

平成18年10月3日(火)  
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4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、岸井隆幸臨時委員、  
中井検裕臨時委員、谷口守専門委員、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4回都市交通・市街地整備小委員会を始め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6名でございます。本委員会の議事運営第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、大橋臨時委員、伊丹専門委員、中村専門委員、根本専門委員、森専門委員は、本日、所要によりご欠席でございます。山内専門委員におかれましては少しおくれるということでございます。また小林委員におかれましては8月末をもって任期を満了され、都市計画部会及び本小委員会を退任されたことをご報告申し上げます。

前回の委員会以降、都市地域整備局の幹部の異動がございましたのでご紹介させていただきます。

都市・地域整備局長の中島正弘でございます。

大臣官房審議官の小山亮一でございます。

市街地整備課長の松田秀夫でございます。

あと、大臣官房技術審議官の竹内でございますが、若干電車の都合でおくれてまいりますので、申しわけございません。また、中間取りまとめ以降、初の小委員会でございますので、局長から一言ごあいさつを申し上げさせていただきます。中島局長、よろしくお願いいたします。

局長 今日、8月2日に中間取りまとめを部会に報告いただきまして、それから初めての小委員会ということでございます。第2ラウンドの開始ということであろうと思います。

私も8月4日に急遽辞令がありまして、都市局は平成10年までいましたので8年ぶり

ぐらいで、ちょっとぼけておりますが、ひとつよろしく願います。

現在、社会資本整備重点計画という、昔は5カ年計画を各部隊でつくってありまして、この市街地整備のグループは道路5計に向けてということでありましたが、下水は下水、公園は公園ということで、一連の国情改革などの流れの中で、そういう社会資本整備の計画も見直しがかかりまして、社会資本整備重点計画という大きな計画のもとで各パーツを構成するというスタイルになっています。その全体の重点計画が平成19年度まででございまして、新しい計画が20年から始まります。それに向けて、我々の分野で今後どういう政策がということを議論していくわけです。

既に中間報告で「コンパクトシティ」という1つの方向が出ておりますので、それを踏まえて今後の審議をしていただければと思っています。社会資本整備重点計画の改訂が、後でお話があるのかもしれませんが、来年の年度末をちょっと越えて、春先から夏に向けてぐらいの作業になると思います。20年度からの計画になりますので、その時期ということになると思います。どうぞよろしく願います。

事務局 ありがとうございます。空調が入っておりませんので、お暑い方は上着を取っていただいて進めさせていただければと思います。よろしく願います。

次に配付資料でございますが、お手元に一覧表とともに9種類の資料をお配りしております。ご確認をいただきまして、過不足がございましたら申し出ていただきたいと思ます。よろしいでしょうか。

また、参考資料2に議事概要がございますが、これにつきましては事務局のほうで作成いたしましたので、ご意見等がございましたら、後ほど申し出ていただければと思います。

それでは、早速ですが、議事に移らせていただきたいと思ます。これからの進行は、議事運営第2により、黒川委員長に願することとなります。黒川委員長、よろしく願います。

委員長 おはようございます。どうも、本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。

早速ですが、議事に従って、最初に今後の審議の進め方の案について、事務局にご説明いただきたいと思ます。

事務局 それでは、資料2に基づきまして、今後の審議の進め方をご説明いたします。

資料のご説明の前に、最近の経緯をちょっとご紹介したいと思ます。この委員会、6月1日の第3回が前回でございまして、そのときに中間取りまとめの案のご審議をいただ

きました。いろいろなご意見をいただきまして、そのご意見を踏まえて修正案を黒川委員長とご相談しながら事務局のほうで作成をいたしまして、各委員に個別にご確認をさせていただきました。その上で、最終的に委員長にご判断いただきまして、7月3日に中間取りまとめとして公表しております。それから8月2日に開かれました都市計画部会で報告をさせていただきました。という次第でございます。

それでは、資料2を見ていただきたいと思います。

最初に、基本的な進め方として、今申し上げました中間取りまとめ、これは参考資料1-2に概要があって、1-3が本文でございますが、この中で今後の方向性、それから引き続き検討すべき課題を示していただいております。

その施策の骨子と検討すべき課題というものを、テーマを分けまして、個別に今回以降、毎回ご審議をいただきたいと思います。一通りテーマごとのご検討をしていただいた上で、全体の組み直しをして、全体の形にしたものをまたご審議いただくという形にしたいと思います。

また、8月末に現地視察の第1回目を行いました。ご審議と並行して、今後、今のところ予定としては2回ありますが、現地視察もお願いしたいと思っております。

具体的なスケジュールとテーマでございますが、ページは参考資料1-3にあります中間取りまとめの中の構成ごとに考えておりますので、それを適宜ごらんいただきながらお願いしたいと思います。

まず第4回、本日でございますが、テーマは後ほど詳しくご説明いたしますが、「都市内道路整備等」ということございまして、中間取りまとめの関係する分としては、第5章の都市交通施策の中の歩行者空間、道路整備の重点化「選択と集中」、道路の既存ストックの有効活用、それから物流交通への対応の第1回目という予定でございます。

次回、第5回の小委員会は、あらかじめ日程調整をお願いいたしまして10月26日に予定しておりますが、「市街地整備施策」の第1回目の予定でございます。

第6回目の小委員会、これもご案内させていただいておりますが、11月15日に予定しておりますが、都市交通戦略ということで、今回いろいろご検討をお願いする大事な心臓部分だと思います。「都市交通戦略の確立」ということございまして、中間取りまとめでは第5章の1、これからの施策のあり方と、つなぎの施設の第1回目、それから戦略の具体化と総合的な推進をお願いしたいと思います。

第7回が年末、12月14日に予定しておりますが、「公共交通の再生」ということで、

これもいろいろと多角的なご検討をお願いしたい部分でございます。中間取りまとめとしては第5章の2の(2)と(3)、3の(2)というところをお願いしております。

年をまたぎまして、その後、第8回、まだ具体的な日にちは確定しておりませんが、市街地整備施設、都市交通施策の積み残し部分のテーマをお願いし、先ほどお話ししましたように全体としての組みかえをしたものをまたご審議いただきたいという予定をしているところでございます。

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。

少しピッチが早いかもしれませんが、こんなスケジュールを事務局は考えておりますが、何かご質問はありますか。

よろしゅうございますか。では、このような予定でいきたいと思えます。

それでは次、早速ですが、今日の議事の2番と3番、「幹線道路の整備のあり方について」、それから「地区交通のあり方について」。この2つは関連しておりますので、最初に資料のご説明をよろしく願いいたします。

事務局　　それでは、資料3をごらんいただければと思えます。ただいまの説明にございました「幹線道路整備のあり方」につきましては、参考資料1 - 3の中間取りまとめ、該当する部分は20ページと21ページでございます。

1ページ、表紙をめくっていただきまして、資料の全体構成をお示ししております。小委員会でも以前、現状と課題みたいなものはお話し申し上げたのですが、今日、幹線道路の整備をご議論いただくに当たって、もう一度整備したものをお見せしたいと思えます。それと、実際に幹線道路整備によってどんな影響があった、どんな効果があったかということをお示ししたいと思えます。その後で、中間取りまとめでお話しいただきました都市交通戦略の再整備ということをしておりまして、その戦略に基づきまして、幹線道路整備についての基本的考え方と重点化の方向というものをお示ししてございます。

2ページ、道路交通の現状でございます。交通交雑は依然と激しいのですが、平成9年度以降は若干、混んでいる道路の割合は低下傾向にございます。

次の3ページも同じようなことでございまして、走行速度も昭和60年以降、相変わらず遅いのですが横ばい状態となっております、何となく需要追随型の整備から目的達成型ということで余裕ができてきている、でき始めるのかなということでございます。

走行速度の低下の原因は、主に4ページにございますがボトルネック、踏切・主要交差

点で混んでいることが原因かと思えます。

それに反映いたしまして、5ページ、都市計画道路整備につきましては、全体の黄色と青を足し合わせたものが都市計画決定延長なのですが、若干伸びが落ちてきているのがごらんになれると思えます。

一方、改良済みのほうは着実に増えてきており、徐々に改良済みのものが増えてきているという状況でございます。残る45%の整備をいかにやるのかということと、整備が終わりました道路の再整備をどうやってやっていくのかということが課題かと考えております。

6ページは、その都市計画道路の延長の整備状況を車線数別、放射・環状道路別に見たものでございます。基本的に環状道路の整備がおくれており、放射道路の整備が進んでいるという状況でございます。

次に7ページ、道路交通の将来でございますが、最新の予測によりますと、平成32年をピークに交通量は落ちていくだろうと。人口減少をしておりますので、そういうふうになる予定でございます。

8ページ、そういうこともございまして、都市計画道路の見直しが各都道府県で進んでおります。ガイドラインをつくっているところが56%ございまして、そのほかのすべての都道府県・政令指定市も策定予定ということで、作業が徐々に進んできているということでございます。

次のページからは「幹線道路整備の影響」を整理してございます。

9ページは宇都宮環状道路の全通のときのデータでございます。当然、市街地内の流入交通量が減るのですが、それ以外に放射道路の交通量も13%減少しておりまして、幹線道路の整備の効果が得られていると考えられます。

10ページは、宇都宮環状ができた後で、実際に環状道路の周辺に大規模集客施設、主に商業施設ですが、これが立地いたしまして、当初、宇都宮環状が計画していたような交通の流れにはなっていないという状況でございます。

11ページ、そういうことを頭に整理いたしますと、「モータリゼーション・スパイラル」と呼ばせていただきましたが、幹線道路の整備によって自動車量は拡大して、郊外に大規模商業施設が立地し、自動車依存型の都市構造になる。さらにそうなると幹線道路整備の必要性が高まる、という形で、どんどんモータリゼーションが進行する形になっていくと思われま。交通量が減るようになってもこの構造は変わらないので、これを何とか

少し変えていくことが必要かと考えてございます。

12ページ、中間取りまとめにもございましたように、都市交通戦略に取り組んでいかなければいけないということを考えてございまして、その考え方の基本は、需要追随ではなくて目標を決めてやるということと、土地利用との連携、まちづくり三法によりまして郊外の大規模集客施設の立地が規制強化になりましたので、そういうことも踏まえまして土地利用規制との連携。さらに、自動車交通と公共交通の整合というようなことを念頭に置いた戦略が必要だということでございます。

