

令和6年度
“人と多様なモビリティが共生する安全で心ときめくゆづりを軸としたまちづくり”調査
アドバイザー会議
議事要旨案

日 時：令和6年12月24日（火）15：00～16：30

場 所：東京大学本郷地区キャンパス国際学術総合研究棟 会議室 B(1024 号室)

出席者：

○委 員

座 長	石田 東生	筑波大学 名誉教授
委 員	青柳 太	国土交通省 都市局 街路交通施設課長
委 員	阿部 俊彦	国土交通省 道路局 環境安全・防災課 道路交通安全対策室長
委 員	重田 裕彦	国土交通省 物流・自動車局 旅客課長（代理 村田課長補佐）
委 員	谷口 守	筑波大学システム情報系 教授
委 員	土田 宏道	国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課長（代理 粟井課長補佐）
委 員	牧村 和彦	一般財団法人 計量計画研究所 業務執行理事
委 員	桃田 健史	自動車ジャーナリスト、永平寺町エボリューション大使
ワザハハ-	大道 修	警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐

※五十音順

○欠席者：

委 員	森 雅志	富山大学 客員教授、前 富山市長
ワザハハ-	田中 耕司	警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐

○運輸総合研究所

会 長	宿利 正史
理事長	上原 淳
主席研究員	金山 洋一
主席研究員	藤崎 耕一
主席研究員	坂本 慶介

○随行者

道路局 環境安全・防災課	留守 洋平 様
道路局 企画課 評価室	青木 崇光 様
物流・自動車局 旅客課	星野 航 様

○事務局

運輸総合研究所
公益社団法人 日本交通計画協会

○議事 ゆっくりを軸とした心ときめくモビリティまちづくりに向けた課題と提言 全体討議

<法律の創設>

- ・最終的に法律の創設という形で出されているが、最後のメニューとして、法律の創設が一番良いのか。本質的に変えていかないと変わらない部分がある。これは一つの攻め方ではあるが、日本と外国の違いを論理的に説明できるようにした方が良い。
- ・法律は人のためにあるのであって、法律のために人があるのではない。そこは強く認識して、コメントした方が良い。
- ・この法律を作ることはすごく面白い取り組みで、ぜひ実現してほしい。
- ・実際この計画を実施する場合、どここのエリアが手を挙げてくれるのかイメージが湧かない。
- ・「自動車を締め出す＝自動車による便益を犠牲にする」ため、住民の理解を得ることはすごく難しい。
- ・国家戦略特区など、制度を利用して、1 か所でもこんなに素晴らしい都市ができることを示せれば、類似の取り組みを他の地域でも行いたいという動きが広がり、法律の作成や策定も含めて、大きな後押しになる。
- ・トクトクをタクシーとして営業できないかと話をいただいたことがあるが、運用法上は規制がある。今日の説明を伺い、現行制度についての勉強等は引き続き進めていきたい。旅客運送事業を所管する立場としても、日本版ライドシェアなど、これまでにない制度改正等々を進めてきたが、今回の提言をしっかりと受け止めたい。
- ・「法律を作らないとこの問題は前に進まない」ということを事務局に強く伝えてきた。その理由は、今でもやろうと思えばある程度はできるが、実態は実現できていない。現場の人たちの法律の運用の問題もあるが、「こういった取組をやるという基本的なコンセンサスが取れていないから事態が変わらない」という、もっと大きな課題に直面している。取組を前に進めるためには、統合的な政策を実現していかなければならない。統合的な施策の実現には、まずは法律レベルで一つの形を作る必要がある。
- ・この法律は、理念とか新しい社会の姿とか、みんながどのように関わってそれを実現するかといったことを定めるもの。法律を作ること自体が駆動力になる。
- ・また、「法律を作ればうまくいく」という考えが全く違うということも当然理解している。法律を変えてもそれを運用する人の頭が切り替わっていないと、現場は変わらない。また、新しい価値観が提示されたとしても、地域の関係者がそれに取組もうという意識が芽生えなければ、動いていかない。しかし、それでも大きく一歩進めるためには、このような法律をまず作らないと話にならない。

<日本と海外の違い>

- ・日本の学生は Public の訳を「公共」と訳し、Public School は「公立学校」という。Public School は「私立学校」であり、誰でも入れる学校を私立で作ったというのが Public School である。日本には官と民の二つの概念しかないのも、その間に立つ「パブリック」の概念がない。このことがわからないと、日本と海外のまちづくりの違いを理解してもらえない。官は縦割り、民は儲けで取り組んでいると、日本のような貧しい空間しかできない。
- ・都市計画の「市」を「志」という字に変えてみる。本来こうあるべきという志が高いまちづくりや空間づくりをすると、おのずとヨーロッパに負けない日本なりのまちができると考えている。
- ・日本は、制度を所管する者に対する責任追及が非常に大きい。例えば、20 キロのゾーンがあり、そこで事故が起きたとする。ヨーロッパだとそれを社会的にどういうふうに捉えるのか。日本の場合だと、「なぜそんな空間を設定したのか」、「歩行者と車両を分けるべきだったのではないか」という意見が多くなる。ヨーロッパが長い時間をかけて今の考え方に至ったのであれば、日本でも時間をかけてやっていかなければいけないのではと思う。

