

会 議 記 録

高松市附属機関等の会議の公開および委員の公募に関する指針の規定により、次のとおり会議記録を公表します。

会議名	第3回高松市コンパクト・エコシティ推進会議
開催日時	平成24年2月10日（金） 10時00分～12時00分
開催場所	高松市役所11階 114会議室
議 題	・ コンパクト・エコシティ推進に向けた取組について ・ その他
公開の区分	<input checked="" type="checkbox"/> 公開 <input type="checkbox"/> 一部公開 <input type="checkbox"/> 非公開
上記理由	—
出席委員	嘉門会長，大谷委員，高塚委員，竹内委員，古川委員，松野委員，辻委員，坂本委員，宮崎委員，柘植委員，中橋委員，小西委員，高尾委員，松岡委員 (欠席委員：1名，土井委員)
傍聴者	1人（定員20名）
担当課および連絡先	都市計画課コンパクト・エコシティ推進室 087-839-2456

会議経過および会議結果

会議を開会し、次の議題について協議し、下記の結果となった。

(会長)

昨年10月の第2回会議では、委員有志で構成する研究会（ワーキング部会）を設置することを承認いただき、柘植委員にリーダーをお願いした。その後、柘植委員を中心に、月1、2回ワークショップが開催され、活発な議論をいただいた。

本日の会議では、市当局からコンパクトなまちづくりの施策の提案、またワーキングの進捗状況についても中間報告をいただく予定である。前回に引き続いて委員の皆さんの忌憚のない意見を頂戴したい。

審議会の定足数は15名の委員の過半数で成り立つ。本日は14名の委員が出席である。当推進会議設置要綱第5条第2項の規定により、会議は成立していることを報告する。

第1回の会議で承認いただいたように本会議は公開で進める。

(1) これまでの検討経緯について

これまでの検討経緯について、資料2に基づき、事務局より説明し、次のとおり意見があった。

(会長)

6ページ、今後の方針として、ワーキンググループでの議論も踏まえ、第3回～第5回

審議経過および審議結果

の会議で施策の検討を行い、第6回会議で全体を取りまとめたことである。

(2) コンパクト・エコシティ推進に係る市民意識調査（概要）について

コンパクト・エコシティ推進に係る市民意識調査（概要）について、資料1に基づき、事務局より説明し、次のとおり意見があった。

（会長）

公共交通の充実、居住環境、魅力的な空間、特に福祉を重点的に満足度を高めたい、そういう問題意識が多いようである。11ページにあるように、10年後、20年後についても自動車はあまり減らない。バス、電車はあまり伸びない。公共交通機関が現在そんなに利便性のある状態ではないので、こういう値はやむを得ないかもしれない。しかし、公共交通がもっと整備されてくれば、高齢者もバス、電車等の公共交通に移行していくという意識はあるような調査結果だったと思う。

(3) コンパクト・エコシティ推進に向けた施策（案）について

コンパクト・エコシティ推進に向けた施策（案）について、資料2に基づき、事務局より説明し、次のとおり意見があった。

（会長）

10の施策方針に対して60提案いただいている。これは既に取り組んでいるところもあれば、これから実施するものもある。時系列的な整理をして取り組んでいこうという提案をいただいている。

ここで、ワーキンググループのリーダーである柘植委員から途中経過を報告いただきたい。

（委員）

市から60項目にわたる事業案が出てきた。ワーキングは既に3回開催している。1回、2回については主に中心市街地への誘導を中心に考えた。第3回と今月開く予定の第4回では拠点について、残り2回で周辺部、農業サイドをどうするのかというところまで行き、まとめたいと思っている。

議論のカテゴリズについては、市の10項目、子育て、教育などのファクターごとの内容に対して、フェーズⅠでは、インナーシティ、中心市街地に人を寄せる。フェーズⅡでは拠点へ人を寄せる。最終的にフェーズⅢでは残された周辺部をどうフォローアップしていくか。この3つをマトリックスに組み、この各コマに該当する事業案を検討していくという過程を踏まえて議論している。現在、フェーズⅠは完了して、フェーズⅡの途中まで行っている。

フェーズⅠでは交通手段の話が出てきている。ただし、これは車を使用せずに暮らすことが可能なエリアという言い方である。車を完全に排除するわけではなく、そのほかの交通手段も選択することができる幅を持たせたいという話である。

ユニバーサルなシルバーコアタウン。高齢者の居住性の拡大したエリアを中心部に設けるべきではないか。先ほどの意識調査でも、将来的に高齢者ほど車を使わなくなる率が高

審議経過および審議結果

いようである。車を使わなくても居住可能な空間をまちなかに用意すべきである。高齢者にやさしいまちというのは、一般の人にもやさしいまちづくりになるのではないかという切り口で話があった。

中心部ならでは、各分野に幅広く深度のあるまちにすべきではないか。文化拠点、医療拠点等、さまざまな拠点到分散しているが、中心部については高度なものや深いものが用意されているということ担保する。つまり郊外化スプロールをここで制御しようという話である。

まちなかが現在ドーナツ化して、外へ外へ人口が出ていっているが、恐らくまちなかに戻ってくるはずである。戻ってきたときに、全部コインパーキングになっていて住むところがないというのでは困る。いかにして居住空間を確保するのか。大きく、以上の4つが議論全体の流れで話されたコンセプトになる。

