

6月13日(2日目) 3コマ

「まちなかウォーカブル推進事業」

【説明者】 街路交通施設課長の荒川と申します。本日は、まちなかウォーカブル推進事業についてご説明をさせていただきます。

まず初めに、説明資料の1ページ目をお開きください。ウォーカブルなまちづくりのコンセプトを示しています。コンパクト・プラス・ネットワーク、これは都市局が今進めているまちづくりのコンセプトですが、これの核となるまちなかを官民の連携の下、自動車中心から人間中心の空間に改変していこうとするものでございます。

2ページ目をお開きください。都市再生特別措置法に基づきまして、市町村が策定する都市再生整備計画における居心地がよく歩きたくなるまちなかをつくるための取組を、法律、予算、税制などをパッケージにして支援していくことを示した図でございます。

3ページ目をお開きください。ウォーカブルなまちづくりの具体的な事例といたしまして、松山市の花園町通りでの取組を挙げることができます。ここでは道路の幅員を再構成し、さらに、地元の商店街がマルシェなどのイベントを継続的に実施したことにより、その結果、歩行者数が倍増するなどの効果があったというふうに伺っております。

4ページ目をお開きください。先ほど居心地がよく歩きたくなるまちなかをつくるための取組を、法律、予算、税制などをパッケージにより支援していくと説明させていただきました。このうち、予算といたしまして、市町村と都市再生協議会向けには、社会資本整備総合交付金による支援制度が用意されております。

しかし、ウォーカブルなまちづくりの主体としては、この市町村などのほかに、都道府県、民間事業者などが想定されます。これらの主体に対しては、今回、行政事業レビューの対象となっておりますこのまちなかウォーカブル推進事業を令和2年度に創設させていただいて、対応しているところでございます。

ちょっと下のほうを見ていただけますでしょうか。この事業の対象事業についてご説明をさせていただきます。歩きたくなるまちにしていくなめには、私ども、特に歩行者の目線が集中する1階レベルの修景が重要と考えております。このため、本事業では、公共施設の中核をなす道路、こういったものの再配分ですとか広場の整備などといった基盤整備に加えまして、既存の建築物のイノベーションなども支援の対象にしているところでございます。

また、多くの関係者間の利害調整が必要となりますので、調査ですとか社会実験をはじめ、合意形成に向けた活動も支援の対象にしているところがございます。

5 ページ目をお開きください。このページ、まちなかウォークアブル推進事業の支援対象のイメージでございます。初めに左上の写真をご覧いただきたいと思いますが、これは姫路市の姫路駅前において、駅前広場への自動車の流入を制限いたしまして、広場化した取組でございます。このような歩きたくなる空間を創出するための取組を支援対象にしております。

続きまして、6 ページ目をお開きください。左側でございますが、グラウンドレベルの建物、または街路の空間等の修復整備、また、左下でございますが、既存の建築物のリノベーションなどの取組も支援対象にしているところがございます。このほか、右側でございますが、ご覧のような様々な取組も支援の対象となっております。

最後に、ロジックモデルについてご説明をさせていただきたいと思います。一番最後のページになりますけれども、別表になるこちらの紙でございます。インプットについてはご覧のとおりでございます。アクティビティにつきましては、今、ご説明させていただいたとおりでございます。

アウトプットといたしまして、本事業では、創設されました令和2年度に5地区で、2年目になります令和3年度に15地区で事業を実施しました。本年度、令和4年は18区で事業を実施する見込みでございます。

アウトカムといたしましては、ウォークアブルな空間において歩行者や滞在者が増加し、まちのにぎわいを創出、人々の交流や経済活動が活発化することで、多彩なアイデアやアクティビティが生まれるまちに変遷、また、ウォークアブル空間を活用し、住む人々、訪れる人々がそれぞれのライフスタイルに応じた働き方、暮らし方を実現し、その人々がさらに人を呼び込む好循環を発生させることでございます。

インパクトといたしましては、多様な人々の出会い、交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力、磁力、国際競争力の向上が、内外の多様な人材、関係人口をさらに引きつける好循環が確立された都市を構築していくことでございます。

以上簡単ではございますが、まちなかウォークアブル推進事業について説明させていただきました。忌憚のないご議論をよろしく願いいたします。

**【大沼会計課長】** 本事業に関して考えられる論点を3つ提示いたします。

1 点目。ポストコロナにおける食住遊が融合した多様な働き方・暮らし方に対応するためにはどのようなウォークアブル空間の形成を推進するべきか。

2 点目。コンパクト・プラス・ネットワークの推進の観点から、多様な働き方・暮らし方に対応するウォークアブル空間の整備をどういった地域で促進していくべきか。

3 点目は、より一層の官民連携を促進させ、事業の効果を増大させるため、多様な主体の参画を促すためにはどうすればいいか。

以上 3 点を基本にご議論いただければと思います。ここからは、取りまとめ役の長谷川先生に議論の進行をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【長谷川委員】** よろしくお願いいたします。それでは、先生方、ご意見ある方からいかがでしょうか。アトキンソン先生、お願いします。

