

平成18年11月15日(水)
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6回都市交通・市街地整備小委員会

議 事 録

国 土 交 通 省

【出席委員】

黒川洸委員、上村多恵子委員、マリ クリスティーナ委員、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

【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を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6回の都市交通・市街地整備小委員会を開催させていただきます。

本日、ご出席いただきました委員は、13名中8名でございます。議事運営第4に定めます定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、青山委員、根本専門委員、森専門委員、山内専門委員は、本日ご都合によりご欠席でございます。マリ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。

次に、配付資料でございますけれども、お手元に一覧表とともに5種類の資料をお配りしております。ご確認をいただきまして、過不足がございましたら、お申し出いただければと思います。よろしいでしょうか。

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。これからの進行は黒川委員長、よろしく願いいたします。

委員長 早速ですが、きょうは2つ議事がありますので、事務局はそれぞれ1つずつ別々にやったらどうかということなんですが、それでよろしゅうございますか。

では、最初に「集約型都市構造の実現に向けて」ということで、説明をお願いします。

事務局 それでは、資料2のご説明をさせていただきたいと思います。表紙をごらんいただきたいのですが、この中に5項目用意をさせていただいております。

1つは、拡散型都市構造を放置した場合の問題がどういうことがあるのか。2つ目が、目指すべき都市像として集約型都市構造が望ましいということ。それから、3つ目に、この再編によってどういう効果があるのか。4番目が、こういった動きが実際に起こっているのか。それから、5番目は具体的な構築のイメージということでございます。

では、1ページをごらんください。こちらに問題点がございしますが、時間の関係もございしますので、説明は省略をさせていただきまして、項目のみごらんいただきたいと思います。最初は、高齢者が多くなって、移動の問題が生じてくるということでございます。それから2ページでございしますが、中心市街地の一層の衰退ということが心配をされるということでございます。それから、3ページでございすけれども、環境負荷が、交通エネルギー消費が増大することによって高まってくるということでございます。それから、4ページでございしますが、施設の維持管理、あるいは福祉施策等の行政コストが増大することで、都市財政の圧迫が懸念をされるということでございます。それから、5ページでございすけれども、道路整備によって自動車利用が増大すると、大規模施設の郊外立地などによって、自動車依存型の都市構造が促進され、モータリゼーション・スパイラルが生じてしまうということでございます。

そういったことを問題点として認識した上で、6ページの、2番目の目指すべき都市像でございす。ここの上の枠囲みの中に、第一次答申においてどういった都市構造改革が必要かということに触れておりますので、ご紹介させていただきたいと思ひます。都市構造改革について、地域が望ましいと思ふ目標をみずから選択し、「良く判断」することが必要であるという指摘がなされております。国としてはこういう「集約型都市構造」が望ましい都市構造と考へ、それに対する支援に取り組んでいこうということでございす。

その下でございすますが、では、具体的にどういった都市像を目指すのかということでございす。3つございす。1つ目が、アクセシビリティを確保しようということでございすますが、都市によって公共交通の状況、あるいは規模、いろいろ異なっておりますので、3つくらいのタイプがあるのではないかなと。

1つ目のタイプは、LRT等の軌道系の公共交通機関によってアクセシビリティを確保するようなケース。これは地方の中核都市なりで考へられます。2つ目のタイプは、軌道系までは行かないけれども、サービス水準の高い基幹的な路線バス網によってアクセシビリティを確保しようというタイプでございす。これには地方の中心都市、あるいは中小都市の一部などが当たるのではないかなと思ひます。3つ目でございすますが、路線バスではなかなか十分な利便性が確保できないような、そういう都市もあろうかなと思ひます。こういったところでは、道路整備を中心に自動車交通でアクセシビリティを確保し、あわせてコミュニティバスなどを活用しながら一定のサービス水準を確保するようなタイプでございす。

それから、2つ目の柱が、そういった基幹的な公共交通の軸上に集約拠点の形成を促進

し、いろいろな機能の集積を図っていこうということでございます。集約拠点にも幾つかパターンがあると考えられ、1つ目は中心市街地でございます。ここには都市全体に必要な高次の都市機能、あるいは居住等の機能の集積を図っていきます。それ以外の集約拠点においては、居住機能の集積と、日常的な生活機能などの立地を図っていきます。それ以外の電停なり、バス停の周辺では、居住機能の集積を図ります。こういったことで機能集積をしていってはどうかということでございます。

それから、3つ目はそれ以外の市街地でございますが、ここについては市街地の密度は高めず、密度が低下していくようなところについては、自然・田園環境の再生にも取り組んでいこうということでございます。

続きまして、次の7ページでございますけれども、集約型都市構造の実現に向けた戦略的な取り組みでございます。取り組むべき方向としましては、多様な主体と施策を連携した総力戦で取り組んでいかなければいけない、公民が1つの目標を共有して、交通と市街地整備の連携を深めていかなければいけないということでございます。下にポンチ絵で示しておりますが、都市交通につきましては公共団体、特に市町村が必要な公共交通を主体的に計画し、公共交通の中でも公益性の高い路線については、公益の範囲内で財政支援等によって整備をしていきます。国もそういったものに対する公的支援を行っていこうということで、都市交通については公が主体となって、その実現を図っていくということでございます。

それから、右側の市街地整備でございますけれども、こちらにつきましては公共交通の沿線で集約拠点を形成するために、重点的に市街地整備を行い、いろいろな機能の集積を図ります。それから、公民の適切な役割分担ということで、公共投資は「選択と集中」で重点化します。それから民間の事業者によって市街地整備の促進を図っていくということが大事であり、一番下を書いてございますが、「民」へのシフトということが大事な柱ではないかというふうに考えております。

次の8ページをごらんください。これが集約型都市構造への転換のイメージですが、中間取りまとめの際にもお示しいたしましたが、その後の部会でのご指摘等を踏まえて修正いたしております。右下の(3)「低密度になった拡散市街地」、それから右上の(4)の「求めるべき市街地像」のところを多少修正をいたしておりますが、低密度の場合には全体に密度が下がってまいります。上の求めるべき市街地像については、公共交通沿いに集約拠点を形成し、そのほかの市街地は密度が下がっていくようなところもできて、トータルの人口は変わらないというようなことをイメージをしております。

続きまして、9ページでございます。こちらに集約型都市構造の再編による効果を示しております。1つは仙台都市圏での都市構造再編のシナリオをお示しておりますが、これは昨年度、総合都市交通体系調査を行いまして、今後の仙台都市圏はどうあるべきかということ、パブリックコメントも行いながら取りまとめられたものでございます。

3つのシナリオがございます。シナリオの1は、低密度市街地の拡散型ということで、オレンジ色のリングが書いてあります、郊外に低密度の市街地が広がっていくという趨勢型のシナリオでございます。シナリオの2が、計画的に市街地を誘導していかうとするものです。それから、シナリオの3はさらに集約を進めまして、交通軸上に市街地を集約するというシナリオです。その結果、どういった効果が得られるかというのが次のページでございますけれども、鉄道などの公共交通の分担率が一番下の4番目のグラフでございますが、公共交通軸上の市街地集約型というのが非常に高くなっております。それから、右上の自動車の走行台キロ、あるいは環境負荷につきましても集約型が一番小さくなると。それから、左下の都心までの公共交通のアクセス性ですが、30分圏域での夜間人口も集約型が多くなります。それから、右下の私事で都心に行く人の割合ですが、これも集約型が多くなって都心への集客力が増えています。そういったことで、この集約型の都市構造を目指すべきであるということがうたわれております。

それから続きまして、ストラスプールでの都心の自動車流入抑制策でございます。この上の真ん中の図でございますけれども、ストラスプールでは、このグレーの卵型の円で示されている環状道路を整備いたしまして、この中には通過交通を入れず、黄色か紫色で示されているLRTや薄い黄色で示されている歩行者のネットワークで移動してもらおうという施策がとられているわけでございます。これによりまして、下のほうの右側に交通の分担率のグラフがございますけれども、都市圏全体及び西、あるいは南地区と中心地区との分担率を見ますと、公共交通機関の分担率が高まるといった効果が出てございます。

それから、次に12ページでございますが、4番目の都市構造の再編に向けた胎動ということでございます。実際にこういう集約型都市構造の実現に向けて、どういった動きがあるのかということでございます。1つ目が、都心居住ニーズということでございまして、この上のグラフでございまして、街中に住みたいというニーズは各世代にわたってございます。特に若い方も都心居住のニーズが高い。それから真ん中のグラフでございますように、大都市ほど、都市の規模が大きいほどニーズが高いという、そういったことがございます。そういったことで、左下のグラフでございますが、これは東京都の中央区の人口の推移ですが、人口が都心回帰を始めております。しかしながら、右側の下

のように、地方都市ではまだまだそこまでの動きはございませんで、依然として市の中心部での人口は減少傾向ということでございます。ごく一部の地方都市で人口の回帰が見られるところに至っております。

その具体的な例が13ページでございますが、青森では集約型の都市構造を目指そうということで、コンパクトシティのためのいろいろな施策に取り組んでおります。左上の図にピンク色のインナー、緑色のミッド、それからその外の色薄いアウターが示されておりますが、青森では、インナーで都市整備を重点的に行い、アウターでは自然環境を保全して開発を認めないということで、土地利用をかなり厳しく制限しております。青い点線で国道7号の環状道路を示してございますが、ここから外では開発をしないんだという施策を明確に進めているわけでございます。それから右側に、中心市街地の活性化のためのいろいろな施策を書いておりますけれども、交通を便利にしたり、広場だとか商業施設をつくったりといったことで商店街の魅力を高めるといった取り組みをいたしております。こういったことによりまして、マンションの立地も進んでおりまして、右下のグラフにありますように、平成12年度を底に中心市街地での人口が増加に転じているということでございます。

それから、14ページでございますが、こちらは同じような取り組みをされている富山市の例でございます。富山市では、この青い軸に示してあります鉄軌道、あるいはバスによる公共交通軸でございますが、この軸上に中心市街地、それから郊外の地域の生活拠点、そういったものを集約をしていこうと、こういう取り組みをされてございます。

具体的には15ページでございますが、まず中心部において居住者を増やすための支援に取り組んでいます。右下に富山駅を中心とする都心地区の図がございまして、このエリアの中で定住者を増やすことを目的として、住宅の取得、あるいは住宅の建設を行う方に対する支援をかなり行っており、都心の人口が下げ止まったということでございます。

これをさらに広げていこうということで、16ページでございますが、今後、公共交通軸上にさらに人口を集積する取り組みを進めるということを考えてございます。これは本年4月に開業いたしましたLRTでございますけれども、左上にございますように、サービス水準を非常に高め、アクセスの整備、沿線での住宅建設の促進などをあわせて行いまして、利用者も大幅に伸びてございます。

