

調査・研修等計画届出書

令和7年9月24日

瀬戸市議会議長 様

議員名 柴田 利勝

政務活動として、下記のとおり調査・研修等を実施いたします。

記

期 日	令和7年10月9日から10月10日まで（1泊2日）	
調査先・研修名	第87回全国都市問題会議	
会場名（会場所在地）	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい1-20）	
調査・研修の目的 （今回の調査・研修に係る瀬戸市・自己の現状と課題を踏まえて）	基調講演 広井良典 京都大学名誉教授 主報告 佐藤栄一 宇都宮市長 一般報告 南 学 東洋大学国際PPP研究所 大西秀人 高松市長 森本章倫 早稲田大学理工学術院教授 パネルディスカッション コーディネーター 内田奈芳美 埼玉大学大学院教授 パネリスト 吉田 元 (株)みちのりHD代表 青山 剛 室蘭市長 山下裕子 まちなか広場研究所 伊木隆司 米子市長 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、他市の事例を講演・報告、パネルディスカッションで学びながら、本市の在り方を考察する。	
議長名の依頼	不要	依頼先（名称）
同行者名	小澤 勝	

※行程表を添付してください。

調 査 ・ 研 修 等 報 告 書

令和 7 年 11 月 7 日

瀬戸市議会議長 様

議員名 柴田 利勝

政務活動として、下記のとおり調査・研修等を実施したので報告します。

記

期 日	令和 7 年 1 0 月 9 日から 1 0 月 1 0 日まで（1 泊 2 日）
調査先・研修名	第 8 7 回全国都市問題会議
会場名（会場所在地）	ライトキューブ宇都宮（栃木県宇都宮市宮みらい 1－2 0）
調査・研修の目的 （今回の調査・研修に係る瀬戸市・自己の現状と課題を踏まえて）	基調講演 広井良典 京都大学名誉教授 主報告 佐藤栄一 宇都宮市長 一般報告 南 学 東洋大学国際 PPP 研究所 大西秀人 高松市長 森本章倫 早稲田大学理工学術院教授 パネルディスカッション コーディネーター 内田奈芳美 埼玉大学大学院教授 パネリスト 吉田 元 (株)みちのり HD 代表 青山 剛 室蘭市長 山下裕子 まちなか広場研究所 伊木隆司 米子市長 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、他市の事例を講演・報告、パネルディスカッションで学びながら、本市の在り方を考察する。

開催挨拶

全国市長会会長 広島市長 松井一實 氏

都市構造の変化の中でコンパクトシティを進めていくべき。地域住民等が主体となって取り組む、行政はその後押しをしていくこと。今後の都市構造の礎となるべきである。

宇都宮市長 佐藤栄一 氏

栃木県で初めての開催である。やはりまちづくりである、それぞれの都市開発を通して子供から高齢者まで安心して暮らせるまちづくりを進めている。

栃木県知事 福田富一 氏 代

まちづくりの今と今後を考える上でこの会議は有効である。

議題解説

成熟社会の都市のかたちに向けてまずもって求められるのは、かつての都市空間の拡大・外延化の見方から、都市をスマートなかたちに集約化する見方へと認識の転換を図っていくことと言える。それは、都市本来のメリットであった「集積の利益」を再度生かしていける形へと都市の大きさを回帰させ、再構築していくことといえる。

地域における人間関係の希薄さが危惧されている現代の都市において、住民同士の心理的な親密性をもう一度取り戻していくうえでも、都市空間の物理的な近接性の再構築から着手する事は、ハード・ソフト両面での永続性のあるまちを実現するための糸口となるであろう。また、環境負荷の観点からも自動車での移動から、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。

