

政務活動費支出命令書(会派支出)

新友会

会派名

支 払 日	✓ 令和 7年 9月 12日			
支 払 先	宮崎 治夫／北沢 哲也／和田 一成			
活動に要 した経費	使 途 区 分	経費の内訳、算出根拠等		金 額
	(該当項目に○)	会 費	第87回全国都市問題会議参加費 (@¥13,000×3名分)※10/9宿泊代込	70,500円
	研究○研修費		振込手数料	880円
	調 査 旅 費			
	資 料 作 成 費			
	資 料 購 入 費			
	広 報 ・ 広 聴 費			
	人 件 費			
	事 務 所 費			
	その他の経費			
合 計				71,380円
(領収書添付欄)				

電信扱

出納印紙
7.9
長野市役所

現金の収入
200円
手付
200円
入金の手数料
5円
米酒の課税
10円
当分の税金
10円
店店ご本人あての場合
200円貼付

登録番号：T3100001002833

株式會社 八十二銀行

4200②

請求書発行日: 2025/09/01

1 / 2

株式会社JTB 宇都宮支店
〒320-0801
栃木県宇都宮市池上町4-1 東栄ビル4階
担当者: 支店長 鹿野 英克



請求書番号: 225391441000292002
登録番号: T8010701012863

請求書

長野市議会 新友会

下記のとおり請求申し上げます。

再発行

請求額合計 ￥70,500 (税込)

イベント名 第87回全国都市問題会議

イベント会期 2025/10/09 ~ 2025/10/10

請求額合計	(税込)	内消費税/税区分
	￥70,500	￥2,863 -
(10%対象)	￥31,500	￥2,863 -
(8%対象)	￥0	￥0 ※1
(対象外)	￥39,000	￥0 ※2

入金額 ￥0

請求残額 ￥70,500

※1 軽減税率適用

※2 消費税対象外商品

請求書備考

お名前の前にお客様番号(お問い合わせ番号)をご入力ください。

お支払期限 2025/09/17

口座情報
銀行名 みずほ銀行
支店名 [REDACTED]
口座種別 普通
口座番号 [REDACTED]
口座名義 株式会社JTB

明細は次頁以降をご参照ください。

請 求 明 細

再発行

請求書発行日: 2025/09/01

2 / 2

請求額合計 ￥70,500 (税込)

【内訳】

イベント名		第87回全国都市問題会議			
イベント会期		2025/10/09 ~ 2025/10/10			
申込日	ご利用日・内容	本体単価 (税込)	数量	本体合計 (税込)	税区分 内消費税
2025/08/01	2025/10/09 会議参加登録 北沢 哲也 様(申込者)	¥13,000	1	¥13,000	※2
2025/08/01	2025/10/09 会議参加登録 宮崎 治夫 様(北沢 哲也 様:同時登録者)	¥13,000	1	¥13,000	※2
2025/08/01	2025/10/09 会議参加登録 和田 一成 様(北沢 哲也 様:同時登録者)	¥13,000	1	¥13,000	※2
2025/08/29	2025/10/09 東横INN宇都宮駅前2／無料朝食付 (シングル／禁煙) 北沢 哲也 様	¥10,500	1	¥10,500	10%
2025/08/29	2025/10/09 東横INN宇都宮駅前2／無料朝食付 (シングル／禁煙) 宮崎 治夫 様	¥10,500	1	¥10,500	10%
2025/08/29	2025/10/09 東横INN宇都宮駅前2／無料朝食付 (シングル／禁煙) 和田 一成 様	¥10,500	1	¥10,500	10%
① 請求額合計				¥70,500	¥2,863
(10%対象)				¥31,500	¥2,863
(8%対象 ※1)				¥0	¥0
(対象外 ※2)				¥39,000	¥0
② 入金額				¥0	
③ 請求残額				¥70,500	

※1 軽減税率適用

※2 消費税対象外商品

政務活動費支出命令書(会派支出)

新友会

会派名

支 払 日	✓ 令和 7年 9月 18日			
支 払 先	宮崎 治夫／北沢 哲也／和田 一成			
活 動 に 要 した 経 費	使 途 区 分	経費の内訳、算出根拠等		金 額
	(該当項目に○)	旅 費	第87回全国都市問題会議 旅費(JR切符代金)	63, 120円
	研 究○ 研 修 費			
	調 査 旅 費			
	資 料 作 成 費			
	資 料 購 入 費			
	広 報・広 聴 費			
	人 件 費			
	事 務 所 費			
	その他の経費			
合 計				63, 120円
(領収書添付欄)				

領 収 証

2025年 9月18日

新友会 様

金63,120円

ただし、乗車券類代
として、上記金額を受領しました。

適用税率 10%

本領収証は時間がたつと文字が薄くなる場合がありますので、
長期間保存する場合はコピーをお取り下さい。

東日本旅客鉄道株式会社
登録番号 T9011001029597

長野801 No.000014

印 紙 税 申 告 納
付 に つ き 渋 谷
税 務 署 承 認 済

領 収 証

2025年 9月18日

新友会 様

金63,120円

ただし、乗車券類代
として、上記金額を受領しました。

適用税率 10%

本領収証は時間がたつと文字が薄くなる場合がありますので、
長期間保存する場合はコピーをお取り下さい。

東日本旅客鉄道株式会社
登録番号 T9011001029597

長野801 No.000014

印 紙 税 申 告 納
付 に つ き 渋 谷
税 務 署 承 認 済

＜ライトキューブ宇都宮＞

令和7年10月9日(木)、10日(金)

旅費額明細

鉄 道	行 先	自	長野	大宮	經由	經由	經由	至	宇都宮	運 賃	グリーン料金			
	路 程		192.1 km	79.2 km					271.3 km	4,840 円	0 円			
	急行 料金	特別職	2,970 円	2,200 円				計	5,170 円	小計 特	10,010 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自	宇都宮	大宮	經由	經由	經由	至	長野	運 賃	グリーン料金			
	路 程		79.2 km	192.1 km					271.3 km	4,840 円	0 円			
	急行 料金	特別職	2,600 円	3,370 円				計	5,970 円	小計 特	10,810 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自			經由	經由	經由	經由	至		運 賃	グリーン料金		
	路 程		km	km	km	km	km	km	0.0 km	円	0 円			
船	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自			經由	經由	經由	經由	至		運 賃	グリーン料金		
	路 程		km	km	km	km	km	km	0.0 km	円	0 円			
	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自			經由	經由	經由	經由	至		運 賃	グリーン料金		
	路 程		km	km	km	km	km	km	0.0 km	円	0 円			
	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
賃	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自			經由	經由	經由	經由	至		運 賃	グリーン料金		
	路 程		km	km	km	km	km	km	0.0 km	円	0 円			
	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
	行 先	自			經由	經由	經由	經由	至		運 賃	グリーン料金		
	路 程		km	km	km	km	km	km	0.0 km	円	0 円			
	急行 料金	特別職	円	円	円	円	円	計	0 円	小計 特	0 円			
		一般職	G 円	G 円	G 円	G 円	G 円		円	—	円			
										計 特	20,820			
										—	0 円			
車 賃	自	至								計	円			
航空賃	自	至								計	0 円			
日 当	定額1日	3,000 円	1.5 日								計 特	4,500 円		
	定額1日	円	日								—	0 円		
宿 泊 料	県内(県外)	定額・指定1夜	円	1 夜								計 特	実費	円
	県内・県外	定額・指定1夜	円	夜								—	円	
食卓料														
備 考	☒ 宿泊料は、一夜 定額14,800円(特別職)を上限とする実費。 ☒ 10/9は半日当(昼食付のため) ☐ 高級旅費(条例第22条) ☐ 調整(条例第24条第4号適用)										合計	25,320 円		

