

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会

第19回都市計画基本問題小委員会

令和4年9月20日

【四辻企画専門官】 まだいらしていない先生方も、一部遅れていらっしゃる先生方もいらっしゃるかもしれませんが、定刻となりましたので、始めさせていただきたいと思います。

本日はお忙しいところ、また、お足元の悪い中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。ただいまから第19回都市計画基本問題小委員会を開催させていただきます。

私は、事務局を務めさせていただきます、都市局都市計画課の四辻と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は15名いらっしゃる委員の先生方のうち4名の方に御出席いただいております。また、10名の委員におかれましてはウェブにて御出席いただいております。出席いただいている委員につきましては、時間の都合上、お手元の出欠リストをもって御紹介に代えさせていただきます。

資料の確認でございます。お手元に、議事次第、座席表、出欠リスト、配付資料一覧、それから、資料1ということで50ページまでとじてございます資料、それから、資料2でございます。過不足等ございましたら、事務局のほうにお申しつけいただければと思いますけれども、よろしいでしょうか。

また、本日はウェブ併用の会議ということですので、幾つか注意点を申し上げます。

ウェブで参加されている委員におかれましては、t e a m s上にチャット機能がありますが、今回は使用をお控えいただきますよう、よろしくお願いいたします。カメラはオンにいただき、発言時以外の音声はミュートとしていただくよう、御協力お願いいたします。

また、御発言される際には、まずt e a m s上の挙手ボタンを押していただきますようお願いいたします。こちらの対面等の状況を見ながら、司会者・進行者より順次指名をさせていただきますので、お待ちください。場合によっては順番が前後することもございますが、御了承いただきますようお願いいたします。指名された後、ミュートを御自身で解除していただき、必ず初めにお名前を述べていただき、御発言いただきますようお願いいたします。

たします。御発言の終了後は、再度ミュートの設定をしていただくとともに、挙手ボタンを押して手を下ろしていただくということで操作のほうをよろしく願いいたします。

また、会場におられる委員におかれましては、御発言される場合には、挙手の代わりに机上のネームプレートを立てていただきまして、司会者・進行者より順次指名させていただきます。指名された後、目の前にございますマイクのスイッチをオンとして、発言終了後はスイッチをオフにしていただくということでお願い申し上げます。

最後になりますけれども、本日は、速記業者による記録、それから、t e a m s 上の録画・記録機能を使用いたしますので、あらかじめ御了承いただきますようお願いいたします。

それでは、これより議事に入ります。以降の議事進行につきましては、委員長にお願いできればと思います。委員長、よろしく願いいたします。

【委員長】 皆さん、どうもこんにちは。台風もかろうじて過ぎて、今日開催がちょっと危ぶまれましたけれども、事務局にはいろいろ御対応いただきまして、ありがとうございます。

オンラインの先生方、よろしく願いいたします。

それでは早速、議事に移らせていただきたいと思います。今日の議事は1件でございますが、都市構造の「軸」と「拠点」（コンパクト・プラス・ネットワーク）の高質化・多様化についてということでございますので、まず事務局より報告をお願いいたします。

【後藤都市機構誘導調整室長】 都市計画課の後藤です。本日は、コンパクト・プラス・ネットワークの交通軸と拠点の機能を強化し、実効性を高めていくためにはどのような方策が必要かということを議論いただきたく考えております。交通軸では、まちづくりと公共交通の連携、これを実質的なものとするためにどのような取組が必要か、拠点では、中心拠点のほかに都市機能の集積が求められるような場所がないか、それぞれの拠点にどのような種類・規模の誘導施設が必要かという点で4つの論点に分けて整理しております。

初めに、各論点の説明に入る前に、コンパクト・プラス・ネットワークに関する取組の経緯をまとめています。3ページを御覧ください。コンパクト・プラス・ネットワークの政策導入までの主な経緯となります。平成9年に、都市化社会から都市型社会への移行に伴い、都市の再構築の推進の必要性が位置づけられ、都市が拡大するという前提を見直しました。公共交通との連携については、その後、平成18年、19年の社会資本整備審議会の答申に公共交通と拠点整備相互が連携し支え合う総力戦による取組が必要と、さらに、

平成25年度の都市再構築戦略検討委員会の中間取りまとめには、集住及び都市機能の集約立地と公共交通の維持・充実を一体として進めると位置づけられ、この取りまとめを受け、平成26年に都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法が改正され、本格的にコンパクト・プラス・ネットワークが推進されることとなりました。

次のページをおめくりください。今御紹介した平成18年、19年の答申においては、集約型都市構造の実現にとって、公共交通を必要不可欠な都市の装置として位置づけています。具体的には、左側の4枚の絵の右上のとおり、求める都市像として、基幹的な公共交通沿いに都市機能の集約拠点の形成を目指すこととし、この集約型都市構造へ転換するためには、都市交通と市街地整備の両面から徹底的に連携し、郊外部における開発抑制をすることが望ましいこと、公共交通のサービス水準向上のために基幹的な公共交通に対する公的支援をすべきことも位置づけられました。

次のページをおめくりください。また、平成26年の都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法の改正により、立地適正化計画制度と地域公共交通計画制度が創設され、立地適正化計画制度では、居住機能や都市機能の誘導、それと連動し、地域公共交通計画では、公共交通の改善と地域の輸送資源を総動員し、持続可能な移動手段の確保・充実を推進することとなりました。

ここからは、立地適正化計画制度によるコンパクト・プラス・ネットワークに係る取組状況や成果をまとめています。

7ページ、8ページは、立地適正化計画制度のKPIの進捗状況となります。まず、居住誘導区域への人口の集約状況を見ております。市町村全域の人口に対して居住誘導区域内の人口割合が計画策定後増加した市町村は71.4%という状況です。また、次の指標として、立地適正化計画に位置づけた誘導施設が都市機能誘導区域内に立地している割合となりますが、増加または少なくとも現状維持ができている市町村の割合は合計で63.2%となっております。この2つのKPI指標をさらに高めていくためには、計画としての質を高める、実効性の高い計画にしていく必要があると考えております。

こちら9ページは、立地適正化計画をつくっている自治体とつくっていない自治体とを比較し、立地適正化計画制度が創設された平成26年を基準に地価変動率の変化を差分した結果となります。立地適正化計画をつくっている自治体は赤枠で囲んだところとなりますが、住宅地・商業地の地価変動率の改善状況が良好という結果が出ています。

ここからは、論点ごとに現在の取組状況や自治体の事例を説明いたします。まずは、都

市の骨格となる交通軸の機能が発揮されるよう、自治体においてコンパクト・プラス・ネットワークの取組が十分に行われているかという観点となります。

11ページを御覧ください。まず、立地適正化計画をつくった自治体に、居住誘導区域と都市機能誘導区域の設定に当たって公共交通を考慮したか聞いた調査です。左の円グラフのとおり、ほとんどの自治体で公共交通を考慮したとの回答がございました。

次のページを御覧ください。ただし、公共交通を考慮している自治体においても、公共交通軸の減便等が発生しているという事例が生じています。こちらのA市では、平成31年3月に立地適正化計画を公表し、拠点間を結ぶ骨格として左図で言う緑の線の部分に当たるバス路線を位置づけておりましたが、青い部分に当たる路線の一部がコロナ禍による需要減により昨年秋に減便・廃止に至っています。

次のページを御覧ください。こうした問題意識を基に、立地適正化計画をつくった後に公共交通の運行本数などサービスレベルにどのような変化が生じているのか今年4月に自治体に聞いたところ、約半数の自治体ではサービスレベルを維持できているとの回答でした。ただし、赤い枠囲みのところを見ていただきますと、立地適正化計画で公共交通軸として位置づけていた路線が廃止となったり、運行本数が減少しサービスレベルが低下したりという結果も出ています。当初立地適正化計画の中で思い描いていたコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを進める上で必要となるこの軸の部分がぐらついているのではといったことも起きています。

14ページを御覧ください。こちらは立地適正化計画を作成した自治体が計画の中で公共交通に関する施策をどのように位置づけているのか調査したものです。円グラフの青いところ、半数以上の自治体では地域公共交通計画の取組に委ねており、オレンジ色のところ、3割の自治体は立地適正化計画に公共交通の取組を独自に記載しておりますが、その中身を見てみると、利便性の向上、連携強化といった抽象的な言葉が並んでいるものも多くございます。公共交通サイドとも調整しながら具体的な取組を位置づけている都市は赤色のところとなりますが、全体の約1割程度という状況になっております。さらに、そのうち、交通軸と関連する拠点整備に関する取組、例えば右の赤枠の1つ目のポツにございますとおり、●●駅南口駅前広場や中央通り線等の整備による拠点へのアクセス性向上といったように具体的に記載している事例はさらに少数となっています。

次のページを御覧ください。また、地域公共交通事業を取り巻く状況は大変厳しいものがあり、左側上下にございます乗合バス、地域鉄道のように地域公共交通の輸送人員減少

には歯止めがかからない状況です。右上の円グラフのとおり、コロナ前から地域交通を担う交通事業者の経営悪化が深刻化しています。さらに、右下のグラフのとおり、新型コロナにより、輸送人員の減少、収支の悪化が加速化しています。都市の骨格を形成する公共交通において今後さらに交通事業者の判断によりサービスレベルの低下が発生する可能性がございます。

16ページから18ページでは、立地適正化計画に公共交通の取組がどのように位置づけられているか、自治体の事例となります。まず、こちらはB市の立地適正化計画の中身を抜粋したものとなります。左下の赤枠で囲ったところに、公共交通軸に係る取組の記載として、鉄道の広域交通網の機能維持とあります。右側のイメージ図のとおり、駅周辺に居住誘導区域等を設定しておりますが、ここに交通軸を踏まえた拠点整備に関する取組については具体的な記載がございません。

17ページです。こちらは神奈川県厚木市です。新しい取組として、昨年3月に立地適正化計画と地域公共交通計画をコンパクト・プラス・ネットワーク推進計画という名称で1つの計画として策定しています。計画には、公共交通軸として、一番左の地図上のオレンジの線ですが、公共交通利便性強化路線として片道1日30本以上のバスが運行する路線を骨格として、また、都市機能誘導区域として、赤く塗られているエリアになりますけれども、交通結節点となる本厚木駅周辺での歩行空間の拡充拠点整備を記載しています。また、バス停近くへ生活利便施設の立地を誘致するための補助金の支援といった取組を即地的・具体的に位置づけています。このように、立地適正化計画に公共交通軸に係る取組と拠点整備に関する取組を連動させ、即地的・具体的に位置づけている事例がございます。