基調講演 広井良典 氏

日本の各地の中心部の多くはシャッター通りとなっており、東京近辺のような大都市圏ですら一部の地域ではそうした状況が生じるに至っている。一方、以上のような認識とは逆の、新たな動きもある。たとえば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、遠くのモールに買い物に行くのが難しい高齢世代が、自然な形で中心市街地に足を向ける流れ。また、人がゆったりと時間を過ごし、さまざまなコミュニケーションや創発が生まれるコミュニティ空間としての「ウォークアブルシティ」＝歩いて楽しめるまちを求める動きも各地で活発に起こりつつある。これらに共通しているのは中心市街地あるいは商店街を魅力ある「コミュニティ空間」として再生させるという発想。ここで重要なのは、中心市街地や商店街、地方都市の姿がどのような形をとるかは、政策や人々の価値観、社会システムの在り方によって大きく変わるという認識であろう。

今後の都市まちづくりにかかわる視点として「なぜ」コンパクトなまちづくりが阻害されているのかと言った、その背景、要因を探るだけでなく、「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姿勢を求められる。

主報告

宇都宮市長 佐藤栄一 氏

宇都宮市は関東平野の北部に位置し、豊かで美しい自然に恵まれるとともに、古くから交通の要所として発展し、北関東の中核都市として経済・教育・文化・医療など様々な都市機能が集積し、広域的な視点としても、経済や生活、交流などの拠点として圏域の発展をリードする役割を担っている。市は 1896 年市制を施行した後、2007 年までに 13 市町村と合併し現在の市域が形成された。このような市域の変遷により、市の中心部とそれを囲む周辺の各地域から構成され、中心部と周辺の各地域は、3 環状 12 放射道路をはじめとする道路ネットワークで結ばれ、発展を続けてきた。

市域の 8 割が平坦な地形という地域特性を背景に、かつて中心部を核に都市機能がコンパクトに集中していたまちは人口増加に伴って郊外に拡散してきた。この市街地外延化の進行により、都市機能や居住の密度低下が生じ、人口減社会においては、中心市街地の活力低下や空き家・空き地の増加、公共交通空白地域の増加、地域コミュニティの衰退といった、さまざまな問題が懸念されている。

宇都宮市では、これらの課題を見据え平成 19 年度に策定した「第 5 次宇都宮市総合計画基本構想」で、人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿「ネットワーク型コンパクトシティ」＝「NCC」を長期的なまちづくりの方向性として位置付けている。NCC は、市の成り立ちを踏まえ、中心部と周辺の各地域それぞれの維持・発展を目指す、独自の連携・集約型の都市構造であり、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」と、市の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」の促進を一体的に進めるものである。

この「拠点化」と「ネットワーク化」により、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能を充足し、市民生活の質や都市としての価値や活力を高めることができる都市を実現する。

人口減少、少子高齢化が進行する中であっても、持続可能な都市の基盤である NCC の実現に向けて長期的な視点の下で取り組みを推進し、その上で、「スーパースマートシティ」の具現化に向けた取り組みを加速化する。また、あらゆる人の活躍を促し、地域全体の「稼ぐ力」を高め、さらに未来への投資にもつなげていく「好循環」を生み出すことで、今を生きる市民は元より、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、そして 100 年先も発展し続けられるまちを実

現する。

一般報告

東洋大学国際 PPP 研究所 南 学

「縮充」発想による公共施設マネジメント

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ので、さまざまな分野で構造変化が生じることとしてとらえる必要がある。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。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みるのではなく、縮小しても機能の充実に繋がれば、むしろポジティブな将来像も描けるのではないかということで「縮充」を生み出した。公共施設マネジメントは喫緊の課題であるが、その解決手法は、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、市民のさまざまな協働（連携）と負担とを合理的に調整し配分する「縮充」しかないことが明らかになりつつある。そして、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在り方検討にも十分に応用可能であることを強調したい。

都市縮小時代の持続可能なまちづくり

高松市長 大西秀人 氏

高松市は、四国地方における行政・経済の中心都市として発展を遂げてきたが、1990 年のバブル経済の崩壊を境に、都市の成長モデルは大きく転換期を迎えた。このような状況の中で、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、これからの自治体に求められる使命であると捉え、その象徴的な取り組みの一つが、市中心部に位置する「高松丸亀町商店街」の再生である、このエリアは、住民、商店主、行政が一体となり、構想から 30 年かけ、官民連携による持続可能なまちづくりを実現してきた。こうして一定の成果を上げることができたが、まちづくりは「完成」という概念はない。都市は生き物であり、人口動態、経済環境、技術革新、ライフスタイルの変化などさまざまな要因に応じて常に再構築が求められる。本市は今後も、市民とともに考え、市民とともに創る「共創のまちづくり」を進めていく。