第87回全国都市問題会議 開催のご案内

期 日：令和7年10月9日(木)・10日(金)

テーマ：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～

会 場：ライトキューブ宇都宮

申込期間：令和7年7月28日(月)～8月8日(金)

(主 催)

全 国 市 長 会

公益財団法人 後藤・安田記念東京都市研究所

公益財団法人 日本都市センター

宇 都 宮 市

(協 賛)

公益財団法人 全国市長会館

ご 案 内

第87回全国都市問題会議を令和7年10月9日（木）・10日（金）の両日、「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、宇都宮市で開催いたします。

昨今、全国の各都市は、人口減少、少子・超高齢社会への人口構造の変化により、社会保障費の増大や地域コミュニティの希薄化、担い手の不足などの深刻な問題に直面しております。

特に地方都市においては、かつての人口増加や自家用車の普及に伴う都市機能や居住の外延化が、中心部の低密度化や空き地・空き家の増加、水道・交通インフラなどの行政・公共サービス提供の非効率化や医療・福祉、商業サービス等の縮小・撤退などの問題を招き、都市の活力低下が懸念されております。

こうした状況の中でも、都市を持続的に発展させるためには、長期的な視点のもと、人口のピークを越えた「成熟社会」に見合う形へ都市空間そのものの在り方を見直していく必要があります。

今回の会議では、子どもから高齢者まで、誰もが将来にわたって安心して暮らし続けることができるコンパクトで持続可能な都市を実現する方策について、公共交通を基軸とした多核連携型のまちづくりに取り組む宇都宮市の報告、市長及び学識経験者の皆様からの講演・報告、パネルディスカッションを通じて考察してまいりたいと考えております。

この会議が、各都市が抱える共通した課題の解決の糸口となるよう、行政に携わる皆様方の、多数のご参加を心からお待ちいたしております。

開 催 要 領

1. 主催者

【主催】 全国市長会、(公財)後藤・安田記念東京都市研究所、(公財)日本都市センター、宇都宮市

【協賛】 (公財)全国市長会館

2. 開催日時・会議の内容(日程 4ページ、講師略歴 5、6ページ)

【第1日】 令和7年10月 9日(木) 9:30 開会 (受付開始 8:30)
基調講演、主報告、一般報告

【第2日】 令和7年10月10日(金) 9:30 開会 (開 場 8:30)
パネルディスカッション、行政視察(事前申込者のみ・有料)

3. 開催場所(会場アクセス 7ページ)

ライトキューブ宇都宮

〒321-0969 栃木県宇都宮市宮みらい1-20 TEL:028-611-5522

4. 議題(議題解説 8ページ)

「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～」

5. 会議参加費

1名につき 13,000円

※ 1日目の昼食弁当代、会議配布資料代等を含みます。

※ 会議参加費は、事務局に代わり運營業務委託会社である株式会社JTBが代行收受します。

※ 9月20日(土)以降に参加を取消された場合は、会議参加費の返金はありません。

※ 悪天候や感染症の影響等により、会議の開催を中止又は開催内容を変更する場合があります。また、その場合も、会議参加費を返金できないことがあります。

※ 会議参加費の領収証は、会議当日にお一人様1枚ずつお渡します。

6. 会議の参加・宿泊のお申込み(参加申込方法 14 ページ、宿泊のご案内 21 ページ)

下記の期間に WEB 申込みにより受付します。14 ページの申込方法を確認ください。

【申込開始日】 令和7年7月28日(月) 10:00 から

【申込締切日】 令和7年8月 8日(金) 17:00 必着

【結果公開日】 令和7年8月22日(金) 13:00

※ 申込者が定員(1,800名予定)を超えた場合は抽選を行います。

(抽選対象者:市区議会議員(議長及びその随行者は除く)及び議会事務局職員)

※ 随行者についても参加申込みが必要です。

※ 庁内 LAN のセキュリティ等の関係で参加申込専用ページにアクセスできない方に限り、メールでの受付を行います。(回答は5営業日以内にメールにて行います)

7. 行政視察のお申込み（行政視察のご案内 25 ページ）

10月10日（金）会議終了後に会議運営委託会社が主催し、募集する「行政視察」を実施します。こちらは任意の参加で、別途参加料金を負担いただきます。

A～Fの6コースを設定しておりますので、25 ページの「行政視察のご案内」をご参照ください。

※ 悪天候や感染症の影響等により、催行を中止又は内容を変更する場合があります。

※ 参加申込が多数の場合、より多くの都市（団体）の方に参加いただくため、一団体あたりの参加人数の調整を行います。

※ 最少催行人員に満たない場合は催行中止となります。

8. その他

宿泊代金・行政視察代金の領収証は、会議終了後から11月30日（日）まで参加申込専用ページにて発行可能です。

9. 問合せ先

(1) 会議参加申込・宿泊・行政視察について

株式会社JTBビジネストラנסフォーム「第87回全国都市問題会議」係
〒170-0013 東京都豊島区東池袋 3-23-14 ダイハツ・ニッセイ池袋ビル 6 階
TEL:03-5949-1358

Email:toshimondai2025@jbx.jtb.jp

営業時間:月～金曜日 10:00～17:00（土・日・祝祭日は休業）

(2) その他会議に関することについて

第87回全国都市問題会議実行委員会事務局

〒320-8540 栃木県宇都宮市旭1丁目1番5号

宇都宮市総合政策部 政策審議室 市政研究センター 担当:善林、齋藤、鈴木

TEL:028-632-2059(直通)

日 程

第1日 10月9日(木)

9:30 開 会 式

9:50 基 調 講 演 京都大学名誉教授 広 井 良 典 氏

10:50 主 報 告 栃木県宇都宮市長 佐 藤 栄 一 氏

11:50 (昼 食)

13:10 一 般 報 告 東洋大学国際PPP研究所
シニアリサーチパートナー 南 学 氏

14:10 (休 憩)

