

岡崎市議会議長 様

支出番号

会派名 民政クラブ

代表者名 加藤嘉哉

下記のとおり、政務活動を実施したので報告します。

政務活動報告書

令和 7 年 10 月 24 日提出

活動年月日	令和 7年 10月 9日 (木) ~10月10日 (金)	
氏名	柴田敏光・鈴木英樹・加藤嘉哉・佐藤哲朗・原紀彦・白井正樹・瀬戸清太郎	
用務先 及び 内 容	1 10月 9日	用務先 栃木県宇都宮市
		内 容 第87回全国都市問題会議
	2 10月 10日	用務先 栃木県宇都宮市
		内 容 第87回全国都市問題会議
	3	用務先
		内 容
	4 月 日	用務先
		内 容
備考		

● 政務活動視察報告書(No. 556)

視 察 者	柴田敏光、鈴木英樹、加藤嘉哉、佐藤哲朗、原紀彦、瀬戸清太郎、白井正樹
視 察 日 時	令和7年10月9日(木)9時30分～10日(金)12時00分
視 察 先・概 要	<p>栃木県宇都宮市</p> <p>・人口:511,211人 ・世帯数:242,391世帯 ・面積:416.85km² ・人口密度:1226.4人/km²</p> <p>・栃木県のほぼ中央に位置し、県庁所在地であり人口が最多の都市で、中核市に指定されている。市の東部には大規模な内陸型工業団地が開発され、各種メーカーの研究開発拠点が設置されるなど工業都市としての顔も有している。また、首都圏に立地することに加え、東北新幹線や宇都宮線などにより都心とのアクセスが良好であり、東京の衛星都市としての性格も有している。</p>
視 察 内 容	第87回全国都市問題会議
選 定 理 由 (目 的)	<p>成熟社会の都市のかたち</p> <p>～コンパクトで持続可能なまちづくり～</p>
視 察 概 要	<p>1. 基調講演【報告:白井正樹】</p> <p>京都大学名誉教授 広井良典</p> <p>「成熟社会の都市のかたち」～コンパクトで持続可能なまちづくり～</p> <p>(1)成熟社会における都市の現在</p> <p>古来、都市はさまざまな人間とその活動、企業による経済活動など、様々な物事を集積させることで持続的な発展を遂げてきた。しかし、現在の地方圏の都市においては、都市のスポンジ化が起きている。都市空間の低密度化は、行政・公共サービス提供の非効率化を引き起こしています。</p> <p>(2)コンパクトなまちづくりが求められる歴史的な背景</p> <p>戦後、日本の人口は農村から都市への移動とその集中化の傾向に拍車がかかり、地方の人口過疎が起き、都市部は人口過剰と住宅不足が起きた。2000年代後半に、人口のピークを迎え、人口減少・少子高齢化によって成熟社会の到来が意識されるようになると、徐々に空き家問題が表面化してきた。空き家は、成長社会の名残とも言える住宅建設と、その後の高齢化による自然減の影響が、都市中心部を起点に徐々に起き始めた。その一方で、郊外においては成長時代の尾を引く形での住宅取得を目的とした外延化が継続している。これらの結果、「都市のスポンジ化」が見られるようになった。都市のスポンジ化は、公共交通によるサービス提供の縮小・廃止のほか、医療・福祉、商業サービスの撤退など、生活インフラの基盤を欠落させ、さらなる弊害を引き起こす。この多様な要因が複雑に結びつくことによって、スポンジ化・非効率化の様相にますます拍車がかかるという、悪循環が生まれている。将来にわたって、これまで当然としてきた生活機能を、今後も身近なものとして恒久的に享受するためにも、コンパクトなまちづくりは喫緊の課題としてその対応が求められている。</p> <p>(3)持続可能な都市の再編にあつた方向性</p> <p>持続可能なまちづくりの実現にあつては、これまでの行政主導による政策や再開発整備などが先行し、住民の手になる街づくり活動はあまり顧みられてこなかった。多様な地域住民による活動を包摂し、行政がそれらのまちづくり活動を推進・支援する住民と行政との連携が形作られることで、より持続性のあるコンパクトな都市のかたちが拓ける可能性が高まると考える。</p> <p>(4)成熟社会の都市のかたちに向けて</p> <p>成長社会として当然とされてきた都市空間の拡大・外延化の見方から、都市をスマートなかたちを集約する見方へ、意識の転換を図る必要がある。また、環境負荷の観点から言えば、自家用車の利用による移動を前提とした現在のかたちから、それに頼らない短距離の移動で事足りる生活スタイルへと再編成していくことは、ひいてはカーボンニュートラルを実現する持続可能な都市の具現化にも結び付く。今後のまちづくりの視点として、「いかにして」コンパクトなまちづくりを達成するのかといった、その実現方法を追求する考え方への発想の転換を行う姿勢も求められる。</p> <p>「人口減少・成熟時代の都市とまちづくり」</p>

