

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16回都市計画制度小委員会

平成24年3月13日

【事務局】 大変長らくお待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会第16回都市計画制度小委員会を開会いたします。

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

本日、ご出席の委員は10名中9名でございます。議事運営第4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、清水専門委員におかれましては、本日はご都合によりご欠席でございます。

次に配付資料でございますけれども、資料の3枚目に配付資料の一覧がございます。資料につきましては1から3まであります。資料2については、2-1、2-2、2-3と分かれております。参考資料は1から4までご用意しております。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、近くの係にお知らせいただければと思います。

また、委員の皆様におかれましては、ご発言の際には目の前にございますマイクのボタンを押しまして、ランプがついてからご発言ください。ご発言の終了後は、同じボタンを押してランプを消していただきますようお願い申し上げます。

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思います。よろしく申し上げます。

【委員長】 どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、審議に入ります。委員の皆さん、どうぞよろしくお願いいたします。

最初の議題に入ります。まず、議題の1つ目、都市計画に関する諸制度の今後の展開について、事務局からご説明いただきます。それでは、よろしくお願いいたします。

【事務局】 おはようございます。都市計画に関する諸制度の今後のあり方についてご説明いたします。どうぞよろしくお願いいたします。お手元の資料の2-1、2-2、2-3をごらんいただければと思います。よろしいでしょうか。

本日の議論でございますが、前回、第15回の小委員会では、昨年11月に国土交通省から公表させていただきました『国土交通省の基本方針』に位置づけられました重点事項

2であります『低炭素循環型システムの構築』、あるいは『地域の集約化』、それから、年末の閣議決定『日本再生の基本戦略』などを受けまして、都市の低炭素化を促進するための措置として、新たな法制度の準備を進めていることをご報告させていただきました。

この都市の低炭素化の促進は、これまで小委員会でご議論いただいております集約型都市構造化と密接にかかわることから、前回は立法に当たっての基本的な考え方、あるいは留意すべき事項についてご示唆をいただいたところでございます。その後、実務的に作業を進めた結果、去る2月28日に都市の低炭素化の促進に関する法律案として、閣議決定がなされたところでございます。

事務局といたしましては、小委員会におけるこれまでの議論を踏まえながら、都市の低炭素化に向けた課題認識と対応の方向性について、小委員会としての報告案として取りまとめさせていただき、今後の法の施行や運用に当たっての指針とさせていただければと考えているところでございます。

そこで本日は、都市計画に関する諸制度の今後の展開について（都市の低炭素化関係）として、資料2-1をご用意させていただきました。まずはこの内容について、ご審議いただければと考えているものが1つでございます。

続けて、資料2-2にパワーポイントの1枚紙がございます。こちらは、低炭素まちづくりに関する国の考え方として、現在経済産業大臣、環境大臣、国土交通大臣の3大臣連名で基本方針を定めるということを法案では規定しております。この基本方針に盛り込むべき視点について、あわせてご審議いただければと考えております。

また、最後に資料2-3でございますが、都市の低炭素化の促進に関する法律案について、概要をご説明させていただければと思います。

なお、あわせてお手元の参考資料3、今後の都市計画制度小委員会についてという1枚紙が入っております。そちらもあわせてごらんいただければと思います。参考資料、右上に3とございます。

3月13日、第16回都市計画制度小委員会、本日でございます。本日は、この『都市計画に関する諸制度の今後の展開について』（都市の低炭素化関係）について時間をさきまして、ご審議をいただければと考えております。また後ほど復興関係についての報告も予定させていただいております。

次回第17回目の都市計画制度小委員会ですが、5月中旬以降で予定させていただければと考えております。ここでの審議事項の予定は3項目でございます。まず、前回審議会

でご審議をいただいた、これまでの議論と今後の対応の方向性について、小委員会で議論いただいたことの取りまとめの続きをしたいということが1つ、それから、1つ目の○印に戻りまして、都市の低炭素化の促進に関する基本方針について、今日この資料2-2に基づき、ご示唆をいただいたものについて、次回は文章化したものについて、ご審議をいただければと考えているところでございます。次回以降はまた改めて日程調整をさせていただければと思っております。

それでは、お手元の資料2-1、都市計画に関する諸制度の今後の展開についての素案でございますが、概要を説明させていただきます。

目次構成でございますが、5段落になっております。Ⅱ、Ⅲ、Ⅳにありますとおり、現状と課題、基本的な考え方、具体的な政策、この流れで取りまとめをさせていただいております。以下、要点のご説明をさせていただきます。

まず、Ⅰ、「はじめに」でございます。全部で4段落から構成されておりますが、第1段落は、本小委員会におけるこれまでの議論の推移でございます。第2、第3段落は、東日本大震災を契機といたしまして、低炭素循環型社会の構築、地域の集約化を進めることが非常に重要な課題となっていること、相当数の人口と建築物が集中している都市における取り組みが重要であることについて記載いたしました。

第4段落は、都市の低炭素化は、小委員会で議論を進めていただいた集約型都市構造化の議論と方向性を一にしている。この観点から都市の低炭素化に向けた課題認識と対応の方向について述べる、という本案の位置づけについて記載したところでございます。

2番、都市の低炭素化に関する現状と課題でございます。こちらは(1)(2)、大きく2つの項目から構成させていただいております。

(1)は、都市活動と二酸化炭素の排出の関係です。第1段落では、我が国の人口の94%が都市計画区域内に居住されていること、そのうち市街化区域等に限っても、約8割の方が居住され、住宅・建築物着工も全体の8割がこの市街化区域等の中にあるということを示しております。

第2段落が、二酸化炭素排出量の総量のうち、都市における社会経済活動に起因すると考えられる排出量が、全体の約5割を占めているということ、そのうち家庭部門や業務部門における排出割合が増加傾向にあるということをお示しいたしました。

第3段落が、都市活動に起因する二酸化炭素の排出量が人口に比例すると考えれば、これらの部門からの二酸化炭素排出量の4割は、市街化区域等から排出されているというこ

と。

第4段落については、次のページになりますが、都市の構造と二酸化炭素排出量の関係についてです。面積と人口がほぼ同じ規模であります地方公共団体の事例の比較について記載させていただきました。

以上のことから、第5段落では、都市の構造と二酸化炭素の排出量は密接な関係があること、都市の低炭素化の実現には、市街化区域等に焦点を置いた各種施策を講じるのが効果的、効率的であるということを記載したところでございます。

(2)でございます。都市の低炭素化の促進の方向性です。都市の低炭素化のためには、ハード、ソフトの両面から総合的に取り組む必要があること、京都議定書目標達成計画、閣議決定でございますが、この中でも低炭素型の都市、地域構造の必要性などについて位置づけられていることから、国としても今後の都市政策の基本的な課題の一つとして、施策を推進する必要があるということを記載しました。

また、①から④まで、都市の構造という観点から講ずるべき施策を整理したものが以下でございます。①は、自動車に過度に頼らない都市づくりでございます。都市活動における自家用車による移動を抑制するためには、都市機能の集約化、徒歩、自転車、公共交通機関などへの転換を進めることが重要であるということをお示いたしました。

②は、エネルギーの効率的な面的利用でございます。エネルギー需要密度の高い市街化区域等において、熱エネルギーの融通や再生可能エネルギーとか、未利用エネルギーなどの有効活用が、二酸化炭素排出の抑制につながるということをお示しました。

特に、再生可能エネルギーや未利用エネルギーについては、利用者当たりの導入コストの低減など、これらの政策により導入の円滑化を図る必要があるという視点も記載させていただきました。

③は、建築物、自動車単体の低炭素化でございます。これは建築物や自動車の性能を向上するということが、都市の低炭素化に有効であるということをお示いたしました。

④は、都市緑化等による二酸化炭素の吸収源対策等でございます。これは二酸化炭素の吸収源対策となります都市公園の整備、民有緑地の保全、緑化の推進が必要であることと、緑化等は地表面被覆の改善ですとか、いわゆる風の通り道となることによる熱環境の改善にも有効であり、二酸化炭素の排出抑制効果もあわせ持っているということを示させていただきました。

以上を受けて、3番目、都市の低炭素化の基本的な考え方が4ページの下段からになり

ます。ここでは、(1)から(4)まで4つの項目で低炭素化を講ずるべきエリアの基本的な考え方などを示したものでございます。

(1)が、施策の対象エリアでございます。第1段落、第2段落では、都市の低炭素化のための措置を集中的に講じるのが適当なエリアは市街化区域等である一方、実際の土地利用の状況や今後の人口減少、超高齢化社会を迎える現況の中では、都市の低炭素化を図るための施策を講じるエリアの絞り込みも考えられることを記載いたしました。

また、第3段落では、都市計画区域の指定がない市町村や、都市計画区域の指定はあっても、用途地域の定めのない市町村でも、計画的なまちづくりが必要であるということについて記載したものでございます。

(2)は、都市の低炭素化に関する各主体の役割でございます。ここでは、国、地方公共団体、事業者、国民という4つの主体別にそれぞれの役割を記述いたしました。国の役割では、まず、国としての基本方針を明らかにし、総合的な施策を講じるべきことを記載しました。また、地方公共団体の役割では、まちづくりの中核的主体であります市町村が、計画的な措置を講じられるような計画制度の構築が望ましいこと、また、協議会などの調整の場の設定が望ましいということについて記載いたしました。そのほか、同様に事業者、国民についてもごらんのような役割の記載をさせていただいております。

7ページでございます。政策手段の考え方です。政策手段の考え方の総論では、都市活動の大半が民間による投資活動であることから、現下の社会経済情勢においては、地域経済や住宅市場の活性化を図りながら、都市の低炭素化を進めるということが有益であると考えられ、民間の投資活動にインセンティブを付与して誘導するということが効果的ではないかというのが前段でございます。

具体的には、民間投資が円滑に行われますように、各種規制の見直しや税制特例などを設けるとともに、民間事業に対する補助の重点化を行い、その上でさらにエリア、対象範囲の拡大や評価の検討が重要であるということに記載いたしました。

