

平成 15 年 3 月 5 日（水）

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 6 回 都 市 交 通 ・ 市 街 地 整 備 小 委 員 会 議 事 録

## 目 次

1、開 会 .....	1
1、「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
・資料説明 .....	1
・意見交換 .....	20
1、その他 .....	35
1、閉 会 .....	36

## 開 会

事務局 定刻でございますので、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6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。

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8名でございます。あと1名、まだお見えになっておりませんが、臨時委員がお見えになると聞いていますので、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、お手元に一覧表とともに資料をお配りしてございます。また、委員の皆様方には、未定稿でございますが、参考のため、前回小委員会の議事概要を配付させていただいております。さらに、本日御欠席の委員から資料提出がございましたので、あわせてこれも配付させていただいております。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いただきたく存じます。

資料の過不足はよろしいでしょうか。

「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

### ・資料説明

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、委員長、よろしくお願いいたします。

委員長 それでは、今日は資料が三つ、そして参考資料がありますので、まず資料の説明を一括してお願いします。

事務局 それでは、大変失礼ながら、着席したまま、資料の説明をさせていただきます。

今日は幾つか資料がございますけれども、メインになる資料は資料2、3、4でございます。前回の小委員会でこれから検討いただくテーマを三つに絞っていただいたわけですが、それぞれの三つのテーマに対応いたしまして資料2、資料3、資料4が書いてございます。このうち資料2「総合的な都市交通戦略の提案」と資料3「自転車政策」、これは前回御議論いただいたものの第 版、前回の議論を踏まえて修正・追加したものでございます。それから、資料4は前回御議論いただかなかった新しいテーマでございます。今回初めてお出しする資料でございます。そういう構成でございます。

それでは、資料2から順に説明させていただきます。資料2は、総合的な都市交通政策についての取り組みにつきまして、前回、幾つかの点で御意見をいただきましたし、その後、御欠席の委員からも追加的な意見をいただきましたので、それを踏まえて、前回提出した資料に補足して議論していただくものと修正して御議論いただくもの、これらをまとめたものが資料2でございます。

1ページです。ここでは、総合的な取り組みが大事だと前回提案申し上げ、いろいろ御議論いただいたことを受けまして、もう少し総合性が明確になるように、こういう組み立て方でどうだろうかという提案でございます。

一つは、(1)ですが、「総合都市交通計画」という従来言い方から「総合都市交通戦略」という言い方に変え、なおかつ、ただの言い方だけではなく、基本的な考え方も変更部分を明確にしていこうということで整理したものでございます。

前回御説明申し上げましたように、下の図の左側の部分が今までの都市交通政策に関する流れでございました。前回御説明申し上げましたように、今までの実績を見ますと、計画の段階、あるいは施設整備の段階、さらに管理・運営の段階で、必ずしも計画思想なり政策の考え方や目標が一貫して流れず、分断されるため、全体としての流れが損なわれたり、「総合」とうたっているながら総合性がなかなか実現しないという反省があったのではないかとということで、これらをもっと有機的にやろうというのが前回提案したところでございます。それをもう少し明確に、戦略という概念で整理したものが右でございます。

ここで大事なポイントが三つございます。一つは政策目標を明確にする。その政策目標に沿って政策を立案する。二つ目は、「施策展開」と書いています。上の箱では(事業プログラム)と書いていますが、時間軸の流れをきちんと設定した施策の展開を明示する。単なるスタティックな一時点での絵姿を書いた計画ではなくて、施策の展開を時間軸に沿って明確に提示するようなものにする。三つ目が、施策を実施した後、それを評価し、そ

の評価の結果を計画の内容あるいは目標としている政策にフィードバックさせる。こういう一連の流れを総合的に進める必要があるだろう。これは「計画」というよりも「戦略」という言い方をした方がよいのではないかとということで、新たにこういう整理をさせていただいたところでございます。

2ページを開いていただきたいと思います。さらに、総合性を確保するということについて、もう少し頭の中の概念を整理して書いてみようとしたのが2ページの概念図でございます。都市政策を総合的に行う上で、ここでは四つの視点が大事ではないかとということで整理させていただいております。四つの視点は、下の図に緑色の箱で囲まれた三つの言葉と真ん中に楕円形で書いている部分です。それぞれのこの四つの視点が大事だろう。

まず、総合化と言ったときに3種類の総合化があるはずだと。まず都市交通手段の総合化、これは道路交通、自動車交通、公共交通、歩行者、自転車、こうした多様な交通手段を総合的に考えるという総合化がある。それから、左下の箱ですが、都市計画（特に土地利用計画）と交通計画との整合・関係、あるいはここでは「都市経営」と書いていますけれども、どこにどういう公共施設をつくるか、あるいは民間の建築投資をどういう方向で誘導していくかというような、土地利用計画より、もう少し広い意味での都市経営との連携も交通では大事だろうということで、その連携という意味での総合性が左下の箱でございます。右下の箱は、1ページで説明いたしましたが、目標設定から政策立案、実施、評価という流れを一体的に考えるという意味での総合性。「総合性」と一言と言ったときに、さらに中身を見ると、こういうふうに分けられるのではないかとということでございます。

こうした総合的な取り組みを進めていく上で、実態的に進めていく上で必要になるのは真ん中の楕円形で書いている部分でございます。都市交通に関する全ての関係者 - これは、行政部局もございまして、実際に交通を利用するエンドユーザー、市民の方々も含めて、関係者の参画が必要ではないだろうかということでございます。交通に関する全ての関係者の参画も「総合」という概念でとらえられるのではないかとということで、三つの四角と楕円形、この四つの視点が大事だろうと考えたわけでございます。

右上に吹き出しで三つ書いていますのは、こうした総合的な戦略を実際に進める上で留意すべき点、考えるべき点を書いたものでございまして、これは前回説明したものを改めて書いてございます。

一つ目の「プロセス重視」というのは、繰り返しになりますが、政策目標から実施、評価までを一体に進め、単に計画だけで、後、そこで分断されて事業がばらばらになるよう

なことがないようにする。プロセスを重視するというのはそういうことでございます。

真ん中の「社会的合意形成の重視」というのは、前回は社会的公正性を確保する手続きというふうに説明させていただきましたが、いろいろな関係者の方々の合意形成を図っていかない限り、実質的には実現が難しいということで、「社会的合意形成の重視」ということを二つ目に書いてございます。これを担保するための体制整備が必要であるし、責任分担の明確化が必要であるということは前回申し上げたとおりでございます。例えば行政部局としては、市町村が主体になり、いろいろな関係者を集めるような場があるのではないかと提案をさせていただいたところでございます。

続きまして、3ページでございます。(3)で整理いたしましたのは、今申し上げたような総合的な取り組みを行う上での基本思想でございます。前回、アクセシビリティを優先する都市交通を目指してというふうに説明させていただきましたが、そこをもう少し踏み込んで、新たにどういう考えをこの時代に打ち出すべきかということ整理させていただきました。前回、何人かの委員の方々から政策目標をどう考えるのかという御指摘があったことを受けて整理したものでございます。

上の箱に書いておりますのは、やや情緒的な表現が入っていますが、我々が目指すべき総合都市交通戦略は、持続可能な交通システムを実現することによって都市に住む個人の方々の潜在能力を拡大し、生活の質の向上を通じて全体の福祉を実現する、そういうことを目指すべきではないだろうかと考えたわけでございます。

下の方に若干の補足説明を書いてございます。アマルティア・センというイギリスの経済学の先生が書かれた表現をそのまま引用させていただいておりますけれども、「暮らし振りの良い生活を営むことの潜在能力とは、社会の枠組みの中で、その人がもっている所得や資産で何ができるかという可能性を表すものである」と。こうした潜在能力の拡大というのは、当然のことながら、この論理からいきますと社会の枠組みをいじる部分と個人の方々の能力、その両面からアプローチできるはずだと。そういうふうに考えますと、交通は社会の枠組みの一部ですので、交通（特に移動可能性）、アクセシビリティのようなものはそれぞれの個人の方に選択可能性を提供することになるだろう。この選択可能性は個人の潜在能力に影響する。選択可能性が低ければ減少するし、高ければ潜在能力が拡大する。また、行動の自由が獲得されるということは生活の質の向上につながる。こういう考え方をすれば、目標とすべきは実際に交通サービスを受ける個人の方々に着目して、移動可能性、アクセシビリティを向上するということが非常に大事なことで

ないだろうかというふうに整理したわけでございます。

こういうことを受けて、最後は前回と同じ表現でございますけれども、「アクセシビリティを優先する持続可能な都市交通システムの実現」というものを、今後、総合都市交通戦略の基本思想として持っていったらどうだろうかという提案でございます。

4ページをお開きいただきたいと思います。(4) 公民のパートナーシップです。前回、交通に関する民間事業者に対する公的関与も必要だという表現をさせていただいた部分につきまして、いろいろ御意見をいただきましたので、それらを受けて表現と考え方を整理し直させていただきました。下の方の図で左側に書いていますのは現状を表現したものでございます。もちろん、都市交通分野におきましては、行政サイド、いわゆる官側が主として担うべき分野がございます。道路等の公共施設の計画、整備、管理等が主要なものでございます。一方、鉄道事業やバス事業等の公共交通機関の整備、それから駐車場の大部分は民間セクターによってサービスが供給されている部分でございます。

今後、総合的な都市交通政策を進めるためにはこれらの連携が大事だということをはねてから言っているところでございますし、そこが「総合」という概念の要素の部分ですが、その場合、新たなパートナーシップを実現することが必要だろう。このパートナーシップは二面があると我々は考えております。一つは上の緑の箱で書いている部分ですが、従来は民間の領域とされた都市交通サービスの提供分野についても、公共性・公益性の観点から公的支援が必要な場合もあるので、その場合は から で書いているようなことを念頭に置きながら支援をしていこう。もう一方は下の青い箱の部分ですが、従来、公共セクターが担うべき分野だと言われていた部分につきましても、民間活力を活用した方が有効であり効率的である場合がある。そういう場合もインセンティブ等を工夫することにより民間の活用を拡大していったらどうだろうか。要するに、左側にあった公的セクターと民間セクターがそれぞれ提供している部分について、明確に峻別するのではなく、その間の部分、相互に乗り入れするような部分があってもいいのではないかと、こういう頭の整理の仕方提示したものでございます。具体的には公共交通に対する公的支援もございまして、前回ちょっと紹介させていただき、本日も後ほど説明いたしますが、自転車駐輪場等の整備における民間資本の活用というものも入っていると思います。さらに、前回臨時委員から御指摘がありましたコミュニティ・バスのようなものについて官民のコラボレーションが必要ではないかということも念頭に置いて整理したものでございます。

