

1 調 査 事 件

都市基盤及び住環境の整備のさらなる充実について

2 調 査 概 要

(1) 浜松市（人口 790,718人）

ア リノベーションまちづくりについて

浜松市では、中心市街地からの商業施設の撤退や来街者の減少による中心部の空洞化という課題に直面している。そこで浜松市は「浜松ヒューマンパーク（浜松リノベーションまちづくり構想）」を策定し、「人間中心のまちづくり」「職住遊近接」「歩いて楽しいまち」を目指し、リノベーションまちづくりに取り組んでいる。

リノベーションまちづくりとは、「老朽化した建物を取り壊すのではなく、使い方を工夫し建物に新たな価値を生み出すこと」というリノベーションの考え方をまちづくりに応用した施策である。空き家、空きビル、道路や公園といった既存の地域資源を活用し、「働く場」「暮らす場」「遊ぶ場」といった「暮らしを充実させるサービスや場」を生み出すことでエリア価値の向上を図っている。

リノベーションまちづくりは4つのステップを経て「人間中心のまち」実現を目指す計画となっている。第1ステップは『人』であり、おもしろい人、生き生きした女性にまちに関心を持ってもらい、定着してもらう。第2ステップは、「『人』が『人』を呼ぶ＋都市型産業の発生」で、前段階で集まった人々の周りにさらに人が集まり、都市型産業が発生する段階である。第3ステップは都市型産業が集積し、それに付帯するサービスが発生する段階である。第4ステップはエリア価値が上昇している段階である。現在は第2ステップから第3ステップへの移行期と見なされており、今後はまちの魅力が増し、市外からも個性的な企業が進出することを目指すしていく。

リノベーションまちづくりの参画者を募集するにあたっては、民間から講師を招いて個人や企業向けのリノベーションスクールを開催しており、これまでに個人では263名、企業が86社受講し、この中から26件の事業が実現に至っている。市は商店街の店舗のリノベーションに対し空き店舗補助金を設けて助成を行っている。補助上限額は150万円で、事業を3年間継続することが利用条件である。そのほか商工会議所と連携して起業家カフェを開催し、まちなかでの起業を支援している。また、収益に応じた家賃の設定や、サブリースなど不動産の貸借についても工夫がなされている。

今後の課題として、個人が起業するには高いハードルがあるため、起業に対する支援が必要であると考えている。また広報誌を作成する等によって遊休不動産のオーナーの理解を促進し、取組に協力するオーナーを増やしていきたいと考えている。

イ 浜松版M a a S構想について

浜松市は人口減少・少子高齢化で限られた資源（ヒト・コト・モノ）をモビリティで繋ぎ、持続可能な都市を目指すとして、浜松版M a a S構想を策定している。本構想は、喫緊の課題である「交通・生活課題の解決や安全・安心な暮らしの確保」と、より豊かな未来を実現するための「移動負荷を軽減し豊かさ・賑わいの増進」という二つのテーマに並行して取り組み、多様性・創造性といった浜松市の強みを最大化することを目標としている。

一つめの「交通・生活課題の解決や安全・安心な暮らしの確保」に対するアプローチとして、移動診療の推進（医療M a a S）や自家用車を使った乗り合いの促進、遊休モビリティ資産の活用、移動販売や配送の地域内連携が考えられる。また各種交通手段の連携や一体的運用、交通データの活用、モビリティサービスを通じたデュアルモード社会づくりへの貢献が必要であると定めている。また、二つめの「移動負荷を軽減し豊かさ・賑わいを増進する」ためのアプローチとして、フードデリバリープラットフォーム構築や浜松テレワークパーク構想、多拠点居住用サブスクM a a S、自動運転車の活用やモビリティ資源と観光資源との連携に取り組んでいる。加えて、これらの施策においては、地域の課題解決に各種データを活用していくことが重要とされている。

浜松版M a a Sの実現のため、「浜松市モビリティサービス推進コンソーシアム」を中核に、官民連携して地域の様々な主体が課題解決に参画するモビリティサービス推進エコシステム（好循環）を形成していくことを目指している。現在、本コンソーシアムでは、「浜松市デリバリープラットフォーム」及び「浜松テレワークパーク構想」などのプロジェクトに取り組んでいる。

2020年度から2024年度までを本構想の第一期と位置づけ、モビリティサービスの連携やデータの利活用を拡大している。特に「健康・医療・福祉」「生活インフラ」「ウィズ／ポストコロナ」「防災・安全」を重点分野に設定しイノベーションを推進し、これらの取組を通じて、浜松市が日本版M a a Sを先導するM a a S先進地域となることを目指している。

(2) 宇都宮市（人口 511,519人）

ア 都心部まちづくりビジョンについて

宇都宮市は、高齢化・人口減少やデジタル化の進展、脱炭素社会構築の要請、新型コロナウイルス感染症等による社会変容に対応すべく新たなまちづくりに取り組んでいる。

宇都宮市はまちづくりの方針としてスーパースマートシティ（SSC）を掲げている。SSCとは、ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）を土台とし、地域経済循環社会・地域共生社会・脱炭素社会の3つの社会が、「人」づくりの取組と「デジタル」技術の活用によって発展していくまちの理想像である。宇都宮市は、持続可能なまちづくりの基盤であるNCCの実現のため、令和5年に開通したLRTをはじめとした各公共交通のネットワークを構築しているところである。この公共交通ネットワークを基盤とした都市形成の指針として「都心部まちづくりビジョン」を策定し、訪れる人々の多様なニーズに応えるまちの機能を充実させるとともに、人中心の居心地の良いウォーカブルな空間形成に取り組み、都心部エリア全体の魅力と価値を向上させ、交通未来都市うつのみやの実現を目指している。

