

ン保証制度」を利用した融資を受けたときに、融資利用者が信用保証協会へ支払うべき「信用保証料」の全額と、融資を受けた日から3年以内に支払った「約定利子に相当する額」を、市が補助金として交付する仕組みとなっている（図表2-1-115）。

「みなまたグリーン」は、2013年度中に、太陽光発電設備、低排出ガ

ス社用車、リサイクル設備、高効率空調、LEDの導入への融資10件、約1.6億円の投資促進効果があった。こうした環境金融制度の取組みは市内の投資を促進するだけではなく、省エネルギー化によって化石燃料の消費量が減少し、市外への資金の流出が抑制されるという効果をもたらすことになる。

このように、地域における資金の流れを定量化して把握することで、地域活性化のための施策の立案やその効果の検証に活用できる。こうした考え方は、今後広がりを見せていくことが予想されるが、行政だけでなく、地域の企業や住民といったすべての主体に浸透させていくことが望ましい。

上記のような取組みに加えて、先に述べた「不動産を活用した投資」もまた有効と考えられる。例えば、水俣市の2013年の空き家率は17.1%と、全国平均13.5%、熊本平均14.3%を上回っている。こうした状況を踏まえ、街なかの空き家をリフォームし、その価値を向上させ移住者や街なかへの住み替え希望者に賃貸することによって、賃料収入が発生するだけでなく、地域内での消費が増加し資金循環が活性化する可能性がある。

地域の資金循環を考えると、フロー面を把握するとともに、新たなフローを創出できるストックの存在についても見ていく必要がある。

お金は使ってしまうば終わりなのではなく、そのお金は巡り巡って誰かのもとへと渡る。使ったお金が「地域の誰か」に渡るという意識と行動を地域全体で積み重ねていくことが、自らが暮らす地域を守り、豊かにすることにつながるものと考え。

第2節

時代に合った構造的な地域づくり

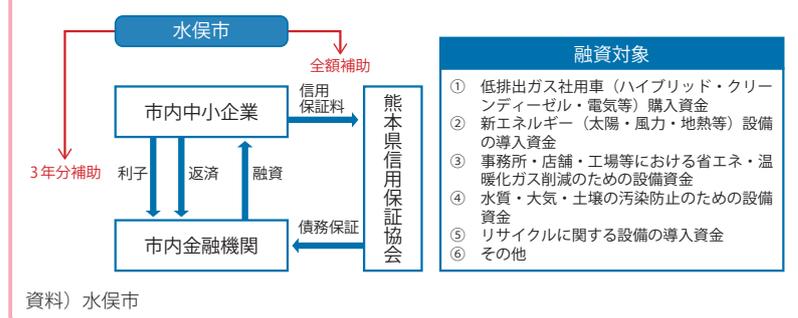
第2節では、時代に合った構造的な地域づくりとして、「国土のグランドデザイン2050」の基本コンセプトである「コンパクト＋ネットワーク」の効果、取組事例の紹介等を通じ、本格的な人口減少社会における国土・地域づくりの方向性について考察する。

まず、「1. コンパクト＋ネットワーク」において、背景にある現状と課題や「コンパクト＋ネットワーク」の概念を紹介した上で、その効果について、「生活利便性・ライフスタイル」、「経済」、「行政」、「環境」の各分野において定量的に紹介するとともに、地域経済循環に与える好影響について整理する。

そして、「2. コンパクト＋ネットワークの事例」において、地域特性格の「コンパクト＋ネットワーク」として、コンパクトシティ、小さな拠点の事例や連携中枢都市圏の形成に向けて取り組んでいる事例等を紹介する。

最後に、「3. 対流促進型国土の形成に向けて」において、「コンパクト＋ネットワーク」により、

図表2-1-115 「みなまたグリーン」の仕組み

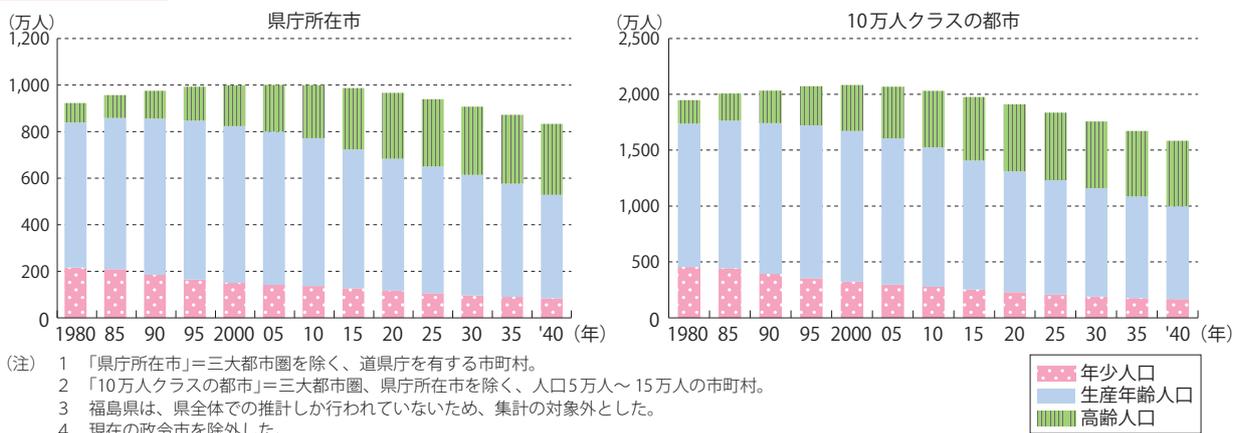


ヒト、モノ等の流れが促進され、地域の活力や魅力の向上につながっていると考えられる事例等の紹介を通じ、対流促進型国土の形成に向け、地域構造（ストラクチャー）面での考え方として「コンパクト+ネットワーク」が重要である旨を述べる。

1 「コンパクト+ネットワーク」の効果

第1章で見たように我が国では、人口減少と高齢化が進行し、特に地方都市において、必要な都市機能を維持することが困難になることが予想される。大都市と地方都市の人口の推移を見ると、今後大都市では人口の流入が続く傾向があるのに対して、地方都市では急速に人口が減少していく。県庁所在市については既に2005年に、その他の10万人クラスの都市については2000年にピークを迎えており、高齢人口の増加は緩慢になるが、生産年齢人口は大幅に減少することが見込まれている（図表2-2-1）。したがって、今後は、より少ない生産年齢人口で、都市活動、都市経済を支えていくことが求められる。

図表2-2-1 県庁所在市と10万人クラス都市の人口推計

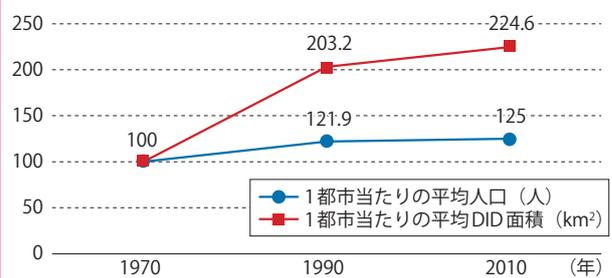


資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(平成25年3月推計)より国土交通省作成

また、過去40年あまりの地方都市における人口の動向を見ると、人口増加と共に市街地が郊外へと急速に拡大していることが分かる。県庁所在市においては1970年から2010年までに人口が約2割増加する一方で、DID^{注44}面積は2倍以上に拡大してきた（図表2-2-2）。

今後、このように拡散した市街地を抱えたまま人口が減少することとなれば、ますます市街地の低密度化により市民の日常生活を支える都市機能の維持が困難となり、都市の衰退が進行してしまうおそれがある。

図表2-2-2 県庁所在市における人口及び県庁所在地のDID面積の動向



(注) 1 道県庁を有する市町村のうち、三大都市圏及び政令市を除外した。
 2 DID面積は合併前の市町村のDID面積を合算した。
 3 1970年を100とした割合。

資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成

注44 「DID」は国勢調査による人口集中地区（Densely Inhabited Districts の略）を指し、具体的には、人口密度4000人/km²以上の国勢調査上の基本単位区が互いに隣接して、5000人以上の人口となる地区のことである。市町村単位の人口密度では、その市町村内における特定の地域での人口の集中度合いまでは把握することが困難である。DID地区における人口密度はその市町村内でも特に人口が集中している区域の人口密度を比較できるためより人口の集中度合いを比較しやすいというメリットがある。

国土交通省の国民意識調査によると、公共施設や商業施設等の都市の各種施設の適切な立地については、「自家用車で行きやすい中心」や「郊外」とする回答がいずれも減少する一方で、「公共交通機関で行きやすい中心」とする回答が、商業施設、公共施設のいずれにおいても増加しており、人々の意識においても都市機能の集約化とそれを結ぶ公共交通ネットワークへの要請が高まっていると考えられる（図表2-2-3）。

これに伴い、実際の人々の交通手段には変化の兆しも見られる。2008年と2014年の目的別の交通手段を比較すると、通勤・通学、買い物、病院及び銀行・郵便局・役所の利用など多数の項目において、交通手段として徒歩を選択する者が増加しており、一方で交通手段として自家用車を選択する者は減少している（図表2-2-4）。

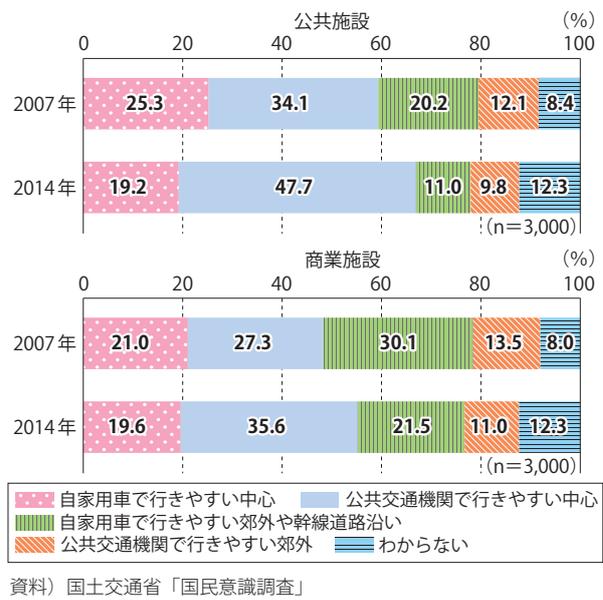
しかし、公共交通の現状は、地域によって大きく差があり、地方都市を中心に公共交通の位置付けは相対的に低下している。例えば、乗合バスの輸送人員は、1990年度に比べて2010年度は35%減少し、また、過去5年間で約6,463kmのバス路線が廃止されており、輸送人員の減少、サービス水準の低下が続いている。

以上のような状況も踏まえ、「国土のグランドデザイン2050」において「コンパクト+ネットワーク」

の考え方が提示された。ここで「コンパクト」とは、空間的な密度を高める「まとまり」を意味し、「ネットワーク」とは、地域と地域の「つながり」を意味している。すなわち、行政や医療・介護、福祉、商業、金融、エネルギー供給等生活に必要な各種サービスが効率的に提供できるよう、これらの機能を一定の地域に集約することで「まとまり」をつくり、交通や情報ネットワークによって「まとまり」同士を結ぶ「つながり」をつくることを指している。

今後、人口減少、高齢化が進む中、様々な課題が生じることが予想されるが、それらの課題に対して都市構造の面からも対応が求められている。地域の構造を見直し、一定区域内の人口密度を維持するとともに、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地する、あるいは、高齢者をはじめとする住民が公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まい等の身近に存在する都市構造を目指すことが重要である。その際、重要となるのが「コンパクト+ネットワーク」の考え方である。以下では、具体的なデータを通して

図表2-2-3 適切な公共施設、商業施設の立地



図表2-2-4 2008年から2014年における目的別交通手段の変化（回答率の差）

	通勤・通学	買い物	病院	銀行・郵便局・役所	食事・カラオケ・レジャー	運動・散歩	図書館など文化施設	友人や親族との交流	ボランティアや地域活動
徒歩	2.6%	4.2%	3.7%	5.2%	4.9%	-0.1%	3.0%	-16.7%	-3.1%
自転車	0.9%	0.3%	-0.5%	-1.3%	1.6%	-3.8%	0.8%	-4.1%	-0.8%
鉄道	1.3%	-2.1%	0.3%	-1.0%	-2.5%	-0.1%	-0.8%	11.8%	3.5%
バス	1.1%	-0.7%	-0.6%	-1.4%	-0.3%	-0.3%	0.6%	3.1%	1.2%
定期船	0.0%	-0.2%	0.0%	-0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	-0.1%	0.1%
自ら運転する自家用車	-6.2%	-4.2%	-3.2%	-4.7%	-1.0%	1.8%	0.0%	7.5%	9.6%
親族等が運転する自家用車	-1.6%	-2.1%	-1.0%	-0.6%	-1.6%	0.0%	0.4%	1.6%	0.5%
オートバイ	0.0%	0.6%	0.7%	0.0%	0.3%	0.1%	0.7%	0.8%	0.5%
タクシー	-0.1%	0.2%	-0.4%	-0.2%	-0.4%	0.0%	0.0%	0.3%	0.0%
その他	20.1%	0.3%	1.4%	0.7%	3.8%	6.0%	4.8%	4.8%	26.6%

■ +3%以上 ■ -3%以下

(注) 外出の目的別に「以下の目的で日常的に外出する際、それぞれでよく使う交通手段はどれですか。最も使うものを最大2つまでお答えください。」に対する回答を集計し、各項目について2014年の回答率から2008年の回答率を引いたもの。
資料) 国土交通省「国民意識調査」

「コンパクト+ネットワーク」の効果を見ていく。

(1) 「コンパクト+ネットワーク」の定量的な効果

都市構造をコンパクトにすることで、まず、日常生活の拠点となる地域及びその周辺における人口密度が維持され、その結果、一定の周辺人口が必要とされる、医療、福祉、商業施設等生活サービス施設の持続性が向上することが挙げられる。そして、これらのサービスに徒歩や公共交通機関等のネットワークで容易にアクセスできるようになることで生活の利便性が高まるとともに、外出が促進されることにより、健康の増進にもつながるといったライフスタイル面での効果が期待される。

また、除雪や介護等の公共サービスの提供の効率化や、公共施設の再配置等によって財政支出の削減につながるという財政面での効果、自動車から公共交通へと移動手段が変化することによってCO₂排出量が削減されるなど環境面での効果も期待される。

ここで、人口密度が一定以上の区域であるDID地区における人口密度と、都市機能に関する各種指標との関係を市町村別のデータをもとに見る。まず都市の生活利便性については、生活に必要な最低限の機能として、医療、福祉、商業の各施設と公共交通施設が考えられる。これらすべての施設が、徒歩圏内にある場所に住んでいる人々の割合を「日常生活サービスの徒歩圏充足率」として人口密度との関係を見ると、DID地区における人口密度が高いほど、徒歩圏充足率は高くなっており、コンパクトな都市ほどこれらの日常生活サービスを徒歩圏で享受できる市民が多く、日常生活の利便性が高いことが分かる（図表2-2-5）。