細かくフェーズのマトリックスに沿ってお話しさせていただく。あくまで概要の部分、サンプル例であり、この事業を実施すべきというわけではない。

まず1番、医療福祉・生活支援について。これは新築についてだが、サービス付高齢者向けの集合住宅（高専賃を含む）の整備支援が何かあればいいのではないか。例えば、福祉サービス等の事業所が入る際の費用負担の補助。もしくは既存建物の用途変更の誘引施策。古いものを活用する場合、例えば、エレベーター、スロープ、消防施設も含めて、コストのかかるものがある。こういうものに対して、補助が考えられると少しは利用促進が図られるのではないか。ただし、既存のものについては、新耐震基準を満たしていないと、築40年のオフィスビルを高齢者専用賃貸住宅にするとした場合、助成を投入しても残り10年しか使えないのであればペイしないので、新耐震基準を満たしていることを要件にする。

2番、子育て支援について。1) まちなかでの子どもの居場所の支援。これは市の施策の中にも重複したものがあつたし、既存の丸亀町などでも用意はされている。ただし、空き店舗利用型はあまりない。駐車場に子どもを集める場所があつたりする。子どもなので人目につくところなるべく置いてあげたほうがいいという観点から、空き店舗の1階部分を使ったキッズルームがあるといいのではないか。

2) 幼保施策を厚遇化。こども園、一時預かり保育の支援、こういうものもあるのではないか。許可条件の緩和ないし補助が考えられるのではないか。まちなかは仕事先があるので、仕事先に近いところに一時預かりの施設があると勤めやすくなる。そういうことが子育て支援では中心部に必要ではないか。

3番、教育。1) 中心地の利点を活かした学校支援。中心部にある施設、例えば市が保有している歴史資料館や美術館などのまちなかにあるストックは、学校の遠足などで連携しているが、せっかくまちなかにあるのだったら、まちなかの学校がさらに生かしやすいようなカリキュラムを組んではどうか。例えば、授業内容を施設内容と連携させて、施設から子ども向けの出張講座をやる。現在も各施設が出張講座をやっているが、大人向けが多い。これを学校のカリキュラムに乗りやすい、派遣できる体制をまちなかに対して組めば、自ずとまちなかの学校の特色が出せるのではないか。

審議経過および審議結果

2) 私学誘致。まちなかの学校は減った。均一性のある教育を出していくのが市の責務なのだろうが、まちなかに深さがあるものを用意すれば、例えば、高度な先進的な小学校を誘致するというのもまちなかの魅力としては十分あり得る話ではないか。

4番、コミュニティ・協働支援。自治会の話はたくさん出てきた。開かれた自治会化として、特にまちなかの自治会はオープンになっているところが多いが、透明性という部分では、まだまだ足りないという意見が出た。組織や人事、会計のアカウンタビリティをもっと指導して進めるべき。入会はできるが退会がうやむやだったりするので、入退会の自由化。共同住宅の一棟単位の加入ができればもっと進むのではないか。負担金という、よくわからない制度があったりして、自治会から入ってくださいという話はあるが、ふたを開けてみると入りにくいシステムだったりする。このあたりは行政の指導で何とかするのはないか。

自治会への入り口を多様化する。自治会というのは地縁組織だから各小学校区に1個ずつぐらいあるのだが、中心部に限っては、地区をまたいで、例えば、商店街にまたがって自治会の枠を超えた、横つながりの年齢層で切った若者向けの自治会、要するに自治会の入り口になるような、若者が参加しやすい入口を用意してはどうか。そういうものを推進すると、やがてそれが自治会に加入してくるバックボーンになるのではないか。

5番、自然環境保全。まちなかに公園はあるが、身近な自然の都市誘導施策を打ち出してはどうか。緑化計画というのは当然まちなかにもあるが、例えば、メンテしやすい樹種を植えるのではなく、街路にしても、もともとこの地域にあった古来種を植えていくことで、ここにいた昆虫や鳥が来やすい環境が必然的にできる。単純に緑が目といい、緑が豊かだということだけではなく、自然がまちなかに戻ってくる入り口を作ることになる。この辺は運用のあり方だけで変えられるのではないか。

また、国や県をまたがるので難しい話ではあるが、せっかく海辺に面している都市でありながら、海をうまく生かしていない。特に、高潮の話があって以降、護岸がどんどん高くなり安全にはなった一方で、海からはさらに遠のいた感じがある。コンクリートの上にデッキを作るとか、高松らしい親水性を海辺に対して持たせることが、中心地としての魅力を高めることになるのではないかという話があった。

6番、ストック・土地利用。自動車ありきのまちなかから抜けていくべきではないか。建物に対する駐車場数を制限するなど、車をまちなかに持ち込むということにハードルを設けてはどうか。頭を切り替えて、まちなかに車を置きにくい雰囲気づくり、周辺環境づくりも必要ではないか。また、平面駐車場の資産評価の見直し等ができないのか。

空き家の適正管理の指導。空き家放置による負のスパイラルの抑制につき、松江市で似たような例がある。空き家が1軒あるとだんだん治安が悪くなる。現在放置している空き家を人に貸して、窓開けを住んでいる人にしてもらっただけでも助かるというふうに工夫すれば、空き家がうまく賃貸に出てくる可能性が高くなるのではないか。

7番、居住支援、まちなみの形成。ソーシャルマンション化、コーポラティブハウスの支援、これは市の施策と重複しているが、共用スペースを整備するときに補助を出してはどうか。例えばアート系のアーティストを目指す若者たちばかりが集まっている住宅をリノ