18ページです。富山市は、以前より公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりに取り組んでおり、立地適正化計画においても、その考え方を踏まえ、左の地図のとおり、鉄軌道、路線バスといった公共交通軸をサービスレベルも含めて即地的・具体的に位置づけています。また、右の地図のとおり、LRT駅周辺をはじめ、この交通軸と連携した都市機能誘導施設等の拠点整備も計画に記載して取り組んでいます。こうした取組によって、右下囲みの「効果」に記載のとおり、公共交通の利用者増加や地価上昇、それに伴う固定資産税、都市計画税の増加といった効果が発生しています。

19ページです。最後に、海外の事例として米国オレゴン州のポートランドでは、左の枠囲みのとおり、市の総合計画であるマスタープランにおいて、公共交通を重視したコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を位置づけるとともに、街路についても、公

公共交通を含むどのような交通モードが走行するのか類型化して整備しています。このマスタープランを踏まえ、右上の地図のとおり、公共交通関連の都市施設整備に関する20年スパンの投資計画を作成したり、右下、公共交通・歩行者・自転車志向の市街地が形成されるように土地利用規制・誘導をしたりしています。

20ページになります。ここで1つ目の論点を整理します。社会的課題として、コロナ以降、交通事業者の経営状況がさらに悪化し、都市の公共交通軸の機能低下が深刻な状況です。また、自治体においてコンパクト・プラス・ネットワークを推進するに当たって、交通事業者をはじめ商業等の沿線のプレーヤーと交通軸の重要性・必要性や今後の見通しを議論し、新たな交通ニーズ等を創出するような環境は限られています。現状、こうした課題に対して、多くの自治体においては、立地適正化計画をつくる際に、公共交通を考慮しているものの、立地適正化計画と地域公共交通計画の記載内容を連動させ、双方の計画に基づき一体的に取り組んでいる事例は限られているところです。

しかしながら、先ほど御紹介した富山市のように、まちづくりと公共交通の取組を連動して実施している都市の中には、公共交通利用者が増加するとともに、地価上昇や税収増加といった効果が発生している都市もあり、十分に考慮に入れる必要があるのではないかと考えます。

このような取組状況を受け、具体的に検討が必要な事項として、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを高質化するために、既に成果が出ている事例も踏まえながら、①、関係者が目的を共有し、対話関係を築きながら、その議論の結果を都市の骨格となる公共交通軸とその周辺整備をより一体的かつ即地的・具体的に立地適正化計画に定め、それらの取組を有機的に連携が確保されるよう施策展開をする環境を整えていくべきではないか。②、施策展開をする上では、地域公共交通計画などほかの行政計画と連携し、公共交通軸及び周辺整備に係る取組等を立地適正化計画等の中長期的なまちづくりの計画に明示的に位置づけることにより、施策展開における総合性、安定性を確保する視点が必要ではないかと考えます。

21ページになります。2つ目として、公共交通軸と連携した拠点の機能を高めるためには、地区内交通や空間形成の取組が重要になってくるのではないかとという観点です。

新型コロナ流行前後の人々の行動範囲がどう変化したのか、活動の種類ごとに集計したものです。赤い枠囲みのところを見ていただければと思いますが、③外食、④散歩・休憩、⑤趣味・娯楽を目的とした活動について、自宅周辺での行動が増え、自宅から離れた中心

拠点への往来が減少しています。自宅から近い範囲でいろいろな生活機能を済ませようとするニーズが高まっていることが分かります。

23ページになります。また、下の写真のとおり、都市中心部やその中心駅周辺において、様々な都市空間を人中心の視点から空間再編する動きが近年活発化していますが、公共交通の利用環境向上や都市全体としてコンパクトで居心地のよいまちづくりにつなげていくためにも、こうした取組を公共交通軸において戦略的に展開することが重要ではないかと考えます。

歩行者を中心とした都市空間づくりについては、24ページにございますとおり、居心地がよく歩きたくなる魅力的なまちづくり、ウォーカブルなまちづくりとして令和2年に制度改正を行い、街路の広場化など歩行者滞在空間の創出、駐車場の適正配置など公共交通と拠点エリア双方の視点から取組を推進しています。このような地区レベルにおける歩行者中心のまちづくりについては、公共交通軸との連動を一層深めることが双方の取組を推進する上で効果的ではないかと考えます。

25ページです。また、拠点内に自家用車でアクセスする人を想定した駐車場の確保に当たっては、路外駐車場の適正配置、都市の周縁部への集約化といった視点のみならず、公共交通利用者・自転車・歩行者環境の整備も考慮に入れ、拠点のにぎわいや魅力向上、歩行者を中心とした空間を実現することが重要です。公共交通軸と拠点が一体となった集約型都市構造の実現のためには、駐車場施策についてもコンパクト・プラス・ネットワークの取組と一層連動して検討を進めていくことが必要と考えています。

こうした拠点で取組を行う自治体の事例について、26ページで御紹介しております。左側のC市は、都市中心部にまちなかウォーカブル区域を設定し、空間形成に取り組んでいますが、左側の、地域生活拠点となる都市機能誘導区域についてはウォーカブル区域として設定がなされておられません。こうした区域設定をしている都市が大部分ですが、中には右側のD市のように、都市中心部のみならず、左下方部にある公共交通軸上の駅を中心とした地域生活拠点についてもウォーカブル区域として設定し、取組を実施している都市もございます。

27ページです。また、公共交通軸の機能強化に当たっては、拠点内の回遊性や滞在性の向上が重要ですが、その際に地区内交通の観点からの検討が有効と考えております。こちらのイメージ絵がございますが、例えば公共交通軸の駅と連携し、駅と二次交通及びまちを一体的に捉え、歩行者を中心とした都市空間を確保するとともに、駐車場・駐輪場の

適正配置や駅前空間の充実などを検討していくことが効果的と考えております。また、都市中心部の拠点に加え、公共交通軸上の住まい近傍エリアにおいても検討することが公共交通軸を確保する上で有効と考えます。

28ページになります。以上から2つ目の論点を整理します。1つ目の論点整理でも申し上げた、都市の公共交通軸の機能低下やコロナ以降の住まい近傍での生活機能充足のニーズ増大といった社会的背景に対し、現状は、都市中心部でも拠点での人中心の空間形成に向けた取組が行われており、公共交通軸上に区域を設定し、住まい近傍の拠点の魅力向上につながる取組を推進している都市は限られています。

このような取組状況を受け、具体的に検討が必要な事項として、公共交通軸上の拠点周辺において、軸と一体となった拠点整備等を通してエリア一帯の価値を高め、公共交通利用の需要創出を図ることが、公共交通軸確保のためにも重要ではないかと考えます。このため、都市中心部のみならず、住まい近傍の拠点においても、歩行者や公共交通志向の空間形成を図るための取組を公共交通軸と連携し一体的に検討すべきではないかと考えます。

29ページになります。3つ目として、交通軸と連携した多極・多層のかつ集約型の拠点を目指すために、都市機能誘導区域・誘導施設の設定はどうあるべきかという観点になります。

30ページのこちらのグラフは、立地適正化計画を策定した都市を対象に、都市機能誘導区域内・区域外、それぞれの区域における誘導施設数を表したものです。縦軸の中心線から右側に都市機能誘導区域内の施設が増加した自治体、左側に施設が減少した自治体をプロットしています。ここで見ていただきたいのは、赤枠で囲った約3割の自治体においては誘導施設が減少しており、都市機能誘導区域・誘導施設の設定が十分にできていないために、計画に期待する役割が果たせていないのではないかと懸念を持っております。

31ページ、32ページは、自治体における都市機能誘導区域・誘導施設の設定状況となります。31ページですが、立地適正化計画を作成している自治体の拠点の区域設定数や考え方はまちまちで、都市機能誘導区域の設定については、左上の棒グラフのとおり、1区域設定が最も多く、約半数の都市が2区域までの設定となっています。また、左下は、人口規模と都市機能誘導区域の設定数の関係を見たグラフですが、人口規模が大きいほど区域が多く設定される傾向も特段見られず、区域設定は各都市の判断に任されています。例えば右の地図の都市では、水色で塗られた都市中心部に誘導区域が設定されていますが、青の点線で囲まれた都市中心部のみならず、身近なエリアにも公共交通軸や都市機能集積

が存在しており、都市機能誘導区域の設定を精査する必要があるのではないかと考えます。

32ページです。こちらは立地適正化計画に位置づけている誘導施設の種類となります。都市によって様々ですが、④健康増進施設、⑧金融施設など、住まい近傍において必要な都市機能が誘導施設として設定されていなかったり、位置づけがあったとしても規模要件を設定していなかったりする都市が多くあります。人々の行動パターンの変化も踏まえると、住まい近傍に必要な機能がそろそろような誘導施設設定がなされているのか検証が必要と考えます。

33ページ、34ページは自治体の事例です。33ページの例は人口数十万人のかなり大きな地方都市ですが、都市機能誘導区域は中心市街地に1か所のみを設定しており、届出対象になる誘導施設は3,000平米以上の商業施設など比較的大規模な施設を位置づけています。このため、右側の4枚の写真のとおり、中心市街地以外の公共交通軸上の拠点等に立地する3,000平米に満たないスーパーマーケット、ドラッグストアなどの商業施設が届出対象から外れていたり、中心部から少し離れた国道沿いに立地するようなことが発生していたりと、期待していたコンパクト・プラス・ネットワークの効果が十分に発揮されているとは言えない状況です。

34ページです。左側のG市は、駅を中心とした公共交通軸上に都市機能誘導区域を中心部と地域生活拠点に分類し設定しています。さらに、同一用途の誘導施設は中心部と地域生活拠点で延べ面積など規模による軽重づけをし、区域ごとに届出対象となる施設を位置づけております。赤い丸で囲まれた中心拠点では、1万平米以上と1,000平米以上の商業施設双方を設定しており、1,000平米以上が中心拠点に建つ場合も届出対象とならないよう工夫しているため、市役所の事務作業も煩雑化されていません。

