



公益財団法人都市活力研究所

すまい・まちづくりトーク第3回 講演録

コンパクトなまちづくりの実現に向けて

主催：公益財団法人 都市活力研究所

後援：国土交通省 近畿地方整備局

一般財団法人 都市みらい推進機構

日時：2014年11月20日（木） 午後3時～5時50分

場所：CIVI 北梅田研修センター 5階ホール

大阪市北区芝田2-7-18 オーエックス梅田ビル新館5階

— プログラム —

- ・講演1 「コンパクトなまちづくり～立地適正化計画について～」
国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官 菊池 雅彦 氏
- ・講演2 「佐倉市におけるファシリティマネジメントの取り組み」
佐倉市 資産管理経営室 室長 増澤 文夫 氏
- ・講演3 「TOD型の鉄道沿線型都市づくりの提案」
日建設計総合研究所 理事 上席研究員 児玉 健 氏
- ・パネルディスカッション「コンパクトなまちづくりの実現に向けて」
コーディネーター
関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏
パネリスト
国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官 菊池 雅彦 氏
佐倉市 資産管理経営室 室長 増澤 文夫 氏
日建設計総合研究所 理事 上席研究員 児玉 健 氏

■講演1

国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官 菊池 雅彦 氏

「コンパクトなまちづくり～立地適正化計画について～」

今回こういう法律を作ったきっかけは、コンパクトシティが非常に最近注目されており、都市計画のマスタープランにコンパクト化というのを位置づけている都市がすでに約3分の2、今後位置づける予定という都市もかなりある状況の中、具体的な施策を進める仕組みをつくる必要がある、とのことからです。

地方都市からお話ししたいと思います。地方都市では市街地の人口密度の減少が著しく、このまま人口減少が進むと、日本の地方都市からどンドン市街地が消えていくということが懸念されます。その結果、生活に必要なサービス施設が歩いて行けるところにはなくなり、買い物難民とか診療所難民とか言われるような問題が大きくなっていく。また地方都市のバスや鉄道も、人口が拡散して乗降客数が減るとサービス水準が落ち、さらに車に頼って拡散していくという悪循環に陥るということになります。このようなことから、今般、都市再生特別措置法の立地適正化計画及び地域公共交通活性化再生法の地域公共交通網形成計画を作り、この両方の法律で、バス

や鉄道のサービスレベルを維持するという交通網を決めて、その周りに都市機能や居住機能を誘導して人口密度を維持するような取り組みを行う、これが今回の法律改正の趣旨です。

一方で、大都市は人口の世代間の構成が変わることが問題です。例えば関西圏でみると 85 歳以上が 2040 年に 208% 増えます。この世代の方々というのはどうしても要介護になったり入院したりすることになります。対策としては住み慣れた地域でなるべく元気に過ごしていただく社会を作るといことで、その要が地域包括ケアシステム、医療、介護、予防、住まい、生活支援サービスが連携した体制の構築に取り組みましょうということになっております。この地域包括ケアシステムでは中学校区を単位にサービスを提供するというこことで、これは都市計画でいう近隣住区の福祉版に近いものではないでしょうか。社会的に孤立していない、地域のコミュニティの中に入っている方は要介護にならないというデータもあり、したがって外出しやすい、社会的なコミュニティに参加しやすいという地域づくりが、医療費や介護費の削減の観点からも求められており、例えば大都市郊外に交流空間を積極的に作る自治体が増えています。社会保障制度改革国民会議の「社会保障からのコンパクトシティの位置づけ」でも、コンパクトシティ化を図ることを考えていく必要があるということが言われています。特に、駅周辺などで高齢者の方が暮らしやすいような地域づくりが大事ではないかと考えています。先駆的な取り組みが横浜市と東急電鉄で行われており、例えば駅周辺に高齢者向けのマンションを作って郊外の住宅地から、そこに住み替えを進めていくという取り組みをしております。先ほど地方都市はバス網など公共交通の沿線に色々な機能や人を集めたいという話をしましたが、大都市郊外のイメージでは鉄道が公共交通の軸であって、その沿線にいろんな機能をもう一度集約するということはできないだろうかと考えています。このイメージについては後程児玉さんから詳しくお話させていただきます。