続いて、5ページを開いていただきたいと思います。総合都市交通戦略について今まで

のような概念整理、一般論を整理したわけでございますけれども、これを実現するときにはどうしたらよいかということについて、前回、何人かの委員から、都市ごとに違おうから、それぞれモデルをつくって進めていったらどうだろうか、あるいは先導的な取り組みを奨励するようなことが大事ではないだろうかという御指摘がありました。それを受けまして、今後の取り組みの方向としては、まず国がこうした都市交通戦略のモデルやガイドラインを提示する。それから、必ずしも国のモデルやガイドラインに従わなくても、各都市で自主的な取り組みが進んでいるわけでございますので、各都市の自主的・先進的な取り組みを総合的に支援するようなことを考えていったらどうだろうかというふうに整理したものでございます。

下の方に都市の大きさや特性でどんな問題があるかということ整理しております。自身は一つ一つ説明いたしませんけれども、このように都市ごとにいろいろな事情があるので、この事情を前提に各都市が自主的・先進的な取り組みを行うことを支援していくということ今後国としても考えていく必要があ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。

以上が総合的な都市交通戦略に関する部分でございます。

続いて、資料3の説明に入らせていただきます。資料3、「自転車政策について」も前回御議論いただいたことを受けて補足等をしたものでございます。

まず1ページですが、現状と課題について若干補足整理させていただいています。1ページは前回も提出したのですが、全体としては利用者が減少、横ばいの傾向があるということでございます。

2ページを開いていただきたいと思います。個別に見ていくと自転車が重要性を増している部分もあるということで、例えば鉄道端末手段としての自転車利用は大都市でも地方都市でも伸びておりまして、その需要度は増しているのではないかと。「鉄道端末手段」というのは専門用語でちょっとわかりにくいかもしれませんが、鉄道を利用して駅から目的地まで行くときに自転車を使うという意味でございます。駅から歩く人もいるし、バスに乗っていく人もいますけれども、鉄道駅から自転車で行く人の比率のことを端末交通手段の比率として表現してございます。

3ページでございます。私どもが既に持っている交通量調査のデータ等を分析いたしましても、高校生に関しては自転車が日常の足として大変重要な役割を担っています。残念ながら小・中学生についての交通量調査のデータがないので定量的な把握はできませんが、



恐らく中学生・小学生においても自転車は大事な交通手段となり、多分、成長期の子供の心理的あるいは肉体的な成長にも大きな役割を担っているところがあるのではないかと考えられるわけですが、表であらわしたように、少なくとも高校生の代表交通段あるいは端末交通手段として重要な役割を担っているわけでございます。私どもが自転車の利用のことを考える場合、このように特に自転車を必要とする世代・階層があるということを忘れてはいけないただろうと考えるわけでございます。

4 ページでございます。自転車の利用は地区ごとにどうも違いそうだという指摘がいろいろあるわけですが、実態面もそれが言えそうだということで整理してございます。例えば鉄道の端末の自転車利用率がどういうところで高いのかを首都圏で見ますと、左下の図面になりますが、30%以上とか 20~30%の赤っぽい色がどういうところに分布しているかといいますと、JRの在来線の沿線に分布しています。これは、分析いたしますと、どうも駅間距離が長い鉄道ほど自転車の端末利用が多く、駅間が短いところは直接駅から歩く人が多いだろうと思うわけでございます。右の図は、同じく首都圏の中ですが、面積当たり自転車が利用されている時間を表にしたものでございます。簡単に考えますと、ある一定面積の中で、時間断面を見たときに自転車がどれだけそこにいるかということとほとんど同じ概念だと思います。これで見ますと、かなり差がございませう。地形的に平らな部分や密度が高いところで自転車の利用密度が高くなっている。このように、同じ首都圏で見ても、自転車の利用について濃淡があり、地区の特性によって違いうだろう。こうした地区の特性を十分に把握した上での政策展開が不可欠であるだろうと考えられるわけでございます。

続いて、5 ページです。これは現状と課題の補足ですが、前回、道路交通法等、現行法制上の自転車の扱いについて御質問や御意見等があった部分について整理した部分でございます。現行の法制度を考えますと、現在、自転車という交通手段は、自動車と歩行者の二つの間に挟まれて専用の走行空間を確保することが難しい状況があ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。法制度上、自転車専用の走行空間は自転車道と定義されているわけでございますが、自転車道というのは下から二つ目の箱に書いていますように構造的に分離したものしか言えない。つまり、歩行者や自動車の利用を排除する専用空間、自転車道は縁石（境界ブロック）や柵のようなものによって物理的に区画されない限り、自転車以外の例えば歩行者等が利用してはいけないうことにならない状況であるわけでございます。

なお、上から二つ目の箱はワープロのミスタッチがございまして、「自転車専用の走行空間」の後の括弧書きは、「(歩行者・自転車)」ではなくて「(歩行者・自動車)」でございまして、「(歩行者・自動車の利用が排除される専用空間)」でございまして。

今申し上げたようなことから、よく歩道の中に色分けをして自転車の走行レーンが書いてあるようなところがございまして、これは厳密な意味での自転車道とは言えないわけです。したがって、そこから歩行者を排除することは法的にはできないようになっているわけでございます。

一方、今申し上げたような区間線で区分した通行帯も含め、歩道で自転車はどうしなければならぬかということ、常に徐行して走らなければならぬという状況にあるわけでございます。自転車にとって快適・便利に走れる空間の確保が、制度上、とりにくい状況になっているところでございまして。

なお、お手元の参考資料1に自転車に関する法令の規定等を簡潔に整理してございまして。前回御質問がありましたシニア・カーの扱いとか、二人乗り・三人乗りの扱いについて簡単に整理してございまして、後ほどごらんいただければと思います。

資料3に戻りまして、6ページ、レンタサイクルの部分でございまして。これにつきまして、前回、土屋委員から、レンタサイクルはいろいろな市で取り組みがあるけれども、エースの施策ではないのではないかという御指摘がありました。これは、今、首都圏のある自治体で試行的に実施しているレンタサイクル施設の利用状況ですけれども、稼働率の状況あるいは放置自転車の改善状況について見ますと、必ずしも十分な効果が発揮されているとは言いがたい面があるのではないかと分析しているところでございまして。

7ページでございまして。これも現状と課題の追加ですが、放置自転車の実態のうち特にどんな問題が深刻かということでございます。下の表に大阪府堺市での自転車対策の実態を書いてございまして、注目すべき点は、放置自転車禁止区域を設定し、違反自転車を撤去しているわけでございますが、このうち撤去して保管しているものを取り戻しに来る方の比率が53.2%にしかないと状況でございます。この結果どんなことが起こるかということ、当然保管の経費もかかりますが、未返還自転車の処分に相当の経費がかかるわけございまして、取り締まりで違法放置自転車を撤去することが、行政上、限界に来ているのではないかと実態がうかがえるところでございまして。

8ページでございまして。前回も今申し上げたような現状と課題を簡単に説明し、自転車政策の取り組みについて提案させていただきましたが、今回新たに現状と課題をもう少し

整理した上で、新しい取り組みを8ページ以降で提案させていただいております。

一つ目の考え方は、総合都市交通政策として自転車政策を取り組むということでございます。これまで、自転車に関しては、駅前等の放置自転車対策が社会的な問題になったこともありまして、個別地区の放置自転車対策の議論、あるいは特定路線で自転車走行空間をどうするかということに直接取り組むことが政策であったわけですが、取り締まりでは限界があり、走行空間を確保するといっても物理的に難しいことから、これからの取り組みとしては、それぞれの都市の状況に応じて都市交通の中で自転車をどこまで使うか、どこまで大事にして空間を割り当てていくかということを考えていく必要があるだろうということをご整理してございます。

総合戦略としての自転車政策を取り組む上で私どもが特に大事だと思っているのは、右側の箱の中に幾つかのメニューを書いておりますけれども、一番下の箱でございます。上の箱で「自転車政策は、」として、「都市や地区の状況に応じて柔軟に」、「利用者の視点を重視しつつ、」、それから「総合都市交通戦略の一環として」という三つの言葉を書いておりますけれども、二つ目の「利用者の視点を重視しつつ」の部分が右下の部分に相当する部分ではないかと考えておりまして、単なる取り締まりではなく、どこまで自転車を大事に使うか、限られた道路空間等を自転車にどこまで割り振るかということについて、住民の参加、あるいはNPOの活用、それから心理学的アプローチによりそれぞれの自転車利用者の方々に理解していただく、あるいは費用負担の合理化、これらの取り組みが必要ではないかと考えているところでございます。もちろん、こうした話を進める上で、箱の上の方に書いていますように、自転車道路ネットワークをどうするか、公民のパートナーシップをどうするかということをおわせて考えることが大事であることは言うまでもないわけでございます。

続きまして、9ページでございます。総合的に取り組むとして、個々の施策について、もう少し詳しく、どのように取り組むかということをご整理したものが以下でございます。

(2) 走行空間の整備についてでございます。自転車の走行空間についてはネットワークとしての連続性を確保するように整備することが必要であるわけでございます。限られた道路空間を自転車に割り当てる意味でも、自転車が通るルートをできるだけ集約して利用していただくことが大事だろうと考えているわけでございます。例えば、駅周辺では、左下のポンチ絵にありますように、こういう碁盤の目であれば縦横無尽に自転車は走れるわけですが、出会い頭の事故や歩行者とのあつれき等を考えますと、まとめて走っ