右のH市は、都市機能誘導区域を中心部以外にも設定していますが、小規模な商業施設を誘導施設に設定したため、膨大な数の届出が発生しているとともに、勧告制度が活用されていないこともあり、届出のあった該当施設全てが誘導区域外に立地しています。生活拠点での活動なども踏まえ、誘導区域の設定とそこに必要な誘導施設の種類や規模の在り方について、集約型都市構造を実現することを前提に多極・多層的な観点から整理する必要があるのではないかと考えます。これにより市町村の適切な届出・勧告制度の運用にもつながると考えます。

35ページです。ここで3つ目の論点を整理します。公共交通軸の機能の低下も相まって、特に高齢者など自家用車を利用しない住民の日常に必要な、都市機能へのアクセシビ

リティーの低下が危惧される状況となっていることに対し、現状の取組としては、都市機能誘導区域については、公共交通軸と連携した生活拠点や人流を踏まえた多極・多層的な設定がされていない都市が、また、誘導施設については、住まい近傍に必要な都市機能が確保されるような設定がなされていない都市が多くあります。誘導区域及び誘導施設の設定がなされていないために、公共交通軸上の拠点周辺から都市機能が流出してしまい、公共交通軸と拠点を中心とするまちづくりに支障が生じているのではないかと考えられます。

このような取組状況を受け、具体的に検討が必要な事項として、集約型都市構造を実現することを前提に、都市中心部以外の公共交通軸上や住まい近傍における都市機能誘導区域の設定の在り方について検討すべきではないか。また、多極・多層のかつ集約型の拠点が形成されるよう、市町村における届出勧告制度の運用適切化という視点も鑑み、誘導施設の設定が望ましい在り方を検討すべきではないかと考えます。

最後、4つ目として、公共交通軸と連携した拠点において、産業・雇用の場の位置づけを検討すべきではないかという視点です。

37から39ページは、公共交通と産業・雇用を連携させていく必要があるのではないかという点から集めたデータとなります。まず37ページですけれども、地方都市圏、3大都市圏いずれにおいても、平日の公共交通の利用目的のうち通勤・業務が占める割合は半数以上を占めており、都市の骨格となる公共交通軸の確保を図るためには、公共交通利用が通勤・業務目的の交通行動に支えられていることを踏まえる必要があります。

38ページです。通勤の行動範囲は、おおむね7割が5キロ未満の比較的近場で完結し、通勤トリップの手段は、地方都市圏では自動車が約6割で、自転車、徒歩と続きます。3大都市圏では、鉄道のシェアが約5割を占めます。

39ページです。下の帯グラフは、転居意向のある人に、居住地選択において通勤時間や距離を考慮するか聞いたところ、考慮する人は地方都市圏も3大都市圏も共に赤枠で囲んだ約7割となっており、居住誘導を図るためには、居住地と産業・雇用の場を結ぶ交通軸について公共交通も含めた検討が必要です。

こうした産業・雇用の観点から40、41ページの自治体の事例を見てみると、まず、40ページの左のI市では、地図が2つありますけれども、左側の都市計画マスタープランに基幹的な公共交通軸上として産業拠点を上の青色の箇所として設定していますが、右の立地適正化計画には位置づけがなされていません。一方、先ほども御紹介した右の厚木市では、都市計画マスタープランに設定した産業拠点を立地適正化計画にも位置づけ、産

業拠点までの公共交通軸の機能確保、ここで言うと、郊外部の工業団地と鉄道駅を結ぶ路線に関する取組も記載しています。

41ページです。宇都宮市では、産業・雇用の拠点である郊外部の宇都宮テクノポリスセンター地区を立地適正化計画の都市機能誘導区域及び居住誘導区域に設定し、公共交通軸の機能強化としてLRT整備や、拠点整備として沿線地域の都市機能誘導等を一体的に推進しています。ここで注目すべきは、下の折れ線グラフのとおり、都市計画決定、立地適正化計画公表時のタイミングでLRT沿線の地価上昇が顕著となっていることです。この結果、周辺工業団地等への企業立地も進み、公共交通軸と拠点が連携した正のスパイラル効果が発生しています。このように、産業・雇用の場を立地適正計画に拠点として位置づけ、産業・雇用の場への公共交通軸の機能向上を併せて行うことにより、地価上昇といった都市経営に係る成果を達成しているケースもございます。

ここで4つ目の論点を整理します。通勤・業務目的の移動の多くを自家用車に依存している都市では、公共交通軸の機能低下により沿線住民の都市機能へのアクセシビリティが低下している懸念がございます。現状、公共交通利用の目的として通勤・業務の割合が高いにもかかわらず、産業・雇用の拠点を立地適正化計画に位置づけていない都市が散見されます。一方、先ほど御紹介した宇都宮市では、立地適正化計画に産業拠点やその拠点をつなぐ公共交通軸について、LRT整備等のサービスレベルを含めて位置づけをしており、都市計画決定・立地適正化計画公表時のタイミングを受け、公共交通軸を中心としたエリアへさらなる企業立地等が発生し、地価向上といった効果も発生しています。

このような取組状況を受け、具体的に検討が必要な事項として、産業・雇用の集積は、立地適正化制度の対象とはなっていませんが、公共交通軸を維持・強化するための有効な要素となり得るのではないとの考えの下に、産業・雇用の集積に関する取組を立地適正化計画等のコンパクト・プラス・ネットワーク施策と関連づけ、ネットワークの維持・強化につなげる視点が必要ではないかと考えます。

最後に、今御紹介した①から④の論点を検討するに当たり、考慮いただきたい社会情勢や技術革新について主なものを御紹介いたします。

44ページです。まず、新型コロナ以降のまちづくりにおいては、先ほど、自宅から近い範囲でいろいろな生活機能を済ませようとするニーズが高まっているとお伝えしましたが、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるよう、複数の用途が融合した職住近接に対応したまちづくりが望まれています。

45 ページですが、欧米の都市においては、例えばパリでは15分シティ、メルボルンでは20分都市といった、自宅から徒歩や自動車、公共交通機関を利用し必要な都市機能に短時間でアクセスできるまちづくりを推進しています。その際に、医療施設やスーパーなどの施設のみならず、オフィスなどに対するアクセシビリティも考慮し、交通手段の確保を図っています。

46 ページです。令和6年の改正道路交通法の施行に向けて、電動キックボード等の新たなモビリティや自動配送ロボットなどが急速に実装される可能性があり、地区内交通においてはこうした動きに対応した検討が必要と考えます。

47 ページです。さらに、EC市場規模が右肩上がりが増大しており、それに伴う宅配便取扱個数も大幅に増加する中、地区内交通を検討するに当たっては、貨客混載の事例を見つつ、荷さばき施設や駐車場の配置を考慮していくことも必要です。

48 ページです。自動運転技術の実装に向けては、都市局においても、都市施設の構造や設備、管理等に対応した検討を進めております。新しいモビリティや自動運転によって拠点内の都市空間の使い方も変わってくると思われま。

最後、49 ページ、50 ページは、御説明した①から④の論点と、論点で考慮していたきたい事項をまとめた資料となります。繰り返しとなるため、こちらは省略いたします。

私からの説明は以上となります。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 どうも御説明ありがとうございました。今から残りの時間を質疑に使いたいと思うんですけども、まず、今日、〇〇先生が御欠席で、それで御意見をいただいているということなんですけど、あと、18時前までに〇〇先生と〇〇先生が抜けられるということなので、どうしましょうかね。順番としては、〇〇先生、〇〇先生から御意見、御質問を最初にいただこうかと思うんですけど、よろしいですか。〇〇先生か〇〇先生か、いいでしょうか。

【〇〇臨時委員】 いいでしょうか。

【委員長】 では、〇〇先生、お願いします。

【〇〇臨時委員】 〇〇です。すみません、18時前で中座しますので、すみません。御発言の機会をいただきまして、座長、ありがとうございます。

御提案いただいた趣旨は非常にもっともといいますか、非常にすばらしい御提案をいただいているように思います。基本的には、居住機能と各種の都市機能の集積をもっと進めて、それを公共交通機関で連結していくというようなことをより実効的に進めるためにど

うしたらいいのかということこれから話し合っていこうという、そういうことで、非常に私は賛同申し上げます。

ただ、都市機能誘導区域などにつきまして、なかなか実効性が上がっていないというような御紹介もいただいております。例えば議論の出口としまして、連携の場をつくったりとか、あるいは立地適正化計画の制度の中で例えば勧告の在り方を少し強化するとか、様々なやり方があるように思うんですけども、恐らく地方公共団体御自身がどういうところに集積をつくるのかとか、あるいはどういう公共交通機関を維持したり、あるいは新設していくのかということについては一番その情報を持っているかと思うので、それを、地方公共団体の判断を飛び越えて国土交通省として非常に具体的なガイドラインを示すというのは結構難しいのかなとも思っています。

そういう意味で、恐らく私ができるんじゃないかなと思っているものとしましては、公共交通機関を軸とした論点が非常に多く並んでおりますので、要は、公共交通機関の新設あるいは維持管理、どれを残してどれを廃止するのかということも含めて、そういったようなものの評価手法につきまして標準化していくということが必要なかなと思っています。

何を申し上げたいかといいますと、イギリスの公共交通機関とか道路も含みますけれども、交通投資につきまして、ワイドーエコノミックベネフィット、ワイドーインパクトと言われている、論点4に一番近いんですけども、集積の経済を生かした効果を定量的に評価するということがプラス、まさに土地利用なんかにどんな影響を与えるのかということについて定性的な評価も含めて評価をなさいたいというような、そういう評価体系が確立しております。これにつきましては、国土交通省さんのほうでも総合政策局や国総研などで5年前ぐらいからかなり研究が進んでおりますので、恐らく公共交通機関の新規投資、維持管理投資、どれを残してどれを残さないのか、そういうようなものにつきまして評価基準を、イギリスのような集積の経済とかそういったようなものを含んだ評価体系を標準形として提示をするということが一つ大きな手法ではないかなと私は思いました。