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 氏

人口減少社会において都市のコンパクト化は望ましい政策の一つだとしても、現行の都市計画制度の中で効果的に機能するかは不明瞭な点が多い。我が国の都市計画制度は、人口増加期に肥大化する都市の健全なる発展を前提に定められており、都市の縮退に効果的に機能するかは懸念も残る。特に地方都市は自動車利用に過度に依存しており、土地取得が容易で地価の廉価な郊外部は未だに魅力的な場所であ

る。コンパクト化政策を効果的に進めるには、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、あら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。自動車に代わるあらたな交通機関とは何であるか、現時点で車社会の次に来る交通社会が確定している訳ではないが、それはさまざま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。

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 人文社会学科研究科教授 内田奈芳美 氏

成熟社会の都市のかたちをつくるものとして、まちなかを歩くことで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様になる」ことこそ都市が存在する意味があるのではないだろうか。成熟した社会の中で、都市での「消費」の在り方も変わってきている。行動が変化する中で、あえて自らの選択として「歩く」ことを選んでもらうための楽しさづくりは、中心部の魅力向上や、コンパクトシティにもつながる概念がある。

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

(株)みちのりホールディングス代表取締役 （兼）関東自動車(株) 吉田 元

地方交通の多くは厳しい経営環境にある中で、我々は公共性と事業性の両立を目指し、「地域交通の持続可能なモデルづくり」に取り組んでいる。日本では人口減少・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いる。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です。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います。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」の根幹を成す。さらに、持続可能なまちづくりには交通分野で脱炭素化も重要で、自家用車依存からの転換が求められている。宇都宮市は2050年に二酸化炭素実質排出ゼロを目指し、「ゼロカーボンシティ」を宣言しており、LRT運行の100%再生可能エネルギー化など、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた先進的な取り組みが進んでいる。関東自動車、みちのりグループ（岩手県北バス、福島交通、会津バス、関東自動車、茨城交通、湘南モノレール、佐渡汽船、みちのりトラベル、SAIGONN. PT）は地域連携ICカード、上限運賃・乗り継ぎ割引の設定、観光地1日乗車券、EVバスの導入、キャッシュレス、

AI オンデマンドバス、運行管理の高度化、自動運転バス等々これらの事例は、いずれも地域自治体との連携があったから実現できた。今後も地域の交通課題に柔軟かつ先進的に対応し、持続可能な社会の構築に貢献していく。

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幹 山下 裕子 氏

屋外活動を必要活動、任意活動、社会活動の3つに分類。必要活動は、通勤や買い物等の義務的な意味、任意活動は散歩やレクリエーションなど場所や時間が許す時に行われる、社会活動は他者を眺めたりあいさつや会話といった他者の存在を前提とした活動を定義としている。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ではないかと感じ、その楽しさを伝搬したい。

室蘭におけるコンパクトなまちづくりー課題解決先進地への挑戦

室蘭市長 青山 剛

コンパクトなまちづくりは、単に市街地を縮小するのではなく、持続可能な都市経営を視野に入れた「選択と集中」である。今後も、老朽化した公共施設の存廃、公共交通の維持、地域医療の確保など、さまざまな課題がある中で、市民生活の質を保ちつつ、将来世代に責任ある都市空間を継承するため、柔軟かつ包括的な政策運営を行わなければならない、主な取り組みとして2つの中心市街地を都市機能誘導区域として設定し、重点的に整備・活性化を図るなど、医療・福祉・商業施設の誘致や整備を進めている。また、居住誘導区域を市街化区域の役割まで絞り込んで設定するなど、まちのコンパクト化を強く意識しているこうした姿勢が、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た。いち早く人口減少が進み、全国の地方都市が将来的に直面する課題に先行する形で取り組んでいる室蘭市が、「課題先進地」から「課題解決先進地」となることで、全国の自治体の発展に繋がり、国民の幸せにつながるよう、これからも成長を続けたい。

