第2号様式(その1)

研究研修・調査

政務活動費収支報告明細書

実績報告書No.1	項　目	研究研修費・調査旅費（該当する項目を○で囲む）			
	期　間	令和7年10月 9日から 10月 10日まで			
	研究研修名・場所等	第87回全国都市問題会議 栃木県宇都宮市宮みらい1-20 ライトキューブ宇都宮			
	参加者	5 人 (氏名等) 早川八郎、大島もえ、櫻井直樹、いとう伸一、市原誠二			
	経　費	研究研修費	276,670 円	調査旅費	0 円
実績報告書No.	項　目	研究研修費・調査旅費（該当する項目を○で囲む）			
	期　間	年 月 日 から 月 日まで			
	研究研修名・場所等				
	参加者	人 (氏名等)			
	経　費	研究研修費	円	調査旅費	円
実績報告書No.	項　目	研究研修費・調査旅費（該当する項目を○で囲む）			
	期　間	年 月 日 から 月 日まで			
	研究研修名・場所等				
	参加者	人 (氏名等)			
	経　費	研究研修費	円	調査旅費	円
実績報告書No.	項　目	研究研修費・調査旅費（該当する項目を○で囲む）			
	期　間	年 月 日 から 月 日まで			
	研究研修名・場所等				
	参加者	人 (氏名等)			
	経　費	研究研修費	円	調査旅費	円

項目別合計（最終ページに記載）	研究研修費	276,670 円	調査旅費	円

第３号様式（その１）

政務活動費実績報告書

研究研修費・調査旅費

実績報告書　No. 1

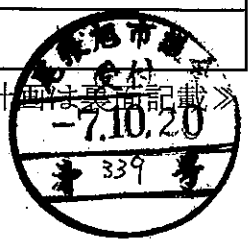
項　目	研究研修費・調査旅費（該当する項目を〇で囲む）
期　間	令和 7 年 10 月 9 日から 10 月 10 日まで
研究研修名・場所等	第87回全国都市問題会議、 栃木県宇都宮市宮みらい1-20、ライトキューブ宇都宮、
参加者	5 人 （氏名等）　早川八郎、大島もえ、櫻井直樹、いとう伸一、市原誠二

研究研修・調査の項目

栃木県宇都宮市：「第８７回全国都市問題会議」

適　用		金　額	備　考
経費内訳	会費（出席者負担金）	65,000 円	報告書 別紙1 参照
	振込手数料	770 円	〃
	交通費（鉄道代）	160,900 円	〃
	宿泊費	50,000 円	〃
		276,670 円	

≪内容及び今後の活用計画は裏面記載≫



第３号様式（その１）

内　　容

報告書　別紙2　参照

今後の活用計画

報告書　別紙2　参照

政務活動費実績報告書 別紙1

市民クラブ

適用	適用日	明細		備考	単価	数量	合計
交通費(鉄道)							
	10月9日	尾張旭駅	大曽根駅		330	5	1,650
	〃	大曽根駅	名古屋駅	乗車券(大曽根～宇都宮)	7,700	5	38,500
	〃	名古屋駅	東京駅	特別料金(指定席)	4,920	5	24,600
	〃	東京駅	宇都宮駅	特別料金(指定席)	2,840	5	14,200
	10月10日	宇都宮駅	東京駅	特別料金(指定席)	3,240	5	16,200
	〃	東京駅	名古屋駅	特別料金(指定席)	5,120	5	25,600
	〃	名古屋駅	大曽根駅	乗車券(宇都宮～大曽根)	7,700	5	38,500
	〃	大曽根駅	尾張旭駅		330	5	1,650
							160,900
宿 泊 費							
	10月9日	ホテルサンルート宇都宮(9日、1泊)			10,000	5	50,000
							50,000
参加費							
	9月1日	第87回全国都市問題会議			13,000	5	65,000
							65,000
振込手数料							
	9月1日	三菱UFJ銀行			770	1	770
							770
総合計							276,670

報告書　別紙２

第８７回　全国都市問題会議

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～

報告書及び今後の活用計画

2025.10.9～10
宇都宮市

市民クラブ

【内容】

2025.10.9(木)9:50～

■基調講演

広井 良典 さん(京都大学名誉教授)

「人口減少・成熟社会のデザイン」

講演では、人口問題を単なる衰退の象徴として捉えるのではなく、次なる社会の質的転換の契機として位置づける視点を学んだ。氏は、日本の人口減少は長期的な歴史のなかでの自然な変化であり、「人口定常化」として成熟社会への移行期にあると示された。

これまでの成長至上主義から、幸福度やウェルビーイングを基軸とした社会モデルへと価値観を転換する必要性が強調され、地方自治に関わる者として大きな示唆を得た。

特に印象的だったのは、「人口減少は問題の本質ではなく、社会をより幸福で持続可能な姿に再構築するための入口にすぎない」という指摘である。

GDP では測れない豊かさを指標化する動きとして、ブータンの GNH や日本各地の幸福度指標の事例が紹介され、経済的規模ではなく、コミュニティのつながりや格差の平等、自然との共生といった生活の質や精神的よりどころこそが住民の幸福を左右するとの論点が提示された。

地方への若者回帰の動きや、歩いて楽しめるまちづくり、公共交通や商店街を基盤とした「コミュニティ空間」の再評価は、今後の地方政策に直結する具体的な方向性であると感じた。

また、AI についても「万能な解決策ではなく、社会の方向性を見定めた上で活用するべき道具」との捉え方が示された。人口・財政・地域のあり方を総合的に検討した未来シナリオでは、一極集中よりも地方分散型の社会が、幸福度、環境、持続可能性の面で優れた結果を示すことが示唆されていた。

「Think globally, act locally」(地球規模で考え、地域で行動する) 日本はフロントランナーに。

本講演を通じて、地方自治の役割とは、人口減少を嘆くのではなく、地域固有の資源と文化を基盤に、幸福と持続可能性を高める社会デザインを実装していくことであると再認識した。議員として、数字の増減に一喜一憂するのではなく、地域の豊かさの本質をどう磨き上げていくかという視点に立ち、政策形成に臨む決意を新たにした。

