

基本政策検討チーム ヒアリング

⑥ 地域生活基盤施策

(中山間地域、地方中枢拠点都市と近隣市町村、定住自立圏、大都市圏等)

平成26年10月8日

国土交通省

まち・ひと・しごとの創生に当たっての基本的な考え方

まち・ひと・しごとの創生に当たっては、本年7月に公表した「国土のグランドデザイン2050」において示したコンパクト＋ネットワークの考え方を具体化するなどの構造的アプローチが重要

コンパクト＋ネットワークの意義・必要性

人口減少下において、各種サービスが効率的に提供できる圏域人口の確保や利便性の向上を図るため、既存ストックを最大限に活用しつつ、**コンパクト化(コンパクトシティ・小さな拠点)**を行うとともに、**交通・情報ネットワークの充実・活用**を図る。

多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「**多様性**」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「**連携**」により、人・モノ・情報の交流を促進

地域づくりのあり方

- (1) 中山間地における「**小さな拠点**」の形成
- (2) コンパクトシティや高次地方都市連合
- (3) 大都市郊外のオールドニュータウンの再生
- (4) 大都市の競争力強化

+ 交通ネットワーク

① 地方への新しいひとの流れをつくる

- ・ 住み替えの円滑化
- ・ 公共交通の利便性の向上

② 地方にしごとをつくり、安心して働けるようにする

③ 若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

- ・ 私的空間としての住宅について居住環境の確保
- ・ 公的空間について安全・安心の創出

④ 時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守る

- ・ コンパクトシティ
- ・ 小さな拠点の有効活用
- ・ 公共交通の再生・活性化
- ・ 既存ストックの活用

⑤ 地域と地域を連携する

- ・ 高次地方都市連合の形成
- ・ 小さな拠点の形成

地域の生活基盤について

コンパクト＋ネットワークの考え方を具体化

人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために、拠点機能をコンパクト化するとともに、より高い生活提供サービス提供機能を維持するために必要な圏域人口を確保するためのネットワーク化を図る

中山間地域

小さな拠点

- ・ 小さな拠点の有効活用
- ・ コミュニティ内物流の維持・確保

地方都市

コンパクトシティの推進

- ・ 改正都市再生法に沿ったコンパクトシティの推進

大都市圏

競争力の強化

- ・ オールドニュータウンの再生
- ・ 都市の国際競争力の強化

交通ネットワークの充実・活用 【10月6日ヒアリングでご説明】

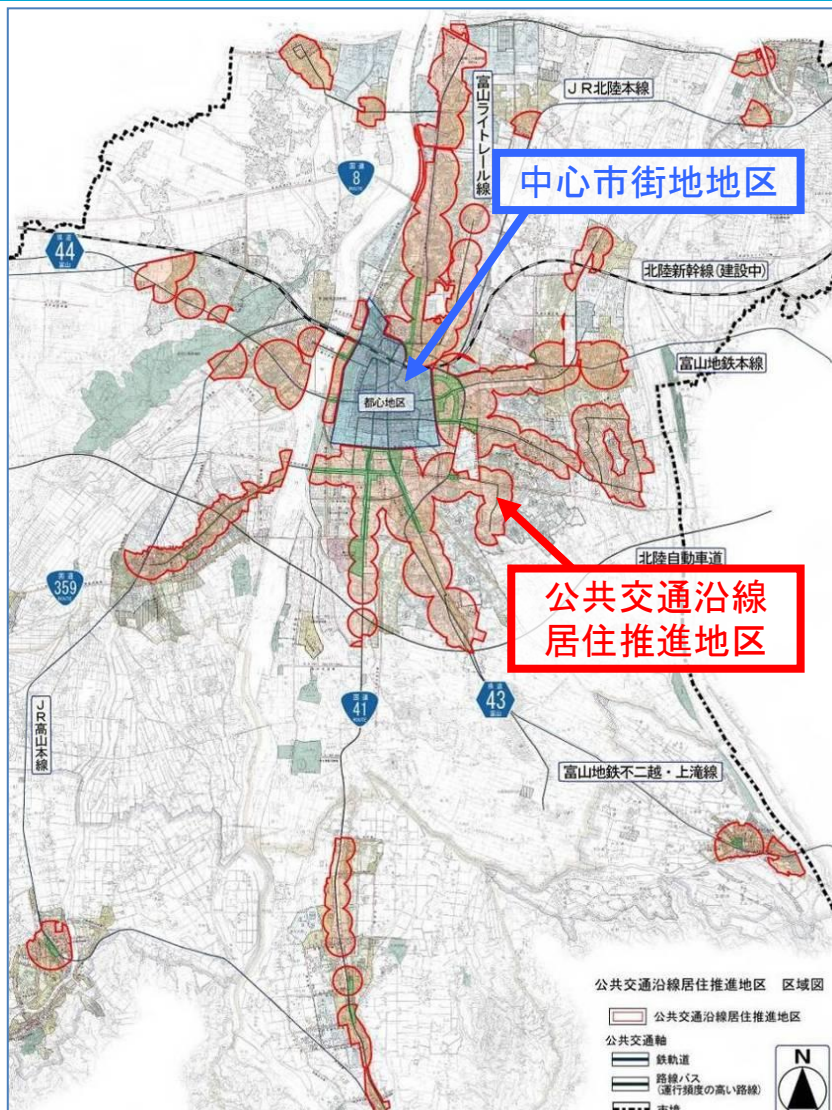
- ・ 改正公共交通活性化再生法に沿った地域公共交通ネットワークの再編

既存ストック・民間活力の活用

- ・ PPP／ PFIの積極活用
- ・ 公的不動産(PRE)の有効活用
- ・ まちづくり分野へのクラウドファンディングの活用

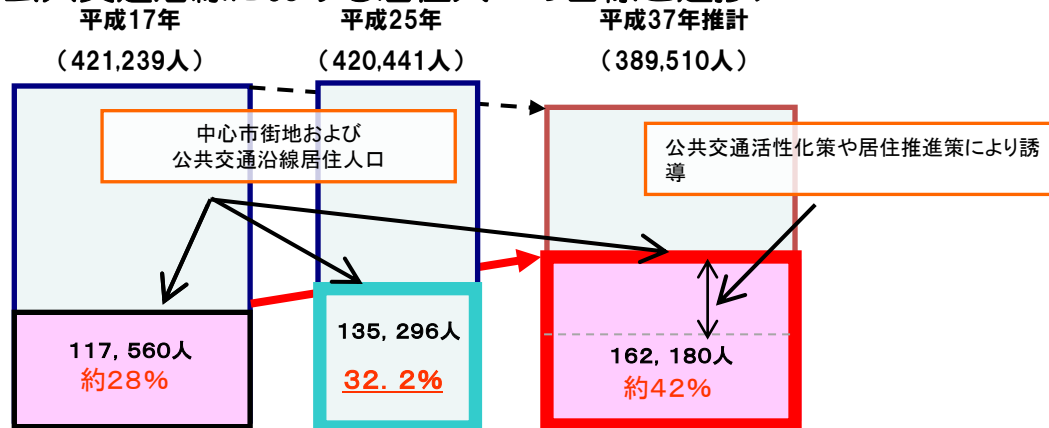
人口減少・超高齢化の中においても、既存ストックや民間の活力を活用しつつ、多様な地域において生活機能を確実に維持・確保

1. コンパクトシティと小さな拠点



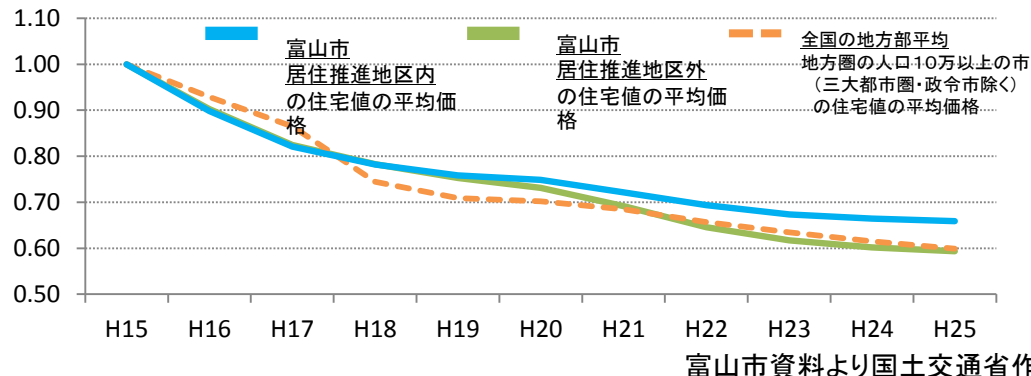
- ・ 中心市街地：約436 ha
- ・ 公共交通沿線居住推進地区：約3,489ha
- ※富山駅を中心とした19の公共交通軸周辺
 - ・ 鉄道、軌道駅勢圏（半径500m）
 - ・ バス停圏（半径300m）

