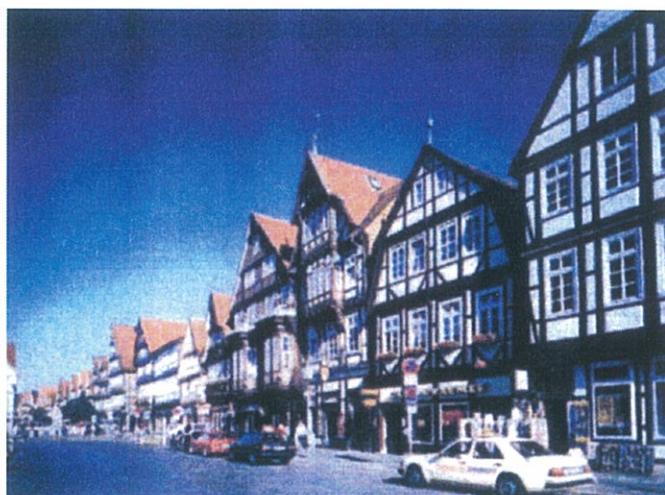
都心居住を推進し、コンパクトシティを実現するためには、土地の高度利用と日照や眺望、景観など良好な居住環境を両立させなければならない。

このためには、適切な誘導策と必要に応じた規制が必要となる。フランスのリヨンなどでは1階を商店、上階を住居とし、なおかつ、規制や誘導を行うことにより景観的にも優れた賑わいのある都心居住施設を実現している。

多様なライフスタイルに対応できる都心居住施設の実現には、地区内での住み替えが可能となるよう、様々なタイプの賃貸住宅の供給が必要である。東北地方の賃貸住宅の割合は低く、中心市街地での良質な民間賃貸住宅と公的賃貸住宅の建設が望まれる。



リヨン（フランス）



ディンケルスビュール（ドイツ）



ブルクハイム（ドイツ）

□複合型集合賃貸住宅事業採算性の検討

都心居住推進の施策として、都心部での居住施設建設が求められているが、事業採算性が課題となっている。

ここでは、平成10年度に東北地方建設局が東北62市（仙台市を除く全市）を対象に実施した調査等のデータを用い、東北地方建設局で作成した検討システムにより、モデル複合型集合賃貸住宅を想定し、その積算（住宅）賃料と市場賃料（その地区の相場的な住宅賃料）との比較を行いその地区における事業採算性を検討する。モデル複合型集合賃貸住宅は1, 2階が商業業務床、3階以上が居住床（一戸あたり3LDK, 70㎡, 40戸程度）を想定する。

検討システムに各都市へのアンケート調査【設問2】等で得られた下記データを入力することにより、建設費等を一定期間に回収できる賃料（積算賃料）が算出される。

一方、積算賃料と比較する市場賃料は、各市へのアンケート調査で得られた値に加え、(財)日本不動産研究所および各県の同支所から対象都市における相場的な賃料をヒアリングすることにより、2種類の市場賃料のデータを得ることとした。これは、特に中小都市において賃貸マンションの事例がない又は少ないことから、近傍類似の賃料把握が困難な場合があるためである。

なお、本検討システムは、中心市街地での集合賃貸住宅事業可能性を検討するための簡単なシミュレーションを目的としているため、安全をみて積算賃料が高めに算出されるように設定している。従って、本格的な建築設計や正確な採算性の検討には別途対応が必要である。

(1) 設定条件

① 対象都市：15都市

② 設 定

- ・ 地区住所→各市で建設可能な地区を設定（アンケート）
- ・ 都市計画条件→実際の条件（アンケート）
- ・ 敷地面積→各市で限定した敷地の面積（アンケート）
- ・ 延べ面積→当該敷地に建てられる最大の面積（1F：商業床、2F：業務床、3F以上：居住床（一戸あたり70㎡, 3LDKを想定））
- ・ 地 価→実際の地価（アンケート）公示価格は評価額を0.7で割って算出
- ・ 建築単価→普通グレードの耐火建築物を想定し、単価は140千円/㎡とする
- ・ 杭 地 業→実際の地盤支持層（アンケート）、単価は建設物価による
- ・ 車 庫→なし（敷地外駐車場を想定）
- ・ 土地購入→土地を購入した場合と自己所有地での場合の2ケース行う
- ・ 自己資金→自己所有地での事業の方がより現実的であると考えられるため自己所有地で補助がない場合を基本に考え、当該ケースの事業費の50%、30%、0を各モデルケースの自己資金とする
- ・ 商業・業務賃料→相場的な賃料と保証金を想定（ヒアリング賃料）
- ・ 対象事業→優良建築物等整備事業、21世紀都市居住緊急促進事業を活用した

場合、優建のみ活用した場合、活用しない場合の3ケース行う

- ・ 優建補助対象事業費割合 → 20% (想定割合)
- ・ 21世紀補助対象事業費割合 → 5% (上記以外の住居部分に対して補助)

③ 施策概要

- ・ 優良建築物等整備事業

目的：市街地環境の整備改善、良質な市街地住宅の供給

対象：三大都市圏既成市街地、県庁所在地、中心市街地

要件：敷地面積500㎡以上、地上3階建て以上の耐火、準耐火建築物

- ・ 21世紀都市居住緊急促進事業

目的：環境資源、高齢化防災などの問題に対応した良質な集合住宅建設

対象：平成12年度までに着手する事業が対象

要件：上記事業などの基礎事業に3, 5, 7%のいずれかを上乘せ

④ シミュレーション結果

15都市のシミュレーション結果について次頁に示す。共通の傾向としては、賃貸マンションの事例の多い県庁所在地クラスの都市についてはアンケートによる賃料と市場賃料が近い値となっているが、中小都市ではアンケートによる賃料の方が大幅に低い値となっていることがいえる。

また、敷地を購入しての事業は採算上困難であるが、自己所有地での事業の場合は比較的採算性が良好である。また、賃料に大きな影響を及ぼしている要素としては、自己資金率や地盤の状況による初期投資の増加、商業業務床の収益の大きさなどがあげられる。

下記のグラフのなかで市場賃料とアンケートによる賃料に比べシステムで算出した住宅賃料が下回ったケースについては、事業採算性が成り立つ可能性が大きいと判断される。ただし、実際事業を実施する場合には、本システムでは対応できない建築設計上の制約等があるため、別途詳細な検討を行った上で事業採算性の確認をすることが必要である。

モデル1

地価公示価格：307,000円/㎡

住宅規格 (面積)	自己資金率 (%)	土地取得による事業の積算家賃 (千円)			所有地による事業の積算家賃 (千円)			市場家賃 (不動産研) (千円)	アンケートによる家賃 (千円)	特優賃家賃 (初年度) (千円)	備考
		補助無し	優建事業のみ活用	21世紀事業活用	補助無し	優建事業のみ活用	21世紀事業活用				
3LDK (70㎡)	50	215	165	157	151	110	102	112	140	80	特優賃初年度家賃は、収入分位40～50%の%応益家賃
	30	250	200	192	186	145	136				
	0	299	249	240	235	193	185				
		ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6				

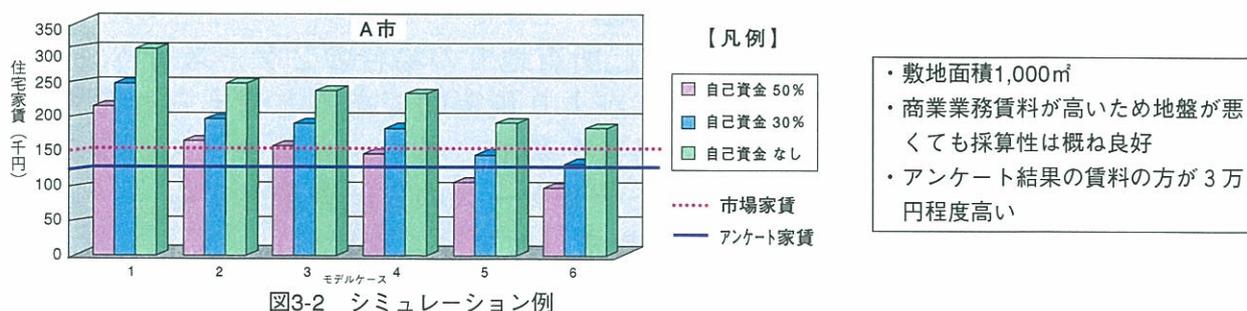


図3-2 シミュレーション例

シミュレーション結果一覧

モデル	自己資金率 (%)	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6	市場家賃 (不動産 研究所) (千円)	市場家賃 (アンケー ト調査) (千円)	地下公示価格 (千円/㎡)	都市規模
		土地取得による事業の積算 家賃 (千円)			自己所有地による積算家賃 (千円)						
		補助なし	優建事業 のみ活用	21世紀 事業活用	補助なし	優建事業 のみ活用	21世紀 事業活用				
1	50	215	165	157	151	110	102	112	140	307	A
	30	250	200	192	186	145	136				
	0	299	249	240	235	193	185				
2	50	206	155	147	164	119	111	72	50	112	D
	30	242	191	183	201	155	147				
	0	299	246	239	257	211	203				
3	50	500	407	399	124	65	57	115	80	428	A
	30	573	459	450	176	117	108				
	0	640	525	500	243	183	175				
4	50	254	197	189	153	111	102	89	60	300	C
	30	286	229	221	186	143	135				
	0	339	281	273	238	194	186				
5	50	212	161	153	148	106	98	78	45	188	C
	30	246	195	187	182	140	132				
	0	298	247	239	234	192	183				
6	50	275	214	205	171	125	116	91	70	311	B
	30	313	251	243	209	162	153				
	0	371	309	300	267	219	210				
7	50	203	155	147	155	113	105	87	100	147	D
	30	236	187	179	187	145	137				
	0	290	240	232	241	198	190				
8	50	194	145	137	137	96	88	106	140	272	A
	30	225	176	167	168	127	118				
	0	276	226	218	219	177	169				
9	50	276	218	210	112	76	68	106	115	773	A
	30	310	250	243	145	109	101				
	0	347	287	280	182	145	138				
10	50	221	170	162	156	114	106	85	100	192	C
	30	256	205	197	191	149	141				
	0	305	253	246	240	198	190				
11	50	189	143	134	159	117	109	85	100	85	B
	30	223	177	168	194	151	143				
	0	274	227	219	244	202	193				
12	50	182	139	130	163	122	114	85	60	44	D
	30	215	172	163	196	155	147				
	0	266	222	213	247	205	197				
13	50	331	267	260	122	87	80	127	70	973	A
	30	365	300	293	157	121	114				
	0	400	335	328	191	155	148				
14	50	198	147	140	132	91	83	138	110	198	A
	30	232	181	173	166	124	116				
	0	277	226	218	212	169	162				
15	50	310	246	237	168	124	115	127	85	430	A
	30	351	286	277	209	164	155				
	0	447	359	349	223	166	156				

都市規模 A:人口20万人以上 B:人口10万人以上20万人未満 C:人口5万人以上10万人未満 D:人口5万人未満

●公営住宅

1. 目的

国及び地方公共団体が協力して、健康で文化的な生活を営むに足りる住宅を整備し、これを住宅に困窮する定額所得者に対して低廉な家賃で賃貸し、又は転貸することにより、国民生活の安定と社会福祉の増進に寄与する。