17ページをごらんいただきたいのですが、青い線で示しておりますのが鉄軌道による公共交通軸でございます。それから、赤い線がバス路線により公共交通軸でございます。緑の丸が鉄軌道の駅勢圏、それから紫色の丸がバスによる駅勢圏でございまして、こ

この人口をしっかり増やしていこうということを富山市では考えております。左側の に集積レベルの考え方というところがございますけれども、現在ではこの駅勢圏の中に住んでいる方が28.8%でございます。これを20年後の将来には、一番下にございます42.6%に高めていこうということで、今後JR高山線の輸送のサービスレベルを高めるといったことと、住宅建設に対する支援策を都心からこの軸上に広げるといったことを行うということでございます。

続きまして、18ページをご覧いただきたいのですが、こちらでは盛岡市の基幹的な路線バスによるアクセシビリティを確保している事例でございます。盛岡では幹線バスと支線バス、その乗り換えを行うバスターミナルというもので構成されているゾーンバスシステムというものを取り入れております。右の図にございますように、青い点線が、基幹バスでございます。赤で示されているバスターミナルで乗り換えていただいて、その先の支線バスできめ細かく団地内等のアクセスを確保しているということでございます。左側の写真でございますが、バスターミナルで便利に乗り換えができます。それから基幹バスについては、これは松園へ行くルートでございますけれども、朝の通勤時にはリバーシブルレーンを取り入れ、バス専用レーンが設けられています。これによって、下のグラフにございますが、速達性が確保されバスの所要時間がマイカーよりも短くなっております。そういったことで利用者も増加しており、基幹的なバスによるアクセシビリティの確保が図られているということでございます。

19ページに、具体的にどういう取り組みをしているかということでございます。ちょっと細かいので省略しますが、バスの走行環境の改善、あるいは結節機能の強化、バスの利便性の向上、それから情報提供、そういったようなことをパッケージで一体的に実施しております。

それから20ページでございますが、こちらでは地域の足をみずから支えようという取り組みでございます。京都市伏見区の醍醐地区において、NPOが中心に自らコミュニティバスの運行を行っております。背景といたしましては、地下鉄の東西線が開通し、市バスが廃止され利便性が下がってきたため、当初は市にもう少しバスを増やしてほしいということを働きかけておりましたが、それでは無理だということで、自ら取り組んだということでございます。NPOの方々が核となる商業施設等にスポンサーになってもらい、一般の企業、市民の方の寄付、そういったものも集めて、運賃とともに運営費を捻出をしているということでございます。これで非常に便利な、この右上の4路線のネットワークが実現できたというものでございます。同じように、バスの廃止に対する取り組みといたし

ましては、新潟市等いろいろなところで行われてございます。

21ページからは集約拠点の形成に向けた取り組みでございます。最初は日向市の事例でございます。日向市におきましては、一番下の図にございますが、東西方向に示されている鉄道を連続立体交差事業によって高架化し、あわせて、この図に表示されているエリアで土地区画整理事業を行っております。公共がそういう基盤整備を行い、あわせて、民間によって商業集積、魅力的なまちづくり、いろいろなイベントによるにぎわいの創出といったことを行っておりまして、非常に魅力のあるまちができております。

22ページをごらんいただきたいのですが、そういったまちづくりを行いますために、基本構想の段階から関係者によります委員会を設けまして、地権者、地元住民が主体的にまちづくりに参加しています。そういうことで、まちづくりの意欲が非常に高まり、地権者が積極的にまちづくりに参加をしたということで、左下にありますようないろいろなイベントなどもたくさん行われているということでございます。

それから、23ページからは、これは広島県の廿日市の事例でございます。ここで広島電鉄の路面電車へのアクセスを強化をするための駅前広場、アクセス道路の整備とあわせて、その周辺でシビックコアと言っておりますが、いろいろな公共施設を積極的に整備するということを行いまして、この周辺での機能の集積を図っているという事例でございます。ちょっと時間の関係で省略をさせていただきたいと思えます。

それから、25ページをごらんください。こちらでは、公民協働で進める駅前空間の魅力づくりの事例でございますが、千葉県鎌ヶ谷市におきまして駅前広場、ここの管理運営を公民協働で行っております。NPOがコーディネート役となって、市からの委託費と、毎月各世帯300円の負担をいただいている地域の住民の方による快適景観維持費を使いまして、清掃、植樹、花壇の手入れ、それからいろいろなイベントなどを行っている事例でございます。

それから、26ページからが集約型都市構造のイメージでございます。この26ページは、鉄軌道を中心に公共交通ネットワークを形成して集約型にしていこうというイメージでございます。点線が入っておりますのが鉄軌道でございます、実線が入っておりますのが幹線のバスルートでございます。現在の都市構造が左上でございます、これを右下のように鉄軌道沿いに集約型の拠点を整備していく。郊外については一部密度も下がるような、そういったところも出てくるのかなという、そういうイメージをお示したものでございます。

それから27ページは、これはサービス水準の高い基幹的な路線バス網による集約型都

市構造のイメージでございます。これも青い実線で基幹バスルートを示しておりますが、その路線沿いでの集約を進めようというイメージでございます。

それから、最後28ページでございますけれども、これは地方の中小都市における取り組みの事例ということで、山口・防府都市圏の例をお示しをいたしております。昨年度、都市交通マスタープランを策定し、公表いたしております。この山口都市圏は人口が約30万人でございますけれども、山口市、防府市が人口がそれぞれ10万人強のわりと小さい独立した都市圏でございます。これを右側にありますように趨勢型でいくのか、それとも基幹バスの強化をしたり、あるいは核内の循環バスを入れると、そういったことをやってコンパクトにするのかという、その比較を行っております。評価結果が真ん中にございます。中心市街地への発生集中交通量が集約型のものが一番高い、それから高齢者のトリップも多くなって、出かけやすいまちになる道路の混雑も減るといったことで、このコンパクトなタイプが一番望ましいという結論を得ておりまして、現在、その実現方策を具体化に向けて検討していると、そういった状況でございます。

簡単でございますが、資料の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。

それでは、これについてどうぞ、どなたからでも結構ですが、ご意見を。

ちょっと、私から最初にいいですか。きょうのこの資料2を見ていると、集約型の都市構造をするのが目標としてはいいんだというのはわかる。そのために、公共交通のサービスを上げるといいんだというのはわかるんだけど、もう1個、集約するにはどうしたらいいのだろうというところは、前回言ったようないろいろな市街地の整備の方策でやるというような形になるのか、そこのところはどんなロジックになっているのかなというのが、気にかかるのですけれども。

事務局 7ページに、都市交通と市街地整備の関係について、今までご議論いただいているように、まず市街地整備の場所を拠点市街地と考えるところに集約をしていくという、「選択と集中」の「集中」の部分ですね。それともう1つは、ちょっと事例でお示ししておりますけれども、例えば都心居住の促進策のような方策をとるときに、今までは中心市街地、都心部のみというのが出てきているんですけども、富山のように、少しそれをそういう集約拠点に広げていくという形で、それは誘導策という組み合わせ。それから、そういうところで特に公民の取り組みによっていろいろなぎわいをつくったりという、そういういろいろな、それもある意味では「総力戦」でやっていくということ、きょうは事例も含めてお示しをしたということで、何か1つのことでダイナミックにぐっと動かす

という、今までのような、市街地が拡大するときに何かやってきたような方策、例えば線引きで広げながら、それは区画整理とかを条件にしていくとかいう、そういう形のご提案になっていませんけれども、いろいろなことを組み合わせてやっていくということかなと思っています。

委員長 この7ページでいくと、民へのシフトというのを、私はこれは賛成なんですよ。逆に、官主導ではできないマーケットだから、民主導でいいんだけど、そのときにこちらの公側が何かやるのが民が出てくる、やるインセンティブになるかどうかというようなところが、何かもう少しコメントがあればいいかなと思ったんです。

それでは、A委員。

A委員 今のお話で委員長がにまさしくおっしゃった実現に向けてどういうふうにするのかなというのは、非常に難しいところがあると思います。しかし、このこういったベクトルを指し示すことが一番大事なんだろうと思います。

ですから、結論から言いますと、やはりまず、こういうコンパクトな集約的都市構造に向けていくんだというメッセージを送って、アナウンスメントを大きくやっていくということしか、多分最初の一步は踏み出せないのではないかと思うんですけれども、それはまた、各都市が考えなくてははいけない。

しかし、これは正直言いまして、個人の私有財産の価値に絡んでくると思うんです。やはり郊外よりも街中のほうが価値が上がってくるというふうなことになっていくわけですから、土地の値段だとか、そういったものにも響くだけに、かなりデリケートではあると思います。

しかし、各市町村なり都市が、例えば線引きをどういうふうに見直すかだとか、市街化調整区域の割合を増やすだとか、これからの郊外大規模商店街に対してどんなふうな形で臨むのかだとか、あるいは新しい郊外に対する住宅の建築許可に対してどんな態度で臨むのかとか、そういったことが多分具体的な、顔の見える市町村ではやっていかなければ、こういう集約型には結果としてなっていないと思いますけれど。しかし、そういうデリケートなところまでなかなか一から踏み出すというわけにもいきませんしょうから、やはり大きなベクトルをまず指し示していきながら、青森ですとか、富山ですとか、きょうもいろいろな例を挙げていきながら、いかに効率的で経済的で、うまく都市経営をやっていくかということのためには、こういうことが必要なんだよというふうに、少しずつメッセージを送りながら、何年かかかってこういう姿にしていくという以外にはないのかなというふうにとちょっと思いました。

集約型にもっていくために、もし、例えば何か呼び水的に民に対して、民間投資を促すためのインセンティブみたいなものができればいいですね。やはりいわゆる地下鉄だとか、そういう公共機関の沿線により投資がしやすくなるような、民間マンションですとか、そういうものが投資しやすくなるような呼び水的インセンティブができると、それはそれでやはり有効なのだと思いますけれども、何遍も言いますが、まずはメッセージしかないのかなと、そういう印象を持ちました。

技術審議官 ただいまのA委員のご指摘、我々はまさにそういうふう考えているところでありまして、人口がどんどん増えている時代ですと、規制型の都市計画の手法を使ってかなりコントロールできるわけですが、人口が減っていく時代になりますと、なかなかツールとして都市の密度配分を動かすというのは難しくなってくるわけです。ですから、いろいろな手でやるしかない。

