

社会資本整備審議会 第15回都市計画・歴史的風土分科会

第19回都市計画部会

及び第27回都市計画基本問題小委員会合同会議

令和7年2月6日

【井浦総務課長】 長らくお待たせいたしました。ただいまから、社会資本整備審議会第15回都市計画・歴史的風土分科会、第19回都市計画部会及び第27回都市計画基本問題小委員会合同会議を開催いたします。

本日はお忙しいところ、皆様におかれましてはお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、事務局を務めさせていただきます国土交通省都市局総務課長の井浦でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

前回の開催以降ですけれども、委員等に異動がございましたので、簡単ながら紹介させていただきたいと思います。

令和6年2月27日付で委員の改選がございまして、藤沢委員が任期満了により退任され、新たに伊藤委員が就任されました。また、臨時委員及び専門委員につきましては、本年1月17日付で中川臨時委員が分科会の指名解除となり、黒澤専門委員、中村専門委員、名畑専門委員、馬場専門委員、村山専門委員、山本専門委員が退任されまして、新たに内田臨時委員、窪田臨時委員、阿部専門委員、小島専門委員、崎山専門委員、白井専門委員、高頭専門委員が就任されました。

本日御出席の委員等の御紹介につきましては、多くの方に御出席いただいていることもありまして、時間の都合上、お手元の配席図をもって代えさせていただきたいと思います。

なお、ウェブでの御出席を含め、本日御出席いただきました委員及び臨時委員につきましては、社会資本整備審議会令等に定める定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

続きまして、事務局の出席者を紹介いたします。

都市局長の内田でございます。

【内田局長】 内田でございます。よろしくお願いいたします。

【井浦総務課長】 大臣官房審議官の高橋でございます。

【高橋審議官】 高橋です。どうぞよろしくお願いいたします。

【井浦総務課長】 同じく大臣官房審議官の鎌原でございます。

【鎌原審議官】 鎌原でございます。よろしくお願いいたします。

【井浦総務課長】 同じく大臣官房審議官の三浦でございます。

【三浦審議官】 三浦です。よろしくお願いいたします。

【井浦総務課長】 大臣官房技術審議官の服部でございます。

【服部技術審議官】 服部です。よろしくお願いいたします。

【井浦総務課長】 それでは、都市局長の内田より挨拶を申し上げます。

【内田局長】 皆さん、おはようございます。都市局長の内田でございます。本日は大変お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。分科会、委員会それぞれ久しぶりの開催にもなりますので、冒頭、簡単に最近の都市局関係の近況を御報告させていただきますと思います。

まず、まちづくりGXでございますけれども、令和5年の中間取りまとめを受けまして、昨年の通常国会で都市緑地法等の一部を改正する法律ということで法律の改正が行われまして、昨年の11月に施行されました。取りまとめに当たりまして、皆様に大変御熱心に議論いただきましたことを改めて御礼申し上げたいと思います。

また、都市再生も法律の制定から約20年を経過いたしまして、それぞれ制度的な運用の数等は増えているもの、今後を見据えたときにいろいろ課題も出てきているのではないかとということで、本日も御参加の野澤先生に座長をお務めいただきまして、都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会というものを昨年の秋から始めております。いろいろ計画等をつくるにしても、単に計画をつくること自体を目的にするのではなくて、それぞれの地域の歴史文化に根差したような都市の個性というものをしっかりと改めて再認識をしていただき、その上でそれぞれのまちの魅力、価値、質というものをどう向上していったらいいのだろうか、そんな問題意識でこの懇談会を始めているところでございます。

また、昨年の能登半島地震、あるいはその後の豪雨対応も都市局で対応している部分がございます。液状化対策について直轄で調査をし、助言をさせていただいたりですとか、あるいは豪雨後、土砂が大量にたまっものの撤去の活動、それらも踏まえまして復興まちづくり計画の策定支援のようなことも、それぞれ能登半島の各市町に5名ずつ、地区担当というものを我々で置きまして、個別に市町から直接、相談をいただけるような体制を取っているところでございます。

また、今後につきましては、ちょうどこの夏、大阪の関西万博ということで皆さん御認識があらうかと思いますが、実は我々関係では、2年後の2027年3月から、横浜の上瀬谷地区で国際園芸博覧会が開催されます。平成2年に大阪で行われました花博と同じような位置づけのものを久しぶりに日本で開催するというので、その準備に向けましても我々取り組んでいるところでございます。またいろんな機会を通じて御助言等いただければと思っているところでございます。

以上、簡単に近況を申し上げました。

今日は特にあらかじめテーマを絞るということはなく、これから考えていくべき都市政策について、委員の皆様からフリーディスカッションという形で、忌憚のない御意見をいただければと思っております。限られた時間ではございますけれども、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【井浦総務課長】 ありがとうございます。

資料でございますけれども、お手元に議事次第、座席表、出欠リスト、配付資料一覧とともに、資料1－1から7までをお配りしております。御確認いただきまして、過不足がございましたら事務局までお申しつけください。

本日は速記業者による記録とteams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申し上げます。

それでは、これより議事に入ります。プレスの方におかれましては、カメラ撮りはこれ以降御遠慮いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

以降の議事進行につきましては、分科会長兼部会長兼小委員会長にお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

【〇〇分科会長】 皆さん、おはようございます。御指名いただきました〇〇でございます。議事の進行をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

前回までの小委員会、今ちょうど内田局長さんから御説明ございましたとおり、「まちづくりGX」の実現に向けた取組、都市緑地法の改正ということでおまとめいただきましたということです。本日から、この会議は都市計画に起因し、または関連する基本的かつ構造的な諸問題について、新たに議論していただければと思います。

本日は分科会、部会、小委員会の3つの会議を一括して合同会議となります。部会又は小委員会に御所属でない方もいらっしゃいますけれども、御所属に関わらず、ぜひ御審議に参加いただければと思います。

議事ですが、議事次第に3つございますけれども、このうちの「(1) 都市行政をめぐる最近の状況」についてですが、こちらは委員の皆様には事務局よりあらかじめ資料を送付させていただいております。時間の都合もありますので、こちらの説明は割愛させていただきます。事務局の説明資料に対する御質問、御意見等につきましては、最後にまとめてお時間を用意させていただきます。

続きまして、議事の「(2) 各都市等における都市政策の動向や取組について」ということで、〇〇専門委員、〇〇専門委員、〇〇専門委員の順で御説明をお願いいたします。まずは、〇〇専門委員より御説明をお願いいたします。

【〇〇専門委員】 群馬県の都市計画課長の〇〇と申します。今日はよろしくお願いいたします。群馬県からは資料4を説明させていただきます。

まず、簡単に群馬県の紹介というページになっておりまして、左上に群馬県の基本政策、いわゆる新総合計画を定めておりますが、基本理念としまして、「すべての県民が、誰一人取り残されることなく、自ら思い描く人生を生き、幸福を実感できる自立分散型社会の実現」としておりまして、「目指すは『快疎』な群馬県」という、ちょっと変わった言葉を使っております。この快疎というのは、一応解釈としては、ニューノーマルでは空間的に広く、密ではない地域のニーズが高まってきている。ちょっと前の考えかもしれませんが、そういうことでして、ゆとりある生活空間が安全安心のベースとなり、ほかにない価値を持ち、人々を引きつけるという願いを込めております。

政策1としましては「県民の幸福度向上」、政策2としましては「新群馬の創造」としまして、リトリートの聖地、クリエイティブの発信源、レジリエンスの拠点ということを目指している。それから、政策3としましては「群馬モデルの発信」としまして、群馬を開く。それは多様な人を受け入れるということ。それから、群馬でつくるということで、世界に先駆けて新たな課題を解決に導く、挑戦するということを記載してございます。

それから、左下に人口・高齢化率の推移とありますが、これは全国の地方都市では一般的な傾向ではございますが、群馬県でも平成12年に人口200万人をピークにしまして、人口減少が始まってきています。予測では令和17年に167万人になって、令和27年には高齢化率が40%に達するだろうという予測を立てております。

右側に群馬県の都市計画区域の状況というものを図で示しておりますが、県の面積は約64万ヘクタールで、都市計画区域として定めている面積は約20万ヘクタール、県土の32%に当たります。この32%の県土に人口の95%が住んでいるという状況でございます。この

うち線引きしている区域が約9万ヘクタール、非線引きが11万ヘクタールとなっております。
して、約半数ずつということになっております。

次のページをめくっていただきますと、群馬県のこれまでの都市づくりの経過ということでグラフ化しております。1965年あたりからずっと人口密度とか人口、特にDID人口密度をグラフ化してございますが、一番下に全国的な法律制度改正で群馬県における条例等の変化というものを示しておりますが、特徴的なのは、人口が減り始める頃までは群馬県も郊外の市街地開発というものが増えていた。それは自家用車の急激な普及というものが相まっているかなと見ております。

その後、人口が減り始める頃に、実は群馬県は郊外の住宅系市街化編入の増加があったりとか、あとは一方で、ちょっと大きな市の開発許可の条例の個別運用が始まってきているということがあったりしまして、人口は減り始めているのに市街化区域の住居系の拡大とか、開発許可での調整区域への2次見直しというものが生じている特徴があって、DID人口密度は減ってきているというのが問題かなと思っております。今でも平野部では郊外開発というのが依然として圧力が強くて、線引きに関していいますと、産業系の企業の進出という意欲が結構ありまして、線引きは今のところ、どちらかというと工業系の線引きが多くなっているというのが特徴かなと思っております。

次のページに、これは平成22年から令和2年までの人口増減率というのを、ちょっと見にくいのですが、棒グラフにしております。赤い色が人口の増加率が高いところで、青い、ちょっと暗い色が減っているのが多いところとなっております。特徴的なところというと、今日、〇〇先生もいらっしゃいますけど、高崎駅周辺はマンションラッシュが起こっている。そのせいで人口がかなり増えている。それから、各都市の中心部、駅周辺で人口が減ってきているというのが見て取れます。あとは、市街化調整区域でも市街化区域の縁辺部で人が増えているという傾向が見て取れるかなと思っております。

次のページを見ていただきますと、これも今と同じような傾向を少し違う視点で示しておりますが、住宅の新築動向というのがありますが、このところ、白地地域とか、あとは調整区域でも若干増えているというような、やっぱり縁辺部で増えている傾向が見て取れます。

一方、右側に、これはどの都県でも同じですけども、空き家数は一貫して増加傾向である。

それから、下に開発許可制度の運用というのがありますけども、これは前橋市の事例で

ございますが、平成16年4月に34条11号の運用を開始したところ、これを境に許可件数が一気に増加しているということを示してございます。

次のページに、こういった動きを捉えて、群馬県の都市計画の問題意識というものをちょっと考えておりまして、群馬県は人口減少と高齢化の同時進行への対応としまして、平成24年9月に「ぐんま“まちづくり”ビジョン」というのを策定しております。この肝としましては、個別最適から全体最適、それから「まちのまとまり」というキーワードをつくりまして、まちのまとまりを意識した政策をしていこうということをうたっております。それから、まちのまとまりを公共交通でつないでいしましょう、県と市町村の役割分担をしっかりやっていましょうということで、このビジョンに基づきまして、今のところ、県の都市行政は行っていると認識しております。

