

東京大学大学院新領域創成科学研究科  
社会文化環境学専攻

2016 年度  
修 士 論 文

拠点施設集約化における  
プロセスとプランニングに関する研究

The Process and Planning Method  
in Consolidation of Base Facilities

2017 年 1 月 23 日提出  
指導教員 出口 敦 教授

大 鶴 啓 介  
Otsuru, Keisuke



# 拠点施設集約化におけるプロセスとプランニングに関する研究

## —目次—

### 第1章 序論

1.1 研究の背景	7
1.2 研究の目的	8
1.3 研究対象と本研究における各用語の定義	8
1.3.1 研究対象と「拠点施設」の定義	
1.3.2 「拠点」の定義	
1.3.3 「拠点性」の定義	
1.3.4 「DFD（拠点施設集中地区）」の定義	
1.4 研究の構成と手法	11
1.5 研究の位置づけ	12
1.5.1 コンパクトシティの概念と目的	
1.5.2 既往研究	

### 第2章 拠点施設に関する法制度や拠点施設立地の変遷

2.1 拠点施設配置に関する法制度及び事業	19
2.1.1 大規模小売店舗立地法の変遷と概要	
2.1.2 改正中心市街地活性化法の変遷と概要	
2.1.3 改正都市計画法の変遷と概要	
2.1.4 企業立地促進法の概要	
2.1.5 都市の低炭素化の促進に関する法律の概要	
2.1.6 改正地域公共交通活性化再生法の概要	
2.1.7 公共施設等総合管理計画	
2.1.8 都市再生特別措置法の一部の改正の概要	
2.1.9 まちづくりのための公的不動産有効活用ガイドラインの概要	
2.2 全国的にみた拠点施設立地・移転の傾向	30
2.2.1 全国における公共公益施設の立地状況・移転状況	
2.2.2 公共施設の1995年～2005年における立地・移転状況	
2.2.3 拠点施設の立地状況と中心市街地における賑わいとの関係	
2.3 法制度や立地の変遷からみた時代ごとの特徴	33

2.3.1	都市機能配置期（1868~1955）	
2.3.2	都市機能拡散初動期（1956~1973）	
2.3.3	都市機能拡散全盛期（1974~1998）	
2.3.4	都市機能集約初動期（1998~2006）	
2.3.5	都市機能集約関連法制度整備期（2006~2014）	
2.3.6	都市機能集約転換期（2014~）	
2.4	小結	35

### 3章 都市の拠点性と拠点施設立地形態

3.1	研究対象都市の選定	41
3.2	研究対象分析手法	42
3.3	都市の拠点度における評価指標構築	43
3.3.1	評価指標に使用する項目	
3.3.2	都市の拠点度における評価指標	
3.4	調査結果	47
3.5	中心駅と拠点施設立地の関係からの類型とそれぞれの特徴と傾向	68
3.6	都市の拠点性における類型とそれぞれの特徴と傾向	70
3.6.1	拠点性評価指標による各都市の特徴	
3.6.2	選定都市における拠点性の類型化と類型別特徴	
3.7	拠点施設立地特性が拠点性に与える影響と類型別の課題	77
3.8	小結	79

### 第4章 拠点施設のまちなか移転・集約の実態と課題

4.1	事例調査対象事例選定	85
4.2	ケースⅠ 大分県立美術館 OPAM の特徴とプランニング	86
4.2.1	大分市の概要	
4.2.2	大分市の郊外化背景と拠点施設立地変遷	
4.2.3	県立美術館 OPAM の概要	
4.2.4	県立美術館 OPAM の集約プロセス	
4.2.5	県立美術館 OPAM の集約におけるプランニング	
4.2.6	県立美術館 OPAM が周囲に与えた影響	
4.3	ケースⅡ エリアなかいちの特徴とプランニング	102



4.3.1	秋田市の概要	
4.3.2	秋田市の拠点計画の変遷	
4.3.3	エリアなかいちの概要	
4.3.4	エリアなかいちの集約プロセス	
4.3.5	エリアなかいちの集約におけるプランニング	
4.2.6	エリアなかいちが周囲に与えた影響	
4.4	ケースⅢ いわて県民情報交流センター(アイーナ)の特徴とプランニング	111
4.4.1	盛岡市の概要と拠点計画の変遷	
4.4.2	いわて県民情報交流センター(アイーナ)の概要	
4.4.3	アイーナにおける集約プロセス	
4.4.4	盛岡駅西口区画整理事業におけるプランニング	
4.4.5	アイーナが周囲に与えた影響	
4.5	小結	117

## 第5章 結論

5.1	ケーススタディの比較	123
5.2	各章の成果	124
5.3	総括	125

謝辞



# 第1章 序論

---

## 1.1 研究の背景

## 1.2 研究の目的

## 1.3 研究対象と本研究における各用語の定義

### 1.3.1 研究対象と「拠点施設」の定義

### 1.3.2 「拠点」の定義

### 1.3.3 「拠点性」の定義

### 1.3.4 「DFD（拠点施設集中地区）」の定義

## 1.4 研究の構成と手法

## 1.5 研究の位置づけ

### 1.5.1 コンパクトシティの概念と目的

### 1.5.2 既往研究

## 1.1 研究の背景

元来中心市街地にあった多くの拠点施設（集客力のある大規模な医療施設、教育施設、文化施設、行政施設等）はモータリゼーションおよび住宅地のスプロールに伴い、より安価でまとまった広い土地を求めて郊外に移転してきたが、近年は当該施設の老朽化による建替えの際、全国的な都市機能集約化の動きに合わせて、再びまちなかへ移転しようとする動きが見られるようになった。そもそも都市の拠点とは当たり前ではあるが拠点性、すなわち都市機能（商業、交通、事業所、拠点施設）の集積が高く、求心力、集客力がある都市の核でなければならない。したがって本来であれば種々様々な都市機能が高密度に配置されており、多数の人が多様な目的で往来することが望ましい。しかし、高度経済成長期に爆発的に人口が増加したことにより住宅地が無秩序に拡大し、それに伴い、各種施設も中心市街地の外にスプロールすることによって、都市の拠点は拠点であるのにも関わらず、拠点施設を郊外に新設、移転することで拠点性を喪失させ、中心市街地の求心力を弱体化させる配置をしてきた経緯<sup>1)</sup>がある。

しかし2000年代に入り、人口減少によって生じた、人口密度の低下による都市インフラ整備コストの増加、高齢化率の上昇による交通弱者の増加、都市サービス、都市経営の持続性の低下を懸念し、多くの自治体はコンパクトな都市づくりを長期総合計画や都市マスタープランに位置付けた。そして、2006年には「改正中心市街地活性化法」「改正都市計画法」の制定により商業施設や都市機能の中心市街地への誘導、大規模集客施設の立地を制限した。また2007年に国土交通省は集約型都市構造を社会資本整備審議会「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか(第二次答申)」の中で示しており、コンパクトシティの観点から都市機能を交通結節点の周囲に集約する拠点的市街地の形成を推進していく方針を明示した。さらに2013年に「コンパクトシティ形成支援事業」が行われ、2014年には都市再生特別措置法の一部が改正したことにより、「立地適正化計画」としてコンパクトシティ推進、都市の拠点性を高めるため都市機能を集積させるべきエリアに「都市機能誘導区域」、そしてその周りに居住を推進する「居住誘導区域」としてエリアで各自治体が指定することができるようになった。ただし、現段階ではそうした計画の策定は2016年12月現在4つの自治体にとどまっており、285の自治体が作成段階である。また今後その取り組みをしていく自治体はこれから増加していくことが予想される。

それにも関わらず、都市機能を集約することによりどのような影響を都市に与えるのが検討されておらず、且つ何をどのくらいまちなか移転進めていくべきかという議論が深くなされていない。また都市機能を集約化する際のプロセスや都市デザイン手法の実態と課題があきらかになっていない状況下で、計画策定が進められている。

## 1.2 研究の目的

---

そこで本研究は、全国の主要都市における拠点施設立地や変遷等、都市の拠点性から都市を類型化し、類型化ごとの特徴・課題を明らかにし、これからの拠点施設集約計画に資する示唆を得ることを目的とする。また拠点施設が都市の中でどのように位置づけられてきたかを把握した上で、それらが都市にどのような影響を与えてきたかを分析するとともに、今後の拠点施設のまちなか集約を進める際の課題を提示し、解決策を提案する。具体的には、以下の3点の調査・分析を行う。

- (1) 拠点施設の立地的変遷やそれに対応した法制度の変遷等を整理し、時代ごとの拠点施設の立地的特徴や役割と近年の動向を整理・把握する。(2章)
- (2) 拠点施設を立地特性の観点から類型化を行い、都市がどの程度集約されているのかの指標を構築し、各都市のコンパクト性を把握することで、各類型やコンパクト性における都市の集約する際の方針と課題を明らかにする。
- (3) 各類型で得られた課題を解決するための示唆を得ることができまちなか集約事業に着目し、事業を推進した主要団体へのヒアリング、文献調査を通して、拠点施設の空間構成や機能、拠点施設のまちなか集約によって都市にどのような影響があったのかを詳細に分析を行い、拠点施設におけるまちなか集約の実態と課題を明らかにする。

## 1.3 研究対象と本研究における各用語の定義

---

### 1.3.1 研究対象と「拠点施設」の定義

本研究では、都市における都市機能を担う拠点施設を研究対象とする。なお、本研究における「拠点施設」を集客力があり、公共公益な都市機能を担う『「総合病院(200床以上)」、「教育施設(総合・単科大学、専門学校)」、「県立・市立図書館」、「文化施設(県立・市立美術館、博物館、博物館総統施設、科学館、ホール、動物園、水族館等)」、「行政機能(市役所・県庁)』を拠点施設として定義する。(表1.1) 拠点施設は後述の立地適正化計画の中で位置づけられている都市機能立地支援事業によって中心拠点区域での誘導施設として扱われており、今後都市機能誘導区域に指定されたエリアに移転していくことが考えられる。

表 1.1 本研究該当拠点施設

本研究での拠点施設に該当する施設	
医療施設	総合病院（200床以上）
文化機能	県市立図書館、美術館、博物館、博物館相当施設、科学館、ホール等
教育機能	総合・単科大学、専門学校
行政機能	市役所・県庁

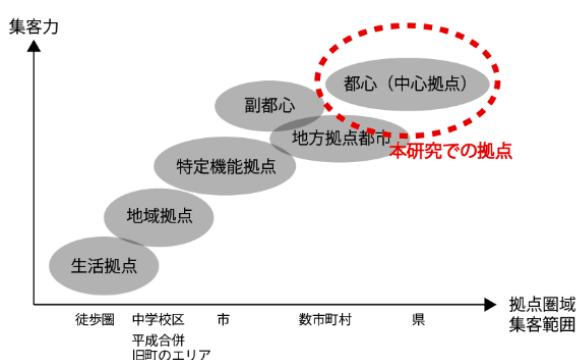
### 1.3.2 「拠点」の定義

本研究で使用する「拠点（地区）」という用語は、地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律（平成四年六月五日法律第七十六号）「第二条」を基に<sup>2)</sup> 解釈することにより「都市の中心地区等において業務、商業、教育、文化、交通等の都市的なサービス機能が単一または複合的に集積し、市民生活や生活活動を支えている地区（範囲は明確ではないが、徒歩圏内であれば望ましい）」と定義する。また本研究で扱う「拠点」は都市マスタープランで位置づけられている「都心」、「中心拠点」と同義で、拠点圏域は県や自治体程度であり、集客力が高いものと定義する。（表 1.2）（図 1.1）

表 1.2 拠点の都市マスの中での位置づけ<sup>3)</sup>

階層別 分類	公共施設	商業機能	公共交通	集客対象	居住階 級密度	商業業務 機能密度
都心	県庁、市役所、文化ホール、文化施設、総合病院、区役所、文化	百貨店、大型商業施設、商店街	鉄道駅、新幹線駅、バスターミナル	市内、市外	高	高
副都心	ホール、文化施設、スタジアム、ドーム球場、体育館、一般病院	大型商業施設、商店街	鉄道駅、バスターミナル	市内、市外	高	高
特定機能拠点	流通施設、広域交通施設、大学、研究機関、観光施設、スタジアム、ドーム球場	大型商業施設	鉄道駅、バス停	市内、市外	中・低	高・中・低
地域拠点	区役所支所、出張所、図書館、体育館、高校、大学、一般病院	商店街、スーパー、金融機関の支店	鉄道駅、バス停	行政区内、隣接学区	高・中	中・低
生活拠点	小・中学校、保育園、福祉施設、公民館、集会所、診療所、郵便局	商店街、スーパー、コンビニ、ATM	バス停	学区内	中・低	低

図 1.1 集客力と拠点圏域の関係性



### 1.3.3 「拠点性」の定義

「拠点性」という用語は、先ほどの「拠点」の定義を考慮すると、都市機能（商業施設、交通機能、業施設、拠点施設）の集積、居住環境整備を図るべき地区、発展性）の3つの要素に分解することができる。そこで「拠点性」を①人口集積度、②機能集積度、③アクセス性の3つの要素で構成されていると定義する。なお都市機能集積は今回拠点施設に焦点を当て、都市の拠点性を言及することとする。

拠点性は下の3つの要素で構成されている。

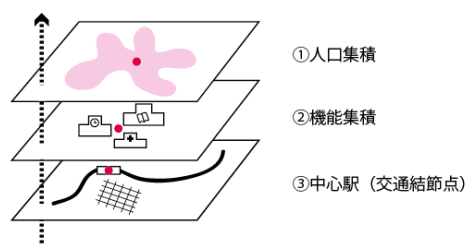


図 1.2 拠点性構成要素

### 1.3.4 「DFD（拠点施設集中地区）」の定義

総務省統計局によって設定されているD I D（人口集中地区）という地区がある。D I Dの設定基準は国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という。）を基礎単位として、1)原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有するこの地域を「人口集中地区」としている<sup>4)</sup>。

市街地の拠点性や市街地にある拠点施設のコンパクト性を測る必要があり、それらを測る指標が存在しなかった。そこで、本研究では新たに「拠点施設集中地区（以下DFD）」を設定し、設定基準は基盤地図情報の500mメッシュを基本単位区とし、1)原則として拠点施設密度が1平方キロメートル当たり4つ以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)該当地域と隣接した地域との拠点施設数の合計が3つ以上を有する地域またその地域に連坦した地域を「DFD」とした。(図1.3)に拠点施設調査図と基盤地図情報の500mメッシュの重ね合わせたイメージ図を、(図1.4)にDFDの該当地域例を示す。



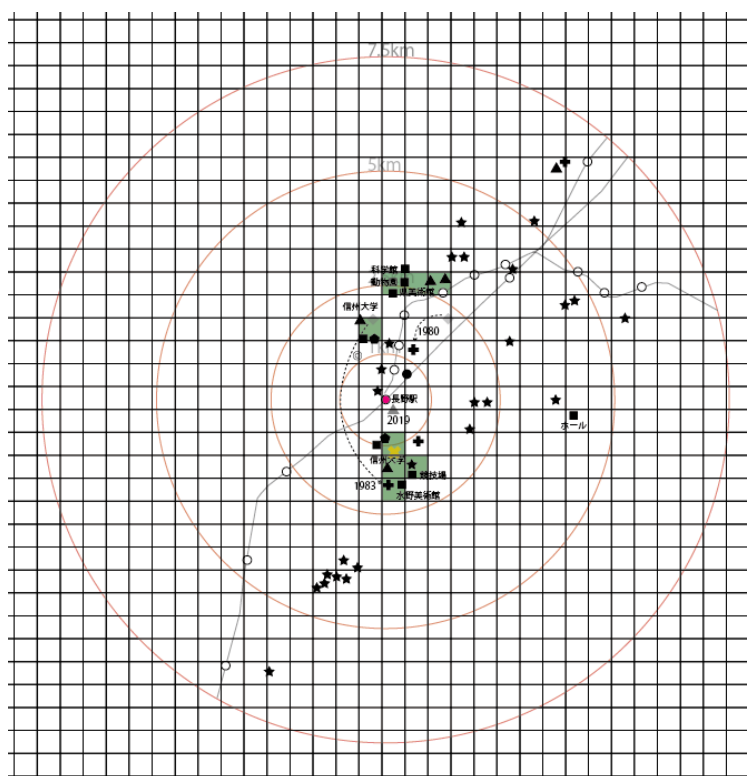


図 1.3 拠点施設調査図と基盤地図情報の 500mメッシュの重ね合わせ

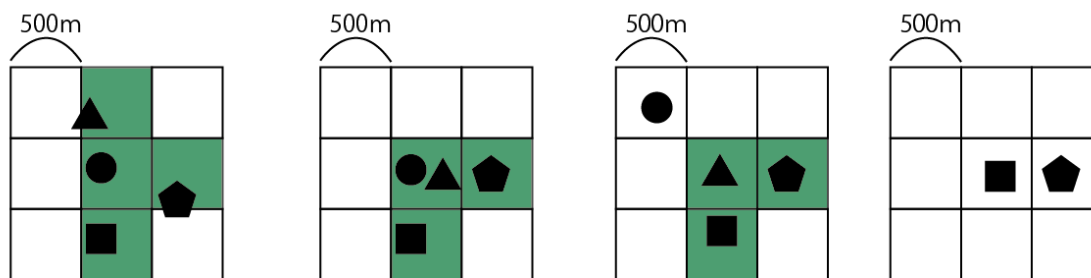


図 1.4 DFD該当地域例

#### 1.4 研究の構成と手法

本研究は全5章で構成される。(図 1.5)

第1章では研究の背景、目的、既往研究のレビューから本研究の位置づけをし、それに基づいた研究の意義を述べるとともに、本研究で使用する各用語の定義を行う。

第2章では、既往論文や文献調査を基に拠点施設立地や大規模商業施設の立地等都市の

拠点性に関わる法律や制度、事業、そしてそれらの変遷を整理し、それらを時代ごとの特徴としてまとめることで、今までの拠点施設立地や都市の拠点性の変遷を把握する。

第3章では、選定都市20都市の調査、調査分析を行う。具体的には、調査結果をもとに拠点施設の立地特性、都市の拠点性の2つの観点から類型化を行う。その2つの類型結果からクロス集計を行い、集計ごとの特徴と課題を挙げる。

第4章では、第3章で明らかになった集計ごとの特徴、課題からそれぞれケーススタディを行い、類型ごとの拠点施設移転の実態と課題を明らかにする。

第5章では、事例比較することで、移転プロセスや都市デザイン手法を体系化し、今後の拠点施設移転に関する示唆を記し、上記の研究で得られた知見と合わせて総括し、結論とする。

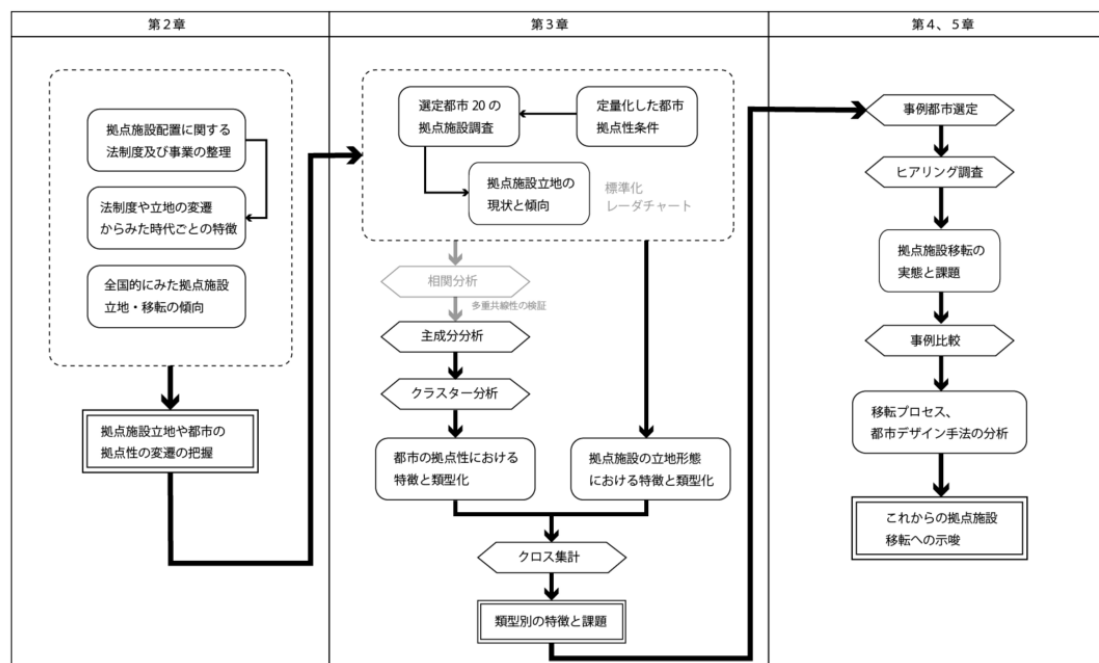


図 1.5 研究の構成図

## 1.5 研究の位置づけ

### 1.5.1 コンパクトシティの概念と目的

コンパクトシティの概念や目的については、様々なものが見受けられ、コンパクトシティに関する書籍についても、それぞれ概念、目的が異なる。コンパクトシティ政策は本研究の根幹部分と関係があるため、本研究におけるコンパクトシティの概念、目的について定義して

おく。なお、コンパクトシティの概念、目的は国土交通省が定義しているものとする。

以下国土交通省より抜粋<sup>5)</sup>

“例えば、黒田・田淵・中村（2008年）では、郊外の開発を抑制し、より集中した居住形態にすることで、周辺部の環境保全や都心の商業などの再活性化を図るとともに、道路などのハードな公共施設の整備費用や各種のソフトな自治体の行政サービス費用の節約を目的としているとされている。

一方、山崎・西野・岩上（2004）では、都市の構造分析手法を用いたコンパクトシティの検討により、我が国の都市のコンパクト化は、通勤通学等行動圏域の広さでなく、DID人口密度やDID人口の総人口に占める比率等の指標により測られる空間構造により定義されることが示されている。そこで、ここでは、これらを踏まえ、コンパクトシティの形成の概念と目的について、以下のように整理する。

市町村がコンパクトであることは、DID人口密度が高いことにより定義され、コンパクトシティの形成とは、市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高密度なまちを形成することである。”

今回の論文ではコンパクトシティの形成における各種機能の集約に着目し、各種都市機能のコンパクト性を調査するとともにコンパクトシティ形成の目的である中心部の商業の再活性化や、にぎわいの創出等が実際行われているのかを調査する。

コンパクトシティの形成は、機能の集約と人口の集積により、車ではなく徒歩で歩き回れる市街地の整備、中心部の商業などの再活性化や、道路などの公共施設の整備費用や各種の自治体の行政サービス費用の節約を図ることを目的としている。

## 1.5.2 既往研究

本研究に関する論文として、以下のものが挙げられる。

自治体によって設定された拠点が拠点性を有しているかについては、町丁目スケールでの詳細なデータ分析により、その集積実態を調査することで、自治体によっては拠点の設定数が多すぎることを明らかにしたもの<sup>6)</sup>がある。また拠点と都市構造の関係を扱った研究<sup>7)</sup>については、全国の中規模都市を対象にして、地域（生活）拠点の圏域や配置パターンを類型化することで、地域拠点は様々な階層パターンを持ち、駅や支所が拠点の中心として多く

位置づけられていることを明らかにしたものがある。公共交通と都市構造について扱った研究は<sup>8)</sup>、地方都市における公共交通のサービスレベルに関する分析を行うことで、沿線地域の人口集積や公共交通利用に影響を与えるサービスレベルの提案を行ったものがある。

また公共公益施設移転に関するものは、東北地方の公共公益施設の変遷や立地を調査し、それらが郊外移転することによる影響を明らかにしたもの<sup>9)</sup>、震災復興のための高台移転における取組と課題をまとめたもの<sup>10)</sup>、200床以上の病院の移転における立地ニーズと敷地選定プロセスの実態と課題を明らかにしたもの<sup>11)</sup>、即知的誘導区域の設定を通じた集客施設の立地コントロールの有用性が低いことを明らかにしたもの<sup>12)</sup>等がある。

しかし、都市の中心拠点における公共公益施設の立地の把握を試みたものや立地パターンの類型ごとにそれらのまちなか移転に焦点を当て研究されたものは見当たらない。

今まで、地価が安くまとまった土地を取得しやすい郊外への移転が主流だったのに対し、2014年に都市再生特別措置法が改正されたことにより、都市機能立地をインセンティブ付与により誘導する立地適正化計画制度を施行できるようになり、多くの自治体が作成過程であるため、老朽化により多くの公共公益施設が老朽化による更新を迫られている現在、これからまちなか移転が進んでいくことが予想される。立地適正化計画に関する研究としては、まだまだ取り組んでいる自治体が少ないため研究自体の蓄積は乏しい。

そこで本研究では、都市の中心拠点の大規模集客施設の立地を調査すると同時に、それらのまちなか移転の実態と課題を明らかにすることで、今後活発になるであろう拠点施設のまちなか集約化における示唆を与えることを目的としており、大変意義深い研究である。

---

## 第1章 参考文献

---

- 1) 浅野純一郎：地方都市中心市街地における大規模商業施設の閉店や郊外移転の実態とその後利用・跡地利用の方向性：北陸甲信越地方の地方自治体担当部局への調査から
- 2) 電子政府総合窓口 e-Gov：地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律, (<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H04/H04HO076.html>)
- 3) 竹田智哉：地方部の政令指定都市における集約拠点形成に関する研究,2015 に筆者加筆修正
- 4) 総務省統計局：「人口集中地区（DID）とは」より抜粋, (<http://www.stat.go.jp/data/chiri/1-1.htm>)
- 5) 内閣府：第3節コンパクトシティの形成へ向けて (<http://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr12/chr120303.html>)
- 6) 肥後洋平：「拠点へ集約」から「拠点を集約」へ，安易なコンパクトシティ政策導入に対する批判的検討，都市計画論文集 Vol. 49 (2014) No. 3, p. 921-926
- 7) 石原周太郎 他，地域拠点の役割と位置づけ方針に着目した都市構造のあり方に関する研究—都市計画マスタープランを策定している全国の中規模都市を対象として—，都市計画論文集 Vol.49, No 3, 2014年10月
- 8) 望月明彦：地方都市における公共交通整備と集約型都市構造形成に関する研究，京都大学大学院工学研究科都市社会工学専攻，博士論文
- 9) 東北産業活性化センター：「コンパクトなまちづくりの時代へ」，出版社,日本地域社会研究所（2006年）
- 10) 山中新太郎：高台移転計画における官学連携の取り組みとその課題 —石巻市雄勝町を対象として—日本大学,Vol. 2016 (2016) No. 137 p. 137
- 11) 洲永力：200床以上の病院の移転における立地ニーズと敷地選定プロセスの実態と課題- 改正まちづくり三法前後に移転した病院を対象に，都市計画論文集 Vol. 51 (2016) No. 3 都市計画論文集 p. 755-761
- 12) 中村匠平：都道府県における即地的誘導区域の設定を通じた大規模集客施設の立地コントロールに関する研究-福岡県と長崎県を事例として，都市計画論文集 Vol. 51 (2016) No. 2 都市計画論文集 p. 167-173



## 第2章 拠点施設に関する法制度や 拠点施設立地の変遷

---

## 2.1 拠点施設配置に関する法制度及び事業

- 2.1.1 大規模小売店舗立地法の変遷と概要
- 2.1.2 改正中心市街地活性化法の変遷と概要
- 2.1.3 改正都市計画法の変遷と概要
- 2.1.4 企業立地促進法の概要
- 2.1.5 都市の低炭素化の促進に関する法律の概要
- 2.1.6 改正地域公共交通活性化再生法の概要
- 2.1.7 公共施設等総合管理計画
- 2.1.8 都市再生特別措置法の一部の改正の概要
- 2.1.9 まちづくりのための公的不動産有効活用ガイドラインの概要

## 2.2 全国的にみた拠点施設立地・移転の傾向

- 2.2.1 全国における公共公益施設の立地状況・移転状況
- 2.2.2 公共施設の1995年～2005年における立地・移転状況
- 2.2.3 市役所、市立図書館、文化施設の立地状況と中心市街地における賑わいとの関係

## 2.3 法制度や立地の変遷からみた時代ごとの特徴

- 2.3.1 都市機能配置期（1868～1955）
- 2.3.2 都市機能拡散初動期（1956～1973）
- 2.3.3 都市機能拡散全盛期（1974～1998）
- 2.3.4 都市機能集約初動期（1998～2006）
- 2.3.5 都市機能集約関連法制度整備期（2006～2014）
- 2.3.6 都市機能集約転換期（2014～）

## 2.4 小結



この章では拠点施設配置やコンパクトシティ政策等に関する法制度や事業をそれぞれに焦点を当て整理すると同時にそれらの変遷を時代で区分することで、現在までどのようにしてコンパクトシティ政策が進められてきたのか、そしてその結果どのようなことが生じたのかを包括的に理解することで、今後どのようにコンパクトシティ政策を推進すべきか、またどのような事象が起こるのかの示唆を得ることを目的とする。

## 2.1 拠点施設配置に関する法制度及び事業

この節では拠点施設配置やコンパクトシティ政策等に関する法制度や事業をそれぞれに焦点を当て整理する。

### 2.1.1 大規模小売店舗立地法の変遷と概要

大規模小売店舗立地法のもとを辿ると戦前に制定された第一次百貨店法（1937年-1947年）にまで遡る。そして連合国軍総司令部（GHQ）により第一次百貨店法は廃止となったが、中小零細小売業者の保護を目的に再度第二次百貨店法（1956年-1973年）が制定された。旧百貨店法は、当時唯一の大型店であった百貨店の事業展開に際して、中小零細小売業者との調整および百貨店間での過当競争の抑制を目的に作られた法律であり、店舗面積1,500 m<sup>2</sup>（東京23区と政令指定都市では同3,000 m<sup>2</sup>）以上の建物を百貨店とみなし、その開業や支店および出張所の設置、増床ならびに出張販売に際して国の許可を必要とした。

しかし、総合スーパーは出店の仕組み上、旧百貨店法の適用対象から逃れることができたため、総合スーパーの出現により、1973年に第二次百貨店法を廃止し、それに代わる大型店の出店規制として翌1974年に大規模小売店舗法（以下大店法）が施行された。大店法は旧来の百貨店法に加え総合スーパーも同様に出店の規制をする法律である。しかし、店舗網の拡大をみざす流通業界による大店法撤廃の声の高まりやアメリカ合衆国連邦政府の外圧により、1991年に大店法は大幅に緩和されることになり、各地で大規模なショッピングセンターの進出が進むことになった。

そして2000年には、大店法は廃止され、大規模小売店舗立地法（以下大店立地法）が同2000年に制定された。大店立地法はこれまでの大規模商業施設の店舗規模の制限などを主目的とした百貨店法や大店法とは趣旨が全く異なり、大型店と地域社会との融和の促進を図ることを目的としており、出店規制に関してはほぼ審査を受けることなく、場所を問わず、大規模店舗が出店できるようになった。これにより、地方都市では幹線道路沿線に大規模ショッピングセンターが乱立し、中心市街地にある商店街や中小零細小売業者が閉店に追い込まれ、多くの中心市街地は求心力を失い、衰退していくこととなった。それらを契機に

法律の見直しが行われ、後述するが2006年に改正都市計画法等で大規模店舗の無秩序な立地の抑制が図られ、大店立地法では法律自体は改正しないが、指針の改定や関係業界団体への要請を行うなどの改善を行っている。<sup>1)</sup>

表 2.1 大規模小売店舗立地法の変遷<sup>1)</sup>

年	概要	詳細
1937年	第一次百貨店法施行	中小零細小売業者の保護を目的とし、大規模小売施設の出店や立地を規制。
1947年	第一次百貨店法廃止	GHQにより廃止され、以後大規模小売施設での低価格販売が盛んに行われる。
1956年	第二次百貨店法施行	中小小売業者の保護を目的とし、再度大規模小売施設の出店や立地を規制。
1973年	第二次百貨店法廃止	1960年代以降総合スーパーが出現し百貨店法が該当しないため事業展開に制約が生じる第二次百貨店法の適用対象から免れることができ事実上の自由出店であったため、総合スーパーにも該当する規制の枠組を百貨店法から改正する。
1974年	大店法施行	
1991年	大店法緩和	流通業界による大店法撤廃の声の高まりやアメリカ合衆国連邦政府の外圧により大幅に緩和され、各地で大規模なショッピングセンターの進出が進むことになった。
2000年	大店法廃止	大店法の緩和が深刻化したことでついに大店法が廃止され、大型店と地域社会との融和の促進を図ることを目的とした法律が施行され、場所を問わず、大規模店舗が出店できるようになった。
2000年	大店立地法施行	
2006年	大店立地法改善	大店立地法により中心市街地の衰退を招いたため、大店立地法では法律自体は改正しないが、指針の改定や関係業界団体への要請を行うなどの改善を行っている。

### 2.1.2 改正中心市街地活性化法の変遷と概要

改正中心市街地活性化法の基を辿れば、1998年に制定された「中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律（以下旧中心市街地活性化法）」である。これは大店法の緩和やモータリゼーションにより、中心市街地の小売業者の閉店や商店街のシャッター通り化が進んだことから、中心市街地の賑わい回復を目的に旧中心市街地活性化法は制定された<sup>2)</sup>。この法の制定以前は、個々の活性化策がばらばらに行われ、またハード面の整備に偏っていると指摘されていたことから<sup>3)</sup>、道路の整備等の市街地の環境整備（ハード面）と空き店舗対策等の商業振興（ソフト面）とを、関係省庁・地方自治体・民間事業者等が連携して一体的に推進することを目的として制定された。市街地の整備は市町村が行うこととする一方、商業振興は民間のまちづくり組織（Town Management Organization 以下TMO）が中心になって進めるのが望ましいとしているのも特徴である。

制定以後およそ8年間経過した2006年7月時点で616市区町村（690地区）で基本計画を策定しており、また市町村により認定されTMO機関となったのは2005年5月時点で375件となっている。

しかし、その後も中心市街地の空洞化には歯止めがかからず、中心市街地活性化法に基づく活性化策の実効性が薄い点から中心市街地活性化法自体の不備を指摘されるようになった。そこで旧中心市街地活性化法は2006年に「中心市街地の活性化に関する法律（以下改正中心市街地活性化法）」として改正された。

改正中心市街地活性化法の特徴としては、国土交通省の中心市街地活性化のまちづくりによると<sup>4)</sup>、①国による選択と集中の強化、総合的・一体的な支援、②多様な関係者の参画を得た取組みの推進、③支援措置の大幅な拡充の3点に要約できる。

①に関して具体的には、政府として総合的かつ効果的に推進するため、内閣総理大臣を本部長とする中心市街地活性化本部を設置し、基本方針の案の作成や施策の総合調整、事業実施状況のチェック&レビューを実施し、内閣総理大臣が認定することで法律、税制の特例や補助事業により、重点的に支援を実施する。

②に関しては、都市機能の増進を推進する者(まちづくり会社、中心市街地整備推進機構)と経済活力の向上を推進する者(商工会又は商工会議所等)が必須の構成員となり、ディベロッパーや、商業関係者、地権者など多様な民間主体と、基本計画の策定主体である市町村などが参画した中心市街地活性化協議会を法制化することで、まちづくりの多様な主体による合意形成のための協議の場を設け、基本計画に民意を反映させる。

③に関しては、都市機能の集積促進、まちなか居住の推進、商業の活性化など認定された基本計画に対する支援措置を大幅に拡充する、といった特徴がある。

制定以後およそ10年間経過した2016年12月時点で139市区町村(202地区)で基本計画を策定しており<sup>5)</sup>、改正前と比べ大幅に策定している地区が少ないことが分かる。図2.1に改正中心市街地活性化法のスキームを示す。

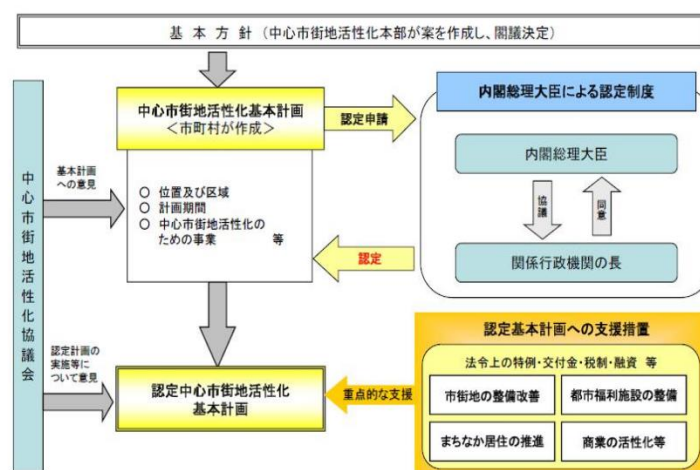


図2.1 中心市街地活性化法のスキーム<sup>4)</sup>

### 2.1.3 改正都市計画法の変遷と概要

1998年に制定された旧都市計画法は都市計画による大型店等の適正配置という面でまちづくりに資することを目指しており、地域の実情に応じた柔軟な都市づくりを目的として改正された。地域の将来像に合った土地利用のため、市町村が独自に様々な用途の地域を定めることを可能にし、商業施設の立地調整を含む土地利用規制（ゾーニング）が推進されることを目指した。しかし、都市計画法による大型店や公共公益施設等の立地調整機能が弱く、地域の実情に応じた適切な配置がなされていない点が問題とされていた<sup>6)</sup>。

そこで2006年に都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律が施行された。主な特徴としては以下の3点が挙げられる<sup>7)</sup>。①ゾーニングの強化による無秩序な立地の抑制②都市計画手続等の円滑化、広域調整手続きの強化③開発許可制度の見直し。

①に関して具体的には、大規模集客施設が立地可能な用途地域を見直し、市街化区域、用途地域における立地規制を厳しくし、非線引き都市計画区域、準都市計画区域内の白地地域では大規模集客施設は原則立地不可とした。また規制強化される用途地域及び非線引き都市計画区域内の白地地域においては、大規模集客施設の立地も認めうる新たな地区計画制度（開発整備促進区）を創設し、乱開発を防ぎ秩序ある開発を促す。（図2.2）

②に関しては、農地を含む土地利用の整序が必要な区域等に広く指定できるよう、準都市計画区域の要件を緩和するとともに、指定権者を都道府県に変更したり、一定の開発事業者が都市計画提案を行えるよう、都市計画提案権者の範囲を拡大した。また、広域調整の強化のため、都道府県知事が市町村の都市計画決定等に対する協議同意を行う際に、関係市町村から意見を聴取できることとした。

③に関しては、市街化調整区域内の大規模開発を許可できる基準を廃止し、病院、福祉施設、学校、庁舎等の公共公益施設を開発許可等の対象とする等、開発許可制度の見直しを行った。開発許可制度とは、都市の周辺部における無秩序な市街化を防止するため、都市計画区域を「計画的な市街化を促進すべき市街化区域」と「原則として市街化を抑制すべき市街化調整区域」に区分した目的を担保する制度であり、つまり大規模小売店舗だけでなく、公共公益施設も郊外立地させないようにした。

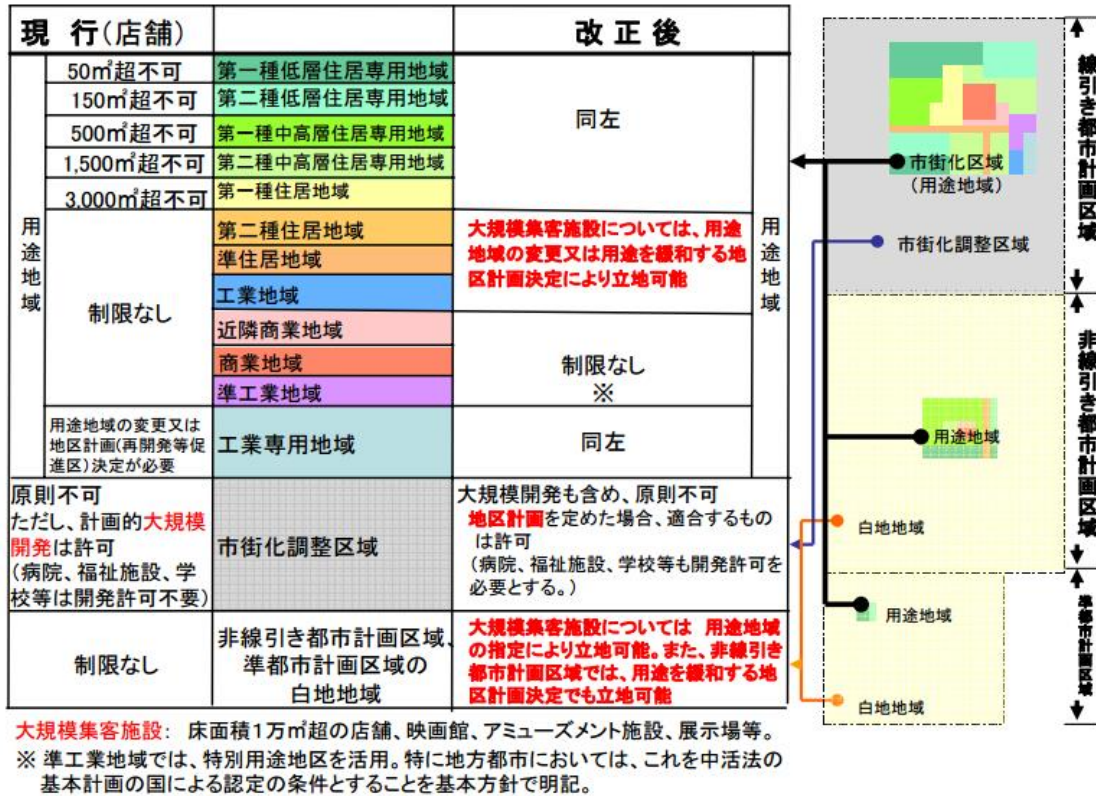


図 2.2 大規模集客施設の立地に係る都市計画法等改正<sup>7)</sup>

### 2.1.4 企業立地促進法の概要

企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律（以下企業立地促進法）は 2007 年に施行された法律であり、基本計画同意地域における事業者に対して支援措置（具体的には、課税の特例や低利融資、予算措置等）をすることで、地域における産業集積の形成及び活性化を促し、地域経済の自律的発展の基盤の強化を図るとともに、産業地のスプロール化を防ぎ、コンパクトな市街地を形成することを目的としている。2014 年 4 月時点で、47 都道府県で 198 もの計画が作成されている<sup>8)</sup>。

