

平成18年4月20日(木)
於・国土交通省6階618会議室

参考資料 - 3

社会資本整備審議会
都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会
第2回都市交通・市街地整備小委員会

議 事 録

国 土 交 通 省

【出席委員】

黒川洸委員、上村多恵子委員、小林重敬委員、マリ クリスティーヌ委員、
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、
谷口守専門委員、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2回の都市交通・市街地整備小委員会を開催させていただきます。

それでは、開会に先立ちまして、前回、ご都合によりご欠席されました委員の方をご紹介申し上げます。上村委員でございます。

上村委員 上村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局 本日も出席いただいております委員は、14名中11名でございますので、前回は承認いただきました議事運営第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、青山委員は本日もご都合によりご欠席でございます。中村委員と山内委員は少しおくれるということでございます。

次に、配付資料でございますけれども、お手元に一覧表とともに5種類の資料をお配りしてございます。一覧表でご確認いただきまして、もし過不足等がございましたら、申し出ていただきたく存じます。

資料の中の参考資料1に前回の第1回都市交通・市街地整備小委員会の議事の概要をおつけしてございます。こちらにつきましては事務局で作成いたしましたものでございますので、もしこの議事録、修正等、お気づき等の点がございましたら、後ほど申し出ていただきました

く思います。

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ので、これからの進行は、委員長、よろしく願いいたします。

委員長 本日は、皆様お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございました。

それでは、早速ですが、きょう2つの素案が、今後の都市交通施策のあり方、今後の市街地整備のあり方の素案がありますので、事務局より説明をお願いします。きょう、実は、A専門委員が1時間ぐらいで退席されますので、説明が終わらなければ、途中でご意見をいただいていると思っています。よろしくお願いします。

事務局 それでは最初に、資料2に基づきましてご説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきますと、目次がございます。全体の資料が都市交通施策のあり方と書いてありますが、内容としては大きく2つございまして、都市構造改革の必要性と目指すべき都市像について、日本のまちがどのようにできてきたか。それが都市交通のあり方とかなり密接に結びついていて、それが今の都市構造を決めていると。今後、都市構造改革を進める上で、都市交通との関係をどうするか、どういう都市像が必要かというのが1番目です。

2番目が、都市交通施策のあり方でありまして、全体としての戦略的な取り組みが必要ではないかということ（1）を見ていただいた後に、（2）でその中で渋滞対策等、幹線道路のあり方、歩行者のあり方、公共交通のあり方という形で、少しテーマ別に見ていただきたいと思います。と思っています。

3番目に、そういうことを進めていく上で、どういう取り組みをしたらいいかということ（3）を2つの観点で見ていただきたいと思いますというふうに思っています。

それでは、順次ご説明いたします。

最初に、我が国の都市の発展の経緯を交通との関係で整理いたしました。最初に大都市の代表として東京。2つ目に地方都市の代表として、勝手に使わせていただいておりますが、富山市の例を挙げさせていただきます。

2ページが東京のような大都市でございますが、大都市の場合には、いわゆる鉄道網との関係がかなり強いということでございまして、昭和初期には、ここにありますような山手線が形成されて、下町、山の手の従来からのまちの範囲に、鉄道との関係、こういう形でまちがあったと。昭和30年ぐらいまでは、鉄道網は民鉄を中心に広がりながら、まち

も広がってきたという経緯をたどっておりますが、昭和50年代になりますと、そのすきまが大分といいましょうか、鉄道サービスがない地域にもかなり広く広がっている。これはモータリゼーションの進展によって、それが主として支えてきたということではないかと思っております。

3ページが地方都市富山の例でございますが、この場合には黄色い色が昭和40年のときの市街地、オレンジ色が平成12年になっての市街地に広がったところでございます。黄色いエリアは、鉄道と路面電車のネットワークのほぼ範囲にとどまっております、そういう意味で、路面電車も含めた公共交通サービスの中でまちがある。こちら高度成長期、モータリゼーションの進展とともに市街地がかなり拡大しております、バスとしての公共交通サービスしかない地域で、かなり自動車に頼った都市形成ではないかというふうに思っております。

今、お話を申し上げましたまちのでき方とかなり関係があった路面電車の推移を4ページに挙げておりますけれども、路面電車は京都で整備をされまして、最盛期には全国65都市、1,500キロありました。例えば路線長、赤い線を見ていただきますと、ある時期、昭和30年代から急激に減っております。これは点線の自動車保有台数とちょうど逆相関になっているのがおわかりかと思えます。この時期に、1つは、路面電車網のサービスのない地域に車をベースにした市街地ができていったということによる乗客離れと、道路が混雑してきて、その併用軌道化したというようなことが原因であります。また、公営企業については、積極的な廃止策をとったということもございませぬ。

1行目の昭和28年京都というのは明治28年の間違いでございます。申しわけございません。

5ページから、市街地が広がった今の状況をそのままにしておくという問題があるか。これは前回も見ていただいている資料の再掲がほとんどですので、少し早目にいきたいと思いますが、今の状況は、市街地の中の密度もほぼ下げどまっているとはいえ、かなり希薄化した状態でありまして、今後さらにそれが続くおそれがある。右のグラフで、人口密度と公共交通の関係がありますけれども、明らかに人口密度が低いところは公共交通が成り立ちにくいということがわかりますので、このまま密度が全体として低くなっていった場合に、公共交通はかなり厳しい状況になるということが言えると思えます。

次のページに、今度は都市経営のコストという、これも前回見ていただいておりますが、密度が低いと経営コストが相対的に高くなるということでございます。

7ページが環境面でございます、やはり人口密度が低い市街地は、交通によるエネルギー消費量が高い。地球環境にも厳しいということでございます。

8ページに、以上のようなことからこういうことが言えないだろうかということですが、日本の都市は、モータリゼーションの進展前は、公共交通機関沿いに市街地が進展してきた。モータリゼーションが進展した昭和40年代以降は、自動車交通に支えられて、低密に拡大を続けてきた。このまま放置すると、公共交通を軸とする市街地構造が崩壊して、公共交通の維持が困難になる。低密度な市街地が一層拡散して、公共交通利用が不可能な地域が増えるとか、都市施設の維持管理が難しくなるとか、福祉施策等の行政コストが増大するとか、地球環境負荷の増大とか、中心市街地の衰退といったような課題が今よりも大きくなることが懸念される。自動車利用が増大するという事は交通渋滞の悪化もまた懸念されるというようなことが言えるのではないかという問題意識でございます。

「以上のようなことから」という紙が以降何回か出てまいりますが、これは次回の議論をお願いしようとしております中間取りまとめに、こういう中から少し文章化したものをお諮りしようかというふうに思っておりますので、そういった意味でキーワードが足りないとか、概念が少し欠けている、間違っているといったようなご意見を、この紙はこの紙としてまたご意見をいただければ幸いです。

それでは、どのような都市像をこれから目指すべきかということをお話したいと思っております。

9ページは、平成15年の社会資本整備審議会、都市交通・市街地整備小委員会の取りまとめの中、この前身に当たる部分ですけれども、そこで取りまとめをしていただいたものの抜粋です。基本的な方向として拡散型都市構造をコンパクトに改変する。土地利用密度を高めることによって、市街地の広がりを縮小する。複合的な土地利用を実現する等々の方向づけがされております。さらにこれを今回中心市街地の小委員会で取りまとめたいただいた都市構造改革と連動させて、もう少し具体的なイメージに今回は高めていただきたいというふうに思っております。

その上で、少し富山市の例を引かせていただいておりますが、富山市の取り組みをご紹介いたしますと、イメージ図でかいてありますけれども、交通インフラ、鉄道、路面電車、基幹バス、コミュニティバスがそれぞれ凡例のような青い線、点々でございます。市街地の中で、こういった公共交通インフラとの連携で市街地形成を特に密度高くしていく地域、

もしくは郊外の中でもそういった公共交通の結節点周辺で拠点的にまちづくりをしていくところという都市構造を、将来像として今お持ちでございます。

こういった将来像については、もちろん地域の住民の方々、市民の方々と議論の中でそれぞれの地域の個性、特性に応じて練り上げていくべきものではありませんけれども、いろいろな少子・超高齢社会とか、環境問題等々を考えたときに、1つの典型的な姿ではないかというふうに認識しております。

さらに、少しディティールなまちのイメージが11ページにございます。先ほどお話しいたしましたように、公共交通サービスの結節的なところを中心にいろいろな機能を集積して、それぞれの単位ごとに、歩いて暮らせるようなまちづくりをしていく。それが公共交通軸を中心に連檐していくというイメージだというふうに理解しております。

こういったものを前回のこの小委員会のまとめの方向づけと絡み合わせて、ご提案として12ページに挙げました。左上の図がかつての市街地、昔の日本のまちはこうだったのではないかと。中心部に大きなコアがあって、郊外は基本的には低密で、幾つかの場所に拠点があった。

その下が、そういう意味では2番目の現在の都市の姿というふうに思いますけれども、低い台地状に市街地が拡大している。あわせて、中心市街地は、少し山が小さくなるというイメージでございます。

その右下の図が、このまま置いておくところなのではないかということでありまして、中心がさらに希薄化して、場合によっては消滅。それから、台地は高さが左と一緒になっていますが、むしろより低い台地として面積は広がっていくという低密度市街地の拡大ということが今後の可能性としてあるのかなと思っております。

右上のところは、求めるべき市街地像、都市像としてご議論いただきたいものでございますけれども、中心市街地と、特に公共交通を中心とした交通軸の拠点的なところにそれぞれの山があって、連檐していくイメージ。こんなことをこれからの市街地像として考えたらどうかというふうに思っております。

それを言葉にしたものが13ページでございまして、今後、少子・超高齢社会ということ考えたときに、中心市街地及び幾つかの拠点を結ぶ公共交通機関を整備して、それらの拠点の周辺で市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能の集積を図る。その他の地域については低密度な市街地として保全する。そういう考え方でございます。

以上で、現在までの日本のまちのでき方、それに基づいて今後の都市像としてのあり方

についてのご提案でございます。

14ページからは都市交通の施策の部分に移ります。

最初に、今後、都市交通施策、何を考えなければいけないかということでございますが、ここで最初に見ていただきたいのは、こういう施策の組み合わせというよりも、都市交通は、前回もお話しいたしておりますけれど、歩く人、自転車、自動車、バス、鉄道などなど、いろいろな交通手段がありまして、それぞれが選ばれているわけですので、そういった全体のシステムとしてどういうふうに機能しているのかいないのか、どうしたらいいのかということを考えなければいけないということを最初にお話ししたいと思います。

それで、15ページから、今までの都市計画審議会でのご答申を中心として、どういう交通政策をまちづくりとの関係でとってきたか、それがどういう状況なのかということです。昭和46年に総合都市交通体系という都市交通を総合的にとらえ、また、土地利用との関係も考えていかなければいけないというご答申をいただいております。これに基づいてモノレール等の助成がその後順次実現してきておりますが、62年には都市交通マスタープランというものが必要だ。それから、平成4年にはTDM、交通需要マネジメントが必要だということが言われております。さらに、平成9年には都市の装置ということで公共交通をとらえて、都市交通の再構築をすべきだというご答申をいただいております。

しかしながら、今までお話をしておりますように、実際のまちの中では総合的な都市交通体系、都市交通システムはまだうまくでき上がっていないというふうに認識をしております。こういったことを、なぜうまくいかなかったのかということを中心に点検、反省しながら、これからのあり方を検討していくべきかなと思います。

そういった意味では、平成15年、緑色のところに公共交通等との総合的かつ実効性の高い都市交通戦略ということがうたわれておまして、こういった概念をキーに、これから中身を充実させる等によって、施策のあり方を検討していきたいと思っております。