次の13ページを見ていただきますと、実際に名古屋市でつくられたものでございまして、一番最初に目標を具体的に設定しております。むしろ公共交通の利用度合いを上げましょうという目標に応じて、いろいろな交通施策、土地利用規制と連動させるというような計画になってございます。

14ページは、公共交通施策との整合ということでございます。今回は公共交通の議論ではなくて幹線道路の議論ですので、考え方としては公共交通、例えばLRTを入れるにも23.5メートルの幅員が必要ですが、その幅員を有している道路は非常に少のうございますので、むしろ環状道路などを整備して、LRTを入れるような公共交通軸の自動車交通量の負荷を下げて導入空間を工夫していくというような施策連動が必要かということでございます。

15ページ以降は、幹線道路整備についての基本的な考え方を整備してございます。前回、5年前にありました小委員会の取りまとめでも、都市内道路の機能としてトラフィック機能、自動車の走行性を確保する機能と、アクセス機能、沿道利用の機能があるということで、これらをバランスよく整備していくことが必要だということを言ってございます。

16ページに、トラフィック機能の確保についての整理がございまして、基本的には交差点処理、路上の駐停車、沿道の出入り交通によって自動車の流れが妨げられないようにすることが重要かと思えます。

そのために交差点の立体化、あるいは区画道路、下を見ていただきますと、イギリスのオックスフォードでは、歩道のマウントアップを連続させることによって自動車の区画道路からの幹線道路の出入りを制御するようなことをやっておりますし、あるいは横の郡山では、荷さばきのスペースを専用にとりまして、荷さばき駐車車両が通行の邪魔にならないような工夫をしております。これは違法駐車を取り締まりと連動してやっているということでございます。

17ページ、幹線道路につきましては、交通の分析をいたしますと、やはり自動車の流れをうまく処理していくためには幹線道路を重点的に整備すると効果が早く出るということでございます。

18ページは、ただ、幹線道路の整備を一生懸命やるのか、それともむしろ自動車依存の、先ほど申し上げましたモータリゼーション・スパイラルを打ち切っていくようなことをやるのかということ、それぞれ選択をすることが必要なということを考えております。

これは都市交通戦略の中で、下の図にございますように、現状がこういう計画であったものを、A案は自動車依存の従来型の整備、B案は環状道路を整備して放射線のメーンのところを公共交通軸に再整備し、さらに都心は歩行者優先地区にしていくような、そういう選択もあるのかなということを考えてございます。

19ページからは、それを具体的にどういうふうを実現していくか、特にB案をどういう形で実現していくかという話を整理してございます。

まず外環状道路整備でございますが、やはり放射道路がある程度できておりますネットワークで外環状道路を整備いたしますと非常に効果が高いということでございまして、環状道路を整備したところにつきましては、内側は通過交通が激減して放射道路の負荷が楽になるということでございます。

ただ、先ほど宇都宮環状の例でも申し上げましたが、土地利用規制をある程度やらないと、整備強化で土地利用が変わっていくということがありますので、その辺のところは都市交通戦略できっちり押さえ込んでいく必要があるのかなということでございます。

2つ目は20ページ、都心環状道路でございまして、下の図はシミュレーションの結果でございます。ちょっとわかりにくくて申しわけないのですが、下の絵の×がついたところの道路を通行どめにして、歩行者空間につくりかえてしまおうということを考えますと、都心環状道路ができていないときには当然非常に混雑するのですが、都心環状があれば何とか処理ができるということでございます。これは具体の都市の将来交通量で推計したものでございます。

その次、21ページは、そういう環状道路を整備いたしまして余裕ができてきた放射道路につきましては、B案のような形になれば、むしろ公共交通軸として再整備をするということを考えてございます。中心市街地についてはトランジットモール化や街路樹の整備をしたり、断面の再構築をして良好な都市空間としてつくりかえるということでございます。

す。

22ページ、23ページでは、そういう都市交通戦略の考え、全体計画とはちょっと別に、実際の、先ほど申し上げました現状を見てみますと、ボトルネックということが幾つかございます。そういうボトルネック対策を直ちにやることによって当面の交通を円滑にできるというものでございまして、1つは交差点の立体化でございまして、道路交通がスムーズになり、全体としてはCO2の削減にも役立つということでございます。

23ページは、ボトルネックの中でも踏切でございまして、踏切は、ネットワークがどんなに整備されても相変わらずボトルネックとして残りますので、特に「あかすの踏み切り」等は、早期に対策を打っていく必要があるのではないかということでございます。

最後、24ページでございまして、そういう整備計画につきましては、以前というか、新法になって都市計画道路を定めたころは、交通量のデータも十分ではございませんでしたし、コンピューターの能力も非常に低かったということもございまして、最近ではコンピューターの性能向上や、データが蓄積されましたので、検証する技術的な手法がすごく発展してきているということもございまして、コスト的にも時間的にも短くできるようになりましたので、幾つかの代替案、目標達成型にしたときに、「こういう目標をしたとき、こんなふうに道路整備をやったらどうなるか」ということをきっちり分析することが可能になりましたので、そういう丁寧な代替案をつくって検証していくことが必要だということでございます。それを都市全体のコストと便益を含めて評価して、都市交通戦略として取りまとめていくのが重要かなと考えてございます。

以上でございます。

事務局 続きまして資料4、「地区交通のあり方」についてご説明いたします。

1ページめくっていただきまして、資料4の構成について説明をいたします。

左側にありますように、「1. 歩行者優先の地区交通の必要性」、「2. 地区交通のこれまでの取り組み」。こういった部分につきましては、これまでにご審議いただいた部分と重なりますが、地区交通の観点から改めて整理したものをお示ししたいと思います。

下のほうに書いておりますが、「歩行者優先」等でございますが、特に区別しない場合には自転車を含むものということで、以下の説明をさせていただきます。

右のほうに、「3. 地区交通の課題とその対応の考え方」。それらを踏まえまして、具体的な方策ということで、「4. 地区交通の実現方策」、「5. 都市内道路の再構築による水・緑の導入」、「6. 住民等による地域の管理」。こういったことについてお示しをしてい

きたいと思います。

では中身の説明です。2ページになります。「歩行者優先の地区交通の必要性」ということで、まず生活道路についてどうかということですが、幹線道路と比較して生活道路においては死傷事故率が高く、抜け道においても交通事故発生率が非常に高くなっているという状況です。

3ページは、中心市街地等における課題ですが、下の写真にありますとおり、安全快適な歩行者空間が不足しているということ。特に、自転車走行空間についても確立されていないという状況が課題としてございます。

4ページは、一方ヨーロッパではということですが、下の絵はフランスのストラスブールの例でございます。環状道路の整備が早くから進んでおりまして、その内側が歩行者ゾーンになっております。また、公共交通ということでトランジットモールなどを導入いたしまして、そういったものと相まってにぎわいが再生したという事例が多数あるということでございます。

5ページは、このような現状なども踏まえまして、中間取りまとめでは以下のように取りまとめいただいたところでございます。上の2行に書いておりますとおり、「都市内においては自動車交通処理を優先した道路整備から、歩行者優先の道路整備に重点を置いた方向へ転換すべきである」ということなどをお示しいただいたところでございます。

6ページ以降、「地区交通のこれまでの取り組み」ということで幾つかお示ししたいと思います。

まず、住宅地における取り組みですが、大規模計画開発においては歩行者分離方式を積極的に導入したとか、既存の住宅地等においてもいろいろ取り組みをしてきたということでございます。しかし、交通規制等は住民の合意形成を前提とすることから、一般的な市街地に広く普及するまでには至っていないという状況です。

7ページは中心市街地の状況でございます。浜松市の例でございますが、下の写真にありますとおり、市街地交通管理計画というものを策定しまして、歩行者専用道路ですとかコミュニティ道路といったものを整備してきております。

そういったことで、地区内の非幹線道路の歩行者空間化は進んできているかと思いますが、通過交通の排除ということで、写真の右下にもございますが、トランジットモールの社会実験などもしましたが、合意形成が困難であり、なかなかそういったものについては実施に至っていないという状況にあります。

8 ページ、中心市街地の別の例ですが、長野市・高崎市の例でございます。両市とも都心環状道路の整備を重点的に実施しております。

長野市は都心環状道路が完成しております。左下の図です。ただ、自動車流入のコントロールをするには至っておらず、面的な歩行者優先空間は未形成の状況です。

高崎市は、右下にありますとおり、青い線がそうなのですが、環状道路の整備を重点的に実施しておりますが、まだ全線開線には至っていない状況です。

両市とも共通して言えることですが、自動車の流入規制には、沿道や駐車場経営者などの合意形成が必要だという課題がございます。

9 ページに、そういったことも踏まえまして、「地区交通の課題とその対応の考え方」を整理してみました。上のほうにあります、「歩行者空間整備に関する現状の課題」ということで、面的な取り組みを行う地区が一般化していない、歩行者専用空間は限定的な状況である、自転車のための空間が不足している。また、にぎわいや潤いなど、交通以外の多様なニーズへの対応は不十分ということで、その要因といたしましては、その下の星印のところに書いてありますが、自動車交通を処理する幹線道路の整備が不十分であるとか、地域の合意が進まない、あるいは商業地での荷さばきや来街者用の自動車流入のコントロールができていない。また、地域ニーズに対応しない一律の基準での整備・管理ということが要因ではないかと考えられます。

これに対しまして、「対応の考え方」ですが、まず環状道路等による通過交通の処理をしっかりとやっていかなければいけないということに加えて、地区交通といたしましては、やはり合意形成の促進、自動車交通の静穏化・流入抑制策の適用促進、弾力的な考え方による歩行者、自転車等への空間提供、地域による公共空間の整備・管理。こういった実現方策を充実していく必要があるのではないかと考えます。

10 ページ以降に、「地区交通の実現方策」ということで、具体的な中身について、事例も含めましてお示しをしております。

10 ページの(1)ですが、適切な広がり歩行者空間の計画がきちんと立てられることが必要であろうということです。下のグラフにありますとおり、歩行者の歩行距離というのは200から400メートル程度となりますので、自動車サービスも考えますと、道路を適切に配置していきながら歩行者空間のあり方を考えていくということかなと思います。