審議経過および審議結果

バージョンで作った場合に、1階を共用ギャラリーにして開放するとか、そういう共用部分の改増築について補助を考えると、共同住宅のリノベーションが図れると同時に特徴になるだろうという話である。

守人、コーディネーターの創造。古い建物をリノベーションして居住空間に変えた場合に、管理会社を入れるコストをかけなければ、安い家賃で提供できる。ただし、誰かがみんなの面倒をみなければいけない。高松の先進例を、関係者も一緒に議論に入ってもらってお聞きしたが、ほとんどボランティアに近い、もしくは居住者の方が率先してやっただけにしていることがあるようである。そういうのをうまく支援できる体制があれば、管理会社に頼らずともできるのではないか。

さらに色彩規制だが、まちなみの統一化という面では、看板、外壁、屋根材はどぎつい色は押さえようという規制をかけるとまちなみが落ち着いて統一感があり、住みたいまちなみになるのではないか。

また、これも市の施策と一部重複しているが、現在ある生け垣の助成制度を拡大できないか。今は1軒単位で、例えば4m道路に接しているところを生け垣にするときは補助がある。これを2、3軒連続してエントリーした場合は補助率を上げてはどうか。生け垣以外にも外壁の一斉改修に運用できれば、住宅地が3軒ずつまちなみが揃ってくるということなので、やがて長い間すると都市景観が保たれてくるのではないか。あまり稼働しないかもしれないが、アイデアとしてはおもしろいと思う。

地域外からの転入に対する優遇策も青森で実施しているようである。あまりインセンティブをやりすぎるのもどうかと思うが、ありだという議論が出た。

8番、空き家対策。空き家バンクというのは全国でもやっている。中心市街地の空洞化が起きているが、これに対してどう検討するのか。単純に空き家の情報を集めただけでは稼働しない。根深いところにあるのは、空き家になっている建物は賃料が安いので、不動産会社からすれば、100万円の賃料のところを扱おうが、家賃3万円のところを扱おうが、手数料としては同じパーセントの割合だけしかもらえないので、3万円のところはやりたくないという話であり、単純に空き家だけを羅列しても稼働しないのではないか。他県の例を見ても、羅列だけすると、うまく空き家を有効活用するまでに至っていないということがある。空き家バンクというアイデアは無視できないが、現在としては情報集約の事業委託まで行かなくて、その手前の現状調査のあたりが限界なのではないかという話が出た。

地域外からの転入に対する優遇策、例えば空き家をリフォームするときの一部補助もあるだろうという議論があった。

仲介手数料が安い賃料ほど、業者にはメリットがない。ボランティア的な姿勢でやっていただけるところもあるのだが、そういうものに対して何か補助ができないかという考え方である。

空き家の適正管理ということで、空き家を放置することに対する社会的責務をオーナー側にもっと指導する。そのためには条例化がないと難しい。空き家を放置することにコストをかけることで空き家をうまく転用に回す。もしくは耐震などの安全性をうたいながら

審議経過および審議結果

防犯面も踏まえながら、本当に駄目なところは更地にしていくということも促進していくということになるだろうと考えている。

9番、交通。駐車場へのハードル。これは抑制という話が出ていた。ただし身障者用は除く。

中心部の道路の自動車占有率抑制ということで、これは将来的にLRTを別の委員会で考えているのだろうが、それを考える際の敷設スペースの確保にもつながる。自動車道の整備はどんどん進んでいるのだが、駐輪場がなかなか難しい。商店街のアーケード下を駐輪場化すると通行に支障を来す。脇道になる通りを一方通行にして、道路の空いたスペースを作り出して、そこに駐輪スペースを設けることはできないかという議論が出た。

自転車の利用促進。マナーアップは当然必要。この部分は県警との協働的なものをしていないと駄目だろう。周知・啓発系の事業というのは効果が薄いので、何もしないわけにはいかないが、あまりこれに偏ってもという意見もあった。

商店街の自転車の進入をさらに制限できないか。商店街の関係者から反対があるのは重々知っている。土日祝日以外の時間帯は、自転車を中央通り側のほうへ回ってもらう。中央通りに自転車道の整備が進んでいる。夏場、涼しいとか、雨風に当たらないということで商店街の中を滑走していく自転車があり、ベビーカーや杖をついた方が利用しにくくなると問題がある。ある程度、商店街からは自転車は排除していくべきではないかという議論もあった。

レンタサイクルの利用促進。これは市と重複しているが、もっとポート数を増やすことで選択肢を増やせるのではないかという意見であった。

10番、商業。ベンチャー企業の支援ということで、これは商工会議所を経由したベンチャートライアル制度を設けられないか。

空き店舗活用コミュニティビジネスの支援。意見として出てきたのは、現状の事業案の中には家賃の補助というのがときどき出てくるのだが、事業者が家賃補助を受けてする事業というのは、補助が切れた瞬間に立ちいかなることが多い。もしベンチャーに補助をするのであれば、家賃補助ではなくて、事業そのものに対する補助がないと、家賃補助が切れた瞬間に商売をやめて、まちなかからはいなくなりますということになりかねない。ここは切り口を変えたほうがよいのではないかという話があった。

これは既に例があったのだが、障害者支援、地産地消、空きテナント対策の一石三鳥的なビジネスモデルの促進みたいなものはできないのか。

産直市の中心拠点での定期開催。魚市場的なものがまちなかで買える拠点が無い。市場を拠点にするのは抵抗感があるのは知っているが、まちなかに人が住むとなれば生鮮食料品、それもできれば市域、例えば、庵治で揚がった魚、もしくは塩江で収穫された野菜などが中心地では全部買えるというスタイルがあると、まちなかに住む魅力にもなる。しかも今そういうものを買う場所が、まちなかには少ないという話があった。

