

# ネットワーク型コンパクトシティ調査特別委員会報告書

平成26年11月19日

宇都宮市議会議長 熊本和夫様

ネットワーク型コンパクトシティ調査特別委員会

委員長 櫻井啓一

本委員会は、平成25年10月1日の本会議において設置され、「ネットワーク型コンパクトシティについて」の調査研究を行ってまいりましたが、このたび調査を終了いたしましたので、その経過と結果について次のとおり報告いたします。



委 員 名 簿

(平成26年11月19日現在)

委 員 長	櫻 井 啓 一
副 委 員 長	舟 本 肇
委 員	保 坂 寿
同	馬 上 剛
同	郷 間 康 久
同	小 平 美智雄
同	菊 地 公 史
同	小 林 紀 夫
同	福 田 久美子
同	遠 藤 和 信
同	渡 辺 通 子
同	塚 田 典 功
同	今 井 恭 男
同	阿久津 善 一
同	中 山 勝 二

# 目 次

## I 調査の経過 ----- 1

### 1 委員会の開会

(1) 第1回委員会から第11回委員会まで

### 2 先進都市の視察調査

(1) 福井市，金沢市

(2) 高松市，岡山市，熊本市

## II 提 言 ----- 7

付託調査事項：ネットワーク型コンパクトシティについて

### 1 拠点化の促進について ----- 8

(1) 土地利用の適正化について

(2) 各拠点について

### 2 ネットワーク化の促進について ----- 12

(1) 公共交通ネットワークについて

(2) 道路ネットワークについて

## III む す び ----- 15

# I 調査の経過

## 1 委員会の開会

### (1) 第1回委員会（平成25年10月1日）

ア 議長の招集により開会され，委員会条例第6条の規定に基づいて正副委員長の互選を行い，委員長に櫻井啓一議員，副委員長に舟本肇議員を選任した。

イ 今後の会議の進め方や調査内容について確認した。

ウ 本委員会の調査日程について協議した。

### (2) 第2回委員会（平成25年10月22日）

ア 本市のネットワーク型コンパクトシティ形成にかかわる取り組み状況等について，執行部から説明を受け，質疑等を行った。

### (3) 第3回委員会（平成25年12月18日）

ア 本市のネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンにおける検討状況等について，執行部から説明を受け，質疑等を行った。

イ 今回の執行部からの説明を踏まえ，ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンについて意見交換を行った。

ウ 11月20日から21日に実施した先進都市の視察調査（福井市・金沢市）に係る視察報告書の作成について協議した。

エ 本委員会の調査日程について協議した。

### (4) 第4回委員会（平成26年1月30日）

ア これまでの委員からの意見や執行部からの説明等を踏まえ，今後，重点的に調査すべき事項や，次回の執行部説明の際に説明を受けたい事項等について意見交換を行った。

(5) 第5回委員会（平成26年2月25日）

ア 本市のネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンの中間取りまとめ等について、執行部から説明を受け、質疑等を行った。

イ これまでの委員からの意見や執行部からの説明等を踏まえ、土地利用の適正化、拠点化の促進、ネットワーク化の促進などについて意見交換を行った。

(6) 第6回委員会（平成26年3月26日）

ア 本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの地域拠点として位置づけられる14拠点について、各地域の現状を把握するため、次の3カ所をモデルケースとして、現地調査を行った。

(ア) 陽南・緑が丘地域（江曾島駅周辺）

(イ) 清原地域（鬼怒通り、テクノ通り周辺）

(ウ) 富屋地域（地区市民センター周辺）

イ 現地調査終了後、委員間で所見や課題等を共有した。

(7) 第7回委員会（平成26年4月25日）

ア これまでの委員からの意見や執行部からの説明等を踏まえ、都市拠点形成の方向性について意見交換をした。

(8) 第8回委員会（平成26年8月8日）

ア 5月19日から21日に実施した先進都市の視察調査（高松市・岡山市・熊本市）に係る視察報告書の作成について協議した。

イ これまでの委員からの意見や執行部説明、現地調査や先進都市の視察調査等を踏まえ、提言に向けた意見交換を行った。

ウ 本委員会の調査日程について協議した。

(9) 第9回委員会（平成26年10月9日）

ア ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンへ提言すべき事項について総括を行った。

(10) 第10回委員会（平成26年10月30日）

ア ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンへ提言すべき事項について総括を行った。

(11) 第11回委員会（平成26年11月14日）

ア 本委員会の報告書（案）について、取りまとめを行った。

## 2 先進都市の視察調査

### (1) 福井市と金沢市の視察調査

福井市の「都市計画マスタープラン」についてと、金沢市の「コンパクトシティ構想」について調査をするため、平成25年11月20日と21日の2日間にわたり視察を行った。

