

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回都市政策の基本的な課題と方向検討小委員会

2008年7月23日

【事務局】 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 都市政策の基本的な課題と方向検討小委員会の第3回会合を開催させていただきます。

今回は、合計16名にご出席いただく予定となっております。

それでは、議事に移ります前に、昨日付で都市・地域整備局長の異動がありましたので、新たに着任いたしました加藤より一言ごあいさつ申し上げます。

【都市・地域整備局長】 ただいまご紹介いただきました加藤でございます。

私は前任が内閣府で、防災担当の政策統括官を1年ちょっとやらせていただいております。その前は、都市・地域整備局で審議官を2年やらせていただいております。その折、都市計画法をまちづくり3法という形で改正させていただいた際にも、今日お集まりの何人かの先生には大変ご指導いただいたことを、この席をかりまして、その当時を振り返りまして改めて御礼申し上げたいと思います。

私は、ご紹介いただきましたように昨日付で都市・地域整備局長を拝命いたしまして、1年ぶりではございますが、都市行政の大きな転換期に当たり、私は前任の局長からも引き継ぎを受けましたが、都市計画法を抜本改正するというお話も承っておりますし、それに先立って今日各先生にお集まりいただき、都市政策の基本的な課題と方向についていろいろご議論いただき、それをビジョンといった形でまとめたことということで、活発なご議論をお願いするということを伺っております。

それを受けまして、これは私の個人的な見解になるんですが、これまで都市計画、あるいは都市計画法制全般を含めまして、課題が突きつけられて、その突きつけられた課題をいかにこなしていくかという、どちらかという課題対応型の制度改正、あるいは運用の大転換といったことが多かったように思えてなりません。

そういう意味からいたしますと、既に今日は3回目ということですが、これからの都市政策をどう考えていくのか、打って出ようということだと私は理解しております

が、大きく積極的な都市政策の展開を図っていくという意味では、これからの各種の制度、あるいは運用を考えていく上で大きなエンジンといたしましょうか、後ろ盾になってくる基本的な考え方が取りまとめられるということで、大きく期待いたしておるわけでございます。

今日は私も着任したばかりで、先生方のご議論をよく聞かせていただいて、ぜひ実のある報告としてお取りまとめいただき、それを次の都市政策の展開に確実につなげていきたいと考えておりますので、引き続き多様なご意見と私どもに対するご指導をよろしく願いたいと思っております。ごあいさつにさせていただきたいと思っております。よろしく願い申し上げます。

【事務局】 それでは、議事に移りたいと思っております。これからの議事進行は、浅見委員長にお願いいたしたいと存じます。浅見委員長、よろしく願い申し上げます。

【委員長】 かしこまりました。

今回は前回に引き続きまして、各委員の先生方よりプレゼンテーションを行っていただくということにいたしております。小浦委員、交告専門委員、松谷専門委員、松橋専門委員及び宗田専門委員からプレゼンテーションを行っていただき、その後まとめて意見交換をさせていただきたいと思っております。ご発表は、短くて申しわけないんですがお一人15分以内でお願いいたします。

それでは、今回は反時計回りでやらせていただくということにいたしまして、宗田専門委員から順にプレゼンテーションをお願いいたします。よろしく願い申し上げます。

【宗田専門委員】 ご紹介いただきました宗田でございます。失礼します。

私のご報告は、地方都市の再生について申し上げます。みなさんよくご存じの都市再生ビジョンの中の2番目の項目、「個性と活力あふれる地方都市の再生」と、今日話題になっております都市美空間、景観法、歴史まちづくり法、あるいは官民協働による都市の総合マネジメントという観点からお話しします。

「個性と活力あふれる地方都市の再生」に関しましては、筆頭に「まちを再生する民間による投資拡大」ということが挙がっておりますが、多くの地方都市で民間投資が非常に低調であります。民間投資が低調な理由というのを探る研究をしております。

そもそも「民間にできることは民間に」という大方針があるわけですが、実はできないことが意外と多い。それは、民間投資がビジョンを共有してまちを盛り立てていこうという協調体制が組めない。つまり、民間と民間の間が協力できない仕組みになっていて、そ

の理由の一つが現代の都市計画制度、あるいは土地所有権の問題ともかかわってきますが、一部の地権者が都市の自然に再生する流れを阻害するような不合理な状況を許しているのではないかという問題意識に立っております。

実際、多くの地方都市の中心市街地で衰退が大きな問題になっておりますが、これは、今ご説明しますが、ライフスタイルの変化に対応したビジネスへの転換が非常におくれているということ。郊外の大型店の規制の重要性は私はよく存じているつもりですが、伸びる業種を伸ばす工夫がなくて、大資本にだけ席卷される構造が続いているということでもあります。

今からご紹介する内容は、地方中核都市、人口30万から50万の秋田、宇都宮、長野、金沢、高松で、商業統計、家計調査、国勢調査に加えまして住宅地図帳を5年ごとに洗いまして、中心市街地の中でまず駐車場の増減が出ておりますが、地方中核都市では駅周辺に膨大な面積の駐車場が広がっていることが大変大きな問題になっております。あわせて、住宅地図帳から各店舗を業種ごとに分類し、その結果地価がどのように変動したかということをもメッシュデータで分析して、市街化が今どう変わっているかということを分析しております。

皆さんご存じのとおり、我が国では1990年代に流通革命が激しく起こりまして、卸売業というのは1991年から大幅に減少しております。都心の卸売業は、必ずしも都心に立地しているわけではありませんが、構造的な不況業種であります。ですから、この業種でいろいろ悪さをやる企業が出てきたりするというところもあるわけですが、これと並行して小売業というのも段階的に減少してきております。

小売業は、小さなものから大きなものまでいろいろありまして、このグラフでは売り場面積だけが増加を続けているということになっておりますが、この一、二年間に売り場面積も、イオン、ヨーカドー、セブンイレブンのグループが縮小に転じたので、ついに我が国の小売業というのはあらゆる指標で減少に転じたということでもあります。

それに比べて、零細企業でも新規出店しやすいサービス部門というのがあります。このグラフは、国民生活金融公庫総合研究所が毎年出しております「小企業の経営指標」といって、国金から融資を受けた事業所さんが毎年出す決算書を全部入力し統計をとりまして、32の指標をとります。

例えば総資本経常利益率と売上高総利益率をこのグラフで示しておりますが、製造業と小売・サービス業を隔年を出しておりますが、この経年変化を見ますと、小売業がここ15

年間に急速に悪化し、それに比べてサービス業は比較的高い経常利益率を誇っている。あるいはサービス業の中でも、ここ数年をとりますと美容業、ペット用品、トリマーなどが非常に高い90とか100とかに近い純利益率を上げているということがよくわかります。

これは、家計支出がそもそも物からサービスに転じたことの裏返しでありまして、例えば1986年に男女雇用機会均等法が施行されていれば、家庭生活も大きく変わってくるというのは国民的なレベルでは当然のことでありまして、どんどん家事の外部化が起こってくる。あるいは家で料理をしなくて外で食事をするということが広がってくる。この変化に応じて、都市の中の店舗の立地、事業所の経営状態というのも変わってくるわけでありまして。

もう一つ、店舗の増加は実は都市ごとに違うんですが、この10年間にビルの中の店舗が急速に増加しております。これは、ご存じのとおり1990年代に金融ビッグバンが起こったことによって、都心に空きオフィスが相当量発生した。それを埋めるようにサービス業が増加してきた。つまり、金融ビッグバンだけでも店舗の立地が都心にコンパクトに集まってくるという影響が起こっているわけでありまして。

ただ、そうはいうものの、店舗数が増えてくる地区と増えてこない地区がある。これは長野市の事例で、店舗の数を等高線のグラフで示しておりますが、それと地域的な偏在、分布範囲はいろいろな要素によって変わってまいります。

業種構成というのが最初の店舗の増減を示す要因になってくるわけですが、それぞれの都市で、今申し上げた理由からサービス業がどの程度増えるか、業種、業態の転換がどのくらいのスピードで起こっているかということ、あるいはそれが都市のどの場所によって起こりやすいか、起こっているかということによって、店舗が増えてにぎわいが戻ってくる場所とそうでない場所がわかってまいります。

この傾向を大きく見ますと、サービス業の増加率が高い都市は店舗が増える。つまり、どこでも従来の大量生産・大量消費型の物販ではなくて、高付加価値、高品質のサービスを伸ばそうとするわけですから、それぞれの生産性を上げるためにその転換をどれだけ進めるかということ。これがサービス業が増えるということで、これをまちのサービス化と呼んで、サービス化の進展の度合いによって都市の再生が決まるということでありまして。

特に、中でも飲食店の増加がその地区、そのまちの総店舗数の増加と比例するということがわかりました。これも、都市の中での国民、市民の過ごし方が違ってくるということでありまして。ただ、注意しなければならないのは、飲食店が増えるまちでも従来の歓楽街

——主に男性が遊ぶところでは店舗数が増えない傾向にあります。しかし、女性向きの業種がともに増えてくる場所というのは、例えばまち並みがきれい、あるいは近くに水辺があるというような従来の風俗店が集まっていない場所が変わってきます。これが例えば長野ですとか、ここには出しておりませんが大分とかで顕著に見られてまいりまして、これをまちの女性化、つまり女性が好む場所で店舗が増加するという傾向が見られます。

先ほども言いましたが、1986年に男女雇用機会均等法が施行されて22年、女性総合職の第1期生というのは既に43とか44になって課長、部長になっている。だから、東京でも丸ビルが建てかわってファッションビルに変わるわけでありまして、そういう傾向がどのくらい全国で出るかということを実際に調べてみますと、サービス化、女性化という2つのキーワードで都心の再生が進むということ。それは、それぞれの小企業の生産性が高い、低いということと密接にかかわってくる。それらの業種をどう誘導するかということに向けた都市計画制度がまだできないのではないかと見ております。

その結果、地価にどういう変化があらわれるかといいますと、店舗が増えた場所では当然地価は回復しつつあります。しかし、店舗が減少したからといって逆に地価が下がらない場所があります。これを丁寧に見ていきますと、店舗が減少しても地価が下がらないというというのは、駐車場がたくさん集まっているところです。駐車場の利便性が高い場所といいますのは、駅の周辺ですとか官公庁、病院があるとかいうそれなりの駐車場土地需要があるということでありますが、駐車場は地価をむしろ高値に安定させる傾向があって、周辺では店舗が減少する。つまり、テナント料が高いがゆえに事業の生産性が下がってきて、新規出店しづらいという状況があります。

