

平成19年2月1日(木)

於・国土交通省6階618会議室

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8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、中村文彦専門委員

【開 会】

事務局 大変長らくお待たせしました。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8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。本日もご出席いただきました委員は13名中9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、根本委員、森委員、山内委員は本日も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ていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは議事に移らせていただきたいと思っております。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 はい、おはようございます。お忙しいところお集まりいただき、ありがとうございます。本日は議事が1つですが、「その他」で実は計画部会のほうでいろいろな我々の5カ年の社会資本整備のアウトカム指標みたいなのをどうしたほうがいいのかという議題がありましたので、「その他」で20分が25分くらいとりたいと思っております。

では最初に市街地整備施策のあり方について、最初に資料の説明、よろしく願いします。

事務局 市街地整備課でございます。お手元の資料2に基づきまして資料の説明をさせていただきます。資料の2、表紙をごらんいただきますと今回の資料の目次がございます。1番目の「拠点的市街地の整備」、これにつきましては昨年10月の第5回の小委員会で一度議論をしていただいておりますけれども、その議論を踏まえ、さらに少し検討を

したもので再構成させていただいてございます。2番「安全・安心の確保」、3番「郊外部等における市街地の密度低下への対応」、これについては今回その対応方策についての議論をお願いをするものでございます。4番、5番、これらにつきましては拠点市街地、あるいは安全・安心の確保、こういったものに共通する部分でございますので別だてとしてまとめてございます。

めくっていただきまして1ページをごらんいただきます。拠点市街地の整備、形成につきましてもまとめた全体像を示したものでございます。現状と課題、それから市街地像、そして実現するための方策と3つに分かれてございますが、現状と課題について言いますと、これは前回ご説明をした部分でございますけれども、市街地が拡散したままで人口減少局面を迎え、この集約型都市構造に向けてどうしていくかという問題があるという中で、一方、まち中に目を転じて、主要駅周辺でも非効率な土地利用、あるいは地方都市の中心部におけるごま塩状の空地の発生、あるいは昨今、人口の都心回帰ということでマンションの立地等も進んでおりますが、そういったものが場合によっては小規模開発の進行ということで、インナープロールとでも申しますような現象も出てきているというようなことでございます。

また、まちの管理運営、コミュニティの問題、あるいは行政のさまざまな制約、または民間自体の取り組みもまだまだ限定的といったような現状があるという中で、こういった集約型都市構造に向けた取り組みをしなければいけないという状況だということでございます。

その中で前回3つ、目指すべき市街地像というのを提案をいたしました。今回ちょっと変えておりますけれども基本的には同様でございます。この人口減少と申しますものを一人当たりの空間量拡大の可能性、あるいは都市基盤への負荷軽減などという観点で積極的にとらえるということに立ちまして、「世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち」、「空間の量的・質的なレベルアップ」、そして「持続的発展に向けたコミュニティの形成」というこういった3つの大きな考え方の中で取り組んでいくべきではないかということでまとめてございます。

具体的な方策につきましては5点まとめてございます。以下でご説明をしておきますけれども、1点目といたしまして「交通施策との連携」といったようなこと、それから2番目といたしまして「公民の協働」というような観点、それから3番目といたしまして「持続可能な発展に向けた市街地整備」ということでございます。それから4、5ということ

で、「多様で柔軟な市街地整備の手法の活用」、そして「担い手の支援」ということでまとめているものでございます。

2 ページ目でございますが、その目指すべき市街地像につきまして、先ほどの1 枚目と同じでございますけれども、3 つの市街地像を掲げてございます。ここは説明は省略させていただきます。そして3 ページ目、その目指すべき市街地像の1 点目としての「世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち」ということでございますが、空洞化している市街地の利用密度を上げる、多様な都市機能を集積し、若者から老人までが暮らしやすい市街地を再編していくと、こういうことだということでございます。またあわせて公共交通などによる移動の利便性を高めて、歩いて暮らせる、そういうまちづくりを進めていくことが大事だという市街地像でございます。

4 ページ目でございますが、市街地像の2 点目といたしましての「生活空間の量的・質的レベルアップ」という点でございます。人口減少を好機ととらえ、敷地の集約化等により居住空間、公共空間を増やして、豊かさを感じられる市街地を形成していくというようなことで、下に折れ線グラフがございますけれども、人口密度、あるいは居住空間、あるいは公的な公共空間の量、こういったものを少しこのV 字カーブで反転させていくような方向の取り組みが大事ではないかというようなことでございます。それから四角の中のお書きで書いてございますけれども、先ほど申し上げましたインナープロールのような動きに対しましては、そういったものに陥らないように適切にまち中にある誘導・コントロールをきちんとしていくといったことも必要になるということでございます。

5 ページ目でございますが、市街地像の3 点目、「持続的発展に向けたコミュニティの形成」ということでございます。地域の住民、あるいはその地域の中の企業、そういった方々がまちの管理運営にかかわっている体制を構築していくと、こういうことがまさにその持続的発展のためには重要であるという認識でございます。その観点に立ちますと拠点的市街地の整備に当たりましては、極力、地権者等の参画により、空洞化ということで希薄化したコミュニティというのもございますので、そういったものを再構築というのもございますし、あるいはエリアマネジメントというような概念で、立ち上げからその後のまち育てまできちんとマネジメントしていくといった取り組みが重要になるということでございます。

6 ページ目でございますが、「拠点的市街地像の実現に向けた具体的な方策」をここからまとめてございます。幾つかここで項目に分けて書いてございますけれども、順次説明

をさせていただきます。7ページ目をごらんいただきますと、まず「都市交通施策と連携した市街地整備の取組」という点でございますけれども、これは前々回の資料にも載せさせていただきます絵でございますが、まずこの集約型都市構造の実現に向けましては多様な主体、また多様な施策の連携、そういったことで「総力戦」が大事であろうということでございます。そういった多様な分野において公民が一つの目標を共有をして施策を展開をしていくと、こういう枠組みが大事だということでございますし、また交通と市街地整備との連携という中で、その集約型都市構造実現のために取り組んでいくということでございます。これまでに議論いただいておりますように、例えば都市交通につきましては公共交通を強化をしていくという中で、特にその地方公共団体、市町村が主体的に計画実現にかかわっていく、またその支援もしていくといったような公が主体という点でございますし、市街地整備につきましては公はみずから重点的にやる部分はやりますが、他は民間事業者、あるいはその地域の発意といったことによる市街地整備を促進をしていくということで、民のほうへシフトをしていくという、こういう両輪で都市像の実現に総力戦で当たっていくということだろうということで整理をさせていただきます。

8ページ目でございますけれども、そういう交通と市街地整備との連携という観点の1点目としまして、「公共交通を軸とした市街地の整備」ということでございます。下に漫画のような絵がございますが、公共交通の強化充実と公共交通軸の整備とあわせまして、結節点の周辺あるいはその交通軸の沿線、こういったところの市街地整備、あるいは土地利用の誘導、こういったことを総合的に取り組む中で、市街地の集約といったことを加速していくということが大事ではないかというようなことでございます。

9ページ目、その典型的な例ということで載せてございますが、これは3月に現地視察を予定しております松山の、今、計画で進めている例でございますけれども、これは結節点の周辺ということで茶色い縦に走っている鉄道の連続立体交差と、それから駅の周辺で赤く囲ってある部分で区画整理事業を行います。一体的に行いますが、あわせまして図の中に青というんでしょうか、路面電車の線が入っておりまして、駅をまたぎまして点線で左のほうへ線で引っ張っておりますが、こういった路面電車の延伸ということも3点セットで一体的に事業を行いながら、拠点的市街地の整備を進めているという、まさに交通と連携をした一つの事例ではないかということでございます。

10ページ目でございますけれども、こちらは「道路空間の再構築と連携をした市街地整備」という観点で整理をさせていただきます。下の絵は道路空間を交通体系の再編とあわせ

て交通戦略の一環の中で道路空間を再構築をしていく取り組みもあるだろうということはこれまでも議論をいただいておりますけれども、例えばトランジットモールに改変をするといったような場合に、道路だけを直せばいいというものではなくて、例えばそのアクセスはどうするのか、その物流等のアクセスはどうするのかという意味でいいますと裏側からのアクセスをきちんと担保する必要もあるだろうし、またそういった、要するにまちの空間が、使い方が変わるわけでございますので、そういったトランジットモールなどにあわせてまち側の、市街地側の改変といったこともあわせて行われていく必要があるだろうということで、例えば下の絵にありますようなまち側の更新、あるいは区画街路の整備、こういった市街地の改変についても、あわせて取り組んでいくということが大事であるということでございます。

11ページ目でございますが、「地区交通再編を実現する街区の再構築」といったようなことで、10月の際にもご指摘があったんですけれども、例えば古くの戦災復興等で整備された街区は今の時代にあっては例えば規模が小さいであるとか、そういった問題もあるといったようなご指摘もございました。そういう中で都市機能の導入、あるいは適切な土地利用を実現していくという中で言いますと、街区の再編ということも視野に入れながら、考えていくというようなことも大事ではないか。その際、例えばそういった都心の地区について、歩いて暮らせる、要するに歩行者系を優先をした交通環境をつくってほしいといったような取り組みなどとあわせて、宅地の中で、街区を再編すると要するに道路が一回つぶれるわけですが、やっぱり歩行者、自転車軸などは宅地の中できちんと担保をして、あわせてつくっていただく等の連携した取り組みの中で進めていくことができるのではないかと、こういうパターンもあるのではないかとというようなことでございます。

12ページ目でございますけれども、こういった拠点市街地だけではなくて、街路整備と沿線市街地の一体的な整備というようなことについても取り組んでいく必要があるだろうということでございます。沿道街区のアクセス、あるいは機能集積といったことを考慮して、まず整備に当たっては面的な整備手法を極力、考えていくべきではないかというようなことでございます。結果的にそれが部分的にとどまることになるかもしれませんが、極力、計画あるいは事業化に当たって、そういう視点で取り組んでいくといったことが大事であるだろうというようなことでございます。

以上が都市交通と市街地整備の連携という点でございますが、13ページは「公民協働

による市街地整備の推進」ということで再整理をしてございます。前回の再整理でありますが、まず1点目として「公共側の役割」でございます。公共側の役割は、拠点的市街地の整備など公共性の高い市街地整備について、一つはまずは自ら施行をしていくという役割はございます。ただそれに加えまして、民間事業者の参画を促す、民間投資を加速する、こういったことに必要な支援を行う役割が今後は重要になるということで整理をしてございます。それからその他、課題のある市街地について、かなり手厚い支援というわけではないけれども、地域の発意といったようなことで自ら改変をしていきたいという動きも生じるであろうと思われませんが、そういったことにつきましても計画づくり、あるいは事業に結びつけるための動きを促すといった支援もあわせて行うことが必要ではないかということでございます。その公共の支援ということで下に箱がございませけれども、例えばその地権者と民間事業者がマッチングをできるような場をきちんとつくってあげる、あるいは専門家を派遣をするといったようなこともございませし、行政の受け側としての手続、窓口、あるいはその許認可手続をきちんとルール化をしてやっていく等々、あるいは助成といったようなことがあるかということでございます。