16ページがないので、17ページです。1枚抜けております。

17ページが、今お話をいたしました都市交通戦略というものの取りまとめ。これも前身の小委員会での取りまとめ結果ですが、四角の中にありますように、政策目標を明示し、これを実現するための複数の施策とその展開。事業プログラム。これに基づいて事業実施を行う政策システムである。政策評価は住民参加を含めた透明度の高い手続、責任ある組織体制の充実が必要ということが提言されております。

下に書いてありますのは、従来、総合都市交通体系、総合交通計画と言われて進めてき

たものでありまして、こういった10年先、20年先の将来のあり方を総合的にすべて書いて、それを順次、時間をかけているのは少し反省のし過ぎかもしれませんが、時間をかけてそういったものを実現していくというアプローチから、この都市交通戦略で言われておりますのは、具体的な政策目標を持ち、それを実現するための計画をつくり、時間を限って具体的にやっっていこうということだというふうに理解ができるかなというふうに思っております。

そんなことで、以上のことをまとめますと、18ページに戦略の取り組みが進まなかった背景から、じゃ、どうしたらいいかということをもとめてあります。

1つは、コンパクトなまちづくりということが、当時から提案されておりますけれども、なかなか社会的に浸透していなかったのではないかな。もう一つは、都市交通戦略という提案をいただいておりますけれども、その体制が明確になっていなかったもので、具体化していない。それから、仮にまちの中でやろうとしても、例えば環状道路の整備がおくれているとか、骨格的な道路網の実力が不足しているといったことで、なかなか自動車中心の交通体系の切りかえをするのが難しかったということがあるのではないかなということであります。

近年の我が国の状況は、1つは、コンパクトなまちづくりについては中心市街地の小委員会に取りまとめでいただきましたように、きちんとした取り組みの必要性が社会的にも浸透し、そういったことを富山市さんをはじめ、具体的に標榜されるところが非常に多くなってきたというふうに思います。

それから、後ほどお話をいたしますが、コミュニティバスとか、富山のライトレールなどなど、公共交通に対して公設民営的な方式で支援していく、もしくは取り組んでいくという事例が出てきておりまして、そういった事例を参考に、少し取り組み方を考えることができるようになってきたかな。また、平成17年にできました都市鉄道利便増進法というものでは協議会というものが法律の中で位置づけられまして、そこで関係者が集まって計画を練り、実行していくということが制度的にも出てきた。道路の実力も大分できてきたところがある。すべての道路ではなく、まだまだおくれしておりますが、少し自動車と公共交通の関係を変えることができるような都市も出てきたかなということであります。

それで、こういったことを本格的に進めていく上で、自治体が主体的にいろいろな関係者と調整して、施行・推進する仕組みをもう少し具体的にしていく。それから、都市の装置という位置づけは以前していただいているわけですが、そういったものに対する

支援措置を充実する。それから、戦略に定められたことをみんなが、関係する人が責任を持って実行する。そういった意味での仕組み、枠組みが必要ではないかということであり
ます。

19ページはそういった問題意識を具体的にまとめたものでございます。時間の関係で
要点だけ申し上げます。

最初はいろいろな機関があり、モードがあり、いろいろな関係者が多岐だ。2番目は、
都市交通は都市のあり方と密接に絡んでいるので、都市像実現という意味での必要条件で
ある。3番目は、都市構造改革を進めるために需要追従型でなく、目指す都市像を誘導す
るための戦略的な展開が必要である。4番目に、こういった施策に責任を有する自治体、
特に市町村が中心となって、提供すべき都市交通のサービスレベルを明確にした上で協議
会等において関係者の調整を行い、戦略を策定して、それに基づいたハード、ソフト策を
含めて、それぞれが責任を持って実行していく。そういうことを打ち出せないかなとい
うふうに思っております。

そういった戦略的に都市交通のあり方に取り組むというときに、どういう具体的にテー
マを政策的に絞り込み、やっていくのかということについて、幹線道路のあり方、歩行者、
公共交通という順番でお話をしたいと思います。

最初に、幹線道路のあり方ですが、前回も見えていただいておりますように、都市内道路
の整備は、今、都市計画道路の改良率で54%ぐらいになっております。ただ、その中で、
放射、環状、2車、4車というふうに見ますと、2車線という道路がおくれている。それ
から、放射道路に比べて環状道路がおくれている。それから、地方都市圏では、人口規模
が小さい都市ほど骨格道路の整備率が低いという状況でございます。

それから、その道路を走る中身で見ますと、物流の車両でございます。ちょっとわか
りにくい図でございますが、東京都市圏の現在ある道路を赤と青で色分けしたものです。
青は重さ指定道路と書いてありますけれども、25トンまで走れる。赤は、25トンはだ
めで、20トンまでということです。ここで見ていただきたいのは、青い道路が、東京で
言えば都心部の中まで、千葉とか、横浜とか、すべてまちの中まで走れる道路になってい
るということでもあります。逆に言えば、そういうものがいまだに走る必要がある。自然的
に走っているから、なかなか規制ができないということもありますけれども、まち中まで
含めて大型貨物車が入っていて、いろいろな問題がそれぞれ生じているということです。

22ページからは、環状道路の必要性を挙げております。前回、これも見ていただい

おりますが、先ほど申し上げたように、大都市、地方都市ともに、環状道路はおくれております。でき上がった都市の例、宇都宮で見ていただきますように、環状道路の通過交通を迂回させ、かつ、起終点で見ても早く行けるというような意味で、環状道路の効果が極めて高いということでもあります。

もう一つは、通過交通の中心市街地の排除という意味では、欧米の場合に環状道路の整備が比較的進んでいる。もしくは、城壁を壊して、そういったところが環状道路になっているわけですが、ストラスブール、ミュンヘンともにそういったものができて、中を歩行者空間に開放したり、LRTを整備したりということができるよう環境になっているということでもあります。

24ページは、今後の幹線道路整備のあり方という意味でちょっと見ていただきたいと思っております。日本のあるまちで、右上の整備効果の推計というところで見たいと思いますが、現在でき上がっている道路網で平均速度が31キロとなっております。まだ整備できていない道路を整備したときに、それがどういうふうになるかという推計ですけれども、残り140あるうち、60ぐらい整備すると、これが37まで改善され、その後、フルネットワークまでいっても、平均速度という意味だけではあまり変化がないということでもあります。したがって、骨格道路の整備によって自動車の速達性を改善するという意味では、60ぐらいまでが1つの目標。それ以外に、交通安全とかいろいろなことを政策目標として挙げた場合には、さらにフルネットワークまでというようなことが、こういう推計では言えるのかなというふうに思っております。したがって、どういう道路網の効用を発揮するかということをベースに今後の整備のあり方を検討していく必要があるのではないかということでもあります。

それをイメージ図でまとめたものが25ページでございます。ちょっとポンチ絵過ぎてわかりにくいのですが、右上の図で、まだ外環状道路の一部できていないとか、点々ができていない道路ですけれども、補助放射道路も一部できていない。それから、赤い都心環状の内側にもまだできていないところがある。それを、例えば骨格的な放射、環状のみで基本的なトラフィック機能、自動車交通は処理をし、そういったところで囲まれたところについてはもう少し公共交通の活用とか、歩行者にそういった空間を使っていくとか、そんな見直しができないかというのが右下でございます。

仮に右下の実線で書かれたようなネットワークで骨格道路の形成というものがもしもいのであれば、都市計画で決まっている道路についての見直しも、また、都心環状の内

側については、面的に歩行者空間化するといったことも、こういったことでは可能になってくるのではないかということでもあります。

以上のようなことから、26ページですが、都市内道路の整備率が50%を超えて、相当のストックが形成されてきたけれども、まだ半分弱が未整備である。整備済みの道路については十分な機能を発揮しているか、総点検を行うべきときではないか。また、未整備の都市計画道路については従来の延長で整備を続けるのではなく、必要性を検証しつつ見直しを進める。それから、骨格的な都市計画道路に投資を集中して整備を進める。その際に環状道路の早期完成に留意するといったようなことが必要ではないかということでもあります。

今、ネットワークですけれども、渋滞についても前回お話ししたように、ポイントを絞ってという考え方でありまして、28ページにありますように、道路網を量的に増やして、容量を増やすという考え方から、2番目のポツですけれども、踏切、主要な交差点、骨格道路未整備区間等の主要な渋滞ポイントに的を絞って対策を進めていくという考え方が必要ではないかと思えます。

以上で、幹線道路についての今後のあり方を一たん区切ります。

29ページからは、都市交通の基本としての歩行者を再評価したいということについて幾つか見ていただきたいと思えます。いきなり欧州憲章というのが出てまいりましたが、これは1つの考え方がまとまっているものとしてわかりやすいので、見ていただきたいと思っています。抜粋があまりにも切り刻み過ぎてわかりにくいので、60ページを見ていただいたほうがいいかなと思えます。これは1988年10月に欧州議会で採択された憲章でございまして、基本的に各国の政府の政策も各国合意という意味で縛るという位置づけだというふうに言われております。

歩行者の権利に関する憲章でありまして、1番が、歩行者は、健康的な環境で生活を営み云々で、公共空間がもたらす快適さを満喫する権利を有する。2番目は、歩行者は、云々で、歩行や自転車による移動距離内で生活の利便性を享受する権利を有する。3番目は、子供、高齢者及び障害者は容易に社会参加の機会が得られ、弱点を増大する場でないように求める権利を有する。つまり、配慮が要る。障害者は自由意思に基づき移動を求める権利があるというのが4番目です。

飛びますが、次のページの が、歩行者は複数の交通手段をあわせて使用することによって困難なく移動の容易さを享受できるように権利を有するということで、(a)が環境

を破壊しないなどなどの利点を持った公共交通のサービスが提供されること。(b)は、自転車のための設備を設けること。(c)は駐車場の位置が配慮されることということでございます。

そういったことで、ヨーロッパの場合には歩行者から始まって、公共交通も歩行支援という意味で位置づけがされているということでございます。

戻っていただきまして、29ページは今お話ししましたので、30ページです。そういうふうに都市交通の基本がまず歩行者であるというふうに思ったときに、我が国の状況はどうかということです。前回、交通手段という目で見たとときに、継続的に自動車が増えて、歩行者が減っている。バスが減っている。鉄道は、大都市の場合にはそこそこ頑張っているというお話をいたしました。歩行者が減っている理由についていろいろ分析をさらにしたいというお話をいたしました。今回ちょっと要因分析をしたものでございます。

まず左のグラフを見ていただきますと、これは移動の距離の分布でございます。簡単に申し上げますと、1キロ未満の移動が減っている。青が43年で、赤、黄色が平成10年です。大分減っている。それが平均的に長距離化しているということです。ですので、長距離化すれば、当然、2キロ、3キロ歩く人はいないということから、歩行者が減ることです。なぜトリップが長距離化したかというのは、さらに分析が要るかと思いますが、郊外居住等々、市街地が広がっていることと、身近なところに、例えば八百屋さんとか、クリニックであるとか、そういう生活機能がなくなってきて、遠くへ行かざるを得なくなったということなどの結果ではないかというふうに類推しております。

右のほうは、同時に、同じ移動距離でも自動車を利用するようになってきているというグラフです。この要因は、いろいろ分析しなければいけないと思いますが、1つは、自動車が手近に買えるようになったとか、免許をみんな持つようになって、車ですぐ出れるようになったなど、それから、道路の整備がそれなりに進んできて、車で移動してもあまり渋滞等に巻き込まれなくなったということもあるのかなと思いますが、いずれにしても、移動する距離が長くなり、かつ同じ距離でも自動車を利用するようになったという相乗効果で、歩行者が減り、また、公共交通も減っていくという状況が見えてまいりました。