四角の一番下にありますとおり、近年のコンピューター技術の発達により、地区レベル

でのミクロな自動車交通流のシミュレーションも可能になっており、計画の検証、評価、合意形成に有効かと考えられます。

11ページに、「道路構造による物理的な自動車抑制策」ということで、下の写真にありますとおり、ランプ、シケイン、狭窄の例がございます。こういったものにつきまして、平成13年度の道路構造令改正によって位置づけられておりますので、普及しつつございますが、関係者の合意形成上、導入が進まない事例も散見されている状況です。

12ページは「新たな物理的な自動車抑制策の導入」ということで、海外の事例になります。まずライジング・ボラードということで、下の写真になりますが、車どめが出たり入ったりが自動的に行われるというシステムでございます。こういったものがフランス、イギリスなどでは爆発的に普及しつつあるというところですが、我が国での導入を進めるためには、位置づけの明確化、管理ルールの検討が必要かと思われまます。

13ページは、やはり海外の事例になりますが、地区境界における連続的なランプ、いわゆるスムーズ歩道ともいいますが、こういったものも海外では多くの導入事例が出ております。下の写真のように、フランス、イギリス等で見られるという状況です。

14ページ、歩行者空間の確保ということで、「道路管理者による歩行者専用道路化」という手法についてご説明いたします。道路交通法による交通規制ではなくて、道路管理者による歩行者専用道路化ということが事例としてございます。ただ、非常に限られた事例となっております。運用の考え方などをガイドライン等で示すことが必要かと思われまます。

15ページ、自転車について幾つかご説明したいと思ひます。走行空間の確保ということで、下に出ておりますのはヨーロッパの例ですが、こういったように自転車のための走行空間が確保されております。

2つ目の四角に書いてありますとおり、専用空間でなくてもバスとの兼用、写真でいきますと右上のパリの例。あるいは狭い道での走行スペースの明示ということで、左下のフランスのナントの例。こういった工夫もされているという状況です。

16ページは日本の例ですが、断面の再構築ということで、幹線道路の停車帯等を活用して自転車道を設置するという事例が我が国でも出てきているという状況です。

また、17ページは非幹線道路の活用ということで、事例は群馬・前橋の例ですが、写真に出ておりますように、歩道はありませんが、自動車交通量が少ない安全な非幹線道路を活用して、自転車の走行空間を確保しているという例でございます。

18ページ以降は、特に商業地と中心市街地において有効な実現方策についてお示ししたいと思います。

18ページは、沿道と一体となった歩行者空間確保ということでございます。下の左にありますようなヨーロッパの歩廊の例。それから右にありますとおり、日本では雁木ということで、こういった沿道と一体となった歩行者空間確保が事例としてございます。

箱の中の一番最後の四角にありますとおり、さまざまな主体の参画を得つつ、道路・沿道空間の一体的な整備・管理の実効性を担保していくといったことも考えられるのではないかと思います。

19ページは、「トランジットモールの実現」でございます。左のドイツ・フライブルグ市の例にありますとおり、ヨーロッパではトランジットモールが非常に多数の都市で導入されております。

しかし、日本ではどうなっているかですが、右の図は浜松のバス・トランジットモールの社会実験で、実現に至っていないということを先ほど説明いたしましたが、なかなか歩行者・公共交通優先の考え方が浸透しておらず、合意形成が困難な状況です。特に沿道の理解が必要ということかと思えます。

したがって、事前の入念なシミュレーション、あるいは合意形成システムの構築が重要ではないかと考えられます。

20ページは、「自転車駐車場の適正配置」でございます。説明の四角に書いてありますとおり、自転車の主要な走行動線上に適切に配置されることが必要かと思えます。鉄道駅周辺では比較的大規模なものの整備が進められてきておりますが、商店街等の中心市街地においては小規模・分散配置が課題ではないかと思われます。

下の左の例が海外の例です。日本においても、2つ目の四角にありますとおり、平成17年の道路法施行令改正で、自転車駐車場も道路附属施設として追加し、さらに占用物件として認める改正をすべくパブリックコメントを実施中という状況でございます。

右下の絵にありますような小規模な路上駐車場といったものが、今後は考えられるのかなと思っております。

21ページ目以降は、駐車場の話について幾つかご説明いたします。

21ページは「駐車場の戦略的配置」で、地区のフリンジにおける共同駐車場です。

下の写真は町田の例でございます。写真の左上、赤く囲ったところが中心市街地ですが、ここに交通規制を置きまして、その端のところに共同の駐車場を整備したという事例でござ

ざいます。

22ページ、同じく「駐車場の戦略的配置」ですが、建物へ附置義務する制度がございますが、その制度を活用しまして集約化するという事で、東京・銀座の取り組みの例でございます。現状では歩道に切り下げや自動車の出入りが非常に多いということ、商店街に面したところが自動車の出入り口になるということで環境がよろしくないということ、集約して環境を改善するという取り組みでございます。

23ページは、ドイツ・ミュンヘンの例になります。ミュンヘンでは附置義務という制度がありますが、都心部ではその附置義務算定台数の10分の1までしか実際の整備を認めておらず、残りの台数分は金銭で負担ということをやっております、要は交通施策の柱として抑制も含めた駐車場施策をやっているという例でございます。

24ページをおめぐりください。大きな5と項目が変わりますが、「都市内道路の再構築による水・緑の導入」ということです。

四角の中に書いてありますが、骨格的な環状道路等の整備に合わせ、これまで交通処理を担っていた道路の機能を見直しするという事で、断面を再構築し、水・緑を導入するというようなことが考えられないか、それに当たっては公園事業・下水道事業との連携方策を検討していく必要があるのではないかとということで、事例は新潟市で、幹線道路を見直しまして、水・緑を歩道に導入しようとしている計画の例でございます。

25ページ以降は、「住民等による地域の管理」でございます。まず、「地域住民等による道路の整備・管理」ということで、沿道住民と地域が発意・参画し、道路の使い方を考える取り組みというものが広がってきております。

26ページは、「地域住民による地区交通の管理」で、地区レベルの交通については地域と道路管理者等が問題意識を共有し、協働して取り組む。地域住民が一定の手续・ルールのもと管理を行うということも考えられるのではないかとということです。

例えば、歩行者は必ず通すが自動車については選択的に通すということも許容できるのではないかとことを書いております。

27ページは、「民間による地域の管理・運営の事例」で、これは自転車駐車場の管理運営と放置自転車指導業務を一括して民間に委託しているという例でございます。「一定の財源を有し地域の管理(エリア・マネジメント)を行うような主体・仕組みを検討すべきではないか」と書いております。

28ページ、最後のページになりますが、以上のような具体的方策をお示しましたが、

これらを実際実施し、「歩行者優先の地区交通を実現するために、考え方、制度、現場での事業の進め方を、自動車交通の観点からではなく歩行者の観点から発想したものに変わっていく」。こういったことが必要ではないかと考えております。

以上、資料4の説明でございました。

委員長 どうもありがとうございました。

では、資料3、資料4について、ご意見、ご質問がございましたら、どちらでも結構です。どなたからでも結構ですので、どうぞ。

もしなければ、ちょっと私のほうから、資料3の14ページ、「LRT導入時の標準的な横断面構成」というのが書いてありますが、これはもともと、例えば23メートルか24メートルぐらいある道路に導入するとこんな考えですよという意味ですか。導入するときにはこれであれば十分ですよという意味なんですか。

要するに、名古屋の機関バスなどを入れるときは、もともと6車線あったのを片側2車線に直してやった。だから道路容量としては3車線が2車線になって、容量は3分の2しか減っていないんですね。ところが、片側2車線の道路を片側1車線の道路にすると、容量が4分の1になってしまう。ですから、こういうふうにすると自動車を運転する人たちがものすごい勢いでクレームをつけてくる。

いろいろなところでバス専用レーンなどを入れて失敗するのは、一般の自家用乗用車たちの容量が4分の1になってしまっていて、そんな不便までしてバス専用レーンを入れるのかと言って、バス専用レーンの中にどんどんみんな入って行ってしまっていて、実力行使でバス専用レーンをなくしてしまうというのが実態ではないかと思うんです。

だから、こういうものを標準的というのかどうかというときに、「標準的」という言葉なのか、最低これでも入りますということなのか、そこはどうでしょう。

事務局 この横断面というのは、今お話があったように自動車利用者にとってどうかということではなくて、幅員の積み上げで、2車線を両側1車線ずつ確保するとして歩道もちゃんととるとすれば最低23.5メートルが必要で、それでも右にありますように3分の1ぐらいしか日本の場合はないということをお示ししているわけです。

今お話があったように、もともとの道路の実力がどのくらいあって、どのくらい機能していて、それをどういうふうに変えるか、それについて合意形成ができるかどうか、もしくはどういうことを公共交通と自動車の役割分担とするかというのは、都市交通戦略全体として考えて、合意ができればこういうことができるということになるのではないかと思います。

います。

ちなみに、かなり本格的にこういうことに取り組んでいる、例えばさっきから出ているヨーロッパの例では、もともと6車線の道路を片側1車線ずつにして、真ん中にLRTなりバスの機関的な軸を入れている例もありますし、もっと狭い道路の場合には、片側の道路をやめて一方通行にしてしまったり、もしくは片側だけは軌道軸内の通行を許して、反対方向はLRT・バスの専用レーンと車道という組み合わせにしたり、かなり柔軟にやっていますので、実際の地域の当てはめはいろいろなことが考えられると思います。

ということで、今のお話のようなことは、この図で勝負するのではなくて、むしろ、どういう都市交通のやり方を将来みんなで合意していくかということが課題としてあるのかなと思っております。

環状道路論等、かなり一生懸命やっているのは、環状道路ができたときに、例えば放射道路であればかなり通過交通が減りますので、それまでに4車線の放射道路としてつくったものもかなりの交通需要の軽減がある。そういうときにこういうことができるチャンスがあるのではないかという意味で、環状道路論もあわせてやっているわけです。

委員長 それはわかりましたが、言葉尻をとらえるわけではないけれど、これが「標準的な」と書いてあるのがちょっと気になったんですね。

事務局 わかりました。そうですね。

委員長 そこまでほんとうに、市民が自転車と公共交通で、自動車じゃなくていいよという合意をつくるには、どのくらいの時間がかかるんですかね。

事務局 ケースバイケースだと思います。かなり首長さんの思いもあると思います。富山で導入した場所は、駅前が広いところの片側1車線ですが、入っていくところは車線を潰していますので。