2. 制度の内容

(1) 対象階層

原則階層（一般世帯）：収入分位 0～25%

裁量階層（高齢者世帯等）：地方公共団体の裁量により、収入分位
40%を上限として、入居収入基準を引上げ

(2) 供給方式

①地方公共団体の建設

②地方公共団体による買取り

③地方公共団体による借上げ

(3) 家賃

地方公共団体は、毎年度、入居者の申告に基づき、入居者の収入及び立地条件、規模等住宅の便益に応じた家賃を決定する。

(4) 建設費等補助

①地方公共団体が建設又は買取りを行う場合

補助対象：全体工事費（買取りにあつては、購入費の全体工事費相当分）

補助率：国 1/2

②地方公共団体が借上げを行う場合

（地方公共団体以外の者が行う建設又は改良に対して補助）

補助対象：共同施設等整備費

補助率：国 1/3、地方 1/3

(5) 家賃対策補助

近傍同種の住宅の家賃と入居者負担基準額との差額

補助率：国 1/2、地方 1/2

補助期間：新規建設 20年間

建替 10年間

●特定優良賃貸住宅供給促進事業

1. 支援策の概要

主として中堅所得者に対する良質な賃貸住宅の供給を促進して中心市街地の定住人口の回復に寄与するため、民間の土地所有者が建設する居住環境が良好な賃貸住宅に対しての建設費補助、家賃対策補助、住宅金融公庫の融資の優遇措置を行います。

2. 支援の内容

(1) 事業主体

民間事業者、地方住宅供給公社、地方公共団体等

(2) 建設費等補助

①民間事業者が建設し、地方公共団体等が借上げ又は管理受託する場合

ア. 補助対象 共同施設等整備費、高齢者向け設備等整備費

イ. 補助率 国1/3 地方公共団体1/3

②地方住宅供給公社等が供給する場合

ア. 補助対象 全体工事費

イ. 補助率 国1/6 地方公共団体1/6

③地方公共団体が供給する場合

ア. 補助対象 全体工事費

イ. 補助率 国1/3

(3) 家賃対策補助

事業者が行う家賃の減額に要する費用に対して補助を行います。

・補助率 国1/2、地方1/2(都道府県知事の裁量階層にあつては国1/3、地方2/3)

・補助期間 20年間を限度とします。

(4) 住宅金融公庫融資の特例

地方公共団体の利子補給と連携して、住宅金融公庫の基本融資額の実質融資率の引き上げ(80%)を行います。

(5) 税制

ア. 割増償却(所得税・法人税)5年間3.2割増(耐用年数35年以上のものは4.4割増償却)

イ. 固定資産税の減額:5年間2/3を減額

(6) 留意事項

①入居者の条件

ア. 原則階層:収入分位25~50%(4人家族の標準世帯で年収約510~690万円程度)

イ. 都道府県知事の裁量階層:収入分位50~80%(4人家族の標準世帯で年収約690~1,060万円程度)

※収入基準の下限については、所得の上昇が見込まれる者にあつては、地方公共団体の裁量で引き下げ可。

②家賃

近傍同種の住宅の家賃と均衡を失しないよう定める必要があります。

●高齢者向け優良賃貸住宅制度

1. 支援策の概要

民間の土地・住宅所有者等の経営意欲を誘導しつつ、バリアフリー化、緊急時対応サービス等高齢者に対応し、低廉な家賃で入居できる高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給促進を図るため、建設費補助、家賃対策補助費を行います。

2. 支援の内容

(1) 事業主体

原則として民間の土地所有者等（都市基盤整備公団、地方住宅供給公社による供給も可）

(2) 計画策定費補助

ア・補助対象 供給計画の策定に要する経費

イ・補助率 国1/3（地方公共団体1/3）

(3) 建設費補助（新築の他、既存住宅の改良も対象）

①民間事業者が建設する場合

ア・補助対象 住宅共用部分、共同施設、高齢者向け設備等

イ・補助率 国1/3（地方公共団体1/3）

②公団、公社が建設する場合

ア・補助対象 全体工事費

イ・補助率 国1/6（地方公共団体1/6）

③改良工事の場合

ア・補助対象 住宅共用部分、共同施設、高齢者向け設備等

イ・補助率 国1/3（1/2）、地方公共団体1/3

(4) 家賃対策補助

事業者が行う家賃の減額に要する費用に対して補助を行います。

補助率 国1/2、地方1/2

(5) 融資制度

住宅金融公庫の融資限度額を引上げ（80%）等を行います。

(6) 留意事項

①入居者の条件

高齢者単身・夫婦世帯等（収入分位25%（高齢夫婦世帯で年収約540万円）以下。

ただし、地方公共団体の裁量により40%（高齢夫婦世帯できる年収約640万円）まで可）。

②住宅の条件

バリアフリー及び緊急時対応サービスが必要となります。

③L S A（ライフサポートアドバイザー、生活援助員）による生活支援サービスの提供
生活支援サービスを提供するL S Aの市町村による派遣に対して国と都道府県による補助が講じられます。（厚生省補助）

●優良建築物等整備事業

1. 支援策の概要

市街地の環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良な建築物等の整備を行う事業に対して補助を行います。

2. 補助の内容

(1) 対象者

地方公共団体、都市基盤整備公団、地方住宅供給公社、民間事業者等

(2) 対象地域

ア. 三大都市圏の既成市街地等、近郊整備地帯等、都市開発区域

イ. 地方拠点都市地域

ウ. 中心市街地等

(3) 対象事業

①基礎要件

ア. 地区面積 概ね 1,000 m²以上(市街地総合再生計画に係るもの等は概ね 500 m²以上)

イ. 接道要件 幅員 6 m以上の道路に 4 m以上接していること

ウ. 空地要件 原則空地率 \geq (100%－指定建蔽率)＋20%

エ. 階 数 地上 3 階以上

オ. 構 造 耐火建築物又は準耐火建築物

②個別要件

上記の基礎要件に加えて、以下の個別要件のいずれかに適合すること。

ア. 優良再開発型

ア) 共同化タイプ 敷地の共同化により建築物を整備する事業

イ) 市街地環境形成タイプ 協調的な建築物や公共的通路等を整備する事業

ウ) マンション建替タイプ 老朽化した共同住宅を建替する事業

イ. 市街地住宅供給型

ア) 住宅複合利用タイプ 住宅を他の施設と複合的に整備する事業

イ) 優良住宅供給タイプ 優良な住宅を 30 戸以上供給する事業

ウ. 耐震型

災害時に重要な機能を果たす建築物等が耐震改修促進法の認定を受けて行う耐震改修事業

(4) 対象経費

調査設計計画費、土地整備費、共同施設整備費、耐震整備費

(5) 補助率

地方公共団体又は都市基盤整備公団…1 / 3 (国 1 / 3)

地方住宅供給公社、民間事業者等…… 2 / 3 (国 1 / 3、地方公共団体 1 / 3)

3-2-2. 公共公益施設

行政、文化、福祉、医療、教育、情報などの機能を有する公共公益施設は「生活・交流の拠点」として人を集め、賑わいを生み出すとされている。特に東北地方に多い中小規模の都市では、公共公益施設の数も少ないことから、これらが郊外へ移転すれば、それが中心市街地に与える影響も大きいと考えられる。東北地方におけるコンパクトシティ形成には、商業のみならず生活、交流という賑わいの観点から公共公益施設を中心市街地に立地するとともに、採算性や利便性の向上のため機能的に複合化することが望まれる。ここでは、中心市街地に公共公益施設を立地した取り組みを紹介し、東北地方における実現の可能性を検討するものとする。

【再開発事業により公共公益施設を整備した事例】

山形県上山市（人口3.8万人）では、都心部に核となる施設を建設し、中心市街地に魅力と賑わいを創出することを目的に、第一種市街地再開発事業を実施した。

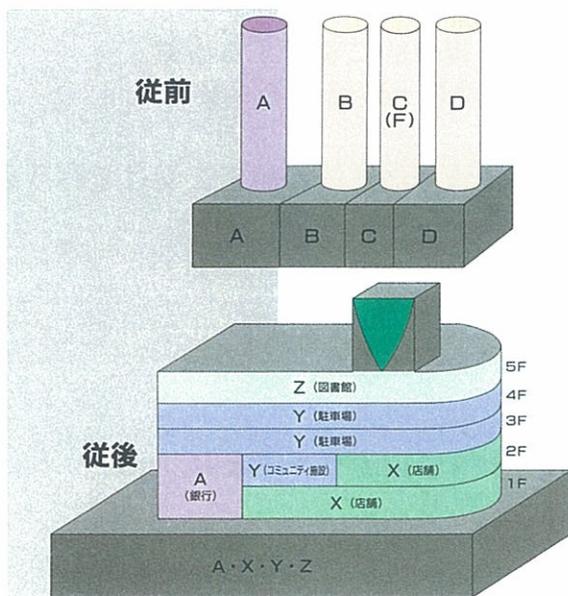
施設は、敷地面積約4,600㎡、地上5階建て、延べ床面積約18,000㎡で1,2階に店舗と銀行とコミュニティ施設、3,4階に駐車場、5階に図書館を併設した複合施設で、総事業費は約70億円である。権利変換方式は、都市再開発法第111条による特則型（地上権非設定型）で従前地権者34名のうち、権利変換者は銀行のみで他の33名は地区外に転出した。保留床を市で買い取り公共公益施設を整備した事例である。



再開発ビル「カミン」外観



活動風景



- 凡例
- A 土地所有者（権利変換者：山形銀行）
 - B・C・D 土地所有者
 - E 借地権者
 - F 借家権者
 - X 保留床取得者（上山二日町ショッピングセンター協同組合）
 - Y 保留床取得者（上山二日町再開発株式会社）
 - Z 保留床取得者（上山市：図書館）



市立図書館

【区画整理事業により公共公益施設を整備した事例】

岩手県花巻市(人口約7.2万人)では、J R花巻駅前の旧国鉄の貨物ヤード跡地と周辺市街地を土地区画整理事業により定住交流センター(なはんプラザ)、多目的広場、駐車場、ホテル、商店街、商業ビルを整備した。

定住交流センターは、地上3階建て、延べ床面積約3,400㎡で多目的ホールやギャラリー、音楽スタジオなどを併設している。

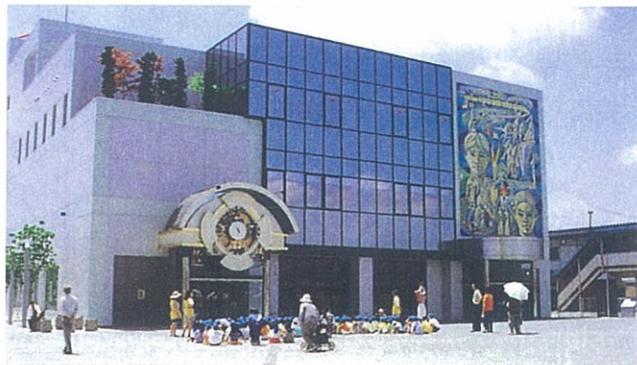
また、前面の多目的広場は約1,700㎡で様々なイベントに対応できるものとなっている。

本プロジェクト全体の面積は20.4haで街並み・まちづくり総合支援事業(旧:定住拠点緊急整備事業)を活用して定住交流センター、多目的広場、駐車場、駐輪場などのほか、駅から中心市街地に至る道路を歩行者専用のプロムナードとして整備している。

本地区内の10.7haについては、土地区画整理事業により、プロムナードに面して回遊性のある路線商店街を「飛び換地」などの手法で誘導した。

また、換地操作によりまとまった面積の保留地を有効的に配置し、コンペ方式により商店街整備のイメージにあった建築物の誘導を図るとともに、「魅力あるまちづくり協定」により建築物等の規制を行っている。減歩率は、公共、保留地合計で約30%、総事業費は約80億円(街並み・まちづくり総合支援事業を含む)となっている。

