

会議録

件名	第4回 軽井沢未来構想会議
日時	平成25年9月18日(水) 16:40~17:50
場所	浅間プリンスホテル

事務局 (udc) :

本日はこれから浅野先生のプレゼンテーションを40分程度、20分プレゼン、残り20分を意見交換とさせていただきますと思います。議事次第には16時30分から17時30分となっておりますが、開始が若干遅れましたので、17時40分頃を目途とさせていただきます。その後、隣の会場にて18時から懇親会を行います。宜しくお願い致します。

それでは、ここから先は中村委員長に進行をお願いします。宜しくお願い致します。

中村委員長:挨拶

皆様、お疲れ様でした。2日間の現地視察のうち1日目の視察が終わりました。本日は随分歩いたかと思いますが、これからは、浅野先生のプレゼンテーション、その後に懇親会もごぞいます。お疲れかと思いますが、宜しくお願い致します。浅野先生には20分程度プレゼンテーションを頂き、残り20分程度で意見交換と併せて鮮明なうちに本日の現地視察でのご感想等も頂き、今後の参考にさせていただきますと思います。それでは、浅野先生、宜しくお願い申し上げます。



浅野委員：プレゼンテーション

本日は、プレゼンテーションというよりは、話題提供をさせていただきますと思います。私の専門は交通であります。その話題もあるのですが、この未来構想会議の最後の成果が見えていない、読めないため、全体論（総論）として、まだまだ賛同を得ている事柄ではないのですが、最近、私が話題として良く挙げております「シェア」について第一部としてお話させていただきます。第二部は、各論であります「交通」を話題に話をさせていただきますと思っています。

【第一部】

それでは、「都市づくりとシェアする視点」について話をさせていただきます。



まず、シェアという言葉は、市場における「マーケットシェア」が一番使用されている言葉ですが、最近では「ワークシェア」「タイムシェア」「タイムシェアリング」「ルームシェア」等がありますが、我々の分野でいうと「カーシェアリング」が挙げられるかと思えます。

後で時間があればお話をしたいと思っていますが、私の研究室ではカーシェアリングについての事業を10年くらい運営しています。

Share -さまざまな使われ方

マーケットシェア




ワークシェア



タイムシェア



Share -さまざまな使われ方

タイムシェアリング



カーシェアリング



ルームシェア

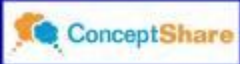



そもそもシェアするとは何かという事からお話します。これからの都市づくりでシェアする事は必要であり、「共生」「共有」「共用」「共存」を考えてまちづくりをつくっていく事が大事になってきます。

シェアに対する言葉として「divide」や「separate」等、様々ありますが、私は「split/スプリット」という言葉を用いています。シェアとスプリット(分離、分配、分割、分裂)の違いは何なのか、シェアとスプリットが違ふとどう変わってくる等を考えながら都市の分野を見る事ができればと考えています。

それでは、なぜ都市づくりでシェアが必要かを考えてみた事をお話しします。専門家の先生ばかりで釈迦に説法かもしれませんが、知ったかぶりの所もあるかと思えますが、ご了承いただければと思います。

シェアするとは？





今、なぜ、シェアする都市づくりか？

シェアする兆し 1

環境と開発

環境 有限な共有財産

開発 早いもの勝ち・食い潰し
「コモンズの悲劇」G. Hardin, 1968





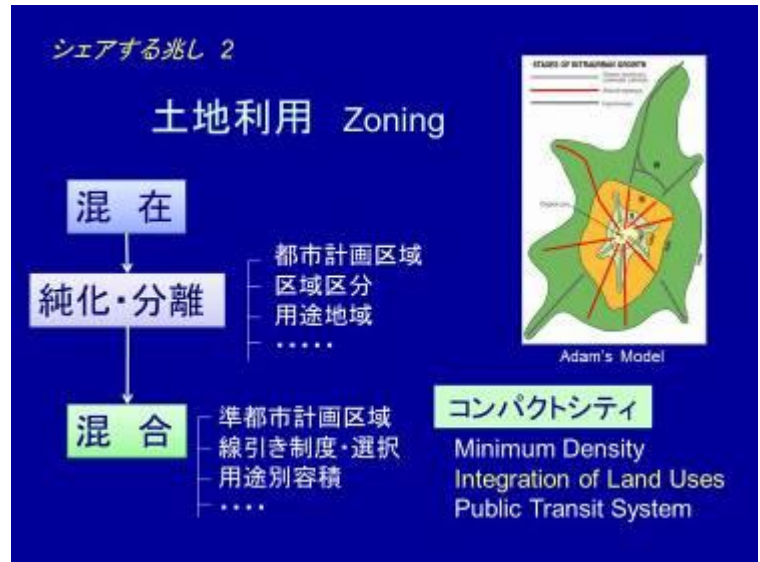
Sustainable Development

環境を時間と時代でシェアする開発

環境とは有限な共有財産で、開発は市場をベースにすると、早いもの勝ち、食い潰しになります。ギャレット・ハーディンが「コモンズの悲劇」という論文を書いています。イギリスの共有牧草地に農民が牛を放牧すると皆が牛を増加させ、ついには牧草地の草がなくなってしまうという法則であり、開発と市場に対する警告の話となります。別途資料をご用意していますので、お帰りになった後に暇な時にでもお読みいただければと思います。