しかし、逆に地価がお得な場所では当然店舗が増えてくるわけで、一定適正な地価を保証する仕組みが働くと、そこでは今申し上げたような新世代ビジネスとでも言うべきサービス化、女性化に対応した生産性の高い業種が登場してくるということがあります。当然、集客力がある地域の周辺では駐車場が逆に店舗が変わってくるということも起こっております。店舗が増えると商業環境が改善し、さらに店舗を増やすということになる。その場所でどういう都市環境整備が行われているかということを見ていく必要があるかと思いません。

ただ、一方、駐車場が増加する原因といいますのは、当然リスクが伴いますから投資を避けて資産を保全し、安全に運用していくという地権者にとっては非常に安全な方法ではあります。しかし、そのことがまちの発展を阻害しているということもまた重要な事実で

ありまして、そのことを関係者、ステークホルダーにどうわかりやすく伝えていくかということが重要な点だと思います。

駐車場に逃げ込む地権者の土地利用の流れというのは、ますます地方都市では増加しておりまして、零細な土地の地主もコインパークなどを使って土地を駐車場にしています。ですから、駐車場は面積的に増えていくというだけではなくて、数の上で。したがって、1カ所当たりの駐車場の面積というのはこれだけ小さくなっている。これがまちを壊すということでもあります。

当然、駐車場が増えても店舗は増えない。中には古い考え方で買い物客の利便性を確保するために、郊外店に対抗するために都心にも駐車場が必要だという理屈をおっしゃる方はいるわけですが、実は駐車場が増加すると路面店が減少するという傾向は今申し上げた6都市の中でははっきりと出てくることでもあります。

もう一つ、市街地再開発の手法をとってビルを建てる。これは秋田市の事例を出しておりますが、市街地再開発事業区域内では当然店舗が増えるわけですが、逆に周辺、あるいは都心隣接部で店舗を減少させるという傾向があります。特に市街地再開発をすると、周辺で駐車場が増える。駐車場が増えることによって、路面店で、安いテナント料の店で新しい事業を起こそうとする意欲を持っている人を阻害するという傾向が出てきております。逆に、駐車場が減る場所ではサービス業が今リード役を担っていて、店舗の数を増やしてくるという傾向が見られます。

ここで一たんまとめますが、国民の消費構造の変化によって物からサービスに大きな都心ビジネスの転換が起こっている。消費者のニーズに対応できない店舗は当然減少するわけでありまして、その結果空き店舗、マンション、駐車場ができたりして地価が下落する。ますます零細な駐車場が増えるということになって、商業地の地価が実際よりも高い、つまり開発を待ち望むような形で高値安定でとまってしまう。そこに市街地再開発が来ると、さらに地価は上昇して一部の地権者は喜ぶのかもしれませんが、それによって多くの新しく店を出そうという事業者の民間投資を著しく阻害し、店舗数を減らしているということが起こっています。

ですから、都市の再生に必要な民間投資は、出店しやすい地価、あるいはテナント料をどうコントロールするかにかかっているわけで、その場所ではまず飲食業、それからその他のサービス業が誘発されて、特に女性向きの多様な業種が店舗数を増やしてくるというメカニズムが働いています。それに対して、いたずらに開発余地、例えば容積率ですとか

高度地区の規制が高いまま放置されていると、地権者に過大な期待を許すことになり、そのことが再生に適した規模に縮小する、都市をシュリンクすることを阻害するという傾向になっています。

ですから、生産性の高い業種を集める都心では、サービス化をどう進めるかということ、それから都心の地価を一たん下げた上でどうコントロールしていくかということが必要になってきて、一方で郊外の大型店を規制し、その都市の商業規模をコントロールすることも必要ですが、やる気のある若い事業者が新たな業種に転換してその都市の商業環境を改善するという、本体の商業まちづくりのメカニズムをただいたずらに民間に任せるだけでなく、ある程度外部要因として働く都市の仕組み、都市の方向というのを制御する必要があるのではないかと思います。まちのサービス化と女性化を誘導することで、地方都市が再生することをどう制御するかということが必要です。

これは、コンパクトシティということとも密接に関係しておりまして、コンパクトシティにはコンパクトな都心が、したがって、コンパクトな商業者、事業者が要るわけであります。そのために、大型資本、大規模資本ではない都心商業のスマート・シュリンク、つまり1人当たりの生産性が高いサービス業種をどう増やしてくるかということ。これには、変化する日常生活機能に即した、零細でも高品質で差別性が高く、高利益率のサービス業者というのを選別的に持ってくる必要がある。その業種は、女性消費者がリードしている。ここに女性の消費者が好む新しいタイプの、むしろヨーロッパの都心に近い美しいまち並みの中に高度なサービス業、飲食業が入っているというタイプになってくるわけです。その意味で、今回制定されました歴史まちづくり法というのは大きな意味を持っていると思います。

実際、京都や金沢、そのほかの歴史都市で、まち並み、あるいは町家を活用した新世代ビジネスというのが非常に多くあります。私は京都で町家の調査、研究をしておりますが、町家再生レストランは既に1,200件を超えましたが、町家再生の新しいビジネスの71%が飲食店だったわけです。何で飲食店が多いんだろうと思って調べましたら、そもそも10年間、20年間に京都の都心で開業した新規事業所の41%が飲食店だった。

実際にそういうことを見ますと、まだ歴史まちづくり法の中では、町家等歴史的建造物の活用は伝統工芸品展示・郷土料理・土産店となっておりますが、むしろ実際には、決して和食ではない各種レストラン・おしゃれグッズ・美容院・エステなんていうものが必要でありまして、町家店舗のイノベーションといいますのは、まさに都市商業、サービス業

の高度化を図る非常に重要な要素を持っているのではないか。そのために、容積率が低く、厳しい用途規制、今後の環境変化が少ない、隣に再開発ビルやマンションが建ったりしない安定したまち並みのある場所に投資が集まるという傾向があります。

前回申し上げたんですが、次世代参加型まちづくり方策の中で合意形成をどうするかということが非常に大きな問題になっております。ここは見ていただくだけでいいわけですが、京都で新景観政策を進めるときに、冒頭、不動産業者さんは非常に強く抵抗しました。ところが、商工会議所がこの景観政策が京都の再生に働くということを明確に表明したために、市民の8割が新景観政策を支持するということになりました。

この結果、それぞれ市民、事業者の立場から都市をシュリンクするような方向に働く景観整備が歓迎されたということになっているわけですが、意外と地権者の利益を擁護するということが規制を緩めるということだけではない。一部の地権者が不当に利益を追求することに対する批判を持っている事業者、あるいは住民というのは多くございまして、その意味で、京都では一部の不動産会社が利益を追求するために景観を壊すのを規制することに市民の合意がとれたということでもあります。

その意味で、そこに書いてありますので申し上げませんが、地方都市再生のマネジメントのためには、一部の地権者、事業者が利益を不当に独占するのではない、民と民の間の合理的な産業、経済の発展のための調整機能というのが都市計画、都市規制に求められているわけでありまして、その意味で民と民のルールづくりが都市計画の仕事である。そのルールづくりをすることで都市が再生していくんだということを市民に的確に伝えることで合意形成が図られる。その都市商業、ビジネスの仕組みをわかりやすく市民に見せることが都市再生の中では非常に重要ではないかということを考えております。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして松橋専門委員、よろしく申し上げます。

【松橋専門委員】 ただいまご紹介いただきました、東京大学の松橋でございます。

私は専門がエネルギーシステムとか地球温暖化の対応策の評価でございまして、都市計画とか社会基盤については実は門外漢でございます。そのために、今回は「気候変動への対応と社会基盤」というタイトルで話をしてほしいと言われておりますが、都市に関しては専門外で、そのために社会基盤全般というこの委員会の区分を正確に理解しておりません。社会基盤全般という大ざっぱな話になってしまうことをお許しください。

まず、I P C C 第四次評価報告書については既に皆さんご存じのことかと思えます。詳しくは申し述べませんが、温暖化は既に起こっているということと、二酸化炭素をはじめとする人為起源の温室効果ガスによる可能性が極めて高いということを結論づけたということが昨年公表されました I P C C 第四次評価報告書の一番大きな結論であって、それがノーベル平和賞をゴアさんと I P C C が組織として受賞したということの主たる理由であるかと思われます。

これは、I P C C の評価報告書の中で幾つかのシナリオをつくりまして、その中で21世紀後半にどのような温暖化が起こってくるかということを分析したものでございます。これについても詳しくは申しませんが、いろいろなシナリオを設けておりますが、このままいくと21世紀後半には相当程度温暖化が進んでしまうと。そこで、これを少しでも緩和しながら、さらには場合によっては社会基盤の対応によって温暖化に適応していくということもどうしても必要になってくる。完全に温暖化を食いとめることはまず不可能であるということが言われております。

問題は次の点でございまして、進む温暖化といいますが、進む気候変動に対してどこで我々人類が全体として対応していったらいいのか、どの点まで温暖化を抑制し、どの点まで適応で対応していったらいいのかということでございます。これは一つの政治的な目標としまして福田総理が言われております、ここ10年から20年の間に温室効果ガスをピークアウト、人類全体、世界全体として増加から減少に転じさせる。そして、今般の洞爺湖サミットでも、先進国から U N F C C C、国連の気候変動枠組条約に対して2050年には世界全体として温室効果ガスを半減するという目標を検討するように求めていくことがうたわれたわけでございます。

ただ、その前に科学の視点からしますと、どの点が世界全体として最適な気候変動への抑制と適応のポイントであるのかということは、やはり科学の立場から冷静に検討する必要がありますが、実は I P C C の報告書でこの点が最適であると結論づけられているわけではないということを申し上げておきたいと思えます。

これは、R I T E のフェニックスプロジェクトといまして、地球環境産業技術研究機構という京都にある国立の地球環境に関する研究所のグループがやった分析でございます。費用便益分析ということで、国土交通省の関係の方がよく使われる、ダムですとか林道の建設等で費用と便益を比較して、どちらが大きいかでプロジェクトをゴーかストップかという結論を出されるのと同じ手法でございまして、これを温暖化に関しても試みたというこ

