

1. 講演①

「多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けて」

谷口 守 筑波大学システム情報系社会工学域 教授

皆さん、こんにちは。ただ今ご紹介いただきました筑波大学の谷口と申します。あまり時間もありませんので、早速お話に入りたいと思います。

今更、「コンパクトシティとは何ですか」とはなかなか聞けないですね。最初にスライド2枚ぐらいで、ごく簡単に、今、コンパクトシティというのはどういうふうにいわれているかというご説明をさせていただいて、中身に入りたいと思います。

これは都市の構造ですが、ぱっと見ていただいて、公共交通があって、しっかりまちの中心がある、こういうかたちがコンパクトシティですと簡単に定義できます。自動車ばかりに乗っていると、中心がないような散漫な都市構造になってしまうということなのです。

これはコンパクトシティの議論をするときに必ず出てくる図です。横軸がその都市の人口密度です。世界にはいろいろな都市があるのですが、香港みたいなまちは、人がものすごくいっぱいぎゅっと固まって住んでいるということで、人口密度が非常に高いわけです。人口密度が非常に低いコンパクトでない都市は、ロサンゼルスとか、こちら辺にあるのは全部アメリカの都市です。その下にあるのが、その次に成績が悪いトロント、バンクーバー、キャンベラとか、カナダやオーストラリアの都市がきます。その下に、ヨーロッパの都市がきます。

アメリカや、カナダや、オーストラリアが、世界の中では全然コンパクトでないまちなのですが、それは、要するに新大陸の都市です。自動車が普及しだしてからできたまちですので、自動車に合わせてまちをどうつくるかということを考えますと、こういうコンパクトではないまちができてしまったというのが背景にあります。

これはオーストラリアの研究者がつくった図ですので、日本の都市は東京しかないのですが、日本で同じような図をつくってみますと、こういうかたちになります。全国パーソントリップ調査というデータを使いましたので、残念ながら高松はその対象に入っていないので、高松のポイントは取れていないのですけれども、図のかたちとしては、世界は日本と同じような右肩下がりの図になります。横軸が市街化区域の人口密度で、縦軸がそのまちに住んでいる方の一人当たりのガソリン消費量になります。

東京や大阪が一番右下に来るわけですが、海の向かいにあります玉野や、岡山あたりの

都市がかなり分散して住んでいることがわかります。ごく大雑把に言いますと、日本の都市の場合、市街化区域の人口密度が倍になりますと、そこに住んでいる方一人当たりのガソリン消費量は半分になるという関係が、データから見えてきます。

コンパクトにしていったほうがよいということなのですが、日本ではなかなか政策が進みませんでした。ヨーロッパは 1980 年代後半ぐらいから取り組んでいるのですが、日本は 2000 年以降です。ちなみにアメリカはまだやっていません。制度化が今どんどん日本の中で進んでおります。2007 年ごろから、いろいろな答申などが出されて、2012 年から法律化が進んできています。

先ほど与田理事長がおっしゃっていた、「都市再生特別措置法」の改正が今年なされまして、法律でまちづくりをバックアップされるようになってきました。

求めるべき市街地像として、公共交通の周りにしっかり中心があるようなまちをつくっていかなければいけないというのが、日本の方針として 2007 年に国から出されたのです。地方の方は、これでいろいろ思われたこともあるわけですが、それはまた後でお話ししますけれども、こういう流れが 2007 年にできました。

法律の話として 2012 年に「低炭素まちづくり法（都市の低炭素化の促進に関する法律）」ができました。あまり予算は付かなかったのですが、低炭素になるようなまちにしようという法律が、やっとここでできました。

都市機能誘導区域にいろいろなものを集めてコンパクトにするところに対して、助成金を出していくかたちです。病院などをそこにつくると、特例的にちょっと床を広くしてもいいとか、そういう新しいルールができたのが、今年の「都市再生特別措置法」の改正になります。これが一番新しいお話になります。

こういうふうには、いろいろな法律がこの 7、8 年の間にどんどんできてきました。国で準備をされてきたのです。そうであれば、地方自治体はどうだろうかというのが、次のお話です。

皆さんの自治体で、マスタープランというのがつくられています。われわれのまちの将来像をどうするかという絵面がマスタープランです。そこにコンパクトシティを目標として書いているかを、マスタープランを集めてきてチェックしました。

マスタープランにコンパクトシティと書いていなくても、私のまちは低炭素化を目指しますと書いてあるまちもあるわけです。2001 年の段階で見ると、コンパクトシティをきちんと目指しますと書いていたのは、呉市と、仙台市と、松戸市の 3 つだけだったのです。

ほかのまちは、都市の低炭素化をやりますと書くことを書いていて、都市マスはつくっていますけれども、コンパクトシティも、低炭素化も書いていないまちも結構ありました。都市マス自体をつくっていないまちも、たくさんありました。これが 2001 年の状況で、この段階では、国はまだ何も言っていません。

これがどう変わっていくかを見ていただきますと、2006 年になりますと、コンパクト化を書き出すまちがどんどん増えてきます。それも暮らしやすさや、活力のために都市をコンパクトにするとか、郊外にまちを展開するとインフラ整備にお金もたなくなってくるので、都市経営上重要なのだとか、自然環境を保全したいとか、それぞれコンパクト化の目的はいろいろ違うのです。そういういろいろな目的で、一石五鳥にも六鳥にもなりますので、それぞれのまちで、俺はこれを狙いたいというのが若干違うのですけれども、そういうのがいろいろ出てきたわけです。

2011 年になりますと、もう全部の町で都市マスは策定済みです。この四角で囲っているものですが、1 度都市マスはつくりましたけれども、改定するところが出てきます。数年置きに都市マスは改定いたします。改定しますと、コンパクトシティの枠の中にどんどん入ってきます。結局、22 都市中 13 都市がコンパクト化しますと書くことを書いています。コンパクト化を書いていなくても、低炭素化しますと書いているのは、これだけあります。ここの都市が、2011 年段階では、どちらも書いていない所です。堺市とかは、改定してこっちに入ってきましたけれども、そういう状況になってきたということです。

つまり、もう国も言っていますし、地方も言っていますし、コンパクト化を言わないとまずいよねみたいな雰囲気になっているということなのです。

こういうふうにできるようになってきたというのは大変ありがたいことなのですが、2007 年に最初にコンパクトシティをやりますと国が言われたところに、地方自治体の方とディスカッションをし、その後どう思われますかということで、アンケートをしました。「コンパクトシティをどう思いますか」と、主に自治体の担当者の方 1000 人ぐらいにお尋ねしました。都道府県の担当者の方には香川県の方もいらっしゃいましたし、市町村の担当方で高松市の方もいらっしゃいました。北海道から沖縄までで、一番大きい町は横浜、一番小さいのは鳥取の日吉津村の担当者の方にもご意見を伺いました。

コンパクトシティを進めることに対してどうお考えですかというのを、こういう講演を聞いてもらった後に、その場で紙に書いていただきました。そのときに、皆さんがどうお答えになったかです。

これは、5段階評価で回答をいただいています。5段階評価で、「全然そんなのは無理」は1で、「オーケー」が5です。これは、話を聞いてもらった前と後でどうですかと聞いていますので、聞いてくださっている方は、とても気を使われる方ばかりで、ワンショット・レクチャーというのですけれども、ワンショット・レクチャーの前と後ですと、後のほうが良くなるのですけれども、それを見ていただきたいのではなくて、見ていただきたいのは、ここの1点です。

「コンパクトなまちづくりは実現可能だと思いますか」に対して、市町村の担当者の方は「無理」「難しい」と答えているのです。受け入れますかは、「考え方としては分かる」とか、「取り組む気持ちもある」「やってみたらいいと思う」、けれどもそれは難しいのではないかと、皆さんが思われているということです。

ただ、いろいろな実例や、ほかの自治体がやられているケースの情報交換をしますと、その後では、ほかの項目と同じぐらい「できるかもしれないな」という感じになってくるのです。素のまま、何の情報もないままですと、国がコンパクトシティをやったほうがいいと言われても、「それがいいのは分かるけど、俺の町でできるかな」というのが、地方自治体の方の正直な気持ちなのです。

では、「どうして難しいの？」というお尋ねをしますと、「そのための予算がない」「既に何かいろいろ決めてしまった。それを変えるのか」「コンパクト化のための制度がない」「公共交通のサービスレベルが低過ぎる」「都市構造が公共交通利用に適していない」というご意見が出てきます。これはもともとです。これは、2007年、2008年、2009年ごろの状況です。

この星マークが付いている所が、今回、2014年の「都市再生特別措置法」の改正で改善が期待される項目で、以前よりも予算が若干ですが付くようになりました。例えば、マスタープランの代わりに「都市再生特別措置法」でいう立地適正化計画をつくれば、それで変えられるようになりました。公共交通の活性化法（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」）もセットで改定されていますので、公共交通とまちをセットで考えなければいけないと駄目だということを、法律でもできるようになってきたわけです。

だから、今まで自治体の方が、これが駄目だからできないと言われていたような問題が、全部ではないですけれども、今年の改正でかなり変わってきました。実際に動いてきたというのが私の実感です。

ただ、次の問題として、今のまちは実際にどうなっているのかということです。この「都

市再生特別措置法」は変わりましたが、駅の周囲を都市機能誘導区域と指定して、そこにいろいろなものを集めましょうと言っていますが、そこをどこにするかというのは、国が決めるわけではありません。市町村の方が決めるわけです。市町村の方がマスタープランの中で、私のまちはここを拠点にしたい、真ん中にしたいと決められるわけですが、果たしてそこは実態として計画拠点としてふさわしいかということなのです。そのチェックが本当は必要なのです。

そういう研究を進めるといろいろなことが分かってきます。例えば岡山のケースですが、岡山のマスタープランは全部で16の拠点を設定しています。人口は70万人です。計画の段階で高いレベルから低いレベルまで、公益中心のものから、生活中心というものまでランクを付けているわけです。

では実態として、そこにどんなものがあるだろうかと見たときに、そこにオフィスがどれだけあるか、商業施設がどれだけあるかというデータを持ってきて解析をしますと、非常に高い集積レベルというのは、中心の1つだけなのです。ほかの所は、それほど集積していません。実態レベルで見ますと、必ずしも強い拠点とはいえないことが分かってきます。何も岡山だけが悪いのではなく、日本中のまちはそういう特性を備えています。

これは政令指定都市クラスですが、今は岡山のお話をいたしましたけれども、例えば、新潟はものすごく苦勞をしています。要するに、政令指定都市になるために郊外の町村をどんどん合併していった所は、その拠点として郊外の町村を中心に設定するのですけれども、そこが中山間地域だったりしますと、本当に拠点かという所があるわけです。新潟の場合は、全部で二十幾つ設定しているのですが、ランク的には本当の意味で集積している拠点はそれほどないわけです。そういう問題があるわけです。

高松もチェックしました。高松は、まず中心拠点が、同じクラスのほかの都市に比べると圧倒的に強いです。それは、中心機能をいろいろ持っているからです。例えば、中核市のクラスでいきますと、自分は広域中心と言っているけれども、実は広域中心のレベルでない実態レベルがランク2の所があります。姫路や、福山もそうです。倉敷も全然ランクは高くないのですが、高松は中心地が本当にしっかりしています。そういうことが、傾向として分かります。ただ、ほかの拠点は、ほかのまちと同じように、それほど中心性というか、拠点性は高くないというのが実態です。

いろいろなまちを見ていきます。これは名古屋なのですけれども、40個ぐらい拠点をつくっています。駅の周りを全部拠点にしているのですが、それを全部合わせても、まちの

いろいろな施設のうちの 2 割ぐらいしか、その拠点でカバーができていません。拠点の面積を合計しますと、都市全体の面積の約 8% です。名古屋で都市全体の約 8% の面積が拠点として設定されていて、そこにある都市活動は、名古屋全体の 2 割なのです。

何が言いたいかといいますと、名古屋のようなまちでも、いろいろな活動が既にかなり分散してしまっているということです。

これから人口が減っていきます。予算制約も厳しくなります。高齢者の割合は増えていきます。そういう中で、どうやってまちから出てくるリスクを少なくしていくかという問題になってくるということです。

本日のテーマは多核連携型ということで、まず、核がいっぱいあると言いますと、自分の所も拠点になるのではないかと思って、みんなが幸せな気持ちになります。ただ、それは本当にいいですかというのが、研究者の立場です。そういう意味では、日本の場合は、拠点を減らしたほうがいいのではないかということで、本日のタイトルとは逆の話を最初にしないといけないのですが、そういう問題があります。

けれども、例えば新潟市さんで、拠点を減らしてくださいと言われたら、たぶん困るのです。合併して一緒になるときに、そこを拠点にしようという話をしたということがあって、なかなかそういうことはできません。だから、多核連携型と言ってしまうのです。

では、世界の中で、そういうことをマネジメントできている所はないかと探しますと、実はあります。ドイツの話が多くなってしまっているのですが、ドイツのベルリンの都市圏が拠点を絞っています。本当の意味での多核連携をやろうとしています。