**【アトキンソン委員】** 2 つです。この中身を見てみると、自分も幾つか今まで実行されてきたものを見に行ったりありますけども、かなりニーズがあるという感じはするにも関わらず、繰越しが結構多くあったり、この活動実績というのは令和 3 年度 15 か所ですけれども、かなり少ない感じがしないでもないということを確認させていただいたことが 1 つと、あとは、観光戦略等々との関係が非常に強いはずなんですけども、そうすると、例えば観光庁さんがまとめているいろんな国の事業認定の地図というものがあります。相当の数の国の補助事業が集中されている観光地があるんですけども、その地図との連携はどうなっているのか、なぜこんなに少ないのかということをご説明していただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

**【説明者】** ご質問ありがとうございます。まず、実はこの事業を端的に言いますと、ニーズは私どもも結構全国的にあるというふうに推定をしております。

一方で、令和 2 年度に創設されまして、各地区の状況を見ても、関係者間の調整というのがやっぱり結構手間がかかる場所がございます。そういった意味では、各地区、結構慎重にやられている点もあるかと思いますが、やはりしっかりと現状の把握をされて、その後いろんな取組をして、それで事業に進めていくというような経緯を取ってまして、今、2 年から始めて 4 年で 3 年目になっておりますが、今後、要望がたくさん出てくるのではないかなというふうに推定をしているところでございます。

さらに、1 つ目の中で、何でこんなに繰越しが多いのかというご指摘がございました。令和 2 年から 3 年にかけても 1 億 6,300 万の繰越しをしております。これは、一番大きな要因と私どもが考えているのは、やはり新型コロナウイルス感染症の影響によって、

事業のそういった関係者間の調整とか、そういったことに遅れが出たりとか様々な取組の内容にも見直しを求められたと。特にイベントなんかが一番いい例になると思うのですが、そういったことがございまして、繰越しがこのような状況になっているということでございます。

3年目に入りまして、令和4年になりますと、1年目、2年目に比べると、事業費も増えた割には、一定少し改善してきているのかなというふうに評価をしているところでございます。

続きまして、2点目の観光戦略との関係でございますが、観光庁ではまさに全国多くの地区で、先ほどご指摘ありましたような地域振興の取組、観光振興の取組をやられていると思います。そういった取組もこの中で一緒に地域の魅力を上げるための取組が出てくると思っております、そういった意味では、この観光の分野も含めて、これから私ども全国からご要望いただくことを待っているという状況でございます。

以上です。

**【アトキンソン委員】** 続きでいいですか。最後のところ、待っているというところで引っかかるんですけども、積極的に観光庁さんとの連携を進めていけないものなのか。

**【説明者】** ぜひ、今ご指摘いただきまして、今もいろいろと連携はしていますけれども、さらに連携を進めて、特に私どものこういった取組にしたいという情報、私どもに情報は入ってはいますけど、不十分かもしれませんので、そういった情報交換はこれからも密に進めていきたいというふうに思います。

**【アトキンソン委員】** ありがとうございます。終わります。

**【長谷川委員】** そのほか先生方がいかがでしょうか。では、加藤先生、お願いします。

**【加藤委員】** 事前勉強会で質問いたしまして、その時に回答を頂戴しまして、まず御礼を申し上げたいと思います。収益性を求めないとか、場所もちゃんと限定されているということでしたので、非常によく分かりました。

その上で、こういう事業は自治体にアナウンスするということが大事ですけど、事後評価という意味で、なぜ成功したのかとか、こういうところをやれば上手くできるというのを何か出せないものでしょうか。一番問題なのは、ここへ手を挙げないような自治体で、手を挙げるような熱心な自治体は積極的です。手を挙げないような自治体に気づいてもらうためには、成功事例などを示して、自分たちもこんな風にできるんだというようにや

ってほしいと思います。

事後評価、あまり乗り気ではないかもしれませんが、ご一考願いたいというのが感想です。

それから、細かいところとしてあと1点。説明資料の3ページでやっぱり地価が気になりまして、松山市で地価が上がったと書いてあるんですけど、地価の上昇要因っていっぱいありまして、ノイズもありますので、政策だけの効果ではないと思います。効率性の評価ではないため、地価の上昇を書くと、効果として地価が上がるという方向に思われるのは目的ではないですね。これは蛇足かもしれませんが、以上でございます。