１０:５３～

■主報告

佐藤 栄一 さん(宇都宮市長)

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～

講演では、人口縮小を前提とした都市経営のあり方と、その中で地方都市が持続可能性と経済力をいかに両立させるかという戦略について、多くの示唆を得ることができた。

特に、市長が述べた「野球の守備を９人から５人で行う時代になる」という比喩は、限られた人口と財源のもとで行政機能や都市構造を再編し、効率と幸福を両立させるまちづくりこそが、今を生きる自治体の責務であるという現実を端的に示していた。

宇都宮市は人口の自然減を前提としつつ、居住と都市機能を中心部と地域拠点に集約し、それらを公共交通で結ぶ「ネットワーク型コンパクトシティ」を推進している。その中核を担う全国初の LRT（次世代型路面電車）は、単なる交通インフラではなく、「すべての世代の移動の権利を保障する福祉政策」であるという視点が強調された。

実際に LRT へ乗車した際、車両内は段差がなく、ベビーカーや車椅子もそのまま乗り入れられる構造で、高齢者の方が安心して席に移る姿が印象的であった。発車しても揺れが少なく会話が自然にできる静かな環境は、「移動がストレスではなく、生活の延長として存在する交通」の在り方を体現していた。

また、沿線では開業を機に新たな店舗や住宅建設が相次ぎ、LRT が都市の成長エンジンとして機能しつつある様子を目の当たりにした。これは交通政策であると同時に「都市の未来を先に走らせる装置」であると感じた。

LRT は開業以来、利用者数が当初予測を大きく上回り、交通渋滞の解消や CO2 削減、沿線投資の加速、さらには歩行機会の増加による健康増進など、多方面で成果を挙げている。

公共交通を「赤字か黒字か」で測るのではなく、人々の生活の質と将来の都市価値を高める社会的投資として捉える視座こそが、これからの地方自治に求められると痛感した。

講演の最後で市長は、「我々は十分に恩恵を受けてきた世代であり、今度は次の世代のために汗をかく番だ」と語った。この言葉は、地方自治に携わる者としての使命感を揺さぶり、覚悟を問い直す強いメッセージであった。

まちづくりは現在の利便性だけを目的とするものではなく、まだ姿の見えない未来の住民の幸福を願いながら今を設計する行為である。LRT 乗車を通して見た「未来の都市の姿」を尾張旭にどう移植できるのか。その問いに向き合いながら、次世代のために汗をかく議員として、覚悟と情熱をもって歩み続ける決意を新たにした。

【一般報告】1日目　13：10～14：10

「「縮充」発想による公共施設マネジメント」

講師　南　学さん（東洋大学国際PPP研究所シニアリサーチパートナー）

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現在、ほとんどの自治体が、大小の修繕のための財源と人材不足で、十分な対応ができていない。そのために、公共施設の再編成が、都市の持続発展にとって最も重要な課題の一つになっている。

そこで、公共施設の縮小が、機能の充実に繋がれば、それは縮小ではなく、縮充（造語）と考える。

2　なぜ、「公共施設マネジメント」が進まないのか

ほとんどの自治体でトータルな面積と固定費削減の設定が未経験であり、縦割り部局ごとの管理運営と予算執行という構造のため、削減に向けて具体的な手法開発とその実践が十分に開発されていない状況にあった。また、年度ごとの明確な目標設定がなされず、さらに定期的人事異動も含めて、実質的に問題が「先送り」にされたことも要因である。

3　「包括的施設保守点検」が基本方向

公共施設マネジメントの第一歩は、まず学校や庁舎などの主な施設を対象に包括的点検・修繕委託を総合ビルメンテナンス会社に委託する手法である。縦割り部局別設置の保守点検作業を一元的に監理し、横断的に優先度を設定し、限りある修繕・更新予算の配分の参考にするとともに、安全確保の点検作業や修繕工事の発注代行することによる時間・コストの削減に繋がる。

4　固定費（維持管理・人件費）の削減を図る

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。数十年に及ぶ個別施設ごとの経費削減は、限界に達しているが、図書館・体育館・公民館などの既存施設の利用分析を詳細に行うことで、従来の「サービス」を見直す動きも出ている。

効果的なのは、小学校を地域の核施設とする検討を進めることである。小学校は、原則として児童の徒歩圏に設置され、児童が学校に在籍しているのは2割以下の時間であり、放課後、夜間、土日、夏休み等は、地域開放が可能である。

5　「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が課題であるが、その解決方法は、これまでの個別都道府県と市町村、近隣自治体、民間施設の壁を突破し、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（連携）と負担を合理的に調整し配分する「縮充」しかないことが明らかである。

【一般報告】1日目　14:30～15：30

「都市縮小時代の持続可能なまちづくり」

～人がつどい未来に躍動する世界都市・高松～

講師　大西　秀人さん（香川県高松市長）

1　高松市が直面した都市課題

中心市街地は、地価の下落とともに商業施設の集客力が低下し、郊外大型店に顧客流出が進行し、丸亀商店街では人影が減り、空き店舗率は 20%に迫る状況になった。地域経済の衰退とともに、若年層や子育て世代の中心市街地離れが加速した。郊外に住宅や商業機能を分散させる都市構造は、まちの一体感を損ない、公共交通やインフラ維持にも多大なコストを強いることになった。さらに、全国的に共通する課題として、高齢化の進展と地域コミュニティの希薄化も都市の持続可能性を脅かし、高松市でも単身高齢者世帯の増加や空き家の増加が顕著になり、都市の「量的成長」から「質的再構築」への転換が急務となった。

2　丸亀町商店再生の背景とプロセス

丸亀商店街の若手商業者を中心とした有志たちは、住民・地権者・商業者の多様な利害を調整しつつ、まちの将来像を共有する地元主導の再生プロジェクトをスタートさせた。

再生プロジェクトの最大の特徴は、全体の景観・機能・回遊性を高める設計がなされた「面的整備」というアプローチになる。公共空間の再編にも力を注ぎ、商店街内に立地する広場や歩行空間は、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された。再開発ビルには、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」だけではなく、「暮らす・支える」機能を融合させた都市空間を創出した。

