

平成15年2月3日(月)

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5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
1 . 幹部人事異動紹介	1
1 . 配付資料確認	1
1 . 議 事	
再開までの経緯	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	2
1 . その他	36
1 . 閉会	36

開 会

事務局 大変長らくお待たせいたしました。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。

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5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。

私、事務局を務めさせていただきます、国土交通省都市・地域整備局街路課長の竹内でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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、現在のところ7名でございます。したがって、本委員会の議事運営第5に定めており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。

幹部人事異動紹介

事務局 ここで前回以降、都市・地域整備局の幹部の人事異動がございましたので、私から紹介させていただきます。

初めに、大臣官房審議官の平田憲一郎でございます。

大臣官房技術審議官の近藤秀明でございます。

配付資料確認

事務局 本日の配付資料でございますが、お手元に一覧表とともに資料をお配りしてございます。御確認をいただきまして、過不足がございましたらお申し出くださいますようお願いいたします。

議 事
再 開 ま で の 経 緯

「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

事務局 それでは早速議事に入らせていただきたいと思います。これからの進行は、黒川委員長、よろしくお願いいたします。

委員長 お忙しいところお集まりいただきありがとうございます。本小委員会で行いました中間とりまとめにつきましては、昨年12月に開催されました都市計画部会におきまして、私から報告させていただきました。

あれは中間とりまとめでございまして、その後さらに今後検討する課題を整理しましたけれども、今回からはその残された方の課題について検討するというふうになりますので、よろしくお願いいたします。

最初に、事務局から検討すべき課題について、説明をよろしくお願いいたします。

事務局 座ったまま説明させていただきます。

初めに、資料説明に先立ちまして、再開までの経緯等につきまして、大変恐縮でございますが、口頭であります御報告申し上げたいと思います。

昨年7月8日に開催いたしました第4回委員会におきまして、中間とりまとめ（案）につきまして御審議いただきました。そこでの御意見を踏まえ、必要な修正をいたしまして各委員に御確認いただいた後に、中間とりまとめとして公表し、都市計画部会の全委員に送付させていただいたところでございます。

昨年12月13日に開催いたしました第2回都市計画部会におきまして、改めて公園緑地小委員会及び下水道・流域管理小委員会とともに報告させていただきました。

この間に平成15年度予算の編成作業があり、また新しい長期計画の策定作業が続けているところでございます。この中で、中間とりまとめの具体化に向けた取り組みをしているところでございます。

本日以降の委員会におきましては、先ほど委員長のお話にもございましたように、これまでの委員会で検討を先送りしておりました事項及び前回の都市計画部会で出されました御意見に関する事項などにつきまして、御議論いただきたいと思いますと考えております。

それでは、資料2をごらんいただきたいと思います。この資料2は中間とりまとめ以降、今後当委員会で検討すべき課題として事務局が整理したペーパーでございます。個々に後

ほど説明いたしますが、1ページと2ページにわたります、大きく分けまして3つのテーマを現在のところ考えてございます。

1つ目は1ページの部分でございますが、総合的な都市交通政策に係る課題でございます。この課題につきましては第2回の委員会、この左から2番目の欄に書いてございます検討テーマ整理時とございますが、これは昨年5月の委員会でございますけれども、委員の皆様方から自由に都市交通に関して検討すべき、議論すべき課題を出していただいたときの整理でございます。

その中で幾つか御紹介いたしますと、例えば多様な交通手段が地域で選択されることが必要、あるいは公共交通が不可欠である、あるいは土地利用と交通をうまく組み合わせながら合意形成する仕組みが必要等、総合的な都市交通政策についての必要性の御指摘があったわけでございます。

これを受けて、中間とりまとめ案の検討時、これは第4回と書いてございますが、昨年7月の委員会でございます。この場でも今後の課題をにらみながら、いろいろ御意見ございました。例えば、都市や市街地と都市交通を組み合わせる必要がある。あるいは市民参加やNPOを重視すべき。あるいは社会的な公正性を確認した上で政策実施されることが必要等、御意見が出されたわけでございます。

さらに、昨年12月の都市計画部会、これは一番右側の欄でございます。この都市計画部会の場で、総合的な都市交通政策に関する幾つかの意見がございます。今までの第2回、あるいは第4回の委員会での御指摘と重なる部分がございますが、例えば合意形成のあり方というのが重要なポイントであること。あるいは、地元が発想したものを国が支援するような仕組みが必要である。あるいは総合的な住民参加の場の整備が必要等の意見が出されたわけでございます。

これらを踏まえまして1つ目のテーマとして、総合的な都市交通政策について御議論いただきたいと考えているところでございます。

続きまして2ページをお開きいただきたいと思います。2ページの上段2つ目、自転車対策でございます。自転車対策につきましては、同じく検討テーマ整理時、昨年5月の時点で歩行者空間の整備とあわせ、自転車空間の整備が重要という議論がなされました。

さらに7月の第4回中間とりまとめ案検討時におきまして、ゆっくり歩ける町が重要。あるいは自転車対策、特に駐輪システムの処理が重要である等、自転車に関する御意見が出されたわけでございます。

12月の都市計画部会におきましても、徒歩、自転車のための空間も含めて道路を見直すべき。特に自転車の走行空間についての検討が必要。あるいは歩道が十分に整備されていないという現状を踏まえて、自転車対策が必要という御意見が出されたわけでございます。

これらを踏まえまして、特に私ども事務局といたしましては、2回目の議論のときから歩行者の議論も出たわけでございますが、次第に指摘の重点が自転車の問題に重きが置かれていると理解いたしまして、さらに歩行者に関してはいろんな今までの対応策を議論したところでございますが、自転車についてはまだ議論が不十分なところがあるのではないかと考えまして、今回は自転車対策に絞りまして、2つ目の検討課題として提案させていただいたものでございます。

同じ2ページの下段、3の住宅市街地の空洞化対策でございます。これにつきましては、第2回の検討テーマ整理時におきまして、コンパクトな市街地を目指すということの裏腹な問題として、人口減少下での地方都市の都市機能維持を考えることが必要という意見が出されたわけでございます。

中間とりまとめ案検討時でも同様の議論がなされまして、この欄でかぎ括弧で囲ってあるようなことを中間とりまとめにまとめられたわけでございますが、縮小する市街地については、総合的な都市政策の観点も含め、今後その対応方を検討する必要があるとされたわけでございます。

これにつきましては、昨年12月の都市計画部会におきましても、市街地のコンパクト化、都市のコンパクト化とあわせて、縮減した市街地のあり方を検討することが必要。これは3つの小委員会、都市交通・市街地整備だけではなくて、公園緑地、下水道・流域管理の3つの小委員会共通の課題として検討することが必要という意見が出されたわけでございます。

さらにこのときには、人口減少下の社会資本整備を検討すべきという議論もなされたわけでございます。

これを受けまして、今後の当委員会の3つ目の検討課題として、住宅市街地の空洞化対策を取り上げていきたいと考えたわけでございます。

続きまして3ページをお開きいただきたいと思います。小委員会では検討しないということでここで整理させていただきましたものを紹介してございます。都市計画部会において、幾つか発言がございました。

ここに書いているとおりでございますが、電線類の地中化に関する問題。あるいは街区

の再編、私権制限の強化、外来者にわかりやすい都市づくり、あるいは民間を活用した道路整備等、意見提案があったわけでございます。

これらにつきましては、時間の制約、あるいはこれまでの第2回、第4回の委員会の議論等を踏まえ、今後の小委員会でも、当委員会では検討しないということで整理させていただいたところでございます。

以上が、今後この委員会で検討すべき課題として、事務局が案としてまとめました内容でございます。よろしくお願いいたします。

委員長 どうもありがとうございました。

今、事務局からは小委員会で割と集中的に議論するのは、この総合的な都市交通政策、自転車対策、住宅市街地の空洞化対策の3つにしたいということでございますが、これについて御質問、御意見あったらどうぞ。

要するにこれは、まだ幾つもテーマがあることはわかっているが、集中的、短期的にはこのテーマを取り上げたいということだと思います。

事務局 別に議論する必要はないということではなくてですね。

委員長 どうでしょうか。それぞれについて関連して出てくるかもしれませんが、一応最初はこの3つのテーマを中心に議論するということによろしゅうございますか。

ではそういうことで、この中から議論をするということで、引き続き次の資料の方をよろしくお願いいたしますと思います。

事務局 続きまして、資料3をごらんいただきたいと思います。先ほど御提案を申し上げました3つの検討課題のうちの1番目、総合的な都市交通政策の提案に係る資料でございます。

資料3を1枚あけていただきまして1ページでございます。1ページから2ページにかけて、この検討課題の背景につきまして、簡単に説明してございます。これにつきましては、以前の委員会で御報告したとおりのものでございますので、簡単に紹介させていただきます。

1つ目の背景といたしましては、環境負荷の小さい都市交通を実現するという社会的要請が出てきたという問題でございます。この箱の中に書いてございますように、CO₂の排出量削減のためには、コンパクトな市街地を目指すという都市構造の改編は言うまでもないことではありますが、次に書いているような施策展開が必要である。

1つは歩行者、あるいは自転車利用の拡大。2つ目は公共交通機関利用の拡大。さらに、

自動車交通につきましても渋滞を解消し、円滑な交通を図るというような施策展開が必要であると考えているところでございます。

下の方に、自動車の速度とCO₂排出量の関係、あるいは交通機関別のエネルギー消費量の比較のグラフが書いてございます。この辺は御承知のとおりのことでございますので、説明を省略させていただきます。

2ページをお開きいただきたいと思います。もう1つの背景といたしまして、アクセシビリティの向上という表現を使わせていただいております。これまでモータリゼーションの進展と、それに何とか追いつくように頑張ってきた幹線道路整備によりまして、これまでのところ比較的安価なコストで自動車利用ができていたということが言えるのではないかと考えてございます。

