

平成14年5月27日
於・国土交通省
都市・地域整備局議室

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2回都市交通・市街地整備小委員会
議事録

国土交通省

目 次

1 . 開 会	1
2 . 議 事	
「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	1
討 議	15
そ の 他	38
3 . 閉 会	39

1. 開 会

事務局 大変長らくお待たせいたしました。定刻を回りましたので、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2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。

本日は大変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。

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名でございまして、本委員会の議事運営第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。

本日の配付資料でございますが、お手元に資料一覧とともに3種類の資料をお配りしてございます。また、委員の皆様のお手元には、本日の議論の参考資料として、まだ未定稿でございますが、第1回の議事概要もあわせて配付させていただいております。御確認いただきまして、過不足がございましたらお申し出いただきたいと存じます。

よろしゅうございましょうか。

それでは早速議事に入らせていただきたいと存じます。これからの進行は委員長、よろしく願い申し上げます。

2. 「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、前回御了解いただきました本委員会の進め方に基づいて、前回ほどちらかというフリーにディスカッションしていただいて、きょうはそれを少しまとめてということで、お手元に資料2と資料3がありますが、最初に資料2で全体のテーマの整理ということで1回議論して、あと、資料3でテーマ0、1、2、4の4つのテーマについて議論するという形にさせていただきます。

では、最初に事務局に資料の説明をよろしく願います。

事務局 それでは、資料2によりまして、これからこの小委員会で御議論いただく論点を整理した、事務局としての提案を御説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして1ページをごらんいただきたいと存じます。前回の委員会での議論を踏まえ、論点を整理して議論をするということで、テーマとして論点を整理いたしました。整理の仕方については、一番上のフローに書いてございますが、前回の委員会での各委員の発言内容を踏まえ、さらに欠席されました4名の委員の方々には個別にヒアリングをさせていただき、そのヒアリング結果も踏まえ、さらに行政サイドが持っております問題意識、課題認識を整理いたしまして検討項目をまず全部並べた上、事務局にお

いて緊急性、実現性等の観点から論点を、1ページ目の下の方にありますような形で整理しております。テーマ0としてコンパクトな市街地形成。それからテーマ1から5まで、ここに書いているような論点に整理いたしました。

テーマ0と1の間に破線で線が引いてございます。これは、テーマ0に関しては、当面7月を目途にしております中間取りまとめにおける基礎的な部分、基礎部分として検討いただく部分だろうということで、以下の1から5とは切り離して整理したものでございます。コンパクトな市街地の形成というものをまず議論していただいた上で、1から5の具体的なテーマについて御議論を進めていただきたいと考えているところでございます。とりあえず今回整理した提案は中間取りまとめまでを視野に入れて整理したもので、中間取りまとめ以降、改めてそれまでの議論を踏まえテーマについては柔軟に見直させていたいただきたいと考えているところでございます。

2ページ目でございますが、テーマ0からテーマ5までについて、きょうの第2回と、次回第3回でどういうものを議論するかという星取り表をつけております。一番右に(3)対応とございますが、ここにはそれぞれの委員の方々から御指摘がありました意見、あるいは事務局の問題意識等を整理して並べております。(3)対応の左側、「検討の中心とする項目」について、真ん中の星取り表の検討委員会のそれぞれの回で御検討いただきたいと事務局としては思っているところでございます。一番右側の「関連する項目」と書いてございますのは、中心として検討する項目に関連して視野に入れるべき、あるいは一部言及すべき項目について整理したものでございます。

それぞれの項目について具体的に各委員から御指摘があったこと、あるいは事務局の問題意識については3ページ以降に整理してございますが、時間の都合上、この場では説明を省略させていただきますので、後ほどごらんいただきたいと存じます。

以上が資料2の説明でございます。

委員長 前回の意見と、欠席の委員のを整理して、事務局の緊急性を入れて、テーマとしては0から、6もそうですか。

事務局 一応5まで整理しまして、6につきましては中間取りまとめ以降、それまでの議論を踏まえて整理し直して検討してまいりたいということです。

委員長 そう分けたんですが、何かこれについて御意見ありますか。それとも、テーマに沿って説明していただいて、それから議論しましょうか。

では、資料3の方を説明していただいて。

事務局 それでは、引き続き資料3によりまして、今御提案申し上げましたテーマごとに御説明させていただきたいと思えます。

資料3の構成は、表紙に書いてありますように4部に分かれております。テーマ0：コンパクトな市街地形成、テーマ1：都市内道路の機能分化、テーマ2：駐車場政策の充実、それからテーマ4：既成市街地の新たな整備手法でございます。お互いに関連する部分がございますので、0から4まで通して説明申し上げたいと思えます。

まず0 - 1ページ、テーマ0：コンパクトな市街地形成の部分でございます。前回の委員会で現状について御紹介申し上げましたように、我が国の都市は昭和30年代以降の高度成長期以降、拡散型の低密度な市街地が広がるという形態を呈しております。こうした拡散型の市街地が広がった弊害として幾つか指摘されているところでございますが、ここでは4つに整理しております。

例えば市街地が広がっていることにより、通勤の移動というのを見ると長距離通勤が発生し、通勤時間が長くなると。その結果それぞれの方々の生活時間が、通勤時間にとられてそれ以外の時間に制約が生じるというような問題がある。あるいは自動車に過度に依存することによって慢性的な交通渋滞が生ずる。それから地方の中心市街地の活力低下が生じる。あるいは、都市機能が郊外、周辺部に分散することにより、中心部の都市機能が希薄になることによって、快適な都市的生活、場合によっては産業あるいは経済の活力を阻害することにもなるということが指摘されているわけでございます。

さらに、0 - 2ページですが、現在の状況から将来を見越しますと、例えば地球温暖化の問題、あるいは高齢化社会、なかんづく後期高齢者が増加するという状況を考えますと、例えば自動車交通量（台キロ）の削減、あるいは後期高齢者が容易に移動できるような市街地形成が必要とされているところでございます。

0 - 1ページに戻っていただきますと右下にグラフが書いてございます。字が小さくて恐縮でございますが、横軸は右側に行くほど中心部での従業人口の比率が高くなっております。縦軸は上に行くほど自動車交通の分担率が高くなっております。50万人以上の地方都市圏で見ますと、中心部に従業人口が集中している都市ほど自動車に依存する率が下がるという傾向が見てとれるわけでございます。

一方、0 - 2ページに戻っていただきますと、CO₂の排出部門の構成比のところ、運輸部門のところを拡大してみたものでございますが、自動車部門が9割弱のCO₂の排出比率を持っております。いかに自動車交通を削減しCO₂を削減することが地球環境問題にも影響するかということが見てとれるかと存じます。

続きまして0 - 3ページでございます。それではコンパクトな市街地とはどういうものかということで、基本的考え方を0 - 5ページまで、5点整理しております。まず基本的な話として、1番でございますが、土地利用密度を高めることによって市街地の広がりを縮小するという概念でございます。0 - 3ページの下の方の図、字が細かくて恐縮でございますが、できるだけ真ん中に密度が高い機能を集めるという概念でございます。

0 - 4ページをあけていただきたいと思います。これは概念的、抽象的に独立した都市を考えまして、コンパクトな市街地というのはどういう形かイメージしたものでございます。左が現状といたしますと、右側のような方向で都市の密度配分を考えていくようにするというのがまず1点でございます。

0 - 3ページに戻りますが、2つ目の基本的な考え方でございます。こうしたコンパクトな市街地では、前提として複合的な土地利用の実現を図ることが目指されるべきだと考

えております。これにより活力とか魅力が高まるのにあわせ、徒歩・自転車によって日常的な移動の多くが可能になるというモビリティの確保が期待されるところでございます。

0 - 4 ページに参ります。3つ目の基本的な考え方でございますが、こうしたコンパクトな市街地のうち中高層市街地におきましては、オープンスペースを計画的に確保し、さらに場合によっては、低層階の用途やデザインの工夫によってにぎわいのあるヒューマンスケールの空間を創出することにより多様な魅力ある空間をつくることが可能になると考えております。

4つ目の基本的考え方でございますが、そうしたコンパクトな市街地をつくる前提として、細分化された敷地・街区の統合というものが必要になってくるだろう。敷地・街区の統合を踏まえてコンパクトな市街地が形成されるだろうと考えているところでございます。

0 - 5 ページでございます。基本的考え方の5点目ですが、特に大都市圏においては、0 - 4 ページで見たような独立した都市と違い、既に核になる拠点が分散型ででき上がっているところがございます。そうした核を中心に圏域が重なり合っている大都市圏では、幾つかの核を中心に重層的な構造になると。それぞれの核を中心にコンパクトな市街地が広がり、その間に分節型で、例えば緑地や農地が出る、あるいは河川等既存のオープンスペースを活用するという形で、このイメージ図にありますような分節型のコンパクトな市街地というものが大都市圏では考えられるのではないだろうか。この結果、大都市圏においても母都市の都心部等で土地利用密度を高めつつ、空地を創設・集約することによって、全体にわたり相当規模の緑地空間の創出も可能であるだろうと考えているところでございます。

0 - 6 ページでございます。こうした基本的な考え方に基づき、目指すべきコンパクトな市街地というものがどういう効果があるだろうか、あるいはどういう意義があるかということを整理しますと、大きく分けて2つに整理されるのではないかと考えております。1つはモビリティの話でございますが、コンパクトな市街地を形成することにより人と物、両方について快適で円滑な移動が確保されることになるだろう。もちろん、この前提としては交通システム等の都市基盤の存在が必要であるわけで、それは後ほど御説明申し上げますが、全体として円滑な移動の確保が期待されるというのが1点でございます。

2つ目が豊かな都市活動を支える都市環境の実現が期待されるということでございます。先ほど申し上げましたように、都市空間としても質の高い、あるいは複合的な用途にすることにより、魅力ある都市生活の実現、あるいは活力ある都市型産業の育成等が図れるわけでございます。それはコミュニティーの再生あるいは都市経営コスト、行政コストの低減等につながるだろうと期待されるわけでございます。

ちなみに、次のページでございますが、コンパクトな市街地を形成したときの効果のある側面を定量的に大ざっぱに把握した結果を整理しております。ここでは宇都宮市を例に

挙げさせていただき、交通流動の面でどういう効果があるかということを予測しております。簡単に申し上げますと、これは全く仮定の想定でございますが、現在宇都宮の都心と目される地区、330 haほどございますが、この地区への市街化区域内の周辺市街地からの通勤者は現在1万4,000人でございます。仮にですが、この1万4,000人の方々に都心地区に引っ越していただくと仮定した場合、交通の流れはどうか試算したわけでございます。この結果、市街化区域内での自動車の総走行距離は約11.6%削減いたします。これがCO₂の削減率とぴったり数字が一致するとは言えないものの、ほぼこの程度のCO₂の削減量が、少なくとも宇都宮の市街地では期待できるわけでありますが、この数字そのものは、例えば京都議定書で目標とされています6%という削減目標に比べても相当意味のある数字ではないだろうかと予測されるところでございます。

