

平成 15 年 3 月 27 日 ( 木 )

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 7 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 . 都市・整備局長あいさつ .....	1
1 . 資 料 説 明 .....	3
1 . 審 議 .....	1 2
1 . そ の 他 .....	3 4
1 . 閉 会 .....	3 5

## 開 会

事務局 本日は、年度末の何かと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。

まだお見えになっていらっしゃらない委員も何名かおられますけれども、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7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。よろしく願いいたします。

本日御出席いただきました委員、臨時委員及び専門委員が現在のところ14名中10名でございます。本委員会の議事運営第五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。

続きまして、本日の配付資料でございますが、お手元に資料の一覧表とともに資料をお配りしております。また、議論の参考資料として、未定稿でございますが、第6回の議事概要も委員の皆様方には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く存じます。

よろしゅうございましょうか。

## 都市・整備局長あいさつ

事務局 今回は、前回申し上げましたように、この小委員会のとりまとめ案を御審議いただくこととしております。

本来ならば、委員会終了後に私どもの都市・整備局長からごあいさつ申し上げるところ

でございますが、国会の都合で途中退席させていただきますので、誠に申し訳ありませんが、議事を始める前に、冒頭に局長の澤井から一言ご挨拶させていただきたいと思っております。

都市・整備局長 順番が逆で誠に恐縮でございますが、そういうことで、最初に一言お礼を申し上げたいと思っております。

この小委員会につきましては、昨年4月22日の都市計画・歴史的風土分科会の都市計画部会で設置を承認いただきまして、大変お忙しい中ではございますが、皆様方に委員会に御参画をいただきました。これまで、昨年5月16日に第1回をやって以降、本日を含めて7回でございます。途中、昨年7月には第4回小委員会で中間まとめをいただいたということで、これまで大変精力的に幅広い御議論を賜ってまいりました。

その中には、例えば補助金あるいは規制といった現在政府の経済・財政諮問会議あるいは総合規制改革会議、分権改革推進会議といったところからも色々と御指摘のあるようなことについて、当面できるだけ早く対応しなければいかんこともありますし、また地球環境問題や人口減少といった大変大きな動きを踏まえた今後の都市政策の方向といった、極めて基本的な御議論も賜っております。

都市計画部会あるいは、さらに広げて言いますと、政府全体で取り組んでおります都市再生本部、都市再生全体の動きの中でも、昨年から今年にかけて、例えば民間事業者を活用した都市の再生のあり方、あるいは住民のより積極的なまちづくりへの参画、さらには個別の課題としては木造密集市街地の改造といったできるだけ早く取り組んで、都市再生と同時に経済構造改革に資するという観点から、緊急に対応しなければいかんこともありまして、むしろそういったことを中心にこれまで都市計画部会で御議論いただき、その成果を昨年あるいは今年、国会にも所要の法案としても提出し、昨年のもは成立してもう施行されていると、こういう段階にあるわけでございます。

本日、7回目の御議論をいただきまして、できれば、その御議論でこの小委員会の議論をお取りまとめをいただきたいということで今日をお願いしているわけではありますが、そういった意味で、特に非常に大きなこれからの50年、100年かけて取り組んでいく都市再生の基本的な考え方につきまして、繰り返しですが、この小委員会では非常に先進的、先導的な御議論を賜ったと思っておりますので、そういった成果を踏まえながら、さらに今後、都市計画部会初めいろんな場面で諸先生には御指導を賜りたいと思っております次第でございます。

いずれにいたしましても、今までの大変な濃密な御議論にお礼を申し上げまして、また本日の御議論、一層の成果を期待申し上げます、一言御礼の御挨拶とさせていただきます。

本当にありがとうございました。

## 資 料 説 明

事務局 引き続き議事に入らせていただきます。これからの進行は黒川委員長、よろしくお願いいいたします。

委員長 なかなか性急なスケジュールで審議しなければいけないことになりました。

最初に、事務局からその案を説明いただいて、御議論いただきたいと思っております。よろし

くお願いいたします。

事務局 以下、恐縮ですが、座ったまま説明をさせていただきます。

今日お配りしている資料、大部でございますけれども、白い紙を使っている参考資料が3部ございますが、これは今までの会議でお配りしたものを集大成したものでございまして、今回、特に御説明は省かせていただきたいと思っております。今までの議論を思い出していただくための参考に使っていただきたいという趣旨でございます。

資料2が、きょう御議論いただく中心の資料でございます。中間とりまとめの案。もう一つ、A3の大きい紙、1枚紙で、資料3をお配りしていると思っております。この資料3は、前回の昨年7月の中間とりまとめの目次と今回の最終とりまとめの目次の対比表でございます。これから、この資料3と、とりまとめ本文、資料2に基づきまして説明を続けさせていただきます。よろしくお願いいたします。

なお、この資料につきましては、事前に委員の皆様方に配付しておりますので、本日のところは、時間の節約上、できるだけ簡略に、特に中間とりまとめの部分から変更内容については、説明は特に省かせていただきまして、後半以降、議論いただいたところを中心に御説明したいと思います。

まず、資料3を御覧いただきたいと思っております。全体の目次構成を見ていただきたいと思っております。中間とりまとめの際も全部で4本立てでございました。今回も四つの章に分けてございます。前段の、の部分には背景とか課題等の説明の部分でございます。これにつきましては、中間とりまとめの、を入れかえて再構成しまして、新しく、ということとまとめております。それから、各論に当たります都市交通のあり方、市街地整備のあり方等につきましては、それぞれ章立ては独立したまま、順番だけ、中間とりまとめの際に入れかえさせていただいております。これは全体の論理を進める上で、市街地整備の方を先に説明させていただこうではないかということで、こういう構成をさせていただきました。

なお、説明途中でございますけれども、私ども事務局の勝手でございます。速記の準備、会議始まる前に終わっておりません。私が説明させていただく間、いろいろマイクの設営等させていただくことを御容赦いただきたいと思っております。

また、資料3をごらんいただきたいと思っております。はじめにの部分でございます。これは資料2、厚い方の資料の1ページです。この部分の変更点、資料2の1ページのはじめにの変更点は最後の3行だけでございます。要は、中間とりまとめで整理された後、残された課題等について検討を進めたものについて、中間とりまとめの内容を含めて全体をまとめたということを書いてございます。このとりまとめの使い方といたしまして、この趣旨に沿って政策の具体化が図られることを期待するものであるという位置付けで整理させていただいております。

続きまして、同じく資料2、厚い方の資料の3ページをお開きいただきたいと思っております。大変恐縮ですが、資料3と資料2、机の上に両方置いていただき、見比べながら説明を聞いていただければ大変ありがたいと思っております。

資料2、厚い方の資料の4ページでございます。都市交通及び市街地整備上の課題のところでございます。これは中間とりまとめの際にも課題として整理したところでございますが、その後、後半での議論を踏まえまして、課題を三つに分けて記述してございます。

内容としては、ほとんど中間とりまとめと同じでございますが、特に中間とりまとめ以降、変わったのは、(3)都市の安全性の向上の部分。この部分の最後の部分に縮退する市街地の問題、これは後ほど説明いたしますが、縮退する市街地等において防犯上の問題が出てくるということを御議論いただいた部分の背景説明として、こうした記述を追加いたしております。

続きまして、5ページ目でございます。章立てとして、都市及び都市交通の基本的方向という整理を改めていたしました。この部分で幾つか変わった点がございますので、中間とりまとめ以降、変更した部分を御説明いたします。

まず、5ページの今後の都市政策の方向でございます。今回、こういう柱立てで都市政策の方向ということで整理いたしました。中身は二つに分けてございます。持続可能な都市の実現と魅力ある都市への再生の部分でございます。特に(2)の魅力ある都市への再生という部分につきまして、これまで都市交通の議論あるいは縮退する市街地の議論でいろいろ提出いただいた御意見等を踏まえ、追加的な記述をさせていただいております。

例えば、これまでの都市政策の価値判断基準で目標とされた人口増が今後は目標とはなり得ない。しかし、人口減少社会を停滞社会ということで否定的にとらえるのではなくて、これまで人口が増えている時代には、その対応に一生懸命で、なかなか手が回せなかったような部分について、落ち着いて都市政策として対応できるのではないかと。これまで追求したけども、なかなかできなかったような人々が豊かに生き生きと暮らせる生活環境の実現が人口減少社会のもとでできる好機として、いいチャンスとしてとらえるべきではないかということを表示させていただいております。

続きまして、7ページをお開きいただきたいと思っております。これは資料3を見ていただければわかると思っておりますが、都市交通市街地整備の基本的方向の部分で、(2)として、追加的に都市交通に関する基本的方向を改めて記述させていただいております。中間とりまとめの段階では、市街地のコンパクト化ということを基本的方向として、その中で若干都市交通の問題を触れたわけでございますが、都市交通に対しまして、いろんな御議論をいただいておりますので、それを整理いたしました。

7ページ目のポイントは、(2)の特に後段でございます。これからの都市交通を考える際に、実際に移動する人の立場からアクセシビリティを優先するような都市政策を追求するという話。それから、環境負荷の小さい都市交通を実現するという目標にする。こういう観点から、都市交通政策を転換する必要があるとしてございます。

