

平成24年度「今後の跡地利用施策の展開方策に関する検討委員会」第3回議事要旨

【開催日時等】

○日時：平成25年1月18日（金） 13:30～16:30

○場所：中央合同庁舎4号館4階共用第4特別会議室

○出席者：荒田座長、大澤委員、小西委員、高嶺委員、谷口委員、新田委員、比嘉沖縄県企画部企画調整統括監、知念那覇市総務部長、比嘉宜野湾市基地政策部長、野口浦添市企画部長、謝花北谷町総務部長、安里北中城村企画開発課長、関口外務省北米局日米地位協定室課長補佐(代理)、井財務省理財局国有財産審理室長、竹内経済産業省経済産業政策局地域経済産業グループ立地環境整備課課長補佐(代理)、佐藤国土交通省都市局まちづくり推進課官民連携推進室長、熊谷防衛省地方協力局施設管理課環境対策室室長(代理)、清水審議官、井上政策統括官(沖縄政策担当)、藤本大臣官房審議官(沖縄政策担当)、中政策統括官付参事官、藤田政策統括官付参事官付企画官
小宮山プラチナ構想ネットワーク会長・株式会社三菱総合研究所理事長・東京大学総長顧問、村上株式会社三菱総合研究所研究理事

【議題】

(1) 開会

(2) 日本「再創造」 - 「プラチナ社会」の実現に向けて -

(プラチナ構想ネットワーク会長、株式会社三菱総合研究所理事長、
東京大学総長顧問 小宮山 宏)

(3) 意見交換

(4) 沖縄プラチナアイランド構想

(株式会社三菱総合研究所研究理事 村上 清明)

(5) 意見交換

(6) 事務局資料説明

(7) 閉会

【意見交換】

- これまでの課題としては、公害問題に対して、外部経済・内部経済で解決するというメカニズムが働いていた。それに対して、講演内容は、何を作ったかではなく、作ったことでどのような効果が生み出されたのかという質の部分が重要になるということだと思う。その上で、例えば現在の若い人たちの間にモノを買わなくても幸せだという考え方が広がりつつある中で、そうした考え方が今後どう変わっていくのか、思い描いている絵があれば教えていただきたい。

- 本日提示した例については、今の経済に即した例を主としているが、直接的に経済と結びつくかどうかはわからない。例えば、多摩川で鮎の遡上が始まり、鮎釣りができるようになったことは、間違いなく価値だと考える。ただし、鮎釣りができるようになったことで大きな経済効果があるわけではなく、そうした価値をどうやって経済に反映させるのか、そうした包括的なハピネスというものが、お金程強いインセンティブになっていない中でどう考えていくのか、現在議論はしているが、わからない所がある。
ただ、首長だけでは引っ張れない。企業や産業、大学、行政が連携して、例えばお金が回る、お金を稼ぐことのできる高齢社会ができないかという想いがある。

- これから事例を積み上げていくことになると思うが、講演いただいた内容を各自治体でやろうとすると、リーダーである首長が動かさないと変わらないことと考える。その中で、現時点で新しい取り組みをしている自治体の事例があれば、教えていただきたい。

- 福岡県北九州市は素晴らしい事例と考える。深刻な公害を克服し、今や環境都市となった。前市長の末吉氏や現市長の北橋氏のような有能で意欲のある方が長年リーダーとして引っ張っていくと、職員も非常に優秀になる。その上で、リサイクルやエネルギー効率の高いまちづくり、環境ビジネスの海外展開が行われている。
千葉県柏市では、東京大学と千葉大学に加え、主力となる土地を持つ企業、意欲的な高齢者などが協力して、野菜工場を始め様々な実験が行われている。
山梨県北杜市をはじめいくつかの自治体では、路線バスより効率的なオンデマンドバスを導入している。
徳島県上勝町では、高齢者が仕事に励み、介護者が非常に少ない良い高齢社会の事例となっている。

- “プラチナ”社会という表現の由来について、シルバー（銀色・高齢社会）のイメージがあるが、そこから引っ張ってきたものなのか。

- 環境や高齢化、情報を始めとした様々なイノベーションがあり、それらが合わさって白色光に輝くというイメージから“プラチナ”という発想に至った。また、モノや情報を

手にした後に、市民が望むもう一段クオリティの高い社会をプラチナ社会と定義した。従って、高齢社会はプラチナ社会を構成する要素の1つであり、環境やエネルギーといった他の要素も含めてすべてが満たされたワンランク高い社会をプラチナ社会という。

○講演に関連して3点、話をさせていただきたい。

1点目として、現在北谷町の桑江南の跡地利用について、基地内にあるアメリカの大学の1つが候補となっており、大学周辺の開発として、本日講演いただいたプラチナアイランド構想の中のCCRC（Continuing Care Retirement Community）を作ることにより、本土の方をはじめアジアの人達に向けた住宅地開発が出来ないかという話があり、基地跡地開発の中で具体的にこれから検討しようかというところが出てきている。

2点目として、これまで全国各地でニュータウン開発に携わってきた中で、ノウハウが蓄積され、地形を見ればどのように開発するかというのはすぐに出てくる。しかし、これからのまちづくりにおいては、省エネやCCRC、プラチナアイランド構想のような、何を作るのかというコンセプトが特に重要になると考える。世界のニュータウン開発では、何を作るのかが明確に出されてきたが、日本の取組みは世界の中では注目されていない感じがする。今後、特に沖縄のニュータウン開発の中では、何を作るかというコンセプトを打ち出す意気込みが必要であると考えます。

3点目として、普天間基地の地下に鍾乳洞が多く見られるが、鍾乳洞の中は、常に多湿で、一定の温度に保たれており、一年の大半で冷房が必要な沖縄で熱交換器として使えないかと考えている。思い付きの話であり、様々な条件があると思うが話をさせていただいた。