14ページ目、公民協働の2点目といたしまして「『選択と集中』による公共投資の重点化」ということでございます。これはもうご案内のとおり、投資余力の減少していくという中で、市街地整備にかかる公共投資はやはり「選択と集中」という姿勢で当たらねばなりません。そういう中では集約型都市構造への再編を進めるという目標の中で、特に公共性の高い事業に重点化をしていくべきだろうということで、ここに掲げましたような何点かのような市街地が多分その「選択・集中」の対象になっていくのではないかとということでございます。その際には民間資金を呼び込んでいくといったような観点がきわめて重要になるということでございます。なお、区画整理事業等は都市計画で定めて実施をしていくというのが多うございませけれども、そういった中でいわゆる長期未着手地区と呼んでいるような、10年以上なかなか事業化されないといったような地区もございませが、こういった地区についてもこの際、この「選択と集中」、集約型都市構造の再編といった観点の中できちんと見直し、取りやめも含めてどうするのかといったような見直し、これをどんどん進めていくべきではないかということを書かせていただいております。

15ページ目はそういった「重点的に投資をすべき市街地の事例」ということで幾つか地区の例を載せてございます。結節点の周辺、あるいは木造密集、中心部のごま塩状に空洞化した市街地等々ということでございます。

16ページ目は、長期未着手ということで先ほど申し上げましたものの状況を少し載せさせていただきます。都市計画決定をされて10年以上経過をして事業化されていない地区が現在224地区、19,000ヘクタールということでございます。各地区で、幾つかの県では見直しのガイドラインといったようなことも作りながら見直し作業を推進をしてございますけれども、今、その状況を申し上げますと、検討中という左上の部分、約4割弱が、81地区ぐらいがまだどうしようかという状況でございます。またある程度内部的に方針が出たものが、変更しない、あるいは一部の区域について除外をする、あるいは全面的に廃止をするといったようなものも残り6割強出ておりますけれども、これらについてはこれから地元と調整をしながら具体的手続をしていくというようなことで、こういった動きをきちんと行っていくということが重要ということでございます。

17ページ目は公民協働の3点目ということで、「民間事業者あるいは地域の発意による市街地整備の促進」ということでございます。民間事業者の側からいたしますと、収益が不確定の状態でのリスクを負うことが難しい、あるいはその地権者調整などの初動期でなかなか地元に入っていけないという、その信頼感が地元から得られないという状況の中で、なかなかジレンマがあるということがございます。そういった意味では民間参画が可能なレベルまでのリスクを低減させるような行政側の支援というのが要るんだろうということで、例えば初動期のコーディネート活動費用、あるいはそういった民間事業者に対する何らかの形でのその信頼性といいたしましうか、地元とのつなぎをきちんとしてあげるといったようなことがあるだろうということでございます。特にこういう民間事業者の参画という点で言いますと、地方都市におきましては、そもそもそういった動きが低調である、あるいはそういった専門家があまり地域におられないといった現実もございます。そういう中で申し上げますと、例えば地域の人材、設計事務所、あるいは工務店、あるいは税務、法務等の法律事務所、そういったさまざまな分野の専門家の方でチームを組んで、少し地元に入れるような仕組みをやっていくなど、こういった工夫も必要ではないかということでございます。

下に表で幾つか、代表的なパターンを整理をさせていただきますけれども、というのは民間の事業者側が参入意欲はあるんだけど地元はまださほど意識は低いといいたしましうか、機運が醸成されていないというパターン、2番目は民間側はまだだれも入ってこないんだけど、地元として問題意識を持って何かしなきゃなと思っているというパターン。それから3番目は民間側も地元側もちょっとまだ何も動きがないというパターン。大きく

こんなパターンに分かれるんだらうと思うんですが、例えば1番目で言いますと、この場合は民間事業者の方がきちんと地域に入れるような枠組みなり、支援なりがいるだろうということで行政側としての支援を考えていく、あるいは真ん中のようにこの地元側だけが盛り上がっているといいましょうか、機運が高まっているような場合には、それを具体的な事業なり計画に結びつけていくための民間事業者側、あるいはコーディネーターをきちんと動けるように措置をしていくというようなことでしょうし、3番目のような場合には逆に行政側から少し能動的に地域に対して専門家などを派遣するなどして動かしていくというのも大事だらうというようなことでパターンによって取り組み方、いろいろあるかと思いますがけれども、こういう視点の取り組みが重要ではないかということでございます。

18ページ目はこれまで何度か出してあります民間参画の視点ということで、例えばこの左の絵にありますように収益性の低いエリアにいかん民間に出でてきてもらうかという観点ということでございます。

19ページ目はその場づくりなり専門家の活用ということで、これは前回もお出しをしましたけれども、さまざまなパターンがあるだらうということで、左側はこれは公共が民間を公募で募集をして、これは地域がきちんと組織化されておりますところなんですが、民間を公募で募集をして進めているというパターンであったり、あるいはチーム編成で地元に入って行くパターン、あるいはその都市再生機構というような公的な専門家集団を活用するといったような例もあるだらうということで示してございます。

20ページ目でございますけれども、そういう中で今度は行政側のもう一つの観点といたしまして、市街地整備手法の運用自体はやはり行政側の考え方、裁量といったものがかなり支配をするわけですがけれども、まず行政側がいろいろな手法の多様で柔軟な運用ができるよということの、まず頭の切りかえといいましょうか、きちんと認識をしていただくということが大事ではないかなということでございます。そして民間がそういった多様で柔軟な手法を活用して、市街地の整備を進めていただくということ、民間側にもこういうことができるんだよということを知をしていくということも重要な役割だらうということでございます。

下にあります絵はこれは鹿児島市で昨今進んでいる例でございますけれども、これは「敷地整序型」という既成市街地で敷地の入れかえを主眼として、公共施設の整備よりは敷地の入れかえ、土地利用の誘導といったことを主眼として行う区画整理のタイプでございますけれども、こういったことについて、きちんとその市側でまず要領を策定して民間側

にもきちんと周知をする、手続を明確にするといったようなこともございます。そういうことを通じて誘導といったこともございますし、また不適切な開発にならないようにきちんとコントロールをするといったようなこともあわせて取り組んでいるという例でございます。

21ページ目は拠点的市街地の3点目でございます、「持続可能な発展に向けた市街地整備」ということで、まずエリアマネジメントでございます。エリアマネジメントにつきましては地区組織による計画と管理運営というようなことで、これが地域の持続的発展等々のために必要だということでございますが、具体的には地域の組織が主体となって、事業計画の調整でありますとか、景観、あるいはできあがった後のイベントの開催、施設の共同運営等々、こういったことを行うということになるかというふうに思います。こういう取り組みに対して行政側もきちんと支援をしながら、このエリアマネジメントという取り組みをどんどん進めていくということは大事だということでございます。その際、特に区画整理や再開発など面的な整備が事業として行われるような場合には、これを契機として実際に地元の組織ができてまいりますので、そういったものをきちんとそれに結びつけていくという視点が大事だろうということでございます。

幾つかその例なり、その視点を紹介いたしますが、22ページ目でございます。下の絵にありますのはこれは大阪駅の周辺で今、進んでいる動きでございます。大阪駅周辺は、北側のヤード跡地の開発というのがこれから大きく変わる部分でございますけれども、それだけではなく周辺でさまざまな開発計画が、計画あるいは進行をしております。こういう中で今、地元のこの範囲の中の民間企業が中心になりまして、まさにエリアマネジメントに向けた体制の整備、取り組みについて検討をスタートをしているというようなことで、こういったかなり広いエリアで、時間軸的にも少しある程度の時間の範囲で事業が複数行われるような場合の調整、あるいはそのトータルなコンセプト、そういったような調整の場としての取り組みが進んでいるということでございます。

23ページ目はこれは一昨年開通いたしましたTXの流山の駅周辺の事例でございますけれども、まち開きでこれからどんどん住民が住んでいくという前段階で、この場合は「安全・安心」というキーワードで少し地元の従来のコミュニティと、まずはそういったサポートの体制づくりを進めていったという例でございます。これは都市機構施行の区画整理でございますけれども、そういった都市機構と、あと下に書いてございますが、「新都市ライフ」というそういった、まち育てを行うプロデュースを行っていく会社が設立されま

して、それらがコーディネートをしなが、まず住民が住み始める前からこういった準備をしていくというようなことをやってございます。また今どんどん住宅が張りついている状態でございますけれども、そういう中でこの新都市ライフという主体が、例えば駅周辺で保育所といたしまししょうか、子育て支援のような施設を整備をしてきちんとそのまちのクオリティーを上げていくといったような取り組みもあわせて行っているというようなことで、まち育てということで取り組んでおられる例でございます。

24ページ目はこれは前回もご紹介をいたしましたけれども、区画整理を契機といたしましたエリアマネジメントの例ということで、一つは事業段階の残余財産を引き継いで、事業終了後NPOに引き継いで地域の管理等々に活用して行っている例というものと、あるいは汐留のように事業途中から中間法人を設立をして、開発全体のマネジメント、あるいは公共施設とその地区内の半公共施設の管理を一体で行うとか、そういった取り組みを行っているという例でございます。

25ページ目は「公民連携による公共的空間の確保」ということでございます。公共空間だけでなく民地も含めた空間の一体確保ということでございまして、こういったことを計画段階、実施段階、きちんとやっていく。まさにそれがそのでき上がった後の地区の管理運営に住民側もきちんと参画をしていくという道具になるという視点ではないかということとで前回整理をしたものでございます。

26ページ、「公民一体となった環境配慮、景観形成」といったことで、こういった視点も拠点市街地の整備の中できちんとビルトインをして対応をしていくことが大事だということとでございます。前回の再整理を含めての拠点市街地の整備につきましては説明は以上でございます。

27ページからは「安全・安心の確保」という点でございます。現状、課題につきましては中間まとめまでの間で一度ご議論いただいておりますので、サマリーを載せてございます。密集市街地では公共空間の絶対的不足、それから家屋の老朽化、権利関係のふくそう等々非常に整備推進が難しいという地区だということとでございます。

28ページ目でございますが、その改善の度合いということとでございましてけれども、不燃化率などの指標につきましては、微増ということではありますけれども目標とする水準には遠く達しないという状況でございます。また一方、地区の改善再生に関心を持った地域の中、あるいはその外部の人々によるまちづくり支援の動きというものも継続的に動いておりますけれども、こういった動きをいかに実際のものに結びつけていくかということとだる

うということでございます。

29ページ目は密集市街地とは今度は別に、「内水氾濫の被害」という観点でございます。水害のほうの観点でございます。棒グラフがございますけれども、この気象状況といったものが昨今、集中豪雨の多発などが起こっております。この何年かピッチの棒グラフの中で言いますと、ここ平成9年から18年という右側の箱でいいますと、過去のものと比べますと非常に発生回数は増加をしている。平成16年に過去最高ということだったのでございますが、そういう状況もある中で被害額についてはやはり内水氾濫、全国でも約半分、東京のようなこの稠密な都市部にあっては9割ぐらいということで、非常に大きな問題、対応すべき課題ということでございます。

