第６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 27 年 3 月 19 日（木）16:00～18:00
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、モデル都市である横手市、長岡市による今年度の取組み内容の報告についての意見交換および、各構成機関より情報提供を行ったものである。

写真　第６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　・・・資料１

２．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］

・横手市の公共交通（デマンド交通と循環バス）　・・・資料２

［長岡市における取組状況報告］

・市街化調整区域地区計画について

ゆとり、うるおい、活力ある集落づくり　・・・資料３

３．意見交換　等

・各報告に関する意見交換

・その他情報提供

中心市街地活性化・商店街振興に係る予算について（東北経済産業局）・・・資料４

交通政策基本法の概要ほか（東北運輸局）　・・・資料５

・東北発コンパクトシティの今後の進め方について

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．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、長岡市より平成２６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

～横手市の公共交通（デマンド交通と循環バス）～

＜報告概要＞

・横手市では平成２４年４月から試験運行していたデマンド交通について、平成２５年１０月から本格運行に移行しており、同時に市内循環バスを運行している。

・全国的に公共交通の課題となっている、負のスパイラル（利用者減少⇒事業者の経営状況悪化⇒減便・廃止⇒利用者減少へ）による交通空白地域の拡大について、横手市でも課題となっている。

・市民としてはバスの本数が少ない、バス停が遠いとなると利用したい時に使えず、タクシーとなると経済的に負担がかかり何度も利用できない問題があり、行政としても交通空白地の拡大や料金収入の低下に行政負担額の増加が問題となっている。

・そこで平成２４年４月からデマンド交通の実証実験を開始し交通不便地域の解消に向け取り組みを実施している。

・実証実験の結果を１５歳以上の市民 5,000 名に抽出アンケートを実施。（回収率４５％）利用料金の安さや、利用したいときに利用できる、自宅まで送迎可能ということを期待しているという結果が出た。
・実証実験を経て平成２５年１０月から本格運行を開始している。
・実証実験との違いは、国土交通省の補助を使用しており、市の負担が減っていること、運行していなかった土・日・祝日も運行していることで利便性を向上している。
・平成２６年１０月から、運行時間・便数や運行コースについて、市民からの要望に基づいて変更したり、無料運行日の設定・チラシの全世帯配布・動画サイトでの CM 配信をしたりなどの利用促進を行った結果、利用者を増やす事ができた。
・利用者については、土日は利用が少ない、７０歳以上の方が７６％を占める、障害者の利用割合が多いという結果となった。
・デマンド交通については、午前中の利用が多く、一人乗車よりも複数乗車の方が長距離で利用しており、料金体系をうまく利用しているということが分かった。
・まとめとして、公共交通に興味を持ってもらうこと、無料設定日などにぜひ利用してもらい、また利用しようと思ってもらい、実際に利用してもらう。そして、利用を継続してもらうということに力を入れている。今後より一層の PR など、乗ってもらうための工夫をしていく。
・おわりとして、横手市の公共交通が目指すものは、交通弱者救済のみが目的ではなく、弱者救済は目的の一部であって、新しい公共交通の形・システムを作っていきたい。路線バス、タクシー、ＪＲ、デマンド交通・循環バスの共存、デマンド交通・循環バスは既存の交通手段に取って代わろうとするものではなく、高齢者の足の確保により外出の機会が増え、地域活性化につながっていくということで、今後も継続してよりよい公共交通を目指して進めていきたいと考えている。

② 長岡市における取組状況報告
～市街化調整区域地区計画について　ゆとり、うるおい、活力のある集落づくり～
＜報告概要＞
・長岡市でも他の地方都市と同様に、少子高齢化が急速に進行している。とりわけ、集落地域については、人口減少、高齢化が顕著で、地域固有のコミュニティ活動に支障をきたすような状況になりつつあり、これを受けて「集落地域の人口やコミュニティの維持、街並みの保全、生活環境の改善など、地元が主体となった地域づくりについては、限定的に地区計画制度を活用した開発の支援」に取り組んでいる。
・長岡市では、平成１３年に市街化調整区域内にある農村集落の地域を活性化するための土地利用に関する基本計画として集落地域活力再生基本計画を策定したが、新潟県の都市計画基本方針の見直しなどを受け、平成２３年度に長岡市独自の運用基準として、平成１３年の基本計画を改訂し、集落地域における地区計画制度活用の手引きを定めて運用している。