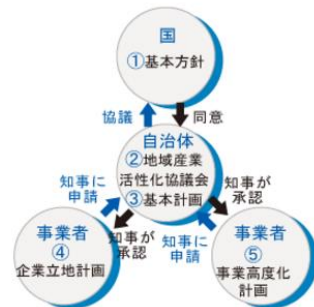


図 2.3 企業立地促進法のスキーム<sup>8)</sup>

### 2.1.5 都市の低炭素化の促進に関する法律の概要

都市の低炭素化の促進に関する法律（以下エコまち法）は2012年9月に制定され、市街地の拡大に伴い肥大した都市基盤ストックの管理・更新コスト、福祉、衛生等にかかる経費などの行政サービスコストを適正化するためや、日常生活に必要なまちの機能が、住まいに身近なところに集積され、住民が自家用車に過度に頼ることなく、公共交通によってこれらの機能にアクセスできるようなコンパクトなまちづくりを推進するため、また環境に配慮した持続可能な社会を築くために、低炭素型都市の実現に向けた取り組みを促進する施策。

エコまち法の支援措置を受けるには低炭素まちづくり計画を各市町村が策定し、その中で主に3つの分野に分けて、方策を述べなければならない。具体的には①交通・都市構造分野の取り組み、②エネルギー分野の取り組み、③緑分野の取り組みである。その①を担うのが、都市機能の集約を図るための拠点となる地域の整備、その他都市機能の配置の適正化や公共交通機関の利用の促進等の計画であり、それらに対して支援措置がなされる。2016年8月時点で23都市が低炭素まちづくり計画を作成しており、計画を推進している。

表 2.2 エコまち法における都市機能の集約化に関する主な事業等<sup>9)</sup>

事業名	概要	補助率
集約都市形成支援事業（コンパクトシティ形成支援事業）	地域の生活に必要な都市機能の中心拠点への移転に際し、旧建物の除却費や移転跡地の緑地等整備費等について支援する。	1/2（直接補助）又は1/3（間接補助）
集約都市開発支援事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）	認定集約都市開発事業及び同事業と関連して実施される事業を一体的に支援する。（平成25年度予算において、支援メニューの一部について地域要件等を拡充）	1/3等
防災・省エネまちづくり緊急促進事業	防災性能や省エネルギー性能の向上といった緊急的な政策課題に対応した、質の高い施設建築物等の整備に対して国が特別の助成を行う。（平成25年度予算において、認定集約都市開発事業を対象事業に追加）	3/100、5/100、7/100
都市・地域交通戦略推進事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）	街なかへの過度の自動車流入を抑制するフリッジ駐車場の整備を促進するため、駐車場整備事業の補助対象の限度額要件（1駐車場について概ね500台分に係る額を限度）の廃止を行う。	1/3等
暮らし・にぎわい再生事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）	調査設計、土地整備、共用通行部分整備、立体駐車場整備、賑わい交流施設整備等について支援を行う。	1/3等
道路事業（社会資本整備総合交付金の基幹事業）	歩いて暮らせるまちづくりの実現に寄与する歩道、自転車通行空間の整備、バリアフリー化等について支援を行う。	5.5/10等

表 2.2 エコまち法における都市機能の集約化に関する主な税制等<sup>9)</sup>

特例	概要
認定集約都市開発事業に係る買換特例等の創設	認定集約都市開発事業（施行区域面積が2,000㎡以上である等の一定の要件を満たすものに限る。）のために土地等を譲渡した場合に下記の特例措置を講じる。 [1]事業により建築された建築物等を取得する場合 ・買換え特例（居住用資産） 所得税100% [2]特別の事情により地区外に転出する場合 ・軽減税率（居住用資産）（6,000万円以下:10%/6,000万円超:15%） [3]長期保有（所有期間5年間超）の土地等を譲渡する場合 ・所得税（個人住民税）の軽減税率（2,000万円以下:10%(4%)/2,000万円超:15%(5%)) (適用期限：平成28年12月31日まで) ・法人税5%重課の適用除外（適用期限：平成28年12月31日まで）
認定低炭素住宅に係る住宅ローン減税、登録免許税の特例（みなし）	認定集約都市開発事業により整備され、低炭素建築物とみなされる特定建築物について、「認定低炭素住宅に係る住宅ローン減税、登録免許税の特例」と同様の措置を講じる。
認定低炭素住宅に係る所得税の投資型減税（みなし）	認定集約都市開発事業により整備され、低炭素建築物とみなされる特定建築物について、「認定低炭素住宅に係る所得税の投資型減税」と同様の措置を講じる。



### 2.1.6 改正地域公共交通活性化再生法

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下旧地域公共交通活性化再生法)が2007年に施行された。そして交通政策基本法が2013年に成立したことを受け、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進することを目的に追加するため2014年に旧地域公共交通活性化再生法は改正地域公共交通活性化再生法となった。

近年、モータリゼーションや人口減少を受けて、交通事業者の不採算路線からの撤退等により、地域の公共交通ネットワークは大幅に縮小している実情がある。今後、人口減少や高齢化が進展しても、地域の活力を維持・向上させるためには地域公共交通は不可欠なものとなる。

そこで、改正地域公共交通活性化再生法は諸機能が集約した拠点どうし、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通ネットワークを再構築し、地域特性に応じた多様な交通サービスを提供することで、①コンパクトシティの実現を図り、②歩いて暮らせるまちづくりをすることでまちなぎわいの創出や健康増進し、さらに、③地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させ、人の交流の活発化を促すことを目的としている。2016年1月時点で制度利用のため、53の市町村が33の地域公共交通網形成計画を作成している。

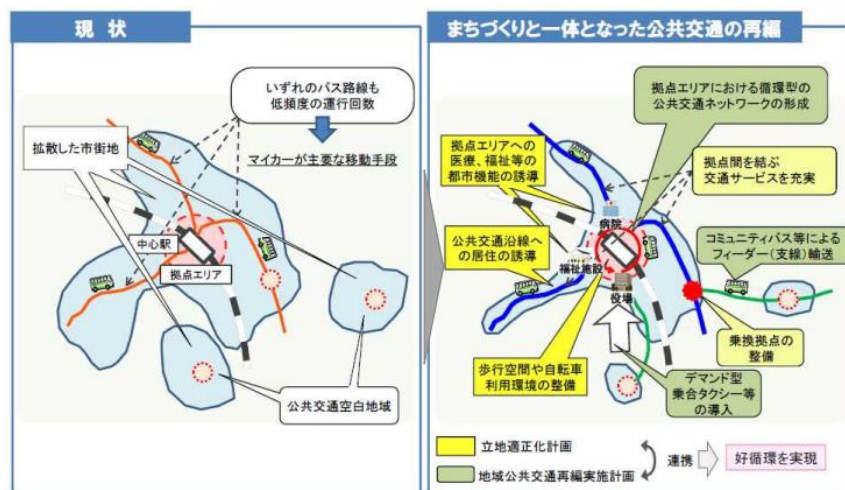


図2.4 現状と公共交通再編後のイメージ図<sup>10)</sup>

### 2.1.7 公共施設等総合管理計画

人口減少や少子高齢化の進展、将来の公共施設等の維持管理・更新費用の増大が見込まれること等を踏まえ、公共施設等の総合的かつ計画的な管理が必要であり、都市全体の中で拠点となる区域や居住を誘導する区域など、将来のまちづくりを想定しながら公共施設を集約・再編することで、住民の利便性や公共投資の効率性の維持・向上を図ることを目的とした計画である。具体的には主に財政負担の軽減・平準化を目的として公共施設の更新・統廃合・長寿命化等を計画的に実施する。2014年での総務省の要請により2016年度までに全国の98%の地方自治体が策定予定である。

### 2.1.8 都市再生特別措置法の一部の改正（立地適正化計画制度）

都市再生特別措置法の一部が2014年に改正された。改正されることにより、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えを基本方針として取り入れ、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携を具体的に措置した。「コンパクトなまちづくり」を進めるために、居住や福祉などの民間の施設や活動が重要であることから、都市全体を見渡しながらその誘導を図ることを促進する「立地適正化計画制度」を制定した。

立地適正化計画制度により、立地適正化計画区域内で公共交通網に合わせ、都市機能を誘導する都市機能誘導区域、住居を誘導する居住誘導区域を定めることができるようになり、立地適正化計画を策定することで、都市計画と公共交通の一体的なまちづくりの推進やまちづくりへの公共不動産の活用、市街地空洞化防止、民間施設の整備に対する支援や立地を緩やかに誘導する等を促進する。立地適正化計画の概念図を以下に示す。(図2.5) また都市再生特別措置法に関する金融措置を(表2.3)に、予算措置を(表2.4)に示す。また、予算措置の一つでもある都市機能立地支援事業で中心拠点区域内で対象となる誘導施設一覧を(表2.5)に示した。今後、立地適正化計画制度により中心拠点に集約誘導される施設はこれら誘導施設となる。第3章における調査における拠点施設として取り扱った施設はこれら誘導施設である。



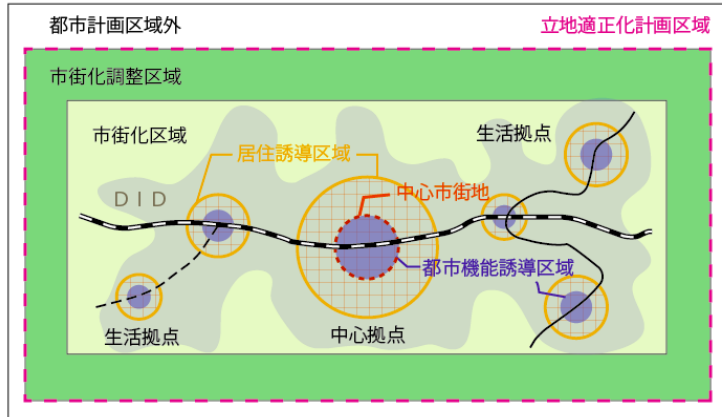


図 2.5 立地適正化計画概念図

表 2.3 都市機能誘導区域内で活用可能又は嵩上げ等のある金融措置<sup>11)</sup>

事業名	事業概要	対象区域
まち再生出資【民都機構による支援】	都市再生に資する民間都市開発事業の立ち上げを支援するため、市町村が作成する都市再生整備計画の区域内で都市再生整備計画に記載された事業と一体的に施行される民間都市開発事業等であって、国土交通大臣認定を受けた事業に対し、(一財)民間都市開発推進機構(民都機構)が出資を実施。また、都市機能誘導区域内で行われる認定誘導事業(誘導施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)については、公共施設等誘導施設の整備費を支援限度額とする。	都市機能誘導区域内
共同型都市再構築【民都機構による支援】	[1]地域の生活に必要な都市機能の増進又は[2]都市の環境・防災性能の向上に資する民間都市開発事業の立ち上げを支援するため、民都機構が当該事業の施行に要する費用の一部を負担し、民間事業者とともに自ら当該事業を共同で施行し、これにより取得した不動産を長期割賦返済又は一括返済条件で譲渡する。都市機能誘導区域内で行われる認定誘導事業(誘導施設を有する建築物の整備に関するものに限る。)については、公共施設等誘導施設の整備費を支援限度額とする。	都市機能誘導区域内
都市環境維持・改善事業資金融資	地域住民・地権者の手による良好な都市機能及び都市環境の保全・創出を推進するため、エリアマネジメント事業を行う都市再生推進法人又はまちづくり法人に貸付を行う、地方公共団体に対する無利子貸付制度。	都市機能誘導区域内
(都市再生機構出資金)都市・居住環境整備推進出資金<まちなか再生・まちなか居住推進型>	都市再生機構において、まちの拠点となる区域での土地の集約化等権利調整を伴う事業を行うことにより、まちなか再生やまちなか居住の用に供する敷地の整備及び公益施設等の施設整備を促進。	都市機能誘導区域内(※2)
(都市再生機構出資金)都市・居住環境整備推進出資金<都市機能更新型>	都市再生機構において、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の都市機能更新事業を行うことにより、都市機能の更新を促進。	都市機能誘導区域内(※2)
(都市再生機構出資金)都市・居住環境整備推進出資金<居住環境整備型>	四大都市圏等の既成市街地において、大規模工場跡地等の用地先行取得や民間事業者による良質な賃貸住宅の供給支援等により、都市再生に必要な市街地住宅の整備を推進し、民間を都市再生に誘導するとともに、リニューアル、建替等を複合的に活用したストックの再生や、地域施策と連動したストックの有効活用を行い、都市再生機構の既存賃貸ストックの有効活用を図る。	都市機能誘導区域内

表 2.4 都市機能誘導区域内で活用可能又は嵩上げ等のある予算措置<sup>1)</sup>

事業名	事業概要	対象区域	対象区域内の補助率	
			直接 (間接)	
集約都市形成支援事業 (コンパクトシティ形成支援事業)	都市機能の集約地域への立地誘導のため、都市の集約化等に関する計画策定支援、都市のコアとなる施設の移転に際した旧建物の除却・緑地等整備を支援し、都市機能の移転促進を図る。また、立地適正化計画に跡地等管理区域として位置づけられた区域における建築物の跡地等の適正管理に必要な経費(調査検討経費、専門家派遣経費、敷地整備経費)について補助を行う。	都市機能誘導区域内	直接 (間接)	1/2 1/3
都市機能立地支援事業	人口減少・高齢社会に対応した持続可能な都市構造への再構築を図るため、公的不動産の有効活用等により都市機能(医療・福祉・商業等)を整備する民間事業者等に対して支援し、中心拠点・生活拠点の形成を推進する。	都市機能誘導区域内+ 都市再生整備計画区域(※1)	直接	1/2等
都市再生整備計画事業	都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす事業について、国費率の嵩上げ等を行い、都市の再構築に向けた取り組みを促進する。	都市機能誘導区域内+ 都市再生整備計画区域(※1)	直接 (間接)	4.5/10 (3/10)
都市再構築戦略事業	人口減少・高齢社会に対応した持続可能な都市構造への再構築を図るため、地域に必要な都市機能(医療・福祉・商業等)等の整備について支援し、中心拠点・生活拠点の形成を推進する。	都市機能誘導区域内+ 都市再生整備計画区域(※1)	直接 (間接)	1/2等 1/3等
都市再生区画整理事業	防災上危険な密集市街地及び空洞化が進行する中心市街地等都市基盤が脆弱で整備の必要な既存市街地の再生、街区規模が小さく敷地が細分化されている既存市街地における街区再生・整備による都市機能更新等を推進するため施行する土地区画整理事業等の支援を行う。また、都市機能誘導区域内の事業について、交付率の嵩上げ等により都市構造の再構築に向けた取り組みの支援を強化する。平成28年度からは、大街区化の方針が定められる地区で行う都市機能増進施設(医療施設や商業施設等)等の整備を誘導する土地区画整理事業を交付対象に追加	都市機能誘導区域内	直接 (間接)	1/2 1/3
市街地再開発事業	土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、敷地の統合、不燃共同建築物の建築及び公共施設の整備を行う。都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴い、都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業を補助対象に追加し、面積要件の緩和や交付対象額の嵩上げ等により支援を行う。	都市機能誘導区域内	直接 間接	1/3
防災街区整備事業	密集市街地の改善整備を図るため、老朽化した建築物を除却し、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行う。都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴い、都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業等について、交付対象額の嵩上げ等により支援を行う。	都市機能誘導区域内	直接 間接	1/3
防災・省エネまちづくり緊急促進事業	防災性能や省エネルギー性能の向上といった緊急的な政策課題に対応した質の高い施設建築物等を整備する市街地再開発事業等の施行者等に対して、国が特別の助成を行うことにより、事業の緊急的な促進を図る。都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴い、支援対象区域に都市機能誘導区域において一定の要件を満たす区域を追加。	都市機能誘導区域内	直接	3%,5%,7%
優良建築物等整備事業	市街地環境の整備改善、良好な市街地住宅の供給等に資するため、土地の利用の共同化、高度化等に寄与する優良建築物等の整備を行う事業に対する支援を行う。都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴い、支援対象区域に都市機能誘導区域において一定の要件を満たす区域を追加する。また、都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業について、交付対象事業費の嵩上げ等の支援を行う。	都市機能誘導区域内	直接 (間接)	1/2 (1/3)
住宅市街地総合整備事業	既存市街地において、快適な居住環境の創出、都市機能の更新、街なか居住の推進等を図るため、住宅や公共施設の整備等を総合的に行う事業に対する支援を行う。	都市機能誘導区域内(※2)	直接 (間接)	1/2等 (1/3)
住宅市街地総合整備事業 (都市再生住宅等整備事業)	快適な居住環境の創出、都市機能の更新等を目的として実施する住宅市街地総合整備事業等の実施に伴って住宅等(住宅、店舗、事務所等)を失う住宅等困窮者に対する住宅等の整備を行う事業に対する支援を行う。	都市機能誘導区域内(※2)	直接 (間接)	1/2等 (1/3等)
バリアフリー環境整備促進事業	高齢者・障害者に配慮したまちづくりを推進し、高齢者等の社会参加を促進するため、市街地における高齢者等の快適かつ安全な移動を確保するための施設の整備、高齢者等の利用に配慮した建築物の整備等を促進する。都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の施行に伴い、支援対象区域に都市機能誘導区域において一定の要件を満たす区域を追加。	都市機能誘導区域内(※2)	直接 間接	1/3
スマートウェルネス住宅等推進事業	[1]サービス付き高齢者向け住宅整備事業 (「サービス付き高齢者向け住宅」に併設される高齢者生活支援施設の供給促進のため、都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業については補助限度額の引き上げ等を行い、整備を支援する。) [2]スマートウェルネス拠点整備事業 (高齢者等の居住の安定確保や健康の維持・増進の取組みの促進等を目的として住宅団地に併設される生活支援・交流施設の供給促進のため、都市機能誘導区域において一定の要件を満たす事業については補助限度額の引き上げ等を行い、整備を支援する。)	都市機能誘導区域内(※2)	間接	[1] 1/10 1/3 [2] 1/3
民間まちづくり活動促進・普及啓発事業	民間の知恵・人的資源等を引き出す先導的な都市施設の整備・管理の普及を図るため、都市再生緊急整備地域の区域等における計画・協定に基づく社会実験等を支援し、持続可能なまちづくり活動の実現と定着を図る。	都市機能誘導区域内	直接 (間接)	1/2 (1/3)
都市再生推進事業、都市再生総合整備事業、都市再生コーディネート等推進事業、【都市再生機構による支援】	都市再生機構において、低未利用地の有効利用の促進及び都市再生に民間を誘導するための条件整備として行う既存市街地の整備改善のため、土地区画整理事業や防災公園街区整備事業等の手法により低未利用地の有効利用や都市の防災性の向上を図るべき地区等において、計画策定、事業化に向けたコーディネート等を行う。また、立地適正化計画制度によるコンパクトなまちづくりの推進に向けた都市機能誘導の促進のため、都市機能の立地に至るまでのコーディネート等を行う。	都市機能誘導区域内(※2)	直接	1/2等
災害時業務継続地区整備緊急促進事業	都市機能が集積しエネルギーを高密度で消費する拠点地区であって、災害対応の拠点となる地区において、エネルギーの自立化・多重化に資するエネルギー面的ネットワークにより、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区(BCD: Business Continuity District)の構築を支援する。	都市機能誘導区域内	直接 (間接)	計画策定等 1/20(1/3) 施設整備事業 2/5(1/15)

表 2.5 都市機能立地支援事業において中心拠点区域内で対象となる誘導施設<sup>12)</sup>

対象施設	施設名	法的位置づけ	
①医療施設	特定機能病院	医療法第4条の2	
	地域医療支援病院	医療法第4条	
	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）	医療法第1条の5	
	診療所	医療法第1条の2	
②社会福祉施設	調剤薬局	医療法第1条の2	
	「社会福祉法」「老人福祉法」「身体障害者福祉法」「知的障害者福祉法」「生活保護法」「高齢者の医療の確保に関する法律」「地域における医療及び介護の促進に関する法律」「介護保険法」「児童福祉法」「母子及び父子並びに寡婦福祉法」「母子保健法」「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」に定める施設又は事業の用に供する施設のうち、通所等を主目的とする施設		
③教育文化施設	認定子供園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条6項	
	幼稚園	中等教育学校	学校教育法第1条
	小学校	特別支援学校	
	中学校	大学	
	高等学校	高等専門学校	
	専修学校	学校教育法第124条	
	各種学校	学校教育法第134条	
	図書館	図書館法第2条	
	博物館・美術館	博物館法第2条第1項	
	博物館相当施設	博物館法第29条	
④商業施設	以下の要件を満たす施設		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺に同種施設がないこと</li> <li>・市町村が必要と判断したこと</li> <li>・多数の者が出入りし利用することが想定されること（風営法第2条各項に規定する施設でないこと）</li> </ul>		

### 2.1.9 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

2014年に国土交通省が公開したガイドラインである。先述した公共施設等総合管理計画と立地適正化計画の双方で連携することが、コンパクトシティ形成に必要不可欠であり、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ではそれらをどのように連携し進めていくべきかが記されている。

つまり、コンパクトシティ形成に当たって、自治体が公共施設を集約・再編をする際に、住民の利便性や公共投資の効率性の維持・向上を図ると同時に、都市全体を見渡しながらか拠点となる区域に集客力のある公共施設の配置をしたり、公有地を用いて必要な生活サービス機能を確保するなど、公的不動産を活用して戦略的に都市機能や居住の誘導を図らなければならない。

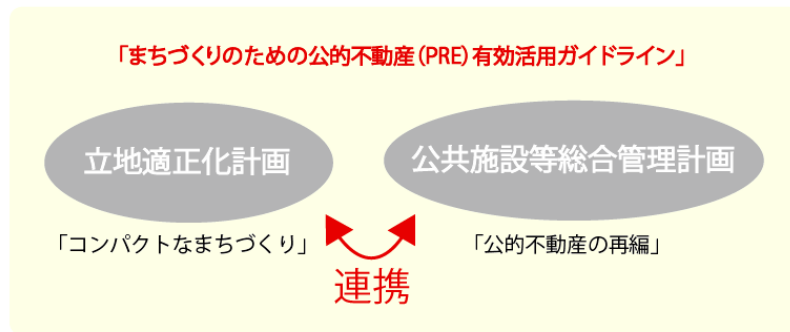


図 2.6 まちづくりのための公的不動産（PRE）有効活用ガイドラインの位置づけ<sup>13)</sup>

## 2.2 全国的にみた拠点施設立地・移転の傾向

### 2.2.1 全国における公共公益施設の立地状況・移転状況

国土交通省における「人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査」（2003年）の中  
の政令市を除く551市を対象にしたアンケート調査によると大学・高校、病院、文化施設、  
市役所の順に郊外立地率が低くなっている。また市役所は2/3近くが中心市街地に立地し  
ているのに対し、文化施設や病院、大学は過半数以上が郊外に立地している。年代別に移転  
状況を見ると1970年代に市役所が移転している比率が高く、1980、1990年代になると文  
化施設や病院の郊外移転が多くみられるようになる。（図2.7、図2.8）<sup>14)</sup>

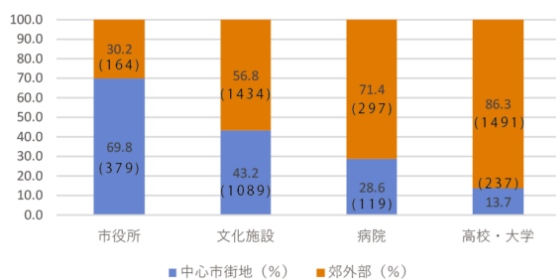


図 2.7 公共施設立地状況

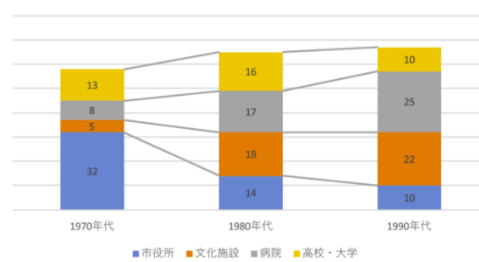


図 2.8 郊外への移転状況

### 2.2.2 公共施設の1995年～2005年における立地・移転状況

三菱総合研究所が695の自治体に対して行った「まちなかのにぎわいづくりと中小企業  
振興に関するアンケート調査」（2005年）をみると、2000年前後においてもなお市役所が

郊外に移転している自治体が 3.1%存在している一方で中心市街地に移転した自治体は 0.3%にすぎない。中心市街地は土地代が高く、十分なスペースを確保することが困難であるという問題はあるが、新設場合であれば郊外移転と同等程度中心市街地にも建設されている。(図 2.9)

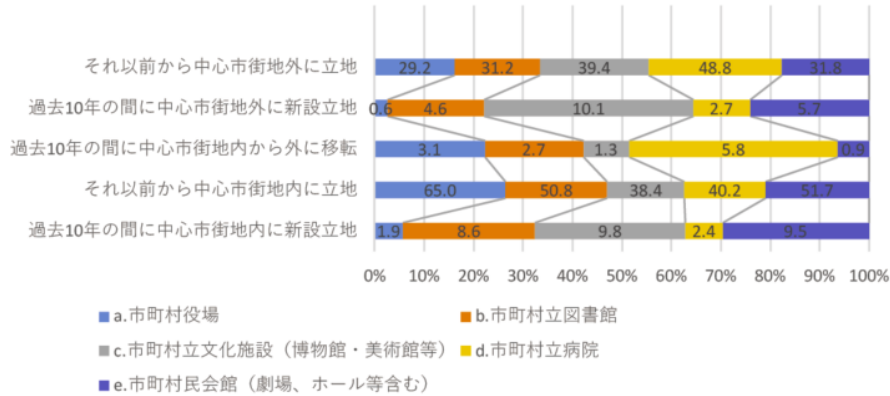


図 2.9 公共施設の過去 10 年間の立地状況<sup>15)</sup>

### 2.2.3 市役所、市立図書館、文化施設の立地状況と中心市街地におけるにぎわいとの関係

集客が見込める公共施設を郊外から中心市街地に移転している市街地はにぎわいが増している割合が高くみられる。移転と中心市街地におけるにぎわい増加の因果関係や定量的な効果は定かではないが、このデータによれば一定の関係はあることが推測される。(図 2.10)

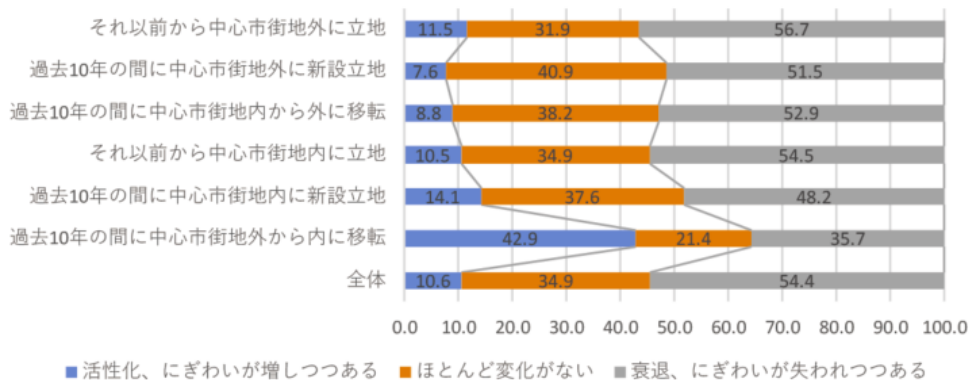


図 2.10 市役所、市立図書館、文化施設の立地状況と中心市街地の活性化状況<sup>15)</sup>

## 2.3 法制度や立地の変遷からみた時代ごとの特徴

そして、本節では、前節で述べてきたコンパクトシティ政策や都市機能集約に関する法制度を含めて、戦後以降の法制度の変遷を整理し、それらの変遷からみた時代ごとの特徴を明らかにする。そしてそれらを総括した表を（表 2.6）に示す。

### 2.3.1 都市機能配置期（1868~1955）

明治・大正・昭和初期の時代であり、廃藩置県が行われ各県に行政機能の配置が命じられることで官庁街が中心市街地や城郭内に作られた。また、自動車がほとんど普及していなかったため、電車、路面電車やバスのサービスが受けられる範囲で市街地が形成され、基本的に中心市街地に都市機能が配置されたため、拠点性が高くコンパクトな市街地が形成されていた。また 1919 年に旧都市計画法が制定され、用途地域制が導入された。しかし、この頃の都市計画法は急激な近代化に対応するための公共基盤整備が主な目的とされていた。

### 2.3.2 都市機能拡散初動期（1956~1973）

高度経済成長期、モータリゼーションの黎明期であるこの区分では、人口の爆発的な増加により、住宅の不足が顕著に表れ、大都市への人口集中を解決するために郊外で大規模なニュータウン建設が相次いだ。それに伴い、住宅のスプロール、ドーナツ化現象が起こることとなる。それを受けて、公共公益施設も郊外に立地し始めた。そのためこの時代区分を都市機能拡散初動期と名付けた。また、高度経済成長に伴う都市のスプロール化を抑制する手段として、市街化区域と市街化調整区域の区域区分や、開発許可制度を設置、地域地区制も大幅に改正された。

### 2.3.3 都市機能拡散全盛期（1974~1998）

車所有率が大幅に増加し、モータリゼーションの本格化が進んだこの時代区分では、中心市街地の人口や来街者が激減した。それと同時に、人口増加により行政施設、医療施設の増築、バブル期による文化施設の新設等の必要に迫られ、新設するための敷地や大規模な駐車場スペースが必要なため、まとまった土地がない中心市街地から郊外へ都市機能の移転が進んだ。他にもバブル期の 1980 年代後半では美術館建設ラッシュが起き、これらも安価でまとまった土地が手に入りやすい郊外に立地することが多かった。また大店法の緩和により、大規模商業施設が郊外に立地するようになり、それが拍車をかける形となり、住居・都市機能の郊外化が顕著にみられるようになった。そのためこの時代区分を都市機能拡散全盛期と名付けた。

### 2.3.4 都市機能集約初動期（1998~2006）

住居・都市機能の郊外化によって起こった全国的な中心市街地の空洞化を受けて1998年にまちづくり三法（改正都市計画法、大規模小売店舗立地法、中心市街地活性化法）が制定されたにも関わらず、郊外化の波を止めることができずに、苦しんだ時代である。そのため、各自治体での危機感が高まり、都市集約化を行う気運が高まったこともあり、青森市は1999年策定の都市計画マスタープランで、全国で初めて「コンパクトシティの形成」を打ち上げ、2001年にはコンパクトシティ政策の一環として、駅前・中心市街地に新鮮市場・商業施設・青森市男女共同参画プラザ・青森市民図書館からなる複合施設アウガを建設した。そのようなことからこの時代区分を「都市機能集約初動期」と名付けた。

### 2.3.5 都市機能集約関連法制度整備期（2006~2014）

人口減少社会、超少子高齢化社会が到来したこの時代区分では、都市機能集約に向けて様々な法整備がされた。まず、まちづくり3法（改正都市計画法、大規模小売店舗立地法、中心市街地活性化法）が十分に機能せず、中心市街地の衰退に歯止めがかかっていないとの問題認識から、見直しが行われ、そのうち都市計画法、中心市街地活性化法が改正された（2006年）。それにより、都市計画法改正では、大規模集客施設（床面積1万㎡超）の市街化区域、用途地域、そして非線引き白地地域等における立地規制の強化や、市街化調整区域内の開発許可制度の見直しによる立地区域の吟味、開発許可の不要であった医療施設・社会福祉施設・学校についても開発許可の対象とする等が行われるようになった。また中心市街地活性化法改正では、認定制度の強化により、やる気のある自治体を選択し集中的に支援する形となった。

そして2007年に社会資本整備審議会 第二次答申<sup>16)</sup>で集約型都市構造の必要性が述べられることを皮切りに、コンパクトシティ実現に向けて様々な施策が打ち出されるようになった。が富山市では、2007年から「公共交通沿線居住推進事業」を施行することによって沿線の新規着工件数が市内の可住地の1.5倍になる（2008年度）などの効果が出ている。また2012年には「都市の低炭素化の促進に関する法律」、いわゆるエコまち法が施行され、都市の目標像としてコンパクトシティが法制度化されるに至った。2013年度予算では、「コンパクトシティ形成支援事業」として5億円の予算が設けられた<sup>17)</sup>。それらを受けて、この時代区分を都市機能集約関連法制度整備期と名付けた。

### 2.3.6 都市機能集約転換期（2014～）

2014年に都市再生特別措置法の一部が改正された。それにより、自治体は立地適正化計画を策定することができるようになった。これによって、今まで集約していくエリア、つまりこれから投資しないエリアを具体的に決めることができなかったのに対し、コンパクトシティ推進のための拠点を「都市機能誘導区域」、そしてその周りに居住を推進する「居住誘導区域」としてエリアを初めて法的に指定できるようになった。これは、鉄道駅や中心市街地などの周辺に具体的な区域を定め、補助制度等を通じて都市機能を誘導するためのものであり、集約化による拠点形成に対して大変効果的なツールとして期待されている。国土交通省によると<sup>18)</sup>、2016年12月現在では4つの自治体（札幌市、花巻市、箕面市、熊本市）で策定されており、285の自治体が現在策定中であり、具体的に活用された事例は未だ見当たらないが、これから289の自治体が制度を活用し、都市機能を集約していくものと考えられる。これらのことから、この時代区分を期待も込めて都市機能集約転換期と名付けた。

表 2.6 拠点施設に関する法制度や立地の変遷からみた時代ごとの特徴

	1868～1955	1956～1973	1974～1991	1991～1998
	都市機能配置期	都市機能拡散初期	都市機能拡散全盛期	
関連する時代背景	明治時代に入り廃藩置県が行われ、政府によって行政機能等が配置される。	・高度経済成長期 ・モータリゼーション社会の黎明期 ・路面電車の廃線 ・住宅や公共施設の不足 ・大都市への人口流入	・モータリゼーションの本格化 ・大量の住宅や公共施設の需要 ・ロードサイドショップの新規立地 ・バブル期	・バブル崩壊による不況 ・環境に対する意識の高まり
関係する法律・制度	旧都市計画法	第二次百貨店法施行 旧都市計画法の大幅な改正 →線引き制度と開発許可制度の導入	第二次百貨店法廃止 大店法施行	大店法緩和
特徴	自動車がほとんど普及していなかったため、電車やバスのサービスが受けられる範囲で市街地が整っていった。基本的に中心市街地に都市機能が配置された。	高度経済成長期で郊外でニュータウン建設が相次ぎ、住宅のスプロールやドーナツ化現象が起こる。	中心市街地の人口や来街者が激減する。それと同時に、人口増加により行政施設、医療施設の増築、バブル期による文化施設の新設等の必要に迫られ都市機能の郊外立地が進む。	大店法の緩和により、大型商業施設や公共施設の郊外への立地、移転が顕著にみられるようになる。それと同時に中心市街地の空洞化が顕著に表れるようになる。また、欧米諸国の都市政策においてコンパクトシティという概念が注目される。
	1998～2006		2006～2014	2014～
	都市機能集約初期		都市機能集約関連法制度整備期	都市機能集約転換期
関連する時代背景	・少子高齢化社会の到来		・人口減少社会への転換 ・東日本大震災 ・超少子高齢化社会	・外国人旅行者の大幅な増加
関係する法律・制度	大店法廃止 まちづくり三法施行 ・大店立地法 ・旧中心市街地活性化法 ・旧都市計画法		まちづくり三法の改正 (改正中心市街地活性化法、改正都市計画法→開発許可制度の見直し) 企業立地促進法 エコまち法 旧地域公共交通活性化再生法	改正地域公共交通活性化再生法 公共施設等総合管理計画 都市再生特別措置法の一部の改正(立地適正化計画制度) 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
特徴	まちづくり三法が制定されたにも関わらず、郊外化の波を止めることができず、苦しい時代である。また大型商業施設や公共施設の郊外への立地、移転が顕著にみられるようになる。それと同時に空洞化に対する危機感が高まり、中心市街地活性化の気運が高まる。		一部の都市において、人口の都心回帰の動きがみられ、中心市街地の低未利用地における集合住宅の建設が活発化する。	今まで集約していくエリア、つまりこれから投資しないエリアを具体的に決めることができなかったのに対し、コンパクトシティ推進のための拠点を「都市機能誘導区域」、そしてその周りに居住を推進する「居住誘導区域」を初めて法的に指定できるようになった。



## 2.4 小結

この章では、拠点施設に関する法制度の概要や拠点施設立地の変遷を整理するとともに、それらの変遷からみた都市機能集約化へ至るまでのプロセスとその転換点を明らかにした。

戦後の高度経済成長期では爆発的な人口増加による都心部の一極集中を避け、計画的に郊外にニュータウンを建設するなど拡散を是とする計画が行われ、それに伴った法整備がなされてきた。しかし、モータリゼーションの深刻化、人口減少社会への突入により、市街地が空洞化してしまったため、2000年代頃から実際に都市機能を駅前や中心市街地に集約していく動きが一部で見られるようになる。その間法制度改正等により、郊外化の流れを食い止めようとするが、全国的には効果は得ることができなかった。それらを受けて2006年のまちづくり三法の改正や2007年に集約型都市構造の必要性を全国に示した社会資本整備審議会 第二次答申等を皮切りに新たな法整備がなされ、都市集約が行われるようになったため、2006年、2007年が一つの転換点ということが明らかとなった。

また2014年に行われた都市再生特別措置法の一部改正により、制度化された立地適正化計画制度は都市機能集約化や現在の都市構造に対して、相当な影響力をもっていることが今までの変遷から推測できるので、これからがさらなる転換期となることも明らかとなった。

つまり、これから転換期を迎えるに当たって、事例数は少ないが現段階での都市機能の集約化、まちなか移転の都市デザイン手法やノウハウを体系化し、集約化することによって、インフラ整備コスト削減だけでなく、街の賑わいに寄与するような開発・移転にしていかなければならない。そのためには、現在のストックを活用しながら集約していく必要があるもので、次章では現在の拠点施設立地特性、それに伴う都市の拠点性を詳細に分析することで、現在のストックを把握、類型し、それぞれどのように集約していくべきかの方針と課題を示していくこととする。

## 第2章 参考文献

---

- 1) 安倉良二,「日本の商業政策の転換による大型店の立地再編と中心市街地への影響に関する地理学的研究」教育学研究科博士論文,2013年 (<http://hdl.handle.net/2065/40253>)
- 2) 鈴木浩,日本版コンパクトシティ-地域循環型都市の構築-,学陽書房,2007年
- 3) 横内律子,まちづくり三法の見直し—中心市街地の活性化に向けて—,経済産業課,2006年
- 4) 国土交通省HP,中心市街地活性化のまちづくり—コンパクトなまちづくりを目指して—,  
(<http://www.mlit.go.jp/crd/index/pamphlet/06/>)
- 5) 内閣府地方創成推進事務局HP,認定された中心市街地活性化基本計画一覧,  
(<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tiiki/chukatu/list.html>,2016年12月参照)
- 6) 横内律子,まちづくり三法の見直し—中心市街地の活性化に向けて—,経済産業課,2006年(同上)
- 7) 国土交通省HP,都市の秩序ある整備を図るための都市計画法等の一部を改正する法律案について, ([http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/04/040206\\_2\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/04/040206_2_.html),2016年12月参照)
- 8) 立地.net 産業立地支援サイトHP (<http://ritti.net/about/index.html>,2016年12月参照)
- 9) 国土交通省HP,都市の低炭素化の促進に関する法律 ([http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/eco-machi-shien.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/eco-machi-shien.html),2016年12月参照)
- 10) 国土交通省資料,人とまち,未来をつなぐネットワーク—地域公共交通活性化再生法の一部改正—,  
p2 (<http://www.mlit.go.jp/common/001127036.pdf>)
- 11) 国土交通省HP,立地適正化計画に係る支援措置(都市機能誘導区域関連の支援),  
([http://www.mlit.go.jp/toshi/city\\_plan/toshi\\_city\\_plan\\_tk\\_000032.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/city_plan/toshi_city_plan_tk_000032.html))
- 12) 国土交通省資料,都市機能立地支援事業等の活用に係る説明会、p21を基に筆者作成  
(<http://www.mlit.go.jp/common/001047657.pdf>)
- 13) 国土交通省資料,コンパクトシティ形成に向けて,p19,  
(<https://www.mlit.go.jp/common/001083358.pdf>)
- 14) 国土交通省「人口移動等社会経済動向と土地利用に関する調査」(2003年)
- 15) 三菱総合研究所「まちなかのにぎわいづくりと中小企業振興に関するアンケート調査」(2005年)
- 16) 国土交通省,新しい時代の都市計画はいかにあるべきか,  
([http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city\\_history/city\\_planning/tousin/190720.pdf](http://www.mlit.go.jp/singikai/infra/city_history/city_planning/tousin/190720.pdf))
- 17) 国土交通省都市局,平成25年度国土交通省予算決定概要(2013),  
(<http://www.mlit.go.jp/common/000989092.pdf>)
- 18) 国土交通省資料,立地適正化計画作成の取組状況,立地適正化計画の作成について具体的な取組を行っている都市
- 19) 海道清信,コンパクトシティ-持続可能な社会の都市像を求めて-,学芸出版社,2001