【説明者】 今、1つ目のポイントでございますが、自治体への優良事例のアナウンスというようにお話でございます。特に今やっていたらいる事業について、事後評価を行って、どういうところが成功の鍵だったのかということですね。私ども、今、そういったところは、いろいろヒアリングの中でお伺いしたりとかということを進めているところでございます。

ちょっと、今、ご指摘いただいたように、日本全国、大都市とか地方とか都市の種類もございまして、都市の規模もございまして。あと特性もございまして、ちょっと一概に何かこう短絡的にこういうところがポイントだったということは、ちょっと乱暴じゃないかなと思っていますので、もう少し事業を進ませていただいて、私どものそういったヒアリングなどで集まった事後評価というか、効果だと思えますけれども、そういったものを集めさせていただいて、少しその都市の規模ですとか地域特性ですとか、そういったところ、先ほどアトキンソン委員からもご指摘ありましたように、例えば観光というような分野とか、そういうような分け方をして、それぞれの成功の鍵となるようなところというのをお伝えできたらなというふうに思っております。

2つ目のご指摘でございますが、一応私どもが、こういった取組の地価というのは、実はこの地区の評価の指標といたしまして、地価を増加させるというのを松山市のこの地区の方々が選ばれているので、ここに書かせていただいております。

私ども、先生ご指摘のように、こういった商店街、実はこういう取組をやる前、この写真でもお分かりいただけると思いますが、少しちょっと活性度が下がってきた商店街でしたけれども、歩道の空間をちょっと豊かにさせて、車道がちょっと狭くなってしまいましたけれども、そういうことをすると、先ほどご紹介いたしましたように、マルシェなんかの取組も地域の方がやっていた。

まさに一つ一つの商店では、消費者のニーズに合わせていくにはちょっと限界があるということで、こういった街路空間のリニューアルというのを契機に、この商店街の方、マルシェということで皆さんお話し合いになって、何月何日にやるということですから、そういった意味では、それぞれの商店が持っている能力を補完し合うような形で、商業の集積を少しずつ上げていただけたのかなと。

今、ご指摘いただいたように、地価の上昇にはまさにいろんな要素が入ってしまうので、この取組でこの地価が上がったというのは私どもちょっと乱暴な形だと思っていて、でも、今、ご説明したような商店としての集積、そういったこともあって、だんだんこういうのが進んでくることを、できましたら、私どもは街路交通施設課ですけども、そういった基盤の整備なんかもちょっと、何とかいいますかね、きっかけにして、商店の方々がこういった取組をしていただけるのは大変喜ばしいことだと思っております。こういった取組を進めていきたいと思っております。以上です。

**【長谷川委員】** では、西川先生、すいません、よろしくお願いします。

**【西川委員】** 西川でございます。よろしくお願いいたします。私、この事業はかなり一押しというか、賛成側にいるんですけども、その一方で幾つかお聞きしたいことがあります。

まず1つは、ローカルの小さな道路を考えると、すぐに頭に浮かぶのが電線の埋設みたいな形で、地中化みたいな形で、歩道を歩けるようにするなんていうのは、多分多くの団体が取り組めることだと思いますが、ただ、所管が違うからできないということだとすると、もったいないような気もするのですが、その点どうなのかというのが1つ目の質問です。

お時間限られているので、2つ目の質問も併せてさせていただきたいと思えます。2つ目の質問は、今、補助金を入れて自治体の皆さんに協力をいただいているというスキームだと思いますけれども、すぐ思い浮かぶのは、総務省の所管かもしれないですけど、国土交通省に近いところと言うと都市計画税とか、あと、水利地益税みたいな、これはほとんど使われていないけれども、本来利益を得られる方々に上手に負担を頂くというスキーム、地価が上がるならばなおさらで、税金を取って、彼らのためにこそまちをきれいにするというのが正しいスキームのような気がしています。つまり、受益者が想定できる範囲の中で彼らに課税する、彼らに頑張ってもらう。

そうすると、自分たちのお金を使うので、もっと真剣にやり方を考えるのではないかな

とも思いますね。なので、補助金というスキームだけがゴールじゃなくてもいいのではな  
いかと。魅力的な業務だけにそう思いますが、その点についてどのようにお考えなのかを  
教えていただきたいと思います。以上です。

【説明者】 ありがとうございます。まず、電線の地中化は結構景観の意味でも、歩行  
者の歩く空間の確保の意味でも大変効果が高い施策だと思っております。一応、今、こ  
ちょっと書かせていただいていたんですけども、まちなかウォークアブル推進事業の  
メニューといたしまして、電線類の地下埋設等の事業はできるようにしてあります。実際  
にやるとなると、電線類といっても具体的には電力線ですね。それとあと通信線、少なく  
とも、ほかにローカルな通信のための線とか入っている場合もございますが、少なくとも  
電力線と通信線を入れ込まなければいけないので、そういった意味では、こういったもの  
の地下化には、こういった事業者の方々との調整が必要になってきております。