とでございます。

ただ、温暖化はここにあります海面上昇、農作物影響、健康、疾病から陸上の生態系、THCというのは、海洋を1000年から2000年のオーダーで循環している暖流と寒流の流れということで熱塩循環と言われていますが、これが崩壊するという「The Day After Tomorrow」という映画でSFチックに扱われておりましたことも検討されておるわけですが、これをすべて精密に貨幣換算するというのはかなり至難のわざでございますが、少ないRITEのメンバーでかなり一生懸命やった結果がここに出ております。

抑制することによる便益と抑制するための費用を比べてみますと、すべての専門家の平均値という青いラインを見ますと、650ppmあたりが最適となっております。もちろんこれはまだかなり追加の検討を要するものでございます。しかしながら、550ppm、450ppmより650ppmのほうがまだ費用便益の観点からは最適であるという点が出ていて、2050年に世界で半減というのは450ppmよりさらに厳しい目標であるという点について申しておきたいと思っております。

IPCCの報告書では、ワーキンググループ3、緩和という作業グループで、どの部門でどのぐらい温室効果ガスが緩和できるかということが検討されております。この中で社会基盤に関係あるところと申しますと、もちろんエネルギーも発電なんかで関係あるわけですが、特に建築物、輸送、道路交通といった部門のポテンシャルがここに評価されておまして、特に建築物のレベルでありますと、CO₂1トン当たりUSドルで100ドル以下で削減できるポテンシャルが年間53億トンから67億トンあるということで、非常に大きなポテンシャルが建築物に存在しているということが結論づけられておまして、同様に道路交通、輸送の部門も、非常に評価が難しいところではあるんですが、かなり大きなポテンシャルが評価されているということがここで申しておきたい点でございます。ただし、どういった知恵でこれからこれを実現していくかは非常に難しいところでございますが、まさに国土交通省の管轄の範囲と申しますか、行政でもってぜひいろいろと教えていただきたい点でございます。

次は、特に建築は同じ国土交通省の中でも分野が違うんだということを言われましたので、道路交通のお話をここに付けておりますが、道路交通の部門というのは排出量の増加が最終消費部門で最も大きい。燃費向上はコストを節約する効果があるものの、消費者はほかの観点からも判断するので、燃料コストなど市場の力だけでは大幅な削減に結びつかない。特に発展途上国では車がものすごくすさまじい勢いで増えておりますので、燃費を

上げていっても道路交通部門の温室効果ガス、CO₂の排出量を減少に転じさせることはなかなか難しいということでございます。

I P C Cのワーキンググループ3でも、交通部門からの温室効果ガス削減策の重要性が示されております。日本政府は、ただいま協力的セクター別アプローチというのを提唱しておりまして、これは積み上げ型のものとは違って、例えば日本が持っている省エネ技術を途上国に横型に展開していくことによって、世界全体で効率よく温室効果ガスの排出量を削減していくという概念なんです、セクター別アプローチで政府が提唱している4つのキー・サブセクターというのがあります。1つは自動車、あと残りは石炭火力、鉄、セメントでございます。そういう4つのキー・サブセクターの一つに自動車が挙げられております。

さらに、A P P、アジア太平洋パートナーシップという中でセクター別アプローチの検討がなされておりますが、自動車部門の温室効果ガス削減策は、日本の自動車業界も中心的役割を担いつつ今早急に検討を進めているところでございます。さきに言いましたように、燃費向上も重要なんですが、それだけでは自工会の検討でもとても世界の全体のピークアウトというのは望めない。道路交通の円滑化というのが必須の条件として自工会の検討資料の中でも盛り込まれているわけでございます。

その中ではパラメータで使われているわけですが、じゃあどうやって道路交通の円滑化を実現していくのかがまさに知恵の絞りどころであり、国交省の管轄の範囲なのかと思っております。もちろんI T Sみたいなものも非常に期待されているわけございまして、今後発展が期待されております。

前回の講演を聞いておきますと、一般道路において公共財としての位置づけがだんだんと不確実になっているという印象を持ちました。公共財というのは非排除性と非競争性、道路に入ってくるものを排除できない、それから競争しないでみんなで使うことができるという性格を持っているものを定義づけていくんだと思いますが、この間の話を聞いておきますと、例えばGPS等を使って自動車がどこを走ったのかを全部追尾して、場合によってはそれで課金していくということも可能であると。

そうすると、公共財というよりも市場財として定義づけていくことも技術的に可能かもしれない。そうすると、道路の課金システム等と結びつけることによって、渋滞している道路を高いコストにして、あわせて自動車の流れを円滑化し、CO₂を抑えていくこととI T Sとを組み合わせるということも今後重要な課題になってくると思われま。

だんだん時間が押してきたと思いますが、さっき申し上げましたように、建築の分野でも非常に高いポテンシャルが盛り込まれているということです。コストを生じさせずに2020年までに3割CO₂を削減できるとIPCCでは言っております。しかし、じゃあどうやってそれを実現していくのかということが問題になってまいります。

それから、今緩和のことを申し上げてまいりましたが、適応ということも社会基盤では重要な課題でございまして、海面上昇によってどれぐらい日本、あるいは世界が影響を受けていくかは非常に真剣に検討を要していくこととございます。まさにこれこそ費用便益で堤防ですとかいろいろな施策を講じて、日本の海面を守っていくということが必要になってまいると思います。

私どもは若干海面上昇の費用便益について卒論等で簡単な検討をしてまいりましたけれども、釈迦に説法になりますので細かくは申し上げませんが、ここにありますように海面の防護には非常に多様なものがあるということです。それから、海面上昇の費用便益、特に影響評価のほうは、海洋、砂浜の機能、干潟、生態系の機能というのは非常に多様ですので、その評価は大変難しいということになります。ここは、コンジョイント分析というものを使って海面上昇の費用便益を試みておりますが、細かいことは省略いたします。

私どもの卒論の評価の結果はこのようになっておりまして、海面上昇が30センチ、65センチ、1メートルとなるに応じて、日本全体の環境便益と海面上昇の被害額はここに載せておるような値になっておりますが、この数字についてはまだまだこれから精度を上げていく必要があるかと思っております。

それから、砂浜等はこのときにはとりあえず有意な評価結果がでましたが、やはり生態系に類する干潟のようなものは特異点で評価が大変難しく、翌年の卒論で特に干潟、三番瀬だけに焦点を当てて評価いたしました。この点にかんがみても、日本全体の海面上昇の影響評価というのはかなり人手、コストをかけてやらないと、日本だけでも相当な苦労がある、労力のかかる分野であるということがおわかりいただけるかと思っております。

それで、次に国内施策を見ていくんですが、非常に短期的な京都議定書の目標達成計画、今般閣議決定された内容を見てまいりますと、自主行動計画以外は今般の国会で成立しました省エネ法の改正案の中に盛り込まれているものがほとんどでございます。赤で印をつけたところがそれでございます。その中でも、例えば住宅・建築物ですとかトッランナーの自動車といったものは、かなり国土交通省に大きく関係する分野であろうかと思っております。

省エネ法の改正案のポイントで、特に国交省、社会基盤に関係するところを中心に申し述べていきますと、ここはフランチャイズ、コンビニのようなところでまとめて規制をかけていくというところですから、分野がどちらかというところでは経産省ですが、住宅・建築物の省エネ性能の向上に関しましては、今まで2,000平米以上の住宅建築物だったものが、中小規模の床面積数100平米以上のものについて届け出の義務ができ、そこに省エネの勧告がなされるということが省エネ法に盛り込まれたわけですので、国交省でこれからどのぐらい省エネ基準を勧告されていくのか、私どもは大変重大な関心を持って勉強させていただきたいところだと考えております。

それから、個別住宅に関してもトップランナー方式というものが設けられましたので、エアコンのような家電製品、自動車に関しては、トップランナーはものすごく効果を上げたんですが、住宅版トップランナーが平成11年基準のようなものをどんどん進めていくのか、あるいはさらに上の基準ができて、それがどんどん広まっていくのかについての国交省の施策にぜひ期待して、私どもも勉強させていただきたいと考えております。大いに期待しているところでございます。

これは冷蔵庫のトップランナーの成果でございますが、家電製品、特に冷蔵庫、エアコンは相当な効果が生じております。したがって、住宅版トップランナーにかける期待も大変大きいということを申し上げておきたいと思っております。

まとめですが、気候変動への対応と社会基盤ということで、まず緩和という部門から申しまして、社会基盤、それから建築物に対する期待が非常に大きいということを改めて申し上げておきたいと思っております。建築物のエネルギー利用効率の向上、実燃費向上のための道路交通システムの改善はすべて国交省の得意とされるところでございまして、ぜひ行政施策に期待して見守ってまいりたいと思っております。

それから、今日は残念ながら時間がなくて申し上げませんでした。地域熱供給、排熱利用のための都市インフラもIPCCの中で大きく期待されているところでございまして、例えばデンマークとかいった国では発電所の排熱を大きな距離輸送していくための熱輸送の配管が、1メートル当たり30万とか非常に安いコストでできていく。私どもがある省エネの機関と調べましたところ、日本ではその4倍から5倍のコストになってしまうために、排熱の輸送がなかなか日本では進まない。もちろんデンマークと比べると暖かいということもあるんですけども、これから熱の多段利用、排熱の輸送の都市インフラにかける期待も私どもは非常に大きくもっております。

それから、気候変動への適応も社会基盤への影響が非常に大きいので、海面上昇による多様な影響を抑制するための評価、基盤整備は非常に大きな課題であると思っております。I P C Cの評価は非常に不確実性が高く幅が大きいわけですが、その中でリスクを見て、どこに適応の点を置いていくのかも非常に慎重に、かつ大胆に検討を進めていかなければいけない分野であると考えております。

以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。それでは、続きまして松谷専門委員、お願いいたします。

【松谷専門委員】 政策研究大学院大学の松谷でございます。私は、スクリーンは使わずにお手元の資料に沿ってご説明させていただきます。資料4のところで、最初に項目だけ書かれております。それに沿ってご説明申し上げます。

今後の都市政策の基本的な方向ないし枠組みをどのように考えていくのかということですが、基本的には、都市には当然都市としての機能を果たすためにさまざまな経済社会システムが構築されているわけございまして、したがって、都市における社会資本整備ないしは都市政策というのは、システムの円滑な運営を期するための基盤的な存在と位置づけられると思います。したがって、今後の都市政策の基本的な方向、枠組みは、当該都市にいかなる経済社会システムを構築するのかという命題に依存しているわけでございます。