さらに高松市が密接に連携し、民間の主体的な取り組みを支え、再開発が円滑に進むように支援してきた。丸亀商店街の再生は、「行政主導でもなく、民間任せでもない」真の意味での官民協働によって実現された先進的な都市再生モデルである。

3　成果と教訓

成果は、大きく3つの視点から評価できる。

第1に、「都市の回遊性とにぎわいの創出」で、街区単位で統一されたデザインや建物配置、広場空間などにより、歩行者が安心して回遊できる魅力的な空間が形成された。

第2に、「歩いて暮らせる都市構造」で、再開発ビルには、商業施設だけではなく、分譲住宅やクリニック、子育て施設などの生活機能が導入されたことで、「都市生活の質」の再構築にもつながり、都市政策の視点からも評価される。

第3に、「市民主体の合意形成とルールづくりの成功」で、住民・商業者・地権者が一体となってまちの未来像を描き、それが具現化されている。このような仕組みは、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である。

教訓としては、「ビジョンの共有」と「小さな成功体験の積み重ね」である。大きな再開発計画を一気に進めるのではなく、段階的に実施することで、プロジェクトの実現性を高めた。もう一つは、「行政の柔軟な伴奏姿勢」である。民間の主体性を尊重しつつ、制度や予算の裏付けによる後方支援に徹したことで、地域主導のまちづくりを可能にした。

【一般報告】1日目　15：30～16：30

「次世代交通とコンパクトで持続可能なまちづくり」

講師　森本　章倫さん（早稲田大学理工学術院教授）

1　人口減少社会のまちづくり

永続的な人口減少は、空き家の増加や税収減による都市財政の悪化など、様々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。このような状況を反映して、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。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、都市を構成する2大要素であり、土地の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。主たる交通機関の台頭が都市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

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（ITC）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、各個人が所有するのではなく、必要なときに自由に利用する時代が出現する。様々な交通機関がITCで結ばれるため、重要なのは交通システム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るべきである。

集約エリアでは、徒歩を中心にウォーカブルなまちづくりを目指す。都市内の移動には、次世代型路面電車システム（LRT）、快速バスシステム（BRT）、自動運転バスなどの定時性と利便性を備えた次世代公共交通を導入する。郊外部の非集約エリアでは、自転車やパーソナルモビリティなどを活用しつつ、ライドシェアできる自動運転車を先行的に導入する。郊外に住んでいる方の移動手段を確保しつつ、都市部を魅力的な空間へと再生できるかが重要である。

4　宇都宮市の交通まちづくり

宇都宮市は人口約51万人の中核都市で、2008年に「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、2023年には我が国で初めての全線新設のLRT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。LRT沿線では、マンション開発が相次ぎ、人口は、ピーク時から2024年までに約8200人減少する一方、LRT沿線は2012年から2024年までに約5600人増加した。LRT開業後の利用者アンケート調査では、自動車からの転換台数は、平日1日あたり約5000台となったほか、公共交通全体の満足度も大幅に増加するなど、コンパクト化政策は、着実にその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。国土交通省では、2025 年に「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」を公開した。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。

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になる。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 OS の整備が必要になる。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 ITC を活用したスマートシティが各種課題を解決する。この両者が機能的に連携してこそ、これからの持続可能なまちづくりといえる。

【一般報告】２日目　9：30～11：50

「パネルディスカッション」

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～

講師　内田奈芳美さん（埼玉大学大学院教授）

１．成熟社会とウォーカビリティの再評価

高度経済成長期に拡張した都市は、郊外化と自動車依存によって広がってきた。

しかし人口減少と高齢化が進む成熟社会では、「遠くに広がる都市」よりも「近くで歩ける都市」への転換が求められている。

人々が徒歩圏で生活し、まちなかで偶発的に出会い、交流できる環境を整えることが持続可能な都市の鍵となる。

都市の豊かさは広さではなく、日常の密なつながりにこそある。

２．公共空間の再生とパブリック・ライフ

現代都市では自動車中心の構造が公共空間を通過点化させ、人々の関係を希薄にしている。

これを再生するには、歩行者が安心して滞在し、語り合える空間を取り戻し、～まちなかに「パブリック・ライフ」～を再構築することが不可欠である。

都市における広場やカフェ、ベンチなどの「居場所づくり」が、新たな社会関係を生み出す基盤となる。

３．UDCO の実践とまちの再構築

大宮駅周辺地域デザインセンター（UDCO）は 2017 年に設立され、「歩きたく、滞在したくなるまち」を目指して官民協働で活動している。

主な取組は次の三点である。

① ストリート・テラス（2017～）：道路予定地にテーブルと椅子を設置し、歩行者が立ち寄る空間を創出。

② ストリート・プランツ（2020～）：コロナ禍を契機に可動式の植栽を設置し、屋外の快適性と安全性を向上。

③ ストリート・デザイン・スクール（2021～）：市民・学生・企業が公共空間の活用を学び、実践を通して担い手を育成。

これらの取組により、まちなかの通りが「人が集い、くつろぐ空間」へと変化している。

４．パブリック・ライフ形成の法則

UDCO の活動からは二つの視点が導かれる。

第一に、「人数×滞在時間＝パブリック・ライフ」であり、人が多く長く滞在するほど偶発的な出会いや交流が生まれる。

第二に、市民が気軽に関われる“フック”を設けることが重要である。

ベンチやイベントなど、小さな関わりがまちへの愛着を育て、活動の継続性を生み出す。

5．結論：人が主役の都市へ

パブリック・ライフとは、人が楽しみ、使いたいと思う空間が存在することに支えられている。

成熟社会では、効率よりも居心地の良さや共創が重視される。

UDCO の実践は、行政・民間・市民が協働し、「歩く・滞在する・語る」都市の再構築を実現した好例である。

今後のコンパクトシティ政策においても、こうした“まちなかの公共生活”の再生が都市の豊かさを支える鍵となる。

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

講師　吉田 元さん（株式会社みちのりホールディングス CEO／関東自動車株式会社 社長）

1．はじめに

みちのりグループは、関東自動車を中心に全国７つの交通事業者と旅行会社で構成される公共交通ネットワーク企業である。112 市町村で路線バス等を運行し、年間走行距離は約3,780 万 km に及ぶ。人口減少・高齢化が進む中、地方都市での持続的な交通モデル構築を目指し、公共交通を核とした「持続可能なまちづくり」を進めている。