したがって、いつでもどこでも自由に移動できるというモビリティという概念。このモビリティというものが向上してきているのではないかと考えるわけでありますが、一方で、例えばそうした自動車利用に伴って、市街地が外側に拡大していくと。多少遠くなくても、自動車を利用することによって何とか生活ができる、都市活動ができるということで市街地が広がってきたわけでございますが、そうしたことに伴いまして、行きたいところに行くという点で見ると、例えば時間がかかる、あるいはコストがかかる等、容易に到達できるというアクセシビリティという概念が低下しているのではないかと判断しているところでございます。

ここであえて、横文字で「モビリティ」という言葉と「アクセシビリティ」という言葉を使わせていただきましたのは、ややなじみにくい概念と思いますが、どちらも都市交通のサービス水準を表現する言葉であるけれども、全体を見た動きやすさを表現するのと、それから移動している人、あるいは物に着目して、それがどんなスムーズに流れているかというのを表現するアクセシビリティという、2つの見方があるのではないかとこのことを、あえて問題提起として出したいということで、この言葉を使わせていただいております。

こうした問題認識、現状認識を受けまして、今後の都市交通政策というものは下の箱に書いてございますように、アクセシビリティを優先するような政策に転換すべきではないか。単に、例えば道路の渋滞解消、あるいは鉄道の混雑解消という観点ではなくて、例えば移動の連続性、それぞれの人が家を出て、職場に着くまでにはどういう経路をたどるか。あるいは、遊びに行くときにどういう経路をたどるかというような、移動の連続性確保の

視点。

あるいは土地利用、施設配置と交通施設の整備を連携させる。これは今までの委員会でも議論がありました、コンパクトな市街地をつくるということと交通の関係等が代表的な事例でございますが、そうしたもの。

あるいは公共交通、徒歩、自転車を重視し、自動車への過度の依存を解消していくことによって、自動車を利用しにくい、利用できない階層、あるいは場合でも移動のしやすさを確保することが必要になってくるんじゃないか。

ここの3つに書いてあるようなことを念頭に、アクセシビリティを優先する都市交通政策への転換が必要ではないかと考えたところでございます。

こうした背景を踏まえまして、現時点の問題、課題で克服すべきものは何かということで、3ページ、4ページに2点に分けて書いてございます。今までの委員会の議論で幾つか問題が提起されたわけでございますけども、今回特に2つに絞って克服すべき課題として整理してございます。

1つ目は、公共交通機関の衰退の問題でございます。御承知のように、我が国の公共交通機関は料金収入を基本に独立採算で運営するという形態をとってございます。したがってこれまでのところ、ここに書いている悪循環、モータリゼーションが進展し、公共交通の利用者が減ってくる。それに伴い、どうしても公共交通側の運行頻度、サービスレベルを下げざるを得ない。それが一層利用者の減少を生むという悪循環が生じてきた。例えばバス路線が廃止されてくる、地方の鉄道、都市の鉄道が赤字になって経営が立ち行かなくなるという状況が出てきているわけでございます。

さらに3つ目の で書いてますように、平成11年度から12年度にかけてでございますが、交通事業者に対する法制度上の規制緩和がございまして、事業への参入・退出が容易になるという変更がなされました。これにつきまして、お手元に参考資料1を配ってございますが、2ページをお開きいただきますと、規制緩和の概要が書いてございます。乗合バス事業、貸切バス事業、タクシー事業、旅客鉄道事業それぞれにつきまして、一番下の欄に改正時期が書いてございますが、平成11年から12年にかけて、参入・退出あるいは運賃・料金に関する規制の緩和がなされています。

特に注目すべき、重視すべき点は、退出が許可制から届出制になった。したがって、例えば先ほど説明いたしました、悪循環で路線バスが経営が立ち行かなくなったときに、退出が今後どんどん出てくることも懸念されるという状況が出てきたというところでござ

います。

資料3に戻っていただきたいと思います。3ページの下の緑の箱で書いてございますが、公共交通がある程度存続している時点、今の時点まだ青息吐息でありながら、公共交通が残っている時点で、支援策を充実させるという政策への転換が必要ではないだろうかということでございます。これが1つ目の克服すべき課題でございます。

続いて、同じく資料3の4ページをお開きいただきたいと思います。もう1つの克服すべき課題として、(2)であります計画、事業、管理・運営の分断というのを挙げさせていただきました。これは私ども行政部局の反省を込めて、ここの図柄を整理したわけでございます。

これまでの総合都市体系の流れというのは、例えば街路整備と、それから鉄道整備に焦点を絞ってみても、どうも事業が進展するにつれて総合性が損なわれる構造にあったのではないかと。これはどういうことかといいますと、例えば総合都市交通計画というのは道路だけではなくて、公共交通機関のあり方も含めて、関係機関が集まって計画を立てるということは、いろんな都市圏で実績として行われてきたわけでございます。

それに基づいて都市計画を定め、道路あるいは街路あるいは鉄道等が整備されてきたわけですが、例えば事業実施の時期というのはそれぞれの事業者の判断に任されている。あるいは都市計画そのものも総合都市交通計画の場で提案された施設が、全部都市計画決定されるとは限らないという状況が、現実ではあるわけでございます。

さらに、街路事業で道路を整備した後、その道路管理あるいは交通管理の面で、意図どおりの使われ方がなかなかされない。例えば4車線で計画したところ、半分停車帯、違法駐停車のために2車線で実質使われているとか、あるいは停車帯として2車線になってしまっているということもあり得る。

それからそれぞれの鉄道に関しても、鉄道事業者の運営に任せてしまうところがあるということで、上の方の計画段階ではこれまでもいろいろ統合についての試みはなされているわけですが、下流にいくほど、事業が進展するほど、総合性が損なわれるという構造が生じてございます。

あんまりいい例ではございませんが、例えばの例として参考資料1の1ページをお開きいただきたいと思います。これは千葉市の千葉都市モノレールの事例でございます。現在この千葉都市モノレールにおいては、千葉県千葉市におきまして、今後の運営改善策について議論しているところでございますが、当初の予想ほどの利用者がいないという問題が、

現実の問題として生じているところでございます。

この計画時点の状況を振り返ってみますと、計画時点ではバス網を再編する、あるいは土地利用を誘導し、このモノレールの沿線の市街地の密度を高めることを目指すということをいろいろ議論されていたわけではありますが、現実にはなかなかそのとおりになっていないということが、現在の利用者の増加がそれほど伸びていないということの原因の一つになっているのではないかという指摘がなされているところでございます。

資料3に戻っていただきまして、5ページでございます。今後の総合的な都市交通政策を立案する上で、どういう点に留意していけばいいか。今し方、2つほど克服すべき課題について整理したわけでございますが、どういう点に留意したらいいかということにつきまして、5ページから7ページにかけまして3つ整理してございます。

この留意点につきましても、これまでの委員会で出された意見を踏まえて整理したところでございます。1つ目は、都市・地域の自主性の確保というところでございます。都市の交通というのは、都市の特性、あるいは地域の住民のニーズ等によって多様なものであると考えます。したがって、どういう都市交通、サービス水準を目指すか。どういう都市交通を確保するかということについて、地方レベルで政策目標を明確にした上で、総合的な政策を自己決定することが必要であるだろうということ、まず留意点の一つに挙げさせていただいています。

下の図は当然のことでございますが、都市整備の基本方針につきましても、これまでのような国土の均衡ある発展という観点だけではなくて、地域住民の厚生を最大化、ローカルオプティマムという概念が重要だという考え方の流れになってきておりますし、また現下の都市を取り巻く経済状況を考えますと、すべての都市が画一的な都市機能確保して、維持、成長し続けることも困難だということも現状でございます。

したがって一番右にあるような、都市・地域の自主性を確保し、都市経営の視点にのっとった都市交通政策を独自につくっていくことが必要ではないかということ、1つ目の留意点として挙げさせていただきました。

次の6ページでございます。2つ目の留意点でございますが、社会的合意形成の重視というところでございます。都市交通に関しては、例えば道路整備するときに総論賛成、各論反対という問題もございまして、仮に自動車への過度の依存抑制という議論をしたときも、いろんな対立する議論が出る分野でございます。

これは例えば参考資料1の3ページをお開きいただきたいと思います。常識的な話を

書いてございますけども、例えば駐車の問題にしても、自動車を止めようとする人は、できるだけ目的地の近くに路上駐車したい。だけど一方では、その路上駐車が邪魔になる。あるいは自転車に関して言うと、自分は自転車に乗っているときはすいすい走りたい。けども、歩道を歩いている人が自転車が通ってくるとそれを恐怖に感じているという、常に限られた空間をシェアするというような問題等、異なる利害の調整が必要になってくるわけでございます。

これまでは往々にして、資料6ページの左下に書いてございますように、本来ならば公の問題と私の問題というふうにかけて調整していかなきゃならない問題が、行政と市民、官と民という構図になり、行政側が交通サービスを供給し、市民側は単なる消費者だということで対立構造になったり、あるいは民側が行政側に過度の期待をしてきたところがあるのではないかと考えているところでございます。

しかし、先ほど申し上げた自動車交通の抑制の問題、あるいは道路建設の問題、それから駐車、自転車利用問題すべて、それぞれ移動する人、自動車を利用する人、歩く人、自転車を利用する人たちが我慢しなければいけない、協力し合わなきゃいけない部分もあるということも、都市交通に関しては大変本質的な問題としてあるわけでございます。

したがって、月並みな言葉でございますけども、今後は官民共同とか、当事者意識を醸成しなきゃいけない。あるいは、参加と連携というものが必要になってくるということが言えるわけでございます。

