

1. 開 会

事務局 大変長らくお待たせをいたしました。

本日はお忙しいところを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。

定刻になりましたので、ただいまから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1回都市交通・市街地整備小委員会を開催させていただきます。

まず初めに、本小委員会の設置につきまして御報告申し上げます。

4月22日に開催されました都市計画部会におきまして、「都市交通・市街地整備小委員会」の設置が認められました。小委員会の設置に伴い、本日付けで辞令等が発令されております。大変勝手ながらお手元にお配りさせていただいておりますので、よろしく願いいたします。

本日は初めての小委員会でございますので、澤井都市・地域整備局長から、委員の皆様へ挨拶させていただきます。

局長、お願いいたします。

都市・地域整備局長 都市・地域整備局長の澤井でございます。

委員の皆様方におかれましては、日ごろからも大変いろいろと私どもの行政に御指導を賜っておりますし、また今回は大変お忙しい中、本小委員会の委員に御就任を賜りまして、重ねてお礼を申し上げる次第でございます。

すでに御承知のことと思えますけれども、昨年の7月に今後の、21世紀の都市再生をどうしたらいいかという包括的な諮問を当時の都市計画分科会に申し上げたわけでございます。

その中で早急に検討をお願いしたいということで2つのテーマ、民間の都市活動を促す都市計画の枠組み、それから木造密集市街地解消のための方策、この2つにつきまして最初に集中的に御議論いただきまして、本年の2月7日に中間取りまとめをいただきました。

すでにこの議論を踏まえさせていただきまして、この国会で都市再生特別措置法、それから再開発法、区画整理法等を一括改正する一部改正法、この2つが3月末までに成立をみております。

また、幅広く民間の皆様方からの都市計画提案を受けよう、またそれとも関連して最近

非常に数もふえております地区計画をもっと使いやすくわかりやすいものにしようという内容を含みました建築基準法と一括して都市計画法を改正する法律、これもすでに審議が進んでおりまして、現在、参議院先議で参議院を通過し、衆議院の方に回ってきております。今月から来月にかけて、これも審議の上、成立することを私ども確信している次第でございます。

かような次第で、昨年来の都市計画分科会の御議論を踏まえて、私ども早速いろいろな法制の整備、あるいはいろいろな仕組みの整備、検討を始めているところでございます。

都市再生、包括的な諮問を申し上げた中で、「21世紀型都市再生のビジョン」という大きなテーマがございます。これに関しまして、今般、都市交通、下水道、公園緑地等都市施設の整備、あるいは市街地整備のあり方につきまして、去る4月22日に開催されました社会資本整備審議会、今年度から都市計画・歴史的風土分科会ということになりまして、その都市計画部会におきまして、今申し上げました課題ごとに小委員会を設置して、さらに検討を深めようということをお認めいただいたわけでございます。

早速本日、都市交通・市街地整備について、今後どうあるべきかという御議論をお願いしようということでございます。

21世紀の都市再生、いろいろな課題等、私ども思いも持っておりますが、一言で言いますと、戦後50年でできた日本の都市をこれから50年、100年かけてどう作り直していくかという大変長期的、あるいは超長期的な課題でありますし、また当面の我が国の経済の建て直しのためにもこうした非常に重要な、また膨大な需要がある分野にいかにも民間活動を引き込んでいくか、そのためにまた公共は何をなすべきかという当面の緊急課題でもあります。

そうした中で、特に公共セクターが主要な役割を担います街路を含む都市交通、あるいは市街地整備、公園、下水道、こういったところについてそれぞれの分野で今までの蓄積も踏まえながらより質的に高度、かつ新たな展開を遂げていかなければいけないというふうに基本的には思っております。

特に、都市交通、市街地整備につきましては、1つには活力ある都市活動を支えるコンパクトな市街地をつくるということ、それからこれからの高齢化も含めまして、だれもが容易、快適に移動できる交通環境を実現する。一方で自動車に過度に依存しない都市交通システムを実現する。これは地球環境問題という観点からも非常に大事だと思っております。

一方で、都市防災、あるいは交通安全など安全で安心できる質の高い生活空間をつくる。それから、これらを通じまして地区の特性や住民の意向に応じた多様な市街地整備を実現する。こういった課題があるものと認識しております。

本日、我々の問題意識なり、それに対応した現状を申し上げた上で、皆様方から忌憚のない御意見をいただきまして、それを踏まえて一生懸命我々も作業して議論を進めていただきたいと思います。と思っています。

当面、やはり役所の仕事でございますので、夏には来年の予算要求もしなければいけないということで、できれば7月ぐらいには一たん中間まとめをそこでいただき、さらにそれを踏まえてその議論を深めていただくというような運びにさせていただければと思っていますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

事務局 続きまして当委員会の構成でございますが、お手元の資料1に委員名簿を配付させていただきます。

【各委員、臨時委員、専門委員の照会（省略）】

事務局 次に、本日の資料でございますが、今、申し上げました資料1の名簿のほか、全部で6種類の資料をお配りしてございます。一覧表をつけてございますので、漏れがないかどうか、もし過不足がございましたらお申し出いただきたいと存じます。

2. 議 事

(1) 委員会の議事運営について

事務局 続きまして、小委員会における議事の運営につきまして提案させていただきます。

社会資本整備審議会の小委員会の議事運営については、特段の定めがございません。そこで、本委員会で決めていただく必要がございます。

僭越と存じますが、社会資本整備審議会令及び同運営規則に準じまして、事務局で案を作成させていただきました。お手元に配付してございます資料3の「都市交通・市街地整備小委員会の議事運営について（案）」をごらんください。

私の方から内容を読み上げさせていただきます。

小委員会の運営については、社会資本整備審議会令及び同運営規則に準じて次の通り進めることとする。

記

1. 小委員会に委員長を置き、委員の互選により選出する。
2. 委員長は議事運営を行う。
3. 委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。
4. 小委員会は委員長が招集する。
5. 小委員会は委員の三分の一以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
6. そのほか、小委員会の運営に関し必要な事項があれば、必要に応じ、随時定める。

以上でございます。

この案につきまして、御質問、御意見等ございませんでしょうか。

〔「ありません」の声あり〕

事務局 特に御質問、御意見等がございませんようですので、議事運営についてはこのとおり御承認いただけますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

事務局 ありがとうございます。

それでは、議事の進め方について、今申し上げました案のとおり進めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

なお、本日御出席いただきました委員、臨時委員及び専門委員は14名中9名でございます。今、御承認いただきました議事運営第5に定めます定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

(2) 委員長互選、委員長代理の指名

事務局 それでは、引き続き、議事運営第1に基づきまして、委員長の互選をお願いいたしたいと存じます。

どなたか御推薦、ございませんでしょうか。

委員 はい。

事務局 委員、お願いいたします。

委員 黒川委員を委員長として推薦させていただきます。

事務局 ただいま、委員より黒川委員をとこの御推薦がございましたが、皆様の御意見はいかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

事務局 皆様、御異議ないようでございますので、それでは黒川委員、御多忙中のところ大変恐れ入りますが、委員長をお引き受けいただきたく、よろしく御願ひ申し上げます。

それでは、黒川委員、早速でございますが、委員長席の方へ御移動をお願いいたします。恐縮でございますが、ここで委員長に一言御挨拶を賜りたいと存じます。

委員長、よろしく御願ひ申し上げます。

委員長 ただいま皆さんの御推挙でこの委員会の委員長を務めることになりました黒川でございます。

先ほどの澤井局長の御挨拶にありましたように、この小委員会で議論するのはかなり壮大なことではあります、片方で予算のことがあって、1回目の取りまとめはなるべく早くという御要望もありますので、皆様、御協力のほどをよろしく御願ひいたしたいと思ひます。

簡単ですが、挨拶にかえさせていただきます。

事務局 ありがとうございます。

それでは、これからの進行につきましては、委員長をお願いいたします。

よろしく御願ひ申し上げます。

委員長 それでは、今の議事の第2は委員長の互選のほかに委員長代理の指名でございますが、今の資料3の議事運営の3番目ですか、「委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する」ということでございます。

私としては、できたら小林委員に職務代理をお願いしたらと思ひますが、皆さん、よろしゅうございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

委員長 それでは、小林委員、よろしく御願ひいたします。

一言御挨拶を。

委員長代理 委員長代理に指名されました小林でございます。

よろしく御願ひいたします。

(3) 委員会の議事の公開について

委員長 それでは、その次に、早速ですが、議事の3番目、「委員会の議事の公開について」ということでございます。

資料4にございますが、事務局から何か説明はありますか。

事務局 それでは、資料4について御説明申し上げます。

「都市交通・市街地整備小委員会の議事の公開について(案)」というものでございますが、読み上げさせていただきます。

都市交通・市街地整備小委員会の議事は、プレスを除いて一般には非公開とする。また、議事録については、内容について委員の確認を得たのち、発言者氏名を除いて国土交通省大臣官房広報課及びインターネットにおいて公開することとする。

以上でございます。

委員長 ありがとうございます。

これについて何か御意見はございますか。よろしゅうございますか。

〔「ありません」の声あり〕

委員長 それでは、こういうことで議事の公開のルールは決めさせていただきました。

事務局 委員長、よろしゅうございましょうか。

委員長 はい。

事務局 それでは、議事の公開等につきましてお取り扱いをお決めいただきましたので、新聞社等より取材の申し入れがあれば入場を認めたいと存じます。

委員長 どうぞ。

(4) 「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」について

委員長 それでは、お手元の本来の議事になりますが、「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」について御議論をいただきたいと思っております。

最初にですが、具体的な中に入る前に、スケジュールの確認をしたいと思うのですが、資料5-1ですか、4月22日の都市計画部会で承認された委員会のスケジュールでは7月に中間取りまとめということですが、事務局の考えは何かありますか。

事務局 それでは、スケジュールについて説明させていただきます。

事務局といたしましては、お手元の資料5 - 1の4ページでございますようなスケジュールで進めたいと考えておりました、これまで、日程が迫っておりますので、委員の皆様方にはすでにスケジュール調整をさせ始めていただいたところでございますが、7月の中間取りまとめまでに、今回も含めまして4回ほど委員会を御開催をいただければと考えております。

よろしくお願い申し上げます。

委員長 事前に4回のスケジュールを決めさせていただいておるようでございます。

それで、その4回をどうやって使おうかという話でございますが、私の方としては、事務局とも少し相談したのですが、きょうはなるべくこのテーマ、要するに都市交通と市街地整備というのは一体どんな問題を抱えているか、フリーにディスカッションをしていただいて、2回、3回でうまく事務局でそれに対する案をつくっていただいて、またディスカッションする。4回目はそれをまとめる方向で中間取りまとめ、むしろ多分その4回目もまだ議論になってしまうかと思っておりますので、もう一回というのはかなり難しいかもしれませんが、もし何かあればみんなで持ち回りのような形でまとめるというようなスケジュールで行かせていただいたらと思います。