一番右側に役割分担というものを赤いラインで示しておりますが、市町村は街なかをやっていきましょう。県は広域連携や調整をしていきます。2番目としまして、県は、都市計画法に基づく区域マスタープランを広域都市圏で策定していきます。3番目としまして、県と市町村で人口減少を前提とした土地利用のルール、特に郊外開発の在り方を整理しましょうということをやっております。

次のページにこの方針に基づいて幾つか事例がございまして、まず広域区域マスでございますが、先ほど見ていただきましたように、群馬県も区域がいっぱいあるものですから、それを一々1個1個区域マスをつくっていていると、とても広域的な指導はできないということで、このまちづくりビジョンに基づきまして、県の区域を4区域に分けております。

左のこの図がそうですけども、色の濃いところが都市計画区域になっております。右側に広域区域マスのねらいというふうに書いておりますが、まず広域的視点からの方針を明確にできるということ。あと、これは当たり前になってしまうのですが、市町村マスタープランの範囲が都市計画区域マスタープランより広いという、ちょっと変な状態を解消できる。それから、広域的視点で策定することによりまして、広域都市計画圏内の市町村が協議・調整する枠組みを設定することが期待できるのではないかと考えております。

それから、下にちょっと書いておりますが、区域区分の決定の方針がこういう書きっぷりになっておりまして、実は普通は定める定めないという2区分にするのが普通なんですけど、群馬県の場合は区域区分を要する要しないというふうに判断をまずしまして、その中でも定める。今は定めないけども、次の5年の間に区域区分を検討するか、もしくは区域区分に相当するような土地利用規制を各区域で考えてくださいというメッセージを出し

ています。これは県央広域圏の書きっぷりの事例になります。ほとんどはまだ拡大傾向が危惧されるというふうに考えておりまして、何らかの土地利用規制をしてくださいというメッセージをここに込めています。

まず、人口フレームが区域拡大、市街化区域編入の際には問われてきますが、群馬県では広域圏一帯で人口フレームを管理するという特徴がございます。今、交流フレームが取れているのは県央区域だけで、東毛広域圏のほうはフレームがないという状況になっていまして、基本的には住居系の市街化編入はしないというふうに考えています。

次のページにいきまして、(2)として郊外土地利用のあり方検討会というものになります。これは今日出席されている〇〇先生にもかなりお世話になりましてまとめたものになりますが、これは今見ていただいているのは市街化調整区域における在り方というものでございます。これポイントとしましては、県と市町村共同で考えていったというのがポイントかなと思っておりまして、そういう意味では広域連携かなと思っています。

このガイドラインのポイントとしましては、まちのまとまりをどこにするかというものをまず示しておりまして、基幹集落など、あとは公共交通で到達できる部分というところをまちのまとまりと選定をしている。誘導するエリアを限定して、「地区計画制度」の活用と、あと開発許可制度の運用の見直しをセットで取り組むとしております。今のところ、これを使って館林広域圏の市町で活用を進めている事例が出てきているということです。

課題としては、調整区域にある駅周辺についてなかなか進まなかったり、あとは開発許可制度を独自運用している市では活用が進んでないというのが課題かなと思っています。

次のページにいきます。3番としまして、防災指針策定ガイドラインというのを群馬県では今つくっておりまして、これの背景としますと、左上にありますように、市町村における防災指針検討の課題というのがあります。

そういうことで、群馬県としては市町村の疑問に答えられるように、特に多段階水害リスク評価というのをやっております。流域というのは市町村境界に関係なくということなので、群馬県でリスクパターンをつくりまして、市町村へ提供して、市町村が防災指針策定における参考とするというふうに考えております。

次のページに概要の、リスクのちょっと細かい話ですが、捉えて記載しております。

ちょっと時間も押しちゃったので、次のページにいきまして、あと館林広域圏ですけれども、広域立適の方針というのがあります。これももともとは、館林圏域というのは1市4町で昔から生活圏としていろんな連携が行われていまして、ここは館林市発意で群馬県

も委員に加わって、これも〇〇先生にも入ってもらったのですが、まず各市町で立適をつくる前に広域立適の方針をつくって、各市町がやっていくということでございます。

成果と課題が下に記載してございますが、課題としましては、進行管理にありますように、都市圏としての達成状況評価というのがなかなかないというのがあるかなと思っております。

2ページほど飛ばしまして、最後に「広域連携・調整」の課題という、群馬県としてこういうものがあるなと思っているのがございます。特に立適に関していいますと、群馬県のほうの調整能力を発揮する権限が少ないかなと思っておりまして、あとは立適をつくっても公共施設の統合とか見直しが進まないというのがちょっと課題かなと思っています。あとは広域立適をつくっても、どうしても大規模商業施設というのは立地する傾向があるので、そこは既存の商業に影響が出ないような工夫もしてございます。

右側にいって、あとは区域間の調整ですけれども、平成の大合併のときに区域統合という話もありましたが、なかなかそれすら進んでないというのがあります。

あとは、右下にまちのまとまりづくりは市町村がするとなっていますが、市町村長の意思とか、あともとの職員の實力不足というのがあったりして、一生懸命やっている人、そうでないところの差が出てきているかなというのを感じております。

群馬県からは以上でございます。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。後で委員の皆様から意見をいただく時間を確保したいので、すみません、割と端折って御説明いただいたかも分かりませんが、時間の管理、よろしくお願いいたします。ありがとうございます。御質問、御意見等につきましては後ほどまとめていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、〇〇専門委員より御説明をお願いいたします。

【〇〇専門委員】 神戸市都市局の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。私からは本市におけます最近の都市政策の取組としまして、都心・三宮で進めている再整備を中心に御紹介をさせていただきます。

2ページが神戸市の地図になっております。六甲山系の南側に市街地が形成されておりました、その後、鉄道沿線にニュータウンが整備されてきております。クリーム色の市街化区域は市域の大体3分の1で、そこに人口の98%が暮らしておりました、コンパクトな都市構造をつくっております。空港の国際化等も控えておりますので、国際競争力を高めるために今、都心の再整備というのに取り組んでございます。

次のページですけれども、神戸の都心というのは赤い線で囲んでいる範囲でございまして、海と山に挟まれた大体南北2キロ、東西3キロ程度のエリアになっております。再整備をするに当たりましては、まず都心の未来の姿というのを市民の皆さんと一緒に議論いたしまして、2015年に将来ビジョンというのを作成しました。あわせて、最大のターミナルであります三宮周辺地区では、再整備基本構想というのを策定してございます。

次のページが三宮駅の周辺の図になっております。三宮駅には6つの鉄道駅がございまして、これらが一つの大きな駅となるような空間をつくっていかうということで、「えき〜まち空間」と名づけて整備をしていくこととしております。その核となるのが三宮のクロススクエアというものでございます。現在の駅前というのは地上レベルで幹線道路が交差しておりまして、車のための空間が大部分となっておりますので、この黄色い十字の部分をもとに人と公共交通優先の空間に変えていかうということで考えております。これによりまして、道路によって分断されている駅と周辺のまちとのつながりをよくするということと、あわせて神戸の玄関口にふさわしい象徴となる空間の創出というのを目指してございます。

次のページが取組状況になってございます。まず、初めに整備が完了いたしましたのはJR三宮駅の北西側の神戸三宮阪急ビル、それからサンキタ通りでございまして、2021年4月にリニューアルオープンをしてございます。駅の南側では新駅ビルとクロススクエアの第1段階の整備というのが、また東側ではバスターミナル等が入る雲井通5丁目再開発事業がそれぞれ進んでございます。また、ウォーターフロントエリアでも再整備を進めておりまして、この2つのエリアをつなぐ税関線、あるいはその中間部にある市役所の本庁舎2号館の再整備にも取り組んでございます。

次のページからは、個々の施策につきまして、代表的なものに絞って御紹介をさせていただきます。

まず、三宮のクロススクエアでございます。先ほども御説明いたしましたように、現在の駅前というのは、左の写真のように幹線道路が交差しておりまして、人のための滞留空間というのが不足してございます。特に東西方向の幹線道路というのは都心に用事のない通過交通が約半数を占めておりますので、これらを外周道路に誘導して、駅前の空間を車中心から人中心に、段階的に転換するということにしております。

次のページですけれども、クロススクエアというのは段階的に交差点の東のほうから整備を行おうということにしております。第1段階といたしまして、車道を最大10車線から6車線まで削減いたしまして、駅前に広場空間を創出いたします。さらに第2段階といたし

まして、6車線から3車線に削減して、広場空間を拡充するということを考えてございます。

次のページが現在までの取組状況になってございます。まず、通過交通を外周道路に誘導するために、東側、右側にある春日野交差点という交差点で浜手側に向かう車線を増やして、それを直進化して、駅に向かう中央幹線を右折化するという交差点改良を2023年11月に行っております。また、クロススクエアの第1段階の場所につきましては、左上の写真にありますように、JRの新駅ビルなどの工事ヤードを確保するということで、既に10車線から6車線に削減した状態となっております。交通の状況を調査しているところでございます。

9ページが、クロススクエア第1段階の東側のところのイメージパースになっております。創出された広場空間というのは、人のための居心地のいい空間にしていきたいと考えておりまして、その空間の利活用、管理運営を行うエリアマネジメントの検討を進めてございます。

次のページですけれども、駅周辺の地権者を中心として22の企業の方々とクロススクエアのにぎわい創出に向けた勉強会、あるいは社会実験を実施しておりまして、民間主導で公共空間を利活用する仕組み等の検討を行っております。

続きまして、11ページからは、整備が先行しております阪急神戸三宮駅北側エリアの御紹介をさせていただきます。JRの西側にある阪急の駅ビルの建て替えと高架下のリニューアルにあわせまして、駅の北側の広場や道路の再整備を行いました。

次のページが整備前の写真になってございます。これは駅の北側から撮影しておりまして、中央の白い神戸三宮阪急ビルの建て替えにあわせまして、その手前にある広場の再整備、それからその奥にあるサンキタ通りの歩行者中心の空間への再整備などを行っております。

次の13ページが整備後の写真になってございます。サンキタ広場のデザインについては、コンペで応募された220点の作品の中から選んでおります。周りの建物の壁面に大型ビジョンとか、デジタルサイネージも設置されておりまして、待ち合わせとかにぎわいの場として利用されてございます。それから、奥の線路沿いのサンキタ通りも広場と一体的なデザインとしてございます。