2．成熟社会で求められるネットワークの再構築

都市の高齢化や脱炭素化の潮流の中で、地方都市では「歩ける生活圏＋公共交通」の形成が求められている。宇都宮市では 2050 年ゼロカーボンシティを掲げ、LRT（次世代型路面電車）と地域バスを連携させたコンパクトで環境負荷の低い交通体系の構築を進めている。

3．交通ネットワークの進化に挑むみちのりグループの取組

(1) 地域連携 IC カード「totra」の配付

宇都宮市では小中学生や高齢者に対し、IC カード「totra」を無償配付し、学校通学や通院など日常利用を促進。LRT 乗車にも対応し、子育て・高齢者支援と交通利用促進を両立している。

(2) 上限運賃・乗継割引制度

公共交通の利用拡大を目的に、市内交通の上限運賃を 400 円に設定。LRT と路線バスを乗り継ぐ場合の割引も実施し、利便性と経済性の両立を図っている。

(3) 「大谷観光一日乗車券」の販売

観光資源の大谷地区では、LRT やバス、観光施設を結ぶ一日乗車券を導入し、地域回遊を促進。交通と観光の融合による地域活性化を図っている。

(4) EV バスの導入

カーボンニュートラル実現のため、2024 年度より EV バスを本格導入し、2029 年までに全車両の約 7 割を電動化する計画。脱炭素と運行効率化の両立を目指す。

(5) キャッシュレス化

地域連携 IC カードの拡大により、2024 年までに完全キャッシュレス運行を実現予定。QR 決済などの多様な電子決済手段も導入し、利便性と運行効率を高めている。

(6) AI オンデマンドバス

AI を活用した自動配車バス「AI オンデマンド交通」を導入し、需要に応じた柔軟な運行を実施。利用者満足度は高く、運行効率と地域移動の最適化を実現している。

(7) 運行管理の高度化

IT・DX を活用し、営業所の運行情報をリアルタイムで一元管理。AI による健康管理や労務調整も取り入れ、安全で効率的な運行体制を構築している。

(8) 自動運転バスへの挑戦

自動運転技術を活用した地域交通モデルを開発中であり、2025 年には国内初のレベル 4 自動運転バスを BRT 方式で運行予定。栃木県下野市などで実証実験を進め、将来的にはドライバー不足解消と交通維持の両立を目指す。

4．おわりに

みちのりグループは、地域の自治体・企業・住民との協働を通じ、持続可能な交通ネットワークの実現を目指している。AI・EV・自動運転など新技術の導入を通じて、地方都市における移動の自由と生活の質を守ることが今後の使命である。成熟社会において、公共交通を軸にしたまちづくりこそが、次世代の「暮らしの基盤」となる。

「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。
講師　山下裕子さん（まちなか広場研究所主宰）

1．高齢社会における「出かける」意味
AI などの技術進化が進む中で、人が外に出て他者と関わることの価値が改めて問われている。オンラインで交流できる時代でも、実際に出かけることで生まれる偶然の出会いや会話が、暮らしを豊かにし、生きる力を与える。高齢化が進む今こそ、「出かける」ことは単なる移動ではなく、社会的・心理的な健康を支える行為である。

2．余暇と都市の関係性
働き方改革により週休２日制が始まり、「余暇」の拡大が進む現代、街は人々の滞在を支える場所としての再編が求められる。高齢者にとっても若者にとっても、「余白の時間」をどう過ごすかが都市の魅力を左右する。WHO も孤立を防ぐ社会的接触の重要性を強調しており、出かける機会を失わない都市構造が必要である。

3．出かける意欲を支えるまちの仕掛け
出かけたいと思える都市には、心地よい距離感の公共空間が欠かせない。たとえば鳥取県八頭町で行われる「軽トラ朝市」は、住民同士が気軽に交流できる社会的場として機能している。また兵庫県姫路市の「護岸朝市」では、農産物を並べながら立ち話を楽しむ風景が見られる。こうした活動は買い物以上の意味を持ち、地域のつながりと小さな経済を生み出している。

4．「歩く・乗る・集う」空間デザイン
まちのバリアフリー整備も、単なる段差解消に留まらず、外出の心理的ハードルを下げる工夫が求められる。米子市では、道路の傾斜やスロープを工夫し、高齢者や子どもが安心して乗降できる公共交通空間を整えている。歩いて出かけられる範囲（約 1km 圏）に、カフェや朝市、公園などの拠点を配置することが、人を外へ導く力となる。

5．地域交通と日常の再接続
鳥取県米子市では「だんだんバス」が、地域の足として高齢者の外出を支えている。利用者は週 1～2 回の外出を楽しみ、運転士や常連客との会話が日々の張り合いとなっている。こうした移動を通じた人との接点が、健康寿命の延伸にもつながる。

6．人生 100 年時代における「まちなかの役割」
高齢者が安心して外出できる都市は、若者や子育て世代にも優しいまちである。地元商店や広場での交流、地域ボランティア活動などが、世代を超えて人をつなぐ。まちが「出かけたい」と思える場であり続けることこそ、これからの成熟都市の使命であり、出会いこそが人生を支える原動力である。

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―

講師　高橋知規さん（室蘭市企画財政部長、青山室蘭市長代理）

１．はじめに

室蘭市は北海道南西部に位置し、人口約７万４千人、鉄鋼・造船業を基盤とする産業都市である。1970年代には約15万人を超えたが、人口減少と高齢化が進行している。市はこうした状況に対応し、「コンパクトなまちづくり」を軸とした都市再編を進めている。

２．現状と課題

（1）人口減少と高齢化　全国的な少子高齢化の中でも、室蘭市では65歳以上が約36%を占め、2035年には40%に達する見通しである。人口減少により市街地の空洞化やインフラ維持の負担が増加している。

