

5. ケーススタディの総合評価

モデル都市における10のケーススタディについて、他のどのような都市・地域において適用が可能であるかという視点で、総合評価を行うとともに、ケーススタディで検討した地域づくりにおける官と民の役割について、それぞれ望まれる方向を検討した。

5-1 ケーススタディの適用可能性検討

(1) 佐倉市ケーススタディの他都市への適用可能性

【東京通勤者の中心市街地への転居の可能性】

後背地が農漁村である茂原市等とは異なり、佐倉市の周辺には高度成長期以降に開発された住宅地が展開しており、今日でも東京方面からの転入もある。このような人たちは、農村の居住者に比べて住み替えに対する抵抗感が相対的に少ないと考えられ、郊外の戸建住宅での生活に不便を感じるようになった場合、購買施設や医療施設等が集積し利便性の高い中心市街地に転居する可能性が高い。佐倉市のように歴史遺産を有し文化性の高い都市は、余暇を楽しむ資源に恵まれ、魅力的である。

【市街地における高低差の移動抵抗解消】

一方、京成佐倉駅周辺の居住上の特徴（問題点）は、坂が多いこと、及び城下町であることによる交通混雑である。このため可能な限り通過交通を排除して、歩行者に安全な市街地とすること、坂道の負担を軽減するための補助手段を導入して、バリアフリー化を促進することが必要になる。

このうち坂道の負担を軽減するための補助手段としては、バス等の公共交通機関の整備がまず考えられるが、ここでは、まちなか居住の推進と平行してバリアフリー化を進めるという観点から、店舗併用集合住宅に付帯するエレベーターやエスカレーターを一般通行人にも開放することで、バリアフリー化を実現するものとした。

【関東の地形上の特徴と適用可能性評価】

関東平野は低地と台地が複雑に入り組んだ地形が広く分布し、同様な条件を持つ都市も多い。バスに限らず、さまざまな補助手段を活用してバリアフリー化を進め、高齢者などの弱者が自由に移動できる環境を整備していく必要がある。坂道に展開する店舗にとっても、顧客の増加が期待できれば、エスカレーター等の付帯設備を一般通行人に開放することは十分に可能であろう。

買物客をはじめとする通行人が快適に行動できる環境を整えることで、居住条件を改善し、居住者を増やしつつ商店街の活性化を図っていくことが期待される。

（２）小田原市ケーススタディの他都市への適用可能性

【地域拠点都市の高齢社会における役割】

小田原市のような地域の拠点都市には高次の都市機能が整っており、買回品の購入はもとより芸術等の文化の享受など、地域住民の生活満足度の向上に対して、積極的な役割の発揮が期待されている。特に高齢社会に対応して、高齢者が閉じこもることなく好んで外出したくなるような、近づきやすく魅力的な環境の整備が必要になっている。

これに加えて小田原市は、四季折々の自然や伝統的な文化を有しており、これらの恵まれた資源に、地域の高齢者が手軽に触れ合える環境を一層整えていくことが望まれる。

【高齢社会に対応したアクセシビリティや高齢者にとってのMD（マーチャンダイジング♦）の向上】

このためには①交通機関の整備によるアクセシビリティの向上、②高齢者向け商品や催物を販売・開催する店舗や施設の整備、③これらの施設で食事、文化に親しむためのユニバーサルデザイン化の推進等が求められる。

まず①については、鉄道といった広域交通のみならず、バスなどのローカルな交通の利便性の向上と、定時性確保のための走行環境の整備が求められる。小田原の例で言えば、国道1号はもとより、国道255号や主要地方道74号などによる市北部の居住者に対する駅や中心市街地へのアクセス改善が求められる。

一方②については、中高年齢向け衣料品や雑貨、和菓子等の伝統を生かした喫茶、地域の食材を用いたレストランや割烹等の集積のほか、ホールや美術館における地域の拠点都市ならではの催物の開催等によって、高齢者にとっても楽しい活力ある中心市街地の形成が期待される。

また③については、歩道をはじめとする歩行空間の整備・充実といったハードな対応に加えて、整備された空間を十分に活用できるようにするための、シルバーカーや車椅子、電動スクーター等の貸し出しなどのソフトな環境整備が待たれる。

（３）熊谷市ケーススタディの他都市への適用可能性

【全国各地で望まれる団塊世代による中心市街地の活性化】

熊谷市におけるケーススタディは、活性化が課題になっている中心市街地を、今後の増加が見込まれる前期高齢者が新規事業へチャレンジする場、あるいはその活力をボランティア活動に生かしていく場として活用し、中心市街地の活性化にも役立てていこうとする試みは、全国の都市で応用が期待される。

【公共空間の整備が十分であることが適用の条件】

道路空間を使ったイベントやストリート・ファニーチャーによる演出は、道路を始めとする公共空間に余裕があることが条件になるため、公共空間が不足し道路等の整備が待たれる地域では、同様の条件でソフト優先の解決策を採ることができない。

