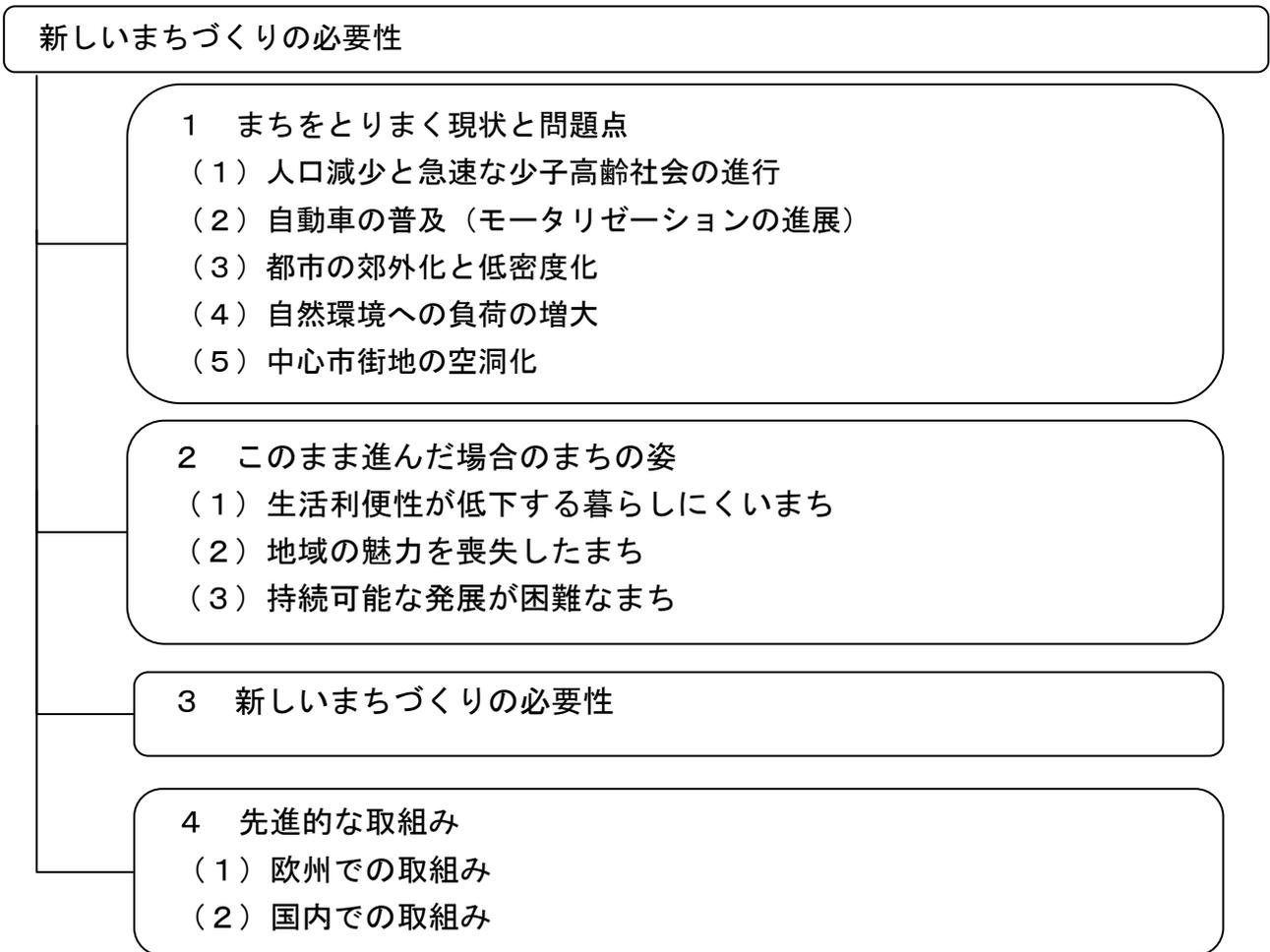


# 第1編 新しいまちづくりの基本的考え方

## I 新しいまちづくりの必要性



### 1 まちをとりまく現状と問題点

○ かつてまちなかは大勢の人で賑わい「まちの顔」としての役割を果たしてきましたが、全国的に多くのまちで活力が失われてきつつあります。この章では、まちなかが衰退してきた要因として、まちをとりまく現状と問題点を整理し、「持続可能な歩いて暮らせるまちづくり」が必要となった背景について見ていきます。



写真1 パセオ通り（旧すずらん通り・昭和40年代）  
※福島市都市計画課提供



写真2 パセオ通り（平成19年）  
※県撮影

(1) 人口減少と急速な少子高齢社会の進行

- 本県では、人口減少とともに少子高齢化が進行しています。
- 福島県現住人口調査による本県の推計人口によると1989(平成元)年11月には初めて210万人を超え、1998(平成10)年1月には2,138,454人のピークを迎え、その後減少に転じ2008(平成20)年1月1日現在で2,066,798人と2007(平成19)年の1年間で12,477人減少しています。国勢調査等による本県の「人口の推移(図1-1)」のとおりで2005(平成17)年から30年で、約20%人口が減少すると推計されています。
- また、「年齢3区分別人口割合の推移(図1-2)」を見ると、年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15~64歳)は年々減少傾向にあり、老年人口(65歳以上)の割合は増加しています。今後もこの傾向が続き、2035(平成47)年では老年人口割合が35.5%と超高齢社会になることが予測され、新たなまちづくりが求められることとなります。

◆問題点  
 このような人口減少と少子高齢化は、人口構造の急激な変化をもたらし、社会保障や経済活動、地域の姿にも大きな影響を与えることから、伝統文化の継承や地域の担い手不足など、地域コミュニティの弱体化等が懸念されます。

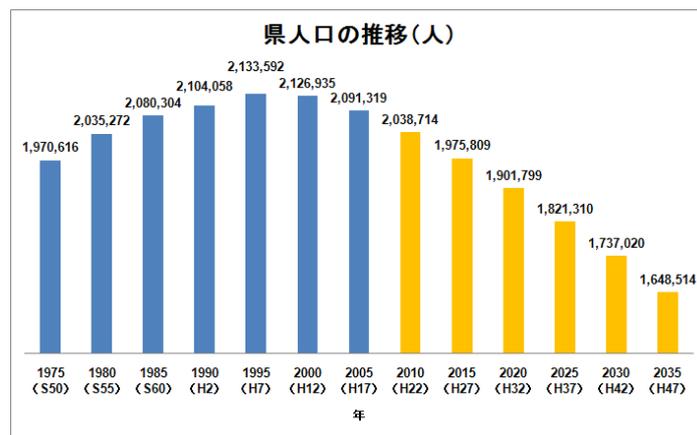


図1-1 福島県の人口の推移(人)

※総務省「国勢調査」、2010(H22)年からは(財)社会保障・人口問題研究所(H19/5推計)の推計値を使用

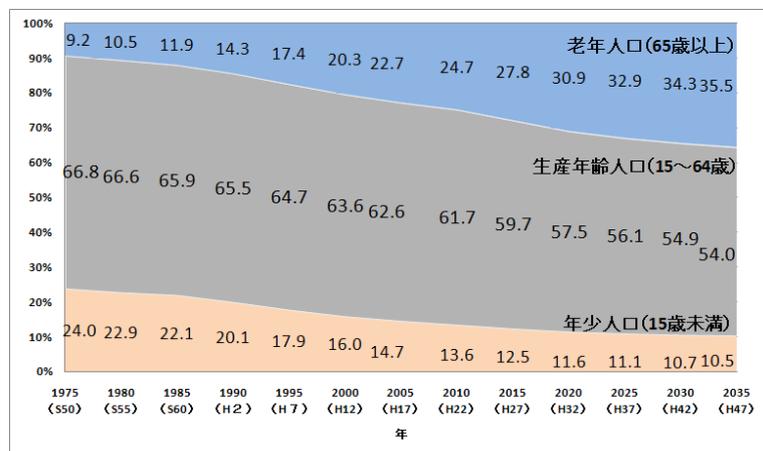


図1-2 福島県の年齢3区分別人口割合の推移(%)

※総務省「国勢調査」、2010(H22)年からは(財)社会保障・人口問題研究所(H19/5推計)の推計値を使用

## (2) 自動車の普及（モータリゼーションの進展）

- 我が国では、高度経済成長による産業構造の変化や個人所得の増加等により、マイカーブームとともに自動車が普及しています。
- 本県の「自動車保有台数（図1-3）」は、年々増加傾向にあり、1990（平成2）年からの15年間で約1.7倍になりました。
- また、「免許保有者」及び「事故数」（図1-4）の変化をみると、免許保有者は増加傾向にあるものの、全事故数は2001年をピークに減少しています。しかし、高齢者（65歳以上）の免許保有者及び事故数は、全体の傾向に比べ大きく増加しています。
- さらに、「免許保有者の年齢別推移（図1-5）」をみると、2004（平成16）年では、男女とも60歳を超えると免許保有者の数は少なくなっていますが、2025（平成37）年になると、高齢の免許保有者が増加すると推計されています。
- 本県の「通勤通学時における自動車利用率（図1-6）」をみると、県平均では約69%で、8割を超えている市町村も13市町村あり、全県的に日常的な自動車利用が進んでいることがわかります。

