

様式第2号

視察研修先	北海道 函館市	氏名	児玉 崇
視察研修項目	中心市街地活性化事業(はこだてみらい館・はこだてキッズプラザ)について		
<p>1. 函館市の概要</p> <p>函館市は、人口約 25 万人で減少傾向にある中、行政・経済・文化の中心地として発展。平成29年に「函館市基本構想」を策定し、「北のクロスロード HAKODATE」を将来像に掲げ、中心市街地の活性化を重要な施策と位置付けている。</p> <p>2. 中心市街地活性化の取り組み</p> <p>函館市では、低利用・老朽化が著しい駅前街区を一体的に再開発する「函館駅前若松地区第一種市街地再開発事業」を実施。</p> <p>これに合わせ、民間商業施設、分譲マンション(84 戸) と一体となった公共施設「はこだてみらい館」・「はこだてキッズプラザ」を整備し、中心市街地のにぎわい創出と街なか居住の促進を図っている。</p> <p>3. 主な取り組み内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・複合施設による相乗効果の創出:商業、居住、公共機能(子育て支援・先端技術体験)を集約し、回遊性と滞留性を高める設計とした。</li> <li>・指定管理制度の導入:民間事業者によるコンソーシアム(はこだてみらいプロジェクト運営グループ)を指定管理者とし、専門性を活かした施設運営と魅力的なプログラムの提供を実現。</li> <li>・利用促進と持続可能な運営:手頃な利用料金設定(子ども 300 円等)と共通利用券の導入により利用者数を確保。</li> </ul> <p>指定管理委託料を除いた運営経費は、約半数を利用料収入で賄っているものの、不足分は一般財源で負担。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効果検証と計画的な事業推進:中心市街地の歩行者通行量や観光入込客数など数値目標(KPI)を設定し、計画の達成度を検証・評価する EBPM の考え方を導入。</li> <li>・ハード・ソフト一体の賑わい創出:単なる施設整備に留まらず、ワークショップや 2 館合同イベントなど、継続的なにぎわいを生み出すソフト事業を併せて実施。</li> </ul>			

#### 4. 所感

歯止めの利かない人口減少下における中心市街地の再生、および子育て支援と賑わい創出を両立させる公共施設の整備・運営手法の調査を目的とした視察訪問。函館市の中心市街地活性化への取り組みは、この人口減少時代において、公共施設を核に「賑わい」と「居住」の好循環を生み出す先進的なモデルであると感じた。

特に、子育て支援施設「はこだてキッズプラザ」が年間 10 万人超の利用を集め、街の集客核として機能するとともに、その利便性が分譲マンションへの居住意向や周辺商業施設の活性化につながるといふ、明確な相乗効果の構図は特筆に値する。これは、単体の公共施設整備ではなく、地域が抱える複数の課題を、複合化と民間連携により同時解決しようとする「仕組みづくり」の成功例であると感じてきた。

ただ、管理運営経費の約半数を使用料で賄っているものの、不足分は一般財源で負担していることも影響してか、いくつかの機器の修繕がままならない状態にあり、利用者に提供できていないブースがあったことが残念であると感じてきた。

本市においては、フローさがえの整備が控えているところではあるが、今後、公共施設の整備・運営を検討する際には、函館市の事例を参考に、施設単体の機能だけでなく、「地域経済への波及」「定住促進」「多世代交流」といった多面的な価値を如何に設計に組み込み、持続可能な運営モデルを構築するかが重要であると強く認識した。

様式第2号

視察研修先	北海道 函館市	氏名	児玉 崇
視察研修項目	地域のコミュニケーション、まちづくり活動のサポート事業 (函館市地域交流まちづくりセンター)について		
<p>1. 施設の概要</p> <p>函館市地域交流まちづくりセンター(通称:まちセン)は、大正 12 年建築の旧丸井今井百貨店函館支店を改修し、平成 19 年に開館。景観形成指定建築物として特徴的外観を保全しつつ、情報発信・市民交流・市民活動支援の 3 機能を有する複合施設として再生した。函館山麓の西部地区に位置し、同地区のランドマークとして親しまれている。</p> <p>2. 運営体制と主な事業内容</p> <p>(1) 運営体制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 指定管理者制度を導入し、NPO 法人函館市青年サークル協議会を代表団体とするコンソーシアム「まちセン」が運営。</li> <li>・ 市民目線に立った柔軟な施設運営により、多様化する住民サービスを効果的に提供。</li> </ul> <p>(2) 主な事業内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市民活動支援事業: 講座・イベント開催、相談業務、事務ブース貸出</li> <li>・ 情報発信事業: 観光情報提供、HP・SNS 運用、広報誌発行</li> <li>・ 移住サポートセンター運営: 移住相談、交流会「まちセン茶論」の開催</li> <li>・ 自主事業: 喫茶運営 (café Drip Drop)、福祉売店運営</li> </ul> <p>3. 利用状況</p> <p>令和 6 年度の入館者数は 105,543 人(月平均 8,795 人)。研修室・会議室の利用も活発で、年間を通じて安定した利用実績を示している。移住サポートセンターでは累計 2,541 件の相談を受けるなど、地域の交流拠点として確立。</p> <p>4. 所感</p> <p>函館市地域交流まちづくりセンターは、歴史的建造物の保存と現代的な市民サービスの提供を見事に両立させた成功事例であると感じてきた。</p>			