つまりは、選択の問題ということでもありますけれども、しかしながら一方で、都市をめぐる、例えば人口の減少、高齢化、環境問題、あるいは国際化といったさまざまな環境変化が起こっておりまして、当然その環境変化の中で、従来は可能であった選択肢が選択できないといったこともあり得るわけでもあります。つまり、選択はかなり限られてきているわけでもあります。どういう選択が実際に可能なのか、あるいは持続可能なのかというところから、将来の選択方法を決めていく必要があります。逆に言うと、それを決めればおのずと都市整備の方向が出てくると考えるわけでもあります。

もちろんたくさんあるんですが、幾つか代表的なものを選んでご説明申し上げますが、2、経済システムの選択というところでもあります。経済システムでありますから、その根っこは企業活動、つまりはビジネスモデルということになるわけですが、大ざっぱに分けてビジネスモデルは2つあるかと思っております。1つは薄利多売モデル。要するに日本で非常に支配的なビジネスモデルであります。一方、高価格化モデル。これはヨーロッパ、ア

アメリカでかなり支配的なモデルということになるわけです。

戦後日本は一貫して薄利多売モデルというものをやってきたわけでありましたが、薄利多売モデルの特徴は、価格競争力を主力にするものですから、価格を決める、つまりいかなるコスト、いかなる価格であれば競争力を持ち得るかという観点からまず生産量が決まる。生産量が決まると、今度は生産したものを全部売り切らなきゃならないわけです。売り切らなければ逆にコストが上昇するわけでありますから、薄利多売モデルは必然的に流通機構が肥大化するという宿命を負っているわけであります。

これを都市基盤というところから考えますと、基本的には流通関係の例えば販売拠点であるとか流通のための輸送路が、都市の中で非常に大きなウエートを持つてくる。確かに今の東京を見れば一目瞭然でありまして、東京はそうした極めて肥大化した流通が非常に都市の特徴になっていると思いますけれども、これは薄利多売モデルというもののしからしむところであるわけであります。

一方で、高価格モデルである場合にはどうなるのかということですが、その下にございます。大きく分けて技術先端路線か、あるいは高品質・高級化路線かのどちらかになるのかと。ここで高価格化と書いておりますのは、ちょっと長くなるので説明は簡単にいたしますが、高付加価値ではありません。高価格化であります。なぜかと申しますと、これから人口減少、労働力の縮小に伴って、要するに生産量が縮小していく。当然スケールメリットが逆方向に働くわけでありますから、コストの縮減をもって付加価値の拡大を図ることは難しいわけでありまして、より魅力のある商品をつくって価格を上げるという方向しかあり得ない。したがって高価格モデルになるわけですが、そのとき、方法としては技術先端路線か高品質・高級化路線かの2つがあり得るかと思えます。

技術先端路線は、言うまでもなく新しい技術開発によって画期的な新製品を生み出すということなんですが、高品質・高級化路線というのは1つの方向で、ヨーロッパでは比較的行われている方法ですが、基本的にはもちろん高度工業社会でありますから、高度工業化というものを基幹としつつも、私は人間力と言っていますが、熟練とかノウハウといった人間力を生かした形でより価格の高い製品を目指していくというやり方です。この2つがあらうかと思えます。

どちらを日本として、東京、大都市として選択するかということではありますが、後者の高品質・高級化路線をとるのであれば、今とさして変わらない都市の姿にならうかと。つまり、もちろん高品質・高級化路線でありますから薄利多売とは違うわけですが、しかし

ながら基本的にはものづくりが主力になるわけでありますから、従来とは同様ではないにしても産業の集積が要る。当然一定の工業地帯、港湾、工業地帯の域内道路といったものが当然重要になってくるわけであります。

前者の場合、つまり技術先端路線をとった場合には、逆に言うと生産量はあまり問題になりませんが、どちらかというハードよりもむしろソフトかなど。つまり、大都会にどれだけの高い研究レベルを集結させるかということでありますから、むしろ都市づくりというよりは産業政策、あるいは外国人をいかに活用するかといった部分の政策でありまして、つまり輸入、あるいは資本の実質的かつ完全な自由化というものを行わなければ、とても日本が技術先端産業を中心とした産業構造になり得ないわけです。

ご承知のように、日本の研究レベルは非常に今問題視されております。問題視されている最大の理由は、ほとんど全部日本人でやっているという世界でもまれな国でありまして、どこの国でもいかに世界中から優秀な人材を集めるかというときに、なぜか日本だけは日本人だけでやろうとしているわけであります。その辺が問題であります。

したがって、これから研究開発のレベルを上げて技術先端路線を歩もうとするのであれば、当然のことながら外国人の知的労働者を徹底的に活用しなければならない。しかも、その活用は半端な規模ではありませんで、例えばアメリカだったら、研究者、技術者の半分は外国人なんです。それぐらい世界中から英知を集めているのであれだけの技術開発力ということになるわけで、日本ももし世界に匹敵する技術開発レベルということになれば、それに近いぐらいの外国人の活用をしていかなきゃならない。それは当然日本企業が経済の全体を支配するような形では不可能でありまして、外国の企業の参入ということがどうしても必要になってくるわけですし、資本の完全自由化が必要ということであります。

その場合に必要なハードでありますけれども、さっき申しました大規模な工業地帯は不要でありまして、大学、研究機関、企業の研究所といったものの集積が重要になってくるわけでありまして、今のような商業施設を中心とした再開発ではなく、むしろ知識産業を集積するような再開発がこれからの都市開発の軸になってこようかと思えます。

あわせて、もし一番上に書いてある高価格モデルに転換したときには、当然現在の低賃金、長時間労働というのはかなりの程度改善される。であれば、そこに余暇時間の増加が見られるわけでありまして、余暇をどういう形で吸収するか、それから余暇の場をどうやってつくるか。ただこれは、都市で余暇を得た人間が都市で余暇を過ごそうとするのか、あるいはむしろ郊外型で余暇を過ごそうとするのかも選択の問題でありまして、どちらを

日本国民が選択するかによって都市整備の方向も変わってこようかということでもあります。

ですが、経済システムの選択については、これから少子高齢化というか、人口減少による労働力の減少がある。それによって年々生産力が縮小していかざるを得ない。つまりは薄利多売の多売ができなくなるわけでありますから、必然的に高価格モデルを選択せざるを得ない。そして、技術先端路線か高品質・高級化路線かという、現在の日本の技術レベル及びやや鎖国的な体質から見ると、技術先端路線の選択は多分無理だろうと。私は高品質・高級化路線しかないのではないかなと考えております。それが経済システムであります。

それから、社会システムということになると、福祉国家として、通常大きな政府か小さな政府かと言われるわけですが、時計の針を逆戻しにできないわけでありまして、一度大きな政府を経験したら小さな政府には戻れないということだと思えます。したがって、ここはいかに福祉レベルを落とさずに行政機構による死重的損失をいかに小さくするか。つまりは、いかに行政機構を簡素化するかということです。極端に言うと、例えばスウェーデンの地域の相互扶助のようなものを前提に、そこに経済的な対価を各個人に払っていくような。そうすると、官僚機構も、政府の建物も、ケアのための施設も要らないということになって、行政機構による損失が少なくなるわけであります。例えばそうしたものも考えなければいけない。

もしそうだとすると、今後の都市というか、まちづくりについて考えてみると、当然都市においても非常に密接なコミュニティを確保していく必要があるならば、その基盤であるまちづくりというか、住宅地のづくりが非常に重要になってくるわけです。戦後のまちづくりでは、例えば住宅地のためのゾーニングというのもほとんど行われてこなかった。そのために、良好なというか、コミュニティがしっかりと形成されたまちが新たに形成されなかった、あるいは消えていったということがあります。今後の都市政策について、公共サービスをどう持っていくかということがそういう意味で非常に重要になってくるということでもあります。

もう一つ、最後に書いております「社会資本の高度化か、政策の多様化か」ということなんですけれども、これについて資料をごらんいただきたいんですが、私の資料の4ページのところに「公共事業許容量と更新・維持改良費の予測」と書いてございます。これは、今後の貯蓄率の低下かつ日本経済の規模も縮小していくということを前提に、物理的に見てこれ以上公共事業をやりますと、いわゆるクラウドディングアウトといいまして、民間の

投資が圧迫され、その結果としてGDPが逆に小さくなってしまうということで、財源問題ではなくて、最大限度がこのように低下してくる。25年間で47%減、約半分にせざるを得ない。一方で、更新・維持改良費は当然残高の増加に伴う。

これが2020年のところでクロスしているのがおわかりですか。ということは、この段階ではもはや既にその時点である公共施設についても十分な維持管理、更新ができないということになるわけでありまして、したがって、これから社会資本については、いかに社会資本をつくっていくかではなくて、ありていに申し上げると、いかに必要性の少ない社会資本を整理していくかということを考えざるを得ないわけでありまして。

これには2つの意味がありまして、戦後の日本において、例えば渋滞であるとかさまざまな都市問題が起きたときに、おおむね2つの解決方法があつて、1つは規制によって、例えば交通量を分散させるとかいう方法があつて、もう一つは道路の拡張です。どちらかという日本は道路の拡張、つまり社会資本を拡大して問題を解決するという方向を選択してきたわけです。そのほうが反対が少ない、政治的には楽だということなんですけれども、そういった手法がこれからは使えなくなってくる。したがって、もっとソフト的な規制、誘導といった措置を都市政策の中へ取り込んでいく必要があるというのが1点であります。

もう一つは、社会資本がこれだけ落ちていくということは当然民間のほうも投資能力が落ちていくわけでありまして、これまでのように白地の上に建物を建てていく、白地にした上での再開発はなかなかこれから難しくなってくる。基本的には、結論だけ申し上げますと、例えばリノベーションのような方向で躯体だけ非常にながらみしたものをつくって、その中でさまざまな社会的機能、都市的機能の需要の変化に伴って内装を変えていくことによって新たな需要に対応していく都市開発の手法というのにも必要になってくるのではないかと思います。

少し急いでご説明したわけでありまして、経済システムの選択について言えば、「選択の基準は実現可能性」と書いてございます。もちろん最初に申し上げた技術先端路線を絶対に選択できないかということ、そうでもないとは思いますが、技術先端路線を本当に選択するのであれば、例えば知識労働者の半分ぐらいは外国から入ってくるということになり、大変な競争社会になるんです。競争社会であることを選択するのか、それとも、ちょっとぬるま湯ですけども、そんなに技術レベルが高くないでもいいから争いの少ない現在の社会を選択するのか、選択の問題だと思うんです。