よろしゅうございますか……。

特段御意見がないようなので、基本的にそんなスケジュールリングでお願いしたいと思っております。

それでは、今の(4)の資料の説明の方、よろしく申し上げます。

事務局 それでは、事務局からお手元に配付してございます資料5 - 2を説明させていただきます。

本日用意いたしましたこの資料は都市交通及び市街地整備に関する諸問題を考える上で前提として、あるいは念頭に置いて考慮すべきと考えられる事項につきまして、事務局なりにまとめたものでございます。

それぞれの事項はできるだけ客観的に事実関係を整理したものでございますので、委員の皆様方におかれましては、十分御承知のことと存じますが、事務局の問題意識を御付度いただき、今後の議論の御参考にさせていただきたいということで簡単に御説明申し上げます。

1枚めくっていただきますと目次がついてございます。

大きく分けて3つの部分で構成してございます。都市を取り巻く全般の経済社会の動向と都市交通の現状と課題、それから市街地整備の現状と課題という部分でございます。

もう一枚あけていただきまして、1ページから説明をさせていただきます。

御承知のように、高度成長期以降、産業構造の変化等に伴いまして、我が国の都市では急速に人口が集中し、それに伴い、市街地の拡大が進んできたという経緯がございます。現在、この1ページ、右下のグラフ、ちょっと小さくて見にくいのでございますが、DIDの中に全国民の2/3以上、およそ7割弱の人口が住んでいるという状況に至ってございます。DIDの面積につきましては、左側のグラフに描いてございますが、急速に広がっております。ただし、ここで注目すべき点は、DIDの人口密度が市街地の拡大に伴って低下してございまして、例えばこれも字が小さくて恐縮でございますが、昭和35年にはヘクタール100人以上ありました人口密度が現状では60人程度に低下しているような低密の市街地が拡大したということでございます。2ページ目に東京と宮崎を例にいたしまして、人口集中地区、DIDの時系列を追った拡張の経緯が書いてございます。

ここで大都市圏の市街地の広がり方の中身を見てまいりますと、2ページ目の下の方に東京23区とニューヨーク市で人口密度の分布がどういうふうになっているかという図を描いてございます。明確に違いが出ておりますのは、ニューヨークの場合は都心地区に居住人口、人口密度がかなり高いゾーンになっておりますが、例えばマンハッタンは242人/haと書いてございますが、これに対しまして東京の場合は都心4区では86人/ha程度の人口密度になってございまして、いわゆる空洞化とかドーナツ現象と言われている形態が見られるわけでございます。

続きまして、3ページにニューヨーク以外のロンドン、パリも加えまして、今申し上げた東京の市街地の密度構成についてもう少し詳しく見た図面がついてございます。左側の図で横の線、水平線の上が昼間就業人口密度でございまして、その下が夜間人口密度でございます。特徴的なのは、東京はほかの3都市に比べまして極端に昼間の就業人口、つまり昼間働きにいられているような方々が圧倒的に多い、居住者に比べて多いという状況になってございます。

さらに、この10年間の増減の変化を見ても、昼間人口の密度も低下はしてございますけれども、それ以上に東京の都心部の夜間人口密度が減っているという状況でして、昼夜間人口比率、昼間人口と夜間人口の比率は東京都心の場合、どんどんまた大きくなってきているという状況があるわけでございます。これはどういうことかと申しますと、都心部に

通勤、通学交通が集中するという都市構造でございまして、交通に関して大変負荷のかかるような都市構造になっているということでございます。この3ページの下の方に昼夜間人口比の変化の国際比較がございまして、例えば比較的昼夜間人口比率の高いロンドンなどでも、10年前に比べますと現在、昼夜間人口比は低下している傾向にございますが、東京の場合は相変わらず10年前に比べてふえている、2.28から2.36になっているという状況でございます。

続きまして、4ページにこうした市街地の拡大と交通施設の関係について、参考になる図面を添付してございます。東京圏におきまして、市街地が外縁的に拡大したその要因として郊外鉄道の発達というのがあるのは広く知られているところでございますが、これは地方都市におきましても敷衍的に見られるようございまして、これは福岡県において居住人口が変化してきたかというのを整理したものでございます。これも字が大変細かくて恐縮でございますが、簡単に申し上げますと、居住人口の増加というのは都市鉄道の整備状況に大きく関係しているということがうかがい知れるというところでございます。

続きまして、5ページ目でございます。これまで東京の話、あるいは福岡の話をしてまいったわけでございますが、さらに地方の中小都市も含めた地方都市の状況を見てみますと、東京と同じように中心部での人口の低下というのが見られるわけでございます。この5ページのグラフで言いますと一番左下のグラフでございます。その意味では、規模、スケールは違いますが、ドーナツ現象、中心の空洞化現象というのが起きているという状況でございます。ここで地方都市に顕著なのはこの右側のグラフでございますが、地方都市の都心機能の代表的な機能であります商業機能そのものが低下しているということが普遍的に見られるという状況がございまして、右下のグラフにありますように、これは福島市の例でございますけれども、中心地区の店舗数が次第に減ってきている。これは恐らくこの右上にありますような郊外型店舗の増加と裏腹の関係になっているのではないかと推察されるわけでございます。

6ページ目に、こうした地方都市の中心市街地の問題に関するアンケート調査の結果が書いてございます。全国の市を対象にいたしまして、都市づくり、まちづくりに関する課題というものを聞きしたところ、1位、2位は中心市街地の空洞化など商業の不振、あるいは中心市街地の人口の減少というのが挙がっているわけでございます。また、こうした地方都市の中心市街地の空洞化の問題に関しましては、この6ページの下にありますように、高齢化が並行して進んでいるということも見逃せない現状であるわけございま

す。

7ページに参りますが、しかしながら、最近の傾向といたしまして、都心地区、あるいは都市の中心部への人口回帰の傾向が見られるというのが近年の傾向でございます。この一番上にありますグラフは東京の状況でございますけれども、都心3区の人口は平成8年を底にいたしまして、再び上昇しているという傾向が見られると思います。それから、分譲マンションの供給戸数につきましても東京都区部におきましては、都心3区ないし周辺5区のマンション戸数がふえているという状況でございます。

こうした転居の動機は、当たり前のことと存じますが、7ページの下に書いてございますように、例えば通勤・通学が便利になるというようなことが一番になっておりまして、都心居住の評価として通勤時間が短いので行動の選択の幅が広がるというのが圧倒的に多い評価として挙げられているわけでございます。

今のは東京の例でございますが、8ページ目に福岡市を例にとって図を表示してございます。福岡市でもここ数年間、都心部の人口密度が高くなる傾向というのが見られまして、こうした地方の拠点的な都市におきましても、都心部への人口回帰が見られるという状況になってございます。

続きまして9ページ、市街地の状況を今まで申し上げましたが、都市基盤の整備状況について簡単に整理してございます。これまで都市基盤整備につきましては、例えば街路、公園、下水道等の整備を着実に進めてまいりまして、数字上、進行しております。これは上の方の表に書いているところでございます。相変わらずオープンスペースや緑が少ないなど改善すべき点が多いという指摘が多くございます。

あわせまして10ページ目に書いてございますが、こうした都市基盤整備が遅れている地域の典型例でございますけれども、木造密集市街地というもの、例えば東京ではここに着色されているような地域にまだ広がっております。こうした地域の問題につきましては、先般の阪神・淡路大震災以降、大変危機意識、問題意識が高まったところでございますが、最近、また時間とともにそうした問題意識が徐々に風化しつつあるのではないかという懸念が指摘されてございます。

一方、11ページに参りますが、こうしたさまざまな問題に関しまして、周辺状況、いろいろな変化について着目すべき点、注目すべき点が出てございます。1つは、この11ページに書いてございますが、まちづくりへの住民意識の高まりというのが顕著にあらわれてきている。これは上の表で、まちづくりの推進を図るというものを活動に挙げています認

証NPOの数の推移を書いておりますが、ここ数年の間、急速にふえてございます。また、地方公共団体においては独自のまちづくり条例というものを設置する動きがありまして、このまちづくり条例の目的も、下の円グラフにありますように、さまざまなそれぞれの市の実情に応じたものが制定されていることがうかがえるわけでございます。

一方、12ページでございます。今度はグローバルな問題でございます。地球環境問題のうち、特に地球温暖化問題につきましては、民生部門及び運輸部門のシェアが大きいということで、これらは都市において相当排出されている部分でございますので、こうした民生部門、運輸部門のCO₂の排出をどうするかということを経済を考えると忘れてはならない状況になっているわけでございます。

続きまして、13ページ、人口の動態でございます。これも広く知られているところでございますが、我が国全体の人口は平成18年の1億2,700万程度をピークにいたしまして、減少過程に入る予測でございます。ここで着目すべきは、下の方のグラフにあります65歳以上人口割合の推移でございます。相変わらず高齢化が進む。その結果、右上にあります人口ピラミッド、大変特異な形の人口ピラミッド、これは2050年の様子を書いておりますが、しばらくの間、続くという状況が予想されるわけでございます。

この結果、14ページに整理してございますが、政府関係、公共投資関係の世界におきましても、社会保障関係費の増加が見込まれ、公共投資関係費につきましては大きく拡大することは期待できないのではないかとということが予想されているわけでございます。14ページに書いている図は、やや細かい専門的な話でございますが、昨年度、行財政改革の議論の中で資料として整理されたものを参考として添付してございます。

続きまして15ページ以降で、都市交通の現状と課題につきまして御説明させていただきたいと思っております。

都市交通の状況につきまして、ここ10年ほどの変化を見ますと、大きく言えることは、公共交通機関の利用、それから自転車、徒歩のトリップ数、人の動きというものは数として、絶対値として減少傾向にある。そのかわり、自動車利用が相変わらず増加しているということがうかがえます。

一方、16ページに書いてございますが、こうした人の動き、いろいろな交通機関を使っている人の動きを見ますと、その移動距離につきましては長くなる傾向が一般的には見られます。これは通勤とか業務の目的に分けても、年々移動距離が増加する傾向があるということがうかがえるわけでございます。

17ページに、それでは都市の中で人々が移動するとき、どういう交通手段を使っているかということについて、時系列に整理いたしますと、先ほど絶対値でも自動車量がふえ、公共交通機関とか徒歩の数が減っていると申し上げましたが、比率、シェアにおきましても、自動車利用が年々ふえてございます。平日の自動車交通の分担率は地方都市圏では40%以上を超える状況でございます。下の日本の地図で、これはやや細かく書いてございませぬが、東京とか京阪神都市圏を除いては、ほとんどの都市で自動車の利用というものが40%を超えるような状況にあるということでございます。