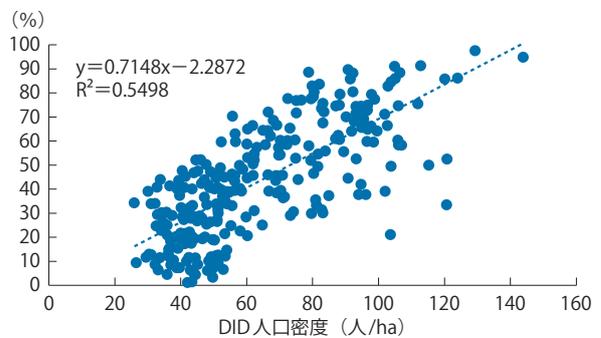
そして各種施設が歩いて行ける範囲に立地していれば、日常生活においても外出する機会が増加すると考えられる。特に高齢者においては、コンパクト化により生活関連の施設が徒歩圏内に多く立地することで外出機会の増加が見込まれることから、健康面での効果も期待される。実際に、高齢者の外出率と人口密度の関係には一定の相関が見られ、人口密度が高い都市ほど高齢者の外出率が高まる傾向にある（図表2-2-6）。

なお、高齢者を対象とした筑波大学の研究によれば、一歩あたり0.061円の医療費抑制効果があると試算されており、仮に都市のコンパクト化によって人々の外出機会が増えれば、医療費が削減される効果も期待できる。

ここまで、コンパクト化が人々のライフスタイル等に与える影響について紹介したが、以下では経済的な効果の側面についても見ていく。

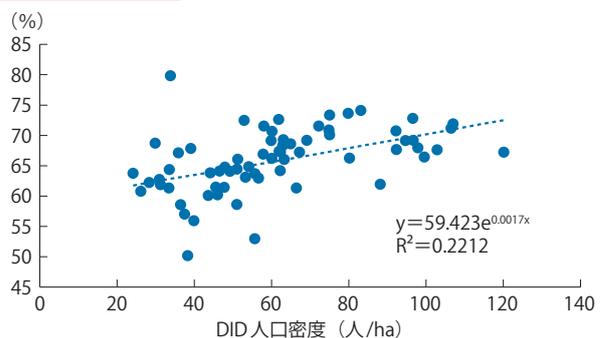
コンパクト化により人口密度が高くなれば、小売業等の周辺人口が増加し潜在的に多くの来店客数

図表2-2-5 日常生活サービスの徒歩圏充足率



（注）「日常生活サービスの徒歩圏充足率」とは、生活サービス施設（医療施設、福祉施設、商業施設、基幹的公共交通路線）の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率を算出したもの。
資料）総務省「平成22年国勢調査」、厚生労働省「介護サービス情報公開システム」、経済産業省「商業統計調査」より国土交通省作成

図表2-2-6 高齢者の外出率

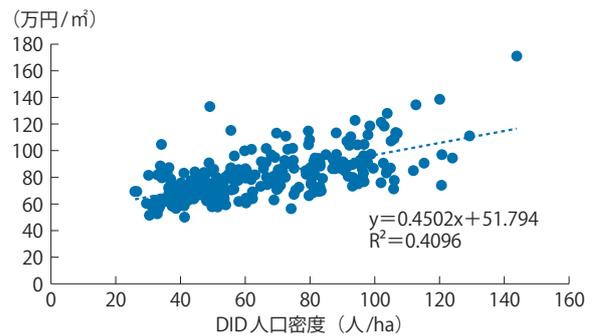


（注）「外出率」とは、高齢者の外出者数を高齢者調査対象者数で除して算出したもの。
資料）国土交通省「平成22年全国都市交通特性調査」、総務省「平成22年国勢調査」より国土交通省作成

を見込めるため、小売業やサービス産業を中心として売上げに一定の効果が見込まれる。特に、サービス産業はモノと異なり輸送や保管が困難であるため、売上げが来店者数に左右されると考えられる。また、コンパクト化により売上げが増加すれば、結果として販売の効率性も向上する。実際に、人口密度と小売商業床面積あたりの売上高は正の相関関係にある（図表2-2-7）。

また、介護保険の訪問系サービスでは、事業所と同一建物内（養護老人ホーム、軽費老人ホーム、有料老人ホーム、サービス付き高齢者向け住宅に限る。）に居住する利用者へのサービスの提供について移動等の労力が軽減されることを踏まえ、事業者に対して支払われる介護報酬の減算がなされている。例えば、減算対象である訪問介護事業所と、減算対象でない訪問介護事業所を比較した場合、訪問介護員の移動時間及び訪問回数について差が見られる（図表2-2-8）。このことから、コンパクト化の結果として、事業所の近くにサービス利用者が多く居住するようになれば、それだけ福祉の移動にかかるコストも削減できると考えられる。

図表2-2-7 小売商業床面積あたりの売上高



(注) 「小売商業床面積あたりの売上高」とは、都市全域における小売業の年間商品販売額を小売業の売場面積で除して算出したもの。
資料) 総務省「平成22年 国勢調査」、経済産業省「平成22年 経済センサス」より国土交通省作成

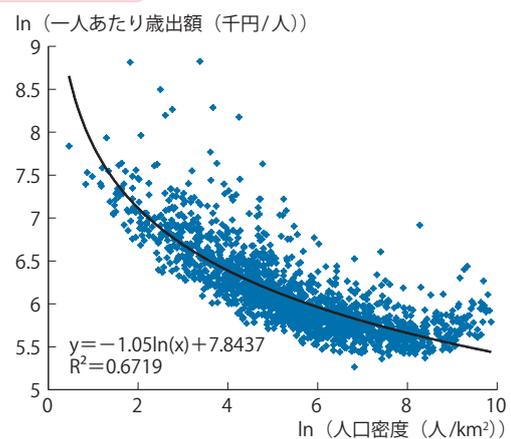
図表2-2-8 訪問介護員の訪問件数及び移動時間

訪問介護員一人1日あたり訪問件数 (同一建物減算適用の有無別)		事業所から利用者宅への最短・最長の移動時間 (利用者の居所別)		
事業所の区分	訪問件数	移動時間が労働時間に占める割合	最短	最長
同一建物減算の適用事業所	5.6件	事業所と隣接、同一敷地内又は道路を挟んで近隣にある建物	2.9分	5.3分
同一建物減算の非適用事業所	3.5件	上記以外の地域にある戸建て住宅	5.8分	28.4分

資料) 日本総合研究所「平成24年度老健事業 集合住宅における訪問系サービス等の評価のあり方に関する調査研究」

さらに、都市構造がコンパクトになり、人口密度が高まれば、効率的に行政サービスが提供できるようになり、行政コストが節減される効果も見込まれる。また、コンパクト化により公共施設や都市インフラのより効率的な維持・管理が可能になれば、そのために要する費用も削減されることが考えられる。またそれ以外にも、除雪やごみ収集等、行政が市民に対して提供するサービスの中には、都市構造によってコストが変化するものが多く存在する。実際に、市町村の人口密度と一人当たりの行政コストの関係を見ると、両者には負の相関が認められる（図表2-2-9）。

図表2-2-9 市町村の人口密度と行政コスト

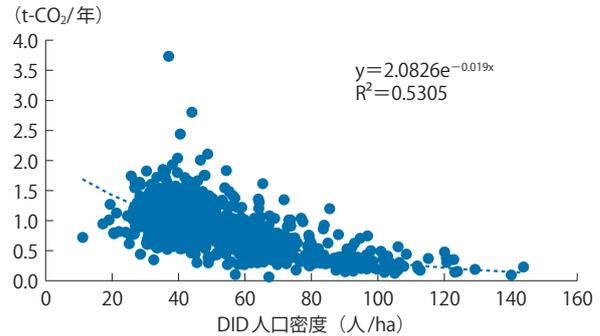


(注) 行政コストは、総務省「市町村別決算状況調」をもとに、2006年度から2008年度の3年間の平均値を算出したもの。
資料) 国土交通省「国土の長期展望とりまとめ」

なお、都市がコンパクトになった結果、人々の移動手段が自動車から公共交通や自転車、徒歩等に変化すればCO₂排出量の削減や排ガスによる汚染の低減など、環境面での効果も期待できる。実際に、人口密度と自動車CO₂排出量の関係を見ると、負の相関が確認できる（図表2-2-10）。

図表2-2-10

市民一人当たりの自動車CO₂排出量



資料) 総務省「平成22年国勢調査」、国土交通省「平成22年度道路交通センサス」より国土交通省作成

(2)「コンパクト+ネットワーク」と地域経済循環

ここまで示した効果を踏まえ、「コンパクト+ネットワーク」が地域経済循環に与える影響を、第2章第1節の経済循環のフロー図（図表2-1-102）に反映したものが、図表2-2-11である。まず、コンパクト化等により、地域経済に対する以下の効果が期待される。

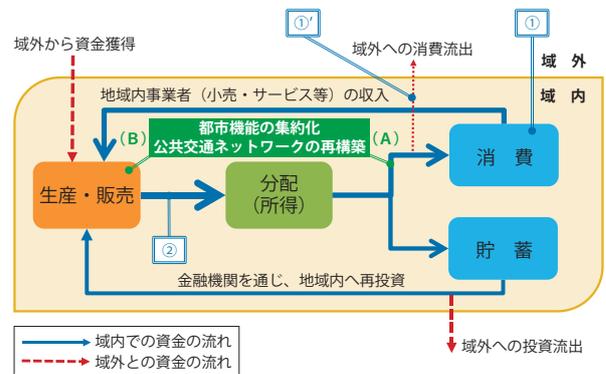
- ・街なか等の一定の区域内における人口密度を維持し、放置すれば消失も懸念される医療、福祉、商業施設等の生活サービス施設を維持することによる、これらの施設の確保を通じた地域経済の下支え効果 (A)。(①)
- ・施設周辺の人口密度増加に加え、公共交通ネットワークの再構築とも相まって住まいからこれらの施設へのアクセスも改善されること等による街なかの小売業等における売上増加効果。(①)
- ・コンパクトシティ化による自動車依存度の低減による、ガソリン等の購入に伴う域外への消費流出の抑制効果。(①')

さらに、交通ネットワークの改善等の効果として、企業立地の促進や物流等企業活動における生産性の向上、生産額の増加効果 (B) が期待される。

このようにコンパクト化等による小売商業等の売上増加効果と、ネットワーク等による生産額の増加効果を相乗的に生じさせることにより、地域内の従業員の所得増加 (②) が地域内の消費として再び地域内を循環する正の循環につながるなど、「コンパクト+ネットワーク」には地域経済循環を改善する効果もあると考えられる。

図表2-2-11

「コンパクト+ネットワーク」が地域経済循環に与える影響



資料) 国土交通省

2 「コンパクト+ネットワーク」の事例

ここまで、「コンパクト+ネットワーク」の効果を見てきた。人口減少社会においては、それぞれの地域内において各種機能をコンパクトに集約すると同時に、各地域がネットワークでつながることによって、一定の圏域人口を確保し、生活に必要な機能を維持することが可能になる。

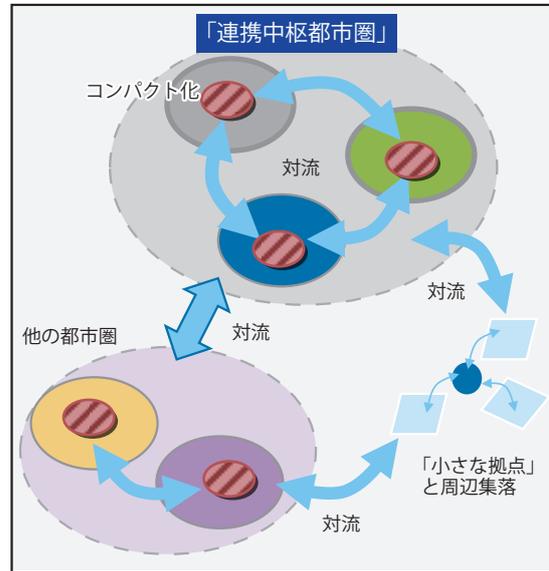
そのような各種機能は日常生活に必要なものから、特定のときにしか利用しないものまで様々であり、それに応じて必要な圏域規模が規定されるため、「コンパクト+ネットワーク」は階層的な構造になる(図表2-2-12)。

すなわち、一つの都市レベルで「コンパクト+ネットワーク」を適用するとともに、それよりも小さな単位である集落レベルやそれよりも大きな都市間レベルでも「コンパクト+ネットワーク」

を適用していくことが重要となる。以下では、具体的な例として、富山県富山市や青森県八戸市を取り上げるとともに、中山間地域の集落や複数都市によって構成される都市圏などの地方都市以外のレベルにおいても「コンパクト+ネットワーク」の考え方があてはまることを見ていくこととする。

図表2-2-12

階層的な「コンパクト+ネットワーク」



資料) 国土交通省

(1) コンパクトシティ（都市レベルでの「コンパクト+ネットワーク」）

(富山市)

富山市では、他の都市に先駆けてコンパクトシティの形成に取り組んできた。市では、これまで高い道路整備率や強い戸建て志向等の背景から、市街地が急速に外延化してきた。そのため、2000年以前はDID面積が拡大し、人口密度も低下を続けていたが、近年はそれらの推移が横ばいとなり郊外化に一定の歯止めがかかっている(図表2-2-13)。

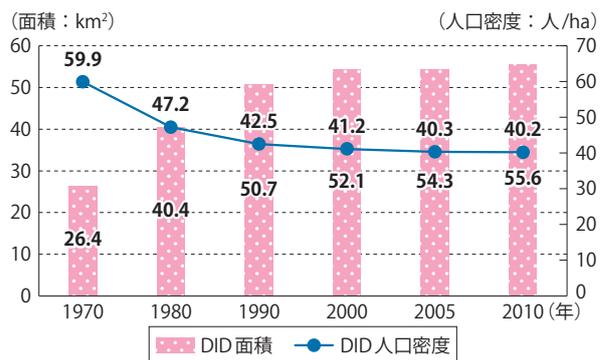
富山市では、既存の公共交通網のうち、市内のすべての鉄軌道と、運行頻度の高い路線バス等の路線を公共交通軸として設定した上で、「中心市街地地区(都心地区)」に加え、利便性の高い公共交通軸の沿線に「公共交通沿線居住推進地区」を

設定し、住宅助成等を行うことで、人々の居住を居住推進エリアへ誘導している(図表2-2-14)。

これらの取り組みの成果として、「中心市街地地区(都心地区)」や「公共交通沿線居住推進地区」での人口の社会増減(転入人口から転出人口を差し引いたもの)を見ると、それまで転出超過で推移してきたが、徐々にその転出超過幅は縮小し、近年では転入超過へと転じるまでになった(図表2-2-15)。