ですから、それは場所の状況と、先ほどお話ししたほかの交通状況の変化、それからそういう目標度についての、特に地域の説得性と合意形成かなと思います。

A委員 これから最終的取りまとめに向けて議論・検討していくことになると思うのですが、その場合、中間まとめに比べて最終的取りまとめでは、当面の将来だけではなくて、21世紀全体を見通すぐらいの視点が必要ではないかと思います。

そういうふうに考えると、100年単位ぐらいでものを考えると、おそらく20世紀の人々の価値観に比べて21世紀の人々の価値観はかなり変わってくるのではないかと。私は機能性を追及する時代から快適性を追及する時代が変わると思っているのですが、それは

人によっていろいろ見方はあり得ると思います。

中間まとめで、需要追従型から目標設定・戦略型へというまとめ方をしたのだと思います。その場合、具体的にいえば、例えば道路交通システムで混雑課徴金だとかLRTだとかいろいろなものが考えられるし、これはもちろん場合によって、地域によって違うのですが、特に21世紀の新しい技術が、交通体系で何が出てくるかということも視野に入れなければいけない。そうするとおそらく、バスなども含めてハイブリッドからさらに進んだ技術へ、例えば電気自動車やそのほかのシステムというものが、当然かなり実用化されていくということも考えなければいけないのだと思います。これが1点。

もう1つ、ただ、そうは言っても基本的な道路構造として計画化された、この中間まとめでも触れているのですが、環状の交通ネットワークと放射状のネットワークという計画を、国土全体で各都心、各地方都市ごとにつくりながら、それがまだ未完成であるということが非常に問題であるということも確かなわけです。新技術に取り組む前に、こっちをどうするんだという話も当然出てくるのだと思います。

特に、未完成の部分が多いことの問題は、先にできた道路に異常な負荷がかかっているということです。本来、道路というのは人々の、むしろ21世紀価値観と私が思っている快適性から言っても、非常にそれを提供するものであるはずなのに、その道路が悪いのではないのに、先にできたために、後からできるべき道路ができていないために異常な負荷がかかっているという現象が見られるわけです。

基本的には私は、新しいシステムや新しい意識、新しい技術などを最終取りまとめで盛り込みながらも、特に環状道路を中心とした未完成の計画道路をきちんとつくっていく。これは常に、当たり前のことなのですが押さえていかなければならないと思います。

以上です。

委員長　　どうぞ。

B臨時委員　　たくさん資料があるので、ちょっと消化し切れていないところもあるのですが、質問事項的なものも含みながら。

まず、資料3の8ページの「都市計画道路の見直し」というところですが、見直し状況ということで、「見直し済み」と書いてあるのだけれど、見直した結果どうなっているのかということが実はよくわからない。まれに廃止になっている例があるということは聞きますが、廃止だとか、あるいは優先順位が非常に落ちているものがどれくらいあるのか。

つまり、見直しという行為そのものだけではなくて、ほんとうにその結果どうなってい

るかというところまで見ておく必要があるのかなと。でないとはやはり、「見直し見直しと  
言うだけ」というような懸念が拭い去れないように思います。

それから、11ページの「モータリゼーション・スパイラル」ですが、ここはなかなか、  
スーッと読むとそうかなとも思ったのですが、よく読むといろいろなことが入っているよ  
うな気がします。

新しい道路ができると、道路ができるということ自体によって今までより便利になるの  
で、今まで車に乗らなかった人が乗るといような交通量の増大と、道路ができることで  
沿道の利便性が高まって、そこに何か新しい土地利用が発生して、つまり発生集中が増え  
ることで交通量が増えるという両方の側面があって、それは分けて考えておいたほうがい  
いのかなと思いました。

ここでは土地利用との連携が大事だということを強調されているように思いましたが、  
13ページがそのところですが、ここは私も非常に大事だと思うのだけれど、実はここが、  
何が書いてあるのかがよくわからなかったところです。連携させるのが大事だというのは、  
みんな多分そう思っているのだけれど、どうやって連携させるのかということですね。  
一見すると、幹線道路のような交通処理能力の非常に高い道路の沿道は高度な土地利用と  
いうように考えがちなのだけれど、実は環状道路のバイパスなどでそういうことが起きる  
と、この宇都宮の例のようになってしまうわけです。

ですから、沿道の土地利用のあり方というのはやはり相当デリケートに、場所に応じて  
見ていく必要があって、場合によっては非常に高度な交通処理能力があっても、高度な土  
地利用を沿道ではやらないんだという考え方が必要になってきている。特に環状道路では  
そういう考え方が必要なのかなと思いました。

それから、18ページの「骨格幹線道路網整備の考え方」というところのA案とB案の  
差が、実は私にはよく理解できなくて、何か間違い探してみたいにして探していたのですが。

真ん中の道路が1本なくなっているということはわかったのですが、どういう意味合い  
でこのペーパーがあるのかということが、いま一つよくわからなかったので、補足的に説  
明がいただければと思います。Aに行ってからBに行くと、これはどちらかという話では  
なくて、どちらを先にやるかという。どちらかというA、Bというように普通は行くか、  
Aを飛ばしてBに行くというぐらいの差かなと。最終的には何となくBということなので  
はないかなと思います。ちょっとそこが、資料の意味がいま一つよくわからなかったとこ  
ろです。

それから地区交通のほうは、1つは、今しがた青山委員からもお話が出ましたが、ここでは歩行者、自転車、プラス自動車ということだけれど、電動車いすのような乗り物というか、ああいうものは基本的に歩行者として位置づけるのだろうけれど、今の道路空間ではほとんど居場所がない。しかしどうもざっと見ていると確実に増えてきているような気がするんです。そういうものに対する視点が、今日の資料には全くなかったので、少しそういうことも入れられてはどうかと思いました。

次が最後になりますが、トラフィックと地区交通の住み分けが、なかなか実は難しい面がある。特に、以前申し上げたかもしれませんが、地方都市でもともと街道型で成立しているようなところは、歴史的経緯からいって大体街道が国道になってトラフィックを受け持っているのだけれど、実はそれは地区交通のかなめの道路にもなっていたりするわけです。今まで、どちらかというトラフィックを充実させるような方向で道路整備は進められてきたのだけれど、実はそれが中心市街地のど真ん中を通過していたりして、短期に建設できそうな環状バイパスの可能性も少ないし、その必要性もほんとうにあるのかなという状況のときに、その中心部の道路をどう再構成していくかという考え方を、実は地方都市は非常に求めているのではないかなと思うんです。

ここの絵にあるように、ヨーロッパ型に、真ん中がしっかりしてその周りに中心環状があるというような都市構造ではないタイプの都市が、多分日本には非常に多いので、そういうことを少し念頭に置くと、トラフィックと地区交通あるいはアクセスというのは、なかなかうまくは切り切れないのではないかなという感じがいたしました。

ちょっと今すぐ私が、こういう考え方でいけばいいんじゃないですかとはご提案できないのですが、少し検討していただければと思います。

以上です。

事務局 確かに、A案とB案は元図が一緒なのでちょっとわかりにくいかもしれませんが。

今日は幹線道路論と地区交通なのですが、以降また公共交通論などもお願いしようと思っていて、地方の中核都市などをイメージして、今までモデル的に考えるとB案になるのですが、この小委員会でもご議論がありましたように、例えばもうちょっと規模が小さい町は、やはり車でないと無理ではないかと。例えばバスを活躍させるにしても、先ほど委員長からもご意見がありました、専用の空間を与えにくいのではないかと。

ではそういう町は選択が悪いのかということ、それはやはりそうではなくて、町の特性上、

そういう町もあっていいのかなど。ただ、そういうときに、幹線道路整備ということであれば、やはり重点化をしていただきたいという意味で考えたものなんです。

同じようなベースから行く選択として選択肢は2つあるということではあるのですが、町の特性上そうなるということです。何か同じ絵柄から出て、ちょっと誤解を受けたかもしれないませんが、気持ちはそういうことです。

委員長     あとはいいですか。

事務局     1つだけ。都市計画道路の見直しの状況だけ、ちょっと記憶で申し上げますと、このデータは都道府県政令市に限っているので、京都市だけが見直しを終わっているというデータになっています。

京都市の状況は、廃止したものもございしますが、基本的には補助幹線で、幹線道路を廃止した例はないと思います。ほかにも市町村レベルで見直した例はあるのですが、多くは補助幹線道路で、幹線道路みたいなものを廃止した例はおそらくないと思います。

委員長     逆にいうと、まだほんとうに見直しのガイドラインをつくっているだけで、ことし来年と見直している最中だというのが多いんですか。

事務局     市町村レベルになると、ご存じのとおり都道府県決定のものと市町村決定のものがあって、両方一緒に見直ししていかないと都市計画道路の見直しにならないので、先生がおっしゃるように、全国の市町村でもものすごく爆発的に見直されているわけではありません。むしろガイドラインをつくって、それぞれの市町村ごとに検討を始めているというのが実態でございます。

盛岡などはもう完全に終わっていて、何路線か廃止されている状況もございしますので、市町村レベルで見るとわずかだとお考えいただいたほうがいいと思います。

委員長     私は神奈川をやっていますが、神奈川は今、県がガイドラインをつくって市町村に落として、どういう見直しをしますかという検討を始めたところなので、多分来年ぐらいにならないと出て来ないという感じです。

Ｃ専門委員     2点ございます。1つは短いお話で、最初に委員長がおっしゃったことに関連するのですが、資料4の18ページを見ていただきながら。

車の車線が減ることがLRTの議論のときに非常に抵抗感があり、導入反対の一因になるというお話でした。一方、この18ページの中でオルレアンの例を挙げておられます。これは歩行者空間確保の好例として説明があったのですが、それに加えこれはむしろ自動車空間確保の非常に優れた方策です。この写真では車が全く写っていないのですが、

オルレアンはこの場所（都心）は、もともと片側1車線の車が通っていたところを完全にLRTのスペースとなり、そこには車が入れないようになっていました。今この写真で人がいて歩道専用に見えるところが、実は車道と歩道がうまく兼用される仕組みになっています。

