

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
新たな時代の都市マネジメント小委員会（第4回）

（事務局） 大変長らくお待たせいたしました。

本日は、皆様お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

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4回新たな時代の都市マネジメント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及び臨時委員は10名中5名でございまして議事運営の1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、飯島委員、大橋委員、加藤委員、清水委員、辻委員、野田委員、藤沢委員におかれましては、本日はご都合により欠席でございます。さらにA委員におかれましては、所用により途中退席される予定でございます。

次に配布資料でございますが、資料の1枚目、議事次第の下に配布資料の一覧がございます。それぞれご確認いただきまして、過不足等がございましたら、お申し出ください。

それでは、引き続き、議事に進みたいと思います。委員の皆様におかれましては、ご発言をしていただく際には、目の前にございますマイクのスイッチをオンにいただき、ご発言の終了後は、スイッチをオフにさせていただきますよう、お願い申し上げます。

なお、これより先はカメラの撮影をご遠慮いただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、これからの議事進行につきましては、委員長にお願いしたいと存じます。委員長、よろしくをお願いいたします。

（委員長） はい。それでは議事を進めさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず早速ですけれども、今回資料2にありますとおり、都市の施設・インフラにおける計画・整備・管理・運営のあり方について議論を行いたいと思います。

事務局による説明のあと、委員の皆様から、ご意見、ご質問をいただきたいと思っております。

それでは、議事次第の1につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

（清水街路交通施設課長） 都市局の街路交通施設課長の清水と申します。本日は、よろしくをお願いいたします。

お手元に資料2というパワーポイント、ちょっと分厚いものでございますけれども、とじたものがございますので、こちらでご説明したいと思います。

まず最初に、この資料をザーッとめくっていただきまして、どのようなことが書いてあ

るかにつきまして簡単にご紹介いたしたいと思います。

1ページから6ページでございますけれども、1ページ、2ページこの辺りでございませうけど、これは、公共的な施設の現状・動向についてザッと、今の量的なものとかそういった点をご説明してるものが、1ページから6ページでございます。

7ページからは、こういった公共的な施設が様々な課題を抱えてございますけれども、その課題の実例を、7ページから12ページにかけてご説明してございます。

それから13ページ、14ページのところでございますが、これはいったん、ここまでの課題等をおまとめしたのが14ページについてございます。

それから16ページ以降でございますけれども、こちらにつきましては、対象とする施設がどんなものかということ、16ページ、17ページでご説明したあと、18ページ以降でございますけれども、こちらは、法律とか要綱とかそういった政策ツールが、現状どのようなものがあるかということ、18ページから24ページまででございます。

これをいったん25ページのところで、全体像をおまとめしてございます。25ページ、26ページで課題と政策ツールの当てはめと申しますか、対応につきましておまとめしてるのが25ページ、26ページでございます。

それからエリアマネジメントにつきましては、これは、この小委員会の中で別途議論していただいと申しますけれども、エリアマネジメントとも関連がございますので、27、28ページで、その関連につきまして簡単に触れさせていただいております。

それから30ページ以降は、3つの例を挙げまして、地下街と、それから駐車施設と、それから通路等につきまして、それぞれ現状のどのような問題があるか、それから、それについて、どのようなことをこれから検討していかねばならないかについて、おまとめしてございます。

この最後のところで、検討を要する項目、例えば32ページでございますけれども、後ほど細かくご説明いたしますけれども、検討を要する事項のようところが、今後どのような政策ツールを当てはめていくか、そういったことのご議論のための今回の紹介ということで提案させていただいてるものでございます。

施設のマネジメントにつきましては2回に分けてご議論いただきたいと考えておまして、今回は現状から課題までを中心に、今後の施策の方向性につきましては、先ほど申しましたように、少し今回芽出しと申しますか、させていただいておりますけれども、2回目以降に、今後の施策の方向性についてご準備したいと考えております。

それでは最初に戻っていただきまして、これからご議論いただく施設・インフラにつきまして、まず全体の現状と動向からご説明いたしたいと思います。2ページをお願いいたします。

2ページに、公共施設の中で、非常に公共施設といった場合に、すぐ思いつくような道路とか公園とか下水道につきまして書いてございます。これらは、管理なんかにつきまして

でも、それぞれ道路法とかそういった法がありまして、管理もしっかりされてるものがございますが、こういったものの動向でございますが、一言で申しますと、頭打ちというかですね。特に高度経済成長期には、必要性から急速な整備が進められたところでございますけれども、近年、少しその整備が落ち着いてきたと。ある程度、需要が充足されて、少しその整備が、横ばいというほどではございませんけれども、頭打ちになってきている状況でございます。

3ページをお願いいたします。

一方、そういった典型的な公共施設でないものとしたしまして、幾つかの例がございます。例えば都市再生特別地区とか、それから総合設計制度などによりまして民間に整備していただいた施設、そういったものが、どのような推移かを示したものが、このグラフでございますが、近年、非常に伸びてるということでございまして、都市再生特別地区の件数も増えておりますし、それから総合設計制度の件数、あるいは公開の空地なども増えてきているという状況でございます、こういう民間が整備されます公共施設というのは、量的にも非常に増えてきているというところでございます。

4ページをお願いいたします。

4ページは、こういったものの例を少し、写真でございますが、挙げておりますけれども、民間が造られました施設につきましては、かなり自由度もあるということから、創意工夫によりまして質の高い公共的な施設も提供されておりました、非常に都市開発、都市の整備の中では重要な役割を果たすようになってきていると、そういうような状況がございます。

つまり、3ページ、4ページでございますけれども、民間が整備される公的な施設につきましても量的にも増えておりますし、また、その質の高さから重要性も高まってきていると、そういうような状況でございます。

5ページをお願いいたします。

今申し上げたようなことを、少しグラフのようにまとめてございますけれども。先ほど触れましたように3つの種類がございまして、上から青、ピンク、緑でございますけれども、1つは、地方公共団体が整備・管理する公共施設でございまして、これは道路とか公園とか、そういった管理の法などもしっかりしているものでございますので、これは、今回はご議論していただく必要があまりないところではございます。

次に真ん中のところがピンクでございまして、これは、公共団体が整備・管理いたしますけれども、公物管理法がない公共施設でございます。後ほど細かくご説明いたしますけれども、先ほども少し言いましたが、通路とか広場とかそういったものは、公物管理法がない公共施設に該当いたします。

それから、もう1つは民間が整備されたものでございます。これは当然、公物管理法ございませんけれども、一部を除きまして、管理をする法律とかがあまりはっきりしてない。そのかわり自由度を持っておりまして、先ほど言いました質の高い空間ができる。

こういった2つの類型でございますが、地方公共団体が整備されるけども、公物管理法がないような公共施設、それからもう1つは、民間が整備・管理しているようなもので、公共的な役割を果たしている施設、こういったものにつきまして、今後増加すること、多様化・複合化が見込まれておりますので、今回ご検討いただきたい領域は、この領域ということでございます。

6ページでございますけれども、先ほど少し、増え方とか量とかも申しましたけども、これまでの中心的な取り組みは、地方公共団体中心に道路とか公園とか下水道とかの根幹的な公共施設ということで計画的に整備されてきたものでございまして、こういったものについては、公物管理法に基づく管理もしっかりされてるものでございます。

しかしながら、今後重要となります取り組みにつきましては、地方公共団体が身近な公共施設として、歩行者の通路とか広場等を整備しているそういった事例とか、それから都市の再生とか再構築の中で、民間事業者が主体となって整備されました公共的な施設、そういったものの整備・管理、こういったことが、今後重要な取り組みとなると考えておりました、その政策テーマといたしまして、こういったものについて公物管理法は適用されませんので、そういった公共的な施設の整備、管理、運営の適正化ということで、特に安全性とか利用者の利便性の確保とか、そういったこと、それから財政力、技術力等が、様々な民間事業者に対応いたしまして、これをどういうふうに後押ししていくかと、そういうような問題。

それから個々の施設ではなくて、多様化・複合化していく中で、こういう公共施設の間の配置とか接続とかネットワークとか、そういう計画の整合性の問題、こういったことが、政策のテーマとして挙げられるのではないかと考えておりますので、対象とする施設と政策のテーマにつきましては、6ページのようにまとめさせていただきました。

それでは次に、8ページを開けていただきたいと思います。8ページから少し実例で、じゃあ、こういった施設について、どういった課題があるのかということ、8ページから幾つかの実例を挙げてございますので、順にご説明いたします。

8ページでございますけれども、これは地下街でございますが、左下のところのグラフを見ていただきますと、8割以上が、開設から30年以上経過してきているということでございまして、当然、老朽化しているという例もございまして、安全確保の責任そういったものがどういったところにあるんだろうかということでございますが、その辺りがちょっと、公物管理法がないということもございまして明確でないということから、例えば、もちろん何か問題が起きましたら責任はあるわけでございますけれども、予防的な対策を責務としてかける、義務として行う、やってもらうと、そういったことは、なかなか難しいという問題がございます。

次に9ページをお願いいたします。

こちらは、機械式の立体駐車場についての1例でございますが、この立体式駐車場というのは非常に大きいものでございまして、規模も大きいし、機械としての大きさも大きい

というものでございますけれども、こういったものについても意外に、それを管理する、特に安全面を管理する部分の法制度等については、なかなかできてないという点でございます。

このため、これ実は事故の例でございますけれども、最近起こった事故でございますけれども、愛知県で起こった事故では、利用者の出庫完了を確認できていない状況で係員が装置を作動させたため、死亡事故が起こったと、そのようなことでございまして。

管理のための法がしっかりしてないということは、誰が管理するか、そういった資格の制度とかそういった技術力とかを確保する仕組みもないということでございますので、言わば、どんな方でも管理されるということでございますので、そういったことが安全性にも問題になってくるのではないかと、そういうような人的な面からの安全性の問題がございます。

それから10ページでございますが、少し違うお話でございますけれども、左上の図なんか時々よく話題になるものでございますが、施設と施設のつなぎ目の部分でございます。つなぎ目の部分につきましては、例えば点字ブロックが途中で切れていたり、それから、歩道とそれから民間側で舗装の仕方が変わっていたりして、なかなか景観的にも整合が取れてない、あるいはバリアフリーの面でも整合が取れてない、そういうような問題がございます。

こういった問題、複数の施設間の連携を取るという方策は、なかなかないということでございまして。例えば左下では、案内サインでございます。それから右上でございますけれども、工事なんかのときに1部分が通行できなくなると非常に混雑してしまうとか、そういうふうなものもあります。それから右下でございますが、バリアフリーの経路が必ずしもうまくつながってっていないと、そのような問題がございます、こういう施設の配置空間的な配置が、個別に管理者に委ねられてるという問題もございます。

11ページをお願いいたします。

それから、同じように連携が取れてないというような問題でございますけれども、非常にいい町並みの中で、施設によりましては不連続な町並みを形成してしまっていて、景観が台無しになってしまうとか、そういうような問題もございます。右側は、舗装がパッチワーク状になっていて非常に景観上問題を生じてるなということで、やはり連携が取れてない、そういう仕組みがないということは、こういう景観なんかにも大きな問題を与えてるというような場合があるかということでございます。

