

## 特集2

### 人口減少と都市のコンパクト化

## 討論および質疑応答

コーディネーター：森 晶 寿(京都大学)

○森 まず、コンパクトシティ化は望ましいのかということについて各先生方から、各ご意見を伺いたいと思います。

もう1点、私の方からさせていただきたいのはそれぞれの地域でうまくいっているのはどうやっているからうまくいっているのか。逆に言うと、ほかの都市でもこういう同じような経験、同じことをやろうと思ったら、こういうことが必要なのかということについてです。

そうしたら、まず一つは、コンパクトシティ化は望ましいのかという問いから、よろしくをお願いします。

○諸富 問題提起だと、あんまり自分の意見ではなかったんですけど、基本的には望ましいと考えています。

一つは、財政問題です。これは都市のインフラ維持更新の在り方を考える意味で、鍵になるのではないかなと思います。人口減少する中で、もちろん高森さんが強調されたように、居住の選択というのは基本的に守られなければいけないし、それは自由だと思います。ただ、都市の財政というのはどうしても制約がありますから、財政資源をどう配分していくのか、どう使っていくのかというのは、ある程度優先順位を付けて民主的に決定し、決めないといけないのです。

そのときにコンパクトシティ化をしていく

のか、あるいはコンパクト化しないという決定をするということも、もちろんまちづくりにとってはあり得ると思うんですね。みんなどんな地域も平等の価値があるんだという考え方に立って、公共施設の配置やインフラの補修や、将来欲しいものを含めて、自分たちで決めて、その費用負担や維持管理も自らが担っていく、という方向性は自治のあり方として、私は一つの選択だと思うんですね。

その代わり、そういう選択を採った場合には、財政は将来どうなるのかとか、優先順位はどうなるのかとか、公共施設の建て替えの順番はどうなるのかとかいうことも決めて、ちゃんと情報公開をした上で、選択をきちんとやっていく必要があります。私自身はどうしても好みはコンパクト化という方向なんですけれども、両方の途があり得ると思うんですね。

もう一つは密度の経済ということでデータをお示ししてお話ししましたように、集積による経済成長ですね。都市経済、地域経済を成長させるという意味でのメリットがあるのではないかということがもう一つです。

最後は税収で。これも高森さんが富山市の事例でお話をされて、郊外に巨大なスーパーをつくって、中心市街地がだんだん衰退をしていく、商店街も衰退していく、地価が下落していく。こうなりますと、結局固定資産税

収も減っていくということになります。住民数が減っていく、あるいは現役世代が減っていく中で、住民税はどうしても下落傾向になりますので、やはりまちづくりの成否、基本的には固定資産税収の増減というところに集約されてくることになります。

その固定資産税は中心市街地で、これも高森さんの富山の資料で見たんですけど、75%が中心市街地から上がってきている。中心市街地の地価を維持、あるいは上昇させていけるかどうか。公共投資だけではなく、民間の投資がどんどん呼び込まれていくような好循環が起きるかどうか。これらの要素が相当程度、税収の増減に関わってきます。

そういう意味では、集積というものがうまく回転しなくなったときというのは、固定資産税収は下がってくる。都市としては再投資ができなくなっていくということになりますので、そういう意味でも集積を促す政策というのは必要ではないかなと考えます。以上です。

○森 富山の事例が諸富先生のお話の中で出されましたので、高森さん、お願いします。

○高森 まったく先生のご指摘とおりです。われわれはもう、かじを切って肯定しながら進めてきております。一つは行政運営。いま先生がおっしゃったような、行政の財政基盤の強化ですね。

もう一つは特に近年、当初はそういう気持ちで行政運営が成り立たなくなるということではじめたんですけど、最近、特に重要視しているのは市民の生活です。市民のライフスタイル、質の向上、あるいは満足度を向上することがこの福祉につながる。

なぜなら密度が薄くなると、いろいろなサ

ービスが提供できなくなるんですね。まずは公共交通がなくなるし、あるいは駅の周りの密度が低くなればスーパーもなくなるし、身近な市場からなくなっていく。

そういったこともありますので、密度を一定程度維持していくということが市民の満足度、あるいは市民サービス、これは民間のサービスも一緒だと思いますけれども、密度が高いからこそ、効率的にサービスが安価に提供できる。

そういった二つの角度。一つは行政の面、もう一つは市民生活の質の向上。そういった意味からもコンパクトシティの方向性は間違えないと、いまも確信しております。ただ、コンパクトを進める上でそういった、先ほどもしましたけども、いわゆるお団子の中に住んでいる人以外の人たちも、しっかり精査されるのが行政機関の役割と感じております。

○森 ありがとうございます。それでは饗庭先生、お願いします。

○饗庭 はい。反対のことを言ったら面白そうなので、反対のことを言おうと思うんですけど。

例えばある町で、先ほど上村先生が言われた立地適正化計画というものをつくるんですよ。[コンパクトシティ+ネットワーク]の都市計画をつくって市民のところへ説明しに行くと、めちゃくちゃ怒られることが結構あって。

だいたい行政職員がやってしまう間違えは、最初はバスとか鉄道とかを調べて、これぐらいの人口密度がないとバスはうまく動かないよという話をして、バス路線を絞り込んでいきたいと思いますよね。そしてバス

路線の結節点のところに公共施設を集中させます。そこまで決めた上で市民に説明するんですよ。

それで、「なんでうちの町は外れたんですか」と市民の人たちに聞かれたら、公共サービスを維持できなくからですと言っているんですよ。公共サービスって何だというと、だいたいその辺で頭のいい人が怒り始めるんですよ。「バス会社を食わせるために俺たちは生きているわけじゃない。俺たちの暮らしのためにバスがあるんだろう」と言うわけです。そうすると、言い返すことができなくなっていくんですよ。

何が言いたいかという、そこに住んでいる人たちの暮らしがどう成り立つとか、あるいはそこで、それこそ新しいビジネスが生まれたとか、暮らしと仕事をどうつくっていくかが必要だと思うんですけど、それが大前提としてあって、それを支えるように公共交通と拠点みたいなものがあるべきなんです。

現実の政策の立て方というものは結構適当になっていって、公共サービスがあるから皆さん、こっちに引っ越してくださいと言っているようで、それは非常にまずいと思うんですよ。

