

地 域 再 生 計 画

1 地域再生計画の申請主体の名称

伊達市

2 地域再生計画の名称

少子高齢社会に対応した豊かなまちづくり計画
～伊達ウェルシーランド構想の実現を目指して～

3 地域再生の取組を進めようとする期間

平成 16 年度から平成 20 年度まで

4 地域再生計画の意義及び目標

本市は人口約 3 万 6 千人（行政区域：170.25k m²）のまちで、積雪寒冷地の北海道にあって、四季を通じて温暖な気候特性（年平均気温：+9℃）豊かな自然環境（南に噴火湾、北西に有珠山、温泉など）を配し、その環境から、農業（野菜を中心とする道内有数の食料供給地）・水産業（サケ・マスふ化事業、ホタテ貝養殖など噴火湾栽培漁業の拠点）を中心とする 1 次産業を中心に発展してきたが、現在はサービス業を中心とする第 3 次産業が主な産業である。

胆振西部地域（一市三町二村）の中核都市として鉄道、道路交通の要衝となっていたところから、本市には医療・福祉施設が集積し、金融機関・大型店舗が中心部に集中した、日常生活や産業面において広域的に重要な役割を果たす都市基盤を有している。平成 15 年の基準地価上昇率（住宅地）では全国の上位になるなど、『北の湘南』と呼ばれる住みやすさから、定年退職を控えた年配者が土地を確保する需要が多くなっており、全道各地からの高齢者の転入などにより人口が増え続けている数少ない地方都市である。

また、知的障害児（者）の総合援護施設『北海道立太陽の園』、『北海道立高等養護学校』などがあることから、知的障害者の方々を住民と行政が一体となって地域社会に積極的に受け入れており、社会福祉法人、NPO、ボランティア団体などがきめ細かな支援活動をしているノーマライゼーションのまちでもある。

しかし、高齢者に住みやすい環境から高齢者人口が増加しており、現在の高齢化率は24.4%であり、高齢者予備軍（50歳以上）を加えると約50%の人口構成となり、将来を心配しながら大きな戸建て住宅に住む夫婦、単身世帯の高齢者が多くなっている。

また、昭和40年代に造成・分譲した一部の居住地区においてはバスやJRなどの公共交通の便が悪く、通院や買物など生活の足の確保に不安・不満を持っている高齢者が多いにもかかわらず、地域交通サービスの向上、赤字体質改善はなかなか進まない現状にある。

そこで、高齢者をはじめとする住民のQuality of Life（生活の質）を高め、終生住み続けたいと思う安心、安全なまちづくりを目指すための「伊達ウェルシーランド構想」について、平成14年から2年間、地元企業や青年会議所などを主要メンバーとした民間主体のボランティア組織と行政が協働で、市民のニーズに応じた住環境の事業モデルの提案（安心ハウス・優良田園住宅）、新しい交通システムの実証実験・検証（ライフモビリティサービス）、それを支えるIT基盤の構築に取り組んできたほか、配食などの生活・福祉サービス、健康サービス等の研究をするなど高齢者生活を支援する新しい産業創出の検討を進めてきた。

本地域再生計画は、この構想の実現に向けて、住民の足だけではなく買物代行などの付加サービスをも含めた新交通システム（ライフモビリティサービス）や多様な住環境を提供するための伊達版安心ハウス・伊達版優良田園住宅及びそれに伴う住宅流通などの住替え支援システムの構築、医療費削減・健康増進・介護予防事業としてのパワーリハビリや保養型観光など具体的な事業を展開するため、「豊かなまち創出協議会」を官民協働で設立し、「乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化等」「特定地域プロジェクトチームの設置」、「開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供」等の支援措置を受けながら民間事業者が主体となって事業を実施し、市がそれらの事業展開の支援をする。

それにより地域におけるニーズに対応したビジネス展開や、地域資源を有効活用したコミュニティの活性化を促し、雇用の拡大や地域経済の発展を推進する少子高齢社会対応型の地域再生を目指すものである。

