

第186回国会 参議院 国土交通委員会 第12号

平成26年5月8日(木曜日)

参考人 筑波大学 谷口 守教授関係抜粋

国土交通大臣(太田昭宏君) ただいま議題となりました都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由につきまして御説明申し上げます。

まず、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

我が国の地方都市では拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が見込まれる中で、健康で快適な生活や持続可能な都市経営を確保することが重要な課題となっております。この課題に対応するためには、都市全体の構造を見渡しながら、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援していくことが必要です。

このような趣旨から、この度この法律案を提出することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、市町村は、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るため、立地適正化計画を作成することができることとしております。

第二に、市町村は、立地適正化計画に都市機能誘導区域を定めることができることとし、この区域内に誘導すべき施設について容積率規制等の緩和や民間都市開発推進機構による民間事業者に対する支援を措置することとしております。また、この区域外において当該施設の建築等を行おうとする者は、事前に届出をしなければならないこととし、市町村長は必要な勧告をすることができることとしております。

第三に、市町村は、立地適正化計画に居住誘導区域を定めることができることとし、この区域内において住宅を整備する民間事業者による都市計画、景観計画の提案制度を創設することとしております。また、この区域外において一定規模以上の住宅の建築等を行おうとする者は、事前に届出をしなければならないこととし、市町村長は必要な勧告をすることができることとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整

備を行うこととしております。

次に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案につきまして御説明申し上げます。

我が国においては、人口減少、少子高齢化が加速的に進展することにより、公共交通事業を取り巻く環境は年々厳しさを増しております。特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されております。一方で、人口減少社会において地域の活力を維持し、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが喫緊の課題となっております。

このような状況を踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークをつくり上げるための枠組みを構築することが必要になります。

このような趣旨から、この度この法律案を提出することとした次第です。

次に、この法律案の概要につきまして御説明申し上げます。

第一に、法律の目的において、昨年未成立した交通政策基本法の基本理念にのっとり、地域公共交通の活性化及び再生を推進していく旨を追加することとしております。

第二に、地方公共団体は、国が策定する基本方針に基づき、持続可能な地域公共交通ネットワークを形成するための計画を作成することができることとしております。

第三に、地域公共交通の再編を促すため、地方公共団体の支援を受けつつ、路線や事業内容の変更等を行う地域公共交通再編事業を創設することとしております。国の認定を受けた地域公共交通再編事業については、関係法律の特例措置等各種の支援措置を講ずることとしております。

その他、これらに関連いたしまして、所要の規定の整備を行うこととしております。

以上が都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案を提案する理由であります。

これらの法律案が速やかに成立いたしますよう、御審議をよろしくお願い申し上げます。

参考人(谷口守君) 私、都市計画を専門としておりまして、特に都市の構造、それと、実際にそこに生まれ

ている方の交通行動とか環境負荷とか、そういうものを実際のデータで分析して研究している者でございます。そういう意味で、この審議にそういうデータ等が参考になればということで資料を作成してまいりました。お手元の十五ページほどの、筑波大学谷口守と書いてございます「これからの都市の「形」」という資料で御説明させていただきます。

まず最初、繰っていただいて二ページ目なんですけれども、一応これ共通認識ということで最初にお話しさせていただければと思うんですが、今回の法改正、都市再生特別措置法の改正とそれから地域公共交通活性化・再生法の件ですけれども、これは都市の形がいろいろございますけれども、この一番左側の形ですね、公共交通が主軸になっていて、その中で駅の周辺とかターミナルの周辺がしっかり中心ができていてという、コンパクトな形になるべく都市を持っていこうというふうな趣旨で考えられているものかと思えます。

逆の、一番右側が、例えばアメリカのロサンゼルスとか、もう完全に自動車に依存してしまうと右側のような都市の形状ができるというふうなことで、都市の形状というのは大体こういうふうに分かれるわけですが、なるべく左側の、そういう公共交通沿いにいるんな都市機能が集まってコンパクトな形で歩いて暮らせる町になるべくしていこうということのメリットは、当然その方がこれからの高齢化社会で暮らしやすいとか、あとエネルギー負荷が小さくなるとか、無駄な投資、それを減らせるとか、あと健康に良いとか、公共交通機関のそういう採算性も良くなるというふうな一石五鳥、六鳥の政策になるかというふうに考えております。だから、いかにしてこの左側に都市の形を持っていくかというふうなことがこれからの政策のポイントになるかと思えます。