以上、すみません、駆け足になりますけれども、私の感想というか、コメントを述べさせていただきます。ありがとうございます。

【委員長】 貴重なアイデアをいただいたということで、どうもありがとうございます。

それでは、〇〇先生、お願いできますでしょうか。

【〇〇専門委員】 どうもありがとうございます。〇〇です。

提示された論点はどれもそのとおりだと思います。特に異論はございません。

それで、幾つかの自治体の立地適正化計画の策定に関わっていますけれども、多くの自治体では、都市構造とか土地利用の大きな絵を描くところで精一杯で、その後重要になってくる誘導区域の地区スケールの計画とデザインを十分やってないというか、時間と労力をかけてやるような環境になっていないというのが実情だと思います。多くの論点について、その解決は意外と既存の都市計画系のツールでも対応は十分可能なものが多いと思ひまして、それを適切に使いながら地区スケールのきめ細かな計画・デザインをやっていけるような環境づくりをしてあげるといふことも一つ重要なのかなと思ひます。

それから、立地適正化計画を策定する際の何らかのガイドラインの中で、都市スケールの都市構造とか土地利用パターンだけではなく、拠点部分のきめ細かなまちづくり、あるいは地区スケールの構想や計画を立案することの重要性を強調していくことも大事なのかなと思ひてお聞きしておりました。

以上のコメントですが、よろしくお願ひいたします。

【委員長】 どうもありがとうございます。

それでは引き続き、欠席されている〇〇先生のコメントを事務局より共有いただけますとありがたいのですが、いかがでしょう。

【四辻企画専門官】 本日御欠席の〇〇先生よりあらかじめコメントを頂戴しておりますので、私のほうから代読をさせていただきます。

1点目、都市の骨格となる公共交通軸の確保に関して。令和4年4月1日現在で立地適正化計画を作成・公表している448都市の人口は、平均値およそ14万人、中央値およそ7万人、人口5万人以下が172市町村で約4割となっています。公共交通の運行実態も、市民意識としても公共交通軸が現実的ではない市町村も多くある。このような市町村における、公共交通軸ではないシンボル軸やにぎわい軸（軸ではなくエリアといった場合もあり得ると思ひますが）も想定した取組やその支援を充実する必要がある。

2点目、公共交通軸と連携した拠点形成に向けて。立地適正化計画の策定後に、計画制度に基づく誘導策のみではなく、拠点形成に向けたまちづくりのアクションに行政、事業者、地域住民等が取り組むことこそが重要。国ではそのような取組に対する支援制度の充実は図られていると思ひますが、さらに国として、ユーザーである市町村での取組のモニタリングと公表、先進事例の情報提供などを通じて市町村での具体のアクションが行われるような取組を強化する必要があるのではないかと。

以上でございます。

【委員長】 ごもつともですとしか言いようがないんだけど、どうでしょうかね。御質問等あれば事務局側からお答えいただこうと思ったんですが、取りあえずのところは、論点を皆さんサポートいただいて、それで新たなアイデアとか、さらにそれを進めるにはどうしたらいいかという、そういう流れで御意見いただいているので、特に御質問は今までのところなかったかなと思うので、引き続き、委員の皆様から御意見をいただくという形で進めたいと思います。どうもありがとうございます。

それでは、あとは全くどの委員からでも結構でございますので、オンラインの方でも、対面の方でも結構でございます。御意見ある方は、挙手か、もしくは名札を立てるかでお願ひできればと思いますが、いかがでしょうか。

【〇〇専門委員】 じゃあ、誰もいないので。

【委員長】 どうぞ、〇〇委員さん、お願いいたします。

【〇〇専門委員】 〇〇です。コンパクト・プラス・ネットワークで、公共交通だけをメインにしなくても、高速体系や道路ネットワークとして見たほうが現実に合う場合もあるんじゃないかなと思うんですけれども、ただ、そういったいろいろなシチュエーションも込みで、立適のメインである施設の立地の適正化、これを行いながら、持続可能な財政運営、都市構造の実現が大事だと思っています。当市でも、立適の誘導区域を循環バスが新規で走るような取組も出ているところもあるので、そういったバス事業者について立適で、都市再生整備計画などで支援できればなとも思います。そうすると、我々のほうから交通事業者に対してアクションもかけられるんじゃないかなと思っています。

そして、31ページ、まちの実情を踏まえた柔軟な都市機能誘導区域を設定したほうが面白いのではないかなということなんでしょうけれども、きっと何かしらのしがりみがありそうな感じもします。中心市街地の位置づけとの整合性に苦慮しているんだなと思います。なので、多極型でいいんだよということでアピールが足りないのかもしれないとも思っています。それで、むつ市も7つの拠点位置づけをコンパクトシティを推進していますが、うちの市の都市機能誘導区域の設定時も、都市局の方といろいろ話をしながら決めたんですが、うちの市の考え方を尊重してくれていました。ただ、その後、中心市街地活性化基本計画の認定についてある機関と協議したとき、そのむつ市の7つの拠点という考え方は中心市街地活性化と整合性がないよという指摘も受けたときもあります。結果的に中活はやめました。ただ、立適によるまちづくりのほうが実態に合っていると思いますし、

スピード感もあって現実的だと思います。

続いて、32ページ、施設規模についてです。商業施設については、ある意味、大店法的なところがあるような感じもしますが、その他の民間事業者の施設について、誘導規模の面積について踏み込むのはなかなか難しいのではないかなと思っています。例えば金融機関の規模要件とかなんですが、結局ATMでもいいんじゃないかとか、最近、〇〇ペイとか給与振り込みとかいろいろ入ってきますし、そういったところかなと思います。

続いて、届出させることは、やんわりと事業者に対し、まちづくりが整合していないよということをお知らせしていることだと思います。都市計画基礎調査よりもなかなか早く実情を知ることができるんだと思っています。開発許可でも結構状況を知ることができる状況にもあります。ただ、区域外にも立地することは許容しているんでしょうから、その自治体では用途地域をそのままにしているんだろうと思います。いろいろ地域の実情があるのだと思います。それよりも住宅地のスプロール問題が大事かと考えています。都市インフラの新規設置が必ず伴うので。ということで、うちの市では居住調整地域、特定用途制限地域をうまく組み合わせて進めているところです。

論点のまとめに対して、考え方は分かるんですが、正しいことを言っているような気がします。でも、公共交通軸の確保を話の中心にしてしまうと、少し違和感を感じるんです。実際バスには誰が乗るのか。朝は高校生とか大学生とか、仕事場に駐車場がないからバスで通勤するとか、通勤通学がベースかなと思っています。むつ市でも高齢者を支援するというで無償化していますけれど、コンパクトというよりも高齢者福祉の世界になっているのではないかなと思っています。若い人が乗っているのを実際ほとんど見たことがなくて、大湊高校に行く生徒が朝乗っているとか、海上自衛隊の大湊基地方面から若い自衛官が買物に来るとかそういったときにしかこのバスに乗っている人を見たことがありません。逆に高齢者も、公共バスというよりもスーパーとかで出しているお買物バスにすごくたくさん乗っている状況にあります。そういうほうが地方都市、田舎では多いのではないかなと思っています。

ただ、こういうことに対してそこから脱却したいということなんじゃないかなと思っています。先日、弘前関係の人たちにはいつもお世話になっているので、たまには弘前にお金を落としに行こうかなと思って、妻と娘、家族3人で泊りがけでドーミーインに泊まりに行っただです。感じたのは、ああいったまちを歩いて、小さなショップを見つけたり、目当てのショップに行ったりとか、古い歴史ある建物をiPhoneに収めたりと

か、おいしいもの、しょっぱいラーメンを食べたりとか、100円バスを探して使ったりとか、そういういい感じの休日の過ごし方というのは、ビフォーコロナを思い出して、大学時代もそうだったなというふうに思い出しました。

そして、次の日、ふだん仕事でコンパクトシティとかと言っているんですけども、家族がどうしても行きたいというので、五所川原の大規模商業施設に行っただけです。そうしたら、もうすごい人でにぎわっていて、今日来た東京駅ぐらいの人口密度でにぎわっていたんです。ただ、それがいいとかと言っているわけじゃなくて、やっぱり弘前のまちを歩いて楽しんだほうがすごく楽しかったし、健康的な感じがするんですね。あとは、駐車場問題がちょっとネックかなと毎回思うんですけども、それに対して強力なアドバンテージがああいった巨大ショッピングセンターにあるんじゃないかなと思うんです。無料です。そうすると、この25ページの取組はやっぱりいいことなのかなと思ったりするんです。

何が言いたいかというと、公共交通と歩いて楽しむというのがかみ合うようなまちを目指していくのがすごくいいことなんじゃないかなと思っているんです。そのほうが、店を知って、店の営業がちゃんと続いて、若い人たちが育つ。そういうまちになっていくのがすごくいいなと思っています。そして、そこに公共交通を活用して、公共交通が存在感を増していくんじゃないかなと思います。なので、今回の会議は、結局のところ、歩くが本当の中心にあって、公共交通を使ってまちを訪れて、まちを歩こうよという話なんじゃないかなと思っています。とにかく巨大ショッピングセンターに負けないように、まちのほうで圧倒的に個性があるので、頑張っていければなと思っています。

以上です。

【委員長】 とても実感の籠もったお話どうもありがとうございます。地方都市で〇〇さんのような考えの方がぜひ増えていっていただけると、実際にいいまちが増えていくかなというふうにお聞きしておりました。関連する議論はいろいろあると思うんですけども、一通り皆さんのお話を伺ってまた、うまくいけば2巡目のお話もできればと思っています。

ほかにかがででしょうか。では、〇〇先生、お願いいたします。

【〇〇委員】 ありがとうございます。申し上げたいことが大体4つあるんですけども、ちょっと多くて申し訳ないんですが、今日の資料は最初のところ、データのところからスタートしていたので、思ったことが、まず一つが、立適の居住誘導区域の最適な大き

さはどのくらいなのか。これは全然それがないから、データで人口が増えたとか減ったとかというのを見ても、そもそもその居住誘導区域の指定が正しかったかどうかという話がないような気がするんですね。

例えば私、国交省の仕事で総合政策局とか、今は消したほうがいいのかもしれないんですけども、事業でどこか選んだりするときに、インターチェンジのそばで市街化編入指定というような話とかがあったりします。そういうのがあると、コンパクト・プラス・ネットワークでそもそもそれっていいのかなと思ったりするわけです。そうになると、今、居住誘導区域の中での人口がどのということ、各市のことは見るのであれば、それ以外のところ、スプロールしてしまっているような状況がどのくらいあるのかということもデータとして見ていくことが必要ではないかというのがまず1つ目です。