今回改正した法律が都市再生特別措置法で、その中の立地適正化計画のポイントは 7 点ほどあります。まず 1 点目、この立地適正化計画の位置づけは市町村マスタープランの高度化版だと思っております。マスタープランをもう少し具体的に示すものだというふうに考えております。なお、手続きなどはすべて市町村マスタープランと一緒にです。2 点目、今度は医療や福祉、商業といった生活サービス機能についても位置づけて誘導していくことを考えています。都市機能誘導区域を定め、誘導したい施設を決め、区域外における届出勧告により、誘導をしていく。一方で、届出勧告だけでは不十分なので、財政支援あるいは金融支援、それから公的不動産を有効活用する場合の支援制度等もあわせて作りました。3 点目、複数の市町村にまたがるような場合はぜひ広域連携していただきたい。4 点目でございますが、線引きとあわせて、むしろその中を一定の人口を維持するエリアとして決めて、しっかりと人口を維持するというのをしていただきたい。5 点目はそれを時間軸を持ったアクションプランということで段階的にやっていく。6 点目、それを公共交通と連携しながら取り組みを進めていく。7 点目は都市計画と公的不動産の連携に取り組むということです。

公共交通との連携については、地域公共交通活性化再生法も同時に改正しており、地方公共団体が中心となって公共交通ネットワークを位置づけサービスレベルを維持するように取り組むこととしております。また、この法律に基づいて、いろんな助成措置があります。あわせて中心市街地活性化法も改正されており、単に商業振興をやるのではなくて、コンパクトシティの実現に向けて国交省と連携しつつ民間投資、つまり居住機能や医療福祉といった機能を街の中にもっていくことによって、商業機能の活性化を図ろうということとなっております。

次に助成制度ですが、今までの国土交通省の助成というのは、公共施設の整備でした。例えば病院に対する助成の場合も通路や緑地、広場に対する助成でしたが、今回都市機能誘導施設については、それが街の中に建つこと自体に公共的意味がある、だから直接的に金融支援したり、予算支援をしたりしますというところが非常に大きい制度改正です。税についても、外から街の中に入ってくることに對してインセンティブが効くようにしました。

立地適正化計画制度については、運用指針、支援制度、PRE ガイドラインなどを取りまとめてホームページで公表しています。

説明会を開催して非常に多く質問を受けるのが、具体的に区域設定をどうすればいいのかということ。それに対してお話しをしているのは、「区域の設定から考えるのはやめてください。まずどこにどういう世代の人を誘導したいのか、どこにどういう機能を誘導したいのかを考えてください。」ということをお願いしています。例えば郊外の高齢化の著しい地域で、駅周辺の工場跡地にマンションが建つような場合は、ぜひ高齢者向けの施設が建つように行政として誘導して、むしろ郊外には若い世代を誘導しようかとか、そのために民間事業者にインセンティブをつけようとか、そういうことを検討していただきたい。そうすると誘導したい人や機能が見えてくるはず。そこではじめて区域をどうするかという話になってくるのです。

今日、佐倉市の増澤さんが後程お話しをされると思いますけれども、今、各自治体で公的不動産をどういうふうに棚卸して集約しようかという計画を作っております。それについては、単に公的不動産の観点ではなくて、まちづくりと是非連携しながらやっていただきたいということを考えています。このため、PRE のガイドラインというのをつくり、市町村の都市計画部局と管理部局で一緒に取り組んでくださいとお願いしております。また公的不動産の活用等を軸とした自治体間連携が進むことも期待しています。

先ほどお話ししました地域包括ケアについては、健康・医療・福祉のまちづくり推進ガイドラインを策定し、先ほどのホームページで公表しています。これも厚労省と内閣府と連携して作成しており、健康の意識を高め、コミュニティ活動の活性化を図る都市機能を計画的に配置したり、街歩きの歩行空間を作るというような計画など、具体的な事例をいろいろと紹介をしていますので、参考にしていただきたいと思います。

