

## 議 事 概 要

【第3回北陸地域連携プラットフォーム 平成26年6月6日(金)】

### 【メンバー】

- 講演の中で、地方公共団体の約3分の2が、マスタープランにコンパクトシティを位置付けている、または今後位置付ける予定との話があったが、実際には実行に移っていないように感じる。どのようなところに問題があると考えているか。

### 【講師】

- 1つは、どのように取り組んでいけば良いのか分からない。どのようなツールがあって、どのような手順を進めていけば良いのか分からないとお話を伺います。この点に関しては、去る5月21日に公布された都市再生特別措置法で、少し答えを出したつもりです。

もう1点、より深刻な問題として、コンパクトなまちづくりが必要だということはみんなが分かっているし、実行しようとも真剣に考えているが、選挙で選ばれている議会の方々の理解をどのように得れば良いのかがなかなか難しい、とお伺いすることがある。緩くすることには、多くの人が賛成するが、厳しくしていく場合は色んな声が出てくる、そういったところをお悩みです。

これに対する100%の解決策は当然ありませんが、少しでも進めやすくするために、厳しいことを行ったら、実はこんな良いことがある。厳しいことだけやったださいと言っても中々できないと思うので、少しでも裾野が広がるように、言葉は悪いのですが、アメとムチを一緒にバンドリングした商品を創らなければいけないかなと考えています。

### 【メンバー】

- 講演の中で、コンパクトシティに関連し、国交省では、都市再生特別措置法が5月に公布されたほか、地域公共交通の活性化に関する法律の細部が具体化した。経産省でも、中心市街地の活性化法が4月に公布された。また、老朽化した公共施設の撤去に関する地方債利用が可能になったとの話があった。4月、5月でかなり一気にでき上がったように感じたが、国としてコンパクトシティに向けて、省庁横断的に、グループワークというか、ワーキンググループというか、そのようなものがあったのかを教えていただきたい。

- コンパクトシティの先進事例として、富山市や青森市が必ず出てくる。一方、抱えている地方債の大きさは、ワースト何位と同じような形で出てくる。今ほどの質問にも少し関連するが、コンパクトシティを進めるために、新しい建物を駅前に集中させるという手法が、今後の財政状況を悪化させるといった足かせにならないのかどうか

をお聞かせ願いたい。

### 【講師】

- まず1つ目です。公共交通とコンパクトなまちづくりは、同じ国交省の中ですので、度々話しながら、1つの構想のもとに、法案を作成する段階から連携して行ってきました。中心市街地の法律も、実は国交省と経産省と共管ですので、これも最初から一緒に考えてやってきています。また今回、地財法で地方債の特例を作っていますが、社会資本や公共施設の老朽化対策を国全体でどう考えるかについては、国交省と総務省が二人三脚で構想を考えて、一緒に引っ張ってやってきたところであり、構想段階から一緒にやってきています。これから実施していく上で、更に一緒に行っていくことが求められています。

また、説明を省略しましたが資料の60ページにあるように、内閣官房の下、成長戦略改定に向けた地域活性化の取組みとして「人口減少社会における持続可能な都市・地域の形成」と「地域産業の成長・雇用の維持創出」を政策テーマに取り組んでいます。「持続可能な都市・地域の形成」のところに、都市構造の再構築と記載されています。これはコンパクトシティのことです。それから、中心市街地、公共交通も含まれています。また、文字としては明示的には入っていませんが、当然、この都市構造の再構築等を議論する中で、公共施設の除却のようなことも検討されます。政府全体の政策課題として、内閣官房を中心に各省が集まって、モデルケースを全国で選んで、首長さんと一緒にその地域のことをモデルとして一緒に考え、更に国として見直すべき制度があれば、一緒に考えて直していくような、そんなプラットフォームがつくられています。

- 2つ目として、色んな投資が将来の重荷になるのではないかとのご質問がありました。県庁所在地規模、富山のような人口50万人位の都市の投資の仕方と、それ以外のところは、結構違うような気がします。コンパクトシティを進めていく上で、実は我々は投資オリエンテッドではありません。投資してはいけないという気はもちろんありませんが、どっちかと言うと既存施設を使って多少リフォームしながら、色んな機能を誘導して入れていけば良いのではないかとということで、金を使うことが全てという訳ではないと思っています。