一方、今、車を持ち、運転している方が今後高齢化していくわけですが、そうなったときに、交通事故による問題が相当大きくなりそうだということです。表題は、経済損失と書いてありますけれども、人身事故も入っているので、経済だけでない全体の損失です。詳しくはご説明いたしません。今後、今免許を持ち車を運転している方がそのま

まシニアドライバー化していくことによって交通事故が飛躍的に増え、それによる人身、物損の事故もかなりのものになるということが予測されているわけであります。

したがって、なるべく車でなく移動できるような環境をつくっていくことが大事ではないかということであります。

32ページは、歩行者のバリアフリー化とか、あわせて水とか緑などを導入することによって環境をよくするという考え方。33ページは、前回もお話ししておりますが、沿道との関係で、歩行者の空間ににぎわいを持たせていくということでありまして、最近、オープンカフェの取り組みであるとか、民地のセットバックとあわせて歩行者空間を充実するといったことが具体化してきております。

また、都心部では34ページになりますけれども、物流ですね。物を運ぶということと、人が歩くということはかなり錯綜が進んでいるのではないかということをお話で挙げております。

住宅地についても、前回、交通事故等が多くなってきたという話をいたしました、35ページのように、面的に交通安全等取り組むということが始まってきたというご紹介でございます。住宅地の幹線道路の内側では、なるべく通過交通を減らせないかという取り組みです。

以上のようなことから、歩行者については、36ページになりますけれども、集約型都市構造の実現のためには歩いて暮らせるまちづくりとして、生活機能の集積をする。安全、快適に歩ける環境の整備をするということが必要ではないかということであります。そういった意味で、自動車交通の処理を優先した考え方から、歩行者優先に切りかえる。これは幹線道路と幹線道路でないものと峻別が要るかなと思いますけれども、そういった転換とか、バリアフリー化、水、緑、うるおい、にぎわいといったようなことの配慮が要るということであります。

次に、公共交通にお話を移します。公共交通は、なぜ公共交通かということが必ず問われるわけで、そういった意味での必要性をもう少しきちっと論証していかなければいけないかなというふうに思っております。

最初に、沖縄モノレールという例は前回も出しましたが、今まで全く軌道系の公共交通がないところに来たという意味では相当大きなインパクトが沖縄の那覇市にはございます。モノレールの沿線の住民の方々にアンケートいたしますと、従来、車系だった方が半分おられたのですが、今は半分以上の方がモノレールになったということで、かな

り大幅な切りかえがあった。それから、最近、モノレール駅周辺の居住者の方々は、かなりの数で交通利便性というものに着目して、自分の居住地を定めた。そういった意味で、公共交通と交通手段、まちの関係が少し評価されるかなということです。

大阪モノレールという環状方向のモノレールの整備の事例を次にお出ししております。右のグラフで、全線開業というのが平成9年になりますが、その年にかなり飛躍的に増えまして、その後も輸送人員は増大しております。大阪都市圏の場合には、ほとんど環状がなく、放射方向だけの鉄道網だったわけですけれども、そこに環状鉄道が加わったということで、横の渡り、もしくは環状方向の都市形成というものが進んできたというあらわれかなというふうに思っております。

また、少路という駅に着目いたしますと、市全体の人口は少しずつ減っている中で、駅勢圏の人口だけは増えているということでありまして、駅を中心とした人口集積の動きが読み取れるわけでありまして。

しばらくバスのことをお話ししたいと思います。39ページが盛岡市における取り組みです。盛岡市内は非常に渋滞が厳しかったわけですけれども、バスネットワークを基幹バスと郊外の支線バスという組み合わせに切りかえました。ゾーンバスシステムというふうにここでは書いてありますけれども、都心部は都心循環バスを整備し、それから、郊外に向けては基幹バスで走り、郊外はそこで乗りかえをして、支線バスで回るという概念であります。幹線道路には適宜バス専用レーンを設置してバスの走行性を高めるということです。

その効果は次のページにございますが、読み取りにくいところがありますけれども、右上のバス利用者で見ていただきますと、従来のシステムが紫色で、3つ階段があります。ずっとバスの利用者の減少が見られましたけれども、ゾーンバスの運行をしてからは増加に転じた。その内訳を見ると、ゾーンバスによる増加分というものがそれなりの比率を占めているということがございます。また、バスでの外出機会も増えるとかといったこと、それから、自動車からの転換も3割もあるということで、かなりバスの中でもシステムの工夫によって大きな効果を上げているという例でございます。

今、走行空間の話をしていただきましたが、バスレーンの設置とか、名古屋のように、中央走行で完全に、ある意味では路面電車に近いような空間を与えて、基幹バスとして運行している例もあります。名古屋の場合には、バスの速度の向上、所要時間の減少、乗車人員の増加といったような効果が見られるわけでございます。これは道路空間の中のバスへの空

間割り当ての議論のときにご参考にしていただければということでありませう。

また、鉄道とバスの組み合わせという取り組みも順次日本でも進んできております。42ページにございますが、広島路面電車を終点駅を延伸したときに、バス停の横にまで持っていきまして、ホーム・トゥ・ホームで乗りかえできるようなシステムを導入いたしました。

それから、大阪市の取り組みでは、普通、バスというのはバスベイで、道路から見ればへこんでいるんですけども、むしろ道路に沿って張り出しをしております。これはどういふ効果があるかというところ、停車帯でどうしても車が前後駐停車いたしますけれども、それはバス停の飛び出しの前後に置いて、バスは走行空間をそのまま行くとバス停につけるという取り組みでございます。逆転の発想というんでしょうか。これによって、速度の向上、利用者の増加といったような効果も見られたということでありませう。

以上のようなことから、公共交通の役割が重要で、集約型の都市構造の実現、都市構造改革を進めるためには自動車交通の対抗できるサービス水準というのが重要なキーワードで、そういった水準を持って、軸となるような公共交通を整備すること。その沿線上の交通拠点の周辺にいろいろな機能を集約することが必要ではないかということでございます。

仕組みのところを見ていただきたいと思います。44ページがB専門委員の文献を、事前にお断りしてないかもしれませんが、引用させていただいております。ご案内のように、運輸事業についての我が国の取り組みは基本的に運輸事業者みずからの経営努力でございます。これがこれまでの日本の都市内交通ということでありまして、自治体はそういう意味ではほとんど計画、運営、運行に携わることができない。

後ほどどういう取り組みがあるかも具体的にお話しいたしますが、コミュニティバスの場合には、ほとんどのところで、サービスの内容については自治体が事業者と共同で主導的にお決めになり、運行費もいろいろありますけれども、場合によっては一定割合まで欠損補助をするというお約束をした上で、事業者が免許をとって運行するというのが一般的な、多くの姿かなと思っております。

それから、左下の三郷市の場合には、もう少し自治体の主体性がありまして、路線とかバス停の位置、ダイヤまで自治体が基本的に決めて、走らせる路線ごとに事業者と契約する。そこにバス事業者が入ってくる。運行補助はしないという前提で契約するという取り組みであります。

45ページは、前回、市民経営という言葉がありましたので、私どもの中で考え方を整理いたしました。こういうものではなかったぞということであれば、ぜひご意見をいただきたいと思います。

事業者と公共団体、市民、今まではそれぞれあったわけですが、1つ事業者と公共団体の間で公設民営方式というものが出てきたのかな。先ほどお話をしたようなコミュニティバスです。さらに、市民の参画、経営の参画まで入ってくると、市民経営的な方式というふうに評価できるのかなというふうに思っておりまして、富山のライトレール、新潟のバスの例がこれに近いというふうに認識しております。

今のお話ししたものを具体例でしばらく見ていただきたいと思います。46ページはコミュニティバスです。全国で約4割がこういった形ですが、民間バス事業者に委託する形がさらにその中の4割でございます。右下の運行目的別というのを見ていただきますと、交通空白地帯の解消、市街地の活性化という積極的施策でこういうものを導入した例が半分ぐらいあるということでもあります。第1号と言われているムーバス、武蔵野市の取り組みは47ページであります。

それから、富山ライトレールの取り組み、48ページからあります。これは後ほど、もしあれでしたら、市長さんから補足していただければと思いますが、我が国初のLRTとして間もなく運行開始という状況になります。49ページに担い手のところがございしますが、公設民営という考え方で、施設、インフラについては富山市が負担されております。運営は三セクでありまして、そこに県内企業が50.8%という出資をされている。さらに基金の創設とかいろいろな形の寄附ということで、企業市民とか、市民からのいろいろな参画で今の投資がなされ、また、これから経営されていくというふうに私どもとしては評価をして、市民的経営の1つの形かなということでございます。

新潟の例は前回もお話ししておりますが、廃止しようというバス事業者の提案に対して、いろいろな議論があって、最終的にはバス事業者と市役所、市民の協定という形で半分の存続が図られた。費用の負担のところを調べて、左下に書きました。行政が運行経費の7割を上限に負担する。ですから、逆に言うと、3割だけ運賃収入で賄うということです。さらに、運賃収入が3割に満たない場合には、地元がそれなりの額を限度に負担しようということで、税金だけでなく、市民が負担もするという覚悟でこういった存続をしたという意味で、市民的経営。上下分離じゃないかもしれませんが、かなり市民的経営という意味に近いのかなというふうに思っています。

以上のようなことで、51ページになりますが、公共交通については、従来は採算性ということで可能なところにあった。今後は導入が必要なのということで、都市の装置として整備して、維持管理していくことが必要じゃないかということでもあります。その際に公設民営方式などで採算性のみではない方式が必要ではないか。ただ、その場合に運賃で担う部分と税金を投入する部分についての整理は必要であろうと。あわせていろいろな関連する施策を総合的にやるということが必要ではないか。市民的経営ということをこれからどう展開していったらいいか、さらに検討が必要じゃないかということでもあります。

時間が延びまして済みません。

最後に具体的な進め方を2つお話ししたいと思います。1つは、最初に申し上げたように、戦略的に取り組むということでございます。金沢の場合には2010年を目標として4つの目標をつくり、数値目標も決めて、施策をパッケージとしてやっておられます。公共交通とか、都心アクセス、歩行者空間ですね。これをいろいろな関係者が集まった協議会で策定して、進行管理しているということが参考になるというふうに思います。

外国の事例で、フライブルクの場合には、かなり長い間こういった概念ですとやってきております。左のほうに交通政策の5つの柱というのがありますが、公共交通、自転車、住居内、自動車交通の改善、駐車場といったような政策を全部1つにまとめて、順次そういったものやってきておまして、自動車利用者が増えていない、もしくは減少するような効果が上がっているということでもあります。

54ページはいろいろやってきましたということですが、これが十分でないという認識もしております。

55ページは街路事業の進め方で、最近、道路の整備というものから、それはもちろん半分やっているわけですがけれども、踏切対策とか公共交通支援など、そういった多様なところにむしろ国の税金の投入をしているということ。今後どうしたらいいかということをも最終的にはいろいろとご提案をいただければということでございます。

56ページは、そういったことを取りまとめたものでございます。大事なところなんですけれども、時間の関係で、2番目のポツからいきます。自治体を中心となって、関係者からなる協議会において将来都市像を実現するために必要な計画プログラムを内容とする戦略をつくって、総合的に推進。それで、そういったものを具体化するシステムづくり。ハード、ソフトを包含した総合的な支援策が必要だということでもあります。総合的な支援策の例として、外国の例では62ページにあります。イギリス、フランス、ドイツ、そ

それぞれいろいろ工夫をしております。例えば、イギリスでは自治体がつくった地方交通計画というものに基づいて、道路とか鉄軌道のインフラなどに一括して補助金を配分するような取り組みもしているということで、こんなことも参考にこれからのあり方をいろいろと検討してみたいというふうに思っております。

