

7市ヒアリング調査及び37市町アンケート調査の結果概要（平成29年度）

（1）7市ヒアリング調査

北陸管内の7市においてこれまで実施された地方都市再生に向けた取り組みには、効果的な事例も多く、そのノウハウ等を共有することは、他の自治体においても有益である。そこで、7市のまちなか区域（S45DID）において実施されてきた「居住」「交通」「賑わい（商業・観光）」に関する取り組み、主な効果と効果が得られた要因、また、事業プロセスの各段階における課題と対策等についてヒアリング調査を実施した。

①調査対象

新潟市、長岡市、上越市、富山市、高岡市、金沢市、小松市の7市

②調査内容

●取り組みの概要

- ・取り組みのきっかけや背景
- ・活用した制度・その他に活用を検討した制度
- ・当初想定した取り組みからの変更点について 等

●取り組みによる効果

- ・定量的な効果（直接・間接）＋効果が得られた要因
- ・定性的な効果（感覚的な効果も含む）＋効果が得られた要因

●課題と対応、今後の展望

- ・事業プロセスの各段階における課題と対策
- ・取り組みの実施に当たっての工夫点・留意点
- ・今後の展望 等

（2）37市町アンケート調査

S45DID が存する管内の37市町に対して、7市において実施されてきた効果的な取り組みに対する活用意向の有無等についてアンケート調査を実施した。

①調査対象

S45DID が存する管内の37市町

新潟県・・・新潟市、長岡市、上越市、三条市、新発田市、柏崎市、小千谷市、加茂市、十日町市、見附市、村上市、燕市、糸魚川市、妙高市、五泉市、阿賀野市、魚沼市、南魚沼市、胎内市、佐渡市

富山県・・・富山市、高岡市、射水市、魚津市、氷見市、滑川市、黒部市、小矢部市、上市町、南砺市

石川県・・・金沢市、小松市、白山市、七尾市、輪島市、加賀市、羽咋市

②調査内容

- まちなか区域における地方都市再生に向けた「居住」「交通」「賑わい（商業・観光）」に関する取り組み（制度・事業）に対する各市町の活用意向
- 各市町のまちなか区域において、これまでに実施した、もしくは、実施に向けて具体的に検討している「居住」「交通」「賑わい（商業・観光）」に関する取り組みなど（7市を除く30市町）

(1) 7市ヒアリング調査

■取り組みごとに得られた効果やその要因及び事業プロセスの各段階における課題と対応事例（7市まとめ）

主分野：【居住】

地方再生に向けた取り組み概要	活用制度 (ハ：ハード事業、ソ：ソフト事業)	主な効果（○直接効果、●間接効果）									効果が得られた要因		
		定住人口の維持・増加	まちなかの賑わい創出、魅力の向上	良好な居住環境や交通環境の形成	都市の防災性の向上	多様な住まいの供給	都市型雇用の創出	良好なまちなみの保全・創出	空き家・空き地化の抑制	若年層のまちなかへの来街機会の創出		多様な選択肢の付与、職人の育成	
老朽化ビルや低未利用地の高度利用	⇒ ハ	・社会資本整備総合交付金 (市街地再開発事業、都市再生整備事業、暮らし・にぎわい再生事業、地域住宅計画等)	○	●	○	●		○					住宅の供給 賑わい拠点施設の誘致 都市計画道路との一体整備 建物の共同化
		・優良建築物等整備事業	○	●	○			○					住宅の供給 賑わい拠点施設の誘致 建物の共同化
密集市街地の改善	⇒ ハ	・住宅市街地総合整備事業			○	●							移転先の地区内での確保 防災道路の整備
住宅取得支援 (戸建・共同住宅の新築・購入、中古改修等)	⇒ ソ	【市単独】	○	●	○				●	○		●	多様な選択肢によるニーズへの対応 まちづくりの総合的観点からの手厚い支援
		・公的賃貸住宅家賃対策調整補助金	○	●									高齢者が安心して暮らせる環境づくり
		・社会資本整備総合交付金（都市再生整備事業、地域住宅計画）	○					○					多様な選択肢によるニーズへの対応
まちなみ景観の整備	⇒ ソ	・社会資本整備総合交付金（都市再生整備事業、地域住宅計画）	○	●				○					地域の魅力向上
子育てや福祉施設の整備	⇒ ハ	【事業者単独】	○	●									居住系福祉施設の整備
	⇒ ソ	・子ども・子育て支援交付金								○			子育て支援施設の整備

