

開 会

○事務局 おはようございます。ただいまより、社会資本整備審議会第9回目の計画部会を開催させていただきます。

本日はお忙しいところお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。委員の方々の出席でございますが、委員、臨時委員、合計で24名のうち、現在15名の方にご出席いただいております。定足数を満たしていることをご報告申し上げます。

それでは最初に、前回の部会以降、事務局の異動がございましたので、改めて事務局の幹部の出席者をご紹介します。

最初に、都市地域整備局長柴田でございます。

○柴田局長 柴田でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局 大臣官房審議官加藤でございます。

○加藤審議官 おはようございます。加藤です。よろしくお願いします。

○事務局 同じく小山でございます。

○小山審議官 小山でございます。

○事務局 同じく安原でございます。

○安原審議官 安原でございます。

○事務局 技術審議官竹内でございます。

○竹内技術審議官 竹内でございます。

○事務局 下水道部長江藤でございます。

○江藤下水道部長 江藤でございます。よろしくお願いします。

○事務局 次に、資料でございますけれども、お手元に資料一覧をつけてございますが、全部で10個の資料をお配りしてございます。もし足りないものがありましたら、事務局にお申しつけいただければと思います。

それから、発言をしていただく場合でありますけれども、お手元のマイクのスイッチをオンにさせていただいてご発言いただきたいと思います。発言が終わりましたら、スイッチをオフにさせていただきたいと思います。それでは、部会長、よろしくお願いいたします。

○部会長 それでは、議事に入らせていただきたいと思います。

初めに、都市交通・市街地整備小委員会からの報告でございます。議事1でございます。平成17年6月30日に、国土交通大臣より社会資本整備審議会長に対し、新しい時代の都市計画はいかにあるべきかについて諮問いただいたところでございます。その中には、

ご案内のとおり 5 つの諮問事項がございますが、このうち、持続可能な都市を構築するための都市・生活インフラの整備の推進方策につきましては、当部会に都市交通・市街地整備小委員会を設置し、ご議論いただいているところでございますが、このたび中間取りまとめが出されましたので、黒川小委員長よりご報告いただき、委員の皆様方から今後の議論の参考となるご意見等をいただければと思っております。

それでは、黒川小委員長よりご報告をお願いいたします。

○小委員長 それではご報告申し上げます。

全部の中間取りまとめの本文は 2－3 でございますが、私のほうからは、資料 2－1 で概要を少し、簡単にご説明したいと思います。この小委員会は、去る 3 月から 3 回にわたって小委員会をやって、まとめたものですが、その考え方は、最初に、拡散型の都市構造、要するに、自動車に依存したような都市構造をした場合はどんな問題が起こるのかということで、高齢者が増大して、それから中心市街地が衰退するとか、車の移動による環境負荷が高まるとか、そういうことがあって、目指すべき都市像としては、やはり集約型都市構造、あるいは、従来ですと、コンパクトな都市を目指そうという方向に変えるべきだということですが、そのときに、今後の、我々としては、そういうコンパクトな町をやる時の実現に向けた戦略的な取り組みの方向とか、国としての支援の考え方、あるいは今後の検討の課題というようなことを中間としてまとめたものでございます。

そういう意味では、目指すべき都市像の中では、集約拠点を結ぶ公共交通を軸としたアクセシビリティの確保という問題。それから、集約拠点内の市街地整備を行い、そこにいろんな機能を集積すること。それから、その他の地域は、市街地の密度を高めることなく、自然、あるいは田園環境へ再生していくという方向に持っていくべきだということを考えました。

その集約型都市構造実現に向けた戦略的取り組みとしては 3 つありまして、要するに、多様な主体及び施策の連携による総力戦であるということと、都市交通施策と市街地整備を密接に連携させていくということ。それから、都市交通施策の中では、公共交通は都市の装置として、地方公共団体が主体的に計画し実現すべき。実は都市の装置というのは、10 年ぐらい前ですかね、まだ都市計画審議会の段階でそういう言葉を使って、公共交通がいわゆる事業の採算性で考えるのではなくて、ほんとに必要であるかどうかという立場から考えるべきだということで、ここでは、そのときに公共団体、特に市町村が主体的にその計画に参加すべき、あるいはリーディング、リードするようなことをやると。それか

ら、次には、採算性が困難な公共交通は、公益の範囲で税その他による財政支援や地域支援による運営、整備を考えるべき。従来は、むしろ採算が確保できるかどうかでとめていたのを、都市の装置としては、少し税の負担を入れてでも整備すべきではないかという方法をとりました。

それから、都市交通施策のあり方としては、都市交通戦略の確立ということと、主な取り組みテーマとしては、車主体から歩行者優先、あるいは、都市の装置としてハード・ソフトから公共交通を再生させる。それから、交通結節点、駐車場等のつなぎの施設、つなぎの施設というのは新たに今回使ったわけですが、そういうものを効率的に整備することと、環状道路等の道路整備を重点化し、投資を集中するという交通施策と、市街地整備のほうとしては4つのテーマで、やっぱり主要な交通結節点周辺の市街化を促進する。それから、20世紀の負の遺産と言われている密集市街地の街路整備と沿道不燃化で、密集市街地を何とか生き残らせるようにすること。それから、郊外の環境悪化を防ぐために、自然、田園都市への再生の方向をとること。それから、拠点形成に必要な公共性の高い事業に重点的に整備を行うというようなことを今回の中間取りまとめとして挙げまして、あと、それに対する今後の検討課題というのを載せました。

もう少し詳細については、事務局のほうからご説明をお願いします。よろしく申し上げます。

○部会長 それでは、事務局のほうから詳細にご報告をお願いいたします。

○事務局 少し補足説明させていただきます。

資料の2-3が本体なんですけど、ご説明、資料の2-2を使って補足をさせていただきたいと思います。文章のところは今、黒川委員長からお話しいただいたとおりでございますので、少し内容のイメージを高めていただくために、図表を中心にご説明したいと思います。最初に5ページをお開きいただきたいと思います。先ほど都市構造を集約型というお話がございましたけれども、特に将来の都市像はこうで、それが交通とどのようにして密接にかかわっているのかということをイメージ図で展開したものでございます。

ちょっと横向きになりますが、左上の(1)かつての市街地というところは、急激な都市化が進む前の日本の都市の姿ということでございまして、中心性がかなりある都市と、それから、街道もしくは鉄道駅といったところに、散在的に集落なり、小さい都市があったと。そこに、高度成長等に伴いまして、都市の人口、産業の集中があり、それがモータリゼーションに支えられて、(2)の今の市街地の姿になってきたというふうに思ってお

ります。これは、(1) と比べていただきますと、町中の集積が弱まり、また、交通軸と関係ないといいいましょく、交通サービスが低いところにも、車の利用ということに支えられて、市街地が均等にというんでしょく、広がっているという状況を示しております。

これからの高齢化、人口の減少ということを踏まえますと、全体に放置をしていくと、右の(3)に示されるように、町中も、それから郊外も、全体として希薄化していくということで、相当低密度で拡散した町になっていってしまうのではないか。こうしますと、都市の機能、それから交通、さらには都市の経営という意味でいろいろな問題があるということで、(4)にありますように、都市構造改革を進めて、拠点市街地が交通軸に沿って連檐をしていくというような形でのコンパクトな、また、それぞれの拠点市街地の中では歩いて暮らせるような都市を目指すべきではないかということでございます。

それを交通面で実現していくということで、戦略的取り組みということでございますが、6 ページにその基本的な考え方が示されております。都市交通戦略というふうに呼んでおりますけれども、地方公共団体が中心になりまして、関係者を糾合した協議会というものをつくって、そこで幅広く将来の都市像、それから、それを実現していく上での都市交通のサービスレベル、それを実現するための施策、プログラムといったものを検討し、市民に示して、意見を求める中で戦略をつくっていくという考え方です。

その戦略の中身としてはいろいろなものがありますが、戦略のプログラムと実施手順というものまで含むというところが大事なところかなと思っております。さらにそれを実施するときに、今までですと、関係する市町村、もしくは県、もしくは交通事業者が取り組み、みんなが合意して計画をつくったはずですが、実際の実施の段階でどうもうまくそれが実現しないということがございまして、ここでは、その戦略を協議会の参加者が間違いなく、それぞれの責任において実行していくということを何らかの形で担保していく。また、それを目標期間内に着実に実施するということが重要であるというふうに言われました。それを国としては、戦略の策定の段階、また実施の段階で、総合的、一体的に支援をさせていただくということでございます。