・現在、５地区において制度を活用している。地区計画制度の活用にあたっては、地元が主体となった計画づくりが重要であるということから、地元住民などが地域づくり協議会というものを設立して、地域の将来像や土地の使い方、新たな住民を受け入れる体制づくりなどを検討し、地域づくり計画書をまとめることとしている。
・そのうち、平成 24 年５月に地区計画を都市計画決定した福戸地区では、定住人口の確保が必要だということが、地域の住民から発議され、「新たな住民を受け入れることにより地域の活性化を図る」ことが目標に設定され、地域づくり計画書の中には、新たな住民を受け入れるにあたっての地域コミュニティの活動として、「既存のまつりなどに加え、新たな住民向けのイベントを企画・実施する」、「地域活動への若年層の参加をより高めるため、新たな住民と既存の住民との交流を通じ、組織の活性化と新たなリーダーの育成に努める」ということが掲げられた。
・この地域づくり計画書を踏まえて長岡市で地区計画を策定し、それに基づき民間開発が行われ、３１区画の宅地が供給されたことにより、人口も約８０名増加した。宅地分譲の際には地域住民と開発事業者との間で、若年層世帯への分譲を約束しており、若年層の増加を図ったことから、小学校の児童数も制度活用後増加し、平成 27 年度からは複式学級も解消される予定である。
・地区としても、新たな住民が地域に溶け込めるような地元町内会のイベントを企画し、積極的に参加を呼びかけた。このようなコミュニティ活動の活性化を図るとともに、市は地元が主体となった取り組みを支援するという形で、地域づくり計画書に掲げた目標を達成できたと思っている。
・市街化調整区域における地区計画制度を活用した他地域でも、人口増加などが見られ、地域コミュニティの維持や活性化に一定の効果があったと考えている。
・その一方、移住者は市外からの移住者ではなく、半数以上が市街化区域からの移住であり、コンパクト化に繋がっていないのではないかという課題も見えてきた。
・今後、本格的な人口減少が来る中で、コンパクトシティ化と集落再生の両方のバランスが取れるように市街化調整区域地区計画を活用するというのが重要な課題と考えている。
・本取組により人口が回復して地域コミュニティが活性化されたとはいえ、今後人口が減り、また衰退が顕在化してくる課題があることから、小さな拠点やふるさと集落の形成などと一緒に市街化調整区域地区計画を連動して考えていく必要がある。

議事３．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） 報告内容に関する主な意見

○横手市の取組状況報告について

・デマンド交通の利用者は旧市町村単位内での利用が多く、一方で横手中心部への利用が少ないのは、既存のバス路線が充実していることが考えられる。

・１人乗車で利用距離が少ないのは旧市町村の中心部へ、横手中心部への移動は距離があるので、２～３人の複数乗車というようにうまく利用されていると考えられる。

・循環バスのルート選定良く、１便あたりの乗車率からすると、施策としては評価して良いと思う。

○長岡市の取組状況報告について

・市街化区域の人口は伸びているものの、長岡市全体の人口は緩やかに減少している。ただ、調整区域の中で小学校等がある地域については基幹集落であるため、複式学級化を防ぐために、福戸地区のような調整区域においても必要だと考える。

・報告の中で「市街化調整区域への分散化への懸念」があるとのことであったが、元々あった集落の維持・活性化に繋がっており、効果があると思う。コンパクト化というが、中心市街地にまとまることを言うのでは乱暴すぎる。

・中心市街地は市街地で活性化していかなければならないし、集落は集落で活性させる必要があり、両方のバランスを取るのが重要である。

・場所によっては、周辺集落の方が居住人口密度も高く、公共施設等もコンパクトにまとまっており、基幹集落になり得ることから、周辺集落を維持していくのは東北発コンパクトシティに反していない。

・都市再生整備計画としては、市役所を駅前に持ってくるなど、既に取り組んでいるが、今後はまちなか居住に取り組む必要がある。

（２） 東北経済産業局からの情報提供

・中心市街地関係として、商業施設の改修等の支援や、買物弱者対策のための支援の予算を確保している。また、調査事業としてタウンマネージャー等の活用を支援する予算も用意している。

・商店街支援として、地域資源活用や外国人対応、少子高齢化対応などの５つの分野に係る商店街の取り組みに関する支援がある。

・民間事業者等への支援として、デマンド交通を運行しているバス会社やタクシー会社の方々が、新たな取り組みを検討する際にそれを支援する事業がある。

・いずれも民間事業者への支援ということで、官民協働のコンパクトシティづくりの中で、地元や自治体の方が検討されている際には、この支援を活用していただければと考えている。

（３） 東北運輸局からの情報提供

・平成２６年５月２１日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され、地方の意見を適切に反映させ地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の支援を進めている。

・地域公共交通の充実に向けた枠組みの見直しとして、①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保、②地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成などの６つの方向性が示された。

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部が改正され、あらたに都道府県においても市町村間での公共交通の連携をはかれるよう地域公共交通網形成計画を策定できるようになった。

・地域公共交通確保維持改善事業として、地域公共交通網形成計画策定に係る補助や、地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合、さらに拡充された補助が受けられるようになっている。

（４）東北発コンパクトシティの今後の進め方について

・引続き、東北発コンパクトシティ推進研究会を開催し、各自治体の課題共有、先進事例紹介等を行うとともに希望に応じて自治体等に説明を行うなど広くＰＲし、モデル都市の拡大を図りたい。