57ページは少し具体的話でありますけれども、先ほど幹線道路のお話をいたしました。幹線道路で囲まれた内側の街区については、もう少し歩行者という視点から道路のあり方を見直しをして、面的にそういった作りかえをしていくべきではないかということも申し上げております。58ページでは、駐車場についても個々ばらばらにビルの中につくるのではなくて、そういったものを集約するというので、最近、例えば銀座ルールといったようなものも出てきておりますので、こういった駐車場の戦略的配置ということについても具体的に施策を考えていくことが必要かなということでもあります。

そういったことで、最後になりますが、59ページに、最初のポツ、これまでに整備された道路ストックの最適な活用も図りつつ、総合的、戦略的に。例えば、環状道路に囲まれた中心市街地については、歩行者、公共交通、水、緑といったようなことを重視した断面構成にしたらどうか。そのために、整備済み路線についても点検して、必要なものについては横断面構成の再構築をしたらいいのではないかとことを挙げております。

非常に多くの資料を早口で申しわけありませんでした。

委員長 済みません。A専門委員が時間いっぱいなので、ここで説明のほうを中断して、ご意見をいただいて。

A専門委員 済みません。勝手申し上げまして、失礼しました。

2点なんですけれども、1つは、都市交通戦略、計画を戦略にということで、趣旨は非常によろしいかと思うんですけれども、要は実現可能性でありまして、名前の問題では当然ないわけでございます。

実現可能性の中で、この分野で一番大きな問題というのは、経済の問題の前に、権利の制限ができるかどうかということで、この中にも幾つかの、例えば通過交通の排除とか、都市計画の廃止とか、そういう言葉が出ておりますけれども、我慢をしてもらえるかどうか。そのためのアカウンタビリティを持てるのかどうか。あるいは最終的には一定の強制権を持てるのかどうか。そういったことが重要になってきて、その検討が進まないとな実現可能性が高まらないので、戦略と言いかえてみても、あまり仕方がないということになるんじゃないかなと思います。

その並びでいくと、13ページのところに中心市街地以外のその他の地域においては、低密度な市街地として保全と書いてありまして、これから高度な開発をしようとはだれも思ってなくて、しても需要がないので、しないんですけども、既に開発したところが例えば集合住宅で空き家がどんどん増えているとか、そういった問題は既に整理してしまったインフラの空洞化の状況をどうするのかというのがあって、そこも住んでいる人にとっては重要なので、そこにも投資をしますということになると、結局、今までと同じことになってしまうので、低密度な市街地というのは、できるだけインフラも含めて投資をしないんだというぐらいの傾斜配分というのがないと、そういった意味での思い切った戦略というふうになっていかない。当然、痛みを伴いますから、痛みを甘受していただけるのかどうかということの考え方というのが必要になってくると思います。それが1点です。

2点目が、51ページのところで、できるところから必要などころにということ、これもインフラの議論としては当然だと思っております。そこで、必要というのはどういう意味で必要なのかということなんですけど、公の利益の上で必要だということだと思っております。そうすると、公益と私益の検証が、厳密に数字を入れる必要はないんでしょうけれども、ある程度なされていて、具体的なケースにおいて公益と私益の差を埋めるような仕組みというのが考えられるべきであって、一概に公設民営であるとか、上下分離というふうにはアприオリには言えないんじゃないかなと。運営費を補助しても公益が高いと思うのであれば、上下の上のほうも官が入っていても一向に構わないと思うんですね。それはケース・バイ・ケースなので、新潟のバスの方式というのは運営費補助もやっているということなので、どういう考え方で7対3というのが出てきたのかというようなことを教えていただくと、多少一般論に近いようなソリューションが描けてくるのかなというふうに思います。

2番目の問題は、具体的に事業を起こすときは絶対に必要になってきて、今上下分離でやりますから、金融機関に金を貸してくださいといっても、だれも貸してくれない。そのぐらい運営費のほうも厳しいので、発想を少し変えたほうがいいかなというふうに思います。

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。

事務局 また検討させていただいて、次回に。

委員長 じゃ、済みません。資料の説明のほうを続いてお願いします。

事務局　それでは、市街地整備課長ですが、資料3で市街地整備のほうに関しまして、今後のあり方について、次回お示しする中間取りまとめの案のもとになるような要素をご議論いただきたいと思います。

1 ページ目をあけていただきたいと思います。これは先ほど資料2で説明した都市構造のあり方と基本的に同じことを言っているんですけども、市街地整備の方向性というものについてはこれから以下ご説明することも含めて、2つの視点が必要だろうというふうに考えております。

1つは、1つ目の箱に書いてありますが、構造そのものを変えていく。拡散型都市構造から集約・修復保存型都市構造へ変えていくということでありまして、これは非常に単純化して言いますと、市街地の密度配分にめり張りをつけて、集約すべきところと非常に低密にとどめる、あるいはさらに低密にするというところとめり張りをつけるという密度配分の話です。

2つ目の視点というのは、そうはいつでも、ただ密度配分があるというだけでは、おそらく集約すべきところの市街地環境、今の状況は必ずしもいいわけではないし、低密のまま置いておく、あるいはさらに低密にさせるというところの市街地の環境そのままがいいのかというような問題があって、市街地環境の改善そのものについても相当手を入れなければいけない。つまり、構造改変と環境改善という両方の視点で、市街地整備のあり方を考えていく必要がある。その中で、行政と民間の役割分担というものを議論していく必要があるというふうに考えているところであります。

2 ページ目に、これは先ほど資料にもありましたけれども、集約型都市構造と、いろいろなところで今まで言っていますけれども、人によってかなりイメージが違いますし、地域によって、都市によって、当然違ってくるわけでありまして、ここに書いているやつは、前回の社会資本整備審議会の答申。平成15年ですけれども、都市再生ビジョンでお示した構造でありまして、こういう構造は、一応、今の段階で多くの方のコンセンサスになっているだろうということで、我々もこれからの議論、こういう都市構造を実現する市街地整備というものを考えていくというふうにしていきたいと思っております。

この構造を実現するための市街地整備に関して、ポイントは3つあると思っております。箱の中に書いているのがそのポイントであります。1つは、いろいろなところで言っている拠点の市街地というのをつくる必要がある。前回2月にまとめていただいた中心市街地活性化委員会でも同じことを言っているんですけども、主要な駅周辺等に機能集積させた

拠点市街地をつくる必要がある。

2つ目として、そうした拠点市街地は複数あるのが当然なんだろうけど、それを結ぶのに関しては公共交通サービスというものをできるだけ入れるということが必要だと。

3つ目といたしまして、拠点市街地の中は自動車に頼るのではなくて、できるだけ徒歩なり自転車で用が足せるような、そういうまとまりのあるスケール感の市街地をつくる。こういうイメージだろうというふうに考えているところであります。

以下3ページから7ページに書いているのは、紙芝居的に、前回現状をご説明いたしましたが、もう少し課題という、問題認識を整理する上で頭に置いておく状況を整理しています。絵を中心に見ていただければいいと思いますが、まず3ページでかいているのはどんなことかという、拠点市街地として整備すべきところでも、今の現状は道路が不足していたり、敷地が細分化されていたり、空閑地が出ているという状況があるという状況であります。左側が東京大都市圏ですが、中央線の武蔵小金井駅周辺。小金井市の玄関口でありまして、相当の乗降客を持った駅であります。こんな状況だと。富山の状況は前回ご説明したとおりであります。

4ページは一般的な市街地、市街地を幅広く見ると、拠点市街地にすべきところも含めて、こういう写真にあるような、決して美しいとは言えない、あるいは住みやすいとは言えないような市街地がまだ相当残っている。こういう市街地が残っている中で、ある部分については密度を高くしなければいけないし、ある部分は人口、機能等が流出していくのをある程度はそのままにしていかなきゃいけないところがあるわけでありまして、そのときに居住環境なり、都市環境がどういうふうになるかということについて考えなければいけないというところでございます。

それから、5ページ目は、特に状況が悪いところ、密集市街地の状況で、圧倒的に道路が不足し、立て込んでいるという状況です。

6ページ目が、これももう一つ忘れてはいけないところでありまして、市街地の縁辺部、一般に郊外部と言われているところでありまして、農地と宅地が混在しているわけですが、宅地、市街地そのものに着目すると、結局、高密になって、必ずしもいい環境が活かされていないところがあるわけですが、こういうところで人口等が減ってきたときに、どんな空間をつくっていくか、誘導していくかというのが1つの課題になるだろうということでもあります。

7ページ目は総括的な話ではありますが、これも前回の平成15年の答申で指摘されてい

ることではありますが、都市構造を改変するということは非常に大事なことなただけでも、都市構造改変に当たっても、市街地全般に関して、前回の答申では都市美空間の創造と言っていますけれども、良好な景観、緑とか、個性的な地域文化、伝統、歴史、そうしたものを大事にした個性あるまち、住みやすいまちをちゃんと維持していくという取り組みが必要だろう。

こうした考えというのは、がらがらぼんでディベロップメントするということではなくて、リニューアル、機能更新、あるいは修復という概念での手当てだろうということで、先ほど1ページ目で説明いたしました都市構造の目標として、集約・修復保存型都市構造というのが平成15年の答申で出しているわけではありますが、こういう概念を入れていたわけがあります。

しからば平成15年の答申以降、いろいろな施策を検討してきたわけではありますが、さらに現時点でどういう方向で行政として対応していくべきかということについて、少し具体的な取り組み、当面のと書いていますのは、今申し上げました課題全般に対して全部一斉に取り組むのは非常に難しい状況ということなので、施策の選択と集中ということで絞って具体的な取り組みを考えていきたいということでもあります。

まず8ページ目で言っているのは、今圧倒的に道路が不足しているために問題になっているところが多い。拠点的な市街地をつくるときでも、密集市街地を改善する上でも、依然として道路の空間が不足しているというのは大事だと。この空間、この道路というのは、交通機能ではなくて、公共空間としての機能から必要性を考え、整備していく必要があるというのが1つ目で言っていることでもあります。こうした既成市街地で、こうした道路空間をつくるときは、当然金がかかる。また、事業に時間がかかるところでありますので、できるだけ効率的な、なおかつ整備効果を高くしなければいけないということで、やや手前みそでありますけれども、市街地再開発事業とか、土地区画整理事業のような民間資金を入れ込んだり、あるいは民間投資を誘発するという仕組みを盛り込んだような整備の仕方をして、例えば事業費そのものを低減してできるとか、あるいは将来経済が活性化することによって税収が上がり、それによって公共投資が回収されるというような観点での手法が必要だろうというふうに思っているところであります。

次のページ、当面の具体的な取り組みの と 、 というのは方法論のところを書いてございますが、 で書いていますのは仙台市の事例でありますけれども、公共交通の整備等とあわせて、交通軸というようなものをつくるような形で拠点的な市街地の形成を図る

必要があるのではないだろうかということでもあります。

その次の10ページでございますけれども、当面の具体的な取り組みの でありませんが、密集市街地については、もちろん面な整備というのは理想でありますけれども、なかなか時間がかかって進まないということで、延焼遮断帯の整備をまず早急に取り組む。そのときに、ちょっと申し上げましたが、ただ道路をつくるだけではなくて、道路をつくるという地域に入るときにできるだけ周りの道路の周辺の宅地、市街地が土地の共同化、あるいは共同建てかえ、協調建てかえ等が起こるように、結果的に不燃化が進むようなやり方で延焼遮断帯をつくるのが急がれるのではないかと考えています。