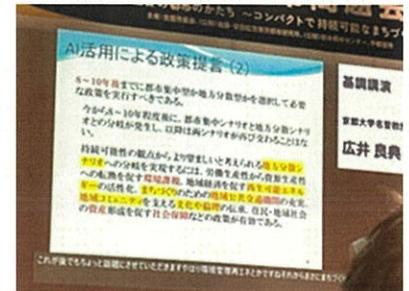
(1)中心市街地再生と商店街の復権

日本の地方都市の現状として、人口 20 万人以下の都市のみならず、30～40 万人規模の都市ですら、空洞化(シャッター通り)となっている。その一方で、新たな動きも見え始めている。若い世代がカフェやコワーキングスペースなど「コミュニティーの拠点」として商店街に関心を向けるケースや、遠くのモールに車で買い物に行くのが難しい高齢者世代が、自然な形で中心市街に足を向ける流れや、ゆったりと時間を過ごし様々なコミュニケーションや創造が生まれるコミュニティー空間として「ウォークブル・シティー」を求める動きも各地を活発に起こりつつある。これらに共通しているのは、都市の中心街地にある商店街を魅力ある「コミュニティー空間」として再生させるという発想です。

(2)AI を活用した、持続可能な日本の未来に向けた政策提言

日本の総人口の長期トレンドは、2008 年にピーク 12,808 万人(高齢化率 22.1%)を迎え、2030 年には 11,913 万人(高齢化率 31.2%)、2050 年には 10,192 万人(高齢化率 37.7%)、2100 年では 5,972 万人(高齢化率 38.3%)を予測している。

AI 活用による政策提言として、8～10 年後までに「都市集中型」か「地方分散型」を選択し、必要な政策を実行すべき。持続可能な分散シナリオの実現には、約 17～20 年後までに継続的な政策実行が必要である。



a)都市集中シナリオ

一極集中が進行し、地方は衰退

b)地方分散シナリオ

出生率が持ち直して格差が縮小し、個人の健康寿命や幸福感も増す。ただし政府の財務あるいは環境を悪化させる可能性を含む。地方分散シナリオの実現のためには、労働生産性から資源生産性への転換を促す環境課税、地方経済を促す再生可能エネルギーの活性化、まちづくりのための地方公共交通機関の充実、地域コミュニティーを支える文化や理論の伝承、住民・地域社会の資産形成を促す社会保障などの政策が有効である。更に持続可能なシナリオに誘導するには、地方税収、地域内エネルギー自給率、地方雇用などについて経済循環を高める政策を継続的に実行する必要がある。

AI による日本の未来についてシミュレーションが示したのは、日本社会の持続可能性を考えていく上で、東京への一極集中か、「地方分散」という分岐ないし対立軸が、もっとも本質的な選択肢であり、人口・地域の持続可能性や、健康、幸福、格差などの観点からは、地方分散が望ましい。

(3)一極集中から「少極集中」をへて「多極集中」へ

札幌、仙台、広島、福岡などの人口増加率は、首都圏並みに増加しています。(2010 年→2015 年の人口増加率:東京 23 区 3.7%、札幌 2.1%、仙台 3.5%、広島 1.8%、福岡 5.1%)

現在進みつつあるのは、「一極集中」ではなく「少極集中」とも呼べる事態。「多極集中」とは、国土あるいは「極」となる都市や地域が多く存在すると同時に、そうした「極」となる場所は、できる限り集約的かつウォークブルで、歩行者中心の「コミュニティー空間」であることを重視した都市・地域のあり方である。

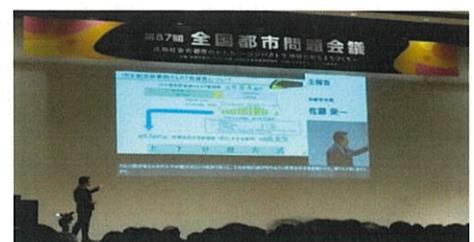
2. 主報告【報告:佐藤哲朗】

「人口減少社会に対応する都市の構造改革
～100 年先も発展できる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成～」

栃木県宇都宮市 佐藤栄一 市長

(1) 宇都宮市の持続可能なまちづくり

- 宇都宮市では中心部と周辺の各地域それぞれの維持・発展を企図し、連携・集約型の都市構造である「ネットワーク型コンパクトシティ」(以下、NCC)を目指す。
- 中心部の都市拠点、郊外部の産業・観



光拠点、地域における既存の拠点などに地域特性を踏まえた各種の都市機能を集積する「拠点化」を目指す。

- 加えて、市における骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで階層性のある交通ネットワークによって拠点間における機能を連携・補完する「ネットワーク化」を図る。