繰っていただきまして三ページ目でございますけれども、三ページ目のところでこういう、済みません、研究分野の資料で申し訳ないんですが、都市の構造を議論するときに必ず出てくる図でございますので、御紹介させていただきます。

左側の方の図が世界の各都市でございますが、その世界の各都市が、人口密度、どれだけコンパクトに住まれているかということですね、ということが横軸になっておりまして、あと縦軸が、その町にお住まいの方の一人当たりの自動車燃料消費量ですね、つまり、どれだけ車に依存している生活をしているかというのが縦軸になってございます。

ということで、一番人口密度が低くて左側の端っこにあるのが、ずっと上にサクラメント、ロサンゼルス、シカゴというふうに名前がございしますが、これがアメリカの諸都市です。その下にカナダとかオーストラリアの都市が来ると。この辺りの都市が全然コンパクトでない町ということです。もっと分かりやすく言うと、これは新大陸の都市でございます。自動車ができてから、普及してからその都市ができたということで、自動車を前提にした都市づくりをするとこういうふうな形状になる。

右側にずっと行きますと、アジアの方の都市が右側に出てくるんですが、一番人口密度が高くて一人当たり自動車燃料消費量が低いのは、例えばここでは香港という例で挙がっているということです。

右側の図が日本の都市の実際のデータ分析ですが、形状としては同じようになっているということで、大体、市街化区域の人口密度が倍になりますと一人当たりのガソリン消費量は半分になるという、そういう構造を日本の都市はしてございます。

で、これは都市ごとのお話なんですが、もう一ページ繰っていただきますと、四ページなんですが、じゃ、コンパクトな町をつくりましょうといったときに、我々がいきなり香港をつくれるかというつくれない、それは無理なわけでございます。どうしたらいいかということ、我々のできることを考えていかなきゃいけないということで、そういう意味でいきますと、この四ページの左上にございます、市全体の中でいるんなパーツがございします。町の中にはいろんなパーツがございします。駅の近くであるとか郊外とか、そういう個々の場所を、一つ一つの場所をどうやって手を入れていけばより良い町になるかということを考えていかなければならない、それが実際我々取れる手段だということになります。

そういうことで、同じような図を、全国の二千の住宅地を持ってきまして、それぞれのところに住まれている方の一人当たりの自動車燃料消費量を縦軸に、横軸にその地区の人口密度を取ると、この右側のような図になってくるということになります。右下に行くほど公共交通の利便性が大きい住宅地であり、なおかつ土地利用のコントロールがしっかりなされている、そういうふうなコンパクトな住宅地というのが右下に来ると。あと、赤いところは商業系でございますけれども、そういう駅前のところとかが一番下側に出てくる、環境負荷が低くて歩いて暮らせるような構造になっているということになります。

五ページに行ってくださいと、そういう町で一人一人がどれくらい歩いているかというふうな情報も併せて整理してございます。これは、楽しく町中を歩いていただくという意味では、やっぱりこの上側の人口密度が百人以上、駅から非常に近いところにお住まいの方は徒歩量が非常に多くなっています。あと、下の方の郊外の準工業地域という土地利用計画が余りきちんとされていないようなところでは、車に依存するような形で、健康まちづくりの上でもうちょっと歩行を促進していくというふうな必要があるというふうな差も見えてございます。

六ページに行ってくださいまして、このようなことで、日本でコンパクトシティ政策が議論し始めたのは二〇〇〇年以降なんですけど、現在に至りますまで、その重要性がいろんな、国ももちろんそうですし、地方自治体でも認識がされるようになってまいりました。地方自治体の都市計画は基本的にマスタープランというものの中でその基本方針が記載されてございますが、その記載の中に果たしてコンパクトシティという政策が掲げられているかどうかということ、これを丹念に全部集めまして読んで分析したのがこの六ページの例でございます。