各事業プロセスの各段階における課題と対応事例	
課題の具体的な内容	課題解決に向けた対応
<p>①施策立案・予算化段階 ②実施段階 ③事後・検証段階</p>	
<p>①厳しい経済状況により、高層マンションの需要が見込めない ①地元住民の合意形成に時間を要した ①類似制度が多岐にわたる</p>	<p>⇒身の丈にあった規模に縮小 ⇒用地買収を先行し、周りから固めた ⇒市施行とすることで、余裕を持ったスケジュールを組み、対応 ⇒計画作成の煩雑さや補助金額により制度の採用・不採用を決定</p>
<p>①住民主導による事業実施としたい ①厳しい経済状況により、高層マンションの需要が見込めない ①既存不適格マンションの建て替え ③厳しい経済状況や公共施設の入居困難のため、テナント未定のまま完成</p>	<p>⇒事業のメリットデメリットを考慮し、地元で選択 ⇒身の丈にあった規模に縮小 ⇒隣地取得と総合設計制度の活用による緩和 ⇒経済状況の好転や地域のポテンシャル向上によりテナント入居</p>
<p>①密集市街地では土地の増進が見込めないため減歩が困難</p>	<p>⇒行政が土地を先行取得し、区画整序することで減歩率を低減</p>
<p>①予算の確保が困難 ②社会情勢に合わせてメニューや加算制度を加えたことにより内容が複雑化 ③想定した効果が得られない事業や社会情勢の変化で新たなニーズへの対応が困難 ③伝建地区や県の定住促進モデル地区の指定 ③個人財産取得に対する公的支援の金額が大きすぎるとの指摘</p>	<p>⇒定住だけでなく景観向上や職人育成に資する総合的な取組として展開 ⇒制度の再整理・体系化 ⇒実績や社会情勢を踏まえ制度を見直し ⇒区域、要件等の見直しを実施 ⇒定住だけでなく景観向上や職人育成に資する総合的な取組として展開</p>
<p>③空き店舗対策などは耐震化がネックになって実績がない</p>	<p>⇒実績の有無に関わらず、補助事業の選択肢の幅を広く持つことが重要</p>
<p>②施設運営事業のスタッフ不足 ③利用者数の伸び悩み</p>	<p>⇒非常勤スタッフの募集と賃金値上げの交渉による人材確保 ⇒施設の充実等、サービスの向上</p>

主分野：【交通】

地方再生に向けた取り組み概要	活用制度 (ハ：ハード事業、ソ：ソフト事業)	主な効果 (○直接効果、●間接効果)											効果が得られた要因		
		アクセス性の向上、交通の円滑化	安全性・回遊性の向上	利便性やバス待ち環境の向上	移動のわかりやすさの向上	公共交通の利用促進	移動手段の確保(学生、高齢者など)	二次交通の充実	歩行者・自転車通行量の増加	利用者の増加	まちなかの賑わい創出	駅前空間等の活用による交流の促進		(高齢者の)外出機会の創出	その他
⇒ 鉄軌道・BRT整備、駅前広場・自由通路等整備	ハ	○		○	○					○	○	●	●		利用者の多くが高齢者 観光客の増加 駅前広場一体利用 イベントの開催
	ハ									○	●		●	南北接続乗換効果 隣接地でのイベント	
	ハ									○	●		●	南北接続乗換効果	
	ソ	○													
⇒ 道路・歩道整備	ハ	○		○										修景道路整備 周辺施設への利便性向上、 アクセス性の向上	
⇒ 公共レンタサイクル整備	ハ		●				○								
⇒ 自転車駐車場整備	ハ			○					○		●				
	ソ			○							●			長岡まつりの交通対策	
⇒ 案内サイン・システム整備	ハ		●	○										記号化による情報提供 まちなかの回遊性向上	
⇒ バスロケーションシステム拡充	ハ			○										設置位置や要点を絞った情報提供	
	ソ			○										長岡まつりの交通対策	
⇒ バス運行(補助)、バス路線再編	ソ	○	○							○			●	○	
	ソ					●	○			○					
	ソ			○			○			○					高校が一定地区に集約
⇒ ICカード導入	ソ			○						○					