具体的な部分が、7ページの下段からになります。まず、都市機能の集約化でございます。2つございます。1つは、規制と誘導の考え方についての記載です。近年は主として市街化区域等以外のエリアの規制強化に関する制度改正が進んできておりますが、一方で、これら土地利用規制の強化は、地方公共団体が地域の実情に応じて実施されるものであることから、実際の制度運用が困難な場面も出てまいります。

このため、まずは、市街化区域内の集約すべきエリアにおいて、民間の投資活動にイン

センティブを与える誘導的な手法を整えていくことが効果的ではないかと考えられていること、また、市街化区域等以外のエリアに対する都市計画関連の国庫補助制度の廃止、あるいは関連税制の見直しといったディスインセンティブの付与も考えられるということ、その上で、市街化区域等における民間投資の促進等を通じた施策の成功事例を蓄積し、社会実態として、市街地の拡大防止、縮小を先行させ、それに対応して、都市計画を見直していくというプロセスの形成が考えられるということ、最後には、制度の不断の見直しが必要であるということ、また、中長期的には、こういった各種特例措置の一般化を目指していくことも視野に入れるべきこと、こういったことについて記載いたしました。

また、②では、都市機能の集約化のための環境整備として、建てかえの円滑化や、地籍調査の推進など、都市機能の高度化をスピードアップさせるために必要となる施策の検討も必要であるということを書き記述いたしました。

9ページの(4)、政策分野間との連携による都市の低炭素化でございます。こちらでは、環境行政、省エネルギー政策、福祉政策、また地域活性化施策など、総合的、分野横断的な取り組みの必要性について触れさせていただきました。

9ページの下段、4番目、具体的な政策でございます。こちら(1)から(4)まで4つの項目に整理いたしました。

まず、(1)は、都市機能の集約と公共交通機関の利用促進等に関するものでございます。ここでは、従来より取り組んでまいりました都市地域総合交通戦略の考え方、これは過度に自動車に依存しない都市の構造への転換を目指しまして、徒歩や自転車、自動車、公共交通といった手段の適正分担を図りながら、都市・地域の魅力ある将来像の実現、それから、安全で円滑な交通の実現を目指した計画でございます。これらを推し進めることによりまして、都市機能の集約と公共交通の連携を一層進めるべきという観点から、ここでは、5つの項目でまとめたものでございます。

1つ目が、10ページの中段、民間による集約事業に対する支援でございます。これは医療・福祉、あるいは業務、住宅といった都市機能の集約に向けて有用な民間事業の認定制度を設けてはどうかという記載でございます。

2つ目が、10ページの下段、集約駐車場の整備になります。駐車場法に基づく附置義務駐車場について、敷地単位ではなく、特定の駐車施設への集約が可能となる措置の必要性を記載させていただきました。

3つ目は、11ページに入ります。歩いて暮らせるまちづくりでございます。こちらは

駐車施設の集約化などにあわせまして、徒歩、公共交通などの利便性を損なわないための措置、あるいはバリアフリー施策の必要性などについて記載いたしました。

4番目が、公共交通機関の利用促進等でございます。都市機能の集約と連携いたしました公共交通機関の利用促進、都市内物流の効率化を図るための手続を合理化、簡略化しまして、事業者の負担軽減が必要なことを記載しました。

最後が12ページでございます。都市機能の集約を図るエリア外への配慮でございます。こちらは都市機能の集約を図るエリア外について、都市機能を集約することによりまして、結果として周辺の都市機能や人口が減少し、公共交通機関のサービスの低下や、自家用車交通の増加などから、全体として見たときに低炭素化が進まない可能性などの影響があるということに記載しました。

このため、都市機能の集約化と公共交通の利用促進を一体的に進める必要性、それから、短期的な影響をできるだけ抑えつつ、中長期的な都市のあり方を見据えた対応が必要であるということに記載いたしました。

続いて、12ページの(2)、エネルギーの面的な利用の推進です。こちらは都市のエネルギーシステムを効率的で低炭素のものに転換するために、エネルギー利用効率の向上や、未利用エネルギーの活用、再生可能エネルギーの活用が必要なことを記載いたしました。

例えば、下水熱の活用のために、下水用熱源として取水することを可能とすることや、低コストの熱交換技術の開発支援の必要性を記載しました。また、都市公園や港湾などの施設について、太陽光発電設備などの設置の円滑化の措置の必要性を記述しております。

続きまして、13ページの中段、(3)建築物の低炭素化でございます。こちらは、家庭部門や業務部門の二酸化炭素排出量の7割が、建築物の躯体や設備に関連するものであると。建築物の躯体の断熱性能や設備の省エネルギー性能の向上が必要であるということの前段に記述いたしました。

このため、都市の拡散を助長せず、都市の低炭素化を促進する観点から、市街化区域等の一定のエリアを対象に、省エネルギー性能にすぐれた先進的な建築物について認定を行う仕組みを導入しまして、税制の特例や容積率の特例などのインセンティブによる重点支援を行う必要性について記載いたしました。

最後、具体的な施策の4番目、14ページ、緑地の保全、緑化の推進でございます。こちらでは、まず都市における緑が二酸化炭素の唯一の吸収源であること、都市気候の緩和機能を通じまして、冷暖房に起因する二酸化炭素排出の低減効果を持つことを記載しまし

た。

また、大都市部を中心に、個人所有の屋敷林など、管理に負担を感じられる方々が多いということから、依然として民有緑地の減少傾向が続いているということ、現在まで民有緑地の管理負担を軽減する仕組みとしては、緑地管理機構制度というものと管理協定制があるということを示す3段落目で記載しました。

また、一方で、低炭素のまちづくりに意欲的に取り組もうとする市町村が、市街化区内の身近な緑地をよりきめ細かく保全できるようにする観点から、改善の余地があるだろうということ、この改善の方向性といたしまして、緑地保全や緑化に取り組む身近なNPOなどを緑地管理機構に指定できる主体を、現在の知事から市町村長に広げ、柔軟な対応が可能となるようにすることや、管理協定という仕組みの対象緑地について、二酸化炭素の吸収源として保全すべき市街化区域内等の樹木ですとか、小規模な樹林地についても対象に含められるようにし、使用者の方々が安心して管理をゆだねることができるようにしてはどうかということ、こういった取り組みにあわせて、市街地周辺部の緑地の保全や、市街地内の緑化を進めるための従来からの施策も最大限に活用するという旨を記載させていただいております。

最後、15ページ、「終わりに」でございます。こちらはより多くの市町村において、低炭素まちづくりの取り組み推進が必要なことや、国として予算面、税制面などにおいて一層配慮が必要なこと、都市の低炭素化を進めるための制度が構築された暁には、この制度の定着を図りながら、不断の見直しを行い、さらに制度の改善が必要であるということについて記載いたしました。

以上が、都市の低炭素化に向けた課題認識と対応の方向性について、小委員会として取りまとめたのはどうかというものの素案でございます。

こちらは前回の小委員会で個別にいただいたご指摘や、その後各委員からいただきました意見などを反映させまして、事務局で文章として取りまとめたものでございます。本日はこの内容に関するご質問などとともに、また全体を通じまして、小委員会としてさらに盛り込んでおくべき視点があれば、ご指摘いただければと思います。

関連しまして、資料2-2をごらんください。都市の低炭素化の促進に関する基本方針でございます。これは、目的、国の責務、基本方針とございますが、今回の法案に規定されております国が定める基本方針についての概略をお示ししたものでございます。この資料の下段のところに基本方針第3条とございますが、3大臣共同で策定し、各地方公共団

体にお示しするものでございます。条文上の制定項目、①から⑥とございますが、6項目を予定しております。それぞれに小さい文字で、記載する内容についての概略を記述しております。

この基本方針は、法律の施行までに定め公表する必要があるわけでございますが、法案成立後施行までの期間は、3カ月と大変短こうございます。このためあらかじめ小委員会の場で国として織り込むべき視点についてご示唆をいただき、法案成立後の小委員会で、今日いただいたご示唆のもとに文章化したものをお示しさせていただき、ご審議いただければと考えているところでございます。

本日は、先ほどの資料2-1とともに、あわせてこちらの資料2-2、基本方針に盛り込むべき視点についてもご示唆をいただければと思います。

引き続きまして、資料2-3、法案の概要についてご説明申し上げます。

【事務局】 私からは、法案の概要についてご説明いたします。よろしくお願ひいたします。

資料は2-3です。クリップどめになっております。まず、A4縦のポンチ絵、1枚紙をごらんいただけますでしょうか。このペーパーで、まず法案の全体像について申し上げたいと思います。

背景ないし趣旨につきましては、今し方説明があったとおりであります。この法案の基本的な性格は、規制法ではなくて促進法です。都市の低炭素化につながるような民間投資を促しまして、都市分野、交通分野などで成功事例を蓄積していく、あわせて住宅市場、地域経済の活性化を図るというものです。なお、法案の対象エリアにつきましては、都市のコアな部分、市街化区域と非線引きの用途地域としております。その考え方については先ほど説明があったとおりです。

法案の中身でございますけれども、大きく分けて3つの柱から成り立っています。まず、1つ目は、ピンク色の部分、基本方針の策定です。これは今し方資料2-2で説明があったとおりでございます。これに盛り込むべき内容につきましては、後ほどご議論をいただければと思います。

2つ目は、青い部分、低炭素建築物の認定です。これは建築物単体の低炭素化、都市を構成する建築物の一つ一つについて、省CO₂型にしていくということです。

3つ目は、緑色の部分で、これは単体ではなくて、面的な視点での低炭素化、市町村が計画を作成いたしまして、まち全体、エリア全体の低炭素化を図るものです。

2つ目のパーツに戻っていただきまして、右側の図、これは住宅の例ですけれども、こういうイメージのものを地方公共団体が認定いたします。認定の基準は、エネルギーの消費量が現行の省エネ基準マイナス10%であること、いわゆるトップランナー基準と呼ばれているレベルを満たす必要がございます。認定を受けますと、左側の欄にございますが、税制の優遇措置が受けられること、住宅ローン減税の額と登録免許税の引き下げ額がそれぞれ一般の住宅よりも深掘りされることとなります。