これは、下の表にありますような大都市圏から地方圏の都市で何年頃にマスタープランを作成して、それぞれの中に、コンパクトシティとか、あと都市の低炭素化とか、関係する政策がどれだけきちんと記述されているかということ整理したものでございます。黒が割と昔からそういうプランを作られているところですね。青、赤になるに従って、最近になるに従ってそういうプランを作られた都市ということになります。

これを見ていただきますと、最近、赤の四角ですね、それがコンパクトシティのところ非常に増えているということで、地方圏都市においてもそういうコンパクトシティ政策を積極的に取り入れようという自治体が増えてきたということがお分かりいただけるかと思いません。その中でもいろんな目標を持たれてこういう都市の集約化を進めようとされている。例えば、都市の活力を高めようとする。あと、都市経営ですね、郊外への投資よりも都心に対して重点的に投資をすることで都市全体の投資の効率化を目指そうということで都市経営を目指される、改善を目指されている。あと、当然、周辺の緑を保全することにもなりますので、環境保全を主眼に置かれている都市というふうな形でコンパクトシティを採用されている都市が倍々のような形で五年ごとに増え

てきているというのが実態でございます。

次のページへ行っていただきまして、ところがなんですけど、じゃ、実際にこういうプランはできているんですけども、各自治体の方が本心ではどう思われているかということも実は興味の対象でございまして、いろんな地方で講演とかさせていただく機会に、コンパクトシティの説明をさせていただくのと併せて、実際どう思われていますかということ、地方の行政担当者の方にアンケートをしてみたいです。

実際対象となったのはこの七ページにございます九百三十六名の方で、うち五百二十七名が地方公務員で主に都市計画の担当をされている方で、百三十の自治体の方から回答をいただいております。一番北は北海道から南は沖縄まで、一番小さい町は鳥取県に日吉津村というのがございますが、その担当者の方からもいただいております。

その結果が結構ショッキングなんですけど、八ページでございまして、八ページで、一回の講演でアンケートしておりますので、その講演を聞く前と後でどうでしたかという差をお尋ねしております。

これ、皆さん、聞いてくださっている方は非常に気を遣われている方ばかりで、私の話を聞いてよく分かったと赤の方が増えているんですけど、そこを見ていただきたいのではなくて、見ていただきたいのはここ、オレンジで囲っております。たくさん質問項目あるんですけど、その中のDというところのコンパクトなまちづくりの実現可能性はあると思いますかということに関しては、これは五段階評価の平均なんですけど、一・七七なんです。これ、考え方を受け入れられるかとか、ほかの項目に関しては皆さんそこそこ平均的に回答されているんですけど、できると思いますかということに対してはネガティブ、行政担当者の方は無理だと思っているというのが実は実際のところでございます。だから、プランには書くんだけれども無理じゃないかというのが正直な気持ちだったのではないかと思います。

じゃ、なぜ無理ですかということをお尋ねしたのが九ページの一覧でございます。

九ページのところで、どうしてコンパクトなまちづくり難しいと思いますかという、行政面での障害の部分に対して回答を抜き出したものなんですけど、一番は予算がない、それに対応する予算がないということですね。あと、既に決定された計画があるということですね。あと、制度がない。それから、公共交通のサービスレベルが低

過ぎる。あと、都市構造が公共交通利用に適していないなどといった項目が上位に挙がってきております。あと、もうちょっと下の、星が付いております適切な事業手法がないというところまで合わせますと、いずれも今回の法律の改正で改善が期待されている項目だというふうに考えております。

実際問題、やろうというふうに各自治体の方は思われているんですが、なかなかできない。それはなぜかというと、このように書いてあるこういうことが大変だったということで、そこのところを乗り越えるという意味で今回考えておられる法改正というのは非常に意義があるものではないかというふうに考えております。