続きまして0-8ページでございます。それではコンパクトな市街地というのはどのような市街地像を目指すべきかと。これは前回の委員会でも議論が出たわけでございます。ここでは1つの例として、例えば容積率800%ではどんなものが考えられるか、300%ではどういうものが考えられるか書いております。しかしながら、前回いろいろ御議論も出たように、実際の市街地像というものはそれぞれの地域の地域性、歴史性、あるいは経済ポテンシャル、都市基盤の状況などによって変わってくるもので、基本的にはそこに住んでいる方々全体で目標像は共有されるべきものであると考えますが、一般論として議論するのはなかなか難しいだろうと考えられるわけでございます。さらにもう1つ考えなければいけない問題がございます。例えば中心部に密度を高く機能を集中させた場合、結果として郊外部、周辺部での都市機能、あるいは居住者の数が減ってくることが考えられるわけですが、そうしたときに郊外部、周辺部の空間のあり方をどうするかという問題が別途の課題としてございます。この2つの問題、どういう市街地将来像があるか、あるいは郊外部はどのような空間像になるかということについては、今回、一般論として議論するのはとりあえず置いておいて、以下のテーマ1から5の議論に入っていきたいと考えております。ここで「テーマ1以降の検討に当たっての前提」と書いていますのは、今申し上げたことからこういう整理にさせていただいたわけでございます。

0-9ページでございます。しからば以下の検討において論点として特に御議論いただきたい項目として、2つ整理しております。1つは、高密度な市街地をつくった場合、当然交通需要がふくそうすることが予想されるわけでありまして、さらに市街地の密度が高まったときの都市空間がどうなるかという議論があるわけですが、高密度市街地での都市内道路の整備水準、あるいは構造はどうあるべきかということについてきっちり整理しておく必要があるのではないかとというのが1点目の論点でございます。2つ目は、既成市街地を更新しながら密度を高める、有効高度利用を図るためには、市街地整備手法についてどういう考え方をしていくべきか、どういう方法をとっていくべきか考える必要がある。ということを論点にする必要があるのではないかとということで、大きく分けましてこの2点を今後の論点の柱にしたいと考えております。直接的には、1番の部分についてはテーマ

1の都市内道路の機能分化に受け継がれて議論を深めていただきたい。2つ目の話についてはテーマ4の中で御議論いただきたいと考えております。

続きましてテーマ1、都市内道路の機能分化の部分について御説明させていただきたいと思えます。今も申し上げましたが、コンパクトな市街地を形成する、いろいろな機能を中心部に集中させることに伴い、全体としての交通需要は減る可能性も期待されるわけがありますが、局地的に見れば交通負荷が増大される部分も当然予想されるわけでございます。そうしたことも念頭に入れながら、コンパクトな市街地をつくる、その市街地の中で都市内道路をどういうふうにつくっていくかというのが大変重要な課題になってくるだろう。前回の資料に申し上げましたように、これから公共投資の投資余力が減っていく中、都市計画道路の未整備延長が相当大きい中で、コンパクトな市街地をつくるに当たってどういうふうに重点的に道路整備を図っていくかということが大きな問題になるわけでございます。

その場合、現在の都市の中心部の道路の使われ方を見ると、私ども大変気になる場合がございます。2つ目の「・」で書いているところですが、期待される役割が十分に果たされていないのではないかということでございます。もう少し具体的に申し上げますと、道路の役割というのは、円滑に自動車交通をさばくだけではなくて、沿道の建物への出入り、あるいは駐停車というのにも必要になってくるわけでございます。ところが非常に交通需要が大きい町中の道路、例えば東京でいいますと銀座通り等を考えていただければ想像がつくと思いますが、沿道に駐停車する車、あるいは駐車場に出入りする車が本線の交通を阻害することになるわけでございます。

都市内道路は、1-1ページの下にあるような大変幅広い機能を持っておりますが、いろいろな需要が大きい中ではあれもこれもと欲張っても不可能だし、今申し上げた交通をスムーズに流す機能と沿道への出入りの機能のように相反する機能もございまして、そうした機能をどう整理していくかというのが大きな課題になるのではないかと。実際に、本当は交通をスムーズに流すべき幹線道路であるのに路上駐車が相当される、あるいは駐車場の出入りの車、タクシーの行列があるためにスムーズな交通が阻害されている道路が都市の中心部にはいっぱい出てきているという現状を背景として踏まえなければいけないだろうと考えているところでございます。

このような背景を踏まえまして、1-2で都市内道路のあり方についての論点を4つに分けて整理しております。1つ目で書いてございますのは、今申し上げたように道路に期待されるいろいろな役割があるわけですが、いろいろな役割がある中で限られた道路の空間を使っていくためにはどういうふうにするかというのを整理したらいいだろうかと。機能を整理するに当たって、道路の構造等をどういうふうにつくっていくかということが1つ論点になるだろうということでございます。

2つ目、3つ目はそれをもう少し具体的にかみ砕いたわけですが、「自動車のトラフィック機能を確保するため、アクセス機能をどこまで制限するべきか」と書いてご

ざいます。これは簡単に申し上げますと、本線の交通をスムーズにさせるために本線交通を邪魔するような路上駐車、あるいは沿道への出入り、タクシーの停車等を制限すべきかどうか、制限するとするとどこまで制限すべきか、それはどういう道路ではどの程度か、多分そういう問題になるかと思いますが、そういうのが1つ論点になるだろうということでございます。

3つ目は、2つ目の裏腹でございますが、交通をスムーズに流すべき道路ではアクセス機能を制限した場合、そうはいても市街地の中で自動車交通の目的地、出発地を確保しなければいけないわけではありますが、アクセス機能をどういう形で確保したらいいだろうかということをおわせて考える必要があるというのが3点目の論点でございます。

さらに4点目は、高密になった市街地におきましては自動車交通というのももちろん集中するわけですが、大量の歩行者・自転車交通も想定されるわけでございます。自動車交通と多量の歩行者・自転車交通の錯綜を避け、それぞれ共存、調和するような方策というのはいかにあるべきだろうかというのが4つ目の論点であるだろうと考えているわけでございます。

1 - 3ページ以降、こうした論点を受けまして提案を1 - 7ページまで、6つに分けて整理しております。簡単に申し上げますと、基本的な考え方としては、都市内道路については今申し上げた円滑に道路交通を流す機能と沿道への出入りの機能、つまりトラフィック機能とアクセス機能の2つを峻別し、いずれかを重視して計画・整備するという方針を明確にする必要があるのではないだろうか。

その上で、トラフィック機能を重視する道路については、2つ目にありますように、一般車両やタクシーの駐停車、荷さばきを制限する、あるいは区画道路の整備、荷さばき施設との一体的な整備を図ることによって荷さばき需要と停車需要を外に持っていくと。それから交差点部の容量を拡大しスムーズに流すというようなことをする必要はないか。こうしたトラフィック機能を重視する道路は、都市計画のマスタープランに明示し、取り組む必要があるのではないだろうかという提案でございます。

1 - 4ページに駐停車を制限するイメージを実例で紹介しております。これは東京都が今年度から主要交差点で始めた施策でございます。全区間にわたってということではなくて、路上駐車等による渋滞障害が出ている交差点周辺で取り締まりを強化し、取り締まりを強化するかわりに周りに駐停車施設も整備すると。交通指導員の指導とあわせて徹底して路上駐車を排除することによって交通流をスムーズにする施策でございますが、こうしたことを広げるというのが1つ考えられるのではないかという案でございます。

1 - 3ページに戻っていただきますと立体交差の絵がございます。やや技術的な話になりますが、フル規格の立体交差ではなくて、限られた空間の中で、例えば1車線だけでも立体交差するというような工夫を加えることによってスムーズに交通流を流すということもあり得るのではないかというところでございます。

1 - 5ページを見ていただきたいと思います。これは東京の都市計画道路網のうち補助

線と呼ばれている補助的な幹線道路を除いた図面でございます。トラフィック機能を重視する道路というのは恐らく、東京都でいいますと区部の、ここで載っているようなネットワークになるのではないかと考えまして、仮にこれをトラフィック機能重視道路として位置づけると。路上駐車をこの路線から排除したときにどういう効果があるのかというのを試算してみました。この結果、トラフィック機能重視道路、延長大体 4,000 km あるわけですが、路上駐車を全く排除しますと平均走行速度は 11 % 増加いたします。時間短縮の効果が 4,600 億円生じ、CO₂の排出量は 6 % 減少するという結果が出ております。もちろん現実には 100 % 路上駐車を排除するのは難しいわけですが、その効果がうかがい知れるところでございます。

1 - 6 ページはアクセス機能を重視する道路のイメージでございます。先ほど簡単に沿道への出入りをアクセス機能と申し上げましたが、アクセス機能は 1 - 6 ページの左側にありますようにいろいろな形態がございます。路線バスの乗降、タクシーの乗降から始まり、荷物を積みおろしする、あるいは人を出迎えする、ごみの収集、幾つかの機能がございます。こうした機能をどこまで、どういう場合に排除するか、あるいは許容するかということを考えながら高密度市街地の道路の形をつくっていくことが必要ではないだろうかと考えたわけでございます。

1 - 7 ページ、提案の 4 つ目でございますが、今申し上げたようなトラフィック機能、アクセス機能の重視という考え方は、新たに道路をつくる場合だけではなくて、既に整備している道路についても、使われ方が混乱し本来の機能が発揮されていない場合は、例えば徹底して路上駐車を取り締まる区間をつくるなど、やっていく必要があるのではないかと考えたわけでございます。ただし、この場合は沿道の方々の御理解が必要だし、沿道の土地利用の、あるいは市街地整備の連携というのも必要になるだろうと考えておりまして、長期的な取り組みが必要だろうと考えているところでございます。

さらに、徒歩、自転車の空間でございます。これについては今申し上げたトラフィック機能、アクセス機能という自動車交通の機能とまた別な体系として連続した空間形成を図る必要があるだろうと考えておりまして、トラフィック機能を重視する道路、アクセス機能を重視する道路とあわせてつくる場合のつくり方、場合によっては民間の敷地内に歩行者等の空間を確保しながら面的に広がるようにつくる必要があるのではないかと考えているところでございます。

6 つ目は、次回のテーマ 5 の検討につながる部分でございますが、こうした基本的な考え、提案を実現していく上での計画、整備、運用の方策を今までと違うやり方でもう 1 回見直す必要があるのではないだろうかという提案でございます。

次に、駐車場の話について、2 - 1 から 2 - 3 まで 3 枚にわたって整理しております。自動車交通というのは言うまでもなく走っている時間だけではなくて出発地、目的地において自動車をとめる、駐車するという行為が伴って初めて完結するわけでございます。コンパクトな市街地におきましては、総量は減るにしても自動車の発着をどうさばくか、多

