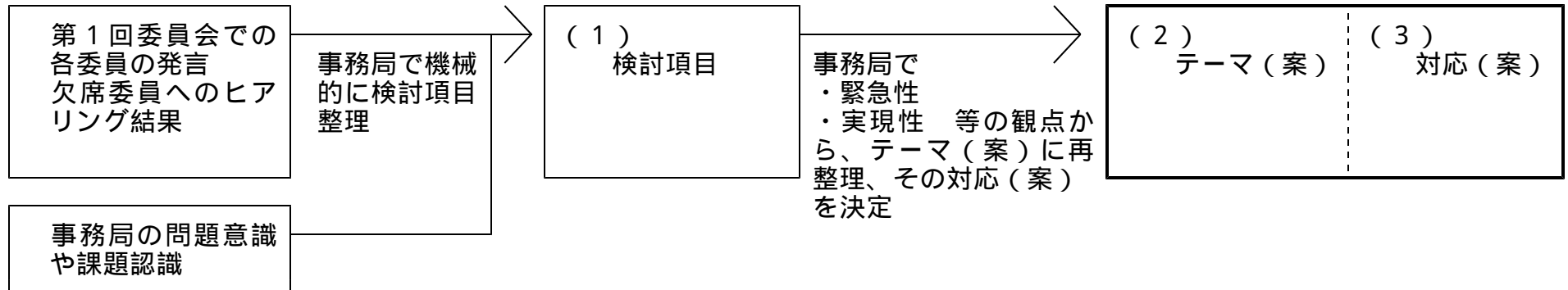


「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理（案）

平成14年5月27日

テーマ整理（案）の作成過程



テーマ整理の方針

第1回委員会での議論を勘案し、中長期に目指すべき市街地として、「コンパクトな市街地の形成」を中間とりまとめの基礎部分（テーマ0）とする。

（1）検討項目について、を踏まえ、事務局の問題意識や課題認識、項目の緊急性や実現性を勘案し、中間とりまとめまでに議論していただくものとして、（2）テーマ（案）及び（3）対応（案）を整理。

- このテーマ（案）を基本に中間とりまとめを行うが、テーマ及び対応（案）は、第2回以降の委員会の議論に応じて、柔軟に見直すものとする。
- なお、（2）テーマ（案）で十分ご議論いただけない項目については、中間とりまとめ以降、適宜検討する。

テーマ整理の結果

1. テーマ（案）

テーマ0：コンパクトな市街地形成

-
- テーマ1：都市内道路の機能分化
 - テーマ2：駐車場政策の充実
 - テーマ3：道路交通対策の施策領域の拡大
 - テーマ4：既成市街地の新たな整備手法
 - テーマ5：事業の進め方の改編