残された時間で、十ページ以下の、具体的なコンパクトシティの例ということで、参考になるかも分からないという海外事例を載せさせていただきます。

十ページ以降にございますのは、カールスルーエというドイツの人口二十万人程度の町でございます。人口二十八万人なんですが、日本で申しますと、県庁所在地だと、人口二十万人ぐらいというと徳島県徳島市とか、あと茨城県水戸市とかのクラスになるんですが、この町が、十一ページ、次のページを見ていただきますと、これは平日の午後、昼下がりになんですけれども、都心でこれだけの人が出ているということでございます。非常ににぎわっておりまして、これ道路の断面見ていただきますと、基本的に公共交通とそれと歩行者のみというふうな道路構成になっているということですね。

この町が、結構プランをきちんと考えようということで、次のページの十二ページにお示しするような形で、このFプランという、これはマスタープランに相当する上位計画のものなんですが、こういうプランを作っております。オレンジ色のラインというのは、これはLR Tのラインでございます、百二十キロもちょっと整備して、非常に整備している自治体なんですけれども、その大事なターミナルですね、そこをキーにして、A、B、C、Dというふうな形で都市の機能をそこにうまく持っていこうというふうなプランを作っておられるということになります。

十三ページを見ていただきますと、その町中の典型を幾つか入れておりますけれども、例えばAですと、高齢者の方が問題なく町中を移動できるようにということで、沿道も含めて整備を考えるということですね。あとBですが、これはプラットホームとかをわざわざ造らないで、非常にコストを下げた形でターミナルをきちんと造って

いるとか、あとCはロケーションシステムですけれども、どれぐらいの頻度で次やってくるかというのがこれ見えるかと思いますが、非常に高頻度のサービスをしているということですね。そういうふうなサービスをすると、Dにありますように、大きな荷物を持った買物客の方でも自動車を利用せずに町中に出てきて公共交通を使って生活をしようということになるということでございます。

あと、十四ページ、これは最後の一枚でございますが、やはり日本の空間づくり全体をもうちょっと見直さなければいけないということで、EとF、済みません、国内の事例ですけれども、対比的に入れております。

Fは、例えば交通安全を一生懸命配慮したんだろうと思うんですけれども、歩道とかをいっぱい造っていると思うんですけれども、実は結構逆に危なくなっているというものです。Gのように、逆にこういうふうな女の子が遊んでいるような、車を入れないで、これトランジットモールと申しますけれども、公共交通と歩行者だけのスペースを造るというふうな形が期待されるということです。

Hはカールスルーエの町中、平日昼下がりで、これ大学生が大学をサボって遊んでいるのかなと思うんですが、日本の大学生はなかなか町中で遊ばないので、大学生が町中で遊ぶような、そういう風景が生まれればよいかなというふうに思っております。

江島潔君（自由民主党） 私、前職で山口県の下関市というところの市長を四期ほど務めておりましたので、人口の減少、高齢化、それから各地域の過疎化という問題には本当に直面をして頭を悩ませてきたところでございます。

また、幾つか本当に、実際に全国の自治体の職員が、コンパクトシティ化というものをお題目に上げながら、現実にはできないだろうと多くの職員が思っているところも非常に衝撃的だったんですけれども、一つずつ各先生方に是非質問させていただこうというふうに思っております。

まず、谷口先生に是非お伺いさせていただきたいのが、先生の御講演の前と後で、コンパクトシティの実現は無理だろうと思っていた職員が劇的にできるように気持ちが変わった、その辺のポイントが、どういうところに先生が力説をされてこれならばできるということを訴えられたのか、その辺のエッセンスを是非お聞かせいただければと思います。

参考人(谷口守君) 自治体の方は皆さんやっぱり横のつながりがなくて、情報を余り十分お持ちでなかったように思うんですね。ほかの地域でこういう事例がありますよという情報をお見せすると、同じ人間なんでできるかなというのが基本的なベースのところにあったのかなということで、こういう事例、ほかのところはどうやって、具体的にどう乗り越えたのかという情報共有のようなものが非常に大切ではないか。

あと、この中でもお見せしたんですけれども、どうやったらいかが分からないというのがやっぱりベースにあります、技術的なサポートとか、どういうレベルであれば十分というふうに周囲の方に納得できるかという、そういう判断できる材料、そういうものを併せてセットで技術的に提供していくということが非常に大事ではないかというふうに感じました。