それから、12ページでございますけれども、これも、よくある例なんでございますけれども、利用者が減って使わなくなってしまった地下街とか歩行者用デッキとか、そういった問題もございます。

また逆に、ここではちょっと例で挙げておりませんが、必要なのに、なかなか整備されないというパターンもございます。例えば、少し話題となりましたけれども、東京駅の周り、観光バスがたくさん止まっていて非常に乗り降りとかが不便、あるいは危ない

という状況なんかもございましたけど、例えばああいったバスのターミナルとかバス停とかにつきましては、なかなか民間の方に計画的に造っていただきたいと思っても、なかなかそういったツールがないと、そういうふうな問題もございます。こういったところは、いろんなニーズと施設の整備の間のミスマッチが発生してるという状況がございます。

以上、幾つか課題を挙げさせていただきましたけれども、これをまとめさせていただいたのが14ページでございます。

今まで見ていただきました事例を少し類型でまとめてみますと、上側の青い四角の中でございますが、大きくは2つの問題点がございます。1つは、拘束力を有する管理規則がないということございまして、そのために、管理者の取り組むべき責任範囲が、例えば予防なんかは誰がしなきゃならないのかとか、そういったことが明確になってないということがありまして、安全性等に問題が生じてるんじゃないかということ。

それからまた、これを検討していく中で、継続的にちゃんと維持管理していただくためには、財源的な裏付けというのも重要かと思えますけれども、そういったことについては、なかなかまだ検討されている点がないということがあるかと思えます。

それから、やはり管理規則がないということは、先ほども少し触れましたけれども、安全教育とか、そういったものもなかなか十分には徹底できないという点がございます。

それからもう1つが計画的な問題でございますけれども、整備主体の判断によって個々に整備が進められることから、施設の設置とか配置等におきまして連携が行われていないとか、その連携が行われていないことが景観とか魅力とかを低下させている、そういうような問題もございます。

それから、もう1つの問題といたしまして、施設の整備に当たって利用者とのミスマッチということで、ニーズになかなか応じた形での整備がされていないということがございます。

こういったことを課題としてまとめさせていただきましたが、これにつきまして本委員会でご議論いただきたい事項といたしましては、老朽化とか災害・事故の対応、景観への配慮等の観点から、民間所有の施設を含めて、ここで申しておりますのは、道路等のしっかりした管理法があるものではないことを念頭に置いてございますけれども、公共的な都市の施設の計画・整備・管理・運営のあり方はいかにあるべきかにつきまして、ご議論いただきたいと考えております。

16ページをお願いしたいと思います。

ここまで、公共的な施設・インフラと言っておりましたけれども、ここでは、マネジメントの面を中心に、どのような対象物があるかにつきまして、それについて少しお話をしたいと思います。

実は、施設を考えていく上で、この表の左側でございますけれども、新設か既設かということも大きなポイントでございます。

どちらかといいますと、これまでの様々な整備の仕組みとかそういったものは、新設す

る際にどういうふうに進むかということ念頭に置いてきたものが多かったわけございまして、そのことが、既設のものについて様々な問題を引き起こしているということがございますけれども、大きく分けると既設のもの、それから新設のものの中で、民間が自主的に整備が進んでいくようなものと、もう1つ先ほど申しましたように、民間にお任せしては、なかなか整備が進まないものがあるということでございます。

これらの共通課題としましては、先ほど申しましたように、適正な管理ということがございまして、管理の中には、安全性の確保から機能の維持、効率的な利用とか、そういった面があるわけでございます。

それから個別に見ていきますと少し、これはどちらかという濃さ、薄いがあるかどうかということございまして、既設のものにつきましては、どちらかという維持管理とか長寿命化ということを重点に考えなければならない。一方、新設のものにつきましては、それをいかに計画的に配置していくか、様々な面で配慮して造っていくか、それからプラスどういうふうインセンティブをつけていくか、こういったことが課題でございますが、これは完全に分かれてしまうというわけではございまして、既設のものについては、こういう面が強い、維持管理の面が強いと、新設のものについては計画的な配置とかそういう面が強いということでございます。

それを受けまして、具体的な対象施設としては、ザッとしたイメージではございまして、地下街、通路、通路といいますのは、例えば駅の自由通路等を考えていただければいいかと思っております。最近、橋上駅が増えておりますけれども、2階に改札口があるような駅が増えておりますが、そういったものの通路ですね、そういったものが対象になるかと思っております。それから公共空地、これは、広場とかそういったものが町中に造られてるパターンが多いかと思っております。それから駐車場とか駐輪場。それから交通施設といいますのは、バス交通等の交通施設でございますが、ターミナルとかバス停とかそういったもの。おおむねイメージとしては、大体こういったものを念頭に置いていただきながら、先ほど申しましたが、課題についてご議論いただきたいということでございます。

17ページは参考でございますけれども、実は、施設というのは非常に多様なものございまして、こちらには、都市計画法に定めてる施設だけでもこれだけあるということで載せてございます。都市計画法で都市施設としては、これだけのものが定まっておりますが、このすべてを全部議論していただくということではございまして、この内の点線で囲みました5番から7番の、いわゆる箱物というような施設、それから8番から12番にありますのは、いわゆる団地でございますけれども、こういったものは少し今回の対象から外していただいて、主に1番から4番辺りにございます中で、公物管理法のないもの、赤で書いてございますが、駐車場とか、その他の交通施設の中に通路等が入ってございます。それから広場とかその他の公共空地とか、以上は都市計画法に定まってるものではございますが、下の欄外に書いてございますけれども、対象施設としましては、都市計画法の11条以外にも、地区施設とかそういったものも定められておりまして、そういっ

たものも、民間等で整備するもの、公共で整備するもの等も、議論の対象になるかと考えてます。

次に、これらに対して、どのような政策ツールがあるかにつきまして、19ページ以下で、現状どういったものがあるかということをご説明いたしたいと思います。

19ページでございますけれども、これは、都市計画法と公物管理法というのを比較してみました。これは本来、比較するものではないのでございますけれども、公物管理法の適用のあるような施設と、そうでない施設というのを比べてみたわけでございますが、左側に施設が載せてございますが、下側が道路とか公園とか公物管理法がある側、上側に交通広場とか自由通路とか、そういった都市計画法では定められてるけども公物管理法がないものを載せまして、それを整備とか維持管理とか行為制限でどういうふうな点があるかということ、表にまとめたものでございます。

整備の点から言いますと、あんまり差は実はございまして、土地収用制度利用可能であるとか、あるいは、補助制度とかも様々設けられてるところでございまして、整備の面では、あんまり変わっていないわけでございますけれども。

右側の維持管理につきましては、交通広場とか自由通路とかそういったものについては、維持管理とかそういった規定はございまして、一般の条例に任されてるということでございます。

一方、道路とか都市公園とかそういったものにつきましては、維持管理とかがしっかりしておりまして、台帳を作るとか適切な状態に保たなければならないとか、あるいは第三者の行為制限、これは第三者の行為制限といいますのは、本来の施設の機能を維持するためのものでございますけれども、そういったものについての占用の許可とか、そういった制度もしっかりしてるということでございますが、交通広場等につきましては、上の部分の維持管理以下の部分がぽっかり落ちてると、そういうような状況でございます。

20ページをお願いしたいと思います。20ページは、若干の例外でございまして、こちらで議論していただく内容ではないかと考えておりますけれども、実は、一部の民間の施設につきましても、事業法の中で管理に関する規定等が定められているものがございます。例えば鉄道なんかは典型でございまして、鉄道なんかは、民間が経営して運営してるわけでございますが、しっかりした管理のための法律がございまして、こういったものにつきましては、あんまり今回ご議論いただく必要がないという例外のものということでございます。

21ページをお願いいたします。

次に、少し法律から変わりがまして、今度は条例という管理でございまして、条例についての管理でございまして、実は地方自治法でも、施設の管理とかそういったことについては、定めてる部分がございます。上の枠の中でございまして、下側に書いてございますが、地方公共団体は、法律またはこれに基づく特別な定めのあるものを除いて、それ以外のものについて、公の施設の設置及び管理に関する事項を条例で定めるというこ

とになってございます。

ただ、実態といたしまして、こちらで定めております条例は、管理者を定めるとか、そういったことはあるわけでございますけれども、なかなか安全面についての基準とか、そういったものはないわけございまして、一般的に公共団体が持つてゐる施設を1つに引くくめまして、管理の一般的な方法を決めてるといふような、そういうような内容でございます。

ただし、そういった中でも、22ページでございますけれども、少し最近では前向きな取り組みもされてございます。これは、地方公共団体が条例管理をしてゐる例でございますが、富山の都心部にございます広場でございますけれども、こちらについて富山市が「まちなか賑わい広場条例」というのを設けてございまして、この中で、一般的な管理から一歩進みまして工夫をしているといふような例もございまして、このような条例も、こういう前向きの取り組みにつきましては、それを応援する大きなツールかと考えております。

それから23ページは、次は要綱等でございます。法律それから条例といたしまして、次は要綱というのがあるわけでございます。実は、この要綱でかなり管理の仕方等が定まっているものがございまして、こちらには東京都その他の、例えば東京都の再開発等促進区を定める地区計画運用基準とか大阪市の地区計画に係る基準とか、そういったものもございまして。

こういったものの中では、維持管理のところを見ていただきますと、例えば左側に、管理責任者の選任とか、そういったものがあるということ。それからまた、こういったものを維持するために譲渡等をする際には、維持管理等の義務があることを明示しなければならないとか、比較的、管理等についても、しっかりした要綱が定められているものでございます。

ただ、こういう要綱に基づいて設置されるものといふのは、比較的守られやすいわけでございますが、実はそういったものにも課題はございまして、24ページでございますけれども。

行政手続法によりまして、指針とか要綱に基づく行政指導は、あくまで相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意した範囲での取り組みに限定されてるといふことでございます。つまり、積極的に自主的にやっていただくときには非常に大きな効力を発揮するわけでございますが、こちらから、こういったことをやらしてもらわなければ困るといふようなことがなかなか言いにくいというのが指針とか要綱でございます。特に安全面のように、皆様にできれば義務的に取り組んでいただきたいようなものを、指針とか要綱だけでやっていくといふのは、なかなか難しい点があるということでございます。

25ページと26ページのところを見ていただきますと、今まで申し上げたことを見取り図でまとめてみました。上の25ページの図はちょっと分かりにくいので、ご説明いたしますが、左側の青い部分が公物管理法で定められているものでございまして、道路法と

かそういったものが、道路法とかで定められているものがここに入っております。

主に議論いただきたいのは、そこから右側の部分でございますが、実は、鉄道とか駐車場2回ございますのは、左側の部分、鉄道、駐車場、駐輪場と書いておりますこの部分につきましては地方公共団体が整備したものでございます。右側の緑の部分、こちらにつきましては、民間が整備されたものを言うてございます。それぞれ鉄道とか駐車場と両方あるわけでございますが、それほど大きな違いがあるわけではないんですけれども、分けて書いてございます。