また現在では、中心市街地活性化法が施行されたことに伴い、空洞化の進んだ中心市街地において、街区の再編、低未利用地の集約を行い、福祉・文化等の公益施設や共同住宅等の立地、商店街の集約・再編(移転補償費も補助対象)等を促進し、中心市街地の活性化を図ることを目的として、街なか再生型の区画整理事業が創設されている。地区要件としては中心市街地活性化基本計画(中心市街地活性化法)に位置づけられた地区のうち、地区の大部分が昭和35年D I D区域内であるもの、及び地区の大部分が近隣商業地域又は商業地域内であることとされ、また面積要件としては、0.5ha以上(連鎖型は0.2ha以上)とされている。



なはんプラザ外観



広場での活動風景観

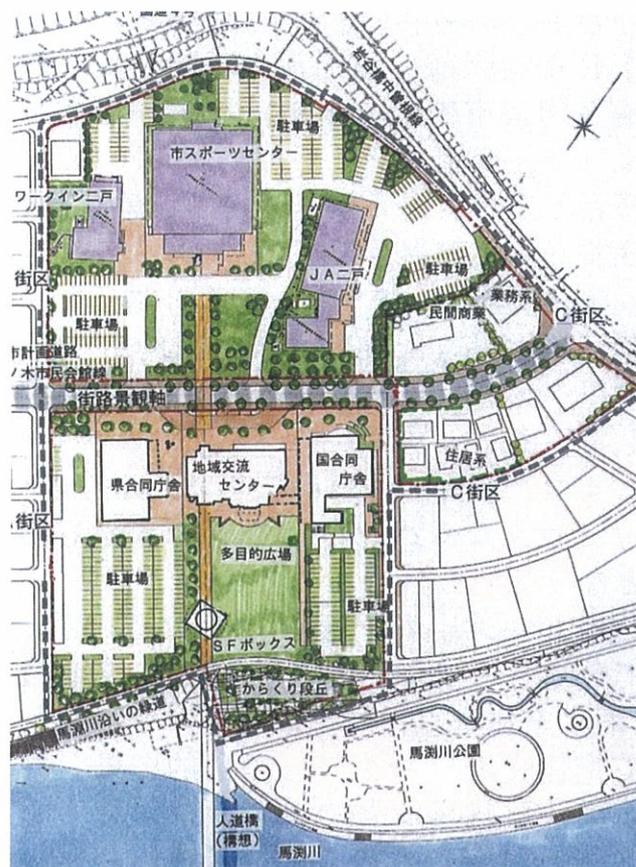


花巻駅前商店街

【シビックコア地区整備制度を活用して公共公益施設を整備した事例】

岩手県二戸市（人口2.8万人）では、岩手県北の拠点都市としてふさわしい都市を目指し、平成2年度から「まちづくり懇談会」等によりまちづくりの基本方針の検討を行ってきた。平成7年度には、「シビックコア地区整備制度」を活用することにより、新しい魅力と賑わいにあふれた地区形成を図ることを目的に「二戸シビックコア地区整備計画策定委員会」を発足させ、平成9年4月に全国で4番目、東北地方では初めての都市としてシビックコア地区整備計画が策定された。

約20.4haの土地区画整理事業の区域のうち地区の核となる5.7haについて総合的・一体的に整備を推進し、魅力と賑わいを創出するものとして計画されている。同計画による国の事業としては、職業安定所、法務局などの窓口官署が入居する二戸地方合同庁舎があり、平成11年10月に完成している。また、交流拠点として市民ギャラリーや科学技術館を併設する市のシビックセンター、約4,600㎡の多目的広場、地区内の一体的利用を想定した駐車場などが整備され、既存の市のスポーツセンターや民間建築物とともに地区を形成している。また、地区内には県の公共公益施設の建設も予定されている。



二戸シビックコア地区イメージ図



二戸市シビックセンター（左）、二戸地方合同庁舎（右）

【新庁舎をまちづくりの核にした事例】

東北地方の中小都市では、市役所や町役場などの行政施設が街の中心施設であり、同時に雇用の場となっている。また、来庁者の多い行政施設が中心市街地に立地していることにより、賑わいが創出され、活性化に対しても寄与している。

青森県三戸町(人口約1.5万人)では、老朽化した町役場を建て替えるに際し、郊外部の広大な駐車場を擁した計画と都心部の既存敷地での建て替え計画の2案で検討を進めた結果、町の中心性、核、中心市街地の空洞化をおそれ、狭隘な既存敷地に新庁舎を保健センターと合築して整備した。

商店街の立ち並ぶ県道と町道に挟まれた敷地であることから、それぞれの商店街の回遊性を考慮し、エントランスを貫通して通り抜けができるプロムナードが設けられている。また、庁舎前面には、街の核施設としてふさわしく多様な活動を想定した広場が設けられている。



新庁舎の前面



庁舎裏面のプロムナード

【病院を中心市街地で建て替えた事例】

中心市街地にあった総合病院が郊外部などに病院の規模、駐車場面積などを著しく拡大して、建て替えられる事例が多い。これは、医療の進歩によるもの、近隣市町村も含めて広域的な利用ができることなどを想定していると思われる。しかし、この郊外移転が中心市街地の空洞化の一要因となっているばかりか、高齢者や障害者の病院の利用を不便なものにしている。特に公共交通機関の整備が遅れている地方都市では、自動車がないと病院に行けないという現象が起きている。コンパクトシティの推進にあたっては、病院などの公共公益施設は公共交通機関が発達している中心市街地での立地が求められる。また、フルセット主義や広域的なものを複数都市の中間に整備するのは止めて、近隣市町村と連携し役割分担をすることが必要である。



中心部で建て替えられた病院（仙台市）

【中心市街地の魅力と賑わいを創出する広場の事例】

中心市街地の交流の場として広場がある。広場で行われる「市」や「フリーマーケット」は賑わいを創出する。これは中心市街地の活性化に寄与し、また地域コミュニティの再生にも役立つと考えられる。

秋田市の「サン・パティオ大町」の事例では回廊で結ばれた共同店舗と広場を一体的に整備し、集客の相乗的効果の発現と地区の賑わいの醸成を目指している。

また、パティオのような広場以外でも、商店街に面した歩行者専用道路（モール）などは広場としての役割を果たすこともできる。

比較的規模の大きい都市においては、中心市街地に多目的に利用できる広場や公園を整備することにより、地域イベント等の交流拠点として街のシンボルになり、魅力と賑わいが創出される。コンパクトシティを目指すにあたり、職住近接、都心居住型の都市において交流の場としての広場の役割は大きい。また、このような多目的広場は、災害時の防災広場としても役立つものである。



「サン・パティオ大町」（秋田市）のフリーマーケット



サン・パティオ大町全景



中心市街地に整備された多目的広場（仙台市）

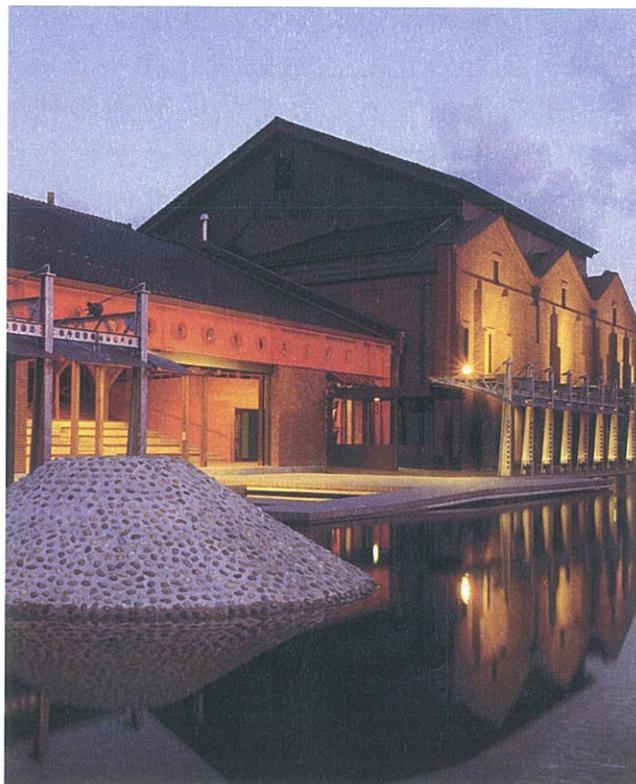


歩行者専用の道路（福島市）

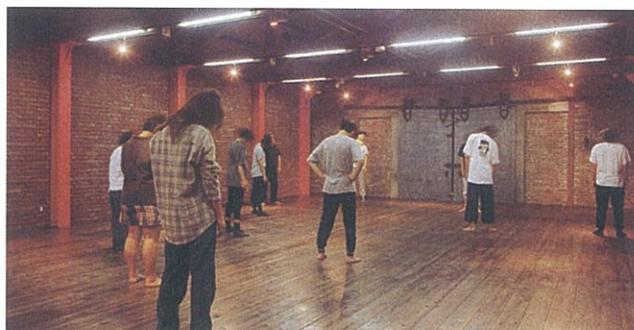
【中心市街地の既存ストックを活用した事例】

金沢市民芸術村は、旧紡績工場倉庫群を改修し、市民が自由に創作活動ができる芸術文化の創造、発表、交流、研修の場として開設された。利用者自身が責任を持って使用する「24時間の自主管理方式」で運営され、料金もできるだけ低めに設定されている。また、市内中心部に近いことから、若者を中心とした多くの市民に愛される都市の中の新しい賑わいの場となっており、既存施設を活用した新たな公共公益施設として中心市街地の活性化に役立っている。

施設の種類の種類は、広い空間を多彩な芸術創造の場とした「マルチ工房」、舞台芸術の創成や地域演劇の拠点である「ドラマ工房」、水上舞台を配した開放的な空間である「オープンスペース」、音楽の練習に最適な練習スタジオである「ミュージック工房」階段状の展示スペース有する「アート工房」の5つのピットのほか、いろいろのある板張りの空間を里山から移築した「里山の家」、おしゃれな欧風カフェレストラン「レンガ亭」などを配している。



金沢市民芸術村



活動風景

3-2-3. 都市交通

近年の低密度に広がった都市は、バス等の公共交通機関など都市交通基盤が未整備のまま郊外化し、自動車に頼らざるを得ない都市が出来上がっているといえる。自動車を活用することで公共交通の利用者が減少し、採算がとれなくなったバス事業では便数の減少、路線の廃止が行われている。自動車は、便利で、快適で、自由度の高い交通手段であるが、都市にとって公共交通は必要不可欠であり、公共交通の維持再生を図る必要がある。

自動車の個別性・機動性と、公共交通の公共性をうまく組み合わせた都市交通システムを導入することが東北地方のコンパクトシティの実現に重要である。

コンパクトシティ内では、徒歩や自転車、あるいはバス等の公共交通による移動が原則的な考えであり、自動車交通は都市までのアクセス手段として、都市内は公共交通を活用するといった役割分担を図ることが望ましいと考えられる。

この項では、東北地方のコンパクトシティを推進するにあたり、有効な公共交通機関と自動車交通の役割分担の参考となる取り組みの一部を紹介する。

(1) 郊外からのアクセス

郊外部から都心部へ向かうマイカーを削減するとともに、都心へ乗り換えなしにアクセスするため、郊外部では専用軌道、都心部では併用軌道とするLRTや、ガイドウェイバスなどの事例がある



LRT：カールスルーエ（ドイツ）



ガイドウェイバス：エッセン（ドイツ）

(2) 交通結節点

郊外から都心へ向かうマイカーの乗り入れの削減と公共交通の利用促進することを目的に、鉄道駅直近に駐車場を設置し、パークアンドライドの推進を図る。また、乗り換えをスムーズにする結節点整備が重要である。