14:30 一 般 報 告 香川県高松市長 大 西 秀 人 氏

15:30 一 般 報 告 早稲田大学理工学術院教授 森 本 章 倫 氏

16:30 (終 了)

第2日 10月10日(金)

9:30 パネルディスカッション

[コーディネーター]

埼玉大学大学院人文社会科学研究科教授 内 田 奈芳美 氏

[パネリスト]

(株)みちのりHD代表取締役グループCEO
(兼)関東自動車(株)代表取締役社長 吉 田 元 氏

まちなか広場研究所主宰 山 下 裕 子 氏

北海道室蘭市長 青 山 剛 氏

鳥取県米子市長 伊 木 隆 司 氏

11:50 閉 会 式

閉会後 行 政 視 察 【事前申込者のみ(有料)】

政務活動費支出命令書(会派支出)

新友会

会派名

支 払 日	✓ 令和 7年 9月 18日			
支 払 先	宮崎 治夫／北沢 哲也／和田 一成			
活動に要 した経費	使 途 区 分	経費の内訳、算出根拠等		金 額
	(該当項目に○)	旅 費	第86回全国都市問題会議 旅 費(JR切符代等)	13, 500円
	研 究○修 費			
	調 査 旅 費			
	資 料 作 成 費			
	資 料 購 入 費			
	広 報・広 聴 費			
	人 件 費			
	事 務 所 費			
	その他の経費			
合 計				13, 500円
(領収書添付欄)				

集 合 支 払 内 訳 書

事 由	氏 名	旅費受領額 (円)	支払日
第87全国都市問題会議 (令和7年10/9~10)	宮崎 治夫	25,980	9月18日
	北沢 哲也	25,320	9月18日
	和田 一成	25,320	9月18日
	※※(宮崎議員、篠ノ井発着乗車券)		

◆JR交通費+宿泊代(実費)

合 計76,620

JR代金10/9 (通常期)⇒ @10,010円
10/10(繁忙期)⇒@10,810円

※宮崎議員は、篠ノ井駅発着の乗車券購入のため、往復¥660加算

宿泊費実費精算

日当@1,500円+@3,000円 @4,500円

※10/9昼食付の為半日当

行政視察報告書 (No.1)

令和 7年 10月 17日

代表者 寺沢 さゆり 様

報告者氏名: 北 沢 哲 也

次のとおり、視察をしましたので関係書類を添えて報告いたします。

1 視察者氏名

宮崎 治夫	北沢 哲也	和田 一成	

2 視察期間

令和 7年 10月 9日 ～ 令和 7年 10月 10日

3 視察先、視察事項、選定理由

視 察 日 時	視 察 先	視 察 事 項 及 び 選 定 理 由
R7年 10月 9日(木) ～ 10日(金)	栃木県 宇都宮市	第87回全国都市問題会議に参加。 「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～」をテーマに掲げる。
年 月 日 時 分～ 時 分		
年 月 日 時 分～ 時 分		
年 月 日 時 分～ 時 分		

行政視察報告書 (No.2)

(視察參加者必須)

報告者氏名：北 沢 哲 也

月 日	視 察 先	視察結果（参考となった事項、考察）
10月9日 ～10日	栃木県 宇都宮市	第87回全国都市問題会議が宇都宮市において開催され、「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、全国の自治体関係者や有識者による講演・討議が行われた。本会議では、人口減少と少子高齢化が進展する「成熟社会」における地方都市のあり方を 見つめ直し、持続可能な都市構造をどう再構築していくかが中心的な議題として取り上げられた。 まず、成熟社会における都市の現状として、いわゆる「都市のスポンジ化」現象が説明された。これは、都市の外延的な拡大と、中心部の低密度化が同時に進行する現象であり、医療・福祉、商業、公共交通などの生活インフラが分散・縮小し、行政コストの増大や地域コミュニティの希薄化を招く深刻な課題である。戦後の高度経済成長期に郊外への人口流出と住宅開発が進み、自家用車に依存した郊外型の生活構造が定着したことが、こうした都市構造の背景にあると指摘された。 しかし、2008年をピークに日本の人口が減少局面に入り、郊外住宅地では高齢化と空き家が進行している。中心部の空洞化が進む一方で、郊外では依然として戸建て住宅の供給が続いており、地方都市を中心に都市の持続性が失われつつある。この現状を打開するには、生活機能を集約し、公共交通を基盤とした「コンパクトなまちづくり」への転換が急務であるとの認識が共有された。

行政視察報告書 (No.2)

(視察参加者必須)

報告者氏名： 北 沢 哲 也

月 日	視 察 先	視察結果 (参考となった事項、考察)
		会議では、今後の方向性として、まず中心市街地への居住誘導を進め、 人口と機能をバランス良く配置する必要性が強調された。特に、ファミリー 世帯が安心して暮らせる集合住宅の整備や、子育て・教育環境の充実が 郊外から中心部への移住を促す鍵となる。また、既に郊外に定着している 住民に対しては、公共交通によるアクセス向上や、近隣拠点の整備を 通じて、中心部と連携した「多核型ネットワーク都市」を形成する方策も 紹介された。 開催地宇都宮市では、LRT(ライトレール)の整備により、中心市街地と 郊外拠点を結ぶ新たな交通ネットワークが構築されており、持続可能な 都市交通の好例として注目を集めた。高松市のように、既存鉄道や道路を 再編して多核連携型の都市構造を目指す事例も紹介され、都市規模や 地域特性に応じた多様な展開が求められることが確認された。 さらに、行政主導の再開発に加え、住民主体のまちづくりの重要性が強調 された。長野市善光寺門前エリアでは、空き家・空き店舗を住民が主体的 にリノベーションし、商業や文化活動を生み出す取組みが紹介された。 こうした「人文学的アーバニズム」と呼ばれる小規模で持続的な活動が、 中心市街地再生の新しい形として注目されている。 宇都宮市の「もみじ通り」地区でも、市民による自然発生的なまちづくりが 行政と連携して展開しており、佐伯市や飯田市のように、市民発の活動が 行政施策と結びついて成果を上げている事例も報告された。

行政視察報告書 (No.2)

(視察参加者必須)

報告者氏名： 北 沢 哲 也[illegible]

第87回全国都市問題会議in宇都宮 報告書

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～

報告者：宮崎 治夫

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、10月9日・10日栃木県宇都宮市で開催。この会議は、市長や市議会議員、行政関係者など全国から約1700名が参加し、人口減少社会におけるまちづくり、公共施設の再編、交通ネットワークなどについて議論を深める会議となりました。