5 地域再生計画の実施が地域に及ぼす経済的社会的効果

まちなか居住の推進や、優良田園住宅の整備などによる住環境の提供・資産の活用を図ることにより、定住促進を図る。

また、交通不便地区における新交通システムの提供（ライフモビリティサービス）、ITを活用した情報の集約・提供の一元化、さらにはこれらと連携した各種健康サービス（コンシェルジェ、パワーリハビリなど）を展開することにより、各種生活サービス産業創出による雇用促進、医療費・介

護費の抑制、中心市街地の活性化を図る。

また、地域における高齢者サービス等の充実を図ることにより、定住人口の増加を促進する。

人口・世帯数

区分	年	実績		目標		伸び率
		平成 12 年	構成比	平成 20 年	構成比	
総人口		35,042 人	100.0%	40,000 人	100.0%	1.1
0～14 歳		4,600 人	13.1%	5,400 人	13.5%	1.2
15～64 歳		22,536 人	64.3%	23,500 人	58.8%	1.0
65 歳以上		7,906 人	22.6%	11,100 人	27.7%	1.4
総世帯数		13,843 世帯	-	17,200 世帯	-	1.2
平均世帯人員		2.53 人	-	2.33 人	-	0.9

実績は国勢調査による

6 講じようとする支援措置の番号及び名称

- 11203 地域再生支援のための「特定地域プロジェクトチーム」の設置
- 210001 市民農園で生産された農作物の販売が可能な範囲の明確化
- 212018 コミュニティバス、乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化等
- 212032 開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供

7 構造改革特区の規制の特例措置により実施する取組その他の関連する事業

特になし

8 その他の地域再生計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

特になし

別紙

- 1 支援措置の番号及び名称
11203 地域再生支援のための「特定地域プロジェクトチーム」の設置
- 2 当該支援措置を受けようとする者
 - ・伊達市
 - ・豊かなまち創出協議会（民間主体ボランティア組織）
- 3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取組の内容

「豊かなまち創出協議会」は、この地域再生計画を推進する上での核となる組織で、地域再生計画に係る事業の実施に向けての活動を行うものであるが、施策の推進に当たり各種事業に対する各省庁に関わる法の解釈・運用、既存補助制度等の活用、各事業連携のための情報収集など、協議会だけでは対応が難しいこともあり「特定地域プロジェクトチーム」による助言、フォローアップが必要不可欠である。

（１）検討すべき課題

- ア ライフモビリティサービスにおける民間主導の知恵と工夫による効率的な交通システムの運行
- イ 既存公共交通とのバランスのあり方
- ウ 住宅施策と福祉施策の融合、住宅流通・住替え支援手法

（２）設置の必要性

ア 乗合タクシーの制度上の位置付けの明確化に係る検討

交通関係では、地方都市における公共交通機関は、その赤字体質から利用者の利便性やサービス向上がなかなか進まない状況にあるが、住民の高齢化は地方都市ほど多く進んでいる現状である。新しい交通システム乗合いタクシー（ライフモビリティサービス）は、住民（高齢者）の生活の足を確保するだけでなく、平成 15 年の当市において行った実証実験におけるアンケート調査（利用者の約 2 割の方が出かける回数・場所が増えた）の結果からも解るように、外出の機会を増やすことにより、高齢者の生きがい創出や、健康の維持、老人医療費の抑制が期待できる交通システムである。

さらに移送だけでなく、商店街との連携などにより、関連産業の活性化や地域コミュニティの形成にも寄与する可能性も十分にある。この交通システムは道路運送法の中での位置付けが明確となっていないことから、市町村などが運行を委託するか、過疎地域などにおける代替バスのような運行という特例措置的な取り扱いとなっている実態がある。

