

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5回新たな時代の都市マネジメント小委員会

(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5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。

まず初めに、委員の異動についてご報告させていただきます。本年2月27日付けで委員の改選がございまして、浅見委員、池邊委員、辻委員、中井委員におかれましては、同日付けで再任されております。また、小浦委員が任期満了により退任され、新たに村木美貴委員が就任されました。なお、改選の対象となった委員の皆様方には、2月27日付けで辞令が発行されたところでございます。大変失礼ながら、お手元にお配りさせていただいておりますので、ご査収のほど、よろしく願いいたします。また、委員の改選に伴い、改めて委員長を指名する必要がございましたところ、委員長の指名につきましては、社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会運営規則第3条により、小委員会に委員長を置き、当該小委員会に属する委員等のうちから、都市計画・歴史的風土分科会長が指名するとされており、この規定に基づき、2月27日付けで引き続きA委員が当小委員会の委員長に指名されておりますので、ご承知おき願います。

続きまして、本日ご出席いただきました委員及び臨時委員は10名中6名でございまして、議院運営の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、大橋委員、清水委員、谷口委員、中川委員、野田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。また、辻委員におかれましては、所用により少々遅れてのご到着となる予定でございます。さらに、藤沢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。なお、本日、都市局長は所用により少々遅れての参加となります。申し訳ございません。

毎回お願いになりますが、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はご遠慮いただきますので、ご協力をお願いいたします。

なお、本日の議事といたしまして、前回に引き続き、都市の施設・インフラについて、また、新たな議題といたしまして、市街地整備のあり方についての2点を予定しております。

す。市街地整備のあり方については、参考資料2にございますとおり、エリアマネジメント、都市の施設・インフラと同様に、本小委員会における基本的な論点のうちの一つでございます。今回より委員の皆様にご議論いただきたいと考えております。

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) はい。それでは、議事を進めたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。まずは、都市の施設・インフラにつきまして、事務局による資料説明の後、委員の皆様からご意見、ご質問をいただき、その後、市街地整備のあり方について、資料説明、議論を行いたいと思います。

それでは、議事次第(1)につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

(服部街路事業調整官) 街路交通施設課で街路事業調整官をしている服部と申します。私の方からご説明させていただきます。

資料2にございます。1ページめくっていただきますと、今日の目次という形になってございます。こちらの方で、少し前回、12月にご議論いただいたことを少し整理して、前回のご指摘を整理しております。以下、事例等を含めて、論点の方に入ろうと思いますので、よろしくお願いいたしますと思います。

資料で3ページをお開きいただきたいと思います。3ページに、前回の資料の再掲という形ですけれども、われわれが日常使う空間、大きくは地方公共団体が所有してるものと民間が所有してるものということで、大きく、公物管理法で規定されている、水色の部分ですけれども、道路とか、都市公園法とかいうもので整備管理がされている公共施設。また、ピンク色の領域ですけれども、こちらの方は、公共団体が持ってますけれども、公物管理法がない、地方自治法によります条例で管理をされている施設。そして、この緑色の部分、こちらがかなり最近増えてきておりますけれども、民間が整備した公共的な空間ということで、こちらの方につきましては、赤い破線になっておりますけれども、指針・要綱みたいな、任意の協力の下で管理を行っているもの、また、施設所有者の自主管理に任せてるといような状況にもなってございます。前回も、こういった自主管理みたいな部分、安全性とか、もしくは空間の活用という観点で、いろいろ課題等をご提示させて、ご議論いただいたということになっております。

4ページの方ですけれども、こちらの方は参考ですけれども、都市計画法11条に、都市施設ということで、今回、この赤字の部分が主な議論のターゲットだということを前回もご提示させていただいたという感じになっております。

めくっていただきまして、6ページから、前回の委員会でのご指摘の整理という形で、簡単に整理をしております。6ページの、施設のとらえ方というところですが、今回の公共的な施設というのは、民間所有であっても不特定多数の人が利用して、使う人を排除できないというのが一つのポイントだということです。2点目は、個別的・自立的に利用される施設と、複数の主体が設置した施設が連続して1つの利便性を担保している、こういった施設は分けて考えることが必要ではないかと。真ん中に、維持管理の責任とい

うことですけれども、義務責任は一義的に所有者ですけれども、民間は所有者が変わるなど安定しないので、維持管理をどう引き継ぐか。また、維持管理の仕組みの部分ですけれども、事業法があるものは事業法を管理法に拡大するのが素直ではないかと。また、地方公共団体の範囲を超えたり、人が死亡するといった危険性が高いものについては、公共の関与が考えられるのではないかと。また、その都市全体の安全性を確保という観点も、公共の関与というのにはあり得るんじゃないかということでございます。

7ページの方ですけれども、施設の更新や整理ということで、施設の更新に関する制度というのを用意する必要があります。また、作る計画ではなく、作らない計画ですとか、減らす、まとめる、やめる、こういったこともマネジメントを都市計画が行うことが大事ではないか。最後、エリアマネジメントによる取組のところですが、公的な部分まで民間が担うには財源の問題が大きいと。インセンティブが何か必要ではないかと。また、管理と活用の違いを明確にしながら、活用で得た財源を管理に使うなど、管理と活用の組み合わせが大事ではないか。マンションの修繕積立金のようなものが地区レベルでできないかというようなご指摘をいただいております。こういったご意見を受けながら、以降、ちょっと整理をしておりますので、さらに説明をさせていただきます。

9ページの方をお開きいただきますと、ここは少し公共施設と公共的な施設が一体的に使われてる事例を5点ほど用意しております。9ページですが、これはJR博多駅の例です。駅の周辺部では、公共が持つ公共施設と民間が有する公共的な施設が一体となって、地上、地下からなる歩行空間ネットワークを形成してるということです。下の事例を見て、写真のところにもありますけれども、公共空間と民間の空間が一体となって、地上もしくはその地下の空間を形成してるということでございます。

10ページですが、こちら、日暮里の駅前のイベント広場ですが、こちらは再開発事業で作られた広場状の空地と隣接した道路空間、これらを一体的に活用して、地域の賑わいを生み出しているというような事例でございます。

11ページでございますけれども、こちら、高崎駅の東口のバスターミナルですが、隣に家電量販店って赤くハッチが描いてありますけれども、その1階部分の空間を活用して、駅前広場に必要な機能を公共側、あとは民間側の土地で実現しているという事例でございます。

12ページですが、これは駐車場のネットワーク化という話ですが、駐車場の利用者の利便性の向上ですとか、地上の道路交通の円滑化を図るために、複数の駐車場、これは公共、民間合わせてですが、地下にネットワーク化をして、利用の利便性の向上ですとか、あとは地上の駐車場を探すうろつき交通とか、そういうものも整序ができる。というような取組が進められております。

13ページですが、こちらの方は、公共施設を民間が使ったり、もしくは民間の施設を公共が管理するというような手法も少しずつ充実してきてるということです。都市再生特措法に基づく都市利便増進協定ですとか、右側にあります、これは道路法の道路外

利便施設協定ということで、こちらは逆に民地の方を道路管理者が管理すると。こういった制度でございます。

14ページからは、今後の都市開発等における施設・インフラの整備ということで、15ページの方になりますけれども、これから都市開発で一体となった交通ターミナルの整備というのがいくつか計画されております。ここでございますのは、1つは虎ノ門の新駅と周辺開発ということで、今、日比谷線、ちょうど虎ノ門ヒルズの前あたりに新駅を作ろうという動きがあります。これらも、この周辺の都市開発で生み出される空間と一体となって、良い利用環境が作られることが期待されるということ。また、右側にありますけれども、品川駅の再編ということで、こちらの方も、やはりうまく民間の空間と公共の空間、これがうまく一体となって計画が作られるということが極めて大事だというふうに考えております。

16ページですけれども、こちら、2020年東京オリンピック・パラリンピックの関係ですけれども、左側に、都心部と臨海部を結ぶBRTの導入の検討ということで、このBRTについても、やはり乗り換えのポイントですとか起終点、こういったターミナルをどこにどう作っていくかという意味で、やはり民間との関係というのが極めて重要ですし、右側にあります、バリアフリー、多言語化、こちらの方は公共空間とか民間の空間というよりも、1つ人々が使う空間、ネットワークとして一体的にこういうものを進めていく必要があるということでございます。

こういったことを踏まえまして、具体的な論点をここに書いてございます。18ページですけれども、こちらの方に、都市の施設・インフラのあり方に関する基本的考え方という形で整理をさせてもらっております。上にあります現状の認識ですけれども、個々の施設の安全性に着目すると、民間が有する公共的な施設については管理者の自主管理によるものが多くなっていると。また一方で、事例でいろいろご説明しましたがけれども、公共施設と公共的な施設というのは、駅周辺を中心に、垂直的にも水平的にも一体的な都市空間を形成して、誰もが自由に利用できるインフラとして、実際に都市活動を支えているということでもあります。ここに、コンパクトとかレジリエント、グローバルな都市を目指す上で、既存ストックも有効に活用しながら、さらに公民連携した都市の再生を進めていくということで、下に基本的な考え方を2点、整理させてもらっております。1つ目は、個々の施設の安全性を確実に担保して、利用者が安心して活用できる環境を創出するという点で、安全という点が1つ。もう1つは、複数の施設が一体で機能を発揮するという観点から、地域における公共施設と公共的な施設が全体として利用者に対する最大限の機能・効果を発揮、提供できる仕組みを一層充実する必要があるのではないかということでございます。

めくっていただきまして、19ページですけれども、それをちょっと具体的に、論点を4つ用意してございます。1つは、上の方にあります施設の安全性の確保ということで、論点①としては、個々の施設の安全性の確保。論点②としては、施設を安全に利用するた

めのルール・仕組みの充実。下の方の枠ですけれども、施設全体としての最大限の機能・効果の発揮という点から、論点③として、計画から利用、更新に関する関係者のルールづくり。論点④といたしましては、施設を利用する人と所有する人の連携という、4つの論点を整理しております。

具体的には20ページ以降で、21ページをお開きください。これは論点①で、個々の施設の安全性の確保ということです。これは地下街を事例に出しておりますけれども、地下街は建築基準法もあれば、消防法、水防法、道路法、様々な法律がいろいろ基準を持っております。こういういろんな制度をうまく連携して、地下街の安全という観点から、連携した枠組みというのができないかということでございます。例えば道路占用であれば、道路占用の許可の時に、主には道路に構造的な影響を与えないというのも非常に大事な点ですけれども、大事な道路空間を占用するわけですので、その占用に当たって、占用物件がちゃんと、例えば地震でもちゃんと安全に歩けるとかというような視点を盛り込むとかいうことで、地下街の安全性をしっかりと確保していくことができないかということでございます。

その下の22ページですけれども、そうは言っても、下に絵がちょっと分かりづらいかもしれませんが、すべてが何かの法律できちっと見てるかどうかというのが必ずしも明確になってないような施設もございます。そのため、すべてというわけではないですけれども、多数の通行者を有する歩行経路ですとか、もしくは災害時の重要な避難路というような施設については、地方公共団体が都市の計画においてその必要性を明示した上で、施設管理者に一定の安全性能の確保を促すような方策、こういったものも今後、検討を深めていくべきではないかということをご整理させていただきます。