10月9日（木）

<基調講演> 「人口減少・成熟時代の都市とまちづくり」

広井良典京都大学名誉教授の基調講演から、地方分散型で多極集中（一極集中ではない都市のあり方）が新たなキーワードとして示された。次に現地宇都宮市長の「ネットワーク型コンパクトシティの形成」という主報告。宇都宮ライトラインという全国初の次世代型路面電車が2年前から運行されるに至った経緯、ライトライン沿線は人口が約10%も増加。さらには「宇都宮市地域で支えあう自治会条例」を施行、自治会の活動負担の軽減（高齢者の自治会費補助や自治会費の口座振替導入）や退会防止などの強化に取り組んでいる。

宇都宮市のLRT事業

宇都宮市の佐藤栄一市長からは、開業から2年を迎えるライトライン整備事業の事例が紹介された。LRTは、デザイン性、バリアフリー、運行本数の多さなどから利便性が高く、若者にも利用しやすい仕組みが整えられており、今後の延伸計画にも注目が集まっている。

まちづくりの課題と解決策

人口減少や高齢化が進む中での公共交通や都市構造の再構築、公共施設の縮減・複合化、そして合意形成や市民説明の事例などが話し合われました。特に、将来を担う若い世代の意見をまちづくりにどのように取り入れるかという視点の重要性も強調。

心地よい居場所づくり

街中で「ほっと休める居場所づくり」の取り組みも紹介され、人々が心地よく滞在できる空間の大切さが再認識された。

10月10日（金）

パネルディスカッション

コーディネーター埼玉大学大学院内田奈芳美教授、関東自動車代表取締役吉田元氏、まちなか広場研究所山下裕子氏、室蘭市企画部長、鳥取県米子市長伊木隆司氏による事例と共に、人口減少、少子・超高齢社会への人口構造の変化、社会保障費の増大や地域コミュニティの希薄化担い手不足の問題について活発な議論がなされた。

都市を持続的に発展させる長期的な視点、人口のピークを越えた「成熟社会」にあらう形へ都市空間の在り方見直しが必要。誰もが将来にわたり安心して暮らせるコンパクトで持続可能な都市実現、公共交通を基軸とした多核連携型まちづくりの取組み、市長、学識経験者の講演・報告・パネルディスカッションなどから考察でき、貴重な二日間でした。今後の本市のまちづくりに活かしてまいりたい。

調査概要 【委員 和田 一成】

月 日	視 察 地 (市町村名等)	考 察 (所感、課題、提言等)
10月9日 (木)	栃木県 宇都宮市 ライトキューブ宇都宮	【第87回全国都市問題会議】 議題 「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～ 1. 議題解説 【概要】 ・成熟社会の都市のかたちについて (1)成熟社会における都市の現在 大都市をのぞいた地方圏の都市においては、都市空間の際限のない外延的拡大と都市中心部における低密度化が顕著となっている。いわゆる都市のスポンジ化と呼ばれる、医療・福祉、商業サービス等の縮小・撤退や、公共施設、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といった弊害を起こしている。 今後の成熟社会を展望するなら、空間的な拡大を是としてきた従来の姿から、都市空間が適切な大きさへと再編された状態と言える。成熟社会に見合った都市のかたちへと再構築することで生活の質や心理的な豊かさを重視する質的な価値観が涵養されていく。 (2)コンパクトなまちづくりが求められる歴史的な背景 都市中心部で人口減少・少子高齢化が進み、空き家問題が発生する一方、郊外では比較的住宅価格が安いことから、住宅取得を目的とした郊外への外向志向が、外延化に拍車をかけた。 (3)持続可能な都市の再編にあたっての方向性 ①計画的な中心部へのひとの流れとまちづくり施策のさらなる促進 ・マンションを中心とした集合住宅の中心部新規立地とファミリー世帯の中心部流入施策の実施へ ・郊外と中心部の移動インフラ整備によるネットワーク型都市の形成(宇都宮市) ・既存の一般道や鉄道網を再編し、多核連携型都市の形成(高松市) ②住民による主体的なまちづくり活動の推進と行政による支援 多様な地域住民による地域活性化が、中心市街地の再生とコンパクトなまちづくりへ寄与している。行政はまちづくり活動を推進・支援することで、持続性あるコンパクトな都市のかたちが拓かれる。 ・都市中心部の空き家・空き店舗のリノベーションの累積的取組み(長野市善光寺門前エリア) ・進学・就職で地元を離れた地元出身者がUターンで戻り、各々の自営業を通じて生業づくりと横のつながりを構築(大分県佐伯市) ・市民による自然発生的な空き家・空き店舗の改良(宇都宮市もみじ通り地区) ・地元住民どうしの研究会から派生した、市民資本由来のまちづくり会社と行政の協働によって、都市中心部の再開発を行う方法(飯田市)

(4)成熟社会の都市のかたちに向けて

「なぜ」コンパクトなまちづくりが阻害されているのかといった、その背景・要因を探るだけではなく、「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と発想の転換を行うときが来ており、今回の会議は、そうした考え方に基づく多様な事例と実務に資する先進的な自治体の取組みの報告で構成されている。

2. 基調講演

「人口減少・成熟時代の都市とまちづくり」

京都大学名誉教授 広井 良典

【概要】

(1) 中心市街地再生と商店街の復権

いま日本各地では、人口20万人程度以下の地方都市の中心部は多くの場合“シャッター通り”である。一方で、若い世代がカフェやコワーキングスペース等「コミュニティの拠点」として商店街に関心を向けるケースやクルマで買い物が難しい高齢世代が中心市街地に向かう流れ、歩いて楽しめるまちとして、「ウォーカブル・シティ」を求める動きも、各地で活発化している。

国土交通省が目指す「ウォーカブル推進都市」は、2019年の207都市から、2025年には392都市へと増加している。

(2) AIを利用した未来シミュレーション

2016年に京都大学で「日立京大ラボ」の共同研究による、2018年から2052年までの日本の未来シナリオ予測と分析を行った結果、日本社会の持続可能性は「都市集中型シナリオ」と「地方分散型シナリオ」の2点に絞られた。

「都市集中型シナリオ」は、主に都市の企業が主導する技術革新により、人口は都市へ一極集中して地方は衰退する。出生率の低下と格差の拡大がさらに進行し、個人の健康寿命や幸福感は低下する一方、財政支出は持ち直す。

「地方分散型シナリオ」は、地方へ人口分散が起こり、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大する。ただし、財政や環境(Co2排出量等)を悪化させる可能性を含むため、このシナリオを真に持続可能性あるものにするには、細心の注意が必要となる。

(3) 「多極集中」の国土ビジョン

「一極集中」とその反対の「多極分散」とは、いずれも高度成長期や人口増加の時代に提起されたコンセプトであり、大都市圏への移動が進むことを問題視しつつ、逆の姿として多極分散が唱えられたが、却って低密度すぎる、拡散的な地域を増やしてしまった。