P & R 駐車場：札幌地下鉄高架下



交通結節点整備：仙台市営地下鉄泉中央駅

(3) 都市内交通

【高齢者に優しいコミュニティバス】

武蔵野市等では、バス停から遠く、バスの便数も少ない公共交通不便地域でマイクロバスを循環運行させている。バス停の間隔は200 mを基本とし、バスには電動ステップなど高齢者が使いやすい工夫がなされている。



“武蔵野ムーバス”

【バスの定時性確保】

公共交通の利用を促進するには、バスの定時性、速達性を確保することが重要である。また、バス停において、利用者に対するバスの運行状況等の情報を提供し、バスの利便性の向上や信頼性の向上を図るバスロケーションシステムの導入も有効である。



バスレーン

【路面電車導入の事例】

地球温暖化等の環境問題がクローズアップされているなか、自動車に変わる交通機関として路面電車の整備促進が欧米で進められている。なかでもLRTと呼ばれる路面電車は、車両の低床化などから高齢者等の社会的弱者にも優しい交通機関として評価されている。

日本でもこれらの特性が見直され、熊本市等でLRTの導入や路線の延長・新設が進められている。



熊本市電で導入されているLRT車両

【タウンモビリティの事例】

タウンモビリティとは、電動三輪車や車椅子などを街なかに用意し、高齢者・障害者等の交通弱者に貸し出して、ショッピングや諸施設等への移動に利用してもらうシステムである。現在各地で実験が行われており、本格運用の導入が検討されている。



鷹巣町での実験の状況

【トランジットモールの事例】

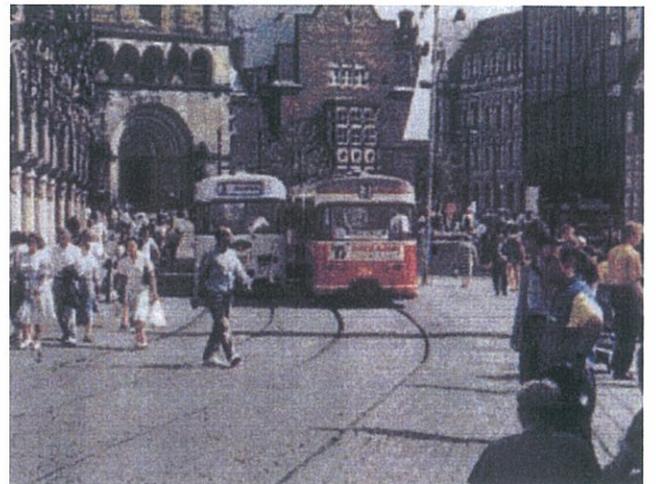
トランジットモールとは、公共交通の円滑な運行の確保、快適な歩行空間の創出とその結果もたらされる沿道商業地区の活性化を目的として、中心市街地で道路への自動車の乗り入れを規制することにより、歩行者等と公共交通のみ通行可能な区域を作るものである。国内では平成10年度に浜松市において試行実験が行われている。



アメリカのトランジットモール



フランスのトランジットモール



ドイツのトランジットモール



浜松市のトランジットモール実験風景

【歩行者・自転車主体の都市交通】

移動の基本である歩行は、高齢者等のモビリティを確保するうえでも重要であり、また、自転車交通は、通勤・通学の際の駅へのアクセスや買い物等近距離の移動における重要な交通手段である。我が国においては、ともすると近距離の移動でも自動車を利用する傾向が見られるが、今後、これらを省エネルギーや健康志向の交通手段として一層の利用促進を図る必要がある。

一方、歩行者・自転車は、交通事故死亡者の約4割を占めており、安全確保が緊急の課題である。このため、歩行者・自転車のネットワークを極力広幅員で連続した歩行空間を提供するため、歩行者・自転車導線において幅の広い歩道の整備等により、バリアフリー化に努める必要がある。

また、公共交通機関と自転車の連続的な組み合わせを考慮し、中心市街地においてレンタサイクルシステムを導入することも有効である。



歩行者専用のモール



広幅員の歩道



自転車専用レーン：アムステルダム



レンタサイクル

参考資料：「安心して豊かな都市生活を過ごせる都市交通及び市街地の整備のあり方並びにその推進方策はいかにあるべきか」
についての答申 都市計画中央審議会

(4) TDM施策を検討する交通実験

【仙台都市圏交通実験の事例】

自動車交通量の増大に伴い、交通に関連した様々な都市問題が発生しており、将来の望ましい都市環境を実現するためには、各種問題への的確に対応していく必要がある。特に、交通渋滞に対しては、現在までは、道路整備など主としてハード面での対応が図られてきたが、一部で行われている時差出勤やバスレーンの設置などを除いてはソフト面での対応が十分であるとは言い難い状況である。

今後は交通問題の解決に向けて、これまでのように道路整備などを進めると同時に、交通需要をコントロールする様々な手法（TDM：交通需要マネジメント）を導入することが不可欠である。その導入にあたっては施策を試行、評価して本格実施への移行等を判断する交通実験が有効である。

仙台都市圏では、最も深刻となっている朝夕のピーク時における道路混雑を抑制するために、郊外部から都心部に向かう通勤者を対象とした大規模な交通実験を実施し、本格実施に向けたデータ収集と都市圏住民への意識啓発を図った。郊外から都心及び都心周辺地区へ自動車通勤している通勤者を対象として、P&R、P&BRと都心循環バスを組み合わせた交通実験を11月上旬から中旬の平日10日間、都市圏住民約440人がモニターとして参加し実施した。

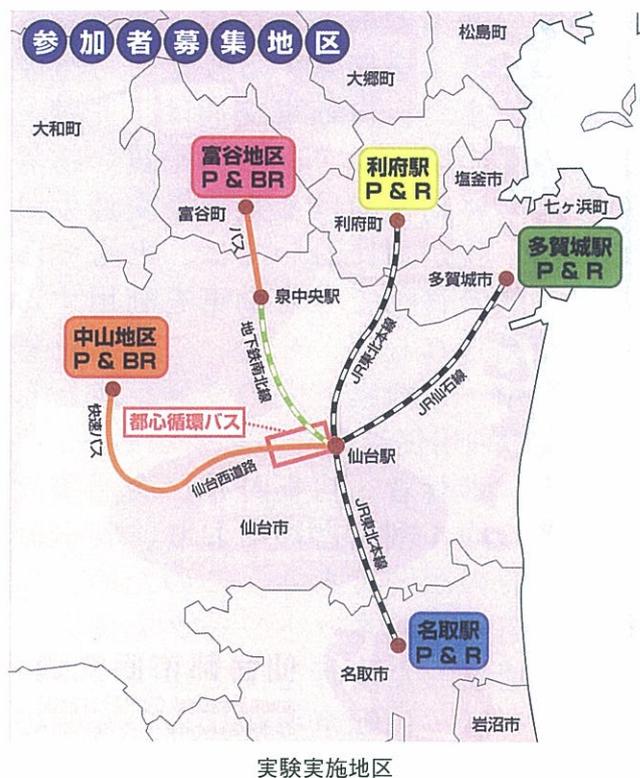
実験の概要

a. 都心へのアクセス交通（P&R、P&BR）

都心方向への放射幹線道路の混雑が慢性化しており、将来的にはさらなる混雑が予想される。そこで、都心方向へのアクセス交通について、鉄道が利用できる地域はP&R、鉄道不便地域においてはP&BR（快速バス）の交通実験を実施した。

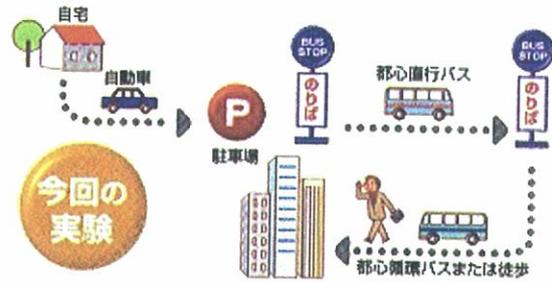
b. 都心周辺地区へのイグレス交通（都心循環バス）

JR仙台駅から都心周辺地区へのアクセスが悪く、この地区を着地とする通勤自動車交通が多く発生している。こうした交通需要に対応するため、都心周辺地区へのイグレス交通として、JR仙台駅からの通勤者を対象とした都心循環バスの交通実験をaと同時に実施した。





●パーク・アンド・ライド (P & R)



●パーク・アンド・バスライド (P & B R)



P & B R 駐車場



P & B R バス



都心循環バス

3-2-4. 土地利用

これまで多くの都市で、郊外部の無秩序な開発などにより市街地が拡大し、郊外から中心部に向かう自動車交通量の増大と基盤整備の遅れに起因する交通渋滞が深刻化し、それに伴う二酸化炭素の排出量の増加が問題視されている。

こうしたなか、東北においても土地利用を規制する取り組みや市街地の拡大の圧力に対抗しうる周辺農業活性化の取り組みが始動しはじめている。

【仙台都市圏における土地利用規制の試み】

仙台都市圏は人口約150万人を有する東北地方の拠点であり、慢性的な渋滞等の都市交通問題を抱えている。この問題を解決し、快適な都市環境を備えた仙台都市圏とするため平成10、11年度の仙台都市圏交通計画協議会において環境・交通負荷の軽減に資する土地利用のあり方という観点で検討を行った。

生活の利便性と自動車交通の社会的な負の影響から地域を評価し、地域の交通環境に応じた人口配置へと誘導する方法として、アクセシビリティと自動車の社会的費用を指標とし、現況の都市圏平均を基準に平成22年での都市圏各地域の交通環境を評価したものである。その結果、都市圏の都心部において、より人口集積を高め、郊外部において人口集積を抑制する必要があることが判明した。この成果は、仙台都市圏交通計画協議会の最終報告書に提言として盛り込まれた。今後、線引き見直し等への土地利用施策に反映されることが期待されている。