## 第3章 都市の拠点性と

### 拠点施設立地形態

---

- 
- 3.1 研究対象都市の選定
  - 3.2 研究対象分析手法
  - 3.3 都市の拠点度における評価指標構築
    - 3.3.1 評価指標に使用する項目
    - 3.3.2 都市の拠点度における評価指標
  - 3.4 調査結果
  - 3.5 中心駅と拠点施設立地の関係からの類型とそれぞれの特徴と傾向
  - 3.6 都市の拠点性における類型とそれぞれの特徴と傾向
    - 3.6.1 拠点性評価指標による各都市の特徴
    - 3.6.2 選定都市における拠点性の類型化と類型別特徴
  - 3.7 拠点施設立地特性が拠点性に与える影響と類型別の課題
  - 3.8 小結

各選定都市で最も乗降客数が多い駅をその都市の中心駅とし、その中心駅から半径7.5kmの範囲で拠点施設をマッピングしていく作業を行い、選定都市の市街地における公共施設の立地・移転状況の把握を試みた。

### 3.1 研究対象都市の選定

都市における拠点施設の立地と拠点区域との関係や実態を把握するため、拠点圏域に中心拠点が一つしか存在しない、かつ20万以上の人口規模を持ち、今後大規模な公共公益施設（拠点施設）が集約されていくであろう意義のある中心拠点を有する都市である中核市19都市、また中核市には至っていないが、中心拠点をもちかつそれが拠点圏域で独立しており、十分な人口を有している自治体1都市（長岡市）の合計20都市を対象とする。人口が多いため、拠点圏域に中心拠点が単一でなく集約すべき拠点圏域内に拠点が多数設定されている政令市や政令市近辺に位置している自治体は除く。以下(表3.1)に本研究の対象都市を示す。

表3.1 選定都市

県名	市名	人口	県名	市名	人口
鹿児島県	鹿児島市	600,008	長野県	長野市	377,803
栃木県	宇都宮市	518,761	和歌山県	和歌山市	364,285
愛媛県	松山市	515,092	北海道	旭川市	339,797
大分県	大分市	478,335	高知県	高知市	337,360
石川県	金沢市	465,810	福島県	郡山市	335,608
長崎県	長崎市	429,644	秋田県	秋田市	315,374
香川県	高松市	420,943	福岡県	久留米市	304,499
富山県	富山市	418,900	岩手県	盛岡市	297,669
岐阜県	岐阜市	406,866	青森県	青森市	287,622
宮崎県	宮崎市	401,156	新潟県	長岡市	273,396

## 3.2 研究対象分析手法

### ①分析対象敷地

各選定都市で最も乗降客数が多い駅をその都市の中心駅とし、その中心駅から半径 7.5 km の範囲を分析対象敷地とする。

### ②分析対象施設

研究対象で拠点施設と定義したものを対象施設とし、これらの施設は立地適正化計画における都市機能立地支援事業で対象となっている誘導施設であり、移転の際にインセンティブが与えられるため今後まちなかでの移転事業が推進されていくことが予想される。(表 3.1) に拠点施設を再掲する。また本研究とは無関係ではあるが、中心市街地の空洞化の原因の 1 つでもある郊外型商業施設 (3000 m<sup>2</sup>以上) も調査で取り扱った。

表 3.2 本研究該当拠点施設

本研究での拠点施設に該当する施設	
医療施設	総合病院 (200床以上)
文化機能	県市立図書館、美術館、博物館、博物館相当施設、科学館、ホール等
教育機能	総合・単科大学、専門学校
行政機能	市役所・県庁

### ③分析手法

Google map 2016 を用いて各拠点施設を抽出し、それらをマッピングしていく。

- ・複合施設で拠点施設が重複して存在している場合は、調査図上ではずらして視覚的にわかるように記載したが、その施設の位置座標としては、同じ位置座標を与えている。
- ・大学や病院等大規模な敷地に建っており、アイコンで覆いかぶせることができない場合はその敷地の入り口から 100m 後ろの場所を便宜上その施設の位置とした。
- ・他の自治体が半径 7.5km に存在する場合は灰色で表し、海が存在する場合は青色で表している。
- ・LRT (路面電車) は停車駅の間隔がとても狭いため、駅は視覚化しなかった。
- ・移転跡地を調査結果で示しているが、中には移転跡の地区や町丁目までしか記録していなかった施設もあったので、すべての移転跡地が正確な跡地というわけではない。



### 3.3 都市の拠点度における評価指標構築

この節では、第1章で定義した拠点性の概念に基づき、都市の拠点度を評価する指標を構築することを目的とする。

#### 3.3.1 評価指標に使用する項目

##### ①人口重心

人口の1人1人が同じ重さを持つと仮定して、その地域内の人口が、全体として平衡を保つことのできる点。つまり人口分布の偏りを意味する。基本単位区ごとに人口重心を求め、それらを合算し、市区町村の人口重心とする。また市区町村の人口重心は、総務省統計局が掲載しているものを使用する。市区町村の人口重心の算出方法を以下に示す<sup>1)</sup>。

$$x = \frac{\sum w_i x_i \cos(y_i)}{\sum w_i \cos(y_i)} \quad y = \frac{\sum w_i y_i}{\sum w_i}$$

$x, y$  : 人口重心の経度, 緯度

$x_i, y_i$  : 基本単位区ごとの面積の中心点の経度, 緯度

$w_i$  : 基本単位区ごとの人口

- ・ 基本単位区とは、街区又は街区に準じた地域を基準とした地域単位(全国で約200万)をいう。
- ・ 人口重心及び基本単位区の図形中心点の経度, 緯度は、「世界測地系」を用いられている。
- ・ 上式の計算に用いた基本単位区の緯度, 経度は、総務省統計局が保有する地理情報システムであるセンサス・マッピング・システム(CMS)に登録されている基本単位区境界情報(約2,500分の1の地形図)上で測定している。

##### ②中心駅(交通結節点)

その都市内で最も乗降客数が多い駅。

##### ③駅勢圏

徒歩の分速を80m/s、歩ける範囲の時間を10分とし、駅から半径800m以内を駅勢圏とした。

④DFD（拠点施設集中地区）

基盤地図情報の500mメッシュを基本単位区とし、1)原則として拠点施設密度が1平方キロメートル当たり4つ以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、2)該当地域と隣接した地域との拠点施設数の合計が3つ以上を有する地域またその地域に連坦した地域。

3.3.2 都市の拠点度における評価指標

また前提として、駅や拠点施設は基盤地図情報の250mメッシュを基に、一定の点を原点とし、座標化している。原点の位置は無作為にとっても同じ結果になるような指標（点同士のばらつきや点と点との距離等）としているので、原点の位置は結果に依存せず、ある駅や施設1点の座標の数値自体に意味はもたない。以下（図3.1）にイメージ図を示す。

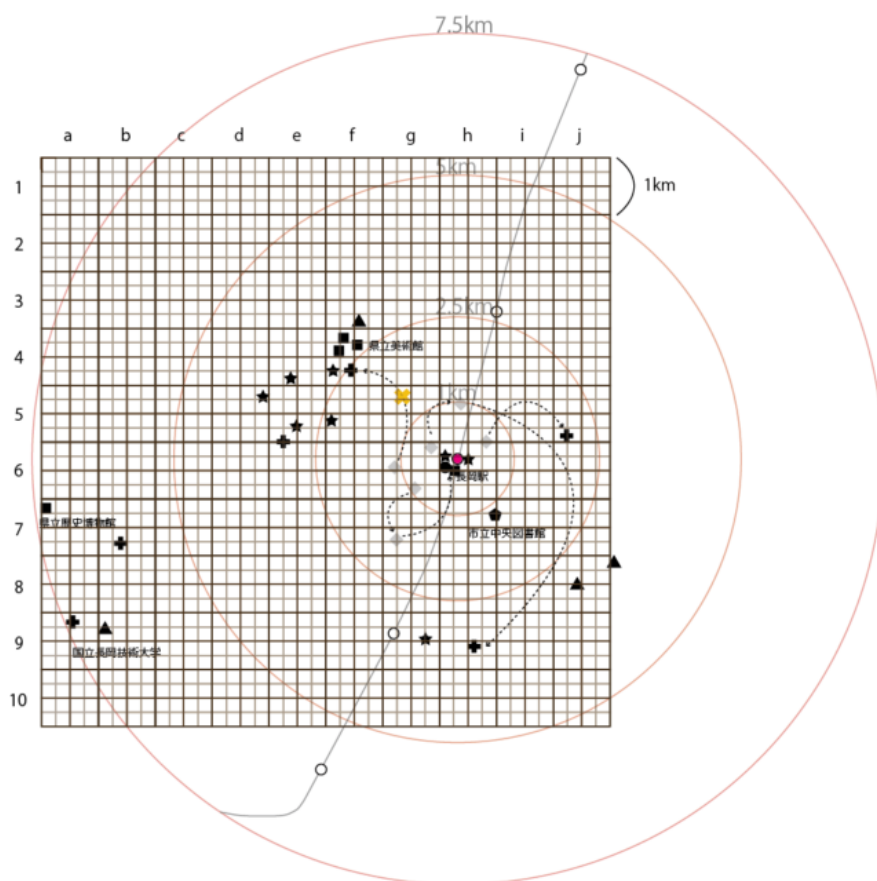


図 3.1 拠点施設座標化イメージ図

## ① 拠点施設標準偏差

拠点施設のばらつきを意味する指標。算出方法を以下に示す。

$n$  個のデータ  $x^1, x^2, \dots, x^n$  からなる母集団を考える。その母集団の平均(または母平均)  $\mu$  は、次のとおりに定義される:

$$\mu = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i$$

このとき、母平均  $\mu$  を使って次式で得られる量  $\sigma^2$  を分散と定義する。

$$\sigma^2 = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (x_i - \mu)^2 = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n x_i^2 - \mu^2$$

この分散の平方根  $\sigma$  を母集団の標準偏差とする。

つまり、母集団が各都市の拠点施設の座標となり、 $x$  座標・ $y$  座標の標準偏差をそれぞれ出し、以下の式に当てはめ、二次元の標準偏差を出し、それを拠点施設標準偏差とする。

$$\sigma_{xy} = \sqrt{\frac{\sigma_x^2 + \sigma_y^2}{2}}$$

## ② 駅勢圏内率

拠点施設がどれかの駅から徒歩圏内(800m)に位置している割合。この値が高ければ高いほど、駅から拠点施設は徒歩圏内に位置している割合が高く、コンパクト度が高いということとなる。

$$\text{駅勢圏内率} = \frac{\text{駅勢圏内拠点施設数}}{\text{全拠点施設数}}$$

## ③ DFD・駅間平均距離

DFDにおける重心と中心駅までの距離の平均を求めたもの。この距離が短ければ短いほど、拠点施設が集中している地区と駅までの距離が近いため、コンパクト度が高い。以下(図3.2)にイメージ図を示す

④ DFD間平均距離

DFDにおける重心同士の距離の平均を求めたもの。この距離が短ければ短いほど、拠点施設が集中している地区同士の距離が近いことを意味する。以下（図 3.3）にイメージ図を示す。

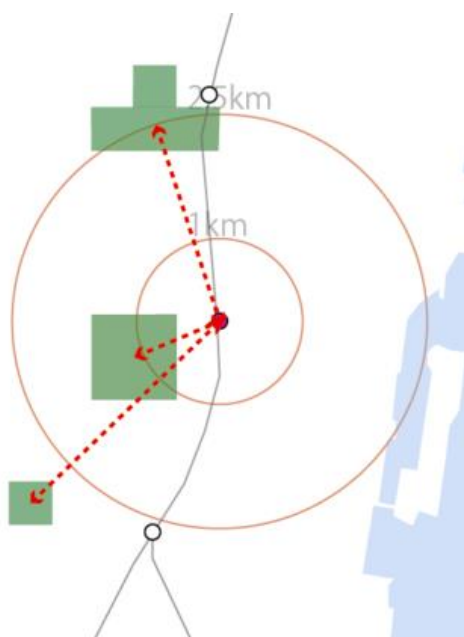


図 3.2 DFD・駅間平均距離イメージ図

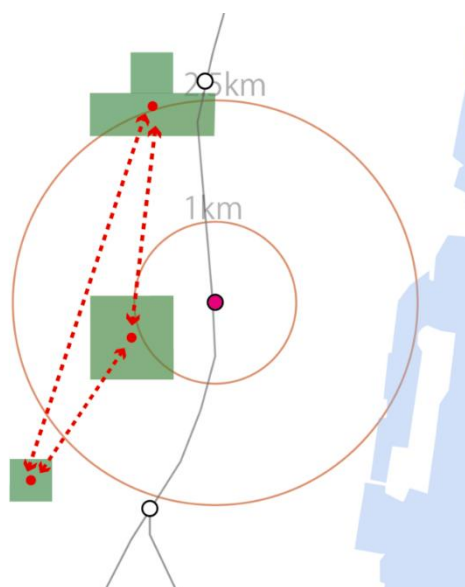


図 3.3 DFD間平均距離イメージ図

⑤ DFD平均密度

DFDの平均密度で、この指標が高ければ高いほど、DFD内の拠点施設同士は近いことを意味する。

$$\text{DFD 平均密度} = \frac{\text{DFD 内拠点施設数}}{\text{DFD 面積}}$$

⑥ DFD内拠点施設率

この指標はどの程度DFD内に拠点施設が位置しているかを表す指標で、この指標が高ければ高いほど拠点施設にまとまりがあることを表す。

$$\text{DFD 内拠点施設率} = \frac{\text{DFD 内拠点施設数}}{\text{全拠点施設数}}$$

## ⑦ 中心駅・人口重心間距離

中心駅からその都市の人口重心までの距離で、この距離が短ければ短いほど中心駅を起点としたときに人口分布に偏りが少ないことを意味し、駅を中心としたコンパクトな人口分布をしている。

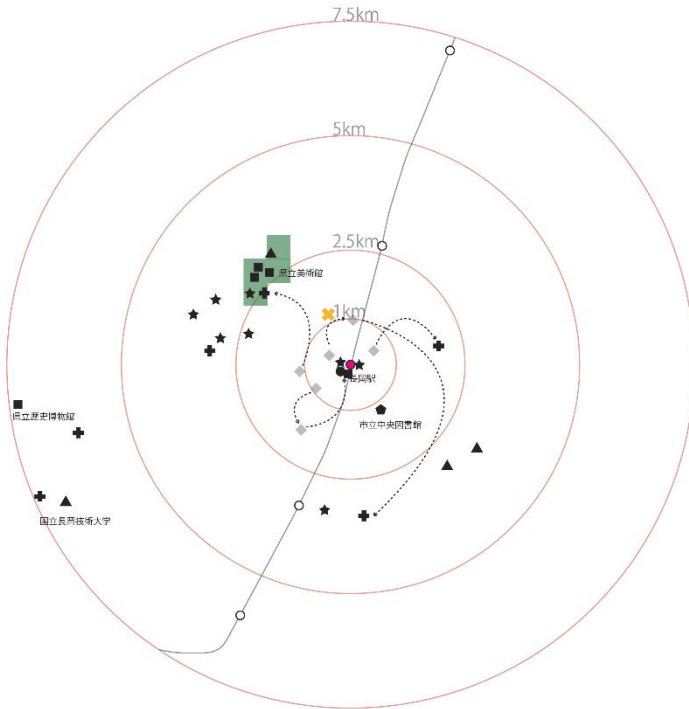
## 3.4 調査結果

ここでは、選定した20都市について拠点施設立地調査を行った結果を示す。(図3.4)に選定都市の分布を表している。(図3.5)は各都市のデータシートの読み方を示している。

図3.4 選定都市分布図

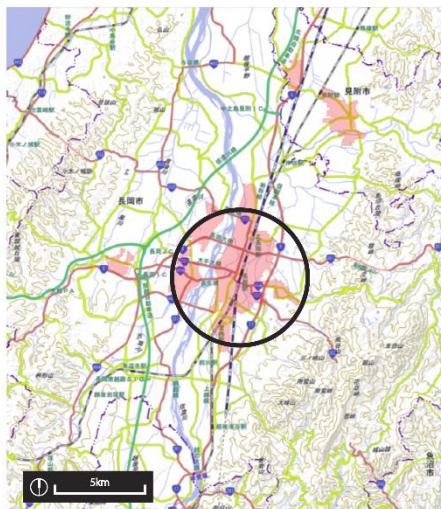


自治体① 長岡市



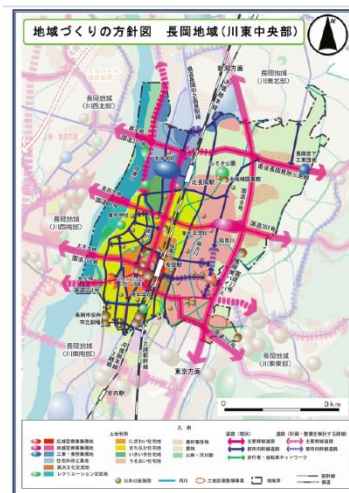
基本データ	人口 (人)	273396
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	306.82
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	133277
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	25.93
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5139.88
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	5
	病院	6
	大学	4
	文化施設	5
	市役所、県庁	1
拠点施設詳細	図書館	1
	拠点施設総数	17
	郊外移転数	3
	まちなか移転数	1
	拠点施設駅勢圏内率	11.76%
	標準偏差 (km)	2.51
	D F D 個数	1
	D F D - 駅間平均距離 (km)	2.73
	D F D 間平均距離 (km)	—
	D F D 面積 (km <sup>2</sup> )	1
	D F D 内施設数	5
中心駅詳細	D F D 平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	5.00
	D F D 内拠点施設率	29.41%
	乗客数/日	11623
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.47
鉄道路線数	4	

長岡市 DID



国土院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

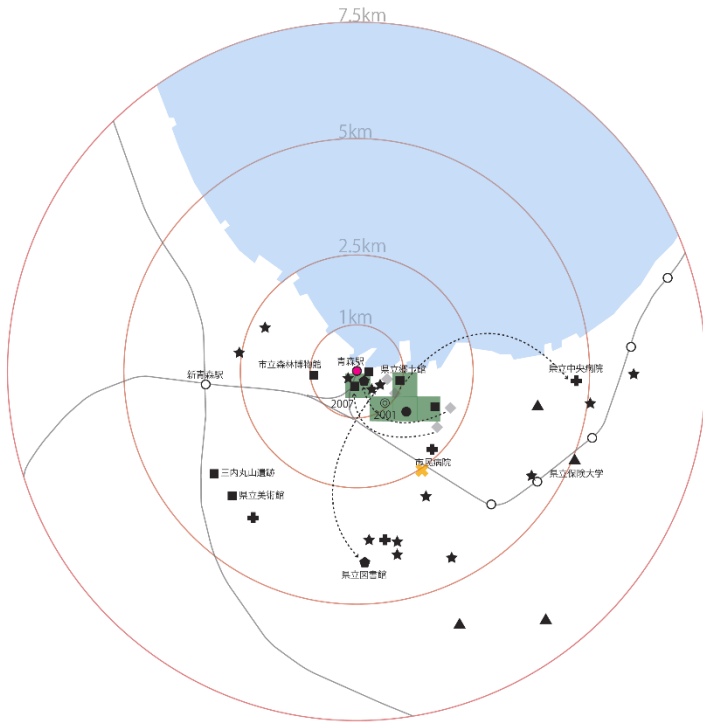


長岡市都市マスタープランより転載

凡例		駅
—○—		L R T 路線
—	現在	移転前
◎	●	県庁
●	●	市役所
+	+	主要病院 (200 床以上)
◆	◆	県・市立図書館
■	■	県・市立文化施設
▲	▲	大学・短大
★	★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
×	×	人口重心
●	●	中心駅 (交通結节点)
■	■	D F D



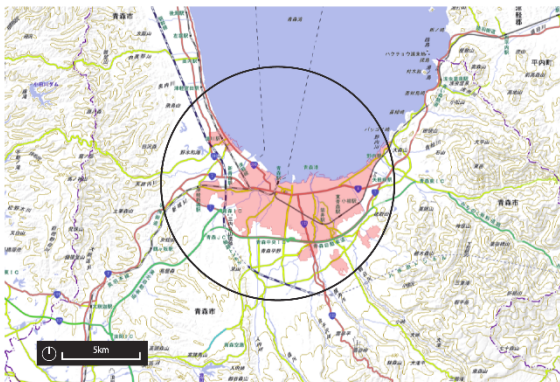
自治体② 青森市



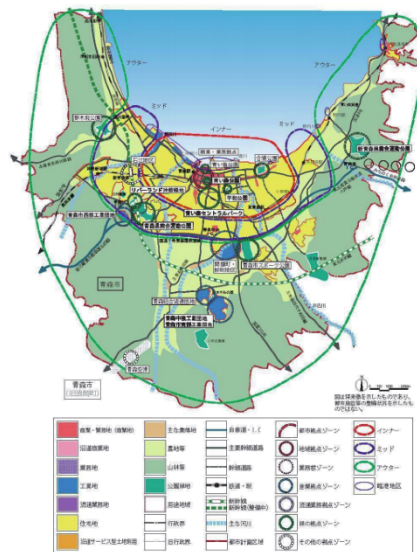
基本データ	人口 (人)	284754
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	345.32
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	229742
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	39.32
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5842.9
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	7
	病院	4
	大学	4
	文化施設	6
	市役所、県庁	2
	図書館	2
拠点施設詳細	拠点施設総数	18
	郊外移転数	2
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅圏内率	29.41%
	標準偏差 (km)	1.96
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	4.60
	D F D間平均距離 (km)	1.03
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1.25
	D F D内施設数	7
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	5.60
D F D内拠点施設率	38.89%	
中心駅詳細	乗客数/日	9038
	中心駅・人口重心距離 (km)	2.17
	鉄道路線数	3

都市マスにおける拠点の考え

青森市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

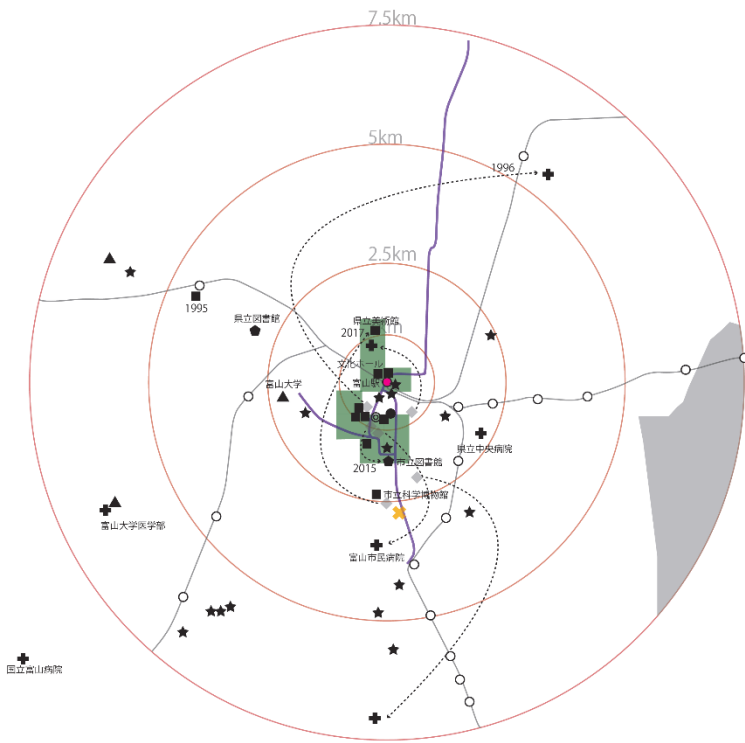


青森都市マスタープラン(2011.8)より転載

凡例

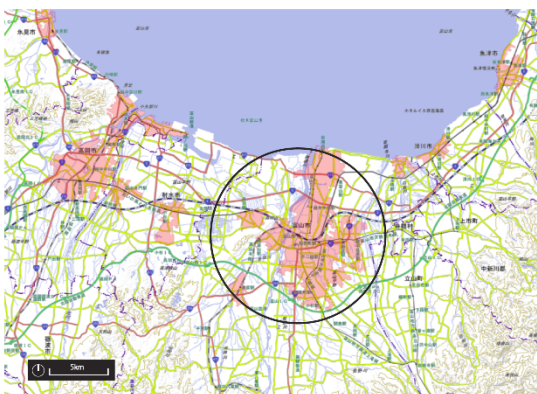
○	駅
—	L R T路線
●	現在
○	移転前
◎	県庁
◆	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⬢	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000m <sup>2</sup> 以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体③ 富山市



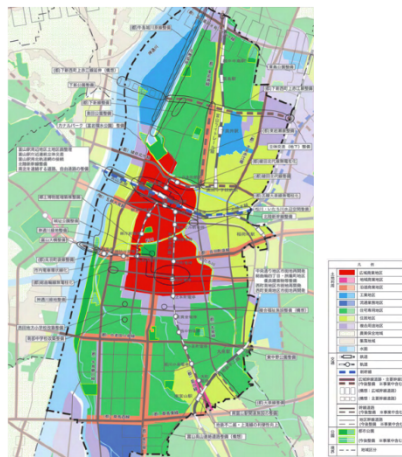
基本データ	人口 (人)	418142
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	336.73
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	223250
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	55.56
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	4018.2
	L R Tの有無	○
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	17
	病院	6
	大学	4
	文化施設	10
	市役所、県庁	2
拠点施設詳細	図書館	2
	拠点施設総数	24
	郊外移転数	3
	まちなか移転数	3
	拠点施設駅勢圏内率	72.73%
	標準偏差 (km)	2.00
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	0.80
	D F D 間平均距離 (km)	1.51
	D F D 面積 (km <sup>2</sup> )	2.5
	D F D 内施設数	12
D F D 平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	4.80	
D F D 内拠点施設率	50.00%	
中心駅詳細	乗客数/日	15547
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	2.76
	鉄道路線数	3

富山市 DID



国土院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



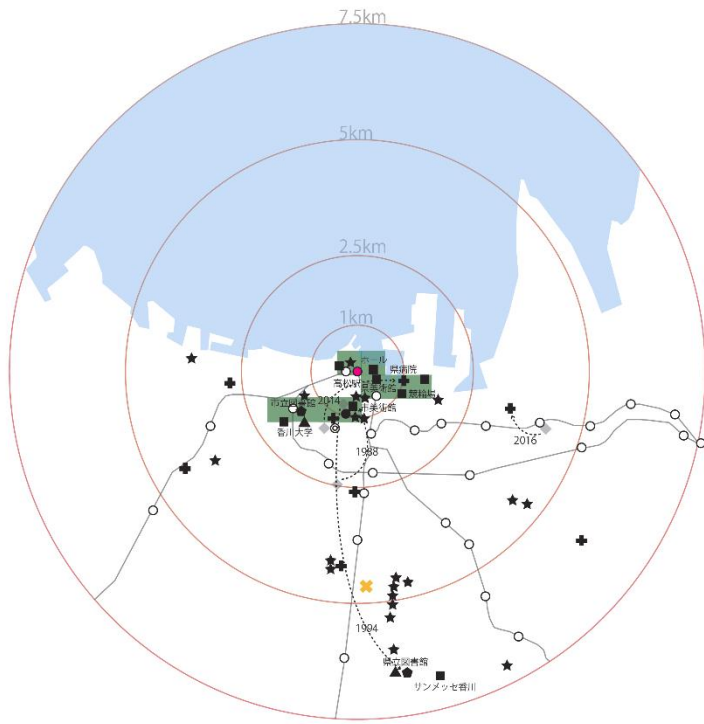
富山市都市マスタープラン(2008.3)より転載

凡例

○	駅
—	L R T 路線
●	現在
○	移転計
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200 床以上)
⬠	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
★	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

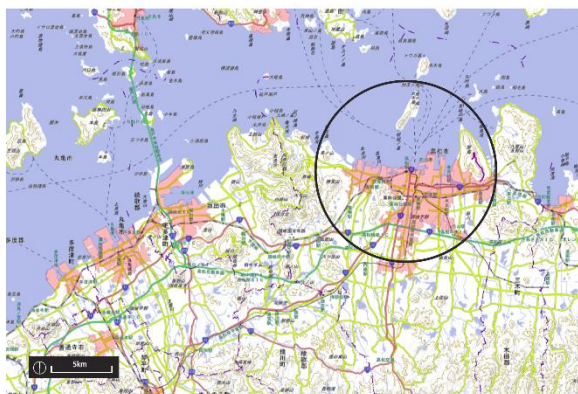


自治体④ 高松市



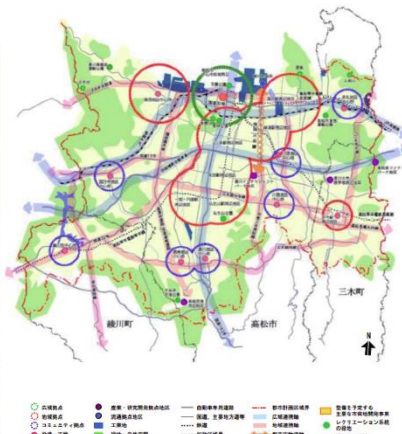
基本データ	人口 (人)	420736
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1120.74
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	212803
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	40.88
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5205.6
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	27
	病院	7
	大学	3
	文化施設	8
	市役所、県庁	2
拠点施設詳細	図書館	2
	拠点施設総数	22
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	63.64%
	標準偏差 (km)	2.48
	D F D個数	2
	D F D・駅間平均距離 (km)	0.99
	D F D間平均距離 (km)	1.55
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	2.25
	D F D内施設数	12
	D F D平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	5.33
	D F D内拠点施設率	54.55%
中心駅詳細	乗客数/日	12579
	中心駅・人口重心距離 (km)	4.68
	鉄道路線数	4

高松市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

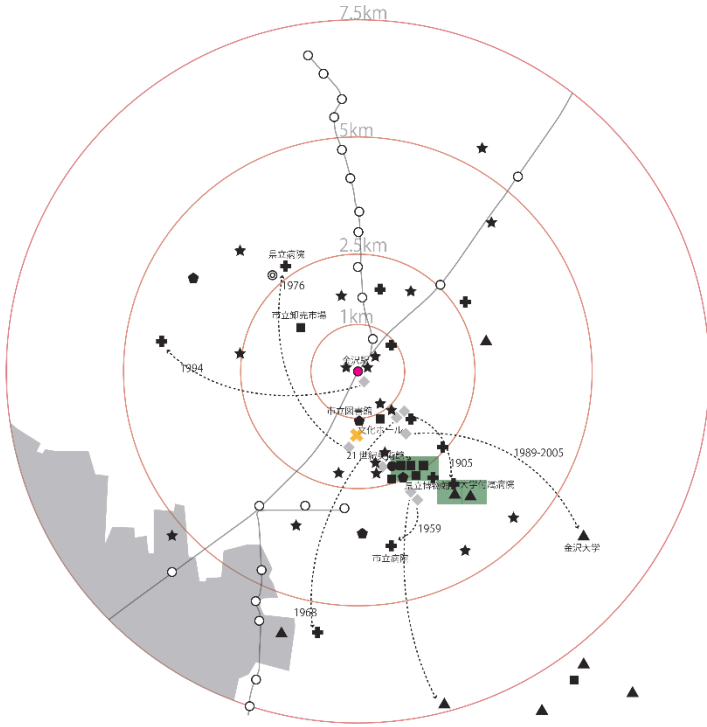


高松市都市マスタープラン(2013.3)より転載

凡例

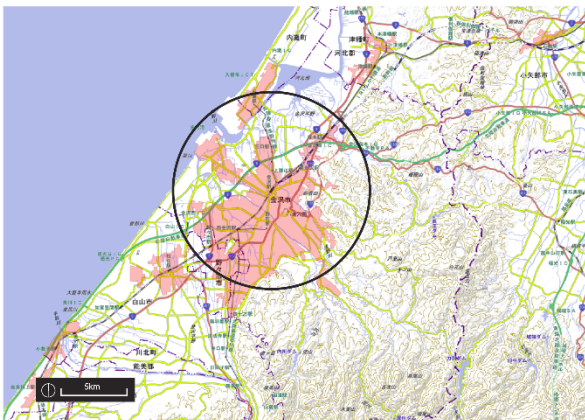
○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✖	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑤ 金沢市



基本データ	人口 (人)	466189
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	994.77
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	377419
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	61.01
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	6186.2
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	22
	病院	11
	大学	5
	文化施設	7
	市役所、県庁	2
拠点施設詳細	図書館	2
	拠点施設総数	27
	郊外移転数	6
	まちなか移転数	0
	拠点施設駅勢圏内率	18.52%
	標準偏差 (km)	2.04
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	2.91
	D F D間平均距離 (km)	1.12
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1
	D F D内施設数	11
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	11.00
	D F D内拠点施設率	40.74%
中心駅詳細	乗客数/日	22999
	中心駅・人口重心距離 (km)	1.39
	鉄道路線数	3

金沢市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



金沢市都市マスタープラン(2009.10)より転載

凡例

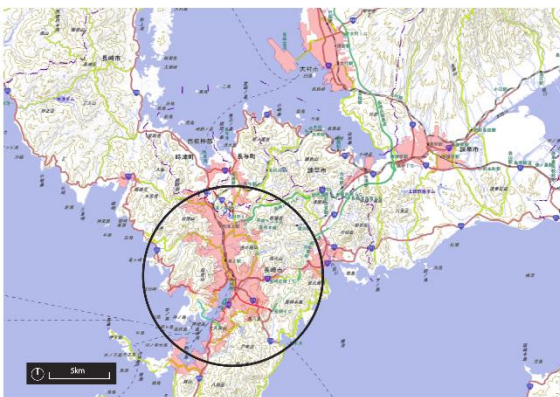
○	駅
—	L R T路線
○	現在
○	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⬢	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑥ 長崎市



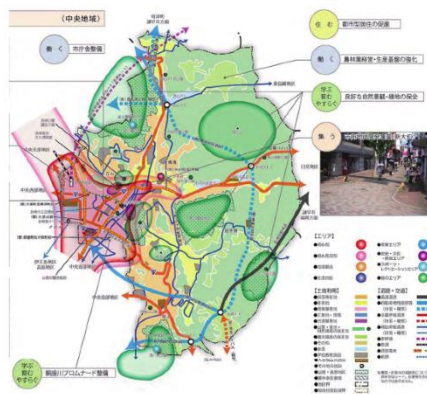
基本データ	人口 (人)	426578
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1051.05
	特殊地形	○
	DID人口 (人)	327791
	DID面積 (km <sup>2</sup> )	45.28
	DID密度 (人/km <sup>2</sup> )	7239.2
	LRTの有無	○
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	5
	病院	9
	大学	9
	文化施設	6
	市役所、県庁	2
	図書館	1
拠点施設詳細	拠点施設総数	27
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	3
	拠点施設駅勢圏内率	65.38%
	標準偏差 (km)	2.13
	D F D 個数	3
	D F D - 駅間平均距離 (km)	1.46
	D F D 間平均距離 (km)	2.57
	D F D 面積 (km <sup>2</sup> )	1.75
	D F D 内施設数	13
D F D 平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	7.43	
D F D 内拠点施設率	48.15%	
中心駅詳細	乗客数/日	11080
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.34
	鉄道路線数	1

長崎市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



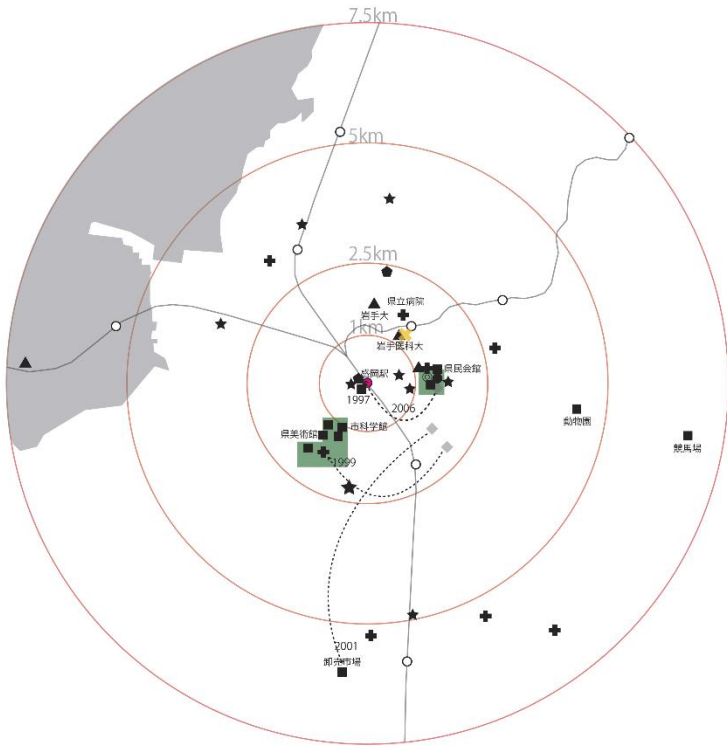
長崎市都市マスタープラン(2016.12)より転載

凡例

○	駅
—	LRT路線
●	現在
○	移転前
◎	県庁
◆	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
◆	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

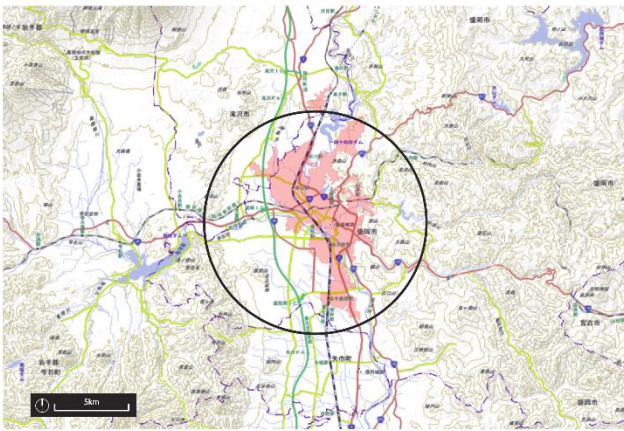


自治体⑦ 盛岡市



基本データ	人口 (人)	296701
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	334.7
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	230447
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	39.85
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5782.9
	L R Tの有無	—
	中活計画の有無	○
各施設数	鉄道駅	8
	病院	8
	大学	3
	文化施設	11
	市役所、県庁	2
	図書館	2
	〇	
拠点施設詳細	拠点施設総数	26
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	1
	拠点施設駅勢圏内率	19.23%
	標準偏差 (km)	2.08
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	1.44
	D F D間平均距離 (km)	2.52
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1
	D F D内施設数	12
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	12.00
	D F D内拠点施設率	46.15%
中心駅詳細	乗客数/日	17784
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.26
	鉄道路線数	6

盛岡市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

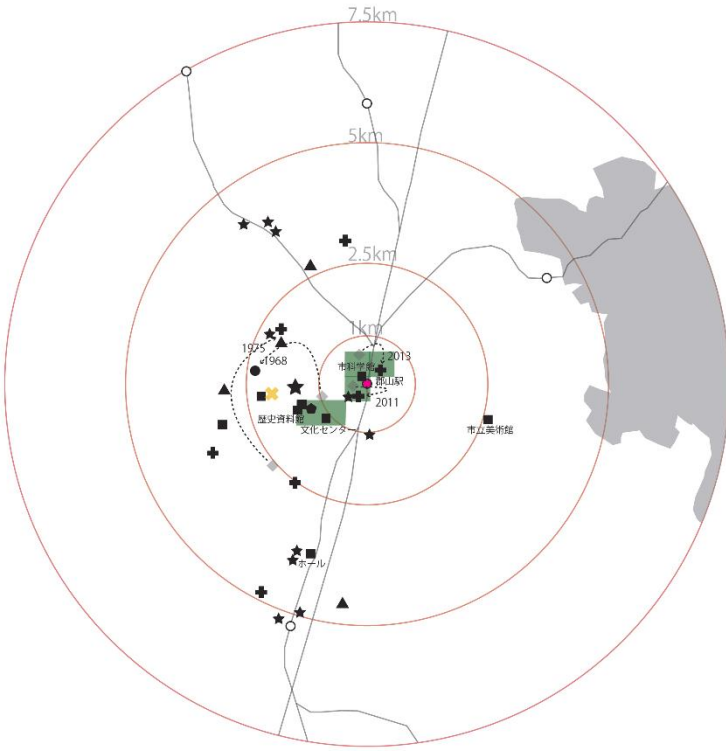


盛岡市都市マスタープラン(2010.3)より転載

凡例

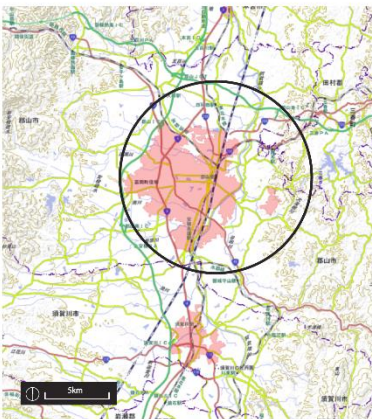
○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⬠	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
✳	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑧ 郡山市