しかし、全国各地で活性化が課題になっている中心市街地を、今後の増加が見込まれる前期高齢者が新規事業へチャレンジする場合、あるいはその活力をボランティア活動に生かしていく場として活用し、中心市街地の活性化にも役立てていこうとする試みは、全国の都市で応用が期待される。

【一時利用に対する地権者合意も条件】

空き店舗や店舗跡や空き店舗を使ったポケットパークやそこでのパフォーマンス、あるいはチャレンジショップの出店等についても、土地や建物の一時的な利用が可能であるという条件があり、地主やオーナーの理解と協力が必要になる。

一般に地権者は、所有する土地に不必要な権利が発生することを嫌い、一時使用といえども、それが恒常化することを恐れる場合が多い。このため、行政や商工会議所などの準公共組織が地権者と市民との仲介を行い、地権者の不安を解消して、遊休化している土地や建物の一時利用が手軽にできるような体制を整える必要がある。

チャレンジショップの試みは各地で行われていることを考えると、土地や建物の一時利用を円滑に行えるような制度の確立が求められ、地域再生計画の活用が有効な手段である。

（４）厚木市ケーススタディの他都市への適用可能性

【都心から 25～50km 圏における独立型住宅団地の共通課題】

厚木市のケーススタディの対象とした郊外における独立型の団地開発は、高度成長期を中心に、住宅供給策の一環として広く行われたことから、都心から 25～50km 圏の地域で一般的に見られる団地である。

しかし環境制約や資源制約が強まる中で、車利用を前提とした郊外型住宅団地の見直しが求められ、特に生活関連施設の集積が乏しい独立型の郊外団地については、高齢化が進む中で、生活関連機能の維持のあり方が問題になってくると予想される。

【市街地縮退による地域全体への影響】

このような問題の解決策のひとつとして、逆線引きなどによる市街化区域の縮小、利便性の乏しい郊外団地からの撤退等が考えられるが、団地の背後には農村が控えており、団地の撤退がバスや学校を始めとする農村の生活条件の悪化をもたらしかねないという問題があるので、慎重な対応が必要である。

【環境・資源制約に配慮した既存ストックの有効活用】

既成市街地の中には、街路等の基盤整備が充分でない木造密集市街地等が残存しており、基盤整備という視点に立てば、むしろ計画的に整備された郊外の団地での居住を促すべきであるとも言える。木造密集地などでのダウンゾーニングを進め基盤整備を促す一方で、郊外団地ではゆとりのある環境をさらに豊かなものにして、多様化する住宅ニーズに応じていくことも必要である。

【高齢社会に対応した住区サービスの維持・拡充】

郊外独立型住宅団地の生活条件の維持策としては、農村部を含めた生活圏を想定し、この圏域の中で一定の利便性を確保していくことが、まず考えられる。高齢化対応としては、福祉施設の誘致などのほか、健康の維持・向上のための介護予防教室やスポーツ施設等を学校の空き教室を活用して整備することなども必要になる。

【低未利用地の社会的管理を促進する必要】

同時に、居住者が退去して空いた敷地を隣接の敷地と一体化し、ゆとりのある居住環境を整えることによって、若年層の居住を促していくことも重要である。敷地一体化の方法としては、売買や貸借による方法のほか、一時使用などによる緩い一体化も考えられる。相続等で不在地主になった宅地が管理されずに放置され、防災や防犯の観点から雑草の刈取り等を地主に義務付けている市町村も現れている。ガーデニングや菜園など恒久的でない利用を条件に、宅地の管理を隣家に行ってもらい、敷地の管理費の抑制など地主にとっても土地保有コストの低減につながるような、双方にメリットのある方法を考案するとともに、隣同士の土地の利用が円滑に進むような制度の充実が待たれる。

(5) 柏市ケーススタディの他都市への適用可能性

【公共交通サービス水準の評価】

柏市における鉄道駅をネットワークしたバス路線の整備とこれによる公共交通サービスエリアの充実、複数の鉄道事業者の路線が整備された柏市だからこそ可能な対応方策であり、一般的な適用性は乏しい。

【全国で共通課題となる民間サービス供給条件である需要密度維持の必要性】

重点バス路線の設定による頻度の向上、重点バス路線区間におけるバス走行環境の整備とこれによる定時制の確保は、いずれの都市においても取り組むべき方策と考えられる。

特に介護予防に必要な健康維持・向上のためには、フィットネス施設等の高度な施設

の整備が必要であるが、これについては民間におけるノウハウ等の蓄積が進んでいる。

財政負担の軽減やより充実したサービス提供のために、民間施設の活用や施設運営の民間委託等が進むと考えられるが、民間の運営を容易にするためには顧客の確保が重要であり、バス等による広域からの集客による利用客の獲得が求められる。

