

第5回東北発コンパクトシティ推進研究会

開催レポート



■研究会の目的・経緯

東北地方整備局では、東北の地方都市における「コンパクトシティ」の考え方や、その実践に向けた取組み方法について検討することを目的に、平成16年2月に1回目の「コンパクトシティ研究会」を開催しました。

コンパクトシティ研究会は、主に学識経験者等による講演会形式で行われ、東北の地方自治体(県、仙台市及び人口10万人以上の市町村)担当者の参加を得て、平成19年2月までの間、合計6回開催されました。

平成19年度からは、名称を「コンパクトシティ推進研究会」に変更し、即時的な研究課題への参加者間のディスカッションを行うことに重きを置いた実施体制とするとともに、参加対象を人口3万人以上の市町村にまで拡大しました。

さらに、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、研究会で検討してきた東北圏のまちづくりを「東北発コンパクトシティ」とし、広域連携プロジェクトとして、推進していくことが記載されたことから、平成22年度からは、名称を「東北発コンパクトシティ推進研究会」に改め、新潟県を含めた東北圏(7県)を対象に開催しています。

■第5回東北発コンパクトシティ推進研究会開催概要

東北発コンパクトシティの実現にあたっては、個々の市町村、地域毎の活性化に加え、それらを連携する手段の一つとして公共交通が欠かせないことから、第5回目となる今回は、「集落・団地等の維持・活性化と地域公共交通のあり方」をテーマに、「持続可能なまちづくり」に関して先進的に取り組んでおり、「あじさい型集約都市」を目指す岩手県北上市において、10月20日、21日の2日間の日程で開催しました。

「持続可能な地域づくり」として、人口減少や少子高齢化が進む昨今において、自然・文化資源やコミュニティなど地域特性を活かしながら、市街地や集落などそれぞれの地域の魅力や利便性を高め、地域形態を維持していくことが、多くの自治体で求められています。

また、「公共交通」については、地域公共交通活性化・再生法の制定、交通基本法の検討など、公共交通が改めて重要視されている中、マイカーへの依存が高い東北圏では、自治体による戦略的な公共交通の計画の立案が求められていると捉えられています。

■開催日・場所等

開催日:平成23年10月20日 13:30~17:00

平成23年10月21日 9:00~12:00

会 場:岩手県北上市文化交流センター さくらホール

主 催:東北発コンパクトシティ推進研究会(事務局:国土交通省東北地方整備局)

後 援:日本都市計画学会東北支部(設立準備会)

■開催プログラム・配布資料等

【1日目】

1. 開会
2. あいさつ (福島大学 名誉教授 鈴木浩氏)
3. 出席者紹介
4. 基調講演 「まちづくりのための公共交通戦略」……………Report1
ー公共交通の計画とカイゼンで「選ばれる街」に変えるー
(首都大学東京 助教 吉田樹氏)
5. 事例紹介 「あじさい型集約都市へ ~北上市の都市づくり戦略~」……………Report2
(北上市長 高橋敏彦氏)
6. 全体討論
 - ①郊外住宅団地の活性化について……………Report3
ー盛岡市松園ニュータウンでの取組みー
(話題提供:盛岡市)
 - ②きたかみ震災復興ステーションについて……………Report4
(話題提供:弘前大学 教授 北原啓司氏)
7. 閉会

【2日目】

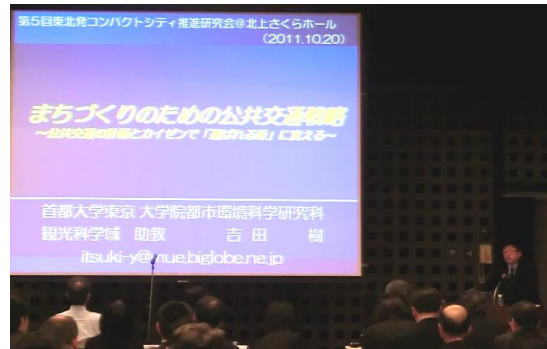
1. 現地視察
 - ①地域づくりと過疎地有償運送 「店っこくない」「あぐり夢くない」……………Report5
 - ②市街地再開発ビルの公共交通 「まちなかターミナル」……………Report5
 - ③「きたかみ震災復興ステーション」……………Report5

Report1 【基調講演】まちづくりのための公共交通戦略 —公共交通の計画とカイゼンで「選ばれる街」に変える—

首都大学東京 助教 吉田樹氏

都市・地域における公共交通政策をご専門とされる首都大学東京大学院都市環境科学研究科助教の吉田樹氏より、「まちづくりのための公共交通戦略」と題し、基調講演を頂きました。

講演では、市町村による地域公共交通のマネジメントの重要性及び交通政策に求められる品質保証・性能保証の発想について、北上市などの事例を交えてお話を頂きました。



[【PDF】資料1:まちづくりのための公共交通戦略
—公共交通の計画とカイゼンで「選ばれる街」に変える—](#)