これからは、多極的でありつつ、各々の極は集約的である都市・地域こそ人口減少・成熟社会における国土像ではないか、「多極集中」の国土ビジョンこそ、望ましい姿であろう。

【考察】

・議題と基調講演から見てきたものは、少子高齢化の人口減少社会に対して抗うのではなく、成熟社会だからこそ、ポジティブな価値を地域の中で見出すこと、地域の無いもの探しから地域のあるもの探しへと発想を転換して、さらには、この多極

集中とはもう一度、地方と地域への原点回帰を進めて行くことで、解決の糸口が見つかるのではないかと強く感じた。

・郊外での住宅取得増は地価の問題だけではなく、モータリゼーションの急進が、一層郊外へのまちづくりに拍車をかけたと思われる。現に中心市街地の商店街より、広大な敷地の駐車場を用意した郊外型ショッピングモールやアウトレットモール等に人々が集中して、中心市街地の商店街は打撃を受け、衰退化の一途をたどっている状況である。

・AIを利活用した持続可能な日本の未来に向けた提言については、財政支出の増加による債務残高をコントロールしながら、生活保護者や社会的孤立者の増加に対して、その対応策としての多極分散ではない多極集中による効率化に、住民が十分に理解をして、精神的満足である心のゆとりを感じてもらえるかどうか、大きな課題であると考ええる。

3. 主報告

「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～

栃木県宇都宮市長 佐藤 栄一

【概要】

1. 宇都宮市の概要

人口約51万人、北関東(茨城、栃木、群馬)最大の都市、面積416.85km²、アクセスの良さ(東京から約100km、新幹線で48分、東北自動車道で約1.5～2時間)、観光地への表玄関(世界遺産・日光や温泉地・那須、鬼怒川まで車で1時間)

2. 宇都宮市の持続可能なまちづくり

(1) 宇都宮市の課題と目指す都市構造

全国の自治体が抱える課題として、出生数の減少(2019年 90万人、2022年 80万人、2024年 70万人割れ)、人口の減少(2010年 128百万人、2050年 100百万人、2060年 96百万人)と、人口推移予測がある。

宇都宮市の人口推移予測では、2017年の約52万人をピークとして、このまま手を打たなければ2050年に45.5万人(高齢化率は約40%、年少人口は約10%)となってしまう。

平成19年度に策定した「第5次宇都宮市総合計画基本構想」でこれからの人口規模・構造に見合った都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ(以下「NCC」という)を、長期的なまちづくりの方向性として、全国に先駆けて位置づけた。

(2) 宇都宮市が目指すNCCとは

全国の自治体が抱える課題として、これまでは、人口増加やマイカーの普及に伴って、郊外に市街地(商業や住宅等)が拡大したが、今は、中心市街地の密度が低下して、郊外部までメリハリのない市街地となってしまった。必然的に、生活に身近な施設が拡散したまちは、人口減少・超高齢化社会(65歳以上の高齢者数が人口の21%を超えた社会)において、利便性・効率性が低下してしまった。

同市の構造的な背景として、市の中心部とそれを囲む古くから発展してきた周辺の各地域(合併前の旧町村)から成り立ち、3

		環状12放射道路のネットワークを活かし、将来にわたって維持・発展を続け、市民が身近な場所で快適な生活を送れるようなNCC(連携・集約型都市)の形成を目指した。 2008年「第5次宇都宮市総合計画」策定(「NCC」を全国に先駆けて位置付け) 2010年「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」策定(将来の都市構造に関する基本的な考え方を提示) 2014年 国は「都市再生特別措置法」を改正(コンパクトシティをめざす市町村を支援) 2015年 「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」策定(2050年の都市構造イメージと実現のための推進方策を市民と共有) 同市の「NCC」とは、中心部の「都市拠点」と周辺の「地域拠点」等を階層性のある交通ネットワークで結ぶ方式である。これにより、日常生活は各拠点内で快適に、より高次の機能を必要とするときは都市拠点に移動して便利に、とそれぞれの地域が維持・発展し続けるまちをめざすもの。 3. NCC形成に向けた取組み (1) 拠点形成・拠点性の向上について 立地適正化計画を活用し、中心部の都市拠点に高度専門病院や大規模商業施設等を集積して、高次都市機能誘導区域を定め、その周辺や鉄道駅の周辺などに都市機能誘導区域を11か所設け、市街地調整区域にも地域拠点を7か所設置し、補助金による都市機能や居住地の誘導を行っている。 〈都市機能誘導施設立地促進補助金〉 都市機能誘導区域内での誘導施設(病院、子育て支援施設、スーパー等)の新築、建替え費用の一部を助成 〈マイホーム取得支援補助金〉 居住誘導区域に新たに住宅を取得し居住する世帯に対し、住宅取得費用の一部を補助 〈若年夫婦、子育て世帯及び新卒採用者等家賃補助金〉 居住誘導区域に転居する「若者夫婦」、「子育て世帯」、「新卒採用者」等に対し、家賃額の一部を補助、さらに子どもの数に応じて補助額を加算する。 〈都市活動支援機能誘導施設立地促進補助金〉 次世代型路線電車「芳賀・宇都宮LRT」(令和5年8月開業、以下、「ライトライン」という)の停留所や鉄道駅、主要なバス停周辺に、市民が移動の合間に買い物ができるコンビニエンスストアや仕事や勉強、交流の場を提供する施設を誘導するため、その整備費等への助成をしている。 (2) ネットワーク化の促進に向けた取組みについて 鉄道やライトライン、バス、地域内交通などが連携し、「階層性のある効率的な公共交通ネットワークを構築。 ●基幹公共交通、芳賀・宇都宮LRT(ライトライン)について ①概要 運行開始 令和5年8月 開業2周年経過 営業距離 約14.6Km
--	--	---