続きまして18ページでございますが、今の日本全国の図でもありましたように、首都圏と京阪神につきましては、鉄道利用が比較的高いわけでございます。これは中京も含めまして、三大都市圏での利用率で見ますと、海外の、例えばロンドン、パリ、ニューヨークといった大都市に比べますと鉄道の利用率が高くなってございます。これはこれら三大都市圏において鉄道路線の整備が進んでおり、運行頻度が高いということが理由として考えられます。下の方に、これは森ビルさんのホームページから引用させていただきましたが、ニューヨークと東京の駅密度を比較してございます。混雑率に関しては右の方のグラフにありますように、東京の鉄道の混雑率が高いという状況でございます。

19ページは、自動車利用、モータリゼーションの状況でございます。経済の発展に伴いまして、自動車の利用が拡大しておりまして、上の折れ線グラフにありますように、その増加の傾向は近年になっても余り大きな衰えは見せていないという状況でございます。特に、物流におきましては、自動車利用の拡大傾向が顕著でございまして、平成11年度には総量の55%、半分以上を自動車がトンキロベースで担っているという状況でございます。

20ページ、この自動車利用をやや細かく観察いたしますと、高齢者及び女性の自動車利用というものがこれまでに比べてどんどんふえてきているというのがうかがえるわけでございます。

続きまして21ページ、こうした自動車交通利用の相変わらずの増加傾向に伴いまして、どんな問題が起きているかということでございますが、道路の混雑状況は相変わらず増加傾向、悪化する傾向にあるわけでございます。それに伴いまして、各都市における自動車の走行速度、特にピーク時、混雑時の平均走行速度はほとんど改善されない、大変低い状況になったままでございます。

また、22ページにございますように、こうした道路混雑はバス利用者の減少というものにつながりまして、バス利用に関しましては長期低落傾向にあるという状況でございます。

23ページに参りまして、自動車利用の増大に伴いまして、自動車から排出される汚染物質につきましても、あるいは騒音等の問題につきましても、相変わらず環境基準が達成されていない地域、沿線が多く残っているというのがこのグラフでわかると思います。

24ページは、これをもう少し詳しく東京の区部でどういう状況になっているかということの一部御紹介いたしたいと思いますが、こうした東京の都心部におきましても、普通貨物車というものの利用が随分ある。ここでは普通貨物車の利用量に応じまして、線の太さを変えてございます。物流を担う幹線道路網の形成が不十分なために都心の一般道も普通貨物車が流入しているという状況になる。したがって、ただ単に総量として見ても交通、自動車利用がふえ、混雑がふえています、さらに具体的に細分化するとまたいろいろな問題が見受けられるということでございます。

こうしたことを受けまして、25ページに、都市内道路整備に対するニーズがどういうふうに世論調査の中で挙げられているかということを書いてございます。平成11年に総理府により行われました世論調査におきまして、都市交通の問題点という聞き方で皆さんにお聞きしたところ、自動車を利用する際の道路渋滞、それから駐車場が少ないということを指摘されている方の比率が圧倒的に高くなってございます。一方、違う世論調査でございますが、住宅地周辺の社会的な施設で整備してほしいものということで皆さんの意見、希望を伺った平成10年の世論調査では、身の回り、住宅地周辺の道路について、相変わらず整備してもらいたいという声が高くなってございます。

それでは、現実に例えば都市計画道路の整備状況はどうなっているかと申しますと、26ページでございます。都市計画に定められた幹線道路のうち、現在、整備されているのはほぼ半分、約51%が改良済みでございます。これまでの整備実績で行きますと、残っている49%の整備にはおよそ60年がかかるのではないかと見込まれているところでございます。こうした都市計画道路の整備率は、実は都市の規模、あるいは都市の中でも既成市街地、新市街地、あるいはその外側ということで状況が違ってまして、26ページの下にそうした差を書いてございます。

27ページに東京を例にしまして、都市計画道路の整備状況が書いてございます。全国で整備率は51%と申し上げましたが、この上の方の図にあります東京都でも区部で56%、多摩では49%しかまだできていない状況でございます、これもちょっと見にくい図で恐縮でございますが、黒い実線で書いている区間ができています部分でございます。

こうした整備がなかなか進まない事情というのは多々ございまして、例えばこの下の方

には東京の港区六本木周辺とニューヨークのマンハッタンの街路網図の比較を同じスケールで描いてございます。もちろん、東京の中でも戦災復興、震災復興で区画整理等により基盤整備をしたところがございますが、都心3区でも、例えば東京の港区のように地形の起伏が激しい、あるいは歴史的にいろいろな土地所有形態があるという経緯から、道路の絶対量も、それから道路網形態も十分になかなか整備がしにくいというところがあるというのが我が国の都市の実態でございます。

続きまして、28ページでございます。ボトルネック踏切の存在、先ほど三大都市圏での鉄道利用が諸外国に比べて非常に高いと申し上げましたが、それだけ都市の中に鉄道が入ってございます。そのために、鉄道による道路の遮断、踏切や細街路も含む市街地の分断というのが一般的に見られまして、その踏切の解消というのがまた大変強い社会的要請になっているところでございます。踏切道というものは、数としては一番左上の図表にありますように減ってくる傾向にございますが、まだまだ道路交通のボトルネックになるような踏切が多数存在しているところでございます。

29ページ、一方、鉄道が比較的発達している大都市におきましても、鉄道駅におきまして、他の交通機関との結節に関しましては必ずしも十分ではない、あるいは鉄道の乗り継ぎ等に当たりまして、不便だ、あるいはバリアフリー等不十分であるというような問題が相変わらず残っているところでございます。

引き続きまして、30ページ以降で市街地整備に関する現状と課題につきまして、簡単に御説明申し上げます。まず地価の傾向でございます。相変わらず地価の下落傾向は続いてございまして、東京の中心部では下げ止まっておりますが、郊外部においては、依然、高い下落率にあるという状況でございます。

続きまして31ページ、東京都23区におきます都市計画で指定されました容積率と実容積率の比率、充足率を書いてございます。この数字の評価はともかくといたしまして、現状では52.2%で、中に山手線と外側の青い線で、これは首都高の中央環状線、ほぼ環状6号線の位置にある部分ですが、それを書いてございますが、こうした都心の中でも比較的容積の充足率が低い地域が広がっているというのがここで見ていただけると思います。

続きまして32ページでございます。市街地に多数低未利用地が発生している状況はまだ継続してございます。産業構造の変化等に伴いまして、工場跡地が全国で発生してございますけれども、今後とも大都市を含め、工場跡地等の低未利用地が拡大すると見込まれているところでございます。こうした土地につきましては、これまで地方公共団体や都市基

盤整備公団等が取得して都市開発を進めてきた事例がございますけれども、これからは自治体の財政状況が厳しいという状況の中、民間の活力をどう有効に活用するかということが課題になってくる状況でございます。

一方、33ページで、個々の建築敷地の状況の変化について注目すべき点を整理してございます。東京都、大阪府における平均の住宅の敷地面積を見ますと年々低下傾向にございます。土地の細分化が進んでいるということが見込まれるわけでございます。この左の下のグラフはここ15年間ほどの新規に着工する住宅の建築敷地を書いているわけでございますが、平均敷地100㎡未満の過小宅地の比率がふえていますし、特にここ5年ほどの動きでは、単に比率がふえるだけではなくて、絶対数もふえているというのがうかがえるわけでございます。

34ページに市街地整備事業の変化について御説明する資料を用意してございます。これまで我が国の市街地の整備、土地区画整理事業という面整備手法で整備を進めてまいりました。都市への人口集中時期には新市街地の基盤整備、宅地供給というものを進める上で土地区画整理事業は大きな役割を担ったわけでございますが、近年、その重点は新市街地から既成市街地に変化してございます。これは背景といたしましては上の方のグラフにありますように、宅地供給量が全体として減ってくる中、既成市街地の再整備というのが大変重要な課題になってきているということが背景にあるわけでございます。

一方、35ページでございますが、既成市街地における市街地整備は大変お金がかかるという問題、あるいは事業期間が長くなるという問題がございます。関係地権者が多い、それから移転移設補償費等、事業を進める上で事業費が高くなるということがございまして、例えば上のグラフにあります面積当たりの事業費が高くなる、あるいは事業期間が新市街地に比べると長いというような傾向が見られるわけでございます。

以上、雑駁な御説明でございますが、資料5 - 2の説明をいたしました。

委員長 どうもありがとうございました。

これは現状、課題の認識がこういうことだということでございますが、ちょっと説明が速すぎておわかりにくかった方は、どうぞ御質問も含めて自由に御意見をいただければと思います。要するに、我々としてどういうふうはこの都市交通とか市街地整備を考えなければいけないかということについての御意見もあわせていただければと思います。

臨時委員 よろしいですか。

委員長 どうぞ。

臨時委員 資料の質問なのですが、まず2ページのところにニューヨークと東京の比較が出ておりますが、この場合には都心4区の中には皇居が入っているのですが、この面積は当然カウントされている、いわゆる単純に平均化されているということですか。だと思っておりますが、そういう読み方でいいのでしょうか。

それから18ページですが、地域鉄道プラス地下鉄となっていますね。この地域鉄道というのはJRも含めたことなののでしょうか。それが非常に素朴な質問なのですがけれども、東京の総延長が625kmでロンドンはその倍もあるのですか。ちょっと意外な感じがするのですけれども、このカウントの仕方と見方をちょっと教えてください。

この2つをお願いいたします。

委員長 それでは、事務局よりご説明下さい。

事務局 それでは、お答えいたします。

前者の方の23区の都心部の人口密度のカウントのやり方、これは大変恐縮でございますが、この根拠を手元に持っておりませんので、今の時点では判断しかねますので、後で調べてお知らせを申し上げたいと思います。

それから、2つ目の御質問の地域鉄道でございますが、これは新幹線を除くJR線も含めてということでございます。

委員長 ロンドンはこんなにあるのですかということですが、多分鉄道網はこれくらいあるでしょう。

臨時委員 そうですか、ロンドンは東京の倍もあるのですか。そうですかね。

委員長 あるでしょうね。かなり網の目のようにロンドンの周りにありますから。

臨時委員 そうですか、私はロンドンは3～4日しか行ったことがないのでございますけれども。

事務局 この資料のロンドンはグレーターロンドン区域でとっていますので、面積り広がりはかなり広がってございます。東京の区部が600km²でございますけれども、グレーターロンドンは1,500km²でございますので、2.5倍ほどの広がりの中での延長でございます。