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へ

米子市長 伊木 隆司 氏

米子市は、旧市街を主とする中心市街地と、郊外に昭和の大合併で編入した古くからの集落や、高度成長期以後に宅地化が始まった新興住宅があり、まちづくりを進める上で、これらを有機的につなぐ「コンパクト・プラスネットワーク」の発想が米子市には適していると考えた。そこで公共交通網を軸に都市機能の集積と居住誘導を図ることで、持続可能なまちづくりとして取り組みを進めている。この取り組みで、少子高齢化による社会構造の変化に対応した都市のリノベーションを図っていく考えである。公共交通をまちづくりに活かす視点として、3つの柱1、まちづくりを支える公共交通、2、使いやすい分かりやすい公共交通、3、暮らしを支

える公共交通とし、地域住民だけでなく、観光客をはじめとする訪問者にも利便性が高い交通体系が構築できるよう取り組んでいる。歩いて楽しいまちづくりでは、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た取り組みを進めている。さらに、郊外の鉄道駅周辺の市街化調整区域については駅周辺の立地の利便性が十分生かされていない課題を捉え、駅周辺の市街化調整区域の規制緩和を実施し、分譲住宅などを可能にしたところ、JR 河崎口駅周辺で 1.9ha の開発が行われ、39 区画の分譲とスーパーの出店が実現した。今後のまちづくりとして、運転手不足から、路線バスの自動運転導入に挑戦する。車による移動が定着している中で、公共交通と徒歩による移動を可能にしようとする取り組みについて地域住民の理解は、十分とは言えない状況であるが、地方都市において、徐々に歩行者優先のまちづくりの成功事例も出ている。従って本市も取り組む実益は見込めると踏んでいる。時間がかかることではあるが、持続可能なまちづくりを後世に残すべく取り組みを進める。

調査・研修への成果・考察

(瀬戸市への反映・自己の能力開発への寄与等)

コンパクトで持続可能なまちづくりについては、本市についても大いにかかわる問題であることが理解できた。住民と行政がともに協力しながら住みやすい環境創りに取り組んでいくために、我々も力を出し合い上記関係者の報告一つ一つを意識しながら委員会でも調査研究課題に活かしていきたい。

行程表

乗り換え案内 Jordán <http://www.jorudan.co.jp/>

※往復利用の場合は、往復料金を入力してください。

日付	出発駅	交通手段	片道 ／ 往復	到着駅	距離		交通費			
							運賃		特急料金 等	
7 年 10 月 9 日	瀬戸市	愛環	片道	高蔵寺	6.2	km	330	円		円
	高蔵寺	JR	片道	名古屋	24	km	8,030	円		円
	名古屋	新幹線	片道	東京	366	km		円	4,920	円
	東京	新幹線	片道	宇都宮	109.5	km		円	2,840	円
						km		円		円
	宿泊先名称				TEL		宿泊料金			
	ホテルニューイタヤ				03-5949-1358		12,400 円			
備考欄										

28,520 円

日付	出発駅	交通手段	片道 / 往復	到着駅	距離		交通費			
							運賃		特急料金 等	
7 年 10 月 10 日	宇都宮	新幹線	片道	東京	109.5	km	8,030	円	3,240	円
	東京	新幹線	片道	名古屋	366	km		円	5,120	円
	名古屋	JR	片道	高蔵寺	24	km		円		円
	高蔵寺	愛環	片道	瀬戸市	6.2	km	330	円		円
						km		円		円
日	宿泊先名称				TEL		宿泊料金			
							円			
備考欄										

小計 16,720 円

日付	出発駅	交通手段	片道 / 往復	到着駅	距離		交通費			
							運賃		特急料金 等	
年 月 日						km		円		円
						km		円		円
						km		円		円
						km		円		円
						km		円		円
日	宿泊先名称				TEL		宿泊料金			
							円			
備考欄										

小計 円

パック等による割引など

円

宿泊費 合計

12,400 円

交通費 合計

32,840 円

申請額合計 (宿泊費+交通費-割引代)
45,240 円