てもらいたい。駅から真ん中に続くところに赤い線が太くなっていますけれども、こういうところを走っていただきたいわけでございます。

しかし、単にここに自転車道を整備しても、利用者の方々は必ずしも通ってくれない可能性がある。自分は一番近道を走りたいという方も多いわけでございます。自転車はそれだけ柔軟な交通手段でありますので、強制も難しい。そういうものをどう誘導するかということが非常に大事になってくる。そのためには、右側に書いていますように、どういうルートを重点的に整備するかということについて、住民参加、利用者の方々の参加を得ながら議論していくことが必要ではないだろうか。

それから、どういうところを走るかということについてコミュニケーション活動といえますか、前のページで心理学的アプローチということも入れましたけれども、使う方々の理解を得、何でここを走ることが大事かということを実感していただきながら、強制ではなくて自発的にルートを選んでいただくような取り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。

10 ページが、そういうふうにルートを集約したときに自転車の走行空間をどうつくるかという部分でございます。先ほど法制度の説明を申し上げましたように、構造物で分離した自転車空間をつくるのが一番理想でございます。構造物で分離すれば歩行者も自動車も排除されるわけでございます。その理想像は右の図の部分でございます。車道の一部削って自転車道をつくる。ただし、この図でわかりますように、道路全体の幅員が変わらない限り、車道はここでは減らされるわけでありまして、車道を減らしても自転車の専用空間をつくるのがよいかどうかについては、まさに都市ごとに事情が違うわけでありまして、関係する方々、自動車を利用する方、自転車を利用する方々の合意を図った上でつくっていく必要があるだろうということでございます。

続きまして、11 ページ、今度は駐輪場に関する施策の方向でございます。前回は申し上げましたように、駐輪場に関してはこれまでは主として公共セクターが公共事業で整備してきたところが多いわけですが、今後、民間の活力を導入・活用することが大事ではないだろうかという問題提起でございます。

下の図面は時間軸で左から右に書いた概念ですが、一昔前は駅前に自転車預かり場がございまして、人が自転車番をして料金を取りながら自転車を預かっているという光景があったわけでございます。しかし、急速に都市化が進み自転車利用が進むにつれて、民間の駐輪場ではなかなか対応できなくなってきたこともありまして、公的セクターが駅前に公

営駐輪場をつくるようになってきたわけでございます。結果として、公的セクターがつくった公営駐輪場が、それまであった自転車預かり場のような民間が零細経営していた仕組みを駆逐してしまい、減少してしまったという面があるのではないだろうかと考えているわけでございます。しかし今後は、駅前には地価が高いところでありまして、いろいろな土地利用が競合するところでございます。単純に公共事業で空間を用意するのではなく、適切な負担を利用者から取りながら進めるという点も必要ではないでしょうか。そういう点を考えると、附置義務駐輪場制度やPFI制度、あるいは公設民営の駐輪場等、民間による駐輪場施設の整備を支援することが大事になってくるのではないかと考えています。

一番右側に書いているのが今後の方向でございます。もちろん必要な場合には公営駐輪場の整備もやりますが、これは限定的に、どうしても必要なところにとどめ、それ以外のところは公民のパートナーシップで民間駐輪場整備を公共側が支援することはどうだろうかという案でございます。一番下の印で書いていますように、東京都足立区等では、区が直接駐輪場をつくる施策よりも、民間の駐輪施設に施設建設費の3分の1を補助する、あわせて固定資産税や都市計画税の納税相当額を補助金として3年間支給する等の支援策をやっている事例がございます。こうした取り組みに力を入れていく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。

今の取り組みについて具体的にどんな状況かということの説明した資料を12ページと13ページに整理してございます。これは同じく東京都足立区の事例で、綾瀬駅前数年前から民間が営業している駐輪場の事例でございます。下に民間駐輪場のパンフレットのコピーを載せていますが、綾瀬駅東口の近傍、足立区営の駐輪場のすぐ隣、パチンコ屋の隣の空いたスペースを借地して、サイクルラックとありますが、自転車の前輪をカチャットはめて自転車を預ける仕組みをつくっているわけでございます。ここはコインパーキングと同じように100円玉で料金徴収をしているようでございまして、24時間営業し、8時間で100円という時間貸しをしている。この結果、稼働率の状況を見ますと、5月に稼働し始めてから5～6カ月で非常に高い稼働率に達し、現在、この利用状況が続いているという状況になっているようでございます。

利用者のアンケート等を見ますと、上の棒グラフが月の利用回数でありますけれども、結構少ない回数が多いことにお気づきだろうと思います。公営駐輪場の場合は、料金徴収の考え方あるいは手間等を考えて、どうしても月極めの駐輪場が多かったわけですが、実態的には、月に30回使う方よりも、もう少し少ない回数で使う人が随分多いことがうか

がえるわけでございます。実際に私どもがこの民間事業者の方にお聞きしたところによりますと、5年程度の借地であれば十分採算をとることが可能なケースが多いというお話でございました。

13 ページでございます。放置自転車の問題を解決するために、法律が既に一つ制定されてございます。「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」という長い名前で、略称が自転車法ですが、その法律で、自治体が特定の地区で自転車の駐輪を呼び起こすようなおそれがあるような施設については、条例で駐輪施設を設置することを義務づけることができるということでございます。既に東京都をはじめ多くの都市で附置義務駐輪場というものが整備されております。しかし、残念ながら、その管理・運営については、つくった後、必ずしも有効に活用されていない面があるようでございますので、附置義務駐輪場を時間貸駐輪場を上手に組み合わせることによって施設の有効利用が進み、放置自転車対策になるのではないかと、その実例が13ページの例でございます。

これは埼玉県東武線草加駅のところでございます。草加駅の高架下にあります商業施設の附置義務駐輪場を時間貸し駐輪場とすることによって、その商業施設の利用者だけではなく、駅の利用者も活用しているというケースでございます。これはどんな仕組みをとっているかといいますと、やはりコインパーキング・システムで、90分間は無料とし、それ以降は4時間ごとに100円取るという料金設定にする。したがって、日常の買物をされる方は90分、ほとんど無料で済むけれども、例えば通勤等に利用される方は少なくとも10時間程度が必要だから300円程度支払うということで抵抗をつける。そういうことで、短時間駐車の方と長時間駐車の方が上手にすみ分けられるような状況になっているわけでございます。

真ん中あたりにアンケートの棒グラフがございまして、利用者の方々は有料駐輪場として利用されている方と買物のみの方がほぼ同数のような感じで、多様なユーザーがこれを使っている。有料制度のよいところは、右下のグラフを見ていただければと思いますが、稼働率を料金設定によって柔軟に変えられるという良さがあるようでございます。これは横軸に1月から12月までの月を書いてございまして、4月のところに縦線を引いておりますが、ここで料金改定をしたようでございます。4月までは6時間ごとに100円だったのを、4月以降は4時間ごとに100円にした。稼働率が白丸の線でありまして、料金を上げたことによって稼働率が下がり、時間変動はあるものの、高くなりつつあるものを

抑えることができた。

何でこういうことをやったのかと聞いたところ、買物で利用する方や一時的な利用をされる方は、駐輪場に行ったときには常に一定程度の空きがない限り、当てにして利用してくれない。常に2割程度空きがある状況が利用者の方々に一番望ましい。その2割程度の空きをつくるために、長時間利用者と短時間利用者の比率を料金で操作しているということのようございまして、料金を徴収することによってスペースの有効活用、ストックの有効活用が図られるのではないかというメリットも考えられるわけございまして。

有料駐輪場の話がやや長くなりましたけれども、こういう形での取り組みがあるのではないかと。単に公的セクターが空間をつくるだけではない取り組みが必要ではないだろうかという案でございまして。

以上が資料3の説明でございまして。

続きまして、資料4の説明に入らせていただきます。資料4は、今回初めてのテーマ、「縮小する市街地の対策」でございまして。これにつきましては、「中間とりまとめ」までのところで、コンパクトな市街地を目指す一方、全体の人口が減る中で縮小する市街地が出るのではないだろうか、そういうところをどう考えるのかという御指摘があったわけございまして、それについて、この資料では、どんな問題が起きそうか、それについてどういう取り組みの方向があるのだろうかということを提示させていただきました。

1ページは人口の動態でございまして。これは御承知のところございまして詳しくは述べませんが、人口はいずれピークを迎え、約50年後には1億ちょっとに減ってしまうという状況を書いているわけございまして。

2ページです。都市ごとに見ると、その人口減少の程度にさらにバラツキがあり、小規模な都市ほど人口の減少が大きい、また総じて人口が増加する都市よりも人口減少に転じる都市が多いということがわかるわけございまして。

3ページでございまして。こうした状況の中で、これまでの都市整備あるいは都市政策は、人口が増えることを前提にして組み立ててきたわけございまして、人口減少下での政策展開 - この政策というのは、単に都市計画だけではなく、都市経営、都市行政全般に共通すると我々は考えておりますが、人口減少下での政策展開については、方法論も含め、未確立の部分があるのではないだろうかと考えているところございまして。

ちなみに、3ページの下の方に最近実施されたアンケート調査を紹介してございまして。関東(1都6県)の市区町村の企画担当部局に調査したところ、三つ目のポツにあります

ように、それぞれの市区町村が持っている基本構想において、現時点においても人口増の目標を掲げている市区町村は 91%もあり、「減少」としているのは 8%にすぎないということでございます。首都圏の 1 都 6 県ということ割り引いても、まだまだ人口増を前提にした政策展開から抜けていない部分があるのではないだろうかと考えるわけでございます。しかしながら、アンケートによりますと、下から二つ目ですが、人口減少期の到来について、「想定していない」というのは 16%にすぎず、認識は相当高いことがうかがい知れるわけございまして、恐らく模索状況にあるのではないかと想像されるところでございます。