11ページに書いていますのは、これは方法論の話でありますけれども、市街地の問題として、空地の存在というのはいろいろなケースで問題として指摘されているところがあります。中心市街地で空地が出て、にぎわいがさびれてくるという面もありますし、郊外部においては、緑地なり、耕作放棄された休農地と宅地が混在化しているところがありますが、逆に見ますと、そういう空地をうまく生かすことによって人口減少社会の中で、うまい市街地再編ができる仕組みがあるのではないかと。例えば空地を種地として転がして、面的な整備を順次、段階的に進めていくというやり方があるのではないかと、こういうふうにご検討をしております、そうした手法を今後考えていく必要があるだろう。

特に、密集市街地ではなかなか空地があいてきてないのがまた問題でありますので、逆にこういう密集市街地では空地をつくる。どういう主体が空地を確保するか、いろいろ議論があると思いますが、例えば公共、自治体ができるだけ空地を取得して、それを種地にして地域をよくしていくというやり方が必要ではないだろうかという議論が必要だろうということでもあります。

12ページ以降に書いていますのは、今申し上げたような当面の具体的な取り組みを進めるに当たって、今申し上げたのは全部行政が丸抱えでやるということでは決してないわけでありまして、官民の役割分担というのをどうしたらいいかということをご整理しておこうということでもあります。

でこのページにかいていますのはポンチ絵でございますけれども、左下の図、非常に大ざっぱな概念で、公共性という軸と収益性という軸で座標軸を考えた場合、民間による市街地整備、都市開発というのは、当然収益性を視点をやりますので、上のほうにあるわけでありまして、一方、公共側が手を入れるべき市街地整備というのは、収益性にかかわらず公共性の視点で判断されるわけでありまして、その中間領域、公共の金がなかなかない

ので、公共性が高いところできるだけ民間も手を入れてもらうような手当てをしていく必要があるのではないか。収益性が十分高いところは民間にお任せしていいわけでありませけれども、収益性は低い、だけれども、公益性が高く、全部公共でやるわけにいかないというところには民間を引き込むかというのが今後の施策の方向ではないだろうかという整理であります。

13ページでございますが、もう一つ、民間の活力なり資金を市街地整備に呼び込むといっても、基本的となるのは住民なり地権者であるわけでありまして、そのときにどうしても住民と、あるいは地権者の方々と、外部から資金をお借りしたような場合、大きな企業であるケースがあるんですが、きちんと住民なり、地権者の意思が反映されたような市街地整備ができるような体制というつくり方が必要なんだろう。

ここで紹介しているのは、長野県飯田市の市街地再開発事業の事例ですけれども、地権者ももちろん出資し、地元の金融機関、法人等が出資して、まちづくり会社をつくり、保留床を一たん取得して、再開発が終わった後のこの地区の経営にもずっと携わっていく。地権者、住民が残ったまままちづくりをずっと続けていくという仕組みの事例でございます。

続いて14ページ。今のは組織体制の話であります。その中身の話として、当然、人材なり資金が必要であるわけでありまして、そうした人材、資金というものを地域で調達する。地域にある人材、資金を活用するという視点が大事ではないだろうかということで、例えば地方金融機関の役割、あるいはそれぞれの都市にいる建築の専門家、工務店、あるいは法律、税務の専門家等の方々がきちんと参画できるような、経済的な基盤も含めて、仕組みづくりが必要だろうというふうに思っているところであります。

最後のページは、行政と民間の役割の大きなまとめみたいなものでありますけれども、行政側が手をつけるところは、なかなか財政制約から限られますので、重点的に整備するところに絞るしかないだろう。例えば都市構造改变のための拠点的な市街地形成とか、密集市街地の改善等なんだろう。それ以外のところについては民間にお任せするしかないんだけれども、公共性の色合いによって、できるだけ民間が入りやすくするような支援策を行政がつくるというようなことが必要だろうということでありまして。

今後、行政によるそうした民間を呼び込むためのリスク軽減策や、ここでちょっとフライングぎみでありますけれども、具体の例として都市再生機構とか、民間都市開発推進機構という既存の組織の活用というのもあるのではないかと提案でございます。たまた

まこの例で書いているのは、押上・業平橋という墨田区の主要な結節点、京成線と東武線と地下鉄半蔵門線が一緒になるところであります、ここで組合施行の区画整理をやっているところではありますが、大企業と零細地権者の間の橋渡しを都市機構がコーディネート業務として入っている事例であります。

以上、ちょっと駆け足でありますけれども、市街地整備に関してのご説明です。

委員長 どうもありがとうございました。大部な資料で、資料2、資料3で、資料2は交通施策で、3は整備ですが、きょうはどちらからでも結構ですので、自由なご意見をいただければと思います。ご質問かなんか。どなたからでも結構でございます。どうでしょうか。

B 専門委員 資料2で気になったところを幾つか意見を申し上げたいと、意見というか、細かいことも幾つかあるんですが、道路の前半28ページまでのところで、私、説明を聞くのに間に合わなかったんですけども、今ある道路スペースがほんとうに有効に使われているのか。特に、駐停車とか、荷さばきとか、駐停車は全部だめというルールだからとやっちゃっているけど、それがほんとうにいいのかも含めてですけど、例えばロンドンでレッドルートというのをやったとき、あの前後で、かなり既存のものを工夫したことをやって、それがバスなんかとも連携しているとか、そういうところあたりの視点ももう少しあるといいなと思いました。

30ページで、徒歩距離が増加しているんですが、まだぴんと来ていないところがあるんですけども、構成比なんですけれども、実際にエリアの人口当たりで、ネットなり、グロスなりでやったときに、これぐらいの距離を歩いている人が何人いるかというところで見てもいいときにはどうなのかというのを掛け合わせないと、構成比だけだと、うまくわからないと思いますけれども、その補足だけ、されたほうがいいかなと。多分、結論としてはこれでいいと思うんですけども。

それから、41ページのところで、2つ言いたいことがあって、1つは、よくミスリーディングされちゃうんだけど、専用道路というのは警察の定義で、駅前広場なんかで進入規制というのは全部専用道でカウントするんですね。そのときに、バスバースのところ、全部長さははかって、あれの長さで、こんなキ口数というのは、普通に道路を考える実感とは全然違います。そこを見きわめないといけないはずですよ。

下の名古屋の話は、私が聞き及んでいる限りでいくと、このバスを入れたときに、並行する路線の再編その他をやっておりますから、他路線からの転換というのはそれなりの数

があって、これがこのバスのシステムの効果と単純に言っているかどうかというのは議論が当時あったと聞いております。

こちら辺、細かいのが多いんですけど、42ページは、たしか長崎の路面電車で、駅の改造をしたときに、病院にコミュニティバスとこの絵のような形のものをやった例が既に僕は自分のホームページに載せたんですけども、あって、少しずつそういうのが増えてきているということなので、例としては絵もいいけど、写真もありますということでした。

もう少し大事な話があと1個あり、42ページの下半分のほうですけど、テラスバス、大正通りのやつですけど、古いですね。私が学生だったぐらいのことだと思いますけど。その後、ずっとどこにも普及していないということはどう考えるかということをよく考えていただきたいと思います。

言いたいのは、警察が交通管理をやっていく中で、そのところの連携でうまく組み合わせさせてやれる話が幾つかあって、どうしても都市の中の交通、道路交通にかかってくると、そこまで、どれぐらいのやる気でいくのかということを書いていかないと、やらないよというんだったら、多分、申しわけないけど、そんなに画期的なことはできないのかなと思うところもあって、やるんだったら、少しずつそういう方向で、ケースを増やしていくということだと思うんですけども、考え方のところでも書いていくべきかなと思いました。

細かくて済みません。あと1個です。54ページのところですが、これは都市局が中心となっているものだけが載っているという理解でいいのか。例えば僕がやっているバスでいえば、オムニバスタウンなんていうのがあったんですけど、なかったりして、バスは都市交通じゃないのかとか思うんですけども、関する言葉という3文字がそうなのかなと思いますけれども、できれば、実際にそういう制度を都市局のところの外側にあったとしても、都市交通に対してプラスになったと思えるものがあれば、見ておいていただいて、そういうのも組み合わせるにはどうすればいいとか、制度を組みかえていくときにどうすればいいとか、そういう議論をしていくべきなのではないだろうかと思いました。

以上です。

委員長 何かコメントはありますか。

技術審議官 30ページのこれ、結構、重要な、重要って大したデータではないんですけど、歩いて暮らせるまちづくりという標語のわりには、実は歩くということについての現実のトレンドが歩かなくなっているということで、重要なんですね。先生が今言われ

たのは、右と左と掛け合わせればいいというイメージではないんですか。そもそもトリップの距離が一般的に短い、ここですから、当然短い世界あたりを見ればいいと思うんですけど、このグラフで言うと、トリップの長さが長くなっている。あるいは短いものが、構成比が小さくなっているというのが左側ですね。一方で、各トリップ別に見ると、トリップ別に見た一定の長さでも歩行者が少なくなっている。だから、両方掛け合わせると少ない、少ないの掛け算になりますから、結果的に、よく出てくるトータルの機関分担の棒グラフで、歩行者がごんごんと減っている理由がこの2つに分けた要因であるよということ

を。

B 専門委員 それはそのとおりに思って、質問したかったのは、ごめんなさい。説明がうまくなかった。43年からH10年の変化というのを見るときに、全体として歩き方が変わっているのか。短く歩いている人たちが消えちゃったから、全体の構成比でいくと、長く歩く人が目立っているのか。43年のときに歩いていた方のうち短く歩く人たちが歩かなくなっていて、要するに、全体の量でいくと、ここが減るわけですね。そうすると、構成比はこうなっちゃうわけですね。という話なのか、いや、そうじゃないのか。歩き方が変わっているのか。そこら辺の変化をどう見るかのところはいろいろな解析をしなきゃいけないのかなと思ったということです。

技術審議官 多分、いろいろな要因があるんだと思うんですね。ただ、まだ分析しても、現象の分析の段階なので。

B 専門委員 怖いのは平均値とかマクロで言っちゃう議論と、人々の行動がどう変わったのかという議論とあって、その後者の部分の視点がやっぱり要るのかなと思いました。

技術審議官 一番大事なことが実は抜けていまして、人がそもそもどういう目的で、1日、どういうふう動くかというやつですね。1人当たり、目的なり、数。これは実は驚くことにそれほど変わってないんですね。だから、人が買い物に1日1回行きますよというのが最近になると増えたとか減ったとかという、その目的の変化も重要かなと思ったんですけど、人の行動そのものは大きく変わっていないというのは、書かれていませんけど、極めて重要なところなんですね。だから、あとは、目的は同じだけど、動き方がどう変わったかというので、まずトリップ長が長めになっているということと、もちろん、長めになっているという要因で歩く割合が減っているという原因と、同じ距離であっても歩く割合が減っていると。この2つですね。多分車をみんな利用しやすくなったというのが一番大きな理由だと思えますけれども、もう少しあれですね。

事務局　そうですね。また分析したいと。多分おっしゃっていることを1つの例で言うと、まち中に住んでいる人がみんな郊外に住むようになって、前は住んでいるところと働くところが近かったり、買い物も周りでできたんだけど、郊外の団地に住むと、近場には何もないので、働きに買い物に出ると。そういうふうにより一人一人の行動のやり方が変わったというよりも、そういう別のところに理由があって、ごそっと形が変わっているんじゃないかとか、そういうことまで突っ込んでみないと、意味がわからないという、そういうことですね。