このために、都市ごとに地方がみずから都市交通政策を決定にするに当たっては、当然ながら社会的な合意形成を確保するシステムを、制度自体に組み込む必要があると考えているところでございます。

続きまして資料の7ページ、3つ目の留意点でございます。下に図が書いてございますが、真ん中の緑色に書いている部分が、今後の根幹、地方の自己決定による総合的な都市交通政策だろうと考えているわけでございますが、今し方申し上げましたように、これを実行的に進めるためには、上の方に矢印がありますように、政策目標を明示する必要があるし、下の方に矢印がありますように、社会的合意形成の確立が必要であります。

こうした政策目標を明示し、それについて合意形成を図る。あるいは個々の施策を展開する上で合意形成を図る上で、政策評価のシステムがどうしても必要になってくるだろうと。これまでは個別の施設をつくるときに、例えば高速道路を整備するとき、その施設の効果、あるいは影響を個々に評価したわけでございますけども、今後は総合的に政策と

して評価するという仕組みが必要ではないだろうかと考えているところでございます。

以上のような留意点を受けまして、8ページから13ページの残りのページでございますが、ここに都市交通政策の提案を整理してございます。全部で6つの柱で説明してございます。1つ目は、まず総合性の確保が必要だということでございます。これはこれまで申し上げてきましたように、左下の箱にございますが、都市交通政策というものは、人の移動全般に焦点を当てる必要があるし、土地利用政策を初めとする都市経営に係る諸施策との調整が必要。

それから計画段階だけではなくて、事業、管理・運営規制まで対象にする必要があると。こういう総合的な取り組みが必要であるということを言っているわけでございます。

特にここで強調したいのは、真ん中の矢印のところを書いてございますが、計画段階よりも事業段階での総合性の確保という点で、制度設計がポイントになるだろうと考えているところでございます。

参考資料1の9ページをお開きいただきたいと思います。これは現在岡山市で進められています取り組みをちょっと御紹介したものでございますが、比較的先進的な事例であろうと、私ども評価しておりまして、ちょっと紹介させていただきます。岡山市では2000年度を初年度とする岡山市交通基本計画2001というのを立ててございます。

この真ん中の岡山市交通計画2001というところの上までの取り組みというのは、先ほども御説明いたしました。これまでもいろんな都市で総合都市交通体系づくりとして取り組んできたところでございますが、岡山市が今後進めようとしているのは、これから下の部分、この基本計画を受けて、例えばオムニバスタウン計画とか駐輪場の計画、駐車場の計画、道路整備プログラム等、各種個別政策をこれに基づいて動かしていこうと取り組んでいるわけでございます。

これはまだスタートしたばかりの時点ですので、今後の成り行きはまだ未知数でございますけれども、事業段階での総合性も大事だという取り組みをしている事例でございます。

これは一例でございますが、総合性を制度として確保するような取り組みが必要であるだろうと考えているところでございます。

資料3に戻りまして、9ページをお開きいただきたいと思います。2つ目の事項といたしまして、都市交通政策の合理的な対象範囲の設定というものと、実行性ある体制整備が必要であるだろうということをここで書いてございます。

例えば対象区域の設定につきましても、やや技術的な問題になりますけれども、いろん

な問題がございます。同じく参考資料1の8ページをお開きいただきたいと思います。ほんの概念図でございますけれども、8ページに宇都宮市と札幌市と、それを取り巻く実態的な交通圏の図がかいてございます。

ここで申し上げたいのは、例えば宇都宮市なり札幌市が行政区域単位で交通計画を立てようと考えても、実質的に交通流動は行政区域を越えている。したがって、ある程度の広がり、まとまりを持った単位、区域の設定が必要であるということでございます。

さらに、同じ参考資料の10ページをお開きいただきたいと思います。これももう自明のことでございますが、交通政策に関係する事項、それからそれを所掌する行政機関、あるいは関係する機関は多様にわたるわけでございます。したがって、総合交通政策をつくるときに、幾ら総合性あるものを計画したとしても、事業段階ではこれを実行に移すための、何らかの体制整備が必要であるわけでございます。

資料3の9ページに戻っていただきますと、そのことを整理してございます。対象区域につきましては、交通圏を対象とする必要があるということを書いております。

それから体制につきましては、関係者すべてが参画する必要がある。しかし、だれかが責任を持つ必要がある。責任の明確化も必要であるだろうと。したがって、例えば体制のところ以案として書いてございますが、地方公共団体が責任を持って主体的に調整する必要があるのではないかと。特に中心となる地方公共団体というのは、基本的には市町村である。あるいはどうしても複数の市町村が関係する場合は、広域連合というような形をとる必要があるのではないかとということ、ここでは案として整理してございます。

資料3の10ページでございます。都市交通政策の提案のうちの3つ目の事項でございます。民間事業者に対する公的関与を拡大する必要があるのではないかとという視点でございます。都市交通分野におけます官民の基本的な役割分担というのは、左下の箱に書いてございますように、今まで分かれていたところでございますが、今後は例えば公共交通の支援等も含めまして、民間事業者に関する公的関与を拡大す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。

しかしながら大きな流れとして、規制緩和のような議論がありますし、それから例えばこれまでの独立採算型の公共交通事業というのは、経営努力のインセンティブが働くという、大変すぐれた仕組みを持っていたところでございます。したがって、今後関与を拡大するにしても、政策目標が効果的、効率的に実現されるよう、透明性に配慮しつつ、慎重に行われる必要があるということ、ここで書いているところでございます。

続きまして 11 ページで(4)でございます。先ほど留意点のところでも御説明いたしましたが、評価システムというのが大変重要になってくる。計画を立案する、あるいはそれに社会的な合意形成を図るという面。それから事業実施段階で進捗管理をする場合に、それぞれの計画あるいは事業について、評価する仕組みが必要であるだろうということで、こういう整理をしているわけでございます。

下の左側は 2 つの箱に分かれてございますが、上の方は構想・計画段階において評価が必要だということを、ここで表現してございます。

下の方の箱は、事業段階におきまして事業評価、さらにそれに基づいて進捗を管理するものが必要である。そのためにも評価システムが必要だということを、ここで整理したわけでございます。

右側の方に書いておりますのは、こうした評価システムを確立するに当たって、特に 2 点留意すべきことがあるとして挙げてございます。1 つ目は、社会実験の活用ということでございます。これもこれまでの委員会で幾つか意見が指摘されたところでございます。

それからもう 1 つは、評価する手法の整備が必要だろうと。これまでは、例えば個別の道路整備の評価、あるいは鉄道整備の評価については実績が幾つかあるわけでございますけれども、総合的に交通政策を組み合わせるときに、交通サービス水準全体について評価するという点についての手法については、必ずしもまだ確立されたものがあるとは言えない状況であると理解してございまして、こうした手法の整備も必要になるだろうと考えているところでございます。

続いて 12 ページでございます。5 つ目の事項といたしまして、社会的公正性を確保する手続が必要であるだろうということでございます。これにつきましても、これまで委員会で幾つか指摘があったところでございますが、特に今回強調したいのは、真ん中の箱に書いているところでございますが、政策目標の決定あるいは計画の段階にとどまらず、事業実施、管理・運営に至るすべての過程において、社会的公正性を確保する手続を担保することが必要であるうだろうと。

このため、例えば第三者機関による複数の評価・監視のシステムを組み込んだり、あるいは徹底した情報公開等が必要になるのではないだろうかと考えているところでございます。

ただし、この場合にも先ほど留意点のところでも申し上げましたが、官民の対立関係ということでなくて、参加あるいは市民の当事者意識等を踏まえ、みんなでそれぞれの都市

の都市交通をよくしていくという体制づくりが、特に重要になってくるだろうと考えているところでございます。

13 ページ、都市交通政策の提案の6つ目でございます。いよいよ都市交通・市街地整備小委員会のテーマに近いところでございますけれども、総合的な施設整備を進める制度を確立する必要があるだろうということをここで書いてございます。

左下の方に、現行の施設整備でどんなことが起きているかということ、やや強調して書いてございます。これまではどうしても交通混雑対応とか、あるいはプロジェクト関連など、現状の課題に個別対応する形での事業化が中心になってきたのではないかと考えています。

それから、施設の評価、効果分析につきましても、施設ごとに行われてきたのではないかと、全体としての投資効率、都市交通サービス全体を見たときの効果というもの、必ずしも高くなかったかもしれないということが言えるのではないかと、このように考えました。

今後の方向として右側の方に書いてございますが、施設整備の制度としても、一つの政策目標を効果的・効率的に実現するために必要となる複数の施設整備を、ソフト施策と組み合わせるパッケージとして実施する取り組みが必要になってくるのではないかと、個別対応ではなく、総合的な観点の中で、施設整備も進め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。

このため、施設整備の制度として、実行性ある体制、評価システム、社会的公正性を確保する手続など、先ほど申し上げたような仕組みを内部化するような形にして、進め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。

詳しい説明は省略いたしますが、参考資料1の14ページに、イギリスにおける取り組みの抜粋がございます。もちろん法制度あるいは状況が大きく異なる国の話でございますので、そのまま日本で適用できるわけではございませんが、例えば考え方を見本として、こうした総合性に基いて施設整備も行うということをお考えの参考とさせていただきます。

以上が資料3の説明でございます。

資料4は引き続き御説明いたしましょうか。

委員長 お願いします。

事務局 今日用意した資料は、もう1つは資料4でございます。先ほど3つ検討課題を御提案申し上げましたが、これは2つ目の検討課題で、自転車対策に係るものでございます。3つ目の検討課題につきましては次回以降ということで、今回資料は用意してござい