また高齢者の生活に必要な生活必需品店の立地についても、内容の一層の充実を行うためには広域からの顧客の獲得が必要である。

【集積とアクセシビリティ向上の好循環】

バス路線の重点化による運行頻度の向上、重点道路の優先整備によるバスの走行性の向上・定時制の確保を進めて、交通拠点における商業・サービス機能の集積を促進し、さらにこれをバスの運行頻度の向上に繋げていくといった、相乗効果をねらった長期的な戦略のもとでの環境整備が求められる。

（６）鳩ヶ谷市ケーススタディの他都市への適用可能性

【中心市街地における指定用途地域と土地利用の乖離】

モデル都市として考察した 10 都市では、その多くが鳩ヶ谷市と同じように中心市街地に用途地域としての商業地域を指定している。しかし、郊外における大型商業施設の立地と中心市街地の商業の衰退に伴って、商業地域での高層マンションの立地が目立つようになってきている。

【商業地域における住居機能の変化】

商業地域で住宅機能の立地が許容されてきた理由としては、中心市街地の商業が店舗併用型の小売業で成り立ってきたことが背景にあり、これらの住宅の排除が不可能であることから、住居機能の立地が許されてきたものと考えられる。今日では中心市街地の商店においても職住の分離が進み、店主のリタイアに伴う空き店舗や大型商業施設の移転の跡地に、住宅機能に専ら特化したマンションが立地してきている。

【都心居住における良好な居住環境維持のための用途地域見直し】

効率的なサービス供給のためには、都市機能の集積したまちなかでの集住が望ましいが、まちなか居住を推進しようとした場合、中心市街地の用途地域が商業地域指定である場合が多く、建築規制は建ぺい率や容積率も緩く、地方公共団体が条例で指定する区域（対象区域）内で規制される日影規制も適用されないことから、住宅地として好ましい環境形成は期待しにくい。成熟社会における良質な社会資本の形成にとって、さらには環境や資源制約に対して持続可能な社会の形成にとって、日照はもとより採光やプライバシーの確保も期待できない住宅地の成立は、好ましいものとは言えないだろう。建

築基準法の改正に伴って、中高層住宅地などの新たな用途地域も創設されている。土地利用の新たな動向に対応して、それにふさわしい環境の形成へと誘導していくための用途地域の見直しが求められる。

【一般的な商業地への適用可能性評価】

鳩ヶ谷市本町通りのような旧街道筋の商店街は、江戸期の税が間口の広さに応じて課せられたために、鰻の寝床のような細長い商業者所有地が連続している特徴を有している。このような旧街道筋の商店街は、東京周辺県の街道筋に数多く存在する。しかし、全国でみれば鳩ヶ谷市で検討した高層住宅の雁行配置による採光やプライバシーの確保方式は、商業地域が道路に沿い带状に指定され、隣接地は容積率の低い住居系用途であるという、いわば特殊な条件の下で可能な解法とも言える。一般的に商業地域は面的に指定されていることが多いから、この解法は一般的な解法とはいえないが、地権者が協力して都市計画提案制度を活用し、商業と住宅が共生可能な都市計画へ変更する道は開かれている。

中心市街地において、まちなか居住を進めていく場合には、目的の土地利用にふさわしい用途地域への見直しが望まれる。住居系用途への転換をしても、現在立地・営業している商業者にとって不利益となる可能性は乏しいと思われる。

（７）春日部市ケーススタディの他都市への適用可能性

【郊外大規模団地の再生】

今回検討したモデル都市 10 市、さらには大都市圏の郊外都市の多くの都市に昭和 40 年代から 50 年代（1965～1984 年）に開発された大規模団地がある。こうした団地に共通した特徴は、同世代の入居者が多く近い将来高齢化が一举に進むこと、住宅の高齢化対応が不十分でかつ老朽化が団地ごと進むこと、優れた住環境に恵まれた社会資本も充実していること、そして居住者数が多く合意形成に時間がかかること、と言える。

そこで住環境を次世代へ継承し、居住者の高齢化に対応した住宅へ建替え等を行い、併せて多世代が居住し、そして生活サービスが充足した地域へ再生することが望まれる。

そのためには、合意形成を通じた建替え等事業プランの策定、建替え等に際して必要となる都市計画の変更と基盤整備、事業費の調達、そして事業完成後に高齢者が元気に活動できる住区サービス等の展開、を推進することが必要である。

【建替え等事業プランの策定推進】

現行の団地の容積率の充足率と新たな住宅需要の有無は、団地の立地条件等によって様々である。また一団地認定等の集団規定の有無も様々である。よって、団地ごとに建替え等の事業プランは異なるが、共通した方向性としては、現居住者が高齢化した後も