2つ目に、東京の場合は比較的在宅勤務の話が出てきて、大企業を中心にオフィスの需要が減ってきているという話があるんですが、地方都市は一体どうなっているのかなというのが、産業の集積の状況等を考えるときに今後必要な気がしています。先日、私、今日の資料にもあったオレゴン州のポートランドに行きましたが、ダウントウンは全然人がなくて、かなりさびれてしまっている。治安が悪くなってホームレスがすごく増加する。それでいてどこに人が来るかという、人が住んでいる郊外の住宅地の周りのショップのあるようなところ。そこで人が何を求めるのかといたら、オープンエアで食べ物を食べたい。だから、パークレットが非常に増えている。そのように土地利用転換をしているということでした。そうになると、軸と交通というだけではなくて、人が求めるものに対してどういう空間提供ができるのかということを考えていくことももう一つ大事なことはないのかなと。土地利用の緩和の在り方、利用の在り方をもう少し考えることが、都市局として大事なことはないかと思います。

3つ目に、届出・勧告の話がありましたが、届出すれば開発できてしまうんだったら意味がないような気がするので、私権をどこまで守るのか、その辺り、そこももう少し議論したほうがいいような気がします。

最後、4つ目なんですけれども、先ほどの産業と住宅との関係とも関係しますけれども、結局、公共交通の利用というのは、住むところと働くところがつながっているかどうかということと関係しますよね。そうになると、人は毎日オフィスに行くのかということももう少し考える必要があるような気がするのと、公共交通がなくなると、免許を返納したときにどうやって都心まで行くのか。そういったことを市民にもう少し知らせて、より積極

的に交通の利用の状況、これを変えていくようなことをより進めていく。これが例えばイギリスだと、都心だと東京のように非常に駐車場が高い。そのようなことを日本の地方都市もやっていかないと、変わっていかないのではないのかなということを思いました。

長くてすみません。以上です。

【委員長】 整理してお話しいただきまして、どうもありがとうございます。

〇〇先生、手挙がっていたの、すみません、僕気づかなかったかも分かりません。〇〇先生、お願いします。

【〇〇専門委員】 今の〇〇先生の話とは異なる観点ですが、論点1、2、4に関連して意見を述べさせていただきたいと思います。

これらの論点において、いずれも立地適正化計画と地域公共交通やその計画等を一体的に策定して、双方の計画に基づいて取組を即地的・具体的に展開する必要性というのが示されています。私も、本日の御報告も含めて地域の実態を見ていると、計画間相互の一貫性とそれに基づく施策展開が不可欠だと思います。全く御提案されているとおりに思います。

そもそも立地適正化計画の趣旨というのは、コンパクト・プラス・ネットワークを実現するということにあると思っています。にもかかわらず、法律を見ても、都市再生特別措置法には、立地適正化計画と地域公共交通計画との連携というようなものが明示的に示されていません。一方、地域公共交通計画を規定している地域公共交通の活性化及び再生に関する法律においても、立地の適正に関する施策という文言はあるものの立地適正化計画という具体的な内容には触れられていないと考えていいのではないかと思います。

他方で、2020年に全国の自治体に対して、管轄の総合性に関するアンケートを実施したんですけれども、都市再生特別措置法に規定されている立地適正化計画と地域防災計画との整合に関して、法律に定められているものであっても、その調整が難しいという傾向が出ていました。見方を変えれば、法律に位置づけられたとしても、その連携をしていくことはなかなか難しいなかで、法律に位置づけがない場合、おそらく連携がされないと考えられます。

このような法定上の問題、それから、管轄の総合性に関する問題が存在する中でコンパクト・プラス・ネットワークを実現していくためには、立地適正化計画と地域公共交通計画を連携して計画間の整合性を図る、すなわち、一貫性を実現する法律による規定が重要になってくるんじゃないかなと思っています。

例えばフランスでは、基礎自治体のマスタープランである P L U、都市計画ローカルプラン、これと都市交通計画、そして、地域居住プログラム、それから、商業開発計画との整合が法律上義務づけられています。さらに、その整合が広域計画との整合も含めて一貫性あるものになっているのか、そして、整合させること自体の実効性を確保するために、地方長官がその整合性を審査するという仕組みも法律上定められています。このように、都市計画というのは、連続した空間を取り扱うという意味で計画間の整合を行うというのが必要なわけですが、フランスでは、2000年以降、都市の再生を実現するに当たって、こうした計画間の整合とこれに基づく施策展開がより重要視されているという状況です。

日本においては、計画間の整合というような組織間の横断的な対応を要する規定は法律事項として積極的に取り扱われなかったようにも思われますが、現状の課題、ここでいろいろ挙がっている課題はそのとおりだと思うんですけども、それを地域公共交通を中心としたネットワークの中で解決をしていくということを考えるのであれば、こうした計画間の整合や調整というものを可能にしていく規定とか仕組みを法律上何らかの形で用意していくという必要があるのではないかというふうに今回の御報告全体を見渡して思いました。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございます。ルールがないとということですよ。

【〇〇専門委員】 はい。

【委員長】 交通政策基本法が2013年に出来たときに、土地利用と交通はセットじゃないといけないとは一応書いたんですけども、あれは憲法みたいなものだから、実際の広域計画を担保する仕組みが何もないということで、分権化とどう闘うかみたいな、そういう感じですね。

【〇〇専門委員】 そうなんです。その辺をもう少ししっかりとルールとして規定していくという必要性を、今回報告を見て全体の中で感じました。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございます。引き続き、〇〇先生、手が挙がっているかと思えます。お願いいたします。

【〇〇臨時委員】 どうもありがとうございます。〇〇でございます。

私も今まで皆さんが御発言された話と重複するところがあるかと思うんですけども、

一口に申し上げて、本日の資料の中でも触れていらっしゃいましたが、2013年にこのコンパクトシティという話が動き出してから10年足らずですが、特にこの3年間のやはり社会情勢の大きな変化という中で、本当に今まで構想されてきたようないわゆるコンパクト・プラス・ネットワークという考え方でこれから先走っていった方がいいのかという辺りをもう一度少し考え直してみる必要があるのではないかなと常々感じているところでございます。

一口に申しますと、少し対比的な言い方をすると、グレーでかつコンパクトであるといったような都市ないしは都市圏の形成の在り方から、グリーンでかつディスペースである。要するに、分散型の、分散といいましても、もちろん無秩序なスプロールということではなくて、言ってみれば、より小さなユニットがある圏域の中でもって分散配置されるといったような、そういう都市圏の在り方という方向に社会が今大きくかじを切り始めているのではなかろうかというふうに感じている次第です。

もちろんその背景には感染症の問題であってみたい、あるいは食料・エネルギーの供給不安といったような話があったり、ただ、他方ではテレワークの話があったり、あるいはテレワークに限らず、これからのワークスタイルの変化といったようなこと、そういった中でより現実的な方向性としては、グリーンでかつ分散型であるといったような都市圏を根底に考えていく必要があるのではなかろうかと感じている次第です。

そうした中で、では、日々の人々の生活はといいますと、今日の資料にもございましたけれども、いわゆる歩いていけるような範囲内で大抵のことは日常的には済ませてしまう。公共輸送機関も含め何がしかの交通手段を使って少し遠くまで行くというのは、完全な非日常というよりは、プチ非日常的な、つまり、週のうちの1日2日はそういったような行動をするけれども、残りの日に関しては歩いて行ってしまうような範囲内で事が済ませられると、こういうようなその生活パターンに対応した小さなユニットの在り方というのが問われていくのではなかろうかと考えている次第です。

ですので、そうなりますと、モビリティに関しましても、日常的に多くの方々を通勤通学のためにいかに運ぶかというよりも、よりパーソナルな、しかも短距離の移動に際してちょうどハンディーな手段として何があり得るかといったところが焦点になっていくんでしょうし、かつまた、いわゆるインクルーシブなモビリティの在り方、すなわち、高齢者であってみたい障害を持っているような方であっても移動が容易にできると、こういったところにこそ焦点を当てていくことが必要になってくるのではなかろうか、こ

のように思う次第です。

ですから、以上の話を例えて言うと、従来が、太陽が中心にあって、その周りを惑星が囲っていて、そして、太陽と惑星の間を公共輸送機関で結ぶといったような、そういう構成というのが都市圏の姿であったのに対して、ブドウの房のようなと言ったらいいでしょうか、より小さなユニットが圏域内に分散配置されているといったような姿を前提とする中で今後の都市圏の在り方を考えていくということが必要になってくるのではないかなと思っていますの次第でございます。

ですので、そういった観点からの議論というのが多分今後は必要なのではないか、そういうふうを感じる次第でして、今日の論点からはやや外れてしまう話になってしまうかもしれませんが、この間私が常々考えてきたこととさせていただきます。まず、以上に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した。

【委員長】 ありがとうございます。いや、全然外れてない、僕はむしろストライクのお話だと思っていますので、ぜひそこも含めて議論させていただければと思います。ありがとうございます。

【〇〇臨時委員】 すみません、ありがとうございます。

【委員長】 〇〇先生、お願いいたします。

【〇〇委員】 〇〇です。詳細な報告ありがとうございます。感じたところを2点ほど申し上げたいと思います。

一つは計画のことです。今、地方公共団体を巡る計画の状況というのは、議員立法がとにかく計画大好きで、いろいろなところで計画をつくらせるものですから、計画の乱立で、公共交通関係だけでも3本走っていたりとかというような形です。そこにまた、こういう土地利用関係でも計画がある。法律学の世界では、計画間で調整を図る場合には、法律で適合するとか、何々を基にするとか、いろいろ文言を置くというようなやり方はあるのです。けれども、日本の場合、これはほとんど利かないと思います。チェックする人も機関もないですね。ですから、計画間調整というのはなかなか難しく、今回、連携するということのようなことを言っても、それだけではなかなか難しいのかなという気がします。

ですから、もっとダイレクトに、例えば公共交通と土地利用の計画の一体作成を1つの類型としてつくる。これは今は自主的に先進的な自治体がやっているんですけども、コンパクトシティの構想からいったらこれは一緒にやるのが王道なので、公共交通と土地利用の関係を一本化して計画にするということをきちんと正規のルートとして認めてあげて、