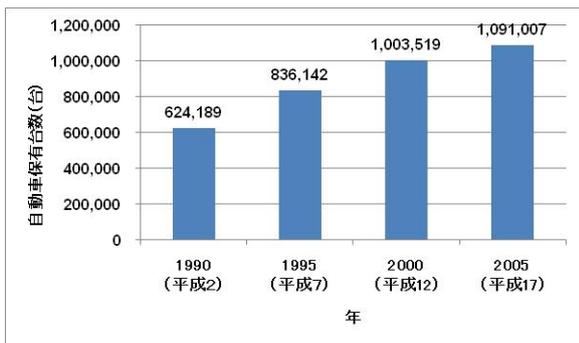


図 1-3 自動車保有台数（台）の変化  
※福島県「交通白書」

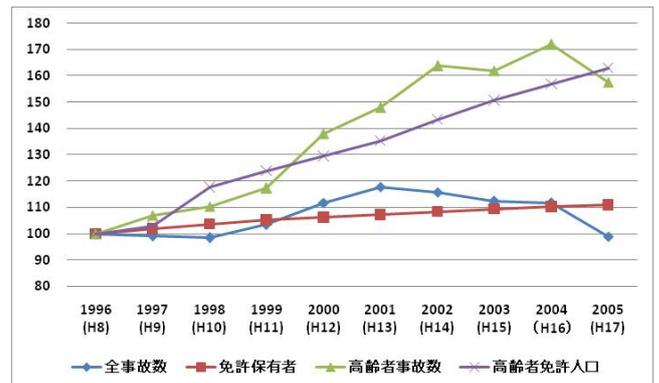


図 1-4 免許保有者及び事故数の変化  
(1996年を100とした) ※福島県「交通白書」

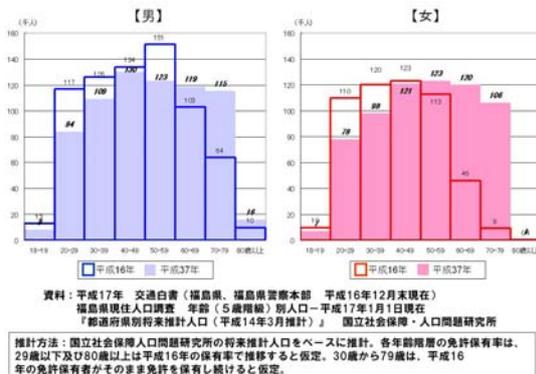


図 1-5 本県の自動車免許保有者の年齢別推移（H16→H37）  
※福島県「交通白書」、（財）国立社会保障・人口問題研究所推計

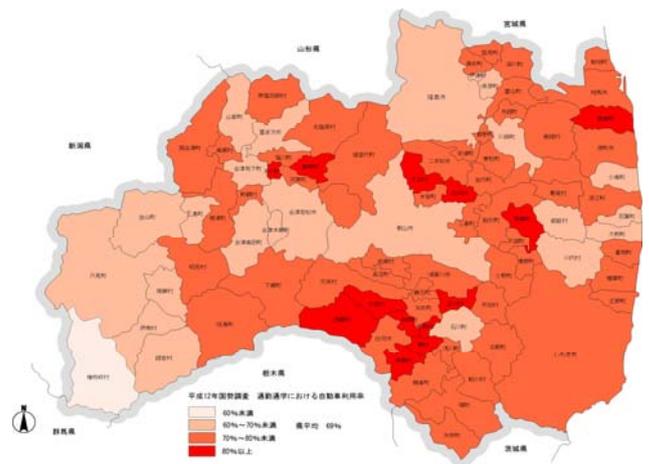


図 1-6 通勤通学における自動車利用率（H12）  
※総務省「国勢調査」

- また、本県の都市交通調査結果（パーソントリップ調査）をみると、「いわき都市圏（図1-7）」では、自動車の分担割合が12年間で、15.9ポイント、「郡山都市圏（図1-8）」でも自動車の分担割合が21年間で24.4ポイントと大幅に増加する一方、両都市圏とも公共交通及び徒歩・二輪車等の利用が減少し、自動車が日常の交通手段として利用されていることがわかります。
- このように自動車が日常的な交通手段として利用されることにより、公共交通機関の利用者が減少し、ひいては運行路線や本数が減少するなど、利用者にとってはますます利用しにくくなるという悪循環を引き起こすことが予想されます。

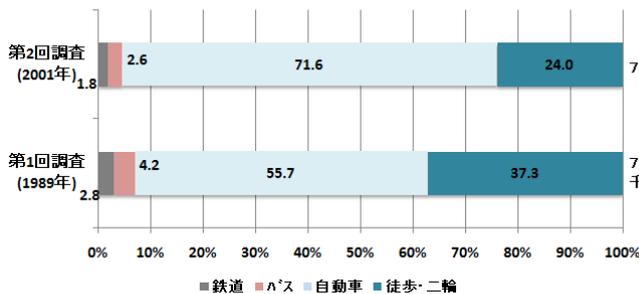


図1-7 代表交通手段の変化 (H元→H13)  
※いわき都市圏パーソントリップ調査結果より

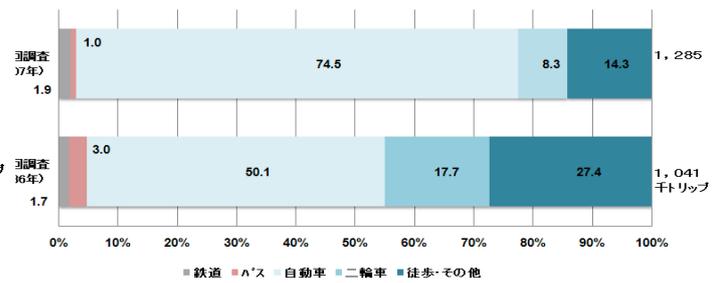


図1-8 代表交通手段割合の変化 (S63→H18)  
※郡山都市圏パーソントリップ調査結果より

- また、県内の「乗合バス輸送推移（図1-9）」をみると毎年減少傾向にあり、平成元年から見ると、平成18年では約45%にまで減少しています。また、鉄道の輸送「JR・三セク等鉄道輸送推移（図1-10）」の推移を見ると、同様に減少傾向にあり、平成元年と比較すると平成18年では約77%にまで減少しています。

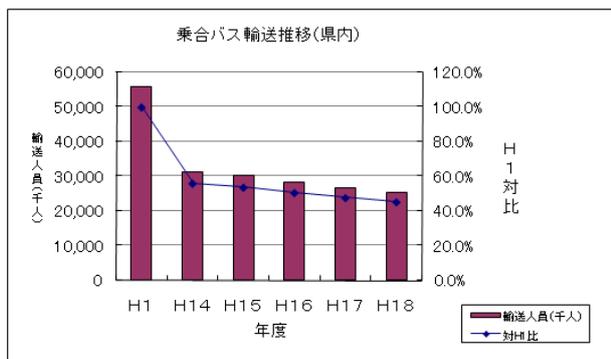


図1-9 乗合バス輸送推移 (県内)  
※資料：福島県生活交通課より

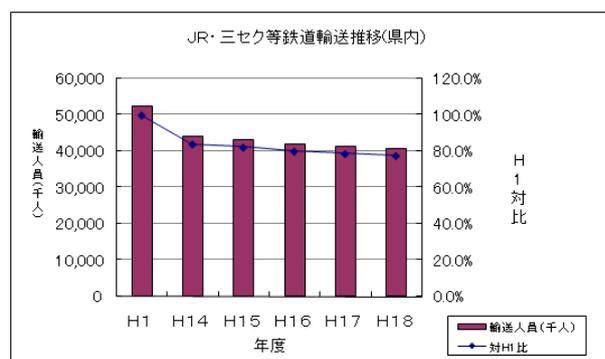


図1-10 JR・第三セクター等鉄道輸送推移 (県内)  
※資料：福島県統計年鑑より

◆問題点

このようなモーターライゼーションの進展による自動車への過度の依存は、公共交通の衰退をまねき、子どもや高齢者、障がい者などの自動車を運転できない交通弱者にとっても住みにくいまちになっていくことが懸念されます。

### (3) 都市の郊外化と低密度化

- モータリゼーションの進展に伴い道路整備が進むことにより、居住地等が郊外化され、都市が外延化してきました。
  - これに伴い人口が中心部の密集地から郊外部へと移ったため、市街地が広く薄く拡大しました。これは都市の市街化をあらわす指標である「人口集中地区(DID)※の変化(図1-11)」の「面積」と「人口密度」の動きに現れています。
  - 会津若松市と郡山市を例にDIDの面積の変化(図1-12、図1-13)を見ると、1970(昭和45)年を基準とした場合、25年間で会津若松市は約2.1倍、郡山市は約3倍に面積が拡大していることがわかります。
- また、「DIDの人口密度」は会津若松市では8,695人/k㎡から5,798人/k㎡、郡山市では7,155人/k㎡から5,105人/k㎡と大幅に減少しており、両市とも市街地が薄く広く拡大したことがわかります。
- また、郡山都市圏における「1kmメッシュによる人口分布の変遷(図1-14)」を見ると、郡山駅周辺や須賀川駅、本宮駅周辺の人口は減少し、その外側、特に郡山市は、国道4号バイパスの整備によりその沿線の人口が増加しています。