あわせて、これは中間とりまとめ案の段階で議論した話を整理したものでございますが、都市の道路空間を賑わい空間として、あるいは歩いて暮らせるヒューマンスケールの空間として、使い方も含め再整備すること、あるいは再整備できる条件を整えることが必要ということを改めて記述してございます。

さらに、交通の問題は個人の潜在能力の拡大あるいは生活の質の向上につながり、そうしたことを通じて国民全体の福祉を実現するものだという整理。これは前回、御議論いただいたものでございますが、それを記述させていただいております。

続きまして8ページ、これは三つ目の柱でございます。市街地整備のあり方と推進方策の部分でございます。この部分は資料3の大きい紙をごらんいただければおわかりのとおり、一部変更してございます。1と5番でございます。

説明申しおくれましたが、資料3でゴシック体で太字で書いている部分が大きく変更した部分でございます。明朝体で普通の活字を使っている部分、フォントを使っている部分は、一部修正はございますけれども、基本的には中間とりまとめと同じということでございます。

ここでわかりますように、の既成市街地の整備のあり方と推進方策については、1の都市像と市街地像の明確化の部分と、5の縮退する市街地地区の考え方、この部分を大きく付け加えてございます。

資料2の8ページにお戻りいただきます。都市像、市街地像の明確化のところでございます。縮退する市街地の議論を後半でいただきましたので、都市像や市街地像の議論のときに、その視点を入れるという記述を入れてございます。第2パラグラフの部分でございますけれども、今後、都市全体として人口が減少するということが想定されますが、特定の地区に人口減少が集中的に発生することが想定される。その動向というものは、現段階では必ずしも明らかではないけれども、特定の地区でも人口が下がる地区と人口減少が継続して居住者がいなくなってしまう地区があるのではないかとということ、ここで問題提起として挙げております。こうしたことから、将来の都市像、市街地像を明確にすることが必要ということで整理してございます。

続きまして、資料2の12ページをお開きいただきたいと思います。5番の市街地が縮退する地区の考え方でございます。この縮退という言葉につきまして、用語として前回も使わせていただきましたが、余り聞きなれない言葉でございますので、8ページのところで若干定義してございます。どんどん人口が減ってくることによって、これまでの市街地としての機能がなくなる、市街地として機能しなくなると想定されるような地区を市街地が縮退する地区と仮に呼ぶこととして、12ページの5の議論を整理してございます。

この市街地が縮退する地区の人口の減り方あるいは市街地の縮退の過程は、最初の段階ではポツポツと土地・建物が廃棄されてきて、残った居住者の方々に不利益が出てくるとい段階から始まり、最終的には残る人が非常に少なくなり、例えばその居住環境維持のための行政負担が著しく不合理になるような、そういう究極的な段階にまでなるとことが想定されるのではないかとということ、第1パラグラフで整理いたしました。

最後のパラグラフでございますが、こうした市街地が縮退する地区においては、これまでの都市が成長してきた、市街地が拡大してきたときに私どもが使ってまいりました、開発してきた市街地整備手法を適用することは恐らく困難だろう。したがって、今後、これをどうするかということにつきましては、ハードの施策を含め検討する必要がある。さらに、こうした市街地縮退の悪影響を最小限に抑えることが必要であるために、ソフト施策がより重要になってくるのではないだろうか。こうしたソフト施策の充実に当たっては、居住者やコミュニティ、NPOなどとの連携を意識する必要があるという整理をいたしました。

以上がの既成市街地の整備のあり方と推進方策の部分でございます。

続きまして、13ページ以降、これが4本目の柱の都市交通のあり方とその推進方策でございます。この部分につきましては、特に後半2回にわたりまして活発な御議論をいただきましたので、そうした議論を踏まえ、中間とりまとめの内容を含め、ほぼ全面的に構成立てを変え、いろんな追加的な記述をしてございます。資料3、大きい方の紙を見ていた

できれば、その構成が見ていただけたらと思います。

都市交通のあり方という形で、まず1の従来の都市交通施策の課題。今まで私どもがとってまいりました都市交通施策のレビューをした上で、2として今後の方向を示し、5と6について具体の施策の方向について新しく記述を加えたということでございます。

この薄字で書いています3の道路空間の再構築、4の駐車場施策の部分は、表題は若干違っておりますが、中間とりまとめのときに御議論いただいたものをほぼそのまま整理してございますので、以下の説明では、この部分は省略いたします。

資料2の13ページにお戻りいただきたいと思っております。1の従来の都市交通施策の課題のところでございます。ここについて簡単に御説明いたします。これまでの私どもの都市交通施策は、圧倒的に不足していた都市交通基盤整備を進めるということが主だった。都市が成長・拡大する過程を背景として。こうした交通基盤整備に当たっては、大都市圏初め多くの都市で総合交通体系という概念で、自動車交通だけではなくて、公共交通とか歩行者、自転車等、多様な交通手段の連携、役割分担を実現するということを目指して計画を策定してきたわけでございます。

しかしながら、計画段階では今申し上げたような総合交通体系という概念を目指してきたわけですが、実際の事業や交通施設の管理、交通事業の運営といった施策展開の段階では、必ずしも施策間の連携が十分にはなされなかったために、実施段階、事業段階では総合性が損なわれる場合があったとしてございます。

さらに、これまでの都市交通計画は交通施設整備が主であったために、今申し上げた総合交通、交通手段間の連携は大分意識してございましたが、土地利用計画との連携あるいは交通施設の管理や使い方の問題、それから公共交通事業の運営等に関するような交通に関して重要な部分の施策について必ずしも十分に盛り込んでなかった面がございます。今後、都市交通施設整備がある程度進んできたという状況の中、そうした施設の整備効果を十分発揮するためにも、都市交通に関連する計画や施策との連携・強化が一層求められているという整理をしてございます。

さらに、都市交通は大変複雑な人や物の移動が、その要素であるわけでございます。行政機関にしても、民間セクターにしても、関係者が大変多いわけでございますけれども、これまでは都市の都市交通政策全体に関して責任と負担がどういうふうになっているかということについて、必ずしも明確になっていない面があるのではないかと、これを是正することが併せて必要ではないかというふうに整理してございます。

こうした取り組みをすることによって、今までは新しい都市交通施設の整備が主であったわけですが、既存の施設を有効に活用する、再整備するということも合理的に、効果的、効率的にできるのではないかと、これを最後の部分で書いています。

こういう形で課題を整理した上で、同じ13ページの2でございますが、今後の方向として、都市交通計画から都市交通戦略へという、ややキャッチフレーズ的なワーディングを改めて使わせていただいております。あえて計画から戦略というワーディングを使った理由として、13ページの2の後に説明があるわけでございます。

要約いたしますと、望ましい都市交通の実現を着実に進めるために、これまでの計画は予定調和的であったのではないかと、計画は総合性を目指してつくったけれども、必ずしも個

々の具体の施策の実施段階での拘束性が弱かったのではないが、そういうことではなくて、今後は実施段階でも、計画の実現段階でも着実に計画されたことが実現するような施策の展開とマネジメントをするための政策システムを確立する必要があるのではないが、これを都市交通戦略と呼ぼうということでございます。

第2パラグラフ、すなわちのところでも要約してございますが、政策目標を明示すると、これが第1にありまして、その次に、この政策目標を実現するための複数の施策とその展開、これは通常プログラムという概念でよく使われているわけでございますが、その施策をどういう順番で、あるいはどういう時間軸で展開するかということを含め、こうしたものに基づいて事業実施や施設の管理・運営まで行っていく。さらに、こうした施策を展開するに当たっては、施策を行う前、やっている最中、終わった後に評価を行って、その政策目標の設定が適正だったか、あるいは計画立案が適正だったかということを含め、フィードバックするというシステムも組み込み、ダイナミックで自律的という言葉を使っていますが、そういう政策システムをつくる必要があるということを含め打ち出しているわけでございます。

もう少し具体的に、この戦略が備える要件として6点、13ページから14ページまで整理してございます。これは前回、パワーポイントの資料で整理したものをそのまま文章にしたものでございますので、表題だけずうっと説明いたします。

としては総合化でございます。この総合化というのは、施策の総合もありますし、関連部局、組織の総合化というものもあるということ含めでございます。

14ページ、にいきまして、合理的な対象範囲の設定と実効性ある体制整備。この対象範囲というのは、施策の対象とする地域的な広がりでございます。これについては、前に御議論いただきましたように、場合によっては、一の市町村を超えるようなことも考える必要がある。それから、実効性ある体制整備というのは、責任を明確にする必要があるということを含め特に強調してございます。これまでの反省を踏まえ、実効性を強めるために、計画や事業のマネジメントに関する責任を明確にする必要がある。このような体制は地方公共団体が主体的に整備するものであり、都市圏の中心都市が核となることが基本と考えるというふうにしてございます。

は新しい官民のパートナーシップの実現という部分でございます。ここは、新しいというのがみそでございます。今まで、民間事業者の範囲とされた例えば公共交通事業とか駐車場のようなものについても、公的な支援が必要な場合もあります。一方、これまでまったく行政セクターの領域と言われませんでした例えば道路のような公共施設の整備におきましても、民間活力の活用が有効な場合もあるという、これまで明確に官民を分けていた部分、公民を分けていた部分を相互に乗り入れる、あるいは中間領域をつくるということを含め考えていく必要があるという意味での新しいというパートナーシップの形容詞をつけているわけでございます。