正論を言うと、いま町に暮らしている人たちは、自分の親とか、自分のおじいさんがつくった不動産に住んでいるわけです。それのできる限り効率的に使い切って、自分の暮らしと仕事を組み立てるわけです。全員がそれを正しいと判断した集合がもしかしたらコンパクトなのかもしれないし、そうではないかもしれない。ボトムアップをしっかりとやって、その結果見えてきたものに、都市計画は従うべきではないかと思っています。それはコン

パクトでないことの方が多いかもかもしれません。

固定資産税を上げるという話も、確かにそのとおりでなと思ったんですけども。最近、若い人たちとか、空き家を使ってスタートアップみたいなことをやっているときって、なぜ空き家を使うかという、なるべく不動産にかけるお金を払いたくないんですよ。無駄だからですね。だから町中のきらきらしたビルには絶対行かなくて、安いところで何かを持っているところを探して、そういうところのオーナーさんと関係をつくって、月々1万円の家賃をお願いします、若いから頑張れと言ってもらって、そういうところで新しい事業をやるという人が増えています。

それは、固定資産税は今後5年、まったく納めない方向で行くんですけども、どっちに可能性があるかという、長い目で見たらこちらかなと思うんですよ。そうすると固定資産税収を価値としてで政策を組み立てているのは、ちょっと逆かなと思っていて、財政の専門家ではないから分からないんですけど、固定資産税を上げることはいいことだと、政策を組み立てることはちょっと違うかもというのは、お話を聞いていて思いました。

○森 ありがとうございます。上村先生、お願いします。

○上村 私もちょっと違ったことを言った方が面白いので、違うことを言います。

基本的にはコンパクト化は望ましい方法だと思っていますが、私のスライドにもあったように、とりわけ東京圏以外の大都市ではちょっと注意した方がいいかなと思っています。

要は住民という人間の場面もあるし、法

人の場合もあるわけで、法人がどんどん抜けていく状態になったときに人を集めようと思うと、税収は入ってくるかもしれないけど、行政サービスが増えてしまうということに対してどうするんだという問題が、大阪市でも神戸市でも起こっているわけですね。

法人の方が圧倒的に税収を落として、人がいないからサービスをしなくていいんですよ。そうすると、商業を呼んでくるということは、本当は大都市にあるべき姿なんですけど、それがどんどんなくなってきているという状況が、いま東京都以外の大都市で起こっていることだと思います。

一見、大阪市はすごい人口が多いです。活性化しているように思うんだけど、実は中がすかすかになっている状態になっているかもしれない。もちろんインバウンドが来ているから、特定のエリアは違うかもしれませんが、トータル的に見たらかなり商業は落ちていきます。

人口は増えているので、端的にはよさそうに見えるんだけど、タワーマンションの中で高齢化が一気に進むと、実は非常に危ないことになっている可能性がある。神戸市は実は問題意識を持っていて、タワーマンション規制を来年度からやろうとしています。

ただ、これも非常に危ない話になっていて、規制をする、つまりタワーマンションをつくっては駄目だということは、商業を持ってきてくださいというようなことなんですけど、商業で食えるかどうかなんです。それだけの魅力がある神戸なのかということころは、私は結構難しいなと思っていて、つまり、商業を取り組みなさいというようなマンションを建てたが、来てくれなかったら空き店舗です。

三宮都心でシャッター街ができる可能性があるもので、綱渡りで非常に厳しい。

大都市で人を入れるのか、法人を入れるかという選択をしないといけないという問題は、神戸市で考えるときは通常の町だったらいいと思うんだけど、大都市の方は非常に難しい問題があるという感じがします。以上です。

○森 はい、ありがとうございます。いまのお話の中ですごく重要だと思いますのは、上村先生が言ったタワーマンションという形態も、言ってみたらコンパクトシティの一つの形態と言えないことはないが、それが本当に持続可能なのかとの問題を提起されていると思います。

この点に関して皆さん共通しておっしゃっていたのは、コンパクトシティを掲げながら、もう一方で職をつくる、仕事をつくる、雇用を生むことを考え、実践されている。

そうすると、コンパクトシティ化を進めながら職を、あるいは仕事だとか商業とか、雇用を同時並行で住むのは、どういう条件だったらできるのか、どうやったらできるのかということが問われることになろうかと思いません。

それは端的に言ったのは、たぶん富山市さんではなかろうかと思います。そこで、まず高森さんから、富山市で、どれだけ職とか雇用につなげていくことができたのか、できなかったのか。あるいは、もし富山市と同じようなことをやれるとすれば、どのようなことができるのかということについてお話を伺います。

○高森 ありがとうございます。われわれはコンパクトシティに、何度も言いますが、都

市部局だけでやっているわけではなくて、意識としては農業から、教育から、福祉から、一体となって包括的に展開することが富山のコンパクトシティかと。ちょっと欲張りですけども、とにかく都市構造だけではない。先ほどから議論になっています、働く場所をしっかりと確保することが大前提ですね、おかげさまで、もともと富山はこれもまた恵まれておまして、製造業がしっかりと根付いておまして、共稼ぎ率も全国トップです。福井と同じぐらいですね。ですから働く場所はしっかりとある。

もう一つは、40万人の小さな都市ですけども、一部上場の企業が市内に10社ぐらいあります。そういった方々にしっかりと富山に根付いていただく。そういう取り組みを一生懸命やっています。これは商工労働部局が中心にやっていますけど。

それは当然われわれのまちづくりも効いてくると。あるいは子育て環境にも効いてくる。そういう環境が街に整うことによって安心して富山に暮らせるから、先ほどプレゼンでも言いましたけども、家族で引っ越してきてくれるというまちづくりを目指すことにしています。

ですからコンパクトシティは安心して暮らせる、安心して子育てができる、そういったことに結び付けるようにPRはしています。

もう1点は、いろいろなデータに基づいて最後に紹介しましたが、GISとか各種データで常に分析しながら、市民、あるいは県外の方々にPRし、納得してもらいながら進めるというのが富山の工夫であります。

○森 ありがとうございます。同じ質問を諸富先生に聞きたいと思います。諸富先生の

お話の最後に、シュタットベルケ、再エネを使って、再エネで稼ぎながら、しかも地域にお金を落とすような仕組みをつくるというようなことを構想されて、実践されている事例を紹介されました。そこで、それが実際どこまで地域で雇用を生んで、経済循環でうまく回すことになっているか、あるいは回すことができるか、という条件のところだったらうまくいくのではないかと。ところで、何かヒントになるようなことがあれば、お話しただけならと思います。