図表2-2-13

富山市におけるDID面積及びDID人口密度の推移

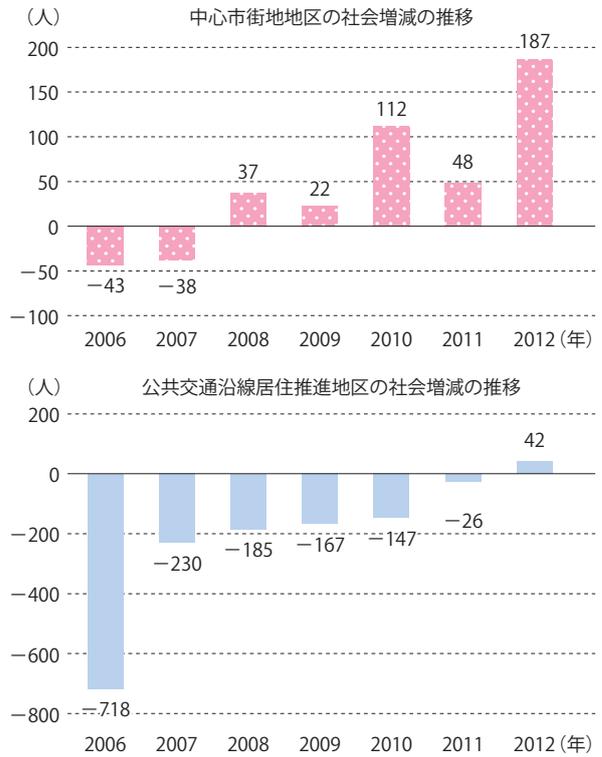


資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成

図表2-2-14 中心市街地地区と公共交通沿線居住推進地区



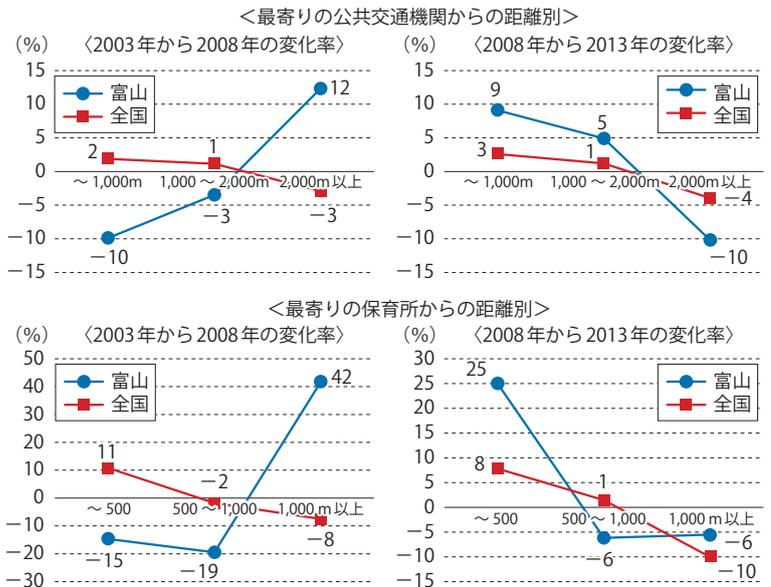
図表2-2-15 公共交通沿線居住推進地区の社会増減の推移



(注) 社会増減は、転入人口から転出人口を差し引いたもの。
資料) 富山市

また、住宅の立地に着目すると、人々の居住の動向に大きな変化が生まれていることが分かる。2003年から2008年と、コンパクトシティの取組みが始まって一定の期間が経過した2008年から2013年の両期間について、公共交通機関や保育所からの距離別の住宅戸数割合の変化率を比較すると、2003年から2008年では、全国平均では施設に近づくほど増加率が高くなる傾向が見られる一方で、富山市では逆に施設に近づくほど増加率が下がる傾向が見られた。しかし、2008年から2013年では、全国的な傾向が変わらない中、富山市では2003年から2008年とは逆の傾向が見られ、駅から2km圏内での住宅戸数割合の増加率が全国平均を上回る結果となっている(図表2-2-16)。

図表2-2-16 住宅戸数割合の変化率(最寄りの公共交通機関(駅、電停、バス停)及び保育所からの距離別)



(注) 数値は、最寄りの施設からの距離別の住宅戸数について、市内の全住宅戸数に占める割合の変化率を2003年から2008年及び2008年から2013年の各期間において求めたもの。
資料) 総務省「住宅・土地統計調査」より国土交通省作成

このような公共交通機関周辺への居住の進展に加えて、旧JR鉄道施設(富山港線)を活用した

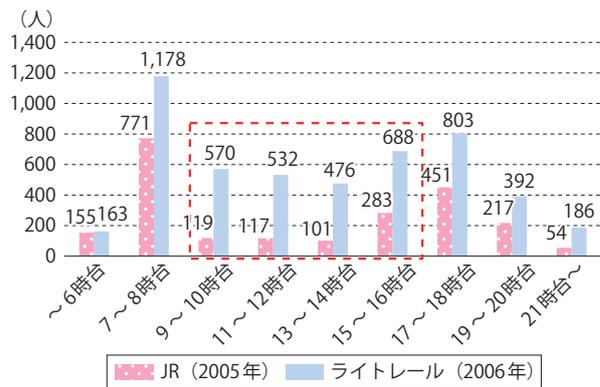
LRT^{注45}「富山ライトレール」の整備では、運行間隔の短縮や新駅の設置、バリアフリーな低床車両の導入、運行サービスの改善等の取組みの結果、開業前と比較すると路線の平均利用者数は、平日で約2.1倍、休日で約3.5倍に増加した。時間帯別の利用者数を見るとこれまで利用の少なかった平日9時から17時までの日中の時間帯において利用者が大幅に増加しており、年代別では60歳以上の利用者数が特に増加していることが分かる。若年層においても利用者数は増加している(図表2-2-17、2-2-18)。

なお、LRT以外にも富山市には、市内各地から中心市街地に向かう路線バス網がある。市では路線バスやLRT等の公共交通機関を利用する65歳以上の高齢者を対象として、「おでかけ定期券」という中心市街地において乗り降りする際の利用料金を一律100円に抑える定期券の発行を行っている(図表2-2-19)。この定期券を利用した外出は増加しており、市が行った調査では、定期券を利用する高齢者の平均歩数は県内の高齢者及び全国の高齢者の平均歩数よりも多く、おでかけ定期券を利用した日では、利用しなかった日の平均歩数より約1,300歩多いことが分かった(図表2-2-20)。

これは前述の歩数の増加による医療費抑制の効果を考慮すると、一人一日当たり80円の抑制効果があると推計され、利用者全体では年間で約7,560万円の医療費抑制効果があると推計される。

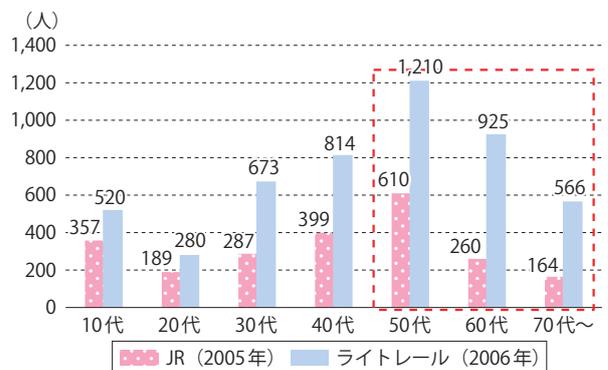
また、ネットワークは、新たに整備したり、その利便性を改善したりすることによって周辺での集積を促す効果がある。以前より、富山市内には、富山地方鉄道が運行する市内電車の軌道が富山駅を中心に、それぞれ大学方面、南富山方面へ伸びており通勤・通学の足となっていたが、中心市街地を循環する路線がなかったため、市は市内

図表2-2-17 時間帯別の富山ライトレール利用者数変化(平日・1日当たり)



資料) 富山市

図表2-2-18 年代別の富山ライトレール利用者数変化(平日・1日当たり)



資料) 富山市

図表2-2-19 おでかけ定期券事業



資料) 富山市

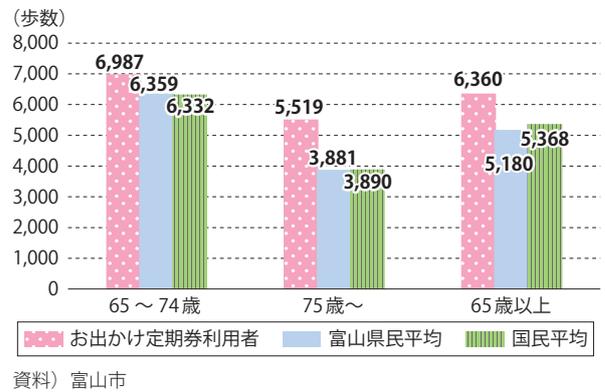
注45 LRTとは、Light Rail Transitの略で、従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたものである。道路空間、鉄道敷等の既存インフラも有効活用し、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システムのこと。低床で車内に段差のないLRV(低床式車両)の導入や電停へのスロープ整備等の段差解消の取組みによりバリアフリー化を図り、高齢者や障害のある人も安心して利用できるようになる。

電車の路線を一部延伸し、「市内電車環状線」として整備した。これにより、富山駅と中心市街地の間での回遊性が高まったほか、環状線新線区間（2009年12月23日開業）の沿線では民間投資が活発化し、マンションやオフィスビルのほかシネマコンプレックス等の商業施設建設等の再開発事業も活発化している。

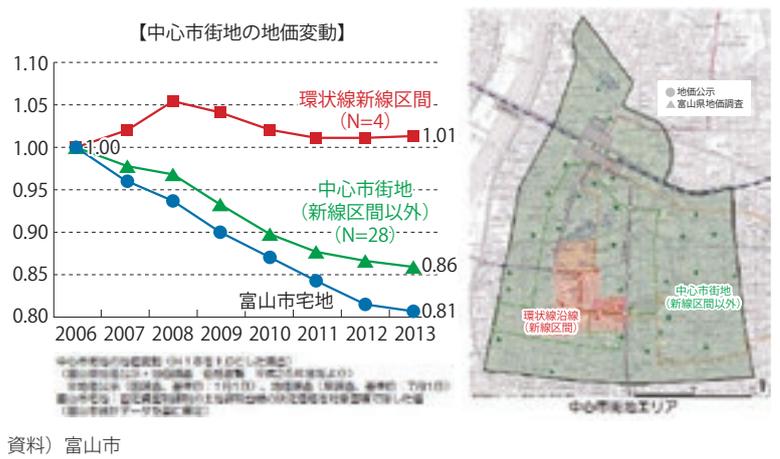
また、市内の宅地の地価が下落を続ける一方で、環状線の新線区間では、地価が安定して推移しており、新線区間以外の中心市街地についても地価の下落が緩やかになる傾向が見られる（図表2-2-21）。

このように地価が安定して推移することは、市財政の安定化にも寄与する。市の税収は45.1%が固定資産税と都市計画税によって占められており、そのうち22.0%が中心市街地から得られたものである（図表2-2-22、図表2-2-23）。中心市街地に集中的に投資を行うことによって資産価値を維持し、安定的な税財源を確保することができ、そこから得られる税収によって市内のその他の地域も含めた市全体の行政経費をまかなうことが可能となっているとも考えられる。このようにコンパクトシティ化は、限られた財源を選択的に投資することによって、財政の持続性の確保にもつながるといえる。

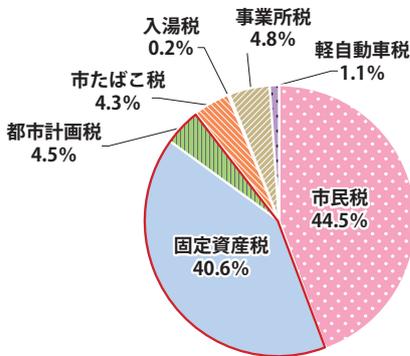
図表2-2-20 高齢者の平均歩数（お出かけ定期券利用者、富山県民平均、国民平均）



図表2-2-21 富山市における中心市街地の地価変動



図表2-2-22 富山市における市税の内訳 (2014年度当初予算)



図表2-2-23 固定資産税・都市計画税の地域別内訳 (2014年度)

	面積比	固定資産税+都市計画税の内訳
市街化区域	5.8%	74.0%
うち中心市街地	0.4%	22.0%
上記以外	94.2%	26.0%

資料) 富山市

(八戸市)

青森県八戸市でも、バスネットワークの利便性を高めることによって中心市街地への人の移動を促している。

八戸市は青森県南東部の中心都市であり、市内には青い森鉄道とJR八戸線が運行されているが、市内の公共交通網の中心は路線バスであり、公営の八戸市営バスと民営の南部バス（株）、十和田観光電鉄（株）の3事業者が運行している。中でも市内路線バスの主要幹線である「八戸駅線」の八戸駅～中心市街地の区間は、バス事業者が各々の営業方針により運行サービスを実施しており、例えば、バス停から市営バスが発車した直後に南部バスの便が到着し、その後は数10分もバスが来ないといったように、利用者にとって不慣れた運行ダイヤとなっていた。そこで、2007年にバス事業者の参画のもと「わかりやすさ」や「つかいやすさ」を考慮したサービス向上策について協議が重ねられ、2008年から市営バスと南部バスの2経路において、10分の等間隔での共同運行を開始した。共同運行開始の結果として、いずれの事業者においても運行の効率化により便数を減らすことができた一方で、乗車人数は増加し、共同運行を行った路線の収益は赤字から黒字へと転換した（図表2-2-24）。このような「八戸駅線」の実績を踏まえ、八太郎～中心市街地の区間も2010年から20分等間隔による共同運行を実施するとともに、他の幹線についても事業者ごとに10分又は20分等間隔運行を実施している。

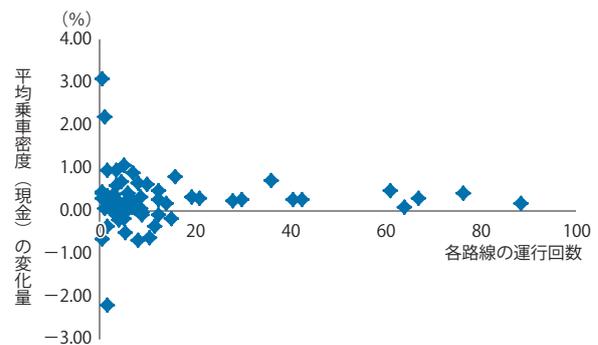
一方、八戸市を中心とする1市7町村で構成される八戸圏域定住自立圏では、2011年10月より、路線バスの上限運賃政策を開始し、大半の区間で運賃が低廉化した。その結果、同政策の実施前（2011年9月）と比較して、八戸圏域における路線バスの利用者数（平日一日あたりの運賃支払者数）は、1年後には14.0%、2年後には17.0%それぞれ増加した（広報はちのへ平成27年3月号より）。しかし、路線別の内訳を分析すると、実施1年後との比較で平均乗車密度が明らかに増加したのは、運行本数が多い路線（おおむね一日に16回以上）であり、それに満たない運行回数の少ない路線では、平均乗車密度の変化量にばらつきが存在しており、乗車密度が大きく増加する路線がある一方で、逆に大きく減少してしまう路線も見られた（図表2-2-25）。すなわち、運行本数が多く利便性が高いほど安定した乗車が見込まれることが考えられる。

図表2-2-24 八戸駅線共同運行化後の八戸駅乗車人数の比較

区分		共同運行前	共同運行後	差	%
公営バス	乗車人数	388	403	15	3.9%
	便数	75	56	-19	-25.3%
	1便当たり平均乗車人数	5.2	7.2	2.0	39.1%
南部バス	乗車人数	206	282	76	36.9%
	便数	55	46	-9	-16.4%
	1便当たり平均乗車人数	3.7	6.1	2.4	63.7%
計	乗車人数	594	685	91	15.3%
	便数	130	102	-28	-21.5%
	1便当たり平均乗車人数	4.6	6.7	2.1	47.0%

資料) 八戸市地域公共交通会議「八戸乗降調査結果概要」

図表2-2-25 運行回数と平均乗車密度の変化量との関連



資料) 吉田樹・千葉真（2013）「乗合バス運賃低廉化による集客可能性の検討—八戸圏域定住自立圏における実証分析—」

さらに、バス利用の利便性向上の取組みは、事業者の収益性の改善のみならず、都市の集約化にも一定の効果を示すと考えられる。八戸市では、八戸市公共交通再生プラン及び八戸市地域公共交通総合連携計画に基づき、バス路線網の幹線軸を設定している。それぞれの区間について、八戸市内の医療機関と大型小売店へのアクセス性の高さを評価するために、それぞれ施設の床面積と幹線軸からの距離をもとに路線ごとの評価（偏差値）をすると、路線の再編前の2005年と再編後の2013年の比較では、多くの幹線軸でアクセス性が僅かではあるが相対的に向上していることがわかる（図表2-2-26）。

