

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 9 日(木) 9:50~10:50
場 所	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1-20）
テーマ	人口減少・成熟社会のデザイン
対応者 (講師)	京都大学名誉教授 広井 良典 氏
概 要 栃木県宇都宮市にあるライトキューブ宇都宮において、第 87 回全国都市問題会議が開催され、広井良典京都大学名誉教授の基調講演を拝聴した。 1 人口減少社会の意味 (1) 日本の総人口の長期的トレンド ・ 2008 年がピーク 2100 年には 6300 万人に（ピーク時の約半分） ・ 危機⇔同時にチャンス 新しい発想 (2) 幸せはローカルから 荒川区 「幸せリーグ」の挑戦 (3) 「ポジティブな価値」への関心の高まり ・ 地元学：地域のあるもの探し ・ 「プラスの価値」を引き出すこと 見つけること、創り出すことへの関心の高まり (4) 人口減少社会への基本的視点 ・ 人口増加期ないし高度成長期の延長線上には事態は進まない。むしろこれまでとは「逆」の流れや志向が生じる。 ・ 若い世代のローカル志向 ・ 「農村・地方都市→東京などの大都市」という流れとは異なる流れ ・ 時間軸の優位から空間軸の優位へ （各地域のもつ固有の価値や風土的・文化的多様性への関心） ・ 「地域への着陸」の時代 地元への愛着 まつり (5) 地元大学進学率（2022 年度） 44%…過去 50 年で最高 この 20 年間で増加が大きいのは①石川県②群馬県③和歌山県 (6) 首都圏の急速な高齢化 2010 年→2040 年で 388 万人の高齢者増加 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 (1) 「日立京大ラボ（2016 年 6 月開設）」との共同研究 2050 年の日本を視野に収めながら、①人口、②財政・社会保障、③地域、④環境・資源という 4 つの持続可能性に注目し、日本が持続可能であるための条件やそのためにとられるべき政策を提言する内容 (2) 分析結果 日本社会の未来にとって、「都市集中型」か「地方分散型」かが最も大きな分岐点	

人口・地域の持続可能性や健康、幸福、格差等の観点からは地方分散型が望ましい。
(2万通りのシナリオが最終的には6つのグループに分かれることが示された。)

(3) 都市集中シナリオ

主に都市の企業が主導する技術革新によって、人口の都市への一極集中が進行し、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で、政府支出の都市への集中によって政府の財政は持ち直す。

(4) 地方分散シナリオ

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が増大する。ただし、地方分散シナリオは、政府の財政あるいは環境を悪化させる可能性を含むため、このシナリオを持続可能なものとするには、細心の注意が必要となる。

(5) 働き方や住まい方、生き方を含む包括的な「分散型」社会へ

- ・ 昭和…人口や経済が「拡大・成長」を続けた時代
 - ・ 平成…「失われた〇〇年」
 - ・ 令和…本格的な人口減少・成熟社会への移行
- 山登りの例え…ゴールはひとつ 山頂に至れば、視界は360度

3 分散型社会＝持続可能な福祉社会のビジョン

(1) 福祉政策とまちづくり・都市政策をつなぐ

- ・ ヨーロッパなどの街…高齢者がごく自然にカフェや市場などでゆっくり過ごす
- ・ 日本やアメリカの街…圧倒的に自動車・道路中心
- ・ 高齢者等がゆったり過ごせるような場所が街の中にあることは、ある意味で福祉施設や医療施設を作ること以上に重要な意味を持つのではないか。

(2) 中心部からの自動車排除と「歩いて楽しめる街」

(ドイツ：エアランゲン [人口約10万人]) →環境・福祉・経済の相乗効果

(3) 歩行者空間と「座れる場所」の存在(チューリッヒ)

(4) 歩いて楽しめるまちづくり(ウォーカブル・シティ)

