

総合特別区域評価・調査検討会における評価結果の概要(令和元年度)

2. 分野別状況(2)地域活性化総合特区 ⑥まちづくり等分野 (1/3)

	総合評価 (ⅠとⅡとⅢを1:1:2の割合で計算)	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
		目標に向けた取組の進捗	支援措置の活用と地域独自の取組の状況	取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	
ふじのくに防災減災・地域成長モデル総合特区(静岡県)	4.6	4.9 進捗度 ・防災・減災機能の充実・強化 95% ・地域資源を活用した新しい産業の創出・集積 107% ・新しいライフスタイルの実現の場の創出 121% ・暮らしを支える基盤の整備 115%	4.7 規制の特例等 ・6次産業化の推進に関する優遇措置の適用要件の緩和 等 財政支援等 ・新東名新富士IC周辺物流拠点創出事業 ・総合特区支援利子補給金 等 地域独自の取組 ・緊急地震・津波対策交付金(財政支援) ・新規産業立地事業費助成(財政支援) 等	4.3	・大規模で長期的な事業が、着実に実施されている。様々な分野を対象に、地域の特性に合わせた多面的な取り組みが行われている。進捗状況も十分である。 ・今後新型コロナウイルスによって制限された諸活動・事業などへの影響を懸念。本特区で進めてきた防災・減災に関する取り組み、そして産業振興、施設の利用促進など、安全対策に努めたうえで本特区の特性を生かした事業継続をすすめてほしい。 ・新規の住宅開発や工場移転が進捗する一方で、既存住民や産業も巻き込んだ取り組みや空き家・遊休地となるエリアでのより一層の対応を期待したい。

総合特別区域評価・調査検討会における評価結果の概要(令和元年度)

2. 分野別状況(2)地域活性化総合特区 ⑥まちづくり等分野 (2/3)

	総合評価 (IとIIとIIIを1:1:2の割合で計算)	I	II	III	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
		目標に向けた取組の進捗	支援措置の活用と地域独自の取組の状況	取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	
柏の葉キャンパス「公民学連携による自律した都市経営」特区 (千葉県柏市)	4.1	4.7 進捗度 ・各主体の参画による活動の活性化 122% ・新ビジネス創造と地域経済の活性化 102% ・AEMSを活用した環境配慮型都市の確立 250% ・先進的・包括的健康・介護サービス体制の構築 77% ・虚弱予防活動の展開 111%	3.0 規制の特例等 ・訪問リハビリテーション事業 所整備推進事業 ・歯科衛生士等 居宅療養管理指導推進事業 等 地域独自の取組 ・事業推進に向けたプロジェクト 連携会議の開催 等	4.3	<p>・長期的な視点が確保されている点が評価できる。</p> <p>・「まちづくり」分野では順調な進捗がみられる。特に公民学連携の成果が蓄積され、スマートシティモデル事業へと発展しており、今後のまちづくりの新たな展開も期待。</p> <p>・数値目標(2)「柏市内ベンチャー企業の支援件数」は堅調に積み重ねられている一方で、これらのベンチャーのその後の経営状況や事業継続の状況などもぜひ追跡していただきたい。</p> <p>・住民主体の活動に関しては堅調に維持できている一方で、ライフ分野においてやや取組状況が停滞している印象がある。加えて、特区として活用できる支援措置については活用されていない状況。</p> <p>・新型コロナウイルスの影響が懸念され、新たな状況に合わせた目標や活動の見直しが必要。</p>

総合特別区域評価・調査検討会における評価結果の概要(令和元年度)

2. 分野別状況(2)地域活性化総合特区 ⑥まちづくり等分野 (3/3)

	総合評価 (ⅠとⅡとⅢを1:1:2の割合で計算)	Ⅰ	Ⅱ	Ⅲ	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
		目標に向けた取組の進捗	支援措置の活用と地域独自の取組の状況	取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	
持続可能な中山間地域を目指す自立的地域コミュニティ創造特区 (新潟県長岡市)	3.9	3.9 進捗度 ・住民基本台帳人口 -272% ・市政への満足度 (バス・電車など公共交通機関) 《定性的評価》 ・各地域で民間の路線バスが運行されていないエリアにおいて、民間事業者でも行政でもない『自立経営型NPO法人』が行う生活交通事業により運行サービスが受けられる市民の割合 100%	3.7 規制の特例措置 ・生活交通事業(自家用マイクロバス有償貸渡) ・過疎地有償運送の旅客の範囲の緩和 地域独自の取組 ・公共交通等確保維持事業(財政支援) ・山の暮らし再生事業(財政支援) ・長岡市中山間地域自立促進協議会活動支援先進地視察(その他)	4	<p>・各地区とも人口減少傾向の歯止めに関しては、厳しい状況が否めない。人口に関しては急増させることは困難であるため、今後も緩やかな減少傾向にしてゆく努力とともに、外部の協力を得て地域振興を果たしてゆくことが期待される。</p> <p>・人口減少傾向が加速している地区もある中、生活交通サービスを継続している点を高く評価する。</p> <p>・コミュニティ交通の面では、地域内で協議され、限られたリソースのなかで対応しているであろうが減便傾向が気にかかる。今後も、住民の利便性の確保と利用促進に努める必要がある。</p> <p>・評価指標(2-ア)については、該当年度のアンケート結果がないため、現在のサービス内容の満足度を判断できないが、満足度向上よりも事業継続体制の構築がまずは重要。</p> <p>・バス便が大幅に減少した地域もみられ、さらに新型コロナウイルスの影響で、視察やグリーンツーリズム等の交流人口増加が難しくなる可能性がある。そのような状況下でも持続可能なサービス体制の構築に向けて検討を続けていただきたい。</p> <p>・評価指標(3)は、availability(運行サービスの可用性)を指標としているが、市民の運行サービスの利用実績と関連付ける必要がある。NPOとの連携が奏功している点が評価できる。</p>