B 専門委員　そうですね。

事務局　そのあたりもぜひさらに追求してみたいと思います。

C 委員　今の話と一緒に思うんですが、公共交通ということに関して、地域によって全然違うと思うんです。最初の資料2の中で、12ページのところで、コンパクトにするということですが、日本で言うコンパクトと諸外国のコンパクトには相違があると思います。ヨーロッパ、アメリカもそうなんですが、都市の終わった場所に人がいないところがあって、それが1つの核になって、次のところとつなげているんです。日本の場合ですと、全部オーバーラップしちゃっているわけですから、山がどこで、次はどこなのかということがよく想定できないと思うんです。おそらく今まではベッドタウンをつくったり、いろいろな鉄道会社があちこちに新しい住宅地をつくって、それが逆に自然発生型ではなく、むしろ人工的につくられてきた山がたくさんあって、例えばそれこそ東急の沿線とか、小田急沿線とか、そういうところまでできてきたと思うんです。それを今人口が減っていく中で、どうやってこれを畳んでいくのかということが大事だと思うんです。

そうすると、例えば富山市みたいなまちの中ですと、この前も市長が帰った後にお話ししたんですが、結局、中が歯抜け現象のところがたくさんあって、そういうところのあいている空き地をどうやって使うかと悩んでいる都市がたくさんある。資料3の13ページのピスタ・パラスですか、飯田市に私もよく行っているんですが、例えばここの周辺の公園がさびれちゃって、あまり人が通らなくなってしまい、これができたことによって、もとの駅周辺がまた栄え始めちゃった。これを活性化させるためにできたものなのに、これができたことによって、逆に駅周辺のほうが元気になっちゃったという、逆な現象ができてきているわけなんですね。ですから、地域地域が何を必要とされているのかということ考えた上での計画をしていかないと、おそらくばらばらになっちゃう可能性があるのではないかなという懸念があるわけです。

たまたまおとといでしたか、飯山に行っていました。長野から飯山線に乗ったのですが、飯山線の電車の1個しかないボックスカーがものすごくぎやかだったのです。これしか公共交通がないわけですから、いろいろな方がそこに乗り合って、若い学生さんたちが入ってくると、近所のおじいちゃんがそこにたまたまいて、「おじいちゃん」と声をかけたり、また同じ同級生同士でしょうか、学校に通っている高校生と中学校を卒業して仕事を始めた作業服を着た人が、仲良く同窓会のようになっている。電車が社交場になっているわけなんですね。非常に元気なんです。

そういう形で、公共交通というものを考えるときに、ものすごく大事なもののなので、私たちが想像しているような再開発の中であまりにもやり過ぎちゃうと、逆にコミュニティのよさというのが消えてしまう。だから、今あるものをもうちょっとサポートしていくような形での計画というものをつくってさしあげないと、せっかくあるものを逆に壊してしまえば、結局、そこでまたコミュニティの崩壊になってしまうわけですから、そのところを一つ一つケース・バイ・ケースとして考えていっていただかないといけないのではないかなという感じがしました。

もう一つ、先週行っていたのは北九州なんですけど、北九州の駅がものすごく素敵になったんですね。なぜ素敵かなと思ってみていたら、結局、下が全部バスやタクシー乗り場になっていて、公共交通がそこに入るようになっていて、上に人々が歩いているわけなんです。歩いているところに2階からいろいろなお店に入れるような、駅を中心とした地域の高層ビルの中にこのような装置をつくっているわけですから、地上での1つのまちがそこにできてきて、地上のところいろいろなイベントが開催されたりとか、下の一般の公共交通が入っていくような仕組みの中が、逆に人々と遮断されているところがかえってよかったんじゃないかなと。だから、一概にこれだけが1つのパターンとしていいということではなくて、各地域が持っている特性の中で一つ一つ見て考えていくということがすごく重要なことではないかなと。

ちなみに、千葉駅に行くと、同じことをやっているんですけども、全然よくないんですね。何でなのかなと。地上のコミュニティができてないんですね、千葉の場合は。全部下にゴった返していきにくいのです。どこのところが、何がベストプラクティスになっているかどうかということも、そのところを見るといいのではないかなという感じがしました。

委員長　　どうもありがとうございました。どうぞ、ほかの方も。その次、D委員。

D委員　最初に質問なんですけど、今後の市街地整備のあり方のほうなんですけれども、これは現行に都市再生特別措置法がありますね。石垣から稚内までと言う副題で3年ぐらい前につくられたと思うんです。都市再生特別措置法の、さらに地方版というか、さらに延長線上で進めよう。進化させていくというか、延長線上にある、そういう理解で良いでしゅおうか。つまり、建ぺい率、容積率の問題を含めて、これから市街地活性のために積極的に政策を進めようという、そういう理解でまず考えればいいのかどうか。その時、現行の都市再生特別措置法との整合性はどういうふうになるのでしょうか。今、都市再生特別措置法では、大きな市が対象だったと思うんですけれども、意外と申請しっ放しになっているところがあって、全部が全部申請したところがきちっと開発されていない。あれは10年ぐらいの期限立法だったと思うんです。何か手がついていないというところもあったりします。もちろん今、形になっているところもたくさんありますけれども、中には申請だけして、あと全然、民間の投資やなんか呼び込めてないというようなところもあると思うんです。それをどんなふうにとらえるのかなということがまず質問としてお聞きしたいことが1つです。

あと、意見としましては、今後の都市交通施策のほうなんですけど、この中で富山とか、新潟とか、金沢とか、いろいろな都市を例題に挙げていただいて、東京も挙がってしましたけれども、もちろん、都市という場合には、イメージ、大きさ、規模もそれぞれいろいろさまざまなんですけれども、どこかで人口60万人工業都市というのが環状線の例題のところにもあったんですが、できれば、都市の規模別にある程度分けて欲しい。人口が5万、10万、あるいは30万人ぐらいの規模の都市の抱えている問題と、100万、200万、東京とは全く別の都市交通施策なんだろうと思います。共通する部分もあるし、全く違う課題もあるというところがあるので、まとめ方の問題でもあります。ある程度、これからこういうものを自分たちの都市にどういうふうに引用できるのかなというふうに考えるのもいいんですけど、それにはもう少しタイプが分かれていたほうが引用しやすいのかなというふうに思います。特に人口30万人ぐらいを。今、市町村合併でどんどんやっておりますね。市町村合併で1つ形にしたいのは30万人。これから基礎自治体を30万人ぐらいにしたいという大きな意図があると思いますし、市町村合併後のできた都市がどういうふうにこれから都市づくりしていくのか。そのときに公共交通はどうあるべきかというふうに考えていくと、1つのこれからの日本の都市のあり方というところと符号してくのではないのでしょうか。ぜひ人口30万人というところで考えてみて下さい。

今の延長で言えば、もう一つ。歩いて暮らせるというのも、何万人ぐらいのところだったら、何キロぐらいのところが歩いて暮らせるのかなというふうに、もう少しイメージが持てるというのではないのでしょうか。それは、都市そのものよりも、拠点、拠点でもいいと思うんですけども、例えばどのような駅を中心に歩いて暮らせるのか。それには、どれぐらいのエリアと人口規模みたいなものがモデルになるのかなというのがわかると思います。しかし、歩いて暮らせるというのはいいいんですが、歩いて働きに行くというのはなかなかできないことだと思いますので。働くというところとの交通政策というのは、歩いて暮らせると、どういうふうにつなげていくのでしょうか。

最後に、交通政策の中には、人の移動と物の移動があると思うんです。もちろん、物流という物の移動も中で触れてあると思いますけれど、もうちょっと大きく触れてもいいのかなと思います。道路利用の中で言えば、乗用車と車両トラックの割合は大ざっぱに40%ぐらいは物の移動車 特に大型です。物の移動の場合には、乗用車よりもっと大きな、10トンとか、4トンとかというのが走るわけですし、物流という観点で、都市交通という比重がもう少し高くてもいいかなと思います。環状線を作り、都市内に大型トラックが入らないようにするというのも考えすぎです。都市内の荷さばき場の問題もあります。人が消費行動するということと物流というのが全部セットになっていきます。これからスーパーなんかの大型店の規制も、郊外型の規制もしていくわけです。そういうとき、どういう消費行動を市街地で行っていくかということと、物流というのはもっと密接に見ないと、スムーズな都市交通政策ができにくいのではないかと、そんなふうに思います。

以上でございます。

委員長 じゃ、今の最初のやつは明らかにご質問ということですよ。

事務局 都市の再生を進めるというのは、現在、政府全体を挙げて取り組むべき重要な施策の1つになってございますね。都市再生法というのは、その都市の再生を進める上で、それを加速するために、現行制度に加えて、さらに特別措置法をつくって後押しするというような仕組みであるわけです。その意味で、今回議論いただいているのは都市の再生を進める上で市街地整備をどうするかということですので、基本的には方向は整合しているというふうに理解しています。

もう一つ、ぜひご理解いただきたいのは、都市再生特別措置法が一番最初にできたときは、大都市の国際競争力を高めるとというのが主たる目的でありまして、規制緩和的な措置も含めて、いろいろな仕組みをつくったんですけども、その後、数度にわたる改正で、

地方都市の都市再生についても政策ツールを用意しまして、同じ都市再生という言葉の中でそれを推進しているという状況がございます。

もう一つ、国土交通省として都市再生全体をどう進めるかということについて、先ほど来、説明のときにも紹介いたしました。平成15年に、前回の社会資本整備審議会のこの都市計画に関する分科会で答申をいただきまして、都市再生ビジョンというのをまとめておきまして、今回、市街地整備に関しても用意したのは都市再生ビジョンをさらに具体化するために今後どうしたらいいかという視点で整理してございます。

D委員　じゃ、これはあくまで市街地整備のあり方は、各都市にある程度、建ぺい率、容積率の問題もむしろ任せて、都市再生特別措置法みたいに申請型というふうなことはまたちょっと違って、独自の判断でやれるようなことでしょうか。

事務局　都市再生を進める上で、市街地整備という行政分野でどういう取り組みをしたらいいかという。

D委員　むしろ方向ということで。

事務局　はい。基本的な方向とそのうち幾つか具体的にどうしたらいいかということについては、もしご指摘とご提案いただいたら大変ありがたいというふうに思っているところです。

技術審議官　都市規模のことでちょっと考えを述べさせていただきたいんですが、いろいろな先生が言われますように、規模と交通の中身というのは、大から小までいろいろなパターンがあるのでありますけど、今回我々がむしろ考えておりますのは、交通がテーマですから、いわゆる狭い意味の行政区域の人口というのは正直あまり意味がないんじゃないかと。交通というのは人の動きですから、生活なり、いろいろな活動の圏域でとらえる。都市圏とか、あるいは我々が昔から言っていますので言いますと、広域都市計画というのがありまして、幾つかの複数の市町村で行き来している単位というものを考えると、そういう意味での都市圏の規模ということでまず見る必要があるのかな。行政区域の人口ではなくて、都市圏の生活の塊の規模で大きい、小さい。

その場合、確かに大きいところだと、例えば100万都市であれば地下鉄が入ってくるとか、あるいは10万都市圏であればバスしかないかなとか、それはあるんですが、それも部品の量的な違いということではなくて、むしろ、そういう都市圏単位で、都市行政的にその中で公共交通がどうあるべきかということを中心に見ようじゃないかというのが、むしろ今回の我々ご議論いただきたいポイントでして、その結果としてのアウトプッ

トが、大都市圏であればいろいろなものが入るし、小さいところであれば、比較的ものとしてはシンプルだろう。ただ、システムとしては、そういう都市圏で責任ある公共交通体系のありようをちゃんと実現するというのを考えたいんだけど、どうでしょうかというのが今回最大のポイントになっているという趣旨でございます。

ちなみに、蛇足なんですけど、うちの局の企画課というところで、去年ですか、日本の国土を全部都市圏という目で分けしてみたらどうなるんだろうとやってみたんですね。親分が1人いて、2人でもいいんですけど、親分というのは、魅力と体力がある親分なんです。体力があるというのは人口規模10万以上。魅力というのは、必ずその都市に人口よりも以上の人間が昼間いる。つまり、人が引き寄せられてくる。この親分がいることと、その親分に従属する、忠誠を誓う子分がいる。これは人口の依存度ですね。通勤とか、通学。それで、国土を分けますと、85の都市圏しか日本の国土にはないということがわかったんですね。結構反響がありました。必ずしも85とは申し上げませんが、そういう塊で交通をどう考えるかということが、今回イメージとして議論のベースに置いていたきたいなと思うところです。