「コミュニティ空間」を重視したウェルビーイングな都市・地域づくり

(5) 視点と課題

- ・ 日本の都市は、高度成長期を中心に圧倒的に「自動車中心」に作られてきた。
→アメリカの都市をモデル
- ・ 歩いて楽しめる街は、本来は高齢化とは無関係に「都市」本来のあり方として実現されていくべきもの。
- ・ しかし日本の場合は、高齢化への対応が社会全体の重要な課題として認識される中、高齢化をチャンスとしてコミュニティ空間という視点を重視した歩行者中心の街を実現していくべき。

(6) 人口減少・成熟社会のデザイン

- ・ 日本は、人口減少・高齢社会の文字通りフロントランナー
- ・ 元来、分散的で地域の多様性が豊かな社会
- ・ 多くの課題を抱える一方、長寿を実現するとともに、鎮守の森に象徴されるような

伝統文化が保存

- ・ローカルから出発しつつ、環境・福祉・経済が調和した「持続可能な福祉社会」のモデルを先導的に実現、発信していくポジションにあるのではないか。

所 感

我が国日本は、2008 年をピークに人口減少社会となっており、人口や経済が「拡大・成長」を続けた時代から、新しい発想が求められている。「ないものねだり」ではなく「あるもの探し」、ポジティブな価値を見出すことが大切な視点であろう。農村・地方都市から東京などの大都市へという流れとは異なる流れ、人口・地域の持続可能性や健康・幸福・格差等の観点からは、地方分散型が望ましいとのことであった。

地方分散シナリオは「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が増大する。」とあり、大野城市にとってチャンスではないだろうか。

本市も、人口減少・高齢化社会となっていくが、「高齢者等がゆったり過ごせるような場所が街の中にあることは、ある意味で福祉施設や医療施設を作ること以上に重要な意味を持つのではないか。」ということに注目した。歩行者空間と座れる場所の存在、歩いて楽しめるまちづくりとあったが、本市は街の中に座れる場所が大変少ないと感じる。西鉄の高架化に伴い、駅や駅周辺にたくさんのベンチを設置し、ゆったりと過ごせるまちづくりが求められると考える。

—文責 森 和也—

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 9 日（木） 10：50～11：50
場 所	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1-20）
テーマ	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～
対応者 （講師）	宇都宮市長 佐藤 栄一 氏
概 要	
1 目的と背景 宇都宮市では人口減少・少子高齢化の進行により、市街地の拡散、都市機能の低下、公共交通の衰退、地域コミュニティの弱体化が課題となっている。 これらに対応し、100 年先も持続的に発展できる都市を実現するためネットワーク型コンパクトシティを将来都市像として位置付けている。 2 ネットワーク型コンパクトシティ（NCC の考え方） ・「拠点化」＋「ネットワーク化」が基本 ・中心市街地や地域ごとの特性を生かした都市拠点を形成 ・拠点同士を階層性のある公共交通ネットワークで結ぶ これにより、 ・日常生活に必要な機能を身近な場所で確保 ・自動車依存を抑制し、移動の利便性と環境負荷低減を両立 ・地域経済の環境と市民の暮らしの質（QOL）向上を図る 3 NCC 形成に向けた主な取組 （1）拠点形成と機能の集積 ・中心部および鉄道駅周辺に、医療・商業・子育て・教育などの都市機能を誘導 ・居住誘導区域を設定し公共交通沿線への居住集約を促進 ・高齢者も安心して暮らせる生活環境を整備 （2）次世代公共交通「ライトライン（LRT）」の整備 ・全国初の全線新設 LRT として整備 ・特徴について - 快適性に優れる - 低床車両で誰もが利用しやすい - 再生可能エネルギー由来電力を活用したゼロカーボントランスポート ・開発後の効果について - 利用者数は想定を上回り、公共交通への転換が進展 - 沿線人口の増加、地価上昇、民間投資の活発化 - 歩行量増加による健康増進・医療費促進効果	

(3)公共交通ネットワーク強化

- ・ L R Tを軸に、路線バス・地域内交通・タクシー・自転車を連携
- ・ トランジットセンターの整備による乗り継ぎ利便性向上
- ・ 全国初の地域連携 I Cカード「totra (トトラ)」導入により、運賃割引、ポイント制度公共交通の利便促進を図る