#### ◆問題点

このように市街地が薄く広く拡大し続けると、公共施設や道路等の整備・維持管理コストが増加し続けることになる一方、少子高齢社会が進行する中、社会保障費の増加と税収不足が見込まれ、持続可能で安定したまちを維持していくことが困難になることが懸念されます。

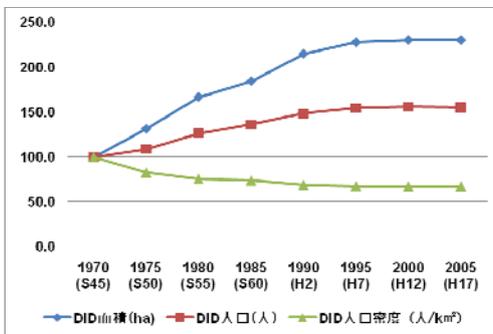


図1-11 DIDの変化 (福島県)

※総務省「国勢調査」

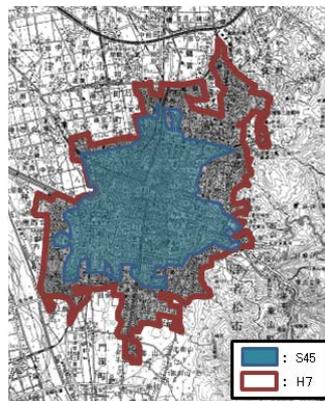


図1-12 DIDの変化 (会津若松市)

※総務省「国勢調査」

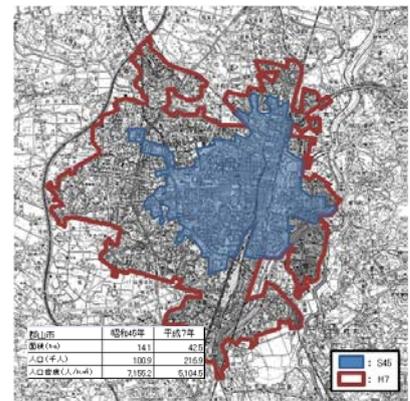


図1-13 DIDの変化 (郡山市)

※総務省「国勢調査」

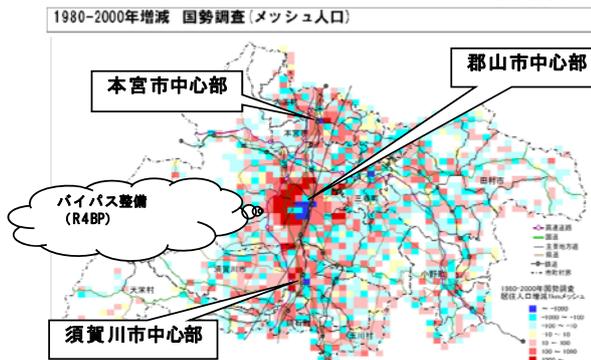


図1-14 1kmメッシュによる人口分布の変遷 (S55→H12・郡山都市圏)

(4) 自然環境への負荷の増大

- 近年、二酸化炭素 (CO<sub>2</sub>) 排出量が主な原因とされる地球環境の変化・温暖化の問題等、都市を取り巻く環境は大きく変化してきています。
- その中でも、我が国の排出量の約2割を占める運輸部門は、2005 (平成17) 年度のCO<sub>2</sub>排出量は1990 (平成2) 年度と比べ18.1%増加しています (図1-15)。そのうち約87.8%は自動車からのものです (図1-16)。
- 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移は、「その他輸送機関 (鉄道、バス等)」と「貨物自動車」の排出量は1997年以降減少傾向にあります。自家用自動車からの排出量は2001 (平成13) 年までに約23%増加しています (図1-15)。

●運輸部門における二酸化炭素排出量の推移

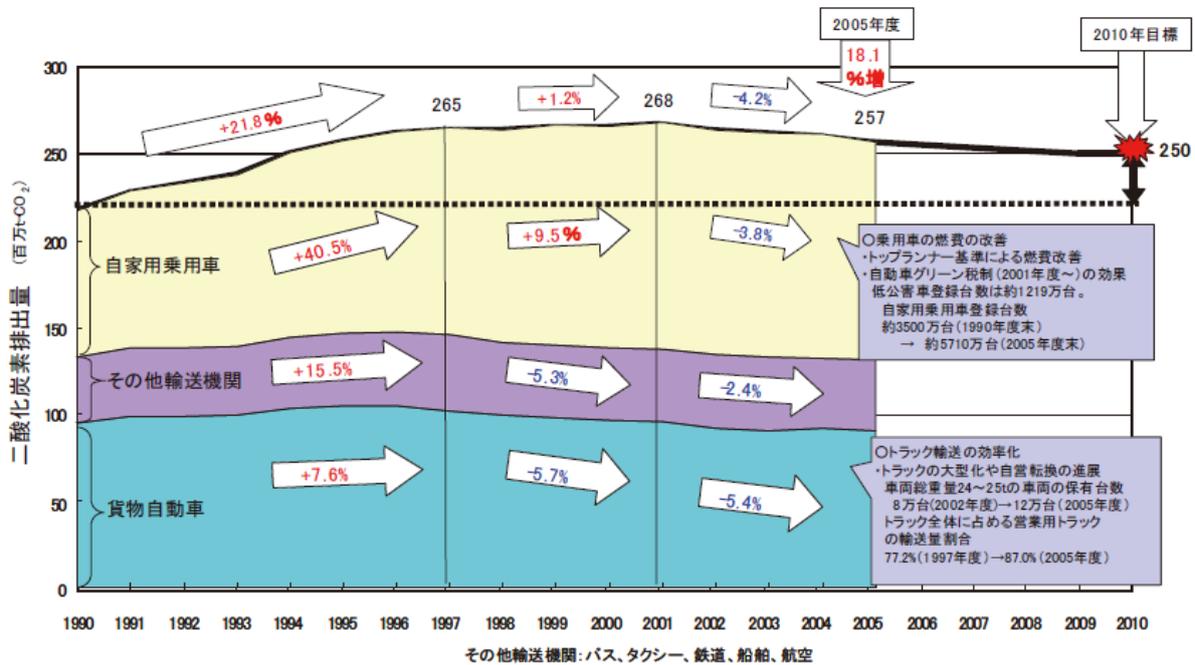


図1-15 運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量の推移 (全国)  
 ※交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007」より引用

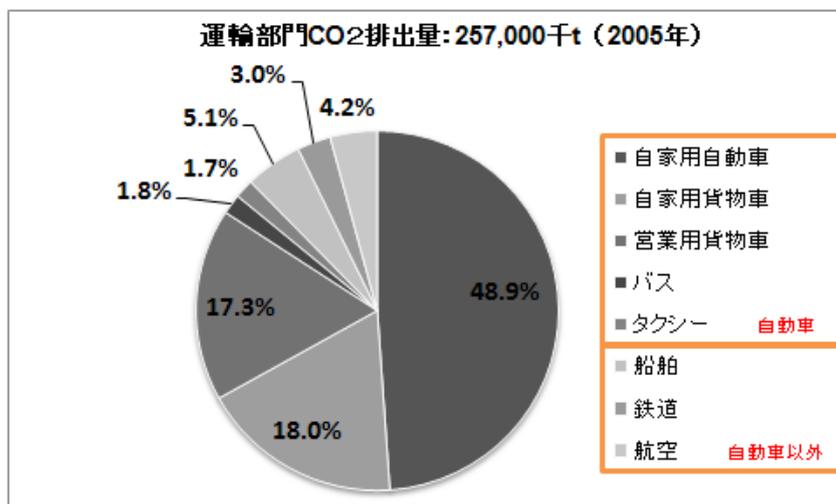


図1-16 運輸部門における機関別CO<sub>2</sub>排出量 (全国・2005年)  
 ※交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007」より作成

- 本県でも CO<sub>2</sub> 排出量の基準年度である 1990（平成 2）年と比較（図 1-19）すると、年々増加傾向にあり、2005（平成 17）年では 1.37 倍となっています。  
また、CO<sub>2</sub> 排出量の割合（図 1-17）は、運輸部門が産業部門に次いで多く、全国と同じ傾向（図 1-18）となっています。

◆問題点

さらなる CO<sub>2</sub> 排出量の削減を図らないと地球温暖化に歯止めがかからず環境問題の深刻化が懸念されます。

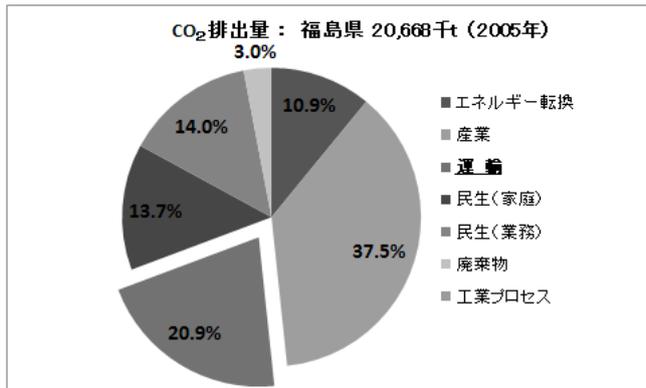


図1-17 運輸部門におけるCO<sub>2</sub> 排出量の推移（福島県）  
※交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007」より引用