まちなかの結構多くのところは、ここで挙げているような大都市の中心部では結構進ん  
できたのではないかと私ども評価しておりますが、今、ご指摘いただきましたように、こ  
の補助メニューも入っていますので、そういった事業者さんとの調整も今後進めていって、  
電線類地中化を進めていきたいと思っております。

1つ、ちょっと今、私どもにとっていいニュースがございまして、今まで電線類地中化  
するときに、実は電力線については特に電力会社さん側の負担になっていたんですね。そ  
れでなかなかやっていただけなかったところがあったのですが、約款の改定がありまして、  
ちょっとこれ国民の皆様には申し訳ないですけど、そういった負担の分について言うなら、  
託送料金のほうに上乗せして取れる制度になってまいりましたので、そういった意味でも、  
こういった取組は進めていきたいと。

これ、単に景観とかだけじゃなくて、地震とかそういうのが起こったときにも電力の安  
定供給にも資するというふうに思っております。これは国土交通省だけではなくて、通  
信線を担っている総務省と経産省のエネルギーなんかと今いろいろと、本当にこれ密に調整し  
て進めているところでございます。それをちょっとご紹介させていただきたいと思ってい  
ます。

2つ目でございますが、私どもこの事業でやっていたているのは、まず、地区とし  
ましては、どこでもかしこでもということではなくて、都市再生特別措置法に基づいて市  
町村が作成する都市再生整備計画に定められた滞在快適性等向上区域ということに限定し  
てやらせていただいております。こういうところのそういった取組というのは、民間事業

者がどこでもやりたいところで手を挙げるといふよりも、まちなかの中心のところでも市町村が位置づけた地区ということですので、その裨益が比較的広く及ぶというふうにご考へておきまして、特定の方々からだけ税を徴収して整備するということは、ちょっとそぐわないのかなというふうにご考へておきまして、そういった意味では、今のやり方で税源、財源ということでごやらせていただけないのかなというふうにご考へておきます。

以上です。

**【西川委員】** ありがとうございます。ただ、私はそのような話になるのだとは思って、いながらもありますけれども、地価が上がる以上、ある特定の土地所有者に関しては明らかに利益が上がるというロジックになりますので、僕はやはり受益者負担というものがそんな簡単に、そういう視点を持たなくていいという話にはならないとは思いますが、今のお話はお話で賜っておきます。詳しいご説明もありがとうございました。勉強になりました。

**【長谷川委員】** そのほか先生方がいかがでしょうか。石井先生、お願いします。

**【石井委員】** ありがとうございます。まず1つ質問です。説明資料のほうの一番後ろのところ、参考ということで、ウォークブル推進都市一覧というものが令和4年4月30日時点で添付されていますけれども、これは、各都市が自分たちはこういうことに取り組むぞということを表明した都市というか、そういう理解でいいのですか。

**【説明者】** ありがとうございます。ちょっと分かりにくかったかもしれませんが、この表に載っている都市の名前は、まさに今ご指摘いただいたように、こういったウォークブルの考え方に共鳴して、政策の実施、私どもだけではなくて、全国の自治体と連携をして、そのパートナーとしてということで、分かりやすく言うと、手を挙げてやるぞということで、手を挙げていただいた自治体ということでございます。

ちょっと追加で説明させていただきますと、この中の表のうち、だいたい色で塗ったところにつきましては、令和3年6月末までに都市再生特別措置法に基づく滞在快適性等向上区域を具体的に設定していただいたところということなので、ここのオレンジのところではいろんな補助制度が使えるようになっているということでございます。以上です。

**【石井委員】** ありがとうございます。まず、この53都市がこういう滞在快適性等向上区域というものを設定していて、この設定している都市、もちろん増えてくると思いますが、設定されている都市でやる事業、このまちなかウォークブルの事業というものが、この事業における補助の対象になってくる、そういう理解でいいでしょうか。すいま



せん、上流ばかりの話で。

【説明者】 はい。そういったご理解で結構でございます。

【石井委員】 分かりました。ありがとうございます。

それを踏まえてなんですけど、レビューシートと先ほどご説明いただきましたロジックモデルなんですけど、アウトカムのところですけども、ロジックモデルのアウトカムのところの骨子が2つあって、文章で書かれていて、これはこれで、何ですかね、なるほどと思うところなんですけども、1つ目のポチが、歩行者や滞在者が増加し云々かんぬん、多彩なアイデア、アクティビティが生まれる。2つ目のポチが、ウォークブル空間を活用し云々かんぬん、人々がさらに人を呼び込む好循環が発生というような、そういうアウトカムで、インパクトはその先だと思いますが、今度、レビューシートのほうのアウトカム、これなかなか簡単に測定できないですよということだと思いますけども、アウトカムで2つありまして、1つ目のアウトカムは、多分先ほどちょっとあった地価というのはここに入っているのかなと思ったんですけど、補助事業実施箇所、地区Aにおいてウォークブル推進計画が定められた目標を定量化する指標や改善計画のある箇所Bの割合ということで、目標を定量化する指標というものはどういうものがあるのでしょうか。