すなわち、オルレアンのケースは車道を減らさず、かつ歩行者とLRTのスペースも編み出したという説明の仕方が適切で、こういう空間づくりもできているというお話なのかと思います。自動車が入った写真が配布資料にはないのですが、必要でしたらお渡しします。

もう一つ、判断基準という議論に関連するのですが、資料3の24ページ、資料4の10ページです。

まず資料3の24ページのほう、今、都市計画道路の議論もございましたが、岡山県も見直ししているところです。確かに、24ページに書かれているように、いろいろな人口配置案の分析はシナリオとしてできるようにはなってきたといえます。しかし、何に困っているかという点、パーソンの更新がないため、昔の交通需要量の情報しかなく、果たして今はどうなっているんだろうということがちょっと心もとない状況です。基礎的な情報の更新が欲しいということがあります。

さらに、24ページの中でも書かれていたり、資料4の10ページの下で、コンピューター技術の発達により、こういうことがシミュレーションできますと書いてあるのですが、道路というのはナイフのようなもので、本審議会を目指しているような集約型の都市構造を支えるように使われる場合もあれば、逆に道路があることによってストロー効果で外に機能が出て行ってしまう場合もあるわけです。面積がこれだけの商業施設がくるとどうなるかというモデルの計算上では簡単です。しかし同じ面積でも、実際にどれだけ魅力度のある施設が都心に来るかどうかが個人の行動に及ぶ影響は全然違うんです。

例えば倉敷市で、今がんばって朝市を都心で復活させています。この結果、朝の3時間の間に1万人の人が倉敷の中心商店街に来るようになりました。これは実はばかにできない量ですが、魅力度があることをやるとそうやって人が来てくれるんです。それを支えるための道路はやはり必要だと思うのですが、そういう魅力度のあることとセットでやらないと、結局、都心に今住んでいる人を郊外に逃がしてしまうための道路になってしまう。

やはり、その土地利用との組み合わせということは、文言では書かれているのですが、その中身を考えて、クオリティ、質とのセットで、ほんとうにうまく機能するかというチェックが、検証という意味で要るのだと感じております。

以上です。

委員長　どうぞ、D臨時委員。

D臨時委員　まず「幹線道路整備のあり方」のほうですが、12ページに「都市交通戦略の取り組み」ということで、これが前回の中間取りまとめの、ある種の目玉商品というか、こういうことをみんな考えていかないといかんのですよ、目標達成型の対策にしましょうと言っているわけですが、その後で出てくる道路整備の基本的考え方と重点化の方向の書き方が、少し、この都市交通戦略というものと関係が薄く見えてしまう。

書き方の問題だと思いますが、例えば18ページ、先ほどちょっとご指摘があった「骨格幹線道路網整備の考え方」の中には、一応、都市交通戦略において優先的に整備をする区間、重点化する区間を決めると書いてあって、これは非常に大事なことなんです。そのことが、例えば19ページ以降、また個別の形に帰ってきて、外環状だとか都心環状といったふうに帰ってくるのはちょっとわかりにくい。

18ページの中で、もし重点化するものがはっきりしてきたときに、ここでは「例えば」と書いてありますが、1つは車対応のトラフィックの機能を強くするという部分が多分あるでしょう、もう1つは公共交通軸や歩行者系の優先地区もあるでしょうと2つ言っているわけで、それに対して、じゃあそういう場合に何を考えるべきかというふうに整理をし直してもらったほうが、全体としてわかりやすいのではないかと。都市交通戦略というものが常にあるんだとみんなが意識できるようなレイアウトになるのではないかと気がします。

それと、その中で、特に幹線系の道路についてはトラフィック機能を高めるためにいろいろ工夫があるんだということですが、私あまりわかっていないから、もしできればこういうことはどうかなと思うのですが、いわゆる停車帯というのがありますよね。あれは実態がどうなっているかというのがもうちょっとつかめると、その部分の工夫が、実はかなりこの、実際の今日の提案の中に入っている。だから、そこら辺のことがもうちょっとうまく打ち出せるといいのではないかとというのが、幹線道路系のときに感じたことです。

それから「地区交通のあり方」のほうは、一番大きく感じるのは、「地区交通」というふうに書くということになるのかなと思うのですが、地区の道路もやはり、交通面のみならず、地域のいろいろな意味で、人々が多様に使っている空間だろうと。

だから、市街地整備のほうと絡むのだろうと思いますが、そういう意味では、地区交通

という面だけでなく、後半にチョコチョコっと書いてはありますが、地域の環境の保全であるとか維持ということに対して、今ある、例えば舗装の形がいいのかとか、どういうふうにみんなが工夫すればもっと地域の環境に役に立つのか、つまり地域の中で2割もあるような道路空間、一番大きな公共空間であるということ、地域の問題としてどう考えるかという目で、地区道路についてもものが言えないかという気が少しいたします。

ただし、中心市街地の問題は、やはり地区交通といっても特筆すべきことかなという気がして、これはやはり駐車場問題が非常に大事なのではないかという気がするんです。

後半に大分書いてありますが、駐車場問題は大変大事で、東京都がいろいろ工夫されている中で、例えば30分間の無料化をやっています。全部ではないですが。結構それで効果が上がったりしている部分もあるし、エスパークのパーキング案内システムが、都の駐車場のみならず、大規模駐車場の7割か8割ぐらいカバーできているんです。つまり、そこで共通に満空情報が出るようになってきているんです。これはなかなかほかではできていないそうですが、そういった駐車場のいろいろな仕掛けというのは、もうちょっとこの際いろいろ議論してもいいのではないかという気がいたしました。

以上でございます。

E 専門委員 私は資料4の「地区交通のあり方」について、意見と若干の質問を申し上げます。

先ほどご説明を伺って、非常に興味を持ちました。というのは、私ごとで恐縮なのですが、東京の国立市というところに住んでおりまして、今月の28日の土曜日に、自転車を一掃する運動というのをやることになっています。つまり、ここでご定義されているような「住民等による地域の管理」の走りみたいことをちょっとやろうと思っています。要するに、市民団体と商工会が一緒になって、まちの商店街の自転車を一掃するような運動、市もバックアップしていただくのですが、そんなようなことです。

その意味では、25ページ以降書いてある「住民等による地域の管理」というのが非常に重要だと今思っておりまして、こういったところを法制度あるいはこういった答申の中でまとめて強調していただければと思っております。

それに関連して若干質問ですが、そのときに何が問題になるかということ、これは例えば鎌倉の例などでもそうですが、車を入れないということになると、その車をどこへ持っていったどこにとめるか。具体的にそういう問題になるのですが、自転車も同じことです。

私が今勤めている大学はたまたま広いキャンパスがあるので、そこにとめさせてくれな  
いかと言ったら、学校が管理の問題等があって難しいと、そんなことがある。

27ページの「一定の財源を有し地域の管理を行うような主体・仕組みを検討する」と  
いうのは非常に重要だと思うのですが、具体的にどんなことができるのか。例えばここで  
挙げられているように、おそらくこれは放置自転車の管理ができるぐらいの財源を考えて  
いらっしゃるのですが、もっと広くなると、おそらくインフラ整備の中で、例えば20ペ  
ージにあるように「自転車駐車場の適正配置」というところまで踏み込んでいく話になる  
のかなと思います。

こちらは行政の話としても、管理をできるような仕組みというのは具体的にどうい  
うものがあるのかというのが質問です。

意見としては、そういったものをぜひとも推進していただきたいということが私の意見  
です。

関連して、15ページにヨーロッパの自転車走行空間の確保というところがございます。

たまたま私、先月の末にこういったところを見る機会があったのですが、ご承知のと  
おり、ヨーロッパの場合は自転車用の信号設備まであって、交通のフローも自転車を考え  
ながらやっているところもあるわけです。そうすると、ここにオックスフォードなどの例も  
ありますが、こういうところだと必ず自転車の絵が書かれた信号があって、ああいうのを  
日本でどういうふうに、これからの論議を図っていくのかということについても、ちょ  
っと質問をしたいと思います。

以上でございます。

事務局 1点目、自転車の管理といいますか財源の仕組みについてですが、27ペ  
ージに書いている事例は、区が民間に委託して、維持管理費は委託費の中で出すというこ  
とです。民間はそれ以外に実績に応じました報奨金というものをもらうことが契約で決ま  
っておりまして、それがインセンティブになって働くという仕組みです。

それ以外に、自転車に限らないと思いますが、自転車の駐車場で既に例があります。P  
F Iですとか指定管理者制度で、要は民間が、公共が持っている施設について実際に整備  
・管理し料金を収受するという仕組みもございます。

将来的には、この27ページの例も、もう少し幅広くというか、財源ということでビル  
トインできるような仕組みを考えられたらどうかなということは発想としてござい  
ます。

委員長 パッと一言で「民間」と言っているけれど、民間ってどういうものなんです

か。役所から見ているときはただ「民間」と言われてしまうけれど、そこで言う民間というのはどういうのが民間なんですか。委託する先は。

事務局 いろいろな仕組みでいろいろございますが、要は民間の法人、私企業もございますし、ボランティアベースの場合もあります。NPOや、そういった非営利団体もございます。そこが今まさに民間というか、相手先の範囲というのはどんどん広がっている最中かなと思います。

委員長 逆に民間側から見ると、どうやってお金が払われていくかというのは、前金でくれるならいいけれど、役所というのは後金でくれるでしょう。そうするとNPOは何もできないんですね、お金がないから。そういうことを考えると、もう少し出す側が工夫してもらわないと。ほんとうにビジネスとして儲かるようにならないとなかなか人が出てこないというあたりが、何か工夫をしてもらう必要があるんじゃないかと思ったので、ちょっと山内先生の意見にプラスをしたのですが。

事務局 それから、自転車の位置づけというか、15ページでお話がありましたが、ここの四角に書いてある言葉をもうちょっと正確に申し上げると、私の認識では、ヨーロッパでは自転車が車両として市民権を得ているのではなくて、独立した交通機関として市民権を得ている。だから、四輪の車とバイク・自転車、それから歩行者。さっきお話があった電動車いすなどはこれからの問題かと思いますが、そういう意味で、場所をどう与えるかということも、基本的に専用空間をとるか道路に明示する。それから信号もある。