少なくとも、例えば今、委員がおっしゃったような公共側で少しインセンティブを与えるような話、これについていろいろ工夫しようと。例えば道路を整備する、公園とか下水を整備するような公共投資も中心部なり集約拠点に集中すべきであるし、公共的な施設を立地させるときには、今までは安い土地を求めて郊外というのもあったんですけども、真ん中へ集める。そういうことをやりながら、できるだけ民間が、基本的には住宅地、居住地選択というのは市場原理の中で動くと思いますけれども、そういうのを誘導しようというふうに考えています。

特に交通の話と絡めますと、これはニワトリと卵の話なんですけれども、交通が便利になればその駅周辺に多分市場価値が出て人が来るんですが、逆に人が来るから交通が成り立つということもあって、その辺の循環を今までのマイナスの、負のスパイラルからプラスの循環に回るような形を、市街地整備側でもインセンティブをつけながら動かしていこうというふうに考えているところです。

委員長 はい、B専門委員どうぞ。で、その次、C臨時委員。

B専門委員 今の話、そのままもう1回するんですけども、例えば富山とか青森で都心に人口が戻ってきていることの背景というのが、この資料でいくと住宅の制度であるとか、何であるとか書いてあるけれども、資料を見る限り、交通を特に頑張った人が、富山の場合はその後、交通を頑張っていますけれども、今のところは交通が頑張った人が来たということの資料ではないように見えるんです。

基本的には、もうご存じのとおり、公共交通が頑張ればいいと思っているんですけども、交通をどう頑張るとどう動くのかというメカニズムの仮説みたいなものがもう少しあ

ると、さっきおっしゃったメッセージにしても迫力が出てくるような気がしたんですけれども、ちょっときょうの資料だと、そこがよく見えなかったような気がいたします。すみません。

委員長 C臨時委員のほうでいいですか。

C臨時委員 今のB専門委員の意見とやや重なる部分がありますが、7ページで戦略的取り組みとして書かれている中で、都市交通のほうの取り組みのメニューというか、都市交通として少し書き込めないかなというこの提案というか、そういうことなんですけれども、1つはやはり、これはLRTとか、バスだとかいうことを言っているんだけど、みんなが乗る気になってくれなければいけない。過去もいろいろみんなで作ったけれども、なかなか乗ってくれない。何かもっと魅力的な乗り物にすることが非常に大事なような気がするんです。

特にバスなんだけど、バスの車両をみんなでもっときれいなものにするというようなことを本格的にやれないかなというような、そういうことも含めて、何か魅力的な乗り物にするための工夫というのもこのメニューの中に入っているということを明示したほうがいいんじゃないかというのが1点。書いてはあるんだけど、例えば歩けるようなまちづくりをともになってやらなければいけない。公共交通とか、当然それは組み合わせなんですけど、それを実現するためにはストラスプールのようなものができていますよとは言うものの、我々の中でそこをうまくやるための、今度は道路側の仕組みというか、それをもうちょっと明確に言ってもいいのではないかな。ちょっとそこが、駐車場であるとか、交通規制であるとか、そういう仕掛けのことをもうちょっと積極的にどこかでちゃんと書いてもいいのではないかなというのが、先ほどのB専門委員との関連で言うと気になりました。

もう1点は、これは市街地整備とも絡むのかもわかりませんが、地域でそういう交通を支えなければいけないというイメージのことは、いろいろな方法がありますねと、よく書いてあると思うんです。そのところも、いろいろな概念整理をもう少しうまくしてくれたら、みんなもうちょっと使いやすくないか。例えば出資をするとか、それからここにも幾つもいろいろな例が出ていますよね。どんな方法があるのか。例えばそういうメニューがそれぞれ特徴があって出てきて、ちょっと書いていないけれども、僕自身は地域カードみたいなものがもうちょっとうまく使えないかなという気はするんですけれども。クレジットカードでみんなが買い物をした部分が、そういった交通の支えにつながるというふうなことができると、よりいいなという気がするんです。

それは、その鉄道ないしバス、ないしそういう公共交通機関の開発利益をその維持に還

元する方法として、システムが何かつけれないかという意味なんですけれども、そういったものの例も含めて、少し地域の人たちがわかりやすく、こういうメニューを工夫すればありそうだなという概念整理をしていただけるといいのではないかという気がしました。

委員長 今の最後のカードのやつは、うっかりすると、課徴金みたい、あるいは特別徴税みたいな概念に触れないですか。

C臨時委員 いろいろ考え方はあると思いますが。

委員長 難しいんだけど、下手すると、今のような言い方をすると、特別税をそういう格好でとったらどうですかと聞こえちゃうから、もう少しうまく……。

C臨時委員 表現する。表現力がなくて悪いんです。申しわけないです。

要するに、地域で使う、今例えば何円買ったらこういうチケットをくれますよというような仕掛けは、既に導入されているところがありますよね。車だったら、駐車場は無料になっていますという制度に対抗するためにそういうことをやろうとしているわけけれども、もうちょっとそれをシステムチックにスマートにできないかというのが私のイメージで、その電車ないしはバスを使って来ることによって地域が潤って行って、地域で活動が行われていることに対してその還元が維持につながるということにうまくできないだろうかということなんです。徴金ほど強烈ではないんです。

委員長 かつて、何だったですか。ボランティア貯金ですね。あれは利率のうち何%かをそちらへ出しますというのを宣言している預金をするというのがあったけれども、それなら自分のチョイスができますからね。今の地域のあれというのはあり得ると、私は思うんですけれども。

ただ、私はきょう2つあって、次のほうが交通戦略だから、そちらのほうに質問がいっぱい出てくるのではないかと、こちらのほうではないかなという。だけど、確かにそういうメニューを出しておくというのは必要なのかもしれないですね。

D専門委員 少し前の議論に戻りますが、7ページあたりの公が主体と民へのシフト、この辺をやはりもうちょっと書き込んだほうが、「実現へ向けて」だといいと思います。民へのオリエンテーション、ガイドプラン、それから出ていましたインセンティブ、この辺をもう少し書き込めないか。

それで1つ、ヒントになるかどうかわかりませんが、今、日本橋の首都高の地下化と、それから東京駅の再開発を絡めようという提案が一部の方からかなり出ていて、一応真剣に検討されています。ですから、ああいう全く違うテーマの2つの事業を組み合わせる事業、これがやはりそろそろ本格的な検討段階に入ってきていて、そうすると、6ページに

あります「集約型都市構造への転換」の下、3つありますが、その一番の集約拠点の形成と一番の周辺市街地の話、これを絡めたような計画体系と事業手法、これが必要だということを出せないだろうか。

例えば、市街地の密度を高めない方策ということで具体的に考えてみると、一部には狭小な宅地もあるはずで、そういう方は隣地を含めた、もうちょっと広くしたいというニーズと、それからその隣地の方は市街地や中心に行きたいというようなニーズが2つ絡められるような状況もありそうで、そういうものと集約拠点の形成というのは絡むのではないか。それを1つの事業体系の中で全体を拘えるような施策ですが、これは1つシステムとしてあると望ましいのではないかと、その辺をそろそろ打ち出す時期ではないかなと思っております。

事務局 今の点に関してでございますけれども、前回は若干似たような議論がありまして、中心市街地と郊外部、極端な話、区画整備で言うと飛び施行区域的な形で考えられないかというようなお話もあったようでございますけれども、いずれにしましても、郊外部の密度低下に対する問題、いわゆる縮退部分の問題というのは大きな宿題になっておりますので、次回以降までにまた検討させていただいて、そのあたりの考え方を整理してまたご議論いただきたいなというふうに思っております。

委員長 今、私はD専門委員の言ったのはそれだけではなくて、どちらかという都市交通・市街地のほうは事業をわりとメインにしているわけですね。片一方、都市計画のほうは計画のほうばかりやっていて、多分、D専門委員はそれは2つを、計画と事業をうまく連動させるような仕掛けをつくったらどうかということまで踏み出していったほうがいいのではないかとこのことを言っているのではないかと思うんです。そこら辺をもう少し、ちょっと考えていっていただければと。

じゃあ、E臨時委員、それからF専門委員。

E臨時委員 先ほどの、なぜ公共交通を使わないかということとちょっと関連するんですけれども、きょうの資料を見ると、拠点のところに居住機能ということで、トリップの始点の話はたくさんあるんですけれども、終点、つまり行き先の話があまりなくて、1つはやはり働く場所と働き方、この話をやはり少し触れておいたほうがいいのかなと。中心市街地は従業者数もたしか減っていたと思いますので、働く場所をどうこの公共交通とうまく組み合わせるかということですね。ただ、そうは言っても、これは都市の産業政策と非常にかかわっていて、中部圏なんていうのはまだ製造業が非常に強いので、工場とかがやはり、都市の真ん中のほうに工場をつくるというのはなかなか難しいものですから郊外

に建設され、そういうことで、結局公共交通をいくら整備しても、通勤先がそういうところにはないもので、車で行くというのはよくある話なんです。だから、むしろそういう働く場所と公共交通をどううまくリンクさせていくか。1つ、今中心市街地にあるサービス業系の集積みたいなものはきちり維持するという話は大事でしょうし、そうじゃないタイプの働く場所には、フィーダーバスみたいな考え方もちょっと出ていましたけれども、やはり公共交通をどう整備していくかというところが必要だと思いました。

それから、もう1つは働くのではなくて遊びに行くという、あるいは娯楽機能とか、そういうものだと思うので、何かトリップの行き先にあるものもきちりと公共交通とリンクしているんだぞという意識が必要かなと感じたところです。

以上です。

委員長 今のところは、それ、どんなふうに想定しているんですか。働く場所とか、どんなところに働き場があるのか。意外と、これはあまり皆さんの意見が一致しないのではないかと思って。

C 臨時委員 23ページにシックコアの話が出ていますね。こういうのは比較的コントロールしやすい世界で、都市計画法改正のときにも少し議論したんですが、公共的な施設、公益的な施設の配置論というのをあまり明確にないまま、そのときの都合でやっている感じがあるから、それをもうちょっと意図的にやるということをはっきり言って、そのために、それが例えば拠点とした地域でどうしてもはまらないとすれば、はまるような土地利用の規制のほうの変え方を積極的にするというくらい、先ほどのD 専門委員の話ではないけれども、重ね合わせてやるというのは、こういう部分はやり得るんじゃないか。民間のビジネスをさあどこまでやるかというのはやや問題だという気がするんですが、少なくともこの公共、公益的施設は着地点としてコントロールすることを本格的に考えてもいいかなという気はいたします。