しかし、選択の可能性は、実は技術先端路線をとったことによる果実のほうにばかり関心を持って、そのためにどういう基盤が必要かということのを忘れがちでありますけれども、基盤は例えば今言ったような大変な競争環境、これを本当に日本人の中で実現できるのかということなのです。その辺も考えてみる必要があると思いますし、社会システムの選択について言えば、申し上げるまでもなく選択の基準は持続可能性。

財政で、例えば増税で1年や2年は泳げるかもしれませんが、未来永劫増税を続けるわけにはいかないわけです。国民の中で納税者の割合がこれからどんどん減っていくわけです。そういう中で、増税で数年はもつかもかもしれませんが、納税の割合が減っていくわけですから、未来永劫増税を続けていかざるを得ないんです。ということは、今の公共サービスのシステムを維持できないことは明らかなんです。

それから、社会資本について見ても、あと20年かそこらです。私の推計が当たるかどうか。でも、この時期が2020年の前半なのか2030年の前半なのか、いずれにしてもクロスすることは多分間違いないわけでありまして、やはりどのようにして更新・維持改良を続けていくかという持続可能性をこれからの社会資本整備においても考えていく必要があろうかと思えます。

私から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。それでは続きまして小浦委員、お願いいたします。

【小浦委員】 それでは、あまり技術的じゃないかもしれませんが、今少し考えることをお話ししたいと思います。これまで、都市政策といったときに都市とは一体何をもって私たちは議論しているんだろうかと考えたことと、都市計画と考えていきますと、これまで拡大期というのは、事業はしているけれどもほとんど計画してこなかったような気がして、縮小とかつくり変えていかなきゃならない時代になって、やっと計画ができるんじゃないかという気分が最近しているわけです。それを踏まえてと思っています。

ですから、まず都市とは一体なんだろうという都市のかたちについて少し見ていくことと、都市を見る手がかりとして、今まちづくりと言われたり景観への関心だったり、あるいは今生活環境というお話が出ていましたけれども、住宅地といった場所の問題。そういったものを持続可能なものとして考えていくときに、空間計画ということが今話題になっていますが、そういうことを少し考えてみたいと思っています。

都市のかたちなんですけれども、こっちを見ていただいたほうが早いかもしれませんが、

これは大阪の市街地です。左側に見えているのが、明治18年のカセイ図ですけれども、このときは確実に大阪の都市の領域というのは見えていたわけです。点々としているのが集落です。右側の図を見ていくと、赤いところが明治18年か20年ごろの大阪の市街地にして、そういった形がある集落と形のある都市というものがその後の市街地拡張の中で全く見えなくなっていくと。

大阪だけじゃなくて、県庁所在地であったりといった多くの日本の城下町起源の都市というのは、そういった歴史的な都市が拡大する中で面的な拡張を起こしている。それと同時に、外縁部で拡散的にスプロールが続いていく。その一方で、郊外の住宅地開発が島的につくられていって、それがつながっていく。そしてまた、近年では農地だけじゃなくてこれまでの市街地の中の土地利用の転換なども含めて、新たな生活空間みたいなものが出現してくる。結果的に、今都市政策、あるいは都市を計画するといったときに、一体何を計画しているのかというのが気になる場所でありました。

今見ていただいたのは大阪ですけれども、これは京都です。京都も同じでありまして、赤で点々と書いてあるのは大体平安京の範囲ですけれども、明治期、近代に入ったころというのは、古代の平安京の計画的都市の半分ぐらいが市街地になっていったわけです。計画的に区画整理とかがされたのが黄色いところにして、黄色系の色がついていないところというのは、区画整理等の計画的な基盤整備なしに民間開発等によって市街地が広がっていったところなんです。

京都であればこんな、神戸であればこうなります。明治期には、神戸、それから兵庫の近世までの都市部と近代初期の開港のときにできてきた都市というのが見えていましたし、西国街道沿いの集落もきちんと見えていたわけです。それが、海岸線は全く見えなくなりましたし、地先は全部埋め立てられ、海の中にも埋め立てられて、山すそも上がれるところまで上がるというのがその後の拡張の状況だったわけです。神戸の場合は、山の向こう側に郊外のニュータウンが点々と開発されていって、それが都心の居住地となっていくということがありました。

これをまとめるとこんな感じで大阪都市圏ですが、今赤い線で書いてあるのが大体見ていただいた大阪、京都、神戸の市街地の拡張ですけれども、今緑色が見えているところが市街化区域です。こうやって見ますと、関西の場合地形的な条件というのが非常に大きくて、山でとまるんです。海でもとまりますし。

ですから、こうやって見ると、地形的制約と鉄道でほとんど市街地というのは広がって

いってしまして、都市が一見無秩序に広がって行ってそうですが、地域によっては、例えば流域、地形条件といった地勢的なものが持っている場所の意味だったりとか、環境の単位であったりというものがわりととらえやすいところと、東京圏というか関東圏のように平野が広大に広がって、わりとわかりにくいところとか、確かに市街地は延々とスプロールはしているのですが、その中身については場所によって随分違うんじゃないかと思いません。

それぞれの都市圏も、今中心に人口が戻りつつある。名古屋圏は大体30キロ圏ぐらいどまりかもしれませんが、いったんは40キロ圏、50キロ圏ぐらいまで広がっています。今都心に戻ってきている人口が増えているように見えますが、全体が減っていく中で移動しているわけです。どこに住むかという選択が変わってきている。これまでのように、右肩上がりに人口が増えていったところがどこを選択したかじゃなくて、今ある人口がどう次の場所を選んでいるかという状況になっているのが実態だと思います。

これは兵庫県のD I Dなんですけれども、要は瀬戸内海の狭い平野部にD I Dが広がって、あとは点々と中心的な都市が広がると。瀬戸内海沿岸のところを見るとこんな感じであるんですけれども、ここは稲美なんですけど、D I Dは全然入っていないんです。それがどんな状態かといったらこんなものです。これだけ立っているわけです。だから、D I Dと言われているところでは見えない市街地というんですか、都市的状況というのはたくさん発生していて、それが点々と広がっている今の市街地の実態があるわけです。

ニュータウンなんかの人口が減ってきて、これをどう縮小していくかとか撤退していくかというのは、わりと計画的につくったところはわかりやすいんですが、このように全くあらわれてこない、D I Dというところでもとらえられないところに、これはたまたまため池の調査をしていたときに撮っていた写真ですが、こういった形で住宅地がかなり拡散的に今広がっている。もちろん、兵庫県の場合は地形的なものがありますので、言うほどむちゃくちゃにはなりませんけど、台地であったりとか平場のあるところはこういう形で市街地が拡散しているという状況があるわけです。

都市というものが全然見えなくなっている。歴史的な都市は中心性というものが相対的に希薄化して行って、超高層マンションがわけもなく市場の論理だけで建つという状況が発生しているわけですし、じゃあ都市は自治体とイコールなのかといったときに、今見ていただきましたように、多様な形があって、しかも生活空間的には均質化しているようなんだけど相互補完しながら成り立っているという状況だと思います。今も見ていただ

いたように、集落でもなくD I Dにもあられない生活空間というのはたくさん点在している。

じゃあ、一体都市というのは何らかの都市性によって位置づけられるものなのかと。よく言われているのは、出会う機会といった都会性、中心性、密度、用途混在、それから都市的エコロジーというものが今大きな問題になっていますが、そういうもので果たしてとらえ切れるものばかりなのか。じゃあ、それでとらえ切れないものはこういった都市政策的対象の中でどういう位置づけになっていくのかということが気になります。

現在全体像をとらえる都市計画があまりうまくつくられていない中で、どう都市を見ているかということ、おそらくまちづくりの「まち」です。コミュニティー、生活の営み、地域マネジメントの単位としてまちという概念が今出てきている。それからもう一つ、景観という意味で、景観的なまとまりです。都市的な景観、田園的な景観、工場の景観とか、つまり目に見える形で環境をとらえていって、それは意外と土地利用とかその環境の資質というものをとらえているケースがあります。それからもう一つは、イメージとかコンテキストというもので、本来重要であるけれどもほとんど見えなくなっているものが地域の中に点在している。

そういった中で、もう一回都市を考え直すときに、空間的なまとまりとしての都市をどうとらえるかということと、その連携によってどういった都市性を実現していくかというのが1つのテーマになるんじゃないかと思っているのと、もう少し地域の環境を新たな都市という概念でのネットワーク構造としてとらえ直していくということが次の都市計画を考えていく上で一つあるのではないかと。

だから要は、人口が減って土地需要が縮小して、市街地も拡散し、地域管理コストも考えないといけないときに、計画対象の単位とかまとまりが見えにくくなっている中で、もう少し都市を実態からきちんととらえ直して、とらえ直す手がかりは今言ったようなまち、景観、場所というものがあると思うんですが、そういった生活空間を特定の場所として設定して、それを交通とか情報インフラなど広域のネットワークの中でつなぎ直すような空間構造をつくり直していくとか、見せていくために何をするかということが今あるんじゃないかなと思っています。

E Uは、皆さんもご存じのように空間計画をやっけていまして、都市ネットワーク空間からシティ・リージョンということで国を超えた形での空間バランスを考えていると。それは、従来型の市街地と緑のバランス管理プラス持続可能性という意味において、環境・社

会・経済・文化が持っている空間へのインパクトのバランスということを考えているわけです。

E S D P、European Spatial Development Perspectiveというのが示しているものとして、多心型空間開発、都市－農村関係の改善、交通・情報インフラへのアクセスの公平性、自然と文化資源の適切な管理活用といったこと。ここでPerspectiveと言っているのは結構重要なことではないかと思います。技術的なもの、あるいは事業的な仕組みは一方で持ちながら、その全体像を示すという意味での方針というか、空間のとらえ方、あるいはエリアの構造というものをどう示すか。それは単なる土地利用ではなく空間なんだと。

そのときに、総合的土地利用計画なのか、空間計画による各政策、計画の統合性を高めるのかというのは意外と……。総合的というのはコンプリヘンシブプランニングなのか、インテグレートプランニングなのかというか、インテグレートプランズ、あるいはポリシーズなのか、コンプリヘンシブプランなのかというのは結構大きな違いなのではないかと思いました。

