

博士論文

地方都市における公的施設整備実態からみた

市街地再生手法に関する研究

(Urban Area Regeneration Methods Based on Public Facility
Development in Local Cities)

2023年3月

萩原 綾

山口大学大学院創成科学研究科

目次

1.	序論	
1. 1	研究の背景	5
1. 2	既往の研究	10
1. 2. 1	イギリス・マンチェスター市に着目した研究	10
1. 2. 2	庁舎に着目した研究	10
1. 2. 3	鉄道駅に着目した研究	11
1. 2. 4	公共図書館に着目した研究	11
1. 3	研究の目的	12
1. 4	論文の構成	13
2.	マンチェスター市の戦略的再生計画(SRF)に基づく人口回帰	
2. 1	はじめに	19
2. 1. 1	研究の背景と目的	19
2. 1. 2	既往の研究	20
2. 1. 3	研究の方法	20
2. 2	マンチェスター市における都市形成	21
2. 2. 1	マンチェスター市の概要	21
2. 2. 2	グレーター・マンチェスター都市圏について	21
2. 2. 3	マンチェスター市の人口推移	22
2. 3	マンチェスター市の都市再生政策	35
2. 3. 1	マンチェスター市の都市再生政策	35
2. 3. 2	マンチェスター市の現在の開発計画	38
2. 3. 3	SRFによるエリア開発	42
2. 4	その他の都市再生への取組	59
2. 4. 1	象徴的建築物の建設	59
2. 4. 2	シティセンター周辺の再生政策	60
2. 4. 3	イベントによる都市再生	60
2. 5	おわりに	64
3.	庁舎建替と市街地整備計画の関連と実態	
3. 1	はじめに	69
3. 1. 1	研究の背景と目的	69
3. 1. 2	既往の研究	69
3. 1. 3	研究の方法	70

3. 2	対象庁舎事例の概要	71
3. 2. 1	建替の必要性	71
3. 2. 2	立地特性	71
3. 2. 3	建築特性	72
3. 3	移転庁舎の整備計画	81
3. 3. 1	移転選択の理由	81
3. 3. 2	移転庁舎整備の動向	81
3. 4	移転庁舎の立地・整備傾向と類型化	88
3. 4. 1	数量化Ⅲ類分析による立地・整備傾向の考察	88
3. 4. 2	移転庁舎の類型別特徴	88
3. 5	おわりに	92
4.	駅周辺地域における整備手法の特徴と効果	
4. 1	はじめに	96
4. 1. 1	研究の背景と目的	96
4. 1. 2	既往の研究	96
4. 1. 3	研究の方法	97
4. 2	鉄道駅周辺地区の実態	99
4. 2. 1	近年の鉄道駅周辺地区の特性	99
4. 2. 2	鉄道駅周辺地区の整備傾向	99
4. 3	鉄道駅周辺地区の類型化	103
4. 3. 1	主成分分析	103
4. 3. 2	鉄道駅周辺地区の類型別特徴	103
4. 4	類型別鉄道駅周辺地区の整備特徴	108
4. 5	駅と医療施設の一体的整備手法の特徴	112
4. 5. 1	対象地区の特性	112
4. 5. 2	対象地区の整備動向	112
4. 5. 3	医療施設の概要	113
4. 6	対象地区の整備経緯・効果	118
4. 6. 1	駅・医療施設の整備までの経緯	118
4. 6. 2	駅と医療施設の関係・整備内容	118
4. 6. 3	整備完了後の評価	118
4. 7	医療施設ごとの地区整備特性	124
4. 7. 1	病院を一体的に計画する地区	124
4. 7. 2	診療所を一体的に計画する地区	124
4. 7. 3	クリニックモールを一体的に計画する地区	125
4. 8	おわりに	128

5.	複合図書館の立地特性と利用率との関係	
5. 1	はじめに	133
5. 1. 1	研究の背景と目的	133
5. 1. 2	既往の研究	133
5. 1. 3	研究の方法	134
5. 2	全国の公共図書館	135
5. 3	対象図書館の概要	137
5. 3. 1	施設概要	137
5. 3. 2	立地特性	138
5. 3. 3	複合概要	138
5. 3. 4	整備計画	138
5. 4	年間利用者数との関係	149
5. 4. 1	利用率の特徴	149
5. 4. 2	利用率と施設特性	149
5. 4. 3	利用率と立地特性	149
5. 5	事後評価と利用率	156
5. 5. 1	中心市街地活性化基本計画に位置づけられている事例	156
5. 5. 2	都市再生整備計画に位置づけられている事例	156
5. 6	おわりに	159
6.	総括	
6. 1	マンチェスター市の戦略的再生計画(SRF)に基づく人口回帰(第2章)	162
6. 2	庁舎建替と市街地整備計画の関連と実態(第3章)	163
6. 3	駅周辺地域における整備手法の特徴と効果(第4章)	164
6. 4	複合図書館の立地特性と利用率との関係(第5章)	165
	謝辞	167

第 1 章

序論

第1章 序論

1. 1 研究の背景

(1) 地方都市の現況

第二次世界大戦後の日本では、第1次ベビーブーム、第2次ベビーブームによる出生率の増加や終戦に伴った海外からの引き上げによる人口増加時代を迎えた。高度経済成長期には、地方都市から都市部への大量の人口流入に伴った市街地周縁部におけるスプロール化が問題となっていた。こうした社会背景において、1968年に新都市計画法の制定が行われ、郊外部における無秩序な市街地拡大抑制となるような仕組み作りが行われた。

しかし、近年、我が国では少子高齢化による人口減少が大きな問題となっている。人口減少が進み、国立社会保障・人口問題研究所が発表している「日本の将来推計人口(平成29年推計)」¹⁾では、2065年には総人口が9,000万人を割り込むとされている(図1-1)。同時に、高齢化も進行しており、高齢化率は38%台になると推計されている。特に、人口減少の影響を受けているのが地方都市である。高度経済成長期には、多くの若者が大都市圏に仕事を求め移動し、都市部における人口集中が見られたが、現在でもその傾向は残っており、若者や子育て世帯、労働者層の都市部への人口流出という都市化の問題が、地方都市の人口減少・高齢化に拍車をかけている(図1-2)。このような問題は、地方都市の経済活動にも影響を与え、魅力ある雇用先の減少や労働者不足が起きており、市の財政難による公共交通などのインフラ維持が困難となるなどの悪循環を生み出している。また、中心市街地から郊外への無秩序な開発やモータリゼーションの進展による都市のスプロール化により、中心市街地に空き地・空き家が目立つなど空洞化が進んでいる。このような状況は、都市の魅力を衰退させ、さらなる人口減少につながると考えられる。そこで、2002年に都市再生特別措置法が制定されるなど、コンパクトシティ形成に向けた計画策定の推進が行われている。

以上のように、日本の人口は年々減少しており、特に地方都市では、都市部への人口流出の影響もあり、人口減少・高齢化が進んでいる。このような問題は、都市の財政難を引き起こし、公共施設や設備といったインフラの維持が困難な状況となっており、自治体経営の存続も危ぶまれる事態となっている。今後も、人口減少は進んでいくと考えられるため、人口減少、少子高齢化、市街地衰退といった問題に対して、市街地に都市機能・人口を集約し、効率的な都市サービスを提供するための、コンパクトで持続可能な都市構造の形成に向けた計画策定が求められている。

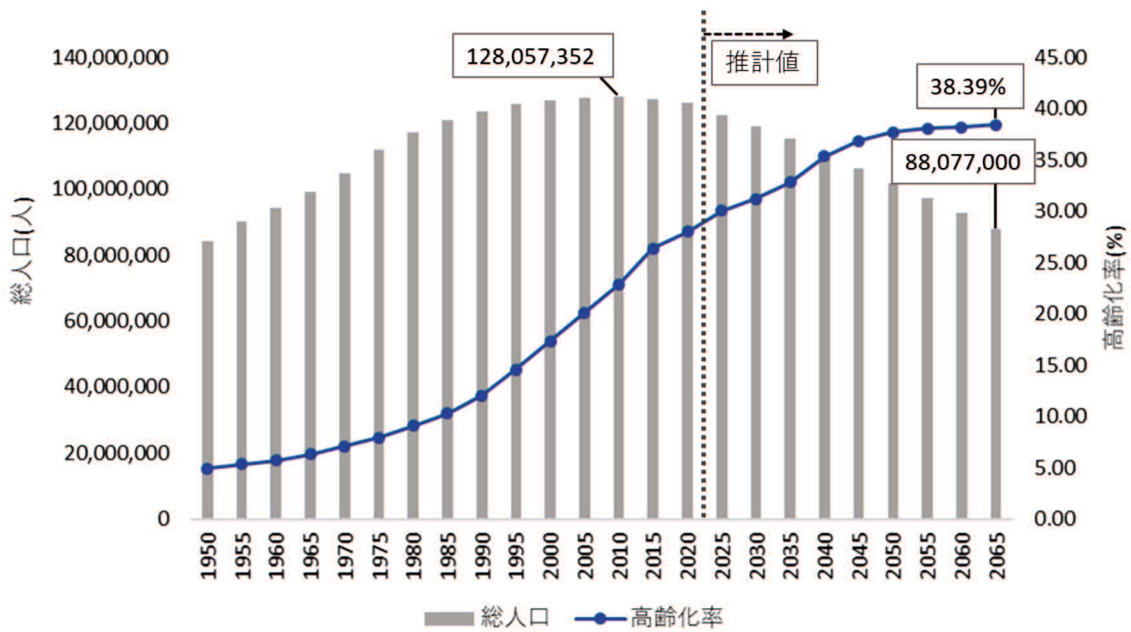


図 1-1 将来推計人口

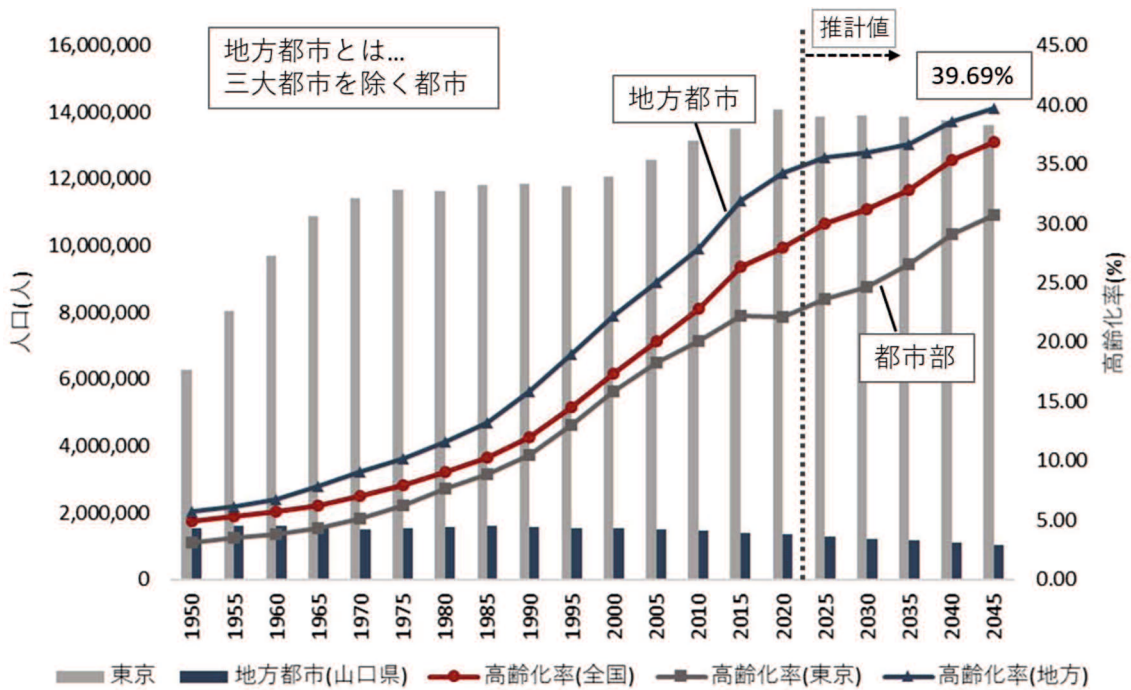


図 1-2 都市部(東京都)と地方都市(山口県)の人口推移

(2) 都市計画法

1919年に制定された旧都市計画法は、高度経済成長期を迎え、人口・産業の大都市への集中、市街地の無秩序な拡散が問題となったことを背景に、1968年に法改正が行われ、新都市計画法が制定された。この法改正により、市街化区域と市街化調整区域の区域区分制度や開発許可制度といった新しい制度が導入され、郊外への無秩序な開発抑制への取り組みが行われた。その後、その時々時代の背景に合わせて、度重なる法改正が行われてきた。

1992年の都市計画法改正では、用途地域を12種類に細分化し、市町村の都市計画に関する基本的な方針(市町村マスタープラン)を創設するなど、これまでより細かなまちづくりを行うことができるようになった。

その後、モータリゼーションの進展により、学校や庁舎、病院などの公共施設の郊外化や、大規模集客施設の郊外立地が進み、都市の郊外への無秩序な拡散が問題となった。同時に、人口減少・少子高齢化が進行しており、人口・都市機能を集積し、コンパクトで持続可能な都市構造の形成が求められるようになった。そこで、2006年の都市計画法改正に伴い、市街化調整区域内の開発許可基準を廃止し、病院や学校、庁舎などの公共公益施設を開発許可の対象とした。この法改正により、都市の郊外化抑制のため市街化調整区域内における大規模開発を許可する基準を廃止し、中心市街地への都市機能集約が促進されるようになった。

旧都市計画法では、すべての計画決定を国が担っており、すべての都市で一律の基準が当てはめられた中央集権的な制度であった。しかし、1968年に改正された新都市計画法では、計画決定権が地方公共団体へと委譲され、開発許可制度や区域区分制度による土地利用規制を行うなど、各市町村の問題に対して細やかに対応できるようになった。このような度重なる法改正により、計画作成の重要性が強調され、多くの都市で計画的な都市形成が進められるようになった。

(3) 中心市街地活性化基本計画

近年の少子高齢化の進展や、病院や庁舎等の公共施設の郊外移転により、中心市街地の空洞化が課題となっている。そこで、都市計画法に加えて、「中心市街地の活性化に関する法律」が制定された。同計画は、近年における急速な少子高齢化の進展、消費生活の変化等の社会経済情勢の変化に対応して、中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、地域の振興及び秩序ある整備を図り、国民生活の向上及び国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている(中心市街地の活性化に関する法律第一条)。

市町村と中心市街地活性化協議会との連携により、中心市街地活性化に向けた事業を記した「中心市街地活性化基本計画」作成のガイドラインを示している。中心市街地活性化協議会は、まちづくり会社や商工会議所を必須構成員とし、ディベロッパーや地権者といった民間主体と市町村から構成され、多様な主体の参画による地域が一体となったまちづくりを推進している。また、民間投資を喚起する計画へ重点的な支援制度を創設することで、中心市街地活性化を図り、コンパクトシティ実現への政策展開を行っている。

(4) 都市再生特別措置法

2002年、「近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図る」（都市再生特別措置法第一条）ことを目的として制定された。都市再生特別地区を設定することにより、容積率制限や斜線制限、高さ制限を適用しないことにより、土地の高度利用と都市機能の更新とを図ることができ、民間資金や民間による都市開発を誘導することができると考えられている。また、2004年には「まちづくり交付金」制度が創設され、現在の都市再生整備計画事業に移行された。同事業は、地域住民の生活の質の向上と地域活性化を図ることを目的に、市町村が策定する公共公益施設の整備等に関する計画に基づいた事業に対して、交付金を交付する制度である。コンパクトなまちづくりを推進するための計画を支援対象としており、都市再生整備事業に伴った持続可能なまちづくりが促進されている。さらに、急激な人口減少、高齢化を背景として、医療や福祉施設、商業施設や住居がまとまって立地し、公共交通によりアクセスが可能となるような、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを目指す「立地適正化計画制度」を創設するため、2014年に法改正が行われた。同計画は、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定により、都市全体のまちづくりの指針を位置づけた市町村マスタープランの高度化版と言われている。居住誘導区域は、一定エリアにおいて人口密度を維持し、コミュニティや生活サービスを確保するために居住を誘導する区域であり、都市機能誘導区域は、医療や商業などの都市機能を中心拠点に誘導することで都市機能を集約し、効率的なサービス提供を図る区域とされている。このような誘導区域設定に際し、行政機能の中心である市庁舎や、商業機能、医療機能である病院や診療所、教育・文化機能である図書館を誘導施設として、その立地が重要なものとされている(表1-1)。従来の土地利用計画に加え、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定することにより、コンパクトシティ形成を中長期的に目指す計画である。近年の人口減少・高齢化社会に対応した持続可能な都市構造形成に向け、多くの都市で策定・検討がされている。

表 1-1 立地適正化計画における誘導施設 2)

	中心拠点	地域／生活拠点
行政機能	本庁舎	支所、福祉事務所など
介護福祉機能	総合福祉センター	地域包括支援センター等
子育て機能	子育て総合支援センター	保育所、こども園、児童館 等
商業機能	相当規模の商業集積	食品スーパー 等
医療機能	病院	診療所 等
金融機能	銀行、信用金庫	郵便局
教育・文化機能	文化ホール、中央図書館	図書館支所、社会教育センター

(5) 海外における都市問題

現在、超高齢化社会を迎えている日本では、人口減少による市街地衰退が社会的課題となっている。特に、都市に人口が集中していることも影響して、地方都市でその問題が顕著である。これは、日本にとどまらず世界共通の問題となっている。世界では人口の約半分が都市部で生活しており、2050年には人口の3分の2にあたる60億人以上が都市部に住むことが予測されている。なかでも発展途上国では人口増加に伴い都市人口が急激に増加しており、貧困問題による治安の悪化や大気汚染といった都市化の問題を抱えている。アメリカ合衆国では、国全体での人口は増加しているが、都市レベルでは人口が減少している場合もあり、西欧諸国においても、都市中心部への人口集中による過疎地域の発生や、日本と同様に人口減少から既成市街地の維持が困難な状況を経験した都市も存在する。そこで、様々な都市政策により、都市化や人口減少といった社会問題の解決が取り組まれている。

中でも、我が国の多くの都市と同様に人口減少を経験しながら、既成市街地の再整備に伴い人口回復に転じた都市として、イギリス・マンチェスター市の取り組みが近年注目を集めている。同市は、産業革命により工業都市として発展し、急激な人口増加時代を迎えたが、その後の産業構造の転換とともに急激な人口減少を経験した。しかし、近年、既成市街地における様々な都市整備を実施した後に人口が大幅に回復し、その都市再生手法が注目されている。マンチェスター市は、人口規模において日本の地方都市とは異なるが、都市計画の枠組みにおいて日本の参考となる国であるため、マンチェスター市の都市再生への取り組みは日本の都市再生への取り組みの参考となると考えられる。そこで、マンチェスター市の公的施設整備を核とした都市政策に着目することで、近年多くの地方都市で志向されている公的施設整備を契機とした持続可能な都市形成に向けた知見を得ることができると考える。

1. 2 既往の研究

1. 2. 1 イギリス・マンチェスター市に着目した研究

マンチェスター市に着目している研究として、Leeら³⁾のイギリスの縮小都市であるマンチェスター市の新しい再生戦略についての研究や、Fernando⁴⁾のマンチェスター市の都市政策について、人口増加を再生として取り上げるのではなく、その波及効果を批判的に評価し、現状と将来の成長可能性について分析した研究や、田村⁵⁾のマンチェスター市のアンコーツ地区に着目した歴史的建造物による都市再生への取り組みについて明らかにした研究や、山本ら⁶⁾のマンチェスター市ヒューム地区の都市再生に着目して、事業評価の枠組みを整理することで、評価の特性を明らかにする研究や、小玉⁷⁾のマンチェスター市における都市再生について公共や民間、コミュニティ・セクターとの間のパートナーシップによる都市の転換を、アーバン・タスクフォースによる「場所と空間のネットワーク化」という観点に照らし合わせ、その転換の意義と限界について分析した研究や、宮川ら⁸⁾のマンチェスター市の自然環境に着目して、自然環境の修復家庭や管理組織、パートナーシップの形態や特徴を明らかにすることで、日本における自然環境修復の知見を得る研究、などがある。

1. 2. 2 庁舎に着目した研究

庁舎建築に着目している研究として、山本ら⁹⁾の庁舎の空間を市民利用させることを庁舎の「開放性」とし、その実態を把握することで「開放性」に適する庁舎の空間条件と、開放性を実現するための検討プロセスの分析を行った研究や、高森ら¹⁰⁾の庁舎移転決定において、距離などの空間要素を取り込んだ二候補地間の線分立地モデルを構築し、住民意見による配置と最適な配置との比較を定量的に行った研究や、尾崎ら¹¹⁾の庁舎の立地決定について人口と総移動距離最小化問題(ウェーバー問題)を用いて、市町村合併の本庁舎の立地決定にどのような影響を与えているのかを数量的に分析した研究や、船曳ら¹²⁾の庁舎内の市民空間に焦点を置き、空間構成と来庁者の滞留特性を明らかにすることで、市民空間の設計条件を導いた研究、などがある。

1. 2. 3 鉄道駅に着目した研究

駅周辺整備に着目している研究として、文ら¹³⁾の新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の都市空間構造に着目して、駅周辺の空間整備の展開プロセスについて明らかにすることで、その計画・実施プロセスを分析し実態を把握する研究や、慎ら¹⁴⁾¹⁵⁾の駅を中心とした再開発事業と関連事業との関係性に着目し、関連事業の連鎖的展開の構造を分析する研究や、駅を中心とした駅前再開発事業と周辺との連携から創り出した建築空間を「周辺連結空間」とし、その実現プロセスと実態を分析し、合意形成の仕組みを明らかにする研究や、宮本ら¹⁶⁾の駅前における複合建築物を対象として、駅前再開発による施設の複合形態と他の施設との相互利用の実態を明らかにすることで、計画上の課題を分析する研究、などがある。

1. 2. 4 公共図書館に着目した研究

公共図書館に着目している研究として、猪狩ら¹⁷⁾地方自治体が設置した公共図書館を対象として、郊外展開の実態と問題点を明らかにすることで、今後の図書館の立地と利用実態に関する研究や、木下ら¹⁸⁾の地域住民の居場所に焦点を当て、居場所として選択する場所や施設に対するイメージからの居場所のニーズを明らかにし、地域特性から人々の居場所としての公共施設の計画的要件について明らかにする研究や、森¹⁹⁾の今後の図書館サービスの方向性を明らかにすることを目的に、図書館サービスの現状と課題を明らかにし、今後の図書館サービスの展望についての研究、などがある。

1. 3 研究の目的

以上の背景、既往の研究などから、人口回復を果たしているイギリス・マンチェスター市の都市政策に着目し、人口回帰に影響を与えた都市政策について明らかにする。そして、市街地再生において重要視されている施設である市庁舎、駅、図書館について、国内における整備に着目し、それらの整備の特徴と市街地再生との関連を明らかにする。さらに、国内整備とマンチェスター市の整備との比較を行うことで、市街地再生に寄与する都市再生整備手法について知見を得ることを目的とする。

本研究により、人口減少下の地方都市における市街地再生の整備手法を提案できる共に、その効果・課題を明らかにすることで、現在、多くの地方自治体で志向されているコンパクトで持続可能な都市基本計画策定のための知見を導き出せると考えている。さらに、中長期的には、日本同様いずれ訪れる東アジアの持続可能な都市づくりに関する都市問題の解消手法の途につけるものと考えている。

また、具体的には、以下の4項目を目的とする。

第一に、人口回復を果たしたマンチェスター市の都市再生と市街地整備事業について明らかにし、人口回復における都市政策の知見を得るとともに、戦略的再生計画(SRF)に着目し、施設別整備について示唆を得ることを目的とする。

第二に、全国の建替を行った庁舎を対象として、その特徴を整理した上で、特に移転を伴う庁舎建替の整備計画に着目し、移転庁舎の整備計画の特徴と移転地周辺市街地の特徴を明らかにすることで、将来の市街地整備方針に関する示唆を得ることを目的とする。

第三に、駅と医療施設とが一体的に計画されている事例に着目し、それらの整備について整理することで、駅と医療施設との関係性を明らかにし、医療施設を利用した駅周辺地区の再生手法について知見を得ることを目的とする。

第四に、複合図書館に着目しその役割を明らかにした上で、その立地特性と利用率との関係から市街地活性化に寄与する整備手法について知見を得ることを目的とする。

1. 4 論文の構成

本論文は6章で構成される。研究のフローを図1-1に示す。

第1章では、研究の背景と既往の研究、研究の目的、論文の構成について述べた。

第2章では、本章では、イギリス・マンチェスター市を研究対象とした。まず、マンチェスター市の都市形成として市の産業及び歴史、人口推移、市の特徴、グレーター・マンチェスター都市圏について整理し、マンチェスター市の人口減少までの経緯及び現在の都市について明らかにした。次に、同市における特徴的な都市政策について同市で策定された都市計画関連の行政文書、事業についてそれぞれの経緯を年表としてまとめ、①人口増加時代、②人口減少時代、③人口再増加時代の3つに区分し、その時代背景とともに都市政策の取組について整理した。さらに、都市政策以外にハード整備やソフト整備に着目し、①象徴的建築物の建設、②イベントによる都市再生、③シティセンター周辺における再生政策について整理し、最後に、マンチェスター市の人口増加に影響を与えた都市整備・政策について考察した。

第3章では、全国の市町村庁舎を対象として、まず建替を行った事例を抽出した。1995年に阪神淡路大震災が発生したことを契機に、「建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)」が制定されたことから、本研究では対象事例を1996年以降に竣工した事例とした。また、地方都市の市街地再生との関連を明らかにする目的から、大都市圏整備法における三大都市圏を除いた人口30万人以下の都市とし、計画資料を入手できた庁舎のみを対象とした。以上により対象事例47件抽出した(Table1)。次に、47件を対象として、市町村が策定している新庁舎建設基本構想および同基本計画をもとに、庁舎の立地特性と建築特性を整理し、建替庁舎の整備の特徴を明らかにした。続いて、対象事例のうち庁舎移転を実施した事例16件に着目し、移転庁舎敷地の用途地域の変化、跡地計画や周辺地域の事業計画の整備傾向を整理した。そして、数量化Ⅲ類分析を用いて移転庁舎を類型化し、そのグループごとの特徴および移転庁舎と周辺市街地との関連を分析した。最後に、市街地再生に寄与する庁舎の整備手法について考察した。

第4章では、全国の駅及び駅周辺地区を整備している事例を対象として、研究対象を抽出する。はじめに、都市再生整備計画により、近年の鉄道駅周辺地区の整備傾向を明らかにするため、平成17年以降に鉄道駅周辺地区整備が計画され、三大都市と政令指定都市を除いた鉄道駅周辺地区29地区を対象として事例を抽出した(図1)。29地区は、駅施設を含む都市再生整備計画において定められた地区の範囲とし、その範囲内で行われた整備事業を扱うこととする。そして、国や自治体が公開している都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画、民間企業が公開している文献データ4)をもとに、①地区特性、②地区課題、③地区目標、④整備手法の4つの観点から特性事項を設定し、29地区の近年の鉄道駅周辺地区の整備実態を明らかにした。最後に、地区が有する特徴に応じて分析するために、29地区を対象に主成分分析の結果をもとに類型化を行い、類型別代表事例を用いて鉄道駅周辺地区における課題と目標、整備手法を整理し、鉄道駅周辺地区の整備の特徴を明らかにした。さらに、以上の研究結果から、駅と医療施設とが一体的に計画された事例を対象として、文

献資料より、平成 12 年以降に駅と医療施設とが一体的に計画された 35 の鉄道駅周辺地区を抽出した。なお、鉄道 駅周辺地区とは駅施設を含む都市再生整備計画において定められた 地区の範囲とする。そして、国や自治体が公開している資料を参考 に、整備計画の内容、対象地区の都市人口、駅の乗降客数、バス路 線数、整備完了時期、医療施設の種類、診療科目数、医療施設への アクセス方法について整理した。さらに、駅周辺の再生計画の経緯や駅周辺市街地の再生に及ぼす効果について、各対象地区の自治体 にアンケート調査を実施し、アンケートをもとに考察した。最後に、駅と一体的に計画された医療施設の種類の整備概要についてアンケート結果と整備後の効果をもとに整理し、どのような整備手法が行われているか考察した

第 5 章では、本研究では、まず全国の公共図書館について、2000 年から 2021 年の図書館数、蔵書冊数、来館者数、個人貸出数、専任職員数、複合化について整理し、近年の公共図書館の傾向を明らかにした。次に、2008 年から 2017 年までに全国で設立した複合図書館を対象として、図書館計画の策定主体である市・区を対象にアンケート調査を実施し、有効な回答を得られた 78 館を研究対象とした。そして、アンケート調査の結果、パンフレット、ホームページをもとに、対象図書館の施設概要、立地特性、複合概要、整備計画について整理した。さらに、都市人口に対する図書館の年間利用者の割合を利用率とし、これらの整理内容と利用率への影響について考察した。そして、中心市街地活性化基本計画と都市再生整備計画に位置付けられている図書館に着目し、市が行っている事後評価と利用率との関係について分析した。最後に、今後の複合図書館整備において市街地活性化に寄与する整備手法について考察した。

第 6 章では、総括として各章の結論をまとめている。

参考文献

- 1) 国立社会保障・人口問題研究所：日本の将来推計人口, https://www.ipss.go.jp/pp-zenkoku/j/zenkoku2017/pp_zenkoku2017.asp, 2022. 11. 23 閲覧
- 2) 国土交通省都市局都市計画課：立地適正化計画作成の手引き、2022. 4 改訂
- 3) Lee Heeyeon, Han Sukyoung : 길 잃은 축소도시 어디로 가야 하나, Korea Research Institute for Human Settlements, pp.78-109, 2014
- 4) Fernando Ortiz-Moya:Coping with shrinkage:Rebranding post-industrial Manchester, Sustainable Cities and Society 15, pp.33-41, 2015. 7
- 5) 田村佳代子：マンチェスター市・アンコーツ区における歴史的建造物を活用した都市再生の取り組み（特集 自治体の取り組む都市のリノベーション）-（各国の都市の取り組み）, 自治体国際化フォーラム, 第 298 号, pp. 8-10, 2014. 8
- 6) 山本聡, 松永安光, 徳田光弘, 漆原弘：マンチェスター市ヒューム地区都市再生における事業評価, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 41-3, pp. 989-994, 2006. 1
- 7) 小玉徹：マンチェスターにおける「都市再生」, 大阪市立大学『季刊経済研究』, 第 26 巻第 3 号, pp. 1-22, 2003. 12
- 8) 宮川智子, 阿波根あずさ, 中山徹, 中林浩：イギリス・マンチェスターの自然環境の修復とパートナーシップによる管理に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 69 巻, 第 577 号, pp. 111-117, 2004. 3
- 9) 山本英史、大垣直明：庁舎機能を市民に開放するための検討プロセスに関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 561 号, pp129-135, 2002. 11
- 10) 高森賢司, 小林隆史, 大澤義明：庁舎建設候補地の比較分析—全体合理性と個別合理性の齟齬に着目して—, 日本都市計画学会都市計画論文集, vol. 48, No. 3, pp915-920, 2013. 10
- 11) 尾崎尚也, 大澤義明：人口分布から見た市町村合併における本庁舎位置決定に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, N040-3, pp121-126, 2005. 10
- 12) 船曳悦子, 松本直司, 仁木智也, 櫻木耕史：市庁舎における市民空間の位置関係とその滞留性について, 日本建築学会計画系論文集, 第 75 巻, 第 647 号, pp51-56, 2010. 1
- 13) 文釵, 佐藤滋, 戸沼幸市：新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の市街地整備特性に関する研究—整備推進上の特徴及びその展開プロセスを中心として—, 日本建築学会計画系論文集, 第 497 号, pp. 137-145, 1997. 7
- 14) 慎重進, 佐藤滋：周辺との連結を考慮した駅前再開発事業の計画手法とその合意形成に関する研究—原町田地区、川口駅東口地区、川越駅東口地区を事例として—, 日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 583-588, 1995
- 15) 慎重進, 佐藤滋：駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 478 号, pp. 151-160, 1995. 12
- 16) 宮本文人、下倉玲子、能勢健弘：駅前再開発による複合建築物における地域集会施設の複合形態と相互利用, 日本建築学会計画系論文集, 第 615 号, pp. 29-35, 2007. 5

- 17) 猪狩周二, 中出文平, 樋口秀: 地方都市における図書館の立地と利用実態に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 39-3, pp. 559-564, 2004. 10
- 18) 木下誠一, 矢部亮, 今井正次: 居場所としての地域公共施設のあり方に関する研究-三重県における居場所選択特性と地域差-, 日本建築学会計画系論文集, 第 73 巻, 第 628 号, pp. 1205-1212, 2008. 6
- 19) 森智彦: 日本の公共図書館サービスの展開・現状と課題・展望, 情報社会試論, vol. 12, pp1-12, 2011

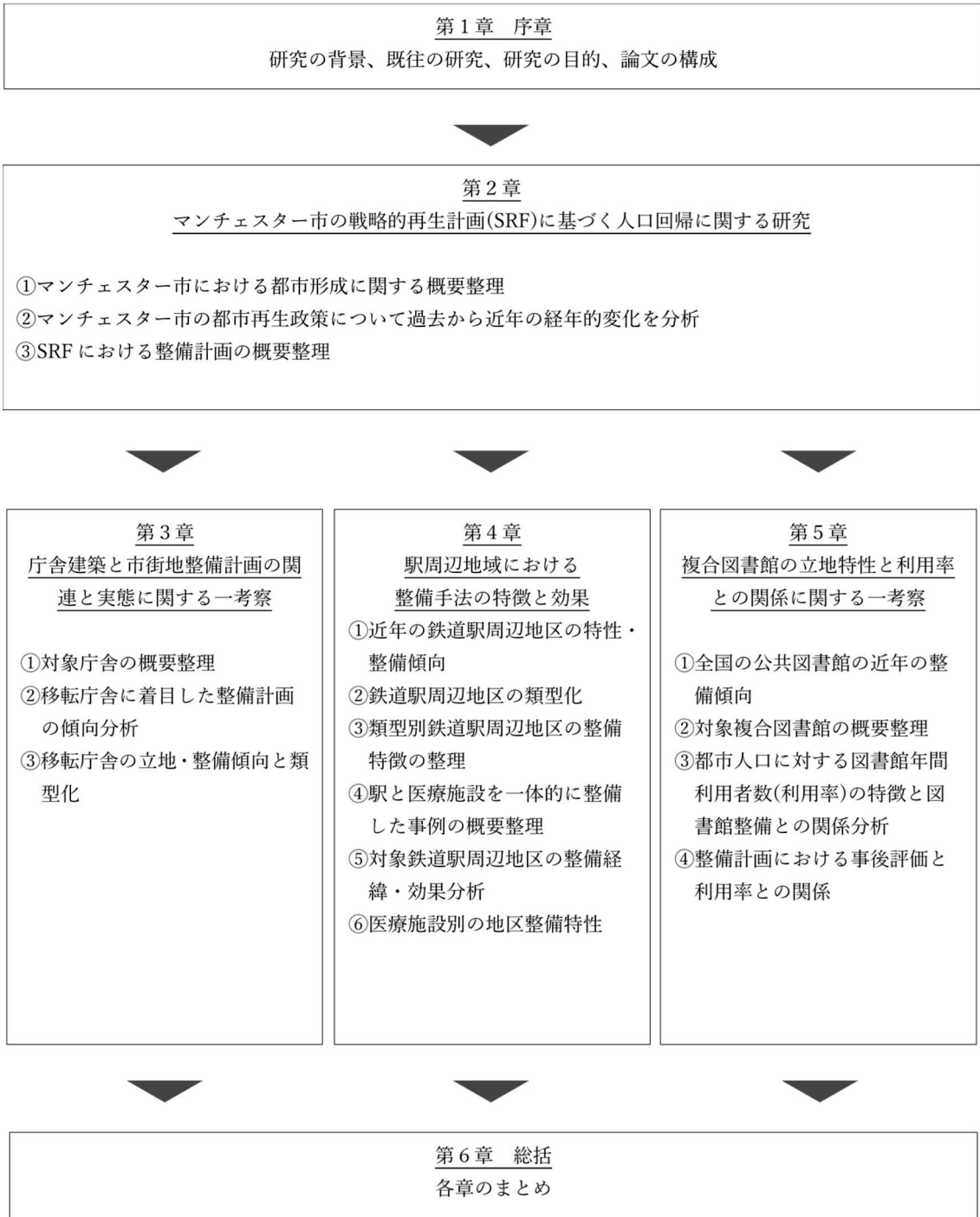


図 1-3 研究フロー

第2章

マンチェスター市の

戦略的再生計画(SRF)に基づく人口回帰

第2章 マンチェスター市の都市再生政策

2. 1 はじめに

2. 1. 1 研究の背景と目的

近年、我が国では少子高齢化による人口減少が大きな問題となっている。人口減少は労働人口の減少ということにつながり、労働力不足が起きている。また、労働力不足は国内の市場を縮小し、年金制度や医療制度といった、私たちの生活に関わる重要な制度の破綻を招きかねない。そのような問題に対して我が国では、外国人労働者の受け入れや、出生率を増加させる政策に取り組んでいる。さらに、人口減少による都市機能の低下に対して、市街地の拡大を抑制して都市機能を集約し、市街地を小さく保つコンパクトシティの考え方が生まれている。

一方で我が国の多くの都市と同様に人口減少を経験しながら、既成市街地の再整備に伴い人口回復に転じた都市として、イギリス、マンチェスター市が挙げられる。同市は、産業革命により工業都市として発展し、急激な人口増加時代を迎えたが、その後の産業構造の転換とともに急激な人口減少を経験した。しかし、近年、既成市街地における様々な都市整備を実施した後に人口が大幅に回復し、その都市再生手法が注目を集めている。

そこで本研究では、人口回復を果たしたマンチェスター市の都市再生と市街地整備事業について明らかにし、人口回復における都市政策の知見を得るとともに、戦略的再生計画(SRF)に着目し、施設別整備について示唆を得ることを目的とする。

2. 1. 2 既往の研究

マンチェスター市に着目している研究として、Leeら¹⁾のイギリスの縮小都市であるマンチェスター市の新しい再生戦略についての研究や、Fernando²⁾のマンチェスター市の都市政策について、人口増加を再生として取り上げるのではなく、その波及効果を批判的に評価し、現状と将来の成長可能性について分析した研究や、田村³⁾のマンチェスター市のアンコーツ地区に着目した歴史的建造物による都市再生への取り組みについて明らかにした研究や、山本ら⁴⁾のマンチェスター市ヒューム地区の都市再生に着目して、事業評価の枠組みを整理することで、評価の特性を明らかにする研究や、小玉⁵⁾のマンチェスター市における都市再生について公共や民間、コミュニティ・セクターとの間のパートナーシップによる都市の転換を、アーバン・タスクフォースによる「場所と空間のネットワーク化」という観点に照らし合わせ、その転換の意義と限界について分析した研究や、宮川ら⁶⁾のマンチェスター市の自然環境に着目して、自然環境の修復家庭や管理組織、パートナーシップの形態や特徴を明らかにすることで、日本における自然環境修復の知見を得る研究、などがある。しかし、マンチェスター市の人口回復に関係する事業や計画について考察したものはない。

2. 1. 3 研究の方法

本章では、イギリス・マンチェスター市を研究対象とする。まず、マンチェスター市の都市形成として市の産業及び歴史、人口推移、市の特徴、グレーター・マンチェスター都市圏について整理し、マンチェスター市の人口減少までの経緯及び現在の都市について明らかにする。次に、同市における特徴的な都市政策について同市で策定された都市計画関連の行政文書、事業についてそれぞれの経緯を年表としてまとめ、人口推移とともに①人口増加時代、②人口減少時代、③人口再増加時代に分けて分析した。さらに、ハード整備やソフト整備に着目し、①象徴的建築物の建設、②シティセンター周辺における再生政策、③イベントによる都市再生について整理した。最後に、マンチェスター市の人口増加に影響を与えた都市整備・政策について考察した。

2. 2 マンチェスター市における都市形成

本章では、マンチェスター市について歴史、人口推移、市の特徴および計画体系について述べる。また、マンチェスター市を囲むグレーター・マンチェスター都市圏についてもまとめる。

2. 2. 1 マンチェスター市の概要

マンチェスター市は、イギリス北西部に位置し、北西部の最初の近代的な都市であり、グレーター・マンチェスター都市圏を構成する10の自治体のひとつである。また、北西部の金融、文化、商業、レジャーの中心地であり、非常に優れた交通ネットワークがある。市の南部に位置するマンチェスター空港は、主要な国際空港としての役割を担っている。市は、シティセンター、イーストマンチェスター、セントラルマンチェスター、サウスマンチェスター、ノースマンチェスター、ウィゼンショウという、大きく6つの地域に区分されている。現在の都市政策は、この6つの地域をもとに制作され、それぞれの地域の特性を活かした政策がなされている。これらの地域の特徴については2. 2. 3(3)で詳しく述べる。

また、マンチェスター市にはマンチェスター大学、マンチェスター・メトロポリタン大学、ロイヤルノーザン音楽院などの高等教育機関がいくつか存在し、教育の中心地でもある。このような高等教育機関を卒業した人々が、市の経済活動などに良い影響を与えている。

工業都市時代の遺構も数多く残されており、近代的な建物と歴史的な建物とが融合した都市景観が作り出されている。

2. 2. 2 グレーター・マンチェスター都市圏について

グレーター・マンチェスター都市圏は10の自治体(ボルトン、ベリー、オールダム、ロッチデール、ストックポート、テールサイド、ウィガン、トラフォード、サルフォード、マンチェスター)で構成されている(図2-1)。都市圏としては、イギリスで3番目に多い人口を持つ。これら10の自治体は、1986年にグレーター・マンチェスター当局協会(Association of Greater Manchester Authorities: 以下AGMA)が設立され、共同で政策を策定し、グレーター・マンチェスター都市圏の生活水準の向上を目指している。この機関により、グレーター・マンチェスター合同廃棄物開発計画書やグレーター・マンチェスター合同鉱物開発計画書が策定された。その後、この機関を残しながら2011年にグレーター・マンチェスター合同機関(Greater Manchester Combined Authority: 以下GMCA)が設立され、再生事業や投資の誘致など、この地域の人々の生活に影響を与える問題について協力している。

GMCAは、10の自治体の各代表とグレーター・マンチェスター都市圏の代表によって共同で運営されている。この機関によって、グレーター・マンチェスター都市圏の都市戦略についての方針が策定され、マンチェスター市の計画にも影響を与えている。

(1) グレーター・マンチェスター都市圏の人口推移

グレーター・マンチェスター都市圏の人口推移について図 2-2 で示す。なお、この人口推移のグラフは国勢調査データ⁹⁾を基に作成している。

グレーター・マンチェスター都市圏の人口推移は、マンチェスター市の人口推移と同様に、18 世紀の産業革命以降増加傾向にあり、1931 年に 270 万 6596 人まで増加した。その後少し減少したが、260 万人以上の人口は保っていた。しかし、1971 年以降に急激に減少し、2001 年に 250 万人を切り、248 万 2180 人になった。しかし、2011 年に急激に人口が増加し、268 万 2528 人まで回復した。グレーター・マンチェスター都市圏の人口推移は、後述のマンチェスター市の人口推移と同様の動きをしている。

2. 2. 3 マンチェスター市の人口推移

(1) マンチェスター市の歴史

マンチェスター市は 18 世紀の産業革命において急激に発展した都市である。1830 年にリバプールとの間に鉄道が、1894 年にはマンチェスター運河がそれぞれ開通し、これらを利用した貿易が盛んに行われるようになった。1896 年、運河の周辺にイギリス初の産業団地であるトラフォードパークが建設され、内陸部に位置しながらも、イギリス国内における重要な港湾のひとつとして位置づけられるようになった。そのように、産業の重要な拠点としての地位を確立したマンチェスター市は、産業の発展と共に 1931 年に人口のピークを迎え、ロンドン、リバプール、バーミンガムと並ぶ大都市へと成長した。

しかし、大都市へと発展を遂げたマンチェスター市は、第 2 次世界大戦により綿産業の輸出货量や需要が減り、産業の要であった貿易が破綻した。貿易破綻後、産業は衰退を続け、多くの工場が閉鎖され、失業者の増加と合わせて都市人口が減少し始めた。また、失業者の増加が犯罪率の増加につながり、マンチェスター市の治安が悪化した。このような背景から徐々に人口が減少し、2001 年に最低人口を記録した。そこで、マンチェスター市議会は人口回復に向けた経済の立て直し、都市のイメージ回復戦略に努めることとなった。

(2) マンチェスター市の人口推移

マンチェスター市の人口推移を図 2-3、年齢別人口を図 2-4 に示す。なお、人口推移は 10 年に一度行われる国勢調査のデータ⁷⁾をもとに作成したものである。

産業革命が起きた 18 世後半から、マンチェスター市の都市人口は増加していき、1931 年に 766,311 人と人口のピークを迎えた。しかし、1939 年から始まった第二次世界大戦の影響により、綿産業の貿易が減少、さらに綿への需要が減少し、産業に大きなダメージを与えた。産業の衰退は失業者を増やし、都市から人口が流出していき、2001 年には 382,819 人まで減少した。しかし、その後の 2011 年には 503,127 人にまで急激に人口が回復している。

年齢別人口を 2001 年と 2011 年で比較すると(図 2-4)、20 歳から 29 歳の人口が大幅に増加していることがわかる。この年齢はいわゆる生産年齢である。生産年齢人口が増加してい

ることは、都市の経済成長にとって良い傾向であるといえる。

2002年、2011年、2017年の人口分布をそれぞれ図2-5、図2-6、図2-7に示す。それぞれを比較すると、2002年ではシティセンターの人口分布が少ないが、2011年、2017年と人口分布が多くなっている。このことから、人口増加は特にシティセンターで顕著であることがわかる。

また、グレーター・マンチェスター都市圏とマンチェスター市の人口推移について比較すると、同様の人口推移をしている(図2-8)。このことから、マンチェスター市にはグレーター・マンチェスター都市圏外からの移住者により人口が増加していると考えられる。

(3) マンチェスター市の特徴

まず、マンチェスター市にはシティセンター、ノースマンチェスター、イーストマンチェスター、セントラルマンチェスター、サウスマンチェスター、ウィゼンショウという大きく6つに区分した地域が存在する(図2-9)。6つの地域の特徴について行政計画文書⁸⁾をもとに以下に述べる。

【シティセンター】

シティセンターは、マンチェスター市の中心で、市庁舎などの市の機関や、コンサートホールなどの文化施設、アンデルショッピングセンターなどの商業施設、などの集合したエリアである。経済、文化、レジャー、などの中心として特に開発が活発に行われている。

シティセンター内には、チャイナタウンやゲイビレッジといった特徴的な地区が含まれており、それらとうまくバランスがとれた都市を形成している。

【ノースマンチェスター】

この地域では、かつて産業労働者が多く暮らしており、現在、同地域では、90,000人以上の住民が住んでいる。近年、投資による既存住宅ストックの質の改善など、住宅地域の大幅な改善がもたらされている。シティセンターに隣接している南部のほとんどの地域では、民間アパートの開発によってもたらされた大きな物理的変化を受けている。この地域は、低コストでシティセンターの性格スタイルを求めている若者にとって魅力的な場所となっている。

同地域の西側には、移民の歴史があり、民族の多様性が大きい。また、この地域にはアーク川が流れており、その川に沿って緑の空間ネットワークを提供する自然と半自然の空間のオープンスペースが形成されている。このような良質なオープンスペースは、住宅街というノースマンチェスターの役割を発展させる上で不可欠な存在となっている。

【イーストマンチェスター】

この地域は、マンチェスター市が発展した製造業の拠点として成長してきた地域である。産業の衰退とともに、この地域の人口密度は低下していき、土地や建物が荒廃、住宅市場が低迷、店舗や銀行などの施設が維持できないなどの物理的環境の悪化をもたらした。

2001年にイーストマンチェスター都市開発公社が設立され、この地域での雇用創出、公共サービス、新しい住宅建設が大幅に改善された。また、2002年のコモンウェルスゲームの主要競技場としてエディハドスタジアムがこの地域に建設された。その後は、この地域がスポーツイベントの中心として開発されている。

また、この地域に含まれるアンコート地区は、産業で発展していた時期の工場が多く残っており、1989年に歴史的景観保存地区に指定された。

【セントラルマンチェスター】

この地域は、市内の主要な経済の一部であり、貧しい人から裕福な人まで、多様なコミュニティが特徴である。また、居住者には、黒人や少数民族などの幅広いコミュニティも含まれ、移民が最初に住む地域としての役割も果たしている。

セントラルマンチェスター内のヒューム地区は、大規模な再生事業によって大幅に改善されたが、この地域にはまだ貧困地域が残っている。同地域内での物理的な変更の範囲は限られており、既存地域の再開発や改修、ブラウンフィールドでの新規開発に限られている。これにより、この地域の変化は、他の地域より遅く、緩やかにもたらされる。

