

第 5 回まちづくり戦略会議

平成 16 年 11 月 1 日(月)
午後 3 時から午後 5 時
市 役 所 本 館 6 階
第 4 委 員 会 室 に て

司会

それでは定刻ですので、ただいまから第5回まちづくり戦略会議を開催します。

本日は大浦委員、大川委員、西條委員、横山委員が欠席でございます。また大熊委員につきましては若干遅れるという連絡をいただいております。

事務局から事前にお送りした資料の確認をさせていただきます。

まず確定いたしました第3回の議事録と、第4回の議事録の原稿をお送りいたしました。

それから本日の議題に関連しまして新潟都市圏の人の動きという冊子をお送りしております。

これは現在進められております第3回のパ-ソントリップ調査のいわば現況編という形で取りまとめたもので、参考までにお送りをさせていただいたものです。

事務局からは以上です。進行につきましては座長よろしく申し上げます。

与田座長

皆さんご苦労様でございます。

それでは、今回で第5回目になりまして、都市像の検討のうち将来の都市構造、その中で土地利用並びに交通体系というあたりが本日の議題でございます。

先般と同じようにまず皆様からご意見をいただいたあと、土地利用、ならびに交通体系に関してのご専門の関係で伊藤先生と大熊先生、交通体系はユニバーサルデザインで関係がございますので長谷川美香さん、その他おしゃべりになりたい方どうぞということで、1時間、1時間ぐらいの時間をとってやりたいと思います。

市長がおいででございますのでまず冒頭に土地利用ならびに交通体系についてのお話について市長のお考えを述べていただくのが最初なんです、やっぱり今回地震について話をしないとだめでしょうから、その時間も割きますので、どうぞお話をお願いします。

篠田市長

地震については、新潟市は直撃を免れたということで、とにかく下越地域の中心都市である新潟市が、最大限の支援を被災地にやっていくということを明確に示しながら、まずは中越の拠点都市である長岡市に対して支援をある程度集中するような形をとってきました。

長岡市を一刻も早く復旧、復興し機能させることが、その近隣の山古志、小千谷、川口へ支援を攻め上らせるにも一番だと考えてやってきております。

新潟県は、知事がまさに最高司令官となってやっているわけですが、全部県をとおしているとかかなり時間がかかる面もあるので、ある面では長岡市とホットラインを結んで直でやっています。

山古志の村長のところも携帯が回復してからは携帯で連絡してやっているというような状況です。今も毎日避難所の管理運営のために、合併する白根、豊栄、新津と一緒になっ

て60人のチームを組んで送り込んで、1日交代でまた戻ってくるという、ローテーションでやっています。

避難所を管理している長岡市などの職員が相当疲労が激しいということなので、我々応援に行った連中はとにかく寝るなど。あんたたちが寝ないで長岡市の職員をその代わり寝せるようにということで、寝ずに頑張ってくれています。

それでもかなり疲労が激しくなっているという状況のようなので、効率論を考えれば新潟市に高齢者の方とか避難していただくのが一番いいし、また大畑少年センターは宿泊できる施設で、キャパはそこだけでは100人ですけど、それにいろんなものを組み合わせれば相当なキャパが出てくるので、本当いえば新潟市に避難していただきたいと思います。

ただ、まだおそらく自宅を離れられない、私だけよそへ行けないということだと思っんですが、やっぱり残念ながら中期戦、長期戦にならざるを得ないので、それに向けての体制作りということで、被災者の方たちのお気持ちを大切にしながら、実質的に支援がしやすい体制をつくっていかねばだめだ、という気持ちで今動いています。

今回感じたのは、なんといっても自治体と自治体、市と市が直に支援をやり取りするというのがやっぱり一番効果的だということです。

かなり遠いところから、下水道関係は政令市が力があるので、相当応援にきていただいていますし、中でも神戸は特別ということで阪神淡路大震災の経験があるので小千谷を中心にやっていただいていると聞いています。

それから岐阜市とかそういう離れているところでも新潟に縁がある、あるいは、この首長の顔がわかるという、そういう関係で特段のご配慮をいただいたりする。

身近なところ、ちょっと離れている県内、それから県外、最低3層に分けて支援の信頼できる仲間を作っておかない大変だと。

中越地震では、ボランティアも新潟市民が一番のボランティアの核になっているので、新潟市がもし仮にやられたということになると、その場合、今度は長岡市に最大限頑張ってもらわなければだめだという、新潟県内の拠点同士で勉強していくというのも重要ななというのを改めて感じました。

地震についてはそんな状況です。

先週末まではちょっと言いにくかったんですが、新潟市はこのように機能しています。

新潟市と首都圏のパイプがめっちゃめっちゃになりましたが、いち早く飛行機は飛ばしてもらって、今やっと関越道もつながったということなので、今週末あたりからは新潟市は機能していますし、おいでいただければ何不自由なくできます。

コンベンションなんかも何でも中止、イベントも自粛ということでやっていると、佐渡観光なども含めてちょうどピークで、かき入れ時ですので、きっちり支援をしていく姿勢を見せながら、新潟市周辺、下越、佐渡は大丈夫だということも、そろそろ全国に発信していきたいと思います。

今週あたりからそのように変えていきたいなと思っています。

そうしないと、本当に経済的な落ち込みというのは、結局は復興の足を引っ張ることになるわけです。

与田座長

この間、月岡の旅館のご主人と話したらキャンセルの山だそうですね。
うちは大丈夫だといっても来ない。揺れているところには行きたくない。

篠田市長

関越道はあんな状態で、なんとか明日うまくいけばほくほく線が通ると思うんです。
そうすると、ほくほく線をつないで直江津まで来て、まだちょっと信越線が長岡と柏崎はだめですけど、信越線が回復すれば鉄路で今までよりは相当短縮できる。
やっぱり鉄軌道でつながるとというのが一番安心感があるかなと思います。
コンベンションならまだ飛行機を使ってもという部分はあると思うんですが、旅行という気分になれない。
そのあたりをこれからちょっと頑張ってもらえるように精いっぱいこっちもお願いをしていきたい。

与田座長

イメージ回復が大変ですけどね。

篠田市長

中越と阿賀北や佐渡とかは全然離れているんですね。
新潟市を中継地として、心理的負担もなく、ゆったりとしていただけますということを伝えなければだめだと思います。

与田座長

ぜひお願いします。

篠田市長

そんな状況でございます。

与田座長

では土地利用ならびに交通体系です。

篠田市長

土地利用については、私はまちなか重視ということは、田園部を粗末にするということ

ではなく、まちなかを大切にす、重視するからこそ田園は田園として機能できるんだと
考えています。

都市機能をいたずらに外延部に拡大するということは、田園にもよくありませんよとい
うことを申し上げているわけで、まちなか重視と田園型政令市というのは全く矛盾しない
ことなんです。

それを実現するにはどうすればいいのかというあたりを、まさに土地利用というような
考え方の中で示していかなければならないと考えます。

いかに新潟が政令指定都市になっても80万が内発的發展でがんがん人口が増えて100万
になると。人口減少の時代になかなかそういうことは考えにくい。

新潟は政令市になるんだけど、それで市域をどんどん拡大すると、そういう過去の政令
市が取ったような開発政策は取れないし、また取ってはいけないと考えています。

コンパクトシティということで思い浮かべるものは、まだまだ皆さん人によって違うと
思いますので、ここでコンパクトシティという概念もご議論をいただきたい。

簡単に言えば、基本的にはお年寄りから若い方、お子さんが不自由なく住めるというの
がコンパクトシティじゃないかと考えていますが、そのあたりのコンセンサス、これをつ
くっていかねばだめだ。

それから中心市街地というものの魅力、これが政令指定都市を比較しても中心市街地に
すごく人が集まってくるところもあれば、政令市じゃなくても熊本とかは、けっこう中心
市街地に人が集まってきました。

新潟市が分権型政令市として、それぞれのまちなかを大切にするという言い方をしたと
きに、本当の一番街といいですか、新潟でいえば古町だと思んですが、その役割をど
ういうふうに差別化していくのか。

そして、古町を交通体系でみると、これだけ交通基盤が弱い中心市街地というのは、
ほかの都市に比べてもあんまりないんじゃないかと思ます。

このあたりをこれからの交通体系の中で位置づけていくのが課題となります。

それから交通体系そのものについては1回、田園型政令市の基盤は交通基盤だというこ
とを申し上げたと思うのでここでは繰り返しません、母都市から田園都市へスムーズに
移動できるという田園政令市の基盤をどのように作っていくのか。

それから、ある程度田園政令市が成熟した段階で、今度は田園都市から田園都市へスム
ーズに移動するというのも確保していかなければだめだと考えます。

そのあたりの段階をやっぱり踏んでいく必要があると思ます。

パーソントリップ調査の説明の中でも、これからは公共交通に軸足を主体に置いていき
ましょうということを方向としては出していくんだと思ますが、これもなかなか口でい
うほど簡単ではありません。

実際に政令市にふさわしいライフスタイルというのはどういうことで、その中での公共
交通はどう位置づけられるのかを明らかにして、農村部に行けばいくほどマイカーに依存

しているという状況の中で、政令指定都市はこういう動き方でしょう、こういうライフスタイルでしょうというようなことにご賛同いただく人をどういうふうに増やしていくのが大切です。

そして歩く人をまず最優先、その次、自転車、その次、公共交通、その次がマイカーというふうに、施設とか駅周辺がなっているかどうか、個別に見直していくということが必要になってくるんじゃないかなと考えています。

また農地の保全と農業経営については、今農業ビジョンというようなもの、農業基本構想というのを作っているわけですが、その中で、やっぱり80万都市があるからこういう銭をとれる農業ができるようになるということのシナリオをもう少し明確に示していかなければだめだと思います。

その意味では、黒埼茶豆がもっとも成功した事例なんだと思います。

新潟市と合併したら、黒埼地域だけじゃないんだけど茶豆の枝豆の作付面積が広がって、2億円売上げが増えた。そして新潟の一番大きいデパートは伊勢丹だと思いますが、伊勢丹の中元の売れ筋商品ナンバーワンは黒埼茶豆です。