■講演 2

佐倉市 資産管理経営室 室長 増澤 文夫 氏

「佐倉市におけるファシリティマネジメントの取り組み」

佐倉市は人口が約 17 万 5 千人で、人口規模で佐倉市は千葉県内で上から 12 番目です。なお人口あたり職員数が最も少ないのが佐倉市です。またその人口規模で一般会計歳出 437 億円と極めて少なくなっています。それと今日のお話の公的不動産の保有状況は、土地約 370 万㎡、建物約 35 万㎡となっています。市の 4 分の 1 が市街化区域で、志津地区、臼井地区、佐倉地区の 3 つの地区に大きく分かれておまして、鉄道の駅を中心とした市街地の構成になっております。

ファシリティマネジメントとは何か。簡単に言うと、土地建物、あるいはそれを取り巻く環境をムリ、ムダ、ムラなくコントロールしましょうということで、公共資産をどうやって有効に再配置したり統合したりあるいは複合化したりしていこうかというのが私どもの役割です。

佐倉市では人口一人当たり約 2.0 ㎡の市有資産を持っています。総務省が出している全国平均

3.2 m²に比べて極めて少ない。ではなぜ FM を始めたのかといいますと、現在建物の平均年齢が 28 歳です。今後の建物の寿命と建て替えの計画を考えたときに、やはり長寿命化や建物のニーズに合わせた再配置、あるいは統合化をしなければならないというところにいきついて始めました。

どうやって市有資産を減らすか。将来余るものは小学校、中学校ですが、新たに作らなければならないものは保育園ですとか、あるいは高齢者関係の施設です。そして残りは長寿命化していこう。さて、建物を建て替える時は、特別な事情がない限り違う敷地に建て替えることはあまりやらないんですが、そういうことも含めて市有施設の今後の建て替えですとか複合化のことを考えていきたいと思いますということをやっています。

役所の中でモノの管理は分散しているのが普通です。しかし佐倉市では平成 20 年に 3 つの課を統合（その後指定管理の担当を統合）して資産管理経営室をつくりました。部相当の室でございます。組織的な意味で PRE の仕事を非常にスピーディにできるようになりました。データの統合と共有については財団法人建築保全センターの BIMMS というソフトを使ってやっております。これで建物の状況ですとか光熱水費の推移がどうなっているかというようなことも集計して戦略を立てることができます。見える化の次は見せる化ということで、白書は毎年更新して、経年で数値がどう変わるかを市民、あるいは議員の方々にお示しする。それによって佐倉市の持っている公共施設をどういうふうに考えましょうかということです。そのため今のところ佐倉市の施設白書にはコメントを入れていません。例えば公民館のページでは、利用状況に加えて、維持管理費や人件費を含めどれだけのお金がこの施設にかかっているのかということを示しています。データを出すからこそ議論ができると思っております。

先ほど少しお話をしましたけれど、建物を建て替えるときに同じ場所で建て替えるというのは役所の人間の、特に財産を管理している部門では根強いようでございます。佐倉地区で保育園と中央公民館の駐車場とを交換しました。ところが文化財センターが隣接しておりまして、単純に交換すると駐車場の入り口の線形が悪くなります。そこで文化財センターを移転するために 7 市 2 町の同意をとりました。この文化財センターの移転については、民間の床を借りました。そして新しく園舎をプレハブでつくって、10 年リースにして予算の平準化を図りました。結果的に全体のコスト削減が図れましたし、PRE における民間との連携の事例ができたと思っております。

先ほど菊池さんのほうからお話がありました、佐倉市の中に志津駅という駅が西の方にありまして、そこに老朽化して建て替えなければならない施設がいくつか分散をしている。それを駅前の一等地に集約しようということでございます。これは、都市リノベーション事業（現 都市再構築戦略事業）に採択されています。それに加えて公園と道路を整備することも街の活性化という意味でセットでやっています。これはもともと早稲田大学と LCC の研究やアセスメント、サービスの調査を行い、シミュレーションをしてプランを立ててスタートしました。