めくっていただきまして、23ページですけれども、今まではどちらかというとネットワーク的な話だったんですが、こちらはまさに個々の施設の問題であります。機械式立体駐車場ですけれども、こちらの方、やはり毎年、数人亡くなられてるという状況が発生しております。もちろん製造・設置段階での安全対策というのも大事ですけれども、適切な管理、こういったことが実施される仕組みも必要ではないかと。下の方の写真にありますけれども、実際に中の人感センサー、こういうのが働いてると止まるものが壊れてて、実際、そのまま運用されていたというような事例もございます。

以降、24ページ、25ページと、こちら、参考で付けておりますけれども、24ページでは、昨年の3月に機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドラインというものを公表しまして、製造者、設置者、管理者、利用者、これらが連携して安全対策に取り組むというようなことを推進しているところであります。

また、25ページですけれども、こちらの方も駐車場の施行規則をちょっと改正いたしまして、今まで機械式駐車装置の構造とか設備だけを実は審査して、実際の安全の部分というのは、立体駐車場工業会という、具体的に機械式駐車場を製造してるメーカーの団体ですけれども、そちらの方が任意でその部分を見ていたというのを、今年1月1日から、

安全の部分についても、登録認証機関という形で審査をして、それも含めて、今回、国の方でも審査を行うという体制を取りました。あとは、ハードの部分は、少しずつですが、進めておりますけれども、先ほど言いましたとおり、適切な管理みたいな部分がしっかりできる仕組みが必要ではないかということでございます。

26ページですけれども、こちら、論点②ということで、施設を安全に利用するためのルール・仕組みの充実ということで、こちら、下の方に福岡市とか東京都の事例を載せてますけれども、利用する方が施設の安全性を知ることができるような、安全対策の見える化を進めるべきではないかということでもあります。福岡市の方では、通学路の安全情報を、利用する方が共有するようなシステムを入れたりということをしてございます。

27ページですけれども、こちら、施設の安全管理が適切に行われるように、安全管理の状況等を点検、チェックできる地方公共団体をサポートするような体制の充実を行うべきではないかということで、下の方に、ちばレポということで、千葉市が行ってる取組で、市民の方から、こういうところがちょっと壊れてるとか、安全面で問題があるというようなことを報告していただいて、場合によっては市民の方で解決していただいたり、又は業者が乗り出して解決したりと。また、ロードレポーター制度ということで、富山河川国道事務所の方では、実際に利用している、例えばトラック協会の方ですとか、タクシー業界とか、拠点を結んで、道路に何か異常があれば通報していただいて、迅速に対応できると。こういうような体制を作ったりしてございます。

28ページから、施設全体としての最大限の効果・機能の発揮ということでございます。

29ページですけれども、これは論点③、計画から利用、更新に関する関係者のルールづくりということで、新潟市の事例を出しておりますけれども、これは新潟市で早川堀通りという現道4車線の道路を2車線に車道を狭めて、歩道の拡幅とか水路整備を行ったと。この時に、住民がいろいろ行政と一緒に頑張って勉強会をやって、これが最終的に行政との維持管理の管理協定まで行ったと。こういう取組を踏まえて、新潟市は、公共交通及び自転車で移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例というのを作りまして、こういう取組を条例で規定したというようなやり方をしております。こういうインフラの計画づくりから管理手法、利用のあり方、更新、こういったルールづくりを進めて、その場合に地域の発意を活かすような仕組み、あとは合意されたルールが地域内で引き継がれていく仕組み、こういうことをしっかり検討していくべきではないかということでございます。

30ページですけれども、こちらはお金の話です。地域活動に必要な資金、こういったものを確保する上で、一括管理とか一体利用等のマネジメントによる資金確保に加えて、例えば、計画の早い段階から資金確保の仕組みを検討していくことができないかということで、こちら、先ほどちょっとお見せした博多駅の事例です。ここは、公共側の空間又は民間の空間を含めて、サインを統一しております。その時に、地図情報が載ってるサイン板、左側にありますけれども、この地図情報のベースの地図を年に1回改訂するという決めになっております。その費用を賄うために、この広告板の下に公告スペースをあらかじめ

め入れて、その費用で毎年地図を更新できるというような仕組みを入れたりしております。

31ページですけれども、これは札幌の事例ですけれども、こちらはかなり大胆に行政の道路空間とかを占有して、いろんな収益事業をやって、札幌大通まちづくり株式会社がいろんな事業をやってると。こういうのも一つ参考になるのではないかとということでございます。

最後、32ページですけれども、これは所有者と利用者が異なる場合でも、施設の利用者もルールづくりに適切に加わって、利用者も含めて、決められたルールを遵守した取組を進める仕組みとすべきではないかと。下に、駅前広場ですとか駐車場のネットワーク化、書いてございます。例えば駅前広場であれば、所有者がけっこうルールを決めて、例えばバス会社とかも実は乗り入れを制限された事例もあって、必ずしもそれが利用する立場から本当に良い形なのかということを考えてときに、利用者にとって一番の効果を発揮するという意味で、利用者の視点も入れたこういうルールづくりの枠組みができないかということを考えてございます。

ちょっと駆け足になりましたけれども、資料の説明は以上でございます。

(委員長) どうもありがとうございました。それでは、ただ今のご説明につきまして、ご意見、ご質問がありましたらよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。何かないですか。

(B委員) すみません。

(委員長) じゃあ、どうぞ。

(B委員) Bと申します。中古マンションの事業をしております。機械式駐車場の話が一番気になるのですが、首都圏で事業を行っておりますと駐車場が余っている状況が増えております。その中で、危険な状態のまま放置されているものが結構ありまして、製造者もしくは設置者、管理者、利用者それぞれに色々な立場で管理をするわけなのですが、むしろそもそも管理でなく撤去が必要なものの中にはあります。ところが撤去する費用の捻出ができず、例えば売買が行われるなどの際に駐車場部分がマイナスバリューとなる事例も見られます。

このようなことから考えますと、使わなくなったり、あるいは不要となっている機械式駐車場につきましては、何らかの廃棄・撤去に関する公の指導なり、費用の負担なり、公からのサポートがあればいいんじゃないかなという気がしております。ご検討くださればと思います。

(委員長) ありがとうございます。ほかに何かありますでしょうか。はい、どうぞ。

(C委員) Bさんに教えていただきたいんですけど、要は駐車場の話で、法律をよく知らないんですけど、マンションとかを提供していらっしゃる会社と駐車場を提供していらっしゃる会社は必ずしも連動しないというか、マンションを借りようと思って、併せて駐車場がないときに、そこに頼むと、駐車場は別ですみたいなことがすごく多くて、これって法律上、別にしなきゃいけないんですか。それとも、一緒に本当は業法としてやれるもの

なんですか。

(B 委員) お答えしていいですか。

(委員長) どうぞ。

(B 委員) 駐車場は駐車場で建物区分所有者とは別になってることが多いので、駐車場は共用部分となり、管理組合が管理していることが多いです。例外的には駐車場の 1 台分のパレットごとに一緒に分譲してしまい、それぞれ個別の所有者がいるようなケースもあります。この場合駐車場を借りたければそれぞれで交渉してくださいというものもあります。

ですが、通常は、分譲マンションであれば、管理組合が一体として管理していることが多いと思います。

(C 委員) ありがとうございます。そういう意味では、ものすごく今、駐車場のミスマッチとか、それからその円滑な活用に対しての連携みたいなものがない気がするので、何かそういう、国交省を含め、どこかでそういう連携のプラットフォームみたいなのが作れたらいいのではないかなと。

(委員長) ちなみに、ちょっと私も教えていただきたいんですけど、例えば機械式駐車場で、10 台乗せられるようなものがあって、それぞれに所有者が違うという場合に、これはどういう所有形態なんですか。

(B 委員) これは珍しいことなんですけど、実は一台一台のパレットという、車が乗る部分の一台一台を登記することができるケースがあり、その一台一台が、例えば区分所有者という形で、誰かの所有権として登記されている場合があります。私の記憶では、不思議なことに、どのパレットを持ってるのか特定されていないが、1 台分持ってるんですというケースもあるようです。なので、10 台あれば 10 人、パレットの区分所有者がいて、管理を管理組合に委託しています。そして管理組合が外部事業者に委託して管理をしているというケースが多いと思います。

(委員長) そうすると、全員合意でないと、当然、撤去も何もできないわけですね。

(B 委員) そうなると思います。

(委員長) ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(D 委員) 29 ページの、新潟市における住民と行政の協働によるまちづくりの取組という中で、ルールづくりに対する地域の発意を活かす仕組みづくりがとても大事だと思うんですけども、ここで挙げられてるケースが、新潟も 80 万人ぐらいですかね。あと札幌と、かなり大きなところが多くて、実際に例えば、以前も同じことを申し上げたと思うんですけども、商店街ですとか地方都市を巡ると、非常に危なくて、いつ火災が起きてもおかしくないような、漏電してるようなところもけっこうあって、その組織力はものすごく弱くて、まさに集まったりとかもできなかつたり、また、そのお金がないということで、そのまま放置されてるケースが多いように思うんです。ですから、おそらく大都市バージョンと、そういった地方都市の、本当に零細なところと少し分けて、安全管理をマニュアル化していく必要があるのかなと思います。

(委員長) 大都市バージョンと、地方都市というか、ローカルバージョンというので、どういう違いを付けると良さそうなんでしょうか。

(D 委員) 例えば梅田とか、民間の会社がいくつか、阪急電鉄とか、具体的にいっぱい大きな会社が入って、まちづくり、こういう管理運用を行って、エリアマネジメントを行ってるのが現状です。また、札幌もそうですし、新潟もおそらく。新潟はちょっと違うかもしれないんですけど。先日行ってきた宮崎ですとか、いくつか、何箇所、地方都市を見てきたんですけども、そういった都市では、そもそも商店街組合とか、そういった組合自体が、もちろんあるんですけども、割と一歩踏み出して、そういった安全管理とか、当然、そこまでできないような状態になってるような気がするんです。その根本原因というのは、例えば理事長になられた方々がそういうことをやるインセンティブがあまりないというか、やるとお金かかるし、大変だしというので、なかなか進まないのが現状です。ですから、もしそうだとしたら、商店街振興組合とか、そういったところの組織に対して何かインセンティブ付けをしますとか、もしくはまちづくり会社ですとか、そういったところと連携して、何か公的なマネジメントをしてくださいというようなことを位置づけるというのは必要かなと思います。

(委員長) ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。何かありませんか。どうぞ。

(E 委員) 最初のところで、どういう施設を対象に考えようかという説明が3ページのところにありますが、この中で、先ほどの説明では、立体駐車場に関してはガイドラインを作って、設置者あるいは製造者、管理者、利用者のあるべき姿を明示したと。加えて、関係者間の連携・協働ということも書いてはあるんですが、今のような立体駐車場の仕組みをほかの施設にも展開しようと。そういう意図ですか。ほかの施設はまた別途、違うことを考えるんですか。

(街路事業調整官) とりあえず今、機械式駐車場というのは、まさに死亡事故との関係で先を行っております。それとあと、極めて機械的な構造という意味では、まず先行して行っておりますけれども、必ずしもほかの施設と一緒になるかどうかと。資料で言いますと24ページになりますけれども、こちらの方の機械式の立体駐車場というのは、作って、納めて、今度はまた設置する人も違えば、実際に運用してる人も違ったりという部分、さらに利用者側が実際に操作をしたりということも含まれますので、根本的な考え方は、この世界、あるかもしれませんけれども、これと全く同様の形態まではいかないかなと。やや、今回に関して言うと、ちょっと機械式立体駐車場についてはかなり個別的に提示をしてるという形にはなっております。