#### ア 都市計画マスタープランについて（福井市）

福井市は、市町村合併により市域が広がり、今後はそれぞれの地域の特性やこれまでの経緯を踏まえつつ、相互の連携・交流を強化し、一体の都市として都市づくりを進めていく必要があることから、暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まちを理念とし、「多様な拠点づくり」「身近な生活空間づくり」「移動の骨格づくり」「水と緑の空間づくり」の4つの視点により、おおむね20年後を目標に計画・推進している。

実現に向けては、市民一人ひとりができる家の前の道路清掃や日常生活でのゴミの減量化、さらには、地域や地区の住民による河川空間の美化活動の実施など、協働による都市づくりの考え方を取り入れており、「市民・企業・行政」の役割と責務を共有し、連携・協働しながら、市民参画のまちづくりを進めていることが参考になった。

#### イ コンパクトシティ構想について（金沢市）

金沢市は、歴史、文化的な観点から、市民とともに金沢らしさを守り育て、世界の中で独特の輝きを放つ「世界都市金沢」の実現に向けて、小さくても世界に発信できるまちを目指し、事業を推進している。

都市づくりにおいては、金沢独自の地形、風土の骨格を守りながら自然と都市が調和する土地利用や、内・中・外環状線と放射道路による放射環状道路ネットワーク、公共交通を主体とした交通体系の構築、まちなかを歩けるまちづくりの推進などを都市基盤整備の方針としており、特に市内14地域において、それぞれが地域別まちづくり方針(テーマ)を策定し、事業を推進していることが参考になった。

## (2) 高松市、岡山市と熊本市の視察調査

高松市の「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」について、岡山市の「拠点ネットワーク型の都市構造」についてと、熊本市の「熊本型コンパクトシティ」について調査をするため、平成26年5月19日から21日までの3日間にわたり視察を行った。

### ア 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画について（高松市）

高松市では、近隣町への人口流出等の課題に対応するため、平成16年度に都市計画区域の線引き制度を廃止し、市独自の新たな土地利用の規制を実施したが、結果的に低密度な拡散型の都市構造が進んでいることから、集約拠点への居住促進などを目指して、「多核連携型コンパクト・エコシティ」の推進に取り組んでいた。

コンパクトシティの実現に向けては、中心市街地に大規模商業施設等の集積を図り、広域交流拠点と位置づけ、また、郊外部の駅や主要な公共施設の周辺に日常生活機能の集積を図り、地域・生活交流拠点と位置づけ、都市機能の集約化が図られていた。

さらには、「公共交通利用促進条例」の制定や公共交通事業者との積極的な連携によるさまざまな利便性向上策等、公共交通の充実にも力を入れており、これらの取り組みは、本市における拠点化の促進、ネットワーク化の促進を検討する上で参考になった。

### イ 拠点ネットワーク型の都市構造について（岡山市）

岡山市は、市街地の拡大や中心市街地の空洞化、高い自動車への依存率など本市と類似した課題があり、各課題の解決に向けた施策を講じていた。

例えば、市街地の拡大に対しては、おかやまガーデンリングの形成により、拡大抑制に努めるほか、地球環境面や防災面にも配慮するなど、多方面への効果を見込んでおり、中心市街地の空洞化に対しては、病院・健康・医療・福祉系施設の誘導と市営住宅・社会福祉等の施設導入を一体的に整備するなど、実効性の高い公的不動産を活用した都市機能集積事業を推進していた。

また、高い自動車への依存率に対しては、交通結節点の整備として、新駅や新改札口の設置や既存の店舗駐車場を活用したパーク・アンド・バスライドを実施するなど、市と大学と商業施設共同によるまちづくりに取り組んでおり、本市のコンパクトシティ形成においても参考になった。