ません。

それでは、資料4の1ページをお開きいただきたいと思います。自転車利用の現状につきまして、簡単に触れてございます。自転車につきましては、これまで過去におきましては、都市の移動手段の中心的役割を担ってきたものでございますけども、モータリゼーションの進展等に伴い、全体として全国レベルで見ると、利用は減少傾向にございます。

例えば自転車の分担率で見ますと、左下にありますように、全国レベルでは減ってきている傾向があります。

しかしながら三大都市圏で見ますと、横ばい傾向が見られる。例えば平成4年から11年にかけて、持ち直しているような傾向も見られるという状況でございます。

この1ページの右側には、地方圏での自転車分担率の経年変化を見てございますが、地方ではやはり減少傾向が機関分担率の面では見られるという状況でございます。

続きまして2ページでございます。自転車交通というのを都市交通手段としてどう考えるかということが重要ではないかということ、ここで整理してございます。自転車というのはいろんな弱点、例えば安全面では非常にもろい面がある。あるいは坂道に弱いとか、気象条件の影響を受けやすいという面があるわけでございますが、一方では手軽で自由度が高い、それから環境に優しいという、多くの利点も持っているわけでございます。

今後、この自転車交通につきましては、一番下の欄に書いていますような視点で取り組むことが必要ではないかということ、ここで整理してございます。

簡単に読み上げますと、「放置自転車対策のような問題解決型の施設展開ではなくて、環境負荷の小さい都市交通の実現のための交通手段として、都市交通における自転車交通の位置づけを都市・地区ごとに明確にすることが必要ではないか」ということを考えているわけでございます。

3ページをお開きいただきたいと思います。こうした点を考えますと、今後とるべき自転車対策のポイントというものは、煎じ詰めると、真ん中の箱に書いています3つの視点が必要なのではないかと考えたわけでございます。

1つ目は、走行空間の整備でございます。特にこの走行空間につきましては、これまで都市交通体系における自転車の位置づけがなかなか明確になされていなかった。歩行者とくっつけられたり、あるいは自動二輪車とくっつけられたりして、走る空間も車道の中だったり歩道の中だったりした。その辺につきまして、どういう走行空間を整備すべきかということ、整理していく必要があるのではないかとというのがこの部分でございます。

は駐輪スペースの整備でございます。これは現象として生じている放置自転車問題があるわけでございますが、一方、問題となっている自転車が放置されている地区というのは、土地利用が高度に集中しているところでありまして、当然土地に関する需要が競合しているところでございます。そうしたところで駐輪スペースをどう確保していくかということ、整理していく必要があるというのが2つ目の話です。

それから3つ目は、今言った2つの走行空間ないし駐輪スペースを整備するという空間確保、ハードウェアの対策だけではなくて、自転車利用適正化のソフト施策が必要ではないだろうか。この3つがポイントではないかと考えているところでございます。

こうした3つのポイントを考えていく上では、一番下の欄に書いているようなことを、念頭に置く必要があるだろうと考えているところでございます。これはどういうことかと申しますと、自転車利用者の受益と負担すべきコストの関係でございます。これまでの、例えば駐輪場の整備、自転車走行空間の整備に当たっては、歩行者と同様、基本的には公共団体が税金で整備してきたところでございます。

しかし、例えば駐輪場のように土地利用が競合するようなところで、自転車利用者だけに税金負担で駐輪スペースをつくっていいかどうか。極端に言うと、例えばそういう事例等についてももう少しオープンに、その受益に応じた負担の問題について考えていきながら、こうした問題を解いていく必要があるのではないかと問題提起でございます。

4ページをお開きいただきたいと思います。総合都市交通政策としての自転車対策につきまして、今申し上げましたポイントをベースにいたしまして、都市あるいは地区レベルで総合的な政策判断としての自転車対策が必要ということ整理してございます。

この4ページのポイントは、右下の箱でございます。総合的な都市交通政策の一環として、自転車マスタープランを策定する必要があるということ、特に提案してございます。

この背景といたしましては、自転車対策の課題があるわけでございますけれども、これは左の欄に書いてございますが、例えば個別の課題対応で施設をつくっても、効率的な事業実施や自転車利用の促進、あるいは抑制につながってこないという現状があるわけでございます。

右側の真ん中にありますように、住民と自転車利用者との間での対話議論、あるいは自転車をしない人たちの理解も踏まえながら、都市として、全体として自転車をどう受け入れていくか、あるいはその利用を促進していくかということを考えていく必要がある。そのためのマスタープランをつくる必要があるということ、ここで整理したわけござい

ます。

参考資料 2 をお手元にお配りしてございますが、3 ページをあけていただきたいと思えます。これも外国の事例で大変恐縮でございますが、例えばとしてオランダでの取り組み、これは御承知のようにオランダは、ヨーロッパの中でも自転車利用の促進に、政策として取り組んでいるところでございますが、そこでのマスタープランの事例について紹介してございます。

資料 4 にお戻りいただきまして、5 ページ、自転車対策の提案の 2 つ目で、自転車走行空間の整備に関する部分でございます。自転車走行空間の整備に当たっては、留意すべき点があるだろうと考えてございます。これは自転車利用者というのは、単にできるだけ早く、あるいはできるだけ最短距離を選ぶということだけではなくて、この 5 ページの右側のグラフにありますように、自動車の通行が少ないルートを選ぶというような特性があるわけでございます。

したがって、非常にある意味じゃ自由度が高い、行政側が自転車道を一生懸命整備しても、必ずしもそこを通ってくれるとは限らない特性があるわけでございます。もちろん、道路整備の中で自転車走行空間が必要だということで、左側の真ん中にありますように、平成 13 年には道路構造令を改正いたしまして、歩行者、自転車道の整備、あるいは自転車専用道の整備を道路空間の中で位置づけることについて、さらに充実させたわけでございますけれども、単純にこの辺は自転車交通が多そうだから、あるいは自動車交通が多いので、自転車を歩行者空間に入れる必要があるからということだけで自転車道を整備するということでは、必ずしも整備効果が高い整備にならない恐れがあるということでありまして、歩行者、自転車、自動車それぞれの通行量を総合的に勘案し、総合的な費用効果分析を行った上で、計画・整備する必要があるということでございます。

これにつきましては、参考資料 2 の 7 ページをお開きいただきたいと思えます。なかなか行政の思惑どおり自転車利用者は使ってくれないという事例でございます。例えば 7 ページの下に、これは国立の事例でございますけれども、自転車専用の走行空間を、車道寄りに整備した事例がございます。これは図が小さくて恐縮ですが、上の方に断面図を書いてございます。断面図が 2 つ並んでいますが、下の方に書いているのが国立の断面図でございます。車道寄りに緑地帯で歩行者と分離した専用の自転車走行空間等をつくってございます。

しかしながら、これを利用している人が総自転車利用者のどれくらいかといいますと、

右側に棒グラフがございますが、29.1%となっております。要は3割の人しかこの空間を走ってくれていなくて、残りの7割の方はほとんど歩道の部分を走っていると見られるわけでございます。

一方、この写真の上の写真、真ん中の写真でございますが、板橋区相生町でございます。これは自転車、歩行者道の真ん中に細い緑地みたいなものを置きまして、構造的に分離したわけでございます。一方では、車道寄りには自転車を通る。それから敷地側は歩行者が通るといように、写真で表示が出ていますのでおわかりだと思いますが、じゃあ、ここをどういうふうに自転車利用者は使っているかということ、この場合は右上の表にありますように、93%の方が自転車利用者では使っているという状況でございます。

しかし一方、歩行者の方がどこを走っているかを見ると、こういうふうに分離して自転車の表示をしているにもかかわらず、歩行者の51.9%の方は自転車の専用空間を走っている。

これは歩行者の事例でございますが、なかなか行政が計画したとおりに走ってくれないという問題が、歩行者も含めて自転車にあるというところでございます。

資料4の6ページをお開きいただきたいと思います。駐輪スペースの整備の問題でございます。自転車は御承知のように、駐輪スペースが比較的小さいということから、どこでも置ける、置きやすいという特性がございます。したがって、できるだけ目的地近くまで利用しようとするのがユーザーの思考、性向でございます。したがって、放置自転車の問題が発生しているわけでございます。

これまでは施設整備とあわせて取り締まりもあわせてやってきたわけではありますが、自転車が比較的安価で、そのまま持っていかれてもしようがないと思う方が多い。あるいは登録をきちりしているわけでもないということもありまして、これまでのような行政側による駐輪施設整備と、それに合わせた放置自転車取り締まりだけでは限界があるのではないかと。そのためには、料金を徴収することを前提にする民間の駐輪場の誘導を、もう少し考えてもいいのではないだろうかと考えているところでございます。

7ページをお開きいただきたいと思います。今の問題に関連して、ソフト施策の充実についての御説明をしたいと思います。自由度が高い自転車の魅力を損なわないように、走行空間や駐輪空間を整備するためには、ここを走れと、あるいはここに停めろということ強制するだけではなくて、利用者の特性を考え、それから負担の合理化に即して、例えば市場原理のような考え方を入れながら正常化を図るといような、ソフト施策が必要ではないだろうかと考えているところでございます。

右下の箱に書いてございますように、不法行為を施設整備と規制取り締まりによって減少させることには限界があるわけがございますので、さまざまな社会実験、施策展開をやりながら、柔軟なソフト政策を取り入れていく必要があるのではないかと。そのソフト施策の中には、これはかねてから言われていることではございますが、モラルに訴えるという面も、大変重要な課題になるだろうと考えているところでございます。

参考資料2の6ページをお開きいただきたいと思っております。これは福岡市の天神地区の事例でございます。この整備前と書いてございますのは、かなり整備された後の状況であります。歩道上に違法駐輪がなされていて、景観を損ねているという状況でございます。この写真はまだきれいですが、さらにどんどんこういう状況があるとはみ出してとめていって、大変な状況が生じるという状況があったわけでありまして。