左側の、まず地方公共団体が整備・管理するけれども、公物管理法がない公共団体につきましては、一部分、鉄道とかそういったものが事業法でカバーされてる以外は、条例でカバーする形になっていると。

この、実は駐車場の部分が、事業法と条例が両方かかっている、重なってる部分がございます。オレンジの点線と、それから紫色の点線が重なってる部分に駐車場が書いてございますが、駐車場について少しご説明しますと、駐車場法という法律がございます。駐車場については駐車場法で定められておまして、管理の仕方はある程度決まっておるわけでございますが、実は、安全性とかについては対象にしていなかったという、そういうような問題がございます。少しそれで、事業法ではあるけれども、安全とかの面については一般の条例のものと変わらないということで、駐車場については重なった部分、特別なもので事業法はあるけれども安全等を義務付ける方法がないということで、ここに載せてございます。

右側は、緑色のところは、これは民間が整備するものでございますので、鉄道とか駐車場の部分はほぼ同じでございますけれども、条例ではカバーしてなくて、こういったことは指針とか要綱になってる部分もあるということでございます。プラス地下街とか駐車場、駐輪場、民間の駐車場、駐輪場、通路、広場、こういったものにつきましては、どちらかという自主管理に任されてるものが多いということでございます。

指針とか要綱がカバーしておりますのは幾つかの特別なパターンでございまして、一般的には、民間が造られる通路とか広場が公共的に公開されていても、自主管理がされてるというのが現状でございます。

これまで申し上げました課題と政策ツールの関係についてまとめておりますのが、26ページでございます。

左側に政策テーマでございますけれども、課題から出てまいります政策テーマとしましては下のブルーの部分でございますけれども、安全性の確保から機能の維持、効率的な利用と、少しわれわれといたしましては、安全性の確保については、かなり義務的な部分があるんじゃないかなと思っておりますし、下側の効率的な利用とかになりますと、むしろ義務付けるというよりも、民間の方の自主的な取り組みをどうやって応援していくかということになるんじゃないかと思っております。

そういった政策テーマがあるのに対しまして、政策ツールといたしまして、右側のピン

クの部分でございますけれども、これは少し先入観かもしれませんが、拘束力の強い順番に、法律・条例によるような規制を行うということ、それから指針・要綱による誘導を行うということ、それから自主管理に任せると、こういったことをいかに、先ほどの政策テーマに当てはめていくかということについてご議論いただきたいということで、そのポイントとしましては、右端の黄色いところでございますが、公の役割をどこに設定するか、公の実務として、どこまで取り組めるかということ、それから、民間の方に対して責任範囲をどこまで求められるか。一方、民間の方の自由度はどのように担保していくか。こういったことを議論のポイントといたしまして、どのような政策ツールを考えていかなければならないかを、ご議論いただければと思います。

それから27ページ、28ページは、少しエリアマネジメントにつきまして別途ご議論いただいておりますので、それとの関係を少しご説明いたしたいと思います。

これは、27ページは、エリアマネジメントの役割等を整理したものでございますけれども、左側に様々な活動を載せてございます。例えばまちづくりのルールづくりとか、それからイベントとか情報発信、それから防災とか防犯とかの活動もされておりますし、近年は、公共施設の管理等も一部を分担してやっていただいていると、規約等に基づいてやっていただいていると、そういうような場合もあるわけでございます。

それから、民間で造られた施設につきましては、当然そういったものをうまく利活用するために、エリアマネジメントは様々な活動をされているということでございます。

そういうような活動をしていただいているおかげで、右が効果でございますけれども、例えば②の地域活力の回復・増進とか、それから4番の、住民の方がそういう地域に愛着を持っていただくとか満足度が高まるとか、そういった問題もございます。また、これは5番は、ちょっと公共側からの都合でございますけれども、公共が様々な施設の管理をしていくような財政負担等も軽減されるという面があるということでございまして、エリアマネジメントは様々な、こういうような役割と効果を持つてゐるわけでございますが。

これとの関係で申しますと28ページ、ちょっと分かりにくい図なんでございますけれども、先ほどから申し上げておりました様々な施設については、施設もいろんな種類があり、いろんな性格があるわけでございますが、エリアマネジメントというのは、個別のものというよりも、むしろ1つの一定の地域を取り上げて、その地域内にある様々な公共的なもの、公共的な空間、施設なんかを管理していこうということで、面的な取り組みであるということがポイントかと思えます。

ですから、エリアマネジメントでは、ある程度、安全とかそういったものも取り組めるし、利活用なんかにつきましては、まさにこれは得意分野でございますけれども、取り組んでいただけるということで、エリアマネジメントは、先ほど申しました法律から自主管理の中の1つのツールというよりも、それ全体を面的にカバーする役割を持つてゐるということでございますので、特に先ほど少し、施設間の連携が取れてないということを申し上げますけれども、そういった計画の整合性とか相互の連携なんかには非常に役に立つの

ではないかということでございます。

では、30ページをお願いいたします。

30ページ以下につきましては、少し3つの例、地下街とそれから駐車場とそれから通路とかそういった空間を取り上げてみまして、現在どのような取り組みがされてきているか、どのような問題があるかについて、ご説明したいと思います。

まず地下街でございますけれども、30ページでございますが、もともと地下街というのは、地下の構造物というのは、もともとは地震には強いものなんですけれども、実は、天井板とかそういったものについての配慮が、これまであまり十分でなかったという点がありまして、例えば地震なんかのときに、本体は大丈夫なんですけど天井板が落下したりすると、避難時の支障になったり、そうするとパニックなんかも起こしかねないという問題がございます。

それから、特に最近、笹子トンネル等ございましたが、老朽化によりまして、トンネル本体じゃなくて、あれは天井板だったわけでございますけれども、そういった問題もございまして、災害時に安全に避難できるようなガイドラインというのをお作りいたしました。地下は安全なんでございますけれども、災害時の安全な空間として機能するためには、ちゃんとやっておかなければならないことがあるということで、ガイドラインをお作りいたしました。ただ、このガイドラインは、これを義務付けるという強い方策はないという状況でございます。

次に31ページをお願いいたします。

こういったことを、なかなか義務付けられないということから少し、これは必ずしもすべての場合にこうというわけではないんですけれども、最近、大雨等もございましたので、少しそういうのも含めて地下街に聞いてみたアンケートの結果でございますけれども。集中豪雨なんかのときに、避難勧告とかそういった必要な情報がちゃんと届くようになってますかということ、ちょっとお聞きいたしました。

そういたしますと、下の表でございますが、受信体制のところを見ていただきますと、テレビ・ラジオから入手したり、自治体等へ問い合わせるとか、あるいは、入手方法は決まってないとか、少し心もとない状況がございます。

それから右側、伝達体制につきましては、館内放送の設備は大体あるわけでございますが、口頭でお知らせするとなっているところもございまして、こういう非常に重要な情報等につきましても、地下街なんかの運用されてる主体に義務付けていくというのは、なかなかこれまで難しかったという問題がございます。こういった面につきましても、最近、改善等を様々な形でやっておりますけれども、まだ不十分だということでございます。

この地下街の状況を1枚の表にまとめてみましたのが、32ページでございます。少し分かりにくい表ですので、どういった表かを申し上げますと、左側に書いております欄でございますが、3段に分けて、政策ツールとして上側に法律を書き、下側に指針等を

書いて、それからエリアマネジメントについて一番下側に書いてるということでございます。これについて、安全性とか維持管理とか利用とかいう面で、現状はどうなってる、現行の仕組みはどうなってるかということと、検討を要する事項として何が残されてるかということとを左右に並べて書いてございますけれども。例えば法律のところでは安全性を見ていただきますと、建築基準法と消防法で、防火とか消防設備等につきましては、ちゃんと定められておりますけれども、右側を見ていただきますと、少し安全管理者の選任とか定期点検がされていないとか行政の役割分担とか、こういったところは、まだ残ってるということでございます。

それから指針のところでも、先ほど申しましたことからガイドラインをお作りいたしまして、構造物の耐震診断等ができるような、そういうような仕組みをお作りいたしましたけれども、検討する事項として、確実な実施を求めるためにはどうすればいいのかとか、そういったことは、まだ課題として残されているという状況でございます。

ただ、エリアマネジメントで、ある程度カバーできる面もあるということでございまして、少し検討いたしたいこととしまして、避難誘導とかサインとかの統一とかを進めるためにはエリアマネジメントが活用できるのではないかということ、それから右側でございますが、ネットワークとかそういったものがちゃんと遂行されるためには、エリアマネジメントで1つの地区でこういった計画を作っていくって、みんなで作っていきましょうというようなことは考えられるということで、エリアマネジメントが一定の役割を果たしていただきながら、安全性とかのところに特化いたしまして、法律とか指針とかを検討していくと、そういったことが必要ではないかと考えております。

次に33ページ、駐車場でございます。駐車場につきましては、実は、地下街よりももう少し、事故等が生じたということで、起こったということで緊急的にも取り組みをしてきたところでございます。

機械式立体駐車場は急速に普及いたしまして、現在、出荷ベースの累計で約54万基あるわけでございます。累計の出荷台数は約54万基で非常に増えてるわけでございますが、様々な種類等もございまして、また使い道としましても、公共駐車場以外のマンション等にも使われるということで、非常に増えていったということでございます。

ただし、2つ目の箱ですが、重大事故の発生ベースで年間、大変申し訳ないことでございますが、1人ないし2人ぐらいの方がお亡くなりになるというような重大な事故も発生してございます。やはり装置内に人がいるという状態で操作してしまったというパターンが、ほとんどでございます。

そういったことも受けまして安全対策の委員会を設置いたしまして、昨年から今年にかけて検討いたしまして、安全対策のガイドラインの策定、駐車場施行規則の改正ということで、ある程度、安全装置とかについては新設のものには義務付けていけると、そういうようなものを作ってるところでございます。

ただし、まだこれからも今後、JIS化とか様々な取り組みが必要で、現在は、安全に

対しての対策は途上だということですが。

駐車場については、もう1つ別の観点もございまして、34ページでございすけれども、駐車場については、これ従来から適正な配置ということ、法律等でも重視してやってきておりました。駐車場法等でもやっておったわけですが、立地適正化計画というのが、新しい法律で都市再生特別措置法で作れるようになりましたけれども、その中で駐車場の適正な配置、これはほんとに面的なエリアでの配置ということで、これまで駐車場法では、交差点とかの関係とかで、そういったことを中心にやっておったわけですが、都市の中での配置とか、そういったことについても、うまくやれるようになってきたという点がございす。

右下のところでは、駐車施設をバラバラに造るんじゃなくて、集約して駐車施設を設けて安全性を向上させるとか、そういったことについても、やれるようになっていすところ

でございす。こういった流れを受けまして、35ページに、駐車場についての現状と今後の検討事項について載せてございす。

左側の安全性のところから見てまいりますと、法律とか指針につきましてはかなり、一般公共駐車場につきましては技術基準等も適用されておりますし、先ほど言いましたようにガイドライン等も設けまして、かなり安全性についての取り組みをしてるところでございす。また残ってるものといまして、右側に、こういったものはさすがに、なかなか法律等をうまくやっていかなければできないものといまして、安全責任者を選任していただくこととか定期点検なんかを実施していただくとか、こういったことは主には既存施設の安全性の向上ということとございす。駐車場法等で、ガイドライン等で安全の基準を設けましても、それが適用されるのは新設のものでございすので、既設のものにはなかなか適用しにくいということで、そういったものに安全性の確保を義務付けていくためには、どうしたらいいか、そういったことについて、法律的、指針的に、やはり検討していく必要があるのではないかと思っております。