次に、4 ページです。こういう状況、都市レベルで人口が減少することを考えますと、これまでの都市政策の価値体系あるいは判断基準を見直すということをお我々はもっと声高に言っていくことが必要ではないだろうかというふうにもまず考えたわけでございます。その場合、どんなことを念頭に置かなければいけないかといいますと、上の箱で書いていますが、一つはストックの有効活用を図ること、二つ目は投資の効率化を念頭に置くこと、三つ目として、明確な都市の目標像を明らかにして見据え、その都市の目標像に基づいた政策展開をしていく必要があるだろう。そういうことが今後大事だろうと考えたわけでございます。もちろん、4 ページの右の箱に書いていますように、都市の目標像がどうあるべきかについては、例えばコンパクトな市街地を目指すことにしても、それぞれの地方の自主性と住民・市民の参加による合意形成がベースになることは言うまでもないわけでございます。

5 ページでございます。都市全体で今のようなことを念頭に置いて考えるとして、それでは縮小する市街地はどういう問題が出るだろうかということについて、今回、こういうふう整理したわけでございます。下図の左の方でこれまで説明したことを書いてございますが、都市人口の減少を受けて、市街地単位・地区単位で見ると二つのケースが考えられるだろう。一律に人口が市街地で減っていくという考え方、これをパターン と書いています。それと、人口が減るところと減らないところがあるだろう、濃淡が出るだろうという考え方をパターン と書いてございます。私ども、必ずしも今までの実態を踏まえた分析結果はありませんが、これまでの経験則からいきますと、パターン の人口減少が集中的に発生する市街地があるのではないかと考えまして、現象としてこういうことがあらわれている地区について、もう少し詳しく分析してみようと考えたわけでございます。

6 ページをお開きいただきたいと思っております。ここでは北九州市を例に幾つかの事例を紹



介させていただきます。北九州市全体の市域を6ページの右側の図面で着色して書いてございます。北九州市全体では左側に図が書いてございます。人口が微減で世帯数が微増状況だというのが北九州市の状況でございます。このうち、戸畑区と八幡東区の一部地区について次に御紹介申し上げます。

7ページをお開きいただきたいと思えます。これは戸畑区の三六地区でございます。この地区ではどんな状況が起きているかといいますと、人口が北九州市全体の伸び率に比べてかなり急速に減っております。世帯数の減り方はそれに比べて小さいわけでございます。この結果どんな状況が出ているかといいますと、空き家が発生し、空き家が取り壊されて空き地が発生し、それが駐輪場になったり全く利用されない状況が出ている。

この7ページの図の一部を拡大したのが8ページに書いてございます。7ページの図の左上4分の1を切り出したものが8ページの図でございます。これで着目しますと、未利用地が黄色で書いてございます。右側の図で接道不良建物を着色しておりますが、未利用地が存在している部分と接道不良建物を見ると、今後、未利用地になるような予備軍は接道不良建物のところにあることがうかがい知れるところでございます。こういう形で市街地が歯抜けになってくるおそれがありそうだということがうかがい知れるわけでございます。

6ページに戻っていただきたいと思えます。7ページ、8ページの地区で見ますと、人口減少と世帯数減少にはどうも時間差があるようでありまして、まず人口減少が進み、世帯の構成人員が減る、あるいは単身世帯が増えるという形で、それに遅れて世帯数の減少が始まり、今度はゼロになるような状況にあることがうかがい知れるわけでありまして。

もう一つは、7ページ、8ページの市街地の図でわかるように、比較的古く、また居住環境が劣悪であったり交通利便性の低い地区において人口減少が発生しているようだということが言えるわけでございます。

9ページを開いていただきたいと思えます。もう一つの北九州市の事例、八幡東区です。この地区も、7ページ、8ページの地区と同様、人口が急速に減っている。しかし、世帯数はそれほど急速には減っていない。世帯構成人員が減っているという状況にあるわけでございます。この図で着目していただきたいのは、廃屋、駐車場、菜園、未利用地を着色しているわけですが、左上から右下に走っている太い道路の近くに駐車場になっている土地があり、道路から不便なところは菜園や未利用地になっていることが注目いただけると思えます。空き地が出てきても、交通の便利なところは駐車場等にそれなりに利用

されるわけですが、そうでないところはあまり有効に利用されていないような状況になるという事例でございます。

10 ページでございます。一部の事例かもしれませんが、今のような状況を踏まえて考えますと、密集市街地などの居住環境が劣る地区を中心に世帯減少が発生すると考えられるわけですが、こうした世帯減少の動き、人口減少の動きは、将来を見越したときに、ある水準で下げどまる地区とそうでない地区に分けられるのではないかと。概念図で考えますと、10 ページの右下のグラフのように、タイプ と に分けられるのではないかと。と申しますのは、下げどまるタイプ の方は、人口密度が非常に高いことが主として居住環境を低下させている原因になっていて、その他の交通条件等が比較的良い場合は、人口が歯抜けになって減っていくことによって、空いてくる土地を駐車場に使ったり菜園に使ったり、あるいは敷地を広げたりすることによって、居住環境が良くなると思いますか、人口規模が適正規模になっていく面もあるのではないかと。そういうところはある水準で人口減少が下げどまるところもあるのではないかと。一方、いろいろな条件が悪くて、ただ単に人口が稠密だから居住環境が悪いということではないところは、人口減少は歯どめがかからず、どんどん衰退していく一方のところもあるのではないかと。こういう二つに分けて考えられるのではないかと想定したところでございます。

11 ページです。仮にこうした地区を想定し、特に下げどまらない地区でどんな問題が起こるかといいますと、これも時間軸で左から右に時間が流れるという概念であります、人口が減って高齢化が進むと居住環境維持のための行政コストが非常に高くなってくる。特に居住人口1人当たりで考える行政コストが相当高くなってくる。こういう状況になってくると、都市経営の観点からこうした市街地をどうするかということを実際に考えていかなければいけないのではないかと。そういう状況が十分想定されるわけでございます。居住人口が減っていく初期の段階では、空き家が発生して環境が悪くなる、治安が悪くなるという形で居住者の不利益が出る状況でありますけれども、ある一定量を過ぎると、今度は残った方々の不利益は依然残るわけでありまして、それだけではなくて、行政としてもどういう対応をしていくかということを決断せざるを得なくなる、迫られてくる状況が想定されるわけでございます。

12 ページは、こうした時間軸の流れのメカニズムがどのように起こるかということについて補足的に説明したわけでございます。これは高齢化と切り離して議論できないわけでありまして、市街地の縮小は、そこに住まわれている方が年齢を重ねられるにつれて、地区内に

同居する方も一部おられるわけですが、地区外に転居する方が出てくる。また、環境条件、居住環境がよくないところは、新規参入、新規に住む方が少ないということで、空き家、空閑地が増加し続けるというメカニズムがあるのではないかと整理したものでございます。

13 ページは、言うまでもないことですが、空き家・空閑地が出た場合の問題について整理したところでございます。高齢化が進むことによってコミュニティが成立しにくくなる、犯罪や災害の危険度が高まるということが課題になるわけでございます。これは北九州市八幡東区の事例ですが、右下の人口の世帯構成の変化図を見ていただきたいと思います。10 年の間でこれだけ世帯の構成人員が減ってきているわけでございます。急速に高齢者だけの地区になってくる状況でありまして、いろいろな問題が出てくるわけでございます。

14 ページ、同じ北九州市八幡東区の実例ですが、高齢者の方々の意向等を見ますと、左上の棒グラフで書いていますように、高齢者の単身世帯、あるいは高齢者夫婦のみの世帯の方々のほうが、将来もそこに住み続けたいという希望が多く、高齢者のいない世帯は住み続けたい、転居したいが難しいので残っているという傾向が見てとれるわけでありまして。したがって、人口減少が進んでも、積極的にそこから離れて新しいところに移るといふ動きが出にくい地域構造になっているわけでありまして。

左下の図は、この地区のおよそ 40 年前、住宅が 138 戸あった状況から現在の住宅建物の状況への変遷を描いてございます。およそ 40 年前は 138 戸あった住宅のうち、建物の管理あり、つまり人が住んでいる、あるいは継続的に管理しているものは 32 棟しかなくて、廃屋になっているのが 30 棟ある。土地になっているところが半分ぐらいあって、土地で管理がないのは 10 ぐらいですが、半分ぐらいは建物がなくなっているという状況が進んでいるわけでございます。

ここで「管理有」と書いている部分は実態的にどういう管理になっているかといいますと、右の図のように、残っている方々が菜園に使ったり駐車場に使ったり、あるいは面倒を見てよと頼まれて手当てをしているような状況があるようでございます。したがって、居住者がどんどん減っていく段階になれば管理する人もいなくなることが目に見えている状況であるわけでございます。

以上のような状況を前提にして、今後の政策の方向をとりあえず提案したものが 15 ページの部分でございます。これは今後さらに議論が必要かと思いますが、とりあえずのた

たき台として整理させていただきました。

左下に基本的な考え方を書いてございますが、人口が全体的に減ってくる時代では、先ほども説明したように、目標とする都市像・市街地像を明らかにした上で、人口・世帯数などを的確に予測し、人口が減っていく市街地とそうでない市街地を峻別していく必要があるのではないか。そこで、市街地を二つのタイプに分けて、市街地として維持すべき地区、これは何らかの行政的な関与も含めてですが、維持すべき地区と縮小するのはやむなしとする地区に分けざるを得ないのではないか。市街地整備においてはこういう整理をせざるを得ないのではないかということで整理いたしました。

タイプ の市街地として維持すべき地区については、市街地整備の施策について、「中間とりまとめ」で提案させていただきましたような考え方に基づいて手を入れていく。一方、市街地の縮小を受容せざるを得ない地区につきましては、ハードな市街地整備ではなく、ソフト施策により都市環境・居住環境を維持していくような取り組みが必要ではないかと考えるわけでございます。

16 ページは、市街地の縮小を受容する地区において、もう少し具体的に踏み込むとどんなことが考えられるかということでございます。問題となるのは空き家の対策、空地の対策、それから高齢者が多くなる状況において生活対策をどうするかという面も考えるわけですが、こうした問題については、単に都市基盤整備、都市計画や市街地整備行政では対応が難しい面が多々あるわけでございまして、総合的な行政部局の連携、それからNPOをはじめとした住民参加の仕組みを入れた対応が必要だろう。そういう形により総合的な意味での都市環境維持あるいは生活環境維持をしていく必要があるのではないだろうかと考えたわけでございます。