＜公共交通沿線における居住人口の目標と進捗＞



中心市街地及び公共交通沿線居住推進ゾーンで、良質な住宅の建設事業者や住宅を建設・購入する市民に対して助成すること等により、居住の集約を推進

＜居住推進地区の設定に伴う公示地価の推移＞



平成19年に居住推進地区を設定。居住推進地区外の公示地価は全国の地方部平均と同水準だが、居住推進地区内では地価の下げ止まり傾向が見られる

＜LRTの整備効果＞ ※平成25年3月31日現在（1日平均利用者数）

平日 4,815人/日（開業前2,266人/日）
休日 3,645人/日（開業前1,045人/日）

開業前と比較して、利用者数は平日約2.1倍、休日で約3.5倍に増加

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画（市町村）

・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**を作成。民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（**多極ネットワーク型コンパクトシティ**）

5年後を見据えた目標

改正都市再生特別措置法の施行等を通じ、都市機能や居住の立地誘導に係る支援措置を実施するなど、立地適正化計画を作成する地方公共団体を支援。

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- ・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 **税制**
- ・民都機構による出資等の対象化 **予算**
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 **予算**

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 **予算**

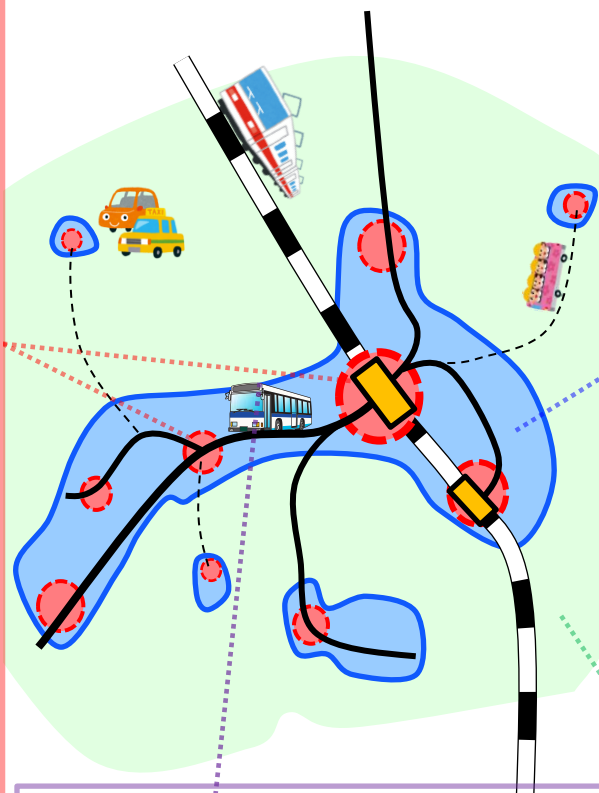
◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 **予算**

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 **予算**
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 **予算**

公共交通

維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

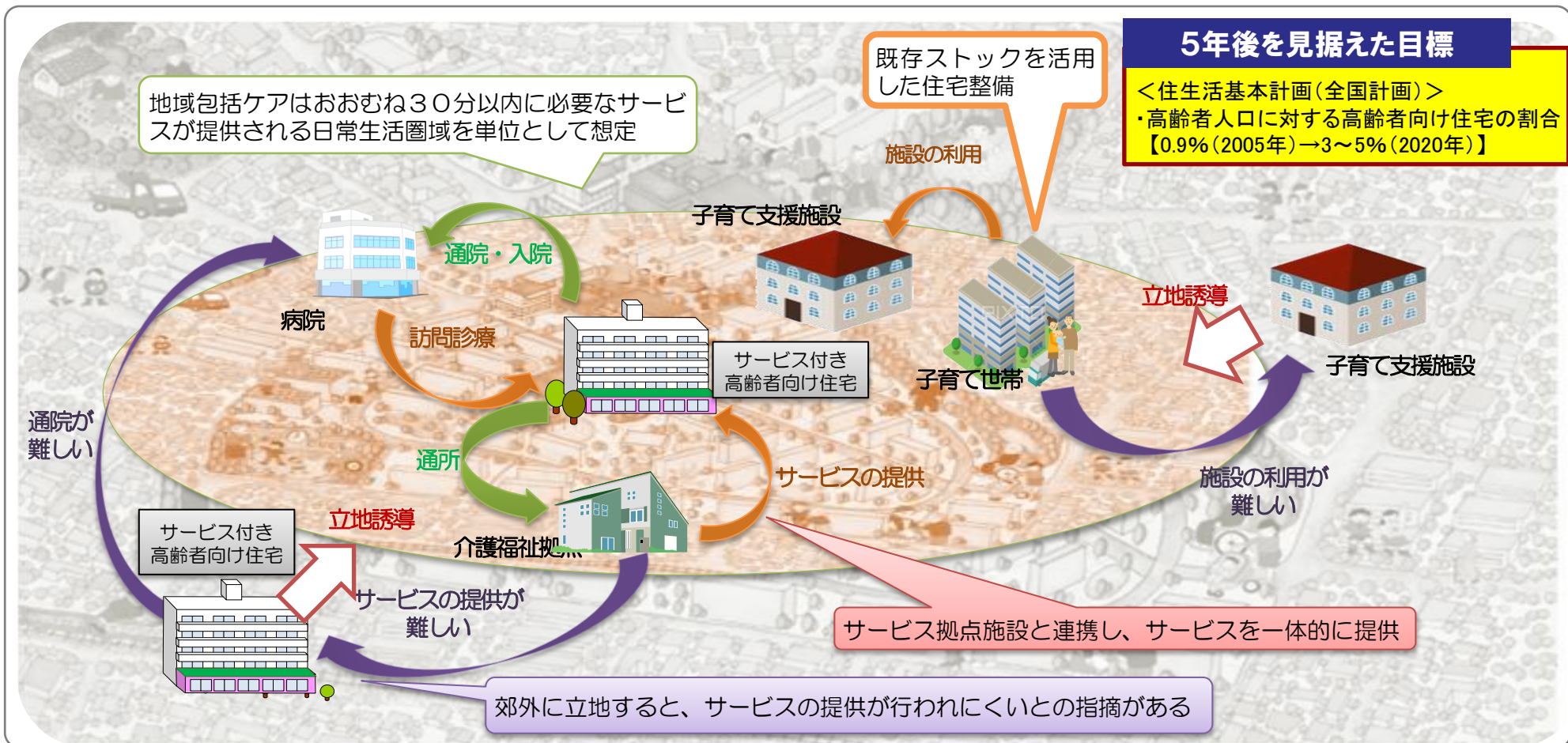
- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 **予算**

※下線は法律に規定するもの

街なかにおいて、子育て家庭や高齢者等がいきいきと生活し活動できる住環境を実現するため、

- ・ サービス付き高齢者向け住宅等の整備、
- ・ 空き家を活用した子育て世帯向け住宅やコミュニティ施設等の確保、
- ・ 介護・医療・子育て等のサービス拠点施設の設置

など、厚生労働省と連携し、**地域包括ケアとコンパクトなまちづくりを一体的に推進**する。



高知県の中山間地域における「小さな拠点」の活用施策

○高知県による集落代表者聞き取り調査、アンケート調査等の詳細な実態調査を実施

(実施結果の概要)

- ・コミュニティ活動の衰退、産業・地域づくり活動の後継者不足、生活環境の悪化等により、中山間地域で引き続き暮らしていくことが困難な状況が浮き彫り
- ・こうした厳しい状況の一方で、集落への「愛着」や「誇り」を感じ、今後も集落に住み続けたいと感じている住民が多数存在(約77%)

中山間地域の実情や住民の思いを汲み取った上で導き出した中山間地域の維持・再生のための取組として、「小さな拠点」を活用



限られた予算の中で人口減少、高齢化に伴う課題解決のためサービスコストの効率化が図られ、集落での生活を維持が可能に

<高知県黒潮町の事例>

廃校となった小学校施設を改修して、

- ・地域住民の交流施設
- ・特産品販売、小規模スーパーの営業拠点として活用



地域の実情・需要にあったデマンドバスの実現などを通じて、高齢化が進む集落の貴重な交通手段を提供

○廃校や統廃合された旧村役場等を改修・活用した商店、診療所など、日常生活に不可欠な施設・機能を歩いて動ける範囲に集めた「小さな拠点」を活用し、周辺集落と公共交通ネットワーク等で結ぶことにより、人口減少、高齢化に伴う課題解決のためのサービスコスト効率化を通じ、持続可能な地域づくりを推進。