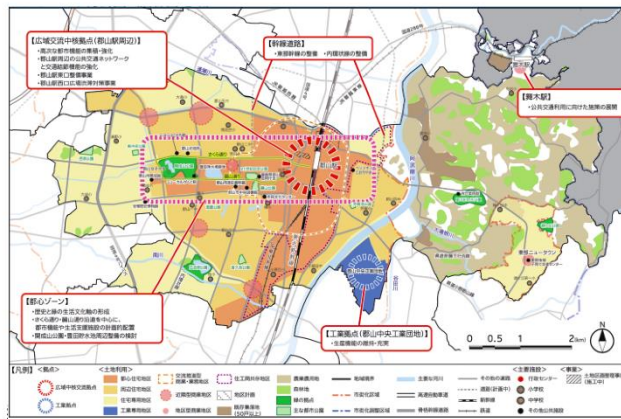
基本データ	人口 (人)	335546
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	443.14
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	239496
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	46.91
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5105.4
各施設数	L R Tの有無	—
	中活計画の有無	—
	鉄道駅	5
	病院	7
	大学	4
	文化施設	8
拠点施設詳細	市役所、県庁	1
	図書館	1
	拠点施設総数	21
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	14.29%
	標準偏差 (km)	1.57
	D F D 個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	0.85
	D F D 間平均距離 (km)	1.25
	D F D 面積 (km <sup>2</sup> )	1.25
	D F D 内施設数	7
D F D 平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	5.60	
D F D 内拠点施設率	33.33%	
中心駅詳細	乗客数/日	18142
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	2.10
	鉄道路線数	6

郡山市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

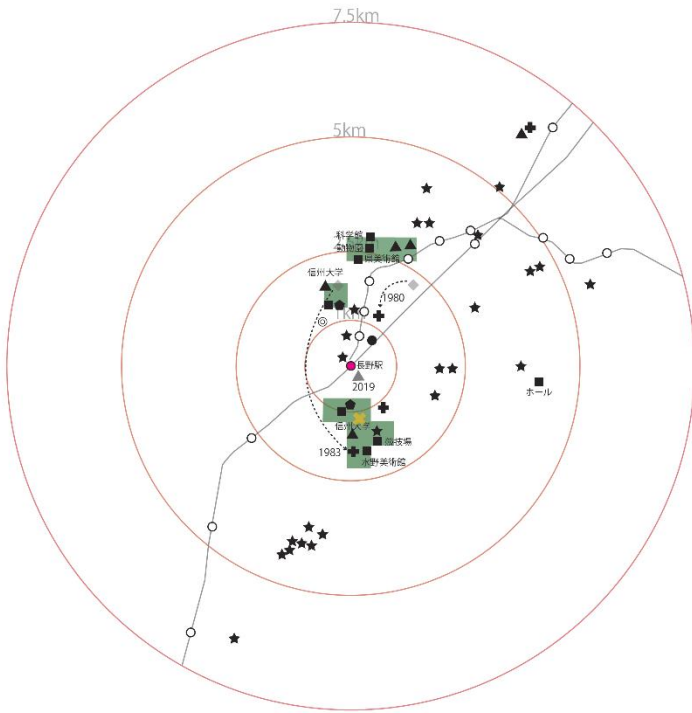


郡山市都市マスタープラン(2015.6)より転載

凡例

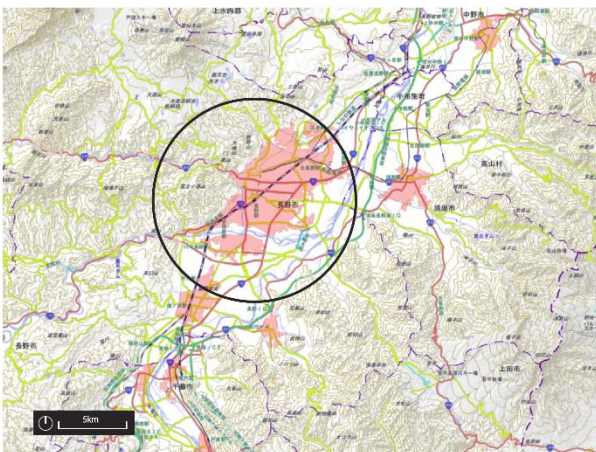
○	駅
—	L R T 路線
現在	移転
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200 床以上)
⬠	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
✳	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑨ 長野市



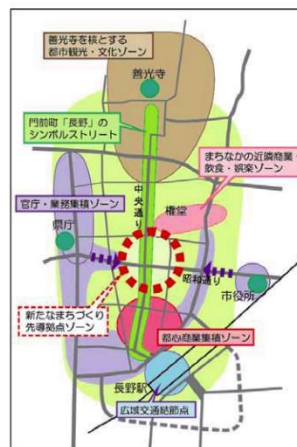
基本データ	人口 (人)	376202
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	450.64
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	253351
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	48.43
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5231.3
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	15
	病院	4
	大学	8
	文化施設	7
	市役所、県庁	2
拠点施設詳細	図書館	2
	拠点施設総数	23
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	59.09%
	標準偏差 (km)	1.73
	D F D個数	3
	D F D・駅間平均距離 (km)	1.88
	D F D間平均距離 (km)	2.83
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	2
	D F D内施設数	14
D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	7.00	
D F D内拠点施設率	60.87%	
中心駅詳細	乗客数/日	21168
	中心駅・人口重心距離 (km)	1.16
	鉄道路線数	4

長野市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



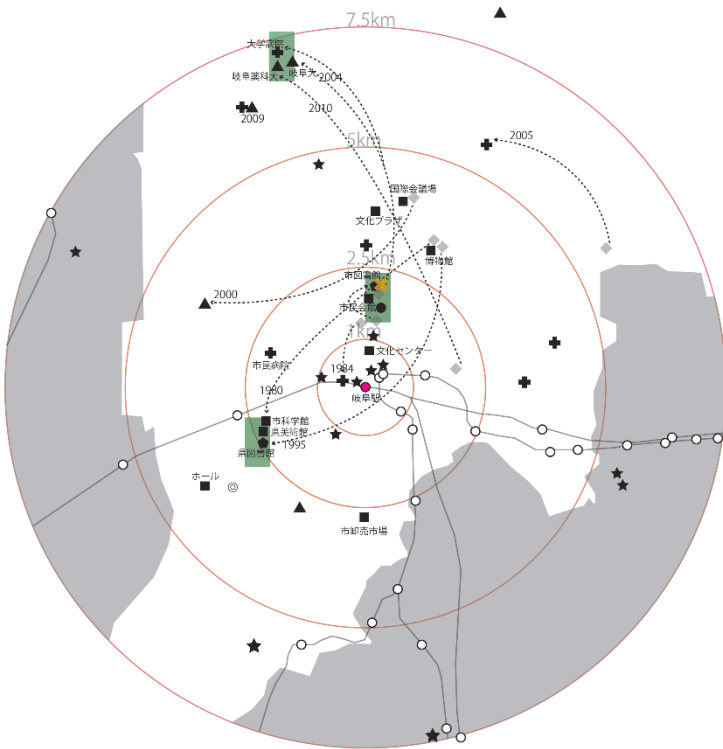
長野都市マスタープラン(2005.4)より転載

凡例

○	駅
—	L R T路線
○	現在
◇	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
×	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

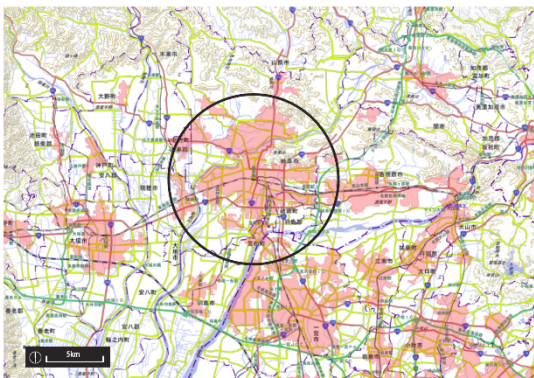


自治体⑩ 岐阜市



基本データ	人口 (人)	405582
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1992.05
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	291254
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	55.01
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5294.6
	L R Tの有無	—
	中活計画の有無	○
各施設数	鉄道駅	11
	病院	9
	大学	6
	文化施設	9
	市役所、県庁	2
	図書館	2
拠点施設詳細	拠点施設総数	28
	郊外移転数	3
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	17.86%
	標準偏差 (km)	2.53
	D F D個数	3
	D F D - 駅間平均距離 (km)	3.83
	D F D間平均距離 (km)	5.77
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1.5
	D F D内施設数	9
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.00
D F D内拠点施設率	32.14%	
中心駅詳細	乗客数/日	31175
	中心駅・人口重心距離 (km)	2.15
	鉄道路線数	2

岐阜市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

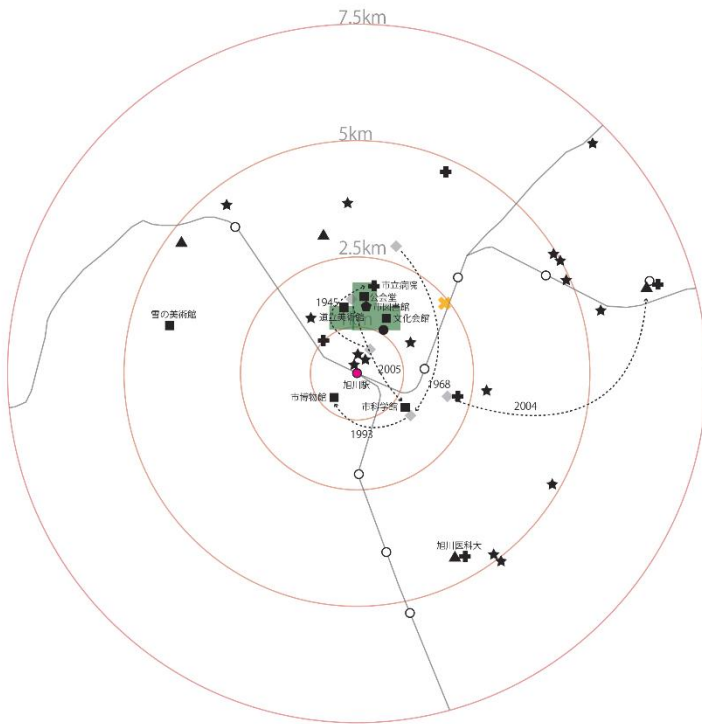


岐阜市都市マスタープラン(2011.1)より転載

凡例

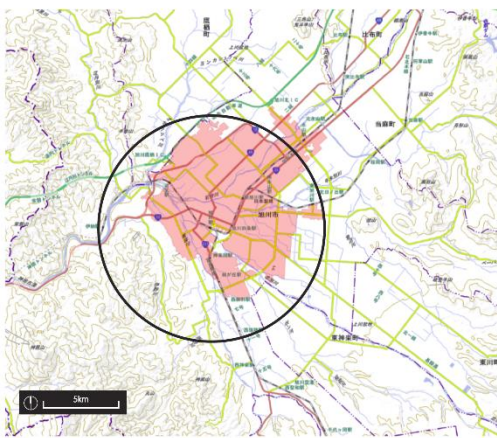
○	駅
—	L R T路線
○	現在
◇	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⌘	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑪ 旭川市



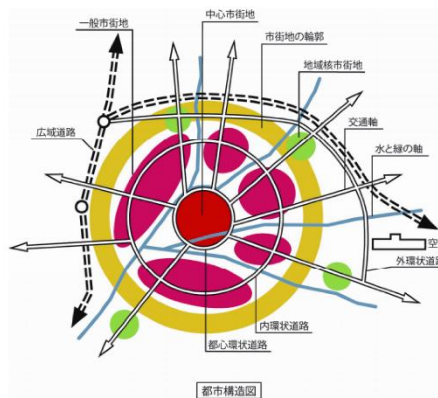
基本データ	人口 (人)	337435
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	451.32
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	319717
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	78.95
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	4049.6
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	9
	病院	5
	大学	4
	文化施設	7
	市役所、県庁	1
	図書館	1
拠点施設詳細	拠点施設総数	18
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	1
	拠点施設駅勢圏内率	6.25%
	標準偏差 (km)	1.97
	D F D個数	1
	D F D - 駅間平均距離 (km)	1.17
	D F D間平均距離 (km)	0
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1
	D F D内施設数	6
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.00
D F D内拠点施設率	33.33%	
中心駅詳細	乗客数/日	4204
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	2.39
	鉄道路線数	4

旭川市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



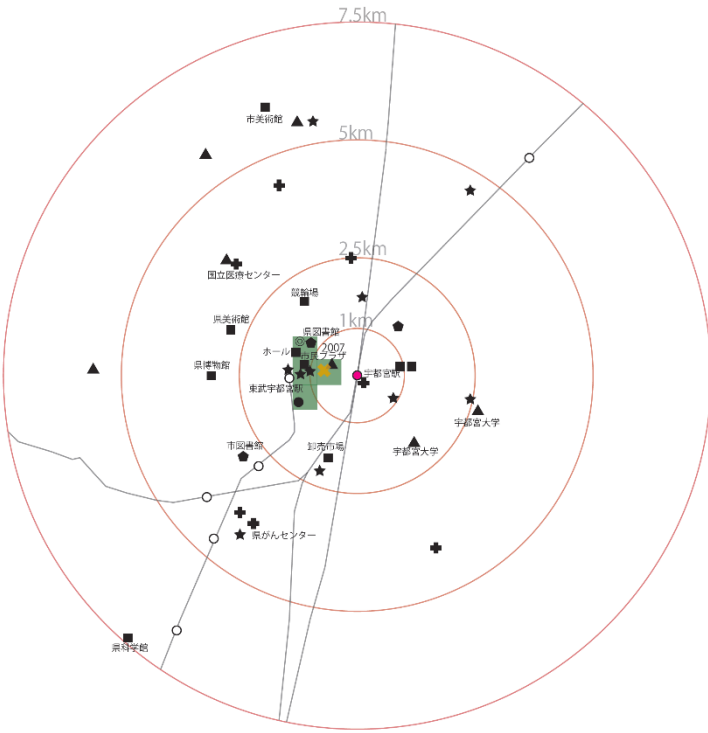
旭川市都市マスタープラン(2012.4.)より転載

凡例

○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⬢	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✦	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

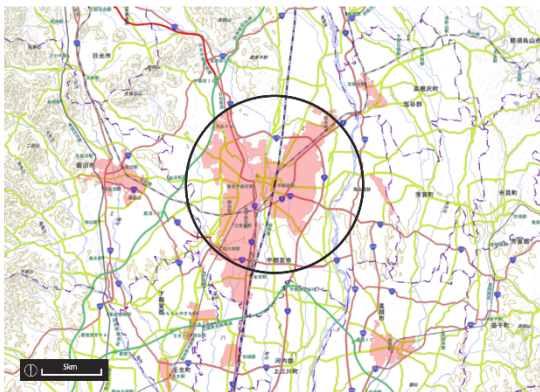


自治体⑫ 宇都宮市



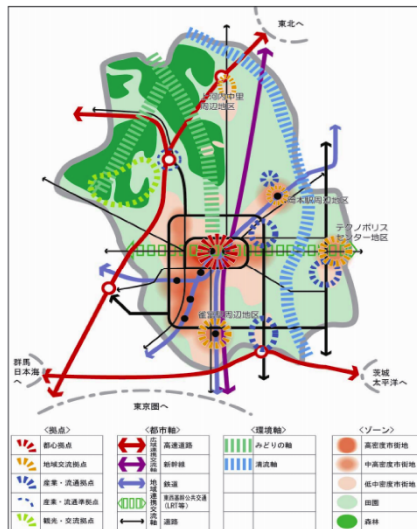
基本データ	人口 (人)	519631
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1246.57
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	384583
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	71.03
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5414.4
各施設数	L R Tの有無	—
	中活計画の有無	△(認定×)
	鉄道駅	6
	病院	7
	大学	10
	文化施設	7
拠点施設詳細	市役所、県庁	2
	図書館	3
	拠点施設総数	29
	郊外移転数	0
	まちなか移転数	0
	拠点施設駅勢圏内率	33.33%
	標準偏差 (km)	2.07
	D F D個数	1
	D F D - 駅間平均距離 (km)	1.12
	D F D間平均距離 (km)	0
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1
	D F D内施設数	6
D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.00	
D F D内拠点施設率	20.69%	
中心駅詳細	乗客数/日	38,421
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	0.72
	鉄道路線数	7

宇都宮市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加重

都市マスにおける拠点の考え

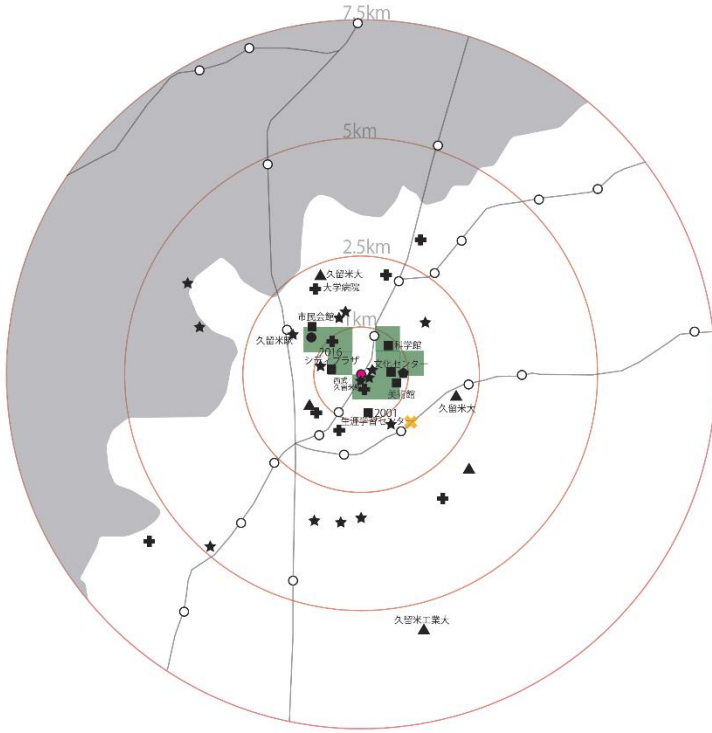


宇都宮市都市マスタープラン(2010.4)より転載

凡例

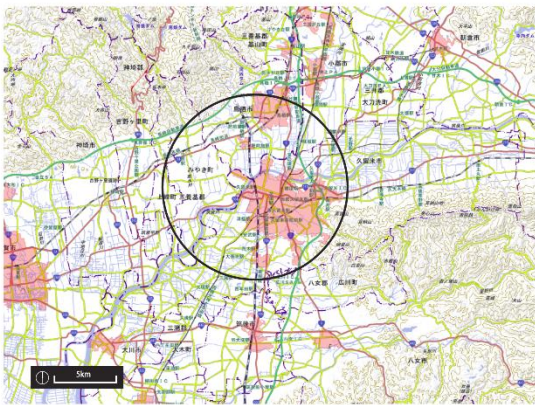
○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
+	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
×	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑬ 久留米市



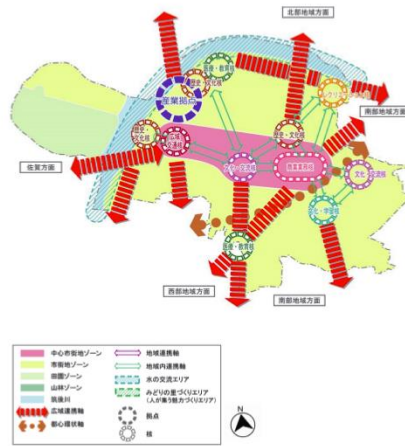
基本データ	人口 (人)	304972
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1326.2
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	183547
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	32.52
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5644.1
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	21
	病院	9
	大学	5
	文化施設	6
	市役所、県庁	1
	図書館	1
拠点施設詳細	拠点施設総数	22
	郊外移転数	0
	まちなか移転数	0
	拠点施設駅圏内率	63.64%
	標準偏差 (km)	1.66
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	0.63
	D F D間平均距離 (km)	1.03
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	2
	D F D内施設数	9
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	4.50
D F D内拠点施設率	40.91%	
中心駅詳細	乗客数/日	33668
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.46
	鉄道路線数	4

久留米市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

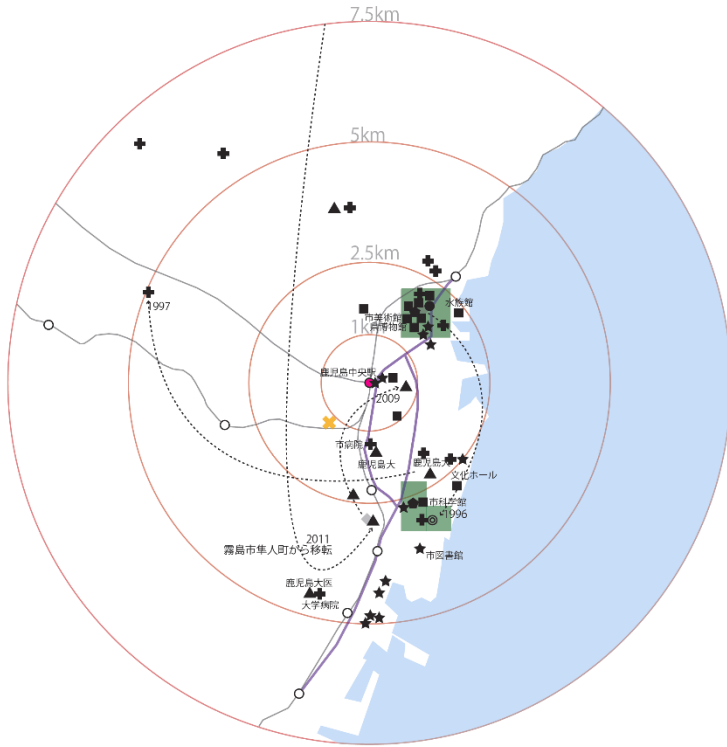


凡例

○	駅
—	L R T 路線
●	現在
◇	移転
◎	県庁
◆	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⊕	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

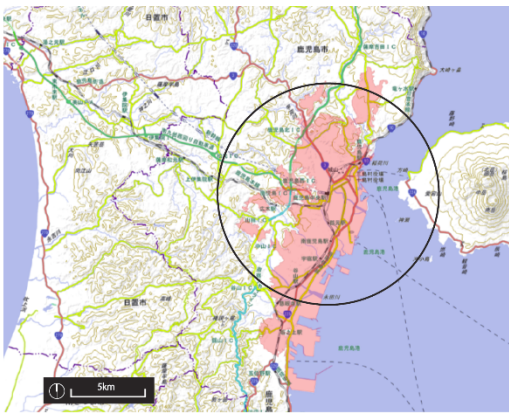
久留米市都市マスタープラン(2012.12)より転載

自治体⑭ 鹿児島市



基本データ	人口 (人)	599136
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1094.21
	特殊地形	○
	D I D人口 (人)	489699
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	75.38
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	6496.4
各施設数	L R Tの有無	○
	中活計画の有無	○
	鉄道駅	8
	病院	13
	大学	7
	文化施設	12
拠点施設詳細	市役所、県庁	2
	図書館	2
	拠点施設総数	36
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	80.56%
	標準偏差 (km)	2.03
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	2.27
	D F D間平均距離 (km)	4.01
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1.75
D F D内施設数	14	
D F D平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	8.00	
D F D内拠点施設率	38.89%	
中心駅詳細	乗客数/日	20153
	中心駅・人口重心距離 (km)	1.19
	鉄道路線数	3

鹿児島市 DID



都市マスにおける拠点の考え



凡例

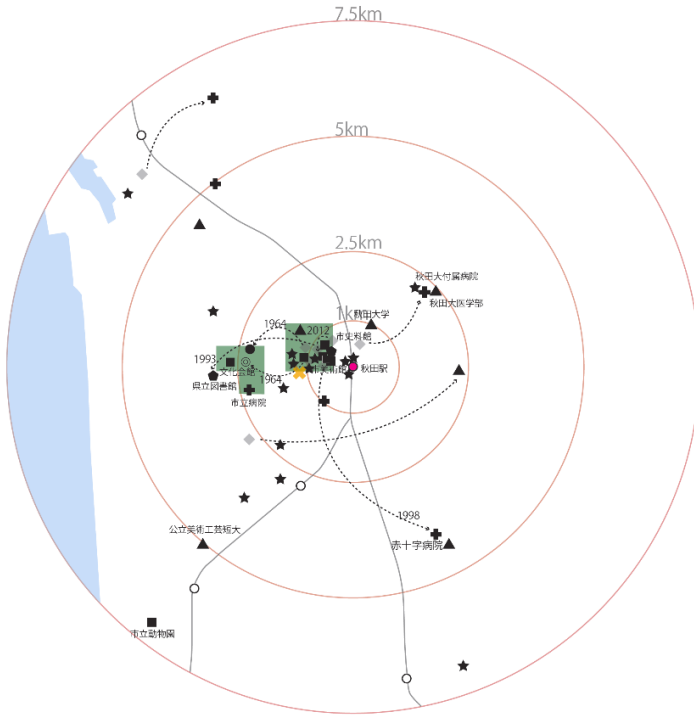
○	駅
—	L R T路線
現在	移転
●	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
■	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✦	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

国土地理院の電子地形図に筆者加筆

鹿児島市都市マスタープラン(2007.3)より転載

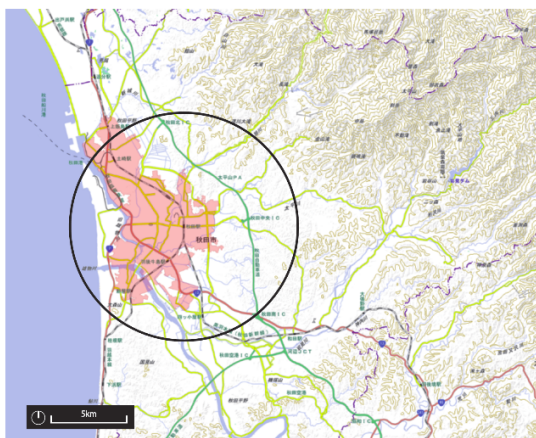


自治体⑮ 秋田市



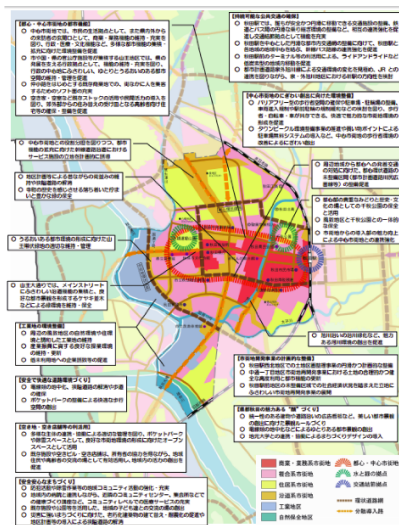
基本データ	人口 (人)	313668
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	346.18
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	254970
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	53.99
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	4722.5
	L R Tの有無	—
中活計画の有無	○	
各施設数	鉄道駅	4
	病院	6
	大学	7
	文化施設	9
	市役所、県庁	2
図書館	2	
拠点施設詳細	拠点施設総数	26
	郊外移転数	5
	まちなか移転数	1
	拠点施設駅勢圏内率	16.67%
	標準偏差 (km)	1.96
	D F D 個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	1.60
	D F D 間平均距離 (km)	1.27
	D F D 面積 (km <sup>2</sup> )	1.75
	D F D 内施設数	13
	D F D 平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	7.43
D F D 内拠点施設率	50.00%	
中心駅詳細	乗客数/日	10933
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.14
	鉄道路線数	3

秋田市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

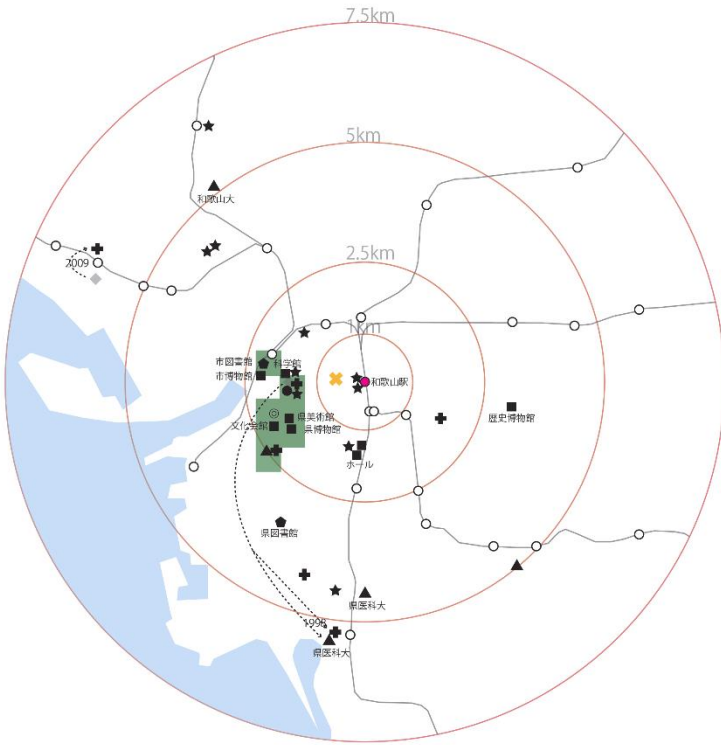


秋田市都市マスタープランより転載

凡例

○	駅
—	L R T 路線
●	現在
◆	移転
◎	県庁
◆	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
◆	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000 m <sup>2</sup> 以上)
✕	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑯ 和歌山市



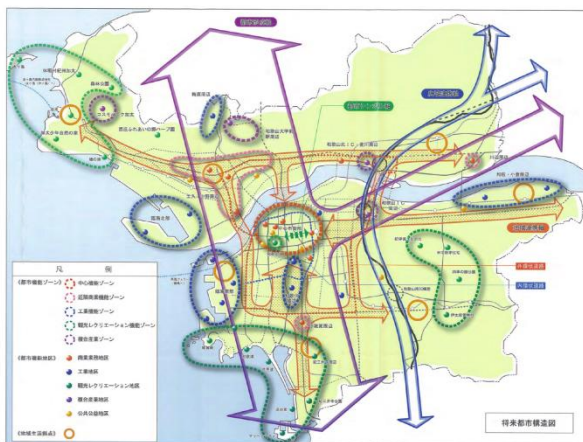
基本データ	人口 (人)	362163
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1734.16
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	284227
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	62.84
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	4523
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	26
	病院	6
	大学	5
	文化施設	8
	市役所、県庁	2
拠点施設詳細	図書館	2
	拠点施設総数	23
	郊外移転数	2
	まちなか移転数	0
	拠点施設駅勢圏内率	52.17%
	標準偏差 (km)	2.05
	D F D個数	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	0.84
	D F D間平均距離 (km)	1.41
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1.5
	D F D内施設数	10
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.67
中心駅詳細	D F D内拠点施設率	43.48%
	乗客数/日	21608
	中心駅・人口重心距離 (km)	1.46
	鉄道路線数	4

和歌山市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

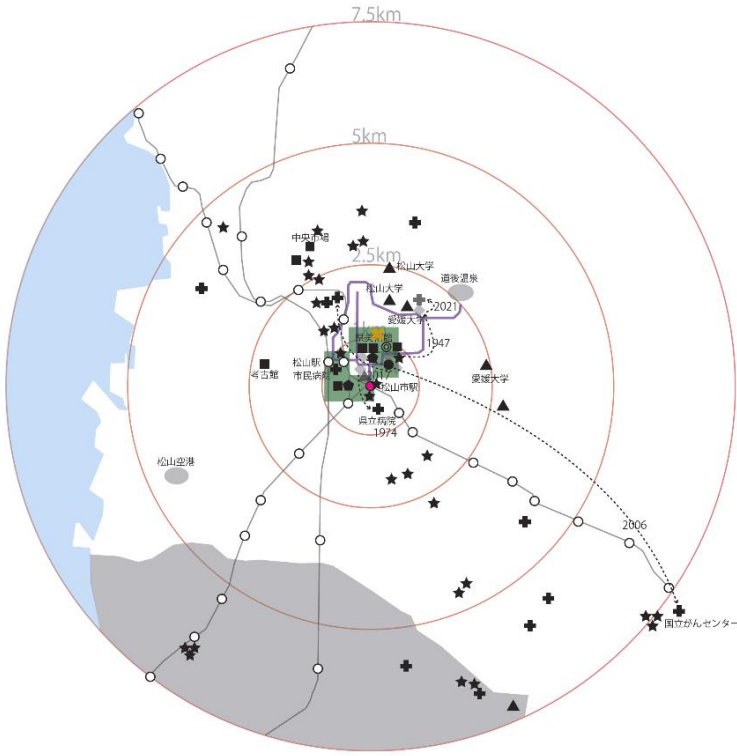


和歌山市都市マスタープラン(2012.3)より転載

凡例

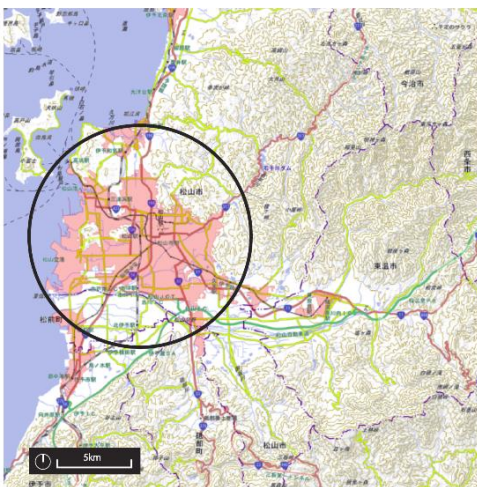
○	駅
—	L R T路線
○	現在
◇	移転
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
×	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

自治体⑰ 松山市



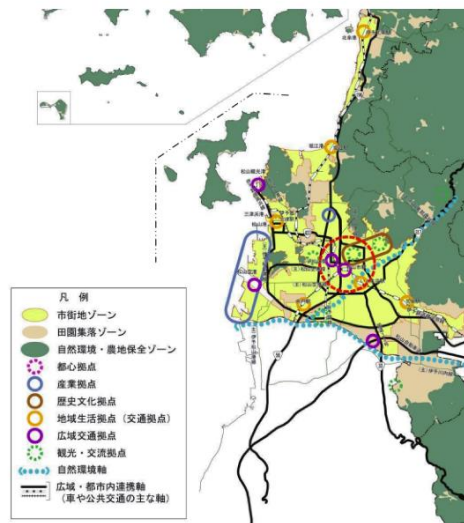
基本データ	人口(人)	513691
	人口密度(人/km <sup>2</sup> )	1196.38
	特殊地形	—
	DID人口(人)	428201
	DID面積(km <sup>2</sup> )	67.89
	DID密度(人/km <sup>2</sup> )	6307.3
	LRTの有無	○
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	26
	病院	10
	大学	6
	文化施設	7
	市役所、県庁	2
	図書館	2
拠点施設詳細	拠点施設総数	27
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	3
	拠点施設駅勢圏内率	74.07%
	標準偏差(km)	1.84
	DFFD個数	2
	DFFD・駅間平均距離(km)	1.60
	DFFD間平均距離(km)	1.27
	DFFD面積(km <sup>2</sup> )	1.75
	DFFD内施設数	12
	DFFD平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.86
DFFD内拠点施設率	44.44%	
中心駅詳細	乗客数/日	26342
	中心駅・人口重心距離(km)	1.06
	鉄道路線数	4

松山市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



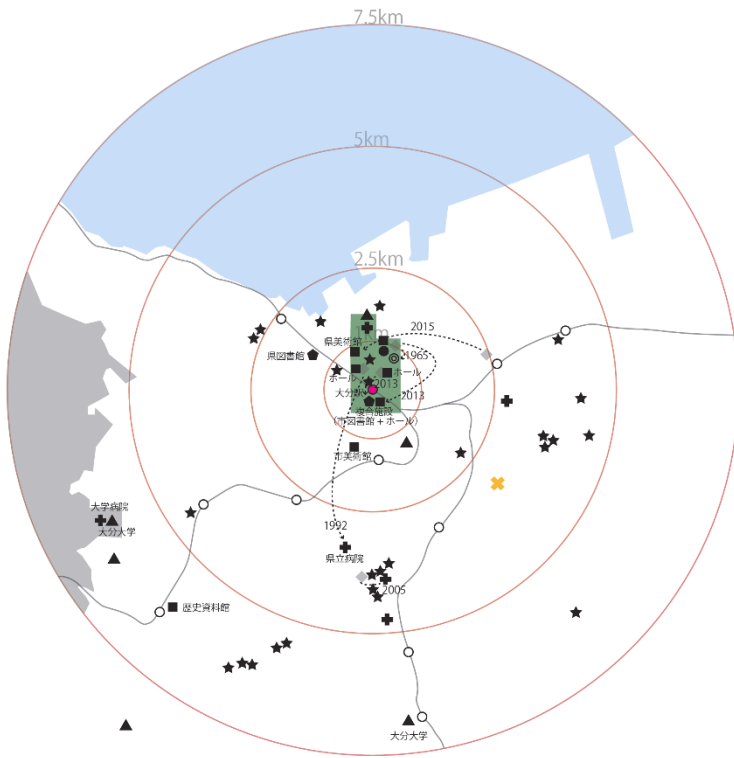
松山市都市マスタープラン(2011.3)より転載

凡例

○	駅
—	LRT路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院(200床以上)
⬠	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗(3000㎡以上)
✖	人口重心
●	中心駅(交通結節点)
■	DFFD

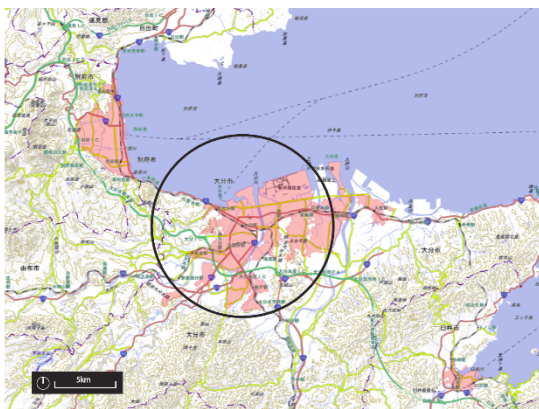


自治体⑱ 大分市



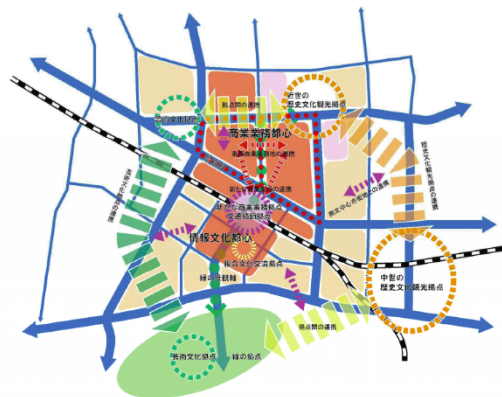
基本データ	人口 (人)	478586
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	952.62
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	326541
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	67.56
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	4833.3
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	11
	病院	5
	大学	4
	文化施設	7
	市役所、県庁	2
	図書館	2
拠点施設詳細	拠点施設総数	20
	郊外移転数	1
	まちなか移転数	3
	拠点施設駅勢圏内率	65.00%
	標準偏差 (km)	2.05
	D F D個数	1
	D F D・駅間平均距離 (km)	2.31
	D F D間平均距離 (km)	0
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1.75
	D F D内施設数	10
中心駅詳細	D F D平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	5.71
	D F D内拠点施設率	50.00%
	乗客数/日	19550
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	3.20
鉄道路線数	3	