(2) NCC 形成に向けた取り組み

- 中心部の都市拠点に魅力創出につながる高次都市機能誘導区域を定め、その周辺の地域拠点への誘導施設の新築・建替え費用の一部助成などにより誘導・集積を図っている。また、公共交通の沿線などの利便性の高い地域に居住誘導地域を定め、住宅の取得や家賃の一部助成などにより、居住密度の維持・向上を図っている。
- ライトライン沿線におけるまちづくりとしては、民間の商業施設やホテル、病院、分譲マンションなどとあわせてコンベンション施設「ライトキューブ宇都宮」を新設し、新たな賑わいと交流施設としてアーバンスポーツを核とした東部総合公園(アークタウン宇都宮)は、地元の農産物を活かした物販や飲食など地域の振興に資する機能を備えた公園として整備を進めている。
- ライトライン整備の効果として、当初の予測を上回る利用者数となっており、自動車交通量が減少するなど公共交通への転換が進むと共に、ライトライン沿線の居住人口の増加、住宅地の地価の上昇、工業団地の投資額の増加など、まちづくりへの効果が表れている。また、開業前と比較して沿線住民の平均歩数が増加しており、食事・娯楽などの交流機会の増加などライフスタイルの変化が見られ、医療費抑制など、住民のウェルビーイング向上への寄与も伺える。
- ライトラインの整備にあわせて、バス路線の再配置・新設に加え、地域内交通は、郊外をほぼ網羅し、地域住民の日常生活の重要な移動手段となっている。また、公共交通の利便性向上のため、交通ポイントや福祉ポイント、独自の運賃割引制度を織り込んだ地域連携 IC カード「totra」を導入している。

(3) NCC を土台とした「スーパースマートシティ」の実現に向けた取組

- 宇都宮市では NCC を土台として「地域共生社会」、「地域経済循環社会」、「脱炭素社会」の 3 つの社会が「人」づくりの取組と「デジタル」技術の活用を原動力に人口減少社会においても持続的に発展する「スーパースマートシティ」を目指している。
- 実現に向けた原動力である「人」づくりの取組として、市民の結婚・出産、子育て・教育まで切れ目のない支援を行うと共に、性別・年齢などにかかわらず、個性と能力を十分に発揮できる、女性が働きやすい環境づくりなど女性活躍を協力を推進する体制と取組を充実させている。「デジタル」技術の活用では、地域 DX の推進とともにスマートフォンの使い方を教える地域ボランティア「宮デジサポーター」の養成などデジタルデバйд対策にも取り組み、子どもから高齢者までデジタルの利便性を実感してもらえるような環境づくりを進めている。

3. 一般報告【報告:加藤嘉哉】

「縮充」発想による公共施設マネジメント

(東洋大学国際 PPP シニアリサーチパートナー 南学)

(1) 成熟社会における公共施設マネジメントは「縮充」で

● 成長型から成熟型への社会変化は、人口がピークアウトして減少化していくことから、様々な分野での構造変化が生じることとして捉える必要がある。単なる「減少」「削減」ではなく、社会経済構造そのものの変化である。量から質、集中化から分散化、個別化から連携化、ヒエラルキー型からネットワーク型など構造変化に関するワードが生まれ議論されている。「縮充」とは、「拡充」の時代から「縮小」の時代への変化をネガティブとして見るのではなく、縮小しても機能の充実につながれば、むしろポジティブな将来像も描けるのではないかと考えて生み出した「造語」である。

現在、公共施設の再編成が課題となっている中、統廃合による総面積と固定経費の削減を進める為の施設機能再編成が都市の発展にとって重要な課題となっているのが現

状である。

(2) なぜ「公共施設マネジメント」が進まないのか

- 公共施設という「構築物」は、数十年の経過で必ず劣化するので、整備した当初から大規模修繕や建て替えを前提に対応する財源の確保が必要である。「公共施設マネジメント」という課題が浮上するようになり、各自治体に対して総務省から「公共施設等総合管理計画」策定の要請が出され、約 10 年が経過した。残念ながら、現実には想定期間における公共施設総面積の削減目標が達成されている自治体は極めて少ないのが現実である。要因としては、トータル面積と固定費削減策の設定は未経験であったことと、縦割り部局ごとの管理運営と予算執行という構造の為、手法と実践が十分に開発されていない状況にあったからである。

(3) 固定費(維持管理・人件費)の削減を図る

- 包括委託によって、点検と修繕で安全確保が担保され、施設の劣化状況に関する情報を一元管理し、大規模修繕や更新の優先順位を明確にして、投資予算の効率的・効果的配分が実現すれば次の課題は固定費の削減となる。近年は資材費や人件費の上昇で入札不調も多くなり、多少の税込増では追いつかないほど自治体財政はひっ迫の度合いを高めている。そのために、数多い公共施設運営の固定費(水道光熱費・人件費)の削減と施設からの収益増を図る必要がある。