2. 検討項目の整理

| (2) テーマ(案) | | 検討する委員会 | | (3) 対応(案) | |
|------------|----------------------------------|---------|-----|--|--|
| 番号 | | 第2回 | 第3回 | 検討の中心とする項目 | 関連する項目 |
| 0 | コンパクトな市街地形成 | | | 【容積率の現状分析(問題意識)】 【コンパクトな市街地の考え方・イメージ】 【市街地像】 【コンパクトな市街地の道路・交通】 【人口の都心回帰】 【地方都市の中心市街地の活性化】 【NPOの活用】 | 【開発許可等】 【東京都の都市再生】 【質の高い生活空間等】 【環状道路の整備】 【歩行者・自転車対策等】 【コンパクトな市街地形成の手法】 【土地の集約化の制度】 |
| 1 | 都市内道路の機能分化 | | | 【都市内道路のあり方】 【環状道路の整備】 | 【駐車場政策全般】 |
| 2 | 駐車場政策の充実 | | | 【駐車場政策全般】 【出入口】【附置義務駐車場の充実】 | 【支援制度等】 【既存駐車場の有効利用】 |
| 3 | 道路交通対策の施策領域の拡大 | | | 【公共交通】【バス対策】 【歩行者・自転車対策】 | 【高齢化対策】 【都市交通政策の体制】 |
| 4 | 既成市街地の新たな整備手法 | | | 【コンパクトな市街地形成の手法】 【密集市街地の解消】 【土地の集約化の制度】【市街地整備の主体】 | 【柔軟で合理的な事業手法】 【土地の細分化対策】 |
| 5 | 事業の進め方の改編 | | | 【土地利用と交通の連携】【事業計画の充実】 【都市計画道路整備】 【住民参加のあり方と支援】【NPOの活用】 【都市計画道路の長期未着手】 | 【空間の立体利用】 【施策の総合化】【暫定土地利用】 【鉄道高架による駅周辺再生】 |
| 6 | その他 中間取りまとめ以降、適宜検討する事項或いは検討しない事項 | | | 【暫定土地利用】【人口減少下の地方都市】【都市計画・開発許可制度】 【地方分権(中央省庁の役割)】 | |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|---------------|--------------------|--|
| 0．コンパクトな市街地形成 | 容積率の現状分析 | <ul style="list-style-type: none"> ・ P 3 1 の図では指定容積との関係が分からない。指定が高い地域が充足率低いのか、低い地域の充足率が高いのか。例えば、千代田区の充足率は低い。これは、指定容積が非常に高いからだと思う。いろいろなケースがあるので、両方見られるマップが必要。 ・ 台東区も低い。ほとんどが400%なのに、建てられないからではないか。 ・ 密集市街地は道路が整備されていないので、法定容積が使えないということか。 |
| | コンパクトな市街地の考え方・イメージ | <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクトな市街地はキーワードになると思う。 ・ 話題のひとつ目はコンパクトな市街地。 ・ コンパクトな市街地の規模等の細部の話をしないとイメージが湧きにくい。 ・ コンパクトな市街地は、自己完結型の市街地を形成して、その周辺には低密の緑とかそんなイメージを持っているのか。 |
| | 市街地像(具体論) | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地像を描くのは重要。超高層＋オープンスペースの発想だが、これでいける所はないわけではないが、時代に合わないのでは。貧困な50～60年代のイメージが引き継がれている印象。 ・ 地上のにぎわいがみんなに見えることが必要。ニューアーバニズムでは、上に伸びなくても、密度は高くてもよいという発想。多様性やにぎわいを重視。東京の都市ビジョンも「緑」が多くて、単純すぎる。実際のまちをディテールを見ると、よい空間がたくさん出来ている。住民と公が作り上げたものでもよいものがある。木賃地区でもよい空間がある。このような空間も大切にすべきで、単純な市街地像のつかまえ方はおかしい。コンパクトシティにこそ、多様な市街地、まちなみがあってよい。これを無視してはいけない。 ・ 空間を広げるよりは、みんなが接触できる空間が必要。公共空間では使用制限があるので、民間の空間で作ること。 ・ コンパクトはいいが、目標とする密度まで言う必要はない。 ・ 地方に対して多角的な視点から、情報を送り込むことが大切で、都市像は議論して、届ける必要がある。それを都市毎にその都市なりに考える。 |
| | コンパクトな市街地の道路・交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクトな市街地には幹線道路よりも身近な区画街路が大事など、仮説を立てて提案して欲しい。 ・ 交通は単純な車中心でなく、多様な交通手段が地域で選ばれていくことが必要。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------------|----------------|---|
| 0．コンパクトな市街地形成 （つづき） | 環状道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・業務系の床のうち、都心部及びその周辺にあるようなグレードの高いものはニーズが必ずある。今後、都心部に集中立地すると道路が足らなくなる。現在の環三・環四は一部はあるが、ずたずたで環状の形を成していない。この整備が重要。 |
| | 人口の都心回帰 | <ul style="list-style-type: none"> ・都心回帰について。いろいろな問題について都心居住により問題を解決するという方針だが、郊外の緑の多いところに残る人もいるだろう。都心の生活を楽しむ人も出るだろう。都心の交通負荷は非常に高くなる。都心流入の鉄道混雑が緩和されたら、郊外の人都市生活にも大きく寄与する。 |
| | 開発許可等 | <ul style="list-style-type: none"> ・日本の都市計画制度は、教科書的にはよくできているが、実際の運用になると「ぬけ道」が多くて、おかしくなっている。例えば、調整区域にB Pができると沿道の土地利用が進んでしまう。この辺りを考えないと、コンパクトな市街地は実現しないのではないか。 |
| | 地方都市の中心市街地の活性化 | <ul style="list-style-type: none"> ・地方都市はモータリゼーションが相当進んでいる。再生を考える際、大都市と分けて考える必要がある。 ・地方都市と大都市を区分して議論すること。東京の議論は地方では適用できない。地方都市はニーズが弱くなってしまっていることを認識すべき。帯広も連立をやって広場を作っても、ニーズがないからオーバースペックになってしまっている。 |
| | 東京都の都市再生 | <ul style="list-style-type: none"> ・環三までは都心、環四までは高層住宅市街地。環五・六は近隣商業と中層マンション。といったイメージで東京を再生していく。環四周辺が今後のねらい目。 |