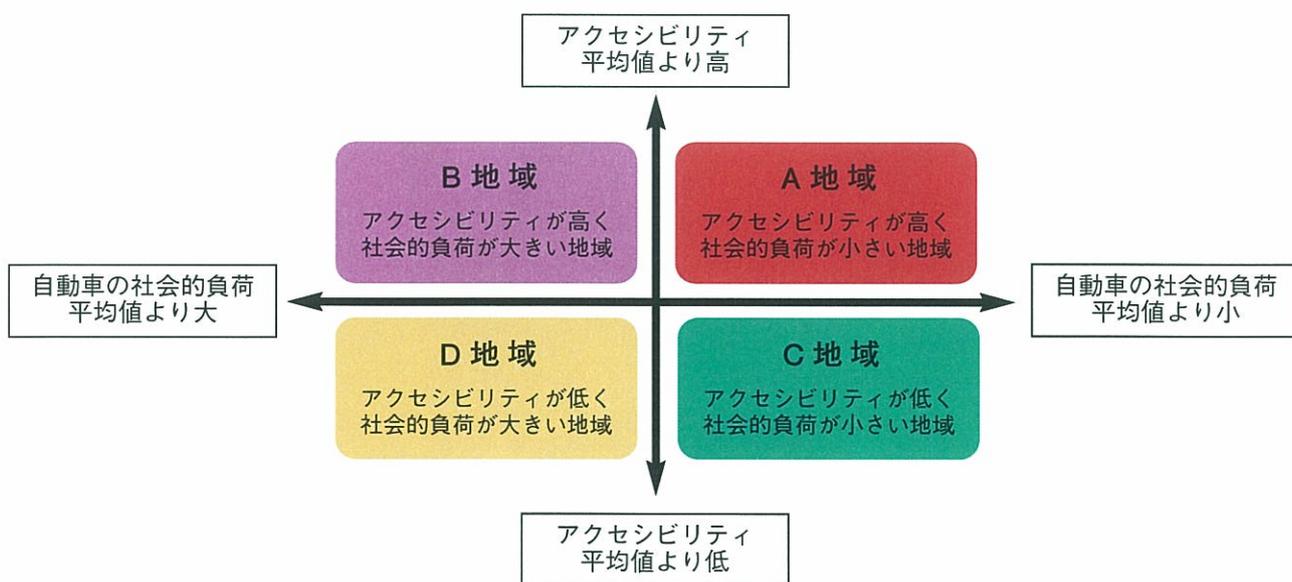


図3-4 地域の交通環境の評価指標

出典：第3回 仙台都市圏総合都市交通計画協議会資料

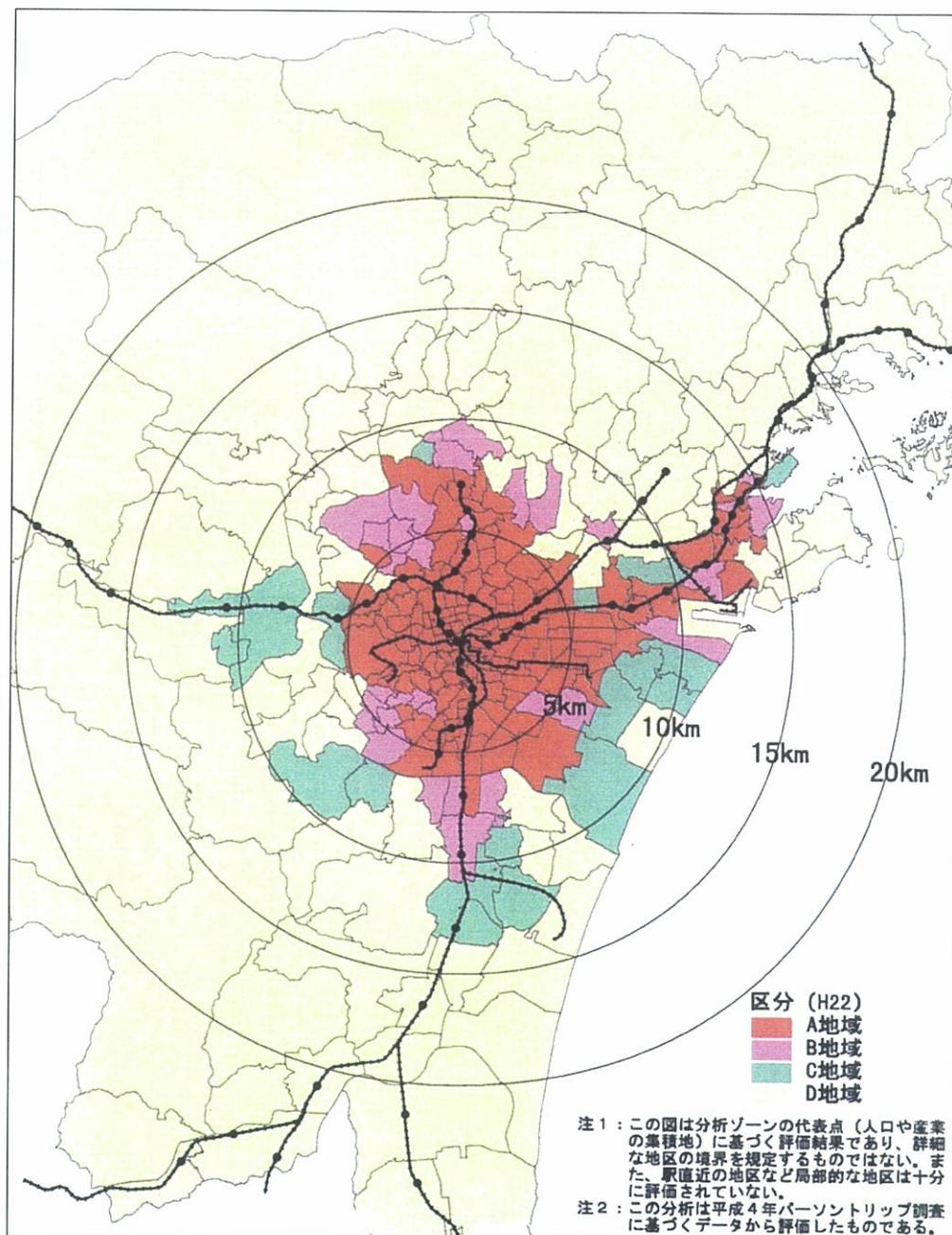


図3-5 交通面からみた地域の評価

出典：第3回 仙台都市圏総合都市交通計画協議会資料より

＝解説＝

アクセシビリティの指標は、居住者が交通面で日常的に評価するであろう目的地までの交通手段の選択性や時間価値の違い、乗り換えや待ち時間の価値観を考慮し、利用者がもっとも有利となる交通手段を選択した場合の評価である。

また、自動車の社会的費用の指標は、自分の自動車が他人に対して時間的にどれくらい迷惑をかけるのか、さらにそれにより環境面でどれくらい迷惑をかけるのかを貨幣換算して評価したものである。

評価の基準は、各指標の平均値とし、都市圏内の各地域をA～D地域の4つに評価している。具体的には、A地域は積極的に人口誘導する地域、B地域はTDM施策を推進する地域、C地域は鉄道運行サービスの向上を図る地域、D地域は基本的に抑制すべき地域として位置づけている。

【都市住民と周辺農家との共生：レインボープラン（山形県長井市）】

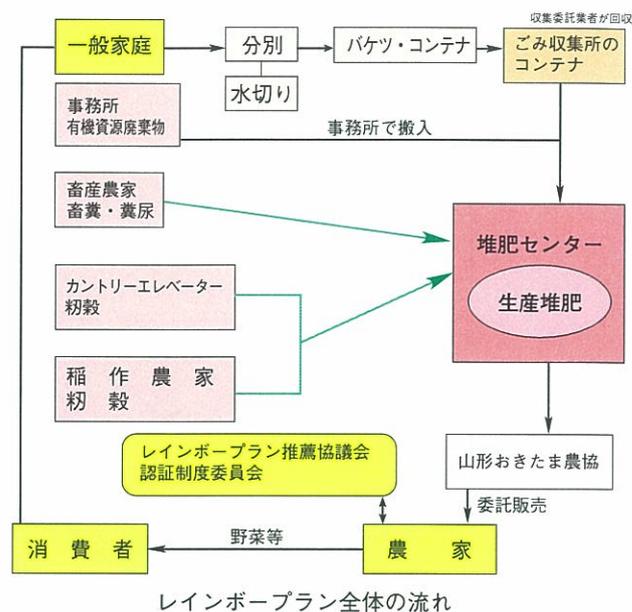
レインボープランは昭和63年から始まった市民によるまちづくりの検討の中から生まれ、農家と消費者が協力して地域循環システムを創り、有機資源のリサイクルを図ることで、自然環境の改善と健康な食生活を生み出し、自然と人間の永続的な共存を図っていくことを目的としている。

このプランは「有機物の再資源化」、「優良堆肥の生産」、「土づくり・有機農産物の生産」、「域産域消による農産物の流通」、「農業担い手育成」の5つを目標に掲げ、具体的には、市民は生活で排出される有機物(生ごみ)を分別排出

し、市は生ごみと事業所からの産業廃棄物（有機質原料となるもの）畜産廃棄物等からの優良な堆肥を生産、地元農家はその堆肥の提供を受け、安全な有機農産物を生産し、地元消費者の食卓へ提供していくことで、有機資源の地域内循環を図っている。

現在、分別排出、堆肥生産、土づくりを中心として実施に移され、農家・市民・行政が一体となったリサイクルシステムとして地域に定着しつつある。また、最近「レインボープラン」、「シンボルマーク」、「キャッチフレーズ」の3点が商標登録された。詳しい内容はインターネットホームページ

(<http://www.city.nagai.yamagata.jp/rainbow/index.html>) に掲載されている。



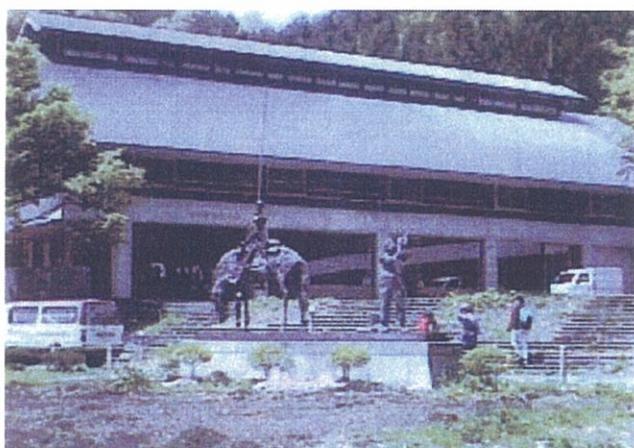
有機栽培

【都市と農村の交流：世田谷区民健康村事業（群馬県川場村）】

群馬県北東部に位置する川場村（人口3,975人 1996年現在）では、1981年に東京都世田谷区と「区民健康村相互協力協定(通称縁組協定)」を結び、様々な地域活性化の取り組みを行なっている。1986年に世田谷区と川場村の共同出資による「(株)世田谷・川場ふるさと公社」を設立し、2ヶ所の宿泊施設の管理・運営に取り組むことをはじめとして、1991年からは、縁組協定10周年を記念して「川・大地（つち）・森」事業を開始している。この事業では、世田谷区民と協働しての川場村の清流の清掃活動や、世田谷区の小学校の生ごみを川場村で堆肥にし、その堆肥でつくった野菜を世田谷に提供する実験、さらには区内の東京農業大学の学生などが参加した森林の保全作業を行なっている。この取り組みにより、都市の消費者の情報が得られ、農産物のブランド開発の参考になり、また川場村の知名度も高まることとなった。



世田谷区民健康村「なかのビレジ」



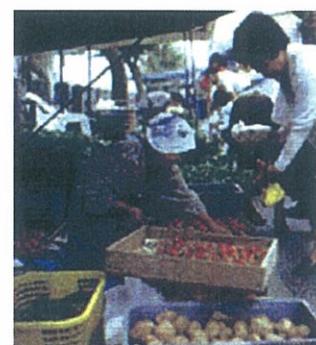
世田谷区民健康村「ふじやまビレジ」

【農業と観光：朝市（岐阜県高山市）】

高山の朝市は、「陣屋前朝市」と「宮川朝市」がある。陣屋前の朝市は江戸時代初期に桑市として今の高山別院境内で行われていたものが始まりで、大正時代中頃から陣屋前に移り、昭和16年頃までは夜市として栄え、戦後、朝市になった。また、宮川の朝市は昭和35年ごろから、それまで露天商を中心として開かれていたが、近郊の農家に呼びかけられ現在の朝市になった。朝市は、早朝から正午ごろまで年中開かれ、この地方でとれた野菜、くだもの、山菜、漬物、お菓子や花、手作り民芸品等の季節感のあるものも売られ、四季折々の楽しみがある。それぞれの朝市は組合を組織し、自家栽培や手作りのものを販売することや、出店者は送り迎えで駐車しないこととか、ゴミ処理方法等について取り決めている。現在、朝市は高山観光三名物の一つに数えられ、素朴さと情緒ある飛騨ことばが聞かれ風情がある。



「陣屋前朝市」



「宮川朝市」

3-2-5. 都市文化

近年、各地でコミュニティの崩壊が起因する様々な事件や事故の発生、阪神淡路大震災などに代表される大規模な災害などにより、地域コミュニティの重要性が再認識されている。このようなことから地域社会の再生は、21世紀に向けた日本全体の課題として捉える必要がある。