日本の場合は、基本的に車両の中にあるだけなので特別な措置がないということではないかと思うんです。道路の構造として自転車道とか自転車・歩行者道をつくれることにはなっていますが、実際は非常に空間が限られている中で、あまりそういうものはない。

さらに言うと、「歩道の通行可」という道路交通法の運用で走れる歩道があるのですが、それは本来は特定のものに限られるのですが、あれが出てからは何となく、自転車を使う人はどこの歩道も走っていい、車道も走っていいという感じに、今なっているのかなと思います。

もうちょっと言うと、車道として一方通行の狭い道があったとします。自転車だけは逆を走ってもいいですよというときには、自転車用の標識などがないので、「とまれ」というところが自転車はないんです。自動車が来る道には「とまれ」と書いてあるのですが、自転車が逆に走ると「とまれ」というマークが自転車用には出ないんです。だから、極端にいうと「とまれ」を知らないで飛び出てしまう。

そういう意味では、道路法も道路交通法も、もう1回自転車の位置づけをきちっとし直して、場をどうするかということと、場合によっては運用、規制をどうするかということ、今回そういう格好でできればご提言いただいて、少し行政的な対応に踏み込んでいきたいと思っております。

E 専門委員　まさにそれを申し上げたんです。これも私ごとで恐縮なのですが、国立には一応、このオクスフォードのような自転車道がございまして、ここをみんな走るわけです。そうすると、割合自動車との間の交通流が重なるところとか、あるいは左折のときに自転車が見えないとかいろいろなことがあるんです。

そういうことを考えると、ハードの面でいろいろ位置づけをして整備をしていくということになると、まさにおっしゃるとおり、自転車自体の位置づけをもう一度確認しないと、結構大変なことがある。

実際、我々が国立で移動していても大変なんです。そういったこともお考えいただければなと思っております。

F 委員　幹線道路整備のところですが、どちらかといいますと都市内の交通量ですとか混雑というところでの基本的な取り組みの考え方だけのように感じました。それプラス、やはり都市と都市を結ぶ幹線道路の、もう少し広域的な道路整備のあり方も含めて、どういふふうにちゃんとネットワーク化できているかといったような、対応の見直しという点を入れていただきたいなと思います。

先ほどB委員がおっしゃったような、日本の都市の中で、骨格幹線道路が中心市街地だというようなところも結構たくさんあるのではないかと、幾つか自分も都市を思い浮かべながら考えていたのです。まだいわゆる幹線道路整備、都市と都市をつなぐものがきちんできていなかったり、あるいは高規格幹線道路に対してのアクセスがまだきちっと整っていないところもあります。それが結果としては混雑などにつながってきているとは思いますが。特に高規格道路とのアクセスという点においても、もう一度検証するという視点が大事なのではないでしょうか。

それから、今、国土形成計画でも「広域的な形での道路網の見直し」というものが出ておりましたが、都市外とのアクセスもきちんできているかというところの見直しも必要だと、そういう視点もぜひ入れていただきたいと思います。

それから、地区交通のほうですが、安全・安心を阻害する、あるいは景観を阻害するような要因がたくさんあります。ごみや看板、電線類の地中化の問題なども、24ページの

水と緑の導入に加えて、そういう観点もぜひ織り込んでいただきたいと思います。

それから、歩行者空間を確保するのに、各地域で歩行者天国、あるいはパークアンドライドを季節的に織り込むとか、いろいろなことをやっています。一挙に歩行者優先に持っていくということはなかなかできないと思いますが、時間で分けるだとか、季節によってだとか、片側だけという、そういう段階的な時間軸を織り込みながら1つずつ実現していくというようなことが非常に現実的ではないか。現実的な手法としてはそういうことを繰り返してやりながら、将来は完全に歩行者専用を持っていく。そういうことは可能ではないかと思いますので、ぜひ時間軸というものも、季節を含めて、織り込んでいただきたいと思います。

委員長　　ちょっと時間の配分で、まだもう1個あるので、ここでもう少し皆さんのご意見を出すようなチャンスはつくってもらえますか。今日以降、何かコメントを書いてもいいとか。

事務局　　今の都市幹線道路と地区交通の。

委員長　　そうそう。

事務局　　今日、ご欠席の委員もおられるので、資料をお送りしてご意見をいただこうと思っています。

委員長　　今日の印象ですと、資料3などは、幹線道路の整備のあり方のメニューはいっぱい出てきたけれど、どういうふうに並べて考えたらいいかというところはちょっと、D臨時委員からの言い方などの整理、A委員の言っているような、ものすごく重要なことなんだけれど、要するに新しいライフスタイルの人たち用に考えるということと、全く未整備なものをどう始末するかというバランスの話もありますしね。

少しいろいろなことを考えないと、私から見るともう1個は、これはどちらかということ施設整備なり施設運用なんだけれど、もうちょっと需要の抑制策は、むしろE専門員からあるように、もし自動車を抑制するという方向にするなら、やはり課徴金システムだとか、そういうことをほんとうに都市内に入れてくるのはどうするんだとかいう話も、触れていくのいかないのかとかね。そうしないと多分、個人だけに任せていくと、なかなか今まで自動車に慣れちゃった人たち、20世紀生まれの人たちを昔に戻そうというのはかなり難しいと思うんです。やはり何か具体的に、これがこれの選択というふうに通選選を変えていかないとまずいのかなというような気がします。

事前に事務局には言ったのだけれど、幹線道路、要するに環状道路をつくったときに、

自動車のディーラーさんたちが車を運んでくるじゃないですか。六、七台載せて。あれを堂々と車道の上にとめて、六、七台おろすには小一時間かかっているんです。あれは駐車違反でも何でもいいのか。あれは本来、ディーラー側が敷地の中に引き込まなければいけない。ガソリンスタンドは、タンクローリーが来たらみんな一応中に入れますよね。それが本来のしきたり、しつけの問題じゃないかと。そうすると、これはここの議論ではなくて、建築基準法の世界でやってもらえるかやってもらえないかとかね。

コンビニが1日7回デリバリーしているのに、あのデリバリーの間、往復2車線の道路で堂々と車道に車をとめて、バスが来ようが何しようが10分か15分きっちり止まっている。コンビニって、あれは経済の法則で、1個コンビニがあれば必ず複数のコンビニがそこに集中してくるんです。そうするとえらい勢いでそこに交通渋滞が、実態としては起こってしまうという話を、こういうところで議論しないのかなと。どこかにつけを、この委員会ではないところに回すような話も出てくるのではないかなという話もあります。

それから、私から見ると、今日は地区交通のほうはあまり皆さん時間がなくてできなかったのですが、合意形成が難しいというので、ここに「合意形成システムの構築」とあるけれど、合意形成ってどっちに行くかわからない話ですよ。だから、こうやれば必ず合意がとれるという話ではないし、それをどうやってやるのか。

例えば社会実験といっても、合意がとれたときに「こういうものを社会実験してみよう」となるのに、普通は数年かかると思うんです。どちらかという国費補助が、ことしはこの社会実験をやるということだけけれど、なかなか本来の社会実験は難しそうなんだね。そういうときに、この合意形成をとるときに国はどういうふうにサポートできるんだろうかというところを、もう少し書き込んだほうがいいかなという気がするんですよ。

その他があるので、少し皆さんから意見をいただくことを考えさせてください。

事務局 そうさせていただきます。あとは、先ほど例えば停車帯の状況はどうかとか、いろいろご意見というか、これからやるべきことのご示唆もございますので、また将来というか、後の後の後、何回か目でもう一回、戦略と幹線道路整備のあり方の問題とか、幾つかの宿題を含めてご提示させていただきたいと思います。

委員長 多分これ、文章に書くとかなり変わってくると思いますよ。

事務局 わかりました。とりあえず、今日の資料については、また少し時間を置いてご意見をいただくようにさせていただきます。

委員長 では、もう1個残っております「物流の現状と課題」の議題に移らせていた

できます。説明をよろしくお願いいいたします。

事務局 資料5をごらんいただきたいと思います。

表紙をめくっていただきますと2ページと振ってありますが、下に参考ということで、中間取りまとめで物流についてまとめていただいた部分を簡単に書いております。

「引き続き検討すべき課題」ということで、環状道路等の骨格道路の整備をどう考えるか、歩行者等を優先すべき地区の物流交通をどうするか、荷さばき空間の整備など末端物流をどうするかということについて、一応まとめていただきました。

ただ、中間まとめまでの間に、物流の現状についてあまりご説明できていなかったこともございますので、今回の資料は「現状と課題」ということでつくらせていただいております。資料の構成としては、それぞれ先ほどの中間まとめに対応する形で、骨格的な放射環状ネットワーク、2つ目が物流交通の規制誘導、3つ目が荷さばき空間というふうに分けさせていただいています。それぞれ関連しますが、あえてこういう形で整理させていただきました。

「主な論点」というところで、あとで資料の中でお話しいたしますが、それぞれの取り組みの中でどういうことを考えていかなければいけないかということ、事務局のほうで特にということを出したつもりでございますので、また後でごらんいただきたいと思いません。

3ページ、最初に物流交通の現状ですが、これは東京の事例をまず出してあります。物流につきまして、この20年間に微増しているということになります。内訳を下の手段構成で見いただきますと、青い色のところと緑のところは自動車ということになるわけですが、都市圏内の流動ですと90%以上が車です。都市圏外の流動でも70%ぐらいが車ですので、どうしても車での物流の対策法が必要になっているということです。

4ページ、ではどこでどういうふうに物流が発生しているかですが、平成15年度の調査によりますと、これは市町村別ですが、赤いところが物流の発生集中量が多いところです。当たり前ですが、商業業務機能が集積する、東京ですと都心と、物流中継基地がかなりあります、もしくは工場等が立地している京浜臨海部、もしくは内陸の環状道路沿いが多くなっているということになります。

5ページ、ではどういう車両が多くなっているかです。国際物流が増加しているということで、左側に、国際海上コンテナの量がこの30年ぐらいでどの程度増えているかということを入れてありますが、急増しておりますし、そういうものに対応して、国際海上コ

ンテナということで車両が長く、かつ背の高いコンテナもかなり使われるようになってきているということです。

6 ページ、ではどういう流れ方をしているかで、これは東京圏の例でございます。特に広域的に物流を行われている事業者さんの例ですと、東京圏外の工場、物流施設、もしくは東京圏外の工場や空港からの広域的な物流施設ということで、まず広域的な倉庫、流通センターにいったん運ぶ。それからさらに都市内輸送の物流施設まで運ぶ。ここまでが基本的には大型車で運びたい。そこから個々のお店等には小型貨物車で配送、輸送するということが、基本的な構図ではないかと思えます。