委員長 F 専門委員。

F 専門委員 今の議論に関連してちょっと。クラシックな暮らし方に結構戻ろうとしているのかなという話で、B 専門委員が今おっしゃられたようなことも、休みの日にどこに遊びに行くかというのも、例えば昔は阪急沿線では宝塚ファミリーランドというのがあって、みんなそこへ行ってたわけですね。平日は梅田に働きに行って。何か昔の民間の沿線開発スタイルみたいなものが、もう1回リバイバルになるのかなという印象を受けました。

1年くらい前から小田急とか、東急とか、沿線開発をまた熱心にやり出したりしている

んですけれども、民間にという話をしたときに、モデルとしてただ単に駅前がこの絵のように山になってマンションができればいいのかという話ではないのではないかと思います。沿線全体でやはり何と云うか、沿線ブランドみたいなものがほんとうはあったらいいんですけれども、そこにやはり暮らしてみたいなというふうな、そういうスタイルに持っていかなければだめで、そういう意味では先ほどD専門委員がおっしゃられた計画と事業連動ができないと、そういうクオリティのあるものができないと感じています。マンションの建て逃げという感じではなくて、時間軸を持った民間主体が入ってきて、何十年か後までそのエリアをある程度責任持ってくれるような視点というのがやはり欲しいのかなという感じを今のお話で受けました。

そういう意味で、今回どこまで書き込むのかなというのがやはり非常に難しいと思います。大まかなところであればこれでいいとは思いますが、例えば、先ほど竹内審議官がおっしゃいました誘導的な観点については、密度コントロールは確かに難しいと思うんですけれども、ある程度誘導したい所にお金を集中していくという発想であれば、以前申したような、アメリカメリーランドのプライオリティファンディングエリアのようにかなり集中的にやらないとうまく機能しないと感じています。その戦略でいくのであれば、やはりかなり思い切ったところまで書き込むことも必要かなという気がしました。

あと、もう1点ですが、今回の議論の中で例えば6ページの目指すべき都市像のところ、下のほうの赤のほうのところなんですけれども、目指すべき都市像のタイプ、タイプ、タイプというのがあります。この考え方には僕は基本的には賛成ですが、地方中核都市はこれくらい、地方中心都市はこれくらいと書いてあります。しかし実際問題として、各都市はいろいろなエリアが混合した状態にあるといえます。人口40万人くらいの都市だと、幹線はどうもバスで行けそうだけど、そうでないところは持たないかなとかいう感じで、いろいろな状況が混じっています。それも時間軸が絡んでいて、将来的にもっとバスの乗客が減ったらどうなるんだろうとか、その辺の問題があります。

おそらく我々がほんとうに議論しないといけないのは、コンパクトになりそうな鉄道沿いの拠点のところだけじゃなくて、そこから漏れる、郊外の縮退するようなところでもない、間のフリンジのところをどうするかということのような気がしています。やはりもうちょっとバスに乗ってもらえるようなまちづくりにするとか、B専門委員が本を出されましたけれども、そういう議論がやはりもうちょっと必要になってきて、平均的な市街地のことをもうちょっと考えてあげる部分というのがどこかに要るのかなというふうに思いました。

以上です。

委員長 普通のところというのがなかなか難しい。多分まだ事務局は郊外はさわっていないんだという感じで、どちらかという、都心系を少し抜き出されているという感じがすけどね。

G臨時委員 今日はいろいろな自治体の取り組みを紹介していただいて、私はこういうのは非常にいいと思うのです。ウェル・マネージを自分たちでしたという例を挙げて、そういうものを実験結果を出すことによって、ほかの自治体の呼び水になるという点では非常にいいやり方だと思います。

その中を見ていくと、きょうは自動車の混雑が減るとか、買い物の利便だとか、環境ということはある程度訴えかけができていたのですけれども、逆に高齢者にどうなったとか、財政的な負担がどうなったというようなことについてはまだ出てきていない。それはおそらく自治体の方にそのまま聞いても、なかなかそういうことはおっしゃらないと思うので、聞く側、分析する側があえて、こういう市街地のところに手を入れると、どういうベネフィットがそこで出てくるかという聞き方をして分析していかないと、こういうところはなかなか出てこないのかなという気がしました。これが1番目です。

2番目は、富山のように住宅補助というやり方なのですが、これは例えば災害で困っているからどうぞとか、所得が低いからどうぞという場合、これは公益性が簡単に認められるわけです。これに対し、いわば街中の一等地のところにお住みいただく私有財産に対して出すということだとすると、もちろんそれ以外の条件があつてのことだと思うのです。そこをうまくやはりパッケージにしないと、持ち家にしても、賃貸にしても公益性の確保というのが制度的に表明できないし、やはり広がりを持たない、共感を生むような施策にならないかなという気がしました。

あと、3つ目は市民の立場というか、市民参加というようなことを今回聞いていて思ったのですけれども、今まであったのは団体型の参加とか、計画的な参加とか、最近出てきたのは自主管理に加わるような参加でして、これは今回も出ていると思います。今回出ているものの中には、新しいものとして、例えば環境を自分たちで維持するというような意味での主体的な取り組みとか、さらには出資者として参加するという方法、単に市民としての資格にプラスして、自分たちで地域のためにお金を出して参加するという、そういう参加主体の特性というのは今まであまり強調されてきていないわけです。そういう参加形態のメリットを政策面で全面に出して、それも1個の市民参加なんだというようなことのアピールがあるともっと前に政策が進むのかなと、そういう気がいたしました。

A委員 今、G臨時委がおっしゃった市民参加というか、住民理解がほんとうに必要なだと思います。おそらくこれが現実的になった場合に、実際の例えば施設の建設というふうになると、街中、市街地の建築というのは非常に、正直申しましていろいろ大変な、日照権だけではなくて、いろいろな住民の方々のご意見をまとめたり、ご理解を得ないと、特に中心市街地、駅周辺だとか、そういうところに建築しようとするのは、テレビが映らないだとか、そういうことも含めてありとあらゆる住民運動や何かが起こって、なかなか思うように進まない。時間がかかりかかるといふうなことは、多分現実を進めていく中ではかなり予測されることですので、やはり都市全体のベネフィット、こういうふうコンパクトシティに持っていくことによって、いかに効率的でいいベネフィットがあるのかということを中心に打ち出しながら、住民理解、市民理解とやはりセットになっていきませんと、交通問題だけではなくて、コンパクトシティに対しては多分建築の部分からはそう簡単にいかないよというのが現実的にはあると思います。

また、中心市街地に建築をする場合には、できてしまえばとても便利にはなるんですけども、できるまでのそれこそ交通の混雑を考えると、何かちょっと何年間は嫌だなと、その間非常に街中が一時非常に混雑をしたりしますので、ほんとうにそういう意味でも市民、住民理解がセットだと思います。

それから余談ですが、やはり飲酒運転の取り締まりが非常に厳しくなったことですか、あるいは駐車違反の民間委託ですとかと、やはり取り締まりがきつくなったりして、そういう意味では今ちょっと車ではなくて公共交通機関で動こうという機運が高まっているときですので、そういう意味では今、タイミングとしては非常にいいし、これからはますますそういったものとセットになって、こういう方向でやっていかなければならないんだろうと思います。

委員長 どうもありがとうございます。

ちょっと時間の関係で、次の総合的な交通戦略のほうを説明していただいて、資料2と3と両方ということにさせていただきたいと思います。後でB専門委員が11時半にと言っていますので、とにかく少しそれを考えて説明をお願いします。

事務局 それでは、資料3をご説明させていただきたいと思います。表紙に5項目ポイントが書いてございますが、議論のポイント、それから戦略とは何か、中身、立案、策定、運営方策の考え方、公的支援のあり方、この5本の柱になってございます。

前半は中間取りまとめまでにご議論いただいたことのおさらいでございますので、既にご承知のことかと思っております。最初、議論のポイントということで、なぜ戦略による取り組

みが進展しなかったかという、その背景でございますが、平成15年4月に同じこの都市交通の小委員会で都市交通戦略のご提案をいただいておりますけれども、十分浸透していないわけでございます。しかしながら(2)にありますように、近年、高齢化、人口減少が現実のものになってきておりますし、それからコンパクトなまちづくりの必要性、そういったことが社会的に浸透して理解を得られるようになってきたということで、もう1度、この取り組みをしっかりと打ち出していく時期になってきたのではないかと考えてございます。

それから2ページでございますが、総合的な交通戦略とは何かという、この目指すものでございます。これはこれまで需要追従型で施設整備を行ってきておりますが、これを目標達成型に変えていこうということでございます。左側に成長期の展開でございまして、都市への急激な人口集中に対応して、量的な不足を効率的に解消していくということが大事だったわけでございます。したがって、下にありますように、交通需要に対応した都市交通施策を進めるといふ、そういう需要追従型でこれまでは来ておりました。

右側に、これからの人口減少、それから超高齢社会における都市交通施策の展開のあり方を書いてございますが、人口集中も沈静化しておりますし、投資余力も減退をしてきている中で、今後の都市交通の課題といたしましては、量的にはある程度達成できている中で、ハードとソフト一体となって効率的・重点的に施策を展開していかなくてはいけないということで、今後の目指す将来像、これを実現するための都市交通施策を目標達成型に展開していくということが必要になっているということでございます。

3ページをごらんいただきたいのですが、そのための転換の考え方ということでございます。これまでの計画の策定プロセスを見ますと、従来は、需要は大きく伸びるという前提で、不足する交通施設をマスタープランに位置づけて、進捗状況を点検をするというやり方で来ております。今後につきましては、経済社会状況の変化に柔軟に対応しながら、新しい施設整備に加えて既存ストックの有効活用、再構築等を重視しながら、市民、利用者の観点から、わかりやすいアウトカム指標を設けて、目標の達成度を点検していくという、そういうやり方に変えていく必要があります。このため、下にございますように、短期から中長期に達成すべき政策目標を明示し、必要な交通施策を組み合わせた「総合的な交通戦略」に基づく取り組みに重点を移していく。その際に、公民協働で多様な主体との連携を軸にした「総力戦」で取り組むんだという、こういうことをっております。

4ページでございますが、パッケージアプローチによる総合的な取り組みということで、これは関係する諸施策を総力戦で展開しようということでございます。1つ目が、この都

市交通の課題に適切に対応するために、まちづくりと一体となって必要な施策を総合的・一体的に実施しなくてはならない。2つ目が、すべての主体が共通の目標を持って連携・協働していかなければいけない。必要な施策を組み合わせ、パッケージアプローチ型の取り組みが必要。3つ目がスピード感を重視していく。4つ目が柔軟性のある計画づくりに努めていこうということでございます。