(4)脱炭素社会の実現

- ・ 2050 年 CO₂排出量実質ゼロを目標
- ・ 公共交通利用促進によるライフスタイル転換
- ・ E V化、再生可能エネルギー活用を推進
- ・ 「脱炭素先行地域」として官民連携を強化

(5)「スーパースマートシティ」を支える原動力

①人づくり

- ・ 結婚・出産・子育て・教育まで切れ目ない支援
- ・ 性別・年齢に関わらず活躍できる社会づくり
- ・ 女性活躍推進の体制強化

②デジタル活用

- ・ 地域D Xの推進
- ・ デジタルデバйд対策（市民向け支援、ボランティア育成）
- ・ 子どもから高齢者までデジタルの利便性を実感できる環境整備

4 目指す将来像

- ・ 人口減少社会において

誰一人取り残されず、移動しやすく、環境に優しく、地域経済が循環し市民の幸福度が高い都市

- ・ N C Cを基盤に、「人」と「デジタル」を原動力とした 100 年先も発展し続ける持続可能なまちの実現を目指す。

所 感

本市もネットワーク型コンパクトシティの考え方をもち公共交通ネットワークにこれからの取組、階層性のある公共交通ネットワークで結べるようなことを考えて行くべきだと考えた。

－作成者 中村 真一－

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 9 日（木） 13：10～14：10
場 所	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1-20）
テーマ	「縮充」発想による公共施設マネジメント
対応者 （講師）	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
概 要	
○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するので様々な分野での構造変化が生じる。成長型の時代に数多く整備された公共施設が老朽化して更新の時を迎えている。公共施設の再編成（統廃合による総面積と固定経費の削減を進めるための施設機能再構成）が、都市の持続発展にとっての最も重要な課題である。 ○公共施設総面積が減らない 多くの自治体が 40 年後に 2～4 割の削減目標を掲げているが、7 割の自治体で総面積が増えている。マクロの目標は、個々の目標にならずに先送りされている。 ○長寿化のための改築は、新築の 60%の費用で改築できるはずが、人件費、資材費高騰で 1.5 倍になっており、計画が進まない原因の一つである。財源確保が課題である。中野サンプラザ他、建て替え、修繕不可能になる事例がある。 ○「包括的保守点検」が基本方向 老朽化への対策は急務である。市民の生命と財産を脅かし、万が一事故が発生したら、管理する自治体職員の業務上過失致死傷罪適用の可能性もある。 ○市民の生命と安全と傷つけないために施設・設備の不備を解消する 「明石市の事例」 民間への包括委託により、常駐技術者と配置し、公共施設を定期的にかつ効率的に現場の巡回を実施、それにより補修工事などの対応が迅速に行えるなど、時間・コスト削減効果が生まれた。7 名の技術系正規職員の削減が可能になった。 ○固定費（維持管理・人件費）の削減を図る。従来のサービスを見直す （例）図書館にカフェを設置、交流スペースの拡大で利用者急増。 『総 括』 1 10 年後を見据えて対応する 10 年後の人口減少、施設の老朽化、財源不足を前提に考える。 適正規模の小中学校は半減、公民館等の利用者も半減。	

2 公民連携の指定管理による資産活用はメリットが多い

例1 「大阪城公園」は年間3億円以上を稼ぐ施設に

例2 民間の視点では、公共施設を無料（固定資産税、原価償却費、解体撤去費）で活用できるメリットがある。横浜スタジアムは税金の負担なしで、民間が整備運営している。

所 感

公共施設の老朽化は全国的な課題であり、本市においても避けて通れない重要な行政課題である。来年度から策定予定の「大野城市公共施設再編計画」は、その対応を具体化する実行計画として位置付けられている。

対象となる公共建築物は、市民文化施設、スポーツ施設、学校教育施設、高齢者福祉施設、市庁舎など108施設に及び、計画期間は令和8年度から令和37年度までの30年間という長期にわたるものである。