以上が資料2、3、4でございます。

ちょっと長くなりましたが、あわせて今日御欠席の委員から資料の御提案がありましたので、私から簡単に御説明させていただきたいと思っております。「都市における道路空間の確保」について」という表題のA4版3枚紙でございます。

委員の御提案は三つに分かれております。一つ目は「都市再生に資する幹線道路の整備推進」のところございまして、ここの要点は、東京の都市計画道路の整備率はまだ不十分である。これまでは外環、圏央道、環8等の周辺環状線の整備に力を入れてきたけれども、今後は環状3号線、4号線、これは山手線の中の部分になりますが、その未整備区間の整備に力を入れる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。

その理由といたしまして、一部にはオフィスビルの供給過剰の指摘もあるけれども、まだまだ建築物への需要は高まっていくので、それを支える都市基盤としての道路整備を積極的に進める必要があるというのがここで整理されていることだと理解されます。

二つ目の御提案は、後から3枚目の「資料1」という図をごらんいただきたいと思いますが、道路整備に民間の協力を得ながら進めるという考え方を入れたらどうだろうか、こういう御提案だと理解されます。これは特に東京の中心部に多く残っている形ですが、都市計画道路で、100%は完成していないけれども、ある程度の車線数は確保して、そこそこ使っている道路が結構ございます。この図でいきますと、一番上に「現在の都市計画道路区域」と書いて、その下に「現在の道路幅員」と書いてございます。例えば、都市計画は40mで決まっているけれども、現在、32mはできていて、多少歩道が狭いけれども、4車線はとれている、こういう道路が幾つかございます。委員はこの部分を指摘されまして、これまで、そういう道路は、車線数は一応確保されることから、全くできていない道路の方を整備優先していたこともあって、手つかずになっていた。整備がなかなか進んでいなかったところがある。しかし、こういうところは沿道も高度な土地利用を図ることが必要なところも多いので、都市計画道路のまだできていない部分について、民間側が建物を建てかえるときにあけてもらって、歩道と一体的な空間として使うようなことをしたらどうだろうかという御提案でございます。これにより、建物更新と歩行者空間、道路空間の量が拡大し、快適な都市空間が生じるのではないかとというのが二つ目の御提案でございます。

委員の三つ目の御提案は、「東京都事業の紹介」とお書きになってございますが、短期的に効果を発揮するようなものを重点的に投資することも大事ではないかということで、東京都の取り組みを三つ説明されてございます。例えば、部分的な交差点改良でボトルネックが解消されるようなところはそこを重点的にやる。あるいは、バスベイを設置することによって車の流れをよくすることができるのであれば、そこを先にやる。あるいは、踏切で歩道がないところは歩道をつける。そういう取り組みを積極的に進めているという御紹介でございます。

資料説明が大変長くなって恐縮でございますが、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。

委員長 時間がなくなっていますが、最初に資料2と資料3について議論して、その後、資料4も含めて全体で議論したいと思いますので、まず資料2と3の方について御質問、御意見がありましたら、どなたからでも結構でございます。どうぞお願いいたします。

「総合計画」を「総合戦略」に直すと何か違うというのは、イメージが大分違うんですか。要するに、「計画」と言うと、ある時点の固定した目標の絵になってしまうので、それよりは、プログラム等で実現を担保するような形にしたいと、そういう意図ですか。

○ 事務局 私ども行政をやってきた人間の感覚からなんです。「計画」というのは今まで随分使ってきたわけですがけれども、どうしても例えば20年後の目標とする絵というイメージが強いところがございます。その計画を実現するプロセスについては、時々、「プログラム」という言い方をしたり、「整備計画」という言い方に言いかえたりして、使い分けてきたところがございます。「総合交通計画」といいますと、今までは将来のマスタープランという形で提示したものをイメージすることが多い。あるいはそういう形で実際に使ってきたところがございますが、そうではなく、計画をつくるだけでは不十分だということを明示する上で、「戦略」という言葉を使ったということがございます。

委員長 確かにイギリスでも「Strategy」という言葉になって、このごろは「Plan」は使っていないですね。

どうぞ、ほかの御質問、御意見をお願いします。

臨時委員 今、委員長からお話があった話題で発言します。

一つのポイントは、計画を立てたら後は知らないという一方的な流れではなくて、評価があって結果を見てというフィードバック型、グルグル回るサイクル型のものにするという行政マネジメントの一環ではないかと思いますが、率直な話、「戦略」という言葉と「計画」という言葉は英語ではほとんど同じで、「戦略」にしてみてもあまりそういうイメージはしないから、「マネジメント」という言葉だと思うんです。「マネジメント」という言葉は日本でもこういう仕事の中でほぼ定着しつつあるし、この際だからお使いになってはいかかなと思います。その方が、グルグル回るサイクル、要するに大砲を打ったら打ちっ放しという感じではなくて、その後をちゃんと追尾するようなミサイル戦みたいな感じの要素がよくわかるし、それをお勧めしたいと思います。

それから、「総合都市交通」という言葉と「都市交通」という言葉がどれほど意味が違

うかといいますと、ほとんど同じなわけで、総合でない都市交通はどこにあるかといったら、それだって別にどこにもないのだから、ここで「総合」をつける積極的意味はほとんどないのではないかと思うのです。ましてや、これまで「総合交通体系」なり「総合交通プラン」と言ってきた、それがどれほどの意味を上げてきたかという面でもやはり問題が多いので、この際、「総合交通」という言葉をやめることにして、「総合都市交通戦略」を「都市交通マネジメント」あたりにした方がいいと思います。できれば、「マネジメント」と「交通」の間に「パフォーマンス・マネジメント」というふうにすれば、どう役に立っているかというニュアンスが伝わるし、そのためにどんなアクションを中でとっているかということ立案する過程も入って、それをチェックする過程も入っていくという感じかなと思っています。

ただ、その際に必要だと思うのは名前だけではなくて中身であって、組織をどうやってつくるかというところが一点だと思います。これはNPOあたりを入れたような組織をつくるような方式だっていいし、そうでなくてもいいけれども、ここに書いてあるのは、それぞれの機関がそれぞれの役割をちゃんと認識したみたいな、今まで言ってきたことと大差ないようなことを書いているので、やはり組織をちゃんとつくと。そして、定期的なアセスメントをすとか、あるいは関係者の貢献と責任をきちんと謳うとか、透明性の高い合理的なプロセスとか……。

そして抜けているのが、結局、リーダーシップをとる人がいない限り、できないわけですね。それが、例えば市長さんがリーダーシップをとる。例えば宇都宮市の市長さん直轄の組織をつくって、そこに全ての機関を入れてやるというのだったら、これはランクAの組織である。いや、部長さんだ、課長さんだ、何だかわからない協議組織だということになると、途端にその責任論は減ってきて、リーダーシップ度が減りますね。そういうものに応じて補助なり支援するのも程度を変えていいと思うのです。地元が本気になっているようなものに対しては手厚く力添えをするなど、そういうリーダーシップの度合いをマネジメントに取り入れてはどうかと思います。

以上です。

委員長 ほかにどうぞ。

委員 臨時委員がおっしゃったことに大賛成ですが、そこまで言ってくると、最近、タウン・マネジメントとかエリア・マネジメントという言葉で言いますが、中心市街地活性化という都市の大きな命題にとって交通計画は何なのかという、そういう意味でのタウン

ン・マネジメントの議論と恐らくつながっていくだろうと思います。ですから、都市交通マネジメントとは実はタウン・マネジメント全体のある一部を担うマネジメントであって、そういう議論の中で組織のあり方が必要であるという議論に恐らくつながっていくものではないかと思うのです。そういうふうにと考えると、ここに書いてある「土地利用計画と一体」というのは当たり前のことで、まさにタウン・マネジメントあるいはエリア・マネジメントというのはそういうことをベースに考えて、その中で交通計画が担う役割を考えていく、そういう関係を明確にすること、そういう切り口があってもいいのではないかという感じがいたしました。

臨時委員 縮小する市街地対策ということで、交通とか道路という面からお考えになるとこういうことになるのかもしれませんが、だんだん居住者が減ってくる。高齢化が進んでくる。老朽した家が増えてくる。実際問題、火災や地震で、いろいろな危険が出ますし、犯罪が増すということで、メンテナンス不能になってくるということになると思うのです。なるべく整地して、空き地を増やすといたって、そんなお金はどこから出てくるのやらと。こういうのは、ある種の戦略をもって、本当に集約して集合住宅化するとか、もっとコンパクト化する等、それなりに進めないと、増える方はいいけれども、減る方は消極的な手を打ってあげればいいのかというわけにはいかない。減る方こそ積極的な手を打たないと大変なことになるのではないかと思います。

委員長 ほかに。

臨時委員 縮小の議論に進んでいいのであれば言いたいことがあるのですが、交通のお話は非常にもっともなお話のつぎに御二人から出ましたので、私はそのとおりだと賛成しているわけです。

臨時委員 「自転車政策」の10ページに、右側の図がありますね。この図だと、右側の図の歩道の左側にお店等があることになりそうです。そうすると、自転車に乗る人は歩行者みたいな使い方をしていて、歩道のこっち側にコンビニがあつたりすると、スッとこっちへ行きたいわけですね。そのために、今書いてあるような道をつくと、この自転車道を走ってくれないんです。結局、歩行者みたいに、走りつつ、横に良いお店があつたらパッと入りたいということがあるので、こういう道のつくり方、しかも自転車道と歩道を分けるために、そこに樹木等があると、歩行者の安全は確保できますけれども、自転車の人にとって便利でなくなってしまうので使ってくれない、そういうことがあるという話を聞いたことがあるので、もう少し工夫をしていただかないといけないと思いました。