5ページに、これはイギリスのパッケージアプローチの具体例をお示ししております。イギリスではLTPとっておりますが、地方の交通計画を地域の公共団体がつくりまして、その中に盛り込む施策と、それから実施する主体と、それから中央政府から地方政府への補助金、この3つの点がそれぞれパッケージになって施策が進められてございます。具体的にレディングというところでどんなことをしているかというのをそこに書いてございますが、レディングでは関係する主体が公共団体と自治体が出資して作っているバス会社、それから警察の3者のみです。県レベルの自治体でありますレディングのパラという自治体を中心になりまして、LTPを作ってパッケージアプローチを進めているということでございます。中身としては、都心、それから郊外、それぞれでのハードの施策、それからソフトの施策を盛り込んでございまして、これによって都心の育成と都心へのアクセシビリティの向上を行っております。

次のページにイギリスでのパッケージアプローチの考え方が書いてありますけれども、のところでもパッケージアプローチの考え方が示されています。以下の3点がそれぞれパッケージで行われています。まずは施策です。これは政策目標の達成に必要ないろいろな交通投資を組み合わせましょうということで、これがパッケージになっています。それから、実施する主体もいろいろな主体があるので、皆さん一緒にやる。それから補助金も、必要な施策に対して一括で補助ができるという、そういったことになっているわけでございます。

それで、7ページをごらんいただきたいと思います。そういったことを踏まえまして、総合的な交通戦略の取り組みが必要だということで、1つ目が戦略のポイントでございます。ここもこれまでの中間取りまとめまでの議論をまとめたものでございます。1つ目が交通を利用する人の視点から見て取り組まなくてはならないということです。利用する立場に立ちますと、徒歩なり、自転車、公共交通、いろいろな手段を対象に移動の連続性、それから必要なサービス水準の達成が大事だということです。

それから2つ目は、市町村が中心になって「最適なパッケージ」を追求していかなくてはならないということでございます。そのために、行政が政策目標を明確にし、まちづく

りと一体に都市交通システム全体の効率性を確保できるような、そういう施策パッケージを提案し、関係機関と協議していくということが大事だということです。

3つ目が関係者間の連携と役割分担ということで、新しい公民のパートナーシップの構築も要るということでございます。これは都市交通の関係者は非常に多くの方が関係しておりますので、関連する全ての主体が役割分担を明確にして、連携・連動していくことが大事であること。それによって、一体的な都市交通システムが実現されるということが大事なんだ。それから、2つ目は民間だけで整備・運営ができない公共交通につきましては、公共による支援、あるいは地域による支援、そういったことが必要であること。

4つ目は「選択と集中」ということで、都市の将来の目標達成ということを念頭に置きまして、効果の高い施策を選択をして集中的に実施するということが要ること。

それから、5番目は計画が適切に評価・改善できる仕組みが必要であるということでございます。継続的に事業の進行管理、あるいは評価・改善が行われて、最適な状態となるようにしていくということが必要だということです。

それから、6番目が国による支援ということでございまして、戦略に基づく施策が円滑に進められるように、国による総合的・一体的な支援が必要だろうということでございます。

続きまして、8ページの戦略の計画要素でございます。これにつきましても、中間取りまとめでご議論いただいている中身を再度書いているものでございます。ここの左側の枠に示されている、都市の将来像、目標、それから施策パッケージ、それを実現する実施のプログラムなどで戦略が構成されます。そこに盛り込まれる交通の施策は、これまでもご議論いただいていますように、徒歩から公共交通までさまざまなものが含まれるということでございます。

続きまして、9ページの対象区域の考え方ですが、これは今回新たにご議論いただきたい部分でございます。対象区域は、都市の抱える課題に応じて、都市圏全体、あるいは特定の中心市街地といった課題のある地区を対象に設定していくことが望ましいのではないかとございます。それぞれ責任を持って戦略を推進できるような区域ということ、それから各地方公共団体の首長さんがリーダーシップを発揮できる区域であることが大事であるということです。都市圏レベルのように複数の市町村にまたがる場合には、意志決定なり責任が明確にできるような組織体制が必要ではないかとございます。例えば協議会を設けるとか、そういったことが必要であると考えられます。

下に事例で札幌の都心、熊本都市圏を紹介してございますが、札幌市ではこの北海道の

顔になるところで快適な歩行環境、円滑な自動車交通を実現し、それによって魅力的な都心を再生するという、札幌駅を中心とする区域で戦略を作っているということです。

それから、10ページの目標の年次でございます。これも今回新たにご議論をいただきたいポイントでございます。戦略につきましては、計画の効果を早期に発現することが必要だということ、施策を実施するのに必要な期間ということも考えなければいけないということ、都市交通マスタープラン等の関連する計画の目標年次との関係も考えなくてはならないということ、それから、国による支援制度の計画期間、そういったようなものを考慮しまして、概ね5年から10年後という考え方でいくのが望ましいのではないかと、ということでございます。

下にポンチ絵でございしますが、都市交通のマスタープランは約20年後を目標に計画をし、10年後に見直しをするということで取り組んでございます。交通戦略については5年なり10年で1つのサイクルを考えまして、5年間くらいで事業を行って、そこで評価を行い、必要な見直しを行って後半を行うという、それで1つのサイクルという、こういう考え方で進めてはどうかということでございます。

それから11ページでございますが、目標設定、アウトカム指標の考え方でございます。こちらにつきましても、今回の新たなご議論のポイントでございます。ここでは、目標期間中に達成すべき政策目標をわかりやすいアウトカム指標を用いて数値目標として設定することが必要であると考えています。あわせて、アウトプット指標による目標も設定してもいいのではないかと、そういうことで考えてございます。

この下に、豊田市の総合交通戦略の事例をお示ししておりますけれども、ここでは2010年と、長期的な2025年の目標を書いております。渋滞であればマイカーの通勤時間を4割程度短縮するとか、公共交通については利用者を1.5倍まで増加するとか、そういったような目標を設定をいたしてございます。

それから、12ページをごらんいただきたいと思います。こちらに総合的な戦略の立案、策定、運営方法ということで、最初に立案・策定のプロセスでございます。こちらもご議論をいただきたいところでございますが、基本的な流れについてはこれまでもごらんいただいているんですが、検討、策定の手続、プロセスの透明性、客観性を確保することが大事であろうということで、下のフローの右側にございますように、住民の意見等を聞いて戦略に反映する、あるいは検討結果とプロセスを公表していくと、そういったことをやっていこう。その際に、施策パッケージをつくった後に社会実験などを行いながら、それも

含めてプログラムをつくるという、そういった取り組みが必要なのではないかと考えています。

それから13ページでございますが、こちらに策定・実施の体制を書いております。これにつきましては、中間取りまとめてご議論いただいた中身でございます。これはすべての関係者が参画する協議会方式がいいのではないかと考えています。ここで施策の立案、策定、実施や進捗の管理まで一環して行えるような、そういう体制が望ましいということでございます。

それから、14ページの評価・改善の仕組みをごらんいただきたいと思います。こちらでも、今日ご議論いただきたい点でございます。戦略を継続的に実施をしていくためには、戦略の策定、施策の実施、進行の管理、評価・見直しという、一連の流れを継続的に透明性の高い仕組みで行えるようにすることが必要であると考えております。したがって、その評価の段階では客観性、透明性、公正さというものを高めるために第三者機関を活用するといったようなことも考えていくべきではないかと考えてございます。

それから15ページは、これは豊田市で今行っております総合交通戦略の事例でございます。将来の目標像を描きまして、具体的なビジョンとして、環境への配慮、「かしこいクルマの使い方」、土地利用との一体といったことを考え、具体的な施策を取りまとめるといったようなことを行っております。

次の16ページでございますが、豊田市で考えている都市構造でございます。都心、拠点地域核と、郊外の地域核を公共交通等で結び、公共交通の軸上に重点的な集約化を推進するといったことを考えて戦略を進めているということでございます。

最後に、17ページでございます。こちらに公的支援のあり方をまとめてございます。こちらでも、きょうご議論いただきたいポイントでございます。これは戦略の目的を達成するためには一連の施策を総合的に推進することが必要で、これを国が一体的に支援することが必要なのではないかと考えております。この支援制は、交通を取り巻く状況の変化ですとか、施策の進捗状況などに柔軟に対応できる仕組みを備えていくことが望ましいのではないかと考えて、求められる支援のポイントといたしまして次の3つを考えております。

1つ目が、戦略に位置づけられている施策パッケージをできるだけ一体的かつ総合的に支援できるということです。その際、戦略に含まれる各モード、特に公共交通などに対して十分な支援が行えるということが必要であると考えています。2つ目が、施策のパッケージに入っているものであれば、事業間のやり取り、あるいは年度間のやり取りなどが機動

的に行えるといった、自由度の高い支援策であることが必要なのではないかとということでございます。それから、3番目は戦略の策定、実施、評価、見直しのそれぞれの段階で支援が行えることが必要ではないかとということでございます。

以上でご説明を終わらせていただきます。

委員長 どうもありがとうございました。どうぞ、ご意見がありましたら。B専門委員。

B専門委員 ちょっと幾つかあるので、意見ですので、聞いておいていただければと思いますけれども、全体にバスのことが幾つか出てきていて、それでバス路線の再編と何かそこへさらっと書いてあるけれども、バス路線の再編をしたいと案をつくる例は幾つもあるんですけれども、そういう実現に向けてというのは、もういろいろな経験をされていることだと思います。そこに関して、新たな言い方をしていかないと、多分同じように再編というのは、幾つかの例外を除いてとても難しいのではないかと。

バス会社のほうにも言い分があるし、自治体のほうにも言い分があるんですけれども、それをずっとほじくり返すということは全然生産的ではなくて、そうじゃないとすると、少し時間がかかっても継続的な協議の場がやはり少なかったということからすれば、豊田でもそうなんですけれども、協議会という言い方でも、なかなかその会議の場面では言わずに、終わってからぶつくさ言う人たちもいるんですけれども、そうではない、仕掛けづくりのところはより強調していただいたほうがいいと思いました。

そのときに、事業者が基本的に民営ですから、事業者への動機づけということをやっけないと、やはりずっと別な局がやっていたような補助で垂れ流されていくようなことになってしまいかねないので、そのところをうまく入れ込んでいただきたいなと思いました。

あとは、ちょっと細かいことが幾つかあるので、もう1つ大きなことで、12ページか、市民との関係のところがあって、こうでいいなと思うところはあるんですけれども、市民の方々といろいろ対話をする場面というのも幾つか経験して、そのときに、自分の我田引水とかではないですけれども、そういう発想だったりしているところで、もう少し市民の方々にも例えば環境のこととか、福祉のこととか、財源のことも含めていろいろ理解していただく、そういう場面がこの裏側にきっとあるんだろう。教育とか啓蒙という言葉でさらっと言ってもいいんですけども、そういうものとは違って、やはり意識を高めていただく市民がいて、その市民の方々が積極的に参加するという、そういうことをもう少し強調していただきたいと思いました。