逆に言うと、金を使い過ぎれば、将来に禍根を残すこともありますし、財政余力がないところでは、そんなことを行っただけいけないと思います。都市の規模にもよりますが、いわゆる再開発、ビルを建て直すみたいなものを、どんどん進めようという話ではありません。もちろん、必要なものは行えば良いと思いますが。駅前に全部を集める訳ではないというのは、そういった意味です。資料にもあったと思いますが、「既存の施設を大事に活用しましょう」というのがベースとしてのコンセプトです。

富山は、今も非常にうまくきていると思います。他方、青森は、色々な先進的な取り組みであるとか、モデルという時期もあったと思いますが、残念ながら、今私たちが見て「青森がモデル的だ」と国内外に言えるような状況にはないと思っています。投資が必ずしも過度であったわけではないかもしれませんが、ちょっと急に無理にやる

うとした側面が多かったと思います。

青森と富山を一概に比べることはできませんが、青森は、より急激にやろうとしたことと、より真ん中だけをしっかりとやろうとして周りに対する目配せが、かなり少なかったと思います。典型的に言えば、より財政状況が小さく、より小さな市であったためです。更に言うと、多い年だと除雪費が年間40億円くらいかかる雪害が深刻な場所であるために、除雪する場所をできるだけ小さくしようというオリエンテッドが凄く強かったので、かなり急いだ。そのため、取り残されていくところの人々の理解が、かなり得にくかったというところがあったかなと思います。後は、新青森との関係もあり、色々な論点が出てきてしまったというのが、正直言って少し順調ではない軌道を描いた原因かなとは思っています。

### 【メンバー】

- 大変基本的なことで恐縮です。現在世界の人口は、確か72億人くらいだろうと思いますが、例えば2050年には96億人とか、100億人とかになると言われています。そこまでは増えないのではないかという説もあるようですが、少なくとも、このまま行けば日本の人口が減少することは、間違いない。世界の人口が増えることも間違いない。そういう中で、人口減少をどのようなレベルで考えて、立案をされているのかお聞きしたい。日本の出生率は1.41から1.43に上昇しています。フランスなども、ずいぶん低かったが、既に2を超えています。世の中の色々な条件の変化によって、ずいぶん変わってくるのではないかと思います。そうしたことも加味して考えておられると思いますが、基本的なレベルはどういうふうに考えておられるのかお聞きしたい。

### 【講師】

- 例えば出生率のような話は、基本は今の推計、現行を前提にしていますので、ある意味では保守的なものかもしれません。ただし、人口学的に言えば、多少の努力を行っても、10年くらいで急激に変わるものではない。30年先になると、多少違いはあるかもしれませんが、それなりに安定度が高いと言えます。フランスの出生率が多少回復したということから、同じことが日本で起きたとする期待値を込めて計算しても、そんなに大きく変わるものではないという、そんなレベル感はあると思います。

地球規模の話で言えば、アジアの大きな国、中国、韓国、これはもう日本と同じ形を取ることは多くの方が言われていますので、人口が減少局面に入って、それが急激なスピードで落ちていく、中国などは同じようなことになります。一方、なぜ世界の人口が増えていくかという、インド、インドネシア、アフリカなどの人口が増えていく、そういう全体の試算の中での位置付けかなと思います。

### 【メンバー】

- 日本が国家として、国民が幸せに、安全に、世界に伍して生きていくための1つの

目安と言うのか、最低限と言ったらおかしいのかもしれませんが、そのためには、50年後に1億人程度の人口を維持するということが1つの基盤になっているような気がします。そういう中で、極端な話ですが、北陸がゼロになっても、東京に1億人いれば、国としては構わないという考え方もできないことはない。ただ、前回（第2回）の「都市部の出生率は非常に低く、地域のほうがやはり高い」との話を聞いていると、現実には不可能だと思います。私自身の体験であるが、二十数年前に、富山に引っ越してきた時、近所には、企業が進出した関係で関西圏から引っ越して来た方が多く、大概子どもは2人だった。ただ、富山の広い家に住むと、直ぐ3人目が生まれた。居住環境として、都市部では、多くの子どもは持てないということではないかと思う。

