

第4回 東北発コンパクトシティプロジェクトチーム会議 議事要旨

日時：平成25年3月14日（木）13:00～15:00

場所：仙台市青葉区二日町東急ビル2F

【会議の概要】

東北圏の多くの都市において、人口減少や少子高齢化、更に市街地の無秩序な拡大などに伴う財政状況の悪化もあり、今後は一つの都市で都市機能を充足させることは困難になりつつあることから、近隣市町村などによる都市機能の相互補完・分担を図り、それを前提としたコンパクトな都市を形成することが必要である。

また、東北圏には市街地の周囲を優良な農地に囲まれた都市が多く、その優良な農地の保全および、都市と農山漁村との有機的な連携の視点が必要不可欠である。

このようなことから、都市間における機能の補完・分担を前提とし、農山漁村との連携の視点を重視しながら、各都市がコンパクトで活力ある持続可能な都市を形成する東北圏の都市像を「東北発コンパクトシティ」として、これまで活動してきた。

一方、平成21年8月に大臣決定された東北圏広域地方計画では、広域連携プロジェクトとして「都市と農山漁村の連携・共生による持続可能な地域構造形成プロジェクト」が掲げられている。

そこで、東北発コンパクトシティを具体的に推進していくため、モデル都市の取り組みをケーススタディとしながら「共通理解の醸成」、「各種取り組みの情報共有および周知」、「問題解決に向けた検討および支援」などを行う、「東北発コンパクトシティプロジェクトチーム」を平成22年2月に設立したものである。

今回の会議では、整備局による東日本大震災時における地域間連携の事例収集結果の報告、モデル都市である横手市、長岡市による今年度取組み内容の報告を行い、意見交換を行ったものである。



写真 第4回東北発コンパクトシティプロジェクトチーム会議の様子

【議 事】

1. 東北発コンパクトシティプロジェクトチームについて
2. 東北地方整備局における今年度の取組状況報告（情報提供）
 - ・東日本大震災における地域連携に関する事例収集について
3. モデル都市における取組状況等の報告
 - ・横手市における取組状況報告
（横手市デマンド交通）
 - ・長岡市における取組状況報告
（長岡市中心市街地の構造改革事業について）
4. 意見交換 等
 - ・東北経済産業局からの情報提供
（地域自立型買い物弱者対策支援事業）
 - ・今後の進め方 等

議事 1. 東北発コンパクトシティプロジェクトチームについて

設立趣旨や構成メンバー、主な役割等の再確認のほか、今年度の取組状況と今後の進め方（案）について、事務局より報告した。

議事 2. 東北地方整備局における今年度の取組状況報告（情報提供）

東北発コンパクトシティの趣旨に沿った、東日本大震災時における地域間連携の事例収集結果について、事務局より報告した。

〈報告概要〉

- ・東北発コンパクトシティの趣旨に沿った平時の連携が、災害支援の面で有効であったかを把握することを目的に、東日本大震災時における地域間連携による災害時の支援について事例収集を行った。
- ・新聞、書籍、HP及びアンケートにより収集した取組を、東北発コンパクトシティの観点から整理を行った。
- ・整理にあたっては、まちづくりの「空間」「ハード」の面のみならず、地域の「連携」「運営」のソフト面を重視し整理を行った。
- ・上記により整理した中からそれぞれの代表的な事例（田野畑村：同じ地区に住む共同体の意識による連携・いわき市：沿岸部と農山村間の連携・住田町：自治体を超えた連携）についてどのように災害支援に役立てられたかをヒアリングを実施。
- ・今回の事例収集を踏まえ、東北発コンパクトシティの考え方は、平時だけでなく、災害時にも有効に機能すると考えられ、持続可能な地域づくりにあたっては、平時からの連携確保が重要である。