もう一つは、容積率の特例であります。これは住宅に限らず、オフィスを含めて、建築物すべてについて適用されますけれども、蓄電池ですとか、蓄熱槽といった低炭素化に資する設備を置きますと、通常の場合よりも大きなスペースが必要となります。そういったかかき増しとなる部分につきまして、容積率にカウントしないという特例であります。

次に、3つ目の柱でございますけれども、低炭素まちづくり計画です。これは申し上げましたとおり、単体ではなくて、面的に低炭素化を進めるというものであります。市町村が計画を作成いたしますけれども、これは義務ではございません。あくまで任意でありまして、意欲のあるところにつくってもらうことにしています。

なお、市町村は、協議会の設置が可能です。NPO団体ですとか、民間事業者といった地域の関係者が、協議会の議論を通じまして、計画の作成にかかわってもらうことを想定しております。

計画に盛り込むべき内容、視点でございますけれども、そこにありますように、都市機能の集約化、これと連携した形での公共交通機関の利用促進、そして、緑、エネルギーの面的管理・利用の促進といったことがあります。こうした視点に沿った都市の低炭素化に資する施策を市町村が自由に盛り込める仕立てにしております。

この中で、矢印がついている項目は、今回法律上の特例を措置している項目であります。後ろについておりますけれども、A4横の4枚紙の資料をもちまして、簡単にご説明したいと思います。

まず、都市機能の集約化という視点に関してですが、2つございます。1つ目は、集約都市開発事業の認定制度、これは病院とか、福祉施設、共同住宅といった都市機能の核となるような施設を中心部に集めてくるための事業です。市町村長が事業を認定いたしますが、認定に当たっては、交通流の減少効果があるかとか、整備される建物自体が低炭素基準を満たしているかといったことをチェックいたします。認定を受けた事業につきましては、右側にありますとおり、社会資本整備総合交付金で支援をいたします。

もう一つは、駐車場の特例です。現行法上は、新しい建築物を整備する際に、建築物一つ一つに駐車施設を設置する義務がかかりますが、そういうふうにはばらばらに駐車場を置くというのではなくて、1カ所にまとめて設置してよいということにいたします。それによって、交通流をきれいにして、CO₂を削減しようということでもあります。

次のページに移りまして、公共交通機関の利用促進についてでありますけれども、これはまちづくりにあわせて、バス路線の新設とか、LRTの整備などを行いまして、自動車から公共交通機関への転換を進めようという取り組みであります。

そこについているのは、バス事業の例でございまして、まちづくりにあわせて、それにふさわしいバス路線の引き方を事業者と市町村とで一緒に考えていただくわけですが、実際にバスルートを変更したり、バス停を設置したりする際には、いろいろな許認可が必要となってまいります。これらの許認可手続を国土交通大臣の認定でもって、ワンストップで処理するようにはいたしまして、事業者の取り組みを後押ししようとする仕組みでございまして。

1枚めくっていただきまして、今度は吸収源対策としての緑地の保全、緑化の推進についてであります。2つございまして、まず、左側であります。現在緑地管理機構という制度がございまして、これは※印にあるとおり、NPO法人などが都道府県知事の指定を受けまして、緑地の管理を行うというものでありますけれども、もっと小回りがきくように、市町村長でも指定できるようにいたしまして、身近な緑地の管理が進むようにするというものです。

もう一つは右側、これは緑地管理協定の拡充であります。これは民間の緑地につきまして、公共団体ですとか、緑地管理機構が所有者にかかわって管理をするという仕組みであります。この適用エリアが現在限定されておりますので、今回これを低炭素まちづくり計画の計画区域に拡大したいということです。

これによりまして、管理協定を締結できるフィールドは拡大するわけですが、これは左側の特例とセットでございまして、緑地管理機構という管理の受け皿が増えることが期待できますので、協定につきましても、積極的に活用されるのではないかと考えているところです。

最後に4枚目であります。未利用エネルギーの利用促進とあります。まず、下水道法の特例でありますけれども、下水は、地下を流れておりますので、大気に比べますと、冬は暖かく、夏は冷たいという特性がございまして、この温度差エネルギーを利用しようという

ことをごさいますて、右側の図にありますとおり、民間事業者が下水を取水しまして、熱を取れるようにするという特例であります。取った熱は地域冷暖房に活用するという事です。

最後に、占用許可の特例でありますけれども、都市公園ですとか、港湾といった都市部の公共施設のあいているスペースを活用して、太陽光パネルなどの施設を設置できないかと。民間事業者がそういった施設を設置する際に、占用許可がスムーズにおりるようにするという特例でございます。

以上、4枚紙に基づきまして、低炭素まちづくり計画に基づく法律上の特例について説明いたしましたけれども、先ほども申し上げましたとおり、こういったものに限らず、市町村の実情に応じまして、さまざまな施策を計画に盛り込むことができることになっております。

この低炭素まちづくり計画制度と2つ目の柱として申し上げました建築物単体の認定制度、これらのツールを活用しながら、成功事例を積み重ねていって、都市全体の低炭素化を進めていきたいと考えております。

私からの説明は以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対しましてご意見、ご質問がありましたら、どなたからでも結構ですので、ご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【A委員】 4点ほどございます。

まず1点目、大きい話からいきます。資料2-1ですが、例えば、12ページ目の都市機能の集約を図るエリア外への配慮とか、こういうことを新しく書き起こしていただいたということは、非常に素晴らしいことではないかなと思っています。全体の書き方のトーンとして、前のほうでは、市街化区域がすごく大事なんだみたいな話で、そこだけやりませみたいな感じで書かれていて、後ろのほうを見ていくと、何かトータルで見ていったほうが良いということがわかる雰囲気、何となく構成としてなっています。全体的にこの会議で議論していた、例えば、市町村間の広域調整が大事ですとか、広目の視点で見たときに低炭素化をきちんと促進できる素地というのはかなりあるんですが、その辺のニュアンスが全体的にちょっと弱いかな。特に入りのところがやや市街化区域だけみたいな感じがして、あと規制ではなくて、都心でのインセンティブですという感じで、そのあたり、法

律がこういう方向でインセンティブベースで行きそうなので、そこに逆に引きずられて書かれてしまっているような雰囲気が、全体的にしているということです。だから、地方自治体の役割も、例えば、相互の調整みたいなものが入ってきてもいいのではないかと思っ
ているところです。そのあたり、全体的なトーンとして、前半分と後ろ半分とが、何となくずれている部分があって、広域調整的な視点が弱いかなというのが1点目です。

あと2点目が、資料2-2の基本方針の中で、①から⑥までを示していただいている、これはいいと思うんですけども、例えば、基本方針の⑤で、効果の評価の話がここにも挙がっているんですが、それに対応する話が、資料2-1の中にはなかったということです。要するに、こういうことをきちんと考えていくために、データをとることを頑張っ
て努力しましょうという記述が、資料2-1の中にあってもいいのではないかというのが2点目です。

あと3点目が、資料2-3の中の、後からご説明いただいた4枚ものの、それぞれの施策が書いてある中の2枚目の公共交通機関の利用促進の部分です。ここでバスの例を挙げ
ていただいている、わかりやすくいいと思うんですけども、1つ気をつけなければいけないのは、LRTの場合は、インフラがしっかりできてしまいますので、そこで集約できるというイメージが住民にとってもできるんですけども、バスの場合だと、ぱっとバス路線を申請して、すぐ撤退されてしまう。要するに、助成金を食い逃げされてしまうということが起こり得るわけです。地方のマスタープランとかを立てるときに、幹線ルートとしてバスの場合は、そこに長いことしっかりいてもらえるということ、裏づけとして、
プランの中でお互いが認識してやる必要があります。でないと、自由化の流れの中で、儲かりそうでなければ、すぐ撤退してしまうという姿勢が見えると、バス軸沿いにまちは集約しないので、そここのところの裏づけが要るかなというのが3点目です。

あと4点目は、内容修正の話ではありません。参考情報として申し上げます。資料2-1の6ページ目の地方公共団体の役割の段落の中の2番目のところで、マスタープランの中にコンパクトシティとか、集約型都市構造が位置づけられているので、低炭素まちづくりに関しては、うまくいきそうだという話があります。これは国土交通省の調査だと、1,400ぐらいの自治体の中で過半数ぐらいが既にもうコンパクトシティと要望が書いてあるということです。しかし、マスタープランをじっくり読みますと、低炭素化のためにコンパクトシティというのを書いてある自治体が全部ではないということは認識しておいたほうがいいと思います。

というのは、都市の活性化とか、財政的な問題で郊外に行かないほうがいいということ
を主眼として書かれているものが結構あって、しっかり読んだもの、40ぐらいのところ
で見ると、22がコンパクトシティと書いてあって、そのうち13が低炭素というのを明
確に意識していました。だから、全体の3分の1弱ぐらいがコンパクトシティ、かつ低炭
素というのを意識してやっているというのが、去年ぐらいの段階での実感かなと思います。
これは参考情報としてお伝えします。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

何かありますでしょうか。

【事務局】 ご指摘、ありがとうございました。4点あったご指摘のうちの1番目の広
域調整的な視点が重要であるということと、2番目のご指摘、基本方針⑤の評価に対する
記述の部分、これについては、また事務局で検討させていただければと思います。

あと、4番目ですが、都市計画マスタープランに「コンパクトシティ」や「集約型都市
構造化」というキーワードがあるものをとり上げておまして、必ずしも低炭素にむすび
ついているものではないということも承知しておりますが、ここでは同じ方向を向いてい
るということで、この辺に期待をかけるという意味で記載させていただいたところでござ
います。