それをやったところにはそれなりの何かメリットがつくというような仕組みがシンボリックに制度の真ん中にあるというのが、私は一番ストレートで分かりやすい仕組みであるという、そういう気がいたします。それとか、例えば一方の計画で定めたら、もう他方の計画に代替するというような形で、結果的にこれも一本化なんですけれども、そういう形での計画策定の事務負担が図れるようにしてあげるのも重要です。

というのは、計画は今、非常に手続が複雑で、これは法律家が悪いんですけれども、重くなっています。例えば、パブリックコメントをやったり、市民の意見を聞いたり、縦覧だ、審議会だというようなことで、しかも、サイクルの中で評価をしましょうというような政策評価とも結びついてくるわけですね。計画が2本走るということは相当な負担なので、これを1本にしてあげてというようなことをやると、計画には計画期間がありますから、その計画期間の調整みたいな話についても事務的には労力を省けるという点があってというようなことなのです。共管というんですか、局をまたぐようなところで何かそういう協働の仕組みを1個制度的に作り出すということをするのはどうなのかなという感想を持ちました。逆に連携だけでは私は足りないのではないかという、そういう印象です。

それと、2つ目は届出・勧告なんですけれども、勧告とか届出というのは、行政指導とか届出なので非常に弱いもののようにも見えるんですけれども、法定の勧告というのはやっぱり行政実際の実務ではかなり重みがあって、これを用いることについてはかなり慎重になるんだと思います。ですから、普通の行政指導とは違うところがあります。それでこの勧告のイメージに何を置くかということなんですけれども、やっぱり過去の大店法のイメージが強く、何かああいうようなものをするというような意識が働いているような気がするのです。けれども、今日のお話聞くと、それでは限定的すぎます。

商業施設がメインになって、規模が大きなものがメインになってというようなことがこの制度趣旨であると限定する必要はなく、そうではなくて、今日言われた金融関係、健康関連施設だとか学校、要するに、足りないものとか欲しいものが複数あるんだとすれば、そういうようなものを挙げて、機能も別に大きなものでなくても、自治体の任意の選択で小さなものであっても対象にできるというようなことであれば、そういうことをきちんと明示して、この届出・勧告の中身のある程度見えやすいものにする必要がある。できれば、私は、マニュアルとか勧告のモデルみたいなものを幾つか典型的なものを示すというようなことくらいまでやらないと、なかなか、届出・勧告を実効化しましょうというだけだと動かないような気がします。ここは何かそういう工夫が必要かなというような気がいたし

ました。

以上2点でございます。

【委員長】 どうもありがとうございます。届出・勧告が利いているかどうかという話は、最初からかねがね問題になっているところかと思っておりますので、そういうところもぜひ今回メスを入れることができればと思っております。ありがとうございます。

〇〇さんですね。すみません、手が挙がっているかと思っております。お願いいたします。

【〇〇専門委員】 失礼します。〇〇です。神戸市の現状と課題について御説明させていただきたいと思っております。

神戸市では従来から、平成7年ぐらいに策定をしました行政の全体の総合基本計画の中で、多様ネットワーク都市の実現という目標を掲げておりまして、それに従ってまちづくりを進めてきたという経過がございます。こういったことを踏まえて、令和2年3月に土地適正化計画を策定したところでございます。

現在は、まちの拠点となります駅周辺のリノベーションに取り組んでいるところでございます。具体的には駅前広場の高質化とか商業機能の強化、また、新しく文化施設を整備する、それから、住機能を強化すると、こういったことを一体的に行っております。こういった事業を、都市再生整備計画を策定しまして国の補助金を頂きながらやっているところでございまして、今後とも御支援をいただきながらしっかり取り組んでいきたいと考えているところでございます。

課題として2点御説明したいと思っております。1点目が公共交通の維持充実に関してです。今後の課題としましては、都市機能誘導区域、また、居住誘導区域である拠点間を結ぶ公共交通軸をしっかりと確保して、併せて拠点内の地区スケールでの回遊性を高めるコミュニティ交通を立ち上げて、それをどう維持していくのかと、こういったことをしっかり方針として打ち出し、検討していく必要があると考えてございます。

特に公共交通軸としましては、鉄道もございますけれども、神戸市は多くのバスの路線を神戸市交通局、市バスが担っておりまして、現在、市バス、交通局なり我々も関係しまして、ICカードのデータを用いまして利用状況を詳細に分析して、路線の再編を行いまして、より持続可能なバス路線の構築を図ろうとしているところでございます。こういったことで、今後とも公共交通軸として公営のバスが担う路線と、一方で地区レベルにおいて地元のコミュニティ交通を担うエリア、こういったことも即地的に明確にお示しをする必要があると考えてございます。こういったことで、行政としても地区スケールでのコ

コミュニティー交通もしっかり支えていくという方向を打ち出していくということを考えていきたいと今検討しているところでございます。

もう一つの課題といたしますのが、今日も御提示をいただきましたけれども、産業団地の位置づけでございます。公共交通軸と連携をした拠点として産業拠点を位置づけると、これは非常に重要な視点と考えてございます。神戸市におきましても、既存の産業団地、また、これから新しく整備する新規の産業団地においても進出企業の皆様からはほとんど必ず主要駅からのバス路線の新規の要望もございまして、また、周辺の住民の方からしますと、従業員の自動車通勤による渋滞の対策としまして、やはり公共交通による通勤ということ強く求められているのが現状でございます。こういった声に対しましてしっかりと行政として施策としてお応えするためにも、立地適正化計画に位置づけまして、拠点整備と公共交通の方向性を行政としてもお示しをする必要があると考えているところでございます。

以上でございます。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。ぜひお手本になるような事例をまた引き続き教えていただければと思います。ありがとうございます。

〇〇先生、手が挙がっていますよね。お願いします。

【〇〇臨時委員】 ありがとうございます。それでは、私のほうからは3点ほど発言させていただきたいと思います。

まず1つ目の立地適正化計画、居住誘導区域に関してです。これは前回の小委員会ときにも議論しましたが、災害多発時代においては、出来るだけ災害エリア、ハザードエリアを避けて区域を設定することがまずは大切ですので、それに関して今後も引き続き確認をしていただきたいと思います。以前の小委員会から今回の小委員会の開催までの間に関連制度もかなり整ってきて、災害エリアを避ける形で立地適正化計画の見直しを行っている自治体もあるかと思われまして、そういった状況のフォローも必要だと思います。さらに、流域治水の関連の施策もかなり進んでおります。これらの政策との連携を進めることで、より多くの国民の命や財産を守ることを、立地適正化計画を通じて進めていくことが必要だと思っています。

2つ目が、コミュニティー単位のまちづくりの強化についてです。これは〇〇先生、〇〇先生と全く同じ意見ですが、公共交通機関を使わなくても1日過ごすことができるような生活、ライフスタイルがコロナの後に実際に出てきたと思います。これは、パリの政策

として取り上げられている15分都市も同じ考えですが、要は、片道1キロ、往復で2キロ、そのぐらいの範囲内で生活ができるように空間を整えていくことだと思っています。駅のような大規模拠点も必要ですが、今後はコミュニティー単位の拠点について新たに検討が必要だと考えています。コミュニティー単位の拠点と言うと、今まではハード施設を造ること、例えばホールを造るという発想が多かったと思いますが、これからはそうではなくて、にぎわいの場としての緑空間をつくるということもあると思います。コミュニティー単位の拠点をいかに形成するか、という点に関してこれから重点的に検討を進めてゆく必要があると思っています。

3つ目が公共交通に関してです。日本では欧米ほど頻繁に使うことがありませんが、欧州にいと例えば飛行機に乗るという行為自体が、もう罪悪感を持たなければいけないという時代になってきたと感じています。カーボンニュートラルという観点から、公共交通、特にCO₂の排出の少ない交通機関は非常に重要であり、これからさらに公共交通の多様性と階層性を増やしていく必要があると考えています。

資料の中の公共交通に関するアンケートでも公共交通として示されているものが鉄道、LRT、バス、コミュニティバスと4種類ぐらいになっていますが、例えば自転車も公共交通に含めるのかどうかとか、あるいは新しいスローモビリティを公共交通に位置づけるのか、もっと種類と階層を増やす必要があると考えています。〇〇先生もおっしゃっていましたが、中でも特によりインクルーシブな公共交通をこれから重視していく必要があると思っています。

以上です。

【委員長】 多面的な御指摘ありがとうございます。流域治水は結構、自治体の方はどうしていいかわからないと困られている方も多そうですね。これも広域計画の一環で、どうやっていったらいいかというのは大きな問題かなと思います。ありがとうございます。

〇〇先生、すみません、手が挙がっていましたよね。お願いします。

【〇〇臨時委員】 ありがとうございます。〇〇です。私から2点ほどお話しいたします。

まず、論点2、住まい近傍の拠点形成ということで、これまでも御意見ありましたけれども、やっぱり拠点部分のきめ細やかな計画を少しタイプ別に良い事例を示したりする必要があるんじゃないかと思います。タイプ別というのは、少し鉄道駅のお話が多いですけども、バスセンターとか、バスを乗り継ぐとかということ結構皆さんしていると思う

んです。

例えば、地方都市で鉄道がないところはバスセンターを中心に公共交通を使っているところもありますし、地方都市でバスセンターと駅が離れてたり、バスセンターと駅が近いところ等あります。近いところという事例は、今日の資料にもあった姫路、遠いところというと、例えば熊本はバスセンターが中心市街地に近いので、そこを皆さん御存じの再開発をして人が集まれる場所にしたというような事例もあると思います。ですので、そういう地方都市における拠点のつくり方。

もしくは、もっと小さいコミュニティーレベルの、例えば団地の中心部というものを団地再生の方々は本当にいろいろと考えているわけですがけれども、その拠点のつく取り方をどうするんだとかというような話や、大都市においても、例えば私は世田谷の学校にいますけれども、世田谷区というのは、東西に鉄道が走っていて、南北軸バスが多いので、バスを乗り継いで、停留所でバスを乗り継いだり、駅に行くんだけど、結局、鉄道じゃなくてバスにまた乗るみたいな、バスとバスという、そういったこともあると思います。少し丁寧に都市の規模とか交通拠点の本当にもう少し狭い範囲での立地の状況から、拠点のきめ細やかな計画をどう進めていくのかということ、皆さんで事例を共有しながら高めていけたらいいんじゃないかというふうに思います。