江島潔君 コンパクトシティというものの実現をしていくために、まずは職員教育をしっかりとしていかなければいけないということを先生のお話を通じて特に痛感をしたところでございます。なかなか、職員がこういう意識レベルであったということはちょっと私も盲点というか、非常に気付かなかったところでありますので、是非、先生の御意見はまたいろいろ関係の自治体のコンパクトシティを目指していくところに、まずそこら辺の教育からスタートしていかなきゃいけないということをは是非また使わせていただこうというふうに思っております。

田城郁君(民主党) 具体的な事例として、東北のある都市で、六万五千人ぐらいの都市ですが、二つのバスが公共交通として運行している中に、百貨店がお買物バスということで無料バスを同じ行路で週三回ほど運行すると。スタートしてから一〇%売上げが落ちたと。採算ベースぎりぎりの中で、全然か乗らないところも含めて頑張ってバス会社は運行しているんだけど、もうこれで、このまま続くと撤退せざるを得ないと。そうすると、町中はその無料バスが週三回ですけれども通るだけでいいんですが、人がそれほど住んでいないところも含めて頑張って保障していたところが足がなくなると。

こういう実態がある中で、今後こういうものをどのように考えていけばいいのかということをお聞きいたします。

参考人(谷口守君) 大変重要な御指摘、どうもありがとうございます。

その問題に関しては、いわゆるクリームスキミングというふうに呼ばれる問題かと思ひまして、各所で発生しております。要するに、クリームのおいしい上澄みだけを取っていっちゃって食いつげしちゃうということです。これは公共交通の計画上非常に問題でございます、公共交通というのは本来ネットワークで存在してその利便性を確保するものでございますので、ネットワークできちんと計画するということがやっぱり大前提になっております。

そういう意味で、そういうふうな仕組みを許していること自体がやはり問題ということで、これは私の理解では、今回の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正についてという資料の中で、地方公共団体を中心とした地域の面的な公共交通ネットワークの再構築を推進するための特例制度というのが考えられているというふうに書かれています。これは、恐らく計画の維持を困難とするような行為の防止ということで、今おっしゃられたような行為をちゃんと阻止していこうというふうな意図で考えられているものではないかと思ひます。

あと、個人的意見で申し上げますと、先ほど来江島さんから御意見がございました料金の問題とかお金の問題なんですが、この予算自体が三百億ぐらいという、トータル額が非常に少のうございますというのが個人的な感触です。例えば社会福祉で百兆円以上のお金が使われているという現状を見ると、これは社会福祉の一環としてやっぱりお金をきちんと支出するべきで、二桁ぐらいはやっぱり少ないんじゃないかというのが個人的な感触です。済みません、個人的な意見でございます。

河野義博君(公明党) まず、今回のコンパクトシティを実現していくに当たりまして、都市機能を誘導する区域をどこに設定するのか、また居住区域をどこにするのか、誘導区域外、内、どうやって分けていくのか、また公共交通機関をどう整理、統合、運営していくのか、非常に政治の大きなリーダーシップが問われる問題であると考えております。

一方で、谷口参考人の方からは、事前に配られました論文の方で、コンパクトシティの推進に関しては、短期的な利益の最大化に陥らないように長期的な最適解を導いていかなければならない、その観点から第三者が都市の構造をチェックするような都市構造確認制度といったものが必要ではないかというふうな御提言をいただいております。

そういった観点から、今後、第三者の意見もどうやって取り入れていくのか、そのメンバーをどうしていくのかというのも一つの大きな課題じゃないかなと私は思っているんですけども、具体的なメンバーをどうやって選んでいくのか、その任期をどうしていくのか、どうやって選出していくのか、そういった観点からアドバイスを両参考人に頂戴できればと思っております。

参考人(谷口守君) まず、それも短期的な話と長期的な話と両方あるかなと思っております、短期的なお話としては、今回の特措法の改正にも入っておりますとおり、都市計画審議会というのが現在既にある組織としてございます、そこの意見を聴くということになっているかと思っておりますので、当面はそのような対応で、まあしのぐという言い方をしたらなんなんですけども、今ある専門家集団の意見を聴くという形で対応を進めるというのがよしいのかなと思っております。