もう少しマクロ的に言うと、水資源の問題もある。飲料水ぐらひは運べるが、分水嶺を越えて水を移動するということは非常に困難である。そういう意味で、関東圏は、既に7割、8割まで使っているような状況なので、恐らく不可能であると考えます。

- やはり地方に人口を分散していかなければならない。そういう新しいモデルを作っていく必要があると考える。ただし、情緒的な側面もあり、いくら入れ物をつくっても、やっぱり若い女性が都会に出ていってしまう情緒的な側面があり、そこを解決しない限り、「入れ物は作ったけれども、中身はない」という話になってしまう気がする。

1つには、「都市の人口のレベルによって、提供できるサービスが異なる」という話がある。個人的に正直に言うと、地方の固有の文化と外来の文化、多様な文化、非常に高度な価値観を持つ国民、あるいは消費者が多くなってきた時に、今想定されているレベルのサービスで、アトラクティブな町になり得るのかどうかというのは、私は疑問に思う。逆に言うと、コンパクトと言いながらも、例えば100万人とか、そういったレベルにして、そして多様な文化性を持った地域づくりをしていかなければ、本当の意味でアトラクティブな町になり得ないのではないかと考える。他方、公共交通を軸にして面積や距離ではなく、時間距離でコンパクトな町にするとの考え方があるような気がする。そうなった時は、現状の行政の枠組みを取っ払って考えないと、成立しないような話になるのではないかと感じている。

- 先ほど市役所でも耐震化が必要なところが出てきているとの話があったが、立地適正化の中で、そういった設備の今後をどういうふうに考えておられるかを伺いたい。
- 先ほど、青森市と富山市の話が出た。私は富山の人間なので、あんまり身内贔屓をしてはいけないのかもしれないが、1つには産業基盤の大きな違いがあったと思う。そういう意味では、例えば駅前にオフィスを集めるような、病院だとかそういう社会的インフラだけでなく、職場等も集めるような、そういう考え方もできるのではないかと考えている。

最後に、本当に真剣に地方への分散化を考えるのであれば、省庁の分散化も考えられるのではないかと。

## 【講師】

- 役所としてではなく、個人の思いでお話をさせていただきたい。言われるとおり、本当に色々なサービスを持つためには、やっぱり100万人くらいはいるのではないかと思う。私が以前勤務した茨城県の水戸市は、県庁所在地であるが人口は25万人程度、茨城県は、人口が300万人であるが、県庁所在地に1割も住んでいない。隣の宇都宮市は人口50万人で、だいぶ色々なものがある。週末に買い物に行くのも、全然違う。あるいは、町を歩いていて匿名性がある。水戸市で歩いていると、すぐ知っている人に会って、「昨日、何してたね」と言われるが、仙台市など政令市では、そういう話はあまり聞いたことがない。宇都宮市は、もちろん他県の町ではあるが、そのくらい大きくなると匿名性が出てくる。100万人だと完全な匿名性が出てくる。そういう意味で、生活の仕方は、人口が100万人位で大きく変わらと思う。  
「それでは、100万人都市をつくれれば良い」というのは、やっぱり乱暴な議論であり、新幹線等々ができる中で、どのように軸をつくって連携し、場合によっては「多少役割分担するから、全体として色々なものがある」という世界を目指すというのは、大事なことだと思う。その際に、今の行政形態が支障になってくる部分はあると思うが、過去いろいろ、政府でも道州制の議論やら合併の議論やらしてきた結果が現状なので、当局としてのコメントは困難であるが、個人的な思いは同じところがある。
- 市庁舎等の話ですが、表立って「徹底的に面倒見ます」とは正直言えませんが、実際にはやろうと思っている。二枚舌みたいなことを言いますが、市役所は地方自治の一番の要みたいな場所で、そういうところに国が金を出すのはいかなるものかというところがある。私どもはそう思っていないが、地方自治を所管する部局としてはそういう思いもあるようであり、表立って「全部やります」とは言えない。ただし、今の時代、市役所を単独で作る時代ではないと思う。交流施設とか、あるいは会議室などを併せて作ったほうが良いと思うので、併せて作る部分とか、駐車場とかそういうことを含めて、新しく作る場合や、改築、耐震化など、そういったところには助成をできるようにしています。例えば、新潟県の長岡市役所が駅前に新しいものを複合型で作った際には、一緒にお金を入れました。
- 病院や福祉施設だけでなく、駅前に職場、オフィスを配置することも可能であり、今回の制度では対応できるようにしています。ただ、普通の地方都市では、オフィスが必ずしも多くないということもあり、説明では省きましたが、必要と思うところでは計画の中で位置付けることもできますし、位置付けられたものについては、我々が財政的な支援をするということも、当然やろうと思っています。
- 省庁の分散化については、個人的には地方に住みたいぐらいですが、まじめな議論で言うと、国会開会中は国会の近くにいる必要がある。ここからは、かなり雑談になりますが、昔のヨーロッパ、王様が統治していた時代は、夏の都とか冬の都があった。国会のない夏の時期くらい、国の機関が少し涼しいところに行くことも考えられるの