くなることも予想されますので、どうさばくかというのが大変重要な問題になるわけです。

ところが、2 - 1ページの左下に書いてございますように、歩行者や自転車も集中するようなところで自動車が無計画、無秩序に入れると、大変問題があるような交通環境が生じてくると。それから、2 - 1ページの右側の図、これも小さくて恐縮でございますが、銀座4丁目から8丁目のあたりでございますが、駐車場の分布を色分けして書いております。商業施設、業務施設を分けています。現状でもこのように分散して駐車場、車庫に使われているのもそうなるはずですが、入っているわけですが、コンパクトな市街地をつくれればつくるほど、分散型でこんなのが入ってきた場合に、ここにアクセスする交通と歩行者、自転車の錯綜が懸念されますし、一方、市街地環境、建築物の利用の形態、景観から考えても、小さい駐車場がばらばらと無秩序に建つことがいいかどうかという問題が懸念されるところでございます。

一方、銀座通りのうち例えば外堀通り、着色している上の方の水平の線が外堀通りでございますが、出入り口が、三角で書いていますようにいっぱいございます。外堀通りのように円滑に自動車流を流さなければいけないようなところに入り口を無制限に許すということも問題があるのではないかと考えられるわけです。ところが現行の駐車場に関する行政施策においては民間主体による量の確保ということを主たる目的にしております、駐車場の配置あるいは利用の仕方については基本的には関与できないような仕組みになっているという背景がございます。

2 - 2ページでございます。こうした背景を踏まえ、論点として4つ整理しておりますが、1つは走る、とまるといった自動車の動きを地区レベルで一体として計画・誘導できるような施策を展開すべきではないか。この目的として、徒歩や自動車の交通空間、あるいは土地利用を阻害しないような駐車場の配置、あるいは駐車場の出入り口の設置をコントロールできないだろうかという問題。それから、人の交通については徒歩とか自転車、あるいは公共交通に委ねるにしても、物流については最低限残る部分がございます。高密度市街地における荷さばき交通需要を処理するにはどうしたらいいかという問題が3つ目の論点としてあるわけでございます。4つ目の論点としては、地区単位での駐車場のあり方、あるいは駐車場に出入りする車のコントロールということに関しては、そもそも自動車の使い方を高密度な市街地ではどうするかにかかわる問題でございまして、こうしたあり方については地元が中心になって地区単位で計画する、あるいは駐停車施設の運用を図るというような体制をつくる必要があるだろうか考えたわけでございます。

提案として2 - 3ページに書いてございます。下の図で概念を整理しておりますが、ばらばらと駐車場があるような形はできるだけ避け、共同化、集約化を促進すると。それをできるだけ民間ベースで進むようにする。共同化するというつくる側だけではなくて、運営、それから残った個別の駐車場の共同運営等、地区単位での駐停車の秩序化を推進するような体制を、例えばこの図にあるような範囲ぐらいでつくるようなやり方ができないだろうか考えたわけでございます。以上がテーマ2の駐車場政策の部分でございます。

事務局 続きましてテーマ4の既成市街地の新たな整備手法について御説明申し上げます。

論点0のところコンパクトな市街地を形成しようというお話があったわけですが、コンパクトな市街地を形成する、都市をより高度に利用するというときに、敷地の使い方、あるいは街区の割り方、あるいは個別利用でいいのか共同利用するのかというようなことについての論点整理が必要であろうかと思えます。

4-1の左側に敷地細分化の実態ということで図がございます。最近供給されております戸建て住宅においては敷地規模が約100㎡強という感じで、非常に小さな敷地規模の住宅あるいは宅地がどんどん、ミニ開発という形で供給されております。ストックもまだ小さいという状況であるわけでございます。

こういった町割り、あるいは敷地の利用の仕方をそのままに高度利用するとどういう状況になるかという、右側に書いておりますように、ペンシルビルが建ってしまったら日照上も相隣関係が悪くなる。あるいは1個1個のビルとしても、各ビルにエレベーターが要る、1フロアの床面積が小さいということで余りいい高度利用にはならないということで、下に図を書いておりますように、街区を再編し敷地を共同化することによって効率的な土地の高度利用もできるし、周辺に対しても良好なオープンスペースを確保できる、日照も確保できるというようなことで、そういったことをするためには何人かの地権者が集まって街区を再編し敷地を集約化し、共同利用していくことが求められているということではなかろうかと思えます。

続きまして4-2でございますが、街区の再編ということを法的権能をもってやる事業手法は大きく2つございます。土地区画整理事業と市街地再開発事業という2つの事業手法ですが、現在、その適用領域は非常に限られているわけでございます。よく「駅前再開発」と言われるように、点的にしか実施されないと言われていたところもあるわけでございます。その原因を探ってみたのが「3.」のところ、権利者の合意形成に時間がかかるという点が1点。長期化する事業期間ということで、DID内においては権利関係が複雑で非常に事業期間が長いということでございます。それから、左下に事業費構成がございまして、例えば東京の密集市街地で事業をやろうと思えば、これは区画整理事業の場合ですが、約26億円かかっていると。そのうち半分以上が移転補償費であるということで、高い移転補償費により事業費がかさんでいるということでございます。仮にこの26億円、約30億円を東京の木密6,000haに掛け合わせますと約18兆円の金が必要ということで、こういった金はなかなか出せないという事情があるわけでございます。

こういった背景のもとに今後市街地整備をやっていくときにどんなことが必要かということ、これを4-3の論点に書いております。まず1つは、合意形成をより円滑にということはどうすればいいのかと。2つ目は、移転補償費等の事業費をどう軽減すればいいのか。3つ目でございますが、市街地の改変というのは最終的には土地利用、床を実現することになるわけで、床の利用というのはそもそも民の分野でございます。民間の力がより活用で

きる方法を考えられないだろうかという論点があるわけでございます。

こういった論点を踏まえ、4 - 4以下の提案をしたということでございます。なお、ここにおける提案は今までの事業手法をこれに変えていこうということではなくて、今までできなかったようなところにおいても市街地整備を進めていくためには、今までの整備手法に加えてこういった整備手法があればさらに広く市街地整備が進むであろうという意味合いで書いてございます。それからまた、ここで「民間」という言葉を使っておりますが、ここで言う「民間」というのはいろんな主体が入っております。地域住民である場合もありますし、権利者である場合もありますし、民間デベの場合もあります。いろいろな場合があるかと思えます。ここでは特に公と民の関係に着目して書いておりますので、民がどこなのかということについては特に峻別せずに書いております。民間のあるものを含む場合もありますし、そのすべてを含む場合もあるということでございます。

まず1点目でございます。民間施行による事業を既成市街地整備に活用ということで、民間が有するノウハウ、マンパワー、さらには資金力といったものを活用しようじゃないかということでございます。

2つ目は、民間を活用しようということであれば行政は何をするかということですが、民間施行がより拡大するよう条件整備をしようということでございます。ちょっと反省的な言い方になりますが、今まで行政というのはみずから事業主体となって実施するところについては財政も含めて非常に大きな関心を持って、例えば公的資金を投入するというようなことをしてきましたが、民間が施行する事業についてはどちらかというと冷ややかであったのではなからうかと思えます。そういったところを改め、行政は民間が動くような条件整備をすることにも大きな関心を払おうということで、規制緩和、資金助成等によって民間事業の採算性を少し後押ししよう、あるいは使い手の側に立ってわかりやすく使いやすい、あるいは事前明示性がある支援を行っていこう。それから、どの地区で事業を行うかということについては、行政は対象とする課題地区を、ここで何かやらなければいけませんねと特定化いたしまして、具体の施工区域の決定については民間が事業採算性あるいは合意形成の容易さといったこと等も考え柔軟に設定できるようにしようというのが2点目でございます。

3点目は、民間による建物更新の機会をとらえ事業に活用ということで、自主更新というものがかなりありますので、自主更新が幾つかまとまって行われるということであれば、そういったことを契機として事業を始めることによって移転補償費が軽減されるのではなからうか。また、そういう状況下であれば合意形成も円滑化するのではなからうか、事業期間も結果としては短くなるのではなからうかという発想でございます。

次に4でございますが、法定事業ではない任意の民間再開発事業も推進しよう。これは、地域の方々が全員合意でやりたいというものであればそれを後押ししてやることによって手続等に関する施行者の負担を軽減することができるということでございます。もちろんそういう形であれば権利調整もうまくいく場合もあるであろうということでございます。

次に5の事業展開の空間的制約の自由度を拡大ということでございます。共同建て替えというような場合にパートナーを探さなければできませんが、必ずしも隣がパートナーとなるわけではなくて、近隣憎悪というような場合もあるわけでございます。そういった意味から、共同利用するパートナーを探すためには少し空間的に飛んだ方と一緒に事業をやることもできるようにする必要があるのでございます。また、課題のある地区を動かそうとすれば非常に大きなエネルギーやお金が要するという場合がありますが、その近くで事業をやる、そこの方を受け入れるという形で課題が解決する場合もございまして、そういった地区間のリンケージということも重要な事項ではなからうかと思っております。

6番目が地区のポテンシャルに応じた市街地整備を推進ということで、市街地を整備すべき地区というのはいろいろなポテンシャルのところがあります。非常に経済的にエネルギーがあるところで採算がとれるところもありますし、地域が衰退していてなかなか民間だけではできないところもございまして、そういった地域の状況に応じて金の入れ方、あるいは時間軸のとり方、空間のとり方といったものを柔軟に対応していかなければならない、こんなふうに提案しております。

7番目に連鎖的な事業展開による開発の推進ということで、ちょっと「連鎖的な」というお話がわかりにくいと思いますが、1つの事業を実施し、そのために種地を使い切ってしまうということになると、その開発は周辺にいい波及効果に移っていかないわけですが、種地を使いながら1つの事業を行うと、その事業で種地が出てくると、波及的に周りの優良開発につながっていくということで、種地を食いつぶしてしまうという形ではなくて、連鎖的な展開を行うことによって広大に残された要整備地域を整備していくような発想も必要ではなからうかというのが7番目の提案でございまして、そのためには最初の種地が要るわけですが、公有地などを活用するというのも要るであろうし、民間の第2種再開発といったような事業手法も活用する必要があるのではなからうかと、こんなふうに提案しているわけでございます。

次に8番目でございまして、共同建て替えと一体となった街区の再編ということで、地域の方々の立ち上げ的なものも支援する。そういう小さなものの積み重ねというものも非常に大事ではなからうかということで、コーディネート等への支援。あるいは先ほどあった、ちょっと飛んでも共同建て替えができるように、あるいはさきの法律改正であった高度利用推進区というものをもう少しうまく活用できないだろうかという話。それから減価補償地区、これはちょっと専門的なお話でわかりにくいわけですが、区画整理事業をやった場合に、大きな公共施設等が入ってくると従来より宅地の価格が下がってしまうという場合が出てくるわけでございます。当然そういった場合は補償として権利者にお金が渡るわけで、払われるお金を減価補償金、保証金が出る地区を減価補償地区と言っているわけですが、そういった形で公から支給されるお金がその地域の建物更新あるいは市街地更新に活用されるようにできないものだろうかというわけでございます。従来手法では、あらかじめ出ていききたい地権者に移転補償費あるいは用地費を払って出ていってもらいたい