図表2-2-26

医療機関及び商業施設への空間的アクセシビリティ

名称	医療アクセシビリティ			商業アクセシビリティ		
	2013年 (1)	2005年 (2)	(1) / (2)	2013年 (1)	2005年 (2)	(1) / (2)
①八戸駅線幹線軸	-	-	-	-	-	-
②田面木幹線軸	57.2	57.5	0.995	50.5	50.0	1.009
③根城大橋幹線軸	52.3	51.1	1.024	51.8	51.2	1.011
共通区間 新荒町	55.2	55.1	1.002	61.7	62.0	0.994
共通区間 八戸駅	43.5	43.0	1.014	43.5	42.5	1.022
④湊方面幹線軸	57.9	57.4	1.008	56.8	56.4	1.008
⑤鮫幹線軸	48.0	47.8	1.004	41.6	41.9	0.991
⑥岬台幹線軸	55.7	55.1	1.010	42.2	42.5	0.991
⑦中居林幹線軸	59.0	58.7	1.006	55.8	54.8	1.018
⑧八太郎幹線軸	49.8	50.2	0.992	68.0	66.3	1.025
準幹線						
⑨ニュータウン幹線軸	44.9	44.5	1.009	44.6	43.0	1.036
⑩多賀台幹線軸	39.6	39.8	0.994	47.0	46.2	1.017
中心街幹線ゾーン	57.1	56.9	1.005	75.1	78.4	0.958
幹線軸以外	43.1	43.1	1.002	43.3	43.2	1.002

■ 幹線軸以外の沿線よりも相対的にアクセス性が向上した区間

(注) 各施設への空間的アクセシビリティの定義は以下のとおり。

$$A_s = \sum_{i=1}^N \frac{V_{si}}{R_{si}^\alpha} \quad A_h = \sum_{j=1}^M \frac{B_{hj}}{R_{hj}^\beta}$$

A_s : 商業施設の空間的アクセシビリティ ($0 \leq A_s \leq V_{si}$)

V_{si} : 商業施設*i*の床面積 ($i=1 \sim N$)

R_{si} : 商業施設*i*から当該地域までの距離

A_h : 医療機関の空間的アクセシビリティ ($0 \leq A_h \leq B_{hj}$)

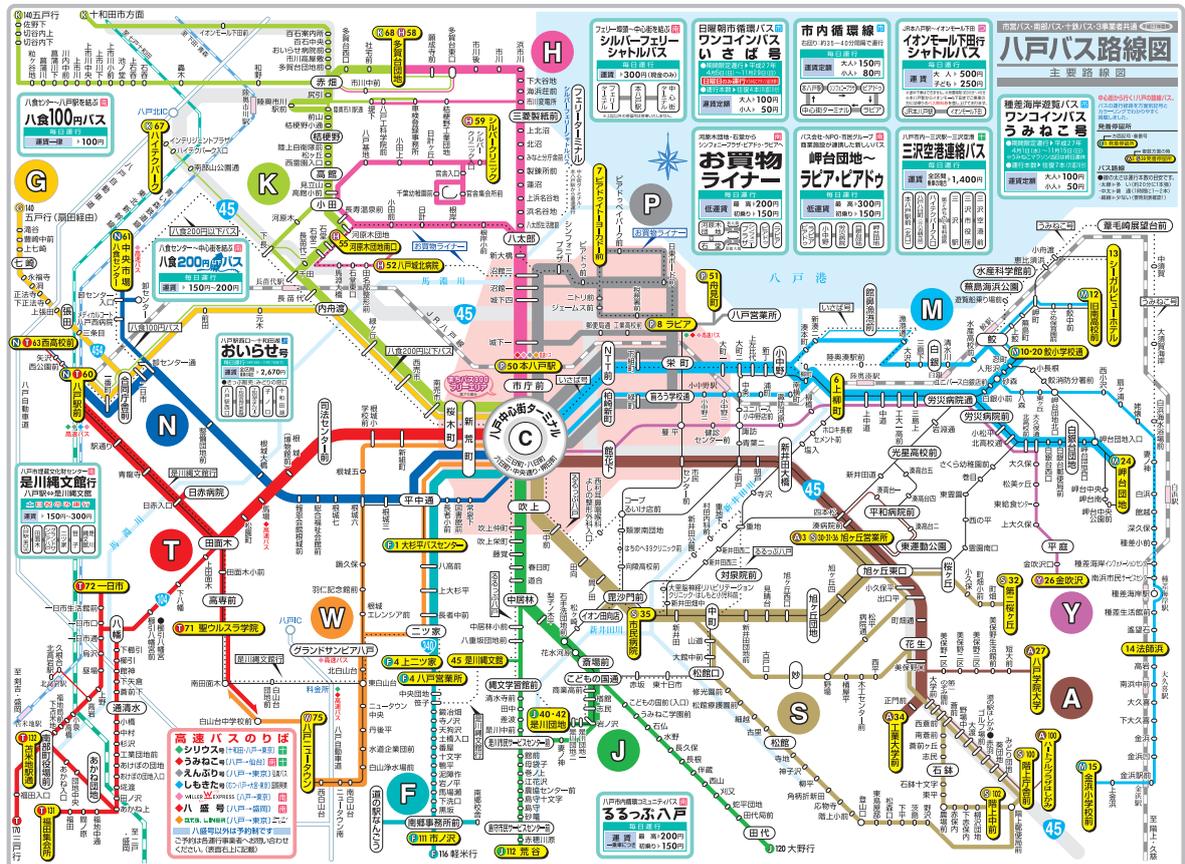
B_{hj} : 医療機関*j*の病床数 ($j=1 \sim M$)

R_{hj} : 医療機関*j*から当該地域までの距離

α, β : パラメータ ($\alpha=0.5, \beta=0.5$)

資料) 吉田樹・千葉真 (2014)「地域公共交通網の再構築が都市に与えるインパクトに関する実証分析」より作成

図表2-2-27 八戸市バス路線図



資料) 八戸市

(まとめ)

コンパクトとネットワークはそれぞれが、互いに補完的な役割を果たすことによって、相乗的にその効果を高めることができる。コンパクト化により都市を構成する様々な施設等が空間的にまとめられ、そこにより濃密な人々のつながりが形成される。そのような都市機能と人々の活動は魅力的な生活環境を生み、多くの人々をひきつけることで、それらの機能をつなぐ公共交通等のネットワークを利用する人口が確保され、ネットワークの質を向上させるとともにサービスを持続的に提供することが可能になる。このような生活環境の向上を通じて更に都市に住む人が増えれば、コンパクト+ネットワークによる好循環が生まれる。

コンパクトとネットワークのどちらか一方だけではなく、両方に取り組むことが持続可能な地域を実現するためには必要である。国土交通省においてもそのための取組みを行っている。2014年8月には、福祉等の生活サービス機能と居住を誘導し、高齢者も安心して暮らせるコンパクトなまちづくりを進めるための「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行された。コンパクトシティ形成に向けた取組みに対しては、市民、民間事業者、行政等の関係者におけるコンセンサスの形成が必要であり、その観点から、同月に公表された「都市構造の評価に関するハンドブック」も参考にしながら、コンパクトシティの意義、必要性やそれによる効果等について客観的かつ定量的な分析を行うことが必要である。

2014年11月には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が施行され、地方公共団体が中心となって、関係者がまちづくりにおいて連携し、持続可能な地域公共交通網を形成するための地域公共交通網形成計画の策定制度が創設された。また、まちづくりと連携しつつ、地域全体の公共交通ネットワークを再編するために、地域公共交通再編事業及び当該事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の策定制度を創設した。上記の施策に関連して、まち・ひと・しごと創生総合戦略に基づき、関係省庁による「コンパクトシティ形成支援チーム」が国土交通省を事務局として設置され、コンパクトシティ形成に向けた市町村の取組みが一層円滑に進められるよう、関係施策が連携した支援策について検討するなど、省庁間の横の連携を強化し、市町村の取組みを支援することとしている。

コラム**公共施設・公的不動産（PRE）とPPP/PFIの活用**

第1章第2節2.「人口減少が地方のまち・生活に与える影響」で見たように、人口減少とそれに伴う経済・産業活動の縮小による税収の減少や、高齢化の進行から社会保障費の増加が見込まれることにより、地方財政はますます厳しさを増していくことが予想されます。このようななかで、公的不動産の有効活用や高度経済成長期に建設された公共施設や道路・橋・上下水道といったインフラ老朽化問題への対応が課題となります。

(まちづくりと公的不動産（PRE）の連携)

コンパクトシティ形成に向けて都市のコンパクト化と交通ネットワーク形成を進めるに当たっては、都市全体の観点から、医療・福祉、中心市街地活性化、公的不動産（Public Real Estate：PRE）の再編等の関係施策との整合性を考慮する必要があります。先述のコンパクトシ

ティ形成支援チームにおいても、これらの関係施策について市町村の取組みを支援することとしています。

その一つであるPREの現状について見ると、インフラの老朽化が進行する現在、耐用年数から公共施設やインフラ資産の老朽化状況を調査した結果、公共施設では約43%が老朽化しており、橋梁等他のインフラと比較して老朽化が進んでいることが分かります。

また、将来的には公共施設等の更新費用は増加する見込みであり、既存の公共施設等を現状のペースで維持更新を続けることは非常に困難となることが予想されています。

そのため、上記のような公共施設等の既存ストックを有効活用するとともに、コンパクトなまちづくりを行うためにも、PREの再編とまちづくりとの連携を図っていくことが重要となります。

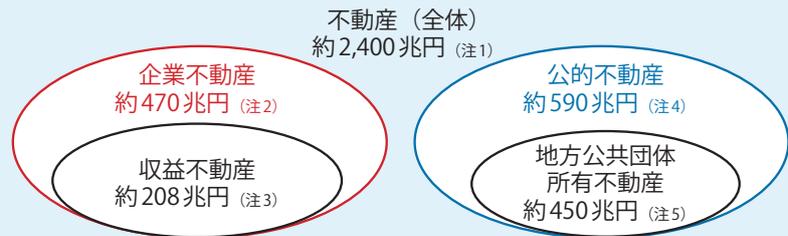
我が国の不動産全体の約2,400兆円のうち、国・地方公共団体が所有しているPREは約590兆円（全体の約25%相当）存在しており、このうち、地方公共団体が所有するPREは約450兆円となっており、PRE全体の75%以上を占めています（図表2-2-28）。

そのため、PREについては公共・公益的な目的を踏まえつつ、経済の活性化及び財政健全化を念頭に、適切で効率的な管理、運営を推進することが重要となります。

国土交通省では、2013年6月に「都市のリノベーションのための公的不動産活用検討委員会（PRE検討委員会）」を設置し、地方公共団体におけるPREのまちづくりへの有効活用方策について検討を行っており、PRE検討委員会の検討結果を2014年4月に「まちづくりのための公的不動産（PRE）活用ガイドライン」として公表しました（図表2-2-29）。

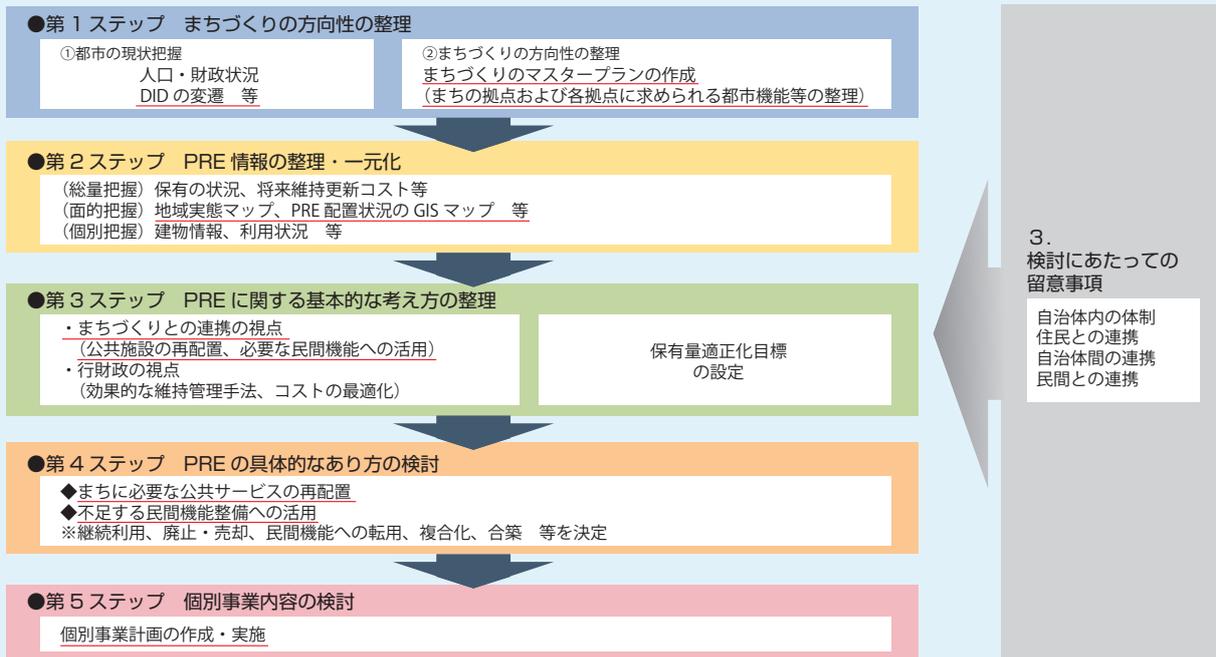
先進的な地方公共団体では、所有するPRE情報を整理・一元化し、まちの特性に応じた公共機能の再配置計画や公共施設白書等を既に作成しており、公有地を民間生活サービス機能の整備に活用するなど、将来のまちのあり方を考えた取組みを行っています。

図表2-2-28 我が国の公的不動産（PRE）の規模



（注） 1 内閣府「国民経済計算」（平成25年度確報）より国土交通省作成 ※建物、構築物及び土地資産額を合計したもの
 2 国土交通省「土地基本調査」に基づく時価ベースの金額（平成20年1月1日時点）
 3 PRUDENTIAL REAL ESTATE INVESTORS「A Bird's eye View of Global Estate Markets:2012 update」（円換算）より国土交通省作成
 4 内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成 ※固定資産及び土地の総額（平成25年末時点）
 5 内閣府「国民経済計算」より国土交通省作成 ※地方公共団体が所有する不動産のうち固定資産の総額は、一般政府の所有する固定資産を総固定資本形成の累計額（昭和55年度～平成25年度）のうち地方の占める比率で按分したもの
 資料）国土交通省

図表2-2-29 「まちづくりのための公的不動産（PRE）有効活用ガイドライン」の概要



※下線はまちづくりの視点から実施するもの
※まちづくりのマスタープランには第3ステップの内容を記載することも考えられる
資料) 国土交通省

(公共施設・公的不動産（PRE）の利活用についての民間活力の活用)

また、真に必要なインフラの整備・維持管理・更新と財政健全化の両立のためには、民間の資金・ノウハウの活用、すなわちPPP^{注1}／PFI^{注2}等による効率化を図ることも重要です。

1999年に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）」が制定されてから、2014年度までに実施方針を公表したPFI事業は489事業、総事業費は4兆5,015億円に達しています（図表2-2-30）。

このうち、国土交通省関係のPFI事業は、地方公共団体が実施するものも含めて、2015年1月時点で累計139件、事業内容は庁舎、公営住宅等が中心となっています。また、スキーム別では、民間PFI事業者が整備した公共施設等の費用を公的主体が対価（サービス料）を延べ払いで支払う「サービス購入型」が大半を占めています（図表2-2-31）。