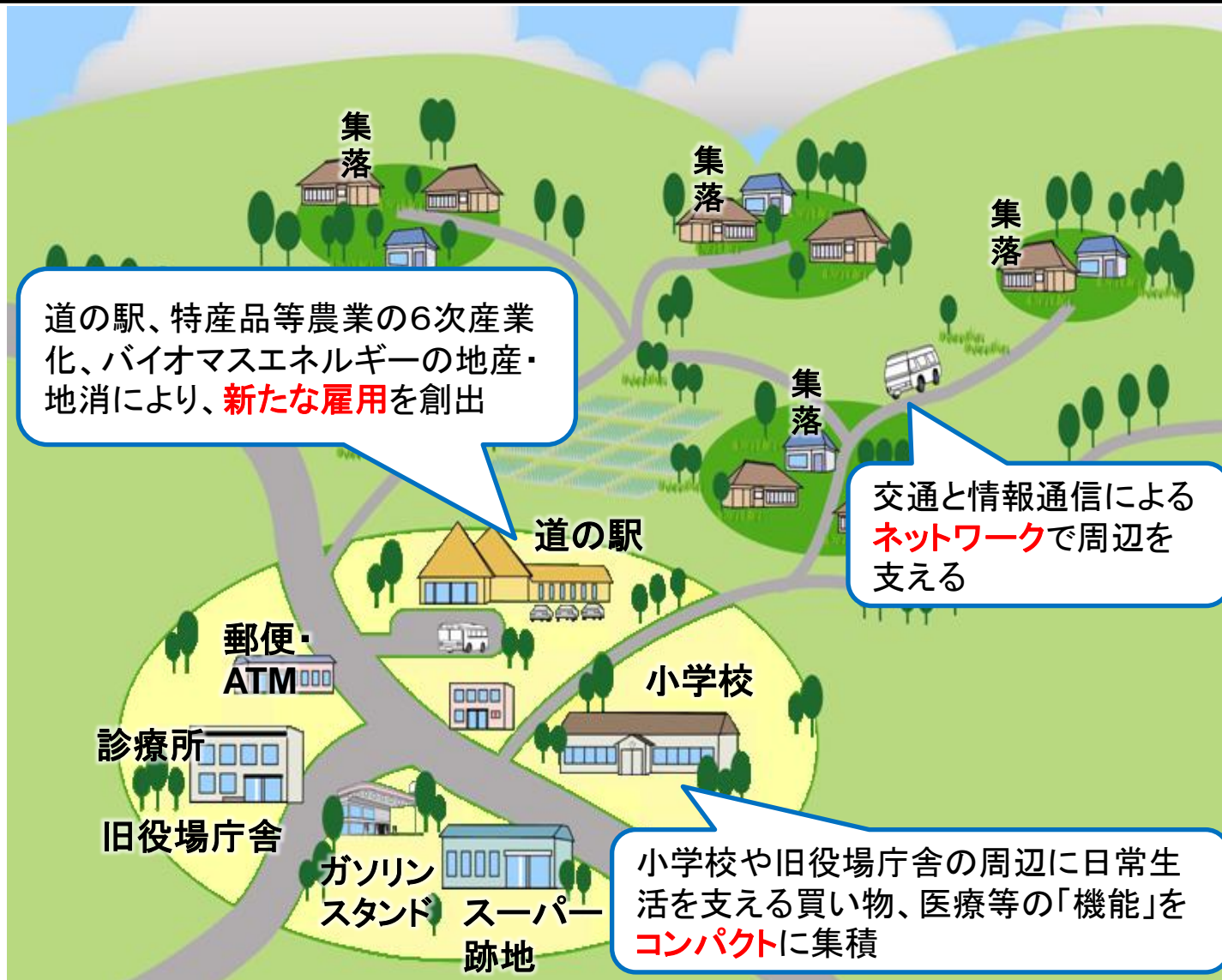
【ポイント】

○ 拠点施設は、廃校や統廃合された旧村役場等を改修するなどして既に形成されているものを活用

- ・ 新設に比べはるかに低廉で最小限の費用で施設を確保
- ・ 生活物資の確保に当たっても、移動販売のような人件費、運送費などを省力化

○ 「小さな拠点」に係る交通ネットワークも既存の道路等のインフラを活用した公共交通ネットワークの構築が主

- ・ 地域の実情・需要にあったデマンドバスや過疎地物流の実現が可能になるなど、公共交通の効率化・再生にも寄与



過疎地物流の構築

少子高齢化等を背景として過疎化が進みつつある地域では物流の効率が低下する一方、車を運転しない者の増加に伴い日用品の宅配などの生活支援サービス等のニーズは高まっている。

過疎地等における事業者とNPO等の協働による宅配サービスの維持・改善や買い物難民支援等にも役立つ新たな輸送システムを、自治体と連携しつつ構築するため、モデル事業を実施し、オペレーション上の課題や対応策等について検討を行う。

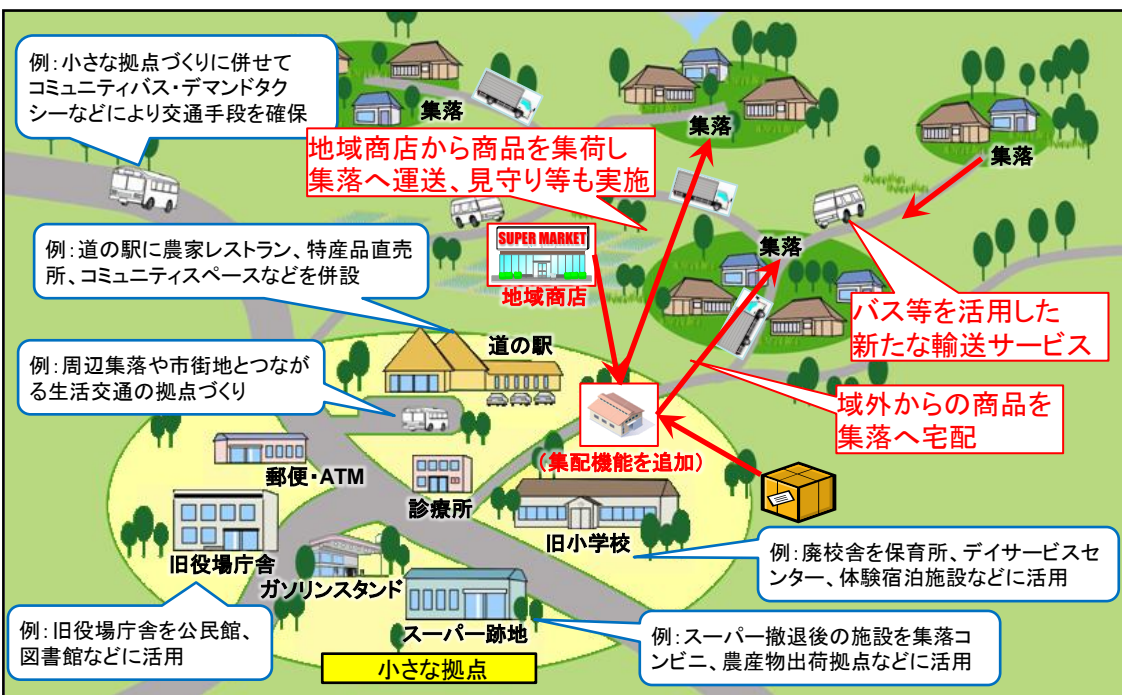
5年後を見据えた目標

平成27年度に予定しているモデル事業の実施結果を踏まえ、全国の意欲ある過疎地等において、宅配サービスにおける複数事業者の輸送の共同化や買い物支援・高齢者の見守り等の他のサービスとの複合化等、宅配ネットワークを活用した生活支援サービスの本格展開を目指す。

【モデル事業における役割分担】



【地域の活動拠点(小さな拠点)におけるモデル事業の実施について】



【主な検討項目】

- ・地域での意見集約における課題
- ・NPOに求められる能力(輸送能力、荷扱い等の品質、賠償能力等)
- ・物流事業者、NPO、荷主、自治体等の関係者の役割分担のあり方

「道の駅」を核とした「小さな拠点」の活用

- 地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供。
- 後背地の集落から、コミュニティバスによるアクセスを確保し、地域を支える「小さな拠点」として機能。
- 「道の駅」を活用して、住民生活の基盤を創る先駆的な取組を関係機関が連携して支援していく。