(E 委員) そういうことだと思うんです。例えば、通路、公共空地のあるところだと、空間の区画の問題ですけど、駐車場、特に立体駐車場であるとか地下街になると、かなり施設的な側面が強いので、それぞれに応じて、たぶん求めるべき要素が違うんだと思うんです。ですから、今日のは立体駐車場、一例だと思いますが、こういった十分な、こ

れまで管理系の規程がないものに関する考え方を少し全体で整理していただけるといいんじゃないかと思います。

(委員長) ありがとうございます。はい、どうぞ。

(F委員) ありがとうございます。大きく言うと4点です。最初の方のご説明に、公共の用地と、それから多数の民間の所有者が関わるような地区を統合的に維持管理し、その安全性を高めるかというお話があったと思うんですけども、この点につきましては、先ほど来、意見が出ておりますように、どういうふうにプラットフォームを作っていくのか、あるいはその費用をどう集めていくのかということが課題になることに同意します。ただ、それ以上に課題だと感じるのは、民間を動かすインセンティブが薄いことです。何なのか、義務として安全性管理をしなさいというだけではなく、例えば国際的に、環境基準を満たした地区を認定、認証するような仕組みがありますけれども、何かそういった、単体の建物ではなく、地区を認証していくような形は一案だと思います。その中に、日本ならではの、地域防災なども含めた認証の方向性です。

2点目は、地区レベルの公共的なインフラ、特に駐車場などの提供・維持管理を考えるとき、その費用をどういうふうに出すのかは、もっと工夫があつていいと思います。先日、マイアミシティのケースを調べていましたら、ここでは、都心部の駐車場全てで、駐車場料金にサーチャージを課し、それを運用する事業については、地区管理組織であるB I Dに任せていました。都心部における公共交通も含めた交通の改善事業を進めていくという特定目的のための使用料です。日本においては、そういった地区のインフラ維持管理やソフト事業に関しては、収益事業からの還元を期待する方向しか話が出ていませんが、もう少し公共の関与も含めて、しっかり考えていく必要があるんじゃないかなと思っています。

地方分権により、地方自治体は目的税を導入できるようになってはいますが、前例がないケースについては、なかなか踏み出しにくいところがあるようです。こういった公共財源の生み出し方に関して、国として考え方を示すことは、大事なアプローチではないと思っています。

3番目は、こうやって地域の統合的な管理を期待する方向が出ると、その組織をどうするのかという議論がやっぱり避けられないと思います。そこは、もう何度も申し上げているところですが、この地域団体、これは、今日の資料にも札幌の大通まちづくり会社等、いろいろ出てきてますけれども、地域を維持管理あるいは活用していくエリアマネジメント団体だと思いますが、それをどういう組織にすべきという議論が、やっぱり避けられないような気がしています。

これまで、都市再生特別措置法、特区、条例などいろんな制度を使って公共空間における収益事業をやって、そこから生じた収益をまちづくり活動に還元させる取組みを進めておりますけれども、まだ課題はあります。例えば、収益事業には全額課税されるという現実があります。もし、ここに「みなし寄附」のような仕組みが使えれば、もう少しまちづくり活動の財源が増えるはずです。そのためには、今の制度上では公益法人の認定を受け

ることが必要になるのですが、これがなかなか認められなくて、大阪市さんなどは苦勞されているわけです。現在、ほかの省庁さんなんかでも、自治体の中のもっと小さなレベルで事業もできる自治組織の法人制度の議論が始まっているところではありますが、エリアマネジメントでも、事業収益をより効率的にまちづくり活動に還元できる仕組み、それから、エリアマネジメント活動自体の公益認定、更にいえば、公民がマッチングしながらの支出方法などが担保される仕組みの検討が必要だと思えます。その結果、いわば地域セクターのようなものが生まれてこない、こうした取組みも安定していかないというふうに思えます。

最後の4点目です。すみません、長くて。4点目は、仮にエリアマネジメント組織が確立したとしても、公共の側が変わらなければ意味が半減します。公共空間の管理者としての国や自治体で、警察や保健所等を含めて、地域の管理に関連する機関や部署が同じ方向を向いて仕事してもらえるよう、連携体制を作ってもら必要があります。できれば、こういう地域の統合的な管理についてのワンストップオフィスの体制を作っていくことが望まれます。

以上、地区の取組みを認定・認証することを含めた民間による取組みの奨励の仕組み、財源に関するより創造的な発想と具体的議論、民間レベルの地域管理の組織を確立させること、そして、公民連携のワンストップの対応体制を自治体側にきちんと確立させること、この4点を意見として述べさせていただきます。

(委員長) ありがとうございます。どうぞ。

(C委員) すみません。駐車場にこだわって申し訳ない。32ページに、最後、連携が求められる施設のイメージで、駐車場のネットワーク化というのがあるんですけども、駐車場って、さっきの立体だけじゃなくて、地下の駐車場も、都市部、必ずあるんですけど、はっきり言って、非常に怖い場所で、いろんな盗難とかも起きる場所なんですけれども、そういった場所をもっと、商業施設をもうちょっと近づけてみるとか、何か規制緩和的なものができれば、より人の目も光るし、あと非常に殺風景なコンクリートの打ちっぱなしみたいのところなんですけど、あそこをもっと華やかな空間にする方法とかも考えられるんじゃないかと。そういう意味では、普通に駐車場と言われているものをどう商業化していくかというか、人がもう少し楽しめる場所にしていくかみたいな観点で、駐車場のルールを少し見直してみるということはできるんだろうか。私は素人なので分からないんですけども、そういうことは考えられないかなというのが1つ意見です。

(委員長) ありがとうございます。どうぞ。

(G委員) 今回、7ページのところに、作る計画ではなく作らない計画、減らす、まとめる、やめることも含めたマネジメントを都市計画が行うことが大事ということで、とても大事なことだと思っています。ただ、そのときに、減らす、まとめる、やめる。例えば、今、公園の方でもそういう議論をしてますけれども、それによって何かなくなるということではなくて、地域に不便を与えるわけじゃなくて、何が良くなるのかというような考

え方、地域のためにそれをやめることとか減らすことで何がプラスになるのかというような考え方で行かないと、非常に、特にさっきおっしゃったような地方都市部は人口がどんどん減ってくる。じゃあ、公園ももう要らないねとか、そういう少子化の施設も要らないねというふうになってくると、非常にまずい状況になってくるといようなことで、ここについては、何かメリットというものを考えた上で、それに対してマイナスは何。マイナスすることで何かメリットになるものはないかというような考え方をするとということが1つ大事だと思ってます。

それから、もう1つ、この同じページに、マンションの修繕積立金のようなものが地区レベルでできないかということで、これもとても大事なことで、今のところはエリアマネジメント、日本においてはあまりきちとした費用でできるものがないわけですがけれども、例えば賃貸マンションとか、そういうもので考えると、空室率を減らす、あるいは戸建て住宅でもそうですけれども、今、どんどん空き家が増えてるわけですよ。何を直せば、何をどうすれば、空き家になるという、そういう現象を食い止められるのかという、そういうような考え方をしないと、単純にお金を集めて、みんなで一気に修繕しましょう、みたいな話は全く地域の再生にはならないので、逆に言えば、それを投資することでどういう還元が得られるのかという、そういうことをきちっと考えないと、修繕積立、ただ一様に集めるというような考え方はちょっといけないのではないかと思います。

それから、3つ目なんですけれども、例えば、今回はいろいろ法律的な問題で出てくるんですけれども、これは非常に日本的な問題で、例えば海外でしたら、教会の広場で何かイベントをやって、何か事故が起こっても、別にそういう、ここは官だからとか、ここは民だからとか、ここは管理者が何だからという問題は起きないわけですよ。すべて警察が処理するような感じなので、そこら辺の状況の中で、これだけけっこう官民の一体が進んでくる中で、新しい考え方、これは警察も含めるので、とても難しい考え方だと思いますけれども、やはりイベントをやる中で、今、けっこう阻害要因になってるものって、すごくそういう中で官民の境とかにあるもので阻害要因になってるものというのがあるので、それをいかに取り除くともっと良い運営になって、より集客率とか賑わいにつながるのかというような、そういうような考え方ができればと思っております。ありがとうございます。

(委員長) どうもありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(H委員) すみません。今日から来たので、ちょっと間違ったことを言ったら申し訳ないと思っています。今日の資料で、例えば安全性の確保といったところで、地下街の連携のイメージというのが21ページにあります。地下街の安全性等を考えたときに、占用とか地震の対策とか、そういう地下街の安全性ということを考えることにプラスに働くということを考えることがあると思います。地下街全体としての価値を高めるとか、総合政策局でやった事業で、地下街に地域冷暖房の配管を通して排出量を削減するとか、いろいろな目的みを追加することができる気がします。

それが、一番最後のページにあった、施設所有者と施設利用者の連携というところで、連携が求められる施設のイメージというふうにつながると思います。つまり、施設単体で考えるのではなくて、ソフトとハード全部をまとめて、もっと目的をたくさん入れていくことが、こういったマネジメントの中には必要になってくることではないかなと思いました。すみません、以上です。

(委員長) はい、どうぞ。

(B委員) すみません。先ほど1点、7ページのエリアマネジメントの中に、土地でもマンション修繕積立金のような形の費用負担で、地区レベルでの管理ができないかということがあるかと思えます。

現在も、例えば田園調布や一部の神奈川に、一体または一群の住宅市街地があつて、その中で地域間協定の形で、一戸建てであるにもかかわらず管理費を払ってやっているところがあります。田園調布などは典型的ですが、実際に管理の状態が良くなり、周辺と比較しても不動産のバリューが上がったりしているようです。

このように、マンションじゃないものについても、地域間協定や組合の手法等により、その地域のエリアマネジメントとの第一段階のようなことができるということになると思います。また、不動産価値も上がることで、より人も住みたくなるという利点があります。

一方問題点は、この協定に入らない人がいるんです。入らない人がフリーライダーになりまして、管理費を払ってないけど、でも、例えば田園調布の一員ですということで便益を享受します。

そのようなフリーライダーを認めますと制度が成り立ちませんので、法整備を行って、ちゃんとこの地域の人はある一定の枠の中に入ってくださいということにできないものでしょうか。それにより受益者と負担者が一致しまして、かつエリアマネジメントがうまくいけば不動産の価値も高まって、お互いにハッピーになると思いますので、これは大いにやってほしいなというふうに思っております。

(委員長) 今のフリーライダーの点、なかなか難しいのは、支払いを義務化できるかどうかということだと思うんですね。そこは、例えば町内会なんかは、町内会費なんかは無理ですよ。なので、少し違う仕組みにしないと難しいのかなと思うんですが。

(B委員) 地域間協定の場合は組合という枠になってまして、所有者間で合意して組合ができるので、その所有者については契約上の強制力があるんだと思います。ただ、それを売った時が問題です。一応、組合員がその土地を売る時には購入者に同じ組合員としての地位を承継してくださいよという義務を課しています。しかしながら買った人に対して組合は契約関係が無い以上強制的な力を持ちません。そこでも法整備か何か必要だと思います。