う形で事業が行われるわけですが、そういった形でとせつかく投下した公的資金が地区外へ出ていってしまう。地域の再生のために活用されないということなので、そういったことを提案しているわけでございます。

7番、8番については、6番にありました地区のポテンシャルに応じた市街地整備を推進の中の地区の状況における変化ということで、すべての地区で7番を、あるいは8番をということではなくて、状況に応じてということでございます。

以上、市街地整備について説明をいたしました。

事務局 1つ、先ほどの説明で不適切な部分がありましたので訂正させていただきます。

2 - 1ページ、テーマ2の駐車場政策の部分でございますが、銀座の図面について説明した部分で、この図は現況の駐車場の分布ではなくて、現在駐車場を持っていないビルが建て替え更新になったときに現行の駐車場の付置義務制度で義務づけられている駐車場をつくった場合どうなるかということでございます。したがって、ここでは現況の駐車場は書いてございませんが、建物更新が進んだ場合、現況の駐車場の分布に重ねましてこの図のような駐車場が出てくるということでございます。大変申しわけありませんでした。

討 議

委員長 では、4つのテーマでございますが、なるべく前からと思いますが、どうぞ御意見。

臨時委員。

臨時委員 前回欠席いたしまして、大変申しわけありませんでした。

論点等は読ませていただいたんですが、最初のコンパクトな市街地形成の議論ですが、日本の中にもいろいろな都市があって、例えば京都市なんていうのは、ここに想定されているように今からぐっとコンパクトにしようとする歴史的な京都の町並みをほとんど完全に喪失するおそれがあることが明らかかなようなところもありますので、コンパクトな市街地形成というのがあらゆる場所に適用されるという論調になるのは非常に危険ではないか。

ヨーロッパなどでは、フィレンツェのように15世紀からほとんど町並みを変えないで既成市街地の真ん中はやっている。中にはいろいろリニューアルしているわけですが、そのことを自分たちの文化の誇りともし、また財産ともしているということもありますので、そういった観点でこの議論をしていかないと、今でも京都では一般的な用途地域、あるいは建築基準法の適用を苦心惨たんして状況に合わせようとはしているんですが、それでも追いつかない。非常に厳しい状況だと言っておりますから、もちろん高層のマンションを建てたい人たちも片方にはいるわけですが、そういった点を含めて、自治体がきちんと自分たちなりの判断ができる幅を持たせないといけない。そちらの方が本質じゃないかと思

いますので、この点を1つ申し上げておきたいと思います。

それから、2番目の都市内道路の機能分化についてですが、いろいろな機能が要求されるということについて、例えば道路構造令の改正とかそういうところの中身を見ますと、どうも各機能を足し算型に入れようとするので、例えば東京ではいろいろ適用できるところがあるかもしれませんが、地方都市でいうと幅員が非常に大きくなって、そうでなくてもポテンシャルが下がっているところで、道路整備をした後、もうほとんど建つ見込みがないようなところで道路だけが広々としてしまうことによってむしろ都市が死んでしまうおそれがあるということもあって、この議論の仕方として、道路の整備あるいは道路の機能をよくするというのと、東京のような大都市、かなり集中的なポテンシャルのあるところと、地方都市のようにポテンシャルが落ちていて厳しい状況のところとを分けて、かつ市街地が一体道路によってどういうふうに変容していくのかということについて、しっかり市街地を含めた検討をした上で行かないといけない。

そういう意味では道路を整備するというだけではなくて、従来決定してきた道路をもう一遍現状に合わせた見直しをしっかりとやるということ、これは何回もいろいろな都市で今までもやっておりますが、どうしても変えられないとか、変えたくないとか、いろいろな理由があってそのままに置かれたものもたくさんありますので、そこに立ち戻った道路のあり方を考えないと、現実と非常に乖離したことになるんじゃないかと心配しております。

それから、最後の既成市街地の新たな整備手法ということですが、冒頭にコンパクトな市街地ということに対応した集約のお話が出ておりますが、観念論的にはこういうことになるんですが、共同化等は、この20年、30年の歴史の中で言うべくして極めて難しいというのが現実だということにははっきりしておりますので、ここは歴史に学んでもう少し現実的なことを考えないといけないだろうと思うのです。

そういう意味では、後ろの方の提案の6番目に地区のポテンシャルに応じた市街地整備を推進するという言い方で、都心地区のようなポテンシャルの高い地区では大規模な民間の都市開発、木造密集市街地のようなポテンシャルが相対的に低いところは民間の自主更新能力を活用と書いてありますが、ここらあたりの中身が実は重要だと思います。民間の自主更新能力といいましても、前回議論されたようですが、非常に細分化した土地をまとめるということを民間にそのまま、木造密集のようなところで期待するのはとても無理だと。これは臨時委員がおっしゃるとおりだと思うんですね。

といって行政が何でもできるかというところでもないということもあります。これはむしろ民間と行政、特にNPOのような地域にしっかり張りついて頑張るところとの連携がきちんととれるようにしないと、現実的な対応がなかなか行かない。しかもそこには小さいなりにパワーのある工務店だとか、地元の不動産の小回りのきく企業が一緒に協力するようなこと、そういった新しい意味での横の連携がないといけない。この領域の仕組みについて、これは自治体なりにいろいろな工夫もあると思いますが、国のレベルでもかなり思

い切った対応をしていただく必要があるのではないかと。そういう形でNPOの専門性を高めながら現場で効果を上げるということが必要だと思います。以上のような点であります。

委員長 臨時委員。

臨時委員 このたびの御提案は今までにない、問題点を分析して、かつそれぞれに対応する対策案を打ち出していらっしゃるの、大いに評価できると思います。

コンパクトシティという概念ですけれども、大きなコンパクトシティというのがあるわけですし、つまり先ほども御説明がありましたようにコンパクトな街区の連たんといえますか、そういうことで大きな町をつくるということになっていくわけなんで、どういう単位でコンパクト化を図るかということが非常に大事だし、どのようなコンパクトな町間の距離をとるか、また大きな外のグリーンのベルトとコンパクトな核の間の緑化といえますか、そういったようなこととか、それからグリーンのウェーブといえますか、市街地の道路を拡幅してグリーンのウェーブにしていくとか、そういう作り方についていろいろ研究して、コンパクト化するというと全部固めてしまう、パックしてしまうというような感じにならないようにした方がいいんじゃないかと思いますが。

今の臨時委員の御指摘ですけど、京都のいわゆる保存すべき地域というのは京都の大都市の中ではごく一部でして、こういうのを保存するためにこそ、ほかの地域はコンパクト化すると。そしてそういうところになだれ込まないようにすることが大事なんだとあえて申し上げておきたいと思います。

それから、ポテンシャルが少ない都市、地方都市は違うとおっしゃいましたが、だからこそコンパクト化しなければならないんだと私は思っております。

それから、共同化というのはしよせん無理だとおっしゃいましたが、やっと進み始めたところで水をかけることはないと思います。それだけです。

委員長 ほかにどなたか。

専門委員。

専門委員 私も、新たな視点でのまちづくりというものが随所にあられて、まさにこれからこういうまちづくりをしていくべきなんだと改めて感じたところであります。

コンパクトシティ、あるいは効率的なまちづくりという観点からすれば、密度コントロール、機能の配置、土地利用計画、住宅対策、交通対策、開発コントロール、既成市街地の開発の問題、アーバンデザイン、あるいは推進体制、今後も取り組んでいかなければならない課題がたくさんあると思っています。その中で、今説明の中でも規制緩和というのがありましたが、例えば高層住宅誘導地区、高度利用地区、総合設計、1団地認定、用途別容積型地区計画、容積適正配分型地区計画再開発地区計画、住宅地高度利用地区計画、街並み誘導型地区計画、特例容積率適用区域等、さまざまな制度で形態緩和が、たくさんありますが、これらの見直しもあわせてやっていくことによって先ほどのようなまちづくりが可能になっていくのではないかと考えております。

財政支援、あるいは制度の見直しということも当然その中にあります。宇都宮市におき

ましても再開発の予定区域で、権利者が合意形成がなかなかできないからテナントもあきれてしまうと。いつできるかわからない再開発ビルには出店はできないとなってしまいました。結果としては進まない。それを民間のディベロッパーが自分の力で、地域のためにやるよとなっても、5人以上地権者がいないと再開発の助成対象にならないという問題もあります。地域づくりのために民間のマンパワーを確保しようと思ってもそういった法の壁があって残念ながら進まないという部分もあります。今後さまざまな部分で規制緩和をし、新たな手法が取り入れられていくことによって中心市街地の活性化、良好な市街地の整備に結びついていくと思っております。よろしくお願いたします。

委員長 どうもありがとうございます。

専門委員。

専門委員 私は再開発を長年やってきた経験ということで少ししゃべらせていただきますと、0 - 4ページぐらいを見ながら感じることでございますけれども、今の再開発、特に市街地再開発事業、いろいろ特徴なり隘路がありますけど、ざっくり言うと3つぐらいのパターンがあると。1つは大都市の中心でございます、これは容積の緩和とか、再開発地区計画的な手法が非常に有効であろうと。2番目は、今の経済情勢の中で補助金がある有効な部分。これは非常に限られたゾーンになりますけれども、補助金で価格が下がるところが有効な部分がございます。問題は、床の需要が見込めない市街地再開発。これは補助金が入るとか容積率の問題以前の状況になっておりまして、集約型の再開発的な手法そのものが大きな隘路にきているというのが現状かと思えます。つまり、再開発ですと床をつくった途端に利用するというのが条件の成立になりますので、その見通しなり担保がとれないということで事業の成立性が問われることになります。

その観点からいうと、4ページ目の左の現状があるんですが、現状の等高線、法制でいうと地域地区になるかと思えますが、この地域地区が現状の都市活動に対して余裕を持って指定されているという点が1つですね。それから、特に地方都市、感じていうと県庁所在都市よりもう一回り低い都市からさらに小さい都市、このあたりになりますと都市活動がこれから縮小していくという中で、現状のままであっても赤い中心部の成立、あるいは将来の担保というのは見通せないということで、再開発事業の基礎条件が成立しないというような状況になろうかと思えます。

右側の将来像というのはそういう意味からいうとわかるのでありますが、現在担保して、さらに将来にわたっても担保されるような法制度ですね、その辺まで見込めるのかどうか、この辺は再開発の観点からいうと非常に大事だということになるかと思えます。地域地区の話はどこでおやりになるのか、私、全体がわからないんですが、総論としては床需要のコントロール、土地利用のコントロールというのが必要だということをおし上げたいと思えます。

それから、新たな整備手法の方では、一つ一つはうなづけるんですが、全体からいうと、あるところまで事業が熟成されれば成り立っていくような仕組みができると思うんです

が、問題はいわゆる初動期で、熟成までだれがどうやって持っていくのかということで、先ほどもNPOとかいろいろ出ておりましたけれども、地権者の方にとっては一世一代の事業になるわけですから、確実性、信頼を得る方法、これを民、官を問わずさらに煮詰めていくと。初動期を乗り越えればかなり事業の展開は開けると感じております。

