

平成18年6月1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3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、小林重敬委員、
マリ クリスティーン委員、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、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3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。

それでは、開会に先立ちまして、前回までご欠席でございました委員の方をご紹介申し上げます。青山委員でございます。

【青山委員】 青山でございます。よろしくお願いいたします。

事務局 それでは、本日ご出席いただいております委員は、現在14名中10名でございまして、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、中村専門委員と根本専門委員は、本日ご都合によりご欠席でございます。

次に、配付資料でございますが、お手元に一覧表とともに6種類の資料をお配りしてございますので、ご確認をお願いしたいと思います。もし過不足等がございましたら、申し出ていただければと思います。

また、参考資料2に議事の概要をおつけしてございますが、事務局のほうで作成したものでございますので、もしお気づきの点、修正等ございましたら、お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いますので、これからの進行は、委員長、よろしくお願いいたします。

委員長　本日は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、きょう3回目ですが、中間取りまとめの前回いろいろなご意見をいただいて、まとめの案を事務局のほうでつくりましたので、その説明からお願いしたいと思います。どうぞ。

事務局　それでは、失礼いたします。街路課長でございます。

お手元の資料のうち、資料2が骨子でございまして、本文は資料3です。それから参考資料1は、本文に少し説明的に必要な図表等をまとめたものでございます。本日は時間の関係で参考資料1はご説明いたしません、後ほどいろいろご意見をいただく中で関係するようなものについて、適宜参照していただきたいと思っております。

それでは、資料3の1枚めくっていただきました目次をお開きいただきまして、全体の構成をお話ししたいと思います。目次は3ページにわたってついででございますが、最初に、「はじめに」ということで今回の中間取りまとめの目的といいたししょうか、趣旨を書かせていただいております。中身は後ほどまたご説明いたします。

それから第1章から第4章までが総論に当たるところでございまして、今の社会経済状況がどう変わっているかということと、都市交通・市街地整備の現状と課題がどうか。さらに、先日ご答申をいただいた集約型都市構造というものを交通の面からもう一度見直しをしていいでしょうか、再評価といいましょうか、をして意味合いを与えたものが第4章でございます。それから第5章、第6章は都市交通・市街地整備の各論に当たるものということでございます。

本文は、目次をめくっていただきました1ページからでございますが、最初の1章から4章までは、時間の関係もございまして、骨子のほうで少し内容を、概要だけお話をさせていただきますので、骨子の資料2のほうをお手元をお願いいたします。

最初に、「はじめに」のところを書いておりますのは、望ましい都市構造は地域の選択だということを前提として、国としては望ましいと考える集約型都市構造を目指すということで、その場合に都市交通施策と市街地整備のあり方を提示ということであります。全国の都市を全部望ましい集約型都市構造にしなければいけないということではないけれども、こういうことを目指す地域の取り組みを国としてはこういう観点で応援するという形で書かれております。特に都市交通については、今までいろいろな交通のモード別、事業別にとらえていたことが多いわけですが、利用者の視点に立って、もう一度それを点検・評価をして、それを踏まえて、こういうふうにするべきではないかという施策の中身

を推進するというのが今回の中間取りまとめの趣旨であるということ。「はじめに」のところで書かせていただいております。

1章から4章までが、先ほど申し上げましたように総論でございます。まず、第1章は「経済社会情勢の転機」ということで、昨年初めて我が国の人口が減少に転じて、今後一貫して減っていくことが予測されていると。しかも、人口が減るだけではなくて、高齢化率が急激に高まり、2050年には今の2倍程度まで上昇する。少子・超高齢社会であるということです。

それから地球環境の面がかなりこれから大きな制約になろうということでもありますけれども、CO₂の排出のうち2割が運輸部門、そのうちの9割が自動車ということで、このCO₂排出量を削減するということが非常に大きな課題だということでもあります。

それからご案内のとおり、今後財政制約が国、地方ともに高まっていくということ。それから先日ご答申いただきました集約型都市構造への転換ということがうたわれているということでありまして、先ほどお話ししましたように、5番として、都市交通施策を利用者の視点に立って総合的に推進することがこういったことから求められているということが第1章のまとめです。

それから第2章が都市交通、第3章は市街地でございますが、第2章の「都市交通の現状と課題」というところでは、まず最初に、都市交通の減少といいましょうか、基幹などの需要であるとか、そういったものの推移を見ております。前2回にご説明しておりますように、一貫して短距離移動が減っており、かつ自動車利用がどんどん増えているということでもあります。そういったことで公共交通も自家用車へのシフトが顕著である。そういったことで、(3)になりますが、公共交通のうち軌道系公共交通は、地方都市では非常に新しく整備も困難だし、今あるものも苦しい。路面電車のようなものも新しいものは、富山で今度例外ができましたけれども、非常に最近の例で見ると厳しかった。

一方、バスについては、自動車と同じ路面で競争することになりますが、競争力が低下して人員が減少傾向である。さらに、そういった公共交通同士、もしくは公共交通とまちをつなぐ交通結節点については整備がおくれている、早急な改善が必要であるということです。

一方、都市内道路の状況は、都市計画道路の改良率というもので見ますと、ようやく50%を超えております。(1)(2)でお話ししたように自動車の利用がふえておりますが、旅行速度については最近下げどまりということで、おくれで追いかけていたものがようや

く追いついて、需要がふえる分ぐらいは何とか整備でひどくならない状況を維持しているということではないかと思います。ただ、中身を見ると、環状道路の整備がおくれておりまして、都心への通過交通が多いとか、それから主要交差点、踏切といったようなポイントで渋滞が発生しているということでもあります。

さらに、歩行者空間という目で見ると、欧米に比べて日本では中心市街地に面的な歩行者空間が決定的に不足しているし、もう少し幅広い都市全体で見ても、安全・快適な歩行者空間という意味では不足である。さらに、自転車はどこを走ったらいいのかということが非常に不明確だということでもあります。

また、道路の機能が未分化だということもあって、物流交通が市街地にどんどん入ってくる。それから荷捌き車両がどうしても路上にかなり多いということが今までの状況であろうというふうに思っております。

一方、これに対応する施策の推移を見ますと、経済成長期には一生懸命その都市の拡大にこたえて道路の整備を続けていたわけではありますが、(2)で書いてありますように、公共交通への支援は限定的で、サービス水準は道路の整備に比べると立ちおけていたのではないかと。さらに道路の中でも生活道路がおくれていたということではないかということでもあります。

また、まちづくりとの連携という意味での(4)のところでは、道路交通という目で見たい施策が中心でありまして、将来の都市像を実現するという観点での交通のコントロールというところが政策的に展開されていなかったのではないかと。そういうことで(5)のところに需要追従型の幹線道路整備から、多様な施策の展開、まちづくりとの連携が必要になってくるということが言われております。

最後に、今後の課題として、今お話ししましたように、需要追従型から将来都市像への対応の戦略的な展開。それから施策の連携。それから地方都市では、中心市街地の活性化なり、機能集積との連携。それから利用者にとっての最適なサービスという視点。特に歩行者という目、それから公共交通への支援ということがこれからの課題である。さらに、一度できた道路についても、空間の活用という意味で有効な活用にこれから利用したことが必要ではないか。それから物流への対応もまだ課題として残っているということでもあります。

事務局　それでは、第3章、市街地整備課長でございますが、時間の関係上、要点のみここは説明させていただきます。

いろいろ書いていますが、我が国の都市では急速な市街地の外延化の結果、都市の中心部、外縁部を問わず基盤施設整備がおくれて、整備水準の低い市街地が広範に残存しております。そうした状況の中で、人口減少局面を迎えたという状態であるということでございます。

こうした環境水準の低い市街地では、共通の問題として、基盤施設が絶対的に不足している。それから水・緑等の自然的空間が喪失している。さらに、土地の細分化の進行が見られるということが挙げられています。こうした全般の問題の中で、特に市街地整備上、今後の課題地域として、特徴的な課題を持っているところとして3点指摘しております。

1つ目は、本来拠点的市街地として整備すべき地域でありながら、幾つかの理由で業務集積が進んでいなかったり、場合によっては空洞化の進行が見られるところが少なからずあるということです。これは戦災復興区画整理事業等により計画的に整備されたところもそういう現象が見られるということでございます。

それから2つ目として、既成市街地の一部の地域では、緊急の整備が必要な危険市街地が相当程度残存しておりまして、こういうところは公共空間の不足もさることながら、権利関係が相当に錯綜していることから、全面的解消に長期間を要するものと予測されているところです。

それから3つ目の問題として、都市の外縁部、特にスプロール市街地においてでございますが、今後の居住者の減少に伴い、市街地環境そのものが悪化する、劣化していくという懸念がある地域が存在しているという、今の3点を特に指摘したところでございます。

【街路課長】 それでは、第4章でございますが、資料2の骨子に戻っていただきまして、4ページをお開きいただきたいと思っております。ここではまた改めて、今の日本の状況のような拡散型の都市構造を放置した場合にどういう問題があるかということから説き起こして、集約型都市構造の実現に向けた取り組みまでを論述しております。

最初に、放置した場合の問題点は、車を運転できない高齢者がこれから非常な勢いでふえ、そういう方々の移動をどうするか。それから居住地が拡散型の場合に公共交通軸から遠いところが多いので、そのまま人口が減った場合には、その方々の移動の問題もありますし、公共交通側から見ても維持が困難になる。それから自動車利用がどうしても不可欠になりますので、環境への負荷が高まる。それから中心市街地が、このたびまちづくり3法の改正をいたしましたけれども、交通面でそれを支えられるかどうかということで衰退のおそれがある。さらに、そういったこと以外に都市施設とか、福祉政策等のいわゆる都

市系的な行政コストが増大するというような問題を指摘しております。

そういったことで、2番で、集約型都市構造に基づく都市像のあり方としては、アクセシビリティが確保された集約型の都市構造ということで、交通と都市の構造の関係を記述しております。集約型の都市構造というものを定義しておりまして、集約拠点を公共交通機関を軸としたアクセシビリティで確保して、そういった集約拠点についてはきちんとした市街地整備を行って、いろいろな機能の集積を図る。その他のところについては、密度を高めるということではなく、自然・田園環境の再生に取り組むという都市像を提唱しております。