○諸富 シュタットベルケの話は大都市ではなかなかやりにくいですね。大都市は上村先生に任せますので、中規模以下の都市を対象を絞りたいと思います。

イメージするのは、人口は大きくても30万人ぐらいまでの街です。とはいえ、それよりも規模の大きな中核市や政令指定都市級の都市であっても、例えば浜松市とか、北九州とか、結構自分たちで独自に、個性的なまちづくりを手がけようとしています。浜松市の場合には浜松駅周辺の再開発事業に伴って、集中的な熱供給事業をやっているとして、エリア全体の更新に合わせて、全部を共通の熱導管につないで、エリア内のエネルギー施設を大幅にアップグレードするという事業をやるんですね。

そういうようなことを先進的にやっている政令都市もありますけど、だいたいは中小都市、あるいは小規模都市ですね。そういうところでは結局エネルギー支出がだいたい、GRPの5~10%になっていて、これが所得の域外流出につながっているんですね。

ここをなんとか地域で、自立的にエネルギー供給できないか。自ら供給することを通じ

て、一つは地域外に出ている所得をストップすることで、域内所得を実質的に引き上げる。それから逆に今度はストップする関係を超えて、地域資源を使ってエネルギーを供給して、都市に対して売電をするということがもし可能であれば、それ稼げるわけですし、二重の意味でエネルギーの自立供給は所得を稼ぐ手段になる可能性があります。

エネルギーというのは、どうやって地域を豊かにするのか、いろいろなことが試されてきたと思うんですけども、ドイツとかヨーロッパを見ていると、最も確実で、着実で、そして実際に実績が上がっている地域所得上昇／地域経済循環の手法ではあるんですね。今日はあまりドイツの話は時間がなくてできなかったんですけども、やはりエネルギーというのは地域にとって大きな稼ぎ手になる可能性があります。

それから再生可能エネルギーは分散型エネルギーであるという性質から、どの地域でも基本的にはやれる可能性がある事業でもあります。問題はそれを東京の会社に任せないということです。今日、上村先生は地域の自立という言葉を使われましたけれども、日本の場合、どうしても公共事業をやるうとか、ビッグプロジェクトでどかんと一発やって大逆転みたいな発想が、ずっと成長期にあったんですけども、これはもう成長時代が終焉すると成り立たないわけですから、むしろいまのような自治と地域の経済循環を解析して、何をどうすればいいのかという「地に足のついた」戦略をしっかりと立てる。その中に、たぶんエネルギーというのは、非常に重要な柱として埋め込まれるべきだろうと思います。

ただエネルギー事業をやるときの事業体を、ちゃんと地元でやるということですね。地元で立ち上げて、地元でファイナンスして、地域機関とも協力する必要がありますし、何よりも経営人材を育てないといけないですね。地域の中に経営人材がいないことが、事業をやる場合にはネックとなります。ノウハウがないので、ついつい東芝、日立などに助けを求めるんですね。そうすると一見事業は進み、目に見えないけど、所得は全部結局、東京へ戻って行ってしまいますので。やったけど、経済的には地元に残った何も残らない。米子市の「ローカルエナジー」という日本版シュタットベルケの創設に尽力された市役所職員の方がいらっしゃるのですが、彼は総務省に出向していったときに、なぜ地方再生事業はこれほど失敗しているのか。いっぱいやっているのに全然地域が豊かになっていないと疑問をもつわけですね。一つは所得が、事業をやるたびに東京に抜き取られる構造になっていたということに気が付いて、これは地域でちゃんと事業体を起こして、地域に所得が残る、あるいは落ちる仕組み、これを構築しなければならぬと痛感するんですね。

これは目に見えるハードだけでなく、いま申し上げたような人材を含めたソフトな側面をきちんとやらないと、なかなか所得というのは地元に残ってくれないので。そういうところをコンパクトシティの議論と付き合わせていくことが大事です。

○森 ありがとうございます。諸富先生から、大都市は上村先生に任せるといいますので、次は上村先生にお願いしたいと思います。上村先生の講演では、大学が産業育成の中心であるべきとのことでしたので、大学

がどうやったら産業育成が大都市で役割を果たせることになるのでしょうか、ということも含めて、お話しをお願いします。

○上村 そうですね。関西学院大学で大学経営をやっているんですけど、どうしても18歳人口は減っていくので。京都大学さんは全然大丈夫だと思いますけど、多くの私立大学は非常に厳しいですよ。

そういう意味では、お客さんを増やさないといけなくて。ただ関西学院大学は25万人の卒業生がいるんですね。この25万人という数字をどう使うのかというところに資源があると思う。これは多くの市も同じで、東京に行く人は多いんですけど、でもそこに資源があるという考え方で、そこからどうやっていくのか。

私は人材は、ちょっといま、かなりいいかげんに使われていますけど、一種、自分のところに投資してもらえような人を、もしくはお金を持つのか、外にどう持つのかというのは非常に大事な考え方だと思っています。大学については冒頭に言ったように、卒業生、OB、OGというのは基本的にうちの大学の場合は愛校心の強い人が多いので、帰ってきていただいて、教育に参加してもらう。

つまり学ぶだけではない。大学の人たちはインパクトがないです、はっきり言って。つまり若い人を教えられるよというところが、非常に大きな溝です。もちろんこちらで審査はしないといけないと思います。

大学教員というのはアカデミックな世界に生きているので、実務的に何かできるかといったらすごい限定されますよね。コネクションがビジネスの世界にあるかといったら、われわれはないですよ。例えばフランスの企業

の社長さんを知っているかといったら知らない。そういうコネクションを持っている人に来ていただいて、若い人を紹介してもらって、どんどん事業にといえるようなことができる、地域はがらっと変わるのではないかと思っています。それが大学でできれば。

あと諸富先生が言われた、地元の人を育てるという話。この地域循環の話はすごい大切で、私は行政改革を仕事でやっているんですけど、行革というどうしてもコストカットになるんですね。そうすると、結局は大企業受注になって、その企業は地元にはないという話になって。そうなってくると本当に最悪で、いつか行革がはやったときは、そうやってどんどん地域所得を減らしていったわけですよ。これは全然駄目で、新しい行革というのは、その地域の中の業者をどう育てるかとか、業者さんをどう食っていただくとか、というような視点が極めて大事で。