大分市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え

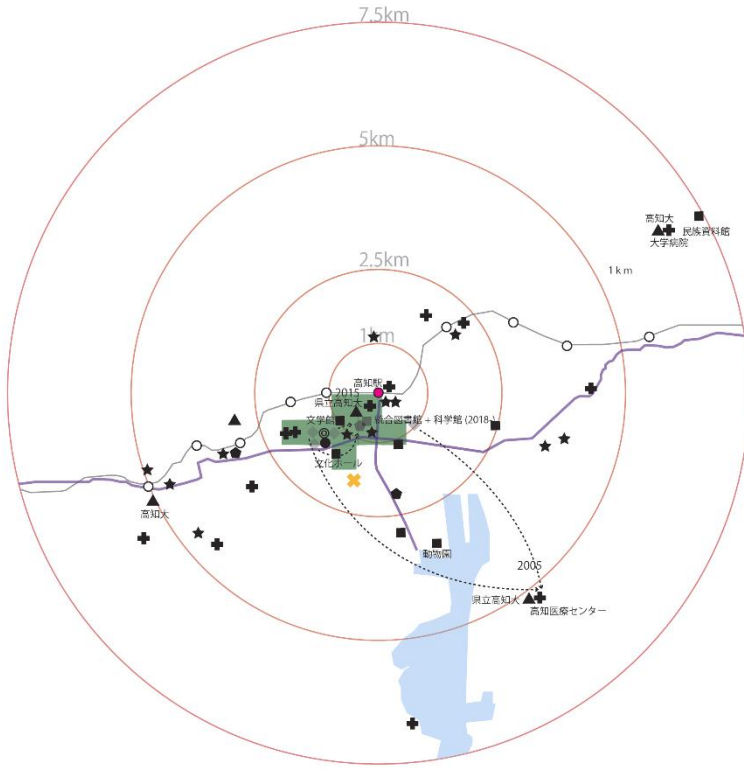


大分市都市マスタープラン(2008.3)より転載

凡例

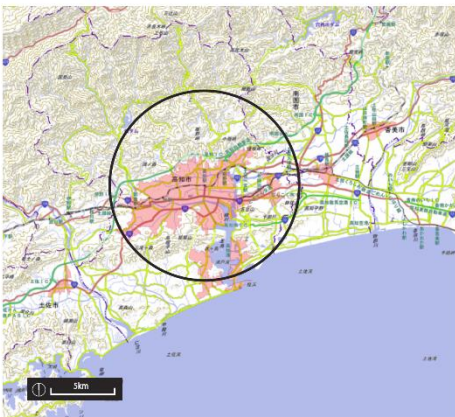
○	駅
—	L R T 路線
●	現在
◇	移転計
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
◆	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✳	人口重心
●	中心駅 (交通結节点)
■	D F D

自治体⑱ 高知市



基本データ	人口 (人)	335263
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	1085.03
	特殊地形	○
	D I D人口 (人)	276087
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	44.54
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	6198.6
	L R Tの有無	○
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	10
	病院	13
	大学	5
	文化施設	8
	市役所、県庁	2
	図書館	3
拠点施設詳細	拠点施設総数	31
	郊外移転数	2
	まちなか移転数	2
	拠点施設駅勢圏内率	82.14%
	標準偏差 (km)	1.98
	D F D個数	1
	D F D - 駅間平均距離 (km)	0.87
	D F D間平均距離 (km)	0
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	2
	D F D内施設数	11
D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	5.50	
D F D内拠点施設率	35.48%	
中心駅詳細	乗客数/日	5291
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.86
	鉄道路線数	1

高知市 DID



国土地理院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



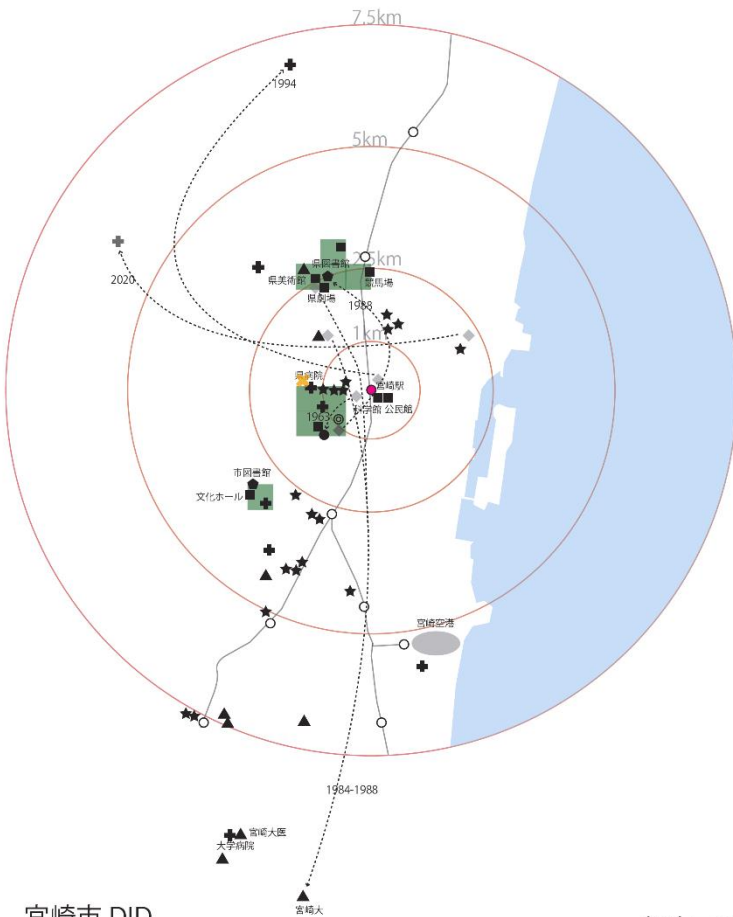
高知市都市マスタープラン(2014)より転載

凡例

○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
⬢	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
✖	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

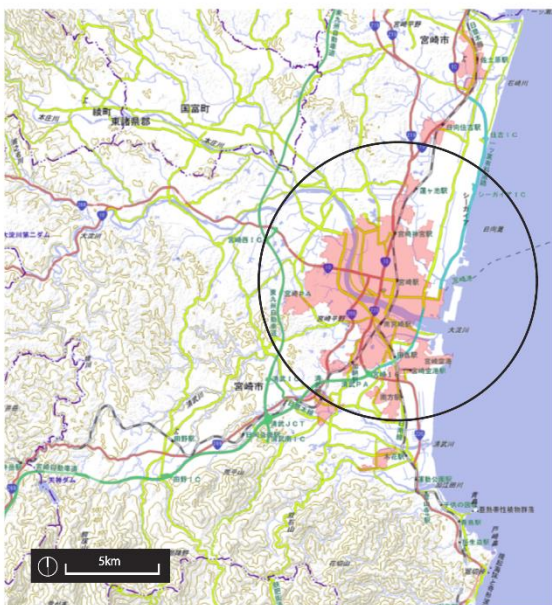


自治体⑳ 宮崎市



基本データ	人口 (人)	399979
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	621.4
	特殊地形	—
	D I D人口 (人)	276902
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	50.4
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5494.1
	L R Tの有無	—
各施設数	中活計画の有無	○
	鉄道駅	9
	病院	7
	大学	6
	文化施設	7
拠点施設詳細	市役所、県庁	2
	図書館	2
	拠点施設総数	24
	郊外移転数	4
	まちなか移転数	1
	拠点施設駅圏内率	30.43%
	標準偏差 (km)	2.34
	D F D個数	3
	D F D・駅間平均距離 (km)	2.24
	D F D間平均距離 (km)	3.22
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	2.25
中心駅詳細	D F D内施設数	14
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	6.22
	D F D内拠点施設率	58.33%
	乗客数/日	4781
	中心駅・人口重心距離 (km)	1.42
鉄道路線数	2	

宮崎市 DID



国土院の電子地形図に筆者加筆

都市マスにおける拠点の考え



宮崎市都市マスタープラン(2013.3)より転載

凡例

○	駅
—	L R T路線
現在	移転前
◎	県庁
●	市役所
+	主要病院 (200床以上)
■	県・市立図書館
■	県・市立文化施設
▲	大学・短大
★	大規模小売店舗 (3000㎡以上)
×	人口重心
●	中心駅 (交通結節点)
■	D F D

### 3.5 中心駅と拠点施設立地の関係からの類型とそれぞれの特徴と傾向

この節では中心駅と拠点施設立地の関係からみた都市構造を類型化し、それぞれの特徴と傾向を述べる。また類型を整理したものを（図3.6）に示す。

#### A. 環状分布型

環状分布型は、(A-1 中心駅近接型)と(A-2 環状分散型)に二分することができる。前者は大分市、高松市、後者は長岡市が該当する。A-1 中心駅近接型の特徴としては、駅に表裏なく駅の周辺に拠点施設が位置しているため、拠点性は高く拠点施設へのアクセス性も高いことである。A-2 環状分散型の特徴としては、環状構造でありながらも分散しているため、都市の拠点性は乏しいことである。集約する際に、拠点となる場所がないため、集約する際は駅周辺に集約することが望ましいと考えられる。長岡市は市役所、ホール等の複合施設を駅前に移転し、中心市街地の賑わいに少なからず貢献している。

#### B. 鉄道沿線型

鉄道沿線型は(B-1 環状沿線型)と(B-2 線状沿線型)に二分することができる。前者は富山市、松山市が該当し、後者は長崎市、鹿児島市が該当する。両者に共通していることとしては、LRT(路面電車)が市街地にあり、拠点施設が鉄道軌道上に配置されており、そして駅間隔がとても狭いため、多くの拠点施設が駅勢圏内に位置しているということである。そのため、拠点施設が環状もしくは線状に分散していても、拠点施設にアクセスしやすく、結果拠点性の高い市街地となっている。B-1 環状沿線型の特徴としては、軌道が環状であり、それに面して拠点施設が配置されているため、拠点施設から拠点施設までの距離が比較的短いことである。そのため、よりもよりコンパクトであるといえるが、その分駅勢圏面積は少なくなる。B-2 線状沿線型の特徴としては、逆に軌道が線状であるため、拠点施設から拠点施設までの距離が比較的長くなることである。しかし、駅勢圏面積が大きくなるため、多くの拠点施設が位置することができる。

#### C. 複数拠点型

複数拠点型は(C-1 2拠点型)と(C-2 1拠点+分散型)と(C-3 0.5拠点+分散型)の三分することができる。1つ目は宮崎市が該当し、2つ目は宇都宮市、秋田市、旭川市、3つ目は青森市、和歌山市が該当する。3つに共通していることとしては、中心駅周辺にいくつかの拠点施設が配置されていることである。そのため、今後都市機能を集約する際に中心駅周辺に配置すると拠点性をたかめることができるポテンシャルを持っている。C-1 2拠点型の特徴としては、拠点施設が中心駅と中心市街地に集積していることである。そのため、今後は2拠点を都市機能を集約していき、それら2拠点を公共交通でつなぎ、アクセス性、回遊性を高めることが望ましいと考えられる。C-2 1拠点+分散型の特徴としては、拠点

施設が中心駅に集積し、後の拠点施設は集積することなく分散していることである。そのため、今後集約する際は駅周辺に集約し、拠点性を高めることが望ましい。C-3 0.5 拠点＋分散型の特徴としては、中心駅に少し拠点施設が位置しており、後の拠点施設が分散して配置されていることである。そのため、拠点性は乏しいので、都市機能の集約する際に拠点性を高めることは難しいが、中心駅周辺に集約すべきである。

**D. 交通結節点分離型**

交通結節点分離型は(D-1 中心駅乖離 2 拠点型) と(D-2 中心駅乖離 1 拠点型) と(D-3 線状分散型)の三分することができる。1つ目は長野市、盛岡市が該当し、2つ目は金沢市、郡山市、3つ目は岐阜市が該当する。3つに共通していることとしては、中心駅には拠点施設は集積していないということである。D-1 中心駅乖離 2 拠点型は、中心市街地や計画されたエリアの 2 拠点到集積している特徴がある。そのため、拠点への公共交通を強化しつつ、集約の際に中心駅周辺に配置することも考慮すべきである。D-2 中心駅乖離 1 拠点型は、中心市街地に拠点施設が集積している特徴がある。そのため、D-1 と同様に拠点性をたかめるために中心駅と中心市街地との公共交通を強化していく必要がある。現に金沢は中心駅と中心市街地で充実したバス交通が展開されており、中心駅と拠点施設が乖離しながらも拠点性を高めている。D-3 線状分散型は線状に拠点施設が分散している特徴がある。中心駅に拠点施設を集約していくことが望ましいが、アクセス性を高めるために線状での公共交通を充実していく必要がある。

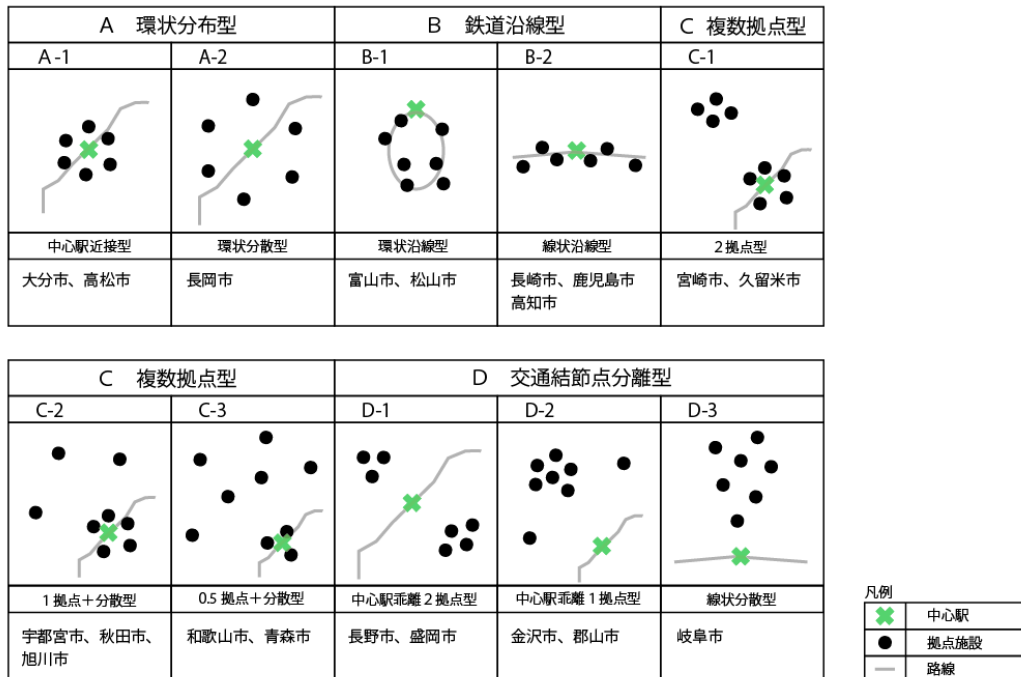


図 3.6 中心駅と拠点施設立地の関係からの類型

### 3.6 都市の拠点性における類型とそれぞれの特徴と傾向

この節では、前々節で行った拠点施設立地調査を基にそれぞれの拠点性における特徴を把握するために、拠点性評価指標を基にレーダチャートであらわすこととした。また拠点性の特性を明らかにするため、主成分分析を行い、主成分に基づき類型化することで類型ごとの特徴、傾向を把握する。なお、本研究では類型化のために使用する指標や類型化対象地区が楠那伊賀、拠点性を評価するための手法を構築するために、クラスター分析を分析手法として選択した。なお、使用した統計ソフトは、IBM SPSS Statistics Version21 である。

表 3.4 選定都市の基本データと項目別評価詳細

	長岡市	青森市	富山市	高松市	金沢市	長崎市	盛岡市	郡山市	
基本データ	人口 (人)	273396	284754	418142	420736	466189	426578	296701	335546
	人口密度 (人/km <sup>2</sup> )	306.82	345.32	336.73	1120.74	994.77	1051.05	334.7	443.14
	特殊地形	—	—	—	—	—	○	—	—
	D I D人口 (人)	133277	229742	223250	212803	377419	327791	230447	239496
	D I D面積 (km <sup>2</sup> )	25.93	39.32	55.56	40.88	61.01	45.28	39.85	46.91
	D I D密度 (人/km <sup>2</sup> )	5139.88	5842.9	4018.2	5205.6	6186.2	7239.2	5782.9	5105.4
	L R Tの有無	—	—	○	—	—	○	—	—
	中心市街地活性化基本計画の有無	○	○	○	○	○	○	○	—
各施設数	鉄道駅	5	7	17	27	22	5	8	5
	病院	6	4	6	7	11	9	8	7
	大学	4	4	4	3	5	9	3	4
	文化施設	5	6	10	8	7	6	11	8
	市役所、県庁	1	2	2	2	2	2	2	1
	図書館	1	2	2	2	2	1	2	1
拠点施設詳細	拠点施設総数	17	18	24	22	27	27	26	21
	郊外移転数	3	2	3	1	6	1	1	1
	まちなか移転数	1	2	3	2	0	3	1	2
	拠点施設駅勢圏内率	11.76%	29.41%	72.73%	63.64%	18.52%	65.38%	19.23%	14.29%
	拠点施設標準偏差 (km)	2.51	1.96	2.00	2.48	2.04	2.13	2.08	1.57
	D F D個数	1	2	2	2	2	3	2	2
	D F D - 駅間平均距離 (km)	2.73	4.60	0.80	0.99	2.91	1.46	1.44	0.85
	D F D間平均距離 (km)	—	1.03	1.51	1.55	1.12	2.57	2.52	1.25
	D F D面積 (km <sup>2</sup> )	1	1.25	2.5	2.25	1	1.75	1	1.25
	D F D内施設数	5	7	12	12	11	13	12	7
	D F D平均密度 (個/km <sup>2</sup> )	5.00	5.60	4.80	5.33	11.00	7.43	12.00	5.60
D F D内拠点施設率	29.41%	38.89%	50.00%	54.55%	40.74%	48.15%	46.15%	33.33%	
中心駅詳細	乗客数/日	11623	9038	15547	12579	22999	11080	17784	18142
	中心駅 - 人口重心距離 (km)	1.47	2.17	2.76	4.68	1.39	1.34	1.26	2.10
	鉄道路線数	4	3	3	4	3	1	6	6

### 3.6.1 拠点性評価指標による各都市の特徴

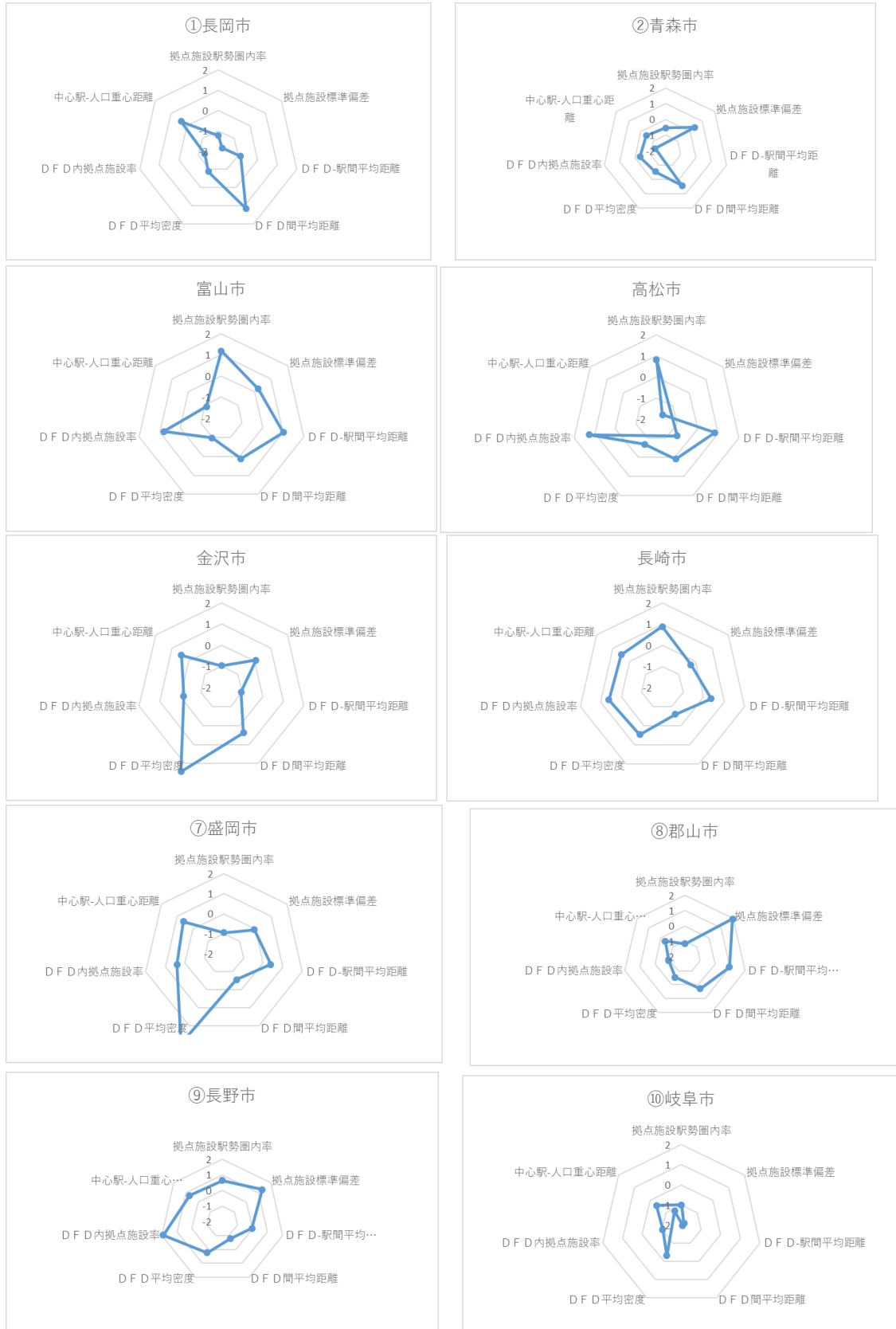
まず初めに、各指標間での相関係数を算出した。(表 3.3) 最も高い数字で 0.39 となり指標間での相関関係は見られず独立していたため、7 指標すべてを採用することとした。そしてそれら指標ごとに標準化した数値を基に、レーダチャートを作成した。(図 3.7)。また、選定都市の基本データと 7 つの評価指標に関して抽出し、定量化したものを(表 3.4) に示す。

表 3.3 各指標間の相関係数

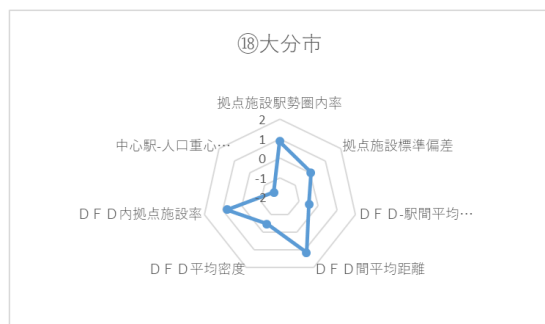
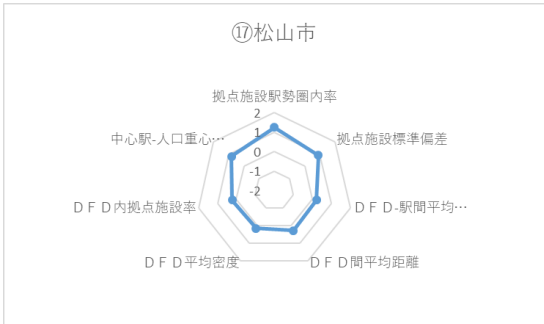
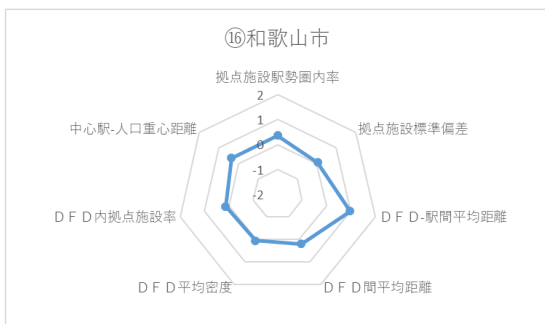
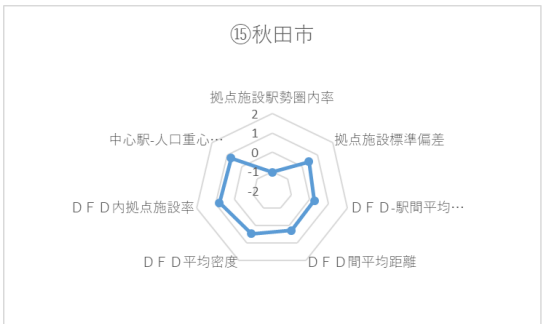
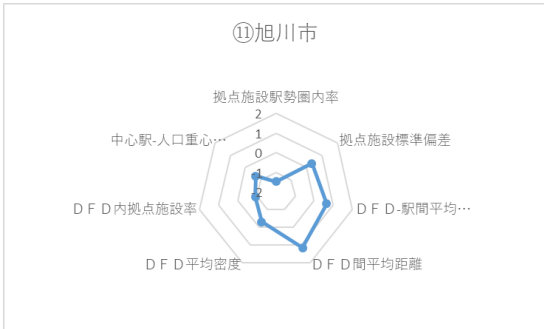
	拠点施設駅圏内率	拠点施設標準偏差	D F D・駅間平均距離	D F D間平均距離	D F D平均密度	D F D内拠点施設率	中心駅・人口重心距離
拠点施設駅圏内率	1	-0.215706987	-0.353490994	-0.002818179	-0.207548978	0.1691956	0.1691956
拠点施設標準偏差		1	0.397313029	0.238048676	-0.046540217	-0.061996941	0.244117467
D F D・駅間平均距離			1	0.357780525	0.110653995	-0.115516255	-0.067446673
D F D間平均距離				1	0.224864314	0.232826742	-0.151693096
D F D平均密度					1	0.159466994	-0.352797268
D F D内拠点施設率						1	0.251814763
中心駅・人口重心距離							1

長野市	岐阜市	旭川市	宇都宮市	久留米市	鹿児島市	秋田市	和歌山市	松山市	大分市	高知市	宮崎市	柏市
376202	405582	337435	519631	304972	599136	313668	362163	513691	478586	335263	399979	417294
450.64	1992.05	451.32	1246.57	1326.2	1094.21	346.18	1734.16	1196.38	952.62	1085.03	621.4	3636.87
—	—	—	—	—	○	—	—	—	—	○	—	—
253351	291254	319717	384583	183547	489699	254970	284227	428201	326541	276087	276902	360149
48.43	55.01	78.95	71.03	32.52	75.38	53.99	62.84	67.89	67.56	44.54	50.4	39.67
5231.3	5294.6	4049.6	5414.4	5644.1	6496.4	4722.5	4523	6307.3	4833.3	6198.6	5494.1	9078.6
—	—	—	—	—	○	—	—	○	—	○	—	—
○	○	○	△(認定×)	○	○	○	○	○	○	○	○	○
15	11	9	6	21	8	4	26	26	11	10	9	10
4	9	5	7	9	13	6	6	10	5	13	7	10
8	6	4	10	5	7	7	5	6	4	5	6	5
7	9	7	7	6	12	9	8	7	7	8	7	2
2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1
2	2	1	3	1	2	2	2	2	2	3	2	1
23	28	18	29	22	36	26	23	27	20	31	24	19
1	3	1	0	0	1	5	2	1	1	2	4	0
2	2	1	0	0	2	1	0	3	3	2	1	0
59.09%	17.86%	6.25%	33.33%	63.64%	80.56%	16.67%	52.17%	74.07%	65.00%	82.14%	30.43%	26.32%
1.73	2.53	1.97	2.07	1.66	2.03	1.96	2.05	1.84	2.05	1.98	2.34	2.32
3	3	1	1	2	2	2	2	2	1	1	3	2
1.88	3.83	1.17	1.12	0.63	2.27	1.60	0.84	1.60	2.31	0.87	2.24	2.50
2.83	5.77	—	—	1.03	4.01	1.27	1.41	1.27	—	—	3.22	3.05
2	1.5	1	1	2	1.75	1.75	1.5	1.75	1.75	2	2.25	1.25
14	9	6	6	9	14	13	10	12	10	11	14	7
7.00	6.00	6.00	6.00	4.50	8.00	7.43	6.67	6.86	5.71	5.50	6.22	5.60
60.87%	32.14%	33.33%	20.69%	40.91%	38.89%	50.00%	43.48%	44.44%	50.00%	35.48%	58.33%	36.84%
21168	31175	4204	36421	33668	20153	10933	21608	26342	19550	5291	4781	192343
1.16	2.15	2.39	0.72	1.46	1.19	1.14	1.46	1.06	3.20	1.86	1.42	0.99
4	2	4	7	4	3	3	4	4	3	1	2	2

図3.7 各都市の拠点性評価指標に基づくレーダチャート







## 3.6.2 選定都市における拠点性の類型化と類型別特徴

選定都市 20 都市の拠点性の観点からみた特性を明らかにするために、主成分分析を行うにあたって、前述した 7 指標に対し、DFD 密度以外の 6 つの指標を抽出し、主成分分析を行った。その結果、(表 3.5) に示す 3 つの主成分因子が得られた。なお、各指標の単位を正方向にポジティブな評価に揃えるため、拠点施設標準偏差・DFD 間平均距離・DFD-駅間距離・中心駅-人口重心距離にはそれぞれマイナス 1 を掛けた。また全指標はレーダチャートを作成する際に使用した標準化したものを利用した。

表 3.5 都市の拠点性評価指標と拠点性における特性軸

主成分因子 (特性軸) 評価指標	I 軸	II 軸	III 軸
	拠点施設 コンパクト性	拠点施設 アクセス性	人口重心-交通結 節点 近接性
拠点施設標準偏差	0.668	0.187	0.516
DFD 内拠点施設率	0.756	0.304	0.014
DFD 間平均距離	0.804	-0.352	-0.258
拠点施設駅勢圏内率	0.296	0.753	-0.039
DFD - 駅間平均距離	-0.122	0.832	-0.133
中心駅 - 人口重心距離	-0.078	-0.207	0.919
固有値 (%)	31.647	25.171	18.587
累積寄与度 (%)	31.647	56.818	75.405

因子抽出法: 主成分分析

回転法: Kaiser の正規化を伴うバリマックス法

I 軸は、拠点施設標準偏差、DFD-駅間平均距離、DFD 間平均距離と高いプラス相関を示すので、拠点施設のまとまりを示す「拠点施設コンパクト性」と解釈した。

II 軸は、DFD 内拠点施設率、拠点施設駅勢圏内率と高いプラス相関を示したことから、拠点施設へのアクセスのしやすさを示す「拠点施設アクセス性」と解釈した。

III 軸は、中心駅-人口重心距離と高いプラス相関を示した。人口重心と交通結節点の近接性を示す「人口重心-交通結節点近接性」と解釈した。

この主成分分析により得られた主成分得点を用いて、クラスター分析 (ward 法) を行った。その結果、a. 拠点訪問型、b. 路線バス活用型、c. 徒歩、電車活用型、d. 自動車依存型の 4 つのクラスターに分けることができた。その結果を、(図 3.8-10) に示す。また、クラスター分析 (ward 法) を行い、作成したデンドログラムを (図 3.11) に示す。



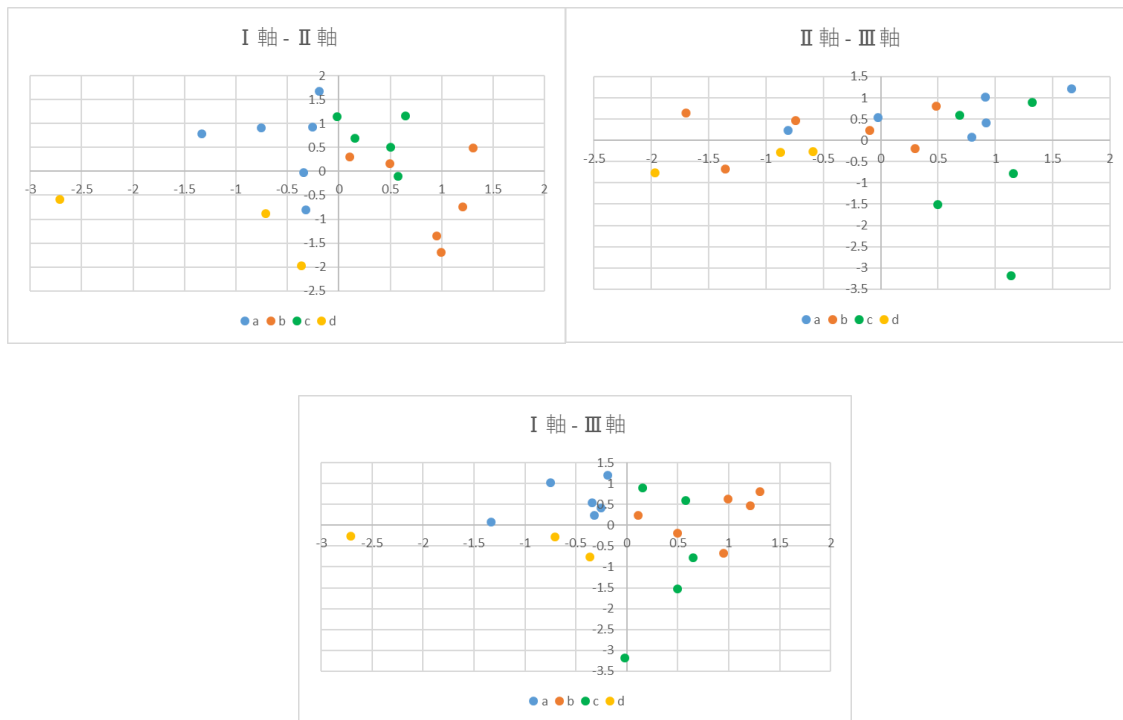


図 3.8-10 選定都市における拠点性のクラスター分析結果

#### a. 拠点訪問型

このクラスターは他のクラスターに比べ、「拠点施設コンパクト性」が低く、「人口重心-交通結節点近接性」が高い特徴を持っている。中心駅にアクセスが比較的容易な人口が多いが、拠点施設が分散しているため移動コストが多く掛かることが考えられる。また拠点施設アクセス性に関しては、高いサンプルと低いサンプルが混合していたため、特徴としては採り上げなかった。

#### b. 路線バス活用型

このクラスターは他のクラスターに比べ、「拠点施設コンパクト性」「人口重心-交通結節点近接性」が高く、「拠点施設アクセス性」が低い特徴を持っている。拠点施設はまとまっており、人口分布も中心駅を中心として広がっているが、拠点施設へのアクセス性が低いため、車もしくはバスでのアクセスとなってしまう、ドアトゥードアの移動となり街の賑わいや回遊性が促されていないことが考えられる。

c. 徒歩、電車活用型

このクラスターは他のクラスターに比べ、「拠点施設コンパクト性」「拠点施設アクセス性」が高く、「人口重心-交通結節点近接性」が低い特徴を持っている。人口分布には中心駅から偏りがあるものの、拠点施設はまとまって位置しており、また公共交通での利便性も高いことから、周辺駅への近隣に人口が集積している場合、拠点施設によって市街地に人が流れ、回遊し賑わうことが考えられる。そのため、駅周辺への移住促進を積極的にすることが望ましい。

d. 自動車依存型

このクラスターは他のクラスターに比べ、「拠点施設コンパクト性」「拠点施設アクセス性」「人口重心-交通結節点近接性」のすべての特性軸が低い特徴を持っている。拠点施設が点在し、アクセス性もなく、人口分布も中心駅に中心がないため、自動車交通が基本の移動手段となっていることが考えられる。そのため、拠点施設を中心市街地に移転する際は、駐車場を整備することや用途を複合化し施設の求心力を高める等が求められる。また自動車社会が根付いているため、一つの移転では、なかなか効果を得ることができないため長期プランで計画する必要がある。

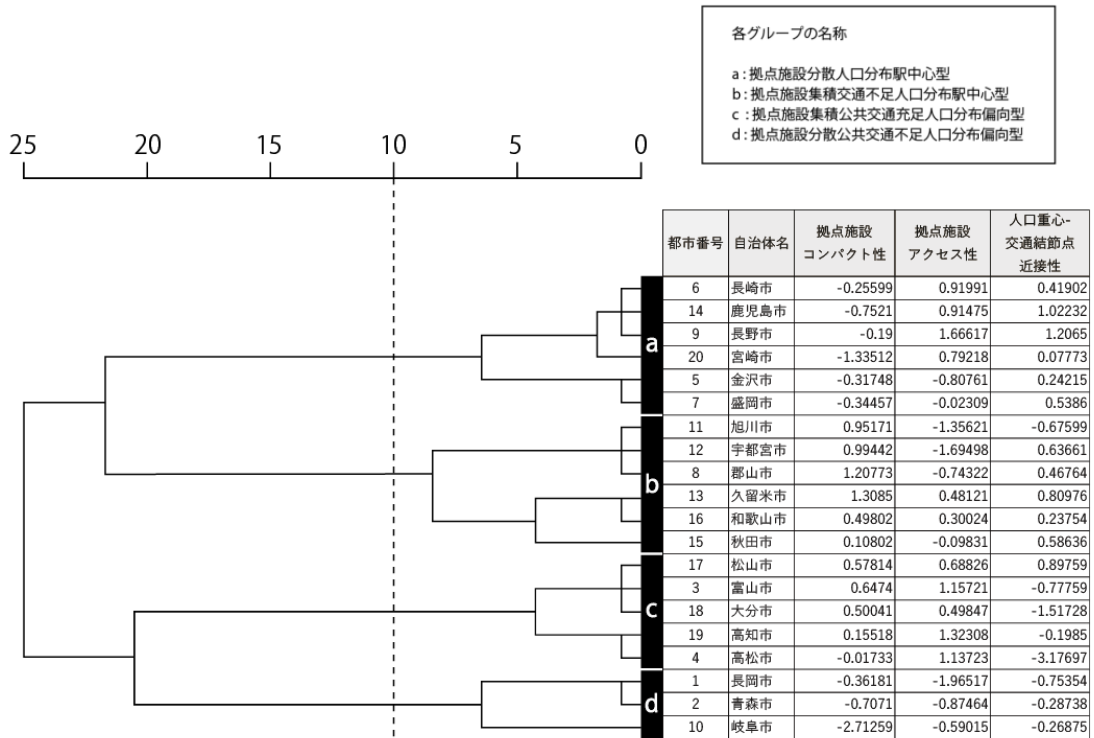


図 3.11 選定都市における拠点性のクラスター分析結果

### 3.7 拠点施設立地特性が拠点性に与える影響と類型別の課題

この節では、前々節で行った拠点施設立地における類型と前節で類型した拠点性における類型で選定都市 20 都市をクロス集計することで、拠点施設の立地特性と都市の拠点性等を考慮したより詳細で多角的な特徴、それに付随した課題を明らかにする。クロス集計の結果を（表 3.6）に示す。

表 3.6 拠点施設立地特性類型と都市拠点性類型によるクロス集計

類型		拠点施設立地特性					
		A	B	C	D		
		環状分布型	鉄道沿線型	複数拠点型	交通結節点分離型	合計	
都市 拠 点 性	a	拠点訪問型	—	長崎市、鹿児島市	宮崎市	長野市、金沢市、盛岡市	6
	b	路線バス活用型	—	—	旭川市、宇都宮市、久留米市、和歌山市、秋田市	郡山市	6
	c	徒歩、電車活用型	大分市、高松市	松山市、富山市、高知市	—	—	5
	d	自動車依存型	長岡市	—	青森市	岐阜市	3
		該当都市数合計	3	5	7	5	20

これにより、拠点施設立地特性別の都市拠点性の特徴、課題を整理する。またクロス集計によって整理した選定都市の基本データと項目別評価詳細を（表 3.7）に示す。

#### A 環状分布型

c.徒歩、電車活用型、d.自動車依存型の拠点性のタイプが該当した。共通点としては、中心駅から人口分布が偏向していることが挙げられる。cのタイプであれば、概ね拠点施設が集積しており、公共交通でアクセスできるため、課題となるのは、まちなか居住と商業集積・活性化の推進である。拠点施設が環状に立地しているため、まちなか居住においても中心駅を中心とし、同心円状に集合住宅の建設を促すべきだと考えられる。dのタイプであれば、拠点施設は分散かつ公共交通も不足しており、かつそれらが環状に分布しているので、基本的に自動車なしでは拠点施設に訪れることはできない。なので、課題としては、環状構造から駅周辺に都市機能を移転し、1拠点型にシフトすると同時に、まちなか居住を促すことが挙げられる。

### B 鉄道沿線型-

a.拠点訪問型、c.徒歩、電車活用型の拠点性のタイプが該当した。aのタイプは、拠点施設が分散してはいるが、拠点施設が鉄道沿線に沿って立地しており、比較的拠点施設にアクセスしやすい。集約する際は公共交通を活かしながら、DFDを形成していく必要がある。cのタイプの特徴としては、拠点施設が集積しており、公共交通も充実している。ただ人口分布が偏向しているため、まちなか居住推進が求められる。

### C 複数拠点型

a.拠点訪問型、b.路線バス活用型、d.自動車依存型の拠点性のタイプが該当した。aのタイプは、該当都市が一例しかないが、特徴として拠点施設が一部で集積してはいるが、その他施設もしくはDFDが分散してしまっている。課題としては、既存のいくつかのDFDを活かしながら、今後拠点施設を集約化する必要があり、同時にそれらの交通利便性を高めるよう集約化していかなければならない。bのタイプの特徴としては、コンパクト度が高くDFD密度が高い傾向にあり、一方交通利便性は低い。そのため、課題として、既存のDFDと居住地、もしくは中心駅との結び付きを強めていくことが挙げられる。

### D 交通結節点分離型

C複数拠点型と同じく、a.拠点訪問型、b.路線バス活用型、d.自動車依存型の拠点性のタイプが該当した。aのタイプは、特徴として中心駅周辺に拠点施設が集積しておらず、人口重心が中心駅に近接していることである。そのため課題としては、駅からDFDまでの公共交通の充実、徒歩圏でいける拠点施設の建設等が挙げられる。中心駅周辺に拠点施設を誘導しつつも、既存の中心駅から離れたDFDを活かした2核1軸の都市構造にしていくことが望ましい。