節電の取り組みが PRE にも関係がありましたので少しご紹介します。節電の取り組みをやっていてわかったのは、小中学校の電気料金というのは、生徒さんがいない 6、7、8 月のほうが高いということを知っていますか？なぜかというと、学校のプールの循環機が 24 時間回っているからです。そこで考えたのは学校のプールは、ほんとにその学校の中になければいけないのでしょうかということです。佐倉市は、34 の小中学校があります。古いプールを全部作り変えようとする大変です。一方市内や隣の市近辺には民間のスイミングプールがあります。それは平日の昼間は空いているんです。それをお借りするということ、教育委員会と相談して試しにやりました。

非常に好評です。泳げなかった生徒も泳げるようになった。先生は、事故が心配だったのが心配しなくていい。あとでアンケートをとったんですけども、何の問題もない。小学校までスポーツクラブのバスが来て生徒と先生を送ります。それでプロのインストラクターが指導してくれます。このようなことにより敷地が空けば、新たな利用ができるでしょうということです。

最後にファシリティマネジメントに関して全国的に各地方自治体が取り組み始めて急速なスピードで進んでいます。ところが役所の中では、何をどういうふうによればいいのかわからないということがありますので、アライアンスとして自治体等 FM 連絡会議という全国規模の会議体があります。事務局を保全センターさんにやっていただいております。あるいは各都道府県に地域会なるものを作っています。千葉県が最初でしたけれども大阪府にもございます。要するに、風土が同じところ、すなわち近いところで研究しあうということが必要なと思います。全国的には女性の会等もございます。あまり都市計画との絡みの話は具体的にはできませんでしたが、こんなところの取り組みも広がっているということのご紹介をさせていただきました。

■講演 3

日建設計総合研究所 理事 上席研究員 児玉 健 氏

「TOD 型の鉄道沿線型都市づくりの提案」

TOD 型の鉄道沿線型都市づくりということで、まちづくりの概念から我々が関わらせていただいた事例を紹介したいと思います。その発端は国土交通省さんからお仕事をいただいて、鉄道の沿線に着目した街をどう維持・活性化していくかという調査を平成 23 年～25 年にさせていただきました。まず、鉄道の駅を中心とした徒歩圏内にいろんな都市機能を集約させる考え方でございます。先ほど菊池さんから少しご紹介がありましたが、それを鉄道沿線に拡張し、路線沿いに連携した街を作っていくということです。

大都市圏の都市構造に関する問題意識の 1 点目は、人口の減少と高齢化ということで、単に人口が減るだけでなく、鉄道の需要も減っていく。そうすると鉄道サービスがだんだん低下していくというのを食い止められないかということです。近畿圏のデータをご紹介しますと、2035 年のメッシュごとの人口の予測では、人口の減少は郊外から始まっていくのではないかというのがおわかりいただけるかと思います。2 点目は沿線の衰退をどう食い止めていくのかということです。首都圏のデータですが、人口はまだ増加するのですが、実は生産年齢人口が 2000 年あたりから減り始めているということでございます。これに伴って鉄道需要が減ってくることが予想されます。

3 点目の話として市街地の拡散と郊外部における高齢化、そして公共交通離れということでございます。高齢化率は 2035 年の予測値で 25%を超えるところがほとんどです。自動車分担率は 1980 年から 2000 年の間でほぼ倍に増加しているところが郊外部にございます。つまり人口の減少と高齢化、自動車への依存ということがトリプルで効いてくると考えております。

東武伊勢崎線沿線の夜間人口の予測結果をみますと、駅周辺で人口の集中が生じているというのがわかりますが、これが 2035 年にはこのように、集中化を示す山がなくなってしまう。つまり人口の拡散があきらかに進むところが出てまいります。関西でもたぶん同じような現象が見えていると思います。