委員長 事務局、さっきからテーマ0のコンパクトシティについては、絵姿と、一体そうなるにはどうしたらいいかという御質問があるので、後で答えるようにお考えください。

どうぞ、専門委員。

専門委員 今の専門委員のと重なる部分があるんですけども、人口がふえている、あるいは商業、床がふえているときには、ふえる分をどうコントロールするかによって未来の姿をある程度コントロールできる。ただ、これからは全部減っていくと、東京の一部はふえているところがあると思いますが、その他は全部減っていくときに、減っていく分をどういうふうにコントロールするかというのは非常に難しい。

先ほどは0 - 4だったのですが、0 - 5でいきますと、現状から将来像になったときに黄色い部分がグリーンになるわけですね。この部分はどうなるのかと。実際には膨大な区画整理はしたけれども一、二割しか埋まっていらない土地があって、それがここでは緑になっているわけですけども、住宅は基本的に個人の選考で選ぶとしたら、その人があえてこっちに移るといふ大事業は余りやらないわけで、やるとしたらせいぜい真ん中にいる人は出ていかないけどグリーン部分は出ていっても仕方ないというような形でしか政策はあり得ないんじゃないかなと。ですから、周辺の薄いグリーン部分を真ん中に持っていくということは、政策としては私はあり得ないんじゃないかなという気がしております。基本的には減っていくと。床もそうですね。商業も。

それから密集市街地の問題は、密集市街地として既にコンパクトになっているので、密集市街地の上にさらに容積を上げるということは必要ないんで、密集市街地は密集市街地としてきちんとどういうふうにするかという課題だろうと思うんです。

ですから、コンパクトシティというのは、とりあえず郊外部分はもう放置しましょう、真ん中だけに手を入れましょうということですよ。真ん中を高めるというのは、僕はあり得ない話じゃないかなという気がしておりますが、必要なことはきちんとする、整えるということで、必ずしも高めるということではない。減るとしたら郊外部から減らして真ん中を減らさないようにしようという政策なのかなと思います。

委員長 では、それを含めてテーマ0というイメージはどんなようになるのか、ちょっと説明していただけますか。

事務局 先ほどの説明の中で、例えば0 - 8ページで今後の課題として回した部分について専門委員から御指摘があったように思いますし、臨時委員のどういう市街地像を考えるかというのも後回しにしよう事務局が姑息に考えた部分を鋭く御指摘されたと思いますが、実は私どもも具体的に、望ましいと考えられるわけでありまして、コンパクトな市

街地をつくっていく上でどういう手段をとるべきか、あるいはあるかということについては十分議論を詰め切ったわけではありません。恐らくこれは、例えば基盤施設をどうするかという話だけではないし、都市計画等の行政の規制誘導策だけではない、それぞれ都市に住まわれる方の考え方、ライフスタイル等、相当幅広い部分に関係してくるんだろうと思うわけでありませぬ。

したがって、今回この小委員会で議論するに当たっては、望ましい方向としてこういう市街地像がいいのではないかとということである程度コンセンサスが得られるのであれば、それを前提に道路というものをどういうふうに整備したらいいだろうか、あるいは基盤整備の市街地整備の方策としてはどういうことを考えたらいいかということを経験したいと考へたわけでございます。その部分についてもう少しこういう点で議論が要るのではないかと考へることがあれば教えていただきたいと思ふところでございます。

事務局 コンパクトな市街地を形成するということだけだ、それはどの程度の意気込みでやっていくのかということについて、委員の間に温度差があるような感じでございますので、私も事務局としてはこんなふうに考へているんだということをおつと御説明させていただきます。

人口がふえない、あるいはいろいろな跡地が出てくるということで、郊外部についてはこれ以上手をつけないということについてはだれしも異存はないかと思ふわけでございますが、手をつけないだけでいいのかということ、それは少し違ふんじゃないかと。我が国は都市をつくってくる過程で、人口を都市に受け入れる過程で、それほど積極的に行政的に手を入れずに今の町をつくってきたのではなからうかという反省が我々の側にあるわけでございます。

その結果、ヨーロッパの都市と比べてみても、土地を個別に利用し、薄い、いわゆる戸建て住宅的な広がってしまった市街地をつくってしまったのではなからうか。この延長線上で施策を展開していけば、0 - 6のところにもいろいろ書いてありますが、都市の環境という意味からしても、地球環境的な問題、あるいはCO₂の排出、エネルギー消費量からも問題があるし、福祉等の行政サービスを進めていくという観点からも薄いままではコストがかかるし、さらには人々の欲求といひますか、都市的生活を味わいたいという欲求にこたえていくということにも問題があるし、世界の都市との競争という意味でも問題があるであろうということで、もうちょっとポジティブに、都市構造をコンパクトな形へ変えていくことが必要なのではなからうか。もちろん場所によっていろいろ施策の展開の仕方は違ふけれども、コンパクトな都市をつくっていくということをより大きな政策課題としてとらえ、それに対する施策展開をしてみてもどうだろうかということが事務局の意識であるということをおつ述べたいと思ひます。

委員長 では、臨時委員。

臨時委員 関連してなんですけれども、コンパクトシティという概念が具体的にどういふ市街地像になるのか、あと、サステイナブル・アーバンホームというようなキーワードで

あらわしたりしますけれど、それが具体的にどうい都市圏になったり都市像になるのかという話をヨーロッパの研究者が研究をしているわけです。結論は、特定な市街地像は導き出せないということなんです。それから、そもそもコンパクトが本当に社会的にいいものであるのかということも論理的には導き出せない。つまり、いろいろな社会的な状況とか、歴史性とか文化性によって、何を重視するのかということによって都市の形態とか姿というのはおのずと変わってきてしまう、違うものになってしまうというのが大前提だということだと思っんですね。

ただ、日本の状況を見ると、確かに非常に低密で拡散的な市街地が、特に大都市圏では今まですごく多かったですし、地方都市でもそういう形態にどんどん移行しているわけですね。それを何とか防がなければいけないというのは共通の命題であると思っんですね。臨時委員がおっしゃったように、京都の場合は町家があって、そこにそれなりに高密に人が住んでいるわけです。現状でね。かつ、それはすごい歴史性があるわけです。そういうところでは、具体的には人々のニーズに合った形でどう町家というものをうまく継承して、都市居住が達成できるのかという話がコンパクトの1つのキーワードになってくるわけですね。そこを全部再開発して新しい都市の形態をつくるという話には京都の場合はならないという話で、具体的な戦略とか市街地像というのは地域ごとに違うと。

0 - 8 に市街地の現況とか歴史性、文化性に合わせて都市像を変えるべきだと書いてあるのは、多分そういうことじゃないかという話なんです。そこが基点となって、それに応じていろいろな施策が展開される。どういう像がいいのかという画一的なことをここで議論するよりは、むしろ規範的な、コンパクトであることのメリットというのはどういうことであるとか、コンパクトというのはどういうことを差すのかぐらいまでにしておいて、それに応じてどうやって社会をつくりかえていくのかというシステムの議論をした方がいいんじゃないかと思っんです。

例えば、都市像に応じた社会資本整備が行われるようなシステム自体が日本の場合はきちんとできていないとか、都市計画マスタープランに書いてある内容に応じて道路が整備されていくとか、そういう基本的なことをシステムとしてつくっていかないと、コンパクトな都市像はこうですよと言ったところで、土地利用と道路がばらばらに動いちゃってうまくいかないとか、施設整備は施設整備で相変わらず郊外の方に物をつくってしまうと全然効果がないとかいう話になってしまうので、むしろそちらの方の議論が重要なのではないかという感じがいたしました。関連する意見として、以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

どうぞ。

臨時委員 関連する意見として述べさせていただきたいんですけど、各委員から御指摘があったとおり、コンパクトシティーって何かという議論が疑問だったんですが、これも専門委員からも御指摘があったと思っんですが、密度を高くすれば自動的にコンパクトになるというか、シュリンクするという論理が多分成り立たないだろうということを私は強

く感じまして、それは東京の郊外圏なんかを見ていると観察できると思うんですけど、駅前の高いマンションを建ててその区域の平均年齢は若返っているんですけど、全体に見ると、そこから遠いところの市外地区の高齢化がものすごく進んでいるんですね。東京ですらそうなので、恐らくそういうことは日本全国でこれからもっと起こってきて、これから高齢化社会を迎えるときにどういうことになるかというのは、先ほど、これで見ると緑に変わっているけれども、田園じゃなくて、お年寄りとかがばらばらに住んでいる場所になる可能性がすごく高いですね。

そういうときに、臨時委員からも御指摘があったと思うんですけど、何を最適化してコンパクトシティを考えるかによってすごく像が違ってきて、きょうの原案というのは、働く人、通勤ということを最適化するにはどうするかと考えるとこれでわかるんですが、例えば都心に働く人にコンフォタブルな空間ができたとして、郊外の方に高齢者が残ったとしたら、通勤時間は減るかもしれないんですけども、田舎なんかではもう起こっていることだと思うんですが、公共の第三セクターでつくった輸送手段、バスとかいろいろなものが採算が合わなくなってしまって、不便なので、おじいちゃん、おばあちゃんが、今まで乗ってなかったのに自動車に乗り始めて混雑しているみたいなことが起こっていると思うんですけど、通勤という時間で今は計算していらっしゃると思うんですけど、人間の移動をそれで計算するとそうなんですけど、人間は高齢者になっても生きているので、その辺の移動まで考えると、交通の移動の総量を減らすということで最適化したモデルだとしても、そうではないかもしれないということで、何を最適化しているのかという議論がもうちょっと要るなという話と、2番目は高密度に集める集め方が中心に書かれているんですけど、恐らく一番大変なのはどうやって縮めていくか、縮めていくところの議論ではないだろうか。

委員長 臨時委員。

臨時委員 まず資料についての質問なんですけど、0 - 4のところ、現状から将来像がありますよね。何となくわかるような気がするんですけど、しかしよくわからないのは、現状から将来像に移ると緑の部分がふえますね。この緑の部分はだれが所有するんですか。パブリックが所有するのか、従来どおりの所有なのか。それによって随分イメージが違ってくるんだろうと思うんです。

それから、1 - 4なんかもすごくいいんですけど、イメージ図が、これ何メートルぐらいの道路なんですかね。私、こういう道路ってあまりないような気がするんですよ。上の道路だって結構広いですよ。首都圏の郊外ではあまりない道路なので、こういうことを前提に物事を組み立てていけるのかどうか。

それから4 - 4のところなんかも、例えば民間による建物更新の機会をとらえて事業に活用と。これはすごくいいことなんだろうと思うんですけど、自主更新が前提であれば移転補償費が軽減と書いてあるんですけど、どういう場所でどういうモデルを考えているのか、ちょっとイメージがつかめないで、この3つ質問させてください。

委員長 では、質問ですので、どうぞ。

事務局 それでは順に、まず0 - 4の部分でございます。これはお答えにならないかもしれませんが、事務局として訴えたかったのは密度の配分をどういうふうに変えていくかということ、それから郊外部で低密になったところは自然環境の再生・復元が期待されるのではないかとということで緑を使っているということがメインでございまして、実際にそれではどういう手法でこれを動かすか、あるいは土地は最後はだれが所有するかとか、先ほどから出ている縮退した部分の空間像はどうなるかということについては、まだ十分議論していない段階でございます。

