

政務活動費（志誠会）出張報告書

令和2年1月29日（水）

氏名	用務
会長 林 真一郎 幹事長 小熊坂 孝司 会計 村中 良多 関谷 博 安岡 克昌 板谷 正	会派行政視察 1. 商店街が主体となったナイトバザール や交流拠点の整備による賑わい再生につ いて 2. ネットワーク型コンパクトシティ推 進に向けた市街化調整区域の土地利用の推 進について
期間 令和1年5月 8日から 令和1年5月10日まで	出張先 埼玉県 秩父市（1について） 埼玉県 宇都宮市（2について）

〔調査概要〕

○埼玉県 秩父市（人口63,555人、面積577.83km<sup>2</sup>）

埼玉県北西部にあり、県内の市で面積は最大で県全体の約15%を占めており、北は群馬県、南は山梨県及び東京都に接する。都心まで約60～80km圏で、池袋から市内中心部まで80分（西武鉄道特急）の距離にある古代の文献にチチブ（知知夫）の記載があり、秩父の銅で「和同開珎」が発行されたという説があるなど、悠久の歴史を有する。

〔秩父市みやのかわ商店街の説明員〕

対応：みやのかわ商店街前理事長 鳥田 憲一氏

秩父商工会議所 中小企業支援課 木村氏

まず初めに、会議室で資料に沿って、事業への取り組みの説明があった。

さかのぼること約30年前、商店街が疲弊している現実を打開するため、30歳前後の商店街の若者たちだけが集まり、埼玉県県内2か所若者事業者育成事業と重なったこともあり、勉強会が始まった。行政が行う勉強会は、2年間の指定を受けていたが、平日の昼間に行われる勉強会に参加できるものはひどい時で、1人しか集まらない時があった。仕事がある中昼間に勉強会をすることに無理があったためである。

しかしながら、この街をどのようにしたいかという問いを、皆でしたとき、10人が10人とも違う意見を出した。それぞれが間違っているわけではなく様々な意見があることに気が付いた。そこで、それらの意見を一つにまとめて、若い世代だけで将来構想をつくった。

様々な意見の中で、「駐車場がないから、駐車場を創ろう」という事が出て、商店街の周辺を調べてみると、なんと1000台もの駐車場があることが分かった。しかしながらそれらの駐車場は、自由に使える駐車場ではなかったという事が分かった。自分たちの商店街のことなのに何も知らないことが分かったことは一番の収穫になった。



※左 みやのかわ商店街前理事長 島田氏

あるものが、朝市をしてはどうかと意見を言ったが、最終的には反対となった。なぜなら、朝2時から準備をはじめて開催することは、体力的に無理だった。そこで、その当時、夜は町もにぎやかだったため、夜やるのはどうだとなった。それだったら無理なくできるだろうことで決まった。秩父はリゾート法の適用を受けたところなので、モダンに横文字にしようという事で、「ナイトバザール」と名付け、毎月1回、たとえ失敗しても6回は続けるという事で開催を決めた。第1回の会議は10月だったため10月はともかく、秩父の真冬は、氷点下になる。半年待つべきだと忠告する商店街の古株もいたが、それでも、みんなが熱くなっているうちに始めたかったという理由で10月に第1回を開催した。1回目を迎えるにあたり、来場者に買い物をしてもらうためではなく、まず知ってもらう事から始めようという事で、来場者には1000円の商品券を差し上げますという事を計画したが、チラシの枚数3万4千枚(3400万円)をただでやろうとしているのか!! そんなものは商人のやることではないとたしなめられ、結局、710円お買い上げの方には500円の商品券を差し上げるという事でイベントを開催した。結果として、この第1回日は大成功に終わった。この成功は、商店街全員の気持ちを向上させる起爆剤となったのは間違いない。

3回を終えた時点で、変化が出てきた、視察の依頼や、マスコミからの取材の要請などが多くなった。半年を迎えた時には、もうやめる手はない、続けようという結論になった。そ