ただ、長期的になりますと、もっといろんな観点からの、今の多分その専門家グループだけでは足りない部分とかもあろうかと思っておりますので、これは都市の体質改善だというふうに私は理解しておりますので、そういう体質改善を進める上で有効な意見を出してくださりそうな方ですね。専門分野はもうちょっと多岐にわたるかと思うんですが、例えば、中心市街地とかコンパクトにするエリアの中に病院をもっと持ってきた方がいいとかリハビリ施設を入れた方がいいとか、これは高齢者サイドのお話なんですけども、そういう観点から見てくださるか、あと、先ほど岡本参考人がおっしゃったように、若い人をどうするかというふうになったときに、今度はネットベースで皆さんいろんなことをやられちゃって、実は自動車だけの問題じゃなくてネットに拡散しているという問題が別にあるんですよ。だから、そういうサイバーの問題を今度都市計画の中で一緒にどう考えていくのかとか、実は長期的に考えるとそういう問題も非常に重要になってくると思っておりますので、そういうことまで含めているんなメンバー構成をじっくり考えていかなければいけないというふうに思っております。

室井邦彦君(日本維新の会・結いの党) このようにしっかりとした二法案、法整備が整ってまいりました。月日が流れる中でまた法整備も一部改正していかなくちゃいけない部分も出るのかも分かりませんが、これだけ少子高齢化が続き、非常に地域の日本の人口が減少するという中で、このコンパクトシティというのは非常に

一言では言い表せないような複雑な点もあろうかと思っておりますし、また、私もこの資料を読ませていただきまして、幾つかの難しいハードルがある、このように聞いておりますが、この法整備ができ、そしてまた整備ができてコンパクトシティがいよいよアクセルを踏み前進をしていく。そういう中で、幾つか課題があるというふうに言われましたけれども、各先生方に、事業を推進していくに当たって課題はどういうところにあるのか、何であるのかということをお二分ぐらいのコメントで聞かせていただければ有り難いなというふうに思います。

参考人(谷口守君) 大変本質的な御質問、どうもありがとうございます。

ずばり言ってしまいますが、政治家にあると思います。というのは、研究ベースではもうやり尽くしました、はっきり言って。データは全部こういう感じで。先ほど宇都宮先生がおっしゃられた費用便益の問題は残っております。法律としては、非常に行政の方頑張られてこまめで持ってこられたということだと思っておりますね。

あと、衆議院の方でも参考人で来られていた森市長さん、例えば富山市は実施されていますけれども、だから、森市長さんは、市長さんのリーダーシップとして自分が責任を取ってやると言って、反対があるかも分からないけどやられるということを明示的に市民に示されているわけですね。だから、最後のステップはやっぱり各首長さんですね。最後、各自自治体の方がやるぞと言ってくださると、ちょっと迷っていた自治体の職員の方も、じゃ、やろうかということになりますし、あと、これやっぱり市民の方に納得いただく必要がございます。その際にやっぱりきちんと説明いただかないといけなくて、そのところのポイントを曖昧にすると、やっぱりうまくいきません。

そういう意味で、是非これからは、次のステップとしては市長さん、若しくは国政担っている皆様方ですね、政治家の方には是非期待しておりますというのがコメントでございます。

室井邦彦君 ドイツの件で事例を挙げられておられました。百五十二か所から五十四か所まで絞り込んだというような数字が出ておりましたけれども、この住民の合意形成、どのように行われたのか、その仕組み、合意形成を図るための仕組み、どのような仕組みが効果的であるのか、ちょっと参考に御意見をお聞かせいただきたいと思っております。

参考人(谷口守君) 今の御質問は、皆様のお手元に

資料があるかどうかちょっとよく分からないんですが、別途事前に論文でお送りさせていただいた、ドイツのベルリンの都市圏が、都市圏全体で百五十ほどあった拠点を五十に集約したという例に関する御質問かと思えます。

それは、世界の中でもそういうふう集約するケース、本当は拠点自体を厳選していかなければいけないという次のステップの問題がありまして、それをやるために次の知恵を絞らないといけないんですけども、なかなかそこまでやっているところが今はないと。ドイツのその例だけが今のところそういう集約に、中心地の集約に成功しているということでございます。これは、都市圏で話し合う場があるということが一番最大のポイントでございます。