2番目に、今申し上げた公共交通に沿った市街地のイメージですけれども、集約拠点の中に生活に必要な諸機能が備わって、そこに徒歩でアクセスできるという意味で歩いて暮らせる環境をつくっていくということ。それを公共交通が徒歩を補完するというイメージの市街地像を提唱しております。

それから大きな3番になりますが、集約型都市構造によって実現される生活像。これは物理的に都市がどうなるかだけではなくて、そこでどういう形で生活が営まれていくのかということ、少し現在の生活の対比ができるような形で書けないかということでございます。最初に、意味合いとしては、こういうことを提唱することについての国民、市民の理解、合意といいたいまいしょうか、コンセンサスを得ていく上で都市生活像の提唱が要るのではないかということが必要性として書かれております。

具体的に、ではどのような生活をイメージしているかというのが(2)でございまして、幾つかの点が書かれております。これは今、例示として書いてございますけれども、これについては、できればいろいろな観点からのご議論をいただきたいと思います。ちょっと時間の関係で、ここについてはご説明を飛ばさせていただきます。

4番になりまして、そういった集約型の都市構造の実現に向けた戦略的な取り組みとしてどういうものが必要かということ、大きく3点掲げております。1つは、多様な主体、施策というものがあって、それを連携して、「総力戦」で挑まないと実現できないのではないかとあります。それから2番目は、都市交通施策と市街地整備というものがそれぞれうまく連携していくということが必要であるということ。それから3番で、特に都市交通施策については、先ほど課題のところでも申し上げたように、いろいろな課題がありまして、それをできるだけ合理的にといいたいまいしょうか、時間概念を入れながら取り組むという意味で戦略的な取り組みが必要だということをご提唱いただいております。

1つは、公共交通については必要不可欠な都市の装置だということで、大事なキーワードとしては、事業としての成立性のみでなく、それが存在できるかどうか、どのぐらいのサービス水準が提供できるかということが、事業性だけで決定されることは適切ではないということです。では、どうしたらいいかということについては、地方公共団体が必要な公共交通、必要かということについては地域の判断になるわけですが、必要な公共交通を主体的に計画、実現していくということ。ただし、その場合に、外部経済効果、いろいろの公益があるというご議論も今まで小委員会でいただいておりますが、そういったことがなかなか市場では評価されないのが、市場への適切な公的関与、働きかけを行って、そういう公益性が高いところについては、民間の能力、ノウハウを活用した経営性は維持しながらもといいたいでしょうか、できるだけ経営努力はしながらも、公益の範囲内で、税金とか、地域の支援による整備・運営の成立というものが妥当ではないかというところがあります。このあたりは今回の中間まとめの非常に大事な部分かと思っておりますので、ぜひきょうはいろいろなご意見をいただければと思っております。

その際、国としては、いろいろ書いてありますが、技術的助言の提示であるとか、それから公共団体の取り組みに対する資金助成等の総合的な支援を行うことが必要だということをご提案いただいております。

第5章、第6章は各論の要旨でございます。それで、今の大きな4の戦略的取り組み、それから各論の第5章、第6章が今回の中間まとめの心臓部分ですので、ここはちょっと時間かかりますが、本文を読まさせていただきますと思っております。

委員長 どうぞ。

事務局 それでは、資料3の14ページをお開きいただきたいと思っております。こちらに「(3)都市交通施策の戦略的な取り組みのあり方」という項目がございます。これはただいま骨子でご説明を申し上げた最後の部分でございますので、こちらから読み上げさせていただきますと思っております。

(3) 都市交通施策の戦略的な取り組みのあり方

集約拠点相互や集約拠点と都市圏内のその他の地域を結ぶ鉄軌道、バス等の基幹的な公共交通機関は、集約型都市構造を支える都市交通の骨格を形成するものであり、集約型都市構造の実現に必要な「都市の装置」である。

現状では、公共交通のサービスは地方公共団体と民間交通事業者によって担われているが、公益事業としての公共性、民間事業としての収益性の両面の性格を有しており、収益

性が確保されないと、規制緩和等により撤退が進む懸念がある。しかしながら、こうした公共交通は、都市にとって必要不可欠なものであり、交通事業として成立するか否かのみによって存廃や導入の有無、ルート、ダイヤや運賃等のサービス水準等が決定されることは適切ではない。

このため、こうした公共交通は、地方公共団体が必要な路線のルート、サービス水準等を主体的に計画し、責任を持って実現することが必要である。この際、公共交通が持つ、地域活性化、高齢者の外出支援による健康の維持等への外部経済効果は市場で評価されることがないため、「市場への働きかけ（適切な公的関与）」を行い、公共交通機関の適正な利用が図られるようにすることが必要である。

具体的には、バス専用レーンの設置やLRTの導入など、道路空間を公共交通に優先的に利用させたり、交通事業としての採算は確保されないものの公益性が高い路線については、民間の能力やノウハウの活用によって効率性を確保しつつ、公益の範囲内での税による支援や地域による支援等を行うことにより整備・運営を成立させることが妥当である。

以上を踏まえ、国は集約型都市構造を実現するための都市交通のあり方等に関して、基本的な考え方、取り組み方法、都市計画等による土地利用施策との連携方策、先進事例等を地方公共団体に対して技術的助言として提示するとともに、集約型都市構造を実現するための地方公共団体等による施策に対して、資金助成等の総合的な支援を行うことが必要である。

第5章 都市交通施策のあり方

1. これからの都市交通施策のあり方

(1) 都市交通施策の基本的な考え方

これまで、わが国の都市交通施策は自動車交通に対応する道路整備に偏ってきたが、これからの都市交通においては、集約型都市構造を目指すか否かにかかわらず、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、都市全体をユニバーサルデザイン化することを目指すべきである。具体的には、資源等の制約も踏まえて、集約型の都市構造への誘導を行いつつ、「自動車を利用しない人も移動の手段が得られる」ような都市交通を目指すべきである。

なお、こうした施策の推進にあたっては、技術の取組に加え、移動困難な人の手助けを行うといった国民による取り組みが併せて行われることが重要である。

その際、

- ・ 徒歩や公共交通による移動は、子どもや高齢者を含む多様な主体が参画する都市コミュニティの形成を促すこと、
- ・ 高齢社会においては、予防福祉（介護予防）の視点からも、高齢者の事故リスクも踏まえて、自動車に依存せずに歩ける環境を作ることが重要であること、
- ・ 子育て世代にとっては、安全・快適な歩行環境が確保されないと、ベビーカーを伴う移動が困難であったり、小さな子供を連れた歩行が危険であるため、自動車での移動を選択する原因ともなること、

にも留意することが必要である。

市街地の規模・密度・形状等によって、交通サービス水準に一定の格差が生じることは避けられないが、集約型都市構造を目指す都市圏においては、都市交通のサービス水準が相対的に高くなるようにメリハリのある都市交通施策を実施することが必要である。

（２）集約型都市構造を実現するための「都市交通戦略」の確立

都市交通は、市街地の構造や土地利用と相互に密接に関係しており、目指すべき都市像を実現するためには、都市交通施策は極めて重要である。

一方、都市交通は、鉄軌道・バス等の公共交通機関、自動車、徒歩、自転車等の多様な交通手段により構成され、関係者、担い手は、地方公共団体、交通事業者、都市計画事業者、道路管理者、警察、個々の市民等、非常に多岐にわたっている。これらの関係者の事業や活動のスタンスは様々であり、場合によっては利害が一致しないこともあるが、これまでは、これらの関係者、担い手を効果的に連携させる体制がなかったため、総合的な都市交通サービスの実現が困難であった。これまでも集約・修復型都市構造への転換、歩いて暮らせるまちづくりなどの提唱は行ってきたが、都市交通施策としての実効性のある仕組みが不十分なことが、その実現の制約となってきたことは否めない。

都市構造改革を進めるためには、都市交通施策に関して、市民サービスの観点から第一義的に行政責任を有する地方公共団体（特に市町村）が中心となって、目標とする都市交通のサービスレベルを明確にする必要がある。その上で、都市交通に関する総合的な計画と、それを実現するためのプログラム、および関係者の調整による確実な実行を担保する仕組みを持つ「都市交通戦略」を策定し、ハード、ソフト施策を含めて、関係者がそれぞれの責任のもとに実行するパッケージとしての取り組みを行うことが必要がある。

（３）都市交通戦略が目指すもの

多様な主体と手段によって構成される都市交通は、大別すると、「徒歩及びそれを補完

する公共交通による移動」(パブリックな手段による移動：詳述するならば、徒歩、自転車、車いすなど公共的に移動を確保・支援すべき手段と、それらを補完する鉄軌道、バス等の公共交通手段)と「自動車による移動」(プライベートな手段による移動)の2つの柱からなるものである。

都市交通戦略は、都市交通を構成する多様な要素を、整合的かつ効果的に組み合わせることにより、パブリックな手段による移動がプライベートな手段による移動と遜色なく両立することを基本に据え、両者がバランスのとれた形で共存することにより、市民の日常的な移動の大部分に対して、パブリックな手段の選択が可能となることを主旨とするものである。

これにより、物流交通、業務交通など自動車交通にとっても望ましい、円滑で環境負荷の小さい交通環境を実現することが可能となる。

2. 主要な取り組みのテーマ

(1) 歩行者空間の意義とその復権

集約型都市構造の実現のためには、集約拠点において、歩いて暮らせるまちづくりのための生活機能の集積と安全・快適に歩ける空間・環境の整備を図ることが必要である。

しかしながら、現状の歩行者空間は十分なものではなく、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おいた方向に転換すべきである。

