

平成18年3月16日(木)  
於・国土交通省6階618会議室

参考資料 - 2

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1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、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 それでは、大変長らくお待たせいたしました。ご出席予定で少し遅れておられる委員がおられますけれども、定刻を過ぎましたので、ただいまから始めさせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、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1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。

今回の小委員会は街路課が事務局を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、この小委員会の設置の経緯についてご報告を申し上げます。1月31日に開催されました都市計画部会におきまして、この小委員会の設置が了承されております。誠に失礼ながら、辞令を皆様のお手元にお配りをさせていただいておりますので、よろしくお願いいたします。

本日は初めての小委員会ですので、本来であれば局長から皆様にご挨拶をさせていただくところでございますが、国会審議と重なりましたので、後ほど遅れて駆けつけてまいります。一番最後にご挨拶をさせていただきたいと思います。

次に、初回ですので、ご出席いただいております委員の皆様のご紹介をさせていただきます。

事務局 お手持ちの資料1をご覧ください。資料1に名簿を載せてございますので、その名簿の順にご紹介させていただきます。

まず、黒川委員でございます。

小林委員でございます。

大橋臨時委員でございます。

岸井臨時委員でございます。

伊丹専門委員でございます。

谷口専門委員でございます。

中村専門委員でございます。

根本専門委員でございます。

森専門委員でございます。

なお、青山委員、上村委員におかれましては、本日はご都合によりご欠席でございます。また、中井臨時委員、山内専門委員、マリ委員におかれましては、少し遅れるとのことでございます。

事務局 次に、配付資料のご確認をお願いしたいと思います。お手元に一覧表がございますが、資料が1～6、そして参考資料4、全部で10部になるかと思えます。時間がかかりますので読み上げませんが、もし何か抜けているようなことがありましたらご連絡いただきたいと思います。

次に、この小委員会におきます議事の運営についてご提案をさせていただきたいと思えます。小委員会の議事運営につきましては、特段の定めがございませんので、この委員会で決めていただく必要がございます。そこで、社会資本整備審議会令及びこの運営規則に準じまして事務局で案を作成させていただきました。資料3がそうでございます。内容を読み上げさせていただきます。

事務局 それでは、資料3の「都市交通・市街地整備小委員会の議事運営について（案）」をご覧ください。

小委員会の運営については、社会資本整備審議会令及び同運営規則に準じて、次のとおり進めることとする。

#### 記

- 1．小委員会に委員長を置き、委員の互選により選出する。
  - 2．委員長は、議事運営を行う。
  - 3．小委員会は、委員長が招集する。
  - 4．小委員会は、委員の3分の1以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
  - 5．そのほか、小委員会の運営に関し必要な事項があれば、必要に応じ、随時定める。
- 以上でございます。

事務局 ただいまの案につきまして、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

特段ご意見等ないようですので、この案のままご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

事務局 ご異議なしということですので、本委員会の運営につきましては、案のように取り扱ってまいりたいと思います。よろしく願いをいたします。

なお、本日ご出席をいただいております委員は現在14名中9名おられますので、ただいまご承認をいただきました議事運営第4に定めております定足数を満たしておりますので、ご報告を申し上げます。

次に、議事運営第1に基づきまして、委員長の互選をお願いしたいと思います。どなたかご推薦いただけるとありがたいのですが。

A委員 ご推薦申し上げたいと思います。都市交通・市街地整備がご専門であられまして、都市計画・歴史的風土分科会の会長で、全体の分科会のことについても周知されている黒川委員をご推薦申し上げたいと思います。

事務局 ただいまA委員より、黒川委員を委員長にというご推薦がございましたけれども、皆さん、ご意見はいかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

事務局 それでは、皆様一致してご推薦されておりますので、大変ご多忙の中、恐れ入りますけれども、黒川委員に委員長をお引き受けいただき、よろしく願い申し上げます。委員長の席のほうにお移りをいただければと思います。

(黒川委員、委員長席に着席)

事務局 ここで、本来であれば委員長からご挨拶いただくところですが、今、プレスが外で待機をしておりますので、委員長のご挨拶から取材をしたいという申し出がありますので、その前に議事の公開をどうするかということについてお決めいただきたいと思います。そのお諮りは委員長からお願いいただければと思います。

委員長 それでは、本小委員会の議事の公開につきましてお諮りをいたしたいと思いますので、まず事務局より説明をよろしく申し上げます。

事務局 それでは、資料4をご覧ください。資料4により案を読み上げさせていただきます。

都市交通・市街地整備小委員会の議事の公開について(案)

都市交通・市街地整備小委員会の議事は、プレスを除いて一般には非公開とする(カメラは頭撮りのみとする)。また、議事録については、内容についての委員の確認を得たのち、発言者氏名を除いて国土交通大臣官房広報課及びインターネットにおいて公開するこ

ととする。

以上でございます。

委員長 ありがとうございます。以上のように取り扱うことにつきまして、皆様のご意見はいかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長 それでは、異議がないようですので、本小委員会の議事の公開につきましては、資料4のとおり取り扱うことにいたします。

事務局 ただいま議事の公開についてお決めいただきましたので、外でお待ちをいただいております新聞社等の入場を認めさせていただきます。

(報道関係者入室)

事務局 それでは、委員長から一言ご挨拶をいただきまして、以降の進行もよろしくお願いを申し上げます。

委員長 ただいま委員の皆さんのご推挙をいただきまして、この小委員会での委員長を務めさせていただきます黒川でございます。

21世紀に入って新しい都市計画のあり方というのは大きなテーマですので、その中で、我々の小委員会は皆さんのご協力のもとに是非いい成果を出したいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは、当面の審議の進め方について、事務局より説明のほう、よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、資料5と後ろのほうにあります参考資料-3を使ってご説明をいたします。

最初に参考資料-3でございますが、これは先ほどお話をいたしました1月31日の部会で小委員会の設置をお決めいただいたときのものです。この中で、どういうことをこの小委員会でご検討いただきたいかということが入っておりますので、そのまま資料を出させていただきます。

まず、参考資料-3の1枚目でございますが、昨年6月30日に大臣から審議会に対しまして、「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」ということについて諮問させていただいております。そのときの具体的な検討課題は5つございまして、このページの下の方にございます。人口減少等に対応した新たな都市計画制度の基本的枠組み、が中心市街地の再生を図るためのいろいろな施策、が持続可能な都市を構築するための都市・

生活インフラの整備の推進方策、 が安全・安心、 が歴史的な風土ということでございます。この中で につきましては、この国会にも法案をお出ししておりますように、対策が急がれるということで、先行して小委員会が設置をされて、集中的なご審議をいただいた上で、この紙で「本日」と書いてあるのは1月31日のことですが、取りまとめをいただいたところでございます。残る4つの課題のうち、 の都市・生活インフラというものについてのご検討をお願いしたいということでございます。

1枚めくっていただきまして、2ページでございます。第2段落目の「なかでも」というところからですけれども、都市交通とか市街地整備というのは、都市の骨格を形成する人や物の移動を支えるということで、この でご結論いただきました持続可能な都市構造、都市機能再編していくということを実現する上で極めて重要な役割を有している。そして、拡散型の都市構造からコンパクトな都市構造へ転換するということは、今度は逆に都市交通の面から見れば、都市交通の利用が促進される等々の都市交通体系の効率化につながるということで、都市構造のあり方と都市交通・市街地整備のあり方というのは極めて密接不可分であるということで、このご検討をお願いすることになったものでございます。

ご検討をお願いいたしますスケジュールのことですが、今度は資料5をお開きいただきたいと思います。非常にバクツとした形でございますが、本日が第1回目でございます、本日は社会経済がどういうふうに動いているか、都市構造改革はどのような効果があるか、そして都市交通・市街地整備についての現状と課題はどうかということについて概観をしていただいて、次回は4月を予定しておりますけれども、今後の都市交通・市街地整備の施策の方向性についての素案を出させていただいて、ご討議をいただければというふうに思っております。そして第3回目、6月に、この施策の方向性についての中間的取りまとめをお願いできればということでございます。この小委員会としては、その後も継続いたしまして、その方向性に従って具体的な施策などについての検討を深めながら、最終的にまとめていただいたご答申によりまして、社会資本整備重点計画の改訂につなげていきたいというような形で考えております。ずっとご審議いただく間に、一度、6月に中間取りまとめをいただきたいというお願いでございます。

以上でございます。

委員長 ただいま事務局より説明がありましたスケジュールで委員会を進めさせていただいたよろしゅうございますか。何かご意見ありますでしょうか。最初、中間取りまとめまではせわしないかもしれませんが。

もしなければ、このようなスケジュールで進めさせていただきます。

では、そういうことで、ここで本当はいろいろな資料の説明をしていただきたいのですが、B 専門委員がご都合で早めに退席するというのでございますので、何かこの委員会で検討すべきことについて一言ご挨拶があればいただきたいと思います。

B 専門委員申しわけございません。退っぴきならない所用がございまして、30 分ごろにはここを出なければなりません。お許しをいただきたいと思います。

先ほどから何人かの各委員の先生方にご挨拶させていただきましたが、たくさんの方から、富山市が取り組んでおります L R T の事業についていろいろ話もいただいたところでありまして、ご案内の方もたくさんいらっしゃると思いますが、現在、J R 西日本が運行しておりました 9 km 程度の富山駅から出ております富山港線という J R 線を 3 月 1 日に引き継ぎまして、三セクをつくりまして L R T 化しようということで、2 年、順調に進んできたと思っておりますが、いよいよ 4 月 29 日に運行開始を予定しております。もう目の前にまいりまして、ハードなスケジュールですが、今、一生懸命工事を進めているところでございます。今月の 23 日には 1 両目の車両が入ってくるということでありまして、順次、習熟運転などをやりながらその日を迎えてまいりたいと思っております。

富山市は、ご案内の方も多いと思いますが、恐らく全国でも一、二という車に特化した都市構造となっております。拡散型の地方都市の中でも極めて典型的な薄く広く広がってきた街並みでありました。現在、県庁所在地の中で中心市街地の人口密度が一番低いという状況です。したがって、多くの市民は車がなくては生活できないという暮らしをしてきたわけですが、御多分に漏れず高齢化が非常に勢いで進んでおりまして、交通弱者が確実に増えております。もう数年先を展望しますと、あるいは 30 年ぐらい先まで展望しますと、ドーンと交通弱者が出てくるということは確実にありますので、今からコンパクトなまちづくりを進めていくということと同時に、公共交通を利用した暮らし方というものへシフトさせていくことが大変大事ではないかとの思いを持っておりまして、そんなことから今取り組んでおります L R T の事業を思い切って始めたわけでありまして、