<合意形成>

- ・モビリティと道路とまちづくり、この3つの掛け算の実効性をどのように担保するかにかかっている。ヨーロッパでは1970年代からの既存システムを整備しながら、車やまちとの付き合い方がかなりレベルアップしてきた。法規制をやらずに、

車を尊重して、車の利便、公共交通の利便を保つ形で大きくシフトしている。その歴史のベースには、サーキュレーションプランが必ずある。計画を立案している人が、それを意識して立案できるとより良いと思う。

- ・EU の SUMP が成功していることを考えても、SUMP の原理原則である組織の縦割りを排し、まちとモビリティと道路を合わせた空間を作ることに日本も向かっていかないといけない。そういう意味で非常に良い提案と拝見した。
- ・合意形成は、非常に難しい部分であり、慎重に、丁寧に進めていく必要がある。
- ・地域における合意の取り方、おそらく海外のパリのケースでも、合意形成の取り方については、先進的なケースもあるかと思う。地域合意をどう図っていくかという視点があっても良い。
- ・今まさにモビリティまちづくりの「リ・デザイン」戦略が必要とされている。国土交通省だけでなく、厚生労働省や文部科学省など省庁を縦断して地域交通を考えていくという会議体を作り、省庁を横断できるような体制とした。その会議で議論すると人間関係ができて、会議が終わってから、いろんな多分野の相談ができるようになった。そう考えると、国土交通省内で、この道路局と自動車交通局の縦割りは、すぐもったいないと感じる。
- ・交通安全に資するようなまちづくりは良いことだと思う。
- ・地域住民の意見も踏まえて交通の在り方を検討するということであるが、実務的に落とし込む際には、どのようなプロセスがあれば地域住民の合意があったと捉えられるかということについても、考えていくことは必要になると思う。また、地域住民以外の方も道路利用者となることが考えられるところ、そのような方にも混乱が生じないものであるべきだと考える。
- ・安全が上位にあるが、まちをどうするか、そこでの生活をどうするか、商売をどうするか等、実際行う時には、すごく大事。地域や警察、関係自治体などと、どのように連携するのか、協働するのか。法律を作るにしても、誰かが本当にその気にならないとなかなか難しい。そういうことをどう考えていくかというのは極めて大事。
- ・デジタル庁のモビリティワーキングという会議があり、そこでも実際にドライブするのに、誰がどう連携するのか、協働するのかという議論があった。国土形成計画の中でも、地域生活圏内の移動をどうするかは結構大きなウエイトを占めている。そこでも誰がどうドライブするところを、具体的な議論が進みつつある。しかし、それを待っていると、これまた潮時を逃すので、待たずに勇気を持ってどんどん進めていくことが大事。

<財 源>

- ・提言のタイミングはとても良い。理由は 2 つある。1 点目は、自工会で 10 月に令和 7 年度税制改正大綱の議論に向け、たたき台を作った。それは、車体課税の要望書である。2 点目は、2030 年代を見越して、交通の受益者全体で税のあり方を考えるということ、自工会側から言い出した。
- ・「自工会のメッセージ＝日本の自動車産業界の総意」とであるという、自工会も確認している。
- ・グリスロについては、スピードが遅くて距離も短いゴルフカートだと、7 人ぐらいしか乗れないので、プロドライバーでやっても事業性が出てこない。事業サービスが継続するようなやり方があったら良いと思う。
- ・駐車場政策と通じて車との付き合い方を整理し、地区内に必要以上に車が入ってこないようにすることも有効かと考える。
- ・実際、白川郷でも駐車場の条例で規制して、まちの駐車場に協力金のようなものを取って、その金額をまちづくりに還元することが始まった。太宰府では環境税という形で駐車場の利用者からお金を取り、まちづくりに還元する動きが出てきている。このような動きが自治体の条例ベースで動き出している。今回ご提案されているエリアの中でも、おそらく地方都市だと事業性がない土地はコインパーキングになる。駐車場の取り組みと合わせてやると、必要以上に車は入ってこなくなるため、車と歩行者がバランスよく共存できるということも考える必要がある。

<自動車業界の機運>

- ・今後は自動車を抑えていく方向感の中で、メーカーとして生きていかなければならない。その中で、今までの大量生産・大量消費のビジネスモデルだけだときついため、交通税ないし、乗らない人も含めて、みんなで考えようと自動車

産業界が言い出している。

- ・自工会や経済産業省製造産業局自動車部がどう言うかわからないが、今回のような考え方は非常に受け入れられる時期だと思う。是非、自工会とは話を進めて議論をしていただきたい。

＜先進事例について＞

- ・どこでやるのかというのはすごく大事。なぜ東京でやっていないのか。つまり、東京でそういう良い例があれば、同じ例でもインパクトが全然違う。東京で実現できるようにエネルギーを費やして検討していかないと、日本全国で進まない。ヨーロッパでは中心的な都市や代表的なところで実現している。次のステージに向かって、この研究会がやるのか、関係者で頑張っていたくのか、それはともかくとして、そのぐらいの覚悟が必要。
- ・東京だと大丸有で考えられないか。世界の大丸有なので発信力がある。いろんな方が関係しているので、紹介もできる。一度お話されたらどうか。

以 上