国土交通省では、公共施設等運営権制度（コンセッション）の活用、収益施設の公共施設等への併設・活用、民間の提案を活かした公的不動産の有効活用などに政府が一体となって取り組み、2013年度からの10年間で12兆円規模に及ぶPPP／PFI事業を推進するとの目標を掲げた「PPP／PFIの抜本改革に向けたアクションプラン」（2013年6月民間資金等活用事業推進会議決定）及び、向こう3年間（2014年度から2016年度）を集中強化期間に設定しコンセッションを重点的に推進するとの政府全体の取組方針（2014年6月）を踏まえ、空港、下水道、道路にお

注1 Public Private Partnershipの略。公共サービスの提供において何らかの形で民間が参画する方法を幅広く捉えた概念で、民間の資金やノウハウを活用し、公共施設等の整備等の効率化や公共サービスの水準の向上を目指す手法のこと。

注2 Private Finance Initiativeの略。公共施設等の建設、維持管理、運営等に民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより、効率的かつ効果的に社会インフラを整備・運営する手法。対象事業における資金調達を公的主体ではなく民間側が担う点が大きな特徴。

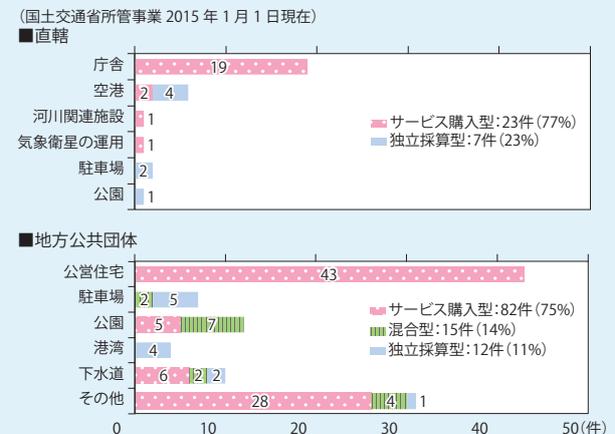
けるコンセッションの活用を推進するとともに、PPPを活用した首都高速の再生についても検討を進めています。

図表 2-2-30 PFI 事業数及び事業費の推移（累計）



- (注) 1 2015年3月31日現在
 2 事業数は、内閣府調査により実施方針の公表を把握している事業の数であり、サービス提供期間中に契約解除又は廃止した事業及び実施方針公表以降に事業を断念しサービスの提供に及んでいない事業は含んでいない。
 3 事業費は、実施方針を公表した事業のうち、事業者選定により公共負担額が決定した事業の当初契約金額であり、内閣府調査において把握しているものの合計額。
 4 グラフ中の事業費は、億円単位未満を四捨五入した数値。
 資料) 内閣府資料より国土交通省作成

図表 2-2-31 国土交通省関係のPFI事業の内訳（2015年1月1日現在）



資料) 国土交通省

コラム 官民連携によるPREを活用した区役所新庁舎の建替え（東京都豊島区）

築50年を越える東京都豊島区役所本庁舎は、老朽化による安全面・防災面の不安等から、建替えがかねてより課題とされてきました。しかしながら、区の財政は大変厳しい状況にあり、庁舎を新たに建設することは困難な状況にありました。

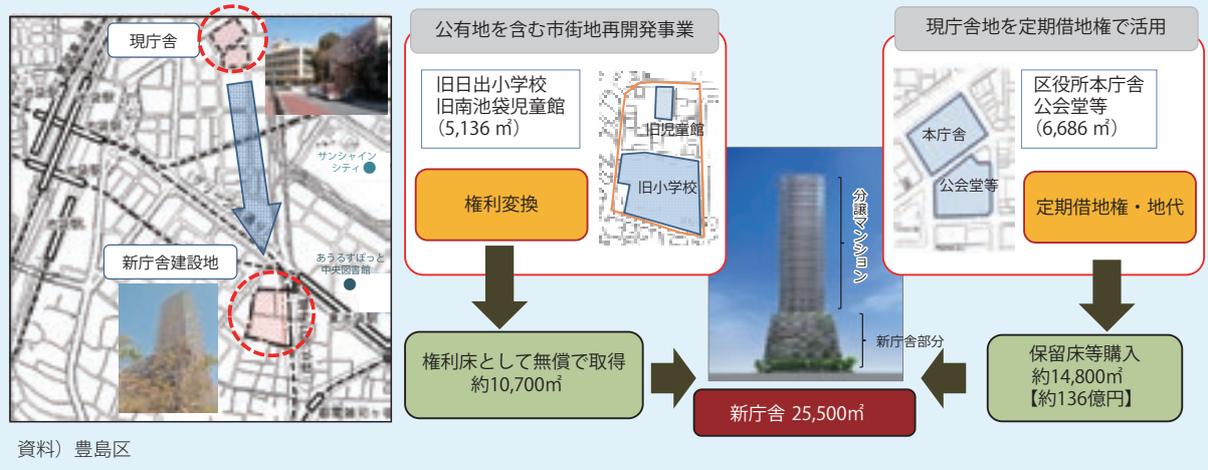
そこで、豊島区は、第一種市街地再開発事業で新庁舎を整備することとし、再開発建物の中に「権利床の取得」と「保留床の購入」により区庁舎部分の床を確保するとともに、旧本庁舎敷地と分庁舎・公会堂敷地を定期借地権により民間事業者へ貸付け、その地代から保留床購入費用を捻出することとしました。豊島区役所新庁舎は、区の財政負担が実質なしで建替えが実現し、2015年5月7日に開庁しました。

公共施設については、区役所新庁舎（建物の1階の一部及び3～9階）と駐車場・駐輪場を整備し、民間施設については、建物の1～2階に商業施設等を含めた複合施設を整備し、11～49階には分譲マンションが整備されています。

このように、公共施設、商業施設、集合住宅等を一体的に開発・整備することで、住環境が改善されることになり、また、その地域全体の魅力の向上にも貢献することになります。

都心部を中心に、このような官民連携を活用する事例が増えており、地方公共団体等で所有するPREを工夫して活用することにより、困難な財政状況を改善することが可能となるなど、今後もPREの活用が期待されています。

図表2-2-32 PREの活用事例：市街地再開発事業による新庁舎整備（東京都豊島区）



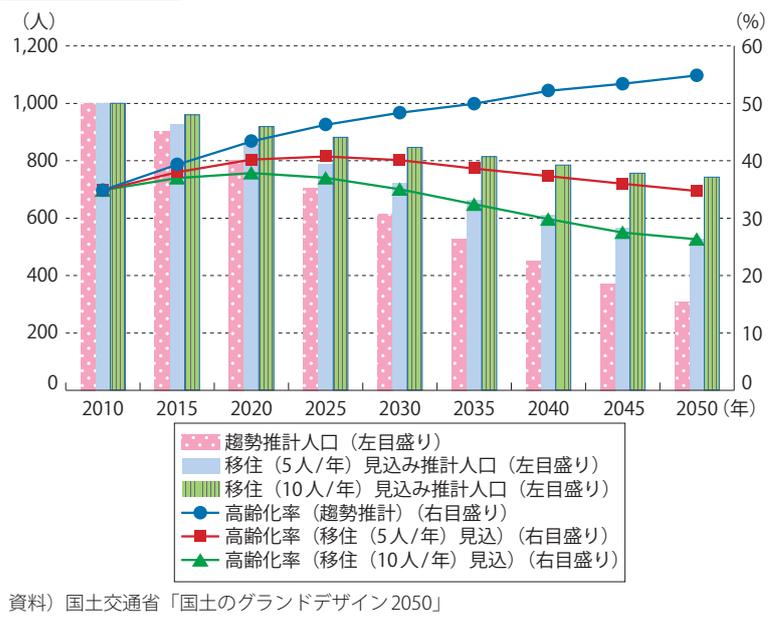
(2) 小さな拠点

(中山間地域の現状)

ここまで都市部でのコンパクト化による効果を見てきたが、人口減少は、人口規模が小さい地域ほどその傾向が顕著になる。中山間地域の中でも山間農業地域について見ると、2010年の全国の高齢化率が23.0%であるのに対して、山間農業地域の高齢化率は34.9%となっている。さらに、その平均的な男女比や年齢構成をもとに、人口1,000人の仮想の集落を想定して人口の将来推計を行うと、40年後の2050年には全国の高齢化率が38.8%であるのに対し、山間地域は54.9%となっており、人口自体も約70%減少することになる(図表2-2-33)。

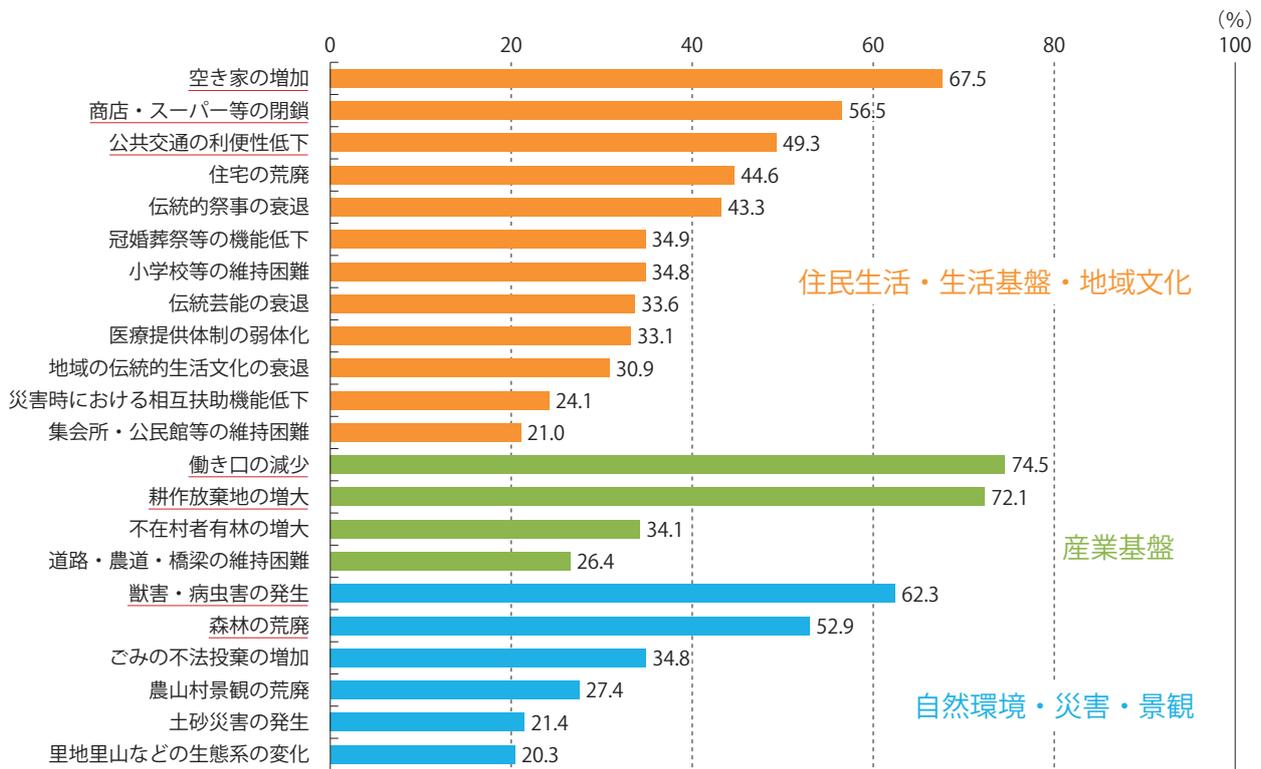
図表2-2-33

山間農業地域のモデル集落(人口1,000人)の将来推計人口



すでに過疎地域等の集落においては、人口減少や高齢化に伴い、食料品を扱う商店や診療所が閉鎖されたり、公共交通機関の維持が困難になったりするなど、日常生活に必要なサービスを提供するという集落機能が低下するとともに機能維持が困難になりつつある(図表2-2-34)。

図表 2-2-34 集落で発生している課題

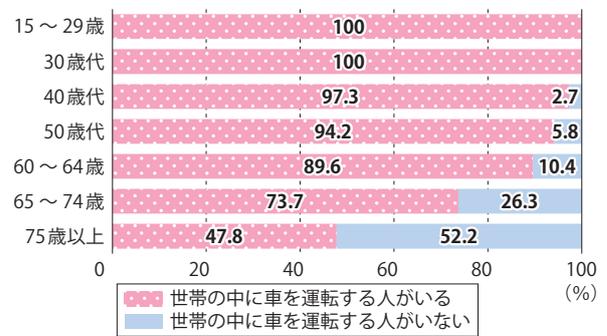


資料)「通勤過疎地域等における集落の状況把握調査」(平成23年3月・総務省・国土交通省)より作成

このように集落における生活機能施設の維持が困難になることに加えて、他地域への交通手段の確保も困難となりつつある。集落における調査によると、世帯のなかに車の運転をする人がいない世帯の割合は、世帯主の年齢が上がるほど上昇し、特に世帯主が75歳以上の世帯においてはその割合が高く、半数を超えている(図表2-2-35)。

以上のように、集落での暮らしを続けていくことが危ぶまれる状況が、今後、全国各地で一層拡大していくことが懸念される。このような状況において、過疎集落の住民生活の安定を図るために、集落において基礎的な生活サービスを維持するとともに、効率的にサービスを提供する仕組みづくりが必要である。本節では、そのような地域の再生を目指す新たな取組みとして「小さな拠点」を紹介する。

図表 2-2-35 運転する人がいる世帯割合(世帯主の年齢別)



資料) 国土交通省「平成20年 人口減少・高齢化の進んだ集落等を対象とした「日常生活に関するアンケート調査」」

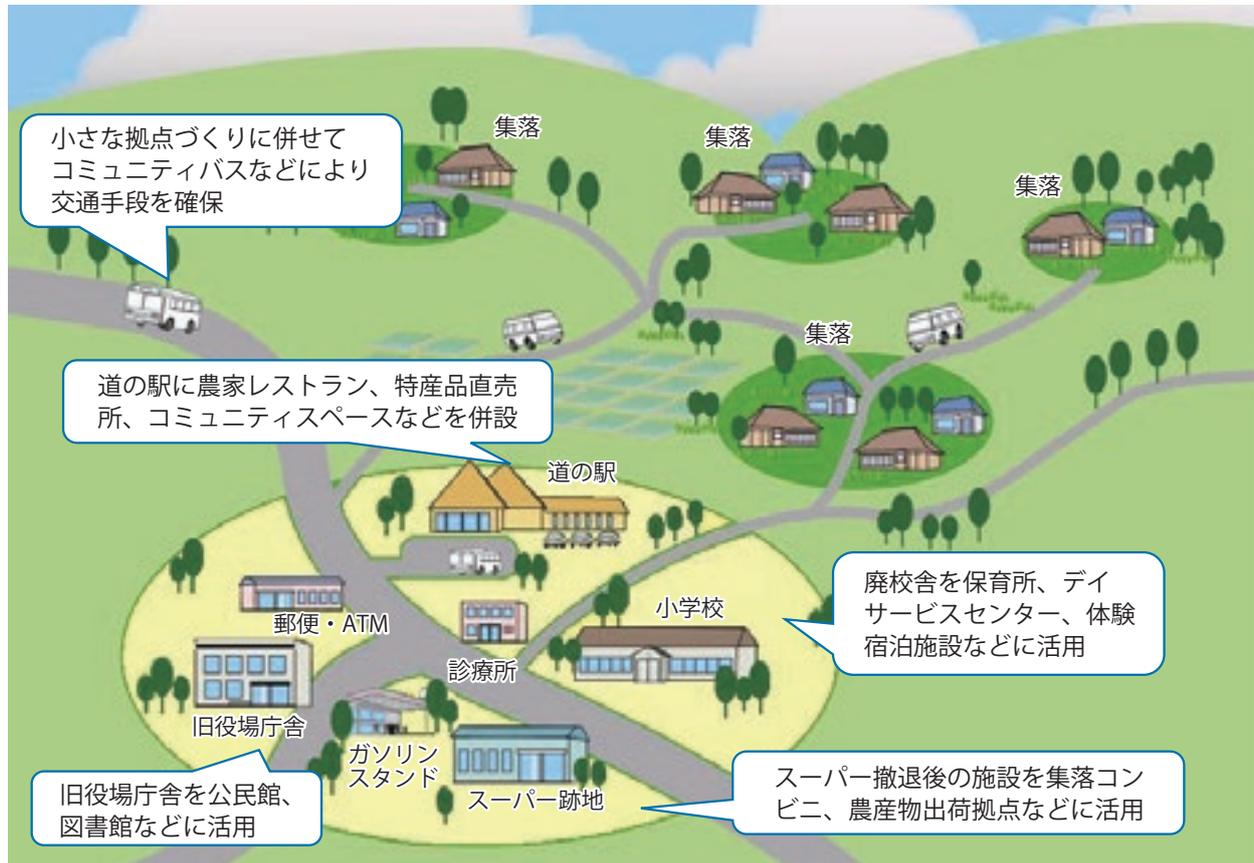
(小さな拠点)