具体的には、

- ・ 幹線道路の歩道、自転車歩行者道だけに頼るのではなく、面的に各階層の道路が担うべき役割を明確にし、生活道路の使い方も視野に、歩行者、自転車の空間を確保する。
- ・ 個々の道路に求められる機能を明確にし、集約拠点におけるアクセシビリティを優先する道路等、自動車交通より歩行者等を優先すべき道路では、地域の歴史やまちの個性を活かしつつ、バリアフリー化され、緑や水の潤い、魅力的なまちなみ景観が備わり、にぎわい、いこい、交流などの場ともなる安全・快適な歩行者空間を確保する。
- ・ 事業の計画・実施の際に、歩行空間、緑、景観等を要素とする快適な歩行環境が、適切なものであるかどうかについて確認する仕組みを設けることを検討する。

といった施策を進めるべきである。

(2) 公共交通の再生

公共交通は、「パブリックな手段による移動」のもう一つの主役である。マクロに見れば、集約型都市構造への改革に向けて沿線に市街地を形成するための都市交通軸となるものであり、ミクロに見れば、集約拠点における「徒歩交通」を補完するという役割を持つ。

自動車を運転できない高齢者等にとっては社会産科の生命線ともなる交通システムであり、交通安全対策、交通渋滞対策、地球環境対策としても有効である。

さらに、公共交通機関により中心市街地へのアクセスの向上を図ったり、公共交通の拠点となる駅等の周辺地区でにぎわいを形成することにより、中心市街地活性化等にも重要な役割を果たす。

このような重要な役割を持つ公共交通機関に対して、都市交通戦略において、都市に必要な装置としてサービス水準を維持することを位置づけて、走行空間の確保、利便性の向上、市街地整備や交通管理施策と連携した利用促進策のハード・ソフト両面で支援し、総合的に再生を図るべきである。

(3) つなぎの施設の整備(交通結節点、駐車場)

都市交通戦略は、総合的な交通サービスのレベル向上を目的とするものであり、とりわけ異なる交通手段の円滑なつなぎによる移動の連続性の確保は重要な視点である。

このため、全体的に整備が遅れている駅前広場等の交通結節点、パーク＆ライド駐車場等について、公共交通利用の促進、バリアフリーの観点から積極的に取り組むべきである。

市街地内においても、荷捌き、業務交通など、自動車利用が必要な交通需要があり、これらを歩行者や公共交通の空間と調和させる観点からは、沿道の土地利用や交通管理とも連携して、共同化・集約化等による駐車場の適切な配置と整備を促進する施策が重要である。

また、自転車の主要な走行動線上に、自転車駐車が適切に配置される必要がある。

(4) 道路整備の重点化「選択と集中」

高齢社会を迎えた今、経済成長期の延長で従来の施策を継続するのではなく、都市計画道路整備にあたって、各路線の必要性を検証しつつ、選択と集中の戦略を立てる必要がある。

幹線道路については、効果的な渋滞対策と、歩行者、公共交通のための空間を市街地内に実現する観点から、市街地内への交通負荷を軽減する効果の高い環状道路の整備効果に着目すべきである。一般に遅れている環状道路の整備を集中的に進めることにより、市街

地内への通過交通の流入を防ぎ、既存の道路空間を歩行者や公共交通のために利用する余裕を生み出すことが出来る。中でも、市街地の外縁部に整備される環状道路は、市街地内の放射状道路の相当部分の交通制御に大きな影響を及ぼすものであり、特に優先的に整備を推進することが必要である。あわせて、沿道の無秩序な土地利用形成を助長することがないように、都市機能の適正立地という観点からのアクセス・コントロールなど、道路整備に連動した沿道との調和方策を検討することが必要である。

また、既成市街地内における交通渋滞に対しては、都市内の交通環境、市街地環境の改善、渋滞対策、拠点市街地の形成に効果のあるポイントを選択して整備・改良等の対策を行うべきである。その際、渋滞している部分だけに対策を行う対症療法ではなく、面的な交通のあり方を念頭に、優先的・集中的に対策を講じることが必要である。さらに、渋滞対策は、歩行者環境の改善、公共交通の円滑な導入・運行など都市交通全体の戦略と連携して効果を発揮することも重要である。

以上のような「選択と集中」を進める中で、都市計画道路の必要性の検証と、検証結果を踏まえた都市計画道路の見直しに積極的に取り組むことで、より機能の高い道路網の形成を目指すべきである。

3. 引き続き検討すべき課題

(1) 都市交通戦略の具体化と総合的な推進方策

都市交通戦略の意義・必要性と内容、及び立案・策定のあり方が、地方公共団体や交通事業者等に理解され、取り組みを促すことを目的とした検討が必要である。

- ・ 将来都市像を実現するための都市交通ビジョンと交通サービス水準の目標の設定方法
- ・ 重点的な都市交通の整備や運営を行う地域での実施プログラムの作成方法
- ・ 地方公共団体や交通事業者の役割と責任、立案・策定・実行の体制や手続き、ルール等のあり方
- ・ 協議会方式を基本に、利用者、市民を含む各主体の合意形成と、より積極的な参画を促進する仕組みのあり方
- ・ 評価システム、情報公開等のあり方

あわせて、都市交通戦略に基づき、都市交通に関する施策が総合的に推進されるよう、ハード、ソフト施策を包含した総合的な助成制度等の推進方策の検討が必要である。

(2) 公共交通に対する支援方策

公共交通を、集約型都市構造を支える「都市の装置」として整備・運営する場合に、軸となるネットワークのあり方や、具体的な支援方策等の検討が必要である。

- ・ 集約型都市構造の軸となる公共交通ネットワーク計画のあり方
- ・ 公設民営方式、民間の能力やノウハウの活用等の事業の推進方策や体制のあり方
- ・ インフラ部等の施設整備や運営面などソフト面に対する支援方策
- ・ 公共交通による公益のとらえ方と、それに応じた公共による税での負担や地域住民等による支援等のあり方

(3) 道路の既存ストックの有効活用

道路には、歩行者・自転車や公共交通機関の導入空間としての機能、環境機能、景観機能、防災機能など、自動車交通機能以外にも多様な機能が期待されている。一方、都市内道路の絶対的な不足が緩和されつつある中で、今後既存ストックの維持管理コストの増大や投資余力の低下が予想されることから、これまでに整備された道路ストックの最適な活用を図ることが重要である。

また、道路空間は、市街地面積の2割～3割程度を占めており、緑化、ヒートアイランド対策、未利用エネルギーの活用等市街地の環境に大きな影響を与える。

このため、目標とする都市像や市街地のあり方に照らして、個々の道路に求められる機能を明確にした上で、市街地の特性にも応じた画一的でない構造も念頭に、以下のような視点から既存の道路空間の再構築に取り組むべきである。

- ・ 担うべき交通の姿に照らした道路機能の明確化と、それに応じた横断面構成の基準等のあり方
- ・ 自動車、自転車、歩行者、公共交通それぞれへの空間提供のあり方
- ・ 停車帯、バスレーン等沿道利用と関係が深い断面要素のあり方
- ・ 緑・水のスペースを重視した断面構成のあり方や公園事業、下水道事業等とも連携した事業推進方策
- ・ ヒートアイランド対策や未利用エネルギーの活用等の都市環境の改善のための道路のあり方

こうした既存の道路空間の再構築は、施設や交通を管理する立場から単独で行うのではなく、都市交通施策に関して、市民サービスの観点から第一義的な行政責任を有する地方公共団体が主体となって、関係者との連携の下に推進することが必要である。

(4) 物流交通への対応

広域的な物流交通を円滑・効率的に処理するとともに、市街地にアクセスが必要な物流交通を的確に受け止めることが必要である。

- ・ 広域的な物流体系と連携した環状道路等の骨格道路の整備のあり方
- ・ 中心市街地での荷捌き等の都市内物流交通への対応のあり方

第6章 市街地整備のあり方

1. これからの市街地整備施策のあり方

(1) 集約型都市構造への再編

急速な都市化の結果である拡散型都市構造を、経済社会の成熟化と人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造へ再編することが必要である。

集約型都市構造実現のためには、主要な駅周辺等において、居住機能を含む多様な都市機能を集約させた拠点的市街地の形成が必要である。あわせて、各種都市機能へのアクセシビリティが広く確保されるよう、適切な水準の公共交通サービスの確立が必須である。また、徒歩・自転車交通圏内に各種都市機能を配置し、歩いて暮らせる生活圏の形成を図ることが重要である。

(2) 市街地環境の改善

既成市街地については、急速な都市化のもう一つの結果として、基盤整備が遅れた環境水準の低い市街地も広範に存在しており、都市構造の再編をめざすとともに、こうした市街地の環境改善を同時に進めなければならない。

また、今後の人口減少に伴い、既成市街地、郊外部のスプロール市街地にかかわらず、歯抜け状に市街地密度が低下していくことも予想される。このため、農地や新たに発生する低未利用地について、市街地環境の劣化を防ぎ、新しい時代に対応した市街地空間の形成と環境改善のために活用する方策を幅広く検討していく必要がある。

2. 主要な取り組みのテーマ

(1) 拠点的市街地の整備

主要な交通結節点周辺等においては、徒歩・自転車交通圏内に多様な都市機能を集約させた拠点的市街地の形成を計画的に促進すべきである。

具体的には、古くからの中心市街地のほか、公共交通軸上の主要駅周辺にこうした拠点的市街地が形成されるよう重点的に市街地整備を推進し、公共交通軸に沿った市街地の集約化を図る。

拠点的市街地において多様な都市機能の集積を促進するためには、市街地環境の質を高

めることが大変重要である。このため、想定される土地利用密度にふさわしい都市基盤施設整備を、できるだけ建物の整備・更新と一体的かつ面的に進めるほか、水・緑の自然的環境の回復に努めるべきである。また、歩行者空間の充実も必要であり、街路の整備にあたっては、交通機関の面からだけでなく、公共空間としての機能を重視するとともに、民地内の公共的空間との連携を考慮すべきである。

(2) 密集市街地の整備

既成市街地のうち特に防災安全度の低い密集市街地では、緊急に安全度を向上させることが求められており、延焼遮断帯となる街路の整備が急務である。この際、街路の整備とあわせて沿道の土地の集約・共同化や協調建替等をできるだけ誘導して、沿道の不燃化を促進する。このため、街路と沿道市街地の一体的整備を進めるとともに、街路整備を契機として周辺市街地における建替え等が適切に促進されるよう総合的な取り組みを図る。