それから維持管理とか利用とかの面につきましては、うまく駐車場を運用していただくということとございすけれども、維持管理の面では、少し使われなくなった駐車場がそのまま放置されているというような場合もございまして、そういったことは少し法的、あるいは場合によっては指針等で阻止していかなければならないのではないか。老朽施設に対する対応については、今後も検討を要するかと考えております。

それから右側の利用のところでは、公共交通との連携とか利用者への安全の周知なんか、こういったことにつきましては法律でやれるかもしれませんし、場合によりましては、指針とかそういったことでやっていく必要があるかと考えてます。

なかなか駐車場につきましては、共同利用とかそういった面を除きましては、エリアマネジメントでは難しい面でございす。東京の丸の内地区なんかでは、駐車場をエリアマネジメントでうまく集約的に整備していくと、そういうようなやり方もとってるところ

でございます。

最後に、公共通路等につきましてご説明いたします。通路とか空地というものですが、これ幾つかございますので、少し法的な整備をさせていただいておりますが。例えば駅の自由通路につきましても、3種類の施設がございます。道路になっているものもございまして、こういったものは、国・地方公共団体が、道路法に基づきまして管理してるものがございます。

しかし、多くのものは通路とか空地という形になっておりまして、地方公共団体が一般的な条例に基づいて管理しているようなパターン、それから民間事業者が整備・管理してるパターンがございます。

そういったことから、この下の2つについては公物管理法が存在しておりませんので、下に少し現状で書いてございますけれども、例えば駐輪等によりまして通路を占拠されましても、簡単には所有者の方が撤去することがなかなかできないというような問題もございます。あるいは、逆にそういう駐輪等が行われるのを嫌がって、管理者の方が閉めてしまうと。そういうような場合もございます。

それから、下のほうの人がたくさん乗り降りしてる例、写真でございましてけれども、これは、ある駅の地下鉄の改札外の乗換通路でございまして、建物の地下を貫いてこういった施設が造られている場合がございます。こういったものは、民間の方の善意で開けていただいているという面もございまして、こういったものの安全性の確保とか、場合によりましては、例えば建物が建て替わるときに、この施設が維持されるかどうかというのも非常に大きな問題でございます。

実はこの通路は、建物が建てられた方の、多分、自主的な取り組みになるんだと思うんですけども、非常にきれいな通路として現在再整備されておりますので問題はなかったわけでございますけれども、建物が建て替わる際には、こういった非常に公共性の高い通路がなくなってしまう可能性も秘めてるということでございます。

最後に37ページでございまして、通路・空地につきまして、まとめたものでございますが、もともと通路とか空地につきましては、法の外で造られてきたものでもございますので、なかなか法律では、安全性というのを担保する方策というのは、これまで全くなかったわけでございますが、少し、先ほどのような公共的な通路であれば、老朽化等に対する安全性等の担保策を、できれば法律の中で検討していくことはできないか、そういった問題がございます。

それから維持管理の担保方策とかございましてけれども、ここで、維持管理の要綱のところを書いております維持管理費の確保方策と書いております。これ、どういったことかと申しますと、これはまだ、こういった維持管理がなかなか義務付けることができなかったものの1つには、その費用をどこから出してくるかという問題がございます。

実は、これについては、少しいろんな提案等もされてるところでございまして、エリアマネジメントの中などで提案されてることが多いわけでございますが、右下でございまして

けども、エリアマネジメントの中などで適正な広告を出すとか、あるいは、イベント等の収益を上げるとか、そういったものを、適正に維持管理するための費用に充てていくと、そういったふうな仕組みはできないだろうかということは様々な提案等もされてるところでございますので、こういったことは、エリアマネジメントに期待することも可能ではないかと考えておりますので、ご議論の中では、要綱だけで何か決めていくというだけではなくて、実質的な管理なんかもうまく活用してというふうに考えているところでございます。

以上ご説明いたしましたけども、現行の課題と、それに対するどういったツールがあるか、そのツールについて、どういった点をこれから検討していかなければならないかということをおおむねご説明させていただきましたけれども、方向性のほうにつきましては、先ほどからの表の中で、例えば37ページの表の検討を要する事項と書いてございますけれども、こういったところを基に、今日のご議論を踏まえまして、今後、対応方策について、次回お示ししていきたいと考えておりますが、今回は、現状の課題等につきまして追加すべき点、考慮すべき点なんかをご議論いただきたいということと、対応方策につきましては、今回もし、こういったことも次回までに検討すればどうかとか、そういったご提案がございましたら次回のご議論にさせていただこうと思っておりますので、検討させていただきたいと思っております。

それでは、ご議論を、よろしく願いいたします。

(委員長) はい、どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言お願いいたします。いかがでしょうか。

もし特になければ、A委員、早く出られるということで、何かありますか。

(A委員) はい。すみません、ちょっと先に失礼します。

現状はこういうことなんだろうなということは、分かった。

あとは、何が一番クリティカルなのかということで、クリティカルな部分をどういう方法で打開していけばいいのかということなんだろうと思いました。

25ページのところに多様な手法と施設例が出ておまして、公物管理法があるところは、それでいいんだと、公共団体がやるから、しかも管理法があるからいいと。民間がやるようなもの、あるいは管理法がない公共団体が整備してるもの、これも事業法があるものについては、事業法を管理法に拡大しておくようなことをやるのが一番素直なんだろうと思えますね。

そうでなくて事業法がないやつで様々な民間の事業の中で造られていくというものについては、都市計画上の役割であるとか、あるいは、都市再生その他の様々な規制緩和の仕組みの中で、協定のようなもので大体担保されてるんだろうと思っておりますが、一番危ないものは多分BOTになってるんだと思うんですね。つまり、例えば民間の宅地開発に伴って造られた調整の池というのは、一時期、その民間開発をやっていた会社が消えてしまった

りとか、あるいは悪いやつは、それを売ってしまったりとかっていうので、非常に管理上問題が多いということを言われた時期がありましたけど、結局最後は、自治体はその施設を引き受けざるをえないという状況に多分なってると思うんですね、今。いいかどうかは別にして、結局そういうことになってくると思います。

ということは、造ったものを、いかにして維持管理をさせるかという協定から、最後はいかにしてその落としどころを探すのかという一連のBOT的な何か仕組みを考えるのかなというのが2つ目なんですけどね、危なそうなやつについては。

そうでもなくて、しかも、なかなかBOTではトランスファーできないもの、何か一体になっちゃってて、ちょっと分けられないとかいうものについては、それこそ協定でやっていかなきゃいけないんだらうと思いますが、その問題は、1つは、管理瑕疵の責任問題が、いつもついて回りますよね、誰の責任で、事故が起きたときに問題になるのかというのがあって、それについて、ちゃんと担保がされてれば、それはそれなりにいいのかも分かりませんが、その場合は多分、保険だとか何かのそういう仕組みの話を確認して終わってたのかなという気がしますし。

それと、何よりも問題なのは、いったん、造るところはいいんですけど、更新をするシステムがないということが問題で、更新にかかわるシステムを用意しなければいけない。規制緩和で一ぺん造ったものを、その次更新するとなると、どうすんだっていう話になるわけなんだけれども、こういうところまで、あんまり考えられてないんだけど、実はそこはかなり真剣にやっとなないと、ぼちぼち出てくるんじゃないかなと。

それから地下街は、確かに地下の駐車場と地下の通路を造るためにやってるPFIのようなものですね。ただ、それは道路の下を占用してて、会社が管理するという形で、それでその仕組みとなっているんだけど、それを更新するというふうになると、これはなかなか実は厳しいものがあるので、やはり民間が公共的な役割を担っていて、ある程度までは責任を持ってやってくれるという場合であっても、やっぱり更新にかかわる制度を何かそろそろ用意する時期なのかな、あるいは、更新をサポートする仕組みというんですか、それを用意しないと、前と同じ仕組みではできないんじゃないかということ懸念いたします。

3つぐらい、その仕組みで違うのかなってというのが、今日のお話の点です。

(委員長) はい、ありがとうございます。何かありますか。

(清水街路交通施設課長) 先ほど、簡単にエリアマネジメントだけで申し上げましたけども、実は、エリアマネジメントの中には、経路の協定とかそういった仕組みも、今ご指摘ありましたが、ございますので、少し永続的に管理していくという面でのエリアマネジメントを作るだけじゃなくって、そういう管理していくところの中にも適用とかいうので活用を考えられると思いますので、ぜひ次回の方策には、そういう維持管理面にどうやってうまいこと使っていくかと、そういった点について提案できればと考えております。

(委員長) はい。ほかにいかが。じゃあ、B委員。

(B 委員) すみません。全体の背景がまだ理解できてないと思うんですけども。

いまだ公物管理的な関与ができてないものがたくさんあるということは理解して、それが公物管理的な管理をしたほうがいいというのも、それは何となく理解してるつもりなんですけれども、それは何かプラスアルファでやったほうがいい世界であって、それをなぜ今、公物管理的な関与を、いろんなものに手を広げてやっていくのかっていうことについて少しまだ腑に落ちてないというか、スッと入ってないところがございます。

公物管理的な関与をするというのは、基本的にはもう、一般的な自治体が管理をするという世界だけではなくて、もう国が管理基準とか管理レベルとか管理体制とか、そういうものを基本的には強制をする、そういう仕組みだと思んですけども、それを今までは基本的には、民民の何かやばいことが起きたら裁判でみたいな話、あるいは、地方公共団体が自分のところの条例で何かやりますよという世界を超えて、公物管理的な世界で、国が管理体制とか管理レベルとか、そういうものを強制していくという世界にすぐ行かないといけない切迫性みたいなものが、私は基本的にまだ理解できてなくて。

例えば、ものすごいことが起きたっていうのは、それはそれなりに新しい情報が入ったのでそうかなと思いますし、あるいは都市の整備のあり方とか更新のあり方みたいなものが何となく思想的に変わっていくんだということであれば、それはそれで分かるんですけども、何となく今のご説明を聞いた中では、そういう、その範囲外の施設がたくさんあって、プラスアルファで何かやったほうがいいんじゃないかという感じに、ちょっと伝わってくるもんですから、それは、もしもお聞かせいただけることがあれば、教えていただければと思いました。

(清水街路交通施設課長) 駐車場とかが例になるわけなんですけれども、実はこれまでこういう、これまでの都市の開発の中で言うと、どちらかというと、物を増やすという局面がずっと続いてたわけなんです。ですから、これは駐車場法を見てもそうなんですけれども、いかにたくさん駐車場を造っていただくかという観点から、法律が作られています。