5年後を見据えた目標

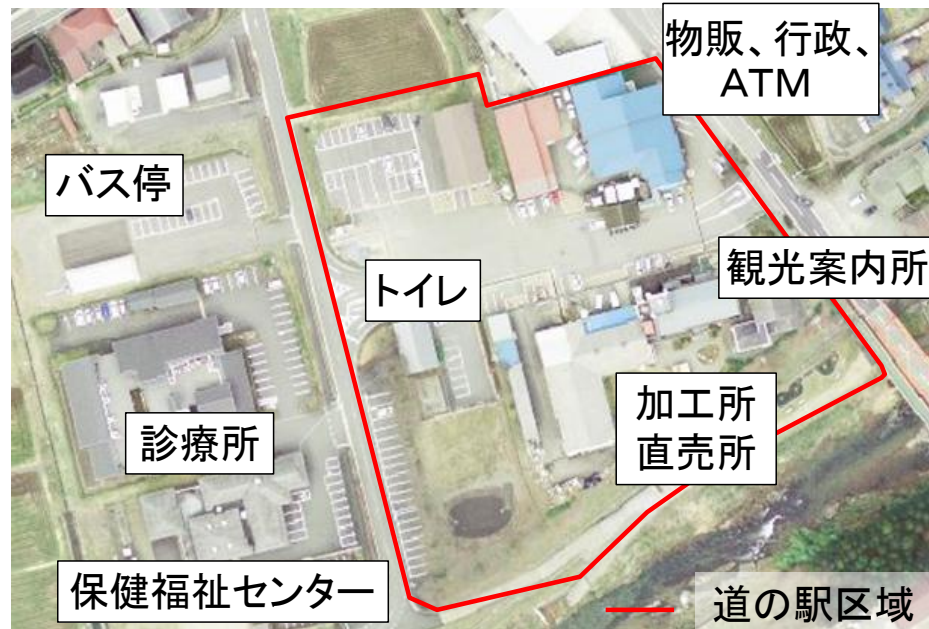
地域の意向に基づき、地域の課題を解決する拠点となるよう、関係省庁が連携して総合的に支援

「美山ふれあい広場」 (京都府南丹市)



・農山漁村活性化プロジェクト支援(農林水産省)、地域エネルギー供給拠点整備事業(経済産業省)等と連携予定

圏域中心から約30km離れた旧美山町地域で住民サービスを集約提供
(平成12年にJA店舗の閉鎖を受け、住民有志の共同出資により店舗運営会社を設立)



【地域内を結ぶ路線バスの結節点】

- ・コミュニティバス
- ・デマンドバス

【地域活動、保健福祉の充実】

- ・診療所
- ・高齢者福祉施設
- ・特産物+日用品販売
- ・行政窓口
- ・ATM

【地域内外との交流拠点】

- ・コミュニティセンター
- ・観光案内所
- ・地元牛乳の加工販売施設

2. 交通ネットワークの充実・活用

地域公共交通の現状と課題

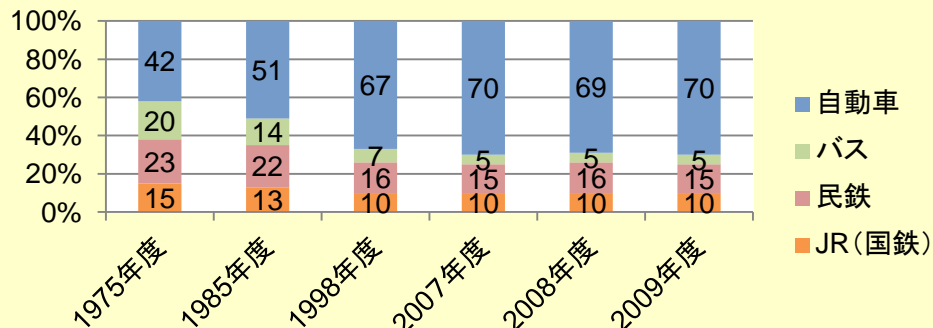
- モータリゼーションの進展により、地域公共交通の位置付けが相対的に低下し、輸送人員の減少に歯止めがかからない状況。
- 交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行。

モータリゼーションの進展と輸送人員の減少

- モータリゼーションが著しく進展

- バス・鉄道の分担率は、6割から3割に低下

各交通機関(陸上)の輸送人員の推移(全国)



出典：地域交通年報、自動車輸送統計年報

- 輸送人員は大幅に減少

	1990年	2000年	2010年
乗合バス事業	65億人	48億人	42億人 (90年に比べ35%減)
地域鉄道	5.1億人	4.3億人	3.8億人 (90年に比べ25%減)

(出典)自動車輸送統計年報、鉄道統計年報及び国土交通省調査

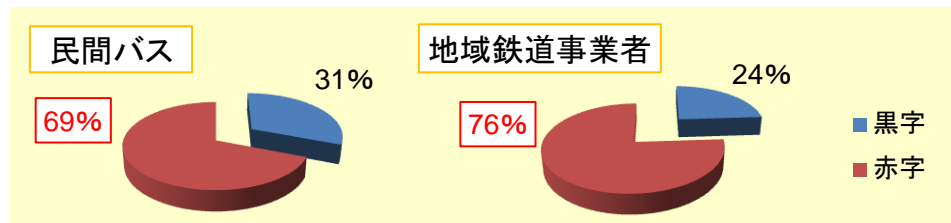
地域公共交通サービスの衰退

- 乗合バスについては、過去5年間で約8,160kmの路線が完全に廃止。鉄道については、過去5年で約7カ所約105kmの路線が廃止。
- 公共交通空白地域の深刻化

	空白地面積	空白地人口
バス 500m圏外 鉄道 1km圏外	36,477 km ² (我が国の可住地面積の約30%)	7,351千人 (我が国の人口の5.8%)

(出典)平成23年度国土交通省調査による

- 民間バスの約7割、地域鉄道事業者の約8割が赤字



(保有車両30両以上の事業者(2012年度))

(2012年度)

今後の急激な人口減少の下で地域公共交通をめぐる環境はますます厳しいものとなることが想定される。

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

目標

本格的な人口減少社会における
地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体が中心となり、
- ② まちづくりと連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワーク
を再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

事業者と協議の上、
地方公共団体が
協議会を開催し策定

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

面的な公共交通ネットワークを再構築
するため、事業者等が地方公共団体の
支援を受けつつ実施

地域公共交通再編事業

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離) ...

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

地域公共交通再編実施計画

実施計画

実施計画 ...

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

地域の公共交通ネットワーク再構築に係る支援

地域公共交通ネットワーク形成に向けた計画策定の後押し

<支援の内容>

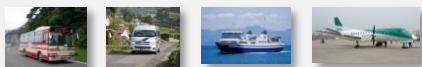
- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画等の策定に係る調査