委員長 ほかにどうでしょうか。

こういう断面図で描くから、臨時委員のような発言がされることとなると思います。

臨時委員 自転車のことが出たので申し上げておきます。

自転車については、現状の認識をもっと深みがある認識にした方がいいのではないかと考えています。自転車は人間が開発した乗り物で、最も環境フレンドリー、かつ便利であることは間違いがないところであって、これをきっちり使っていきたい町は、使っていくということをちゃんとやった方がいい。ただし、我が国は自転車の使い方に関して極めてひどい状況にある。歩道の上に乘せて事故を起こしたり高齢者がけがをするようなことが結構起こっているわけで、こんなことをこれまでせざるを得なかったのは実に情けない状況にあるというのも事実だろうと思います。ですから、自転車をちゃんと使っていこうという町については、これを逐次改善していくべきだと思います。

同時に言えるのは、例えばオランダやドイツは、もちろん狭い町だけれども、自転車のスペースを確保し、白線だけで自転車道と称しているんです。別に縁石なんか、なくたっていいんですよ。そのぐらいのところにしなければだめで、歩道におろすぐらいだったら地面におろす。しかし、それをおろすためには駐車違反の取り締まりをセットにしなければいけない。つまり、私の町は駐車違反の取り締まりをちゃんとやるから、ここに白線を引いて自転車道にしましょうと。それから、それは地元の商店街のオーケーもとれていきますと。それなら、そこだけの整備する補助をしましょうとか、そういうパッケージになっていなければだめだと思います。

さらにパッケージで言うと、日本ぐらい高校生についてバイクを使うなと言って自転車を使わせている国はないにもかかわらず、高校生以下に対して自転車の使い方についての厳しいトレーニングをしていない国はないですね。曲がる時に手を挙げるのはドイツでは当然ですね。日本でそれをやっている高校生はどこにもいない。反対車線を走って平気ですからね。こんなことをやっている町には自転車道整備なんておこがましいのもいいところで、そこまでフルセットで、教育制度から何から、例えば宇都宮市あたりが「やります」と言ったら、それは本気になって助成する。警察もこういうふうにとやると言っています、地元の商店街もこうやっています、そういうフルパッケージのときにこそ、自転車の空間整備が生きてくる。そののところがやった方がいいと思っています。

以上です。

臨時委員 臨時委員がおっしゃったように、自転車の駐車は、まとまって駅前やショッ

ピングセンターの駐輪について書いてありますが、実際、自転車というものは、町中では歩道にとめるべきであって、車道にとめるべきものではないのでしょうか。ですから、自転車にいいような駐輪歩道みたいなものを考える必要があるのかもしれませんが。走るのは車道で、とまるのは歩道だと、そんなことを考えなければいけないのかもしれませんがね。

委員長 逆に言うと、10 ページの絵で言えば、街路樹が連続して植わっているわけはありませんから、街路樹と街路樹の間がちょうどよい駐輪スペースになるんです。そこを明らかに駐輪スペースのイメージがわかるような整備をしないから、お店の方がそこに変なものを置いたりする。ですから、そこが駐輪スペースだということがわかるようにすれば、大分違うと思います。

臨時委員 つまり、本気になってやれば……。日本の道路空間ぐらいの狭苦しいところで自転車をちゃんとやれている国は幾らでもあるわけですから、さっきのリーダーシップではないけれども、要は本気になってやるかどうかの判断をするべきである。

臨時委員 そういえば、さっきの絵で車道と歩道の間縁石が高くなっていますね。これは私もいろいろ研究して、新しい町では歩道と車道の間を切り下げるように……。駐車するにしても、縁石が高いと、あまり寄るとドアがあかないとか降りにくいとか、車からの乗り降りのためにも非常にまずいです。水がたまったりして。それから、そこにものすごいガードレールがついていて、絶対にまたげないというふうに頑張っているのは、全く無意味で汚い。それは多分に歩いている方を守るというより車の方を守っているようなタイプのものが多いんですが、とにかく隔てるというよりは、車が突っ込みにくいというレベルの、ポールをたくさん立てるようなタイプで十分ではないか。歩道から飛び出してくる場合が心配だということですが、そこまで心配していただければ生活が成り立たない町になってしまうので、どちらかに対して過剰に考え過ぎると……。バランスを取り戻す必要があるのではないのでしょうか。

委員長 時間もありませんから、資料4の方、「縮小する市街地の対策」についても、どうぞ。

専門委員 宇都宮市は、1カ月ぐらい前ですか、高校生の自転車マナーが悪いということがフジテレビで放映されました。大規模私立校をはじめ、多くの学校が中心部の西側にありますので、朝、1500台ぐらいの自転車が一齐に宇都宮の中心部から西へ動く、夕方はそれが往復して帰ってくるということで、歩行者あるいは高齢者の方々への配慮が全くなく自転車が疾走しているという場面が映されて、とんでもない町・宇都宮、こういうイ

メージを持たれてしまったかもしれませんが、宇都宮市では自転車の利活用についての基本計画を現在策定中であり、間もなくまとまります。自転車を利用する場合の「走る」「とめる」「休む」「借りる」「運ぶ」「守る」の6つの行動形態に応じた施策の展開を考えておりますが、この中でサイクル・アンド・ライドなど自転車と直結した公共交通体系を目指していきたいと考えており、将来的には「運ぶ」の部分で公共交通への自転車の持込なども促進していきたいことなど盛り込むことで策定を進めています。

臨時委員から自転車道と歩道の上に街路樹があるという話がありましたけれども、こういったものについては、個々の道路の特性に応じて必要でしょうし、あるいはバリアをなくした方がいいところもあるでしょうから、それは道路を利用する方々の意見を十分反映して、どこを自転車が走るかということを決めていけばいいと思います。画一的ではなく、道路の特性に応じた整備を進めることが重要だと思います。

歩行者と自転車の分離あるいは走行空間の確保は非常に大切な部分でございますので、当然、車両の一方通行化とか、時間帯通行制限の工夫などが求められてくるだろうと思っております。国におかれましては、自転車道整備についての予算的措置等の支援についても御配慮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した。

専門委員 前半の方だけでいろいろな意見が出たので、感想を申し上げます。

最初の総合交通云々については、家田先生がマネジメントでハードもソフトも含めた一体的なイメージのものの方がというお話をされましたが、「戦略」という言葉を使うと、ゴールといいますか、目標みたいなものをはっきり出さなければいかんという点で、わかりやすいのではないかという気もするのです。「自転車で行こう」、「自転車の町をつくるぞ」ということが明確にみんなにメッセージとして伝わるのが非常に重要で、それに向かって施策をこうやって打っていくのだ、そのためにみんなが協力するのだ、そういうイメージがあった方が、ロングレンジではちょっと使いづらいけれども、ある程度の運動的な意味も含めてアピールになるかなという気が少しはするんです。だから、問題はその中身です。何をやりたいのかというところが問題なので、その部分のうまいパッケージの仕掛けがちゃんと提示できるかどうかというところが重要だと思います。

自転車はその中で大変重要な、みんなが狙うべきところになるのかもわからないというところはよくわかりますが、先ほどの歩道と車道との自転車という話になると、停車帯の問題を抜きにしては語れない。停車帯をどうするかという議論を置いたまま、今の絵は

ないようになっていきますけれども、実際はこういう道路はそうあるわけではないので、停車帯の取り合い、使い方をちゃんと整理した方がいいのではないかと。断面に関してはそんな気がします。

それから、駐輪場に関して、今日、民営の有料でいいのではないかとという提案がありました。基本的にはこういう線ができると思うのですがけれども、過去、うちで調べた例によると、駐輪施設があっても使われていない。駐輪施設があつたら、それは駐輪予定台数よりもいっぱい入っている駐輪場がある。なぜかという、その地域の駐輪場の有料・無料のシステムがコントロールされていなくて、無料の駐輪場が駅の近くにあるところは全然だめなんです。コントロールがきかなくなってしまう。むしろ無料のものは少し遠目にあるというふうに逆勾配がついているようなところは、民間も結構うまく使っていく。だから、もちろん民間にやっていただく場合はそうなのだけれども、公共側の駐輪場のシステムとしても、そこは戦略的に料金をやっていくことが重要ではなかろうか、そういう気がいたします。

最後に一点です。今日はあまり出てこなかったんですが、当面の問題として、自転車での高齢者の交通事故が増えているのではないかと思います。私の記憶で、たしかそういうものがあつたと思います。それは当面の問題、今すぐ何かしなければいけないという意味での自転車対策ですけれども、少しチェックした方がいいのではないかと気がしました。高齢者の方が自転車を使って、買物に来て、駅前で、ちょっとしたことで転ぶわけです。そんなことで、ちゃんと自転車をやるのだったら、エリアで頑張ろうということではないと……。歩道と車道が分かれていないような道路でも結構事故が起きているような感じを持っています。普通は交差点で事故が起きるのですがけれども、高齢者の自転車の交通事故は、ちょっとしたことで倒れてしまう。

臨時委員 高齢者が自転車を使って買物に行くのは、運ぶより楽だからです。

専門委員 そうかもわからないですね。

臨時委員 だから、走るよりも運ぶような自転車が……。

専門委員 若い人だったら何でもなく、車のすれ違いもごく普通にできるところが、ちょっとしたことでよろけてしまうから、時間規制をして、徹底的にある時間は歩行者だけにしてしまうというぐらいにすっきりしないと、なかなかつらいかなと。そういう意味で申し上げているのですが。

委員長 私個人は、そろそろ自転車に乗るのをギブアップするべきかなという年ですね。

(笑声) 変な狭いところで、後ろでクラクションを鳴らされて、あっと思うときに何か起こりそうな感じがしますね。特にガードレールがない場合は。

では、資料4の方も入れて、どうぞ。

臨時委員 今回、「縮小する市街地の対策」が取り上げられたのは、大変重要なことだと思っています。かつ、人口減少の状況等を含めて、3ページの課題の認識、こういう状態は今まであまり経験がないものだから、方法論も未確立だし、しっかり考えなければいけないという認識も非常に大切だと思います。

現状について北九州市の分析を出していただいたのも、大変わかりやすく、よいことだと思います。ただ、この現状分析について言いますと、たとえば東京でも向島等、下町の既成市街地でもまさに同様のことが起こっていて、空き家もあれば、空き地もあれば、犯罪も増えて、放火はものすごく増えているので、そういうところはもっと広い範囲で広がっていると思うのですが、そういうことがありますので、こういう見方で都市を調べること自体が非常に重要だということだと思います。