(4) 「縦割り構造」を越えることで、「縮充」を実現

- 公共施設マネジメントを検討すると、縦割りを越える「合理性」が見えてくる。これまでは、個々の自治体での取り組みが基本であるが、地域には都道府県の施設、民間の施設も立地しているので、市町村の施設だけでなくトータルに施設の配置や利用形態を検討できれば「地域施設」としての一体利用を図ることができる。公共施設マネジメントは喫緊の課題であるが、その解決への手法は、これまでの個別都道府県と市町村、近隣自治体、民間の施設の壁を突破し、地域住民の利活用を基本に、地方公共団体、民間、市民の様々な協働と負担とを合理的に調整し配分する「縮充」しかないということが明らかになりつつある。この手法は、公共施設マネジメントに限らず、成熟社会における都市のあり方検討にも十分に応用可能である。



4. 一般報告【報告:鈴木英樹】

「都市縮小時代の持続可能なまちづくり～高松・丸亀町に見る都市の再生と自立性～」
(香川県高松市長 大西秀人)

(1) はじめに

高松市は、ネットワークは公共交通・デジタル・コミュニケーションの3本柱で構成する

「縮小する都市」であっても、その質を高め、市民にとって魅力的で暮らしやすい都市を再構築することが自治体に求められる。そこで、



住民・商店主・行政が一体となり、構想から約30年以上をかけて、官民連携による持続可能なまちづくりを実現できた主に「高松丸亀町商店街」の取組について報告する。

(2)高松市の現状と将来の見通し

人口の見通し(高齢化率)2010年 41.9万人(23.2%)⇒2060年 33.8万人(38.0%)
従来の延長線上の施策では対応できないので、抜本的な対応が求められている。

●都市課題について

第1に、都市活力の維持向上

市街地の低密度化が進行、郊外大型店への顧客流出、中心市街地の地価下落とともに商業施設の集客力の低下、若年層や子育て世代の中心市街地離れ、公害に住宅や商業機能を分散させる都市構造は、生活の利便性を一時的に高めた半面、まちの一体性を損ない、公共交通やインフラ維持にも多大なコストを強いる結果となる。都市の「量的成長」から「質的再構築」への転換が急務。

第2に、公共交通の維持・充実

高齢者の移動手段や居住サービス機能と連携した公共ネットワークの再構築

第3に、地域の暮らしやすさの向上

コミュニティの再生と強、地域包括ケアシステムの構築、防災・減災対策の推進

第4に、都市経営の効率化

公共施設の統廃合・長寿命化・或いは毀損とストックの活用など、いろいろな工夫をしながら財政負担の軽減

(3)コンパクト・プラス・ネットワークの必要性

複合的な課題を同時に解決するために包括的な戦略が求められる。その手法がコンパクト(都市機能の集約及び拠点への居住の誘導)・プラス・ネットワーク(公共交通・コミュニティ・デジタルでつなぐ)で「歩いて暮らせる持続可能なまち」の構築を進める。

(4)コンパクトシティ(歩いて暮らせるまち)の取組

●丸亀商店街再生の背景とプロセス

再生プロジェクトの最大の特徴は「面的整備」というアプローチ。

個々のビルや店舗をバラバラに建て替えるのではなく、街区単位で統一的なルールに基づいた開発により、全体の景観・機能・回遊性を高める設計とし、商店街内に立地する広場や歩行者空間は、単なる通行機能を超えて、市民の交流やイベントの場として再定義する。また、商業施設に加え、住宅や医療施設、子育て支援拠点を導入し、「買い物」だけでなく「暮らす・支える」機能を融合させた都市空間を創出させ、顧客のニーズに合ったサービス・情報を継続発信していくため、再開発の街区単位で、地権者の共同出資によるまちづくり株式会社を設立し、商施設を一括管理するなど、持続的な運営・管理体制を確立する。具体的には、最初A街区⇒G街区⇒B・C街区⇒R8年はD街区と継続的に進めている。特徴的なのは、「行政主導でもなく、民間任せでもない」真の意味の官民協働によって実現された先進的な都市再生のモデルで、長期的な視点に立ち、地域の課題を自ら掘り起こし、当事者がリスクを引き受けながら未来を切り拓いた。

●成果と教訓

単なる施設の建替えや景観整備にとどまらず「まちの再編成」を通じ持続可能な都市運営の新たなモデル。

<3つの視点から評価する>

1点目は、「都市の回遊性とにぎわいの創出」従来の「買い物の場」から「滞在・交流の場」へと転換。(歩行者通行量:2005年 1.3万人/日⇒2015年 2.1万人/日、空き家店舗:2005年 18%⇒2015年 5%)

2点目、「歩いて暮らせる都市構造」単なる商業再生にとどまらず「都市生活の質」の再構築。(居住人口の回復:再開発事業で 240戸のマンション整備:完売、生活機能の導入:クリニック・子育て支援施設の誘致)