30ページ目でございますが、まずそういった中でどう対応していくのかということでございます。1点目といたしまして密集市街地の関係でございますが、密集市街地につきましては避難路、あるいは延焼遮断帯、こういったものになります、きちんとした道路の整備を緊急に進めるというものを主軸に進めるというのが基本だろうということでございます。これを継続的に進めてまいります、ここで「密集市街地の緊急リノベーションの推進」と掲げてございますけれども、これは平成19年度の政府予算案で今、こういった施策を盛り込んでございます。これはその軸となる幹線街路の整備とあわせて、その周辺で面的な改善を、機動的にあわせて実施をしていこうという取り組みでございますが、そういったものに対して計画のコーディネートの支援でありますとか、機動的に事業が行えるような運用の改善といったようなことを行いまして、こういった取り組みを進めていくというものでございます。

こういった事業面の対応に加えまして31ページ目でございますけれども、こちらはどちらかといいますと土地利用規制の適正化といったような観点での促進策でございます。建築に係る規制の緩和などによりまして自律的な建てかえを加速をしていくという取り組みも大事だということで、こちら19年度の予算案の中で、「まちづくり規制合理化支援事業」というものを盛り込んでございます。これは地権者組織などが地区計画などの都市計画の提案をしていく、その素案づくりに対して国から助成をしていこうといったようなことで、こういった取り組みについてもあわせて支援をしていきながら、総合的に密集市街地の改善に取り組んでいくということで、今、進めておりますが、こういったことを継続をしていくということだろうというように思います。

また32ページ目は、そういった密集市街地を事業で整備をしていくような場合には、

例えば移転先をどうするのかといったような問題にも直面をいたしますので、そういう意味では空地、種地こういったものの存在が極めて重要でございます。こういった空地の、種地の確保ということをきちんと行うという対応も必要になるのではないかと考えてございます。この絵、ちょっとわかりづらいかと思いますが、種地の中に移転をしていただく、移転をしていただいたところがまたあいてまいりますので、そういったところを次の移転の種地に連鎖的につなげていく、こういったような展開が可能になっていくのではないかと、そういう考え方でございます。

33ページ目はそれから事業の中のもう一つの対応といたしまして、密集市街地の中でさまざまな事業手法があるんですけれども、そういった事業手法を、いいとこ取りというわけではないんですけれども、合併施行ということで相互補完しながら適応していくという、総合的な取り組みが重要だろうということでございます。例えばこの下の絵は区画整理事業と住宅市街地総合整備事業の密集市街地の事業を組み合わせせていますが、区画整理事業の場合ですと、その道路などの基盤整備はできますが、なかなか、特に借家権者みたいな方が多いので、そういった方々の対応がなかなか十分にいかない。一方、密集事業を加えますとそういった方々の受け皿住宅というものも対応できますし、また移転に係らない老朽住宅についても除却といったこともできますので、こういったそれぞれの双方の利点を組み合わせながら推進していくというパターンが有効だということでございます。

34ページ目は内水氾濫の被害につきまして特に市街地整備側の観点からということで整理をしておりますが、例えば透水性舗装の導入といったような取り組みとともに、その面整備とあわせて公共空間を活用いたしまして雨水貯留池を設置をする、あるいはその民間開発とあわせて地下に設置をする。そういった市街地整備と下水道、そういったものの連携といったようなことを現場レベルできちんと連携をとって進めていくということが極めて大事だろうということでございます。密集市街地については以上でございます。

35ページ目からは3点目の「市街地郊外部等における市街地の密度低下への対応」についてまとめてございます。まず低密度化の現状でございますけれども、市街地の縁辺部あるいはまたニュータウン、こういったところにつきましては今後、速い速度で低密度化の進展が想定をされます。下にグラフがございますが、ちょっとこれ1979年からです。でちょっとあれですが、ずーっと人口が張りついてきて空地率が下がってきているとい

う状態だったんですが、97年から2002年にかけてはそれがもう空き始めてきている。この上昇基調がこれから続く恐れが多々あるという状況でございます。またニュータウンにつきましても世帯構成の変化等々によりまして世帯の減少といったような状況も生じてきてございます。こういう状況が伺えております。

36ページ目でございますが、低密度化の実態を把握したデータを紹介いたします。これは国土技術政策総合研究所が行った実態調査でございますけれども、仙台、日立、その他の戸建て住宅団地について実態を調査したものでございます。円グラフが3つございますが、まず左側、現在の空き地の状況ということと言いますと、45%の茶色が「利用していない」というような状況、半数ぐらいは利用していないという状況が発生をしてくるございます。またその「利用していない」の内訳ということで真ん中でございますが、黄色あるいは緑のように、自らあるいはだれかにお願いをしてそれなりに管理をいただいているというのもあるわけですが、17%、全く放置をしているというような状況もございます。これがいろいろな問題を引き起こしていくのではないかという懸念がございます。右側の「今後の空き地の利用意向」ということで申し上げますと、グラフの左側ですね、このグレーあるいは赤といいますのは、赤が売却、今後はもう売却したい、あるいはグレーはちょっととりあえずは所有を継続するんだけれどもというような方でございまして、具体的にどうこうという意向についてもまだ明確でないという状況もございます。

37ページ目でございますけれども、こういう状況の中でとらえますとやはりこういった低密度化ということで犯罪の増加、ごみの不法投棄等々の治安、生活環境面で常に住民の方は不安感、問題視といった意識がございます。また行政サービスということでも非常にコスト増、非効率性といったようなことを招いているという状況が出てくるということでございます。

38ページ目、じゃあこういうことに対してどうするかということでございますけれども、まず基本的な考え方は人口が減少局面に突入をした中での集約型都市構造へ再編をしていくという中では、自然体としても低密度化をしていくわけですが、それがさらに加速がされることもございます。そういう中で、そういう問題が顕在化をしていくのではないかと考えておられると思いますが、基本的な考え方としてはまず無秩序に空き地や空き家が発生して環境が悪化をしていくということ防ぐという、そういうことがないように上手に低密度化を誘導していく、いわば「スマートシュリンク」、賢く縮退、こうい

ったスマートシュリンクという視点で対策を考えていくということではないかということ
でございます。当面はその地域でどう取り組んでいくのか、あるいは行政側としてどうい
う支援が、かわり方ができるのか、そういったものについて少し幅広くきちんと考えて
いくという取り組みを進めていくということが必要だろうというふうに整理をしてござい
ます。

幾つかの動きを紹介をいたしますが、39ページ目、空き地、空き家の活用ということ
で言いますと、そういう空き地、空き家情報について入手、交換できるような情報サービ
スといったような仕組みも幾つかの地区では動いてございます。こういったものを通じな
がら隣接地との一体利用でありますとか、あるいはその隣接地を取得をするということ
できちんと管理される、あるいは生活空間が増えていくといったような動きもちらほら出
てきておりますので、こういった空き地を緑空間、あるいはコミュニティ空間として、ある
いはみずからとして使っていく、こういう事例も出てきてございます。

40ページ目はその具体の事例でございますけれども、福井大学で福井県の春江町とい
う団地を調査をした例でございますが、1975年ぐらいから分譲をされてきた団地でござ
いますけれども、右側に赤く塗られた団地の絵がございますけれども、これが2005
年現在に調査をした段階でその隣接地を一体的に利用している箇所を落としたものでござ
います。空地は右側にありますようにずっと張りついて減ってきているんですが、200
5年というところで新たに宅地から、住宅から空き地、空き家へ変わるというようなこと
が出てきたという状況がある中で、これらを、あるいは従来からあった空き地を一体的
に利用しているという動きが出てきているというようなことでございます。またあわせてそ
ういう空き地の中では地域のゲートボール場でありますとか、コミュニティガーデンです
とかそういったものもつくられているといったような動きがあるということございま
す。

41ページ目は少しそういった戸建て団地ではなくて先ほどのニュータウンのような例
の一つの対策例ということでございますが、もちろんこれはその団地を引き続き地域の住
生活の拠点として活用していくという方向性がある話だとは思いますが、老朽
化をいたした集合住宅等を建てかえるということが必要になってまいります。そういう中
ではなかなかその現地で建てかえ、一たん転居をしてクリアランスをして建てかえて戻
る、なかなか難しゅうございますので、例えばオープンスペースを一つの種地として活用し
ながら、こういった集合住宅を連鎖的に建てかえていくといったようなことはその居住者へ

の負担の問題、あるいはその事業の効率性の問題等々から言うと少し現実的な対応としてあるのではないかなど。こういった連鎖的な場合には区画整理の手法を使いながら、こういったニュータウンの再生という中の取り組みはあろうかなということでございます。郊外部の低密度化につきましては以上でございます。

42ページ目は「多様で柔軟な市街地整備手法の提示・活用」ということでございます。1点目として既成概念にとらわれない柔軟な運用ということございまして、下にありますが、例えば区画整理の欄を見ていただきますと赤字で幾つか、新市街地における事業の積み重ねによりできた考え方という固定概念がございます。これを今後、既成市街地で、集約型都市構造の中で適用していくという場合には、いろいろ頭の切りかえをしてやっていかなければいけないということで、こういったことを行政、あるいは民間事業者にきちんと周知をしていくということは大事だということで、幾つか事例をまとめてございます。

43ページ目は既成概念として、区画整理というのは減歩ということで、要するに土地を公共用地あるいは事業費に充てるという中で進める事業という概念がございますけれども、この基本は変わらないわけではございますが、公共減歩を行わずにも事業というの是可以するんだということがございます。この絵の例は街区の再編をする中で緑色の従来の道路用地を集約をして駅前広場の用地のほうに充てていく、そして敷地側としては一体利用していくということでございます。あわせてここは敷地側のほうでその駅前広場を宅地側のほうでも確保をして、官民共同で空間を確保をするという取り組みをしておりますが、事業としては減歩はないという取り組み例でございます。

44ページ目は事業費を確保するためには保留地、あるいは保留床といったものが必要だという固定概念がございますが、これも上物の事業を行う者の負担金ということで収入といたしまして事業が展開できるという例がございます。絵で載せておりますのは以前から出ております敷地整序の例で、こういった上物建設のために土地を共同利用をするということで土地の整序を行った例でございますが、こちらは何が原資になったかといいますと、この上物の方からの負担金ということでございます。

45ページ目は一体の施行地区が必要ということでございますが、場合によってはこの絵にありますような「飛び施行地区」といったような設定の仕方の中で、両地区を一体的に整備をするということも適用可能であるというようなことがございます。

46ページ目はその敷地の取り方でございますけれども、従来は道路等かたいものできちんと囲まれたエリアということでございますが、「敷地界」といった柔軟な設定も既成

市街地では使えるということでございます。

47ページ目は土地の評価です。区画整理は土地の従前従後の評価で、そういった負担等々を公平に割っていくわけですがけれども、従来は路線価ということでかなり平均的な形で設定をしてございますけれども、収益還元、それぞれの宅地の利用に着目した収益還元という方式で評価を行っていけば、場合によっては減歩ではなくて増歩といいましょうか、少し不便なところへ移ったがために土地としては結果的に増えるというようなこともございますので、土地利用の意向等々に応じた柔軟な対応が可能になるということでございます。