Report2 【事例紹介】あじさい型集約都市へ ～北上市の都市づくり戦略～

北上市長 高橋敏彦氏

今回の開催地である北上市からは、市長の高橋敏彦氏より、「あじさい型集約都市へ」と題し、北上市の都市づくり戦略について、紹介して頂きました。

ここでは、北上市のコミュニティ政策と各地区の自治組織の状況や個性を活かした取組み事例のほか、地区それぞれの中心を守り育て、地区同士のつながりを深めることによる「あじさい型集約都市」の概念とその実現に向けた取組みを紹介して頂きました。



[【PDF】資料2:あじさい型集約都市へ
～北上市の都市づくり戦略～](#)

Report3 【全体討論】

持続可能な公共交通と地域づくりについて

基調講演の公共交通戦略や北上市の地区ごとの特性を活かした地域づくりについて紹介して頂いた内容を踏まえるとともに、その他話題提供の内容をもとに、持続可能な公共交通と地域づくりについて、学識経験者を交え、議論しました。

□話題提供： 郊外住宅団地の活性化について

—盛岡市松園ニュータウンでの取組み—（盛岡市）

- ◆盛岡市松園地区は市の郊外部に位置し、昭和40年代に松園ニュータウンとして建設され、現在は世帯主の高齢化、住宅の老朽化などに伴い、生活環境のニーズへの対応、建替えや移住などの課題が生じてきている。
- ◆これらの課題への対応に向けて、なんでも無料相談会の開催、お試し居住体験ハウスの設置、空き店舗を活用した立ち寄りひろばの設置など、多様な取組みを展開している。
- ◆郊外型住宅団地を抱える他の自治体と連携し、国に対して様々な支援策の提案を行っている。



[【PDF】資料3:郊外住宅団地の活性化について
—盛岡市松園ニュータウンでの取組み—](#)

□全体討論（司会進行:弘前大学教授 北原啓司氏）

参加者から出された主な意見

- ◆コンパクトシティを考えるときに、公共交通が拠点をつなぐ軸となる必要があるだろう。中心市街地だけではなく、農村の基幹集落や病院も拠点である。
- ◆中心市街地とその周辺にある集落を結び付けると言っても、大きな幹線道路が通っている場合もあれば、公共交通が1日に1~2本の場合もある。集落によって条件が違う中で中心市街地とその周辺にある集落を結び付けていくことは難しい課題である。
- ◆公共交通を放っておくと、広く薄いサービスとなってしまう。広く薄くなったところ全てを元通りのサービス水準にまであげようとするのは財政的な制約から考えて難しいため、選択と集中を行うことが望ましいのではないか。
- ◆これまでは、赤字を補填する公共交通支援の考え方だったが、軸となる路線を積極的に示し、運行頻度やサービスレベルを確保していく必要がある。赤字補填から投資という考え方にシフトしていく必要があるのではないか。

◆口内地区では、自分達の地域の足というものを、自らのボランティアで支えている。本来であればまちなかまで運行できれば一番便利だが、他のバス路線が走っているから途中で止まざるを得ない。でもその途中のところに、集える場、最低限の用足しができる場といった拠点を自分達でつくった。バスという公共交通を生かしながら、自分達で地域力を高め、そこで住み続けていく、文化を高めていききっかけにしている。公共交通を文化にしていく必要がある。



◆地方都市では、鉄道とバス、自転車をどう組み合わせるかが課題である。自転車と電車が結びついたらもっと利便性が高まるのと思う現場がたくさんある。

◆補助制度に合わせて政策を設計することは望ましくない。

◆毎日の買物で中心市街地に来るといふわけにはいかない。一つ一つの集落の中で、日常の買物ぐらいは確保する。確保した上で、週に1~2回ぐらい、中心市街地まで公共交通を使って来る。日常生活を考えた上では、特に重要なのは買物をどう確保していくのかだと思う。



◆地域らしさを認識し、どう実現していくかがポイントであり、交通が地域らしさの保全・醸成に繋がるのではないかと。

◆中心市街地の個別の空き店舗、空きビル、空地をどうしたら再活性化できるのか。あるいはマネジメントしていくか。不動産の利活用の仕組みを考えていく必要がある。

◆人口減少しても一定程度の質の補償ができる市街化区域を確保するためには、防災や環境の視点が大事である。

◆人口が減る中、地方都市の郊外ニュータウンが周辺の農村部、自然景観と結びついたようなライフスタイルを提供できるかどうかを考えないといけない。農村コミュニティの魅力は自分達ではなかなか発見しづらい。都市の人と交流しながらライフスタイルの魅力を確立していくべきである。