この指標がよくなっていくというところを、なかなか捉えるのは難しいと思いますけれども、歩いている人の数なんかもそうかもしれないですし、そういうのがある中の、ちょっと繰り返しちゃいますけど、そのうちの1つが先ほどあった地価という話だったのかなと思ったんですけど、どういうものがあるのかということ。

【説明者】 まず、ダイレクトにお答えする前にちょっとご説明させていただきたいと思いますが、まちの中に全国でいろんな都市がございますので、私どもで何か一律に基準を作るのは、ちょっとあまりそぐわないかなというふうなことで、この指標につきましては各地区で設定いただくような形にしております。

それで、その指標の中に、例えばエリアの滞在者数ですとか市民の満足度ですとか、駅近くですと、駅の乗降客数、利用者数ですとか、あと、その中に今ご指摘ありました地価が向上というような指標をそれぞれ、1ないし複数それぞれの地区で設定していただいているという状況でございます。

【石井委員】 分かりました。ありがとうございます。

それで、その測定をしている箇所というものは、この推進事業、令和4年度であれば18地区が見込みというところなんですけども、その18区について、やってみただけ、どうだ

ったんだといったところを測定していこう、そういう仕組みになっているという理解でいいですかね。

【説明者】 結構でございます。

【石井委員】 分かりました。ありがとうございます。

【長谷川委員】 上山先生、よろしくお願いします。

【上山委員】 今のところ、ちょっと関連でお聞きしたいのですが、目標、成果実績が今60%になっているじゃないですか、令和2年。40%は成果が上がっていないということなのか、目標を定量化する指標は上がらなくてもいいということか。目標なので、実際にはこれより低いんですかね。今までの数字出ていないので何とも言えないですけど、この60%がどこから出てきているのかもよく分からないので。

【説明者】 こちらでは令和2年でございますので、まだちょっと5地区しか取れていないですけれども、そのうち、事業が実施されていて、一応幾つかの指標の中で効果が出てきているという地区が3地区あるので、60%と書かせていただいています。

ここで40%の地区につきましては効果がまだ出ておりませんので、ここはこの段階では60ということなのですが、今後事業が進んでいく後も、指標の動向についてはフォローしていく予定でございまして、そういった意味では、これがだんだん改善していく可能性があるかと、そういうふうにしていききたいと私どもでは思っているところでございます。以上です。

【上山委員】 逆に言うと、実績が上がっていないのは、今、何か問題があって上がっていないのですか。

【説明者】 2地区ですけれども、1つは、これ1つの地区、もう一つもですけれども、公共空間の整備とか、実は1区は事業、整備も終わり、令和3年度で終わっているところなのですが、実はこれは駅前での滞在者数というのを指標にしております。コロナの影響があって、ちょっと滞在者数が伸びていないということで、達成できていないという状況でございまして、今、改めてまん延防止等の措置が解除されましたので、改めて調査をする準備をしているところでございます。

もう一つの地区につきましても、コロナの影響で少しデータが、これも歩行者数ということになっているのですが、実績が上がっていないという状況でございまして、60%というところまでしか今のところ出ていないという状況でございます。

【上山委員】 コロナとかいろんな状況があるのであれですけど、お聞きしたかったの

は、うまいこといっているところとうまいことしていないところというのはどうしても出てきてしまうとは思いますが。そのときに、要は、成功例というのはどんな感じで横展開されていくのかなというのをお聞きしたかったです。

**【説明者】** まず、成功事例につきましては、私どものほうで従前から従後に向けてこういった取組をしましたというような取組の内容について整理をしていきたいと思っております。これは各場所でやっていただいた方々にもご協力いただいて、先ほどお示しいたしましたウォークアブル推進事業都市一覧でございますが、こういった取組をやっていただく方で全国でネットワークを持っておりますので、少なくともこういうところでご紹介をさせていただくようなことをしていきたいと思っております。

あと、私どもの独自の課のホームページでもポータルサイトを設けておりまして、そういうところで成功事例については紹介をしていきたいというふうに思っております。以上です。

**【上山委員】** 成功事例を共有するという事は大事だと思いますけど、一方で、新規を採択するときに、その新規の計画の中に過去の成功事例でこういったものがありましたというようなインプットをしてあげるというようなことは考えられないでしょうか。

**【説明者】** ありがとうございます。まさにそれは通常、私どもが新規採択するときにヒアリング等をさせていただいておりますので、そういったところで、もしご相談がなくても、ここ、こういう似たこういうふうな事例がありますよということでご紹介させていただきますし、もしその前の段階でいろいろご相談があれば、そういった成功事例についてご紹介させていただいて、参考にしていただくような取組はしていただけるのではないかなと思っております。今現在もやっております。