表 3.7 クロス集計によって整理した選定都市の基本データと項目別評価詳細

	A-c	A-d	B-a	B-c	C-a	C-b	C-d	D-a	D-b	D-d											
	高松市	大分市	長岡市	鹿児島市	長崎市	松山市	高知市	富山市	宮崎市	旭川市	宇都宮市	久留米市	秋田市	和歌山市	青森市	金沢市	徳島市	長野市	那山市	岐阜市	
基本データ	人口(人)	420736	478586	273396	599136	426578	513691	335263	418142	399979	337435	519631	304972	313668	362163	284754	466189	296701	376202	335546	405582
	人口密度(人/km <sup>2</sup> )	1120.74	952.62	306.82	1094.21	1051.05	1196.38	1085.03	336.73	621.4	451.32	1246.57	1326.2	346.18	1734.16	345.32	994.77	334.7	450.64	443.14	1992.05
	特殊地形	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	D I D人口(人)	212803	326541	133277	489699	327791	428201	276087	223250	276902	319717	384583	183547	254970	284227	229742	377419	230447	253351	239496	291254
	D I D面積(km <sup>2</sup> )	40.88	67.56	25.93	75.38	45.28	67.89	44.54	55.56	50.4	78.95	71.03	32.52	53.99	62.84	39.32	61.01	39.85	48.43	46.91	55.01
	D I D密度(人/km <sup>2</sup> )	5205.6	4833.3	5139.88	6496.4	7239.2	6307.3	6198.6	4018.2	5494.1	4049.6	5414.4	5644.1	4722.5	4523	5842.9	6186.2	5782.9	5231.3	5105.4	5294.6
	L R Tの有無	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	中心市街地活性化基本計画の有無	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
各施設数	鉄道駅	27	11	5	8	5	26	10	17	9	6	21	4	26	7	22	8	15	5	11	
	病院	7	5	6	13	9	10	13	6	7	5	7	9	6	6	4	11	8	4	7	9
	大学	3	4	4	7	9	6	5	4	6	4	10	5	7	5	4	5	3	8	4	6
	文化施設	8	7	5	12	6	7	8	10	7	7	7	6	9	8	6	7	11	7	8	9
	市役所、県庁	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2
	図書館	2	2	1	2	1	2	3	2	2	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	1
拠点施設詳細	拠点施設総数	22	20	17	36	27	27	31	24	24	18	29	22	26	23	18	27	26	23	21	28
	郊外移転数	1	1	3	1	1	1	2	3	4	1	0	0	5	2	2	6	1	1	1	3
	まちなか移転数	2	3	1	2	3	2	3	1	1	0	0	1	0	2	0	1	2	2	2	
	拠点施設整備率	63.64%	65.00%	11.76%	80.56%	65.38%	74.07%	82.14%	72.73%	30.43%	6.25%	33.33%	63.64%	16.67%	52.17%	29.41%	18.52%	19.23%	59.09%	14.29%	17.86%
	拠点施設標準偏差(km)	2.48	2.05	2.51	2.03	2.13	1.84	1.98	2.00	2.34	1.97	2.07	1.66	1.96	2.05	1.96	2.04	2.08	1.73	1.57	2.53
	D F D個数	2	1	1	2	3	2	1	2	3	1	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3
	D F D - 駅間平均距離(km)	0.99	2.31	2.73	2.27	1.46	1.60	0.87	0.80	2.24	1.17	1.12	0.63	1.60	0.84	4.60	2.91	1.44	1.88	0.85	3.83
	D F D間平均距離(km)	1.55	—	—	4.01	2.57	1.27	—	1.51	3.22	—	—	1.03	1.27	1.41	1.03	1.12	2.52	2.83	1.25	5.77
	D F D面積(km <sup>2</sup> )	2.25	1.75	1	1.75	1.75	1.75	2	2.5	2.25	1	1	2	1.75	1.5	1.25	1	1	2	1.25	1.5
	D F D内施設数	12	10	5	14	13	12	11	12	14	6	6	9	13	10	7	11	12	14	7	9
	D F D平均密度(個/km <sup>2</sup> )	5.33	5.71	5.00	8.00	7.43	6.86	5.50	4.80	6.22	6.00	6.00	4.50	7.43	6.67	5.60	11.00	12.00	7.00	5.60	6.00
	D F D内施設率	54.55%	50.00%	29.41%	38.89%	48.15%	44.44%	35.48%	50.00%	58.33%	33.33%	20.69%	40.91%	50.00%	43.48%	38.89%	40.74%	46.15%	60.87%	33.33%	32.14%
中心駅詳細	乗客数/日	12579	19550	11623	20153	11080	26342	5291	15547	4781	4204	36421	33668	10933	21608	9038	22999	17784	21168	18142	31175
	中心駅 - 人口重心距離(km)	4.68	3.20	1.47	1.19	1.34	1.06	1.86	2.76	1.42	2.39	0.72	1.46	1.14	1.46	2.17	1.39	1.26	1.16	2.10	2.15
	鉄道路線数	4	3	4	3	1	4	1	3	2	4	7	4	3	4	3	3	6	4	6	2

### 3.8 小結

第3章では、選定都市20都市を対象で調査したものから拠点施設立地特性と拠点性の2つの観点から類型化を行った。その結果、前者では、4つの大分類、10つの小分類が得られ、後者では、4つの分類に分けることができた。さらにそれらをクロス集計することで、拠点施設立地特性と都市拠点性を組み合わせたより多角的観点からみた特徴、課題が明らかとなった。以下にまとめたものを(表3.8)に示す。

表3.8 クロス集計結果による各クラスタの特徴と課題

都市拠点性	類型	拠点施設立地特性				合計
		A 環状分布型	B 鉄道沿線型	C 複数拠点型	D 交通結節点分離型	
都市 拠点 性	a 拠点訪問型	-	・拠点施設は分散しているが、路面電車路線沿いに立地しているため、アクセスしやすい。 ・パーク&ライド、まちなか居住促進が課題。	・拠点施設が一部で集積しているが、その他施設は分散している。 ・既存の拠点施設集積を生かすと同時に、交通利便性を高めるよう集約していく必要がある。	・拠点施設は集積しているが、中心駅と拠点施設集積地が離れている傾向がある。 ・中心駅から集積地までの公共交通の充実が望まれる。	6
	b 路線バス活用型	-	-	・拠点施設のコンパクト度が比較的高い。 ・既存の拠点施設集積地と居住地また中心駅との交通利便性を高めることが望まれる。	・公共交通の利便性が低い ・中心駅周辺に拠点施設を誘導しつつも、既存の中心駅から離れた拠点施設集積を活かしていくことが望ましい。	6
	c 徒歩、電車活用型	・拠点施設が集積している。 ・拠点施設へのアクセス性が優れている。 ・まちなか居住の推進が課題。	・路面電車路線沿いに拠点施設が集積している。 ・公共交通が充実しているため、集約する際は公共交通を活かしながら、計画する必要がある。	-	-	5
	d 自動車依存型	・自動車なしでの生活は厳しい。 ・駅周辺への拠点施設移転、公共交通の充実が望まれる。	-	・公共交通の利便性が低く、拠点施設が分散している。 ・既存の拠点施設を活かしながらも、利便性の良いの場所へ拠点施設をシフトしていくことが望ましい。	・拠点施設が分散している。 ・自動車なしでの生活は厳しい。 ・駅周辺への拠点施設移転、もしくは既存の拠点施設周辺に集約していくことが望ましい。	3
	該当都市数合計	3	5	7	5	20

その結果グループごとに、より詳細な特徴、それに付随した課題を明らかにすることができた。具体的には、①A.環状分布型の拠点施設立地特性を持つ都市の人口分布は偏向していること②A.環状分布型—d.自動車依存型では、拠点施設は分散かつ公共交通も不足しており、かつそれらが環状に分布しているため、課題としては、環状構造から駅周辺に都市機能に移転し、1拠点型にシフトすると同時に、まちなか居住を促すこと③C.複数拠点型かつd.自動車依存型では、コンパクト度、DFD密度が高い傾向にあるが、一方交通利便性は低いため、課題として、既存のDFDと居住地、もしくは中心駅との結び付きを強めていくこと④D.交通結節点分離型—a.拠点訪問型では、特徴として中心駅周辺に拠点施設が集積しておらず、人口重心が中心駅に近接しているため、中心駅周辺に拠点施設を誘導しつつも、既存の中心駅から離れたDFDを活かした2核1軸の都市構造にしていくことが望ましい。

そこで、次章では、本章で明らかにした拠点施設立地特性と拠点性の2つの観点からみた都市の課題に対応している又は課題解決に示唆を与えられと考えられる都市を選定し、ケーススタディを行う。

### 第3章 参考文献

---

- 1) 総務省統計局 統計トピックス No.61 我が国の人口重心 –平成 22 年国勢調査結果から、人口重心の算出方法について  
(<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/topics/pdf/topi6103.pdf>)
- 2) 中村隆司：コンパクトな都市と土地利用計画, 日本不動産学会誌 15(3), 18-24, 2001







## 第4章 拠点施設のまちなか集約

### ・移転の実態と課題

---

#### 4.1 事例調査対象事例選定

#### 4.2 ケースⅠ 大分県立美術館 OPAM の特徴とプランニング

- 4.2.1 大分市の概要
- 4.2.2 大分市の郊外化背景と拠点施設立地変遷
- 4.2.3 県立美術館 OPAM の概要
- 4.2.4 県立美術館 OPAM の集約プロセス
- 4.2.5 県立美術館 OPAM の集約におけるプランニング
- 4.2.6 周囲に与えた影響

#### 4.3 ケースⅡ エリアなかいちの特徴とプランニング

- 4.3.1 秋田市の概要
- 4.3.2 秋田市の拠点計画の変遷
- 4.3.3 エリアなかいちの概要
- 4.3.4 エリアなかいちの集約プロセス
- 4.3.5 エリアなかいちの集約におけるプランニング
- 4.3.6 エリアなかいちが周囲に与えた影響

#### 4.4 ケースⅢ いわて県民情報交流センター(アイーナ)の特徴とプランニング

- 4.4.1 盛岡市の概要と拠点計画の変遷
- 4.4.2 いわて県民情報交流センター(アイーナ)の概要
- 4.4.3 アイーナにおける集約プロセス
- 4.4.4 盛岡駅西口区画整理事業におけるプランニング
- 4.4.5 アイーナが周囲に与えた影響

#### 4.5 小結

#### 4.1 事例調査対象事例選定

前章では、拠点施設立地特性と都市拠点性を組み合わせた特徴、課題が明らかとなったため、本章では各グループの課題に対応している又は課題解決に示唆を与えると考えられる都市を選定した。また拠点施設立地特性ごとに課題の類似性があるため、拠点施設立地特性ごとに、ケーススタディをすることとする。本章はヒアリングと文献調査による分析を行った。それらをまとめたものを（表 4.1-4.2）で示す。

具体的には、比較的コンパクトに拠点施設が集積しているかつ、アクセス性も高いため、それらを活かした賑わいの創出が求められている A. 環状分布-c.徒歩・電車活用型からは大分市に位置する県立美術館 OPAM を選定した。既存拠点施設と低未利用地の立地を活かした賑わいの創出をしていることから、課題に対して有用な示唆が得られると考えた。

既存の拠点施設集積地と居住地また中心駅との交通利便性を高めることが求められている C. 複数拠点-b.バス活用型からは秋田市に位置するエリアなかいちを選定した。既存拠点集積地での賑わい動線を区画に取り入れた賑わいの創出とまちなか居住の推進を行っていることから、課題に対して有用な示唆が得られると考えた。

中心駅と拠点施設集積地が離れているため、中心市街地と連携しながら駅周辺での拠点施設集積の推進が求められている D.交通結節点分離-a.拠点訪問型では、盛岡市に位置するいわて県民情報交流センター・アイーナを選定した。駅周辺で新たな拠点集積の形成とまちなか居住を実行した例であり、課題に対して有用な示唆が得られると考えた。

表 4.1 クロス集計の中での事例調査対象都市

類型		拠点施設立地特性				合計	
		A	B	C	D		
		環状分布型	鉄道沿線型	複数拠点型	交通結節点分離型		
都市 拠点 性	a	拠点訪問型	—	長崎市、鹿児島市	宮崎市	長野市、金沢市、 盛岡市	6
	b	路線バス活用型	—	—	旭川市、宇都宮市、 久留米市、 和歌山市、秋田市	郡山市	6
	c	徒歩、電車活用型	大分市、高松市	松山市、富山市、 高知市	—	—	5
	d	自動車依存型	長岡市	—	青森市	岐阜市	3
	該当都市数合計		3	5	7	5	20

表 4.2 類型における課題と対応する対象事例

類型	課題	対応するケーススタディ
A. 環状分布-c.徒歩・電車活用型	比較的小コンパクトに拠点施設が集積しているかつ、アクセス性も高いため、それらを活かした賑わいの創出が求められている。	ケースⅠ 県立美術館OPAM（大分市） 既存拠点施設と低未利用地の立地を活かした賑わいの創出
C. 複数拠点-b.バス活用型	既存の拠点施設集積地と居住地まな中心駅との交通利便性を高めることが求められている。	ケースⅡ エリアなかいち（秋田市） 既存拠点集積地での賑わい動線を区画に取り入れた賑わいの創出とまちなか居住の推進
D. 交通結節点分離-a.拠点訪問型	中心駅と拠点施設集積地が離れているため、中心市街地と連携しながら駅周辺での拠点施設集積の推進が求められている。	ケースⅢ いわて県民情報交流センター・アイーナ（盛岡市） 駅周辺で新たな拠点集積の形成とまちなか居住を実行した例

## 4.2 ケースⅠ 大分県立美術館 OPAM の特徴とプランニング

### 4.2.1 大分市の概要

大分市は、大分県の中部に位置する市であり、中核市に指定されている。人口は、478586人であり、九州内で福岡市、北九州市、熊本市、鹿児島市に次ぐ人口第5位の都市である。

#### ○人口推移

また総人口は平成27年頃をピークに緩やかに減少。生産年齢人口もまた減少局面にあり、今後約30年間で約6.5万人減少すると見込まれている。老年人口は約5.3万人増加し、老年人口割合は現在の21%から34%へと上昇が見込まれている<sup>1)</sup>。(図4.1)

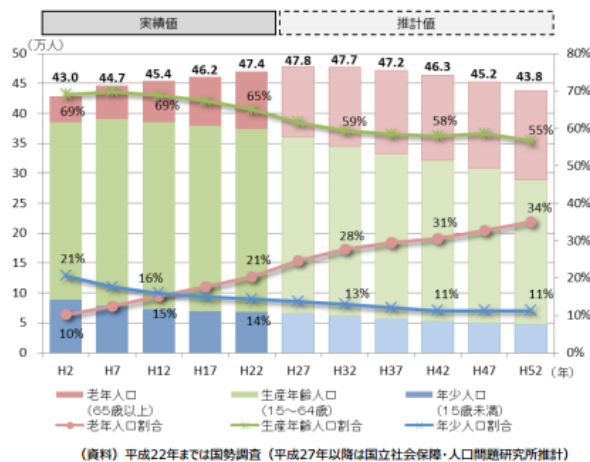


図 4.1 大分市の人口推移<sup>1)</sup>

○公共施設築年別整備状況

築30年以上を経過している建物の延床面積は61.4万㎡あり、全体の46.6%を占める。学校教育施設の約56%、市営住宅の約46%が築30年以上を経過しており、古い建物が多い。また10年後には築30年以上を経過している建物が全体の約69%を占める。そのため、今後老朽化に伴う大規模改修や建て替えが同時期に集中することが予測され、それに伴い集約化におけるプランニングが求められる<sup>1)</sup>。

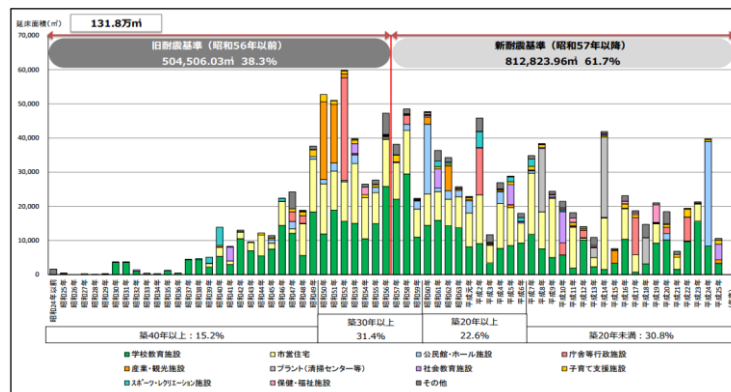


図 4.2 公共施設築年別整備状況<sup>1)</sup>

○公共施設分野別方針

大分市公共施設等総合管理計画<sup>1)</sup>によると、大分市では今後の人口減少による歳入の減少、公共施設の老朽化による支出が大きくなることを問題意識として、各公共施設分野別に対応方針を策定している。そこで今回移転事業として取り扱う美術館等、資料館等、社会教育施設の方針を転載する。

“美術館等、資料館等、社会教育施設 …施設の更新時には、将来人口や利用状況、近接する県有施設や民間施設の設置状況を勘案し、まちづくりの方向性と整合を図る中で施設整備を進め、あわせて親和性の高い他の公共施設との複合化の検討も実施します。県有施設や民間の類似施設等と相互連携して集客力を高める取組や、利用低迷施設については改善の検討を進めます。”

本節で取り扱う移転事業によって集約された「県立美術館 OPAM」は後述する内容からも上記方針を反映しているといえる。

### 4.2.2 大分市の郊外化背景と拠点施設立地変遷

高度経済成長での人口増加により周辺部の丘陵地帯に1960年代頃から大規模な住宅団地が造成され、居住地が郊外にスプロール化した。中心駅である大分駅を中心として、5 km から10kmの間を主として開発が進んだ<sup>2)</sup> (図4.3)。

また1964年に新産業都市の指定を受け、沿岸部に第二次産業の工場群が進出したことにより、埋め立て地である大分・鶴崎工業地帯を中核に工業都市へと発展した。そして新産業都市としての発展にともない、1970年代には大型スーパーや大型商業施設、地場百貨店が大分駅前にも多数立地するようになり、駅前繁華街が形成された。

しかしその後、商業の衰退が進み、2009年までに中心部の大型スーパーはすべてが業態転換または撤退し、2011年には駅前に位置する大型商業施設も撤退し、現在は駅徒歩1分の中心市街地の玄関となる場所が大規模な駐車場となっている。またそれらの動きに伴った拠点施設立地の移り変わりを(図4.4-4.7)に示す<sup>2)</sup>。



図4.3 大分市内の大規模開発団地の立地分布<sup>3)</sup>



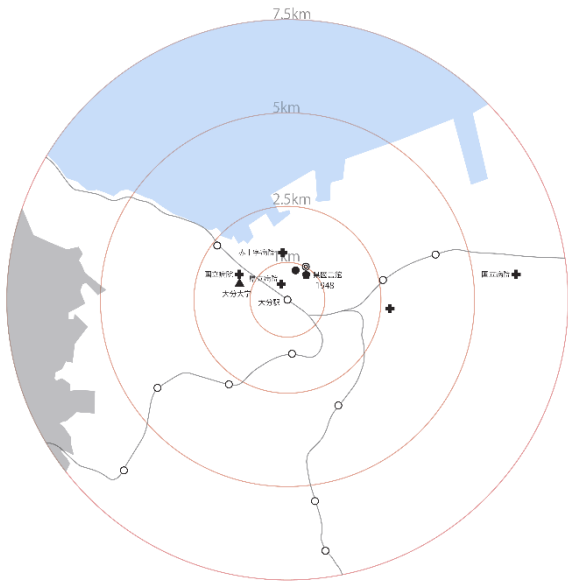


図 4.4 1960 年大分市拠点施設立地分布

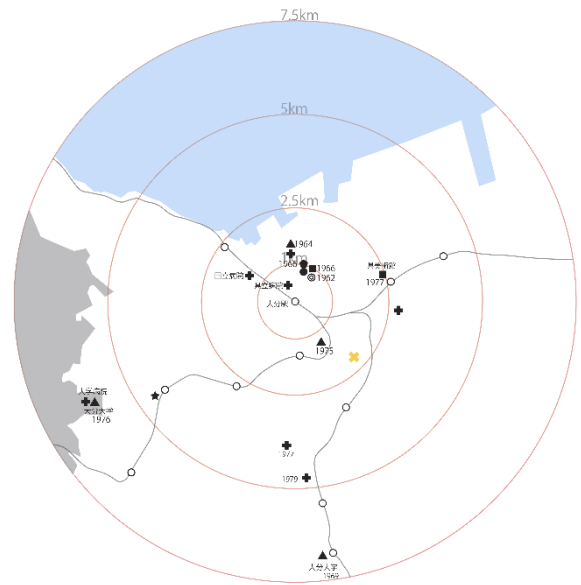


図 4.5 1980 年大分市拠点施設立地分布

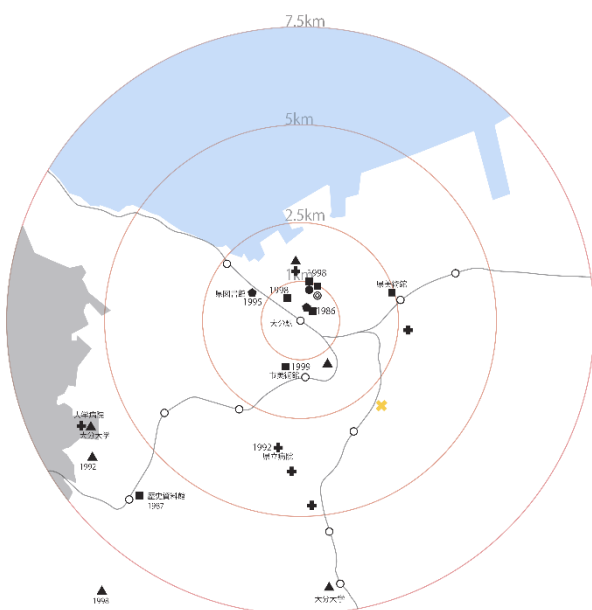


図 4.6 2000 年大分市拠点施設立地分布

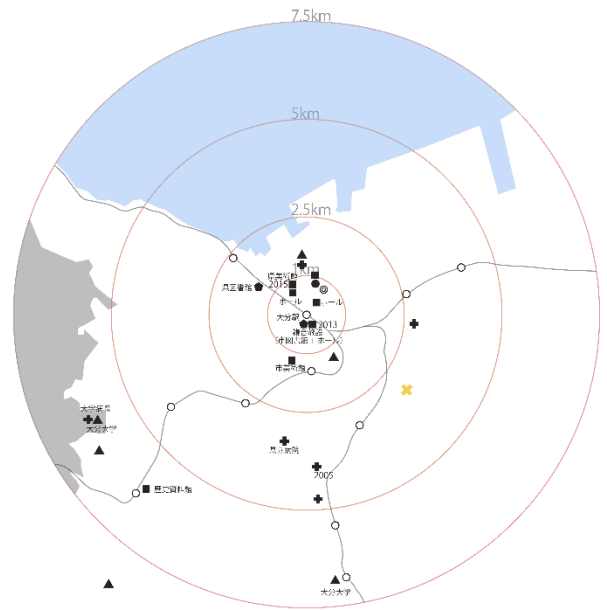


図 4.7 2016 年大分市拠点施設立地分布

### 4.2.3 県立美術館 OPAM の概要

県立美術館 OPAM は、JR 大分駅から北西方向に徒歩 10 分程度の大分市中心部に立地しており、2015 年 4 月にオープンした文化施設である。

県立美術館 OPAM の敷地・建物の概要は（表 4.3）に示す。また外観は（図 4.8-4.9 の通り）である。

1977 年 9 月に開館した大分県立芸術会館が老朽化や機能が不足していること等を踏まえて、新たな県立美術館の創設を決定した。そして、設計者として坂茂設計建築事務所の平賀信孝が選出され、OASIS ひろば 21（大分県立総合文化センター）の国道 197 号（昭和通り）を挟んだ北側の土地に建設されるに至った。移転跡である芸術会館は改修が行われ、埋蔵文化財センターの移転先となる予定である。（図 4.）にそれらの位置関係を示す。

#### ○県立美術館 OPAM の空間構成

県の要望として「OASIS ひろば 21 とペDESTリアンデッキなどで繋ぐ」、「それら二つの施設が相乗効果を発揮できるような提案を盛り込んでほしい」ということがあったため、それらを踏まえて県立美術館 OPAM は設計されている。以下、設計に携わった坂茂設計事務所の菅井啓太が金剛株式会社のホームページの中で設計趣旨についてインタビューされているため抜粋、編集する<sup>6)</sup>。

“今回の美術館に関して大分県からは「OASIS ひろば 21 とペDESTリアンデッキなどで繋ぐ」という条件に加えて「二つの施設が相乗効果を発揮できるような提案を盛り込んでほしい」という要望が出ていました。それを受けてまず思い浮かんだのが、両施設の間で昭和通を歩行者天国にし、街のイベントなどを開催するイメージでした。そして、そのようなイベントに連動して館の中と外が一体の空間になり、館内にもイベントスペースを展開できるような、物理的にオープンで自由な美術館を提案しました。物理的にオープンな設計にすることで、人々が街の一部として日常的に訪れやすくなるのではないかとも思います。そして「オープンな美術館」の実現にむけ、道路と館内を繋げるための水平折戸や、外と連動して使えるアトリウム、可動壁でつくる 1F 展示室などの設計を固めていきました。美術館の 2F はペDESTリアンデッキによって、昭和通りを挟んで向かい側にある「OASIS ひろば 21」という既存の複合文化施設と直結しています。今回の設計コンセプトについて「街に開かれた美術館」という言葉がよく使われていますが、ただ開いているだけではなく、人を引きずり込んでしまうようなイメージです。”

上記インタビューからも分かるように、機能を集約するに当たり、まちの活性化に貢献するよう明確に県が設計者に要望を示しており、今回は設計者がそれをうまく咀嚼しデザインしたということが分かる。(図 4.10、4.11) に県立美術館の配置図、1F 平面図を示す<sup>7)</sup>。

表 4.3 OPAM の敷地・建物概要<sup>7)</sup>

敷地面積	13517.74㎡	
建築面積	4354.12㎡	
延べ床面積	16817.69㎡	
構造	S造一部RC造	
階数	地上3階一部4階	
最高高さ	24.77m	
着工年月	2013.4	
竣工年月	2014.11	
整備事業費	建設費	約80億
	その他	約20億



図 4.8 県立美術館 OPAM 外観 沿道より (筆者撮影)



図 4.9 県立美術館 OPAM 外観 広場より (筆者撮影)

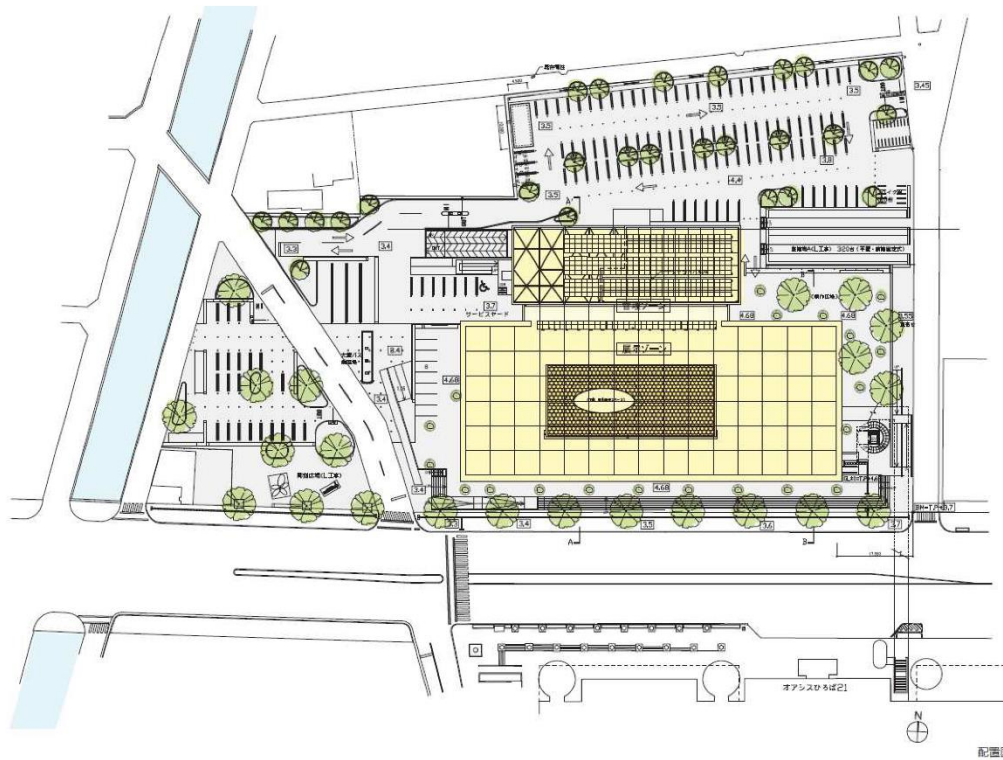


図 4.10 県立美術館 OPAM 配置図<sup>7)</sup>

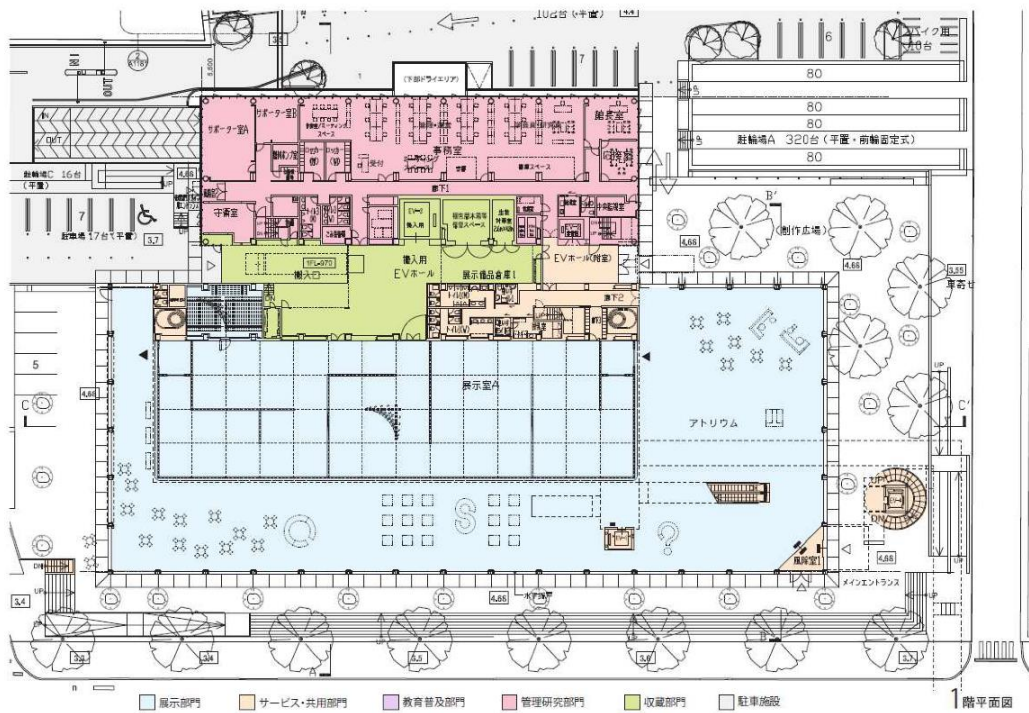


図 4.11 県立美術館 OPAM1F 平面図<sup>7)</sup>

### 4.2.4 移転プロセス

1977年9月に開館した大分県立芸術会館が老朽化や機能が不足していること等を踏まえて、大分県庁が主導となり、2010年1月から大分県美術館構想検討委員会を開催し、新しい県立美術館の必要性やあり方などについて検討を行った。そして大分県は下記3点（①1977年9月に開館した大分県立芸術会館が老朽化及び機能不足へ対応するため、②大分県の高い芸術ポテンシャルを将来へ継承するため、③地域活性化や観光面において貢献するため）の理由により、新たな県立美術館の創設を決定し、公募型2段階プロポーザル方式により、設計者が公募された<sup>5)</sup>。そして、坂茂設計建築事務所の平賀信孝が選出され、OASISひろば21（大分県立 iichiko 総合文化センター）の国道197号（昭和通り）を挟んだ北側の土地に建設されるに至った。それらを詳細にまとめたものを（表4.4）またそれらを簡略した図を（図4.12）に示す<sup>8)</sup>。

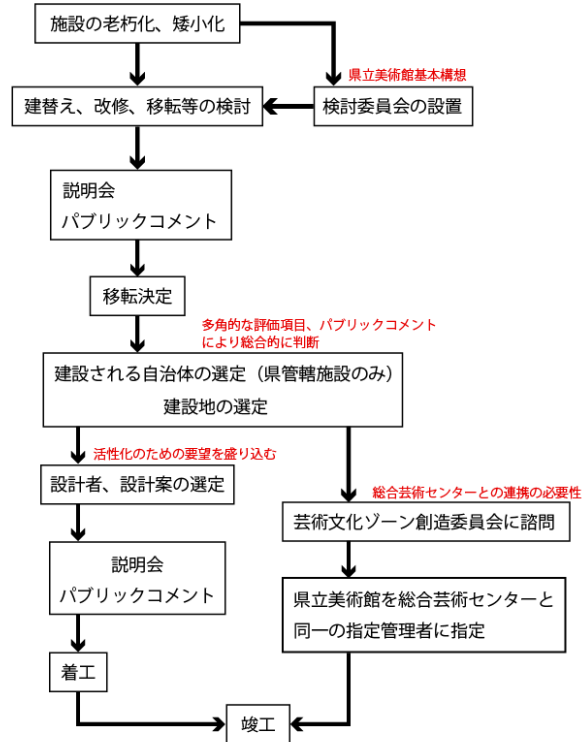


図4.12 県立美術館 OPAM の移転プロセス

表4.4 県立美術館 OPAM の移転に関する年月と出来事

年月	出来事
2009.3	「大分県中期行政運営ビジョン」で検討着手を表明
2009.6	県庁内プロジェクト・チーム設置（6月～10月 6回開催）
2010.1	「大分県美術館構想検討委員会」設置（1月～11月 6回開催）
2010.11	検討委員会が知事に「芸術文化の拠点となる新しい美術館が必要」との「県立美術館基本構想」を答申
2010.12～2011.1	「県立美術館基本構想」に対してパブリックコメントを実施（1,913名から18,726件の意見が寄せられる。）
2011.2	知事が美術館建設を表明（平成23年第1回定例県議会）
2011.5	知事が建設地を発表（大分市寿町旧厚生学院跡地）
2011.8～12	県立美術館の設計者選定を実施し、株式会社 坂茂建築設計と設計業務委託契約を締結
2011.12～2013.3	美術館基本設計・実施設計
2012.8	大分県芸術文化ゾーン創造委員会に「1 県立美術館及び県立総合文化センターが連携した企画運営の展開について」及び「2 両施設が連携するための組織・管理体制について」を諮問
2012.11	大分県芸術文化ゾーン創造委員会検討結果報告書（中間答申） 県と十分な連携がとれる財団法人大分県文化スポーツ振興財団を母体として発展改組の上、県と財団が一体となって管理運営を行うことが最良の方法と答申
2013.2	大分県芸術文化ゾーン創造委員会検討結果報告書（最終答申） 「出会いと融合、そしてネットワーク」をキーワードに、美術館とiichiko総合文化センターが連携して活動を展開していく必要があると答申
2013.4	美術館建設工事の着工
2013.7	大分県芸術文化スポーツ振興財団が美術館とiichiko総合文化センターの指定管理者に指定
2013.1	大分県芸術文化スポーツ振興財団による指定管理業務開始
2014.1	美術館竣工
2015.4.24	開館



#### 4.2.5 移転におけるプランニング

##### 1) 配置自治体の選定

新美術館建設について、別府市や由布市が誘致を表明していた。答申を受けて、2010年12月、2011年1月に行われた県民からの意見募集<sup>9)</sup>では、95%が新美術館の建設を支持し、90%が芸術会館とは別の場所での建て替えが好ましいとした。建設場所としては、大分市52%、別府市36%、由布市10%の順で支持を集めている。

県立美術館の建設地の選定に当たっては、大分県美術館構想検討委員会から出された「県立美術館基本構想答申」の中で「立地条件の検討」として、6つの条件が提示されている<sup>10)</sup>。それらを下記に示す。

##### “条件1：まちづくりの観点

まちづくりなど地域活性化に貢献できるか、美術館を建設できる一定規模の土地があるのか、基盤整備などの条件は整っているのか等

##### 条件2：芸術文化振興拠点や教育機関等との連携

本県の芸術文化の中核としての役割を果たし得るのか、県内の文化施設や教育機関のネットワークの中心となりうるのか等

##### 条件3：多くの県民が利用しやすい場所

公共交通機関などのアクセス性を備えた場所であるか、周辺に他の集客施設はあるか、駐車スペースは確保できるのか等

##### 条件4：本県を訪れる観光客にも利用しやすいこと

県外から訪れる観光客にとって魅力的な場所であるか、大型観光バス等の駐車スペースは確保できるのか等

##### 条件5：美術館の目指す方向性と調和の取れた場所

市街地に近く四季を感じることで自然環境に恵まれた場所であるか、県民の感性を育むにふさわしい環境に恵まれた場所であるか、所蔵美術品の品格にふさわしい環境に恵まれた場所であるか等

##### 条件6：建設可能な用地の検討

芸術会館の老朽化の状況を踏まえて、円滑な用地取得が可能か・早急な工事着手が可能か“

そして、上記 6 つの条件を定量的に測ることができる評価基準に置きかえ候補建設地の評価を行い、県民から寄せられたパブリックコメントの中で示された建設地の候補も考慮しながら、総合的に建設地を選定している。(表 4.5) に上位 3 市(大分市、別府市、由布市)で県立美術館建設候補地評価を比較したもの、(表 4.6) にそれらを集計したものを示す<sup>11)</sup>。

また評価項目中、点数化になじまない取得可能な一定規模の土地の存在、防災上の安全性、法的制限の有無などについては、3 市に大きな差はなかったと記されている。

## 2) 建設地の選定

2011 年 5 月に大分県庁企画振興部によって発表された「県立美術館の建設地の選定結果について」<sup>11)</sup>によると、最も評価点数の高い大分市内から、パブリックコメントの意見が多かった日厚生学院跡地と大分駅周辺、地元から要望のあった大分インターチェンジ周辺の 3 か所を候補地として選定。大分駅周辺は、鉄道、バスのアクセスは良好であるが、用地取得の目処が立っていないこと、また大分インターチェンジ周辺は、高速道路からのアクセスや自然環境は良好であり、用地取得についても地元の理解は得られるが、JR の駅から徒歩でのアクセスが困難であること、他方、旧厚生学院跡地は、オペラ、コンサート、バレエなどの舞台芸術の拠点である iichiko 総合文化センターに隣接し、両者の一体的な運営による本県の芸術文化振興の拠点としての機能や商店街等との連携による中心市街地活性化の役割を期待できること、また、土地の大半が実質的に県有地であり直ちに工事着手が可能なこと、などから、最終的に建設地として選定したと記されている。施設建設のプロセスを(図 4.13)に、(表 4.7)に大分市内候補地の選定におけるメリット・デメリットを整理したものを示す。