何がポイントかと言いますと、もともと 1995 年のプランでは、152 カ所の拠点を設定しています。都市圏で区域が非常に広い所ですので、152 を設定していたのですが、それを 2009 年に 54 までに厳選しています。つまり、自分の所は拠点だと思っていましたのに、失格と言われた所があるのです。3 分の 1 まで厳選しているわけです。ドイツは人口減少を経験しておりますので、そういうこともあって、厳選したほうがいいということでやったわけです。

では、これで少なくなったばかりかと言いますと、1 個 1 個調べると増えている所もあります。152 から 54 まで減らしているのに、今まで拠点でなかった所が 1 カ所だけ増えているのです。これは何か意味があるに違いないと思って、そこを調べました。そこはヘヒスドルフといって、前はありませんでしたけれども、新しくできています。

これは、ドイツのベルリンの将来の計画を考えると、今までのコンセプトと違う考

え方で拠点をつくらないといけない、減らす中でも増やしたほうがいいという考え方でできている拠点だということです。

ざっと見ていきますと、こんな所です。人口は3万人ぐらいです。中を見ていきますと、要するに、鉄道拠点を中心にした、歩いて暮らせる範囲の集落なのです。ベルリンの地下鉄の終点の駅です。ここで働く人もいますし、ここに住んでベルリンに通う人もいる、両方の動きがあるまちです。駅前には、ちゃんとバスが待っていて、勤務地まで届けてくれます。駅前にちゃんと電車とバスが来ています。人口3万人ですけれども、こういうコア、核がしっかりしているということです。

この写真は、朝7時ごろですので、駅前に人がいないのですけれども、基本的にこの商店街は、昼間は人でにぎわいます。車は完全に入れないようになっています。つまり、歩行者目線で作られています。商店街の中を抜けていきますと、裏に公園があります。これは旧東ベルリンエリアですので、もともとは失業率が高く、空き家だらけだったような所なのですが、古めの住宅地も見てみると空きがないのです。みんなちゃんと入っていて、歩いて暮らせる範囲で、車は入ってはダメというふうになっています。

車を止めている中心のエリアに、町役場があるのですが、デザインも良くて、本当の意味でコンパクトに暮らせるサイズで徹底しています。今まで拠点ではありませんでしたけれども、みんなが減らされる中で、ここだけ新たに拠点でいいよとなりました。拠点に指定されると、当然財源配分も変わってきますので、そういう戦略できちんとまちづくりをやった場所がここになるわけです。

だから、単に拠点をどうしたらいいのかという話をしたときに、その拠点にどういう色を付けていったらいいのかを考えることが、非常に重要なポイントになります。ただ単に拠点と言っているだけではダメだということです。

このヘニヒスドルフでは、東ドイツの昔の住宅をきれいに塗り直して、高齢者用にエレベーターを付けるなど、改築をしながら古いインフラでもきちんと使えるように手を入れています。まちに愛着を持って接していくということなのかなと思うのですが、そういうかたちで、拠点をきちんと維持していく動きができている場所になります。

半分を過ぎましたので、お疲れの方もいるかもしれませんので、ここでちょっと気分を変えたいと思います。これは何の写真かということですが、皆さんは、ホテルに行かれたときに、そのホテルがいいホテルか、そうでないかを何で見分けられますか。これは、私が適当にホームページから取ってきましたので、泊まったところではないです。例えば、

これはいいホテルですか。そこにありますけれど、いいホテルだと思います。けれど、何で見分けるかということなのです。例えばこれはいいホテルですか。この中にヒントがあるのですが、あまりいいホテルではないですね。安くて、コストパフォーマンスはいいホテルかもしれないですけど、ぱっと見ていいホテルではありません。

いいホテルと悪いホテルの違いは、ホテルの格と言ったほうがいいかもしれませんが、それは何で決まるかと言いますと、エレベーターが押したらすぐにくるかどうかです。つまり、最近ある安いホテルは、エレベーターが1基しかありません。いつまで待ってもなかなか来ません。ちゃんとしたホテルへ行きますと、エレベータースペースが十分にあって、ボタンを押しますとどこかがぱっと開きます。そしてすぐに乗ることができます。これは、そのホテルの格なのです。

今の日本で起こっていることは、例えば、エレベーターは当然電気代がかかります。お金がかかっているわけです。けれど、利用者はそのお金を払っていません。エレベーター単独で見れば赤字なので廃止します、あとは各自で階段を使ってくださいというのが、今の日本の公共交通に対するお金の出され方、判断のされ方だと思っています。違いは縦か横かということだけで、公共空間という意味で、そういうことかなと思っています。

これは結局、街中でどれだけ待たずに、ストレスなく移動できるかということが、そのまちの格式というふうに理解できると、個人的には思っています。

公共交通、エレベーターは赤字です。それで全部判断するのかということなのです。そうではなくて、公共交通は赤でもいいから、まち全体が黒字化したらいいという発想が非常に大事です。ヨーロッパでうまくいっている所は、その発想です。

日本の場合、100万人以上人口がある所は、公共交通を維持するのは比較的楽です。20万人以下の地方都市は、自動車前提でないと非常に苦しいです。これも分かります。大事なものは、20万人から100万人ぐらいの間のクラスの都市の話です。そうなったときに、高松はまさにそこに入るわけです。ほかにも大きいものとして、新潟の80万人とか、高松に近い所では富山とか、このへんのクラスの都市は、放っておけば公共交通は赤字になります。当たり前です。

だからといって放置するのでしょうか、何もしないのでしょうかという話なのです。放置しますと、どんどん悪いほうにいきます。だから、ちゃんと支えていかないといけないのですけれども、その支える戦略をきちんと考えていかないとはいけません。

ちなみに、これは、倉敷市の人と一緒にやって倉敷市の人につくってもらったので、

彼が選んだ中核市が入っていて、高松が入っていないくてすみません。ですが、高松はたぶんこのへんにいると思います。バスに対する補助です。一般会計にどれぐらいの割合を公共交通に対して補助していくかを見ますと、一番リッチな豊田市は一般財源の 0.4%です。ほかの都市で、盛岡に至ってはゼロです。大体 0.05%というレベルです。これは、基本的に出していないということです。

これは、人口 150 万人ぐらいの小さいバルト 3 国のエストニア共和国です。香川県だと思っただいて、あまり差し支えありません。そこの首都がタリンで、43 万人は高松より小さいです。このタリンは、バスも含めて非常にいい公共交通です。

中核都市クラスで、ストレスなく使えるような公共交通ネットワークを準備しようと思えば、当然乗る人から料金も多少は取っていますけれども、一般会計の何パーセントぐらいを公共交通に出せばいいでしょうか。これはクイズです。忘れていなければ、パネルディスカッションの中でお答えします。ちょっと考えてみてください。ヨーロッパで公共交通が成功している都市は、一般会計の何パーセントぐらいのお金が公共交通へ行っているのだろうかということです。

これは、ドイツのカールスルーエというまちです。ここも都市圏人口は 45 万人ぐらいで、コンパクトなまちと言いながら、みんなの行動がコンパクトなだけで、ビルはべつに高層ではないのですが、まちなかは自動車を排除して、トランジットモールをつくっています。平日の午後で、これだけの人が来ています。こういうまちで、都心にネットワークがきちんとあるわけです。このオレンジの色のものが全部 LRT の線で、ABCD というのは核で、核をつくって、そこに人に住んでもらおうとしています。人口密度を高くしようという話をしているわけです。都市だけの人口は 27 万人で、都市圏で 45 万人です。

私は先ほど散々日本のまちの都市核、拠点の数は多過ぎると言いました。ちなみに、この人口 25 万人のカールスルーエの拠点の数は、ABCD の 4 つの階層がありますけれども、 $1+3+4+28$ ということで 36 あって、36 にちゃんと人が来ています。それは、各 LRT のターミナルから半径 300m 以内が想定されているわけですが、そういう所には、買い物袋を持って、自動車に乗らないで来ているとか、子どもが遊んでいるとか、大学生がきつと大学をサボって来ているのだからとか、おじいちゃんが街角に座っているとか、そういうかたちでちゃんと人が来ているのです。都市圏人口が 45 万人で、拠点の数は 36 です。

何がポイントかと言いますと、この中心で公共交通がどれぐらいの頻度であるかを見ますと、1 分後、3 分後、4 分後、4 分後、5 分後と、平日の昼間でこれぐらいの公共交通サー

ビスがあるということです。

これは、まちの真ん中だからそうなのでしょう。では、外れた所へ行ったらどうなのということで、ちょっと外れたランク C という所です。A、B、C、D の中のランク C ですので、ちょっとランクが下です。郊外の昔のニュータウンみたいな所の、これが一番枝線の外へ行った端っこです。一番サービスレベルが低い所です。これで、平日 12 時、13 時、14 時と全部見ていきますと、10 分に 1 本来ています。一番端っこの一番サービスレベルが低い所で 10 分に 1 本。これは、時刻表を見なくてもストレスがない頻度です。

高松はどうですか。志度線は 20 分に 1 本です。結構便利だと思っているでしょう。けれど、同じぐらいの都市で倍できます。琴電さんの瓦町に行って時刻表を見て、一番サービスレベルの低いものがこれです。写真を撮ったのですが、下手すると 19 分待たないといけない。19 分待つことがあるかと思えば、やはりストレスです。そのところが違います。

だから、どうやってサービスレベルを高くできるか、交通の頻度を高くできるかが、都市核を十分に維持できるかということの最大のポイントになります。

ただ、車を使うなという意味ではありません。車を使うシチュエーションもあります。先ほどの、これだけのサービスレベルがある郊外のランク C の拠点は、公共交通のサービスレベルも高いですし、その横に駐車場もきちんとあって、選択肢としてどちらも使える利便性がきちんとあるのです。ランク A、B になりますと、都心ですので、車は一応排除しますが、ランク C ぐらいになりますと、両方をうまく使おうねという話になってきます。

あとひとつ高松での議論に役立つかもしれない、アメリカの超車依存都市デンバーのお話だけ触れておきたいと思います。デンバーをここでなぜ紹介するかと言いますと、これは拠点かな、拠点ではないよね、軸だよねということです。ダウンタウンデンバーという、昔寂れていた所が再生したわけですが、郊外ショッピングセンターがつぶれていますので、そういう話をしようと思います。

16 番街という所の真ん中に 1 本筋があります。高松でいうと空港通り線というか、丸亀町栗林線といたらいいのか、あのラインのイメージです。そこは完全にトランジットモールです。バスと、歩行者空間だけになっています。どんどん公共交通が来て、お金を払わなくてよくて、バス停間隔が短いので、利便性が高いということです。側面を全部ドアにできていますので、乗降がすごく楽で、乗り降りが早いので、非常にスムーズにい

くということで、その道だけは圧倒的に公共交通を便利にするという戦略です。

デンバーは7年間に1度行っているのですが、アメリカのほかのまちと違って、圧倒的にまちなかに人が帰ってきています。これはポイントという拠点をつくらうとしているのではなくて、公共交通という軸が1本あればいい、その周りをちゃんと人が集まるエリアにしようということで、線として考えるという戦略です。高松でも、それはありなのではないかと思っていますので、後でまた議論をできればと思っています。

そういうことで、かなり詰め込み過ぎで分かりにくかった部分もあるかと思いますが、また後で質問いただける時間もあるということで、最後に一言だけメッセージとして申し上げたいのは、本気で取り組むことです。これが拠点、これが公共交通ネットワークとマップを描くのはオーケーなのですが、拠点と決めたら、その実態をつくり、ネットワークを圧倒的に便利にする。それは赤字になっても構いません。そうでないと人は来てくれません。まちトータルでどうやって黒字にするのかを考えていかないと、悪循環で公共交通サービスはどんどんなくなって行って、皆さんの足がなくなっていくと思っています。大体時間が来たようです。ご清聴いただきましてありがとうございました。

2. 講演②

「公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち」

青木 保親 岐阜市企画部交通総合政策審議監兼交通総合政策課 課長

皆さん、こんにちは。岐阜市からまいりました青木と申します。どうぞよろしくお願いたします。本日は、こういった場をいただきまして、あらためてお礼を申し上げます。これは、岐阜市の概略ということで、駅前と、連節バス、これから進めたいトランジットモールの絵を掲げております。本日は6つの項目についてご説明させていただきます。

初めに、岐阜市の場所が分からないと思ひまして、概略をご説明します。岐阜県は、大体日本の真ん中にあります。その県の南端に位置するのが岐阜市でございます。名古屋駅から大体30km、JRで大体20分の距離にあります。人口は高松と同じようなものです。岐阜市の観光としては、長良川の鶺鴒いと、信長が10年居城していた岐阜城がございまして、信長公をまちのシンボルとしてまちづくりに取り組んでいます。駅周辺の開発、新たな拠点づくりに取り組んでいるところでございます。

人口は42万弱から微減に入っております、今後どんどん高齢化が進んでいくということで、生産年齢人口も減っていく状況にあります。この状況がどこで起きているかということなのですが、この地図の中で一番問題なのが、郊外に大規模団地がありまして、いわゆるニュータウン・オールドタウン問題を抱えておりますし、中心部の高齢化も非常に進んでいる状況で、二極化した高齢化の問題を抱えております。