48ページ目は何度もこれまで出てきておりますが、現位置換地だけではなくて集約した換地ということも適用をできるということでございます。

49ページ目は再開発について極大化した1街区で1棟、大きなものがあるという概念ではなく、地域の実情にあった、身の丈にあった事業展開といったようなこともあるということでございます。このような既成市街地での適用ということを念頭に置いた手法の活用、いろいろできるということをいろいろな意味で広めていくということが大事なことかということでございます。

50ページ目はさらに既成市街地の中での事業展開に当たっての幾つかの視点でございますが、一つは空閑地の活用ということでございます。空閑地については今後もまだ出てくることが想定をされますが、こういった大規模用地を単独でそこを再整備して終わりということではなくて、周辺市街地も含んで改変をしていくという視点が大事だということでございます。

51ページ目は先ほどニュータウンの集合住宅の再生ということと同じパターンでございますけれども、既成市街地の中にあっても老朽化されたビル、あるいはマンション、こういったものが今後建てかえといった需要が出てまいります。そういう中では近隣に空地があつてというのが前提にはなりますけれども、少し連鎖的にいいましょうか、空地を活用しながら移転せずに建てて、引っ越して、壊してといった動き方を、区画整理などの手法をあわせて使うことによって促進できるのではないかという視点でございます。

52ページ目は事業を大きく動かすということだけではなくて、小さな、まさに地権者の発意で多少タイムラグが生じながらもばらばらと起こってくるようなものに対して、何とかそれを柔軟に受けとめるような事業エリアの設定、そして行政の支援といったようなことが連鎖的に行えるような視点、修復型で市街地整備を行えるような視点といったよう

なことが重要な視点ではないかということでございます。

53ページ目でございます。これは既成市街地の中で市街地整備を行う中では、地籍の整備がされているというのがひとつ、大前提、必要条件であろうかと思えます。ただ、中には登記上の公図と実際の現地が全く合っていないという、公図の混乱した地区というのもございます。これはひとつ先進的な取り組み例なんです、こういうことについて区画整理の中の換地処分という手法を用いる中で、面的に一気に公図を整理をするという、区画整理事業を地籍整備の手法として用いるという取り組みも行われてございます。こういうのは地籍整備をきちんと行ってその後の都市開発、あるいはその地権者の土地取引、建築行為、こういったものを進めるという意味ではきわめて重要な、一つの活用の方向としてあるのではないかとございます。

54ページはそういった市街地整備に際して、地域資源、特に地方部なんです、地域資源を極力生かしたような工夫をするのが大事ではないかという例として載せてございます。例えばここではこれは地域にある蔵を利用してということですが、区画整理とあわせて、周遊できるようなまち割りを整備をしているというような例でございます。

こういう柔軟なやり方、あるいはさまざまな視点での活用ということがございますが、55ページはそれはそれといたしまして、そもそもの制度自体の検討もあわせて行う必要があるということでございます。柔軟な運用自体は普及・活用を行うということでありませんが、こういった運用だけでは対応できない課題も存在いたしますので、より迅速で安定的な事業展開ということに向けて、法制度その他、制度的な対応についても検討を進める必要があるだろうということでございます。例えば税制という面、補助・助成といったような面につきまして、従来はどちらかという新市街地支援という色彩がまだ残っているわけですけれども、そういったことを既成市街地向けにシフトをしていくでありますとか、民間という観点で何か対応はないのかというような観点もございましょうし、制度面につきましてはまさに都市開発を取り巻く環境、日々変化をしてございますので、そういったものに柔軟にきちんと対応できる枠組みといったことを整えるということも大事だろうというようなことで制度的な対応も考えなければならないということでございます。

最後、5番目、「担い手支援」ということで数枚ございます。一つはまちづくり技術の継承ということでございます。こういったまちづくり、市街地整備といったことは住民の合意形成や権利調整を図りながら、長期的に継続的にまちづくりを行うということでございますので、現場に密着をした技術、あるいはノウハウ、そういったものの蓄積がなされ

てきてございます。ご承知のような昨今のこれからの団塊の世代の退職ということで、そういう実務に携わったノウハウを有する者がリタイアをされていくということでいいますと、そういったノウハウをいかに現役世代に継承をしていくかと、これは大きな課題ではないかということでございますし、あってはいけない、ないほうがいいとは思いますが、万が一災害ということがありますと、災害復興ということでは市街地整備、非常に大きな役割を果たしますので、そういった場面でもこういうノウハウがきちんと残されていないと問題になるということで、こういった観点への対応が大事だということが一つでございます。

57ページ目は人材の活用ということでございます。先ほど来、民間の参画あるいは地域の発意といったようなことを都市構造の再編に結びつけていくことで申し上げておりますが、そういう中ではまちづくりのコーディネーターといった役割が重要になってまいります。一方専門家などは地域の偏りがあったり、人材がリタイアをしたりというようなことがございますので、極力そういった地域間のミスマッチをうまくマッチングさせるような、活用を行うような仕組みを検討できないかという視点があるのではないかとということでございます。またあわせて、まちづくり技術のノウハウを、例えばデータベース化などによる共有化などの取り組みといったこともあわせて行う必要があるのではないかとということでございます。

最後58ページ目でございますが、「担い手に対する支援」ということで、市街地整備自体、さまざまな主体の参画で行われるまちづくりでございますので、特に初期段階、合意形成等のコーディネート、あるいはエリアマネジメントといった取り組み、こういったことについて、そのノウハウを有する専門家の存在が不可欠でございます。これをきちんと対応していくということで、特に行政側としてこういった担い手に対して初動期の支援、活動費の支援、あるいは専門家の育成・派遣、こういった支援が大事だということを整理をしてございます。少々長くなってしましまして申しわけございませんが、説明、以上でございます。

委員長 はい、どうもありがとうございました。それでは、かなり大部で、かなりいろいろな方面のことが書いてあるので大変ですけど、どうぞご意見のある方。はい、ではA臨時委員。

A臨時委員 大変情報量が多いのでコメントも結構たくさんあるんですけども、細かい話はまた後でということで、三、四点だけ、大きくまとめて。1点目はちょっと言葉

という用語で、大変便利な用語がやっぱりあって、例えばここで言うと「民間事業者」とか「エリアマネジメント」というすごく便利な言葉で、多分いろいろな人が考えていることが実は違って、民間事業者といっても非常に資本力があって全国的に動くような事業者から、地場の事業者もあるし、地方に行くと地権者なんかもある意味、民間事業者的なところ。それからほんとうに事業というか建設や開発をする人たちもいれば、投資をする、要するに開発金融系のそういう事業者もいるわけですね。こういうのが多分よく読むとこれはそういうコンテキストで読まないといけないんだろうなということなんですけれども、全部「民間事業者」となっていると、だんだん全体像がぼやけてくる。

エリアマネジメントも従来の多数の事業者がいる時の開発の協議の話もエリアマネジメントになっていけば、その事業が終わった後の例えばその地域冷暖房とかそういう、ほんとうの維持管理の話もエリアマネジメントになっていて、それもよく読めば使い分けられているのか、そういうコンテキストで多分読まないといけないんでしょうけれども、それが「エリアマネジメント」という大変便利な言葉の後ろに全部入っちゃっているところがあって、少しそういうところはもうちょっと注意をしたほうがいいんじゃないかなと思いました。これが1点目です。

2点目は密集市街地の関係のところ、ここの資料、ここに書いてあることは理解をしておりますという上でお話しすると、密集市街地はある意味自動的に、例えば不燃化率なんかはよくなっていくわけですね。それはなぜかという個別建てかえで進んでいく部分があるので、ここで出てくるようなどちらかという合意形成をとりながらいわゆるその密集まちづくりを進めていかななくても、密集市街地としては更新していく部分があると。実はここをどうしていくかというのが私は密集市街地整備ということではかなり大きな役割があると思っていて、今はこういうところはたいていその地場の工務店みたいなのがでてきて、空き地が出ればさらにそれを2つに割ったりして、建物は不燃化するんですけども、市街地の状況はあまりよくなりえないという、多分そういう状況だろうと思うんですね。ここのその個別建てかえのところを、ここでは合理的な建築規制というふうに、31ページってこういうふうにこう書いてありましたけれども、むしろその、合理的なという意味ではそうなんです、緩和や強化とかをうまく組み合わせながら、その個別建てかえで密集市街地の環境をよくしていくという、何か一番密集市街地の基本戦略のところがちよっとやや弱くて、どうしてもまちづくりはやってもらえればそれにこしたことはないし、これは大変いいことだと思うんですけども、こういうまちづくりでやれるところ

というのはほんとうに多分限られていると思うんですね。全国で見れば8,000ヘクタールぐらいたしかあるんですよ、密集市街地って。ほんとうにその一部はまちづくりでやっていけるでしょうけれども、何か基本ベースとして個別建てかえをどう市街地に誘導していくという、ここに「自律的な動きを市街地整備に結びつける視点も重要」と書いてある。ここをもっと強調して中身を書いていただければ大変よろしいかなと思いました。

それから3点目は「スマートシュリンク」ですね。ここは話すと長くなるので、1つだけ申し上げますと、郊外の住宅地も実は基盤状況がいろいろで、それによっておそらくどう対応するかを変えていかなければいけないと。その意味ではスマートシュリンクというともうさっきの便利な用語の一つにちょっとなっちゃっているところもあるのかなと。例えばニュータウンみたいなところはこれは普通の市街地よりも基盤の水準も高いし、それから住環境も非常にいいわけなんで、無理やり別にシュリンクしなくてもいいんですよ。それに比べると宅造でつくったところはやや基盤の水準が劣る。さらにスプロールで広がっていったところなんかは、これはほんとうに理想的にはシュリンクしたほうが良いというぐあいに、多分郊外と一口にいてもその住宅地の基盤の状況などによって、かなりその対応の仕方が異なってくるので、基本的にはこんな感じなんだろう、この資料の感じなんだろうと思うんですが、ほんとうはもう少し、先ほど見た上でということを書くとするならば、いろいろな方策があるぞと。当然隣地の買い増しみたいなので済む場合もあれば、もっと大規模なことをやらないといけないことも出てくるということで、ややまだざっくりまとまった状態の表現なのかなと思いました。この後どうこれを細かくされるのかわかりません。

それからこの郊外のことと言うと実は地方都市では郊外に昔つくった公営住宅というのがいっぱいあって、これをどうするかというのをほんとうに皆さん悩まれているんですね。それはちょっと触れておいたほうがいいのかと。これは公営住宅なので当然住宅政策とも大きく関連していますし、なかなか難しい問題だと思うんですけども、公共が持っているという意味ではわりとその手のつけやすい部分でもあるわけですので、少し特別に触れられたらどうかと思いました。