生活が可能であるユニバーサルデザイン化が必須である。そのうえで、売却可能な余剰敷地が生まれる場合には、これを新規のマンションまたは戸建て向けに土地または床を売却し事業費を調達したうえで、高齢者福祉施設（介護ステーション、デイケアセンター等）、生活サービス施設（食品スーパー、美美容、診療所、ドラッグストア等）、交流施設（温浴施設、集会所等）、シルバーベンチャー施設等の新設を図ることである。

【建替え等事業費の調達】

団地の規模や立地条件に応じて事業費調達手段は様々であるが、最も事業に貢献するのは新たな分譲マンション向けの土地または床の売却である。しかしそうした需要が見込める場所は限られているから、戸建て分譲が次の候補となる。それも見込めない場合は、いよいよ現居住者の自己負担が高まる。こうしたケースは都心部から遠距離で周辺に就業機会が少ない場所ほど増える。合意形成支援、住宅共有部や共有地への助成、基盤整備への助成等の出動が期待される。

また、共同建てでなく戸建ての場合、居住者が退去して空いた敷地を、隣接の敷地と一体的に管理し、団地全体の住環境の悪化を防ぐような仕組みを、住民が主体的に取り込むことも重要となる。

（８）茂原市ケーススタディの他都市への適用可能性

【市内に農村集落が存在する都市への適用可能性評価】

茂原市で検討したケーススタディの考え方は、農村部が市内に存在する全国の多数の都市において適用可能な考えである。

住み慣れた農村を離れて、まちなかに転居を希望する高齢者は少ないが、介護の必要性が高まり、農作業など農村生活の楽しみが享受しにくく、買物等に不便を感じ始めたような高齢者の生活を支え、自立が可能な環境を整備するひとつの方法としては、まちなか居住は検討の価値がある。

【身近な中心市街地への転居の可能性】

茂原市はもとより旧妻沼町や旧庄和町等の中心市街地には、商業施設や医療施設などが整っており、車に頼らずに高齢者が自立かつ活動的に生活できる条件を有している。また、近傍のより都市機能の整った中心市街地（例えば旧妻沼町にとっての熊谷市の中心市街地）へ転居する場合に比べて、従来から親しんできた町の中心部への移転の方が高齢者にとっての違和感が少ないというメリットもある。

【先導的な高齢者居住推進の意義】

後期高齢者に加えて前期高齢者も居住することになれば、市街地の中のファミリー層

との共生による子育て環境も整備しやすいという副次的な効果も期待できる。

一方、ヘルパー等が買物や通院の介助を行う場合でも、農村部に居住している場合よりも少ない時間で効率的に支援することが可能であり、事業者やヘルパーの負担の軽減が可能になると考えられる。

高齢者の福祉施設を郊外に立地させるのではなく、身近な中心市街地に積極的に誘導していく必要があると思われる。

（９）狭山市ケーススタディの他都市への適用可能性

【高速道路ネットワークと大規模事業所の立地する都市の特徴】

昭和 40 年代（1965 年～1974 年）の東名・関越・東北高速道供用と前後し、これら高速交通ネットの利便地域である首都圏内陸部に大規模な加工組立型工業が立地した。1959 年（昭和 34 年）、工場等制限法が市街地への産業や人口集中を防ぎ地方分散を促進する目的で制定されたことも、都心から 30～50km 圏のこれら高速インターチェンジ周辺都市が工業立地適地となった背景である。これらの都市では、大規模な事業所が立地することによる税収が、他の住宅都市に比べ潤沢であり、地方交付税の不交付団体である都市が多い。

【産業立地の競争環境の変化と類似都市における共通の課題】

工場等制限法は 2002 年に廃止され、大学については都心回帰が進んでいる。

一方、昭和 40 年代に工場立地が進んだ地域は、工場周辺の市街化も進み、拡張の余地が少ない。主要事業所の移転によって、都市の活力が急速に減退する可能性ある都市が、都心 25～50km 圏の高速インターチェンジ周辺都市に散見される。

アジアとの水平分業が進展し、環境技術等先端的な研究成果と製造現場の連携が重視される近年、海外を選好していた製造業の設備投資先が国内回帰するに至り、これら拡張余地が少なく、効率の向上に制約がある立地は新規あるいは追加投資先として選好され得ない可能性がある。

このように、これまで地方税収の源泉となっていた事業所から、新たな立地先に所得や雇用が移転することで、都市の活力が急速に減退する可能性ある都市が、都心 25～50km 圏の高速インターチェンジ周辺都市に散見される。

【食品物流拠点としての新たな立地ポテンシャル】

首都圏においても今後急速な高齢化が予想されており、高齢世帯や高齢単身世帯の増加が見込まれている。このため、配食サービス関連産業が成長してきており、小口配送を必要とするコンビニ等においても高齢者対応の商品の開発が進められている。また、今後高齢者となる団塊世代は、比較的デジタルデバイド♦のない高齢者層であり、買い