地域で策定した計画に基づく事業を多様なメニューにより支援

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

<支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航



快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア・エレベーターの整備、ノンステップバスの導入等



- LRT・BRTの整備、ICカードの導入・活用等



【LRT】
低床式路面電車による
幹線的な交通システム



【BRT】
連節バス、バスレーン等を
組み合わせた幹線的な交通
システム



- 地域鉄道の安全性向上に資する設備(※)の更新等

(※)レール、マクラギ、ATS、車両等



地域公共交通再編実施計画を実施する際には、まちづくり支援とも連携し、重点的に支援

地域公共交通網
形成計画

- 改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通再編実施計画の策定に係る調査

地域公共交通再編
実施計画

国の認定

地域公共交通ネットワーク再編の促進

<支援の内容>

- 国の認定を受けた地域公共交通再編実施計画に基づく事業の実施

・バス路線の再編

計画に位置付けられた再編後のバス路線の持続可能な運行の確保について重点的に支援

・デマンド型等の多様なサービスの導入

路線バスからデマンド型乗合タクシーへの転換や多様な形での離島航路の維持に係る支援を強化

・LRT・BRTの高度化

コンパクトシティ化等のまちづくりと連携し、地域のネットワークの軸となるLRT・BRTの整備に係る支援を強化

・地域鉄道の上下分離等

バス路線の再編等と併せた地域鉄道の上下分離等による地域鉄道の維持に係る支援を強化

【東日本大震災対応】被災地のバス交通等に対する柔軟な支援

<支援の内容>

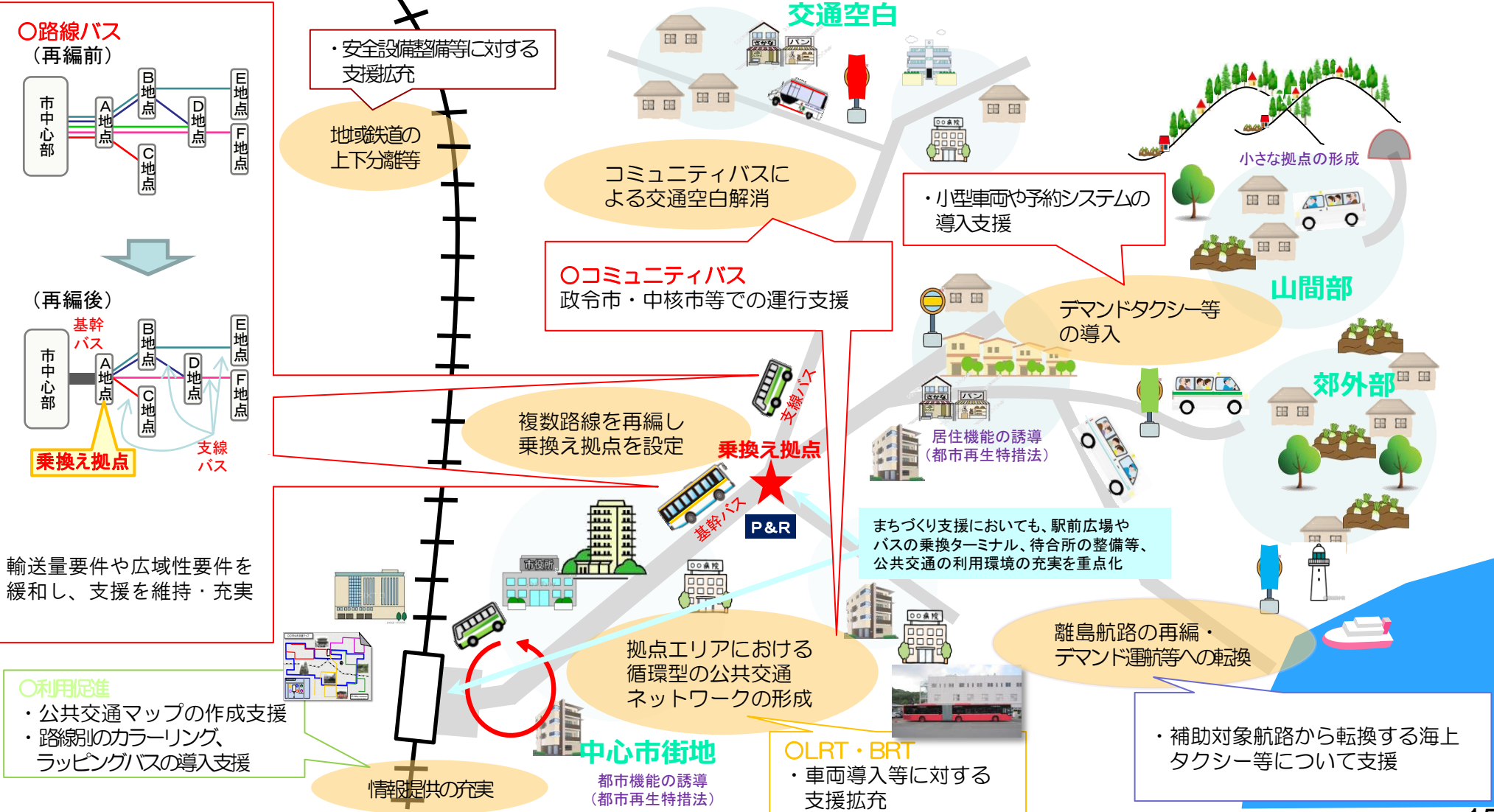
- 被災地の幹線バスの運行
- 仮設住宅等を巡る地域内バス等の運行









地域公共交通ネットワーク再編に対する重点的な支援

○計画の構想段階から実施段階までトータルの支援システムを構築

- ・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策定等を支援
- ・地域公共交通再編実施計画に基づいて実施される多様な事業に対して支援の拡充




自動車を利用した公共交通の主な類型

	類型	運行主体	運行形態
民間バス (BRT※を含む)  	民間事業者(一部、地方公営企業を含む)が、主として、都市と周辺部、都市内、都市間で運行するバス (コミュニティバスに該当するものを除く。) ※ BRT (Bus Rapid Transit)とは、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム	民間事業者 (一部、地方公営企業を含む)	定期 定路線
コミュニティバス 	市町村のイニシアティブにより、地域の交通空白地域の解消等、住民の利便向上のために、一定地域内を運行するバス	委託された民間事業者 市町村自ら	定期 定路線(原則)
デマンド交通  	市町村のイニシアティブにより、地域の交通空白地域の解消等、住民の利便向上のために、住民の需要に応じて、予約に基づき、一定地域内を運行するもの (車両は、バスサイズからタクシーサイズまで様々)	委託された民間事業者 市町村自ら	不定期 定路線又は区域運行
(その他の) 自家用 有償旅客運送 	NPO等が自家用車を用いて行う ・過疎地域内の住民等の運送 ・身体障害者や要介護者等の運送	NPO等	不定期 定路線又は区域運行

地域の取組① (兵庫県豊岡市(人口8.6万人))

需要規模に応じた多様な交通手段による最適な生活交通ネットワークの構築


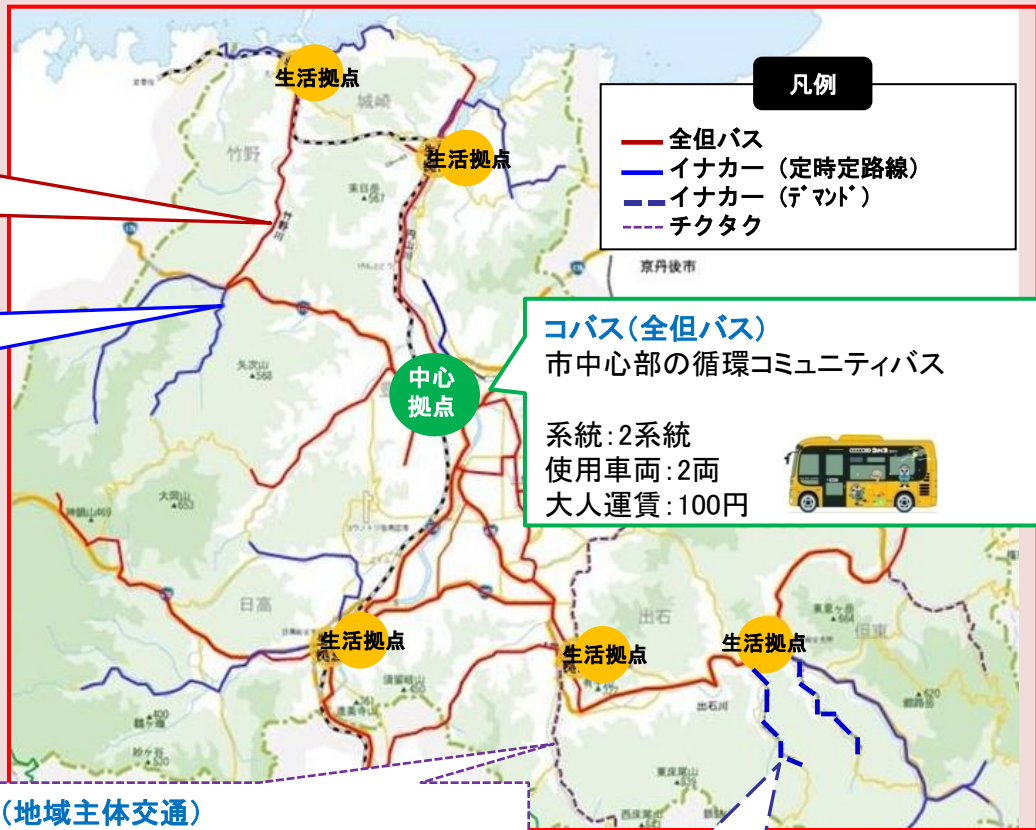
全但バス(路線バス)
 中心部から生活拠点を運行(幹線系統)



※出典: 全但バス(株)


イナカー(市営)
 生活拠点から周辺部にかけて、地域の需要特性に応じた柔軟な路線設定で運行(フィーダー系統)

路線数: 8路線12系統
 使用車両: 12両
 大人運賃: 初乗り100円、
 上限400円

コバス(全但バス)
 市中心部の循環コミュニティバス

系統: 2系統
 使用車両: 2両
 大人運賃: 100円




※ 健幸長寿社会を創造するスマートウェルネスシティ
 総合特区指定地方公共団体

効果

- 交通空白地域の発生を防止
- 運行経費の抑制
- 市内のバス交通の効率化

チクタク(地域主体交通)
 デマンド型の自家用有償運送

路線数: 3路線4系統
 使用車両: 3両(市公用車を無償貸与)
 大人運賃: 初乗り100円、
 上限200円



※出典: 豊岡市

イナカー(市営・デマンド)
 利用者が多く見込めない区間を、利用者の予約に応じて運行

山村の複数町村の連携による生活交通ネットワークの構築

- 各町村内で完結していた町営(村営)バスの運行を一体化。運賃体系やバス停デザインも統一。
- 独自のHPを立ち上げたほか、「おでかけ北設だより」、「おでかけ北設時刻表」を作成し、運行案内、ダイヤ改正等、きめ細やかな情報提供を行い、利用者への「分かりやすさ」にも配慮。
- 路線を「基幹バス」、「支線バス」、「デマンドバス」に分類。乗換拠点での案内・待合設備を充実。