そうすると、多少コスト高になってもいいんですね。コスト高になっても、地域循環でどう戻ってくるかという市場を持たないといけないんですね。なので、さっき言った地域循環の話というのは、先ほど高森さんがデータが大事だとおっしゃいましたが、まさにエビデンスとしてきっちり押さえて。つまり行革でコストカットできていないけど、循環で戻ってきているんだということを示せば、これでオーケーですという認識です。

○森 ありがとうございます。饗庭先生の先ほどの話の中に、ボトムアップで空き家を使って事業を立ち上げるとの話がありました。こういった形態で事業を行う担い手を増やして稼いでもらってほしいと思ったら、どういったことが必要なんですか。そういったス

タートアップを、コンパクトシティと連動させながら、いろいろな地域で増やしていこうと思ったら、どのようなことが必要になるでしょうか。お知恵を頂ければと思います。

○饗庭 分かりました。ちょっとうまい答えかどうか分からないんですけども、いろいろな町でそういうことをやるときに、建築家やデザイナーが一番乗ってくるんですね。彼らは要するに職人なので、一人で仕事ができる。建築家が10人いても、10個の仕事を一人ずつやっていくというのが建築事務所なので、あんまり協力しなくてもできる仕事が建築家とかデザイナーなのです。

実際にどこかの地域に入ってそういう動きをつくろうというときは、そういう人たちのネットワークをつくっていくというのは、戦略的な第一歩としてはとても大事なことです。その人たちに建築だけではなく、不動産経営をやってみようよとか、レストランをやってみようよとか、複合化の戦略みたいなことをささやいたりすると、町の全体性みたいなものがその人を中心に回復されていくということは、結構あると思うんですね。

ただ、それだけだとまずいなとも思っているんです。そういうことをやり過ぎると、簡単にいうと町の中にカフェとシェアハウスしかなさなくなるんですよ。あと妙に観光に走りたいなことがあって、要するに第3次産業の端っこの方が育つというような感じなんですよ。逆に観光都市みたいになってしまっただけで、インバウンドの人たちをひたすらさばく人生が幸せかといえば、そうではないなと思うので、もちろん育てつつも、第2次産業、第1次産業をどこで鍛えるかというところはとても大事ななと思っています。

1次は農地とか山林が残っているところに、センスのよい経営者が入ってくるとなるとかなるんだらうなと思うんですけど、第2次産業の決め手がないというか、やり方がちょっとまだ僕も見えていないというところはあって、いま僕の学問的な関心はそこにあって、カフェとかどうでもいいんです。

例えば都市の中にも工場とかあって、跡地がだいたいタワーマンションになってしまうんですよ。割と大きい工場跡地がぽんと出たら、売り手はすぐ現金が欲しいので、デベロッパーもすぐ現金が欲しいので、短絡的にとにかくマンション、マンションはすぐに現金に、分譲マンションは売った瞬間に現金が残っていくので、会社の経営は楽になっていくんですね。逆に工場とかを建ててしまうと、誰が入るか分からない工場を建てるということはまずないので、そういう冒険もしないですし、面白い第2次産業を集めてくる能力を持ったデベロッパーはほとんどいないので、動かないですけど、それが大事な事かなと思うんです。

だから都市の中にある工業用地を、長く持ち続けることは大事な事かなと思うんですけども、それはくどいようですが、固定資産税を下げることになるかもしれないですよ。

まとまった工業用地は、いまはマンションにするしかないんですけど、20年後には他のものになっているかもしれないですね。日本国内は駄目かもしれないけど、インド辺りのベンチャーみたいなのが育って、都市の中に工場をつくりたいと思ったときに、その適地が東京にあるとか、神戸にあるとなったら来てくれるかもしれない。

いまある土地を短期的に分譲で細切れして



売ってしまうのではなく、持ち続けていて、さらにそこに固定資産税を顕在化させない戦略は大事かなと思っていて、それは短期的な税収にはならないけれども、100年間で見たときには、実はプラスになるということもあるかもしれないということを考えているところでございます。

○森 ありがとうございます。そうしましたら、いま少し議論を深めてきた中で皆さんの方からたくさんの質問があらうかと思えます。挙手で質問いただければと思います。

○フロア1 高森さんに質問があるんですけども、よろしいでしょうか。

コンパクトシティ等々の議論というのは、究極的には持続可能な社会をどうやってつくるのかということだと思えますよね。そこには政策上のいろいろな提案があったと思うんです。参画型の社会の話もされたし、大学はどうやって人材をつくるのか、それからエネルギー政策をどうするのか、財政的なものですね。

高森さんのパワーポイントで示されました、いわゆる包括的な政策の中で一つ質問したいんですけど、例えば若い人たちのベンチャーを育成したり、もしくは市民の参画型社会をサポートしたり、それからあらゆる意味で、いろいろなボランティアをサポートしたりするのは、富山市としてはどのように政策の中に入れてやられているのかというのを、お聞きしたいです。

○森 ありがとうございます。幾つか質問をまとめて受けてから、最後にお答えいただくと思います。

○フロア2 高森さんに質問です。

富山の方法が非常に面白かったので、お聞

きしたいのですが、端的にお聞きしたことは、これから10年後、20年後、いま85歳前後の世代が何代おきに死んでいると思うんですけども、10年、20年後の富山市のイメージをどう考えたらいいのかということについてです。

具体的には3点ほどお聞きしたいと思うんです。

一つには、現在は中心地に人口が来ている。これは一般的には新築住宅を購入するというのは、だいたい年齢層でいうと30歳代前半ぐらいが中心だと思えますけれども、現在の居住に関する人口移動というのは、どうかたちで起こって動いているのか。いわゆる、過疎化しているところから高齢者が来るというのは、あまりないと思えますが、例えば扶養ケアなんかを受けたいということでの動機もあるかもしれませんが、いまの人口移動の傾向というのは、どう見ておられますか。

それから二つ目には、富山市は、私はよく知らなかったんですけど、合併をされたみたいですね。何も合併をして全部終了しているんだというのがコンパクトシティとはいえないと思うので、団子と団子をつなぐということなんですが、ただLRTなんかを活用して、遠くからも中心地に高齢者も乗ってくると、バスも日中も充実させるんだということになると、果たして旧庁の中心部が維持できるのか。特に子会社なんか全部引き継がれるわけですね。そうするとコンパクトシティと言いながら、富山市一極集中型で拡大しているだけではないかなと。これが果たしてコンパクトシティと言えるかという部分を、特に20年後ぐらい、私は団塊世代の一番最後の

んですけど、20年後はいないだろうと思うんですが、20年後ぐらいに、いまの富山市の年齢ピラミッドはどうなっているかよく知りませんけれども、おそらく現在80歳前後の人は非常に多いのではないかと思うんです。当然10年もしたら、だいたい全部いなくなっていく。そういう人はだいたい、中心部よりも旧庁のむしろ周辺部に住んでおられる方は多いと思うんですよ。これから新たな新築住宅をつくる若年世代が、富山市に集中していくとしたら、これはやっぱり旧庁の中心部の方までですね。

つまり、若い世代がなくなるわ、高齢者に代わってくれる人もなくなるわということで、ひたすら中心部に集中していくというような都市構造になるのではないかなという気がするわけですが、その辺も含めて、いま現在の、これから見通せる人口移動、年齢構成の変化などを含めた町の構造というのを、どう予測しているかお聞きしたい。

○森 他にいかがでしょうか。

○フロア3 私からは2点ございまして、実務で直面している課題になってしまうんですけど、高森さんと、饗庭先生にお伺いしたいんです。

まず1点目なんですけれども、「コンパクト+ネットワーク」ということで、国全体で生産性を高めるといった国土構造を目指されているという中で、自治体では、わが市でもそうなんですけど、立地適正化計画、それから網形成計画と、策定を進めようとしているところなんです。

一方で公共交通を取り巻く環境は、非常に厳しい状況でありまして、京都市の市バスでも、京阪バスさんが受託を撤退されたりとか

いうことで、結局はドライバー不足が原因であるということなんですけど、走らせてくてもなかなか走らせられないような現状にある。交通ネットワークをつくること自体が目的化してはいけないんですけど、あくまでも手段という部分の中で、こういったコンパクトシティを目指す上で、そういう担い手不足、人的な資源が枯渇しているという中で、今後コンパクトシティを実現していくに向けて、どういう考え方を持って臨めばいいのかというのがまず1点と。

もう1点目が、これは饗庭先生もおっしゃっていた部分になるんですけど、われわれは地域に入りますと、どうしてもわれわれの施策、行政というのは行政の圏域内で施策展開していく。これはすごく当然なことだとは思いますが、地域に入っていきますと、県境、市境の方々にとっては隣の町の方が、より中心部に近かったり、生活圏域と行政圏域のアンバランスというか、ギャップというのがどうしても発生してくる中で、本当に果たして行政サービス享受していただくために、中心に向かっていただく必要はないのではないかなと、個人的な所感もあるんですけど、思ってしまう。施策の中で都市計画、都市経営を進める上でも、広域的な視点というのは今後必要になるんですけど、なかなかそのハードルというのが市、町を飛び越えていきますと難しさがあるということで、交通ネットワークという観点から、隣の町からその集落まで引いた方が、非常に安価にネットワーク化されるという部分もあるとは思いますが、その辺りのヒントを教えてくださいたいと思います。

○森 ありがとうございます。

○フロア4 2点ありまして、1点目は上村さんが一番該当するかと思うんですが、両方も将来のことです。いま議論された要因の中に入っていない将来の可能性ですが、一つは将来日本に外国人が相当入ってくる可能性がある、政府の施策は見通せない部分はあるんですけども、ヨーロッパのことは見ていると、相当可能性が高い。この要因をどのように考えたらいいのか。

もう1点は、これは高森さんに該当するかと思うんですが、これも将来のことです。かなり近い将来に、車の自動運転が起こります。そうすると、都市の運用も変わります。これも相当変わると思うんですが、いまの交通がコンパクトシティを維持しているわけで、自動運転が入ったときにその交通システムは、いまの状態というのはどうなると予想されるかなという点。2点ございます。

○森 ありがとうございます。まだあると思いますけど、いったんここで質問をお答えいただければと思います。高森さん、お願いします。

○高森 すみませんもう容量がいっぱいで、超えてしましまして。

最初に似たようなご質問を皆さんにいただきました。今日、コンパクトシティ富山は、どっちかという教科書どおりにがちがちに集約を進めるというイメージをお持ちになったかと思いますが、饗庭先生の話聞きまして、私どもの進めるコンパクトシティというのは、どっちかという先生がおっしゃったような、現実も見据えたような取り組みかなと、いまあらためて気づきました。

というのは冒頭に言いましたように、これ以上の拡散は止めようというのが事の始まり

で、それから集約するというのは、非常に緩やかなわけですね。目標も28%から42%。どっちかという、あまり頑張らなくてもこれからの時代に行くような数値を設定している。ということから言うと、われわれのコンパクトシティというのは非常に緩やかで入りやすい。市民も理解しやすいといった取り組みかなと思いました。

そこで最初にご質問があった、富山市は包括的な取り組みをしていると、ここに結び付くわけですけども、そんなにコンパクトなネットワークでがちがちに無理しているのではなくて、福祉、教育、産業、いろいろなものを従来どおり、並行的に展開するというのがポイントかなと気づきました。

その上で、例えば若者をどう育成していくかという、それは教育環境ですね。いろいろな取り組みをやっています。教育部門で小中学校の校舎をPPP/PFI等で作るとか、そうすると質の高い教育環境ができるとか、細かなことをいっぱいやっています。

それから統廃合した学校跡地は、今日も示しましたけれども、地域包括ケアの拠点ということで、若者から高齢者まで、安心して暮らせるような環境をつくっていく。そしてまた子育ての環境もしっかり整える。私どもは一応、保育所の待機児童はゼロでございます。それから、さらに病気したときの対応もやっています。

そういうことで、若者が定着してほしいという思いもあるんですが、残念ながら大学、専門学校が少なく、18歳になると一遍に県外に出ます。ものすごくがくっと落ちます。だけど、これもまたデータの話ですけど、ある年代の17歳をずっとたどっていくと、48

歳のときに98%、人口で戻っています。Uターンではないかもしれませんが、Iターンかもしれませんけれども、そういう傾向にある。

これは富山市が進めてきた住みやすい環境が評価されて戻ってきているのではないかということでございます。従って、ちゃんとした答えになっていないかもしれませんが、コンパクトシティであまりびびりしているのではなくて、包括的にバランスよくやることによって子育て、あるいは市民のサポート、市民の活動を非常にコミュニティの強い自治体でありまして、各町内に自治会があり、あるいは防災会が設立されているわけですね。