物行動における e コマース♦等の利用は飛躍的に増加することが見込まれる。

一方、首都圏では外かんのほか圏央道による環状方向の自動車専用道路の整備が進められ、これまでの放射方向の高速道路網との交点では、食品産業の立地ポテンシャルが高まっている。特に、圏央道周辺はわが国でも有数の野菜、畜産生産地であり、これまでの放射方向の道路網とあわせれば、新鮮なあらゆる食材の仕入れが可能である。

また中食（なかしょく：弁当・総菜などそのまま食事として食べられる状態に調理されたもの）については、消費期限が短く鮮度の維持が重要であるために、消費地との近接性も立地上の大きな要素になる。高速道路網が活用しやすい地域は、搬送上有利な条件を有している。

【広域連携による研究開発機能の利用可能性】

高齢者の食事への対応は、栄養面や小口化等の量的配慮のほか、飲み込みのしやすさなどの高齢者特有の事情への対応、味付けなどの個々の健康状態・病状への配慮等が求められ、きめの細かい商品開発が必要になっている。それだけに、介護経験のある前期高齢者の事業への参画が求められるだけでなく、商品開発の経験を有するメンバーと協同して、商品開発・製造・配達にいたる事業の立ち上げ等への積極的な参入が期待される。また、首都圏近郊にはデパートやスーパーあるいはコンビニ等で、食品の仕入れ・開発・販売を担当し、多くの経験を有する人材が豊富である。これらの経験を有するリタイア者の新たな挑戦の場として、高齢者向け食品の開発に取り組む環境の整備が求められる。

さらに、圏央道沿線には、筑波大学をはじめとして八王子や藤沢などに立地する大学や研究機関の集積があり、沿線都市では等しくこれら研究者の交流を、自地域における研究開発、産業振興に活かすことが可能である。

このように、狭山市のケーススタディは同様の立地ポテンシャルを有する圏央道沿線都市で適用可能なものであるが、いずれも競合関係となるため、さらに自地域における特長を活用した政策として展開する必要がある。

（１０）藤沢市ケーススタディの他都市への適用可能性

【全国的に課題とされる団塊世代の技術継承】

首都圏の外延部は、自動車・電機などのわが国の産業の高度化をリードしてきた加工組立産業の一大集積地であるとともに、これに従事してきた技術者の居住地でもある。

今後、団塊の世代のリタイアに伴って、大量の技術者が現場から離れる事態が想定され、経験の中で築き上げられてきた技術の伝承が不可能になることが懸念されている。この懸念は、全国的に 2007 年問題として危惧されるところである。

わが国の加工組立産業の成長を支えた技術の特徴は、技能者の経験と勘によって作り

出された技術を、技術者との共同でシステム化し、高品質な製品を量産化する技術に仕上げるといった、技能者と技術者の協同の成果であるものが多く、職能間の疎通の良きこそが、わが国の産業の成長の基礎であったとすることができる。

今後も持続的な産業の成長を期待するとすれば、これまで培ってきた経験を新たな製品化や工程開発に活かしていく必要があり、リタイア層と現役の技術者等との交流とこの成果の事業化が期待される。

【首都圏における特徴と活用の方向】

2007 年問題への対応は、全国的には改正高齢者雇用法が制定されたことで、退職後の技術者再雇用という事業所ベースの取り組みによる対応で解決可能とする見方が、全国各地の大勢である。

首都圏においては、同時期に入居し、団塊層が偏在する住宅団地が数多く存在しているという特徴がある。特に都心から都心 25～50km 圏のこれら高速インターチェンジ周辺都市には、これら技術者等の従事する大規模な事業所が立地しており、これらの都市においては、等しくこのような課題が存在する。

事業所ベースの技術継承を目的とした再雇用に留まらず、これまでは異なる事業所で業務に忙殺されてきた者同士が、退職を機に生活の身近な場において、その経験や知識を交流し合うことが、新しい起業の契機として大いに期待されるのが、これらの地域の特徴である。

5-2 官民の役割と連携

(1) 環境制約・エネルギー制約に対応した既存ストックの有効活用

現高齢者及びこれから高齢者となる団塊世代は、その年齢層の人口規模の大きさから常に消費行動のムーブメントを引き起こす一方、新しいライフスタイルや嗜好に拘る特徴があり、これまでのわが国における「豊かな生活」を先導してきた世代である。

彼等は全体として見れば、近年のデフレ経済下にあっても、保有金融資産を取り崩しつつ豊かな消費生活を続けてきた世代であり、依然として消費性向が高い。デフレを脱却し金利上昇局面となることで、より積極的な消費を行い得ると予想され、国内では数少ない期待される需要のボリューム層である。特に都心通勤者の大量退職を控える2007年前後は、彼等が同時期に大量に住宅取得した郊外団地を擁する地域において、急激に平日の昼間人口が増加することを意味し、その活動や消費が地域経済にもたらす効果は大きい。