本計画では、複合化や統合、民間移譲、廃止等の再編手法を活用し、人口減少社会に適応した公共施設総量の最適化を図ることが求められている。

一方で、西鉄天神大牟田線高架化に伴う駅周辺整備では、新たな公共施設整備も予定されており、「縮減」と「新設」をいかに整合させるかが今後の大きな論点となる。

将来的には人口減少が進む一方、高齢者人口の大幅な増加が見込まれており、限られた財源の中で、真に必要なとされる公共施設の在り方を見極める視点が不可欠である。

今回の視察を通じて得られた知見を踏まえ、将来世代に過度な負担を残さない持続可能な公共施設再編について、引き続き検討を深めていきたい。

－作成者 平田不二香－

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 9 日（木） 14：30～15：30
場 所	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1-20）
テーマ	都市縮小時代のコンパクト＋ネットワークまちづくりと官民共同
対応者 （講師）	高松市長 大西 秀人 氏
概 要	
1 高松市の概要 ・香川県の県庁所在地であり、人口約 41 万人。県全体の約 45%を占める中核都市。 ・四国の玄関口として、鉄道・港湾・空港が近接し、瀬戸内地域の交通結節点となっている。 ・「第 7 次総合計画～未来の子どもたちへ～」を推進中であり、「行政主導でも民間主導でもない新たな形」を理念として掲げている。 ・市街地の低密拡散化（スプロール化）が進行し、公共交通や商店街の衰退が課題となっている。	
2 コンパクト＋ネットワーク戦略 ・高松市は「歩いて暮らせる持続可能なまち」を目指し、コンパクト＋ネットワークの都市戦略を推進。 ・公共交通・デジタル・コミュニティの 3 本柱で都市機能を再編し、都市構造の再設計を図っている。 ・「過去の延長線上に未来はない」という理念のもと、人口減少・高齢化を前提とした都市構造転換に取り組む。 ・行政主導でも民間任せでもない「官民共同」により、都市経営と地域運営の両立を図っている。	
3 丸亀町商店街の再生 ・昭和 63 年（1988 年）の丸亀町 400 年祭で「500 年祭を祝えない」との危機感が共有され、地元若手を中心に再生プロジェクトが発足。	

- ・ 街区単位の「面整備方式」で再開発を実施。A～Gの7街区に分け、統一的なルールのもと段階的に整備を進めた。
- ・ 歩行空間の拡幅やベンチ・広場の設置など、公共空間を創出して滞留性を高めた。
- ・ 森ビル都市開発をコンサルに迎え、デザインコードやファサードを統一。
- ・ 街区ごとに地権者出資の「まちづくり会社（AFD、CBD、DFD等）」を設立し、施設を一括管理。
- ・ 民間主体のまちづくりに対し、行政は制度設計と財政支援で伴走。
- ・ 再開発により通行量は2005年の1.3万人から2015年には2.1万人へ増加、空き店舗率は18%から5%へ改善。
- ・ マンション240戸を併設し、子育て支援施設やクリニックを誘致。
- ・ 建物固定資産税だけで年間約1.2億円の増収を実現。

4 サンポート高松地区の拠点整備

- ・ 高松駅と高松港が近接するサンポート地区を「プロムナード化」し、歩行者中心の空間として整備。
- ・ 香川県立アリーナ（収容1万人規模）、新駅ビル、徳島文理大学香川キャンパス（学生約1,500人・関係者約2,000人）が集積。
- ・ 休日は歩行者天国とし、キッチンカー出店などで賑わいを創出。
- ・ イベント開催により都市ブランドを向上させ、瀬戸内の玄関口としての魅力を高めている。

5 公共交通施策とICカード活用

- ・ 平成20年に「高松市公共交通利用促進条例」を制定し、事業者・市・市民の協力体制を制度化。
- ・ 琴電のICカード「いるかカード」を活用し、乗り継ぎ割引を拡大（20円→100円、税金80円負担）。
- ・ 70歳以上の高齢者向け「金色ICカード」により、バス運賃を半額化。