実は非常に興味深いデータがあります。夜間人口の変化率を東急田園都市線と東武伊勢崎線で

比較してみました。そうすると都心から 30 キロぐらいまでは、一定の人口密度を確保しているのですが、そこから外に行くと急激に人口が減っていくということがわかります。また人口密度も 30 キロぐらいまでは頑張っておりますが、そこから先は急に減るということで、人口減は郊外部から急速に進むということが見て取れます。ですから郊外部の問題というのは明らかに危機感があるということです。

これは新宿から小田原まで伸びている小田急小田原線ですが、延長約 83 キロのなかでどういう人の動きが生じているかということ調べました。新宿は非常に大規模な中心地でございますので、人の動きというのは基本的に郊外から都心へいつているわけですね。しかし実はこの中間駅になっている町田あたりが、実は 35 キロぐらいの位置にあるのですが、ここにけっこう人が行っているんです。これは特別な買い物、つまり日用品ではなくて、ちょっと高いものを買いに行くようです。町田は商業集積が高いのですが、そういった中間駅のある路線地域が活性化している傾向にあります。中間駅の存在というのは大きいということをご紹介しておきたいと思います。

ではどうすればいいかということですが、駅に都市機能を集中しようということですが。例えば病院が今駅から離れていてバスや車で行っているが、それをもっと駅に近づけることで鉄道の需要を高めると同時に、全体を 1 つの都市群として形成できないかというご提案でございます。先ほど少し菊池さんもおっしゃったように、将来高齢者の人口が増えるということで、その需要を見逃す手はないのではないかとご発言があったわけですが、京阪神の年齢別の生成原単位、外出率で見ると若者の動きが減って、高齢者が増えています。この傾向は将来も続くということであれば、高齢者の需要をいかにとれるのか、それは結局駅の近くに住んでもらう、便利なところに住んでもらう、そういったことが必要ではないかと思っております。

鉄道の沿線に都市機能を置くということはどういうことかということですが、鉄道は速度も速いし乗換もアクセスの時間もなくなるということになりますと、自治体の施設を鉄道沿いに置くとこの巾着の絵のように、意外に近いところにサービス機能が連携できるということを示しています。こういった点で鉄道を軸にした都市部の形成というのが重要となるということです。

実は先ほど申し上げた国交省さんの調査の中で小田急小田原線と東武伊勢崎線で国や自治体の方、鉄道事業者に入っていていただいて勉強会もしくはワーキングをやりました。目的はいかに連携して街をつくっていくかということですが、いくつかこういうふうにはやってみようかという事例ができております。

まずこの沿線はどういう沿線にしたいのかというビジョンが必要と考えます。それを実現していく施策は何か、具体的に何ができるのかということとなかなか難しかったんですけども、具体的に話をしたのは商店街のイベント連携ができないか。東武伊勢崎線では駅ごとに街バルをやっていますが、各自治体で時期も違うし、中身も違うので、それを一緒にやろうよというような話はさせていただいております。さらに交流人口を増やそうというような取組の話までできております。

鉄道沿線型のコンパクトシティ形成に向けた論点ということで、1 点目が鉄道駅を中心としたエリアの魅力向上、生活サービス機能の誘導と沿線地域における適切な役割分担、2 点目が居住機能の更新、駅周辺における多世代の居住促進のための住み替えの仕組みづくり、3 点目が現状の生活サービス機能を連携または高度化するための自治体の枠を超えた議論、4 点目として沿線全体の居住人口・交流人口増加を見据えた目標づくりとマネジメント組織・枠組みの構築。こう

いったところがこれから具体的に求められることということで提案をさせていただいています。

■パネルディスカッション「コンパクトなまちづくりの実現に向けて」

関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏 今から45分間ぐらいディスカッションをしてみたいと思います。シンプルにするために、2つの課題を提起してみようと思います。1つはまさに立地適正化計画を踏まえてどのような市街地像あるいは都市像を想定するのか、あるいはどんなことをおやりになっているのかということについて少し突っ込んで質問をしてみたいと思います。それからもう1つは連携という概念なんですけれども、これは自治体間の連携であったり、あるいは官と民間との連携であったり、さまざまな連携の像があると思うんですけれども、そのあたりについてもう少し深くお話をいただけたらなと思います。それらを踏まえて、最後に今日3人東京からいらしていただいていますので、大阪あるいは関西への期待とか、あるいは関西の課題とかですね、そういったものをお話しいただけたらなと思います。また時間がありましたら、会場からの質問をお受けしたいと思います。まず菊池さんへの最初のご質問は、立地適正化計画における誘致圏、あるいはその核になるような都市の機能を、大都市圏型と地方都市型とで若干異なるのかなという気がするのですが、先ほどのご説明を踏まえてもう少し詳しく教えてください。お願いします。