このように、目が肥え、自らがライフスタイルを先導してきた消費者に対して、地域における商店街や公共交通機関が魅力ある都市の生活を提供できているかが改めて問われるところであり、彼等の外出行動・買物行動を支援する施策は、持続可能な地域経済の面からも、介護予防の面からも必要と考えられる。

まず優先して取り組むべきは、新たな社会資本投資を必要としないソフト施策であるが、必ずしも彼等が地域内の中心市街地に出かけて活動する誘因が提供できていないのが現実である。むしろ、彼等の「遊び」に対する活力を地域づくりに活用するための、機会の提供や広報支援を行い、彼等が行う街頭や低未利用暫定利用における、パフォーマンスや物販・飲食業など、多様な世代による街の賑わいを演出し調整するプロデューサーとしての機能を、官民連携して整備できるかどうか成功の鍵となる。

移動抵抗の解消にあたっては、特に古い街並みが残る魅力的ではあるが、交通量が多く歩行時の安全性が確保できない旧市街地内の街道筋などにおいて、安全と景観の向上を目的とした、電線地中化、電線共同溝の事業を官民連携で促進し、歩行環境を改善し歩いて楽しい街に変えていくことが望まれる。

中心市街地内における移動抵抗解消手段のひとつである、TMO♦やNPO♦を中心とするタウンモビリティ事業については、補助・支援を行っていくとともに、交通結節点における動線計画等について官民連携・協議による、利用者に立場に立った設計が重要となる。また、交通結節点から商店街までの垂直移動抵抗の解消について、民間の店舗併用住宅等内のエレベータ・エスカレータ等の一般開放に対しても、補助・支援によってこれを促進していくことについても検討すべきである。

また、前期高齢者の外出や運動を促進するために、自転車（電動補助付き自転車を含む）の利用を促進するような、歩道における自転車走行路や駐輪場の整備や、バス会社

の運行計画の効率化に対応したサイクル&バスライド◆のためのバス停オアシスの整備などについても検討すべきである。

また、本調査において検討したケーススタディでは、高齢社会における地域のモビリティとしてのバス交通の役割に注目し、多様な主体が参画したコミュニティバスの運行や、路線網における支線・幹線の棲み分けなど、持続可能な地域におけるバス路線のあり方を提案した。

多様な主体・形態によるバス交通を、高齢者をはじめとしたあらゆる住民・来訪者にとって利用しやすいものとしてゆくためには、バス路線間の円滑な乗り継ぎを可能とする環境を構築してゆく必要がある。

円滑な乗り継ぎを分かりやすく且つ安全に実現してゆくためには、ゾーン運賃制度やバスゾーンシステムを採択し、運賃の分かりやすさや、路線間の連続性を担保することが望ましい。これについては、県・市及び交通事業者が中心となって構成される地域協議会において、赤字路線の費用負担のあり方とこれに接続するバス路線網のあり方を検討する際に、あわせて協議することが望ましい。また、中心市街地等の商業者も参画することで、街づくりと連携した交通サービスの提供を図ることも有効である。

一方で、実際にバス路線間を乗り継ぐ際には、乗り継ぎのためのターミナルや待合所などの空間が必要となる。国内の一部の都市（盛岡市等）では、オムニバスタウン◆事業の一環として、乗り継ぎのためのターミナルが新規に整備されているが、財政制約が強まるなかで、新規整備が困難な都市も多い。

このような場合は、例えば、都市内の遊休施設や低未利用地及び福祉施設や公共施設、教育施設の駐車場等を、簡易な乗り継ぎスペースとして指定・活用することが有効であり、各施設管理者との協議等によって、既存施設の活用度を向上させる必要がある。また、国有施設等を活用する場合は、構造改革特区や地域再生計画などを通じて、積極的に提案する。このことは、都市内で今後更に発生することが懸念される、遊休施設や低未利用地の新たな活用方策にも繋がる。