3町村の地域公共交通イメージ

実線:基幹バス 点線:支線バス 楕円:デマンドバス



バス通学が可能となり
高校生の下宿率が低下

効果

- 郡内唯一の高校の下宿解消
- 高齢者の外出機会の増加



町村ごとに異なっていたバス停デザインの統一

スクールバスを活用したコミュニティバスの運行の取組

国庫補助金で整備されたスクールバスであっても、児童・生徒の登下校に支障がない等の範囲内で、文部科学省の承認によりコミュニティバス等に活用することが認められており、地域の住民の足の確保に役立てられている。

福岡県朝倉市

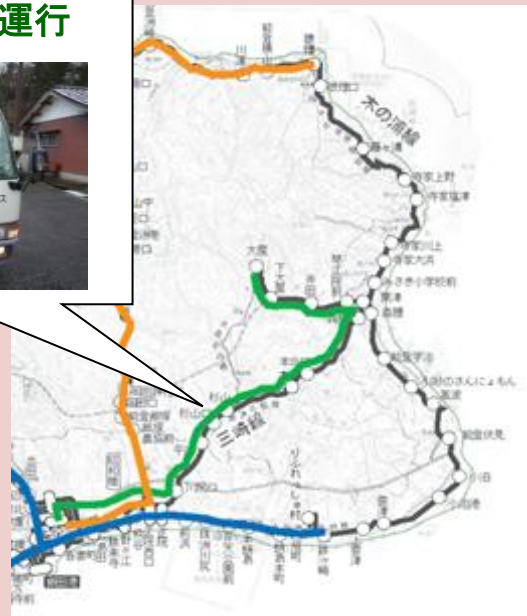
あいのりスクールバス



○路線バスとスクールバスが運行している地域について、路線バスを廃止するとともにスクールバスを活用し、登下校時における一般市民の「混乗化」や登下校の時間帯以外の一般市民の利用を可能にすることで、経費削減や交通空白地域の解消を達成。

石川県珠洲市

三崎地区朝便運行



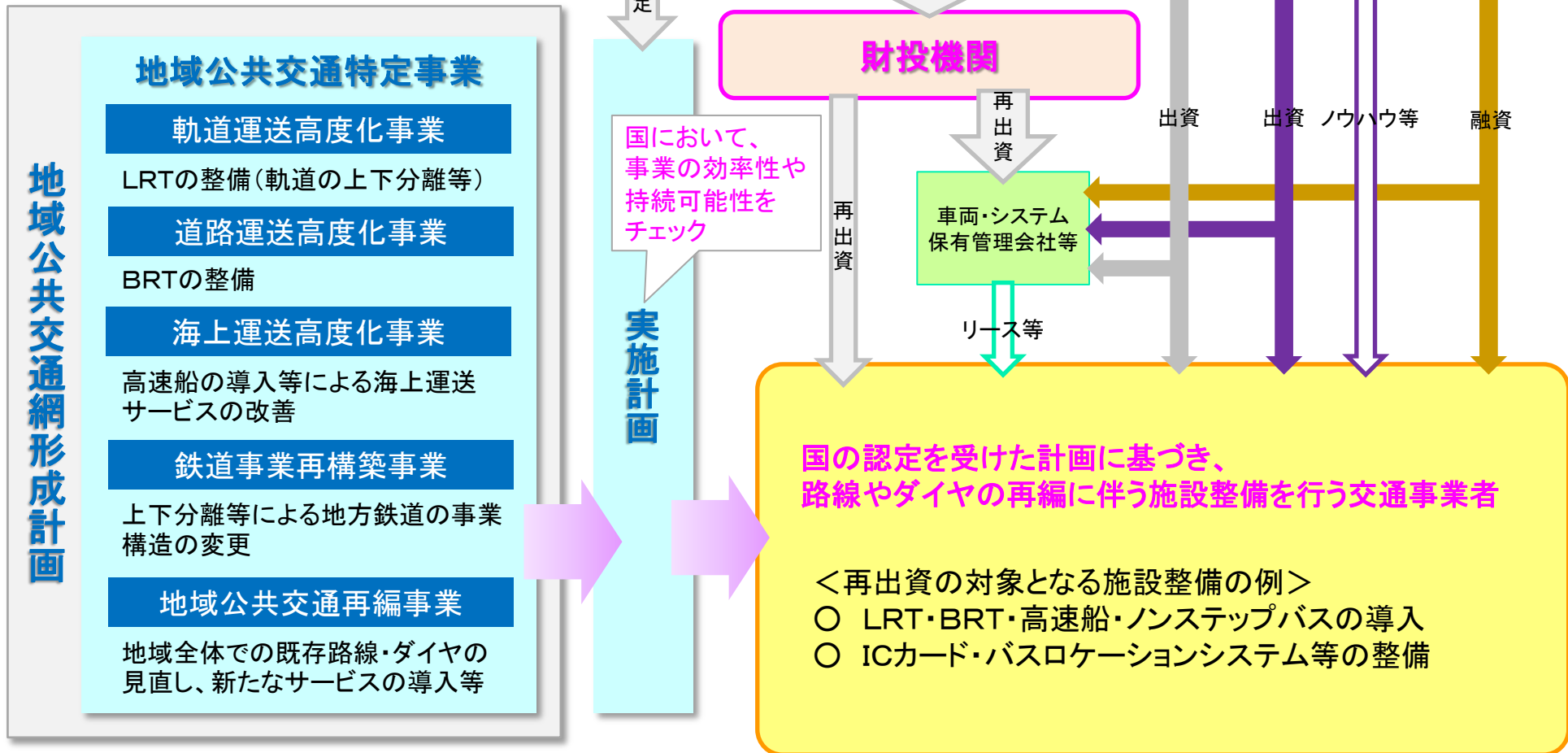
○既存バス路線に代えて、スクールバスの回送運行をコミュニティバスとして運行することで、効率的に交通サービスを維持。

地域の公共交通ネットワークの再構築に係る産業投資の活用

平成27年度財投要求事項

財政投融資の活用を図ることで、支援策を多様化し、地域の実情に即した地域公共交通ネットワークの再構築の取組みを後押しする仕組みの充実を図る。

地域公共交通活性化再生法に基づく
交通ネットワーク再編を後押し



今後5年間程度を見通した方向性について

○年内の閣議決定を目指し、パブリックコメントを実施した交通政策基本計画においては、地域交通関係の数値目標を盛り込んでおり、同計画に基づく取組の下、人口急減、超高齢化に対応した交通を実現していく。

【地域交通関係の数値目標の例】

・デマンド交通の導入数

【2013年度 311市町村 → 2020年度 700市町村】

・LRTの導入割合（低床式路面電車の導入割合）

【2013年度 24.6% → 2020年度 35%】

・車両のバリアフリー化（ノンステップバス）

【2012年度 41% → 2020年度 70%】

・改正法に基づく地域公共交通網形成計画の策定総数

【2014年度 ー → 2020年度 100件】

3. 既存ストック・民間活力の活用

○ 公的賃貸住宅団地について、PPP/PFIの活用等による建て替え等を契機とした再生・福祉拠点化を推進。

5年後を見据えた目標

<日本再興戦略2014>

・生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地(100戸以上)の割合
【16%(2009年)→25%(2020年)】

徳島県営住宅集約化PFI事業(徳島県徳島市):一定期間民間が管理後引き渡し(BOT方式)