(委員長) はい、どうぞ。

(F委員) 地区レベルのお金を出し合う仕組みというのは、一応、大阪市が通称、日本版B I D条例、正式にはエリアマネジメント活動促進条例として取り組んできましたので、

その経緯等を少しご説明させていただきます。

趣旨としては、まさに今おっしゃられたように、開発後にきちんと維持管理されること、それも公有地と民地が統合して管理されることを目指して、地権者からお金をフリーライダーなく、継続的に集められる仕組みを条例として確立させようということでした。モデルは、アメリカをはじめとする諸外国のB I Dです。検討の過程で議論になったのは、支払いの義務化はどこまで可能なのかということでした。地方自治法上の分担金という仕組みを使ったわけですが、こういった受益者負担の費用負担の考え方というのは、日本においては、下水道の負担金ぐらいしか扱った実績がなく、エリアマネジメントで行うようなソフト事業もかなり含む事業でどこまで使えるかというのは、理論的にまだうまく説明できないところがありました。

それで、大阪市さんは、非常に悩まれた上で、とにかく可能だと判断できるところから始めようということで、都市再生特別措置法の都市利便増進協定を基にして、その協定施設の維持管理、その中でも収益事業を外して、基本的には公有地の部分に限って分担金を集めるということから始めました。当初の目的からすると、また、今日の趣旨からしても、民地も含めて全体の維持管理をやっていきたいですし、さらにそれを1つのベースとしながら収益事業もできて、さらにその収益自体も他の活動に還元されていくような仕組みを目指している趣旨からすると、かなり限定的な始め方をしたと言わざるを得ません。

多少なりとも私が関わっているところでは、ほかに北海道ニセコ地域のひらふスキー場近くのエリアでも、エリアマネジメントの条例が成立しています。ここは、外資がたくさん入ってくる中で、街路灯の取り替えを含む、それまで自治会が担っていた活動ができなくなるなど、基本的な維持管理がままならなくなってくる中で、外資系の地権者も含めて、きちんと欧米のような地域管理の仕組みを作ろうということで取組み始めたものです。これまで、エリアマネジメントに関する基本条例が成立していて、今、分担金の整理をしています。やはりここも、受益と負担の関係をどう考えるのかについて非常に悩んでいます。お金を出したことによる受益は何なのかを検討し、通行量の変化を測るなど、いろいろやっています。

基本的にアメリカのB I Dの分担金であるアセスメントの考え方は、成果や価値に連動したものではありません。もちろん成果が出ないと、払っている人たちの納得が得られないので、そういうものをきちんと効果測定いたしますけれども、制度上の考え方としては、必要な事業それそのものが受益であるとするものです。固定資産税なんかは *ad-varolem* といわれる考え方、価値に連動した負担ということですが、こういう受益者負担金というのは、事業そのものが行われるということが利益であるとするのです。なので、例えば維持管理、清掃が必要だとか、駐車場管理にみんなでお金を出し合わなきゃいけない。そういうこと自体に一定の合意が得られることが大事なのです。たぶんここら辺の議論は、まだ日本であまりしたことがないと思います。そんな中で、どのくらいの合意がみられ

たときに、支払いを義務としていいのかという判断は難しく、こういった仕組みを検討したいという自治体さんもおられますけれども、その理論的な整理ができないと、一步を踏み出せないという状況にあります。そういう状況を、とりあえずご報告させていただきます。

(委員長) どうもありがとうございます。どうぞ。

(I 委員) 19ページの基本的な考え方のところで、ここを見ると、分からなくもないんですが、いろんな要素がちょっとまだ混乱というか、錯綜してるのかなという気がいたしました。例えば、論点①というのは、これはもう誰もが利用可能なんだから、やっぱり安全を確保してくださいよねという話で、これは単独の、たぶん管理者向けの話だと思うんですが、論点②から下というのは、基本的には複数の主体が集まって1つの施設のなものを形成してる場合ということで、今回、いろいろな事例を見せていただきましたけれども、1つは、複数の主体がいるんだから、一体的に管理するためには、それらの複数の主体同士で、ある種の約束事がなければいけないという意味では、主体間の協定というんでしょうか。そういうものが基本形だと思うんです。

これは、ちょっと民間の方をまだ入れないままで、例がありましたけれども、都の施設と区の施設の間で協定を結んでいただいて、一体的に、どちらが責任を取るかは別にして、やっていただくというようなもので、そこまではそういう話で割ときれいに整理ができるのかなと思うんですが、その先に、施設全体としての最大限の機能・効果が出てくると、ちょっとだんだん分からなくなってきた、分からなくなってくるというか、施設全体としての最大限の機能・効果の発揮って何を意味して言ってるのかというのが今一つ分からなくて、元々施設は施設全体として最大限の機能を発揮するように作られてるはずなのに、なぜここでこれを強調して言わなければいけないのかというところで、これは、ひょっとすると、複数の主体が作ることによって、ある意味、施設が本来有してるはずの機能が発揮されない場合があって、例えば、駅前広場というのは基本的に交通広場なので、交通が整理できるという機能が本来の第一義的な機能だとすると、それさえもどうもうまくいかないときがある。だから、これは何らかの形で最大限に発揮してもらわなくちゃいけない。ここまでは、さっきの話のつながりでいくと、協定のようなものでもできそうです。

しかしながら、さらにそれを超えて、どうも施設が元々有していないのか、あるいは、民間が作るのか、ある意味、そういう部分も込みになっている可能性もありますけれども、周辺のまちづくりとの中で最大限の機能を発揮するようなことがもし意図できるとするならば、そこではたぶん、先ほどから議論になってるようなエリアマネジメントのような主体が必要になってくるんじゃないかなということで、管理の主体も、個別のものが個別でやるものと、協定を結びながらやるタイプのものと、それでもまだ駄目で、何か1つのまちづくりの主体、あるいはエリアマネジメントの主体みたいなものを考えないとうまくいかないものと、それから、そもそも施設の持つてる機能の何をどういうふう to 発揮する部分ではこういう主体が必要ですねというような、少しマトリックス的な整理をされると、

もう少し分かりやすいのかなと思いました。

現実的には、例えば大丸有なんかでも、協定型でやってるやつと、それからエリアマネジメント主体型でやってるやつと、使い分けてるわけですね。それは、目的がどういう目的かによって使い分けられてるので、そこを少し整理されたらいいのかなと思いました。

(委員長) ありがとうございます。確かに、施設全体としての最大限の機能・効果の発揮という部分の意味がちょっと分かりにくいというか、どこまでを発揮と言おうとしてるのかというところが、もし明確な説明があればとは思いますが、何かありますでしょうか。

(服部街路事業調整官) 施設全体、要は、いろんな複数の所有者が、例えば歩行経路みたいなのを、いくつかの管理者がいて、それで一体になってる。それをそれぞれが今、管理をして、もしくは活用をそれぞれがやってるということ、その経路の所有者に限らず、一体で機能を最大限発揮させるのがいいんじゃないかという趣旨で書いたんですが、単体の施設というよりは、複数の施設が組み合わせあって1つの機能を発揮してるような、例えば避難経路ですとか歩行経路、これが全体として最大の機能を発揮したり、効果を発揮するという意味合いで、この表現を。この施設全体というのは、それぞれの持ってる方の施設なのか、それが組み合わせあって、施設というよりは、1つの経路全体。われわれとしては、その経路全体として、その機能を発揮して、効果を発揮するという意味合いで、ここは書かせていただいたということでございます。

(委員長) 例えば、通路があって、公設で、途中から民設になった場合に、それ全体をここでは施設と呼んでるわけですね。聴きようによっては、施設群というふうに言うべきだったのかもしれないんだけど、そういう意味だそうですが、I委員、それでよろしいでしょうか。

(I委員) はい。だとしても、あまり言ってることは変わらないと思うので。

(委員長) もう1つ、I委員のお話というのは、たぶん少し目的によって、本来あるべき、まとめる主体というのが違う、ないしはまとめ方が違うんじゃないかと。その辺りを少し整理されるといいんじゃないかということだと思いますので、その辺り、できれば次回に向けてお願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(J委員) 19ページに2つ論点があって、1つ目で、公共的なものについても必要最低限の安全性が確保されるようにすべきだという、非常に分かりやすい話で、例として駐車場なんですけど、駐車場は、これは個々の施設の話なので、ほかにもこの類のものってたぶんあると思うんです。そういうものについては、たぶん個別に必要最低限の安全性が確保されるようにしとけばいいという話。

その前に地下街の話があるんですが、非常に難しい問題かなと思ってて、ぜひ都市計画かで僕はやるべきだなというふうに実は思ってます。ここに消防法、水防法、道路法などと書いてあるんですが、水防法に関しては、浸水想定区域に入った地下街はいろんなこと

やらなきゃいけないということに今回、なったわけですよ。僕は、たぶん地下街の管理会社だとすれば、突然言われても困る話で、いざ作業をしようと思ったらすごく大変ですよ。自分のところの地下街の入り口だけじゃなくて、接続してるビルすべて調べて、どこか穴があったら全部水が入ってきちゃうので、すべてやらなきゃいけないと。どうやってやるのか難しいし、そもそも地下街側は元々あるわけだから、下水道で何とかしろと。排水施設を、排水能力を高めて、浸水しないようにしてくれとか、そもそも河川側に文句を言いたくなる可能性もあるわけです。

でも、そうは言っても、気候変動の影響もあって、地下街側、市街地側で対応しなければいけないという時代の趨勢を考えると、地下街でやれと言われてもたぶんやれなくて、それは公的なサポートが不可欠だと思うんです。特に地下街は関係者が多い。地下街の会社だけではなくて、周辺、接続してるビルすべて関係してくるので、まさにエリアマネジメントを議論していく、非常に良い素材ではないかなというふうに思っています。

たぶん、今、地下街が例に出てますけど、もしかすると、探すと、この類の問題というのがほかにもある可能性があるんで、ぜひそういうもののリストアップをしてほしいというか、僕も含めて、できるといいかなというふうに感じました。

それから、2点目の、官民の境界を取り除いていくことで何らかのプラスをもたらしていこうという話なんですけど、社会としてどういうプラスがもたらされればいいのかというところを、何かもう少し明確に出てくるといいかなというふうに感じるんです。防災関係で、卑近な例なんですけど、業務地区の安全性を確保しましょうと。混乱防止をしていきましょうといったときに、これは名古屋駅を対象に検討してたんですが、公開空地は一時的な退避場所として使うと。名古屋なんか、道路、めちゃくちゃ広いので、道路空間も一時的な退避場所として使えば、相当ゆったりとした混乱状況を迎えられるわけですね。

ところが、道路空間と公開空地の境界というのが明確にあって、公開空地は避難場所として使えると。道路空間を避難場所にしようと思うと、道路交通法が邪魔して、避難場所とは書けなかったんです。これはいろいろ調べて回ったんですが、書けない。避難路にしなければいけない。だから、時速1センチで動く避難路と書いてやれと僕は言ったんですけど、あるいは災害時だけ歩行者天国って書こうって言ったんですが、それもいかず、その官民の境界というのがはっきりして、書かなければいけなくて、使い方も従来の目的どおりの使い方をしなければいけない。非常に不自然なんですよ。