次の14ページがサンキタ通りの整備前の写真になっております。一般車が無秩序に駐停車しておりまして、特に写真の右側の高架沿いの歩道が狭く歩きにくいという課題がござ

いました。

次の15ページが整備後の写真になっております。左側が高架下になりますけども、道路空間というのは、ウォークアブルな空間となりますように交通規制を変更して、昼間の荷さばき車両以外は通行止めとして、歩道と車道の段差もなくしてございます。それから、高架沿いの歩道上にテラスというので利用されておりますけども、これは歩行者利便増進道路制度、いわゆるほこみち制度を活用した取組になっております。それから、この写真には写っていませんけども、駅の西口の高架下の民間敷地部分については、一体型滞在快適性等向上事業というのを活用しまして、サンキタ通りと同じデザインにしつらえまして、道路の一体的なオープンスペースとして活用するということで、税制の特例というのを受けてございます。これらによりまして、沿道建築物と道路空間が一体となったにぎわいを創出してございます。

それから次のページで、広場、通りの活用やその運営の在り方について、官民で組織する実行委員会で活発な議論が行われてございます。実行委員会の事務局については、組織として一般社団法人サンキタというのが設立されて、エリアマネジメントを推進してございます。

次の17ページですけれども、サンキタ広場では実行委員会が主体になりまして、音楽とかダンス、アートなど様々なイベントプログラムを実験的に実施してございます。2023年7月からは一般利用が開始されておまして、広場利用料というのをエリアマネジメントの財源としても活用されてございます。このような民間事業者が参加してエリア価値を高めるという取組を、三宮のほかのエリア、あるいは神戸を含めた三宮以外のエリアでも広げていくということが、これからのまちづくりには重要でないかと考えてございますけれども、担い手となる事業者ですとか、それをどう見つけるか、それから財源等をどう確保するのか、こういったところに解決すべき課題が多いと感じてございます。

18ページからは、新たなバスターミナルの整備について御紹介をいたします。現在、中・長距離のバス停というのが赤い印のところに点在しておまして、1日1,700便が発着しておりますけれども、これらを集約しようというものでございます。バスターミナルはⅠ期とⅡ期に分けて整備をいたします。

次の19ページで、Ⅰ期というのは、2019年度に事業者からの都市計画提案に基づきまして、都市再生特別地区と第一種市街地再開発事業の都市計画決定を行っておまして、昨年7月から新築工事に着手してございます。バスターミナル部分につきましては、国の直

轄道路事業として事業化されてございます。

次のページがⅠ期ビルのイメージパースになってございます。えき≈まち空間全体で景観デザインコードというのを定めておりまして、それを踏まえたデザインとなつてございます。

次のページですけれども、バスターミナルのほかにもホールとか図書館、ホテル、オフィスなどが合わさった複合ビルになる予定になってございます。

ここまでが現在進行中の市街地再開発事業の状況ですけれども、実は三宮周辺におきましては、別の場所で、1970年代に市街地改造事業等で建てられました区分所有の商業ビルにつきまして、再々開発の検討も始めてございます。そちらではいろんな制度面の工夫なども必要だなと感じてございます。

22ページですけれども、ここまでは都心・三宮の再整備について御紹介してきましたけれども、本市におきましては都心部には働く場やにぎわいの場というのを誘導いたしまして、居住機能は抑制をしながら、郊外において駅周辺のリノベーションなどを行って、まち・暮らしの質を高めて人口を誘引するということで、市全体の活性化というのを図っていきたいと考えてございます。

23ページですけれども、都心では特別用途地区を活用いたしまして、三宮駅周辺の濃い青色の都心機能高度集積地区では、住宅系用途の建築というのを禁止しております。水色の都心機能活性化地区では、住宅系用途の容積率を400%に制限するというので、いわゆるタワーマンションの立地というのを抑制してございます。

最後、24ページですけれども、あわせて郊外のほうでは駅というのが地域を印象づける顔となりますので、都市構造再編集中支援事業などを活用いたしましてリノベーションに取り組んでございます。これらによりまして、都心だけでなく、市全体の持続的な発展に向けたまちづくりを進めていきたいと考えてございます。

以上でございます。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、〇〇専門委員より長岡のお話をいただければと思いますが、よろしく願いいたします。

【〇〇専門委員】 長岡市役所の中心市街地を担当しております〇〇と申します。それでは、長岡市の中心市街地の取組ということで御紹介いたします。

まず、表紙を御覧いただきまして、こちらが長岡市の中心市街地で、手前に上越新幹線

と在来線のJR長岡駅、奥のほうに長岡花火を打ち上げる信濃川の河川敷が写っております。上の帯の「みんなが創るまちなかの価値」というのは認定の中心市街地活性化基本計画の目標で、2期から現在の3期、来年度から予定している4期の共通の目標となっています。写真中央部のぼかしがかかっているあたりが約96ヘクタールの認定中活区域で、おおむね、かつてここにありました長岡城と城下町の範囲です。全く面影がありませんが、400年前に長岡城築城とともに開かれた城下町です。駅の中央部が本丸の跡で、そこから城内とまちを隔てる町口御門までの間が今のメインストリートで、写真で縦のほうに延びている道路です。その中心部に、昭和の末期までは直轄国道の8号と17号が交差する交差点があり、中活エリアはその交差点からおおむね500メートルの歩いて回れる範囲となっております。

1枚めくっていただきまして、人口につきましては、今おおむね25万人ほどですが、毎年二、三千人ずつの減少が続いています。市域は900平方キロメートルですが、その半分は森林となっております。

次のページで、主な産業といたしましては、石油産業から始まった製造業や機械工業と、信濃川沿川に広がる平野での稲作を中心とした農業の両輪です。

都市計画につきましては、次のスライドになりますが、合併で広くなった中に非線引きが2、線引き1の計3つの都市計画区域がありまして、その中でスライドのとおり、当初の都市計画マスタープランから順次コンパクトなまちづくり、言葉としてはなかったのですが、コンパクトなまちづくりを目指し、市域の拡大後も都市計画区域外を含めた拠点をネットワークで結ぶコンパクト・プラス・ネットワークの都市計画を続けています。市街地の大半が信濃川の浸水域となっておりまして、一部には土砂災害リスクもあり、令和5年には立地適正化計画に防災指針を追加しています。

次のページです。市の歴史となりますが、主に中心市街地の歴史ですけど、市街地は幕末の北越、戊辰戦争と2次大戦の長岡空襲で2回焼失し、その都度つくり直してきております。

そういったこともあって、スライド6を見ていただきますと、長岡城がそのまま中心市街地となったということで、この辺りは400年間変わらず地域の中心であったということになります。

そういったこともありますので、次のページのように、上越新幹線の開業などもあり、昭和の終わりぐらいまでは非常ににぎわっていたのですが、バイパス整備ですとか市

街地の拡大、郊外化によりまして中心市街地の空洞化が進み、街なかはかなり急速に活力を失ってまいりまして、例えば次のスライドにありますように、大規模店舗として8店舗ありましたが、全て一旦閉じました。そんな状態になっています。

こういったことに対して、9ページにありますように、持続的なまちを未来につなぐため、長岡の顔である中心市街地の活力再生に取り組んでおります。その際に、撤退した大規模店を活用し、街なかの活力として必要な機能について実証実験に取り組むなど、効果的な政策の検証を進めるとともに、有識者からの提言もいただきまして、「まちなか型公共サービス」の展開等、市民協働によるまちづくりということで着手しております。また、その後、中越地震もありましたので、復興を終えた後に、平成20年から長岡市中心市街地活性化基本計画に基づきまして、市街地再開発事業等によるまちなかの機能更新と、まちなかでの活動を支援するソフト事業に取り組み、コロナ禍を終わったところで、ようやく街なかにはまた活気を取り戻しつつあるという状態です。

次の10ページ目が今の状態でございます。アオーレ長岡などの公共施設を利用する市民活動に加えまして、産業支援を主眼とした初代の公共図書館が街なかにはありましたが、その伝統を引き継ぐ互尊文庫、あるいは市内4大学1高専と市内企業、金融、産業支援機関が活動するNaDeC BASE、首都圏などと同条件で企業が雇用しているリモートワークNAGAOKA WORKER あるいは街なかを楽しむ若者たちの活動でまちなか文化祭、あるいは歩道の有効活用まちカフェなど、若者や商店街による取組や企業の活動などの動きが見えてきております。こういった流れを拡大し、町なかをイノベーションによる産業創造や都市型産業の集積により、地域を支える経済活動の場となるように継続して取り組んでいるところでございます。

次、めくっていただきますが、こちらが今まさに再開発を進めている米百俵プレイスミライエ長岡の状態ですが、左側の西館は先行オープンしておりまして、今、右側の東館の工事を進めております。市内の企業と4大学1高専の活動の場、金融機関などの産業支援機関、商工会議所、市の商工部局、民間の事業所が同居する複合施設となります。

次のページのように、国づくりは人づくりという長岡の米百俵の精神を受け継ぎ、子供たちの学びの場、中高生の活動の場、大学や産業界の交流の場に市民誰もがくつろげる図書館が複合することで、未来を担う人づくりと持続する地域のための産業振興と人づくり、イノベーションを支えるワンストップ支援の拠点となることを目指しています。

次のページが先行オープンしたミライエの様子ですが、ベースは図書館としており、そ

の中でお互いの活動が見える自由度の高い空間で、様々な活動が展開されてきております。

次のページが、先ほど言った高等教育機関、と市、産業界の連携を図るNaDeC構想ということになります。長岡市内には工学系の長岡技術科学大学と長岡高専、看護の長岡崇徳大学、これは長岡市立になりますがデザインの長岡造形大学、経済や文系大学の長岡大学の4大学と1高専がありまして、それがつながり、産官金との連携を目指すもので、これもミライエ長岡に拠点を置いております。NaDeC BASEにつきましては、こちらにつきましては施設整備に先立ち実証実験を進めておりまして、施設オープンの際にはその機能を発揮できるように取り組んでいます。右下は先行実験の時の様子でございます。中には会員制のコワーキングスペースなどもありまして、現在582人が登録していて、年間300件ほどを超えるような企業相談なども受けている施設となっております。

その一つがNaDeC構想に基づく起業家支援のプログラムとして、ファーストペンギンプログラムというものを進めております。こちらはベンチャースピリットを持って挑戦する起業家を応援する一連のプログラムとなっております、起業家精神の醸成、それから起業、さらに成長のサポートを段階的に進めていくものでございます。

次のスライドにありますように、今現在把握しているだけで学生起業としては22社、こちらは市の補助金を使ったということで把握していますので、このほかにもあるかもしれないということです。

その次の17ページですが、こちらはNAGAOKA WORKERでございます。地方で働く一つの形として、大都市圏と同じ条件で地方で勤務するもので、USEN-NEXT HOLDINGSさんなど賛同企業66社のほうで、ワーカーが今、一昨年末で57名、今年で69名になるという見通しで、4月採用にこだわらず随時雇用しております。仕事につきましても、中心市街地のコワーキングスペースなどで勤務し、最大の人数を実際に雇用しているUSEN-NEXT HOLDINGSさんのお話を聞きますと、現在のところ離職者がいないという状態になっていると聞いております。