各事業プロセスの各段階における課題と対応事例	
課題の具体的な内容 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> ①施策立案・予算化段階 ②実施段階 ③事後・検証段階 </div>	課題解決に向けた対応
①乗り換え抵抗がある ①新幹線開業と同時の在来線高架化ができず、歩行者動線がわかりにくい ③駅前広場でイベントを開催 ③駅周辺地区のさらなる賑わい創出	⇒待合環境、運賃、結節ポイントにおける充実した施設整備 ⇒わかりやすい案内等による歩行者誘導 ⇒市が中心となって自主事業を実施 ⇒駅東地区（整備中）や民間投資促進等による相乗効果
①高額な投資のため、市民の合意形成が不可欠 ①鉄道による南北分断、ボトルネック渋滞の発生、低未利用地等	⇒きめ細かなタウンミーティングの開催等で将来への投資として期待感を醸成 ⇒既存インフラ活用による初期投資の低減 ⇒新幹線開業を契機とした駅周辺整備
③周辺施設までのアクセスがわかりにくい	⇒歩車共存道路が文化施設の回遊性を向上
①複数の交通事業者の調整が難航 ①サイン設置に対する土地所有者の許可	⇒特になし（こまめに事業者の意見を聞く） ⇒特になし
①複数の交通事業者の調整が難航	⇒特になし（こまめに事業者の意見を聞く）
②路線の再編による乗り換えの増加 ③ニーズに合わせてパターンダイヤを崩したが、利用者にわかりにくくなった ③赤字補てんによる事業者の運営圧迫	⇒バス待ち環境の充実による利便性・快適性の向上 ⇒パターンダイヤへ戻す検討中 ⇒特になし
①財源の確保 ③公共交通で網羅するエリア等の設定	⇒オムニバスタウンの補助メニュー（1/2の補助）を活用して実証実験 ⇒導入後も、市や地元組織が利用者アンケート等を実施し、改善を図る
②初めての利用者には使いにくい	⇒情報インフラやハード整備を実施予定
③財源の確保 ③ICカードのデータを有効に活用	⇒オムニバスタウンの指定を受け国から1/3の補助 ⇒特になし

主分野：【賑わい】

地方再生に向けた取り組み概要	活用制度 (ハ：ハード事業、ソ：ソフト事業)	主な効果 (○直接効果、●間接効果)										効果が得られた要因			
		まちなかの賑わい創出	多様な機能の集積・充実	多様な世代の活動や交流の促進	夜間・まちなみ景観の形成	地価上昇や開発機運の高まり	市民協働の推進	空き家・空き店舗の抑制	文化やスポーツの振興	歩行者・自転車量の増加	施設・イベント来場者数の増加		その他		
拠点施設整備 (商業、交流、教育、子育て、福祉)	⇒ ハ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画、市街地再開発事業、地域住宅計画、暮らし・にぎわい再生事業) 戦略的中心市街地商業等活性化事業 	○	○	○		●	●			●	○	●	魅力的な空間構成 まちなかの百貨店を維持 賑わいの核施設の誘致 交通結節点としての利便性向上 (広場やバスベイ・レンタサイクルのポート等の整備、駐車場無料サービス) 周辺への波及を見越した計画づくり	
		街なみ環境整備事業	○						○				○		
広場整備	⇒ ハ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画) 	○		●								●	全天候型の広場と民間ノウハウを活用した管理運営	
駐車場・トイレ整備	⇒ ハ	【市単独】	●			●						●	○		
ライトアップ	⇒ ハ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備総合交付金 (都市再生整備計画) 	●			●					○			ひとつの観光スポットを形成	
まちなみ景観の整備	⇒ ソ	<ul style="list-style-type: none"> 国宝重要文化財等保存整備等事業 	●			●						●			
イベント開催支援	⇒ ソ	<ul style="list-style-type: none"> 社会資本整備総合交付金 (暮らし・にぎわい再生事業) 戦略的中心市街地商業等活性化事業 	○		●						○				
		【市単独】	○		●			●			○	○	○	●	若い女性の利用増 有名人による話題づくり
		<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地活性化事業 	○		●										
コンベンション誘致	⇒ ソ	【市単独】	●		●							○			
開業支援	⇒ ソ	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地活性化ソフト事業 	○							○					
外出支援	⇒ ソ	【市単独】											○		