	停留所数 19ヶ所 全てバリアフリー化 追越施設 2ヶ所 導入車両 17編成 車両長 29.52m 車両幅 2.65m 車両定員 約160人 座席50席 ②特徴 バリアフリー、地域由来の再生可能エネルギー100%で走行、地域新電力会社の宇都宮ライトパワー株式会社を通じて「ゼロカーボントランスポート」を実現 ③利用状況 <table> <tr> <td>一日の利用者数</td> <td>計画上の需要見込み</td> <td>対予測比</td> </tr> <tr> <td>平日</td> <td>約18,000人～20,000人 12,800人</td> <td>約1.5倍</td> </tr> <tr> <td>土日祝日</td> <td>約10,000人 4,400人</td> <td>約2.3倍</td> </tr> </table> 開業2年間で利用者数1,000万人突破、想定より約6か月早いペースで到達 ④自動車からの転換台数 平日1日当たり約5,000台の自動車がライトラインへ転換 ⑤ライトラインの整備効果 沿線人口は、平成24年から12年後の令和6年で約5,600人増加した。 沿線地価は、平成28年以降、商業地で約9%、住宅地では約14%上昇、現在も上昇基調が続いている。 民間投資は、沿線の清原工業団地における、ライトライン開業前後に公表されている投資額は1,100億円+α億円である。 ライフスタイルに関しては、開業前より約7%外出率が増えており、沿線住民の食事・娯楽などの交流機会の増加につながり、住民のウェルビーイング向上へ寄与している。 ⑥ライトラインの視察件数 <table> <tr> <td>国内視察件数</td> <td>651件(延べ11,554名)</td> </tr> <tr> <td>国外</td> <td>53か国(主な視察国、アメリカ、カナダ、ブラジル、エジプト、中国、勸告、タイ、ベトナム、マレーシア、インドネシア等々)</td> </tr> </table> ⑦ライトラインの整備費について ・上下分離方式の採用 <table> <tr> <td>JR宇都宮駅東側のLRT整備費</td> <td>約684億円</td> </tr> <tr> <td>(内訳) 国の支援(約1/2)</td> <td>// 326億円</td> </tr> <tr> <td>県の支援(建設時)</td> <td>// 19億円</td> </tr> <tr> <td>芳賀町区間</td> <td>// 45億円</td> </tr> <tr> <td>起債(市債)</td> <td>// 294億円</td> </tr> </table> 起債約20年、償還金額年間約19.5億円(＝県支援金(償還時)3億円－交付税措置額約3.5億円)＝約13億円 13億円は宇都宮市予算規模(約2,400億円)の約0.6% バス路線の再編は、ライトライン導入とあわせ、市の東部地域のバスネットワークの再編を実施した。これは、ライトラインとの重複路線の廃止とそのリソースを活用してバス路線を新設した。これにより、再編前の506本から、再編後は654本と運行本数は148本増加した。具体的には、トランジッ	一日の利用者数	計画上の需要見込み	対予測比	平日	約18,000人～20,000人 12,800人	約1.5倍	土日祝日	約10,000人 4,400人	約2.3倍	国内視察件数	651件(延べ11,554名)	国外	53か国(主な視察国、アメリカ、カナダ、ブラジル、エジプト、中国、勸告、タイ、ベトナム、マレーシア、インドネシア等々)	JR宇都宮駅東側のLRT整備費	約684億円	(内訳) 国の支援(約1/2)	// 326億円	県の支援(建設時)	// 19億円	芳賀町区間	// 45億円	起債(市債)	// 294億円
一日の利用者数	計画上の需要見込み	対予測比																						
平日	約18,000人～20,000人 12,800人	約1.5倍																						
土日祝日	約10,000人 4,400人	約2.3倍																						
国内視察件数	651件(延べ11,554名)																							
国外	53か国(主な視察国、アメリカ、カナダ、ブラジル、エジプト、中国、勸告、タイ、ベトナム、マレーシア、インドネシア等々)																							
JR宇都宮駅東側のLRT整備費	約684億円																							
(内訳) 国の支援(約1/2)	// 326億円																							
県の支援(建設時)	// 19億円																							
芳賀町区間	// 45億円																							
起債(市債)	// 294億円																							

		トセンターを起点として、その周辺の地域拠点や産業拠点等を結ぶことによって、ライトラインと路線バスの適切な役割分担ができ、効率化と定時制・速達性の向上へつながっている。 地域内交通の運行は、地域自らがタクシー車両などを活用し運行する定時定路線方式が3路線、デマンド方式が15路線、ミーティングポイント型デマンド方式が1路線と、16地区19路線で公共交通空白・不便地域などにおける地域住民の日常生活の重要な移動手段としての役割を果たしている。 公共交通間の連携強化として、全国で使える「Suica」の機能と、地域独自のサービス機能(交通ポイント・福祉ポイント・独自運賃割引制度等)を併せ持つ、新たな交通系ICカード「totra」を全国で初めて導入した。 4. 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みについて (1) スーパースマートシティの概念 子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち、NCCを土台に「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」づくりの取組や、「デジタル」技術の活用によって発展するまちである。概ね2030年頃を見据えた具体的なまちの姿をいう。(第6次宇都宮市総合計画後期基本計画) (2) 地域共生社会の構築 絆を深め共に支え合う「地域共生社会」は、重層的な支援体制の整備として、保健と福祉のまろごと相談窓口「エールU」を、市内30カ所に設置(本庁、4か所の地区市民センター、25か所の地域包括支援センターからなる)、8050問題やひきこもりなど、世代や分野を問わない困りごとの受け止めを実施、令和6年度には、自治会に関する基本理念や関係者の役割などを定める「宇都宮市地域で支え合う自治会条例」を制定し、下記のとおり、自治会支援策を行っている。 ① 高齢者などの活動・会費の負担軽減 負担軽減策を実施した自治会に対する支援金 ② 自治会費集金の効率化への支援 会費の集金における口座振替導入に対する初期費用の助成 ③ 自治会会員の優待制度「宮PASS」の実施 カード提示で飲食・買い物の際にうれしい特典を付与 (3) 地域経済循環社会の構築 人・モノ・情報が行き交う「地域経済循環社会」は、新産業団地基本計画に基づき、新産業団地2か所の整備化、スポーツを活用したまちづくり推進ビジョンにより、ライトライン沿線を「東部スポーツウェルネスライン」と位置づけ、スポーツ施設や大学、産業団地のポテンシャルを活用、令和8年3月には「東部総合公園(アークタウン宇都宮)」の整備、スポーツイベントとして、3人制バスケットボールのワールドツアー誘致(経済効果約8億円)、自転車ロードレースの国際大会実施(経済効果約35億円)等、多様なスポーツ資源を活かしている。
--	--	---

(4) 脱炭素社会の構築

CO2排出量を実質ゼロとする「脱炭素社会」は、2050年までにCO2排出実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言、令和4年度には、「ライトライン沿線」地域が環境省「脱炭素先行地域」に選定された。

ゼロカーボンムーブの実現、移動に伴うCO2排出実質ゼロを目指すため、ライトラインの「ゼロカーボントランスポート」2030年までに、市内運行バスの7割である158台の路線バスをEV化、地域内交通、タクシーなどの端末交通のEV化を進める。

ゼロカーボンスクールの実現、「PPA方式」を活用し、ライトライン沿線の小中学校の3校に太陽光発電設備等を導入、さらに、市民が太陽光発電で産み出したCO2削減量(クレジット)を活用して「CO2排出実質ゼロ」を実現。

(5) 「スーパースマートシティ」の原動力「人」づくり

妊娠・出産・子育てまで、切れ目のない支援を実施、特に不妊治療費助成制度、助産婦医療費助成、「もうすぐ38っ子応援事業」、宮っ子子育てコンシェル、子どもの送迎支援・一時預かり事業等は宇都宮市独自の取り組みである。