たまたまイギリスの都市計画の教科書を読んでいて、病院の立地が空間計画に与えるインパクトのほうが土地利用計画を変更するインパクトより大きいと書いてあったわけです。そうですね。地域を構造的にとらえれば、ある都市的なまとまりとそれをネットワークする構造に与えるインパクトというのは、土地利用計画よりも病院立地のほうがずっと大きいという。つまり、それはどういうことかという、コンプリヘンシブプランニングじゃなくて空間プランニングを持つことによっていろいろな施策、あるいは計画をインテグレートし、それに対する意味を位置づけていくということなんだろうと私は今のところ理解しております。

そのときに、やっぱり広域レベルの問題と地域レベルの問題を考えたい。広域レベルというのはある程度抽象的な、かなり機能的、あるいは政策的という意味でのネットワーク、配置の問題が必要になってくると思いますし、それが政策に対するある意味の統合性を求めていく管理の概念だと思うんですが、もう一つ、私は地域レベルとして空間のまとまりと場所のデザインということを大事にしたい。こういった抽象レベルで見えてくる空間で、いかに地域的な特性、あるいは文化的な意味を持続させていくかということが、トータルとしての持続可能性につながっていくと思っています。

ですから、技術的に解決できることではなくて、もう少し文化的、あるいは場所的に解決できるということが重要で、最近デザインとかが持続可能性といったものの計画の真

髓にあるとイギリスの今回の2004年の都市計画の制度改正の最初のほうのPPS1に書かれていますけれども、なぜデザインということが出てきたかという、統合的な空間ネットワークシステムプラスそのもととなっている地域の意味というか、文化をどうやってデザインしていくかというバランスみたいなものをきちんと考えられる計画、制度であってほしいと今感じています。

前回お金の話もしたんですが、今回そこまではうまくまとめられていませんので、また考えてみたいと思います。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。それでは、最後に交告専門委員、よろしく願いいたします。

【交告専門委員】 交告でございます。私は東京大学の公共政策大学院というところにいるわけですが、専門はでき上がった法律を解釈することでありまして、本来政策を語れる人間ではありませんが、世の中が変わったときに法律的にはこんなことが問題になるんじゃないかなということを考えてみました。資料は裏表のワード文書だけです。

まず、1の土地利用の計画のあり方ということなんですが、(1)の国土利用計画法と個別法というところで申し上げたいのは、結局ゾーニングをきちっとやって、ある区域がどういう土地利用をするのかというスタンスがぶれないようにしなければいけないということでありまして、私もよくわかっていないのですが、どうやら国土利用計画法の地域区分と個別法のゾーニングがうまく整合していないということが言われているようでありまして、そこに問題があるかなと思います。

それから、個別法の所管官庁が異なる。これはやむを得ないことなのかもしれませんが、将来的にはその協調体制をつくる必要がある。今でもあるはずなんですが、もっと強化する必要があると思います。

そこに、参照としてデンマークの計画法というのを挙げておきまして、その第1条だけを抜いてきましたが、計画法とは何の計画法だということになるんですが、本当に計画法ということでありまして、正確には「計画策定に関する法律」とだけネーミングされていまして、その計画というのは英語で言えばフィジカルプランでありまして、我々法律家はよくわからないので物的計画と訳していますが、そして、土地利用計画とは言っていないで、わかりやすく土地利用にかかわる計画と言っていますが、要するにデンマークの計画法というのは土地利用にかかわる計画の総合体で、私がざっと見たところ国土利用計画法

と都市計画法が全体に合体しているような感じであります。

そこから何を学ぶかということなんですが、国土のゾーンの区分をきっちりすること、総合性、計画主体をきちんとする。デンマークの場合はコミューン、市町村レベルがきちんとやる。その枠づけをどうするかということが問題で、従来は県レベルでやっていたんですが、去年1月からデンマーク版道州制が動いていまして、どうやら国がデンマーク国土の各点に数個のセンターをつくりまして、そこがコミューンがつくる計画の枠づけをするということになっているようです。

その話もしたいのですが、次の「土地利用における価値観の表明」というところに行きまして、これから大切なことは、まず農業をどうするかというスタンスがきちんと決まらないといけないと思います。というのは、私の素朴なイメージでは、人間が減っていくと人間が住んでいない土地が増えるんじゃないか、そうすると、農地にするのか、自然として保護するのかということになってくるんじゃないかと単純に考えたわけです。そうすると、農業をどうするかという価値判断が大事になるのではないかとことです。

それから、自然の保護という観点からいくと、そこに書いてありませんが、もっと柔軟性に富んだネイチャーリザーブの仕組みをつくる。今国立公園の保護区とか、いろいろ自然保護区がありますが、かなりかたい制度ではないか。もうちょっと指定しやすい、地主の合意をも得られやすいネイチャーリザーブの仕組みをつくる必要があるんじゃないかと思います。

そのこの白丸の2つ目に、「開発に際しての従うべき価値序列が必要ではないか」と。日本でも土地基本法、環境基本法、循環型社会形成推進基本法とか、価値、理念を語る法律は幾つかあるわけですが、土地利用の序列というのがもう一つ明確でないんじゃないかという気がしておりまして、そこにスウェーデンが1987年につくった自然資源管理法、今は環境法典の一部になっておりますが、その最初の4条だけ挙げておきましたが、そういうように、土地利用のスタンス、それから第4条は、さっき言った農業は基幹産業だということを言っているわけですが、こういうスタンスをきちんとする必要があると思います。

それから、(3)の計画策定手続の整備ですが、最後のほうで述べますように、所有権というのがもうちょっと社会性を帯びてこないといけないと思うんですが、それを逆に裏からいくと、もうちょっと民主主義をきっちりしてやらなきゃいけない。宗田先生がおっしゃっていたと思うんですが、要するに市民もそんなに不合理な思想を持っているわ

けじゃないということですので、それを現に制度的に組み入れる仕組み、つまり計画の策定手続をきちっとする必要があると考えられます。

それから、白丸の3つ目ですが、「都市部の縮小で『ちぎれた』社会が構成されるのか」という、要するに、新幹線に乗っていてもずっとまち並みが続いているのがどうもイギリスの人には不思議だそうです。この間実はイギリスへ行って、ロンドンからミドルズブラというまちまで列車にりましたが、結局麦畑の広大なのがあって、ところどころに集落があって、その真ん中に教会がある。

つまり、従来教区と言われていたんですが、今は教会とは制度上はつながっていないということですが、パリッシュというのが準自治体として位置づけられておりまして、イギリスの開発許可制度、つまりイギリスは農業と都市がくっついていて、ルーラル・アンド・アーバン・アクトというものがあまして、その開発許可制度を運用する上で、どうやら許可官庁であるディストリクトからパリッシュ——パリッシュというのは私が見たところ、日本だったらその辺の田舎の寄り合いという感じですが、そこに意見具申が出されるようできて、要するに、寄り合いと言いましたが、一応制度上は議会を持っているんです。課税権もある。そこにこの開発許可を認めてもいいものだろうか意見を求めることになっていて、それがかなり尊重されるようです。

何が言いたいかという、さっき小浦先生の報告で都市と自治体は同じかというのがありました、日本も社会が区切られていきますと、違って来たらと思う。つまり、自治体の中の閉じられたとか、ちぎれた社会の意見が大事になってくるわけできて、それを生かす法制度が必要になってくるということ。

それから、裏側へ行きまして次の「法律の目的の支配力」ということですが、我々は行政法をやっておりますと法治主義というのが基本できて、要するに行政はよくないことをするといけないので法律で縛るということ。逆に言えば、それで国民の自由を守るということですが、ここに1つ問題がありまして、法律というのは目的が1条に書いてある。

それがどれだけ行政の決定を左右するのかということが問題になってきて、所管官庁が違うということとも関係しますが、例えば国土交通省がつくる法律の中で自然環境の保護というのは書きづらい。すると、その法律を適用するときに自然保護とかを考えづらいということがありまして、ひょっとするとそういうことを考えると目的を違反しているんじゃないかと言われるのが古典的な法治主義ということで、ここを少し改めていく必要がある。実は、今公害等調整委員会がそれで悩んでおりまして、採石法の許可に際しては自然

保護を考慮できないという判断をしていて、喜んでそう言っておられるわけじゃなくて、苦悩されているようです。

それから、次の「自然資源の管理」というところですが、石や砂利というのは、今は経済産業省の砂利採取法とか採石法などの法律は業者保護に立っていますが、こういうのは全国的な視野に立った制度にする必要があるだろうということです。それから、石や砂利だけではなくて、自然資源の循環利用というものも考えた法制度をつくらなきゃいけないんだけど、さっきも申しましたように所管官庁がいろいろあるので、それを総合設計するにはどうしたらいいだろうかという問題が起こってきます。

それから、生物多様性保全というのも、最初の全員プレゼンテーションのときにどこかから出てきたような気がします。生物多様性基本法ができましたので、これを尊重しなければいけない。でも、さっきも言ったように、日本ではどうもそういうことを考えていない法律が多いわけですし、そこをどうやってその目的に繰り入れるかという問題。私は、環境法家族なんていうことを言っておまして、採石法も砂利採取法も環境法だと言っているんですが、なかなかそういうのは受け入れがたいところがあるようです。

それから、森林法の開発許可なんていうのは、要するに自然の森林を何%残せという概念で運用されているんですけども、それじゃ環境を守ることにはならないんじゃないかということです。しかし、実際はそうして動かさざるを得ない。要するに、森林法の開発許可というのは県庁だと環境農政課がやっているんですけども、そこには生態系を守るという知識を持った職員の方もそんなにおられないので、こういう制度を動かすのは非常に難しいということがあります。こういうのを具体的にどうしたらいいかということは、結局総合調整の仕組みをもっとつくって、専門知識も流通するようにしなければいけないと考えられます。

それから、3の自由主義と自由の中身ということですが、結局我々の法律学というのは個人の自由というところを出発点にしておりまして、要するに行政は個人の自由を侵害する強大な権限を持っているから、それを縛らなきゃいけないという発想がまず1つあります。それから、所有権というのは絶対的なものなんだというのがあります。

この2つが非常に問題でして、(1)の強すぎる所有権というところですけども、例えば産業廃棄物の処分場をつくりたいとおっしゃってこられると、許可の要件を満たしていれば絶対許可をやらなくてはいけませんと裁判所が言うわけです。つまり、許可の要件が満たされていても、なお拒否する自由が行政にはないということになっておりまして、そ

ういうことであると今後のまちづくりでは難しい、地主の人にもうちょっと我慢してもらわなきゃいけないんだということもありますので、このところをもうちょっと考え直さないといけないと思います。