各事業プロセスの各段階における課題と対応事例	
課題の具体的な内容 <ul style="list-style-type: none"> ① 施策立案・予算化段階 ② 実施段階 ③ 事後・検証段階 	課題解決に向けた対応
<ul style="list-style-type: none"> ① まちなかへの集中投資に対する市民感情 ① 国費や県費としてどれだけ補助されるかが制度選択の判断要因。予算の確保が困難 ① 地元が都市開発資金により保留床を所有 ① 周辺を含めた賑わい再生が必要 ① 事業費や保留床の処分等から開発前の規模での再開発が困難 ③ 県補助がない場合、財政的負担が非常に大きい ③ これまでの公共投資先行から、どうやって民間投資へつなげていくか ③ 管理組合、テナント会、地権者の会など組織が多く一体感が無い ③ 駅周辺地区のさらなる賑わい創出 ③ 持続的な運営のためのテナントリーシング 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 民間活力の活用促進による活性化を図る ⇒ 社会資本整備事業（暮らにぎ）と経産省等の補助も組み合わせて予算を確保 ⇒ 地元熱意が重要であり、支援、相談、事例紹介とともに権利者協議説明を実施 ⇒ 事業に先立ち、地区全体の計画を作り、全体の賑わい再生を計画段階から検討 ⇒ 減築型の再開発や経産省等の補助も組み合わせて予算を確保 ⇒ 今後の再開発事業では、国費を7割、5割と設定して資金計画を作成 ⇒ ソフト面では、民間の強い需要が生まれるまで市として先行投資して対応 ⇒ エリアマネジメントの促進 ⇒ 公共事業の一体的整備や民間投資促進等による相乗効果 ⇒ 集客できるテナントを呼び、魅力あるイベントを行うよう管理会社が努力
<ul style="list-style-type: none"> ③ 自主事業を無くし、民間利用を主体としたい 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 使用料収益では赤字の状況であり、民間事業の比率を高め収益を確保
<ul style="list-style-type: none"> ① 補助事業のスケジュールに間に合わない ③ 再整備のための財源確保 ② 冬季の夜は寒いがどう人を呼び込むか 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 市の単独事業として整備 ⇒ 今後検討 ⇒ 検討中
<ul style="list-style-type: none"> ① 住宅地から観光地への懸念 ② 建築行為制限が多く、事業が進まない ③ 文化庁補助は1年以上前から協議が必要 ③ イベントで商店街にお金が落ちない 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 観光客の受け皿を増やしたいと意向変化 ⇒ 1軒の修理で、周辺へ波及効果あり ⇒ 前年度からしっかり計画を立案 ⇒ イベントを通じて定常的な顧客が付くような商店街の努力が必要
<ul style="list-style-type: none"> ① 準備やマネジメント団体の確保 ③ 将来的な管理運営 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 初年度は試行期間として市がマネジメント ⇒ 指定管理者制度の導入（現在条例を作成中）
<ul style="list-style-type: none"> ③ イベントの継続性 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 市が中心となって自主事業を実施している
<ul style="list-style-type: none"> ① 新幹線開業による出店強化 ③ 補助対象はオーナーのみ ③ ICカード導入により保有者が減少 	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ 重点区域内は重点補助、駅周辺などは民間投資と役割分担 ⇒ 補助対象要件の見直しを検討（仲業者への補助） ⇒ 別事業の利用者移動実態調査（GPS端末）を活用し、サービス改善を図る

(2) 37市町アンケート調査

■まちなか区域において、効果が高いと考えられる取り組み（主分野ごと）

主分野：【居住】



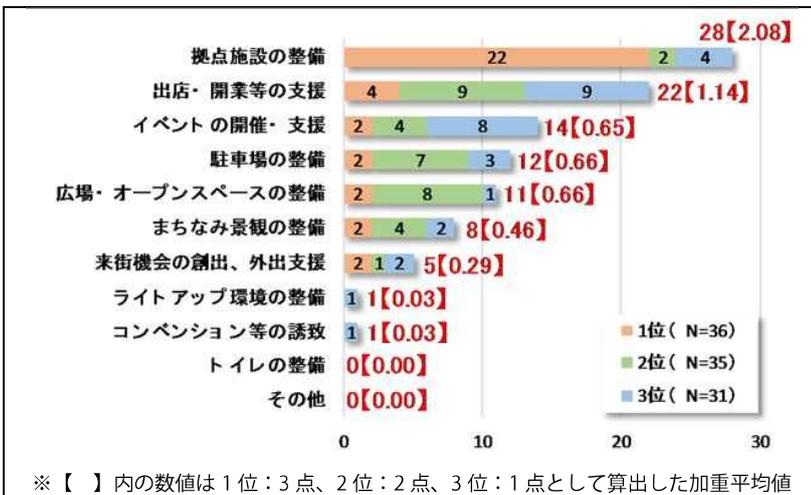
・効果的な取り組みについては、回答数では「空き家対策」が最も多く23件（22%）、次いで「住宅取得支援」、「住宅改修支援」がそれぞれ20件（19%）となっており、個別住宅に対するソフト面での対策を重視している。また、加重平均では「住宅取得支援」が1.38 点（1位が13件）最も優先度が高くなっている。

主分野：【交通】



・効果的な取り組みについては、回答数では「道路・歩道の整備」が最も多く20件（20%）、次いで「バス路線の再編」が18件（18%）「駅前広場・自由通路等の整備」が15件（15%）となっており、ハード対策とソフト対策の両面を重視している（加重平均も同様の順位）。

主分野：【賑わい】



・効果的な取り組みについては、回答数では「拠点施設の整備」が最も多く28件（27%）、次いで「出店・開業等の支援」が22件（22%）、「イベントの開催・支援」が14件（14%）となっており、ハード対策とソフト対策の両面を重視している（加重平均も同様の順位）。