18ページ、次のスライドを御覧いただきますと、先ほど御紹介したミライエ長岡の事業所も含めまして、中心市街地にサテライトオフィスを置く企業が増えてきております。昨年もしコーさんが郊外にあった営業拠点を中心市街地に移し、ショールームのような形で事務所を開くなど、そういった仕事の間としての中心市街地の姿もようやく見えてきたかなと考えているところです。

そういった中で次のページ、19ページを御覧いただきますと、多様な人たちが集い活動

する場となることで、中心市街地が新たな都市型産業の集積地となって、市の全体の活力を高める拠点となるように、イノベーションが起こりやすい「イノベーション地区」の創設に向けまして、東京大学不動産イノベーション研究センター、内閣府さんと研究連携協定を締結して取り組んでいます。このイノベーション地区の研究機関でありますGIIDの研究員さんが、昨年度末に長岡を訪れてミライエを視察された際に、人を引きつける力のあつるすばらしい場所で、イノベーションはこういう場所で起こるという評価をいただいて、そういうところも翌日の会議で発表されていったと聞いておりますので、市としましては来年秋のミライエ長岡全館オープンに向けまして、これらの取組をさらに広げていきたいということで続けているところです。

最後ですが、JR長岡駅は地域の公共交通の結節点で、中心市街地は市内どこからでも通勤しやすい場所にあります。本日私も新幹線で来ましたが、大体90分ぐらいで首都圏とつながっております。また、市内から車を走らせれば、市内各地の地域の拠点まで30分程度でつながっておりますし、海や山は市街地から1時間もかからないような立地になっています。そういったことで、長岡花火というのは皆さん割と御存じかもしれませんが、都市的な生活をしながら余暇を近隣で過ごす、自然豊かな郊外で生活しながら市街地に勤務するなど、多様なライフスタイルに沿った生活環境を選べるように、長岡の魅力を広げていくような中心市街地にしていきたいということで取組を続けているところでございます。

簡単ですが、説明は以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。3委員とも短い時間の中で非常に充実したお話を提供いただきまして、どうもありがとうございました。

それでは、今から議事の3番目、(3)になりますけれども、委員による意見交換ということになります。ただいまの〇〇専門委員、〇〇専門委員、〇〇専門委員の御説明、それから議事の(1)事務局からの説明資料、これら全体に対してどこからでも結構ですので、御意見、御質問等いただければと思います。

順番ですが、まず今日欠席いただいている〇〇委員からコメントを預かっていますので、最初にその御紹介をいただくということと、あと最初でございますし、委員の皆さんからコメントいただきたいということもあつて、会場の委員の方からも順番に発言をお願いしたいと思っています。〇〇委員から順番にざっとお話しいただき、最後にオンラインで〇〇委員をお願いしたいと思います。

時間制約が結構ございまして申し訳ありませんが、事務局から御回答いただく時間も考えると、お一人持ち時間大体3分ぐらいかなと思っています。うまくいけば2回目の御発言をいただける可能性があるかなと思いますので、御意見等うまくまとめていただけますようお願いいたします。

それでは、事務局から最初に〇〇委員のコメントをいただければと思います。お願いします。

【坂崎企画専門官】 事務局、都市局都市計画課の坂崎です。〇〇委員より、資料3、31ページの論点1から5についてコメントをいただいておりますので、代読いたします。

まず、1つ目、都市再生・地方創生について。一口に地方といっても、中核都市、地方都市の中でも線引きの有無などで、それぞれに課題やポテンシャルは異なると考えられ、まずはそうした都市の規模や立地に応じた課題とポテンシャルの整理が必要。その上で、自治体単独ないしは中小の圏域で検討すべき取組と、大都市圏等との広域連携のもとで検討すべき取組との整理が必要。前者の例としては、食料の自給自足的な半閉鎖形システムやエネルギーの小規模グリッドの形成等に基づく持続的な圏域の形成が挙げられる。後者の例としては、大都市や地方中核都市における開発等における公共貢献のオフサイト誘導などが挙げられる。今後これを持続的な圏域の形成という文脈で読み解いていくことが必要。

2つ目の持続可能でレジリエントなまちづくりについて。抜本的には計画という行為の見直し、再定義が必要。従来の概念を覆すアジャイルな計画とはどうあるべきかが模索される必要がある。その際には、暫定性・動的変性や、混在を旨とした新たな計画体系を議論することも必要。食料の自給自足的なシステムやエネルギーの小規模グリッドの形成などに基づく持続的な圏域の形成は、こうしたまちづくりのヒントにもなる。

3つ目のウェルビーイング等の向上や人中心のまちづくりについて。まず、ウォークアブルを居心地がよい、歩きたくなるとして考えるだけでよいのか。物理的に歩ける、歩くことでしか得られない機会や情報があるといった、必ずしも居心地がよく快適とは限らない概念までも視野に入れるのか問われる。ウェルビーイングにしても、それに関わる措置について広義、長期的に本当にプラスとなるのか、発生が予測されるマイナスをどう対処するのかなど、慎重な議論が必要。

4つ目の歴史・文化・景観などの地域資源を生かしたまちづくりについて。まずはそれが何のためか、誰のためかを慎重に考える必要がある。観光振興は目的の一つにはなるか

もしれないが、そこに直結させるのは危険であり、将来に多大な負債を残すことにもなりかねない。例えば高齢者福祉施設や子育て支援施設などを中心市街地の空き家となった古民家等を活用して立地させるといった、地域住民の福利に根差したまちづくりの文脈に落とし込む必要がある。

5つ目、広域的な視点でのまちづくりについて。食料の自給自足的なシステムやエネルギーの小規模グリッドの形成がまずは問われる。日常的な持続性ととともに、大規模災害に強いレジリエントな圏域の形成を考えた場合、こうした観点は特に重要。さらに広域連携による自治体間の役割分担と、公共施設等の重複の回避による効率的な自治体運営も考慮する必要がある。

時間の都合上、コメントの一部となりますが、以上となります。

【〇〇分科会長】 何かもうまとめていただいているような感じですけど、ありがとうございます。

それでは、〇〇委員さんからお願いできますでしょうか。

【〇〇臨時委員】 ありがとうございます。私からは3点ございます。

まず、1点目は、今日、群馬県さんのお話がありましたように、根本的に線引きの隣に非線引きがあるなどの、都市圏としては一体性があるのにもかかわらず、土地利用規制の強度の不連続性というものに対してどうしていくかというところで、非線引きという存在そのものをちゃんと都市計画として真正面からこれから考えていく必要があるのではないかなというのが1点です。

もう1点目は、本日議論いただきたい事項の広域的な視点でのまちづくりをどのように考えるかという点ですけれども、こちらについては以前よりもさらに人口減少が進んでいきますし、担い手が不足していくということで、市域を越えて都市圏というものを考えた場合に、限りある資源を効果的・効率的に使って、都市圏としての成長戦略や都市計画を進めていくという仕組みそのものをちゃんと構築していく必要があるかなと思います。

その中で、群馬県さんもかなり御苦労されていますけれども、都市計画としてきちんと都道府県が市町村に対して物を申していいという内容がそもそも何なのかということ、もう少し明確にすべきではないか。つまり、地方分権が進んで、都道府県が口を出しにくくなっているということがありますので、広域的な見地からの調整というのは具体的にどういうものを指すかということをしちゃんと国などが、ガイドライン的でもいいので、口出しでいいよということをしちゃんとと言えるようなことが必要ではないかと思っています。

実際に、今、総務省で大都市ワーキングというグループワーキングが始まりまして、特別市制度みたいなところが議論されるようになってきています。その中でいうと、さらに政令都市などが特別市として都道府県から独立したいみたいな流れがある場合に、特に都市計画の分野に関してはきちんと公益的な見地からチェック、評価、そしてある程度調整できるような形を残していただかないと、もしそれが進むとなった場合ですけれども、私は大反対の立場ですけれども、そういう動きもありますので、きちんと広域的な調整、連携というものをどのように都市計画として進めていくかというのは早急に国交省側が検討しないと、また地方分権と同じような問題になってしまうのではないかと考えています。

最後に広域立適の話ですけれども、立適を広域化するというのは大事ですけれども、もう既にたくさん立適をつくられている市町村もある中で、いきなりそれでまた広域というのは難しいので、例えばですけれども、広域的に立適をもう1回つくり直すという形で、市町村が立適の居住誘導区域、都市機能誘導区域などの見直しもできるという大義名分的なインセンティブも含めて広域立適というものをつくっていく。プラス、その実効性をどう上げるのかということも必要で、それは国の補助制度、交付金制度などが広域立適に即してきちんと交付していくという、国の政策としての一貫性みたいなものも担保した上での広域立適というものをやる必要があるかなと考えています。

以上です。

【〇〇分科会長】 ありがとうございます。

それでは、〇〇委員、お願いいたします。

【〇〇臨時委員】 東北大学の〇〇と申します。

先ほど3つの事例をお話しいただきまして、本当にどうもありがとうございました。広域で取り組んでいらっしゃるのだとか、あるいは神戸では非常に個店が生き生きとしていて、あの状況の中で駅前を頑張ろうというお話、あるいは長岡は我々の都市計画とか都市デザインに関係する若い方がいっぱいいる中で、そういう方たちの希望となる街なかにしていこうという取組、どれもすごく重要なことをお聞かせいただいたなと思っております。

もし一つだけ質問させていただいてよろしいのであれば、神戸で超高層マンションの規制に踏み込んでいらっしゃると思うのですけれども、その辺り少し、今回のクロススクエアとの関係等々も含めて教えていただければと思っています。

今回、資料3をいただきまして、一番最後のページに御議論いただきたい事項というの

を6つほどいただきましたので、これを眺めておったのですけれども、これを受けて、今日、私がいつも考えていることを少し申し上げたいと思っているのは、都市計画というものが本当に限界に来ているのではないかということです。

それは都市計画が持つ可能性といいますか、つまり都市計画、我々の人の暮らしに介入するということは、創造性、クリエイティビティとかイマジネーションというものが必要なわけですが、それは計画というもののの中に組み込めないで、そういうものがなくても計画はできるという想定の中でやらざるを得ない。すなわち、そもそも計画が破綻しているのではないか、あるいはそれで一生懸命計画をするので、どうしても計画が遅れていく。こういったことは既に1950年代、60年代から様々な学問分野の中で指摘されてきていることだと思いますけれども、それでもいろんな問題があるので、何とか都市計画をやっていくわけですが、そうした問題というものが、ここにも書いていらっしゃる気候危機とか災害対応、そういったことへの不備、あるいは地域というものが消失していつているということにあると思います。

すみません、このままやっていると長くなるのでちょっとまとめますけれども、つまり、一つは再開発事業のようなことによってどんどん都市化を進めてきた。都市化がされていたほうの都市の部分、都市化をされたほうの非都市であった部分、あるいは都市化されたけども都市になってない部分、いろいろあるのですけれども、そのどれにも大きな問題を抱えていて、そこをもう1回根本的に見直すべきじゃないか。