それから、ちょっと飛びまして8 ページに、しからば、都市内の道路をこれからどうしていくのかということでございます。現状の認識としては、環状道路の整備がおくれているとか、それから、都市計画道路の整備率が5割を超えて、かなり高まってきているけれども、やはりまだまだ何十年かかかっていく。それを今後、どういうふうに整備の仕方を見直していくのかということでございます。

真ん中以降のネットワーク整備の進め方というところに書かれておりますように、骨格的な放射・環状道路という幹線道路の中で、これからはネットワークの欠落部分、右の上の図で言いますと、環状道路、例えば外環状という字の下に欠落があるわけですし、そういった欠落部分。それから、主要交差点とか踏切といったようなボトルネックの解消。それから、幹線道路の中でもおくらしている環状道路を重視していくと。それとあわせて、骨格的な幹線道路以外の道路についても再検討し、不要な都市計画道路については縮小、廃止を着実に進めるべきというご提言でございます。

また、下の図で、真ん中の都心環状の赤いようなところの内側、少し黄色くなっておりますが、骨格的な幹線道路で囲まれた内側の地区については、もう少しアクセス機能、それから環境機能を大事にしたような、自動車交通以外の機能を与えていったらどうかということでございまして、その拡大図が、1ページ戻っていただいて申しわけございませんが、7ページにございます。これは、少し町中の環状的な道路がきちっとできている場合ということで書かれておりますが、今はこの地区内においても、車は基本的にはどこにも行けるし、歩行者、自転車はどこを中心歩いていいのかということもなかなか難しい。つまり、幹線道路と地区内道路の使われ方にあまり差がないということでございます。

それを、今後のあり方としては下の図にございますし、言葉にありますように、幹線道路の内側については現状よりも歩行者の機能を高め、また、自転車の主軸であるとか、環境、防災、にぎわいといったようなものを、機能をもっと与えていく。場合によっては、公共交通を大事にする道路もあってもいいじゃないかと。そういったことを実現する上で、一たんでき上がっている道路の形であっても、その断面構成とか舗装等をもう一回つくりかえることによって機能を明確にし、使われ方を誘導していくようなことが要るのではないかとございまして。

それから最後に、市街地整備の進め方の官民といいましょうか、行政・民間のパートナーシップというのが11ページにございます。今までお話ししましたように、都市交通については、現状よりも地域、特に地方公共団体がそのあり方を検討し、実現していくと。それを民間の、例えば交通事業者もきちっと参加していただきながらということを方向としては考えていただいておりますが、市街地整備についてはむしろ、やはり民間の事業参画というものをこれからもっと重視すべきということでございます。行政は、下の図にございますけれども、公共施行の市街地整備というものについては、公共性という観点でその市街地整備の必要性は判断するけれども、その収益性に応じて、民間の参画を今以上に

促していく。それから、民間による市街地整備ということでは、今はリスクの大きさに遡巡するところがあるわけですが、そこに積極的な参入が喚起されるように行政が支援を充実していくということで、市街地整備における行政と民間の役割分担を現状から少し見直していったらどうかということでございます。

右にリスクへの対応がございますけれども、一番最後のところにありますように、リスク内容の特性に応じて、着手前に役割分担を明確化することが重要だということをご提言いただいております。

今後の検討課題としては、少し文章になって、また戻っていただいて恐縮ですが、3ページ、4ページで示されております。3ページの下の3) 引き続き検討すべき課題、これは都市交通の分野ですが、先ほどお話し申し上げました都市交通戦略をもう少し具体化し、総合的な整備方策のあり方をもう少し明確にしていくこと。それから、公共交通に対する支援をどういう形で進めていくのか。それから、道路の既存ストックの有効活用の方策のあり方。それから、人流、人の流れ中心に今、組み立てし、またご説明いたしましたが、物流交通というものが都市内交通としては非常に大事であって、そういった物流交通をどうしていくのかということ、こんなことを今後まだ、検討を深めていくべき課題であるというふうに示されております。

また、市街地整備につきましては、4ページの3) にございますように、都市基盤施設の整備、更新と時期を合わせたような市街地整備の改善方策。それから都市内の、特に町中に低未利用地が、例えば平場の駐車場など、低未利用地が散在しているわけですが、その有効活用方策。それから、行政と民間のパートナーシップのあり方、もう少し詳しくしていくこと。それから、住民、地権者といったものの取り組みを促す方策。それから、地域の人とかの活用、それから資金の循環、そういったようなことについてさらに検討を深めるべきということが示されております。

最後に、今後の予定でございますが、このような検討すべき課題について引き続きご審議をいただき、また、この小委員会として地方の実際の町を見ていただいて、また、その地域の首長さんとか地域の方々といろいろ意見交換をしていただくということを織り込みながら、年度内を目途に最終取りまとめをお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○部会長 はい、どうもありがとうございます。小委員会の中間取りまとめでございます。きょう、皆様からご意見いただき、今後の小委員会の議論の糧にさせていただきたいと思

います。ご質問でもご意見でも結構ですので、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

○A委員 よろしいですか。

○部会長 どうぞ。

○A委員 最初のポイントの集約型都市構造の実現に向けたというところですが、車社会がほんとになくなるかという、これは当面なくならない。特に地方においてはそうだとするときに、どこまでやるか、判断基準をどうするか。要するに、集約的拠点にすべき地域はどのレベルまでなのかということを整理せずにこういうものを始めてしまうと、お金をどぶに捨てることに、これまでの経験からは必ずなるということで、失敗の歴史は数十年、歴然としているというわけで、その辺についてどういうふうな新しい切り口があるのかなというのがご質問です。

それに関連して、中間取りまとめの概要で、5ページのポンチ絵がございますが、特に地方部でこれから人口が減少していくときに、(4)のような姿が現実的なのかということがあります。もう少し現実的な絵をかいてほしいなと。あと、拠点のところの中心市街地がどうなっていくかというときに、基本的に人口は増えないわけですから、大きな投資はできない、再投資もできない。そういう前提のもとで何を考えるかということがポイントなんだろうというふうに思います。その辺、あまり国民を欺かないように、できるものは何かというところをきちっと考えていただきたいと思います。

もう一つ、公共交通機関については、一番必要とされているのは道路の渋滞があるところだと思うんですが、ここについては、やはりロードプライシング的なこととか、あるいはもう少し規制的な、でも、あまり厳しくない、緩やかな規制的なものでうまく道路交通との間のバランスをとらないと、動かないと思います。これまでいろんなところで努力をされているんですが、なぜうまくいっていないのかということきちっと考えておかないと、金を突っ込むということ言うだけでは何にもならないと思います。多分、大きなキーポイントというのは、ロードプライシング的なことをやらないと無理だということほとんどだと思います。

○部会長 3点ご質問がございましたが、これはご意見として承っておく、あるいは、3点のうち、どれかお答えいただけるところがあれば。

○事務局 今後の小委員会の中で、今いただきましたご意見をいろいろな観点からご審議いただければと思っております。

○部会長 小委員長から特にありますか。

○小委員長 今のご質問、そういうことを全く考えていなかったわけではなくて、この答申をしているときに、人口５万以下とか１０万以下とか２０万以下とか、少し都市を分けて考えようかというようなことも議論したんですが、そこまで行くまでのディテールができないので、公共交通でバスより上の例えばＬＲＴとか、そういうものだとすると、都市規模が大体１０万から１５万より上ぐらいのところなら、こういう絵に近いことが想像できそうだからというイメージで、このまとめはしてあります。ただし、どこでもむだな金を突っ込むということは考えていません。

あともう一つは、今度、ロードプライシング的なのは我々もやりたいんですが、どうやってやれるかという、今のいろんなツールの問題をもう少し考えないと、ロードプライシングはすぐれているところがあると思うんですが、そこはまだ十分な検討はできていないというふうに思っています。以上です。

○部会長 よろしいですか。何か重ねて今の事務局等の回答に対しまして、ありますか。

○Ａ委員 これからご検討いただくということで、切り方で人口とかというのはあまり有効でなくて、もう少し立ち入ったものが必要かな。最近、ちょっとそういうことを考えているんですが、それを考えるべき情報、データ等がちゃんと整備されていないと。どうも国土交通省の都市計画の方々、丸裸でそういう問題に取り組まれているようだというところがあって、きちんと判断できるだけの情報をどう集めていくかと。土地利用の状況、人口配置の状況、それから交通の選択の状況等々、かなり大きなものをすべて考えないといけないといったことになろうかと思います。