80万都市のいろんなノウハウを使うと、農業を活性化できるんだということのわかりやすい例だと思うんですが、それをさらにほかの作物でどう作り出していくか。

特に花というのは、非常に都市効果が大きく発揮できる部分でもありますから、やっぱり銭を取れる農業になっていく、していくシナリオをさらにつくり上げていく必要があると考えています。

与田座長

今お話になった中でポイントとしてはまちなか重視、コンパクトシティという概念ですよ。

それと交通体系も含めれば都市と田園の交流問題、それから、今の例にあったようなお金の取れる農業、新潟市というマーケットをうまく使いながらお金の取れる農業という、このあたりの中で土地利用のあり方についてこれからご議論いただきたいと思います。

今の話の中で、市長、中心市街地の魅力をつくらなければいかんという話なんです、白根の商店街や新津の商店街はどうすればいいんだ。豊栄の商店街は何してくれるんだという話になって、いわゆる複眼的都市、あるいは多眼的都市といいますか、そういうのを集めた核がたくさんある構造になります。

逆に、政令市の中で、中心市街地はもちろん大事なんです、戦略的にあまり強調すると、まわりからいわゆる危機意識といいますか、場末論というのが出てくるとは思います、その辺を市長はどうお考えですか。

篠田市長

やっぱり、新潟の古町は、基本的に東北南部の仙台に並ぶ、あるいは仙台を抜くまちに

なりたいわけです。

東北の南部から北陸、北信越あたりの買いまわり商品で、やっぱり最高レベルがそろっている街にしなければだめだと思うんです。

今でもそうですけど、会津若松とか郡山の人も仙台へ行かないで新潟へ来るという人がいます。

与田座長

それ古町へ来るんじゃなくて伊勢丹へ来るんです。その辺が問題なんですよ。簡単にいえば。

篠田市長

今、一流ブランドの店舗を新潟島にも並べようというような計画も新しく出ていますし、伊勢丹があるというのは非常に大きいことですね。

伊勢丹で買物をしていただく、その行き帰りに本当においしいものがあれば絶対新潟を楽しんでいただけるはずだし、また歩いて楽しい地域があれば、会津若松から来た人は万代シティも新潟島も関係ありません。

その中でどれだけの楽しさとワクワク感みたいなものを提供できるか。

これだけのエリアから集客できるのを新津にもつくってくれ、豊栄にもつくってくれというのは、これはちょっと無理だということはおわかりいただけると思うので、新潟島、あるいは万代シティをとおしてそのピークが高くなればなるほど、かえっていいんです。

そのピークが低くて、まさに新津、豊栄とか白根と競合するような新潟島ではどうしようもないということなんです。

与田座長

わかりました。今伊勢丹の話が出まして、伊勢丹のお中元のナンバーワンが枝豆だといいますが、デパートで枝豆買っていいものか。

普通の流通システムであれば、枝豆は市場で買うと思うでしょう。

デパ地下で枝豆を買ってどうするんだ、みたいな気がしますが。

篠田市長

いやお中元だから全国に発送している。これは地産地消レベルを超えてできることがありますよというその好例なんですよ。

新潟の都市力が、黒埼茶豆をブランド化したわけです。

与田座長

うちは市場で買って友達へ送ります。デパートで枝豆は買わない。

逆にいうと、伊藤先生も前からおっしゃっているように、新しい市場というか、買い場ができてきますと、昔の公設市場じゃありませんが、そこがきちんとしてくれば本当に新鮮なものが手に入る。

やっぱりデパートへ行くと、なんとなく1回ビニール袋に包装された気がするじゃないですか。

やっぱり我々の地元でできたものに関していえば、ある程度そういうことをきちんとフォローできるような買い場を作るというのも大きなまちづくりの仕事かなと思います。

このあたりは伊藤先生からいろんな意見をいただきたいと思います。

それでは今のお話のように、土地利用と交通体系というテーマでございます。

平沢委員

その土地利用につきましては、私は40年、50年ぐらい前に新潟に初めて住むことになったときに、新潟の人がまず本町市場を紹介してくれました。

そのとき、生きた魚や露店の今朝採れたばかりの野菜が並んでいるのを見て、これが新潟の顔かと思いました。

この前、大川委員が、南口あたりを一番にぎわえる場所にするのがいいと発言していらっしやいましたが、本町市場もありますが、交通やこれからの整備のことを考えると、新潟駅あたりのほうがいいのではないかと思います。

観光客が来たら、新潟はどれどれどんどこと、まず公益市場を一回りしてみる。

そこで土産を買おうかとなったら、すぐそこから発送できる準備もみんなできていると。その代わりにピンからキリまで置くと。

キリまでというのもあと話しますが、最上級のをそこに置いてもらいたいという気がするんですね。

新潟で採れる酒からコメから、それから野菜類から魚類から、そういう一級品を置いて、新潟というものを印象づけてもらいたいと思います。

一方で、市民もそこに寄れば、きょう採れた菜っ葉でもナスで赤ヒゲでも、あるいは半端ものでも、そのシーズンの採れたてのものが買える。

新潟に来たときにはそこに寄って、新鮮なものや一級品を見て、贈答用のものも常に得られる。そういう市場がほしいと思います。

それからもう1つ、調査にも出ていますが、新潟の人口はもっともっと減少するし、しかも高齢化が進みます。

量販店など大きな店が郊外に出ていますが、高齢者は、そこに置いてあるような安くて大きな肉の塊はいらないんです。

それよりも、自分の身近で買いたい。

2日に1回、3日に1回はそこへ行って、きょうは何があるだろうと見て、人とも会う。

そういうお店で買いものをしたいんですが、量販店すらない。

コンビニ店はありますが、実はあれは主婦の店ではないんです。

非常時にはすぐお弁当が買え、雑誌も手に入り、金も送れると非常に便利なんです。

そこに住む主婦たちは、育児や介護もし、家族に健康を維持し家族の口においしい食事を提供し、そして自分も勤めに出る。

そういう主婦たちが感じる街の暮らしやすさというのは、採れたてのネギやキュウリがきれいに束ねられているものばかりではなく、ばらばらになっていて、1本いくらの曲がっているものもある、そういう店が歩いていける距離にあることではないでしょうか。

コンビニがあるから足りているかということと大違いなんです。食材がないのです。

そういう店がどうしたらできるかということ、そこまではわかりませんが。

消費者が自分で行って、今何があるかを見て、値段も見て、購入を決めるのは、実は生産者にサインを示すことなんです。

つまり消費者が、これはいいこれは悪いということ、直接買ったことで示しているんです。マーケットの質は生産者と消費者のやりとりで決まります。マーケットを見ればその町の質がわかるという。

これから高齢化が進めば進むほど、頼んでくれれば買ってきてあげるといったサービスが増えるかもしれませんが、自分で行って眼力をどんどん養って、いいものはどんどん市場に出る、悪いものはいつのまにか売れなくてさびれてしまう、そんなシステムができればいいと思います。

その辺を考えると、量販店よりもコンビニよりも、そのような店をどんどん作ってほしいというのが願いです。

与田座長

1つは市場の関係ですけれども、駅南がいいとおっしゃったのは交通の関係ですね。

ということは、交通網が本町にはないから。逆にいえば、駅をあそこまで引っ張ってくれば、電車があればだいぶいいですか。

平沢委員

車では困ります。置き場がない。

与田座長

そうですね。公共交通機関でないと。バスではひょいと乗りにくい。

平沢委員

バスでもいいですね。だけど南口っていかにも寂れています。

いい場所だと思うのに、どうしてあんな寂しいんだろうという気がするんです。

でも、力を入れてあそこに立派なぎわいのある、あそこに行けばお酒でもおコメでも

花卉でも果物でも一級品があるという店をきちっと並べたらすばらしいことです。

与田座長

ただおっしゃるように、一級品だけだったら困るので、キリもなければだめでしょう。

平沢委員

はい、そうです。

与田座長

食品のアウトレットだけではだめですね。バラ買いができるとか、そのぐらいのバリエーションがないとだめなんですね。

平沢委員

時季ものを置く。

与田座長

コンパクトシティの場合は歩いていけるというのがコンパクトシティだとおっしゃったんですけど、問題は住んでいる場所もありますよね。平沢さんが今住んでいるところはどちらですか。

平沢委員

松美台というところです。

与田座長

けっこうあるじゃないですか。小針でしょ。

平沢委員

けっこうあります。

ただ、小針十字路のお店がなくなってしまうと、その周りの人は歩いて行くと大変だといいですね。

与田座長

そうですね。車がないと大変ですね。

平沢委員

だんな様に乗っていったら、主婦も介護している人も、幼児を見ている人も車がないん

です。

与田座長

小針も公共交通機関はバスしかないところですよ。もっとも小針駅があって、越後線はありますが、あれはちょっと不便です。

平沢委員

結構便利ですよ。

小針あたりは一番便利なところだと思うんですが、それでもあのぐらいの程度だなと思います。

与田座長

わかりました。何しろ歩いて回れる都市がコンパクトだと。

桜内委員

今、いくつかお話をお聞きして、コンパクトシティという概念、非常に楽しそうでいいなと思いました。

ほかの街と比べても、本町とか古町はそんなに広くはなくて、歩けるところなので、何か特徴をつくる。

私は車を持ってないので冬でも歩けるところをいいなと常に思っていて、そういう意味では市長もおっしゃるように、できたら私としては古町という伝統も歴史もあり、多くの人知っているところを復興というか復活というか、いい街にしてほしいなという気がいたします。

交通体系ですが、僕は乗って楽しいのがいいなと常々思っています。

もちろんバスや軌道系もいいんですが、やっぱり船とか、せっかく水の都ですから、そういうものをもっと活用できればいいなと思います。

もちろん、堀とかあったほうがいいんですが、お金がかかるのであれば、近くの信濃川とかで川遊びできるぐらいがいいなと思います。

もちろん JR の新潟駅から新潟空港あたりまで、何らかの形で鉄道なりがあればいいなと思うんですが、その途中途中で船に乗って楽しむというのがあってもいいんじゃないかなという気がします。