(3) 一般の既成市街地の整備

拠点市街地ではなく、また密集市街地ほど整備の緊急性が高くない一般の既成市街地についても、個別に発生する建替えの動きをできるだけ持続的な市街地環境の修復・改善に結びつけ、良好な景観や個性的な地域文化、水・緑の自然的環境に恵まれた「都市美空間の創造」が実現することをめざすべきである。

また、集約型都市構造への再編に伴い、特に郊外の既成市街地等では、居住者が減少し空き家や空き地が歯抜け状に増加することが予想されるが、こうした変化が市街地環境の悪化をもたらすことがないよう取組むとともに、自然・田園環境の再生の方策を検討する。

なお、これまで取り組まれてきた新市街地の整備について、公共交通軸と連携した拠点市街地の形成など以外には、新たに着手しないこととする。

3. 引き続き検討すべき課題

(1) 基盤施設整備とそれを契機とした市街地環境の改善

基盤施設が不足している多くの市街地において、土地利用密度に応じた必要最小限の基盤整備を引き続き継続することが必要である。この際、街路等の公共空間について、民地側の公共的空間との一体性に留意しつつ、できるだけ面的に確保されるよう取組むとともに、公園、下水道、河川やエネルギー関係の施設などの多様な都市施設を総合的、複合的に整備することが望まれる。

また、街路の整備とあわせ、沿道において宅地の共同化や整形化等をできるだけ一体的に行うこととし、敷地整序と建物の更新が適切に促進され、周辺地域の市街地環境の改善

が広く進展するようにすべきである。

一方、基盤施設の整備が済んでいる市街地についても、必要な場合には、街区の再編、敷地の整序化を促進することが必要である。

(2) 空地の有効活用

既成市街地内で放置されている空地等の存在は環境悪化の原因となる面もあるが、一方でこうした空地等を集約して種地として活用することにより、市街地整備を連鎖的・段階的に進めることが可能である。

一方、種地となる空地が殆ど見られない密集市街地においては、市街地整備を進めるために何らかの方法で空地を新たに確保する仕組みを用意する必要がある。

いずれの場合も、これらの空地を利用して市街地整備を円滑かつ効率的に進めるためには、土地の入替えを柔軟に行う仕組みや、空地を保有する主体や資金調達の仕組みを整備していく必要がある。

(3) 行政と民間の役割分担

行政は公共性の観点から市街地整備にかかる事業を選定し、民間は収益性を基準として事業を選定することが基本となる。しかし、一般的に市街地整備は公共性と収益性の両面を持つことから、行政と民間の役割を二分法で切り分けることは適当ではなく、公共性の高い市街地整備事業でも、収益性に応じて民間が参画し、公民のパートナーシップによる市街地整備を推進することをめざすべきである。

機能更新・環境改善が必要な既成市街地は広範に存在するが、行政は投資余力の減少から「選択と集中」により、交通結節点周辺における拠点的市街地や密集市街地の整備等の、特に公共性の高い事業に重点的に取り組むことを基本とする。

一方、これまでリスクが大きい等の理由から民間が参入してこなかった市街地整備についても、より積極的な参入を喚起するため、行政による制度や手法等の整備・充実が必要である。この際、行政によるリスク軽減方策だけでなく、都市再生機構及び民間都市開発推進機構等の活用も考えられる。

(4) 住民主体の取り組み

民間による市街地整備は、住民・地権者の発意による主体的な取り組みが基本となるが、公共性に応じてこれを行政が支援することが必要である。

利害の対立や権利関係を克服して住民等が共同して市街地整備を進めるためには、まちづくり協議会やまちづくり会社等、多様な主体が参画して意思決定する体制を作ることが

重要である。住民等の主体的な取組みは、持続的に修復、維持していく地域マネジメントを実現させる上でも必要不可欠である。このため、行政はこうした住民等の取組みを支援するという役割をより強化すべきである。

(5) 地域の人材、専門家、資金等の活用

住民が主体となる市街地整備を進める上では、それぞれの地域での人材・資金等を有効に活用できる仕組みの整備の検討が必要である。

このため、地方金融機関には、地域から集めた資金を地域発展の支援に還流させる役割が期待される。また、地元の建築設計事務所、工務店、法律事務所等の地域に精通し、人的・資金的なネットワークを有する専門家等について、今後のまちづくりにより広く参画を促すべきである。

(6) 民間資金の導入と民間投資の誘発

既成市街地では事業費も大きくなることから、選択的・重点的な投資を進めるとともに、高い整備効果が発現するような効率的な整備手法の検討が必要である。このためには、民間資金の導入や民間投資の誘発を図ることが重要であり、金融機関等からのリターン最大を求める市場資金だけでなく、市民からの基金等の非市場資金の導入が望まれる。

(7) 他施策との連携

市街地はその上で様々な活動が展開される場であるため、市街地整備は他の施策の実現に大きな影響を与える一方で、市街地整備の実現は他の施策から大きな影響を受ける。

このため、市街地整備に当たっては、都市交通は言うまでもなく、土地利用、景観、建築、住宅等に関する施策との連携が必要である。また、福祉、教育、文化、エネルギー等の様々な施策との連携を進める必要がある。

以上でございます。

事務局 済みません、先ほど参考資料はご説明しないとお話ししたんですけども、ちょっと文字が思いのほか長く続きましたので、前回までお示ししたものに少し新しい図表を加えたもののうち、今、読ませていただいた部分で、ちょっとイメージを眺めていただく部分だけを手短に見ていただければと思います。

図表の49番に先ほど「集約型都市構造」と申し上げていたイメージが書いてあります。前回もお示ししておりますけれども、かつてはそれぞれのまちの中心が盛り上がっていて、割と田畑があったのが、非常に拡散型になったというのがこの下でありまして、そのまま全体の人口が減ると、より希薄になっていくということでありまして、それをもう少し

交通軸に沿って山をつくりながら、それが連担していくというイメージ。中心市街地はより活性化する。ちょっとボリュームが一致していませんので、少し図を手直ししているんですけども、そういうイメージのものを「集約型都市構造」と呼んでおります。

それから「都市交通戦略」と申し上げておりましたのは、68、69のところで見ただけだと思いますが、例えば69の右側にありますように、都心の環状線なり、しっかりしたグリッドの受け皿道路、幹線道路を整備して、その中側は、車が走り回るというよりも、公共交通と歩行者がむしろ主役のまちができないかと。そういう大きな目標をパッケージとして計画をし、それを実現していくという取り組みを68のような形で関係者がいろいろ集まって戦略をつくっていくと。集まった方々は自分がやるべきことは責任を持ってやっていくという取り組みを「都市交通戦略」と呼んでおります。

そのために、歩行者空間については72番、これは例示ですけども、道路の使い方として歩行者、自転車を、沿道の空間もうまく連携をとりながら充実していったらどうかというご提案でございます。

それから公共交通については、先進事例として、ちょっと戻りますが、57から、これは、きょう市長さんが来られていますけれども、富山のLRTがいわば公設民営型で整備されたと、56、57です。それから盛岡については、市内のバスネットワークを基幹バスと支線バス、ゾーンバスという格好で組みかえをいたしまして、この基幹バスについては頻度高く早く行けると。支線バスについてはそれぞれの地域をきめ細かく回るという形で組みかえをし、基幹バスが走るところは専用レーンを用意するなりして支援するということで、成功事例の一つでございます。

また、前回もご議論をいただいておりますが、60のような新潟でバスが廃止されるプランが出たときに、行政だけではなく、地域の方々の役割分担、具体的には資金的負担もしながら残した事例、こういった事例をイメージしながら、公共交通のあり方についてご提案をさせていただいております。そういったことを実現する上で、じゃ、幹線道路をどうするかというのは76、行ったり来たりで申しわけありませんが、76のようなまちの状況のときに、環状道路整備、それから渋滞ポイントはしっかり整備をしながら、場合によっては、都市計画で決まっているけれども、こういう大きな取り組みの中から優先度が急務のものについては見直しをしていくと。場合によっては都市計画の廃止も含めて見直しをするということで「選択と集中」。具体的に見直しの事例は、78のところにお阪府の事例がございますけれども、まだ見直し途中ですけども、今まで見直しをした575

キロのうち90キロ、約15%ぐらいについては変更なり廃止をしているという事例でございます。

最後に、こういうことを実現していく上で、一度できた道路、空間のつくり直しというものもあるのではないかとということで、82ページになりますが、例えば環状道路ができて、放射状道路の自動車交通需要が軽減された場合には、1回4車線道路でつくったものを2車線で容量的にもつということであれば、より積極的に再構築して、歩行者空間とか、環境空間を高めるということがあり得るのではないかと、こういうイメージをしながら文章を書かせていただいております。

以上です。

委員長 済みません、今日は後ろの時間が制約されているので、発言をされたい方は名札を立てて、効率的にやりたいと思います。

最初に、A専門委員が早退をされる可能性があるので、A専門委員からどうぞ。

A専門委員 ありがとうございます。第5章、第6章、特にそうですが、従前より私もこういうふうな方向でまちづくりを進めていきたいと思っておりました流れをそのままに、まことにうまくまとめていただいたと思って、心強く受けとめさせていただきました。

それからキーワードとしても何力所か、総力戦とか、いろいろわかりやすい用語で表現していただいたりしておりまして、うまくまとめていただいたと思っております。その際、何点か、例えば18ページの「都市交通戦略の具体化と総合的な推進方策」の最初のところで、地方公共団体がまずしっかりと理解をしると、こううたっていた上で、次には、19ページでは地方公共団体が主体となつてというような形で、リーダーシップをしっかりとつとめようという趣旨でトーンが流れておりまして、私は全くそのとおりだと思います。公共交通というものの持っている公益性というものをもう少し市民にもしっかりと伝えながら、方法は公設民営ということが一つだろうと思っておりますけれども、ここはすごく大事にしていかなきゃいけないのではないかと。