これまで紹介してきた「コンパクト+ネットワーク」の考え方は、中山間地域の集落についてもあてはめることができる。小さな拠点とは、小学校区等の複数の集落が集まる地域において、小学校や旧役場庁舎等の既存施設を活かしつつ、商店や診療所等の日常生活に不可欠な施設等を歩いて動ける範囲に集め、集落が散在している場合にはコミュニティバスやデマンド交通、宅配等によって周辺集落とネットワークで結ぶことで、効率的に生活サービスを提供するとともに、人々の交流を促進する

地域活動の場としての拠点を生活圏の中で確保することがその目的である。

その他にも小さな拠点到期待される役割としては、地元農水産品の直売所や、それらを活用した商品開発・加工・販売まで行う6次産業化等、地域資源の活用の拠点となることで、地域の農林水産業を中心とした雇用の創出や商品の地域外への販売を通じた経済効果が期待される。

図表2-2-36 小さな拠点



資料) 国土交通省

(小さな拠点の取組事例)

以下では、小さな拠点として、先駆的に取り組まれている事例を紹介する。

■高知県檮原町（四万川地区）

高知県は、2010年の高齢化率が28.8%で全国的にも高齢化の進行が早い。また、県土に占める森林面積は全国1位であり、中山間地が多くなっているため、人口の半数以上が平地である高知市、南国市に集中している。そのため、その他の市町村では過疎地域の人口が急激に高齢化し集落の規模も縮小するなど、集落問題への対策が待ったなしの状況となっている。県では、旧小学校や集会所等を利用した地域住民による地域課題解決の場を「集落活動センター」として、県内各集落における設置の支援に取り組んでいる。その一つに檮原町の四万川地区がある。

図表2-2-37

「集落活動センター
四万川」（高知県檮
原町四万川地区）



資料) 国土交通省

橿原町四万川地区は人口583人、高齢化率49.9%（2014年3月31日時点）の集落である。2013年1月に地域で唯一の給油所が廃業したことに伴い、冬季の灯油の供給や生活物資の確保困難といった懸念が生じた。このことを受け、集落活動センター四万川推進委員会が立ち上げられ、委員会による検討の結果、住民出資の株式会社を設立することが決定された。設立後は、ガソリンスタンド、地場産品販売事業を開始しており、ガソリンスタンドでは、給油のほか冬季のタイヤ交換等も行うなど住民にとって生活に不可欠なサービスを提供している。また、併設されている販売店舗では、地域住民が栽培した農作物を販売しているほか、地域住民の要望に応え、農作業器具、たばこ販売も行っている。近隣には個人商店も存在するが、今後、閉業の予定であるため、閉業後は集落活動センターが店舗機能を代替することが計画されている。

■京都府南丹市美山町（平屋地区）

美山町は京都府のほぼ中央に位置しており、平屋地区は人口837人、高齢化率45%（2015年3月31日時点）の集落である。中でも平屋地区は国道と府道の交差点ということもあって、JA店舗や保健福祉センター、診療所等官民様々な施設が集まる町の中心部として発展してきた。しかしながら、2000年のJAの広域合併に伴い、併設されていた商店の閉鎖が決定され、高齢者にとって食料品や日用品の買い物が不自由になるおそれが出てきた。このことから、地域振興会が中心となって住民間の話し合いを進めた結果、平屋地区の住民の共同出資によるJA店舗の営業引継ぎが決定され、2002年には住民自身が運営する商店「ふらっと美山」が誕生した。店舗は他地域からの交通量も多い国道に面していることから観光客向けの地元産品の直売所も備えており、2005年には、「ふらっと美山」と周囲の農業振興総合センター、高齢者コミュニティセンター、駐車場広場等の一帯の既存施設を活かした道の駅として登録され地域の拠点形成している。

拠点において提供されるサービスには、道の駅の「ふらっと美山」における日用品販売等のほか、道の駅に隣接する公設民営の美山診療所における平日診療、保健福祉センターにおける予防接種や検診、ミニデイサービスの提供等があり、住民の日常生活に必要な機能が一か所に集まっている。

また、コミュニティバスの停留所が隣接するほか、デマンドバス（タクシー）の運行により、後背地の集落からのアクセスを確保し、地域住民の生活を支える「小さな拠点」として機能している。

さらに、美山地域は酪農を振興してきた地域であることから、美山牛乳という地域ブランド製品を有し、乳製品の加工を行う施設も道の駅内にある。製造された製品は道の駅内の店舗でも販売されており、道の駅は地域の特色を活かして開発された6次産業化商品の販売等の取組みにおける拠点の役割も担っている。

（まとめ）

第189回国会において提出されている「地域再生法の一部を改正する法律案」において、地域の自主的・自立的な取組みについて定めた地域再生計画に基づく事業に対して特別の措置を追加し、集落等の地域の日常生活圏における、地域再生拠点の形成及び農用地等の保全・利用を図るために行う事業を地域再生計画に定めることができるとされており、また、それらの事業と一体的に推進す

図表2-2-38

道の駅「ふれあい広場」（京都府南丹市美山町平屋地区）



資料) 国土交通省

る事業として、自家用有償旅客運送者による少量の貨物の運送が、集落生活圏において集荷や配達が行われるものに限り認められることとされている。

同法案により、生活・福祉サービスを一定のエリア内に集め、周辺集落と交通ネットワーク等で結ぶ「小さな拠点」の形成がより一層促進されることが期待される。

コラム

重点「道の駅」制度の創出

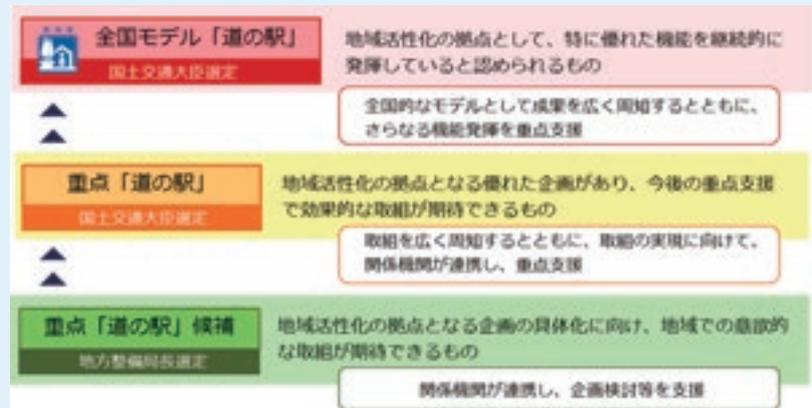
Column

「道の駅」は、1993年の制度創設以来、現在では全国で1,040箇所に広がり、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献しています。

この「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置

づけ、特に優れた取組みを選定し、関係機関と連携して重点的に応援する重点「道の駅」制度を創設しました。

図表2-2-39 重点「道の駅」制度



資料) 国土交通省

図表2-2-40 地域の創意工夫による、「道の駅」の多様な効果の例



資料) 国土交通省

(3) 連携中枢都市圏

第1章第2節で見たように、地方都市に立地する都市機能はその都市の人口によってある程度規定される。人口が数十万人未満の地方都市においては、その都市圏内の居住者に対して大型のショッピングセンターや学校等の一定の機能を提供することが期待され、都市機能の中でも大学や地域医療の拠点病院等のように、より高次のものについては、近接する都市同士が道路や公共交通、ICT等の

ネットワークによってつながり都市圏を形成することで維持することが必要となる。人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有しつつ、活力ある社会経済を維持するための、経済成長のけん引等の機能を備えた都市圏概念として連携中枢都市圏が提示された（「まち・ひと・しごと創生総合戦略」（2014年12月27日閣議決定））。連携中枢都市圏の形成においては、人口や行政サービス、生活基盤等の面だけでなく、経済や都市構造の面も重視した連携の構築が求められている。

例えば、一つの都市だけでは必要なすべての機能を備えることが困難な場合に、周辺の各都市が連携して役割分担をし、これらの都市同士が道路や公共交通等のネットワークで結ばれることによって、すべての地域で必要な機能を享受することを可能とするものである。

以下では、連携中枢都市圏の形成に向けて取り組んでいる事例として、京都府北部の地域路線であるKTR（北近畿タンゴ鉄道）の沿線地域を紹介する。

（京都府北部地域）

京都府北部地域は、丹後（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）と中丹（福知山市、舞鶴市、綾部市）からなる地域であるが、丹後地域は、日本三景のひとつである天橋立をはじめとする観光資源に恵まれた地域である。一方の中丹地域は府内でも産業集積が進んでいる地域であり、中でも福地山市と綾部市には工業団地が多く立地し、京都縦貫自動車道と舞鶴若狭自動車道のクロスゾーンに当たるなど、京都市や阪神地域へのアクセス性が高い地域である。このように京都府北部地域は、市町ごとの特色に富んだ地域である。

以下では、各市町の特徴を活かした当該地域における役割分担や連携について見ていく。

図表 2-2-41 広域交通アクセスの強化イメージ



(観光)

日本海に面する京都府北部地域は、古代から大陸文化・技術の交流の窓口として栄え、江戸時代には北前船の寄港地、明治時代には軍港となるなど海にまつわる歴史の深い地域である。また、美しい地形と独特の動植物を有する山陰海岸があり自然遺産にも恵まれている。

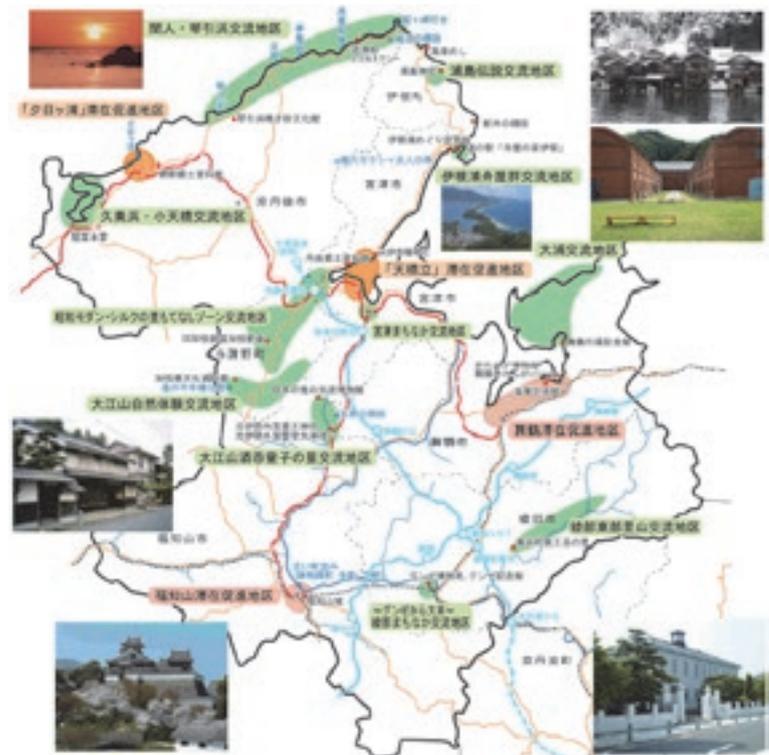
京都府北部地域ではこのような観光資源を活かすため、地域が一体となって進める滞在型観光エリアである「海の京都観光圏」の整備が進められている。エリアの中でも、特に集客力の高い宮津市の天橋立と京丹後市の夕日ヶ浦を、観光客の宿泊を促進する「主たる滞在促進地区」として設定する一方で、京阪神との交通結節点である福知山市や綾部市と交通面での連携を強化するなど、各

地域の特성에応じて役割を明確にしている。また、宿泊客が立ち寄り観光や体験型観光を楽しむ観光エリアとして、伊根浦舟屋群や綾部東部里山等11地区を交流地区に指定している。さらに、「主たる滞在促進地区」である「天橋立」滞在促進地区と「夕日ヶ浦」滞在促進地区においては、「来訪者満足度」、「来訪者旅行消費額」、「宿泊数」、「宿泊者のリピーター率」、「滞在プログラム参加者数」、「滞在プログラム満足度」の6つの数値目標を立て、施策の具体的な効果の把握に努めている^{注46}。

(経済)

京都府北部地域は、中丹地域の福知山市や綾部市の工業団地を中心に産業集積が進展しており、両市への通勤流動も多くなっているほか、丹後地域においても京丹後市や宮津市を中心として観光業、農林水産業、織物業、機械金属業等地域の特性を活かした産業が盛んであり、通勤者数で見ると中丹、丹後の各地域内での通勤流動が多くなっている(図表2-2-43)。一方で、京都府北部地域内に通勤する者全体に占める割合を2005年から2010年の期間において比較すると、各市及び郡^{注47}とも、おおむね市又は郡をまたいだ通勤の割合が増加する傾向にあり、中でも丹後地域や福知山市においては中丹、丹後の両地域をまたいだ通勤の割合が地域内での通勤の割合よりも増加率が高くなる傾向

図表2-2-42 海の京都観光圏



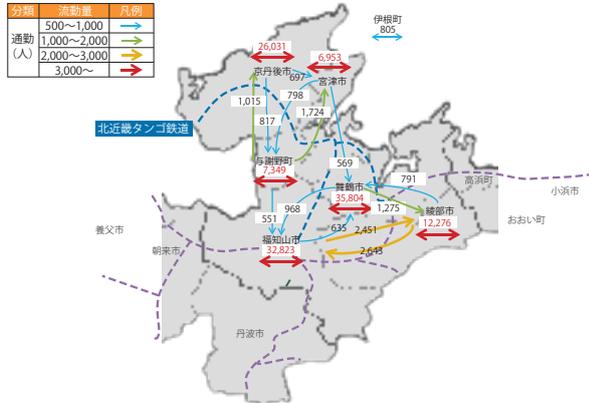
資料) 京都府「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」

注46 数値目標(2013年から2030年の期間における目標): (天橋立滞在促進地区) 来訪者満足度:10%増、来訪者旅行消費額:470,000万円(2013年)→564,000万円(2028年)、宿泊数:175千人(2013年)→210千人(2028年)、宿泊者のリピーター率:10%増、滞在プログラム参加者数:673人→860人(2028年)、滞在プログラム満足度:10%増(夕日ヶ浦滞在促進地区) 来訪者満足度:10%増、来訪者旅行消費額:164,000万円→196,800万円(2028年)、宿泊数:116千人→140千人(2028年)、宿泊者のリピーター率:10%増、滞在プログラム参加者数:2,102人→2,690人(2028年)、滞在プログラム満足度:10%増