与田座長

JR と空港を結ぶという話はずっと前からあって、なかなか実現しないものの1つなんですよ。

新幹線乗り入れという話もあったんですが、今実現できそうなのは、貨物線が入ってい

ますので、旧貨物線を復活させて空港まで回そうかという話なんです。

桜内さんは新潟のご出身じゃないですが、今の話については、やっぱりあったほうがよさそうですか。

桜内委員

僕はやっぱりあったほうがいいと思いますよね。

港湾とか空港とかにもっといっぱい路線を作るなりして、外国との交流を新潟の売りにしていくことは十分ありうと思うので、ぜひやっていただきたいと思います。

ロシアとか北朝鮮、あるいは韓国がせっかくこっちを向いていて、極東ロシアへ行こうと思えば新潟を通らなくちゃいけないという状況でもあるので、そういう地の利をぜひ生かして、外人特区みたいなものをつくってもいいのではないかと思います。

与田座長

ゲートウェイという機能を作るためには、今の空港だとちょっと不便だと思います。

距離があまりないんだからくっつけてしまえばいいと。

だから、おっしゃるように新潟のヒンターランドというのはないんだから、仙台みたいに東北をみんなヒンターランドにしていれば別ですが、やっぱり新潟からすると、国際的なゲートウェイとしての東京に対するヒンターランドといえばアジアとかになるんじゃないかと思います。

そうするとやっぱり、新潟空港と JR を結ぶ線というのはこれから考えざるを得ないと思います。

特に、今危機感があるのは北陸新幹線ができたときに、富山に乗り換えている人が越後湯沢へ行かなくなるから、高崎から全部金沢、富山へ回ってしまいます。

そうすると、新潟は枝線になって、したがって来る用事が完全なくなるんですね。

その人たちの数が減れば、JR としてはもうからないから本数を減して、枝線化がどんどん進む。

それを考えると、将来的に国際的なヒンターランドを持っている新潟がこっち側の表玄関として機能するためには、今桜内さんがおっしゃるように空港と新潟駅とがつながっていると非常に便利だということになります。

成田へ来たって、千葉から東京まで時間がかかるじゃないですか。

もし駅と空港とつながっていれば、高崎あたりの人は新潟へ来てもらったほうが早いんですね。

これは、どちらかというコンパクトシティとは別に、新潟の持っているゲートウェイとしての機能をどうやって生かすかといことが、交通体系の中ではひとつ大きなポイントになるのではないかと思います。

この前議論した国際化の問題とからんだ中での交通体系という、こういう考え方にな

るんでしょうか。

熊谷委員

大きい話で、今度、大新潟市になって、今の新潟市が中核になり、郊外にかなりの緑地というか、田園が広がる街をイメージしているんだろうと思うんですね。

その土地利用というのは、基本的に都市構造論だろうと思いますので、ごちゃごちゃ入り込んであんまりきれいにすばっと分けられないですけども、郊外の田園の中に住んで、中核になっているゾーニングのところに通ってくるという姿を描いているんだと思うんですね。

そこで、きょうの宿題の中に農地保全という話がありましたが、農業の振興というのは先ほど市長がおっしゃられたように、新潟っていっぱい農作物とかいいものがあるって、もちろんコメは非常に有名ですが、それ以外にも果物とか、さっきの茶豆とかたくさんあります。

しかし、ブランド化されたものがなかなかなくて、県内では非常に有名なんですけど、県外へいくとブランド化されていない。

農産加工品というのも餅とか米菓とかありますけれども、それだけでももっともっとたくさんあるんですから、そういうものを振興してお金をもうけなくてはいけない。

それと、それを継続する跡継ぎがないといけません。

長男がなかなか継がないとか、そういう承継の問題をきちっと考えないとなかなか農業は保全されず、したがって緑地の保全ができないと。あるいは田園の保全ができないということで、そういう施策がまず必要かなと思います。

一方で、郊外にそういう田園が確保されたとして、今度はまちなかの問題が出てくるんですが、それも宿題の中に書いてありますように、市街地が空洞化しているということと、それから郊外店の問題というのがあります。

これはものすごく歴史的にも長くて、新潟市に限らずどこの都市にも起きている問題なんです。

我々も新潟市さんと一緒になって古町のシンポジウムをやりましたが、これをやれば大丈夫だという処方箋はなかなか書けないんですね。

ただ、私は最近思っているのは、さっき平沢さんがおっしゃったように、高齢者というところとちょっと語弊があるんですけど、シニアの都心回帰というのがチャンスなんじゃないかと思っています。

それから、シニアだけじゃなくて、シングルというか、特に働いたばかりの女性だとか、ワンルームマンションなんか都心にできて、どんどん街の中に住んできています。

わざわざ車に乗って郊外店へ行って、大量のものを買ったりすることはあまりない。

子供2人くらいいる家族のように、たくさんものが必要な家族というのは、郊外にやや広めに住んで、車で走ってものを買ってこなければいけないんですが、もうそういうのを

卒業した人とかそういうのになる前のカップルに成り立てとか、あるいはシングルの方は、今は都心をめざしているんですね。

住み替えも始まっているし、東京なんかものすごく顕著になっていて、マンションが飛ぶように売れているという話です。

新潟以外でも、それから東北のほかの都市でも、そういうのをちょっと見てみたことがあるんですが、秋田でも青森でも都心にマンションを造るとすぐ売れちゃうんですね。

それは、要因はさまざまですが、最大の要因は、わざわざ車を走らせて夜になると街灯しかないところを歩きたくなくて、喫茶店の横丁を曲がるとうちのマンションがあるという、そういうまち場に住みたいという人がけっこういるんですね。

まち場の魅力というのは、実はそういうところでありまして、要するに空洞化したと言われている街は徐々に徐々に、実は復活しているんですね。

この間も、古町や西堀通りを上^{カミ}のほうに歩いてみたりすると、ポツポツと古びた家の中にすごくハイカラなお店を若い人がやっていて、すごく驚くのはその店の入口も封鎖していて、誰がどこでこの店を知っているんだろうと思うんですが、若い人は入っていくんですね。

若い人は郊外の量販店の服を買いに行かないで、ああいうところで買うんですね。

そういうこともあるし、年をとったシニアもわざわざ量販店で一山いくらのものを買いませんね。

お金がありますから、洋服だってあそこの何がいいとか、お父さんに見合ったものを買うようになっていきます。

これこそ、市街地活性化の最大の決め手というか、チャンスだと思います。

実はその背景は、地価の下落だと私は思っています。

その地価の下落に伴う、都心回帰ということが最大のチャンスなのです。

まち場で商売を営んでいた人が、空洞化の犯人の1人なんですね。

今は郊外に住んでいるわけですが、何もその人たちも店の2階にまた住めとはいいませんが、近くのマンションに移り住んで、それこそ夜の街というのは非常に大事なキーワードですから、その夜の街を演出するプロデューサーになってみずから働かなければだめだと思います。

朝車で通勤してきて、夕方6時にシャッターを閉めて、みんなが住んでいる郊外の家に戻るということをみんながやっていたら街がつぶれるのは当たり前で、ちゃんと夕方・夜の分の演出をするような商店でなければだめなんですね。

商店だけじゃなくて、行政もそういうものをサポートしていくようにしてほしい。

今まさに土地が下がってきて、まちなかをつくる千載一遇のチャンスじゃないのかなと思っています。

与田座長

スクラップ&ビルドがしやすくなっている。

だから、今の話の中でゾーニングという話ですが、今度大きなかたまりの政令市になりますと、特に郊外で土地がけっこういっぱい出るわけですね。

スクロール化が始まるということになれば、1つには大規模店舗とか、今おっしゃる郊外店なんかがどんどん出やすい環境にはなりますね。

熊谷委員

郊外店はどんどん出るけど、買いに行く人が少なくなりますね。

少子高齢化というか、間もなく人口減少に転じますので、そういう局面ではなかなか簡単なことを言えないんですが、比率で見ると、さっきのように都心回帰が進めば都市に住む人が増えてくるということですから、郊外店がいくら頑張っても、今度は郊外店のほうが淘汰される時代に間もなくなくなってくると思います。

与田座長

車社会でいえば、郊外店は車にはすごく便利なんですね。

そうすると、一方では公共交通機関をきちっとやっておかないとまちなかというのはまずいんじゃないかと思いますが、どうですか。

熊谷委員

交通論の話で、まちなかについては、どこの街でも新幹線問題というのがあって、新幹線で南北や東西に分けられて、西はいいけど東はだめだとか、東西問題、南北問題とかであるんですよ。

新潟もご多分にもれず、南がだめだったのを一生懸命でこ入れして、相当の犠牲も払ったようですが、今少しよくなっている。

だけど、新潟にはもう1つ信濃川問題というのがあって、信濃川で2つに分けられていて、実はほかの都市よりも構造論的にいうと1つハードルが多いんですね。

現に、古町というところが少し廃れて、万代に行ってみたり、それから駅南に行ってみたりというふうに、街の中でもゾーニングが3つに分かれています。

与田座長

だから、さっき市長がおっしゃったみたいに、大きなかたまりの中心部だとすれば古町とか万代ではなくて、万代・古町でゾーニングしたほうがいいと思います。

ということはつまり、信濃川をはさんでいますから、前に話が出たモール橋とか歩いて渡れる橋を真ん中に造ることによって、本町近辺も生きてきますし、あのあたり全体のかたまりでまちづくりをしたほうがいいような気がします。

ポンデベッキオのように、橋の上に店を造ればずっと歩いていくのにな、という話以前からしているんですが、そうすれば人が全国から来るし、あのかたまりで信濃川を中心にしたまちづくりみたいなものになりうるわけです。