とりわけ、私、被災の後の現場に行くことが多いのですけれども、そうすると被災後に何が起こるかという、もちろん個人で頑張っている方もいるのですけれども、共同体として立ち上がる人たちというのがいるのです。それが自治体とか行政のような公ではなく、あるいは個でもなく、いわゆる共というものの、これは近代以降、非常に遅れたものだという位置づけの中で都市計画の中にも組み込まれてこなかったし、組み込んだほうがいいのかわからないのですけれども、暮らしの単位というところがすごく重要ではないかと思います。

それは具体的に言うと、顔が見える範囲ということです。顔というのは人を数ではなくて、個人として尊重できる単位だということです。そういうことをもう1回、その価値ですね、それは物と人、人と物、あるいは人と人、そういうものの関係の質がすごく大切だと。それを取り戻したいと思えるようなものができているまちがあって、それを都市化というものが実は壊しているのではないか。そういう目で今、都市をもう1回再評価してい

くことが重要ではないかなと思っています。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。御質問も出たかと思いますが、ある程度御質問はまとめて御回答いただければと思っていますので、続けていきたいと思えます。

〇〇委員、お願いいたします。

【〇〇臨時委員】 〇〇です。よろしくお願いします。説明等ありがとうございました。

私もちょっと小さい話になりますので申し訳ありませんが、先ほど、〇〇先生のお話にもありましたけども、ウォーカブルには各都市別の段階があって、ウォーカブルな環境をつくるときに大企業がしっかり資金を出してくれるところと、歩いている人は多いけどあまり滞留しないという、私が関与しているさいたま市みたいなところと、歩く人自体が少ない都市という、全然違うウォーカビリティ戦略の段階というのがあると思っています。

歩いている人は多いけど滞在しないというのは、神戸市は分からないのですが、多分先ほど述べた段階だと1段階目と2段階目の間ぐらいかなと思いますが、再開発も背後部のデザインがあまりつくりこまれていないといえますか、都心部ならば背後部もウォーカブルを意識したような例があるのですけれども、そういった感じであるとなかなかうまく全方位でまちとウォーカブルでつないでいけないというところがあると思っています。

2段目の歩いている人は多いけど、滞在しないというところに関していうと、これもそれを仕掛ける組織の持続性みたいなものをどう担保するかも重要だと思っています。先ほど、広場を貸しているという話を神戸市はおっしゃっていましたが、資金源みたいな部分をより持続的になるように考えていただく必要があるかなと思っています。具体的には道路占用料の話がよくあると思いますが、今はほこみちなどでは9割減だと思いますけども、道路占用料の話もそれでも大都市だと高額になり、持続可能性において影響していくところがありますので、デザインや公共性みたいなところをウォーカビリティで担保するということができるのかを精査した上で、考慮していただくということがあるのかなと思っています。

あともう一つは、民間事業者の緑地確保に関する認定制度というのはすごくいいと思いますが、敷地内の話と、敷地と道路をつなぐところ、そしてストリート上の緑に対してもつないで提案できるということができないかなというのを思っているところです。

今、ストリートプランツというものでストリートに緑を置くということをやっております。

すけれども、緑自体は最初から街路につくろうと思うと、管理の上で反対されることが多いのですが、ないとまたそれで環境に不満を持たれるということで、そういったことでストリートの緑を別の枠組みで改めて提案するという形ができると、より都市の緑地に対して貢献があるのではないかなと思っています。

最後に、金沢でずっとまちづくりをやっていますので、金沢のほうで「のとボイス」というものをやっております。その中で古民家をちゃんと再生して復興につなげていこうという話をここのところ議論しています。というのは、公費解体や公営住宅の建設だけを考えるのではなく、古民家で残っているもの、直せるものを使って復興につなげていこうという話なのですけれども、そのとき個人の財産にお金を出しにくいというのは分かるのですが、景観、風景を残すということを考えたときに、さっき〇〇先生もおっしゃっていましたが、「残す価値」というものをどうシェアしていくか、その価値を評価するような仕組みというものがあるといいなと思います。なるべく修繕して使っていけるようにということで、風景を残すような可能性ということも考えていく必要があるのではないかなと、今、みなさんとの話し合いの中で思っているところです。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、〇〇委員さん、お願いします。

【〇〇臨時委員】 駒澤大学の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

事例3つ、御紹介いただきましてありがとうございました。非常に興味深い、活発なまちづくりをされているというふうには拝見、拝聴いたしました。

これらの事例やそのご発言にも関係するところはあるのですけれども、資料3で事務局から御提供いただいた31ページの「本日ご議論いただきたい事項」という点の1つ目と5つ目に関わって、2点ほど意見を述べさせていただければと思います。

資料にもございますように、今の日本というのは人口が減少し、経済が縮小する、いわゆる「縮減社会」にあって、人口の増加によって求められた都市の整備ではなく、成長社会の時代に整備された既成市街地をいかに維持していくのか、その維持をしていくための運営管理に軸足を置くということが求められています。

このとき特徴的なのが、成長社会の整備が開発利益や利用の利益を生み出したことに対して、縮減社会の運営管理というのは利益を生み出さず、地方に負担が強いられるという点です。例えば、上下水道、道路、公園、教育施設などの都市施設の修繕や更新、さらに

は縮減社会によって縮小や放置、撤退も余儀なくされていると考えています。さらにスポンジ化現象がもたらす空き地、空家、耕作放棄地などへの対処というのは、自治体においても喫緊の課題になってきています。加えて言うならば、縮減社会というのは都市間の格差が拡大していきますので、こうした縮減社会の問題やその負担というのは規模の小さな地方に集中していくことになります。そうすると、地方創生の弊害になるということは容易に想像ができるのではないかと思います。

しかしながら、このような変化と状況に対して、現行の都市計画法制は正面から取り組まれているように思います。したがって、特措法も含めて、都市計画法制において『管理型』都市計画』の視点を導入し、運営管理に軸足を置いた計画的な調査、修繕、更新と、立地適正化計画などによる土地利用の選択と誘導によって、人々の生活環境を維持して活力を生み出すことのできる、持続性のある都市を目指すべきだと思っています。

2点目です。〇〇委員のほうから地方分権の話が出ましたけれども、地方分権30年ということで、各地でシンポジウム等があって、議論がされています。そのなかで、地方から、特に市町村から出される主な意見は、人材と財源が不足して、自治体が疲弊をしているというものです。縮減社会というのは総数が減少するわけですので、その解決の方法としては、「国、自治体の適切な役割分担」ということが非常に重要で、その再検討が必要ではないかと言われています。その議論のなかには、市町村から都道府県、都道府県から国へ移譲したほうが、状況変化に適合している事務事業も存在しているのではないかという指摘もあります。

私の研究対象の一つであるフランスにおいても、都市計画の策定権限が地方分権により一旦、基礎自治体に移譲されたのですが、その後、具体的には2010年頃からなのですが、都市計画の策定主体の中心を基礎自治体からより広域的な連合体に移行させています。また、基礎自治体が都市計画の策定や決定ができない場合には、国の基準や計画が適用されるという制度も用意されています。

一方で、日本においても地方分権改革後の専門家ヒアリングでは、「分権により深刻化した問題として、広域調整の不在がある」などの指摘があります。また、災害関連の事務が自治事務であるがゆえに進まないという実態があるようです。これらは先ほどの縮減社会によって、より深刻化する問題ではないかなと思っています。

したがって、諸外国でもすでに行われているような、地域の実態に即した役割分担の在り方を検討した上で、団体の規模や自治体の能力に応じた事務の配分や、それを補完する

制度づくりが必要になっているのではないかと思います。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、〇〇委員、お願いいたします。

【〇〇委員】 ありがとうございます。私のほうから4点、簡単に申し上げたいと思います。

まず、1つ目ですけど、私も都市再生のところがちょっと話として多いのですが、1つ目が都市再生を行う規模と範囲について、今日は特に資料3を見ながら思ったことがあります。都市再生緊急整備地域の指定というのを見ても、すごく小規模なものから数百ヘクタールのもので結構開きがあって、都市再生を行うエリアの規模によって、その効果の検証方法ってかなり違ってくると思っています。どのようなデータを今後取っていくのかということも考えながら、都市再生を行う範囲というのをよく考えていく必要があると思います。

つまり、都市再生をどの規模で行っていくのかというのはかなり昔から、中活の話でも結構あったと思いますが、大規模な指定をしている場合と小規模な場合で、投資をした効果がどれだけ上がるのかというのは、広範囲だとその効果がすごく見にくい。これは都市再生についても同じだと思うので、そもそもにぎわいをつくるといった場合も、そのプロジェクトのにぎわいなのかそうでないのか、何をもってにぎわいできたと言えるのか、これを含めて少し大きさのことを考えるということをやってみようというのが大事ではないのかと思います。

2つ目が、都市再生の対象と都市の規模という話があるかなと思います。比較的、今日の資料を見ても、地方都市の都市再生の話というのがどうしてもクローズアップされているように思います。しかしながら、私、都市再生の役割というのは、比較的人口規模等々合わせて考える必要があると思っています、例えば容積率の緩和というのは地方都市ではなかなかボーナスにはならないですね。ところが、先ほどの神戸市さんのお話のようにマンションを規制する。それでも開発が起きて、にぎわいがつくれるというところと、容積があってもマンションしかつけれない、そういう地方都市というのがあって、この辺り、かなり都市規模等影響してきますし、新規ビジネス以上に廃業のほうが多い都市では、どうしてもマンションにいきがちだと思います。そうすると、都市規模別に都市の役割とか、都市再生の役割というのを考えないと、再生のプログラムってつけれないのではない

かということを思います。

3つ目が、都市再生でつくる上でのハードの話です。世界の都市再生のプロジェクトというのはかなり都市開発のハード事業によっていることが多い気がしていて、その際に都市の抱えている課題の解決に資するものをそこに入れているように思います。多くの場合、特に欧米、欧米でもアメリカはこの後どうなるか分かりませんが、カーボンニュートラル系の開発というのがかなり大事で、これって最初の初期投資の段階でどうするかがすごく影響してくるからなのだと思います。これは投資家も入居者もカーボンニュートラルでないと入らないとなると、これを日本でやっていかないと将来入居したい建物などがなくなってしまって、投資先としての日本がなくなってしまったら困るなということを思います。国際競争力を強めていくという観点からは、こういったことも非常に重要なテーマではないのかと思います。

そして、大都市もそれをよくつくっていくという観点では、どうしても地方に目がいきがちですけれども、大都市型で非常に強いものをつくっていくというメッセージも、国としてお考えになっていく必要性がないかなと思います。