あとは土地利用の状況です。これはDID（人口集中地区）の広がりですが、約2倍に広がって人口は増えていないものですから、人口密度が半分になっている状況でございます。この赤系統が、人口がまだ増えている地域を示しております。中心部は減って、その周辺部でまだまだ増えています。低廉な宅地を求めて、まだまだ低密度化が進んでいるのが現状でございます。

交通の状況です。ここは何が説明したいかと言いますと、まずリングロード、環状道路ができて、都心部に流入する通過交通が大きく排除できました。これは、岐阜市が公共交通に取り組むきっかけとなっております。

もう1つは、鉄道の位置です。ちょうど市域の南端に位置してございまして、都市内移動に使える鉄道網がないというのが大きな特徴でございます。

これがパーソントリップの分析でございます。先ほどご説明したように、都市内移動の鉄道の分担はほとんどございませぬ。トータルとして車が増えている状況なのですけれど

も、近年公共交通の分担率は変わっておりませんが、二輪車等も減っておりますので、こういった面で車の分担率が上がってしまっている状況でございます。

こちらはバスの利用状況の推移でございます。平成 19 年を境に微増に転じております。岐阜市は、平成 14 年度からオムニバスタウン等に取り組んでおりますが、約 5 年かかっても確かな効果が出てきませんでした。やはり、タイムラグがあることについて、覚悟しなければいけないというのが、現在の認識です。

これが法律の関係です。ご存じのとおり、平成 14 年の需給調整規制緩和の後、地方自治体の責務がどんどん増えてきて、自治体が公共交通を考える時代にまさになってきました。最近ですと、「交通政策基本法」が公布施行されていまして、この中で自治体の責務が明記されておりますし、国民の役割は、各関係機関がおのおのの役割を分担していくことが明記されておりますので、こういったところが今後のキーであると私どもも思っております。

岐阜市は今、バスを中心に政策を考えているわけですが、背景としましては、かつて路面電車がございました。それと市営バスも持っていましたが、ちょうど平成 16 年の末に両方が廃止になっていきます。路面電車につきましては、ルートと都市構造が乖離して、単年度最大で 20 億円の赤字を抱えて、鉄道事業者さんが廃止されました。公営交通も民間でできるだろうということで、年間大体 5 億円の赤字を抱えていましたが、それも民間に譲渡しました。

この公共交通を取り巻く大きな環境の変化を捉えまして、市民の皆さんで構成する市民交通会議を開催しまして、これからの公共交通について、いろいろな議論をいただきました。結局、残されたものはバスだけですので、幹線と、支線バスと、コミュニティバスをネットワーク化して、42 万人をバスでやっていこうという政策をここで立てております。今回の柱となっていますのは、BRT と地域交通を担うコミュニティバスです。

この計画は年次を追って立ててきているのですが、根本的なものは、平成 12 年ぐらいから始めています。オムニバスタウンの指定を受けたり、マスタープランをつくったりして取り組んできておりまして、最近では、連携計画と総合交通戦略を同時並行で進めながら、今度は地域公共交通網形成計画と、地域公共交通再編実施計画の策定に取り組んでいくところでございます。

ネットワークの考え方です。先ほど谷口先生からもありましたように、地域核を公共交通で結んでいくものです。特に中心部と各地域核を公共交通で結んでいきます。これを

BRT で実現していききたいということと併せまして、地域内の移動をコミュニティバスでやっていききたいという狙いがございます。特に、これをネットワーク化することによって、全体の利便性を確保していききたいと考えております。

こちらが、昨年度つくりました交通戦略の概略でございます。幹線軸の沿線に人口集積を促していききたいというのが狙いがございます。BRT の沿線と地域核に人口を集積させていききたいと考えています。

ここからが BRT の内容でございます。JR 岐阜駅を中心に放射状に 8 幹線と言っておりますけれども、こういった幹線軸を BRT 化することによって、駅から 10km 圏域をバスで 30 分で到達できる圏域にしたいと考えています。

BRT の概略ですが、なんととっても安いというのが最大のメリットです。もう 1 つは、岐阜市は路面電車の廃止を経験しておりますので、都市構造に合うものにシステムを持っていききたいということで、都市構造に応じたルートの設定が可能だということに併せて、お金がないものですから徐々にしか整備ができないということで、段階的な整備が可能といったメリットと併せて、ルートのカラー化によって LRT に匹敵するだろうといった BRT のメリットを最大限に使いながら、今後のまちづくり、公共交通の軸を形成していききたいということで、BRT の導入を推進しながら、公共交通の魅力とか、情報発信力を向上させて、全体のバス利用の促進を図っていききたいということでございます。

こちらのほうが、車両の概略でございます。全長 18m で、幅が 2.55m です。国内の車両制限令が全長 12m で、幅が 2.5m です。幅で 5cm 超えて、長さが 6m を超えます。これを走らせるには、特殊車両通行許可といった手続きが必要となりますが、バス自体は、長さに反してかなりスムーズにいろいろな所を走れます。これはちょっと乗っていただかないと分からないところですが、車内もフルフラットの低床の車両で、静粛性にも優れておりますので、構造的には LRT、LRV に近いような構造になっております。価格が 7000 万円ぐらいで、ベンツの車両を国内に輸入しております。

車両の高度化に併せてもっと必要なのは、いわゆる基盤整備のほうで、走行環境を整えてやる必要があります。これは優先レーンですが、優先レーンをカラー化することによって、ルートの明示と併せて、車を排除して、定時性・速達性を高めているということです。乗り継ぎ拠点は、全てのバスが乗り継ぎができるようなターミナルが必要となります。これは駅前の状況ですが、こういった整備と併せて、利用環境で、ハイグレードバス停とか、サイクル&バスライドができるような駐輪スペースの整備を行っています。

ここからが導入の戦略でございます。政策の中で役割分担が出てきておりますが、連節バス、BRT は、事業者単体では導入が難しいといった点があります。その中で、特に道路の協議がなかなか事業者さん単体ではできません。例えば、バス停をつくる場合、これは道路のセンターをふっています。道路センターをふって、バスを停める空間を道路空間の中で生み出しています。こういった道路管理者との協議と、警察との協議は、どうしても行政しかできない部分があります。こういったバス優先レーンの導入も事業者ではできません。このあたりを行政が担っております。

事業者のほうには、車両購入の一部負担と、整備工場の整備を担ってもらうとともに、安全・安心の運行の確保に努めていただいている状況です。バス停上屋の設置は、全て市のほうでやっております。

導入の戦略なのですが、今、BRT の導入は全国で進んでおりません。その課題として、市民の理解が得られないということがあります。岐阜市はどうやってきているかといいますと、2 つの方法を採っています。まずは段階的にやっていきたいと思いますということと、理解が得られるよう効果を確認しながら進めていきたいと思いますという、2 つのやり方です。

この段階的な整備のほうは、幹線・支線の再編をし、走行環境の整備をしたうえで、連節バスを導入して、今年度、PTPS (Public Transportation Priority System) の導入が決まりまして、信号システムを変えていきます。このように段階的に導入をしています。

もう 1 つは効果の検証ですが、一番効果の分かりやすい路線から入れていきます。そのうえで次の展開で、例えば、観光振興といったものにも寄与しますというような PR をしながら、実はここが、岐阜市で一番重要な都市軸で沿線人口も最も多い路線ですが、市民の方の交通行動転換は非常に時間がかかりますので、最終的にはここに導入をして、じっくり時間をかけながら転換を促していくという戦略を組んでおります。

これが今の概略でここに大学があるのですが、もともとは駅から大学の間で第一弾を導入して、次にループ状のルートを拡大して、最後にこの都市軸に入れるという 3 段階で組んでいます。

第 1 段階の概略でございます。JR 岐阜駅から岐阜大学と附属病院の間を結んでおります。はじめは、連節バスそのものを見たことがないということで、関係機関の抵抗が非常にありました。最終的には、実際に導入されている都市を一緒に見にいって、この連節バスを見ていただきました。それで、やっと交渉の口火が切られて、その後はかなりの時間をかけて協議をしてきまして、2 点間輸送は実現し、駅前の滞留といったものが解消され

て、連節バスは 2 台しか走っていませんが、路線全体の利用者は約 25% 増えています。駅前広場の混雑解消とか、輸送力、運行の効率が向上していますし、安全性も向上されたという内容でございます。

これが 2 点目です。平成 24 年度に岐阜で国体が開催されました。その国体に合わせてルートを拡大したという内容でございます。こういったことで、観光振興の効果も確認できたという内容になっております。

今回導入したのが、長良橋通りという都市軸に当たる部分で、市役所の横も通りますけれども、将来的には中心市街地の横で、トランジットモールの検討を始めたいと考えております。

BRT の効果の検証もやりませんと、なかなか広がっていかないということで、いろいろな効果検証のトライアルをしています。これは駅前の滞留の解消なのですが、連節バスの導入によって、待ち時間が 13 分短縮されております。これは利用促進ですが、交通行動転換によって平日で 3 割、利用者の向上につながっています。

平日は 12% ぐらいバスを減らしています。もともと朝の滞留を解消するために臨時便をかなり出していましたが、それが減りましたので、団子運行が解消し、定時性が上がっていることでも、利便性の向上につながっています。

観光への効果なのですが、これは 19% が観光で、この目的が、観光で連節バスに乗りに来たという人がみえまして、約半分以上はシンボルになると思っていただいていますし、再度乗ってみたいと思っておられる方も多くありますので、リピート率も非常に高いという効果がありました。

CO2 削減などの試算もやっております。ネットワークをどうやって戦略的に構築しているかということで、バスレーンの導入とか、ターミナルの整備、個々のバスロケーションシステム、こういったものを放射状に、計画的に導入しています。この図面は、国土交通省の交通事業と、活性化再生事業を組み合わせるものをつくってきていますよという説明です。

例えば、ハイグレードバス停では、バスロケーションシステムを、国土交通省さんの運輸系の補助を使って、屋根は交付金制度を使ってつくっているという内容でございます。

走行環境の整備と、バスレーンの延伸状況ですが、現在 10km ぐらいまで拡大しています。平成 15 年度以前はほとんどバスレーンが入っていなかったのですが、構造改革特区で、警察さんと共同事務局で計画をつくってから、だいたい導入が進むようになってい

ます。

バスレーンのカラー化の効果です。カラーを塗ることによって時間短縮は間違いなくあるのですが、信号による変動が残ってしまいますので、PTPS がセットでないと完全ではないという検証でございます。

ターミナルについて、これは岐阜駅前整備状況でございますが、ここがバスターミナルで、ここに 3,200 本ぐらいバスが入ってきます。朝、晩はバスだらけという状況でございますが、実は方面別で、例えば北の方向のバスは北側、南は南側というふうに配置を分けたり、色分けをして、いろいろな工夫をしています。

郊外のターミナルの状況です。これは大学病院の前のターミナルですが、幹線・支線バスとコミュニティバスの乗り継ぎができるようにしておりますし、病院内でバスロケの表示が見られるようにしております。あとはハイグレードバス停のロケーションシステムの表示板を付けたものでございます。

そのほかのツールとしましては、バスロケのスマホ対応として、QR コードを付けてスマホで見られるようにしているものや、利用者の多い所は、表示板が見やすいものを付けています。IC カードも全車に導入しております、今は 27 万枚ぐらい普及しています。

方向幕も、外国人にも分かるように、アルファベットと数字の二文字を使って表示をするように統一しています。

もう 1 点として、コミュニティバスを現在導入しております。ネットワークを組むうえで、先ほどの BRT のような幹線軸も非常に大事だと思っておるのですが、地域交通を担うコミュニティバスは、非常に重要な役割を担っております。岐阜市のコミュニティバスは、利用者が継続的に増えるという成果を得ております。全国からいろいろご視察をいただいているのですが、地域住民の方が主役でやっていただいているというのが大きな要因です。

地域住民が何をやるかといいますと、経営感覚を持ってもらって、コミュニティバスを地域の住民の方に運営をしていただいております。ルートも、バス停も全部地域が決めていきますし、ダイヤも当然決めていきますが、特徴は運賃も地域住民が決めます。愛称も募集して、利用促進も全て地域がやっていくということです。

これは、どういうルートを組むかということで、地域が自分たちでアンケートをやって分析している状況です。こういう記念式典をやったりしています。これはバスガイドさんなのですが、おじさんです。地域には高齢者の方が非常に多いので、バスガイドのボラン

ティアを自分たちでやっているようなかたちで、地域が主体的にかかわっていただいております。行政は、手続きや、補助金を出すということで、事業者は安全な運行に務めてもらうという役割分担をしながら運行をしております。

この9月から、16地域に拡大しております。おのこのういったかたちで配置しておりますが、全体で22のコミュニティバスで市域を全部カバーできるのではないかと考えております。

このコミュニティバスは、ちょっと見にくいのですが、このへんにいっぱい貼っておりますのは、利用者数だけではお金が足りないものですから、地域のお医者さんや、企業から協賛金のようなかたちで、広告収入を得るためにいろいろな広告を貼ってもらっています。バス自体は広告だらけのバスになってしまっています。