それから、「営業の自由とパイの配分」というところですが、営業の自由というのも相当なものでありまして、我々は警察許可なんていう不思議な言葉を持っているんですが、お巡りさんの許可ということじゃなくて、要するに、安全、食品の衛生、交通秩序の維持とかのために許可の制度をとっているのであって、その要件がきちっとクリアできれば許可をやらなくちゃいけないという発想に立っています。

しかし、これからはもうちょっとクーポンとか——クーポンというのはどういうことかという、要するにパイが決まっているのでそれを切って、あなたはこれだけと配分する許可制度というのが増えてくるだろうと思われま。ただ、クーポン的になると、一たん業界に参入した人が優遇されてしまって、新しい人は入っていけないんじゃないかということもあるので、ここは非常に難しいです。既存業者と新規参入の人のシャッフルをどうするかという問題が非常に難しいということです。どうするかというのも考えなきゃいけないんですけれども。

それから、次の「法適用の画一性と柔軟性」というところですが、国と地方との関係で、地方の独自性をどう出すかという部面と、地方であれ国であれ法律を使って許認可なんかをするときにどれくらい柔軟性を持たせられるかということです。法律は、基本的に画一性というのを喜びます。なぜかという、やっぱり人を平等に扱うというのが大事ですので、どういうことが平等か本当はよくわからないんですが、とりあえずこの基準でやりました、はっきりしているでしょうと言えば、国民の素朴な平等感情は満たせるということがありまして、要するに客観的な基準をつくってそれを機械的に適用するということを喜びがちですが、まちづくりをこれから考えていく上では確かにそういう部面もあるだろう。一定の方向にきちっと方向づけるためには機械的にやらなければいけない部分はあるんだろうけれども、やはり柔軟性を持たせなければいけないところもあるはずで、そのところのめり張りをつけなければいけない。

柔軟な適用をするのはどういう場合かというのがはっきりしないんだけど、その場合は多分かなりの自信と専門知識が要るだろうということになるので、専門知識を持っていない小さな自治体にどう専門知識を融通するかということが問題になるだろうと考えられます。

それから、国と地方については、道州制なんていうことも考えなければいけません、とてもここでそれを言う時間も余裕もありません。ただ、道州制をとるということになる、結局どこにどの権限を振るか。さっき言いましたフィジカルプランの場合、デンマークだと自治体にやらせて、従来、点で枠づけをするという方法をやっていたわけですが、日本で道州制をやった場合、本当に自治体にまず基本的なプランニングをしていただくのかどうか、どこまでやっていただくのかということですが、その枠づけをどうするかという問題が起こってくると思います。

それから、現行制度のままでいくとした場合、法律と条例の適切な関係ということが当然問題になってきて、今でも問題になってくるわけですが、これをもっと精密に切り分けるというのはちょっと言い過ぎかもしれませんが、適切な関係を考察する必要があると思います。

最後の「法規範と内部規範」というところですが、自治体の法解釈能力というのがやはり重要になってくるだろうと思います。これは、さっきも申し上げましたが、計画の主体をやはり下に落とすべきだろうと考えておられて、そうなると、自治体は今政策法務ということが重視されているのですが、政策法務も大事ですが、法を解釈すること自体もこれからは自治体独自でやっていく必要があるだろうと。裁判所によってコントロールされるわけですが、この能力が非常に肝要になってくるだろう。

それから3つ目のポツで、さっきも言いましたようにやはり専門知識の差というのがあって、そこに温泉掘削許可の例なんていうのがありますが、結局、神奈川県のように温泉研究所を持っているところはすごく知識がありますが、そうでないところは裁判で負けたりしていますので、環境省がガイドラインをおつくりになるということになっています。これも一概に悪いことではなく、要するに専門知識のないところに知識をどこが供給するかということを考えなければいけないということです。

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、5名の先生方のプレゼンテーションに対するご質問やご意見があったら、ご自由にお願ひします。

【A専門委員】 皆さんおもしろかったんですが、全部言っていると時間がないので、小浦先生と宗田さんにショートコメントで、特にお返事は結構です。

小浦先生は、非常にしっかりと課題と方向性に向けての検討を整理してくださったと思

っていて、最後の広域レベルと地域レベルということに関してですが、例えば広域であれば、都市圏計画局みたいなコントロールをしっかりとるところをつくっていかないといけないという議論が出てくるのかなとお話を聞いていて思いました。

例えば、亀岡から大阪に通っている人がいっぱいいるんですけども、それは京都府ですよ。そうじゃなくて、例えばそういう人たちを守口市に住ませて近距離通勤させるとかいう議論が本来あったほうがよかったのかなと。ミネアポリスみたいに税のコントロールでそれをやっているところもあるということで、広域レベルではそういう議論が必要なのかなと思いました。

あと、地域レベルなんですけど、建築の先生方はすばらしい景観の話のをわりとよくされるんですけど、そうじゃなくて、それにプラスアルファして、凡人というか、凡地域がどうやったらいいかという情報が多分ないと思うので、そのあたりのところも入れて議論していただければうれしいと思いました。というのが小浦先生に対するコメントです。

あと、宗田先生に対するコメントで、女性のサービス系がまちの中で増えているという非常におもしろい観点でなるほどと思ったんですけど、男性のお店というか、風俗じゃなくて、接待から撤退しているという問題があるのかなと。10年ぐらい前にある県庁に行ったら、まちの人が、官官接待がなくなってまちが全然だめになっちゃったという話をされていたんですけど、民間も接待がなくなっていると。おじさんたちが、家の中でもいる場所がないしまちの中にもいる場所がないという状況になってきているので、おじさんたちのまちなかでの場所をつくってあげることを考えるということは大事なのかなとお聞きして思いました。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。ほかに何か。

【小浦委員】 コメントについてはおいおい。さっき最後に地域レベルで言った地域的な文化というのは、普通のまちのことを意識して話していました。

【A専門委員】 わかりました。

【B委員】 松橋先生に質問があるのですが、よろしいでしょうか。

建築物のトップランナー的効果というんですか、お話があったんですけども、どういうことが意識されているんですか。どんな方法論というか、どういうことが削減に対して効果があるというか。

【松橋専門委員】 わかりました。戸建て住宅に関してトップランナー制度が入るとい

うことが省エネ法に盛り込まれているわけですが、具体的にどのような施策として落とし込まれていくのかというのは、まさにおそらく国交省がこれから行政の中でつくっていかれるんだろうと思うんです。

我々は、どちらかといいますとこれまでトップランナー制度がしかれましたエアコンとか冷蔵庫等の家電製品、それから自動車といったものを見て類推するわけですが、例えばエアコンであれば、1キロワットアワーの電気でもってどのぐらいの熱を部屋の中から外にかき出すことができるのかをCOPとか言っておりますが、これがある一定の年次までに今トップのものが平均値になるように各メーカーが開発を進めていかなければいけないというのがトップランナー制度なんです。

冷蔵庫もしかりですし、自動車ですと燃費でそういったことをやっていくわけですが、このことから類推しますと、戸建て住宅に関しましても、住宅の性能を数値で表して、今大手の各ハウスメーカーが持っているトップの性能のある年次で平均値で供給していくということが類推されて、おそらく今ある住宅の省エネ基準は平成11年基準、次世代省エネ基準というのが一番いい基準で、断熱材の厚さとか窓の二重構造といったもので住宅の床面積当たりの熱の損失をQ値であらわして、地域ごとに基準をつくっているんですが、各メーカーがある年次までに平成11年基準、次世代省エネ基準を平均値で供給していくのかなと私どもは簡単に考えるんです。

ただ、それだけですと、今言っている2050年の目標とか長期的なことを考えていくと足りないようにも思いますので、これから新しい基準をつくって、さらにハウスメーカーがその新しい基準をどんどん供給していくことになるのかなと。そういうことがうまく法の体系と合わさっていけば、非常に住宅の省エネ性能の向上が期待できて、大きなインパクトがあると思っているわけです。

【B委員】 その方向というのは私は一番反対なんですけれども、つまり、日本はこれまでも省エネというと全部技術解決してきたんです。技術で解決してきた結果が今に至っているわけで、技術で解決するとやっぱり限界があると思うんです。その限界が既に今あると思って、もう少し文化的な意味、あるいは選択を変えていくということも含めてきちんと世の中に言っていないと、また技術で走ってとんでもないまちや環境や景観が生まれはしないかと危惧するわけです。地域によって全然違うわけだし、どう配置するのか。だから、むしろ地域熱供給のインフラのコストが下がるような地域整備のあり方とか住宅の配置とうまくセットしていかないと、技術での解決というのはどうも私は何となくブレ

ークスルーできないような気がします。

【松橋専門委員】 ありがとうございます。それもまた全くしかりでして、地域ごとにエネルギー供給の独自性というのも大変出てくると思います。今は微々たるものなのですが、省エネ性が進んできますと、例えばバイオマス、風が多いところは風力、あるいは太陽光ですとかいろいろな地域独自、地産地消のエネルギーや物質循環というのは非常に大きくなってきますので、地域の独自性、B先生がおっしゃっているような都市計画と相まった独自のまちづくりというものも同時にできてくると思うんです。

だから、その両面で考えなければいけないと思いますし、住民の選択とかライフスタイルなんかも、私は横浜ですとか稲城とかいろいろなところで住民の方と一緒に実験とかお手伝いをしていますが、それはがちがちの高気密高断熱住宅をがんがんに供給していくということではなくて、住民の方々のライフスタイルに合わせた省エネの行動とかいったことを地域に合わせてお手伝いしていくということもやっております、まさに小浦先生がおっしゃるとおりだと思っております。

【C委員】 各先生のお話、大変貴重な示唆に富んでいたと思います。勉強になりました。大変ありがとうございました。

私は感想というか、今後のこの委員会での検討の方向について1つだけ意見を申し述べたいと思うんですけれども、もともとこの委員会の「都市政策の基本的な課題と方向を検討する」というミッションは、社会資本整備審議会ですと「拡散型の都市構造から集約型都市構造へ」という表現をしているんですが、日本の都市構造がこれから大転換していく、あるいはしていかなければならないという中で、都市計画の諸制度をどうするのかということについての基本的な課題を整理するということがあったと思います。

そういう意味で言うと、今日それぞれの先生の違う角度からあったのは同じような問題意識だと思うんですけれども、今まで日本の都市がずっと拡大を続けてきたわけですが、それが人口、経済、社会、人々の意識その他のいろいろな面でそうではない方向にベクトルが向かっていくのかなという問題意識から共通の点が出てきているんだと思います。