【事務局】 せっかくでございますので、交通のお話がございましたが、先ほどご指摘
いただきました資料をちょっとごらんになっていただければ、今回、法律の建てつけの中
で、バス事業の例というのを引かせていただいておりますけれども、従来、交通を事業と
してとらえる場合には、まさに事業者と許認可権者としての国というのが中心だったわけ
ですが、この法律の中でも、今回具体的にバス路線の再編や新設を行う場合には、協議会
の場において市町村とちゃんと議論をするということ、制度上ビルトインしてございま
す。そこで、地域のまちの姿を、事業者と関係者が話し合った上で、こういう新しいバス
路線の形などにステップを移すということをやっておりますので、ご指摘の点については、
確かに制度的にはなかなか難しい面がありますけれども、バス事業者と都市側と、あるい
は地域の関係者が話し合った上で、交通網の再編についても議論するという、この
法律の中で枠組みとして用意しているということでございます。

【委員長】 よろしいですか。

【A委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ほかに、どうぞ。

【B委員】 資料2-1につきまして発言したいと思います。全体として4章構成ですけれども、2章が現状と課題、4章は具体的施策ということで、その間の3章の基本的な考え方というのが、今後の都市計画法のあり方などを考えていく際には、長期的視野からは非常に重要な部分であると考えております。そういった意味で、この点に絞りまして、とりわけ7ページの都市機能の集約化、7ページから8ページにかけての部分について、2点を発言したいと思います。

これは前回の小委員会でも議論になったところでありますけれども、1つは、規制と誘導の関係につきまして、インセンティブを通しての誘導が重要であるというのは言うまでもないことですが、同時に規制を通しての誘導という面も非常に重要であります。その意味では、基本的には規制と誘導というのは、規制にするか、誘導にするかと対立的にとらえるべき考え方ではおそくないだろうと実は考えております。

そういった視点から見ますと、8ページの一番上の段落、「このため」というところが、さらなる規制の強化をするのではなく、むしろインセンティブを通しての誘導的手法を優先させるという書き方になっておりまして、あまりにも一般化した書き方がされているという印象がございます。

これはあくまでも当面の低炭素化のための取り組みとのコンテキストで、このような叙述がされているのだろうと私は理解しているわけですが、そうであるならば、例えば、その前のページ、7ページの①の一番下の段落、平成18年のまちづくり三法の見直し、それから、平成12年の都市計画法改正などによって、都市計画区域外とか、市街化区域等以外についての適正な規制が行われてきたということを踏まえた書き方が必要ではないかと考えております。

そういった視点から言いますと、8ページ、今言いました一番上の「このために」で始まる段落につきましては、これはある意味では、言うまでもないことなのですが、都市計画区域外とか、市街化区域外などについては、既に平成18年改正とか、平成12年改正で行われた市街地の拡大、拡散を防止するという基本を踏まえてといった視点を、確認的にでも改めて明記しておいたほうがよろしいのではないかと考えております。その意味で、規制による誘導とインセンティブの付与による誘導のメリハリをつけていくという視点をどこかで出していければと考えています。これが1点です。

2点目は、同じ8ページの第2段目以降は、一方では民間による取り組みを通して社会実

態としての市街地拡大防止と縮減を先行させるということと、地方公共団体による取り組みを先行させることを前提に、それを国、あるいは法律のレベルでより一般的なものとして吸収・発展させていくという視点が、2段目、3段目、4段目あたりで書かれていると思います。この点も今後の都市計画法制度全般の視点からいいますと、非常に長期的には重要ではないかと思って思います。

例えば、「このように」というところで始まる段落で、地方公共団体での集約型都市構造の構築のための取り組みを、どのような形で国として、あるいは法律として取り込んで、それを法制度化していくかということが、長期的な見通しとしては非常に重要であると思いますので、制度の一般化を目指すことをも視野に入れるという部分を、もうちょっと何かイメージ豊かに、具体性を持って書き込めないかなという印象がございませう。

以上が第2点目です。

以上でございませう。

【委員長】 ありがとうございます。何かございませうでしょうか。

【事務局】 ご指摘ありがとうございます。

1点目の市街化調整区域そのほかでの土地利用制限の改正などを踏まえながらという視点が大事だという点については、しっかり反映したいと思います。

また、2点目の8ページの制度の一般化のイメージ豊かにというところも、工夫をさせていただければと思います。

【事務局】 付け足させていただきます。2点目の制度の一般化というところは、表現がちよつとわかりづらかったと思いますが、私どもがこう書いた趣旨は、もともとC委員から、今回法律や何かで低炭素まちづくりの計画区域について、法律の特例を置いているけれども、行く行くは、こういったものはもうちよつと全国的に考えたほうがいいんじゃないかというご議論もいただきまして、今回そこを表現したつもりでございませう。

今、B委員がおっしゃられたところは、もうちよつと都市計画制度全体についてのお話も含めてのことだと思いますので、ここに書き加えるのがいいのか、あるいは前回ちよつと議論させていただいて、今回は資料を出していませんが、都市計画制度全体で残された課題も含めて、どう考えていくべきかというところに書いていくほうがいいのか、ちよつと整理した上で、またご相談申し上げたいと思います。

【委員長】 よろしいですか。

ほかに、どうぞ。

【D委員】 3点申し上げたいと思います。

まず、第1点目は、全体のつくりみたいな話です。今、B委員から、全体のつくりに関する話もありました。それに関係するのですが、今回の素案は、第2章で概念と課題を整理して、それが第4章での具体的政策につながっています。そして、その間の第3章のところ、「基本的な考え方」が整理されています。第2章と第4章のつながり方というのは非常によくできていると思うのですが、その間にある第3章の基本的考え方、特に、ここも(1)の対象エリアとか、(2)の各主体の役割というところはよくわかるのですが、(3)の政策手段の考え方、これは資料に即して言いますと7ページです。ちょうどB委員が仰ったあたりですが、この位置づけが、私はよく飲み込めないところがありまして、できれば補足していただけると、ありがたいと思います。

といいますのは、7ページに〔総論〕があって、次に〔都市機能の集約化〕という項目があり、ここで規制と誘導という話が出てくるんですけども、全体の課題というのは、都市機能の集約化だけではなくて、例えば、建築物の話とか、緑地の話などもあります。都市機能の集約化しか出てきませんと、(3)の部分が建築物や緑地の課題も含めた全体についての考え方のまとめになっているのか、ややわかりにくいということでございます。

それとの関係で、第2点目です。今も指摘されました規制と誘導という話にかかわります。これはこの間一貫して問題となっているというか、結構いろいろ発言が出ているところだと思います。全体としてはもちろん誘導型ということでもいいんですけども、規制の要素も無視するべきではない。規制を必ずしも誘導に対立する要素と捉えるのではなくて、そこに組み込んでいく。そのような考え方が望ましいと思います。特に、低炭素化建物の問題を考えた場合に、建物の建築基準の問題をどうするかという話は当然あると思うんです。

現在は基本的に、一定の基準をクリアすると、インセンティブということで、ボーナスを与えるという考え方なんですけれども、そこをもう一步踏み込めないかという感じは持っています。そういう問題を考えた場合に、この政策手段の考え方の記述を、もう少し踏み込んだ形にすることもあり得るのではないかと、ちょっと考えているわけでございます。

最後第3点目は、単なる質問です。管理協定の話は大変おもしろい話だと思います。現在の制度をちゃんとつかまえていませんで申しわけないんですけども、管理を考える場合、当然費用の問題というのは、非常に大きな問題になると思いますが、そのあたりの考

え方がどのようになっているのかを教えてください、ありがたいと思います。

以上です。

【委員長】 ご質問もありましたけれども、何か。

【事務局】 まず最初の、ページでいいますと、7ページの(3)政策手段の考え方、総論のところ、一応ここは都市機能の集約以外のところも含めて、全体の考え方を書いたつもりでございます。もう少し具体的に言いますと、例えば、今回単体としての低炭素建築物のところ、これも民間を少しでも刺激して、そういうふうにいってもらおうということを基本にしております。

また、その後の面的なところについても、集約型の都市開発事業みたいなものも、ある意味で、いいものを認定して、補助金をつけて、そこに民間事業者がやってもらう余地を拡大していくという考え方、あるいはバスや何かは当然バス事業者にやっていただいておりますので、そこにどうインセンティブを付与するのかということが大きくなります。

また、緑、エネルギーの面的管理みたいなところも、緑ももちろんいろいろな手段で整えていくものですが、大きな切り口として、公的な部分が自らつくる公園というのはもちろんありますが、それだけではこの厳しい財政事情、なかなか追いついていけないので、民間でやってもらうところをどう広くするのか、あるいは、公園や何かのところ太陽光パネルや何かということもご説明しておりますが、これも民間事業者のできることをもう少し広げられるということでないのかなと思っております、全体を通して、今回民間事業者が積極的に動ける余地をつくって行って、それに対して、必要な規制の見直しを行うという考え方を全体に持っておりますので、それをまず総論として書かせていただいて、特に土地利用のところにつきましては、これまでも、まさに都市計画制度小委員会の議論のコアであったところでございますので、そこはこの委員会の今までのご議論というのがあったので、少し詳しく、ないしは過去の経緯も踏まえて書き加えている、構成としてはそういうつもりでございます。

中身について、規制というとあんまり対立的でなくて、もう少し組み込んで書けないか、考えられないかということは、もう少しよく考えて、整理をしてみなければいけないかなと思います。

それから、この後のところに、特に低炭素の建築物の話のところは、考え方の整理が足りないのではないかとこのところがあったかと思っておりますけれども、1つは、いわゆる低炭素の建築物といいますか、省エネルギーの建築物についての義務化みたいな議論が政府全

体としてございます。政府の閣議決定レベルでは、10年ぐらいの間にきちっと徹底していく、義務化していくということを書いてきておりますので、それはやっていかなければならないことですし、またそういったこともここにきちっと、全体体系を整理すべきであるという観点も入れて整理しなければいけないかと思えます。

一方で、では、今回低炭素建築物の認定もあるので、基準みたいなところについての考え方はどうなのかという、もう少し掘り下げたところにつきましては、建築物行政の審議会や何かとの関係もあって、少し遠慮してしまったところもあるんですけども、必要に応じて整理していきたいと思えます。