7 ページ、これは大手卸売業の立地がどうなっているかという事例です。ここでいいますと、紫色のところは広域的な物流施設の立地箇所として、先ほどどこで物流の発生集中が多いかを見ていただきましたが、臨海部や、これは環状道路などがわかりにくいので見にくいですが、この場合ですと埼玉と神奈川の幹線道路沿いに広域的な物流施設が立地しております。そちらからオレンジ色のマークの都市内配送施設まで、まず運んでいるということになります。

8 ページ、その都市内配送施設からどう運んでいるかです。オレンジ色の線が延びていますが、当たり前ですが都市内配送施設の周りに都市内施設から運んでいるという形になっております。先ほど6 ページで見ていただいた模式的なものを、絵でイメージを持っていただくために入れてみた資料です。

9 ページにまいりまして、これは広域的な物流施設で、7 ページの図面ですと広域的な物流施設と書いてあるもの、もしくは都市内配送でも大規模なものだけということになります。敷地面積別に、1 台当たり5 トン以上の貨物量を運んでいるようなものを広域的で大規模な物流施設ということで整理してプロットしてみると、こういう形で臨海部、もしくは例えば外環の沿道や国道16号の沿道、もしくは放射方向の高速道路等の沿道に立地しているという状況になっております。

10 ページはインフラの状況ですが、先ほどお話ししましたように、大規模な貨物車の輸送が増えているということもでございます。そうしますと、ここの例で出しましたが、重さ指定道路ということで、最大25 トンまでの車両を運んで問題ないという道路がどこにあるかということで、それが青色の線になります。赤い線はそれが可能にはなっていないということで、重ねて見ていただきますとわかるのですが、先ほどの広域的な大規模物流施設へのサービスのネットワークとしては、東京の場合であってもまだ不足していると

いう状況かと思えます。図面は入れておりませんが、高さの問題も出てくるかと思えます。

そういう状況ですので、ネットワークとしてはやはり骨格的な放射環状ネットワークは必要ではないかと、当たり前のことになりますが、そういうことを整理させていただきました。

11ページ目からは、「物流交通の規制誘導」ということです。「規制誘導」といきなり書いていますが、中心市街地等の環境を、大型車の進入を防いで地域の環境を守る必要があるということで、どういうことを考えていくべきかということです。

事例としまして、漫画になって恐縮ですが、上のほうに「物流施設と住宅の土地利用の混在事例」が挙げてございます。これはもともと物流施設が立地していたところに、後からどんどん住宅の立地が進んでいくということで、隣にマンション等が立地して、物流施設側から見て大型車の出入りが問題になるということがございますし、下の例は貨物車の走行ルート上、住宅地なり中心市街地をどうしても走ってしまう。ネットワークができていないということですが、そういう状況になっているところが多々あるかと思えます。

12ページ目はイメージですが、ではどうしていくのかということで、放射環状ネットワークがきちりできるということと、先ほど見ていただいたように、広域的で大規模な物流施設は放射環状ネットワークの沿道に立地しているものがそもそも多いことでもありますので、それを一層促進させて、ここに書いていますように骨格的な幹線道路の中に大型車ができるだけ入らないような形を考えていく必要もあるのではないかと書いております。

日本ではまだこういう取り組みは実際できておりませんが、13ページを見ていただきますと、これはパリの例ですが、パリでは1973年に環状道路が完成しております。その完成の2年前、1971年から貨物車の市内通過を禁止するということと、時間帯と車両の大きさに応じて市内に運ぶ貨物車の駐停車の規制をかけています。小さい貨物車ですといつでもとめられるけれど、大規模な貨物車は昼間はいいけれど夜はだめというふうなことをしております。パリの場合はかなり郊外にトラックターミナルがございますし、環状線の内側には工場等はないということで、こういったことも可能になっている事例がございます。

14ページはもう少し小さなエリアでの話で、これはデンマークのコペンハーゲンで実験的に行われたものです。右側にある図面の規制対象地域の網かけのある中は、グリーンステッカーを取得したトラックしか走れない。グリーンステッカーの申請は8年未満の車

両で積載率が60%以上のものでなければならない。右側の図面のハッチになっているところの中心部にTの字になっているところがございますが、そういったところについては3.5トン以下のトラックしか通行できないという形で規制をかけています。

これは実験としてやったという例がございます。なかなか合意形成等、難しいお話ですが、こういったことも今後の議論としては考えていく必要があるのではないかと考えています。

15ページは、荷さばき空間ということで整理させていただいています。左側に、どういふことになっているか整理するために書いております。中心市街地を例に出していますが、「人」ということで歩行者・自転車・バス・自動車。それぞれ駐車なりバス停なり駐輪なりで使っている空間で、物流のほうも荷おろしが行われる。それから人が歩く、もしくは自転車が通行する歩道上を、「横持ち搬送」と書いていますが、台車等を使って運ぶということが一般的に多いかと思えます。

右側に、例えばそういうことで貨物車がとまると通過交通に非常に問題になるということや、路上に貨物車がとまっていると交通安全上問題になるとか、もしくは歩行者と横持ちの台車を動かすところで輻輳して、安心して歩けないという話もあるということが、現状としてはかなり見られるかと思えます。

一方、16ページは、東京圏の物流調査で事業者アンケートをした結果です。特に最近の物流については多頻度で小口輸送をするということや、ジャストインタイムで時刻指定で運ぶことの重要性が極めて高い。顧客のニーズにそういうものが多いということもございまして。

17ページは、18年の6月から駐車規制が強化されて、中心市街地の多くの場所で、貨物車の荷おろしまで、短時間でも駐車規制の対象になる。車両所有者に反則金納付があるということで、こういったものにどう対応していくかということも課題になっていくかと思えます。

18ページから、幾つか、現在までそういう空間確保の取り組みがされている事例を並べております。18ページに書いておりますのは、ハード対策として道路の中に荷さばき施設をとった例です。

これは郡山の駅前ですが、街路事業で6車線から4車線に絞って、その絞ったところに荷さばきのスペースを確保していく。そこは貨物車だけ駐車可の規制をかけて、地元の商店街では「荷さばきは短時間に」というルールをつくって活用されているということで、

路上での対応をこういうふうに計画的にやられているところも出てきています。

19ページですが、これは路外ということで、町田の中心市街地です。町田市の公社がビルの2階部分に共同荷さばき所を設置してしまっていて、ここの絵にあります緑色のところは登録制で、1時間以内であれば無料で荷さばきができる。宅配会社のために専用でとっているところもございますが、この場合ですと中心商店街のお店にサービスするために別途こういう形で路外に駐車場をとっている例もございます。

20ページの事例は建物の中の対応です。東京都では、駐車場整備地区の中で、普通ですと一般の駐車施設だけ附置義務になっている事例が多々ございますが、荷さばき駐車施設も対象にするということで、この事例ですと、整備地区内ですと2,000平米以上の建物はそれぞれの用途に応じて附置義務駐車場をとらなければいけないということで、14年から規制が始まっています。東京以外でも、20都市ぐらいでこういう取り組みがスタートしているところがございます。

21ページですが、今度はハードに施設をつくるほうではなく、ソフトの事例を書いております。「共同集配の例」ということで、横浜の元町で、商店街の住民に対して共同で集配するというので物流を集約している例がございます。元町以外に、最近、特に幾つか社会実験ということで取り組まれている例が出てきているということです。

22ページは、もう1つのソフトの話として、「タイムシェアリング」ということで、これは日本橋の例ですが、夜と朝には貨物車はとめてもいいけれどほかの車はとめてはいけません。逆にお昼は一般の乗用車だけで、貨物車は路上にとめるなということで、時間を分けて対応しているという例がございます。

23ページ、最後ですが、これらのハード施策やソフト施策について、恒久的にやられている例もちらほらとございますし、社会実験という形で試行に取り組まれている事例もございますが、そういう中では、関係者の合意が必要だということです。

例えば、柏で行われている社会実験ですと、ここにありますように市民の方、行政、商工関係者、それから運輸事業者も入って、どういう対応がいいのかを議論して、合意形成をしてやっております。外国の例ですと、イギリスでPPPという中で、フライト・クオリティ・パートナーシップということで、同じような関係者が集まってどういう対応をしたらいいかということで、これはもう少し広域的なものも入っておりますが、そういう取り組みがなされているということで、幾つか事例を出させていただきます。

あと、資料には特に入れておりませんが、先ほどご説明のあった地区交通なり幹線道路

整備の話ともリンクいたしますし、建物側のほうで地区レベルでどう対応するかということもございませう。ほかのものとも関連いたしますが、中間まとめで物流ということで1つ項目立ちしておりますので、分けてご説明させていただきました。

説明は以上でございます。

委員長 どうもありがとうございました。

ではどうぞ、ご質問、ご意見ございましたら。

F委員 物流の問題は多重・多層・多岐にわたっております。又各々の地域により問題が異なります。ほんとうにどこから手をつけたらいいかということころなのですが、まず、事例で東京都の例を出されたのはほんとうに重要だと思います。

東京の場合には、特に物流における通過交通がほんとうに多い。ところが、環状道路が全くまだつながっていない。大環状・小環状ともつながっておりませんので、都内にいったん大型のトラックが全部入り込んで、それからまた東北のほうに行ったり、もう少し北のほうに行ったりと振り分けていくわけですから、当然、流入量が多くなるのは仕方ないような道路構造をしていると思います。この東京の環状道路の完成というのはほんとうに急がないと、ますます混雑のままにいくのではないかと心配します。

その大きな原因は、この中にも書かれていますように、やはり東京港からの輸入品がここ数年の間にほんとうに増えておりまして、今、全国でも東京港の輸入が一番です。特に消費物が輸入されてまいりまして、それから都内に、あるいは全国各地に行くわけです。

この中ではどちらかという到着便といいますが、都市内における量のところだけを問題にしていらっしゃるのですが、むしろ通過交通と、それから都市から出て行く交通もあるわけです。東京あるいは都市の中で消費される荷物だけを対象にするのではなく、東京の都内、都市の中で製造されて港から運ばれていくとか、あるいは他府県、他地域に行くという、流入・流出両方で物流というものを考える必要があるのではないかと思います。