○ 公営住宅の建替え・集約化にあわせて、高齢者向け住宅や福祉サービスを整備。民間事業者は福祉事業収入で整備費用等を回収。

【PFIを活用した公営住宅の整備実績】

H14~19	H20~25
3,000戸	4,204戸

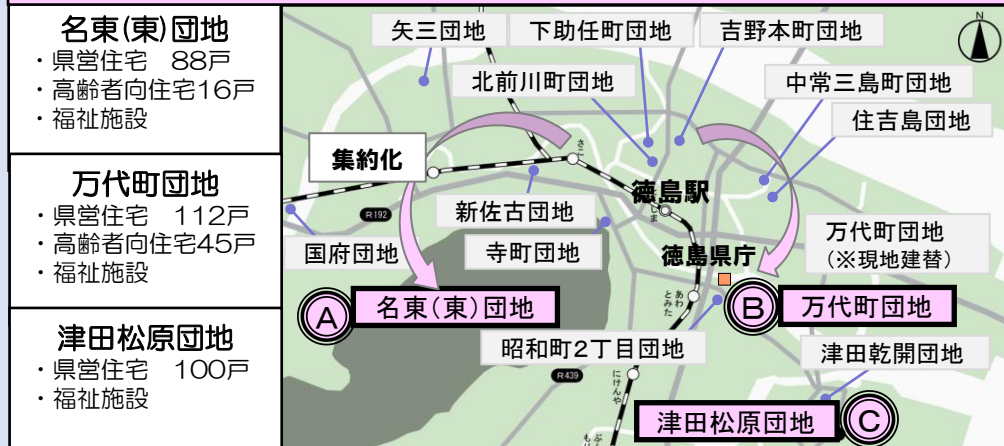
事業概要

【建替前】 12団地/県営住宅:645戸(うち入居戸数…約360戸)

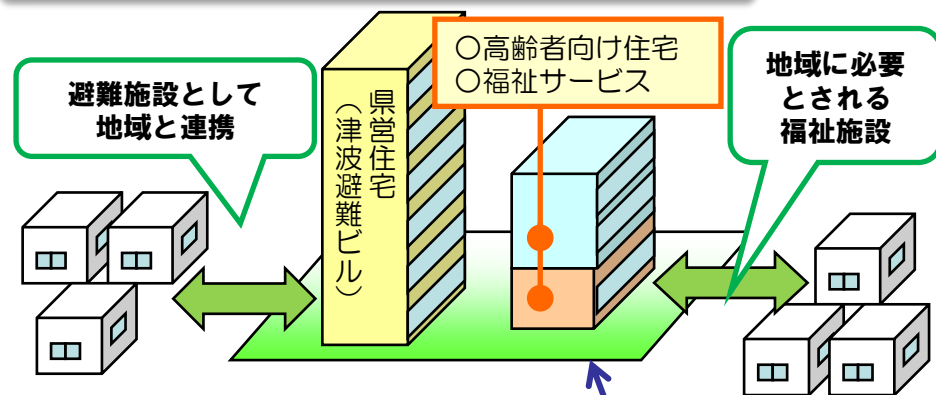
↓ 平成25年~(事業中)

【建替後】

3団地/県営住宅:300戸、高齢者向け住宅:61戸+福祉施設



PFI事業により新設される県営住宅



○福祉施設の併設に加え、避難施設として地元との連携による地域に開かれた県営住宅を整備

県有地を活かして効率的に高齢者向け住宅と福祉施設を整備

○公営住宅として全国初となるBOT方式での民間活用

地方都市におけるPPP・PFIの実施例

岩手県紫波郡紫波町「オガールプロジェクト」の概要

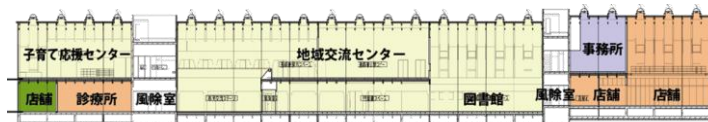
- 岩手県紫波中央駅前到大規模町有地（約10.7ha）が存在していたが、財政難等により利活用の途が開けず未利用状態が継続

紫波中央駅前の大規模未利用公有地



子育て応援センター
(株式会社所有)

- 未利用地の一部で公民合築、資金分担により整備された官民複合施設「オガールプラザ」を整備



図書館(町有)



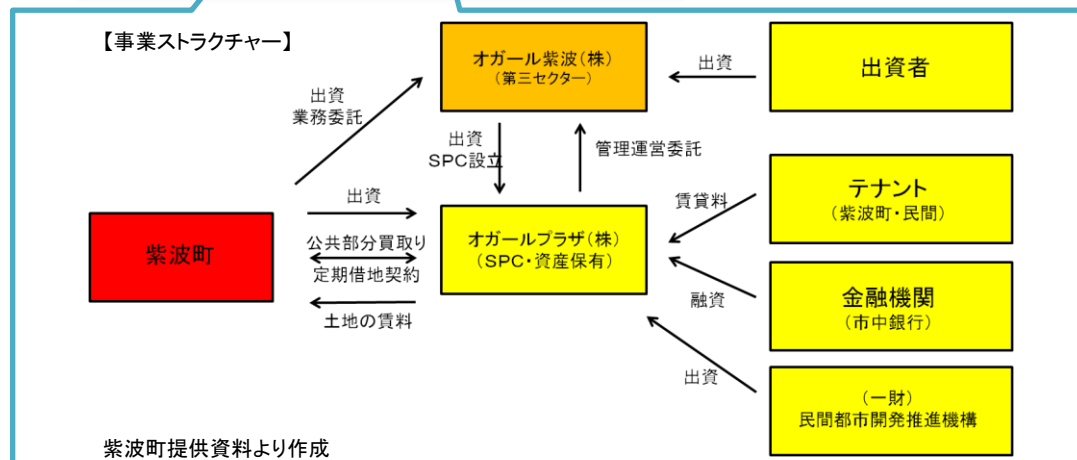
農産物産直施設
(株式会社所有)



カフェ
(株式会社所有)

民間や紫波町の出資で資産の建設・保有を行う会社と運営を行う株式会社を組成

←民都機構まち再生出資により金融支援



オガールプラザ整備による効果

- 平成24年の整備以降、年間で70万人超の来訪者を達成、105名の雇用を創出

公的不動産(PRE)を活用した地方創生策

国・地方の財政制約の中で、コンパクトシティやまちなかの再生を実現するためには、単なる「公共施設の集約」にとどまらず、PPP/PFIの活用等により日本全国で500兆円を超える国・地方公共団体所有の公的不動産(PRE)を積極活用することが有効

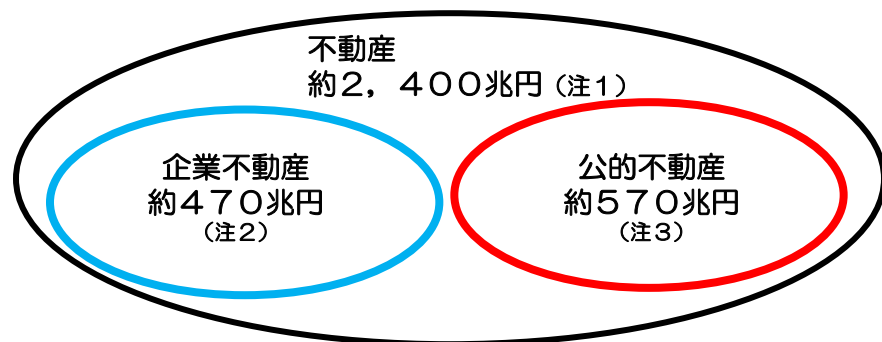
※ PRE: Public Real Estate



PREの再構築の動きを、都市機能の計画的な配置・集約に取り込むため、「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」(H26.4)の普及促進など、取組を各自治体に広げる。

◆PREの資産規模

- 国や地方公共団体が所有している不動産(PRE)の資産規模は約570兆円であり、我が国全体の不動産(約2,400兆円)の約1/4と大きな割合を占める



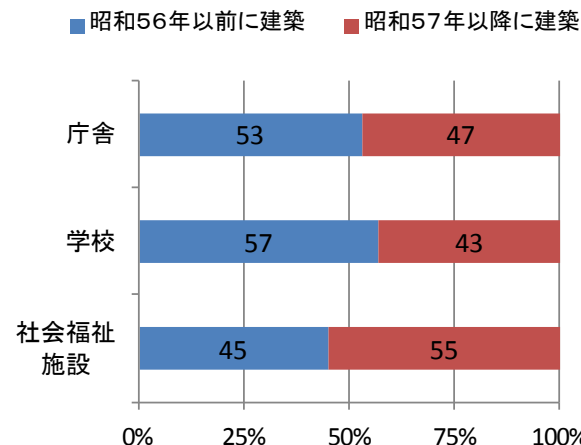
注1：国民経済計算（平成24年度確報）

注2：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）

注3：国民経済計算確報に基づく固定資産及び土地の総額（平成24年末時点）

◆PREの老朽化と維持更新コストの増加

- 公共施設の約半数が老朽化しており、現在の水準で公共施設の維持更新を継続することは困難



老朽化した公共施設

データ出典：総務省消防庁「耐震化推進状況調査」

公的不動産(PRE)活用に関する先進的な取組

岡山市では、中心市街地において、統廃合された小学校の跡地を定期借地権方式で活用する官民連携プロジェクト実施の際に、単純な価格入札ではなく、審査基準にまちづくりの要素を追加することで、民間事業者の多様な提案を生み出し、まちなかに高齢者施設、保育施設、住宅等の複合施設を導入。