れ以来、毎月行っている。よく「約30年間続けているのはなぜですか。」とよく言われる。続ける秘訣は、毎回違ったイベントを行っている。成功したイベントも2度と行わないことにしている。という徹底ぶりだ。毎回違うイベントを行うコツは、オリンピックなどで、カーリングが行われれば、事務椅子に乗ってカーリングのまねごとをしたりして、その時々ので行事を織り込みながら行われた。

5年を迎えるになって、全国の商店街からみやのかわ商店街に視察が徐々に多くなってきた。220回を迎えるころに、ある方から、みやのかわ商店街さんはナイトバザールしかできないんだねと言われ、悔しさのあまり、毎月行っていたナイトバザールを各月、に変えて、違う事業をする時間を作り、不自由な体で、買い物に行くことが出来ない方がいる施設を対象に出張商店街や、買い物代行を行うようになった。テレビ局の密着取材の宣伝効果も重なり、どんどん事業が広まった。日本で初めて、コイン型商品券(和同開珎を模したもの)を作成してそれを1枚1000円として使えるようにした。平成23年には、2億2000万円もの商品券の利用があったという。

これらの活動を継続していくうちに現在でも商店街の空き店舗はゼロを継続しているとのことだった。現在は多店舗展開をする若い世代も育ててきており、全国的に若返りが難しいとされている商店街もある中、手本となる商店街であった。



※地場産業センター

### 〔調査概要〕

○東京から約100km、県のほぼ中央に位置し、江戸時代には宇都宮藩の城下町として栄えた。市内を、東北新幹線、東北自動車道、鉄道各線ふぁ貫通する交通の要衝で、電機・一般機械中心の工業都市。市政・商業・金融機能が集積する北関東最大の都市で中核市。07年3月に隣接する上河内町、河内町を編入し、北関東初の50万人都市になった。

### 〔宇都宮市の説明員〕

対応：宇都宮市 都市整備部 都市計画課

宇都宮市は、古い歴史に恵まれ、優れた立地条件、北関東の中核都市として、住みよさ度などが、全国トップクラスであり、商工農の各産業が高いレベルでバランスの取れた街である。

ネットワーク型コンパクトシティを目指す背景や考え方として、まず市街地の拡大があげられる。1976年から2014年にかけて、宅地面積は約2.6倍の11,453haに、農地面積は約2割減の14,929ha、森林面積も同様に約2割減の9,865ha、人口は約1.4倍の約52万人となっている。人口の状況として、2018年の520,245人をピークに2050年には約45万人になると推測されている。年齢別の人口を見ると、将来は3人に一人が、65歳以上と推測されている。

