

第3回 都市交通・市街地整備小委員会

議事の概要

(事務局作成)

以下の内容について資料説明後、

都市交通・市街地整備小委員会における中間とりまとめについて

討議し概要は、以下のとおり

(概要)

都市の装置論をハード+ソフトとするならば、その裏付けとなる費用負担の問題を意識する必要がある。「市場への働きかけ」という表現はよいが、具体的にイメージできる言い回しにすべき。

都市計画は規制緩和に逆行しているというイメージもあり、規制強化と誤解されないようにすべき。計画=規制ではないことを整理。

公共交通に関し市場を活用して効率的にサービスを調達することなどにより、規制拡大のイメージは免れる。コミュニティバスも規制緩和の結果として普及。都市の装置としてのサービスは、規制緩和の中で確保するものではないのか。

地方公共団体が都市交通戦略をつくるのはかなり大変。それを国がバックアップし協議会等の運営に対して支援するようなモデル的な取り組みが必要。一定の合意を前提とした強制力や全ての同意が無くても前に進められる仕組みがある程度なければ動かない。

都市交通戦略は「交通」の分野だけに閉じているようで、福祉や環境という広がりが感じられない。市街地整備、道路整備などに際して「歩行環境アセスメント(イメージ)」による市民参加の視点を入れる工夫も必要。

首長には、整備することのリーダーシップとともに、(郊外開発などを)やめることのリーダーシップをとるべきことについても明示すべき。

キーワードとして「選択と集中」が必要では。

都市交通を「戦略」とするのであれば、市街地整備は「複合化」ではないか。更新時に粛々と単体をつくるのではなく、複合化ということを書えなにか。また、行政の役割としては、公的施設の配置論があり、集約型都市構造と絡めるべきではないのか。

集約型都市構造への再編のための市街地整備方策は何かについてふれるべき。それが市街地を畳むための仕組みではないか。全体的にアメニティからのアプローチが少ない印象。

地方金融機関に資金を還流する役割を期待するとあるが、日本の実態では若干疑問。ファンドでは、リスクとリターンとの関係がいくつかに分かれる。ロー、ミドル、ハイのリスク・リターン別に資金を区分し、地方の中で仕組みをどう設計するのか。その一端を担うのが地方金融機関ではないのか。

住民の視点でどう考えるのが大切。ただし、必ずしも住民参加だからといって、住民の言ったとおりにやることではなく、これからやろうとしていることは、今までと、ここが違うということを伝えなければならない。