ビジョンの対象となる主なエリアは、LRTの延伸が計画されている駅西側の商業エリアである。ビジョンでは「ウォーカブルなまちづくり」「ICTの活用・脱炭素化」「多様な主体が連携したにぎわいまちづくり」を3つの柱とし、①公共交通ネットワークにより大通り沿線における時間的（心理的）な距離の短縮を図るとともに、②快適な歩行空間形成などにより回遊性やにぎわいを高めて都心部エリアの魅力を向上させ、さらに③周辺地域からのアクセスを向上させる取り組みにより都市全体の魅力と価値の向上を図る。エリア別の将来像も定め、行政と地元まちづくり団体や商店街関係者等が協同して実現に取り組んでいる。

また、ビジョンの実現に向けた下位プランを策定し、その中で空間のカテゴリーごとに望ましい状態を整理した。それに基づき、広域的な移動に利用される道路と中心部の街路それぞれの機能にあわせて、そのエリアの都市機能（買い物、食事、医療等）を誘導・整備し、自動車の効率的な誘導と歩きやすい空間づくりを図っている。例えば駐車場の稼働率を調査し駐車場の適正配置を見直したり、附置義務駐車場の設置基準を条例で見直したりして過度な自動車の流入を抑制し、都心部の敷地の有効利用につなげている。また都心部の開発を検討している民間事業者が活用できる行政

の支援を効果的に発信するため、「宮の街ナカXサイト（エキサイト）」を発行した。その他、都心部と東武宇都宮駅とをつなぐ大通りを歩行空間にする社会実験を実施し、交流を生み出す空間づくりに取り組んでいる。

今後は、都心部の空間の使い方を検討し、それを実現するための具体的な手法などを盛り込んだ指針を取りまとめ、社会実験等を通じて空間形成の実践に取り組んでいく。

イ 公共交通対策について

宇都宮市では交通手段分担率における自動車の割合が7割を超えており非常に高い。公共交通の状況としては、公共交通カバー率は面積ベースで95%である。また、栃木県の乗り合いバスの日当たり利用者数は5万人前後で推移しており、赤字バス路線に対する行政の補助額が増加している。宇都宮市では、公共交通を効率的に活用したまちづくりのため、公共交通ネットワークの構築、地域内交通の運用、公共交通利用促進プロモーションを実施している。

前述のとおり宇都宮市はNCCをまちづくりの土台と定めており、各地域の拠点と定めたエリアへ都市機能を集約し、これら拠点同士を公共交通でつないだネットワークの構築に取り組んでいる。まず、NCCの基幹交通としてLRTを整備した。整備に係る事業費は684億円で、うち半分が市町負担である。LRTは営業を宇都宮ライトレール（株）が担っているが、車両や線路等の施設は公共施設として市町が整備・メンテナンスを受け持つ「公設型上下分離方式」を採用し事業を行っている。LRTは令和5年8月に開業し、平日14,000～18,000人/日、休日10,000～13,000人/日と見込みを上回る利用状況である。今後は2030年代に駅西側への延伸開通を目指している。

さらにLRTの開通に合わせバス路線の再編を行い、交通空白地域の解消を図るとともに、LRTとバスを効率的に接続し、周辺地域からJR宇都宮駅へのアクセス向上を実現した。新設したバス路線の利用者数は目標水準（収支率55%を満たす人数）を下回っているため、今後3年かけて需要の定着を図っていく。

その他、郊外部においては、約15年前から地域内交通を導入している。現在15地区18路線が運行しており、市内人口のうち約26万人をカバーし年間約10万人が利用している。運営は地域住民による運営組織が担っている。また、運行経費のうち3分の2は市の補助金だが、残り3分の1は運賃収入のほか自治会支援金や企業協賛金による。運行は定時定路方式（3路線）

とデマンド方式（15路線）の二種類あり、デマンド方式の路線では令和5年からA Iを利用した予約配車システムを導入し、利便性の向上と運転手の負担軽減を図っている。今後は市街地部への導入を検討している。

さらに、宇都宮市では鉄道やバスなどの公共交通の利用率が低いことから、公共交通の利用促進施策「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」に力を入れている。

施策の一つめがMM（M o b i l i t y M a n a g e m e n t）で、経路検索システム「乗ろうよ！ナビ」により公共交通を利用した移動経路を提案し、公共交通利用意識の定着を図っている。また、L R T 沿線の企業や学校を対象としたMMも実施している。

二つめが公共交通プロモーション事業である。利用促進啓発・イメージアップのためのプロモーションとして、動画やパンフレット等による各種P Rのほか、経路検索システム「乗ろうよ！ナビ」では公共交通の利用によるC O₂削減量などもわかるようになっている。また公共交通を利用したエコ通勤協力企業にはバスラッピングに企業名が載るなどの特典がある。

三つめは独自の交通系I Cカード「t o t r a（トトラ）」の導入である。トトラを利用して独自の運賃軽減策を実施している。日中のバスの上限運賃制度を導入して郊外部から中心部へ400円以内で移動できるサービスや、L R T・バス・地域内交通を街中まで計500円以内で利用できる乗継割引制度を導入している。さらにL R T・バス・地域内交通をどこからどこまで乗っても片道500円になる制度の導入を検討中である。また高齢者には外出支援として交通ポイントを年に1万ポイント付与し、公共交通の利用につなげている。

今後の課題として、バスの利用率向上と、L R Tの延伸に係る既存の公共交通との調整を図っていく必要がある。