国土交通省 都市局 都市計画課 施設計画調整官 菊池 雅彦 氏 今のご質問は多くの方からいただいているところでして、具体的にどのように線を引けばいいんだろうというご質問は、ものすごくよく聞かれます。例えば都市マスの中で駅のそばにある程度まとまった高層型のマンションを誘導するという位置づけがあるのであれば、居住誘導区域を小さく設定して、集合住宅をそこに誘導するというふうに区域を設定することもできます。また、ある市では、古くから居住しているエリアにある程度若い人を戻したい、そのためには、子育て環境を充実することが必要だから、子育て支援施設というインセンティブを付けたい、という話を聞いたのですが、これはもうまさしく立地適正化計画ですので、このような考え方をしっかり整理していけば、自ずと区域どりは見えてきます。どういう人、どういう世帯を、どこに誘導したいのかがあって、そのためにインセンティブになるような機能とか施設はなんだろうかというのを考える。そうするとですね、じゃあ狭めに設定して誘導したらいいとか、あるいは広めに設定しながら誘導したらいいとか、おのずと区域は決まってくるのかなと思っていまして、まずそこから始めましょうということをおっしゃっています。

大都市近郊の都市の問題は先ほど言ったように世代間のバランスだと思っています。日本の都市は、ある区域を開発して、そこが終わるとまた別のところを、となるんですけど、その結果、若い世代の方が一部の地域に集中して住んで、一方で高齢者が多い市街地が存在するという問題が出てくる。本当は既存の市街地のストックをうまく使うためには、やっぱり大都市の郊外で世代間をうまく誘導しながら、持続可能な街を作っていくことが重要だと思います。これに対して、地方都市は人口が減っていく中で本当にある程度まとまって住むエリアというのを作って、そこで歩いて行ける範囲に生活サービス機能がある程度作らないと困ってしまいます。

角野 氏 居住誘導区域以外でまばらに住んでもよいとのことでしたが、まばらに住むというのはどういうイメージですか。そこで暮らし続ける方もいらっしゃるということを認めるとすれば、そこに対して都市側としてどういうサービスとか支援を最低限しなければいけないのでしょうか。

菊池 氏 たとえばスーパーマーケットが撤退してしまっていて、家の近くにどうしても歩いて行ける商業施設がなくなりました、というケースがでてきたときに、買い物難民対策が必要になりますが、すべての地域で行政が支援して商業施設の立地を誘導するののかという問題があります。そうした時に、一部の拠点となるような地域では、将来も歩いて行ける範囲にスーパーマーケットがないといけないから、そこの再建については行政としても支援する、一方で、その他の地域は難しいので宅配サービスとか別の形でサービスを提供して、なんとか住んでいけるようにしますよ、ということになるのではないかと思っていて、このような、説明ができるような施策を打っていくことだと思います。空き家も同じで、居住誘導区域外では、除却を進めながら、そこを隣の人に使ってもらおうとか、あるいは農水省と連携して市民菜園にする補助制度を作っていますので、周りの人が使いやすい空間に作り替えていく。郊外に広く住みたいというニーズも絶対にありますので、そういったニーズにうまく応えながら、地域をうまく持続可能に作り変えていく制度というふうに理解いただきたい。

角野 氏 それでは増澤さんにお話を伺いたいんですけども、まず1つ確認しておきたいのは、ファシリティマネジメントを検討されていく中で、都市計画的な視点からの立地とか配置計画というのをどのように議論されているのか、お願いします。