私は、作業、あるいは議論としては、いろいろ表現があると思うんですけれども、都市構造がコンパクト化、あるいは高密度化する中で、環境上どういう都市構造に向かうとどう評価ができるのか、あるいは経済的にどういう方向に行くかという評価ができるのかということについて、定性的な評価と定量的な評価の両方をやっていく。

それから、その中で公共の役割と市場の役割についてどう考えればいいのかということ
を議論していくことが、今まで日本の都市計画のゾーニングと基本として、そうすると半
自動的に容積率、建ぺい率、高さが決まっていくというやり方、拡大政策の中で来た都市
政策、基本的な都市のコントロールの仕組みを根本的に変えていかなければならないとい
う議論に対して、そういった点からいろいろな評価をしていくということも議論していく
と、少しは答申の役に立つんじゃないかなと思いましたので、感想として一言申し述べて
おきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございました。どうぞ。

【D専門委員】 せっかく豊岡から出てきましたので、私も一言。

実は、今日豊岡で永楽館という近畿に現存する最古の芝居小屋を復活させた竣工式をし
てからこちらに出てきました。1901年にできた芝居小屋でして、一度部材を全部外して番
号をつけて、最低限の補修だけしてもとに戻しました。あるのは豊岡の出石という町なん
ですが、去年は国の重要伝建の選定を受けました。

こういったことを豊岡市として進めているのは、意識的な戦略に基づくものです。私た
ちの地域固有の自然、歴史、伝統、文化に基づくまちづくりを進めようと。でも、こうい
ったことはどのまちの要覧を開いても必ず書いてあって、何か意味があるのかと思われる
かもしれませんが、私たちは明確な意味を込めています。

1つは、競争戦略なんです。日本中が同じ顔をしたつまらないまちをつくってきました。
比喩的に言うと、コンクリートの四角い建物ばかりつくってきた。しかも、同じ顔だけ
はなくて、時間がたてばたつほど風格を増すのではなくて汚さを増す。年老いた者は汚い
と言わんばかりのまちづくりをやってきました。顔が同じなら体が大きいほうが勝ちます。
豊岡のような小さな体の者は勝てっこない。ですから私たちは独自の道を歩んでいく。自
分たちの固有性に着目したまちづくりなりを進めることによって、豊岡の魅力を際立たせ
て都市間競争に勝っていこうという戦略が1つあります。

これと関連して言うと、日本中が同じつまらない顔をしたまちをつくってきたというこ
とは、日本自体が世界の中で文化的に存在する価値をどんどん失ってきているのではない
のか。つまり、こんな国なんかなくなつてだれも文化的に困らないまちになっているの
ではないか。とするならば、日本全体として、生物多様性ということとの類推なんです
が、国土の多様性戦略というものをちゃんとまちづくりの中に明確に出していく必要があ
るのではないかと思います。

それからもう一点、実は豊岡がなぜ古いものを大切にすることの意味なんですが、私たちの命というのは長らえてせいぜい100年です。必ず目をつぶるときがあります。これは実は大変な恐怖でもあって、人間の根源的な不安のようなものだろうと思います。ところが、自分たちの地域の自然、歴史、伝統といったものは、私たちが生まれてくるよりも前から存在して、私たちが目を閉じた後も残っていきます。そういった長い命を持つものに包まれて短い命しか持たない者が生きていくということは、多分そこでの暮らしを落ちつきであるとか、穏やかさや安らぎに満ちたものにするんだろうと私は思います。

私自身、豊岡のまちを円山川の堤防を歩いて見ていると、盆地ですから山がずっと囲んでいるんです。そうすると、この山々は本当にはるか昔から人や生き物が生まれては死にという景色を見てきたんだろうなと思うと、ふっと穏やかな気持ちになるんです。つまり、豊岡に住む人々に対して穏やかな暮らしを提供したい、不安を取り除いていきたいという思いを込めて実はそういうまちづくりをやってきました。

今日もいろいろな方々のお話を聞いて本当におもしろいものだったんですが、そもそもまちとか都市というものが生まれて育って年老いて死んでいく運命にある人間に対してどういうものであるべきなのか、どういう姿勢で臨むべきなのかといったことが、都市政策に結びつくのかどうかわかりませんが、どうもそういう視点をしっかりと議論する必要がある、あるいはそれぞれのまちがそういうことに対してちゃんとした自分たちの明確な考え方を決然と述べていく必要があるんじゃないかと、皆さんの話を聞きながら改めて思いました。

以上です。

【E 専門委員】 交告先生に伺いたいんですが、土地の所有権の問題と自由主義のことをおっしゃったんですが、都市の中ではある特定の個人の自由を保障すると他者の自由を侵害する場合がありますよね。その部分は法制度的にはどう考えて……。都市計画というのはまさにその点だと思うんですが、警察許可だけでは処理できない部分に大きな可能性があると思うんですが、行政法の領域をどう考えたらいいかということをもう少しご説明いただけますでしょうか。

【交告専門委員】 都市計画法と建築基準法がありますが、建築基準法というのはかなり所有権を大事にしているところが強いと思うんですが、都市計画法はかなり社会性を帯びてきていると思うんです。だから、両方の性格がかなり違っているように思います。

今の法律をどう思うかという問題とは別に、ある人の自由を認めると他者の自由を損な

うんじゃないかという一般論をお尋ねになったんじゃないかと思うんですけども、確かにそのとおりで、ある人の自由を認めるということは他者の自由を——その場合の自由とは一体どういう自由なのかという問題だと思うんですけども、結局法律は、基本的には禁じられていないことが許されるんだという発想でやってきたと思うんです。法律で禁じられていないことは許されているということでやってきましたので、禁じられていないところでは自由にいろいろなことができてしまうんだと。さあ、どうしようということで、やっと後追いで法律ができるというところが多かったと思います。

ですから、それがまちづくりでかなり不都合なところが出てくると思うんです。特に例えばショッキングピンクマンション事件とかいうのがありまして、要するに、特に規制がなければ自分のところの建物の色をショッキングピンクにして何が悪いんだと思っている人が多いです。多分ヨーロッパのまちは何かルールづくりをしているのかもしれませんが、北ヨーロッパなんかに行くとせいぜい3色ぐらいです。

どういう理屈でああなっているのかは私もよく知らないんですけども、やはり公共のまちづくりをするんだということで、ショッキングピンクにしたい人も少しは我慢してもらおうというふうに持っていかないといけないと思うんですが、とにかく日本は禁じられていないことは自由だということでやってきましたので、建物の色をどうするかということも、結局はやはりルールづくりをしないといけないんじゃないか。しかし、そのルールづくりは国で色を決めてしまうというんじゃなくて、やはり地域レベルでの討論を踏まえて、地域的なルールをつくる方向でやっていくしかないんじゃないかなと思っています。

【E 専門委員】 ショッキングピンク事件は、当事者が去った後は次に住む人がその色はやめると思うんです。つまり、一般的な常識が働いて適当な色になってくると思うんですが、ただ、都市の経済活動の場合ですと、都市計画法はご指摘のとおり建築基準法と違って産業、経済の合理的な発展という部分があって、合理性というのをどう保証してどう制御していくかという部分の議論がきっとあるだろうと思うんです。

つまり、都市という限られた空間の中での経済活動の総和を最大にするような仕組みに対してどういう手法があるかなということを常々考えているものですから、やはり個人の不合理な利益の独占がどういう不経済を生むかということをベースに規制の方法を考えていかないと、特に縮小していく時代の中では大きな不均衡、不合理、まさに不経済が発生するだろうと思っています。

【交告専門委員】 私は、草の根の民主主義を強化する必要があると言ったんですが、

もう一つ申し上げたいのは、専門的な知識が必要とされる分野について一般市民の方にどう伝えるかという合意形成の手法の問題が一番大事なんじゃないか。先生がおっしゃったように、やはりみんなある程度合理的な思考能力を持っているので、背景にある科学知識とかもきちっと理解した上で議論できれば、ただやみくもに話している場よりは合理的に議論できるだろうと。やっぱりそこは信じるしかなくて、だから専門家の方々の意見をどう一般の方々の意見と結びつけるかという制度設計の仕組みに非常に私は関心を持っています。

【F 専門委員】 質問しようと思ったんですが時間がないので、私も次回発表する機会を与えられるということなので、感想というか。

どうも日本は土地本位制なのではないかなということを感じていただいています。地元のまちづくりを行うに当たって、農村であれ都会であれ、実は今日まず宗田先生のお話を聞いて、駐車場が増えてしまいかえっていい店はできなくなるというのは本当にそのとおりだと思うんです。じゃあ、規制をかけるかということみんな反対するわけです。例えば土地なんかも抵当権なんかが入っていたりすると、そういうものを盾にとっておれの資産が割れちゃうじゃないかということで反対してくる人たちもたくさんいる。

農村はどうかというと、先ほど交告先生が草の根の民主主義ということをおっしゃいましたけれども、実際に例えばここに開発をかけたいんだけどもと言うと、それを待っていたようにぜひやってくれという声も大きいんです。はたから見ているとこの美しい農村風景を守ってほしいと思うんですけれども、やっぱり農家の方々の中には、どうやったら自分の土地が高い値で売れるかということを手ぐすね引いて待っている場合もたくさんあるんです。

おそらく全国的にそういうことがあって、いろいろな意味で、都市政策であれ農村政策であれうまくいかないというか、景観もどんどん悪くなってしまいうような、どうも土地を自分たちの資産として活用しようというものすごい衝動があると感じるわけです。これは文化的にそうなっているのか、あるいは法的な面だけ見ればいいのかは私にもよくわかりませんが、その辺のところも今後自分の発表の際にも実際に直面している事例として出してみたいと思っているんですけれども。

以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございます。

本日は、各分野の専門の立場から貴重なご意見をちょうだいいたしました。ご意見はま

だあると思いますけれども、時間の都合がありますのでここで意見交換を締めさせていただきます。

議事次第にその他とありますが、事務局からご説明をお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。次回の小委員会の日程につきましては、大変勝手ながら9月9日火曜日午後3時から5時の開催とさせていただきたいと存じます。次回につきましては、市川専門委員、武内専門委員、寺島専門委員及び吉田専門委員からのプレゼンテーションを予定しておりますので、よろしく申し上げます。

【委員長】 以上をもちまして、本日の審議を終了させていただきます。皆様のご協力に感謝申し上げます。

— 了 —