ここまでがフェーズⅠで、まちなかへのインセンティブ、もしくはハードルの話であった。

前回のワーキンググループで、フェーズⅡにも少し踏み込んでいる。これは各拠点、仏

審議経過および審議結果

生山や国分寺等のことを意識している。この拠点に対して、自動車が基本となる生活でありながら、公共交通を利用して移動できるゲートウェイ機能、これは市の施策と重複しており、バス停、駅周辺に車を置けるスペースを作ると、まちなかに車を乗り入れてくるケースが減るのではないかという話である。パークアンドライドの推進である。

小規模な商業、共同住宅、医療福祉、教育・子育て支援施設が揃う衛星地域になる。拠点地域の方々は、話を聞くと、拠点に指定されたらミニ高松になると誤解されている方がすごく多かった。今の時代、箱物がバンバン建つとは思えない。そうではなくて、もっと小さいレベルの、生活するには困らない商業、共同住宅、医療福祉、教育・子育て支援施設等が揃う小さな地域、コミュニティの地域という意味である。

地域独自の文化・産業の展開拠点とすべきではないか。ミニ高松にしてしまうと意味がないので、国分寺は国分寺らしく、庵治は庵治らしい拠点の色づけ、背骨となる産業があるわけだから、それをうまく生かしたものにしないとあまり意味がないのではないかという話があった。地域独自、拠点ごとにコミュニティを通して議論をしていって、自分たちのまちはこんなふうなまちに、例えば、仏生山は市民病院が来るのだから医療福祉に特化したまちにしようというのを自分たちで決めていかないと、委員会がどうしなさいとか、市がどうしなさいという話ではないと思う。

マイカーを軸にした子育て支援のバッファーとして、戸建て住宅への居住促進と空き家利用。先ほど中心部は高齢者に特化したものにすべきという話があったが、この沿線拠点に関しては、逆に子育て世代が、車もしくは公共機関を使えば、30分程度でまちなかに来られ、また30分移動すれば塩江の山の奥に行くこともできる。こういうどちらかという自然と農村性というか、自然豊かなところとの中間の部分にこそ子育て世代が来るべきで、そういう部分に戸建て住宅が実際あるし、この辺を利用したいという意見があった。先ほどの意識調査でも若い世代は戸建てをいつか買いたいという人が3、4割いた。こういう人たちをうまくこの地域に呼び込みたいと考えたのが現在のフェーズⅡの段階である。

最後に、いろいろな問題点があるということで、これは資料で見たい。人口を集約するという事は、残された地域はどうするのかという議論も進んでいる。

ワーキングでは、具体的な議論を進めるため、事業例を出している。ただ、あくまでもまちなかに居住できる可能性がある許容空間を作るためにどうするのかというところが切り口であり、この事業を実施すべきと言っているわけではないということを理解いただきたい。

(会長)

ワーキングでの検討過程について報告をいただいた。

ワーキングでは拠点を明確にして、高松市の中心市街地とマルチコアの中核、それをミッドシティという呼び名を使い、周辺、緑豊かな田園についてはアウトターシティという言い方をされている。それぞれの整備をどうコンパクト・エコシティという形にしていくかということをご提案していただいている。

市からは、今回初めてコンパクトなまちづくりに向けての10の施策、考え方が示され

審議経過および審議結果

ている。今日はこの施策案について、方向を出すべく目を通していただいた上で、重点的に進めていくものとか、委員の皆さんの考えをお聞きしたい。

ワーキングは今後5月までにまとめていただくが、今日の資料はフェーズⅠだと理解いただいているのではないかと思う。このフェーズⅠの中身について、まず各委員の意見をいただくとワーキングで再度議論しやすいと思う。

G街区の完売というのを最近聞いたが、入居者は、高齢者が多くなっているのか、若い人なのか、また、施策提案について、丸亀町の整備の方法と比べて市内施策とどのように整合しているのか紹介いただきたい。

(委員)

子どもがイメージした居住者という観点で申し上げると、よく若い人をもっとまちなかに導入しろという意見をいただくのだが、実は子どもがイメージしたのは、まず社会的弱者、車に頼らなければ生活できない方々、つまり高齢者や障害者をできるだけまちなかに集めて、車に頼らなくてもすべて歩いて事足りるところで生活をしていただくということである。

一方、若い人たちは、大きく、1つは独身者、もう1つは妻帯者である。独身者の若い人、学生さんなどはまちなかに生活していただくのと車が要らない。バイト先も近い。非常にメリットが大きいわけである。妻帯者の若い人たちをどう配置するかというと、彼らをまちなかに導入しようとしても、まちなかに住みたくないのが実際の話である。なぜかという、地方都市はまだまだ車社会なので車社会を謳歌したいからである。これはアンケートにもまさに出ていたが、一戸建てを持ち、ドアツードアで自宅の前に駐車場があって、休みのときにはファミリーで郊外にドライブして生活したいというのが彼らのライフスタイルである。そういう人たちを無理にまちなかに導入しようとしても、そんなところに住みたくないというのがどうも若い世代の妻帯者の人たちの意見である。

まちなかに高齢者、郊外にニューファミリーの人たちを生活させる。ところが若い人たちもそのうち高齢化するので、高齢化すればまちなかの親世代のマンションに移って、郊外の家を次の世代に譲っていくというような循環までイメージできれば非常によいということで、子どもでイメージしたのは、できるだけ高齢者をまちなかに集めようということであった。