は評価システムの確立でございます。先ほど申し上げましたように、事前、事後、その最中と、各段階で事業効果を評価して、施策の効果を評価して、進捗管理する仕組みを実効性あらしめるために必要な仕組みでございます。これにつきまして、必ずしも、現段階でその手法も含めシステムが確立しているところではありませんので、今後、社会実験の活用や都市の交通サービス水準といったものを総合的に評価するような手法の整備も含



め、システムの確立を目指す必要があるというふうに書いてございます。

といたしまして、社会的公正性を確保する手続ということで、例示として、第三者機関等を活用した評価・監視システムあるいは徹底した情報公開というものを挙げさせていただいております。

それから、は総合的な施策展開を支える制度。特に、これは行政サイドの制度の部分でございます。これにつきましては、14ページの終わりから跨るんですが、15ページの1行目くらいに書いてございます。ハード施策、施設整備の施策とソフト施策の組み合わせをパッケージ化して、都市ごとにパッケージ化して、総合的に推進する制度が必要ではないだろうか。このパッケージの中身は、施策の中身は都市交通施設の整備だけではなくて、例えば公共交通サービスの充実にかかる話、あるいは交通需要管理、TDMにわたるような部分等も含め、パッケージ化するということでございます。

その際、この制度では体制の整備あるいは評価システム、社会的公正性を確保する手続等、今まで申し上げたようなものを盛り込んでおく必要があるし、こうしたパッケージをやるということを前提にした特例的な規制緩和措置や助成の強化策などを組み合わせる、内部化することが望ましいのではないかとというふうに整理いたしました。

15ページの3の上のところでございますが、この交通戦略はどういう性格か、どういう作り方をすべきかということと、国の役割を補足してございます。基本的に、こうした戦略は都市や地域ごとに自主的にその判断と責任によって展開されるべきものである。しかし、これまでやってきた施策と今後の交通戦略は大分やり方が違ってくるということでもありますので、国が戦略のモデルやガイドプランを提示したり、あるいは各都市の自主的・先進的な取り組みを積極的に支援することも重要ではないだろうかということ、前回、前々回の意見を踏まえ、追加して記述してございます。

続きまして、19ページをお開きいただきたいと思っております。都市交通施策の充実のところでございます。ここの部分、中間とりまとめの部分までは公共交通の話とか交通結節点の話を書いていたわけですが、前半から各委員からの御指摘の積み残しでありました自転車についての議論を整理して、ここに入れてございます。

まず、19ページ、5の都市交通の課題の第2パラグラフでございます。自転車の位置づけにつきまして、これまで、自転車は都市交通手段としては軽視されてきたことは否めない。しかし、環境負荷の小さい都市交通を目指すという観点、あるいは中学生や高校生など日常的に自転車を交通手段に使っているという面も含め、再評価すべきである。自転車交通にかかる施策を充実させる必要があるということを記述してございます。具体的に、19ページから20ページにわたって、自転車政策として、前回と前々回、議論いただいたものを書いてございます。要点だけ拾いながら御説明申し上げます。

自転車というものは、いろいろ弱点がある。安全性とか天候に左右されるという弱点はあるけれども、身近で自由度が高いという乗物である。しかし、そうした特性があるから、都市の条件によって、あるいは地区の条件によって、使い方が相当違うということであるために、都市や地区の状況によって柔軟に自転車政策を取り組む必要がある。なおかつ、利用者の視点を重視しつつ進めるということが大事だということを挙げてございます。

その上で、自転車政策は、例えば放置自転車対策とか交通安全という課題対応ではなくて、都市交通戦略の一環として、他の交通機関との役割分担を意識しながら取り組む必要

があるということを19ページの終わりの方で整理してございます。

次に、20ページですが、自転車政策というのは大きく分けて走行空間整備と駐輪場の整備、駐輪する（自転車を置く）スペースの整備、それから、それらも包含いたしますが、ソフト施策、この三つに分けられるのではないかと整理した上で、まず走行空間整備につきましては2点挙げております。例えば自転車専用道のようなものを道路につくる場合は、どの道路でもつくるといのは物理的に無理がありますので、ネットワークを集約する必要があるのではないかと。自転車専用道をつくるネットワークを集約する必要があるのではないかと。そうした場合に、大変自由度の高い自転車なので、行政側が一方的に専用ルート、専用空間を設定しても使ってくれないかもしれないということで、利用者の参加を徹底しながらネットワークの計画策定をする必要があるということを一つ言っています。

もう一つ、自転車走行空間に関しましては、専用空間の整備はもちろん必要でありますけれども、限られたスペースの中で新規に空間を生み出すのは難しい。そうすると、例えば車道の空間を一部取る、あるいは歩道空間を狭めるという形で自転車空間をつくらなければいけない。そうすると、異なる道路の利用者あるいは機能との分担をどうするか、配分をどうするかという議論になってくる。そうした場合には、関係者の合意形成を図ることが大変重要で、この場合、沿道住民を初め道路利用者全体の参加を求める必要があるということを書いてございます。

さらに、前回以降、委員からいただきました追加的な意見に基づきまして、レクリエーション空間として、レクリエーション活動を含めた自転車利用の魅力を高めるという観点から考えると、道路空間だけではなくて、河川や公園のような公共空間の活用も併せてやっておく必要があるということを書いて付けて加えてございます。

次に、駐輪場整備の部分につきましては、供給促進を進めるということと、受益と負担の適正化という観点から、これまで以上に官民のパートナーシップによる整備・運営を拡大すべきである。特に民間の活力を活用した駐輪場の整備を積極的にやっていく必要があるのではないかと書いてございます。

最後に、三つ目にソフト施策といたしまして、最終パラグラフでございますが、施設整備とあわせ、利用者のモラルに訴えるというようなソフト施策をあわせて実施する必要があるわけですが、その際、押しつけ的な啓蒙指導ではなくて、利用者の合理的な理解と自発的な協力を促すような、いわゆる心理学的アプローチと言われるような手法の活用、あるいは教育の場でのトレーニング、それから駐輪や放置自転車問題に関しまして、自転車利用者や住民、NPOが共同でどうしたらいいかということ議論し合うような、そうした取り組みが必要であり、適正な自転車利用に向けて関係者が皆、当事者意識を持って取り組むという、そういう意識が醸成されるような環境づくりが重要であるという整理をさせていただいております。

続きまして、22ページをお開きいただきたいと思います。都市計画道路の見直しと整備の部分。中間とりまとめで整理した部分に付け加えまして、23ページの内容を追加してございます。これも議論の中で委員から出されました意見をもとに追加してございます。

整備促進のために、通常の単純な用地買収による整備だけではなくて、例えば沿道の民間都市開発を誘導しながら建物のセットバック、沿道建築物の建て替えにあわせたセットバックを促進し、少しずつ空間を確保していくような手法も含め、通常のやり方である単

純な用地買収によらない整備促進の手法についても工夫をしていく必要があるという整理をしているところでございます。

以上、駆け足でございますけれども、とりまとめ案、中間とりまとめ以降、追加部分を中心に御説明させていただきました。

委員長 どうもありがとうございました。

中間とりまとめも一緒にしたまとめ案ということですね。

事務局 そうです。

## 審 議

委員長 御自由に御意見、御質問を、どなたからでも結構でございます。

臨時委員 大変多角的、多様な議論をしっかりとまとめていただいて、非常に充実した内容になったと思っています。

従来の都市整備という範囲から、幅広いマネジメントの問題を含め、あるいは都市経営も含めた総合的な戦略等の取り組みがしっかりと書き込まれている。非常に意味のあるとりまとめになってきていると思います。

そういう内容になってきたので逆に、言葉として、都市交通・市街地整備という今までの常套句より、もう少し脹らみのある内容のことを今や言い始めているというふうに思うんですね。ですから、整備のみならず、整備及び運営なり経営なり、そういった言葉をこの中に、タイトルとしても適切なところにきちっと入れていってほしい。内容を見ますと、各自治体で大いに考えて独自の方向も打ち出してほしいと言っていますので、その際に、そういう幅が意識されるのが大切かなと思いました。

むしろ自治体は今、予算が縮減していますので、総合的に物事を考えざるを得なくなってきた。市街地についても、整備というだけではなくて、マネジメント論が非常に盛んになっている。ここでもう一遍、そこら辺が考えられるといいんじゃないと思いました。

委員長 ありがとうございました。

臨時委員。

臨時委員 非常にわかりやすくまとまっていて、ツリー構造になっているなという報告書、とりまとめ案だと思うんですが、パッと見ると、まとまり過ぎているといいますが、道路の部分と市街地の部分が完全に分かれてしまっていて、初めの頭のところだと、魅力ある都市だとか持続可能な都市というふうに書いてあるんですけども、後の議論は全く市街地の話は市街地の話で、道路の話は道路と分かれてしまっている。

例えば道路のところに行く、道路と市街地の関係はどうなるのかとか、そういう話はいっぱい出てきて、取り組まれている話の中も、そういう見方で見ればそう見えるはずなんだけれども、道路と市街地というふうに分けちゃったおかげで、そこら辺の微妙な議論がすくい取られていないかなという。これは議論自体の問題もありますし、報告書というか、とりまとめ案の構造の問題もあると思うんです。