- ・利用データを分析し、需要に応じた運行最適化を進めている。
- ・市・市民・事業者・公共交通事業者が協働し、安全で環境にやさしい交通体系を構築。

6 地域コミュニティと協働の仕組み

- ・自治会加入率の低下に対応し、44 の区域に「地域コミュニティ協議会」を設置。
- ・コミュニティセンターの指定管理を市と協議会で締結し、現場運営の自主性を確保。
- ・従来 15 あった補助金を一元化し、一般財源化することで使途の自由度を拡大。
- ・センター職員の人件費は市が負担し、地域の自主性と安定性を両立。

7 地域包括ケアと地域共生社会

- ・高齢者が住み慣れた地域で暮らせるよう、地域包括ケアシステムを整備。
- ・「まるごと福祉相談員」を配置し、8050・9060 問題を含む複合課題への支援体制を構築。
- ・地域の通いの場で食事支援（一般食事業）を実施し、健康寿命の延伸を図る。
- ・世代を超えた地域共生社会の形成を目指す。

8 デジタルまちづくり（FACP 構想）

- ・「フリーアドレスシティ高松（FACP）」の理念に基づき、地理空間データ基盤を整備。
- ・道路・上下水道・建築物などの台帳情報をデジタル化し、地図上で統合。
- ・県立アリーナ開業を契機に、駐車場満空情報アプリを開発（10 か所・3,652 台対応）。
- ・2025 年 2 月から約 8 か月で 13 万件の利用を記録し、渋滞緩和に寄与。
- ・民間にもデータを開放し、地域DXの基盤を整備。

9 創造都市と芸術によるまちづくり

- ・「芸術・クリエイティブ・コンパクト」の3要素で都市ブランドを形成。
- ・3年ごとに開催される「瀬戸内国際芸術祭」は、2019年に約119万人が来場、海外比率23.6%。
- ・経済波及効果は約180億円（日銀推計）。
- ・ボランティア「こえび隊」は登録3,500人（1割が外国人）、延べ5万人が活動。
- ・「芸術士」を保育所・幼稚園へ派遣し、幼児教育にアートを導入（約100か所で実施）。
- ・国際音楽イベントとして「高松国際ピアノコンクール」を4年ごとに開催。

10 MICE 振興と国際交流

- ・G7閣僚会議を四国で唯一2回連続開催。
- ・高松空港にはソウル・上海・台北・香港・台中など週37便の国際直行便が就航。
- ・国際会議・イベント（MICE）を通じてインバウンドと都市ブランドを強化。

11 夜間景観ガイドラインと観光振興

- ・中心市街地の「夜間景観ガイドライン」策定に着手。
- ・商店街の開店時間延長、ライトアップ、プロジェクションマッピングを導入予定。
- ・中央公園再整備と連動し、商店街・サンポート間の回遊性を向上させる。
- ・昼夜を通じて滞在・消費を促進し、都市の魅力を高める取り組みを進行中。

所 感

本講演を通じて、高松市が取り組む「コンパクト＋ネットワーク」による持続可能なまちづくりは、県庁所在地という都市規模や機能の違いはあるものの、三大都市圏を除く多くの地方都市に共通する課題と方向性を示していると強く感じた。今回の全国都市問題会議のサブテーマである「コンパクトで持続可能なまちづくり」は、高松市のみならず、大野城市のようなベッドタウンにおいても避けて通れないテーマである。また、二日目のパネルディスカッションを通じて浮き彫りになった「ウォークブルなまちづくり」という視点は、今後の都市政策において極めて重要なキーワードになると感じた。デジタル技術が急速に進展し、生活の利便性が高まる一方で、人が実際に「歩く」「滞留する」「五感で感じる」空間の価値は、むしろ相対的に高まっていくのではないかと考える。酷暑への対応などの課題はあるものの、観光客を呼び込むためだけの施策ではなく、そこに暮らす住民自身が日常的に歩くことが自然となるまちづくりを目指す視点が重要である。大西市長