これについて福岡市では、いっそのこと植樹帯をつぶして、あるいは歩行者空間を一部狭めて、駐輪スペースを限定しようとしたのが下の図でございます。これについては、緑地を削ること、あるいは歩行者空間を削ることに対するいろんな意見も一方ではあるわけではあります。逆にここからはみ出したものを徹底して排除することによって景観がよくなるとか、歩きやすくなったと評価する人が6割出ております。

こういう施設を整備せずに、限られた公共空間を市民合意を確かめながらシェアしていく、使っていくという取り組みも必要ではないだろうかという事例として、6ページに挙げさせていただいております。

それから同じ参考資料2の8ページでございますが、これは民間駐輪場の事例でございます。埼玉の蕨駅東口、それから綾瀬駅東口でございます。どちらも似たような仕組みでございます。コイン駐輪場でございます。これまでも既に自動車駐車場に関しましては、小さい空き地等を活用したコインパーキングがかなり出ているわけではございますが、自転車のコインパークというのでも幾つか出始めているようでございます。

この綾瀬の事例は既に5年ほど経過している事例のようではございますが、例えば8時間100円というコインパーキングでやっていることによって、かなりの利用率で、聞くところによると採算は十分とれるような状況になっている。

これまでの公共の自転車駐車場というのは、駅周辺では月極めが多かったわけでありましてけれども、こういう短時間の有料の駐輪場をつくることによって、道路上にはみ出ているような自転車を収容できることにつながる可能性があるということで、ここで紹介させていただいております。

自転車対策につきましては、まだ議論のための材料整理が足りないのではないかと事務局としては思っております、また次回、引き続いていろんな議論の視点について提案させていただきたいと思っておりますが、今日のところは以上のような点で御議論いただきたいと考えてございます。

事務局からの資料説明は以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

2つのテーマについてですので、もうどちらでもいいですよ。どうぞ、御意見がありましたらどちらでも構いませんので。どなたからでも結構でございます。

臨時委員 総合的な都市交通政策の提案の方についてなんですが、基本的にはこういう方向が僕はいいんじゃないかと思います。政策のディテールはともかくとして、大体の枠組みというのは非常にいいんじゃないかなと思っています。

ただ、幾つか気になることがあるんですが、特に一番気になっていることが、交通の中で総合的であるべきだという、総合性を確保するというはまず第1段階だと思うんですが、資料の中には前半には入っているんですけど、土地利用計画との一体的な、整合的な交通整理は非常に重要で、それをやらないと、例えば採算性の問題はさっきの千葉都市モノレールの話とかそれ以外のところも、なかなか公共交通もうまくいかないだろうし、それから市街地整備をしていくということも、結局は土地利用をどういうふうに考えていくのかということとの関連で決めていかなければならないと思うんですよ。

そういうふう考えたときに、今日用意していただいた総合的な都市交通政策の提案の参考資料1の6ページ、7ページに諸外国の計画体系の図が整理してあります。7ページの下は、フランスではなくて多分アメリカではないかと思います。ドイツはちょっとシステムとしては私、詳しくはわからないんですが、イギリスもフランスも、それから7ページのアメリカも、ここには出ていませんが、これは土地利用計画に整合する形で交通政策をやっているはず。要は、きちんとしたマスタープランがあって、それに基づいて交通計画も策定されて、さらに事業も実施されていくという流れがきちんとできているわけですよ。今回の御提案だと、何かその部分が少し弱いというか、ちょっと不明瞭になっているんじゃないかという感じがちょっとしています。

同じ資料の9ページに岡山の体系があるんですけども、これすごく気になるのが、確かに総合計画に交通計画が整合しているというのは重要だと思うんですが、ここで言うところの都市マスタープランですよ。右上の方にちょこっと小っちゃく出ている。それが

多分土地利用と交通をつなぐ、つまり総合計画が必ずしも具体的に空間化しているとは限らないので。そうするとやはり物的な空間計画として、交通と土地利用をうまくつなげる仕組みというのが、恐らく都市マスタープランと交通基本計画の整合性の問題ではないかと思うんです。制度なのか事業なのかちょっとアウトプットはわかりませんが、そのところを少しきちんと、その際には配慮していただいた方がいいんじゃないかということです。

これは場合によっては、市町村範囲を越えて計画をつくるような場合には、何か県レベルの計画との整合性なのか、それとも都市圏で新しく土地利用計画をつくるのかちょっとわかりませんが、そういう工夫は必要でしょうということです。

それが前提としてあった上で、あとは御指摘のように、この資料の中のお話のとおり、非常に事業の実施段階で、いかに本当に基本計画に沿って事業ができるかどうかということが最大のポイントになると思うので、その制度設計をうまく実現性のある形でしていただくようお願いしたいと思います。

以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

どうぞほかに。

臨時委員 自転車の方なんですけれども、まず自転車の走行空間の整備をされるということで、非常にいいと思うんですが、そのときに最近高齢者が乗っているシニアカーというんですか、三輪みたいな車ですね。それと車いす、電動車いす、手動車いすを含めて、それはどっちに分類されるのか、どこを走るのか。それでちゃんと安全性、走行性が確保されるのかということも念頭に置いて、空間整備をしていただきたいと思います。

それから自転車に関しましては、すごく便利なので、都市などではわーっと利用され始めて、一種の無法状態、違法状態があると思うんです。例えば、多くの公安委員会の規定では自転車の3人乗りは禁止されてますよね。でも、ママチャリは完全黙認状態になっていまして、前と後ろに幼児を乗せて平気で走っていたりして、見るからに安全性に問題がありそうな事例が多くあると思うんです。

ですから、これはちゃんと法整備をして、違法、無法状態を黙認するのではなくて、イエスなのかノーなのかはっきりさせるということが一つ必要。

それから、これは経産省の方の担当かもしれない、よくわからないんですが、自転車のハードをつくるときに、何らかの規制がかかっているのではないかと思うんです。自転車メーカーが子供や荷物を乗せるということを前提にして、どうやって安全を守るのかとい

うことの工夫を、日本のメーカーは工夫が上手なのにしていないということは、確認はしていないんですが、製造上何らかの規制がかかっているの、しないんじゃないかと思えます。もちろん法的にあいまいなので、工夫しないのかもしれないんですけども。

ですから、規制緩和をして、自転車メーカーがもっと安全に子供や荷物を乗せられるように。ハード面での工夫を促進するような施策が必要だと思います。

それから、歩道への乗り入れも、自転車との事故が余りにも多いので認めてしまったのではないかと思うんですけども、私の理解では、自転車が走っていい歩道と、走っちゃいけない歩道があるんですよね。それなのに、自転車に乗る人はだれも、ここは走っていい歩道か、走っちゃいけない歩道かということに気がしていない。

だからもうちょっとPRするとか、ゴールデンタイムにコマーシャルを流して、「実際の法律はこうなっていますよ。だからきちんと守ってください」というふうにする必要があるんじゃないかと思えます。

さらに、道路交通法によると自転車と歩行者が歩道で事故を起こしたときには、全面的に自転車が悪いとされるらしいんですけども、それも実際には知られていない。そのため歩行者は泣き寝入りというか、自転車が「ごめんなさいね」と言ってそのまま行っちゃったというようなことが起こっているの、きちんと市民にPRして、歩行者が自分の権利を自分で守れるようにした方がいいと思います。

委員長 今のは、本当に違法、無法というのはどこら辺までなのかわかっていますか？

事務局 済みません、道路交通法に関してのお話はちょっと準備していませんので、次回お調べして敷衍したいと思います。

臨時委員 評価の手续とかなんとかと書いてあるんですが、システムですか、要するに評価というのは目標が達成されたかどうかで、何が目標なのかということが大事なんですが、目標らしきものとして背景というところで、環境負荷が小さい都市の実現が目標なんだという意味ですかね。アクセシビリティの向上が目標なんだと。これを達成しているかどうかということが、評価の基準ということなんですかね。ただ、その辺のことがちょっとわかりにくい。

それから4ページの克服すべき課題の御説明が、一体どの立場に立って言っているのかかわりにくい。つまり、計画者の立場なのか事業者の立場なのか利用者の立場なのか、どういう立場で言っているのかよく理解できなかったんですが、ここもちょっと御説明いただくのと、2つお願いしたい。

委員長　じゃあ、これは御質問ですのでどうぞ。

事務局　1つ目の方の政策目標について、事務局の考え方を御説明いたしますと、基本的にこの資料で書いていますように、都市ごと、地方ごとにそれぞれの都市の都市交通がどうあるべきかという政策目標を立てていい。それについて国がこうしろ、ああしろという話じゃないのではないかとこのように事務局で考えたわけです。

ただし、敷衍的な状況として、今の日本の各都市の状況を考えると2つ問題、これは共通であるのではないかと。CO₂全体を削減する話、それから自動車に過度に依存することによって、いわゆる交通弱者が出てきたりしているのではないかと。それを解消するというのが、目標としてまずあるのではないかと考えたわけでございます。

例えばある都市では、CO₂はいいよと。アクセシビリティだけで政策目標にしますということで計画を立てられて、そのアクセシビリティを計測する何らかの指標をつくって、評価するというところもあるだろうと考えているところでございます。

それから2つ目の、先ほどの克服すべき課題の4のところでございますが、これは私も街路事業をやっている立場でまず見たところではありますが、市民の立場にとっても、こういう問題が見えるのではないかとこのように書いてございます。

例えば、総合的な都市交通計画を自治体がつくって、それに基づいて道路の計画を都市計画を決めるとしても、例えば道路の整備とあわせてバス路線が整備されてくれるかどうかは事業者任せになっているところがある。