【委員長】 管理協定の費用のご質問が出ていたと思うんですが。

【事務局】 管理協定の費用負担についてでございますけれども、これは基本的に協定次第となりますが、もともとこの管理協定というものが、所有者の負担を軽減するための仕組み、趣旨でありますので、公共団体ですとか、緑地管理機構が負担を肩がわりするという部分もあろうかと思えます。したがって、緑地の管理を代行する公共団体なり、緑地管理機構、例えば、NPOなどの尽力が期待される場所ではないかと思っています。

【委員長】 ほかに。では、E委員、その後、F委員お願いします。

【E委員】 今、7ページ、8ページ、政策手段の考え方のところに議論の焦点が当たっているようで、私もついでに発言させていただきます。

確かに、読んでいて何を言いたいのかがいまいちピントがはっきり合わないという感じがいたします。それで、ちょっと勘ぐって考えたのです。先ほど事務局から言われたような点、低炭素化という差し当たりの課題と、この小委員会ではもともと何をやっていたんだという、都市計画制度の大きな時代の変化に対応する基本的な思想の転換のあり方という議論をやっていたわけですね。その両者がここに重なり合い、交錯して出てきている、ただ、それが必ずしもうまくまとまっていなくて、ちょっと中途半端であるという感じがいたします。

具体的なフレーズで申しますと、8ページの第2段落に、これまでも議論に出てきた社会実態としての市街地拡大防止・縮小を先行させ、それが先で、それに対応して都市計画を見直していくというプロセスの形成を図るという表現があるんですが、これはまさに、この小委員会の今までの議論の経過を踏まえないと、何を言っているのかわからないということではないか、そこがちょっと中途半端だという感じがするんです。

言うのであれば、もっとはっきり、先ほどの都市計画の思想転換ということが問題であ

るとして、そのことについてもう少し詳しく述べる、縮退型の都市計画の手法をいろいろ考える時期になっている、この低炭素化というのもそれに合うのだということをもう少し丁寧に書くか、あるいは、そこは未練がましいからもう書かないこととして、低炭素化の話に絞るか、ということを考えました。

規制と誘導のバランスという議論が出ておりましたが、それとも関連すると思うんです。これまで、都市計画制度というのは規制だと、規制でもって大きな流れを強く変えていくとか、新しい流れをつくり出していくことができると考えていた。それが、今のご時世はもうそういう考え方ではなくて、現にあるものを前提にして、そこに無秩序要因が発生するのをいかに排除していくかという、ある意味で、モデストな役割に後退する。だから、そこでは規制だけではなくて、誘導も組み合わせて使う、ということが1つあります。

それからもう一つは、低炭素化という大きな流れをつくるためには、まさに規制ではなくて、誘導でなければだめなんだという面もあると思うんです。

そういう問題をこの都市計画制度小委員会で議論しているのはなぜだろうかという、この先は私の勝手な思いになるかもしれませんが、規制と誘導を合わせたものを、政策手段としていかに効率的に組み合わせていくか、そこに計画手法というのが重要な意味を持ってき得るのではないか。そういうふうにと考えると、それもまた都市計画制度の抜本的な見直しということにつながると思うんです。

ただ、このペーパーで、7ページ、8ページあたりですが、そんな大風呂敷を広げることにするかという、まだその段階ではないのかもしれませんが。そうすると、さっぱりとあきらめて、もう少し別のトーンで書くということもあり得るかなと。

ですから、結論はわかりませんが、差し当たり、文章上で分析してみると、わかりにくい要素というのは、そんなところなのかという気がしました。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。では、もし何かあれば。

【事務局】 ありがとうございました。

おっしゃるように、頭の整理がよくできていない部分があると思いますし、ましてそれが文章にしっかり合っていないところがあると思います。どう整理していくかということについての非常に貴重な切り口をいただいたと思います。この場所にいっぱい書くのか、あるいは今後残された課題のところの、もうちょっと大きな考え方を整理する場に全体を整理していくのか、書きながらまた考えていきたいと思いますが、おっしゃられているよ

うなきちつとした頭の整理、そして、都市計画が規制と誘導との間のマッチングといえますか、組み合わせの中で果たすべき役割というのは、我々が思っていたけれども、よく言葉にできていなかったところでもありますので、非常にありがたいお話をいただいたと思います。それを踏まえて、ここか、後ろの残された課題のほうにするのか、ちょっといろいろ考えた上で整理していきたいと思います。

【委員長】　　もしかすると、「はじめに」のところで絞るんだということを書いて、あと低炭素化について重点的に記載するというやり方のほうがいいのかもかもしれません。

それでは、F委員、お願いします。

【F委員】　　E委員のご発言があったので、とても話がしやすくなりまして、大きな時代の変化、これからの都市計画はどうあるべきかということで、そもそもそういうことを考えていたのに、何となくいろいろなものが切り貼りが出てきているというのは、皆さんの正直な印象だと思います。

それで、E委員は大風呂敷を広げるか、広げないかという話だったんですけども、私は、文章で大風呂敷を広げるのはかなり難しいかもしれないですが、この絵柄では大風呂敷を広げてほしいと思うんです。大風呂敷を広げなければ、だれにもこの意味がわからないと思うんです。

最初から言っているんですけども、この絵は全然改善する余地がなく、これで低炭素だと言われても、要するに、非常に説得力がない。それから、河川のところは、私は繰り返し言っているんですけども、依然として風の通り道になって、これはちょっと木をくっつけてくれればいいだけの話なんですけれども。

要するに、私は何が言いたいかというと、転換期にある、これからこんなふうに変っていくという都市像を、ここの低炭素化ということを切り札にして見えるようにしなければいけない。そのためには、私はつくづく考えたんですけども、やっぱり緑化のところが一番弱くて、今回管理の制度のことしか言っていないんです。あまりにも竜頭蛇尾というか、ほんとうに恐縮ですけども、唯一のCO₂吸収源として緑化が有効、緑が有効であるとおっしゃっているわりには、後の内容が管理だけになっているところが、私は大変残念だと思います。

残念と言っているもしようがないので、こういうふうにしていただければという提案を4つほど申し上げます。まず、一番最後のところに、この間、緑の基本計画でいろいろやってきたと、14ページの上から8行目ぐらいですけども、こういうしっかりとした、

使い込んできた、みどりの基本計画というのは、その時々の中での要請に応じて、景観で考えたり、レクリエーションで考えたり、防災で考えたり、いろいろしてきたわけですが、せつかくこのような法律ができるわけですから、みどりの基本計画の中に、低炭素化緑地計画を項目としてしっかりやってくださいということで、このまちづくり計画策定の資料2-3の絵柄の中に、これで一番弱いのは、緑地の構造が見えないんです。緑がアクセサリみたいにぺたぺた張ってあるだけなので、どういう都市になるかという絵柄が見えないので、ここをみどりの基本計画とリンクする形で、低炭素化緑地計画とは何かということをしっかり立ててくださいということを明示すべきだと思います。

そのときに、以下の4つの内容を入れる。1つは、吸収源ということをおっしゃるので、二酸化炭素吸収源緑地というものをその中でしっかりと位置づける。もう一つは、ここで、都市気候緩和型で、被覆のことをおっしゃいます。これはとても大事なことで、4ページの④のフレーズがありますけれども、そこは、都市公園とか、民有地、緑地そのものの話と地表面の被覆の話をおっしゃいます。

これが出てきたということは、非常に画期的なことではありますけれども、被覆に関するフォローする政策とか、施策がこの中に全くございません。したがって、都市気候緩和型の緑化施策をしっかり明示するということをお盛り込んでいただくと、被覆に関する問題提起に対する受け皿ができます。

ですから、低炭素緑地計画の中の項目が1つ目は吸収源、2つ目は緩和型、それから、3つ目は、市街化区域以外のこともおっしゃっていますし、耕作放棄地とか、そういう低未利用地、これに関して、低未利用地の低炭素吸収源緑地促進施策事業みたいなものをお考えしてほしいと、この3つです。4番目が、ここで言っている管理です。

そうしますと、都市構造、それに対応する緑地の内容、それと管理、この3点があれば、E委員のおっしゃる新しい、もう少し都市構造の転換を見据えたものに対する提案になるのではないかと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。

【事務局】 ご指摘ありがとうございます。

今のご指摘は、今まで緑系のマスタープランであったみどりの基本計画の充実とともに、その視点についてご指摘をいただいたと理解いたしました。今回はこの低炭素法の法案制定にあわせてこの文章を書きましたが、実際の運用の段階では、当然都市計画とのリンク

が必要でございますので、みどりの基本計画についても、今のご指摘を踏まえて、充実の方向を考えたいと思います。

【委員長】 どうぞ。

【F委員】 ちょっと誤解がありまして、みどりの基本計画は、既存の1つのツールとしてあるわけですが、この低炭素まちづくり計画策定の中に、今の考え方を入れてほしいということです。それをバックアップする、いわば下支えする計画が、みどりの基本計画だということです。ですから、全部みどりの基本計画でやってくださいというのではなくて、緑に関する基本法みたいなものがある中で、その中で低炭素に関してきちっとやるのであれば、そことリンクする形でここにやってくださいと申し上げているので、みどりの基本計画の改善に関するご提案をここでやったわけではございませんので、この内容という意味です。ここが緑地に関してパーツしか書いていないので、わからないという問題提起です。

【事務局】 はい、わかりました。失礼いたしました。

現在この法案で市町村が低炭素のまちづくり計画をつくるということにしております。この中で緑地の保全と緑化の推進についても項目を定められるものとしておりますので、実際の運用の段階で、今ご指摘のものがうまく反映できるように、また国の基本方針そのほかでも工夫をしたいと思います。

【委員長】 では、G委員。

【G委員】 私も今までのご意見とそう大きく変わらないですが、3点ほど指摘させていただければと思います。

今回全体としてある程度大義名分は大事にしながらも、多くの人たちに、反対されず、歓迎して通してもらいたいということも重要なので、やや歯切れの悪いところは残っても、いたし方ないかなと思うんです。が、その中でも私が気になるのは、冒頭A委員がご指摘になりましたが、12ページで、エリア外への配慮の部分であります。これはその後の議論とも関係しているんですが、この配慮の中のなお書きの中で、一応中長期的なあり方を検討すると言及されているんです。ですから、都市構造を集約するということのほんとうの話は、このエリア外への配慮の中の、しかもなお書きの中にのみ残っているというのは、少し奥ゆかし過ぎないかと思えます。