道路の中に新たに軌道を敷設するという点について、市民の理解を得るということの苦労もございましたが、何よりも事業費をどう捻出していくのかということが大変苦労ございました。国土交通省のほうにもご尽力をいただきまして、大変大きな支えもいただいておりますが、幸い富山駅の連続立体交差事業が始まりましたので、この支障の補償ということで大きな事業費を回していただくことができまして、これをきっかけとして取り

組んでまいったところであります。そうは申せ、市も単独でかなりの事業費を負担することとなりますので、この点について、一生電車に乗らない、維持でも車で暮らすという市民もたくさんいるわけですが、ここの理解を求めていくこと。先ほど言いました道路上に軌道を敷設することの道路交通上の不便ということをお納得してもらうこと。2番目は、事業費を行政が負担するということをお納得してもらうこと。この2つが大きな課題でしたが、私どもは橋をつくることや道路をつくることと同じなんだと。公共が鉄軌道をつくる、そこを民間が運行していただくということで説明をしてきたわけでありまして、ある程度理解もいただいて、ずっと工事もしてまいりましたし、今年の冬は雪も大変多かったわけですが、市役所のほうへ一件もクレームの電話は入っていないと伺っておりますので、概ねの市民の理解はいただいているのではないかと考えております。

幸い富山市は鉄軌道が非常に豊富でございまして、そのすべてが富山駅に結節しておりますことから、今後、富山港線を1つのリーディングプロジェクトとして、例えば18年度に予定しておりますのは、日中2時間に1本ぐらいしか走っておりませんJR高山本線を、高頻度運行する社会実験を行いたいと思っております。これも行政が費用を負担するしかありませんので、JRにお願いをして、いわば甲子園列車を毎日走らせるというようなことで、1時間に1本程度、あるいは30分に1本程度というものを実現してまいりたいと思っております。果して実験の結果、どの程度の方がご利用されるのかということにはなはだ心配もしておりますが、しかし、この結果、少なくとも意識ははっきりしてくるだろう。そして、高齢者の方がこれを利用していただいて、久しぶりに電車に乗ってまちへ出ることを経験した、それを重ねていく。その結果、公共交通への共感といいますか、理解というものも芽生え、かつ深まっていくのではないかとすることを期待をしているわけで、これも結局、事業費は行政が負担するということでもあります。

私は、そういう意味では個人的には、ライトレールの際には公設民営という表現で市民に説明をしてまいりましたが、今後も公共交通を維持していくためには、行政の負担といえますか、取組みというのはどうしても欠かせないというふうにお思っております。この点をもう少し制度的に国全体の問題として一定程度位置づけをしていただければ、地方都市も含めて前へ出やすいのではないかとこのように思っております。

また、中心市街地はどんどん人口が減少しておりまして、郊外へシフトしていく。そういうまちづくりを30～40年つくってきたわけですし、とりわけ中心部には高齢者ばかりであります。いつでしたか委員長からご指摘がございましたが、富山市さん、その取組み

は結局、有権者の少ないところへ公共投資をして、有権者の多いところから嫌われるのではないかというようなご指摘もいただいたところではありますが、しかし、ここはブレはいけないと思っております、しっかりと将来を見据えたまちづくりだということを市民に舌を噛まずに説明してまいることも大事なことで、このように思っております。

併せまして、今言いました中心部は空き家と青空駐車場ばかりがゴマ塩状態にあるということでもあります。地価の下落率も、一時期、国内で一番高いという年もあったわけでありまして、今年も県の地価評価では相変わらず6.数%落ちているという状況でありますので、こういったことの下げ止まりを実現するためにも、何かミニ区画整理みたいなものを、道路を動かすとかいうのではなくて、もう既に区画がしっかりしている中で、それぞれの思いがありますので、土地の所有形態を集約するということが、税制を含めて余り抵抗なくできるような仕組みができてくればありがたいと、こんなことも思っている次第であります。できましたら、この委員会におきます検討課題の中で、今、何点か申し上げましたが、どうやったら行政が公共交通を維持するために積極的に関わっていくということ制度として裏づけをしていただけるかということですか、今言いましたまちの中のミニ区画整理のような形での土地の高度利用といいますか、有効活用につながるような仕組みを構築していただくということ、そういった方向性も課題としてご議論いただければありがたいと思っております。ぜひよろしくお願いを申し上げます。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、引き続き資料の説明のほうをよろしくお願います。

事務局 それでは、資料6に基づきまして、しばらく都市交通と市街地整備の現状と課題についてご説明をいたします。お手元の分厚い資料でございます。

最初に、経済社会情勢についてご説明いたします。めくっていただきまして2ページからですが、ご案内のとおり、昨年、人口減少に転じたわけでありまして、今後も減少が続く、高齢化がすごい勢いで進むということで、最近は「高齢化」という言葉から、一気に「超高齢社会」というふうに言われるような時代になったということでございます。

それから、次に地球環境等の負荷軽減の要請でございます。ご案内のような京都議定書の目標がありますけれども、3部門、産業・民生・運輸として見たときに、運輸部門が約2割、その中の自動車約9割、その中の約6割が自家用自動車ということでございまして、2010年の目標達成に向けて相当がんばらないといけないわけですが、その中でも特に運輸部門、とりわけ自家用乗用車の負荷軽減というものが国際公約的に求めら

れているということでございます。

それから、財政制約でございます。「基本方針2005」という中で、今後も「小さな政府」という表現で歳出削減、行政改革の徹底等々が言われております。18年度予算につきましても、表にありますように、公共事業は4.4%の減ということで相当厳しい減でございますが、今後もこの歳出削減圧力というのは強まっていくだろう。いかに効率的に必要なところに絞って公共投資をしていくかということが求められる社会だということでございます。

次に、都市構造改革について、どういうことが言われ、また、それが実際どういう効果が都市交通等の面であり得るのかということをご説明したいと思います。

6ページをお開きいただきたいと思いますが、これは先ほどお話をいたしました第2の課題に対する社会資本整備審議会の答申でございます。2月1日にいただいたものでございますけれども、一言で言えば、集約型の都市構造の実現、そのために都市構造改革を進めなければいけない、そのためにはこういう取組みをせよということでございます。人口減少・超高齢社会を受けて、都市構造改革が必要であるということですが、その内容としては集約型の都市構造の実現と、集約拠点としての中心市街地の再生である。このための制度改善としては、左下でございますけれども、広域的都市機能の立地を適正化することでございます。これは都市計画制度の見直しということでございます。これについては、法律改正案を今の国会にお諮りをしているところです。

ただ、これは土地利用についての制度改正でございますけれども、同時にこのご答申の中では、右にございますように、都市機能を集約していくための誘導支援方策というものが併せて必要であるということが言われております。幾つかの観点が言われておりますが、その中で大事なこととして、まちづくりの一環として行う都市交通施策等の課題があるということが言われております。

具体的には、1枚めくっていただきました7ページでございます。文章で申しわけございませんが、アンダーラインを引いたところ、集約型都市構造を実現するためには、交流・居住機能等の集積、交通施設の整備、サービス水準の高い公共交通の運営等を一体的に計画、整備することが重要。そして地方公共団体、交通事業者等の関係者が協力をして、まちづくりの一環として公共交通ネットワーク整備等の都市交通施策を推進することが必要と言われております。

また、下のほうでは、集約拠点への広域的都市機能を立地促進するというところで、市街

地再開発事業、区画整理事業等の仕組みが重要であるといったようなことが言われております。そういったことで、都市構造改革というものを指すまちにおいて、都市交通施策・市街地整備をどうしていったらいいのかということが大きな課題であるということをご説明したいと思います。

以降、集約型の都市構造による効果、逆に言えば、拡散型の都市のマイナス面についてのお話をしたいと思います。

まず8ページですが、これは市街地のD I D、人口集中地区の密度と交通エネルギー消費量を比較したものでございます。人口密度が高い都市ほど交通エネルギーの消費量が小さくなっているわけございまして、少し太めの線で真ん中のあたりに書いてございますように、これから環境負荷を低減していくという意味で、自動車の分担率をどのようにより効率的な交通手段に切り替えていくかということが課題である。

それと、同じ原単位で見たものでございまして、9ページに自家用乗用車とその他の公共交通、それから右の図面は物流についての手段の比較でございます。やはり1人当たりの利用という目で見れば、乗用車、自家用小型トラックというものの環境負荷が大きいということでございます。

それから10ページは、ちょっと見方を変えて、住まい方によってどういうふうに違うのかと。これは、ある仮定を置いたシミュレーションでございますが、例えば左のグラフを見ていただきますと、ケース1は中央区と多摩市という都心中心区と郊外の拠点的、典型的な住宅都市で、現在の人口を前提にすると、1人当たりの交通エネルギーはこれだけある。4,547kcal/人・日ある。1970年以降、多摩市にドドッと人口が集積をして中央区は大きく減ったわけですが、仮にその分、全部中央区で都心居住していたらどうかというのがケース4でございまして、3,801ということで、交通エネルギーの負荷が相当変わるというシミュレーションでございます。

それから、次の11ページですけれども、特に高齢者に着目をして、行動パターンがどういうふうになるだろうかということについてのデータでございます。新潟都市圏と旭川都市圏で書いてありますが、新潟都市圏が非常に典型的ですのでここを見ていただければと思います。全目的のところ、中心市街地に住んでおられる高齢者は1日当たり1.77。トリップというのは構造ですので、1.7回出たり戻ったりする。出ない方もおられるので小数点がついているわけですが、その他の地域に住んでおられる方は1.24回しかない。5割ぐらい行動の出方が違う。これは、大きく黄色の徒歩で出る量がど

れだけかによって効いているわけでございます。中心市街地に住んでいれば、歩いているような用が足せるということの結果ではないかと思えます。

今度は高齢者を健康度別に見たのが下のグラフでございます。健康的な方と少し体に不調がある方の比較でございます。総量がデータとしてございませんでしたので、どれだけの利用率があるかということですが、健康面で不安のある高齢者は、バス、路面電車といったような鉄道よりもやはり路面にある公共交通の利用率が高まる。それから、徒歩が増えるということでございます。もう少し分析が必要かと思っておりますが、健康に不安があるので余り遠くに行かないとか、やはりバリアフリー的な公共交通を選択する傾向が強いのかなというふうに見ております。

それから12ページは、さらに都市として都市経営の面にどういう影響があるかということでございます。先ほどB専門委員からお話ございましたが、こういった観点から、かなりコンパクトにしないと都市がもたないということを主張されている首長さんが増えてきているというふうに認識をしております。一言で言えば、市街地密度が低い都市は、1人当たりの維持補修費が高くかかって、高コストなまちであるということでございます。左下を見ていただきますと、群れのところがありますが、一番高いところで見ると、かなり右下がりということが読み取れるというふうに思います。右のところは、まさに富山市で試算をされたものでございます。ここでは、道路・公園、下水管渠という公共施設に限って、1人当たりの維持管理費がどれだけ出ているかということが横に点々を書いた水準でございます。3万円ちょっとでございますが、住んでいる方の密度によって大分負担の度合いが違うというのが実線であります。簡単に申し上げますと、右にあるような人口密度が高く、中密に住んでおられるところの方々の負担で、薄く住んでいる方々の維持修繕費が賄われているということでございます。ですから、全体として密度が薄くなれば平均が上がるということでございます。