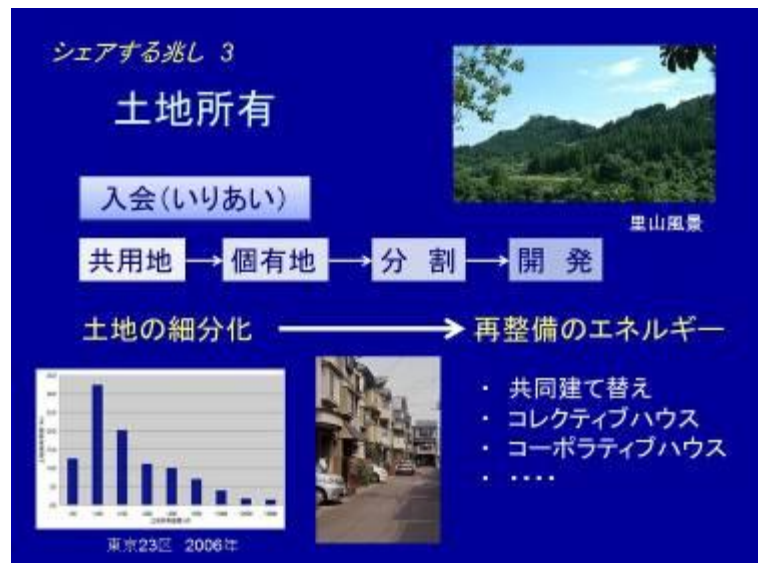
この様に考えると、サステイナブルな開発とは、「環境と時間を時代でシェアする」と考える事ができれば良いと思っています。軽井沢のイメージとだぶらせながら聞いて頂ければとおもいます。

次は、土地利用についてお話しします。その昔は私公混在が当たり前で、みんなで様々な用途で使い、肩を寄せ合って生活していました。それがいつの間にか近代都市計画によって純化・分離しました。軽井沢でも都市計画区域とそうでない区域があり用途等が分けられています。しかし、最近の様子を見ると、準都市計画区域や線引き制度の選択、用途別容積等が出来てきており、将来の土地利用として最近よく扱われております「コンパクトシティ」等が出てきています。



コンパクトシティは「Integration of Land Uses」とも呼ばれているように、いわゆる「混合」です。この様に土地利用は、混在や純化・分離から混合になってきており、まちの中の空間をシェアする事が大事になってきていると思います。

シェアする兆しの3番目は、土地所有についてです。このあたりは専門ではないのですが、昔は入会（いりあい）と呼ばれる共有地がありました。それから明治時代に入り国が維持できなくなった事で私有地になり、分割して開発された経緯がございます。この様に土地所有がどんどん細かくなっている状況になっているかと思えます。



先程、町の方から説明がございましたが、軽井沢町では最少の宅地面積が300坪という規制があり、まずまずは守られていると

いう話がありました。この夏に登記簿を見る機会があり見せて頂きましたが、遺産相続の際に、5~6人の共同で相続せざる得ない土地、分けられない土地がある事を知りました。この様に動かしようのない土地になりつつあるのではないかと思います。この事は今後考えていかなければ、世代は交代しても、

共有になっている土地が出てくると思います。どう解いていくのかについては、今後検討が必要になってくるのではないかと思います。

ここで言いた事は、細分化した土地をまとめて開発する再整備のエネルギーは桁はずれに進んでいる事です。兆しとしては、共同建て替えやコレクティブハウスやコーポラティブハウスの方向にあると言えます。

4 番目ですが、都市空間になります。都市の空間をどうマネジメントするかという時に「公（パブリックと）私（プライベート）」、「官（ガバメント）と民（ノンガバメント）」に空間を分けると、どうなるのかを考えました。

パブリックかプライベートは、所有や利用の分割の仕方、官か民は、ガバナンスや管理になります。この様に考えると、これからの都市空間の使い方は、官と民、公と私の網掛けをできるだけ広げる事が必要になると思っています。



その様な意味では官と民は、公物管理や各種協定、指定管理者等が出てきていると思いますが、大事な事は、新たな時代のコモン空間をどうしていけば良いのかになると思っています。

5 番目は交通空間についてですが、これは後程、各論の方でもご説明させていただきます。

交通空間には、時間や空間、手段、機能等、様々なシェアがございます。一つの道路空間には様々な交通手段がシェアする事もありますし、先程の官と民の関係で道路空間をシェアして利用する事もあります。官と民のシェアは増えてきていると思います。極端な事を申しますと、6~7年前から行われている「パリ・プラーージュ」もシェアになると思います。夏の一か月間、



ポンピドゥ高速道路を封鎖し、セーヌ川の河岸を人工ビーチにする事でセーヌ川沿いを歩行者に開放する計画です。毎年行われています。裏にはルーブル美術館があります。だんだんと話題になり、これを永続的にする事業が始まりつつあります。再来年には高速道路が閉鎖され、歩行者の空間となるかもしれません。これもシェアする事になるかと思っています。

シェアの中には、「シェアド・スペース」もあります。EU5 カ国の6都市と1地方がモデルプロジェクトに参加していますが、何かと言いますと、まちの中に信号機と標識のない街路空間をつくらうとする整備理念です。今日の現地視察で通りましたラウンドアバウトの社会実験は、これに近いと思います。

どう信号機と標識がない空間として整備するかと言いますと、デザインで情報提供する事、ルールを単純化する事、運転する人、歩いている人がお互いにアイコンタクトをとりながら通る事を大事にするがあります。交通事故が増えるか増えないかの理由は、不安感があるかどうかで大きく違ってきますので、不安感あつての交通安全という事もあります。