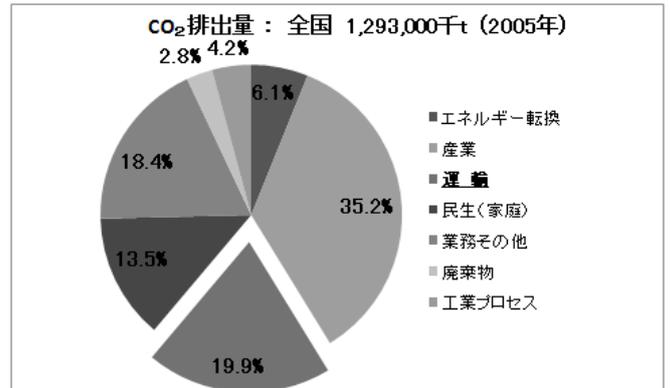


図1-18 運輸部門におけるCO<sub>2</sub> 排出量の推移（全国）  
※交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007」より引用

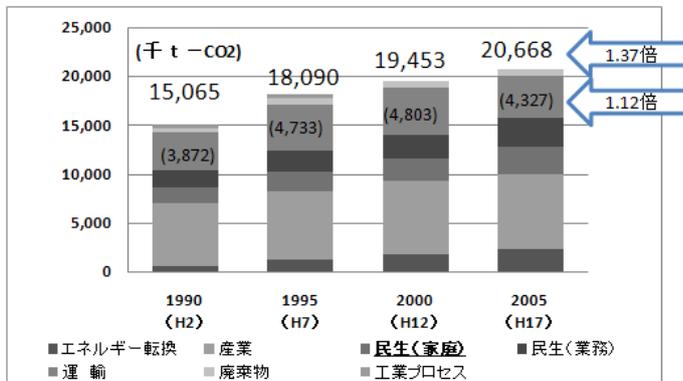


図1-19 運輸部門におけるCO<sub>2</sub> 排出量の推移（全国）  
※交通エコロジー・モビリティ財団「運輸・交通と環境2007」より引用

### (5) 中心市街地の空洞化

- 都市の郊外化は、住居、公共・公益施設、大規模小売店舗等の郊外立地など、各種機能を拡散させ、一方中心市街地は居住人口が減少し、特に小売業の商店数、販売額の減少率は中心市街地以外と比べ大きく減少するなど空洞化が進んでいます。

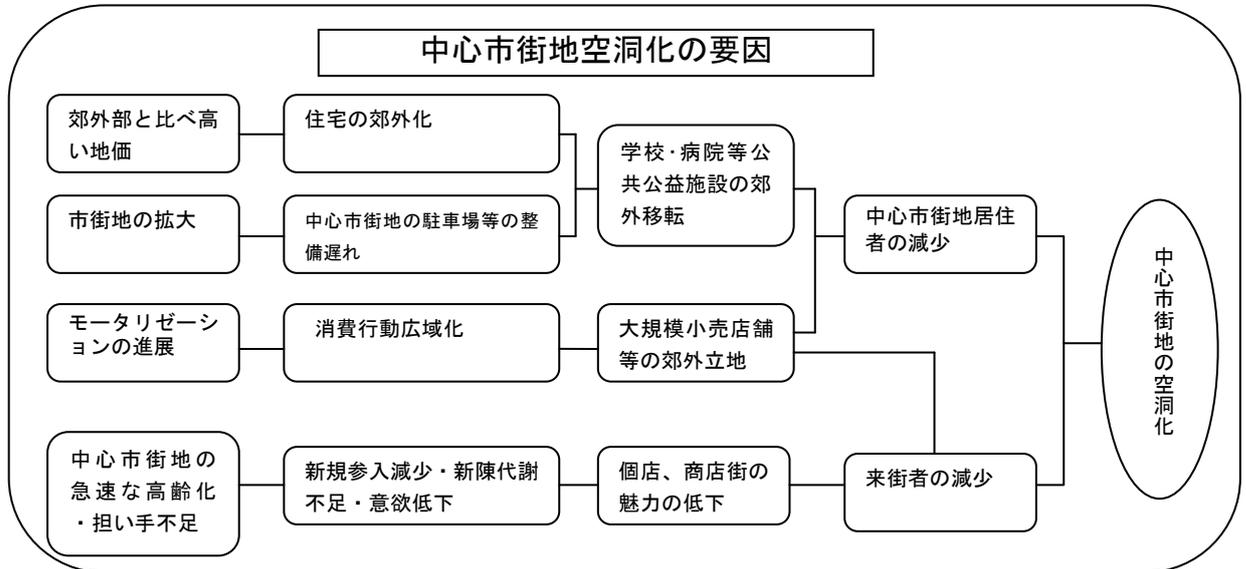


図 1-20 中心市街地空洞化の要因

※財務省東北財務局「中心市街地活性化にむけて」2006年7月発行を参考に作成

- 「県内4都市の中心市街地居住人口の推移（図1-21）」を見ると、近年のマンション建設等でいわき市は増加に転じていますが、他都市では、1985（昭和60）年から減少傾向にあります。
- 「県内3都市の中心市街地の通行量の変化（図1-22）」を見ると、来街者の数も減少傾向にあり、福島市や会津若松市では1991（平成3）年の半分以下になっています。
- 平成17年末までに中心市街地活性化基本計画を策定していた県内24市町村（26地区）の「商業統計」を見ると、1997（平成9）年から2004（平成16）年では、「小売業の商店数（図1-23）」は減少しており、中心市街地以外の10.8%（1,341店）減に対し、中心市街地は15.2%（1,222店）減と減少率が大きくなっています。
- また、「小売業の年間販売額（図1-24）」も減少しており、中心市街地以外が104,329百万円（8.2%）の減少、中心市街地は159,495百万円（20.9%）と大幅に減少しています。
- しかし、「小売業の売り場面積（図1-25）」は360,333㎡（19.1%）増加しており、特に中心市街地以外が310,835㎡（28.5%）増加し、中心市街地（48,529㎡（6.0%）増）の6倍以上増加しています。

※比較的広域に中心市街地を設定している郡山市を除くと、中心市街地の売り場面積は4.9ポイント減少

◆問題点

中心市街地の空洞化は、各種機能の拡散をもたらし、まちなか居住者はもとより、周辺住民においても生活利便性の低下が懸念されます。

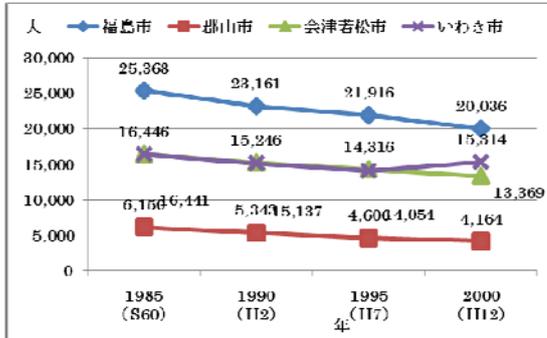


図 1-21 県内 4 都市の中心市街地居住人口の推移  
※福島県「都市計画基礎調査 (H15 年)」より作成

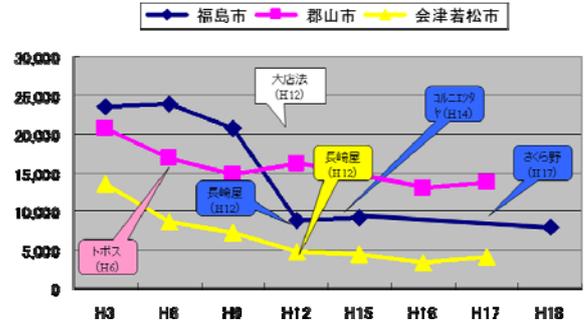


図 1-22 県内 4 都市の中心市街地の通行量<sup>◎</sup>の変化 (各年 7 月)

◆福島市 : 駅前通り (現笑笑前)  
会津若松市 : 神明通り (高橋ブラザー前)  
郡山市 : 駅前通り (アティ~丸井横断歩道)  
※通行量 : 歩行者、自転車等  
(地区により二輪車を含む)