**【上山委員】** そこは場所ともものによって多分違ってくると思うので、全部が全部共有できるような形ではないと思いますが、そこら辺はできるだけ使っていただければと思います。

あと、すいません、事前勉強会でもお聞きして、ご回答もいただいている補助率の点についてもう一度聞きたいんですが、よろしいですかね。今は一律2分の1です。ただ、成功事例、今回の資料の中に入っているのなんかを見ても、一律2分の1なのはどうなんだろうと思うところがあります。

例えば、武蔵小杉なんていうのは完全に商業ベースでの再開発が進んでいるところなので、これは何ていいますかね、地方の都市と同じように並べて2分の1でいいのというの

はやっぱり普通に感じたりするので、もう少し何というのかな、資金を効率的に使うという意味でいくと、もう少し個別に検討して、補助率を決めていったほうがいいのではないのかなという気はします。

そういった意味で、前回も申しあげましたけれども、資金計画とか収益計画も、物によりけりで収益が上がらないものがあるというのは分かりますけど、明らかに収益が上がるものもあると思うので、そのところはちょっと詳細に見ていったほうがいいのではないのかなというふうに思います。

**【説明者】** よろしいですかね。一応、既にお話も差し上げておりますが、この事業、市町村が定めた都市再生整備計画に定めたところでの取組を対象にしておりますので、まず、そのところをもう1回説明させていただきたいと思います。

その上で、やはり私どものこの事業では、おっしゃるとおり、特定の方々が直接的に収益上がるような取組、これは補助からは除外させる運用をさせていただいておりますので、そういった意味では、例えば小杉の面で言えば、これは、民間が持っている駅前の空間と、その横にある公園の空間がちょっと壁で遮られたのを撤去して、ちょっと一体的に整備するということで、ある意味、公共側が本来やってもいいようなところを民間にやっただいているようなところでございまして、そういった意味では、直接、何て言いましょうか、民間事業者が直接利益を上げるような施設ではないというふうに整理をして、私どもとしては支援をしているというところでございます。

**【上山委員】** 直接はもちろんそうだと思いますけど、それこそさっきの地価の話でいけば、武蔵小杉なんていうのはここ数年、10年で全然地価が上がっているのではないですか。要は、まちを再開発することで、まち全体の価値が上がっている。それはいいことだと思いますけども、それって非常に利益が上がっているところにまで同じように2分の1で出す必要はないのではないのかなという、そういうお話を差し上げているのです。ちょっと難しいかもしれないですけど、一律で何でもかんでも同じようにするというのは、資金の効率性からいけば、ちょっと考え方を変えてもいいんじゃないのかなという。

**【説明者】** ちょっと繰り返しになってしまいますけども、直接もし収益を上げているようなことがあれば、そういった……。

**【上山委員】** だから、それは言ったじゃないですか。そんな直接なんていう話でいくと、全然もうあれになりますけど、先ほどの話じゃないですけど、地価でいけば、武蔵小杉なんか全然違うというのは明々白々ですよ。そんなことないですか。そのときに、例

えば本当に純粋に、何というのか、地方の都市を振興するのと丸きり同じようにやるというのはどうなのかなと。

まして都会であればあるほど多分お金というのがかかってくるという話だとも思いますし、そこら辺のところはもう少し子細に検討してもいいのではないのかなというお話です。

**【説明者】** ありがとうございます。今回のご指摘を踏まえまして、私どもとしては今後採択に当たっては、より詳細に事業内容とか、そういった資金計画ですとか、そういったことを確認させていただいて、補助対象とするものをどうするかということは、厳選して対象にしていきたいと思っております。

補助率を少しく、地価が上がっているところでは補助率をもうちょっと下げてもいいのではないかということなんですけれども……。

**【上山委員】** 別に地価に限定した話じゃない。

**【説明者】** 収益が上がっているところですね。中長期的に収益が上がっているところということになってきますと、やはり特定の方からというよりも、裨益が周りの方々全部に行っておりますので、そういった意味では、本来ならば皆さんからいただいて事業をやるという形になって、ある意味、地価上昇分って、まとめて今度は固定資産税の増収効果で市町村に行くものですから、何て言いましょうか、ちょっと説明が下手くそで申し訳ないですけども、特定の方、事業者の方から、おたくが受益しているのだから、その分は補助率を減らしますよというような説明に納得していただけるのは、なかなか難しいなと思っております。