ワーキングでは熱心に各分野の意見を出していたが、素人の集団なので、法的な制限、大きな市の施策、制度はわかっていない。これは逆に言うと、変な既得権であるとか、そういったことを度外視した意見である。ただ、自分たちの若い世代がこれから高松でどう快適に生活するかという観点で、こんなことは無理だろうと思われるかも知れないが、これは非常に参考にするべきことだろう。ワーキングの成果はしっかりと出ていると思う。

(会長)

循環ということである。アンケートの中でどれだけ自分の20年後の生活パターンを考えた上で答えられているのかわからないところもあるが、交流するという事は非常に重要になってくる。しかし、G街区内に住まれて、そのお子さんが年を取ったときにまた戻ってくるというのは相当な高所得者でないと難しいのではないかと危惧するが、その点はど

審議経過および審議結果

うであろうか。

(委員)

丸亀町の計画に限ると、マンションは安い価格で提供している。これからの自分たちの老後を考えてときに、今までと明らかに違ってくるのは、人口が減るということである。当然大きく散らばって生活すると行政コストが多くなる、というのはどなたが考えてもわかることである。それなら、しっかりとしたサービスを受けられるところで生活をしたい。それには集積させるしかあり得ないというのは非常に単純明快な議論である。そういう循環を目指す中で、例えば、子どもが家を買っていくのと、3世代循環させるのとでは、3世代100年というスパンで考えると、はるかに生活コストは削減できるわけであり、そういう面でもメリットがあるのではないかと考えている。

(委員)

まちの中にはお金持ちしか住めないのではないかという話は委員会でもあった。ほとんどの持ち家を持っている方々が郊外、もしくは中心部以外の拠点に住んでいるとすれば、その方々が子育て世代の人に家を貸して、その賃料でまちなかに住めばよい。そのための高齢者専用賃貸住宅だったり、リノベーションした居住空間を用意するという考え方で議論があった。

(委員)

他の委員が言われたように、高松市内の商店街が計画的に変わっていつているのと同時に、今までになかった変わり方をしているというのを感じられていると思う。丸亀町、南新町に食べ物屋さんが増えてきた。昔のライオン通りみたいな形になる可能性も出てきている。フランチャイズ規模で出店している飲食店は丸亀町、南新町、このラインに出たいと。今出ているカレー屋さん、イタメシ屋さん、自然食の店なども出たいという希望を持っている。そうすると、我々が育ってきた商店街とは全くイメージの違ったものができてくる。

それと併せて、今まで建った旧市内の商店街に近いマンション等が築年数が古くなってきて、どんどん価格が下落している。こういうところへ独身の若い方や高齢者の一人住まいの方たちが増えていつている。他の委員が前のワーキングでおっしゃっていたように、僕らはどんなにしたって郊外に住みたい、子どものためにも自然の中で住ませたいという意見については、子育て世代は同じことを考えていると思う。このあたりを上手に循環させていけばいいのだが、先般の人口予想にもあったように、50年後には65歳以上が40%になる。香川県はその進行の度合いが早いと考えられ、郊外の一戸建てはどんどん空いていく。空いていつたのを上手に利用するというよりも、うまく自然に戻していくような方法も考えなければいけないと思う。

(会長)

フェーズⅠの議論だが、フェーズⅡにも関わる場所もあるわけで、相互に関連しているという話であるし、また駐車場の抑制というのが中心市街地の活性化のために本当にいいのかという相反する意見も当然出てくると思う。市民の思考パターンとして、郊外に住む若い世代層が車社会を謳歌しているときに、駐車場がなかったら中心市街地に来てくれ

審議経過および審議結果

のかという話がある。しかし、将来を考えると、どう考えても駐車場は抑制していく必要があるのではないかと。そういうときに、公共交通との一体的な整備をしていかないといけない。そういうことは前面に出していかなければいけないのではないかと。

そういう意味で、10の施策の中で、我々市民はコンパクト・エコシティを目指さなければいけないという意識づくりをしていくようなアクションがいるのではないかと。高松市民の意識は高いから10年、20年後はコンパクト・エコでしかあり得ないというふうに思っておられると思っていいるのだろうか。一人一人の思いが10年後、20年後にコンパクト・エコに行くべきだという、そういう意識を持っていただくようなキャンペーンも施策として入れていかないと、市のほうの施策はこうだといっても、あるいはNPOの活動がこうだといっても、将来どうなのかということを理解いただくのは、困難だろう。それぞれ委員さんがそういうグループの代表でお見えいただいていると理解しているのだが、そういうことについてはどうだろうか。連携してPRする、キャンペーンするとか、そういう活動をするには市よりもNPOの活動のほうがいいのだろうか。

(委員)

最初に紹介いただいた市民意識の調査の話を経験されたときに、コンパクトシティというのはニーズがあるというまとめ方を言われた。要するに公共交通が充実していないのもっと充実させてほしいという意見があると。そういう方向でまちをもっと整備してほしいというまとめをされたのだが、私は必ずしもそういう総括の仕方は正しいと思っていない。こういうニーズ調査をすれば、足りないところをみんな欲しがらるわけである。高松市というのは車で生活するには非常に道路の整備も行き届いている。飲み会があって公共交通を使わなければいけないときに公共交通というのはこんなに不便だったんだということに気づくわけである。要するに足りないところを欲しがるところが出てくるのであって、コンパクト・エコシティを本当にみんなが望んでいるかということ、必ずしもそうではないのではないかと。思っている。