しかし、先ほど言いましたように54万基ができて、ほとんどのものは、これから造るというよりも、いかにちゃんと維持して安全なまま保っていくかということのほうが重要な局面になってきておりますので、そういった部分で、今まで忘れてたりとか後回しにしてきたことを、今ここでちゃんと決めておかなければ、これから、ちゃんと維持していけないという、そういうふうな流れが1つございます。

もう1つは、実際に駐車場、駐車施設ですけども、事故はかなり起こってます。約二週間前も、死亡事故が発生しています。

これは、なぜそういう問題になるかという、非常に大きなもので、非常に大きな荷重がかかるようなものなのに、もう簡単に一般の方が、ドライバーの方が操作できるという、かなり内在してる危険というのがありまして、そういったものについて安全性を確保していくためには、本当は国の基準とかはできるだけ少なくはしたいんですけども、安

全性の面については、できれば国のほうで何とか面倒を見て、そのかわりに安全性がうまく担保されたら、残りの部分でうまく活用とか以下について、条例あるいはエリアマネジメント等の実質的な取り組みとかで任せていくために、安全性の部分については国でまずカバーして開放してあげてという、そういうような意向、その2点がございます。

(B 委員) 安全性という言葉を出した途端に、国が全部関与できるというのが、ややちよっとジャンプがあるような気がします。

ただ、今課長がおっしゃっていただいたように、ものすごく切迫したものがあって、日常的に何か発生しているものがあって、それは全国統一的に安全性の確保みたいな体制を作らないといけないというようなことが積極的にやれるものであれば、私は、ない世界でもないかなと。

ただ、自由通路の何とかがって、いろんなものが入っていて、すぐ腑に落ちるものと腑に落ちないものがけっこうあるので、それはちょっと整理していただいたほうがいいのかなと、そんなふうに思いました。

(委員長) B 委員に伺いたいんですけど。例えば仮に安全性であったとしても、公共がやったほうがよさそうなものと、それから、そうではない仕組みのほうがよさそうなものの何か場合分けの基準みたいなものがもしあれば、多分欲しいんじゃないかと思うんですけど、何かそういうのって、ありますでしょうか。

(B 委員) 多分で言えば、すぐ地方公共団体の範囲を超えて何か影響が及びそうなやつ。

(委員長) 広域的な。

(B 委員) ネットワーク的なものというのは多分。公物管理者を登場させるというのは、そういう意味があるということですね。地方公共団体とは別の管理スキームを登場させると。

あともう1つは、ものすごくやっぱり何か重要な、人が死ぬとかそういうものについて、そういう蓋然性が高いものについては、やっぱり憲法の要請みたいなやつで、国がある程度その責任を持つてるとか、そういうことになっていくのかなと。だから、何かシビアさと広域性みたいな感じかなと、私は思っています。

(委員長) ありがとうございます。ほかに、いかがでしょうか。じゃあ、C 委員、まず。

(C 委員) 3点ぐらいあるんですが。

何か一番大事なことはA 委員がおっしゃってくれた更新のシステムかなという気はするんですけど、それ以外のことで3点で。

1つは、5 ページの一番右側の民間が整備・管理する公共的な施設がどうなのかっていうことだと思いますので、これの事例のお話なんですけれども、食い逃げを防ぐっていう言い方をするほうが分かりやすいのかも分からないんですけども、そこまで契約で最初

から入れちゃうというふうなことを、やっぱりこれから実施するものに関しては考えたほうが良いということです。

例えば一番いい例は、フランスのパリで自転車のどこでも乗り捨てができますよってベリブのシステムなんですけれども、MCドコーという会社が入札で請けたわけで。パリ全体で700ぐらいのポートと、あと広告塔を全部請け負ってるんですが、それを5年契約で確か入札で取ったんですけども、その入札の中に、5年後にもう1回再入札してどこが取るかということはあるんですけども、もしも、うまくいなくて撤退ということになったら、ポートと広告塔を全部撤去するというところまで含めて入札だよということをやったわけですね。だから、最後それを撤去するということが、広告会社のMCドコーが責任を持ってるという仕組みで、このように撤去するところまで全部契約でやるというのが1つの考え方かと思います。

あと2点目は、これ、ちょっと逆説的かも分かりませんが、16ページの一覧表で既設と新設のものに関してどうしたらいいかというお話があって、既設のものに関しては、個別課題として維持管理、長寿命化ということで限定されてるんですけども、それでないケースもあったほうが良いのではないですかというのが2つ目のコメントです。

例えば、これも今日は住宅の話はないという話でしたけれども、ドイツの公営住宅なんかは空きがいっぱい出てきて、公共事業として減築というプロジェクトをやって、そのほうが、公共事業としてはコストはかかるんですけども、トータルで見たときに社会的にコストがかからないので、お金を公共事業としてきっちり入れて、長寿命化の逆の短寿命化をやっているということですね。サッサと切ると、切るためのお金をきちんと投下するというのをやるというふうな判断も既設のものに関してはあるのではないかと。これは、都市のコンパクト化と連動して考えたほうが良い部分はあるのかなと思います。それが2点目です。

あと3点目は、安全のお話はいろいろ大事だけれども、先ほどB委員もおっしゃられましたけど、ちょっと連続性みたいな話で民間、ネットワークも何か出てくる場合もありますし、民間と公共の間のつなぎ目でそういう危険性が発生する場合もあるし、何か指針だけ作っても解決できない部分というのは、けっこう多いような気がして。誰かきちんとお守りをする人というのを、やっぱり違う観点から、いてほしいと思うんですね。

例えば、そういうことを、インフラパトロールみたいなのをしてくれるNGOかNPOみたいな主体はできないんだろうかというのが1つのコメントで。それは立入権まで与えるかどうかというのは、ちょっとよく分からないんですけども、いろんなところに、普段から目を配っていただいて、そういうことに対して、危なそうなところを見つけてもらうっていう役割の人がいたほうが良いんじゃないかなというふうに思っています。ひょっとしたら、国交省の目利きのOBの方がやられるのが良いのかも分かりませんが、何かそういう役割を担ってくれる方がいたほうが、民間か公物管理かっていうふうな何かきれいな分け方にできない部分があるので、そっちのほうが、安全性が高まる要素がある

かなと思っております。

以上3点です。

(委員長) はい、ありがとうございます。続けてじゃあ。

(D委員) はい。それでは続けてということで、ちょっと幾つか、ご意見を言わせていただきたいんですが。

今日は和歌山県から来たのですが、和歌山みたいな地方都市に行きますと、おそらくこのテーマに沿ったラインでは、やっぱり商店街のアーケードの老朽化とか商店街の通りの問題ですね、まさに「民間」の分野ですけども、老朽化が進んでるのに加えて、台風が来たりすると、かなり崩れたりとか、あと、以前ちょっとお話しさせていただいたと思うのですが、商店街の施設自体が1950年代、60年代の前半に建てられたものがあまりにも多くて、相当古くなっているという問題がございます。

建物を造った時は民間主導なのですが、処理については公の役割かと思えます。老朽化して、もう地権者がいなくなったりとか放置されてるような、いわゆる撤去されるべきものが撤去されないでいるのは、地方都市では、もう散見されるわけなんですね。

ですから、おそらくこれはもう特に、人口減少が激しい地域とかだったら、こういうところばかりになってくる可能性があるんで、まさにこの部分においては、この議論は非常に大事な議論になってくるのではないかなというふうに思います。

そのときに、ちょっと注意すべき点が幾つかございます。

1つは条例による対応です。和歌山県では県が条例を作って、廃屋を撤去するという、そういった条例で対応しているケースもあります。

また海外に目を移しますと、先ほどエリアマネジメントの話が出たのですが、エリアマネジメント自体、これをうまく使うことはすごく大事なんですけれども、ちょっと注意なきやいけない点が幾つかありまして。1つは組織に関することです。エリアマネジメントの組織において、先ほどC委員もおっしゃったけれども、例えばインフラとかを専門にやってくれるようなところが、実際には多分、日本にはなかなか存在しない。やっぱり営利活動に関するようなことだったら、そういうエリマネは多数存在しますが、こういう、どちらかというところ公的なところに重点的にやるところは、やっぱり、それだったら公共でやってくれよっていう話になってしまいます。インフラに関するエリマネは例えば、TMO的な組織にはなじまない部分がちょっとあるのかなと。

もし、そういった地域でエリマネ的なことを動かすのであれば、やっぱり財源、つまりお金が必要になってきます。イギリスではBIDって言って、かなり地方都市でも進んでまして、ビジネス改善地区、つまり自分たちの地域にのみ発生するようなお金を、自分たちの地域の関連するステークホルダーが負担して、それを集めてその地域で使うというBIDは、かなり増えてきてます。もちろん、これは地域の多数決で決まるので、導入されてない地域も多数あるのですが、そういう形でお金の面を担保してる。

じゃあ、それを誰が使うんだといったときに、タウンセンターマネージャーという、そ

ういう商店街とかアーケードとかそれを管理するような人たち、民間の人たちがいて、この人たちは、そのお金を使う権利を持ってるわけですね。

ただ、日本の場合はそこまで、制度的な整備がまだできてないところもありますので、これをやるのであれば、そういったちょっとエリアマネジメント動かすインセンティブみたいな、そういった構造を考えた上でやる必要があると思いました。

すみません、以上です。

(委員長) はい、ありがとうございます。何かお二方の、ありますでしょうか。

(清水街路交通施設課長) 今、撤去の話ございまして、あんまり大変に、書いていなかったのですが、維持管理っていうのは、今の世の中で考えると、撤去という部分は非常に大きい面かもしれませんので、このことはぜひ、方策の中に入れていきたいと考えております。

それからプラス、エリマネ組織で、それも維持していただくとしたら、先ほども少しだけ触れましたけども、どうやってその財源をちゃんと確保していくかということも重要だと思いますので、非常に財政のきついときではありますけども、できるだけ民間の活力で財源が得られるように工夫したいと思いますけれども、そういった提案も次回は出したいと思えます。

(委員長) はい、ほかに、いかがでしょうか。じゃあ、E委員、お願いします。

(E委員) 遅れてきてまいりまして、申し訳ありません。その割に早く発言するので、すみません。

何か25ページのところがやっぱり割ときれいに、25、26ぐらいでしょうか、そこがやはり一番議論のポイントなのかなと思って聞いていました。

それで、多分25ページの右のほうのものが問題であると、つまり、民間が整備する公共的な施設のほうが、あまり仕組みがはっきりしてないので、特に維持管理ですか、それが問題であるということだろうと思います。

幾つか申し上げたいんですが、1つは、基本的には民間が整備するものについても、まず第一義的には、維持管理の義務責任というのは設置者にあるというのが、多分第一義的な考えで。つまり、今一方で空地とか空家を誰が維持管理するかっていうときに、まずは所有者でしょう。これはだから公物に限らず、何でも基本的には造ったり所有権を持っている人が維持管理の責任を持ってるというのが大前提の考え方だと思うので、それは動かないんじゃないかと思うんですね。逆にそれを動かすと、非常にややこしい話になるんじゃないかと思えます。だから義務責任は設置者であると。

しかしながら、民間が造るもので、今日のポイントの1つは、公共的な施設というところで、使う人がある意味、排除できないというところがポイントで。ですから、マンションの立体駐車場みたいなのは逆に排除できるから、あれは何か公共的な施設じゃなくて、むしろああいうのの安全管理は、100円ライターと同じような世界で守ってもらえればいいというような気はするんですね。