僕は、今回の流れからすると、「はじめに」、それから、2とか3のところに書くのは、ちょっと違和感があるので、5の「終わりに」ぐらいのところ、今後の検討として、今

までの議論ももう少し踏まえた中で、これを今後の議論につなげていくんだということを、独立させてはっきり書いてほしいと。そういう意味では、ディスインセンティブのところも、もうちょっと目出しぐらいはしていただけないのかというのが1点です。

それから2点目は、今度はインセンティブのほうで、インセンティブに関してもいろいろ集めていただいて、出してはいるんですが、市町村のほうから見ると、これを見て、すぐやりたいという気になるかということ、細かいものを集めているだけで、もうちょっと何かないのかという感じがするんです。

それで、部内ではいろいろ検討されていると思うんですが、私が通常素人感覚で考えますと、まちづくり交付金をもう少し活用していただいて、この低炭素の中に、プラス都市集約の要件も入れて、低炭素かつ都市集約の一定の要件を目指しているモデル事業をある程度、エリアは厳しく、要件は設定するけれども、それについては、既存のまちづくり交付金の、今でも相当なものを対象にしていますので、どこまで拡大できるかわかりませんが、まちづくり交付金対象の拡大をする、それから、もっと考えられるのは、まちづくり交付金の補助率のかさ上げですよね。

要するに、通常なら対象にならない更新部分についてなんかも見ていくとか、低炭素かつ都市集約のもの、それ自体を基幹事業として認定していくとか、こういうインセンティブの面でも、これは実際の運用のレベルで済む話かもしれませんが、もう少し工夫できないのかというのが2点目です。

それから、3点目としましては、これもA委員が一部ご指摘の点ですが、今後の評価に関する点であります。低炭素なので、最終的にCO₂の排出削減効果というのを客観的、定量的に評価することになると思うんです。しかし、現実問題でどう評価するかということになると、多分いろいろなみなし計算をしたり、技術的にも結構難しいことになるんじゃないかという気が私します。

今持っている地球温暖化計画の測定よりも、もう少し各市町村のエリアマネジメントに敏感に関係するような指標を設定していかないと、ほんとうのところの内実が上がらないと考えますと、ストレートに最終的にCO₂排出量の削減効果を客観的・定量的に評価するというよりも、その前に1段、都市集約化の全体指標の取りまとめみたいなものがあって、それに基づいて、一定のみなし計算でCO₂排出削減を評価するなり、何らかの工夫をする必要があると。これもこの段階でもうそう言ってしまふべきなのか、その後の実施レベルで考えるべきなのか、これは別ですが、その点もぜひご配慮いただけたらと思いま

す。

以上です。

【委員長】 では、どうぞ。

【事務局】 ありがとうございます。

まず、1点目の12ページのお話ですけれども、これは表現がよくなかったところもあるんですけれども、おっしゃることはそのとおりだと思います。我々の思いをちょっと申しますと、この2段目の「したがって」のところで実は受けているつもりです。

と申しますのは、これは都市機能の集約化だけをやっていって低炭素化を進めようと全体としては考えておりません。具体的に言いますと、集約できるところもあるでしょうし、そうはいつでも、地元の足という観点から、多少、今まで住んでいたところを大事にしながら、足をちゃんと確保すると。そういう意味で、公共交通一辺倒になってもいけないし、集約化一辺倒になってもいけないけれども、その地域、地域によってバランスを考えてやっていきましょうという考え方が基本にあります。それがちょっと書けていないというところがあると思います。

その上で、要は、エリア外のところについては、撤退しなさいとはなかなか言えないものですから、オンデマンド、あるいはNPO有償運送とか、そういうことも加えていって、少しずつ足も確保しながら、まとまっていていただけるように頑張りましょうという考え方で書いています。

その下のお書きのところは、この文章のももとの意味は、短期的な影響を考慮しつつ、中長期的なということは、いろいろなことが入ってしまいますので、さっきG委員がおっしゃられたようなことも当然入っているのですけれども、書いた趣旨は、だんだんと撤退が進んでいくと、例えば、少し離れたところに二、三軒だけ家が残ってしまいました。今までバスに乗っていたのに、その人は自家用車で動かざるを得なくなりました。そうすると、その局面においては、CO₂の排出が増えたように見えるのですが、もう少し長い目で見ていただければ、そこにお住まいがなくなるというフレーズがその後に出てくるはずですので、それを短期的な、例えば、5年ぐらいのスパンで見て、増えるからだめだというのではなくて、10年後、20年後を見据えて、ある一時期には多少CO₂負荷が高くなるかもしれないけれども、長い目で見てちゃんと計画的にやっていきましょうというつもりで書いた部分ですが、いずれにしても、言葉足らずだと思います。

おっしゃられるように、最初にA委員のお話もありましたように、エリア外についての

書き方のバランスが悪いのは、そのとおりでありますので、頭に持ってくるのか、後ろに持っていくのか、少し整理をしたいと思います。

それから、インセンティブの話ですが、これはおっしゃるとおりだと思います。率直に言いまして、大分急ピッチの検討をしてきたものですから、インセンティブの準備が整っていなかったという側面はあると思います。そこにつきましては、ある意味、平成25年度の予算とか税制を、特に予算を要求していくときの課題だと思っております。では、そこに向けてどういう考え方でやっていくかというのは、申しわけございません、現時点において、まだきれいに頭が整理されているわけではございませんので、そういった議論を踏まえつつ、来年度、今からいいますと、再来年度に向けて、これをどう評価していくかということの中で少し議論して、整理した上でまた書き込んでいくようなことを考えたいと思います。

イメージとしては、もともと集約都市開発事業の認定制度というのがありますが、これは、おっしゃられたように、昔でいうまちづくり交付金、今でいう社会資本整備重点計画で押していくということを基本に考えていて、さらにこれをどうやって強く押していくのかということを中心に議論していかなければいけないと思っておりますし、またそれを踏まえて、少し文章に方向性を書いていきたいなと思っております。

【委員長】 あと評価のお話がありましたけれども。

【事務局】 評価のところは落ちていたのは、全くそのとおりでございます。基本的には低炭素都市づくりガイドラインというのをしばらく前に都市計画課でつくらせていただいて、それをある程度、もうちょっとブラッシュアップして、使っていきたいと思っておりますが、ここも環境省や何かと整理していかなければいけない部分もあつたりして、今の段階でご議論いただくに十分整っていない段階でございます。一方で、これは基本方針にも書かなければいけないことですので、全体を通じて、執行していく上で非常に大事なところですので、ここは次回、ないしは次々回のときまでにしっかりと準備して、ご議論いただけるようにしたいと思っております。

【委員長】 それでは、C委員、お願いします。

【C委員】 私は最後の具体的な政策の出し方が、一つ一つ単体で、ばらばらで、それを統合する理念がはっきり出ていないように思います。ですから、そこを法システムとして明示することが大事だと思います。

具体的に申しますと、前提として、E委員がご指摘のように、規制と誘導のあり方をど

う考えるかという非常に大きな問題があります。この法律案に出ている誘導の考え方というのは、今までであったような補助金をつけるとか、容積率を上増しするとかという誘導とはちょっと違うものが出てきている点に注目しました。

私が法律案で注目しているのは、まず協議会をつくって、協議をしてもらう仕組みです。そこには、市町村も入れれば、他の関係者、特に公共施設の管理者を入れたり、公共交通の事業者を入れたりという形で、そこで集まってもらう。そこでは、単なる話し合いではなくて、この法律案では、合意まで要求していて、一定事項についてはその協議会の中で合意まで取りつける。つまり、協議会をベースにした低炭素まちづくり計画ができる。この計画自体は協議会と連動していますから、一種の交渉型の計画としての性質を持つ。その計画は、単なる執行過程の青写真ではなくて、計画段階のところで合意まで取りつけていますから、かなり円滑に計画から執行に向けて流れる。

計画から流れる執行過程は、例えば、公園の占用許可であれば、もう前で合意しているから、あとは技術指針だけで出すとか、それから、協定であれば、管理協定がこれによって広がって使えるようになるとか、前回から問題にしました駐車場については、集約駐車場という形で、今までは建物ごとの義務づけだったものを、ある程度エリアの中で交渉して、1カ所に集約するようなことが、計画を契機にして可能になる。こうしたリーガルスキームが、集約に向けて、この法律案の真ん中のところにみられます。それなのに、今日の説明資料では、最後のところに個別の施策が並べてあるだけなのが惜しい気がしました。私が注目するのは、むしろ今言った、この法律案にみられる法的な流れの作り方が、未来志向的という点です。先々の規制と誘導の関係を考える上で、一つのモデルになるのではないかという望みを持って見ているわけです。

そうしますと、一種の都市マネジメント型の手法というものがここにはあって、これまでの規制というのは、そういう視点からすると、ちょっと足りなかったのではないかと。誘導は誘導で、一種の給付に限定されていた。これからは、2つの手法を組み合わせ、こんな形で展開していかないと、市街化された区域など権利関係が錯綜したところに手をつけるというのは、行政現場もやりにくいということがあって、そういう手法の組み合わせを模索するものとして、私はおもしろい考え方が出ているかなと思います。

そうしますと、今回ご提案の法制度は、集約型まちづくりのほうにかなり踏み出したところがあり、今言ったスキームはもう法案の中に既に出ているわけですから、そこを軸に出して、個別政策を説明するようにしないと、折角の工夫が伝わらないで惜しいし、また、

今までの議論との関連もこの法案の位置づけも、ちょっとわかりにくいかなという気がしました。そこを少し整理していただくと、この法律を運用される方の意識も違ってくるし、また、それによって得られるものも違ってくるのかなという感想を持ちました。