これは漫画になりますが、左側の様な状態が、シェアド・スペースにすると、右側の様になりますという事を示す絵です。

これは、シェアド・スペースのプロジェクトの場所と写真になります。

少し急ぎます。

Shared Space

Room for Everyone
A new vision for public spaces



信号機と標識のない街路空間



- ・デザインによる情報の提供
- ・最小限のルール
- ・コミュニケーションの重視
- ・不安感あつての交通安全

シェアド・スペースのイメージ

現在の状況



シェアド・スペース



Shared Space Projects



- Province of Fryslân (NL)
- Municipality of Bohmte (GE)
- Municipality of Ejby (DE)
- Municipality of Emmen (NL)
- Municipality of Haren (NL)
- Municipality of Oostende (BE)
- Suffolk County Council (UK)

Bohmte, Germany





- Wegangemeinschaft
- Shared Space
- Shared Space
- ▲ Shared Space
- Shared Space
- Shared Space

6 番目は、地域お互いの連携についての話になります。日本でも取り上げられていますが、「チッタスロー」の活動の考え方になります。小さな都市や家を大事にする考えであり、イタリアから始まり、現在では世界的な組織になっています。日本でもチッタスローの考え方を取り入れている街がたくさんございます。

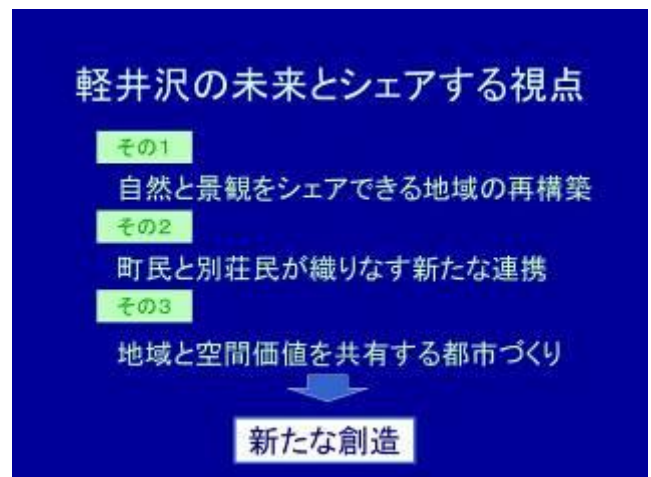
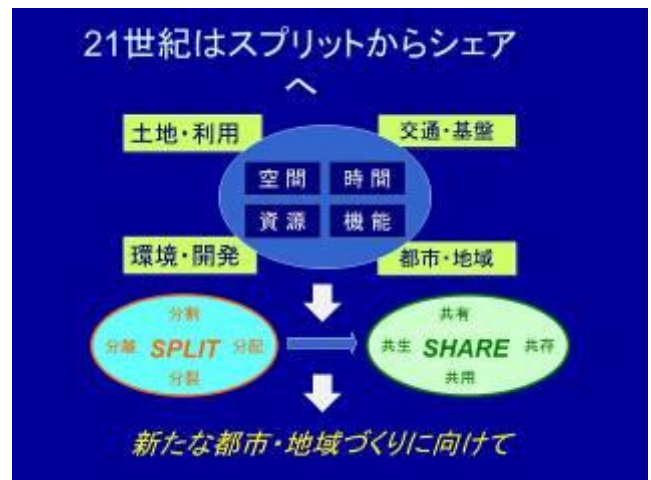
その様な事で、地域相互や地域内の連携が大事となってきます。同じ課題を共有する事、地域内で不足する機能を補完する事、広域施設の運用、規模のメリットを享受、異なる機能を融合等があり、最終的には地域連携というシェアの仕方、価値と活力の創造させる事を考えています。

これらの様に世の中にはシェアする兆しが明確に出てきており、それを都市計画、まちづくりとして、しっかり明示的に取り入れていく必要があるのではないかと考えています。そこから都市づくりが始まるのではないかと考えていますが、今のところ、あまり共感を得る事ができていない状況です。

そこで、この延長で軽井沢の未来をシェアする人や事について話したいと思います。当たり前の話になりますが一番気になっている事があります。それは、町民と別荘民意識のギャップがある事です。もう少し、町がプロデューサーとなる必要があると思います。別荘民は軽井沢に対する気持ちや様々な能力を持っているのですが、町が行う事に対して批判的に見ている事があるかと思えます。この両方をどうの様して同じ未来に向かってシェアさせるのかについて具体化していく必要があるかと思えます。

自然と景観のシェア、町民と別荘民の連携、地域と空間価値を共有する都市づくりの結果として、前回、横島先生が「創造」という言葉をおっしゃっていましたが、「新たな創造」が生まれる事ができればと考えています。

以上が第一部でございます。引き続き、第二部に移ります。



【第二部】

第二部は交通の各論についてお話しします。このスライドの半分くらいは町長も参加して頂いた会議の中でお話ししているため、繰り返しになりますが、委員の方達には初めてお話ししますので、あえて「軽井沢に交通を考える」としてお話しさせていただきます。