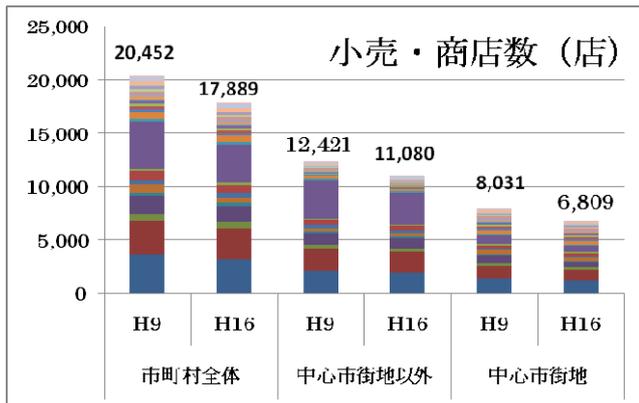


図 1-23 小売業の商店数の変化 (全体/中心以外/中心)  
※各市町村「商業統計」より作成

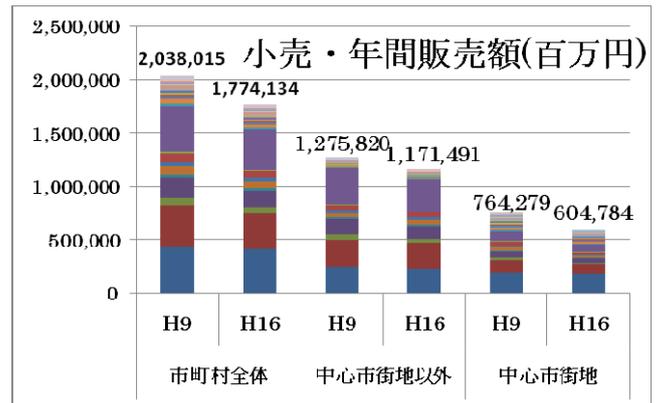


図 1-24 小売業の年間販売額の変化 (全体/中心以外/中心)  
※各市町村「商業統計」より作成

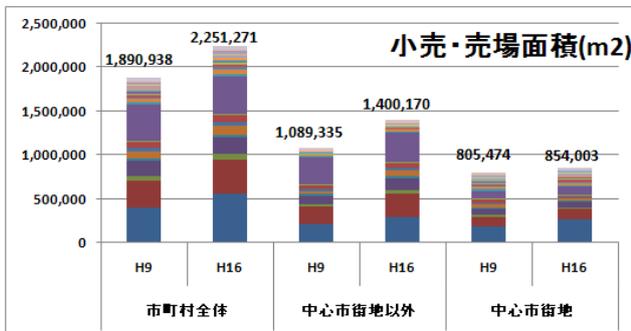


図 1-25 小売業の売り場面積の変化 (全体/中心以外/中心)  
※各市町村「商業統計」より作成

## 2 このまま進んだ場合のまちの姿

- このような現状において、このまま進んだ場合まちがどのようになっていくのかその姿を整理します。

### (1) 生活利便性が低下する暮らしにくいまち

- 自動車の日常的な利用により公共交通の利用者が減少し、路線の維持が困難となり、また、中心市街地の空洞化により拡散した商業、医療、公共・公益施設等の各種機能は車がないと利用しにくくなります。
- 特に、生鮮食料品や雑貨等の「最寄品<sup>\*</sup>」は、居住地の近くにないと満足のいく買い物ができなくなります。  
また、家電や衣料等の「買回り品<sup>\*</sup>」は、生活圏内で買えることが重要であり、公共交通など人が集まりやすい場所がないと、車等で買いまわる必要があり、車を自由に利用できない方々が満足に買い物ができなくなります。

### (2) 地域の魅力を喪失したまち

- 中心市街地の空洞化や空き店舗の発生により、商店街に活力が失われ、来街者が減少し、このため中心市街地がこれまで市町村の中で担ってきた交流機能、賑わい創出、文化継承の役割が果たせなくなり、「まちの顔」としての求心力が失われます。
- また、中心市街地の居住者が減少すると、地域活動の担い手不足に陥り、中心市街地における安全・安心に暮らしていくための機能（防犯・防災・福祉等）の維持や伝統・文化（祭り・芸能等）の継承が困難になります。
- その結果、歴史的資源・伝統・文化・まち並み等、どのまちに行っても同じような画一的な風景になってしまい、地域の個性や魅力が喪失することで地域固有の魅力が失われ、住民の地域への愛着や誇りが低下します。

### (3) 持続可能な発展が困難なまち

#### ア 環境への負荷の増大

- 自動車交通の増加を原因の一つとして、二酸化炭素排出量の増加による地球温暖化が進み、国際的にも深刻な問題となっています。
- 農地や森林などの無秩序な開発は、自然環境や生態系、景観に大きな影響を及ぼし、自然環境への負荷が増大します。
- その結果、地球環境・自然環境の面の維持・保全が難しくなります。

## イ 自治体財政の悪化

- 人口減少により働く世代が減少すると税収不足が見込まれたり、高齢社会による社会保障費の増加が見込まれるなど、自治体の財政状況は厳しいものになります。
- また、都市の拡大により整備した社会資本の維持管理費用が増加し、自治体財政を圧迫します。
- 厳しい財政状況の下、自治体の財政負担が増加して地域の持続可能な発展が困難になる恐れがあります。

## 3 新しいまちづくりの必要性

- まちをとりまく現状である「人口減少と急速な少子高齢社会の進行」「自動車の普及（モータリゼーションの進展）」「都市の郊外化と低密度化」「自然環境への負荷の増大」「中心市街地の空洞化」は地域コミュニティの弱体化や公共交通の衰退、環境問題の深刻化などさまざまな問題を起こすことが懸念されます。
- この状態がこのままの進んだ場合、「生活利便性が低下する暮らしにくいまち」「地域の魅力を喪失したまち」「持続可能な発展が困難なまち」になってしまう恐れがあり、こうしたまちの姿はまちなかだけでなく、それをとりまく田園地域等においても大きな問題となります。
- このため、これまでの経済効率を優先した「車」中心のまちづくりから大きく転換し、環境負荷の低減にも大きく貢献する「人」中心の新しいまちづくりを進めていく必要があります。

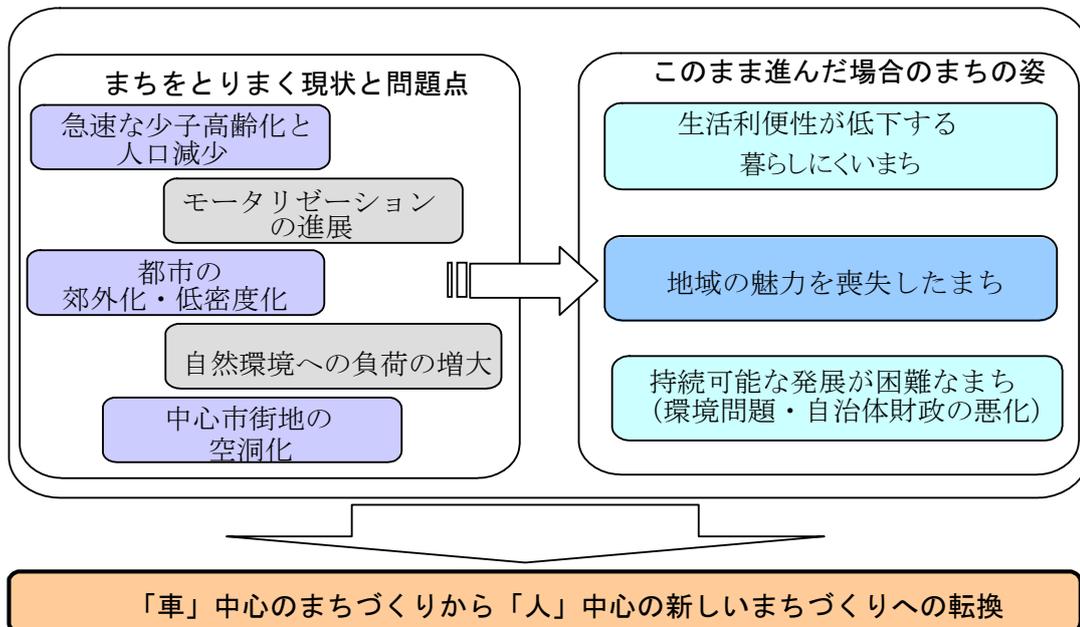


図 新しいまちづくりの必要性

## 4 先進的な取組み

- ここでは、現在様々な問題解決に取り組みながら「人」中心の新しいまちづくりを実践している国内外の事例を紹介します。

### (1) 欧州での取組み

#### ア 新しいまちづくりへ転換した背景

- 欧州では、日本に先駆けて 1960 年代からモータリゼーションが進展し、それとともに道路整備が進みました。
- その結果、増え続ける自動車によってまちの空間が占有され、まちの機能が麻痺するとともに、車の排気ガスによるぜんそくの子供が急増するなどの環境問題が発生しました。
- 現在では、環境首都として名高いドイツ・フライブルク市ですが、以前は 1960 年代からマイカー人口が増加し、1970 年代には交通渋滞、排気ガスによる大気汚染などの問題が発生し、また酸性雨による森林の枯死などの影響が見られました。
- 1980 年代の英国では、土地利用に関する規制緩和が行われ、郊外型ショッピングセンターが急速に出店し中心市街地の空洞化が進みました。
- また、経済活動が優先された結果、まちにある多くの歴史的な遺産が保存されず、消失していきました。
- このような中で、都市環境を市民の手に取り戻すという意識の変化が進み、「環境負荷の少ない持続可能な歩いて暮らせるまちづくり」の取組みが始まりました。



車が広場を占有している状況  
(ドイツ・フライブルク市、1960 年代)



車を抑制し賑わいが戻った広場の状況  
(ドイツ・フライブルク市、2006 年)

#### イ 現在の取組み

- 欧州では、車を否定するのではなく、車の利便性を認識した上で人々が集い、商い、住まい、歩く空間であるまちなかでは、人と車の共生を図っていくという考え方があります。
- また、フランスでは「交通権」として「国民のだれもが容易に、低コストで、快適に、社会的コストを増加させないで移動する」権利を自治体に保障するよう義務づけているのを始め、欧州では公共交通の利便性を高めるための公的支援・助成が行われるようになってきています。
- さらに、排気ガスの問題に加え、地球温暖化防止の必要性が国際的に認識され、車の過度の依存からの脱却が世界的な政策理念になってきています。
- このような状況の中で、新しい交通システムとして次世代路面電車 (LR T) ※

やパーク&ライドシステムの導入が進んでおり、ドイツ・フライブルク市の環境定期券や、車の利用を見直す取組みとしてフランス・ラ・ロシェルで始まったカーフリーデー等、様々な取組みが行われています。

- さらに、まちなかの魅力を向上させていくために学校や病院、市役所等の都市センター機能と居住機能をまちなかに残すとともに、マイカーの乗り入れを制限したトランジットモール等を導入し、車に占拠されていたスペースを朝市やオープンカフェ、イベントスペースとして活用する動きが進んでいます。
- まちづくりを進める仕組みとして、英国では、タウンセンターマネジメント※（Town Centre Management : TCM）の導入により、官民が連携し中心市街地内の活性化の事業を実施することによって大きな成果をあげており、その取組みは英国の国内外に広く波及しています。
- このように、欧州では日本より早い段階でモータリゼーションに悩まされながら、その問題を克服するためにまちづくりの転換を図り、利便性が高く、市民の憩いの場、語らいの場として魅力的なまちを取り戻しています。

表 先進的な取組事例

**【環境定期券】**

フライブルク市が1991年、ドイツで初めてつくった各種公共交通機関の共通利用券。カード一枚（有料）で、市中心部から半径50km圏内ならどこでも、路面電車やバスなどの公共交通を利用することができ、休日には一枚で一家族（大人2名、子供4人まで）が使える。

**【カーフリーデー】**

毎年9月22日、街の中心部において1日マイカーを使わない地区を設定し、車のない生活を体験する取組み。

**【次世代路面電車（LRT : Light Rail Transit）】※**

従来の路面電車をベースに、軌道構造、車両等に最先端技術を駆使し、高速性、定時性、大量輸送性、快適性等の面において、グレードアップした新しい都市交通システム。

**【パーク&ライドシステム】**

郊外や都心周辺部のターミナルやバス停周辺などに駐車場に駐車し、マイカーから公共交通への乗り継ぎをするシステム。

**【トランジットモール】**

中心市街地において車の通行を制限し、歩行者と、その補助的な移動手段として公共交通だけが通れる専用空間。

**【タウンセンターマネジメント : TCM】※**

持続可能な中心市街地をつくるために、地方自治体や商業者・民間事業者・地権者など官民の関係者が協働し、ビジョンと戦略を共有し、都心を一つのショッピングセンターのように捉え、モール整備、駐車場整備、防犯活動、テナント戦略、商品戦略、顧客開拓、プロモーション活動などを実施するマネジメント組織。



ドイツフライブルク市内のトランジットモール



フランス・オルレアン市内のオープンカフェ

## (2) 国内での取組み

- 国内においても、人口減少や少子高齢社会を見据え、従来型のまちづくりを見直し、新しいまちづくりの取組みが始まっています。
- ① 石川県金沢市（人口約46万6千人）では、社会情勢の変化への対応に加え、歴史ある街並みを保存するために「金沢市における歩けるまちづくりの推進に関する条例」を策定し、戦略的に「歩けるまちづくり」に取り組んでいます。
- ② 富山県富山市（人口約41万7千人）では、「公共交通の利便性の向上」「賑わい拠点の創出」「まちなか居住の推進」を3本柱とした中心市街地活性化基本計画を策定し、「公共交通」を「串」、「徒歩圏」を「団子」とした「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」を進めています。
- ③ 青森県青森市（人口約30万8千人）では、全国に先駆けて提唱した「コンパクトシティ<sup>\*</sup>」構想に基づいた中心市街地活性化基本計画を策定し、歩いて暮らせるまち「ウォーカブルタウン」の創造を目指し、まちづくりを進めています。
- ④ 滋賀県長浜市（人口約8万3千人）では、中心市街地の象徴的存在だった黒い壁の旧銀行取り壊しの計画をきっかけに、(株)黒壁やNPO法人<sup>\*</sup>「まちづくり役場」が設立され、地域の様々な団体が連携したまちづくりが進められています。
- ⑤ 北海道伊達市（人口約3万7千人）では、高齢者も歩いて暮らせる街を目指し商店や病院、行政機関、小売店や大規模スーパー、医療機関など、生活に欠かせない施設を中心市街地に集中した「コンパクトで暮らしやすいまちづくり」を進めています。
- ⑥ 長野県小布施町（人口約1万1千人）では、歩いてまち並みを散策し、買い物・文化施設の見学が楽しめる「スニーカーサイズ」のまちづくりを進め、多くの観光客で現在賑わっています。



## Ⅱ 新しいまちづくりの基本的考え方

### 新しいまちづくりの基本的考え方

#### 1 基本的考え方

- (1) 新しいまちづくりに求められる要素
- (2) 新しいまちづくりの主体
- (3) 新しいまちづくりの4つの視点

#### 2 新しいまちづくりの基本目標と実行戦略

- (1) 新しいまちづくりの基本目標
- (2) 新しいまちづくりの実行戦略

### 1 基本的考え方

- 新しいまちづくりとは、「福島県商業まちづくり基本方針」における「県づくりの基本的な考え方」を踏まえ、「誰もが安心して暮らしやすいまちづくり」・「歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり」・「環境への負荷の少ない持続可能なまちづくり」を多様な主体が連携、協力して総合的に推進していくことで「**誰もが安心して暮らしやすい魅力的で持続可能なまちづくり**」を実現することです。

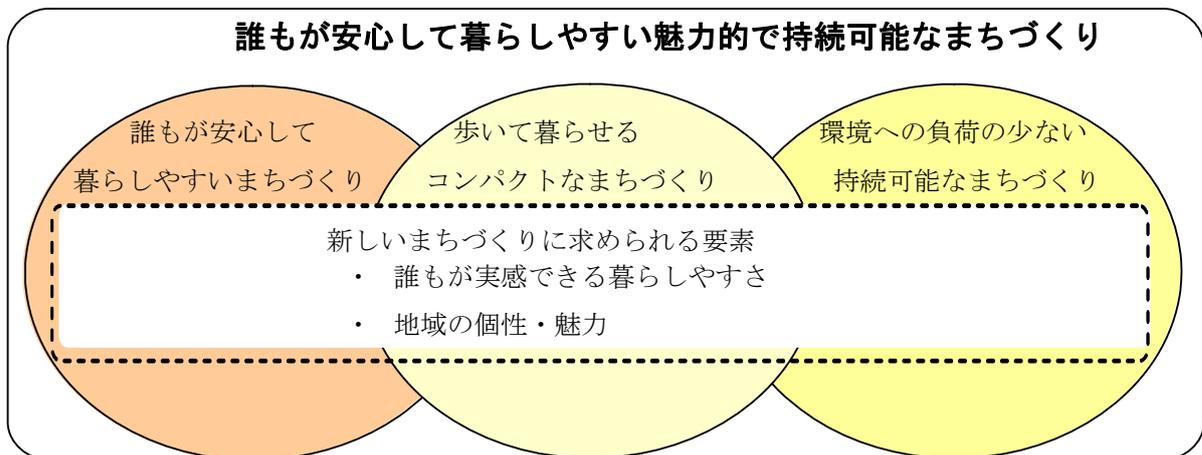


図 新しいまちづくりの基本的考え方

#### (1) 新しいまちづくりに求められる要素

- 新しいまちづくりを進めていくためには、「誰もが実感できる暮らしやすさ」と「地域の個性・魅力」の2つの要素が求められています。この2つの要素をバランス良く推進していくことは、たいへん困難なことですが多様な主体が現状認識を同じくするところから始めることで克服していかなければなりません。

- さらに、継続的に新しいまちづくりを進めていくためには、環境にできるだけ負荷を与えず、生態系への影響にも十分配慮することが必要です。また、厳しい自治体財政が続くと見込まれる中においても、生活に必要な行政サービスを提供できる持続可能な行政運営が必要です。

#### ア 誰もが実感できる暮らしやすさ

- 公共公益施設や医療機関・商業施設等、日常生活に必要な機能が集積し、充実していること。特に商業施設については、居住環境と複合的にバランス良く配置され、食料品や日用雑貨品などの日々の生活に必要な不可欠な商品については、身近な場合で無理なく購入できること。
- また、特徴を持った魅力的な個店の集積や地元食材を活用した飲食物の提供などで消費者ニーズに応えること。
- 自動車に過度に依存しなくても日常生活に不便がないよう、ユニバーサルデザイン<sup>\*</sup>の視点を取り入れて、誰もが安全・安心で歩きやすい歩道や利用しやすい交通システムが整備されていること。
- 子どもを安心して産み、育てることができる子育て環境や高齢者、障がい者が安心して生活できる環境が整備されていること。
- 身近に、文化や芸術に触れることができ、学習する場があること。
- 定住を可能とする働く場が確保されていること。

#### イ 地域の個性・魅力

- お祭り・楽市等の行事、食や生活の習慣等、地域の伝統・文化の良さが認識され、地域の特性を大切に継承されていくとともに、外部に対しても地域の個性や魅力の情報発信がなされていること。
- 住民の協力の下、歴史的なまち並みや建造物等、地域の資源<sup>\*</sup>が保全されること。
- 地域の食文化を継承し、地元で生産された新鮮で安全・安心な農作物を消費できるよう、まちの郊外部に広がる自然環境豊かな農地を保全し、まちなかと田園地域等が共生していること。
- 建築物や屋外広告物は、地域の景観に配慮されたものであること。
- 人と人が出会い、交流するコミュニケーションの場として、人の集まる機能が充実し、楽しさが感じられる賑わいにあふれていること。
- 地域コミュニティを大切にし、信頼関係を築きながら、協力して生活することにより、地域への愛着や誇りを育むことのできる環境であること。
- 来街者に対しておもてなしが実感されるような取組みがなされていること。

## ＜参考＞県づくりの基本的な考え方

**(1) 歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり**

- 各種機能を中心市街地に凝縮することで、高齢者や障がい者にとっても暮らしやすいまちづくりの実現や持続可能な自治体運営の実現などを図ること。

**(2) 環境への負荷の少ない持続可能なまちづくり**

- モータリゼーションの進展等に伴う都市機能の郊外への拡散を抑制することで、自然環境や田園といった美しい福島自然等を保全するとともに、無秩序な開発による社会資本の整備や管理のコストの増加を防ぐこと。

**(3) 7つの生活圏構想に基づくまちづくり**

- 本県の「多極分散型の県土構造」という特徴を大切に、県土全体を地理的な条件や歴史的・文化的関連の強い7つの生活圏に分けて、それぞれの特性を生かした県づくりを推進していくこと。

**(4) 多様な主体による連携・協働のまちづくり**

- 今後の社会・経済を取り巻く状況を勘案し、県民をはじめNPOや小売商業者といった「民」が「官」と共に連携・協働し合い、固有の地域の資源を活用しながら、まちづくりを考え、実行していくこと。

**(5) 県と市町村の役割分担を踏まえたまちづくり**

- まちづくりは、最も住民に身近な自治体である市町村が、住民等の意見を踏まえビジョンを明確にして、それをもとに推進することが重要であり、県は、市町村との役割分担を踏まえ、市町村のまちづくりを支援していくこと。

## (2) 新しいまちづくりの主体

- 新しいまちづくりの主体は、地域の住民をはじめ、町内会、事業者、関係団体、マスコミ等、学校、行政、商工団体（商工会議所・商工会・商店街等）、商業者、まちづくり団体、NPO、学生等です。
- ある特定の主体が積極的にまちづくりを進め、成果を上げている事例もたくさんありますが、より大きな効果を得るためには、多様な主体が良好なパートナーシップのもと、連携・協力して進めていくことが必要です。
- 新しいまちづくりは、様々な主体によって進めることができますが、それぞれが積極的にまちづくりに取り組むことに加え、多様な主体が互いに連携・協力して活動し、まちづくりのネットワークを広げることは、より大きな力を発揮することを可能にするとともに、その過程においてさまざまなものが創造され、新たなまちづくりの展開を生む継続的なまちづくりへとつながります。

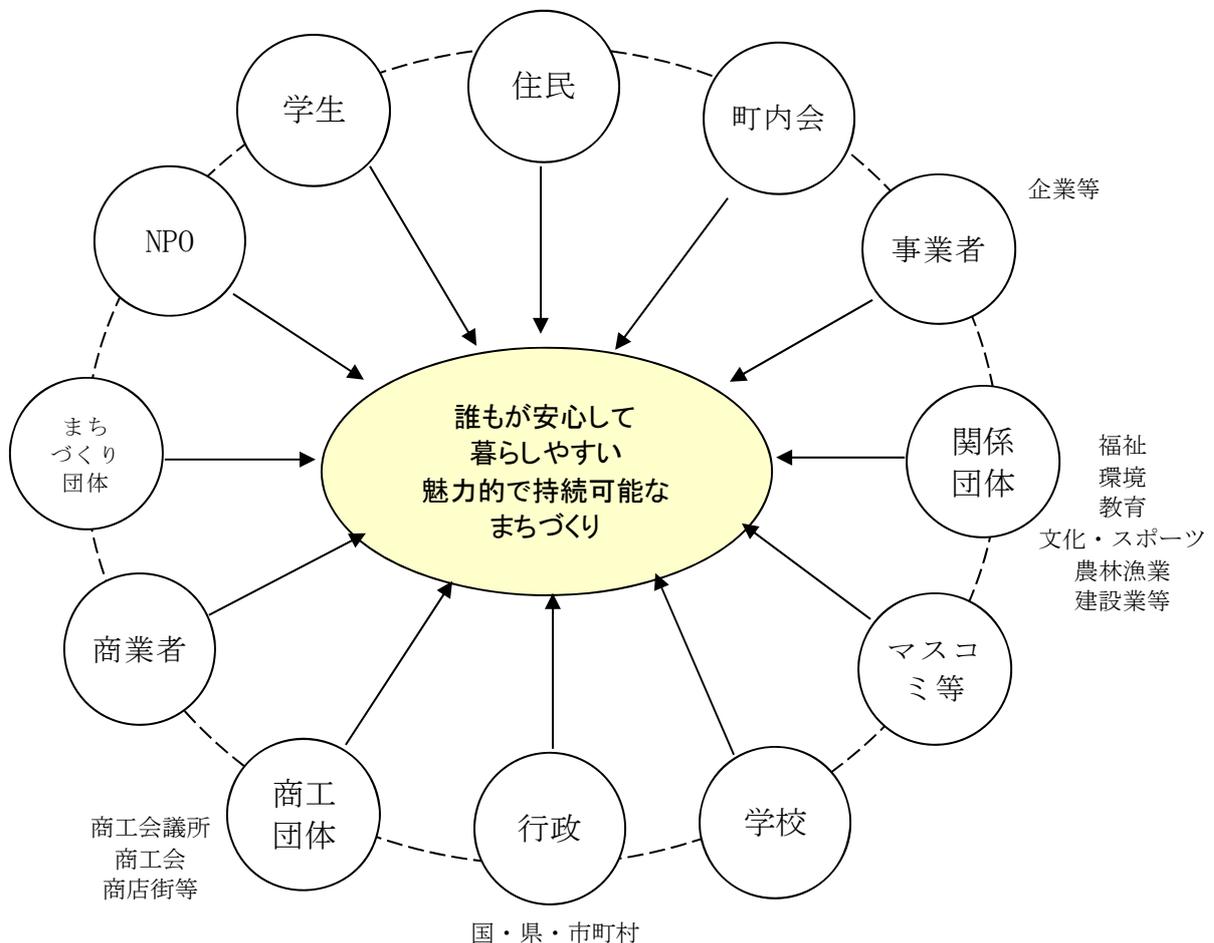


図 連携と協力によるまちづくり

### (3) 新しいまちづくりの4つの視点

- 新しいまちづくりには、様々な見方・考え方（視点）を取り入れて推進することが重要であり、それぞれの視点には「ユニバーサルデザイン<sup>※</sup>」の考え方を取り入れることが大切です。
- 新しいまちづくりの視点は、「集う」「食べる」「商う」「遊ぶ」「楽しむ」「学ぶ」「住まう」「憩う」「触れる」「歩く」など、様々考えられますが、誰もが安心して暮らしやすい魅力的で持続可能なまちづくりには、これらを連携させ総合的にまちづくりを進める必要があります。
- ここでは、新しいまちづくりのベースと考えられる、「集う」「商う」「住まう」「歩く」に注目して、新しいまちづくりを進めます。

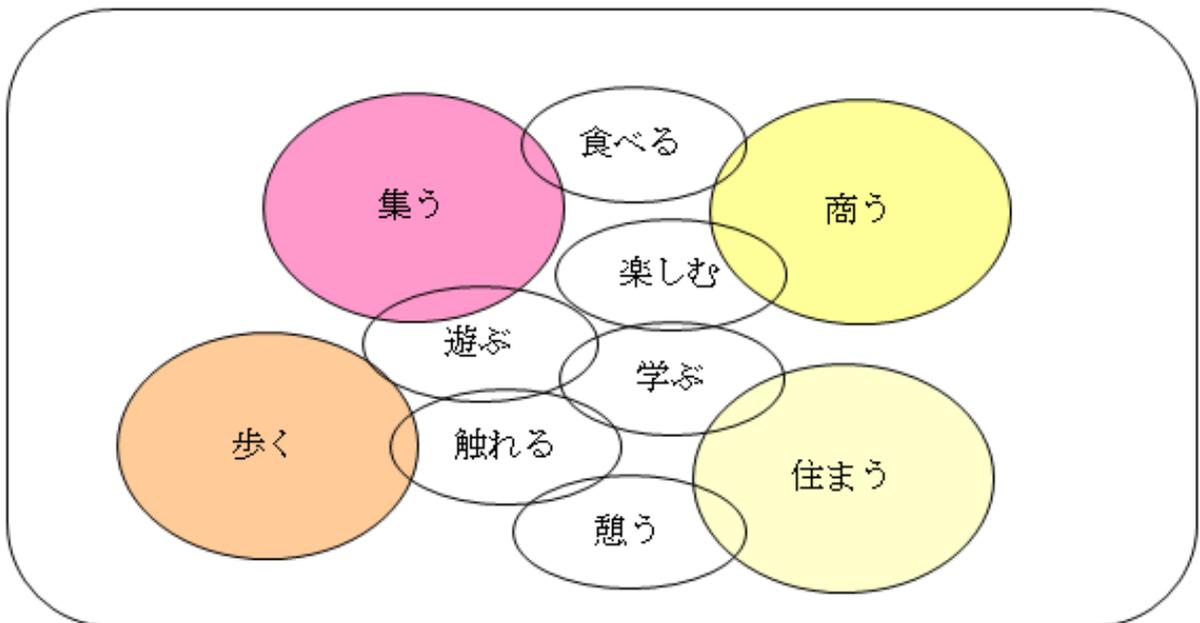


図 新しいまちづくりの視点

#### ア 集う

- 新しいまちづくりを進めるためには、まちなかに人が集まり、賑わいを創出するための「集う」視点が重要です。  
「集う」視点としては、まちなかに来る目的となるまちなか機能の充実が必要であり、「楽しむ」「食べる」「学ぶ」「憩う」などの視点と組み合わせることによって効果が上がります。