（2）地形的制約とインフラ負担　断崖・丘陵地が多く、公共交通や道路整備にコストがかかる構造的課題を抱える。このため、居住地や都市機能の集約化と効率化が不可欠となっている。

３．主な取り組み

（1）立地適正化計画　2019年に策定された立地適正化計画では、中心市街地（室蘭駅周辺・中島地区）を重点区域とし、医療・商業・教育機能を集約。高齢者が徒歩や公共交通で移動できる生活圏を形成している。

（2）地域公共交通計画　バス・タクシーなど既存交通の再編を進め、AIオンデマンド交通「ちょい乗り白鳥台」を導入。高齢者や交通弱者の外出支援を強化するとともに、MaaS（移動サービス統合）の実証実験を進めている。

（3）空家等対策計画　空き家や老朽住宅の解体支援、利活用促進を実施。中心部への住み替え支援や公共用地化を通じ、居住密度を高めるとともに防災・景観面での改善を図っている。

４．推進の課題と展望

（1）住民の意識と合意形成　コンパクト化は「中心部への集約＝不便化」との誤解を招くため、丁寧な説明と理解醸成が不可欠である。市はワークショップや説明会を重ね、住民参加型のまちづくりを進めている。

（2）若年層の定住促進　若者や子育て世代の流出を防ぐため、住宅支援や多様な働き方を支える施策を展開。学校統合跡地を活用した住宅整備、通勤利便性の高いエリアへの居住支援など、「暮らし続けられる都市」を目指している。

５．おわりに

室蘭市のコンパクトシティ政策は、単なる都市縮小ではなく、持続可能な都市経営への転換である。人口減少や高齢化という全国的課題に対し、室蘭市は先駆的に都市機能の再編・交通改革・住環境整備を進めており、他自治体のモデルとなりつつある。今後も地域の幸福度向上と都市の再生を両立する「暮らしの質中心の都市づくり」を推進していく。

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―
講師　伊木 隆司さん（鳥取県米子市長）

1．はじめに
米子市は、中心市街地の活性化と公共交通の利便性向上を通じて、「歩いて楽しいまち」を目指している。人口減少と高齢化が進む中で、車依存から脱却し、歩行者と公共交通を中心とした都市構造へ転換することが喫緊の課題である。

2．米子市の概要
米子市は山陰地方の中核都市。山陰道や鉄道の要衝として発展してきた。人口約 14 万人、面積 132 ㎢。古くから商業・医療・教育の中心地として「山陰の商都」と呼ばれてきた。

3．持続可能な都市構造の実現
人口減少時代においても、都市機能をコンパクトに保ちながら、利便性とにぎわいを維持するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を導入。中心市街地と郊外を結ぶ公共交通網の再編を進め、日常生活に必要な機能を徒歩圏で完結できるまちを目指す。

4．公共交通を活かすまちづくり
2019 年に策定した「立地適正化計画」と連動し、2023 年に「地域公共交通計画」を策定。「使いやすく分かりやすい公共交通」「暮らしを支える交通」を基本理念に、路線バス・コミュニティバスの再編を進めた。中心部では高齢者の移動手段として「だんだんバス」を運行し、IC カード化を推進。住民の回遊行動を促すとともに、観光客にとっても利便性を高めている。

5．まちなかの取組
JR 米子駅周辺では、歩行者優先の空間整備と公共交通結節点の改良を進め、「歩いて楽しむまちづくり宣言」を発表。アーケード再生や路面の美装化などを行い、バス・鉄道・商店街が一体となった回遊性の高い都市空間を形成した。市民や学生による社会実験型プロジェクトも実施され、地域の主体的な関わりを育んでいる。

6．郊外の取組
郊外では、空き地や低未利用地を活用し、住宅と公共交通の両立を図る「持続可能なまちづくり」を推進。市南部では新住宅地の整備と同時に、巡回型バス「よなぎーバス」を導入。近隣商業地や医療施設とのアクセスを確保している。また、自動運転バスの実証運行にも着手し、2025 年 12 月から JR 米子駅と医療施設を結ぶルートでの運行を目指している。

7．おわりに
米子市では、車中心のまちから「人中心のまち」への転換を進めている。公共交通・歩行空間・商業エリアが連携した都市構造を築くことが、市民の幸福度と持続可能性の両立に繋がる。今後も官民連携を強化し、誰もが歩いて暮らせるまちづくりを全国に発信していく。

【今後の活用計画】

1　基本方針

本市を含む地方都市は、人口減少と高齢化の進行、財政制約、公共施設の老朽化、交通体系の再編など、複合的な課題に直面している。しかしながら、第87回全国都市問題会議において示されたとおり、人口減少は必ずしも「衰退」を意味するものではなく、むしろ社会の成熟と新たな価値観への転換期と捉えることができる。

市民クラブとしては、成長至上主義から脱却し、幸福度・ウェルビーイングを基軸とした地域経営へと発想を転換することを基本方針とする。

すなわち、数字の増減にとらわれるのではなく、地域固有の豊かさとつながりを磨き上げ、持続可能で心豊かな都市を次世代へ引き継ぐことを目的とする。

2　今後の方針

（1）都市構造と公共交通の再構築

宇都宮市の「ネットワーク型コンパクトシティ」や米子市の「歩いて楽しいまちづくり」の取組を参考に、尾張旭市においても、居住・商業・福祉機能の集約化の方向性と、公共交通の再整備を一体的に検討する。

・「尾張旭市版コンパクトシティ構想」の調査・研究
・名鉄瀬戸線・あさぴー号・自転車道等の交通結節を強化し、歩いて暮らせる生活圏の形成にむけた研究
・駅周辺および城山公園、スカイワードあさひ地区の回遊性を高める方策を研究

（2）公共施設マネジメントの「縮充」推進

公共施設の更新・維持費が財政を圧迫する中、単なる削減ではなく、「縮小」と「充実」を両立する『縮充』の発想を取り入れる。

・包括的施設点検や一元管理手法の導入を研究し、効率的な保守体制を検討
・学校施設の地域開放・複合利用を推進し、教育・福祉・防災の多機能拠点化を研究
・固定費削減と市民サービスの質向上を両立するモデル事業を検討