図表 環境制約・エネルギー制約に対応した既存ストック有効活用に関する官民の役割

	国	県	市	民間
官民連携による高低差移動抵抗解消による高齢者の回遊促進 (高齢者にも都市の楽しさが味わえる街(公共交通型))	店舗併用住宅等におけるエレベーター・エスカレーター等の一般開放に対する助成措置の検討	地権者等の理解促進、エレベーター・エスカレーター等の一般開放に対する建築主へのボーナスの提供		店舗併用集合住宅等におけるエレベーター・エスカレーターの一般開放
		電線地中化・共同溝事業の推進		
駅前の交通静穏化と水平移動抵抗解消による高齢者の回遊促進(高齢者にも都市の楽しさが味わえる街(歩行型))	バスの走行環境の整備及びその支援、歩行空間整備とその支援		バスの走行環境の整備、歩行空間の整備	バス等公共交通機関のサービス向上と他事業者による支援
	タウンモビリティ事業等の推進			
公共空間における官民連携したソフト事業の展開(市民で都市の楽しさを演出する街)	地域再生計画における支援措置	市民の自主的活動への支援(道路使用を含む)	土地や建物の一時使用を可能にするための斡旋・仲介	公共空間を活用したイベント・集客事業の経営 地域ファンド等による資金調達
		地域再生計画の活用促進		
			公共空間におけるイベントや集客(物販・飲食等)事業の関連機関調整	
	公共空間の充実・整備			
既存ストックの活用促進による環境制約緩和(近隣で安全・快適に買物できる街)	土地の一時使用権など恒久的な権利が発生しない土地の利用制度の検討	生活圏としてのまとまりを重視した開発の規制・誘導	農村部を含めた生活圏の設定と生活関連施設配置の再検討とこれに基づく適切なアウトソース	住区サービスへの取り組み
公共交通の運行頻度増加を支援する交通結節点への機能誘致・集約(公共交通の充実した利便性高い街)	重点バス路線区間の道路の整備・走行環境の向上支援	重点バス路線整備の支援、重点バス路線区間の道路の整備・走行環境の向上	バス等の公共交通機関の重点整備路線の設定、交通拠点への商業・サービス機能の誘致	総合交通サービス水準向上のためのバス運行計画見直し

（２）持続可能な居住環境創造

人口が減少傾向に転じ、高齢者数が増加し彼等に対する行政サービスの効率化が求められる状況にあつて、都心居住は既存の都市機能の需要密度を高め、サービス効率を向上させるために有効な居住形態である。

しかし、商業系用途地域である地区が多く、現制度上は隣棟間隔の詰まった高層建築が林立する可能性がある。結果として、徐々に住環境が悪化することで、効率を追い求めた居住形態は、快適でプライバシーが保てる環境を維持できない。このような個々の地権者・開発者の最適化の結果、社会資本として良好でない住宅群が形成されないよう、国としては商業系用途地域における用途制限等見直しの検討が必要である。

また、県及び市は、土地利用の実態と乖離する用途地域については見直しを検討すべきであるとともに、地区計画等によって形成可能な地区全体の良好な住環境について、可視化するとともに、地権者・開発者に対する指導・助言を積極的に行うことが望まれる。

大都市圏の郊外住宅団地は、同時期に同世代の入居者が分譲住宅を購入している場合も多く、これらの団地では、既に整備された小中学校等の施設需要が急減する一方、高齢者向けの住区サービスの提供が徒歩圏において必要となっている。

高齢者は、身体能力に不安がない間は現住所に住み続けたいと望む場合が多いものの、要介護・要支援に状況が変じれば、多くの人々が施設への入所を希望している。老朽化した共同住宅の建替を合意促進し、彼等自身が安心して住み続けられるような機能を誘致するとともに、ファミリー層の入居によってソーシャルミックスを実現し持続可能な住宅地への再生を図ることは行政としてもこれにインセンティブを与える意義が存在する。

県及び市は、分譲共同住宅における高齢区分所有者に対して、建て替えを促進するべく、無為による時間の経過がもたらす条件変化（悪化）を可視化するとともに、区分所有者の合意形成を支援するための指導・助言を行うべきである。また、団地内の需要が減少した施設（小中学校）について、現在の居住者ニーズ及び今後誘致したい需要層のニーズに合致した戦略的なコンバージョンを積極的実施することも検討すべきである。

国は、都市開発の基本的枠組みや関連施策のガイドラインの提示を行い、民間による都市計画提案制度の導入等、民間の都市活動を促す都市計画の新たな枠組みについて、積極的な提案を促進するための広報活動を行う必要がある。

ソーシャルミックスを実現する方法として、先導的に高齢者のまちなか居住を推進し、彼等の需要による商業の活性化、ひいてはファミリー層の誘致に結びつける地域づくりの工程において、県及び市に望まれる役割は、高齢者福祉施設や高齢者居住施設を中心に市街地に誘致するための、病院等への誘導・助言であり、最も先導的な役割である。国

においては、中心市街地等、地価の高い地区で福祉施設を整備する事業者に対する地域加算について検討する必要がある。

図表 持続可能な居住環境創造のための官民の役割

	国	県	市	民間
都心居住における住環境維持(快適でプライバシーが保てる街)	商業系用途地域における特例制度の検討	良好なまちなか居住に向けた用途地域の見直し、及び指導・助言		地区計画の合意形成 都市計画提案制度の活用
住み続けるための建替促進(郊外大規模分譲団地の再生)	都市開発の基本的枠組みや関連施策のガイドラインの提示・広報		需要の減少した公益施設のコンバージョンの推進	区分所有者間の合意形成
		区分所有者への情報提供と合意形成支援		
複数世代のまちなか居住推進(高齢者とファミリー層が共生する街)	中心市街地等、地価の高い地区に於いて福祉施設を整備し、サービス提供する事業者への、介護報酬における特別地域加算の検討	高齢者福祉施設や居住施設の身近な中心市街地への誘導・助言		インフォーマルケア等の取り組み推進