ただ、一方で、全国の諸都市には公営バス事業とか、地下鉄とかいろいろなことがあって、それがすべて、それじゃ、本来当初予定したものが期待値どおり発揮しているのかどうかとか、あるいは経営の中身がどうかということなども含めて再検証することも必要ではないのかな、こんなふうに先ほどから伺っておりました。

もう一つ、次に、第6章とおそらく執筆された方が、中心になった方が違うからだと思

いますが、そのこのところのトーンが若干今度は少し優しくなっているかなという印象を受けましたが、現場で仕事をしている者の立場から申し上げますと、最後のところにもやわらかく、一番最後に、「市街地整備に当たっては、都市交通は言うまでなく、土地利用、景観云々、さまざまな施策との連携を」ということは、全くそのとおりだと思います。特に下水道との絡みで、地方都市の多くは、最初にやった地域ほど合流区域ですので、下水道がですね、非常にさわりにくいといいますが、その他の交通も含めた都市の再整備をやるうとするときに非常にここがひっかかってくる。具体的に言えば、例えば住宅の質を上げるためにディスポーザーを積極的に導入したいと思っても、合流区域では対応できないとか、そういう意味で拠点的にその他の施策の資金の投入ということなどもあわせて考えていく必要があるのかなというふうに先ほどの説明を聞いてうかがいました。まことにありがたいと思っております。

なお、大変力強く応援をいただきました富山ライトレール、昨日で20万人を超えまして、当初予定しておりました乗車人員をかなり大幅に上回って現在のところ進んでおりますので、ご報告だけさせていただきます。おかげさまで、ご支援いただきました。

委員長 どうもありがとうございました。どうぞ、ほかのご意見も。B臨時委員。

B臨時委員 これは国から地方公共団体に対してアドバイスするという文章ですので、地方公共団体がどう受けとめるかということを中心に考えました。その場合に、自治体のほうは総合行政で、交通だけやっているのではなくて、いろいろな分野に公益を認めている中で、ここが大事だということを思ってもらわないと、これはなかなか実現にいかない。まず、市長さんが理解してくださるということと、そのもとで、やはり市民の方の意向を喚起するというようなことがとても大事だと思うわけです。

その場合に、今回のテーマは、福祉の面からも環境とか、安全とか、公益のプライオリティーからすると相当高いものが並んでいるので、それをうまく出せば、市民の関心は引けるのだと思うんです。それで私はおもしろいと思ったのは交通戦略のところなのですが、交通戦略というと、何か交通部門の中に閉じてしまっているような気がするものですから、ほかの福祉とか、環境とかというようなところに広がっていく感じがなくて、徒歩の交通と自動車交通とが拮抗しているようなイメージを与えるものです。そこで、例えば歩行環境アセスメントとか、歩行環境計画みたいなものを1個別個外に出して、それをいつも市街地整備をやるときとか、道路整備をやるときとか、公園整備をやるときは、絶えず市民の参加のもとでできた歩行環境アセスメントを前提としてやります。そこに国もお金を

出しますというような仕組みをとっていただくと、住民参加の視点が入るし、市民の方の喚起というか、利益を喚起することができるということがあります。それは総合計画だとなかなかできないことで、環境計画のように、わざわざそういう形でぶつけるような制度をつくるのが大切で、それと同じようなことがここで工夫できないかというようなことを思ったものです。その点は事業をやる際には歩行環境が整っているかどうかをきちんと精査するというのを報告書へ入れていただいたので、そこをもう少し強調していただくと、多分、自治体の方の感覚に近い制度設計になるのではないかと、私はそう感じました。

委員長　　どうぞ、C委員。

C委員　　済みません、途中で来たので最初のところをちょっと、全部聞けなかったんですけども、何か重複しているような感じもするんですね。特に最後のところになりますと、6章目のところが、何か今まで言ってきたことをもう1回同じようなことを言っているような感じがするので、逆にもうちょっとシンプルにしていただけるほうが一般の方々がわかりやすいかなと思ったのと。あともう一つは、交通利用というか、交通管理施策の中で、つくっていくとか、何か手を加えるということではなくて、ソフトの部分というものに関しては、どういうところのソフトを考えているのかということがちょっとよく理解できないんですね。というのは、例えば私たちが交通渋滞に巻き込まれるときに、単なる道が狭いから巻き込まれているわけではなくて、事故があったり、または工事を、何でもこんな時間にするのかしらと思うような時間に工事をしているから渋滞になっていたりして、もし夜中にやっていたら、余り問題にならないようなところで普通に、別にこの道路をいじらなくても大丈夫な地域もあるわけですから、そういうところの戦略の中にこういうことをすべて考えるほうがいいのではないかなと思ったんです。

あとは、例えば、一般道路ではないんですけども、高速道路の渋滞の中でも、事故があったときに、とにかく事故の手前の出口のところに看板を出して、先のところに渋滞があるからここでおりてくださいぐらいのことを高速道路でちゃんと知らせてくれるような、そういう管理の方法ということも地域によって大事だと思いますし、おりてくるところの地域においても、上が渋滞しているから、この道路がこれから込みますよとかという、事前のITというんでしょうか、それをもっときちっと活用することも一つの交通戦略ではないかと思うんです。

それともう一つは、最初のところはすごく国がやります、やりますと書いてありながら、最後のほうに行くと、どんどん民間にゆだねているようなところの文章が多く出てくるよ

うな感じがして、むしろ、地域住民の方々が、こういう問題があるから国がこうしますというところで終わってさしあげないと、何か最後になったら、私たちができないところは、とにかく民間でやってくださいねというふうに投げちゃっているようなイメージがどうしても言葉としてするので、最後の章になると、だんだん消極的になっているような感じがしますので、そのところをもうちょっと何か組みかえたほうがいいかなと思ったのと、特に富山市のLRTもすごくうまくいっている一つには、とても大きな企業さんがそこにあって、そうやってちゃんと支えてくれている部分もあるからこそできるので、そういうところがない地域のほうが一番困っていらっしゃるわけですから、そういうところで民間と自治体と言ったときに、民間というものは何を指して民間と言っているのかをもう少し明確にしてさしあげたほうがいいかなという感じがします。

資料1と3が同じ本の中に入っているほうがわかりやすいと思うんです。文章は文章で何を説明しているのかがわからないと、どうしてこういうことを書いてあるのかなというイメージがするんですね。これを読んでいるだけだったら、いろいろなことを逆に想像で読み込めちゃうので、むしろこういう問題があったからこそ、こういう文章になったんですということがクリアにわかったほうが、説明のほうがもっと早いかなという感じがいたしましたので、何かこっち見て、こっち見て、セットにしているということよりは、こっちのセットはこれを指していますよということでの案があれば、私たちの地域もこうだから、これができるんじゃないかなという気持ちになれるのではないかなと思います。

委員長 はい、どうも。どうぞ、ほかの方は。

D専門委員 第6章の話がちょっと出たので申し上げますと、中身については、前回申し上げたように、今の問題を指摘されていて異議はないんですけども、前回までのご説明で第6章のキーワードは「選択と集中」ではないかと思っていたんですね。今の時点で、例えば国際的な競争力なる都市の形成とか、それは今置いてあって、主要な取り組みのテーマに挙がっている3つを「選択と集中」で国の施策としては挙げていくということを出すことが、民間にとっても非常に今の地図を理解するのに重要ではないかという感じがして、「選択と集中」という言葉がキーワードではないかなと思っていたんですが、きょうのまとめ方ですと、22ページの「引き続き検討すべき課題」のほうまで「選択と集中」という言葉が出てまいりませんので、例えば1の20ページの「市街地整備のあり方」のどこかに「選択と集中」という言葉を入れるとか、2の主要な取り組みのテーマの位置づけに「選択と集中」という言葉を入れるとか、何かその辺の姿勢の表明がもう少し

あったほうがよろしいのではないかと、そういう気がいたしました。

委員長 はい。じゃ、E 専門委員、それから F 委員。

E 専門委員 資料2の5ページの真ん中のあたりで、街路課長がこちら辺が議論があればいいかなとおっしゃられた、その市場への働きかけというところに関してなんですが、その前に「中間取りまとめ」がどういう扱いを受けるかということをお教えいただければと思います。この段階である程度公表されて、意見を外部からいただくというふうなことになるわけですか。

事務局 最後に申し上げようと思っていたんですけども、当然、最終的には、ここに方向性だけしか今回書かれていないものの、具体的にどういうやり方でとか、そういうことまで含めたご議論をいただいたものが最終的に委員会なり、審議会のご答申としていただきたいということで、今回、方向性としてまとめていただく意味は、今、お話があったように、一度こういうまとめていただいたものを、我々としては公共団体とか、国民の皆さんに見ていただいて、それをパブリックコメントという形でやるかどうかはまだ決めていませんけれども、そういうものも含めて、いろいろ今後詰めていただく一つのステップを明確にして外に出したいということでありませう。

E 専門員 わかりました。そうすると、ちょうど今の都市計画法の改正とか、新聞の基調とか見ていると、都市計画は規制緩和に逆行するんじゃないかというふうな議論が一部で出てきつつあって、市場への働きかけとかという表現は誤解を招く可能性もあることは留意した方がよいかなと思います。私自身は計画イコール規制だと思われることに非常に納得がいかない部分があって、世の中の一般の方も計画というのは何か規制されることじゃないか。集約型都市構造というの、何か規制されて不利益を被るんじゃないかというふうな、そういう非常に二元論的な議論に、非常に貧困な議論になっているような側面があると思います。計画イコール規制じゃなくて、将来像というのをきちんと考えていくのが計画で、そのための方法というのをよく議論していく必要があるということですね。そのあたりがちょっと言葉的に気になったということです。

委員長 そういう意味では、この資料2よりは資料3の文言として、むしろ資料2は出てこなくて、これが本論だから、その中でコメントにしたら。

E 専門委員 わかりました。もう1点だけよろしいですか。地方公共団体、富山市さんのおっしゃるとおりだと思います。また、生活圏と市域がかなり重なっているという点においては富山市さんは恵まれている方だと思います。全国の市町村で、生活圏と合併後