最後、4つ目が市町村間連携の、これまた範囲とか規模の考え方ですけども、地制調で2期ぐらい前に広域連携の話がありましたが、その際に連携中枢都市圏という規模が提示されたり、それ以外にも生活圈とか、広域都市計画区域とかいろいろありますが、これ一体どの範囲で考えるのかといった方向性があるといいように思います。今日、群馬県さんのお話で施設の連携の話がありましたが、一度つくったら維持管理コストがかかるので、将来人口推計の上に施設をつくって、本当に必要なのかということを考える必要性があると思います。また、連携する際には、計画評価に必要なデータベースのプラットフォームをつくる必要性があるので、これを一体誰がやるのかも併せて考える必要性があるかなと思います。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、〇〇委員、お願いいたします。

【〇〇委員】 時間が限られていますので、今日は国土強靱化の1点だけコメントさせていただきたいと思います。

御承知のように、今、実施中期計画の策定が佳境を迎えております。石破総理から6月中に策定するようという御指示をいただき、策定を急いでいるところでございます。

今日、御発表いただいた群馬県、神戸市、それから長岡市、いずれも国土強靱化地域計画を策定されておられます。群馬県さんは本日の資料の中に参照という形で触れられているところですが、内閣官房の立場からいえば、マスタープラン、総合計画と国土強靱化地域計画の策定のタイミングを合わせるのは難しいと思いますけれども、できるだけ内容をすり合わせていただきたい。さらに地域計画の内容を実践につなげていく動きをつくっていただくようお願いいたします。

2点目は施策連携、これがまた難しいのです。いろんな施策をどう連携するか。国の立場で申し上げれば、省庁間の連携が容易ではない。同じ省の中でも局を超えた連携というのは難しいですが、それ以上に地域を越えた連携というのはさらにいろんな困難性がありますが、その中でいい事例をいろいろつくっていただきたいと思います。

今ある政策連携の例として流域治水がございます。それから昨年から物流の効率化の検討が進んでいますね。あれも非常に大きな施策の連携です。それから、厚生労働省がやっておられる調剤の一部外部委託化、これは都市にとって大きなインパクトを持つ可能性があります。薬の宅配が可能になれば、そういう分野を拡大しさまざまな協業化も夢ではない。本当に地方で労働力が少なくなってきていますので、この協業化を通じて労働生産性をあげないといけない。そういう意味で、ぜひいい事例をつくっていただければと思います。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

〇〇委員さん、大丈夫ですか。

【〇〇（真）委員】 上智大学の〇〇でございます。すみません。本日は電車の遅延により遅刻しまして、大変失礼いたしました。私からも時間との関係で、3点ほど簡単にコメントさせていただきたいと。

まず、国交省の資料3の31ページの本日の論点との関係でいいますと、まず1点目のところですが、「人口減少・少子高齢化が進む中で、『安心して働き、暮らせる地方の生活環境の創生』に向け、持続性や活力のある都市再生・地方創生はどのように取り組むべきか」ということでありますけれども、既にほかの委員のコメントにもありましたとおり、今後、人口減少・少子高齢化社会を踏まえて、いろいろと都市再生・地方創生の在り方について考えていくときには、既存の枠組みを抜本的に見直す必要がいろんな局面で出てくるかと思っています。

その際には、人口減少という場合には、住んでいる人が減少するという話もありますけれども、自治体レベルでの公務の担い手が不足していくという話も出てきます。なので、新しい枠組みを検討する際には、自治体側の負担軽減に対する配慮というものを必ずしながら、新しい枠組みなどについての検討は進めていく必要があるかと思っております。

特に、例えば地方分権との関係でいうと、近年、計画策定については自治体側への負担が非常に重いということで、できるだけ計画策定にかかる負担を少なくしていく必要があるという話が国レベルで進められております。そういった観点から言うと、例えば計画に関わる枠組みの見直しの際には、DXの恩恵の最大利用とか、あとそれから既に既存の計画の枠組みなどがある場合には、そういったものを最大限活用して効率化していくなど、そういった点への配慮が必要かと思っております。

あと、2点目のレジリエントなまちづくりに関わる話としては、持続可能でレジリエントなまちづくりというものを実現していこうとした場合には、既存のいろんな設備などの取捨選択など、住民にとって痛みを伴う選択が迫られるような場面もあるかと思います。そういった意味で、今後は関係主体間の合意形成というものが大きな課題となってくるかと思しますので、こういったレジリエントなまちづくりの実現に当たっては、丁寧な合意形成に対する配慮をしていく必要があるのではないかと考えております。

あと、それから5個目のポツ、都道府県や市町村間の連携という論点が提示されていますけれども、ここは既に複数の委員から御指摘があるとおり、都市の在り方については都市の規模によって関わってくる論点というのが違いますので、そこはいろいろと区分けして考える必要があるのではないかと考えています。そういったときに、人材が豊富で力のある自治体の場合は、自分たちで積極的に連携の在り方などについても検討していけるのかなと思うのですが、そうではないところについては都道府県による支援というのが非常に重要になってくるかと思しますので、そのような視点も忘れてはいけないかなと思っています。

あと、さらに連携という場合には、行政関係の主体での連携にとどまらず、民間機関やNPOなど、多様な主体との連携というのも視野に入れて考えていく必要があるかと思しますので、そちらの視点も忘れずにいられるといいかなと思っております。

以上でございます。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、こちらのサイドで、〇〇委員さん、お願いします。

【〇〇委員】 國學院大學観光まちづくり学部の〇〇でございます。一つの質問と、それからコメントをさせていただきます。

神戸市の先ほど発表していただいた、9ページの三宮クロススクエアについてですが、こういった新たに開発されたところにテラスができて、そこで憩いの時間が持てるというのは大変魅力的だと思いますが、新しい施設には家賃の関係で地元のお店が入りにくい傾向があります。どうしても全国チェーンが入ってくる。そうすると、どこのまちに行っても同じようなカフェやお店が並んでいるようになりがちです。地元の神戸らしいお店が入れるような工夫をされているのかどうかというのを教えてください。

それから、私は昨日、この資料3をいただきまして衝撃を受けました。観光という文字の記載が全くありません。都市局では観光はNGワードなののでしょうか。私から申し上げるまでもなく、人口減少の中で交流人口、関係人口を増やしていく中で、様々な都市においても、いかに外部からお客様に来てもらうかというのは非常に重要だと思いますし、31ページの3つ目、4つ目の丸に関しては、まさに観光と密接かと思います。もちろん都市によってはオーバーツーリズムという問題もあります。先ほど群馬県の方からお話がありましたが、例えば群馬県の前橋の事例で、江戸期の創業した旅館で1970年代にホテルに変わり、その後、2008年に閉館した古いホテルをリノベーションしたことによって、今やそのホテルが注目の場所になり、そこから前橋の観光がまた広がっています。地方都市においても、観光の可能性というのはいくらでもあると考えます。

ただ、昭和からの観光というのは、観光事業者、観光関係者がいかにそこで最大利益をもたらすかということで開発を進めてきたということで、その負の部分もありますが、私どもの「観光まちづくり」という概念は、あくまでもお客様を受け入れる地域の方にとって一番良い交流のパターン、一番良い受入れのパターン、そして無理をしない、地域の方にとってもハッピー、そして訪れる方にとってもその地域をリスペクトできる交流を進める、それが「観光まちづくり」という考え方でございまして、この概念をぜひ、可能であれば、今回の議論の中でも一緒に皆さん方と議論を深めていければと思っております。

その上で、観光まちづくりの最大の悩みは人材です。その地域にとってもよかれ、観光事業者にとってもよかれと、言うのは簡単ですけど、実際は難しいのです。そこをマッチングする人材、コーディネートするような組織、そこが一番重要だと思っておりますし、本学はそういった人材を輩出していきたいと思っておりますけど、まだまだひよっこですので、その辺りの人材や組織づくりをどうしていくのかということも今後議論できればと思

っております。

以上でございます。

【〇〇分科会長】 御指摘ありがとうございます。神戸市さんに質問が出ておりますが、この後の順番として〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員、〇〇委員の順番で、まだ御質問が出るかも分かりませんので進めてさせていただいて、その後に今回御発表いただいた3名の専門委員の方からお答えと、あと追加のコメントがあればいただきたい。そういう順番で進めさせていただければと思います。ということで次、〇〇委員さん、お願いします。

【〇〇委員】 ありがとうございます。横浜市立大学の〇〇です。御発表の皆様、どうもありがとうございました。私、ただいま住宅・宅地分科会の会長をしておりますので、そこでの議論・意見を紹介させていただき、御提示いただいている論点を踏まえまして、意見、感想を述べさせていただきたいと思います。

まず、1つ目は、住まいという、暮らすこと、その質の向上が住宅そのものだけではなく、住環境、サービスとより強くセットで考えていかなければならないというのは共通認識になっている。その中で、都市のコンパクト化はより必須ではないかという意見が大変多くなってきております。そこで、もっと戦略的な取組が必要ではないかという御意見をたくさんいただいたところでございます。

本日は中心市街地の活性化という意味で、中心地に寄せていく、魅力をアップしていくというのはよく分かったのですが、今後、郊外部のところはどういうふうにしつつ残すのか、あるいは閉めていくのかといった戦略を超長期でつくっていく必要があるのではないかなと思っています。超長期のマネジメント計画、実はマンションでも築80年、100年までの計画をしっかりつくって、それに向かっていく。多くの人が合意形成を取って進めていかなければならないという意味では、そういった計画をつくり、見える化していくことが必要になりますので、都市においても、市民にとってこうした計画を見える化していくことが必要で、つくるだけではなく、一般市民にまでしっかり見える化していくということが重要ではないかなと思いました。1点目でございます。

2点目は、改めて住宅地のエリアマネジメントが必要ではないかなと思いました。本日の御紹介でも、エリアマネジメントというのは業務地域が中心になっている。これは財源の問題、その財源を踏まえての人材の確保ということもあるかと思いますが、住宅地をベースに、もっと言うならば、新規の住宅地をベースにしたエリアマネジメントは一定広がっておりますし、これは現実的にはいろんな工夫をすれば可能かと思います。今後は、再

生に関わるようなエリアマネジメントの手法をしっかりと確立していく必要があるのではないか。これが先ほど言った、財源の問題、そして人材確保の視点も踏まえて、さらなる住宅地のエリアマネジメントの実践が重要ではないかということが言えるのではないかと考えております。

3点目になります。こちらは都市の魅力アップ、エリアの誘導、さらに移住者の促進、定住者の促進ということを考えていきますと、まちを魅力的にしていくということで、都市の政策と居住政策とのさらなる連携が必要ではないかと思っております。先ほどもございましたように、空き家を利活用するということ、これによってまちの魅力をより引き出していく。空き家は単なる古い、使われなくなった住宅ではなく、そのまち、その地域の暮らしの文脈の集約でもありますから、そういったものをしっかり使う。さらに言うならば、魅力的な住まいがどう提供されるのかというのは、暮らす人、新たに移住してくる人にとっても大変魅力的なことだと思いますので、空き家の利活用などを含めたアフォードブルハウスの提供ということ、居住政策との連携もしっかりと進めていただきたいということでございます。

以上3点になります。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、〇〇委員さん、お願いできますでしょうか。