これが仕組みです。コミュニティバスには、行政が定めた基準があります。高齢者の人口密度で地域特性を表しているのですが、中心部と郊外部で補助金と収支率の基準を分けていますが、この基準を達成していただくことをハードルとして、試行運行をやっていたら、本格運行に移行していただきます。ここの基準を満たさないと、本格運行をやめていただくこととなります。本格運行以降後も、3年ごとにこの基準のチェックをしていただいて、運行を継続していただくということです。

試行運行の段階では、なかなかルートが決まりません。コミュニティバスには、行政主導でやると地域の公益性を重視してかなりルートが長くなってしまい、それで経費がたくさんかかって結局利用されないという最大の欠点があります。この欠点をどうやって埋めていこうかと考えて、地元にお任せしました。行政は地域のことはよく分かりませんので、地元にも全部やってもらいました。基準は明確にしたうえで、自分たちでその辺りのハードルを超えていただくというシステムをつくりました。

その結果、地域としては、試行運行から本格運行の移行の段階でかなり苦労していただきますが、このあたりで、自分たちで無駄なルートをそぎ落とされます。地域の中で乗らない所はどんどん削り、今必要な方に乗っていただくルートに絞っていただくという努力をされます。

最終的にこの基準を達成しない場合は、自分たちで運賃を上げる判断をしていきます。コミュニティバスは、基本的には100円の地域が多いのですが、200円という判断をされている所もあります。逆にこの本格運行の継続の中で、自分たちで利用者を2倍から3倍に増やして、上げた運賃を再度下げる取り組みを現在やられております。それによって成

功している地域が 2 地区あります。

まさに自分たちで、収支の数字を示していく中で、自分たちでこのコミュニティバスを運営していただくようなシステムを採っています。

このコミュニティバスは、地域のほうにはかなり苦勞をかけるものですから、こういった継続ができる成功体験がかなり地域の中で自信になってきまして、この成功体験に基づいてコミュニティの力を確信されるような話が広まってきました。例えば、自分たちの力を防犯の取り組みに活かしたり、いろいろな活動に展開されているコミュニティが増えております。

もう 1 つは、先ほどの BRT 導入の市民の理解なのですけれども、個々のコミュニティバスの取り組みを自分たちでやっていただいていますので、市民意識の啓発に非常に効果があります。コミュニティバスの取り組みを通じて、全体として市民の意識が高まってきているのを実感しております。

これは事業者さんの取り組みです。今、徐々に利用者が増えて、事業者の体力が多少改善しております。体力が改善した中で、信長のラッピングバスとか、信長の正室の濃姫という新しいバスを今年度から導入したり、こういったバスの魅力を高めていく取り組みを事業者にしていただいております。

交通行動の転換に向けた取り組みでございます。地域ごとにマップをつくったりしながら、モビリティ・マネジメントに取り組んでいる状況でございます。協議会をつくりながら、ノーカーデー等にも取り組んでいます。駐車場をつくるのがなかなか難しいものですから、バス周辺にある民間の駐車場の空き情報などを提供しながら、パークアンドライドに取り組んでいるところでございます。

最終的に、これからの公共交通の中で市民の役割が非常に重要になってきます。その中で、行政と交通事業者を合わせた連携・協働という取り組みが非常に重要になっていくと考えております。今回の「活性化再生法」の中でも、協議会を活用しながら、持続可能なまちづくりの推進に努めていきたいと考えております。

以上でご説明を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

3. 講演③

「持続可能な公共交通体系を目指して」

板東 和彦 高松市市民政策局コンパクト・エコシティ推進部交通政策課 課長

高松市交通政策課の板東と申します。この後、4名の方にパネルディスカッションで、高松市のことを中心にお話をいただけるということでお聞きしております。その問題提起や、高松市の今の公共交通に対する取り組みなどを紹介させていただきます。

先ほど、岐阜市の青木課長から、バスに対する取り組みのご講演がありました。私ども高松市行政も、皆さん方市民の方も、公共交通に対する認識がどのレベルかというのをもう一度理解していただけたのかなと思います。高松市も、条例をつくっているいろいろな取り組みでいこうとしているわけで、そのあたりを紹介させていただいて、こういうまちづくりの取り組みをしていることを、皆さんにも知っていただけたらと思います。

1枚目は、大阪大学の土井健司先生のシートです。都市の変遷があつて、一般的に逆都市化、再都市化を目指していこうとしています。それで、コンパクト・エコシティです。拠点の数は17で、そういうまちづくりを進めているところでございます。

このまちづくりに向けての都市計画の制度、交通計画、まちづくり施策です。まちづくり施策は、駅の拠点などに人口が集中していくような施策といったことを独自にやっていたかなければいけません。このあたりはまだ十分に進んでいません。交通も、総合都市交通計画を平成22年につくって、今いろいろな施策をやり始めているところです。そういう面では、高松市はまだまだだなどというところもございませぬ。

高松市の交通は、基本的に鉄道がしっかりしているところがメリットだと思っています。40万人の都市で、鉄道、私鉄、JRを含めて、真ん中にきちんと乗り入れているというのは、地方都市では恵まれているところだと思います。ただ、並行しているバス路線が一極集中でまちなかに入ってきていて、環状の循環バスや、ループバスみたいなものが一つも育っていかない環境にございませぬ。

このあたりは、先ほど利便性というお話がありましたけれども、ここから行きますのに、郊外の方面になりますと1時間に1本とか、昼間は1時間半に1本という状態の運行でございませぬ。そういうことになると利用者が減り、廃線になっていく可能性を、特に郊外の路線は秘めているということでございませぬ。

そういうことで、先ほど、ある程度郊外の拠点や結節点が頑張っていないといけないというお話もありましたけれども、そういうふうに変えていきませぬと、郊外に延びてい

るバス路線も全部倒れていく可能性がございます。

これは、横に見ると魚の骨のようになるのですけれども、ここが鉄道で、そこからバスが延びていきます。頭のところは循環バスで、市ですと、ショッピング・レインボー循環バスが、ようやく1つ、ループバスとして定着している状態でございます。

交通の分担率です。これは香川県全体の分担率ですが、車の伸びが20年たって尋常ではないのがお分かりいただけたと思います。特に高齢者層で車利用が多く、逆に徒歩が、高齢者層を中心にがたっと減っています。若い人もそうなのですが、高齢者を中心に歩かないまちになってきているということがございます。これは全県の数字なのですが、高松市でも、平成元年は43.4%だったのですけれども、今は59.6%で、約60%が車でございます。

そういう市民の意識を変えていこうということで、昨年9月に「公共交通利用促進条例」を制定しております。条例の中身についてはここでは申しませんが、市、事業者がいろいろ協働して、公共交通の充実に向けて取り組んでいこうという条例を昨年9月に制定しております。

その条例の制定を踏まえた施策として、本年3月から、電車・バス乗り継ぎ割引券の制度の拡大を開始させていただきました。お手元に赤いパンフレットがあると思いますが、電車とバスを乗り継いだら20円引きだったのが、100円引きになるものでございます。

これは6カ月間の速報値なのですが、乗り継ぎ件数自体は31%で、非常にアップしております。特徴的なところは、定期を保有されている方は、どこで乗り継いでも100円引きになるということ、非常に伸びが目立っています。定期を持っていただくという利便性があることをもっと周知するとともに、定期を持っていただきますと、普段、月曜日から金曜日に車で通勤・通学されている方も減っていく可能性があるということ、このあたりも地道にPRをしていきたいと思っています。

先ほど、高齢者の割合が非常に高いという話がありましたけれども、特に高齢者の車利用が3倍、4倍になっており、このあたりを立て直していこうということで、高齢者の生きがい・健康づくりや、公共交通利用促進も含めて、運賃が50%になる「Iruca（イルカ）カード」の「ゴールド Iruca」を10月1日から発売をして、市民の皆さん、高齢者の皆さんにご利用いただいて、どんどん公共交通に気軽に乗りいただく施策に取り掛かったところでございます。

それと、力を入れていこうとしているのがコミュニティバスです。コミュニティバスも、

先ほど青木課長から 22 カ所で地域が主体でやっているというお話がありましたけれども、高松市は 5 地区 7 路線でしかコミュニティバスの運行はしておりません。それも、ほとんど行政が丸抱えで運行をしています。行政主導型の運行の仕方をしていきますので、地域のほうでも、公共交通のコミュニティバスを育てていく環境にはございません。

そうは言いながらも、各地区で今あるコミュニティバスに、琴電さんの Iruca のシステムを入れていくというのを、10 月 1 日から合わせてスタートします。これによって、バスと鉄道の乗り継ぎで運賃割り引きが行われます。高齢者がコミュニティバスに乗っても運賃が半額になる制度で、できるだけ全市的にコミュニティバスと、基軸となる路線バス、鉄道の利用につなげていきたいという考えでございます。

これから力を入れていきたいのが、琴電の新駅整備でございます。ここは、三条と太田の間の高松東道路の橋上駅になります。新駅 2 の構想は、太田駅と仏生山で、成合六条線という 4 車線の都市計画道路です。結節機能の強化が非常に重要視されるのですが、琴電さん周辺の駅は既成市街地が多くて、結節機能は難しいということです。

幹線道路が整備されているところに新たに駅をつくって、広域的なバスもここに寄せて、この基軸をしっかりしていけば、かなりバス路線の再編にもつながっていくのではないかと、単に新駅の整備だけではなく、バス路線と鉄道との連結という視点からも、この事業に前向きに取り組んでいきたいと思っております。

そういうことを総括して、ビジョンの絵を描かせていただいています。郊外からバスでできるだけ拠点まで行って、鉄道に乗り換えます。まちなかは循環バスを導入していきます。今のような全部のバスが集中している路線で、ここで新たにバスを導入するといわれても、そこがまた重複しますので、なかなか機能しません。それと、1 時間に 1 本あるところで往復しますと、バスの時間帯も 30 分に 1 本が可能になってきます。いろいろクリアしなければいけない面は重々承知しているのですが、そのあたりは事業者さんとも連携を取ってやっていきたいと考えております。

そういった複線化、新駅、バス路線の再編というのも、本日は冒頭からお話が出ていますけれども、交通に関する法律による国の後押しという制度がありますので、この中に乗って行って、前向きに進めていく予定にしております。

これは、ヨーロッパで LRT を導入するときのキャンペーンのポスターです。「咳き込む」(車)、「呼吸」(バス)、「深呼吸」(トラム)。こういうポスターになると、誰が見てもこの右側が理想だなと、市民の方にも理解してもらえます。こういったモビリティ・マネジメ

ントに近いようなことを、高松市もこれからもっと積極的にやっていかなければいけないと思っています。

最後に2点です。9月16日から10月31日まで、例えば市役所とか、三越で3000円以上の買い物をしていただいた方に「公共交通おかえりきっぷ」を配布しています。参考までに、この制度を知っている方は手を挙げていただけますか。たぶん半分いないですね。市もこういう制度をいろいろ頑張っているのですが、なかなか周知徹底ができていません。そのあたりは行政も反省するところで、皆さん方も、本日幾つか市の施策を紹介させていただきましたけれども、「そういったことをやっているのです」と、ご家族さまや、近所の方にも周知、PRしていただきたいと思っております。

次の議論の参考になるかは分かりませんが、高松市の一般会計は今1500億円程度なのですが、高松市が公共交通にかけているお金は1億5000万程度です。一般会計のうちでいいますと、0.1%でございます。

ちょっと駆け足で、ざっとした説明になりましたけれども以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

4. パネルディスカッション

「多核連携型コンパクト・エコシティの実現を目指して」

筑波大学システム情報系社会工学域 教授 谷口 守

岐阜市企画部交通総合政策審議監兼交通総合政策課 課長 青木 保親

”ぐるっと高松”公共交通を育てる会 代表 宮本 美枝子

国土交通省総合政策局 環境政策課長 金井 甲

コーディネーター：香川大学大学院地域マネジメント研究科 教授 高塚 創

高塚：それでは、本セミナーの最後のセッションになりますけれども、パネルディスカッションを始めてまいりたいと思います。コーディネーターを務めさせていただきます。高塚でございます。

私たちが今います高松市というのは、恐らく 2 つの事例において今、都市計画や、まちづくりの関係者から注目を集めている地域ではないかと思っています。

1 つはここからほど近くでございます、丸亀町の再開発事業です。全国からたくさんの視察者が、毎年やってきているとお聞きしております。もう 1 つは、2004 年に実施されたわけですが、区域区分制度、いわゆる線引き制度が廃止されたことです。恐らく、全県にわたって今、線引き制度をしていないのは、香川県だけではないかと思っております。

こういった事例は、まちなかの再開発・活性化事業と、郊外の規制緩和ということで、相反する動きにも取れるわけですが、丸亀町の再開発は、商店街組合が自主財源を使って中心に進めてきた、民主導のプロジェクトでもあるのです。そういう意味では、規制緩和と民主導のプロジェクトということで、今まで注目を集めてきている事例では、どちらかという民間が中心的な役割で、行政の役割が限定的だったということもできると思います。