3点目、「市民主体の合意形成とルールづくりの成功」住民・商業者・地権者が一体となり将来像を描き、それを具現化。再開発後も地域が主導して都市空間の質を保ち続けるうえで極めて重要。

<教訓>

1点目、「ビジョンの共有」と「小さな成功体験の積み重ね」で段階的に進めることで、関係者の信頼を得ながらプロジェクトの実現性を固めた。加えて、計画段階から市民参加により「自分ごと化」を促し、住民の積極的な関与を引き出した。

2点目、「行政の柔軟な伴走姿勢」民間の主体性を尊重し、制度や予算の裏付けによって後方支援に徹し信頼関係を損なうことなく、地域主導のまちづくりを可能にした。

<市税の増加>

店舗増床による法人市民税の増加、建物更新による固定資産税の増加(A・B・C・G街区のみで年間約1.2億円の増収)

■持続可能なまちづくりのための行政の役割

市の果たした役割は、地域の主体的な動きを支える“伴走型のパートナー”

<具体的な役割>

1点目、「制度的・法的支援」地元で描いたまちづくりの構想を制度面から支え、その構想が都市計画上の枠組みに組み込まれるように都市計画に対して指導、助言や各種特例措置などを行う。

2点目、「財政的支援とリスク分担」補助制度支援はあくまでも“呼び水”であり、持続的な資金循環を地域内で生み出すための初期支援にとどめ、民間の創意工夫を妨げない設計にし、民間事業者の責任感と当事者意識が強化された。

3点目、「中立的な調整者としての機能」地権者や商業者の利害が複雑に絡み合う中で、行政は対立を仲介し、円滑な合意形成を支援する重要な役割になった。

(5)まとめ

まちづくりには「完成」という概念がない。

人口減少や経済の成熟化は、決して衰退を意味するものではなく、むしろ「質の高い暮らし」や「人にやさしい都市」を再構築するための転換点となりうるものである。

まちづくりは、そこに暮らす人々自身の手によって再生されるべきもので、行政は、その意志と取り組みを支える土台であり、制度的な装置であり、信頼される伴走者であるべき。そのことにより、「行政主導でもなく、民間任せでもない」真の意味での市民とともに考え、市民とともに創る「共創のまちづくり」を進める。そして、成功と教訓を糧に、住む・働く・集う機能が複合的に重なり合う”歩いて暮らせる都市“の形成を目指すなど、都市縮小時代における「持続可能なまちづくり」を追求する。

5. 一般報告【報告:柴田敏光】

「次世代交通とコンパクトで持続可能なまちづくり」(早稲田大学理工学術院教授 森本章倫)

1. 人口減少まちづくり

我が国の総人口は2008年をピークに減少に転じ、2050年までに約2,000万人もの人口が減少すると予測されている。

2014年より多くの自治体で立地適正化計画の策定が進められており、現時点で900を超える自治体で都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定するなど、コンパクト化政策が全国的な広がりを見せている。

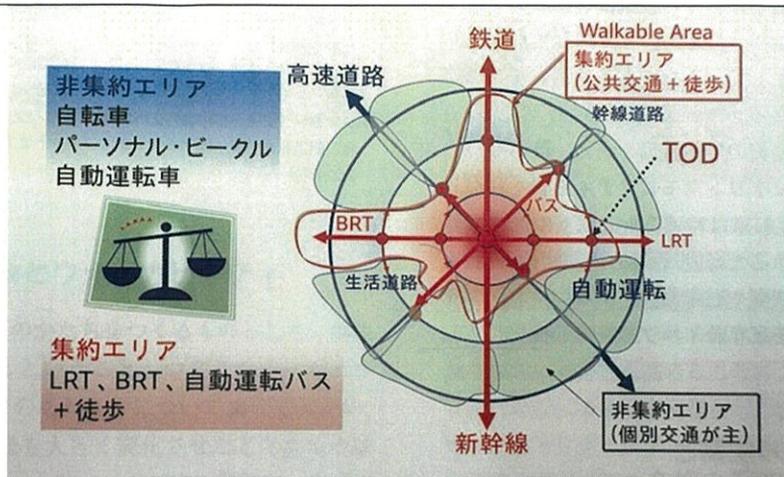
2. コンパクトシティに向けた施策

コンパクト化政策を効果的に進めるためには、従来の都市計画制度に加えた立地誘導策が必要である。

土地利用が変われば交通環境は公共交通は変化するし、新たな交通機関が出現すれば土地利用もその特性によって影響を受ける。

主たる交通機関の台頭が都市の形を大きく変化させてきたといえる。

3. 次世代交通システムのデザイン



※ コンパクトシティを推進する2つの交通戦略を示す

4. 自動運転社会におけるまちづくり

自動運転を受動的にとらえるのではなく、まちづくりのため自動運転技術を能動的に活用している点である。住宅地では歩行者優先の空間整備を進め、徒歩圏外の利用においてはシェアリングモビリティを賢く利用している。