委員長 じゃ、済みません。次、E専門委員。だんだん時間も限られてくるので、発言する方はこれを立てておいていただきたい。

E専門員 2点ございます。まず第1点はC委員の最初の発言にも関係するんですが、資料2の9ページを見ていただきながらお話ししたいと思います。左にある現在の市街地の形状を、右にあるコンパクトな市街地の形状に改善していくことが望ましいという図ですが、市街地がコンパクトになると田園地域(緑部分)が増えるという絵になっています。例えば岡山都市圏全域で実際に500メートルメッシュで市街地を分析しましたところ、既に3分の1ぐらいのメッシュでは、人口が従業者数が既に減り始めています。その減少メッシュでは、どこか自然地が増えているのではないかとということを土地利用のデータと年次を全部詳細にあわせて調べたんですが、自然地が増えていることが確認できたメッシュは一つもありませんでした。こういう絵は、理想像としてはかけるかもわからないですけども、現実としては難しいということをまず認識する必要があります。その上で、むしろそういうところを都市の事業としてどう緑に変えて全体としてコンパクトにするかということを、あわせて考えていただいたほうがいいんじゃないかな。自然地だからといって森林とか、農地とかを管轄する部局の仕事だと捉えるのではなく、第2の公園とか、新たなコンセプトに基づく都市空間づくりに相当する事業というのが本来必要なんじゃないかな

いかなと思います。

なお、整除あるコンパクト化が進行する望みが全然ないかということ、そうではなくて、例えばオートボックスとか、宮脇書店とかの立地挙動を見ていると、この5年ぐらいは郊外側の店舗をたたんで、ちょっと都心側のところに移るというケースも見られるようになっていきます。あと、郊外の未利用地も、郊外であればあるほど、未利用地のまま放置される割合が高く、都心側のほうが再利用の割合が高くなっている。つまり、コンパクト化、都市構造の集約化のポテンシャルはないわけではないのです。その意味では、先ほどA専門委員が言われたように、権利の制限だけに基づいて都市構造の集約化を行うことは賢明ではないと思います。例えばアメリカのメリーランド州でやっているようなプライオリティー・ファンディング・エリア（PFA）のように重点的に公共のお金を投下して都市基盤を整備し、他のエリアにはお金を投下しないというメリハリの効いた都市活動集約化を誘導する策というのがあるんじゃないかと思います。以上が第1点です。

あともう一点は、資料2の9ページと例えば25ページのコンパクトシティーと環状道路整備の話が、どうも本日の説明では結びついていない、流れとしてちょっと無理があると感じました。これはおそらく説明の仕方が違ってきます。よく間違えられる議論としては、コンパクトシティーにすればみんなが歩くし、みんなが公共交通に乗るというんだけど、それだけではなくて、コンパクトになったことによって都心で増える人はその分新たな自動車トリップも発生させるわけですね。実は、簡単な交通量の計算をしてみると、コンパクトシティーにすると、都心では今以上に道路キャパシティーが要ることがわかります。そのような都心に外から通過交通が入ってこられると結構邪魔になるわけで、通過させない仕組みをきちんとつくるのがコンパクトシティーにはほんとうは必要だということです。コンパクト化と環状道路整備はその意味で論理的に明確に連動する政策セットだと私は思っています。

以上です。

F 専門委員 市街地整備のほうですけど、2番の市街地像、3番の課題、今の状況で、分量は少ないんですけど、的確に整理されていまして、ぜひきちんと展開、文章にしていただければと。

その次の当面の具体的な取り組みで、選択と集中ということで、これだけを挙げられているのは、これもいいんですけど、全体の流れから言うと、2の拠点市街地整備、あるいは公共交通軸に沿った市街地の集約化、この辺が最初に来たほうがわかりやすく、は

総論ですから、文章上は具体的な取り組みになるのかどうか。もうちょっと総論で前書き的になるのかなという感じがしまして、 を強調するほうがシャープになるのではないかと。

の11ページの空地のところはやや唐突な感じがございまして、我々の中での議論から言うと、市街地整備を改造型の整備と修復型の整備と、その中に空地を織り込んで、一体的に整備していくというあたりの計画論から事業論あたりのシナリオで書いていただけると、非常にありがたい。特に修復型と改造型をミックスさせた手法というのは、今、非常に要望されているんじゃないかと思います。

その先の行政と民間の役割のところですが、 の住民主体の取り組みというのは、文章が一般論でわかりにくくて、 とくっつけたような議論か、もう少し住民主体の事業推進というか、行動的なイメージで書かれるか、この辺、一般論過ぎるという感じがいたしました。

それから、順序から言うと、役割論から言うと後になるんでしょうけども、 に挙がっている交通結節点周辺における云々、これは最初のほうに挙がってきてもいいんじゃないかなという気がします。

以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

G臨時委員 今までご発言された委員の発言の内容と若干重なるところもありますけれども、多少の重複はお許しいただくということで、今市街地整備のほうからお話がありましたので、簡単に。

全般的に、最初は大変よくまとめられておられると思うんですけども、途中の当面の具体的な取り組みというところがかなり個別の要素事業レベルにいきなり、幾ら選択されたとはいえ、どうも最初の整備の方向性とか、市街地整備の課題というのに、ある種対応した市街地整備のあり方の理念みたいなもの、あるいはもう少し個別の事業にいく前に、個別の事業のあり方の理念みたいなものが必要なのかなというふうに思いました。それは何かといいますと、私の考えですと、最初にC委員のほうから、市街地を畳むということを言われましたけれども、およそ事業というのは、今まで市街地を拡大していくためにあったわけですけども、それらを市街地を畳むという観点から見直してみると。できれば、市街地を畳むための事業という考え方で再編をしていくというようなところが必要で、その先に多分ここでおっしゃられているような再開発事業とか、区画整理事業とか、少し新

しい仕組みかもしれません。あるいは、街路の話とかというのが出てくるのかなというふうに思っております。

もう一点、市街地整備ですと、権利関係が錯綜しているというのは密集市街地のところで取り上げられていますけれども、実は、密集市街地に限らず、いろいろなところで錯綜してしまっていて、権利関係を整理したはずの再開発ビルというのも、実はものすごく権利関係が錯綜している。つまり、区分所有で、いろいろな人に転貸とかそういうことでまた錯綜しているわけですね。どうも市街地を置くためには、そういうところも少し見たような事業制度が必要になるのではないかと考えております。

もう一点の交通施策のあり方については大変丁寧にまとめられているという印象を私は受けました。その上で数点、個別のところになりますけれども、1つ目は8ページで、日本の市街地が低密度に拡大を続けてきたというのはこのとおりなんですけれども、これですと、モータリゼーションだけが、実はその責任であるような感じがするんですが、実は土地利用規制の問題とか、あるいは区画整理事業を相当広範囲にやってきたという、そういう行政の都市政策の面も少し反省の意味も込めて触れておいたほうがいいのではないかと私は考えております。

それから、13ページに、さっきE専門委員のほうから言われたこととも関係しているんですけれども、ほんとうにああいう田園地域に戻るのかどうかという話ですよ。私、別の専門家の方と話したときに、いや、そういう縮退は起こらなくて、むしろ骨粗鬆症のようになっていくんだというふうに言われている方がおられましたけれども。その問題はさておいたとして、前回の中心市街地再生の答申のときには、わりと広域都市機能ということに限ってコンパクトという都市構造の話をしていたというのが私の記憶で、住宅の問題については、やや中間的なところにふわふわ浮いているというか、あまりはっきり結論を出したような形になってなかったんじゃないかと思うんですね。その上で、ああいう絵を見ると、住宅は一体どうなるんだろうかというところがちょっと気になりまして、それでもう一方で、多様な居住スタイルを国民に選択できるようにするという、もう一つの大きな課題もあるわけですね。

ここは全般的に整理する。基本的な方向はこういうコンパクトなことなんでしょうけれども、そうじゃない、骨粗鬆症で残るようなところの話とか、あるいはもう少し多自然居住型の居住スタイルを楽しみたいというようなニーズにインフラ整備との関係でどうこたえていくのかとか、まだ議論しないといけないような課題が幾つかあるように感じており

ます。

それから、都市内の交通のところでは、歩行者の次に自転車のことをぜひ触れていただけないかなと。多分、取り扱いが必ずしも簡単ではなくて、難しいところがあるかと思えますけれども、お願いしたいと思えます。

最後に、A 専門委員が最初に言われたことですが、公共交通の採算性というのは、採算性の問題と公共性の問題ですね。そこをある程度はっきりしておく。公共性が高いときには、どうお金を負担していくかを含めて、ある程度採算性というのが、優先度がそれに比べると低くなるんだというようなところまで書き込むこともあるのかなと思えました。

以上です。

委員長　あと、H 専門委員、I 委員、J 臨時委員。

H 専門委員　全体で、最初の都市交通の話なんですけれども、問題提起としては都市構造と交通のあり方のことがかなり強調されていて、今ご発言があったように、おそらくそれだけではないのかもわからないけれども、そこが非常に重要なポイントだということです。今回の素案では、特に公共交通の役割を非常に重視されて、それによって都市構造自体を望ましい方向に向ける、こういうような方向だと思うんですね。私の意見としては、非常に望ましいことであって、都市側もできる限り都市交通を支援しながら、それによって、都市構造を変えていくということが1つの大きな課題になっていると思えますし、ここでは非常に望ましい内容の考え方だと思っています。

そこで、コミュニティバスとLRTと2つコメントしたいんですけれども、その大きな柱の1つがコミュニティバスでありまして、これは先ほど紹介されましたように、日本の都市でかなりの数実施されてきている。具体的には、道路運送法との関係で、今国会で、コミュニティバスの、ある意味で規制緩和ですけれども、それを盛り込んだような法案が審議されて、衆議院で通ったので、参議院で通ると思いますが、その意味では、そういう法的な、制度的な後押しもあるということだと思えますけれども。

私、その法改正の議論に参加していたんですけれども、コミバス問題は、都市によって、その都市の実情を反映した形でサービスが提供される。しかも、公的な責任をかなり入れた形でサービスが提供されるという意味で重要なものになってはいるけれども、それで住民の足として非常に重要になってきてはいるけれども、問題もないわけではないというふうなことが指摘されています。

特に、これは今のお話とか、この次に言うことと絡むんですけども、コミュニティバスも何らかの財政的な支援を自治体がして、走らせて、ただ、あまり利用されなくて、結局、赤字が残るといようなケースが出てきているということだと思います。これは、どのような事業でもそういったことはあり得ると思うんですけども、交通の場合ですと、ニワトリと卵かもわかりませんが、要するに、こうあるべきというところと需要が出てくるところというのが、必ずしも一致しないというところがあって、それをどういふふうにとらえるかということで、特にコミュニティバスの場合には、言っただけですけども、幾つかの自治体で、最初成功したということがあって、そうすると、ほかの自治体が、かなりものまね的といっただけですけども、横並び的に入れたようなケースがある。そういうところでかなりの問題点が出ているということだと思います。そうすると、何が必要かという、都市交通全体のビジョンとか、あるいは都市交通全体の理解、方向性、このようなものがないと、それほど大きな固定的投資を必要としないようなコミュニティバスでも問題が出る、こういうことだと思います。