今日のテーマのコンパクト・エコシティに関しましては、どこの都市もそうなのですけれども、非常にたくさん問題を抱えています。中心部の衰退や郊外化、一人当たりのインフラコストが非常に高くなってきて、それから、高齢化によって交通弱者が増えてきていたり、自動車に過度に依存するといった問題が山積しています。こういった問題はいずれも、社会的なコストを増大させている現象と言うことができます。

こういうことは、行政が主体的に取り組まなければ解決できない問題で、高松市でも、現市長から非常に精力的にコンパクト・エコシティを推進していくことになっているところがございます。先ほどの板東課長の話にもありましたように、公共交通の利用促進に関してもいろいろ行われてきていて、それに関しての「カーフリーデー高松」も今年で7回目とお聞きしております。

ただ、こういった取り組みは、高松市ではまだ始まったばかりという段階ではないかと思っております。先ほど、岐阜市さんの発表がございましたけれども、岐阜市さんをはじめとする先進的な地域から高松市が学べることは、たぶんたくさんあると思っております。このパネルディスカッションでは、既にご登壇いただいております先生方に加えて、2名の識者の方にさらに加わっていただき、高松市の計画をいかに成功、実現に向けて進めていったらいいかについて、議論をしていただきたいと思いますと思っております。

これからの進め方ですが、便宜的に2つのラウンドに分けさせていただきます。前半のラウンドでは、現状の高松市の印象も含め、このまちがどういうふうなまちとして捉えられるか、コンパクトなまちを進めていくうえで向いているのかといったところも含めてお話をいただき、併せて、これまでの計画の進め方について、何かコメントがあればお聞かせいただきたいと思いますと思っています。

後半のラウンドは、これからの話です。こういった計画で始まったところですが、実現に向けてどういったことがポイントになるのか、何がカギになるのかです。進めていくうえで、どういうふうに計画を評価して改善に向けていったらいいのか、こういったことを中心に、お話しいただければと思っております。

それでは、最初のラウンドから始めていきたいと思えます。トップバッターは谷口先生にお願いしたいと思います。先ほどのご発表の補足の点がもしあれば、そういったことも含めて、よろしくお願いたします。

谷口：高松に関しての私の感想からお話をしますと、私は14年間、対岸の岡山に住んでいました。岡山の人口は高松の倍近くあるのですが、岡山の方がいらっしゃったら申し訳ないのですが、まちなかとしては、高松のほうが楽しいのです。要するに、歩いていて楽しい空間で、今も丸亀町をお昼前にちょっと歩いていますと、昔からの店が結構あります。かつお節屋さんとか、お茶屋さんとか、割と由緒正しそうなお店が結構頑張っていて、歩いていて結構楽しいという意味で、非常に

魅力的です。

今、高塚先生がおっしゃったように、丸亀町の再開発もそうですが、まちというのはリニューアルを必ずしていかななくてはいけないのです。そういうリニューアルに対して、非常に前向きなまちなのです。

日本の多くのまちは、今、どちらかといいますと、うまくいかなくなると引いてしまうというか、勇気がなくなってしまうまちが多いのです。それに対して、高松は割と攻めの姿勢で変えていこうとしています。恐らく、高塚先生がおっしゃった「線引き廃止」というのも、ある意味攻めの姿勢なのだと思います。そういう観点から、ほかのまちから見て、まちづくりに対してかなり意識が高いまちだと思っています。もう一つ、拠点の議論をするときに大事なことは、拠点というのは何らかの首都機能であるという言い方ができると思いますが、そう思ったときに、これは松山の人とかに怒られるかもしれませんが、高松は四国の首都だと思います。

もともと港で玄関口であったというような歴史性もあり、広域的な拠点機能を持っているのです。広域的な拠点機能がまちの中にきちんとあることで、ローカルな拠点機能が活きる部分があり、その連携性が非常にできたまちですので、そういう意味でコンパクトなまちづくりに非常に適性があるまちなのだと思います。

先ほどメンバーで議論をしていたときに、「高松はいいですね」という議論がやはり出るのです。それは正直な感想だと思いますが、高松にお住まいの方はどう思っているかなというのは一方であります。私も 20 年前に最初に高松に来たときは、コトデンそごうがあって、あのあたりはもっと今よりにぎわっていた感じですが、今行きますと、天満屋もなくなってしまってちょっとさみしいです。昔と比べて、まちなかの拠点機能はやはり損なわれてきています。もともと良い素質だったものを、どうやって頑張ってキープしていくかが、ポイントになると思います。

高松のお話を板東課長からいただいたのですが、複線化で新駅を考えられているということで、圧倒的に便利にしていこうとされています。その方向性は非常に賛成なのですが、一般会計のうちの 0.1% という数字を教えてくださいました。

私の先ほどの発表で、ヨーロッパのよくやっている普通以上の都市が、一般会計のどれぐらいを公共交通に使っているのでしょうかというクイズを出していましたが、スライドに出していたエストニアのタリンというまちは 10.5% です。1 割です。40 万の都市が 1 割を公共交通に出せば、まちは絶対に変わります。

それは建設費ではなく、毎年の運営費の補助だけです。運営費の補助に、ぜひ一般会計の10%を出してみてください。そうすると、絶対にまちなかに人が戻ってくるだけの公共交通のサービスは確保できます。

それを本気にやるということなのですが、ハードルはなかなか高いと思います。板東さんの名刺をいただいて、「これは本気だな」と思ったのは、組織の名前が「コンパクト・エコシティ推進部」となっていたからです。名は体を表しますので、ここまで本気でやろうと思っているところはまだ日本の中ではないと思いますので、この攻めの姿勢をぜひ続けていただきたいと思います。以上です。

高塚：ありがとうございます。それでは、続きまして、青木課長からご意見をいただければと思います。

青木：先ほどの説明で、補足を1点させていただきます。事業者がBRTを導入したいという背景には、路面電車の廃止があります。約37kmの電車があったのですが、残念ながら廃止になりました。この廃止を経験して、再度路面電車に代わるシステムがどうしても必要でした。バスでは支えきれない人口を抱えていますので、それをどう実現していくかということで、現在BRTに取り組んでいます。

その中で、しよせんバスということですので、コミュニティバスとか支線バスといった、バスとバスの役割分担を明確にすることが非常に重要だと考えています。そのあたりは、後の議論でお話をさせていただきたいと思います。

高松の印象は、先ほどの「高松はいいですね」という話でして、午前中にいろいろ歩かせていただいて、まちの中の歩行者や自転車の交通量が非常に多く、拠点性のあるまちで、再開発の話も含めて、中心市街地の核がしっかりあると認識しています。

岐阜の場合は、名古屋が鉄道で約20分の距離になってしまって、大都市圏の名古屋が身近になってしまった関係で、支店機能が全てなくなってしまいました。業務系のビルがほとんど今、空になってしまい、拠点性がなくなってしまいました。

実は、岐阜市にも柳ヶ瀬という中心商店街が今もあるのですが、シャッター街になってしまっています。現在、駅前と柳ヶ瀬間の再開発に非常に力を入れていまして、周辺部から「なぜこんなに中心部にお金を突っ込むのだ」という批判をもらうほど、ずっとお金を入れているのですが、なかなか商店街が活気を呈しません。背景には、商店街に跡継ぎがいなくて、やる気がなくなっているのも1つ

の原因でありますので、こういった面では、本当にうらやましいなと思っています。もう一つうらやましかったのは、電車が残っていることです。先ほど、バスと電車の関係の中で、なかなかうまくいっていないというお話でしたけれども、電車が残っているのは素晴らしいと思います。この残された公共交通の資源をうまく活用していただきたいと思います。

高塚：ありがとうございます。今、谷口先生と青木課長から、高松は非常にうらやましいという話がありました。住んでいる人と外から見る目では、だいぶ違うと感じているところです。続きまして、高松に住んでいる代表としまして、宮本代表のほうから、“ぐるっと高松”の取り組みの紹介と併せて、高松というまちについて紹介していただければと思います。

宮本：私は、三十数年前に広島から移り住んで来ました。中山間部の非常に不便な所に住んでいるのですけれども、そのころはまだ非常に便利でして、少なくとも1時間に1本バスがありました。でも、今は1時間に1本あるかないかです。昼間は、12時半から3時ごろまで全くありません。そういうふうに、どんどん不便になっていております。

ですから、見た目はかなり便利がいいような感じに見えますが、まだ危機感があります。それは、琴電の破綻が起きてから、たぶん住民も事業者も行政も危機感を持ったと思います。

平成9年から活動をしてまいりまして、報告書などをいろいろ読み返してみたのですが、私たちも、琴電が破綻する前と、破綻した後では、活動の仕方がかなり変わってきているのに気が付きました。

平成9年から平成13年までの活動は、特に提言型、あるいは要望型が多かったです。例えば、どういうものを要望したかと言えば、都心の循環バスの運行や、パーク&ライドの推進、バス停の改善でベンチや上屋を付けてほしいとか、バスロケーションシステムを設置してほしいといったもの、あるいは、電車やバス共通プリペイドカードの発行、公共交通空白地域のコミュニティバスの運行など、さまざまな提案をしておりました。

あるものは既に実現しておりますし、ICカードも導入されて便利になりましたけれども、まだ改善されていない一つが、電車とバスが競合して全てが築港のほうに集まってきていることだと思います。これは高松市が進めていくコンパクト・エコシ

ティを実現するために、やはりバスの再編が必要なのではないかと考えています。平成 13 年以降の取り組みとして、私たちは市民フォーラムを開きました。私たち市民は琴電の破たん問題をどういうふうに考えたらいいかということ、200 人ぐらいが集まったと思うのですが、意見交換をしました。そして分かったことですが、公共交通の安全、安心、快適な運行サービスを提供するのが交通事業者で、駅のアクセスの道路整備、あるいは駅周辺の駐輪場や駐車場の整備、公共交通機関の利用促進につながるような交通施策に従って事業者をバックアップする行政、そしてそれを利用する市民が一体になりませんか、たぶん公共交通は発展していかないだろうということです。そういうことがありまして、行政や交通事業者もかなり意識改革ができて、意識も変わってきました。

私たちぐるっと高松の単独の取り組みとしましては、市民への啓発活動を主にやってきました。講座や勉強会の開催や、市民を対象としたアンケートの実施、市民との意見交換、あるいは公共交通に関心を持ってもらうために体験型のイベントなどを企画しております。

それから、おでかけマップをつくりました。高松市だけだと高松市のバスマップになってしまうのですが、NPO がつくと広域にできるわけです。そういうことで、高松市周辺自治体を含む広域の公共交通おでかけマップをつくりました。

協働での取り組みも行っています。例えば、「カーフリーデー高松」や「四国統一公共交通利用促進キャンペーン」などは、第 1 回から実行委員として参加しております。また、交通事業者と協働で行う事業としましては、「カーフリーデー高松」で行うようなイベントは、公共交通の事業者等をお願いして、協力いただいております。バスマップをつくったのは、ことடன்バスと一緒につくったのが初めてです。それで、ある程度のノウハウを教えてくださいました。さらには、全国の NPO と協働で、去年は「全国バスマップサミット in 高松」を開催しました。

バス待ち環境の改善として、バス停に上屋やベンチを設置したり、私有地を提供したりする、バス停アダプト制度への協力を事業者呼びかけました。これは岡山の NPO の発案なのですが、バス停縁組みたいなものでしょう。そういう制度の協力を呼びかけまして、穴吹興産株式会社さんが高松国際ホテル前のバス停と、セシール前のバス停を整備してくださいました。今年の 5 月に完成しましたので、セレモニーもありました。おかげさまで、屋根があることで、天気を気にしないでバスを待つ

こともできますし、ベンチがあることで、楽にバスを待つこともできるようになったと思います。以上です。

高塚：ありがとうございます。中にいる人間からしますと、見た目はいいかもしれませんが、特に関心のあるものについては、まだまだ厳しいものがあるというお話でした。

では、続きまして、金井課長からお話をいただきたいと思います。金井課長は、現大西秀人市長が1期目のときの副市長をされておられたということで、高松市のこともよくご存じですし、外からも見ておられるという両方の視点をお持ちですので、副市長のときの経験を含めてお話をいただければと思います。

金井：ただ今ご紹介をいただきましたように、私は2007年から2011年までの4年間、高松市でお世話になりました。

私も、今、谷口先生や、青木さんがおっしゃったように、最初に来たときの印象は、既にコンパクトシティになっているまちだというイメージでした。私は東京から来ましたのでそう思ったのかもしれませんが、もともとここは港を中心に発展したまちでありますので、そういう意味でももともとコンパクトシティだったはずで、それが故に、余計にそういう印象があるのだと思います。

ただ、線引きの廃止がありました。私が来たころはまだ始まったばかりで少なかったのですが、徐々に時間がたってきますと、周辺部のミニ開発が非常に多くなってきました。これは、私が高松にいたときにもいろいろと問題になって、どういうふうに公共事業を進めるかということの最大の課題だったわけです。

そういったことが進んできたため、コンパクトシティというのは、より重要な課題として掲げていかなければいけないということで、今に至っているのだらうと思います。私がいたときは、まだコンパクト・エコシティ推進部などという部はなかったのですが、まさにそういう取り組みをもっと強化しようということだと思っています。