○部会長 はい、ありがとうございます。

それでは、Ｂ委員

○Ｂ委員 この市街地に対してのいろんな対策の仕方というのはすごく大事だと思うんですけども、去年から駐車違反の件で、いろいろな問題点というのは出てきているんです。特に法律ができてくると、市民とのパートナーシップの中で、民間の方々というのは非常に早いんですね、対応の仕方が。去年、一昨年から、この道路規制に対しての駐車違反の政策ができてから、ばたばたと駐車場ラッシュというのが日本全国で見えて、たとえ車を１台しかとめられないような小さな場所でも、タイムズパーキングなど名前がついていて、いろんなところに黄色とか緑とか赤の看板がばたばたとできてきて、せっかく景観条例とか町並みの保全とか美しさと考えたときに、ちょっとでも遊んでいる土地があれば、

そこでお金がもうけられるということで、今まで全く手のつけようがなかったからただ放置してあったような土地が、ほんとに美しくない景観になってしまったように思います。道路を広げたりとか、また、広がった道路を狭くしたりすることの中でも、景観を今度どうしていくかということもハンド・イン・ハンドでやっていかないと、せっかく美しくなった景観条例が、人の敷地の中であれば、どんな看板でも立てて構わないということになりかねません。

そして、ちょっと気になることは、結局、個人の土地の中であれば、駐車場と一緒に自動販売機が置いてあって、そこには子どもにとってちょっと見てほしくないような雑誌が自動販売機の中で売られていたりするところもあります。逆の効果が生まれているような感じがするんです。非常に車の交通量が減ったことは確かで、最近渋滞がほんとに緩和されているんですけども、長崎へ行きますと、ほんとにきれいな駐車場で、町並みにちゃんと見合った形での建設をされています。外のファサードがとてもきれいなんですね。ですけど、そういうことを意識していないような会社がやると、ただの鉄骨が出っ放しで、作業中じゃないかと思うような建物になって、またそこで景観が損なわれてしまうと。せっかくのよくしていこうとするものが、逆にだめになってしまうんじゃないかなという感じがします。

○部会長 おそらくその議論は、都市交通戦略の協議会をつくることと関係があります。資料2-2の6ページに協議会があって、どういう戦略を策定するかですが、確かに資料には交通に目を向けた戦略だけが書かれているけど、これだけでは必ずしも十分ではなくて、町中にそういう戦略をやるとしたら、景観も含めて、交通に関わって影響が出てくる範囲がかなり幅広にあるでしょうから、そこも考える協議会というような位置づけが必要だというようなご意見として承っておいてよろしいですか。

○B委員 そうですね。

○部会長 協議会には警察も入っていますね。

○B委員 はい。

○部会長 ありがとうございます。どうぞ。

○C委員 3点ほどあります。第1点なのですが、コンパクトシティを実現するためには、移り住んでいただくということもそうなのですが、まず、新しい人が入ってこないということも一つのキーポイントだと思います。潜在的な住民となる可能性のある方々に、きちんと早目に情報を提供するということがすごく大切で、何も知らずに移り住んできて、

実は考えていたものと違ったという状況になるのは、非常にこれは難しいことになってしまいます。現在住んでいる方々を移すということも大切なんですが、やはり新しい人が何も知らずに入ってこないということがまず生じないように、そこを十分に、この戦略の立案の段階できめ細かに、ほんとにすべての人に情報を、できるだけ適切な形で提供していくような仕組みをつくっていただきたいと思います。

それと、2番目といたしまして、社会資本整備を重点的、戦略的にと申しますと、現在ある社会資本整備で更新が必要なものも、ある程度更新を抑えていくというような状態が必要になってくるわけです。そうしたときに、あまりケアされていないような道路、あるいはその他の設備、施設のところで何か事故があったときに、非常に社会問題になってきて、やはり必要じゃないかということになってしまうと思います。今後更新をしていかないといったものが判明した時点で、どのように寿命を、うまく事故がないように全うさせるかというところが一番難しいと思うんですね。

決して事故とかそういったものがあってはならないので、ソフト的な、いかに寿命を全うさせるかといったところの仕組みというのはまだあまり十分できていないなと個人的に思いますので、そこを考えていただきたい。

3点目といたしまして、歯抜け状態になっていきますと、空き家的な、空き家に近いような建築物というのが増えてくると思うんです。最近そういったところで非常に犯罪が多く、町の景観上も非常に大変なだけけれども、個人の所有物なのでどうしようもなくてほっておかれるというところがあって、やはりそれはある程度、何らかの形で協議会など、戦略の立案の段階で責任を持ってまちづくりに参加していただくという形で、個々人の所有であっても、あまり利用されないという、空き家的なものをうまくきれいにしていくような仕組みがあればいいなと思いました。全部意見ですけれども、お願いいたします。

○部会長 はい、ありがとうございます。ご意見いただいたということで、よろしいですか。事務局、何かありますか。どうぞ。

○都市・地域整備局長 今ご意見をいただきましたけれども、この交通の戦略、市街地の戦略のところでも考慮して、こういうことも踏まえてやっていく必要があらうかと思いますが、もう一方のところ、前回、1月に出していただきました、今回法律に結びつけましたけれども、中心市街地の活性化法等の改正も行いまして、これとはちょっと違いますけれども、中心市街地の活性化を行おうとする市町村は、中心市街地活性化協議会というのをそれぞれの地区につくることができることになっております。その中では、商店の皆

さん、あるいは住民の皆さん、行政の皆さん、いろんな方が入られまして、今おっしゃったようなことも踏まえて、新しい住民等の対策をどうするのかとか、今歯抜けになっている地区をどうするのかとか、その地区がより魅力的になるように、また、外部の皆さんたちがそこに寄ってこられるような方策をそこで練っていきましょうというようなことも、一方、前回の委員会のほうではご審議を賜ったということでございまして、法律に結びつけることができました。

○部会長 局長さんのおっしゃるとおりなんです。その中でも、例えば1番目のご意見いただいた、新たに入る方々に情報を的確に提供するという話では、例えば青森市は市長さんが、拡散的に住むとどれだけ行政コストが高くなるかということをして市としてまとめて、情報として出しているわけですね。あるいは富山市が、これから、たしか人口が郊外に拡散すると、また行政コストがこれだけ高くなりますよという情報を市として出して、それも一つの情報の出し方かなと。現実にもそういうことをやっている市町村も既に出ておりますので、その辺も着目しながら、我々は先ほど局長さんがおっしゃったまとめをしたということでございますので、その点も含めて、今回の小委員会でも若干その辺を頭に入れながら、ご議論を今後いただければと思います。

○C委員 よろしいですか。

○部会長 はい。

○C委員 行政コストがいかに大変かというのは、私たち、こういうことを検討している人たちにとってはよくわかると思うんですが、普通の一般の消費者の方が自分がどこに住もうかと考えているときに、全体としての行政コストがどうなっているかという形の意識はないと思うのです。

○部会長 いえ、そういうことではなくて、例えば青森の場合、皆さんが郊外に移ると除雪費用がどれだけかかります、除雪にこれだけ市のお金を使っています。そういう具体的なテーマ、単なる行政コストが高まるという話じゃなくて、これだけ皆さんが郊外に住んで、高齢化して雪かきが今後必要になると、これだけお金がかかりますよという情報を流している。

○C委員 もしくはそれをさらに効率的に進めるために、それこそ端点には、宅建業者に重要事項説明として、こういうことをしているとこういうふうになりますよ、こういうプランもあるので、こういうことを承知していただいて、じゃ、住んでくださいというように、より積極的に、民間や地元の団体の方にも協力していただいて、より直接的に、自分

の住もうとしている地域がどうなのかということがはっきりわかるような仕組みをつくっていただければと思っています。

○A委員 よろしいですか。

○部会長 どうぞ。

○A委員 今の点ですが、行政コストがかかりますだけではだめで、行政コストの負担を求めるという意識がないといけない。固定資産税は行政コストを賄うというのが一番大きな理由ですから、コストがかかるところは固定資産税を高くするといった特例はできるようになっているはずなんで、そういったことを推進する必要があるんじゃないかと思いますが、いかがでしょう。

○部会長 はい、ありがとうございます。きょうは実に経済学者の方々が積極的に発言されて、珍しい審議会になってございますが、ありがとうございます。こういう機会はなかなかないんで、大変貴重な会なんです。