◆中心市街地の跡地の活用提案にあたり、**審査基準にまちづくりの要素**を追加（岡山市）

- 中心市街地の小学校跡地について、高齢者施設、保育施設、住宅等の複合施設提案を公募。選定した民間事業者に定期借地権方式で敷地を貸付した事例（賃貸期間：54年）
- 地代価格だけでなく、まちづくりの提案を審査基準に盛り込むことで、誘導すべき機能等について民間事業者の多様な提案を生み出した。

出石小学校跡地整備事業（H20年完成）



分譲集合住宅	賃貸集合住宅	駐車場 / 里丘	介護付有料老人ホーム	スポーツクラブ	コミュニティ施設	保育園
住宅購入者	両備ホールディングス株式会社運営		テナント 携へ'ネッセスタイルケア	テナント 携へ'ネッセスタイル	岡山市管理	(社)共済会運営 建物
区分所有	両備ホールディングス株式会社所有			岡山市	都市公園	(社)共済会建物所有
一般定期借地権住宅購入者	一般定期借地権：両備ホールディングス株式会社				岡山市所有	市から無償貸与 土地
土地所有：岡山市						

※ 保育園については、この事業では既存施設の解体撤去及び整地工事を行うのみ。別途公募で決定した保育園運営者が施設を建設・管理運営

●審査の主な視点

①市のまちづくり政策への理解

- 中心市街地活性化及び地域活性化への対応
- 住環境・定住推進等への提案

②施設計画・技術評価

- 公共、地域に対する貢献策（地域連携等）
- 景観、街並みとの調和

③公的土地・施設利用の評価

- 定期借地権対象、賃料の考え方等

鉄道駅等への保育施設等の整備について

人にやさしく活力ある都市生活の実現をめざし、既存の鉄道駅等に保育施設等の生活支援機能を併設し、利用環境の改善を図る「鉄道駅空間の高度化」を推進。

鉄道利用者の利便性向上による公共交通の利用促進

医職住の近接化による持続可能な社会の実現

鉄道駅等に併設する保育施設のイメージ



京成電鉄本線 大神宮下駅
(船橋ピコレール保育園)



東葉高速鉄道東葉高速線 船橋日大前駅
(美しが丘保育園)



JR東日本高崎線 籠原駅
(ことぶきイーサイト保育園)

出典:JR東日本HP

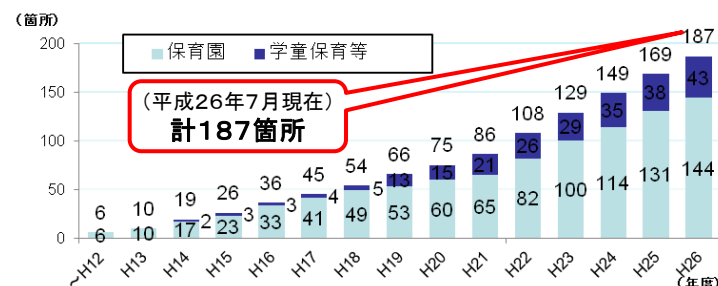
国交省補助による鉄道駅等への保育施設の整備状況

事業者名	駅名	開園年度	
京成電鉄	大神宮下駅	平成23年度	
	新鎌ヶ谷駅	平成24年度	
	相武台前駅	平成26年度	
小田急電鉄	相武台前駅	平成26年度	
	JR東日本	石川町駅	平成25年度
	本郷台駅	平成25年度	
	武蔵新城駅	平成26年度	
東急電鉄	北小金駅	平成26年度	
	関内駅	平成28年度(予定)	
	武蔵小杉駅	平成25年度	
阪急電鉄	西院駅	平成32年度(予定)	

鉄道事業者による保育施設等の整備状況 (平成26年7月現在)

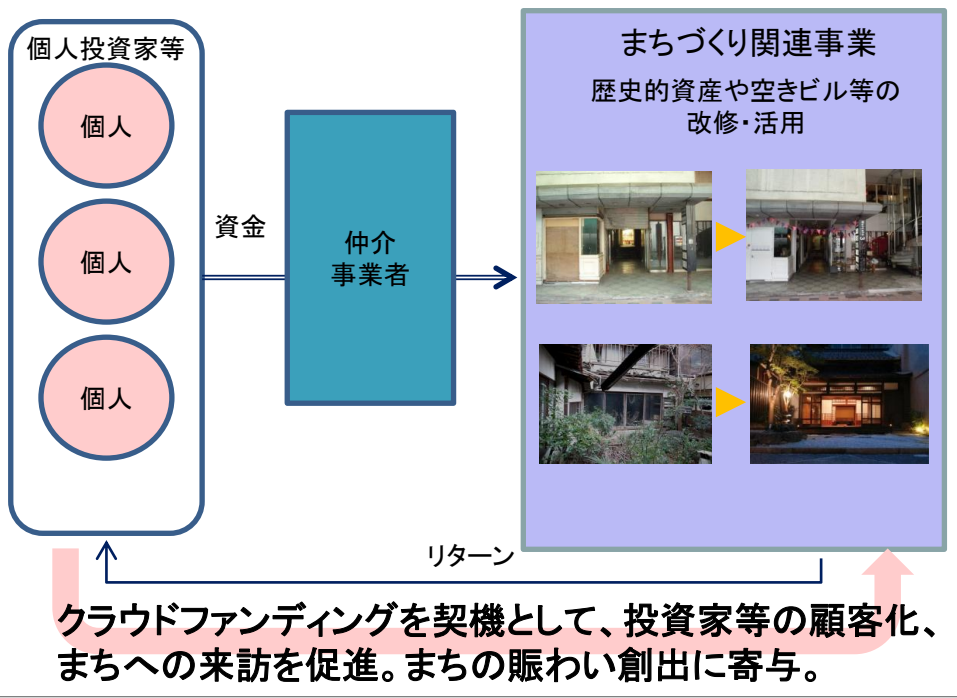
事業者名	保育園	学童保育等
JR東日本	73箇所	7箇所
東急電鉄	19箇所	23箇所
小田急電鉄	10箇所	4箇所
相模鉄道	5箇所	4箇所
京王電鉄	7箇所	1箇所
西武鉄道	9箇所	—
		他

保育施設等の箇所数の推移 (大手民鉄16社及びJR本州3社)



市民によるまち・地域への投資を促進するため、これまでベンチャー支援、被災地支援等で先行していたクラウドファンディングのまちづくり分野への活用を図る。

クラウドファンディングのイメージ



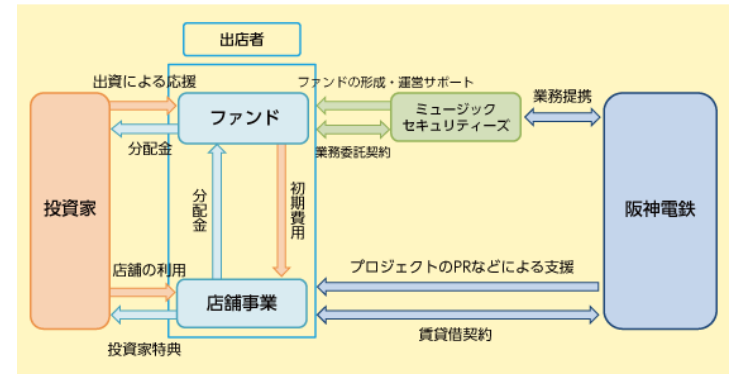
内閣官房地域活性化統合事務局の「ふるさと投資」の取組と連動し、従来、ベンチャー支援、被災地支援等で先行していたクラウドファンディングをまちづくり分野(リノベーション等)に導入(資金支援、コーディネート支援策の検討)

まちづくりへのクラウドファンディングの活用先進事例

■神戸市・新在家駅周辺(ソダッテ阪神沿線)
 課題
 ・駅周辺における居住者の増加への対応の必要性
 →駅高架下の店舗用スペースの活用への期待

クラウドファンディングの実施
 ・ファンド組成に向け出店候補者や住民向けの説明会を実施
 ・店ごとに合計6本のファンドを組成し、資金調達を実現

●ソダッテ阪神沿線プロジェクト略図



効果
 ・10年以上空き店舗となっていた区間などが6件の飲食店の開店により、駅周辺の賑わい創出に貢献
 ・整備後、関係者によるイベント開催等が誘発されており、駅を中心とした新たなコミュニティの形成に寄与