小・中学校の教育環境の整備として、担任を補助する支援員や専門知識をもつ栄養士などの配置や中核市トップクラスの市費の教職員597人を独自配置(中核市2位)、また、学校図書館司書の配置人数及び学校栄養士の配置人数は、何れも中核市では1位、ALTの配置人数は中核市3位、年間待機児童ゼロも令和4年度以降続いている。

5. おわりに

令和7年度は「女性活躍加速化元年」として、女性活躍ムーブメントを創出する。女性特有の健康課題をテクノロジーで解決する「フェムテック」を推進する。民間企業と連携して女性の健康情報サービスの有料機能を市民に無料提供。

女性や若者をはじめ、あらゆる人の活躍を促し、地域全体での「稼ぐ力」を高め、さらに未来への投資とつなげ、「好循環」を生み出すことで、今と未来を生きる市民の誰もが、豊かで便利に安心して暮らすことができる、そして100年先も発展し続けられるまちを実現する。

【考察】

・交通ネットワークの構築に際して、鉄道が南北を結んでいることから、新たにライトラインを東西に整備して、そこから網の目のようではなく、魚の骨のように、各地域に向けて路線バスを新設も含めて再編し、さらに、地域をカバーする地域内交通を運行するなど、階層性のある交通インフラを構築したことは、効率性と持続性のバランスが取れており、こうした俯瞰的視点からの交通施策についての慧眼には、感動を覚えた。

・ライトラインは、ごみ処理施設「グリーンパーク茂原」のバイオマス燃料と、家庭用太陽光発電等の再生可能エネルギーで走っており、その活用分と自動車からの乗り換え分を換算すると、一般家庭なら約1,600世帯分、年間で最大約9,000トンものCO2を削減する効果があるとのこと。脱炭素化対策としても、非常に有効であると感じた。また、自家用車利用の減少は駐車場不足の解消につながり、さらには駐車場用地の取得をせずに

		投資用地へと転換が図られることは大変有効な施策であろう。 ・ライトラインの整備効果に、ライフスタイルの分析があり、開業前と比較した、40歳以上の平均歩数/日が207歩増加した。(生活行動意識調査)これは、歩数の増加による医療費抑制効果が約16億円～18億円と推計できるとのこと。たかが207歩ではなく、市民の健康意識の醸成にも、興味ある魅力的な見せ方であると改めて感心した。宇都宮市長曰く、長野県には、健康で元気に過ごし、寿命が尽きるころには病気に苦しむことなく、あっという間に亡くなりたいという願いを「ピンピンコロリ」と称する健康的な死に方の標語があるが、私は最期の最後まで人生を楽しんでもらいたい、「ピンピンひとコロリ」でいきたい、との心意気あるご発言があった。それも生き甲斐づくりであると、同感した。 ・地域連携ICカード「totra」は運賃上限を1乗車で400円にしている。また、ライトライン、バス、地域交通間を乗り継いだ際には運賃を割引き、どこから乗っても街ナカまで500円以内で行けるという、上限運賃制度と乗継割引制度は大いに参考になる。乗り継ぐほど、身体負担と経済負担が増えるのが通常であり、素晴らしい制度であると思う。さらに、市内全ての小・中・高校生相当世代に、本カードを無料配布しており、全世代対応型の公共交通利用に対する、有機的な促進施策であると強く感じ入った。 ・宇都宮市の全世代活躍社会の構築には、市民の移動手段の一つである、ライトレールが起爆剤となっている。それを健康増進につなげて「稼ぐ力」を生み出し、投資へと好循環を導く手法は、長野市も現在、観光やスポーツ、産業立地ビジョンへの投資から、稼ぐ力を築き上げて、その成果を果実として、市民へ分配し、健幸増進都市の発展を目指している点、ベクトルの同一性を強く感じた。公共交通の再構築も含め、大いに参考にして行きたい。 10月10日 (金) 栃木県 宇都宮市 ライトキューブ 宇都宮 パネルディスカッション 「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」 コーディネーター 内田 奈芳美 埼玉大学大学院 人文社会科学部教授 パネリスト 吉田 元 (株)みちのりHD代表取締役 山田 裕子 まちなか広場研究所主宰 高橋 知規 室蘭市企画財政部長 伊木 隆司 米子市長 【概要】 ・「ウォーカビリティとパブリックライフ」(内田氏) 自身が手掛けた、さいたま市大宮駅周辺地区のアーバンデザインセンター大宮は、都市再生推進法人として大宮駅周辺のまちづくりを進めてきた。駅周辺は人口が多く、駅利用者も歩行者量も多いものの、滞留できる空間が少なかった。そこで、拡幅中の道路予定地等にマーケットの出店や植栽空間を設置、ベン
--	--	---

チをセットして、滞留や回遊をして楽しんでもらえる、公共空間でのパブリックライフを創出している。当然に、やむを得ない選択としての歩行ではなく、歩くことが楽しいからそうするというごく自然な快適空間の実現につながっている。ウォーカビリティは中心部の魅力向上や、コンパクトシティにつながる概念である。

・「公共ネットワークの進化と持続可能性」(吉田氏)

国の重点施策として、「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるまちづくりが進められている。人口減少・高齢化に伴い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両立を目指す考え方である。

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であり、地域の生活拠点(居住・就業・医療・福祉など)と交通を一体として整備することで、誰もが安心して移動できる環境が整う。特に高齢者や免許返納者にとって、公共交通は生活を維持する生命線であり、移動手段の確保は地域における暮らしの質の根幹である。

主報告(宇都宮市長)とも重なる部分があるが、地域連携ICカード、上限運賃・乗継割引の設定、EVバスの導入、キャッシュレス、AIオンデマンドバス、DXの活用、自動運転バス導入等、持続可能な地域交通社会の構築を目指していく。

・「いくつになっても」「出かけていける」「出かけたがたい」都市
(山下氏)

2040年には、3人に1人が65歳以上の高齢者となり、約4割が単身世帯となる個の時代となる。このままでは、「個」が「孤」にならないか。世界保健機関は2023年に、社会的孤立を「差し迫った健康上の脅威」と位置付けている。医療や福祉の分野において、フレイル期間における介助を、道路機能の一環としてできることがあるのではないか。自宅からの歩行圏内にある朝市的なマーケットや、遊歩道と公園の中で、屋台スタイルの出店者がぐるぐると自由に回ってくれたり、高齢者も含めた地域の多世代が、日常的に交流できる居場所の提供を自治体や地域住民が担ってくれば、出かけていける、出かけたがたい都市機能として有効ではないか。

・「室蘭市におけるコンパクトなまちづくり」(高橋氏)