それで、どちらかという、実態ですけれども、私どものやっただいているのは、先ほど申しましたように、どちらかという地価上昇というので自治体がやってもいいような仕事の部分なんです。そういうものについて、今回の場合だと駅の管理をしている方々が、これ一緒になってやったほうがこの地域の魅力が上がるからということでやっただいているというふうに私どもは理解しております。

その中で、もし補助率が下がっちゃうとかということになってくると、彼らはそういった補助金をもらって事業をやるのも、ある意味、経済的に恩恵もありますけど、いろんな補助金だと、その後、変えちゃ駄目ですよとかいろんなリスクもありますのでね。そういう中でやっただいていますので、補助率下がっちゃうとか、そういうことになってくると、それではもう私どもやるのは市町村がやるのを待っていますとかということになりかねないかなと思っていまして、私どもとしては、そういった直接に収益を上げるものに

については除外するという運用をさせていただきたいというふうに、そこでご理解いただきたい。

中長期的なものについては原則市町村がやっていただいて、例えば今言った地価の固定資産税の増収効果などをもって市町村が整備をしていただく。それを待ち切れないところで、私、ぜひこの地域の魅力を上げるためにやりたいですよというような民間の方が出てくれば、その方にぜひやっていただきたいということで私どもは支援をしている、こういった整理をさせていただいているのですが、ご理解いただけませんか。

【上山委員】 ちょっと理解できません。地域全体で裨益があるというのは当然の前提であって、そうでない限りは補助金なんていうのは出ないという話だと思います。ただ一方で、例えば、あまりここにスポットライト当てるのはあれですけど、事業者としてはやるのはメリットがあって、見込んでやっているわけであって、そのところを補助金が必要であればやらないというのであれば、それはいいですよ。

でも、例えば、この事例なんて補助金がなくても恐らくやっているのではないのかなという気もするので、そこら辺のところをもう少し、一律、なかなかどこでどういうふうに下げるとするのは難しいのかもしれないですけども、考える余地は十分にあるのではないのかなというふうに思います。

【説明者】 はい。それで、前回のときもこういったご指摘をいただいて、私もちょっとそういう、言うなら民間企業ですから、利益がなければ当然やらない。そこに利益があるのだから、その部分については補助率を下げてもいいというお話を伺いまして、いろいろ今回やっていただいているところにヒアリングもかけたりしたんですけども、皆さんやはり地域の魅力の向上みたいなのを1つの大きな目標、目的にしてやっていただいているという回答をいただきました。

【上山委員】 いや、当たり前です。それはみんなそういうふうに答えますよね。結局それによってそのまちの価値が上がって、いろんな意味での儲けが出てくるという話ですよ。

【説明者】 はい。

【上山委員】 聞き方をどういう聞き方をされたのか分からないですけど、そういうふうに答えない事業者さんがいらっしゃったら、すごく不思議だと思います、逆に。頑なにやりたくないっておっしゃられるのであれば、逆にその理由を教えてください。

【説明者】 私どもが補助率の変更、変動のようなことをやらないのはどういう理由な

のかということでしょうか。

【上山委員】　そうですね。全く理由が分からないです。面倒くさいだけだとしか聞こえないので。難しいのは分かりますよ。どのくらいのベースでどのくらいにすればいいというの。でも、だからといって全然やらないというのは全く理解できないところだとは思いますが。もういいです。

【長谷川委員】　よろしいですか。

【上山委員】　はい。

【長谷川委員】　ちょっと私からも別の観点なんですけども、これ、事業を採択していくに当たって、地方の公共交通機関とか公共交通事業者との連携度といいますか、というのはどういうふうな要件になっているのでしょうか。

私がパッと資料2ページの後段なんか見たときには、基本的に都市再生法に基づく計画が出ていればいいんですよということですけど、別に公共交通事業者自体が任意でできるものに恐らくなっているんだと思います。なので、入れているところもあれば、入っていないところもあるのかなと思って、ちょっとお聞きをしたという形ですね。特段要件になっていないというのだったら、なっていないということですね。

【説明者】　率直に言って、要件にはしておりません。ですけれども、私どもが考えているのは、私ども都市局で今取り組んでいるのが、基本的コンセプトとして、コンパクト・プラス・ネットワークというコンセプトですので、土地利用と交通、これは言うなら、こういうまちづくりを進めていくための両輪だと思って、いろんな取組を進めているところです。

まず、本省の中では、私どもの中で、私どものいろんな都市計画に関してのまちづくりに関してのいろんな政策立案をするときに、密に公共交通などを担う部局と話し合ったりとか、連携を取らせてやらせていただいておりますし、逆に今度、交通政策を担われている部局からも、何かそういった新しい政策を検討する際には、私どもも呼ばれて一緒に議論に参加させていただいているというところです。