多様な交通機関や充電施設、あるいは宅配ボックスなどを備えたモビリティハブの整備も推奨している。

5. フィジカル空間とサイバー空間の融合へ

フィジカル空間では持続可能なコンパクトシティを目指しつつ、サイバー空間では ICT を活用したスマートシティが各種課題を解決する。この両者が有機的に連携してこそ、これからの持続可能なまちづくりといえる。



6. パネルディスカッション【報告:佐藤哲朗】

コーディネーター: 埼玉大学大学院人文社会科学部 内田奈芳美 教授

「まちなかの「パブリック・ライフ」の再考:成熟社会におけるコンパクトな都市を考える上で」

- 成熟社会の中で現実的なコンパクトシティのあり方と持続可能な公共サービスの提供について考えていく必要がある。
- 現代における移動としては、ウォークアブルまちづくりの実践と移動自体を楽しむ必要がある。コンパクトシティの中での拠点となる地域、場所をどうつくり、生活とどうつないでいくか。現代の移動×拠点のあり方と、そこから得られる回遊性、地域内経済循環等、感情的納得性のありかたについて、意見交換を行いたい。

パネリスト:(株)みちのりHD 代表取締役グループ 吉田元 CEO



「成熟社会における公共交通ネットワークの進化と持続可能性への挑戦」

- 人口減少・高齢化に伴い、“コンパクト・プラス・ネットワーク“によるまちづくりが国の重点施策となっており、拠点を面的に再編し、公共交通で結ぶことにより、利便性と持続可能性の向上を目指している。公共交通は生活を維持する「生命線」であり、移動手段の確保は「暮らしの質」の根幹をなす。こうしたまちづくりは交通事業者と行政の協力が不可欠。
- 宇都宮市では公共交通の利用促進のため、totra 等の交通系 IC カードを利用すると市内であれば、片道運賃の上限が 400 円となる。また、大谷観音の拝観料、大谷資料館の入場料、区間乗り放題をセットとして販売し、観光客でも手軽に地域を巡れるようにすることで、生活路線と観光路線を融合し、地域交通を再生させることができた。
- バス業界においても DX による運行管理の高度化が急務となっており、遠隔・無人点呼システムの導入により、夜間・早朝のシフト勤務が不要となり、働き方改革につながると共に、営業所人員の合理化によるコスト削減が期待されている。また、自動運転技術を活用し、茨城交通では BRT 専用道路におけるレベル 4 自動運転の営業を開始しており、2025 年度中には車内が無人となる遠隔監視型運行の実現を目指している。地方都市で問題が深刻化しているドライバー不足への解決策としても期待している。

パネリスト: まちなか広場研究所主催 山下裕子 様

「いくつになっても 出かけていけ 出かけたがたい 都市について思案する」

- まちなかの広場という空間を有効に活用することで、街の賑わいに寄与できると考えている。現状は通過するだけの空間であっても、お互いに「みる・みられる」他者を認知する時間を確保することで滞留時間をつくるのが大切。他者を眺める行為は我々が社会の一員であることを思い出す一助となる。
- 既存の人通りがあるところを整えて、編みなおして「要」をつくる。既存の集客力がある広場を活用すれば広報は不要であり、チャレンジに向けた場所となる。広場は欧州では市場を意味し、日常のリズムでもあり、アップデートもできる場所でもある。
- 自らが衰えた際に、自分で出かけられる区域内に自ら積極性を持てる催しが定期的に開催され、楽しいおしゃべりも叶うような自分の居場所を持てるようにしたい。移動が制約される方々(高齢者、障がい者、妊産婦など)にとって、徒歩圏内のまちなか広場的空間で毎日違う光景を見て、子どもの姿をシルバー世代が眺めることができる空間を整備し、多世代のでかける機会の創出につなげていく必要がある。

パネリスト: 北海道室蘭市企画財政部 高橋知規 部長

「室蘭市におけるコンパクトなまちづくり-課題解決先進地への挑戦-」

- 室蘭市は最盛期には 16 万人を超える人口を有していたが、現状では半減しており、インフラの老朽化、中心市街地の空洞化などの多くの課題を抱える中で高齢化率は上昇を続けており、公共サービスの維持やインフラの更新は財政的な圧迫要因となっている。こういった状況を踏まえて「立地適正化計画」、「都市計画マスタープラン」を策定し、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりに取り組んでいる。
- 具体的取組としては、市街化区域のうち居住誘導地域は 3 割程度まで絞り込んで設定。小中学校は 20 年かけて半分以下(33 校⇒15 校)に削減。老朽化や耐震不足等の課題を抱えた複数の公共施設の集約。消防支所の統廃合を実施。施設跡地に市民の意見を取り入れ、生涯学習施設の整備や住宅開発(若年世代限定賃貸住宅)、デイサービス等を整備。図書館と青少年科学館を統合し、環境科学館・図書館を複合施設として整備。などを実施した。
- 再編にあたっては、減らす・無くすだけでなく利便性や稼働率の向上といったメリット、少ない人口でこれまでと同様の施設は維持できない現実の理解促進、成功事例もあわせて説明を実施した。また、ハード整備だけでなく、ソフトの取組の充実や市職員が積極的に市民と関わることで、市民も自発的な活動に取り組むようになった。
- 公共施設の統廃合には市民が「仕方ない」と思うまで説明を重ねるが、100%の賛意は難しいので最後は決断が必要。市長選挙では施設の存廃が争点となり、現職

