5

実現化方策の検討

5 実現化方策の検討

5－1　整備方策と整備優先順位の検討

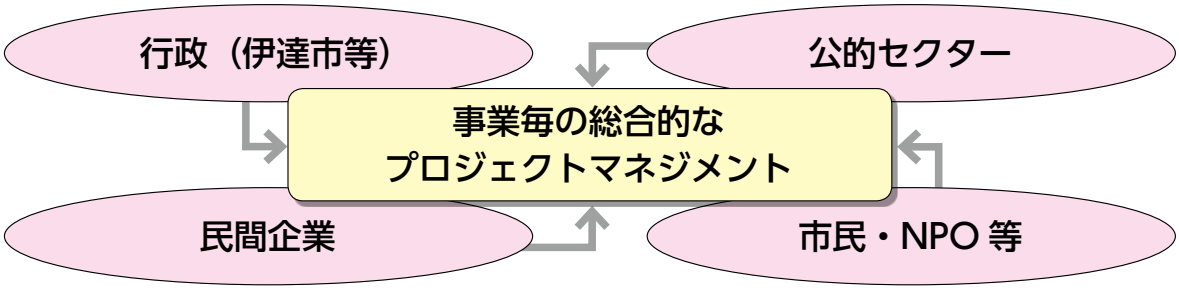
（1）整備方策の検討

①構想の実現に向けた基本的な考え方

本土地利用構想では、自動車利用型広域対応型商業施設、伊達駅前や中心市街地の拠点整備、定住化促進モデル地区の整備、ウェルネスライフタウン（健康・医療）、に関する拠点開発プロジェクトや幹線道路等の都市基盤整備の基本的な方向について提案したが、構想の実現を図るためには、企業誘致や施設の運営管理、ソーシャルビジネスの創造など、ソフト分野も含めて一貫したコンセプトに基づく総合的なプロジェクトマネジメントが求められている。

構想の実現に向け民間活力を最大限に活用していくことを基本に、次図に示すように、総合的なプロジェクトマネジメントを核に、行政（伊達市等）や公的セクター（土地開発公社等）、民間企業（一般企業、SPC 等）、市民・NPO 等が適切な役割分担に基づき協力しながら事業化し、双方の強みを生かしながら推進していく事を目指す。

■本構想における公民連携イメージ



②整備主体と役割について

上記の考え方から次の４つの整備主体（まちづくり主体）が想定される。
これらの主体の適切な役割分担に基づき整備を推進していくことが望まれる。

【行政】

行政（伊達市、福島県、国等）については、幹線道路をはじめとした基幹的な都市基盤整備をはじめ、次のような役割分担が考えられる。

＜想定される役割分担＞
- 幹線道路や駅前広場、駐車場、公園、河川改修などの都市基盤整備
- 拠点ゾーン内の公共施設の建設
- 公的資金による事業支援
- 企業誘致、立地支援
- 都市計画の変更、地区計画の指定
- 住民合意形成ほか

【公的セクター】

公的セクターとして、伊達市が出資している福島地方土地開発公社などが、既存組織の活用を図ると共に必要に応じて新たな組織の設立も視野に入れながら、次のような役割を果たしていくことが考えられる。

＜想定される役割分担＞

- 福島地方土地開発公社については、住宅団地の用地取得、造成、分譲地の処分・管理など

【民間企業】

民間企業は、本構想の民活型プロジェクトの中核的な主体であるが、デベロッパー等の個別の民間企業の参入だけでなく、近年、事例が増えているＳＰＣ（特別目的会社）や、ＬＬＣ（合同会社）、ＬＬＰ（有限責任事業組合）を事業主体とした手法も想定される。

また資金の確保に当たっては、不動産証券化や投資会社による不動産投資も検討される。

＜想定される役割分担＞

- デベロッパー等の個別企業による拠点ゾーンの開発、管理・運営
- ＳＰＣ、ＬＬＣ、ＬＬＰを活用した拠点ゾーンの開発、管理・運営
- 業務代行方式を利用した区画整理運営
- ＰＦＩを活用した公共施設の建設、指定管理者制度を活用した施設の管理運営
- ソーシャルビジネス等への参入ほか