これを今度は福祉の面で見たいものが13ページでございます。何々苑というグラフになっておりますのでわかりにくいですが、右のほうが都心部にある福祉施設、左のほうが郊外部にあるものでございます。ホームヘルパーがいろいろなところに派遣をされてケアをするわけですが、実際にケアに使える時間と移動に要する時間の割合でございます。左の郊外のほうに行けば行くほど移動にかかる時間の比率が増える。つまり1人当たりでできる仕事が減るということでございます。これから高齢化が進む中で、希薄に住んだときの福祉コストも相当高くなるということの1つの例でございます。

コンパクトにということの意味合いはこれで1つ閉じさせていただきまして、都市交通・都市交通施設、道路等の状況についてご説明いたします。

15ページをお開きいただきたいと思います。最初に、いろいろな都市での利用交通手段の状況でございます。左から東京大都市圏、それから中京都市圏、それから富山高岡という地方中核都市圏という比較でございます。どの都市圏でも、薄い黄色でございますが、自動車利用は間違いなく年々増えているということでございまして、一方、小豆色の右の徒歩がどの都市圏でも減っている。これも少し分析が必要かと思っておりますが、1つは、身の回りで買い物をしたり、賄える施設が郊外移転をしたり、機能純化が進んで遠くなる。それによって徒歩で賄えなくなるということが1つかなと。もう1つは、居住自体が郊外化をして、まち中へ出てくるということを考えて歩くのは難しいということもあるのではないかと思っております。

それから、公共交通の面で見ますと、東京都市圏、中京都市圏は鉄道はほぼ横ばい状態でございますが、富山高岡は、先ほど市長からお話がありましたように、非常に厳しい状況であります。バスについては、東京都市圏、中京都市圏、それから富山高岡都市圏ともに年々減少傾向ということでございます。ですから、地方都市では鉄道も含めた公共交通全体が厳しい。大都市圏の場合には、鉄道はがんばっているところがあるということでございます。

それから、自動車利用について、今、都市内でどういう状況があるかということをしばらく見ていただきたいと思います。今見ていただきましたように、自動車利用の利用率が高まっておりますし、また、トリップ数はそういったことで年々増加をしているわけです。一方、平均旅行速度、これは道路を走る交差点での待ち時間等も含めた平均速度になるわけですが、これは昭和40年代からずっと落ちてくる。だんだん渋滞をして車が走りにくい状態が続いております。昭和50年の終わりごろから、全国的にも、東京といった大都市でもほぼ横ばいになっております。トリップは引き続き増大をしているわけですので、道路整備等の施策によって何とかこれ以上落ちないのを食い止めている状態というふうに評価ができるのではないかと思います。

ただ、引き続き渋滞は残っているわけで、17ページをめくっていただきますと幾つかの渋滞があります。道路自体が圧倒的に量が足りなくて渋滞するという状況から、最近では引き続きそういう容量不足ももちろんございますけれども、踏切とか主要交差点といったようなところで大きな渋滞が発生をしております。この図面は、そういった渋滞が発生し

ている場所で、どこも大きな交差点もしくは踏切でございます。そういったことで、今後、渋滞対策を進めるという意味では、踏切対策とか交差点改良といったようなポイントを絞った施策の展開が必要になるのかということでございます。

それから、バスにつきましては、先ほど利用率で見ていただきました。18ページは、市街地の拡大とバスの輸送人員の関係があるのではないかと問題意識で比較をしているわけですが、いわゆるD I D、人口集中地区というのが非常に大きな勢いで増えているときに、バスの利用率もどんどん下がってきているという状況であります。右のグラフは、そのD I Dの人口密度と公共交通の分担率の相関を見たものでございます。あえて線は引いてございませぬけれども、明らかに右肩上がりの強い相関が見れるというふうに思います。そういったことで、都市の形というものと公共交通の利用率、ひいては存在可能性に相当相関があるのではないかとということでございます。

それから、物流について見ていただきたいと思いますが、東京の物流調査のデータによりますと、都心エリアというのは最終消費地でございます。それからもう1つは、中継基地としてあります臨海部とか都市圏の郊外部におきまして、物流交通の発生集中が非常に高い。この図では、赤からオレンジというものが見られます。都市圏内の物流の輸送手段というのは、右のグラフにございますけれども、都市圏外の場合に船などが出てくるのに対しまして、都市圏内の場合には自家用貨物車が33%、営業用貨物車が58%ということで、9割を超えるものはいわゆる貨物車によっているということでございます。そういったことで、こういった物流の集中発生する地域をどうしていくのか。そして、それをどういったところで流していくのかといったような効率化・整序ということが課題であるというふうに思っております。

それから、しばらく私どもの取組みがどうだったか、それを今どういうふうに評価をしていったらいいかということを見ていただきたいと思っております。

20ページは、都市計画道路の中の幹線道路に限って整備状況の推移を見たものです。昭和40年代からずっと地道に努力をしてきたということございまして、15年度末で53.9%と、ようやく半分を超えて整備が進んできたということでございます。この中では、大きな幹線道路の整備を重点にやってきたということもありまして、4車線以上の改良率が高くなっております。それで、半分を超えたというところで、まだ残っている黄色の40%かをどうしていくのか。今のように淡々と進めていくのかどうかということ。それからもう1つは、青い部分が半分きたわけですので、この半分がうまく整備できてい

るのかとか、当初はうまく機能していたけれども今はどうなのかとか、そういったような整備済みのものについての機能面での点検、場合によっては、それをどうしていくかということも見直す時期にきているのかなということでございます。

以降、具体的な事例を少し見ていただきたいと思います、21ページが、その中でも骨格となる幹線道路のネットワークの状況です。先ほど4車線と2車線のところを見ていただきましたが、放射道路と環状道路という区分けで見ますと、大都市、地方都市ともに環状道路の整備が遅れているということをここではご説明をしたいと思います。環状道路は、どうしても人工的に考えて計画し整備していくものなので、相当意識をしないと遅れるということではないかと思います。ただ、宇都宮のように、大きな環状線ができたところでは、それによってかなりの効果が出ております。幾つか発生集中といいましょうか、起終点をとって効果を見たところでは、工業団地からインターに行く時間が50分が35分になる。または、下のほうに環境負荷がございますけれども、NO<sub>x</sub>が16%減少、CO<sub>2</sub>が20%減少ということで、環状道路によって相当な効果が出せるということがわかっております。

それから、公共交通の整備による効果でございますが、一番わかりやすいのは沖縄でございます、軌道系の公共交通が1つもなかったところ、いわゆる乗用車とバスだけのところで沖縄モノレールが整備をされました。これによって、現在モノレールを利用している方が、その前の自分で別の方法で動いていたこととの所要時間の比較をいたしますと、約10分縮んでいる。右の103票のサンプルの中でそういう数字が出ているということでございます。

それから、どういうふうに効果があるかということ、バス利用、タクシー利用、自動車利用というところからモノレールに転換したもので、下のグラフにありますけれども、エネルギーの消費量全体が3,350万MJ、それからNO<sub>x</sub>が15.5t、CO<sub>2</sub>が1,247tということで、環境負荷、エネルギー消費量の減少が実際に見られたということでございます。

一方、先ほど来お話をしておりますような公共交通のまちの形、住まい方との関係を23ページで見ていただきたいと思います。これも富山市を例にとらせていただきましたが、鉄道がございまして、また、バス路線もあります。それを、人口集中地区を4つの地域区分にして分析をしてみました。A地域というのは市の中心部で、都市計画では赤い色が塗られている商業地域になっているところです。それからBは、鉄道沿線の駅から徒歩圏と

いうところを取りました。それから、C地域は：放射方向に出る幹線バスの停留所から、バスの場合には徒歩圏を小さくとりまして250m以内の地域。D地域はその他のところ、公共交通のサービス密度が低いところということでございます。

下のグラフは、それぞれの地域の人口密度を夜間人口、居住者と従業人口、ピンク色で見えたものです。都心部の場合は、もともと密度が高いということもございまして、B地域、C地域、D地域というように、都心でない地域においては、公共交通軸、BとかCのところを必ずしも密度が高くはないということがこの結果わかりました。そういうことで、鉄道、バスともかなり苦戦をしているわけでございます。公共交通政策と都市構造の政策を余り連携してこなかったことの結果の1つの姿かもしれません。そういったことで、公共交通の沿線における都市のあり方をどうするかということが課題かなということでございます。

また、そういう状況で仮に公共交通を入れていこうということ考えたときに、我が国の大きな問題は、現在の道路空間が余り十分ではないということでございます。自動車の中でも渋滞が起きているわけでございまして、仮にそれを公共交通に転換して、例えばLRTを入れるという場合に、標準的な横断構成が下に書いてございますけれども、従来4車線あったところを、仮に真ん中の2車線を削ってLRTにするとしても、23.5mの道路でないと簡単には入らない。それを、現在の道路の状況で見ますと、右のグラフでございまして、23.5mという数字がなかったので22mで代用させても、でき上がっているところで3分の1しかこういった幅員がないということでもあります。したがって、欲しいところに欲しい格好の実力ある道路がないということがあります。京都で実際に地下鉄網等を補完する形でLRTを入れたいというルートの道路は、右下にありますように、広くても21.8mしかないということでありまして、この中をどういうふうに譲り合っというか、工夫をして使っていくのかということが大事な点。仮に入れるとなった場合には、場合によっては車の一方通行化とか、逆にLRTを単線にするとか、沿道を民地を含めて歩道空間を確保してとか、いろいろな工夫が必要になるということでございます。

それから、今度は別な面でソフトな施策で公共交通をがんばろうとしているところがあるというご紹介であります。新潟市でございますけれども、やはり自動車利用が進みまして、バス利用者が年々減少しているというのはこのグラフのとおりでございます。ここのバスを運行しております民間会社が平成15年に、この市の中の58路線中24の路線で一挙に廃止をしたいという届出をされました。相当大きな議論が新潟で起きまして、いろ

いろいろな意見交換が行われたわけでありまして。それで、最終的には、この運行をしているバス事業者と市、さらには沿線の市民の方々が協定を結びまして、24路線のうち12路線を存続をさせるということになりました。その際に、役割分担として、従来はバス事業者が全部1人でやっていたことを、先ほど公設民営というお話がありましたが、公共団体が維持修繕的なことをする部分があったり、それから経営経費で賄えない部分を市が応援する。さらには、費用的な負担も含めて、住民の方々も負担をするということを協定で結んで存続ができるようになったということでありまして。そういったことで、教訓としては、公共交通の採算だけではなくて、必要性の議論を地域ですて、もしも必要であるということであれば、いろいろな形で支援が必要ではないかということでございます。