の市のエリアがかなり違って、市の範囲の中で集約型都市構造を考えようと思ってもなかなかうまくいかないというふうなケースが結構あります。ほんとうは市町村合併は集約型都市構造の発想に基づいてやれというべきなのですが、そもそも自治体というのはそういうことをベースに境界が決まるべきものだというふうに私は思っています。何かちょっと違う理屈でいろいろなところが合併しちゃっていて、後から交通計画を考えるとときに取ってつけたようなことになっているような自治体もあるので、そのあたりは書き込めないにしても、ちょっと共通の問題意識として持っていただいたほうがよいように思っています。

委員長 F 委員。

F 委員 全体的に集約型都市構造、特に主体的でやる気のある集約型都市構造へ誘導していく方向性というのはよくわかりました。ただ、68の地方公共団体の関係者による協議会を組織してこの図を見ておきますと、おそらくこれを受けた地方公共団体がほんとうにきちっと都市交通戦略を策定できるだろうかという、そういう意味ではなかなかできにくい都市のほうが多いのではないかと思うんですね。やはりかなり顔が見えるところで、利害が対立するところで選択と集中をより分けていくというのは大変な作業になると思います。そこをもう少しバックアップするようなものを同時にあわせてつくっていかないと、多分、絵にかいたもちになるだろうなと思います。

一つの案としては、うまくこういった協議会をスムーズに運営し、まとめていったところ、そして意思決定していったところを国が応援するというような、そういうモデルをつくって、早くまとめて、都市交通戦略をまとめて出して、実行したほうがたくさん応援してもらえるよというようなことの良い循環の中でいくしかないんだろうな、現実的には。おそらくこれを受けた都道府県、市町村は、多分、そんな簡単に意見を集約できないというふうに思うと思うんです。

もう一つは、何らかの強制力を持てるようなことにしておきませんと、これが、例えばこの協議会の、警察や関係者や全部含む地域住民全員の賛成がなかったらできないようなことだったら、おそらくだめなので、ある程度の賛成があれば、ある程度強制力があるというぐらいのシステムにしておかないと、なかなか現実的には前に進まないんじゃないかと思います。きょうの日経新聞でしたか、これはまた別の観点で、国土審議会の土地政策分科会がまた別の地域住民とのパートナーシップで、全員が賛成しなくてもできる枠組みというのを出していましたね。まだ来年の国会に提出するんだというぐらいのことしか載

っていませんけれども、ああいうものとどういうふうにかつこういうのが呼応していくのかがちょっとわからないなと思います。

どちらにしても、協議会をバックアップできるような体制がなかったら、できないところのほうが多分多い。こういう絵がかけるところはできるんでしょうけれども、かけないところではできないでしょうし、また、協議会自体が機能せず、分裂するようなことも可能性としてはあるので、先ほどB臨時委員がおっしゃったように、これを地域がどう受けとめるかというようなことも、もう少しヒアリングする必要があるのではないかと思います。

委員長　　どうぞ、技術審議官。

技術審議官　　時間がない中で口を挟んで恐縮なんですけれども、B臨時委員のほうから住民参加と自治体のありようとか、それからE専門員ですか、規制緩和的なあれで少しそういう官のかかわりとか、それから文字どおり、今、F委員のほうからは、自治体でほんとうにできるのかということで、今回の議論のキーになるのは、文字どおり地方公共団体の都市交通に対するありようですね。この辺だと思えますし、我々もそこを相当強く議論してきたつもりでございます。

一つの例を出しますと、もう皆さんご存じだと思いますけれども、かの有名なストラスブルグのあのLRTを導入というのは、実はそのときの議論は、市長選挙で決められたと言っても過言ではなくて、自動車交通中心でもちろんあったまちを、やはりまちと車は不可分だという人と、それから思い切ってあそこを自動車から変えるという形で、市長選挙で僅差で勝った市長さんが導入を実行すると。もう実行過程では市長さん自らが中心市街地の方にはっきりと「商売の仕方を変えてください」というぐらい言うようなあれになったわけですね。日本の風土に合うかどうかは別にして、先ほど来出ていますように、住民の方の意見とか、きめ細かい議論というのはあるわけですが、我々今考えているのは、地方公共団体という言葉は、実は一番利用者が身近にいる公共団体ということもさることながら、かなり意思が強い地方公共団体の首長さんを意識した地方公共団体と認識しているわけです。

ですから、今回の戦略スキームも、68ページで、街路課長は余りはっきり言いませんでしたが、68ページの四角囲みには「地方公共団体が」という主語になっていることが大変重要なポイントでございます。ですから、こういうことがほんとうにできるのかというのがF委員からのご疑問だと思いますが、我々まだまだこういうバックボーンを国としてつくり得るかどうかというのは、いろいろな角度から議論はしなきゃいけないと思いま

すし、例えば法律的な問題だってあるかもしれませんが、少なくとも戦略策定の支援という右側の矢印があるかと思いますが、この辺は少しずつ芽が出ておりまして、財務省から大分お目玉食らっているんですけども、こういう協議会に補助金を出すという制度を一昨年、実はつくり始めておりまして、自治体とか交通事業者という、我々省内の縦割りの、都市に補助するのがうちで、鉄道に補助するのが鉄道局でとありましたけれども、協議会に補助するという制度も芽生えさせまして、まだまだ全然動いていませんけれども、要するにこういう協議会に新しい支援、あるいはもっと強い何か根拠が要のかなとは思いますが、いずれにしても、首長さんの主役なくして、バスやLRTを強化するというのは実は相当至難だという認識も持っております。

ちなみに、路面電車の議論とか過去やってきたところを見ますと、結局最後はお金の問題とか、事業者の採算問題よりも、現に道路を使っておられる一般市民の混雑に対する危惧とか、沿道の商売者の方たちが、結局は車がとまれないのは困るとか、それからそこを走っているバス会社が、やっぱりおれのバスの会社でやるからいいとかという、そのあたりが実は最後、政治的には踏み込めない原因になっているのが圧倒的に多いわけですね。そういう意味では、選挙を通じた市長が相当きちっとした覚悟で、A専門委員、帰られましたがけれども、やらないと、みんなの意見で賛成であるなんていう形で公共交通が確立できるとは我々ゆめゆめ思っていませんで、やはり市長さんの強い意思が要るんじゃないか。それを支える応援団がきちっと、関係者がまず協議会を立ち、我々国の行政もいろいろな交通行政の角度を持っていますが、文字どおり国土交通省という省でございますので、大半は、警察以外は大体カバーできますので、応援できるようにおいおいやっていかざるを得ないと思いますが、ポイントはそこだということを申し上げます。

F委員 今おっしゃったようなことをもう少しにじませるような、リーダーシップとかいうのをちょっと文章として書き足したほうが理解しやすいですね。資料3の16ページのところに今おっしゃったようなことが要るかもしれませんですね。

技術審議官 内部では書き過ぎじゃないかと言われている部分もあるんですが、直したいと思います。

委員長 じゃ、G委員、それからH委員、それからI専門委員。

G委員 従来はこの分野における政策の枠組みというのが、経済とか人口が拡大基調にある時代につくったものだったわけで、それが、この分野に限らないんですけども、全体に分散政策から集中政策へと転換していくという時期に当たっていて、その中でこう

いう交通結節点とか、市街地整備の政策のあり方をどう転換していくのかと、そういう問題だと思います。その意味では、今回の中間の取りまとめは、ほかの施策との連携ですか、総合的な取り組みだとか云々以外は新たに着手しないとか、かなりそういう意味では、全体を通してみると、一つ一つの表現には非常に気を使っているんですけども、全体を通してみると、そういう政策転換ですよということがはっきり見えるようになって非常に工夫されていると思います。

具体的に、例えば交通結節点の整備でも、駅前広場なんかは戦災復興でやったところはよかったし、その後も高度経済成長時代に見事な、資料にもありますけれども、広い駅前広場をつくったり、あるいは立派なデッキをつくったり、あるいは立派でなくても、こじんまりとうまく機能的なデッキをつくったりということが終わったところはいいいんですけども、今、駅前広場が歩行者、あるいは交通結節点として乗り換えに非常に問題があると、あるいは放置自転車等を含めて問題があるというところもたくさん残ってしまっていて、そのたくさん残っているところは、いずれも実は非常に深刻な問題を抱えていて、経済成長時代にはそういうところにちょっと移っていただいて、別のところで営業していただくだけの気力や体力がその事業者にあったケースが多いんですけども、今はむしろちょっとでも移ると、それが廃業につながるというふうなことがあって、なかなかどいていただけないということで、各自治体とも非常に悩んでとまっているというものも多いので、これから、今残っているところの交通結節点を、ここに書いてあるようにバリアフリー化して高齢者も利用しやすいように直していくというのは、従来以上に大変でして、したがって、私はここでこういう政策提言をうまく表現していくということに非常に意義があると思うんですけども、政策のこの後の手法としては、相当工夫した政策手法が必要だろうということをお互いに意識しておく必要があるんじゃないかという点の一つ指摘しておきたいと思います。

それからもう一つ、それと関連してというか、似たような問題なんですけれども、密集市街地の整備につきましても、ここに書いてあるとおりでして、密集市街地というのは、密集市街地だけで密集法等で改善できるかという、できるところもあるんですけども、実際には、東京の例でいうと、例えば豊島区とか、中野区とか、代表的な密集市街地を抱えているところでいうと、その区の道路面積率とか、公園面積率が極端に低いというところばかりでして、つまり、税によって公共事業としてきちんと道路とか、公園とか、オープンスペースをつくっていかない限りは、市街地整備事業だけで密集市街地が解消できる

というところは非常に少ないんじゃないかと。そう思いますので、そこいら辺は国家としても、もちろん自治体も先頭に立って一生懸命やらなければいけないんですけども、国家としても強く意識していく必要があるのではないかとこのことを指摘しておきたいと思えます。