軽井沢未来構想会議 話題概要
2013.09.16

第2部 各論




軽井沢の交通を考える

(注)・資料中の写真、図、表の各々は未許可で複製しており、取り扱いは注意のこと
・公表時には内容を一部替えること

軽井沢町のまちの特徴については飛ばさせていただきます。

軽井沢町の現状を再確認する

軽井沢町のまちの特徴



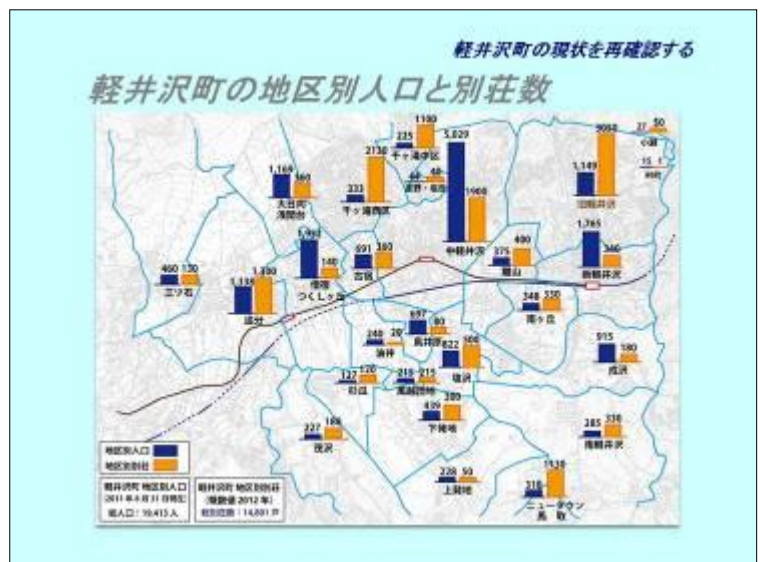
- ・ 広い土地面積
- ・ 低い人口密度(125人/km²)
- ・ 広い一低住専地域に広がる別荘地
- ・ 居住者の住宅より多い別荘住宅
- ・ 東西交通軸に連なる3つの中心地区(軽井沢/旧軽井沢、中軽井沢、追分)
- ・ 北に延びる各中心地区
- ・ 世帯あたり2台の自動車保有

これは、別荘数と地区人口がどんなバランスになっているかを調べた図になります。

左側が地区に住んでいる人口(地区人口)、右側が地区の別荘数になります。

別荘が多い地区は旧軽井沢、千ヶ滝西区です。居住人口としては中軽井沢が一番多く、軽井沢駅周辺の新軽井沢も比較的に多い状況となっています。

この様な状況の中から交通面も考える必要があると思っています。



別荘民も町民も高齢化する事は間違いありません。超高齢社会の到来についても考える必要があると思います。

軽井沢町の現状を再確認する

超高齢社会の到来

- 10人に1人を超える75才以上の高齢者(2010)
- 500を超える高齢単身世帯数
- 人に頼らず外出できる
- 寝たきりにならない予防

次は、自動車交通への対応についてですが、今日の現地視察で混雑していた所は、星野の駐車場入る所ぐらいです。

軽井沢町の現状を再確認する

自動車交通への対応

- 日常生活の支障
- 未習者の迎え入れ
- 住宅地、別荘地、集落への通過交通

これも釈迦に説法かと思いますが、軽井沢の交通インフラはしっかりしておりません。国道18号線を中心に国道18号バイパス道や旧軽井沢へ行く道、北軽井沢方面へ行く道、それから、しなの鉄道が主な交通インフラになると思います。

軽井沢町の交通-その問題と課題-

軽井沢の交通インフラ

この交通をどの様に使いまわすのかという事が大事になってくると思います。

これは模式図になります。軽井沢には4つの交通がありますが、この4つの交通をどうシェアするのか、空間をどうシェアして使いまわしていくのが重要となってきます。

軽井沢町の交通-その問題と課題-

軽井沢 4つの交通

1つは住民の通常的生活活動に関する交通、2つ目は、夏の行楽シーズンの別荘滞在者の交通、3つ目は、観光等で来訪する人の交通があり、それぞれ交通の種類が違います。加えて、国道18号線とのバイパス等が広域の通過交通になります。これらの4つの交通をこの様に今あるネットワーク

でまかなっていく事になるかと思えます。私の基本的な考え方としては、これから新しい交通インフラ、空間的な新しい整備はまず出来ないと考えています。しかし、ここで問題は50年、100年後をどう検討していくべきかを考える事は大変難しいと思っています。この様な事が上手く機能する様に計画を立てる事は可能だと思えますが、50年、100年後の計画は、この様な事ではないのではないかと感じています。

次は鉄道の現状になります。新幹線は上下各40本走っています。先程、中軽井沢駅でしなの鉄道の本数が少ないとの意見も挙がっていましたが、上下各28本はかなり頑張っている印象です。



次にバスの現状はどうなっているかを見ていきます。これは現在運行しているバスの全路線とバス停になりますが、サービスは非常に悪いと聞いております。



そのバスの中でも、町が運行しています「町内循環バス」があり、小型バスにて東廻りと西廻りで走っています。昨年見直しをしていただきましたが、まだまだ皆が利用する所までは至っていないと思います。



その他に「観光循環バス」も走っており、北コースと南コースがあります。これは観光ですので、本数が少なくても仕方ないのかなと思っています。

道路のネットワークとしては、先程お話した様に、国道 18 号とバイパス、旧国道 18 号、南北に国道 146 号等が主になります。

ただ、私が感じている事は、町に住んでいる方達がそれ程渋滞を問題視していない可能性があるという事です。それは何かと申しますと、例えば中軽井沢から追分方面へ行くとしても、旧国道 18 号の昔の 18 号、中山道が巧みに入っていて、その道を活用すると、国道 18 号を使わなくて済む仕組みになっています。この様な道の特性等がございますので、簡単に渋滞だけを問題視して良いのか、疑問が残っています。