#### ウ 熊本型コンパクトシティについて（熊本市）

熊本市は、放射状幹線道路や都心環状線の整備状況、郊外部の農村・自然保護区域の保有状況などから、都市構造が本市に一番近いと感じた。

また、熊本市では、広域的交流拠点として中心市街地の機能強化に努めるほか、基幹公共交通の軸として15カ所の地域拠点を設置し、その周辺を地域生活圏と位置づけ、その中に生活拠点を設け、日常生活サービスや市民交流の核とするなど、各拠点の諸機能を段階的に立地させており、拠点への機能誘導にも、行政、市民、民間事業者、NPO等が一体となり取り組んでいた。

さらには、「公共交通基本条例」制定により、市民が担い手としての役割を果たすほか、関係行政機関や学識経験者等から構成される熊本市公共交通協議会では、公共交通の充実を図るため、各部会を設けて協議を行うなど、公共交通を軸とした多核連携都市の構築に大いに寄与しており、公共交通の利便性が高い地域への居住機能誘導や、中心市街地や地域拠点への都市機能集積の取り組みは参考になった。

## II 提 言

二荒山神社の門前町として栄えてきた本市は、昭和20年の空襲によって市街地の大半を消失したが、市民の多大な努力により復興を遂げ、昭和29年から30年にかけて、隣接する1町10村を編入合併すると、工業団地の造成や都市基盤整備を進め、産業振興策を積極的に推進してきた。その後、平成8年に中核市に移行し、平成19年の旧上河内・河内町との合併を経て50万都市となり、北関東の中核都市としてこれまで発展を続けてきた。

しかしながら、日本の総人口は、平成17年に戦後初めてマイナスに転じ、本市においては、緩やかに増加を続けているものの、近い将来の人口減少社会の到来が現実のものとなっている。また、深刻化する少子高齢化の問題は、今後、一層の進行が予想される。

こうした人口構造の変化は、地域経済の縮小を招き、市税を根幹とした公共サービスの低下に直結するなど、市民生活にも多大なる影響を与えかねないことから、諸課題に対応し、今後も引き続き、効率的で持続可能な行財政運営を行うため、限られた諸機能や既存の資源を集中的に配置し、肥大化した地域・集落の集約化を図り、それらを有機的につなぐ「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成は必要不可欠なものである。

本委員会では、先進都市視察調査や市内現地調査、委員間での意見交換等を重ね、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向け必要な事項について、報告書を取りまとめたところである。今後、ネットワーク型コンパクトシティの推進に当たっては、下記の事項の実現について十分に配慮するよう提言する。

## 1 拠点化の促進について

### (1) 土地利用の適正化について

本市の市街地は、高度経済成長期以降の人口増加に比例しながら、中心部から郊外部に向けて拡大を続け、1960年に14.7k㎡であった人口集中地区は、2010年には71.0k㎡となり、半世紀の間に約5倍に広がったが、その間、人口集中地区における人口密度は、1k㎡当たり9,048人から5,417人へと低下している。

今後、少子超高齢・人口減少社会の到来が確実という状況の中、人口密度のさらなる低下は、さまざまな市民向けサービスの効率低下を招くおそれがあることから、都市拠点・地域拠点等を形成し、市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、計画的・機能的に住宅地、商業施設、医療・福祉施設、学校等の都市機能の集約化を図ることは必要不可欠であり、拠点形成に向けた土地利用の制限はやむを得ないと考える。

しかしながら、より効果的な土地活用を図るための手段として、市街地の無秩序な拡大は抑制しながら、必要性や目的に応じて、市街化調整区域の区分の見直しや市街化区域における用途地域の変更など、土地開発や用途変更に関する一定の規制緩和は必要であり、行政は柔軟に対応すべきである。また、周縁地域においては、原則、市街地の拡大につながる無秩序な開発を抑制し、里山・農地の維持・保全に努め、自然環境の保護に積極的に取り組むことが望まれるが、農村活力の維持向上のため、既存の小規模集落の存続に向けて必要な環境整備に対しては、十分に配慮する必要がある。

### (2) 各拠点について

#### ア 都市拠点について

都市拠点は、本市が県都として、また、北関東最大の都市として高い魅力と存在感を示し、将来にわたり持続的に発展していくため、JR宇都宮駅周辺地区（JRコア）や中心地区（センターコア）を核として、政治・経済・交通・金融等、あらゆる分野において高次の都市機能を集積し、広