そういうコミュニティの強い土地柄でもございますし、そういった活動には、いまもしっかりしています。おかげさまで79の出先機関があって、2キロ歩けば絶対に市の窓口 서비스에受けられるという環境も整えています。

そういったことで市民の安心感もしっかり支えながら、その上で、できれば公共交通の便利なところ、あるいは町中に、選択肢として住んでくださいというような取り組みであります。いまご質問で気付きました。

2つ目の10年、20年後のイメージに関してですけれども、都心部だけではなく、公共交通沿線部も転居されている県民は多いわけです。属性からいうと、子育て世代が多いですね。ご指摘のとおりですね。どうも高齢者はあまり移動されません。やはりその土地に住み続けたいということですね。子育て世代が公共交通沿線、あるいは街中に転居をされています。

広域合併して1市4町2村の対等合併です

けど、外部から見ると吸収合併みたいな声もありましたけど、一応対等合併しました。ですので、おっしゃるとおり地域拠点をしっかり大事に育てていくことも大事だと思っております。ですから都心だけではなく、郊外にも、例えばスーパーがないとか、あるいはスーパーを立地するのに上限補助とか、大胆な補助金制度を設けながら、なるべく地域の拠点もその周りで生活できるような支援をしていくということにしています。そういうことで一生懸命頑張っております。

20年後はどうなるんだということですが、さすがに20年後は先ほどの3割から4割までという目標だけで、あとは漠然と市民の生活の質が上がる、あるいは健康な市民の割合が増えるということを目指しているわけです。実はいま議論していますのが、街中に人を集める一方で、郊外のコミュニティを維持する、あるいは郊外というか、農業中心のエリアもいっぱいあり、後継者の問題もありますので、郊外における3世代同居への支援とかいうことも考えながら、どっちをやっているんだ、コンパクトシティをやっているのかどうなんだという話もありますけど、やはりバランスよくやっていくということが大事なのではないかということに、いま気付いた次第でございます。すみません。

3人目の方、「コンパクト+ネットワーク」は、ちょっと私は理解できていないかもしれませんが、交通計画に関することを主にご質問だと思いますけど、そういった取り組み、今後人材育成も含めてということになります。

公共交通の特徴は、やはり東京のように運賃収入で正確な交通を図るとというのが見本モ

デルだと思います。でも地方はそうはいきません。もうやっていけない。鉄道なんかは公共が管理しないとやっていけない。そこで、やはり私は公共が関与すべきだと思います。バスも鉄道も。その関与するときの必要性、必然性をしっかり整理できるかどうか。そういうのは今後のコミュニティーを支えられるかどうか、自治体の力だと思っています。

最後に自動運転の話をいただきました。これは私も大変興味あるところで、ぜひ早くなってほしいと思っています。例えば路面電車なんかは、もういまは運転手が運転していますが、自動運転になればさらに効率が上がる。

もう一つは、もっとパーソナルな自動運転ですよ。それはもうたぶん暮らし方は変わるでしょうね。集約して住まなくてもいいのではないかという話も出るとは思いますけど、それは、ただ集約するというのは、都心がない街なんておかしいではないですか。そういう意味では必要です。郊外の集約におけるパーソナリティ度がよくなる。そういう意味では大賛成で、ぜひ頑張っていたきたいと思っています。

○森 ありがとうございます。そうしましたら饗庭先生に、お願いします。

○饗庭 はい。私は後半部分を問われていたと思います。

バスの運転手の問題というのがあるんですけど、バスの運転手のお給料を上げればいいのではなくバスの運転手はきつとかこ悪いのではないですか、この町で。ばかにされている仕事だったりとか、下働きだと思われていると思うので、僕がどう解決するかと問われたら、バスの運転手の仕事というのをもう

ちょっときちんとデザインすることだと思います。

ただ運転するだけではなくて、いろいろな地域に野菜を持って行って売るとか、要はいろいろな稼ぎ方ができますみたいな、バスの運転手をやっているこんな仕事ができますとか、それを多様にデザインすることによって、こんな面白い仕事だから自分の人生にプラスになると思ってもらえるような、そんなことに可能性があると思いました。

あと市町村のエッジのところは隣町に行ってしまうという問題があるんですけど、それはよくある話です。訳の分からない事実ではなくて、分かっている事実だと思います。計画的なら全然解けるんですね。よその町が交通渋滞とか全部引き受けてくれるから、うちの町には投資しなくていいという話になってくるはずなので、両方の町が同じことを考えるとちょっと危ないので、それを調整して、こっちの町です。ここは何もしないよとしていけばいいと思います。計画を立てれば解ける問題で、あとは調整のコストがどれぐらいかかるかという話かなと思って聞いておりました。

あとは自動運転の話をよく聞かれるんですけど、自動車会社の人たちに話を聞くと、なかなか難しいという話を結構聞きます。5年後にやってくる未来ではなくて、20年後ぐらいかもしれないですね、みたいな話を聞きます。

取りあえず、両にらみで議論するしかないかなということです。道のパターンが複雑だと難しいという話を聞きますので、地方都市なんかの中心部、ごちゃごちゃしたところはたぶん無理だろう、ニュータウンばいところ

はたぶん行けるだろうみたいな話があって、そういうのをなるべく正確に読み取って、計画をつくっていくしかないかなと思うんですね。

○森 ありがとうございます。次に上村先生、お願いします。

○上村 外国人の話があったと思うんですけど、もうすでに相当入ってきておられるので、それがさらに入ってくると思うので、おそらく日本の現状でいうと、とりわけ介護の問題が相当大きくて、要は介護する側の供給をどうするか、日本人だけでは全然足りないんですね。

そういう意味では受け入れていく必要はあると思うし、市のレベルとしては相当入っています。私は神戸市とかは結構見ているんですけど、神戸が非常に問題なのは、昨年確か3~4000人、人口がトータルで減っているんですが、数千人単位に増えている人たちがいます。ベトナムの人たちです。いま三宮の街を歩いているとベトナム商の店が相当増えてきまして、かなりおいしい店が出ています。

そうなってくると、もうベトナム人の街だというように市の戦略の中に位置付けて、それで売り出していくことも考えてもいいんです。というように、べつに受け入れることを私はポジティブに考えていて、それをいかに売り出していくのかというところに発想の転換をしていく。