どうぞ。

○D委員 2点ほどありまして、公共交通の再生とか都市交通戦略をどうするかという点についてなんですが、この中で公共交通を都市の装置と位置づけるというのは、まことに当然といえますか、非常に大事なことであるにもかかわらず、必ずしも十分に打ち出せてきていなかった話だと思っていまして、方向性としては非常に大事なことだと思っております。そのときに、都市鉄道というのも当然射程に入ってくるんだと思いますけれども、これのあり方といえますか、方向性ということについてちょっとお伺いしたいということなんですが、日本の歴史の中で鉄道行政というのは、昔の国鉄の民営化の話があったために、一種トラウマになっているところがあって、国とか自治体とか、そういうものが積極的に入っていくということがなかなかできないでいて、二の足、三の足を踏んじゃっているんですね。

そういうことからすると、ここを出ている方向性は正しいんですけども、地方公共団体の役割、それから、交通事業者の役割と責任の明確化なんていう話が出てきますが、多分なかなか、鉄道関係の整備云々について地方公共団体だけでやり切れないだろうなというのが1つと、それから、鉄道事業者の場合も私鉄なんかの場合だと、やっぱりどっちかという、これまでですと私的な面のほうが出てきてしまって、公益性の話って、後ろのほうに退いているんですね。そういう歴史があると。で、肝心の鉄道局のほうはなかなか踏み込めないというところがあって、それは鉄道局さん、どのぐらい関与されているの

か、されていないのか、ここのセクションでどういう形でそこを入れていかれるつもりなのかというのを1つ伺いたいということです。

それからもう一つは、こちらの資料ですと11ページなんですけれども、全体として行政と民間のパートナーシップとか役割をどうするかという話が出てきておりまして、行政は公共性の観点から頑張ると。それから、民間は収益性で頑張るということで、理屈は大変きれいだし、基本的な考え方はそうなんですけれども、問題は、中心市街地のときもそうだったと思うんですが、収益性が高くなればなるほど、収益を目指して入ってくる私企業は行政の言うことは聞かないんですね。結構そこは力関係が大事で、頑張ってもそう簡単には対抗できないというんですかね、公益性を担保するための仕組みをどういうふうにつくっていくのかという観点が多分足りなくて、私としては、いろいろ国の支援策なんかもあるんだけど、難しいところはあるんでしょうが、方向性としてはぜひ、頭出しでも結構なんで、多分市町村だと厳しいし、都道府県もちょっと厳しいし、さらに公益的な観点がどうしても必要だと思いますので、国も含めて適切な役割を果たしていただきたいなということを、抽象論なんですけど、思っておりますので、その点よろしく願いしたいと思います。

○部会長 2点いただきまして、後者はご意見として承っておきたいと思いますが、前者については何か、事務局からお答えいただく点はございますか。はい、どうぞ。

○事務局 都市鉄道のあり方、そこに公的な観点からの、どういうふうに整備なりしていくのかということと、事業者との関係、それから鉄道局との関係といったご質問だと思います。これからまさに議論していただくことになると思いますけど、基本的な方向性としては、公共交通が都市の装置だということで、先ほど小委員長からのお話もございましたけれども、交通事業という一つの事業で見て、採算性がとれるからある、もしくは、とれなくなったからやめる、とれそうもないから新しく入れないということではなくて、都市の交通サービスの水準として必要かどうかということを、むしろ地域の中で議論していただいて、必要だというときにそれが成り立つような形で、採算性がとれるところを小さくしていくという概念にこれからなっていくのかなと。そのときに、どこまで税なり、地域、地方の財政措置で支えるかということについては、これからまだ議論が必要だというふうに言われておりますが、公益性というものをきちんと計量し、その公益性の範囲内でそういったことを支えるということはあるのではないかと。

それから、さらには、そのサービスが極めてローカルな場合には、地域の方々のいろい

ろな形での支援、負担ということもあるのではないかということが、議論としては今まで出ております。具体的には、例えば新しく整備をするときに、公設民営的な考え方でそういったことを実現していくということも重要な、有力な考え方ではないかということはお示唆をされております。

それから、国土交通省の中、私どもの取り組みとしては、まさに一つの国土交通省になった合併効果というんでしょうか、あり方として、当然連携していかなければいけない部分があります。この審議会の中では、都市行政というんでしょうか、まちづくりの観点からどうだということはあるわけですが、まさに公共交通については、そういった鉄道局なり自動車交通局なりの観点からの政策等のすり合わせというものも必要でございますので、そこは今、連携をとりながら進めております。この方向性についても、そういう意味では鉄道局も、中身としては我々、議論をしながら、事務局のご提案をさせていただいてきております。

○部会長 よろしいですか。はい、どうぞ。

○D委員 大体わかるんですけども、1つ申し上げたいのは、この協議会方式はとてもメジャーな感じでやっているんだけど、どこまで動くのかということを経済構造から見ると、何となく全体としてみんなで決めるというのはなかなか決まらないというのは、人間の行動特性から言うと言えそうですね。だから、多分もう少し成熟化させる仕組みをつくる必要が短期的にもあるんだろうというふうに思いますし、それから、協議会の構成メンバーに関しても、例えば地元団体とか関係者といっても、地元の人たちだけじゃだめで、まさに地元以外の人たちが入ってきやすいような町をつくっていかなきゃいかんということになりますと、そこをすくい上げる人たちが入っていないと、多分だめなんですね。

あとそれから、経済学者という話がありましたが、おそらく経済学者の方とか、そういう専門的な方、それから、もう少し経済合理的な判断ができる人、しかも、しがらみがなくということになるんですが、そこに感受性を持った人たちが入らないと、進歩的なのといえますか、半歩ぐらい進歩するような政策提案というのはなかなか出てこないだろうなと思っておりますので、どうぞお考えください。

○部会長 ありがとうございます。それでは、E委員。

○E委員 私も都市交通についてD委員と同じ意見なんですけれども、結局都市交通は、大都市、それから地方の中小都市とそれぞれ違うと思いますけど、東京を例にとってみま

すと、地下鉄をはじめとする都市鉄道の役割というのは、非常に都市構造が大きいし、利用者の利用率も高いと思うんですね。そういうことを考えると、自動車交通を主とした都市交通論と都市計画だけに少し特化し過ぎている気がしまして、例えば東京の場合で言うと、どのぐらい都市鉄道に分担をして生活をしていったらいいのかとか、自動車交通はというふうに都市構造として受けとめていったらいいのかというふうなことをもう少し幅広くやったほうがいいんじゃないかという気がするんですね。

例えば、大体は通勤、通学は都市鉄道を使っているんですけども、それでも、商業用の車などが相当外から入ってくると。そうすると、東名とか第三京浜が相当混雑して、横浜に居住している方、横浜方面からの車が朝非常に込むということになれば、今度はそれをインフラがなかなかつくれないとすれば、流入規制とか、そういうソフト面を入れなきゃいけないでしょうし、そのところはわりと、ややきれいな形でまとまっているんじゃないかと思うんです。国交省になったわけですから、都市局には安原審議官みたいなプロもおられるわけだし、やっぱり都市鉄道も鉄道審議会、まあ、都市交通審議会ですね、そういうことは重要で、それはそれとして、都市構造の中にどういう組み込み方をしたらいいかというのを一緒にやっていただくほうが、より国民にアピールするんじゃないかと思うんですね。

もう一つは、今、大都市、特に東京を申し上げましたけれども、地方中小都市になるとまた大分違うやり方で、混在しているように思うんですね。コンパクトシティでやらなきゃいけない都市も相当地方にあると思いますし、そのやり方と、大都市のかなり都市鉄道を使っていかなきゃならないやり方とか、バスの使い方とか車の使い方だとか、そういうことを少し分けて議論していったらいいんじゃないかという気がするんですが、小委員長、いかがでございましょう。

○小委員長 今までのまとめの中でも議論があったんですけど、やっぱりさっきA委員が言った、どんなことで意思決定をできるインジケータをつくるかというところから少し始めないと、東京みたいなところは世界で例のないケースですから、これをまともにやったら、多分地方都市のことは全部吹き飛んでしまう。むしろ地方都市の場合は自動車がメインになるけど、今度、その中にいる、例えば高齢者が楽しく生きていくにはどうしたらいいとか、そういう面からもう一回作り直しをしなきゃいけないのかなと思っています。

○F委員 今のご意見に絡んでなんですけれども、今回の中間取りまとめでは、どちらか

といいますと、都市と暮らしとか、都市と人とか、人の移動のところをわりと中心に都市交通をまとめていきましたが、引き続き検討すべき課題の中にも入って、今後やっていこうと思って小委員会でもテーマに出ておりましたのが、やはり物流です。都市交通を考えると、物の移動の占める割合、物の移動というのは非常に大きいと思います。