域的な求心性や中枢性をさらに高めていくことが重要である。

まず、J R宇都宮駅周辺地区については、広域交通と域内交通が結節する交通の要衝に位置する重要な拠点であることから、本市の玄関口として、広域交流拠点にふさわしい魅力ある都市空間の創出や交通結節機能の強化を図る必要がある。

また、中心地区については、にぎわいの創出に向け、商業機能や交流機能の充実を図るとともに、拠点内の活力の維持・向上に向けて、住環境の整備や住宅取得支援施策の拡充などの居住促進策に重点的に取り組む必要がある。とりわけ、本地区は市内でも高齢化率が高く、また、将来的にはさらなる高齢者人口の増加も予想されることから、その対応として、サービスつき高齢者向け住宅などの普及促進等、高齢者に配慮した住宅政策についても前向きに検討すべきである。

都市拠点全域では、計画的な再開発事業等による土地の高度利用の促進とあわせ、快適な住環境の形成に向けた居住施設や生活利便施設の整備を図るとともに、都市防災や交流拠点として、公園などオープンスペースの創出が望まれる。また、潤いと魅力ある都市景観形成のため、都市緑化の推進などにも配慮する必要がある。

こうした都市拠点の形成に向けては、民間活力を生かした再開発事業等によって都市機能の充実を図ることが重要であり、行政がイメージする都市拠点のグランドデザインに対して、行政、市民、関係機関、事業者等が共通認識のもと、事業手法や整備方針などについて幅広い観点から検討を行うとともに、相互に役割分担や連携を十分に図りながら取り組む必要がある。

#### イ 地域拠点について

地域拠点には、各拠点内またはその周辺で生活する地域住民が安全・安心・快適に生活できるよう、食料品店などの商業施設や診療所などの医療施設、学校や地区市民センターなどの公共施設等、日常生活に欠かすことのできない都市機能の集積が求められる。

地域住民の利便性向上に向けては、それぞれの地域拠点内に、より多く

の機能を集積することが望ましいが、人口減少社会において、すべての都市機能を集積することは困難である。よって、都市機能の配置に当たっては、各地域の土地利用の状況や人口構造・世帯構成などの状況、各地域が策定する地域ビジョンなどを総合的に勘案し、各地域の現状と課題を整理するとともに、地域の特色を踏まえ、それぞれのニーズに的確に対応したまちづくりに取り組む必要がある。その上で、不足する機能については、都市拠点や隣接する地域拠点間で相互に補完し合うことを念頭に置いて、効率的な交通ネットワークの構築に努めるべきである。

さらに、農村地域においては、広範囲にわたり、小さな集落が数多く点在しているが、全集落を地域拠点内に集約化することは難しいことから、各集落と最寄りの地域拠点をつなぐコミュニティバスなどの地域内交通により交通手段を確保するなど、行政として小規模集落の生活サービスを支えられるような各種施策の充実に取り組む必要がある。

環境面に目を向けると、長年にわたる郊外部の開発に伴う市街地の広がりとともに、里山や平地林などが減少し、自然環境が悪化していることから、地域拠点内への市街地集約化に向けた取り組みの促進とあわせて、郊外部の自然環境の維持・保全に取り組まなければならない。

こうした地域拠点形成に向けた取り組みは、今後の市民生活に多大な影響と変革をもたらすが、少子超高齢・人口減少時代において地域コミュニティの活力を維持・向上させていくため必要な政策であることから、その重要性や必要性について、さまざまな機会を通して積極的に情報を発信し、市民理解の促進と意識の醸成に努めるべきである。

#### ウ 観光拠点について

観光産業の発展による観光・交流人口の増加は、消費の拡大や就業機会の増大など、観光産業にとどまらず、農林業や製造業など幅広い分野に効果を波及させ、本市経済の発展に寄与することから、全市を挙げて、積極的に観光振興策に取り組むべきである。

例えば、本市北西部には、本市を代表する観光地である大谷地区があり、その周辺には歴史・文化、自然環境、農産物など多くの観光資源が分布し

ているが、魅力ある観光拠点の形成に向けては、これらの資源を生かした体験型・参加型観光の促進や、ろまんちっく村など近隣施設との連携による回遊性の向上などが求められる。