ではないか。地方も潤うし、冷暖房費もかからずに良いのではないか。冬に国会議員もろとも地方へ行くのも無理かもしれませんが。何か色んなことを試してやってみても面白いのかなど、個人的な感想ベースでは思います。

#### 【メンバー】

- 北陸経済連合会では、かねてから町のにぎわいの創出とか、あるいは生活機能の確保に向けた取組みへの支援をいただきたいということで、活動方針に入れたり、国にも要請している。今日は、都市の活性化、都市づくり、まちづくりが大事であるという話があった。都市の活性化、まちづくりのポイントを地方が考えることも必要だが、国でも様々な法整備、あるいは規制緩和、幅広い範囲で地方がどのようにすれば活性化できるのかという施策について、ぜひご支援をいただきたい。

また、今年初めて女性部会を作り、ご意見を頂戴して施策の中に反映させていけないかと思っている。社会資本整備というと、どうしても新幹線、道路、空港などの話になりがちだが、先ほどお話をいただいたスマートウェルネス住宅とか、出産・子育て、あるいは高齢者の方も含めた施設、広い意味での社会資本整備、そういったことにも力を入れていったらどうかというご意見も女性部会から頂戴しているので、女性の視点から見た施策についても、ご指導いただければと思っているので、宜しくお願いしたい。

#### 【メンバー】

- 福井市では、ようやくまちづくりが始まったところであるが、色々問題点が出てきている。まずは未利用地の問題、駐車場が非常に散らばっている。やはりある程度は固めていかなければいけないという中で、都市再生特別措置法が、その起爆剤になるのかどうか。区画整理等で強引にやっていかなければいけないのか。

利害対立も非常に多く、地域ごとの話が中々まとまらない。先ほどもあった議員さんの問題もある。周辺部の議員さんの意見が強く、容易には中心部にお金を持ってくることができないとの問題が生じているが、何か意見、良い考えがあれば、教えていただけたら思う。

#### 【講師】

- 1つ目のお話はより具体的なお話だと思います。新幹線の開通というきっかけで、まちづくり、再開発が動いていくという時なので、大事な局面だったと思います。未利用地が多く駐車場がちらばっている、それ自体、現象面として大きな問題だと思いますが、手法は区画整理でも、今回の法律でも、対応可能であると思います。何を作るのか、何に利用するのか。そこが固まれば、手法はあります。一番難しいのは、どういう機能を置きたいのか、何をそこでしたいのか。結局これに尽きることになると思います。

市の中心部と、周辺部の方々と、必ずしも意見が合わないところがあるのかもしれ

ません。1つの答えとしては、市がどこまでお金を入れるか腹を固めることにもなりますが、施設整備なり、機能整備をしようとしている真ん中のところに、公共交通、バスみたいなものを利用し、周辺部をどう結び付けるのか。1回やったら、「あと知らないよ」というのではなく、ある程度持続的な保証というか、確保してやっていく。そういうことで地域の理解を得てやっていく。そういったことも含めてやっていくしかないのかなとは思っています。代わりに周辺部に何か新しい大きな投資をやりますという話は、市としても財政上持たないでしょう。そういった中で、やはりアクセスとか、ネットワーク的なところを考えていくというのは1つの視点かなと思います。