それから、交通管理につきましても、本当はこの道路は前回委員会でトラフィック優先道路というようにお話を申し上げたと思いますが、沿道駐車をあんまりしてほしくない。どんどん車を通してほしいというところでも、どうしても地元の方々からの要望で駐車を認めてしまうところがあるとか、場合によってはパーキングメーターまで設置されているところもあると。というようなところも一部にはあるのではないかと。あるいはそういう不整合が出てきているのではないかとこのように、ここで表現したかったということでございます。

臨時委員　結局需要があるところに、ミートするような計画がなされていないということを示しているにすぎないので。先ほど臨時委員のお話とも関連があるんですが、どういふものを実現するための交通なのかという、そういう需要が本当にあるのかと。あるいはそういう需要があるのにこたえているのかということ、そのそごがあるということを書いてあるだけで、これがある時期がたってくると計画が進展するか、町が変化していくとち

ようどよくなったり、やらなかったりするのかもしれないので。余計なこと言いましたけど。

つまり、こういうふうになりがちだというのはよくわかるんですが、ならないようにするにはどうしたらいいかというところまで掘り下げないと、あんまり意味がないんじゃないですかねというふうに思いましたけど。

事務局 今、臨時委員おっしゃったとおり、こういうふうになりがちなので何とかしなきゃいけないということを提案したのが8ページ以降と考えています。特にちょっと補足いたしますと、総合都市交通計画の段階ではかなりみんな議論して、関係者が集まって鉄道整備、それから公共交通の整備、道路整備というのをどうしようかと議論して、計画は比較的実績があるのではないかと考えているんですが、どうしても事業実施段階でなかなか足並みがそろわなかったり、あるいは造った後の使い方、運営の仕方について、造ったときに集まった機関なり関係者がなかなか関与できないので、想定どおりいっていないところがあるということで、下の部分についてはばらばらになりがちなので、何とか下まで整合をとれたような形でいくようにする必要があるのではないかという思いが背景にございます。

臨時委員 小さな町とかなんかの場合はおっしゃるようなことなのかもしれませんが、大都市の問題を議論するときは、今まさに都市再生で方向が変わりつつある中で、総合的な都市交通政策をどうするかという問題なものですから、ちょっと我々のかゆいところに手が届いてこないなという感じがするんです。

例えばこの問題はオミットだとおっしゃいましたけど、最初の細街路をどうするかなんていうのは、とりまとめの3ページですか、この際議論しないとか、電線類の地中化が云々という考えですが、こういう公益施設を道路の中にどういうふうに取り込んでいくか、さっきの自転車等も含めて、将来の道路がどうあるべきか。要するに、今の街路計画そのものが、本当に見直されるべきときに来ているんじゃないかというのが私の問題意識で、例えば今の街路幅員でいいのか。

つまり自転車も大いに使わなきゃいけないというのは、大都市のようなところでありまして、そのときに大都市内の街路が何m幅員があれば自転車道も分けていけるのか。それからこの前議論がありました、トラフィックとアクセスという問題がありますが、アクセス道路のところに例えば自転車を通せばそれはいいので、トラフィック道路に自転車が出てきちゃ大変だというわけで、それが両方必要な幹線街路は、幅員幅が今のような中途半

端な幅員ではだめだと。御堂筋ぐらい必要なんじゃないのかとか、その辺の議論が必要で、しかもその程度ないと、さっきも言いました都市のもろもろのライフラインその他が使用できないとか、下水と上水道、通信、電気、あるいは街路樹の問題等も処理できないのじゃないか。そういうことが今大事なんじゃないかと思うんですけど、いかがでしょうか。

委員長 そこは要するにその他の事項にしたところが、今の1、2、3と、特に1、2等の中で重要性を帯びてこないかという御質問だと思うんですけど、どうでしょうか。

今日は伺っておいて、次回以降に建て直しを、組み替えができるのかどうかとか検討しますか。

事務局 そうさせていただきます。

臨時委員 御堂筋が44m道路なんですね。そのうち歩道を6m、6mとった後が32mが車道部分で、中央にトラフィック部分があって、両側にアクセス道路があって、そのところに植樹は4列されている。なかなか理想的な道路幅、44mって非常に微妙な数字だと思うんですが。

この辺を中心にこれからやっていこうじゃないかとか、こうなればアクセス道路のところに自転車も走れるじゃないかというようなことを、一遍議論していただいたらどうでしょうかね。

委員長 はい、わかりました。

臨時委員 自転車の件について、今の臨時委員とちょっと似ている意見になるんですが、前にも申しましたけれども、臨時委員と多少違うところは、大都市のイメージをどこに置くかということなんだろうと思うんです。今、臨時委員が再開発されているところなんか、とってもすばらしいと思いますが。

首都圏に限らず三大都市圏の実態というのは、御堂筋のような道路が望ましいんですけど、そういう実態が全然ありませんで、例えば三多摩の中にそういうイメージをできる道路というのは、まずほとんどないと言ってもいいだろうと思うんです。あるのは、例えば武蔵野に関して言えば、武蔵野はトラフィック機能を要している40m道路というのは、かすかにあるんですけど、それ以外は全然なくて、大体町の真ん中最大広くて25m。25mというのわずかしかなくて、あとは22m。それから基幹の道路は16m。しかも基幹の道路の五日市街道なんてまだ11mのままですね、副知事、よろしく願いいたします。

ということがありまして、おっしゃっている趣旨はよくわかるんですけど、どういう期間で何を到達目標にするかによって、随分検討すべき課題が違って来るんじゃないかとい

う気がいたします。

私ども、昔の基準でいくと衛星都市といいますか、今はあんまり衛星都市という言葉を使わないんでしょうか。そういう基準で言いますと、圧倒的に道路幅が狭く、そこに過重な負担がかかっているものですから、現実的に、例えば道路の幅は今何mぐらいが大体標準的に望まれるところなのか、例えば五日市街道のようなところで16mですから、都市計画道路は。

だからそれは16mで今のような話ができるのかどうか。最低何m車道があればいいのか。それはもちろん理想的なことを言えば切りがないんですけど、そうじゃなくて実現可能なところでどうなんだと。そういう現実的な道路の使い勝手の議論を少しデータとして、専門家としてやっていただいた方がいいんじゃないかなという気がいたします。

したがって、街路の幅員ということについては前から申し上げておりますが、全体的に投資がおくれていて、首都圏ではもっと全体として投資をしなければいけないという気がいたしております。

その上で申し上げるんですけど、臨時委員から自転車は確かに危険だというお話がありました。我々もよく見聞きいたしております、3人乗りならまだいい方で、ひどいのは背中に子どもをしょったりして4人乗りという曲芸みたいなものもあります。これは難しいんです、法律で取り締まるということでもなかなか、我々もキャンペーンをやりますけどだめなんですね。やっぱり生活感覚というかそこから出てくるものだから、ちょっとどうしようもないところがあります。ただ、構造的にもうちょっと頑丈な安定性のあるものということについてはおっしゃるとおりだと思います。

ただ、基本的にはやはり自転車は危険な乗り物なんですね。よく自転車操業という言葉がありますけど(笑声)、走っていないと倒れちゃうわけで、だから基本的には自転車は私は危険な乗り物だと思うんです。だから、現実に自転車に乗れないというバランス感覚の人もあるわけですから。だからその上で受けとめて、どうするかということを考えなければいけないだろうと思っております。

そこで私としては、前にも申し上げたんですけど、新しくつくる道路で一定の距離、例えば都道で調布 - 保谷線なんていうのは今36mでつくろうとしているんですが、一部にライトレールランジットなんかを入れるとかなんとかということを行うのがいて困るんですけどね。そんなの入るわけじゃないじゃないかと私は思っているんです。

その前に自転車道を必ずつくるとか、現場で余りそういうことを強調してないんですよ。

私、この間言ったんですけどね。だからそれは百年河清を待つようなものだけでも、新設道路にはある一定以上の都市計画道路だったら必ずつくるという方針を明示して、それでどういうつくり方をするかはいろんなつくり方があるでしょうけど、そこは一つの方針として出した方がいいんじゃないかという気がいたします。

既存の道路は逆に車道を狭くするという選択肢もあって、それは緊急退避だとかいろんな方向を考えればいいだろうと思っています。

道路の有効活用ということこれから考えて、道路構造令なども場所によって柔軟に対応していくことが大事なんじゃないかなという気がします。その柔軟に対応するのは、その状況を地元の市町村が一番よく知っているわけですから、地元の市町村を中心に計画をしていったらいいんじゃないかという気がいたします。

武蔵野市では16mの都市計画道路があるんですけど、吉祥寺のど真ん中なものですから、その道路の車道を今度は狭めまして、実は都道なんですけど、防災街区でつくったから200mぐらいしかないのに都道なのですが、全体的に車道を狭めて、そして歩道を広げてやって、そのかわり荷さばきの車が止まれるように何箇所かバスベイのようにしてやろうということをやっています。16m道路でも、工夫の仕方によってはいろいろできる。もっともその前に一方通行なんですけども。

だから一方通行のようなものとうまく組み合わせながら、それはできるんじゃないかという感じがいたします。道路の有効活用は柔軟なことが必要なのではないかという気がいたします。

それから、総合的な対策の方で申し上げたいんですが、この分類ですと幾つかの課題に分かれているんですけど、バスと、もう1つが間にコミュニティバスというのをもっと正確に位置づけて、参考資料1の2ページですが、乗合バス、貸切バス、タクシー事業、旅客鉄道事業となっている。旅客鉄道事業はかなり大規模ですから別ですけど、乗合バスと貸切バスと言っているんですけど、貸切バスは特定の人を相手にしているんだから、交通体系の中にはあんまり組み込むようなことはないと思うんです、實際上。道路運送法上の幾つかの規定があるからそこに位置づけられているにすぎない。