そうじゃなくて、もう少し不特定多数の人がやっぱり使いだすときに、この種の施設の安全だったり維持管理というのを、どう考えていきましょうかと。維持管理の義務責任は、あくまでも設置者にあるんだけど、実際じゃあ維持管理を、義務責任を負ってる人と実際やる人は別であってもかまわないので、そこをどううまく工夫していくかというのがポイントかなと思って聞いていました。

特に民間の場合には、最初にA委員が言われましたけれども、公共団体と違って、主体が安定しないとかコロコロ変わる可能性がある。さらには、先ほどのD委員のアーケードなんかは割と典型的な例ですけれども、誰が設置したかも何か分からなくなっていると。つまり、もともとの維持管理の設置者であるはずの人が、一体誰なのかが分からないという辺りがやっぱりポイントで。

そうやって考えると、民間が基本的にはこういうものを維持管理していく上で、公共性の高いもの、不特定多数が使うもの、排除性の小さいものについては、公が何らかの支援だったり管理をしていくってような物差しになると思うんですけども、そのときに、民間のほうの主体の安定性というんでしょうか。ですから、公共団体は基本的にはつぶれないことになってるので、ずっと安定してるわけですけども、民間の場合には、維持管理を、つまりどう引き継いでいくかね、消えていなくなるときに、そこがやはり大きなポイントかなというふうに思って聞いていました。

以上です。

(委員長) はい、じゃあ、続けてF委員、その次。

(F委員) はい、ありがとうございます。

25ページが皆さん開いてるんだと思いますので、そこを使って何か意見を述べさせていただきますと。

何かやっぱり私も、これまで民にいろんなインセンティブを与えて、いわゆる公共的な空間を作ってきて、その部分の管理というところから議論を始めるのが一番いいんじゃないかなというふうに思います。そこに、先ほど来出てますような協定だったりとか民間のNPOみたいなのを活用していったりとか、そういうようなのが出てきて。

ただ、何かそこが左に少しずつしみ出していって、例えば公園をもう少し使いたいとか、いろんなお話が出てくる中で、どこまでそのしみ出しを認めていくのか、あるいは、それを推奨していくのかというようなお話なのかなと思ってまして。

いずれにしても、民間で何か適正な管理をしていくというような方向で考える場合というのは、やっぱり何か、今日は資料全体として管理と活用、利用というふうに最後のほうだと書いてあるんだと思うんですけども、ちょっと私の言葉ですけども、管理と活用、ここら辺の違いをもう少し明確にしながら、逆に、その2つをやっぱり組み合わせるようなことってのを考えないと、要するに、活用の中で生まれてきた財源などが管理に行ったり、あるいは、最後のほうでエリアマネジメントをどういうふうに使えるかという議論がありましたけれども、エリアマネジメントの議論を地域でしていると、やっぱり

自治体あるいは行政側と地域エリマネをやらうとしている側の行き違いというのは、大体、行政側はもうそれこそ公共機関の管理、公物管理の話をしているんですけども、民間の地域の側というのは、それはどうでもいいと、その地域をどういうふうに楽しく使うのか、あるいは、そこでいろんな活動をできるようにするのかと、そういう話なんだというようなところで、なかなか、そこが合致しない部分があつて。

やっぱりそこは、そういう意味で言うと、管理させるというか管理をする主体の目線で整理をしてみる必要があるんじゃないかなというふうに思っています。

それは、そういうことから、エリアマネジメントから、こういう公物管理を考えるという視点になるんだと思うんですけども、そうすると、例えば先ほど来出てます駐車場、それも多分エリアマネジメントということになると、もう面的にいろんな駐車場が点在しているような状況ということになるんだと思うんですけども、今日の35ページの資料ですと、駐車場の共同利用ぐらいかなというお話がありますけれども、例えば、あまり駐車場でやってる例は国内でもないですけども、例えばごみ処理だったりエレベーターの維持管理とか、そういうものを幾つかの地権者さんが共同する形で管理を共同化して、地域で一括して点検業者なんかに出していくような形をとることで、少しそういうファシリティマネジメントのコストを下げ、それをエリアマネジメントに連動させていくみたいなことというのはあつたりしますので。

それも、でも何のためにやってるかって、安全な利用のためにやってるというよりは、エリアマネジメントのほかの財源を出すための1つの手法としてやっているというようなことがあつたりしますので、やっぱりここは活用するような視点に立ちながら、その中で、どのくらいの安全管理のことができるのか、あるいはその辺を担保してもらわなきゃいけないのかというような形で考えたほうがいいんじゃないかなと思いました。

英米等、先ほど来B I Dの話が出てますけれども、確かにアメリカのB I Dなんかは、面的なコンセッションを公共空間で請けたりしてやつたりしてますけれども、その際にはやっぱり必ず損害賠償保険のようなものの加入が求められたりして。そこは、やっぱり実施をしていく上でのリスクというのは必ずありますので、そこら辺の担保というのは、当然、何らかの支援をするとすると、しなきゃいけないんだと思うんですけども、いずれにしても、それが前面に出てきてしまうと、なかなかついてこないものがあるんじゃないかなというふうに思いました。

あとは、先ほどD委員もご指摘いただいたような、やっぱりこれを管理と活用じゃあ、一体的に行うっていうのは誰なのかな、そういうエリマネ団体ってあるのかっていうところなんだと思います。

私のイメージ的には、やっぱり空間の規模であつたり公共性というか、どのぐらいの人たちが入る場所なのかというような辺りで、それが小さければ、例えば住宅開発の中の1つの空間などであれば、やっぱり協定とかを使いながら、地域のNPO、NGOあるいは小さなビジネスがやっていくような形があると思いますし、それがやっぱり公共性がかな

り高くなったり、あるいは面的な広がりを持った場合というのは、地域で支えるようなB I D的な組織というのを、やっぱり考えざるをえないんじゃないかなという気がいたします。はい、そうですね。

すみません、それからもう1つ。先ほど25ページのところで、しみ出ていくって、公物管理、例えば活用っていう視点に立つと、多分、自主管理の範囲内で収まらなくなってくる。それこそ団地であれば1団地の規定がハードルになるとか、あるいは公園をもっと使いたいとか、いろいろ出てくる中で、やっぱりこの維持管理というのは、時代が変わってくる中で、いろんな変化を恐れないというか、やっぱり活用の視点で必要な変化をできるようにするってというような視点というの、何か必要なんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

(委員長) はい、ありがとうございます。じゃあ、続いて。そのあとちょっと切りますけど、どうぞ。

(G委員) 今回議論の対象としている公的な施設とか空間について、なぜこんな議論をしてるかということが1つあると思うんですね。

おそらくつくった人はいろいろだと思うんです。公共主体が造ってる施設もあるし、民間が造ってる場所もあるし、鉄道事業者が造った空間もあるし。そういうものが連続して1つの公共的な利便性を生み出したり、ひとまとまりの空間として都市の中で機能しているときに、そういった連続したものとしての公共性、複数の主体が設置して1つの利便性を担保しているような空間を、どう管理していくかっていう問題と、それから、かなり個別に自立的に、駐車場なんかはその1つかもしれませんけれども、あるいは広場とか公園で比較的まとまりのある場所で、そういった公共性、公的利用に供されているところ、そういった施設をどう管理していくかっていうのと、ちょっとこの2つは、維持管理を考えていくときに違うのかなという気がします。

もちろん個別のものであっても、それが地域としての利便性であったり、地域において機能する場合には、一体のエリアとして考えていくことは必要であって、公共性というか公開性を担保するならば、その安全性を、そのときの安全性を担保するという意味で、そこで初めてエリア型のマネジメントの議論があがってくるのだと思うんですね。

そう考えると、今ここで対象としているものに対して何をするのかというときには、個別の施設設置者ごとに異なるいろんなタイプの個別的な管理の問題じゃなくて、もう少し連続する公的空間としての機能性、利便性みたいな観点から見るとということが1つあると思ったのが1点目ですね。

そういうふうに見ると、都市部ではこうした公共性や利便性が魅力になったりするんですが、さっきアーケードの話もありましたけど、地方に行くと整理しないといけない。町の魅力とか持続を考えていくと、整理しないといけないこともある。

そうなってくると、多分、公的な何らかの仕組みがないと、統廃合や除却整理というの

は、けっこう民間ベースでは難しい。本来、民間が設置したものについては、その設置者がやる義務はあると思いますけれども、とっかかりとしては、公的な何かがあるんじゃないかなというふうに思うので、その辺、今回の議論の目的と併せて主体の議論、主体というか、方法、手法の議論があるのかなと思うところが2つ目ですね。

もう1つは、特に都市部でも交通系のものは、地域にとっての利便性とかは、単にハードだけじゃなくて、使い方とかソフトとか何かそういうものをつなげた形での維持管理の発想を持たないと、コストをどういうふうに負担するかということが、うまく整理できないんじゃないかなと思います。

そういう意味で、多分、今回エリアマネジメントというなかで、この議論を提案されているのかなと、私は理解をしたわけなんです。個別にはいろいろ対応策はあるけれども、そうじゃない全体としての機能性だったりを担保する、そういう維持管理の問題は、どういふふうにしたらいいのかという視点を入れていくのがあるかだと思います。

もう1つ、さっきA委員が更新のシステムについて指摘されました。これはそのとおりだと思うんですが、その公共的空間が造られた背景として、何らかのインセンティブを与えられて、その空間を造ったというような場所って、都市部にはたくさんありますね、公開空地とか広場とか、通路とか。そういうものは、それに見合うだけの何かを得ているわけですから、やっぱりそれを維持すること、空間的に機能を担保する責任、必要性はあると思うんですね。

ただ、それがネットワークとずれていたりとか、都市が動いていく中で位置づけが変わっていくときにどうするかってなると、それは本来、もう計画の問題に戻ってくると思うんです。都市計画に戻ってくると思うので、その辺りは少し、更新と同時に面的な都市計画と併せたインセンティブの担保の仕方については、議論する必要があるのかなというふうに思いました。

場所によっては立体都計とかが必要があれば、かければいような通路もあるかもしれませんが、そうではない部分の魅力っていうものもあると思いますので、その辺少し地域の計画論と併せて、単に維持管理事業論だけじゃなくて、計画論と併せた議論もあるのかなと思いました。

(委員長) はい、ありがとうございます。

じゃあ、3人ので何かありますでしょうか。

(清水街路交通施設課長) 幾つかのお話をいただきましたけども、全く順不同になってしまいますけど、14ページをちょっと開けていただきますと、われわれは、この上の2つの表を1つにまとめたんですね。1つの施設について、拘束力を有する管理規則はないというようなお話と、それから、個々に整備は進められるというお話があったんですが、今ちょっと先生方のご指摘から見ると、ちょっと施設の種類としても、成果物というのは2つあるんじゃないかというご指摘があったかだと思います。単体のそれぞれのものについて、どういうふうにそれを更新するかが問題と。だから、いっぱいたくさんあるものを