（３）持続可能な地域経済

高齢者の買い物行動を促進して地域の活力につなげると同様に、高齢者向けの商品開発やデジタルデバイドの少ない新しい高齢者層が増大することによる e コマース利用とこれを支える多頻度小口配送といった物流面を支える総合物流の拠点を、広域圏において整備することは、豊かで便利な社会を支えるインフラとして重要である。

2005 年 10 月に施行された物流効率化新法（流通業務の総合化・効率化促進法）は、分散立地している物流拠点を、高速道路 IC 等ネットワークの拠点に集約し、物流と関連機能を一元化した多機能型物流施設の立地と、その業務の 3 PL（サードパーティーロジスティックス）などへのアウトソーシングを通じた共同物流の促進等によって、交錯交通を排除し環境負荷の小さい総合物流体系を創造し、環境制約に配慮した持続可能な社会を実現せんとするものである。

物流効率化事業計画を提出し、国交相の認定を受けた事業者は、手続きの簡素化や税制特例と同時に、これまで全国展開する宅配便事業者を含む特積みトラック事業者だけに事実上限定されていた、市街化調整区域における物流関連施設の立地も、「都市計画法等の配慮規定」により、通常は物流拠点施設の建設が困難な市街化調整区域においても地方自治体の配慮で開発許可がされる可能性がある（市街化調整区域への進出第 1 号となったビックカメラは、川口、前野町、八王子の各センターで個別に管理している首都圏の店舗向け配送を改め、埼玉県東松山の市街化調整区域に、物流を担当するジェービーシーが総合物流センターを整備して物流管理を集中化することとなった）。

首都圏における放射状と環状の高速道路ネットワークのノード（交点）に位置する市には、既に物流関連事業者が立地集積した物流・流通団地を擁する場合も多い。市街化調整区域への誘致を進めるにあたり、周辺の既存団地や区画整理地への正負両面の波及効果を十分に検討・調整したうえで、総合的なインターチェンジ周辺の土地利用を再検討する必要が高まっている。

総合物流拠点においても IT 及び IT 技術者の重要度は大きいですが、地域産業の転換特に地域内住民の技術やノウハウから内発的に創発されることが期待される、新たな地域経済を牽引する産業の育成において、これらの人材及び技術集積は持続可能な地域経済の鍵となる要件である。

しかし、2007 年問題と言われる団塊世代技術者の退職による技術承継問題は、企業内においては改正高齢者雇用法により再雇用が推進されることで解決されるものの、地域内での技術やノウハウの承継は、世代間交流や異業種の人々が集まる世代内交流を促進することによってはじめて可能となる。首都圏郊外の団塊世代が多く居住する住宅団地では、今後大量に時間に余裕のある退職者が発生するが、彼等にとって NPO やボランティアといった社会参画だけでなく、よりこれまでの現役生活に近い、同世代の異業種

コミュニケーションや、地域内の大学・大学院生や教員等との交流を促進することは、生き生きとした地域内での活動となり、自己及び地域経済をも活性化するものである。

行政は、彼等のような技術を有する退職人材について、中小企業へのマッチング事業等を行ってきたが、今後は地域内に大学・大学院における起業家予備軍への、技術面に留まらない法務・財務等これまでのビジネスノウハウを活かした、インキュベーション機能をソフト（人材）面から拡充するために、人材バンクの組織や、彼等自身の起業や域内ベンチャーへの投資を促進することが望ましい。

その際には、交流スペースの集客力を高めるための官民連携が必要であり、公共による無線 LAN 環境の整備など、新たな施設整備ではなく、IT 環境の整備による魅力向上を検討すべきである。

図表 持続可能な地域経済のための官民の役割

	国	県	市	民間
総合物流拠点の誘致・形成支援 （豊かで便利な高齢社会を支える広域物流及び商品開発拠点）	物流効率化事業計画の認定	物流産業立地及び関連産業の誘致事業者への支援		物流効率化事業計画の認定申請 モーダルミックス・モーダルシフト・共同物流等の推進
	リタイア層の再就職・新規事業展開の支援			
		開発許可立地運用指針の見直しによる、調整区域における認定事業者の立地支援		
ベンチャーインキュベーションのための団塊世代の交流活性化支援 （高齢者を産業インキュベーションに活かすための交流の活性化）	リタイア層の新規事業展開支援			交流の場等における様々なサービス（技術サポート、インキュベーションマネージャー等の派遣事業）の展開
		交流の場における無線LAN環境整備		
			リタイア層と現役技術者等の交流の場の創設	