の「過去の延長線上に未来はない」という言葉は、人口減少社会に直面する地方都市にとって極めて示唆に富むものであり、行政と市民が共に未来を創っていくという姿勢が強く印象に残った。高松市においては、官民協働のもと丸亀町商店街の再開発を大胆に進めることで、中心市街地に再び活気を取り戻した成功事例が示されており、トップの明確な理念と継続的な取組の重要性を改めて認識した。一方で、大野城市は高松市とは異なり、ベッドタウンとして発展してきた「コミュニティ都市」である。地域住民が一体となってまちづくりを進めてきた歴史があり、地域コミュニティが希薄化しつつある現代においても、顔の見えるつながりが各所に息づいている。この基盤を支えているのが、行政区ごとの公民館活動の活発さと、市内4か所のコミュニティセンターの存在であると考えている。高松市では官民協働による商店街再生が都市再生の起点となったが、大野城市においては、西鉄天神大牟田線立体交差事業が、今後のまちづくりの大きな転換点となる可能性を秘めている。市内に残る商店街についても、再開発の余地は十分にあり、民間事業者のみならず、地域コミュニティを巻き込んだ形での再生が望ましいと考える。今回の講演を通じて、都市の規模や成り立ちの違いを超え、「人が歩き、集い、関わる」ことを軸としたまちづくりこそが、持続可能な都市経営の要であることを改めて実感した。高松市の先進的な取り組みを参考にしつつ、大野城市の強みである地域コミュニティを活かした、独自性あるコンパクトで持続可能なまちづくりを検討していく必要があると感じた。

－作成者 原田 真光－

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 9 日（木） 15：30～16：30
場 所	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1-20）
テーマ	一般報告「次世代交通とコンパクトで持続可能なまちづくり」
対応者 （講師）	早稲田大学理工学術院教授 森本 章倫 氏
概 要	
1 人口減少社会のまちづくり 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 2,000 万人もの人口が減少すると予測されている。 永続的な人口減少は、空き家の増加や税収減による都市経済の悪化など、さまざまな都市問題を引き起こしており、その対応が大きな課題となっている。	
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。 ここでは土地利用と交通の相互関係から新たな方法を提示する。もともと土地利用と交通は「鶏と卵」のような関係であり、都市を構成する 2 大要素である。 土地利用が変われば交通環境は変化するし、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。	
3 次世代交通システムのデザイン 現時点で車社会の次に来る交通社会が確定しているわけではないが、それは様々な交通機関が情報通信技術（ICT）で結ばれ、シームレスに利用できる「人中心の交通システム」であると思われる。 高価な自動運転車は、各個人が保有するのではなく、必要な時に自由に利用する時代が出現する。 また、近距離ならシェアサイクルなどのアクティブモビリティの利用が環境にも健康にも良い。遠距離なら鉄道や路面電車などの軌道系公共交通の利用が廉価で便利である。 さまざまな交通機関が ICT で結ばれるため、重要なのは交通システムの全体のデザインとなる。 都市を賢く縮退させるためには、コンパクトシティを支える交通戦略を立案すべきである。	
4 宇都宮市の交通まちづくり 宇都宮市は、「ネットワーク型コンパクトシティ」を将来の都市像として掲げて以来、2023 年には我が国で初めての全線新設の L R T を導入し、「人中心の交通システム」の構築に向けた試みが続けられている。	

L R T導入後、約2年が経過したが、利用者は予想を上回るペースで増加を続けている。

L R T沿線では宇都宮市の人口は、ピーク時8,200人減少する一方で、L R T開業後に、約5,600人増加した。また、利用者に対して実施したアンケート調査を基にした公共交通全体の満足度についても大幅に増加するなど、コンパクト化政策は、着実に成果を見せつつある。

5 自動運転社会におけるまちづくり

着実に訪れる自動運転社会に対する準備も不可欠である。国土交通省は、「都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集」を公開し自動運転を受動的に捉えるのではなく、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。