どういうふうにして、うまいことまとめていって議論させるかという問題があるかと思えますので、その軸をちゃんとはっきりさせて、ちょっと次回整理したいと思います。

それから、しみ出しというかにじみ出しというか、実は、これはまだ完全に割り切って単独で存在するものとして書いていたんですけど、公共的な空地というのは、大抵の場合道路と一体とか公園と一体となって存在してる場合も多いわけですので、そういった場合に、複合的にどういうふうやっていくかというのは非常に大きな問題というのを、むしろ魅力というか、そういうことができるようになったら、非常に今後の都市の整備上、いい空間が作れるんじゃないかと思えますので、少しそういったことも意識しまして、公共施設と公共的な空間をうまく組み合わせて、どういうふうに魅力的なものを作っていくか、そのための仕組みはどうあるかというの、次回ちょっと視点として入れさせていただいて、方策をちょっと検討いたしたいと思えます。

(委員長) よろしいですか、はい。じゃあH委員、お願いします。

(H委員) 私は中古マンションの事業を専業としてる会社の代表をしております。先ほどF委員もおっしゃったんですが、駐車場の利用活用のような現場のところで見ている現象について、維持管理がうまくいかないという局面が多いので、それについてお話をさせていただきます。

一般的に都市部のマンションに敷設されているような駐車場は、かなり利用度が下がっております。都市部のマンションに住む人が、昔は車をみんな一家に1台も2台も所有していたのですが、今は車を持たない家庭が増えてきております。それに伴い、駐車場の利用率はすごく下がって、都市部のマンションに敷設されてる駐車場はかなり空室があふれてる状況です。その利用・活用が進んでいないがゆえに収益が上がらず、維持管理コストが出ないことになり、われわれ事業者から見ても、極めて危険であるような立体駐車場が、たくさんあります。子供などが、いつかけがをするのではないかという施設も結構あります。

ところが、都市部の住居地域であっても、その周辺の時間貸しの駐車場に需要の高い場合もあり、いつも駐車場が足りないような場所もあります。住居に敷設している駐車場が時間貸し、月極のいずれにしても、外部の利用にも供されるような仕組みがあれば理想的かと思えます。それはエリマネなのかネットワーク、あるいは共同利用なのかは分かりませんが、そのような仕組みができることによって利用活用が進んで、そこから出てくる収益で維持管理のレベルが上がると良いと思えます。そこから先は当然、公物管理等と同様の枠組みで考えて、安全を担保する仕組みを作り上げるということが理想かと思えます。

一方で郊外のマンションを見ても、ほとんどのマンションに敷設されています駐車場が、かなり埋まっていない現状があります。お互いに近接しているマンションが幾つかあって、それぞれの駐車場が余っていても、誰も壊せない状況です。本当は3基でなく1基だけで付近の需要は満たすという状況であっても、みんな自分のマンション内の利便性を考えますので、誰もどれかを壊すことを言い出せないのです。つまり囚人のジレンマ

状態で誰も壊せないがゆえに、みんなが空き駐車場に困っているような場面かと思えます。先ほどG委員もおっしゃいましたが、民間が主導する形での統廃合、つまり3基あるのを1基に集約するというような提案、はなかなかできないという実例です。コンパクトシティというような構想がある中では、統廃合の仕組みについては設置者である民間に任すのではなく、それを何らかの公的な力で後押ししていくような仕組みがなければ、統廃合、縮合ということがうまくいくのではないかというふうに、感じております。

(委員長) 今の最後の統廃合の問題なんかは特にそうだと思うんですけど、例えば3つのマンションがあって駐車場が空いてるんであれば、じゃあ2つはつぶすけど、1つは相互利用しましょうっていう契約行為みたいなものを結ぶことで、何かよりよくなるし、その、もしかしたら収益をまた分け合うみたいなことをすると、民間であるからこそ自由にいろいろ工夫ができる気もするんですが、そういうのは、どうなんでしょうか。

(H委員) 現場の実感としては、マンションの場合、組合が意志決定をしています。これは組合員の多数決で決まりますので、組合は意思決定能力がありそうで意外とないんですね。投票では、当然自分にとっての利便性が優先しますので、全体最適について考えての意志決定が難しいと思います。

そういう意味では、組合の意志決定、そして組合同士の交渉という二段階があるという意味で二重に囚人のジレンマ状態になっております。結果、お互いが自分の駐車場を生かせという主張になって、誰も壊せないというのが実態かと考えております。

(委員長) どうぞ。

(I委員) もう今いろんな、皆さん方の最後になるので。

この議論をするときに、私はずっと新宿に育ってきたので、何となくやはり都市のインフラというふうに考えたときに、要するにまちづくり、都市計画の中におけるデッキだとか、要するに地下街とかを今後ほんとにどうするのかという問題をほんとに考えないと、この議論は単にエリマネに頼んで続けてやるよっていう話なのかどうかっていうことは、かなり真剣に考えなきゃいけないと思うんですね。

それはイコール、これから災害があるかもしれないというときに、じゃあ、新宿や渋谷や、そういう古い地下街の安全性が守れるかという問題も含めてなんですけれども、例えば皆さんご存知のように、いろんなまちづくりをもっと盛んにしたいというときには、じゃあ、オープンカフェで1階をなるべくやって立体をやめようという話があります。あるいは新宿西口は、コルビジェの思想が下手だったから、新宿3丁目に導入の仕方が悪かったから新宿3丁目に負けた。私まさにそう思うんです。要するに、新宿西口の公園を、一番不動産価値の低い十二社との間にやったから、おかしくなったんであって、あれを縦方向にランドスケープ的に考えれば、要するにパークとして西口からずっとホテルに続けて造れば、セントラルパークのように公園に面した素敵なホテルがすべてできて、そこにオープンカフェでも、あるいはブランドショップでも全部できて、西口は全く違った装いに

なっていたと思うんですね。

今、青梅のほうに、青梅街道に出てくるほうの新宿のビルは、今まさに割とそういう、割と人の歩けるような、地上を歩くという行為に戻ってきつつあると思うんですね。

ですから、この議論をするときには、まさに先ほど、誰がどう判断するのかというようなことのお話ありましたけれども、単にA委員がおっしゃられるような更新のシステム、更新のサポートをするというような簡単な話ではなくて、本当にどれを残し、どれを更新するのか、それが日本という国において、都市の投資の価値たるものなのかどうかというところですね、そこをやっぱり、東京オリンピックの7年後を中心として要するにもう一度考えなければいけない。渋谷にしてもそうですけれども、もし、そういう昔との考え方が違ったら、都市のあり方が違ったのかもしれない。

そのときに、もう1つ忘れてはいけないのは、今までの方の皆さんの話の中には、人の営みの話が出てこない。要するに、公物というものに対する人の考えが、やはりここにいらっしゃる方は、エリアマネジメントとかそういうことができるけれども、一般人の方にとって、エリアマネジメントとかっていうものはできないし、考えてる数字ないし、あるいは公物とかそういう公的なところにおける人間の責任というものに関して考え方、一部の、すべてとは言わないんですけども、やはり欧米に比べると、やや遅れている。

そうだとすれば、公物というか、そういう公共の広場とかそういうところで、どういうことはしてよくて、どういうことはしてはいけないのか、あるいは、そこで何かが起こったときに、どういう責任を自分たちは持ち、あるいは、どういう責任は民や国が持つのか、そういうところの責任の論議っていうんですか、そういうものの教育とか、もうそういうものも含めて、ちょっとやらなくてはならないという点。

あと最後にもう1点言いたいのは集約化、特に駐車場やなんかの集約化については、私は日本において、特に公的な駐輪場とかそういうものの集約化は、基本的には景観的には悪にしか今のところはなっていない。要するに集約化した結果、非常に目立ち、そして景観的には悪いものにしか、いろんな何か絵柄を描いたりするのがありますけれども、基本的にそういうものになっている。それは大臣認定の駐車場も同じですけども。

そういう景観のものも、景観ということも含めてセットで、集約化とか効率的な配置だとかインフラとかっていうものも、もう1つ考えるべきではないかなと思います。

以上でございます。

(委員長) はい。じゃあ、J委員。

(J委員) 失礼します。

新潟はたくさん雪が降っておりまして、今は1メートルほど積もっております。みんな一生懸命、駐車場から車を出すのに懸命になっています。一晩に30～50センチ積もり、積もった雪をかいて外に出て、帰ってきたらまた30センチ積もってるといったような状況です。

何とか町の集約化を図るのに、屋根がついた立体駐車場をど真ん中に持ってきて、その

周りに建物を集約化することで、こういう地方の積雪地の市街地が変えられないかなというふうに切に願ったりはしております。

駐車場のことについて、少しだけお話をさせていただきます。

駐車場の今回は安全性というお話でした。ですので、これについては私は全く異存はありません。さっきH委員がおっしゃったように、地方都市でも初期にできたマンションが町中にありますけれども、敷設された立体駐車場が、やはり組合が管理できなくて、もうだめだと、もう壊したいけど壊せない、使う人もいない、危険だという話は地方にもたくさんございます。ほかの人に貸したいんだけど、そうすると駐車場収入への課税の問題で、規約の変更や手続きなど、かなり組合は大きな判断と対応が必要になるので、貸し出せないというようなお話も伺っております。

ですが、話を戻しまして駐車場ですけれども、駐車場いろいろと地方都市の場合、大きな問題がありまして、どんどん増えております。市街地が衰退するのに当たって、建物が除却されて駐車場になるんですけれども、自治体でも、その量が分かっておりません。届出駐車場は500平米以上ということで、今回、安全性で基準が出てますけれども、地方都市の場合、なくなってる駐車場の多くは300平米以下でございます。量も分からないし、どこにあるのかも分かってない中で、どう管理すればいいかというのは非常に難しい状況です。

できれば、駐車場法をどう適用するか分かりませんが、設置者すべてに、台数ですとか月極めなのか時間貸しなのか、どこに連絡すれば管理が分かるのか、そういった情報を届出をさせていただいて、自治体が持つてると、トータルコントロールができるんじゃないかというふうに思います。

ちなみに、金沢市は条例で駐車場にする前に届出をさせて、届出させた所有者に対して、従前の建物が使えるんだったら、それを使えるようにといったような指導もされているというふうに伺っております。ですから、そこはできてから届けさせるのか、もっと前なのかといったようなことは議論が必要ですが、そういうことが必要なように思います。

また駐車場のことですが、地方の場合はどうしても無料化が求められています。各種店舗は、お客様を囲い込むために、郊外にどんどん出て行きます。なかなか止められない状況です。今回の中に、立地適正化計画で駐車場の集約化という話が出ておりますけれども、地方都市の場合、附置義務で駐車場を造ってまで町中に出てくる業者は、ほとんどございません。ですから、このまま、このような集約化というのは、地方の場合は絵に描いたもちです。ですから、どうやって、できるだけ安価な駐車場を造るかといったようなことは課題です。

これまで地方の場合、ガソリン税ですとか特定財源を使いまして道路をいっぱい造ってきました。郊外にいっぱい造ってきたんですけれども、車は確かに道路上は走りますけれども、ほとんど止めてるんですね。ですから、車庫法で自分の近くには止めますけれど