### 【メンバー】

- これまでコンパクトシティとは、都市部と農村部を切り分け、農村部を切り捨て、コンパクトシティを作って、そこに集中・集合するように考えていた。「決してそれはそうじゃない」ということをお聞きした。私の住む能登は、先進国では世界で初めて世界農業遺産に認定されており、そういう自然、あるいは農業の生業を残していくべきであると思っている。お話を承って、コンパクトシティに関して、少し勘違いしていたことがわかった。

先ほどから、県庁所在地規模の話が中心になっているが、一方、地方では非常に大きな問題を抱えている。先般、能登地区の商工団体、商工会議所あるいは商工会の長に集まっていたいただいて、今の人口減少問題、あるいは少子高齢化の問題について工藤財務局長からお話をいただいた。その中にコンパクトシティは、20年程前から出ているとのお話があった。20年程前の市町村の平成の大合併と絡めて、もう少し進められれば良かったと感じている。七尾市の場合も3町と合併したが、また、だんだん人口が減っている状況にある。

最近、色々なところで人口減少問題が大きく議論されており、1つのチャンスだと考えている。先般集まっていたいただいた各市・町の人口は、極端に減っており、非常に深刻な状態になっている。能登の北部、あるいは中心部を合わせても20万人くらいの人口しかいない。人口減少問題自体は避けられないかもしれないが、どのようにしてこの状態を維持するか。今日のお話のようなコンパクトシティというものを進めるとすれば、もう少し行政というか、首長さん方の考え方、経済界と首長との協力体制が必要なのではないかと思う。講師のお考えをお尋ねしたい。

### 【講師】

- 首長さんの理解を進めていくことは、私たちの大きな仕事、これから更に行わなければいけない仕事の1つ。1つと言うか、全てと言ってもいいくらいである。このままだと、結局じり貧になって、立ち行かなくなるということを、如何に現実の問題として捉えていただくか。他方、限られた任期で仕事をされている中で、理想形ばかり言ってもいけない。現実との妥協の中で「ここまではやる。次のステップでここまでやる」と1回1回少しずつ進めていくということで、一緒にやりましょうということを進めていきたいと思えます。

- 先ほど、どうして若い女性が、都会に出ていってしまうのかとの話がありました。正直、私も分からないところがある。一生懸命勉強しても「所詮他人のことだ」となってしまう。言葉は悪いが、色んな場でよく発言いただける、あるいは良く投票に来てくれる人の声を、どうしても強く反映してしまうことが現実だと思う。やはり本当に若い人、特に女性、その人たちの言うことが全て正しいかどうかは別として、あえて機会を作って、本当にこれからその地で家族を持って、子どもを育てて一緒にやっていけるような人たちをどう作っていくのか。その人たちは何を望んでいるのか。男女がいて、初めて家族があって、子どもが育つわけですので、別に女性だけではないと思うが、普通に市政の中で回していくことができるようにしていきたいと思います。私自身、「国は、今こうです」と言えるきれいな答えがあるわけではないが、そういったことを積み重ねていくしかないのかなと思っている。

#### 【メンバー】

- 若い人が、なぜ都会に出ていくか。先ほど少しお話があったが、匿名性というか、地域にいと、閉塞感というか、ちょっと息詰まり感、息苦しいと時には感じることもあると思う。地方である程度の年齢になると、「まだ結婚しないのか」と言われたり、色々な理由で都会に出ていくのではないかと思います。来年、北陸新幹線が開通し、都会にも直ぐ行けますので、そういう面で若い人が地域で暮らしやすくなるのではないかと感じる。