2つ目の部分、1 - 4のところは、載っているのは神田小川町のところの神保町の交差点でありまして、恐らく三十数メートルの幅員の道路だと思います。私どもが考えていますのは、必ずしもこういう4車線を超える広幅員の道路だけではなくて、例えば2車線道路で不十分な停車帯があって、駐車しているために詰まっているようなところでの排除というのも十分意味があるのではないかと。もちろんさっき申し上げた交通流を円滑にすべき道路というのは4車線ぐらいの道路がメインになるうかと思いますが、幅員が広い場合にしかこういう考えが適用されないということではないのではないだろうかと思っております。

事務局 4 - 4の3の民間が自主更新を前提とするようなのは一体どんなケースを想定すればいいのかというお話でございます。いろいろなケースがあろうかと思いますが、典型的な例を幾つか御説明させていただきたいと思っております。

例えば工場が進出して、その周りに木賃アパートがたくさん必要となったと。昭和30年代はそういった場所がたくさんあるわけですが、ある時期に木賃アパートがいっぱいできています。しかしながら最近はどうもなくなると。アパートそのものも建て替える時期にきているといったときに、アパートを経営していた人たちが、自分の木賃アパートの敷地の大きさだけではいい鉄筋にはならないということで何人か共同して鉄筋に建て替えようというときに、アパートを経営している人たちはそういう動機でやりたいけれども、自分たちだけではできないと。周辺の人巻き込みたいということで、周辺の人たちには移転補償費的なものは出すけれども、自分たちのところについては撤去費ぐらいで結構ですと。だから国の助成あるいは公共団体からの助成もそれを前提としたより少ないもので結構ですよ。それで支援してくれませんかねといってくるような場合が既にございます。

そのほか、幹線道路等に面しているけれども、自分だけで建て替えるとペンシルビルになるというときに、数軒の地権者が共同でビルを建てるというのは今でもたくさんあるわけですが、それは民の世界だということで、行政側は今全く手を入れていないわけですが、よりまちづくり上いい形になるように、例えば駐車場の出入り口の問題、あるいはミックドユースの問題、あるいはオープンスペースの問題、よりいい形になるのであれば、移転補償費までは行かなくても少し助成をしてあげるといふことであれば、いろいろなものがより立ち上がってくるだろう。そういった民間の建物更新がいい形で動くように誘導

していこうという考え方でございます。

委員長 どうぞ、臨時委員。

臨時委員 それでは意見を何点か申し上げたいんですが、まず、事務局がおっしゃった件、私どもも、武蔵野という町からしか物を考えられなくて恐縮ですけれども、細分化された土地が多いから集約したいんですね。古いアパートがあると。それが更新時期にきていると。隣も巻き込んで用地を大きくしたいと。ところが隣は一向にその気がなくて勝手に新しく建てちゃったり、そういうケースが結構多いんですよ。

成功した例というのは、例えば私どもは放置自転車がものすごい。日本一になりまして、日本一になれば何でもいいというもんじゃなくて、放置自転車ですからね。これを何とかしようと思って、オーソドックスな手法で駐輪場をつくったんですね。そのときに、1区画はできたと。わずか100坪ぐらいなんだけど、それをキープしておいて、平置きにしておいて、そのうち隣ができたからまた買ったと。つまり公共が土地をキープして、少しずつやっていって300坪ぐらいになったので、しゃれた高層の駐輪場をつくったと。

民間のアパートでも同じようなことが言えるんだろうと思うんで、こういう発想というのは非常にいいんですけど、実際にやるとなるといろいろ大変なんじゃないかと。誘導策みたいなものをちゃんと手当したり、あるいは一方で規制し、この区域は例えば100坪以下はつくらせないというような、そういうのとうまくタイミングを合わせないと、長いスパンで物を考えればいいのかもわからないんですけど、非常に難しいんだろうと思うんです。

それから、道路をさまざまな形で使うということで、道路の総面積は一挙に例えば3倍になったりというのはないわけですから、私もいろいろ考えた末、現にある道路を生かさなければしょうがないだろうと思ったんです。実は16mの都市計画道路をつくりました。それでもバスがうまく通れない。違法駐車があってバスが通行できないんですね。わずか二、三百メートルのところを30分もかかるなんていうばかみたいなことがある。違法駐車防止条例というのを平成2年に作りまして徹底してやった結果、スムーズに通行できるようになった。16mぐらいの都市計画道路でもそれは可能ですけれども、これは警察だとか、他の領域と一体となった施策が必要なんじゃないかという気がします。国土交通省として仕切りをやってくれることを期待しているんだけど、そういうことが必要なんじゃないかという気がします。

それから、コンパクトな市街地に対するイメージで、私わかるような気がするんですが、この小委員会の前の委員会で委員長をされた方が自己紹介の中で、私は郊外の緑のところにいたんだけど、最近都内へ引っ越してきたと。それは、年寄りという失礼ですが、高齢になると郊外では生活できないと。都内に来れば医者もあるしコンビニもあるしということなんだろうと思うんですね。コンパクトな市街地のイメージが、例えば歩くか自転車か、ある一定の中に、居住もできるし、生活の利便性もあるし、一朝事があった場合のサポート体制もできるし、パブリックなものもあって、アーバンライフみたいなものもき

ちっと楽しめるというような意味のコンパクト市街地というイメージなのかなと前向きに受けとらせて……。

ただ、その場合でも、武蔵野なんかの場合にはまだいいんだろうと思うんですけど、私、姉妹友好都市であちこちおつき合いがあるので行くと、どうしても、一番最初の質問の緑の部分で残ってしまうところがありますよね。それを私権も含めて将来どうしていくのかと。つまり国土のデザインをどうするかということを、私はせっかく国土交通省になったんですから、局を離れてきちっとやっていただかないと思うんですね。そんな印象を持っています。

臨時委員 関連していいですか。

委員長 どうぞ。

コンパクトシティがかなり伯仲してきましたけど、1のテーマとか2のテーマの方も敷衍してください。

臨時委員 ごく簡単に……。

別の委員会の資料を読ませていただいたら、おばあさんか何か救急患者が出たと。それを運べなければ困るので大きな道路が必要だというようなことが議論されていて、その調子でいうと、うんと遠いところだと高速道路でもつくらなければいけないみたいな話が出ていましたけど、ある委員の方がそんなのはヘリコプターで運んだらいいんじゃないですかとおっしゃって、そういう方法もあるんでしょうが、そういうところに住んでいるのはそれだけの覚悟があって住んでほしいと。別にそこに住んでいなければならぬと憲法上決まっているわけではないんですから、移動する自由が保証されているんですから、都市計画審議会会長のよう移動してくださればいい。お金がないからとおっしゃるけど、そういうことに対する施策は公共団体がやればよいと思ひまして、つまり一番金がかからない方策でやらなければ、そんなに金があり余っているわけではないんですから、道路をつくる係だからって、道路で全部解決しようと考えないで、総合的に考えてやっていくべきじゃないのかということをおっしゃってあげたかった。今に絡んで申し上げました。

委員長 臨時委員。

臨時委員 まず木造密集地の、4-4とか4-5に関連するのではないかと思うんですけど、新宿区の西富久で住民がやったのがありますよね。あのときの大変な御苦労のお話を伺ったんですけども、あれをやられた方は早稲田大学の大学院生なんですよ。早稲田大学の研究室が全面的にバックアップをして非営利ベースでお手伝いされたのでできたので、公的なお金は、自治体から、協議会をつくったのでそれに対して10万円出たというだけなんですよ。そういうことでは4-4も4-5もできないと。前回私が申しましたように、ソフトにお金をかけてほしい。そういうところにお金を出してほしいということはぜひ言いたいと思ひますし、これは可能だと思ひます。住民だけに任せておいてはできないだろうとは言えないと思ひます。

それから、都市内道路の機能分化と駐車場政策の充実に関して思ったんですけれども、結局、自動車に頼ってドア・ツー・ドアにしがみつこうとしていないかなという気がするんです。都心ではドア・ツー・ドアはギブアップしていただきましょうと。これだけ地下鉄も進んでおりますし、電車も非常に整備されてきていますし、バスもあるわけですよね。そうすると、歩くときは歩行者の視点だけ、バスに乗ると、まるでバスの始発から終点まで全部乗っているというような思考とか、車に乗ると、車に乗って、駐車して、また車に乗って家に帰ってくるまで全部フォローしないといけないというような、バスだけ、車だけ、歩くだけの思考ではなくて、家から歩いてバス停まで行くと。それがほんの5分ぐらい。だから移動困難者でも十分行けると。移動困難者でない場合は、バスに乗ると荷物置き場があると。だから荷物が重いときだけバスに乗って駅まで行くと。つまりエネルギー消費を最も少なくするというのは、車を走らせてなおかつ少なくしようと考えないで、公共交通機関に頼ってくださいと言いたいです。

人だけにドア・ツー・ドアをギブアップしろというのではなくて、ある程度ビジネスにもドア・ツー・ドアをギブアップしてもらえ条件が整ってきたんじゃないかと思うんですよ。車いす用ということで駅にエレベーターがつかましたよね。ですから台車で押してきて、エレベーターでおりて、電車に乗って目的地でおりて、エレベーターで上がって、台車で押して、そうすれば荷さばきのことも解決するのではないのでしょうか。自治体ごとに整備の状況が違うと思うんです。自分のところはバスはうまくやっただと。しかし電車はまだだとか、歩道がまだだとか、自治体によって違うと思うので、自分の必要なものを考えて選択できるような、自治体がここが足りないからここをやろうと総合的に考えられるような包括的な補助金を出すことを提案します。

交通というのは利用者は市民ですから、使う側の市民が主体になった計画づくりをして、要するに、こういう問題というのはディテールがいいかげんだと使わないんです。ほんのちょっとしたところが使いにくいとだめなんで、細かいところに配慮がある。例えばパスネットとJRですね。JRは頑としてパスネットに参加しないので、不便なんです。また、パスネットは便利になったけれども、プリペイドなのに割引がゼロです。ああいうのも、初期投資を公的な機関がバックアップすれば、民営交通はパスネットの割引を考えると思えますよ。

それから、1 - 3の渋滞をなくすというのですが、それが交差点の渋滞なんですね。だけど、今、東京は随分整備されて渋滞がかなりなくなっていて、渋滞にぶつかったときに「何だ」と思うと、大抵工事なんです。工事渋滞が道路渋滞の原因なんです。しかも、タクシーの運転手さんが腹立たしげに言うのは、どうして忙しい2月、3月に単年度予算を使おうとして年度末工事をやるのかということです。予算執行という手段のために市民生活が犠牲になるのは変だと思うんですよ。ですから単年度予算じゃなくて、8月にでき上がる道路があってもいいし、10月にでき上がる道路があってもいい。ただでさえ市民が忙しい2月、3月に道路を引っくり返さなくてもいいではないかと。ぜひフレキシブルに