も、行った先で必ず駐車場は必要です。ですから、このような財源はあるはずですので、これまで道路を造ってきたような財源を、何とか駐車場を適切に造るといったようなことに使えないかというふうに思いました。

もう1点、除却についてです。先ほどD委員がおっしゃったように、地方の場合、除却というのは非常に大きな問題です。お金がなくて、なかなか除却できません。私、そこで最近、固定資産税の税制などをちょっと研究してるんですけども、除却したい建物も、ずっと固定資産税は払ってます。何とか固定資産税の税率を少し上げることで、何か8割補助ぐらいで除却できないかというふうに思ってます。車の場合、安全のために自賠責保険を掛けますけれども、同じように建物も、除却するための自己システムを税制の中に組み込むことで除却ができないかというふうに思うんです。そうすると、民間の民衆の中の建物の除却なども何か進めるんじゃないかというふうに考えております。

雑ぱくですが以上です。

(委員長) 何か、お三方ので、ありますでしょうか。

(清水街路交通施設課長) 実際、先ほど実は、機械式駐車装置の出荷台数が累計約54万基ということを上申したんですけども、実は全く今機械式駐車装置は何基あるかというのは把握できてません。ご指摘のとおりで、届け出るという制度になってないものですから、ですから、例えばわれわれが安全基準を作ったとしても、それを届ける先がないという問題があるわけなんです。こういうふうにしたら安全ですよというようなことでやっても、なかなか届けられないとか、いろいろ問題がありますので、ぜひこの辺りはちゃんと把握した上で、対策ができるようにとか、そういうことは非常に大きな重要な点かと思えます。

駐車場に関しては、いろいろ問題がありまして、先ほどもちょっと言いました除却ですね、使わなくなったものを除却すると、あるいは、場合によってはうまく転用していただくというようなやり方も当然あるわけがございますので、その辺りも、それをちゃんとしっかりしたやり方を決めとかなないと、いつの間にか転用されて危ないとかいうことも可能性がありますので、少しそれも検討いたしたいと思っております。

それから一番重要な点で、これずっと施設、施設、施設でやっておりまして、人の動きとか生活が全く書いてなかったもんですから、例えば歩行者の方にとってどうかとか、そういった面が非常に視点として抜けてたと思っておりますので、ちょっと次回は人のほうから、行動とかそちらのほうから見てみると、どういうふうにしていくのが正しいかとか、これはちょっと、管理する立場で若干書いてしまったところがありましたので、その辺は少し配慮して。特に通路とか空間とかでございますが、歩行者の方とかは非常に重要なポイントかと思っておりますので、その点の視点は、ぜひ次回入れていきたいと思っております。

(委員長) 第2ラウンドで、何かご発言されたい方は、いらっしゃいますか。じゃあ、B委員。

(B委員) すみません。最初にちょっと私申し上げて、皆さんの意見を聞いてて、違っ

たんだ、違う視点もあるんだなと反省したところがありまして。

私は、個別の施設に関して公物管理的な管理が行き届いてないものについて、個別に安全基準を導入していくという視点だけで考えていて、その場合には、課長にご説明いただいたように、すごく何か重要性ですとか切迫性みたいなものがないと、そういう制度は作れないんだなと思ったんですけども、G委員とそれからC委員のところでご指摘があったものというのは、個別の施設の安全性というよりは、都市全体の安全性みたいなものを見る、そういう仕組みが必要だということのように思いました。

都市計画というのは、要するに都市計画で計画して、何か分からないけど、いろんなインセンティブをつけて造らせたあとに、公物管理法に投げる部分については維持管理がきちんとしてるわけですけども、それ以外のものについては民民の中で、分かんないけど民間の経済行為の中で維持管理してちょうだいとか、あるいは、一般自治体の何か条例の中で管理してちょうだいみたいな、そういう世界だと思うんですけども。

それだけでは多分足りないもの、何か分かんないけど、都市全体の何か安全性みたいなものが、ものすごく損なわれるケースって実はあるのかと。そういうストーリーが描けるのかっていう部分が重要なんじゃないかなと。

例えば、民間が造ったペDESTリアンデッキとか自由通路とかそういうものが、避難路とか災害路、災害のときにすごい重要なものがあって、そこが何かぶっ壊れちゃったら、すごいことになっちゃうとか、そういう都市全体の何か分かんないけど、安全性を確保するためには必要なものというのは、やっぱり都市計画決定権者としていろんな措置ができるという、それは多分、駐車場の安全基準とかそういうのとは、ちょっと違う仕組みのような気がするんですね。

だから、そういう考え方、もしもストーリーができるのであれば、何となく国交省様がいろんな施設いっぱいあるってやったのは、ちょっと何となくそっちのほうが何か気持ち的には正直なところかなという気がしたものですから、そういうストーリーが描けるのであれば、都市計画で造って、そのまま何かボワッて投げてしまったものについて、安全性の観点からいろんな関与ができるというのは、ストーリーがうまく描ければできるんじゃないかなと、そんなように思いました。

(委員長) じゃあ、G委員から。

(G委員) 私は、この都市マネジメント委員会ですね。けっこう期待しています。エリアマネジメントというと、すごく今、はやりの言葉となっている「エリアマネジメント」になって、つまらないなと実は思っています、そうではなくて、やっぱり「都市マネジメント」を考えたいよねっていうのがあります。

それはどういうことかという、今、B委員もおっしゃいましたけど、やっぱり都市レベルの計画、あるいは地域レベルの計画をきちんとする。それが、造る計画じゃなくて造らない計画、あるいは減らす、まとめる、やめる、そういったことも含めたことがマネジメントで、そういうことを都市計画がするというのが、今、すごい大事だと思っています

す。

パーツについては、いろんなところがいろいろな制度をつくったり、やっているわけですよ。例えばさっきの空家の話でも、今度、法律できましたね。特定空家に指定すれば固定資産税適用除外とか、軽減適用除外の話も動きますし、それから午前の委員会でやりましたけど、メンテナンス小委員会で、公共施設のメンテナンスをどうするかっていう話をやってるんですが、どこにもプランニングがないんです。

だから、そういう意味で都市計画がちゃんと都市マネジメントするためプランニングをするということが、地域空間の効率性であったりとか、安全性という意味においては、すごく大事だというふうに思っていますので、そういう視点で、少しこの委員会の議論をまとめてほしいなと思います。

(委員長) はい。ほかに、ご発言されたい方は、いらっしゃいますか。

じゃあ、私も1つ思ったんですが。

例えば、いろんな施設を造るときに、マンションなんかだと、よく修繕積立金みたいなものがあるんですけど、それが広域、例えば地区だとかそういうレベルで、そういう仕組みって全くないんですね。

例えばアーケードの話もそうだと思うんですけども、そういうのを例えば預託しておいて、ただ自分たちが実際修繕するときは、それを引き下ろして使えて、そうじゃないときには一番最後に壊すのに使うとか、何かそういう仕組みがうまく回るといいのかなと思います。

もう1つ、もうちょっといろんなことを考えると、公共施設の収益化ってあり得るのかなと思いました。特にI委員のお話、新宿の話がありましたけど、確かにここを上手に使うと、もうちょっといろいろな収益事業できるような感じがいたしますし、実際、実は私、柏キャンパスに通ってたことがあるんですが、柏キャンパスに通ってた時に、非常に寂しい道をてくてく歩かなくてはいけなくて。つまり、公園をちょっと使い方を変えると、もっと楽しい空間というものにもなり得るし、ないしは寂しくないようになり得るんですけど、それが今、あんまりないんですね。何かそういう、もうちょっと上手に活用する仕組みをうまく作っていくと、いいのかな。そのときにうまく収益をして、それをいろんなマネジメントに回すという仕組みを作っていくと、かなり広がるのかな。

だから、そういう意味で言うと、公物管理されてる部分もどんどん収益化して、それが場合によっては、公物管理してない部分にもにじみ出して使う仕組みなんていうのも、もしかしたらあるかもしれないというふうに思いました。

まとめて、何かありますでしょうか。

(清水街路交通施設課長) 先ほどからご議論いただいていますように、非常に都市の広がりとか地域の広がりっていうのはすごい重要だというのは、よく分かりました。

スペースごとに見ると、確かに安全性ということにならないかもしれませんが、地域で見て避難経路を考えてみたら、重要なところは、これはちゃんと維持していかなきゃな

らないとか、そういうような視点というのは非常に重要かと思います。そういった面も入れて考えていきたいと思います。

併せて、やはりこれの中では、管理法のある公共施設というのは議論の別だというふうに最初から申し上げておりましたが、よく考えると、地域とかそういうので考えていくと、そういったものもうまくつないで、全体で人をどういうふうに動いていただくか、楽しんでいただくかというようなことが重要かと思いますので、そういった視点で造っていくんだよ、その中でうまく財源とか、そういったことを伸ばせていければいいと思います。そのような視点でまとめていきたいと考えております。ありがとうございます。

(委員長) はい。ほかにもし特になければ、よろしいですか。はい、どうぞ。

(I 委員) さっきの委員長がまとめてくださったことの中の1つに、皆さん、ハイラインとかローラインとかのニューヨークの事例もご存知だと思いますけども、要するに今、例えば日本橋とか銀座とか東京は、地下街を造ってるのではなくて、地下に向けて要するに顔を見せてますね。例えば東京駅の南口のKITTEの前のとこのただっ広い広場なんて、すごく昔は汚くて臭くて、通りたくもないような嫌な広場だったのが、それが、KITTEがああいうふうな形になって、それで丸ビルと総体となって、大きな公共空間として生き返ろうとしている。だから、そういうような生き返られる地下街もあれば、やはり難しくなる地下街もある。

ですから、そういうようなところの、そういった意味でも、人の営みとか、あるいはそれを地上だけではなくて地下に顔を見せる、室町とかもそうだと思うんですけども、すごく昔、日本橋があんなふうになるとは誰も思わなかったんで。日本橋は地上もありますけども、地下も最近では、やはりにぎわいのある通りになっている部分がありますよね。

ですから、そんな意味で、やはり人の、人が居心地のいい空間を求めて、そこは都市の見守りにもなるっていうような使い方を、少し考えていただければと思います。

以上です。

(委員長) はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

はい、それでは、時間が参りましたので、以上で、議事次第の1は終了させていただきます。

議事次第のもう1つ、その他というのがありますが、何かございますでしょうか。

(事務局) 次回の本小委員会の日程につきましては、机の上に日程調整表を置かせていただきました。既にご記入いただいた方におかれましては、机の上に置いたままにしていただければと存じます。また、持ち帰って検討される場合は、メールにて日程調整表を送らせていただきますので、同じくメールにてご返信いただきたく存じます。事務局にて日程を調整の上、日程が確定した段階で、委員の皆様には、改めてご連絡させていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

なお、本日の資料についてですが、机の上にそのまま置いていただければ、後日、こちらから郵送させていただきます。

以上でございます。

(委員長) はい、ありがとうございます。

それでは、以上で、第4回新たな時代の都市マネジメント小委員会を閉会いたします。
本日は、長時間にわたってご審議いただきまして、どうもありがとうございました。