他方、都会に出ていっても、逆に人間関係の希薄化というか、都会で寂しい思いをしてまた帰ってくる人もいますので、そのような人たちを受け入れていくためには、魅力ある地域づくりを行っていくことが大事だと思います。そういう面からコンパクトシティや、暮らしやすい地域を作っていく必要がある。そのために核となるのは、それぞれの地域で、どのように元気な高齢者に働いてもらうか。企業等で働いてもらわなくても、年配のお母さん方とか、高齢者の人に、子育て支援をボランティアでしてもらおう。そういうような地域が、実際に沢山あるので、そういうものをどんどん進めていけば、お金もかからないし、安心して子育てができる環境を作れる。そういうものが地域の魅力になっていくと思います。

高齢者が増えると認知症の心配もある。歩くことは、認知症の予防にもなるので、歩いて暮らせるまちづくりは認知症の予防にもなる。歩きやすい町を作って認知症の予防を図るとともに、認知症の場合は徘徊の問題も発生するので、徘徊しても安心なまちづくりというか、地域づくりも必要。徘徊中に列車にひかれて、家族が介護責任を問われるようなことがないように。北陸は、地域のつながりも強いので、安心して認知症の高齢者も、若いお母さんもしっかり安心して子育てができるという、魅力ある地域を作っていくことが、今後の、これからの北陸の高齢化社会の在り方にもなるのではないかと思います。

- 富山市は、コンパクトシティを推進している。合併して10年となるが、先ほども



言われた中心部と農村部の対立は、やはりある。森市長がコンパクトシティを言った時に、どんどんそれを進めていって、結構、旧富山市に予算を集中して、郡部は切り捨てるといった批判もあったが、市長が郡部を回って理解を求め、バスとか公共交通で中心部に誘導するような政策も行った。その1つとして「おでかけパス」というのがある。富山市は、日本海から岐阜県境の旧村部まで本当に広い行政区域であり、実際に一番遠いところから中心部までバスに乗ると片道だけで1000円以上かかるが、市が補助を実施し、65歳以上の人は100円としている。100円なので、少し暇があればバスで中心部に出てくるということもあり、にぎわいにもつながっている。このような対策を取りながら、なるべく郡部の反発を招かないようにしている。これまでも国交省さんは、厚労省さんと協力して行っていると思うが、山を守るということでは農水省もあるので、関係各省庁が協力しながら、そういった一体的な政策を進めていくことが大事だと思う。

#### 【メンバー】

- 現在の地方の生活は、マイカーを持って、買い物は郊外の大型店に行く、そういうスタイルです。それは人口減少の世の中に合わない、これはよく分かるが、車を捨てて公共交通機関に頼るといったまちづくりをするための投資は非常に大変であろうと直観的に思う。他方、東京などは、典型的に車を持たずに公共交通機関で生活している。そうすると日本全体で見ると、このコンパクトシティ化は、東京の一極集中を更に加速するのではないかとの疑問がある。

例えば石川県の各市・町が、コンパクトシティ化を目指すと、結局、勝者は県庁所在地がある金沢市、富山県なら富山市、福井県なら福井市ということになるのではないか。県庁所在地だけが勝ち残っていくような、そんなイメージがちょっと浮かぶ。そうなると、例えば、珠洲市だとか輪島市だとか、そういう他の人口5万人以下の市や町は、コンパクトシティにするとしても、金沢市なりとは違うアプローチ、発想が必要ではないか。同じことをしても、たぶん東京に負け、金沢に負けということになる。コンパクトシティ、発想というか、方向性は良いが、都市の規模だとか、生い立ち、個性によって色んなバリエーションを持っていかなければならないし、必ずしも公共交通を足にして、歩いて生活できるまちづくり、それが全てではないのではないかと思う。車中心でも構わないので、色んなアプローチの仕方があって良いのではないかという気がする。

#### 【メンバー】

- コンパクトシティは、既に30年以上前から提唱され、行政主導で取り組んだ首長さんもおられるが、コンパクトシティとか合併を、行政効率として取り組み、新しいまちづくり、住民本位のまちづくりを成し得なかったところに問題があったと思う。今回のコンパクトシティ構想で、一番必要なのは、コンパクトと同義だと思いますが、高コストから低コスト社会に、低コストで満足度をどう高めていくか、こういったこ