私が高松にいたときは、まだそれらの取り組みが具体化する以前の状況でした。計画をどうやってつくるかの段階で、「総合都市交通計画」もまだできていませんでした。都市計画マスタープランをつくるということで、まずは市の総合計画をつくったときに、コンパクトシティを前面に出して、それ以下の計画をそれに合わせてつくっていったというのが現状であります。

私のイメージとしては、資源は十分にそろっています。皆さん方がおっしゃったように、路面電車ではなく普通の軌道の鉄道がこれだけ放射状に伸びているまちは、この人口規模では恐らくほとんどないと思います。それを活かして、どういうふうにまちをつくっていくかを非常に考えやすい素地のある場所ではないかと常々思っていました。

これは、鉄道やバスではないのですが、一つ私の経験上、この問題を考えるうえで非常に参考になるというか、市民の皆さんの意識が表れていると思ったのが、自転車道を高松高校の前につくるという事業がありまして、アンケート調査を行いました。ここは自転車のまちだというのは、皆さんはご存じだと思いますけれども、自転車道設置には結構反対意見がありました。なぜかと言いますと、自転車道が歩道と車道の間に入りますと、車が横断する際に危ないと言う人がたくさんいるわけです。それでいろいろ話を聞きますと、これは非常に極端というか、かなり誇張した表現だと思いますけれども、50m先のコンビニに行くのにも車に乗っていく人がいるという話を聞きました。そういう意味で、意識的には難しいと考えさせられた事案でありました。

これは、先ほどからご説明があったように、どうやって電車とバスを乗り継ぐかとか、新駅をどうやってつくるかという話も、当時からもう既にあって、どうやって実現するかについていろいろ考えていたわけです。LRT を導入するか否かについても現在でも当然やられていると思いますけれども、当時から議論をさせていただいていました。みんながやろうという雰囲気になるまでに時間がかかりそうだったのが、私の強い印象でした。

そういう経緯の中で、今まさにそれに向けた具体化の作業がいろいろと行われていまして、先ほど乗り継ぎの話があったり、定期を持っていたら割引になるとか、非常に具体的な施策になってきて、かなり市民の皆さんの意識も上がってきているなど非常に期待しています。

これから高齢化、少子化の時代に入って、高松も非常に深刻な問題になると思います。宮本さんがおっしゃったように、ちょっと奥のほうに行きますと、ほとんど公共交通機関が使いません。だからこそ、先ほど70%という自動車の割合が出ていましたが、そういうところに明確に表れていると思いますし、今後さらに進む気がします。

そうすると、今回は一応環境のセミナーですので、環境といった点でも非常に問題であります。さらには、高松にとって、いろいろな意味での社会負担が増えるということで、恐らく市民の皆さんにとって、そんなにいいことはないという気がしています。

そしてこの取り組みはそう簡単に一足飛びに進むとは私も思いませんので、段階的に徐々に進めていくことが重要だと思います。

先ほど、岐阜市さんから非常にいいお話をいただきましたけれども、岐阜市さんのような取り組みもできるわけです。いろいろなまちがいろいろな工夫をしてやっているということもありますので、高松独自のインフラを活かしたことをやるのが重要であろうと思います。そのあたりを含めて考えていくのが、今後にとっても重要ですし、今まさに皆さんが議論されていることが、これからの高松を考えるうえで重要なポイントなのかなと感じました。

高塚：ありがとうございます。高松には、とにかく資源はそろっているということで、この計画をどんどん進めてほしいと、私は受け取りました。

私自身はこちらではなくて愛知県の出身なのですが、15、6年前に高松市民になりました。この15、6年間のまちの変化は、本当に郊外が充実していく15、6年だったように思います。私が来る少し前に、レインボーロードという非常に典型的な郊外の中心エリアが整備され、その後にゆめタウンをはじめとする大型ショッピングセンターが建てられ、その変化を目の当たりにしたことを今でも覚えております。一方で、車が非常に便利なまちだというのがあるわけですが、中心部で仕事をしていて感じるのは、坂道が少なく、自転車が非常に便利なまちで、四国の玄関という話もありましたが、いろいろな公共的な施設がコンパクトにまとまっています。そういう意味では、確かに恵まれていると感じているところでございます。私は、高松のコンパクト・エコシティ推進会議にも参加させていただいております。こういった取り組みを行政が中心的に始めているというのは、非常に高く評価できると思っております。

一方では、多少の懸念もございます。このコンパクト・エコシティ推進会議とは別に、一昨年、高松広域都市圏のパーソントリップ調査を、県が中心になって行っておりまして、そちらの議論にも参加させていただいています。香川県は一番小さい県ですので、高松の都市圏はほぼ県全体の市町が入ってくるのです。会議をします

と、全ての市町の代表の方が来られて、みんなで公共交通網のことや、バス路線について議論をするわけですが、コンパクトの話をしてしまうと、周辺の市町の方々は非常に冷ややかなかたちで話を聞かれていて、高松一人が熱くなっている感じに思えることがあります。

そういうふうになるのも当然の部分がございます。こういったコンパクト化を進めていくときに、どこのまちでも人口減少をいかにくい止めるかが最大の関心事になっているわけですが、こういったコンパクト化が周辺部にどういう恩恵があるのかが十分に伝わりませんと、恐らく協力を得ることはできないだろうと思うわけです。

この疑問に対してわれわれがうまく答えていきませんと、コンパクト・エコシティ計画はうまく進んでいかないと考えております。

ある種の規制を導入する場合に、どこか周辺部に空白地帯が存在しますと、どうしても機能しなくなるわけです。先ほどから出ている線引きのときもそうだったわけですが、頑張って中心部が中心となって調整区域等で開発を抑制しようとなっても、その外側に自由に開発できる場所がありますと、都市全体としてはゆがんだ都市構造になってしまうわけです。

ですので、コンパクト化も高松だけが頑張ってやっても、外側にまたそうでない地域がありますと、やはりそこは車が中心に使われて、むしろそういうところに人が吸収されてしまう可能性もあります。こういうことが、いろいろな仕事にかかわらせていただいて懸念していることでございます。

後半のラウンドをこれから行いますが、これからどうしていくかが一つ問題になってくるわけです。こういったコンパクト・エコシティの計画をいかに実現していくかについて、先生方にお話を伺っていきたくて思っております。

青木課長の話は、谷口先生もおっしゃっていましたが、とにかく公共交通を走らせることから始めていくのが成功の鍵かもしれません。計画をうまく評価して、それを周りに周知して、賛同を得ていくといったことも、非常に鍵になってくるのではないかと考えております。

それでは、これからいかに実現に向けて動いていくかに関しまして、今度は逆順で、金井課長からご意見をいただければと思います。

国のほうで制度化が進んできておりまして、いつかは、コンパクト化といいます

と、選択可能な都市の戦略のようにいわれた時期もございますが、このところは、国を挙げてこういったことを進めてきているわけです。国のスタンスがどういったものかとか、国から見て自治体、事業者にどういうことを期待するのかを含めて、お話をいただければと思います。

金井：国の取り組みは、もう既に谷口先生から若干紹介していただいているところではありますけれども、簡単にご説明したいと思います。

これは皆さんのほうが制度の中身を具体的によくご存じなのかもしれませんが、一番大きな枠組みとしては、国土交通省が国土のグランドデザインを出しております。これは 2050 年の未来を見据えて、今後の課題にどう対応していくかについて国土づくりの理念として出したものであります。

ここでは、地域構造についてコンパクト+ネットワークという考え方を明確に打ち出しています。これまで、コンパクトシティという言い方をしていたのですが、ここでコンパクト+ネットワークを使ったのは、あくまでも国土の観点だからということをご理解をいただきたいと思います。基本的に都市はコンパクトにして、それをネットワークでつなぐことによって、国土全体としての発展を維持しようということであります。

これを踏まえまして、先週の木曜日（9月18日）に国土審議会が開催されました。新しい国土形成計画の策定に向けて、こういった考え方を基に、国土強靱化という観点も含めた新しい計画をつくるべく検討が開始されたところであります。まさに、こういったことが日本全体の政策目標として掲げられるところにやってきました。

具体的な施策については、まず「都市再生特別措置法」が今年の6月に改正されております。先ほどからご紹介されているように、例えば、福祉・医療施設や居住機能といったものの都市機能の立地や、公共交通の充実に向けて、マスタープラン的に立地適性化計画を作成できるようになっています。国としては、そういったものに対しての財政や金融、税制といった面での計画支援が行われることになっています。

今年度から都市機能立地支援事業というのを創設しておりまして、機能誘導区域の中の施設整備に対する支援も行っておりますし、具体的に金融や、交付金の事業も拡充しているところであります。

それから、誘導すべき区域の外から中へ、要はまちなかのほうへ、資産の課税繰り延べといった買い換え特例や、容積率緩和といったものにも取り組んでいます。

併せて、「地域公共交通活性化法」が改正されております。ここでも、地域公共交通網形成計画と、再編実施計画を作成して、公共交通網の形成促進を図るといったことで今、法律施行に向けて準備を行っています。

さらに、「交通政策基本法」も制定されております。ここでも公共交通の重要性が明確にされております。これに基づく交通政策基本計画についても、今年中にはできると聞いております。

こういったかたちで、国としても、これからの人口構造を踏まえたコンパクト化を進めていくことになっています。しかしながら、高松市のほうが先にコンパクト・エコシティという名前を出して、具体的な施策を進めてこられたということです。こういったことを、より具体的に進めていただくことが、まず重要であろうかと思えます。

今、国の中で最も中心的に語られているのが、地方創生です。この地方創生はいろいろな意味があると思いますが、まち・ひと・しごと創生本部と言っているぐらいですから、いろいろな分野が対象なのだと思います。この中で公共交通は、恐らく非常に重要な分野、視点としておられるのではないかと思います。

今後どういうふうに進んでいくかは、私どももまだよく分かりませんが、いろいろな新しい知恵を出していただければ、国の支援が行われる枠組みになると考えております。

既にいろいろ取り組まれているというのは、今日もご紹介をいただいておりますけれども、公共交通だけではなく、コンパクトシティに向けてどういった施策をやっていくのか、具体的にどういった国の支援をご要望になるのかをご検討いただいたうえで、さらにいろいろと取り組んでいただければいいのではないかと考えております。

先ほど高塚先生から、自治体や事業者にどう取り組んでいただきたいかということがありました。これは、私がいいたときもなかなかできなかったのですが、重要施策に予算を傾斜配分することは非常に重要だと思います。公共交通というのは、もともとの考え方で官がやる世界ではなかったところに、官が入ってきました。

今、世の中は官から民へ移っているのですが、逆方向のベクトルもあるのではない

かだと思います。そのへんで、どういうふうに取り組んでいくかは、事業者さんとういう関係でやっていくかということだと思いますので、その両者の関係をよく考えて、つくっていかれたらいいと思います。

特に宮本さんからもお話がありましたけれども、自治体と事業者と市民の三者一体が非常に重要だと思います。私は、最も土台になるのは市民の意識だと思っています。その土台があつて、初めて事業者も自治体もいろいろな取り組みや新しいことができるようになるのではないかと思います。私がいたときも一生懸命啓発活動はやっていましたけれども、昨日も「カーフリーデー」をやっておられましたように、今もそういった取り組みをやっておられます。

ただ、まだまだ車に依存する意識はなかなか払拭できていないと思っていますので、そこをどういうふうに変えていくか、どういうふうに資源を投入していくかが、一つ重要なポイントだと思います。

そのうえで、初めて自治体側や事業者側が具体的に何ができるのかです。新駅設置の話もそうでしょうし、バス路線再編の話もそうだと思います。そういったことが、市民の皆さんのご要望を受けてできるようになっていきますと、全ての皆さんがうまく動く仕組みになると思います。

高松はそういう素地が絶対にあると思っておりますので、ぜひとも頑張っていたいて、日本で先進的な、トップになれる公共交通のまちになっていただきたいと期待しております。

高塚：ありがとうございます。今、三者一体で、中でも市民の意識が土台になるという話がありました。宮本代表にはそういう観念ですとお仕事をしていただいていたわけですが、コンパクトなまちづくりに向けて、こういった取り組みがさらに必要なのではないかと、市民目線での行政や事業者に対しての要望やご意見を頂戴いたします。

宮本：市民、利用者の立場から、細かいアイデアを出したいと思います。

まず、多核連携型コンパクト・エコシティの実現に向けて、結節点の在り方は非常に重要になってくると思います。そこで、広島に視察に行ったときに伺い、とても感銘した、3つのモットーをお話しします。

「濡らせない、歩かせない、待たせない」というモットーの下に、交通結節点を整備されたそうです。私は、できれば、それに「迷わせない」を加えたいと思います。

「濡らせない」は、天候に影響がなく乗り換えができる環境です。「待たせない」は、乗り換えの際にスムーズな接続ダイヤです。「歩かせない」は、同一平面での乗り換えです。さらに「迷わせない」は、乗り換え案内などに関する分かりやすい情報提供の在り方、それが非常に重要になってくると思っています。