表 4.5 県立美術館建設候補地評価（上位3市）<sup>12)</sup>

立地条件	評価項目	評価指標	単位	大分市		別府市		由布市		県合計
				点	2.8	675	3.2	515	2.4	
(1) まちづくりの観点(100点)	② 大分らしさを発信できる地域としてのブランド力	地域ブランド戦略サーベイ・PQ得点県内ランキング(33.3点)	点	588	2.8	675	3.2	515	2.4	7,019
		地域ブランド戦略サーベイ・観光地全国ランキング(33.3点)	全国ランキング				由布院地域全国3位	33.3		由布院地域のみランキング
		地域ブランド調査全国ランキング・ブランド総合研究所(33.3点)	知名度			33.6	19.4	24.0	13.9	57.6
		小計			2.8		22.7		49.7	小計 100
(2) 芸術文化振興拠点や教育機関等との連携(100点)	④ 既存の美術館の設置状況	美術館等設置数文部科学省調べ(10点)	館	8	1.3	2	0.3	7	1.1	63
	⑤ 文化関係の団体の活動状況	文化団体数(大分県文化年鑑)(10点)	団体	117	7.4	14	0.9	2	0.1	159
	⑥ 文化関係の行事の実施状況	文化行事数(過去3年県民芸術祭行事数)(10点)	事業	280	5.1	34	0.6	17	0.3	553
	⑦ 市町村の芸術文化行政予算の状況	市町村の芸術文化事業費(1万人当たり)(10点)	千円	2,410	0.5	4,578	0.9	1,748	0.4	48,385
	⑧ 県立美術館の担い手となる美術協会等の会員数	県美術協会地域別会員数(10点)	人	1,121	4.7	325	1.4	58	0.2	2,367
	⑨ 県立美術館とともに成長する小中・高等学校の児童・生徒数	児童・生徒数(10点)	人	63,595	4.4	13,339	0.9	3,467	0.2	145,529
	⑩ 高山辰雄ジュニア美術展出品者など児童・生徒の芸術・文化活動の状況	高山辰雄ジュニア展の受賞者数(10点)	人	349	3.5	77	0.8	48	0.5	1,000
		県青少年劇場招待事業参加者数(10点)	人	532	5.6	113	1.2	35	0.4	951
	⑪ 大学・短大の設置状況とアクセスの可能性	大学・短大の数(隣接する市町村は0.5をカウント)(10点)	校	8.0	2.3	7.0	2.0	5.0	1.4	35.5
	⑫ 学芸員など県立美術館を支える人材の配置状況	地域別学芸員数(全国博物館名簿)(10点)	人	12	5.0	3	1.3	0	0.0	24
		小計			39.6		10.2		4.6	小計 100
(3) 多くの県民が利用しやすい場所(100点)	⑬ JRの駅の乗降客数など交通アクセスの状況	主要及び近隣駅の1日当たり乗降客数(25点)	人	32,813	12.3	10,465	3.9	1,700	0.6	66,522
		各市町村から60分圏内の県内市町村人口(25点)	人	1,194,220	2.2	1,053,441	1.9	851,793	1.6	13,622,461
	⑭ 県民の通勤・通学の状況	他地域からの通勤通学者数(国勢調査)(25点)	人	28,033	7.2	10,696	2.8	5,045	1.3	97,021
	⑮ 美術館利用者の目安としての事業所の所在状況	事業所数(事業所・企業統計調査)(25点)	事業所	19,982	8.4	6,824	2.9	1,583	0.7	59,658
	小計			30.1		11.5		4.2	小計 100	
(4) 本県を訪れる観光客にも利用しやすいこと(100点)	⑯ ホテル・旅館などの宿泊客数の状況	宿泊客数(観光統計)(50点)	人	707,698	9.0	1,896,561	24.2	257,500	3.3	3,923,587
	⑰ 国・県指定文化財等の状況	国及び県指定の有形・無形文化財、史跡(50点)	件	81	4.6	19	1.1	23	1.3	875
		小計			13.6		25.3		4.6	小計 100
(5) 美術館の目指す方向性と調和の取れた場所(100点)	⑱ 芸術会館所蔵品制作芸術家の出身地の状況	芸術会館所蔵品の市町村別作家数(20点)	人	106	6.0	49	2.8	5	0.3	355
	⑲ 自然公園、指定名勝、温泉源泉数など天然自然の資源の状況	自然公園の面積(20点)	ha	3,052	0.3	2,115	0.2	4,434	0.5	174,848
		国及び県指定の名勝数(20点)	件	0	0.0	2	2.7	1	1.3	15
		温泉源泉数(20点)	孔	241	1.0	2,597	10.8	1,037	4.3	4,789
	⑳ NPOなど行政の補完的機能を担う団体の活動状況	市町村とNPOとの協働施策事業数(20点)	団体	25	1.9	26	2.0	16	1.2	255
	小計			9.3		18.5		7.7	小計 100	
合計 順位 総得点				1	95.4	2	88.2	2	70.8	小計 500

注)

- ・22の評価項目のうち、客観的に点数化できる18項目により評価した。
- ・各申の5つの条件を各100点(計500点)とし、100点を評価指標毎に均等に配点。
- ・評価は、各評価指標の県合計を各市町村数値のシェア率で配点した。例:④美術館等設置数63施設、各市町村の得点=10点×市町村内設置数÷63施設。
- ・各得点は、小数第2位以下を四捨五入して表示しており、表中の小計と一致しない場合がある。

表 4.6 県立美術館建設候補地評価集計（上位3市）<sup>12)</sup>

	大分市	別府市	由布市
条件1	2.8	22.7	49.7
条件2	39.6	10.2	4.6
条件3	30.1	11.5	4.2
条件4	13.6	25.3	4.6
条件5	9.3	18.5	7.7
合計	95.4	88.2	70.8

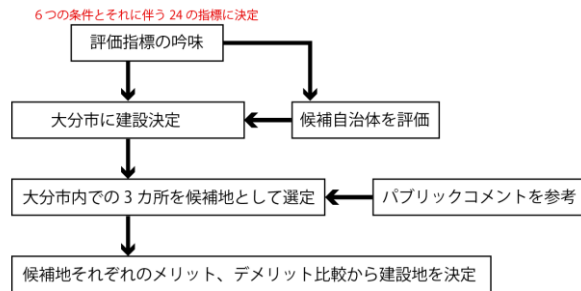


図 4.13 建設地選定プロセス

表 4.7 大分市内候補地の選定におけるメリット・デメリット<sup>8)</sup>

大分市内候補地	メリット	デメリット
日厚学院跡地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞台芸術の拠点であるiichiko総合文化センターに隣接しているため、両者の一体的な運営による本県の芸術文化振興の拠点としての機能できる</li> <li>・商店街と繋がっているため、商店街等との連携による中心市街地活性化の役割を期待できる</li> <li>・土地の大半が県有地であり、直ちに工事着手が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・美術館用地としては、少し矮小なため周辺用地の取得が必要</li> </ul>
大分駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バスのアクセスが良好</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・用地取得の目処が立っていない</li> </ul>
大分インターチェンジ周辺	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路からのアクセスが良い</li> <li>・自然環境が良好</li> <li>・用地取得について地元理解が得られる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅から徒歩でのアクセスが困難</li> </ul>

#### 4.2.6 県立美術館 OPAM が周囲に与えた影響

県立美術館 OPAM の前身である県立芸術会館は郊外に立地していた。そして、来場者は 2009 年度では約 2 万人であった。一方、OPAM 開館初年度の来場者数が約 64 万人であった。これは延べ床面積が OPAM に比べ半分以下ということも考慮しても、圧倒的に拠点施設の集客性が立地によって影響されていることが分かる。郊外立地では、都市機能が美術館のみであるので、来客者は美術館を訪れるのが目的の人のみであるが、中心市街地では多くの都市機能が集積しているので、美術館が目的ではなくともついでに訪れることができるからだ。また公共交通機関でアクセスしやすい点もまた影響していると考えられる。

つまり、全来訪者の内、少なく見積もって 3 割の人がたちが徒歩で来訪したとしても 19 万人もの人々が、センタポルタ中央町・竹町商店街もしくは中央通を通過していることが分かる。これによって小売り販売額にどの程度影響したか定かではないが、賑わいという観点で見れば、好影響を与えている。(表 4.8)

表 4.8 移転前後での来場者数比較

施設	立地	機能	延床面積	来場者数
県立芸術会館	大分市郊外	県民文化会館、文化ホール、美術館	7301.98㎡	約2万人（2009年度）
県立美術館OPAM	中心市街地	美術館	16817.69㎡	約64万人（2015年度）

上述した県立美術館 OPAM の空間構成や建設敷地等、様々なプランニングによって結果的に与えた影響を下記に記す。また他のさまざまな要因も考えられるため因果関係の強さは明確ではないが、一定の影響があると仮説に基づいて判断したものを記している。

オアシスひろば 21 (iichiko 文化芸術センター) は商店街からペDESTリアンデッキにより道路を渡ることなく、直接アクセスできるようになっており、さらに設計の際の要望としてあったようにそのオアシスひろば 21 から県立美術館へペDESTリアンデッキが架かっている。そのため、駅前から始まるセントポルタ中央町（商店街）から竹町商店街、オアシスひろば 21、県立美術館 OPAM まで車道を渡ることなく、雨に濡れることなくアクセスすることができる。

県立美術館 OPAM に訪れる人は 2015 年 4 月から 2015 年 12 月末までで 64 万人おり、その中で徒歩で来場している人々の多くは、セントポルタ中央町、竹町商店街を通過しており、商店街の賑わいが増したと判断できる。移転以前では、商店街は何か目的地の通過動線になっておらず、商店街で買い物意欲のある人が中心だったが、県立美術館ができることによって、新たな動線として商店街に人が流れるようになった。他にもオアシスひろば 21 と連携してイベント等を行うことで、芸術文化創造ゾーンの形成を図り、拠点計画・都市構造が一軸だったものから、環状構造となり、循環バス等を通すことによって、まちでの人々の回遊が生まれるようになった。(図 4.14-4.15) に 2011 年時点での都市マスタープランにおける拠点計画と 2016 年時点での都市マスタープランにおける拠点計画を示す。

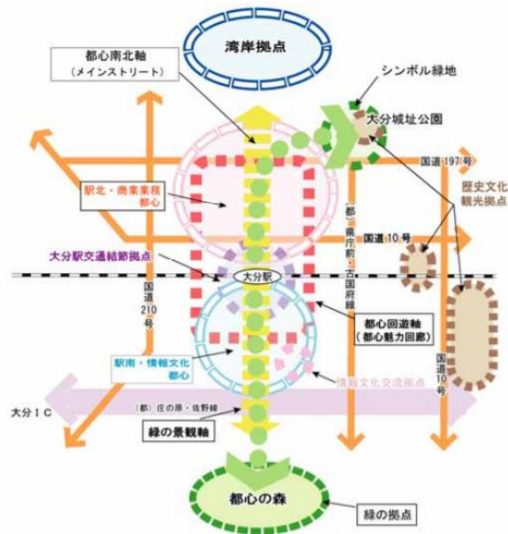


図 4.14 2011 年時点での拠点計画

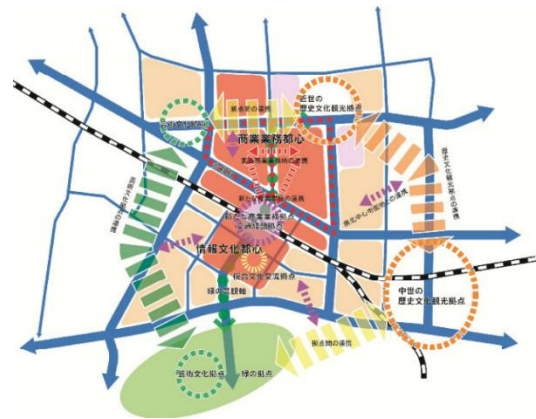


図 4.15 2016 年時点での拠点計画

また 2016 年 3 月に公表された「認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告」<sup>12)</sup>によると

○歩行者通行量

県立美術館の開館後である 2015 年 11 月に実施した歩行者通行量調査の結果で、目標値である 350,000 人を上回る 353,056 人となった。目標達成に寄与する主要事業である「JR 大分駅ビル整備事業」「大分県立美術館整備事業」が完了し、駅から美術館を結ぶルートの地点で通行量の増加傾向が顕著であった。(図 4.16) に歩行者通行量の推移を示す。

○まちなか滞留時間

県立美術館の開館後である 2015 年 11 月に歩行者通行量調査と併せて実施した来街者へのアンケート調査の結果、3 時間以上滞在した人の割合は目標値の 40%を超える 40.8%となった。「まちなか出店支援事業」等による新規出店の効果に加え、目標達成に寄与する主要事業である「JR 大分駅ビル整備事業」や「大分県立美術館整備事業」の大きな効果によるものと考えられる。(図 4.17) にまちなかに 3 時間以上滞在した人の割合の推移を示す。

と記されており、まちの賑わいに貢献していることが分かる。これらのことから、拠点施設をまちなか移転をする際に、移転によっていかに中心市街地の賑わいに寄与することができるのかを考慮した上で、建設地の決定や設計者の選定をすることで、まちなかの活性化につながる事が明らかになった。また今回のケースでは中心市街地立地内の立地条件の良い場所に大規模低未利用地を県が所有していたため、比較的容易に建設することができたが、そのような土地を行政側が所有していない場合は、再開発用地に複合化や、大規模低未利用地を買収しなければならないので、コストが上がるため、吟味が執拗だと考えられる。

(図 4.18-4.21) に竹町から OASIS ひろば 2 1 にかけてのペDESTリアンデッキの様子と OASIS ひろば 2 1 から見た県立美術館 OPAM の様子を写した写真を示す。そして(図 4.22) で中心市街地での拠点施設の位置関係を示す。

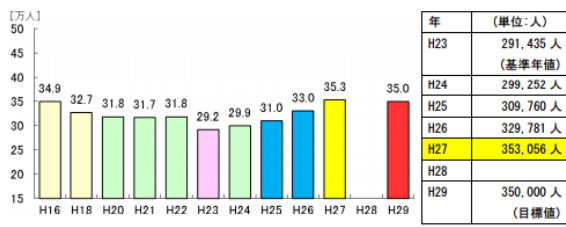


図 4.16 歩行者通行量の推移<sup>12)</sup>

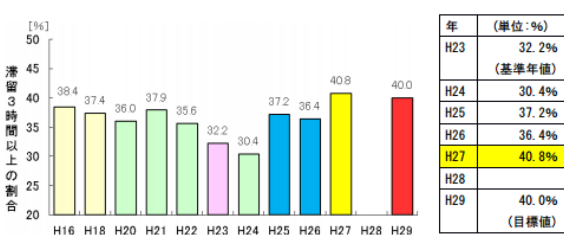


図 4.17 まちなかに3時間以上滞在した人の割合の推移<sup>12)</sup>



図 4.18 OPAM から見た OASIS ひろば 2 1 (筆者撮影)



図 4.19 商店街から見た OASIS ひろば 21 とペDESTリアンデッキ (筆者撮影)



図 4.20 竹町商店街の様子 (筆者撮影)



図 4.21 県立美術館 OPAM エントランスと水平折戸 (筆者撮影)



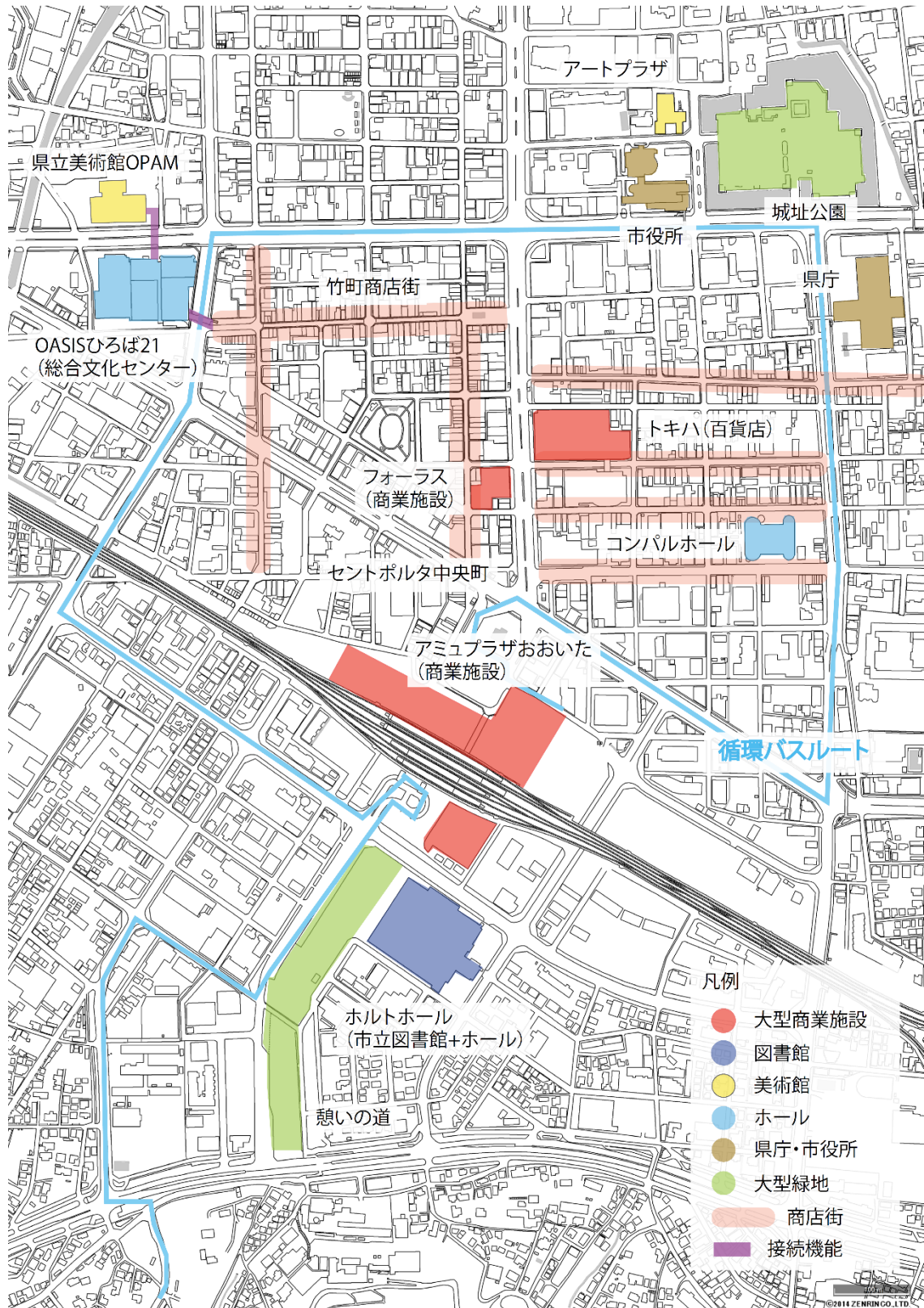


図 4.22 中心市街地での拠点施設の位置関係

### 4.3 ケースⅡ エリアなかいちの特徴とプランニング

#### 4.3.1 秋田市の概要

##### ○人口分布の変化

1960年代には秋田駅西側を中心拠点、土崎駅、新屋駅周辺を地域拠点として機能していたが、高度経済成長期での人口増大に伴い、1921年に決定された市街化区域に住宅地がスプロールしていった。またそれと同時に郊外地に大規模商業施設が建設される、中心市街地に位置していた赤十字病院が郊外部に移転などが行われた。その結果、中心部の拠点性が損なわれ、市街地での駐車場化やシャッター商店街化が顕著にみられるようになった。(図4.23-24)にDID区域の変遷図と市街化区域変遷図を示す<sup>15)</sup>。

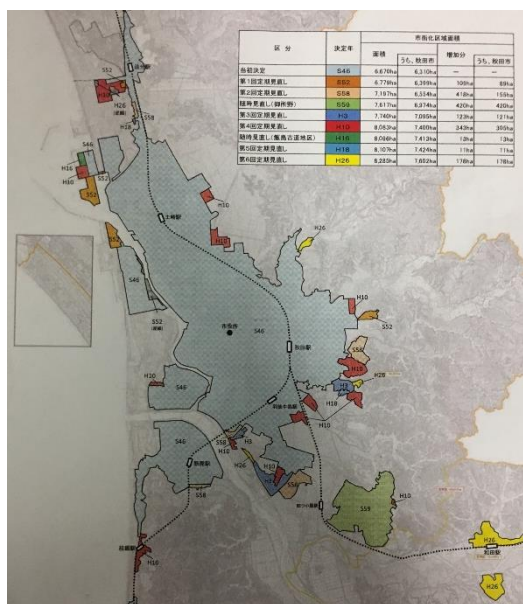


図 4.23 秋田市 DID 区域の変遷図<sup>15)</sup>

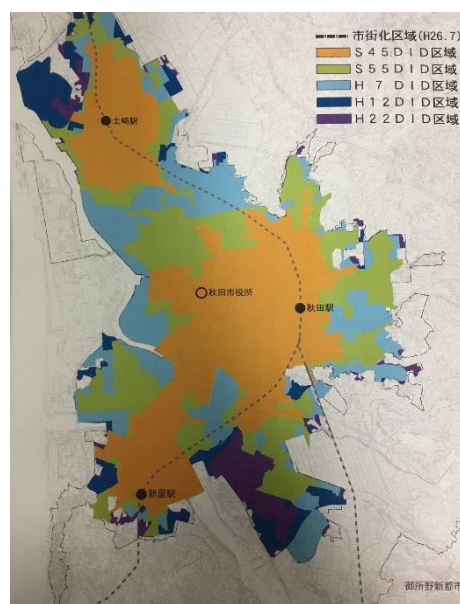


図 4.24 秋田市市街化区域変遷図<sup>15)</sup>

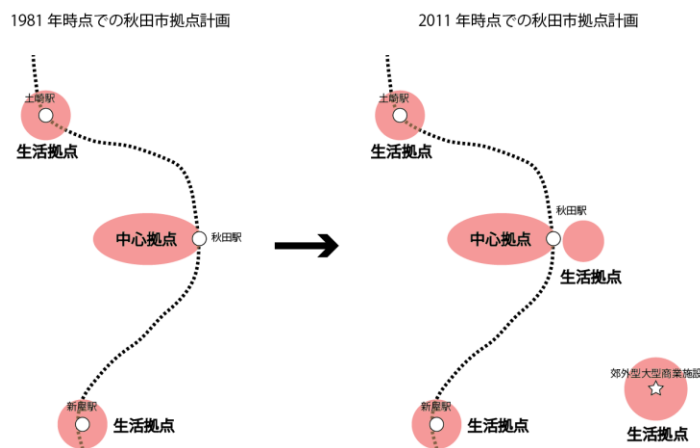
#### 4.3.2 秋田市の拠点計画の変遷

1981年に策定された第3次総合都市計画では、秋田駅を中心拠点に、土崎駅、新屋駅周辺を地域拠点として位置付けていたが、人口増加による住宅開発によりスプロールしてしまいった。市街地拡大期だったこともあり、1993年に大規模商業施設が郊外にでき、その周りに住宅地が開発されてしまった。現在では生活拠点として扱われている。2001年に策定さ



れた第5次総合都市計画からコンパクトなまちづくりの考えが導入された。そしてまちなか居住の一環として、秋田駅東口もまた地域拠点として都市機能の集積を図る計画となった。2012年に秋田市郊外に新たに大型商業施設を建設する計画があったが、秋田市総合都市計画のもと、市街地の無秩序な拡大を抑制し、コンパクトな市街地形成と中心市街地のさらなる活性化に取り組んでいくため、秋田市は開発許可を出さなかった経緯もある<sup>16)</sup>。(図4.25)

図4.25 秋田市拠点計画の変遷（ヒアリングを基に筆者作成）

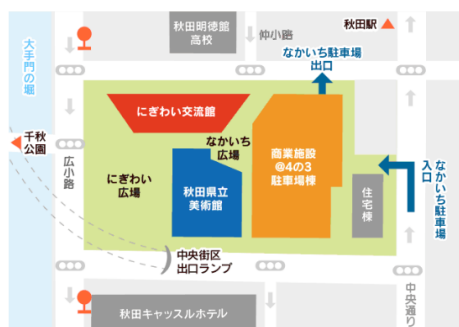


### 4.3.3 エリアなかいちの概要

秋田市の中心市街地に位置する「エリアなかいち」は、賑わい交流館・県立美術館・商業施設+立体駐車場・住宅棟の4棟と広場で構成された区画である。1990年前後に県立婦人会館と赤十字病院の移転によって空き地になっていたものを再開発し2012年に完成した。

にぎわい交流館は多目的ホール（300席）や展示ホール、研修室等から構成されている施設である。県立美術館は千秋公園に位置していた美術館の老朽化により移転したもので、安藤忠雄が設計者である。住宅棟は、1階が商業施設、2～3階が賃貸住宅（18戸）、4～9階はケアハウス（定員80名）、10～13階は分譲住宅である。

表 4.9 各施設の概要<sup>15)</sup>



	にぎわい交流館	美術館・商業・駐車場	住宅・ケアハウス
敷地面積	2308㎡	10681㎡	1666㎡
建築面積	1557㎡	7096㎡	1213㎡
延べ床面積	5131㎡	26362㎡	10018㎡
構造	S造	RC造・S造	RC造
階数	地上4階	地上5階	地上13階
最高高さ	20.96m	23.88m	53.69m
着工年月	2010.12		
竣工年月	2012.6		2012.9
整備事業費	約135億円		

図 4.26 エリアなかいち施設構成図<sup>15)</sup>

#### 4.3.4 エリアなかいちの集約プロセス

エリアなかいちは中通一丁目市街地再開発事業として整備したものだが、その所在地は移転した県の婦人会館、日赤病院跡地で長い間空き地となっていた。建設の経緯としては、中心市街地の衰退が顕著になってきた 1988 年に県立婦人会館が移転し、その後 1998 年に赤十字病院が郊外移転し、これに危機感を覚えた地元地権者等が 1998 年 1 月に再開発準備組合を立ち上げたのが始まりである。2000 年 7 月に都市計画の決定がなされ、2002 年 12 月に再開発準備組合から事業計画が市に提出されたが、市の芸術文化ホールや大型ショッピングセンター、ホテルなどの施設で構成される大規模なものであり、市長が事業計画の検証を命じたところ、翌 2003 年に「計画に事業性がない」としていったん白紙となった。その後、市では独自の新たな公共公益施設構想を進め、県もまた千秋公園に位置する県立美術館の老朽化による移転構想を進めたため事業の調整がなされ、2006 年に、県・市・商工会議所・再開発準備組合の 4 者からなる「中通一丁目地区市街地再開発推進協議会」が設立されて事業が再始動した。2009 年 2 月に事業主体である中通一丁目地区市街地再開発組合が設立され、そして 2012 年には、にぎわい交流館、県立美術館、商業棟（+立体駐車場）、住居棟等からなるエリアなかいちがオープンした。なお、住宅棟の 4～9 階にあるケアハウスは、暮らし・にぎわい再生事業により整備されている。

県立美術館の跡地は、県が市に建物を無償譲渡し、改修の上、芸術文化交流施設として活用していくことが検討されている<sup>16)</sup>。



図 4.27 着工前の様子<sup>15)</sup>



図 4.28 着工後の歩行者動線<sup>15)</sup>

表 4.10 中通一丁目地区第一種市街地再開発事業の経緯<sup>17)</sup>

年月	出来事	年月	出来事
1996 1月	日赤・婦人会館跡地等再開発準備組合発足	2月	事業計画変更認可(第1回)
	秋田中央道路都市計画決定		特定業務代行者決定
1998 11月	日赤病院が郊外へ移転	3月	事業計画変更認可(第2回)
2000 7月	中通一丁目地区第一種市街地再開発事業都市計画決定	2010 4月	権利変換計画縦覧(第1回)
2002 12月	事業計画(案)の臨時総会承認と秋田市への提出	7月	権利変換計画縦覧(第2回)
2003 7月	秋田市による事業計画検証結果を踏まえ、事業再構築開始		埋蔵文化財試掘調査
9月	県民アンケートの実施	8月	事業計画変更認可(第3回)
1月	有識者によるまちづくり懇談会の開催		権利変換計画変更認可
2004 7月	新たな事業計画案の調整	9月	権利変換期日
12月	商業床取得会社「秋田まちづくり株式会社」設立		解体除却工事着手
2005 2月	新事業計画案の公表	12月	施設建築物建設工事着手
2006 6月	中通一丁目地区第一種市街地再開発事業推進協議会の設置	2011 12月	事業計画変更認可(第4回)
7月	公共公益施設の機能に関する市民アンケート実施	2月	権利変換計画変更認可(第1回)
8月	中通一丁目地区第一種市街地再開発事業推進協議会にて基本方針を合意	2012 6月	権利変換計画の軽微な変更届出(第2回)
2007 11月	中通一丁目地区第一種市街地再開発事業推進協議会にて整備方針最終合意		棟1(にぎわい交流館)、棟2(美術館・商業・駐車場) 竣工・引き渡し
2008 6月	中通一丁目地区第一種市街地再開発事業の商業施設に関する基本合意	7月	棟1(にぎわい交流館)、棟2(美術館・商業・駐車場) オープン
7月	事業計画原案の公表	8月	住宅床(保留床) 取得者公募
10月	再開発事業都市計画の変更決定	9月	住宅床(保留床) 取得者決定
2月	中通一丁目地区市街地再開発組合 設立認可・事業認可		権利変換計画の軽微な変更届出(第3回)
3月	権利変換計画作成・実施設計・地盤調査の業務委託		棟3(商業・分譲住宅・ケアハウス) 竣工・引き渡し
2009 4月	権利変換手続き開始の登記(都市再開発法第70条登記)		棟1、棟2施設建築物に関する登記(都市再開発法第101条登記)
9月	埋蔵文化財試掘調査	10月	棟3施設建築物に関する登記(都市再開発法第101条登記)
10月	特定業務代行者公募	3月	中通一丁目地区市街地再開発組合解散認可申請
	秋田中央道路都市計画変更(南ルート廃止)	2013 4月	中通一丁目地区市街地再開発組合解散認可
12月	再開発事業都市計画の変更決定		

#### 4.3.5 エリアなかいちの集約におけるプランニング

回遊動線としては、秋田駅西口から続いている市道である仲小路の一部を廃止して、商業施設の内部および外部に歩行者動線として取り込まれている。(図 4.29-4.30)そうすることで、仲小路商店街がエリアなかいちの参道のようなストリートとなり、商店街の賑わいの創出や回遊の促進が行われている。歩行者の通過交通をも取り込むので、エリアなかいち内の賑わいが創出されている。

外部の動線では賑わい広場が、県民会館や市立図書館、市立佐竹史料館の位置する千秋公園方面へも動線がつながっており、エリアなかいちの県立美術館とで文化・芸術拠点を形成している<sup>16)</sup>。またエリアなかいちにおける平面図と立面図を(図4.31-32)に示す。



図 4.29 再開発前の区画

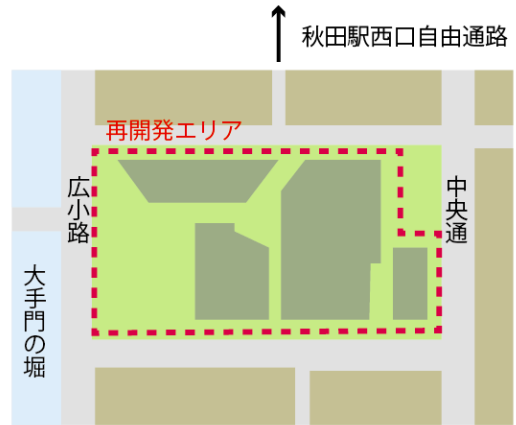


図 4.30 再開発後の区画

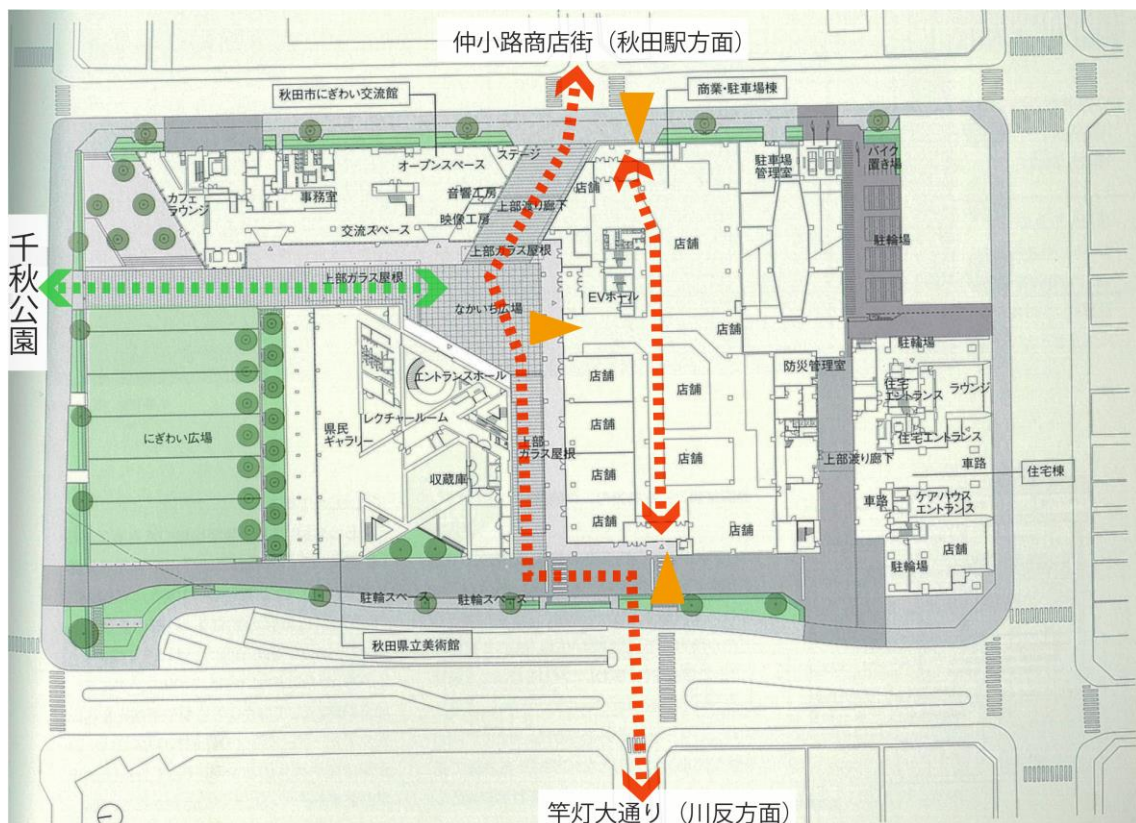


図 4.31 エリアなかいちの動線計画 (参考文献 17 を基に筆者加筆修正)



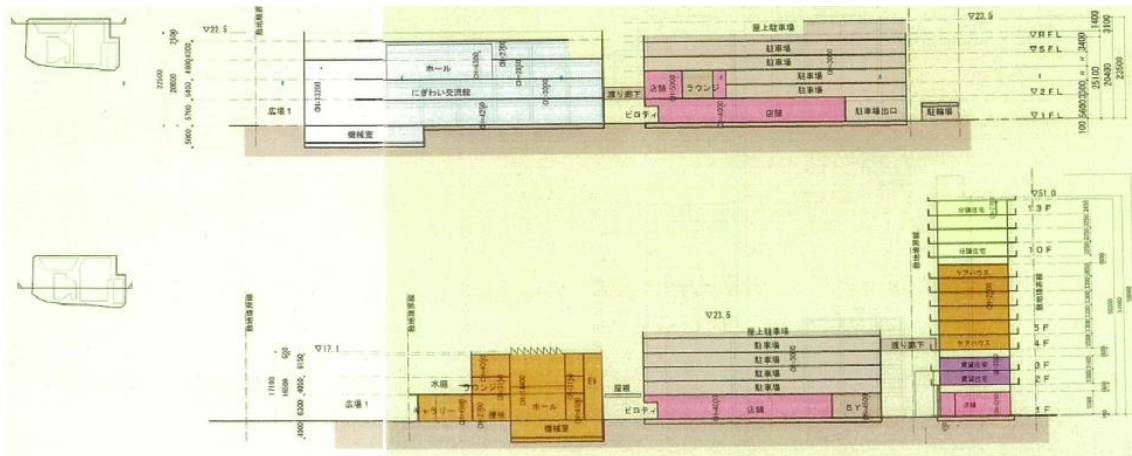


図 4.32 エリアなかいち立面図<sup>15)</sup>

またエリアなかいちにおける外部空間も、賑わい創出を目的として設計されており、各施設で囲まれた広場と、これに連続する歩行者空間が設えられている。これらの外部空間は運営に関しては、商業施設の所有者である秋田まちづくり株式会社が市の指定管理者に指定されたことで「商業施設」「にぎわい交流館」「にぎわい広場」「公営駐車場」等の施設と合わせ、一体的な管理・運営が行われている。2700 m<sup>2</sup>のにぎわい広場、5000 m<sup>2</sup>のにぎわい交流館、そしてなかいち広場や通路を会場に見立てた一大イベントの開催も容易になり、地元商店街や内外の事業者、そして公共団体等が主催するイベントに大いに活用されている<sup>17)</sup>。

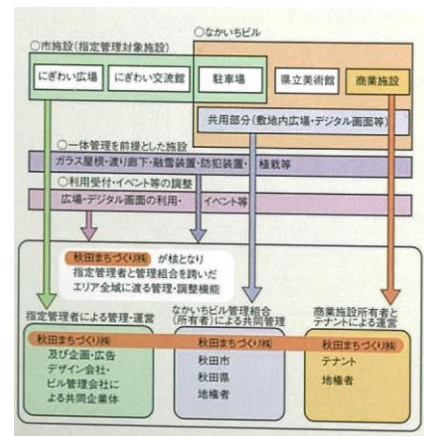


図 4.33 エリアなかいちの一体的な管理体制<sup>17)</sup>

#### 4.2.6 エリアなかいちが周囲に与えた影響

歩行者通行量やまちなか滞留時間については、オープンした翌年の2013年では、大幅な増加の傾向が見て取れ(図 4.33)、秋田駅から仲小路を経由し、「エリアなかいち」に至る街路沿いには、若者や家族連れなど、これまでと異なる年齢層の増加がみられた<sup>16)</sup>。

これにより、まちなかの歩行者・自転車の通行量は大幅に増加した<sup>18)</sup>。(表 4.11)

表 4.11 秋田市における歩行者通行量の推移

年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
歩行者・自転車通行量	32668	32668	33440	35034	33345	35777	46282

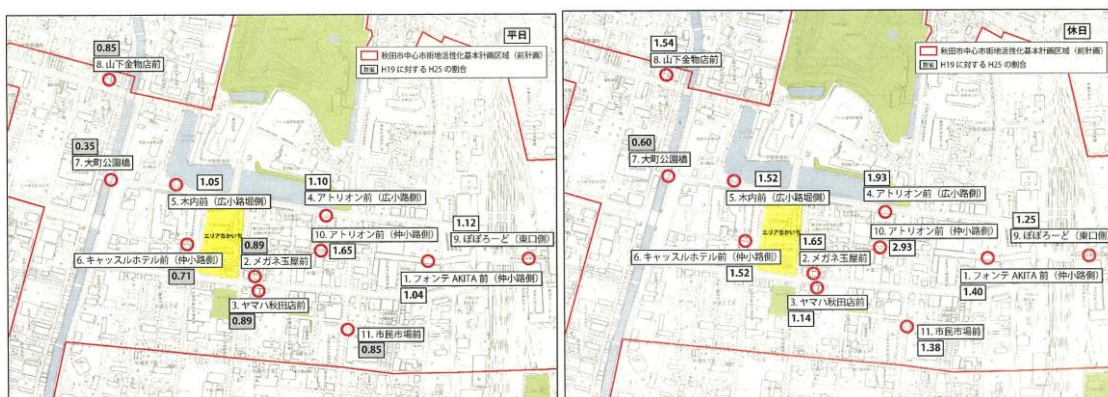


図 4.34 地点別・平休日別の歩行者・自転車通行量の増加率（2013年/2007年比較）<sup>18)</sup>

また定住人口の増加、空き店舗数の減少もみられ、良好な影響がみてとれた。

表 4.12 中心市街地活性化計画区域内での定住人口推移<sup>18)</sup>

年	2007年	2011年	2012年	2013年	2014年
定住人口	5561人	5651人	5654人	5700人	5748人

表 4.13 中心市街地活性化計画区域内での空き店舗数推移<sup>18)</sup>

年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年
空き店舗数	25	22	19	15	11	8	5

しかし、小売業年間商品販売額は減少する結果となり、人の流れは増加したが、商業の活性化には繋がっていないことが明らかとなった。そのため、ニーズに合った商品の提供やエリアなかいかちと商店街などエリアでイベントをするなどの対策を考える必要がある。

表 4.14 中心市街地活性化計画区域内の大規模小売店舗の年間商品販売額推移<sup>18)</sup>

年	2007年	2010年	2012年	2013年
小売業年間商品販売額	550.2億円	473億円	451.7億円	429.5億円

また、秋田駅からエリアなかいちまでの回遊動線ができていますので、その人々を中心市街地全体に波及させることが肝要である。エリアなかいち周辺の流れを、繁華街である川反、大町地区までつなげることで、中心市街地全体の活性化を図ることが望ましいと考えられる。(図 4.39)

その一環の事業として、2012年7月より中心市街地循環バスを試験的に運行し、エリアなかいちで創出されたにぎわいを中心市街地全体に波及させるための手段として有効かどうかの検証が行われた。その結果、利用は好調であり、2013年4月から本格運行されることとなった。

エリアなかいちにおける外観等は以下の通り(図 4.34-4.38)。



図 4.34 にぎわい交流館の外観(筆者撮影)



図 4.35 商業棟と県立美術館の外観(筆者撮影)



図 4.36 にぎわい広場(筆者撮影)



図 4.37 住居棟の外観(筆者撮影)



図 4.38 商店街から連続する施設へのアプローチ(筆者撮影)