【委員長】 ありがとうございます。

【事務局】 おっしゃるとおりだと思います。そのように整理していきたいと思います。

【H委員】 私も皆さんとほとんど同じですが、先ほど委員長が言われたように、この報告は目的限定型だということを最初に明確に出したほうがいいのかと思っています。

これまでこの小委員会で、わりと大きな都市計画制度の方向を議論してきたことと、前回と今回は、関連はありますけれども低炭素ということに特化した話で、しかも法案があつてということが前提になっているので、この報告書でこの小委員会全体の考え方が誤解されるようなことはやはり避けたほうが良いと思います。

規制と誘導の問題もそうですけれども、私は今回の報告書でさらに気になっているのは、8ページです。実態を先行させて、それに対応して計画を見直していくというプロセスのほうがむしろいいんだと、これは結構言い切っているわけです。これは、簡単に言うと、実態を追認しろということになるけれども、そういう時代だからそういうあり方があつていいというのは、少なくともこの小委員会でもうちょっときっちり議論するべきでしょうし、今ここだけ取り出されると誤解を招くのかなという気がしました。

基本的には今申し上げたことに関連しているんですけども、例えば、5ページの上から2段目ですけども、都市計画区域を設定していない市町村は、地域の実情に応じ、その地域構造に即した対応を講ずる必要とありますが、これも実態を見て、それで対応しなさいということを言っているわけです。その後ろの、区域外の用途地域を定めていないところは、一定の集積が認められるエリアがある場合とは書いてありますけれども、土地利用の用途を明確に制度上位置づけ、これは多分用途地域を定めなさいと言っているのかなと思いましたが、これも実態がそうなっているんだから、用途地域は後で定めてそうしなさいということなので、ほんとうにこれから全部そういう方向で考えていっていいのかは、全体の都市計画の話からいくともうちょっと慎重にあるべきで、今回は実態追認型のニュアンスがかなり強いので、頭の「はじめに」のところ、先ほど委員長が言われたようなところを明確に出されたほうが良いかと思います。

【委員長】 私も8ページのこの記述は若干気になっていまして、同じような感想を持っているんですが、いかがでしょう。

【事務局】 ご指摘、ありがとうございました。

今日通して、今この8ページの第2段落の「実態にあわせて」というあたりは、とり方によっては、いろいろ誤解を生じたり、現状追認型に見えるという意見が多かったと感じておりますので、ここはご意見を踏まえまして、どういう形にするかまたご相談させていただきたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、もう一つ議題が残っておりますので、次の議題に進みたいと思えます。次の議題は、復興関係についてということで、ご説明をお願いいたします。

【事務局】 復興関係についてご説明いたします。よろしくお願ひいたします。お手元の資料3と参考資料2を使いましてご説明させていただきます。参考資料3を1枚おめくりいただきまして、1ページ目でございます。現在被災地で取り組まれております復興計画の策定、検討の進捗状況についてお示ししたものでございます。前回の小委員会でもご説明いたしましたものの時点修正を行ったものでございます。資料左側の表で、四半期ごとの進捗状況を示しておりますが、ビジョンレベル、構想レベルのものを緑色で、復興計画を青色で表示してございます。青森から千葉までの6県の中で、津波による甚大な被害を受けた43市町村について表示してございます。原発事故の地域は除いてございます。

右側でございますように、この43市町村のうち、3月7日の時点で約9割、前回のご説明よりも5つの市町が増えまして、39の市町村が復興計画を策定されたという状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目でございますが、岩手県、宮城県、福島県の津波被災地域における復興整備計画の作成状況をまとめた表でございます。中身に入ります前に、復興整備計画についてご説明いたしますので、恐縮ですが、参考資料2をごらんいただきたいと思います。

1枚おめくりいただきまして、1ページ目をごらんください。復興特区法の枠組みを示したものでございますが、特区法の中では、基本方針を受けまして、復興の円滑、迅速な推進を図るために3種類の計画を被災自治体が作成することができることとなっております。復興整備計画は、真ん中の赤い線で囲んだ部分に当たりますが、計画に示された土地利用方針と復興整備事業の内容を、復興整備協議会における協議・同意を経て公表する。これによりまして、事業に必要な許可等のみなしですとか、手続のワンストップ処理を行うものでございます。

参考資料の2ページ目をお開きください。許可手続のワンストップ化のイメージですが、真ん中の図にありますように、被災地での事業では、土地利用の再編が必要となり、農地転用許可や開発許可といった複数の許可が必要になります。

こうした複数の許可手続が必要となる事業を1つの復興整備計画に位置づけまして、複数の許可権者が一堂に会する復興整備協議会において協議・同意した後、計画の公表をもって、許可があったものとみなして取り扱うものでございます。また、許可に関する手続のほか、下の囲みにありますように、都市計画の決定・変更の手続、事業計画にかかる同意手続等もワンストップでの処理を可能としております。

本体の資料に戻っていただきまして、復興整備計画の作成状況でございます。岩手県におきましては、沿岸の12市町村のうち、9つの市町村で現在作成を検討中でございます。宮城県では、沿岸15市町村のうち、14市町村で作成予定、また1つの市で作成を検討中でございます。このうち、四角の中に示しました5市町につきましては、年度内に作成・公表される予定になっておりまして、去る2月17日には、復興整備協議会が発足いたしました。現在手続が進められているところでございます。

石巻市から岩沼市まで各市町で作成予定の計画の内容を表に整理しておりますが、復興整備事業といたしまして、土地区画整理事業と防災集団移転促進事業が位置づけられまして、それらの実施に関連します都市計画や許可の手続を、右の欄に整理してございます。

都市計画につきましては、土地区画整理事業とそれに関連する道路等が予定され、また、防災集団移転促進事業の大臣同意手続ですとか、農地転用の許可にかかる大臣同意手続が特例の対象として織り込まれる予定でございます。

ただいまご紹介いたしましたものは、復興整備計画の第1弾ということでございまして、これらの市町の復興まちづくり事業はこれだけではございません。今後事業化の段階に応じて、事業が追加されていくこととなりますし、本日資料でお示した事業に関連する手続につきましても、必要に応じて追加されていくということになります。

続いて、福島県ですが、沿岸10市町のうち、5市町で作成を検討中となっております。

次の3ページ目からは、宮城県の女川町と名取市で手続中の復興整備計画について簡単にご紹介をさせていただきたいと思っております。

復興整備計画には、対象地域全体の土地利用の方向を示した土地利用構想図と復興整備計画に位置づける事業の全体構成を示しました事業総括図を、土地利用の方針を示す資料として添付することとなっております。ここでは、これらの図を用いてご説明をさせて

いただきます。

まず、3ページ、女川町でございます。こちらは市街地のほぼ全域が津波で被災したということから、高台への集団移転事業が複数予定されてございます。これらを含む土地利用の再編、公共施設の整備を一体の土地区画整理事業として行うこととしておりまして、今回手続中の復興整備計画には、その土地区画整理事業の都市計画決定を行うものでございます。図中の赤い線のエリアが土地区画整理事業の事業エリアとして予定されているエリアとなります。

次のページ、4ページの事業総括図は、その土地区画整理事業のエリアのみを示しましたシンプルなものとなっております。

続いて、5ページをごらんいただきたいと思います。名取市では、この図の中央を走っております仙台東部道路の東側を中心に大きな津波浸水被害を受けております。特に、右上の方でございますオレンジ色で示された閑上地区につきましては、市街地が壊滅的な被害を受けたことから、土地区画整理事業によりまして、市街地の再編とかさ上げを行う計画になってございます。そのほか、緑の部分は農地ですが、大区画の圃場整備など、農地の再編・再生が予定されておりまして、これらを示しました構想図となっております。

続いて、6ページ目の事業総括図をごらんいただきたいと思います。右肩でございます赤い点線で閑上地区の土地区画整理事業のエリアを示してございます。あわせて、濃い緑色の点線で示されております関連する道路の都市計画が盛り込まれております。また、土地区画整理事業の海側のエリアの中に、黒い点線で囲まれました移転元の区域がございす。こちらから陸側に細い矢印で、3本の矢印が表記されているのがご確認いただけるかと思ひます。これは市街地の移転パターンを示している矢印でございまして、長い2本の矢印が届いております白い部分は、主に農地でございまして、ここに市街地が移転してくることになりますので、農地の転用が必要になります。そのため、この土地利用方針にかかる農林水産大臣の同意を得て、農地転用にかかる許可の特例の適用を受けようとするものでございます。

次の7ページをごらんください。復興整備計画の関係といたしまして、URによる事業受託についてご説明いたします。復興計画の実現に向けた事業の実施におきましては、マンパワーの不足が大きな課題となっておりますことから、後ほど改めてご説明いたしますが、人的支援ですとか、技術的支援と並びまして、業務のアウトソーシング支援として、URによる事業の受託の推進を図っているところでございます。

復興特区法におきまして、URは従来の業務のほか、委託に基づいて、復興整備計画に記載された復興整備事業を行うことができるの特例が措置されてございます。土地区画整理事業や防災集団移転促進事業の受託を通じて、被災地を支援することとなっております。

復興整備事業の基本的なフローを下に示しておりますが、現在のところ、(2)にございますように、岩手県の山田町と5つの市町で復興まちづくりの推進に関する覚書等を締結いたしまして、そのうち山田町と陸前高田市につきましては、3月2日に協力協定を締結しております。今後復興まちづくり計画の熟度に応じて、順次フローに沿って事業の受託に向けて進めていくこととなります。

続いて、一団地の津波防災拠点市街地形成施設の検討状況についてご報告いたします。恐縮ですが、また参考資料2をごらんいただきます。3ページをお開きいただければと思います。

津波防災地域づくりに関する法律の制定によりまして、一団地の津波防災拠点市街地形成施設を都市計画で定めますとともに、都市計画事業として実施することができるようになってございます。

一団地の津波防災拠点市街地形成施設につきましては、津波による災害の発生のおそれ著しく、かつ当該災害を防止し、または軽減する必要があると認められる区域におきまして、津波が発生した場合において、都市機能を維持するための拠点となる市街地として、住宅、業務、公益等の各施設を一体的に整備するために、都市計画に定めるものでございます。