【市民・ＮＰＯ等】

地域まちづくりの企画段階から事業実施段階、管理運営段階まで、市民の果たす役割は大きく、次のような役割分担が考えられる。

＜想定される役割分担＞

- 地域まちづくりへの参画（ワークショップ、懇談会など）
- 地域活性化イベントの企画、運営
- ＮＰＯ等によるソーシャルビジネスへの参入（観光活性化、健康・福祉など）

③整備手法について

本構想の実現に向けた主な都市整備の手法について、以下にまとめる。

1）都市整備手法方策の分類

下記の整備方策は、都市整備の観点から整理したものだが、その他にも官民協働事業としてのPPP（官民連携事業）などの整備手法も整っており、目的に応じて横断的に活用することが求められる。

1．宅地供給型
- 土地区画整理事業
- 開発許可制度

2．規制・誘導型
- 総合設計制度
- 特定街区制度
- 高度利用地区
- 地区計画
- 建築協定

3．基盤整備型
- 街路事業
- 道路事業
- 公園事業

4．市街地再開発型
- 商店街整備事業
- 優良建築物等整備事業
- 第一種市街地再開発事業
  （個人、組合施行、公共団体施行等）
- 第二種市街地再開発事業（公共成体施行等）
- 住環境整備事業

2）拠点ゾーン別、整備手法（案）

本土地利用構想における、整備主体、整備手法について拠点ゾーン別に下表にまとめる。

	整備主体	整備手法
自動車利用型広域対応型 商業施設ゾーン	民間企業	開発許可制度（地区計画）
	行　政 市　民	区画整理事業（地区計画）
伊達駅前 中心市街地ゾーン	行　政	市街地再開発事業　街路整備　等
	民間企業 （SPC）	開発許可制度、商店街整備事業
	市　民 （LLC/LLP）	商店街整備事業 等
定住化促進モデルゾーン	民間企業	開発許可制度（地区計画）
	行　政 市　民	区画整理事業（地区計画）
ウェルネスライフタウンゾーン	行　政	基盤整備事業等
	民間企業	開発許可制度、PFI事業（BTO、BOT）
幹線道路等の都市基盤整備	行　政	基盤整備事業等
	民間企業	PFI事業

※ＰＰＰ（Public Private Partnership）は、文字どおり、官と民がパートナーを組んで事業を行うという新しい官民協力の形態であり、近年、公共施設整備に指定管理者制度やPFIを採用するなど、事例が増えている。従来の第三セクター方式はこのひとつの形態である。

④国の制度の活用～「社会資本整備総合交付金制度」の活用

本土地利用構想の実現にあたっては、拠点開発プロジェクトや幹線道路等のハード整備だけでなく、都市の運営管理に関わるマネジメントなどソフト分野も含めた幅広い対応が求められている。