臨時委員 そうすると、「東京」と言っているのは区部のこと、区部とグレーターロンドンとで比較をしているわけですね。

事務局 そうです。凡例がついておりませんで、大変申しわけありませんでした。

委員長 どうぞ。

臨時委員 31ページ、充足率というのが出ていますけれども、理解をするには指定容積率があって、それから現実に今、できている容積のマップというのが欲しいなど。先に行

ってあるべき容積マップをつくらなければいけないのではないかと、そのように思いますけれども。

委員長 よろしいですか。

要するに、これだと指定容積がどうなっているかというのがわからない。

臨時委員 そうです。指定容積が低いから充足率が高い、高いから低いというようなケースもあるでしょうからね。ですから、これを見て何を読み取ったらいいのかよくわからない。これだけでは不十分だと思いますね。

委員長 逆に、事務方より、これで何を読み取ってほしいということがあったら言ってください。

何年か前の都市計画中央審議会でこれをやると、都心は法定容積が400とか600が多くて、次が400ぐらいの一般住宅が多くてという絵と、その充足率というグラフを1回つくっているはずなのです、事務方が。それはどこか探せばあると思いますので、その原因は、このちょうど「負の遺産」と言われる密集市街地のところは、要するに道路が整備されていないので法定容積を使えない地域なのです。例の前面道路掛ける4割、6割だと言って160%しか使えない、法定は300あるのだけれども、実際は使えないというようなところがいっぱいありますよというのを多分事務方は言いたいのではないかと思うのですが。

臨時委員 例えば、千代田区の充足率が非常に低い、比較的道路率も高いのになぜかという、指定容積が非常に高い、多分そういうようなことの反映だろうと思うのですね。その他、逆のことが言えるところもあるだろう。いろいろありますので、実際に実現している容積マップがあって、これがあって、それでももちろんその間に指定されている容積マップが必要ではないか、そういうふうに申し上げたのです。

委員 確かにそうですね。千代田区だけではなくて、台東区あたりも一見低いですがけれども、台東区はほとんど商業地域で容積率は400%以上なのです。したがって、この緑色がベターッと千代田区から台東区あたりに塗られているのですね。

委員長 どうぞ、ほかにも御自由に。

臨時委員 それでは、もう一つ。

委員長 どうぞ。

臨時委員 最初の1995年までの推移というのではちょっと古過ぎるのではないですか、もう2000年が出ているのではないですか。

事務局 人口でございますか。

臨時委員 人口とか産業、就業者推移ですね。傾向がちょっと、これからの方がむしろ急変しているように思うのですけれども。

委員長 アップトゥデートできればということで。

事務局 わかりました。

委員長 どうぞ、ほかに何か御質問……。御意見の方もどうぞ。

臨時委員 よろしいですか。

委員長 どうぞ。

臨時委員 資料5 - 2ではなくて、資料5 - 1の方の小委員会設置による検討なのですが、これをもう少し説明していただいた方がよいかと思います。何をこの小委員会に期待しているのかということ。

委員長 そうですね。わかりました。私もそれをちょっと後でお願いしようと思ったのですが、この資料5 - 1の3ページ、要するにこういう方向に市街地整備を持っていったり、都市交通のあり方を持っていくということを説明しているのだらうと思うのですけれども、ちょっとこれの趣旨を説明していただけませんか。

事務局 それでは、資料5 - 1の3ページ目にありますこの小委員会の設置をお願いするに至った経緯を簡単に御説明申し上げたいと思います。

私どもこれまで高度成長期以降、都市化が急速に進展する、それから市街地がどんどん外側に広がっていくという状況に対応して、基盤整備、あるいはいろいろな都市計画制度等を整備して組み立てて対応してきたところでございます。市街地の拡大というのがもうそれほど急速に広がらなくなった、人口の集中も沈静化してきたということがございまして、ここ数年前から、都市化時代から都市型社会になったという前提で新しい整備のあり方等を議論し始めたわけでございます。また、これまで都市計画部会で御議論いただいたような民間活力を都市整備にどう導入するかという議論をしてきたわけでございますが、今後、既成市街地に関しまして、どういう基盤整備あるいは市街地整備を進めていくことが必要かということのを改めて議論してまいりたいと考えまして、その前提としてこの3ページ目の真ん中辺にありますような、将来、目標とするような方向というのはこんなことがあるのではないだろうか。こういうことを前提として何をやっていったらいいかということのを御議論いただけないだろうかという趣旨で小委員会をつくったわけでございます。

例えば、都市交通、市街地整備に関して、3ページの真ん中辺にありますけれども、だれもが容易かつ快適に移動できる都市交通環境の整備というものをどうしたらいいか、あ

るいは都市防災、交通安全、あるいは質の高い生活空間の形成ということを目指すにはどうしたらいいか。それから、自動車に過度に依存しないような都市交通のシステムの実現ということも考えなければいけないのではないか。

さらには、そうしたことも密接に関連するのですけれども、市街地ないし都市構造に関しまして、コンパクトな市街地を形成するということを目指す必要があるのではないかとということが考えられるのではないかとということを私どもいろいろ議論してきたわけですが、こうしたことも含めまして、今後、どう取り組んでいったらいいかということについて御議論いただきたいということでございます。

委員長 よろしいですか。

臨時委員 いいですか。

委員長 はい。

臨時委員 済みません、それではちょっとお尋ねしますが、この3ページのことで、この問題意識は非常にいいと思うのですけれども、「だれもが容易かつ快適に通勤できる交通環境」ということは、道路以外に何か考えているということなののでしょうか。あるいは、この都市交通システムとリンクして考えるということなののでしょうか。

それから、(c)の自動車に過度に依存しない都市交通システムというのは大変結構なのですが、これはこの場合に「自動車」というのはマイカーという意味なののでしょうか。それ以外の、例えばバスなども含めて「自動車」と称しているのか。

それから、「活力ある活動を支えるコンパクトな市街地を形成する」というのですけれども、「コンパクトな市街地」のイメージが、例えばさまざまな機能を持った自己完結的な市街地をある程度集約的につくって、その外側には、例えば比較的密度の薄い、例えば緑とか公園とかということを配置していくというようなイメージを持っているのか、ちょっとその辺のところを。

事務局 まず1つ目の交通の部分でございます。これはこれまで都市計画道路の整備ということで、例えば渋滞解消とか、交通の円滑化ということで何をしたらいいかという議論が中心で進めてきたわけでございますけれども、道路の渋滞を解消するという施策だけで本当に大都市の交通問題、あるいは地方都市の交通問題も含めて解決するのかどうかという問題意識は持っております。道路整備をどうするかという議論の中で公共交通、あるいはほかにも新しい交通システムがあるのかもしれませんが、公共交通等で分担させながら、全体として移動する人のモビリティをどう確保するかという視点で考えて都市内道

路の整備のあり方というのを議論する必要があるのではないかと考えてございます。あくまで中心になる施策の方向というのは、」都市内道路の整備のあり方ということにしたいと考えてございますが、道路だけを見ているわけにはいかないだろうという問題意識でございます。

それから、「自動車に過度に依存しない」という部分でございますが、必ずしも十分に私ども事務局の中で議論を詰めているわけではありませんが、意識としては個別輸送機関としての自動車でありまして、バスは念頭に置いていないという感じで話しております。

専門委員 関連してよろしいですか。

委員長 はい。

専門委員 この「コンパクトな市街地」というのは1つのキーワードではないかと思っているのですけれども……。

委員長 それはまだ答えていないので。

専門委員 私の御質問は、それを都市規模とか、あるいは都市の機能とか、そういうもので典型的にでもある程度スタディした例は今まであるのかどうか、そういう少し各論に入って議論しないと、「コンパクトな市街地」というのは見えてこないかなという気がします。

事務局 よろしゅうございますか。

委員長 はい。

事務局 臨時委員の御指摘に対する対応でございますけれども、答えは別として課題認識として御説明させていただきますと、今まで都市へどんどん人口が入ってきたものを既成市街地を作り替えていくことをせずに、単に面積を拡大して、外縁的拡大ということで応えてきたけれども、どうもそれはまずかったのではないかと。その結果、土地利用の純化ということも相まって、郊外に住宅だけの市街地をつくってきてしまった。これでは都市における多様性であるとか、あるいはトリップ長が長くなることであるとか、あるいは環境への負荷も大きいということで、やはりこれからコンパクトな都市と申しますか、できるだけ市街地の広がりというものを小さな中にもう少し高密度で住んだり活動したりすることが必要なのではないかと。あるいは用途についても、まあ「自己完結」とおっしゃいましたが、そこまでは行かなくても、かなりいろいろなものがまざっているという形によって、ピークを排除するとか、あるいはいろいろなサービスが近くで受けられるとかということで、そういうものを目指していこうという、こういう都市構造をつくっていく

必要があるのではなからうかという課題認識をしてございます。

一方、そういうことをやっていこうとしたときに、現在の町割りと言いますか、街区構成、あるいは敷地構成というものでは受け入れられないということで、しかももう少し高密度、あるいはミックスというものを問題なく受け入れている市街地をどういうふうに形成していったらいいのかということが大きな課題ではなからうかと思っております。

工場跡地だとか、倉庫跡地だとか、大規模な土地がポツと出てきたところ、そういったところでどうするかという問題は比較的答えは出やすく、今も事業は動いているわけでございますけれども、実際にそういうところではなくて、すでに今一定の細分化された中で土地利用がなされているところをどうつくり変えていくのかというのが非常に大きな課題ではなからうかと思っております。

実際にそういったところでも、再開発事業とか区画整理事業とか、いろいろな事業が、再開発も公共団体ではなくて組合という形式はとっておいても、実質的には後ろで全部公共団体が面倒を見ているということで、公共団体主導型で事業はやられておるわけです。そういったものについては非常にコストがかかる、あるいは住民との関係においても行政対住民という形での対峙になりますので、コストがかかってくるということで、そういったところにすべて公共が関与するという形ではなくて、むしろ地域の方々がやはりこれでは私たちの地域はいけないねということで動き出してきた動きというものをうまく導いていく、公共が支援しながら導いていくというような形、公共団体が直接やってきたそういう形ではないようなやり方というものを、今、都市計画の提案制度等を国会で審議していただいておりますが、そういったものも活用しながら、何とか地域提案型を受け入れるという方策がないものかというふうな問題意識を持ってこのテーマは書かせていただいております。