#### イ 商う

- 新しいまちづくりを進めるためには、まちなかの魅力を高め、賑わいを創出するための「商う」視点が重要です。  
「商う」視点としては、商業機能の集積を図るとともに、商店街や個店の魅力向上が必要であり、「食べる」「遊ぶ」「楽しむ」などの視点と組み合わせることによって効果が上がります。

## ウ 住まう

- 新しいまちづくりを進めるためには、まちなかで誰もが安心して過ごすための「住まう」視点が重要です。  
「住まう」視点としては、暮らしやすい居住環境づくりや、日常生活に必要な機能の充実が必要であり、「楽しむ」「憩う」「学ぶ」「遊ぶ」などの視点と組み合わせることによって効果が上がります。

## エ 歩く

- 新しいまちづくりを進めるためには、まちを安全・安心・快適に歩くことのできるための「歩く」視点が重要です。  
「歩く」視点としては、ひとにやさしい歩行環境や、まちなかでの交通手段の充実により、まちなかを自由に回遊できることが必要であり、「触れる」「憩う」「遊ぶ」などの視点と組み合わせることにより、効果が上がります。

## 2 新しいまちづくりの基本目標と実行戦略

### (1) 新しいまちづくりの基本目標

- 新しいまちづくりは、「人」中心のまちづくりを進め、安全・安心・快適に生活することの出来るまちとなることが必要となります。
- また、新しいまちづくりは、多様な主体の連携と協力のもと様々な困難課題を乗り越えながら実現することとなります。
- そのため、「誰もが安心して暮らしやすい魅力的で持続可能なまちづくり」を基本目標とし、各地域において自らがまちづくりを進めていくため、それぞれの特性を生かした個性と魅力あふれるまちづくりを進めるための実行戦略を掲げます。

### (2) 新しいまちづくりの実行戦略

#### ア 新しいまちづくりを進めるための土台づくり（ひと・なかま・計画）

- 新しいまちづくりを担う人材の発掘や育成を進め、まちづくりの主体となる市町村、住民、商業者、商工団体、NPO、事業者、農林漁業関係団体等がお互いに連携・協力し、徹底した議論と情報公開を進めながら自主的・主体的に新しいまちづくりを推進することができるような土台づくりを目指します。

#### イ 安全・安心・快適に過ごせるまちなか機能の充実

（視点：集う、商う、歩く、住まう）

- 商業・業務・教育・文化・医療・福祉等の各機能、快適な居住空間、雇用の場が確保され、良好なコミュニティが形成されることでまちなかの魅力を高め、人と人がふれあう誰もが安全・安心・快適に過ごせる空間、施設、仕組み等のまちなか機能の充実を目指します。

#### ウ いつでもまちなかを楽しめる魅力ある商業・商店街の再生と賑わい創出

（視点：商う、集う、歩く）

- 個店の魅力を向上させるとともに、テナントミックス\*の実施等による空き店舗の活用などや商業機能の集積を図り、地域の特色を生かした魅力ある商店街を形成し、人々が集まり歩いて楽しめる賑わいの創出を目指します。

#### エ まちなかと田園地域等の共生と地域の資源を生かした交流・観光の促進

（視点：商う、集う、歩く）

- まちなかと周辺の田園地域及び中山間地域等（以下、「田園地域等」という。）とが「ひと」や「もの」の交流を深め、生産された農林水産物やその加工品等をまちなかで販売するなど、お互いが補うことでともに共存共栄を図るまちを目指します。

また、まちなみや歴史・文化、食材などの、それぞれが持つ観光資源を生かし、「情報の発信」や「おもてなしの心」を大切にする交流・観光の促進を目指します。

#### オ まちなかへ人が集まり、多様な手段で回遊できる交通システムの構築

（視点：集う、歩く）

- まちなかへのアクセスを可能とする公共交通等の充実を図るとともに、徒歩、

自転車、循環バス等が充実した、誰もがまちなかを自由に移動できる交通システムの構築を目指します。

また、人にやさしい誰もが歩きたくなる歩行環境や、それを支える憩いくつろげる空間のある、魅力的なまちを目指します。

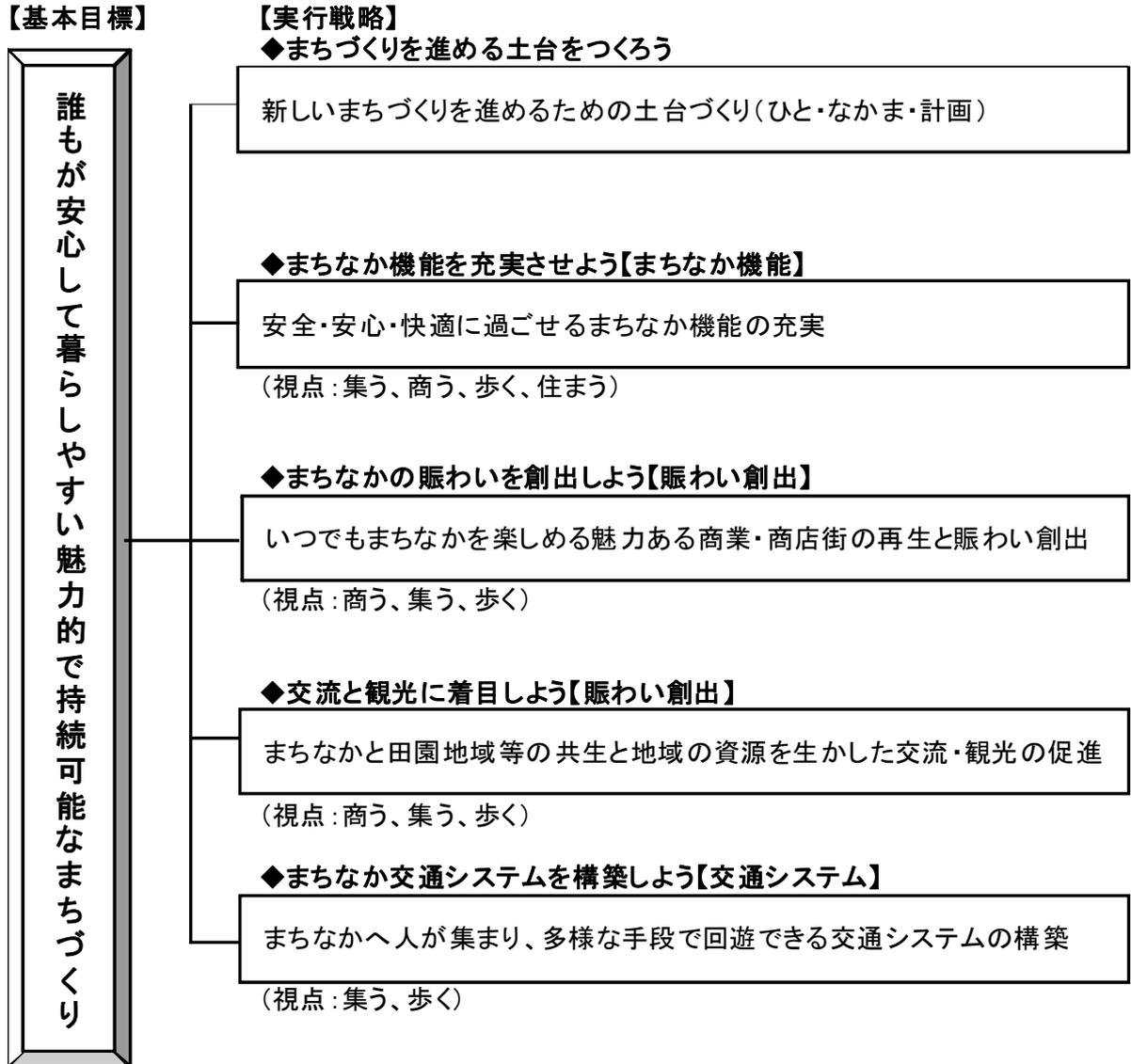


図 新しいまちづくり体系図