オムニバスで大変いろいろなことを見ていただいて申しわけございません。今度は、そういった公共交通は必ず乗り換え、もしくは徒歩とのやり繰りが必要なわけですけれども、そういう交通結節点の状況を見ていただきたいと思います。全国の乗降人員5,000人以上の駅、これは交通バリアフリー法でバリアフリーを必要とする駅の定義ですけれども、そういった駅で駅前広場が今2割しかない。計画を入れても5割、半分でございます。そういったことで、駅を降りるといきなり道路という状況になっているわけでありまして。そういったところで駅前広場を含めた結節点整備をどうしていくのかというのが1つの課題であります。

もう1つは、その中でもまちづくりと一体となった取組みが進んできているということをご紹介します。真ん中に神戸の三宮の例がございます。ここはJR、阪急、それから西に道路、南に道路、東側に神戸新聞ということで、駅前広場はこれ以上拡張の余地がないわけですが、非常に手狭でいろいろ問題がございます。それで、神戸新聞の建替えに合わせて、この1階地上部分にバスの乗り場、それから待合所を設けるということで、ある意味では駅前広場機能が沿道の建物と一体化して整備をされてきているということでございます。こういった例も含めて、特に高度な土地利用が行われるような結節点周辺整備においては、地域との連携などがこれからより必要になってくるのではないかとということでございます。

次は、効果でございますが、ちょっと時間が押してきておりますので飛ばさせていただきます。

それから、また道路に戻っていただきまして、28ページですが、都心部での道路の状況が、先ほど半分できてきた道路をどう評価していくのかということですが、もう

少し階層性が必要なのかなという1つの例です。イギリスでは、それぞれの地方公共団体ごとに地方交通計画をつくりまして、いろいろな公共交通対策とか、道路をどうするかということを計画的に取り組んでおりますが、このオックスフォードの例では、都心部の薄い肌色といいましょうか、それが歩行者エリアということを決めまして、この中にあります道路の中で通過交通を引き受ける道路を1本に限定をすることをいたしました。青い道路がそうです。もう少しきめ細かくある道路のうち、灰色の道路はアクセス交通のみを受け持つということで通り抜けができない。行って戻ってきたり、ある部分では行き止まりになっている。それから、オレンジ色のところは歩行者の道路にする。バスはこの中を路線的にはそれぞれ通っていける。公共交通は通り抜けができる。自動車は青い道路しかできないという峻別をしたものでございます。そういったようなことで、我が国においても、車をもっときちんと流せる道路と、車よりもほかの機能を大事にしていくものという道路の機能のメリ張りをつける必要があるのかなということです。

そのメリ張りの一番典型が歩行者空間なわけですけれども、29ページに1つの例を出しました。これは当然、歩行者空間だけではない、交通政策全体の中から出てきたものの例なわけですけれども、ストラスプールの例です。ここで見ていただくように、オレンジ色がネットワークでいいましょうか、面的に確保されている都市と、右は長野市の例でございますが、都心環状線を整備をしてきましたけれども、なかなか中の歩行者空間化が進まないという1つの例でございます。そろそろ自動車の流入抑制ということも必要になってきているのではないかという例でございます。

30ページは、ここまで面的でなくても、歩道がない、それから駐車場がそれぞれ建物ごとにできて歩道が切られるといったような例。それから、あってもなかなかぎやかさが出ない。それから、アーケードであっても車をとめるようになっていないので車が入って事故が起きているという例をご紹介いたしました。そろそろ都市内道路の横断面構成の見直し等もする必要があるのではないかということでございます。

自転車の例が31ページでございます。歩行者ばかりお話しいたしましたが、自転車も行き場がないという状況であります。真ん中でご紹介しておりますパリでは、3年間、500kmずつの自転車道の整備をパリ市内で一気に進めたという例をご紹介いたしました。

それから、交通安全の面で見えた事故ですけれども、高速道路とか幹線道路よりも生活道路における事故率のほうが高いということがこのことでございます。これはある年の限定的なことではなくて、ずっとそういう状況が続いております。最近では抜け道マップができて

いることもありまして、抜け道を通る車が結構あって、そういうところでの発生率が高まっているという状況でございます。

以上で都市交通についてのご紹介を終わります。

事務局 では、引き続きまして、市街地整備課長でございますが、 以下については、今ご説明がありました都市交通の問題を念頭には置きつつ、今度は視点を変えまして、我が国の都市の市街地が物理的にどういう構造形態になっていて、どういう問題があるかということについて、ざっと概観してみたいと思います。

35 ページに、これはよくご覧になる図だと思えますけれども、議論の前提としての市街地の拡散状況でございます。昭和30年代半ばから50年代半ばにかけて、急速に市街地が広がったわけでありまして。これは都市への人口集中とモータリゼーションが背景にあるわけでありまして、その結果、D I Dの人口密度は継続して減ってきている。しかし、ここ数年、その動向は頭打ちになっていまして、特に三大都市圏以外では既に人口は減少傾向が見られる。それで、ご承知のように、昨年で我が国の総人口はピークを迎えたわけでありまして、これだけ伸び切った市街地のまま人口が減少するという局面に入ったというところでございます。

しかし、そうは言っても、市街地は即知的に見ると単に外延化したといっても、やや場所によって特徴がございまして、その典型例として36 ページ、仙台の事例を挙げてございます。仙台は、まちの真ん中、左上のほうに定禅寺通りと書いていますけれども、そのほか青葉通りという立派な道路がありまして、電線がなくて、ケヤキ並木が立派な道路があるのですが、ここは戦災復興で整備したところでございます。およそ300 haほどの面積のところでありまして。しかし、これは図がわかりにくくて恐縮ですが、戦災復興された地区の外側を見ていただくと、道路網の図面で黒いのができていて、赤いのができていないのですけれども、できていないのがずいぶんあるのがわかると思います。その市街地の状況というのは定禅寺通りの下にあるようなまちでして、これは江戸時代、伊達藩の城下町時代からの古い市街地でありますけれども、こういうふうに非常に環境が悪くなっているところがある。もちろん、いい環境が維持されたままの、いわゆる高級住宅地というか、雄姿ある地区も残っているわけでありまして、戦災復興で整備したところのすぐ外側の部分がなかなか行政側の整備の手も入らない。そのままいろいろ便利なものだから高密化して市街地環境が悪くなっているという状況が見られるわけです。

ところが一方、その外側、右側に泉ニュータウンの写真が載っていますけれども、仙台

の都心からおよそ10km弱ぐらいの範囲であります。区画整理事業とか、民間ディベロッパーによる住宅開発によって整備された団地がございまして、これは開発許可制度、都市計画がその分では有効に機能して、少なくとも域内の道路、公園、基盤施設が整備されているという状況になっているわけでありまして、ですから、この仙台の図でいくと外延部の道路のほうが黒くなっているところが多いという状況で、しばらく前まで仙台は地下鉄ができる前は、この外延部から都心に入ってくる交通がどこでネックになったかという、区画整理をやった、戦災復興をやった外側のリングの部分がちょうどボトルネックになったという状況が続いたわけでありまして。

実は、こういう形態、真ん中が戦災復興できれいになり、かなり外側には新規開発で計画的に開発された市街地が広がっているという形態は、大都市圏も含めまして、比較的広く見られる状況でございます。戦災復興というのは、全国で103都市、大体3万haほどの都市整備をやったわけでありまして、たまたま戦争という歴史的な事実があって爆撃を受けたということもありますが、日本の多くの都市で都心部が相当程度できているのは戦災復興による。そのかわり、戦災復興をやったところの外側で、余り手を入れないまま人口が増えてきたところの問題が残されているという状況が見られるわけでありまして。

もう少しミクロに、ややトピック的になりますけれども、今後ご議論いただくときに特に注目していただきたいと面われる状況を幾つか順にご紹介したいと思います。まず37ページであります。これは、退室されましたB専門委員の富山市でございますが、先ほどB専門委員からご説明があったようなゴマ塩状態であります。この区域というのは大体400haほどの区域ですが、富山市の総合計画で都心地域として位置づけられているところです。ここは富山駅も含まれていますし、下のほうにあります中心商店街というのは歴史的な中心街です。なおかつ、この区域の中は全部、戦災復興とそれ以外の区画整理で基盤整備をしたところでありまして、しかし、ここにありますように、ゴマ塩になっているのは駐車場ないし空地でありまして、これだけ歯抜けになっている。人口推移を見ると、これは都心地区と富山市全体を指数で書いておりますけれども、都心地区が減っている。全体の人口は横ばいという状況が続いているわけでありまして。

一方、次に38ページでございます。地方都市は比較的こういうふうには中心部にゴマ塩状態に空間地が出てきている状況がありますが、逆に、大都市部、あるいは先ほどの仙台の戦災復興をやったすぐ外側の便利なところ等では、交通条件、あるいはいろいろな利便性が比較的高いこともあって、人口集積が進む。しかしながら、そういうところはもともと

地価が高いところなので、いわゆる戸建てミニ開発が進むという状況が見られている。特に東京が典型的に出ているいろいろな話題になっているわけでありますが、年々敷地規模が小さい宅地が出てきている。右上に出ている写真が典型例でありますが、例えば100m<sup>2</sup>未満の小規模個人宅地の所有比率のところを見ますと、これははっきりと中心部が小さいのが大きくて、縁辺部にいくほどその比率は下がるという状況になっております。

続いて、39ページです。もちろん、こういうふうに高密度化してミニ開発が進んでいるところでも、比較的環境が維持されたり、危険性がそれほど高くないところもあるわけですが、場所によっては、特に基盤整備が遅れているところに高密度化したところは大変危険な市街地になっているわけであります。これは東京都の資料をそのまま使ったわけですが、これはちょっとわかりにくくて恐縮ですけれども、右側に木造密集市街地の広がり図があります。ちょっとわかりにくいのですが、区で言いますと杉並とか中野、板橋、世田谷、目黒、大田、品川、それから北のほうでいくと豊島区、荒川区、墨田区、道路でいくと環6と環7の間ぐらいに広がっているわけであります。これは先ほどの仙台の首根っこのところと似ていますけれども、山手線の中は比較的基盤が整ったところが多いのですが、その外側に急速に市街化した部分でこういう問題が出ている。東京都は、この中でも特に危ないところについては、左側にありますように、重点密集市街地として整備する必要があると、こういうことを挙げているという状況ですが、実はこうした市街地は相当広範に広がっておりまして、全国で2万5,000ha。特に危険なのは8,000haもある。それで、全部を例えば公共が相当お金を入れて整備することが可能かどうかという問題が残っているということでございます。