特定地域プロジェクトチームにおいては、当市のような地方都市の公

公共交通の実態や、新交通システムの影響を把握により、効率的なライフモビリティサービスの検討を進めたい。

イ 「多様な住環境の整備や、住宅流通・住替え支援対策」

現在の地方都市における住環境の問題は、高齢者が大きな家に一人もしくは夫婦で暮らし、将来を不安に思っている、まち中に住み替えをしたくても今住んでいる家が処分できない、などがある。その問題の原因の一つに日本の住宅の寿命の短さ、維持管理体制の不備があげられる。せっかく住環境を整備して提供しても、入居したくてもできないという実態も少なくない。

そこで、高齢化社会に対応し福祉との連携を図った住宅環境まちづくり建設・供給方針や、住宅の流通・住替え支援のシステム構築と、それに併せた中古住宅の評価基準のあり方や、評価データの蓄積・開放、関係機関・団体との連携や事例紹介、マニュアル作成のノウハウ等について助言をもらい、伊達版の地域再生による住宅・地域づくりを効率的・効果的に進めたい。

(3) 達成される成果

ア ライフモビリティサービスの基本運行実施と付加サービスへの事業拡大による地域福祉の充実

イ 適正な維持管理による中古住宅の流通促進による定住人口の増加

ウ ライフスタイルに合った住環境の提供、それらを支えるシステムの構築、情報の一元化による地域の活性化

「特定地域プロジェクトチーム」のメンバー（案）

機 関	局 部 課
国土交通省	北海道運輸局企画振興部企画課 北海道運輸局室蘭運輸支局 北海道開発局事業振興部都市住宅課
経済産業省	北海道経済産業局地域振興課
北海道	知事政策部 保健福祉部地域福祉課 保健福祉部高齢者保健福祉課 経済部新産業振興室 建設部建築指導課 胆振支庁

別紙

1 支援措置の番号及び名称

210001 市民農園で生産された農作物の販売が可能な範囲の明確化

2 当該支援措置を受けようとする者

伊達市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取組の内容

伊達市においては、農山村地域における定住の促進による地域活力の回復等を図るため、市民農園やガーデニングなどにより自然にふれあいながら生活できる「優良田園住宅」の建設を促進している。

これら優良田園住宅入居者と地域住民のコミュニティを形成する方策として、地域住民による収穫祭を実施することとしており、その際に予想を超えて市民農園で生産された自家消費できなかった農作物を販売する。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212018 コミュニティバス、乗合いタクシーの許可に関する基準の弾力化等

2 当該支援措置を受けようとする者

伊達市内タクシー運行事業者2社

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取組の内容

(1) 取組に関与する主体 伊達商工会議所

(2) 取組が行われる場所 伊達市全域

(3) 取組の実施期間 平成16年度～

(4) 取組により実現される行為や整備される施設などの詳細

伊達市の住宅地はバス停・駅及びその便数が少ないことや自宅から長い距離を歩かなければならないこともあり、日常生活の交通手段として自家用車（自分で運転）の利用が群を抜いている。（平成14年度高齢者居住環境に関する基礎調査事業より）

しかし、高齢化の進行により自家用車の運転が困難となる人も増加することが想定され、自家用車のみでは生活の足を確保できなくなるため、抜本的な解決策が求められている。

これらの交通の状況を踏まえ、平成14年度に「ライフモビリティ基礎調査事業」を行い高齢者の日常生活の移動状況について把握を行った。この結果、交通不便地域と言われている地区にあっては、約50%の人が自家用車を運転（又は同乗）して外出しており、病院への通院や銀行への立ち寄りが多くを占めていること、交通手段が確保しにくいいため買物を一度にまとめて行っていることなどが実態としてあることがわかった。また、タクシー料金の半額程度でまち中に出ることができるような交通手段が求められているなど、新しい交通サービスのあり方に関する大まかな方向性も示された。

そこで、これらの調査により把握できたニーズをもとに「ライフモビ

リティ連絡協議会」を設置、運行事業者等と検討をし、更には「伊達ウエルシーランドプロジェクト研究会」での研究も踏まえ、会員制による完全予約制のドア to ドアの移送サービス、低価格でのサービス提供、従来にない生活支援サービスの提供をコンセプトとするライフモビリティサービスについて市の委託により市内タクシー会社 2 社による「一般貸切旅客自動車運送事業にもとづく乗合旅客運送」の許可取得を経て、平成 15 年 9 月・10 月と平成 16 年 1 月～3 月の 4 ヶ月間、実証実験運行を行い真のニーズの把握と事業性の課題を抽出してきた。