【サウスマンチェスター】

この地域は、コントラストと多様性の高い地域である。小規模居留地から発展した同地域は、市内の居住地として最も人気がある地域のひとつとなった。また、このような発展は、魅力的な住宅地、公園、広場、優れた交通ネットワークなど、豊富な物理的資産をもたらした。住宅地域であるこの地域には、マンチェスター市の人口の約3分の1が住んでいる。しかし、人気の住宅地ではあるが、剥奪や犯罪などの社会的問題を抱えている。

【ウィゼンショウ】

この地域は、もともと郊外の住宅地として設計された特徴がある。近年、新しい住宅開発が行われているが、開発用の土地が限られていた。しかし、低密度に開発されている住宅は、公園や並木道など、緑豊かなオープンスペースで補完されている。

ウィゼンショウの南部にはマンチェスター空港が存在する。マンチェスター空港は、市への重要な玄関口として1980年から急速に成長しており、今後も成長が見込まれている。また、同空港はこの地区の住民にとって重要な雇用地である。しかし、ウィゼンショウにおける貧困率は比較的高く、全国の平均を大幅に下回る失業率がある。

(4) マンチェスター市の公共交通

次に、公共交通について図 2-10、シティセンターを拡大した図 2-11、に示す。また、図 2-12 にシティセンターの土地利用状況について整理する。

図 2-10 より、鉄道網がマンチェスター市を中心に放射状に広がっていることがわかる。このことからグレーター・マンチェスター都市圏においてマンチェスター市が公共交通の中心であることがわかる。特にシティセンターは各方面からのアクセスが良好な地域として発展している。

図 2-12 のシティセンターの土地利用状況は、建物が立ち並び未利用地や駐車場などが少ない。このことから、シティセンターにおける開発用地が限られていることがわかる。

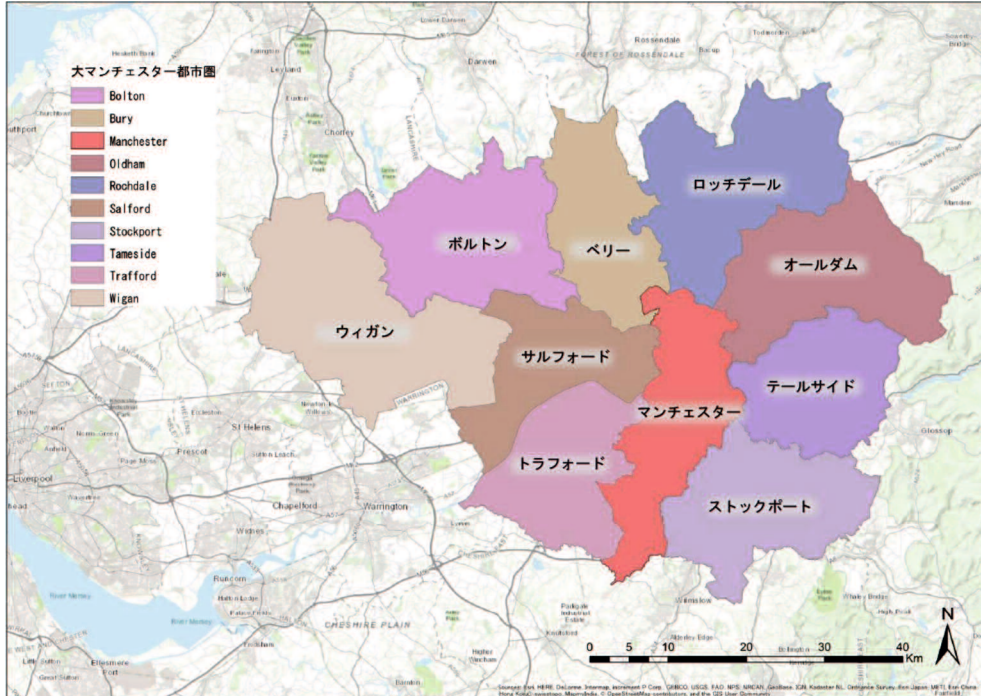


図 2-1 グレーター・マンチェスター都市圏の地域区分

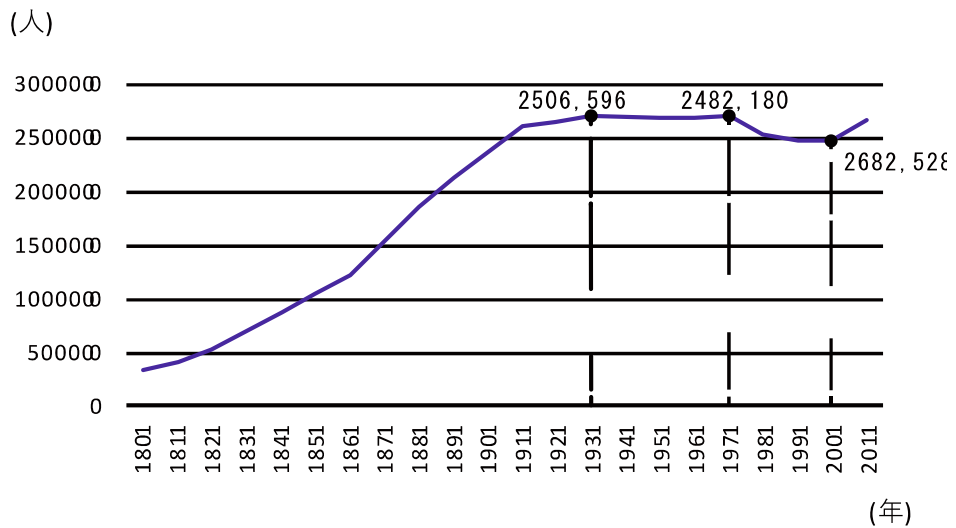


図 2-2 グレーター・マンチェスター都市圏の人口推移

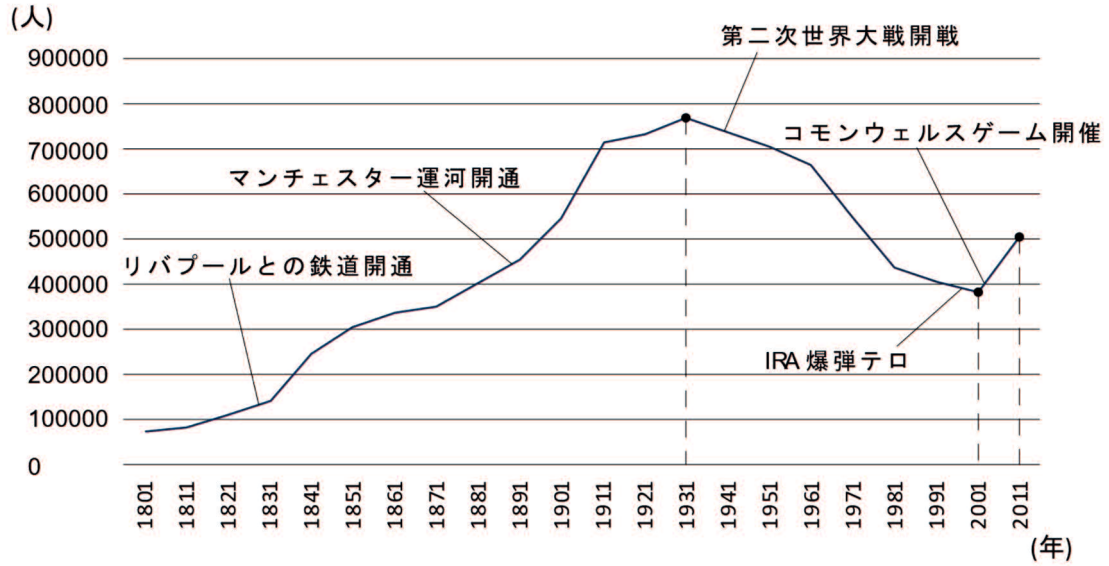


図 2-3 マンチェスター市の人口推移(1801年-2011年)

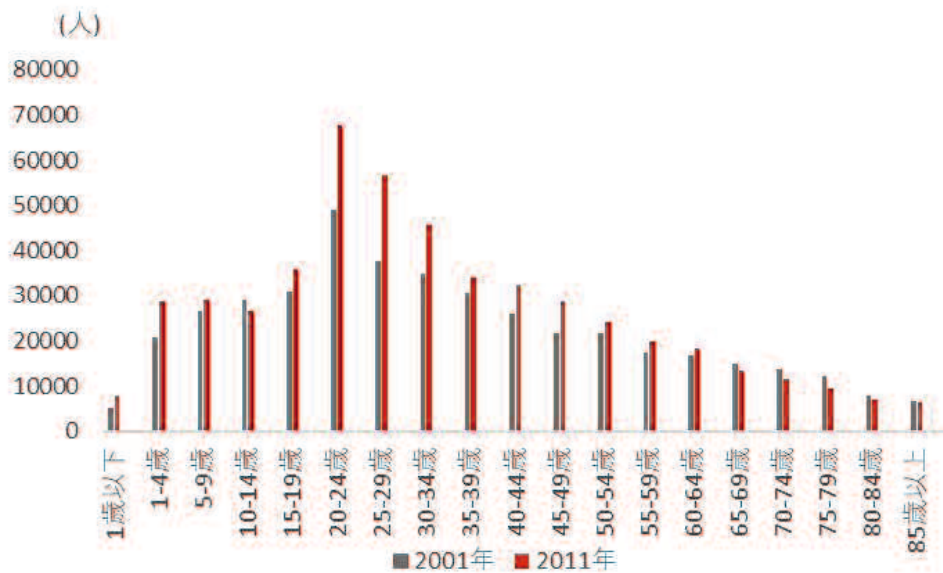


図 2-4 マンチェスター市の年齢別人口(2001年、2011年)

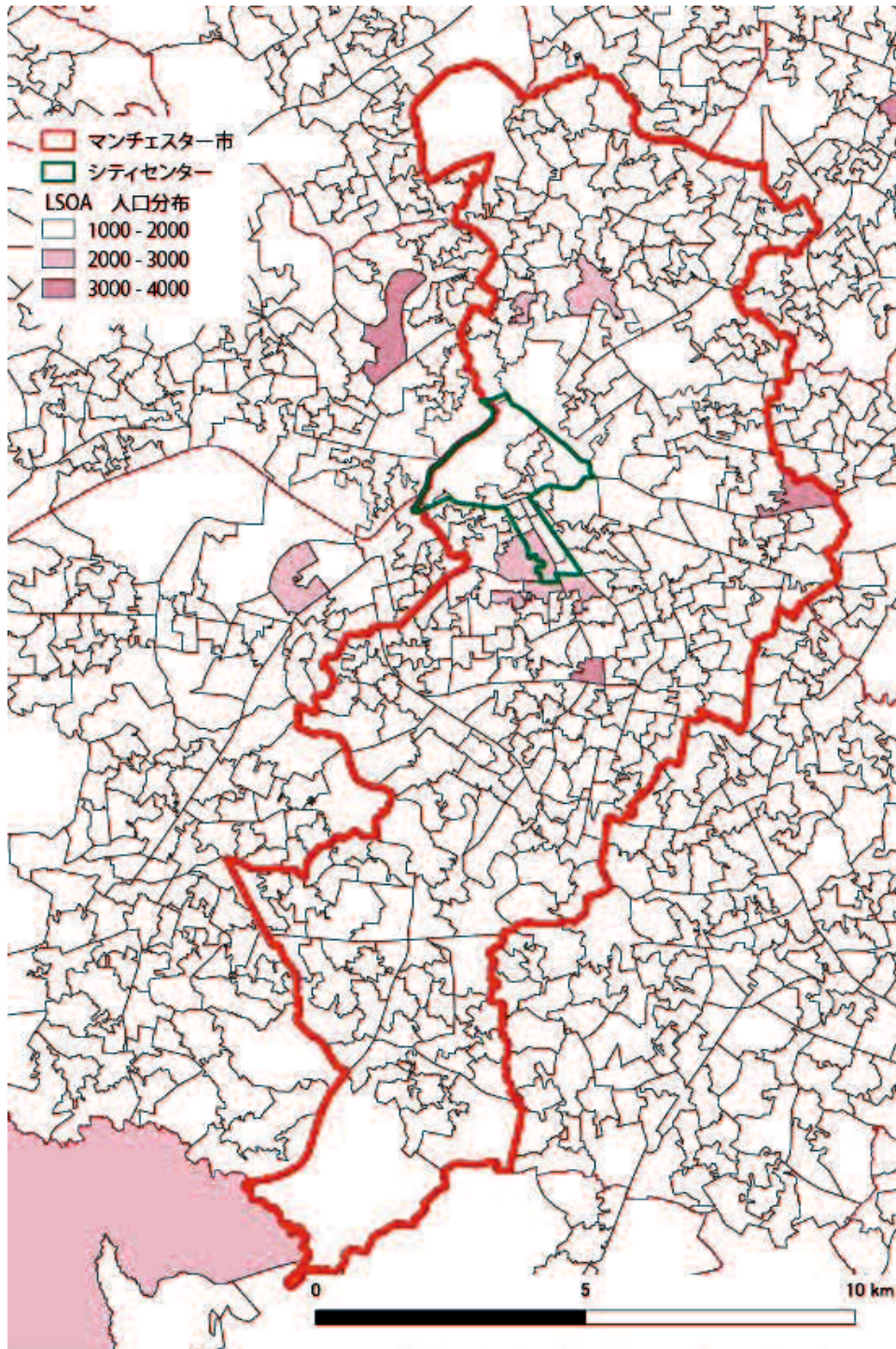


図 2-5 マンチェスター市の人口分布(2002年)

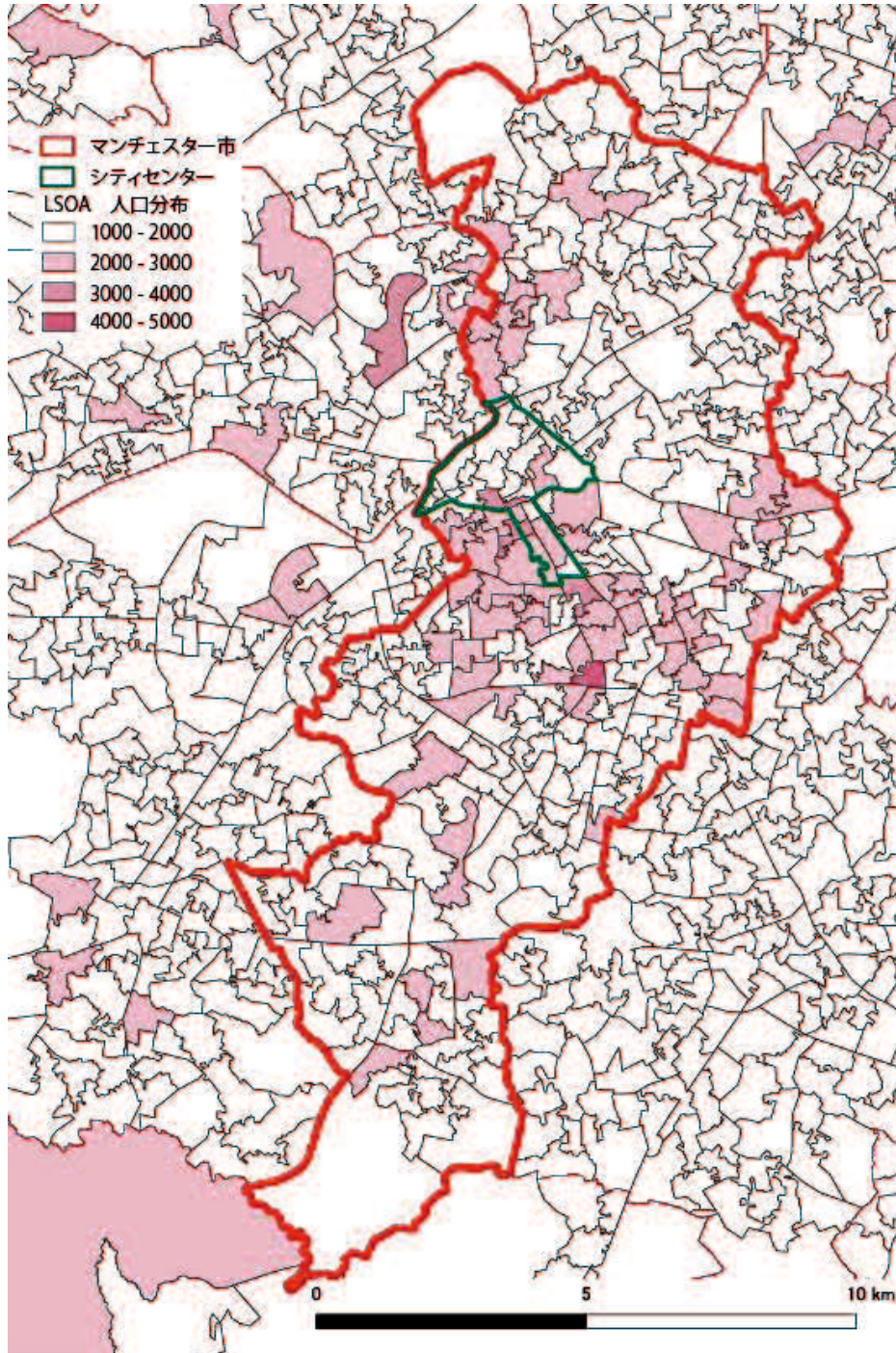


図 2-6 マンチェスター市の人口分布(2011 年)

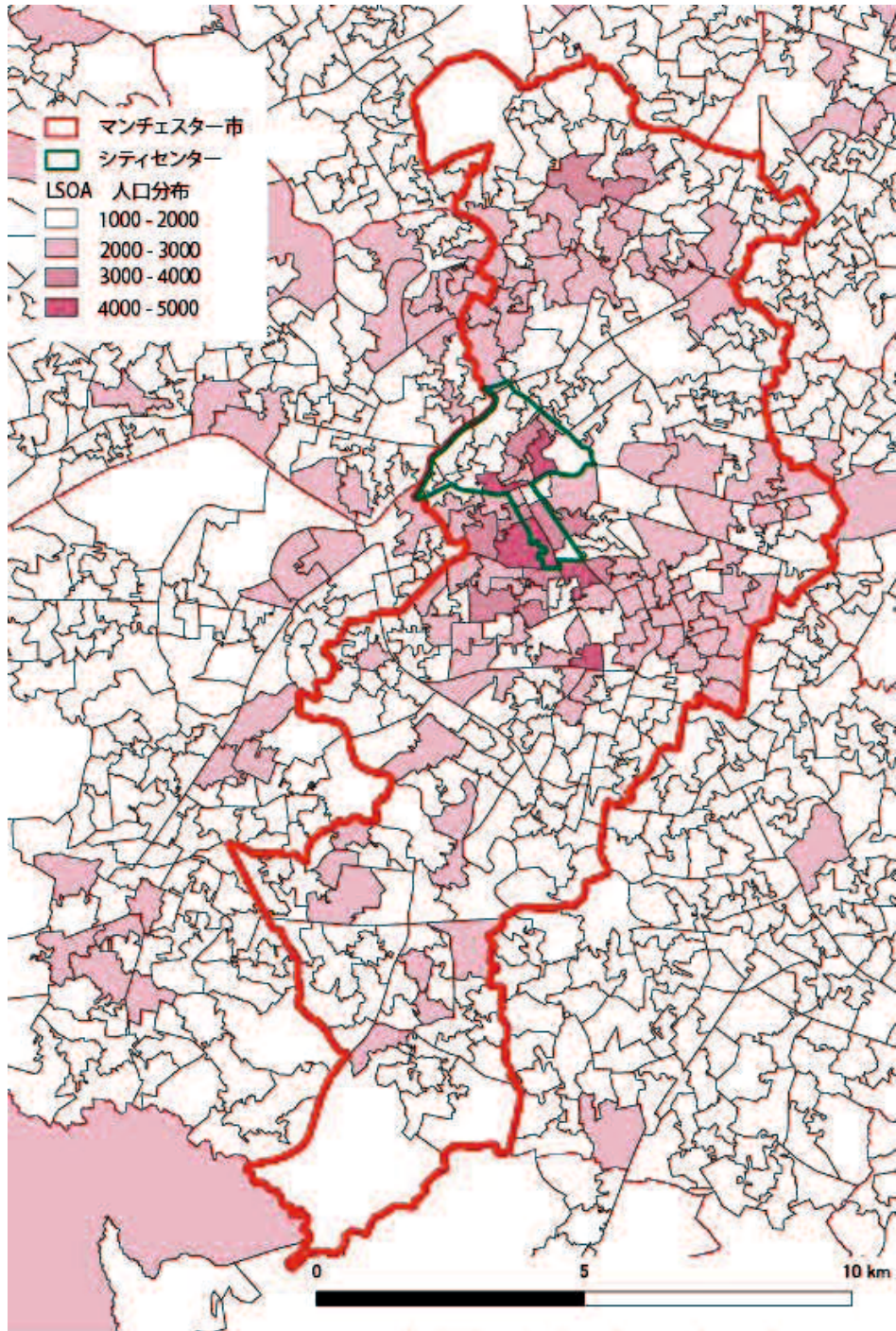


図 2-7 マンチェスター市の人口分布(2017年)

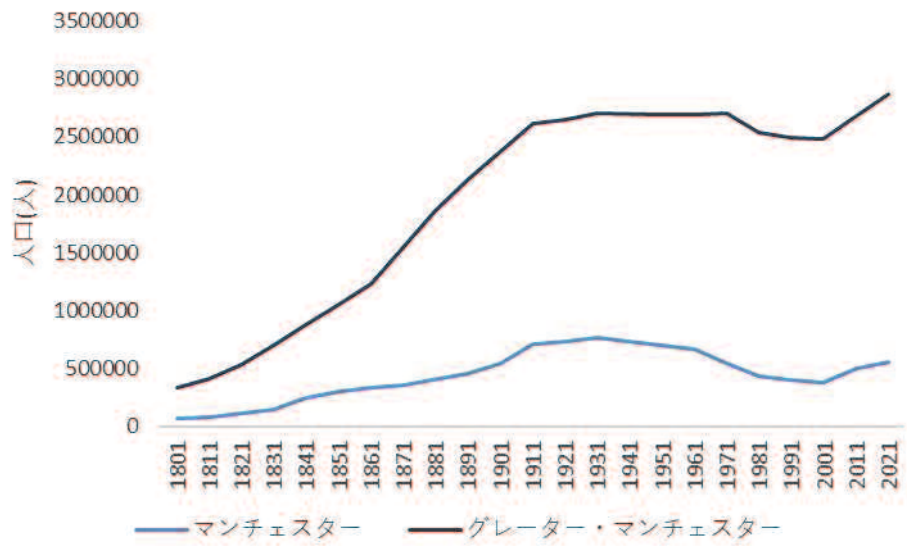


図 2-8 グレーター・マンチェスター都市圏とマンチェスター市の人口推移

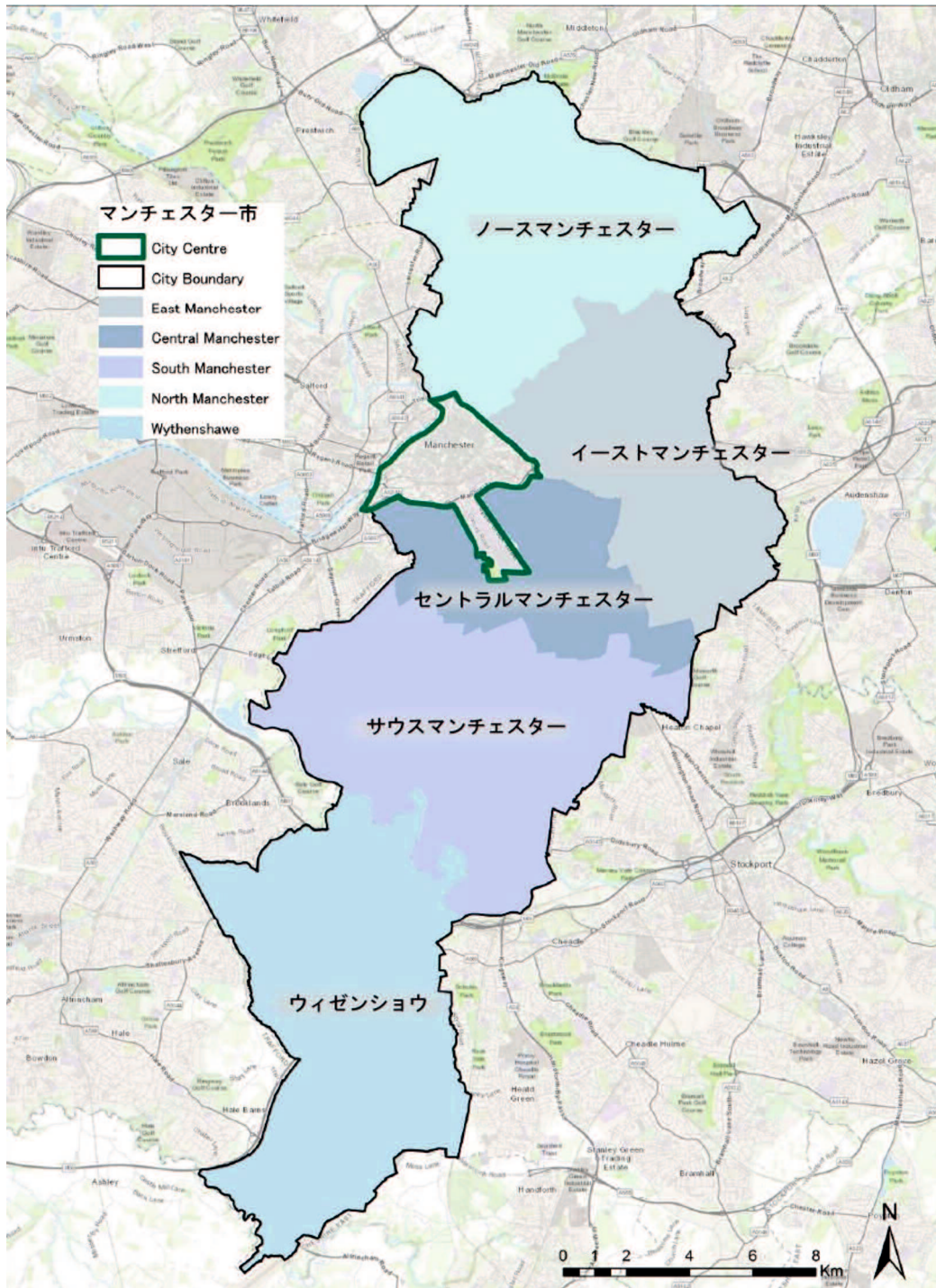


図 2-9 マンチェスター市の地域区分

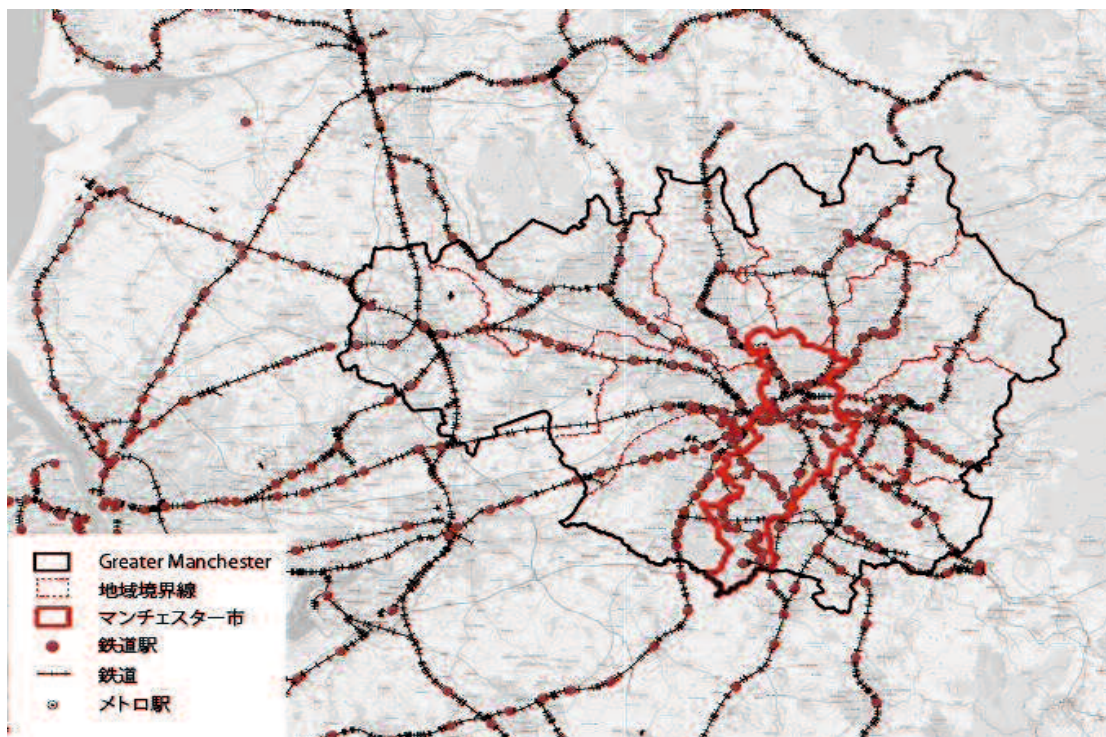


図 2-10 グレーター・マンチェスター都市圏 公共個通機関(鉄道)

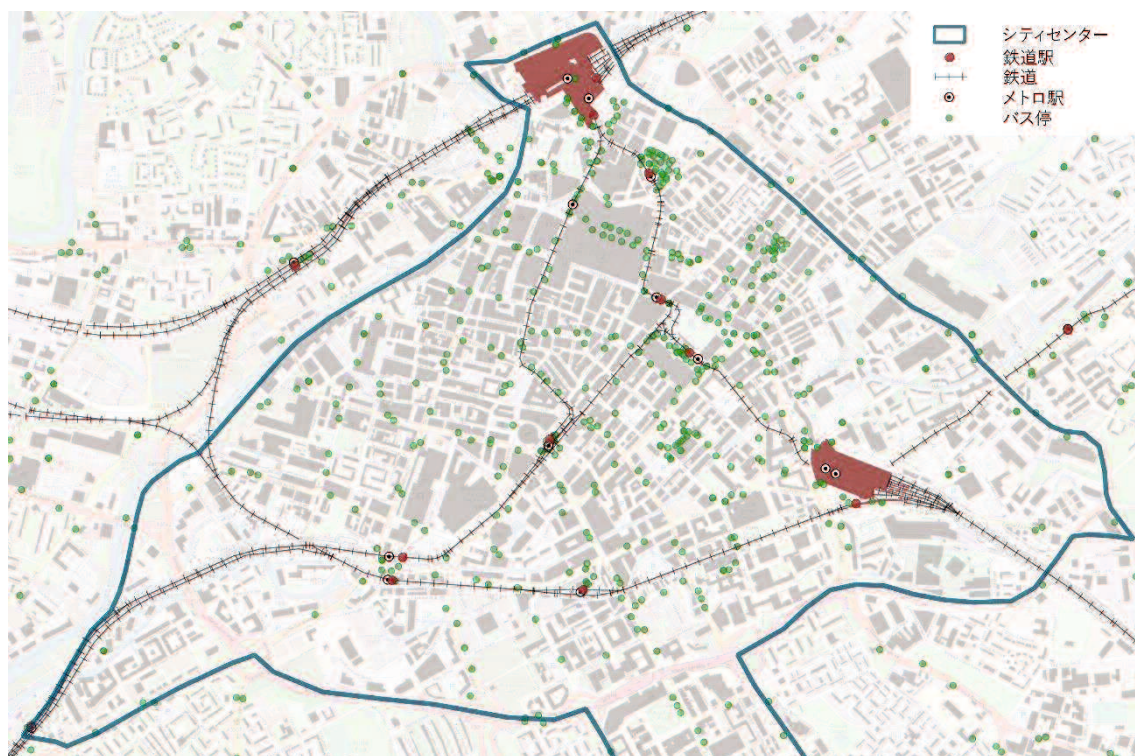


図 2-11 公共交通(シティセンター)

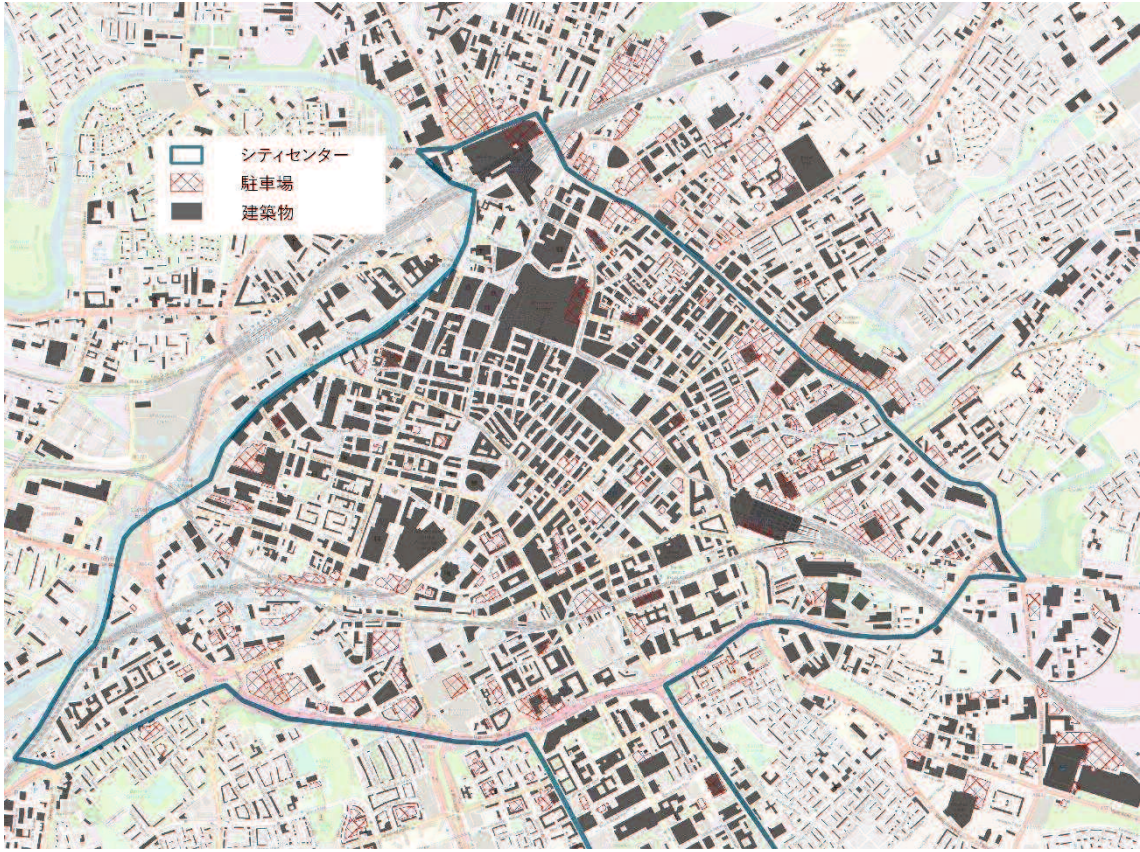


図 2-12 シティセンターの土地利用状況

2. 3 マンチェスター市の都市再生政策

本章では、マンチェスター市の都市再生政策および市街地整備事業について、市が策定している行政文書や事業、既往研究、参考文献をもとに年表に整理し、①人口増加時代、②人口減少時代、③人口再増加時代に分けて、市が行ってきた都市政策について整理する。さらに、都市中心部における開発やソフト事業についても整理する。

2. 3. 1 マンチェスター市の都市再生政策

(1) 人口増加時代

イギリスでは、18世紀半ばから産業革命により、農村部から都市部への人口流出が増加した。これは、産業都市であったマンチェスター市でも同様に傾向が見られ、1801年以降人口増加時代を迎えた。しかし、このような都市部への人口集中により都市が過密化し、住環境や公衆衛生が悪化し、過酷な環境での生活を強いられることとなった。このような都市問題に対して、エベネザー・ハワードが1898年に「明日の田園都市」を発表し、都市と農村の両方の長所を兼ね備えた都市を建設することで、都市の過密化や農村の荒廃といった問題に対応できるとした考えを提唱した。そして、田園都市としてロンドン郊外のレッチワースが実現し、日本においても田園都市的開発が行われるなど都市計画に影響を与えるものとなった。

(2) 人口減少時代

1931年以降から、マンチェスター市ではヨーロッパ全土で蔓延していた不況の影響により、産業が衰退し失業者の増加などから急激な人口減少を迎えた。そこで、様々な都市中心部の再生計画が策定された。1945年のニコルソンプランから始まり、1947年に策定された都市農村計画法により、すべての開発が許可制となり開発許可の基準を示すデベロップメントプランが1961年に策定された。戦後の復興を目的として全国の自治体に計画が義務付けられたが、コスト面から部分的にしか実施されない結果となった。その後、1967年に都市中心部計画が策定されたが、同計画は広域交通と商業活動に焦点を置いていたため、文化的、経済的な利益には無関心であった。1984年には、シティセンター・ローカルプランが策定され、中心部再生のための物理的変化を促進する計画となった⁵⁾。

そして1995年、ユニタリー・デベロップメントプラン(表2-4)が策定された。同計画は、住みやすく、働きやすく、訪れやすい街づくりや地域経済の活性化を目的として、市全体の開発方針を示しているとともに、シティセンターを雇用、経済、文化、サービスの中心として確立し、シティセンターの開発の重要性を示した。

(3) 人口再増加時代

1995年に策定されたユニタリー・デベロップメントプランの一部は、2012年に策定されたローカル・デベロップメント・フレームワークのコアストラテジーとして置き換えられている。現在の都市中心部の開発は、コアストラテジーを軸に行われている。後述2.3.2で同計画についてまとめる。

さらに、ローカル・デベロップメント・フレームワークに従い戦略的再生計画(Strategic Regeneration Framework: 略SRF)が各地域に定められている。これらに定められたマンチェスター市の再生事業実施地区について図2-12¹¹⁾、各地域の戦略的再生フレームワークの概要は表2-5¹²⁾¹³⁾¹⁴⁾¹⁵⁾¹⁶⁾¹⁷⁾¹⁸⁾¹⁹⁾²⁰⁾²¹⁾²²⁾に示す。

それぞれの地域のフレームワークが、プランニングコンサルタントや建築家によって市に提案されている。土地の歴史的背景や現状における問題に対して、開発のビジョンが視覚的に明示され、細かな方向性が示されている。

スピニングフィールドという地域はビジネス地区として開発され、国際的に投資を誘引する場所として発展している。ノーマでは、商業、レジャー、住宅、オフィスなどの複合施設が建設され、革新的な空間を提供している。2013年には、ノーマ開発の中心であるワン・エンジェル・スクエアの建設が完成し、この完成した3面15階建てのユニークな建物は、都市中心部のスカイラインを大きく変えるものになった。ファーストストリートの開発では、第1段階として2010年にNumber One(写真2-2)がオープンすると、続いて2015年にHOMEが完成した。HOMEは劇場、映画館、書店、ギャラリースペースなどを複合し、新しい文化施設として位置づけられている。同施設は、年間85万人の訪問者が見込まれており、2100万ポンド規模の経済活動を創出すると推定されている。このように、スピニングフィールド、ノーマ、ファーストストリートといった地域では、オフィス、商業施設、レジャーなどの複合用途としての新しい空間を目指して開発が進められている。

また、市庁舎や図書館などの市民のための施設が集まっているシビック・クォーターでは、市立図書館の改築、No.1セント・ピーターズ・スクエアやNo.2セントピーターズスクエア(写真2-3)などのオフィスビルが完成し、セント・ピーターズ・スクエアの良好な公共空間を創出している。

さらに、北部地域の主要な駅であるビクトリア駅では2600万ポンドをかけて、新しいメトロリンクのプラットフォームやリテール施設の改善など、明るく清潔で近代的な建物に再開発された。市内への主要な玄関口として機能しているピカデリー駅では、1998年から2000年にかけて1億ポンドをかけた再開発が行われ、周辺地域との良好なつながりが創出されている。現在では、新しく計画されている高速鉄道路線High Speed 2(HS2)による事業によりピカデリー駅は主要な駅として位置づけられ開発されており、市にとってさらに重要な駅として認識されている。

マンチェスター大学やマンチェスター・メトロポリタン大学などの教育機関が集まっているコリドーマンチェスターでは、旧ロイヤルアイ病院をシティラボ 1.0 として再利用したフラグシップ再開発が行われた。2014 年にオープンし、柔軟性の高い研究室とオフィススペースを提供し、充実した教育環境を提供している。

また、イギリスではグリーンベルトという開発してはいけない地域が定められている(図 2-13)。マンチェスター市では郊外に存在し、その地域の存在により、郊外から人口をシティセンターに集めなければいけないという考えがあり、シティセンターの開発に力を入れている経緯がある。

2. 3. 2 マンチェスター市の現在の開発計画

マンチェスター市の計画体系について図 2-14 にまとめる。

まず、国の定める国家計画政策フレームワーク(National Planning Policy Framework)が、地域の計画作成において最も考慮すべき計画として存在する。そして、それに基づき、グレーター・マンチェスター都市圏が策定した、グレーター・マンチェスター都市戦略(Greater Manchester Strategy)がグレーター・マンチェスター都市圏全体の計画策定においての方針を掲げている。それに従って、マンチェスター市のローカル・デベロップメント・フレームワークが策定され、市の細かな開発の方針が示された。

いくつかの地域には戦略的再生計画(Strategic Regeneration Framework:以下SRF)が策定されている。この計画は法的拘束力を持たない任意計画であるが、計画策定にあたり上記の計画を反映したものとなっている。

以下に、主となる計画の概要を整理した。

(1) ローカル・デベロップメント・フレームワーク⁸⁾

ローカル・デベロップメント・フレームワークは、コアストラテジー、プロポーザルマップ、補助計画文書により構成された、マンチェスター市の開発計画の方針について書かれたものである(表 2-6)。その中で、コアストラテジーは中心的なものであり、同計画は、1995年に策定されたユニタリー・デベロップメントプランの一部を置き換えている。

コアストラテジーでは、計画の方針を大きく区分して経済、住宅、輸送、環境、の4つで作成している。また、コアストラテジーには2027年までに目指す都市のビジョンが示されている。以下にその内容を示す⁸⁾。

【コアストラテジーのビジョン】

- ヨーロッパおよび世界でトップクラスの、持続可能でアクセス可能な都市となる。
- マンチェスター空港の強みに支えられ、経済成長している都市。
- 気候変動の課題に対処し、持続可能な開発とより効果的なグリーンインフラを提供し続ける。
- 持続可能な人口とコミュニティの増加と生産性の向上。
- 質の高い住宅と、地域の特徴を強化し保存している魅力的な環境を提供し、人々が一生の生活を送ることを選択した地域がある都市になる。
- 繁栄している中心部があり、幅広い範囲にアクセス可能な公共サービス、小売店、および地元の施設を提供する市になる。
- 地域センターと都市全体の労働者との間で、持続可能かつ効率的な接続を提供する交通インフラによって支えられている都市となる。

- 優れた都市デザインと環境の質によって定義され、特有の歴史的環境が理解され、評価され、その可能性が実現されている都市になる。
- 住民や観光客が定期的に質の高いオープンスペースや公園などを楽しめる都市になる。

以上のビジョンは、都市全体のビジョンである。さらに、2027年までの目標値が設定されている(表2-7)。オフィス開発では、市全体で140haのオフィス用地を開発する計画とし、そのためにオフィスへのアクセスの改善や国際競争力を持つ場所へ改善する開発が進められる予定である。住宅では、約60,000戸の新規住宅が提供される予定であり、既存住宅ストックや空き家の改修を促進する。交通では、自動車から公共交通機関や自転車、徒歩へのモダルシフトを促進し、質の高い交通システム提供に向けた開発が進められる予定である。中でも、シティセンターでは33haのオフィス開発や、約16,500戸の住宅提供を計画しており、住宅においては75戸/haの高密度開発が推奨されている。さらに、プライマリーショッピングエリア内でのリテール開発や、複合用途開発が促進され、シティセンター内では高密度開発が行われることが計画されている。

(2) シティセンター戦略的計画

シティセンターには、任意計画としてシティセンター戦略的計画(City Centre Strategic Plan 2015-2018)が策定されている。この文書には、シティセンターの細かな地域のビジョンや、公共交通、環境についての今後のビジョンが示されている。この計画は2009年にも策定されており、同計画は2012年までのビジョンを示していた。2015年の計画は2009年の計画の成功を背景に、新たなビジョンを示すものとして策定された。そこで、以下に、2012年以降の開発の成功、それを踏まえた主要地域の開発方針についてまとめる¹⁰⁾。

【2012年以降の成果】

- スピニングフィールドにおける開発は最終段階に入り、民間の投資が新規事業を創出し、新たに15,000人以上の雇用を確保している。
- ノーマ開発の一環として、協同組合の新しい本社であるワン・エンジェル・スクエアとサドラーズヤードが完成。
- 2012年、ナショナルフットボール博物館がオープンし、1年で35万人の集客があり、2014年には100万人が訪れた。
- No.1 セントピータースクエアの完成、中央図書館の改装、記念碑の移転により、セントピータースクエアに新しい公共領域を創出。
- 新しい主要文化施設であるHOMEの完成により、ファーストストリート開発の第1段階が完了した。
- マンチェスター・インターナショナル・フェスティバルが、2015年に3880万ポンドの

経済効果をもたらし、2009年に行われた最初のフェスティバルから3570万ポンド増加し、フェスティバルの成功率が向上した。

- ビクトリア駅の4400万ポンドをかけた改装工事が完了。

このような成功を踏まえ、次に目指すべきビジョンのため、シティセンター内の地域の今後の開発方針が文書内に記されている。そこに記されている地域の主要なものを次にまとめる

【主要地域の開発方針】

- ノーマ

同地区は、協同組合の本社であるワン・エンジェル・スクエアや、公共広場であるサドラーズヤードが再生計画の一環として完成している。この地区の開発は、今後10年間で段階的に進められ、新しい商業施設、レジャー、ホテルを提供するために、歴史的な建造物の改装および、新しい住宅の創出が行われる。

- スピニングフィールド

同地区は、ディーンズゲートとキャッスルフィールドの間に位置する重要なビジネス地区である。10億ポンド以上の民間投資により、13の建物が開発され、4つの新しい公共広場の創出が推進されている。また、同地区は、市内の35%以上のオフィススペースを占め、15,000人以上の雇用を生み出している。今後のさらなる開発で約2万人の雇用が創出される予定である。

今後の開発は、持続可能で長期的な成功を確保することに重点を置き、地域の発展を継続するような開発が優先される。

- ファーストストリート

この地区は、空港からシティセンターへの玄関口に位置している。同地区には、市内の新しい文化施設であるHOMEがあり、今後もさらなる施設の開発が行われる。この地域の開発は、都市全体に大きな経済効果をもたらすだろう。

今後は、ファーストストリート南部に住宅主導の開発を行い、シティセンターに新しい住宅を提供する。また、HOME周辺の公共スペースを活発にするための開発が行われる。

- コリドーマンチェスター

この地区には、マンチェスター大学、マンチェスター・メトロポリタン大学などの教育機関が存在し、教育および研究のための施設が多くある。同地区は、他の地区より雇用創出の可能性が高く、経済的に重要な場所である。マンチェスター大学では、キャンパスマスタープランが策定され、魅力的な環境が創出されている。今後も高品質の教育環境を創出するた

め、キャンパスマスタープランの開発が継続される。

コリドーマンチェスターの主要交通機関であるバスへの投資が計画されており、高品質なバスインフラが提供される予定である。また、オランダ式のサイクルレーンが導入され、サイクリング環境の提供も始まる予定である。

- ピカデリー

この地区の開発は、アンコーツやニュー・イズリントンの住宅地区との接続を改善することにつながる。HS2 とノーザンハブがこの地区に提供されることにより、さらなる発展が期待される。

今後、ノーザンハブ計画とその他の輸送計画との統合、HS2 駅設計の政府、およびパートナーとの合意が進められていく。

- メイフィールド

この地区はピカデリー駅に隣接し、商業拠点および小売、レジャーとしてだけでなく、住宅施設を提供している。ピカデリーと同様に、HS2 の提供により大幅な変化を遂げる。

- ウォーターストリート

同地区は、アーウェル川に隣接し、キャッスルフィールドやスピニングフィールドとも接している。この地区は、投資不足により工業用倉庫や駐車場、空き地などが広がっている。

今後 5～10 年間で、居住用施設やオフィススペース、川沿いの公共領域など、持続可能な複合用地開発のビジョンがある。この地区を開発することで、キャッスルフィールドなどの周辺地域とのつながりが改善されるだろう。

- キャッスルフィールド

この地区は、魅力的な住宅地、人気のある観光スポット、活気のあるレストランを提供している。また、同地区には科学産業博物館があり、同建物は世界で初の旅客鉄道駅であり、世界で最も古いターミナル駅であるリバプールロード鉄道駅を取り入れている。年間 67 万人以上の人を集め、主要な観光地となっている。

今後の開発は、引き続きこの地域の利害関係者と協力して地域のアメニティの質を維持し、スピニングフィールドやファーストストリートなどの隣接する地域の住民に、アクセスしやすい小売施設を提供する。

以上のようなビジョンを持ち開発が進められている。それぞれが商業、住宅、レジャー、教育の中心としての役割に合った開発が目指されている。今後の開発により創出される雇用や住宅の存在は、これからのさらなる人口増加に貢献するだろう。

2. 3. 3 SRFによるエリア開発

前項から、マンチェスター市にはローカル・デベロップメント・フレームワークに従い、エリアごとの詳細な戦略的再生計画が策定されていることが明らかになった。そこで本章では、市において重要な施設である庁舎、駅、図書館の整備事業について整理し、それらの整備傾向を明らかにする。

(1) シビック・クォーター再生計画(CIVIC QUARTER - MANCHESTER CENTRAL REGENERATION FRAMEWORK)

① 計画概要

シビック・クォーター再生計画は、マンチェスター市の中心市街地において、市庁舎や中央図書館が集積した経済の中心となる場所として位置づけられている。さらに、雇用機会の創出を目標に、民間投資の誘致を促進するオフィス建設や豊かな都市空間創出が図られている。計画関連文書¹⁹⁾をもとに、以下にエリアの課題と計画のビジョン、主要事業について整理する。

【エリアの課題】

- ・十分に活用されていない空き家や老朽化した建物
- ・歩行者や交通の間の質の悪い公共空間
- ・街路レベルでの劣悪なりテール環境

【計画のビジョン】

- ・シビック・クォーターへの投資を導くためのデザインを提案
- ・計画された投資により、持続可能な開発をもたらす、既に豊かになっている公共、ビジネス、文化、観光、レジャーの用途の組み合わせの強化
- ・国際的な場の創出

【主要事業】

公共事業：市庁舎および中央図書館の改修

- ・セント・ピーターズ・スクエアの改革：車両の通行禁止
- ・マンチェスター・セントラル・コンベンションセンターの整備

民間事業：オフィスビル開発

- ・エリザベス・ハウス：25万平方フィートのオフィスビル開発
- ・センチュリーハウス：セント・ピーターズ・スクエアの東に追加されるオフィス開発

- ・旧オデオン・シネマを取り壊し新しいオフィスに置き換え。
- ・ディケンソンハウス：既存の建物に5階建てオフィスの拡張を提供
- ・ロンドン・スコットランドハウス
- ・ピータールー・ハウス：1960年代の老朽化したオフィスビルに代わるオフィスビル開発
- ・アクシス：マンチェスター・セントラル駅に隣接している新しい18階建てのオフィスビル

ホテル開発

- ・ロイヤル劇場：住宅付きホテルを提供するための建物の再開発・改装
- ・ピロ・ホテル：250の客室の提供

以上のように、老朽化建築物や公共空間の環境改善を背景に、民間投資の誘致促進のためのデザインや公共、ビジネス、レジャー等の複合化の強化として、市庁舎や中央図書館の改修、オフィスビル・ホテルの開発事業が行われている。また、同地区の開発面積割合では、オフィス開発を主とし、ホテルや公共空間、市民利用の空間の整備に力を入れて取り組む計画となっている（図2-14）。そこで、以下に計画文書¹⁹⁾、参考資料²³⁾をもとに、市庁舎及び中央図書館の改修事業、またその事業に伴って整備されるタウンホール・エクステンション、セント・ピーターズ・スクエアについて概要を整理する。

② 市庁舎の改修

マンチェスター市の市庁舎は、1868年から1877年にかけてアルフレッド・ウォーターハウスによりゴシック様式で建設された。2017年に140周年を迎えた市庁舎は、老朽化が著しく、改修の必要性が報告されていた。そこで、シビック・クォーター再生計画の位置づけのもと、以下の整備目標を設定し、2018年から市庁舎を完全に閉鎖し、2024年完成に向けた改修工事が現在も進んでいる。

【整備目的】

顧客サービスの質の向上、近代的な作業環境の創出、スタッフ増員に対応するためのフロアスペースの確保・効率化

【整備の原則】

- ・市庁舎とセント・ピーターズ・スクエアを中心とした公共空間の創出
- ・公共建築と商業建築とをつなぎ合わせた空間を創出する

【具体的な整備内容】

- ・内部の石細工、モザイク床、窓のステンドグラスなどの構造的な修理
- ・電気設備、配管、エレベーターの設置などインフラ改善

③ タウンホール・エクステンション

タウンホール・エクステンションは、中央図書館の建設完了後に着手され、市庁舎と中央図書館の間に位置する施設である。同施設は、2010年から2015年にかけて中央図書館とともに改修事業が行われた。カスタマー・サービス・センター(CSC)により、公共サービスハブとして効率性の高い場を提供し、充実したサービス提供を行う。

【整備目標】 機能的・効率的な市庁舎としての役割を維持・強化

重要な建築資産を復元

二酸化炭素排出量、エネルギーコストの削減

都市の経済的・社会的価値を提供

【設計プロセス】

- ・プログラム責任者、アクセスマネージャー、労働組合代表、計画担当者、サービス改善・インクルージョン担当者、デザインマネージャー、障害者スタッフの代表などが出席し、毎月会合を開催
- ・様々な障害を持つスタッフ、利用者が参加することにより、デザインに影響を与える
- ・聴覚障害者の利便性を高めるため、施設全体に聴覚拡張システムを設置
- ・公共交通機関が充実しており、利用がしやすい環境にある。しかし、徒歩、ランニング、自転車などのアクティブな利用者の設備が不足していることから、利用者のためのサイクルスタンドの増設

④ 中央図書館の改修

中央図書館は、市の最も象徴的なランドマークの一つである。イギリスで2番目に利用者が多く、ヨーロッパで最も優れた公共図書館の一つとして知られている。ヴィンセント・ハリスによって設計され、1931年から1934年にかけて建設、同年に開館した。2010年から2014年にかけて図書館を閉鎖し、近代化に対応するための改修工事が行われた。

【整備内容】

- ・改修前は、一般公開スペースと裏方スペースの割合が30:70であったのに対し、改修後は一般利用者が利用できるスペースが70%になり、快適な市民利用空間の整備が行われた。
- ・500以上の学習スペース、会議室、パフォーマンススペース、店舗を整備
- ・近代化に対応するため、デジタル機能を導入

⑤ セント・ピーターズ・スクエア

市庁舎、中央図書館の前面に広がる公共空間であり、市庁舎再開発に伴い再設計された。既存のセノタフ記念碑を維持しつつ、広場から交通を排除することで豊かな公共空間を創出している。セント・ピーターズ・スクエアの再開発により、公共空間が強化され、歩行者の歩行環境が向上することにより、周辺地域との接続性が高まると考えられる。

⑥ アルバート・スクエア

市庁舎前面に広がる公共スペース・待ち合わせ場所として改装、再舗装、改善する計画が進められている。マンチェスター・クリスマスマーケットやパレードなどを行う、年間を通じて国際的なイベント広場となっている。今回の整備を通して、より柔軟なイベントスペースとする。

以上から、シビック・クォーター再生計画において、市庁舎や中央図書館を中心とした地区に対して、市庁舎・中央図書館の改修、セント・ピーターズ・スクエアの豊かな公共空間整備を通して、民間投資を誘発する整備を行うとともに、公共サービスの中心としての空間強化を行っている(図 2-15)。また、セント・ピーターズ・スクエアでの通過交通の排除により、歩行者に安全な空間整備を行うことで、市民利用において快適な環境を提供している。このように、市庁舎や中央図書館は親しみのある場所で、歴史的な建築物を保護しながら近代的な社会の変化に対応した整備を行っている。さらに、周辺施設や広場を一体的に整備することにより、空間のつながりを創出し、市民の方々により快適な環境を提供している。

(2) マンチェスター・ピカデリー再生計画(Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework)

本計画は、マンチェスター・ピカデリー駅を中心とした地区を対象としている。同地区は、イギリス最大の開発機会を有する地区のひとつであると考えられている。市の玄関口であり、様々な交通ハブとして機能するような整備が推進されている。以下に、計画文書¹⁵⁾をもとにビジョン、主要整備内容について整理する。

【計画のビジョン】

高速鉄道 High Speed 2 (HS2) と **Northern Powerhouse Rail** (NPR) がマンチェスター市まで延長することから、この機会を最大限に活用することを目的に、駅がまちの玄関口として機能し、周辺の街並みとシームレスにつながり、HS2、NPR、メトロリンク、従来の鉄道、バス、タクシー、自転車、歩行者、すべての交通手段を統合する One Station Solution を構築する。

【主要事業】

- ・ 駅への複数箇所からのアクセスを可能にし、接続性を向上
- ・ 既存駅のコンコースの大幅な改善
- ・ 新駅と既存駅との間に待ち合わせ等の空間の創出
- ・ 駅前広場の整備

【駅周辺地域における原則】

- ・ 駅から市中心部へウォーキングルートの整備
- ・ 駅はコンコースと高架橋による接続ルートを確認し、周辺地域との強い接続を促進
- ・ 駅周辺地域において新たな商業施設を建設
- ・ エリア内に存在する歴史的建築物・遺構は保護し、必要に応じて公共の場で再利用
- ・ 高密度で多用途の開発を行う

【駅前広場整備】

HS2 や NPR の接続により、乗客・利用者が大幅に増加すると予想されている。2043 年には年間 5700 万人以上の利用者が見込まれており、このような状況に対応できるような適切な整備が必要である。そこで、以下の整備が行われる。

- ・ 新しい駅は目につきやすいシンボリック的存在とする
- ・ マンチェスター市に対して素晴らしい第一印象を与えるような広大な公共広場を整備
- ・ メトロリンクとのアクセスを改善するため、メトロリンクを移転

HS2 は、2026 年までにロンドンからバーミンガムまでをつなぐことが計画されており、2033 年にはマンチェスターまで到達する予定である。また、NPR の登場により、ビジネス区間での接続性を向上し、北部地域全体の職場へのアクセスを改善することにより、雇用期間を増加させることにつながると考えられている。これらの新しい公共交通と、地域交通であるメトロリンクやバス、タクシー、自転車、歩行者を統合する「One Station Solution」を提供する。

以上のように、マンチェスター・ピカデリーではピカデリー駅を中心とした地区に対して、HS2 や NPR のピカデリー駅までの延長計画を機会として、既存の交通手段と新しい交通との接続性の向上、市の交通ハブとしての役割を強調するような整備が行われている。多様な交通手段との接続性を向上し、周辺地域における歩行空間の確保を行っている。また、周辺地域と高架橋を用いたシームレスなつながりを整備することにより、駅により分断される地域間をつなぐ環境づくりが行われている(図 2-16)。

表 2-1 マンチェスター市の年表

年	法律	計画	事業	出来事
1945		ニコルソン・プラン(Nicholson Plan) City of Manchester		政権交代(保守党→労働党)
1947	都市農村計画法(Town and Country Planning) 開発法			
1961		Development Plan		
1967	シビック・アメニティー法(Civic amenities)	都市中心部計画		
1968	都市農村計画法(改)			
1969	住宅法			
1974			The Greater Manchester Council設立	
1979	都市地域法(Inner Urban Areas)			サッカー 政権誕生
1980	地方自治・計画・土地法(Local Government Planning and Land)			
1981		The Greater Manchester Structure Plan		
1984		The City Center Local Plan		
1985		サルフォード・ドックの開発計画(The Development Plan for Salford Docks)		
1986		マージ谷地域計画	Association of Greater Manchester Authorities 設立 G-MEX展示センター開設	
1987			都心とサルフォードをつなぐMetrolink tram開通	
1988	住宅法(改) 地方自治法		中央マンチェスター開発公社(Central Manchester Development Corporation)設立	
1989				アンコーツが歴史的景観保存地区に指定される
1990	都市農村計画法(改)	Development Strategy		
1991			シティチャレンジ新設	
1992			ヒューム再生事業開始	
1994		City Centre Environmental Improvement Strategy Arts and Culture Strategy	グランドワーク・マンチェスター設立	
1995		ユニタリー開発計画(Unitary Development Plan)	MENアリーナ	
1996	住宅法(改)	シティ・デベロップメント・ガイダンス(City's Development Guide) Planning Guidance for the Bomb Damaged Area	ブリッジウォーターホール	IRA爆弾テロ
1997				ブレア政権(新労働党政権)
1999				マンチェスター・ユナイテッドがヨーロッパチャンピオンカップで優勝 英国初のコンチネンタルスタイルフェスティバルマーケットであるクリスマスマーケットを開催
2001			ニュー・イーストマンチェスター(都市開発公社)設立	
2002	自然再生推進法	The Manchester Sustainable Community Strategy 2002-2012	アービス博物館がオープン エティハドスタジアム完成	コモンウェルスゲーム開催
2003			ロイヤルミルズ再開発事業開始	ユーロ・ブライド開催
2004	Planning and Compulsory Purchase	Playing Pitch Strategy	マレーズミルズ再開発事業開始(~2006)	
2006		The Manchester Sustainable Community Strategy 2006-2015	ビーダムタワー完成	
2007		開発ガイド-補足計画文書と計画ガイダンス(Guide to Development in Manchester - SPD and Planning Guidance) Great Jackson Street Development Framework Ordsall Riverside, Salford Masterplan		マンチェスターインターナショナルフェスティバル
2008		住宅選択-補足計画文書と計画ガイダンス(Providing for Housing Choice SPD and Planning Guidance)		
2009		City Center Core Strategy 2009-2012 Civic Quarter-Manchester Central Regeneration Framework		
2010		Transport Strategy for Manchester City Centre Mayfield Strategic Regeneration Framework Water Street Strategic Regeneration Framework	Number Oneがオープン	
2011		→ コアストラテジー(Local Development Framework Core Strategy)	Greater Manchester Combined Authority 設立 BBC Media City UKがオープン Manchester Employer Suiteがオープン	
2012		National Planning Policy Framework ← 2018年に改訂 グレーターマンチェスター合同廃棄物開発計画(Greater Manchester Joint Waste Development Plan Document)	ナショナルフットボール博物館がオープン(元アービス博物館)	
2013		グレーターマンチェスター合同鉱物開発計画(Greater Manchester Joint Minerals Development Plan Document) グレーターマンチェスター都市戦略(Greater Manchester Strategy)	ワン・エンジェル・スクエア(one angel square)が完成 グリーンゲート広場完成 マンチェスター・ビッド(Manchester BID)創設	
2014		HS2 Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework St Johns, Manchester Strategic Regeneration Framework	シティラボ(Citylabs)1.0がオープン マンチェスター・メトロリンク大学に6つの新しい教員棟と新しい学生組合本部が完成 No.1セントピーターズスクエア再開発完成	
2015		First Street, Manchester Development Framework 2015 Central Retail Park, Great Ancoats Street, Manchester Development Framework	HOMEがオープン(ファーストストリートの再開発の第1段階が完了) ウィットワースアートギャラリー(Whitworth Art Gallery)が改装を終えて再開 サドラーズ・ヤードが完成	
2016		City Centre Strategic Plan 2015-2018 Corridor Manchester North Campus Strategic Regeneration Framework		
2017		Greater Manchester Transport Strategy 2040 Eastlands Regeneration Framework	No.2セントピーターズスクエア再開発完成	
2018		Local Development Scheme 2018-2022 コミュニティ参画声明(Statement of Community Involvement)	Graphene Engineering Innovation Centre(GEIC)がオープン	

表 2-3 主要法律概要

法律名	策定機関	策定年	概要
Town and Country Planning 【都市農村計画】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	1947(1968,1990年に改訂)	イギリスの都市計画に関する基本法。この法律により、各地方自治体が、10年後、20年後の土地利用のあるべき姿を示す開発計画を策定し、それに基づいて個別の開発事業に対する許可を行う制度が導入された。1968年の改正により、広大な土地利用・開発計画と市町村レベルで具体的な土地利用・開発計画という2段階の計画制度となった。現在は1990年の計画が使用される。
Civic amenities 【シビック・アメニティー法】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	1967	建築的または歴史的に重要な建築物、およびそのような重要な区域の性質の保護および改善を規定するための法律。
Housing 【住宅法】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	1969(何年かごとに新しいものが策定されている)	1969年の住宅法は、地域またはその中の住居の快適さを向上させることによって、生活環境を改善する権限を地方自治体に与える。 1969年以前の計画はスラムクリアランスを推進していた。 1988年の住宅法は、公営住宅団地を住宅協会または民間の家主に移転させることができるようになった。
Inner Urban Areas 【都市地域法】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	1978	都市部を3つのグループに分類。特別な社会的ニーズが存在する、英国内の都心部を尊重する規定を設けるための法律。
Local Government, Planning and Land 【地方自治・計画・土地法】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	1980	地方自治体およびその他の特定の当局に対する規制を緩和するための法律。
Planning and Compulsory Purchase 【計画と強制収容】	Parliament of the United Kingdom(イギリス議会)	2004	空間開発および、町や国の計画に関する規定をするための法律。

表 2-4 主要計画概要

計画名	策定機関	策定年	概要
National Planning Policy Framework 【国家計画政策フレームワーク】	Communities and Local Government 【コミュニティと地方自治体】	2012(2018年に改訂)	イングランドに対する政府の計画政策と、それがどのように適用されることが期待されているかを定めている。 National Planning Policy Frameworkは、地域および近隣の計画の作成、決定において考慮しなければいけない重要なものである。
Greater Manchester Strategy (GMS) 【大マンチェスター都市戦略】	Greater Manchester Combined Authority (GMCA) 【大マンチェスター合同機関】	2013.3	「Our People, Our Place」と呼ばれる大マンチェスター戦略。市、国道安全保健省(NHS)、交通機関、警察署、消防署など10の協議会すべてが、企業、地域社会、社会的組織、および一般市民から助けを借りて書かれている。この計画は、私たちの都市域のための私たちの野望と、大マンチェスターを構成する町、都市、コミュニティ、近隣地区に住む280万人の人々について説明している。健康、幸福、仕事と雇用、住宅、交通、技能、訓練と経済成長をカバーしている。 法的文書ではない。
Unitary Development Plan (UDP) 【ユニタリー開発計画】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	1995.7.21	マンチェスターにおけるすべての開発のためのガイドラインを定めた法定文書として議会で採択され、計画作成に関する決定を下すための枠組みが提供された。 しかし、2012年7月11日にUDPの重要な要素を長期的な戦略の方針を定める文書として置き換えたLDFが採択された。 コア戦略に置き換えられない方針は、別の開発計画書に書き換えられるまで、開発計画の一部として残される。
Core Strategy 2012-2027 【コアストラテジー2012-2027】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2012.7.11	LDFの重要な開発計画文書。既存のユニタリー開発計画(UDP)の重要な要素を、マンチェスターの将来の発展のための長期的戦略方針を定めた文書として置き換え、計画立案のための評価を行うための枠組みを形成するもの。 経済、住宅、環境、リテールおよび輸送に関する地域政策を含む長期的な空間ビジョンおよび計画戦略、また開発管理のための一般方針が含まれている。

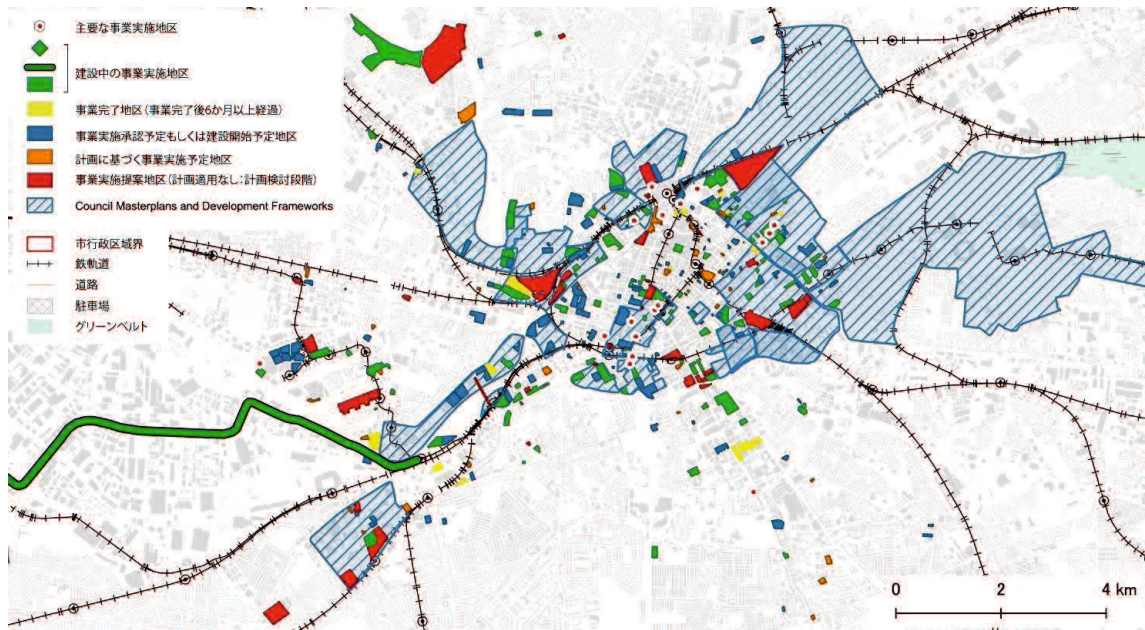


図 2-12 マンチェスター市における再生事業実施区域 11)

表 2-5 戦略的再生計画(SRF)概要

計画名	策定年	策定機関	概要
Corridor Manchester North Campus Strategic Regeneration Framework 【コリドーマンチェスター・ノースキャンパス戦略的再生フレームワーク】	2016年12月	Bennetts Associates Architects	この戦略的再生フレームワーク(SRF)は、ピカデリー駅の南西に位置するマンチェスターのノースキャンパスの再開発のためのガイドとして準備されている。のーしキャンパスは、マンチェスター都市中心部にある数少ない大規模な再生施設の1つである。ノースキャンパスは、マンチェスターと北西地域に多くの社会的、経済的、環境的利益を提供することができると予想されている。ノースキャンパスの再開発により、マンチェスター中心部に高品質な環境を提供する新しい活気あるエリアが生まれる。この計画は、質の高い公共領域、技術、学習および研究施設、住宅街、オフィスとキャンパスを組み合わせたものである。
Great Jackson Street Development Framework 【グレートジャクソンストリート開発フレームワーク】	2007年承認 2015年、2018年更新	Deloitte Real Estate	この計画は、2007年に住宅と商業の用途を組み合わせた開発枠組みとして市議会に承認され、2015年に住宅主導の近隣およびコミュニティの創設に焦点を置いた開発原則を確立するため更新された。この地域は、マンチェスターの成長、生産性および生活の質を支える上で重要な役割を果たす。
HS2 Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework 【HS2マンチェスターピカデリー戦略的再生フレームワーク】	2014年1月	Bennetts Associates Architects	High Speed 2(HS2)の提供は、地域、都市、ピカデリー周辺地域に大きな再生利益をもたらす。この戦略的再生フレームワーク(SRF)は、近隣地域への投資の魅力を向上、根本的に改善された物理的接続と透過性、社会的および文化的活動のための新しい目的を提供することにより、より広い都市や地域にさらなる再生の恩恵を受けられるよう支援することを目的として開発された。
Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework 【マンチェスターピカデリー戦略的再生フレームワーク】	2014年策定 2018年更新	Bennetts Associates Architects	戦略的再生フレームワーク(SRF)の提案は、これらの再生および成長の利益を捉えるための構造化されたアプローチを提供する。2018年に更新されたSRFは2014年のSRFを基にしているが、HS2の再調整やNorthern Powerhouse Rail(NPR)の出現などの変更点が組み込まれている。
Mayfield Strategic Regeneration Framework 【メイフィールド戦略的再生フレームワーク】	2010年策定 2013年更新	Bennetts Associates Architects	戦略的再生フレームワーク(SRF)の目的は、市場主導型のアプローチを計画に提供し、メイフィールドの主要な開発、公共分野、インフラへの投資を導くことである。SRFは、土地所有者と市議会との協力を通じて、地域の開発が包括的かつ調整された方法で設計、実施および管理されるようにする手助けとなる。
St. Johns, Manchester Strategic Regeneration Framework 【セントジョーンズ、マンチェスター戦略的再生フレームワーク】	2014年10月		この戦略的再生フレームワークは、今後10年間でIEITV Quay Streetサイトの新しいマスタープランをサポートし、セントジョーンズとして知られている新しい住宅主導、複合用途地域の創出を導くために準備されている。主な目的は、サイトの戦略的再生の優先順位の定義の理由を明らかにし、再開発およびサイトと周辺地域との物理的および機能的統合の理論的根拠を提供することである。
Water Street Strategic Regeneration Framework 【ウォーターストリート戦略的再生フレームワーク】	2010年12月	Drivers Jonas Deloitte JONES LANG LASALLE A三COM	この地域はキャッスルフィールド安全地区の一部である。ウォーターストリート戦略的再生フレームワークは、市内中心部の主要ゾーンの包括的な複合用途再生の必要性を知らせるためのフレームワークを提供する。再開発の提案は、市議会の再生目標を補完しながら、キャッスルフィールドの再生利益を最大化し、隣接地域社会への快適さとアクセスを向上させるためにこの地域をどのように変えることができるかを示している。SRFは、今後5年から10年にわたりウォーターストリートの主要開発、公共領域、インフラの投資を導く。
Civic Quarter-Manchester Central Regeneration Framework 【シビッククォーター-マンチェスターセントラル再生フレームワーク】	2009年10月21日		市議会は、マンチェスターセントラルとシビッククォーターが市の経済の次の成長にとって重要であると認識している。国際競争力を維持するために、市の中心部は新しい投資市場に要求に応え、新しい職場環境に対する若者からの要求の変化を先取りしなければいけない。そこで、この再生フレームワークは、シビッククォーターへの投資を導き、変革をもたらすように設計されている。フレームワークエリアへの計画された投資は、市民、ビジネス、文化、観光、レジャー用途の豊富な組み合わせの持続可能な開発、強化をもたらすだろう。
Central Retail Park, Great Ancoats Street, Manchester Development Framework 【セントラルリテールパーク、グレートアンコーツストリート、マンチェスター開発フレームワーク】	2015年11月	Turley	開発フレームワーク草案は、変化する状況によって生み出された新たな機会を捉え、重要な投資を支えるために必要な確実性を提供できるような方法でセントラルリテールパークを再配置するために準備されている。それは、この新しい方向性のための指針となる原則を確立し、どのように実現できるかを検証し、提案に関する重要な利益をどのように確保できるかを特定することを目指している。
Eastlands Regeneration Framework 【イーストランド再生フレームワーク】	2017年2月		この再生枠組みは、2002年のコモンスウェルゲーム以来イーストマンチェスターで行われている近隣再生や、スポーツ施設への投資の成功を基に、イーストランドの将来のビジョンを提示する。このビジョンの中心的要素は、エディハドキャンパスに一流の教育機関の開発を奨励する必要性である。これは、単にスキル開発をテーマとした学習環境を提供することだけではない。ユニークなエディハドキャンパス内の資産は、才能をスポーツ、レジャー、レクリエーションのビジネスへ結びつけ、同時に、より広い健康と幸福の課題を統合する重要な機会を提供する。エディハドキャンパスのそのような学術的プラットフォームは、それ自身が最高の学生と最高の学術的才能を街に引き付ける経済的推進力となるだろう。このような競争力のある大学スポーツ提供は、世界的なスポーツ、レジャー、レクリエーションの中心地の創造を可能にするカギとなるだろう。
Portland Street Strategic Regeneration Framework 【ポートランドストリート戦略的再生フレームワーク】	2017年11月	Property Alliance Group Stephenson STUDIO HOW Planning	この戦略的再生フレームワーク(SRF)は、ポートランドストリート、ブルームストリート、アディントンストリート、チャールトンストリートに囲まれた土地に関して作成されている。この枠組みは、他の雇用創出用途と並んで新しいオフィスの創出に焦点を置くとともに、55ポートランドストリートに新しいホテルを提案するなど、シティセンターの中心部で商業主導の近隣の再生のための包括的な戦略アプローチを提示するために開発された。



写真 2-2 Number One



写真 2-3 No.2 セント・ピーターズ・スクエア

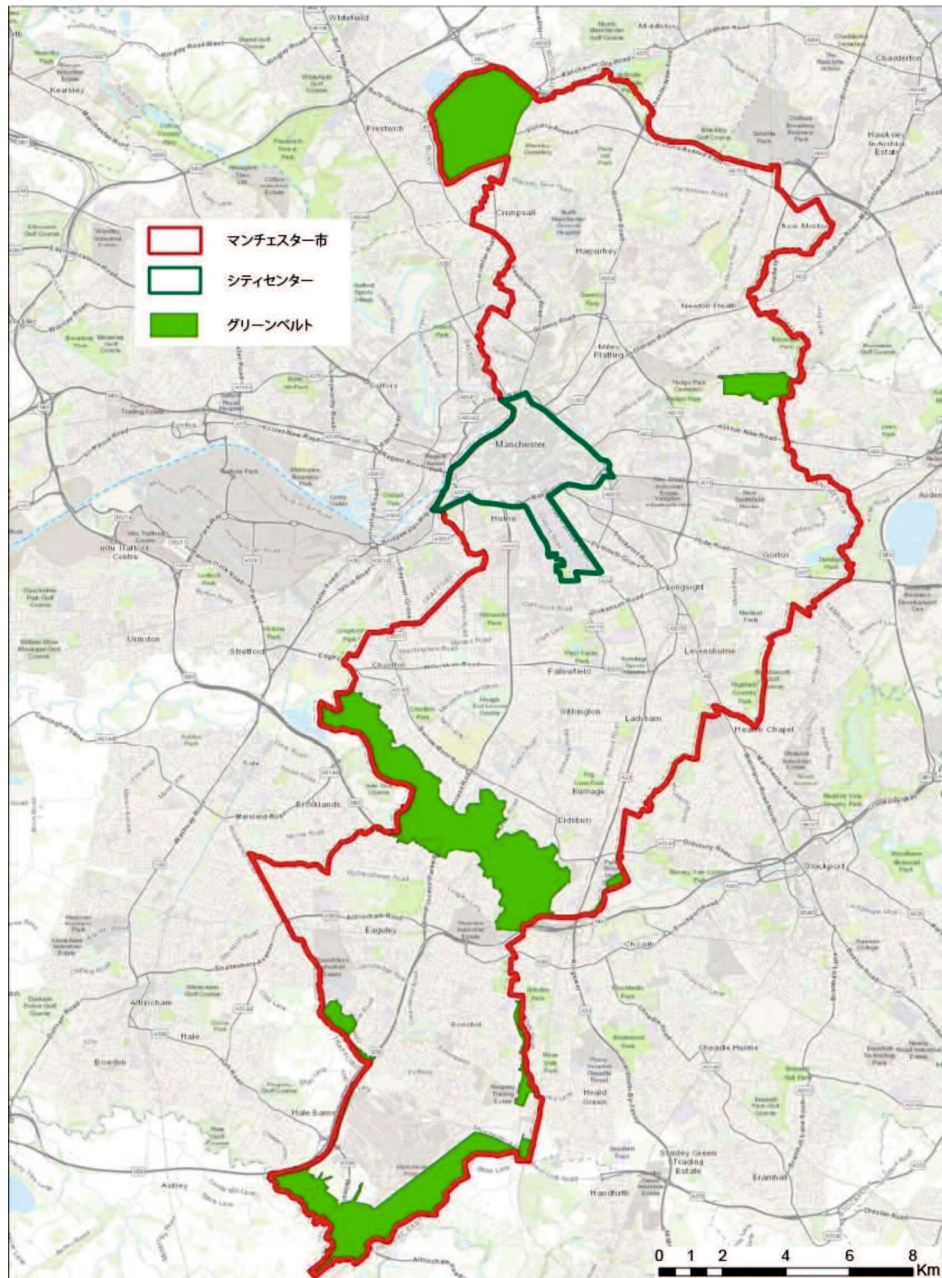


図 2-13 マンチェスター市のグリーンベルト

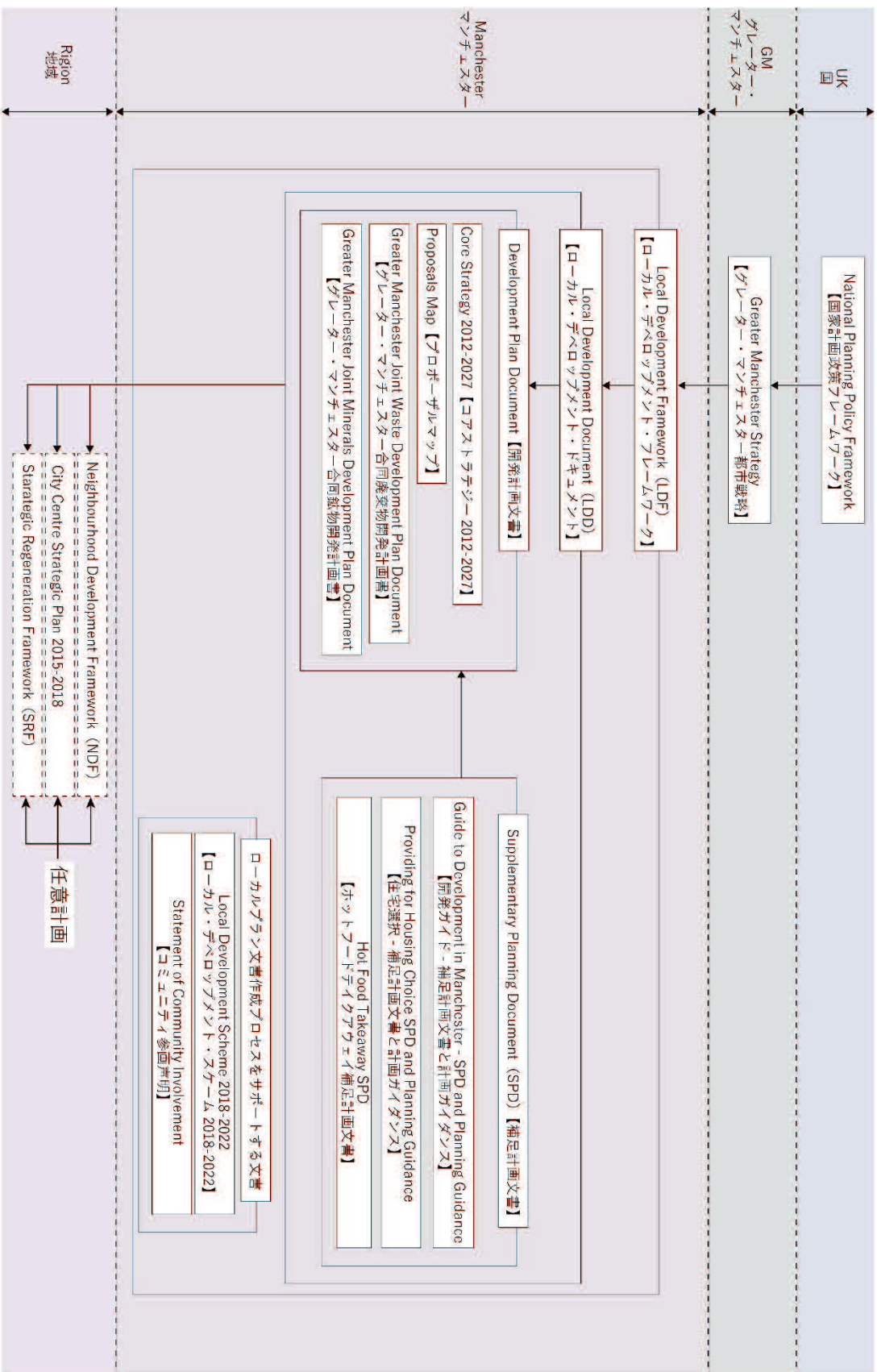


図 2-14 マンチェスター市の計画体系

表 2-6 ローカル・デベロップメント・フレームワーク(LDF)

計画名	策定機関	策定年	概要
Core Strategy 2012-2027 【コアストラテジー2012-2027】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2012.7.11	LDFの重要な開発計画文書。既存のユニタリー開発計画(UDP)の重要な要素を、マンチェスターの将来の発展のための長期的戦略方針を定めた文書として置き換え、計画立案のための評価を行うための枠組みを形成するもの。経済、住宅、環境、リテールおよび輸送に関する地域政策を含む長期的な空間ビジョンおよび計画戦略、また開発管理のための一般方針が含まれている。
Proposals Map 【プロポーザルマップ】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2012.7	Core Strategyと既存のユニタリー開発計画(UDP)の両方が示されたマップ。ローカルプランに付随し、成長、雇用および住宅開発のための重要な分野、保護の分野、特定の指定および政策が適用される場所を特定する。
Greater Manchester Joint Waste Development Plan Document 【大マンチェスター合同廃棄物開発計画書】	Association of Greater Manchester Authorities (AGMA) 【大マンチェスター当局協会】	2012.4.1	廃棄物計画の目的は、都市、商業、工業、建設、解体および有害廃棄物の適切な場所に適切な廃棄物管理施設を提供する廃棄物戦略を策定することである。廃棄物計画には、廃棄物計画アプリケーションの検討を支援する一連の開発管理方針が含まれており、将来の廃棄物管理施設の潜在的な場所を特定する一連の計画が含まれている。
Greater Manchester Joint Minerals Development Plan Document 【大マンチェスター合同鉱物開発計画書】	Association of Greater Manchester Authorities (AGMA) 【大マンチェスター当局協会】	2013.4.26	鉱物計画は、大マンチェスターが鉱物開発のための空間ビジョンを2028年にどのように提供するかを特定する。鉱物計画は、将来の鉱物開発の指針となる方針を策定し、集計要件を満たし、大マンチェスターの鉱物資源を2028年まで保護するために、探索分野と鉱物保護区域を特定する。
Guide to Development in Manchester - SPD and Planning Guidance 【開発ガイド-補足計画文書と計画ガイダンス】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2007.4.11	開発ガイドは、開発者、デザイナー、住民を見たいと思う開発に導く一連の合理的な原則を提供することにより、都市の現在の形成を支援し、強化することを目指している。その役割は、今後数十年にわたり、多様な既存の特質を強調し、それらが今後どのように強化されるかを記述することによって、都市の進行中の発展を知らせることである。
Providing for Housing Choice SPD and Planning Guidance 【住宅選択-補足計画文書と計画ガイダンス】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2008.9.2	この文書は、マンチェスターで必要とされる新しい住宅供給の組み合わせ、手頃な価格の割合と種類、必要とされる場所、実用的な計画、設計、手続きの要件に関するガイダンスを提供している。
Hot Food Takeaway SPD 【ホットフードテイクアウェイ補助計画文書】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2017.3	このSPDは、優先順位を築き、マンチェスターに住む人々の健康を改善するという理事会の目的に貢献する、活気にあふれたセンターや地区を奨励している。
Local Development Scheme 2018-2022 (LDS) 【ローカル・デベロップメント・スケーム】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2018.11	LDSは、マンチェスター内でどのような計画文書が作成されたか、市議会が作成しようとしている計画政策文書とその準備のためのタイムスケールを説明している。
Statement of Community Involvement(SCI) 【コミュニティ参画声明】	Manchester City Council 【マンチェスター市議会】	2018.6.11	住民やその他の利害関係者がマンチェスターの計画方針、枠組み、近隣計画プロセスの準備にどのように関与することができるかを説明したもの。

表 2-7 LDF における目標値と政策方針

目標値		対策
雇用	オフィス：140ヘクタール 研究開発・産業：25ヘクタール 流通・倉庫：35ヘクタール	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関、徒歩、自転車による雇用へのアクセス改善 ・中小企業や大企業に様々な雇用用地を提供する ・企業や住民へのデジタルインフラ提供の改善 ・国際市場への接続性を確保し、国際市場での競争力を高める
	住宅	<ul style="list-style-type: none"> ・家族向け住宅の提供や移住者向け住宅、既存住宅ストックの質の維持・向上 ・シティセンターでは、複合用途で高密度開発(75戸/ha)を行うことが望ましい ・住宅開発の90%は規制市街地での開発とする ・空き家の再利用が優先され、新規開発では、改修や建て替え工事により、既存の建物を適切に活用すべきである。 ・高齢者や障害者など多様な人々のニーズにあった住居タイプを提供し、ミックス・コミュニティの創造に貢献する
交通	新規住宅：約60,000戸	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車から公共交通機関、自転車、徒歩へのモーダルシフトを促進し、住民や企業のニーズを満たし、カーボンフリーな交通手段に対応するため、持続 可能で質の高い総合交通システムを実現するための開発を促進 ・自動車に代わる選択肢の開発、歩行者専用道路による歩行者環境の改善、サイクルネットワークの改善など ・交通渋滞を緩和し、仕事やサービスへのアクセスを改善することにより、再生と経済活力を促進する
	持続可能な交通	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者や移動に不自由のある人が公共生活に十分参加できるようにするため、交通サービスや施設へのアクセスを改善する ・持続可能で効率的な物資の移動を支援するために、適切な道路、鉄道、水上貨物輸送ルートと関連する複合輸送施設を改善・開発する ・電気自動車の充電ポイントを設置するなど、二酸化炭素排出量を削減する交通手段を促進する
環境	低炭素・ゼロ炭素開発によるCO2排出量の削減	<ul style="list-style-type: none"> ・パッシブ暖房、自然採光を提供する設計機能によりエネルギーを削減する ・断熱材やガラスの改善など、エネルギー効率の高い機能により削減する ・新規開発および改修計画における低含有炭素の建材の使用
	・33ヘクタールのオフィスや雇用開発	<ul style="list-style-type: none"> ・高密度の建物や商業主導の複合施設の検討に適した場所 ・シビック・クォーター、メイフィールド、スピニングフィールド、コリドー、ピカデリーでの開発を奨励 ・リテールやレジャー、文化、観光施設など様々な経済開発用途の提供を奨励し、企業にとって魅力的な活気ある雇用の場の開発を支援する。 ・新規のインフラ整備、既存のインフラ強化
シティセンター	リテール：約70,000㎡の新規小売店舗が建設予定	<ul style="list-style-type: none"> ・プライマリ・ショッピングエリア内におけるリテール開発を推奨 ・既存の歴史的建築物や公共空間を尊重する必要がある ・シティセンター全体では、地域コミュニティに貢献する小売店(小規模なコンビニなど)、または地域の特性に貢献する小売店は支持される。
	住宅：最低16,500戸が新たに供給予定	<ul style="list-style-type: none"> ・主要な開発場所は、キャッスルフィールド、ピカデリー、サザン・ゲートウェイ、ノーザン・クォーター ・部屋数、広さにおいて様々な居住者に適した十分な広さのある高水準の施設を奨励する
交通	観光、文化、レジャー	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客のための施設を改善する開発を促進 ・シティセンターでの新規のホテル開発を支援
	自家用車以外の交通割合：67.5%	<ul style="list-style-type: none"> ・セント・ピーターズ・スクエアからバスと自家用車を排除 ・ディーンズゲート、ピーターズトリートなどに歩行者優先ゾーンを新設する
高密度開発	高密度開発	<ul style="list-style-type: none"> ・土地を最大限に効率よく使用すべき場所、開発密度：100units/ha、10,000㎡/ha ・住宅開発は一部の地域で雇用機会が併設する必要がある ・雇用機会のない提案は、明確な正当性が必要となる
	複合用途開発	<ul style="list-style-type: none"> ・1階のアクティブな用途(店舗、レジャー、飲食など)は、公共機能が確率されている場所、またはそのような環境を創り出す開発の一部として適切である。
変化と再生	変化と再生	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模開発を大歓迎 ・シティセンターの役割に大きく貢献する開発、センターへのアクセスを改善する開発は、市の歴史的遺産や特徴への影響を条件として支持される
	デザインと文化遺産	<ul style="list-style-type: none"> ・シティセンターでの開発は、保全地域、遺産、保護対象の建物を保存または強化する必要がある
みんなの居場所	みんなの居場所	<ul style="list-style-type: none"> ・シティセンターは、幅広い層の住民や観光客にアピールする場所を目指す ・ファミリー向けの活動に重点を置き、シティセンターの活動の多様性を高めるような用途開発 ・シティセンター内の建物や空間への高い水準のアクセス性を確保する開発

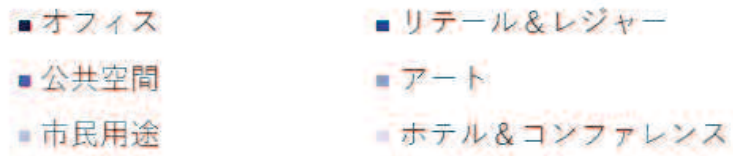
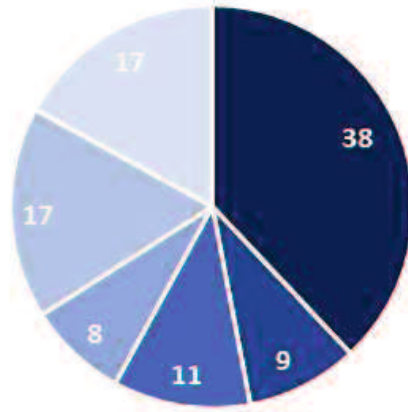


図 2-14 シビック・クォーターエリアにおける開発用途割合



図 2-15 シビック・クォーターエリアにおける空間整備

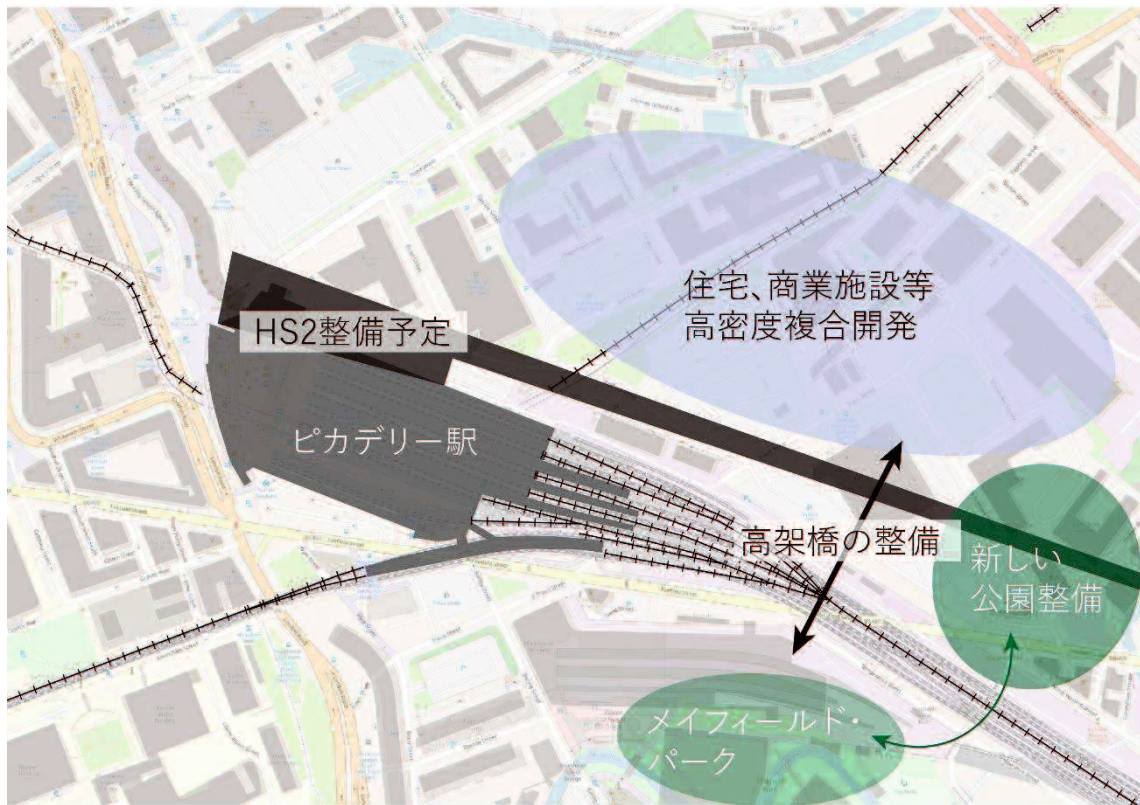


図 2-16 ピカデリーエリアにおける空間整備

2. 4 その他の都市再生への取り組み

マンチェスター市では、前述の都市中心部への再生政策の取り組みだけではなく、建築物の開発やソフト事業への取り組みが行われている。そこで、以下にその取り組みの概要を整理する。

2. 4. 1 象徴的建築物の建設

最初に都市で行われた象徴的建築物の開発について整理する。なお、マンチェスター市の開発、計画および法律について前章で年表に整理にまとめた。また、開発された建物について表 2-2 で概要を示す。

戦後の産業の衰退による失業率の増加は、都市の治安を悪化させ、都市のイメージを悪くすることになった。そこで市議会は、まず、マンチェスター市のイメージを変えることが重要であると考え、イメージ回復のために象徴的建築物の開発が行われた。1986 年、その先駆けとして、セントラル駅として利用されていた場所に G-MEX センターが開設された(写真 2-1)。この G-MEX センターは、コンサート会場として利用され、それまでの製造業、工業都市というイメージからサービス業、文化産業への転換を象徴する施設であった。

また、市議会は貧困地域再生のため、1996 年と 2000 年の 2 回にわたりオリンピック開催の誘致を試みた。しかし、これらの試みは失敗に終わった。だが、この失敗にも関わらず、オリンピック施設の建設候補地に、陸上競技などの主要競技場としてエディハドスタジアムや、屋内アリーナとしてはイギリス国内最大の座席数を有する MEN アリーナなど、スポーツ関連施設を建設し、2002 年にコモンウェルスゲームが開催された。コモンウェルスゲーム終了後、エディハドスタジアムはマンチェスター市のサッカーチームの本拠地となり、同スタジアム周辺はサッカー関連の施設が建設されている。

一方で、1996 年、約 200 人の負傷者を出した IRA による爆弾テロが、市の中心部で発生したことを受けて、破壊されたアンデルショッピングセンターなどの商業施設について迅速な復旧が求められた。そこで市議会は新しいマスタープランを策定。同計画は、市街地をそれまでの自動車中心から歩行者優先の都市空間へと作り変え、消費者が購買行動に適したショッピングセンターを提案することで、郊外に流れる消費者を中心部に呼び戻すことを意図したものであった。また、爆弾テロ後の都市中心部再生のためアビス博物館が建設された。この博物館は 2002 年に開館し、都市の生活に関する様々な展示が行われた。しかし、来場者が予想を下回り、2012 年にマンチェスター市のフットボールの歴史に関する展示を行うナショナルフットボール博物館として再オープンした。その後、同博物館は、マンチェスター市の大衆文化の中心として位置づけられた。

2006年にはキャッスルフィールドにビーダムタワー(写真 2-2)が完成した。低層建築物ばかりのマンチェスター市において超高層である同建物は都市の象徴的印象を与えるものになった。

以上のように、象徴的建築物の開発は、新たなマンチェスター市のイメージを国内外に発信するための象徴として戦略的に進められた。

2. 4. 2 シティセンター周辺の再生政策

シティセンター南部に隣接する場所に、ヒュームという地区がある。同地区は、市の最も成功した再生事業として知られている。人口減少後、同地区はイギリス最大のスラム地区となっていた。1960年代のスラムクリアランスにより、近代的な住宅団地が建設されたが、建物から子供が転落する事故などの問題が発生し、子供を持つ世帯がこの地を離れていった。人口が減っていくのと同時に、人通りの少ない場所がうまれ犯罪の温床と化してしまった。

1992年、それまでの開発を見直し、新たな再生事業が始まった。デザインガイドラインが定められ、それに則った再生が進められた。建物が低層に抑えられ、統一された外観は美しい街路景観を形成している。再生事業後、この地区の人口は増加し再生事業の成功を示した。

シティセンターに隣接するアンコートという地区がある。この地区は、産業発展時の工場が多くある地区である。市が発展していた頃は同地区の工場の労働者が住み、人口が密集していた。しかし、産業衰退後、同地区に多くあった工場は閉鎖され、失業者が増え、同時に犯罪率も上昇し、アンコートは荒廃していった。1960年代のスラムクリアランスにより、平屋の建物などが新しく建替えられたが、人口が回復することはなく、その後も人口は減少を続け、工場も放置され、さらに荒廃していった。

しかし、1989年に歴史的景観保存地区に指定され、都市再生地域として再生事業が行われるようになった。この再生事業により、放置されていた工場は改装され、住宅やオフィスとして再利用されている。

2. 4. 3 イベントによる都市再生

マンチェスター市は、様々な世界的イベントの開催により都市のイメージを変えることに成功し、観光客を集めている。2002年のイギリス連邦間のオリンピックとも言われるコモンウェルスゲーム開催をはじめ、イベントの開催に伴いインフラ整備が進められた。2007年から2年に一度開催されているマンチェスターインターナショナルフェスティバルでは、アーティスト主導で舞台芸術や大衆文化など、様々な分野から新しい作品が紹介され、国内外から約25万人が訪れている。毎年8月には、シティセンターのゲイビレッジにおいて、

ゲイフェスティバルが開催されている。同地区は、ブルームストリートとキャナルストリートを中心に、ゲイ、レズビアン、バイセクシャル、トランスジェンダーなどの人々が自然に集まり形成された地域である。バーやカフェ、クラブなどは多く、観光地として多くの観光客が訪れている。

また、季節行事であるクリスマスマーケットが1999年から始まり、イギリス国内で最大の人気を誇り、毎年900万人以上の観光客が訪れている。

表 2-2 主要開発建物概要

建物名	概要
G-MEX(現：Manchester Central Convention Complex)	この場所はもともとマンチェスター・セントラルの鉄道駅であった。駅は1969年に閉鎖され、1986年にG-MEXセンターとして再開された。マンチェスターアリーナがオープンするまでは主要なコンサート会場であった。現在は、国際会議場などの機能をもった建物となっている。2007年にマンチェスターセントラルコンベンションコンプレックス(通称：マンチェスターセントラル)と改名されている。
MEN Arena(Manchester Arena) 【マンチェスターアリーナ】	MENアリーナは、イギリス国内最大の座席数をもつ屋内アリーナである。1996年と2000年のオリンピック主催のための入札において重要な施設であり、2002年のCommonwealth Gamesで使用された。
The Bridgewater Hall 【ブリッジウォーターホール】	ブリッジウォーターホールは、1993年から建設が始まり1996年にオープン。ハレオーケストラのホームとして機能している。この建物は、マンチェスター市議会とセントラルマンチェスター開発公社の間のパートナーシップにより開発され、マンチェスターの総合的な再生と芸術文化の象徴である。
Etihad Stadium 【エディハドスタジアム】	イーストランド内に位置し、Commonwealth Gamesの主要競技場として建設された。現在は、マンチェスター市のサッカーチームの本拠地として利用されている。
Urban museum(現：National Football Museum) 【アービス博物館】	アービス博物館は、エクステンジ・スクエア(Exchange Square)の再開発の一環として2002年にオープン。1996年のIRA爆弾テロからの再生の象徴として建てられたが、来場者が予想を下回り2010年に閉館、2012年にナショナルフットボール博物館として再オープンした。
Royal Mills 【ロイヤルミルズ】	ロイヤルミルズはアンコーツに位置するかつて綿紡績工場であった建物である。グレードIIにリストされている建物で保全地区に位置し、現在はアパートとして活用されている。北西地域開発庁とマンチェスター市から資金援助を受け、民間企業により再開発が行われた。
Murray's Mills 【マレーズミルズ】	マレーズミルズもアンコーツに位置する綿工場、グレードIIにリストされている歴史的な建築物である。産業衰退後、工場は管理されずに荒れていったが、グレードIIにリストされ、保全の必要から2003年にアンコーツ建物保存財団がヘリテージ宝くじ基金から助成を受け改修を行った。再開発事業は2004年から2006年に行われた。現在は商業および娯楽に使用されている。
Beehive Mills 【ビーハイブミルズ】	ビーハイブミルズはアンコーツに位置し、ピカデリー駅から徒歩5分のところにある、かつて石鹸工場であった建物である。グレードIIにリストされた歴史的な建物である。石鹸工場の後、サンキーのナイトクラブとして利用されていたが、現在はプライベートオフィスなどエキサイティングなビジネスコミュニティに利用されている。
Beetham Tower 【ビードラムタワー】	ビードラムタワーは、キャッスルフィールドの持続的な再生を知らせるもので、高さ168mで、2006年の完成から2018年までマンチェスターで最も高い建物であった。建物は48階建てで、そのうちの最初の22階はホテル、23階はバー、25階から47階は住戸である。
Number One First Street 【ナンバーワン・ファーストストリート】	Number Oneはファーストストリート再開発事業において重要な計画のひとつである。この開発はAsk開発によって行われ、ファーストストリートの開発の第一段階である。2010年に完成した。現在オフィスビルとして使われている。
BBC MediaCityUK	MediaCityUKは、サルフォード・キースの再開発事業のひとつである。約220haの土地が開発され、イギリスBBCのロンドン以外の拠点の一つとして利用されている。
One Angel Square 【ワン・エンジェル・スクエア】	One Angel Squareは協同組合グループのために建てられたオフィスビルである3面15階建てのユニークな建物で、ノーマ開発の中心的な建物である。
Greengate Square 【グリーンゲートスクエア】	グリーンゲートスクエアは、マンチェスター市とサルフォード市をつなぐ公共広場で、サルフォードのグリーンゲート再開発フレームワークの一環である。公共部門の第一段階としてグリーンゲートスクエアの開発が行われた。
Citylabs 1.0	Citylabs 1.0は、2014年にオープンした生物医学の中心地である。グレードIIの建物内にグレードAの最先端の研究施設とオフィスが入っている。不動産会社Bruntwoodとマンチェスター・サイエンス・パークの共同開発である。
One St Peter's Square 【ワン・セント・ピーターズスクエア】	ワン・セント・ピーターズスクエアは、セント・ピーターズスクエアに位置するオフィスビルである。この土地は、元タワーズハウスという建物があり、この土地を再開発することで質の高いスペースを提供し投資を誘致することが目指されている。シビッククォーター再開発事業の一環である。
Two St Peter's Square 【トゥー・セント・ピーターズスクエア】	Two St Peter's Squareは、One St Peter's Squareの隣に位置し、シビッククォーター再開発事業の一環で開発された。オフィスビルである。
HOME 【ホーム】	HOMEは、ファーストストリートの再開発事業のひとつで、500席の劇場、5つの映画スクリーン、ギャラリースペース、カフェ、バー、レストランの複合施設である。
Sadler's Yard 【サドラーズヤード】	Sadler's Yardは、ノーマ開発の一環で開発された公共広場およびイベントスペースである。

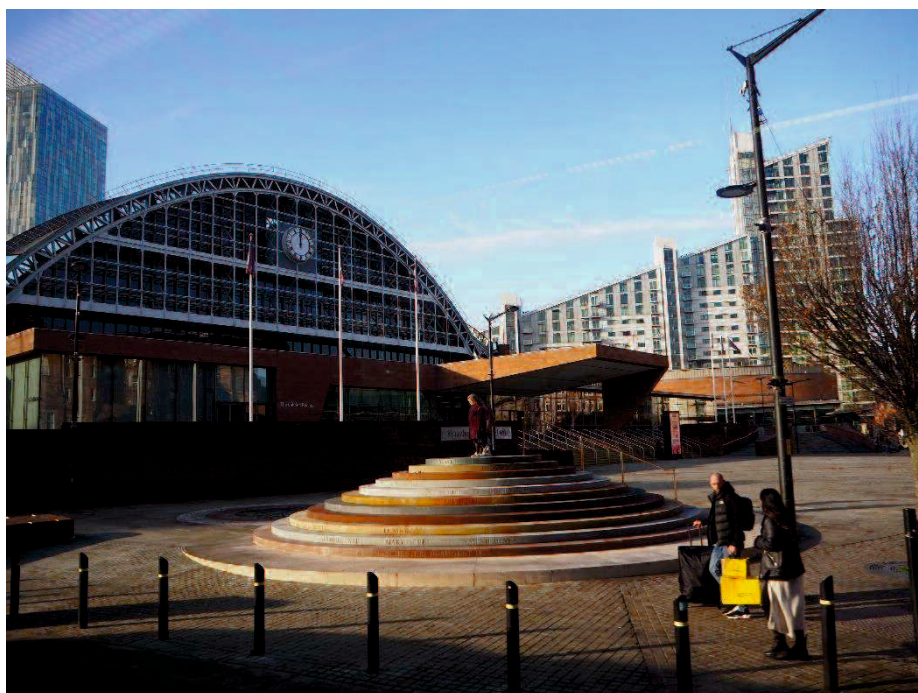


写真 2-1 G-MEX センター



写真 2-2 ビーダムタワー

2. 5 おわりに

- (1) 18世紀におきた産業革命により綿産業が発展。産業の発展とともに人口が増加し、1931年にピークとなった。しかし、戦後の産業の衰退に伴い人口が急激に減少し2001年に最低人口を記録した。だが、近年では人口が増加している。また、20歳から29歳の人口が特に増加しており、このことが市の経済に良い影響を及ぼしている。さらに、シティセンターの人口分布が増加していることから、特にシティセンターの人口が増加していることがわかる。公共交通においては、シティセンターを中心に放射状に延びていることから、シティセンターが市の中心的都市であることがわかる。
- (2) 都市中心部の開発は、1995年にユニタリー・デベロップメントプランが策定され、シティセンターを雇用、経済、文化、サービスの中心として位置づけ、都市全体の開発方針を定めた。ユニタリー・デベロップメントプランが策定された時期を機に、人口が増加傾向に転じたことから、人口増加に影響を与えた政策であると考えられる。さらに、同計画は2012年に定められたローカル・デベロップメント・フレームワークのコアストラテジーの一部置き換えされた。そして、ローカル・デベロップメント・フレームワークに従い各地域には戦略的再生計画(SRF)が策定されている。この計画により各地域のイメージおよび特徴の強化が行われ、都市に良好な空間を創出している。
- (3) 市庁舎や中央図書館を中心としたシビック・クォーター地区における戦略的再生計画では、市庁舎・中央図書館の改修、セント・ピーターズ・スクエアの豊かな公共空間整備を通して、周辺施設や広場を一体的に整備することで、歩行者に安全な空間創出やアクセス性の向上を図り、市民の方々に快適な環境を提供している。ピカデリー駅を中心としたマンチェスター・ピカデリー地区における戦略的再生計画では、多様な交通手段との接続性の向上を図り、周辺地域とのシームレスなつながりを確保する整備が行われている。
- (4) G-MEXセンターの開発は、工業都市というイメージを文化、サービス業という新しいイメージに転換する象徴的な建物になった。その後、2度のオリンピック誘致失敗から、計画されていた予定地を使用してコモンウェルスゲーム開催施設を建設し成功を収めた。しかし、1996年のIRA爆弾テロによりアンデルールショッピングセンターが甚大な被害を受け、早期復旧に向けた開発計画により、歩行者優先の良好な購買環境が創出され、復興の象徴としてアービス博物館が建設された。ノーマでは、ワン・エンジェル・スクエアの完成により都市のスカイラインが大きく変わり、ファーストストリートでは文化施設の中心としてHOMEが建設された。以上のように、象徴的建築物の開発は都市の新しいイメージを作り出すことにつながった。
- (5) マンチェスター市は、2002年のコモンウェルスゲーム開催など、世界的なイベント開催により都市のイメージ転換に成功している。また、イベントの開催に伴いインフラ整備が進み、多くの開発の基礎を作り上げた。
- (6) シティセンター周辺のヒューム地区は成功した再生事業として知られている。同地区

は、スラムクリアランスにより近代的な住宅団地が建設されが、その後の地区は犯罪の温床と化してしまった。1992年、今までの事業を見直し新しい再生事業が始まり、優れたガイドラインを提供し人口回復が実現した。

以上から、マンチェスター市ではユニタリー・デベロップメントプランの策定により人口回復を実現したとともに、戦略的再生計画に基づいた市庁舎や図書館、駅を中心としたエリアごとの整備を行ったことが人口増加に寄与したと考えられる。また、都市を工業都市から文化、サービス業へのイメージ転換を果たす役割を担った象徴的建築物の建設や、シティセンター周辺地域における住環境などの再生事業や、コモンウェルスゲーム開催など世界的なイベント開催に伴ったインフラ改善による環境改善事業により、マンチェスター市への観光客や移住者の増加に寄与したと考えられる。

参考文献

- 1) Lee Heeyeon, Han Sukyoung : 길 잃은 축소도시 어디로 가야 하나, Korea Research Institute for Human Settlements, pp.78-109, 2014
- 2) Fernando Ortiz-Moya : Coping with shrinkage : Rebranding post-industrial Manchester, Sustainable Cities and Society 15, pp.33-41, 2015.7
- 3) 田村佳代子 : マンチェスター市・アンコーツ区における歴史的建造物を活用した都市再生の取り組み (特集 自治体の取り組む都市のリノベーション)-(各国の都市の取り組み), 自治体国際化フォーラム, 第 298 号, pp.8-10, 2014.8
- 4) 山本聡, 松永安光, 徳田光弘, 漆原弘 : マンチェスター市ヒューム地区都市再生における事業評価, 日本都市計画学会都市計画論文集, No.41-3, pp.989-994, 2006.1
- 5) 小玉徹 : マンチェスターにおける「都市再生」, 大阪市立大学『季刊経済研究』, 第 26 巻第 3 号, pp.1-22, 2003.12
- 6) 宮川智子, 阿波根あずさ, 中山徹, 中林浩 : イギリス・マンチェスターの自然環境の修復とパートナーシップによる管理に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 第 69 巻, 第 577 号, pp.111-117, 2004.3
- 7) Manchester City Council : 1086-2016 Manchester population, 2016 年
- 8) Manchester City Council : Manchester's Local Development Framework Core Strategy, 2012.7
- 9) A vision of BRITAIN THROUGH TIME, <http://www.visionofbritain.org.uk/>, 2019.2.9
- 10) Manchester City Council : City Centre Strategic Plan 2015-2018, 2016
- 11) Cityco Development Map, <https://cityco.com/manchester-development-map/>, 2019.2.9
- 12) Bennetts Associates : Corridor Manchester : North Campus Strategic Regeneration Framework, 2016.12
- 13) Deloitte Real Estate : Great Jackson Street Development Framework, 2018.5
- 14) Bennetts Associates Architects : HS2 Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework, 2014.1
- 15) Burohappold Engineering, Bennetts Associates : Manchester Piccadilly Strategic Regeneration Framework, 2018.3
- 16) Bennetts Associates Architects : Mayfield Strategic Regeneration Framework, 2013.8
- 17) Deloitte : St. Johns, Manchester Strategic Regeneration Framework, 2014.10
- 18) Drivers Jonas Deloitte, Jones Lang Lasalle, A≡COM : Water Street Strategic Regeneration Framework, 2010.12
- 19) Drivers Jonas, Manchester City Council : Civic Quarter - Manchester Central Regeneration Framework, 2009.10
- 20) TH Real Estate : Central Retail Park, Great Ancoats Street, Manchester

Development Framework, 2015.11

- 21) Manchester City Council : Eastlands Regeneration Framework, 2017.2
- 22) Stephenson STUDIO architects planners interiors : Portland Street Strategic Regeneration Framework, 2017.11
- 23) Manchester City Council Resources and Governance Overview and Scrutiny Committee : Manchester City Council Report for Information, 2012.3.8

第3章

庁舎建替と市街地整備計画の関連と実態

第3章 庁舎建替と市街地整備計画の関連と実態

3. 1 はじめに

3. 1. 1 研究の背景と目的

日本では、戦後の市町村合併促進法により全国で多くの市制が施行され新しい市が誕生し、地方自治体の業務の中心となる庁舎が数多く建設された。しかし、近年では平成の大合併により元の自治体の庁舎に自治体機能が分散し、市民利用における利便性の観点から、庁舎機能の集約が求められている。また、現存する多くの市町村庁舎は高度経済成長期に建設されており、規定の耐震強度を満たさない庁舎が多く、多発している地震や台風などの自然災害において、防災拠点としての機能を果たすことができずに、庁舎の建替や耐震補強の検討を行うケースが多い。一方で、近年の庁舎は行政サービス機能に加え、市民の憩いの場の提供、市民同士の交流、行政の情報発信など多様な機能が求められており、施設の狭隘も課題となっている。このような背景により、多くの全国の市町村で庁舎建替計画が進められ、建替に伴い移転を計画し、市街地の課題を同時に解決しようとする自治体も存在する。

そこで本研究では、全国の建替を行った庁舎を対象として、その特徴を整理した上で、特に移転を伴う庁舎建替の計画整備手法を整理することで、庁舎移転計画と市街地再生の関連を明らかにし、市街地再生に寄与する庁舎の整備手法について考察し、知見を得ることを目的とする。

3. 1. 2 既往の研究

庁舎建築に関する研究は、山本ら¹⁾の庁舎の市民への開放性を実現するための検討プロセスの分析を行ったものや、高森ら²⁾の庁舎移転決定における住民意見による配置と最適な配置との比較を行ったもの、尾崎ら³⁾の庁舎の立地決定への影響を数量的に分析したもの、船曳ら⁴⁾の庁舎の市民空間に焦点を置き滞留性に関する分析を行ったもの等の建築内部の空間やプロセスに関する研究は行われているものの、庁舎の整備手法と市街地再生との関連に着目した研究はない。

3. 1. 3 研究の方法

まず、全国の市町村庁舎を対象に建替を行った事例を抽出した。1995年に阪神淡路大震災が発生したことを契機に、「建築物の耐震改修の促進に関する法律(耐震改修促進法)」が制定されたことから、本研究では対象事例を1996年以降に竣工した事例とした。また、地方都市の市街地再生との関連を明らかにする目的から、大都市圏整備法における三大都市圏を除いた人口30万人以下の都市とし、計画資料を入手できた庁舎のみを対象とした。以上により対象事例47件抽出した(図2-1)。次に、47件を対象として、市町村が策定している新庁舎建設基本構想および同基本計画をもとに、庁舎の立地特性と建築特性を整理し、建替庁舎の整備の特徴を明らかにした。続いて、対象事例のうち庁舎移転を実施した事例16件に着目し、移転庁舎敷地の用途地域の変化、跡地計画や周辺地域の事業計画の整備傾向を整理した。そして、数量化Ⅲ類分析を用いて移転庁舎を類型化し、そのグループごとの特徴および移転庁舎と周辺市街地との関連を分析した。最後に、市街地再生に寄与する庁舎の整備手法について考察した。

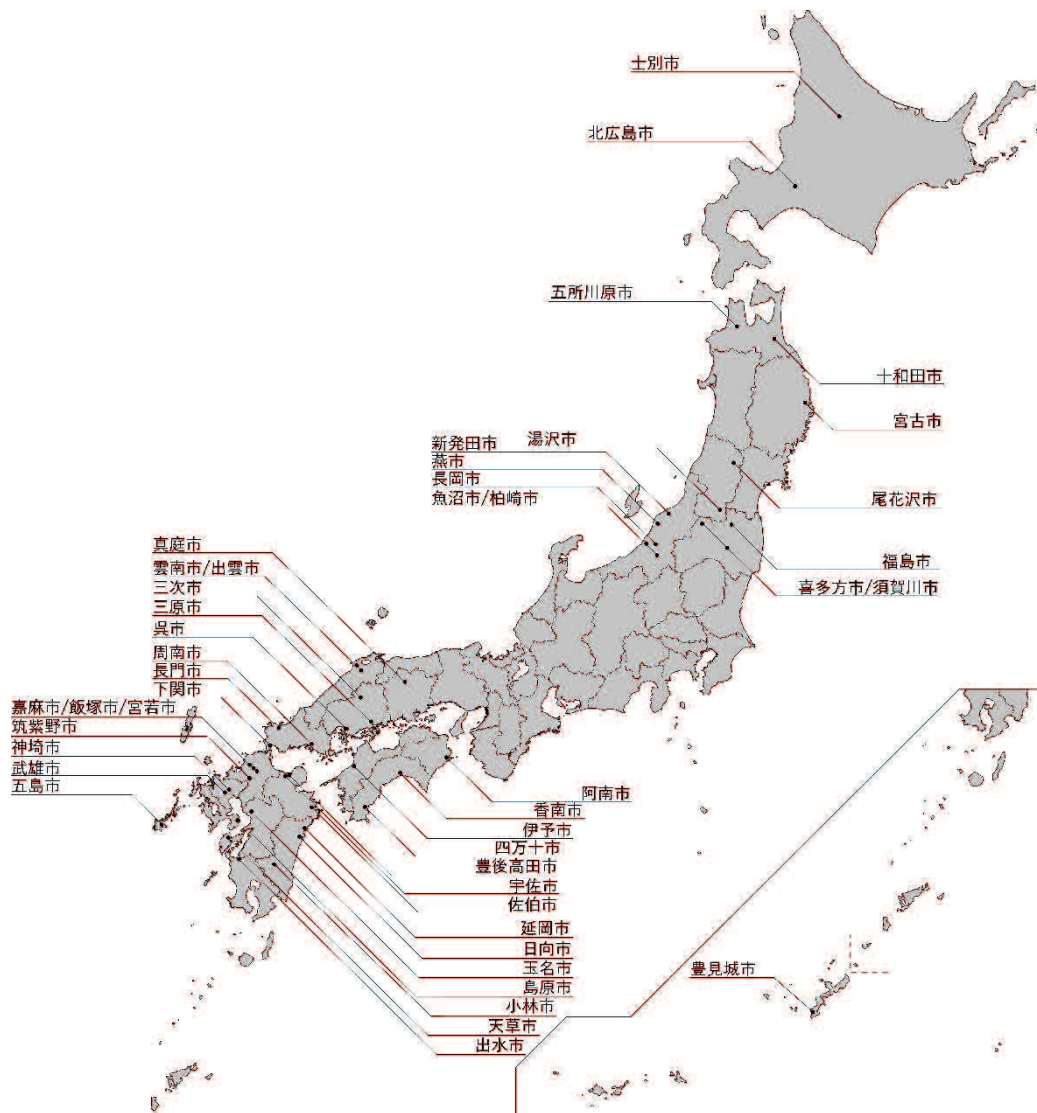


図 2-1 対象市庁舎

3. 2 対象庁舎事例の概要

本章では、新庁舎建設基本構想および同基本計画から対象事例の特徴について、建替庁舎の「立地特性」として、都市人口、合併年、庁舎と最寄り駅との距離、周辺(800m)の公共施設数、「建築特性」として、竣工年、計画地(現地建替か移転か)、延床面積、複合化、市民開放性について調査しその後、現地建替、移転別の特徴を明らかにした(表 2-1)。

3. 2. 1 建替の必要性

まず、庁舎建替の必要性について計画文書をもとに集計する。建替の理由として最も多いのは、建物の老朽化で 35 件(74.5%)であり、次いで耐震不足の 33 件(70.2%)であった(表 2-2)。現地建替、移転ともに全体と同様の傾向を示し、建物の安全性を確保するために建替を行う自治体が多い。

3. 2. 2 立地特性

(1) 都市人口

都市人口は、2.5 万人～5 万人の都市が 17 件(36.2%)と最も多く、次いで 5 万人～7.5 万人の都市が 12 件(25.5%)であった(図 2-2)。10 万人以下の都市は 38 件(80.9%)と全体の 50%以上を占め、比較的小規模な都市での建替計画が多い。また、現地建替、移転ともに 2.5 万人～5 万人の都市で最も多い。

(2) 合併年

合併年では、対象事例のうち 43 件(91.5%)が合併しており、2005 年に 20 件(42.6%)と最も多く、次いで 2006 年に 17 件(36.2%)であった(図 2-3)。現地建替では 2006 年が 12 件(38.7%)と最も多く、移転では 2005 年 9 件(56.3%)が最も多い。

(3) 庁舎と最寄り駅との距離

庁舎と最寄り駅との距離においては、1000m以上が 16 件(34.0%)と最も多く、次いで 500m～800m未満が 10 件(21.3%)であった(図 2-4)。現地建替では、1000m以上が 12 件(38.7%)と最も多い一方で、移転では 0m～300mが 5 件(31.3%)と最も多い。また、800m 圏内である事例は 9 件(56.3%)であった。

(4) 周辺(800m)の公共施設数

庁舎周辺における公共施設数は、20-30 未満が 19 件(40.4%)と最も多く、次いで 10-20 未満が 16 件(34.0%)であった(図 2-4)。現地建替では、20-30 未満が 14 件(45.2%)で最も多く、移転では 10-20 未満で 9 件(56.3%)が最も多い。

以上から、都市人口は比較的小規模な都市で建替が多く、90%以上の庁舎で合併をしていることから、合併に伴い庁舎の建替を検討していると推察される。また庁舎と駅との距離は移転するケースでは駅に近づく傾向がある。

3. 2. 3 建築特性

(1) 竣工年

竣工年では、2009年から増加し2019年が11件(23.4%)と最も多い(図2-3)。現地建替では、同様に2019年で10件(32.3%)と最も多く、移転では2018年と2020年の4件(25.0%)が最も多くなった。

(2) 計画地

計画地は、現地建替を選択した事例が31件(66.0%)、移転が16件(34.0%)であり、50%以上が現地建替であった(図2-6)。

(3) 複合化

新庁舎の複合化においては、5件(10.6%)が複合化されており、42件(89.4%)が複合化されていなかった(表2-3)。現地建替では、2件(6.5%)が複合化されており、移転では3件(18.8%)が複合化されていた。複合用途としては、いずれも図書館、アリーナ、ホール、市民交流センターといった公共用途であった。

(4) 延床面積

延床面積は、10,000㎡～20,000㎡未満が22件(46.8%)と最も多く、20,000㎡未満の事例が41件(87.2%)と全体の50%以上を占めている(図2-7)。都市人口において比較的小規模都市での建替が多いことから、人口規模との相関が強い(図2-8)。現地建替、移転ともに同様の傾向を示した。また、協力の得られた44件の庁舎の機能別面積^{注1)}と都市人口を比較すると、すべての機能において相関を示した(図2-9, 10, 11, 12)。なかでも、執務機能と議会機能では相関が強い。

(5) 市民開放性

既往研究¹⁾において、庁舎機能を市民に利用させることを庁舎の「開放性」とし、それらに資する空間として10の空間が位置づけられている。その位置づけを参考に、庁舎機能における「市民開放空間」として8つの空間を設定した。これらの空間の該当数を各庁舎で集計したところ、市民協働空間が38件(80.9%)と最も多く、次いで情報空間が20件(42.6%)であった(図2-13)。現地建替、移転ともに同様の傾向を示した。

以上のことから、竣工年において合併年と比較すると14年の開きがあることから、合併特例債の利用期限である15年以内での竣工を目指している自治体が多いことが推察される。複合化においては、47件中5件が複合されており、複合用途は図書館やホールといった公共用途であった。延床面積と人口規模は相関が強いが、相関しない庁舎については窓口機能や市民交流機能の付加機能の面積増加が影響している。また、市民開放空間では市民協働空間や情報空間を設置している庁舎が多いことから、近年では市民協働の場の創出や行政機能の市民への透明性や開示性を意識した計画が多い傾向があると考えられる。

表 2-1 評価指標

カテゴリー	評価指標
立地特性	都市人口
	合併年
	駅からの距離
	周辺（800m）の公共施設数
建築的特徴	竣工年
	計画地選定手法：現地/移転
	複合機能
	延床面積
	市民への開放空間

表 2-2 建替の理由

建替の理由	現地建替		移転建替		合計	
	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)
耐震不足	22	71.0	11	68.8	33	70.2
老朽化	24	77.4	11	68.8	35	74.5
施設の狭隘	22	71.0	9	56.3	31	66.0
機能の分散	7	22.6	10	62.5	17	36.2
利便性	14	45.2	5	31.3	19	40.4
震災の影響	1	3.2	1	6.3	2	4.3
駐車場の不足	6	19.4	4	25.0	10	21.3
市民協働スペースの不足	2	6.5	1	6.3	3	6.4
設備維持費の増大	6	19.4	0	0.0	6	12.8
バリアフリーへの対応	17	54.8	9	56.3	26	55.3
防災機能の不足	10	32.3	6	37.5	16	34.0
中心市街地活性化	1	3.2	1	6.3	2	4.3
まちづくりのシンボル	1	3.2	1	6.3	2	4.3
新たな拠点整備	1	3.2	0	0.0	1	2.1
情報化への対応	10	32.3	4	25.0	14	29.8

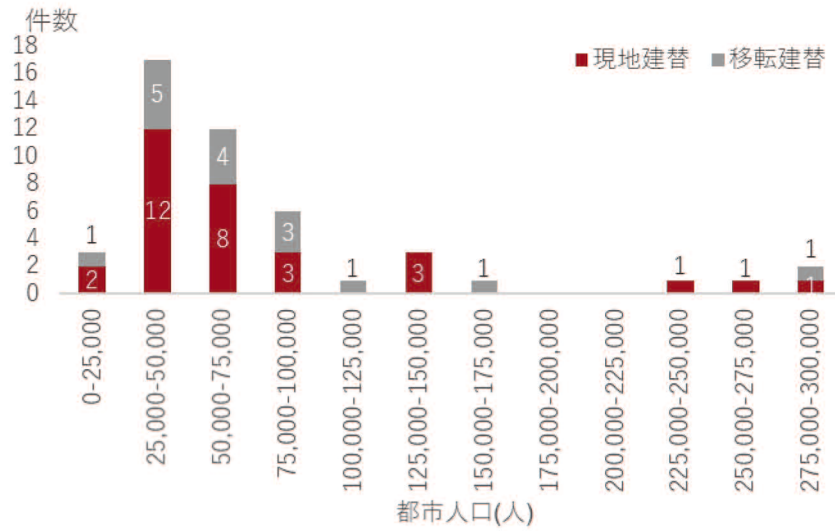


図 2-2 都市人口

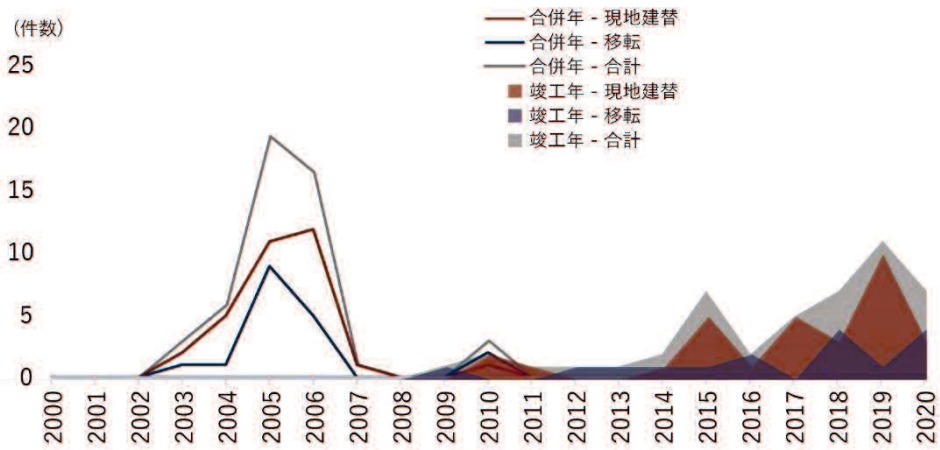


図 2-3 竣工年と合併年(2000-2020)

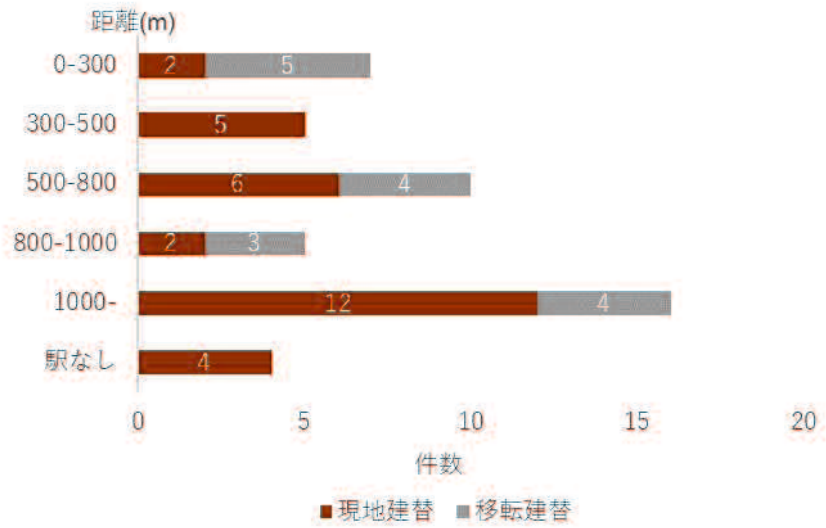


図 2-4 庁舎と駅との距離

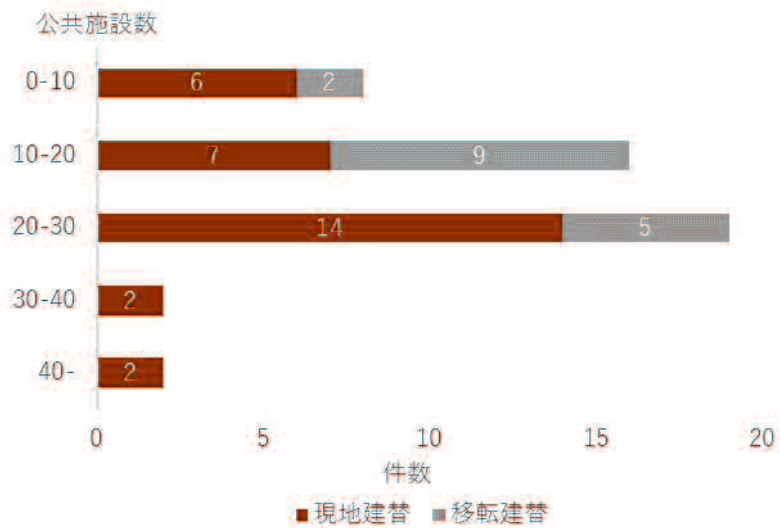


図 2-5 庁舎周辺(800m)の公共施設数

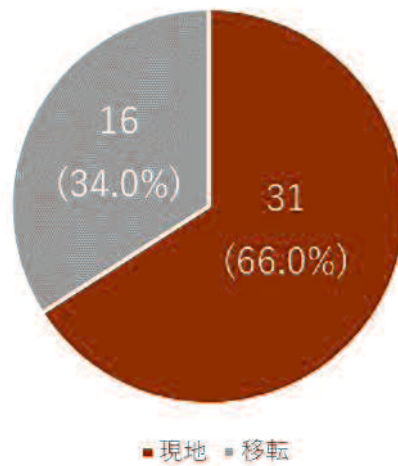


図 2-6 新庁舎の計画地

表 2-3 複合機能

複合機能	現地建替		移転建替		合計	
	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)	件数	構成比(%)
公共施設	2	6.5	3	18.8	5	10.6
商業施設	0	0.0	0	0.0	0	0.0
住居施設	0	0.0	0	0.0	0	0.0
複合なし	29	93.5	13	81.3	42	89.4

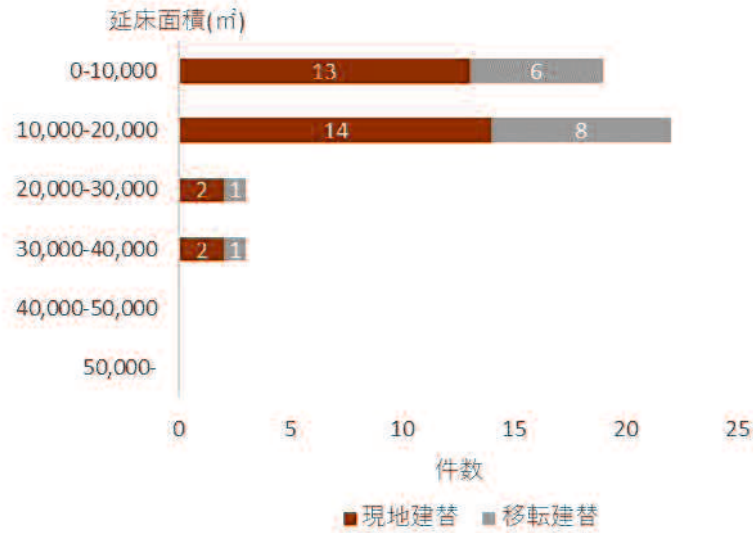


図 2-7 延床面積

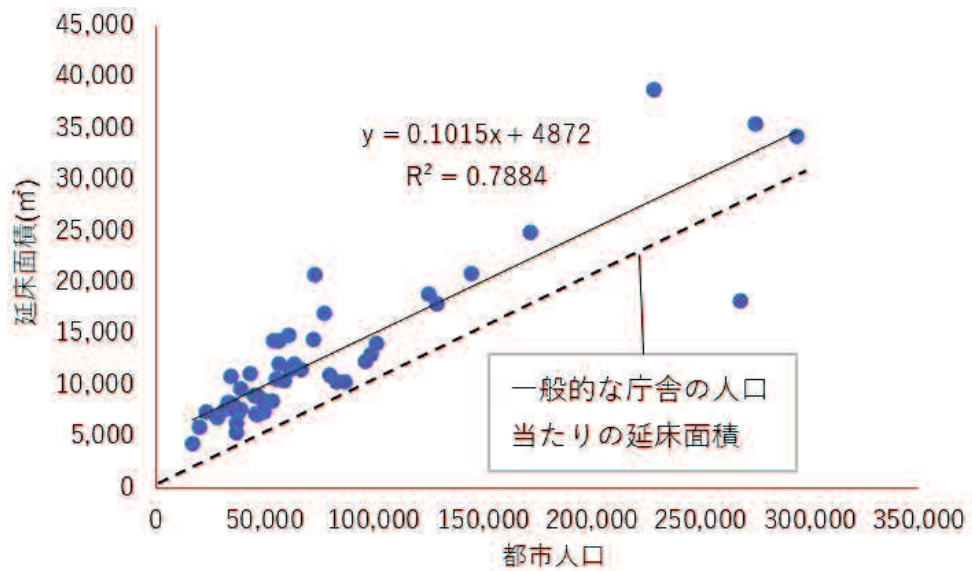


図 2-8 都市人口と延床面積

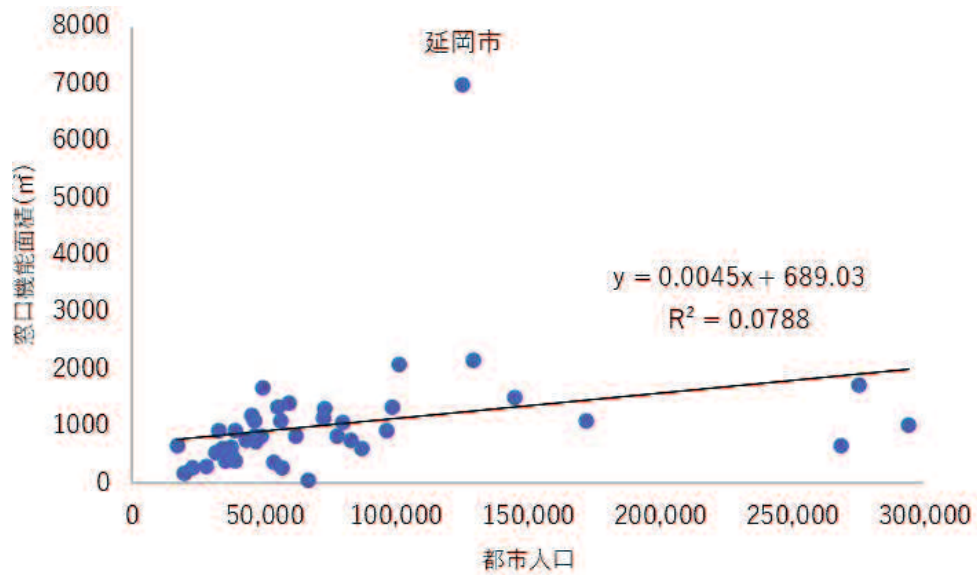


图 2-9 窗口機能

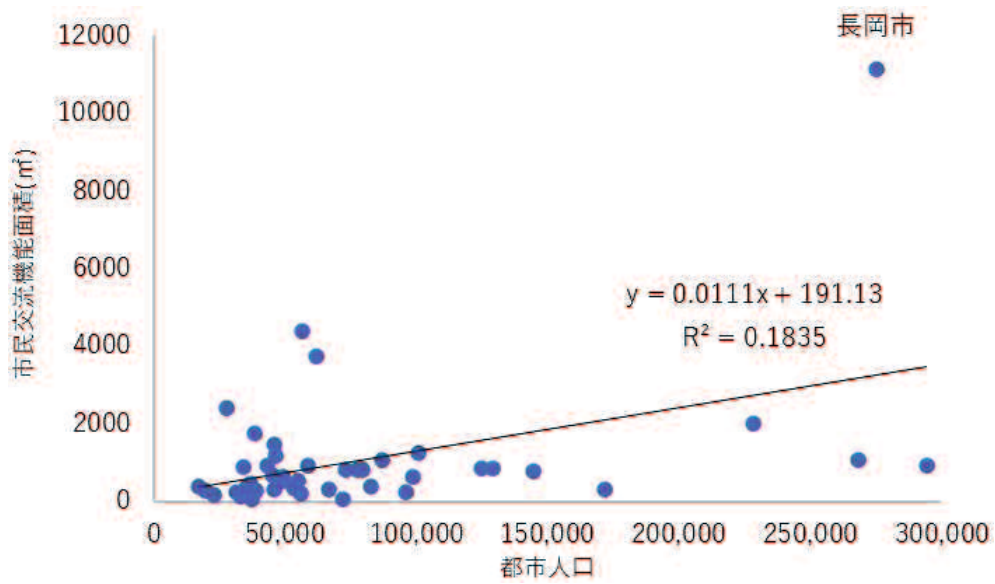


图 2-10 市民交流機能

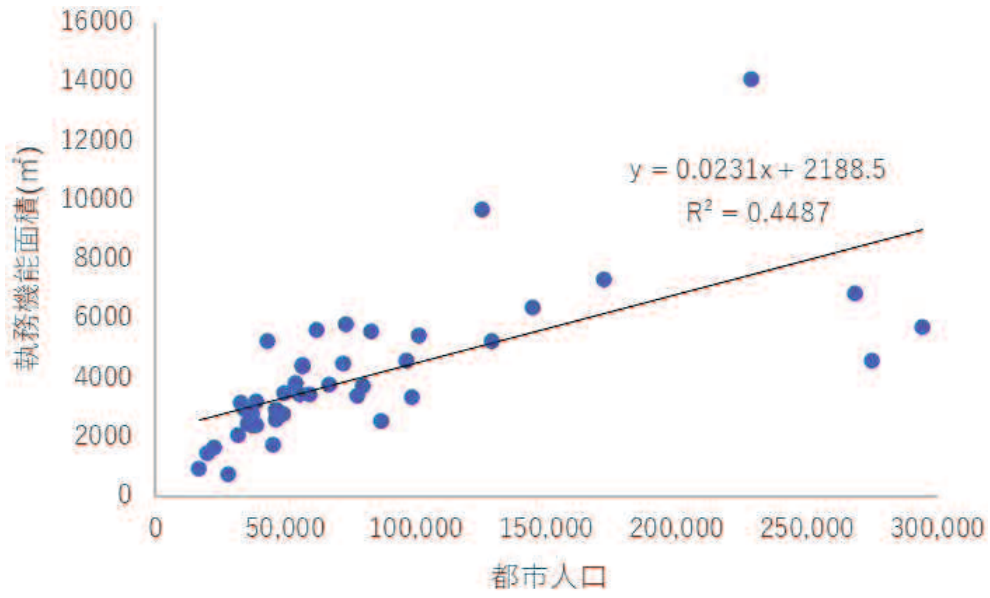


图 2-11 執務機能

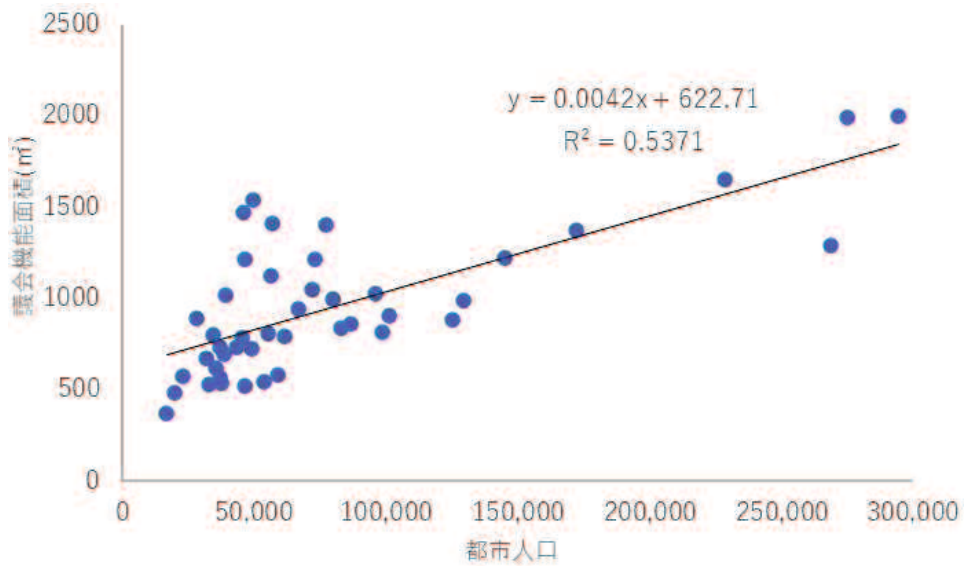


图 2-12 議会機能

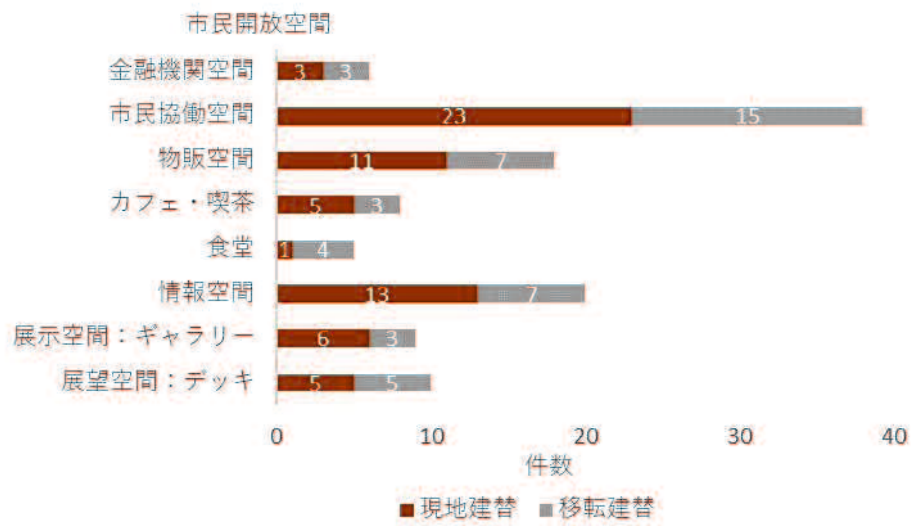


図 2-13 市民開放空間

3. 3 移転庁舎の整備計画

対象庁舎のうち、16 件が移転を選択していた。そこで、本章では移転庁舎に着目し、近年の移転庁舎整備計画の傾向を明らかにする

3. 3. 1 移転選択の理由

新庁舎建設基本構想、同基本計画より、庁舎を移転した理由に関して整理する。移転理由として「利用者の利便性」が14件(87.5%)と最も多く、次いで「庁舎機能の集約」と「中心市街地活性化」が5件(31.3%)と多い(図2-14)。また、移転後の庁舎周辺における計画で新庁舎の計画が位置づけられている事例は、中心市街地活性化基本計画で4件(25.0%)、都市再生整備計画で3件(18.8%)、市街地再開発事業で1件(6.3%)であった(表2-4)。

3. 3. 2 移転庁舎整備の傾向

(1) 敷地面積

「敷地面積」は、従前庁舎では5,000㎡～10,000㎡未満が13件(52.0%)で最も多く、新庁舎では5,000㎡～10,000㎡未満と10,000㎡～15,000㎡未満で5件(31.3%)と最も多い(図2-15)。移転後敷地面積が増加した事例は22件(88.0%)であり、50%以上が増加している(図2-16)。

(2) 延床面積

「延床面積」では、従前庁舎では0㎡～10,000㎡未満が21件(84.0%)で最も多く、新庁舎では10,000㎡～20,000㎡未満が8件(50.0%)で最も多い(図2-17)。移転後、新庁舎の延床面積が増加した事例は23件(92.0%)であり、延床面積においても50%以上が増加している(図2-18)。

(3) 計画敷地の従前用途

計画敷地の「従前用途」が公共用途であるものが7件(43.8%)と最も多い(表2-5)。中でも、文化施設が3件(18.8%)で最も多く、次いで医療施設が2件(12.5%)であった。

(4) 跡地の活用

旧庁舎跡地に新たな活用計画があるものは12件(48.0%)であった。跡地の新たな用途は、都市公園や多目的広場、公民館が3件(12.0%)、駐車場、商業施設が4件(16.0%)、計画中のものが10件(40.0%)であった(表2-6)。

(5) 用途地域の変化

従前の「用途地域」は、用途白地地域が8件(32.0%)で最も多く、次いで商業地域が7件(28.0%)であった(図2-19)。一方、新庁舎の「用途地域」は、商業地域は5件(27.8%)で最も多く、次いで近隣商業地域で4件(22.2%)であった。商業系用途地域が9件(56.3%)で全体の約50%を占めている。

(6) 駅との距離

「従前庁舎と駅との距離」では、1,000m以上が8件(32.0%)と最も多い(図 2-20)。一方、「新庁舎と駅との距離」では0m~300m未満が5件(31.3%)で最も多い。また、新庁舎が従前庁舎より最寄り駅に近づいた事例は14件(56.0%)であり、50%以上の事例が駅に近くように移転している(図 2-21)。

(7) 周辺の公共施設の立地状況

旧庁舎、新庁舎の周辺800m以内の公共施設^{注2)}の数を、GISデータを用いて集計した。その結果旧庁舎、新庁舎ともに10-20個が最も多い(図 2-22)。また、公共施設数が増加した事例は16件(64.0%)で50%以上が増加した(図 2-23)。

以上により、移転庁舎では敷地面積、延床面積ともに50%以上が増加しており、建替の理由である施設の狭隘の解消や、移転理由である庁舎機能の集約が影響していると考えられる。また、計画地の従前用途が公共用途であるものが約50%近くあり、このことは用地取得が容易であることが影響している。跡地の活用では、駐車場が多く、跡地が有効に活用されていない事例が多い。用途地域の変化では、商業系用途地域への移転事例が約50%を占めており、市中心部に移転する傾向にある。駅と庁舎の距離は、50%以上の事例で駅に近づいており、駅と庁舎の近接性が良くなる傾向にある。周辺の公共施設は、50%以上の事例で増加しており、新庁舎において公共施設が集積している傾向にある。

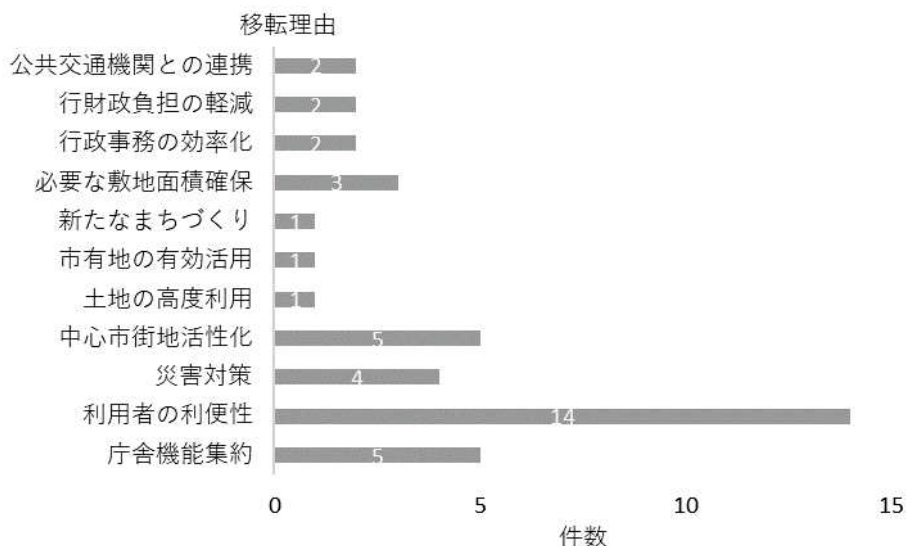


図 2-14 移転理由

表 2-4 周辺計画

周辺計画の有無	該当事例	構成比(%)
中心市街地活性化基本計画	4	25.0
都市再生整備計画	3	18.8
市街地再開発事業	1	6.3

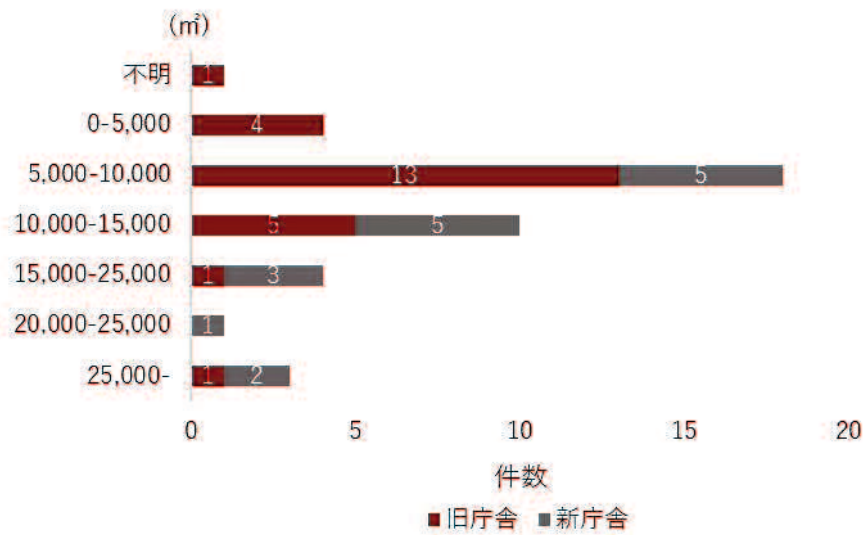


図 2-15 敷地面積

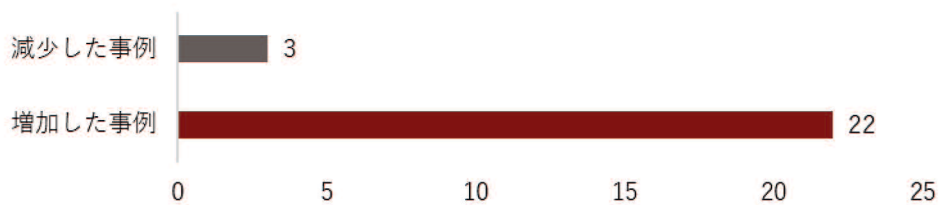


図 2-16 敷地面積が増加・減少した事例

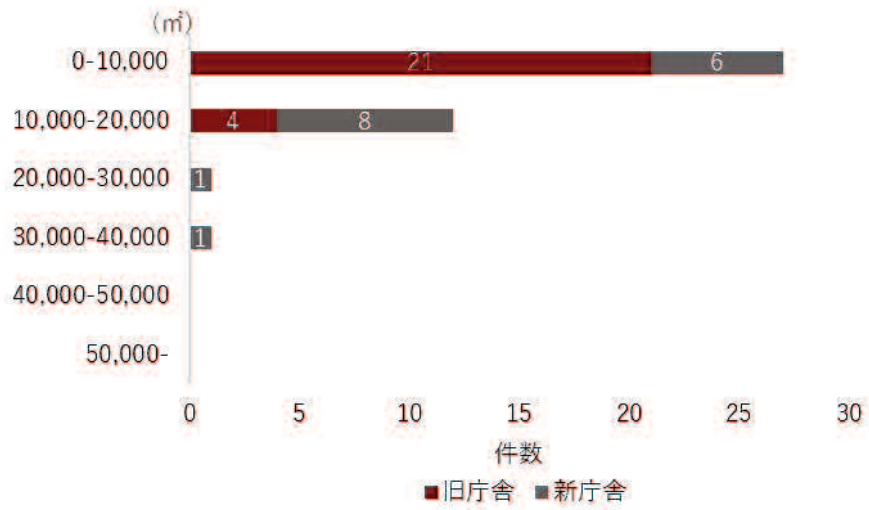


図 2-17 延床面積



図 2-18 延床面積が増加・減少した事例

表 2-5 計画敷地の従前用途

計画地概要		該当事例	構成率(%)	該当事例	構成率(%)
公共用途	市民交流施設	0	0.0	7	43.8
	文化施設	3	18.8		
	公園	1	6.3		
	医療施設	2	12.5		
	福祉施設	0	0.0		
	教育施設	1	6.3		
その他	商業施設	0	0.0	6	37.5
	業務施設	2	12.5		
	宅地	1	6.3		
	農地	1	6.3		
	空き地	0	0.0		
	工場	1	6.3		
	駐車場	1	6.3		
不明		3	18.8		

表 2-6 跡地の活用

跡地概要		該当事例	構成比(%)	該当事例	構成比(%)
公共用途	市民交流施設	0	0.0	3	12.0
	文化施設	1	4.0		
	広場	1	4.0		
	公園	1	4.0		
その他	駐車場	3	12.0	4	16.0
	業務施設	0	0.0		
	商業施設	1	4.0		
計画中		10	40.0	X	
跡地活用なし		8	32.0		

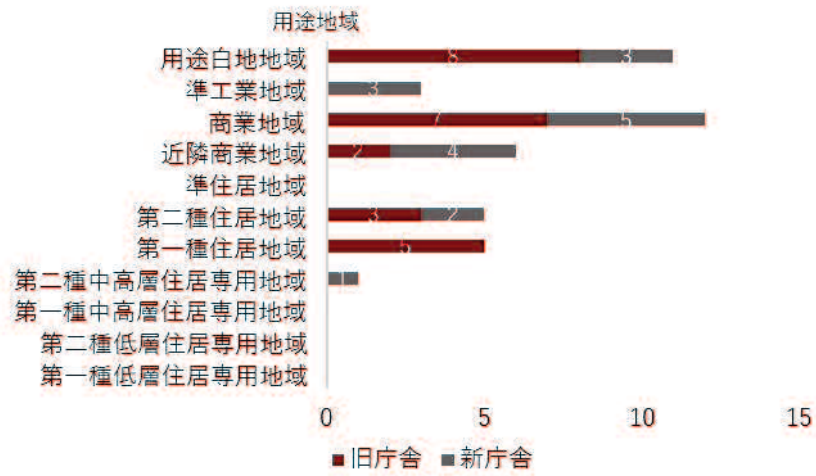


図 2-19 用途地域の変化

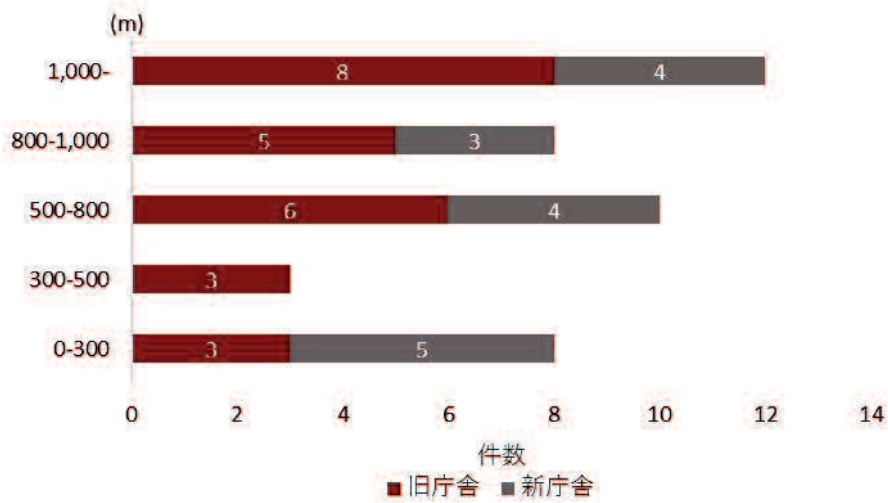


図 2-20 駅との距離

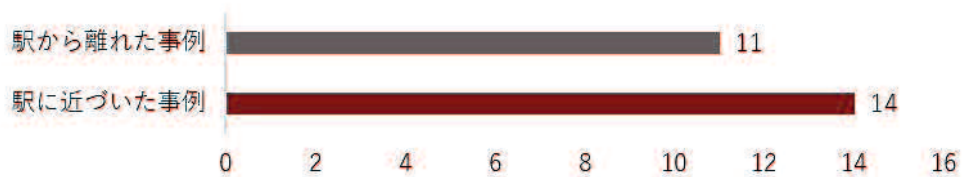


図 2-21 駅から離れた・近づいた事例

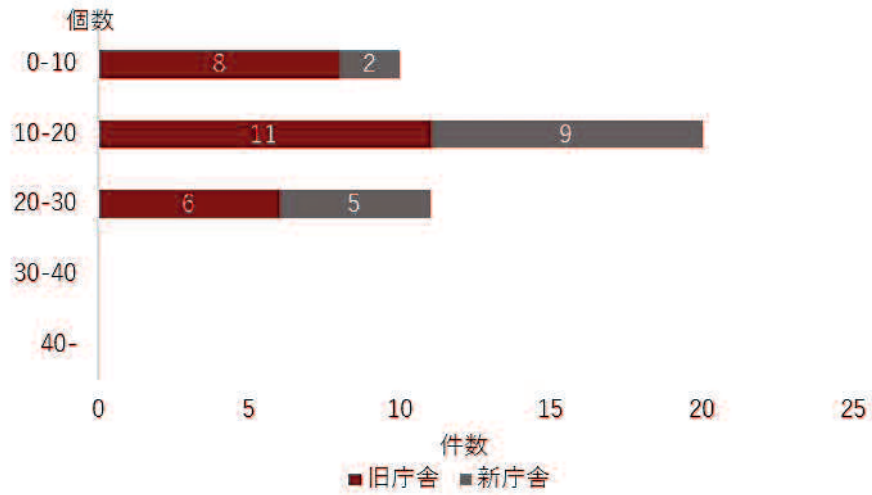


図 2-22 周辺公共施設の状況

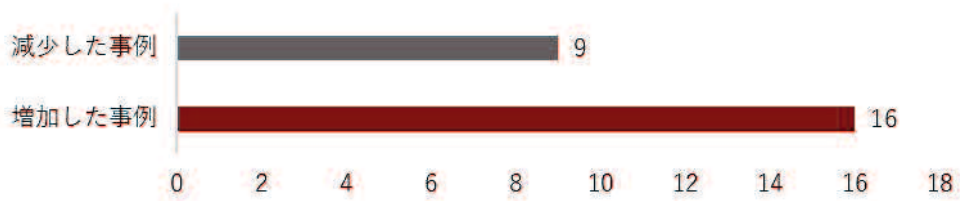


図 2-23 周辺公共施設数が増加・減少した事例

3. 4 移転庁舎の立地・整備傾向と類型化

3. 4. 1 数量化Ⅲ類分析による立地・整備傾向の考察

移転庁舎 16 件に対し、前章で整理した項目および移転に関係すると思われる指標を設定し、説明力の低い指標を除いた 6 項目 14 変数を変数とした数量化Ⅲ類分析を行った(累積寄与率: 第 2 因子まで 0.543)(表 2-7)。そこから、得られたカテゴリースコアを散布図に示した(図 2-24)。

散布図の結果から、第 1 軸の正方向では「延床面積: 減少」や「用途地域: 商業系用途地域に立地」、「周辺公共施設: 増加」といった公共施設の集積した利便性の高い中心市街地に移転する傾向を表す項目が大きな値を示した。負方向では、「周辺公共施設: 減少」や「駅との距離変化: 増加」、「用途地域: 用途白地地域に立地」といった駅から離れた郊外部に移転する傾向を表す項目が大きな値を示した。このことから、第 1 軸は「都市中心部への接近性」を表す因子と言える。

また、第 2 軸においては、正方向では「敷地面積: 減少」や「都市人口: 100,000 人以上」、「用途地域: 商業系用途地域以外に立地」といった項目が大きな値を示した。人口規模が 100,000 人以上である一方で敷地面積が減少していることから、庁舎建築をコンパクトにする傾向を表していると考えられる。負方向では、「延床面積: 減少」や「用途地域: 用途白地地域に立地」、「都市人口: 50,000-100,000 人」、「敷地面積: 増加」といった項目が大きな値を示した。延床面積が減少しているが敷地面積は増加していることから、屋外空間が増加する傾向を表していると考えられる。このことから、第 2 軸は「建築空間の規模」を表す因子と言える。

3. 4. 2 移転庁舎の類型別特徴

移転庁舎の整備傾向の特徴について、上記の数量化Ⅲ類により得られたサンプルスコアを用いてクラスター分析を行った。クラスター分析にはウォード法を用いて計算を行い、図 2-25 のデンドログラムを示した。4.0 付近で切り 4 グループとした場合、駅前に移転した事例である宮古市と長岡市が別のグループとなる。市街地再生の観点ではこの 2 事例は同じグループであることが望ましいと判断し、3 グループに分類することとした(図 2-26)。また、庁舎整備計画のまちづくりにおける位置づけに関して、新庁舎基本構想及び同基本計画^{注 3)}をもとに整理した(表 2-8)。これらより、3 グループの特徴を以下に整理する。

(1) グループ 1 : 中心市街地接近型

このグループは、都市中心部への接近性において中心市街地内で移転する傾向があり、該当事例は商業系用途地域に立地している。なかでも、長岡市と宮古市では駅前に移転し駅と直結していることから、利便性が高まる事例である。また、敷地面積に対して延床面積が増加、もしくは変化なしである事例が多く、中心市街地であり高度利用が行われやすい。計画の位置づけに関しては、「賑わいの創出」や「核・拠点の創出」といった項目が多く、中心

市街地再生を目的とした移転と位置づけられている。

(2) グループ 2 : 市街地縁辺部移転型

このグループは、都市中心部への接近性では郊外部に近い立地傾向を示した。庁舎建築の規模では、人口規模に対応している。また、該当する事例はいずれも商業系用途地域以外の用途地域に移転している。計画の位置づけに関しては、「都市機能の集約」や「公共・行政機能の集約」といった項目が多く、分散している機能集約による利便性を確保しようとする傾向にある。

(3) グループ 3 : 郊外部移転型

このグループは、都市中心部への接近性では中心市街地から離れた郊外部に立地する傾向を示し、建築空間の規模においては屋外空間が広く整備されている。このグループに該当する事例は嘉麻市、神崎市、燕市の3事例であり、いずれも用途白地地域に立地している。また、建物の延床面積に対して敷地面積が大きいいため、屋外空間が十分に確保できており、燕市においては屋外広場を「まちづくり広場」として整備し、賑わいの創出を図っている。しかし、他の事例においては敷地全体を駐車場として整備している。計画の位置づけに関しては、「まちづくりの拠点」、「新たなまちづくり」の項目があり、移転先において新たなまちづくり拠点を創出する傾向にある。

以上から、庁舎の移転は、①中心市街地の賑わいや拠点づくりを目的に行われ、市街地再生として駅周辺等の高度利用や一体開発の手段として位置づけられるケース、②立地・移転地は中心、郊外に依存されず、市街地に分散している庁舎機能の集約が主目的に行われるケース、③広場や駐車場敷地の確保のため敷地規模を拡大させ郊外部に新たな拠点を形成し、車によるアプローチを前提とするケース、に類型化される。

表 2-7 数量化Ⅲ類に用いた指標

評価項目		カテゴリー	
都市人口		a	0-50,000
		b	50,000-100,000
		c	100,000 以上
面積的特徴	敷地面積	d	増加
		e	減少
	延床面積	f	増加
		g	減少
都市的特徴	用途地域	h	商業系用途地域に立地
		i	商業系用途地域以外に立地
		j	用途白地地域に立地
	駅との距離変化	k	増加
		l	減少
	周辺公共施設	m	増加
n		減少	

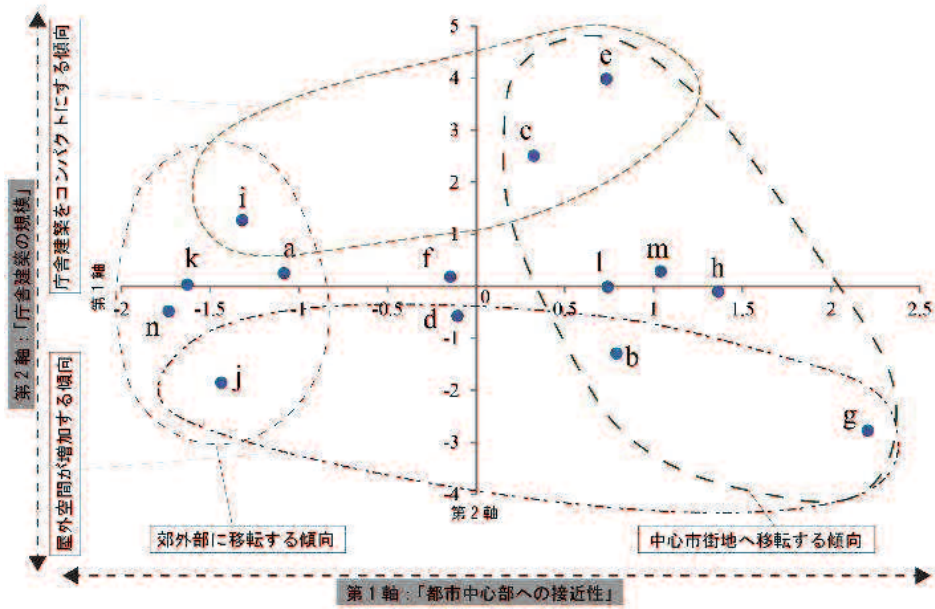


図 2-24 カテゴリースコア散布図

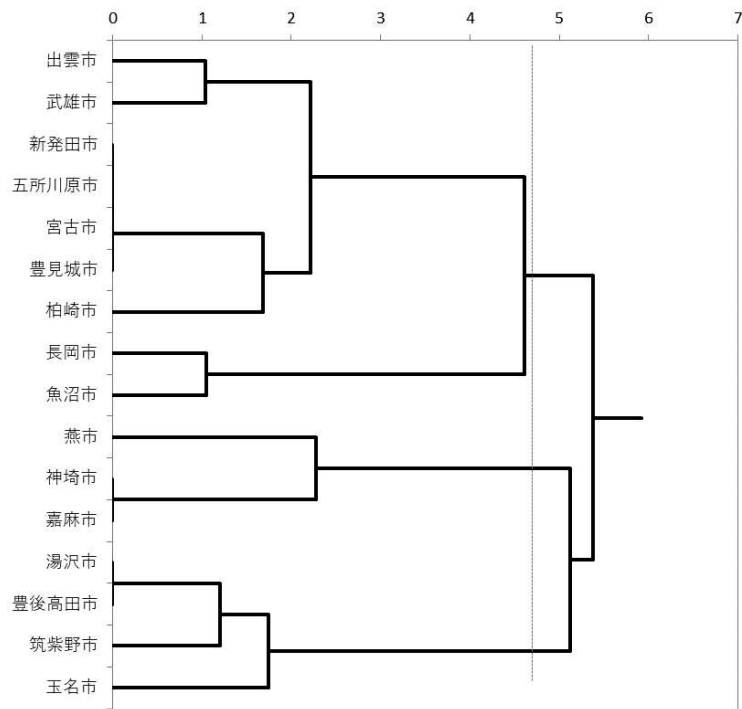


図 2-25 デンドログラム

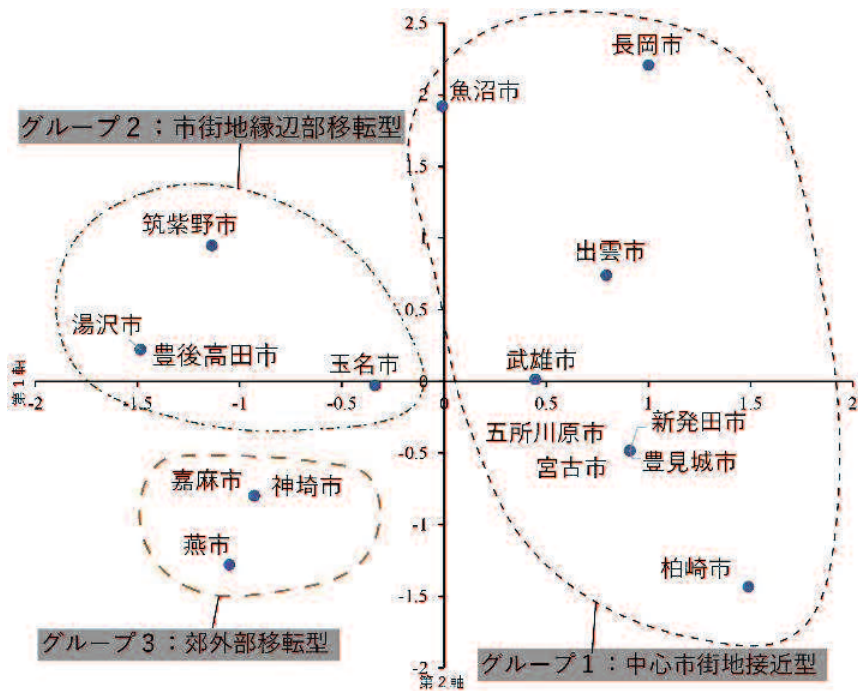


図 2-26 サンプルスコア散布図

表 2-8 庁舎整備計画の位置づけ

		計画の目的															
		まちづくりの拠点	まちの顔	核・拠点の形成	まちづくりとの連携	新たなまちづくり	市街地活性化・再生	にぎわいの創出	都市機能の集約	公共・行政機能の集約	商業機能の強化	文化機能の強化	居住・生活機能の強化	医療・福祉機能の強化	市民交流の場	アクセシビリティの向上	回遊性の向上
グループ1	出雲市役所				●												
	長岡市役所		●	●	●		●	●					●		●	●	●
	新発田市役所			●				●									
	武雄市役所																
	五所川原市役所																
	宮古市役所			●				●	●	●							
	豊見城市役所		●	●				●	●								
	魚沼市役所	●						●									●
柏崎市役所	●																
グループ2	湯沢市役所																
	豊後高田市役所	●							●	●							
	玉名市役所		●						●	●		●					
筑紫野市役所																	
グループ3	燕市役所			●		●											●
	嘉麻市役所	●															
	神埼市役所	●															

3. 5 おわりに

本研究で得られた知見を以下に整理する。

- (1) 新庁舎の竣工年と合併年において両者には14年の間隔が空いていることから、合併特例債の利用を目的として15年以内での竣工を目指している事例が多いことが明らかになった。人口規模と延床面積の関係では相関が強いが、相関が弱い庁舎においては窓口機能や市民交流機能といった付加機能の面積が影響している。これらの付加機能として市民協働空間や情報空間といった空間を設置している庁舎が多いことから、近年では市民協働の場や市民への情報発信を意識した計画が多い傾向にある。
- (2) 移転庁舎では、敷地面積・延床面積ともに増加するケースが多い。これは、建替理由として挙げられた施設の狭隘の解消や、移転理由である庁舎機能の集約が影響している。また、跡地活用は駐車場が多く、跡地が有効活用されているとは言えない。用途地域では、商業系用途地域へ移転する事例が多く、さらに駅と庁舎の距離では50%以上の事例が駅に近づいている。また、周辺の公共施設数も50%以上の事例で増加していることから、駅との近接性が高い市街地中心部に移転する傾向にある。
- (3) 移転庁舎の立地・整備傾向は、「都市中心部への接近性」の因子と「建築空間の規模」の因子で説明される。また、移転庁舎は3つのタイプに類型化される。①中心市街地の賑わいや拠点づくりを目的に行われ、市街地再生として駅周辺等の高度利用や一体開発の手段として位置づけられるケース、②立地・移転地は中心、郊外に依存されず、市街地に分散している庁舎機能の集約が主目的に行われるケース、③広場や駐車場敷地の確保のため敷地規模を拡大させ郊外部に新たな拠点を形成し、車によるアプローチを前提とするケースである。

以上のように、人口減少下の地方都市における本庁舎の建替は、空間的、財政的、機能的に今後の市街地再生のための整備方針、計画に大きな影響を与える。持続可能なまちづくりに向け、庁舎の立地を中長期に位置づけた計画体系を構築する必要がある。

注釈

注 1) 機能別面積とは、「窓口機能」、「市民交流機能」、「執務機能」、「議会機能」と区分し以下に示す室のことである。

窓口機能…窓口カウンター、待合スペース、相談室

市民交流機能…展示空間、情報開示空間、多目的スペース、食堂、カフェ、売店、展望デッキ、市民交流スペース

執務機能…執務室、会議室、市長室

議会機能…議場、委員会室、議員控室、傍聴スペース、議会関係諸室

注 2) ここでの公共施設とは、学校・消防署・警察署・幼稚園・保育所・病院・郵便局・老人福祉施設・児童遊園・裁判所・図書館・美術館・歴史資料館を示す。

注 3) 参考文献 5)～25)を参照。

参考文献

- 1) 山本英史、大垣直明：庁舎機能を市民に開放するための検討プロセスに関する研究，日本建築学会計画系論文集，第 561 号，pp129-135，2002. 11
- 2) 高森賢司，小林隆史，大澤義明：庁舎建設候補地の比較分析－全体合理性と個別合理性の齟齬に着目して－，日本都市計画学会都市計画論文集，vol. 48，No. 3，pp915-920，2013. 10
- 3) 尾崎尚也，大澤義明：人口分布から見た市町村合併における本庁舎位置決定に関する研究，日本都市計画学会都市計画論文集，N040-3，pp121-126，2005. 10
- 4) 船曳悦子，松本直司，仁木智也，櫻木耕史：市庁舎における市民空間の位置関係とその滞留性について，日本建築学会計画系論文集，第 75 巻，第 647 号，pp51-56，2010. 1
- 5) 長岡市総務部行政管理課：新しい市役所プラン，2008. 3
- 6) 新発田市総務部総務課：新発田市新庁舎建設基本構想，2010. 11
- 7) 新発田市新庁舎建設部：新発田市新庁舎建設基本計画，2011. 12
- 8) 武雄市：武雄市庁舎建設基本計画，2015. 5
- 9) 五所川原市：五所川原市新庁舎建設基本計画，2012. 6
- 10) 宮古市総務企画部企画課：宮古市中心市街地拠点施設整備事業基本構想，2014. 11
- 11) 宮古市総務企画部企画課：宮古市中心市街地拠点施設整備事業基本計画，2015. 3
- 12) 豊見城市：豊見城市庁舎建設基本構想，2014. 12
- 13) 豊見城市：豊見城市庁舎建設基本計画，2015. 3
- 14) 魚沼市：魚沼市庁舎再編基本構想，2015. 6
- 15) 魚沼市：魚沼市庁舎再編基本計画，2015. 12(2017. 3 改訂)
- 16) 柏崎市総合企画部：柏崎市新庁舎建設基本計画，2016. 2

- 17) 湯沢市総務企画部企画課：湯沢市新庁舎建設基本構想, 2010. 5
- 18) 豊後高田市：豊後高田市新庁舎建設基本構想(案), 2012. 11
- 19) 玉名市企画財政部：玉名市役所新庁舎建設基本構想, 2007. 3
- 20) 筑紫野市：筑紫野市庁舎建設基本計画, 2016. 5
- 21) 燕市：新庁舎建設基本構想, 2007. 9
- 22) 燕市：燕市新庁舎建設基本計画, 2009. 2
- 23) 嘉麻市：嘉麻市新庁舎建設基本計画, 2016. 3
- 24) 神埼市：神埼市新庁舎建設基本構想, 2016. 4
- 25) 神埼市：神埼市新庁舎建設基本計画, 2016. 11

第4章

駅周辺地域における整備手法の特徴と効果

第4章 駅周辺地域における整備手法の特徴と効果

4.1 はじめに

4.1.1 研究の背景と目的

我が国では、少子高齢社会における人口減少による中心市街地の衰退が問題となっている。さらに、人口密度の低下により医療・社会福祉、教育文化・子育て支援といった機能の維持が困難となるおそれがある。このような状況において、平成26年8月には改正都市再生特別措置法が施行され、都市機能誘導区域や居住誘導区域といったエリアを区分し、計画的な集約を行う立地適正化計画に基づいた都市整備を実施していく方針が示された。このような背景により近年では、医療福祉や商業、公共交通、生活支援機能を集約して集約型都市構造を目指すことによる都市再生が行われている。その中で、駅は中心性、拠点性、結節性、シンボル性を兼ね備えた重要な施設と位置付けられ、駅を中心としたまちづくりが進められている。また、医療施設についても施設の老朽化に伴う建替えが行われており、その際に既成市街地に立地することで利便性の向上と居住人口の増加に寄与することが期待されている。そこで、駅と医療施設の整備を一体的に行うことが、中心市街地の居住人口や歩行者交通量の増加、賑わいの創出といった市街地再生にとって重要であり、近年求められているコンパクトで持続可能なまちづくり政策において重要であると考えられる。

以上から本研究では、駅周辺地区を対象として、その整備の類型別特徴を明らかにした上で、駅と医療施設とが一体的に計画されている事例^{注1)}に着目し、それらの整備について整理することで、駅と医療施設との関係性を明らかにし、医療施設を利用した駅周辺地区の再生手法について知見を得ることを目的とする。

4.1.2 既往の研究

駅周辺整備に関する研究は、文ら¹⁾の新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の市街地整備特性に関する研究や、慎ら²⁾³⁾の駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究、宮本ら⁴⁾の駅前再開発による施設の複合形態と相互利用に関する研究はあるが、駅と医療施設との連携した整備手法について行った研究はない。

4. 1. 3 研究の方法

まず、研究対象を抽出する。都市再生整備計画により、近年の鉄道駅周辺地区の整備傾向を明らかにするため、平成 19 年以降に鉄道駅周辺地区整備が計画され、三大都市と政令指定都市を除いた鉄道駅周辺地区 29 地区を対象とした（図 4-1）。29 地区は、駅施設を含む都市再生整備計画において定められた地区の範囲とし、その範囲内で行われた整備事業を扱うこととする。そして、国や自治体が公開している都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画、民間企業が公開している文献データ⁵⁾をもとに、①地区特性、②地区課題、③地区目標、④整備手法の 4 つの観点から特性事項を設定し、29 地区の近年の鉄道駅周辺地区の整備実態を明らかにした。最後に、地区が有する特徴に応じて分析するために、29 地区を対象に主成分分析の結果をもとに類型化を行い、類型別代表事例を用いて鉄道駅周辺地区における課題と目標、整備手法を整理し、鉄道駅周辺地区の整備の特徴を明らかにした。

さらに、駅と医療施設とが一体的に計画された事例を対象として、文献資料^{注 2)}より、平成 12 年以降に駅と医療施設^{注 3)}とが一体的に計画された 35 の鉄道駅周辺地区を抽出した。なお、鉄道駅周辺地区とは駅施設を含む都市再生整備計画において定められた地区の範囲とする。そして、国や自治体が公開している資料を参考に、整備計画の内容、対象地区の都市人口、駅の乗降客数、バス路線数、整備完了時期、医療施設の種類、診療科目数、医療施設へのアクセス方法について整理した。さらに、駅周辺の再生計画の経緯や駅周辺市街地の再生に及ぼす効果について、各対象地区の自治体にアンケート調査を実施し、アンケートをもとに考察した。最後に、駅と一体的に計画された医療施設の種類ごとの整備概要についてアンケート結果と整備後の効果をもとに整理し、どのような整備手法が行われているか考察した

<対象地区(29地区)>

- | | |
|------------|-----------|
| ①旭川駅周辺地区 | ⑩沼津駅周辺地区 |
| ②岩見沢駅周辺地区 | ⑪太田川駅周辺地区 |
| ③青森駅周辺地区 | ⑫敦賀駅周辺地区 |
| ④盛岡駅周辺地区 | ⑬草津駅周辺地区 |
| ⑤秋田駅周辺地区 | ⑭奈良駅周辺地区 |
| ⑥大曲駅周辺地区 | ⑮福知山駅周辺地区 |
| ⑦会津若松駅周辺地区 | ⑯姫路駅周辺地区 |
| ⑧白河駅周辺地区 | ⑰倉吉駅周辺地区 |
| ⑨長岡駅周辺地区 | ⑱倉敷駅周辺地区 |
| ⑩石岡駅周辺地区 | ⑲徳山駅周辺地区 |
| ⑪柏駅周辺地区 | ⑳下関駅周辺地区 |
| ⑫長野駅周辺地区 | ㉑大分駅周辺地区 |
| ⑬塩尻駅周辺地区 | ㉒別府駅周辺地区 |
| ⑭中津川駅周辺地区 | ㉓日向市駅周辺地区 |
| ⑮岐阜駅周辺地区 | |



図 4-1 対象地区

4. 2 鉄道駅周辺地区の実態

本章では、国が公開している資料やデータを参考に、鉄道駅周辺地区の特徴及び整備傾向を明らかにすることを目的に、①地区特性、②地区課題、③地区目標、④整備手法の4つの観点から、21の特性事項を設定した(表4-1)。

4. 2. 1 近年の鉄道駅周辺地区の特性

「都市人口」においては、10万人未満の都市が10地区(34%)で最も多く、次いで30～40万人未満が6地区(21%)であった(表4-2)。「乗降客数」では1万人未満が11地区(38%)で最も多く、次いで1～2.5万人が8地区(28%)であった。「整備完了時期」では、平成20年度～平成22年度が13地区(45%)で最も多く、「都市人口」と「整備完了時期」を比較すると、都市人口の分散が見られるが、近年では小規模都市での整備に移行する傾向にある(図4-2)。

4. 2. 2 鉄道駅周辺地区の整備傾向

地区の課題について23項目を設定した。各項目を集計すると、「道路環境の悪化」が14地区(48%)で最も多く、次いで「拠点となる憩い・交流空間の不足」が12地区(41%)、「求心性の低下」、「景観の悪化」、「交通結節機能の低下」が11地区(38%)であった(表4-3)。

地区の目標については10項目を設定した。「安心・快適な生活空間の創出」が24地区(83%)で最も多く、次いで「賑わい拠点の創出」が19地区(66%)であった(表4-4)。

整備手法については15項目を設定した。「道路整備」が29地区(100%)すべてで行われており、次いで「駅前広場整備」が21地区(72%)、「拠点施設整備」が20地区(69%)であった(表4-5)。

以上から、鉄道駅周辺地区では交通機能に加え都市の豊かさを課題とし、日常生活における都市空間の質の向上を目標としている地区が多い傾向にある。また、駅前広場や拠点施設整備を行うことで、鉄道駅及び鉄道駅周辺地区をまちの中心として整備している。

表 4-1 鉄道駅周辺地区の特性事項

①地区特性	都市人口(万人)	③整備目標	都市の魅力・賑わい
	乗降客数(万人)		鉄道駅と市街地の連続性
	駅周辺地区面積(百ha)		居住環境
	駅前広場面積(万㎡)		都市のアメニティ
	整備完了時期(年度)		ソフト面でのまちづくり
②地区課題	都市の魅力・賑わい	④整備手法	駅再編
	鉄道駅と市街地の連続性		公共空間創出
	居住環境		市街地再編
	都市のアメニティ		市街地再編
	市街地の更新		回遊性創出
	ソフト面でのまちづくり		都市空間向上

表 4-2 鉄道駅周辺地区の地区特性

特性事項			合計	
			該当数	構成比
①地区特性	都市人口(万人)	10未満	10	34%
		10以上20未満	5	17%
		20以上30未満	4	14%
		30以上40未満	6	21%
		40以上	4	14%
	乗降客数(万人)	1未満	11	38%
		1以上2.5未満	8	28%
		2.5以上5未満	5	17%
		5以上	5	17%
	駅周辺地区面積(百ha)	1未満	13	45%
		1以上2未満	4	14%
		2以上3未満	5	17%
		3以上	7	24%
	駅前広場面積(万㎡)	1未満	10	36%
		1以上1.5未満	9	32%
		1.5以上2.5未満	5	18%
		2.5以上	4	14%
	整備完了時期(年度)	20-22	13	45%
		23-25	11	38%
		26-28	5	17%

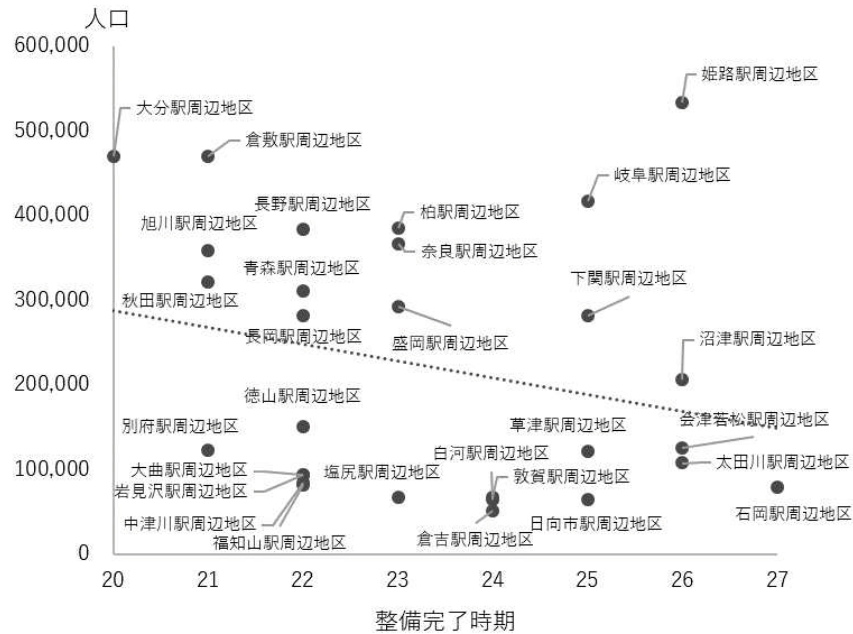


図 4-2 整備完了時期と人口

表 4-3 鉄道駅周辺地区の地区課題

特性事項		合計		
		該当数	構成比	
②地区課題	都市の魅力・賑わい	商業活力の低下	10	34%
		拠点となる憩い・交流空間の不足	12	41%
		交流人口の減少	5	17%
		求心性の低下	11	38%
		景観の悪化・形成	11	38%
		地域性の欠如	4	14%
		来訪者に対する案内と情報提供不足	4	14%
	鉄道駅と市街地の連続性	公共交通機関の縮小	1	3%
		鉄道による地区の分断	5	17%
		交通結節機能の低下	11	38%
		回遊性の欠如	9	31%
	居住環境	居住人口の減少	6	21%
		居住環境の未整備	4	14%
		都市基盤の未整備	8	28%
		防災対策の不足	2	7%
	都市のアメニティ	道路環境の悪化	14	48%
		公共空間のバリアフリー化の遅れ	6	21%
		歩行者空間の欠如	3	10%
	市街地の更新	既存建物の老朽化	5	17%
跡地利用		2	7%	
低未利用地の増加		6	21%	
ソフト面でのまちづくり	コミュニティの低下	1	3%	
	協働によるまちづくりの不足	5	17%	

表 4-4 鉄道駅周辺地区の整備目標

特性事項			合計	
			該当数	構成比
③整備目標	都市の魅力・賑わい	賑わい拠点の創出	19	66%
		交流人口の増加	11	38%
		商業の活性化	2	7%
		機能強化による都市拠点の創出	5	17%
		歴史・文化の継承	4	14%
	鉄道駅と市街地の連続性	公共交通の利便性向上	6	21%
	居住環境	まちなか居住の推進	8	28%
		地域防災力の強化	2	7%
	都市のアメニティ	安心・快適な生活空間の創出	24	83%
	ソフト面でのまちづくり	まちづくり活動の推進	5	17%

表 4-5 鉄道駅周辺地区の整備手法

特性事項			合計	
			該当数	構成比
④整備手法	駅再編	駅舎整備	10	34%
		駅前広場整備	21	72%
	公共空間創出	公園整備	14	48%
		拠点施設整備	20	69%
	市街地再編	居住施設整備	2	7%
		既存建物活用	6	21%
		自由通路整備	13	45%
	回遊性創出	デッキ・歩行者空間整備	11	38%
		情報設備・サイン整備	10	34%
		コミュニティサイクル・バス運行	3	10%
		道路整備	29	100%
	都市空間向上	景観整備	8	28%
		バリアフリー化施設整備	5	17%
		イベントの開催	4	14%
		まちづくり活動推進	5	17%

4. 3 鉄道駅周辺地区の類型化

対象地区の特性を評価するために、主成分分析を行った。そして、主成分分析で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。評価項目は、国や自治体が公開しているデータから、鉄道駅が立地する都市を評価するため人口集約、都市密度、地区特徴、公共交通、経年変化に関する 32 項目を設定した(表 4-6)。

4. 3. 1 主成分分析

主成分分析から、累積寄与率が 70%に到達する第 3 主成分までを採用し分析を行った。第 1 軸の正方向では、H22 人口集中地区人口、世帯数、H28 生産年齢人口といった項目が大きな値を示し、負方向では第 1 次産業就業者の割合、第 2 次産業就業者の割合、H28 高齢者人口比率といった項目が大きな値を示した。このことから、第 1 軸は「都市の市街化度」を示す軸であると言える。

また、第 2 軸においては、正方向では 10 年間小売従業者数変化率、10 年間小売年間商品販売額変化率といった項目が大きな値を示し、負方向では H28 高齢者人口比率が大きな値を示した。このことから、第 2 軸は都市機能の成長や衰退といった「都市機能の変化」を示す軸であると言える。

さらに、第 3 軸においては、正方向では 10 年間小売事業所数変化率、10 年間小売売場面積変化率といった項目が大きな値を示し、負方向では H28 生産年齢人口比率が大きな値を示した。このことから、第 3 軸は商業機能規模や活力の程度といった「都市の商業活力」を示す軸であると言える。

4. 3. 2 鉄道駅周辺地区の類型別特徴

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を行い、鉄道駅周辺地区の類型別の特徴を分析した。その結果、5 つのグループに分類することができた(図 4-3, 4)。

(1)A：高密・成熟型

このグループは旭川、盛岡、長野、岐阜、奈良、倉敷、大分の 7 地区が該当した。地区の人口規模は 30 万人以上の中核都市が 50%以上を占める(表 4-7)。「都市の市街化度」、「都市の商業活力」とともに高い傾向を示す一方で、「都市機能の変化」では衰退傾向を示した。以上より、A グループは人口や都市機能がすでに集約しており、これ以上の発展は考えにくい。

(2)B：高密・衰退型

このグループは青森、秋田、長岡、沼津、草津、下関の 6 地区が該当した。人口規模は 20 万人以上が 50%以上を占め、「都市の市街化度」、「都市の商業活力」はやや高いが、「都市機能の変化」は低い傾向を示したことから、B グループは人口や都市機能に見合った形で発展してきたが、現在は社会の変化に対応できなくなっている。

(3)C：高密・成長型

このグループは柏、姫路の2地区が該当した。人口規模が40万人以上であり、「都市の市街化度」が最も高く、「都市機能の変化」も高い一方で、「都市の商業活力」が低い傾向を示した。以上より、Cグループは最も都市的な性格を持ったグループであり、現在は都市の転換期を迎えていると言える。

(4)D-1：低密・成長型

このグループは岩見沢、大曲、白河、石岡、塩尻、中津川、敦賀、福知山、倉吉、日向の10地区が該当した。人口規模は10万人未満の小都市であり、「都市の市街化度」が最も低い。また、都市化率が最も低く、第1次産業就業者の割合が最も高いことから、最も低密・拡散した都市である。一方、「都市機能の変化」がやや高い傾向を示しており、人口・都市機能が低密な都市であるが、整備によるプラスの効果が最も表れやすいため、規模が小さいながらも成長傾向にあると言える。

(5)D-2：低密・衰退型

このグループは会津若松、太田川、徳山、別府の4地区が該当した。人口規模は10万人程度の都市である。「都市機能の変化」、「都市の商業活力」とともに低い傾向を示し、最も現在の社会変化の影響を受けており、今後さらに都市の衰退が考えられる。

表 4-6 主成分分析の評価指標と因子負荷量^{注4)}

評価指標		第1主成分	第2主成分	第3主成分
A.人口集約	A1 人口	0.979	0.013	0.088
	A2 H22人口集中地区人口	0.986	-0.066	0.001
	A3 H22夜間人口	0.978	-0.008	0.098
	A4 H22昼間人口	0.975	-0.023	0.099
	A5 H28生産年齢人口	0.98	0.026	0.073
	A6 H28高齢者人口	0.959	-0.086	0.149
	A7 H26小売従業者数	0.973	0.009	0.144
	A8 H26乗降客数	0.598	0.421	-0.077
B.都市密度	B1 人口集中地区面積	0.908	-0.139	0.003
	B2 人口集中地区人口密度	0.501	0.223	-0.08
	B3 都市化率	0.61	-0.304	-0.417
	B4 世帯数	0.986	-0.014	0.081
	B5 H26小売事業所数	0.921	-0.074	0.189
	B6 H26小売年間商品販売額	0.976	0.001	0.137
	B7 H26小売売場面積	0.963	0.006	0.17
C.公共交通	C1 鉄道路線数	0.536	-0.123	0.002
	C2 バス路線数	0.589	0.027	0.28
D.地区特徴	D1 H28公示地価	0.705	0.355	-0.085
	D2 H28生産年齢人口比率	0.416	0.4	-0.501
	D3 H28高齢者人口比率	-0.352	-0.598	0.518
	D4 第1次産業就業者の割合	-0.665	-0.138	0.294
	D5 第2次産業就業者の割合	-0.406	0.564	-0.148
	D6 第3次産業就業者の割合	0.617	-0.442	0.015
E.経年変化	E1 H17-22人口集中地区人口変化率	0.21	0.602	-0.412
	E2 5年間夜間人口変化率	-0.047	0.527	-0.389
	E3 5年間昼間人口変化率	-0.027	0.592	-0.431
	E4 10年間小売事業所数変化率	-0.177	0.707	0.579
	E5 10年間小売従業者数変化率	0.008	0.793	0.487
	E6 10年間小売年間商品販売額変化率	-0.045	0.751	0.378
	E7 10年間小売売場面積変化率	-0.205	0.593	0.571
	E8 6年間乗降客数変化率	-0.116	0.204	0.357
	E9 10年間公示地価変化率	0.352	0.563	-0.302
固有値		14.848	4.944	2.831
寄与率		0.464	0.155	0.088
累積寄与率		0.464	0.619	0.707

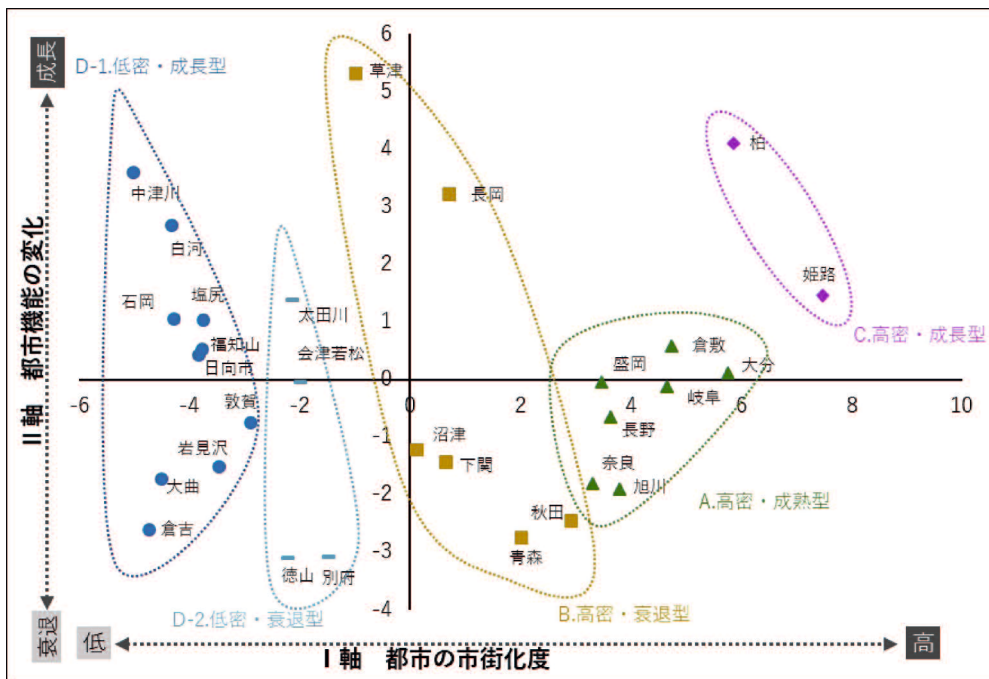


図 4-3 分散図：都市の市街化度と都市機能の変化

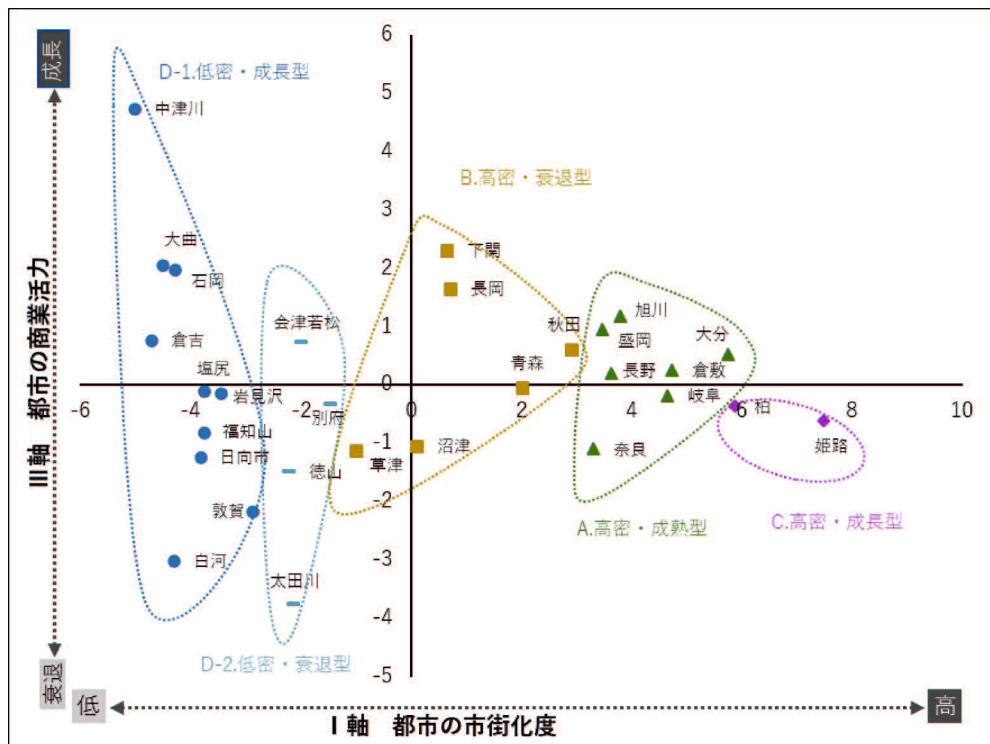


図 4-4 分散図：都市の市街化度と都市の商業活力

表 4-7 鉄道駅周辺地区の類型地区特性

評価項目		A：高密・成熟型		B：高密・衰退型		C：高密・成長型		D-1：低密・成長型		D-2：低密・衰退型		
		該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	
地区特性	都市人口(万人)	10未満	0	0%	0	0%	0	0%	10	100%	0	0%
		10以上20未満	0	0%	2	33%	0	0%	0	0%	4	100%
		20以上30未満	1	14%	3	50%	0	0%	0	0%	0	0%
		30以上40未満	3	43%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
		40以上	3	43%	0	0%	2	100%	0	0%	0	0%
	乗降客数(万人)	1未満	0	0%	0	0%	0	0%	10	100%	1	25%
		1以上2.5未満	1	14%	4	67%	0	0%	0	0%	3	75%
		2.5以上5未満	4	57%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
		5以上	2	29%	1	17%	2	100%	0	0%	0	0%
	駅周辺地区面積(百ha)	1未満	3	43%	4	67%	1	50%	4	40%	1	25%
		1以上2.5未満	0	0%	0	0%	0	0%	3	30%	1	25%
		2以上3未満	0	0%	2	33%	1	50%	1	10%	1	25%
		3以上	4	57%	0	0%	0	0%	2	20%	1	25%
	駅前広場面積(万㎡)	1未満	1	14%	2	33%	1	50%	5	50%	1	25%
		1以上1.5未満	1	14%	2	33%	0	0%	3	30%	3	75%
		1.5以上2.5未満	3	43%	1	17%	0	0%	1	10%	0	0%
		2.5以上	2	29%	1	17%	1	50%	0	0%	0	0%
	整備完了時期(年度)	20-22	4	57%	3	50%	0	0%	4	40%	2	50%
		23-25	3	43%	2	33%	1	50%	5	50%	0	0%
		26-28	0	0%	1	17%	1	50%	1	10%	2	50%

4. 4 類型別鉄道駅周辺地区の整備特徴

本章では、前章で類型化した鉄道駅周辺地区の整備の特徴について「地区課題」、「整備目標」、「整備手法」の観点から整理した(表 4-8)。さらに、類型別代表事例の整備概要について整理した(図 4-5)。

(1)A：高密・成熟型

地区課題として「回遊性の欠如」が4地区(57%)で最も多く、整備目標では「安心・快適な生活空間の創出」が5地区(71%)で最も多い。整備手法は、「道路整備」がすべての地区で行われており、次いで「公園整備」、「拠点施設整備」が6地区(86%)であった。以下に代表事例として大分駅周辺地区の整備について整理する。

【代表事例：大分駅周辺地区】

大分駅周辺地区は大分市の中心部であるが、近年郊外店舗の進出により市街地の魅力が低下していたため、賑わい空間の創出を目的とした整備が行われた。駅北口周辺には駅前広場が整備され、駅南口周辺ではシンボルロードや複合施設の整備が行われた。また、鉄道により南北が分断されていたが、鉄道全面高架化により南北の連続性を高め市街地の回遊性の向上が図られた。

(2)B：高密・衰退型

地区課題としては「道路環境の悪化」が4地区(67%)で最も多く、整備目標は「賑わい拠点の創出」、「安心・快適な生活空間の創出」が5地区(83%)で最も多かった。整備手法は「道路整備」に次いで、「駅前広場整備」、「拠点施設整備」が4地区(67%)であった。以下に代表事例として下関駅周辺地区の整備について整理する。

【代表事例：下関駅周辺地区】

下関駅周辺地区は下関市の中心部に位置しているが、近年では高齢化や商店街の衰退が問題となっていたため、交通結節機能・回遊性の向上、賑わい・交流の創出を目的とした整備が行われた。駅東側では、新しい駅ビルが整備され、ペDESTリアンデッキにより駅と駅ビルとをシームレスにつないでいる。また、ペDESTリアンデッキ下に交通広場が整備され交通利便性の向上が図られた。

(3)C：高密・成長型

地区課題は「拠点となる憩い・交流空間の不足」、「道路環境の悪化」、「公共空間のバリアフリー化の遅れ」が共通する課題であった。整備目標は、「賑わい拠点の創出」、「交流人口の増加」、「機能強化による都市拠点の創出」、「公共交通の利便性向上」、「安心・快適な生活空間の創出」、「まちづくり活動の推進」を該当地区どちらかが有していた。整備手法は「駅前広場整備」、「拠点施設整備」、「デッキ・歩行者空間整備」、「道路整備」が共通した。以下に代表事例として姫路駅周辺地区の整備について整理する。

【代表事例：姫路駅周辺地区】

姫路駅周辺地区は、近年では商業活力の低下や居住人口の減少といった問題を抱え、街なかの利便性や居住環境の向上といったまちの魅力を高め、暮らしたくなるまちを目指した整備を行った。サンクンガーデンや駅北の芝生広場、眺望デッキといった様々な空間の整備

により、従来の交通のための場所から多くの人々が回遊し楽しむことができる駅前広場へと大きく変化した。

(4)D-1：低密・成長型

地区課題は「求心性の低下」、「交通結節機能の低下」が6地区(60%)で最も多く、整備目標では「安心・快適な生活空間の創出」がすべての地区に該当した。整備手法は「道路整備」に次いで「駅前広場整備」が7地区(70%)であった。以下に代表事例として日向市駅周辺地区の整備について整理する。

【代表事例：日向市駅周辺地区】

日向市駅周辺地区では近年、郊外店の進出により中心市街地の空洞化が問題となっている。そこで、市民が集える中心市街地の創出を目指して整備を行った。平成14年から鉄道高架化と駅舎整備が行われ、平成17年からは駅前広場と交流広場の整備を行った。広場の整備によりイベントの開催が行われ、市民だけではなく県内外からの来訪者が増え、地区内の定住人口も増加傾向にある⁹⁾。

(5)D-2：低密・衰退型

地区課題は「拠点となる憩い・交流空間の不足」がすべての地区に該当し、整備目標は「安心・快適な生活空間の創出」が3地区(75%)で最も多い。整備手法では「道路整備」に次いで「駅前広場整備」が3地区(75%)であった。以下に代表事例である別府駅周辺地区の整備について整理する。

【代表事例：別府駅周辺地区】

別府駅周辺地区は、別府市の中心であり温泉地として繁栄してきたが、近年では観光客の減少や商店街の衰退が問題となっている。そこで、観光の立て直しと鉄道高架化による市街地の再構築による賑わいの創出を目的として整備を行った。駅周辺の大規模リニューアル工事の完了後、西口駅前広場の整備が行われ、その後公園の整備も行い、駅だけではなく市街地の整備も進められた。

以上から、すべての事例において共通して駅前広場の整備が行われており、従来の交通機能としての役割だけではなく、人が回遊して賑わいのある空間へと意識した整備が行われていることが明らかになった。中でも、最も多くの地区が該当するD-1：低密・成長型の事例である日向市駅では、人々の集える空間整備によりイベントを開催し、県内外からの来訪者や定住人口が増加傾向にある。また、高密度地区では駅ビルや複合施設整備といった駅周辺での拠点施設整備が行われ、拠点性を高める傾向にある。

表 4-8 鉄道駅周辺地区の類型別整備特性

評価項目		A：高密・成熟型		B：高密・衰退型		C：高密・成長型		D-1：低密・成長型		D-2：低密・衰退型		
		該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	該当数	構成比	
地区課題	都市の魅力・賑わい	商業活力の低下	3	43%	2	33%	0	0%	4	40%	1	25%
		拠点となる憩い・交流空間の不足	1	14%	1	17%	2	100%	4	40%	4	100%
		交流人口の減少	1	14%	2	33%	0	0%	1	10%	1	25%
		求心性の低下	1	14%	2	33%	0	0%	6	60%	2	50%
		景観の悪化・形成	3	43%	1	17%	1	50%	5	50%	1	25%
		地域性の欠如	2	29%	2	33%	0	0%	0	0%	0	0%
	鉄道駅と市街地の連続性	来訪者に対する案内と情報提供不足	1	14%	0	0%	0	0%	2	20%	1	25%
		公共交通機関の縮小	0	0%	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%
		鉄道による地区の分断	1	14%	1	17%	0	0%	2	20%	1	25%
		交通結節機能の低下	1	14%	1	17%	1	50%	6	60%	2	50%
	居住環境	回遊性の欠如	4	57%	1	17%	1	50%	3	30%	0	0%
		居住人口の減少	2	29%	2	33%	0	0%	2	20%	0	0%
		居住環境の未整備	2	29%	0	0%	0	0%	2	20%	0	0%
		都市基盤の未整備	0	0%	1	17%	1	50%	4	40%	2	50%
	都市のアメニティ	防災対策の不足	0	0%	1	17%	0	0%	1	10%	0	0%
		道路環境の悪化	2	29%	4	67%	2	100%	5	50%	1	25%
		公共空間のバリアフリー化の遅れ	0	0%	1	17%	2	100%	2	20%	1	25%
	市街地の更新	歩行者空間の欠如	2	29%	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%
		既存建物の老朽化	2	29%	1	17%	1	50%	1	10%	0	0%
		跡地利用	1	14%	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%
ソフト面でのまちづくり	低未利用地の増加	3	43%	1	17%	0	0%	1	10%	1	25%	
	コミュニティの低下	1	14%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	
		協働によるまちづくりの不足	1	14%	1	17%	1	50%	1	10%	1	25%
整備目標	都市の魅力・賑わい	協働によるまちづくりの不足	1	14%	1	17%	1	50%	1	10%	1	25%
		賑わい拠点の創出	3	43%	5	83%	1	50%	8	80%	2	50%
		交流人口の増加	4	57%	2	33%	1	50%	4	40%	0	0%
		商業の活性化	1	14%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
		機能強化による都市拠点の創出	1	14%	0	0%	1	50%	3	30%	0	0%
	鉄道駅と市街地の連続性	歴史・文化の継承	3	43%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
		公共交通の利便性向上	1	14%	2	33%	1	50%	2	20%	0	0%
	居住環境	まちなか居住の推進	2	29%	1	17%	0	0%	4	40%	1	25%
		地域防災力の強化	1	14%	1	17%	0	0%	0	0%	0	0%
	都市のアメニティ	安心・快適な生活空間の創出	5	71%	5	83%	1	50%	10	100%	3	75%
ソフト面でのまちづくり	まちづくり活動の推進	3	43%	0	0%	1	50%	1	10%	0	0%	
整備手法	駅再編	まちづくり活動の推進	3	43%	0	0%	1	50%	1	10%	0	0%
		駅舎整備	3	43%	1	17%	0	0%	5	50%	1	25%
	公共空間創出	駅前広場整備	5	71%	4	67%	2	100%	7	70%	3	75%
		公園整備	6	86%	1	17%	0	0%	5	50%	2	50%
	市街地再編	拠点施設整備	6	86%	4	67%	2	100%	6	60%	2	50%
		居住施設整備	1	14%	0	0%	0	0%	1	10%	0	0%
		既存建物活用	2	29%	1	17%	0	0%	1	10%	2	50%
	回遊性創出	自由通路整備	5	71%	3	50%	1	50%	3	30%	1	25%
		デッキ・歩行者空間整備	4	57%	2	33%	2	100%	2	20%	1	25%
		情報設備・サイン整備	3	43%	2	33%	0	0%	4	40%	1	25%
		コミュニティサイクル・バス運行	1	14%	0	0%	1	50%	0	0%	1	25%
	都市空間向上	道路整備	7	100%	6	100%	2	100%	10	100%	4	100%
		景観整備	4	57%	2	33%	1	50%	1	10%	0	0%
バリアフリー化施設整備		1	14%	1	17%	0	0%	2	20%	1	25%	
イベントの開催		2	29%	0	0%	0	0%	1	10%	1	25%	
まちづくり活動推進		1	14%	2	33%	0	0%	2	20%	0	0%	

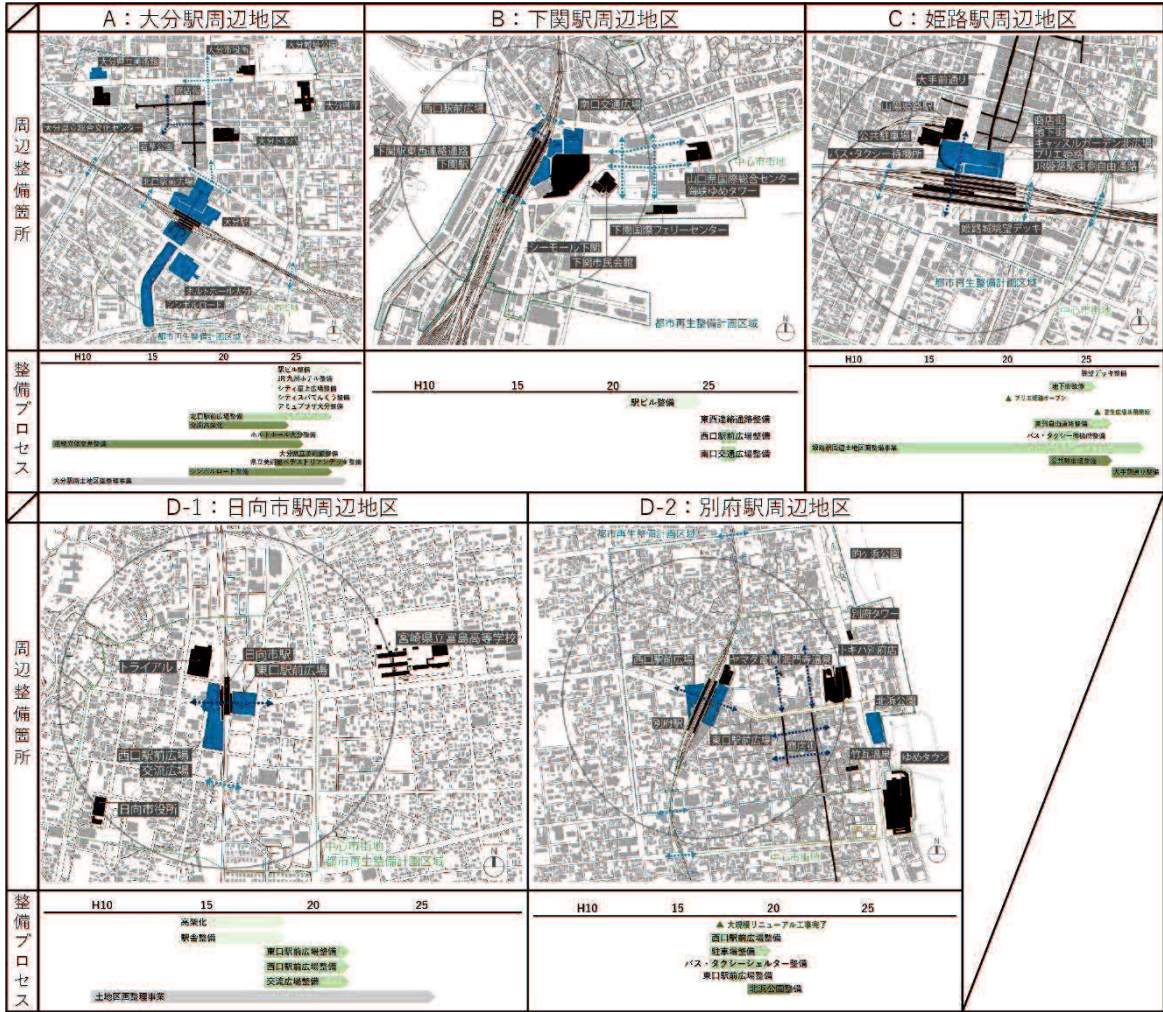


図 4-5 類型別代表事例の整備概要

4. 5 駅と医療施設の一体的整備手法の特徴

前章までの駅周辺地区整備における分析では、対象事例 29 地区中 14 地区という約半数の事例で、駅ビル整備や複合施設整備とともに診療所やクリニックといった医療施設を整備していた。医療施設は、立地適正化計画において誘導施設の一つとしてその立地が重要なものと考えられている。

そこで本章では、平成 12 年以降に駅と医療施設が一体的に計画された 35 の鉄道駅周辺地区を対象に、国や自治体が公開している都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画を参照して、鉄道駅周辺地区の整備を評価するための 55 の評価項目を設定した(表 4-9, 10)。その評価をもとに鉄道駅周辺地区の整備動向と特徴を明らかにした。

4. 5. 1 対象地区の特性

「都市人口」では、40 万人以上の地区が 16 地区(45.7%)と最も多く、次いで 10 万人未満の地区が 7 地区(20.0%)であった(表 4-11)。また、「乗降客数」は 5 万人以上の地区が 13 地区(37.1%)で最も多く、次いで 1 万人以上 2.5 万人未満の地区が 11 地区(31.4%)であった。平成 30 年での地区の公示地価では、10 万円以上 20 万円未満が 10 地区(28.6%)で最も多かった。駅を通る「バス路線数」では 1 日当たり 10 本以上 30 本未満が 19 地区(54.3%)と最も多く、「整備完了時期」では H16-H20 が 13 地区(37.1%)で最も多い。

4. 5. 2 対象地区の整備動向

地区課題を評価する項目として 21 項目を設定した。「都市基盤の未整備」が 15 地区(42.9%)と最も多く、次いで「商業活力の低下」、「既存建物の老朽化」が 13 地区(37.1%)であった(表 3-12)。

地区の目標については、評価する項目として 11 項目を設定した。「安心・快適な生活空間の創出」が 22 地区(62.9%)で最も多く、次いで「機能強化による都市拠点の創出」が 21 地区(60.0%)であった(表 4-13)。

整備手法については 15 項目を設定した。「拠点施設整備」が 28 地区(80.0%)で最も多く、次いで「デッキ・歩行者空間整備」が 27 地区(77.1%)であった(表 4-14)。

以上より、地区課題では居住環境や都市の賑わいを問題としている地区が多い傾向にある。そのため、駅を中心とした拠点整備を行い日常生活における利便性の向上を図り、駅周辺地区を安心して回遊できるように整備している地区が多い。

4. 5. 3 医療施設の概要

対象駅と連携している医療施設は、「クリニックモール」が21地区(60.0%)と最も多く、次いで「病院」が10地区(28.5%)であった(表4-15①)。診療科目数では「6-10科目」が15地区(42.9%)と最も多く、次いで「1-5科目」が14地区(40.0%)であった(表4-15②)。駅から医療施設へのアクセス方法では、デッキが21地区(60.0%)と最も多く、駅から医療施設へ安全にアクセスしやすいように整備されている(表4-15③、図4-6)。

表 4-9 対象事例

NO	駅名	医療施設	NO	駅名	医療施設
1	新子安駅	診療所	19	JR白山駅	病院
2	赤塚駅	病院	20	旭川駅	病院
3	北越谷駅	クリニックモール	21	狭山市駅	クリニックモール
4	小幡駅	クリニックモール	22	恵庭駅	クリニックモール
5	蛍池駅	クリニックモール	23	鴻巣駅	クリニックモール
6	王寺駅	クリニックモール	24	取手駅	クリニックモール
7	豊洲駅	クリニックモール	25	秋田駅	クリニックモール
8	岐阜駅	クリニックモール	26	小杉駅	クリニックモール
9	鹿島田駅	クリニックモール	27	沼津駅	診療所
10	JR琴似駅	クリニックモール	28	袋井駅	クリニックモール
11	上福岡駅	クリニックモール	29	浜田駅	病院
12	鶴ヶ峰駅	診療所	30	流山おおたかの森駅	クリニックモール
13	北野田駅	クリニックモール	31	練馬駅	病院
14	河内花園駅	クリニックモール	32	さいたま新都心駅	病院
15	奈良駅	クリニックモール	33	千里中央駅	病院
16	直方駅	病院	34	医療センター駅	病院
17	明石駅	クリニックモール	35	尼崎駅	病院
18	藤枝駅	診療所	合計35地区		

表 4-10 評価項目

観点	評価項目	観点	評価項目	
①地区特性	都市人口(万人)	④整備目標	コミュニティの低下	
	乗降客数(万人)		協働によるまちづくりの不足	
	H30公示地価 (円/m ²)		賑わい拠点の創出	
	バス路線数 (本)		交流人口の増加	
	整備時期		商業の活性化	
②医療施設の概要	医療施設の種類の	④整備目標	機能強化による都市拠点の創出	
	診療科目数		歴史・文化の継承	
	病床数		公共交通の利便性向上	
	クリニック数		健康増進	
③地区課題	商業活力の低下	④整備目標	まちなか居住の推進	
	拠点となる憩い・交流空間の不足		地域防災力の強化	
	交流人口の減少		安心・快適な生活空間の創出	
	求心性の低下		まちづくり活動の推進	
	景観の悪化・形成		⑤整備手法	駅舎整備
	地域性の欠如			駅前広場整備
	来訪者に対する案内と情報提供不足			公園整備
	鉄道による地区の分断			拠点施設整備
	交通結節機能の低下			居住施設整備
	回遊性の欠如			既存建物活用
	居住人口の減少	自由通路整備		
	居住環境の未整備	デッキ・歩行者空間整備		
	都市基盤の未整備	情報設備・サイン整備		
	防災対策の不足	コミュニティサイクル・バス運行		
	道路環境の悪化	道路整備		
	公共空間のバリアフリー化の遅れ	景観整備		
	歩行者空間の欠如	バリアフリー化施設整備		
	既存建物の老朽化	イベントの開催		
	跡地利用	まちづくり活動推進		
	低未利用地の増加			

表 4-11 対象地区の地区特性

項目		該当地区 (地区)	構成率(%)	
地区特性	都市人口(万人)	10未満	7	20.0
		10以上20未満	6	17.1
		20以上30未満	1	2.9
		30以上40未満	5	14.3
		40以上	16	45.7
	乗降客数(万人)	1未満	3	8.6
		1以上2.5未満	11	31.4
		2.5以上5未満	8	22.9
		5以上	13	37.1
	H30公示地価 (万円/m ²)	5未満	8	22.9
		5以上10未満	9	25.7
		10以上20未満	10	28.6
		20以上	8	22.9
	バス路線数(本)	10未満	7	20.0
		10以上30未満	19	54.3
		30以上50未満	2	5.7
		50以上	7	20.0
	整備時期	H11-H15	5	14.3
		H16-H20	13	37.1
		H21-H25	8	22.9
H26-H30		9	25.7	
合計		35	100.0	

表 4-12 対象地区の地区課題

項目		該当地区 (地区)	構成率(%)	
地区課題	都市の賑わい	商業活力の低下	13	37.1
		拠点となる憩い・交流空間の不足	8	22.9
		交流人口の減少	10	28.6
		求心性の低下	6	17.1
	都市の魅力	景観の悪化・形成	4	11.4
		地域性の欠如	2	5.7
	鉄道駅と市街地の連続性	鉄道による地区の分断	6	17.1
		交通結節機能の低下	12	34.3
		回遊性の欠如	11	31.4
	居住環境	居住人口の減少	2	5.7
		居住環境の未整備	12	34.3
		都市基盤の未整備	15	42.9
		防災対策の不足	12	34.3
	都市のアメニティ	道路環境の悪化	4	11.4
		公共空間のバリアフリー化の遅れ	5	14.3
		歩行者空間の欠如	7	20.0
	市街地の更新	既存建物の老朽化	13	37.1
		跡地利用	2	5.7
		低未利用地の増加	5	14.3
	ソフト面でのまちづくり	コミュニティの低下	3	8.6
協働によるまちづくりの不足		3	8.6	
合計		35	100.0	

表 4-13 対象地区の整備目標

項目			該当地区 (地区)	構成率(%)
整備目標	都市の魅力・賑わい	賑わい拠点の創出	17	48.6
		交流人口の増加	8	22.9
		商業の活性化	8	22.9
		機能強化による都市拠点の創出	21	60.0
		歴史・文化の継承	7	20.0
	鉄道駅と市街地の連続性	公共交通の利便性向上	15	42.9
	居住環境	健康増進	5	14.3
		まちなか居住の推進	18	51.4
		地域防災力の強化	14	40.0
	都市のアメニティ	安心・快適な生活空間の創出	22	62.9
	ソフト面でのまちづくり	まちづくり活動の推進	3	8.6
	合計			35

表 4-14 対象地区の整備手法

項目			該当地区 (地区)	構成率(%)
整備手法	駅再編	駅舎整備	4	11.4
		駅前広場整備	19	54.3
	公共空間創出	公園整備	10	28.6
		拠点施設整備	28	80.0
	市街地再編	居住施設整備	18	51.4
		既存建物活用	5	14.3
		自由通路整備	7	20.0
	回遊性創出	デッキ・歩行者空間整備	27	77.1
		情報設備・サイン整備	5	14.3
		コミュニティサイクル・バス運行	5	14.3
		道路整備	20	57.1
	都市空間向上	景観整備	13	37.1
		バリアフリー化施設整備	12	34.3
		イベントの開催	8	22.9
		まちづくり活動推進	6	17.1
		合計		35

表 4-15 医療施設の概要

項目		該当地区 (地区)	構成率(%)
① 駅に近接する 医療施設	クリニックモール	21	60.0
	病院	10	28.6
	診療所	4	11.4
② 診療科目数	1-5科目	14	40.0
	6-10科目	15	42.9
	11科目以上	6	17.1
③ 駅から医療施設 へのアクセス	デッキ	21	60.0
	ロータリー共有	8	22.9
	デッキなし・ロータリー非共有	5	14.3
	駅と医療施設が連結	1	2.9
合計		35	100.0

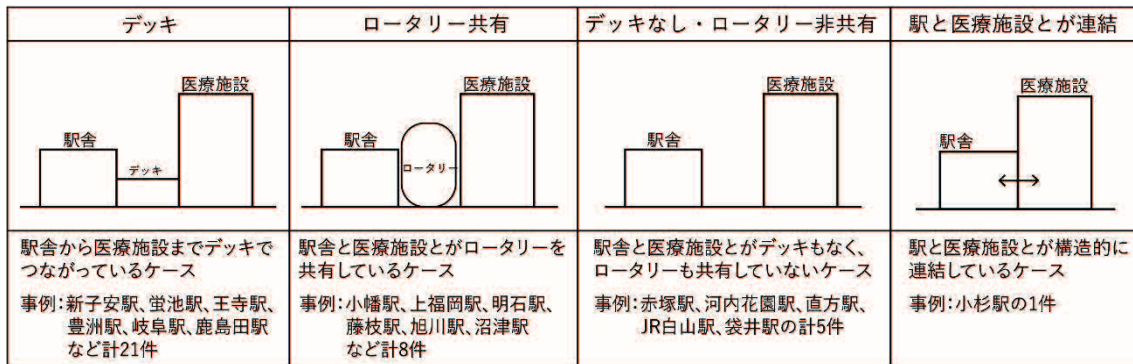


図 4-6 アクセス方法

4. 6 対象地区の整備経緯・効果

本章では、駅周辺地区における整備計画の経緯や駅周辺市街地の再生に及ぼす効果について考察するために、対象地区が所在する自治体の駅整備や中心市街地整備といった都市整備に関連する部局に対してアンケート調査を実施した(表 4-16)。ここでは大きく分けて①駅・医療施設の整備までの経緯、②駅と医療施設の関係及び整備内容、③整備完了後^{注5)}の3つについて整理する。対象地区 35 地区に実施し 29 地区から回答が得られた。

4. 6. 1 駅・医療施設の整備までの経緯

駅に近接する医療施設を誘致した団体は「民間企業」が 8 地区(27.6%)で最も多く、次いで「行政」、「再開発組合」が 6 地区(20.7%)であった(表 4-17①)。誘致した目的・理由としては、「駅周辺の利便性向上のため」が 6 地区(20.7%)と最も多く、次いで「魅力向上のため」が 5 地区、「居住環境をよくするため」が 3 地区であった(表 4-17②)。このことから、駅周辺の利便性・魅力・居住環境の向上を目的としている地区が多い。誘致が成功した理由としては、「医療施設の建物老朽化のため」が 4 地区(13.8%)で最も多く、次いで「医療環境向上のため」、「合意形成が成功したため」が 2 地区(6.9%)であった(表 4-17③)。

4. 6. 2 駅と医療施設の関係・整備内容

駅の改修・整備の時期が医療施設と同時期に行ったのが 12 地区(41.4%)で最も多く、次いで医療施設より前の時期であるものが 10 地区(34.5%)であった(表 4-18①)。駅の改修・整備の内容としては、「自由通路・デッキ整備」が 19 地区(65.5%)で最も多く、次いで「駅前交通広場整備」が 18 地区(62.1%)であった(表 4-18②)。改修・整備を行った理由としては「鉄道による地区の分断」が 11 地区(37.9%)で最も多く、次いで「歩行空間の欠如・バリアフリー整備」が 10 地区(34.5%)であった(表 4-18③)。「鉄道駅による地区の分断」を理由として挙げた 11 地区のうち 9 地区が駅舎を整備し、2 地区が自由通路・デッキを整備しており、分断された地区を駅舎自体の整備やデッキ整備によりつなぐような計画がされている。

4. 6. 3 整備完了後の評価

整備後の駅周辺に対する評価については、11 地区(37.9%)が「評価していない」と回答したが、評価した地区では「駅の通行量・乗降客数の増減」で評価した地区が 7 地区(24.1%)と最も多く、次いで「駅周辺の定住人口の増減」で評価した地区が 4 地区(13.8%)であった(表 4-19①)。駅の利用者にとっての医療施設の満足度では 14 地区(48.2%)が満足度は高いと認識しており、駅と医療施設を一体的に整備することで駅周辺の居住環境が向上したかについては、向上したと回答したのが 17 地区(58.6%)であった(表 4-19②③)。

「駅の通行量・乗降客数の増減」で評価した7地区について、評価結果について整理すると目標達成できた地区は4地区(13.8%)であった(表4-20)。市の公開している資料⁹⁾から藤枝駅地区では、計画された居住施設の完売や、駅前に新たなシンボルができたことが通行量や乗降客数の増加に影響を与えたとされている。一方、目標を達成しなかった2地区のうち直方駅では、病院を駅周辺地区に移転新築したが、病院への通院が自家用車である来院者が多く、想定されていた商店街への回遊につながらず、歩行者自転車通行量が増加しなかったのではないかと考えられている¹⁰⁾。「駅周辺の定住人口の増減」で評価した地区は4地区であり、評価の結果について整理すると、藤枝駅では平成29年では過去最高値を記録している(表4-21)。市では、駅周辺の民間マンションの計画や販売が順調に進んだことが、周辺地区の居住人口増加に大きく寄与したと推察している⁹⁾。

表 4-16 アンケート質問項目

No	質問項目
Ⅰ. 整備前について	
1	計画策定の際、市が医療施設を誘致したか
2-1	医療施設を誘致した理由・目的
2-2	医療施設の誘致方法
2-3	誘致が成功した理由
3	問1で「②市が誘致していない」と回答→どのような団体が医療施設を誘致したのか
Ⅱ. 整備段階について	
4	駅の改修・整備時期および計画名
5-1	駅の改修・整備の内容
5-2	駅の改修・整備を行った理由
5-3	問5-2で「③自由通路・デッキ整備」と回答→どのような事に配慮したのか
6-1	駅改札から医療施設までの所要時間(徒歩)
6-2	医療施設の建築情報(建築主・延床面積・敷地面積・構造)
6-3	現在、医療施設と複合している他の機能
6-4	計画段階で医療施設との複合化が検討されていた施設用途
6-5	今後、医療施設と複合を検討している機能
7	医療施設が整備される前の土地の用途
Ⅲ. 整備後について	
8	医療施設整備の際、駅周辺を連鎖的に整備したか
9	問8で「行った」と回答→どのような整備が実施されたのか
10	整備後の駅周辺地区の状況について評価したか、評価した場合どのような指標を用いたか
11	駅の利用者にとって医療施設の満足度は高いか
12	駅と医療施設とが近接することによって駅周辺の居住環境は向上したか
13	医療施設以外に駅と近接すべき施設用途があるか
Ⅳ. その他	
14	駅・医療施設の設置・整備計画名、実施のための事業費、計画の概要、実施時期
15	土地、建物、医療施設の権利者について

表 4-17 駅・医療施設の整備までの経緯

①誘致した団体(複数回答有り)		
項目	該当地区(地区)	構成比(%)
行政	6	20.7
再開発組合	6	20.7
民間企業	8	27.6
不動産	2	6.9
権利床取得者	4	13.8
県	1	3.4
UR都市機構	1	3.4
医療機関	1	3.4
②誘致した目的・理由(複数回答有り)		
駅周辺の利便性の向上のため	6	20.7
土地売却のため	1	3.4
魅力向上のため	5	17.2
医療施設からの要請	1	3.4
跡地・低未利用地利用のため	2	6.9
定住人口を増加させるため	1	3.4
市民の健康増進のため	1	3.4
居住環境をよくするため	3	10.3
その他	3	10.3
無回答	21	72.4
③誘致が成功した理由(複数回答有り)		
医療施設の建物の老朽化のため	4	13.8
医療環境の向上	2	6.9
合意形成が成功したため	2	6.9
医療施設からの要望があったため	1	3.4
その他	2	6.9
無回答	22	75.9
合計	29	100.0

表 4-18 駅と医療施設の関係・整備内容

①駅の整備時期		
項目	該当地区(地区)	構成比(%)
医療施設と同時	12	41.4
医療施設より前	10	34.5
医療施設より後	1	3.4
今後行う予定	1	3.4
行っていない	5	17.2
②整備・改修の内容(複数回答有り)		
駅舎整備	14	48.3
駅前交通広場整備	18	62.1
自由通路・デッキ整備	19	65.5
バリアフリー整備	16	55.2
駐車場・駐輪場の整備	13	44.8
その他	2	6.9
無回答	4	13.8
③整備・改修を行った理由(複数回答有り)		
駅舎の老朽化	3	10.3
鉄道による地区の分断	11	37.9
歩行空間の欠如・バリアフリー整備	10	34.5
交通広場の安全性の低下	5	17.2
防災対策の不足	7	24.1
都市基盤の未整備	2	6.9
交通結節点としての機能向上	2	6.9
区画整理事業	1	3.4
駅前整備を進行させるため	1	3.4
無回答	7	24.1
合計	29	100.0

表 4-19 整備完了後の評価

①整備完了後の評価項目(複数回答有り)		
項目	該当地区(地区)	構成比(%)
駅の通行量・乗降客数の増減	7	24.1
駅周辺の定住人口の増減	4	13.8
周辺住民へのアンケート調査	1	3.4
市税増収効果	2	6.9
商業施設の利用者数・放置自転車数	1	3.4
医療施設までの移動時間	1	3.4
土地利用・用途別建物床面積	1	3.4
特に評価していない	11	37.9
不明	3	10.3
無回答	2	6.9
②医療施設の満足度		
大変満足している	5	17.2
満足している	9	31.0
わからない	12	41.4
あまり満足していない	1	3.4
満足していない	0	0.0
無回答	2	6.9
③周辺地区の居住環境向上		
とても向上した	5	17.2
向上した	12	41.4
わからない	10	34.5
あまり向上していない	0	0.0
向上していない	0	0.0
無回答	2	6.9
合計	29	100.0

表 4-20 駅の通行量・乗降客数の増減

駅名	直方駅地区	明石駅地区	藤枝駅地区	狭山市駅地区
評価項目	歩行者自転車通行量	歩行者自転車通行量	歩行者通行量	自由通路利用者数
整備前	5,590(H24)	16,737(H27)	8,738(H23)	5,320(H20)
目標	8,430(H26)	20,000(H32)	10,350(H29)	6,500(H25)
整備後	5,321(H25)	19,638(H29)	10,435(H29)	5,683(H25)
目標達成度	減少・未達成	増加・未達成	達成	増加・未達成
駅名	小杉駅地区	沼津駅地区	浜田駅地区	/
評価項目	駅乗降客数	歩行者通行量	自由通路通行量	
整備前	336,000(H18)	12,024(H26)	702(H17)	
目標	338,000(H26)	-	1,500(H21)	
整備後	432,000(H26)	13,804(H29)	2,106(H21)	
目標達成度	達成	増加(目標値なし)	達成	

表 4-21 駅周辺の定住人口の増減

駅名	藤枝駅地区	旭川駅地区	狭山市駅地区
評価項目	居住人口	中心市街地区居住人口	居住人口
整備前	9732(H23)	10,296(H23)	11493(H20)
目標	10,000(H29)	11,000(H34)	11700(H25)
整備後	10,670(H29)	10,557(H28)	11,880(H25)
目標達成度	達成	達成	達成
駅名	沼津駅地区		/
評価項目	世帯数	人口	
整備前	9,832(H16)	11,503(H16)	
目標	-	-	
整備後	11,054(H30)	11,099(H30)	
目標達成度	増加(目標値なし)	減少(目標値なし)	

4. 7 医療施設ごとの地区整備特性

本章では、アンケート調査により回答の得られた 29 地区を対象として、3 章までで得られた結果及び「5 年間昼間人口増減率」、「6 年間乗降客数変化率」、「公示地価」の 3 つの評価により、駅が一体的に計画される医療施設ごとの特徴を整理し、整備後の効果と課題について考察した。なお、「公示地価」については、「全国地価マップ」より対象駅から一番近い 1 地点の公示地価を選定し、平成 28 年から平成 30 年の 3 年間の公示地価の増減率とその平均値を求めた。

4. 7. 1 病院を一体的に計画する地区

病院を一体的に計画する地区は 9 地区であった。駅の整備内容では「駅舎整備」、「自由通路整備」、「駐車場・駐輪場整備」を行った地区が 5 地区(55.6%)、「駅前交通広場整備」、「バリアフリー整備」を行ったのが 4 地区(44.4%)であった(表 4-22)。これらの整備は都市人口 10 万人未満、乗降客数 1 万人未満の比較的小規模な駅で整備される傾向にある。整備後の効果について 3 つの観点からの評価では、「5 年間昼間人口増減率」は 6 地区で増加傾向にあり、「6 年間乗降客数変化率」は 5 地区で増加傾向にあった(表 4-23①)。「公示地価」は、尼崎駅地区が 10.39%と最も高い増加傾向を示した。

3 つの評価項目から 2 項目以上で増加傾向にあったのは 7 地区であり、旭川駅地区と浜田駅地区では増加傾向がみられなかった。7 地区については、商業や居住施設といった定住人口の増加や都市の賑わい創出につながる整備や駅前交通広場の整備が行われている。中でも 3 つの項目で増加傾向にあった練馬駅地区では、病院が含まれている施設に商業機能、子育て支援施設、リハビリテーション病院を誘致しており、このような機能を駅周辺に誘致したことにより 3 つの項目で増加傾向になったと考えられる¹¹⁾。一方、すべての項目で減少傾向にある旭川駅地区では、イベントによる賑わい創出が図られたが、日常的な賑わい創出につながる空間整備が十分ではなかったと考えられる¹²⁾。

4. 7. 2 診療所を一体的に計画する地区

診療所を一体的に計画する地区は 4 地区であった。乗降客数 1 万人以上 2.5 万人未満が 2 地区(50.0%)と最も多く、比較的中規模な駅で診療所を計画する傾向にある。駅の整備内容では、4 地区すべてで「バリアフリー整備」が行われている。整備後の効果については、「5 年間昼間人口増減率」は沼津駅地区以外の 3 地区で増加傾向にある(表 4-23②)。「6 年間乗降客数変化率」では新子安駅地区が 0.3%増加したが他の地区は減少しており、「公示地価」では沼津駅地区以外の 3 地区で増加傾向であった。

2 項目以上で増加傾向にあったのは 3 地区であり、藤枝駅地区では診療所と共に子育て・高齢者支援機能、商業機能を持つ複合施設が整備されたため、駅周辺の歩行者増加に寄与したと考えられる⁹⁾。

4. 7. 3 クリニックモールを一体的に計画する地区

クリニックモールを一体的に計画する地区は16地区であった。乗降客数が2.5万人以上の地区が50%以上であり、比較的大規模な駅でクリニックモールを計画する傾向にある。また、駅の整備内容としては「駅前交通広場整備」を行ったのが12地区(75.0%)、次いで「自由通路・デッキ整備」を行ったのが11地区(68.8%)であった。整備後の効果において、「5年間昼間人口増減率」では10地区で増加傾向にあった(表4-23③)。「6年間乗降客数変化率」では7地区で増加傾向にあり、「公示地価」では9地区で増加傾向にあった。

2項目以上で増加傾向にあったのは9地区であった。これらの地区はクリニックモールだけでなく、商業・居住といった定住人口や賑わい増加につながる整備や、駅前交通広場整備を行っている。3つの項目すべてで増加傾向にあったJR琴似駅地区では、ペDESTリアンデッキの整備や集合住宅が計画されており、駅周辺の回遊性の向上や居住環境の向上により定住人口の増加に寄与したと考えられる¹³⁾。