駆け足でございますが、次に40ページ。郊外部の典型的な事例として、練馬区の土支田というところ。これは環8笹目通りの少し外側のところでありまして、戦後すぐ首都圏整備委員会ができたころはグリーンベルト地帯として開発保全すべきところとされたところでありまして、その名残りが載っていて、区画整理の都市計画が残っていたりするところですが、ここでご覧のとおり、生産緑地という形で介在緑地が残り、それ以外のところでは建て込んだ住宅が広がっている。近くに緑があるから環境がいいといえはいかかもしれませんが、そのアンバランス、それから緑の配置が非効率ということで、かなり混乱している状況です。こういう市街地が今後、人口減少局面になってきたときにどういう動きをするか。それから、比較的まだ緑が残っている、空間地が残っているというものをどう活用できるかというのが課題になる可能性があります。

続きまして41ページ。今度は、大都市圏で少しマクロに見て市街地の形態の特徴的なトピックでございますけれども、大都市圏では、日本は特徴的でありますけれども、鉄道の整備と都市開発が一体的に進められることによって、鉄道沿線に人口が集積し、結果的に相当大規模な人口集積が都市圏に可能になってきたという経緯があるわけです。ここでは書いておりませんが、古くは明治42年とか43年に関西で始まりまして、阪急の前身の箕面有馬鉄道という小林一三さんが始めた池田室町という開発が一番最初だそうですが、それでも、その後、関東では京急、西武、それから東急がいろいろ進めておりまして、例えば東急1社で開発した団地というのは4,000ha、阪急で1,700haほどあるというような状況であります。ここで事例として挙げていますのは東急の田園都市線の開発でして、溝ノ口から長津田までの区間ですけれども、これは何を言いたくてここに載せたかということ、区画整理で鉄道の駅の周りを開発しているわけでありまして、そのやり方は、まず鉄道の計画を発表して、鉄道事業者が地元に入り、ある程度の土地を買って地元をまとめ、区画整理を成立させ、その結果、地元の合意形成の動きによって当初計画したルートを若干変えながら、最終的な鉄道の駅を配置し、つくってきたというやり方をしてきたわけでありまして。

全体として東京圏では、右下にあるような、明らかに鉄道状況、沿線にDIDが張りついている形で都市が発達してきたわけでありまして、これは近年、特にアメリカで言い出していますTOD(トランジット・オリエンテッド・ディベロップメント)という、自動車社会へのアンチテーゼで言われているようなことが、日本では少なくとも郊外型という形で明治期から実現したという経緯があるところでございます。

次に42ページですが、そうは言っても、都心に近いところの既成市街地に入っている鉄道は何も計画的に開発してこなかったもので、これは練馬の江古田の事例ですけれども、それなりにいい雰囲気があって、このままでもいいのではないかという議論ももちろんあるわけですが、バスとか自転車の利用勝手が悪いという状況があるわけです。

それから、次に43ページ。郊外部では鉄道と都市開発を一体的にやったきた事例がありますが、それでは、都市の中で、土地に既成市街地の中心に近いところで鉄道駅を拠点にして開発する必要があるということを進めているわけでありまして、建て込んでいくところが多いのでなかなか広がらないという状況があります。これは北千住の駅前ですが、再開発は平成16年に完成したところであります。しかし、地元区としては、この再開発を契機にかなり広い地域で基盤整備をしたいということで進めているわけでありまして、

なかなかスピードは上がらないという状況です。

以上、市街地の状況をトピック的に幾つかの特徴的なところを概観したわけですが、次に2～3の事例、これは市街地を改善する動きとして、我々が今後行政的な対応をするときにヒントになる、示唆になるようなところとして見られるところをご紹介しますと思います。

1つ目は、44ページ。これは事業としては再開発事業なのですが、新潟県の妙高市という人口4万人弱のまちの中心市街地の活性化です。再開発というと、従前の典型的なモデルは比較的高いビルディング、容積400とか500%のビルを建てて、キーテナントを何とかして呼んできて、そこに床を買ってもらって立ち上げるという事例でありましたけれども、これは商店街の方々が自分たちで賄える範囲で店舗併用住居をつくり、一部住宅をつくり、それから1万m<sup>2</sup>程度の商業床をつくる。ただ、その商業床をつくった保留床ですけれども、それは地権者が参加する三セク会社で賃貸運営型で改修していくという、身の丈に合った集積づくりが始まっているという事例であります。

その次に、今度はちょっと違う動きでありますけれども、45ページは東京の南青山、青山通りの絵画館に行く道路の交差点のすぐ近くのところであります。空間地が空いているところ、これは補助金、公共の金は全くなしですけれども、地権者が個人施行の区画整理をやって土地をまとめ、ビルを建て、土地の有効利用を図り、環境改善をしたという事例であります。

次に46ページは、郊外部の、先ほど練馬で紹介したような生産緑地を含むところ。これは練馬の石神井のところですが、これも地権者が2名ほどのところではありますが、生産緑地の場所を変えて、併せて道路を整備し、きれいな形の宅地供給をするようにしたという事例であります。この事例も、実は基本的には自分の金、保留地を生み出して、それで賄う部分と、道路の部分に公共施設管理者負担金が若干入っていますけれども、そういう形で動いて市街地が改善されてきた事例であります。

47ページ、これはもう少し大変なところで、これはさすがに全く公共の金もなし、支援なしではできなかったところでもありますけれども、施行前の写真で見てわかるような木造密集の典型的な市街地でございます。大阪府門真市で、従前はこういうところで区画整理などはとても無理だと言われているような状況のところでもありますけれども、たまたまここの地権者で木賃アパートを持っている方々から、建替えしなければ、どうもこのままではだめになるという声が出て、それに建替え後の不動産経営を応援する民間企業が入り、

市役所が応援し、上もの整備事業と併せて一番右下の写真にあるような市街地になったという状況であります。

しかし、今申し上げた3～4例はなかなか示唆に富む事例でありますけれども、一般的にそう簡単にどんどん出てくるような状況ではないところでありまして、これからそれをどういうふうに広めていくかというのが課題だろうと思っているところでありますが、その困難さというのは大よそ挙げるとこういうものがあるのではないかと。これは今までも言い尽くされたことでありますので、余り詳しくは説明いたしません、まず公共空間というのは圧倒的に不足している。これは公共施設だけではなくて、敷地側の公共的な空間も含めて不足しているのをどうするかという問題がある。それから移転補償費がかかる。複雑で輻輳した権利関係があり、関係者の利害関係、意向が複雑なので合意形成が難しい。それで、木造密集市街地といっても、大地震の危険の話が遠のくと喉もと冷めてしまうというような状況があって、合意形成は難しいという面があるし、自治体はお金がなくなってくるし、人手も足りないので応援する手がない。それから、民間は、どうもこういうところは時間がかかって時間コストが読めない。時間リスクがあるし、時間コストがかかるということでなかなか参入しない。こういうところがあって動かないわけではありますが、こうした問題をどう対応していくか、解決していくかというのが今後の課題だろうと思っているところです。

駆け足で恐縮でしたが、以上で説明を終わらせていただきます。

事務局 それでは、申しわけありません、もう少しだけお時間をいただきまして、最後のご説明をしたいと思っております。参考 - 1 をお開きいただきたいと思っております。

今までとことごとくお話をしてまいりましたが、どういうふうに問題意識を持っているかということでございまして、このペーパーは問題意識で、問題意識に案が付いているのはおかしいのですけれども、ぜひこういった観点でご議論いただきたいということでございます。

最初に、政策の目標・方向性でございます。今までは、どちらかといえば需要追随型・トレンド型、都市が大きくなるのを、自動車が増えるものについて交通量をどうさばくかという形が多かったと思っておりますけれども、これからはそれぞれの都市圏が自分の都市像というものをしっかり持って、それを実現していくべきではないかという問題意識です。それから、2つ目は、そのときにどういう役割分担でやるかということでございますが、都市交通については、先ほど来お話しいたしましたように、いろいろな主体がありますけれ

ども、これからは自治体が主役となって推進をしなければだめではないか。一方、市街地整備につきましては、どちらかといえば自治体の役割が大きかったわけですが、これからは民間の主体的な動きをより促進すべきではないか。それをどう行政が支えるか。都市交通と市街地整備でベクトルの向きが、極端に言えば180度違うことを目指すということは問題意識としてはいかがかということでもあります。その際、国の支援も国の政策に合致するものに重点化していくということが必要ではないか。

具体的なテーマとしては、都市交通はまず道路整備でございますけれども、幹線道路等の骨格的な道路の欠損部分、未整備部分というものを選んで、それを重点的にやっていく。それから、踏切、主要交差点といったような渋滞ポイントに限ってがんばっていく。それから、公共交通については、もっと積極的に道路空間の中で公共交通に割り当てていくということ。そういった道路行政的な意味での支援も必要だと。それから、先ほどの役割分担とも通じますが、都市の装置であるという視点から、公共団体、特に市町村が関係する人たちと協議をしながら、最適なシステムをつくっていくということが大事ではないか。道路空間についても、一度道路として整備をしたから、それでずっと同じまま使っていくということではなくて、使われ方の点検をして、骨格道路はやはり自動車を円滑に流すということをもっとがんばらなければいけないということですし、それ以外の道路では、自動車から歩行者、緑、公共交通といったようないろいろな目的に応じた機能に割り当てていくという再構築が必要ではないかという問題意識です。

市街地整備については、今、最後でちょっと取りまとめのご説明いたしましたが、都市構造改革のために拠点的な市街地、中心市街地とか、公共交通軸沿線、それから交通結節点周辺といったような拠点的な市街地整備をどういうふうに取り組んでいくか。それから、十分な整備が行われないままに市街化してしまったような既成市街地、密集市街地で代表されるような既成市街地をどのように取り組んでいくか。そして、民間の主体的な取り組みをどういうふうにしてうながし、また行政が支えていくか。そのような問題意識を持っているところでございまして、こういったことについてのご意見もぜひごいただきたいということでございます。

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。では、今の資料で、あと残りの時間、今日は1回目ですが、逆に言うと1回目以外は余り自由に発言できませんから、今のうちに問題を出していただけると第2回、第3回の資料になると思います。どなたからでも結構です。

今日はこれだけいますので、全員がしゃべることをルールにしておきましょうか。どうぞどなたからでも。

〔専門委員 前提の現状と課題のお話のところ、もう少し踏まえておいていただきたいということがあります。まちに住んでいる方の属性がどう変わるかということを押さえられたほうがいいのではないかとということが1つです。パーソントリップのデータをもとに分析を行っているのですが、交通行動の面から都市居住者は10タイプぐらいのグループに分けられることがわかってきました。その中に都心に住まわれている典型的なグループとして車を持たない老人というタイプがあります。実はその割合がこれからごっそり減っていきます。それを誰が今度は都心に入って都心を支えてくれるのかという代わりですね。都心で公共交通の整備をした場合でも、どのようなタイプの人に乗ってくれるのか、そのようなタイプがどれだけ残されているのかということがやはり問題になります。