【〇〇専門委員】 経団連の都市・住宅政策委員会から御推薦いただきまして参加しております、三井不動産の〇〇といいます。日頃皆さんに大変多方面でお世話になっております。本日は貴重なお話、ありがとうございました。民間の事業者でもありますので、少し視点を変えまして、私からはイノベーションを生む都市、成長型経済に資する都市の在り方についてちょっとコメントをさせていただきます。

まず、昨年の骨太方針2024ですが、そこには日本経済を成長型の新たなステージへと移行させていくことが、経済財政運営における最重要課題だというふうに記載されております。人口減少下において成長型経済を実現するには、イノベーションが必要不可欠になると思っております。

イノベーションを起こして新たな事業として成立するには、資金や高度人材の獲得、事業会社との連携、会計や税務や知財その他いろんな専門家の支援、人、物、金、知恵、こういったものが集まって、それが一体となって機能する、言わばイノベーションエコシステムが必要だと思っております。そのエコシステムの継続・発展のためには、リアルな集

積が極めて重要となっています。リアルな集積のためには、様々な人が多く集まる仕掛け、環境が重要でして、そのためにも快適な住宅であったり、教育環境であったり、買物、飲み屋、娯楽施設のような一見イノベーションとは直接関係ない、そういったものも含めて様々な都市機能が集積している、そこが重要だと思っています。その規模の違いはあれど、都市には既にその機能や要素が備わっています。

ですので、イノベーションエコシステム、これは都市において構築しやすく、エコシステムが発達し、知と知が融合し、それぞれの都市で特徴あるイノベーションが次々に創出されること、そのことで日本の成長型経済が実現可能になるのではないかと考えております。

また、都市というと、大都市と地方という対立軸で語られることも多いのですが、大都市圏はもちろん、地方にも一定の集積がある都市は多数存在しております。規模に応じて、都市に求められるイノベーションの役割は異なってくると思います。例えば大都市は国際競争力の強化に資する、まさに日本全体を牽引することが求められますし、中小都市は地域の成長の原動力となることが期待されています。先ほど御説明いただいた長岡さんの取組などは日本のいろんなエリアで応用可能なのではないかと、大変よい事例だなと思っています。

ということでまとめますと、まさにいま一度、都市の役割を成長型経済に資する舞台だという位置づけをして、産官学あらゆる知が融合してイノベーションを創出する。加えて、人口減少や都市部の防災・減災、1人当たりの生産性向上や環境問題や観光立国の在り方等、社会の課題解決や目標、こういったものを念頭に置いた、より広い視点での成長型経済に資する都市の在り方、都市の再生を改めて議論して、またそれを強く後押しする具体政策を打ち出していきたいと考えております。

以上です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、〇〇委員さん、お願いいたします。

【〇〇専門委員】 ありがとうございます。日本商工会議所の〇〇です。地元・長野県佐久市の商工会議所で副会頭もしております。また、まちづくり会社の代表でもあり、商店街の理事長も務めております。今回、都市の個性の確立と質・価値の向上に向けた議論が開始されたことについて、非常に大歓迎しております。これは地方都市にこそ必要な本質的な議論であると考えています。

資料10ページでございますけども、地方からの転出理由として「まちなかの魅力が乏しい」ということを挙げられていますが、地方創生2.0のもと、地方への人流をつくるためには、地方都市の利便性・多様性を高め、若者・女性が住みたい、働きたい、戻りたいと思う都市に脱却する必要があります。

そこで地方都市の民間サイド、現場の立場から、3点を述べさせていただきたいと思えます。

1点目は、都市再生における地方都市の役割、位置づけを強化すべきという点でございます。これから生き延びていける地方都市は、地域の人々に期待される役割を果たしているまちだけだと考えています。地域の稼ぐ力を新たな投資や消費につなぐ結節点である地方都市の役割を果たすためには、よりスピードアップして都市構造を変えていくことが必要です。

このため、資料25ページにあります大都市の国際競争力強化はもちろん必要だと思いますが、地域経済の循環を促すローカルファースト、まさに地域経済循環の視点に立った地方都市の競争力強化が不可欠だと思います。このローカルファーストは、地域の歴史・文化をしっかりと掘り進め、個性を生かせるテーマだと考えています。足元では国内投資の拡大や好調なインバウンド等、地方都市の稼ぐ力を高めるチャンスを迎えていますが、地方都市に活力がなければ買物弱者、交通弱者への対応も困難です。産業政策や観光、地域交通との連携を深め、地方都市の再生を加速するべきだと思います。

2点目といたしまして、地方都市における投資促進を促す仕掛けづくりをお願いしたいと思います。地方都市では人口減少によって新たな投資が起きにくく、市街地の老朽化もあり、投資コストが上がっている。また、その結果、ビジネスの場として魅力が低下し、まちなかの新陳代謝が進みにくい悪循環に陥っております。民間も儲からないエリアには投資はしません。昨年、私はアメリカのアイオワ州に行ってまいりまして、米国各地で取り組まれているメインストリートプログラムの視察研修をしてきました。これはダウンタウンを再生するプロジェクトですけども、そこで驚いたのは、企業がしっかりまちなかに投資をしているということ、また、基礎自治体でも、投資の観点からまちを再生していくという考えが共有されている点であります。

ただ、資料28ページにあるように、日本でも各地でまちづくり会社によるリノベーション等が行われておりますけども、開発スピードに限界がありまして、地方都市の特性に合った身の丈の都市開発を民間主導、公民共創で抜本的に進めるためには、公的支援による

てこ入れが必要であると考えています。こうした中で、昨年措置された商業施設の除却支援は、民間としても、とてもありがたいことでした。まちなかへの投資を促進する観点から、さらなる拡充など、より踏み込むべきだと考えております。

最後に、まちづくりのプレーヤーの支援強化をお願いしたいと思います。まちもエンジンがないと動きません。マンパワーも非常に大切です。まちなかの再開発投資に積極的に取り組んでいるまちづくり会社もありますが、ノウハウや再投資への資金余力、投資回収のサイクル等の制約から新たなリスクを取りづらく、小規模連鎖的な開発が困難である現状にあります。民間主導、公民共創における持続可能なまちづくりを進めるためには、地方創生2.0の枠組みの中で、まちづくり会社等の都市開発事業に対する抜本的なインセンティブ強化など、さらなる投資を後押しするような支援をお願いしたいと思います。

まちづくり会社は収益がないと持続しません。私の地元・佐久市岩村田は中山道の22番目の宿場町でございまして、1965年、今から60年前に高度化防災街区認定事業でしっかりつくり変えたのですが、もうかなり老朽化をしております。そこで10年前から都市再生整備計画という形で、岩村田宿を丸ごと道の駅にしようということをテーマに、環境デザインの方向性や商店街の顔のアイデアを検討してまいりました。

そこで、宿場町ですから原点回帰をいたしまして、新・宿場町として再生に取り組んでいます。観光客が850万人来ると言われている軽井沢は、新幹線で9分、道路を使って車で約20分から30分の距離ですので、軽井沢を訪れる観光客をターゲットに佐久に寄ってもらうべく、発酵食品のまちにしたらどうだということで、飲食やお土産の商品等々を開発しながら、今取り組んでいるところでございます。これまで、地権者の同意や民間資本の確立等、民間側でできるところは着実に環境が整いつつありますが、難しい課題も抱えています。1つ目は、各地でも直面している、まちづくりに割ける自治体の財政余力の問題、2つ目は、宿場町のようなまち個性を生かした中心市街地の再生と、東京の事例・資本をそのまま地方に持ち込んでミニ東京を作ろうとする考え方との価値観のギャップです。したがって、今こそ、地方都市の再生に必要な抜本的な議論をしっかりと深掘りしていただきたいなと思います。

以上です。

【〇〇分科会長】 ありがとうございます。

すみません、〇〇委員さんお待たせしました。コメントをいただければと思います。よろしく申し上げます。

【〇〇委員】 ありがとうございます。一橋大学の〇〇と申します。本日オンラインで1人だけ参加をさせていただき、申し訳ありません。ありがとうございます。今までの先生方の御発言に尽きているのかなと思いますが、私からは簡単にコメント、感想を大きく1点お伝えしたいと思います。

まず、本日のお話、群馬県さんからは広域区域マスタープランの活用について、特に印象に残りました。また、神戸市さんの再整備基本構想に基づく魅力的なまちづくりの話、長岡市さんからはイノベーション地区創設、いろいろなお話があったのですが、イノベーションの話。それから、省略されてしまいましたが、資料3の29ページにあった、〇〇先生が座長をされている個性確立懇談会の話も聞きたいことはいっぱいあるのですが、資料をいただいて勉強させていただきました。

私は〇〇先生と違って地方自治の専門家でもありませんし、まちづくりの専門家でもないのですが、行政法という観点から、先生方が議論されている内容を法制度として実装していくというのですかね、社会実装を実現していくにはどういうことを考えなければならないのかという観点でいつも物を考えておりまして、そういう問題関心からいたしますと、今日、議論を集約するのはとても難しいのですが、恐らく今日の議論全体を象徴しているのは、先ほど〇〇先生の御発言にあった都市計画制度に限界が来ているという御発言ではないかなと思いました。これは法制度という領域に引き戻すと、当然ながら都市計画法の都市計画の制度ということになるかと思うので、コメントは31ページにあるような課題を解決する議論をした行き先の中で、都市計画法の都市計画、それからマスタープランという、2つの行政の手法を概念、根本から見直す必要があるんじゃないかなと感じております。これが結論としてのコメントです。

概念から見直すというのはどういうことかと申しますと、先に言い訳をしますと、私、地方自治の専門家ではないので、かなり非常識な、常識的ではない話をしてしまうと思うのですが、今の都市計画法は当然のことながら、都市計画もマスタープランも主体は地方公共団体、地方自治体がつくるもの、これは何を意味しているのかというと、これも当然ですが、計画をリアルな土地の所在地を区域として考えているものになっている。

しかし、昭和43年の都市計画法の時代ではなく、今、デジタル技術、DXが随分進んできて、これを都市計画の領域にも活用しようという議論がある昨今において、地方自治体が主体となってリアルな所在地を対象と区切る都市計画とはまた違うタイプの都市計画マス

タープランがあってもいいのではないかなというのを、今日、先生方の議論を聞いていて思いました。

具体的には、例えば地域の特性に着目し、それを注目点とするミクロな区域での計画であったり、または広域的には越境、飛び地も含めた広域連携計画が考えられないかという話。そして、それらがばらばらな状態であったらまずいので、多様な計画を、いろいろ存在する計画を統合調整する機能を有するマスタープランを見直すという議論があり得るのではないかと思います。もちろん都市計画のベースが、リアルな土地の所在地の枠、基本とするものであるということには変わりはないわけですが、少し違った発想で令和流の都市計画というものを、この機会に考えてみるという議論もあり得るのではないかと思います。