とを考えていくことが必要。国民、市民が、どのようなまちづくり、どのような生き方をしたいかというところを、きちっと押さえなければいけない。そういう意味で、国主導、自治体主導での地域再生は、少しずつれてくる可能性がある。これだけ成熟し多様化した社会をもう一度再構築するためには、価値観を変えていかなければならない。そのためには、自分たちがどう満足を得ていくのか、その住民コンセンサスをもう一度得ていく、そういった仕組み、手法が一番重要になると思っている。

地域社会、国家の大きな分岐点に立っていることを、どのようにアナウンスし、横ぐしを刺すような省庁の連携ではなく、新しい価値体系の中で新しい手法を立ち上げて、危急存亡の時期にある日本をどのように再構築していくかという視点が不可欠ではないか。

### 【講師】

- 押し付けのもの、一律なものが良くないというのはそのとおりだと思います。今回のコンパクトシティは、言葉はコンパクトシティで1つですが、当然、地域・地域によって色んなバリエーションがあると思っている。その地域で選択して、良いものを行えば良いと思っていますし、全ての自治体が絶対コンパクトシティ化しなければいけないと決め付けているわけでもない。ただ、1つの今後の解となるものとして、提案させていただいているということです。

当然、行政の効率化だけで進めてはいけない話です。住民の満足度が一番高まる方法を地域で選んでもらうことは、そのとおりだと思います。その際、大事なものは、制約をきちんと理解いただいて、住民に御議論いただくこと、即ち1つだけの解は無いということです。これをしっかりと見据えて、このまま行ったらどうなるのか。今が良いという御意見をよく聞きますが、今のまま推移すること、今を維持することは、不可能です。このまま行ったらどうなるのか。その時の色んな制約、特にお金はこうですということの中でご議論いただく、そういうことかなと思っています。

私たちが一番心配しているのは、先ほど特定の勝者だけできて、後は全て敗者という話もありましたが、このまま行くと全部敗者になってしまうリスクが非常に高い。そこをどのように考えるかということかと思っています。

- 何度も繰り返しになりますが、いっぱい投資をしようとしてはいけません。それこそ、LRT、公共交通を一生懸命整備しようとする、いくらお金があっても大変かもしれません。バスをしっかりと維持しましょう。そのバスも、立派なバスではなく、場合によってはデマンドのタクシー型のようなものを入れたり、工夫してやっていく。公共交通を維持することに、何か新しい大きな投資を行うということではないと思っていますし、公共交通だけの町にするというのも、逆に極端だと思っています。多く議論していると、公共交通というしっかりとした選択肢が1個あると、自家用車だけでなくとも暮らせる、ここがポイントかなと思っています。

### 【座長】

- 本日は和田課長さんから、コンパクトシティの提言をいただきました。正しく、我々

も皆さんも理解できたのではないかと考えています。

その中で、課長さんが、途中で言いかけてやめましたけれども、農村部をどういうふうにするか、国土交通省の範囲ではないということでしたが、北陸3県にも広範な農村地域があります。そこをどうするか。私が少し考えるには、例えば、農業の在り方も、産業としての農業の在り方も違ってきますので、コンパクトシティに対応するような、そういうふうな農村の在り方、これも、是非、農林水産省と国土交通省、両方で考えていただきたい。その時には、当然山あいのところ、治山治水、国土保全のために山あいの農業をどう考えるのか、同時に、産業としての農業はいかなるものかを、是非、考えていただきたいというふうに切実に感じました。

私自身の個人的な趣味から申し上げますと、私は従来から、空き地、耕作放棄された農地、それを各市町村がただで貸して、その周りにほぼ無料の公共の交通機関、町中ばかり100円バスを回さずに、郊外にも回して、そして元気な高齢者、本日の資料のデータにも出てくる、Uターンを指向する50代、60代の人たちがもっと沢山帰ってくるようにする、そういうふうな施策も考えていただくことが非常に大事ではないか。現在出ているデータをもっと有効に使うような方策を考えていただきたいと思います。

- 本日の説明、あるいは質問を土台にして、更に北陸3県としてどのようなコンパクトシティ、ならびに関係する農村地帯をどういうふうに考えていくかというふうに、材料として更に勉強したいと思います。本日は、どうもありがとうございました。