以降、細かいことを何点が言いますが、1つは区域のところの議論で、僕はさっきのF

専門委員と同じで、地域によっていろいろなパターンがありますので、これもイギリスの例なんですけれども、コリドーでの議論というのはきっとあり得るだろう。さっきの資料、27ページの20万人の都市のところ、鉄道があるにもかかわらず、その横にバスを引いてバスで頑張るといのがあったんですけれども、それはやはり鉄道とバスと両方見ながら生かしていくという議論をすべきだと思います。そういうことも含めて、コリドーレベルの空間のとり方というのは、もう少し日本であっていいのかなということをおもいました。

それから、先ほどの議論の中で先生がおっしゃった話にかかわるけれども、情報技術の面での変化がすさまじくて、ICカードが首都圏ではぐっと変わりますけれども、それに伴ってクレジットカードのポストペイということができると同時に、さっきおっしゃったような議論というのは、例えば僕がやっている話でいけば、三郷のあたりでちょっとそういう動きがあります。地域の核となる商業施設とバスとで同一のカードで、そこで買い物したら何とかというのが連動できる仕掛けが技術的にはもうすぐできるので、その情報技術でいろいろできるということをもっと少し生かすフレーズがちょっとあまり見えなかったかなと、僕はもっと言っていいのかなということをおもいました。

それから、豊田かどうか知らないけれども、目標の設定で気になるんですけれども、例えばその11ページでいくと、2番目にバス利用者を現状の1.5倍まで増加と書くんですけれども、市民からすれば何人乗ろうが知ったことじゃなくて、自分の乗るバスがちゃんと動いてくれて、きちんといてくれることが大事だとすれば、バスでの所要時間がどうか、定時性がどうかということが市民向けであって、それから都市全体として見たときには、それによって環境という話だから、そこで代替されるだろうと思う。バスのお客さんが増えて喜ぶのは事業者なので、その意味ではこれはまあいいんですけれども、ちょっと、どの視点からどう目標を設定するかという構造化のいい例を、やはりちゃんと国のほうでお持ちいただいて、僕としてはいろいろな主体がいるからそこを言うべきだと思います。

それから、もう前に議論されたという言い方をされたので言いにくいのですが、きのうも中心市街地のあるところの交通の話をしていて、やはり最後は規制をする人たち、交通規制がかなりきくんですね。モール化の話から、バス停の位置がどうで、リベンされようが何かしても、規制のところに関して警察も協議会にいますよと言うだけよりは、例えば8ページのような資料のところのソフトのところを書くのかもしれないけれども、交通の規制というのが別世界のものじゃなくて、それで道路のデザインだって変わるし、運

用だって変わるし、バスだって変わるしということはもっと言ったほうがいいと思いました。それでいいです。

委員長 どうぞ、F 専門委員。

F 専門委員 私のほうからは、とらえる圏域の議論をちょっとさせていただきます。ちょっとこのままでいくと、本来圏域レベルで考えないといけないときに、市町村だけで決めることを許してしまうような資料になっているような気がしています。7 ページのところ、 で市町村の指導による「最適なパッケージ」の追求というふうにあって、この市町村が頑張るべきだというのはそのとおりだと思います。ただ、今実際いろいろなところで起こっているのは、合併によって市域が行動圏と異なる形で変化し、また合併の協議が成立しなかったために、本来入るところが入らなくて変な形状の市域のところが出てしまったりしています。そのようなケースで市町村が主導でやってしまうと、昔の旧拠点だけを無理やり結んでコミュニティバスを走らせて人が乗らないとか、結構悲惨な例もいろいろなところで報告されたりしています。その辺の圏域の設定の仕方というのは、この書き方だけでいくと、市町村だけで単独でやったほうが当然やりやすいのでそっちに流れていってしまうんですけれども、やはり交通圏域というのを全体を考えて、その中でどこを集約していったらいいのかというのがちゃんと議論できる仕組みというのが非常に大事なんじゃないかなと思いました。

9 ページのように札幌の都心の話とか、中心市街地だけの議論ももちろんあるんだと思うんですけれども、何かそういうスケールの異なる話がちょっとごっちゃに入っている感じがして、その辺の整理みたいなものがもうちょっとあったほうがいいのではないかなという気がいたしました。札幌の中心は、もちろん札幌だけでやればいい話だと思いますので。

あと、10 ページですが、これは全体的な目標年次の考え方ですけれども、基本的にこれでいいと思いますが、いろいろな都市交通マスタープランをおおむね10年くらいで見直しということにはなっているんですけれども、もうちょっと短いスパンでいろいろ動かしたくなることという事が多分あって、そうしたときに何がどこまで許されるのかということがよくわからない部分があります。例えば、先ほどのいろいろな大きい施設がボンと動いてしまったとか、そういうふうなことで交通体系をかなり見直さないといけないということが急に出てくるようなこともあります。大きなスパンとしてはいいと思うんですけれども、いろいろな問題が発生したときにどういうふうに個別に対応していったらいいのか、ちょっとその辺のサイクルがこれで規定されてしまうものなのか、もうちょっと自由

度の高いものかというあたりも地方の担当者の視点から見て大事かなと思いました。

以上です。

委員長 今のはちょっと質問っぽいのかな。

事務局 都市計画の考え方で10年という考え方があるんですけども、それは弾力的にそもそもできるようになっていますので、ここでは取りまとめのときはそういうふうにしたいと思っております。

もう1つ、この10ページの絵で思っていたことは、マスタープランと戦略の関係で、マスタープランが上位計画で戦略がその実現、事業プログラムみたいになっているんですけども、戦略をつくった後で、やはりそのマスタープランもつくり変えたほうがいいのかという議論になるかもわからないですよ、5年後になって。そういうときも、やはりマスタープランを変える方向に反映するのかなと思います。実際5年で評価してみて、マスタープランで考えていることが少しおかしかったり、ちょっと実現不可能だねというような話のときは、マスタープランもさわりに行くということも現実にはあるのかなと思っておりますので、その辺はちょっと取りまとめのときにうまく整理したいと思っております。

F 専門委員 はい。わかりました。

事務局 さっきの市町村主体か、もうちょっと圏域が広い場合にとというのは、もっと県をそういう場合には意識しろという意味を含めておっしゃっているのでしょうか。都道府県の意味合いをもっと出せという意味なんですか。それとも、例えばそういう関係する市町村をまたぐような圏域のときに、市町村の連合体のつくり方をうまくやらなきゃいけないとの意味でしょうか。

F 専門委員 それは議論していただいた方がよいことかと思えます。イメージ的には Metropolitan Planning Organization みたいなものが本来あればいいなというのは個人的な希望ではありますが、それを実際にやる主体がなければ県が出てきてというふうなこともあり得るのかなとは思えます。その辺はこれでなければいけないというのではなくて、ただ、市でばらばらに切り取ってやってしまうような仕組みがオーケーですよというふうな感じで読み取られてしまうのは、ちょっとまずいんじゃないかなということです。

事務局 9ページの、またがる例をあえて出して、上のほうの黒丸が3つあって、3つ目に「都市圏レベルの場合には、政策の推進に関する意志決定や責任が明確な組織体制が必要」というところまで書いてあるんですけども。

F 専門委員 資料の中ではここで受けている形になっているということですね。

事務局 だから、この最後の全体の取りまとめをしていただくときに、今のような、場

合によっては県が、場合によってはもう少しきちんとした、例えば交通施策を中心とするような市町村の連合体が日本にはそういうのがあまりないわけですがけれども、必要ではないかというようなことまでご提言いただいて書き込むとかいうのが、基本的にきょうの議論で、あとは多分交通戦略については最後の取りまとめのときに、またご提案させていただくことになるので、できればそういうご提案があれば少しいただいた上で、事務局でもう1度整理してみたいと思いますので。

F 専門委員 はい。わかりました。

委員長 今のところは、やはり少し書き込まないと、あと、困ってしまうと思うんですね。それは今のほうでいって、特にこの熊本市みたいなのと熊本都市圏みたいなものが少しずれて、こういう場合、ほんとうはどうしたらいいか。県がほんとうに関与したほうがいいのか、要するにこの中で協定書をちゃんと結んでやればいいのか。何となく、今度はまたぞろ県が出てくるのかと、こういう感じもします。だけど、逆に言うと県が出てくれないと、県警本部とやるときに市町村と県警と闘うとなると、非常に市町村が弱い立場になって、そこをクリアできることをどうやってやるか。今のところ、これは紙芝居としてはおもしろいけれども、ほんとうにできますかということ、難しいところがあります。B 専門委員はあまりキツと言わないでやんわりと言ってくれたからいいけれども、実際はもっと厳しいことが言いたいんだと思うんですねけれども。

はい、H 委員。

H 委員 この幾つかの例の中を見て、今のお話もそうですけれども、例えば私は神奈川県葉山町に住んでいまして、逗子駅というところを使われる人々は大体鎌倉からも来ますし、横須賀のある部分からも来ますし、そして南葉山と言われているところから来るわけなんです。そうすると、バスもあればタクシーもあり、逗子駅に向かっていくわけなんですけれども、駅の整備が非常にひどくなり、車が入っていけない。バスのとまる場所とタクシーのとまる場所が一緒であったりします。そうすると、逗子駅は逗子市のものではあるんですけれども、彼らがサービスしている地域というのはもっと広いところなんです。そういうところの整備に関して、またはそういうトランスポーションシステムをつくっていくときにおいても、やはり幾つかの自治体が入っていなければいけないので、その自治体をどこかが、先ほど言われたマスタープランみたいに、ちゃんと影響力がある部分でなければできないわけです。

調整していく上においても、例えば葉山町が駅のところに子供たちのためにケアセンターをつくって、子どもたちの面倒をそこで見てもらって、お母さんたちが仕事に出かけて

行けるような、地域のセットみたいな形でやろうとしても、結局そのステークホルダーたちがみんなきちんとそこに入っていないんです。むしろ、あれは逗子のことだからとか、葉山は関係ないと。だけど葉山の住民がどれだけ負荷を逗子にかけているかということも理解せずというか、無視しているみたいな状況にあります。

そういう地域は私たちのところだけではなくて、日本全国にあると思うんです。それでケースバイケースでもあるわけですから、こういうことをやるということにおいて傘をかけたときに、みんながきちんと入らなければいけないような仕組みもつくっていかないと、入って来ないと思うんです。