○3点目の話に関連して、ヨーロッパでは暖房が主となるため、冬季の断熱性が重要になるが、日本では夏季の暑さへの対処も必要。この点も熱交換技術を使うことで、相当の条件下で、住宅内の気温を一定に保つことが可能となっている。沖縄ならば、鍾乳洞の空気との温度差を使うという方法も、パッシブ型のコンセプトに合ったやり方だと考える。

○交通と住宅に関して、リニアの導入はいろいろな所でできれば良いと思っており、資料にあるように、コアになる土地利用をしっかりと考えることは非常に良いと思うが、リニアがサービスできる速度とコアとコアの間の距離のスケール感として、名護と那覇の間にもコアをいくつかつくるとなると、オーバースペックになってしまうのではないかと。また、リニアだけではなく、それを補足するような交通システムがあった方が良いのか、考えがあれば伺いたい。

また、パッシブハウスについて、例えば日差しや風通しのことを考えた沖縄の伝統的な建て方と比べてときにどのような利点があるのか。伝統的な建て方とどう融合するかの観点が議論されているようであれば教えていただきたい。

○リニアについては最高速度 500 キロと、長距離に向いているのは確かだが、加減速が強く、20キロの区間でも最高速度 500 キロまで出せるということが山梨県にある実験センターでも出されており、駅間隔は10～20キロくらいであれば十分だと考える。ただしその場合は、駅からはコミュニティバス等をつなぐといったイメージになる。鉄軌道で3～4キロおきに駅を作るという選択肢もあるかと思うが、観光的な効果や、那覇空港から名護までが15～20分圏となり、一つの都市として機能するようになる効果を考えると、リニアのメリットは大きい。

パッシブハウスは、ドイツが提案した規格であるため、アジアの気候条件で使うには研究が必要になる。また、パッシブハウスは、自然力を最大限に利用するという考え方に基づいている。土地にゆとりがあり、新築のほうが、日照条件等を考慮して建物の方位、窓の位置、植生などを最適化するには有利である。今回の広大な基地跡地利用のようにゼロから土地利用を最適化できるのは絶好の機会。沖縄で自然を最大限に活用した建物ができれば、アジア型のパッシブハウスとして展開することができる。沖縄が先頭を切ってやるのが良いと考える。

○プラチナ社会の考え方を沖縄で適用しようという話として、スマートシティや交通の問題、リタイアメントコミュニティなど、目新しいことではないという印象を受けた。批判ではなく、そこからどこまで踏み込むかということがこれからは重要になると考える。課題先進国であり、今ある課題を根幹から変えていくには、皆で知恵を出していかないと難しいと考える。

例えば、エネルギーの問題について、他の地域では原子力発電との兼ね合いで再生エネルギーにどこまで取組んで良いのかというのがある中、火力発電が圧倒的に多く、再生エネルギーなどに取組みやすい沖縄から、エネルギーのイノベーションを発信していくのもあり得るのではないかと個人的に考える。

また、リタイアメントコミュニティについては、東京から引っ越す際に、医者にかかってきたデータを簡単に移動できないなどの問題があるが、リバースモーゲージのようなアイデアを出しても規制の問題などでできないのであれば、沖縄からこういうことをやりたいということを言ったり、地元の高齢者層との交流など様々な解決すべき問題があるように考える。課題先進国として、今ある課題を根本から変えていくには、皆で知恵を出さないと難しいと考える。

○イノベーションと言っても、技術的なイノベーションだけではない。社会的イノベーションの方が難しいと考える。CCRC のような新しいライフスタイルは社会的イノベーション。日本はモデルがあれば追従や改良は得意。最初の第一歩を踏み出すのが重要だと考える。

また、目新しさが無いというのは重要な指摘であり、スウェーデンで2012年に開港

するロイヤルシーポートが、日本の2050年の目標よりも高い環境性能を達成しているが、日本人の目で見ると革新的な技術があるわけではない。今ある技術を使うだけでかなりのことができると思う。

○まちづくりを考えると、「土地利用の開始」の段階におけるマネジメントが、作業ポリシーとしてはずごく大きくなるという点がある。また、跡地利用の場合は、広域的な要請に対応するために土地の所有と利用とを区分して、新しい仕組みを構築していくために、土地所有者や利用者の方々をどう巻き込んでいくかが一番大事になると考える。

○まちづくりをやっていく時にはプレイヤーが5人いて、それは行政、地主、地権者、企業、住民である。しかし、法律で決められているような都市計画のプロセスに、地主が入っていないかたり同意を得る対象としてしか入ってこないことで、地主と対立的な関係となり、なかなかうまくいかないことがある。

それに対し那覇新都心では、事業のかなり初期の段階から、施行者・行政・地主・第3セクターの4者によりまちづくり協議会が結成され、事業実施段階まで行ってきた。また、土地利用段階からは施行者に代わってタウンマネジメントを行う住民組織が関わっている。

したがって、返還が見えてくる段階になれば、施行者を決めて、那覇新都心(株)のような企業誘致を担当する代表的な組織を作り、行政、地主を含めた4者で、事業のかなり初期の段階で役割分担を決め、10～20年くらいのプロセスを決めていくことが極めて大事になる。

なお、まちづくり協議会では、ある程度の予算を持ち職員も抱えていた。施行者任せにしないためにも、常設の組織を設置しないとうまく行かないと考える。

○日の出町の事例について、大規模商業施設の地区の中にある道路を町が保留地として購入したとあるが、これは単費で購入したのかどうか、教えていただきたい。

○首長の決断により単費で保留地を買ったという、特殊な事例として取り上げたものとなる。

○単費で購入したということで、勇気ある決断をしたと考える。

(以上)