ですから、そのところと絡めて、人の移動、物の移動と両方でやっていかないと、おそらく都市の交通の全貌が見えないんだろうと思います。中間以降、この辺にももう少し力点を置くということで、ここにも書いてありますように、広域的な物流交通の骨格道路整備、これも広域的に考えるとするならば、やはり道路だけではなくて、もう少しモデルシフトできるようなものが、鉄道だとか、あるいは港のある都市だったら港だとか、そういうところ、空港のある都市ならば空港にも、どういうふうに連携していくのかということも大切だと思います。また、中心市街地における荷さばき空間、末端物流というのは、どちらかといいますと消費物流、都市内物流の問題があります。やはり都市の場合には、消費物流に加えて、ものづくり、生産もしております。それをおりまぜて、同じ都市の中にどういうふうに物流ロジックを考えるかという、物の移動線も大切です。中間以降はぜひ、この物流と人の移動というものを合体させながらまとめていったらどうかなと思います。

それから、D先生がおっしゃったように、この図で見ると、横に1列、6ページの図なんかですと、協議会、ずうっとみんなが仲よくやっていけそうな感じがしますが、なかなか現実的には、どこが主体になるのか、あるいはリーダーシップがとれるのかというふうなことが現実の中では出てくるのだろうなと思います。この協議会がうまくほんとに機能するような、それはその各々の都市の協議会が決めていくことでもあるんだろうと思いますけれども、やっぱりある程度の効率的に動かすモデルが必要かなと思います。

以上でございます。

○部会長 ありがとうございます。どうぞ。

○B委員 以前もお話ししたことがあるんですが、コンパクトにするということは縮小していくということなんですよ。で、縮小するということは、やはり畳んでいかなければいけないわけですから、この畳んでいく方法もここにあらわれるような状況をつくっていかないと、どうやってコンパクトにしていくか。人々だけが移動して、中心のほうに出かけていったときに、じゃ、そこで空になったものはどうしていくのかということになると思うんですね。ですから、システムということであるのならば、畳み方も含めてシステムの

中に組み込んでいってもらいたいと思いますし、あと、この5ページの図面、私、前回もそうだったんですが、いまだにちょっと理解できないのは、1番と2番と3番、4番になっていますけど、4番が2番のような気がして、理想が2番じゃないかなという感じがするんです。

おそらくぱっと見たときに、今の形ですと、1番、2番、そして4番のほうに矢印が行っていますが、2番を理想としたいんじゃないかなというイメージなんです。というのは、4になると、人口が減っていて人も少なくなって、地域がどんどん冷えているところに、またたくさんの山ができていうこと、この周辺に人口が集まると。これはもしかしたら東京都のようなところだったらばいいかもしれないんですが、地方都市ってほとんど、2番のほうに行きやすいような感じだと思うんです。

私たちが今生活している中で一番大きな問題というのは、今まで私たちが生活していた動線というものがこれから変わっていくわけじゃないですか。そうすると、私たちの生活しているところから仕事に遠くへ行くのではなく、むしろ身近なところでみんな済ませてもらわなければいけないわけですから、その中でこれだけたくさんの山があつたりすると、どこの地域に自分が住んで、どこで自分が拠点を持つのかということがちょっとわかりづらいような気がします。あと、道路に関しても先ほどお話がありましたけれども、道路、また電車のことになると、整備がとても必要で、例えばこの間、練馬のほうに行ったんですね。そうしますと、あの辺の道路と電車がごちゃごちゃになっていて、どのように改善していくのかなと思いました。電車の上に車が通れるようになっていところがものすごく狭くて、人々が通らなければいけないところがものすごく広くて、だけど、電車の数多くて、そうすると、そこの橋の向こう側からおりると、また道路が急に狭くなったりという、そこの整備というのがすごく必要とされている大都市と、地方の土地がたくさんあり余っているところでは、もうちょっときちんと整備すれば、この2番目のような都市像になれるところと両方あると思うので、今皆さんがお話しされたように、ケース・バイ・ケースというものをもう少しきちっと分けて考えていかないと、東京でやろうとしているところ、大都市でやろうとしているところを地方の小さい都市でやろうとしたらば、おそらくすごく混乱が起きてくるんじゃないかなという感じがいたします。

○部会長 おそらく最後のB委員のお話は、先ほどA委員が最初におっしゃった話とある程度つながっていると思うんです。何を基準に都市の規模なり密度を考えるかという部分をはかりはつきり表現しておかないと、この図が意味しているところはわからない。場合

によってはB委員のように判断される方も出てくるので、そういうご意見だというふうに。
ありがとうございます。

○B委員 あと、畳むということをぜひ。

○部会長 それは当然のことと考えております。それは、1月にまとめた答申のときにいろいろご意見いただいた内容でもございます。

どうぞ。

○G臨時委員 若干第三者的な言い方をさせていただきたいと思うんです。今B委員、それからその前に言われた方がいますが、この図を見て、5ページの図ですけれども、もしかすると図の見方に誤解があるかもしれませんが、人口減少だと言いつつ、なおかつ人が集まるような図というのは非常にわかりにくいですね。それで、東京の周辺とか大阪とか名古屋とか、大都市圏に集めるつもりなのかというのが問われている形になっちゃうから、しかも、地方都市10万だなんていう話になると、リアリティーが非常に少ない図ですね。ですから、人口減少を最前提に置くなれば、人口減少だと3に行って、構造改革すれば4になる。4になると人口が増えるような印象がある。じゃ、この人口はどこから来るのかというのが、そういう意味で定量的に全然合わないような印象を受けるので、私はやっぱり、人口減少していくという絶対的な条件をどう都市計画の中で受け入れるかという基本のところでの考え方が一番大事じゃないかと思いますけれども。それが1つです。

それから、しばらく前の国土審議会等で私が入っていたときにも言われたことに、地方をそういう意味で活性化する必要があるということがあります。東京一極集中を排除するためには、地方を活性化すべきだと。地方に高齢者に行ってもらって、地方を高齢者の住みやすい、環境と共生するような地域づくりができないかという話もあったと思うんですが、私がそのとき申し上げたのは、高齢者が住めるのはいいけれども、年金生活者ばかり集まって、その地域はほんとに活性化できるのか。そういう意味で、アイデア的にいろんなが出てきてやるけれども、ほんとにトータルに日本の社会はどうなっていくかということのビジョンがもう一つないと、その計画も絵にかいたもちにならざるを得ないんじゃないかなというのが、そのときも申し上げたことだったんですね。何か似たような印象を受ける。

結局、最初の方も言われたけれども、税金をみんな払いたくないという日本社会になっちゃったときに、しかも、公共事業を削減しなければならない、そういうときに、また新たなハードなものをつくることで、都市をコンパクト化することの必要性を説明すること

が必要なのだと思います。これをやると経済性がこれだけありますよとか、民間がもしも入って民営化をやるのであれば、例えば都市交通のこういうところでやれば、鉄道事業者とか、新しい第三セクターか何か知らないけれども、それらに経済性がありますよというように、そこまで場合によって示していかないと、なかなか民間は、入ってくるはずがない。出されるならば、もう一步踏み込んで、経済性まで委員会で検討されてしまっただろうかと思いますが、どういうレベルの都市ならば、どういうことをやれば経済性があるのかということもあわせて示さないと、もう一つはっきりしてこないというふうな印象を受けます。

それからあと一つは、公共性とか公益性の軸の問題ですが、やはり公共性とか公益性を求める程度が、大きくなっていっちゃうと、リスクのほうはどんどん高くなっちゃうから、公益性というのはここまでなんですよという、ここまで民間は頑張れば、あとはもうけていいんですよというふうにでもしないと、無限の要求がどんどん出てきて、これも公益性、これも公共性。そうすれば、リスクのほうがどんどん大きくなっちゃうから、絶対入ってこれませんよね。そういう意味で、公共性というのはどこまでいいんだ、その辺の線引きもあわせて示してくれないと、おそらく参入してみようと思うことが無いんじゃないかと思います。