前項までのコンパクトシティの概念は、市街地の拡大を抑制し、都心部の低未利用地を有効利用するというインフラ整備やストックの活用といった、主にハード中心の都市づくりの目標像であり、特に今後の地方都市が目指すべき都市像であると考えられる。しかし、行政の方針としてコンパクトな都市像を掲げたとしても、市民のライフスタイルや将来ビジョンがそれとかけ離れたものであればコンパクトシティの実現は困難である。また、商業、歴史、文化などによる都市の魅力の継承や創出とともに、行政とそこに住む人々とのコンセンサスの形成がコンパクトシティの実現には不可欠であり、この項で掲げるような市民参加による取り組みが重要であると考えられる。

ヒアリング調査では、官民の連携について中心市街地の再生には民間活力が必要不可欠であり、その活動に対して官の支援が必要という回答を得ている。さらに、行政としても都市整備部局あるいは商工部局連携による取り組みが重要であると各市とも指摘している。また、アンケート調査では、各都市における民間の中心市街地活性化への気運について高まっているという回答が83%と多く、63%の市でまちづくり団体が組織されているという結果となっている(図3-6)。ここでは今後、このような組織が中心となりまちづくり活動する上で参考となる事例を紹介する。

○62市に対するアンケート設問

商店街をはじめとする民間の活性化への気運はどうか。また実際にどのようなまちづくり団体が組織されていますか。

＝解説＝

ほとんどの都市で気運が高まっていると回答している。まちづくり団体はTMOへの発展を考えている都市が多く見られる。

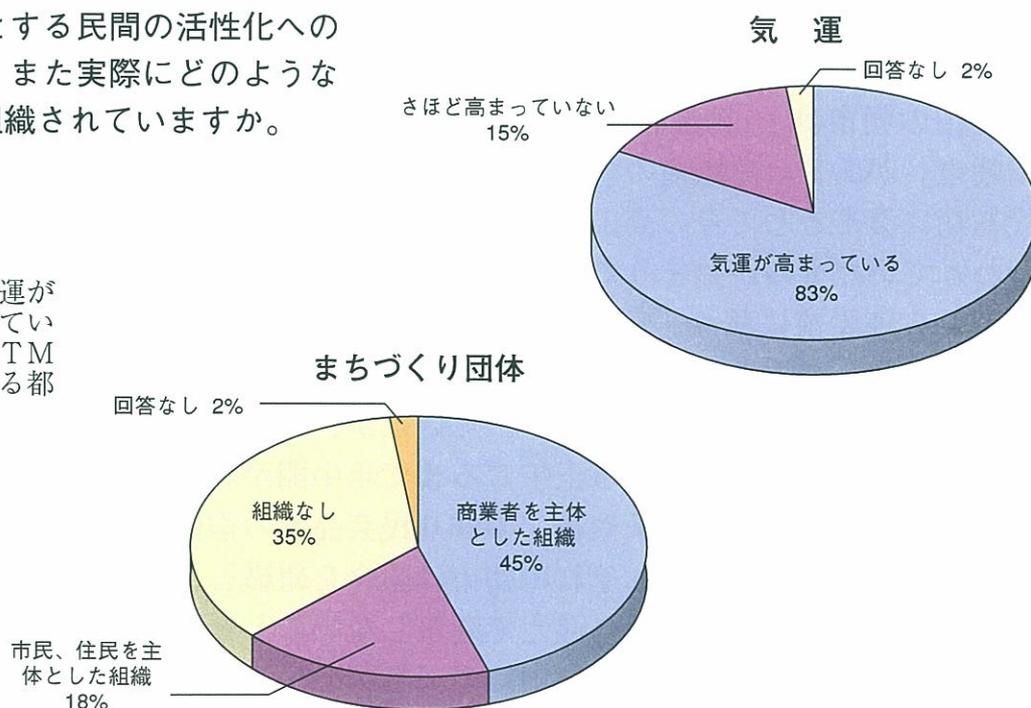


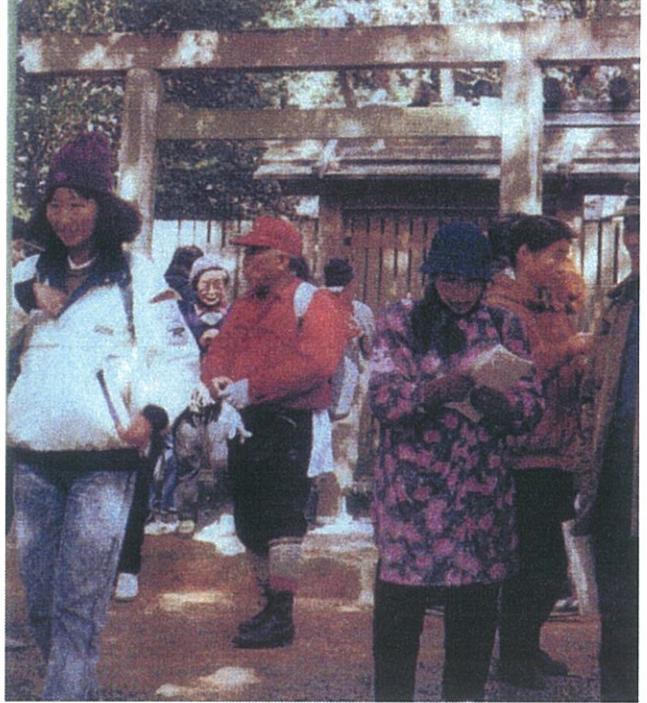
図3-6 商店街をはじめとする民間の活性化への気運・まちづくり団体の組織化

(1) 市民参加によるまちづくり

近年、市民参加や市民活動という言葉が一般的に使われるようになってきている。我が国における市民参加は、高度経済成長期に生じた公害問題に対する住民運動に端を発していると言われている。

1960年代初頭に顕在化した公害問題に対し、生活を脅かされた住民は、道路公害反対、日照権の闘争、自然環境保護、歴史的街並み保全などさまざまな住民運動を各地で行うようになった。

1970年代にはいると、都市への人口集中による過疎・過密問題、都市基盤整備の遅れによる都市機能格差などの問題が生じ、自治体の様々な施策においても「まちづくり」という言葉が使われるようになるとともに、身近な生活環境や住環境の整備、小さなスケールの地区計画、社会計画を含めた「まちづくり」の重要性が認識されるようになってきた。「まちづくり」の主体



市民ボランティア

も、国や都道府県から区市町村と市民へ「まちづくり」の進め方も従来のトップダウンから参加によるボトムアップへと変わってきた。

さらに、都市化の進展にともなって発生してきた様々な問題に対して、市民が暮らしやすいと感じる都市を生活者の視点から認識されるようになり、「まちづくり」に関する身近な住環境を整備するために問題解決指向型の多様な市民参加が行われるようになった。

市民参加には、行政に「関心」を持つ段階から「実践する」段階まで以下の9つの段階があると言われている。

- ① 市民が行政に「関心」を持つ段階
- ② 行政活動の「知識」を蓄積する段階
- ③ 行政に対して「意見提出」する段階
- ④ 行政と「意見交換」する段階
- ⑤ 問題について「審議を行う」段階
- ⑥ 市民としての「意見を調整」する段階
- ⑦ 「意見を決定」する段階
- ⑧ 市民の立場から対抗案を「立案」する段階
- ⑨ 市民自身が「実践する」段階

参考文献：「まちづくりの実践」／田村明／岩波書店

「参加のまちづくり」のめざすもの「造景97年6月号」／卯月盛夫／建築資料研究社

【津山まちづくり市民会議の取り組み】

岡山県津山市では、中心市街地の空洞化問題に対する危機感から、景観保全や中心市街地再開発事業などへの取り組みが進められ、1988年には、津山市地域住宅計画（H O P E計画）が策定されて、市民60名によるH O P E計画研究会が発足した。90年には、その事業を発展的に引き継ぐ形で「津山まちづくり市民会議」が組織された。そして現在では、福祉住宅、家、風土、津山まるごと博物館、おもしろ部会の5つの研究会が組織され、それぞれ多岐にわたる活動を展開している。津山市のまちづくりの活動で注目されるのは、津山まちづくり市民会議の活動が行政主導ではなく、市民中心に発展してきたことである。

主な活動としては、まるごと博物館研究会では「手仕事を通じての交流・発信」を柱に、イベントの開催やインターネットによるバーチャルミュージアムの開設のほか、全国のクラフトマン

に呼びかけて手仕事の実演販売を行ったり、寺めぐりのスタンプラリー、大正ロマンが薫る街並み全体を博物館と見立てたイベントなどを行い多くの観光客を招いている。

福祉住宅研究会では、建築士、大工、左官、保健婦、ヘルパー、行政、主婦などによる異業種ネットワークを組織し、高齢者・障害者の住宅改善支援に取り組んでいる。また、大工ボランティアグループ「トンカチの会」では、古い街並みと住宅の改築を表裏一体と考え、簡単な改築には材料費だけで応じる活動なども行っている。

風土研究会では、月一回の街歩きをとおして、風土や環境に関する調査を行い、市民投票による「津山百景」の選定や風土記の作成を行った。また、「桐の木水車」を修理復元し、「水車講」という忘れ去られた人々の結びつきを蘇らせた。

おもしろ研究会では、家を壊して駐車場にしようとしていた家主を説得し、部屋割りや土間、中庭などをそのまま活かして、14店舗を誘致した。その空間は、若い店主が経営する輸入雑貨や手作りの小物を売る店、喫茶店など都市のなかの賑わいと遊び空間となっている。



大正ロマンが薫る街並み



古い街並みに誘致した個性的な商店

(2) 住民参加による社会実験

成熟した都市型社会を迎えつつある今日、これまでの行政主導の取り組みを転換し、公民相互に連携をとった地域社会の形成を実現しようという機運が高まり、市民や地域住民のまちづくりへの参加意欲が高まっている。

まちづくりへの住民参加の一手法として社会実験への参加がある。社会実験とは、「社会的に大きな影響を与える可能性が高い新しい施策の導入に先立ち、場所と期間を限定して施策を試行するとともに試行結果の評価を行い、施策を本格的に導入するか否かの判断材料を得る」もので、近年、交通施策の実験や中心市街地活性化に関する社会実験などが各地で行われている。本項目では住民参加の手法の一つである社会実験について事例を紹介する。

【タウンモビリティ実験の事例（鷹巣町）】

近年公共交通の活用を含むTDM施策が検討されているが、人口5万人程度の地方小都市においては、採算性等の問題から公共交通を導入することに困難な状況がみられ、また中心市街地の空洞化も進み、活力の低下が懸念されている。このような現況を踏まえて、交通弱者のモビリティ確保を目的として「高齢者用電動四輪車」、「電動三輪車（歩行者支援）」等の新しい移動手段の開発が進められている。



電動スクータ試乗状況

しかしながら、これら移動手段については、日本においては開発の歴史が浅いため、それに対応する都市交通基盤・規制等の導入の検討が充分になされていない状況にある。

鷹巣町（人口：2.3万人（H7国調））では近い将来、高齢化率が3割になると予測されており、高齢者いわゆる交通弱者が今後も増大すると予想されている。また、中心市街地は一定規模の商店街を形成しているものの、駅前が目抜き通りでも徐々に空洞化が目立ち始めている現状にある。このようななか、町ではこれまで「誰もが安心して暮らせる福祉のまちづくり」、「中心市街地の活性化」を最重要課題として掲げ取り組んできている。その取り組み事例の一つに、昨年「高齢者のための電気自動車導入に関する調査研究」を実施し、実際にシルバービークル（小型電気自動車《普通免許要》）を走行させての実験を行っており、導入に対する関心の高さやニーズの高さ、導入することに対する可能性の高さが評価されている。本実験は、将来訪れるであろう高齢化社会を含めた、交通弱者の都心部での移動性の確保について、電動三輪車、小型電気自動車を用いたタウンモビリティシステムの導入を検討するもので、町