サンプルも若干偏りがあるような気がする。50代以上が60%になっているので、高齢者の意見が色濃く出ているような気がする。

会長が言われたNPOとの連携というのは私は考えていなかったのだが、意識をみんなに変えていくことは必要である。私も郊外のほうに住んでいるが、同じようなロケーションに住んでいても、マイカーばかり使い、1キロぐらい離れたところでも車しか使わない人もいれば、通勤で積極的にバスや電車を使うようにされている人もおり、価値観も様々であると思う。自分の健康のために公共交通をあえて使っているとか。都会に住んでいる人もあえて1駅離れたところで降りて歩いて帰るというパターンがある。環境に対する意識もそうだが、同じようなところに住んでいてもそれだけ行動パターンが違う。これから必要なのは、環境にも体にもやさしい、そういった行動スタイルをもっと知ってもらうことだろう。

公共交通を使わない人というのは、実はどこにバス停があるとか、どれぐらいの頻度でバスや電車が走っているのかさえ知らない方が結構いる。まず、そういう人たちに、公共交通利用の考え方とかスタイルを知ってもらうために、モビリティマネジメントを試み

審議経過および審議結果

てはどうか。これは公共交通促進という観点で全国的にも行われていることであり、まず1回2回の無料チケットを配って実際に使ってみてください、このエリアだとあなた方はここのバス停を使うと、ここの駅を使うと、職場までこれぐらいで行けますよという情報を与えてやる。そうすると、今まで知らなかった交通パターンを知ることができて、非常に快適に通勤できる手段があったんだということに気づく。そういう、会長がおっしゃったような意識に訴えるような政策が、もう少しあっていいのかなと思う。

(委員)

情報発信にかかわるような内容だと思うが、2つあると思っている。1つは今議論していることというのは、市民の方が、こういうものを今後目にする場合に、自分たちが理解している範囲の中で評価をしたり判断をしたりしている。しかし、そうではなくて、もっと先、50年後、次の時にどうなったらいいかということは今想定して話している。その時間のギャップをどう埋めていくか。戦略的な情報発信というのが必要だと思う。

要は、高松市がどこに向いて行くのか。あっちに向かっていきますよということ。そしてその未来がとっても素敵なんだよ。ものすごくイメージ的なものになるが、例えば海外だとそういうイメージ戦略でとても成功している都市の事例がたくさんある。アムステルダムは「I amアムステルダム」というキャッチコピーを作った。私がアムステルダムなんだ、私が高松なんだみたいな、要は市民の意識を集約するためにそういうコピーを使ったり、これから今変わろうとしているときに、どう変わるのか、変わった先のビジョンがとても魅力的に見えるというような力が必要かなと思っている。こういうことは高松市が自分で自画自賛はできないので、ここはむしろメディアや外部的なプロフェッショナルのチームのキャンペーンのようなもの、それも目先のことでなくて、むしろもっと地域デザインのような、高松市をどう見せていくのかというような視点に立った広報チームみたいなものが官民一緒でできるといいのではないかな。

そういうイメージの話と、もう1つは、具体的に理解をしていただかなければいけない。具体的な施策を議論している中身のあるこのところには直結しないが、実施段階に進めていくときに、市民の方の理解を上げていくというプロセスは要るだろう。例えば、50年後、このまま放っておいたらどうなるかということが体感できるようなワークショップとか。50年後になれば、放っておくと人口が減って行って、このままだと市のお財布も難しくなってくるというのは頭では数字でわかっているけど、危機感として理解できるかどうかで受け取りが変わってくると思う。

多分、今、社会で活躍しておられる方たちの意識を変えるのはなかなか難しいから、それよりもこれから30年後に実際に担うであろう若い人たちを対象に、学校のカリキュラムの中に入れられるようなメニューとか、そういう小さいところで意識を変えていくメニューと大きいところで全体のイメージを変えていくメニューと、その2つは併行してあるほうがいいのではないかなと思う。

(会長)

コンパクト・エコシティというので、そういう意味で将来のまちが魅力的だというのは非常に重要なのだが、私自身はそういう市民の価値観が多様であったほうが良くて、1つ

審議経過および審議結果

にまとまっていく必要は必ずしもないと思う。

フェーズⅠ、Ⅱ、Ⅲという3つの区分に基づいて、それぞれに価値観を見出す方もいらっしゃる一方、市の施策の本当の方向性は、将来を見据えて選択と集中の整理をするんだよという、そういう理解を市民の方がしていただいたら、誇りの持てるまちづくりに市民がそれぞれ参画しているというふうに思っていたけるのではないかと期待している。

(委員)

スマートシュリンクがこれから大事で、こういうふうにそれぞれの地域でその特性が生かせるような暮らし方を市は考えているんだよということが、1つの柱として新たに導入される必要がある。

(会長)

教育環境の充実のようなところにそういう施策の方向性を入れ込んで、将来の担い手に理解をいただく、そういう意見だと思う。

(委員)