は防戦なるが、乗り越えなくてはならない。人口規模に見合った施設としなければ、結果的に市民が不利益を被るが、後世で評価されると信じている。

パネリスト:鳥取県米子市 伊木隆司 市長

「歩いて楽しいまちづくり～公共交通と歩行者中心の持続可能なまち～」

- 米子市の中心市街地は、自動車の普及と共に郊外の大規模店舗の出店等の影響で衰退に繋がり、公共交通の維持に苦心する状況となった。旧市街と大合併で編入された集落、新興住宅街を有機的につなぐことを目指し、「コンパクト・プラス・ネットワーク」に基づいた、公共交通の利便性の向上と徒歩でも移動できるまちづくりに取り組むこととし、人々の心を動かす「歩いて楽しいまちづくり」として展開することとした。
- 公共交通の利便性向上のため、中心市街地では公共施設、商業施設、医療機関を周遊できるよう、だんだんバス(循環型コミュニティバス)を導入し、利用者の声を反映して新規にコースの追加も実施した。郊外においては、高齢化の進んだエリアが多く、日常生活に必要な通院や買い物などの移動ニーズに対応した、よねぎーバス(巡回型コミュニティバス)の実証運行をスタートした。
- 「歩いて楽しいまちづくり」では、まちなかを「車中心」から「公共交通と歩行者中心」の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと生まれ変わらせることを目指して取り組んでいる。具体的な取組としては、米子駅では南北自由通路「がいなロード」や駅南広場の整備。商店街によるアーケードのリニューアルにあわせて路面の美装化を行い、車両の乗り入れを全面禁止。駅前通りでは車道空間でくつろげる芝生エリアの設置やストリートマーケットなどについての実証実験を実施した。今後も粘り強く持続可能なまちを後世に残すべく取組を進めていく。

【柴田敏光】

宇都宮市においては、LRTを核とした「ネットワーク型コンパクトシティ」構想を掲げて、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続的なまちづくりを推進している。

LRTを軸としての都市開発が進み、枝としてバス・タクシーで広がりを持たせてのコンパクトシティづくりを推進している。

企業・病院・商業施設が沿線に整備され移動しやすい環境となり、自動車利用でなく移動できるまちづくりが構築されることによりCO2削減となる。

本市もこれからLRTを導入という事は難しいと考えるが、本市は岡崎市内線が1962年に残念ながら廃線となり、中心市街地を移動する路面電車がなくなってしまったのが、今思えば大きな損失であったと思う次第である。

本市では東西の公共交通機関としてJR・名古屋鉄道、南北として愛知環状鉄道があることから東西南北の公共交通機関を核としての未来構想を考え、まちづくりをしていくべきであると考えている。

【鈴木英樹】

各自治体が抱える大きな課題として人口減少と少子高齢化に対応するまちづくりが急務である。そこで、会議テーマ「成熟社会の都市のかたち」と題して基調講演や先進事例の取組が紹介された。それらを通し、都市空間の拡大と低密度化の進行により、医療・福祉、商業サービス等の縮小・撤退や、公共施設、上下水道・交通インフラといった行政・公共サービス提供の非効率化が表面化してきていること。また、今後の都市経営は、将来世代の負担とならないように、「量的成長」から「質的再構築」への転換が急務で、いかにしてそのかじ取りを進めることが重要な局面にあることを再認識した。そこで特に3点について、本市の都市経営に対して注視したいと考える。1点目は、デジタルを活用し10年・20年先を集約する目指す都市像のビジュアル化。2点目は、中高大学生世代の価値観を反映するための更なる施策。3点目、目指す都市像に対して、現在の中高齢者への粘り強い理解活動の構築と次世代が具現化する仕組みづくり。これらの観点を持って進めたいと考える。

本市への反映
(意見・課題など)

【加藤嘉哉】

今回の全国都市問題会議の開催市である宇都宮市においては、LRTを核とした「ネットワーク型コンパクトシティ」構想を掲げて、コンパクト・プラス・ネットワークによる持続的なまちづくりを推進している。この施策により、交通利便性が向上し、高齢者が外に出かけることにより健康増進にもつながり、結果、大幅な保険料削減が図られている。本市においても、他市と同様、人口減少、高齢化が加速しており地域内交通についても地域ごとに議論がされている。宇都宮市と同様の施策は難しいとは思いますが、基本的な考え方となるネットワーク型コンパクトシティのまちづくりに取り組む必要があると考える。