それから、東京は近年特別消費物資が多いところなので、ここを取り上げてここでのいろいろな問題の解決をティピカルに見ていくのもいいと思うのですが、地方都市というのはもう少し違う動きをすることでたくさんあるのではないかと思います。都市内物流は地域により課題や問題が全く違います。

共通の問題としては、路上の荷さばき帯をつくるということ、共同の荷さばき、先ほどから問題になっているコンビニの荷さばき、それからビル内の荷さばき問題は、これはぜひ、これからの建築基準法とセットで考えて、義務づけというふうにしていきませんと、

路上をスムーズに通すことは解決しないと思います。

ただ、これから新しくつくっていくものはそういった義務づけができるのですが、既存のところはどうするかということです。既存のところは今さら手がつけられないというのではなくて、既存のところでも何らかの優遇的な措置を与えつつ義務づけ方向に持っていきませんかと解決しない。こういう誘導策というだけではおそらく解決していかないで、ぜひ建築基準なりとセットで決めていく問題だと思います。

委員長　　今のはなかなか難しい問題ですね。

どうぞ、ほかにご意見がありましたら。

D臨時委員　　物流は非常に大事だと思うのですが、これから事を考えますと、さらに多品種少量のものが増えてくるだろうし、物流にいわゆる「運ぶ」ということだけではなくて、加工のようなものが加わってくるというのは当然考えられるわけです。

そうすると、ちょっと先の話ですが、ICチップが出てくると大きく変わるのではないかと。例えば混載がもっと自由にできることにならないかという気がするわけです。要するに、自分でみずから運ぶのではなくて、サードパーティがそういうことを積極的にやり出すのではないかという気がしています。

物流業者さんがどういうことをお考えになっているかというのが、施策としては一番ねらいどころではないかなというのが第一印象です。

あとは、地区内のほうになってくると、ここにあるとおり、共同の荷さばき施設が多分要るのだらうと思います。それをつくることのメリットをどういうふうに皆さんに感じていただけるか、あるいはつくろうと思う人がメリットを受ける仕組みは何かあるのかどうか、その辺のことを考えなければいけないのではないかと。

そのことも、先ほどの話と絡むのですが、物流の合理化というか、企業努力としておそらく進むのではないだろうか。だから、うまく受け皿をつくれれば誘導できるかなという気がしてならないわけです。逆にいいますと、そうでないところは規制をするということも、場合によっては要る。土地利用のコントロールとも絡むかもわかりませんが、動きがかなり出るのではないかなという気を持っていますので、ぜひご検討いただければと思います。

F委員　　共同配送は考えられるかもしれませんが、ICタグ自体の費用をだれが負担するかという問題と、物流業というのは、とにかく物流費は安ければ安いほうがいいと皆さん思っていると思うので、なかなかそういった新しい投資に対するデバイスというのは出ないと思うんです。特に、チップは年々コストが下がるかもしれませんが読み取り機

が高いですから、そういうわけにはいかない。ICタグが便利なのは、あくまでどこから出てどこに着くという履歴がわかるという点においてであって、今問題にしているのはどちらかというともうちょっと物理的なハードの問題なので、なかなかICタグの利用でこういった物流問題が片づくという方向には、ちょっと働かないかなと思います。情報としては便利ですが、これは現実の荷物の大きさ、体積を伴っていくものですから、ICタグを使ったからといって物が小さくなるわけでもありませんし。多少便利になってトラックの台数が減るということは、あるのかないのかはわかりませんが、即効性があるようなものではないと思います。理論通り物流は、お客様があるので動かないことが多いのです。

その問題はぜひ一度、私どもの会社は実は運送はやっておりませんで、現実のトラックの回しというのがどういうふうに都市の交通と結びつきながら、どんな不便があったりどんな形でコストが増えて大変になっているかというのがちょっと臨場感としては薄いので、ぜひ運送業者に一遍ここへ来ていただいて、ヒアリング、あるいは要望を生に聞いていただくような機会を設けていただいたらどうかと思うのですが。

聞いていますのは、例の民間の駐車違反の取り締まりが増えてから、トラックの業者は今までワンマンで配送をしておりましたのが必ずツーマンで行かないと、だれか1人待っていないといけないということで、もうそれだけでも人件費がかさ高になっています。

重油は値上がりするわ、こういったことでツーマンになることによってまたコストが上がるわで、かなり今悲鳴を上げていると思います。もっと具体的に、どういうところをどんなふうにやってほしいかという痛切な叫びと願いは、じかに運送業者の方に聞いていただくのが一番よくわかると思います。

委員長 ほかにはどうでしょうか。ちょっと全体の時間が押してきましたので、これについてもまた後でコメントをいただくようなことにしたいと思います。

あと、議事としては「その他」がございます。

前回委員会を行って、少し現地を見に行こうよという話があって、具体的には8月17日、18日に、私以下、G専門委員、H専門委員、F委員、I委員で行ったのですが、それについてちょっと報告だけしていただけますか。

事務局 それでは、一番下に青地の参考資料4というものを付けてございます。時間もございますので、こちらで簡単にご報告させていただきます。

一番上にございますが、今委員長がおっしゃったように、金沢市・富山市の両市のご協力をいただいて、委員によります現地視察を行いました。8月17日・18日、参加委員

は委員長、F委員ほかでございます。

2ページ目をごらんいただきますと、両市、行程はほぼ共通でございます、駅ビルの上から市街地を俯瞰した後、公共交通機関に試乗。金沢の場合はコミュニティバス、富山の場合はLRTでございます。

市よりまちづくりの概要を受けました後に現地を視察させていただき、最後に市長さんほかとの意見交換をさせていただきました。富山の場合は、一番下にございますように鉄道事業者さん、あるいはまちづくりの関係者の方にもご参加をいただきました。

以下、金沢、富山の状況を載せてございますが、3ページ目、金沢の場合ですと、これは金沢から伺いましたまちづくりのご説明の概要でございますが、金沢は歴史的な市街地もあるということで、保全と開発の調和といった中での公共交通、歩けるまちづくりといったことを目指しているということで、この5点に分けてご説明を拝聴いたしました。

4ページ目でございますが、実際に現地に行ったりリストがこの表でございます。幾つか写真を載せてございますので、そちらを拝見いただければと思います。

6ページ目の上のほうが、駅の東口から南側を見ました、いわゆる都心軸を形成している街路沿いの空間でございます。再開発が連担して進められている、計画されているという部分でございます。一方、下の左にありますように、都心軸沿いでもこういった低・未利用地がある市街地もまだ残っているという状況もございました。

7ページ目の写真は、トランジットモールでコミュニティバスが走っているような場所の写真でございます。右側は「歩けるまちづくり」ということで、一方通行の規制について協定を結んで、今後公安委員会と協議をしていくという状況でございます。

また、まちづくりの「まちなか定住」ということで、市として助成を進めているというご紹介もございました。これは低・未利用地を開発行為で分譲した例でございます。

8ページ、9ページでございますが、8ページは環状道路で、今年の春に右側の山側環状という区間が開通して、かなり都心部の交通が楽になったというご紹介がございました。

それを受けて9ページ目ですが、市長さんとの意見交換の中で、おおむね上にありますような3つの論点の議論がございました。環状道路整備による都心交通の通過交通減をチャンスととらえて、町なかのマイカーに依存しない市民意識をやっていく等々の議論がございましたし、また下に3つ書いてありますが、市長さんのほうから特にということで、まちづくりについての税制、土地政策、都市計画の一貫性、あるいは公共交通は都市の装置だというこの委員会の過去の提言がございまして、そういったことに基づいた財源確保

等の必要性等のコメントがございました。

10ページは富山でございます。富山につきましても、あそこの場合は市街地密度が非常に低密拡散だということのようでございますが、ここにありますような6つの話の中で、都市構造の誘導その他のご紹介がございました。

11ページ、12ページは視察箇所、あるいは視察のルートでございますが、13ページが富山で「串とお団子」と称されておりましたが、公共交通軸を活性化していき、これを「串」と称し、その結節点等に「お団子」と呼ばれる市街地の集積を誘導していきたい、そういう格好でまちづくりを進めていきたいんだという市の取り組みのご紹介があったわけでございます。

14ページ、15ページは写真でございますが、上はLRT、富山駅の北口から岩瀬のほうに行ったあたりの写真、あるいは岩瀬の町並みといった部分でございます。

15ページ目は駅の南側でございます。都心部につきましては、将来計画でございますが、黒い現行の路面電車の区間について、赤い部分を追加した環状線化の計画、あるいは上にあります青い線がLRTの区間でございますが、鉄道高架化を今進めているところ、その高架後に結節させてつなげていくという構想等のご紹介がございました。

16ページ目は、今の南側の商業区画等の形成をしている区間でございます。再開発事業等を進めているということでございますが、一方で、町なかにごま塩状の空地も見られるということで、こちらの再生が課題であるといったような議論がございました。

17ページ目は、地元の市長さん、あるいは鉄道事業者さん等の方々との意見交換の概要でございます。コンパクトなまちづくりについての市民・企業の合意については、緩やかな合意は形成しているけれども、実際のまちなか定住等については個人の意向もあり、なかなか難しい問題があるといったお話があったわけでございます。

ちょっとかいつまみましたが、概略このような形で現地視察をさせていただきました。ありがとうございました。

委員長　　どうもありがとうございます。

何かこれについてご質問ありますか。

もしなければ、ほかに何か事務局から連絡事項はありますか。

事務局　　連続で申しわけないのですが、明後日の10月5日・6日に岩手県、青森県で第2回の現地視察を行う予定でございます。参加の委員の方々にはよろしく願いいたします。

また、次回の委員会日程につきましては、資料2にもございましたが第5回を12月26日、13時から予定しておりますので、ご出席を賜りたいと存じます。

なお、7回までの小委員会の日程が決まっておりますが、第3回の現地視察と、8回以降の小委員会の具体的な日程については改めて私どもより調整させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

委員長　　そういうことですので、皆さんご都合をつけていただけるようにお願ひします。

では、これもちまして、今回の会議を終了させていただきます。長時間にわたりましてありがとうございました。

【開　　会】