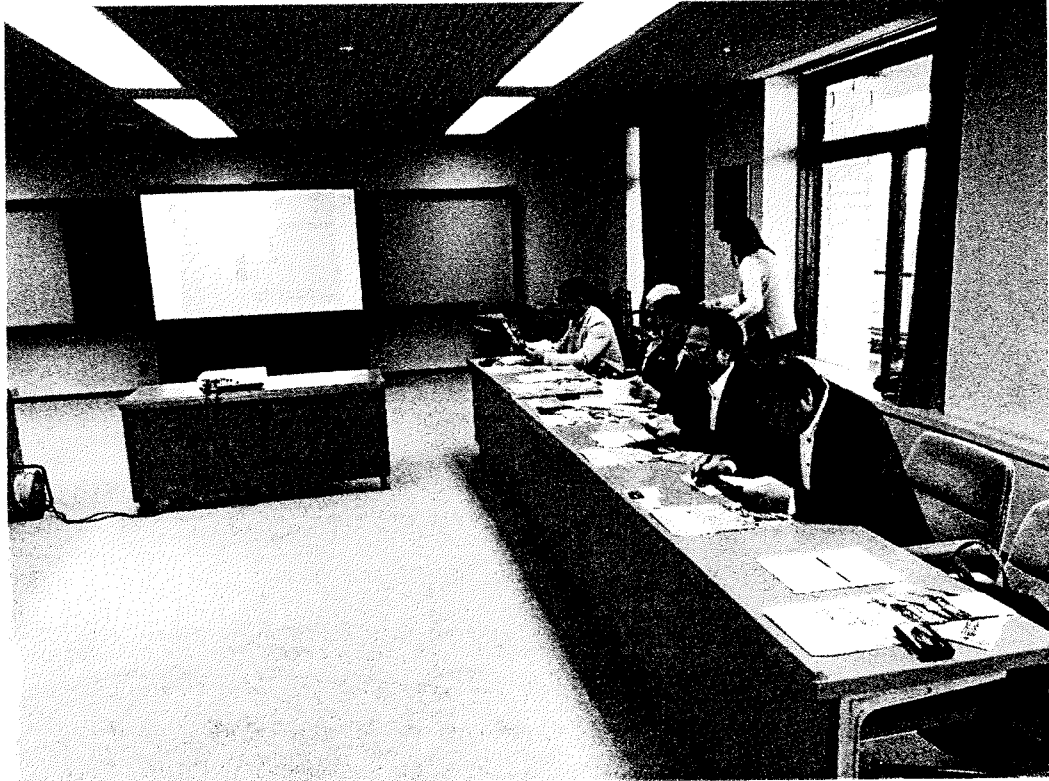
公共交通の利用状況を見てみると、2015年（平成27年）には20年前と比べ、約3/4に利用者数が減少している。高齢者の交通事故等の状況を見ても高齢化率よりも高い上昇率となっており、運転免許自主返納状況も2016年（平成28年）までの4年間で2倍を超えるまで増加している。公共交通利用者の減少によりサービスの低下が懸念され、高齢者の交通事故の増加や自ら運転できなくなった高齢者の外出の困難化が懸念されている。市として、このまま何も対策をしなければ、様々な問題が出てくるのは目に見えており、喫緊の対策が必要だという事は目に見えている。このことから、多極型の都市構造を設け、公共交通ネットワークの構築や指導による居住の集約をしていかなければならない。宇都宮の都市の成り立ちを踏まえ、市内の各地域に様々な拠点を定め、各拠点を交通ネットワークで結ぶことを主としたコンパクトシティ形成を目指す将来のまちの姿を考えている。

### ネットワーク型コンパクトシティ取り組みの経緯

平成20年（2008年）3月策定、第5次宇都宮総合計画において時代潮流として少子超高齢化社会人口減少時代などを見据え、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を全語句に先駆けて位置づけ。

平成22年4月策定、第2次宇都宮都市計画マスタープランにおいて、将来の都市構造に関する拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方を提示。

平成 27 年（2005 年）を 2 月策定、ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンを策定し、21 世紀の半ばを見通した将来の都市構造イメージと、実現のための推進方策。ビジョンの考え方を踏まえ、立地適正化計画（平成 29 年（2017 年）策定、平成 31 年（2019 年）変更。市街化調整区域の整備及び保全の方針（平成 30 年（2018 年）策定。上記策定にあたり、地域の方々への意見を重視したまちづくりを目指した。



※宇都宮市役所会議室にて

ネットワーク型コンパクトシティの考え方として  
これまでの都市の成り立ちを踏まえ、中心市街地に加え旧町村の中心部などに身近な地域拠点を設け、拠点内に生活に便利な施設を誘導・集積し、拠点間を結ぶ公共交通と地域を面的にカバーする公共交通を整備することで誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを構築し、それぞれの拠点を連携・補完する。そして、ライフスタイルに合わせた多様な暮らしを選択できるまち、便利で住みやすい場所にし、次の世代に対して居住選択に応じ穏やかに居住を誘導できるようにすることとした。

市街化調整区域の拠点形成に向けた取り組み

地域拠点の利便性向上

原則延床面積が 200 m<sup>2</sup>までの店舗しか建てられなかったが、1,500 m<sup>2</sup>までのスーパー、ドラッグストアが建てられるようになった。