ということはどういうことかといいますと、日本の場合、今、地方分権というふうな話を中心になっておりまして、例えば国で決めていたことは県に、県で決めていたことは自治体にということに、どんどんどんどん下に下りていってございます。そうすると、こういうプランを考えるとどういうことが起こるかということ、各自自治体は自分のところに中心地が欲しいというプランを書くのは当たり前でございます。その場だけで決めるからいけないというわけであって、都市圏全体で協議の場をきちんとつくるという枠組みをつくる必要があります。ドイツの場合はそれができているということで、残念ながら日本はその枠組みがございません。だから、そういう意味では、ただ単に分権化、分権化と言うだけではなくて、調整の場をきちんとつくっていただくということも是非お願いしたいと考えております。

田中茂君（みんなの党） ドイツの例を挙げいただきましたが、ドイツのトラム、そもそもあのトラムに乗客されている方というのは、リピーターの方が多いんでしょうか、それともそこに住んでいる方がほとんどなんんでしょうか、若しくは観光客が多いのか。

そもそもドイツにおいては、どちらかというと、もうコンパクトシティができていたんじゃないかと思うんですが、歴史的、文化的背景から。その辺を谷口先生にお聞きしたいと思います。

参考人（谷口守君） ありがとうございます。

リピーターというか、やっぱり居住者の方が今回紹介させていただいたケースではほとんどです。カールスルーエは一応観光客も参りますが、それほどその数が非常に多いというわけではないのでこういう形になっている

ということです。

御指摘のとおり、元々そういう形になっていたのではないかというのも半分そのとおりだと思いますが、それを維持しようという努力がなされているということが重要なポイントかなというふうに思います。

そういう意味でいくと、実は世界の中でも我が国は実はコンパクトな都市形態を持っている。持っていたと言った方がいいのかも分かりませんが、例えば東京にしても京阪神にしても、民間施設が実はしっかりとコンパクトシティというか、自分の沿線沿いに住宅開発をしたり、果ては郊外が一番端っこにレジャーランドまで造ったりして日曜までお世話しようというふうな形で、実はコンパクトな都市形態を日本が一番持っていたわけなんですよね。それが損なわれているという認識をまず我々は持つ必要があって、その良いところをどうやってきちんとキープしていくのかという、そういう観点も大事になるかと思えます。

田中茂君 今御指摘ありましたように、元々歴史的にはコンパクトシティは日本にあったと。そういう中で、ここ七年間、この法案ができてからずっと同じ改正を繰り返してきたわけなんですけど、一体その原因は、先ほど先生おっしゃったように、政治家に一番あるとおっしゃっていたんですが、そのほかの最も大事な課題というものは何と思われますか。

参考人（谷口守君） 御質問の趣旨は、なぜコンパクトな市街地ではなくなってきたのか、その理由をということだったと思いますが、一番の理由は、私は日本が非常に民主的国家だからというふうに思います。

というのは、郊外に農地を持っておられる方とかがやっぱり住宅開発をしたいというふうな要望が非常に強いわけですよね。自分のところの隣のところまではオーケーなのに私のところからは土地利用コントロールが掛かっているからできないのはおかしいじゃないかとかというふうな御意見というのは非常に強いわけです。そういうニーズと、先ほど岡本参考人がおっしゃった一戸建てが欲しいという個人のニーズが繋がってそういうふうなことが起こっているというのが現実でございますので、これは極めて根が深い。政治家のせいではございませんで、これは日本人全員の問題でございまして、そういう問題があるよと、それは実はみんなが自由に好きにしようと思ってやっているから、結局、結果的に将来の自分たちのメリットを減らしているんだよというふうな理解の仕方をする必要があるのかなというふうに思います。

田中茂君 ただ、今おっしゃったように、日本の場合は文化、伝統が極めて地域に根差しているわけであって、その部分をどうにか解決しないことには難しいと思うんですね。特に日本人の場合のアイデンティティーというのは、すなわちふるさと、町、そこから源泉しているわけですから、その部分を考えた場合に、単に効率性、効果性ということだけで済まない部分があるのではないかなと思うんです。その部分について、谷口先生、どうお考えですか。