向島やここの例示は既成市街地ですが、この中にもちらっと出ているように、郊外の団地等、郊外住宅地もありますね。東京の場合、最近ではback to the cityで都心にどんどん戻ってくるものだから、周辺があいてきて、あいたところは、この中にもあるように市街地の環境を維持するコストが非常にかかってくるという話も確かにある。したがって、そこら辺の状況を全体として把握すること自体も大変重要だと思います。

都市の経済の問題で、人口が減ること自体、経済全体が収縮する可能性が高く非常に深刻です。都市の土地利用が縮小していくのはマーケットが縮小するということですから、都市経済にとっては非常に深刻です。しかし、これは、30~40年前に欧米の諸都市で起こったことが今、日本で起こっているということなんです。70年代冒頭に大都市のニューヨークも破産状況が起きましたけれども、あれも縮小した土地利用、荒廃した土地利用が広がった結果です。それと、それは全国的な問題になるんです。都市の経済がほとんど国家経済の中心ですから、それが縮小すると経済的に非常に大変なことになる。そういう背景がありますので、これは土地利用の方からよく調べていくべきではないか。

それから、最後の方で若干気になるところは、縮小する市街地について、減少がほぼ下げどまるだろうと考えられるところと、下げどまらずに縮小が続いてしまうのではないかと考えられるところ、二つに分けています。その上で、15ページで、何とかなる方はタイプで市街地整備その他で、これがもっと悪くならないように頑張ろうと。タイプの

方は、ハードではなかなかいかないで、ソフトの方に行ってもらおうと。これはどう考えておられるのか、伺いたいのですが、ハードで対応するのは国土交通省だけれども、ソフトの方はどこかにお願いしようという政策の考え方なのか……。これはかなり重要な問題だと思います。

縮小する方については、もう縮小を受容しようというふうに決めて、かなり大変な思いをしたのがニューヨークです。1970年代の前半だったと思いますが、市街地が非常にシュリンクしてくるのと、都市の財政が非常に厳しくなってきたので、planned shrinkage と称して、計画的縮小政策をとりました。都市整備等、お金を入れるところは限定して、そこは断固守ろうと、こういう考えだったのです。そうすると今度は対象外のところの荒廃のスピードが上がってしまって、かえって大変な事態になったんです。ですから、縮小というのはなかなか難しいという経験がほかの国でもあるので、ここは慎重に考えて欲しい。

アメリカの場合、70年代、HUD（住宅都市省）は、ソフトを含めて、とにかく対応するのは我々の責任だということで頑張ったんです。ですから、私は、政策の将来として、縮小を受容する市街地については、新しい政策領域として国土交通省はこれにもちゃんと取り組むのであるというふうに大きく出てほしいというのが基本的なスタンスです。ただし、そのときには横との関係が必要です。縮小するときには確かにソフトが非常に重要ですから、福祉もあれば、仕事おこし、コミュニティ・ビジネスみたいな話から、いろいろな問題を一生懸命やらなければいけないわけですが、従来の都市計画制度ではそれにうまく対応できないので、それに対応できるような仕組みをつくっていかねばいけない。これは非常にチャレンジングなことだと思うのですが、これからの政策としては是非チャレンジしてほしいと思っています。このところはどういうお金が行くのか、伺えるとうれしいというのが全体のところです。

専門委員 市街地の縮小のところですけども、取っ掛かりとはいえ、こういう大テーマをお出しになったことに敬意を表するところでございます。

私は一方では企業人なので、企業のリストラと類似で考えていたのですが、とにかくリストラのときの企業は必ずトップダウンでなければいけない。ボトルアップだと必ず先送りになるというのが定説ですが、都市の縮小型都市のマスタープランは行政の役割だということをもうちょっとはっきり出さないと收拾がつかなくなるのではないかと。15ページあたりには住民参加等が書いてございますが、これもいろいろな意見の集合だけで

はだめだろうという気がいたします。

リストラ計画の中に何が大事かという、動向の予測、目標の設定、それに対する対応策とそのプログラム、これは 15 ページに書いてございまして、問題としてはよろしいのですが、16 ページで先ほど林さんもおっしゃいましたけれども、分けたときのソフトの方、これは当面のメニューとしてはあるでしょうけれども、市街地でなくなるメニューがもう一つあるだろう。それもどうもマスタープランに入る時代だろう。

それから、そうなったときにリストラ計画でなぜそういう対策をとるのか、これはかなり論理的に説明しないと従業員が納得しないわけです。そうしますと、何らかの市街地のスクリーニングが要るわけです。ですから、スクリーニングをどういう手法でやるか、国の方できちんとガイドラインをつくられることができれば非常に有効になるのではないかと、その辺をぜひ開発いただけないかということを感じました。

以上です。

臨時委員 今言われた中に非常に大切なポイントがあります。どういうところが問題の地区なのかということについて、その問題だと判断する指標自体も、今までの国土交通省だと、基盤整備ができていかとか住宅が老朽化しているか、密集しているかというハードな指標ですが、この中にも都市の経営とか経済的な問題も含めての対応が必要だということが書かれているので、そういう意味でのソフトな指標をどう取り上げるかということも非常に重要だと思います。

イギリスのSRB (Single Regeneration Budget) あたりは全国的にそういう指標を用意してスクリーニングしているわけです。しかし、ここから先は伊丹さんと違うのだけれども、トップダウンで全部そのまま決めないで、最も大変なところもあれば、少し大変、相当大変とか、いろいろランクがあって、それに対してそれぞれの地域で何とかしないといかんとするところは、SRBの場合は、住民もNPOも企業も行政もパートナーシップを組んで、自分たちとしてはこういう取り組みをしたいというアピールをする。そのアピールをするのがコンペティションになっていて、イギリスの場合、中間の州を廃止したので(ロンドンは復活しましたけれども)、直接、国の地方事務所とやりとりするというやり方でいく。

そのときにおもしろいのは、自治体が全体をさばいたりするというよりは、計画は一緒につくって、やる主体は特に自治体と相談をしなくて直接国の出先の事務所と相談をしながら、我々はこの部分をやるという。それが適切であれば即やってしまう。要するに問の

段階を一つ単純にしているんです。だから、非常にスピードが速く、事態に対するフィードバックが早くできることになる。仕掛けとしてはそうなっているんです。

ですから、ある意味で全国を眺めて評価をすることと地元のやる気がうまく組み合わせられないといけない。ただ、今まで、インテリジェント・シティとかなんとかと言ってはみんなが手を挙げてワッとやる、あれとはちょっと性質が違う基礎的な施策としてうまく位置づけられるといいなと思っています。

臨時委員 資料4で、簡単なコメントといいますが、質問になるかもしれません。

資料4は政策意図がよくわからないんです。つまり、ソフトランディングする対策を立てようという意味の提案なのか、それとも前にコンパクト・シティでメリハリをやる土地利用がようやくできる時代になるから積極的に誘導するというコンテキストの中での提案なのか、それによって話は相当変わってきますね。日本の市街化調整区域の野放図なスプロールを考えると、あんなところはソフトランディングも何もなくて、どんどん歯抜けになって、最後にはもっと密度が低くなった方がいいと僕は思っていますけれども、そういうところなのかどうか。そこら辺、資料をおつくりになった方の意図を解説していただけるとありがたいのですが。

事務局 11 ページをお開きいただきたいのですが、都市の器に対してそこへ入る人の数がどんどん減ってくる。世帯の数が減ってくる。そうすると、市場性のない縁辺部等ではいろいろな問題が出てきそうだと。そのいろいろな問題に対して、放っておくわけにはいかんだろう、行政は一体どんな構え方をすればいいだろうかということをごここで少し考えようとしたわけです。

ただし、私どもが今、将来まで見通すことはなかなかできないので、11 ページに書いてあるように、究極的に逆線するかとか、そういうところまで行くような話は、ちょっと様子を見ながらやっっていこうではないかと。そこまで見通すことは非常にしにくいので、そこは逃げなのですからけれども、11 ページの右下のように今後の検討ということで少し先送りしているといいますが、社会がどう変わっていくかを見ながら考えていこうと。

今でも大都市圏で人口減少が生じていくときにまずどんな現象が起こるかということ、先ほど来説明したような犯罪の問題、防災の問題、あるいは福祉サービスの問題等、そういう問題が起こってきている。また逆に、空閑地が出てくるのが、うまく使えば地域の居住環境を上げていくことにもなる。そういうことを民民の関係だけに任せておいてもなかなかうまくいかないのです。お金をダブって入れるということではなくて、枠組みをつくっ



てあげるとうまくいくのではなかろうかということで、例えば空閑地対策としては草刈り条例をつくることによって逆に維持管理ができる。そうでなければ、そこに住んでいない人が放ったらかしにして出ることによって外部不経済が生じるので、そういう問題を制度をつくることによって解消できるところもある。あるいは、左側のように、空き家対策として、建物が放置されて、それがいろいろな問題を及ぼすということで、税制等も含めてそういったものを直すとか、ソフトランディングという最後のところまでは行かずに、当面生じてくる現象に対して手を出せるものについては、そう大きくお金をかけるのではなく、枠組みをつくることによってできるところは、最低限、まず手をつけようではないかというぐらいのスタンスです。

臨時委員 メインの施策が積極的誘導をやっていく。積極的とは言わないでも計画的撤退にしる、誘導をやっていく。しかし、そこにはいろいろな血が出るから、あまりひどいことにならないようにソフトランドさせるというサポーティング・ポリシー、僕はそういう関係だと思っているんですが、メインのストラテジー、政策をどういう方法によってどうやっていくかということは、メインストリームとしてつくった上でないと、血の出る方の対策とセットになって……。

事務局 メインの方は、コンパクト・シティをつくらうということで、前回……。

臨時委員 そうだけれども、あれはビジョンにすぎない。施策として、こうやって歯抜けになったときに、どういう政策によってそれをもっと進めるとか、ここはこうしないと、ここはこうするというのをやるか……。あれは多分ビジョンですね。