地域拠点に、スーパー、ドラッグストア、診療所などの日常生活に必要な施設が立地する際

に、建築費の補助も行うようになる。

#### 居住の誘導

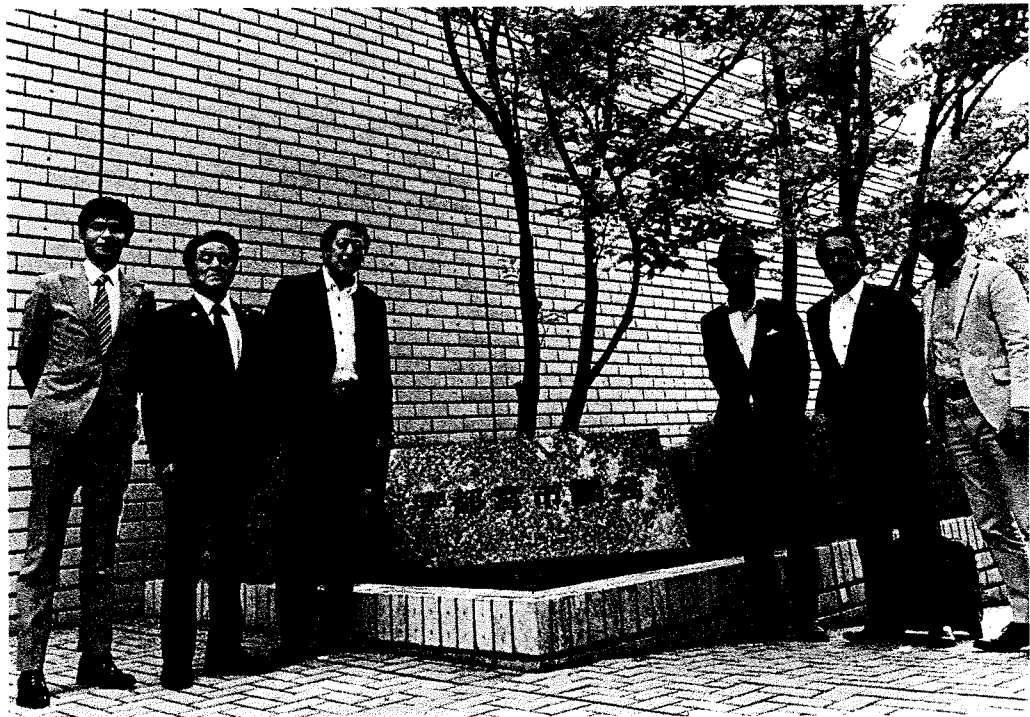
制度について、住みよい地域を目指し、地域の現状や課題を話し合いながらまちづくりを行う地区計画制度を設け、民間事業者の参画により、道路や公園宅地などを計画的に整備し、良好な居住環境を作るようにする。

#### 居住誘導に向けた支援・補助制度

市職員の技術的な支援や、まちづくりの専門家などを派遣し、地区計画を検討する際の現況調査や物件調査などの補助を行い、地区計画制度を活用し、整備した区域内に住宅を建てた方に対し、補助を行う。

#### 自然・営農環境を保全しながら、地域コミュニティを維持

分家住宅など地域に縁のある方が、住宅を建てるための基準を引き続き継続し、一定の集落性のある地域において、市街化区域からの移住者など、どなたでも住宅を建てることのできた基準を廃止する（令和2年（2020年）3月末廃止）。※廃止前に開発行為の許可申請が受付されているものは、建築できる。



※宇都宮市議会前（市役所隣接）にて

## 公共交通ネットワーク構築の考え方

基幹公共交通の整備として、東西の輸送等に優れた LRT を整備

LRT とは、路面電車のことで、交通渋滞緩和等のため予算 258 億円をかけ導入、計画中。低床式車両 17 編成（車両長 29.52m）車両定員 160 人（座席 50 席）。LRT と重複するバス路線を振り分けることによって、公共交通空白地域の解消や拠点間の連携強化等を図る狙いもある。郊外部全域に地域内交通を整備し、校区内の移動手段を確保し、鉄道や LRT、バス、地域内交通、自動車、自転車等を連携させる公共結節機能を強化する。

宇都宮市が大切にしていることは、日々の暮らしの豊かさ。100 年先も宇都宮を訪れる人が、住みたいと思える街になるためにネットワーク型コンパクトシティを目指している。



※宇都宮市役所エントランスにて