例えば道路のところと言うと、御努力の成果が随分見られるんですけども、自転車までは入ったんですけど、人のことが書いてない。歩道のこと書いてなくて、道路のことがいっぱい書いて、車のことが書いてある。

話、ちょっと脱線しますけれども、3月の上旬にインドに行っていました。少なくとも20種類以上の生き物が一緒に道路に動いている。都市間を移動するのに車を借りて車で移動していたら、気がついたことは、違う種類の動物、ラクダだとか象とかが混在していれば混在しているほど自動車のスピードが落ちるんですね。一個の種類に統一されていれば統一されているほど、スピードは上がるわけです。車の機能は上がるんです。

日本に帰ってきて見て、ないねということで。でも、よく見ると、いっぱいいるんですよ。子供とベビーカーを押したお母さんと、いっぱい荷物を抱えたお母さんと、お年寄り。お年寄りの方も最近は、行動的に行動なさろうと思って、スクーターみたいな乗物とか、シルバー用のバイクではないような移動のための乗物って非常に多く生まれてきているということ言うと、意外と2種類じゃないよというか、道路を動いているものは車と人だけでは……。自転車が入ったんですけど、そういう多様な人たちが動いているということが盛り込まれていないのが割と薄っぺらい印象になっていて、初めの少子・高齢と言っている上のところから落としてきてみたときに、そういう視点は少し入れていただいた方がいいなということです。

特に歩道がないのがちょっと残念です。議論の中で出てきていましたので、歩道の話がないのと、緑化の話が少し欠けているところが、市街でもなく、街路という概念、市街地というところで切ったら、それは市街地の問題かもしれませんが、道路のところでは切るとそうなんです、そういう分け方をしちゃったおかげで、取り組まれている視点みたいなことが割と多く見られるという印象を持ちました。

委員長 臨時委員。

臨時委員 言いたいことがたくさんあるので、言わせていただきたいと思います。

まず、とりまとめの全体ですけれども、このとりまとめ自体が国土交通省の担当部局で取り組める範囲にやや限定して述べられているのではないかという印象を受けました。これは審議会のとりまとめでありますので、もっとあるべき姿を、別にこの部局にはできないものであると、ほかの省庁のものであるというようなものであっても、きちんと論ずべきではないかというふうに思いました。

次に、市街地整備の部分と都市交通の部分と比較してみますと、都市交通の部分の方が格段によくできています。市街地整備は非常に疑問と思われる部分が多い。市街地整備の方は十分な議論をしていない考えを取り入れてしまっているのではないかと。議論を尽くしていないのを入れてしまっているから、そういう印象を受けたのではないかと思います。

特に都市交通の13ページ、先ほど御説明がありましたが、都市交通計画から都市交通戦略へというものの から あたりは大変よくできているので、こういう考え方を市街地にも入れてくださってはどうかというふうに思います。

それから、4ページですけれども、最初の行の高度な土地利用がなされていない都心部が残ったという書き方です。これは高度な土地利用がなされていないことが問題なのではなくて、都心部への一極集中が問題なのだと思います。都心部への一極集中をそのままにした結果、だらだらと郊外へ伸びていったスプロールだと思います。ですから、スプロールを拡散型と言いかえるのはおかしいのではないかと思います。ページ7の に、連たんした市街地の分節化ということも言われておりますので、一極集中の問題を明確に指摘すべきではないかと思います。

それから、5ページですけれども、(2)の魅力ある都市への再生の2番目のパラグラフに、「都市を経済発展の場として或は都市政策を経済政策として捉えることを改める」というのは、すばらしい理念だと思います。しかし、この理念が後段の部分で反映されていない。後段の部分は、むしろこの理念を裏切るようなことが次々と書かれています。例えば例を挙げると言われれば、ページ9の民間施行の支援の考え方とか、ページ11ですね、大規模民間都市開発の連鎖的展開による整備手法というところで、特に2パラグラフ目に、「民間事業者の経済合理性に基づく自由な交渉力を活かす」というような表現は、はっきり言って、経済政策そのものではないかと思います。

理念をきちんと政策に反映させていただきたいということを、さらに言わせていただきますと、1ページ目に、「このうち、ビジョンの検討にあたっては」の下の段落で、下から3行目に「人間回帰の都市への再生」ということが書かれておりますけれども、同じように、市街地整備のところでは、人間がほとんど見えてきてない。見えてくるのは、社会や人々を分断して、コミュニティを崩壊させるようなやり方ばかりであると思います。ですから、市街地整備に関しましては、全体的に平等、公平、公正、ソーシャルミックスという視点が著しく欠けていると思います。

それから、6ページです。2の都市交通・市街地整備の基本的方向の1行目に、「市民の合意をもとに共有されるべきものである」と書かれています。市民は合意したり同意したりするだけの存在ではありませんので、この部分を「市民の実質的な参加をもとに作成されるべきものである」というふうに書きかえてはどうかと思います。

さらに、その下の(1)市街地のコンパクト化です。これも先ほど言いましたような都心への一極集中化ということに対する違うアプローチということでもありますから、「分散化した市街地のコンパクト化」という表題に変えられてはどうかと思います。

それから、その下の土地利用密度を高めることという段落がございます。これは高層ビルを建てることを考えるべきではないと思います。むしろ建ぺい率を高めて、賑わいのある空間をつくるという方向を模索すべきだと思います。3月25日の朝日新聞にも神宮前の例が載っておりますけれども、そこで地元の不動産屋が、「店舗が入る住宅に3階建てに建てて、1、2階をテナントに貸して店舗にすれば、建設費は払える」というようなことを言っております。3階建てで十分なわけです。

それから、のオープンスペースの確保ですけれども、このようなオープンスペースがうまく使われるかどうかということに関しては、私は大いに疑問を持っております。むしろ、こういうオープンスペースこそ犯罪の温床になってしまうのではないかと思います。さらに、民有地内のものも含めという基準がございますが、現在、私が幾つか見せていただいたところでは、公開空地というのがまさにむなしい場所になっておりまして、お金持ちが庶民と接触しないでいられるような空間というふうにつくられております。

それから、8ページです。1、都市像及び市街地像の明確化のところです。真ん中あたりに、「人口減少が下げ止まる地区と人口減少が継続し、ほとんど居住者がいなくなる地区がある」と書かれています。本当にこんな簡単に区別ができるのでしょうかということがあります。

さらに、この下に「都市や地域が自らの判断と責任において」というふうに書いてありますが、首長さんが「うちは下げどまらない地区になったよ」と、本当にその市民に言え

るのか。人口減少というのは確かに起こるんですけども、一部の地区に人口を集めてしまえば当然、他の地域は急激な人口減を招くわけです。そのようなハードランディングではなくて、全体的に人口減少の比率を一定にするようなソフトランディングも考慮されるべきではないかと思います。

それから、9ページですが、民間施行支援の考え方というところです。そこで、「開発潜在能力の高い地域では規制緩和を中心とし」という表現がございます。これ以上規制緩和をする必要があるのでしょうか。住民のアメニティを損なうようなコミュニティを分断して崩壊をもたらすような緩和には反対です。これも、また経済政策的な発想ではないでしょうか。

それから、その次の の事業展開の考え方です。ここでは木造密集地とかそういうことも考慮に入れているんだと思いますが、まず民間にやらせてみて、だめなら行政が出ていきますよという優先順位をあらかじめ設定しておられるように読めてしまうんです。木造密集のような地域では、最初から行政とNPO、住民が共同して事業をしていくという発想が必要ではないかと思います。

それから、10ページですけども、4の既成市街地整備の推進方策のところの のア)です。これの最後の1行ですね、「さらに、今般法制化された都市計画提案制度を市街地開発事業についても積極的に活用すべきである」、この一文は削除していただきたいんです。なぜかといいますと、市街地開発事業のような大きな資金力を必要とする事業につきましても、NPOとか多様な主体が参画できるような手段を講じてからでないと、この一文が言っていることは資金力のある企業様大歓迎ですよというメッセージになってしまうと思います。

さらに、その下のウ)の地方公共団体の財源確保です。終わりの方ですが、「公的負担を立替えて事業を実施し、後年度に補助金を分割して充当する」という記述があります。これは後年につけを回すという方式ですので、よほど住民、市民の広範な同意があって初めてそういうことをしていいと、後の方につけを回すというようなことをしていいということになるであろうと思います。

同じく11ページの です。地区の開発潜在能力に応じた新たな市街地整備手法で、ここで述べられていることが単に物理的な建て替えの話ばかりをしておられると思います。ここには周辺住民の合意とか景観の問題、開発後の利用可能性、例えばやってみただけ、ファーストフードが出てきて、すぐ逃げていったとか、そういうことがないように、開発後の利用可能性とか、その地域を利用する人、あるいは建て替えによって大きな影響を受ける人、そういう問題にも言及すべきであろうと思います。

それから、12ページの市街地が縮退する地区の考え方と書かれている部分です。考え方と書かれている割には、御説明は長いんですけども、ソフトが余りない。見るべき内容がない。申しわけないですけども。