例えば札幌の場合ですと、札幌はすごくまちの中はいいんですけれども、例えば空港から来るために、じゃあどういうトランスポーテーションを使うかという、電車を使うけれども、バスも使うし、タクシーも使う。こういうところのトランスポーテーションをやっている会社は、大体一企業であるわけですから、パブリックトランスポーテーションじゃないだけに、非常にやりづらい部分があって、逗子、葉山周辺だって、横須賀もそうですけれども、一企業がかなりそこを網羅してしまっている。ですから、こういうステークホルダーがみんな参加しなければ、このシステムがうまくいかないわけですので、そういう人たちが入ってくるインセンティブもそこにつけ加えていかないと、おそらく難しいと思うんです。このシステムとしてつくるというのは、ソフトの部分がかかりこの中に入ってこなければいけないわけですし、例えば、先ほども話がありましたように、だれでもがバスに乗る人たちからしてみれば、ちゃんと来るかどうかということが心配です。ですから、事業者側にとっておいしいことにしていくのか、それとも誘導型でつくっていくのかということがすごく大事だと思うんです。こういう生活行動をみんなにしてもらいたいために誘導型にしていくなれば、結局その中に動かなければいけないような仕組みづくりをしなければいけないと思います。

ですから、そういうことで、例えば豊田市みたいに非常に大きくて、今ものすごい再開発や開発もしているところだと、すごくやりやすいと思うんです。新しい道路を今つくっているわけですし、新しいシステムをつくっているわけですから。そしてなおかつ自動車の都市でもあるわけですから、そういう点ではおそらく地元の事業者の方々も積極的に参加してここに入ってくると思うから、これはすごくうまくいくと思うんです。ですけれども、じゃあ、そうじゃない地域はどうするのかということなので、また別の事例もきちんとここにつくってバランスをとっていかないとやりづらい部分があるんじゃないかと思うので。

1つだけ、私が感激したことが先日ありました。バス道路というのができているんです。名古屋市の中で、基幹バスレーンがあり、バス専用の住民の方々が非常に密集した地域に住んでいるので、それを通っていくためには電車もないし、道路が狭いということで、バスだったら確実だということで、けどバスだけのための専用道路をそこにつくっていて、電車のような感覚でバスに乗られている方々がいるので、そういうやり方も地域によってはあるのではないかなと思いました。新しく何か使うならば、もしかしたら使わなくなってしまった電車の線路とか、そういうものもそこに再利用してバスを走らせるという手もあるんじゃないかなという感じがいたしました。

すみません。話がちょっとばらばらになりました。

委員長 はい。どうぞ。

Ｃ臨時委員 13ページの策定・推進スキームの話で、今のご意見と非常によく似たことを申し上げるんですが、この協議会には交通事業者、警察、道路管理者等々が入って全員でやろうという、そういう精神を持っているんですが、これを実現することをどう担保するかというのが非常に悩ましくて、そういう意味では都市交通戦略基本法のようなものでもつくって、参加義務があるんだというようなことくらい書いてでもやらないと、なかなかほんとうは乗ってこないというか、乗ってきてくれないという現実が懸念されるというのが1点。バリアフリー法くらいまで行ってしまうと大変実効性があるように思いますけれども、ああいうふうな法律をつくって、実際何年までにそういうものをつくったらこういうふうな投資がつくというふうになれば一番いいと思うけど、何かそういう、少しみんなが努力して当然この中には入らなきゃいけないし、一緒になってやらなきゃいけないということをもっと明確に書くべきではないかと思います。

2点目は、それはそう言っても、やはりなかなかそういうことだけでは来ないとすれば、今のように法律で義務づけることができなければ、予算制度と義務づけるしかない。予算制度で関連づけることについて、もっと積極的にそのことを書き込めないかという気がいたしました。

以上です。

委員長 今のはどうですか。総合交通戦略。まあ、来年の重点としてこういう言葉がとられてきたんだけど、制度化するのか、事業費としてだけやるのか、そこら辺の先行きですよね。

事務局 法制的に義務化する話は、鉄道と施設の利便増進法で最初にやって、このときは非常に義務化するときの公共性が審査された結果、協議会に入って合意をして、合意で

きないときは大臣裁定までいくというシステムになっています。それは、バリアフリー法も同じなんですけれども、結局は私企業に対して義務を課すことについての合理的な立論ができるかというところに尽きてくるということだと思えます。

ですから、1つの考え方は、こういう取り組みをどんどん進めていった結果、やはり参加企業が抜けていってしまってもうまくいかないことが社会問題とすれば、法制化はできると思いますけれども、単純に一律全国で今やってかけるというのは非常に難しいのではないかと思います。

私どもが考えたのは、予算制度でまさに、私どもの補助を出すときに、政策目的に沿ってちゃんと目標が実現できていないといけないという、そういうシステム全体の流れになっているので、補助のときにどういう計画でどういう体制でつくられたものかというところをはっきり整理していただいて、そこには手厚く支援をする形でやるのが、とりあえず今年度からそういうようなことを少しずつやろうかなと思っていますので、そういう形で誘導するのがいいのかなというふうに思っています。

もう1つ、前半で申し上げたことの、1つは交通事業者に対する規制緩和をずっと私どもがやってきました関係で、それと反する形をするため、もう1度規制強化的な方向に振るのはいいんですけれども、そのための明確な論理がやはり必要だということに尽きると思えます。

委員長 例えば私はきのうリニモと志段味線のバスに乗ってきたんだけど、許認可というのはこんなにもむごいことを事業者に強要するかという感じがするんですね。リニモのほうは愛知博で2,000万人運んだんだけど、ピークで月400万人運んでいたのが、今は月40万人なんです。1駅だけ地下の藤が丘と次の駅の間が、完全1駅じゃないけれども、地下。そこだけは添乗員を乗せると。添乗員を乗せるということは、そこにそのためだけに15人の人を雇わなければいけない。何もやることはないんですね。全部コントロールしているんだけど、地下だから何か災害が起こったときの誘導策としてと、添乗員をつけるというようなところで、それ以外は安全義務ができないからだめと、こうなってしまう。

志段味線のほうもやはり同じで、もうちょっと。例えばバスの運転手さんはガイドウェイに乗った瞬間に、ガイドウェイの運転免許を持っている運転手じゃないと運転させない。ガイドウェイの中で運転手が何もしないというのがガイドウェイの特徴なのに、そこに運転免許を持っていないと運転手になっちゃいけないという、最初に入れるときと、何かどこか違ったシステムを入れているのかなというような。

だけど、それは逆に言うと、自動車事業の許認可をするときの乗っている人への安全を確保しなければいけない。富山のLRTだって、警察のほうで安全のために柵をまたつけられちゃったんですね。

要するに、すべては安全という名のもとにいろいろなことがそれぞれの建前でやられてしまって、もう少し楽しくとか、にぎわいのあるということを優先できないというのが、多分これは市町村がやったときにそれができるかというところが非常に難しく、国のレベルで何かもう少し、さっき言った制度でやるか何かしないと、難しいのかなというところをもう少し工夫を何かしていただけるといいかなと思っています。

〔臨時委員〕 我々としては、当然そういうところに参加、協力する義務があるというような、当然皆さん一緒になってやるべきだということは書いてもいいんじゃないか。

それから、少なくとも情報提供は、これはもう完全な義務。嫌がって来なくても、情報だけはちゃんと出すということは当然やらなければいけないということくらいは、当たり前だと思うんですね。多分、実際やろうと思うと非常に複雑なことが起きてきて、一抜けたというのが出てくる危険性をかなり感じるものだから、やはり少し強めに言うべきところは言わなくてはいけないのではないかという気がいたします。

事務局 我々は行政の立場で今お答え申し上げたので、もちろん審議会の答申ですので、そこは書いていただいて、委員長のおっしゃったことも書くことはできると思いますが、実現はちょっとまた。

事務局 そういう意味ではなくて、今回ご提案しているのは、協議会で決めたことをみんなちゃんと約束どおりやりましょうねというほうを、より大事にしているんです。おっしゃるとおり、入口も義務化して、決めたことは全部実施というのはほんとうは理想なんだけれども、そういう組み立てになると、まずさっきちょっとお話があったように、法律的に相当厳しい。じゃあ、関係者をどういうふうに確定できるのかも含めて厳しくて、そうでないとしたときに、出口が厳しい。とにかく、みんなで集まって、集まったことを大事にして実施を確実にという道か、入るのはきちんとやって、そのかわり後でやる方がいいかげんになるかということからすると、私どもは入ったら決めて、決めたことはきちんとやりましょう。

この国会で改正したバリアフリー法も、さっき同じと言いましたけれども、実はちょっと違って、街中のバリアフリーについてやはり協議会をつくってやることになっているんですけども、その協議会に参加するかどうかは義務化していないんです。そのかわり、参加して決めた計画は実施義務がついているんです。ですから、例えば駐車場経営者

が入ったら、ちゃんとバリアフリーにするという約束をするというふうになっているので、ちょっとそちらのタイプのほうが我々からすると确实だし、大事かなと思っていますが、あと、ちょっと今のように、みんなで入ってやろうよというところをもう少しきちんと書くというところは、また見ていただくように、最後のご提言のときしたいと思います。

委員長 そうね。まだ文章になっていないからね。文章でよく見ないとわからない。A委員。

A委員 この1ページ目の総合的な補助金制度の推進というところでお聞きをしたいのですけれども、やはりこの協議会ができて、そこからの調整をして、そしてあくまで市町村に対しての、やはりこれは2分の1になるんでしょうか。補助金のあり方が。

というのは、おそらく今、どこの市町村もかなり財政的には逼迫していると思いますので、そういった裏負担というのか、そういったものがほんとうにどこまで可能になるところとならないところが多分出てきて、可能なところはますますより総合的に交通戦略を組めるんだろうし、その負担がなかなかできにくいところはますます非効率で不便な形になっていくのかなと思います。

ですから、何か補助金のあり方自体が、これはこのことだけではありませんけれども、裏負担が負担できるかということに都市の命運がかかっているというふうになるのが問題です。

英国のレディングの例では、一応市債発行できることになっておりますし、地方政府というのがおそらく市債発行なんだと思います。しかし今、むやみやたらに、発行できるからといって発行していいものかどうかというふうなこともあると思います。

そして、先ほどから皆様のご意見にもありますように、協議会をやはりちょっと客観的にアドバイスするというか、誘導するというか、そういう人がおりませんと、おそらく民間の交通機関と市町村の官営の交通機関とでは、またいろいろな利害が違うと思います。ですから、せっかくこの総合的な交通戦略をやるわけですから、あくまで一度機能という、市民の目線で一度機能的にどうなんだというところで考えてみるには、この協議会のご意見とは別ではありませんが、協議会の意見をもう一つ何かほんとうに機能といわゆる効率性といいますが、経済的合理性と、そこだけで一度どうなんだというふうに書いてみて、しかしそれぞれの市町村のいろいろな成り立ちや立場があるわけですから、最終的にはいろいろな調整はするにしても、せっかくやるのに何か機能的にはないような総合的なものができたらもったいないと思うわけです。