そのとき桜内さんがいわれるように、船も使えるじゃないと。

そういう発想になっていったほうが面白いと思いますね。

熊谷委員

遊びでそういう渡しを、なんとかの渡しというやつをつくるとか、例えば昔提唱された青森と函館は青函の海をはさんで100万都市構想というのをぶち上げたことがありました。

ああいうふうに、水を間にはさんで、1つのゾーニングにくくるというのはあると思います。

与田座長

モール橋が無理だったら、ロープを渡してそこで船でもっていくとか、うまく使えば昔のいわゆる渡しでいろんなことが考えられると思います。

だから、あんまり古町とあっちとか、いまだに対立抗争があるのはつらいんですが、もう少し大きなかたまりで、これだけの80都市だったらそのぐらいの大きさがあってもいいかなという気もします。

熊谷委員

だから、古町も大事ですけど、だからといって、万代シティだったらつぶれていいというわけにはいかないんですから、そこは少し役割分担を色分けする。

古町はやや大人の街ですし、万代シティはそうではないですから、そこに色を少しつけて、色はつけているけど対立するのではなくて補完するという関係。

補完しあうような都市構造をつくらないとだめだと思いますね。

与田座長

今おっしゃるようなまちづくりのルールづくりってあるじゃないですか。

市長、まちづくり条例って今新潟ありますか。

篠田市長

まちづくり基本条例を政令市になるときにつくりたいと考えています。

与田座長

そのときに今言ったような議論が入ってくる、ゾーニングの問題であるとか土地利用の問題とか、用途指定とか。

篠田市長

その前にまず行政区をどう作るかというときに、今回お示しした7つのパターンでも一番のポイントは信濃川を大きな地形地物と見て分けるんですか、それともあえてそこを一緒にするんですかということで、それは、新潟の街の方向を大きく変えるポイントだと思っています。

与田座長

ちょっと考えると、線を引っ張るときに、あれで分けたいなというのはありますよね。しかし、あえて一緒にしてやると面白くなるかなという気がしますけどね。

及川委員

交通の話で、前から、鉄道とバスを降りないでくっつけられないかいつも思っているんですよ。

北海道のどこかあったと思いましたね。

いずれにしろ、乗り換えてもいいんですけども、そういうバス専用のレーンというのをつくることによって、交通体系がずいぶん変わってくると思います。

小針界限を例にとると、小針駅は今、済生会病院や黒埼へいく方けっこう多いんですよ。

黒埼から新潟交通の旧電鉄跡地を使って、バス専用レーンで関屋の駅までつなげば、再び鉄道に乗り入れられます。

与田座長

先生はバス派ですか。どちらかというと。

及川委員

バスも乗りますが、ただ例えば会議があるときに時間が合わせられないんですよ。

新幹線に乗るにしても結局はバスの時間が合わない。

だから駅に走るか、タクシーを使うかどちらかですよ。

定時性をもった、要するに時刻を読んで動けるような交通体系というのは必要じゃないでしょうか。

軌道系にするか、レーンじゃなくてそこへ絶対入れないというガイドウェイバスみたいなものも考えられます。

一番困っているのは黒埼じゃないですか。黒埼の学生なんか本当に困っています。

バスで新潟駅へ行くのに時間が読めないで困っています。

だから、廃止するのが能じゃなくて、なぜ、電鉄を生かそうと考えなかったんでしょうね。

与田座長

今の新潟交通の線は残っていますから、あれを生かせば、さっきおっしゃるようにガイドウェイのバスはできるはずです。

一時構想があったはずですが、コスト的に合わないのでやめたような気がします。

篠田市長

今黒埼が困っているという話だったのですが、さらにその向こうに白根、味方、中之口とつながってくるわけで、そこに軌道系がないということで、やっぱり電鉄の跡をどうするかというのを検討委員会を作って活用策を検討しています。

基本的には、黒埼の方はある面では一番便がいいんです。

鳥原から、朝夕は5分に1本新潟市街地に行くバスが出ています。

白根、味方、中ノ口方面については、高速道、高速バスを活用する方法が考えられます。

今、巻・潟東インターもあるわけで、あそこの駐車場・駐輪場きちんと整備すれば、パーク&高速バスライドというのは、新潟の今の特性を踏まえると利便性が高いやり方だと思います。

また、電鉄跡地にバスを走らせて、それを例えば黒埼スマートインターに接続をして、そこから高速にあがるとか、そういう形を考えるとおそらく今の国道の渋滞を相当緩和できるんじゃないかと思います。

軌道系がないところだから最優先で考えようという観点から、検討委員会ですできるだけ早く結論を出したいと考えています。

及川委員

ぜひお願いしたいと思います。

与田座長

確か市長は及川派なんですよ。あるものを使うほうがいい。

新しいのを造ったら金がかかる。

例えば、今の電鉄線なんかはあるんだからあれを使えばいいですしね。

あるものを使いながらやっていって、最終的に、どうしても足りないところはどうしようもないという話で、さっきの空港線の話も貨物線を使って何かできないかと。

ところが、あそこの貨物線を使っても、いくら普通の電車でも、人が乗ってくれないとJRは機能しないわけです。

もし、佐渡汽船が万代島でなくて臨港埠頭にあれば、臨海線で行く人がどんどん増えて、ペイするんです。

だから、そんなことを考えながら、今及川さんが言われるように、あるものを使いながら、どう工夫するかが大きなポイントだと思います。

新しく造るのは大変なんです。

これから先、バスよりもちんちん電車のほうが都市のイメージとしてはいいですね。

だからドイツなんか、かなり路面電車を使っていますし、LRTを使っています。

今、また見直されていますからね。

及川委員

あともう1つ。今日どうしても言いたいのは、大型店舗なんです。

私も県の大店審の審議委員ですが、結局大店審は、全く都市の機能、都市の発展とは関係なく、要するに事業者の意思だけで造られ、動いていると思います。

ただ、地域にとっては雇用創出になりますし、地域の開発になるかもしれませんが、新店舗開発は環境という面からいうと全く何も考えられてない。

地域のパーソントリップというのがあって、新店舗ができることによって流れがずいぶん変わってしまう。そういう流れに対して、新店舗は何の役目もなしてない。

その調査を求めてないし、環境アセスも求めてない。

全く、事業者の論理だけで成り立っているものなんです。

結局はそれによって都市が造られていくことになるわけです。

与田座長

まちづくりそのものですからね。

及川委員

新潟の周辺や上越もそうですが、大店審の審議会に出されている書類が目白押しに並んでいるんです。

やはり、都市の機能と発展、それに環境を考えることをやらなければいけない。

それで、法律も今改正時期にありまして、パブリックコメントをそろそろ求められる時期に入っていると思います。

法律がどこまで変わるかわからないんですが、これからの大きな新潟をどう造るかというときに、大店舗出店を無視することはできません。

改正に対して、政令市になる本市がどうかかわって、つくり上げていくかというのは大事なことだと思いますね。

与田座長

さっき申し上げた、まちづくり基本法みたいなものに大店法なんか全部組み入れないといけない。

今おっしゃるように大規模店舗ができること自体がまちづくりそのものですから、それを規制しないでおいてほかのところでやってもあまり意味がない。

それにくっついて、全部住宅地なんかも値段が上がっていくわけでしょう。

そうすると、さっき言ったようにどんどん郊外に広がっていく。田園都市も何もあったものじゃなくなってくる。

実は、まちづくり条例を作るにあたり、大店法の規制問題について新しい目でもって、まちづくりあるいは土地利用という観点から、もう 1 回やり直してくださいと商工会議所が市長にお願いしているんです。

これは、土地利用の面でいうと大きな問題だし、今のいわゆる各業者、企業者が勝手に作っていく形をどうにかしないと、それは既存の商店との競争とかそういうレベルの問題ではなくて、まちそのものを作っていくときに、これがどう影響するかをきちっと押さえなければだめな時代になってきたと思います。

及川委員

全くそういうことですね。それからあの法律そのものはあくまでも事業者がそこに造ることを認めるための法律なんです。周りの市がどうであろうと、周りの町がどうであろうと、人がどうであろうとそれは関係ない。環境は関係ない。

篠田市長

全くおっしゃるとおりだと思います。

今までは国の法律、それがあって地元自治体がどんな条例を作ろうが基本的にはお願い条例だったわけですね。

今回、景観なんかも景観三法が新しく作られて、そのすぐあとに、国立市でああいう判決が出ています。

もう、自治体がこうだと決めれば、それが最優先だという、そういう時代が変わっていくべきだと思いますし、今回の三位一体改革の論議でも本質的な部分が少しずつ出てくるんじゃないかなと思っています。

大店法の問題もあるんですけど、今まで新潟市は、大型店についてほとんどゆるかったと思います。

今までの市域ですと、新潟市はこういう形でやりますよといっても、そのちょっと向こうに、ああ、わかりました。はい、じゃあ亀田にこういうのを作らせていただきますというのでほんとに作られちゃうと、新潟市はお手上げでした。

それでおいしい部分は、新潟市に入らない。

今度は、650 平方キロのところを考えて、その向こうに店舗を造りますよといわれても、困るところはほとんどない。

はい、どうぞ、勝手におつくりください。

半年でつぶれますわ、というようなところだと思います。

だから、まだお願いの部分は相当あるにしても、新潟市がここで主体性を発揮して、き

ちんとしたまちづくりの基本的な考え方を出せば、やっぱり、大型店も自治体が便宜を図らないと相当困る訳ですから、効果があると考えています。

与田座長

大型店がくること自体が悪いことではなくて、それをうまく利用する。

篠田市長

立地点も含めて、選別をすればいいわけなんで、そういうことが今度、本格的に可能になるし、時代潮流も絶対そっちを応援するほうに向かっています。

また、熊谷さんがさっきおっしゃったような、都心回帰の潮流もあるということなので、来年の3月21日には間に合わないんですが、政令指定都市になるときは、今までと全く違う考えでまちづくり基本条例をつくれればいいんじゃないかと考えています。

ある面で、裁判で部分的には負けることがあるかもしれませんが、そんなことをやっている事業者でいいんでしょうかということをお話していく、そういう時代に入ってきていると思うし、急速に変わると思います。