委員長 さっきの専門委員の御発言については何かコメントはありますか。もう少し類型化して検討する、あるいはしているのだろうかということについて。

事務局 ちょっとまだ答えがわかりませんので、トライをさせていただいて、その上で可能なものかどうか、可能だったら出させていたいただきたいと思っております。

都市・地域整備局長 一見、今のDIDをぐっと縮小していくようなイメージがこのテーマ設定にあると思うのですけれども、そうすると本当にどのようにしてやるのだろうかというふうに、なかなか現実的な議論になりにくいという印象をお持ちかもしれませんので、先ほど御指摘もあったように、具体的にどんなところでどんなことが考えられるかという

ことを、ちょっと即地的な議論をした方があるいはわかりいいのかなというふうには思っております。もうちょっとイメージがビジュアルにわくような格好で。

委員長 臨時委員、どうぞ。

臨時委員 (a)と(d)との関連が大いにあると思うのですが、つまりコンパクトに住むことによって人及び物の移動距離とか時間とかを短縮するということになれば、道路をやたらに広くしなくても、あるいは自動車をやたらに使いやすくしなくても問題解決ができるという点がありますし、(c)ですね、つまり自動車の依存しないで、ではどうするのだと。まず歩ければいいわけなのですが、それから自転車を復活するとか、あるいはこのごろの新しい交通システムを導入するとか、新しい市電を復活するとか、つまりどちらかという自転車の道路と言いますか、通路と言いますか、それを確保するというようなタイプの町にするということによって、中距離の処理ができるのではないかというようなこともあろうかと思えます。

委員長 はい。それは御意見ということで伺っておきます。

ほかには。

専門委員 よろしいでしょうか。

委員長 どうぞ、専門委員。

専門委員 今、専門委員がおっしゃいましたように、宇都宮市もまず徒歩で生活できるまちづくり、その次はレンタサイクルも含めて、自転車で生活ができるまちづくり、そして3番目には、公共交通、電車、バス、新交通も計画していますけれども、こういったもので生活できるまち、そして最後にマイカー、こういうことがこれからのまちづくりに求められているのではないかと考えております。

しかし、先ほど御説明いただきました26ページの都市計画道路の整備については、全国で51%が整備が進んでいる、そして今後残り49%を整備するとすれば、60年以上を要するという説明がございました。

そこで、まあ我田引水というふうにとらえないでもらいたいのですけれども、国は平成7年度までは、2車線の都市計画道路も補助対象として認めますよということでしたが、平成8年度からは4車線以上でないといけないとなりました。となりますと、20m幅員程度が要求される。しかし、もうすでに40年代、50年代に都市計画道路の決定をしているものですから、宇都宮市内での都市計画道路は最低の幅員が7m、最高で23.5m、こういう中で4車線以上でないといけないですよという話になりますと、未着手が3割あり、3割のうち

の約7割が補助対象外の都市計画道路、こういうことになってしまいます。ですから、49%残っているとんでも、その中は恐らく4車線未満の道路が入っているはずですから、現実の問題としてそれは市町村単独で整備していかなければならないのではないかと思います。

ですから、都市計画道路の場合は、3階建てまでしかだめだとか、鉄筋はだめだとか、地下室はだめだとか、私権の制限をかけておきながら、道路整備については市単独でやるとするといつになることやらとなり、歩いて生活ができるまちづくりを目指しているものの、当然地域の皆さんの道路整備の要望も非常に高いということで、こういった国の方針の変更というものが自治体にとっては非常に戸惑いが生じているというのが現実があります。

先ほど踏切の話が出ました。国の踏切改良の指針が出ておりますが、現実には、鉄道事業者との協議が進まないのです。なぜ進まないかと言いますと、宇都宮は主にはJRですが、JRの方針としては踏切の通過の安全確保から立体交差にしてほしいという条件が出るのです。踏切を拡幅改良するためには、どこか1ヶ所閉鎖することが条件といわれることが多いようです。

現在、宇都宮市内には34ヶ所踏切がありますので、これらはすべて地域の皆さんが生活上、必要な踏切です。その中で通行量の多い部分を広げようとする、上か下かどっちかつぶせと、こういう話になりますので、踏切改良が進まない。結果としてボトルネックも解消できない、といった袋小路に入っているのです。

ですから、踏切改良については鉄道事業者にもう少し話し合いの姿勢を持っていただくよう方向付けを国においてしていただかないと、まちづくりが進まないというのが実態でございます。

国でも現状把握をしていただく必要があるのではないかと、思っております。4車線未満の道路整備と、ボトルネックを解消するためには踏切改良について、地方の抱える問題としてありますので、ぜひ検討していただきたいと思っております。

委員長 どうもありがとうございます。

どうぞ。

事務局 今回の専門委員の御指摘された事項のうち、1つ目の方の話でございますが、制度上、必ずしも2車線道路には国庫補助を入れないということではありません。背景を話せばやや長くなるのですが、地方分権の議論の中で、国が応援するような道路整備を非常

に重要な道路に限定して、重点的に整備を図るべきではないかということで、一般的に4車線以上の道路の方が多分重要だろうということで、優先的に箇所を選んだりするときに4車線以上の道路をしてきたという経緯がございます。

これにつきましては、次回も少し我々の問題意識を御説明させていただきたいと思うのですが、どうしても自動車交通量が多いところ、あるいは今申し上げたような4車線とか6車線の道路の整備というのは大事だということで国は応援するわけでございます。では、自動車交通量はそれほど多くなくても、2車線道路であってもそのまちづくりにとって大事なところもあるかもしれない。そういうものは本当に順番として後でいいのかという議論については、単に交通量とか幅員の大きさを議論するのではないような道路の整備の必要性というものをきちんと議論した上で考えていかなければいけないのではないかと、思っています。その辺につきましては次回、少し考え方について出させていただきたいと思えます。

少なくとも、国の補助は4車線以上のみを対象ということではなくて、2車線道路であっても必要性がある、緊急度が高いという場合には補助しているということでございます。

それから2つ目の踏切の話、これは過去においてはどうしても鉄道事業者サイドと踏切解消の調整をしている中でそういう、鉄道側から、1つ踏切を解消した場合、あわせて小さいものもなくなしてくれという話が出るという事例が多く見られたわけでございます。最近では踏切そのものをできるだけ安全な形で残す、どうしても生活のために必要な動線として残す必要があるところについてはそれなりの改良をやって残すというような取り組みも少しずつではございますけれども、始めているところでございます。多分ケース・バイ・ケースでの話だろうとは思いますが、今、専門委員から御指摘があったようなことについて、またどういうふうにしたらいいかということを考えていきたいと思っております。

委員長 要するに、手詰まりではないけれども、もう少し国をうまく説得するか考えてほしいということですか。

事務局 委員長、ちょっとよろしいですか。

委員長 どうぞ。

事務局 補足説明を2つ、3つさせていただきますと、昨年度の踏切改良法の改正のときに、基本的に踏切が狭い状態で、前後が、例えば道路が2車線とか多車線に改良されて、踏切だけが狭いというのが全国にたくさんございました。そういうものを残すことは、か

えって脱輪を起こしたり何かして、鉄道事故にも通じることがあるということもわかってまいりまして、鉄道事業者も、いたずらに踏切を廃止しなければ拡幅はだめよということを行っているのは鉄道事業から見ても問題があるというような観点から、基本的に従来、できるだけ踏切をなくすということに熱意を置き過ぎたために、専門委員が言われたような弊害もあったわけでございます。それを言い続ける弊害にも気がつきまして、基本的にはきちんと安全になるものであれば合意しながら、検討しながら一緒になって頑張りましょうということに基本的に変更になっておりますので、認識が変わったという御理解をいただいて結構かと思っております。

委員長 どうもありがとうございました。

ほかにどうぞ、臨時委員。

臨時委員 道路の質をはかるための尺度をこれからつくっていかねばいけないということなのですが、それに関して少し御質問があるのですが、この資料の中で、例えば26ページに典型的なのなのですが、「都市計画道路」と書いてあったり、「街路」と書いてあったり、いつの間に、何年からか「街路」に変わったのですか。同じ文章の中に、「都市計画街路のうち幹線街路」と書いてあって、道路になっているのですが、この「街路」という概念と「道路」という概念とか、人にとって通りやすい道と、車にとって通りやすい道はしばしば相反することがあって、そのときにどういうふうなミックスで考えていったらいいかすごくわかりにくいなと思ったのです。

それで、コンパクトな都市ということとちょっと関係があるかなと思うのですが、人の移動の総量ということで考えると、コンパクトな都市にして高密度で住むと総量は減ると思うのですが、でも部分的にボトルネックというか、ものすごく高い密度の、北京で言うと天安門広場前の交通みたいな、こんないっぱい人が通っている状態というのが出現しますね。全体で言うともちろん減るのだけれども、郊外型の都市は逆で、全部トラフィックが多いかわりに、総量が多いかわりに子供が遊んでいるような街路がいっぱいあるというような空間だと思うのですが、そういうときに、トータルで考えたトラフィックで最適化してしまうと、そういうボトルネックになるような高密度の道路が出現することによって人は歩きにくくなるのですね。

臨時委員が「自転車都市」というのをよく言っていて、私も自転車は好きなのでそれに賛同したいのですが、でも今、中国を見ると、もう自転車に乗る人はいないですね。というのは、やはりあんなにいっぱい車、何車線もあって、どうしても高密度にし

てしまうとボトルネックになるので密度の高い交通空間ができると絶対に歩きたくないし、やはり自転車にも乗りたくないというのが多分人情で、みんなやはり鎧が着たいというか、鉄の鎧を着るためにどんどん、そのボトルネックがあるために移動距離の問題ではなくて、その密度が、車と人が一緒になっている状態が起こるために車に乗ってしまうという状況が起こると思うので、総量で何か、私は交通のことは詳しくありませんので、何を最適化するというのが主流で、そのほかにどんな尺度があるのかわからないのですけれども、そういうような観点でものすごく複合的な尺度を一生懸命つくるということを御提案させていただきたいと思います。

委員長 ありがとうございます。

事務局 ちょっとよろしゅうございますか。

委員長 どうぞ。

事務局 26ページで、今から60年かかりますという、これで何を言いたかったかという、60年漫然と今のままで作り続けることが正しいとは思っておりませんので、ではどうすればいいのでしょうかということを委員の皆様方に御議論いただきたいなということでこれを出しております。

そのときに、ではきょうの資料の中で、コンパクトにする。要するに低密度に広がり過ぎたので、マストランジットとかそういったものが有効ではなくて、自動車に最適な空間をつかって、後追的に道路を一生懸命つくって行って、それでもなお追いつかないというような状態ですので、その発想の矢印を反対に向けるべきではないかということの基本に我々は認識として、そういうことで御議論していただけることがいいのかどうか。もっと違う画期的な考え方があるよというのであればお教えさせていただきたいと思っております。