議事 3. モデル都市における取組状況等の報告

モデル都市である横手市、長岡市の今年度の取組状況、課題等について報告があった。

(1) 報告概要

① 横手市における取組状況報告

～横手市デマンド交通～

<報告概要>

- ・横手市では平成24年4月からデマンド交通の試験運行を行っている。
- ・タクシー会社10社（各社2台ずつ）について、タクシー車両に「横手デマンド交通」のシールを貼ってデマンド車両として対応している。
- ・バス事業者からのバス路線廃止協議の申し入れ、空バス（乗車の無いバス）への問題意識、補助金支出の問題等を踏まえ、「デマンド交通」の取り組みを行うこととした。
- ・横手市においては、広い範囲に点在して集落がある、高齢化率が高い、自動車保有率が高い、等の特徴がある。
- ・デマンド交通の実証実験にあたっては、交通不便地域にエリアを絞って行うことも検討したが、利用するであろう人数等を踏まえ、市内全域で行うこととした。
- ・バスの本数が少ない、バス停が遠いと利用したいときに利用できない。タクシー料金は高いため、何度も利用できない。補助金額の増大は、空バスに補助金を出すのか等の問題があった。
- ・一人でも複数でも誰でも乗車できることをコンセプトに、平成24年4月より実証実験を開始している。
- ・当初予算は2,000万円、予約センターは置かず、運行費用はタクシー料金とし、メーター料金と利用料金の差額を市が補填している。
- ・利用料金は一人乗車と複数乗車でわけており、一人料金の距離制、複数乗車の時はエリア性としている。
- ・実施エリアは公共交通との競合を避けるため中心部のバスゾーンは除くこととしているが、中心部は通常のタクシー料金で、それ以外のエリアについてはデマンド料金で乗車する利用者が多い。
- ・当初は、1日あたり50人を目標に徐々に増加させることとしていたが、開始3日後には1日あたり100人を超え、以降どんどん増えて、平成24年10月時点で1日あたり170人の利用となった。
- ・9月に3,000万円の予算追加、11月に料金改定（100円の値上げ）を行っている。
- ・4月～7月までの1日の利用ピークは、9:00～11:00の時間帯ある。また、

平日、高齢者の利用が多い。

- ・運行距離としては、一人乗車では2～3km前後の利用が多く、複数乗車では2～10kmまで広く利用がある。
- ・平成25年度4月から第2期の実証実験を行い、平成25年度10月からの本格運用を目指している。
- ・運行形態管理ソフト等、システムの導入を検討している。
- ・利用したい方への周知が行き届いているか、費用の増大にどう対処するか、市民がバス、タクシー、JR、デマンド交通が共存する姿をイメージ出来るか等の課題がある。
- ・交通弱者対策も目的であるが、各種交通がバランス良く配置された、新しい公共交通のシステムを作り、高齢化が進んだときの準備を進めておきたい。

② 長岡市における取組状況報告

～長岡市中心市街地の構造改革事業について～

<報告概要>

- ・「長岡広域市民の「ハレ」の場となる新しい長岡の「顔」づくり」を基本理念に掲げている。
- ・①市役所機能のまちなか回帰が先導する「まちなか型公共サービス」、②まちなかを舞台とした「市民協働」の積極的な推進を基本方針に、これらを一体的に推進することとしている。
- ・まちなか型公共サービスとして、アリーナ、ナカドマ（屋根付き広場）、市役所が一体となった複合施設、「シティホールプラザ「アオーレ長岡」」を平成24年4月1日に開設した。
- ・平成25年1月末時点で130万人を超えている方に利用していただいている。
- ・アオーレ長岡におけるイベント来場者等を対象にアンケート調査を実施した。
- ・アオーレ長岡の誕生により、どのような効果や変化があったかという質問に対しては、「長岡のイメージが良くなった」、「中心街に出かけるようになった」等に多くの回答を頂いている。
- ・アオーレ長岡や中心市街地において、これからどのようなことを望むかという質問に対しては、「芸術文化に触れる機会の充実」、「駐車料金の低廉化、使い勝手の向上」等に多くの回答を頂いている。
- ・今後も使いやすい施設づくりに取り組んでいきたい。
- ・まちなかの「学び」と「交流」・「子育て」拠点として、「まちなかキャンパス長岡」、「子育ての駅 ちびっこ広場」、「長岡震災アーカイブセンター」等の施設を設置し、多くの方に利用を頂いている。
- ・まちなかの歩行者通行量として、アオーレ長岡等主要施設の前の通行量は増加傾向にあるが、周辺では通行量が若干減少している箇所もみられる。これは、主要施設