今までの話と重複する点があるかと思うが、子育て支援の中で、地域の中で子どもを育てていく場合、保護者が出勤後、子どもの放課後の居残り組、また幼保一体型が今言われているが、時間的なものとかいろんな問題で入れない子どももずいぶんいる。中心地から少し離れたところは超高齢化しているので、子どもたちを見る人がいない。その子どもを少しでもまちなかに連れ戻すことができれば良い。今空き家対策とずいぶん言われている。空き家もだいぶ増えている。しかしその空き家の持ち主は、住所はありながら、施設、病院へ入所している。完全な空き家ではない。相続対策とか、まだ帰るかもわからない、亡くなるまで売れないという家の場合、そういうところを行政のほうで動かすことは不可能だと思うが、今までのように親から子へ移るといって時代でなく、個々の時代になっている。学校の周りで私設保育所とか居残り組とかいうのを地域の方たちでみんな面倒を見ていく。そうすると学校と家庭と地域とが一体化するという方策を取ることができないだろうか。空き家対策の中にそれを加えたらよいのではないか。これは理想論かもしれないが。

(会長)

今の意見も極めて重要だと思う。フェーズⅠ、フェーズⅡ、フェーズⅢのそれぞれに空き家対策がある。それぞれ空き家の対策の手法が必ずしも同じではない。そここのところはワーキングでそれぞれ詰めていただきたい。

高齢化するという20年後、30年後を考えると、かなりのウエートで先ほどの意見のような状況に直面していく。私有財産制もあるし、高齢者の意識もあるし、病院にいるんだけど自分の帰る場所は置いておきたいという面もあるし、家族も処分はできない。あるいは貸したくても貸せないという意識、そういうのに対して何かいいアイデアを委員の皆さんから出していただく必要もあると思う。

(委員)

県の高齢者対策審議会などで今問題になっているのだが、今後の高齢者対策というのはほとんど女性が対象である。男性は80歳代前半で亡くなる。今お預かりしている方は、特別養護老人ホームにしても、ほとんど90歳ぐらいである。90歳代の方の大半は女性。

審議経過および審議結果

男性は1度調子悪くなって病院に入ると、まず帰ってこない。その反面、女性は何回入院しようが、何度も出入りを繰り返す。そういうところで、住宅の所有権に関して、男性よりは女性をこれから考えていかなければいけない。別に女性ばかりのワーキングを立ち上げたいと思うぐらいである。

経済のパイが小さくなってタイトになってきているから、女性の就業率が上がってきており、共稼ぎしないと家庭経済を維持できない時代である。そうになると、本当に公共交通機関に1歳未満の赤ちゃんとか3歳未満の子どもをお母さん方が連れて職場近辺の保育所、地域の保育所まで行けるかという、これは不可能で、就業しているお母さんたちはコンパクトカーでもいいので、おむつも食料もおやつも全部積み込んで移動しなければ仕事が続けられないような状況である。このアンケートでは50代、60代しか出てこないが、機会があれば、若い人たちのライフスタイルのアンケートをやっていただきたい。

(委員)

空き家対策、高齢者の問題、様々な問題があるが、ワーキングの中で大前提にやっているのは、その土地で育って、その土地で死んでいくというような過去のライフスタイルではなく、今目指そうとしているのは、拠点に住むのか、中心に住むのか。どちらにしても土地を人から引き離して、自分たちのライフスタイル、身の丈に応じてどんどん移っていくことを想定している。高松市内にインセンティブをかけることによって、そのようなライフスタイルを見せるわけである。価値観が多様化しているので、市がすべきなのは、インセンティブによって年を取ったら特別養護老人ホームに住もうかとか、そういうことがイメージできるような都市の選択肢を用意してあげることだと思う。こうしなさいと強制的に言われてできるようなことではない。市ができることというのはそれぐらいしかないし、自分達が回答できることも、規制をかけるより他にない。夢がないとみんな将来不安だし、イメージ戦略はインセンティブで、かつ、そういうインセンティブの中でどう動かすかというのが、コンパクト・エコシティの肝なのではないかということはワーキングをしながら感じた。

(委員)

若い世代の話が出たが、インナーシティのほうに高齢者を集約する、そういう話に対しては少し疑問がある。1つは若い人は郊外という住み分けをすると、日本では住みかえというのはこれだけ政府がやろうとしても定着しない。郊外に若い人が住んだとしても、いずれ高齢化という問題が出てくる。

もう1つは、若い世代は共働き、女性が働くのが大前提になっている。大阪の郊外都市で働きながら子育てをしている世帯の生活調査をしているのだが、ほとんど移動手段は自転車である。ここには自転車のことがほとんど出ていないが、子どもが小学校に上がるまで自転車というのは非常に重要な交通手段である。生活圏を調査していると、自転車で15分ぐらいの中にきれいに収まっている。そこに商店があり、保育所、病院、小児科もある。子どもがいると色々な種類の病院に行く。医療施設もある。子どもの友達もいる。唯一職場というのがネックになっている。大阪なので駅前の駐輪場に自転車を止めて、そこからお母さんは働きに行く。本当はできれば30分以内のところに働く職場があつてほ

審議経過および審議結果

しい。高松でもそれは同じだと思う。

そういう意味では、まちなかというのは職があるというのが一番魅力だと思う。そこに若い人が住んでもらって、働きながら子どもも育てられるというのが、長いスパンで考えたときには重要なことではないか。もちろん高齢者の方が最優先だと思うが、若い人にも住んでもらうという視点。高齢者にとって住みやすいまちというのは若い人にとっても、子育て世帯にとっても住みやすい、ユニバーサルとかバリアフリーなまちづくりだと思うし、そういう視点は必ず必要だと思っている。

(会長)