事務局 だから、あのビジョンを実現するための施策としては、中心市街地に投資を重点化するとか、そういう施策体系を打っていくということですが、外について、逆線をして、無理やり追い出すというほど強い施策体系は考えてはいない。

そう加えているんですが、そこについて、

臨時委員 だけど、ここから出てくるのだったら、優遇しますよ。ここから出てくれるのだったら相続税は何とかしますよとか……。

わかりませんので例えばとして言っているだけですが、わかりました。そういうことですな。

委員長 そういう優遇税制は、もしかしたらここで言うソフトランディングのツールである。何も国土交通省だけの権能の中でできることではない。

臨時委員 もう一つ大切なのは、縮小していったりするときは、例えは悪いけれども、

ある種の病気みたいなものでして、症状がみんな違うんです。ですから、全体を見回して、国で処方せんを書いて全部がこのお薬で大丈夫ですとは言えないので、結局、地元でしっかり判断し、地元でよいお医者さんを引っ張ってくるなり何なりして、やってくださいと。そのためには、今の日本のお金は、大分変わってきつつあるけれども、総合的には使いづらい縦割りになっているので、これをもう少し地元でちゃんとまとめて使えるようにしましょうとか、そういうところまで行かないと対応できないんです。これは各国がそうだった。

そういうわけで、イギリスのSRBなんかは完全に総合補助金だし、アメリカもそうですが、そこまで行ってやっと何とか下げどまり、回復する、それが可能になってくる。そういう経験をしているので、その辺の経験をよく調べてみると……。なかなか転換は大変ですけれども、ぜひその辺を。

委員 今までの我が国の状況を見ると、各地区レベルでいろいろ問題が起きると、その地域の住民なり市町村という単位で何とか工夫をしよう。国はなかなかそれに策を持たない状況があって、公共団体が条例をつくったり、いろいろ工夫をする。そして、それが全国的に一般化すると、そういう問題が一般化したから国も対応しましょうと、そういう時間差で恐らく国が対応していたと思うのです。ただ、先ほども御意見がありましたように、まだ公共団体レベルでこういう議論をやっていない段階で国がこういうメッセージを出していることの重要さは私は大きいと思います。例えば10年というスパン、20年というスパンを考えると、各自治体で起きる可能性があるから、それに対して皆さんはどのように考えておられるのですかと。本当に各自治体で対応できない部分があったら、国がそれに対して一緒に考えようというスタンスがこのペーパーの中に込められている、そういうメッセージだけでも現段階ではいいのではないかと考えています。

専門委員 宇都宮市も総合計画の中で2010年ごろは人口約50万人に達すると想定してまちづくりを進めてまいりましたけれども、少子化社会になって、人口算定の精査をしてみますと、2011年に約45万3千人でピークとなり、それ以降、人口が減り始めます。国が2005～2006年と言っていますので、宇都宮市は高齢化率が国よりも3%ぐらい若いものですから、5～6年遅れて人口減少期を迎えます。

これでまちづくりに大変な問題が起きています。例えば水需要です。50万想定で思川ダムや湯西川ダムの水利権を買っていますが、当然、水が余ることになってきます。千葉、東京、茨城、埼玉はどのようにしていくのか、わかりませんが、水がめはいずれに

しても北関東の日光国立公園周辺から求めているわけございまして、いずれの自治体も水需要の見直しをしなければならないと思います。

また、学校の整備等についても当然影響が出てくる。高齢者の福祉施設、これは高齢化率が高まりますので、行政としては当然見直しをしていかなければならない。今まで特別養護老人ホーム等の高齢者福祉施設は市街化調整区域でも認めていたのですけれども、これからは中心市街地に誘導すべく政策転換をいたしました。宇都宮の場合、15歳未満、年少人口が20年間で30%減っているんです。逆に65歳以上は240%増えています。それでも全国平均よりも宇都宮は高齢化率が3%若いんです。ですから、全国各地には、高齢化率が40%、50%のところも既に出てきているはずだと思っています。従って行政計画の見直しなどが、人口減少に伴って生じてまいります。

それから、先ほど説明いただきました空き家対策ですが、宇都宮市内でも既に朽ち果てて価値のない建物が120件ぐらいあります。なぜ建物を建てておくかといいますと、都市計画法で、建物が建っていないと既存建築物の建替えの適用がされなくなり、開発許可基準に合ったものだけしか建てられなくなります。そしてまた、建物が建っていれば固定資産税が6分の1課税で済むわけです。それを更地にすると10割かかってしまうと思われるので、都市計画法の許可基準の見直しと課税の廃屋調査体制を充実させ、朽ち果てたところは100%課税する、そういうふうになれば、建て主も建てておく意味がないので恐らく壊すであろうと考えます。防災、犯罪の点からも空き家対策が問題になってきています。

もう一つは、自分の財産を自分で管理しないという人が出てきたことです。通行人から、「大谷石の塀が膨らんでいて落ちそうだ、危ない、何とかしろ」と言われても、個人の財産ですので行政では手が出せない。あるいは、道路に鬱蒼と樹木が茂ってしまっているので何とか枝おろしをしてほしいと持ち主に催促しても、なしのつぶて、という状況です。従いまして、高齢化が進むなどにより、財産管理ができない人が出てきてしまって、行政は手を焼いているという状況にあります。少子高齢化社会の進展に対して、国を挙げてどういうまちづくりをしていくかということは大きな課題でありますので、ぜひ真剣な議論をしてもらいたいなと思っております。

もう一つは提案です。定住人口をこれから増やすということは、少子化社会ですから無理でありますので、交流人口をいかに増やすかというまちづくりをすべきだと考えています。かつてリゾート法がありました。これは第三セクターによるリゾート施設の運営は破

綻等を迎えて、これは失敗の施策だったとも言えますが、交流人口を増やしていくという基本理念のひとつである、自然、グリーンツーリズムといったものは今後、益々国民の欲求は高まっていくと考えられる。ある新聞によれば、「ダブルハウス」という表現をしている学者の方がいらっしゃるようですけれども、住民票は持ってこなくて結構ですから、ぜひ週末だけは宇都宮に住んでください、あるいは1年のうち1カ月ぐらいは住んでください、建物はリースにしてもいいですし買ってもらってもどちらでも結構ですと。こういう仕組みがこれからの日本全体のまちづくりの考え方に必要になってくるのではないかと思います。農業農村との交流や、自然との交流ですね。

今、都心回帰で、栃木県南部の人たちも東京に出てきて高層マンションに住んで、眺めがよくてすばらしいという方が大勢いらっしゃるようですけれども、10年もたったら、飽きて、やはり自然があるところに戻りたいというふうになるのではないのでしょうか。そのときはどうぞお待ちしていますと。こういうまちづくりを宇都宮ではやろうとしております。いかにして都心の住民が地方の農村と交流をいかに図るか、行政の大きな命題の一つに加える時期ではないかと思っています。

専門委員 2000年の国勢調査の段階で、3分の2の市町村は人口減少です。だから、こういうことがトータルとしては起きている。どこで起きているかということ、今は中心市街地で人口が減少している。外はなんとなくじわじわとあるから、そこはまだあまり気がついていない。ただ、先ほどおっしゃったように、50歳代ちょっと、要するに高齢者直前の方たちがいるところが結構多いところもあるので、その辺が多分10年後にはもっと深刻になってくるんですが、それは実は既にある中山間地であったり、地方の農山村部であったり、かなり似ている。そこで何が起きているかということ、良い所に移っていける人は移っていく。だから、そういう意味では、質を変えられる人は、うまくやれば、いいものもやられるかもわからない。つまり、敷地規模の大きなものであったり、ライフスタイルとしての農業との一体化であったり、そういう部分の促進を税制等も含めてやらなければいけないと思うんですが、そういう部分と、それから局所的に劣悪なものが出てくるのは極めて危険な部分がある。そこは、こういうツールであっても、とりあえず落ち着かせるという手が要るのではないかと。

だから、よりよい方向に行かせる施策と、危なくなりそうになると、ここは何とかしておこうというもの、その二つを税を含めて何かやるのかなという気がいたします。

臨時委員 急いで言いますけれども、16ページにNPOが出てきて、困ったときのN

PO頼みみたいですね。でも、それは大いにありがたいことで、NPOも頑張っただけで期待に応えていきたいと思うのですけれども、そのときに一言言っておきたいのは、NPOのやり方は、行政の方がこう行くだらうなと考えるような回答を出してくるとは限らない。ウルトラC的な風変わりなことを出してくる。例えば向島で空き家があった。そこをきれいにしてどうしようということではなくて、外国人のアーティストを連れてきて、そこに住ませてしまう。すごく不便なのだけれども、外国人のアーティストはすごく喜んで、楽しく住んでいる。そこへ映画がやってきて、それを撮る。そういうような、国土交通省のためにはならないけれども、外務省や文科省のためにはなるといったことを考え出したりするので、今、NPOは財務省にいじめられかけているのですけれども、ぜひ行政がこれは公共に貢献するというようなお墨付きをしないでいただきたい。NPOは変わった発想や変わったやり方をするものだ、だから自分たちは判定しないということをまず決めていただいて、そしてあらゆる省庁が、困ったときのNPO頼みは結構ですから、ちゃんとNPOを支援することを考えていただきたい。そのためには、ぜひ財務省ともけんかしていただきたいと思います。

委員長 これは私も最後に伺おうと思っていました。こういう書かれ方でNPOは大丈夫ですか。

臨時委員 今のままで、だめです。

委員長 時間も過ぎましたので今日はこれぐらいにさせていただきたいと思います。

次回は本当のとりまとめのたたき台を出すので、それを議論していただくことになると思いますので、とりまとめの方向を出すために、御意見が不十分な方は事務局の方にぜひ御連絡いただきたいと思います。

#### その他

委員長 議事次第は「その他」がありますが、何かありますか。

事務局 次回の日程でございます。

これまで御都合を伺ってきたところでございますが、3月27日(木曜日)、14時からということで予定をさせていただいております。年度末で大変お忙しい時期と存じますが、御出席いただきますようお願い申し上げます。

以上です。

委員長 それでは、これで今日の小委員会を終わりにしたいと思います。長時間、どうもありがとうございました。

閉 会