総合的なまちづくりを進めていく上では、次章に示す「社会資本整備総合交付金制度」の積極的な活用が望まれる。

（2）整備優先順位の検討

①段階的整備の考え方

本構想で提案したプロジェクトは、拠点開発、幹線道路整備など、多岐に渡っており構想の実現まで相当な費用と時間を要すると考えられる。

そのため、東北中央自動車道（相馬福島道路）の建設の進捗に併せながら、長期的かつ戦略的な視点に立って、次のような段階的なプロジェクトの推進を図る。

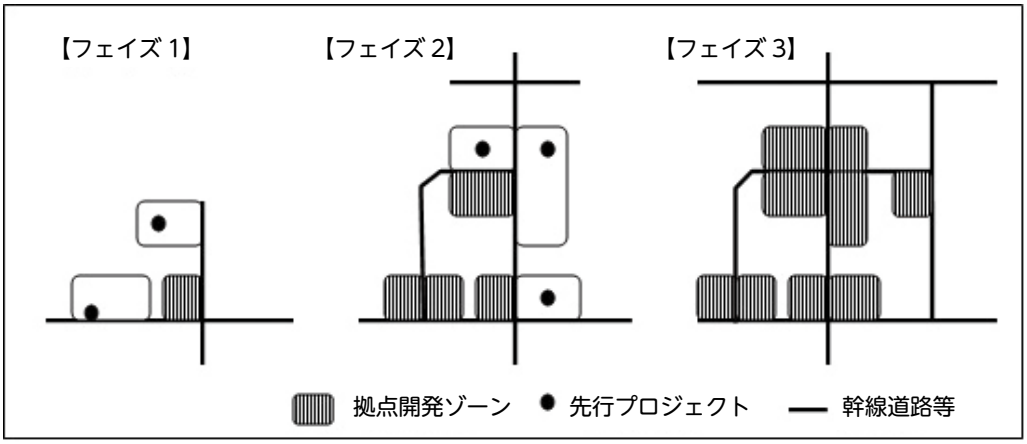
■段階的な整備の考え方

個々のプロジェクトを一気に整備するのではなく、一定の時間軸の中で目標とするプロジェクトを具体化していくための拠点的な整備（点、線、面）を段階的に展開する。

フェイズ1（短期）	地域の喫緊の課題に応えるプロジェクトを先行的に推進する。 （概ね５年以内に事業着手） （社会資本整備総合交付金の対象）	●ＩＣの利用促進を最大限に発揮し、地域活性化に貢献するプロジェクトを先行的に実施する。 ●幹線道路については、ＩＣの開設に併せ、重点路線（短期整備路線）を対象に整備し、必要最小限の交通環境の改善・整備を図る。
フェイズ2（中期）	波及効果の高いプロジェクトを本格的に推進する。 （概ね 10 年以内に事業着手）	●拠点開発ゾーンにおいては、波及効果や事業熟度の高いものから順次、始動する。 ●幹線道路については、中期整備路線（区間）を対象に整備する。
フェイズ3（長期）	プロジェクト地区の機能の充実・成熟を図る。 （概ね 10 年以降に事業着手）	●開発が完了した拠点開発ゾーンにおいては、企業誘致や及び施設誘致を図るなど、機能の集積を図る。 ●幹線道路については、長期整備路線（区間）を対象に整備する。

※フェイズ：プロジェクトの各段階や局面

■段階的整備のイメージ



②主要プロジェクトの抽出

本構想に基づく主要プロジェクトとしては、次のようなものが挙げられる。

■（仮称）国道４号周辺地域に関わる主要プロジェクト

プロジェクト名		想定される主な整備内容
拠点開発	①自動車利用型広域対応型 商業施設整備事業	●自動車利用型広域対応型商業施設 ●基盤施設整備（周辺道路）
	②伊達駅前および 中心市街地活性化事業	●伊達駅前広場 ●基盤施設整備（伊達駅前～天王通り） ●天王通り商店街の整備
	③定住化促進事業	●宅地造成や農地造成 ●基盤施設整備（道路、園路、水路等） ●施設建設 （交流施設、農産物直販施設、四阿、広場等）
	④ウェルネスライフタウン事業	●宅地造成 ●基盤施設整備（道路、駐車場、公園等） ●北福島医療センターの拡充 ●健康・医療施設の整備 （ウェルネスセンター、医療施設等）
道路整備	（仮称）伊達保原線整備事業	●一部市道を活用しながら新規に整備 （保原市街地～伊達市街地の区間）

※網掛け部分：フェイズ１（短期）に整備が望まれる重点プロジェクト

③主要プロジェクトの抽出と整備プログラム

本構想に基づく主要プロジェクトと、整備プログラムを下表にまとめる。

■（仮称）国道４号周辺地域に関わる主要プロジェクト

プロジェクト名		想定される主な整備内容	フェイズ１（短期） （概ね5年以内に事業着手）	フェイズ２（中期） （概ね10年以内に事業着手）	フェイズ３（長期） （概ね10年以降に事業着手）
拠点開発	①自動車利用型広域対応型商業施設整備事業	●自動車利用型広域対応型商業施設 ●基盤施設整備（周辺道路）			
	②伊達駅前および中心市街地活性化事業	●伊達駅前広場 ●基盤施設整備（伊達駅前～天王通り） ●天王通り商店街の整備			
	③定住化促進事業	●宅地造成や農地造成 ●基盤施設整備（道路、園路、水路等） ●施設建設 （交流施設、農産物直販施設、四阿、広場等）			
	④ウェルネスライフタウン事業	●宅地造成 ●基盤施設整備（道路、駐車場、公園等） ●北福島医療センターの拡充 ●健康・医療施設の整備 （ウェルネスセンター、医療施設等）	【１期】医療センターの拡充	【２期】ウエルネスセンター、医療ゾーンの整備	
道路整備	（仮称）伊達堂ノ内線整備事業	●一部市道を活用しながら整備			