注47 与謝郡は与謝野町及び伊根町からなる。

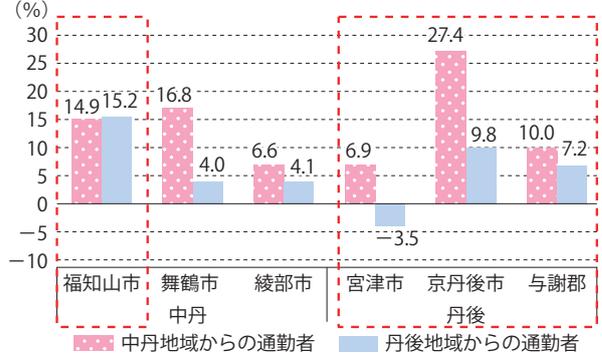
にある（図表2-2-44）。このように、北部地域では従前からの地域的まとまりを超えた通勤の傾向が生まれつつあると考えられる。

図表2-2-43 京都府北部地域における通勤流動（15歳以上）



資料) 総務省「平成22年国勢調査」より国土交通省作成

図表2-2-44 京都府北部地域における地域間通勤者割合の変化率



(注) 京都北部地域内の各市及び郡における、中丹地域、丹後地域の各地域からの通勤者（自市又は自郡からの通勤者を除く）について京都北部地域に通勤する者全体に対する割合を求め、2005年から2010年の期間について変化率をとったもの。
資料) 総務省「国勢調査」より国土交通省作成

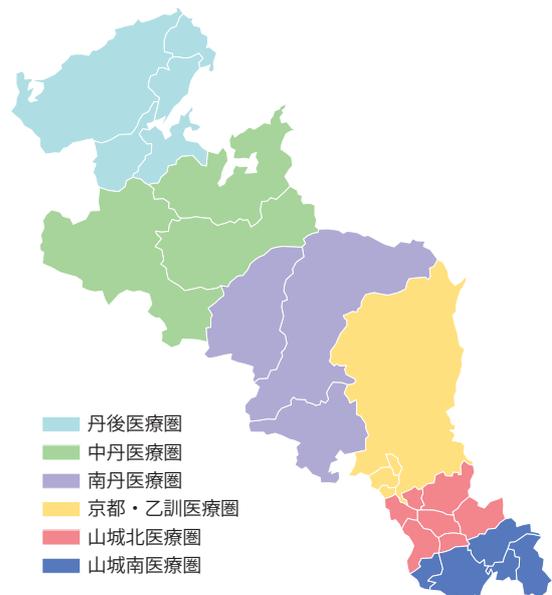
2015年7月には京都府の南北を結ぶ京都縦貫自動車道の未開通区間が開通予定であり、開通に伴い観光交流や観光投資の増加、沿線を中心とした更なる企業立地の進展等が期待されている。また、舞鶴港は日本海側拠点港として指定されており、港湾機能の拡充を目指している。このようなインフラ整備が進む中、地域や国境を越えたヒト・モノ・カネ・情報の流れが一層拡大していくことが予想される福知山市、綾部市の両市を中心とした地域において、地域をけん引する産業の発展が期待されている。

(医療)

医療分野については、丹後地域と中丹地域の二つの二次医療圏^{注48}それぞれに拠点病院が所在し、周辺市町の住民へ高度な医療サービスを提供している^{注49}。

京都府立医科大学附属北部医療センター（丹後地域の地域医療支援病院。京都府与謝野町に立地）に「居住市別の通院者数の動向」の調査を行ったところ、図表2-2-46のとおり、各市からの通院患者数は6年間で増加傾向にある。規模的には丹後地域からの通院が多いものの、伸び率では隣の中丹地域からの通院が大きく増えており、市町のみならず地域をまたがって利用する住民も増えていることが分かる。

図表2-2-45 京都府の二次医療圏

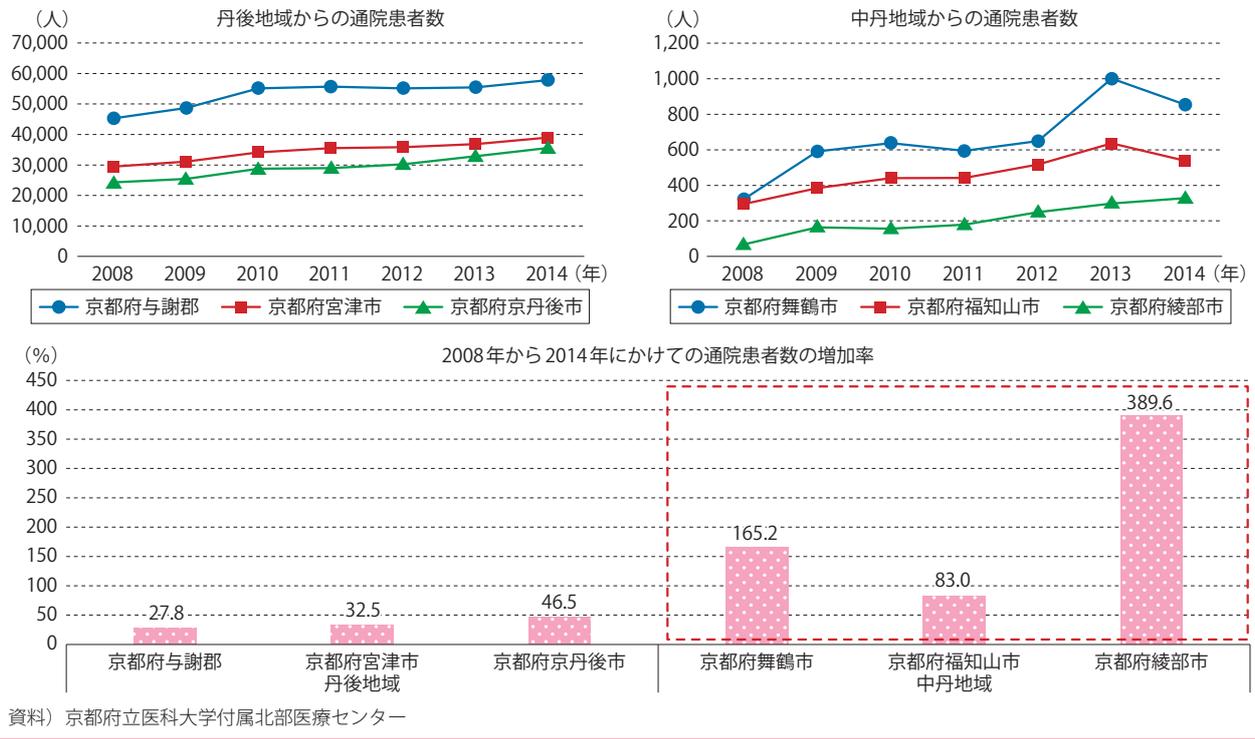


資料) 京都府

注48 一体の区域として、入院医療を提供することが相当である単位として、地理的条件等の自然条件、交通事情等の社会的条件を考慮して設定される。

注49 図表1-2-3にもあるとおり、拠点病院が立地するためにはある程度の人口規模が必要である。

図表 2-2-46 京都府北部地域における通院動向(京都府立医科大学付属北部医療センターへの通院外来患者数)



資料) 京都府立医科大学付属北部医療センター

(教育)

通学流動調査によると、市をまたぐ通学については福知山市に対して他市からの流入が多くなっている(図表2-2-47)。福知山市には、多くの国・府等の研究機関や4年制大学等各種の高等教育機関が設置されている。

京都府北部地域では成美大学を拠点として、府内の6大学と京都府や北部の7市町、特定非営利活動法人等で構成する京都北部地域・大学連携機構が設立され、大学のもつ人材や知識を活かした地域活性化の取組みを行っている。

また、地域外の大学が福知山市内にサテライトキャンパスの設置を検討する動きも現れている。

京都市の国立京都工芸繊維大学は、他校との統合に伴い閉校となった高校の校舎を利用し、分校の設置を検討している。地域課題をテーマとした講義の展開や、周辺に多くのものづくり企業が立地していることを活かしたインターンシップの実施等を構想しており、共同研究や開発による技術革新の効果も期待される。

(まとめ)

京都府北部地域は現時点で連携中枢都市圏として成立しているわけではないが、今後、地域内の各都市がそれぞれの個性を活かして互いに役割を分担し、これらをつなぐ交通ネットワークを維持・強化していくことで、都市を超えたヒトやモノの流れが生まれ、人口減少や高齢化が進む中であっても、

図表 2-2-47 京都府北部地域における通学流動(15歳以上)



資料) 総務省「平成22年国勢調査」より国土交通省作成

活力ある地域をつくり出すことができる潜在性を秘めている。そして、そのような都市圏が地方に数多く現れることによって、地方に暮らす人々の豊かな生活を守っていくことが可能となる。

I

第2章

本格的な人口減少社会における国土・地域づくり

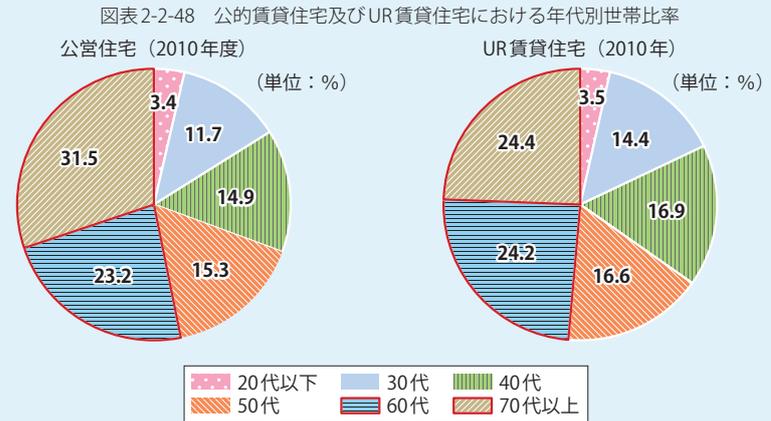
コラム

大都市圏郊外におけるまちづくり
(柏市豊四季台団地における取組み)

東京、大阪、名古屋の三大都市圏においては郊外部を中心に高齢者の絶対数が増加することが予想され、今後、医療福祉施設が不足し、サービス機能が麻痺するおそれがあります。

高齢者人口増加の背景として、高度成長期における大都市圏への人口集中への対応のため、大都市郊外部においてニュータウンの整備が進められたことが挙げられます。

同一時期に大量かつ画一的な住宅供給が行われ、同一世代の一斉入居が進んだため、郊外ニュータウンにおける人口は、偏った年齢構成となっています(図表2-2-48)。また、多くの住宅が築30年以上を経過しており、設備の老朽化や、バリアフリー未対応の住宅等建物自体にも課題が生じています。



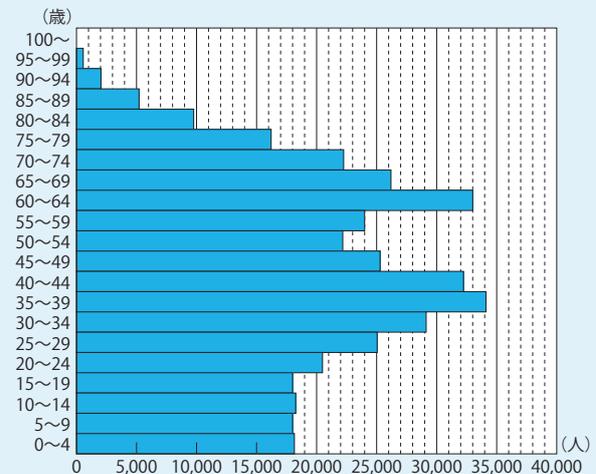
(大都市近郊の公的賃貸住宅団地)

今後、急速に高齢化が進行することに伴い、大都市郊外の公的賃貸住宅団地等では、医療・介護サービスへのニーズが拡大していく一方で、それらを満たすための環境整備が大きな課題となっていくことが予想されるため、高齢者が健康に暮らすことができ、子育て世代にとっても子育てしやすいなど、多くの世代が住みやすい地域を構築することが喫緊の課題となっています。以下では、郊外団地再編の取組みとして、東京近郊の千葉県柏市の豊四季台団地における取組みを紹介します。

■ 柏市豊四季台団地における取組み

千葉県柏市は、他の郊外団地同様に高度経済成長を機に人口が増加したまちです。そのため、団塊世代とその子にあたる世代である「団塊ジュニア」世代の人口が多くなっており(図表2-2-49)、2025年には75歳以上人口が現在の2倍以上となるなど、急激に後期高齢化が進

図表2-2-49 柏市の年齢階級別人口



(注) 千葉県「平成24年度千葉県年齢別・町丁目別人口」による2012年4月1日現在の値
資料) 柏市

行することが予想されます。

中でも市内の豊四季台団地は、すでに高齢化率が40%を超えており、将来の日本の都市部における高齢化の象徴的地域となっています(図表2-2-50)。

このため、柏市は東京大学及び独立行政法人都市再生機構(以下「UR都市機構」という。)と連携して、「住み慣れた場所で自分らしく老いることができるまちづくり：Aging in Place」の実践に向けた取組みを進めています。

まちづくりの基本方針として「いつまでも在宅で安心した生活が送れるまち」、「いつまでも元気で活躍できるまち」の2つを掲げ、その具体的な施策としては、「地域包括ケアシステムの具現化」及び「高齢者の生きがい就労の創成」を二本柱として、UR都市機構の建替事業が進行中の豊四季台団地を含む豊四季台地域を中心に市内全域において事業展開を行っています(図表2-2-51)。

厚生労働省が推進している「地域包括ケアシステム」とは、高齢者が住み慣れた地域において在宅での暮らしを継続できる社会の実現のために必要な支援体制のことです。その方針として「おおむね30分以内に必要なサービスが提供される日常生活圏」において、介護、医療、予防、生活支援、住まいの5つの機能を整備することが掲げられています。

豊四季台団地では、団地内にサービス付き高齢者向け住宅や地域医療拠点を誘致し、在宅での医療、看護、介護サービスを受ける体制を整えることで安心して生活できる環境を整えるとともに、子育て世帯等の入居促進や、多世代が食を楽しむコミュニティ食堂の誘致等多世代が暮らせる住環境を構築していくことを目指しています。

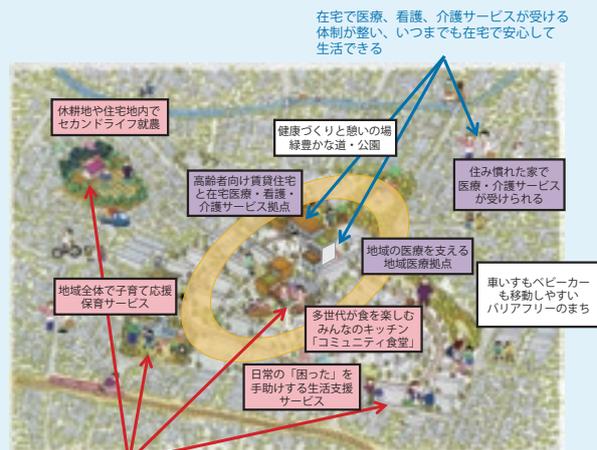
また、国土交通省においては、2014年8月に「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」を公表しており、高齢者が住み慣れた地域で自立した生活を営むことができるよう、健康・医療・福祉の視点から包括的に支援を行う「地域包括ケアシステム」と連携したまちづくりを推進しています。