もう1点は、バス停アダプト制度の推進です。これは、先ほど申しあげましたけれども、たぶんバス停全てに上屋やベンチを設置するのは、財政的な面で厳しいだろうと思います。国の制度もだいぶ変わってきていますから、ある程度は助成していただけたらと思いますが、バス停前の事業者が、バス停に上屋やベンチの設置、あるいはそのための私有地を提供した場合に、その事業者はそのバス停に広告を載せる権利を得るとか、そういうインセンティブを与える方法もあると思います。

パーク&ライドの促進策としては、郊外にある市や県の施設にある駐車場をパーク&ライドに使用し、その際は無料であったり、手続きが不要の一般駐車場としていただきたいと思います。

こういう取り組みは、前に太田駅とサンメッセ間のシャトルバスの運行社会実験があったのですが、そのときは県立図書館の駐車場が無料駐車場になっておりました。ただ、その際は申し込みが必要だったのです。市役所に行って手続きをするということでした。それを近所の方に言いましたら、「そんな面倒くさい」というお声が返ってきました。ですから、気軽に駐車場が利用できるならば、たぶん潜在的にパーク&ライドを利用してもいいと言う方はたくさんいらっしゃると思っています。

もう1点は、岐阜市でご紹介がありましたけれども、市役所、県庁、病院内、あるいは JR の駅舎、構内に、バスロケの案内板を設置して、建物内でバス待ちができるようにしたらどうかと思います。特に病院内は、体力が弱っている方、病気の方がいらっしゃるわけですから、建物の中でバスが来る時間までは待てる環境にしてあげたらどうかと思います。

高松は、サイクルシティとしてかなり取り組んでおりますので、自転車と他の公共交通機関との連携を進めていくべきだと思っています。自転車は本当に気軽な乗り物でもあり、末端交通としても非常に重要だと思っています。ですから、専用自転車道の整備、あるいは高松の風土を活かした取り組みをどんどん進めていってほしいと思います。

もう1点は、高齢者対策と合わせて、学生や若者が住みやすいまちにしていきたいのです。そうするためには、若者が安く移動できる交通システム、交通環境を進めていくべきだと思います。少子高齢化と皆さんはおっしゃいますけれども、若者が元気に住んでいけば、たぶん少子率が少し減っていくのではないかなと期待しております。以上です。

高塚：ありがとうございます。

それでは、続きまして青木課長から、よろしく願いいたします。

青木：先ほど、金井課長からも、これからの連携やおのこの役割で、特に市民の意識が大事だということをお話をいただいておりますが、岐阜市の経験の中で、市民の意識をどう上げていくかでは、岐阜市の特殊な事情があります。

路面電車が廃止になり、市営バスもなくなってしまいました。私どもはコミュニティバスの運営協議会を地元でつくってしまして、これは市民の皆さんで構成するのですが、お話をするときには、「役所に任せておくにご存じのとおり全部なくなりますよ」「頼りになりませんよ」「地域の交通を守るのはあなたたちです」「自分たちで考えてください」というところで、本当に公共交通がなくなってしまっているものですから、皆さん、本当に真剣に考えられます。役所に任せておいたらいかんということなのです。

これが、市民意識が上がっている背景です。私どもの副市長も国土交通省からみえているのですけれど、いつも新しい方がみえたときに、「なぜうまくいっているの?」と言われるので、「路面電車と市営バスがなくなったからです」と言いますと、素直に「特殊だね」と言われます。

もう1点、役割分担の中で大事なのが、交通事業者との関係です。私どもは組織の中でいつも「市は表に出るな。常にコーディネーターに徹しろ」と言っています。交通事業者さんと市の立場は非常に違います。利潤を追求しなければいけない企業側の立場と、市民福祉を追求する行政の立場は異なりますけれども、コンパクトシティ、公共交通の利用促進をしたいという思いは一緒ですので、その観点で事業者とどう折り合いをつけていくかです。目指すところはつながるわけで、その1点に絞って話をしていくことが大事です。これが、私どもの経験した中で言えることだと思っています。

高塚：ありがとうございます。先ほどの発表を聞いておりまして、非常に感銘を受けまし

たのは、プロジェクトの進め方を非常に工夫をされていて、効果の出やすいところから始められたことです。やはり、ああいうはっきりした効果を見せてあげること、周囲を納得させていくというやり方は非常に有効なやり方かなとお聞きしました。

それでは、最後になりますけれども、谷口先生、計画を進めていくうえでポイントになることを、今後考えられるアイデア等について、よろしく願いいたします。

谷口：コンパクトシティを実現していけるのですかみたいな話は、結構、話の肝になるところです。いろいろな現場で話をしますと、どうしても議論が錯綜してしまう部分があります。そういう意味で1つ、こういう話があります。ある都道府県のコンパクトシティに関する講演で、話が終わった後の質問のときに、ぱっと手が挙がった方に「どうぞ」と言いますと、「先生はけしからん」と怒られたのです。「先生は中山間地域を見捨てろとおっしゃるのか」とものすごく怒られたのです。「ちょっと待ってください。そんなことは一言も言っていません」ということなのです。逆に言いますと、自治体の中では、そういうふうにとられるということだと思います。コンパクトシティ政策は、決して中山間地域を見捨てよというお話ではないのです。要するに、問題にしているのはスプロールです。アーバン・スプロールということで、市街地の外側に広がった、昔はなかったような、自動車でしか移動ができないところで乱開発されている問題です。そこがまずいと言っているわけです。そこは外部不経済ですので、都市圏や地域全体のトータルで見ますと、やはりコストになるのです。そのコストをきちんと理解していただきますと、比較的合意しやすいのではないかと思います。

これも、やや過激発言かもしれませんが、車に依存している住宅地は、高度成長期にできた住宅地ですので、せいぜい歴史は50年です。では、車はどうかといいますと、T型フォードが普及しだしたのは1905年ぐらいですので、車自体も100年ぐらいしか歴史がないのです。そのうちにガソリンはなくなりますし、電気自動車がどれだけ使えるのかは分かりません。

何万年もの人間の歴史で見ますと、車や郊外住宅地があった時代は、たぶん1時代で一瞬だと思っています。もっと長い歴史で見たときに困らないようにという議論をしますと、郊外住宅地自体が実はテンポラリーで、ある意味、一時避難的に緊急的につくられたものですので、そこから撤退する戦略はきちんと考えたほうがいい

のです。江戸時代の日本の人口は 3000 万人でした。そのときにみんなは不幸でしたかと言いますと、必ずしも不幸ではないです。ですから、そういう行き先の暮らし方、3000 万人になったときの暮らし方を考える問題に置き換えたほうが良いと思っています。

そういう意味で、香川県で線引きが廃止されたということは、いろいろ攻撃的にやられたという意味では面白いと思うのですが、都市計画の専門家としてコメントを求められますと、「それは良かったの？」というのが正直なところです。

私は、意見を尋ねられますと、「調整区域があるから悪いのではなくて、むしろ全域を調整区域にしたほうが良い」という言い方をしていました。それは、全部を計画したほうが良いということです。香川県の隅々まで全部、車で簡単に 1 日で行って帰ってこられるような都市になってしまったのですから、全部都市計画をしたほうが良いのではないのということなのです。

要するに、規制緩和は素晴らしいという幻想があって、そのことで全てが動いています。分権化が素晴らしいというのも幻想ですけれども、そういう幻想の下で動いています。その両方の幻想を、もう少しわれわれは考え直さないといけないと思います。

そういうことをきちんと説明をされるリーダーがいるかどうかです。これが非常に重要になります。そういう意味では、日本の中のコンパクトシティでうまくいっていると言われるところは、データとして見ると決してうまくいっていないのですが、プロジェクトとして頑張っているのは富山がよく引き合いに出されます。

そういう意味では、日本の中では全体的にリーダーシップが不足しています。官僚で頑張ってやられる方がむくわれない場合が多々あると思っています。市民として、そういうリーダーシップをどう育てるかを考えていかないといけないというのが、私の意見です。

高塚：ありがとうございます。

先ほど、休憩に谷口先生とお話をさせていただいていたのですけれども、先ほどのドイツの例の発表の中で、ベルリン都市圏では公益的な都市圏がたっていて、ある種の自治体単独でやるような日本のシステムとは違い、その都市圏はきちんと財源を持ち、ちゃんとお金も握っていますので、きちんとやるには配分ができ、

公益的な計画を実施できるという実体を伴っているわけです。

香川県はほとんど 1 つの都市圏ですので、全部調整区域にすればいいというのは、果たして今の自治体の制度でどこまでできるか疑問に思うわけですがけれども、谷口先生は何かを見通していますか。

谷口：私がこういう研究をやっているのは、博士課程のときにそれとなくやっていたので、今から 30 年ぐらい前です。そのころはバブルが始まるころで、成長をコントロールするという発想は少なくともなかったという状況でした。最近すごく幸せに思うのは、こういうことが話題になることです。高塚先生がおっしゃるように、今の制度的な観点から言いますと、そういうことのできる可能性は現在は全くないです。空想でしかないと思います。

ただ、30 年前に自分が研究でやっていたことは、当時としてはやはり空想でした。空間利用の考え方や、マナーというのは、結構早いスパンで変わると思っています。具体的な例で言いますと、私が大学時代に、ある先生は「おまえらも吸っていいぞ」とか言いながら、たばこを吸いながら授業をやっていたけれども、今はないです。建物の中のどこで吸っても怒られるし、千代田区は罰金を取られます。これは、空間に対するマナーがそれだけ変わったということなのです。

私は、EST というのは、空間に対するマナーの考え方を変えましょうということだと、基本的に理解しています。そういう意味では、制度というのは、人間がいいに違いないと思うと、そっちの方向に徐々に変わっていきます。ですから、今は既にこういう状況になっていて手遅れなのかもしれませんが、言い続けたほうがいいと思っています。

高塚：ありがとうございます。

先ほどの話を聞いていて、もう一つなるほどと思ったのは、こういった施策が必要なのは、やはり郊外の地域が多大な社会的なコストを実際に生み出しているからです。それを広く分かってもらうというのが大きな鍵になると思っています。

私もそんなに実現可能性のあるアイデアを持ち合わせているわけではありません。コンパクト・エコシティは、インフラコスト、維持コストを抑えるために、少子高齢化の中ではどうしても必要だというわけですが、実際に行うことでどれぐらいインフラコストを低下させることになるのか、同時点で都市を比較してコンパクトなまちほど効率的だという議論があるのですけれども、1 つの都市をポイント付けて、

こういった施策を行っていった結果ここまで下がった、さらにここまで下がるだろうという議論はまだまだないと思うのです。

1 つには、われわれがよく目にする一般会計の情報にしても、非常に大雑把なものしか分からないわけです。政策別とか、目的別とかで会計情報が出ているわけですが、それを眺めていても、高松が線引きを廃止してスプロールが助長されたという議論で、それがさらにどれぐらいのコストを生んだのかということをつかむことは難しいわけです。

環境の話が出ているわけですが、環境会計というのがあるように、都市のコンパクト会計と言ったら変ですけども、そういうものにフォーカスを当てた情報をつくり上げて、一緒にモニタリングしていくことができれば、非常にいいと思っています。

もちろん、こういったプロジェクトは長期なものですから、すぐに効果が出るというわけではありませんし、いろいろな壁があるわけです。そういうものを目に見えるかたちでやっていくことで、周辺部の同意を得たり、市内の中でもまだまだコンセンサスが得られない部分も解消できると思っておるところです。

そういうことで、幾つかアイデアをいただいて進めていけばいいのではないかという話があったのですが、ここで少し時間をいただきまして、フロアから質問を受け付けたいと思います。質問、あるいはご意見のある方は挙手をお願いいたします。

会場 1：一般の地域住民です。カーフリーデーでセミナーのことを聞いて来ました。

この間、保健と教育の定期的市議会議員の会議のときに、2本の予防接種で3億円の陳情をオーケーしていました。2本の予防接種は3億円です。もしみんなが3000円、5000円を自費で払っていただければ、それは使わなくてもいいお金だと思うのです。

それから、小学生の医療の無料化に5億5000万円が出て、これは却下されたのですけれども、これだけでも10億円近い予算があるのです。

これらを公共交通のほうとか、私は保育医療を無料化にしてほしいのですけれども、両方で分ければ、すごく若い人も楽しめるまちになると思いました。

高塚：ありがとうございます。まだまだ、そういう余地があると思いました。

では、一番後ろの方、いいですか。

会場 2：先ほど谷口先生が富山の例を言われたのが非常に印象的でしたが、ストラスブー

ルの場合は、市長をはじめ、市民に語りかける説明を非常によくされていたのが印象に残っています。谷口先生はご存じだと思いますが、コンサルタシオンという公民審査もあるぐらいですから、一方的にやったのではなかろうと思いました。