道路交通の現状については、毎年夏に調査が行われています。今年も 8 月上旬頃に調査をしていたと思いますが、この時期は、本当に車が多くなかったと思います。

ここからは、これまでの交通の現状や問題等を踏まえて、幾つかのアイデアについてお話しします。

現状としてこれだけの交通インフラしかないわけですので、しなの鉄道を中心とした地域の再編が重要になってくると思います。出来れば、今日の視察で通った軽井沢中学校付近に新駅が設置できればと考えます。

信濃追分の次の御代田駅から小諸駅までは、あまり町がない区間ですので、軽井沢から御代田ま



では、昔の信越本線という意識ではなく、
 鉄道を中心とした街としていく事ができ
 ないかと考えています。そのためには、い
 ずれは LRT に変換し、もう一つの車線は、
 歩いたり、自転車が通る道として変換する
 等も考える事ができます。長期的な事を考
 えると、この様なシナリオを検討する価値
 があるのではないかと考えています。

軽井沢の交通計画-いくつかのアイデア-

その1 しなの鉄道を中心に地域の再編



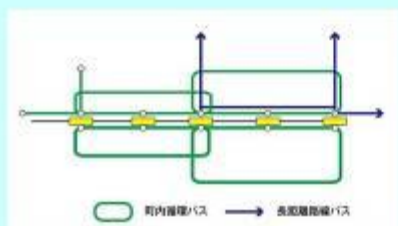
- LRV の運行を単線にし、遊歩道など一体の空間にする
- 500 ~ 600m 間隔となるよう新駅の設置を計画する
- しなの鉄道の経営体のなかで運用出来る方策を考える



それに伴って、鉄道を軸としたバス路線、
 バス停の整備も必要になってくるのでは
 ないかと思えます。住んでいる方々の現状
 として高齢化は問題となっています。これ
 からの高齢化社会をどう考えるかは、今後
 重要な視点になっていくと思えます。

軽井沢の交通計画-いくつかのアイデア-

その2 バス路線・バス停の整備



- しなの鉄道駅の1駅には必ず立ち寄るルートへの再編
- しなの鉄道をほさみ南と北のルートに分ける(鉄道を交差しない)
- 利用しやすいルートと駅の再設定
- ルート長、所要時間の短縮
- 新幹線の高架下も新たなルートに組み入れる
- しなの鉄道の時刻表と連動させる
- 運行回数の増加(昼間3本/時間)
- バス事業者の地域割をこえたルート設定
- 寒暖、風雨、風雪に強いバス停の設置

再編バスネットワークの概念

次に3点目は、旧軽井沢をどう考えるか
 ですが、これに関しては、まだ良く分かり
 ません。難しい問題ですが、軽井沢駅から
 旧軽井沢のロータリーまで LRT を敷設し
 てはどうかと考えています。軌道敷幅は 70
 cm で良いと思えます。

軽井沢の交通-いくつかのアイデア-

その3 軽井沢-旧軽井沢間 LRT の導入

その4 旧軽井沢 中心地区 シェアド・スペースの導入




それと同時に、先程も申しましたが、旧
 軽井沢中心地区をシェアド・スペースとい
 う概念で整備出来ればと思っています。車
 が入る事は仕方ない事としますが、道路の
 使い方、空間の使い方としてシェアするス
 ペースを増やしていく事で、車のための

スペースをどんどんと減らしていく方向が良いのではないかと考えています。その様な中で、道路上の社会的な行動と自動車行動の間である空間をパブリックスペースに変えていく事ができればと思っています。例えば、「車は歩いている人を追い越してはいけない」くらいの事も考えて良いのではないかと考えています。

これが、最後になります。

NEV (Neighborhood Electronic Vehicle) のネットワーク構築になります。この NEV が実際、町に導入されている事例がございます。カリフォルニア州のリンカーンという小さな町で導入されています。通常の写真の脇に NEV を走らせる道を付けています。併せて NEV が走りやすくなるネットワークも構築されています。

これを軽井沢に導入するためには、車両は全て町が持ち、呼べばルート選択等を含めて提案してくれる等の管理を含めて将来的な検討をしていかなければ、今あるネットワークの交通空間の中ではおさまらないのではないかと思います。

以上で、私からの話題提供を終わらせていただきます。



中村委員長：

浅野先生、どうも有難うございました。お話して頂いた話題は検討すべき内容であり、面白く拝聴させて頂きました。

たまたま先週、唐津にて非公開の小さなシンポジウム（勉強会）を開催しました。経済学者の吉田博文氏等が参加した会で、その時の内容としてコモンズの話をしました。11月の総括の際に詳しく話をする予定ですが、現在ある都市にはなくてはならない鉄道、劇場、デパート、公園等の都市の基幹施設は、

19世紀中頃にできたものであり、それらの施設は賞味期限が切れてきている状況です。新しいタイプの鉄道や劇場といった施設を提案すべき時期にきています。交通に関しても勿論同じです。論点は、簡単に言えば「シェアド・スペース」であり、古い言い方で言えば「コモンズ」になります。

今日の現地視察で驚いたのですが、中軽井沢の駅と図書館が併設されている「くっつけテラス」の新しい取組みは、10年前にはあまり考えられなかった事だと思います。公園も純粋に緑地だけで良いのかという事は非常に大きな問題であります。コモンズは中世からある概念であります、ある所では忘れさられている概念でもあり、もう一度、改めて考え直す必要があると思います。