（3）まちなか再生と「パブリック・ライフ」の創出

大宮UDCOや高松市の官民協働の実践に倣い、「人が集い、滞在し、語る」公共空間の再生を進める。

・ベンチやテラスなど、まちなかの居場所づくりの研究
・公園等における小規模な滞在空間整備の検討
・公共空間の利活用ルールを検討し、市民の主体的な関わりを支援

（4）高齢者・子育て世代が「出かけたい」まちの実現

「いくつになっても出かけていける都市」の理念を掲げ、外出支援と社会参加を促進する。

・高齢者の移動支援として、AIオンデマンド交通やミニバスの導入・拡充

・朝市や軽トラ市など、市民が気軽に交流できる場の創出を支援
・「出かける」ことを健康・福祉・経済の観点から総合的に捉えた政策の提言

（5）デジタル技術とサステナビリティの融合

AI、ICT、自動運転などの新技術を「人の幸福を支える道具」として活用し、スマートかつ持続可能な都市経営を推進する。

・公共交通・施設管理・福祉・防災分野におけるデジタル活用の研究
・EVバス導入やゼロカーボン施策に先進的に取り組む自治体の調査
・市民と行政のデータ協働による「地域版スマートシティ構想」の研究

4 期待される効果

①市民の幸福度・健康度・地域参加率の向上
②公共施設維持費・移動コストの最適化
③若者・子育て世代・高齢者の定住促進
④市民と議会の協働による地域力の再生

5 おわりに

本活用計画は、地方自治が「人口減少への対応」から「成熟社会の幸福設計」へと転換する時代において、尾張旭市が持続可能で誇りあるまちとして発展するための方向性を示すものである。市民クラブは、議会の政策形成機能を一層高め、市民と共に「次世代のために汗をかく議員集団」でありたいとして、歩みを進めていく。

以上

YAHOO! JAPAN 路線情報

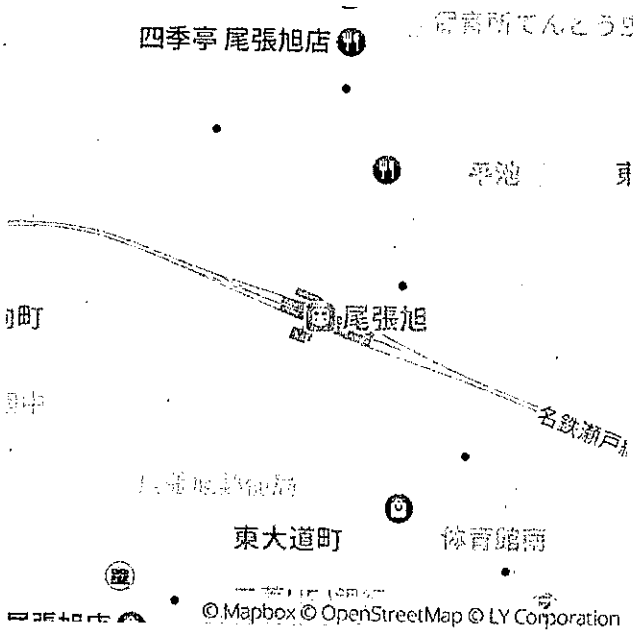
尾張旭→ライトキューブ宇都宮 2025年10月09日(木)09:30到着

05:33発→09:26着 3時間53分(乗車2時間58分)　乗換：3回　495.5km

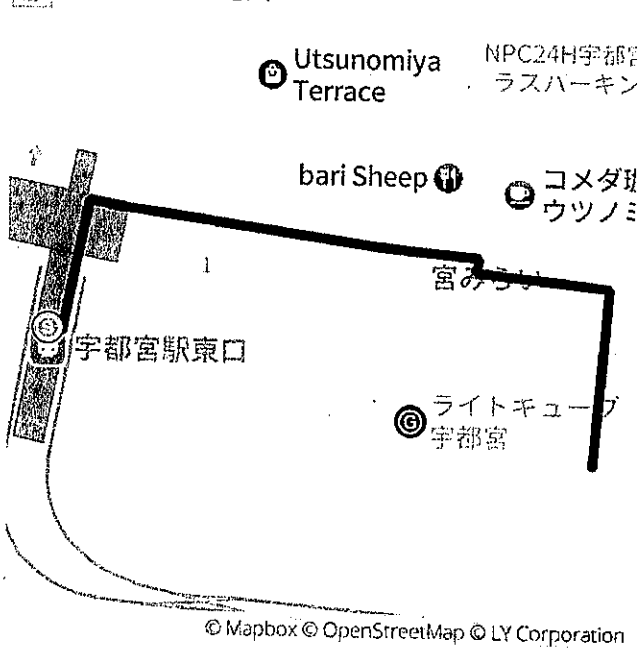
IC優先：15,790円（乗車券8,030円　特別料金7,760円）

05:33	尾張旭		
9駅	名鉄瀬戸線 栄町行 [発] 4番線 → [着] 2番線		330円
05:51着 06:03発	大曽根		
4駅	ＪＲ中央本線 名古屋行 [発] 2番線 → [着] 8番線		7,700円
06:16着 06:37発	名古屋		
3駅	ＪＲ新幹線のぞみ268号(当駅始発) 東京行 [発] 15番線 → [着] 16番線	指定席：4,920円	
08:12着 08:26発	東京	乗車位置：[10両] 前 中 [17両] 中	
4駅	ＪＲ新幹線なすの253号(当駅始発) 郡山行 [発] 23番線 → [着] 1番線	指定席：2,840円	
09:18着 09:25発	宇都宮		
	徒歩1分 出口：東口3		
09:26	ライトキューブ宇都宮		