それから最後は、一番最後の専門家のところです。専門家はここに書いてあることでほとんど私も同意しますけれども、実は専門家がここで議論しているような新しい柔軟なやり方にみんな精通しているかというところとそうじゃなくて、実はすごい古典的なところに固執をしていることも少なくないんですね。だから専門家にこういう新しい情報とか、それが

ら専門家のリカレント教育というところとちょっと変なだけけれども、伊丹さんのところのコーディネーター協会とか、それから学会でもCPDみたいなことが始まっているので、ぜひ専門家にこういう柔軟な考え方を広めていくというところを書いていただいたほうがいいのかなと私は個人的に思います。とりあえず以上でございます。

委員長　　どうもありがとうございます。はい。

B委員　　見ていて1つだけちょっと気になるところがありましたのは、道路に関してはかなり出ているんですけども、公共交通という結局電車もすごく大事だと思うんです。感じることに、例えば都市の規模によって違うと思うんですけども、例えば東京とか大阪とかこれだけ大きな都市になりますと、線路わきの住宅がすごく気になるんですね。

セットバックというのは道路に関してのセットバックは必ずいわれますけれども、じゃあ線路に背中を向けているおうちで、それこそ井の頭線とか山手線もそうですけれども、線路のすぐ隣の土地をこれから3メートルとか4メートルセットバックさせるように将来的に考えていかないと、都市のスプロールも含めてそうですし、今いわれている中のスプロールもあるわけですけれども、実際に人口が減っていく中で、じゃあ10年後、20年後、30年後の日本の都市ということを想像した時に、もっと緑が多かったり、また密集したこの皆さんを一つの集合住宅の中に住んでもらうようにして緑を増やすということになるのならば、線路周辺というのもすごく大事な視点だと思うんです。そこから3メートル、4メートルもセットバックしてもらえれば、道路がすぐ隣にある場所もあるわけなんです。そうするとそこにグリーンベルトを線路の両わきにつくるなり、道路をつくることによって一つの騒音対策にもなりますし、一つの環境においてもアメニティーの空間がそこに、よく昔使われたリダンダンシーという言葉、余裕というんでしょうか、そういう場所ができることによって、コンパクトなシティーづくりをしていく時にコンパクト地域づくりをその都市の中でもつくっていかないと、もうどんどんスプロールが始まると思うんです。

ですからそういうクラスター方式のまちづくりをすることにおいても線路の両側の空間をどう確保していくかということも一つこの中に課題にしていかないと、どんどん密集していくと思うんです。例えば例としても恵比寿のアメリカ橋の両側が恵比寿駅にありていく道があるんです。道があるんですけども線路と道がもう隣接しているわけですから、今度そのところを例えば坂を上がっていかうとかした時に、結局、道がなかなかできて

いない。

それで安全のためにも地震があった時に、その建物が線路の中に落ちてしまったりした場合には、じゃあそれをもう一回、回復させていく時に、私も神戸の時にもう地震のすぐ後にアスベスト用粉塵マスクを届けに入ったんですけども、入れないわけなんです。線路のところにももちろん瓦れきがかぶさっているところがあって、その修復のために時間がかかってしまっているわけなんです。だから地震対策のためにもなるべく線路周辺のところは大都市の中では少しずつセットバックさせていくということも考えてもいいんじゃないかなという感じがしたんです。

あともう一つは先ほどのコーディネーターのお話もあったんですけども、結局その地域の方々が一番問題で抱えていることは3つの手法のやり方があったと思うんですけども、地域に意欲があるところとそうじゃないところとどうするかという。もう一つはやっぱり考えなきゃいけないと思うのは、中でのその行政の縦割りの中で問題になっている地域もあって、その行政のコーディネートする人もそこに必要で、地元の方じゃだめなんです。やっぱり外から行った方でないとなかなかその調整が難しいのと、あともう一つはコーディネーターの一つの役割の中で必要とされるスキルの一つには地元の方々が何を言いたいのかをちゃんと聞いてさしあげて、地元の中でのコーディネートをしてさしあげることのほうが、外から新しいアイデアを持っていくよりは何か重要かなと。

なぜかといいますと、その地域の文化というものがあるわけで、なかなかその中に一つの市民グループがこれをやりたいといってその地域の組長に言いに行くと、別のところが今度は足を引っ張るわけなんです。そうすると組長が頑張ってると思っていてもなかなかそれができない状況であるのは、選挙の問題もあったりいろいろあるわけですから、もうどこかでみんな集めて、みんなの話を聞いて、とにかく反映させるためにそのこの上手な、弁護士じゃないですけども、そういうことを双方の気持ちをきちんとやることのできるカウンセリングスキルを持っている人でもいないとなかなか難しいと思うんです。図面上だけの上ではないので。そういうことではピープルスキルということもきちんと中に入れておいたほうがいいんじゃないかなと思うんです。

それと今やっています、ついこの間、八戸に行ってきたんです。駅前がとてもきれいになって新幹線ができたことによってものすごく広いスペースが広がってしまって、そこをじゃあどうするかということになって、またそこで密集市街地ができてきちゃうような感じがしました。かといってまた丘の上が上がっていきますと、とてもすてきな住宅地がで

きてきて、ほんとうに八戸らしいちょっと北の雰囲気らしいまちづくりがされていて、そこには地元新聞社の方々が新聞社の建物をつくって、そこでホールをつくったり、近くに消防署がまた非常にちょっとロシア風の屋根がついているような、とてもきれいなまちづくりしているんです。そういうところに皆さんが集まることによって、コンパクト化してとてもいい様子があるのに、その駅前周辺が今度また逆な形で密集してしまうと、おそらくそこでまた乱開発が始まって、せっかく今、整備をしようとしている地域もあれば、整備をもう一回しなければいけないような乱開発がそこで始まるといけないので、そのところの都市計画やまちづくりをきちんとその新しくなった駅とともにやって、考えていかなないと、長期ビジョンということだと思えるんですけども、そのところがちょっと心配かなという感じがしましたので、そういう2つの、いろいろな側面があるわけですからそのところの考え方がすごく大事じゃないかと思うんです。

あともう一つ気になったことがこの44ページなんですけれども、こうやって地域をまとめていく時に例えばこの一つの道しか入らないようなところに奥に大きな土地を持っているところがたくさんあるわけなんです。私が今、住んでいます葉山町もそうなんですけれども、小さな道の奥に大きな敷地があって、そこをまた再分割して売ったりしたりとかする中で、結局消防車が入れないような道がたくさんあるわけなんです。

そうすると結局どこが問題になるかという、入り口のところにいる地権者の方々が自分たちは別に問題がないんだから、何でセットバックしなきゃいけないんだとか、何で譲らなきゃいけないんだということになるので、逆にそういうことが起きた時に入り口のところにいらっしゃる方々に対してもちゃんと利益を損なわないような代替地とか、またはもっとそこからの土地をさしあげたりするような、このトレードオフによって、自分たちも得をしたような気持ちにちゃんとなれるような何か制度がそこに加わると、もっと早くにこの奥にあるこの大きな敷地というのが日の目を見ることになるのではないかと思うんです。そういうことをきくと、うちの地域だけじゃなくてもほかの地域にもこうやって見ているとおりですから、何らかの施策をここの中にも組み込んでいただくと早くに整備ができるようになるのではないかなと感じました。

委員長　　今のお2人の意見に何かコメント、事務方からありますか。

事務局　　最初にA臨時委員のほうから言葉の使い方何点かご指摘いただきましたけれども、確かに今回その「エアーマネジメント」、あるいは「スマートシュリンク」とか、それから特に公民協働という意味で民間の役割を非常に重視した訴え方をしたいというこ

とで一つキーワードとしてこれらを挙げております。我々としてはそこにぜひ注目していただきたいということで、メッセージを対外的に出したいという意味もこめてそういう言葉を使わせていただいています、そういう意味ではこなれていないところもございますので、そのあたりは精査をさせていただきたいと思います。特に「エリアマネジメント」は先ほど先生が言われたように幾つかの段階で役割が違ったり、中身も違っていると思いますのでそのあたり我々も認識しているつもりでございます。

それから公営住宅の話は確かに私も地方で勤務しておりましたけれども、まさに老朽化した公営住宅をどうするかという、特に郊外にある、この扱いというのは非常に市の行政の中でも頭の痛い話でありますので、ちょっとこれは住宅局との関係もございますから検討をさせていただきたいというふうに思っています。

あと、先ほどのB委員の言われた線路わきの住宅のセットバック、これは我々の視点からほんとうに落ちていましたので、ほんとうに目の洗われたような気がします。どういう扱いにするのか検討させていただきたいというふうに思っております。

それから行政の縦割りということで、実はこの資料の中でも若干触れさせていただいていますが、民間の方からも同じような指摘をいただいています、例えば敷地整序型の区画整理の許認可を得たいということで行政に持っていったところが、たらい回しにされたとか、あるいは区画整理じゃなくて開発許可でやったらどうかと言われたとか、ちょっとそんな声も聞いておまして、もちろんすべての行政ということではないと思いますが、そういう問題意識は持っておりますので、それもしっかりこの中でそういうことがないように打ち出し方をしたいなというふうに思っております。

その他、いろいろなお意見をいただきましたのでそれぞれ検討させていただきたいというふうに思っております。

委員長 どうぞこの、はい、C専門委員、それからD専門委員の順でいって。

C専門委員 個々のページは大変賛成することばかりで、非常に今までの姿勢とか考え方が変わる転換点だというのが一つ一つを見るとよく出ていると思うんですね。その内でまさに今、事務局がおっしゃったような全体が変わるのであるということキャッチフレーズで世の中に出したいというあたりがちょっとわかりにくい。それで私、今ばーっと読ませていただいた印象だけからですが、一つは14ページは、これは公民協働のところ書かれてますけど、もっと大きい意味があるのではないかと。つまり、「選択と集中」の黒ポツの3つがいえば選択と集中されたところだということで、これは非常にそのとおり

だと思っんですけど、選択と集中をされたところとされないところ絡ませるのがこれからの方向じゃないか。それが「スマートシュリンク」の柱じゃないか。今の資料は、郊外部でスマートシュリンクとなってますけれども、郊外と中心部の関係でもいろいろ考えるべき発想ではないかなというのが一つです。

それからもう一つは、例えば今度の防災建築街区で、あるエリアの中でアンコの部分の容積を周りへ移せるようにあれは画期的な計画制度だと思っんですけど、そういう計画制度と事業の関係が書かれていないので、その辺の計画制度の考え方も今、非常に変化してきつつあるというあたりをうまく絡まれて発信されるとべきだ。民間にとってはそういう計画制度の変更というのは将来にわたっての行動規範になることですから、その辺をもうちょっと書いていただいたほうがいい。とりあえず全般の意見です。