もちろん、おそらく行政コストはかかっています。小学校の先生は教育の問題は相当大きいということです。ですけど、それは仕方がないことだと思って、受け入れる必要があるんです。

○饗庭 外国人の話をお答えし忘れていたん

ですけれども、もっと極端なことを考えていて、とにかくアジアの、東と南から来るという感じなんですけれども、彼らに日本のストックを使い倒してほしいと思っています。彼らがすごく豊かな仕事をやっていくために日本をちゃんと使うのであれば、全然構わないかなと思っていて、東京もいっぱい増えてきたので、この間、外国人の人たちを集めてワークショップとかをやってみたら、全然違うんですね。公園の使い方とか全然違って、日本の地域住民と真逆の使い方をしたいと考えています。家にいるのではなくて、公園に夜集まって騒ぐのが社会的関係にすごく重要だという話が出てきていて。

次はそれをちゃんと解かなければいけない。彼らが使いやすい日本の住宅地というのをつくっていくのがとても大事なことだと思っております。放っておくとそれは問題化していったって、絶対つまずきになるので、問題を先読みしてどう融合させていくかというところを、いまチャレンジすべきかなと思っています。

○上村 一つ、言い忘れました。

外国人の働き方が都市の中で多様なものであるべきだと思っていて、特定の工場の勤務の労働者ばかりだと、その特定工場がつぶれたときに一気に問題が顕現するので、多様性をどうやって確保するかが、行政が考えていくことかなと思います。

○森 ありがとうございます。ここでどうしても聞いておきたいということがありましたら、挙手で出していただければと思います。

○フロア5 お伺いしたいことは、高森さんに鉄道の話です。公設民営化されているよう

なんですけれども、いまいろいろな病院とか、鉄道とか、そういったものの公設民営がほとんど全国でされていますけれども、私は思っているところがあるんです。

富山市ではすごくうまくいっているようですが、これからいろいろな人口が変わってきたりしたら、出ていく人が出てくるのではないかなと思うんですけれども、その辺は、どのようにお考えなんでしょうか。

○フロア6 ご講演ありがとうございます。饗庭先生と上村先生にご質問なんですけど、来年、ドイツのシュタットベルケの方にインターンで行く可能性が非常に高くなってきていて、行って勉強してきたいなと思ってはいるんですけど、ここは自分の考えることなんですけど、何を観点として僕はシュタットベルケを見てきたらよいか、こういった観点を忘れたらいけないよみたいところをご指摘していただければと思っています。僕のためにですけど。

もう1点質問なんですけど、これは解を持っている方に答えていただけたらと思うんですけれども、現在一つ問題として、行政セクターの縦割り運営が問題とされて、その協働がこれからも行われていくことが包括的なアプローチというところにつながっていくかと思うんですが、いま協働ができない最大の要因というものを指摘いただければなと思っています。

また僕のような、これから街のことを考えていきたいみたいな若者がいっぱいいるんですけれども、いつか都市計画に携われるような場所というものが、僕たちの世代のときにあればなと思うんですが、そういった場所は、どのようにつくっていくことが可能になるん

でしようかということをお願いします。

○森 ありがとうございます。そうしましたら、報告の逆順からということで、まず上村先生からリプライをお願いします。

○上村 まずは2人目の方から。私はあまり勉強不足ですので、ドイツの事例がよく分からないんですけど、私が市の行政とかに関わっていくときに思うことは、市の方針と市民の意識のレベルの差がどこまであるのかということで、要は市が掲げている総合計画とかあるんですけど、その計画の浸透度とかそういうものが、おそらくほとんど浸透しないです。

それはなぜ浸透しないかという点、非常に曖昧な言葉で書かれていて、何をどうすべきなのかというのがまったくよく分からずに書かれているわけです。一言で言うと戦略です。戦略化するというのは、何をターゲットにするのか。どの数値目標をどうという話なんです。

でも、あんまりがちがちやり過ぎると、またこれは心配になる。なので、非常に大切なものを、市の人たち全員と協働して、全員は難しいんですけど、市、行政レベルと市の有識者と市民レベルで、大事なものはこれだよなというプランをきっちり決めて、そのためにこうすべきだということをきっちり落とし込めるかどうかだと思うんです。協働して、プランを立てられるかどうか。それをきっちり動かせるかどうかだと思います。

それがドイツの方でできているかどうか。面白いのは、行政内部でデータを開示しているだけではなくて、会議も全部市民に出して、市としてこういうレベルなんだよということをもみんなに批評してもらって、よりよいター

ゲットに向かおうということができているかどうかです。要はアウトカムのシェアです。

そういう自治体のマネジメントというのが、都市のマネジメントというのは非常にいいかなと思います。縦割りの弊害というのは確かに行政の中に入るとすごくあるような気がしています。なぜかというのは難しいけど、トップダウンが効いていないのではないかなと思います。トップダウンを効かせるべきところは、各局とか各部が、ばらばらなことをやっている。これは大学もまったく同じで、大学のセクションというのは結構ばらばらなことをやりがちなんです。統括するセクションというのがあって、おそらくほとんどの場合は行政経営局とか、そこの権限がちゃんと組長と直結している。組長がトップダウンで行政経路をきっちりつかんでいて、各局とか、各部にきっちりマネジメントできているかどうか、組織の内容としては非常に大事なかなと思います。

○饗庭 シュタットベルケは全然知らない世界なんですけれども、何となく今日のお話を伺っていて、いろいろなものがそれをつくることによって再形成されているのではないかなと思いました。何が再形成されているかといえるのは、大事かもしれないかなと思ったのが一つですね。

あとは、まちづくりで見学に行くときのコツは、ちゃんと対応してしゃべってくれる、きらきらした人がいて、いろいろしゃべってくれるんですけども、その人の話を聞きつつ、後ろにいる人も見るのが大事ですね。2軍みたいなのをちゃんと見るのが大事です。その人たちの動き方とかを見ていると、それが定着しているのかどうかとか、発展性があ

るのかも分かったりします。2軍を見る、ちょっと変な言い方かもしれませんが、それを見ていくことの方が大事ですね。

縦割りの話ですが、縦割りと横断的というのは、絶え間ない運動だと思えばいいんですね。縦割りがすごく効率的に物事を解決することがあるんです。すごく専門に特化した組織が幾つかあって、それがずばずばずばっと問題を解決した方が効率的なときもあるのだけれども、やり過ぎると横断型が必要になってくる。そして横断型になると効率が悪くなり、また縦割りが求められるような循環的過程にあると思うので、縦割りがとにかく問題の全てではないです。