また、今、臨時委員が言われましたとおり、ではコンパクトにしたときでも従来と同じような道路の作り方をして行って、今、歩く人も駐車する人も、アクセスに自動車を使う方も、長距離に走る方もほとんど1つの空間の中に混在させていたような道路の作り方が本当に合理的なのか。やはり都市の作り方と道路の作り方をうまくマッチングさせることによって、例えば同じ空間の中でもあるところは沿道と調和をとりながら通過交通を中心とした、ある意味で、高速道路ではないけれども、トラフィックを大量に運べるような機能にできるだけ力を置いた道路があって、その横には自転車がゆったりと走れるようなものを別途つくる。そういったものの性格を上手に分けていくことによってトータ

ルとして合理的な答えが見つかるのではないかなというふうに、考えつつございます。

きょうはまだ整理できておりませんが、そういったことも含めて、コンパクトにすれば問題がすべて解決するとは思っておりませんので、コンパクトにしたときにはどのような今までと違う道路のつくり方をした方がきっといいのだぞというようなこともお教えいただければなと思っております。

結局、60年かかるものをできるだけ小さくして、そうすることによって郊外で今は都市計画していて必要だと言っているけれども、仮にコンパクトになってくればかなり間引いてつくらなくても済むものも出てくるのではないかなという甘い期待も持っているところはございます。

臨時委員 この名前が変わったのはそれと関係があるのですか。

委員長 「道路」と「街路」。

臨時委員 「街路」。

事務局 済みません。事務局のミスでございまして、「都市計画道路」。

委員長 「都市計画道路」だと言うけれども、課の名前は「街路課」なのですね。その違いをちゃんと説明していただいたらどうですか。

事務局 明確な定義というのはないのですが、「街路」というのは町中の道路というふうに我々はとらえていまして、常に道路の周りの市街地、宅地との関係をどう考えるかということを頭に置きながら、交通だけではなくて、町をつくっていく、骨格をつくるという視程で取り組んでいるという気持ちで「街路」という言葉をよく使うというふうに御理解いただければいいかと思っております。

事務局 正確に申し上げますと、法律的にはすべて、公物としては「道路」という言葉で法律は構成されているのですが、町の中の道、道路をつくる事業費目を「街路事業」というふうに予算書上書いてございますので、課の名前も「街路課」となっておりまして、公物としては「道路」なのですが、そういう予算の名前から愛称「街路」という形で呼ぶのになれておりますので、つい混在したレポートを書いてしまうというところはお許しいただきたいと思っております。

臨時委員 所管局の違いですか。

委員長 そうですね。逆に言うと、歴史的に言うと、かつては道路の構造令というものと街路の構造令というものと別にあったのですね。それが今は、道路法の中で1つにしてしまったので、混乱しているのだと思います。

臨時委員 よろしいですか。

委員長 はい。

臨時委員 多少事情を知っているのではお話をしたいのですが、上海から自転車が消えたのは、消したのであって、消えたのではない。つまり、歩行者が多いショッピングや何かの空間が昔は自転車であふれていたのですが、そこを通行禁止にしてしまった。あるいはその他の自動車もやや優先度が上がりまして、幹線自動車道も、街路ですね、これも。通行禁止にした、こういうことなのですが、しかし、現実には自転車を復活させるのにはどうしたらいいか、つまり、車から守り、歩行者を傷つけないというためにどうしたらいいかということ議論していますよ。ですから、我々も負けずに議論すべきだともう思っております。そのことが1つ。

それから、もう一つ別のことでちょっと注文があるのですが、この(b)ですね。「都市防災や交通安全など安全で安心できる質の高い」という、もしかしたらこの「質の高い」というところに入っているのかもしれませんが、やはり緑の復活とか水辺の復活とか、水辺と言いますか、湖の復活、造成とか、堀割とか川の拡幅とか、もう少し質の高い方に、「快適な」とか何とかというのをに入れていただいた方が、人間環境にとっていいというようなことを入れていただいた方がいいのではないかなと思いますけれども。

委員長 ありがとうございます。

臨時委員 委員長。

委員長 はい。

臨時委員 今、議論がありまして、きょうは第1回目で、問題提起ということですが、この「都市交通システム」と書いてあるところはLRTとかそういうことも念頭に置いてあるのですか。

事務局 これは必ずしもハードウェアだけではなくて、公共交通と自動車交通をどう組み合わせるかという全体の移動のシステムというものを自動車に過度に依存しない形でつくり上げたいという、そういうシステムです。

委員長 その中にLRTや何かは入っていないのですか。

事務局 要素としては、考慮対象にしたいと思っております。

臨時委員 そうですか。今、自転車の問題、LRTの問題も含めてなのですからけれども、我々現場にいて、自転車を見ていると、先ほどお話が出ましたように、歩行者にとっては加害者、自動車から見ると自転車は被害者、こういう図式なのですね。ですから、非常に

難しい問題がありまして、私どものまちづくりはせいぜい16mぐらいしか道路幅がないのですけれども、五日市街道などまだ11mで、2万台も通っているところがまだ11m、まあこれは別に陳情しているわけではありませんが。

そういうところだと、自転車の共存とか自転車とかと言うけれども、そう簡単にいかないのですね。だから、もし自転車がちゃんと走れて、歩行者にも邪魔にならない、やはり真ん中が、仮に車道が9mぐらいだとしても、その横に、感じとして5mずつぐらいの環境側道というか、そういうものがないと、だから20mぐらいないと、ところがここで問題なのは、今、専門委員もおっしゃったけれども、20mの道路というのは余りありません。武蔵野で一番広いところは22mで、吉祥寺の駅前がちょっとあるだけですから、だから「自転車」と一言で言うけれども、実態はどうなのだと、使い勝手として。これはやはり検討してみる必要があるだろうと思います。

それから、LRTなどの場合にはもっと必要ですね。だから、今、36mの都道をつくらうとしているのですけれども、沿線の首長が集まってどういう使い勝手をするかという議論をしているのですが、調布保谷線と言うのですけれども、これなども一部の都議会議員さんなどが、もう執念のようにLRTを入れろ、LRTを入れろなどと言っているのだけれども、どこに入れるのだと私は言っているのですけれども、だからこれでは36mだつて入れられませんよね、なかなか。ちゃんと、つまり、自動車とかLRT優先道路なら別だけれども、環境側道で音を遮断して緑の環境をつくって、そこに自転車道もつくらうなどということになると、これはもうなかなか難しい。だから、ここで議論するのは、理念や学会の議論と違うわけだから、リアリティのある議論をした方がいいのではないかという気がします。それを感じます。

それからもう一つ、今、説明の中で、別に揚げ足を取るわけではありませんけれども、地域の方々がまちづくりに動き出したと言うのですけれども、割合、武蔵野などの場合にはまちづくり意識の高いところだろうと思うのです。平均的に言うと高いところだろうと思うのですけれども、地域の方々が動き出したなどという感じも余りしませんね、まあ率直に言って。では、例えば結局、土地の細分化されたものを集約化するとかという都市計画の話になると、詰まるところ個人財産に手をかける話になるわけだから、それは地域の人々が動き出した程度ではまちづくりなどは私はできないと思いますよ。だから、地域の人々に過度に期待するのはやめた方がいいと思います。これはもう率直にね。

私は地域の人々の指導によってまちづくりができたなどという感じは1回も持っていま

せん。行政がしっかりデザインして、そこに地域の人々が参加しているいろいろやったという経験は持っていますけれども、純粹に、いわゆる地域の人がやったということは体験していないので、その辺のところも余り過度に期待しない方がいいのではないかという気がします。むしろ臨時委員がやるのなら私は信用しますけれども。

臨時委員 済みません、ちょっとだけ。

委員長 はい。

臨時委員 多少非現実的だと言われたものですからお話をしたいのですけれども、やはり余り平面的にだけに考えると場所がないけれども、立体的に考えればLRTだってぶら下げてもいいのだし、自転車だってぶら下げてもいいのですよ。もちろん、踏切や何かは立体的に解決すれば、半分下がって半分上がるとか、一番経済的にやるのにはどうすればいいのだということと考えればいいということで、その辺の町の作り方とか道路の作り方等々について少し知恵を出した方がいいのではないかと私は思っているのですけれども。

委員長 まず専門委員、それから臨時委員ということで、どうぞ。

専門委員 非常に包括的なテーマをいただいたような感じがするのですが、幾つか少し整理して順次議論させていただいた方が、あれもこれも縦横斜めから出てくると非常にわかりづらいという感じが1ついたします。

1つは、先ほど来出ているコンパクトな市街地とは何かとか、そういう都市像の問題があると思うのですが、それは多分最初にまず議論しなければいけないだろうと思うのです。2つ目は、それを支える都市、これは交通の話題なので交通の議論として考えたときには、先ほど来道路の議論が出ていますけれども、やはり道路の議論を考えるときには、駐車場も含めた車のトータルのシステムとしての議論をしなければいけないし、特に今回は先ほどたまたま議論がありました「街路」という概念が何だと言われたのは私は大変重要だと思うのですけれども、町の中の道路の作り方というのはどういうふうなものかということについて、道路の意味が単に車道ではなくて、自転車道もあるし、歩道もあるし、いろいろな意味も含めて今回議論してもいいのではないかなと。それと加えて、先ほどLRTという言葉が出ましたが、公共交通ですね。今回、国土交通省に再編されたわけですから、従来よりは恐らくそういう複合的な施策がやりやすくなっているのだろうと思いますし、特に東京のようなところでこのシステムをいかにして維持していくのかということは大変重要で、地方へ行きますと、正直言って鉄道はなかなか頑張りようが難しいなと

いう気もするのですけれども、バスのようなものはどうするかということでもいいのでしょうけれども、公共交通の取り扱いというのも、結節点の問題も含めて、ぜひ一度ちゃんと議論したらどうか。

あとはそれを実現する仕掛けですね。先ほどどちらが主導、行政が先にリードするのか、いろいろな発案があるのだというお話もありましたけれども、これまではそれを区画整理という手法で、権利変換の形の中でやってきたわけで、私は、恐らく今の土地所有状況は変わらないわけですから、その手法の中で考えるのが一番現実的だと思うのです。それをただ既成市街地で今までのようにやろうと思うと、そういうシステムとして土地の上昇、地価上昇というものを織り込んだ受益者負担になっていますので、少し考え方を変えなければいけないかもわからない。ですから、そこもどういうふうにして実現するのかということについても一遍ちゃんと議論すべきだと、大きく市街地像の話と、支える交通施設体系の話と、それを実現するシステム、何か少し整理して話をさせていただいた方がよくて、それを貫くのがコンパクトと町の道というか、道路の質だとか、都市の交通空間という概念かなという気がするのですけれどもね。