与田座長

先ほど言われた大店法もわかりなんですけど、工業団地を造成して、団地をはりつけるみたいな行政をやられるんですが、やっぱり前から申し上げているように、県の工業団地もそうですが、団地造って、来てね、来てね、何でも来てねというんですね。

やっぱりそうじゃなくて、選別するとさっき市長もおっしゃったんですが、自分のまちづくりにどうかかわるか、ということを選別する時代に入ってきているだろうと思います。

今この時代だから、じゃあ選別だけして、あんたはいる、あんたはいないといえるかということ言えないわけです。

そうしたら、いかに優遇措置を行政として打ち出せるかが勝負なんですね。

だから、この関係の企業さん来てくれれば、向こう10年間固定資産税なしでいいですけど、そのくらいのことまでできていかないと、自分たちの思うようなまちづくりはできていかない。

つまり、今までのまちづくりは土地だけ行政が用意します。

何でも来てね、それであとから公害で大騒ぎするということでした。

値段さえ安くすればくるとか、売れないから安くする。

そんなことするくらいなら、初めから自分の思う企業にきてもらうように、その企業を圧倒的に応援するという姿勢は、出せることは出せるんでしょう。

篠田市長

一番の最近の例では三重県のシャープですよ。

あれが 90 億円でしたか。優遇措置を設けた。

情報を開示しないでこれをやったら、大概の首長はクビになりますよ。

徹底的に情報開示すれば、そういうこともできるという例です。

本当は、事業者が利益を得るわけですが、それ以上に市民の利益になります、ということを開示の中で示さなければならない。

だから、情報開示すれば、ずいぶんいろんなことができるという例だと思います。

与田座長

まちづくりというのは、方向性がないとだめですから、なんでもきてくれじゃ川崎とか千葉になっちゃうんですね。

これからの政令市として考えるときには、やっぱり行政として選別する。

選別といういい方がおこがましければ、来ていただく企業を特定できるような行政になるというふうにしていかないと。

この前の及川さんがいわれた、北九州のエコタウン問題や、今申し上げた工業団地もしかりながら、本当は商店街なんかもそうやっていければ最高です。

そういうことができるのは、実はショッピングセンターで、大規模開発をすればできるんですが、既存の商店街では、ベクトルを合わせた商店街構成というのは、なかなかできていかないわけです。

それは、自分たちの持っている土地だから。

そのあたりも、本当は市が少しでも入っていきながら、魅力ある都市づくりができていけるといいなと思います。

大熊委員

今、お話を聞いて特に思うのは、今までのシナリオはすべて自動車優先という形で、これは国のほうからすべてそういう形で作られていて、僕はきちんとしたシナリオがあったと思うんです。

それは、自動車優先だというシナリオだったんですね。

あらゆるものが、そういう形で法律体系が作られているからそうやってきたのであって、やっぱり、これからは先ほどから話が出ているように、そういうシナリオを独自に作っていく。

それを中央からくるものにきちんと対応して、独自に出していくということが必要なんじゃないかと思います。

そのためには、市の行政の方々にもっと勉強してもらわなければだめだと思います。

国がいったことに単純に従うんじゃないで、こっちはこうしたいんだから、この法律をこういうふうに取り替えてください、というようにする必要はあるだろう。

要するに、シナリオというのは、ものごとを誘導していく力になっているわけですね。

それをどう作るかということだと思いますが、交通体系に関しては、先ほど市長からお話があったように、歩く人に優先順位を置いて、次、自転車、公共交通機関、次、自動車ということで、お金を出していく順位を決めて行く。

私は、それが新しいシナリオで誘導する力になるだろうと思います。

やっぱり、歩く人のことをあんまり考えてないですね。

歩道を歩いてみて、いろいろ不都合があったりする。

与田座長

最近では、いろいろ頑張っているんですよ。本町の上のほうとか一生懸命やっています。だから、今みたいな先生がおっしゃるような順位で決めていったときに、現実にある順位との間にギャップがありますね。

どこかで調整していく機能が必要ですね。

大熊委員

それと、新潟の場合は、どちらかという平坦地ですから、自転車はかなり使いやすいはずで、先ほど高校生なんかが大変だといっていますが、私の知っていた息子の友だちなんかは、自転車で白根から新潟まで来ていたりとか、それから新津からも来ている子がいたりして、自転車はかなり利用するんです。

ただ、自転車が利用しやすいように道路が造られていない。

まず、そういう自転車がきちんと走れる道路を造ってやる。

私は欲を言って、冬、風が強いときに雪をちょっと防護してくれる防護の半分屋根みたいなものを風の強いところ、風雨の強いところに造るべきだと。

それは、ほかの道路や何かを造るよりも安いはずなんですよ。

だから、それぐらい新潟の場合はやって、自転車をもっと使いやすいように徹底して造っていくという形にすると、たぶん朝晩のラッシュだって形が違ってくるんだろうと思いますので、まずヨーロッパ並みに自転車を優先するという施策をとってほしいと感じています。

それと、信濃川の問題ですけれども、信濃川の川幅は堤防から堤防だと 200 メーターちょっと、最大広くて 300 メーター以内であって、これは両岸が一体となって発展できる幅なんです。

1キロあったらだめなんです、300 メーターぐらいなら大丈夫です。

現実の水面幅は 200 メートル、十分できるはずであって、萬代橋は歩く人も多い。

両側がそうやって発展してきました。

今までは、信濃川で分けられていたという意識がずっとありましたが、そうでなくて、区割りをやるときには、信濃川で切らないほうがいいだろうと前々から思っています。

与田座長

以前は萬代橋を渡って歩く人は非常に少なかったんですが、万代シティができて、古町と万代シティ間を歩く人がかなり増えました。

だから、昔に比べると萬代橋を歩く人が増えたというのは本当に感じました。

大熊委員

歩く人が 6,000 人くらい、自転車が 6,000 台くらいで、合わせると、あそこを歩いている人は 1 万人を超えているだろうと思います。

自動車は今 4 万台くらいで、2 万台が柳都大橋。

与田座長

モール橋ができると面白いですけどね。

大熊委員

萬代橋を歩く人が少し減るかもしれませんが、眺める分にはいいからね。

与田座長

モール橋ができれば萬代橋を眺められるんですよ。歩いてゆっくりと。

大熊委員

それと交通体系の問題で、朝晩のラッシュが 1 つの問題で、それをよく見ると、新潟島の今までの人口でみると、5 万人ちょっと減っていて、その 5 万人がちょうど朝晩入ってくる、という構造になっているんです。

だから、新潟島の人口をもう一度増やすということが、朝晩のラッシュを減らしていくことにつながるだろうということで、先ほどから、熊谷さんのほうからもその可能性は大であるということだから、新潟島の人口を増やす方向をシナリオとして誘導するということが必要なのかな。

それからもう 1 点、非常に最近面白いなと思っているのは、通船川の脇の松崎のニュータウンがあっという間に売れたんですよ。

必ずしも、交通に便がいいとは限らないんですよ。

だけど、あそこがあれだけ発展したということは、逆にそれだけ交通量が増えて、空港と結ぶ線にだって影響があるだろうということで、ああいう街が発展しているということは、売り出しに通船川の水辺がいいとかなんとかパンフレットに書いてあって、あのせいかなと僕は勝手に我田引水で考えています。

与田座長

船を通したほうが早いかもしれません。

大熊委員

通したいですね。通すためには橋のケタ高が問題で、ケタ高を今後常に造っていくときにはちゃんと上げてもらうということが必要です。

先ほど、市場の話も出ていましたが、私は、前々からあそこの貯木場の水面を水上マーケットでやれないかといっています。

昔は、板合わせという木の船を、新潟の人は自家用車のようにして使っていたんですね。

それで 65 歳以上の人はみんな魯がこげるんですよ。

今は、すっかりなくなっているんですが、そういう船を当面 100 艘造って、船頭を 200 人つくって、あそこで水上マーケットをやって、空港に降りる人はそこを全部いっぺん通すとか、そういう夢をいつも描いています。

要するに、夢というのはそういうシナリオですよ。

シナリオをどう書くのか、ということだと思んですが、それにあと、行政の人たちがどこまで応援してくれるか、ということになるだろうと思っています。

松崎の区画整理をされたところが、ああやってすぐに売れたというのは、どういう理由なのか分析していただいて、再検討してもらいたいと思います。

与田座長

どういう人が入ってきているか。

いわゆる年齢構成と、どこから移ってきたか、ポイントはこれですよ。

大熊委員

そういう意味では、面白いのかなと思うので、ぜひその辺研究していただきたいなと思いました。

与田座長

伊藤委員、お願いします。

伊藤委員

土地利用の関係であります。新市の土地は、どういうふうな構成になっているのかというと、課税対象と非課税の宅地、田んぼ、畑、山林、原野、沼沢、池沼、雑種地という大きくくりになっています。

もう少しこれを細かく、例えば環境的な要素ですとか、あるいは保全的な要素とか、それから、もう少し積極的に利用していくべきものという形で、今ある課税上での分け方と

か、都市計画区域とか市街化調整区域、そういう制度上の分け方とは別に、もうちょっと土地利用というものを、機能的な面や保全的な環境の面とかで、多元的に分類できないものかなと考えています。

そこで、本当に残していくべきところなり、あるいは開発していくべきところなり、そういうものをもっと議論していく必要があるのかなと思います。

その辺の数字を今まであまり見たことがないものですから、

与田座長

おっしゃるように、法律って割りとは平べったいものですからね。

深さも何もなくて、ビジョンも何もなくて、ただルールだけ決めただけですから、今おっしゃるようにいろんな角度から見ながらの土地利用の形というのをそろそろ作っていかなければならない。

大熊先生が言われるように、シナリオの中で作り込んでいく時期かもしれませんね。それがあるとその枠組みが生きてきますからね。

伊藤委員

そうしないと、例えば残しておきたいなと思っても、民間のところは先にやってしまったりします。

402号線を海岸沿いにずっと走って、西総合スポーツセンターの近くに行きますと、左側の道路のところ大きな穴が開いているんですが、どうして市は、あそここのところを整備されないのかなといつも思っています。