◆住宅団地の環境維持には、税制上の問題と個人情報の問題がある。相続が発生したときに、子供は遠隔地にいるため、空き家が残し、荒れていく。持ち主の了解さえ取れれば、掃除をするよ、草を刈りますよ、お花も植えますよ環境を維持していけるが、誰が所有しているのか分からないと荒廃した一画が発生することがある。また、多少古くても建物を残していたほうが、トータルで税金が安いということもある。

◆地区レベルの地域の組織をつくり、そこお金を出すなり、人を出すなり、知恵を出すなりし、実際の生活を支えていくための組織づくりを行うことが非常に重要。地域らしさを認識し、どう実現していくかが最大のポイントだと思う。今回、津波被害を受けた、さあどうしよう、という単純な話だけではなく、その土地、その集落が、どういう歴史を持ってきたのか、その集落はどのような特徴があって、これからどう生きていくべきなのか、を総合的に考えていくことが必要。

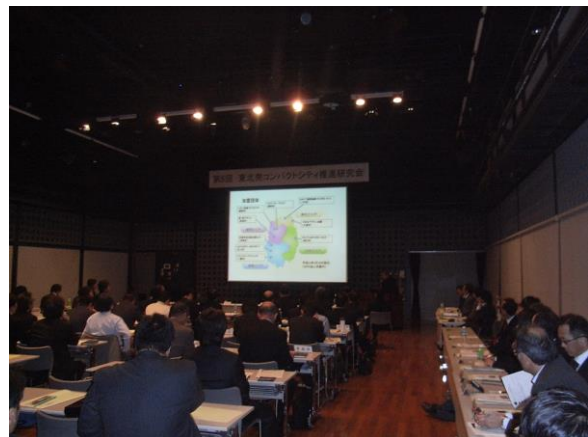
- ◆それぞれの地方都市がそれぞれに持っている社会資本・機能をさらに発展させながら、都市と都市とを連携させる方法を本気で考えないといけないのではないか。今回の震災でもその必要性を強く感じた。
- ◆北上市は北上市だけで成立しているわけではなくて、北の花巻市とか、南の奥州市とか、東西南北自治体がある。本来の東北発コンパクトシティの絵姿は、総合連携を持って助け合うものである。大きいところ、小さいところ、いろいろ役割分担があるけれど、まさにこの北上川流域の平野部はその対象としてふさわしいと思う。



Report4 【話題提供】きたかみ復興ステーションについて

弘前大学 教授 北原啓司氏

- ◆震災復興に向けて、岩手県内に「市町村」、「分野」を超えた情報拠点がなく、情報・ノウハウの共有が不十分であったことから、北上市に「きたかみ震災復興ステーション」を設置した。
- ◆北上市には580名以上の沿岸からの避難者が生活しているため、沿岸地域の各種情報、支援情報などの発信、避難者同士・支援者同士がつながる仕組みづくりを行っている。
- ◆きたかみ震災復興ステーションは、市内ステーション機能、交流・研究ステーション機能、共通プラットフォームの3つの機能の大別できる。



[【PDF】資料4:きたかみ震災復興ステーションについて](#)

Report5 【現地視察】「店っこくない」、「まちなかターミナル」ほか 口内地区交流センター、北上市都市計画課・政策企画課

口内地区交流センターや北上市都市計画課・政策企画課の案内の下、過疎地有償運送の拠点「店っこくない」と産直「あぐり夢くない」、市街地再開発ビルを活用した「まちなかターミナル」、そして「きたかみ震災復興ステーション」を視察しました。

□現地視察：口内地区(店っこくない、あぐり夢くない)

- ◆北上市が目指す「あじさい型集約都市」のそれぞれの花の例として、中心部から車で20分程度の口内地区を訪れました。
- ◆まず、持続可能な地域をかたちづくるための生活拠点機能を維持創造する補完的地域交通としての「NPOくくない」による過疎地有償運送の拠点及び周辺の車を持たない方のための食品・日用品を扱っている「店っこくない」を視察の後、同地区交流センターでセンター長からこれらの説明を頂きました。
- ◆その後、国道107号沿いの産直センターあぐり夢くないを視察しました。



▲口内交流センターでの説明会
(過疎地有償運送および福祉有償運送)

□現地視察：まちなかターミナル

- ◆北上市中心部の核店舗であるさくら野百貨店内に10月1日にプレ・オープンした「まちなかターミナル」を視察しました。
- ◆ターミナルは、さくら野百貨店周辺の停留所を集約し、店内でバス接近を知らせる情報待合スペースを設けており、バスカードの販売、バス路線案内、待合スペースの確保などの取組み予定について説明して頂きました。



▲まちなかターミナル
(バス停留所)

□現地視察：きたかみ震災復興ステーション

- ◆北上駅前の空き店舗を活用して設置した「きたかみ震災復興ステーション」を視察しました。



▲きたかみ震災復興ステーション