国レベルではそうなんですけれども、言うならば、自治体の個別の地区につきましても、私ども新規採択等のヒアリングなどの際には、今お伝えしましたような交通の問題とまちづくりの問題を一体で捉えて取組を進めていきたいということはお話しさせていただいて、やっているところでございます。

【長谷川委員】　私もまさにおっしゃるとおりだと思っていて、国交省さんのそういう

上流の基本計画とか政策をつくるところで一体化されているのだとすると、まさにこういうものって、車道を減らして歩道にしますとか、トランジットモール化しますとかという、基本的には公共交通に、皆さんに自家用車なるべく乗らないようにして、公共交通に乗って中心部に来てもらうということを、そのソフトサービスを恐らく前提にこういうハード整備にお金をかけているということなので、まさにその両輪で自治体が本当にやっていくんだということはある程度、要件にするのかあれですけど、そこを求めていかないと結局、何か駅前のちょっとしたところがきれいになって、ウッドデッキになって終わりましたねみたいになっているというのもちょっと聞いたことがありますので、そこを両輪でないと、今、特にコロナで公共交通機関は非常に厳しいですし、それを予算で支えていくのかどうかは別にしたとしても、その両輪の仕組み、ハードとソフトで両輪の仕組みでこそ効果が出てくるのではないかなというふうに感じました。

**【説明者】** おっしゃられることはすごく私どもも重く受け止めておりまして、昨今のコロナ禍の中で地域公共交通も大変厳しい状況になっていますので、利用者の方々もコロナ前の状況の水準になかなか戻ってきてくれないという状況になっていますので、ここは何か手を打っていかねばいけないというふうに思っております。

まさにこの事業の採択に当たっては、地方公共団体のまちづくり施策と公共施策がちゃんと連携している状況、これをまずは確認させていただいて、もしちゃんと入っていないようでしたら、私どものほうからご助言をさせていただいて、そういうふうなものにしていくようお願いしていきたいというふうに思っております。

必要ならば、今、ご指摘のように、何らか、全部がというのはちょっと難しいと思うので、こういうふうな場合にはこういうような条件づけしたものでしか使えませんよとかというやり方というのは、今後あり得ると思いますので、その辺のところはちょっと私どもだけではなくて、私どもの公共交通を担っている部局ともご相談させていただいて、取組を進めていきたいというふうに思っております。以上です。

**【長谷川委員】** 承知しました。ありがとうございます。

そのほか皆さん先生方、いかがでしょうか。

では、取りまとめの結果、上がってきましたので、案のほうを発表したいと思います。現状通りが3名、事業内容の一部改善が2名、事業全体の抜本的な改善1名、廃止は0名ということになっております。

コメントを幾つかご紹介させていただきますと、いくらでもニーズはあるため、観光庁、



文化庁との連携を積極的に進めるべきだと。また、DMOに直接働きかけて取組を広げるべきではないか。内容のある事業だと考えるが、補助金だけでなく、できるだけ国家財政を使わずに済むようなスキーム（受益者負担としての都市計画税や水利地益税など）をまずは検討すべきではないか。自治体への周知や普及を考えると事後評価が重要であり、成功事例と分析をまとめて公表してはどうか。執行率が低いことは継続的に検討が必要。効果を継続的に測定することが必要（現時点におけるアウトカムは評価できない）。一律の補助率については今後検討が必要。明らかに裨益がある事業者に対しては補助率を下げることも考えるべき。省内の公共交通政策・予算との連携及び地元交通事業者への支援策を要件にするなど、ハード整備だけでなく、運用手段などソフト面との整合性をより強化してはどうかといったご意見がございました。

これらを踏まえまして、本プロセスの評価結果及び取りまとめとしましては、事業内容の一部改善ということで、コメントは、省内の公共交通部門や観光庁、文化庁との連携をハード・ソフト面で積極的に進めるべき。明らかに裨益がある事業者も想定されることから、補助金だけではなく、受益者負担などできる限り国家財政を使わずに済むようなスキームを検討すべき。事後評価を行った上で、成功事例と分析をまとめて公表すべき。執行率や効果について継続的に測定すべきとさせていただきたいと思いますが、先生方、ご意見ございますでしょうか。ウェブの先生方もよろしいでしょうか。

では、先ほどの案どおりとさせていただきたいと思います。どうもありがとうございます。

上山先生、どうぞ。

【上山委員】 先ほど私が申し上げた補助率のやつはちょっとコメントに入れていただきたいんですけど。

【長谷川委員】 分かりました。じゃ、取りまとめのコメントのほうにも、一律の補助率については今後検討が必要。明らかに裨益がある事業者に対しては補助率を下げることも考えるべきというのは、最終コメントのほうにも出したいと思います。

【上山委員】 お願いします。

【長谷川委員】 そのほかよろしいでしょうか。

では、以上とさせていただきます。どうもありがとうございました。