都市をコンパクトにしたらいいいという話が次にあるのですが、そのときに、今、郊外に住まわれている例えば自動車依存型のタイプの方をそのまま都心に連れてきても公共交通には乗ってくれません。これもタイプ分類に基づいた分析結果から、自動車が自由に使うグループに属する方は、都心でも郊外でも同じように車を使っています。このグループについては、むしろ都心に住んで郊外のショッピングセンターに車で行ってしまったりというふうな交通行動が起こったりもします。だから、そのあたりの対策というのも考えないといけないということになります。

それで、方策がないかということ、私は決してそうではないと思っていまして、今日のお話の中で1つ市街地の質という話もあったのですが、公共交通機関の質という話もやはりもっと考えていただきたいと思っております。例えば今、私がおります岡山市ですけれども、路面電車の議論が富山市と同じように以前あったのですが、なかなか実現しません。1つ実現したこととして、MOMOといって非常に魅力的なLRT車両を一編成だけ入れています。この結果生じたこととして、子どもたちがMOMOをわざわざ待つて乗るのです。つまり、魅力的な交通機関が個人の交通行動を変えているわけです。すなわち、魅力的なものを入れると、それにそって交通行動を変えてもらえる要素があるのではないかとこのように思っております。議論を進める際には、その辺の人間の心理にまで踏み込みながらやったほうがいい部分もあるかなと思っております。属性と行動をどう変えていくかということまで考えながら、本当の魅力を高めるという観点から市街地整備まで考えていけばそれだけの効果があらわれると思います。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。どうぞほかに。

D委員 この沢山の事例の中で、東京のような大都市と富山のような大都市ではないような地域も両方出てきているのですが、恐らくパターンとしては全部違うと思うのです。というのは、デザインをして道路をつくって、そして市街地をつくってという形でまだできるところと、あるものを上手に活用していかなければいけないところとでは、やり方とか、どういうカサをかけるかが全然違うと思うのです。ついこの間も岐阜県へ行ったときに、岐阜市内へ行ったら、路面電車をやめてしまって、それでもすごい広い道路になってしまいました。車に乗っている者としては非常にいいのですけれども、そういう広くなり過ぎてしまった道路を逆に狭くする。例えば車をとめてお買い物するまちというのがアメリカでもヨーロッパでもとても楽しいまちなのです。昔のオールドタウンのようなところは車は全く入れないような状態で、車をとめて、そして歩く方々を優先したり、先に基準としてつくったり、あとオックスフォードもそうなんです。とても小さな石畳の道がたくさんあるような車を逆に通さないほうがいいという地域もあれば、また、そうではなくて、逆に車で楽しめるまちというものもあると思うのです。

だから、そうであるならば、岐阜のようなところを、車をとめてもいい場所を両側につくって、寂れているショップとか、目の前に車をとめられるということでお買い物に来られる方もいるわけですから、いろいろなチョイスのある国土計画のほうが大事だと思うのです。必ずしも、こういうことをやるからこれに見合っていなければこれできませんよということではなくて、皆さんの知恵によって、自分たちはこういうふうデザインしていきたいと。そうであるならばサポートしましょうとかということも言えますし、先ほど富山の市長さんがいらっしゃったときに言いたかったのですけれども、今度、西武が富山から撤退したわけですね。そうすると、あそこの場所に今度は何をつくれるのか。もしかしたら、そこには駐車場のビルをつくって、都心に来られる方々がまちの中で簡単に車をとめてお買い物できるような地域にしてもいいわけじゃないですか。今ちょうど西武と大和のデパートの角のところにつくっているのですけれども、そのマンションの1階はお店になるらしいのですが、そこに住まわれる高齢者の方々、または一般の方々もそうですが、彼らにとって都市のアメニティは何なのかということを理解している方がそこに来ると思うのです。ですから、例えば制度の中で、本当に不便なところで、先ほど密集度が低いところこそインフラのお金がかかっているということになるのであれば、逆に彼らが都会を体験できるようにする制度をつくって、自分の持っている家・土地を担保にして、ま

ちの中のマンションを逆に与える。そうすると、自分の家にも住み、そしてまちの中に住み、けど、まちの中に住んだ経験のない人がまちの中のアメニティを体験すれば、高齢者の方はやはり都会のほうがいいわよねという話になるはずです。ですから、そういう体験ができるようなシステムをつかって、そして、では私たちは郊外ではなくて、そこは手放しましょう、まちの中に入りましょうといったときに、その担保されたものが資金になって、まちの中のマンションが買えるようにするとか、そういうふうにして少し片づける時代にきているのではないか。今まではつくったり広げたりですけれども、やはり畳むという予算もすごく大事だと思うので、上手に畳んでコンパクトシティをつかっていけるような新たな仕組みをこれからの時代につくっていくことによって、むしろ緑や自然とか、そういうものがもっと増えていく国土にもなり得ると思うのです。それこそがインフラ整備の充実というものだと、そしてそこでもっとコンパクトにコストダウンでできるのではないかという気がします。

委員長 どうもありがとうございます。どうぞほかに。

A委員 私も2点ほどお話ししたいと思いますが、1つは、先ほど富山市長さんのお話をお聞きしながら、あるいは最後に問題意識の案が出されたものを見ながら、例えば参考-1の資料で役割分担の明確化で、必要な都市交通施策は自治体が主体的な役割を担って推進すべきではないかという形で書いてあるのですが、先ほど富山市長さんのお話を聞いてみると、どうも自治体だけが幾らがんばってもこういう政策はうまくいなくて、むしろ公共交通というのは、それぞれの地域の市民が経営する市民的経営というようなことを実は考えなければいけない、そういう時代に入っているのではないかという思いがいたします。市民的経営というのは、恐らく自治体を中心になるのでしょうかけれども、自治体が中心的に進めている施策に市民がいかに直接・間接に協力し合って、そのことを実際の経営もうまくいくような仕組みに持っていけるかという、ある意味での運動論、ムーブメントになるかもしれませんけれども、それを実践的につなげていくというような議論がないと、恐らく地方都市では例外的にはうまくいっても、全体としてうまくいくというストーリーになかなかならないのではないかと、そういう感じがちょっといたしました。

その考え方は、実は今、国土形成計画の議論をやっていて、これからどんどん人口が減ってきて、日本の国土全体をどのように考えていくかということ、従来の山林を営業している方々、あるいは農地を営業している方だけで国土全体を見ていくということはできなくて、いかに国民がそういう国土全体の経営に直接・間接にどこまで関われるかという、そ

という国民的経営で国土を考えていかなければいけないのではないかと、そういう計画にしようという案も一部、私どもの専門委員会で考えているのですが、恐らくこういう都市の交通というのはそういうところまでできているのではないかとというのが1つです。

それからもう1つは、逆に市街地の側が、先ほどのお話では、できるだけ民間企業のコスト負担にならないように民間企業がというような感じの発言がされているのですけれども、私は、民間企業も重要ですが、例えばその地方地方の金融機関というのは、その地域のお金を集めて、その地方の金融機関になっているということも含めて、むしろ先ほど言った市民的経営によって都市をつくっていくという仕組みがとれないかということをやっとチャレンジしたらどうか。単に民間に委ねるというのではなくて、その地域にあるさまざまな財を、できるだけリスクを少なくするような形で仕組めて、その中で例えば都心居住その他が進められるような、そういう市街地整備がうまくできないかなと思っております。そういうセンスをもう少しこの案の中に入れてほうがいいのではないかと思います。

それから、最後に簡単な話ですが、先ほど公共交通機関の質の議論がありまして、モモは選択的に乗られているという話ですが、私はやはり中心市街地の集約化、集約的な都市構造ということを考えると、中心市街地の居住の質、ここなら住んでもいいと思うような居住空間と実際の住宅の質が魅力的なものをつくる必要がぜひあると思っております。以上です。

E 臨時委員 この間、コンパクトシティの都市計画法の議論に参加させていただきました、やはり国の法律のあり方もかなり変わってきていて、国がこうしなさいということよりは、むしろ地方に自発的に考えてもらうことを制度も支援するというような形に変わってきたと実感いたしております。特に今回の課題では、さらにそれがもっと色濃く映っているような気がいたしまして、そうだといたしますと、地方によく考えなさいと言う場合、地方のほうもまだそういう知恵とかツールとか手段は持っていないと思いますので、それを戦略的に提供していくようなことが制度論としても大事になります。それは既成の制度の延長ではなくて、例えば今日、新潟でありましたような形で市と事業者と市民が協定を結んだということであれば、その協定というのは一体どういう性格のもので、どのような手続で、その協定の中ではどのような形で責任を分担し合って、どこが成功のポイントだったかということ进行分析されて、それを1つのモデルにすることが大切です。協定とそのモデルと、それで政策目標とされた安全なり、福祉なり、交通なり、美観なりという

理念を併せて、そこに助成を入れるという仕組みをやはり先進的な自治体の取組みから幾つかピックアップすることが不可欠です。モデルと指針と協定というような形で1つの仕組みにする、それを選別しながら進めていくことが大事になります。そうすると、今回の最後の目標が法律改正になるのか、先ほど言われました重点計画の整備ということなのかかもしれませんが、そういう上からの目標提示と同時に、そういう仕組みというか、道具も1つそろえられて進めることが、なかなかゴールが見えなくて実験的な色彩が強い施策に関しては、ポイントです。第一弾としては、そういう模索型の仕組みも制度論としてあり得るのではないかと。このことを今日、お話を聞いていて感じた次第です。

委員長 どうもありがとうございました。

F 臨時委員 今、A 委員が言われたことと私もかなり似たような印象を持ちましたので、幾つかそれを補足させていただきたいと思います。市民的経営ということが大事なキーワードだということは間違いのないと思います。ただ、そこで市民がどうしてそういう経営意識を持ってもらえるようにするかというところで幾つかありそうだなと思いました。

1つは、やはり高齢化していく中で、特に地方都市の場合はそうですけれども、自動車を使うということが具体的にどういうことになっていくかというイメージが今日のペーパーには余りなかった。たぶん、二十歳以上、18歳以上の9割以上の人々が自動車免許を持っている時代に、特に高齢者がどれぐらい交通事故のリスクとか、そういうことがあるのかといったあたりはもう少し強く出してもいいのかなと思いました。

それからもう1つ、例えば地方の金融機関というような話ですが、もう少し広く市民的なファンドと言ってもいいかもしれませんが、市街地整備で民間の主体な動きをより促進するというのは、これはかなりいろいろな面にとれますけれども、単純に主体的な動きを促進したら民間が入りやすいところはどんどん先にいってしまって、一番大事なところが最後まで残ってしまうということになりかねないので、恐らく今まで民間が入りにくかったところにも入れるようにしてあげるといような意味で、ここは正確に書いたほうがいいのではないかと思います。それにしても、恐らく市民的なファンドも含めて言うと、やはり通常の民間の市街地整備という、基本的にはリターンというのが大きな指標になっているわけですね。これが多分、市民ファンドとか、あるいは私、地方の金融機関にも聞いたことがあるのですが、単にリターンではなくて、もう少し別の観点を入れていかないと、この種の市街地整備にはなかなか民間というのはなじみにくい。例えばどういうことかということ、単純な収益性というような話ではなくて、最近ですと企業の社会的責