諸外国のハッドとか、市街地開発とかそういうのを担当している役所は、むしろこういうところに非常に力を入れて知恵を絞って取り組んでいると思うんです。これに関しては、どうしていいかわからないので、NPOに投げちゃおうかというふうにとれなくもないと思います。ですから、こういう地域をどうするかということを国土交通省も金も暇もかけてNPOをはじめとする様々な主体とともに知恵を絞っていただきたいと思います。

ここで言っておきたいのは、NPOは草刈りをする行政の下請けではありません。ですから、NPOが活発、積極的に参加するには、税制の問題、契約制度の改革の問題、包括補助金の導入などのNPOへの支援を幅広く用意した上でやっていただきたいと思います。

どうも長く失礼しました。

委員長 ありがとうございます。

臨時委員。

臨時委員 ここへ来て完全に意見が対立しているんだということがよくわかりました。今までは、近いところ、方向の問題かと思ったんですが、方向が全く逆さまなんだということがよくわかりました。

臨時委員にも、もうそろそろでき上がりますので、六本木ヒルズの開発等も一度ごらんいただきたいと思います。金持ちが囲い込んで人を入れないんじゃなくて、みんなで土地を出し合って、公開空地をつくって、緑を植えて、稲も植えたり、みんなでガーディニングをやったりしているわけです。大企業がお金があるからやっているのではなくて、お金も一生懸命集めてやっているわけでございます。

もちろん、NPOさんにもいろいろなところでお手伝い願っていますけれども、あくまでも我々は経済的合理性に基づいて、市場の中で世界の都市間競争に負けないように頑張っているわけでございます。遊びでやっているわけではないんだということも御理解いただきたいと思います。

個々にありましたけれども、最後の急激に縮減していく地区の考え方ということに関して、確かに何も言っていないなという。NPOがにわかに出てくるのは疑問だというふうにありましたけれども、これもハードランディングさすべきものはさせて、つまり、方向ですね、もう減っていくんだけど、何とかそこにとどまってくださいよ、手当しますからというようなお節介はやめて、だめになるところは、だめというよりも、みんなが住みたくなくなったところは住まないでもいいわけなんで、住みたいところに移ればいいんで、その後を野原に戻すのもいいんですけども、もしかしたらセカンドハウス等々、新しい用途の適地として開発、新しい計画を立てるべきなんじゃないか。今までの延長線上で何とか押しとどまってくださいということをやっているケースが非常に多いというふうに感じますので、その点はハードランディングの方がいい。ハードの施策をすればいいという意味ではないんですけど。ここは、育てるべきところを育てて、そうでないところはサッサとあきらめるといいますか、用途転換をするということが大事だと基本的に思います。

斎藤さんがおっしゃったことに全部答えていると会議が終わってしまいそうなので、この辺にさせていただきます。

委員長 委員。

委員 臨時委員は、かなり攻撃的に言ってますけど、でも、市街地の部分、縮退という言葉になったわけですけども、縮退する部分について、今回は国土交通省が提案するんじゃなくて審議会が答申するわけですけども、審議会の部会としては市街地の縮退ということ項目立てて問題提起するということで今回はいいんじゃないかと思うんですよ。もちろん、表現にいろいろ意見があれば、いじってもいいと思うんですが、基本的には、ここで縮小する市街地に対してどういう施策を講ずるかというのは非常に多様だと思うんです。

ソフトランディングというのは、一律パーで率が順次減っていくというようにするのは社会主義社会でないと無理なので、ある程度、市場原理とか、人々の気持ちだとか、地域政治の動向だとか、非常に多様な複合的な要素でいくんで……。ただ、日本全国としても成熟社会に入ってきて、経済でも人口でも、政治が成熟してないのかもしれないですけど、それは余談ですが、要するに、人口が物理的にも減っていくことは確かなんで、市街地が縮小していくという問題を社会資本整備審議会として問題提起しておくということで割り切った方がいいんじゃないかと思います。

NPOがここで出てくるのが、臨時委員が言ったようにとられるんだったら、取っちゃった方がいい。ただ、必ずしもそうでもないような、そういうふうにもとられないような気がしますから、それは議論の余地があると思います。

それから、臨時委員の意見の中で、一極集中分散論について触れるのは過去の話であって、今回の審議会の答申としては、集中分散論はもう済んだということでもいいんじゃないか。もちろん、これについて本格的に議論しようというなら私は応じますし、相当時間をかけて集中分散論の総括をしてもいいと思う。多分、一致する点も多いんじゃないかと思うんです。

私は、集中分散論という単純な切り口がもたらした日本の国土政策に対する弊害って非常に大きかったと思っています。全総路線がそうだし、東京都も多心型都市構造論で、一極集中論、集中分散論から出発して多心型都市構造の政策を東京都はやってきたんですけども、それがよかったかどうかというと、私はかなり否定的な、批判的な検討が必要だと思っています。それは全総路線に対してもそう。

その議論を今するのがこの審議会じゃなくて、そうではなくて、市街地の縮退論を公式の審議会ですとすることに意義があるというふうに考えていいんじゃないかと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

臨時委員。

臨時委員 前半は臨時委員が随分言ってくさったので、前半はいいにしておきまして、後半について、臨時委員が大変お褒めのところをコメントしちゃ悪いかもしれないけど、幾つか申し上げようと思います。

13ページ以降について、全部具体的なところばかりなので箇条書き的に言いますので、御参考にしていただけたらと思います。

基本的にはよくできていると思います。だから、これから申し上げるのはみんなエクスペッション上の問題というふうにお考えください。

まず1点目、13ページです。また名前のことを言って悪いんだけど、都市交通戦略へだけだと足りなくて、都市交通戦略というものは物ですよ、何か対象があるわけですね。それを何々するというアクションがないと施策にならないわけで、あえて長く言えば、都市交通戦略の立案とその実行とか、そういうことを言いたいですけれども、それを一言で言ったら、僕だったら都市交通戦略のマネジメントとか、行政上のアクションが伴うような用語を後ろに何かつけていただけないかなという、これは要望でございます。そのときに、恐らくパッケージアプローチという言葉であるとか、マネジメントであるとか、そういうアクション風な言葉をお使いになったらどうかと思います。この後ろにね。

それから、13ページの下2以降のパラグラフ、2個目のところが非常に重要なエッセ



ンスが書いてあるところなんです、つまらない話ですが、「すなわち」が同じ文の中に2回出てくる。

こういうのはいいとして、直していただけるとして、「取り組む必要がある」のちょっと手前ぐらいに、次のような内容を入れてはどうかと思います。「市民を含めた透明度の高い議論の導入を前提として、責任ある組織体制を充実させつつ」というような。大事なことを書いてあるんですが、組織的な話と透明性の高い議論というところだけがこのエッセンスのところちょっと抜け落ちているなという、そういうコメントでございます。

細かい話ばかりなので、どんどん言っちゃいます。

次に、14ページで、評価システムの確立で、これが非常に重要でございます、最後の文章で、「都市の交通サービス水準を総合的に評価する」とあるんですが、この文章の中であっちこっちで総合的があるんだけど、違う意味で使っているんですね。この場合の総合的はインテグレイティッドじゃなくて、恐らくは多様な視点からという意味のはずなので、多様な視点からといった方がよろしいかと思います。

その次、で社会的公正性を確保する手続ってあるんですが、住民や何かが参加するというのは大いに進めてほしいんだけど、社会的公正性を目的にしているだけではなくて、より地面にくっついているフィールドに近い意見を入れていくとか、そこに参加してもらうことによってみずからも責任を取っていくという、そういう運命共同体みたいなところがありますよね。だから、社会的公正性のためというよりは、多様な主体の意向を取り込むやり方とか、もうちょっと変えてはどうかと思います。

それから、18ページでございます。ウ)にぎわいの演出とあるので、これは大いに大事で、もう少し充実したいと思います。「さらにはカフェや屋台といった」というんですが、これだけじゃなくて、あるいは大道芸などパフォーマンスといった、たまりと楽しみの空間をつくり出す。楽しみというのがないんですね。僕は、これはもう言ったんでしたっけね。こういうのを道楽の空間というんですね、道を楽しむだから。もしお好きだったらお使いいただいてもコピーライトは主張しません。道楽空間というんです。

次が19ページでございます。5番、都市交通施策の充実のところ、どれも重要なことが書いてあるんですが、これは確認なんですけれども、前の方の戦略のことが書いてあるところのやり方を前提にしつつ、ここに書いてあるようなことをやるということですよ。そのところを、どこか前文の四つパラグラフの中でももう少し明示的に書きになった方がいいと思いました。

もっと細かい話で、の自転車政策の表現ですけれども、自転車は安全性の問題だということところが弱点というのは言い過ぎで、自転車そのものが不安全なわけじゃなくて、自転車の使い方によって安全性の問題が出てくるわけだから、ここの最初の安全性の問題は取った方がいい、「坂道や降雨に弱いことなどの弱点や」と。ここからは少し追加してほしいんですが、「弱点や、我が国の場合、歩道上の走行に伴う歩行者の安全の問題や自転車利用者の基本的モラルの欠如など 欠如は言いすぎかな、不足など、少なからぬ問題がある」とか、少しここは言うておいていただいた方が前に進むという気がいたしております。

それから、最後ですね。21ページ、で踏切対策がでございます。ここは大事なことが書いてあるんですが、大局的なことを言うと、踏切対策は立体交差化、連続立体交差化を除

くと、鉄道事業者任せと、前後の道路は知らないよと、こういう体制を取ってきているわけでありまして、そこでいろんなひずみが出ている。

そこで申し上げたいんですが、最後のパラグラフ、「このため」以下ですが、「立体交差化の推進とともに、鉄道事業者や公安委員会との連携を進めつつ、道路管理者もより主体的、積極的かつ柔軟に踏切対策に取り組む必要がある」と、あと「立体化によらない」とかいうのがついていてもいいんですけども、そういうことを入れていただけないかなと思います。

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。

専門委員。

専門委員 私、前回、市街地の縮小を入れられたのは非常に画期的だと申し上げて、そういう印象は変わっておりませんで、そういう意味では画期的だなというのが全般的印象であります。

ただ、こうやって最初からの議論を通して眺めてみると、最初の市街地のコンパクト化から周辺市街地の縮退に至る、コンパクト化の裏にもう一つある都市の魅力を、土地の高度というより、高密度利用でつくるべきだというあたりの印象がちょっと薄れたなという感じがしてまして、その辺、縮退の方が非常に出ると、このままでいくと都市が荒廃するという印象が強くなるんじゃないかというところを危惧するところでもあります。

具体的に申し上げますと、6ページ目あたりでは、市街地のコンパクト化のところ、土地利用密度を高めることとか、複合的な土地利用をやるべきだとか書いてあるんですね。これが第 4 章でありまして、第 3 章に、そこはもう少し具体的に展開すべきだろうなというところが8ページ目あたりの上半分、都市像及び市街地像の明確化になりますと、縮退する地区というのはここで出てきているんですけど、その先は実際の都市圏に依じて定められるべきものということで、ちょっと逃げたようなまとめになっているような気がしまして、この辺でもう一度、第 3 章であった市街地のコンパクト化のもう一つの理念をもうちょっと膨らませた方がいいんじゃないかなという気がしています。

それが9ページ目の第 3 章の3ですか、今後の既成市街地の整備方針、この辺にももう少し入ってくると。3の既成市街地の整備方針には割にストラテジックなことが書いてあって、4の推進方策とかなり似たところが書いてありますので、3の方はもうちょっと方針的な、理念的な話がここで脹らんでいるといいなという気が、通して読みますと、非常に感じる場所でもあります。

委員長 どうもありがとうございました。

専門委員。

専門委員 宇都宮市は町のど真ん中の老舗が撤退をしましたが、その跡地の再開発が3年間くらい手につかない状況です。その大きな要因は、地元の企業、地主、事業主だけでは資金力が伴わなくて再開発までいかないということです。ですから、森さんみたいな人に来てもらって、宇都宮の再開発を助けてもらいたい。大手資本であろうが、地元資本であろうが、どなたでもいいんです。とにかく、力を貸してくれる人がほしいんです、まちづくりは全員野球だと言っています。あっちはだめで、こっちがいいとか、そんなことを我々は言ってもらえません。そういう点では、先ほどの臨時委員のお話と臨時委員のやり取

りを聞かせてもらいましたが、我々は協力してくれる人はどなたでもありがたいと思っております。

ところで、魅力ある都市とか都市交通、あるいは都市内道路空間であるとか、駐車場施策であるとかといったことは、生活する人があってこそその話であります。縮退する都市という中で人口減少を迎えることが確実視されている今日にありましては、公共施設をはじめとする社会資本の整備が済んだからとて、果たしてそこに人が集積するかというと、必ずそういうことは言えないと思います。ですから、選んでもらえる町、住みやすい町をつくっていくということが我々自治体の使命だと思っています。住みやすいというのはどういうことかということ、高齢者、障害者、子供たちにとって住みやすい町であります。自治体の責任として、それらを進めていく必要がある。

20ページに3行で、「路線バスに関しては、専用レーンや優先レーンの導入を進めてきたにもかかわらず、利用者は減少してきており、今後はバス事業に係る規制緩和によって路線の廃止が進む可能性もある」とありますが、もうすでに進んでいます。バス路線を支えているのは県と市町村で、赤字バス路線を廃止しないでほしい、地域住民の足の確保のためにもということで、税金を投入してバスを支えています。しかし、これもいつまでも続くとは限らないと思います。

利用者は減るんですが、バスに乗りたいという欲求は高まっているんですね。それはなぜかといいますと、今、大家族じゃありませんから、お年寄りが一人で生活している、あるいは子供は少人数しかいない、仕事を休んで病院に連れて行ってほしいとか、買い物に連れて行ってほしいと、なかなか子供に頼めないという状況にあります。ですから、高齢者の外出支援というのは生きがい対策であり、健康づくりだと思っておりますが、そういう点では、バス路線の維持というのは、地方にとっては非常に大切です。特に高齢者の方々の外出支援のため、あるいは健康づくりのためにはなくてはならないと思っております。

ですから、都市・地域整備局とすれば、バスとか路面電車についてより、先ほどの斎藤さんの話でもあったように、どちらかということ、道路整備や駐車場整備、また再開発の方が優先であるような気がします。従ってバス交通とかLRT、路面電車については、どうしてもこういう記載になってしまうのかなと思うんです。バス路線の維持や路面電車の整備につきましては、今後の地方の都市づくりのためには何としても必要な交通手段であります。ぜひとも……。

それらについての表現はこれでやむを得ないと思います。地域住民にとっての足の確保、交通手段の確保というのは、その地域にとっての生死に関わる問題だと思っておりますので、そのことだけ意見として申し上げたいと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

専門委員。

専門委員 前半の市街地整備の中で、縮退する市街地の話が出ているということについては、非常に大切なことだと思うんですが、8ページの都市像と市街地像の明確化の第2パラグラフのところで、都市人口が減少する場合に、今いろんなところで人口減少が発生するんだと。事実、今の段階だと都市中心部で人口減少が発生していて、先ほど専門委員がおっしゃったように、地方都市ではそこで大変悩んでいらっちゃって、一方で、前回だったか出てきて縮退する市街地の例は北九州のような比較的な大きな都市の郊外部で、失

礼ですが、環境的には住環境としてはどうかと思えるところがあると、そこが市場の中でだんだん人が減っていくという状況があるんだという御説明があって、それはそれでまた問題だなという気もしているんですが、トータルで市街地が縮退する、人口がどういふふうに減っていくのかということに限って目を向けるとすれば、中心市街地の問題は、それが消えてしまうということは考えづらいので、中心市街地の問題として、恐らく一生懸命やりましょうという方向になるんですが、周辺部の話が、大都市の郊外部の住宅宅地の問題としてやや意識があるような気がするんですが、実際には小都市の方が激しいわけですね、人口減少は。

既に線引きはしてないような10万以下のような小さな町ですと、用途地域と用途地域外の人口の比率を見ると、用途地域外の方が多いというところが多々あるわけですし、そもそも都市自身がかなり粗な都市構造になっている。そういう状況があるところで、人口は当然、全部だんだん減っていったらいい。

そうすると、極端なことを言うと、農村とどこが違うんだと、いわゆる周辺の集落とどこが違うんだと、あるいは一番問題になっている中山間部の集落とはどこが違うんだという話にだんだんこの話は行きついていくような気がするわけです。

そういう意味では、市街地が縮退して何となく暗い話はずうっと出ているんですけど、例えば都市近郊部であればもうちょっと新しい住まい方ができるような場もあるんだと、そもそも住環境にふさわしくないような地域が縮退していただけじゃなくて、郊外部で人口全体が減少している中で密度が下がっていくというときに、どういうことが新しい住まい方として起こり得るかというふうな観点の、もうちょっと夢があってもいいかなと。

もちろん、環境が斜面のこんなところの住宅は自然になくなっていった方が私もいいと思うし、それを救う必要はないと思うんですけども、実際問題、人口が減っていくというのは、必ずしも大都市の郊外部で無理な宅地開発があったところばかりではないという問題意識を持っています。それが1点目です。

2点目は交通の方で、先ほど来、全体を通して読んでみるとという議論があるわけで、そういう意味で、13ページに従来の都市交通施策の課題というのがあるって、戦略的に物事を見た方がいいんじゃないかという目的オリエンティッドなことをみんなでちゃんとやろうということが書いてあるんですが、ここのところはやや言いづらいんですが、地方分権だからそのターゲットは各都市で考えてよねと、当然考えるんだよねとなっただけで、この全体のトーンとしては、市街地のコンパクト化を目指しましょうとか大きなこの全体ですねというのをそこまでは言い切れてないわけですね。最後のところは市町村で判断しなければいかんと。

その部分で、従来の交通施策の課題と書いてあるところから始まって、交通の部分のところは最初の方のコンパクト化の話とうまくつながりがね、もう一つ……。一言二言、ところどころに書いてあるんですよ。例えば歩行者の問題は大変重要だと、歩いて暮らせるようなまちづくりが必要だということもところどころに書いてあるけど、それがもうちょっと前の方に全体として書いてあると、全体のつながりとしておさまりがいいのかなと。

今のところは、その目標のところをもん投げして、後からところどころに入れていこうと思うと、全体を読んだとき、すっきりしなくなっちゃったなというところがありまして、

そこのところもちょっと工夫していただけると、もっとわかりやすくなるんじゃないかという気がいたします。

2点です。

委員長 どうもありがとうございました。

委員長代理。

委員長代理 今まで出された意見、特に市街地整備のあり方の内容が、いろいろいい部分があるけれども、しかし何か物足りないなという御意見はあれですよ。

もともとこの委員会は「都市交通・市街地整備」となっておりまして、大分長い期間、事務局と付き合っておりますが、都市交通から入ってきていたんですね。今回、初めて都市交通の前に市街地整備を持ってきたというチャレンジングなことをやってらっしゃって、体質改善中なんですよ、ある意味で。そうでしょう。体質改善中なんですよ。そういう意味で考えると、私は何とかここまで来たなという感じで、体質改善をこれから進める第一歩をこの答申でまとめてあるのかなという感じがします。

もともと都市交通があって、その都市交通に絡んだ市街地整備という側面がかなり濃厚であったと私は考えておりまして、それを最初に市街地整備という形で持ってきたところに実は意味がある。さらに、市街地の縮退のような新しい市街地のテーマをほかのどこよりも先駆けで答申の中に盛り込んだということ、それも極めて意味があるのではないかと。褒めてばかりいると臨時委員に怒られそうですけれども、そういう状況であるということ、事務局にかわって言ってもしょうがありませんけど、御認識いただければと思っております。

それと、市街地の縮退という表現なんですけれども、スプロール状に展開したものが、またスプロール状に……。スプロール状じゃなくて、フランスでは逆都市化なんていう言葉を使っていますが、戻ってくるということだけではなくて、専門委員がおっしゃるように、かなり個別化した縮退なんです。だから、それが表現に出てきて、今回の地価の上昇を見ても、極めて個別化しているんですね。いい市街地をつくってきたところは、それなりに評価されているけど、そうでないところはダウンしてきているということ考えた個別化の中で縮退していくということ表現していた方がいいのではないかと思います。

最後に、ちょっとしつこいんですが、私が気になっているのが11ページ、宇都宮市長さんもいらっしゃいますけれども、物が動かない、お金がない、それをどうするかというときに、5行目ですね、「開発に伴う固定資産税などの将来の税増収」、アメリカでは基本的に、そういう市街地の再開発については、このコンセプトで動かしているんですよ。

私も日本の幾つかのプロジェクトでどうなのかということでデータをいただいているんです。それは大都市における大きなプロジェクトだけではなくて、密集市街地についても計算をやっているのがありまして、いただいているんですね。ただ、いずれも公表してくれるなというんですね、なぜかよくわからないんですけど。自信がないということもあるのかもしれませんが、公表してくれるなというんですね。

何らかの形で、これをきっちり詰めていく必要があるのではないかと思っております。これを契機に、ぜひそういう御努力を事務局の方をお願いしておきたいと思っております。

以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

臨時委員。

臨時委員 今のお話に関連があって、基本的に申し上げたかったことですが、そこまでよく来たなという先生の御講評ではあるんですが、大きな構成を見ますと、市街地像の明確化が都市交通・市街地整備の基本的方向、交通の基本的方向とあって、2の後ろに来ていいるんですね。

本当は市街地像があって、それに合う都市交通という、街路計画とかそういうことになるはずなんです。例えば7ページあたりでいろいろ書いてあって、細分化された敷地の統合とか、共同化を進めて云々とか、そんなことがここに出てくるんですけど、これは道路をつくる場所に出てくるんじゃないでなくて、町の将来像があって、その結果、どういう街路計画がいいかというふうに出てくる順になるはずなんだと思うんですね。どういう街区単位が必要だから、どういう街路が要るんだということになってくるんで、どうもこの辺がはっきりしないで、我々がどういふ.....。

もちろん、街路がなければ計画も立てられないというので裏腹の関係にあるんですけど、現存の街路を前提としてやる限りは、今ある市街地像しかかけないので、あるべき市街地像が大都市は大都市、中都市は中都市、小都市は小都市で、あるいは世界都市は世界都市であると思うんですが、そういうのをかいて、その上で街路計画があって、それから、例えばですけど、自転車で使うのか使わないのかとか、そういうことになってくるんだらうと思うんです。ある都市は自転車が中心でなければならぬと、世界都市だったら自転車は必要だけど、中都市なら必要ないなんていうことがあり得るわけなんだと思うんですね。その辺を.....。

つまり、都市像の明確化の目的、市街地像をとにかく書き出すと、その内包はこうなんだということがあって、それからインフラ計画なんだらうな。もちろん、既に統一された既存のものがあるわけなんですから、なるべく生かした方がいいに決っているんですけども、その上で足りないものはどうだということを書き出していくべきなんだらうと思います。

もう一つ、発言の機会に言わせていただきます。公的な支援とか負担というのがありませんけれども、それを言うならば、やったところに税金ですよ、すぐに開発が進んだ、増税だということじゃなくて、税金を一定期間猶予するといったような形のソフトな援助ならいいんですけど、公的な資金を持ってきてぶち込むんだということ、公が主導権を握ってしまうという形になってしまうので、どうしても自由な計画ができないという傾向がありますので、先に民間は借り出せと、後で公が税金から負担してやるとか、そういうふうな後追いの方がむしろありがたいという気がするんですけどね。

わかりにくかったかもしれないかもしれませんが、私の感覚としては、まだ街路と都市像との関連についての明確なスタンスが取れてないんじゃないかという気がするんです。

委員長 ほかにはどうでしょうか。

臨時委員、それから専門委員。

臨時委員 私が先ほど申し上げたように、全体としては非常にスマートによくなっている。ただ、もう少し内容のマネジメント的な側面が表現されたタイトルがあるといいなと申し上げました。もう一つ気になって、先ほど申し上げなかったんですが、臨時委員は都市政策を経済政策としてとらえることを改めることから始めるというのを賛成された

んだけど、僕は必ずしもそういうふうには思わないんですね。

都市政策というのは、当然ながら、都市経済を含んでいなければいけない。ただ、経済の中身が非常に重要だと。何が重要かという、大都市、小都市、それぞれいろいろありますけれども、経済全体が、一つは世界都市という話も先ほどありましたけれども、グローバルな経済の論理で動くところと、もう一方では非常にローカルなエコノミーの論理で動くのと、少なくとも二重の構造になっている。これはブローデルじゃないけども、歴史経済的にもそういうことが言われてきたわけです。

そういう意味では、グローバルな経済の論理に対応するような都市政策とローカルエコノミーに対応するような都市政策の両方をきちんと踏まえた展開を特に心がけていかないといけないというのが、これからはとっても大切なんだと思うんですね。そこら辺は意識的に、特に都市政策の中に組み入れていくべきじゃないかというのが第1点です。

そういう意味では、単純にとらえることを改めていくことではなくて、そのとらえ方をグローバルな意味合いとして考えられるプロジェクト、それからローカルなエコノミーの問題として考えられるプロジェクト、その両面からしっかりとらえて、それで地域のコミュニティの問題であるとか、そこに住む人たちにとっての問題をどういうふうに解決していけるかということと、マクロな経済の問題というのをどう調和させるかというのを、そこらあたりを書いてあるといいなというのが第1点です。

それから、先ほど来、縮退する市街地の話はいろいろ議論されて、僕はこれを取り上げられたことは大変意味のあることだと、前回は申し上げたんですが、今回もそう思っております。

ただ、ここで書くべきことは、具体的なことはなかなか書けないんだけど、こういう市街地こそ現場主権というか、現場分権というか、現場でいろいろ判断をし、現場にいろいろなパワーとか財源が応援に行きやすい形ですね、そういう形を仕組みとして工夫をしていく必要がある。それぞれの地域とかコミュニティの個別の事情とか条件とかそういうものに対応した現実的なアクションが起こせないということは、大体ははっきりしているんですね。これは諸外国の実例を見てもそうだと思うんです。

ですから、そういう方向で政策を検討していかないといけないということは原則として書き込むべきだと思います。そういう場合には行政とか企業とかというだけじゃないNPOのような主体が一緒にかかわることが極めて重要だということも、むしろ書き込んで、そういう意味で、現場に力を集中するという中に、知恵とか情報とか財政とか、そういうことも含めた仕組みがちゃんとひっついていけるようにするというのの一つある。

ただし、先ほど議論あったみたいに、地域の主体的な取り組みがあることが非常に基本的な条件です。何か一般的に、とにかく救わなければならないというふうなやり方をしてはまずいというのは皆さんおっしゃったとおりです。本当の意味でなかなかそこまで立ち上がらないという場合は、エンパワーメントが必要になります。それは必要なところについてやる。しかし、ただただ一律に財政援助して何とかしてもたせるというのは間違いだと思っています。

ポイントはそこまで細かく書く必要はないので、現場にそういう力を用意して、必要なところにいつでも出動していける仕組みをつくることは、書き込むべきではないかということです。その場合には、居住者、コミュニティ、NPOなどと、しっかり連携していく

ということを原則とすることを書くべきではないかと思いました。

以上です。

専門委員 最初の頃の議論の中で、都心居住というのがあったように記憶しているんです。今回のまとめの中で、都心における住のあり方、住まいの提供のあり方、また、それについての官民の連携ということについての記載が見つからないんです。

今後の縮退する都市の中であって、高齢者の方々が一番安心して住めるのは中心市街地だと思います。そこに高齢者の福祉施設、ケア施設、医療施設も一体的に整備をしながら、そこで多くの方と集団で生活をするというのが今後の町のあり方だろうと思っています。そういう点では、都心部への住まいの提供が欠かせないと思うんです。

現状は、公営住宅をどうしても郊外に建てざるを得ない。それは家賃設定にはね返ってくるものですから、町の中には難しかったように思います。しかし、地価がどんどん安くなってきた今日では、中心市街地にも公営住宅が視野に入れられる状況になってきたと思っています。

そういう点から言えば、官民の連携による住の提供については、もう少し特出ししてでも書いてほしいなと思うんですが。

委員長 専門委員から。

専門委員 先ほどと同じようなことを言いますので、済みませんが、臨時委員がせっかく修文の、具体的にこういうふうな連携をとということがあったので、あえて言わせていただきます。

農業政策だとか、今までの都市政策でないところの分野と手を握らないと、そういう地方の部分は救えないのかなと。大都市の問題だけよりも、多分、そっちの方が本当は社会的には問題が大きいんじゃないかという気がしていますので、どこかに少しそういう芽が出ているといいなと思います。

委員長 ほかにはどうでしょう。

専門委員から何か……。

専門委員 お送りいただいて、鞆の中に持ち歩きながら、読む時間がなくて、今日もまた遅れちゃって斜め読みしかしてないんですけども、難しい時代になったなというのと、書いてあることはもっともで、ときどきNPOへの期待も書かれてはいるんで、期待されてもそうはいかないよなと。しかし、期待されるのは悪いことじゃないから、期待してもらっていいのかなと思ったりしながら読んでたんですけども。

先ほど委員長代理がおっしゃって、そうかなと思ったのは、目次だけ読んでいたときの構造のわかりにくさというのは相変わらずあって、市街地が先にきて、都市交通が後になったというので、 章と 章はそれでよくわかるんだけど、 章と 章が都市交通及び市街地整備と書いてあって、中身は市街地の事柄書いてあって、都市のことに書いてやっているから、タイトルと……。タイトルも、サブタイトルも市街地整備、都市交通と書けば中身とスッと素直にくるのかなという気がしたようなところがあります。

それから、第 章のタイトルは、これがちょっとわかりにくくて、最初、迷っていたんだけど、都市及び都市交通の基本的方向というより、これは都市政策及び都市交通・市街地整備の基本的方向の間違いかないと、書き方がですね、思ったんです。その辺の都市と都市交通と市街地整備という、そういうことですね。都市政策及び都市交通・市街地整備



の基本的方向。これも中身からいうと逆になって、市街地のコンパクト化があって、都市交通の実現があるというふうに、絶えず、このタイトルと中身が逆になっているので、読んでいても何かわかんなくなっちゃって……。

じっくり読めばわかるんだらうけども、斜め読みで読んでみると、何が何だかわかんなくなっていて、今日の話も聞いて難しいなと思って、責任あることが言えないんで、今日は出席の謝礼を返してサッサと責任ある発言はやめようかなと。

正直言って、どれももっとものように見えるし、どれもむなししいと思えるし、夢のない時代になったなという感じで、私もしばらく都市計画の世界を離れていたうちに、何が何やらわかんなくなっちゃったなという印象が……。はっきり言って、鮮明なイメージが描けない時代なんだと思います。

そして、描けないことがむしろ正しい時代で、描けた時代が間違っていたのかもしれないという気もしていますので、混沌としながら、どこかにときどき珠玉の名編というか、ハッとするような言葉が散らばっていれば、余り体系的なことはとやかく言わなくてもいいのかなと思ったりして、ちょっと無責任なんですけども、電車の中で斜め読みチラチラして、今日も遅刻してまいりましたので、無責任で終わらせていただければと思います。

NPOに関する言い方は、確かに書き出せば切りがないんだけど、あまり変に書かれてもちょっと困るかなというんで、行政の側から言うと、期待すると、そのために積極的に国土交通省が音頭を取って何かやるということよりも、そういうものがあって、そういうものの参画がきちんとできるように配慮するよということがあれば、この中ではいいのかなという感じがしております。

委員長 どうもありがとうございました。

さっきから私も気になっていたのは、全体の資料3の枠組みで、前のとりまとめよりは、市街地整備が先にあった方が素直に読める感じだけど、この小委員の名前と違いますが、それは変えられるものなんですかね。(笑声)

私は、この文章を読みながら、コンパクトな市街地とか、市街地が縮退することを挙げるならば、このとりまとめのように順番を変えたのは非常にわかりやすくなったし、つながると思うんです。

事務局 小委員会の名前は……

委員長 いやいや、この小委員の名前を変えるとは言っていないんですよ。とりまとめ案の中の文章の順番の話です。

事務局 それは可能だと思います。

専門委員 それだけでも随分、系統的に見たときの構造が……

委員長 変わると思うんですが。

臨時委員 もちろん、今のところは賛成でございまして、むしろそうなるように政策も市街地整備について充実したものに今後、進めていっていただきたいと思います。

それはそれとして、さっき専門委員がおっしゃったことにも関係して、6ページのところで、もうちょっとこういうふうに修正できないかなということをするんですけども、(1)で市街地のコンパクト化というのがあって、要するに、これは市街地全体のコンパクト化と同時に、集積的な場所をより密度を高めていこうということが文章で二つ書いてあって、その中の概念が と続くんですよ。 のところが少しあいまいな感じがし

まして、ここの文章だと、既にある集積地区の利用密度を高めるといった感じがするんです。

恐らくは、従来の中心市街地や鉄道駅等の各種都市機能が既に集積している地区や、これから人が集まる場所として交通結節点を重視していこうというような場所について、重点化してそこで土地利用密度を高めていくんだという、旧来のものをもっとやるというのと、旧来のものを場合によっては場所を変えて新たな拠点を育成するということもあり得るチョイスだと思うんですね。そのところがもうちょっとでは言っておくべきではないかと僕は思います。

2点目については、ここで専門委員がおっしゃったようなことに関係すると思うんですが、複合的な土地利用で、市街地全体で見れば居住機能というのは確かにあるのは当たり前で、居住機能、就業機能初めというぐらいの当たり前という感じで入っちゃうの、そのとおりなんですけどね。だけど、先ほどの都心居住というのは、むしろ市街地全体の中で、特に集積度の高い中心市街地等々の場所は、従来は商業等の機能に特化し、そこでいろいろ問題が生じてきたりしているわけですよ。

そういう集積されていた地区あるいは、これから集積させようとする地区については、従来のような商業的な機能に加えて居住機能、都心居住機能を充実したり、あるいは行政サービスや医療、福祉、教育等の、これまで余りこういう中心地に置いてこなかった機能の充実を図るべきであるというふうに、をもう少し修正してはいかがかなというふうに思います。

以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

どうでしょうか。

いろんな意見が出たんですが、皆さんにお諮りしたいのは、建前は、小委員会はこれが最後だと。今から始まるなら、もう少し議論が深まると思いますが……。（笑声）

どうしますかね。後ろのスケジュールがもうたて込んでじゃっているんですよ。ですから、座長に御一任いただくけども、もう少し書き直してメールなり何なりでやり取りをしながら修正するという方向では如何でしょうか？

皆さん、骨格は好意的に、自分たちの意見としてはいいんじゃないかと言われたと思うんですね。斬新なことも言えたと。だけど、もう少し丁寧に書かないと誤解を生ずるということ、あるいはNPOの扱いみたいな問題は、手先じゃないぞということをはっきりくださいというふうなところもありますから、そういう直しを入れていくということで、事務的にはどれぐらいの時間で、もう一回皆さんにサッとメールなり何なりで見せられますか。

事務局 恐縮ですけども、もちろん今日いただいた意見は踏まえとして、追加的な御意見もあろうかと思いますが、それを……

委員長 きょう来られていない委員もいますしね。元気な人がいないから。

事務局 2日、来週の火曜日まで追加的な意見、今日の資料について意見をいただければ、その週のうちに作業しまして、7日の月曜日には改めて各委員の皆様にご配付させていただきますことができるかと思えます。

委員長 形式的には委員長に一任ということにさせていただいて、少し直しますから、また御意見ある方は言ってみてください。

事務局 4月2日の水曜日まで、大変恐縮でございますが、メールでもファックスでも結構でございます。

委員長 そういうことにさせていただきます。

そ の 他

委員長 今日のその他というのは何かありますか。

事務局 今後の日程について御報告させていただきたいと思います。既に委員の皆様方には御案内させていただいておりますが、この小委員会の上の組織であります都市計画部会を4月14日の午後開催予定でございます。この部会におきましては、この小委員会のほか、公園緑地及び下水道・流域の合計三つの小委員会のとりまとめを報告させていただきたいと考えておりますので、よろしく御承知おきいただきたいと思います。

委員長 どうもありがとうございました。

そういうことで、来月の14日に部会が開かれます。さっきの局長のごあいさつだと、今ある小委員会三つが、もう一個走っている傘下の小委員会があって、そういうのがまとまってくると上の21世紀ビジョンということがスタートすると思いますので、そこでこの小委員会がやったのをもう一回重ねあわせる作業が出てきます。そのときは御協力をお願いすると思いますので、よろしく願いいたします。

修正は精力的にやるということで、よろしく願いします。

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

事務局 本日はどうもありがとうございました。

閉 会