【佐藤哲朗】

多くの自治体が人口減少社会を見据えた取組を実施しており、今回の全国都市問題会議でもそれぞれの自治体の取組を知ることができる良い機会を得たと考えている。

宇都宮市の取組は都市拠点、産業拠点、地域拠点、郊外を交通ネットワークでつなぐことにとどまらず、新たな開発も含めて実施することで、ネットワーク型コンパクトシティを総合的なまちづくりとしていることは注目するものであった。また、地域内交通においては郊外部をほぼ網羅し、公共交通空白・不便地域などにおける日常生活の重要な移動手段として導入していることや令和5年に開業したライトラインの西側への延伸計画も含めて、市域全体をカバーしている点については大いに参考になった。

また、室蘭市では人口が既に半減している状況にある中で、小中学校の統廃合や公共施設の集約、消防支所の統合など市民の反対が強いと思われる取組を実現されていた。市民が「仕方ない」と思うまでの説明や最後は決断、結果的に市民が不利益を被る、後世で評価されると信じていた。などの言葉は非常に重く参考になった。

岡崎市も今後の人口減少を踏まえればコンパクト・プラス・ネットワークによる持続的なまちづくりに取り組む必要があるが、先行する他自治体の取組を参考に、市民が我慢するだけでなく、人々にとってメリットのある内容を織り込んだ計画としていく必要があると感じた。

【原紀彦】

この度の第87回全国都市問題会議は、「成熟社会の都市のかたち～コンパクトで持続可能なまちづくり～」をテーマに開催された。いずれの講演も、2008年以降の人口減少社会を踏まえ、これからの成熟社会における都市のあり方を考えるうえで、大変示唆に富む内容であった。特に印象的であったのは、人口減少を見据えたコンパクトな拠点形成と、それを有機的につなぐネットワークづくりの重要性である。都市構造を効率化し、持続可能なまちを実現するための多様な取組について学ぶことができた。宇都宮市におけるLRT導入とそれに合わせた公共交通ネットワークの再構築、公共施設の統廃合と有効活用、高松市の地元主体による商店街の再生整備、さらに次世代交通の導入検証など、各都市での挑戦はそれぞれの地域特性を活かしながらも、持続可能性なまちづくりを考えるという共通の視点で進められていることが印象に残った。これらの事例を通じて、今後の都市経営においては、単なる施設整備や交通施策にとどまらず、地域全体の構造転換と暮らしの質の向上を両立させる戦略的な視点が求められることを改めて実感した。

本市においても、人口減少を前提とした都市の再構築を進めるうえで、今回の知見を今後のまちづくり施策に活かしていく必要がある。

【白井正樹】

本市も人口減少を迎えました。今回のテーマにあります、「成熟社会の都市」まさに本市も成熟社会の都市に当てはまるのではないのでしょうか。

人口減少、少子高齢化、労働人口減少を迎えた中で、持続可能なまちづくりを行うためには、今以上に市民の理解と協力なくてはできないと感じたところです。

本市は、100年先の本市のまちを構想し、その構想を市民に説明し、理解を求めていく活動が必要です。今後、その活動をより一層取り組んでいただくことをお願いしておきます。

【瀬戸清太郎】

人口減少社会の進行により、都市はこれまでの拡大型から、限られた資源を有効に活用する再構築型の運営へと転換することが求められている。今回の全国都市問題会議では、宇都宮市の佐藤栄一市長による LRT を核とした「ネットワーク型コンパクトシティ」構想と、森本章倫教授の「ウォークブルな都市づくり」が印象的であった。LRT 整備によって、交通利便性が向上するとともに、地価の改善や渋滞緩和など都市全体の活力が高まったことは、公共交通を軸とした都市再構築が地域経済に好循環をもたらすことを具体的に示している。

岡崎市においても、QURUWA 戦略や立地適正化計画を基盤に、中心市街地の回遊性を高めつつ、公共施設等総合管理計画に基づく再編（複合化・統廃合）を計画的に進めているところである。しかし、現状では整備や改修の優先順位の明確化や判断基準の共有についてさらなる検討と説明が必要であり、市民の理解と協力を得ながら進める体制づくりが求められると考える。

今後は、交通網の整備と公共施設の再配置を連動させ、都市構造の最適化と財政負担の平準化を図るとともに、中心市街地の賑わいを創出し、地域経済の循環を高めることで、安定した市政運営の基盤を確立していくことが求められる。行政や我々には、将来像と進め方を明確に示し、市民と共有しながら、人が歩いて暮らし、支え合える持続可能な都市づくりを着実に進めなければならないと感じた。