多様な交通機関や充電施設、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。

6 フィジカル空間とサイバー空間の融合へ

「次世代交通システム」を円滑に運用するためには、サイバー空間における情報基盤整備が必要となる。

あらゆる交通機関がデータプラットフォームを経由して、シームレスにつながるため、持続可能な都市O Sの段階的な整備が重要となる。

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I C Tを活用したスマートシティが各種課題を解決する。

所 感

宇都宮市は、新交通システムL R Tを導入し成果を出している。宇都宮市のシステムが本市に適用できるかという点、都市環境等の違いで不可能だと考えられる。

しかし、近未来に訪れるであろう自動運転社会に対する準備は必要不可欠であると考ええる。

高齢化社会の対応として、本市の南地区や東地区など坂が多い地区のデマンド交通の導入や、隣接する市町へのアクセスが簡単にできるシステムの構築が最優先の課題と考える。それに伴う自動運転社会に対応できるまちづくりを目指していきたい。

－作成者 平井 信太郎－

視察・研修報告書

視察・研修先	第 87 回全国都市問題会議
日 時	令和 7 年 10 月 10 日（金） 9：30～11：30
場 所	ライトキューブ宇都宮（宇都宮駅東口交流拠点施設）
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～
対応者 （講師）	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】 株式会社みちのりHD代表取締役グループCEO 兼関東自動車株式会社代表取締役社長 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
概 要	
（コーディネーター） 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～ 埼玉大学大学院人文社会科学研究科教授 内田 奈芳美氏 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。 ○人口減少にともなう矛盾と超成熟 ・経済成長と更新の鈍化→規制緩和と不動産セクターの拡大 ・「市民」の誕生と意識の向上→都市中間層の縮小 ・製造業からサービス業へ→創業の場としての都市 ・生産から消費の場への転換→自己実現の場としての都市 ・手段としての都市計画→自己充足としての都市計画 【ポイント 1】 現代における「移動」ウォークアブルまちづくりの実践と移動自体を楽しむこと <u>機能的充足性×分配的合理性+感情的納得性</u>（ストーリーが重要） 【ポイント 2】 コンパクトシティの中での「拠点」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 本ディスカッションでは、現代の移動×拠点のあり方と、そこから得られる循環（回遊性、地域内経済循環等）について意見交換を行いたい。	

まちなかを歩くことにより偶然の出来事と出会い「市民は自らの街や共に生きる人々を知り…真の意味で都市に住まうようになる」 歩きやすさ＝ウォーカビリティ

【パネリスト】

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

株式会社みちのりHD代表取締役グループCEO

兼関東自動車株式会社代表取締役社長 吉田 元氏

地域交通の持続可能なモデルづくりに取り組んでいる。

地域の生活拠点（居住・就業・医療・福祉など）と交通を一体化して整備する。

○運行管理の高度化による生産性向上

すべての運行管理業務を運行管理センターに集約する。

○進む規制緩和

- ・国交省の運行管理制度の整備により、「遠隔点呼」「自動点呼」「業務の管理の受委託」が制度化された。
- ・これらの制度により、営業所の運行管理業務の集約が可能になった。

○現状と将来構想

- ・関東自動車（栃木県）において、「運行管理センター」を新設し、全10営業所の運行管理業務を一元化する予定。安全を確保しながら、生産性の高い運行管理業務を遂行することを目指す。
- ・グループ内で事業者を跨いだ運行管理業務の集約を計画している。
営業所職員の夜間早朝のシフト勤務が不要となり、管理者の働き方改革に繋がる。

○AIオンデマンド交通（最適経路運行型路線バス）

- ・生産性向上による交通空白化回避
- ・路線バスよりも1台あたりの輸送人員増
- ・リアルタイムの双方向コミュニケーションを実現
- ・どこでもバス停（バス停の場所は自由）
- ・朝夕は、従来通りのダイヤで運行
- ・時間帯に応じて住み分けを実現

○2024年より完全キャッシュレスの実証運行

- ・関東自動車におけるキャッシュレス比率は、導入以降平均88%上昇している。
- ・宇都宮市では、市内在住の小学生から高校生相当世代を対象に、地域ICカード「totoro（トトラ）」の無償配布→子育て世代の経済的負担軽減にも寄与している。