今回の軽井沢は長期的に考えて良い事になっています。短期的に考えても、その問題を抜きにして、都市を再興できないと思っています。大きなキーワードになると思います。浅野先生のお話とベクトルが一致し、非常にほっとしている所です。

この事については今後、十分に意見交換を行いたいと思いますが、先生方の感想を聞かせて頂きたいと思います。ご自由にご発言下さい。

もう一つ、公園に関しても、全く同じような問題がございます。今までの公園の考え方は、緑地が多



くを占めておりますが、もう少し様々な機能を入れ、交流空間とする方が良いと思っています。明治時代初期に日本で作られて公園は、緑地との堺が曖昧であり不思議な空間が生まれています。逆にこれが非常に良い感じとなっています。今までの反省も含めて、公園の在り方も考え直す必要あるのではないかと思います。

黒須委員：

日本の人口が1億2000万から7000万と増々減少していく中で、外国人を招き人口を増やす「多文化共生的」な考え方もあるかと思っています。軽井沢でも外国人の別荘の方々が来ていると聞いていますが、軽井沢の50～100年先としては、必ずしも日本人を中心とした街ではなく、生産者の中に海外の方達が入ってくる事もあると思います。その事を想定した都市計画や多文化共生的な発想のシェア論等がございましたらお教えいただきたいと思います。

浅野委員：

教えるなんて事はおこがましいのですが、少し感じている事があります。少し失礼な言い方になってしまうかもしれませんが、軽井沢町の方たちは、来訪者にサービスする意識が強いのではないかと感じています。例えば、ジャム等を販売している沢屋さんは、昔、別荘の方のお宅に野菜を届けたりしていました。この様に昔から訪れた方にサービスする事が生業になっていたのだと思います。しかし現在は、そのサービスが高齢化社会によりできなくなっている状況にあると思います。もしかすると今後は、海外の労働力を入れなければならないかもしれません。特に軽井沢の国際化がもっと進んできた際には、その可能性はあります。今の年代の方々が高齢化しないうちに、海外の方を含めてサービスをどうしていくのかを考えていく必要があると思います。それに加えて、先程もお話しさせていただきましたが、迎える側と来る側との価値観を共有できる様な取り組みを考える必要があると思います。上手くいけば、多文化共生も可能かと思っています。ピントはずれな事を言っているかもしれませんが、この様な事を感じました。

本日のくっかけテラスの視察の時に聞いた事ですが、図書を寄贈したいという別荘人が居るがお断りしているとの事でした。色んな理由があるのだと思いますが、地域住民と別荘住民と一緒にできる様なきっかけづくりがあれば良いなと感じました。

進士委員：

魅力的なお話で、特に駅を増やす事は良いなと思って伺っておりました。今はその様な発想があまりないようですが、都電荒川線のようにハイスピードでなく、トコトコ走る乗り物は良いのではないかと感じました。学校の登下校時（通学）に本数を増やす等、タイムゾーニングを上手く構築できれば、経営的にも上手くいくのではないかと思います。

シェアの話になりますが、駅と図書館を併設する例は、10年以上前から世田谷「経堂駅」で実施されています。駅なかではなく駅の前になりますが、この様な事例は、過密で土地が高い所では既に実施されています。この経緯からしても、自治体レベルでは何でもありで、何でも行う事が可能だと思います。最近では後付してコモンズと言っていますが、既に行政の知恵として様々な事を実施し、実現してきていると思っています。今日の「湯川ふるさと公園」視察の際の説明でも、県の担当から駄目だと言われたから出来なかったと言っていたのですが、その様な事はすぐに突破しなくてはいけないと思います。県から言われたからと言って「はいそうですか」と帰ってくるようでは駄目で、奪い取る仕掛けを考える事が重要だと思います。実際に自治体は何でも行ってきており、全国にはその様な例がたくさんあります。例えば、中軽井沢のくっかけテラスは、駅と図書館等が併設されていましたが、全てドアや自動ドアで

仕切りがありました。集中させてまとめた所までで終わっているのではないかと思います。先程、浅野先生からご説明の中に出てきました「混在から混合」の後は「化合」に行かなければならないと感じました。「化合」は一つのものになるという事です。世田谷区では自治体独自の取組みを30年前から行っています。検証は必要ですが、世田谷区では機能を地域別支所にほとんどを移管し、企画部門だけを本庁に置きました。それまでは道路、河川、公園等の様々な事を本庁の縦割りで実施したのですが、深沢は深沢内で（地域は地域内で）全て出来る様にしたという事です。今までの役所は専門を集めて各課で分けていましたが、土木も建築も1名ずつ地域に配置し、地域で何でも行える様にしました。昔の様に建設の時代は、プロが集まらなければ効率も悪く水準も低かったため、人材を集中させてきましたが、現在は管理・マネジメントの時代であり、まちを運営、経営する時代です。例えば、随分前にからになります名古屋のサカエ公園は、様々な都市機能を挟み込んでおり、建築的な公園となっています。また、有名な横浜の山下公園も色んな都市機能を重ねて行っている公園だと思います。法律や制度でも兼用、併用する実例が沢山あります。しかし現状としてはただやらないだけだと思います。それは切迫感がなく空間資源も豊かだからだと思います。逆に言うと、人口密度が低いのに豊かな空間が広がっているのは、限界性がでない事に繋がっていると思います。commonsの話は実現できる事です。今までとは違う発想の転換が必要になってくると思っています。