任みたいなものも含めた意味でのアウトカムですとか、あるいはリターンよりもむしろリスクのほうが問題で、元本割れしなければこの種のものはいいのだと、そういう割り切り方もどうもあるようです。ですから、民間の主體的な動きをというときに、非常に大きなインデックスだった収益性、リターンというものからどう別のものに発想を転換していくか。あるいは、そういうことを転換させていくような事業制度をつくり上げていくかというあたりがポイントなのかなと思います。

それから、ほかのところもついでです。道路空間の使われ方というところで、これは実は私、川崎の駅の東口というところの駅前広場の再編のお手伝いをしているのですが、去年、交通社会実験でやったのですが、そのときに、1つの大きな問題はやはり警察です。特に今、川崎の東口はご存じのように自転車が大変で、今、歩道上を仮の自転車駐輪場として使っているのですが、本来こういうことはまかりならぬと。それで、我々のほうは、車道を1車線つぶして駐輪場にしたらどうかというような話をしたら、それをまかりならぬというようなお話が延々と続いていくわけです。それで、いろいろな新しいアイデアが道路の空間の使い方というのに対して出てくるのだけれども、なかなか発想を切りかえていただけないところが同じ行政機関の中にもありまして、そのあたりをうまく、つまり、つくるときとその後の管理の話が一体的になかなか行われていないというのが大きな問題だと思っております。

それから最後にもう1つ、特に密集市街地の整備といいますか、十分に基盤整備ができていないところの整備の話ですが、これはもちろん防災上の話とか、そういうこともあって、市街地環境を整備していくということは必要ですが、大事な話として、少し課長のほうも触れられましたけれども、この種の既成市街地が持っているある種の魅力というものもやはりあるわけですね。典型的には、今、下北沢がいろいろ問題になっていますけれども、必ずしも、今まで考えてきたような基盤整備がすべてを解決するわけではなくて、むしろ角を矯めて牛を殺すことになりかねなくて、やはり地域の魅力みたいなものを生かしながら防災性を高めていくというような発想に切りかえていかないと、この種の市街地の住民や市民を説得することもなかなか難しいし、かつ都市の競争力みたいなことを考えても、持続可能ではないのかなというふうに思いますので、そういう意味で、必ずしもハードな基盤だけではなくて、ソフトな面での防災性みたいなものも含めて、魅力を生かしながら防災性を高めるというような方向で考えていただければと思います。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

G 専門委員 自分で言おうとしていたことの前に、今、F 臨時委員からリターンの話があったので補足でコメントしますと、この種の事業に対するインフラ整備の資金調達として、T I Fというのが世界にはあります。これは、特定の財源を返済の原資とする債権であり、先ほどちょっとご説明の中にもありましたけれども、プロジェクトの実力に応じて資金調達にキャップをはめるということができますので、肥大化が阻止されるというか、ソフトバジェットが起きないという仕組みはありますね。

T I Fというのは特定財源債ですが、日本の場合には一般の公債を当然出して調達するわけですがけれども、自治体が倒産しないことを前提にすると、一般債を出したほうがはるかに有利なので、T I Fみたいな特定財源が出てこないということです。そういう意味で注目すべきは、今、竹中大臣の私的諮問機関で検討している破綻法制、これはぜひ注視しておくべきだと思います。

それから、ミニ公募債という地方債が出ていまして、これは一般公債よりも有利な金利で発行できるのです。市場原理から言うとおかしいのではないかというのですけれども、例えば松山市が「坂の上の雲まちづくり債」という債権を出すと金利が低く出せるのです。それはなぜかという、実は資金の出どころが違っていまして、一般の公債を買うのは一般の投資家、それから個人でやっても投資資金の財布の中から出るのですけれども、ミニ公募債を買うのは、タンス預金からではないかと言われていまして、同じ人がポートフォリオを組むときに、100分の70は資金運用で高い利回りのものを買うけれども、30ぐらいはCSRみたいな投資をするのだと。そこに1,200兆円もあるのですから、これは確実に財源としてはあるということで、それをうまく引っ張ってくるようなことは、決して経済原則に反しない範囲でできます。

それがコメントでございまして、自分で言いたいことは何かといいますと、この問題意識のペーパーを官から民へという流れの中でどう位置づけるのかということにあります。民に主体的な動きを果してほしいと言いつつも、国や自治体も役割を担うということで、両方書いてあるので少々捉えにくく感じます。本来、民というのは個人も企業もそうですけれども、いいまちに住みたいとか、いいまちに住めば不動産価値が上がるというのは経済原則の話であって、放っておいてもできるはずなのです。でも、なぜそれができないかということの分析が必要でございまして。それは、個々の企業なり、あるいは個人が投資行動をした結果というか、自分の権限の及ばないところで行われるまちづくりの行動の外部

不経済効果を受ける可能性が非常に大きいということです。自分は敷地の中で非常にこじんまりと建てて緑地もたくさんつくるけれども、周りはマンションがどんどんできるとか、パチンコ屋ができるというふうになってしまうと、自分の資産価値と全然見合っていないですね。だから、投資したものがマイナスになってしまうので、結果的に囚人のジレンマみたいになって、外部経済効果の高い行動をしないということになっています。民間に任せるとそうせざるを得なくなるということです。

官の役割というのは、そういう社会の中で基本的に3つあると思います。1つはやはりビジョンですね。これはまさにそのとおりで、目標とする都市像というのは地域によって違うのであれば、違うということをきちり言う必要がある。それから、2番目がレギュレーションでございまして、やってはいけないこと、やるべきことというのがきちり書いてある。これはリーガルなものプライベートなものと両方あると思います。それから、3番目がペナルティだと思うのです。ビジョンに基づいたレギュレーションを守らない人が得をするというか、何もペナルティがなければ誰も守らなくなるということで、現状が必ずしもそうだとも言い切れないのですけれども、かなりそういう要素がどうしてもあるかなと思います。したがって、まちづくりのこういうものに必要なのは強制力だと思います。経済の側から言うと、ルールはきちり守ってもらわないと、それを前提にした行動なんてとれない。したがって、海外の投資家などはリスクが大き過ぎて入ってこない。有利なお金が入ってこない。そうすると、そういったまちづくり系のお金というのは日本以外の国にいつてしまうわけなので、こんなもったいないことはないと思います。そういう意味では、私は官にはもっともっと本来の官の役割、強制力をもった規制を強く意識してあるべき姿を議論していただきたいという立場に立っておりますので、そういう観点からコメントさせていただきました。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

G 専門委員 資料6でいろいろおもしろい話をたくさん聞かせていただいて勉強になりました。私、専門は交通の中でも公共交通のことを少し多くやっている立場で、今日ここにも呼んでいただいたと思うのですけれども、今日話を聞いている中で思ったことを幾つか申し上げますけれども、1つが、先ほどA委員のほうから市民的経営というキーワードも出てきた公共交通のところですが、私の理解でいきますと、計画をする部分と実際にそれを運営していく部分、それから、かなり交通工学的になりますけれども、道路空間の中にそれを安全におさめていく部分というのが少しずつ違って、これまで新潟

のパーソンをずっとやっていたときもそういう議論をたくさんさせていただいたのですが、例えばバスで言えば、全部事業者に任せていて、何かやると出てくるけれども事業者側が全部決めているというスキームの中で動かない。今日ついていた資料の中で、ご説明はなかったけれども、ロンドンというのは少し違うやり方で、ロンドン市が路線まで決めるのです。時刻表まで決める。でも、それを実際にいかに安くやるかは事業者の努力によっている。そのスキームも幾つかあるのですが、公共交通というフェーズを少しずつ分けておかないと、結果的に出てくるアウトプットでは重複する部分があるにせよ、その部分の整理がどうしても要るのではないかということを常々思っていて、今日も、特に最後の資料のところでは取組みの話もありましたけれども、どこら辺のところではどういうふうに自治体がんばってもらうのか、どういうふうに市民に関心を高めてもらうのかということも含めてですね。

それで、先ほどB専門委員の話の中でも、ライトレール、公設民営というお話をされていましたが、私もヒアリングしてきたのですが、運営後に関しては一切、公的な補助は要らないということを明言されていらっしゃるんですよね。そのよし悪しは別として、ルールをどう決めていくのかということに関して、あいまいなままではまずくて、それだといけないだろうということが1つです。

それから2つ目は、途中で事務局のほうからTODというキーワードが出てきましたけれども、今日の資料の中では東急の田園都市線がありましたけれども、海外の教科書でも、アメリカの調査団にも注目されている事例ではあるのですが、では、あの沿線は車利用が少ないかということ、それはちょっと違って、通勤利用に関しては極めて鉄道分担率は高いのですが、我々が継続的に今調査しているのですけれども、平日の日中、あるいは休日の車利用に関してはものすごいことになっている。それをどう評価して、どう議論するのかということをしていくということが1つ。今度は逆に、ポートランドとか、サクラメントでやっているようなTODの絵柄というのがございますが、あれを日本でやっていくときに、では、市街地再開発事業は使えるのか、土地区画整理は使えるのか、あるいはそこに総合設計を入れればどうなるのかということに少し興味を持っていて、では、日本の市街地再開発事業で、TODという視点から見ると事後評価はどうなるのかとかやっていると、どうもいろいろな可能性と、かついろいろな限界点があるような気がしていて、そこを少し議論していくということをしなないといけないのかなと思いました。

それから3点目、最後ですけれども、途中で交通結節点の重要性のご指摘があって、私

もそういうことはよく思っていて、駅前広場に関して言いますと、駅前広場という空間を定義した瞬間に、その一回り外側はないがしろになってしまう。これは、我々が今調査しているのですが、実際に駅を利用している人がどれくらいまでを駅と一体的な空間として望んでいて、どこに不満があるかというのは、どうもそこからもう一回りぐらいのところなのです。そこをうまく巻き込んで議論をしないといけない。

それから、結節点というのは、電停とかバス停も私は結節点だと思っていまして、それをどうしていくのかということに関して、それは、例えばつまらない話でいくと、電停とかバス停でのポールは誰のもので、それが汚いとか、あるいはバス停のベンチは誰のものでという話から始まって、あの空間を誰がどういうふうにやっていくのか。それを道路空間の中だけでやらなければいけないのか。沿道と連携する方法はないのかというあたり、これは非常にミクロな話のように思いますし、実際ミクロなのですが、でも、そのところを攻めていくということを都市のサイドで議論していかないとまずい。さらにそこで、先ほどF臨時委員がおっしゃった話も関わってくると私は思っているのですけれども、交通の管理及び運用の部分、そこをセットで考えるような方向に向けていかないと、向いてくれているとは思っているのですけれども、もっと向けていかないといけない。そういうことを思っておりますので、ご検討いただければと思います。以上です。