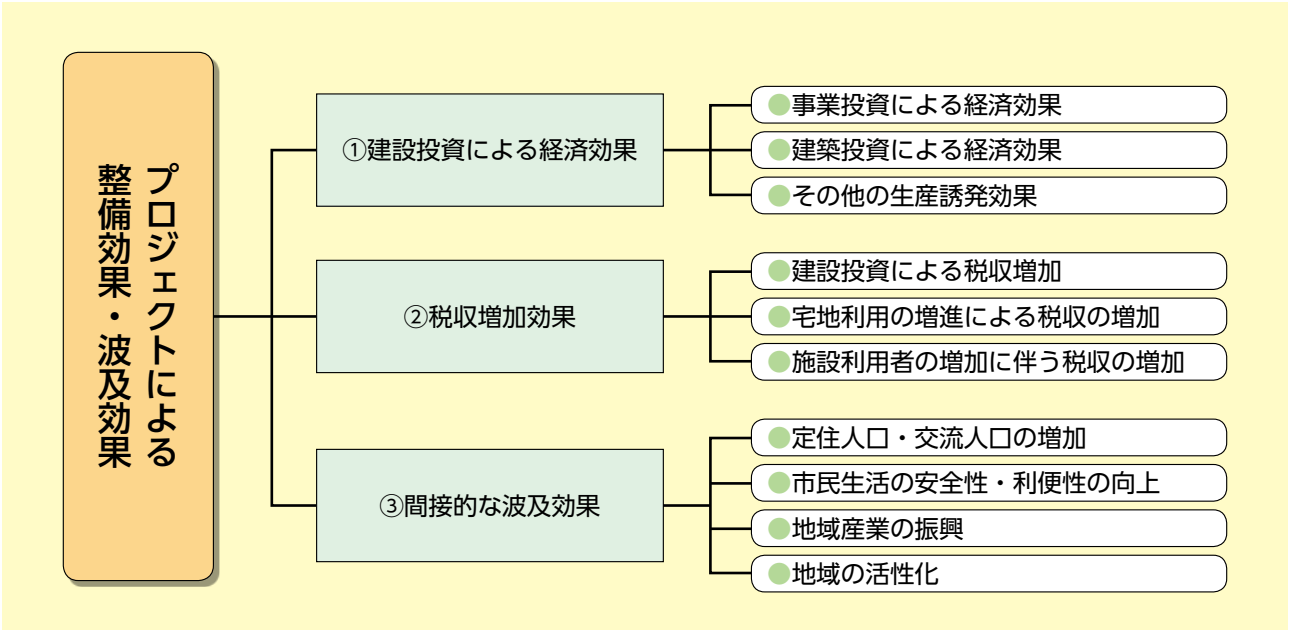
※網掛け部分：フェイズ１（短期）に整備が望まれる重点プロジェクト

5－2　IC周辺地域開発に伴う整備効果の検討

整備効果の検討

本構想に基づく各種プロジェクトを推進することによって、次のような整備効果・波及効果が期待される。

■本構想の推進により期待される整備効果



①建設投資による経済効果

各種プロジェクトの実施に伴う建設投資によって、建設業や建築業への直接的な経済効果や関連産業への生産誘発効果が期待される。

建設投資による直接的、間接的な経済効果としては、次のようなものが期待される。

■事業投資による経済効果

事業投資としては、面的開発を行う拠点開発プロジェクトや幹線道路等の都市基盤整備があり、これらの事業が建設業に発生するため、地元建設業への直接的な経済効果が期待される。