都市計画事業として実施することができまして、民間の施設用地についても、公共が取得、造成した上で、民間への譲渡ですとか、借地を行いまして、その上に民間が上物を建設するといった手法が可能となるものでございます。

また、都市計画事業として認可を受けた場合には、収用対象事業となりまして、収用代替資産の取得にかかる5,000万円控除等の税制上の特例が適用されます。また、東日本大震災の津波被災地における復興の拠点となります市街地整備については、津波復興拠点整備事業として、復興交付金の対象にもなっております。

本体資料8ページに戻っていただきまして、表に示しました3県8市町12地区で現在検討が進められております。制度の運用に当たりましては、被災地の復興という事情を踏まえ、早期に都市計画決定する必要がある一方で、復興に当たって目指すべき市街

地像の全体や詳細が明らかでないといった状況も想定されることから、まず決められる内容で都市計画を決定しまして、その後の状況の進展に応じて、計画の変更を行って、必要な詳細化を図っていくといった柔軟な対応ができるように運用指針等で示したところがございます。

次の9ページでございますが、これは福島県いわき市小名浜港の背後地地区の事例でございます。図の中央にありますオレンジの点線で囲まれた黄色のエリア、都市センターゾーンと書かれたエリアにおいて、一団地の津波防災拠点市街地形成施設を整備しようとするものでございます。

小名浜港では、このエリアを越えて市街地側にまで津波浸水被害を受けておりまして、復興計画におきましては、従来既成市街地と港湾部を分断しておりました鉄道操車場跡地を、左側の紫のエリアに集約・整理いたしまして、都市センターゾーンにおいては、港湾部と市街地の連続性の確保を図りながら、土地のかさ上げを行った上で、官公庁施設を集約化しまして、臨海部の集客施設等における津波避難の安全性の確保を図りつつ、災害時の都市機能の維持が図れる市街地を形成することとしております。

続きまして、復興交付金関係についてご報告させていただきます。10ページをごらんいただきますとともに、恐縮ですが、また参考資料2の1ページをごらんいただきたいと思っております。

右端の青い囲みの部分に復興交付金制度の概要を示してございます。復興特区法に基づきまして、市町村が単独で、または県と共同して復興交付金事業計画を作成いたしまして、内閣総理大臣に提出いたしますと、計画に基づいて、40のハード補助事業である基幹事業と、基幹事業の効果を増大させるために必要な事業であります効果促進事業の経費を一括交付するという仕組みでございます。

本体の資料に戻っていただきまして、10ページでございますが、こちらは復興庁の発表資料から作成したのですが、3月2日に第1回の復興交付金交付可能額が通知されてございます。総額事業費で3,053億円余り、また国費で2,509億円余りとなっております。被災7県の内訳は、上段の表のとおりでございます。

主な事業といたしましては、防災集団移転促進事業で、早期事業着手が見込まれるものにつきまして、事業費込みで12市町村54地区、約5,200戸の移転にかかる事業の第1弾といたしまして、約437億円が計上されております。そのほか15市町村に、調査費として約79億円が計上されております。

そのほか、都市防災総合推進事業、市街地液状化対策事業、造成宅地の滑動崩落対策を行う事業、さらに災害公営住宅整備、農林水産省関係では、漁港関連施設の整備、農地整備の事業に対し、交付可能額通知が行われたところでございます。

次のページに、市町村別の交付額を整理しておりますので、ごらんいただければと思います。

続いて、12ページでございます。復興まちづくりのための支援についてご報告をさせていただきます。被災市町村におきましては、今後復興事業を進めるに当たりまして、事業負担の増大が見込まれますことから、人的支援、業務のアウトソーシング支援、技術的支援を検討・実施しているところでございます。

1つ目は、市町村への人的支援でございます。これは被災地からの強い要請もございまして、全国の自治体から面的な整備事業に通じた職員等を派遣いただくようにあつせんする仕組みを構築したものでございます。現時点で160人程度の派遣が可能な状況になっておりまして、4月以降、具体の派遣が予定されてございます。

次に、人材バンクの構築についてですが、被災地の自治体や地域住民による協議会等が必要とするまちづくりの専門家を容易に検索することができる環境の整備を進めているものでございます。

全国のまちづくりの専門家に対しまして、復興まちづくり人材バンクへの登録をお願いいたしましたところ、561名の登録があり、3月9日に都市計画協会のホームページを通じて、公開を開始しております。引き続き専門家の登録を受け付けまして、情報の充実を図っていくこととしております。

2点目は、URによる支援でございまして、これは先ほどご説明した内容でございます。

3点目は、技術的支援でございます。これまでも都市局の中堅クラスの職員を被災市町村ごとに地区担当として決めまして、被災地の職員の方々と人的な信頼関係も築きながら、技術的な相談に応じたり、ワンストップでの各種問い合わせに対応したりといったことを行ってきております。こうした活動は、引き続き継続していくわけですが、被災自治体における事業の実施に当たりまして、担当者の方々の事務の参考となる資料を取りまとめ、公表いたしております。

1つ目は、前回の小委員会でもご紹介いたしました被災地における市街地整備事業の運用についてのガイダンスでございまして、既に1月16日に発出してございます。

2点目は、3月9日に公表いたしました復興まちづくり情報インデックスでございます。

復興計画に基づく事業の本格化に向けた支援のために、国土交通省の支援施策の活用を検討されている地方公共団体をはじめとしまして、復興事業に携わるさまざまな方々にご活用いただけますように、支援策を幅広く取りまとめたものでございます。

資料は国土交通省のホームページで公表しておりまして、復興まちづくりのための事業制度に関する対象施設ですとか、支援措置の内容、担当者の連絡先等の情報ですとか、執行体制支援、技術的支援に関する支援内容ですとか、取り組み実績、また担当者の連絡先等の情報を容易に入手していただけるようにしているところでございます。これは省内に設置されました、関係各局が参加いたします東日本大震災復興まちづくり事業連絡調整会議において、情報を持ち寄りまして取りまとめたものでございます。

被災地におきましては、震災の発生から1年を経まして、復興計画の実現に向けた具体の事業実施の取り組みが精力的に進められていく段階に入っております。私どもも引き続き支援の取り組みを進めてまいりたいと考えているところでございます。

以上で、ご説明を終わらせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、何かご意見、ご質問ございますか。

どうぞ。

【F委員】 こういった形で進んでいるということで、今回は基本的に基礎的な自治体の計画ということで、今日の資料も全部そうなんですけれども、どうしても1つだけ伺いたいことがあるんです。

例えば、事例で、資料3の5ページに名取市の復興整備案というのがあるんです。ここは仙台空港がありまして、飛行場は国際空港ですから、とりもなおさず、名取市の飛行場というよりは、日本、それから、国際社会に向けた玄関口でございます。

ご存じのとおり、ここは津波がどんどん入ってきまして、極めて脆弱な飛行場なわけなんですけれども、これがどうして市町村計画でしか出てこないのか。これは市町村ができないです。これも隣が違うまちですから、両方やらなければいけないわけで、やはり国がやるべき復興というのはあると私は思うんです。今の最大の問題は、国がやるべき、そういったものの姿が全然見えないので、各市町村がもうちぐはぐで、お互いに話をしている気配はありませんし、それぞれ自分たちの町しか見ていないわけです。

私が伺いたいのは、国の役割は何なのか、それから、県の役割は何なのか、特に海岸の防潮林なんていうのも、ほんとうに大事なインフラでございますので、なぜ1年たって、

国土の基本になる上位計画が見えないのか、この点について、教えていただきたいと思います。

【委員長】 いかがでしょうか。

【事務局】 まず全体としての国土の全体の上位計画というところですが、ここは、私どもとしては、復興庁のもとでやっているという体系になりますので、細かいところまで全部わかっているわけではありませんが、直轄事業としてやっていかなければいけないところは、それぞれ道路、ないしは航空局といったところでしっかり考えていかなければいけないと思いますが、まず全体の整合ある体系という話ですと、復興庁とよく相談してみなければいけないと思います。

【委員長】 よろしいですか。

【F委員】 国土交通省ですよ。復興庁は最近できたわけですから、1年たっているわけです。そういう基本的な方針というのが、だれも責任をとっていない。この5ページの絵がもう如実にあらわしています。小さな人口二、三万人の町は、自分たちの町のことで必死なわけですから、国際空港をどうにもできないです。だれが責任をとるのかというのが、復興庁は最近できたばかりですから、私は今の話はよくわからない。

【事務局】 そこは申しわけございません。復興庁自体は最近できていますが、復興事務局自体はもうずっと1年ほど仕事をしておりますので、また、政府全体としてはそういう体系で仕事をすることになっています。

それから、空港のところについては、市町村で考えろと言って、できる話ではありません。それはおっしゃるとおりだと思います。航空局でどういう検討をしているのか、私どもは、今この場ではちょっと持ち合わせておりませんので、また航空局に伝えて、それは航空だけの話ということではないと思いますが、国土交通省全体で直轄事業や何かの説明方については、しっかりとやっていきたいと思います。

【F委員】 1つだけよろしいですか。私も既に航空局のほうには何度も行っておまして、航空局がやるのは、フェンスの内側だけだという話です。外側に関しては、所管ではないということで、そのようなお返事をいただいていますので、やはりどなたが責任を持ってやるかというのは、ほんとうに真剣にお考えいただきたいというのが私のお願いでございます。

【事務局】 よくわかりました。

【委員長】 ほかに、よろしいでしょうか。

それでは、時間も来ておりますので、本議題についてはこの程度にさせていただきます。
議事次第で「その他」とございますけれども、何かございますでしょうか。

【事務局】 次回の委員会の開催につきまして、ご説明いたします。次回の委員会の開催ですけれども、調整の上、改めてご連絡、ご案内いたしますので、よろしく願いいたします。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、本日の審議を終了させていただきます。事務局に議事進行をお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

これで、第16回都市計画制度小委員会を閉会いたします。

委員の皆様におかれましては、資料を席上に残しておいていただければ、後日送付させていただきます。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —