

土に幸あれ～つどって興して続いてく～

班長：横山司 斎藤啓誠 高橋諒 田代優奈 根岸晴香 山根知 TA：小又暉広

1-1 全体構想

私たちは、全体構想として

土に幸あれ

～つどって、興して、つづいてく～

を掲げ、都市計画マスタープラン策定に取り組みました。「つどって」の部分では、住民経営によるまちづくりを行うことで土浦市が「住める街」になることを意味し、「興して」の部分では、まちなかの魅力化によって全市民にとっての「住みたい街」になることを意味します。そして、土浦市が「住める街」、「住みたい街」になることで土浦市がこれからも「つづいてく」未来を描きました。

1-2 背景

土浦市が抱える重要な問題として財政悪化を取りあげました。財政問題は、市が抱える問題に対して解決する力の源のようなものです。近年では、人口減少、少子高齢化の影響によって、土浦市の財源が著しく減少しており、5年後には、財源調整基金という市の貯金のようなものが完全に枯渇する見通しです。それにより、今まで土浦市が行ってきた行政サービスを同じレベルで維持することが困難になります。例えば、バス網の縮小や乗合タクシーの料金値上げといった問題は近い未来に現実の問題となり、住民の皆さんの負担は増えていきます。そのために、今、理想ではなく現実に向き合い土浦市の行政ができること、市民の皆さんができることを見極め、双方の納得の上で財政問題を解決していく必要があるのです。

2-1 CMA の提案

これまでに土浦市が財政問題解決のために行ってきた対策の一つにコンパクト化がありますが、実際に土浦市には農業や畜産業、林業を営む人や、自然環境を好む人などが存在し、住民の住環境へのニーズが幅広く必ずしも全員が中心地に住みたいわけではないため、完全にコンパクト化を実現することは難しいです。また、人口推計の将来予測では、市が人を集めようと計画している場所以外で人口が増加すると予想されており、このままでは財政悪化が続く中でいつインフラ費用が削減できるのか、そもそもコンパクト化できるのか、疑問点が減らないままです。この状態

が続けば土浦市民の皆さんが望む、望まないに関係なく現状よりも居住地を制限されたり、行政サービスを低下・停止させられる可能性は大いにあります。これを解決するためにも市民の皆さんに協力して頂き、行政の力だけではなく住民の力を生かした取り組みをしていく必要があるのです。

土浦市民の力を生かす・協力していただく方法として、CMA (Community Management Association) というものを提案します。CMA とは、地域住民全員が参加し、行政サービスの取捨選択を自分たちの手で行う、地域住民による組織です。これを導入する目的は、「住民の意思を反映させた財政健全化」です。また、それだけではなく市が行っているコンパクト化政策に反し、住民が住みたい場所に住み続けられるまちづくりが可能になります。

CMA という組織には以下のようなルールがあります。

1. CMA の組織単位は旧小学校区域で一つとし、区域の住民は全員加入する。
2. 運営組織はCMA 区域内の町丁目から代表を立て、その代表組織を理事会として活動する。理事会の役員は公正な方法で選出され、給料が支払われる。
3. CMA の活動資金は区域内住民一人一人から徴収する共栄費用であるが一部の地方税の還元を受けるものとする。

また、CMA を行うことでのメリットとしては以下のものが考えられます。

- i. 立地適正化計画のように新たな線引きを行わなくてよい。ため、土地の資産価値が制度の導入により下がらない。
- ii. 固定資産税率が上がるなどの理由で今現在住んでいる居住地から居住地を移動することを強いなくても良い。
- iii. 行政サービスを削減されるのではなく、自らの意見で積極的に削減することができる。
- iv. 最終的には住民自身が居住地区の在り方を決定することを可能にする。そのため、住民が望む住環境を形成できることにつながる。
- v. 住民の細かなニーズに応えるサービスを展開する地元企業ができ、地元雇用が創出される。

一方で、CMA は住民自身からなる組織であるために、住民へのメリットばかりがあるわけではありません。これには

以下のようなものが考えられます。

- i. 地区住民全員の参加が条件となるため、参加自体が負担になる。
- ii. 住民の意思決定が必要であり、これもまた負担になる。
- iii. 積極的な住民のみが業務を負担するフリーライダー問題が起きてしまう。

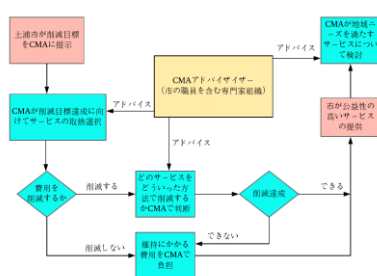
CMA が第一の目標の財政健全化に向けて取捨選択する行政サービスは表 1 のようなものが考えられます。削減に与える費用はどれも最大値であり、H30～H40 年の財政赤字の平均額が約 13 億円であることを考えると、市全体の削減目標は約 60%です。

表 1 CMA が取捨選択する行政サービス

削減項目	最大費用(千円)
児童館費	¥91,950
公民館費	¥159,612
市民会館	¥153,151
道路維持費	¥814,735
道路新設改良費	¥668,522
都市施設維持費（一部）	¥21,068
公園費	¥107,190
総合運動公園建設費	¥14,322
都市緑化事業費	¥22,711
農業振興費	¥61,732
農業担い手育成対策費	¥10
林業振興費	¥6,560
商業近代化促進事業費	¥36,413
合計	¥2,157,976

実際に各 CMA と市がどのように関り、何を判断していくのかについての大きな流れは以下のフロー図のようになります。

図 1 CMA の動き



1. 土浦市が CMA に削減目標を考慮した削減費用項目を提示する。
2. CMA はこれに従い費用を削減するか、削減せずに削減費用分を CMA で負担するかを判断する。
3. CMA は削減する場合はどのサービスをどういった方法で削減するのかを決める。
4. 削減が達成された市が公共性の高いサービスを市内に提供する。
5. その後は CMA で地域のニーズに合ったサービスを行うか検討する。

2 と 5 のプロセスに関しては市の職員を一部派遣したまちづくりに精通している専門家からのアドバイスを受け、それに基づいて判断します。

2-2 CMA の実際の活動

既述した削減項目は、どの項目も地域の住民の細かな意見が存在することが考えられます。住民の意見を反映させつつ行政サービスの費用を削減していく例を紹介します。まずは道路管理についてです。道路削減では町と町をつなぐような広域的な道路以外の、町内住民が中心に利用する道路は CMA に削減目標に従ってどのように管理していくかを決めてもらいます。この際に、費用を削減する方法としては、

1. 高い舗装性を求めない道路に関しては、アスファルトでの舗装を諦め、舗装管理を放棄し、ゆくゆくは砂利道にしていくこと。
2. 一般車両の通行を削減することで、道路面への負担を軽減し、維持コストを下げること。

等が考えられます。

他にも、利用の少ない市内の橋を対象に道路と同じく、車道を廃止して歩行者のみ利用できる橋に変えることで将来的な管理コストの低減を行うことや、隣接している 2 本の橋の一方を通行不可とすることで、コストを削減することが考えられます。

更には、土浦市全域で行われている商店街での商品券配布を市の財源を補助金として行っていますが、市が負担している分の補助金をなくし、今後は CMA が協力して商品券を発行するかどうかの選択をしていくことが考えられます。以上の例では CMA が費用を削減することを念頭に考えてきましたが、どうしても費用を削減できない場合も考えられます。この場合は削減目標の費用を管轄する地域住民住民全員で負担しあうことで維持することも可能です。ここからは土浦市の財政が健全化された後の CMA の動きについて説明します。まず今までと変わらない点としては市全域へ行わなければならない公益性の高い公共サービス（上下水道、バス交通、教育、消防、警察、医療、保健、福祉）は継続的に市が提供し続けることです。市が提供する公共サービスに加えて、CMA は自分の地域のニーズに合わせた独自のサービスを、かかる費用を自分たちで出し合ったり民間に協力してもらうことで受けるこ

とができます。

中心市街地では地域のニーズに合わせたサービスを提供する必要がないと CMA が判断する場合も考えられます。その場合、CMA は市全域が受けている最低限の公共サービスのみ受けることを選択することが可能です。

3-1 「住める街」から「住みたい街」へ

ここまでは「住める街」のための提案をしました。しかし、ただ「住める」だけの街で本当に幸せでしょうか？土浦市民の幸せを考えると、それだけではなく、これからも土浦が「住みたい街」であることが重要であると私たちは考えました。ここからは、そのために必要な基本構想②「興して」の提案をします。

土浦市を「住みたい街」とするために、私たちは土浦市の中心市街地を対象とし、プロジェクトを提案します。中心市街地を対象とした理由は、土浦駅をはじめとして人が行きかう拠点であり、亀城公園、霞ヶ浦、りんりんロードといった歴史や文化、自然が共存し、潜在的な魅力の多い地区だと考えたからです。土浦市を「住みたい街」とするために、このプロジェクトでは三つの段階を踏みます。その第一段階を達成するため、以下のプロジェクトを提案します。

3-2-1 モール 505 改修事業

私たちは中心市街地のなかでも土浦駅西側に位置する「モール 505」に目をつけました。モール 505 は現在空き店舗が多く、実際に歩いてみると大部分がシャッターを閉じています。しかし、この場所は土浦駅やりんりんロードからの近さだけでなく、周辺には多くの住宅街や高層マンションが位置しているという強みを持っています。更にモール 505 の店舗の一角にある生きがいサロンには高齢者が多く集い、外では数人の子供が遊ぶ姿も見受けられました。このことから私たちは人が集まるポテンシャルがあるモール 505 を、棟ごとにテーマを定めてターゲットを絞った施設を集約することで地域に根差した住民の集いの場とすることを考えました。

具体的には現段階での空き店舗を利用して、既存店舗の誘導と、建物の改修を部分的に行います。追加の費用はなるべくかけずに既存資源を有効活用していくことが目的です。駅に近い側からテーマを紹介します。

- ・「にぎわいゾーン」…オープンカフェを設置



図2 にぎわいゾーン イメージ

- ・「住民自治ゾーン」…CMA で利用可能なまちづくりラボ
住民主体で使用するイベント施設
- ・「いきいきゾーン」…既存の生きがいサロンを中心とし
多世代交流施設を設置
- ・「子供ゾーン」…保育園、児童館を設置



図3 子供ゾーン イメージ

費用は以下の表 2 のようになります。既存の躯体を最大限に活用するため、事業にかかる費用がかなり抑えることが可能です。現在、プレミアム商品券に市の補助金が 7 千 5 百万円充てられており、CMA の活用で補助金分をこのモールの事業に充てることによってほぼ追加の予算を組まずに実現することが可能です。

表 2 モール 505 事業試算

項目	費用	
内装		¥26,967,680
外装		¥128,148,346
補助金	▼	¥77,558,013
合計		¥77,558,013

以上のように目的の異なる施設に様々な世代が訪れるこ

とで、コミュニケーションを生む場となります。地域住民の利便性が向上すること、さらに賑わいが増加することでその土地の価値が上がり、土地に対して人や民間企業が投資する機運が高まります。これが第一段階です。

3-2-2 駐車場について

モール 505 改修事業によって魅力のある拠点ができ土浦市の空間を更に魅力的にするために、駅前によく存在する平面駐車場に注目しました。歩きやすい距離とされている 300m を駅から設定し、実際に駐車場の数を計測したところ 51 か所あり、1700 台も駐車可能でした。駅前の大きな範囲を占める駐車場ですが、それぞれを細かく見てみると地権者が分かれているために区切られています。まとめると広い一つの土地になる場所があり、小さな土地でも新たに駐輪場を作ったり、緑化することができます。現在は駐車場としてしか使用されていないとしても今後他の用途で活用できる可能性を秘めているのです。

ここからは、中心地を魅力的にするために駐車場を有効活用する方法について説明します。民間企業は整理されていない駐車場を所有しており、土浦市は稼働率の低い市営の立体駐車場を所有しています。

1. 民間企業の持つ駐車場の土地の権利を市営駐車場に移行し、民間企業は市営駐車場の利益の一部を受け取ります。
2. 市が民間企業の持っていた土地を整理し、土地の価値を高めます。
3. 民間企業は駐車場としての利用は規制されていますが、価値の上がった土地を得て、市営駐車場の利益を受け取る権利を放棄するか、土地を放棄して、権利を得続けるかのどちらかを選択します。
4. 民間企業は魅力上がった中心地で価値の上がった土地を用いてホテルやオフィスなどの事業を行い、利益を得ます。市は民間企業が放棄した土地で新たに駐輪場をつくることや、緑化するなどして中心地の魅力づくりに努めます。

この施策を行うメリットは、市が土地を買い取るのではなく、一時的に預かって土地の整理をするので市が土地を受け取るハードルが下がり、民間企業も土地の権利を手放さずに土地を整備してもらえる点にあります。また、市は民間企業に中心地の魅力化につながる事業を起こしてもらうことができ、民間企業は魅力の集まりつつある中心地で整備した土地をもらうことができます。

3-2-3 トランジットモール

駐車場の有効活用によって魅力の高まった中心地の回遊性を高める一つ的手段として、混雑する駅の西口へ続いており、また主な商業施設にも隣接する道路を、平日の通勤時間帯と休日に公共交通と自転車、歩行者の専用道路とすることを提案します。これにより中心地の車両数が減少し、歩行者にとって歩きやすい空間が出来上がります。歩いて

移動しやすくなることで回遊性が上がり、更なる賑わいが創出されると考えます。

4-1 まとめ～つづいていくまちへ～

このままでは持続し続けられない可能性のある土浦市を、CMA の力によって最低限の住める街にします。そして中心地ではモール 505 や駅前の魅力化によって人が訪れるようになります。更に、駐車場の有効活用や公共交通専用道路の整備をすることで回遊性を高めて更なる賑わいをもたらします。このようにして魅力的になった中心地は市内の様々な地域から公共交通を使って訪れたいと思うような場所へと変わり、多くの人が集まり活性化していきます。

以上の提案により、市民が「つどって」まちづくりを行う CMA によって、20 年後、その先もずっと続いていくような頑丈な土壌がつくられ、更に魅力が生まれた中心地から全体に活気が波及していき、幸せにあふれた土浦市の姿に近づいていくのではないのでしょうか。

5-1 参考文献

- 1 オガールプロジェクトとはogal-オガール紫波 <https://ogal-shiwa.com>
- 2 空き店舗情報/MALL505 <http://wp.aliasnet.jp/mall505/vacancy/>
- 3 中村勉ら「(4) 低炭素社会における建築・環境工学手法に関する研究」E-0808 低炭素社会の理想都市実現に向けた研究 p.55
- 4 大家亮子「地域価値を創り・担保するコミュニティマネジメントについての一論考ーエリアマネジメント・住環境マネジメントとの関係性をみながらー」社会イノベーション研究第 11 巻第 2 号 (91-106) 2016 年 3 月
- 5 東京大学大学院新領域科学研究科特任研究員 松宮綾子「人口減少時代に向けた都市の再編モデルの構築ー習志野市を事例としてー」
- 6 清水陽子・中山徹「アメリカの人口減少都市における非営利組織 CDC の地域改善活動とその役割ーミシガン州ルン都市 Salem Housing を事例としてー」公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集 vol.49 no.3 2014 10 月
- 7 暁・御手洗潤・原田大樹「ドイツ BID (Business Improvement District) の実地調査報告」
- 8 服部敏也「日本版 BID の可能性について」
- 9 今井ことみ「生活支援サービスを提供するテーマ型組織の連携によるまちづくりに関する研究ー東急柏ビレジを事例としてー」
- 10 東京大学公共政策大学院 法政策コース 1 年 田口 卓也 公共管理コース 1 年 高野 弘毅「人口減少時代におけるコンパクトシティの手法、及びその考察についてー持続可能な都市運営の観点からー」
- 11 株式会社サトウファシリティーズコンサルティング/建設ライブラリ/カテゴリー別レポート/世界のショッピングセンター (SC) のコスト事情 http://www.meti.go.jp/information/publicoffer/kobo2018/downloadfiles/k180411002_07.pdf
- 12 経済産業省/地域・まちなか商業活性化支援事業費補助金 (中心市街地再興戦略事業) 交付要綱 http://www.meti.go.jp/information/publicoffer/kobo2018/downloadfiles/k180411002_07.pdf