委員長 どうもありがとうございます。じゃ、H委員。

H委員 本日のペーパーは大変よくできていると思います。ただ、資料3の今日のお話の中でおそらく一番重要なのは、資料3の14ページの(2)(3)ではないかと思うんですが、特に(3)の表現の仕方です。私はある都市の公共交通の見直しの委員会に数年間かかわってまいりました。その中で若干感じたことは、(3)のところの4行目あたりですか、「公共交通のサービスは地方公共団体と民間交通事業者によって担われている」とあります。地方公共団体は、公益の名のもとに従来型のサービスを続けていこうとする傾向がどちらかという強い。一方で民間事業者は、市場に乗らなければスパスパ切っていきたい。そう簡単にはいかないんですけども、そういうおそらく行動をどちらかというとりやすく、先ほどA専門委員がおっしゃったように、市が担っている公共交通について、まだまだ手を入れるべき点があるのではないかとこのご発言をちょっとされておりましたが、私もそういう感じがいたします。

きょうのペーパーの基調は、どちらかという、先ほど技術審議官がおっしゃったように、バス、LRTその他を強化する、そこでリーダーシップを担う。その辺はリーダーシップとして重要なんですが、実はもう一つリーダーシップをとらなきゃいけないのは、これからの都市構造の中で、ここは要りませんよという、まさに「選択と集中」の中の一つの側面をどのようにやっていけるかです。それはおそらく上の市街地整備との連携の議論でそういうことを議論していかなければいけない。それを公共団体の特に首長さんがリーダーシップをとってやらなければいけない局面がこれからあらわれてくるはずだと思います。そこをもう少ししっかり書いていただけないかなと思います。それこそまさに「選択と集中」だろうと思うんですね。現実にはそこで悩んでいる地方公共団体の首長さんは結構いらっしゃるのではないかと。その点が第1点です。

もう1点、きょうI専門委員がいらっしゃらないので申し上げたいんですが、22ページから23ページにかけて資金の議論が出てまいりました。私が何度か申し上げたり、あるいは根本さんが大分体系的にお話をいただいたので、今後検討すべき課題として資金が出ております。この書き方なんですけれども、例えば22ページの(5)地域の人材、専

門家、資金等の活用、「このため、地方金融機関には地域から集めた資金を地域発展の支援に還流させる役割が期待される」と書いてあるんですが、なるほどそうなんですが、いきなり日本の現状の中で、例えば地銀を相手にこんな話がストレートにいくのかどうかという若干疑問があって、例えば現実に動いている地域ファンドは、あるリスクを背負う資金を別途用意して、リスクがそんなに高くない、中ぐらいのリスクで中ぐらいのリターンが入るところに例えば地域金融機関からのお金を求める。要するにリスクとリターンとの関係が幾つかの層に分かれて金融上ある、I 専門委員は専門ですけれども、ハイリスク・ハイリターン、ミドルリスク・ミドルリターン、ローリスク・ローリターン、そういう3つのおそらく金融の資金の流れがあって、その仕組みを地方の中でうまくどういうふうに設計するか。その一端を担うのが地方の金融機関ではないかと思うんです。あるいは地域のだんな衆が出してくるお金も当然あって、それは場合によってはハイリスク・ハイリターンで入る分もあるし、ローリスク・ローリターンで入る場合もあります。それは役割で違うんですけれども、そういうお金の集め方が必要だということをもう少し丁寧にお書きいただくのがいいのかなと思います。これは今後検討すべき課題ですから、ここではこのままでもいいかもしれません。I 専門委員も入って、もう少し次の議論の中で具体的な議論を進めればよいと思いますが、ちょっと気になりましたので、そのような発言をさせていただきます。

それと、もう1点いいですか。

委員長 どうぞ。

H委員 これは中間取りまとめという形でこういう方向がいいのではないかというお話がございましたけれども、できれば、A 専門委員、帰られましたけれども、こういう方向に向かって実践的に試みを行っている地方公共団体をこの委員会として見学に行くという機会が与えられれば、大変よろしいかなと思うんです。実は、局長さんいらっしゃいますけれども、まちづくり3法は急ぎ過ぎまして、そういう機会が全くありませんで、残念な思いをしておりますので、ぜひ。

以上です。

委員長 どうもありがとうございます。J 専門委員。

J 専門委員 時間もないことですから私の専門のところだけしかコメントしませんが、14ページのところがいろいろと議論に出ていて、かなり書いてあると思うんですね。事前にご説明いただいたときにも少しお話ししたんですけれども、改めている

ご説明を伺って読んでみると、ここで書いてあることの限界があるのかなと思っています。

指摘したいことの1点目は、都市の装置論ですね。昔から議論があって、公共交通都市装置論というのがあるわけですが、この審議会の答申の中でそれをはっきり出したということは一つある意味では意義があるのかなと思います。さらに、この内容なんですけれども、要するにハードだけでなくソフトまで含めてと。路線とかサービス水準まで含めて都市の装置だというふうに書いている。ただ、ここまで書いたときに、その裏づけとなると、費用負担の問題というのはどうしても避けて通れないですね。さっき技術審議官がおっしゃったように、最終的には費用負担だけでなく、もっといろいろな問題があるということをご指摘の通りです。市長のリーダーシップというのもあるんですけれども、費用負担については何か少し具体的な裏づけを書いておかないと、そこでとまっちゃっているというのがイメージです。先ほどやはり限界があるのかなと言ったのはそのことなんですけれども。

19ページのほうに支援のあり方というのが書いてあるんですけれども、「公共交通に対する支援方策」となっております。都市・地域整備局だとここまでしか書けないかなという感じがします。例えばバスにしたって公的な補助が出ているわけですね。過疎地域のバスですけれども。そういうようなことが一方であり、その上でこういうふうに都市の装置論を言ったときに、じゃ、だれがどのくらい形で費用負担とすべきなのかとか、何か方向とか、具体的なところまで書けないにしても、そういうことがもう少し要るのかなという印象を受けました。

それで、ただ具体的な結論があるわけではないのですけれども、先ほど話題になりました「市場への働きかけ」、E 専門委員がおっしゃったところなんですけれども、これに関係すると思います。私は経済学が専門ですので、うまく言葉を選ばれたなというのが印象なんですけれども、要するに市場の失敗論があって、公的介入が失敗に対する補正として出てくるという通常のステレオタイプの議論を経済学でやるんですけれども、それをやると、公的介入というのは大きくなる。それはまさにおっしゃったように、こここのところ10年、20年の経済のトレンドといいますか、経済政策のトレンドに合っていない。余り政府が出しゃばっちゃいけません。こういうことになるわけです。

そこで、市場への働きかけという非常にソフトな言葉が使われて、括弧の中に「適切な公的関与」と書いてあるから、その辺、随分気を使われているなというふうに思うんですけれども、そこで、これをやって、その下に、じゃ、具体的にはというところで市場への

働きかけという具体的な内容だと思われることが次の段落に書いてあります。バス専用レーンとか、LRTの導入。LRTの導入というと、おそらく資本的な支出について公的な資金を使うということだから、かなりの面、費用負担という意味では出てくるんですけども、おそらく上との関係でいうと、そういったハードの整備に要する資本的な経費だけでなく、経常的な経費も何らかの形で負担するような、そういうイメージに持っていないと、この働きかけというところの具体的な内容がイメージされてこないのかなと思います。例えばバスの専用レーンをつくって、バスの走行環境を上げて利用者をふやして、バスの採算をよくするというのは遠巻きにはわかるんですけども、先ほど私が言ったような問題意識からいうと、この適切な働きかけの具体例だけだと、なかなか厳しいかなという感じがちょっと。

それから、先ほどH委員でしたか、都市の交通の中でもいろいろ、例えば選択と集中すべきところがあるんじゃないかというのは、一つ重要なご指摘だと思うんです。現在の水準が最適であるということは限らないわけですから、その辺も指摘すると同時に、それからこういった議論をするときには、どこかに指摘があったと思いますけれども、具体的に供給する側の効率性というものを考えなきゃいけない。効率性を確保すると書いてありますけれども、例えばある水準のサービスを自治体が維持しようと、あるいはこれを提供しようと、ある意味、給付行政みたいな形で提供しようというのであれば、いかに効率的にやるかというのも考えていかなきゃいけない。もちろん、ここに効率的にと書いてありますからいいんですけども、具体的に、例えば民間から調達するときにマーケットを使うとか、そういうところでうまく利用してやるという手がある。それを強調すると、先ほどE専門委員がおっしゃったような政府肥大、公的介入、規制の拡大というようなイメージがちょっと変わってくるんじゃないかと思います。

さらに言うと、きょうはK専門委員がいないのでかわりに言いますけれども、コミュニティバスとか自治体でやっています。コミュニティバスのやり方を増やす、ある意味、これは規制緩和なんですね。規制緩和させて、コミュニティバスの選択肢をふやして、自治体でここでいう足を確保する、サービス水準を維持するということです。だから、書き方によっては、ここで言う都市のサービス、あるいは都市装置としてのサービス水準の維持というのは、規制緩和によってそれを確保する面もあるというようなことも強調されると随分イメージが違うんじゃないかというふうに思います。

大体以上です。

委員長 どうもありがとうございます。じゃ、L臨時委員。

L臨時委員 あらかじめ意見を申し上げるべきだったかもわからないんですが、きょう文章を拝見して、やっぱり5章と6章のバランスというんでしょうかね、ちょっともう一工夫してもらったほうがわかりやすいのになという気がいたします。特に交通のほうはずっと議論の話題になっていたところもあったので、その辺の、例えば5章と6章の目次を拝見すると、大きくあり方があって、主要なテーマがあって、引き続き検討すべき課題があるんですが、中を拝見すると、少しフェーズがずれているものもあるんじゃないかと。2番の今取り組むべきテーマというものと今後検討すべき課題という仕分けのところ、5章と6章で少しずれていないかなという気がするわけです。

もうちょっと露骨に言いますと、6章もこの全体の中の一部ですから、大きなトーンとしては集約型都市構造へ転換するぞという流れの中にあるわけですね。そうすると、6章の1の「これからの市街地整備のあり方」のところで、(1)が集約型都市構造への再編とあるわけですが、もうちょっと踏み込んだ形にならないのかなと。これはある種前提になっていて、ここで言っている市街地整備とは何かという話になるわけですが、市街地整備として何をやるのかというところが、ここのほんとうの大きな1番の書きたいところなんじゃないのかなと。