もうあと一つ、最後ですが、経済性をはかるというときに、やっぱり従来からもGDPというのが一つの指標としてあって、これをやればGDPは増えますというような言い方をすれば、おそらくお金もどんどん回ってくるはずだし、活性化するはずなんです。だけど、こういう都市計画とか環境とかの問題を考えると、GDPだけじゃないという話があって、やっぱり新しい指標みたいなものを求められる。将来の都市構造というのを考えたときには、こういう指標ではかるべきだ。そういうのを公共性とか何かに枠をはめるということにもなるかもしれないけれども、ある種のこういう種類の計画の指標づくりということもあわせて提案されると非常に説得力があるし、じゃ、そうだったらお金を少し出そうか。除雪の必要なところに住む場合には、固定資産税を上げろという意見もありましたが、もちろんそういうのもあるかもしれないけれども、ここまでは公がやりましょう、あとは個人ですよということもあり得るといえます。GDPにかわって、もう少し新しい指標を、国づくりとかまちづくりとかっていうレベルから言えば、これが大事なんだ、そのために何かしようという、あと一步踏み込んで計画をつくっていただけると、おそらく従来の計画よりは一步進んで、実現性というか、みんなが議論する場所ができてくる

ように思うんですけどね。

○部会長 ありがとうございます。おそらく公共性、公益性の議論は、先ほどご説明がございましたように、小委員会でいろいろご検討いただいていると思いますが、きょうのご意見をもとに、さらに小委員会でご議論いただきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○H臨時委員 ちょっとデザインを専門にしていまして、どうしても絵に目が行っちゃうんですけども、先ほどお話に出ていた5ページのダイアグラムといいますか、模式図なんですけど、特にある特定のスケールを想定されているわけではなくて、おそらくモデルはモデルであって、多分東京を中心に地方都市まで含めて、フラクタルというか、自己相似的にこういうのができるんだというふうなことかなと僕は解釈したんですけど、まず、スケールの問題がちょっとよくわからないということと、それと、4番目の求めるべき市街地像という中で、2番から4番にシフトする段階で、2番の、大きく円盤状になっていますよね、広がったところが。これが主要な交通幹線に沿って集まってくると、残ったところは白抜きになっています、4番で。ここには僕、やっぱり何か残ると思うんですよ、現実の問題として。残らざるを得ないし、あるいはそれを積極的に、そういう状況を選択する人たちが出てくる可能性がある。ここは市街地と呼ばないというのであれば、僕はそれでいいと思うんですけど、あるいは、点線でかいてあるこの交通幹線上に山なりに並んでいるものと、また異質の市街地のようなものが出てくる可能性がある。

だから、僕、ここでは要らないのかもしれないですけど、外に出ていったときを考えると、間にちょっとかいてみたんですけど、ぽつぽつと白いのが残るんじゃないかと思うんです。それが僕、非常にリアリティーがあると思いますので、ここまで単純化していいのかどうかということについてはちょっと疑問が残るということと、その部分、じゃ、先ほどの行政コストの問題はどうなっていくのか。逆にそれを、あえてコスト負担をしてまでそこに、選択して残るという人が出てくる可能性もあるし、今のライフスタイルの多様化みたいなことを考えると、若い人間がむしろそっちに行く可能性だってあるわけですね。逆にそうしないといけない。つまり、年金生活者だけじゃない人たちがそこへ戻っていきえるような状況というのは、ある一方でつくらなきゃいけない。当然この部分というのは今まで市街化されているわけですから、それなりのインフラはあります。新たにインフラの整備をしなくてもいいかもしれないけれどもという、そういう可能性は残しておいたほうがいいんじゃないかなとちょっと感じました。

○部会長　そうですね。実は私もコンパクトシティという言葉はあまり好きじゃないんです。結局畳んで、こういう4になるような姿をかいているけど、実際はご案内のように、白いところにおそらく居住者が残るだろう。A委員が地方都市は自動車交通をベースに生活するとおっしゃるように、生活スタイルでそういうところに住む方も、ある意味で自己責任で住む方も出てくるだろうと思うんですね。で、我々、1月に出したレポートでは多機能集約型都市構造という言葉徹底的に使って、コンパクトシティという言葉は一切使わなかったのは、実はそこにあるんですね。ただ、都市構造の議論をすると、全体の構造を考えると、全体の構造をイメージするために、おそらく事務局は、コンパクトシティという言葉、コンパクトな集約型都市構造という言葉を使っておられて、その辺の考え方と絵柄の関係からそういうご意見をいただいているのは、いたし方ないかなと思っておりまして、今後の小委員会でのご議論をもう一度進めていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。じゃ、I委員。

○I委員　今回の中間取りまとめの内容については私も大変いいと思ひまして、ぜひこれの具体化を検討してほしいと思うんですが、その際、1つ伺いたいのは、やはり法律制度の改正がなければできないものなのか、あるいは国土交通、今の政策の重点化なりで可能なものと、いろいろあるかと思うんですが、そこら辺の考え方がもしあるようでしたら、伺いたいというのがあります。

と申しますと、実は新聞報道がどこまで具体的か、裏づけとかはわかりませんが、日経新聞だったと思いますけれども、道路法改正、ちょうどこういう環境とか歩行者のことを重視して考えたいという報道がありまして、今回のこういう中間取りまとめと少し関係があったのかなというふうに思いましたが、差し支えない範囲で伺いたいということと、それから、きょうご説明がありました資料2-2の中の9ページの図面、これにかなり具体的に街路空間の再構築のイメージがございますが、この内容については大変結構だと思うんですが、例えばの例で言いますと、沿道溜まり空間などを街路の重要な一部であるとみなす場合には、おそらくでこぼこの都市計画道路になるんですね。こういうのは特殊なケースではなくて、必要があればやっていこうという意思のあらわれであれば、むしろ都市計画道路の区域の設定なり、それから幅員なり、断面構成とか、都市計画の運用指針の中の基準のところだと思うんですが、やはりそこら辺のところを少し、考え方を換えようとか、そこら辺に行き着くのかどうかというのがあります。

と申しますのは、例えばここにせせらぎもありますが、有名な神戸の震災復興でつくりました松本通のせせらぎでは、たしか扱いは都市下水道になっているのでしょうか。つくっているときはそういう厳密な法律議論は多分していなかったと思うんですが、あの場合には、地域の方々がお掃除をすると。週1回掃除しないと、汚れがたまってしまうようなんです。ですから、今後そういうことをする場合には、例えば国道でも県道でも、市町村なり地域で管理することをおおむね程度予想するか前提としながら、せせらぎも入れていくとか、いろんなケースが出てくると思いますので、そこら辺の道路のマネジメント含めて、少し、ご議論がどうなっているか伺いたいと思います。

それから、妙なことなんです、例えば今、都市計画道路の見直しが進んでいること自体は大変いいと思うんですが、たまたま見た例だと、金沢ですと一番のメインストリートで、都市計画道路で未整備の区間があります。これは国道の尾張町という由緒ある場所ですが、実はそこだけに古い町並みが残っているんです。つまり、都計道があって、長期未整備であるがゆえに、逆に古い町並みが唯一残っていると。ですから、これを現状のまま国道整備しますと、町並みを壊すことになります。仮に道路交通機能上、私は街路樹が要らないと言え、多分現状のままでいい道路なんです、都計道を廃止すると、逆にその今残っている町並みをどうするのかという、非常に微妙なことがあるんですね。長町でも実は、武家屋敷で公開している一角は都市計画道路の長期未整備の場所です。多分、金沢市では今度、都計道を削除したかもしれませんが。ですから、逆に言うと、わりと歴史的な町並みの中の中心市街地の都計道の沿道についての空間の作り方というのは、実は単純な問題ではない部分があるかと思うので、そこら辺、少しそういうことも考えていただければ。これは意見です。

○部会長 最後のご意見は、都計道に指定されているから、結果的に高い建物が建たないので残っているという、そういう反面的な効果もあるということですか。

○I委員 ええ、それをどう考えるかという。それをまちづくり交付金なんかで、むしろそういう場所を残しながらするかとか含めて、いろいろあるんじゃないかと思うんですが、幾つかやはり、中心市街地の沿道というのは意外とそういう場所があるように思います。

○部会長 最初に質問がございましたので、いかがでしょうか。制度の議論等、差し支えない範囲でということですが。

○I委員 街路空間の再構築というのは大変結構だと思うんですが、例えば道路法の改正とか道路構造令とか、それから、都市計画運用指針の中の種別とか考え方、やはりそうい

う部分の改正等を検討されているのかという、端的に申し上げるとそういうことでございます。既に新聞報道も一部、これと関係あるのかどうか分かりませんが、拝見したものですから、ということです。

○事務局 はい、わかりました。具体的にこういうふうに改正しようということが、まだ検討が進んでいるわけではありませんけれども、こういったご議論の中から、都市計画のあり方としてどうするかというお考えを示していただきたいと思っています。