あれは、どなたかお持ちの方がおられるわけでしょう。

ですから、行政としては、そこまで手が出せないということのようですね。

与田座長

長い期間ですよ。

伊藤委員

有史以来なんて書いてはあるんですが、もう少し整備した方がいい。

ああいう森は、もともと川村奉行が植えた新潟の海岸林なんです、例えば五十嵐あたりの集落のところへ行くと集落林であったものを、金のないときに売っちゃったとか。

市長が一番ご存知かもしれませんが、そういう話も聞くんですね。

与田座長

つまり、利用がしっかり決まってない未利用地が、新潟市内にはけっこうある。

伊藤委員

そうですね。

行政のほうが、しっかりここはというふうに押さえておかないと、今景気がこういう状況だから土地はあまり動かないかもしれませんが、場合によってはどんどん動く。

いったん動かしたら、復活できないという意味では、土地利用計画というものの、土地利用もちょっと考えていく必要があるのかな。

都市計画法とか農村何とか法という、この別々になっていたものを、先ほどまちづくり条例というお話もありましたが、そういう視点から、土地というものを既存の枠をもう少し超えた大局的な点から、都市と農村をずっとぶち抜いて、トータルに考えていくような仕組みなり、条例みたいなものを作っていく必要があるのかなと思っています。

従来、農村側は開発される側、都市側は攻める側ということで、そのせめぎあいみたいなものがあるから、横山委員が田園型都市構想なんて、こんなの調和することないよ、と言われましたが、攻めるとか、攻められるという話ではないはずですね。

与田座長

確かにおっしゃるように、農村と都市をぶち抜いた形での法規制とか、あるいはビジョンみたいなものは今までない。

つまり、農地は農地だし、いわゆる住宅地は住宅地だし、こういうふうに分けて法律上はやってきましたよね。

伊藤委員

そうですね。市街区域と調整区域、

与田座長

そうそう。市街区域と調整区域と。こういう分け方はもう逆にいえば変える時期なんですかね。特に新潟においては。

伊藤委員

そうですね。

篠田市長

今、構造改革特区というのが全国でいくつも挙がってきて、新潟市もとにかくいっぱい出せというけれども、全然出てこないですね。

今やっとなつ出てきましたけど。

まさに、先ほど申し上げた外資導入のための特区にする、というのを今提案していますが、今度日本一の大農業都市になるんだから、日本一の大農業都市構造改革特区というの

を出せと指示しています。

今まで、それぞれの縦割りでやっていて、全然整合性がとれてないというのがいっぱいあるはずなんです。

それが役所で不都合でないということなら、それだけ霞ヶ関的にさせられてしまった役所なんだということです。

じゃあ役所から出てこなかったら、一般の人に聞きにいきなさいと。

そうすると、いっぱいあるからという話で、これをまとめてどーんと日本一大農業都市構造改革特区にする。

これが田園型政令市への土台になります。

与田座長

さっき伊藤先生がおっしゃったように、多元的にやる。

篠田市長

まさに、伊藤先生がおっしゃったようなことを整理して、総合行政にすればいいんです。

霞ヶ関の縦割り行政から、我々は総合行政をやるんですと。

総合行政でやろうとすると、こんなに不都合があるから、これをまずは構造改革特区でいいから直してください。新潟にやらせてくださいと。

それを考えればいいんじゃないかなと思っていいです。

与田座長

そのときに、大熊先生もいわれるようにシナリオも出てくるんですね。

大熊委員

今の話で、やっぱり市街化調整区域と市街化区域、これ取っ払ってみたら面白い。

めちゃくちゃになるかもしれないけれども、新しい都市計画をつくれればいい。

今までの都市計画が、あらゆるものを規制していますからね。

そういう意味では田園都市というんだから、新潟は、特区であれを全部外して取っ払う。

面白い。革命的だね。

伊藤委員

一挙にやると、ある程度差別化が必要なんだと思います。

それと、今までこういう都市計画法では、農家の側から何かをやるうとしても壁があって、レストランだとかマーケットだとかいうのは、市街化調整区域の中ですぐにはやれないんですね。

農村部に直売所のようなものをやれといっても、なかなかできないという矛盾があった

と思いますが、今後もう少し緩和されていけば、面白いと思いますね。

皆さんご存知方も多いと思いますが、岩室村にジェラートを作っているお店がある。

あれは、奥さんが社長さんですが、酪農家の奥さんで、元は日航のスチュワーデスなんです。

休日に1,000人くらい行くんだそうですね。

すぐお隣に、だんなさんがやっている酪農があって、新鮮なうちにジェラートのところへ運んで、傷まないうち加工してしまうので、おいしいんです。

もう1つは、酪農から出たふん尿というものも、あれは酪農家にとって捨てるか、あるいはプラスにしていけるかということで、酪農経営上も非常に大きい。

だから、アメリカ型のふん尿処理できないような酪農家はだめなんですね。

今日11月1日から、畜産のふん尿処理法というのがスタートするらしいですが、やっぱり、出たものをおコメに戻して、そのおコメに付加価値をつけていく。

そして、そこから上がったものが牛の餌に、例えば減反を利用して飼料米を作っていく、それがまた牛の餌に入っていくという循環。

あそこは酪農をやっている会社、それからコメをやっている会社、それからジェラートの会社、3つやっているんですね。

それから、全部で10人から20人くらいの、牛とか動物が好きな人が働いているんです。

ですから雇用の場も提供している。

今度市が大きくなってしまうと、そこも市街化区域じゃないかと、いうことをいわないでほしいと思います。

そういうものの見方が出てくるので、総合的な視点からやっていく必要があるのかな。

やっぱり農業も、さっき伊勢丹の話がありましたように、一次産業の枠だけではだめなんですね。

二次産業、三次産業、1×2×3で六次産業的な発想でいこうとしますと、交流といった場面が、これからどんどん出てきますので、やりやすい環境をつくっていく必要があります。

全体的に、古町のにぎわいという話は皆さんおっしゃっていました。

逆に、農村側のほうもにぎわってもらわないと困る部分があると思うんですね。

大熊委員がおっしゃったように、快適なサイクリングロードを車道から離して整備いただく形になれば、松崎の住宅団地じゃないですが、お住まいになる方がけっこう増えて、バランスある農村空間というものが作られていくのかなという感じもしますね。

与田座長

農村における交通体系についてはどうお考えですか。

伊藤委員

私は、五十嵐というところに住んでいまして、新潟市内の中心部まで来るのに、鉄道を含めると、4、5本あるんですね。

恵まれているからいいんですが、農村部のほうは車でしょう。

与田座長

今、完全に農村部というのは車ですよ。広域農道を見ればわかりますけど。

伊藤委員

昔は堀があったので、船という手もあったんですが、今はもうないので、買い物とかで動くとなると、車になるんじゃないでしょうか。

与田座長

あえて、農村部に鉄道を引く必要はないと思われませんか。

伊藤委員

鉄道はいらんんじゃないでしょうか。

与田座長

農村部は農村部で生かしておいたほうがいいと。

伊藤委員

循環型みたいなのができればいいかもしれませんが、必要性みたいなものはあまり感じません。

与田座長

農学的な立場からいえば特に必要はないと。

伊藤委員

物流とかなんかで運ぶということであれば別ですが。

与田座長

今、トラックのほうが早いですからね。

及川委員

今の市街化調整区域は、使いにくい形ですが、去年の9月か10月、新潟県都市計画地方

審議会で今度、市町村合併があちこちありますので、市街化調整区域の活用ということで、都市と農村の融合型のいろんな関連施設を作れるようになりました。

それは大規模にはできないでしょうが、それを活用しているところはまだ少ないだけで、条例ができたんです。

与田座長

変わったわけですね。

この前から聞いていますと、例の新農業基本法に変わって、農業法人の問題で株式会社とかいろいろできますよね。新規参入もできる。

なかなかうまくいっている例はきかないんですが、新潟市が田園型政令市という名前を持つ以上、まち場と田園地域の交流ということになれば、いわゆる金銭的な交流の中でいうと、例えば、商店街と合弁で作るみたいなものも、これからあり得ますね。

伊藤委員からみて、なぜあれはうまくいかないんでしょうか。

農業法人というのはどこが悪いんでしょうか。

伊藤委員

あれは少しずつ増えていますけどね。

与田座長

増えています。若い人たちもどんどん入ってきています。

伊藤委員

やっぱりなった人が、世間体や信用とか何かの点で、有限会社とか合弁会社の時代じゃないなんて言っていて、そういう点では、株式会社はイメージ的には非常にプラスになっていると思います。

私、白根地区に行ってびっくりしたんですが、若い人たちが非常に多くいらっしゃる。

青年会議所の多くの人たちが、田園型政令市というものに対して、高い関心を持って下さっているということがうれしかったですね。

その中に、農業の会社をやっている人もいましたから、もっと多く入って、農消の交流というのもやるべきじゃないでしょうか。

農協さんは、経済同友会とかにはお入りになってないわけでしょう。

与田座長

入っていませんね。

商工会議所にも入っていません。

あの辺の団体のあり方なんかも、構造特区になれば、枠組みを変えていく必要があると

思います。

伊藤委員

交流みたいなものが、もっと進んでいく時代じゃないでしょうか。

与田座長

そうですね。レストランが、自分でコメを作ったっていいんでしょうからね。

そういう時代になっていくと、シナリオとしては、本当に新潟という新しいまちづくりの基本ができていくような気がしますね。

長谷川委員

歩くための街を、いかにして都市部につくっていくか。

コンパクトシティというのは、歩くということなんでしょうけど、歩いていける距離というのはどのくらいか、というのはだいぶ違うんじゃないかと思います。

今、杖をついて歩ける方の距離というのが 300 メートル、バス停の間隔は 600～700 メートルといわれていて、だから今、不自由な面が出てきているわけです。

じゃあすぐに歩道を拡幅して、ということにはならなくて、とりあえず、車を外に流さなければいけないということで、先ほどの ETC スマートインターみたいに、今のある道を使っていくというのが非常に有効だろうと思います。