私自身は、ここで言っている、やや一般的に書いている感じがあるので、もうちょっとテーマをはっきりと書いてもらったほうがいいかなという気がしているのは、特に(2)で書いてあるのは、割と緊急で対応すべき課題のような、残されている課題があるんだよということを言っていて、1番は新しく都市構造全体、もちろん集約型に向かうんだということを言っているんですが、そのことが市街地整備のあり方という表現で出てくるべきかどうかというのがやや気になるんですね。うまく整理できていないんですが。例えば、緊急に対応すべき市街地整備の課題というふうに見ると、昨今の集中豪雨に対して、大変大きな被害が出ているとか、あるいは防災の安全・安心の問題というのは密集市街地だけじゃないだろうという気がするし、低未利用地は書いてあるんですけども、京都議定書のような、ああいう環境問題に対する対応での市街地整備というのはないのかとか、もうちょっと書けることがあるんじゃないかと。

それで、ここからが大きな1番、2番、3番、どれに書くべきか悩むんですが、そういう緊急に対応すべき市街地整備の課題が残っている。じゃ、集約的な都市構造へ向かう市街地整備とは何だというのを書かなきゃいけない。これをどうするかで、交通のほうは都

市交通戦略だと、こう言ったわけですね。みんなで集まってやるんだと、こう言ったんですが、じゃ、市街地整備は何なのかという話なんですけれども、私は、一つは複合化ということではないかと個人的には思っているんですが、これまでの市街地整備というのは、とにかく量が必要だったから、個別の施設を一番効率よく整備するには、ほんとうにその機能だけに特化して粛々とつくっていくというのが非常に重要だったわけですが、これからはそういう市街地を継続していく努力、つまり、更新が要るわけですが、更新のときにも同じように粛々と単体をつくっていくということを繰り返すというのはいかなるものか。ちょっと残念ではないかと。この時期だからこそ、複合化ということを目指すというふうに市街地整備の分野でむしろ言っちゃったらどうかという気がややするわけです。それは公共施設同士の問題でもあるし、建築と公共施設との関係でもある。中身には幾つか書いてあるんですね。書いてあるんですけれども、市街地整備というものは何かということにもかかわってくるんですが、大きな方針としてそういうことは言えないのか。

それからそのときに、特に集約型の議論をし出すときには、余り明示的に書いていないけれども、行政の役割があるということとすれば、それは公的施設の配置論。公的施設をどこにどう配置するかということについて、十分な全体としての計画を持っていないんじゃないかと。それは交通における都市交通戦略と同じように、行政が行える集約型市街地へ向かう努力として当然やるべきことなんじゃないかと。そういうこともどこかに、多分、取り組みのテーマなのかなという気もするんですけれども、書いたらどうかと。ちょっと5章と6章の中身のバランスと、1つ2つ、今、緊急対応しなきゃならないけれども、落ちているものがあるんじゃないかという気がいたしました。

委員長 M臨時委員、どうぞ。

M臨時委員 今、L臨時委員が言われたこととほとんど重なってしまうんですけれども、6章のところ、これからの市街地整備の施策のあり方で集約型都市構造への再編というのがあっては多分なくて、集約型都市構造への再編のためにこれからの市街地整備施策は何かというのがどこかに書かれていなければいけない。前回のところで、それは市街地を畳むための事業の仕組みなんじゃないですかというふうに申し上げましたけれども、多分、先ほどL臨時委員が言われた公共施設の再編の話も含まれますし、どこかに主要な取り組みのテーマなのか、もう少しこの1の中を変えられるのか、そのあたりはあれですけれども、ちょっと工夫が必要なのかなと思いました。

それともう1点は、実は6の2の(3)の「一般の既成市街地」というところの中に、

今回の報告書は割合と機能的な面が中心になっていて、割とアメニティー的なところが色が少ないなという印象。もちろん議論の性格上やむを得ない部分はあると思うんですが、それで、6章2の(3)の一般の既成市街地のところで、初めて「都市美空間の創造」という言葉が出てくるんですね。もう少しそういったものも全般的に強調される。都市交通のところは、確かに移動ということが非常に機能的に重要なんだけど、中間取りまとめでどうのこうのという話ではないです。むしろ中間取りまとめでは、こういう機能の話に特化させておいたほうが議論が先鋭になるような気がしますけれども、移動のための空間って都市の中に非常にたくさんあって、そこを美しくしていくことというのはかなり重要なことで、例えば歩道でも現実には電柱があって使いにくいとかという側面、これは無電柱化することで相当歩道は使いやすくなりますし、実は移動の空間も美しくなる。それから富山のライトレールも大変デザインに配慮されていて、ああいうものだからこそ人が使ってくれるという、そういう側面も決して無視できないんじゃないかと思います。

そういう意味でこの交通に関しても、少しデザインの質を高めていくというような部分を中間取りまとめ以降でも結構ですので、少し入れていただければと思います。

委員長 どうもありがとうございました。私もちょっと意見を述べさせていただくと、全体的にはかなりいい基調でまとめてきて、都市交通なんかも都市の装置というのは何回か前の都市計画審議会でやったのがもう1回出てきて、これは本気になったなという感じがして、逆に言うと、それが世論の中に受け入れられそうな雰囲気があるという感じがするんですけども、確かに5章と6章でいくと、6章のトーンがやや一般論的になってきているのは、5章のほうは都市の装置とか、協議会とか、何か具体的な球を出すほうに決まっているんだけど、まだ市街地のほうは幾つか球は出したいんだけど、まだ出せるかどうかよく見えないという感じでとまっているかなという気がするんですけどね。ですから、これは中間取りまとめだから、最終のときまでこれじゃ、皆さんが言うように物足りないなと思うけれども、今回はこら辺かなという気がします。

ただ、読んでいて言えるのは、さっきB臨時委員が言ったような、住民の目線に立ったというようなことをどう考えるかなんですね。必ずしも住民が言ったから、住民参加というのは住民が言ったことを、住民が言ったとおりやるということでは決してなくて、あるときは住民にそうじゃないんだと、今から起こることは違うんだよということも教えなきゃいけないようなことがあると思うんですね。そういう意味では、頭のところで、私なんか今非常に気にしているのはエネルギー問題です。ガソリンがもうすぐ、今リッター13

0円、連休のときにぱっと上げたじゃないですか。今年の末までに、もしかしたら150円台というのは目に見えてきちゃうかもしれない。そうすると、かなり生活の中にインパクト、大都会の人はわからないけれども、地方都市に行けば行くほど、実はガソリンの消費量が多くなってきていますから、だんだん5,000円ではおつりが来ない。1万円ではおつりが来ないというのがものすごい勢いでインパクトになってくると思うんです。そういうことも少し、エネルギーで、なおかつ石油の枯渇問題というのはもう見えてきて、国際的には今エネルギー政策が大きくなってきていますから、もう少しそういうことを書いて、なおかつ協議会や何かで外的な環境の変化を十分わかって協議会を動かしていくようにというようなことまで触れたらいかがかなというふうに思いました。ちょっと時間がないのでそれくらいにしておきますが、全体としてはよかったと思いますが。

きょうは実は、今から12階で道路分科会が始まるんですが、もしよろしければ、中間取りまとめ、いろいろな意見がありましたけれども、形式的には委員長のほうにご一任いただいて、少し今のを修正しますので、もう1回メールか何かでお返しして、何回かやりとりさせていただきたいと思いますが、形式的には一任させていただきたいと思いますが。

臨時委員 細かなところについては、後でお話するのはよろしいですか。

委員長 逆に言うと、細かいことで気になった部分は、ぜひ事務局にとと思いますが、これどれぐらい時間の余裕がありますか。

事務局 修正作業の都合等もございますので、とりあえず6月5日、来週の月曜日までに、もしご意見等、きょうので気がついたところがありましたらお願いできればと思います。またその後、それももう一度紹介させていただいてと思いますけれども。

委員長 それでもう1回やりとりをするような時間をつくりたいと思いますので、済みませんが、きょうはこのぐらいにさせていただきます。どうもきょう、ほんとうは中間取りまとめでありますので、時間をもう少し、2時間半ぐらいいただきたかったですけれども、1時間45分に切られちゃった。済みませんが、そういうことでやりたいと思います。

それでは、審議を終わりにしまして、きょうのその他のところで何かありますか。

事務局 先ほどちょっと申し上げましたように、今後のことですけれども、中間取りまとめをやりとりをさせていただいた上でしていただいて、それはそれで公表させていただきたいと思っております。この小委員会ですが、その後、今度はテーマを具体的に設定して、そのテーマごとに1回ずつご議論いただきたいというふうに思っております。

最終的には、年度末を目標に最終取りまとめをしたいというふうに思います。具体的な日取りはまだちょっと先になりますので、また皆様のご都合を伺って設定させていただければと思っております。

委員長 日程は今後の調整ということでございますので、できたら皆さん参加できるような調整をしていただきたいと思います。

ほかに何か委員の方々からございますか。もしなければ、少し修正は残りましたけれども、中間取りまとめは一応区切りでございますので、都市・地域整備局長から一言ごあいさついただければと思います。

都市・地域整備局長 大変短い、1月から始まって期間にご熱心にご討議いただきまして、まことにありがとうございました。委員長はじめ各委員の先生、ほんとうにありがとうございました。中間取りまとめにつきましては、我々来年度の概算要求、施策等に反映をぜひさせていただきたいと思っております。

それからH委員、まことに申しわけございませんでした。まちづくりの審議会では半年以上もやりながら、延々と机上の議論をさせていただきまして、ほんとうに申しわけありませんでした。よく我慢をしていただいたなという感じで思っております。国会に提出した途端に、さすがに国会議員は許しません。3回か4回審議をやったわけですが、1日は地元の視察だということで前橋に行ってきました。百聞は一見にしかずでございます。ぜひやっておけばよかったなと大変反省いたしております。この審議会ではご意見いただいておりますので、ぜひ現地のほうへ視察もしながら、実態に合ったご審議のもとで議論を考えております。ほんとうにどうも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した。

それでは、以上をもちまして、本日の会議を終了させていただきます。

【閉 会】