表 4-22 医療施設ごとの地区特性と整備内容

地区特性 整備・改修内容	都市人口(万人)				乗降客数(万人)				H30公示地面(万㎡)				バス路線数(数)				整備完了時期(年度)				合計				
	1 0 未 満	2 1 0 未 以 上	3 2 0 未 以 上	4 3 0 未 以 上	4 0 未 以 上	4 0 未 以 上	4 0 未 以 上	4 0 未 以 上	2 ・ 5 1 未 以 上	2 ・ 5 5 未 以 上	5 未 満	5 未 満	5 未 満	5 未 満	2 1 0 未 以 上	2 0 未 以 上	1 0 未 満	3 1 0 未 以 上	5 3 0 未 以 上	5 0 未 以 上		1 1 - 1 1 5	1 6 - 2 2 0	2 1 - 2 2 5	2 6 - 3 0
駅舎整備	2(22.2%)	-	-	1(11.1%)	2(22.2%)	3(33.3%)	2(22.2%)	-	-	-	4(44.4%)	-	-	4(44.4%)	1(11.1%)	-	-	3(33.3%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	2(22.2%)	1(11.1%)	5(55.6%)	
駅前交通広場整備	3(33.3%)	-	-	1(11.1%)	-	3(33.3%)	-	-	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	4(44.4%)	
自由通路・デッキ整備	3(33.3%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	4(44.4%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	2(22.2%)	2(22.2%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	5(55.6%)	
バリアフリー整備	3(33.3%)	-	-	1(11.1%)	-	3(33.3%)	-	-	-	3(33.3%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	2(22.2%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	4(44.4%)	
病 院	3(33.3%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	4(44.4%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	2(22.2%)	2(22.2%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	5(55.6%)	
駐車場・駐輪場の整備	-	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	4(44.4%)	
その他	-	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	4(44.4%)	
無回答	-	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	-	1(11.1%)	-	-	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	1(11.1%)	3(33.3%)	-	4(44.4%)	
合計	3(33.3%)	-	-	2(22.2%)	4(44.4%)	3(33.3%)	1(11.1%)	2(22.2%)	3(33.3%)	3(33.3%)	-	-	3(33.3%)	1(11.1%)	2(22.2%)	2(22.2%)	2(22.2%)	4(44.4%)	2(22.2%)	2(22.2%)	3(33.3%)	3(33.3%)	9(100%)	2(22.2%)	3(33.3%)
駅舎整備	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	-	2(50.0%)	
駅前交通広場整備	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	-	1(25.0%)	
自由通路・デッキ整備	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	-	1(25.0%)	
バリアフリー整備	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	-	2(50.0%)	
駐車場・駐輪場の整備	-	-	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	-	1(25.0%)	
その他	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	1(25.0%)	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	1(25.0%)	-	-	-	-	-	1(25.0%)	
無回答	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
合計	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	2(50.0%)	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	2(50.0%)	-	-	-	-	-	2(50.0%)	
駅舎整備	1(6.3%)	1(6.3%)	-	-	2(50.0%)	1(25.0%)	1(25.0%)	1(25.0%)	1(25.0%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	3(18.8%)	1(6.3%)	7(43.8%)	
駅前交通広場整備	3(18.8%)	2(12.5%)	1(6.3%)	2(12.5%)	4(25.0%)	3(18.8%)	3(18.8%)	3(18.8%)	5(31.3%)	5(31.3%)	3(18.8%)	3(18.8%)	4(25.0%)	3(18.8%)	4(25.0%)	3(18.8%)	4(25.0%)	5(31.3%)	4(25.0%)	3(18.8%)	3(18.8%)	4(25.0%)	12(75.0%)		
自由通路・デッキ整備	2(12.5%)	1(6.3%)	1(6.3%)	2(12.5%)	5(31.3%)	3(18.8%)	3(18.8%)	3(18.8%)	4(25.0%)	4(25.0%)	3(18.8%)	3(18.8%)	4(25.0%)	3(18.8%)	4(25.0%)	3(18.8%)	4(25.0%)	5(31.3%)	4(25.0%)	3(18.8%)	3(18.8%)	4(25.0%)	11(68.8%)		
バリアフリー整備	2(12.5%)	1(6.3%)	-	1(6.3%)	4(25.0%)	3(18.8%)	-	2(12.5%)	2(12.5%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	2(12.5%)	2(12.5%)	8(50.0%)	
駐車場・駐輪場の整備	2(12.5%)	1(6.3%)	-	1(6.3%)	3(18.8%)	3(18.8%)	-	2(12.5%)	2(12.5%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	4(25.0%)	1(6.3%)	1(6.3%)	1(6.3%)	2(12.5%)	2(12.5%)	7(43.8%)	
その他	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
無回答	1(6.3%)	-	-	-	-	1(6.3%)	-	-	-	1(6.3%)	-	-	-	-	-	-	-	1(6.3%)	-	-	-	-	-	1(6.3%)	
合計	4(25.0%)	2(12.5%)	1(6.3%)	2(12.5%)	7(43.8%)	5(31.3%)	3(18.8%)	5(31.3%)	5(31.3%)	6(37.5%)	5(31.3%)	5(31.3%)	6(37.5%)	5(31.3%)	6(37.5%)	6(37.5%)	7(43.8%)	6(37.5%)	6(37.5%)	6(37.5%)	6(37.5%)	7(43.8%)	16(100%)		

表 4-23 整備後の効果

①病院を一体的に計画する地区							③クリニックモールを一体的に計画する地区						
駅名	5年間風間人口変化率	6年間乗降客数変化率	H28 公示地価	H29 公示地価	H30 公示地価	公示地価 平均値	駅名	5年間風間人口変化率	6年間乗降客数変化率	H28 公示地価	H29 公示地価	H30 公示地価	公示地価 平均値
赤塚駅	0.39%	24.3%	-2.31%	-1.52%	-0.86%	-1.57%	北越谷駅	7.20%	2.66%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
直方駅	0.19%	6.1%	-5.04%	-3.63%	-2.03%	-3.57%	小幡駅	2.11%	7.95%	0.00%	0.00%	1.29%	0.43%
旭川駅	-1.48%	-8.1%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	王寺駅	-1.36%	-50.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
浜田駅	-1.66%	-13.5%	-2.49%	-1.81%	-1.30%	-1.86%	鹿島田駅	10.50%	-0.19%	5.41%	5.47%	5.51%	5.46%
練馬駅	10.86%	25.3%	2.49%	3.16%	4.00%	3.21%	JR琴似駅	1.67%	7.27%	2.76%	4.70%	12.18%	6.55%
さいたま新都心駅	5.23%	40.7%	2.88%	2.99%	3.81%	3.23%	上福岡駅	7.13%	4.61%	1.31%	0.43%	1.29%	1.01%
千里中央駅	1.68%	25.5%	9.92%	8.54%	8.99%	9.15%	北野田駅	5.31%	-0.68%	0.00%	0.52%	1.04%	0.52%
医療センター駅	2.31%	220.0%	1.20%	7.14%	7.78%	5.38%	河内花園	2.97%	3.92%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
尼崎駅	-0.18%	30.8%	28.71%	1.54%	0.91%	10.39%	奈良駅	-1.06%	-13.14%	2.63%	2.33%	3.87%	2.95%
②診療所を一体的に計画する地区							明石駅	0.19%	6.06%	2.38%	4.65%	5.78%	4.27%
新子安駅	0.05%	0.30%	3.08%	2.99%	3.99%	3.35%	狭山市駅	-1.48%	-8.06%	0.70%	0.35%	0.34%	0.46%
鶴ヶ峰駅	0.05%	0.00%	1.59%	1.25%	1.54%	1.46%	恵庭駅	0.27%	-7.90%	-2.09%	-1.78%	0.00%	-1.29%
藤枝駅	0.10%	-0.10%	0.00%	2.19%	1.43%	1.21%	鴻巣駅	4.21%	27.28%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
沼津駅	-0.04%	-0.50%	-4.80%	-2.21%	-1.61%	-2.88%	秋田駅	0.50%	-16.46%	-1.54%	0.00%	0.63%	-0.30%
							小杉駅	-3.16%	-7.34%	6.12%	5.77%	10.30%	7.40%
							袋井駅	-3.47%	-15.47%	-0.44%	-0.56%	-0.79%	-0.60%

4. 8 おわりに

本研究で得られた知見を以下に示す。

(1)近年の鉄道駅周辺地区の整備動向では、10万人未満の都市での整備が多くみられ、近年になるほど大規模な都市から小規模な都市の整備に移行する傾向にある。

(2)鉄道駅周辺地区の整備では、交通機能に加え都市の豊かさを課題とし、日常生活における都市空間の質の向上を目標としている地区が多い傾向にあった。そこで、「道路整備」に加え「駅前広場整備」、「拠点施設整備」により、交通機能の整備とともに、鉄道駅やその周辺地区をまちの中心として整備している地区が多い。

(3)主成分分析による対象地区の類型化では、第1軸は「都市の市街化度」、第2軸は「都市機能の変化」、第3軸は「都市の商業活力」を示し、5つのグループに分類することができた。各グループの整備の特徴を地区課題、整備目標、整備手法をもとに整理すると、すべての地区で共通して駅前広場整備が行われており、従来の交通機能としての役割から、人が回遊し賑わいのある空間へと整備する傾向にある。中でも、日向市駅では人々の集える空間整備によりイベントを開催し、県内外からの人の動きを活発にしている。さらに、高密度地区では駅ビルや複合施設といった駅周辺の拠点施設整備が行われている。

(4)駅と一体的に計画する医療施設はクリニックモールが最も多かった。また、駅と医療施設をデッキでつなぐものが最も多く、安全にアクセスすることが出来るように計画されている。地区課題では居住環境や都市の賑わいを問題としている地区が多い傾向にあり、駅を中心とした拠点整備を行い日常生活における利便性の向上を図り、駅周辺地区を安心して回遊できるように整備している地区が多い。

(5)対象地区の行政に向けて行ったアンケート調査では、「魅力向上のため」や「居住環境をよくするため」を誘致理由としている地区も多く、駅周辺の利便性・魅力・居住環境の向上を目的としている地区が多いことが明らかになった。駅利用者にとっての医療施設満足度では14地区で満足度が高く、駅に医療施設が近接することで駅周辺の居住環境が向上したかについては、向上したと回答したのが17地区であった。

(6)医療施設ごとの整備特性と効果では、「5年間昼間人口増減率」、「6年間乗降客数変化率」、「公示地価」の3項目のうち2項目以上が増加した地区について整理すると、病院と一体的に計画された地区では商業機能や子育て支援機能といった機能を医療施設と複合し、駅周辺に誘致したことで昼間人口や乗降客数、地価が増加したと考えられる。一方、すべて減少傾向であった地区では限定的なイベントによる賑わい創出が図られたが、日常的な賑わい創出につながる空間整備が十分ではなかったことが、減少傾向になったと考えられる。診療所と一体的に計画した地区においても、診療所と子育て・高齢者支援施設、商業施設といった機能が複合されたことにより、駅周辺の歩行者増加が見られたと考えられる。クリニックモールと一体的に計画した地区では、ペDESTリアンデッキや集合住宅の整備が行われ、駅周辺の回遊性・居住環境の向上が定住人口増加に影響していると考えられる。

以上より、鉄道駅周辺地区の整備において、日常生活における都市空間の質の向上を目標とし、交通機能の整備に加え駅前広場の整備を行うことで、鉄道駅や周辺地区をまちの中心として整備している地区が多いことが明らかになった。実際に日向市では駅前広場整備によるイベント開催で県内外からの来訪者が増加しており、駅整備は従来の交通機能だけではなく、人の回遊・賑わいを意識した整備を行う必要がある。また、高密度地区では周辺地区の拠点施設整備まで行われる傾向にあり、低密度地区では駅舎や駅前広場の整備にとどまっている。このことから、今後の駅周辺地区整備では、駅機能の整備に加え駅前広場や周辺施設整備といった、駅周辺の空間的整備を一体的に行うことが重要であると考えられる。

そこで、駅と医療施設とを一体的に整備している事例について整理した。駅周辺の利便性向上、魅力創出、居住環境の向上を目的として医療施設を誘致し、居住環境が向上したと評価された地区が多かった。また、医療施設とともに複合施設やデッキ、居住施設の整備による回遊性・居住環境の向上が駅周辺の歩行者の増加や乗降客数の増加につながったと考えられる。このことから、駅と医療施設との一体的な整備は、駅周辺の利便性や居住環境の向上に寄与することが明らかになった。さらに、医療施設整備とともに複合施設やデッキ、居住施設の整備を行うことにより、駅周辺市街地の回遊性・利便性・居住環境の向上に寄与することが期待される。

注釈

- 注 1) 本研究における一体的整備とは、駅もしくは駅に近接する医療施設のどちらか、または両方の整備を行ったものである。
- 注 2) 本研究における文献資料は、国や自治体が公開している都市再生整備計画や中心市街地活性化基本計画、参考文献 7)8)である。参考文献 7)8)においては、限定的な事例抽出とならないように参考とした。
- 注 3) 本研究における医療施設は以下のように定義する。
病院：医師または歯科医師が医業または歯科医業を行う場所であり、病床数 20 床以上の入院施設を有するもの。
一般診療所：医師または歯科医師が医業または歯科医業を行う場所であり、病床数 19 床以下のもの。
クリニックモール：2 件以上の診療所機能ユニットを含む 3 件以上の医療機能ユニットが同建物や物理空間に集合し開業しているもの。
- 注 4) 人口比率は、H28 生産年齢人口、H28 高齢者人口を都市の総人口で除して求め、都市化率は H22 人口集中地区人口を総人口で除して求めた。
- 注 5) 本研究の整備完了とは、駅または医療施設の整備が完了することである。

参考文献

- 1) 文叙，佐藤滋，戸沼幸市：新幹線駅が立地した地方都市における駅周辺の市街地整備特性に関する研究—整備推進上の特徴及びその展開プロセスを中心として—，日本建築学会計画系論文集，第 497 号，pp.137-145，1997.7
- 2) 慎重進，佐藤滋：周辺との連結を考慮した駅前再開発事業の計画手法とその合意形成に関する研究—原町田地区、川口駅東口地区、川越駅東口地区を事例として—，日本都市計画学会学術研究論文集，pp.583-588，1995
- 3) 慎重進，佐藤滋：駅前再開発と関連事業の連鎖的展開に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第 478 号，pp.151-160，1995.12
- 4) 宮本文人、下倉玲子、能勢健弘：駅前再開発による複合建築物における地域集会施設の複合形態と相互利用，日本建築学会計画系論文集，第 615 号，pp.29-35，2007.5
- 5) 株式会社シグマ都市コンサルタント：都市再生整備計画(まちづくり交付金)について～岩見沢駅周辺地区を事例として(平成 16 年度委託事業)～，2004.5
- 6) 宮崎県日向市：都市再生整備計画事後評価シート日向市駅周辺地区，2014.2
- 7) 全国市街地再開発協会：日本の都市再開発第 6 集，2006
- 8) 全国市街地再開発協会：日本の都市再開発第 7 集，2011
- 9) 藤枝市：認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告，2018.5

- 10) 直方市：認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告，2014. 5
- 11) 練馬区：練馬駅周辺のまちづくりの歩み，2013. 3
- 12) 旭川市：都市再生整備計画(第4回変更)旭川駅周辺地区，2009. 12
- 13) 札幌市：JR 琴似駅周辺における再開発事業の実績及び空中歩廊ネットワーク図，
2012. 10

第5章

複合図書館の立地特性と利用率との関係

第5章 複合図書館の立地特性と利用率との関係

5. 1 はじめに

5. 1. 1 研究の背景と目的

近年、日本の地方都市では少子高齢社会における人口減少が進み、市街地の衰退が問題となっている。また、高度経済成長期に建設されたものが多い公共施設においては、老朽化や耐震性の問題を抱えており、建替の時期を迎えている。しかし、行政は人口減少により財政難であり、公共施設はより効率的なサービス提供を行うことが求められている。中でも、図書館は近年高い娯楽性が注目され、市街地再生における戦略的な施設として位置づけられている。そのため、図書館の整備事業が今後の市街地再生への重要な機会であると考えられる。

そこで本研究では、複合図書館^{注1)}に着目しその役割を明らかにした上で、その立地特性と利用率との関係から市街地活性化に寄与する整備手法について知見を得ることを目的とする。

5. 1. 2 既往の研究

図書館に関する研究は、猪狩ら¹⁾の地方都市における図書館の立地と利用実態に関する研究や、木下ら²⁾の居場所としての地域公共施設のあり方、森³⁾の日本の公共図書館サービスの展開・現状と課題・展望などによる公共図書館の立地と利用実態や公共施設のあり方、新しい管理制度に関する研究や建築計画的な研究は行われているが、複合図書館整備と利用率との観点から市街地再生に寄与する整備手法について知見を得る研究は行われていない。

5. 1. 3 研究の方法

本研究では、まず全国の公共図書館について、2000年から2021年の図書館数、蔵書冊数、来館者数、個人貸出数、専任職員数、複合化について整理し、近年の公共図書館の傾向を明らかにした。次に、2008年から2017年までに全国で設立した複合図書館を対象として、図書館計画の策定主体である市・区を対象にアンケート調査を実施し、有効な回答を得られた78館を研究対象とした。そして、アンケート調査の結果、パンフレット、ホームページをもとに、対象図書館の施設概要、立地特性、複合概要、整備計画について整理した。さらに、都市人口に対する図書館の年間利用者の割合を利用率とし、これらの整理内容と利用率への影響について考察した。そして、中心市街地活性化基本計画と都市再生整備計画に位置付けられている図書館に着目し、市が行っている事後評価と利用率との関係について分析した。最後に、今後の複合図書館整備において市街地活性化に寄与する整備手法について考察した。

5. 2 全国の公共図書館

本章では、近年の公共図書館について全国の公共図書館数、蔵書冊数、来館者数、貸出数、専任職員数、複合化の6つの項目について2000年から2021年間で参考資料⁴⁾⁵⁾をもとに整理し、近年の公共図書館の傾向について明らかにした。

(1) 全国の公共図書館数

全国の公共図書館は、経年的に増加傾向にあり、2000年から2021年の間では677館増加している(図5-1)。

(2) 蔵書冊数

蔵書冊数においても、経年的に増加傾向にあり、2000年から2021年間で172,600,000冊増加している(図5-1)。

(3) 来館者数

来館者数は、2006年以降増加傾向にあったが、2021年では急激に減少している(図5-1)。これはコロナウイルスの影響があると考えられるため、2021年を除くと横ばい傾向である。

(4) 個人貸出数

個人への貸出数では、2010年まで増加傾向にありその後横ばいではあるが、2016年以降では減少傾向にある(図5-1)。

(5) 専任職員数

公共図書館の専任職員数では、経年的に減少しており最も多い2001年から2020年では5,720人減少している(図5-1)。

(6) 公共図書館の複合化

公共図書館の複合化について、文部科学省が3年ごとに行っている社会教育調査をもとに整理すると、複合化している公共図書館は経年的に増加し、複合化率も全体の50%以上である(図5-2)。

以上から、近年の公共図書館は経年的に増加傾向にある。来館者数は横ばい傾向にある一方で、貸出冊数が減少傾向にあることから、図書の貸出を目的とする来館者が少なくなる傾向にあり、複合図書館の増加が図書館以外の目的を作り出していることが影響していると考えられる。また、今後も公共図書館の複合化が増加すると考えられる。

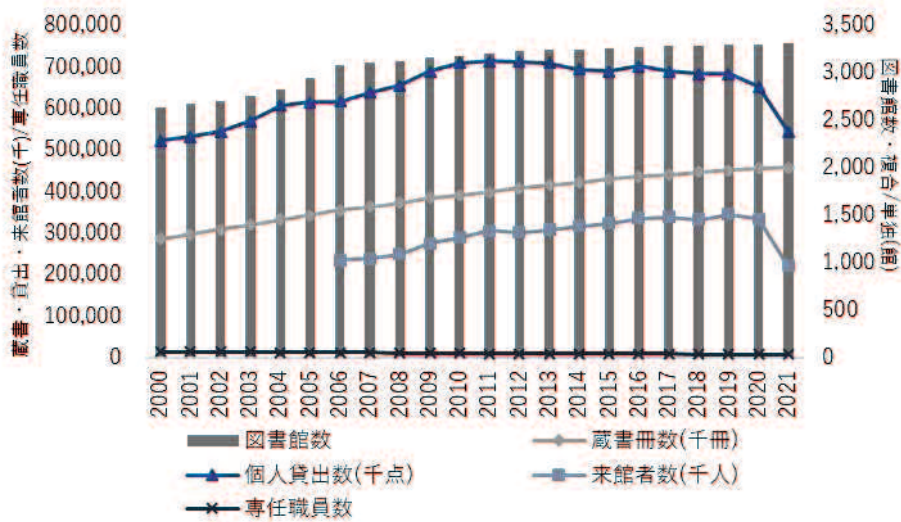


图 5-1 公共図書館数・蔵書冊数・個人貸出数・来館者数・専任職員数

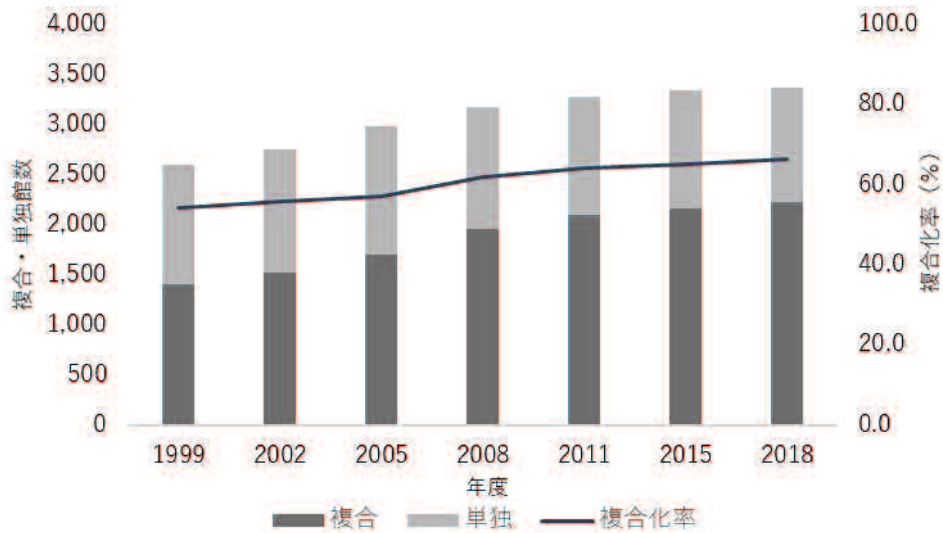


图 5-2 複合化図書館数と複合化率

5. 3 対象図書館の概要

前章で、近年の公共図書館では複合化が進んでいることが明らかになり、今後も複合図書館の整備が進むと考えられ、その整備や立地についての知見が求められる。そこで本章では、2008年から2017年までに整備された図書館181館を対象にアンケート調査を実施し、有効な回答を得られた139館のうち複合機能を有する図書館78館を抽出した(表5-1)。そして、アンケート結果やパンフレット、ホームページを参考に、施設概要として設立都市人口、設立年、新設/建替/既存改修、延床面積、蔵書冊数、貸出冊数、年間利用者数、指定管理者制度、立地特性として用途地域、駅・市役所・学校からの距離、複合概要、整備計画について整理し、近年の複合図書館の整備傾向について明らかにした。

5. 3. 1 施設概要

(1) 設立都市人口

対象図書館が立地する都市人口は、0-50,000人が28館(35.9%)と最も多く、次いで50,000-100,000人が24館(30.8%)であった(図5-3)。50%以上が100,000人以下であり、中核都市の人口が20万人以上であることから、比較的小規模な都市で設立される傾向にある。

(2) 設立年

設立年では、2017年が14館(17.9%)と最も多く、次いで2011年が11館(14.1%)であった(図5-4)。設立年に大きな偏りは見られないが、近年になって設立する図書館が多いことがわかる。

(3) 新設/建替/既存改修

新設/建替/既存改修では、建替が65館(83.3%)と最も多い(表5-2)。建替の中でも移転が58館(89.2%)であり、50%以上が移転建替を行っている。

(4) 延床面積

図書館機能を有する延床面積では、2,000-3,000㎡が26館(33.3%)で最も多い(図5-5)。図書館面積の最低規模は800㎡であり、50%以上が3,000㎡以下であることから、比較的小規模な図書館が多い。一方、複合機能も含めた施設全体の延床面積では、3,000-6,000㎡と12,000㎡以上が23館(29.5%)と最も多い(図5-6)。また、施設全体の面積に対する図書館面積を示す面積率では、20-40%が23館(29.5%)で最も多い(図5-7)。

(5) 蔵書冊数

蔵書冊数では、100,000-200,000冊が29館(37.2%)と最も多く、次いで200,000-300,000冊が13館(16.7%)であった(図5-8)。公共図書館の蔵書数の最低規模は50,000冊であり、50%以上が200,000冊以下であることから、比較的小規模な図書館が多い。

(6) 貸出冊数

貸出冊数では、200,000-500,000冊が24館(30.8%)で最も多く、次いで100,000-200,000冊が19館(24.4%)であった(図5-9)。

(7) 年間利用者数

年間利用者数は、300,000人以上が22館(28.2%)と最も多く、次いで100,000-200,000人が19館(24.4%)であった(図5-10)。

(8) 指定管理者制度

指定管理者制度については、56館(71.8%)が導入していない(表5-3)。導入している公共図書館では、図書館流通センターが12館(15.4%)で最も多く、次いで民間企業が9館(11.5%)であった。

5.3.2 立地特性

(1) 用途地域

用途地域では、商業地域が43館(55.1%)で最も多く、次いで第二種住居地域が8館(10.3%)であった(図5-11)。商業系用途地域が49館(62.8%)であり、50%以上が商業系用途地域に立地している。

(2) 駅・市役所・学校からの距離

駅からの距離は、0-250mが22館(28.2%)で最も多く、市役所からの距離は、250m未満が20館(25.6%)で最も多かった(図5-12, 13)。学校からの距離では、250-500mが38館(48.7%)で最も多く、すべてにおいて50%以上が800m以内に立地している(図5-14)。

各距離についてクロス集計すると、駅と市役所では、駅からの距離が0-250m、市役所からの距離が250-500m、500-800mで5館(6.4%)と最も多く、市役所より駅からの距離の方が近い傾向にある(表5-4)。また、駅と学校では、駅からの距離が0-250m、学校からの距離が250-500mで13館(16.7%)と最も多く、学校より駅からの距離の方が近い傾向にある。市役所と学校では、市役所からの距離が250m未満、学校からの距離が250-500mで14館(17.9%)と最も多く、学校より市役所からの距離の方が近い傾向にある。

5.3.3 複合概要

対象図書館の複合機能は、商業施設が37館(47.4%)で最も多く、次いでホールが25館(32.1%)であった(図5-15)。複合化に至った背景では、「施設間の相乗効果」が24館(30.8%)で最も多く、次いで「利便性の向上」が20館(25.6%)であった(図5-16)。

5.3.4 整備計画

対象図書館が中心市街地活性化基本計画及び都市再生整備計画に位置づけられているかについて整理する。中心市街地活性化基本計画は、18館(23.1%)の整備計画が位置づけられており、都市再生整備計画では27館(34.6%)が計画内に図書館整備事業が明記されている(表5-5)。中活や都市再生整備計画に図書館整備が位置づけられるケースは多くない。

以上から、対象図書館は図書館延床面積や蔵書冊数から、小規模な図書館が整備されている傾向にある。指定管理者制度では、多くの図書館では導入されていないが、導入している図書館では多様化する市民ニーズに民間企業のノウハウで対応しようと考えている事例も存在する(表 5-3)。駅・市役所・学校からの距離では、すべてにおいてアクセスが良好であり、中でも市役所や駅からの距離が近い傾向にある。複合機能では、商業施設との複合が多く、複合背景で「施設間の相乗効果」が多いことから、商業施設との複合により図書館利用者の増加といった相乗効果を期待していると考えられる。

表 5-1 対象事例

県名	図書館名	県名	図書館名	県名	図書館名	県名	図書館名		
北海道	滝川市立図書館	東京	葛飾区立中央図書館	静岡	島田市立島田図書館	広島	新見市立中央図書館		
青森	つがる市立図書館		青梅市中央図書館		愛知		安城市図書館	山口	福山市中央図書館
	十和田市民図書館		海老名市立中央図書館				みよし市立中央図書館		下松市立図書館
岩手	一関市立一関図書館	神奈川	大和市立図書館	一宮市立中央図書館		徳島	萩市立萩図書館		
	大船渡市立図書館		新発田市立中央図書館	おおぶ文化交流の杜	下関市立中央図書館				
宮城	大崎市図書館	新潟	南魚沼市図書館	清須市立図書館	高知	徳島市立図書館			
	多賀城市立図書館		上越市立直江津図書館	岡崎市立中央図書館		四万十市立図書館			
	岩沼市民図書館	富山	富山市立図書館本館	日進市立図書館		福岡	宮若市立図書館		
鹿角市立花輪図書館	南砺市立中央図書館		三重	熊野市立図書館	筑後市立図書館				
秋田	由利本荘市中央図書館	石川	野々市市立図書館	京都	宮津市立図書館	うきは市立図書館			
	村山市立図書館		かほく市立中央図書館	京都	福知山市立・中央館	八女市立図書館黒木分館			
福島	会津若松市立会津図書館	山梨	山梨県立図書館	大阪	京都市右京中央図書館	佐賀	神崎市立図書館		
	白河市立図書館		韮崎市立大村記念図書館		和泉市立和泉図書館	長崎	平戸市立平戸図書館		
	南相馬市立中央図書館		富士吉田市立図書館		あかし市民図書館	熊本	菊池市中央図書館		
茨城	土浦市立図書館	長野	(小諸市)市立小諸図書館	兵庫	西脇市図書館	大分	大分市民図書館		
栃木	大田原市立大田原図書館		東御市立図書館	和歌山	有田市図書館	沖縄	沖縄市立図書館		
群馬	太田市美術館・図書館		塩尻市立図書館		田辺市立図書館		南城市立記念図書館		
	高崎市立中央図書館	安曇野市中央図書館	島根	浜田市立中央図書館	宮古島市立平良図書館				
千葉	茂原市立図書館	岐阜	岐阜市立中央図書館	岡山	高梁市図書館	計78館			
東京	荒川区立中央図書館	岐阜	飛騨市図書館		玉野市立図書館				

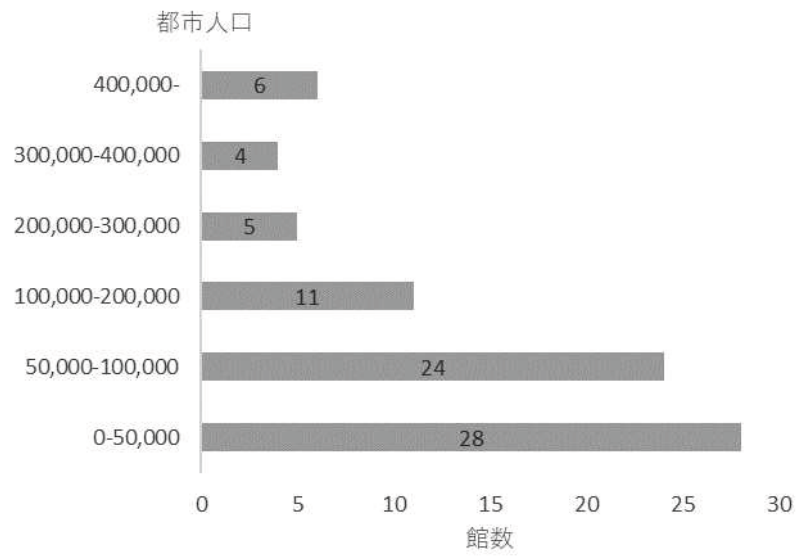


図 5-3 設立都市人口

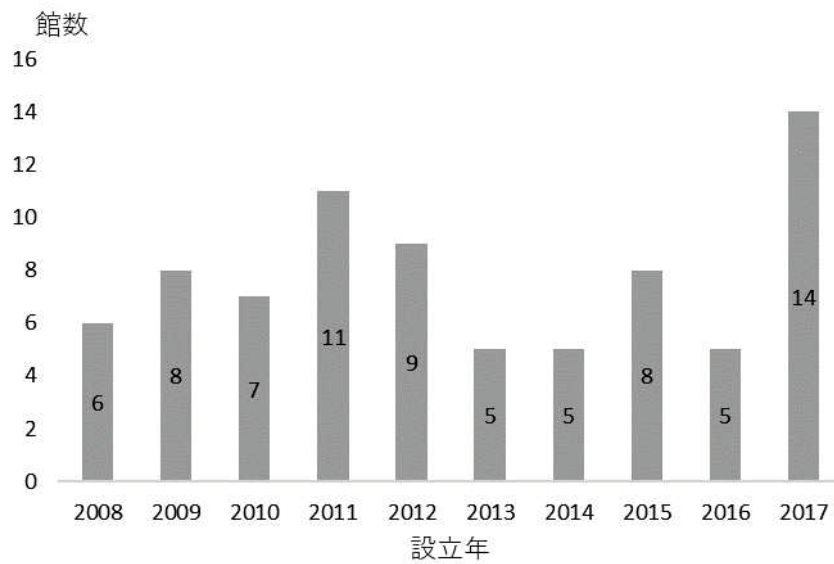


図 5-4 設立年

表 5-2 新設/建替/既存改修

新設/建替/改修		館数(館)		構成比(%)	
新築	新設	8		10.3	
	建替	移転	58(89.2%)	65	83.3
		現地	7(10.8%)		
既存改修	新設	1		1.3	
	移転	3		3.8	
	現地	1		1.3	
計		78		100.0	

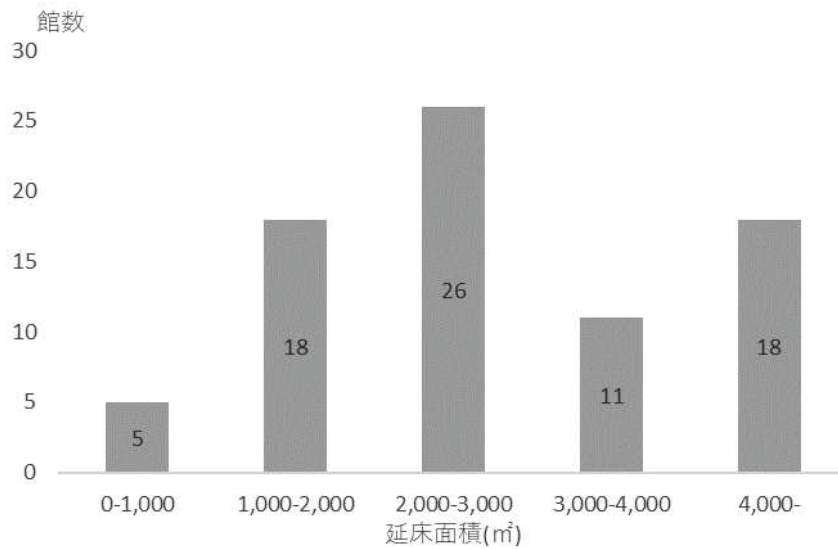


図 5-5 図書館延床面積

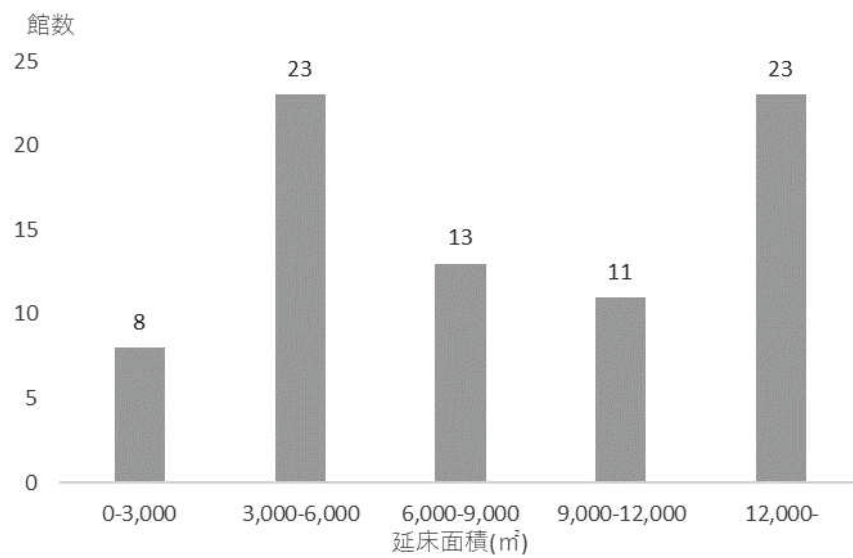


图 5-6 施設延床面積

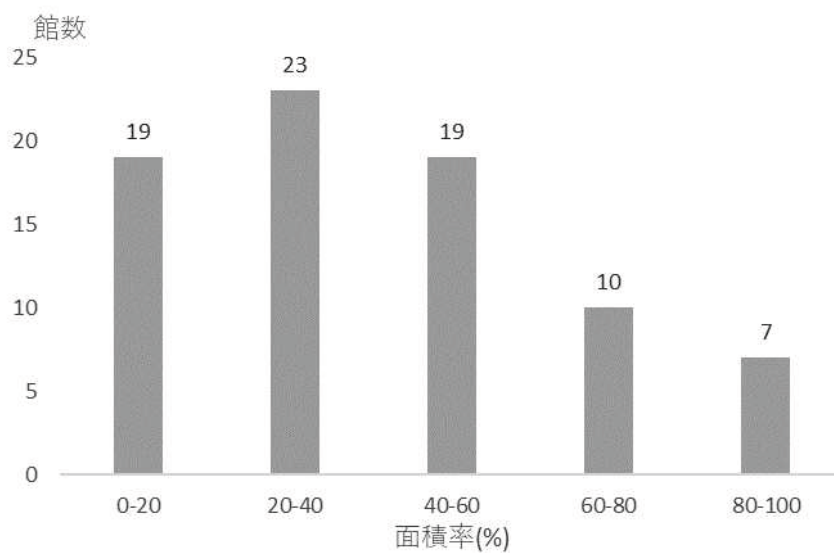


图 5-7 面積率(%)

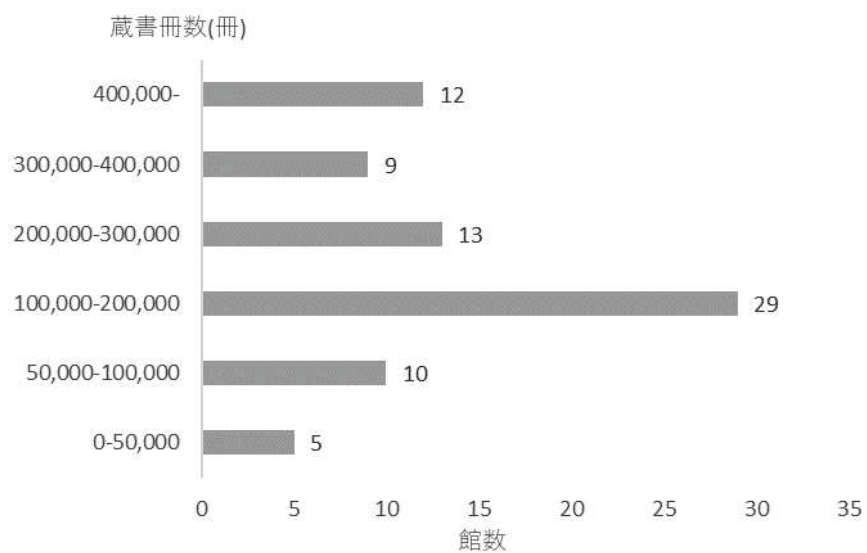


図 5-8 蔵書冊数

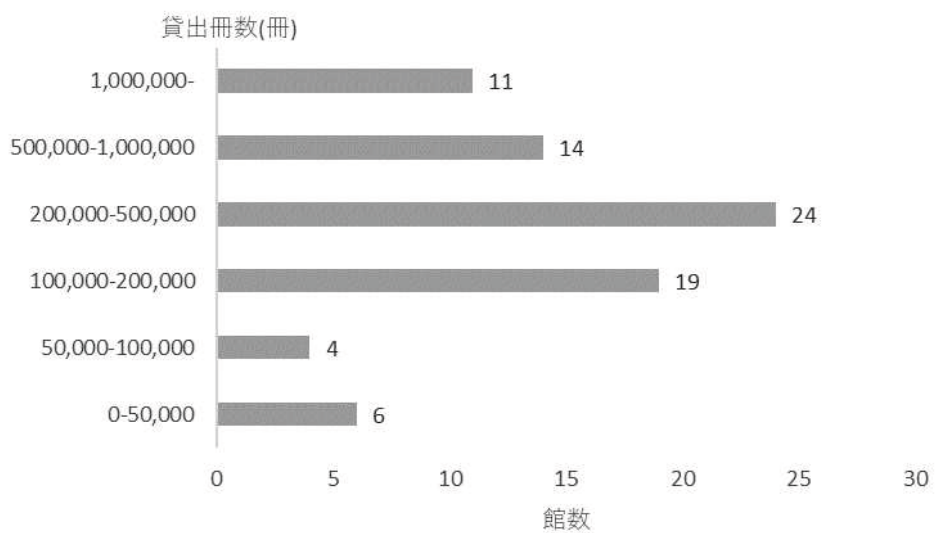


図 5-9 蔵書冊数

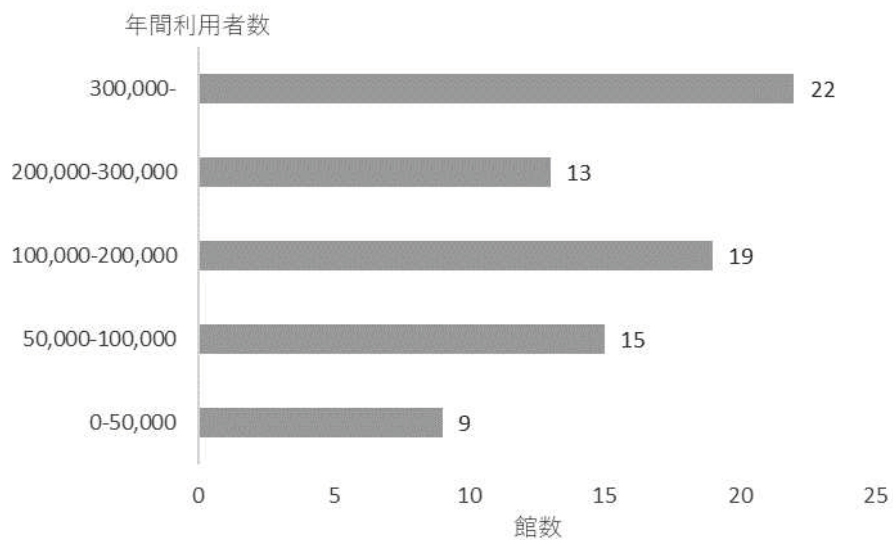


図 5-10 年間利用者数

表 5-3 指定管理者制度

指定管理者制度	館数(館)	構成比(%)
図書館流通センター	12	15.4
民間企業	9	11.5
NPO/一般社団法人	1	1.3
無	56	71.8
計	78	100.0

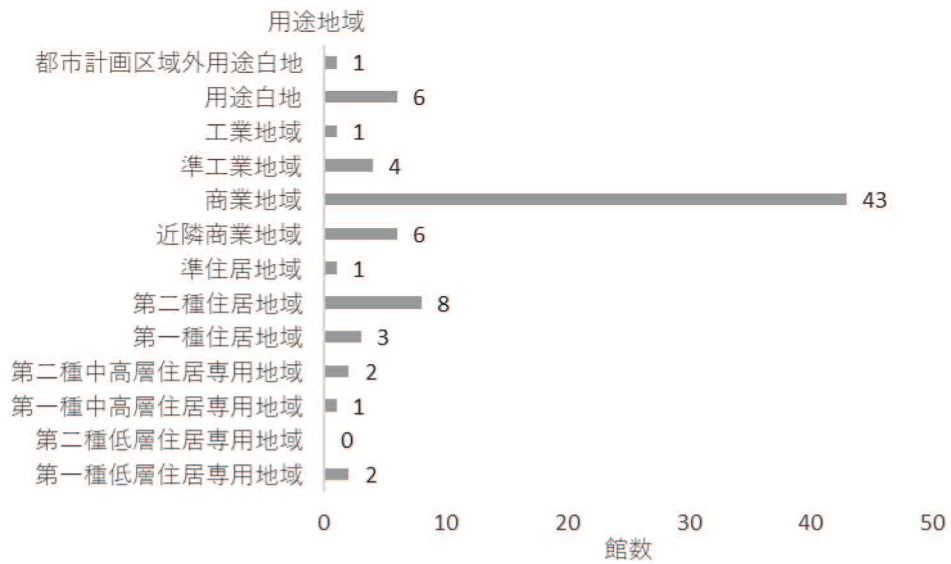


図 5-11 用途地域

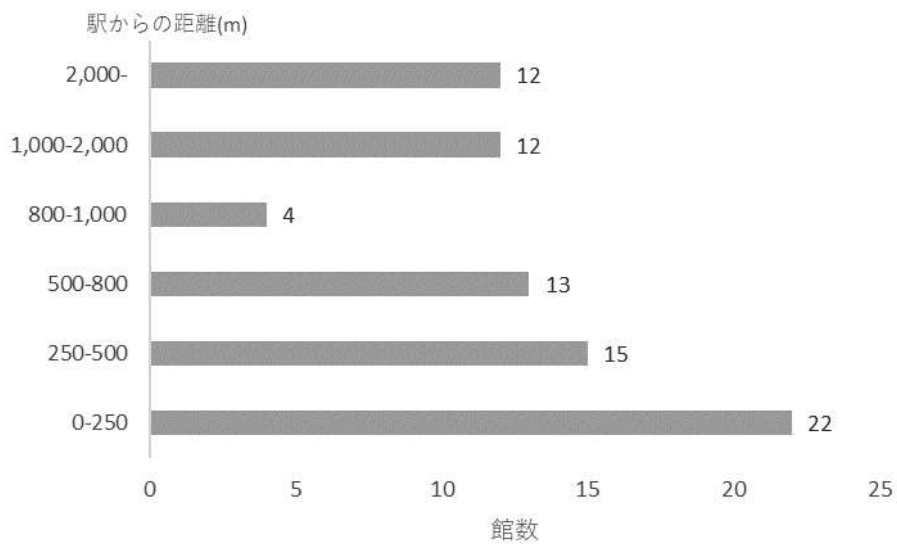


図 5-12 駅からの距離

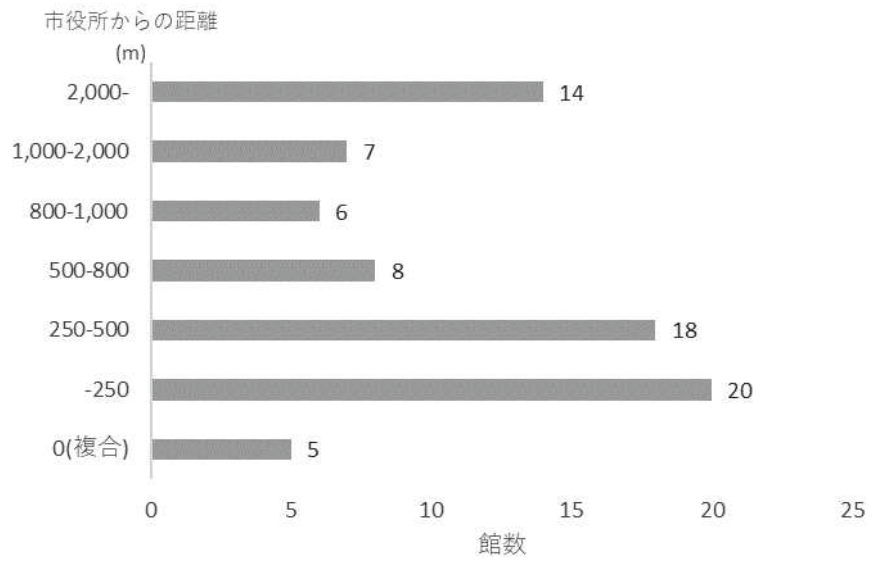


図 5-13 市役所からの距離

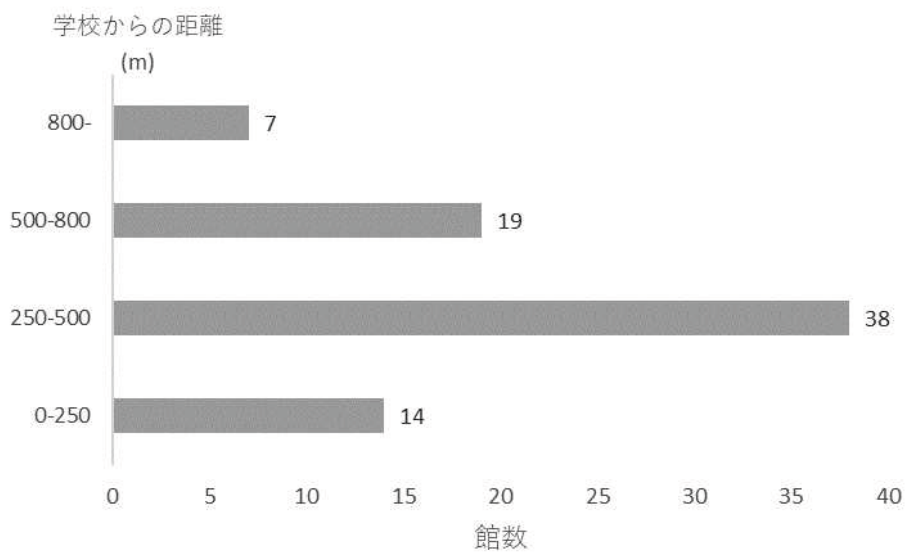


図 5-14 学校からの距離

表 5-4 駅・市役所・学校からの距離の相互関係

		駅からの距離(m)																			
		0(複合)		0-250		250-500		500-800		800-1,000		1,000-2,000		2,000-		計					
		館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%				
市役所	0(複合)	0	0.0	2	2.6	2	2.6	0	0.0	1	1.3	0	0.0	5	6.4						
	-250	4	5.1	4	5.1	3	3.8	1	1.3	3	3.8	5	6.4	20	25.6						
	250-500	5	6.4	1	1.3	4	5.1	3	3.8	3	3.8	2	2.6	18	23.1						
	500-800	5	6.4	3	3.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	8	10.3						
	800-1,000	2	2.6	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	2	2.6	6	7.7						
	1,000-2,000	2	2.6	1	1.3	2	2.6	0	0.0	2	2.6	0	0.0	7	9.0						
	2,000-	4	5.1	3	3.8	1	1.3	0	0.0	3	3.8	3	3.8	14	17.9						
学校	0-250	3	3.8	3	3.8	2	2.6	2	2.6	3	3.8	1	1.3	14	17.9						
	250-500	13	16.7	5	6.4	4	5.1	1	1.3	6	7.7	9	11.5	38	48.7						
	500-800	3	3.8	6	7.7	6	7.7	1	1.3	3	3.8	0	0.0	19	24.4						
	800-	3	3.8	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	2	2.6	7	9.0						
計		22	28.2	15	19.2	13	16.7	4	5.1	12	15.4	12	15.4	78	100.0						
		市役所からの距離(m)																			
		0-250		250-500		500-800		800-		計		0-250		250-500		500-800		800-		計	
		館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%	館数	%
学校	0-250	1	1.3	1	1.3	6	7.7	1	1.3	3	3.8	0	0.0	2	2.6	13	16.7				
	250-500	0	0.0	14	17.9	7	9.0	2	2.6	3	3.8	4	5.1	8	10.3	38	48.7				
	500-800	4	5.1	4	5.1	4	5.1	2	2.6	0	0.0	3	3.8	2	2.6	15	19.2				
	800-	0	0.0	1	1.3	1	1.3	3	3.8	0	0.0	0	0.0	2	2.6	7	9.0				
計		5	6.4	20	25.6	18	23.1	8	10.3	6	7.7	7	9.0	14	17.9	73	93.6				