町の中のほうに目を転じてみると、住む人が増えてきて歩くというよりも、乗り物をつないでいく。

自由に動ける距離を伸ばすという発想だと思うんですが、それならば今みたいに、駅とバスターミナルが離れているのではなくて、電車からすぐバスに行くトランジットモールみたいな発想がやっぱり必要になってくると思います。

それから、東西南北に分断されているものをつなぐという意味でも、新たな交通というものを、もう少しみんなで考えていく必要があると思います。

土曜日にもワークショップがあって、出席しましたが、市民は何をすべきかといったときに、市民が市民で考えていきたいという声が出てきて、自分たちで企画会議みたいなものを開いて、運営して、考えていくのも一つの手じゃないだろうかという、積極的な意見が出ていました。

ワークショップの参加者も、豊栄とか新津とか新潟市以外の方もけっこう参加されてきていて、そういう話になっているというのは、やはり一つ繋ぐものがほしいということと、一緒になってから、便利になってほしいというものがあるんだなと思います。

10月30日のワークショップのまとめでは、ユニバーサルデザイン的な利用者の視点に立った公共交通ということが考えられていました。

交通が扱いやすい町というのは、日本の中でもそんなにはないはずなので、東京も便利だ

けれども、階段を 100 段下りないといけないとか結構あるので、平面で本当に動ける公共交通がある街というのは、かなり魅力的なんじゃないかなと。

そこに、やはり自転車という部分も重要かなと思います。

やっぱり、交通量に対しての道の利用方法が多様化しているということと、それからシニアカーみたいなもので電動車椅子のようなものもたくさん出てくるだろうということを考えると、まちなかの商店街ではタウンモビリティ的な発想で、カートを使って、古町の上から下までいけるようにするというのも考えられますし、もちろん、橋を越えてもいけるというようなのもあると思います。

私は、なんとなく橋でうまくつなぐ街がほしいなという思いがあります。

それから、観光客という部分で、交流という面から交通を考えると、新潟に入ってくる時にプランを立てにくい。

新潟から出て、例えば滋賀の大津に行きたいときには、隅々までインターネットで検索ができて、何時の電車に乗り継いでいけばいいというのが出るんです。

逆に、新潟に来ようとしたとき、空港からのアクセスとか都心まで何分かかるとか、そういうものが全然表示がないために非常にわかりにくい。

行動がとれない、プランを立てにくい。

こんなのでは、やっぱり難しいだろうと思います。

本当の意味でのゲートウェイ、荷物、貨物だけでなく、人のゲートウェイでもあるなら、そういった情報について、利用者が使いやすいように、きちんと提示するというのは必要だろうなと思います。

政令都市にふさわしいライフスタイルってどういうものかについて、少し共有できるものがほしいなというのがありまして、例えば交通問題でも、車を使っている方が、公共交通機関のワークショップには出てこないとか、そういう部分で共有化していけるものがまだまだ足りないところがあって、それをうまく組み立てていかないと、難しいんじゃないかなというのがあります。

夜の古町とかは確かに魅力的なんですけど、昼間の古町、本町というのは、観光客にとって非常に動きにくいというのがあって、古町、本町で動いていても公共交通を使って次の場所へ行くのがなかなかできません。

新しい交通のワークショップでも、既存のバスルートや運行についてかなり不平不満が出ていまして、これを脱却して、新しい交通と組み合わせて、うまくやっていく道筋を早くつけたいと考えています。

シニアが都心に帰ってきているというのは本当の話で、私の入っているマンションや隣接するところも高齢者の世帯が増えていて、皆さん歩ける距離とありますが、私のところは駅に近いので、一番大きな動脈に近いわけですね。

空港までもタクシーに乗れば、けっこう近いんですが、定時性をもってやっていけないという問題があるので、何かしら新しい交通網を核にした、新しい街の魅力というのも必

要かなと思っています。

それができると、亀田郷という大きな宝物を手にして、そこと交通でつなぐことにより、魅力をつくり出していくのも、大事ではないかなと思います。

ちなみに農業のことでは、生産者直売というか、直接売るといのが本町にも出てきました。

新潟のものしか売らないというのが出てきていますが、それを加工して食べさせるところが町の中にはすごく少ない。

本町の中では、近江市場というところで個店・個店がお刺身食べていきなせえてといって、中華屋さんでライス 100 円を買って、奥へ行けると食べられるということを少し始めました。ちょっとそれはいいことかなと思っています。

与田座長

しかし観光客向きではないな。どこで買っていいかわからないもの。100 円で飯を。

長谷川委員

そうなんですよね。そういう部分が出てこないと循環しないですよ。

魅力としても循環しないし、人も動かないというのがあるので、やっぱりもう少し、まちなかの最高レベルの商品を最高の手法で演出をしつつ、召し上がっていただいたり、持ち帰っていただいたりする楽しみ方を提供する場になってもらいたいと思います。

与田座長

今の食の話では、スローフードなんかの流れの中で、食材はすべて新潟地場産ですというのが売りのレストランで、そういうところが出始めていますよね。

一方、交通については、トランジットという発想ですよ。

だから、ぜんぶをつなげなくても、トランジットがスムーズならいいと。

そういう意味では、軌道系がいるのか、バスでいいんだろうか。

バスって定時性がないのと、もう一つは、東京へ行って都バスに乗りますか。

わからないんだ。線が全くわからない。

名古屋へ行ってバスに乗りますか。やっぱり地下鉄か電車なんです。

そうすると、外から来た人にとってみれば、バスというのは住んでいる人にとっては、通勤などには便利なんだけど、いわゆるゲートウェイとかウエルカムシティというようになると、バスってすごく不便なんです。

定時性の問題と乗るときにわかりにくい。

この辺をどう解決できるかというところが、これからのポイントですね。

長谷川委員

軌道に関してはわかりません。何か必要だろうとは思いますが。

確かに、いろんな施設を結ぶのも大事なんだけど、いろんな人が行けば楽しめるという拠点を貫くということが必要なんだろうと考えています。

軌道については、いろんな意見があるので、わかりませんね。

与田座長

そうですね。どこに線を引くといわれても、あんまり意見がいっぱいありすぎて。

長谷川委員

ただ、循環するというイメージはあるんですね。

ある一定方向へ行って、帰ってくるというのではなくて、結ぶ・回るという。

与田座長

つまり、昔でいうところの山手線感覚。

大阪はわかりにくいのは縦だから。東京はわかりやすいのは丸いからだと。

及川委員

ちょっと関連して、長谷川さんか大熊さんに聞きたいんですが、この新潟で川がある、船も通った、でも、川でなぜレストランがないんですか。

あれがあったら、新潟の観光名物はすごいと思う。

だから、僕なんかアメリカへ行くと、とにかくワシントンのポトマック河畔へ行きたい。

あれは、国土交通省の河川のほうが許可しないんですか。

なんか、特区でそれを許可できる方法ってないんですか。

与田座長

それは特区にすればあるでしょうね。

その代わり、水をかぶったって文句いうなみたいな話ですよ。

リバーサイド、リバーフロントの開発といえば、新潟という街は、信濃川にずっと尻を向けてきた街なんです。実は私は、今から20年くらい前に、信濃川の脇の道をずっと調べたことがあります。あの時点で、信濃川に向かって門が開いている建物というのは、東北電力さんだけだったんです。あとは全部、尻を向けている。

つまり、川ってずっと邪魔者だったんですよ。

それがウォーターフロント開発とかが始まって、あの眺めを活かそうところで、やっと最近変わってきたんです。

だから、先生みたいな考え方をされるのはこれからだと思います。

さっき大熊先生がおっしゃったように、一体型で開発できるのであれば、そういう発想が出てくるんじゃないかと思います。

大熊委員

歴史的に見ると、小阿賀野川に面しているお寺とか神社は、みんな川のほうを向いています。それは、昔は舟運があったからです。

新潟は、信濃川は川幅が広すぎて違うものだという感覚でした。

やすらぎ堤まで造って、ここまで狭めたんだから、兩岸を一体として開発していくという方向性でやる以外ないと思うんですね。

与田座長

ちょうどあそこに朱鷺メッセと歴史博物館が向かい同士じゃないですか。

お互いに見ると、非常にいいロケーションなんですね。

大熊委員

行き交いは渡し舟。

与田座長

あそこへ行くためには1回萬代橋で行くか、柳都大橋へ戻らなければだめなんです。それとかそういう意味では非常に不便です。

一体的な開発をこれからはああいうふうな形で考えたほうがいいということでしょうね。

桜内委員

一点ちょっと戻るようで申し訳ないんですが、さっき座長がおっしゃった、例えば企業を呼ぶときにこちらから選ぶということです。

そういうことは、外国の例としても結構いっぱいありまして、ぜひやっていただきたいなと思っています。

特に、投資税額控除ということで、例えば業種を決めたり、あるいはシンガポールなんかうまくやっているんですが、ある種ハブ的な流通の企業のヘッドクォーターをシンガポールに置くなら、例えば、10年間法人税を大幅にまけてやるとか、そういうふうなやり方、特に途上国なりで、そういうやり方をとっている国がけっこう多いんですね。

一朝一夕にできないかもしれないんですが、ぜひ、特区ですとか三位一体改革といわれているときに、単に財源を寄せせというだけでは僕は中央官僚の議論の土俵に乗っかっちゃっているだけだと思うんですね。

むしろ、課税自主権という意味で、もうちょっと、そういった税のインセンティブという点を、特に政令市になれば、もっと主張していてもいいと思います。

与田座長

今おっしゃるように、税のインセンティブによる誘導も必要ですし、政令市になれば自分で税金を徴収するということがありますから、単に財源を寄せせじゃなくて、財源のネタになる企業を自分で引っ張ってこい、という発想に変わる時代なんでしょう。