委員長 ではD専門委員、どうぞ。

D専門委員 必ずしも市街地整備ということに関してものすごい専門でもないのですが、ちょっと思ったことを2つほど言います。

一つが「都市交通施策と連携し」ということが幾つか書いてあるんですけども、今回のこの資料を見ていて思ったのが、多分交通とのつなぎでいくと僕は歩行者だというふうに思いました。それでその歩行者に関する記述も幾つかあったんですが、そこでも交通施策の目標の達成と何とかとか、何かそうなっているんですけども、ちょっと僕、違うとっていて、歩行者のことを考えることで市街地側の目標がより達成しやすくなるんだろうと。例えば今日のでいくと「安全・安心」のところはわりと災害のことが書いてありましたけど、「治安」なんていうのは人通りのあるまちとそうじゃないまちでは全然違うというわけで、そうすると人通りをうまく考えるということがまちにとってプラスのことで、これは交通の目標というよりも都市の目標なんだろうと思っています。

同じような話は市街地の拠点数を高めることにも出てくると思うし、安全の話でいけば先ほどの話とも少しかかわりますけれども避難経路の話なんかもあるのかもしれない。いずれにしても何か交通の施策と連携してこうしますという、表現だけの部分とその裏に何かありそうな部分とあるんですが、歩行者に対する配慮がまちにとってプラスだという言い方はもう少しあっていいかなと思いました。

その中の具体的な例の中で街区を少し、スーパーブロックというほどではないですけども、大きくする中で、その中に歩行動線は確保しようというようなくだりはあったと思いますが、みなとみらいなり、港北ニュータウンその他のところを見ている限り、大きな

ブロックの中につくった歩行者専用の空間というのはデザイン的には優れているけれども使い勝手がどうもあれかなと。それから実際に使われ方がかなりあれかなと思うところがありまして、ほんとうに使える動線が要るんじゃないのかなと。それでそもそも街区が大きいほうがいいのかどうかとかちょっと疑問点はあるんですけども、それも決して交通の施策のためということではなくてそうやって人が歩きやすいまちというほうに持っていくことが回り回ってプラスだという言い方はもう少ししていいなと思いました。これが1点目です。

もう一点だけ申し上げますが、密度の議論というのは難しいなというのが今日よくわかりましたけれども、普通に考える時に密度ということを議論する時の分母となる面積の単位、単位というのは大きさがどれくらいか、例えば極論すると八百幾つかの市町村に対してその市の平均密度がどうかという議論をするのか、あるいはパーソンでやっているところのショウゾンぐらいのところでの密度がどう動くかと議論するのか、あるいは町丁目なのか、近隣地区なのかということを考えていくと、どれくらいのところで密度がどう動くことをどういうふうに評価するのかということが、ちょっと資料からはわかりにくかったように気がします。それによってさっきから出てくるそのスマートシュリンクの「スマート」って何かというと、このクライテリアの話なんかもきっと動いていくような気がして、僕は個人的な意見でございますけれども、やっぱりこの議論もかなりマクロスケールでやる時とヒューマンスケールでやる時と分けて書くほうがいけるのかなという気がしました。それがじゃあ具体的にどう反映するかどうかというのはちょっと考えが及ばないんですけども、もし参考になればと思いました。以上です。

委員長　それではE委員。

E委員　まず、47ページの柔軟な整備手法の運用のところ「路線価によらない土地の評価」というところがあるんですけども、これ収益還元法でということは時価評価ということだと思えます。もしこれが実行するとするならば非常に画期的だと思いますが、幾つか問題点はまだまだあると思います。まず今こういった整備手法がなかなか進まないことの大きな要因は、やはり路線価での評価で地権者との話し合いがあるということ、やはり非常にいろいろな交渉を困難にしていることは確かでございますが、時価評価の出し方というのは必ずしも収益の還元法がうまく適用できるような物件もあれば、物件でいけないようなところもあります。また収益還元法でやったほうがむしろ路線価よりも低いというようなところも出てくる可能性もあります。どちらが有利かということはわか

らないのです。それともう一つはいわゆる整備手法以外のところの例えば今ほかの国土交通省の管轄、あるいは都道府県の用地買収なんかも、じゃあ同じように時価でこれからやっていくのかというような、ほかの政策にも多分これ影響するぐらい大きなことだと思います。ただこのことがいろいろなものを阻害している、もう少し時価にそぐったところで土地の評価があれば、もう少しスムーズにいくのだがということは現実的には非常に多いと思うんです。だからといってここだけ、この委員会なりこの政策だけのところで、じゃあ時価評価、収益還元でというふうに決めちゃってほんとうにいいんでしょうか。おそらくほかのところも全部、じゃあ横に展開していくとなるとするならば、これからの用地買収に非常に影響を与えていくと思います。ここはちょっともう少し慎重に考えていく必要がないかなと思います。ただここが非常に課題であることは確かです。これは非常に課題としては導入するかということは今後決めなくてはいけないと思うんですけれども、もう少し何か収益還元というふうに言い切ってしまうのではなくて、もう少し路線価や時価評価や、そういったものが柔軟に取り入れながら交渉ができるというようなことのほうが現実的なのかなというふうに思います。

それと先ほどからも皆様方から出ているコーディネーターとエリアマネジメント、特に一番最後の人材育成のところですけれども、これはほんとうになかなか1人の人で、建築のことがわかり、それからそういう技術のことがわかり、土木のこともわかり、法律的なこともわかり、かつ金融的なこともわかり、かつ、ひ弱でない精神を持っているという、(笑)そういう方を1人の方に求めるのはなかなか無理なところもあって、ある程度チーム編成でやらなくちゃいけないだろうなと思います。それからこういった方々のペイとか、立場とか報酬とか、そういったことを何か要はNPOでボランティアでやりなさいというようなことでは、何かほんとうにできるのかなというような気がします。その辺、先ほどからご指摘されているようにちょっと抽象的に流れているのかなと思います。でもただ先ほどの24ページに汐留地区ですか、中間法人タウンマネジメントというので、こういったコーディネート組織が中間法人になっているだとか、その前のところは千葉は株式会社になっているというような例があると思うんですけれども、おそらくそういうことをちょっと乗り越えるための手法としてこの法人組織になっているのでしょうか。その時にLLPで、中間法人でいいのかなと。中間法人は責任がかなり有限的ですから。中身のことの詳しいことがわかりませんのでどんな組織、そんな方々がやってらっしゃるのかわからないんですけれども、ただもしこの中間法人みたいなこと、タウンマネジ

メントが非常に有効ならば、こういうものを一つエリアマネジメント、コーディネーターというようなもののモデルになるのかもしれませんが。もう少し何かここがLLPにしたというような背景がもしわかれば教えていただきたいなと思います。以上でございます。

委員長 今の3人の意見がありますが、最後のはちょっと質問だったので、もしお答えいただけたら。

事務局 はい、C専門委員からお話ありました新しい地区計画の制度、これは実は今国会で法律改正を考えている中の1つの項目でございます。密集市街地整備推進のために密集市街地で誘導容積型の地区計画制度を設けたらどうかということで、将来的に密集市街地で道路なんかをつくる場合に、当然移転先が必要になるわけですが、その受け皿住宅、ある程度のボリュームが必要になるんですが、容積率をその地区の中の別のところから持ってきて、ある程度ボリュームのある受け皿住宅をつくりやすくするという制度でございます。これ密集市街地の先ほどの資料の中で30ページの「密集市街地緊急リノベーションの推進」というのがございましたが、こういった事業の面とあわせてそういった都市計画の面についても現在検討しているということでございますので、おっしゃるとおりこれ一体的に活用しながら密集市街地整理を進めていきたいということでありますので、そのあたり盛り込んでいきたいというふうに思っております。

それからD専門委員からお話ありました都市交通との連携で、確かにこの場合の都市交通ってどちらかというと公共交通をイメージし過ぎているところもあるのかなという気が確かにします。歩行者、自転車交通のため、歩いて暮らせるまちづくりという視点も我々考えているところでございますので、ご指摘を踏まえて少し考えていきたいというふうに思っております。

あと、スマートシュリンクのところは、まだほんとうに検討を始めたばかりで、確かにちょっとマクロスケールの話とヒューマンスケールの話というふうに言われましたけれども、どちらかというとまだきちんと全体像をつかんで整理した上で資料をつくっているところまでいっていないものですから、さらに検討を深めていきたいなというふうに思っております。今回の小委員会の中でどこまで議論ができるかわかりませんが、引き続き検討していく課題だなというふうに思っております。

それから例の収益還元法のお話ですが、他の公共事業への影響ということで、ここで考えている収益還元法も使えるというのはどちらかというと公共事業としてその区画整理事業等をやる場合というよりも民間主体で区画整理手法を使って行う事業の場合にそうい

う、関係者で合意ができればそういう地価の評価の仕方が使えるということでございますので、すべての場合にそういうふうにするということではありませんけれども、ご懸念の点もあると思いますのでちょっとこれはまた中でいろいろ検討していきたいというふうに思っております。

それからちょっと中間法人については詳細わかりませんので、また調べてお話しさせていただきます。

委員長　　ちょっと時間なので、あとF臨時委員と……。

事務局　　ちょっと補足よろしいですか。

委員長　　はい。

事務局　　密集市街地の関連ですが、これ先ほどA臨時委員からもご指摘があったように、個別に建てかわって結果的に防災性が上がるというのは非常に大事だところ思っていて、もちろんそれは基本にしなければいけないという認識ではあります。ちょっと書き方がまずくて。

実は先ほどC専門委員がご指摘あった、新しい地区計画、これは道路整備とあわせて容積をこう移転して、アンコの部分を少しガワにもってくるというのは使える話なんですけど、それだけじゃなくて、もう既にある地区計画もうまく使うと個別建てかえが進んで、それもいい形で進むということになるんじゃないかと、我々の認識ですが、事業手法の新しい考えと同じでなかなかその新しい、今の既存の制度をうまく使いこなされていないんじゃないかと認識してしまっていて、実はこの31ページのところに「まちづくり規制合理化支援事業」というのは、今の法改正と地区計画の改正とあわせて予算要求している制度なんですけれども、本来は都市計画というのは、その地域の方々あるいは地方がつくるべきなんだけれども、手法をいろいろ工夫してもらうためには少し国も応援したほうがいいのではないかとということでこういうのを入れまして、個別建てかえが進むような手立てもしているということですので、ちょっと表現が十分じゃないので伝わっていないかもしれませんが、意識していますのでまた取りまとめに当たってはその辺きっちり入れたいと思います。以上です。

委員長　　はい、わかりました。じゃあ、F臨時委員。

F臨時委員　　時間が限られていますので、あまり書いていないことだけお話しして、あと細かな気をついたことは後でお話をしたいと思いますが。都市交通との関係のところ、駐車場についてぜひ言及しておいていただきたいと。裏の区画道路の話ではあるんで

すが、駐車場が全く触れられていないから、これぜひどこかで必ず入れていただきたい。それが1点です。

2点目は「安全・安心」のところ、特に河川と下水との関係なんですけれども、今、内水の問題だけ挙げられていますが、最近のいろいろな流れでいけば、高潮であるとか河川自体の問題もあるので、外水の問題もやっぱり触れなきゃいけないだろうと思うんですよね。内水に関してはこれを頑張るのと同時に、大都市部における合流方式の改善、これは一気にはできないんだけど、開発に伴ってできるところだけでも少しずつやるということをやらないと、東京のようなところで合流式の管で非常に大きな雨が降るとマンホールから汚物がばかばかと都心部に流れてくるということにもなりかねない。これは絶対避けなきゃいけない。だから少しずつ何かやりたいということをやらないかと。