出発地の周辺地図



到着地の周辺地図



＃８７全国都市問題会議　市民クラブ

印　印　印　印　印

YAHOO! JAPAN 路線情報

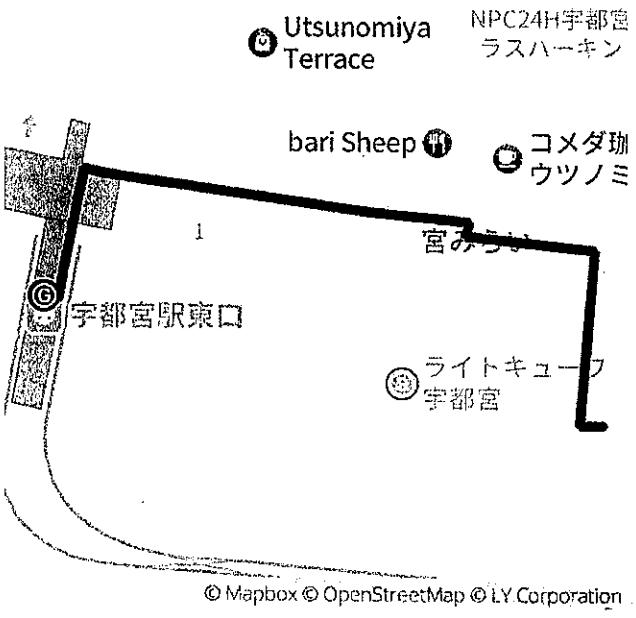
ライトキューブ宇都宮→尾張旭 2025年10月10日(金)14:26出発

14:27発→18:01着 3時間34分(乗車2時間53分) 乗換：3回 495.5km

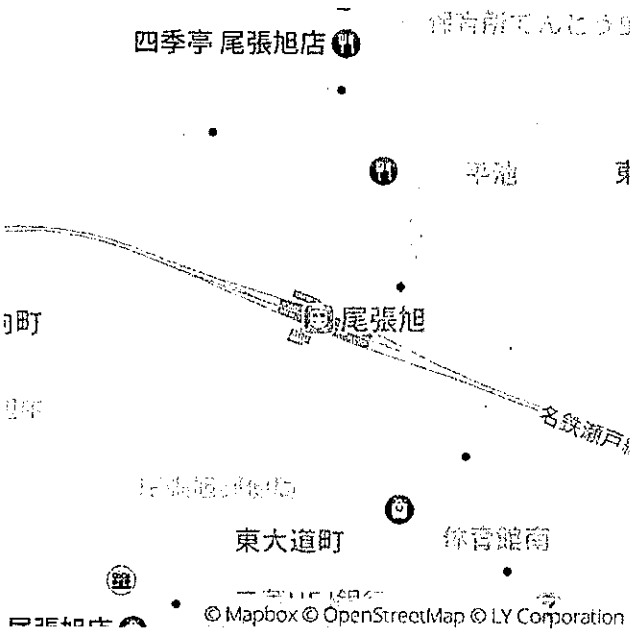
IC優先：16,390円（乗車券8,030円 特別料金8,360円）

14:27		**ライトキューブ宇都宮**		
		徒歩1分 **出口：東口3**		
14:28着 14:35発		**宇都宮**		
3駅		ＪＲ新幹線やまびこ56号 東京行 [発] **4**番線 → [着] **21**番線	指定席：3,240円	7,700円
15:24着 15:39発		**東京**		
3駅		ＪＲ新幹線のぞみ245号(当駅始発) 新大阪行 [発] **16**番線 → [着] **16**番線	指定席：5,120円	
17:16着 17:26発		**名古屋**		
4駅		ＪＲ中央本線快速(当駅始発) 中津川行 [発] **7**番線 → [着] **1**番線		
17:38着 17:46発		**大曽根**		
6駅		名鉄瀬戸線準急 尾張瀬戸行 [発] **1**番線 → [着] **1**番線		330円
18:01		**尾張旭**		

出発地の周辺地図



到着地の周辺地図



＃８７　全国都市問題会議　市民クラブ　(復路)

印　印　印　印　印

領収書等貼付用紙

会議参加費 領収書

[redacted] 様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 9日

第87回全国都市問題会議実行委員会
会長 佐藤 栄

[redacted]

金額 13,000 円

日付 2025 年 10 月 9 日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A4用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書等貼付用紙

会議参加費 領収書

[redacted] 様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 9日

第87回全国都市問題会議実行委員
会長 佐藤 栄一

[redacted]

金額 13,000 円

日付 2025年 10月 9日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A4用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書等貼付用紙

会議参加費 領収書

[redacted] 様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 9日

第87回全国都市問題会議実行委
会長 佐藤 栄

[redacted]

金額 13,000 円

日付 2025 年 10 月 9 日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A4用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書等貼付用紙

会議参加費 領収書

市民クラブ　様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 7日

第87回全国都市問題会議実行委
会長 佐藤 栄

[redacted]

金額 13,000 円

日付 2025 年 10月 9日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A4用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書等貼付用紙

会議参加費 領収書

市民クラブ 様

金 13,000円

但、「第87回全国都市問題会議」に係る会議参加費として
上記正に領収いたしました。

令和7年 10月 9日

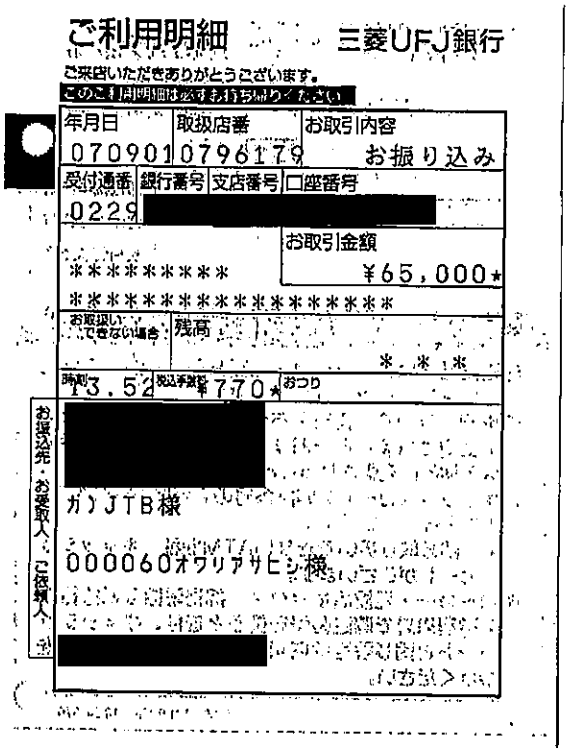
第87回全国都市問題会議実行委
会長 佐藤 栄 [redacted]