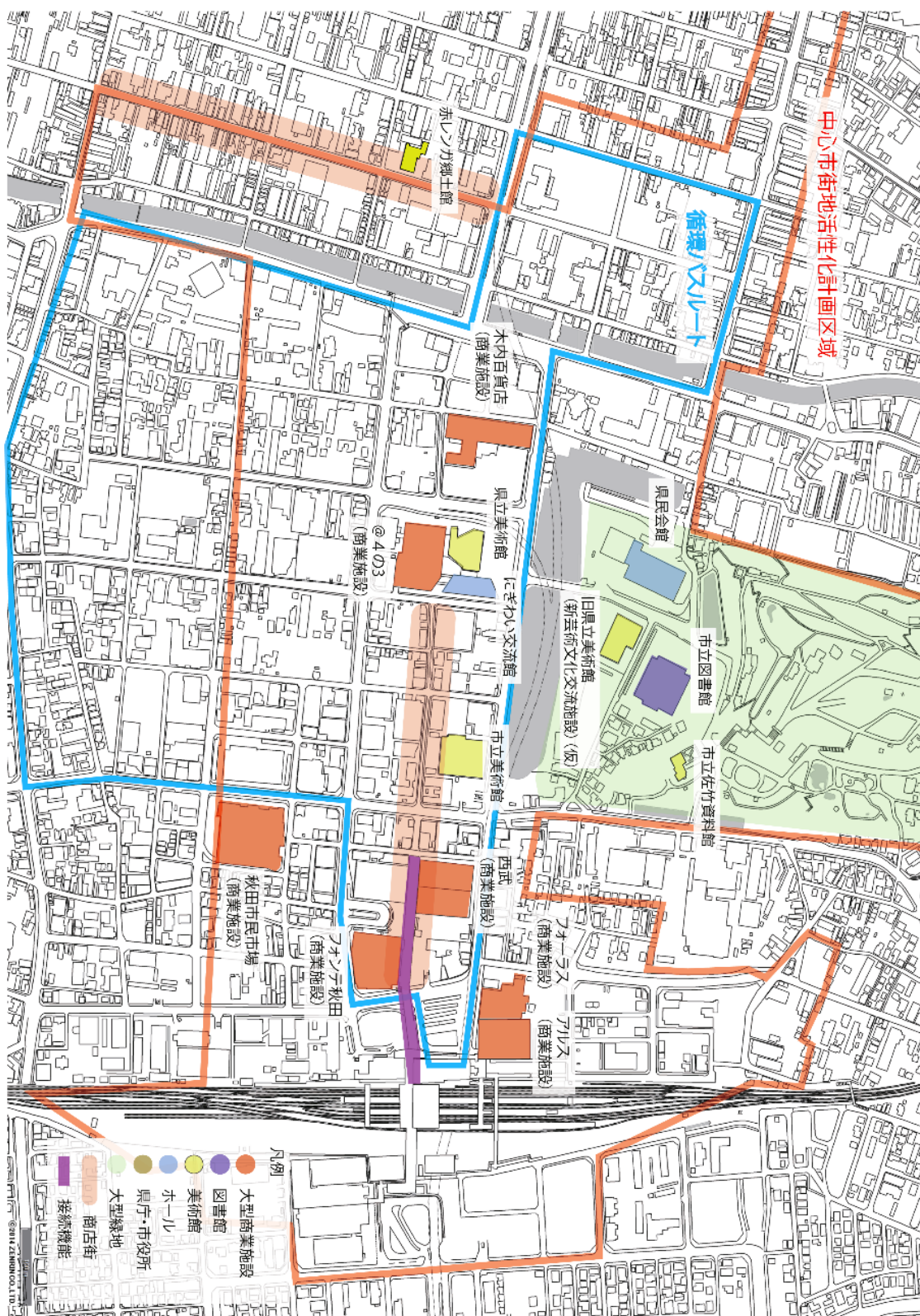


図 4.39 エリアなかいちと周辺との関係

#### 4.4 ケースⅢ いわて県民情報交流センター(アイーナ)の特徴とプランニング

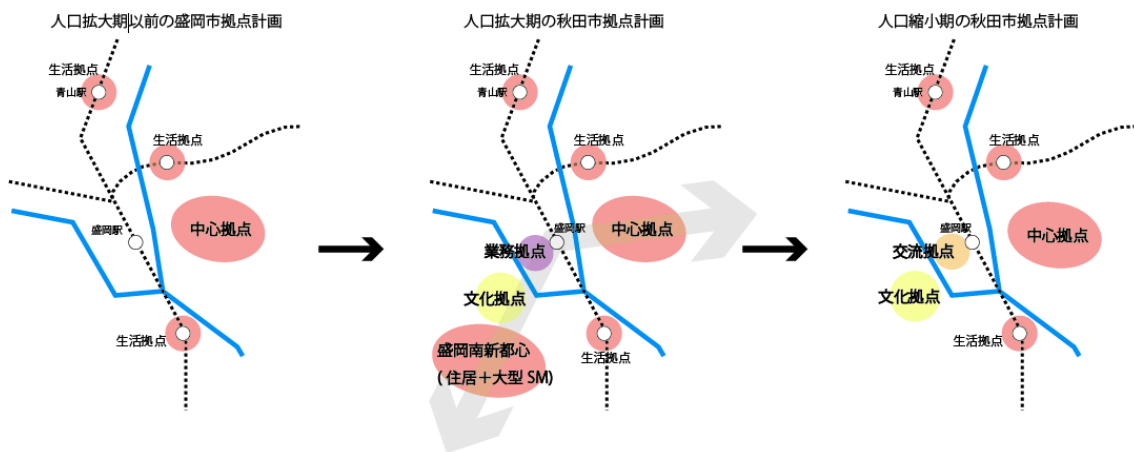
##### 4.4.1 盛岡市の概要と拠点計画の変遷

盛岡市は1980年代の人口拡大期に軸状都心構想を掲げ、盛岡南開発により新都心を整備する計画を進めており、中央公園は新都心における緑地として整備が計画された。中央公園の基本計画や整備計画の中で方針の1つに「文化の拠点」が位置づけられており、先人記念館(1987年開館)、子ども科学館(1983年開館)、県立美術館(2001年開館)、遺跡の学び館(2004年開館)の整備につながった。

当時は、人口増加と高まる開発圧力の中で既存中心市街地に開発可能地が不足しており、無秩序に市街地が拡散しないよう、盛岡駅西口、盛南方面に誘導し集約する軸状都心構想が考案され、新都心に隣接する総合公園に文化施設も集約する計画がなされた。

しかし、近年人口減少期に入り、コンパクトな都市整備が求められるようになったことから、盛岡駅西口をホテルや商業施設、オフィスなどの機能を持った交流拠点とし、中心拠点である中心市街地に機能を集約していく方針の2核1軸構造に方向転換された<sup>19)</sup>。(図4.40)

図4.40 盛岡市拠点計画の変遷(ヒアリングを基に筆者作成)



##### 4.4.2 いわて県民情報交流センター(アイーナ)の概要

盛岡駅西口に位置するいわて県民情報交流センター(愛称アイーナ)(以下アイーナ)は、県立図書館、ホール、免許センター等で構成される2006年に開館した施設である。1985年に盛岡駅西口地区の工場が廃止となり、盛岡駅東口の中心市街地に位置する県立図書館の西口への移転が土地区画整理事業における盛岡駅西口の拠点形成の一環として行われた。

また中心市街地の盛岡城跡公園に位置している県立図書館跡には、旧図書館を改築し、もりおか歴史文化館となった。地域の歴史や文化など情報発信を目的としている。



図 4.41 駅側からみたアイーナ外観 (参考文献 20 より転載)



図 4.42 アイーナ外観 (参考文献 20 より転載)

表 4.15 アイーナ概要<sup>22)</sup>

敷地面積	9000㎡
建築面積	7855㎡
延べ床面積	45875㎡
構造	S造一部RC造
階数	地上9階
最高高さ	47.4m
着工年月	2003.3
竣工年月	2005.9
整備事業費	約245億円

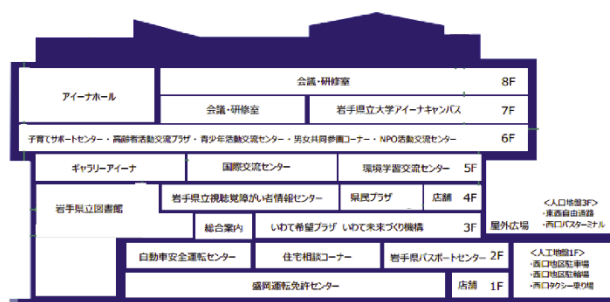


図 4.43 アイーナ構成用途<sup>21)</sup>

#### 4.4.3 アイーナにおける集約プロセス

1点集中型だった都市構造から人口拡大期に3拠点1軸構造を構想し開発を進めたが、2016年現在では、2拠点1軸構造にシフトし、駅西口の開発を進めている。結果、駅西口の開発においては、コンパクトな都市形成に貢献されている。

この盛岡駅西口区画整理事業において、特筆すべきは住民起点のまちづくりが行われている点である。開発計画や用途等における要望書が町内会から出されており、住民と行政が協同しながら計画が進められた。21世紀のまちづくりをめざす住民と行政が事業の進み具合に合わせて情報を共有し事業を円滑に進めるための情報誌「えきにし21」は、2010年時点で創刊からすでに71号を数えている<sup>19)</sup>。(表 4.16-17)



表 4.16 住民主体での活動履歴<sup>20)</sup>

1978年	中川地区振興協議会結成準備委員会（市施行による土地区画整理事業推進を確認）
1981年	中川町地区環境整備等について陳情
1984年	中川町街づくり要望書（町内会長から市長へ）
1985年	城西地区町内会が土地区画整理事業促進の陳情（町内会長から市長へ）

表 4.17 盛岡駅西口区画整理事業における経緯<sup>20)</sup>

年月	事業の流れ	年月	事業の流れ
1991年	都市計画決定(施行区域)	1997年	人工地盤一部供用開始
	総合整備計画承認		高度情報センター供用開始
	株式会社盛岡地域交流センター設立(第三セクター)		地域冷暖房システム供用開始
1992年	地域交流センター(マリオス)設計	1998年	盛岡駅西口区駐車場開業(1月)
	市民文化ホール設計		コミュニティ住宅完成(4月)
1993年	土地区画整理事業認可	1999年	市民文化ホール開館(4月)
	都市計画決定(道路、公園、広場)		盛岡駅旭橋線(供用開始)
	工事の着工		盛岡駅本宮線(一部供用開始)
1994年	都市計画決定(用途地域、再開発地区計画)	2001年	交通広場(供用開始4月)
	仮換地指定開始	2001年	盛岡駅東西自由通路基本協定締結
	人工地盤工事着手	2002年	盛岡駅西口1号線完成(供用開始4月)
	高度情報センター着工	2002年	盛岡駅東西自由通路施行協定締結
	特定都市開発地区の指定(民法法)	2003年	盛岡駅西口2号線完成(供用開始11月)
	マリオス、市民文化ホール着工	2004年	中川児童公園完成(供用開始5月)
	総合住環境整備事業承認	2005年	駅西夕照公園完成(供用開始5月)
1995年	民間施設の立地誘導(調査)	2006年	アーバンモール完成(供用開始4月)
	公的住宅(コミュニティ住宅)用地取得		盛岡駅本宮線完成(供用開始11月)
1996年	開発用地分譲開始	2008年	太田橋中川線完成(供用開始8月)
	コミュニティ住宅着工		換地処分(1月)
1997年	自由通路供用開始(暫定、10月)	2009年	盛岡駅東西自由通路完成(供用開始6月)
	都市計画変更(防火地域及び準防火地域)		盛岡駅西口多目的広場完成
	マリオス竣工(10月)、11月開業		2013年

#### 4.4.4 盛岡駅西口区画整理事業におけるプランニング

既存市街地にアイーナが建設されたわけではなく、土地区画整理事業の一環で、全体を計画した上でアイーナが配置されている。そのため本節では、アイーナではなく盛岡駅西口における土地区画整理事業に焦点を当て、考察していく。

盛岡駅西口は駅前であるにもかかわらず、車によるアクセスが基本とされており、街区はスーパーブロックで構成されている。そのため、道路や区画が広く歩きにくい街区となっている。その代り、歩行者専用道であるアーバンモールが整備されている。アーバンモールは、人工地盤と一体的に作られており、賑わいの創出を図るためモールゲートやキャノピーなどが整備されている。盛岡駅から多目的広場への主要歩行者軸で、盛岡駅東西自由通路「さんさこみち」から続く人工地盤部分からの導入部分には、ゲートが設置されている。また盛岡駅西口2号線交差部にはデッキを設け、モールの連続性が確保されている。沿道は地区計画により民地側にデッキを設けてテラス状の空間づくりを誘導している<sup>20)</sup>。

それにも関わらず、マリオス東側の人工地盤上のシンボル広場、アーバンモール等に人の流れが出来ていない現状がある。

またアイーナには、東西自由通路からの人口地盤で横断歩道を一度わたると、アクセスでき、アイーナへの動線は人の流れが散見される。

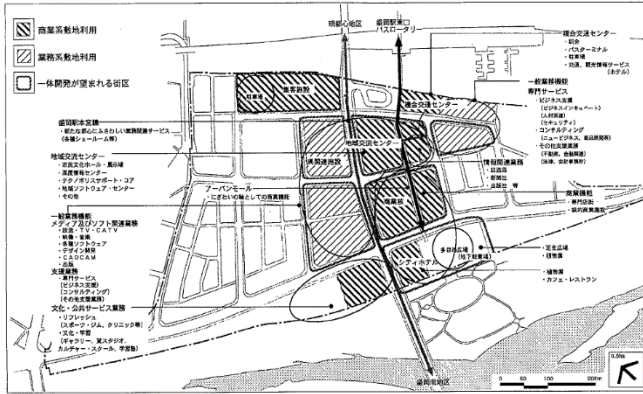


図 4.44 盛岡駅西口のゾーニングイメージ<sup>20)</sup>



図 4.45 アーバンモール1階部分<sup>23)</sup>



図 4.46 交通広場・人工地盤の詳細<sup>24)</sup>



図 4.47 アーバンモール詳細図<sup>23)</sup>

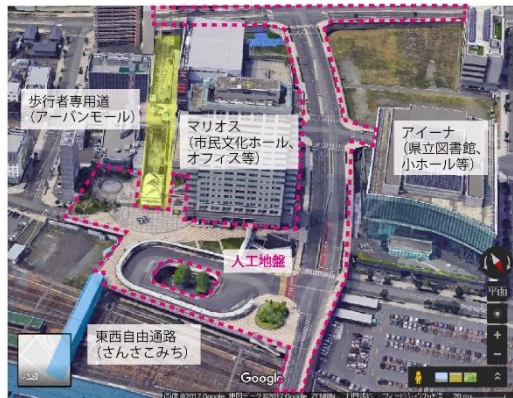


図 4.48 盛岡駅西口俯瞰図 (@2017google map に筆者加筆)

#### 4.4.5 アイーナが周囲に与えた影響

盛岡駅西口は中心市街地活性化計画区域に入っておらず、交通量や滞留時間等の調査がなされていなかったため、定量的なデータが入手できなかった。そのため、盛岡市役所市街地整備課へのヒアリングをもとに定性的な評価をもとに考察する。

複合施設であるアイーナを起点とし、他区画では商業施設や宿泊施設、マンション等が立地し、駅周辺での交流人口や居住人口が増加した。また今後専門学校の建設も計画されている。しかしマリオス東側の人工地盤上の広場、アーバンモール等に人の流れが来ていない。

つまり西口で施設を利用した人々はドアトゥードアで回遊することなく、地区全体に回遊するまでには至っていない。そのため、西口に魅力的なコンテンツのある施設の配置や歩きたくなるような歩道の整備が求められている。また2拠点型都市構造を活かしていくためには、既存の中心市街地と西口地区の特徴・役割を考慮した連携を図っていく必要があり、西口での交流人口を中心市街地へと回遊させる取組を行うことが望ましい。なおアイーナと周辺との関係や盛岡市中心市街地近辺に位置する拠点施設を示したものを(図4.49)、2016年10月時点での盛岡駅西口の開発状況、今後の開発予定等を示したものを(図4.50)に示す。

表 4.18 2011年度の用途別来館者数<sup>25)</sup>

運転免許センター	10.8万人	環境学習交流センター	4.0万人
パスポートセンター	1.8万人	男女共同参画センター	0.7万人
住宅相談コーナー	0.7万人	青少年活動交流センター	0.5万人
図書館	51.2万人	高齢者活動交流プラザ	0.3万人
視聴覚障がい者情報センター	1.5万人	子育てサポートセンター	3.6万人
NPO活動交流センター	8.0万人	アイーナキャンパス	1.7万人
国際交流センター	14.7万人	その他	41.2万人
		合計	140.7万人

表 4.19 アイーナ年間来館者数推移<sup>25)</sup>

年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年
施設利用者数	129万人	142万人	140万人	146万人	146万人	141万人



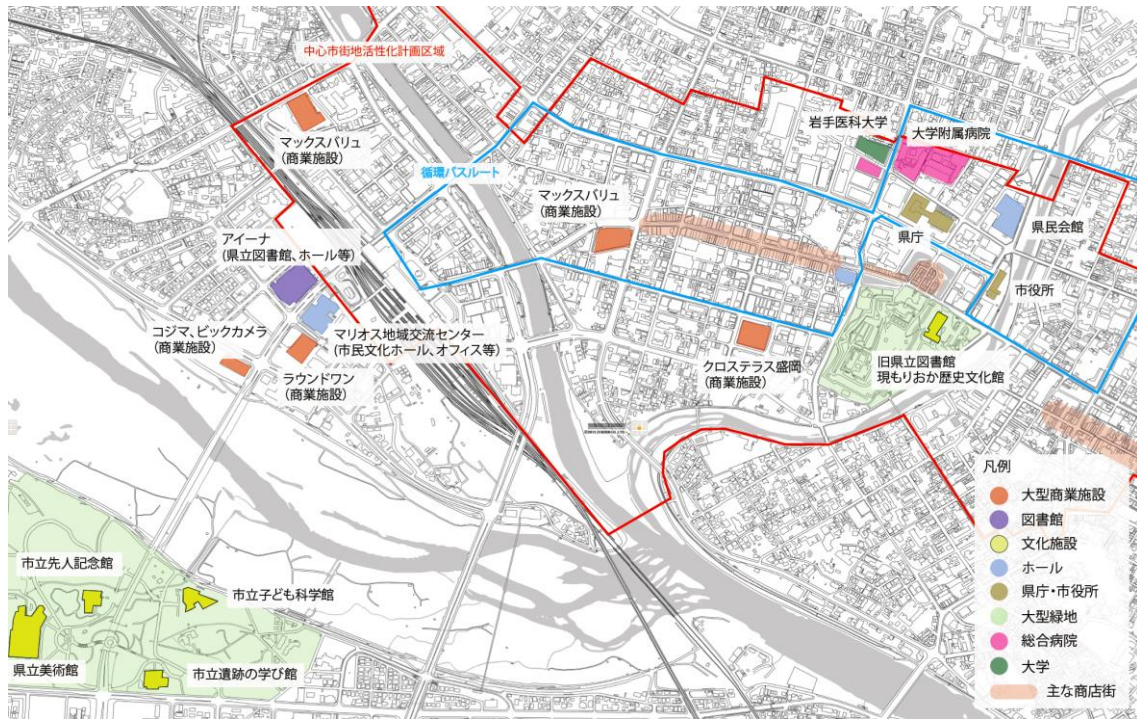


図 4.49 盛岡市中心市街地近辺に位置する拠点施設

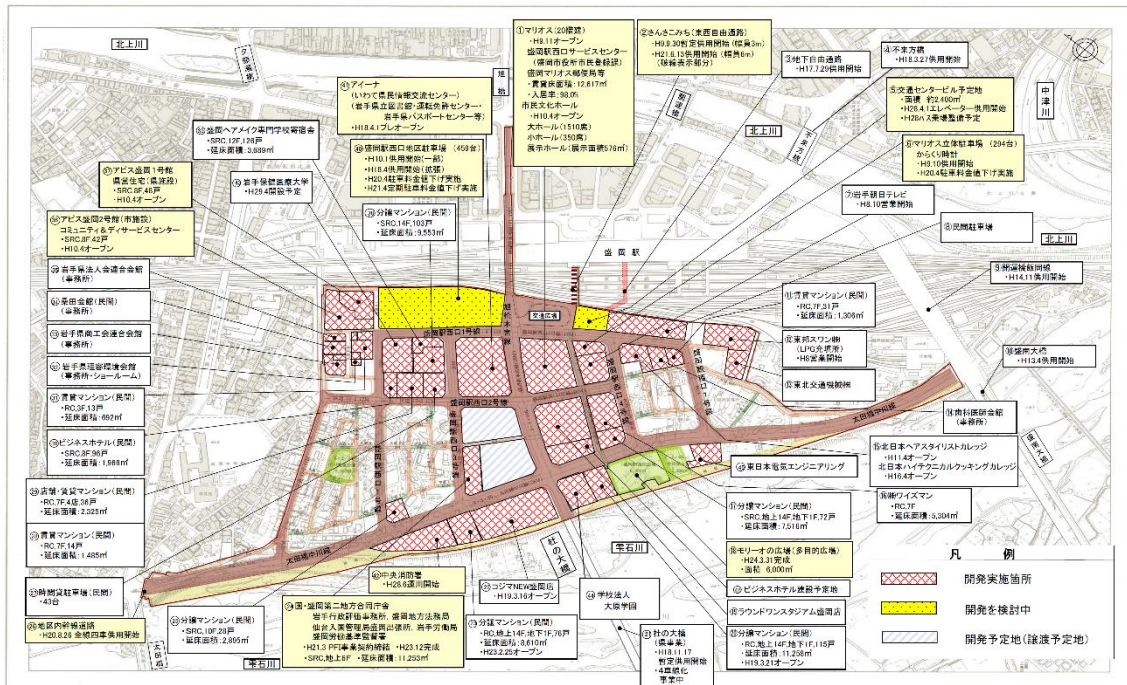


図 4.50 盛岡駅西口地区開発現況図 (2016.10 時点)<sup>20)</sup>



## 4.5 小結

本章では、選定した20都市から拠点施設の立地特性と都市の拠点性の2つ観点からクロス集計し、得られた10のクラスタにおける課題を踏まえ、まちなか集約することによって、それら課題解決に貢献している事まちなか集約事例（大分市：県立美術館、秋田市：エリアなかいち、盛岡市：いわて県民情報センター）を選定した。そして、事業関係者にヒアリングを行い、文献調査をすることで、集約プロセス、プランニング、周囲に与えた影響の3つの観点からそれぞれ詳細な分析・考察を行った。

結果、まちなか集約事業によって中心市街地に賑わいを波及させるための要素を以下の4点にまとめることができた。

- ①建設地決定段階や建築設計段階等の移転プロセスの随所にまちに人が流れるような仕組みづくり、計画をすること。
- ②市民が利用しやすいまちに開かれたデザインが施されること。
- ③OPAMが隣接した文化ホールにペDESTリアンデッキをつなぎ、両者を一体的に活用することでゾーンの求心性を高めたように、既存のストックを活かした拠点の形成をすること。
- ④事業を進めていく際に、何度も説明会を開き、パブリックコメントを取ることで、情報公開・意見を考慮し、市民と信頼関係を構築すること。

これらの要素をまちなか集約する際に取り入れることによって、まちに賑わいを創出することができることが明らかになった。

## 第4章 参考文献

- 1) 大分市公共施設等総合管理計画（平成28年3月策定）
- 2) 大分放送編集, 大分百科事典, 1980年
- 3) 片岡祐介: 大分市内の郊外住宅団地における人口高齢化と居住環境の特性, 大分大学大学院福祉社会科学研究所, 紀要論文
- 3) 大分市都市計画マスタープラン 全文（平成23年3月29日策定）
- 4) 大分市都市計画マスタープラン 別冊「大分地区,地区別構想見直し版」（平成28年7月15日一部改訂）
- 5) 県立美術館(仮称)設計者選定 実施要領（平成23年8月）  
(<http://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/138610.pdf>)
- 6) 金剛株式会社, 菅井啓太インタビュー,  
(<http://www.kongo-corp.co.jp/passion-plus/another-passion/oitakenbi2.html>)
- 7) 大分県立美術館, 実施設計概要, 平面図・面積  
([http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/265168\\_311240\\_misc.pdf](http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/265168_311240_misc.pdf))
- 8) 大分県, 県立美術館整備に向けたこれまでの経緯,  
(<http://www.pref.oita.jp/soshiki/10940/bijutsukan-keii.html>)
- 9) 大分県, 「県立美術館基本構想答申」に対する県民意見募集の実施結果について  
(<http://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/127119.pdf>)
- 10) 大分県, 県立美術館の建設の選定について,  
([http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/234523\\_211777\\_misc.pdf](http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/234523_211777_misc.pdf))
- 11) 大分県, 県立美術館の建設地の選定結果について,  
([http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/236219\\_218259\\_misc.pdf](http://www.pref.oita.jp/uploaded/life/236219_218259_misc.pdf))
- 12) 大分市, 認定中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告,  
(<http://www.city.oita.oita.jp/www/contents/1364255283008/simple/20160629.pdf>)
- 13) 大分市都市計画課へのヒアリングによる
- 14) 大分県立美術館副館長へのヒアリングによる
- 15) 秋田市都市計画課提供資料より転載
- 16) 秋田市都市計画課へのヒアリングによる
- 17) エリアなかいちホームページより転載 <http://akita-nakaichi.com/>
- 17) 株式会社新建築社, まちをつくるプロセス RIAの手法, 2013より引用、転載
- 18) 平成24年度 秋田市中心市街地活性化基本計画のフォローアップに関する報告より  
<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/08Keikaku/f1303.pdf#18> 18)
- 18) 秋田市中心市街地活性化アクションプラン（平成27年6月）より  
(<http://www.city.akita.akita.jp/city/ur/mn/08Keikaku/h27actionplan.pdf>)
- 19) 盛岡市都市整備部市街地整備課へのヒアリングより
- 20) 盛岡市都市整備部市街地整備課提供資料より転載
- 21) いわて県民情報交流センターアイーナフロアマップより転載 (<http://www.aiina.jp/floormap/floormap.html>)
- 22) 盛岡市都市整備部市街地整備課提供資料より筆者作成
- 23) 盛岡市, 盛岡駅西口開発, アーバンモールより転載  
(<http://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/toshiseibi/nishiguchi/1010149.html>)
- 24) 盛岡市, 交通広場・人工地盤のデザインコンセプトより転載  
(<http://www.city.morioka.iwate.jp/shisei/toshiseibi/nishiguchi/1010144.html>)
- 25) 盛岡市, 盛岡駅西口複合施設整備事業（いわて県民情報交流センター：アイーナ）事後評価資料,  
([https://www.pref.iwate.jp/dbps\\_data/\\_material/\\_files/000/000/014/868/shiryo1.pdf](https://www.pref.iwate.jp/dbps_data/_material/_files/000/000/014/868/shiryo1.pdf))





## 第 5 章 結論

---

- 
- 5.1 ケーススタディの比較
  - 5.2 各章の成果
  - 5.3 総括



### 5.1 ケーススタディの比較

前章では、事業関係者にヒアリングを行い、文献調査をすることで、集約プロセス、プランニング、周囲に与えた影響の3つの観点から都市機能集約におけるプロセスとプランニングの実態と課題を明らかにした。以下に3つのまちなか集約事業を比較する。

表 5.1 拠点施設集約におけるプロセスとプランニングの実態と課題

	県立美術館OPAM	エリアなかいち	いわて県民情報センター(アイーナ)
類型	A.環状分布-c.徒歩・電車活用型	C.複数拠点-b.バス活用型	D.交通結節点分離-a.拠点訪問型
立地	大分市中心市街地端部	秋田市中心市街地中心	盛岡駅西口
開館年	2015年	2012年	2006年
構成用途	美術館	美術館、商業施設、ホール、住居、立体駐車場	図書館、小ホール、免許センターやその他公共公益施設
延床面積	16817㎡	41511㎡	45875㎡
総事業費	約100億円	約135億円	244.58億円
年間来場者数	約64万人(郊外立地前身施設:約2万人)	177.42万人	約141万人(内図書館:51.2万人)
主要推進組織	県、公益財団法人	県、市、商工団体、市民	県
周辺との関係			
周辺への影響	まちなか歩行者・自転車交通量、3時間以上まちなか滞留人数の双方に大幅な増加がみられた。	まちなか歩行者・自転車交通量、3時間以上まちなか滞留人数の双方に大幅な増加がみられた。	アイーナへ至る動線での歩行者は増加したが、それらがエリア全体に波及するには至っていない。
配置場所選定経緯	中心市街地端部に県が所有していたまとまった低未利用地があり、そして駅から施設までの動線が商店街を経由していたから。	中心市街地の中心に20年以上低未利用地があり、その場所の土地利用が長年の課題だったため。	駅西口の工場の廃止によって行われた大規模土地区画整理事業により、まとまった土地が駅西側にできたため。
拠点施設集約プロセスにおける特徴	商店街に賑わいが波及するように、評価指標の設定をし、立地決定を行った。また説明会やパブリックコメントを頻繁にすることで、住民との信頼関係を構築し、大きな反対もなかった。	県・市・商工会議所・再開発準備組合の4者からなる再開発推進協議会が設立され、官民が一体となって事業を推進することで、互いに相乗効果のある用途構成がなされた。	駅と拠点施設集積地と乖離がみられる1点集中型だった都市構造から、2拠点1軸型にシフトし、駅周辺での拠点施設集積の推進を行った。
プランニングにおける特徴	隣接している文化施設と一体感が生まれるように設計し、そして一体的に管理運営することで自由度の高い連携ができるようにした。それにより、芸術文化拠点の形成に至った。	秋田駅西口から続く市道である仲小路の一部を廃止して、商業施設の内部および外部に歩行者動線として取り込んでおり、外部の動線からは公園へも動つながらよう計画されている。	(盛岡駅西口地区開発事業におけるプランニング) スーパーブロックで構成され、車によるアクセスが基本とされているが、駅の東西自由通路から続く人口地盤の広場や歩行者専用道が整備されており、車道を渡らずに各施設にアクセスすることができるようになっている。
拠点施設集約の課題	立地条件の良い場所に大規模低未利用地を県が所有していたため、比較的容易に建設することができたが、そのような土地を行政側が所有していない場合は、複合化や、土地の買収をしなければならないため、吟味が執拗。	まちなか歩行者・自転車交通量、3時間以上まちなか滞留人数は大幅な増加であったが、小売業年間商品販売額は減少する結果となった。そのため、ニーズに合った商品の提供やエリアなかいちと商店街等エリアでイベントを開催する等の対策を考える必要がある。	地区全体を回遊するまでには至っていない。そのため、西口に他に魅力的なコンテンツのある施設の建設や歩きたくするような歩道の整備が求められている。また2拠点型都市構造を活かしていくために、既存の中心市街地と西口地区の特徴・役割を考慮した連携を図っていく必要がある。

3つの事業の周辺への効果において共通していることは、まちなか集約をすることによって、駅からその施設における歩行者・自転車交通量が増加している点である。これは新たに施設ができたことにより、その施設に訪れる人が大勢いることから容易に想像がつく。しかし、中心市街地というエリアでみたときに効果がある、つまりまちに波及してエリア全体の歩行者・自転車交通量が増加したのは、県立美術館 OPAM とエリアなかいちであり、波及していないのがいわて県民情報センターアイーナである。

前者は、既存のストックを活用することで、互いに相乗効果を出すように計画されている。また、駅からの動線においても商店街などが通過動線に組み込まれており、回遊したくなるような動線になっている。また OPAM、エリアなかいちともに賑わい拠点を形成し、まちなか循環バスの停留所を配置することによって、全体に波及するような取り組みもなされている。

一方後者のアイーナは、駅西口からすぐの場所に立地しているため、賑わいが駅前だけとなくなってしまっており、全体に波及していない。盛岡駅西口は、新たな拠点施設の集積地として開発されたが、依然として開発半ばであり、その他の都市機能が充実しておらず、魅力的な他の施設がないため、賑わいが波及していないとも考えられる。そのため、西口に訪れた交流人口をいかに東口の中心市街地に誘導するかが肝要である。盛岡市の循環バスは東側のみを運行しているため、OPAM 等のように波及効果を得るためには、循環バスの停留所を西口に設けることで、西口で生まれた賑わいが東の中心市街地にも波及し、相乗効果が得られると考えられる。

## 5.2 各章の成果

第1章では、研究の背景や研究の目的を設定した上で、既往文献のレビューを行い、本研究の意義、独創性について言及した。また、本研究の対象である拠点施設や拠点性、そして拠点性を測る上で必要な DFD 等について定義した。

第2章では、拠点施設の立地変遷とそれに関わる法制度の変遷を整理したことで、近年、拠点施設の集約が活発に行われる法整備が整い、2014年に拠点施設集約における転換点を迎えたことを明らかにした。

第3章では、選定20都市において都市における拠点性の観点から類型化すると4つのクラスタ（拠点訪問型・路線バス活用型・徒歩、電車活用型・自動車依存型）にわけることができ、拠点施設立地の観点から類型化すると4つのクラスタ（環状分布型・鉄道沿線型・複数拠点型・交通結節点分離型）の4つのクラスタに分類できることが明らかになった。そし

てその2つの観点を掛け合わせてクロス集計をした結果、10のクラスタに分けられ、各クラスタの特徴と今後都市集約するにあたっての課題を整理することができた。具体的には、A.環状分布-c.徒歩・電車活用型は、比較的コンパクトに拠点施設が集積しているかつ、アクセス性も高いため、それらを活かした賑わいの創出が求められていること、C.複数拠点-b.バス活用型は既存の拠点施設集積地と居住地また中心駅との交通利便性を高めることが求められていること、そしてD.交通結節点分離-a.拠点訪問型は中心駅と拠点施設集積地が離れているため、中心市街地と連携しながら駅周辺での拠点施設集積の推進が求められていること等を示した。

第4章では、第3章の類型化から得た特徴と課題を踏まえ、対応している又は課題解決に示唆を与えると考えられる都市を選定しケーススタディを行った結果、まちなか集約事業によって中心市街地に賑わいを波及させるための要素を以下の4点にまとめることができた。①建設地決定段階や建築設計段階等の移転プロセスの随所にまちに人が流れるような仕組みづくり、計画をすること。②市民が利用しやすいまちに開かれたデザインが施されること。③OPAMが隣接した文化ホールにペDESTリアンデッキをつなぎ、両者を一体的に活用することでゾーンの求心性を高めたように、既存のストックを活かした拠点の形成をすること。④事業を進めていく際に、何度も説明会を開き、パブリックコメントを取ること、情報公開・意見を考慮し、市民と信頼関係を構築すること。の4点である。

### 5.3 総括

以上の成果を踏まえて、本研究の総括を述べる。

#### 【法制度の変遷からからみた集約における方向性、プロセス、プランニングの重要性】

いままでの日本における拠点施設の立地は交通手段に依存しており、徒歩から鉄道、自動車という変遷に応じて立地してきた。それに伴い法整備が行われてきたが、人口減少時代に入り、持続可能的ではないことから、コンパクトな都市整備に向けた法整備が1998年を境になされている。それらは主に補助金によって、不特定な拠点施設を誘導するものであったが、2014年に集約していく具体的なエリア、そして施設を指定できるようになり、集約化に対して強制力を持ったことから、誤った集約化に導いてしまう恐れが考えられる。そのため、より一層集約の方向性と集約におけるプロセス、プランニングを吟味した上で、集約していかなければならない。

**【拠点施設の集約化における方向性の吟味】**

拠点施設の立地傾向として、環状分布型・鉄道沿線型・複数拠点型・交通結節点分離型の4つのクラスタに分類することができた。そしてそれぞれの類型ごとに異なる集約の方向性があるため、都市にあった集約の計画を立て、集約化を推進していくことが肝要である。また類型ごとに示した集約化に向けた方向性とは異なる移転等を行っている自治体が存在するため、まず各自治体は都市の拠点性、拠点施設の立地を把握し、拠点施設集約化の方向性を吟味すべきである。

**【拠点施設集約プロセスにおける注意点】**

集約するプロセスは従来の官営施設を建てる際のプロセスでは、賑わいは生まれず、ただの箱と化してしまう。そのため、集約化において本当にその都市に必要な用途か、どの場所に配置すべきか、どのようにすれば賑わいが生まれるのかを考え、そしてそのような建物を具現化できるようプロセスを構築しなければならない。

**【拠点施設集約において賑わいを生むプランニングの担保】**

まちなかに拠点施設を配置したとしても、必ずしも賑わいが生まれるわけではない。そこには、まちに波及させるプランニング、そして意図がなければならない。その上で、行政、市民、商工団体と協同し相乗効果を得ることにより、賑わいの創出や人の回遊を促すことができる。また行政が所有している低未利用地に建設されることが多いため、既存のストックを活かした拠点の形成をするといった賑わい波及の要素が蔑ろにされやすい。そのため、拠点施設集約における補助制度を有効活用することでそれら要素を担保していく必要がある。

**【拠点施設集約することによって都市に与えることができる影響と今後の都市の方向性】**

成功事例では、中心市街地での拠点施設のまちなか集約事業により、歩行者・自転車通行量の増加、まちなか滞留時間の増加がみられる。また定量的な評価をすることはできないが、コンパクトシティ政策の目的の1つでもある自動車なしでも歩き回れるまちや、暮らしやすいまちとなっていると考えられる。しかし、今後自動車から交通手段

が変わる可能性が低いことから、徒歩の人・車を運転する人両者が暮らしやすいまちを築いていかなければ。コンパクトシティとして成功することはないだろう。そのため、都市機能集約を進めると同時に、歩車分離や中心市街地フリンジ部分での駐車場の充実などが求められる。

### 【まちなか集約事業と商業活性化の関係】

今回の研究で、まちなか集約事業と商業活性化の因果関係を確認することができなかった。郊外部にすでに大型商業施設が多数立地しており、荷物が多くなる、駐車場が無料等の理由から利便性がそちらの方が高く、中心市街地での交流人口が増加したからといい、中心市街地での小売り販売額が伸びるわけではない。地方都市での中心市街地の役割は、商業集積地から拠点施設・人口集積地へと変化していると考えられる。そのため今後は商業地としての尺度だけでなく、徒歩で生活しやすい住宅地としての、尺度もとり入れていくべきである。

### 【今後の課題】

今回 20 の都市に対して類型化を行ったが、類型化するには数が少なく傾向が分かりにくい箇所が見受けられたので、選定都市数を増やし、再度類型化することが望まれる。また、本研究で触れた、2014年に改正された都市再生特別措置法による立地適正化制度は、まだ制度が創出されて日が浅いため、これからどのように機能し、実際にどのような影響を都市に及ぼすのか不鮮明である。そのため、その効果や課題を検証するための研究が今後必要だと考えられる。





## 謝辞

---

本研究を締めくくるにあたり、本研究、そして修士生活においてお世話になった方々に感謝とお礼を申し上げます。

まず、3年間お世話になった出口先生。出口先生には、研究の指導だけでなく、都市に対する向き合い方や考え方から人間性の部分までご指導いただき、本当に感謝しております。厳しいご指導ながらも愛が感じられる指導を受けながら、無事修士論文を書き終えることができ、私は恵まれた環境で修士生活3年間を過ごすことができたことを改めて実感しております。先生にはご迷惑もたくさんかけましたが、いつも寛容な心で私を諭して頂きました。出口研究室に所属していなければ、今の私はいないといえるぐらいヒトとしての根幹を築くことができました。本当にありがとうございました。

副指導教員である貞広先生には、的確で実効性のあるアドバイスを頂きました。

また1年間田村PJでお世話になった池田さん、田中さん、岡本さんには、まちづくりを実際にすることの難しさや楽しさを教えて頂きました。また田村にて、お酒を飲みながら、都市に対する熱い想いを聞くことで、鼓舞されたのも良い経験、そして良い思い出です。

佐原PJ、神田PJで1年間お世話になった窪田先生、中島伸さんには、都市について学び始めたばかりで至らない私に対して温かくご指導して頂き、そして都市の多角的な見方をご教示頂きました。

特任研究員だった宋さん（現山口大学助教）、助教である大島さんには、度々アドバイスを頂き、感謝しております。特に宋さんには、お電話にて相談に乗ってもらうなどして頂きました。宋さんの明るくて前向きな性格には、幾度となく助けられました。

ウィーン留学時にお世話になった Claudia, Fabian には、ヨーロッパにおける都市についてから学生の在り方まで様々なことを流暢に英語を話すことができない私に丁寧に指導して頂きました。

博士だった三浦さん、吉田さん、博士の中野さんには何度も相談に乗って頂き、理解力の乏しい私に対して、懇切丁寧なアドバイス頂きました。特に中野さんには、何度も長時間、嫌な顔一つせずにご相談に乗って頂き、この研究は中野さんなしでは書き上げることができなかったといっても過言ではなく、感謝をしてもしきれないほどです。また中野さんには佐原PJでもたくさんのお話を学ばせていただきました。心から尊敬している先輩です。

そして、留学から帰ってきて、1つ学年が上にも関わらず、優しく接してくれた M2 のみんな、特に茅野、小林、生田、藤原、清水、平野には本当に感謝しています。おかげで、充実した最後の修士生活を送ることができました。卒業した後も、お互い新社会人として切磋琢磨できる関係でいければなと思っています。また後輩である M1 にも感謝しています。あまり先輩らしいことはできなかつたけれど、私に気を遣って、そしてサポートしてくれて感謝しています。ありがとう。

また本調査にあたって、学外でもたくさんの人にお世話になりました。お忙しいにも関わらず、一学生の研究にご協力頂き誠に感謝しております。快くヒアリングさせて頂いた、大分市都市計画課の菅谷様、大分県立美術館副館長の加藤様、秋田市都市計画課の佐藤様、盛岡市都市整備部の菅原様には資料提供及び情報提供をして頂きましたことを感謝申し上げます。

また私の同期であった河合、栗林、忽那、中島、橋戸には田村 PJ やコンベ、スタジオ等の活動を通して、長い時間を共に過ごしました。みんなと共に切磋琢磨でき、今思えば本当に恵まれた環境で学生生活を過ごせていたなと思います。また学外でも楽しい時間を過ごすことができました。

最後に、どんな局面においても私の意志を尊重し、惜しまずにサポートしてくれた両親には本当に感謝しています。特に 19 年間も学生として通わせてもらい、そして留学にもいかせて頂き不自由なく学業に専念することができたのも両親の温かい応援があったからです。私は本当に幸せ者です。今までの学生生活ではあまり親孝行ができなかつたため、これから社会人として両親に還元していきたい所存です。

2017 年 1 月 23 日未明 大鶴 啓介