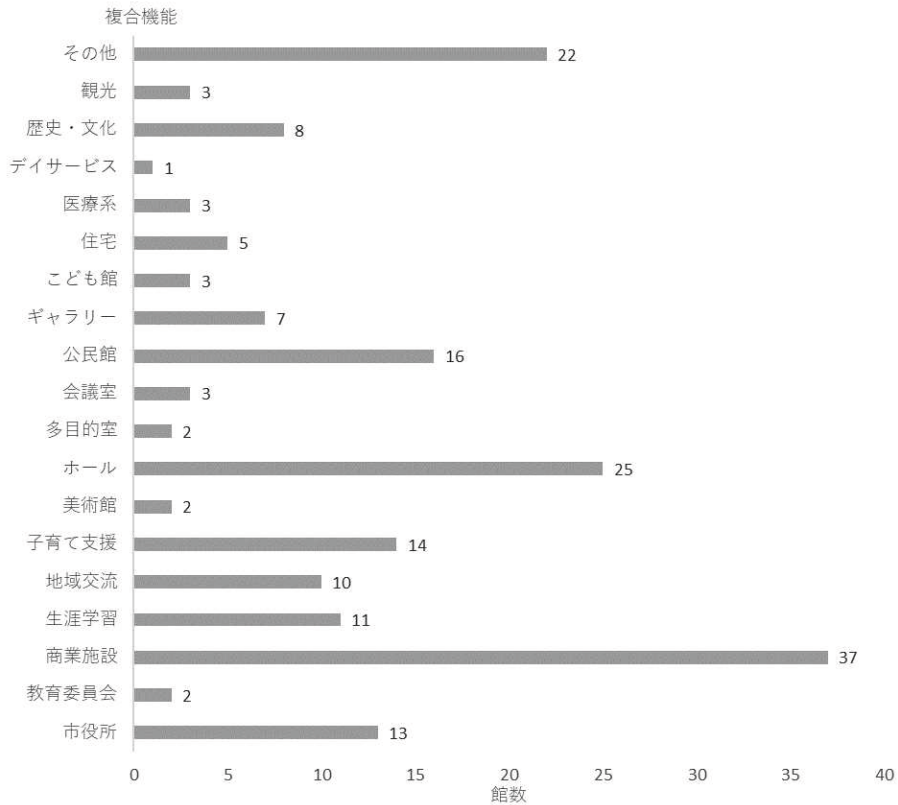


図 5-15 複合機能

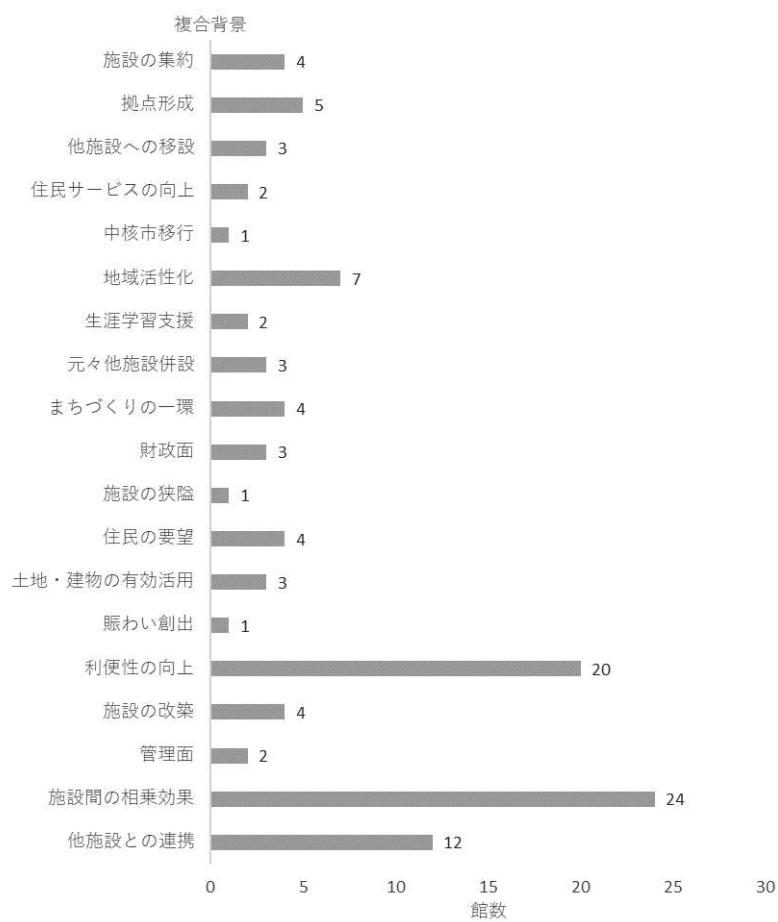


図 5-16 複合背景

表 5-5 整備計画の位置づけ

中心市街地活性化基本計画	館数(館)	構成比(%)
有	18	23.1
無	60	76.9
都市再生整備計画	館数(館)	構成比(%)
有(図書館記載有)	27	34.6
有(図書館記載無)	19	24.4
無	32	41.0
計	78	100.0

5. 4 年間利用者数との関係

本章では、前章で得られたデータをもとに、年間利用者数を都市人口で除した数値を利用率とし、利用率と複合機能、延床面積、蔵書冊数、貸出冊数、駅・市役所・学校からの距離、用途地域とをクロス集計し、利用率との関係を分析した。

5. 4. 1 利用率の特徴

年間利用者数を都市人口で除した数値を利用率として、その特徴について分析する。まず、年間利用者数と都市人口の関係を整理すると、都市人口と年間利用者数は正の相関関係にある(図 5-17)。しかし、京都市右京中央図書館では都市人口に対して年間利用者数が少ない。一方、岡崎市立中央図書館、一宮市立中央図書館、山梨県立図書館、富山市立図書館本館、葛飾区立中央図書館は、都市人口に比べて利用者が多い。利用率は、100-200%が 25 館(32.1%)で最も多く、次いで 200-300%が 15 館(19.2%)であった(図 5-18)。

5. 4. 2 利用率と施設特性

(1) 複合機能

利用率と複合機能では、最も利用率が高い 100-200%では商業施設との複合が多く、利用率 300%以上においても商業施設を複合する図書館が多い(表 5-6)。

(2) 延床面積

図書館の延床面積は、利用率 100%以上をみると 3,000 m²以下(53.8%)となるケースが多い(表 5-7)。施設全体の延床面積においては、利用率 100-200%では 3,000-6,000 m²が 9 館(11.5%)で最も多く、利用率 300%以上では 6,000 m²以上の施設も多くなっており、比較的大規模な施設での利用率が高い傾向にある(表 5-8)。面積率は、利用率 100%以上では、50%以下(71.8%)となる傾向が強い(表 5-9)。

(3) 蔵書冊数・貸出冊数

蔵書冊数については、利用率 100-200%では 100,000-200,000 冊が 9 館(11.5%)と最も多く、利用率 300%以上では 100,000 冊以上が多い傾向にある(表 5-10)。また、貸出冊数においては、利用率 100-200%では 200,000-500,000 冊と 500,000-1,000,000 冊が 7 館(9.0%)と最も多い(表 5-11)。

5. 4. 3 利用率と立地特性

(1) 駅・市役所・学校からの距離

駅からの距離と利用率は、利用率 100-200%では 250-500m が 7 館(9.0%)と最も多く、市役所からの距離と利用率では、250m 未満が 9 館(11.5%)、学校からの距離と利用率では、250-500m で 13 館(16.7%)が最も多い(表 5-12, 13, 14)。利用率 300%以上では 800m 以下が多い傾向にあり、駅は利用率 500%以上では 1,000m 以上も見られる。

(2) 用途地域

用途地域は、利用率 100-200%では商業地域が 13 館(16.7%)で最も多く、利用率 300%以上でも商業地域が多い傾向にあるが、利用率 500%以上では用途白地地域が最も多い(表 5-15)。

以上から、複合機能では利用率が高いと商業施設を複合する傾向にあり、商業施設との複合が図書館に相乗効果を与え、利用率の向上に良い影響を与えていると考えられる(表 5-6)。また、延床面積においては 6,000 m²以上の大規模面積を有する施設に小規模な図書館を整備することで利用率が向上する傾向にある(表 5-7, 8, 9)。蔵書冊数では豊富な蔵書数が利用率に影響し、貸出においても貸出数と利用率は比例している。このことから、貸出目的での利用者が多いため、蔵書数が多い図書館での利用率が高くなると考えられる。駅・市役所・学校からの距離では、距離が近くなると利用率があがる傾向を示し、利便性の良好な立地が利用率に影響を与えると考えられる。京都市右京中央図書館では、小規模図書館の整備や、駅・学校からの利便性が良好な立地であるが、都市人口に対して年間利用者数が少なく、京都市内に図書館が多数存在することによる利用者の分散が影響していると考えられる。一方、都市人口に対して年間利用者数が多い図書館では、すべて駅から 800m 圏内にあり利便性が高いことが利用者の増加につながったのではないかと考えられる。用途地域では商業地域とともに用途白地地域の利用率が高い傾向を示した。用途白地地域に立地する図書館のうち、平戸市立平戸図書館は、平戸都市計画マスタープランにおいて用途白地地域に「観光・商業拠点」として商業・行政機能が集積する地域が設定され、生涯学習の拠点施設として整備されている⁶⁾。つがる市立図書館では農業支援講座や郷土学習講座の開催といった特徴的な取り組みが評価される等、質の高いサービスを提供している⁷⁾⁸⁾。これらのことが利用率に影響していると推察される。

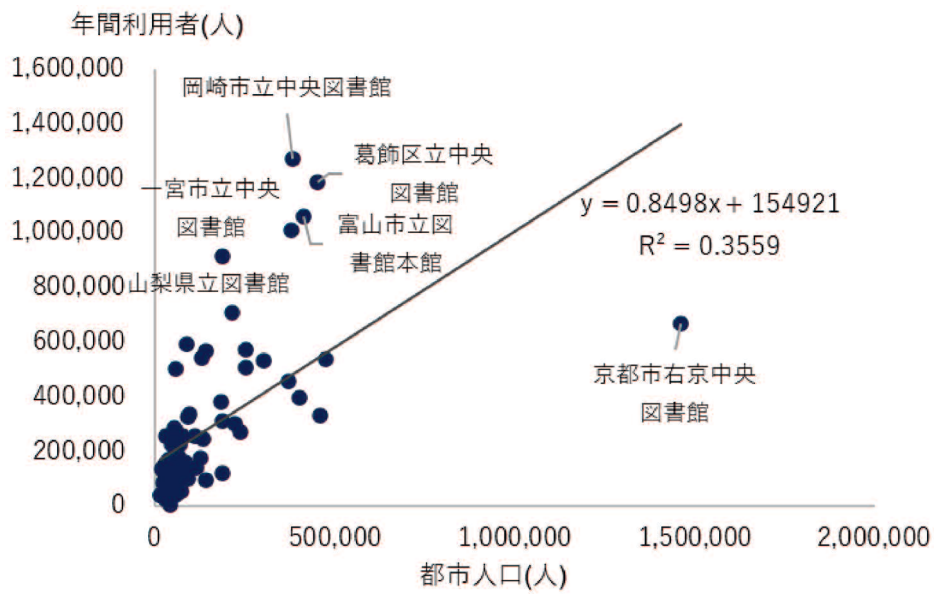


図 5-17 都市人口と年間利用者数

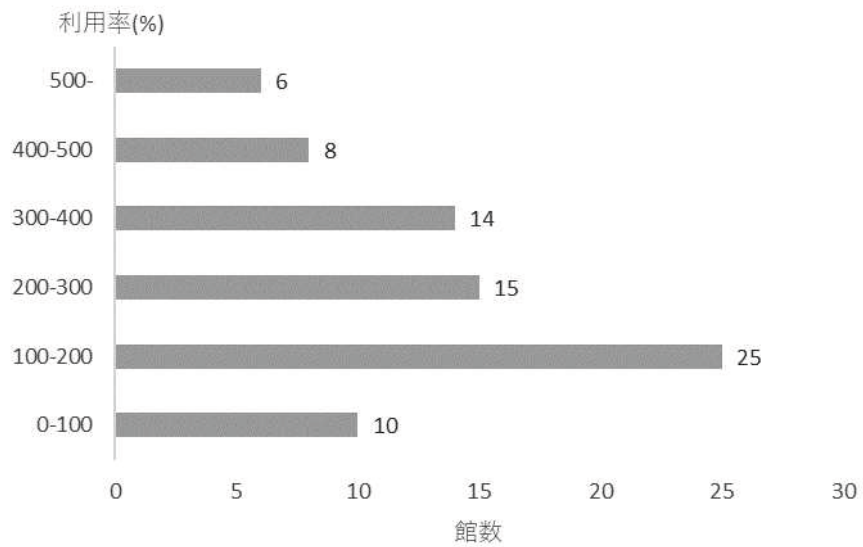


図 5-18 利用率

表 5-6 利用率と複合機能

複合機能	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
市役所	2	2.6	6	7.7	2	2.6	0	0.0	3	3.8	0	0.0	13	16.7
教育委員会	0	0.0	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	2	2.6
商業施設	3	3.8	12	15.4	9	11.5	8	10.3	2	2.6	3	3.8	37	47.4
生涯学習	2	2.6	4	5.1	2	2.6	2	2.6	0	0.0	1	1.3	11	14.1
地域交流	0	0.0	2	2.6	3	3.8	3	3.8	2	2.6	0	0.0	10	12.8
子育て支援	0	0.0	5	6.4	4	5.1	3	3.8	1	1.3	1	1.3	14	17.9
美術館	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	2.6
ホール	5	6.4	9	11.5	3	3.8	4	5.1	2	2.6	2	2.6	25	32.1
多目的室	0	0.0	2	2.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	2.6
会議室	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	1	1.3	3	3.8
公民館	4	5.1	4	5.1	2	2.6	4	5.1	1	1.3	1	1.3	16	20.5
ギャラリー	1	1.3	3	3.8	0	0.0	2	2.6	0	0.0	1	1.3	7	9.0
こども館	1	1.3	1	1.3	0	0.0	1	1.3	0	0.0	0	0.0	3	3.8
住宅	0	0.0	1	1.3	2	2.6	2	2.6	0	0.0	0	0.0	5	6.4
医療系	0	0.0	2	2.6	0	0.0	1	1.3	0	0.0	0	0.0	3	3.8
デイサービス	0	0.0	0	0.0	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3
歴史・文化	2	2.6	2	2.6	2	2.6	2	2.6	0	0.0	0	0.0	8	10.3
観光	0	0.0	2	2.6	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	3.8
その他	4	5.1	9	11.5	2	2.6	5	6.4	1	1.3	1	1.3	22	28.2
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-7 利用率と図書館延床面積

図書館延床面積(m ²)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-1,000	3	3.8	2	2.6	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	6.4
1,000-2,000	1	1.3	3	3.8	5	6.4	4	5.1	2	2.6	3	3.8	18	23.1
2,000-3,000	3	3.8	10	12.8	4	5.1	4	5.1	4	5.1	1	1.3	26	33.3
3,000-4,000	0	0.0	5	6.4	2	2.6	3	3.8	1	1.3	0	0.0	11	14.1
4,000-	3	3.8	5	6.4	4	5.1	3	3.8	1	1.3	2	2.6	18	23.1
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-8 利用率と施設延床面積

施設延床面積(m ²)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-3,000	2	2.6	2	2.6	2	2.6	0	0.0	0	0.0	2	2.6	8	10.3
3,000-6,000	2	2.6	9	11.5	3	3.8	5	6.4	3	3.8	1	1.3	23	29.5
6,000-9,000	0	0.0	5	6.4	1	1.3	4	5.1	1	1.3	2	2.6	13	16.7
9,000-12,000	3	3.8	4	5.1	1	1.3	1	1.3	2	2.6	0	0.0	11	14.1
12,000-	3	3.8	5	6.4	8	10.3	4	5.1	2	2.6	1	1.3	23	29.5
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-9 利用率と面積率

面積率(%)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-20	5	6.4	4	5.1	6	7.7	1	1.3	2	2.6	1	1.3	19	24.4
20-40	1	1.3	9	11.5	5	6.4	6	7.7	1	1.3	1	1.3	23	29.5
40-60	4	5.1	4	5.1	2	2.6	4	5.1	3	3.8	2	2.6	19	24.4
60-80	0	0.0	7	9.0	1	1.3	2	2.6	0	0.0	0	0.0	10	12.8
80-100	0	0.0	1	1.3	1	1.3	1	1.3	2	2.6	2	2.6	7	9.0
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-10 利用率と蔵書冊数

蔵書冊数(冊)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-50,000	3	3.8	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3	5	6.4
50,000-100,000	0	0.0	4	5.1	0	0.0	3	3.8	1	1.3	2	2.6	10	12.8
100,000-200,000	3	3.8	9	11.5	7	9.0	3	3.8	5	6.4	2	2.6	29	37.2
200,000-300,000	2	2.6	3	3.8	3	3.8	4	5.1	1	1.3	0	0.0	13	16.7
300,000-400,000	0	0.0	4	5.1	3	3.8	1	1.3	0	0.0	1	1.3	9	11.5
400,000-	2	2.6	4	5.1	2	2.6	3	3.8	1	1.3	0	0.0	12	15.4
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-11 利用率と貸出冊数

貸出冊数(冊)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-50,000	2	2.6	1	1.3	1	1.3	1	1.3	0	0.0	1	1.3	6	7.7
50,000-100,000	1	1.3	1	1.3	0	0.0	2	2.6	0	0.0	0	0.0	4	5.1
100,000-200,000	2	2.6	6	7.7	4	5.1	1	1.3	3	3.8	3	3.8	19	24.4
200,000-500,000	2	2.6	7	9.0	5	6.4	6	7.7	4	5.1	0	0.0	24	30.8
500,000-1,000,000	0	0.0	7	9.0	2	2.6	3	3.8	1	1.3	1	1.3	14	17.9
1,000,000-	3	3.8	3	3.8	3	3.8	1	1.3	0	0.0	1	1.3	11	14.1
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-12 利用率と駅からの距離

駅からの距離(m)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-250	2	2.6	6	7.7	5	6.4	4	5.1	4	5.1	1	1.3	22	28.2
250-500	1	1.3	7	9.0	2	2.6	2	2.6	2	2.6	1	1.3	15	19.2
500-800	1	1.3	3	3.8	4	5.1	3	3.8	2	2.6	0	0.0	13	16.7
800-1,000	2	2.6	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	4	5.1
1,000-2,000	1	1.3	6	7.7	3	3.8	0	0.0	0	0.0	2	2.6	12	15.4
2,000-	3	3.8	3	3.8	0	0.0	4	5.1	0	0.0	2	2.6	12	15.4
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-13 利用率と市役所からの距離

市役所からの距離(m)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0(複合)	0	0.0	2	2.6	1	1.3	0	0.0	2	2.6	0	0.0	5	6.4
-250	1	1.3	9	11.5	4	5.1	6	7.7	0	0.0	0	0.0	20	25.6
250-500	4	5.1	5	6.4	2	2.6	3	3.8	2	2.6	2	2.6	18	23.1
500-800	0	0.0	4	5.1	2	2.6	0	0.0	1	1.3	1	1.3	8	10.3
800-1,000	1	1.3	1	1.3	2	2.6	1	1.3	1	1.3	0	0.0	6	7.7
1,000-2,000	0	0.0	2	2.6	1	1.3	2	2.6	1	1.3	1	1.3	7	9.0
2,000-	4	5.1	2	2.6	3	3.8	2	2.6	1	1.3	2	2.6	14	17.9
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-14 利用率と学校からの距離

学校からの距離(m)	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
0-250	3	3.8	5	6.4	2	2.6	2	2.6	2	2.6	0	0.0	14	17.9
250-500	6	7.7	13	16.7	6	7.7	6	7.7	4	5.1	3	3.8	38	48.7
500-800	1	1.3	6	7.7	4	5.1	5	6.4	1	1.3	2	2.6	19	24.4
800-	0	0.0	1	1.3	3	3.8	1	1.3	1	1.3	1	1.3	7	9.0
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

表 5-15 利用率と用途地域

用途地域	利用率(%)													
	0-100		100-200		200-300		300-400		400-500		500-		計	
第一種低層住居専用地域	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	2.6
第一種中高層住居専用地域	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3	0	0.0	0	0.0	1	1.3
第二種中高層住居専用地域	0	0.0	1	1.3	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	2.6
第一種住居地域	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	2.6	0	0.0	1	1.3	3	3.8
第二種住居地域	0	0.0	5	6.4	1	1.3	2	2.6	0	0.0	0	0.0	8	10.3
準住居地域	0	0.0	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3
近隣商業地域	1	1.3	3	3.8	1	1.3	0	0.0	1	1.3	0	0.0	6	7.7
商業地域	6	7.7	13	16.7	11	14.1	8	10.3	5	6.4	0	0.0	43	55.1
準工業地域	0	0.0	1	1.3	0	0.0	1	1.3	0	0.0	2	2.6	4	5.1
工業地域	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3	0	0.0	1	1.3
用途白地地域	3	3.8	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	3	3.8	6	7.7
都市計画区域外用途白地地域	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.3	0	0.0	1	1.3
合計	10	12.8	25	32.1	15	19.2	14	17.9	8	10.3	6	7.7	78	100.0

5. 5 事後評価と利用率

本章では、対象図書館が中心市街地活性化基本計画、都市再生整備計画に位置づけられている事例を抽出し、前章で明らかになった利用率の特性との比較を行う。なお、中心市街地活性化基本計画では図書館の設立年前後での歩行者交通量の変化、都市再生整備計画では事後評価を行っている事例を用いて分析した。

5. 5. 1 中心市街地活性化基本計画に位置づけられている事例

中心市街地活性化基本計画に位置づけられている 18 館について、設立前後の自転車・歩行者交通量についてみると、設立後の交通量が不明な 2 事例を除くと 50%以上の地域で増加している(表 5-16)。その中で、最も設立後の交通量が増加した滝川市立図書館⁹⁾¹⁰⁾では、中心市街地外からの移転により商業地域に立地し、市役所との複合や駅・学校からの距離が 800m 以内であり、前章の利用率の特性と比較すると、利用率が高い特性と同様の傾向を示している(表 5-18)。このことから、利用率向上は中心市街地の交通量を増加させ、賑わい創出に寄与すると考えられる。

5. 5. 2 都市再生整備計画に位置づけられている事例

都市再生整備計画内に図書館整備についての位置づけがあり、事後評価を公開している事例 22 館のうち、すべての項目で目標値に達している下松市は、市民交流センターの満足度が従前値から大幅に向上し区内人口の増加という結果が得られている¹¹⁾(表 5-17)。利用率の特性との比較においても、利用率が高い特性と面積率、蔵書・貸出冊数、駅・市役所・学校からの距離、用途地域で同様の傾向を示しており、利用率の特性は複合施設の満足度や区内人口増加に寄与すると考えられる(表 5-17, 18)。また、日進市では図書館来館者数が大幅に増加している¹²⁾。利用率の特性との比較では、利用率が高い図書館の傾向とは異なるが、貸出冊数が多いことから貸出目的の来館者が多いことが来館者数に影響している。

表 5-16 中心市街地活性化基本計画の事後評価

図書館名	自転車・歩行者交通量(人/日)		
	設立前	設立後	設立前後比(%)
滝川市立図書館	7,008	11,306	161.3
十和田市民図書館	6,184	6,359	102.8
白河市立図書館	1,864	2,734	146.7
土浦市立図書館	28,833	29,439	102.1
大田原市立大田原図書館	2089	2,812	134.6
高崎市立中央図書館	14,838	20,450	137.8
富山市立図書館本館	21,885	23,595	107.8
山梨県立図書館	6,362	7,384	116.1
塩尻市立図書館	4,579	4,950	108.1
岐阜市立中央図書館	3,236	4,812	148.7
福知山市立・中央館	3,614	3,422	94.7
あかし市民図書館	16,973	19,638	115.7
田辺市立図書館	3,113	3,027	97.2
玉野市立図書館	5,147	—	—
下関市立中央図書館	57,855	63,815	110.3
四万十市立図書館	5,133	4,225	82.3
大分市民図書館	299,252	309,760	103.5
沖縄市立図書館	—	—	—

表 5-17 都市再生整備計画の事後評価

日進市	従前値	目標値	数値
図書館来館者数(人/年)	131,339(H16)	147,000(H22)	608,599(H22)
まちづくり活動団体数(団体)	105(H17)	115(H22)	225(H22)
アダプトプログラムへの参加人数(人/年)	0(H17)	100(H22)	540(H22)
くるえいんばす利用者数(人/年)	305,732(H16)	411,000(H22)	498,810(H22)
下松市	従前値	目標値	数値
市民交流センターの満足度(%)	25(H21)	60(H26)	78(H26)
市民交流センターの利用者数(人/年)	96,379(H21)	106,000(H26)	143,138(H26)
地区内人口(人)	5,789(H21)	5,840(H26)	6,229(H26)

表 5-18 利用率の特性と各市の概要

前章で明らかになった利用率が高い図書館の傾向		滝川市	日進市	下松市
複合	商業施設	市役所	ホール	公民館、ホール
面積	図書館延床：3,000㎡以下	1,437㎡	4,939㎡	1,983㎡
	施設延床：6,000㎡以上	15,750㎡	6,101㎡	4,970㎡
	面積率：50%以下	9.1%	81.0%	39.9%
蔵書	100,000冊以上	135,000冊	318,000冊	147,000冊
貸出	100,000冊以上	220,000冊	1,198,000冊	397,000冊
駅	800m以下	789m	1,609m	540m
市役所		0	335m	321m
学校		720m	527m	341m
用途地域	商業地域、用途白地地域	商業地域	用途白地地域	商業地域

5. 6 おわりに

以下に得られた知見をまとめる。

(1)近年の公共図書館では、複合化図書館の整備が経年的に増加しており、今後も複合化を伴った整備が増加すると考えられる。

(2)対象図書館の特性について整理すると、蔵書冊数、図書館延床面積から、小規模図書館が整備されている傾向にある。また、駅・市役所・学校からの距離が800m以内に整備されている事例が多いことから、施設利便性が高い傾向にある。さらに、商業施設との複合が多く、「施設間の相乗効果」を複合背景としている図書館が多いことから、商業施設との複合により図書館利用者の増加といった相乗効果が期待されている。

(3)3章の特性と利用率の関係から、商業機能の複合、大規模施設に小規模な図書館の整備、駅・市役所・学校からの距離が800m以内、商業地域に立地する事例が、利用率が高い傾向を示した。中心市街地に立地し利便性が良好であることが、利用率に影響を与えていると考えられる。しかし、用途地域では用途白地地域の事例も利用率が高い傾向を示している。これは、該当する事例が商業・行政機能集積地域に立地していることや、農業支援講座の開催といった特徴的な取り組みが評価されていることが影響していると推察される。

(4)中心市街地活性化基本計画において最も交通量が増加した滝川市は、4章で明らかになった利用率の特性と同様の傾向を示したことから、利用率の特性は中心市街地の交通量増加に影響を与え、賑わい創出に寄与すると考えられる。また、都市再生整備計画の事後評価において、下松市では複合施設の満足度や地区内人口が増加した。利用率の特性においても同様の傾向を示しており、利用率の特性が施設満足度や地区内人口に寄与している。

以上から、複合図書館の整備において商業施設の複合が相乗効果により利用者の増加に影響することが明らかになった。さらに、駅や市役所、学校からの利便性が良好な中心市街地への立地が利用率を高める傾向にある。この傾向は周辺市街地の交通量の増加や地区内人口にも影響を与え、賑わい創出という市街地活性化の一助となっている。また、本研究で対象とした事例では、中心市街地活性化基本計画や都市再生整備計画に位置づけられているケースは多くなかったが、位置づけられている事例では複合図書館整備を基幹事業のひとつとして位置づけるなど、複合図書館整備の重要性がうかがえた。そこで、今後の複合図書館整備では、施設規模だけではなく利便性の確保、都市の核となる施設への近接といった立地を考慮した計画を策定することで、市街地の交通量、人口増加という波及効果を生み、市街地活性化に寄与すると考える。また、これらの整備事業を都市再生整備計画といった計画文書内に位置づけ、他の整備との一体的整備を行うことが重要であると考えられる。

注釈

注 1) 本研究における複合図書館とは、同じ建物内に図書館機能以外の機能を有する施設である。

参考文献

- 1) 猪狩周二, 中出文平, 樋口秀: 地方都市における図書館の立地と利用実態に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, No. 39-3, pp. 559-564, 2004. 10
- 2) 木下誠一, 矢部亮, 今井正次: 居場所としての地域公共施設のあり方に関する研究-三重県における居場所選択特性と地域差-, 日本建築学会計画系論文集, 第 73 巻, 第 628 号, pp. 1205-1212, 2008. 6
- 3) 森智彦: 日本の公共図書館サービスの展開・現状と課題・展望, 情報社会試論, vol. 12, pp1-12, 2011
- 4) 日本図書館協会: 日本の図書館統計, 2000-2021
- 5) 文部科学省: 社会教育調査, 2002-2018
- 6) 長崎県平戸市: 平戸市都市計画マスタープラン, 2013. 9
- 7) 青森県つがる市教育委員会: 教育委員会事務の点検及び評価報告書, 2016. 9
- 8) 教務構成常任委員会: 行政視察報告書, 2017. 12
- 9) 北海道滝川市: 滝川市中心市街地活性化基本計画, 2008. 3
- 10) 北海道滝川市: 認定中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告, 2013. 6
- 11) 山口県下松市: 都市再生整備計画事後評価シート下松中央地区, 2015. 3
- 12) 愛知県日進市: 都市再生整備計画事後評価シート蟹甲・米野木地区, 2011. 3

第 6 章

総括

第6章 総括

以下に、本研究で得られた各章の結論を述べる。

6. 1 マンチェスター市の戦略的再生計画(SRF)に基づく人口回帰(第2章)

第2章では、人口回復を果たしたマンチェスター市の都市再生と市街地整備事業について明らかにし、人口回復における都市政策の知見を得るとともに、戦略的再生計画(SRF)に着目し、施設別整備について考察した。得られた知見を以下に示す。

(1)18世紀におきた産業革命により綿産業が発展。産業の発展とともに人口が増加し、1931年にピークとなった。しかし、戦後の産業の衰退に伴い人口が急激に減少し2001年に最低人口を記録した。だが、近年では人口が増加している。また、20歳から29歳の人口が特に増加しており、このことが市の経済に良い影響を及ぼしている。さらに、シティセンターの人口分布が増加していることから、特にシティセンターの人口が増加していることがわかる。公共交通においては、シティセンターを中心に放射状に延びていることから、シティセンターが市の中心的都市であることがわかる。

(2)都市中心部の開発は、1995年にユニタリー・デベロップメントプランが策定され、シティセンターを雇用、経済、文化、サービスの中心として位置づけ、都市全体の開発方針を定めた。ユニタリー・デベロップメントプランが策定された時期を機に、人口が増加傾向に転じたことから、人口増加に影響を与えた政策であると考えられる。さらに、同計画は2012年に定められたローカル・デベロップメント・フレームワークのコアストラテジーに一部置き換えされた。そして、ローカル・デベロップメント・フレームワークに従い各地域には戦略的再生計画(SRF)が策定されている。この計画により各地域のイメージおよび特徴の強化が行われ、都市に良好な空間を創出している。

(3)市庁舎や中央図書館を中心としたシビック・クォーター地区における戦略的再生計画では、市庁舎・中央図書館の改修、セント・ピーターズ・スクエアの豊かな公共空間整備を通して、周辺施設や広場を一体的に整備することで、歩行者に安全な空間創出やアクセス性の向上を図り、市民の方々に快適な環境を提供している。ピカデリー駅を中心としたマンチェスター・ピカデリー地区における戦略的再生計画では、多様な交通手段との接続性の向上を図り、周辺地域とのシームレスなつながりを確保する整備が行われている。

(4)G-MEXセンターの開発は、工業都市というイメージを文化、サービス業という新しいイメージに転換する象徴的な建物になった。その後、2度のオリンピック誘致失敗から、計画されていた予定地を使用してコモンウェルスゲーム開催施設を建設し成功を収めた。しかし、1996年のIRA爆弾テロによりアンデルショッピングセンターが甚大な被害を受け、早期復旧に向けた開発計画により、歩行者優先の良好な購買環境が創出され、復興の象徴としてアービス博物館が建設された。ノーマでは、ワン・エンジェル・スクエアの完成により

都市のスカイラインが大きく変わり、ファーストストリートでは文化施設の中心としてHOME が建設された。以上のように、象徴的建築物の開発は都市の新しいイメージを作り出すことにつながった。

(5)マンチェスター市は、2002 年のコモンウェルスゲーム開催など、世界的なイベント開催により都市のイメージ転換に成功している。また、イベントの開催に伴いインフラ整備が進み、多くの開発の基礎を作り上げた。

(6)シティセンター周辺のヒューム地区は成功した再生事業として知られている。同地区は、スラムクリアランスにより近代的な住宅団地が建設されが、その後の地区は犯罪の温床と化してしまった。1992 年、今までの事業を見直し新しい再生事業が始まり、優れたガイドラインを提供し人口回復が実現した。

以上から、マンチェスター市ではユニタリー・デベロップメントプランの策定により人口回復を実現したとともに、戦略的再生計画に基づいた市庁舎や図書館、駅を中心としたエリアごとの整備を行ったことが人口増加に寄与したと考えられる。また、都市を工業都市から文化、サービス業へのイメージ転換を果たす役割を担った象徴的建築物の建設や、シティセンター周辺地域における住環境などの再生事業や、コモンウェルスゲーム開催など世界的なイベント開催に伴ったインフラ改善による環境改善事業により、マンチェスター市への観光客や移住者の増加に寄与したと考えられる。

6. 2 庁舎建替と市街地整備計画の関連と実態(第3章)

第3章では、全国の建替を行った庁舎を対象として、その特徴を整理した上で、特に移転を伴う庁舎建替の計画整備手法を整理することで、庁舎移転計画と市街地再生の関連を明らかにし、市街地再生に寄与する庁舎の整備手法について考察した。得られた知見を以下に示す。

(1)新庁舎の竣工年と合併年において両者には14年の間隔が空いていることから、合併特例債の利用を目的として15年以内での竣工を目指している事例が多いことが明らかになった。人口規模と延床面積の関係では相関が強いが、相関が弱い庁舎においては窓口機能や市民交流機能といった付加機能の面積が影響している。これらの付加機能として市民協働空間や情報空間といった空間を設置している庁舎が多いことから、近年では市民協働の場や市民への情報発信を意識した計画が多い傾向にある。

(2)移転庁舎では、敷地面積・延床面積ともに増加するケースが多い。これは、建替理由として挙げられた施設の狭隘の解消や、移転理由である庁舎機能の集約が影響している。また、跡地活用は駐車場が多く、跡地が有効活用されているとは言えない。用途地域では、商業系用途地域へ移転する事例が多く、さらに駅と庁舎の距離では50%以上の事例が駅に近づいている。また、周辺の公共施設数も50%以上の事例で増加していることから、駅との近接性が高い市街地中心部に移転する傾向にある。

(3)移転庁舎の立地・整備傾向は、「都市中心部への接近性」の因子と「建築空間の規模」の因子で説明される。また、移転庁舎は3つのタイプに類型化される。①中心市街地の賑わい

や拠点づくりを目的に行われ、市街地再生として駅周辺等の高度利用や一体開発の手段として位置づけられるケース、②立地・移転地は中心、郊外に依存されず、市街地に分散している庁舎機能の集約が主目的に行われるケース、③広場や駐車場敷地の確保のため敷地規模を拡大させ郊外部に新たな拠点を形成し、車によるアプローチを前提とするケースである。

以上のように、人口減少下の地方都市における本庁舎の建替は、空間的、財政的、機能的に今後の市街地再生のための整備方針、計画に大きな影響を与える。持続可能なまちづくりに向け、庁舎の立地を中長期に位置つけた計画体系を構築する必要がある。

6. 3 駅周辺地域における整備手法の特徴と効果（第4章）

第4章では、駅周辺地区を対象として、その整備の類型別特徴を明らかにした上で、駅と医療施設とが一体的に計画されている事例に着目し、それらの整備について整理することで、駅と医療施設との関係性を明らかにし、医療施設を利用した駅周辺地区の再生手法について考察した。得られた知見を以下に示す。

(1)近年の鉄道駅周辺地区の整備動向では、10万人未満の都市での整備が多くみられ、近年になるほど大規模な都市から小規模な都市の整備に移行する傾向にある。

(2)鉄道駅周辺地区の整備では、交通機能に加え都市の豊かさを課題とし、日常生活における都市空間の質の向上を目標としている地区が多い傾向にあった。そこで、「道路整備」に加え「駅前広場整備」、「拠点施設整備」により、交通機能の整備とともに、鉄道駅やその周辺地区をまちの中心として整備している地区が多い。

(3)主成分分析による対象地区の類型化では、第1軸は「都市の市街化度」、第2軸は「都市機能の変化」、第3軸は「都市の商業活力」を示し、5つのグループに分類することができた。各グループの整備の特徴を地区課題、整備目標、整備手法をもとに整理すると、すべての地区で共通して駅前広場整備が行われており、従来の交通機能としての役割から、人が回遊し賑わいのある空間へと整備する傾向にある。中でも、日向市駅では人々の集える空間整備によりイベントを開催し、県内外からの人の動きを活発にしている。さらに、高密度地区では駅ビルや複合施設といった駅周辺の拠点施設整備が行われている。

(4)駅と一体的に計画する医療施設はクリニックモールが最も多かった。また、駅と医療施設をデッキでつなぐものが最も多く、安全にアクセスすることが出来るように計画されている。地区課題では居住環境や都市の賑わいを問題としている地区が多い傾向にあり、駅を中心とした拠点整備を行い日常生活における利便性の向上を図り、駅周辺地区を安心して回遊できるように整備している地区が多い。

(5)対象地区の行政に向けて行ったアンケート調査では、「魅力向上のため」や「居住環境をよくするため」を誘致理由としている地区も多く、駅周辺の利便性・魅力・居住環境の向上を目的としている地区が多いことが明らかになった。駅利用者にとっての医療施設満足度では14地区で満足度が高く、駅に医療施設が近接することで駅周辺の居住環境が向上したかについては、向上したと回答したのが17地区であった。

(6)医療施設ごとの整備特性と効果では、「5年間昼間人口増減率」、「6年間乗降客数変化率」、「公示地価」の3項目のうち2項目以上が増加した地区について整理すると、病院と一体的に計画された地区では商業機能や子育て支援機能といった機能を医療施設と複合し、駅周辺に誘致したことで昼間人口や乗降客数、地価が増加したと考えられる。一方、すべて減少傾向であった地区では限定的なイベントによる賑わい創出が図られたが、日常的な賑わい創出につながる空間整備が十分ではなかったことが、減少傾向になったと考えられる。診療所と一体的に計画した地区においても、診療所と子育て・高齢者支援施設、商業施設といった機能が複合されたことにより、駅周辺の歩行者増加が見られたと考えられる。クリニックモールと一体的に計画した地区では、ペDESTリアンデッキや集合住宅の整備が行われ、駅周辺の回遊性・居住環境の向上が定住人口増加に影響していると考えられる。

以上より、鉄道駅周辺地区の整備において、日常生活における都市空間の質の向上を目標とし、交通機能の整備に加え駅前広場の整備を行うことで、鉄道駅や周辺地区をまちの中心として整備している地区が多いことが明らかになった。実際に日向市では駅前広場整備によるイベント開催で県内外からの来訪者が増加しており、駅整備は従来の交通機能だけではなく、人の回遊・賑わいを意識した整備を行う必要がある。また、高密度地区では周辺地区の拠点施設整備まで行われる傾向にあり、低密度地区では駅舎や駅前広場の整備にとどまっている。このことから、今後の駅周辺地区整備では、駅機能の整備に加え駅前広場や周辺施設整備といった、駅周辺の空間的整備を一体的に行うことが重要であると考えられる。

そこで、駅と医療施設とを一体的に整備している事例について整理した。駅周辺の利便性向上、魅力創出、居住環境の向上を目的として医療施設を誘致し、居住環境が向上したと評価された地区が多かった。また、医療施設とともに複合施設やデッキ、居住施設の整備による回遊性・居住環境の向上が駅周辺の歩行者の増加や乗降客数の増加につながったと考えられる。このことから、駅と医療施設との一体的な整備は、駅周辺の利便性や居住環境の向上に寄与することが明らかになった。さらに、医療施設整備とともに複合施設やデッキ、居住施設の整備を行うことにより、駅周辺市街地の回遊性・利便性・居住環境の向上に寄与することが期待される。

6. 4 複合図書館の立地特性と利用率との関係(第5章)

第5章では、複合図書館に着目しその役割を明らかにした上で、その立地特性と利用率との関係から市街地活性化に寄与する整備手法について考察した。得られた知見を以下に示す。

(1)近年の公共図書館では、複合化図書館の整備が経年的に増加しており、今後も複合化を伴った整備が増加すると考えられる。

(2)対象図書館の特性について整理すると、蔵書冊数、図書館延床面積から、小規模図書館が整備されている傾向にある。また、駅・市役所・学校からの距離が800m以内に整備されている事例が多いことから、施設利便性が高い傾向にある。さらに、商業施設との複合が多く、「施設間の相乗効果」を複合背景としている図書館が多いことから、商業施設との複合

により図書館利用者の増加といった相乗効果が期待されている。

(3) 3章の特性と利用率の関係から、商業機能の複合、大規模施設に小規模な図書館の整備、駅・市役所・学校からの距離が800m以内、商業地域に立地する事例が、利用率が高い傾向を示した。中心市街地に立地し利便性が良好であることが、利用率に影響を与えていると考えられる。しかし、用途地域では用途白地地域の事例も利用率が高い傾向を示している。これは、該当する事例が商業・行政機能集積地域に立地していることや、農業支援講座の開催といった特徴的な取り組みが評価されていることが影響していると推察される。

(4) 中心市街地活性化基本計画において最も交通量が増加した滝川市は、4章で明らかになった利用率の特性と同様の傾向を示したことから、利用率の特性は中心市街地の交通量増加に影響を与え、賑わい創出に寄与すると考えられる。また、都市再生整備計画の事後評価において、下松市では複合施設の満足度や地区内人口が増加した。利用率の特性においても同様の傾向を示しており、利用率の特性が施設満足度や地区内人口に寄与している。

以上から、複合図書館の整備において商業施設の複合が相乗効果により利用者の増加に影響することが明らかになった。さらに、駅や市役所、学校からの利便性が良好な中心市街地への立地が利用率を高める傾向にある。この傾向は周辺市街地の交通量の増加や地区内人口にも影響を与え、賑わい創出という市街地活性化の一助となっている。また、本研究で対象とした事例では、中心市街地活性化基本計画や都市再生整備計画に位置づけられているケースは多くなかったが、位置づけられている事例では複合図書館整備を基幹事業のひとつとして位置づけるなど、複合図書館整備の重要性がうかがえた。そこで、今後の複合図書館整備では、施設規模だけではなく利便性の確保、都市の核となる施設への近接といった立地を考慮した計画を策定することで、市街地の交通量、人口増加という波及効果を生み、市街地活性化に寄与すると考える。また、これらの整備事業を都市再生整備計画といった計画文書内に位置づけ、他の整備との一体的整備を行うことが重要であると考えられる。

以上から、マンチェスター市では戦略的再生計画(SRF)の策定により人口が回復し、その計画内において市庁舎や図書館、駅を中心とした整備を行ったことが人口増加を維持している要因であると考えられる。そこで、この3つの施設整備を計画に位置づけることが今後の市街地再生において重要である。国内施設整備について整理すると、庁舎や図書館、駅は立地適正化計画における誘導施設として重要な位置づけがされている、しかし、中心市街地活性化基本計画等の計画内では具体的な整備内容が記されることが少なく、言葉のみの表記にとどまる傾向にある。また、マンチェスター市では施設を中心に周辺環境を一体的に整備する傾向にあるが、国内では施設単体の整備計画が行われ、周辺環境との関係性が考慮されていない傾向にある。そこで、周辺地域とのつながりを重視し、様々な交通手段におけるアクセス性の向上や安全な歩行空間の確保といった周辺地域、施設との一体的な整備を位置づけた計画策定を行うことが必要であると考えられる。

謝 辞

本研究の遂行にあたり、お世話になった方々に深く感謝申し上げます。

指導教員である山口大学嶋心治教授には、興味深い研究テーマを与えてくださり、論文全体の構成から研究における考え方や進め方といった研究者としての姿勢に至るまで、終始熱心なご指導並びに激励を賜りました。さらに、研究に関して、立地適正化計画の研究会や研究対象地での現地視察など、様々な場面で都市計画に関する専門的な知識に触れる機会を与えてくださり、深く御礼申し上げます。山口大学小林剛士准教授には、研究の進め方や分析手法等、技術的な側面に関して、丁寧なご指導を頂きました。研究を進めるにあたり、様々なご助言を賜りましたこと、厚く御礼申し上げます。山口大学白石レイ准教授には、研究の進め方や学生生活での相談に乗っていただくなど、研究活動における様々な面でご助言頂きましたこと、心より感謝申し上げます。研究室配属後、先生方には大変お世話になり、研究活動においてたくさんのご指導、ご鞭撻賜りましたこと、重ねて御礼申し上げます。

山口大学宋俊煥准教授には、お忙しい中、現地視察や研究会など、研究活動における様々な場面でご助力を賜りました。心より御礼申し上げます。

山口大学岡松道雄教授、山口大学榊原弘之教授、山口大学牛島朗准教授には、本論文の副査として、論文の細部に至るまで、ご指導とご助言を賜りました。感謝申し上げます。

また、山口大学嶋研究室の諸先輩方、同期、後輩たちのおかげで、充実した学生生活を過ごすことができました。また、互いに切磋琢磨しながら研究を進められたことに、心から感謝いたします。

最後に、私の意思を尊重し博士後期課程への進学を、金銭的にも、精神的にも支えてくださった両親に、深く感謝します。

令和5年3月

萩原 綾