外水のほうは河川との協議の話でいつも出てくる話でアロケーションでやれとかいう議論が出てくるんだけど、限度額方式でぜひやれないかというふうなそういう議論をやっていたきたいと思います。

最後は「柔軟な市街地整備の手法」、このところは幾つもあるんですけど、全く触れられていなくてぜひ言ったほうがいいかなと思うのは、土地は使わなければいけないというふうにみんなどうも区画整理事業でやると土地は使われなきゃいかんと。それはそうではないんじゃないかと。特にこれから出てきます国公有地の土地問題とか、先ほどの公営住宅の問題、結局、都市の中にある程度のそういう余裕のある土地、次の種地になるものが必要なんだということぜひ言っておきたい。それをやはり区画整理事業を使いながら順番にやっていくということも新しい市街地整備の手法ではないかという気がしております。

あとは細かなことは後でお話いたします。

委員長 はい、じゃあG専門委員。

G専門委員 私も3点だけに絞ってと思うんですけど、一つは新しい区画整理ということで43ページのあたりに「区画整理は減歩を行う事業であるが、減歩を行うことなく事業を行うことは可能」というお話があって、基本的には賛成なんですけれども、いっそのこと何か新しい名前をつけられたほうがいいんじゃないですか。授業で再開発が一つの方法、区画整理がもう一つの方法として教えているんですけど、もう一つ柱になるような方法を学生に教えられるようになればいいなと思っておりますので（笑）。実

際、もしも今までの区画整理を見直すとかという話になった時に一方は減歩をしながら、一方は減歩はしなくていいよというふうな、2本の制度が走り出すといろいろなことを言い出す人も出てくる可能性もありますので、そのあたりは整理をされたほうがいいんじゃないのかなというのが1点です。

2点目は書かれていることは賛成なんですけど、動かせるかどうかということがやっぱりどれもキーになっていて、その時にいろいろ新たに注意しないといけないということだと思います。特に例えば41ページで、これもアイデアとしては非常にいいと思うんですが、「低密度化への対応」ということで賃貸からマンションから一戸建てにやりますよとやった時に、それぞれのところに入る方は実際はどのような方なのかということですね。人口が伸びている時は住宅をつくっていればマーケットのことを考えなくても売れたんですけども、ここに今度入られる方というのを、どこから移られる方が、どういう形で、どういう事情で入ってくるのかをこれからは今までよりも周到に練る必要が出てきます。そういう元と先のペアの問題ですが、「相対」問題と我々呼んでいるんですけども、そういうペア的なものを考えながらやらないといけない。こういうプロジェクトの場合、何かの要因が邪魔をして動くことにふたをしてしまう場合が多いんですが、そのふたをするものは何かということコントロールしていかないといけないということです。

あと3番目は駐車場の話で、F臨時委員、指摘されたことに加えさせていただくと、もう公共交通ではもたないような地方都市のところの中心市街地の駐車場というのは、実はもっときっちりやる必要があって、それはD専門委員が指摘された歩行者の話とも関連します。例えば33ページにあるような「密集市街地の改善方策」の中で出てきているように、各ロットの裏に駐車場がばらばらとあるような形であれば、もうこのまちに来る方はその駐車場だけにとめて、そのお店に行って、隣の店に行く時に、また車に乗ってその駐車場に行って、という形になります。イギリスの地方都市における中心市街地の例をあげれば、セントラムという案内にしたがって運転していけば、中心市街地のでっかい駐車場に自然に吸い込まれて、そこに車をとめて1日まちの中をゆったり歩けるというふうなそういう駐車場のつくり方もあります。だから車が完全にだめというわけではなくて、車に任せただけがいい部分というのは上手に車に任せるといって仕組みをまちづくりの中でつくっていくということが要るのかなと思います。以上です。

委員長 はい、どうもありがとうございます。じゃあ、H臨時委員。

H臨時委員 今日、市街化整備のための新しい手法の進化というようなことをいろいろ

る教えていただいて、非常におもしろかったと思います。それ自体は全く賛成なのですが、あとそれをどういう形で市民の方に説明するかがポイントです。今までの仕組みが全体的に大きくて一点豪華主義のようなもので動かすのに非常に時間もコストもかかる。これに対し、密集して権利関係が錯綜したところでも入っていけるような、ちょっとなたとしては小さいけれども使えるようなものというので、一つ小規模なツールを用意する。今日出てきたことで言うと「身の丈にあったような市街地整備」とか「市民の視点に立った」という視点です。市民というのは、単に人口減少社会だからというのではなくて、自分の身の回りのところがわりと簡単にコンパクトに変わるといような意味で、市街地整備をやりますということの宣言の趣旨です。そういう簡易バージョンの法的手法みたいなものをもう少し用意してメニューを増やすということが、1点目の要望です。

2つ目は街区構成に目を向けるというのは、やっぱりコンパクトシティーにとって大事だと思うのですが、そのための法的な手法がないと、なかなか街区構成には目が行かないと思うのです。そういう時、例えば歩道に着目するとか一例ですけれども、街路樹に目を向ける。これは今まではどちらかと言うと道路の附属物で、通達レベルで技術的な基準しか書かれていないようなものだったのだけれども、実際には住んでいる方は自分のところの近くにある街路樹がどんな木で、どのような剪定がされて、どういうふうになるかというのは非常に興味を持っていて、市民との対話集会なんかでも議論に出たりする。そこが県道だと、県の職員がいないと全然がちが明かないみたいな形になったりするので、そういう街路樹のことについていろいろ市民が言えるようなことをすると、非常に小さい話のような気がするのですが、街路樹を通じていろいろなコミュニケーションが成り立つ。そこを一つのステップにして、その後の地区計画につなげる入り口にするなど、何かそういう小さく使えるようなツールをもう少し用意されたいのかなというように感想を持ちました。

委員長　　ちょっと時間がないので、私のほうから。皆さんの意見をかなり私も同意するところがいっぱいあるんですが、印象としてなるほどこういうふうにできるといいけど、これどんなふうに制度を活用するとこういうふうな絵に変えられるのというのが、ちょっと想像ができないようなものがあるんですね。どれでもいいんだけど、そういうのが、私はこれはもう少し解説をちゃんとしないとわからないかなという思いがあります。

それから今、「選択と集中」でこう決まったんだけれども、もう一つ私が心配しているのは今、良好な住宅地になっているところが相続とともに戸建て住宅のところが多二開発

化されて21世紀の負の遺産になりかかりつつあるわけですね。例えば田園調布だってかなり何かやっていかないといけないし、多分もしかしたら成城学園なんかはその次、2番手のその次来るやつだと思っているんですけども、そういうところのミニ開発とか、そういうことが予防するような方策というのは何か我々としては言うておかななくていいのかなというのがこの中の議論の中で全然触れていない部分としてはあるというような気がしました。それをこの中で入れるかどうかというのはまた別ですけどもね。どこにも今まで議論されていないですよ。住宅のところでも、建築のところでも、都市計画でも、ここでも、どこでも議論していないやつで、意見としてはいつも出てきているんだけど、何となくすらっとしているというのがあったというので、それをちょっと審議しておいてください。

ちょっと時間がないので、もう一つの「その他」のほうになります。資料3のほうですね。これについてちょっと議論をお願いしたいんですけども。

事務局 資料3につきまして、事務局より説明いたします。社会資本整備重点計画における指標についてということなんですけれども、資料の説明の前に社会資本整備重点計画について説明をしておかないといけないと思うんですけども、平成15年に従来事業分野別に定められておりました計画を一本化いたしまして社会資本整備重点計画ということで策定したわけなんですけれども、ポイントはその計画内容につきまして事業費から成果目標、それから効果的かつ効率的に実施するための措置ということで、事業間連携ですとかコスト縮減等、こういったことがポイントになる計画でございました。現行の重点計画が平成15年度から19年度の5カ年というふうになっておりまして、今はまさに次期重点計画の策定に当たって、いろいろ検討をしているという状況でございます。

資料の中に書かれていることの説明に入りますけれども、1ポツで「検討の方向」ということなんですけれども、社会資本整備審議会計画部会基本問題小委員会、ここにおきまして、下に書いてあります箱の中のとおり、「今後の検討方向」が取りまとめられております。それで各分野の検討内容につきまして基本問題小委員会の報告が求められております。箱の中でございますけれども、現行の重点計画、これは次のページでまた後で説明いたしますけれども、重点4分野というのが設定されております。「暮らし」、「安全」、「環境」、「活力」ということなんですけれども、これは基本的に次期も維持をします。それから2つ目のポツでアウトカム目標ということなんですけれども、この設定に関しましては分野ごとに社会資本の性格に応じた検討が必要と。それから3つ目のポツで可能な限り施

策別の縦割りではなく、施設横断的な目標・指標を検討すべきと、こういったような検討の方向があるわけでございます。

2ポツで今後の予定ということなんですけれども、その検討の方向、それから本小委員会でのこれまでの議論に沿って検討を行い、分野横断的な検討が必要な事項に関しまして、来る2月15日に開催予定の基本問題小委員会に報告する予定であります。

2ページ目以降の中身について説明をいたします。2ページにありますのは現行計画の全体像でございます。現行は、先ほど申しましたとおり4分野ということで、暮らし、安全、環境、活力ということでそれぞれに対しまして15の重点目標というのが設定されております。表でいきますと(1)(2)とありまして(15)までというのが重点目標になっておりまして、これらに対しまして指標がございます。現在では35の指標があるわけでございます。ちなみに都市交通、市街地整備に関連するだろうと思われる指標につきましては、表の中で四角囲みにしております。

例えばということで申しますと1つ目の重点分野でございますが、暮らしの中に重点目標(1)でバリアフリーというのがございまして、それに対する指標ということで、いろいろな施設のバリアフリー化の割合、例えばこういうような設定のされ方になっております。

また安全ということでは12番ということになりますが、市街地の安全性とかそういったものがございまして、ちょっと全部は説明いたしませんけれども、環境分野についても指標があると。また4つ目の分野、表では右下になりますが、活力ということでは、人やものの移動に関する目標、あるいは指標ということでございまして、中では例えば(14)で「都市交通の快適性、利便性の向上」というような重点目標があり、それに対する指標といたしましては32番になりますが、「道路渋滞による損失時間」、こういうようなことで現行の計画はできているということでございます。

1ページめくっていただきまして3ページになりますけれども、「新たな指標の検討」ということでございまして、今、説明いたしました現行の指標も踏まえつつ、都市交通、市街地整備に関連する指標を検討していかなければならないということで、1つ目の黒い菱形で書いておりますが、新たな視点といたしまして集約型都市構造への転換に向けて都市機能の集積を促進する集約拠点と都市圏内のその他の地域を結ぶ公共交通ネットワークの整備、それから集約拠点における拠点的市街地の整備や密集市街地の解消等についてまさにご議論いただいているところでございます。