一番お話ししたかった事は人口の点です。今回の軽井沢のビジョンで、是非、中村先生にお願いしたい事があります。現在人口は、都心部では定住人口（住民票で決めていた定住者）、農村では交流人口を前提にしていますが、その間のパートタイムの定住者について、新しい軽井沢の定義を提案して欲しいと思っています。別荘住民（パートタイム）だから住民ではなくお客さんだという考えはないと思います。戸籍法で分類するのではなく、そこに財産がある限り、24時間そこに居住していないといけない事とは関係なく、住民として扱う事が必要だと思います。軽井沢では21世紀型の新しい制度を定めて、別荘住民には税金も頂くし、参加もして頂く様な仕掛けを実施すれば良いと思います。先程、浅野先生の奥様が中軽井沢のくっつけテラスにお出でになるとおっしゃっていましたが、サービスを提供する時に、その形式の様に実施する等、つまりメンバー性の公共施設利用みたいなものをとことん突き進める等を行い、軽井沢独特の人口のカウント、税金の取り方を行う事が、シェアの時代の都市の生き方ではないかと思っています。定住人口、交流人口、昼間人口、夜間人口の分類を見直し、新しい時代の地域での人口をどう整理するのかを提案できると面白いのではないかと思います。

中村委員長：

有難うございました。今日は折角、現地も見せて頂きましたので、現地の感想も含めてご意見頂ければと思います。

安島委員：

浅野先生のシェアの考え方についてお伺いして、本日の現地視察の最後に見た「湯川ふるさと公園」の利用について現状では問題があり、今後の検討によっては可能性があるのではないかと感じました。広い敷地で贅沢な公園だと思いますが、利用者は地元の町民がほとんどではなかったかと思っています。別荘住民が利用しようとするれば、アクセスが悪いように思います。また、町民、別荘民ばかりではなく、軽井沢を支えている日帰りおよび1泊の観光客の対応についても無視できない事だと思います。この点についてどう考えるかが重要になってくると思います。別荘住民や観光客に関しては、自転車等を利用する過ごし方もあると思います。しかし、現在は自転車利用を促すサイクリングロードが公園とその他施設で繋がっていない状況です。公園内には子供用の遊具等はありませんでしたが、別荘の方々が利用するに

はもう少し工夫が必要ではないかと感じました。管理者が違うため河川に橋が架けられないという問題が出ておりましたが、公園間の空間が有機的に結びついていない事も問題だと感じました。「誰を対象にしているのか」という事が共有、認識する事が重要だと思います。この公園を見た事で様々な課題が見えてきたのではないかと思います。

浅野委員：

宿泊についてですが、現在、軽井沢には来訪者がリーズナブルに1~2泊できるホテル等の宿泊施設がありません。高級ホテルと民宿の間のクラスの宿泊施設があれば、もう少し観光客は来ると思います。国際会議を開く事を提案するのであれば、宿泊、ホテル環境は整える事も提案内容に入れる必要があると思います。

中村委員長：

シェアド・スペースの考え方は交通以外でも一般的な概念として有効だと思いますが、国際的に都市計画関係等の学会の中でも共通の認識となっているのですか？

浅野委員：

なっていないと思います。「良いですね」で終わってしまっています。

進士委員：

シェアド・スペースはアメリカではライフスタイルを含め一般化しています。しかし、その概念を即、日本で活用できるかと言うと心配があります。

浅野委員：

スタートとして日本人文化にシェアという概念があまり無かったと思います。

中村委員長：

明治以降は違うと思いますが、古い時代の入会地もそうですが、シェアという考え方はあったと思います。しかし、浅野先生のお話にも出てきていた様に、明治の土地改変時、効率的に税金を取りたいという理由だけで入会地を潰してしまいました。それを生きかえさせる事は実験的にやってきたのですが、広がらなかった経緯があります。軽井沢は寛容的な所がございますので、軽井沢では提案していきたいと思っています。もちろん、軽井沢だけの問題ではないと思っています。

進士委員：

シェアは、貧しければせざる得ないものだと思います。例えば、農家が立派な農機具を購入するのは、豊かな時代の話であり、昔は共同利用が当たり前でした。シェアせざる得ない状況がないと難しいかと思います。今の時代は財政的にシェアしなくても自前でできる状況になったので、空間も管理（国、県、市町村）も縦割りになってしまったと思います。これは責任の問題だと思います。つまり財政が豊かで責任の所在を追及するタイプの社会を続けている限り、シェアはできないと思います。シェアした空間で事故等がおこった時に、誰の責任なのかを追及する事は、現代では必ず起こる事です。それを寛容な精神で受け止れるくらいの優しさと、土地が狭くてスペースゾーニングが機能しないという事であればシェアは可能だと思います。補助金制度の問題だと思います。都市公園等は1/3が自治体の負担で、残りは国と県の負担です。ですので、公園はシェアするタイプにする等、決めてしまう事が必要だと思います。また、住民に対する計画と観光に対する計画も分かれており、観光の考え方は、「観光施設整備計画」の別組で計画する様になっています。結果、観光に対する考え方が入っていない公園が多くなっているのだと思います。しかし、これは運営でなんとでもなるとなっています。町が自由自在に計画、実施してしまえば、後は管理をしっかりしていれば問題ないと思います。自治体は、土地と市民の財産