そのときに、どういうものを引っ張ってこれるか。

いわゆるインセンティブの出し方としては、法人税をまけるとか。

昔、ロンドンのドック&ベイ開発で、例えば向こう 10 年間の水利権を無料にするとか、水道料がただだとか、来てもらうためにいろんなことをやっているんですね。

ロンドンのドック&ベイの場合には、確か、IT 企業を専門に呼んだんですけど、法人税とか固定資産税、いろんなものをまけていながら引っ張ってくる。

そこだけまけても、その企業が将来伸びれば、どんどん税金を払ってくれるわけですから、この辺を上手に、本社を持ってくるんだったらいいぞと。

こういうことを考えていく時期なんだと思いますね。

そういうことによって、新潟の特徴を作っていく。

企業にお手伝いをしてもらいながら、特徴をつくっていくという例でいえば、さっき及川さんの言った大型店なんかも、そういう店がきてもらうことによって、どういう街にするということも、本当に決まっていきますからね。

これから、そういうことを行政が考えていく時期になっているように思っています。

熊谷委員

さっきの話で、新潟島とその向かい側の万代シティー帯で大きく開発していくということなんですが、その中に住む人を増やす施策をいろいろ考えていかなければならない。

今、都心回帰ということは皆さんそうだとおっしゃっているし、データの的にも立証できるわけですが、例えば、土地の供給がなかなか進まなかったりしたときに、もう少しそれを推進できないか。

例えば、不在地主のようになって、店もきちっと運営していないような人が、いつまでもそこに居座るのを排除できるような。

これは、手法としてもどういうふうにするのかわかりませんが。

あるいは、私はこの近所に住んでいるわけですが、この近所に住む人を増やすためには、例えば、すごい奇策としては、お寺の集団移転とか。

NEXT21 の上からみると、寺が古町と西堀通りの脇にずらっと建っている。

これは、地元の感覚からいうと、不謹慎な話なのかもしれませんが。

与田座長

だいぶ移転したところもあるんですよ。

五十嵐のほうへだいぶ移りましたからね。

熊谷委員

用途が、都市計画法に定める都市計画みたいにマスが粗いのではなくて、もう少しこまめに、この街区はこういう用途、この街区とこの街区はこういう関連性でこう、というように定めていくのがいいのではないかと思います。

そう考えると、例えば NEXT21 の前も後ろも寺だとなると考えられないんですね。

例えば、中心街に土地の供給を促進する、1つの奇策ですが、仙台の例では、寺が集団移転しているんですね。

新寺小路という寺町がありまして、街の真ん中に何十軒も寺があったのが集団で移転したんです。

与田座長

その新寺小路はどこに造ったんですか。

熊谷委員

それは駅の東の反対側です。

新潟でいうと、女池のあたりに作ったんですね。

ですから、それはあんまり遠くない。

山の奥までやると、寺も檀家も怒ると思いますが、ちょっと方向を変えて、駅からみるとそんなに距離は変わらないんです。

それによって、発展の進捗も違ってきました。

寺は、都市計画上の位置づけ、要するに細かい都市計画上の位置づけが違っていたから、これは移ってもらってもうちょっと中心市街地にフィットするようなものを造りたい、ということです。

現に発展していて、何十年も経っているから、今は落ち着いています。

この作業がいいということではないんですが、市街地に住む住民を増やすために、そういうふうにして土地の供給を増やすとか、あるいは、昔バブルのころ、東京の千代田区とか港区でも扶持義務を必ずつけて、ビルの上に住民を必ず住まわせるとか、人が都心に帰ってくる動きが本物だとしたら、ぜひそれをやって、努力しろと商店街の人たちの尻をたく必要があります。

それから、行政サイドも、やはり市街地に住むための受け皿、ツールを増やしてあげるということ必要だろうと思いますね。

与田座長

基本的な物理的なツールがないとだめですからね。

確かに市街地に住んで、郊外に勤めるというのが最高なんです。

方向が逆になるわけですから、渋滞がありませんからね。

そういう意味では本当にいいんですよね。だから物理的な材料の問題でしょうね。

熊谷委員

北国では特に雪の問題があってマンションに住みたいという潜在需要が高いはずですよ。

大熊委員

私がお寺が好きなんです。あれを外へ持っていくのは絶対反対。

やっぱり機能だけじゃなくて、僕は新潟の一つの特徴は、お墓が市街地の一番いいところにあるという、あれすばらしいと思うんですよ。

新潟のまちなかにおける大きな歴史的特徴の一つですから、簡単につぶさないようにしていただきたい。

与田座長

新潟に住んでいる人間からすると、あそこに寺があるというのはそんなに意識しないんですよ。

まちなかへ行っても、寺があるのは全然目に入ってこない。それに慣れているから。

ただ、古町という街は奥行きのない街だなという気がします。

というのは、寺があって、みんな押さえられているからです。

けど新潟に住んでいる人は実は気になってない。ヨソから来た人が気にするんです。

けど今おっしゃるように、寺があるのも、街の特徴なのかもしれません。

大熊委員

私も、来た当初はちょっと違和感があったんですが、住み慣れてくると悪くないなと思っ
ているんですよ。

熊谷委員

私も、別に寺をよけようというわけじゃないんですけど。

与田座長

要は、代替地という基本的な問題があるということですね。

熊谷委員

ただ郊外に人がどんどん行って、中心市街地に住む人がだんだんいなくなって、寺もあ
って景観がいいね、さすがに古都だねといいながら、住む人も通る人も誰もいない。

そういう街でいいのかということは、少し違う視点として申し上げます。

桜内委員

京都で、似たような話があります。

外国と比べると、日本のお寺というのは、いきなり通りすがりの人がぱっと入って休んだりするスペースがあまりないらしいんですね。

外国の場合ですと、行ってずっと座っていると、けっこう公園みたいな感じで使い勝手がいいらしいんです。

ですので、寺がそこにあるのがいいのかどうかは別として、いきなり人が入っていても休めるとか、何か楽しみの持てる場所になれば、むしろ利用のしがいもあるんじゃないかと思いました。

与田座長

一つには、寺の経営自体も厳しいわけです。

そうすると、お寺さんのところで商売をしているところが結構ありますね。

幼稚園とか、いっぱいやっていますが、違う形で街に溶け込むようなことをやる、という手もあるんじゃないですか。

あれだけのスペースを公園的機能として活かすというのも、お寺のあり方として考えられます。

熊谷委員

京都の場合は、かなり有名なお寺が点在していて、それが町の観光産業の中心になったりしているんですね。

それからヨーロッパでは、精神的な中核で、その教会に毎日通うから、街の真ん中であって、放射線状に住宅が伸びています。

新潟の場合は、西堀通りの横にズラリとあって、檀家さん以外は訪れる人もない。

また、寺の存在が違うんだと思いますね。

風景としてはいいんだけど、もう少し機能性の面を考えたほうがいいと思います。

与田座長

機能をどうつけるかでしょう。昔はもっと機能があったと思います。

長谷川委員

災害時に逃げられないので、街の中に空間がないのはだめなんですよ。

だから、街の中にすごく大きい公園みたいな部分が残しておくということでは、あの寺町はうまく活用できるんじゃないかと思います。

付加価値をつけるべきだと思います。

与田座長

観光としては、寺町巡りというのが新潟の場合はないからね。
本当はあってもいいんですよ。それぞれ由来がありますし。

篠田市長

どうせならもっと寺に目立ってもらいたいかもしれない。

与田座長

そういうことです。機能がないから。

篠田市長

西堀のいいところをほかに利用したりして、寺が隠れちゃっているじゃないですか。
市民のグループが、寺を目立たせようというので灯をともして、寺も一部その気になって
います。

私は寺で精進料理食べさせてもらったけどどうまいですね。

与田座長

朝がゆの会とか、

篠田市長

そういう、いいところをもっと伸ばせばいいと思います。

熊谷委員

新潟の特徴なんです。知っている人は知っている。知りたい人はおいでという。

与田座長

使い方だと思いますよ。

熊谷委員

知りたい人はおいでという世界なんです。

与田座長

新潟で知られていないのは、新潟は古道具屋さん結構たくさんあって、穴場だということ
です。

ずらっと並んでる訳ではないんだけど、けっこうあるんだそうです。

前、私がエコタウン構想の中で、で新潟の上は全部中古品ばかり集めたらどうだ、と

いう話をしたことがあると思うんですが、日本中のリサイクル商品を集めたら面白い商店街になるという話です。

だから、新潟市の特徴としてみると、売り出すべきものというのは結構あるのかなという気は、個人的にはしています。

ただ、我々が知らないだけ。

売るものはあるので、宝物を探しをやっていくと、結構面白いものがあると思います。

それをこれから政令市でどう生かすか。

もう一つは、それだけではなくて、田園との共存みたいなことと、今のまちなかの話とどうやって繋げていくかということです。

そのためには、さっき市長がおっしゃるような、新しいまちづくりの構造改革をしなければだめで、そのための新しい法制とか、伊藤委員からもご指摘があったような、ビジョンづくりというのは非常に大きいと思います。土地利用に関していえば。

だから、今の大型店や商店街の状況を踏まえ、どういう事業者に来てもらうかということについていえば、それに対するある程度の規制は、考えていく時期になってきたと思います。

時間になりました。

この次のテーマは、基本的には教育と国際交流です。

前から申し上げておりますように、この会議、いろんなテーマがどんどん回っていきますので、例えば国際交流に行ったときに、もう一回、交通問題に入るというのはもちろんありうるわけです。

それから、教育の中でもう一回農業、農地との関係に入ることもあります。

オーバーラップしていきますので、どんな形でもけっこうですから、お考えをよろしくお願いいたします。

それから、さっき桜内委員みたいに金融がご専門の方、どの場面でも金融を引っ張ってもらってもけっこうです。

三位一体改革でいえば、一番重要な部分が地方財政でございますので、産業構造から始まって税金の取り方まで、どの場面でもいいからぜひご発言をいただければと思います。

では、大変ご苦勞様ございました。これで終わります。