このときに、これを突破しようとしたときに、官民の境界を取ることで、こういう点でプラスになるから一歩前に進めていいんだというような基準というか、指針みたいなものがあると、たぶん展開していくと思うんです。今日、ここに出されてる事例というのは、ある意味、ちょっとゲリラ的にやってるような感じにも見えなくもないんですね。だから、そういう意味では、社会全体が共有できるような価値観を示していくということが非常に重要なことというふうに感じました。

(委員長) ありがとうございます。ほかに何か。はい、どうぞ。

(K 委員) 議論を逆戻りさせてしまうかもしれませんが、今、J 委員がおっしゃったことの裏返しのようなことを申し上げたいと思います。この小委員会の議論の方向性として、官民の境界をなくして価値を高めていこう、マネジメントをしようというのは理解しているつもりですが、なぜ、私的主体が有する私有財産について、公共の施設と一体的に、そこまでの規制をすることができるのか。J 委員がおっしゃった、社会全体が共有する価値観を追求するということに関わるとは思いますが、制約の根拠というものを正面から論じなくてよいのか、私が欠席した回に既に議論がなされたかもしれませんが、そこが引っかかっておりました。

また、連携という言葉が何回も出てきますけれども、関係する諸法律に基づく諸権限をもとに連携していこうということになりますと、権限の連結・濫用のおそれもあるだろう、逆に隙間も生じるだろうといった懸念もございます。

ルールづくりにつきましても、自主的なルールづくり、新潟市では条例化まで行ったということですが、こういった上乘せのルールに服させる、そこまでの制約の根拠はどこにあるのだろうかというようなことも考えておりました。

(委員長) 非常に重要な論点かと思うんですけど、制約の根拠になり得る根拠というのは、何か思いつくものはおありでしょうか。

(K 委員) 公益だと答えるのが普通の議論だと思いますが、ただ、かなり強度な規制をするということですので、もう少し踏み込んだ議論が必要ではないか、J 委員もおっしゃるような方向性とおそらく重なってくるとは思いますが、そこをもう少し詰めていきたいと思っています。

(委員長) ありがとうございます。どうぞ。

(L 委員) 失礼します。今日、新潟県の長岡市からやってまいりました。地方都市の話を少しだけさせていただければと思います。先ほど D 委員からのお話、非常に重要なご指摘で、私も本当に同感です。

後の方で言おうと思ったのですが、安全面という意味で先にお話しさせていただきますと、地方都市、使われてない建物が非常に多くなってしまっていて、これは民間が持っていますので、壊せないのです。今、一生懸命、条例で壊せる仕組みを整えています、お金がなくて、自治体は手が出せない。民地だから手も出せない。いろんなことでちょっと困っております。ですが、新潟県、雪が降りますもので、使っていない建物もそのままほっとくと雪が積もって壊れてしまって、隣地に迷惑をかけるというようなことで、自治体はそれをどうしようかということで、今、思案しております。くしくも、今は法律ができましたので、どういう支援ができるのかというのは自治体もこれから考えるようになるんですけども、使われてない建物をどうするか。まさに安全面で待ったなしの状況が今、地方都市にございます。

そんな中で、先ほど D 委員がおっしゃったように、地方都市、アーケードがたくさんあったんですけど、これもほとんど管理できなくて、そのままほっとくと非常にまずいんで

す。じゃあ、更新できるかと言われたら、それを支えるような人はほとんどいません。例えば米子市なんかは、もうどんどんアーケードを壊してます。今、私、お付き合いしてる燕市さんなんかも壊しました。壊したんだけど、そこに人がたくさん来るかという、来ないわけです。そこに密集した商店があるんですけども、やっぱりそれが老朽化してて困ってる。燕市さんは、それを壊してくださいと言っても、もう所有者が不在というか、いませんで、それを自治体が買い取って、それを壊して、市民のための空地にしようというふうにしてるんです。ですけど、それが地域にプラスになるのかと言われたとき、管理を地域に投げられても地域が受け取れないような気もしたりしています。八方ふさがりな状況が地方都市にはありそうな気がします。1つ目がそれです。

2つ目は、地方都市、先ほどD委員から、大都市と地方都市の分け方というような話があったときに、地方都市は、やっぱりそのままでは企業の方が来られてビジネスに乗らないところが地方都市のような気がします。例えば再開発事業をやったとしても、その床を負担できる民間がないんです。ですので、今、一生懸命、公共側が入ってますけど、もうほぼ限界が来てます。そうすると、更新して再開発をしようとしても、今のルールのままでは床負担ができませんから、更新もできなくて、ちょっと八方ふさがりです。

無理やりやったところがどうなってるかという、秋田市のエリアなかいちさんなんかもやっぱり抜けちゃってます。上越市の高田というところに、駅からほんの数分のところに長崎屋さんがつぶれて、何年もほったらかしになってたところをつぶして再開発ビルができました。地元の人たちが、生鮮食料品を売ってほしいということで、まちづくり会社さんが一生懸命がんばって呼んだんですけども、やっぱり賃料を払えなくて撤退されちゃってます。だから、今、空いてるわけです。再開発をやっても空き空間になっちゃうと、周りの方がどんどん手が出せなくなってるのが地方都市の実態のような気がします。

そういう意味で言うと、もう1つ、最後なんですけども、9ページにあります、作る計画ではなく作らないとか、減らすとか、まとめるとか、やめるという方向性は、私も、非常に重要なキーワードのような気がします。地方都市でこれをどうやればいいのかというのを考えてるんですけども、これまで都市計画税という税金を取ってました。往々にして市街化区域だったり、用途地域内だけから取ってたんですけども、それを使って郊外の、けっこう道路整備をやってきたような気がしています。もしくは、郊外に区画整理をやる時に入れたような気がします。

そうすると、これから作らない、減らすとかいう話になると、都市計画税、今までは作る目的税として、その人たちから取ってきたわけですけども、これを、今言ったような、壊したりとか、行政が種地として取得したりといったようなことに使えないかというふうになっちゃうと思います。ですから、どこかで、都市計画税の使い方とか使われ方を整理していただいて、それがこういうことに使えないかというような発想をしていただけたらいいかなと思いました。ちょっと長くなってすみません。申し訳ありませんでした。

(委員長) どうもありがとうございました。だいたいよろしいでしょうか。もしよろし

ければ次の議題に入らせていただきたいと思います。

続きまして、議事次第の2に入りたいと思います。まずは、ご説明をお願いいたします。

(武政市街地整備課長) それでは、2つ目の議題の、市街地整備のあり方について、資料3で、市街地整備課長、武政でございますが、ご説明をいたします。

資料をめくっていただきますと、今後の市街地整備のあり方の検討という、今回の検討の大きな組み立てを整理したページがございます。第1回の小委員会でお示しました、目指すべき都市像の主な3つのキーワードということで、コンパクト、レジリエント、そしてグローバルというのを outsizing させていただいておりますが、これを都市機能更新あるいは市街地整備に引きつけて、これらのキーワードが意味するところを記述したのが黄色の箱の中の文言でございます。こういうことを通じて、コンパクトあるいはレジリエント、グローバルな都市にしていけるのではないかと。それを具体的に実現するための都市整備としては、赤の箱のところになります。事業を入れることで、今日的なニーズに対応した機能の集積とか空間を作っていくと。それが事業後、オレンジのところになりますけれども、管理運営段階においてもストックの資産の価値、あるいは地域の魅力・活力を維持していくということが重要であり、これらについての方法についてご議論いただきたいと思いますというお願いでございます。

2ページ以降、まず市街地整備がこれまでどういうふうに行われてきたかというのを、3ページでございますが、法定の事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業について、これまでの実績をまとめてございます。区画整理につきましては、全国で37万ヘクタールのエリアで実施してございます。結果として、現在の市街地の約3割は区画整理で整備されてきてございますし、施設としては道路の4分の1、公園の半分、あるいは駅前広場の3分の1は区画整理の成果でございます。一方、市街地再開発も現在、1,000地区に近い実績がございます。その結果、黄色の箱の下に書いてございますが、実現する容積は事業前の6.6倍ということで、高度利用には明らかな効果がある事業でございます。

ただ、これまでこのように連綿と事業を進めてきたところでございますが、その結果として、ある市街地はいくつかの課題を抱えてございます。4ページ以降、市街地の特性に応じた市街地の課題を整理させていただきました。

まず5ページでございますが、地方都市の中心市街地の問題でございます。左側には宮崎市の中心市街地活性化基本計画のエリアを示してございますが、この162ヘクタールのうち、平面駐車場等の空き地になっている、実際に建物なんか建っていないエリアが21.6ヘクタールということで、13%のエリアが、土地利用が真っ当になされていないというふうな状況になってございます。また、右側には、再開発事業の前に、防火建築帯造成事業をはじめとするいくつかの事業が行われ、その後、昭和44年からは再開発法に基づく市街地再開発が進んでございますが、ストックとしては存在しますが、非常に古いものが出てきてしまって、結果、非木造建築物におきましても、建築物の老朽化とか陳腐化、空き家化が進行しているというふうなことが、地方都市の中心市街地におけます課

題でございます。

一方、6ページは、郊外部の住宅市街地におけます課題でございます。特にニュータウンと呼ばれるものにつきましては、一斉に都市が形作られますので、人口構造も非常に偏ったものになってございます。その結果、居住者の一斉高齢化によりまして、急速な高齢化が生じているという状況でございます。このページの資料は千里ニュータウンの状況でございますが、左側は人口の推移でございます、黒が全国、青が大阪府でございますが、赤の棒グラフあるいは折れ線グラフは、これは千里ニュータウンの人口でございます、昭和50年をピークに、既にもう減少に転じていると。これが千里ニュータウンにつきましては平成17年以降、下げ止まっているというような状況にもございますが、かなり先行的に人口の減少が始まってしまっている状況でございますし、人口の階層別の比率を右側に示してございますが、明らかに高齢者人口のところに最大のピークが、ハッチのものでございますが、千里ニュータウンにございまして、その分、左側の生産年齢人口のところにへこみが生じているという中で、下にございますニュータウンのセンター地区あるいはサブセンター地区の施設においても、施設の老朽化、陳腐化等が進行する中で、生活を支えるサービス機能の確保が課題になってるという状況でございます。

7ページは、密集市街地についての課題でございます。地震時等に危険な市街地が依然として存在してございます。著しく危険な密集市街地は全国で約200地区、約6,000ヘクタール、指定がされてございますが、東京と大阪は合わせて約4,000ヘクタール、山手線あるいは環状線の外側に集中して存在している状況でございます。これらは、右側にありますような、いくつかの手法を組み合わせながら整備を進めなければならないところでございますが、なかなか進みの歩みが遅いというような問題が課題として存在してございます。

次に8ページは、大都市の都心部、既に、東京で言えば関東大震災の震災復興、あるいは戦災復興で一応の基盤があるものでございますが、当時のスタンダードで設計されているため、例えば左側の図の下にありますように、虎ノ門の周辺の戦災復興でやった市街地というのは非常にロットが小さいという状況でございます。あるいは、そういう戦災復興、震災復興を行っているところ、真ん中の図の旧耐震の非木造建物の密度の高いところとほぼ一致をしてございますし、オープンスペースの状況は、上が神田の駅の周辺でございますけど、ほとんど空地がないエリアになってございます。これらの敷地が細分化され、オープンスペースが不足しているところのポテンシャルを活かした都市機能更新が大きな課題になってるというふうな状況でございます。