それはさておいて、もう一つ、高松市のほうへお聞きします。コンパクトシティについては、もともとヨーロッパの発想から来ていると聞いています。農業とのかかわりが非常にあって、ヨーロッパでは若者の農業人口が減ってはいないと聞いています。私は仏生山町に住んでいるのですけれども、大西市長がたぶん第2副都心的な発想でコンパクトシティ化を進めておられると思うのですが、乱開発の嵐で、農業地域というよりは都市空間としての土地というか、緑の部分、このエコの部分がかんたん失われていって、さあこれからどうなるのかなというのを非常に危惧しています。その点は、どのような対策を採られようとしているのか、お伺いしたいと思います。以上です。

高塚：回答になるか分からないですけども、私のほうから話をさせていただきたいと思います。

丸亀町の再開発の肝は、土地の所有と利用の分離でした。商店街がうまくいかないのは、日本は土地を持っている人が自由に使うのがまかり通るのが歴史的にずっと続いてきていて、自分が出したい店を出すということで、うまくいきませんでした。それをうまくコーディネートする人がいて、土地を集約して、より効率的なテナント配置を実現したのが丸亀町なわけです。

日本でばらばらの開発が目立ってしまうのは、やはり持っている人が勝手に使うからです。発想としては、まちなかだけではなく、郊外で農業をするうえでも、同じような手法で、持っている人から集めてきて、効率的な利用という考え方が浸透すれば、恐らく郊外のばらばらと建っていく開発も抑制されて、まとまった農地ができて、農業も効率化をしていくことにつながると、個人的には思っております。

コンパクトシティの考え方は、たぶん郊外の農業の営みに対してもいい意味を持っていると思っているところです。

宮本：実は私も農業をしております、今のようなご意見は非常に理想的なのですが、農家の方々は、その土地は自分の土地ではなくて先祖から受け継いでいる土地なので、農地というのは、一足飛びにできるものではなく、何十年もかけてできているわけですから、分離してなんとかやっってくださいとは、なかなか理想論ではいかな

いところがあります。

そこをどういうふうに行行政側が説明していくかが非常に大きなポイントになると
思っています。ですので、市のほうには頑張ってくださいたいとエールを送ります。

会場 2: その件で、1 つだけ提案させていただきます。私ごとで恐縮なのですが、つい最近
も高齢化が進んでいる農地を、周辺で 16 戸の団地が一举にできることになりまし
て、広大な農地が失われていきました。私は、販売目的ではなくて、自家米ぐら
いの農地ですけれども、農地を一部転用してソーラーパネルを設置しました。その部
分で浮いた費用で、農地を多少経営資源に回します。もちろんパネルをどんどんつ
くれという意味ではないですが、日本では大規模化、メガソーラーだそうです。

つい先月もドイツのアウトバーンをずっと回っていたのですが、メガパネルではな
く、小さな太陽電池のパネルでエネルギーを生み出す発想を、ドイツはやっている
みたいで、新聞等でも特集されましたけれども、小さなもので集めて、大規模では
なくて、25%を既にエネルギー源としています。

何が言いたいかといいますと、そのエネルギー資源とエコの公共交通間は経済産業
省の分野になるのでしょうか。そのあたりの省庁間の共同作業みたいなものはある
のでしょうか。

金井: ご存じかもしれませんが、コンパクトシティといいますと、さきほど私が申し上げ
たのは、「都市再生特別措置法」と「地域公共交通活性化法」ですが、これにもう 1
つ「中心市街地活性化法（中心市街地の活性化に関する法律）」という経済産業省
が所管している法律があり、これが 3 つ一緒に改正されています。

今のご指摘とは観点が少し違うかもしれませんが、経済産業省の所管分野ですので、
要はまちなかで商店街や商業をやっている方の活性化をしようというのがその内
容で、そういうところと連携してやっています。農業という観点とは若干違いますが、
まちなかでのにぎわいや、まちづくりもそうですし、そのうえで暮らされて商
売をやっておられる方と協働してやっていくという考え方で連携しています。

高塚: ありがとうございます。

そうしましたら、あともうお一人ぐらい、もしご質問があれば受け付けたいと思
います。ございませんでしょうか。

会場 3: 宮本さんと同じ“ぐるっと高松”のメンバーの者です。

先ほどの質問の中で、医療費を減らしてでも公共交通にという話がありました。や

はり公共交通に予算を使うということは、私は市民活動をしていますから、いろいろな方とお話をするのですけれども、「またばらまきをするんか」とか、民間事業者がやっていることに税金を使うことに抵抗があります。琴電が破綻したときに、そういう議論がすごく起こったのです。

最近になって、国土交通省などがいろいろな法律や制度をつくっておられて、高松市も頑張って去年は条例もできましたので、公共交通に税金を使っていくことがだいたい当たり前と考えられるようになってきたとは思いますがけれども、市民の中で、今すごく財政が厳しい中で、「財源はどうするのか」という話がたくさんあるので、

ヨーロッパの話はよく聞くのですけれども、谷口先生のお話の中で、タリンは10%でしたかを公共交通に使って、片や高松市は頑張っているでも0.1%です。そうすると、全体の中で、タリンの場合は日本の都市と比べてどこが違うのかというのを、もう少し財源全体の中で教えていただきたいです。福祉の中で取り合うのではなくて、ほかにいろいろあるでしょう。どこが違うのかをお聞きしたいです。

谷口：私は財政の専門家ではないのですが、お金の議論になっていますので、感覚として、いろいろ情報提供をできることはあるかと思っています。

最初にご質問をされた方が、予防接種が3億円で、あと10億円というオーダーのお話をされました。もしも、私のところに何か来たらお答えしようと思っていたのは、F32型戦闘機が1機幾らかご存じですか。1機300億円です。300億円で公共交通に転換すると何が買えるかといいますと、東京都の都バスが全部買えます。1400台買えます。そういうオーダーです。

先ほど、経済産業省との連携はどうですかという議論が出ていましたけれども、今の議論でいきますと、厚生労働省が筆頭だと思っています。これも私は専門ではありませんので、正確な額は知らないですが、社会福祉で年間、国と地方を合わせると120兆円ぐらい出ているのです。これはすごい額です。公共交通事業が悪い、悪いと言われていても、せいぜい全部合わせても20兆円とか、そういうオーダーなので全然違います。

私も最近、学生を見ていて思うのですけれども、「なんで、おまえに奨学金を払わないといけないんだ」と思うような学生も奨学金をもらっています。教育にはいくらお金をかけてもいいというのは間違っただと考え方だと思います。そういう意味で、

全体的に福祉とか、教育といたら、いくらでもお金を出していいというのは、それこそ間違っただと私は思っています。やはり社会福祉の中で、これからの公共交通は一連で一緒に考えていかないといけない話ですので、社会福祉のお金として公共交通にお金をきちんと使う流れがないといけないというのが個人的な意見です。

タリンの場合はどうかと言いますと、実は10%と言われたときに「道路予算が入っているのではないですか」と質問をしたのです。道路予算は別に10%彼らは持っているのです。道路と公共交通だけで20%を持っているというのがびっくりです。

IT戦略もすごく頑張っています。エストニアという国は、どんな森の中でもWi-Fiが誰でも自由につながります。そういう戦略でやっていますので、ITにはすごくお金を使っています。要するに、高齢者比率が日本と全然違いますので、その点は注意が必要です。

高塚：はい。ありがとうございます。まだまだ議論は尽きないとは思いますが、そろそろ時間になってまいりましたので、まとめのほうに入らせていただきたいと思います。

いろいろな議論がございましたが、パネリストの方々には、高松のコンパクト・エコシティ推進・実現に向けて、これだけは最後に言っておきたい、これをぜひやってほしいといったご意見を最後にいただければと思います。

時間が押しておりますので、当初よりコンパクトにして、お一方、2、3分で最後の言葉をいただければと思います。谷口先生のほうからお願いします。

谷口：言いたいことはほとんど言ってしまいました。具体的にどうコンパクトにするかというのを、実はちゃんとお話ししてなくて申し訳なかったです。やはり、拠点ではなくて、高松の場合は軸で考えられたほうが、結構いい場合があるということです。たぶん議論はされていると思うのですが、港から空港に至るまでの軸を、もうちょっと考えられたほうがいいと思います。

丸亀町からゆめタウンに至る軸が、その中でも特にコアになると思いますが、そこをもうちょっとデンバーのように相互に移動できるようにできないかです。

自転車を丸亀町からしめだしたのは、ある意味、ゆっくり歩けるようになって良かったのですが、今日の朝見ていると、自転車は全部ライオン通に行っている感じで、空間が限られていますので、どう再配分してやるのかということです。

広い環状軸は大きい丸と点でしかありませんので、そこをどうするのかということと、複数の拠点を考えられますので、その各拠点のキャラをきちんと考えられて、大規模商業施設が巧妙に核から外れているのですけれども、そのあたりは結構人が集まっていますので、戦略としては考えないといけないところです。

プランと実際の戦略の組み合わせです。そのあたりは、外目に見たら非常に興味深い面白いところかと思しますので、ぜひまた攻めの姿勢で解決していただければと思います。以上です。

青木：私どもは、乗り継ぎ拠点というか、トランジットセンターのような結節機能のトップポイントをどうやってつくっていくかで非常に悩んでおります。高松市さんが、電車とバスの役割分担の計画をされているように、どう結び付けていくかの話については、私どもはいろいろな手法を5年ぐらい研究しているのですけれども、なかなかよく分かりません。ぜひ、情報交換なり、さらに国でおっしゃっているような、まちづくりとの連携で、民間資金活用による社会資本整備（PFI）とか、官民パートナーシップ（PPP）とか、いろいろな手法が今提案されていることを含めて、情報提供に取り組んでいけたらと思っております。

宮本：もう先ほどからずっと議論になっているのですが、多核連携型コンパクト・エコシティを進めるにあたりまして、まずどれぐらいの市民がカタカナ言葉の「コンパクト・エコシティ」の意味を知っているかが問題だと思います。

それから、既に拡散してしまっている都市機能をどのように集約していくのか、あるいは今までの都市づくりのどこが問題だったのか、コンパクトシティにすることで何がいいのかを、きちんと説明していかなければいけないと思います。また、郊外部の活性化を今後どうするのか、あるいは中山間部の人たちが、農地と離れて住む可能性が出てくるのかです。

市民の意見を聞いては何もできないと富山の市長さんがおっしゃったそうですが、言うことを聞くというよりも、こういう方法で行政が決めるのであれば、市民の不安や心配を取り除く説明責任があると私は思います。ですので、市長や市の職員が出て行って、そういう不安を払拭する努力をされなければいけないと思います。

もう1点は、公共交通はまちづくりや福祉、教育、環境、観光の全てにかかわってきていると思います。ですので、県、市、国の縦の連携もさることながら、横の連携もちゃんと進めていっていただきたいと思います。そうすれば、必ずちゃんとし

た多核連携型のコンパクト・エコシティはもっとスピード感を持って実現すると期待しております。

金井：私も先ほどからほとんど申し上げてしまいましたけれども、具体的な話として、鉄道はなんとなく具体的に絵が描かれていますけれども、あとはバス路線の再編のところでは。

私は、高松にいるときからずっと思っていたのですけれども、なぜ、みんな瓦町に寄ってから高松駅に行くのだらうと思っています。つまり琴電の西側ばかりにバス路線があって、東側は横に少しあるだけで、あまり縦にないのです。そういうことも含めて、具体的に結節して再編していく全体像が見えませんか、恐らく市民の皆さんの不安は増すばかりなのではないかという気がします。そこを具体的にされたらいいと思います。

それから、先ほど宮本さんがおっしゃったのは国レベルでもそうなのかもしれない、非常にいいことだと思ったことについて、逆に市のほうがもっと実現可能性が高いと思いますので申し上げます。これは公共交通だけの問題ではないのです。コンパクトシティや公共交通の整備は、交通問題や交通政策だけではなく、例えば、福祉や高齢者対策といったいろいろな分野にかかわっています。今回の趣旨である環境にもかかわっている問題でもあるわけです。それは縦割りでやるのではなく、いろいろな施策の組み合わせがかたちとして出来上がったものだと説明されるのが1つです。実際上も、そういう施策として考えるということも、今後、理解を深めるうえで特に重要だと、今回この議論をさせていただいて思いました。大変ありがとうございました。

高塚：ありがとうございます。

最後になりましたけれども、私自身も今日はこうやって議論をさせていただいて、非常に学ぶところが多かったと感じています。

コンパクト化を実現していくというのは、本当に長い道のりで、決して簡単なことではないと思います。それでも、幾つかのアイデア、ポイントが提示されたような気がします。

岐阜市さんの例で申しますと、岐阜市特有の状況はあったにせよ、とにかくバスを走らせるところからスタートして、効果が発現しやすいところから始めていったというのは、非常に印象深い話でした。

また、予算的なことで、日本のレベルで言えば 0.1%はスタンダードかもしれませんが。それは、広く世界レベルで見れば全然スタンダードではなく、ヨーロッパでは 10%を使っているところがあるというのは、われわれの常識を破るいい情報提供だったと思っております。

そういうところで、そろそろ時間がまいりましたので、貴重なご意見をいただいたことを、今後高松のコンパクト・エコシティの推進に向けて役立てていければいいと思っております。そういうところで、パネルディスカッションは閉めさせていただきます。どうもありがとうございました。