中心市街地に若い人が住むのがいけないと言っているわけではないし、この施策パターンとして3世代を考えたときの循環とすれば、中心市街地には高齢者に便利に過ごしてもらって、フェーズⅡのミッドシティでは若い人の自動車中心の生活もあるし、高齢者はなかなかそこで一人だけの生活はしにくいということの整理を、コンパクトなまちづくりでやろうという、こういう方法なので、その点は、あまり誤解がないようにしなければいけない。

(委員)

コンパクトシティもそうだが、中心市街地の活性化策というのはそもそも国策であり、適正に縮めないで自治体の財政が持たないというのが国の大きなテーマであった。しかし、全国的に中心市街地活性化をやったが、余り成果が出なかったこともあり、現政府のマニフェストからは中心市街地活性化策というのは一切削減されてしまった。

なぜかという、中心市街地活性化イコール商店街再生になってしまったわけである。つまり商売を怠って衰退した商店街をなぜ公費で支えなければならないのかというのが一般的な市民の感情である。国のほうも中心市街地活性化イコール商店街再生、それはイコール経済産業省マターになってしまったわけで、どうもうまくいかなかった。

この背景をよく吟味し、意見を申し上げたいのは、今日は市のほうから資料が出ているが、市の施策を見るとほとんど都市整備部からの施策である。ワーキングでは各専門分野の方の中で議論している。教育、子育て、農業、さまざまな分野のものが含まれているが、過去の中心市街地活性化策の失敗はまさに縦割りで経済産業省マターになってしまったから、うまく成果が出なかった。この轍を踏まないように、本当に高松市がコンパクトシティを目指し、また、市長もそれを強く打ち出しているのであれば、全ての部署の連携が必要だと思うが、どうも見ていると、健康も含まれてはいるが、ざっと見ると都市整備部の施策になっている。コンパクト・エコシティを推進するという大きな目標を掲げている中で、これからどのように関わってこられるのか、是非お聞きしたい。これがうまくできないと、過去と同じように、今度は経済産業省マターから国交省マターに変わって、国交省だけでやってもどうもうまくいかなかったというようなことが予想されるわけである。

(事務局)

市の各部局の施策も必要ということは十分認識している。推進会議を設立するときに、庁内の幹事会を立ち上げ、本日も各部局のメンバーも出席している。政策の提案に当たっては、この会議での意見を含め、市長が本部長を務めている本部会も開催し、取りまとめ

審議経過および審議結果

を指示したが、各部局の考え方もあり、現時点ではこの程度の内容しか提案できていない。

今後、市全体の体制もテコ入れして、さらに全部局が一体になってコンパクト・エコシティに向かったまちづくりを進めていくこととしており、今回いただいた意見を含め、次回にはもう少し市全体の方向性が出るような施策を含めた市の考え方をお示ししたいと考えている。

(会長)

よろしく願います。今日の資料の第3章に担当課を書いている。ワーキングのほうも都市整備部に関連する案が中心だが、農地、健康福祉、コミュニティその他多様なものが出てきており、もう少し踏み込んだ施策案が次回出てくるように期待している。

(委員)

子育て支援のところがまだ少ないから充実させようと説明されていたが、私も意見を伝えたいと思っている。

何度も言うようだが、コンパクトにしていくときに、子育て支援だけの機能ということではなくて、高齢者、障害者を含めてノーマライゼーションという中で整備した拠点のようなものを各所に備えていくことが必要だと思う。担当課が縦割りでなく斜めに一緒になってできるような仕組みができればいいと思っている。その中で、高齢者と子どもたちが関わる、高齢者の人たちも自分の孫や子どもが大きくなっていくとしても、この子どもたちにどういう高松を残していきたいのかということ、高齢者自身も感じてくれるような機会ができればいいと思う。

私は以前、子育てタクシーを提案して、全国で広がっているところである。タクシーは場合によっては公共交通という括りに入れられるが、全然補助してくれていないとタクシー事業者はよくおっしゃる。莫大なお金をかけて公共交通を整備するよりは、乗り合いのような形でタクシーを有効に活用する。しかもドアツードアで行けるので、ちょっと自分で靴をはくことに不自由を感じているお年寄りや、自分で移動できない小さい子どもたちを機能的にサポートできる。それなのに、タクシーというのは国土交通省の縛りが多く、料金も、乗り合いにするのも、人を乗せる場所も何もかも制約がかかっている自由でできない。本当はものすごく自由に動けるはずだし、何人か一緒に乗せていけば効率的にできる。公共交通ができるまで、試験的にどういうニーズがあるのかということを検討する上でも、タクシーの利用というのは有効ではないかと思っている。規制があまりにも多いので、タクシーを公共交通の一部としてみなして、近場の移動に使えればいいのかと感じている。

(会長)

5月に次回推進会議を予定している。ワーキングも数回やっていただけるということである。そこでも具体的なものを出していただきたい。ワーキングでの提案は、市は必ず方向性を検討し、回答をいただくことになっている。不十分であれば、文句を言えばいいということ考えている。

(委員)

これからワーキングでも行政の各課とヒアリングしたりしていくと思うので、その大前

審議経過および審議結果

提として行政の中でコンセンサスを取っていただくことが必要である。

女性目線は今後ワーキングを進めていく上ですごく大事だと思った。私も家庭においては完全に妻が全実権を握っている。これからワーキングの議題として取りあげるべきだと思った。

(4) その他について

事務局より、次回会議について、平成24年5月22日、午後2時の開催予定とすることを提案し、委員全員が了とした。その他、委員から特に意見はなく、以上をもって、本日の会議を終了することとした。

以 上