特に、NPO 法人を中核とする指定管理コンソーシアムによる運営は、行政単独では難しい「市民目線」と「専門性」を同時に実現し、施設を単なる「貸し会場」から「生きている文化拠点」に昇格させている。

また、市民活動支援に加え、観光情報発信や移住相談といった市の重要政策を一元的に担う「まちづくりの総合窓口」としての機能集約が、施設の存在意義と利用価値を高めている。

本市においても、歴史的資源の活用や公共施設の運営を検討する際には、単なるハード整備に留まらず、「市民目線の運営体制」「多機能の集約」「持続可能な民間連携」という観点から、函館市の事例を参考にすべきであると強く認識した。

様式第2号

視察研修先	青森県 青森市	氏名	児玉 崇
視察研修項目	コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりについて		

1. 青森市の概要

青森市は、人口減少(令和7年4月1日現在、約 26 万1千人に対し、令和 27 年には約 18 万 4 千人にまで減少すると推計)と世界有数の多雪都市という課題を抱える。市街地の拡大に伴う中心部の空洞化や、年間約 73 億円(令和6年度)に上る除排雪経費などの課題もあり、今後の人口減少と高齢化が進行する社会において、持続可能な都市構造への再構築を図るため、都市再生特別措置法に基づく「青森市立地適正化計画」を策定し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進している。この計画は、居住や都市の生活を支える機能を集約・誘導する「コンパクト」と、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを再構築する「ネットワーク」を有機的に連携させることを基本理念としている。

2. 主な取り組み内容

青森市の「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、主に二つの柱で進められている。

(1) 居住及び都市機能の誘導(コンパクト)

将来的なまちの姿として、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を設定している。

- ・居住誘導区域：一定の人口密度を維持し、居住を誘導する区域。
- ・都市機能誘導区域：医療、福祉、商業などの都市機能を維持・新規立地を促す区域。

これにより、郊外への無秩序な拡大を抑制し、医療や商業等の生活サービスの維持・確保、行政コストの効率化を図る。

(2) 地域公共交通ネットワークの再構築(ネットワーク)

持続可能な交通ネットワークの構築「青森市地域公共交通計画」に基づき、既存の鉄道・路線バスを基幹とし、デマンド交通などを組み合わせた多様な交通モードの連携によるネットワーク形成を推進。

誘導区域を地域公共交通で結び、地域内の回遊性と利便性の向上を目指している。

その具体例として、特に交通が非効率化している地域でデマンド型交通の導入を検討している。

#### 青森西部地区デマンド型交通(実証運行)

目的: 降積雪期における需要動向と影響を検討し、利用者ニーズに対応した持続可能な公共交通のあり方を検証する。

対象区域: 青森市西部地区(孫内～新青森駅までの区域)の一部。市バス路線のうち、1便あたりの利用者が5人未満の路線を含む区域を対象としている。

運行方法: AIを活用した「区域運行」方式。非固定ダイヤ型で、交通事業者のタクシー車両(7人乗り1台)を使用する。

乗降方式: 「ドア・ツー・ドア方式」と「ミーティングポイント方式」を併用し、利用者の利便性を高める。

### 3. 所感

人口減少・超高齢化社会を見据えた持続可能な都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の計画策定プロセス、具体的な推進施策、特にAIを活用したデマンド型交通など新たな公共交通ネットワーク構築の手法についての調査を目的とした視察訪問。

青森市の「コンパクト・プラス・ネットワーク」への取り組みは、人口減少と厳しい自然条件(多雪)という二重の課題を、都市構造そのものの転換によって克服しようとする意欲的な戦略であると強く印象を受けた。

特に、「居住誘導区域」と「都市機能誘導区域」を明確に区分し、公共交通を軸にした論理的な都市計画を展開している点は、他都市の範となると感じた。さらに、計画を具体化する手段として、AIデマンド交通を既存バス路線のモード転換として位置付け、財政負担を抑制しながら地域住民の利便性を飛躍的に向上させた点は、公共交通ネットワーク再編の成功事例として非常に参考になった。住民からは「外出する楽しみができた」といった声も聞かれ、単なる移動手段の確保を超えた、地域の社会的孤立を防ぐ機能も果たし始めている。

本市においても、人口減少時代を見据えた持続可能なまちづくりを進める上で、青森市が実践する「計画的なコンパクト化」と「技術を駆使した柔軟なネットワーク化」の両面からのアプローチは、重要な指針となるものであると感じてきた。

特に、都市機能の集約(コンパクト)と同時に、交通不便地域における持続可能で柔軟な公共交通(ネットワーク)の再編は今後の重要であると考えます。青森市の西部地区での実証運行の成果、特に積雪期における運行ノウハウは、今後本市の地域交通計画を策定する上で、重点的に注視し、取り入れるべき点であると感じてきた。