続きまして、もう1つ、今のは空間的な課題でございますが、機能的な課題としては9ページの方に、大都市の都心部の市街地についてのもう1つの問題を挙げさせていただいております。東日本大震災で発生しました大規模な停電がございましたので、下にございますように、例えば左上の円グラフでございますが、大震災後、BCP、業務継続計画を策定する企業が急激に増えました。あるいは、左下、右にございますように、オフィスを

選定する、あるいはBCPを検討するに当たっても、電力等のインフラに対する切迫感と
いいますか、必要性が訴えられてるところでございまして、都市機能が集積し、エネルギ
ーが高密度で利用されてるような拠点地区においては、エネルギーの安定供給というのが
一つの大きな課題になってるといふふうに認識してるところでございまして。

10ページ以降は、これらの市街地のそれぞれの課題に対しまして、事業制度上、どう
いう対応をしていく必要があるのか、あるいはどういう課題があるのかというのを、事業
制度の4つの分野について、11ページ以降、まとめてございまして。

まず1つ目の課題は、公民の連携と役割分担というタイトルにしてございまして、都市
基盤整備が進捗する一方、公共団体の財政上、あるいは国もそうでございまして、財政上
の制約が高まっている状況でございまして。このような中で、既成市街地においてどのよう
な市街地整備が期待され、あるいはどのような公民連携と役割分担が進められるべきかとい
うことについてご議論いただければと思っております。左上は、地方公共団体の区画整
理等の事業費の推移でございまして、ピークの2分の1ぐらい、それから公共団体の財政
全体に占めますシェアで言いますと4割ぐらいまで、ピークからすると、減少している状況
にございまして。右上は、再開発事業の施行者でございまして、下の黄色と青の部分がいわ
ゆる民間セクターでございまして、昭和40年代、50年代は3分の2のぐらいが民間セク
ターだったんですが、これが現在、最新の10年間では約8割まで高まってきていると。
逆に言いますと、公共セクターの役割と申しますか、実施する事業が減っているという状
況にございまして。それから、下の横長のグラフは、土地区画整理事業がどういうエリアで
行われてるかというのを年度ごとに示したものでございまして、ベースになってます赤と
か緑の部分、DID内あるいはDID隣接にほぼ集中してきてございまして、かつてあり
ました郊外型の区画整理が非常に減少してきているというような状況にございまして。

12ページは、これらの事業のシフトの結果でもあるんですけども、地権者のニーズ
に対して柔軟に対応していく必要が生じてきているというのをお示ししたのが次ページ、
12ページでございまして。左側の2つのグラフは、区画整理のエリアカテゴリーごとの事
業着手までの所要期間、あるいは事業着手後の実際の事業期間を折れ線グラフで、それぞ
れ何年かかったかということについては帯グラフで示してございまして、明らかにDID
内あるいはその中の重点密集においては長期の事業期間が必要だという結果になってござ
いましてし、右側では、中心市街地の中でまちづくりを行う際の地権者の意向の例を示して
ございまして、3分の2ぐらいはその場所で引き続きというのでもございまして、残りの3
分の1は売却あるいは貸したい、あるいは活用したいと、様々なニーズが混在している状
況にございまして。さらに、右下の部分でございまして、再開発事業を行う際に、土地を単
独で所有を続けたいというニーズが一定程度ございまして。自治体に聞いた例でござい
ますが、約2割でそういうことを言われたことがあると。それをどうやって解決したかとい
うのが下の棒グラフでございまして、地区からの除外あるいは転出、事業から外してしま
うということを中心に対応されている。ただ、一部、全員合意で、権利変換といひます

か、土地の権利を残す形での再開発事業がなされてる事例もあるようでございます。

続きまして、13ページは事業費の面での課題、問題でございまして、左上は土地区画整理事業の、これも施行区域別の事業単価でございまして、明らかに街中の事業では移設等の補償あるいは移転費という部分が膨らみまして、事業費が非常に大きくなる傾向にございます。右側は再開発事業の地方都市、大都市近郊、都心部におけます収入と支出の構成でございまして、いずれのエリアにおきましても、床需要の影響を大きく受けます保留床の処分金に大きく依存していることが見て取れますし、支出面で申しますと、地方都市においても2割程度の補償費が必要というような事業構造になってございます。その理由は、左下の折れ線グラフでございまして、非木造の建物というのは年数が経過してもなかなか補償率が下がってこない、再築に必要な費用の8割以上を補償しないと除却できないというような制度上の問題がこれらの背景にあるかというふうに考えてございます。

最後に4点目でございまして、事業後を含めた地域全体の魅力・活力の維持向上の取組との連動、エリアマネジメントの連動を14ページで整理させていただいております。市街地整備事業の効果を維持するためにも、今後は様々なエリアマネジメント活動との連携というのが必要ではないかというふうに感じておるところでございまして、左側は、うめきたの1期、グランフロント大阪を整備した区画整理事業における事例でございまして、事業を契機にタウンマネジメント組織が設立されまして、下の写真にありますようなイベントの実施あるいはオープンカフェの取組をされてるところでございまして、右側の埼玉県土地区画整理事業の事例ではございまして、駅広を整備するとともに、事業を契機にNPO法人が設立されて、公園の管理運営等の主体としても活動いただいているというような事例がございまして。

最後に、目指すべき都市像、コンパクト、レジリエント、グローバルに対応した形でご議論いただきたい事項を整理するとともに、最終ページで、都市像にかかわらず共通のテーマについても触れさせていただいております。簡単に触れさせていただきます。

16ページは、コンパクトな都市の実現に向けた市街地整備について、論点1として、市街地整備を通じた都市機能誘導、コンパクトな都市を実現するような都市機能の誘導の促進のあり方についてご議論いただきたいと考えてございまして、左側の図にありますように、低未利用地の散在、あるいは建物の老朽化・陳腐化・空室化が進行してまいりまして、地方都市の中心市街地におきまして、拠点としての機能集約、あるいは活力・魅力の維持・向上を図るため、市街地整備としてどういうことをすべきかについてご議論いただきたいと思っております。一方、都市の郊外におけますニュータウンにつきましても、一定の都市基盤は整ってはございますが、人口減少・高齢化の中で持続的生活を可能にするため、生活を支える施設をどうやって確保していくか等についてご議論いただければというふうに期待してるところでございまして。

次に17ページ、レジリエントな都市の実現に向けた市街地整備ということで、特に密集市街地が大きな課題でございまして、これらの密集市街地の整備を加速化するための事

業手法のあり方についてご議論いただければと思っております。権利者が多く、あるいは権利関係が複雑であるような、このようなエリアにおきまして、多様な権利者のニーズに対応し、事業を円滑に進めるための方策についてどうしていくべきかについてのご議論を期待しております。下には、まちづくり用地あるいは公的不動産を種地として、密集市街地の整備を進めようとしている事例についてのご紹介がございますが、このようなことを含めて、密集市街地の整備の加速化についてのご示唆をいただければと思います。

3つ目の視点でございますが、グローバルな都市の実現に向けた市街地整備を18ページに挙げさせていただいております。左側は、国際競争力強化の観点から、大都市の都心部におけます大街区化につきまして、土地の有効高度利用を図ることを目的として大街区化を進めていきたいというふうに考えてございますが、これを促進するためにどういう方策があるかをご議論いただければというふうに考えてるところでございます。併せて、エネルギーの面でも、大規模地震の災害時等、拠点地区におけます業務継続の必要性は明らかでございますので、こういうことに対する取組についての方策についてご議論いただきたいと思っております。

最後に、これらのいくつかの視点とは別に、共通の課題として、19ページに、市街地整備推進に係る課題を挙げさせていただいております。これは11ページから14ページに挙げました課題に対応する形で整理をしておりますが、1つ目は、財政制約等が高まる中、あるいは既成市街地にシフトしていく中で、公民連携あるいは役割分担をどういうふうに進めていくべきかという論点でございます。2つ目は、地権者ニーズに柔軟に対応できる市街地整備の事業手法についてどういうふうにしていくべきかというものが2つ目でございます。具体的には、左下の図にございますように、再開発事業におきましても従前の土地の所有関係を担保したまま事業を実施すると。そういうニーズがあるエリアにおいては、こういう取組をより一般的に進めることができないかというふうに考えてるところでございます。3つ目は、事業リスクの軽減・分散のあり方ということで、公的不動産の活用も一つの行政支援の方法でございますし、事業のサイズを小さくして、より早く成果を挙げていくというようなやり方もございます。こういうことを含めまして、事業リスクの軽減・分散の方法についてどういうことがあり得るかということについてのご議論を期待してるところでございます。最後に、4番目でございますが、エリアマネジメントを視野に入れた事業の促進のあり方について、市街地整備事業を計画し、進める段階においても、その後の地域のあり方あるいは地域運営のあり方について視野に入れて行うべきだというふうに考えてございますので、これについてもご議論いただければというふうに考えております。

以上、駆け足でございますが、市街地整備のあり方についての資料についてご説明いたしました。よろしくご議論をお願いいたします。

(委員長) どうもありがとうございました。それでは、ただ今の事務局からの説明につきまして、ご意見、ご質問があればよろしく願います。いかがでしょうか。はい、ど

うぞ。

(D 委員) 地方都市、私、和歌山から来ましたので、そういった立ち位置も含めて、特に16ページのコンパクトシティに向けた整備ですとか、あと最後の19ページの共通論点について、いくつかの意見というか、を言わせていただけたらと思います。

まず中心市街地なんですけれども、拠点整備ということで、いくつか核となる施設を誘致してやってるケースでは、成功例としては新潟県長岡市ですよ。アオーレだったかな、長岡というところは割とデータ的に見ても良い感じで行ってるんですが、実はけっこう少数派でして、圧倒的多数が拠点を誘致したりしてもあんまり動いてないというのが現状でございます。やはり効き目があるのは、病院とか、そういった施設を持ってくるケースではある程度の効果が見られるものの、やっぱり商業一般に関してはけっこう厳しいというのが現状でして、そういう拠点の方向性ですね。どういったケースを特にこの地域が望むのかというのがけっこう大事な論点になってくるんじゃないかなと思います。

あとそれに付随して、やっぱり土地問題でして、これはこの委員会の範囲を超えてしまうかもしれないんですが、土地を手放すインセンティブが弱くて、個人の財産になってしまってる。その財産をどういうふうな形で、例えば商店街とか市街地に関しては、どういうふうに手放すインセンティブを付けるのか。これについてはかなり難しい問題で、税制等に頼るとか、いろいろあるんですけれども、そこは大きな、どの地域に訪れてもほしいこれが論点になってきてるかなと思います。

3番目が、地元で大きな投資を行う人というのは、外部の民間資本は少なく、やっぱりリスクが大きすぎると。先ほどL委員がおっしゃいましたけども、全国資本はなかなか地方に入りたがらない。そもそもそういう撤退が激しいところに新しい投資を行うというインセンティブはものすごく低くなってまして、それをインセンティブづけてる、もしくは投資する人は地元資本なんです。だいたい地元の老舗の店とか、地元の割と大きな店がお金を出してやるというケースが圧倒的に多いような状態ですから、もし仮に地元が地元の、助けるという言い方はあれですけども、再開発する時に何かやるんだったら、何らかのインセンティブですよ。地元の方がやってよかったなと思える、減税とまで行くかどうか分からないんですが、何かそういうインセンティブを付けてあげるのが大事なかなというふうに思います。なかなかこれは法律的に難しいことかもしれませんが。