■建築投資による経済効果

建築投資としては、住宅建設や拠点プロジェクト地区における各種施設の建築が想定され、地元建築業への直接的な経済効果が期待される。

■その他の生産誘発効果

上記の事業投資や住宅等の建築投資に伴い、建築・土木資材、建築サービス、流通、保険、金融業種などへの生産誘発効果も期待される。

■雇用促進効果

上記の建設投資（事業投資、建築投資、生産誘発効果等）により、建設業、建築業、関連産業への新たな雇用が期待される。

また、産業団地への企業誘致や各種観光交流拠点への民間企業の参入等により、新たな雇用が期待される。

②税収増加効果

建設投資や都市基盤整備に伴う宅地利用の増進によって、法人市民税や固定資産税、市民税が増加し、市財政への貢献が期待される。

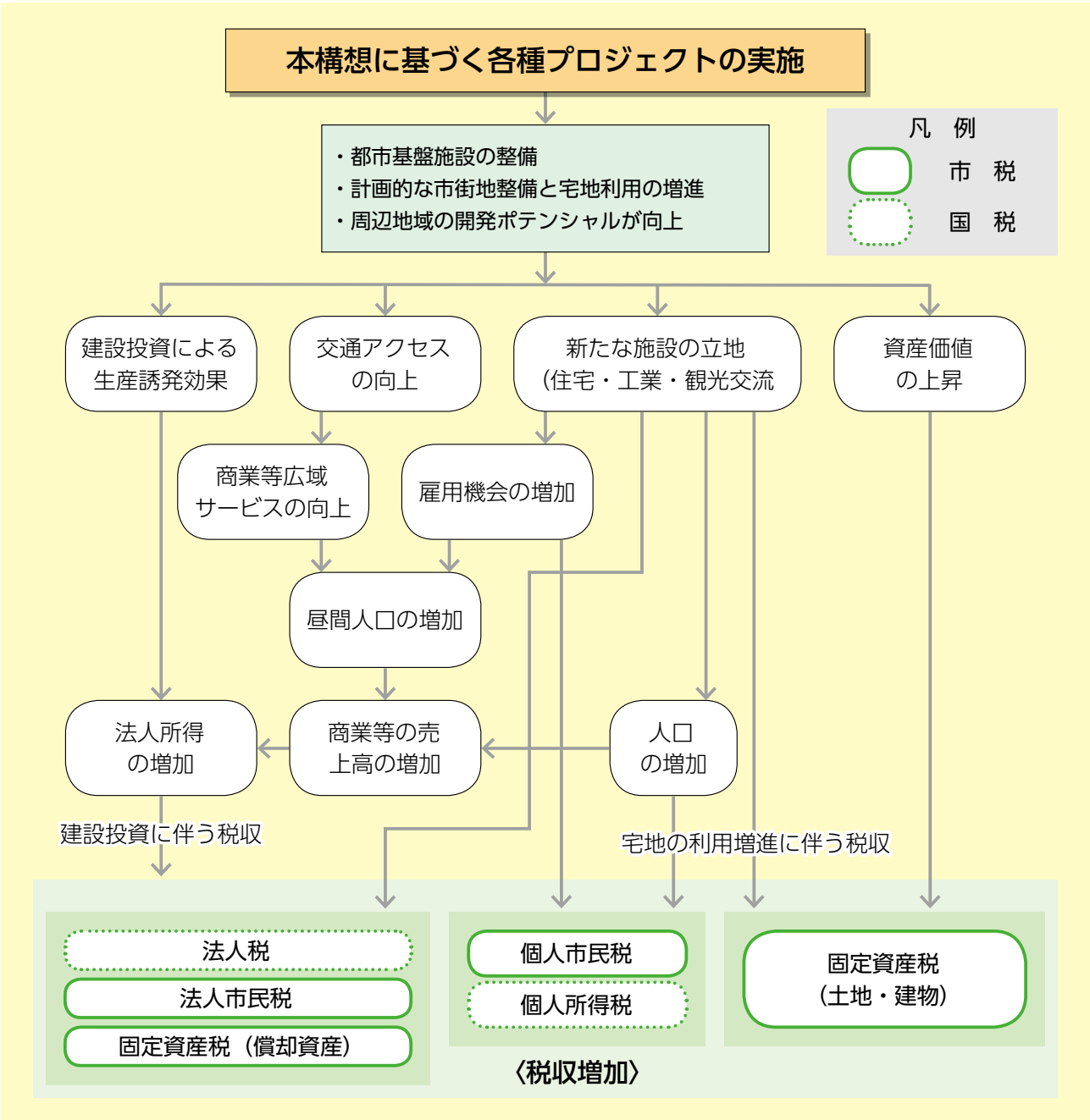
■建設投資による税収増加

建設投資に伴う税収は、拠点開発プロジェクトによる事業投資（基盤整備）と建築投資（基盤整備後の住宅建設、工業施設建設、観光交流等の集客施設等）による法人市民税の税収増加が期待される。

■宅地利用の増進による税収増加

事業に伴う宅地利用の増進や建物建設により、土地・建物に関して固定資産税の増加が見込まれる。
また、人口の増加や新たな企業立地等により、市民税（市民税、法人市民税）の増加が見込まれる。