臨時委員 ちょっと関連していいですか。

委員長 はい。

臨時委員 関連していて、1点だけ、私も議論の仕方を、フリーディスカッションは非常にいいと思うのですが、やはり、我々で言うと計画仮説と言うのですか、政策としてということが重要なのかと、ある種仮説を提示していただいて、それについて議論するという形式の方がいいのではないかという感じはいたしました。

それで、今、専門委員の方から大体の話が整理されてきたので、私もそれで賛成なのですが、1点加えたいのは、要は財政的な問題があるので、道路整備をかなり効率的にやりたいという話だと思うのですね。そのときに、なるべく環境とかバリアフリーとかの観点から言うと、公共交通を利用できるとか、歩行者とか自転車利用を促進するような形での、もしくはそれと共存するような形での街路整備を行うべきだというような大きなコンセプトなのだと思うのですね。何かそれをやるときに、どのような具体的なやり方があるのかとか、それからどの辺が街路整備のポイントになりそうなのかというのをある程度仮説として出していただいて、例えば先ほどのコンパクトという話で言えば、大きな幹線道路よりはむしろ身近な区画街路をつくることの方が建物との関係から言えば有効なのだとか、例えばそういう仮説を出していただいて、それがいいのかどうかということについて、

過不足がないのかということについて議論をするような形の方がいいのではないかなという感じがします。

もう一つは、専門委員が出された論点の中で1点だけ加えたいのは、やはり合意の話というのがあると思うのです。さっき申し上げたとおり、必要なものをして unnecessaryなものはやらないという選択をしていくわけですから、どういうふうに合意を進めていって取捨選択をしていくのか。特に、計画決定をすでにされているものをやめるとか、やめた上で逆にここは加えるとか、そういうことをやはりトータルに考えていくということをやらなければいけない。やはりそうなってくると、どうしても土地利用と交通と両方勘案しながら、土地のパターンによってもまた必要な道路も変わってくるので、土地利用と交通の連携を考えながらうまく合意をつくっていくような、そういう合意のシステム、その辺のあたりについても1回集中的に議論をした方がいいのではないかなという感じがいたしました。

臨時委員、ごめんなさい。

委員長 臨時委員、どうぞ。

臨時委員 東京ランポは「市民活動法人」なので、市民に余り期待しない方がいいとか、お上に任せて、市民には後から言えばいいというような発言が出ると、とても黙ってはいられないというか、これは大変だという気持ちになります。

それで、きょうは大風呂敷を広げていいということでした。つまり、個別の問題に関しては後で議論するということですね。そして、今の状況というのは、例えば1点何かをとらえて、こうやるといいのではないですかというアイデアが出ますが、広く見るとトレードオフの関係というか、別のところで問題が出てきてしまって、住民から反対が出たりしてなかなか進んでいかないということがあると思います。

臨時委員が無視されているのは、行政と住民の間には大きなパワーギャップがあるということなのです。行政というのはずっとそのことを考えてられる人たちで、市民はほかのことでお金をかせいで、しかもこの町をどうしようというふうに悩みつつ取り組んでいる人たちです。以前は地権者のような立場の人だけを「市民」と言ってきたけれども、そうではなくて、広い視野でいろいろ考えている市民がたくさん出てきているということがあります。ですから、今回のテーマに関しましても、3点ほど言いたいと思います。

まず市街地整備に関してですが、道路事業にはPIの手法が取り入れられていますけれども、これを市街地整備にも入れていただきたい。しかし、PIの手法が機能するためには、

情報へのアクセスがより容易でなければいけない。行政が選んだ情報だけを市民が手に入れられるということではだめですので、行政と住民のパワーギャップを埋めるためには、市民の側の支援策が必要であろうと思います。それからソフト部分の合意形成に予算をつけていただきたいと思います。アメリカなどではすでにそうなっているのですけれども、住民がNPOに助けを求めたときに、そのNPOの活動に対してお金が出るようになっていきます。あるいはソフト部分に予算が出ないので、コンサルなどは時間をかけたがらないということがあります。しかし、多くの人に参加し知恵を絞るためには、ソフト部分への予算をもっとつけてほしいということと、完全な情報公開、情報へのアクセスが容易であることが必要だと思います。

それから2点目ですけれども、公共交通、道路交通、交通規制、交通需要コントロール、それからTIA、Traffic Impact Assessment、こういうものを全部含んだ第三者機関を自治体につくってはどうか。これは余りにも大きな提案なので無理だよと言われるかもしれませんが、提案し続けることによって、そのうち実現するかもしれないと思います。この第三者機関は常設のものにして、そしてその機関が環境評価、事業評価のためのリサーチなどが必要だと思ったら、その第三者機関自身がやれる、それだけの執行能力があるものにしてほしいと思います。

さっき車線数の話が出ましたけれども、4車線を渡れと言われたら、高齢者にとっては、大河をカヌーで渡れと言われているのと同じぐらい、大変です。今、品川区では長く歩けない人のために「お休み石」というのが寄附でできていて、しかもそれが大変好評で寄附の申し出がたくさんあるそうです。4車線道路を渡るためには、横断歩道の中に「お休み石」が必要になってしまうと私は思います。今まで河川というものは短距離で効率よく流すという河川政策がとられて、それが今、反省されていますけれども、道路も同じで、4車線道路によって切断されたコミュニティは交流できなくなってしまいます。自動車を効率よく流すためには、拡幅だけが解決策ではないであろうと、ほかにもいろいろの方策があるであろうと思います。

むしろ効率よく流すという視点だけではなくて、そうではない部分も一緒に考えた都市空間をつくってほしい。自動車に過度に依存しない都市ということはとてもいいと思うのですけれども、(c)を考えるときにだけ自動車に過度に依存しないということを考えて、ほかのことを考えるときには(c)を忘れていてではなくて、何をやるときにも過度に依存しないということを考えてやらなければ、整合性がとれないと私は思います。

先ほども言及されましたように、都市計画法が改正されて、地権者の3分の2の同意でNPOが提案できることになりましたけれども、それでもまだまだ都計審への市民参加は実質的に非常に少ない。それから、公聴会は行政が必要と思えば開けるけれども、必要と思わなければ開けない。さらに意見書を住民が出したとしても、行政側に回答義務がないという幾つもの問題があって、そんなに市民が参加しやすくなったわけではありません。

委員長 どうもありがとうございました。

ほかには。

専門委員 いいですか。

委員長 はい、専門委員。

専門委員 国土交通省の考え方をお尋ねしたいと思います。実は21世紀の道路交通システムということで、旧郵政省と通商産業省そして民間も含めたITSのスマートタウン研究会を設け、すでに報告書ができていますね。平成12年の12月のことだと思いますが……。さらにJR東日本のインターモーダルという交通システム、これは電車とレンタカーやパークアンドライドのシステムがあります。それらを総合マネジメントするのは、それを国土交通省ではないかなと思っております。必ず将来はこのITS (Intelligent Transport Systems)、こういう時代が都市部においては必ず来るだろうと思っています。その中の簡単なもので、ETCで料金を後払いにするというのが1つありますが、それらを含め9つぐらいの開発分野があります。先ほど御説明がありましたように、高齢者が、間もなく4分の1が65歳以上、いずれは3分の1という時代に突入します。宇都宮市を例にとりますと、交通事故の件数も毎年ふえています。特に、高齢者といわれる65歳以上。死亡者に限りましては、3分の1が65歳以上です。高齢者の方は、小さなかすり傷か死に至る事故か、どちらかなのですね。

そういうことからしますと、夢のような話かもしれませんが、このITSという時代、そしてその中の新交通とかLRTとかも実現されていくのではないかというふうに思っていますが、残念ながらこのスマートタウン研究会が国土交通省ではない、建設省でも運輸省でもなかったものですから、これらについてはどのようにお考えなのか1つお聞きしたいことです。

それからもう一つ、これは意見ですが、「安全で安心できる質の高い生活空間の創造」、あるいはコンパクトな市街地の整備として、土地区画整理事業を進めていますが、残念ながら今日の経済情勢で、保留地を処分して事業費に充てるという仕組みが成り立たなくな

ってしまいました。ですから、自治体はどこも今、保留地が処分できなくて困っている。そのことは、区画整理事業がいつまでたっても終わらないという状況にあります。先ほどの事務局の御説明のように、これからは既成市街地に区画整理が移っています。宇都宮市も長年の懸案でありますこれから既成市街地を何とか、区画整理を進めていこうと思って取り組んでいます。消防自動車も入れないようなところが町のど真ん中にあるのは困りますから……。そこで今までの国の助成制度ではなかなか事業が運ばないのであります。

ですから、密集住宅市街地整備促進事業、福祉の分野のシルバーハウジングプロジェクト、特定優良賃貸住宅など新たなメニューを加えて、1事業としてパッケージで区画整理を進める、こういう時代が、特に既成市街地の中の区画整理事業は必要だというふうに思っていますので、ぜひ検討してもらいたいと思います。

前段のITSのスマートタウン研究会の報告書について国土交通省はどのようにお考えなのかちょっと教えてもらいたいのですが。

委員長 御質問ですから、どうぞ。

事務局 スマートタウン研究会そのものについてちょっと存じ上げないもので直接のお答えにはならないかと思いますが、今の専門委員の御指摘の中にあった話というのは、例えば都市交通を考えるとときにいろいろな関係主体がありそうだ。道路をつくる人とか交通を管理する警察とか、交通事業者とか、それをマネジメントするような主体が必要で、それを国土交通省がやったらどうかという趣旨があったのではないかとこう思うのですが、今申し上げたような都市交通に関するいろいろな主体間での連携をどう図るかというのは、恐らく十分吟味しなければいけない課題だと思っています。

先ほど臨時委員が2つ目に御指摘された趣旨も恐らくそこにあるのだと思うのですが、ただそうは言いましても、それぞれの部門で、例えば交通警察は交通警察としての仕事をする。道路管理者は道路を管理し、私どもは道路をつくる。それがどういう面でうまく連携が取れていないから今問題が出ているのか、あるいはこういうふうにしたらよくなるかということは少し具体的に考えていった方がいいだろうと考えていまして、いきなりどういう組織体制、こういう組織を一緒にしてつくりますという話の前に、これも次回に少し御意見を伺いたいものとして出したいと思っておりますが、例えば道路をつくる、道路を整備する主体と、交通をコントロールする、管理する主体との連携の必要性等について、また資料をちょっと具体的なテーマに絞って御意見を伺いたいと考えているところでございます。