最後に、やはり市街地問題、地方都市に関して言いますと、うまくいかないのは、組織、どこが音頭を取ってるのか、よく分からないというところがありまして、例えば行政が取ってるのか、商工会議所が取ってるのか、はたまたまちづくり会社というところがやってるのか、外から来た民間資本がやってるのかって、よく分からないところがあって、もしこれを効率的に進めるのであれば、核となる組織をバンと作ってしまって、そこに全権委任じゃないですけど、ある程度任せるみたいな形でやらないと、一時、まちづくり会社ってできましたけれども、結果として何が起こったかという、大した権限も持たずに、自分が経営する駐車場の収入だけの経営みたいになってしまって、あまり機能を発揮できな

かったという組織上の問題がありますので、そういった主体ですよね。もちろん行政が音頭は取るべきだと思いますが、民間を交えてやる場合には、民間にある程度の権限を付与するといったことが、それを何らかの形で法的に裏付けるということが必要なのではないかなというふうに思いました。すみません、以上4点です。

(委員長) ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

(F 委員) すみません。先ほどL委員が都市計画税について触れられていて、私もそれ、先ほど言いたいなと思って忘れてたところなんですけれども、またニュータウンの話が出ましたので、その費用の話というのは先ほども申し上げたんですけれども、この委員会とか、国で検討できることのひとつって、やっぱり都市計画税の話ではないかなというふうに思っています。

東京都でも税の委員会に入っていたりするので、又聞きではありますけれども、お聞きすると、ニュータウンを抱えている自治体なんかでは都市計画税がどちらかという余り気味で、例えば維持管理だったり、先ほどのお話でありました都市計画事業や区画整理事業に入らない部分で、今の現状の課題に沿うようなものに使えていくと、かなり課題への対応というのは自治体レベルで進むんじゃないかという気がしています。

今日の資料の中でも、再開発がかなりもう市街地の3割相当であったり、この件数が少なくなってるのは、やれる場所が、市場を見たときも、もうかなりギリギリまで行っているというとらえ方もできるんだと思うんです。そうすると、やっぱりもう少し、都市計画には乗らないけれども小規模な共同建て替えであったり、もう少し違う形の市街地の整備あるいは区画整理のやり方があるはずで、そういうものへの支援、その辺はリノベーションになるのか、もう少し広げるべきなのか、分からないんですけれども、そういうものだったり、それこそ維持管理、エリアマネジメント団体の設立など、そういう課題に沿うものに都市計画税というものが向けていかれることによって、今日の課題というのは少し進む部分があるんじゃないかなというふうに思っていますので、意見までですけれども、失礼します。

(委員長) ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

(I 委員) 大変よく整理されてる資料だと思います。何点かコメントですけれども、そもそも論でいくと、市街地整備事業というのは、1つは特に基幹的な公共設備を整備するという部分と、それから床なり土地なりを整理整序して区画を整えたりとかするという、その2つの要素からできあがっていて、歴史的に見ると、圧倒的に公共設備を整備するところが非常に大きくて、それですと進めてきたんですけども、その部分の重みがどんどん小さくなってきているというのが今の状況だと思うんです。

だから、裏返して言うと、実は土地や建物を整理整序するという要素はそんなに重要性が減ってるわけじゃなくて、むしろ相対的にはそちらの重要性の方が、たぶん市街地整備事業の中では、重みが上がってきていると思うんです。しかしながら、市街地整備事業の構造として、公共施設整備があるから床なり宅地が増進して、その分で入れ替えをして、み

んなで開発利益を分け合うという、そういう構造になってるので、2つ切り離して、土地の入れ替えだけやりましょうというふうには、なかなか事業の構造上、非常に難しいと思います。ですから、そういう意味では、かなり構造的な問題をまず抱えてるところは認識しておいた方がいいと思います。

しかし、繰り返しになりますけれども、地方都市にしろ、大都市にしろ、土地や建物を入れ替えるという手法は非常に有効な手法で、これはもっともっと実は活用したい場面がたくさんあると。そのときに、例えば今日の、地方都市だと空き地や低未利用地がいっぱいあるので、単に入れ替えても、空き地や空き家が入れ替わるだけで、ちっとも都市として良くなるんです。そこで考えられるのは、やはり集約化ということにどれぐらいその事業が資するかというところを、従来の公共施設整備の分に読み替えるというか、従来は公共施設整備というのが非常に公共的な利益というか、公共に資する部分大きいということで、この種の仕組みがあったり、補助が出たりという形になってたところを、集約型都市構造の実現にどれぐらい資するかというところに置き換えて、それと土地建物の入れ替えを組み合わせるというふうな発想なのかなと思いました。

その意味で言うと、さっきも言いましたように、空いてるところがとにかく多いので、そこにどこから入ってくるかという形で言うと、例えば立地適正化計画で言うと、居住の区域外とどうそこがパッケージになってるかというところが1つあるのかなと思っています。

それから、2点目は、なるべく地権者のニーズに合わせた柔軟なことなんですけれども、これもなかなか難しく、例えば区画整理にしろ、市街地再開発事業にしろ、1種型であれば、組合の解散というのが事業の終わりなんです。そこから後は知りませんというのが今までの基本的なスタイルなんだけど、実はそうではなくて、むしろそこがスタートだというぐらいで考えていかないといけないということは私も大賛成です。

しかし、その後、実はマネジメント、例えば再開発ビルだと床のマネジメントとかをしていくときに、いろいろそこで入れ替えたいんだけど、実は元々の権利変換というのが非常に硬直的な構造になってるので、何かやろうとしても非常にそこがネックになって動かないということがたぶんほとんどだと思うんです。例えば、大きなマグネットの店舗が抜けたので、ほかで区画分けして使いたいとか言っても、大抵は区分所有になってるので、区分所有の境界を変えたりすることというのは非常に困難を伴うので、最初から共有にしなければまだましなんですけれども、そういう発想になってないものだから、非常に難しいんです。そこでは、ある意味、ちょっと強行なんですけれども、2種的な発想というんでしょうか。いったん誰かが買い上げて処分していくというふうな発想を組み込んでいかないといけないのかなというふうな感じも覚えていて、2種まで行かなくても、1.5種ぐらいのものがあるといいなと思っています。

例えば、ちょっと例が違うんですけど、ニュータウンのサブセンターというのは、どうすれば再生するかというビジョンはほとんどのところで作られてるんですけど、やり

方が全然思いつかなくてできてないというのが実情なんです。千里ニュータウンでも、1カ所だけ再開発事業でやったところが、藤白台だったかな。ありますけど、できない。なぜかという、分譲で、しかも一団地の総合的設計というのがかかって、全員の同意がないと1戸の建て替えもできないという、そういう縛りになってるんです。そうすると、もう2種の再開発でもやるしか、再生の事業って、今のところ、ないわけです。だけど、2種はとても重たいので、あるいは非常に公共性が高いことがないとなかなか2種事業って踏み切れないので、そういうところの、しかしながら、要素を組み入れていかないと、再開発事業の、あるいは区画整理の換地もそうですけど、非常に硬く、ある種の公平性を担保できるようなやり方でできてるので、そこを抜くには、やはり公共がいったん介入するというような形を取り入れていかざるを得ないのかなというように思っている次第です。

ちょっとほかにも言いたいことありますけど、長くなりますので、ここでやめておきます。

(委員長) ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。どうぞ。

(M委員) 私もこのところ欠席が多かったので、少し頓珍漢なことを言うかもしれませんが、前半の部分も含めて3つ、特に市街地整備に関して意見があります。

まず全般的に、これからさらに市街地整備を進めていくに当たっては、民間主導で地権者合意をはかり、民間資金で事業実施ということが多くなります。今、L委員も言われたように、公共が引っ張るというよりも、民間ベースでうまく建て替え更新していかねばなりません。

この場合、民間投資を確保するためには、日本においては、年とともに減価する家屋よりも、土地の資産価値がどうしても重要になってしまいます。したがって、仮に地方都市であっても、土地分でキャピタルロスが露骨に予想される場所については、なかなか民間投資が向かないと考えられます。今でも地方都市の地価は、期待される収益に比べて少し割高と言われることがあります、それでも露骨に下げっていくことは難しく、今の地価水準を緩やかに維持・向上させる政策を実施していくしかないと考えます。

そのために重要なことは、人口が減っていく中でも、人口密度を維持するためにエリアを限定していくことにあると、私は考えます。まさに立地適正化計画の発想で、これがどこまできれいに入るかは別にして、これが前提にならないと市街地整備が民間事業としてうまくいかないというのが1点です。

それから、2点目です。例えば先ほどからエリアマネジメントの話がありました。私が気になるのは、エリアマネジメントの導入が、単純に言うと、そこの地権者負担、事業者負担を増やすことになるということです。今でも、居住用の小規模住宅に係る土地分や家屋分については、政策減税があります。今でも商業施設が過大に税負担を負ってるんじゃないかと批判されることもあります。そうした中で、さらに中心市街地における商業施設等に、事業者負担を増やしていいのかという疑問です。

先ほどから都市計画税の話が出ています。けれども、土地や家屋に係る課税ベースは、

固定資産税です。固定の土地分や家屋分に、適正に課税されてるかどうかということがベースで、都市計画税はその一部にすぎません。そうしてみると、適正な固定資産税課税とは何かということから考えていかなければなりません。お手軽に上乗せ負担を求めるのでは、なかなか事業が進まないというのが2番目の点です。

さらに、事業手法としては、区画整理事業や市街地再開発事業もずいぶん限界に来ていますが、どちらかといえば、区画整理の手法のほうが有効ではないかと思っています。

それは非常に多様化している住民ニーズを踏まえて、床まで含めてすべて法定事業として合意形成していくというのは、容易ではないからです。合意形成にはどうして時間がかかります。区画整理の手法は、各地権者の総意と個性を活かしやすい仕組みです。その区画整理の中に、上物マスタープランといいますか、地区計画ですとか建築協定を使って一定の誘導は行っていく。しかも、その中でも、転出地権者を増やすために、取得可能な部分については公共取得をして転売していく。ただし、これをうまく事業実施させていくとなると、ある程度まとまった資金が必要で、事業経験のある大きい自治体やURが、実施していくというスキームが必要であると考えました。以上です。

(委員長) ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(H委員) 今、M委員がおっしゃってた人口のところで気になることがあります。現在関わっている札幌では、商業床、売り上げ、人などのデータと同時に、パーソントリップを使って、拠点の評価をしています。これより、行政が作った拠点の位置づけが、現況、すごく賑わいがあるところでも、将来人口推計をすると、賑わいを維持するには人口移動させないとやっぱり無理ということがわかります。拠点は、今、市街地として整備し直すにしても、そこを維持すべきなのか、そうではないのかの取捨選択を行う必要があります。それを立地適正化計画の中で検討しないと、投資はたくさんしたけど全然人が来ないような市街地を作っていっても仕方がないので、その辺の線引きってけっこう重要なことではないかと思います。