参考人(谷口守君) 面白くなってきました。

これ体質改善というふうに私申しましたけれども、基本的には、ここに僕も付いているんですけど、ぜい肉ですね、ぜい肉を取りましようと言っているだけの話なんですよ。そのぜい肉の部分というのは、戦後、郊外化で人口が都心に吸収できなくなった部分が外に広がってしまったという、そういうスプロールの部分であって、そういうことを繰り返すのはやめましようというお話であって、よくこれコンパクトシティの話で誤解されるんですが、何か地域を根本的になくしてしまいましようとか、文化を消しましようとか、中山間地から撤退しましようとかという、そういう議論では全然ないです。だから、そういう議論ではないということをもまず御理解いただいて、どうやったらぜい肉を減らせるかということに取り組んでまいりましようという御理解いただければいいかなと思います。

辰巳孝太郎君(日本共産党) 三人の先生方に共通しているのはやはり自動車交通に過度に依存した社会の転換ということだと思えるんですけども、私の方からはそれぞれ違った質問を三人の先生にさせていただきたいと思えます。

まず谷口先生なんですけれども、カールスルーエの例を挙げていただきました。百二十キロのLRTということで非常に私もびっくりしたんですが、このLRTに関してなんですけど、日本で本格的なLRTの実現というのは富山だけだと思えるんですが、ヨーロッパでは広く活用されていると。なぜ日本でLRTの普及がなかなか進まないのかということについて御見解があればということ、これ一点。

もう一点、公共交通を担う機関としてバスの役割というのがどこでも大きいと思うんです。今日本ではバスの事故というのが増えておまして、度々ニュースにもバスの事故というのが取り上げられております。

このバスの事故なんですけど、やはり**バスの運転手の待遇**が私、非常に大きいんじゃないかと、長時間労働や低賃金ということなんですけど。先生は海外の公共交通機関などの調査もされているということなので、海外、ヨーロッパなどでのバスの運転手さんの待遇であるとか社会的地位であるとか、そういったものを日本と比較してどうなのか、また日本ではどうあるべきなのかという御見解、御見識があれば是非お聞かせいただければと思います。

参考人(谷口守君) まず一点目、LRTがなぜ普及しないかというのは、これは大分既に宇都宮参考人の方から最初にお話があったこととダブってしまうかと思うんですけども、やはり赤字になってしまふのではないかと**いう危惧**で反対される方がたくさんいらっしゃるということですよ。

それで、ヨーロッパではなぜオーケーかということ、社会的に黒字になればオーケーですよというコンセンサスが取れているということで、単に交通機関だけで赤か黒かというのを議論するというのがばかげているというのがコンセンサスになっているというのが一番大きいかなということと、あと、やっぱり昔の路面電車のイメージを持たれている方が結構いて、いわゆる**遅くてぼろくてというイメージ**で、あんなものをまた導入してもと言われていた方も結構いるんですけど、最近のものは非常に性能がよろしいです。一度そういう実際に行かれて経験された方は非常に賛成派に急に回られるみたいな感じでびっくりしてしまうこともあるんですけど、そういう実際のことを御存じになれば変わるんじゃないかなというのはあります。それが最初ですね。

あと、バスの運転手さんの待遇ということなんですけど、私、済みません、その分野の専門家ではないんですけども、ただ、日本の運転手さんに関して言えることは、一時期やはり規制緩和の影響をかなり強く受けられて、労働条件としてはかなり厳しい、今もそうかも分かりませんが、そういう状況ではないかな、タクシードライバーの運転手さんなんかやはり給料的にはかなり厳しいかなというところもあります。だから、そういう意味では、要するにこれは交通運輸業界だけの話ではなくて世の中全般の、労働者全般の話として、規制緩和的な発想でぐいぐいやるといふところにしわ寄せが行ってしまうというのは事実ではないかなというふうに感じております。

済みません、余り専門家的な回答ではなくて申し訳ないです。