そうではなくて、私は乗合バスとタクシーの間に小型の、もっとミズスマシのような、すいすいに行けるようなコミュニティバスが現実にできて7～8年になりますので、これを積極的に取り入れて正当に評価をして位置づけて、これを総合体系の中に入れる必要があるんじゃないかという気がいたします。

手前みそで恐縮ですが、1995年に一番最初にやったときは、旧運輸省の皆さんと随分論議をして5年かかりましたけれども、武蔵野市コミュニティバス、ムーバスの第1号でありましたが、今は全国で二百数十の自治体がやっている。

この特徴は乗合バスが完全に、つまり市場原理で動いていく。タクシーも一応市場原理で動いていく。その間の毛細血管のようなものは複合的な施策として、市場原理だけではなくて、お客が少なくあんまりペイできないですから、だからさっき出た官と民の共同とかいろんな言い方がされてますけれども、この辺のところをうまく使って、そもそもコミュニティバスというのはせいぜい時速20kmか30km。それで近距離、せいぜい4~5kmの距離ですから、こういうのを活用して、例えば武蔵野市の場合にはイニシャルコストは武蔵野市が出しますと。ランニングコストを運賃でとってください。どうせそんなにスピードを出すわけじゃないから、若くてぴちぴちした運転手じゃなくていい。むしろ55歳以上で65歳ぐらいまでの再雇用でやってほしいと。そのかわり100円だというコンセプトでやっているんです。

つまり、完全に市場原理だけではもたないけれども、うまく官が形の上では補助金というのか、あるいは官民共同でもいいんですが、最近はやりのコラボレーションでも名前は何でもいいんだけど、複合的な施策が考えられていいんじゃないか。そういうことをもうちょっと正面切って打ち出していいんじゃないか。

そういうものについては、道路が狭いですから、例えば区画街路なんかは6mぐらいというところがありますから、そういうところは時間規制なんかはかなりかけます。かけないと危なくてしょうがないからかけています。これが現実です。だけど時間規制をそういうところは解除してやるとか。それはだから道路交通法との柔軟な対応とか、そういうことでいろいろやった方がいいんじゃないかという気がします。

したがって、総合的な中にコミュニティバスという新しい可能性を、もう少しきちっと体系づけた方がいいんじゃないかという気がいたします。

それから、幾つかの自治体が連合して総合的な都市計画とか交通計画をつくるという案については、私は賛成です。賛成なんですけれども、ただそのイニシアチブをとるイメージが、例えば政令指定都市みたいなものがイニシアチブをとれば政策スタッフがありますが、そうじゃなくて、例えば10万人以上の市が全国で220~230あるんですけども、このクラスになると交通総合政策的なことを考えるスタッフはほとんどいない。

うちなんか比較的早くからやっている方ですけど、武蔵野の場合でもせいぜい7~8人

ぐらいでしょうか。それで、ガードレールだとかそういうハード面もやっているわけで、ソフト面を考えるのは非常に難しいから、これは都道府県がうまくエリアごとに、例えば中央線と西武線をつなぐやり方はどうしたらいいかというグループ化として、ある程度そこに総合調整をやってもらわないと、なかなかうまくいかないんじゃないかという気がいたします。

なお旧田無、当時は合併する前ですから田無市ですけども、田無の駅と武蔵境の駅を結ぶ田無街道というのがありますが、ここは非常に重要な街道だけどおくれていたんですが、田無の市長とたまたま協議して、ここは幹線道路だから東京都に重点的に整備してもらおうということでやったわけですが、それと同じようなことが、つまり交通総合政策の中でもうまく出てくればいいのかという気がいたします。

それからあちこち飛んで恐縮ですが、自転車の中で民間活力を利用するということはおもしろいアイデアであります。おもしろいアイデアだけれども、土地が高いから都市と言われるところで武蔵野市の場合には、一番自転車の需要が多いのは通勤・通学と、それから買い物と両方です。いずれにせよ、通勤・通学は駅の近くじゃなきゃだめだ。それから、買い物も近くじゃなきゃだめなわけですから、この辺の土地が非常に高いですから。だから果たして、どのぐらいペイできるのかなという気がいたします。

武蔵野市の場合にはペイできません。最初のイニシャルコストを市がつくって、立てて、それを運用している場合はうまくいくけれども、最初から土地を買ってということになると、なかなかペイできないだろうと思います。その辺のところをどうするか。

内閣府によりますと、三百何十万という自転車駐輪場ですけど、そのうち20分の1ぐらいは武蔵野で、うちは2万数千台持っていますから、現実的な視点としてはそういうことがあるのかなという気がします。

それからレンタサイクルというのはあんまり期待しない方がいいと思います。武蔵野市は失敗しました。20年前ぐらいにレンタサイクルをやって全然だめなんですね。所有意識が非常に強くてレンタサイクルは失敗しました。練馬でもあんまりうまくいっていない。

武蔵野市でも吉祥寺でレンタサイクルやりましたが、レンタサイクルっていうのは何回転もするところに意味があるんですが、1.3回転ぐらいしかしないから、余り期待しない方がいいですね。

だからレンタサイクルという記述はいいけれども、そんなに決め手になるエースの作戦ではないと思います。歩道の道路をうまく活用するというのは、これは非常にいいことな

のではないかと考えています。

あれこれ現場の立場から申し上げました。

委員長 どうもありがとうございました。

委員 今のお話とも関連するんですけども、総合的な都市交通政策の提案という以上は、2ページのアクセシビリティの向上の緑色で囲ったアクセシビリティを優先する都市交通政策への転換で、移動の連続性とか土地利用、施設配置、公共交通、徒歩、自転車の重視というふうな、全体を通じる項目がここに出ているわけですが、こういった計画について、ある程度今の臨時委員のお話にあった広域的な場合ですか自治体単位の場合とか、あるいはコミュニティ単位の場合、地域も含めてなんですけども、それぞれのレベルでこういった計画をつくった場合に、一つのモデルみたいなものをそれぞれのレベルごとに示すということも提案としては必要じゃないか。

しかもその場合に、その提案した場合のそれぞれのモデルに対して必要なのは、例えばそういうモデル的な計画をつくった場合に、モデル地域として指定して、国費を重点的に投入して、道路もつくってやる、各駐車場やなんかの施設もつくってやるという発想をすると、ちょっと旧来的な発想みたいなんですけども、でも例えばです、それは。そうじゃなくてもいいんですけど。

あるいは、もっとさらに必要なのは規制緩和なんです。参考資料の10ページに、交通政策に関する機関と書いてあって、いろいろや×印がついているんですけども、本当に交通政策については補助金のシステムも複雑ですけど、それ以上に規制する法律とか法律体系は非常に複雑であるわけです。

これはTDMの検討をやってみるとよくわかるわけです。TDMは東京都も7～8年前からかなりやろうということで、ここにいらっしゃる方にも参加していただいたりして、随分検討を続けてきたわけです。これは東京都で環七内側とか山手線内側だとか、都心3区だとか都心5区という形でTDMをやったらどうかというふうな、かなり本気で取り組んだことがあるんです。

結局、今ある案では、山手線の内側というのでいくとゲートの数が90カ所ぐらいで済む。山手線は高架で仕切られていますので、これでロードプライシングをやるとしたら、ここで負荷するのが一番効率的で現実的だとか、そういったところまでやったわけですが、結局世論の支持がいまいち得られないということと、それから何を除外するのか。緊急車両は除外する、宅急便は除外するのかとか、中小企業は除外するのかとか、要するに際限の

ない議論を繰り返すということで、今やや議論は停滞しているわけです。

この資料でもTDM、資料の方では触れているんですけど、本文の方では触れていないので、もしかすると本文の方で触れないつもりなのかなと、ちょっと心配になるんですが、やはり総合的な交通政策といった場合には、TDMを実際にやるかやらないかは別として、議論としては必要なので、本文でも触れておく必要があると思うんです。

その場合、東京都みたいな単位でやると非常に時間がかかるんですけど、地域単位でやれば、もしかしたらロードプライシングだってできる。もちろんポケットパークだとかパーク&ライドなんかは今でもやっているところがあるわけですけど、ただロードプライシングをやるとすれば、これは資料の10ページにある各種の規制との関係が、特に根本的な道路の概念との関係でも問題になってくるわけなので、この検討をする以上はその議論に触れておく必要があると思うんです。

最初に臨時委員が触れましたけど、岡山市の例で、実際の自治体の計画で言うと、総合計画の中で土地利用とか人口とか経済活動だとか、そういう基本的な自治体の要素について予測するのと同時に、必ず道路とか鉄道については、かなり具体的な形で事業計画を定めるわけです。そのことと総合的な交通計画との関係というのは、確かに今まで欠けているんですよ。ですから、総合的な交通計画を考えさせるというか、実現することの呼び水になるためには、やはり規制緩和とか、あるいは資金の面で、そういうふうに言いかえた方がいいな、規制緩和の方が先だと思うんですけど、それとか資金の面で、モデル地域だけでいいですから、それに対して相当重点投資をする。

小さいから住宅街とは限らないんでしょう。小さくたって都心かもしれないんですけども、そういった形で、施設計画と規制緩和と両方やると。そういうふうなことを提案と言う以上は、どこまで表現するかは別として、そういうことには少なくとも触れた方がいいんじゃないかと思います。

臨時委員 今の委員とほとんど同じ意見なんですけど、いろいろ話を聞いていて、臨時委員の話聞いて、確かに広い幅員でブルバルみたいなものが必要なところもあるかもしれないけれども、そこまで必要な都市というのは、実は日本全国見るとそんなないかもしれない。