つまり、やはりそれくらい重複しているものが多いと思います。民間でやっているもの

と官営でやっているものが重複しているとか、あるいは結節点ができていないとか、あるいは道路で言うとするならば、高速道路がガラガラで、県道市道は通勤時のときなんかはほんとうに渋滞があって、じゃあ、もう1本市道をつくれ、みたいな話になっているとするならば、これはまたもっとほかの知恵が出てきてもいいはずなのです。いろいろなもう一度機能というものと交通戦略というものをちょっともう少し利害とは別のところできちんと見るというものが、協議会をリードしていく中でないと、なかなか調整できないのではないかなと思います。

補助金については、ちょっとどんな仕組みになって、しようと思っていらっしゃるのか、ちょっとお聞かせいただけたらと思います。

委員長 じゃあ、パッケージのところの。

事務局 現行制度のお話をまずさせていただきたいと思うんですけれども、現行の補助率は基本的に2分の1と3分の1、特殊なものは40%くらい出るものも半ばあります。公共団体の裏負担について、起債措置が認められている部分もございまして、その公共団体が負担する2分の1に起債ができて、さらに交付税という用途が特定されない、これは総務省が出されるお金ですけれども、そこに充てられるようになっております。

私どもの補助率を引き上げていく要求は極めて難しいというのが実情でして、それは地方も非常に財政的には逼迫しているんですけれども、国の財政も極めて厳しい状況にございまして、むしろ、これは国の財務省が言っているんですけれども、地方よりも国のほうが借金だらけだという主張は財務省が日ごろしているので、それで、単なる引き上げという形ではなかなか実現は難しい。

私どもが今考えていますのは、むしろ補助対象になっていない施設をできるだけ補助対象に加えることによって、今まで国はこういう施設しか補助しないと、例えば公共交通の中でこういう領域しか補助しないと書いていたものを、補助対象にすることによって、実質的な市町村の負担を、公共団体の負担を下げるということができないかということ来年度の予算要求ではやってございます。

ですから、もちろん助成制度を充実していくということも非常に必要だと思うんですけれども、むしろきっちり戦略をつくっていただいて、評価をして、評価が高いところに手厚くしていくとか、すぐれた計画のところへ手厚くしていくとか、いろいろな戦略の中でいろいろな施設整備なり、いろいろなソフトが、活動があると思うんですけれども、そういうものをむしろ補助対象に加えていくという形で支援を充実するのが、とりあえずの私どもが考えていることでございます。

委員長 よろしいですか。

事務局 ちょっといいですか。今の2番目の協議会で議論される内容のことなんですけれども、12ページにプロセスが書いてありますけれども、基本的には目標をきちんと最初に定めていただくことと、いろいろなプロセスの中で、上の四角の中にもありますけれども、策定の手続やプロセスの透明性、客観性。そこで市民のいろいろなご意見も反映されていくということがありますので、私どもは基本的には協議会というのはウェル・マネージされるものだというふうに思っています。

それであれば、こういうことで出されたものに対する国の支援は、今お話がありましたように、私どもとしてアウトカムも含めた目標がきちんと設定されていて、それが実施によって達成されるかどうかということ判断をして、そこも国としての選択と集中をします。そんなプロセスの中で結果的に達成されていくかなというふうには思うんですけれども、その中でちょっと、「第三者の」というご意見の中にあつた部分だけは、もう少しイメージを高めさせていただきたいなと思いますので、またご意見いただければと思います。

委員長 はい。E臨時委員。

E臨時委員 総合化とか、パッケージというのがキーワードになっていると思うんですけれども、なぜそれが必要かという、問題の構造が大変複雑で、関係する関係者がたくさんいて、問題を解くための選択肢がたくさんあるからという理由だと思うんです。それはそのとおりなんですけれども、さっきの資料の資料2のほうの目指すべき都市像という6ページのところに、タイプの 、 、 というのがあって、タイプの と については、今私が申し上げたようなことがまさに当てはまると思うんですけれども、タイプの のところには、関係する主体はたくさんあるかもしれないけれども、そんなに問題の構造が複雑で、選択肢も実はそんなにないんじゃないかなと。だから、このところのタイプ のような都市の総合交通戦略のイメージというのがちょっとよく伝わってこないという。ここを何かモデルみたいなものをぜひ見せてあげないといけないんじゃないかなと思います。

むしろ、問題が単純であれば、一点突破型でやったほうが早い場合もあるので、この種のタイプの都市でどういうことが問題で、これを解決するためには総合交通戦略なり、施策のパッケージ化をすることが望ましいという、モデルがぜひ必要んじゃないかなと思います。

以上です。

事務局 前回、道路整備、幹線道路をどうするかというのと、都心部の歩行者空間をど

うするかという、ちょっとご提案した中で、やはり交通戦略のご説明もして、つながっていないのではないかとご意見もいただいています、多分今のお話はやはり公共交通の軸をつくりにくい都市ですので、やはりかなり自動車交通による中心市街地へのアプローチというものをうまく行わせて、それで中心市街地を盛り上げていくということになると思うんですね。

ですので、まずはアクセスする道路の整備のプライオリティづけとか、そういうのをどうするかということと、もう1つは中心市街地の中で、例えば特に駐車、とめる場所をどうするかとか、歩くスペースをどう確保するか、少し細かくなるんですけども、ちょっとそのあたりのことが配慮しないとだめかなと思いますので、確かに全然プロトタイプを示せていないので、ちょっとうまくできるかどうかわかりませんが、考えてみたいと思います。

E 臨時委員 ちょっと1つだけ追加。タイプ は、車中心はそうなんですけれども、おそらく車に乗れない人にどうアクセスを保障してあげるかということが非常に大事で、そうすると、コミュニティバスみたいな方法もあるし、福祉タクシーみたいなやり方も多分考えられるだろうし、その辺を何かうまくやるのかなというイメージなんですけれども。

事務局 ちょっと絵柄になれるかどうかわかりませんが、そんな感じだと思います。

委員長 G 臨時委員。

G 臨時委員 1つは質問なんですけれども、予算方式というか、補助方式でやる場合に、その補助金を出す場合の重点項目として、例えばきょうも議論が出ていたように、流入の抑制に力を入れるというようなことをやっている自治体が出てきた場合に、それはプラス評価として今回お考えになっているのかどうか、という点を1つお聞きしたい。2つ目は、先ほども出ていましたように、協議会にみんなが自由に入って、入って決めたらみんなが粛々と自分のできることをやるという、そういうモデルを採用する場合に、やはり私はこの中で警察の動き方というのは、この答申の中で、例えば交通規制なら交通規制を今までのように交通目的のためだけにやるのではなくて、こういう市街地とか、集約型の大きな政策の一環として交通規制もやってくださいというようなことを、行政としては言えなくても。

委員長 いや、それは我々が書いてあります。

G 臨時委員 そういうことを、自治体の組織である以上は警察も考えてやってくださいということを書くとか、同じように道路管理者も、道路管理権限をここにあるような形で

バリアフリーとか、いろいろな市街地施策を考慮して、規制権限の動かし方で具体的に想定できるものは書いてメッセージを出しておくという事は必要じゃないかなと思います。

委員長 もう、そろそろ時間が来ましたが、あと、何かご意見がありますか。一言。

H委員 これは国土交通省のお話ではないかもしれないんですけども、例えばタクシー券が高齢者の方々に配布されている地域があるわけなんです。それが結局自治体が圧迫して、財政圧迫で結局出せなくなってしまって、それを切ってしまう地域もあるわけなんです。そうすると、彼らが出て行けなくなっちゃったりとか、あとは地元にあるいろいろなタクシー会社とかバス会社が小さなバスとかそういうものに切りかえたときに、切りかえたいんだけど予算がなくてできないとか、そういうことの中で、今回先ほどお話があった施策パッケージということで全部そこに網羅されて、そこまで幅広くできるのならば、今まで自治体が本来、人がモビリティを持つために必要とされていた予算が、たとえそれが国土交通省管轄のものじゃなくても、そっちのほうに振ることもできるようにして差し上げれば、むしろ高齢者の方々が一番困っているのは、動けないし、来年からもっと出てくるし、最近私の友人たちの周りには車いすが乗る車に早くに切りかえたいと。というのは、自分の両親とか、兄弟とか、そういう方々を乗せるときに、車いすが入る車じゃなければ困るからということで、そういうタクシーが足りない、バスも足りないというような状況なので、そういう点では非常に、これからもっとこの問題を幅広く拡大させていけるチャンスとっていいのかわかりませんが、チャンスだと思うので、そういうところまでも少し広げていってもいいのではないかなという感じがするんです。

委員長 ちょっと時間が来たので、また次の回にお願いしたいと思いますが、議事でその他とありますが、何かありますでしょうか。

事務局 ありがとうございます。再開以降、実はこの議論というのはパーツパーツに分けて議論していただいておりますので、回ごとにいろいろ関係する宿題をいただいておりますが、次回以降、そういう議論を引き続き、きょういただきました宿題につきまして議論をしていただきたいと思います。

お手元の最後の資料、一番下のところに資料を配付してございます。これをごらんいただければと思います。

事務局 皆様からご都合をお聞きいたしまして、一番多くの委員にご出席いただけるということで、年度内は第7回を12月14日。この日はきょうの議論の引き続きみたいな公共交通のお話を中心にご議論いただきたいと思いますと考えております。時間は10時からでござ

います。

第8回を年明けの2月1日、午前10時から。こちらの回は、きょう市街地整備のことをいろいろご議論あったかと思えますけれども、市街地整備について2回目の議論をしていただくという予定にさせていただきます。

そして第9回を3月16日の午後13時30分から開催させていただきたいというふうに考えております。

お忙しい中、大変恐縮でございますが、ご出席方よろしく願いいたします。

なお、正式な開催月につきましては、後日郵送させていただきます。また、第3回の現地視察でございますけれども、先日ご連絡させていただきましたとおり、3月22日、23日を予定しております。場所等の詳細はこれから調整させていただきますけれども、こちらについてもぜひご参加いただけるように、よろしく願いしたいと思います。

以上でございます。

委員長 はい。という日程になっておりますので、なるべくご出席のほう、よろしく願いいたします。

それでは、きょうの会をこれで終わりにします。どうも、長時間ありがとうございました。

【開 会】