での集客による移動が、そこに留まっているためではないかと考えられる。

- ・今後の方向性、課題として、まちなかの賑わいの創出及び身の丈にあった再開発事業の推進を通して、中心市街地の更なる回遊性を高め、まちなか滞在時間の延長を図ることができるのではないかと考えている。
- ・地域の魅力発信、スポーツ、芸術イベントの開催等を通して、市民の期待に応えられるようにしていきたい。
- ・大手通表町西地区第一種市街地再開発事業として、「絆をつなぐ 世代をつなぐ 福祉拠点の形成」をコンセプトに事業化を進めている。(主な用途:社会福祉センター、介護付優良老人ホーム等)
- ・中心市街地活性化の先導事業としてアオーレ長岡等の整備を実施してきており、アオーレ長岡も市民から好評を頂いているが、今後も成長しながら、市民の期待に応えていきたい。

議事 4. 意見交換等

事務局及びモデル都市による報告内容を踏まえ、質疑応答や東北発コンパクトシティに取り組む上での今後の課題、取組みの方向性等について、意見交換を行った。

(1) 東北経済産業局からの情報提供

- ・平成24年度補正予算における事業として「地域自立型買い物弱者対策支援事業」の公募をしている。
- ・徒歩で行ける範囲に生鮮三品等を扱う商品が不足している「買い物困難地域」における①ミニ店舗事業、②移動販売事業、③宅配事業等による買い物機会の提供につながる取組の立ち上げに対する支援である。
- ・平成22年度補正予算においても実施しており、今回は2回目。申請の際には地域の買い物弱者対策に有効であるとの市区町村からの推薦書等を添付してもらうこととしている。
- ・地元自治体・地域住民等が事業運営に積極的に参加するもの、地域の基盤的機能を提供するもの等を優先的に支援することとしている。
- ・買い物機会の提供に必要な立ち上げ費用について補助するものである。

(2) 報告内容に関する主な意見

○事務局の取組状況報告について

- ・東日本大震災においては、交通途絶が相当あり、くしの歯作戦等で非常に早期に復旧されたと思う。地域の連携を図るためには、交通の連携がどのようにとられたかの視点が重要であり、その視点があると東北発コンパクトシティが有効だったということをもう少し迫力のある形で言えると思う。

- ・災害にどう備えるかが一番重要である。
- ・平時の時にどのようなメリットがあって上手く連携してこられたのか、また、支援によって色々なつながりが出てきたが、それを平時の連携にどのようにフィードバックしていくかが重要である。
- ・地域連携を高めるためのインフラとしての道路整備をすることが、今回の災害での連携においてどのように役立ったかという情報を整理した方がよい。
- ・被災地の支援は広域連携に基づく支援以外にも非常にたくさんあるが、そういう全体の中で、広域連携がどのような役割を果たすのかが見えた方がよい。

○横手市の取組状況報告について

- ・デマンド交通といいながら、出発地や目的地が限定されておらず自由にどこへでも行ける形態となっているので、路線バスやタクシー事業等も含めた公共交通全体の体系をバランスのとれた形で行っていただきたい。
- ・豊富なデータをお持ちなので、今後の本格運行にあたっては何をどうするとより効果的なのか、分析結果よりチューニングすることができるのでは。
- ・公共交通のあり方については、各市町村で抱えている課題である。公共交通のみで考えるのではなく、例えば買い物バス、スクールバス、福祉バス、NPOバスのような、広がりをもった考え方も必要である。

(3) 東北発コンパクトシティ全般について

- ・被災地の復興にあたっては、被災地を中心として、物理的なものだけではなく、地域社会・地域経済が再生できるかが課題である。地域社会・地域経済が背景にないと、コンパクトシティそのものも成り立たないのではないか。
- ・「東北発コンパクトシティ」という名前が広まってきていることは事実としてあるが、実際の取り組みにあたって、今後も地道に広めていく必要がある。
- ・人口が減少・高齢化する中での持続可能なまちづくりのあり方として、今後さらに検討を進めていく必要がある。