してほしいですね。それはもちろん自治体への補助の出し方も影響を受けてくるわけなんですけど、予算に絡むことで大変だと思いますけど、単年度予算で使い切りというのをもう少し市民の側から考えていただきたいと思います。

専門委員 地方の行政をあずかる者からすれば、行政サービスを現状で維持・向上させていくのは今後は難しいと。なぜならば高齢化社会、少子化社会、あるいは生産企業の海外移転、税収も見込めない。国の交付税もこれまた非常に危ない状況。こういう中にありまして行政サービスを維持していくためにはどうしても効率的なまちづくりが望まれるということでもあります。

そしてまた、高齢者をどうやってケアしていくか、これも大きな課題です。50年後には3人に1人は65歳以上という時代になるわけですから。車の運転に際しもしみじマークをつけなければ生活ができないような都市環境では新たに人はどなたも来てくれません。で、かつての土地の価格は宇都宮でも坪1,200万程度、今は200万程度になりましたから6分の1に下落したことになります。土地が高価格の時代は残念ながら街の中への公共投資ができませんでした。しかし今は何とかできる状況となりました。最も社会資本の整備が進んでいながら最も非効率な使い方をしているのは中心市街地なんです。アメリカでの自動車交通に頼ったまちづくりをしている都市の一部では、旧市街地がゴーストタウンになっているところがあります。同じ過ちを日本ではやってはいけないと思っております。そのためにも今こそ中心市街地に手をかけていくべきである。郊外へ郊外へというまちづくりを改め、これからのまちづくりとしては中心市街地を何としても整備をして、高齢者の方も含め自由に生活ができるようにすること、即ち安心して住める街をつくらなければならない。交通手段も含めて考えなければならず、このことはぜひ行政をあずかる者として取り組んでいきたいと思っております。

しかし農家で育った人たちは、おれは街の中に行くのはいやだと。うちの両親なんかそうなんですけれども、だから来なくてもいい。ダブルハウスという言葉を使っている人がいますけれども、1週間に3日でも4日でもいいですから街の中に来てもらって、そこでケアをする。残りの何日間かは自分の生まれたところで鶏でも飼いながら生活をすると、そういう仕組みをぜひつくっていかねばなりません。今後は郊外の田んぼの中の舗装とか、山の中の舗装とは、壊れても我慢してくださいと言わざるを得ない時代が来るかもしれないと思っておりますので、せめて特定エリアの中だけは行政サービスを低下させない、こういうことのために中心市街地の整備は欠くことができないものだと思っております。

委員長 臨時委員。

臨時委員 私も割合しゃべる方なんですけど、きょうは皆さん大変しゃべられる方が多いんで、とても手を挙げるタイミングがなかった。

皆さん大変大事なことをおっしゃっていると思うんですが、注意しなければいけないのは、タイムスパンをどういうふうにか考えるかということで論理を変えておかないと、少なくとも濃度を変えておかないと、言っていることがすれ違う可能性がありますよね。日本の

町は歴史的なところを除けば、仮に空襲でおかしくなった後つくったとすると 50 年かかってこうなったわけですね。ということは、あと 50 年かかれば全く違うものになる可能性もある。とすると 50 年オーダーで今何を考えるかということと、何か制度をつくって、5 年とか 10 年のオーダーでミニマムこのくらいはきちんとやろうよということを区分けして議論する必要があるかと思います。これが 1 点目です。

2 点目は、コンパクトシティという言葉が、皆さん違った意味にお使いのような感じがしますが、1 つの局面はめり張りなんです。こういうふうに使うところと、そういうふうに使わないところをはっきりしていこうというのがコンパクトシティの根本精神のところにあるわけですが、残念ながら我が国はそのところ自身が弱い国なんです。そこを弱いままにして、コンパクトであることは大事ですよと言っているだけだと怪しいことが起こる可能性があるというのをよく考えておいた方がいいと思います。

その中で、今郊外に建っているものを、もうあなたのところはやめて農地に戻してくださいとか公園にしましょうというのは、現実にはそう簡単な話ではないから、建て替え需要や商業、ビジネスの需要をあちこちくっつけるときに、つまりプラスをどうするかという議論にとりあえずは考えないと答えはないんじゃないかと思っております。

それで、我が国の町をつくる、道をつくるというたぐいは公共事業型でやるもの、誘導型でやるもの、あるいは抑制的に手を打っていくもの、この 3 つぐらいだと思うんですが、少なくとも公共事業型でやるものは比較的日本はすごかったということは実績があると思います。よかったかどうかはわからないけれども、道路やなんか、あるいはニュータウンだってそうですね。だけど誘導型や抑制型、あるいは支援型といいますか、そういうのはそう上手にやってきたとは必ずしも思えない。しかも誘導や支援といっても財政余力自身が非常に苦しくなっていくから、お金でそれをやるのは難しくなってくる。反面、日本の民間資金というのはものすごい額があるわけですが、日本の中には魅力を感じないで海外に投資しているわけですね。そういう民間資金を使って何とかやるという話にしても、相当にプロジェクトを魅力的なものに制度上つけない限りそう簡単にはいかないという感じですね。だから、ここでいろいろ議論されている誘導策というのは、もっと魅力的にしないとなかなか実現はしない。例外的なものしか起こらないという感じがしております。

そんなふうにと考えると、ここまで、特に戦後やってきたことで抑制型の話や誘導型の話でどういうところがうまくいったのか、うまくいかないとするとなんが問題だったのか、さらにこの 5 年、「失われた 10 年」なんていいますが、この 10 年で状況がどう変わって、その中でも今使える抑制や誘導の施策は何なのか、あるいは何が足りないのか、何を強化しなければいけないのかというのを一度整理していただけるといいんじゃないかと思っております。

それから 3 点目は、臨時委員もおっしゃったんで僕も言おうと思うんですけど、同感な

んですけど、日本の町を議論しているんだということを忘れてはいけない。これは釈迦に説法で、皆さんもちろん日本の町のことを検討しているおつもりでやっているわけですが、海外からすると、「日本の町」というときに絶えず言われるのは、少なくとも大都市についてはトランジットメトロポリス、その代表例が東京であったり大阪であったりするんですね。つまり鉄道が、あるいはバスでもいいんですが、公共交通が相当量のトラフィックボリュームを支えている。だからこういう姿で何とかなっている。悪いところもあるんですけどね。通勤混雑とかありますけれども、メリットも多い。環境負荷も非常に少ない。その中で何をやるのかという大都市問題と、逆に、残念ながら中ぐらいより下の都市だと日本の公共交通というのはむしろおくらしている状態ですね。そのおくらしているところにばんばかばんばか公共交通をつくるというのは、公共事業の余力から考えるとそうたくさんできるものではない。とすると、僕は小さい町ではやはりマイカーの利用をある程度以上前提にせざるを得ないんじゃないかと思っています。

これも私見を申し上げますと、高齢者は、もちろん高齢者によるんですけど、マイカーの利用をできないと思うのは間違いで、高齢化やマイカー保有率が非常に高くなっている北欧であるとか、西欧、アメリカ、別にど田舎じゃなくても、郊外で高齢の夫婦がゆっくりとドライブしながら暮らしたり、毎日ちょっと買い物に行ったり、これは別にいやなことじゃないんですね。ただし、大都市でそんなことをやられたら大変なことになっちゃう。小さな地方の都市はそういったものを前提にしながらでも暮らせるような姿のものに割り切っていく必要があるんじゃないかと思います。反面、中都市以上はそうであってはいけない。そのこのところのめり張りもきっちりつける必要があると思います。

最後ですけど、道路の機能分担のことがあったんで申し上げます。やはり歩行者の視点というのが大事だと思っています。それはいろいろなところに入っていて結構なことなんですけど、例えば歩道は大事だというんだけど、交差点が大事だとは余り歩行者の視点からは言ってくれないんですね。日本の交差点は、大きいところで途中のアイランドのあるところはそう多いわけではありません。例えばこの辺の霞が関、非常に広い道があるけど、途中じゃとまれないんですね。あの広い道を1青現示のときに渡らなければいけないから長くとらなければいけない。長くとらなければいけない結果、1サイクルが長くなる。1サイクルが長くなると車が待っている時間が長くなる。待っている時間が長くなると排気ガスがふえる。だから環境負荷が大きいんです。言いたいのは何かというと、歩行者のテイクケアを交差点で横断歩道についてちゃんとやる。構造的にもフェーズ的にもやることによってトラフィック機能も増す可能性がある。そのこのところをちゃんと手を打っていく必要があるかと思っています。以上でございます。

委員長 どうでしょうか、ほかに。

臨時委員 1点だけ。

臨時委員の意見を聞いていてすごく感じたのは、空間のディテールとか計画のディテールというのは、さっきの都市像の話とも通じるんですけど、個別の自治体が相当綿密な

計画を立てたり、もしくは民間の開発事業者が相当時間をかけてきちんとしたものを計画してつくっていくというような話ですよ。そういう個別の、細かい道路の設計の仕方とかをここで議論しても余り意味がないかなという感じがするんです。枠組みとしては、今のいろいろな社会構造が転換していく状態の中では、むしろいろいろな発意とか試みを支援するような仕組みがすごく重要になるんじゃないかと思うわけです。基本的な、例えばアクセス機能とトラフィック機能を分けるということは重要かもしれないですね。だけどそれがどういう政策として定着するのかというのは、いろいろなやり方が可能性としてあると思うんです。可能性として議論をしていくことがここでは重要なのであって、それをベースに、さっき臨時委員がおっしゃったような、一括的にこういう総合的な交通政策のバックをするとそれに対して国として補助ができるような、そういう仕組みを考えていくことの方がむしろ重要じゃないかという感じがしていて、多分それはきょうの主要な議題ではないんだと思うんですが、次回の議題なのかもしれませんが、思いついたのでコメントだけさせていただきます。

委員長 そろそろ時間ですけど……。

臨時委員 あと、ちょっと気になっているのは、悪くならないようにするというのを真剣に考えた方がいいと思うんです。東京も木密木密といって、5,000 haとか6,000 haとか言っているんですけども、その外側に宅地がどんどん割れて都市型戸建てなんていう、名前は格好いいんだけども問題市街地みたいなものがものすごい勢いでふえているんですよ。だから悪くならないことをしっかり考えるという観点をこの中に入れないとまずい。コンパクトシティもいいんだけど、経済がものすごく衰退したときに、ブランドシユリネージなんて、ニューヨークで失敗したんだけども、縮むことをやると、どうしようもない市街地が後に残って、そのツケでものすごい苦労しちゃうということが起こるので、「悪くならない」というのを何かこの中に考えていただけるといいなと。それだけです。

事務局 次回の議論にも通じますので、2点ほど事務局の考え方を補足で説明させていただきます。

先ほど臨時委員から2点ほど交通に関して御指摘がありまして、そのことと臨時委員から追加でお話があったこと、臨時委員から指摘があったことにつきまして3回目で議論をするんですが、その前提として、自動車に依存し過ぎるのではないかという臨時委員の御質問に対して説明を補足させてもらいたいと思います。