委員長 よろしいですか。

専門委員 はい。

委員長 どうぞ。

委員 先ほどからのペーパーの議論なのですが、都心回帰の議論があって、道路、あるいは鉄道を含めて混雑を解消するという意味合いを都心居住に求めるという議論がありますね。ただ、そうは言っても、やはり郊外に緑を求めて出ていった方々のそういう生活スタイルは1つの生活スタイルとして今後も残るだろうと思うのですね。一方で、今進められているのはもう少し都心に住んで、都心の楽しみを味わうような、そういう生活スタイルが次の時代の新しい1つの選択として生まれてくるはずで、それを交通基盤整備を含めて支えるような、そういう仕組みが欲しいという、そういう議論ではないかと思うのですね。

そうしますと、両者の関係を考えてみますと、恐らく都心居住が進めば進むほど、従来、交通負荷のかかっていたところのある部分が小さくなっていく。先ほどの鉄道の交通混雑で東京周辺が200ぐらいですか、主要区間の混雑率200%、ロンドンは150ぐらいだったのですね。例えば、そのことによって150に近づいた場合に郊外から通う方もそのことによって非常に生活スタイルとしていい生活ができるような、そういう状況を生み出すのだと。そのことは日本の都市生活をしている人にとって極めて大きな寄与をする、あるいは公共性が非常に大きい。とすると、そのために都心部で街路を整備したり、さまざまな公共投資をすることの意味合いはこれだけ大きいのだ。だから、既成市街地の中で新しい区画整理事業の仕組み、もう少し公共側が場合によってはその意味での公共性を考えて対応できるような仕組みをこの中でつくって、そこで新しい次の時代の生活をするスタイル、生活を期待している人たちが生活できるような仕組みをつくり出す。

そのときには、道路はむしろまさに街路であって、街路を整備するという意味合いで考えると、そういう都心部の街路はどういう位置づけで、場合によっては自転車が走り、歩道が極めて広幅員で、場合によっては車が走る車線はむしろ2車線でいいというようなそういう選択が図られる道路が町中に幾つかつくられてくるという、そういうイメージをコンパクトシティの概念の中にぜひ議論として盛り込んでいただいて議論していくのが私はいいのではないかというふうに思っております。

委員長 どうもありがとうございました。

臨時委員 済みません。

委員長 臨時委員。

臨時委員 さっき臨時委員からのお話で、私もこのところそういう反対のための集まりとか意見ではなくて、建設的な意見と言いますか、それが出るようになってきているなど感じてはいるのです。地価とか何かどんどん上がったり、ほっておいても何でもよくなるのと違って、どんどん地価は下がってきますし、何もしないしているとますます下がるといふそういう危機感もありまして、そういうことがいよいよ成り立つかなということもあります。

もっともデベロッパーも大分意識改革も進んでおりますので、全然出てこないというのはないのではないですか。我々と一緒にこれからやっていこうというわけなので、お忘れなく。

委員長 どうぞ。

臨時委員 基礎的な自治体にいる者として申し上げますが、市民主体とか市民参加とか、あるいは市民の団体、NPO、こういうことの役割というのは非常に大きいと思います。武蔵野市は、長い間、市民と一緒に仕事をやるというくせがついていまして、これは専門委員などはよく御存じですが、武蔵境の北口の再開発などというのは、本当に市民と一緒にやっているし、今もやっているわけで、ただ私が思うのは、いろいろなタイプの市民がいて、武蔵野は非常にいろいろな人材も多いのでできるのですが、やはり市民が不得意なのは、財産にかかわることを集約したり、あるいは分割したりすることですね。市民はいよいよとなれば欲ですから、所有権ですから。だから、私が申し上げているのは、区画整理も含めて財産に手をつけるようなものときは市民の意見を聞くと言っても、それはおのずから限界がありますよ。だから、私は先ほどなぜ臨時委員なら信用すると申し上げたのかと言いますと、臨時委員のような財と力と組織があって、一定の事業を継続的にできるというところならいいのですけれども、市民の寄り集まりというのはそうではないのですね。だから、一方では市街地の細分化の問題などはあるわけですし、それから高密度でなおかつ快適な住み方をしようと思えば、必ず個人の財産に手をつけなければいけないことがあるので、まちづくりの、財産に手をつける部分については市民はおのずから限界があるのではないですかということを私は申し上げているのです。

それぞれの役割をうまく使って、1つの例として今やっているのは、コーポラティブハウスなどがありますね。この場合には、まさに大デベロッパーがいてやるのではなくて、みんなが少しずつお金を持ち寄ってコーポラティブハウスをやろうと。都市局の先輩もつ

くりましたね、世田谷のどこかに。それはそれでいいのですけれども、結局まだそこまでなのですね。つまり、お金を出し合ったり、財産を統合したりというのはまだそこまでのので、どういうふうにするか。今後とも現実的な方法でなおかついい方法があればと思っております。

それからもう一つ今後の議論の中で、今、専門委員もおっしゃいましたが、高齢社会に対してどういうふうに対応していくかという視野でまちづくりをしないと非常に難しい。自転車と言いますが、後期高齢者は自転車にも乗れない。まあ、現実にはすごい人がいますからね。五日市街道のような、幹線道路のところをヒョロヒョロヒョロッと出てきて、渡り切るのかなと思うとまた元に戻っていくような、自転車ですよ。そういう高齢者が現実にいるわけですから、だから自転車も高齢者向けの乗り物ではないかもしれない。そこでそういうことがあったので、我々は「ムーバス」ですとかいろいろな仕掛けをつくったのですけれども、だから高齢者が移動するということについてはどういうことなのかということをよく考えないといけないだろうと私は思っています。

一方で高齢化社会が進むと持ち切れなくなってどんどん資産を放します。資産を放すときに、例えば100坪の資産を放して3棟とか4棟ぐらい建つ。これは今の市場性だけに任せていくとどんどん細分化していく。そのうちそれもまたその次の世代になると持ち切れなくなって、あっちにポツツリ、こっちにポツツリ、幽霊屋敷みたいなものがどんどん出てくるという現象になるのだらうと思うのです。宅地を集約化するという仕事はものすごい時間がかかりますから、だから私は今から覚悟して、10年後とか20年後ぐらいにある一定の団地ができて、その団地は民間活力や何かで、例えば再開発するとか、しかし資産を集約するところまでは公共がやるとか、いろいろなそういうことを考えないといけないのではないかと感じております。高齢化社会に対する問題です。

その際、例えば土地を一定程度持って、土地バンクというか、何と言ったらいいのですかね、要するに土地を取得してそのまま寝かして、だんだん大きくしていくようなそういうシステムを何か考えられないのかなという気がいたしております。

委員長 もうそろそろ時間ですので、簡潔にお願いします。

専門委員 きょうの資料の13ページには人口減少の話とか出ているのですが、これを都市計画の体系の指標的に展開するとどうなるかというような話というのは非常に興味があります。何かそういう事例がないかなと。大体今までの都市計画体系というのは右肩上がりできているはずで、それが右肩下がりのフレームでつくっていくと一体どういうこと

が起こるかということがあると、コンパクトシティが少し見えてくるのかなという気がしております。

委員長 多分、それはコンパクトシティのイメージというところで議論されてくるのではないかと思います。

専門委員 そういう数字的な、指標的な話も同時にやってみたいなということで。

委員長 はい。

ほかにはどうですか。

臨時委員 簡単に。

委員長 どうぞ。

臨時委員 2点ほど、委員の話と専門委員の話を聞いていて、どうもケースとして、大都市圏の都心回帰と郊外部での暮らしをどういうふうにもう両立するのかというような話と、地方都市の再生の話ですね。モータリゼーションが相当に進んでいるということを前提に考えなければいけないような話というのは大分論点とかやるべきこととか考え方も違ってくるのではないかと思いますので、もしかするとそれは分けて議論した方がいいのかなという話が1つと、臨時委員のお話は非常によくわかるのですが、一方で多分臨時委員がおっしゃりたかったことは、例えばアメリカなどでもCDCという言いわけの市民とはもう言えないわけですね。専門性を持ったNPOが事業までやってしまうというパターンがあるわけですね。日本でももう一部出てきていますね、そういう例が。そういうことも考えると、主体としていわゆる公共、まあ行政ですね。行政とか大きなデベロッパー以外のいろいろな主体が事業にも参与する可能性があるというような話ではないかと思えます。

臨時委員 それはそのとおりですね。それはすばらしいことだと思います。

(5) その他

委員長 ちょっと時間を私がコントロールするのがうまくなかったのですが、きょうの議事で行くとその他というのは何か委員の方々からもありますか、あるいは事務局からありますか……。

委員間の意見は、ちょっとまとめると、要するにきょうは自由発言ですから勝手なことを言っているけれども、このままだとなかなかおさまらないので、もう少し何かねらいを

定めて議論したらどうだろうかと思います。そこで中間まとめというのは今のいろいろな情勢からこんなところをまとめたいというたたき台を1つつくって、それを中心に議論しましょうというのが多分皆さんの御意見だったと思うのですね。そんなふうに関降を立てていただければと思いますが。

事務局から何かありますか。

事務局 それでは、今の御指摘のとおり、次回は論点、臨時委員から「仮説」というお話がありましたが、そういう形で議論していただくような形で整理していきたいと思ます。

早速でございますけれども、冒頭に申し上げましたように、7月までに4回、あと残り3回ほど開催いただきたく思っておりまして、あらかじめ委員の皆様方の御都合をお聞きしたところでございますが、そうしますとなかなか重なる日が非常に限られるわけでございまして、もし差し支えなければ、この場で残り3回の日程を決めさせていただきたく思っております。

その案をこれから申し上げたいと思ます。次回、第2回目につきましては、5月27日月曜日の15時から、それから第3回目につきましては6月20日木曜日、10時から、それから第4回目につきましては7月8日月曜日、15時から、いずれも2時間ほどお願いしたいと思考えてございますが、いかがでございましょうか。

委員長 今、確定したいと言うけれども、皆さんもう予定されていると思ますので、よろしく御協力のほどをお願いしたいと思ます。

事務局 場所はいずれもここでございますので、よろしくお願いいいたします。

委員長 ちょっとお願いは、きょう欠席された委員の意見もうまく取り入れて進められるように、あるいは次回、休まざるを得ない委員の方等についても何か配慮していただければと思ます。

事務局 きょう御欠席の委員の方々にも、きょうはフリーディスカッションだったという御趣旨を御説明し、御意見等を伺いたいと思ますので。

委員長 ほかに特にありますか……。

なければ、ちょっと時間を超えましたけれども、これで第1回の小委員会は終わりにしたいと思ます。

長時間、どうもありがとうございました。

都市・地域整備局長 ありがとうございました。

事務局 どうもありがとうございました。

3 . 閉 会