と様々なサービスをより効率的に上げる事（税金のやりくり、効率的に市民にかえす等）をやっていかなければならないと思います。家計のやりくりと同じだと思います。子供が増えて、家が大きくならなければシェアせざるを得ません。昔はこれが当たり前でした。それが段々と豊かになり、個室ができ、結果として家族もバラバラになるという状況になっていると思います。この様な状況になったため、料理の文化は伝わらず、食べるものはファーストフードばかりというサイクルが生まれています。これは社会問題です。先程、定住人口と交流人口の間の定義を提案して欲しいと申したのは、仕掛けが必要だと感じたからです。両方でやらざる得な事だと思います。お互いと一緒に仕事をしなければならないという仕掛けを作らないといけないと強く感じます。

中村委員長：

せざる得ない状況でなければやらないという事は、非常におもしろい事だと思います。そうでなければ、最後は飽きてしまう事にも繋がるのかなと思いました。

浅野委員：

最近、面白いと思った事がありまして、それは今の学生達が車を持たず、カーシェアをしている事です。それで出掛けては大いに楽しんでいます。

黒須委員：

明日は風越地区のスポーツ関連の施設を見学する事になるかと思いますが、ここはセパレートされた地区に運動施設が集中している状況になっています。しかし、住民側からすると身近なところで身体を動かす機会を増やす事の方が大事であり、どんどんと増やす必要あると思っています。ドイツでの運動調査「どこで身体を動かしているか」という質問に対して、サッカーコートや体育館、グラウンド等の運動施設で体を動かしていると回答した人は半数もいません。6割以上の人は、家の近くの公園や道路を使ってウォーキングやサイクリングしたりと、都市の中で身体を動かす場所をつくっています。大会の様なイベント系の関わり方や多くの人達とスポーツをする人よりも、個人的にスポーツする人が多くなっている状況に変化してきています。この様な状況を考えると、やはりスポーツ施設だけではなく、身近なところでのアクティビティ、生活の中にスポーツが入っていくような計画が必要になってくると感じています。そこで浅野先生に都市計画とスポーツという関係から何かお考えがあればお教えいただければと思います。人間は身体を動かす事が本質として備わっていなければならないと思いますので、これからの高齢者社会を含めて、都市計画の中でどう人々が自然と身体活動ができる環境づくりを考えれば良いのか、シェアから考えると現在のセパレート型は少し違うのではないかと感じています。

浅野委員：

黒須先生に今日視察した湯川ふるさと公園の使い方等をご提案頂くと非常に良いと思います。先生から案を頂戴する方が良いかと思います。

中村委員長：

身体を使う事については非常に大きな課題だと思っています。次回は黒須先生にお話しして頂く事になっておりますので、宜しく願いいたします。

藤巻委員：

シェアという事で申しますと、現在、多世代同居を勧める事を行っています。都会の地価の高い所ですと、多世代同居はなかなか難しいと思いますが、軽井沢ですと、現在の住んでいる家を多少増築し、同居する事が出来やすい環境だと思います。現在は田舎においても核家族化が進んでいます。その結果、子育て方や料理等が伝承されないでいる状況や子供への暴力等に繋がっているかと思っています。その様

な問題解決の一つとして、一緒に住む事は良いのではないかと考えています。しかし、今の時代ですので、それなりのプライバシーが持てる環境づくりで行政もお手伝いできていければと思っています。単に意識だけでは動かす事ができませんので、そうした方が得だと思ってくれる様な仕組みが必要かと思っています。進士先生がおっしゃる様に、やざらなる得ない状況をつくらないと難しいかと思っています。また、軽井沢も団塊世代が多いですので、しばらくは高齢者が増えていく形です。多くなった高齢者の全てを福祉施設でまかなう事は難しくなってくると思います。そうした場合はなるべくは在宅でのケアをしていかなければならないと思っていますが、多世代同居をする事によって福祉だけでなく様々な事がカバーできるのではないかと考えています。しかし、家族に大きな負担がかかる事はこれからの時代にそぐわないと思いますので、それらをカバーする仕組みも考えられないかと思っています。

中村委員長：

それでは与えられた時間になりました。この後は懇親会もあり、その際にも話題になるかと思っていますので、議論はこの辺りで終わらせて頂きたいと思っています。少しだけ、今日の感想を含めて総括としてお話しさせていただきます。軽井沢に来た時に、最初に感じた事があります。それは別荘地の自然の使い方やや違和感を持った事です。しかし、今日の現地視察で室生犀星の別荘を見た時に、非常に美しく自然と人間の共生関係ができあがっていると感じました。自然と人間との関係についてのシェア（共生関係）も視野にいれて議論した方がよろしいかという印象を持ちました。明日のスケジュールもありますので、事務局に戻したいと思っています。

事務局：

どうも有難うございました。資料 4 に次回委員会のスケジュールが記載しております。第 4 回は 10 月 9 日に森山先生と黒須先生にプレゼンテーションをいただきたいと思っています。場所は睡鳩荘になります。今日のご説明致しませんが、前回浅野先生からパブリックコメント資料で、町民と別荘住民と分けて分類してほしいとのご意見を受けました。ざっと分けた資料を配布しております。青字で記載しているのが、住民登録をされている町民になります。以上です。

明日は 9 時 15 分にホテルを出発したいと思いますのでよろしくお願いいたします。食事は朝の 7 時から取れると聞いております。

それでは、今日はこれで終わりにしたいと思います。向かいの部屋で 6 時から簡単なお食事をとっていただければと思いますので宜しくお願いいたします。有難うございました。

(以上)