図表2-2-50 豊四季台の高齢者人口割合(2010年)

	柏市全域	豊四季台団地
65歳以上人口の割合	20%	41%
75歳以上人口の割合	8%	18%
65歳以上要介護者の割合	12%	10%

資料) 柏市

図表2-2-51 将来の豊四季台地域のイメージ



地域の中に多様な活躍の場があり、いつまでも元気で活躍できる

資料) 国土交通省

3 対流促進型国土の形成に向けて

本節では「コンパクト＋ネットワーク」の概念や効果、取組事例を紹介してきたが、最後に、「コンパクト＋ネットワーク」とヒト、モノ等の流れについて、これまで紹介した分析や事例等を基に概

観し、本格的な人口減少社会における国土の基本構想である「対流促進型国土」の形成^{注50}との関係について考察してみる。

ヒト、モノ等の流れの中でも、イノベーションにより新たな価値の創造をもたらす上で一番重要な資産は「人材」であり、ヒトの流れは特に重要であると考えられる。喫緊の課題である東京一極集中の是正への対応に当たっても、ヒトの流れを変えることが重要である。

第1章第1節では、ヒトの地域間移動の歴史的経緯を見てきたが、戦後以降、より良い所得・雇用環境を求めて三大都市圏、特に東京に流入する傾向が基調となっており（図表1-1-5、1-1-8参照）、経済的要因が都市と地方間の人口移動の主要因であったと考えられる。一方で、最近では、社会の成熟化に伴いライフスタイルの多様化も進み、都市住民の間で地方での生活を望む「地方回帰」の意識が高まっていると言われており（図表2-1-5、7、8参照）、このような動きをとらえて、個性ある魅力の高い地域をつくるのが、地方への移住（ヒトの流れ）の促進及び東京一極集中の是正に役立つものと考えられる。

その際、第2章第1節でも分析したとおり、移住に当たっては自然環境等の田舎らしい魅力のみならず「一定の利便性」を求める層も存在することから、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方も踏まえ、例えば、歩いて暮らせる範囲内の利便施設（都市機能の集約）、地方都市や大都市圏へのアクセス（道路・鉄道等）を確保することにより、一定の利便性を求める層にとってもより魅力的な地域をつくり、移住の裾野を広げることも重要であると考えられる^{注51}。

また、本章第1節2.（3）及び本節1.（2）でも述べたとおり、コンパクトシティ化を進めることにより、都市機能の集約や公共交通利便性の向上に伴う中心市街地の活性化・省エネルギー化が進み、地域経済循環の改善も期待される。これにより、地域内の雇用の創出にも寄与し、雇用・収入面に高い関心を持つ若い世代の移住にとってもプラスになるものと考えられる。

次に、「コンパクト＋ネットワーク」により、ヒト、モノ等の流れが生じ、地域の活力や魅力の向上につながっていると考えられる（又は期待される）事例について、本節2. で地域特性別に取り上げたものを基に紹介する。

（富山市の中心市街地（コンパクトシティ））

本節2. でも見たとおり、コンパクトシティ化を進めている富山市では、LRT等の公共交通利便性増進により、高齢者等を中心に利用者が増加している。例えば、旧JR鉄道施設（富山港線）を活用したLRTの導入の結果、高齢者を中心として利用者が増加しており（図表2-2-18参照）、また、市内路線バスにおいて、高齢者を対象とした一律100円の「お出かけ定期券」の導入により、定期利用の高齢者の平均歩数が多くなっている（図表2-2-20参照）。これらの結果として高齢者等の外出が増えれば、まちなかでの人々の交流機会の増加や消費の増加、医療費の削減などの多面的な効果が期待される。

注50 本格的な人口減少社会における国土の基本構想：多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携し生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報等の双方向の活発な動きである「対流」が、全国各地でダイナミックに湧き起こる「対流促進型国土」の形成を図ること（新たな国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ（2015年3月国土審議会計画部会）より）

注51 例えば、長野県佐久平市は、浅間山の景観や豊かな自然環境に恵まれ田舎ライフを楽しめる一方で、新幹線で東京まで約70分、高速道路でも約110分の距離にあり、移住後も首都圏と行き来する層にとって人気の高い移住先となっている。

また、歩いて回ることでできる中心市街地づくりを実現するために、路線の環状線化事業も実施しており、中心市街地で民間投資の活発化や商業施設等の建設も進んでいる。

このほか、例えば、中心商店街に学生向けの活動拠点「富山まちなか研究室」を設置し、郊外に立地している富山大学の学生をまちなかに呼び込み、学生と商店街・企業・住民等の多様な主体が交流・連携できるような仕組みづくりにも取り組んでいる。

(京都府南丹市美山町の小さな拠点)

本節2. で小さな拠点の取組事例として紹介した道の駅「美山ふれあい広場」にある商店「ふらっと美山」は、農産物直売所も備えており、住民向けの食料、日用品のみならず、地域の特産品等観光客向けの商品も取り扱っている。自主運営で黒字を達成するなど住民出資による持続的な商店経営をしており、開始時に比べて売上高も伸びている^{注52}。また、商店利用者の多くが町外から来訪しており、リピーターも多いとのことである。

さらに、道の駅にある乳製品加工施設では、美山牛乳という地域ブランドを活かして乳製品の加工等にも取り組んでいる。

このように、地域住民の生活拠点としての機能のみならず、町外からの観光客の来訪^{注53}や加工製品の販売等地域外とのヒト、モノ、カネの流れが発生し、地域の活性化に寄与している。

(京都府北部地域（地域間連携による経済・生活圏の形成）)

本節2. でも見たとおり、京都府北部地域（丹後（宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町）、中丹（福知山市、舞鶴市、綾部市））では、7市町による観光、雇用、医療、教育等の分野での連携と協力による役割分担・機能強化と公共交通等のネットワークにより、地域が一つの経済・生活圏を形成し圏域全体の活性化を図ることを目指している。

例えば、観光分野では、2014年度に「海の京都観光圏」整備計画が観光庁により認定されたところであり、天橋立などの滞在促進地区における来訪者旅行消費額、宿泊数などの数値目標を掲げて取り組んでいるところである^{注54}（図表2-2-42参照）。

京都府北部地域は、本年4月に、当該地域における連携都市圏の形成推進を対外的に宣言したところであり、今後とも、協働・連携して取り組むことにより、圏域全体の活性化を図ることが期待される。

以上、「コンパクト+ネットワーク」の地域特性別にヒト、モノ等の流れを見てきたが、コンパクトシティと小さな拠点については、「地域内」における流れが多いと考えられる。一方で、「対流」とは、前述のとおり、「多様な個性を持つ様々な地域が相互に連携し生じる地域間のヒト、モノ、カネ、情報等の双方向の活発な動き」とされている。

この点については、まず、コンパクトな地域づくりを進め、地域内において多様なヒト、モノ、カ

注52 ふらっと美山の年間売上約1.6億円（2005年の商店開始時の約1.6倍）、年間利用者約12万人（いずれも2014年）。

注53 美山町には「かやぶき集落」（国の重要伝統的建造物群保存地区）等の観光拠点もあり、近年、京阪神方面からも多数の観光客が訪れるようになっている。

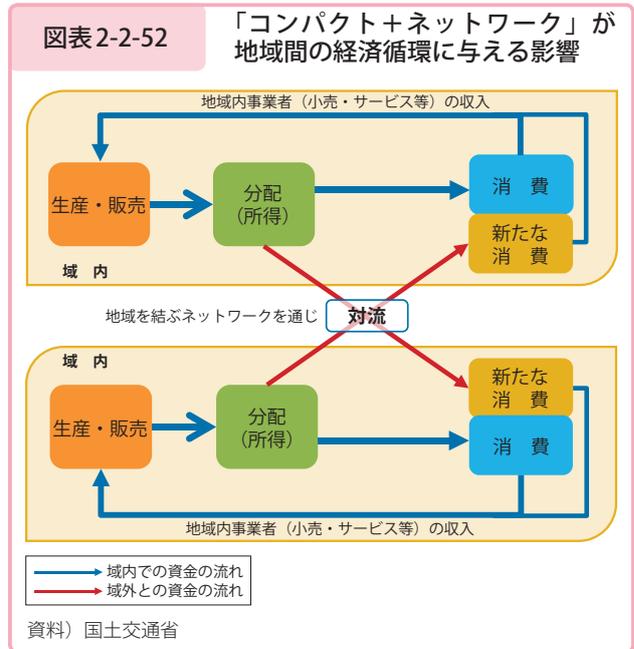
注54 その他、市や地域をまたがったヒトの流れが見られる分野として、例えば、通勤分野では、市・郡又は地域をまたいだ通勤の割合が比較的増加する傾向にあり（図表2-2-44参照）、また、医療分野においても、丹後地域の地域医療支援病院（北部医療センター）においては、隣の地域からの通院の伸び率が比較的高い傾向にあることが見て取れる（図表2-2-46参照）。

ネ、情報が交われば、地域の個性を磨くことや、新しい価値を創造することも可能になると考えられる^{注55}。さらには、個性ある地域が互いに地域間ネットワークで結ばれば、地域を越えたヒト、モノ、カネ、情報の流れ、すなわち「対流」が生まれ、新たな価値が生じることも期待される。

これを、本節1.(2)で分析した経済面に着目して見てみる。図表2-2-52は、1.(2)の地域経済循環に与える影響の関係図(図表2-2-11)を、複数地域での経済に当てはめたものである。「コンパクト+ネットワーク」は、複数地域の経済に当てはめることによって更なる効果をもたらすと考えられ、その際に重要となるのが「対流」の概念である。

地域内で完結するのではなく、それぞれの地域が個性を磨き、その地域でしか生み出すことのできないモノやサービスを創造することで、それを消費しようとする人々の「対流」が生まれ、それによって新たなお金の流れも生まれることが期待される。

都市機能や生活拠点の集約、域内ネットワーク等を通じ地域経済の持続性を高めるとともに、それぞれの地域が新たな価値を生み出し、これまでになかった消費の機会を相互に作り出すことで、経済全体としての拡大が可能になると考えられる。



(まとめ)

以上で見てきたように、「コンパクト+ネットワーク」により、ヒト、モノ等の流れが促進され、地域における経済の活性化や地域の魅力の向上につながることを期待される。そして、このようなヒト、モノ等の流れが広がり、地域の個性が磨かれ、ネットワークを通じて全国各地でダイナミックに「対流」が生じることになれば、本格的な人口減少社会における我が国の活力の源泉につながる事となる。このように、対流促進型国土の形成に向け、地域構造(ストラクチャー)面での考え方として、「コンパクト+ネットワーク」が重要であると考えられる。

国土交通省としても、本節2.(1)(まとめ)で記載したように、2014年の「都市再生特別措置法」等の改正や「地域公共交通活性化再生法」の改正及びそれらに基づく各種取組みや、「コンパクトシティ形成支援チーム」における省庁横断的な支援を進めているところであり、今後とも、地方公共団体が「コンパクト+ネットワーク」の形成に向けた地域づくりを一層円滑に進めていけるような環境を整えていくことが重要である。

注55 第2章第1節2.(2)のコラム「コワーキングという新たな働き方」でも紹介したとおり、様々な働く人がある場所に集い、コミュニケーションを通じて情報や知恵を共有、協同することにより地域のコミュニティが発生するなど、多様な主体の交流がイノベーションや新たな価値の創造につながるものと考えられる。

コラム

広域ネットワーク等を背景とした 地域の活力・魅力向上の例



道路、鉄道などの広域的なネットワーク等を背景に、ヒト、モノ等の流れが生じ、地域の活力や魅力の向上につながっていると考えられる事例を紹介します。

(日本海沿岸東北自動車道への企業進出)

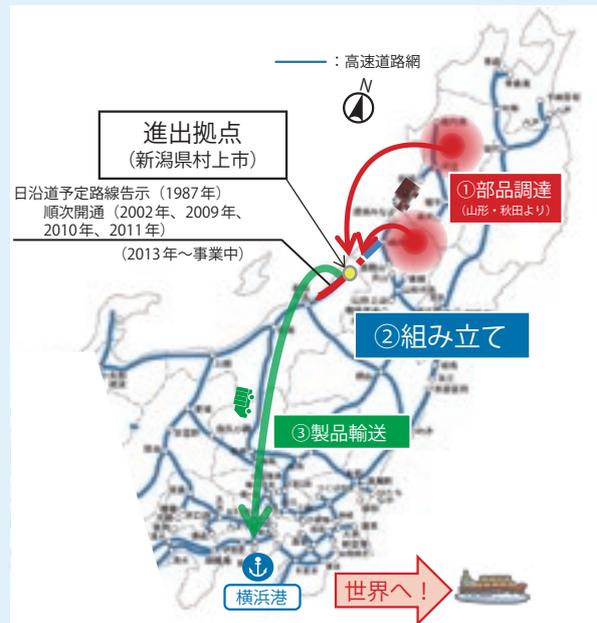
(株)新潟ジャムコは、航空機の化粧室(ラバトリー)の世界シェアの約5割、厨房施設(ギャレー)の世界シェアの約2割を占める、世界トップレベルの航空機内装品製造メーカーです。

日本海沿岸東北自動車道(日沿道)の道路整備を見越して、新潟県村上市に進出し、道路ネットワーク(日沿道)や港湾を活かして「部品調達」→「組み立て」→「製品輸送」の効率化を行い、事業規模を順次拡大しています。

併せて、好調な業績、今後の需要見通しを踏まえ、地元から大量雇用を行い、高卒の求人倍率が県平均より高い水準で推移するなど地域における雇用創出にも貢献しています。

このように、道路ネットワークの整備等を背景に、高速道路の沿道に世界的企業が進出してモノ、カネ等の流れが生じ、事業規模の拡大や地元雇用など地域の活力に寄与しているものと考えられます。

図表2-2-53 道路ネットワークを活かした生産活動



資料) 国土交通省

図表2-2-54 (株)新潟ジャムコの生産工場



(上) (株)新潟ジャムコの生産工場
(下) (株)新潟ジャムコにて生産している航空機内装品



資料) (株)新潟ジャムコウェブサイト

図表2-2-55 (株)新潟ジャムコ進出による地域雇用への影響



高卒求人倍率の推移



(北陸新幹線沿線における企業立地)

YKK (株) /YKK AP (株) は、人事、経理、国際部門等管理部門の本社機能の一部（社員数約230名）を富山県黒部市（北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅周辺）に順次移転しています。

移転の背景としては、①YKKグループの“技術の総本山”であり、ものづくりの本拠地である黒部にも本社機能を置くことで、技術力、商品力を更に高めていくこと、②北陸新幹線開業により東京まで約2時間30分で結ばれること、③震災等に備え本社機能が東京に一極集中していることについての危惧等が挙げられます。

黒部における自然環境を活かしたローエネルギーのまちづくり・住まいづくりについても取り組んでおり、具体的には、社宅跡地を利用し良好な環境を備えた「パッシブタウン黒部モデル」（賃貸住宅と商業施設、保育所等）を整備予定です。賃貸住宅は、地域貢献として、社員・家族以外も受入予定であり、YKK AP (株) の建材技術等を活かした環境住宅のショーケースとしても期待されています。

このように、本社機能の一部移転に伴い、ヒト、モノ等の流れが生じ、雇用、住環境等地域の魅力の向上にもつながることが期待されます。

図表2-2-56 「パッシブタウン黒部モデル」のイメージ



資料) YKK (株) ウェブサイト

図表2-2-57 YKK (株) の本社機能移転予定地 (YKK50ビル)



資料) 富山県資料より国土交通省作成