I 専門員 都市交通と市街地整備にまたがるようなテーマだと思いますけれども、明らかに駅を中心とした駅勢圏の快適なる再構築、これがこれからのコンパクトシティの一部を構成するというのははっきりしていると思うのです。それについての指摘が、現状の指摘とか課題ではありますけれども、これからの方向性ということではもう一つ明確にどちらも打ち出されていないので、やや歯がゆいというか、もったいないというか、そういう時期ではないかと考えたところです。やはり交通結節点としてのランキングで駅勢圏のとり方とか、その快適性のあり方とか、いろいろなパターンがあるはずで、そういうことで整理していけば、官と民の役割の整理にも有効ではないか、そういう感じがしていたところであります。

委員長 どうもありがとうございます。

J 臨時委員 大分もうご発言がたくさん出たので余りしゃべることはないのですけれども、全体になぜこういうことをやらなければいけないのかということがあって、それを実現する交通施策を議論しているわけですが、私も何となく印象としては、例えばバリアフリーというのを電車の駅で少しずつやり出しているわけですが、我々は実はまちそのもの

のユニバーサルデザインというものを求めているのではないか。そのためには、やはり公共的な交通機関がある種必要になるだろうということを何となくみんな感じていて、ただ、その公共交通機関が放っておいて経営が成立するとも思っていないので、ハードな工夫とソフトな工夫があるのではないか。ハードな工夫は従来からやってきた、いわゆるTODと言われていたようなものがまさしくそのことを指している。それについては、駅周辺の開発も含めて大分議論がされてきたけれども、今日お話がずいぶん出たのはソフトなほうの話で、公共交通とまちがお互いが支え合うというソフトなシステムのことをどうつくるかということのご指摘がずいぶん出ているのかなと。それは鉄道やバスの交通企業と自治体という1対1の関係で押しつけ合うのでは解決できなくて、もう少し違うサードパーティを入れないと、誰が使うのか、誰が本当に必要としているのかということから発想していかなければいけない。そして、そのソフトなところが、ファイナンスの議論もありましたけれども、私は最近の地域カードであったり、ICチップであったり、ああいうふうなカードの新しい技術もありそうな気はしています。まだはっきり言えませんが、そういう工夫が非常に日本的な新しい工夫として生まれてきてもいいのかなという感じを持ちました。

それがソフトとハードですけれども、市街地整備のほうは、これは従来からいろいろな議論がされてきた。例えば防災の議論などもずいぶんやってきたと思うのですが、ここへきて余り明確には言っていなかったのかなと思うのが今日のご説明でもあった戦災復興の市街地の取り扱いで、戦災復興が終わったところは1960年前ですから、まだ車社会ではないわけで、そこに車が入ってきて、ようやくカチッとつくった道路が埋まってきたわけで何とかやってこれたわけですが、これだけの車社会になると、駐車場を含めて、従来の戦災復興の街区割りであったり、ネットワークのパターンであったりというのが必ずしもフィットしていない部分もある。しかも、かなり敷地が小さい中でやってきていますから、今日のテーマのように、ばらばらにみんな駐車場になってしまうという問題点を含んでいて、市長さんがおっしゃったように、部分的にでも再整備をし直して、恐らく駐車場というのは外せないキーワードではないかと思うのですけれども、そこをうまく集約しながら、もう少し今持っているインフラの、ほかのまちに比べれば質の高いところをうまく使った魅力的なまちができないかなと。これまでは、例えば戦災復興のアーケード街というのは私は非常に日本的ないい工夫だったのではないかと個人的には思っているのですけれども、あの手のことのもう一工夫二工夫がこれから我々は考えられないかという気

はしています。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。

K 専門委員 最後の参考 - 1 のところについて皆さんコメントされて、私もやはりこれがこの会の出発点かなというふうに思っています。特に興味を持ったのは、やはり役割分担の明確化というところで、1つのところは自治体が主体的な役割、市街地整備は民間が主体的にと、こういうことを明確に出されて、恐らく大きな流れの中ではこれは誰も反対する人はいなくて、この方向で我々は考えていかなければいけないということでしょうけれども、もう少し踏み込むと、私は経済だということもあって、1つは費用負担の問題がその裏腹にあって、それをどうするのかということについて、これはこれからいろいろ議論を詰めなければいけないところではありますけれども、重要なポイントだというふうに思っています。

特に、自治体も国もそうですけれども、公共側はかなり財政的に厳しい中で、これから社会経済の構造変化にどう対応するのかということが迫られているわけですから、相当工夫しないと、先ほどから何名かの先生方がそういうことに具体的な案を出されていましたが、そのフィージビリティをどういうふうに高めていくかという制度づくりをしなければいけないのではないかとこのように思っています。

そのときに、さっき G 専門委員がおっしゃったように、契約の概念とか、あるいはそれに基づくリスクの分担とか、そういったことまでこれからは明示的に考えなければいなくて、民間手法をとる中でそういう事例もあるわけですから、そういったもののベストプラクティスとか、データベースの集積とか、そういうことを利用される必要があるのかなというふうに思います。

それから、都市交通については、2点目の言いたいことですが、全体の印象がやはり都市側でできることしか触れていないなという印象が一言で言うとあって、これは鉄道局がつくった法律で利便増進法というのができて、あれで上限分離をやってという話になっているわけですね。あれは純に民間でやるものについて上限分離を今までと違うやり方で入れましょうという発想で、それから駅の中のこともありますが、やはりあれなども実際にやってみるとかなり都市側の連携が必要で、実際にどういうふうにするのか、あるいは費用負担を含めてあると思うのです。ですから、やはりそういったところも少し踏み込んでいただきたいなど。これからのお願いですけれども、そういうふうに思います。だから、利便増進法で言うと、駅の中については利便増進法でやって、これは外の話だから、

それをどういうふうに関連させるのかとか、それがさっきH専門委員が大変お好きな都市交通の連結の問題にも関わってくると思いますので、少しその辺の範囲を広げていただければいいかなというふうに思っています。以上です。

委員長 だんだん時間が押してきたので、私も1つだけ皆さんの意見のほかで、それは本当の密集市街地をどこまでやるかという話ですけれども、そのときに、これでは官と民というのに対していろいろな人がいろいろなことを言っていますけれども、例えばこの中でいくと都市再生機構みたいなものが何か出てこない、官でもできないし、民でもできないみたいな話があるのではないかなというふうな気がしています。

ちょっと時間も押してきましたので今ここではこの程度にさせていただきまして、今までの意見や、あるいは欠席の委員の意見も考えて、引き続き議論を深めていくような格好にしたいと思いますが、議事次第を見ると「その他」というのがありますが、何か具体的にありませんでしょうか。

事務局 どうもありがとうございました。今日いろいろいただきましたご意見等につきましては、事務局でできるだけこなしした上で、次回以降、順次ご提案させていただきたいと思えます。

その他でお伝えしたいのは、次回以降の日程でございまして、先ほどスケジュールでお話を申しあげました資料5の中に書いてございますが、事前に皆様からお寄せいただきました可能性の中で、できるだけ多くの委員のご参加をいただけるということと絞らせていただきますと、次回が4月20日、木曜日の1～5時、3回目が6月1日の午後3～5時ということでございます。何人か難しいというお答えをいただいた方もございますが、最大公約数ということで、これでご予定いただければというふうにお願ひしたいと思います。

委員長 では、日程についてはそういうことなので、今から調整できればしていただくようなこともあって、できるだけ多くの委員の方が出席していただけるというのは私からもお願ひしたいと思います。

さらに重ねてのご発言はありますか。

もしなければ、先ほどから局長がお見えになっていますので、局長のほうからご発言いただければと思います。

柴田局長 都市・地域整備局長でございます。本日は、第1回の都市交通市街地整備の小委員会開催ということで、大変ご熱心なご討議ありがとうございました。また、先生

方には、大変忙しい中、委員にご就任賜りましてありがとうございます。委員長におかれましては、分科会長でありながら、また小委員長ということでお世話になります。

今回の審議会案件につきましては、もう既にお話があったかと思えますけれども、昨年の5月来、これまでの拡大型の都市、人口がどんどん増えていくような都市構造から、少子高齢化社会になって都市が小さくなっていくという新しい時代に合った都市計画はどうあるべきかということで昨年来、議論をさせてきていただきました。中心市街地活性化のための小委員会、これはA委員に大変お世話になりましたが、小委員会をつくっていただきまして、小委員会の中で今後はコンパクトシティ、歩いて暮らせるようなまちづくり、そういう方向に大きく舵を切ろうということで画期的な答申を出していただきました。2月1日にはそういう答申をいただいたわけでございまして、これまでの都市計画のあり方を180度変えるような画期的な方向を出していただいたわけでございます。それに基づきまして、我々政府といたしましては、審議会の答申をいただきまして、政府の中の調整を図りまして、その前にも関係の業界団体とか、いろいろなところとの調整を図って、ずいぶんいろいろな難航いたしましたけれども、こういう大きく舵を切ったものですから、理解をいただくためにはちょっと時間がございました。また、政府の中でもちょっと時間がかかりましたけれども、2月には閣議決定をし、国会に新しいまちづくりの2法、都市計画法の改正等の法律を無事出すことができました。

実は本日、おかげさまで、その法案の審議が本会議で趣旨説明といたしますか、本会議で審議が始まりました。前回お世話になったものがいよいよスタートいたしましたわけでございます。来週以降、今度は委員会レベルで審議が行われるのではないかと考えております。そちらのほうも一日も早く成立するように我々も努力していきたいと考えております。

そういった中で、今日も実は本会議もそうですけれども、参議院の国土交通委員会もございまして、その議論にも我々は出ていたのですが、歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトなまちづくりのためには、都市交通の問題がやはり重要ではないか。LRT、こういうものをどんどん進めるべきではないかというようなご議論もずいぶんいただきました。そういうようなことで、それらのまちづくりを進めるに当たりましては、本日開かれておりますこの小委員会におきます交通の問題とか、まちの整備のあり方等について、そこがあって始めてあんこが入りましてまちづくりが進むものと考えておりますので、どうかよろしくお願ひしたいと思っております。今後6月に向けて中間報告、その後さらに進めていただきたいと考えておるところでございます。大変お忙しい中ではあるかと思えますけ

れども、ご熱心なご審議を引き続きお願いしていきたいというふうに考えております。

簡単でございますが、私からの御礼の言葉にかえさせていただきます。どうかよろしく  
お願いいたします。

委員長 どうもありがとうございました。

それでは、これもちまして会議を終了させていただきます。長時間、ご審議どうもあ  
りがとうございました。

【閉 会】