佐倉市 資産管理経営室 室長 増澤 文夫 氏 実は佐倉市は市街化区域が隣の市と2か所で接している、それもお隣の市の市役所がこちらの市街地の近くにあるような、一体的に街になっているところがありまして、お互いの市のPREをどう整合してとらえるか。複合化っていうのはなかなか難しいんでしょうけれども、バランスをよく作り変えるっていう議論が必要になった時に、これは都市計画なのかと気が付いて、その後今回の法律の中で都市計画部署との役割分担というのが非常に大きなものになりました。

角野 氏 都市機能誘導区域というのは、ちゃんと都市がどうあるべきか、どこに集約すべきかというのがそもそもあるはずなんですけれども、地元の市の側からすると、すでに懸案として何かの建て替え案件があってそれを補助事業に載せるというように、事業オリエンテッドで考えすぎると、その誘導すべき場所だけじゃなくって、分散してしまうおそれが出てくるんじゃないかという気もしますが、菊池様いかがでしょうか。

菊池 氏 確かにそのようなおそれもありますが、一方で公共施設を集約・再編しようとする、便利なところに持ってこないと市民は納得しないんですね。集約しようとするときは、より便利なところに持っていくということで成り立つのであって、このような観点から、都市機能誘導区域とうまく連携できる可能性がかなりあります。このような観点から、うまく立地適正化計画も使っていただければと思います。

角野 氏 児玉さんにお伺いします。連携していくためのその客観的な情報の提示の仕方とか、あるいはそれに基づいた議論の仕方というのが非常に重要だと思いますが、後半のほうでご説明いただいた内容をどう進めていけばいいのでしょうか。うちは例えば公共施設を持ってくるよりも、商業施設を誘致した方がいいとかですね、そういう議論をどう整理したらいいのでしょうか。

日建設計総合研究所 理事 上席研究員 児玉 健 氏 元気な路線である小田急エリアのみなさんにデータをお示しして、一緒に都市機能の話をしませうという、そんなことは放っておいてと言われました。連携をすることは必要だと思っておられるんですけども、それを実際に動かしていくとすれば、今まさにおっしゃったように、どの駅にどういう問題があって、具体的

にどういう人が住んでいるかとか、どういう社会的な役割をしているかみたいな話を、やっぱり細かくお示しをしたうえで、じゃあどうしますかということは非常に大事だと思っています。もう1つちょっと元気のなくなっている伊勢崎線については、逆にみなさんが非常に危機感をお持ちですので、じゃあなんかやろうよというところからはいっていったんですね。ちょっとご紹介させていただいた商業の連携というのはすぐにやれそうな話なので出たんですが、本当はそれを順番にやっていくことで、今後はまさに都市機能の分担であったり沿線としてどうブランディング化していくかっていうところに繋げる。その時にやっぱりデータというのが必要なというのは非常に感じながら調査をやっています。

角野 氏 先ほどのプレゼンでショックなものが1つあったんです。駅前に今は人口の山がぼつりぼつりとあるが30年後にはその駅前も埋もれてしまいますという図がありました。その後背圏の人たちが高齢化していくと大変だろうなっていうので、むしろ我々としては、1つの考え方として、駅前に居住機能をもっと集中させていけばいいんじゃないかっていうのを言っていますが。

児玉 氏 そういうところこそまさに、種地があれば人に住んでもらうという仕掛けが本当に重要なのかなと思います。対策をしないと埋もれる現象が、どんどん都心に向かってくるとということがこれから生じるんじゃないかなというふうに思っています。

角野 氏 次に後半の連携ということで、まず菊池さんのほうにですね、官民の連携というものについて立地適正化計画の中で何か指針は出されているのか、それから隣接する市同志の連携というのはなかなか難しいところがあるんじゃないかなと思うのですが、そのあたりについてご意見を聞かせてください。