すごい抽象的な話しか私の中にはなかったのですが、ここまで先生方のコメントをずっとお伺いしていて、幾つもアイデアが提示されているような気もしておりまして、例えば〇〇先生からお教えいただいた管理型の都市計画という考え方であったり、またフランスの例を御紹介いただいて、都市計画の策定主体のコントロールの話が出てきていたかと思います。また、〇〇先生のお話からは、人口規模に着目して都市再生というものを考えていけないといけないというお話もいただいており、〇〇委員のお話からはイノベーションに着目するという、幾つも具体的な議論のシーズはいただいていたような気がするのです。そのような観点から制度の見直しというのもあり得るのかなと考えたというコメントです。ありがとうございました。

【〇〇分科会長】 どうも抜本的な御意見ありがとうございます。多分、僕はここでコメントしないとコメントできなくなりそうなので、すみません、私からもちょっとだけコメントさせていただいて、それで御質問の回答をいただく流れにしたいと思います。

僕からは短くしたいので。資料3の最後の、本日御議論いただきたい事項の中で、どなたも発言されなかった一番下、自動運転等の新技術、ここは何かコメントしたほうがいいかなと思ったのですが、〇〇委員さんが観光のキーワードないよっておっしゃったのですが、印象としては交通のキーワードも薄いなというふうに思いました。自動運転だけですかみたいな感じがちょっとしています。特に投資の御意見もいただいています、例えば宇都宮のLRTが非常に好調で、LRT沿いに人口も集中しているし、非常に工場投資も進んでいるみたいな話もあって、実空間の中でどういうふうに交通投資をしていくのか、もしくは交通軸が消滅しないようにしていくのかみたいな観点というのはあるのかなと。

その中で、自動運転もアクセルを入れていけばいいと思うのですが、自動車って非常に便利なものなので、ポイントポイントで行かれちゃうと街なかに人が出てこないで、DXではなくてむしろリアルスペースですね、RXって呼んでいるんですけども、リアルスペースにどうやって人を戻すかということにデジタル技術をうまく使う。デジタル赤字、海外に流されないようにして、戦略的に投資をつくっていくという観点が要るのかなと思いました。

あともう一つだけ、下から2つ目の広域連携はもう皆さん御指摘のとおりなので、何とかしたほうがいいと思うのですが、ベースにある考え方が競争、お互い足を引っ張り合うみたいな競争の概念がベースになっているのはまずいと思っていて、協調の発想に変えていかないとうまくいかないかなと思っています。

僕からは以上です。

ということで、まず御質問、神戸市に2件いただきましたので、〇〇委員のほうから御回答いただいて、その後、群馬県さん、長岡市さんから追加コメント等ございましたら、いただければと思いますということで、〇〇委員さんお願いできますでしょうか。

【〇〇専門委員】 神戸市の〇〇でございます。

まず、〇〇委員から御質問ありましたタワマンの規制に踏み切った背景ということでございますけども、神戸の都心の商業地域というのは高容積が指定されておりますので、デベロッパーから見るとタワーマンションというのは事業性がいいということで、市場原理に任せるとそっちのほうに進んでしまうと。ただ、都心に居住機能というのが増え過ぎますと、商業とか業務機能を立地させる余地が少なくなってしまうということで、都市の魅力とか活力が低下しているのではないかなというのが一つ。

それから、極めて狭い都心というエリアに人口が集中してきますと、小学校ですとか、そういったインフラへの負荷というのが大変大きいというのがもう1点。

それから、タワーマンションというのは更新の合意形成がなかなか難しいのではないかな、更新が進まないのではないかなという問題意識もございまして、持続可能なまちづくりという観点から見ると、都心という場所に人口を集中させるのではなくて、神戸市の場合は公共交通網がかなり発達していますので、それを生かしながら、郊外のほうに居住機能をできるだけ持って行って、市全体でバランスの取れたまちづくりをしていきたいというのが背景としてございます。

その中で、クロススクエアとの関係性ということも御質問いただきました。クロススク

エアはまさに三宮駅前の中心のところですけども、あくまで皆さんの居心地のいい空間をつくろう、神戸の顔となる空間をつくろうというところに、市場原理に任せると沿道にマンションが建ってきたときに、本当にそれが神戸の顔としていいのかというところで、クロススクエアの周辺というのは住宅はやめましょう、それによってにぎわいをつくっていきましょう、そういう考え方で、クロススクエアの周りについては住宅は禁止という形にさせていただいております。

それから、〇〇委員から御質問がありました、クロススクエアに地元のお店が入るのかという御質問でございますけども、こちら9ページの写真に写っていますのは、今JRで建設中のビルになりまして、ここにどんなお店を入れるのかというのはまさにこれからJRと一緒に話していくのですけども、例えばそういう中でも、今の目の前の空間をどうしていくのか、これは先ほど御説明したように、エリアマネジメントの検討会、協議会みたいな中でこの空間をどうつくっていくのか、そういう中にJRも入ってきていますので、そういったことも含めまして、この空間にJR側にはどんな店があったらいいのか。先ほどの建築物と公共空間が一体となった空間をつくる中で、JRのほうに働きかけていくとか、一緒に話をしていくということかなと考えてございます。以上が質問の答えでございます。

ちょっと時間もあれですけども、先生方のお話をお聞きして感じたことを少しお話しさせていただきますと、国交省の資料3の最後のところにあります、人口減少・少子高齢化に向けて、持続性や活力のある都市再生・地域創生はどのように取り組むべきかというところで、我々としてはマクロの視点とミクロの視点の大きく2つが大事なと思っておりまして、マクロの視点のほうはある程度都市計画の中で法制度というのが用意されていると思うのですけども、ミクロのほうは地区計画とか、かなり限定的な手法ということで、そちらのほうがこれからより大事になってくるのかなと考えております。

マクロのほうでいうと、先ほど言われたコンパクト・プラス・ネットワークであるとか、市街地と郊外のバランスだとか、そういったものを都市の個性に応じてつくっていく。それについては、いろんな手法がだんだん用意されてきているのかなと。

一方で、ミクロのほうでいうと、多様な主体が交わりながらエリアの価値を高めるみたいな取組をそれぞれの地域の個性に応じてやっていかないといけない。民間の交わり方というのは、今お話しありましたエリアマネジメントだけではなくて、NPOが入ってくるとか、空き家、空き地を活用するとか、公園を使って収益を稼ぐとか、そういった住宅地でもできるような仕組みも含めて、多様な主体が交わりながらエリアの価値を高めていく、そう

いうところに都市計画としてどう関わっていけるのか、そういうところをこれから考えないといけないのかなと感じました。

以上でございます。ありがとうございます。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

それでは、〇〇委員さん、〇〇委員さん、すみません、一言ずつになるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

【〇〇専門委員】 今日は貴重な御指摘ありがとうございました。群馬県、特に立適に関していろいろ市町村から意見を聞くと、つくりたくてもつukれない。特に居住誘導区域というのが用途地域内とか、市街化区域内に限られているというのもあるので、例えば中小の山間部に近いところもつくりたいけど、自分のところは範囲が狭いというふうになって、二の足を踏んでいるというのも聞きます。できれば、特に群馬県なんかも地方ですが、集落とか既存のまとまりもありますので、そういうところも居住が誘導できるような方向になったらいいかなとちょっと考えています。

あと、都市計画制度の限界という話がありましたけども、ちょっと思っているのは、例えば居住誘導区域のようなものが都市計画決定の仲間に入るというのも一つはいいのかなとちょっと考えたりはしています。

以上です。

【〇〇分科会長】 ありがとうございます。

〇〇委員、よろしくお願いいたします。

【〇〇専門委員】 いろいろな御指摘といたしますか、御意見ありがとうございます。

我々長岡市としても中心市街地、先ほど御説明したようにやっています。行政もそれなりに投資をしてきている中で、その説明といたしますか、その効果について求められているという意味で、地域全体を支える中心が各地域を地域全体を支えていくための場所になっていく必要があるという視点で取り組んでいきたいと思っているところですが、その中でも先ほども出た公共交通ネットワーク、地域をつなぐネットワークについても本当に人が足りないという、どこも同じ話かもしれないですけど、比較的乗客が乗っている路線についてもドライバーさんがいなくて減便しているという現状もある中で、本当に自動運転というのを実現していかなくちゃいけないのではないかということ、こちらの交通担当の部局でもいろいろ考えているところなのですが、そういった中で地図の電子化なんかとも連携できないのかということも想像しているところです。

例えば先ほど広域調整という話もありましたが、新潟県はもともと112市町村が30になったという、かなり激しい合併をした関係で、私ども長岡市も11市町村が合併しているので、市の中で、先ほど言いましたように非都市計画区域もある。実際、都市計画区域に入れようにも、山間部の山古志もあるわけなので、そういったところで中心市街地をしっかりと盛り立てて、地域の各拠点をつくっていかなくちゃいけない。そこをつくるための有効なツールというのが、都市計画が使えればいろいろなツールが使えるのですが、共通のツールが使えないというところがこれからの課題といいますか、こういった広域合併したところは、恐らくほかの自治体さんも同じような状態になっているのではないかなと思うのですが、そこは何か工夫をしなくちゃいけないなと思っているところです。

あと、先ほども先生がおっしゃった、これから競争じゃなくて、創っていくような共創をしていかなくちゃいけないというのは、全く私も同感だと思っています。自治体は消えるわけにはいけないので、みんなで地域で進んでいくという意味では、長岡についても周辺地域も含め、昔からこのエリアで一番大きな市だったということもあるので、そういった視点も引き続き持ちながらまちをつくっていかねばならないと思っているところです。

簡単に感想です。

【〇〇分科会長】 どうもありがとうございます。

本来であれば事務局からもコメントいただいて、第2ラウンドにいければなと思っていたのですが、すみません、司会の不手際で時間となってしまいました。

ということで、かなり厳しい御意見もいろいろいただけたかと思います。非常に有意義な御意見いただけたかと思いますので、次回以降は具体の話題に入って、審議をいただくということになるかと思います。

ということで、以上で本日の議事を終了させていただければと思います。

次回以降は、都市計画基本問題小委員会という形で開催することになることを御了解いただければと思います。テーマや進め方に関しましては、今日の委員の皆様の御意見を反映いただいて、事務局で整理いただいて、また検討して出していただくということで、よろしく願いいたします。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。どうも進行の御協力ありがとうございました。

【井浦総務課長】 分科会長ありがとうございました。また、委員の皆様におかれまし

ては、活発な御審議、御意見賜りましてありがとうございました。

今後の都市計画基本問題委員会のテーマや進め方につきましては、本日頂戴いたしました御意見を踏まえまして、事務局において整理・検討し、小委員長と相談させていただければと存じます。

最後に、事務局から連絡事項がございます。

お手元の資料につきましては、そのまま机の上に置いていただけましたら、後日、事務局より郵送にてお送り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、委員等の皆様に送付させていただき、御了解をいただいた上で公開する予定でございます。

それでは、以上をもちまして本日の会議を終了させていただきます。

本日は長時間にわたり、誠にありがとうございました。

— 了 —