■税収の流れ



③間接的な波及効果

建設投資による経済効果や税収の増加に加え、定住人口・交流人口の増加、市民生活の安全性・利便性の向上、地域産業の振興、地域の活性化などの波及効果が期待される。

■定住人口・交流人口の増加

・本地域は住宅立地のポテンシャルが高い地域であり、計画的な住宅地の整備や健康・医療機能の充実、生活支援機能の充実、雇用の促進を図ることにより、定住人口の増加が期待される。
・観光交流機能の充実を図ることにより交流人口の増加が期待される。

■市民生活の安全性・利便性の向上

・交通アクセスの向上、道路交通環境の改善、生活環境の改善、健康・医療機能の充実、生活支援機能の充実を図ることにより、市民生活の安全性・利便性の向上が期待される。

■地域産業の振興

・工業・研究開発施設、物流施設をはじめ、商業施設、観光交流施設、健康医療施設など誘致により、関連産業も含め地域産業の活性化が期待される。
・農業の６次産業化や農を活かしたまちづくりの取り組みによって、地域農業の活性化に寄与することが期待される。
・健康･福祉分野や農業、地域活性化･まちづくり分野へのソーシャルビジネスの創出を図ることによって新たな地域産業の活性化が期待される。

■地域の活性化

・定住人口の増加、雇用の促進、交流人口の増加によって地域の活性化が期待される。
・観光交流施設を核としたグリーンツーリズムやエコツーリズム、農業の６次産業化への取り組み、阿武隈急行のサイクルトレインや自転車を活用したまちづくり、観光交流に関するソーシャルビジネスの創出などの取り組みによって地域の活性化が期待される。

5－3　実現化に向けた課題

本業務では、（仮称）国道４号ＩＣ周辺地域の望ましい土地利用構想や幹線道路網配置構想について検討してきたが、構想の実現を図るため、次のような課題への対応が必要である。

①土地利用構想等の具体化に向けた検討

■拠点開発プロジェクトの具体的な整備計画の検討

本構想で提案した個々の拠点開発プロジェクトについては、特に以下の事項について検討し、具体的かつ実施可能な整備計画の検討・立案を図る必要がある。

○実現可能かつ具体的な整備主体・整備計画（開発手法）の立案
○アンケート調査等企業意向の把握、導入施設の立地可能性の検討
○長期的な需要や市の財政負担等を見据えた段階的整備スケジュールの検討
○民間活力（SPC 等）を活用した整備方策の検討及び事業採算性の検討

■幹線道路網整備構想の検討

本構想では、既定の都市計画道路網をはじめ、幹線道路網の大幅な見直しを提案したが、国、県を含めた関係機関との協議調整を図りながら「（仮称）伊達市都市計画道路見直し方針」の策定を図る。

②推進体制の構築

■庁内推進体制の強化

本構想で提案した主要プロジェクトは都市計画や建設分野だけでなく、農政、観光、健康、医療、福祉、環境、歴史文化など多岐の分野にわたっており、構想の実現を図るためには、本プロジェクトを所管する行政窓口の設置や関係各課で構成される横断的な検討組織の設置など、庁内体制の強化が望まれる。

■公民協働体制の構築

本構想の実現を図るためには、まちづくりの主体となる市民、各種団体（NPO、農協、商工会等）、民間企業、行政（伊達市等）の協力体制の構築が不可欠である。

プロジェクトの初動段階からこれらの多様な主体の協議の場づくりなど、公民協働体制の構築が必要である。

③住民・権利者の合意形成

本構想の実現には、土地権利者や地域住民の理解と協力が不可欠であり、事業実施段階での住民・地権者の合意形成を円滑に進めていくためにも、本構想の初動段階から、住民意向の把握、関連情報の提供、住民参加によるまちづくりの推進、土地利用構想の周知などを図っていくことが望まれる。

④各種法手続の準備

今後、プロジェクトの実施段階から、次のような法に基づく各種協議、手続等が予想されることから、これらを視野に入れた計画の協議調整が望まれる。

■都市計画の変更

○市街化区域への編入と用途地域の指定
○地区計画の指定

■農政協議

農用地区域の指定解除等が必要な箇所については、今後、東北農政局及び福島県との協議を進めていく必要がある。

■社会資本整備総合交付金の手続

本構想の推進にあたっては国のまちづくり支援制度である「社会資本整備総合交付金」の活用が望まれることから、次章に示すような事業採択に向けた事前協議や申請手続き等を進めていく必要がある。