菊池 氏 特に医療施設や福祉施設、商業施設は民間の施設になりますので、それをどう誘導するかということが課題です。そのために制度として作ったのが、税制で外から中に移転した場合に優遇するようにしています。さらに、金融政策、国からの助成措置など、いろいろな制度をつくって、民間に対するインセンティブを市町村が行えるようにしています。しかし、一番難しいのは民間を誘導するには民間のニーズをうまく捉えないといけないことですね。つまり、民間事業者からすると、どういう条件で立地できるのかがわからない。逆に行政からすると、民間のニーズがわからないと、どこまで助成したら立地してくれるのかがわからない。そこで事前に民間側の情報を公明正大にとりながら、行政としてきちんと事前に条件や支援内容を明示して、それについて公募して、手を挙げた民間を公正に選ぶ仕組みをどう作るかが重要だと思っています。このような仕組みができるように、支援をしていくこととしています。

角野 氏 あの、増澤さんのお話の中で、民地もファシリティマネジメントの種地といいますか、対象としてお考えになっているっていうのは、これもまた面白かったんですけども、やっぱりそういうことですか、民地もですね、射程にいれておられるんでしょうか。

増澤 氏 未来永劫、その場所にその施設が本当に必要でしょうか。時代の流れもありますし、住民ニーズもありますし、いろんな社会の変化もあるでしょう。そういうことで、民間の床が空いていれば、それは積極的に借りに行くという姿勢ではやっています。

角野 氏 それも広い意味では連携といいますかね、そういうモデルの一つかなと思っていました。会場からもしご質問等がありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

会場から質問 菊池さんにお伺いしたいんですけども、1つの行政の中でA地区B地区C地区というように指定しようとする場合にですね、A地区を一番最初に医療地区として設定しようと

した場合に、B 地区で教育とかも考えていたけれども、病院がくるとかといううまい話がきて、医療系の施設をもってくるとか、そのように変わっていく可能性を考えると、第1歩目がすごく踏み出しにくいんだみたいなお話もお伺いしたんですけれども、例えばA 地区で1 発目に設定してしまった後でも、行政がまたB 地区にも入れたりとかしていけるものなのではないでしょうか。

菊池 氏 この計画は今までの静的な都市計画と違って、その時々状況に応じて常に見直しを図っていただければと思っています。基本は都市マスならびなので市全体を対象に作ってくださいと言っているんですけれども、段階的に作っていただくことも可能です。また、街の動きに合わせて随時変えていくことも可能です。誘導というのはダイナミックなものなので、その動きに合わせて随時見直しながら、よりフレキシブルに計画を作っていただきたいなと思っています。

角野 氏 はい、ありがとうございます。まだまだご意見を伺いたいですけれども、予定の時間が迫ってまいりましたので、最後におひとりずつ大阪・関西への期待あるいは課題について、では児玉さんからお願いいたします。

児玉 氏 私の実感としては、鉄道事業者の方がまちづくりを引っ張っていただいて、自治体の方と良い沿線ができればというのが思いです。

角野 氏 はい、どうもありがとうございました。では増澤さん。

増澤 氏 ここ2、3 年大阪・関西方面の地方公共団体のFM に取り組むスピード感、根性といいますか、すごいなと感じているところです。ぜひとも役所だけではなくて、大学研究機関、民間企業の方もですね、そういった動きに応援をしていただきたい、というのが私の大阪・関西方面の人たちに対するアピールでございます。

角野 氏 はい、どうもありがとうございます。じゃあ菊池さん、お願いします。

菊池 氏 立地適正化計画については、特に関西地区の自治体あるいはコンサルタントの方からの問い合わせが多くて、個別に相談会もしております。全国の中でも関心が高いんです。もともと関西は、鉄道と沿線のまちづくりの先進地で、柔軟な発想のもとにいろんな新しいものを作り出していくっていう土地柄でした。コンパクトシティについても、鉄道沿線まちづくりのモデルができるのではないかと期待しています。ぜひ一緒に勉強していきたいと思っておりますのでよろしくお願いします。

角野 氏 はい、どうもありがとうございました。限られた時間でしたが、いろいろと情報を頂戴しましたし、意見交換をすることができました。引き続き今日の課題を我々で進めていきたいと思っております。本日は本当にありがとうございました。