さらに、今日の資料だと、その後、レジリエントな都市の実現で市街地整備するというのがあって、最後のところにうめきたの話なんかも出てました。うめきたの1期は、確かにエリマネができて、事業としてはとても良いと思います。建物全体としての排出量削減等は考えられてますけども、有事の際に逃げ込められるような町になってるかというのと、決してそうではないです。これからは、市街地整備では現在市場が求めるエネルギーの確保だけではなく、開発との連動で周辺が逃げ込めるような整備をしていく必要性があると思います。だから、その辺のご検討というのをしていただいた方がいいのではないかと思います。

(委員長) ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。はい、どうぞ。

(J委員) 1、2、3とあるので、順番になんですが、1番に関しては、結局、人口が減少することが根幹的な課題で、一生懸命市街地整備をしても一方で蛇口をひねってたらたぶんどうにもならない話であって、むしろ、集めるところでの議論ももちろん重要なんで

すが、減らされていくところのマネジメントというのを真剣に考えないといけないんじゃないかなという気がしてるんです。おそらく市街地整備の議論をして、かなり都心は良くなってきたみたいな話の一方で、郊外はぺんぺん草が生えてどうしようもない状況にたぶんなり得るというストーリーも一方で描けるはずで、むしろ外側の蛇口をどう上手に閉めていくかというソリューションが見つければ、自然に中心の市街地整備側も少し議論がしやすくなっていくような気がすると思うんです。だから、そういう意味では、少し引いたところでもう少し議論した方がいいのかなというふうに感じました。

あと2つ目の密集市街地整備なんですが、僕もいろいろ悩みながらこれまで取り組んでいるんですけど、少なくとも過去10年ぐらいの間に、密集市街地の状況って相当変わってるような気がするんです。都心部の密集市街地なんかを見ると、特に東京なんですが、昭和30年代終わりが人口のピークなので、さっきの千里ニュータウンと同じで、10年ぐらい前におじいちゃんが死んで、今、おばあちゃんがどんどん死に始めてると。つまり、土地の出物がたくさん出てきて、たぶん建て替われる場所はどんどん建て替わりつつあるというのが東京の密集市街地の状況なんです。

一方、地方を見ると、同じように空き家になり、市場価値を失って、そのうち空き家も朽ち果て、自然と密集状態は解消されるかもしれないって、半分冗談みたいな話がたぶん現実になりつつあると思うんです。だから、そういう中で、今までと同じスタイルで、同じベクトルで、密集市街地整備の加速化ということも、もちろん上乘せの的に考えることは必要だとは思いますが、ちょっと視点を変えてやっていく必要もあるんじゃないかなという気がしています。

どうすればいいかということについては、まだ議論も必要なんですが、たぶん密集市街地ならではの良さというのがたぶんあって、例えばさっき議論してた、官民の境界を取り去ることでみたいな話をしてましたけど、密集市街地なんてそもそも官民の境界がめちゃくちゃ曖昧な場所なわけですよ。だから、そういう意味では非常に先進的な地域でもあるし、車を使わなくても暮らせる町なわけですよ。時代のトレンドの先端を行ってるとも言えるし、結果、郊外市街地と比べれば歩く距離がたぶん長いはずなので、健康に老いぼれていける町みたいな、その新しい21世紀的な価値観で見ると、決して悪くないかもしれない。だから、そういう意味では、少し今までとは違うベクトルを入れ込んでいくというような視点で議論を深めると、何かもっともっと分厚い推進方法というのが出てくるのではないかなと考えているところです。

3点目のエネルギーの面的利用、グローバルというキーワードなんですが、たぶん2つの意味があって、1つは災害時にきちんと自立できるような拠点空間をそれぞれの都市に持たせておくと。たぶん、これ、グローバルスタンダードになり得る日本モデルだと思うんですよ。非常にハザードが大きい地域で都市を成り立たせるといったときのグローバルモデルになり得るので、その方向で「どうだ、すごいだろ。」って自慢できるようなものを作り上げていくという意味と、あと一方で、1番目の立地適正化計画とも関係してくる

んですが、たぶんエネルギーにしろ、水にしろ、ある一定以上の効率を求めようと思うと、建物の用途の組み合わせとセットで考えていかないとイケなくて、3番目の話と1番目の適正化計画というのはものすごくリンクしてると思うんです。だから、そういう意味で、単にインフラの支援という、独立的に考えるのではなくて、市街地の機能の再構築をしていくという文脈の中で議論されるといいのかなというふうに感じます。以上です。

(委員長) そろそろ時間になりかけてるんですが。じゃあ、最後、すみません。よろしくをお願いします。

(G 委員) それでは最後に、ちょっと厳しい議論というか、意見をさせていただきます。この3点とも、まだまだ10年前の議論に、ベーシックにはそこに立っているのかなという気がしています。

1つ目は、私、URの団地再生なんかもやってますけれども、基本的に都市機能更新というよりも、人を替えるというか、いかにしてその中に住んでる人、新しい人をどう呼ぶかという、要するにそういう問題であって、箱だけの問題ではやっぱりないので、そこでどういう暮らしが展開できるかという論点が全くないですね。ですから、逆に言えば、ここで千里も出てますけれども、多摩ニューにしても、どういう新しい暮らしが展開できれば新しい人が多摩ニューにでも行くのか、都心からでもという、そういう観点がないなというのが1つあります。

あと、2つ目も、私、池袋のというか、豊島区の都市マスにかんでおまして、まだできあがったばかりですけども、その中で、これだけ大きな街路がたくさんできて、それで高層マンションがズラズラと立ち並ぶ。ちょっと前の中野坂上のような、町が一変するような形になるわけですよ。じゃあ、その奥に暮らしてる人たちは、特に豊島区なんかの場合ですと、今までの、いわゆる密集市街地の生活というものを、ある種、大事にしてきた、そのコミュニティに暮らしてきた人たちというのは、雑司が谷とか、そんなところとか、そうかもしれませぬけども、そういう人たちの住民からの意見もけっこう出て、そういったときに、本当にここにマンションで集めることが、ある意味、地震としてはレジリエントというか、防災対策にはなるかもしれないけれども、見守りとか、そういうコミュニティとか、隣は誰かを全然分からないような人たちが高いマンションに住むということに対して、どうなのかというところがもう1点あります。

それから、最後の面ですけども、今、たまたま、まさに国際競争力の観点からの大街区化みたいなものに一緒に取り組ませていただいているんですけども、そんなときに、本当に外国人は大街区化の土地の高度利用が今後も好きなのかという、要するに今後も賃料を取れるのか、REITとか、そういう中で。ミッドタウンとヒルズまではよかったと。でも、ヒルズも既に少しずつ傾いてきてるし、賃料水準とか、そういった意味で。

同じような議論を実は横浜でもやっていて、横浜で外国人の住む人たちを呼びたいと。その人たちのためにはどういう生活が準備できるかという、やっぱり水だったり、ヨットだったりとか、そういった違った要素がプラスアルファであることによって、横浜はで

すよ。たまたまそういうことでしか東京には勝てないということやってたわけですが、そういう意味で考えると、本当にこの論点3の中で、今後20年、30年の不動産の賃料水準と、それから日本という位置、正直言って、ジリジリ下がってますよね。その中で、今の賃料水準とか、要するに諸外国から、今で言うミッドタウンレベルの賃料を負担する会社が続々と来る、そういうことを想定していいのかどうかという、その部分を1度議論しないと、30年後、40年後にはこちら辺に亡霊のような高層マンションがあって、日本人は安く入れますみたいな話になってしまうので、それはちょっとおかしいので、国際競争力の中で、質の部分ですよね。外国人が住まいというものに対してどういう質を求めているか。

たまたま私は港区で、賃料200万のマンションとか、いくつか見させていただいて、景観賞なんかを出させていただいた関係で見させていただいてるんですけども、はるかに大きなマンションではなくて、小さな区画だけでも、まず電柱の地下埋を事業者がやっていると、非常にきめ細かい緑が配置されてるとか、まずその区画だけが全く従来の場所とは違ったような空間になっている。そういうところに賃料200万の外国人のファミリーが住んでるといふふうに聞いて、これは今の話とはちょっと違うかもしれませんが、そういうことを少し想定して、生活の質みたいな部分を、日本人にしても、外国人にしても、少し考える必要性があるのかなということでございます。ちょっと長くなりました。失礼いたしました。

(委員長) ありがとうございます。すみません。ちょっと時間が参りましたので、以上で議事次第の(2)は終了とさせていただきます。

議事次第ではその他とありますけれども、事務局から何かございますでしょうか。

(都市局長) では、私の方から。

(委員長) どうぞ。

(都市局長) 都市局長でございます。遅れて参りまして、申し訳ございません。一言、ご挨拶させていただきます。

本日は活発にご議論いただきまして、本当にありがとうございます。前半では、都市の施設・インフラについてご説明をしたかと思えます。駐車場とか地下街とか通路といったものを念頭に置いて、民間を含めて、どうやってマネジメントしていくかという問題提起をさせていただいたと思えます。委員の先生方からは、財源の確保とか費用負担、フリーライダーの問題をどうするのか、地方都市の持続可能性、担い手はどうするのか、一方で、公共性という名前の下で、どこまで民間負担を求めるのかというご指摘もあったと伺っております。最初のエリアマネジメントの議論とも関係する話でありますので、引き続き検討させて、整理をさせていただきたいと思えます。

それから、今日はさらに新しいテーマとして、市街地整備のあり方について、主として現状分析と論点提起をさせていただいたわけでございます。次回も市街地整備についてご議論いただいて、その上で、これまでのエリアマネジメントを含めた全体の議論について

論点整理をさせていただきます、夏頃に予定しております取りまとめに向けて、またさらにご議論いただきたいと考えております。

今日の市街地整備のご議論を、後半部分、聞かせていただきまして、思い出したことが1つあります。先だって北九州市のリノベーション事業について見てまいりました。飲食店とか、繁華街の中にレンタルオフィスを作ったり、古いビルの一室を内装だけ変えて改造し、そこに人が集まったり、新しい起業家を持ってきたりするという取組を実施しながら、北九州の小倉のあそこのエリアを活性化しようとされており、大変面白かったです。

火事で焼けた角地に複数所有者がおり、「ここ全体で再開発しないのですか。」と都市局的な発想で言ったら、「いや、局長、そんなことを考えちゃ駄目です。」と言われました。「小さくてもいいです。小さくてもいいから、そこにとにかく土地を借りて何かやってくれる人を見つけることが大切です。そんな贅沢なことを言っていたら活性化なんかできませんから。」と新産業はそういう目で見えております。だから、建物が古いかどうかとか、その辺りはあまり問題ではなく、いかにして活性化をするかと都市の整備は密接に結びついているのですけども、広い視野で全体を見ないといけないのではないかと感じております。

特に、東京は別格ですけれども、地方都市は、ご案内のとおり、土地利用のポテンシャルが相対的には低いわけでありますので、そういう大きな課題をどういふふう克服していくかはソフトの施策とも密接に関連してまいりますので、そういった点も含めてご議論いただきたいと思えます。

簡単ですが、以上でございます。今後ともよろしくお願ひいたします。

(事務局) 次回の本小委員会の日程ですけれども、4月10日金曜日17時から19時での開催を予定しております。正式な通知は、後日、文書にて送付させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

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) 今日はどうもありがとうございました。これで閉会いたします。