これらを踏まえましてポツが3つ例示で書いておりますけれども、一定のサービスレベルを有する公共交通へのアクセスの容易さ。例えば駅から一定の距離内であることなどですとか、市街地整備に関しましては2つ目のポツになりますが、集約拠点などで都市機能集積を促進させる市街地の形成、あるいは防災上課題のある市街地の解消など、こういったものを定量的に把握できるような指標の充実、あるいは追加を検討しているところでございます。

今後の検討に当たりまして視点として不十分な点などありませば、ご意見をいただければと思っております。資料の説明は以上でございます。

委員長 この3ページのようなことで委員のご意見を、何かいい手法がありませんかとかいう意見を聞きたいということですね。

事務局 指標の内容につきましては、具体的にまさしくこれから検討してまいりたいと思いますので、それに当たりましてぜひこういう視点でもというようなことがありますれば、ご意見いただければ非常にありがたいと思っております。

委員長 はい、ですからこの3ページで何かこんなこと、視点を足したほうがいいんじゃないかとか、あるいはこういう指標をつくってみたらどうかというような、何かご意見があればいただきたいということですので。例えば私なんか1番では公共交通の利用分担率の何パーセントアップとかね。そういうやつでもいいんじゃないかとかというのは思ったりしているんですよ。あるいはその集約型都市構造への転換という意味では、それでちょっと一義的ですけど、バスなら300メートル、鉄道なら1キロで、その中に住んでいる人口の割合を増やすとか。何パーセントアップとかそういうインデックスもいいんじゃないかというような話をしたので、何かそういうことでご意見があれば。

D 専門委員 よろしいですか。

委員長 どうぞ。

D 専門委員 はい、ありがとうございます。(笑) 例えば横浜市では駅まで15分、都心まで30分という定義をしていて、それでやっていてわかってきたのは、どの駅でも15分でいいかということと市民感覚は全然きっと違って、あんな駅まで15分で行ってもしようがないという駅はやっぱりまずいんですよ。それから次に一定レベルということでバスを何分間隔というと、これがものすごい駆け引きが始まって決まらないんですよ。

ただ結果として、だからこれは、でも決めなきゃいけないんだったら決めるということなんですけれども、今、先生がおっしゃったようなものを僕そうかなと思って、結果として人々

がどう行動したかで評価するのがわかりやすいかなと思っていて、分担率というのは確かに一つあるんですけども、地方都市の話なんかもつき合わせていると出てくるのは、例えば高齢の方々の外出が促進された、あるいはその行動目的もかなり多様化していったということが出てくるんだとすれば、単純にまずは外出率、外出人口がどれくらい増えたかで、外出率とか、そういう話で思い出すと、いろいろな場所でやっているコミュニティバスの一番最初にやった武蔵野市の市長さんなんかおっしゃっているのは、そういう交通をよくすることで健康なご老人の方が増えていった、逆に言うと介護の必要な人が減っていたとか、何かそんな議論が幾つかあります。

いずれにしても公共交通に関して一つ言えるのは、結果として人々の行動が非常に、しかも車に依存しない行動の割合が増えていったということをいうほうがよくて、サービスレベルと言い出すとやっぱりちょっと難しいんじゃないかなということのを思いました。以上です。

委員長 どうもありがとうございました。何かほかに。はい、H臨時委員。

H臨時委員 提案というより質問なのですが、今回ずっと議論してきた政策のベースには集約型都市構造への転換というのがあって、指標にはいろいろな枝葉が出てるように思います。この重点目標のどこかには、政策転換が今回は載るという理解でよろしいのでしょうか。それが載らないと指標だけでは足りない気がします。

委員長 半分質問だな。(笑)

事務局 何かどういう政策にするかというのは抜きで、いきなり指標ということをご提案しているので、多分そういうお話だと思うんですけども、まさに社会資本重点計画自体、どうつくるかという議論をしていただきつつ、その中で指標をどうするかというのが同時並行にやりますので、我々としては今ご意見としてあったような形でご提案をしていきたいというふうに思います。

ただ社会資本重点計画自体の中に明確に集約型都市構造というふうに入るかどうかは、またちょっといろんな議論があり得るかなというふうには思いますので。そこは委員長がそちらの委員にもなっておられますので、ぜひご期待をしたいと思います。(笑)

それから先ほど来、ちょっとまだ答えないほうがいいかな。まだ、ご意見があれば。

委員長 はい、どうぞ、B委員。

B委員 例なんですけれども、うちの近くにゲートボールをやっているおじいちゃん、おばあちゃんたちが結構いらっしゃるんですね。中には大変高齢者の方、そしてそれから

団塊の世代、大変裕福ですので、最近電動車いすとかが非常に多くなってきて、ゲートボールというスポーツは非常におもしろいスポーツで、意地の悪い人ってたくさん集まるんですね。なぜかというとボールをたくさん飛ばしたほうが何か自分が勝つもんですから。

そういう方々の中にそういう車に乗っている方がいると、非常に荒い運転をされて、車でもないし、それで車いす同士で自分より先に行こうとするものだと、後から追いかけて、また自分からわーっと入っていくんですけれども、車を運転できない方は交通マナーは知らないわけですから、そういうことでこれから裕福な団塊の世代がこれだけ多く、もしこういう車とか、この電動車いすを買うようになったら、じゃあどこを彼らが走るんだということになるじゃないですか。

そうすると歩道を、バイシクルロードというのは以前いろいろありましたけれども、バイシクルロード、プラス今度はこういう電動車いす用のロードにしないと、ちゃんと歩ける人たちもまた妨げられたりしますし、いろいろな問題ができてくると思うんです。

今あまり目に入っていないだけに、おそらくあまり話題にはなっていないんですけれども、ほんとうにこの5年内にもっと増えていくと思うんです。非常にセールスも上がっているらしくて、アメリカですとショッピングセンターの中にそれ、乗ることもできるので、ショッピングセンターの中に入って、ただでさえ狭い商店街やショッピングの中で、ああいうものの交通規制とか、または使われる利用規制がきちっとされないと、それでまたいろいろ問題起きてくると思うんですね。ですのでそのところをもうちょっと社会の中での一つの使うトランスポーテーションツールとしてみなした形で、それがどうやって今度社会資本整備の中にこういうところのロードウエーを確保していくのかということもちょっと考えたほうがいいんじゃないかなという感じがします。

委員長　はい、E委員。

E委員　この指標とか数字の話とはちょっと違うのかもしれないんですけれども、ある程度、市街地に集約的にやっていくという場合に、やはりこの、おそらくいわゆる税制ですよね、郊外の家、不動産を売って、そしてもう少しまち中という場合に、どういふふうに着りかえにおける税制が後押しするのかというのが、個人の動機としては非常に大きいと思います。この市街地に集約していくというのは、ここの施策だけでできることもあるし、そうではない要素も非常に大きいと思いますので、その住宅の借りかえにおける税制がどうなるのか。そこはぜひ連動してトータルに考えないとなかなか現実性に動いていかないだろうと思います。

それと同時に市街地にある程度集約されていくというメッセージだけで、おそらくまち中の不動産は上がっていくと思うんですね。そうして郊外のほうがダウン、さっきの路線価格でいっても下がっていくと思うんですね。ということは何か非常にデリケートで、そのメッセージを送ったことによってかえって、それがまたやりにくくなってしまう、郊外の土地があまり高く売れなくて、そしてまち中の不動産が上がってしまうというふうなことで、かえってそういうふう集約型に持っていかうと思っただけでやることがかえってそれをまた反対に価格を下げたり上げたりしてしまうということもありますので、これは何か、その指標もさることながら、これをこう、どれくらいの行程、期間で進めていかうとするのが大切です。

それでかなり穏やかにやっぱり進めていかうとするのか、かなりこれはもうスピードを上げてやらなくちゃいけないのかということにもよるんですが、ぜひその個人住宅借りがえ税制のところと絡めてでない、ちょっとなかなか個人の動機としては、まずそれが例えば借りがえの税制が5年の期間が限られているとあってなってくると、じゃあ急いでやらなくっちゃと思うでしょうし、そういったことにも多分おそらく絡んでいくようなことだと思います。この指標に関してはわかりやすいし、現実的な指標を選んでいかれたらいいと思うんですけれども、少しそういったことも考慮いただけたらと思います。

委員長　　ちょっとさっき、H臨時委員が言われたのでいくと、この社会資本整備計画そのものがどちらかというと国交省が全部事業を所管している関係上、何か事業ベースに書いていっちゃうんですね。だから道路事業、河川事業、鉄道事業、航空事業とか。

そうするとこの2ページのA3で書いてあるのが、みんなその事業ごとに書かれていくと、都市地域のところはものすごく書きにくくて、インデックスが出ないんですよ。じゃあどうするかというと、じゃあ街路事業で書けというと街路事業と道路事業なんていうのは事業部が違うだけで同じ道路を扱っていますからあまり違いが出ないというので、都市的なインデックスというのがうまくつくれていないんですよ。

だから当然載るといいながらなかなか載せにくい、ほかとのやつで。だからH臨時委員の言うような意味では都市的なインデックスがうまく入り込めたらいいなと私自身も常々思っているんですが、なかなかそんな不透明なといいますが、何だかよくわからないインデックスはだめじゃないかとかう逆に中の議論では言われちゃいかねないので、何かいいアイデアがあったらぜひ事務局のほうに後でもいいですからお伝えいただきたいというふうに思います。何かの意見がありましたらぜひ、そういうインデックスをつくっていか

いとなかなか難しいんですね。だから集約型というのを一体どういうインデックスにしたら我々の小委員会の意見がうまく施策の重点と結びかというところが、今のところうまく結びつかないので苦慮しています。よろしくお願いします。

ちょっと時間もきましたので、あと「その他」は何かありますでしょうか。

事務局 次回以降の日程でございます。委員の皆様方からご都合をお伺いいたしまして一番多くの委員のご出席いただけるということで、年度内は第9回でございますけれども、3月16日金曜日の午後1時30分から開催させていただく予定としております。お忙しい中、大変恐縮でございますがご出席方よろしくお願いいたします。なお、正式な開催通知につきましては後日郵送させていただきます。

また4月、5月の委員会、開催を予定しております。この委員会の日程調整につきましても後日させていただきますのでご協力方、よろしくお願いいたします。

なお、都市基盤整備につきましては本小委員会と公園緑地小委員会、下水道の小委員会でご議論をいただいているわけでございますが、その3小委員会の取りまとめ方につきまして現在事務局で検討しております。各小委員会での検討の進みぐあいが異なりますので、各小委員会の委員長とご相談させていただいた上で、今後進めさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

また第3回の現地視察を3月の22日、23日の両日、愛媛県の松山市、西条市、新居浜市において予定しております。委員長をはじめ5名の委員の方のご参加をお願いしておりますので、これにつきましてもよろしくお願いいたします。以上でございます。

委員長 はい、そのような日程になっておりますので、どうぞ参加できるように調整をしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

ほかに何かご発言ありますか。なければこれもちまして今日の第8回の都市交通・市街地整備小委員会を終了したいと思います。どうも長時間ありがとうございました。

【閉 会】