民約70名のモニターを募集し実験を行った。

実験後、モニター参加によるワークショップを行い、鷹巣町へのタウンモビリティシステム導入の課題等について提案した。

モニターに対するアンケート調査結果

電動三輪車利用者の66%、小型電気自動車利用者の79%のモニターが今後も利用したい意向を示している。また、基盤となる道路についても、広幅員歩道、電動三輪車専用道路の整備及び速度規制等要望・意見があげられた。



路上実験風景

地域住民の理解のもと、公民相互に連携を図り良好な地域社会を実現しようという機運のなか、行政側の考え方を積極的に地域住民に提示し、意見を施策に反映していく手法として、社会実験は有効であり、地域住民の積極的な実験への参加が望まれる。

そのためには、実験のための実験に終わるのではなく、継続的なPRや情報提供、再実験の実施、実験結果を反映した施策導入など、地域住民に対して十分な理解と協力が得られる展開を目指していくことが重要である。

(3) 高齢者の社会参加

高齢者の社会参加や生活者相互の交流の機会を確保するため、多様な移動手段を提供するとともに、都市の要所に広場、公園等の公共空間や教育、文化、福祉等の各種生活サービス施設の確保をすることが必要である。

コミュニティ圏毎に、まとまったコミュニティを形成しやすくなるよう、これら施設は可能な限り集約立地することが望まれる。また、中心市街地は都市全体の交流の場として、これら施設のセンター機能が立地することが望まれるが、特に、福祉保健施設等の中心市街地への立地は、公共交通のアクセス確保、市街地のバリアフリー化や高齢者向け住宅の供給と相まって、福祉社会の中心的拠点の形成に資するものとして重要である。

さらに、少子化のなかで、安心して子供を産める環境づくりのため、公園等の遊び場、保育所等の児童施設を身近に確保することや、若者や高齢者の単身世帯、ファミリー世帯、三世帯世帯等の多様な家族形態に対応した住宅の供給が必要である。

東京都中央区の「マイホームはるみ」は、高齢者が多世代と交流することにより、生きがいのある生活を過ごせるように、特別養護老人ホームと中学校、保育園を合築した。これは、高齢者の社会参加への試みであるとともに、幼児や中学生が高齢者にふれあうことにより、高齢者の技術を継承したり介護などを自然に覚えるなど教育にも役立っている。



マイホームはるみ外観

7階		中学校
6階		中学校
5階		中学校
4階	高齢者在宅サービスセンター・在宅介護支援センター	中学校
3階	特別養護老人ホーム	中学校
2階	特別養護老人ホーム	中学校
1階	特別養護老人ホーム	中学校
B1	特別養護老人ホーム	中学校

保育園

設置主体	東京都中央区	
運営主体	社会福祉法人 賛育会	
開設日	特別養護老人ホーム	平成3年7月
	高齢者在宅サービスセンター	平成3年8月
	在宅介護支援センター	平成4年7月



(4) 交流人口を増大させる都市観光

東北地方におけるコンパクトシティの概念は、都市をただ単に小さくするというだけではない。市街地の拡大を抑制し、コンパクトな都市を形成したとしてもその都市に魅力がなければ、都市の「顔」が消失し、結果的に中心市街地を衰退させてしまうことが懸念される。

東北地方では、どのような地域でも「隠れた魅力」があると考えられる。

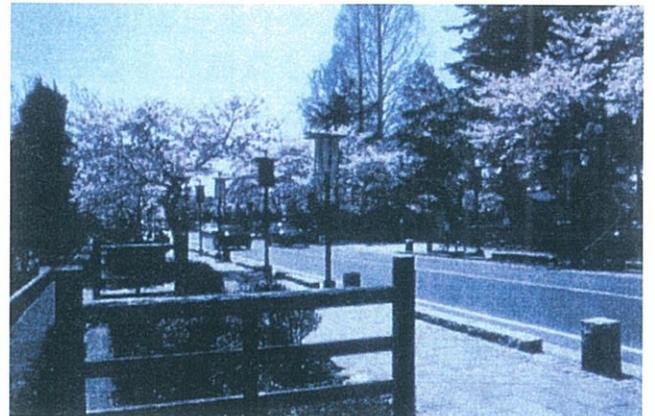
それは、歴史的な資源であったり、古くから継承された文化であったり、産業や特産品であったり様々であるが、これらを再発見し、活用することで都市全体の魅力が醸成され、交流人口の拡大につながる事が考えられる。ここでは、このような交流人口を増大させる都市の魅力の再発見・活用などによる都市観光について、いくつかの視点から記載する。



賑わう弘前土手町商店街

【景観形成】

都市の歴史、自然などの観光資源を活かした景観を形成し、規制と誘導により周辺との調和、風土性を確保していく必要がある。美しく豊かな自然の残っている東北でこそ都市景観の形成は重要である。



会津若松市の景観

【資源の活用】

歴史的建造物を保存し、商店街活性化の拠点にしようという市民の熱意から第三セクター「黒壁」が設立され、旧銀行の黒壁を保存し、また、空き店舗や家屋などの歴史的たたずまいを活用して「ガラス工芸」にこだわった街道筋のまちづくりを行い、広域的な観光客を集める商店街として再生した。



長浜市「ガラス工芸館」

【観光名所のネットワーク】

仙台市では、市内の観光スポットを短時間で廻りたい人にも自分のペースで廻りたい人にも対応できるように、30分毎に市内の観光スポット11カ所を循環するバス「るーぶる仙台」を運行している。レトロ調の外観は、路線バスとの見分けが付きやすく観光客に好評である。料金は1日乗車券で大人600円となっている。



仙台市「るーぶる仙台」

3-3. 「参加」によるコンパクトシティの実現

(1) 「斯くありたい」の発想

数年前から我が国においても各地で試みられることが多くなってきたワークショップ手法の根底には、「斯くあるべき」から「斯くありたい」という発想へのシフトが存在していることを、我々はもっと重視しなければならない。

ワークショップに代表される参加型まちづくり手法に関して、一般的な解釈としては、計画づくりのプロセスをオープンにして市民参加の精神を取り込もうとする運動であるというのが主流であろう。

しかし、市民参加は運動論としてではなく、システム論としてしっかりと土俵の上で評価される場面に近づいてきている。実質的な効力が問われる時代になってきたと言うこともできよう。したがって、特に中心市街地活性化のような難問を目の前にしたときに、単に楽しく市民参加したというだけでは、参加のプロセスを導入するメリットはほとんどないと言わざるを得ない。

そこで、登場するのが「斯くありたい」の発想である。ワークショップ手法に代表される様々な参加型まちづくりの手法は、ゲーム感覚ではあっても、決してゲームではない。第三者的に参加するというよりも、自分の、あるいは自分の家族の、あるいはまた自分の孫たちのために必要な戦略とは何かを、真剣に検討しなければならない。それは「斯くあるべき」という正論、あるいは机上の空論ではなく、「斯くありたい」という自分たちのライフスタイルから想定されるニーズに基づいた戦略でなければならない。であるからこそ、全国のどこにでも通用するような普遍解など存在しないのである。「斯くありたい」からスタートするからこそ、地域独自の解が求められていくのである。

弘前市の中心市街地活性化基本計画策定作業部会では、様々な人物像を設定しその一日の生活像を中心市街地で果たして描けるかという議論から作業を開始している。例え市民参加で多様な意見が出されてきたとしても、戦略につなぐことができなければ意味がない。そういう意味では弘前の取り組みは、可能な限りのライフスタイル像を描き出し、それを可能にする空間の質を問うという手法をとることによって、「斯くありたい」からスタートした計画手法である。

まさにこの考え方は、コンパクトシティという抽象的な概念を、ライフスタイルの構築作業によって、より実体的な概念に変えていく一種の「参加」であると言える。

(2) 持続可能な「参加」とは

持続可能性、いわゆるサステイナビリティという言葉が、昨今もてはやされている。「参加」は都市の持続可能性を担ういくつかの条件のうちの一つであるという指

摘も、数多く出されている。しかし、ここで言う持続可能な「参加」とは地方都市の持続可能性を担保するための参加手法の必要性ではなく、「参加」における持続可能性という問題である。

言い換えれば、それは、Preの参加とPostの参加の両立ということになる。Pre参加とは、例えばまちづくりを進めていく前の下ごしらえとしての参加である。ある場合には、参加型まちづくりの受け皿を準備するプロセスと言えるかもしれない。

我々が弘前市の上土手町で実施した「土手住専科」という教育プログラムは、まさにそのような発想から地道に始めた参加型プロジェクトであり、現実にはそれは、借り上げ公営住宅建設のための共同プロジェクトの誕生に向かって進行中である。

一方で、いわき市が数年前から継続して実施してきている「いわきまちづくりコンクール」も、Pre参加の代表的な事例であると言える。子どもからお年寄りまでが、毎年地域の宝物を探し出していくという取り組みは、まちづくり前夜における様々な地域素材の開拓という意味で非常に価値のあるものと言える。

まちを「つくる」プロは、料理に使いたい素材を見つけ出してくる努力が必要となるが、それをいわき市のPre参加は見事にツール化している。もちろん、このようなコンクールスタイルを継続していくためには、単なるイベントとしてではなく、まちを「たべる」プロとしての市民が、日常的なライフスタイルの延長としてまちと関わり、まちを育てていく場面がなければならない。

前述の弘前市の中心市街地活性化基本計画策定の作業においても、シナリオを描くという時点で、すでに市民のライフスタイルが多様に反映されることにつながっていく。このシナリオを完成させるための舞台を整備していくのが、つくるプロとしての都市計画行政の役割であると言えよう。

まちづくりの目標イメージが存在していない場面に、効果的な基本計画は成立し得ない。その場面に必要なPre参加の必要性は、あまり議論されない状況にあるが、この時点から参加の思想が導入されていくことが計画の成否を決める大きな要因となることを、我々は強く認識しておく必要がある。

一方で、Post参加とはどのような状況を示すものであろうか。これは計画が推進された後で、実際に空間を活用していく場面での参加を指すはずである。

具体的にいえば、それは空間（まち）を維持・管理していくための参加ということになる。しかもそれは、現実的な維持・管理のアクションを示すだけでなくPFI（Private Finance Initiative）と称されるような経済的な負担をも含むものとして定義すべきであろう。しかしそれは、行政の予算が少ないから＜私＞の負担を依頼するという発想ではなく、＜私＞に委ねたほうが良いものが出来そうだからやるという発想で進めることが最低条件となるであろう。

建設省で実現化を検討している「道の里親制度」は、まさにそのようなく＜公＞と＜私＞の役割分担に焦点をあてたものであるし、また弘前市に隣接する黒石市の江戸時代さながらの「こみせ」や「かくち」といった歩行系の空間も、あくまで

も〈私〉の空間であり、ある意味ではPFIの先駆けと言えなくもない。

いずれにしても、このような〈私〉セクターの金とエネルギーの投与を促すというスタイルでのPost参加の場面においては、〈公〉たる行政の役割が非常に重要になると思われる。言い換えれば、Post参加を成立させるために必要な地方行政の役割を我々は議論しなければならない。と同時に、Post参加を持続させるための〈私〉の役割についても問われることになる。それがまさに、いま話題のTMOであろう。しかしPost参加の文脈から言えば、Town Management OrganizationのTMOというよりは、Town育みOrganizationという意味合いからのTHOと言うべき代物であるようにも思える。

街を育てるための参加という発想としてのPost参加を議論することなしにTMOの戦略化はありえないということを、我々はこの時期にしっかりと認識しておかなければならない。と同時に、Pre参加の実践があって初めてPost参加につながっていくという事実も、強く意識しておくことが必要となる。