室蘭市は、北海道の南西部に位置し、面積は81.01km²、人口約7万4千人、かつては石炭の積み出し港として、重工業を中心に発展した北海道有数の工業都市であった。最盛期の1970年代には、16万人を超える人口を有していたが、産業構造の変化や企業の合理化、若年層の都市部流出などにより人口は半減した。

人口減少と高齢化の中、2025年で市民の約39%が65歳以上、公共サービスの維持やインフラ更新費用の増大を招き、財政的な圧迫要因となっている。持続可能な都市経営を目指すには、コンパクトなまちづくりが重要である。

立地適正化計画では、2つの中心市街地を都市機能誘導区域として設定、居住誘導区域を市街地の約3割にまで絞り込んで設定し、まちのコンパクト化を強く意識している。国土交通省の「地方再生コンパクトシティモデル都市」の選定で高く評価され、当時では、北海道唯一の指定を受けた。それに基づき、都市再生整備計画事業を中島地区、室蘭駅周辺地区、東室蘭駅

周辺地区の3地区で実施、賑わい創出に効果を上げている。

・「公共交通と歩行者中心の歩いて楽しいまちづくり」

(伊木氏)

米子市は、鳥取県西部の中核的な都市であり、中国地方最高峰の大山のふもと、日本海と中海に囲まれた自然豊かなまち、面積は132km²、人口は約14.3万人で、道路、鉄道、空港などの利便性も高く、古くから人々の往来が盛んな「山陰の商都」として栄えてきたが、バイパスの開通で便利になった郊外に、大型店舗の出店が相次ぎ、中心部への人流が減ったことが、中心市街地の衰退要因の1つである。

2019年策定の「米子市都市計画マスタープラン」に「まちなかと、郊外が一体的に発展する都市づくり」を理念とし、2023年に「米子市立地適正化計画」を策定し、公共交通を軸に都市機能の集積と居住誘導を図ることで、持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの取組を進めている。

まちなかの取組みは、「歩いて楽しいまちづくり」として、「車中心から公共交通と歩行者中心」へと転換し、市の中心部を訪れた人が、中心部に所在する公共施設や商業施設、医療機関を周遊できるように、循環型のコミュニティバス「だんだんバス」を運行している。

郊外の取組みは、郊外の鉄道駅周辺の市街化調整区域を、耕作者や地権者の現実と将来を見据えた要望の声を踏まえ、農地の規制緩和を実施し、宅地分譲やスーパーマーケットの出店が実現、また、郊外への直線的な路線バスでは不十分な、移動ニーズに対応した、エリア内の商業施設や病院を結ぶ巡回型の、コミュニティバスの導入、実証運行をスタートした。自動運転バスも、2025年12月から、まずはレベル2で実証運行する計画である。

【考察】

・歩行者量が多いから、人口密集地だからということで駅前に広場が必要であるとか、十分な駐車場スペースが必要である、という発想自体は間違いではないかも知れないが、それだけで、パブリックライフが快適になるかというとそうではないと思う。

宇都宮市民もLRTに乗って移動することが目的ではなく、乗ること自体が楽しいと感じさせる総合的な仕組みづくりが奏功しているのだと、内田氏のコメントから思いを馳せた。長野市も、駅前から善光寺までの表参道を、歩く、乗る、楽しむといった、コンテンツのあるパブリックライフの構築を目指すべきであると強く感じた。

・地方都市において、交通事業者単独では、また、運賃収入のみでは、住民の移動確保に十分なネットワークを整備・維持することは困難である。官民連携の必要性と運行主体の抜本的改革が必要だと考える。

吉田氏は、事業者として考える近未来の公共交通は、お願いだから走って下さいと、行政がお願いする補助金制度から、適正な業務委託契約の方が良いのではないかと考える。公共交通は公園同様に社会的資本であり公共財だと考えると、至極同感である。また、実際に殆ど乗客のいない路線バスの運転手は、働き甲斐を感じられず、モチベーションが下がって辛くなってしまうか

ら、配置転換を申し出るとのお話を伺い、事業者や従業員の辛い立場も踏まえると、様々な交通施策を駆使して、このような状況を改善するための、未来への道筋を示していきたい。

・健康寿命の延伸や団塊ジュニア世代にとってのコンパクトシティの在り方について、肩ひじ張らない生き方の提案をしていただいた。空地があるから活用しようではなく、空地は理由があって空地になったのであり、それよりも、人が通る、集まりやすい地域の余地にこそ、新たな人間関係や価値、賑わいが生まれてくる。そのためには、用がなくても、そこに日常的に通いたいと思わせる、機運醸成の後押しをする人材こそが必要とのこと。地元の伴走者としての心強さを覚えた。

・室蘭市のコンパクトなまちづくりは、積極的な居住誘導施策に象徴されており、行政の力強さを感じた。まちをコンパクトにする際、どうしても施設の廃止や統廃合等は、避けて通れない問題である。地域住民の不安を伴う以上、丁寧な説明と対応が求められる。高橋氏の言では、4つを1つにするということは、残りの3つをつぶすという現実があるとのこと。それだけに、地域や住民、活動団体等との信頼関係と合意形成が、最重要課題であることは、どの自治体にとっても、今後も変わらないであろう。

・米子市の「歩いて楽しいまちづくり」は、国土交通省のまちなかウォークアブル推奨事業を活用し、駅周辺の整備や街灯や歩道の美装化などのハード整備と、公共空間の規制緩和や商店街でのイベント開催支援、官民でのウォーキングイベントの推進などに取組んでいる。地域住民や観光客に「歩いて楽しい」と実感してもらえることは、経済波及効果や市街地の活性化へとつながっていき、本会議の「成熟社会での都市づくり」の一つの正解であると強く共感を覚えた。

・今回の「全国都市問題会議」のテーマ「コンパクトで持続可能なまちづくり」に欠かせないものは、やはり公共交通の持続可能性である。米子市長は、公共交通が民間事業である以上、行政としては赤字事業はやるものではないと言及している。しかしながら、住民の生存権としての、移動手段の足を確保することは重要である。みちのりホールディングスの吉田代表は、公共交通は運賃で維持できるものではない、補助金ではなく、行政が民間に公共交通を委託する未来形を示唆している。

長野市も公共交通において、路線バス事業者が中山間地域を運行する路線からの撤退や、土日運行休止等で、その対応に苦慮しながら、何とか市バス形態の業務委託で凌いでいる状況下にある。公共交通の持続可能性には程遠い現状と言わざるを得ない。

人口減少、少子高齢化社会が成熟社会の特性ならば、コンパクトシティに向けての施策は、各都市の特徴や特長に合わせて千差万別であると思う。時間を要しても、フューチャー・デザインを、しっかりと地域や住民に提示して、住民合意を得ながら、抜本的な公共交通の再構築や都市整備施策を実現していきたい。知恵を出していきたいと考えている。今回の会議は非常に有意義であった。長野市の今後を活かして参りたい。