○地方都市で深刻な問題

ドライバー不足への解決策として自動運転バスが期待されている。

【パネリスト】

「いくつになっても」「出かけていけ」「出かけたい」都市について思案する

まちなか広場研究所主宰 山下 裕子氏

○つながりがあればはじまるきく

関係性があることではじめてきける間柄になる、きくタイミングがはかれる

- ・ 訊く（問う、「尋ねる問いただす、取り調べるの意味も）
- ・ 尋く（不明のところを明らかにするために人にあたる）
- ・ 聞く（音や声を耳に感じとる）
- ・ 聴く（集中して耳を傾ける）
- ・ 効く（効果や働きが現れる）
- ・ 利く（役に立つ）

○通路≒広場＝市場

- ・ 広場的空間
- ・ 既存の人通りがあるところを整える
- ・ 編みなおして「要」をつくる

○既存の人通りを探す・観察・分析

移動制約者、荷物を持つ人、けがをした人、妊産期、幼児連れの人、高齢者
徒歩圏内にまちなか広場的空間がある

→毎日、違う光景→楽しい場所→子どもが居る→シルバー世代が眺める
→多世代の「でかける機会」を創出

○用がなくても日常的に「そこに行こう」と思える場所のつくり方

- ・ 歩くスピードがゆっくりだと気付きがある。
- ・ 安心して乗れるバスがある。
- ・ 歩行速度の中で出会い、ふれあいがある。
- ・ 「都市の在り方」について、いくつになっても小さく実践を重ねていきたいものである。

【パネリスト】

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―

北海道室蘭市長 青山 剛氏（企画政策部長 高橋 知規氏）

○まちのコンパクト化について

室蘭市は北海道南西部の工業都市で、人口減少と高齢化が進む中、持続可能な都市

構造を目指して「コンパクトなまちづくり」に取り組んでいる。

広がり過ぎた市街地を再編し、中心市街地への機能集約を進める「立地適正化計画」や、高齢者の移動手段を確保するためのＡＩオンデマンド交通「ちょい乗り白鳥台」などの公共交通施策、空き家を活用した住環境整備などを実施している。これらの取り組みにより、限られた財源の中で効率的な都市運営と地域活性化を図っている。

一方で、住民の理解や若年層の定住促進などの課題も残されており、行政・民間・市民が協働しながら持続的なまちづくりを進めていくことが求められている。

【パネリスト】

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～

鳥取県米子市長 伊木 隆司氏

上記テーマについて、意見発表があった。

所 感

宇都宮市では、様々な課題を解決するために、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」において、これからの人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿を目指すこととなりました。

長期的なまちづくりの方向性として、「ネットワーク型コンパクトシティ」(NCC)を全国に先駆けて位置づけ、その象徴とも言える南北の鉄道に対して、東西の公共交通機関として「ライトライン」を整備したまちづくりは大変に興味を引くものでした。

現在は、NCC を土台として、2030 年を見据えて「地域共生社会」、「地域経済循環社会」、「脱炭素社会」の 3 つの社会を構築し、その原動力となる「人」づくりと「デジタル」の活用により、人口減少社会においても持続的に発展する夢や希望が叶うまちである「スーパースマートシティ」の実現に向けて取り組んでいます。

私が、一番印象深かったことは、たくさんの交通カードがあり、宇都宮市では、市内在住の小学生から高校生相当世代を対象に、地域 IC カード「totora (トトラ)」の無償配布をしていることに驚きました。

子育て世代の経済的負担軽減も本当にありがたい取組だと考えました。

本市のまどか号は、西鉄白木原駅、ＪＲ大野城駅に直結していて、今年中にまどか号が桜並木駅に走行するようになる予定です。また、春日原駅は春日市と協議していきながら対応するとのこと。まどか号は料金が 100 円で安価であるため、今後は利用者、ドライバー不足、料金の値上げ等について課題となります。今回の研修は大変参考になりました。

－作成者 岡部 かおり－