その実験の結果、会員の利用状況は実験期間中増加し続け、外出先も病院や大型店舗だけでなく、温泉や友人・知人宅、喫茶店や美容院など多岐に渡るようになってきた。また、実験終了後のアンケート調査では郵送による回答にもかかわらず 73%の回収率となり、会員の協力的な姿勢と共に、この交通手段に対する関心の深さが伺える結果となっている。さらにアンケートの中で外出頻度、外出場所について回数・場所が「増えた」という回答が約 2 割あり、この交通手段は単なる移動手段だけではなく、自宅にこもりがちといわれる高齢者にとって、外出促進の効果があり、元気に活動するための手段となっていく可能性があることも分かった。

今年度は、この実証実験結果から検証された事業シミュレーションを基に市内タクシー業者 2 社に働きかけ、本運行を予定しているが、第 1 段階としては、実証実験で対象とした地区での運行（市中心部より東側の地区：60 歳以上人口約 3,500 人）を 10 人乗りワゴン車 2 台で実施し、この交通システムを利用し慣れた会員を中心に利用拡大を図っていき、利用状況を勘案しながら順次車両の整備や運転手の確保を行い、他地区への運行の拡大を実施する予定である。予約センターについては実証実験で構築した C T I を活用した高齢者支援システムを導入し、単なる受付センターの役割だけではなく、将来的には各種情報の集約・提供も行う伊達市のポータルサイトの機能も持ち合わせたものとし、商工会議所内に設置・運営を行う。また、実験中も実施した商店街や各個店による協賛サービスなどにより、単なる移送サービスではない、地域商店街との連携をすることによる地域コミュニティの形成などにも寄与するものである。

これらの取り組みを進めるにあたり、平成 16 年度に発出される通達の内容に基づき、地域の実情に応じた乗合タクシーの運用を検討する。

主体の特定の状況

主体の名称	(株)伊達ハイヤー
所在地	伊達市館山町 10
代表者氏名	代表取締役 長 澤 盛 男
概要	昭和 33 年会社設立、車両台数：小型車 20 両、乗務員数：27 名

主体の名称	光星タクシー（有）
所在地	伊達市梅本町 55-2
代表者氏名	代表取締役 相 馬 善 治
概要	昭和 27 年会社設立、車両台数：小型車 24 両、乗務員数：45 名

意見の概要

対象者	(株)伊達ハイヤー 光星タクシー（有）
意見聴取日	平成 16 年 1 月 21 日
意見聴取方法	伊達市高齢者生活交通支援会議における意見交換
意見の概要	実証実験データだけでは、事業性について疑問が有る。しかし高齢者は新しいシステムに慣れるのに時間がかかることもあるし、実験中の影響調査から新規の顧客もそれなりに増えていることも考えられるので、伊達市の支援の問題もあるが協力は惜しまないつもりだし、それでなければ最初から参加はしていない。
意見に対する対応	本運行については、当初から市内タクシー業者を想定して行っており、平成 16 年中に助成制度の整備を図り早期の実現を目指す。

別紙

1 支援措置の番号及び名称

212032 開発許可制度の市街化調整区域での弾力的な運用の情報提供

2 当該支援措置を受けようとする者

伊達市

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取組の内容

今年度、優良田園の基本方針が決定、施行される予定であるが、田園住宅の建設に当たっては市街化調整区域における住宅造成が必要となる場合がある。

地域の特性を活かした“伊達版優良田園住宅”を推進するに当たり、開発者への指導、伊達市の開発基本方針を的確に伝えるため、平成16年度に予定されている本支援措置による情報を活用し、地域の実情に応じた田園住宅の建設を促進する。