【土手住専科の試み】

弘前市上土手町商店街は、「こみせ」をもつ路線商店街として藩政時代から成立していた街である。隣接する他の商店街が「こみせ」を解体し、アーケード事業を視野に入れた商業近代化戦略を検討しているなかで、上土手町は「こみせ」を現代風にアレンジするという前提の地区計画を策定し、それに基づく街路事業を昨年より開始させている。弘前大学北原助教授をはじめ、弘前建築家倶楽部の建築家3名が「こみせ」を考えるアドバイザー・スタッフとして、個店の改築やファサードの模様替えのため定期的に地元商店主に助言を行うことから始まり、「こみせ」本来の発想を検討していくなかで街区内の未利用の私空間を公的な居住空間として再生していくことは「こみせ」の思想に合い通じるとの共通理解が生まれ、居住目的を含んだ商業施設の計画を積極的に商店主たちに呼びかけることにより新たな商店街のリニューアルモデルを構築するためのプロジェクト「土手住専科」が生まれた。「土手住専科」では、商店主たちが、いろいろな先進事例を勉強したり、実際に目で確かめたり、あるいは新たな事業手法を学んだりしていくなかで「上土手町の住まいと商業」のモデルをワークショップなどにより、多様な視点から検討している。



土手住専科ワークショップ風景

●ワークショップ

ワークショップは日本語に訳すと、「作業」とか「作業場」で、最近まちづくりの場面でよく使われている。参加者が遊び心を持ちながら、自分たちの街の将来像や夢を真剣に議論するワークショップがまちづくりの市民参加の手法として定着し始めている。

●こみせ

「こみせ」は、弘前市や黒石市などに残る津軽の伝統的な空間である。これが江戸時代からずっと雪の街の通路として確保されてきたわけであるが、これは、歩道でありながら公の敷地ではなく、私有地である。黒石市では、この「こみせ」をいわゆる文化財として残そうという発想ではなく、未来につなぐキーワードとして、「こみせ」の発想を展開していくことを中心市街地活性化のコンセプトとしている。



黒石市の「こみせ」

参考文献：「弘前市における中心商店街の再生と居住政策の連携」北原啓司

(3) 参加としての複合化の発想

コンパクトシティ実現のためには、積極的な空間の複合化が必要となると思われる。すなわち、市街地の拡大をしないかわりに土地利用の活性化を図るためには、これまで単一の機能しか持ちえなかった都市空間（施設を含む）が複数の機能を内包し、しかもそれは個々の機能を発展させる形で共存していく形態が望ましい。

複合化という場面においては必ず複数の機能の境界が存在することになる。それは利用や管理運営面において、権利や責任の所在を明確化するための道具として、概念的なものとして存在するだけでなく、しばしば形態的に顕在化することとなる。したがって、空間複合化を進めていく際の基本的なコンセプトとして、『無境界』の発想を提起したい。それを空間複合化につなげる手法として、しかもそれが「参加」につながるものとして、以下の考え方を提起したい。

☆公と私との複合化

都市計画における二項対立図式の中で、ある意味で最も強固に存在する境界は公

と私、あるいは官と民といった対立概念であろう。

例えば管理運営の面で言えば、ひとたび公の空間として整備された施設に、民間の人材やノウハウを導入することが必要なケースが往々にしてあるにもかかわらず、公と私との複合化が実質的に図られていないために、私の空間の場合には経済的な力不足から意図したようなアクティビティを実現させることにはほど遠く、また公の空間の場合は、空間としてあるいは機能面からの魅力に欠けた施設を生み出さざるを得ない。

したがって、以下のような公と私との複合の可能性を検討していくことは、中心市街地の活性化にとっては重要な戦略となるはずであり、また私の領域に公が足を踏み入れる、あるいは公の領域に私が侵入するという事象を、新しい意味での参加ととらえることが、必要であるように思う。

① <私>が開発したものを<公>が管理・運営する

<公>の事業として最初から進める場合には、補助金を含めた様々な制約から機能的な限界が存在するケースが多い。そこでこのような方策を導入することによって<私>のノウハウを導入した魅力ある空間を都市内部に実現させつつ、それを公共の位置づけの中で低コストで利用していくという発想につながる。例えば借り上げ公営住宅や特優賃等の考え方はこれに通じるものであり、中心市街地の活性化施策においても、有効な手法と位置づけることが出来る。とはいえ、ここでは新たな公共性の概念が構築される必要があり、すべての<私>の開発を<公>に位置づけることには無理が生じるが、それによって創出される空間の質が担保され得るという効果もあると思われる。

② <私>が所有する空間を<公>が賃貸しながら公共的な施設として利用する

古くからの建造物であり、現代においては全く使われていないような<私>の施設を、ソフト面からテコ入れする役目を<公>が担うスタイルである。各地で見られる煉瓦倉庫の文化施設としての再生利用計画などはこの範疇にはいると思われる。このような<私>の所有物は、現在はその機能を全うしているとは言い難いものが多く存在しており、そのような沈滞化したストックを再活用していくという発想こそが、まちを育てるコンパクトシティの基本コンセプトに合致したものであると言える。またこのような戦略によって、新たな資金や行動を用意しにくい高齢の土地所有者たちが、中心市街地活性化に参加しうる余地が確保されることとなるのである。

③ <公>が開発した施設の運営管理を<私>に委ねる

<公>では思いもよらないような柔軟なソフトを導入することにより、参加型の施設運営および活用を図るものである。ソフトの立ち後れが目立つ様々な文化施設

は、このような思い切った方策が必要なはずである。また、金沢市の芸術村における24時間体制に見られるように〈公〉の発想では普通には実現しにくいソフトプログラムが、〈私〉の参加によって実現可能なものとなってくる。それは、中心市街地の活性化を担うTMOの組織化にもつながる発想であると考えられる。

④ 〈公〉の所有する空間を、利用する〈私〉が活性化させていく

地方都市における中心市街地内部に存在する〈公〉の空間、例えば古い公民館や公園、河川空間等のオープンスペースを〈私〉が活用することを促進させ、そこで得られる収入を〈私〉が回収する発想を可能にすることで、中心市街地内部の既存の公共空間の魅力を高めることになるはずである。利用というPost参加によって、街の空間が色づいていくことになる。

⑤ 〈公〉の空間が〈私〉空間の一部に侵入する

〈私〉が開発した都市空間の一部を賃貸あるいは区分所有の形で〈公〉が活用していくケースも、公共空間という立場から言えば〈私〉の空間が〈公〉の性格を帯びた開発と表現することも可能である。街なかに存在する公共施設の利用を活性化させるために他の機能を持つ〈私〉の施設の併設による効果を期待するとともに、〈公〉による〈私〉への相乗効果も想定することが可能となる。例えばデパートの最上階に市民ホールが入るケースや、再開発で登場するマンションの二階全フロアが市立図書館になるといった発想である（コンパクトシティを標榜している青森市の駅前再開発では既にそのような取り組みが動いている）。

このような複合化の発想を様々な工夫の下に〈公〉と〈私〉が協働して実現化していくことこそが、眼前に広がる中心市街地の空洞化という危機的状況から抜け出すための出口を見つけるための第一歩となるはずである。それはコンパクトシティの実現という重要なテーマに対しての確かな糸口となることにより、東北の地方都市は生き生きと持続していくことが可能となる。

コンパクトシティの実現と「参加」を結びつける観点は、これまで述べてきたように、極めて奥の深いものであり、「まち育て」のための戦略的なツールを生み出していくものでなくてはならない。

● N P O

N P Oとは、特定非営利活動促進法に基づくN P O法人であり、福祉・医療、地域づくり、環境保全、災害救援等様々な分野で社会的貢献をしている非営利民間団体である。経済企画庁が1999年8月にまとめたデータによれば、申請件数が1,008件で394団体が認証を受けている。

これまで、社会にサービスをする事業主体は、行政及び企業が中心となっていた。しかし近年の経済動向、人口動向の変化等の社会潮流、多様化する地域住民のライフスタイルなどから、そのニーズに答えられなくなってきており、このN P Oによる活動が注目されている。N P Oは、行政のともすれば画一的、均一的、法律優先になりがちな、また企業の利潤追求や市場原理を重視した社会サービスとは、異なる形で社会にサービスをしていくことが基本理念であり、社会貢献を目的とした自発的な意志にもとづくN P O活動は、多様な市民ニーズに応えられるサービスを提供することが可能である。

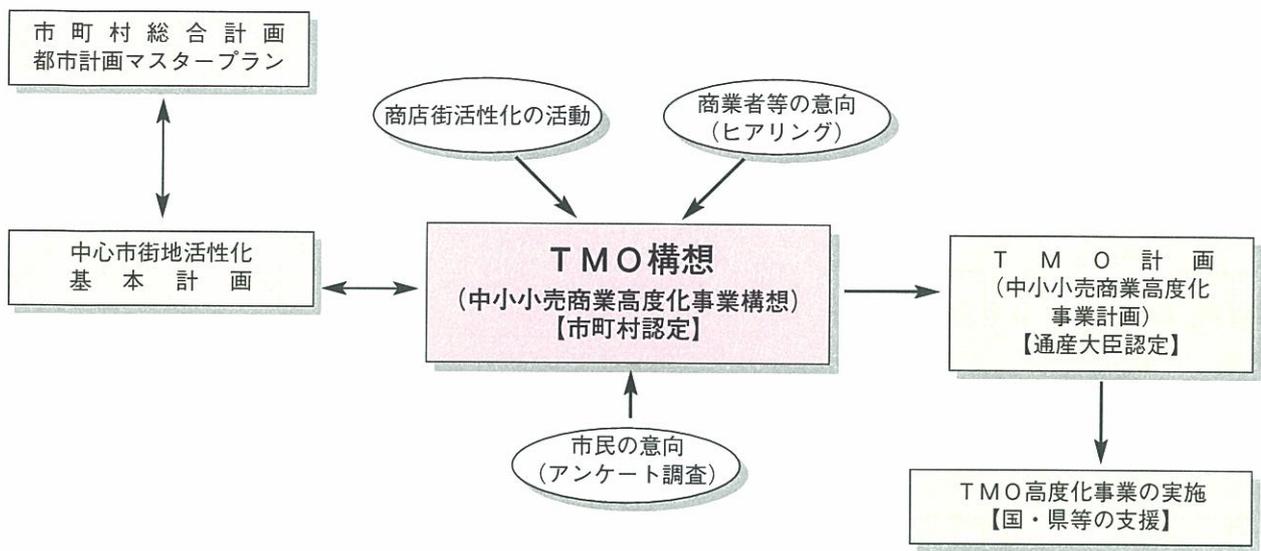
全国各地で行われているまちづくりに関連するN P Oの活動としては、まちづくりの市民活動等の支援、自らまちづくりに関する政策を検討し行政に対して提案するなどがあげられる。群馬大学社会情報学部下田博次教授によると、日米の多くの非営利組織の起業動機、事業内容からN P Oの事業のタイプを下記の7つに分類整理している。

(N P Oの事業タイプ)

1. 生活者の発想による独創性型N P O事業
2. 行政肩代わり型N P O事業
3. 行政サービス代替え型N P O事業
4. 行政提携型N P O事業
5. 行政監視、助言型N P O事業
6. 営利企業監視型N P O事業
7. 営利企業提携型N P O事業

● T M O

T M Oとは街づくりをマネジメント（運営・管理）する機関であり、様々な主体が参加するまちの運営を横断的、総合的に調整しプロデュースする機関である。時には施設の建設主体となることもある。T M Oが具体的にどのような機関で、どのようなプロジェクトに取り組むかは、それぞれの市町村マスタープランによって決定される。



参考文献：造型（99・10月号）建築資料研究社