金額 13,000 円

日付 2025 年 10 月 9 日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A4用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書等貼付用紙



ご利用明細　三菱UFJ銀行

ご来店いただきありがとうございます。
このご利用明細は必ずお持ち帰りください

年月日	取扱店番	お取引内容
070901	0796179	お振り込み

受付通番	銀行番号	支店番号	口座番号
0229	[redacted]		

お取引金額
＊＊＊＊＊＊＊＊＊
￥65,000＊
＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

お取扱いできない場合　残高
＊＊＊

時刻 13.52　受付手数料 ￥770＊　おつり

お振込先・お受取人・ご依頼人
[redacted]
カ）ＪＴＢ様
０００６０オウリアサヒシ様
[redacted]

金額 770 円

日付 2025 年 9 月 1 日

≪注意事項≫
①領収書等は、見やすく、かつわかりやすくするため日付順とし、重ならないよう貼付してください。
②両面印刷されているものは、裏面も確認できるように上部又は左端のみのりづけしてください。
③A４用紙以上のものは、そのまま貼ってください。

領収書

発行日：2025/10/15
発行1回目

市民クラブ　御中

支払金額	**10,000 円** 宿泊料金：10,000 円
但し　サービス利用代金等として	

■ 内訳

クレジットカード決済金額	10,000 円

■ 課税対象

10%対象	10,000 円
課税対象外	0 円

■ 利用内容

宿泊者氏名	いちはら せいじ
予約番号	RYa0k9220i_1
宿泊施設	ホテルサンルート宇都宮
宿泊施設住所	栃木県宇都宮市駅前通り1-5-2
チェックイン日	2025/10/9
チェックアウト日	2025/10/10
宿泊人数	大人　1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社
トラベル＆モビリティ事業
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1
楽天クリムゾンハウス
https://travel.rakuten.co.jp/
登録番号：T9010701020592

[redacted]

領収書

発行日：2025/10/15
発行1回目

市民クラブ　　御中

支払金額	10,000 円 宿泊料金：10,000 円
但し　サービス利用代金等として	

内訳

クレジットカード決済金額	10,000 円

課税対象

10%対象	10,000 円
課税対象外	0 円

利用内容

宿泊者氏名	はやかわ はちろう
予約番号	RYa0k9220i_2
宿泊施設	ホテルサンルート宇都宮
宿泊施設住所	栃木県宇都宮市駅前通り1-5-2
チェックイン日	2025/10/9
チェックアウト日	2025/10/10
宿泊人数	大人　1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社
トラベル＆モビリティ事業
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1
楽天クリムゾンハウス
https://travel.rakuten.co.jp/
登録番号：T9010701020592

領収書

発行日：2025/10/15
発行1回目

市民クラブ　御中

支払金額

10,000 円
宿泊料金：10,000 円

但し　サービス利用代金等として

内訳

クレジットカード決済金額	10,000 円

課税対象

10%対象	10,000 円
課税対象外	0 円

利用内容

宿泊者氏名	さかの もえ
予約番号	RYa0k9220i_3
宿泊施設	ホテルサンルート宇都宮
宿泊施設住所	栃木県宇都宮市駅前通り1-5-2
チェックイン日	2025/10/9
チェックアウト日	2025/10/10
宿泊人数	大人　1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社
トラベル＆モビリティ事業
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1
楽天クリムゾンハウス
https://travel.rakuten.co.jp/
登録番号：T9010701020592

領収書

発行日：2025/10/15
発行1回目

市民クラブ　　御中

支払金額

10,000 円
宿泊料金：10,000 円

但し　サービス利用代金等として

内訳

クレジットカード決済金額	10,000 円

課税対象

10%対象	10,000 円
課税対象外	0 円

利用内容

宿泊者氏名	さくらい なおき
予約番号	RYa0k9220i_4
宿泊施設	ホテルサンルート宇都宮
宿泊施設住所	栃木県宇都宮市駅前通り1-5-2
チェックイン日	2025/10/9
チェックアウト日	2025/10/10
宿泊人数	大人　1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社
トラベル＆モビリティ事業
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1
楽天クリムゾンハウス
https://travel.rakuten.co.jp/
登録番号：T9010701020592

[redacted]

領収書

発行日：2025/10/15
発行1回目

市民クラブ

御中

支払金額

10,000 円
宿泊料金：10,000 円

但し　サービス利用代金等として

内訳

クレジットカード決済金額	10,000 円

課税対象

10%対象	10,000 円
課税対象外	0 円

利用内容

宿泊者氏名	いとう しんいち
予約番号	RYa0k9220i_5
宿泊施設	ホテルサンルート宇都宮
宿泊施設住所	栃木県宇都宮市駅前通り1-5-2
チェックイン日	2025/10/9
チェックアウト日	2025/10/10
宿泊人数	大人　1名

ご利用ありがとうございました。

楽天グループ株式会社
トラベル＆モビリティ事業
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-14-1
楽天クリムゾンハウス
https://travel.rakuten.co.jp/
登録番号：T9010701020592

[redacted]

領　収　書

Ｒｅｃｅｉｐｔ　　＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿様

領収年月日　2025.-9.12　　登録番号：T3180001031569

金　額　￥77，300（消費税等込み）　税10％

〔クレジット扱い〕

購入商品　　ＪＲ乗車券類

（20093　15枚）

東海旅客鉄道株式会社

千種ＭＶ２発行　　30094-02

印紙税申告納付につき名古屋中村税務署承認済

領　収　書

Ｒｅｃｅｉｐｔ　　＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿様

領収年月日　2025.10.10　　登録番号：T9011001029597

金　額　￥80，300　　税10％

〔クレジット扱い〕

購入商品　　ＪＲ乗車券類

（50271　15枚）

東日本旅客鉄道株式会社

宇都宮駅ＶＦ４発行　　60272-01

印紙税申告納付につき渋谷税務署承認済