それからもう一つ、道路行政のほうでは、沿道との関係、道路区域と道路区域外、民地という関係がいいのかとか、それから、道路区域内は道路管理者が、民地になると民間の方がというふうにはっきり切れていていいのかということも、ちょっと問題意識としてはお持ちで、場合によっては、道路法体系の改正も検討していこうというようなことが議論として並行して進んでおりますので、そこは全く一致する部分でございますので、これからお考えがこういうふうにとまっていって行く中で、私どもとしては、それを実現する上での制度のあり方ということもあわせて検討していきたいと思っています。

○部会長 ほかにいかがでしょう。どうぞ。

○J 臨時委員 やはりこの報告書で一番興味があるのが、この都市交通戦略のところの協議会のつくり方をどうするかというところです。今まで鉄道とか、こういう市街地の問題を扱おうというときに、どうしてもそれがばらばらになってしまっているんで、その両政策のフィクサーを地域にどう置くかということが関心があって、今まででも努力されてきた。国のほうは頑張って、法令協議の段階で一生懸命調整するようなことをやっても、実際には現場に行くと、それがばらばらにされていたというのが歴史だったんじゃないかと思うんですね。とりわけ事業法というのが経営というところに中心を置いて、景観だとか福祉だとか安全とかということをあまり考えていない、そういうところに政策が流れていくと、なかなか第一線のところで調整がとれてこなかった。それを克服する意味で、こういう協議会をどうつくるかというのは非常に大事なところだと思うわけです。

それで、その場合に、この書き方だと、交通の中でばらばらだったバスとか道路だとか電車だとか、そういうようなものを統合するという意味は正面に出てくるんですけども、他方で、これがほかのまちづくり施策と結びつくべきだとか、さらに連携がとれていない県と市の間の連携を図るべいという点がどうしても後ろに退いてしまう。この図で見ると両方に矢印が分かれてしまっているものですから、こうやって書くと、地方公共団体として、だれが出てくるんだろうか、考えてしまいます。協議会の中に地方交通の担当者の

地方公共団体が出てくるというようなイメージだとやっぱり狭いのです。そうすると、協議会の中に、まちづくりの方も入ってくるような形の協議会の設定にするというようなことを例えば考えてみる、そのようなことが必要になるのかなというようなことを考えてみたりしているわけです。

それで、協議会について、地方公共団体のうち県と市とどっちが中心になって開くのか？この間の案だと、協議会でどこがフィクサーかよくわからなかったので質問を出したのですが、すけれども、どうも市町村だということになっいる。ここでは、県警だとか都道府県が入っているんで、市町村が中心になって指図するのは何となく不思議な気がしないでもないのです。しかし、最近、例えば国民保護法制なんかで、住民避難が市町村の任務だということになれば、自衛隊に対してだって、県警に対してだって、市町村長がいろいろ言うような仕組みがあるわけですから、そういうことを考えたら、協議会も市町村中心にしてやれるわけです。

最後に国からの支援というのをどう考えるのか。今までの常識でいくと補助金交付という形で、条件は補助条件の中で出すというような形になってきたんだと思います。ただ、この施策がほんとにそれだけ標準化されるような内容のものなのか、地域地域の個別性があるということであれば、もういっそのこと、そこの首長さんが市街地整備と交通整備、両方をにらんで、統合して出してきた調整案に対して、国のほうが対等な立場で契約を結ぶというような形で支援していくというような個性重視のやり方もあるのかなと思います。だから、ここの仕組みのつくり方にはいろいろ可能性があるということなんで、今までの在来の仕組みに縛られないで、いろいろ工夫してみることが大事な、そういうイメージを持ちます。

○部会長 はい、ありがとうございます。大変貴重なご意見だと思います。

ほかにいかがでしょう。どうぞ。

○K専門委員 小委員会の中でいろいろ議論させていただいて、きょうのご意見もお聞きして、2点ございます。一つの重要なポイントは、やっぱりこれを国民の皆さんにお知らせするということは、一つ新しい常識と言ったらちょっと言い過ぎかも知れないですけども、昔からいろんな常識って変わってきているわけですよね。例えばたばこは10年ぐらい前までは、こういうところでは皆さん吸っておられたんですけど、もう吸わなくなった。モラルが変わってきているということなんですけれども、広がって住むということに対して罪悪感を持っていたいただいてもいいんじゃないかと言ったらちょっと極端かも知か

らないですが、そういうモラルをつくるためのきっかけとして、集团的都市構造の提唱を行っていると考えております。

例えば、この図において、白のところが増えたほうがいいという議論がありますけれども、地域の中でエコロジカル・フットプリント的に考えても、環境負荷を吸収していく白の部分をふやすことは重要です。国土審議会で、部会長がとりまとめておられるお話とも関連します。その辺のメッセージをうまく誤解なく伝えることが重要です。お金を余計につぎ込みますよという話じゃなくて、そういう新しいモラルなんですよという発想が一つ要るのかなという気がしております。

あともう一つの問題は、人口減少社会にこれが成立するののかという議論が今されていたんですけれども、人口が減少しなくても、この5ページの図は成立するとは限りません。というのは、そういうコンパクトな市街地に住みたい方が、これから人口が一定だとしても、割合が減っていくんですよね。今、そういう市街地を支えているのは高齢者の車を持たれていない方で、たとえ各自治体でそういう協議会がもしうまく動いたとしても、それぞれの協議会同士でそういうコンパクトな市街地に住んでくださる方の取り合いになってしまう。場合によっては、どこも一生懸命頑張るけれども、うまくいかないという状況が起こるかもわからない。そういうふうなことは、もうちょっと上のランクの市長さんとか首長さんが頑張ってもらえばそれでいいという話じゃなくて、もっと広域的な観点から、君のところはコンパクト化を頑張らなくてよくて、こちらの自治体で頑張らなさいとか、場合によってはそういう形の調整みたいなものも、本来は全体できちんとやろうとすると、要るんじゃないかなという気持ちを個人的には持っています。要するに、ニーズから見たときに、どれだけコンパクトシティーに住んでくださる方がこれからいるだろうかという視点も大事かなと思っています。以上です。

○部会長 はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○L委員 都市計画の廃止変更の法律問題を研究してほしいんですけど、この絵の中にもさりげなく、都市計画街路廃止というようなものも書いていますね。計画制限をずっとしてきて、ある日突如廃止というのは、図上でそうするだけじゃ済まないんですね。損害賠償、損失補償をどうするかという問題もあるでしょう。管理がえの問題もあるでしょう。一体、廃止変更の手続を一般手続と同じでよいかというような問題も出てくるでしょう。財政的な裏づけの変更というような問題もあるでしょう。広げると切りがありませんが、

例えば街路を廃止して、それを線状の避難路、公園にしようというケースを考えていただいて、その場合に生ずる法的・行政的問題をシミュレートしていただくようなことは、事務局を中心にお願ひできたらなと。

私はおそらくこれは、利用転換計画というようなものをつくって、その枠組みの中で廃止をしていくというような、何か一つ装置が要るのではないかと考えています。転換計画というような枠組みの中へ逃げてしまうと、とりあえずいいんですが、でも、その中身を少しシミュレートすることによって、その枠組みが生きてくる、制度化できる、そういう感じがちょっとしているので、今後ご検討いただければ幸いです。

○部会長 ありがとうございます。

ほかにかがでしょうか。事務局から、今までのご意見の中で特にお答えいただくようなことはございますか。よろしいですか。

それでは、ほぼ予定の時間に来てございますので、きょう、非常に多様な、また非常に貴重なご意見を数多くいただきました。これは中間まとめでございますので、これから小委員会で議論していただきたい。結構荷が重いご意見をいただいたと思いますが、小委員長、いかがですか。

○小委員長 なるべくいろんなことをもう少しわかりやすいような格好で、次のときは報告できるように努力します。

○部会長 はい、お願いいたします。

それでは、そのような形で引き続きご検討をお願いするということにさせていただき、この議題はひとまず終わらせていただきたいと思います。

議題2でございます。今後の検討方向につきまして、事務局からご説明をお願いいたします。

○事務局 資料の3-1をご覧くださいと思います。

資料の3-1の1のところでありまされども、この都市計画部会の今までの検討の状況を簡単に触れてございまして、今後の検討の方向につきまして2点、お願いを書いております。ご存じのように17年6月に、下を書いてあります①から⑤の5つの検討課題につきまして、国交大臣から社会資本整備審議会に諮問をさせていただきました。このうち、先ほどの議論にもありましたように、②の中心市街地の再生の関係につきましては、今年1月に答申をいただきました。それから③のうち、今ご議論いただいた都市交通・市街地整備につきましては、小委員会で議論・検討を進めていただいているところでありま