そこでLRTなんですけれども、今ご指摘のことと絡むんですけども、さっきA専門委員もご指摘になった、51ページのところの記述がございまして、都市装置として都市交通を考える。その中でLRTも理解していこうということだと思いますけど、私は、基本的にはこの考え方は、実はそんな違和感がないんです。LRTではなくて、民間がやっている鉄道事業等についても、あるいは民間がやっているバス事業についても、一定程度都市のサービスレベルといいますが、都市の装置的な部分があって、その面での公的な支援、これまでやってきたわけですね。そういうようなことは必要だといふふうに思っているんです。

ですから、その面ではいいんですけども、ただ、最初の書き出しが、従来は採算に基づいて公共交通の整備が行われてきたけれども、今後は必要な公共交通を都市の装置として装備しといふのがあるんですけども、2つ目の段落、ポツも採算性のみで導入を決めるべきではないという話があるんですけども、経済屋からすると、ここまで書かれちゃうと、ちょっと抵抗があるなという感じがあるわけですね。それで、採算性をとるかからないかというのは、今のご指摘もあったんですけども、どこまで費用負担をどうするかということの裏返しといつか、それが前段にあって、それからだと思います。ですから、フルコストをカバーしようと思ったら無理だけれども、公共性がある、あるいは都市の構造を誘導するためにこういう必要性があるということを前提に、ここまでは費用負

担してもいい。そういうような議論をした後の採算性とか、そういうようなことは少し視野に入っているでもいいんじゃないかというふうに思うんですね。

というのは、これは特にコミュニティバスよりLRTのケースですと、インフラをつかって長い間やっていくわけですね。そうすると、何十年という間にそのサービスが維持され、効率的に提供されなければならないということがあるわけですから、その辺のルールはしっかりした上で、ここに書いてありますけど、民間の効率的な運用を行う。公設民営と書いてありますけれども、この辺の強調が少しあってもいいのかなというふうな感じを持ちます。

ただ、鉄道の場合も、さっきご紹介があった利便増進法とか、整備新幹線方式もそうですけれども、上下分離をして、いろいろな費用負担のやり方はあるわけです。そういうのが参考になると思いますけれども、はっきり言って難しいです。どこまで下を公共が負担すべきであって、上がどこまでだと、理論的に難しいところがありますので、これは慎重な議論が必要ですが、ただ、一方では制度的な枠組みと、一方ではそもそも論があるものですから、そもそも論というのは少し入れて、重視して、補助の枠組みなんていうのも考える必要があるのかなというふうに思っています。

以上。

I委員 時間がありませんので、簡単にお話しします。

先ほど、前回私が申し上げた市民的経営の議論があって、たしか資料2のほうの49、50ですね。新潟のバス路線の問題というのは典型的な市民的経営の1つだと思います。私は、こういう資料を見ながら、都市を例えば3つのパーツに分けて考えて、第1に、集約的に人々が住む、そういう場はそこに都市の装置として交通装置を入れることは極めて公益性が高いという部分がおそらくあるだろう。そこに投資するということが、ある意味で集約型都市構造をつくる1つのツールであろうと考えます。しかし、そこに至らない部分があって、例えば新潟の場合は必ずしも第1のパーツの範囲にまで入らないけど、しかし、市民が支えるから、都市装置としての公共交通機関を残したいという部分がある。最後に、そこまでも至らない廃止された路線がありますね。その部分をどうするかという議論が先ほどG臨時委員がおっしゃった、議論ではないかと思うんですね。あるいはC委員が言った、畳んでいくということではないかと考えます。

ただ、畳んでいくといっても、私は、日本の市街地をこのまま簡単に畳むということは絶対できなくて、その地域をどのように考えるか。例えば、今考えている2つの部分で

すね。集約的に都市がコンパクトにまとまるという部分と市民的経営で支える部分がある。そこに多くの方々が住み、多くの都市活動が集約してくる結果として、それ以外のところの交通装置などは現状維持で、ある程度担保できるぐらいにいく。その第3のパーツではかなり拡散的に住んでいて、環境もいい。そういうところに選択的に住んで、自動車を自分で運転できる時期はそこに住むという方々が住む。そういう住宅地というのはあり得ると思うんですね。3つ、集約型、市民的経営、あとはみずからの自己責任で生活するスタイル。この3つの、ある意味では公共私ですか。住む側から見ると。そういう世界、3つのパーツが都市構造の中で生まれてくる。それを交通の面から説明すると、そういう議論になるというような大きなストーリーをつくってはどうかという提案でございます。

委員長 J 臨時委員、K 専門委員、最後に L 臨時委員と。

J 臨時委員 なるべく簡単に。

全体を通してどういうことを我々は最後に言うのかということなんですが、最初のほうで、都市構造の改革の必要性と目指すべき都市像というのを拝見すると、例えば13ページのところに集約的に書かれていますが、公共交通で中心市街地及び拠点結び、その周辺にある種の機能を集積させ、アクセスビリティが確保された都市構造へ転換する。これが1つの今回の目的であるとするならば、先ほども実はご指摘がございましたが、その後20ページぐらいから出てくる主要な取り組みのテーマという都市交通施策のあり方の並び方がこれでいいんだろうか。市街地整備のほうも同じことを感じていたんですが、市街地整備のほうも、先ほどF 専門委員がおっしゃったとおり、並び方が少し違うかなというような感じを持ちました。

公共交通とそういうアクセスビリティが確保されたまちというのは一体どういうことなのかなと思って考えていたんですが、私なりに、先ほど60ページで歩行者の権利に関する欧州憲章というのがありますが、基本的にこの答えは交通戦略というのを自治体がつくって、それをみんなと話し合いをしながら、自己責任で考えていけと書いてあるにもかかわらず、我々がここでさらに何かをやれという、そういうことを言う背景には、これはぜひ考えておかなければいけないんじゃないかということを我々が認識しているから、この部分はぜひ頑張ってもらいたいと言っているんじゃないか。

それは先ほどの60ページで言うと、3番じゃないかと思うんですね。子供、高齢者及び障害者が都市に参画できる、社会に参画できるという、そういうことを確保するということが、どういう交通戦略をつくるにしても、これからは絶対必要なんだ。それは確保す

べきであるということを言っているんじゃないかなという気がしてならないんですね。それはある種のユニバーサルな都市づくりというか、そういうことをやろうとしている。だから、公共交通であり、公共交通プラス徒歩でなければいけない。それを支えるために交通ネットワーク、道路ネットワークのほうも工夫しなきゃいけないというのが、一連の1つの流れではないかと思うわけです。

もう一点は、それ以外にいろいろ書いてあるんですね。どう読もうかと思ったんですが、1つは投資のプログラム化というんですか、交通戦略と言っている中に、もう一つはプログラム化を図って効率のいい投資をすべきだ。その中に4車化道路の話があり云々だと思うんですが、そのところで、ちょっと気になるのが、その説明が渋滞にすべて帰結している。そうだろうか。渋滞さえ解決されればいいのか。そうじゃないんじゃないかなという気もするんですね。渋滞だけじゃない視点がおそらく我々には必要なんじゃないか。そうすると、物流の話も駐車場の話なんか読み取れるところが出てくるのではなからうか。

最後に、そういう話と、今I委員がおっしゃったこととかかわるんですが、市街地整備のほうは、最後のところで、行政と民間の役割というのをぼんと立てるんですね。交通施策のほうはそれが立ててないんだけど、中には多少書いてあって、もし共通で出すんだったらば、それが今大変重要な視点であるならばはっきり整理したほうがいいし、そこがいいんだとなれば、こういうふうに書かなくてもいい。両方の視点をそろえたほうがいいんじゃないかという気がいたしました。

K 専門委員 簡単にまとめて申し上げたいと思います。

まず、行政の現場にいる者の実感としては、まず1つは、前回も申し上げましたが、市街地整備の中でのごま塩状態のものをどう再整備するのかということについては、しっかりと明確にそういう方向が大切だということをやってほしいなと思っています。

それから、コンパクトなまちづくりを含めて、交通全体を考えるということにつきましても、先ほどI委員がおっしゃいましたことも、私、全くそのとおりだと思っていまして、つまり、選択肢として、その時代時代、あるいは1人の人生の中でのある年齢、老後をどう暮らすとか、それぞれに合わせた暮らしが選択できるようなまちづくりという意味で、いろいろなものを提供していく。その1つがコンパクトなまちなんだという位置づけが1つ必要なのではないかなと思っています。そのことが2つ目です。

最後に、こういうまとめの中にそこまでうたい込めるかどうかわかりませんが、広域調整というのは非常に大事だと思っていまして、自治体によっては、こういうふうな形で出

てくると、我がまち、我が都市に合わせて読んでしまって、少し言葉は過ぎるかもしれませんが、市町村合併という、これを通してきて感じていますことは、ほんとうにこの規模で、これが都市計画として必要だったのかとか、隣との調整が全くついていないということなどがありまして、そういう意味じゃ、道路を含めた移動手段をどうつくるかというのは、それこそさっきおっしゃった85という都市圏であるかどうかは別として、一定程度の都市圏の中での調整というのが働く仕組みをつくっていくことが必要じゃないかと思えます。

L 臨時委員 時間がおしているところ、済みません。まず第1点が、進行管理についてでして、具体的な数値目標を置く話がありました。それは今でも自治体が部門別計画をつくってやっているようなことだと思うのですけれども、その場合の協議会というか、部門利益間の調整をする組織をどうつくるかという話がもう少しあってもいいかなと思いましたね。きょう出たのは、都市鉄道利便増進法の協議会というものが1つイメージで出ているのですけれども、それじゃないモデル、新潟の協定のような場合の調整の仕組みをもう少し提言されたらと思いました。これが1個目の制度論の感想です。

2つ目は、今、K 専門委員が言われた話なのですけれども、広域の問題、都市圏の問題を考えたいねというお話だったので、海外とか見ますと、広域で交通網を結ぶと、基礎自治体間のもめごとが生じ、協議というか、調整システムが必要だということが結構出てくるのですね。きょうは前の市街地活性化の議論の場合と比べて、都市間の均衡とか、調整の話が中になかったような気がします。そのところのシステムをどうするのかということが2番目の問題です。

3番目は、歩けるまちということで、道路の問題が出てきて、歩行者の視点というのが中心に出ている点はおもしろいなと思ったのです。けれども、例えば歩行者の視点というのをこれだけ推し進めてやっていきますと、この省がやっている道路法制との関係はどうなるのだろうか。今まで公物管理でやってきて、物を対象に考えて、とりわけ、道路を車が利用するというところでできた法制があったわけです。きょう、欧州の例が出ましたけれど、向こうは道路の場合には利用者ごとに、利用権とか、利用の利益という観点から管理のあり方を整備した法制度が道路法のシステムのところでできているわけですね。ですから、欧州だと、欧州憲章も、各国の道路法制も、基礎自治体のコンパクトシティーも全部融合的に並ぶ、歩行者の視点も収まる気がするのです。公物管理をもう一歩先に進んだときに、次の段階で、利用利益間の調整問題というのが、法制的に出てくるのではないかと

というのが、私の感想です。

委員長 L 臨時委員が言ったので、きょうの委員会の進行管理、ちょっと悪くて済みません。時間もオーバーしたので、きょうは言いつ放し。実は次回に少し原案みたいなたたき台が出てくると思いますので、もう一度議論していただくということで、きょうの審議はこれぐらいにして、あとその他というのがありますけれども、何かありますでしょうか。

事務局 その他につきまして、次回の委員会日程につきましては、第3回を6月1日木曜日の15時から予定しておりますので、ご出席を賜りたいと思います。第3回は6月1日木曜日の15時からでございます。

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。そういう日程なので、なるべく多くの発言をしていただきたいので、日程調整、よろしくお願いします。

じゃ、以上できょうの会議を終わりにしたいと思います。どうも長時間、ありがとうございました。

【閉 会】