私どももコンパクトな市街地をつくっていく過程の中で過度に自動車に依存するのはどんどん解消されてくるのではないかと、それが期待されるのではないかとというのは基調にしてございます。しかし自動車の利用を全くゼロにできるかというのは大変難しい問題だろうと考えていまして、各論はここで議論する話ではないと思いますが、最低限残る交通をどうするかということをおわせて考えなければいけないと思っているところであります。例えば物流とか、荷物つきの業務交通、それから移動困難者の方々のうち特に困難な

方々があるんじゃないかと思っているわけです。

例えば、先ほど駐車場の議論の中で、地区単位で駐車場をどうしたらいいかということ議論する体制が必要じゃないかと申し上げた中には、例えばある地区の方々が、自分たちはもう自動車を使わないよと。だから自分たちのマンションに駐車場はなしにしていい。来る人も車では来させないと。地下鉄だけで来てくださいと、そういう商店街があって、駐車場はつからない。で、厳しく路上駐車を取り締まるということを決断するのであれば、それはそれであるのかもしれない。けどもそこは移動の多様性を制限する話でありますので、行政が「かくあるべき」というんじゃないくて、地区レベルで決める話もあるのではないかとということで、地区単位でそういう議論ができないかと申し上げたわけでございます。ですから、決して自動車への依存を前提にシステムを組み立てようとしているわけではないので、ぜひ次回いろいろ御意見をいただきたいと思えます。

それからもう1つ、渋滞の原因について、基本的には道路工事の渋滞ではないかということにつきましては、私どもいろいろ調査をこれまで重ねてきた状況からしますと、決して道路工事だけが原因ではないし、その割合も低いのではないかと。基本的には道路の交通容量が足りない。既にある道路から、例えば路上駐車を排除すること、交差点での渋滞を解消することで大分スムーズに流れるというのは、これまでの渋滞対策の実績からも私ども確信を持っている部分がございます。したがって、次回も議論を続けていただきたいと思えますが、路上駐車問題とか路側に停車する、あるいは沿道に出入りする交通をどうするかの話、交差点の改良の必要性等についてはもう1回御検討をいただいた上で御指摘等をいただければありがたいと思っております。

臨時委員 たびたび発言して恐縮です。私、きょうの論点について2つだけ申し上げておきたいんですが、トラフィックかアクセスかという2分法の道路って、余り首都圏の郊外都市にはないような気がいたします。両方持っているんだろうと。そこで、私どもの感覚では絶対的に道路はまだ不足していると。域内の道路は。例えば武蔵野市の都市計画道路なども進捗率は、武蔵野市だけで70%ぐらい、都道を入れると50%ぐらいですから、どう使うかという視点はいろいろあっていいんですけども、武蔵野市も、次回に申し上げますが、いろいろなことをやっています。けど実態としては、都市の中の道路というのはそんなに多くないと、こんな感じを持っています。

それからもう1つ、市街地の問題なんですが、臨時委員から50年とかいうスパンで考えるべきことがあるんじゃないかというお話が出ました。何年かかるかわかりませんが、市街地の細分化されている土地を統合するということは1年や2年ではできないだろうと思うんです。ですから根本的な議論をする際には、今、臨時委員がおっしゃったますます細分化されて都市型戸建てなんかができているという要素があるわけで、そういうことを決断したら20年後とか30年後を目指して、だんだんあちこちで穴があいてくるんですから、年寄りが住んでて閉鎖しちゃった家というのが武蔵野なんかではいっぱいあります。そういうものがぼつぼつ出てくるんだから、そういうものをキープして、その上である程

度街区化してくるということ、50年なら50年のスパンで考える方向で今から始めておいたらどうでしょうかね。利子のつかない金で寝かしておくとか、いろいろなことがあるのかもわからない。

臨時委員 事務局のお話で、余り知らないで物を言うなという感じだったんで、それは注意しますけれども、渋滞だけじゃなくて、工事をやられれば騒音の問題もありますし、周辺の住民の不便の問題もあります。ですから、例えば工期を短くするために業者に対して一定のインセンティブをつける。手抜き工事をしちゃいけないけれども、しっかりした工事を工期を短くやりますという業者に対するインセンティブをつけたっていいし、そこは考えていただきたいと思います。それから年度末の問題も考えていただきたいと思いません。

事務局 事務局の説明ぶりが非常に悪くて、私どもが期待していることがメッセージとして伝わってなかったのかなと反省をしております。私どもが考えておりましたのは、資料2の1ページで御説明いたしましたように、今回については、時間もないので、緊急性があり、かつ実現性があるテーマに絞って集中的に御審議賜りたい。その余のもっと基本的なこととか、違うことがたくさんあると思いますが、それについてはちょっと時間をあけて、7月以降の本格的な御議論にという2段階で考えて今回のテーマ設定とプレゼンテーションをさせていただきました。

そういう意味で、コンパクトな市街地にテーマ0と「0」をつけたということは、これを議論してくださいということではありません。従来、交通であるとか市街地の整備の手法というのは、現在ある都市の状況を前提として、それを少しよくするためには何ができるか、どうすればいいかという議論に終始しております。需要があって、それに対する供給をどうすればいいかという議論だけでやっていたら永久に追いつかないんじゃないかなという我々自身の反省から、中身については盛り込むべきものはいろいろなものがある、同床異夢の部分が多くあると思いますが、抜本的に何か違う仮説、基本的な方向性としてはコンパクトにして豊かな暮らしを満足させる仮説を基に検討いただきたい。コンパクトにすることによってみんな縮こまって生活しろというんじゃないで、コンパクトにし、かつ豊かにする、環境もよくなる、暮らしもよくなるという大前提に立つこと、ディテールは別にして、方向性としてある程度合意していただけるならば、それが50年後か100年後かよくわかりませんが、実現するための一里塚として短期的かつ緊急にやって間違いのないような道路の作り方、もしくは駐車場の整備の仕方、新たな市街地整備の手法の開発、そういったものについて御議論いただきたいということで、あえて「0」という数字を使わせていただいたものです。

あとは1、2、3と数字を入れたものでございますが、説明ぶりが悪くて混乱してしまったことを改めておわびいたします。一番最初のプレゼンではテーマ1、テーマ2は今回だけとなっておりますが、テーマ1、テーマ2について今回議論が十分していただけませんでした。テーマ4はもともと今回と次回の2回に分けて、今回はさわりの理念部分だ

け、具体的な肉づけは次回、我々なりに考えたことを御提示しながら、きょうの御意見を踏まえて資料をつくる予定でございます。テーマ1、テーマ2につきましては未消化でございますので、もう1回次回やれということであれば、きょうの御議論を補強しながら工夫することもできますが、そうすると次回に盛り込むテーマがものすごくふえまして、ますます收拾つかなくなるかなという心配がございます。そのあたり、委員長を初め委員の皆様方に、どういうふうに処理させていただけばいいか、指示いただければと思っているところでございます。

委員長 それについては、次回までの間に1、2は、御意見があったら事務局にファックスなりメールなりお手紙なりで寄せていただいて、再度検討するに値するようであれば次回か、次々回というのがありますから、全体のまとめのときにやるというふうにさせていただきます。

事務局が0は別だよと言うけど、0は別だけど、長期的にそっちの方向でいいかどうか自身に皆さんが疑問を持っているところがありますから。ただ私自身は、シュリンクしていくのはよくなかったからやめろといったって、日本の人口全部が減っていくわけですから、都市的利用の需要がなくなってくるということは厳然たる事実で、そのときにどういうふうに撤退するのか、今まで農地を収奪して都市的利用に変えたのが、余ったから農地が引き取ってくれるかという引き取るはずがない。とすると、さっきの黄色が緑になるような絵があったときに、その緑はだれが持つんだということと、そこは逆に言うと都市的利用の価値がなくなった場所なので、高く売りたいといっても売れない場所なのよと、マーケットがそういうことを言い出したときにどうなるかという話だと思っんですね。

放っておけばマーケットがどんどん地価を下げますから、住んでいられなくなる。最後の1人までなるのか、どうするかというときに、公的な支援で高齢者を優先的にそういうところから出して、高齢者が安心して住める場所はどこかということが起こるかもしれない。そこはまだ解はないんですね。ただ、みんながそこに気がつく、今、バブルでかなりの人たちは気づかされているんですが、しょせん国民がかぶらにやまずいというときに、かぶるならどうしたらいいかという議論だろうと思っんですね。

そういうふうにマーケットをつくっていかないはずいかなということだろうと思っます。今までの右上がりをそのままイメージしているとイメージできないという感じだろうと思っんで、そこら辺は議論してもなかなかおさまらないので、きょうぐらいで矛をおさめさせていただくと。ただ、どんなのがコンパクトかという答えはないにしても、広がっていく話ではないだろうということは決まっているわけですね。

臨時委員 このテーマはきょうで終わりですか。きょうで終わりなら一言申し上げたいんですけど、公共事業をどうやって全体の事業費を配分していくかということもあるんですけど、ある程度経済の活性化のために維持しなければいけないという要素がありますわね。そういう観点からいくと、私は国土交通省も農水省も修景の公共事業を組んだ方がいいんじゃないかと思っっています。汚らしい豚舎をきれいにするとか。どういう仕組み

になるか、一言。

委員長 きょうはもう時間がないのでやめますが、次回にきょうの延長線の御発言があっても構いませんので……。

臨時委員 できるだけ資料を前に出してほしい。できたら1週間ぐらい前に出していただきたい。いい意見を言うためにも、それから、特定非営利活動法人として出ている以上はできるだけ多くの市民の意見を大事にしたいと思いますので、1週間前に出していただきたいと思います。

委員長 わかりました。

そ の 他

委員長 では、その他は何かありますか。

事務局 今のお話も含めて、事務局からお答え申し上げます。

今回の件、余り早めに出せなかったことは申しわけありません。1週間前と言われましたので、精いっぱい努力したいと思います。確約はいたしかねますが、頑張らせていただきます。

それから、先ほど事務局からあったことについて、事務的なお話をさせていただきたいと思いますが、論点の1、2につきましてメールで様式を送らせていただきますので……

事務局 メールと言わないで、メール、ファックスその他と。

事務局 メール、ファックスその他、場合によっては御意見を伺いに参りますので、よろしく願いいたします。

それから次回の資料でございますが、できるだけ早くということで、場合によっては若干修正があり得るということでお渡することも考えたいと思いますので、よろしく願いいたします。以上です。

委員長 では、予定の時間を過ぎまして、進行が悪くてすみません。これで第2回の小委員会を終わりにしたいと思います。長時間ありがとうございました。

事務局 次回の委員会の確認をお願いしたいと思いますが、次回の委員会につきましてはいこれまで御日程をいただいております、6月20日、木曜日、10時から予定しておりますのでよろしく願いいたします。さらに第4回につきましても日程をいただいておりますので、改めてここでお知らせ申し上げますが、7月8日、月曜日、15時から予定しております。次回とあわせて御予定をお願いしたいと思います。

3 . 閉 会