2点目は、新たなモビリティという話が最後に少しありましたし、環境の問題もしくは高齢化の問題もあって、例えばですけれども、自動車椅子のようなものが、日本ではあまり見られませんけれども、ヨーロッパへ行くと結構見られたりして、ああいうものは今どこを走ったらいいのか分からない。公共交通のバス、電車をどう動かすかということで道路の議論があるわけですがけれども、そもそもの道路のつくり方、ちょっと今日のこの議論から外れるとは思いますが、道路と歩道のつくり方というのはこれからやっぱりもう少し考えていかないと、いろいろなモビリティが出てくるんだけど、道路のほうが対応できないということがそろそろいろいろなところで出てきていると思います。その辺りも含めて、1点目の拠点部分のきめ細やかな計画というものも必要だと思いました。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。拠点にもいろいろキャラがあるということですよ。ありがとうございます。

手が挙がっているのが、〇〇先生が先だったので、〇〇先生のお話を伺ってから、あと、

〇〇先生ですね。順番に行きたいと思います。それでいくと、その次が、〇〇さんがまだお話ししていないので、〇〇さんにお話しいただければと思います。それでは、すみません、〇〇先生、お願いします。

【〇〇臨時委員】 ありがとうございます。まず資料の確認として、今後取扱いを検討していただければと思うのですが、7ページ目、8ページ目に都市機能の誘導区域に都市機能誘導施設が増加・維持・減少したといったデータがありますが、これは誘導区域外がそもそも増加したのか、減少したのかにもよって評価が変わるので、本当にこのデータだけで都市機能誘導施設を誘導区域内に「誘導」できたのかとはちょっと言えないんじゃないかというのが1点です。

2点目は、13ページにも同じように、公共交通というのも軌道系の鉄道からバスまでいろいろなものがあり、バス路線でも、先ほど〇〇先生がおっしゃったように、軸として機能するような幹線的なバス路線と、公共交通だけれども、ほとんど1日何本しか走っていないようなバス路線と全部同じにカウントしていると思います。この辺りも今後軸になり得る公共交通としてのバス路線とそうではないバス路線とを分けて取り扱っていかないと駄目かなと思っています。

というのも、新しいモビリティとして、AIを活用したデマンド交通が、最近、大都市の大阪市平野区や福島エリアで社会実験が始まっています。これまでデマンド交通という過疎地域の交通空白地帯が対象だったのですが、いよいよ人口の密度が高いところでデマンド交通をやっという流れも出てきています。そういった観点で見ると、バス路線を大量輸送を対象にした軸として機能するようなバス路線は残りますが、それ以外は「線」ではなく、デマンド交通のような「面」で対応していくように変わってくると思っています。ですので、この辺りを意識してデータ分析などや議論を進めていく必要があると思います。

3点目は、立地適正化計画で、線を引いただけで、おしまいという市町村と、むつ市のように、線を引いた後に土地利用コントロールを見直したり、あるいは誘導施策をやっているところとやってないところで、国の補助金などの支援施策の投げ方にメリハリをつけていく必要があると考えています。計画を立てたらそれでオーケーというて、その後ちゃんと施策を講じているか、結果的には誘導できていなくても、何かしらのアクションをきちんとおこなっているかというところも踏まえて効果を評価していくということが必要ではないかと思っています。

4点目は、鉄道など地方での鉄道路線が生き残れるかはかなり危ないところが多いというのですが、とはいえ、広域的な移動のネットワークは必要で、高校生が行きたい高校にすら行けないという地方というのはやっぱりよくないと思います。なぜ人は鉄道に乗らないかという、もちろん車が利用できるというのがありますが、駅周辺に目的となるような土地利用がない、都市機能の施設がないという点があると思っています。

近年、三宮などのような拠点駅については駅周辺のリノベーションが始められて、全国各地で取り組まれていますけれども、次のターゲットは準拠点的なエリアだと考えています。広域的なネットワークを維持するためには、ある程度、準拠点的な駅の周辺のリノベーションをどう進めていくかということも大事だと思っています。

そうすると、準拠点的な駅の周辺に開発余地があるのか、あるいは開発余地をどう生み出していくのかということが大事になってきます。開発余地というのは、もともとの低未利用地であったり、あるいは既存ストックの建物をリノベーションしたり公共施設や公有地を使っていくことです。地方であればあるほど、2つの高校が1校に統合するといった再編が増えてきていますが、その際に集約した高校の立地が駅とかと全く関係ない、公共交通では行けない郊外の農地にぽつんと立つといったパターンだけは避けていくことが求められます。公共施設の再編・再生、特に鉄道にたくさん乗る可能性のある大学生や高校生が通う教育施設をいかに準拠点あるいは拠点駅の周辺に誘導するかという視点が大事だと思っています。

さらに、ラストワンマイルとかファーストワンマイルの足がそもそもないので、駅に、鉄道に降り立っても、そこからは車がないと行けないことが多い状況です。例えば病院がちょっと離れていると、たとえ駅に降り立っても、そこからの足がなかったら、結局、じゃあ、違う手段で行こうということになりますので、やはりラストワンマイル、ファーストワンマイルのモビリティをどう入れていくかということが大事になってきます。各地方で最近、デマンド交通を交通空白地帯でいろいろ取り入れています、全国的に調査をしたところ、ほとんど自分の市町村の区域内だけしか運行してないため、もう少し崎まで行ってくれたら駅があるのに、市町村をまたいでほもらえず結局使えないサービスになる、みたいなことになるので、そういう市町村間をまたいだ、特に駅利用のための何か支援策も検討すると、デマンド交通で駅にアクセスし、鉄道を使ってくれる人が増えていくんじゃないかと思っています。

最後に、ちょっと悲しい話ですけども、今後、地方で鉄道系が残らないということも

あり得ます。特に、今後、災害の多発化で、ひとたび災害に遭ってしまうともう廃線という形になるだろうなという予測ができそうな路線がいっぱいあるわけです。こうした廃線に備えて、都市構造をどうしていくか、そのときに軌道系では無理でも、道路を活用することで、どのように人の移動手段や都市構造としての軸をつくっていくか、といったもう一歩先の視点も必要だと思います。

以上です。

【委員長】 やらんといかんこといっぱいありますねという感じですか。ありがとうございます。

〇〇先生、お願いします。

【〇〇専門委員】 ありがとうございます。僕は、問題意識と、1個、事例の紹介をしたいと思います。

今日は立適やウォーカブルと公共交通との関連性についての議論だったと思うんですが、まず問題意識ですが、僕、ウォーカブルで日本中のいろいろな地方都市でウォーカブル政策の現場で手伝ったりするんですけども、やっぱりそのときに改めて明るみに出ているのが、ウォーカブルや立適の機能誘導地域まで人をどう誘導するのかという交通手段ですね。特に免許を持っていない交通弱者はどうやって来るんだというところが大きい課題としてやっぱり浮かび上がってきています。

改めてそれをいわゆる今までのようなヘビーなバス、LRTのようなやつで結ぼうとしても、そのコントロールとかその敷設だけでもとんでもない予算と時間がかかるので、リアリティーはないなというのが現場感覚だなと思います。その中でいかに投資が少なく、ライトで外とネットワークの拠点同士をつなぐかという、交通網の整備を公共交通としてどうするかということは本当に考えなければいけないということを改めて考えているところです。

そう考えている中で1個ちょっと面白い事例があったのが、長野県茅野市が「のらざあ」という新しい、AIで乗合バスのオンデマンドシステムみたいなものをつくっています。それはアプリをダウンロードしてAIで呼ぶという、いわゆる既存の公共交通を一気に減らしてという政策を実際始めているんです。関係事業者とか利害事業者とどう調整したかというプロセスも含めて、結構これは大きな実験なんじゃないかなと思ってちょっと注目しています。テクノロジーをいかに使ってそれを活性化するかというのがポイントで、日本場合はウーバーとかはなかなか広まっていないわけですけども、特に地方都市はそ

んなことも言っていない状況がたくさんあるときに、既存の公共交通ではない、新しい、フットワークの軽い、ライトな、投資額の少ないネットワークの構築がすごく重要なんじゃないかということを改めて思っているところです。

今日聞いていて、よくこの委員会だとかこの会議体の最終的なゴールとか目玉、目的みたいなものはどこ辺りに設定すると社会的なインパクトが強いんだろうなと、もちろんマクロ的な視点もあるけれども、そこら辺が気になったりする中で、機能誘導地域やウォークアブル対象地域とほかの郊外、ほかの場所をいかにしてつなぐか。立適やウォークアブルと公共交通システムをちゃんとつなぐ法制度、何かを誘導する法制度までたどり着けるとすると、それは特に地方都市においてめちゃくちゃインパクトがあるかなと思ったりして、フォーカスが少し今日は見えたかなと思って聞いておりました。

以上です。

【委員長】 現場感覚のあるコメントどうもありがとうございます。

それでは、最後というか、〇〇委員さん、いらっしゃいますか。聞こえますか。「錦」という字が出ました。

【〇〇専門委員】 ありがとうございます。すみません、全体的な話ができないのに、最後になってしまって申し訳ありません。立場としましては、小さな既成市街地でのエリマネをやっているという本当にささやかな小さな事例ですので、大きな話ができないのでちょっと御容赦いただければと思います。

私たちの錦二丁目地区は、ビジネスが集中している都心地区にあつて、そこに住むという機能がどんどん増えてきているという、職住が融合し始めているというような地域になります。ですので、今回いただいた論点の中でいいますと、2番目の人間中心の都市空間へということとか、駐車場への施策など、そぞろ歩きができるようなまちを目指していますので、この点に関しては非常に共感をしております。

そんな中で、先生方が御指摘いただいているような、きめ細やかな拠点づくりというところなんですけれども、私たちの地域ではエリアプラットフォームで未来ビジョンをつくるということをやったんですが、そういった官民が共有可能なビジョンを描くということがまず大事だったということはず一つあるんですけれども、この後だんだんスピード感としては、市場が先に反応していくというか、どんどん予定しているところに開発が起きていくというような状況が生まれていって、そうすると、やはりもっときめ細やかな、1つの通りをアイレベルで描いたパースが描けるようなきめ細やかなビジョンみたいなもの