また、商業・業務機能が集積し、仕事や買物などで県内外から多くの来訪者が集う中心市街地については、二荒山神社や宇都宮城址公園などの歴史文化資源に加え、餃子店やカクテルバーなど本市を代表する食資源を提供する専門店が多数並び、さらには、週末を中心に多くの集客が見込めるイベントを数多く開催するなどさまざまな地域資源を有していることから、これら資源の連携強化を促進し、にぎわいのある回遊空間の創出に努める必要がある。

さらに、本市への誘客促進という点では、公共交通の利便性の向上に加え、自動車交通の円滑化が不可欠であり、本市が計画を進める（仮称）大谷スマートインターチェンジの設置により、当該地域はもとより、高速道路から中心市街地等へのアクセス性が向上し、来訪者の増加に期待できることから、早期設置が望まれる。

近年、旅行者の観光目的・内容が多様化する中、より多くの来訪者を本市に呼び込むためには、市内各地の産業・歴史・文化等さまざまな資源を観光資源と捉え、近隣自治体や県、観光コンベンション協会などの関係機関や民間企業と連携のもと、それらを有機的に結びつけるなど地域間・資源間のネットワークの強化を図ることにより、魅力ある観光拠点を形成し、満足感や再来意欲を高めていくことが重要である。

## エ 産業拠点について

本市は、市東部の清原工業団地、宇都宮工業団地などを中心に大規模な内陸型工業団地が開発され、関東地方では唯一となるテクノポリスに地域指定されるなど、国内有数の工業都市として発展を遂げてきた経緯があり、引き続き、既存の工業団地及びテクノポリスセンター地区においては、高度な産業・研究開発機能が集積する産業拠点として、その機能の強化に努めるべきである。

また、インターパーク地区については、北関東自動車道宇都宮上三川イ

インターチェンジからのアクセス性のよさを生かし、流通業務機能や商業機能が集積するなど、近年、急速に発展を遂げてきたが、課題となっている周辺道路の渋滞解消など、交通基盤の強化に取り組む必要がある。

また、栃木県の中央付近に位置する東北自動車道宇都宮インターチェンジ周辺は、広域交通の結節機能を生かした土地利用が求められており、近隣自治体とも連携しながら、北部地域の流通業務機能などを集積する産業活動の拠点の一つとして、新たな立地需要に対応できるよう、必要な環境整備を推進していくべきである。

## 2 ネットワーク化の促進について

### (1) 公共交通ネットワークについて

本市における公共交通のあり方全般については、さきに提出された、本市議会公共交通問題調査特別委員会報告書に記載されていることから、本委員会は、交通結節機能の充実・強化策などネットワーク型コンパクトシティの構築に向け必要な公共交通ネットワークのあり方についてを中心に検討を行った。

#### ア 基幹公共交通について

基幹公共交通軸のうち南北方向は、現在、既存鉄道であるJR宇都宮線・東北新幹線及び東武宇都宮線を中心に展開されているが、平成28年3月には、北海道・東北地方と首都圏を結ぶ交通の大動脈として、北海道新幹線の開業が予定されている。今後、同新幹線車両がJR宇都宮駅に停車することにより、本市を初め栃木県内各市町、さらには北関東全域において、産業分野、観光分野等、幅広い分野で多くの効果が期待され、北関東の中核都市としての優位性がさらに高まることから、その実現に向け、これまで以上に関係機関に対する働きかけを推進していくべきである。

一方、JR宇都宮駅の東西方向は、LRTを基幹公共交通と位置づけ、まずは、駅東側を優先的に整備することとし、現在、導入ルートや電停等について具体的に検討を進めているところであるが、整備計画の決定に当たっては、幹線公共交通などとの連結によるネットワーク化の促進策とあ

わせ、利用者の視点に立ち、効率性などの利便性の向上策についても検討する必要がある。

こうした課題に対しては、交通結節機能の充実・強化が求められるが、利用者の効率性の向上に向けては、他都市の事例などから、パーク・アンド・ライド施設の設置など、乗り継ぎ施設の整備が有効である。その際、公共施設の利活用だけではなく、民間商業施設の駐車場などに乗り継ぎ施設を設置している事例もあることから、民間企業との連携についても前向きに検討する必要がある。

#### イ 幹線・支線公共交通，地域内交通について

本市の公共交通ネットワークを構築する上では、基幹公共交通とバスなどの幹線・支線公共交通，地域内交通を有機的に結ぶことが重要であるが、現在、幹線公共交通のかなめである本市のバスネットワークは、JR宇都宮駅を基点とし、放射線状に延びる路線を中心に展開されており、地域拠点間の連結は非常に弱いと感じる。今後の交通需要にもよるが、例えば、循環型のバス路線新設、隣接する地域拠点間における地域内交通の相互乗り入れ等、交通結節機能の充実・強化が望まれる。

また、JR宇都宮駅など都市拠点と各地域拠点を結ぶ主要なバス路線については、地域ごとに運行本数に大きな差が生じており、各地域の均衡ある発展と地域住民の利便性向上、さらには地域拠点化の促進に向け、運行本数の少ない路線については増便を図るなどの量的なサービスの充実が求められる。その上で、各地域のニーズや利用状況を踏まえ、公共交通空白地域の解消に向けた新規路線の設置や主要路線における深夜・早朝の時間帯の増便など、質的なサービス向上にも取り組むべきである。

こうした取り組みの推進に当たっては、積極的に民間バス事業者や地域内交通の運営主体と協議・調整する機会を設け、連携・協力体制の強化を図るとともに、公共交通ネットワークの構築に向け、行政として必要な支援のあり方について、前向きな検討を期待するところである。

## (2) 道路ネットワークについて

ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けては、適切な公共交通ネットワークの構築とあわせ、自転車走行空間・歩行空間の整備や機能的な道路ネットワークの構築を図り、バランスのとれた交通ネットワークを形成することが不可欠である。

しかしながら、これからの人口減少社会においては、経済面における活力低下も予想され、厳しい財政状況の中でも、健全な都市経営を行う上で、事業の選択と集中による効率的・効果的な整備の推進が求められる。こうしたことから、今後は、本市道路ネットワークのかなめとなる3環状12放射道路や都市拠点と地域拠点をつなぐ主要な幹線道路など、将来にわたり多くの需要が見込まれる道路について、道路交通の混雑解消のための交差点改良工事や高規格幹線道路等へのアクセス性の向上に向けた整備工事を計画的に推進すべきである。

一方、市民に身近な生活道路等については、既存道路を有効活用しつつ、路面の維持・補修や歩行者道・自転車道の整備など、必要な道路整備を継続して実施することにより、安全・安心・快適な道路空間の確保に努めるべきである。

### Ⅲ む す び

本市は、古い歴史と豊かな自然環境に恵まれるとともに、政治・経済・文化・産業・交通など各分野において高度な都市機能が集積する北関東最大の都市としてこれまで発展を続けてきたが、少子超高齢化の進行などにより、近い将来における人口減少時代の到来が現実のものとなっている。

こうした時代の転換期にあっても本市が持続的に発展を続けていくためには、可能な限り人口減少を抑制するための積極的な政策とともに、人口減少に伴う負の影響を最小限に抑えるための調整的な政策を推進していく必要がある。また、長期的な視点のもと都市空間のあり方を見直し、市街地の無秩序な拡大の抑制と都市機能の集約化を図り、効率的な行財政運営を行うべきである。

その実現のためには、ネットワーク型コンパクトシティを形成することが必要不可欠であるが、推進に当たっては、各地域の過去から現在に至るまでの人口推移を捉え、将来の姿を予測するための詳細な分析を行い、各地域に必要な都市機能を的確に配置し、それらを公共交通等で有機的に結びつけるとともに、均衡ある発展を実現するための各種政策の充実が求められる。

例えば、住宅政策については、高度経済成長期以降、核家族世帯が増加し、さらに近年は、高齢化社会の進行によって空き家が増加していることから、多世代同居や隣居、近居の住宅政策等を推進し、地域コミュニティの充実を図る必要がある。

その一方で、地方分権改革の進展等により地方の自立が求められる中、市内の都市空間のあり方だけに捉われることなく、近隣市町とのネットワークを形成し、子育て・教育・産業・雇用などの各分野における広域的な圏域での中心都市として、地方中枢拠点都市を見据え、本市の果たすべき役割や求められる都市機能などについても幅広く調査・検討を進めていくことを期待している。

行政は、本委員会の提言を踏まえ、今世紀半ばを見通した長期的な視点でのまちづくりの方向性となる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、行政・市民・地域・議会が連携協力のもと、これからの時代に対応した都市空間の形成を推進し、将来にわたって、コンパクトで自由・快適に移動できる「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現し、本市が持続的な発展を続けていくことを強く望むものである。