す。

今回お願いしたいのは、公園と下水道につきまして、同じく小委員会を設置しまして、平成20年以降の次の社会資本整備重点計画の中に反映させていきたいということでございます。以下、公園と下水道それぞれにつきまして、中身をご説明させていただきたいと思います。

○事務局 都市公園につきましては、過去、平成14年度まで、6次にわたる5カ年計画がございました。平成15年度からは、公共事業の横断的な重点目標を設定しました社会資本整備重点計画におきまして、緑地の保全に関する事業ということで、民有緑地等も含めました緑の量的、質的な向上に現在努めてきております。平成16年には、いわゆる景観緑3法ということで法改正もございました。それらを踏まえまして、その積極的な運用によります総合的な施策の展開が今後期待されているという段階でございます。

今後でございますけれども、人口減少、それから少子高齢化時代を迎える中で、なお一層、市民参画型社会の形成を促進しまして、さまざまな主体による緑の保全、創出、活用、防災公園ですとか地域の歴史的・文化的資産を保全、活用しました公園緑地の重点的整備、そういうような新たなニーズに対応しつつ、効率的、効果的な緑の保全、創出、活用を推進するために、これらに係る諸課題につきまして、さらに幅広い検討を行うことが必要となってございます。

こうしたことから、都市の緑とオープンスペースに関しまして、1点目でございますが、新たな社会資本整備重点計画に対応しまして、重点的に整備、保全、管理を図る緑とオープンスペースの分野とその目標。さらに2点目としまして、持続可能な都市を構築するための、多様な主体の参加、連携による、多様な緑とオープンスペースのあり方と整備、保全、管理の推進方策。3点目としましては、個性と魅力にあふれた活力ある美しい都市、地域、国土づくりを進めるための、歴史的・文化的資源等を活用した緑とオープンスペースのあり方と整備、保全、管理の推進方策。さらに4点目といたしまして、ストックのもたらす効果を相乗的に高めるための緑とオープンスペースのあり方と整備、保全、管理の推進方策といった事柄につきまして、早急に専門的な検討を行っていただく必要があると思っていますところでございます。そうしたことから、この都市計画部会におきまして、公園緑地小委員会を設置いただきまして、ご検討を進めていただけたらということでございます。

当面のスケジュール案でございますが、9月以降、小委員会による審議を6回ほど、で

きましたら重ねていただきまして、年度内に取りまとめをしていただけたらと思っております。

以上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○部会長 はい。それじゃ、次、お願いいたします。

○事務局 ３ページ目、お開きいただきたいと存じますがけれども、下水道小委員会によります検討についてご説明したいと思います。

下水道でございますけれども、都市の雨水の排除、あるいはトイレの水洗化に対応いたしました汚水処理の普及、さらには人口集中、産業発展によります水質汚濁への対応など、時代のニーズに応じた整備を進めてまいりました。その結果、１６年度末現在で見ますと、下水道処理人口普及率は６８％に達しておりまして、一応の整備は図られてきたところでございますけれども、まだなお中小市町村を中心に多くの未普及人口が存在いたしまして、下水道の普及を待ち望んでいる状況でございます。

一方、大都市でございますけれども、大都市につきましては、汚水処理は一応概成しておりますが、都市化の進展に伴います水環境上の問題、あるいは、近年非常に都市型水害が多発しております。さらには、雨天時におきます未処理下水の流出、東京湾等の閉鎖性水域の水質改善、あるいは地震に対する脆弱な施設構造など、下水道機能の質的向上に関する取り組みが遅れているところでございます。

また、急速な人口減少と少子高齢化の進展等がございまして、下水道は使用料を中心に財政を賄っておりますけれども、そういった財政基盤を支える使用料収入の減少など、下水道事業のあり方に大きな影響を及ぼすことが予想されております。また、急速に整備が進捗した結果として増大いたしました下水道施設のストックは、老朽化を放置いたしますと、排水・処理機能の停止や管渠の破損によります道路陥没の発生など、日常生活や社会活動に重大な影響を及ぼすおそれがございます。また、下水道ストックの増大は、維持管理、改築更新への投資の増大や起債償還費の増大を招きまして、人口減少によります使用料収入の減少とも相まって、地方公共団体におきます下水道経営に大きな影響を与えるおそれがございます。

さらに、グローバルな視点で将来を見渡しますと、温暖化をはじめとする地球規模の環境問題、世界的な人口爆発や産業の進展によります水、資源、エネルギー問題の深刻化は、従来の大量生産、大量消費、大量廃棄型の社会の限界を明確にしておりまして、環境負荷の少ない社会の構築が重要な課題となっております。

こういったさまざまな状況を踏まえまして、今後も厳しい財政制約が続く中、暮らし、安全、活力、環境に大きな関わりを持つ下水道につきましては、住民との対話等を進めまして、事業間の連携を深め、地域のニーズを踏まえることによりまして、これらの諸課題にどのように対応すべきか緊急に検討する必要があると思います。

こうしたことから、新しい時代におきます下水道に関しましては4点ほどの課題がございます。1つが、環境と共生した持続的発展が可能な社会の構築に向けた新たな下水道の役割と、その推進方策はいかにあるべきか。2点目といたしまして、下水道が未普及の地域を早期に解消するための整備手法はいかにあるべきか。

4ページに参りますが、3点目といたしまして、下水道機能の質的向上につきまして、中長期的な整備目標と戦略的な推進方策はいかにあるべきか。4点目といたしまして、ストックが増大する中、適正な下水道施設の管理はいかにあるべきか。また、下水道経営の健全化をいかに図るべきかなどにつきまして、早急に専門的な検討を行う必要があると思います。以上を踏まえまして、都市計画部会に下水道小委員会を設置いたしまして、検討を行っていただきたいと考えております。

当面のスケジュールでございますけれども、10月以降、6回程度の小委員会による審議を経まして、平成19年の3月ごろの取りまとめを考えているところでございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○部会長 計画部会に2つの小委員会を設置するという案でございます。これについて部会として、このような形でよろしいのかどうか、ご意見、ご質問いただければと思いますが、いかがでしょうか。

よろしゅうございますでしょうか。もしよろしいようでしたら、この部会に公園緑地小委員会、下水道小委員会を設置しまして、今後審議させていただきたいと思います。

また、小委員会に属する委員等の選任につきましては、私にご一任いただきたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。特に下水道のほうは経済学の先生にぜひ入っていただきたいと私は個人的に思っておりますので、その辺も含めて検討させていただきます。C委員、そうですね。よろしくお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、異議がもしおありでなければ、そのような形で小委員会に属する委員を私のほうで選任させていただきたいと思います。

以上で本日の議事は終了いたしますが、最後に柴田局長から委員の皆様にごあいさつがあるそうでございます。よろしくお願いいたします。

○都市・地域整備局長 本日は大変ありがとうございました。都市交通・市街地整備小委員会での中間取りまとめにつきまして、大変ご熱心なご審議をいただきました。まず、小委員会の意見を取りまとめていただきました小委員長及び小委員会の先生方、ほんとうにありがとうございました。また本日は、部会長をはじめ各委員の皆様方、小委員会の中間取りまとめにつきましてご了承賜りました。ご熱心なご討議、ほんとうにありがとうございました。随分いろんなご議論をいただいておりますので、今後の議論の参考とすべきご議論をたくさんいただいておりますので、小委員会の次のステップの段階で、これらにつきまして引き続き検討を、小委員長のもとで進めさせていただきたいと考えてございます。

また、新たに公園緑地小委員会と下水道小委員会の設置につきましてもご了承いただいております。これからの都市計画行政に引き続きご意見、ご指導を賜りたいと考えております。

最後になりましたけれども、部会長でいらっしゃいますが、都市計画部会長ということで大変お世話になりました。先生におかれましては、社会資本整備審議会以前から委員として、都市計画行政につきまして大変なご指導、ご鞭撻を賜ってきたところでございますが、非常に機械的に、任期が１０年でご退任をいただくということが国のルールになっておりまして、私といたしましては非常にそういう意味では残念でございますが、ルールに従いまして、今月の３１日をもってご退任ということになりました。ほんとに長い間、我が国の都市計画行政につきましてのご指導、ご鞭撻を賜りましたことを心より御礼申し上げます。委員会とは別の立場で、いろいろとまたご指導、ご鞭撻を賜りたいと考えております。どうもありがとうございました。（拍手）

○部会長 どうもわざわざありがとうございました。

それでは、都市計画部会をこれで終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

閉 会