要は、画一的ではなくて、その地域地域に応じたいろいろな交通施設とか土地利用のあり方がうまく模索できて、それに応じたいろいろな施策がうまくフィットする形でできることが重要だと思うんです。

さっきムーバスをうまく使うという話も、多分武蔵野ではうまくいくかもしれないけど、ほかのところではうまくいかないかもしれないし、そういういろんな条件が変わることによって、地域ごとに選択肢が違うということなんだと思うんです。

ちょっとそういうことを考えるときに、どういうパッケージのモデルがあり得るのかというのは、そうはいうもののスタディはさせていただいた方がよくて、その具体的な話が出てこない、なかなかこれ、いい提案にはならないんじゃないかということが一つあります。

そのときに、実際の施策を実現していく過程では、社会実験という言葉も出ているんですけども、やっぱりどこか典型的なモデル地区を実際を選んでやるべきじゃないかという話があると思うんです。

まるっきり委員の意見と同じなんですけど、さっきもお話を聞いていると地区で相当そういうことが必要。例えば東京の郊外なんかだと、駅前を中心として相当交通問題が錯綜しているようなところがありますよね。そういうところの話と、地方都市の比較的独立しているようなところの話と、もうちょっと広域で考えなきゃいけないようなことが、全部意趣が違うようなことであって、各々そうは言うものの、総合的な都市交通政策は必要だと。しかもそれは場合によっては、市街地整備とか土地利用政策と一体的にやらざるを得ないという話があると思うんです。

そこを幾つか典型的なものを当初は選んで、そこで重点的にとにかくやってみる。そこはさっき言った事業投入もあるかもしれないけれども、例えば道路構造令みたいなものを相当度外視してでもある交通施設に利用ができるとか、そこに限ってはきちんとした計画があるから特殊なことができるという枠組みで、スキームでやってみるということがいいんじゃないか。それでうまくいけば、それを少し一般化していく制度に変えていくというような施策の仕方がいいのではないかという感じがします。

そこで多分いろいろ、ある地区とか都市とか広域を選んでやると、創意工夫が地域によってどういうふう違うやり方があるのかということが大分見えてきて、もう少し制度が具体的なイメージとかもはっきりしてくるんじゃないかと思います。

専門委員 私は交通関係はあまり専門ではないんですけども、私が日々業務している範囲から言いますと、最初の資料の2ページぐらいにある背景、これは現状認識だと思えますが、このあたりにキーワードとしては、上のブルーの方でモビリティのところでも自由にとかアクセシビリティ、容易にとかキーワードが出ておりますが、このあたりで快適にと

というようなワードが交通で出てきても、今いい時代なんじゃないかなという気がいたします。

快適にというのは、渋滞がないとか混雑がどのというレベルを超えて、例えば非常に美的な空間を使えるとか、景観的にもよろしいとか、あるいは非常に肉体的にも洗練された、ある流れの中に入れられるというか、何かそういう空間感覚が今市民に浸透しつつあるわけで、その辺とこの現状認識とをどこかですり合わせておかないと、全体の流れは地方重視、あるいは民々同士の議論が重視されているんでしょから、そういう価値観がどこかに入っているというようなところがないと、少しまた市民感覚とずれるのかなという感じが一つございます。

それからあとは、先ほどからおっしゃっていますが、前回のまとめでも縮減した市街地のあり方というのが大テーマであるというのは、いろんなところで指摘されているわけで、それとこの総合計画が一環を担うというあたりの見通しが見えながら、この総合計画を進めた方が説得力があるんじゃないかという感じがいたしました。

専門委員 私も余りこの交通計画、専門じゃないんですけども、総合政策の提案を聞いているときは、非常によく配慮されていると思ったんですが、もう一度検討すべき課題で都市計画部会で出された意見を見てみると、それに対する回答になっているのかなと。

都市計画部会で出されたことは、合意形成とか住民参加とか、どういうふうに計画を進めていくかというところが1つと、もう1つはメンテナンスコストの評価とか、現場でお金が有効に使える総合的な財源にするとか、やはり財源構造と合意形成の2つがこの提案の中にはないが、それに対してどういう回答があるのかなという、財源の話が一つは見えない。

合意形成の仕組みについて、従来とは違う何かがあるのか、ないのか。どうも都市計画部会で出されたコメントに対する答えにはちょっとなっていない。そこは何となく、非常に総合的にできているんだけど、ちょっとリアリティーというか、迫力がないというのは、どうもこの辺じゃないかなという感じがしたので、どうすればいいかってよくわからないんですが、その辺を具体的に答える必要があるのかなという感じがちょっといたしました。

委員長 今の質問は後でお答えください。

臨時委員 最初の背景、環境負荷に小さい都市交通の実現という、これがまた非常に大事なポイントだと思いますし、今、専門委員のおっしゃったこととも関係あるんですが、やはりもっとスムーズに流れるにはどうしたらいいか。特に中心市街地みたいなところで

交差点が多くてうんと渋滞するわけです。今、たまたま臨時委員がおっしゃったように、一方通行をもっと利用するといっても、今の道しかなければ一方交通なんかできないんで、もう1本つくらないとできないわけです。それが拡幅するか。町の風格やなんか、都市間競争のことを考えれば、風格のある街路が1本ぐらいなければ立派な町とは言えないということもあるでしょうけども、迂回させてしまうんだと。そういう通過交通的な、周りへ回しちゃうというのも立派な政策で、中は余り車を通さないということを考えていくべきであって。

それからもう1つ、例えば交差点をなくすということで立体化ですよ。日比谷交差点は片方だけでも下へ入っていますから、随分救われているわけです。何も両方入れなくても、ああいうふうなやり方とか、いろいろ相当ニーズに応じて多様な手法をとって。

一方通行なら歩道と自転車道とアクセス駐車帯ですか、そのぐらいあって、もちろん歩道は両方にあるとか、最低そのぐらいのことをやらないと。あるいはその次の規格のやつは片方に駐車帯があれば片方には自転車道路があるとか、さらに歩道は片方しかないとかいろいろあるでしょうけれども、とにかく何かスムーズに流す工夫とか、スムーズにとめる工夫とか、もっといろいろすべきだと思うんです。

そういうふうにししないと、現状の都市計画では、実現したとしても不十分だということになる。特に中都市でも大都市でも。大都市では特にそうですけど。やはり街路というのが自動車のためだけでも、歩行者のためだけでも、自転車のためだけでなく、あるいはバスのためでもあったり、あるいは地下鉄か特別なモノレールのためにあるのか、いろいろ総合的にうまく使い回すというか、そういう感覚が必要なんじゃないかと思います。

委員長 時間の関係もありますので、臨時委員の御意見をいただくのは最後にしたいと思います。

臨時委員 済みません、1つ確認なんですけれども、『自転車対策』の6ページで、『駐輪スペースの整備』のところなんですけど、「利用便益に見合う負担を考えれば、民間活力による対策も検討されるべき」と書いてありますが、自転車利用者にはばかり負担させるということではないですよ。これは、例えば鉄道事業者とか集客施設を持っているところも便益を得ているわけですから、そういうところにもちゃんと駐輪スペースの付置を義務づけるとか、そういうことも考慮してらっしゃると考えてよろしいですよ。

委員長 では幾つか質問がありますから、どうぞ一括お答えください。

事務局 今の臨時委員の御質問に先にお答えをいたしますが、当然そういう問題も含め

て、総合計画のところに書いてますように、住民参加、市民参加、対話、あるいは官民共同という中で議論していく問題だろうと考えています。

一方的にどうすべきという話ではなくて、どういう負担を自転車を利用する方からとるべきか、それから原因者になっている方からとるべきかということを含めて議論していくのが大事だろうという視点で書いてございます。

それから、質問ということじゃないんですが、先ほど専門委員からの御指摘、大変ありがとうございました。その中で、合意形成に関しての部分でございますが、参考までですが、前回の12月の都市計画部会で、もう1つ小委員会の設置をお認めいただいております、次世代参加型町づくりのあり方ということを中心に、特に合意形成等の議論を、別な小委員会でしていただくという形にしております。

私どもとしては、主としてそちらの議論を伺いながら考えていきたいと思っているところでございます。

専門委員 総合的な住民参加の場の整備が必要というのはそっちの方の課題ということですね。

事務局 総合的な都市交通計画をつくるときに、あるいは都市交通政策をつくるときにこういう場が必要だということ、私ども整理したいところでございますが、具体的にどういう形でとか、どういう手法があるのかということについては、余りこの委員会の場で深く議論していただく時間的余裕もないのではないかと考えているところでございます。

委員長 逆でしょう。別の小委員会の方でやるのをそういうところで使いますということでしょう。

事務局 そうです。

委員長 じゃないと、こっちではやりませんということばかり言っているの、別なところで議論しているからそれはいいと。

事務局 議論していただくということです、そうです。

委員長 きょうは時間の関係もありますので、こんなところでおさめますが、もしさらに重ねて御意見あれば、ぜひ事務局の方にお出しいただければと思います。

そ の 他

委員長 きょうの次第でいくと、その他がありますが、これは何か事務方からありますか。

事務局 次回以降の日程について御確認いただきたいと思います。お手元に都市交通・市街地整備小委員会の開催予定という1枚紙をお配りしていると思います。次回第6回が3月5日水曜日の15時から、次々回の第7回が3月27日木曜日14時からとなっておりますので、年度末の大変お忙しい時期とは存じますが、御出席賜りますようお願い申し上げます。

委員長 じゃあ、割とコンパクトにこの小委員会も議論するみたいでございますので、時間の方の調整をよろしくお願いします。

以上をもちまして会議を終了させていただきます。どうも長時間ありがとうございました。

閉 会