を営業ツールとしてエリマネ会社は持って、それをもって民間の良質な開発を誘導していくということはすごく重要になってくるなというふうにはひしひしと感じているんですね。

そのスピード感というのがかなり市場のほうが速いなというような認識がありまして、あーって慌てることがあるんですけども、やはり自治体さんでは、公共投資をはなからするという地域ではなかったりするところでボトムアップ型のプランを描いている地域なんかだと、なかなかこれが難しいなというところがありますので、やはり未来ビジョンで位置づけられた方向性があるところに関して、よりきめ細やかな拠点づくりに向こうというところへのプランへの支援みたいなものが本当にあると大変助かるなと最近は思っているところがございます。

あとは、交通の新たなモビリティの実装というところですけども、やはりここも、テストフィールドとしてしばらく運用していかないと、沿道だとかの理解が得られるのはかなり難しいなというのを思っています。幾つか実証実験を試してみたりということもやっただんですけども、新しいものを導入するというときの、なかなか地域の人たち、沿道の人たちというのが難しいなと思っている面がありますので、テストフィールドということの位置づけがなされるといいなと思っています。

以上です。

【委員長】 官民共有の観点から非常に、スピード感の話とか、ありがとうございます。貴重なお話ありがとうございます。

大分時間が、すみません、たってしまっ、2巡目にちょっと行けないかも分からないけれども、私からも幾つか気づいたことをお話しさせていただいたほうがいいかなと思っています。先生方からいただいたお話は、いずれも非常にポイントを突いていて、そこはもう重ねて僕から整理はしないほうがいいかなと思っています。

それ以外のところで感じたところなんですけれども、論点は今回いずれもよく整理いただいているなと思うんですけども、我々はこれ、そうだよなと思うんですけども、世の中の人がどれぐらいこれを分かってくれているかということですね。例えばいまだに結構あるのは、コンパクトシティというのは中山間地から撤退するんだろとか、あと、都心にタワマン造ればいいんだろとか、そういう結構誤解が多いということです。

あと、最近、結構、駅前にも大規模ショッピングセンターが出てきたりしていて、そういうのいいのかという話にもまた逆になるわけなんですけれども、いわゆる多様性という観点から見たときに、大きなショッピングセンターは、そういう意味では急に赤字にな

って撤退しちゃうみたいなそういうリスクも含んでいるというようなこともあったりして、まち全体をどう健全にしていくかというときに、今回御提示いただいたような資料というのがすごく重要なんだということをまず社会にちゃんと認知していただくという、それがすごく前提として大事になってくるのかなと思っています。

2番目は、自治体の方とかに、プランをつくるときに、「うちのまちは拠点を幾つにしたらいですか」、「どこにしたらいですか」とかというお尋ねがあるときに、「それはおたくが本気でどれだけやるかにかかっていますので、僕がお答えすることじゃないです」と突っぱねるんですが、〇〇先生が言われた、線を引いただけで終わるというやつですね。それはやっぱり結構あって、例えば国交省さんが駅の周りを拠点にしたらいと言っているんで、駅の周りを全部拠点にしました、誘導区域にしましたみたいなのが結構あるんですね。だから、そういう思考停止にならないようにどういうふうにやっていくかということで、〇〇先生言われたみたいに、ちゃんと一体的なプランを考えているようなところにはサポートしていくとか、何かやっぱりそこら辺の工夫が要るのかなというのが2点目です。

あと、3点目は、これは先生方の議論とも重なるのかなと思うんですけども、何人かの先生方から、もう公共交通だけじゃなくてほかのことも考えないととか、新しい交通手段もとかという非常に的確な御指摘をいただいたと思っています。そのときに、こういう言い方をしたら語弊があるかも分からないんですけども、自動車型の小さな拠点みたいな概念が必要なかも分からないと思っていますんですが、海外の例えばイギリスのまちとかだと、これも事例紹介させていただいたことがあるんですけども、とにかくまちの真ん中に大きな駐車場があって、そこに車をとめれば1日ゆっくりまちを歩いて過ごせるというふうなまちのつくり方をしているケースもあるわけです。

ただ、これを日本でやると、規範が損なわれる形で幹線道路沿道にバーッとお店が並んでしまって、まちの中に人が歩かないような形で、郊外にそういうえせ拠点が形成されるというふうなことに多分なってしまうし、実際今なっているということなんです。だから、その辺りで、〇〇先生御指摘いただいたようなことを進める上でどういうふうなマネジメントが本当に必要になってくるのかというふうなことが一つの大きな論点になるのかなと思っています。

すみません、もうちょっと言うと、あと、交通にどれだけお金を使っているのかというふうなことをちゃんと認識しないと、公共交通にサポートしようというふうな話というの

はなかなか出てこないのかなと思っています。ある中核都市で、コロナになって自治体さんが非常に努力されて民間の公共交通に幾ばくかのサポートを金銭的にされたケースがあるんですけども、結構議会なんかから批判が出て、そんなことにお金を使うなというふうなことで、では、市民当たり幾らお金を使っているのか計算してみましようかと計算すると、年間300円ぐらいしか使っていないんですね。それでサポートできているようなところがあって、このガソリン価格高騰の中で皆さん一人一人自動車にどれだけコストをかけているんですかみたいなことで、実際のコストの比較が実は結構できていないというふうな問題があります。合理的な判断を実はしていないんですね。そういうふうなこともあるかなと思っています。

すみません、しゃべりだすと止まらなくなるので、これぐらいで止めておきたいと思うんですが、まだ若干時間があるので、お話しし忘れたこと、ほかの先生のお話を聞いてぜひこれだけは言っておきたいことがございましたら、いかがでしょうか、2回目。お一人かお二人かは行けると思うんですが、いらっしゃいますか。いいですか。よろしいですか。

もしないようでしたら、すみません、事務局側から、一気に先生方からの、意見を波のように浴びせてしまった形になっているんですが、お答えいただけるところをお答えいただければと思います。どうしましょう。どなたにお答えいただくのがいいですか。課長から、では、お願いします。

【鈴木都市計画課長】 ありがとうございます。都市計画課長の鈴木でございます。委員長おっしゃっていただきましたとおり、かなりたくさん貴重な御意見ありがとうございます。まだこれから委員会が続きますけれども、この中でこんなふうにも資料をと、そういうことを中心にお話を申し上げられればと思ってございます。

一つは、先ほど委員長からもありました、公共交通単独でなくて、〇〇委員からは歩いて楽しむということもおっしゃっていただきましたけれども、これは我々のほうも公共交通の部局ともいろいろなお話をしています中で、単純に公共交通だけという話でなしに、公共交通の方々が地域のいろいろなプレーヤーの方と新しいニーズも一緒に話し合っていくと。共創ということを彼らは言っていますけれども、そういうことをどういうふうにしていくのかということの中で、都市としての関わり方もというような議論もしておりますので、この辺をもう少し深めていければなと思っております。

それから、〇〇先生から郊外の在り方についてもうちちょっとファクトをというような話もあったかと思えます。そういう意味で、我々も調整区域のところがどうなっているのか

みたいなことは少し、次、広域の議論もありますけれども、そういう中で少し何かお示しできるものがあればなど。ただ、このときに、そのときにまた御説明したいと思うんですけども、例えば調整区域のところをあえて工業的なことで指定をしてしまっただけで、それで町並み整理をしてちゃんと使っていきたいという、そのこと自体が悪いことかということもまた多分いろいろ議論もあるかと思うので、その辺の出し方にも注意しながらお示しができればなというようなことを思います。

それから、今日の大きなテーマであります立適と地域公共交通の計画の連携をどう取るのか。これはいろいろな御指摘、御意見も頂戴した中で、要は、どうやって実効性を上げていくのかということかと思っておりますので、その辺のことをさらに深めさせていただければと思っております。

それから、〇〇先生からデータの見方というところで御指摘があって、要は、立適のKPIということで今こうやって2つ挙げておるんですが、実際立適がもともと目指したものが何だったのかというところ、これは改めて立ち返って我々としても考えていかなきゃいかんのかなというようなことも思っています、それとその支援の連動性みたいなことというのは大事な論点かと思っておりますので、少しその辺のことも今後の委員会の中で何か形にできればと思っております。

取りあえず以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。この資料2は御説明いただくかなくていいですか。

【後藤都市機構誘導調整室長】 よろしいでしょうか。

次回以降の予定について御説明させていただきます。次回第20回は10月25日に、広域的な観点からの土地利用の最適化や広域連携について、また、先ほど課長のほうからも説明がありましたが、立地適正化計画が真に都市の課題解決につながっているかなど都市経営に与える影響と効果について取り上げたいと思っております。

また、次々回以降ですが、もともと御提示した都市アセットの適切な管理・運営・活用によるまちづくりとアジャイルなまちづくりに加え、新たに2つのテーマを加えたいと考えております。一つが、グリーントランスフォーメーションや都市と緑・農の共生等の機運が高まっていることを踏まえ、都市におけるGX、まちづくりのグリーン化をどう進めていくか。もう一つが、デジタルを活用した都市の諸課題解決に向け、スマートシティや都市におけるDXをどのように推進し活用していくかという視点で検討をお願いしたいと考えております。

以上となります。

【委員長】 どうもありがとうございます。特に御質問等ございますか。よろしいですかね。引き続き、皆様の御意見、結構いろいろな課題があつて大変ですけれども、ぜひよろしく願ひいたします。

それでは、すみません、スムーズな進行に御協力いただきまして、どうもありがとうございます。私の進行は以上ということで、事務局に司会をお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

【四辻企画専門官】 委員長、委員の皆様、どうもありがとうございました。

今回は、10月25日火曜日13時から15時というお時間で、同じ場所で開催を予定しております。テーマ等、資料等の詳細につきましては、また御連絡をさせていただきます。

また、本日の会議の議事録につきましては、後日各委員の先生方に送付をさせていただきます、御了解の上で公開をする予定でございます。

それでは、以上をもちまして第19回都市計画基本問題小委員会を終了させていただきます。本日は長時間にわたり御議論いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —