

平成19年3月16日(金)
於・国土交通省6階618会議室

参考資料 - 4

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9回都市交通・市街地整備小委員会

議 事 録

国 土 交 通 省

【出席委員】

黒川洸委員、青山侑委員、上村多恵子委員、大橋洋一臨時委員、岸井隆幸臨時委員、
中井検裕臨時委員、伊丹勝専門委員、谷口守専門員、中村文彦専門委員、
根本祐二専門委員、森雅志専門委員、山内弘隆専門委員

【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9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。

本日ご出席いただきました委員は13名中10名でございます。議事運営第4に定めます定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、マリ委員は、本日ご都合によりご欠席でございます。中村専門委員、岸井臨時委員におかれましては少しおくれるとのことでございます。

また、都市・地域整備局長の中島でございますけれども、国会での法案審議のため本日は欠席させていただいております。

まず初めに、社会資本整備審議会委員であられます皆様の任期につきましては2月26日となっておりますが、27日付で全員再任をお願いいたしましたので、ご報告申し上げます。

これに伴いまして、再度、小委員長の互選をしていただくところでございますけれども、事務局といたしましては引き続き黒川委員をお願いしたいと思います。皆様、ご了解いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

事務局 ありがとうございます。

それでは、引き続き黒川委員に小委員長をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

次に、配付資料でございますが、お手元に一覧表とともに6種類の資料をお配りしてご

ございます。ご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いと存じます。よろしいでしょうか。

それでは、早速ですが、議事に移らせていただきたいと思います。これからの進行につきましては、黒川委員長、よろしく願いいたします。

委員長 お忙しいところお集まりいただき、ほんとうにどうもありがとうございます。

それでは、早速ですが、議事に入らせていただきます。今日は、お手元の議事次第に3つありますが、最初に2つ、総合交通戦略と集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けて、この2つの資料についてまずご説明いただき議論する。その後で物流について、3時過ぎにぐらいになったらこの議題に入りたいと思いますので、よろしく願います。

それでは最初に、総合交通戦略と集約型都市構造のご説明、願います。

事務局 それでは、資料 - 2 をごらんいただきたいと思います。総合交通戦略の展開に向けて、ご説明申し上げます。表紙に4項目内容を書いておりますが、総合交通戦略の意義と目指すべき方向、戦略の内容とポイント、施策パッケージのイメージ、また国の支援といったことをご説明申し上げたいと思います。

1ページをごらんください。こちらに戦略の意義と目指すべき方向をまとめてございます。この資料につきましては、前回の小委員会、戦略のご議論をいただきましたときにお出ししたものでございますのでポイントだけご説明申し上げますが、従来の需要追従型の施策の推進から、目標達成型に都市交通施策を転換していこうということを書いているものでございます。

続きまして、2ページをごらんいただきたいと思います。こちらに都市交通施策推進に当たっての基本的な視点をまとめてございます。この資料につきましても、前回ご説明申し上げておりますので、ポイントだけご説明させていただきます。1点目が移動する人の視点から見て取り組みを進めるべきである。2点目は、市町村主導によって最適なパッケージを追求していこうということでございます。3点目は、関係者間の連携と役割分担によって確実に施策を実現していくことが必要であるということでございます。4点目は選択と集中でございまして、効果の高い施策を選択して集中的に推進していく必要があるということでございます。5番目は、評価・改善システムを導入することが必要だということでございます。6点目は、国による支援ということでございまして、総合的、一体的な支援が必要であるという基本的な視点をまとめてございます。

続きまして、3ページをごらんいただきたいと思います。こちらにパッケージアプローチによる総合的な取り組みが必要であるということを書いてございます。都市交通施策につきましてはいろいろな分野、総力戦で取り組むことが必要である、このために真ん中のマスにございますように、パッケージアプローチですべての主体が共通の目標のもとに連携、協働して取り組んでいくことが必要だ。それを進める具体的な手だてといたしまして、一番下の枠に囲っておりますが、総合交通戦略に基づく取り組みに重点を移していこうということでございます。

4ページをごらんいただきたいと思います。こちらにイギリスでのパッケージアプローチの具体例を示しておりますが、この資料も前回お出ししておりますので、ポイントだけご説明いたします。イギリスでは地方交通計画に基づきまして、施策と、実施する主体、中央政府から地方政府への補助金、この3つについてそれぞれパッケージで取り組んでいるということでございます。内容は省略をさせていただきます。

5ページをごらんいただきたいと思います。ここからが戦略の内容と主なポイントをまとめたものでございます。最初に、計画から戦略へということで、プログラムつきの実施計画に変えていこうという考え方をお示ししております。下の図をごらんいただきたいんですが、従来は、ここにありますような都市計画マスタープラン、都市交通マスタープラン、あるいは市町村の総合計画、そういったものに基づきまして個々の施策を進めてきているわけでございます。今後は、これらから当面実現すべき目標を見定めまして、その目標を実現するために必要な施策、あるいは事業を明確化し、目標を設定して、時間を区切って取り組むことが必要だ。そういった取り組みをするために必要な施策を抽出していこう。その際に必要があれば、補完調査などを行いながら施策の抽出を行っていこうということでございます。

6ページをごらんいただきたいと思います。こちらに総合交通戦略の推進体制をお示ししております。この資料も前回ご説明申し上げておりますので、ポイントだけご説明させていただきますが、こういう戦略の取り組みを進めるためには、すべての都市交通の関係主体が参画する協議会を基本として、皆さんがそれぞれの責任を明確にして、着実に施策を展開していただく仕組みをつくっていくことが必要であるということでございます。下の図にございますように、都市交通に関係いたします都道府県、市町村、あるいは警察、交通事業者、そういった方々で協議会を構成いたしまして、具体的な施策の内容をまとめたプログラムをつくっていく。それに基づいて、下の赤枠にございますように、関係者が

実行を担保していただいて、確実に施策を推進することが必要だということでございます。

7ページをごらんいただきたいと思います。こちらに総力戦による推進のイメージということで書いてございます。都市交通施策を進めるためには、下の図にございますように、いろいろな分野の取り組みとの連携、あるいは連動が必要でございます。さらに、この理解を得るために、右側にございますように、一般の市民の方々に戦略の策定段階で十分なプロセス、内容の情報提供をし、意見を聞き、戦略に反映する。そういった取り組みをあわせて行っていく。それから、施策のパッケージの設定に当たりましては、都市整備、まちづくりの一貫として都市計画、土地利用計画、あるいは市街地整備、福祉といった関係施策と連携、連動することが不可欠である。そういうことによって総力戦で取り組みができるようにしていこうということでございます。

8ページでございますが、こちらに戦略を展開する対象区域の考え方を示しております。これも前回お示ししたものでございますが、これにつきましては都市圏レベル、あるいは中心市街地活性化といった特定の課題のあるエリア、そういった対象とする交通問題に対応して設定していくという考え方でございます。

9ページをごらんいただきたいと思います。こちらに戦略の実施機関と評価・改善システムということをお示しをしております。戦略に基づく施策に取り組むときに、どのぐらいの期間を塊として考えるのがよろしいかということでございますが、枠の下に 4つお示ししておりますが、なるべく短期間に効果を発揮することが必要である。それから、プログラムに基づいて進めるということからしますと、やはり長い期間は無理なので、5年ないし10年以下が望ましいのではないかと。一方で、具体的な施設の整備なり、施策を進めることになりまして一定の年月が必要でございますので、やはり5年なり10年程度は必要になるのではないだろうか。そういったことで、下の図にございますが、施策のパッケージの中身に応じまして、5年から10年間程度を一つのサイクルとして実施期間を考えることが望ましいのではないかとということでございます。実施に当たりましては、中間時点、それから終了時点の段階で達成度の評価を行って、必要に応じて戦略の見直しを行っていくことが必要だと考えてございます。

10ページをごらんいただきたいと思います。こちらでは、当面、達成すべき目標を定め、それを図っていく上でどういった指標が望ましいのかということでございますけれども、達成度を評価する指標といたしましては、市民の方にとってわかりやすくご理解いただけるアウトカム指標、それから実際どれだけの整備が進んできたかがわかるアウトプッ

ト指標、そういったものを組み合わせまして、目標を都市の実情、将来像、あるいは当面の目標に応じて設定していくことが必要だろうと考えております。

11ページをごらんいただきたいんですが、こちらで指標の具体例として考えられるものをお示しいたしております。一番左側にテーマと示しておりますが、公共交通の利便性の向上ですとか、環境にやさしい交通まちづくりといったテーマに応じまして、アウトカム指標、アウトプット指標、ここに考えられるものをお定めいただくことがよろしいのではないかと考えてございます。

続きまして、12ページをごらんいただきたいと思います。こちらに国の政策目標と総合交通戦略との関係をお示ししております。まず、上の枠の中でございますけれども、最初の 1 で言うておりますのは、これまでは個々の施策ごとに施設の整備を行ってきておりましたが、これを戦略に基づいてパッケージで進めるという方式に展開することは非常に大きな意義がございます。したがって、こういう取り組みが行いやすくなるように、国の支援が柔軟に行われることが必要だということでございます。

2つ目、戦略で定められる目標は、各都市の実情に応じて定められるようにすることが望ましいだろう。

3つ目でございますが、各都市で定めた目標が国の政策目標に照らして非常に望ましい場合には、国としては一層重点的な支援を行うことが望ましいのではないかと考えてございます。その考え方を下の図にお示しいたしております。

続きまして、13ページをごらんいただきたいと思います。こちらからは、いろいろなテーマに応じて考えられる交通戦略のパッケージのイメージをお示ししたいと考えているものでございます。戦略をつくるときには、そこにございますように、目的ですとか公共交通網の整備状況、あるいはどうやって移動のアクセシビリティを確保するか、そういったことによっていろいろなパターンの戦略があるだろうと思ってございます。都市圏全体を考える場合には、公共交通中心で行うか、あるいは自動車交通中心で行うのかということで、ケース1、ケース2といったことがあると思いますし、中心市街地などの活性化でやる場合にはケース3というパターンがあるのではないかと考えております。

14ページをごらんいただきたいんですが、こちらは基幹的な公共交通を軸といたしまして、都市圏全体の都市交通施策を展開する場合の戦略のイメージでございます。

下の図をごらんいただきたいのですが、右側上下に鉄道が走っておりまして、真ん中東西方向にLRT、BRTと書いてございますが、こういったものによって基幹的な公共交

通軸を形成し、これを青で示しておりますバス路線で補完をし、これによって都市内の移動を確保していこう。

道路について言いますと、市街地の外縁部の環状道路を示しておりますが、一部区間できていないところにつきましては優先的に整備を行う。一方で、都心環状道路が真ん中右側に書いてございますが、その左側に整備しない道路という区間を入れております。このように都市計画道路についても優先的に整備すべき区間、あるいはそうではないところをこの戦略の中で位置づけていこうということでございます。

こういう都市圏全体の移動を確保するという戦略のイメージをお示したものでございます。

15ページをごらんいただきたいと思います。こちらは地方の中小都市のようなところをイメージしたものでございまして、公共交通はあまりない、したがって自動車交通を中心に移動を確保しようという都市における戦略イメージでございます。左側にバイパスが書いてございますが、半分ができて半分が計画中という状況であります。バイパスの整備を優先的にいまして、あわせて沿路の土地利用のコントロールうまくしながら沿路利用を制限していく。そういったことによって都市に入ってくる通過交通を減らし、あわせて街路の断面を再構築しまして、歩行者空間、あるいは荷さばきスペースを整備する。それから、都市の中心部での移動の足を確保するコミュニティバスをうまく組み合わせる。こういったことが考えられるのではないかというイメージでございます。

続きまして、16ページをごらんいただきたいと思います。これは中心市街地などの拠点的な市街地で都市交通施策をどう展開していったらいいかというイメージでございます。下の図の外側にかいてあります道路が都心環状道路でございます。都心環状道路をきちんと整備をして、この中に通過交通を入れないようにしよう。したがって、未整備の区間は優先的に整備をしていく。この中については自動車が通過しないような施策を行って、フリンジに駐車場を整備していく。それから、都市中心部には面的な歩行者空間をつくって、にぎわいとなる軸を、歩行者専用道であったり、トランジットモールなどによって実現をしていこう。こういう施策が考えられるのではないかというものを示したものでございます。

最後に、17ページをごらんいただきたいと思います。こちらに総合交通戦略に基づく取り組みに対する国の支援をまとめてございます。求められる支援のポイントでございますが、1つは戦略の施策パッケージをできるだけ一体的、総合的に支援が必要であるとい

うことで、特にそれぞれの公共交通を含むモードに対して十分な支援が行えるということ。2つ目は、施策のパッケージについて、事業間、年度間の機動的な執行が行えるという自由度が高いことが必要だ。3つ目は、戦略の策定、施策の推進、取り組みの評価、見直し、それぞれの段階で支援が行えるということ。4つ目は、ハード、ソフト両面にわたるいろいろなノウハウの提供ですとか技術的な支援、あるいは事例集の提供といった地域の求めに応じて必要な支援が行える。そういったことが必要だと考えております。

以上で資料 - 2 の説明は終わらせていただきます。

事務局　　続きまして、資料 - 3 でございます。

集約型都市構造を支える公共交通の実現に向けてということで、前回、年末の小委員会のこの場でご議論をいただきました。その中で、目次でございますように、公共交通のサービス水準につきましてより具体的に掘り下げたらどうかというご指摘。それから、2 . の公共交通の公益性ということで、そもそも公益性とはどういうことかということを中心にご議論いただきましたが、特に採算性とか収益性といった部分が強く出ていることもございまして、より市民目線でとらえ直したらどうかというご指摘もございましたので、そういった観点からバックデータをまとめたものが2 . でございます。それから、それら前回の議論も含めまして、基本的な公共交通支援の考え方ということで、基本的な考え方をまとめたものが3 . ということで、大きく3つの構成でまとめさせていただいております。

表紙をはぐっていただきますと、サービス水準の問題でございます。下のほうに大きく3つの交通モードを書いてございます。先ほど資料 - 2 でご説明いたしましたように、集約型都市構造を模式的にここに書いてございます。中心市街地が一番右側にございまして、集約拠点が郊外のほうにありまして、その中に小さな拠点があるというコンパクトな都市構造をイメージいたしますと、まず基幹的公共交通軸ということで、真ん中のうぐいす色のところでありまして、L R T、B R Tといったモードにつきましては、定性的ではありますけれども、やはりスピードが求められるであろう。それから、非常に運行間隔を密にし、また時間帯を深夜、早朝と幅広く用意するといった観点が重要ではないかということ。

一番右側の中心市街地の部分でありますけれども、ここはコミュニティーバスみたいなもので、買い物とか、昼間の日常活動を中心としたサービスを目指すべきではないかということ。

一番左側の集約拠点のアクセスにつきましては、通勤、通学、それから乗り継ぎ、アク

セス性を重視したファクターが重要だろうということで、全国の先進例をまとめたものが2ページ以降でございます。

左側は盛岡の例でございますけれども、基幹的な部分につきましては、やはり速達性といえますが、自動車に負けないぐらいのスピードが必要であろうということで、マイカーとバスの到達時間の比較がございますが、マイカーより早い時間を達成することによって、利用者がぐんと増えたということでございます。

右側に実際のサービス水準が書いてございますが、ピーク時の運行間隔をごらんいただきますと、5分から10分、オフピークでも15分から20分のサービスを提供している例が多い。それから、アンケートでもやはり10分から15分のサービスレベルを求める声が多いということでございます。運行時間帯につきましても、6時台、5時台から深夜帯まで、表定速度につきましてもやはり自動車と遜色のない20キロ前後までのサービスを上げたいということ。停留所の間隔につきましても、ごらんのように長くても1キロ、短いものは長崎のように300メートルというものがございますけれども、おおむね500メートルから1キロ程度の間隔でサービスをするということでございます。

下のほうに都心部のサービスということで2つ例を書いてございますが、これはバス停の間隔がすごく短くて、サービスのレベルを上げているという事例でございます。

次の3ページ目をお開きいただきますと、特に高齢者についてどのようなサービス水準を考えるかということでありますけれども、歩くことに抵抗を感じない距離という表がございます。健常者に比べまして、高齢者の場合、抵抗なく歩ける距離は100メートルということでございますので、こういった意識をイメージしながら実際のバス停等のサービス間隔といえますか、設置間隔を決めていくべきではないかということでございます。

右のほうに、どのぐらいのアクセスタイムが求められているかということで、10分以内ということでございます。

4ページ目以降でございますが、公共交通の公益性ということで、これにつきましても前回、4ページの下の方の形でご紹介をさせていただいたところでございます。特に、公共交通の事業費につきましては、運賃収入によらない部分、左下の図でいきますとグリーンの部分につきましては、いわゆる公益として認められる範囲内であれば公共として負担してよろしいのではないかとということをご提示させていただいたところでございます。その公益性の中身としまして、右のほうにございます公平なモビリティの提供といった面での公共財としての特性、それから環境、渋滞といった外部不経済の観点、それから地

域経済への貢献という外部経済の創出といった3つの柱があるだろうということで、ご議論をいただいたところでございます。

簡単にまとめましたのが5ページ目でございます。直接効果として公平なモビリティの確保でアクセスとか、万が一の場合、利用ができる可能性を保持するといった部分の利用可能性の提供、こういった公共財としての特性と、右のほうにございます渋滞、環境の緩和といった外部不経済の軽減が結びついて、下のほうに波及効果として外部経済の創出ということで、沿線人口の増加でありますとか、雇用拡大、資産価値の向上といったものにつながるのではないかとということでございます。全体の公益性をまとめると、こういう構造になるのではないかとことであります。

6ページ目をお開きいただきたいと思います。公共財としての特性ということで、特に市民目線ということで、交通弱者の視点から見ると公共交通についてはどういった公共性があるのかをまとめたものでございます。左側の真ん中のグラフを見ていただきますと、運転免許のある方、ない方を比較いたしますと、生成源単位と書いてありますが、どのくらい外にお出になるかというグラフでございます。赤が運転免許を持たない方のデータ、ブルーが運転免許がある方ということで、特に高齢者の方を中心に車を持たない方については外に出なくなってしまう、外出しにくい結果になっている。下のほうに、実際、運転免許を持たない方がどういった交通を使っているかというデータでありますけれども、ごらんのように近年になりまして自動車が30%、もちろん本人は運転できませんので家族による送迎、免許を持った方の負担によって移動が可能になっているという状況でございます。

右側には、実際、高齢者の方の運転に対する意識をまとめてございますが、やはり危険性が高まるということで、ご家族の方からも、前回、A専門委員からもご指摘ございましたが、危険なので運転はやめてほしいという声が高い。それから、実際、高齢者の外出の障害になる部分といたしまして、公共交通が利用しにくい、未整備である、こういった声が強いということが見てとれるかと思えます。

次の7ページ目、実際の具体例ということで、これも富山市の例を使わせていただきました。富山市のライトレールの整備によりまして、どういった部分が伸びたかが左側でございます。赤く塗ってあります買い物非常に伸びているということ。それから、下のほうの年代別をごらんいただきますと、高齢者の方の利用が増えているということがごらんいただけるかと思えます。右側のほうで、実際、富山ライトレールに移った方はどこから

移ってきたかというデータでございますけれども、自動車からが11%といったデータが出ています。

下のほうは、沿線の方々はLRT化前後でどういう交通を使ったかということで、当然、LRTを使った方が1.5%から3.7%に増えている一方、車が7.1%から5.9%ということで、この部分が送迎を減少させる効果があったのではないか、そういう評価ができるのではないかと考えております。

8ページ目はその他の例でございますけれども、実際にコミュニティーバス等の身近な交通手段によってどういった理由が増えているのかをまとめたものでございます。年齢別に見ますと、やはり高齢者の方はコミュニティーバス等の利用が多い。しかも、通院、買い物といった通勤、通学ではない需要が多いということでございます。右側のほうは津山市内のバスであります、コミュニティーバスによって高齢者の方の外出が増えたというデータが出ております。

9ページ以降は外部不経済の軽減ということで、これは非常に一般的な話で大変恐縮でございますけれども、渋滞、環境、交通安全といったさまざまな負の現状があらわれてきておりますので、そういった部分から公共交通の役割が期待されるのではないかとということで、9ページ目が渋滞につながります交通量の伸び、高齢者の事故の増加、10ページにまいりますと環境に対する配慮が必要だということでございます。

11ページは、実際に環境、渋滞の部分でどういった公共交通の効果があったのかを簡単にまとめてございます。11ページ目は富山の例でありますけれども、利用者のうちライトレールに自動車交通から移った方が1割程度あったということでございまして、その分自動車交通量が減ったということであります。

右側は、沖縄のモノレール、ミニレールの例でございます。上の紫色の線がかいてあるものがモノレールの線でございます。線の近傍で青い交通量が減ったという矢印が目立つと思います。若干赤い部分がございますが、これは副都心の開発が右上のところ起きておりますので、それに伴う発生交通量の増加ではないかと思われそうですが、国際通りとか中心部では交通量が減っているという現象が生じております。下のほうは、旅行速度が6キロメートルから11キロメートルに上がったということで、渋滞の緩和に効果が見られているということでございます。

12ページ目以降は外部経済の創出ということで、直接的な効果以外にどういった地域的な効果があったのかをデータとしてまとめてございます。左側は名古屋のガイドウェイ

バスの例でございます。やはり人口の伸びが沿線が多い、住宅の着工件数も周辺では多いということ。右側の北九州のモノレールの例で見ますと、これも沿線地域での人口の伸びが全地域に比べて高いことが言える。もちろん、すべてがモノレールに起因するというわけではございませんが、この中のある程度の部分はモノレールによる効果と言えるのではないかと考えています。

13ページ目をご覧いただきたいと思いますが、これは大阪のモノレール、環状線の沿線地域での商業施設の変化の状況でございます。色の赤っぽいところは開発が進んでいるということでございまして、中心部とモノレールの沿線でかなり開発が進んでいるということがわかりいただけるのではないかと考えています。

14ページ、今度は商業といいますか、買い物とか消費行動に対する影響ということで、これも沖縄のモノレールの例でありますけれども、モノレールの開通によりまして、ちょっと図が見にくくて恐縮ですが、これは歩行者の数です。例えば国際通りをごらんいただきますと平日ですと34%増、休日でも5%、それから国際中央通りの歩行者の数が増えてきている。それに伴って消費行動も活発になっているのではないかと考えられるということでございます。

右側の富山の例でも、通勤、通学以外に、買い物とか観光という需要がどうやら増えてきているということで、そういった効果が期待できるのではないかと考えています。宇都宮の例が右下にございますが、公共交通で中心部に来たお客様は非常に長い時間対流していただけるということで、そういった部分からも商業に対する効果が期待できるのではないかと考えています。

15ページ目でございますが、地方財政に対する効果ということで2つほど例を引っ張ってございます。右側は北九州の例ということで、当然ながら税収の増、資産額の増がモノレールの沿線で評価できるのではないかと考えています。右側は富山市での検討結果でございますが、人口密度が集約されればされるほど行政コストが下がっていくということで、行政コストの縮減への効果があるのではないかと考えています。

以上、公益性について、少しデータを並べてご覧いただきましたが、実際の公的支援の範囲をどのように考えていったらいいのかということで、前回も16ページ目の左側のようなグラフで、運賃収入で賄えない部分について公益性の範囲内で応援できるのではないかと申し上げたところでございますけれども、この公益性の部分を分解いたしますと、先ほど申し上げました公共財としての特性でありますとか、外部不経済の軽減、それから

外部経済の創出、こういった3点セットで評価できるのではないかと考えられるわけであります。

外部経済の創出につきましては、下の にごさいますように公共交通による部分を抽出するのはなかなか難しゅうございませうが、渋滞に対する効果でありますとか、外部不経済の軽減など定量化できる部分を、例えば富山ライトレールの例で見ますと、右側のグラフでございますけれども、運賃収入を引いた68億円という数字がございます。これに対して、外部不経済の軽減だけでも84億円と見込まれるのではないかと。さらには、先ほどご説明いたしました高齢者など交通弱者への交通サービスの提供とか、定量化がなかなか難しい部分はございますが、そういったことを積み上げることによって、公益性で応援できる範囲がより広がると考えられるのではないかとということでございます。さらに、その外に外部経済の創出効果があるということを経験しながら、どの程度の公的支援をしていくか議論していくべきではないかとということでございます。

最後のページ、17ページ目でございますけれども、これまでの部分を基本的な考え方としてまとめたものが17ページ目でございます。(1)は、言うまでもなく公共交通機関の位置づけということで都市の装置である。しかしながら、ほうっておいたのでは公共事業として成立するか否かのみとなってしまうと、撤退が進む懸念があるというのが(2)でございます。そのため、(3)でございますけれども、先ほど資料-2でご紹介しました総合交通戦略といった計画的な支援で取り組みを進めていくべきではないかと。(4)は、今ほど公益性のご説明をさせていただきましたが、公益性が見込まれる範囲の中で公的支援をしていくべきではないかと。そのためには、 で書いてございます地域合意が重要であろうということでございます。もちろん公的支援だけでは、モラルハザードとかいろいろな部分がございますので、(5)に書いてございます事業者に対するインセンティブが働く仕組みを導入することが望まれるのではないかとということでございます。

以上、雑駁でございますが、資料-3のご説明でございます。よろしくどうぞお願いいたします。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、資料-2、資料-3についてご質問、ご意見ありましたらどうぞ。どなたからでも結構でございます。

私のほうからですけれども、資料-2の最後の17ページの国の支援というのは、具体的には中を少し出してくるんですか。こういう支援のメニューがありますというのは、今

度出しているもので終わりという感じですか。

事務局 来年度、再来年度向けに予算的措置で対応しつつあったり、また新たに考えるものもあると思いますし、少し制度、法律も含めて何かやる必要があるであれば、こういうご決定をいただいて、ご答申いただいた後に行政的に検討したいと思います。最後の部分は、そういうことまた別に、どういう形でいろいろなノウハウとか技術的支援ができるかは考えたいと思いますが、基本的にこういうものをやるべしと言っていた後の肉づけは私どもで考えていきたいと思います。

委員長 というのは、何となく施策パッケージで交通事業者への助成みたいなものがあるとすると、ずっと何年もというわけにいかないのか、そういう補助づけにしてしまうのか、そこから抜け出す道があるのかなのかという話は、いつごろ、どんなふうに議論すればいいのか。

どうぞ、ほかに。

B 専門委員 今、資料 - 3 でおまとめいただいた公共交通の件ですけれども、2 . で公益性を整理されて、具体的な例を出しながら解説されて、最後のところで施策パッケージというか支援の考え方が書いてあるわけですけれども、ここで書かれていることは基本的に公共交通について一般的に論じる理屈と非常に合っているといいですか、このとおりにまとめられてよるしいのではないかと考えています。言葉の使い方で一、二こうしたほうがいいのかというところがありますけれども、それはあまり大きな問題ではなくて、考え方は非常によくわかるというふうに理解いたします。

内容について、具体的な例を挙げられながら、例えば公共財という言葉を使ったときに公平なモビリティと利用可能性ということですが、理念とか概念というのはよく言うんですけれども、具体的にデータを挙げられながら説明しているのは非常に説得的ではないかと思っています。その辺については、私どもも非常に参考にさせていただくような面もあると思っています。

それで、委員長のご指摘にもちょっと関係するんですけれども、最後の16ページのところで公的支援の範囲ということで書かれていて、具体的な効果の額まで出しているのが非常に説得的であると思うんですけれども、もう一つ考え方を加えてほしいところがあります。我々、経済で交通を分析する人間にすると、やはりここで言っている運賃収入の問題と公的支援のあり方が、一定程度の理屈があって、それをここに当てはめるともう少しははっきりしてくるのではないかと思います。

それは何かというと、通常、会計上分けるときに運営費の部分と設備投資の部分と分けて、資本費と運営費に分けるのも一つの分け方かと思うんですけども、我々の理屈から言うと、資本費の部分というか投資的経費の部分は何らかの形で補助、公的な負担、支援があってしかるべきである。一方で、最低でも運営的な経費の部分については利用者の負担に任せるべきではないかという理屈です。

交通経済学の教科書を読んでいただくと、そういうものを限界費用価格形成と言っていますけれども、利用者の方々が成果的にといいますか、施設があるものとしてお使いになったときにどれだけ社会的にコストを出すか。それは利用者の方々に運賃として収受していただくということを前提に、施設部分をどこまで、運営費部分を超えて運賃収入があるのであればその部分で一部賄い、それでも足りないということであれば、ここの言葉を使えば、公益性の観点から公的支援という形で整備をしていく。こういう原則が一本加わると非常にわかりやすいと思います。

なぜ委員長のご発言に関係しているかということ、運営費ですとずっととらなければいけないわけです。理屈の上では、整備費ですと予算を請求しながらその範囲内という考え方もある。それを入れていただくと、先生のご指摘に少し考え方の柱ができるのではないかと思います。

さらに言うと、いわゆる私鉄がやるような路線でも、過去の鉄道のケースで上限分離論というものがある、おとしできた法律ですと利便増進法というもので、鉄道についても公的なお金を入れましょう、その場合にはインフラと上を分けて、インフラ部分について公益の範囲内でお金を出しましょうという理屈に非常に近いんです。これは鉄道のケースだけではない、今度ライトレールの場合も上下分離できるようになりましたので、まさにそれとも整合するのではないかと考えています。その辺の考え方を入れていただくと、とてもわかりやすくなると思います。

以上です。

委員長　　どうもありがとうございます。

どうぞ、ほかに。では、C 専門委員。

C 専門員　　細かいことをいろいろ言いたいんですけども、まず今のところで、例えば丸の内を走っている無料バスの理屈をどう言うかとなってくると、運賃外収入以外に地域の企業がそのバスを支えるというメニューがあって、それは多分、今のB 専門委員の理屈と反しない範囲であり得ると思うんです。この資料だと、運賃収入を運賃と書いてある

から読まれ方がちょっと怖いので、広告も含めてですけれども、地域が支えるというメニューがあって、直接の負担と間接の負担をぜひ考えて、運賃以外は全部補助金というのは非常に単純に見えてしまうので、そうではない例は日本にたくさんあるということです。

それから、僕はわりと無知なところがあるんですけども、整備バスだけやっていると、例えばインフラの部分、車両の補助に関しても、協調の補助になったときに自治体のほうが出せなくてとまっている例が幾つもあるけれども、それに関してこの先どういうふうにしていくのだろうかということが、多分、17ページの(3)の責任というところの中身にも入ってくると思うんです。この何週間かでもそういう場面に何回か遭遇して、どうしようもなくなってしまっている例があります。

あと、すごくよかったと思うのは、17ページの一番下、事業者の経営努力に対してのインセンティブということで、事業者が回しているお金の中でやはりコストが、ほんとうに最大限努力したものかどうかを見極められないまま、いろいろなことが決断されている例が多くて、運輸事業は運輸事業だから別世界と言わずに、都市交通の装置を支える主体だから彼らには最大限頑張ってもらいたいということに関しては、強調してもし過ぎることはないと思いました。

その上で、もう一つですけれども、公共交通という言葉の定義は、いつもB専門委員にしかられるところですけども、何をもちて公共交通というかというのはなおさらのこと難しくなっていて、例えば自動車学校の送迎の隙間に載せて高齢者を支援施設へ運ぶようなことを横浜でやると、あれは公共交通と言うかどうか。実際にはいろいろなアイデアが地域で出ている。その中で、ポジティブに持っていくということがメッセージとしてあれば、僕はもうそれでいいと思うんですけども、今日の資料を見ていると、小規模事業はすぐにコミュニティーバスという言い方をしてまとまっているような気がしていて、そうじゃないのではないかという気がしました。

以上です。

委員長　ほかに。どうぞ。

D委員　資料-2のほうですけども、総合交通戦略の展開、戦略という場合はやはり構想とか展望とか計画、つまりビジョンとかパースペクティブとか、プランというものに比べて戦略、ストラテジーというのはより具体的で、実現への段取りとかプロセスを重視しているのだと思います。そういった意味では、施策パッケージというのは、まさに戦略という名前にしていることを具体的によく示していると思います。非常にいいと思いま

す。

あと、総合交通戦略といった場合、やはり沿道の問題が少し出てきていますが、歩道とか自転車道の整備と総合的だということは、はっきり出していく必要があるのではないかと思います。

もう一点、資料 - 3 の 15 ページのところに、先ほどから話題になっています公的支援の話と、まとめて影響する部分だと思えますけれども、財政への効果に 15 ページで言及しているんですけれども、北九州のモノレールの平均地価の上昇ということで、税収に対する効果があるということが出ています。これは非常に興味深い数字だと思えます。できれば、今後、土地資産の増加額はもちろんあると思うんですけれども、建てかえによる資産価値の上昇と、それとも資産価値の上昇というのはまちの価値、国土の価値が上昇したということだと思えるんですけれども、そういった現象があると思えます。

富山の L R T の場合でいうと、実際に沿道、特に駅というか停留所の近辺にはちょっとしゃれた喫茶店ができていた例が結構あったと思うんですけれども、そういったことによる税収増をうまく反映できるといいと思います。道路の場合、国道ですけれども、日光街道の拡幅のときには沿道が一斉に建てかわって、相当な税収増があったというケースがありますけれども、公共交通の場合はむしろもっとあるのではないかなと思うので、どこかでそういう数字が出てくるといいと思います。

以上です。

委員長 どうぞ。

事務局 いろいろありがとうございました。

最初、B 専門委員にご指摘いただいた運営費をきちんと入れてということは、また少し教えていただきながら整理させていただきたいと思えます。

C 専門委員の最初の地域の負担、最初のころの審議会の資料でも地域が支えるというパターンもお示ししながら、確かに最後は抜けておりましたので、申しわけありませんでした。入れていきたいと思えます。

それから、公共団体がなかなかうまくやる気を出さない場合、国としてどうかというのは、今、なかなか厳しいと思うんですけれども、都市間競争で頑張らないところはおくられてしまうということも含めた、いろいろな私どもとしての働きかけはしていきたいと思えます。現に、こういう戦略的取り組みのお話をさせていただいて、結構いろいろなところから手が挙がって少し反応が出てきたように思いますので、難しいところを教えてください。

いて、我々も一緒に押してみたいと思います。

歩行者、自転車のお話がD委員からありましたが、やはりバランスのとれた交通システムという意味で大事なところだと思いますので、そのあたりもうちょっと強調させていただきたいと思います。

それから、財政への効果で、土地だけではなくて建てかえもというのはおっしゃるとおりだと思いますが、1つは市街地整備のほうで集約拠点になるようなところを、なるべくそういったものがうまく集まって機能していくようにということがありますので、例えばそういう場所で隘路になっているようなことがあれば、うまく市街地整備に絡めたりというあたりで、今度、連携をとった格好の答えを出していきたいと思います。ぜひ富山は定点観測させていただきたいと思いますので、LRT沿線がますます発展しますようによろしくをお願いします。

A 専門委員 よろしくをお願いします。

委員長 では、E 臨時委員。

E 臨時委員 今の事務局側からのコメントにも関連して、最初に資料 - 3、もうB専門委員のほうからお話がありましたけれども、16ページの図は私も見ているとちょっと変だなと。何が変かということ、これだと運賃収入がゼロでもいいということになってしまうので、やはり運営費と整備を分けて考えないと、この図がそのまま出ていってもあまりよろしくないのではないかとちょっと思いました。

もう一つは、資料 - 2の12ページに国の政策目標ということで、これも今、コメントが事務局のほうからございましたけれども、ここもちょっと意地悪に読むと、国の政策目標に照らして適切な目標を設定している都市には重点的に支援をするということは、不適切でもある程度は支援をしてくれるのか。つまり、この小委員会の前の小委員会は、わりと選択と集中ということが全面のキーワードで出てきていて、中心市街地だったり、あるいは都市構造についてきっちりとした見解を持たない自治体は選択外になります、というようなメッセージがかなり強く打ち出されていたと思うんですけれども、そのところをどう考えるかだと思うんです。

同じ12ページの一番上には、戦略で出てきた上で、それに従って行われる個別施策には、これは新しくできるものだけではなくて、前からあるいろいろな支援のメニューも使えるので、いろいろな支援の仕方はあるんでしょうけれども、今回は総合交通戦略、しかもその中身が、今回、国で考えておられるものと非常に整合性が高いものについて、ここ

に書いてあるとおりなんですけれども、それ以外のものについては基本的にあまり支援しないという立場でもよろしいのではないかと、私は個人的には思っています。

ただし、そこへ行くまでには、戦略をつくること自体にはやはりきっちり支援をしてあげる必要があって、つまり全く手放しでほったらかしにして、いいことをやってきたところだけを支援してあげるのではなくて、ある程度戦略づくりについてはお手伝いをします、その結果、出てきたものが、ここで言われている政策目標に一致しているものについては、ある意味選択を積極的にしかけていくということが含まれていてもいいと思いました。その意味で、12ページの書き方はちょっと気になるころではありました。

以上です。

F 専門委員　すみません、関連するのでよろしいですか。

委員長　どうぞ。

F 専門委員　今、E 臨時委員がおっしゃられた後半の部分に関連することで、私も感じていたんですが、資料 - 2 の1ページと11ページですが、例えば資料 - 2 の1ページ、交通需要に対応した需要追随型から目指す将来都市像を実現するというパターンに変えることになっています。ある意味、需要追随型というのは、そういう目標を達成しようとして今までやってきて、言ってみれば単一の目標なんですよ。それに対して、ここで書かれているこれからの目指す将来都市像を実現するといった場合、それぞれの将来都市像があっ
ていいのかという話とリンクすると思います。

ちなみに、11ページのアウトカム、アウトプット指標のところにはテーマが4つありまして、今、E 臨時委員がおっしゃられたことは、例えばこのテーマに都市によっていろいろウエートづけをしていくところがあるかもしれない。国がオーケーと言っている範囲の中であっても、ウエートづけの仕方が変わってくる可能性が結構あるんです。だから、それも当然、評価の対象として見たときに、どこまで許すかという話があると思います。

おそらく共通の将来都市像を持っていたきたいという部分があって、それは私も思っておりまして、1週間ぐらい前、全国都市交通特性調査、都市交通調査室がやっておられる第4回目の結果を一部見せていただいたんですが、昭和62年から見て、地方都市というのは1人当たりのトリップ生成自体が減っているんです。大分下げどまりになってきましたが。自動車トリップは増えているんです。

つまり、人が全然まちの中に出なくなっているわけで、地方都市は全部郊外ショッピングセンターに行っているというのではなくて、引きこもり状態になっているようなところ

があって、むしろ人間をまちの資源と考えて、まちの中にどうやって引っ張り出してくるか。それを実現するような都市像、将来目標であれば、その都市のパターンによっては自動車にウエートがある程度あってもいいし、路面電車にある程度ウエートがあってもいいし、やはり何かベーシックになるものがあるって、その上でどうウエートをつけますかという整理になるのではないかと、ちょっと感じました。

以上です。

委員長 何かコメントありますか。

事務局 特に12ページの書き方が、少し逃げを打っているような感じが多分あったんだと思います。今までお話しあったように、できれば個別に、将来需要予測をしたから、こういう道路整備が要するという意味での事業だけを淡々とやっているという姿から、もう少し目的意識を持って、目標を設定して、戦略的に取り組んでいただくということにまずステップアップするとか、切りかえていただきたいという気持ちがあります。やはり都市像というか目標像が地域によっていろいろありますので、やや議論があるところについても少なくとも戦略的取り組み、戦略的取り組みをしたところについては個別施策の集合体よりは少し国の支援が手厚いという格好で、少しそういうふうに取りかえていただくことをやりつつ、きちんと集約型、例えば都市交通を目指すとか、中心市街地について相当思い切ったことをやるには徹底的に応援したいという気持ちで書いてあります。おっしゃるように、少しぼやけているところがあると思いますので、最後の答申のまとめ方のところで我々の案をつくってみて、ご意見いただければと思います。

それから、F専門委員がおっしゃった引きこもりを、とにかく外出を促すというか、まちに出ましようというあたりは都市像とはちょっと違う、交通面で、我々そこら辺はまだちょっと弱かったかもしれません。高齢者についてはお話しさせていただいたとおりですけれども、もうちょっとその辺は検討させていただきたいと思います。

E臨時委員 今の点でよろしいですか。今の課長のコメントで大変結構だと思っております。そういうことであれば、やはり戦略をつくることに対する支援をかなり充実してあげたほうがいいのではないかと思います。

以上です。

G委員 今のお話で、外部経済の創出に関してはあらわれ方はさまざまで、地方、各地区によっていろいろな戦略性があると思うんですけれども、外部不経済の軽減の算出というのは、やはり統一的な算出基準がきちんとあってしかるべきで、各地域によって外部

不経済の軽減の総額、創出の方法が違ったりするといけないと思います。5ページの外部不経済の軽減のところ整理していらっしゃる、例えば道路交通渋滞の軽減であるとか、環境負荷の軽減、交通事故の軽減というものに対しては、算出基準の統一フォームみたいなものをつくれるのでしょうか。ここはおそらく16ページの公的支援の範囲のところにも関係していきますので、やはり抽象的に流れないように、しっかりとした財政規律を持っておく必要があると思います。

事務局 おっしゃるとおり非常に大事なところなので、特に公的支援と連動していきますので大事なところだと思います。一部の項目については、今までの事業評価、例えばB/Cを算出するようなものを応用できることもあると思いますし、公共交通による効果とか、我々まだ研究が要る部分があるかと思いますので、いろいろ検討させていただいた上で、途中ご説明の中にありましたノウハウの提供といった格好で、国からの支援としてそのあたりを充実してお示ししていきたいと思います。

委員長 ほかに。では、H臨時委員。

H臨時委員今日のお話を聞きまして、制度に移す場合にどういうつくり方をするのかという点に興味があったのが、総合交通戦略というプランをどういう形式で提示するかという点と、協議会の組織づけ、特に、協議会の中での責任配分を定める協定をどういう形で位置づけるかという点です。加えて、最後に行われる評価は、今、行われている政策評価と同じようなもので、それは国のレベルと条例を持っている自治体が行っているような形でやるのか、それよりは超えた、もう一つ水準の高いプラスアルファのものとして考えるのか。こうした3点が非常に気になりました。

最初の総合戦略のところから言いますと、これはマスタープランとか法定計画を受けてつくったもので、これが動けば法定計画のほうが5年後、10年後には変えざるを得ないような影響力を持つものだとすれば、これ自体がある程度の重みを持って定められるとか、とにかく交通戦略に定めたら自治体はその後のマスタープラン改定のときには書き込むことぐらいはしてもらおうとか、そういう計画間調整をきちんと考えておられるのか。それが1点目です。

2点目は、政策のパッケージということで協議会に複数当事者が中に入ると、結果的に交付金を出したときの責任の所在がどうしても分散する形になります。そこをどういう形に集約するかが一つ大事なところで、広域になった場合は県ですとか、地方支分部局ですとかを中心に制度設計すると、これは今までのつくり方であまりおもしろみがない。そう

いう場合であっても、例えば基幹になる基礎自治体、報告に出ていた熊本県の広域都市圏の例であれば、熊本市に事務局をやらせて、そこに協定でみんながつながって、国が熊本市をサポートするとか、従来と違った制度案が新しくあるような気がしました。

最後の評価のところも、交通の問題、特に先ほど出ていましたように運営費のところ、最終的に5年終わった後に地元の自己負担が残るということであるとすれば、そこは予めきちんと出して、事前財政予測との兼ね合いで事後評価を予定しておくことが制度づくりとしてはフェアではないか。そんな感想を持ちました。

委員長 何かコメントありますか。

事務局 複数主体が関係する協議会のやり方あたりは私どもも非常に気にはしております。今は成功事例、例えば富山市はわりとうまく運営していただいたんですけども、必ずしもそういう任意の枠組みだけでいかない場合もあるかもしれませんので、そのあたりは今後きちんと検討すべきということで審議会からはご答申いただいて、現在も検討しておりますけれども、枠組み自体が要るがどうかも含めて検討していきたいと思っております。もし具体的にこういうものがあるのではないかとということがあれば、ぜひお教えいただきたいと思えます。

I 専門委員 資料に関しては特に意見ないのですけれども、都市のコンパクト化の中で総合交通戦略がうまく機能するかというと、何サイクルかあるところを地域に支持されて、うまく相乗効果が出て、いわば集約への好循環スパイラルに乗っていけるか、それともどこかで失速するとデフレスパイラルになってしまうわけです。うまく好循環させていく非常にダイナミックな動きが必要であって、そうすると協議会形式はさらにもう一つ大きな、地域にいろいろな情報を発信していかなければいけないというあたりをもう少し出されたらどうかという気がします。つまり、この資料の達成度のチェックは、協議会の中での達成度なんですけれども、地域として都市のコンパクト化への具体的な施策が進んでいるということを協議会から地域へ発信するような視点、それを協議会の中の一つの機能として入れられないかという気がいたします。

委員長 どうぞ。

C 専門員 先ほど言い忘れたことで一つだけ、今日の資料 - 2 の4ページにレディングの話があるんですけども、ソフトとハードということをやっている例とおっしゃっているんですけども、まず事実関係で、私の記憶が間違っていたらぜひ教えていただきたいんですけども、多分、レディングでは警察は取り締まりのほうで、交通規制を決める

ところは自治体だろうと思うんです。違ったら教えてください。

何を言いたいかというと、都心の中の道路の運用、規制、一方通行その他を含めたところまでセットで考えることはとても大事だということは多分間違いなくて、例えば今日の資料でいくと、16ページのケース3の図を見ると一方通行化と書いてあるので、パッケージの中には交通規制のところまで言うということを意識していらっしゃるなど。もし、そうだとすればほんとうにいいんですけれども、そのときにやはり今までの日本の幾つかのトライアルでは、どうしても警察とのやりとりの中ですごすご苦勞されている場面があって、先ほどの協議会の話もそこになってくるんですけれども、これは希望なんですけれども、それを少しずつ動かして行って、規制と道路ネットワークの機能のデザインと、そこに載る乗り物とがセットになることが望ましいということがもう少し強く書けないのか、ということをお願いしておきます。

以上です。

委員長 A 専門委員、何かありますか。3時ごろまでと言っていましたので。

A 専門委員 先ほどお話もありましたが、やはり人口減少していくという流れの中で、人の住み方というか、都市の構造を集約化させるというまず入り口の部分を明確に最初にして、そこに誘導していくためのしかけとして交通施策をどう引っ張っていくのかというあたりを、入り口のところでもっとはっきりさせたほうがいいのではないかと思います。いろいろな方からときどき私も言われますが、LRTでなくていいでしょう、マイカーで何で悪いんだという方がたくさんいらっしゃいます。道路整備をちゃんとして、アクセシビリティをきちんとすれば渋滞解消とか、拡散型のまちで何でだめなんだというご意見はどうしてもあるんです。

それはよくよく考えていくと、やはり人口減少ということで、特に地方都市はあちこちに空き家がどんどん増えていく。それがもたらす大きな不安があって、もう少し人の財産権に行政が入り込むぐらいなことさえ考えなければいけない時代になっていくと思うんです。だからこそ、元気なうちに住まい方を集約化していくという方向は欠かせない論点だろうと思いますので、そこを実現するためには、やはり交通弱者である高齢者も増えていく中で公共交通をしっかりと維持していく。その入り口の議論をもっと明確に打ち出すことが必要ではないかという印象を持っています。

委員長 どうもありがとうございます。

J 専門委員、どうぞ。

J 専門委員 資料 - 3 の 16 ページが話題になっていますけれども、やはりこれが一番インパクトを与える整理だと思います。ここまで整理されたことに対して非常に評価したいと思うのですが、ひとり歩きしたときの怖さということですが、これをよくよく見ますと、オレンジと黄色の 2 つの和が常に整備運営費を上回っているとは限らないわけです。外部不経済の軽減については富山市の例が出ていますけれども、かなり微妙なところで、そのケースはたまたま上回っただけではないかという問題があると思うんです。

そういう意味でいくと、公共財としての特性を数値評価しなくていいのかどうかということがあって、ここにある程度見込めるのであれば通常、一般的にはプラスでしょうと言えらると思うんですけれども、そこがちょっと書いていない。この図が出たときに、こういう傾きは書いていますけれども、こうではなくてこうかもしれないというときにどう答えるのかということがちょっとあります。それが一つ。

あと、事業者のインセンティブとともに、固定的にどの費用がどうと分担を決めることもあると思うんですけれども、公的支援の対象自体を競争させる。競争をビットするということがあり得るかなと。端的に言うと、これが P F I としたときには、富山市の場合だと 68 億円を競争するわけです。できるだけ小さいサービス購入料を出したところがとれるということになるわけですので、そういう意味での競争原理の導入というのは別に P F I でなくてもできると思います。

最近、バスとかガスとか地方公益企業の民営化が大分進んでいまして、地元の業者以外の参入が非常に多いので、地元の業者でないとできませんということはないと思いますので、そういう意味では、競争原理を導入して 68 億円相当を小さくしていくというのは、もう一つ別のここに書かれていない要素としてあると思います。

以上でございます。

B 専門委員 簡単に一言だけ。

今、J 専門委員がおっしゃったことですが、最初の指摘、そのとおりでして、要するに公共財としての価値をどうはかるか。まず一つは、手法としてないわけではなくて、いろいろなところでやられている。研究レベルとか、そういうものはたくさんあるわけですから、それを具体的にどう事務的なレベルまで落すかということを検討していただきたいと思います。

もう一つは、先ほど C 専門委員が言ったことと絡むんだけれども、有名な例は青森県の鱒ヶ沢というところで、公共的なバスを維持するときに住民の方々が月々 1,000 円で

したっけ、2,000円でしたっけ、それで回数券が何か買ったんですよね。そういう形で出したというのは公共財の価値を認めて出しているということだから、少なくとも1人当たり2,000円ぐらいの価値を持っていたということであり、そういうことも含めていくとこの辺もいろいろ可能だと思います。

委員長　私も今、聞いていると、協議会や何かがどういうふうにできるか、あるいはその位置づけを考えていったときに、我々が議論していることは、どんな市町村でもつくればやれるしかけをつくらうとするのか。頑張るところは頑張れるけれども、黙っているところはもうしょうがないと見捨てていくような方向でいくべきなのか、私自身、すごい考えさせられているんです。もしかしたら、地方分権や何かのところではいろいろなことが分権化していく、まだそれでも人と金がちゃんと分権化していないと思うんだけど、こういうことは言ってはいけないかな、やはりこういうことを一生懸命やるところは勝ち組で、負け組になる可能性があることを含んで議論したほうがいいのかというのは、皆さんの意見をちょっと聞いておきたい気がするんです。でないと、どこでもこれで救われますと国が言い切れるかということかなり苦しい。

だけど、協議会をつくと、先ほどC専門委員が言ったように、警察もあり、交通事業者もあり、道路管理者もいるという中で、皆さんが自分の法律だけを建前にやったら何もできないのも事実だから、少なくとも総合交通戦略だと名前をつけたところまでは、国交省の中は少なくともこちらの方向に動きましようという合意がとれたと言っても、まだそこより外は、かなり一生懸命だれかが言わない限りできないわけですね。それはヘッドである首長が頑張らないとできない、あるいはその下にいるサポーターの行政官がちゃんとやらないとできないのは事実だということを、少し書き込んでおいたほうがいいのかという気がしないでもない。あまりきれいごとでいくと、うちもこのところだけとつまみ食いできるかという、そうは簡単にできないのではないかと思うんです。その心配は、I専門委員が言うように、何回か行くうちにだめになるかもしれないというのは、最初のプランニングでちゃんとやらないとうまくいかないという話だろうと思うんです。そういうこともちょっと私、気になったものですから。

時間の関係もありますので、次の物流の話をして、最後にもう一回、総合戦略から3つの資料についての議論を始めたいと思いますけれども、資料-4の説明、よろしく願いします。

事務局　資料-4をごらんいただきたいと思います。1ページの下の方の中に項目を

挙げておりますが、(1)物流の特徴的な動向を若干触れさせていただきたいと思います。昨年10月、1回目で課題を説明差し上げていますが、その補足ということです。あと、(2)ネットワークの議論、(3)物流拠点の議論、(4)荷さばきの話と3つさせていただきたいと思います。

2ページをごらんいただきたいと思います。物流の特徴的な動向ということで、全体的な話について整理しております。これは東京圏の物流調査、平成15年にやった際の企業ヒアリングをまとめたものです。黄色のところがございますけれども、物流の事業者、荷主などの民間の動きとしては、サードパーティ・ロジスティク、下に注で書いてございますけれども、物流戦略やシステムを提案して事業をしていくということですか、サプライチェーン・マネジメント、すべての企業連鎖を統合するというので、物流の動きもかなり変わってきているということがございます。

では、施設としてどういう受けになるかということですが、赤で書いてあるところがございますけれども、その中でも物流施設自身が高度化、多機能化しているところとか、集約、統廃合の動きがあるとか、賃貸で立地する動きがあるとか、青いところは輸送についてですが、車両の大型化が状況としては出てきているということがまとめてございます。

3ページでございますけれども、これは前回もお出ししていますが、国際競争の中で国際的な貨物の取り扱いが増えているということを書かせていただいています。

4ページからネットワークのお話です。4ページは、今の輸送の効率化、海上の国際的な荷物の増加に伴いまして、大型貨物車のニーズが増えているということございまして、左上は大型車のトラックの生産台数が増えているとか、東京港でも貨物全体の扱いが増えています。左下ですけれども、大型貨物量が少し増えています。右側は、事業所の方も大型化に取り組みたいという意向もかなりあるということです。

5ページ目を見ていただきますと、これも15年の東京圏の調査の中で、実際、運送事業者の方にどこを大型車で走らせたかヒアリングしたものをまとめたものですが、こういう形で青いところをたくさん走っているということです。

次を見ていただきたいんですけども、こういう状況の中、大型車の走れる道路が、重さですとか高さについて限定的な状況にまだなっているということで、迂回している交通が出ているのではないかとということです。ここの絵はモデルをつくっておりまして、どこからどこに運んだかアンケートで調査しておりますので、最短に結べるところを本来は走りたいはずですけども、大型車の走りやすいところを実際は使っているということで、

その差がどこに出ているか分析したものです。赤ですとか黄色が迂回交通が出ているということで、本来はこういうところに大型車の走れるネットワークが要るのではないかとということを分析しております。

そういうことを踏まえますと、7ページにいきますけれども、協議会の中で大ざっぱにこういう方向に道路が要るのではないかと整理しておりますが、オレンジの矢印のところに大型貨物車に対応した整備が必要なのではないかと整理しております。よく国際物流ですとか、大型車のネットワークが必要だということがございますけれども、実際の物流施設の立地ですとか、今後の動向を把握した上で、必要な場所をしっかりと整理した上で、そういったものに対応できる道路の整備をしていかなければいけないのではないかとということです。この絵の中に、港の絵と、空港は羽田と成田の絵がございますが、特に羽田につきましては国際貨物化がされるということで、そういった部分での拠点整備も必要だということです。

8ページでございますけれども、そういう整備を前提として、走りやすくするだけではなくて、一方で規制も必要ではないかということです。外国の例を入れさせていただいておりますけれども、大型貨物車について環境の観点から走行を規制する必要もあるのではないかということです。8ページはアムステルダムの例で、これはかなり都心のエリアですけれども、黒いところは自由にトラックは走ってもいいけれども、その他の道路は積載率が80%以上でなければいけないという規制をかけております。

9ページ目を見ていただきますと、ロンドンの例ですけれども、平日の夜とか週末は赤いところは自由に走っていいわけですが、さらに赤いところを走った先、実際、配送するルートについては、周辺状況を勘案して個別に指定されて、そこしか走ってはいけないという規制もかなりされておりまして、ネットワークき整備とあわせて、こういう規制についても一方では考えていく必要があるのではないかと、ネットワークの話では整理させていただきました。

10ページから拠点の話でございます。10ページ目は、前回もお出ししておりますけれども、今、物流の動きとしてはこういうことが一般的ではないかということで、青いところが広域的な物流施設で、それから都市内の配送施設に運ばれて、さらに個別の店に運ばれるということで、こういう段階的な構造になっている例がかなり一般的な状況かと思えます。

11ページを見ていただきますと、その中でも広域的な物流施設ということですが、こ

れも東京圏の調査の結果を分析しているものですが、ピンク色とか赤いところは今後、高速道路の整備に伴って、この場合は圏央道になりますけれども、特に物流施設の立地のポテンシャルが上がるのではないかと予想されるところです。この予想については、地価ですとか高速道路等の交通条件とのアクセスのよさでモデルをつくりまして、今の既存の施設立地とあわせて分析して、それが将来、道路ができたときにどうなるかということを整理しております。圏央道ができれば圏央道のポテンシャルが高まるということで、極めて当たり前の結果であります。今後その周りに施設立地が想定されます。特に、埼玉ですとか千葉ですとか東京については既に道路の開通も見えてきておりますので、自治体でも取り組みがされていますが、そういったところでの拠点整備が必要ではないかということでございます。

それから、先ほどちょっと話しましたが、港湾ですとか空港の対応も必要だということで、12ページでございますけれども、羽田空港で国際化ということで貨物ターミナルもできます。羽田自身は臨海部でございますけれども、羽田空港に対応した物流拠点の整備も考えていかなければいけないということでございます。

13ページにまいりまして、こういう広域的な物流施設について、冒頭お話ししましたように、賃貸化ですとか機能の高度化、複合化が進んでおります。ここに賃貸での立地が増えているという絵を入れておりますけれども、そういったものに対応して整備を促進していくということで、流通業務市街地整備法というものがございまして、そういった枠組みも今後、考えていかなければならないのではないかと考えております。

14ページにまいりまして、一方で都市内の配送施設の話でございます。そういったものにつきましては特に立地を考えていく。立地といいますのは、広域的な立地というよりも土地利用との関係を整理していく必要があるだろうということで、大型車を使わないものにつきましてはあまり配慮は要らないかもしれませんが、大型車が使われるものについては、工業系の用途ですとか、周辺環境上、問題がないところへの誘導が必要だということを整理させていただいております。

15ページから、3つ目の荷さばきの話です。15ページの資料は去る10月にもお話ししたしましたが、今、どういう問題があるかということで、荷さばき車両がとまっていることで通過交通が走りにくくなっているとか、歩行者が歩きにくいとか、歩道の横持ちという形で荷物が運ばれることとの錯綜があるということで、安全ですとか、にぎわい上問題があるということをご説明しております。

16ページにまいりまして、そういったことへの対策の考え方として、物流だけ考えていてもいけないのではないかということです。ここにございますように、歩行者ですとか自転車、バス、乗用車との関係がございまして、物流のほう人が動きを邪魔している部分もございますし、逆に人の動きがいろいろあると物流を処理しにくいという部分もございます。

17ページにまいりまして、そういう状況の中でどう考えるかということについては、物流だけ考えるのではなくて、地区の、特に中心市街地、都心等のふくそうエリアについて全体で考えなければいけないのではないかということです。

下に入れてあります例は町田市で、交通マスタープランをつくられております。基本目標という真ん中の欄を見ていただきますと、幾つか目標を立てられています。その上から2つ目、だれもが中心市街地へ訪れやすく、回遊して楽しめるようにするという目標を立てられています。それを受けて、具体の施策として右側にまいりますけれども、目標1が公共交通でアクセスしやすい中心市街地にしよう、目標2は楽しく滞在できる中心市街地にする。その中の個別目標2として、貨物車が歩行者の通行を妨げることなく、効率的に集配送できるようにするという位置づけをされております。

18ページは、では具体的にどういうことをやるのかということですが、箱の中に3点書いています。共同集配施設の利用促進ですとか、荷さばき場所の受け皿を整備する、共同配送を考えていかなければいけないと考えておられます。18ページの下にある絵は、物流のみならず全体で中心市街地をつくっていかなければいけないのではないか。車回りなり人の回しを考えられていまして、荷さばきについて言うと、Pと書いてあるところに駐車場とあわせて荷さばきの施設もつくって、こちらから中に持っていくことをお考えです。共同集配施設が1カ所できていますけれども、この取り組みをこれから具体化していきたいとお考えになっておられます。

19ページにまいりまして、そういう取り組みをする際どういう対応が必要かということで、先ほどの交通戦略の話と似ておりますけれども、関係者で協力する必要があるということを書かせていただいています。るるご説明しましたように、物流の動きもありますし、人の動きもバスの動きもございますし、建物側の対応も必要だということで、調整して取り組んでいく必要があるということです。

20ページにまいりまして、ではどういうツールがあるかということで、これは前回ご説明したものを圧縮して出しておりますけれども、荷さばきに関するハードなものとして

は、路上の荷さばき施設ということで左上にあるような駐車帯を使うもの。それから、路外荷さばき施設ということで、左下にございますけれども、新しい駐車施設をつくるもの。それから、右側にありますが、附置義務ということで建物の中の駐車場の整備ということ、今でも既に行われておりますけれども、こういったものを一体的に考えていく必要があるだろうということです。

21ページは、特に附置義務の建物の荷さばき施設につきましては、20ページの右側の表を見ていただきますと、対象面積2,000平米と書いてありますが、2,000平米以上の建物について基準面積当たり1台とる。東京都の場合は、上限で10台という形で設定されております。個々の建物でとることが原則ですが、21ページにございますように、地区の単位で考えて、建物ごとにとるのではなくて共同でとることも考えていったらどうかということです。銀座地区ではローカルルールということで既に取り組み始めていますが、そういう取り組みも必要だと思われまして、既にある建物にどういうふうに共同荷さばき場を使っていたか。お金で対応するというのも柔軟に対応して、できるだけ荷さばき場を使っていたかのようにしていく必要があるのではないかとということです。

22ページは荷さばき施設の管理と運営でございますが、一体的に管理運営というわけですが、具体的には情報提供、どこが空いてどこが埋まっているという情報提供ですとか、どこを使うという予約について一体的にできれば、より効率的な活用ができるのではないかとということです。

下にある事例は、銀座の社会実験の例です。ピンクのところは既存の小型車のパーキングメーターが、青いところが貨物車に対応した路上荷さばきスペースの部分です。その上に緑で人の絵があるところがございますが、ここはコインパーキングを活用して荷さばき施設を整備して、インターネット等で予約するというわけです。これは全体で運用しているわけではございませんが、こういった分についても一体的に対応、管理運営できればということです。

23ページ、荷さばきの対応という中で合意、協議、調整が必要だということをお話ししましたが、これは実際、千葉県柏市の社会実験の中で、左に検討委員会ということで構成メンバーとございますが、ここに掲げてあります学識経験者、市民、それから行政ということで警察も入り、商工関係者、運輸事業者も入った場で議論して、この場合は路上共同荷さばき施設を実験的に設置して、実際、先般の道路交通法の取り締まり強化に合わせ

て、本格的にこういう荷さばき帯を運用されている例もございます。

24ページでございますが、ハードな整備だけではなくて、共同配送も進められればということで、これは前回もお出ししたのですが、横浜の元町では共同配送が行われております。これによって、商店街の中の車の駐車が、配送の荷さばき車両が減るということです。

25ページは同じような例ですが、高層ビルの中の縦持ちも共同できないかということで、これは新宿ですけれども、新宿では高層ビルまで共同配送することによって、高層ビルの荷さばき施設等の混雑緩和も実現されているという例もございます。

個別にはいろいろと先進的に取り組まれているものもございますけれども、26ページにまとめという形で書かせていただきました。関係者が協力して調整した上で、目的をきっちり持って、その上でハードの施設設備と管理運営のソフトの話まで一体的に考えてやっていく必要があるということです。先駆的に取り組まれている例がいろいろございますが、これをどうやって具体的に各地で展開いただけるようにするのが課題だろうと思っております。

資料については以上です。

あと一言だけ、かなり東京の例が多うございましたけれども、たまたま平成15年に東京圏で物流調査をやったためにこうなっております。ちなみに、京阪神では17年に実査しております、中京は来年実査いたしますので、いろいろなところで同様な情報をこちらでも把握してい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。

では、どうぞご意見、ご質問ございましたらば。

今、説明で東京圏が多かったという話でしたが、逆に言うと、東京ぐらい大きいからこういう現象が起こっていて、地方都市だとこうはならないというところはあるんですか。

事務局 その辺はさらに分析する必要があると思いますけれども、3つお話ししたネットワークと拠点と荷さばきの話で、最後の荷さばきの話は地方でもそれなりの規模の都市であればかなり問題視されていると思います。荷さばきの話は、先ほどの交通戦略の、特に中心市街地の交通戦略の一部としてもちゃんと整理していかなければいけないと思っております。拠点とかネットワークは私どももまだ不勉強ですし、都市の中でほんとうに問題になるのか、特に3大都市圏以外ですとどうなるかこれからも勉強したいと思います。

委員長 例えば10ページの物流拠点の対応も、東京ならこういう段階で、大型から小型に積みかえてやるというのは何となくわかるんだけど、どこでもそうかというところでもないのではないか。

どうぞ。

D委員 それは多分、東京が物流というテーマだと一番問題があって、うまくいっていないということも多分あると思います。具体的な例で言うと、12ページにも羽田の再拡張後の国際貨物の話が出てきますけれども、羽田の4本目の滑走路をつくるときに、再拡張は最初、多摩川ではなくて海側に拡張することを検討したわけです。もう、七、八年前の話ですけれども、結構いろいろ図面もかいたんです。図面はかけるんですけれども、第1航路をつぶすと国際コンテナ船が大いに入れなくなる。

そうなるかどうかということ、これは数カ月かけて、お金もかけて計算したんですけれども、結局、首都高をもう一本つくらなければいけない、横羽線をもう一本つくらなくてはならないという結果になったわけです。その場合、国際線ターミナルを横浜に譲るしかないんです。コンテナ港を横浜の大黒埠頭に譲るほかない。そうすると、横浜から千葉に運ぶ、埼玉に運ぶ、東京に運ぶために横羽線をもう一本つくらなければいけないという計算になった。片側2車線は必要ないんですけれども、1.5車線ぐらい必要ということになった。もともと多摩川に橋が少ないですから、特に下流になぜか少ないですから、中流は結構あるんですけれども下流に少ないという点があって、完全にこれは物流機能がアウトになるということで、第1航路は絶対つぶせないという結論になったわけです。

それで、国際コンテナターミナルの機能自体が非常に増大傾向にあるわけです。増大傾向にあるのは、東京の国際コンテナが頑張っているのかということと全然逆でして、国際的な地位からいうと急速に低下して、ベストテンに入っていたのが、今、二十何位ですか、三十何位ですか、横浜、神戸も同じですけれども、そのぐらい国際物流からいうと日本は取り残されているわけです。それでもやはり増加傾向がある。それで、結局、もとのもくあみでそういうことになって、航空貨物も含めて、とにかく船のほうはつぶさないで滑走路を増やすほかない、だから多摩川だという結論になったわけですね。それが一つの象徴的な出来事です。

ですから、圏央道の完成とか、特に物流で言うと圏央道の完成なんですけれども、圏央道の完成は東京部分はあと一歩まで来ているんですけれども、それと11ページでいう広域的な物流施設の立地というのは大きな変化があり得るので、ここに圏央道と関連した整

備と書いてありますけれども、具体的には東京圏ではこれが一番重要なテーマで、次いで12ページにある羽田の4本目の滑走に伴う整備、これが2つ目の問題点ということになるわけです。

一方、都市内の流通で言うと、20ページに荷さばき対応の話が出ているんですけども、特に路上荷さばき帯の整備というのは進める必要があると思います。ここには郡山駅前の写真が載っていますけれども、東京の都心部、あるいは周辺部でも、例えば靖国通りもこれでかなりよくなったと思います。これをやるのに、歩道を削って路上荷さばき施設をつくるだけではなくて、実はパーキングメーターを削って歩道を拡幅して、残した部分を路上荷さばき施設にするといった方法もあるし、特に取り締まりを強化して、一たん全国的に流れは非常によくなったと思います。多少もとのもくあみになっている場所もあるんですけども、パーキングメーターの廃止も今までは難しかったんですけども、今はご承知のように取り締まり規制との関係で、風とおけ屋の関係なんですけれども、順に来て、パーキングメーターももうやめてもいいのではないかと思うところが、結構具体的に何カ所も私の頭の中にあります。そういった形でやっていくことも必要だと思います。

ですから、先ほどの話題の中で、警察の交通行政との関係のある部分についてももっと強く言ったらというお話があって、私は非常に心強くて、我が意を得たりという感じだったんですけども、どういう表現かは別として、ちょっとした工夫で路上の荷さばき帯を増やしていくという点についてはもっとうまい表現があるでしょうから、強調したほうがいいと思いますので、よろしくお願いします。

委員長　　どうぞ。F専門委員。

F専門委員　　地方の話であれば、おそらく東京のそれぞれの問題をちょっと小さくした形で起こっているようなところが多いので、基本路線としてはここで書かれているお話でかなりいい部分もあると思うんですが、僕の一つのコメントとしては、どの資料にも入らないんですけども、将来やはり考えなければいけないのはネットとの関係が地方都市では大きな問題になっている。

例えば、ヴァージンレコードがつぶれたという話がありますけれども、全部ダウンロードで物流が乗かってしまっていて、地方の中心都市ですとレコードショップと本屋が若者が集まるまちの中核なんです。そういうところに来るものが、全部各家庭でダウンロードできてしまうようになってしまっている。公共交通対自動車ではなくて、公共交通対ネットという状況が実は物流の問題の中で起こっていて、トータルでこの問題を考えていっ

たときに、特に地方ではネットの問題をどこかで扱わなければいけないことも起こってくるのではないかと。要するに、都市計画の一環としてダウンロード容量の制限を行うとか、そういうことも僕はあり得るのではないかと考えているんです。資料には載らないんですけども、じわじわと深刻な問題として、取り扱い量は圧倒的に増えてきているんです。

それだけの話ではなくて、ネット販売しているお店というのは、いろいろ調べてみると既存の市街地になくて、いわゆる白地に立地しているものが非常に多くて、要するに物流発側の問題もいろいろ起こす可能性があるのではないかとということもちょっとわかってきていますので、新しい課題として、今回はちょっと無理だと思えますので、今後の物流の課題と書いてあるので、一応、含まれるかなということでコメントさせていただきました。

G委員 都市内物流のほうでいろいろな工夫がなされていて、また実験もされて効果が上がっている。これを水平展開できていくといいと思いますけれども、この協議会をつくるのは前の議題の協議会と違って、おそらく協議会をつくってそんなに時間かからずに、ちょっとした工夫で今あるものを、関係者が集まって話し合いをしてルール設定すればできるものが多いと思うんです。そういうことをぜひ強調していただきたいと思います。例えば26ページでも19ページでも協議会の図がありますけれども、むしろお聞きしたいのは、二、三回ぐらいルールのために、特に銀座のビルの例だとか、警察が絡んで道路の荷さばきが絡むものはもう少し時間がかかるかもしれませんがけれども、新宿の例だとか銀座の例だとか町田の例だとか、おそらくそんなに時間かからずにやれていると思うので、協議会をつくることでルール設定すれば、結構効果が上がるんだということを強く広報していただきたいと思います。

ただ、実験の場合にはどなたがリーダーシップをとったかということですがけれども、実際にはどうなのでしょう、どういうところがリーダーシップをとって協議会をつくるのが一番いいのか。問題はたくさんあるんですけども、物流業者がリーダーシップをとるというのはなかなかできないと思うんです。ビルの場合には、ビルのオーナーなり、関係者がある程度リーダーシップをとれば事はそんなに難しくないと思うんです。路面の場合、それからビルの場合、それから商店街の場合と幾つかあると思うんですけども、パターンによって、どういうところがある程度音頭をとっていけばスムーズに行くかということも含めて、少しタイプを分けて、そして全国地域にこれが水平展開していけるようなことを工夫してみてもどうかと思います。

以上でございます。

委員長 何かコメントありますか。

事務局 D委員からいただいた東京の話はそういうことで、私どもも東京都とも話をし始めておりますので、協力し合いたいと思います。

F専門委員からいただいたネットの話は、すみません、ちょっと先の話ということで頭に入れておきたいと思います。書くかどうかは、私、この場で言えないんですが、考えます。

それから、今、G委員からあったお話で、協議会でなくてもいいという意識をしておりますので、ただ協議会等で調整、連携と書いていて、協議会をまずつくると書かなかったのはそういう気持ちなんです、ちょっとわかりにくいので、その辺は表現をよく考えたいと思います。

あと、実際どのくらい大変なのかということについては、私が承知しているここに出ている例の限りでは、やはり警察も関係してくるということと、新しくやっているということもあるので、実際はかなり時間を要しているようすし、社会実験の場合は、とにかくやってみようというところは早くできても、その後どうするのかということでもかなり時間をかけられているのではないかと思います。

それから、ビルと路面と商店街の場合、どこがリーダーシップをとるのかという話はあまり勉強できていませんので、少し勉強して整理したいと思います。ただ、念頭にあるのは、先ほどのお話のように中心商店街で都市交通戦略等の全体の構図の関係とも絡めていくことをまず考えると、やはり自治体を中心になっていくのではないかと個人的には思っておりますが、少し勉強して整理したいと思います。

G委員 できるだけルールの変更だけで、費用のかからないこともたくさん入っておりますので、そういうところから始めていったらどうかと思います。

委員長 ほかにはどうでしょうか。では、C専門委員、B専門委員、K臨時委員。

C専門員 手短に言います。

今、出てきた柏市も町田市も、実験では東京海洋大の兵藤先生がすごい頑張っているんですけど、私も委員のメンバーで呼ばれたんですけども、記憶している限りで言いますと、駅前の商業の人たちの意識が極めて高いことと、それなりに人が集まっているまちの中で、そのまちを守っていこうという意識も高かった背景があって、そこに市が乗ってきたような気がします。ただ、幾つかの首都圏の拠点のまちでも、商工会にすべての商店主が入っていない場合があって、商工会ベースにしても物流がうまくいかないところが

あたりであるので、組織づくりに関してはかなり工夫が要るし、時間がかかるということをコメント申し上げます。

それから、言いたかったことは違うことで、1つは途中のメニューで、例の中で写真はあるんですけども、時間帯をうまく使い分けることで空間を上手にやるという部分がちょっと書き足りなかったように思います。昔の日本橋の例もそうですけれども、タイムシェアリングをする中で、同じ空間を昼と夜とか、午前中と午後とか、使い分ける工夫というのはもう少し言っていたいと思いました。

それから、物流拠点が階層的にできていく中で、自分が経験した中でいくと、数が増えることで出入り度が増えて、幹線道路にかなり影響を与えてしまっている場合があるので、道路機能との関係で、どんどん数が増えればいいのかということではないということが多分間違いないんですけども、そこが少し見えなかった。

そして、この資料にはないんですけども、最近、気にしていることで、住宅地の中に宅配ということで大型車、大型車というカテゴリー自体があれなんですけれども、まち中の空間からすると比較的大きい、あまり来てほしくないたぐいの車が入っている場所が多くて、それは警察の大型車の規制の話と、規制の上での許可の話とかも全部絡んでくるんですが、ものを運んでくるものは何でもオーケーということではなくて、住宅地の中で見たときの物を運ぶ車の議論というのはいつかしなければいけないのではないかな。最後は感想ですけども、思っておりました。

以上です。

委員長 では、B専門委員。

B専門委員 今、C専門委員が言った後半のことにすごく関連するんですけども、11ページの物流拠点の問題ですけども、圏央道沿いにこういう拠点の立地候補があるということだけでも、要するに今より外に出るわけですよ。そうすると、当然のことながら起こるのは、その拠点から都心中心部へ向かっての交通量が増えるわけです。そういうことから言うと、ほんとうに遠くに出して数を増やすことがいいのかという問題はあります。それはC専門委員の言っていることとほとんど同じだと思います。

もう一つは、これは臨海部ですよ。先ほどD委員のお話にもありましたけれども、臨海部をどう使うかという話はもうちょっと気配りが必要で、これもまた部局の話になってしまっただけでも、港湾局で港湾の背後地の高度化なんていうことが言われていて、そういったところで物流のデバニングとか、あるいは流通加工が考えられている。そうする

と、総量として物流の交通量が減るわけだから、そういうことを支援していくことも一つ都市側の対応としてはあるのではないかと思います。だから、先ほどのF専門委員の話と反対で、私はネットでおろせば物が動かなくなるんだから、そのほうが負荷が小さくなるという見方もできるのではないかと思います。

F 専門委員 いや、両方ある。

B 専門委員 両方あるかもわからない。

それともう一つは、荷さばき施設等のある意味では公共的な役割と私的な役割の間みたいなものについては、費用負担をどうするかという話がここであまり出てきていない。これはこれでも私は理屈があると思うんです。荷さばきによって、先ほどの外部不経済みたいなものが出てきたときに、それをなくしてくれたらいいということでみんなお金を出して、その部分を援助していくなていう理屈は十分あり得る。低公害車の税制優遇は全く同じことだから、そういう意味ではその辺の理屈もきちんとしておいたほうがいいと思います。

以上です。

委員長 どうもありがとうございます。

では、K臨時委員。

K臨時委員 2つ、物流拠点のほうでは、先ほど流通法の話も出ましたけれども、ネットがこれから使われていけばいくほど、多品種少量でかなりオーダーメイドなものが普及してくる可能性があると思っていますが、流れを見ていると、みんな配送だけに偏っているような気がするんですけども、もっと加工が入ってくるのではないかと。これからICチップが出てきて、そういったことが本格的に普及してくると、どこかでそれに付加価値をつける作業が出てくる。それもぜひ一緒に考えてもらったほうがいいのではないかとというのが1点目です。

荷さばきのほうでは、東京で路上駐車が一番問題だった道玄坂で調査をしましたところ、例の民間委託の前後で、明らかに普通車の違法駐車は減るんです。ところが、そこに商業用の荷さばき車がどんどん入ってきている。多分それだけニーズがあるということだと思うんですけども、結局、荷さばきのほうが増えてしまっている。増えているというか、それだけ空いているスペースが欲しかったからどんどん入ってくるんですが、その車がどこへ行っているかを見ると、結構大きなビルで古くから、古くからといってもちょっと前につくったビルで、荷さばきの施設を持っていないビルに結構多くのもが流れている。

もっと露骨に言いますと109ですけども、そういうところに行っているわけです。

そういうものは、今さらだとは思っただけですけども、路外に実際は駐車場があるわけです。例えば、東京都の駐車場では30分無料という制度をおやりになって、一般車を受けとめることを実際やられた。ですから、もう少しそれを考えていただいて、物流の30分無料を組織的にやって、一たんそこに収用した上でデリバリーするというシステムをもうちょっと考えたらどうかという気がいたしました。

委員長　ほか、どうですか。E臨時委員。

E臨時委員　物流はあまり得意ではないんですけども、数少ない私のお手伝いした経験から言うと、やはり11ページの物流拠点で、もうB専門委員からお話ありましたが、こういう郊外の物流拠点ということで言うと、ピンク色はポテンシャルとなっているので、これからこういうところに来てくれることが望ましい、あるいは出てくるという図なのではないかと思えますけれども、多分こんなにポテンシャルはなくて、少なくともありそうなのは、圏央道と既存の高速道路とのジャンクションのあたりしかないというのが一般的な見方なのではないか。これ、インターの周りに全部ポテンシャルがあるみたいですけども、そんなことはない。実際には、あまり逆向き物流というものが現実的には起こっていないらしくて、ここで荷を分けて、そこからまた関東内陸とか東北のほうに持っていくのが比較的普通のパターンだと聞いています。その意味でいくと、圏央道ではなくて、実際に物流拠点が結構できているのは外環のほうではないかと思うんです。ですから、現実と将来の、これがほんとうにあるべき姿かどうかもちょっと疑問ですけども、現実とこの図がかなりずれているというのが私の印象です。

もう一つ、臨海部で、コンテナをどこでばらすかというのが物流の世界では結構大きいので、港の近くでばらして、そこから持っていくパターンと、外環あたりまでコンテナをばらさないで持って行って、その拠点でコンテナをばらして、そこから若干内向きもありますけれども、多くは埼玉とか関東内陸のほうに持っていく。その辺は東京都でもわりとよく調べていたような気がするので、そういう情報を補足されればいいのかと思いました。

以上です。

委員長　どうもありがとうございました。

ほかにはどうでしょう。H臨時委員。

H臨時委員　すみません、1点だけコメントですけども、今日のお話を聞いて、特

に柏市の例を見ていますと、社会実験が非常におもしろい働きをしていると思います。社会実験はこれまで、お金を出して国土交通省自身がやっているわりには、法的性格が何となくはっきりしない、運用的なものに止まっています。先ほどの戦略をつくる場合でも、その事前段階で実験が必要な場面もあると思うので、社会実験を一層フォーマルな制度、法的仕組みとして前段階に入れるような形で整備していくと、E臨時委員が言われた戦略策定のプロセス過程にも補助すべきだという提言に、少し形を与えることができ、こうしたセッティングをすると課題が溶けるのではないかという印象を持ちました。

委員長 ありがとうございます。

ほかにはどうでしょうか。

J 専門委員 簡単にですけれども、総合交通戦略のところ、需要追随型から目標達成型というキーワードが出ていて、同じことが物流にも言えると思うんですけれども、ちょっと需要追隨的な表現も散見されるという感じがして、物流は本来、需要追随型ということでもないと思うので、戦略とは一体何なのか。あちこちに分散して書いてあるので、物流の総合戦略はこれですというものが、それに向かっていくんだというニュアンスがちょっと弱いと思います。

委員長 ちょっと私の議事運営がまずくて、もう3時半になってしまったんですけれども、その他は何か具体的にありますか。

事務局 その他は事務的なお話だけでございます。

委員長 そうですか。

では、まとめて資料 - 2、資料 - 3、資料 - 4でもう少し補足の意見がありますでしょうか。あればいただいていたほうがいいんですが。

もしなければ、その他の事務的なご連絡、よろしく願います。

事務局 3月22日、23日、愛媛県で第3回の現地視察を行う予定でございます。ご出席いただけます委員の方々にはよろしく願います。

また、次回以降の日程でございますけれども、お手元の資料の一番下に書いてございますけれども、こちらをごらんいただければと思います。委員の皆様方からご都合をお伺いいたしまして、一番多くの委員にご出席いただける日ということで、第10回を4月24日3時から、そして第11回を5月22日の午後4時から開催させていただく予定としておりますので、お忙しい中、大変恐縮でございますが、ご出席方よろしく願います。なお、正式な開催通知につきましては、後日、郵送させていただきます。よろしく願

いたします。

以上でございます。

委員長　　どうもありがとうございます。

それでは、こういう日程でございますので、できるだけ調整してご参加いただければと思います。

それでは、これで今日は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】