後は、そういう波、社会には波があって、自治体が困ったら急に横断的なワークショップをやり始めたりとかするので、横断的に入りたかったらそういう流れに飛び込むしかないんです。それは流れみたいなものがあって、市長さんが代わったばかりでやる気に満ちていると、そういう横断的なワークショップをやるんですけど、3期目とかになると、もう横断的なことをやらなくなる。町の流れみたいなのを、ちゃんと読み取ることがとても大事なことだと思っております。

都市計画の場合もきっとそういうことなんです。横断的にぐっと場が開いて、行政がやるかみたいなきと、完全に閉じるときというのがあるんです。読み解くしかないんです。波に乗るしかないんですね。もちろん自分で頑張って動いたら、そういう扉が開くこともありますから、読み過ぎないことも大事です。無謀にやることも大事です。若者にはそう言うっておきます。

○高森 まず鉄道です。特に富山ですと公設



民営、上下分離と、市がめいっぱい関与してやっているけど、それはどうなのと。あるいは人口が戻ってきたときもそっちをやるのかという趣旨だと思います。

当然、人口が張り付いて経営状況がよくなれば、われわれは手を離します。ただ、いまの時点でも、鉄道事業者、あるいはバス事業者が運行しているものには、国の補助制度等へのとおり支援はしていますけど、それ以上は関与しません。それ以上に、富山のまちづくりがどうしても必要だと、ここの延伸がこれをやることによって中心市街地が活性化するし、経済も活性化するし、いろいろな意味で居住も定着する、そういう目的の場合は上下分離方式を使ってでも市が関与するというにしています。

それが民間ベースでうまくいけば当然、市は切り離します。そういう方針だということでございます。ずっと持っているということはないです。いまでも離したいのは山々なんですけど、もう少し頑張っただければ離せるかもしれないという状況でございます。

それから縦割りですけど、これは、私は唯一行政といいますか、市役所に勤めておりますのでよく分かります。饗庭先生がおっしゃったように、縦割りは悪いことではないです。専門性を生かしてということは当然なんです。

ただし、国と市町村というのはまた違って、国の職員になったことがないから分かりませんが、ものすごい縦割り感には確かにあります。でも市に行くと、先ほどから言っていますリーダーシップの強い市長がいれば、行政庁として一気にまとまれます。だけど、普段からまとまっているわけではないです、正直、

課題と施策というのは、各部局が1対1でいまままで解決してきたわけですよ。だけど、いまはそういう時代ではなくなっている。ある課題を解決しようとする、都市計画も関係するよね、でも福祉も一緒にやらないと解決できない。そういうときに横の連携が必然的に起こるわけですよ。

そういうときに、うちの市長はタスクフォースとって、どこそこの課長代理とここの課長が、はい、チームを組んだとって検討して、検討した結果をこっちでやらせるか決めなさいという運営をしています。

そういう意味では、いま横の連携が非常にわれわれはうまくいっています。日ごろやっているわけではないですよ。だけど課題が出たときに、どうすればいいのかということを整理した上で、横の連携をしているという状況です。

○諸富 私は直接質問がなかったので、全体の総括的なコメントになります。

今日議論になったのは、結局都市計画ですよ、それからもう一つは経済学の市場と計画の関係と書いていいと思います。そのあり方が今、人口減少というある種のあらがいが流れの中で問われているのだと思います。

人口減少そのものや、それがもたらす諸課題をなかなか計画で簡単にコントロールし難い流れがあるとき、それにまるっきりあらがうことをやるというのは難しいですね。

計画というのは、今日も饗庭先生が全体的にお話しになったように、トレンド自体(ここでは人口減少)が問題だといって、あらがうことをやるというよりは、むしろその流れをいったん受け止めて、それに寄り添うかたちで物事を解決していく道を切り開く、一つ

の政策手法として活用すべきではないかと思えます。そういう意味では、都市計画で人口減少トレンドも反転させようとか、力づくでコンパクト化を推し進めようとするのは、失敗への道でしょうね。とはいえ、望ましい都市像に関する長期目標を掲げ、富山市のように経済的インセンティブを付与して市民の自発的選択の結果としてコンパクト化に時間をかけて向かうというのがスマートなやり方ではないでしょうか。

それから上村先生が言われたように、確かに神戸市、あるいは大阪市も、本当はマンションを抑えて業務を呼び込みたいんだけど、なかなかマンションによる中心市街地開発が動いているときにストップすると言うのは非常に難しいということがありますよね。だから都市計画と聞くと、計画があたかも実現できそうな感じですが、それを実現するのは大きな困難を伴うと思いますね。

ただ一方で、それに流されているだけでは駄目なわけで、結局どういうまちづくりをするかという意思をきちんと出せる、非常に重要な部門として公共部門・自治体は存在意義があると思うんですね。民間企業は市場の大きなトレンドの中に乗っかっていく中で、企業ビジョンというのを獲得することが使命なので、大きな社会トレンドに真っ正面からあらがったり、別の将来的なゴールというのを描きにくいわけですが、自治体は皆さんから税というものをもらっています。それ

から公共性を担保するというのも大きな使命としてあります。

あるいはいまのトレンドをすぐに変えるのは難しいけれども、例えば10年後、20年後、30年後というターゲットを整理したときに、理想像は市場が目指している方向とはまた違う方向ではないかという目標を立てて、それに向けて動きをつくりだしていくという責任は、自治体にはあるのではないかなというところは、今日感想として持ちました。

その中でやれる工夫として、富山市さんは、「緩い」という言葉を高森さんは使われましたけれども、また「がちがちではない」という言葉も使われましたけれども、がちがちな計画ではないけれども目標はしっかり持って、そこに向けて着実に手を打っていく。その集合体が時間を経ると、振り返ってみると非常に大きな成果になりつつあるというのが富山市のもつ決定力であり、実現力ではないかなという感想を持ちました。以上です。

○森 ありがとうございます。本来でしたら、ここでモデレーターがまとめをするということを求められるのかもしれませんが、いま諸富先生が基調報告者として、それから最後に締めまとめをされましたので、私から言うことはありません。

ここでこのパネルディスカッションを、それからこのシンポジウム自体をこれで締めさせていただきます。