| | 質の高い生活空間等 | <ul style="list-style-type: none"> ・「質の高い生活空間」に緑や川なども含めたい。「質の高い」に「快適な等」の言葉を入れてほしい。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|---------------------|------------------|---|
| 0．コンパクトな市街地の形成（つづき） | 歩行者・自転車対策等 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車に頼らなくてよいようにするためには、歩行者空間整備、自転車空間整備、交通システム整備など重要であるが、歩行者や自転車では中間的なトリップに対応できない部分も残る。 ・歩いて生活できる街づくり、次に自転車、次に公共交通、最後にマイカーというのが今後の街づくりに求められていると思う。 ・コンパクト化で総量は減るが、ボトルネックというか、広場にすごい人が歩いているような状況になり、逆に歩きにくくなるのでは。中国では、自転車に乗らなくなっている（「上海は自転車利用を規制したため」との発言有）。距離ではなく、密度の問題もあるのではないかと。複合的な尺度が必要ではないか。 |
| | コンパクトな市街地形成の手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトな市街地形成は郊外の人々の都市生活にもよい影響があるから、都市内の街路などの基盤をもっと整備していかなければならない。既成市街地の中での区画整理の手法を考える必要がある ・コンパクトな市街地を実現することを区画整理でやってきた。土地の所有区分が変わらない状況では、区画整理の中で考えるのが現実的。 |
| | NPOの活用 | <ul style="list-style-type: none"> ・アメリカでは、中心市街地の再生はNPOが担っている。中心市街地の活力が落ちると地価が下がって、様々なNPOが事務所設置（活動の場）できるようになる。その活動によって、中心市街地の魅力が向上して、再生する。日本の場合もNPOが再生の役に立つはずだし、そうすべきであるが、日本の地方都市の場合、地価が下がりきらないことや所有者と利用者の意向にギャップがあることが障害になっている。後者のギャップを埋めるコーディネイトの仕組みがうまくいったのが、長浜市の「黒壁」。 ・今後の都心には、NPO的なものがある必要がある。 |
| | 土地の集約化の制度（敷地の統合） | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者はどんどん資産を離す。100坪あると、4つとかの住宅が建つ。このまま市場原理に合わせると、細分化がさらに進む。資産の集約までは行政が今からやる必要がある。土地バンクというか、土地を買ってどんどん増やしていくというような仕組みがないか。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------------|------------------|--|
| 0．コンパクトな市街地形成 （つづき） | 土地の集約化の制度（敷地の統合） | <ul style="list-style-type: none"> ・敷地の再統合が必要であるが、進んでいない。行政でも民間でも無理。これは行政や民間の枠を超えていて、既存制度ではできない。新たな制度が必要で、マーケットメカニズムで動くものでないとダメ。このため、行政、民間（企業）、市民が一体で取り組まなければならないが、壁が出来てしまっている。この壁をとる社会システムを作ることが必要である。コーポラティブはみんなが少しずつ開いてできるもの。市民参加で出来るわけではないが、市民参加は欠かせないはず。 ・ドイツでは行政がやる地区か民間がやる地区かを市民参加で決めている。日本のように決めてから、参加を求めても遅い。 ・事業イメージは、ドイツの境界整理みたいなものできないか。区画整理より簡単に土地をやり取りでき、所得税上の優遇もある。お金のやり取りもあるので、公平に処理できる方法を作ることが必要。 ・土地の債券化が必要で、自分の土地を売って、もう一度借地して地代を払うようなシステムがないと統合できない。日本は金融が堅すぎる。モゲージも考えるべき。 |
| 1．都市内道路の機能分化 | 都市内道路のあり方 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者にとっては自転車は邪魔だし、車にとっては自転車は邪魔。11m道路程度では、共存はうまくいかない。20mぐらい必要。現実に自転車の使い勝手がどうなのか検証が必要。LRTも同じ。36mの都市計画道路でも緑を作って、自転車道確保して、LRT入れてなんて無理。理念だけじゃダメで、リアリティのある議論をしたい。 ・公共交通や自転車利用を促進するような街路整備を進めるときに、どのような点がポイントになるか整理して仮説を立てて欲しい。 ・コンパクトな市街地には幹線道路よりも身近な区画街路が大事など、仮説を立てて提案して欲しい。 |
| | 環状道路の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・業務系の床のうち、都心部及びその周辺にあるようなグレードの高いものは二層が必ずある。今後、都心部に集中立地すると道路が足らなくなる。現在の環三・環四は一部はあるが、ずたずたで環状の形をないしていない。この整備が重要。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------|------------|--|
| 2．駐車場政策 | 駐車場政策全般 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路を考える時には駐車場も含め、街の総体として議論した方がよいのでは。 ・総合性の強いパーキングポリシーが地区毎に必要。このポリシーに沿って、駐車場使用权の売買やフリンジパーキングが整備されていくようなイメージ。ただし、全て公的セクターが行うのではなく、マーケットメカニズムでビジネスとして行われるべき。 |
| | 出入り口 | <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場の問題は渋谷でよく分かる。マークシティは出入り口の位置が悪く、入りにくい。地形上の高低差を使えば、出入り口の処理がうまくできるかも。品川や汐留ではビルの駐車場を車路で接続しているが、公道扱いしていない。これによって、歩道を切る必要がない。インセンティブは容積。 |
| | 支援制度等 | <ul style="list-style-type: none"> ・民間駐車場の共同施設は、公が補助してもよいのでは。ソフト面で支援することも考えられる。地権者が駐車場を共同で管理する場合に体制の位置づけが必要。区が最近作った駐車場は経営状態が悪く、苦しんでいる。 |
| | 附置義務駐車場の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・賦課金や隔地駐車場について容積率アップも含めて、どう動かしていくか。誰かがコントロールすることが必要。 |
| | 既存駐車場の有効利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・マンションの駐車場は警察の指導で作ったものの、空いているが、マンション外の人に貸すと 収入になって、税金がかかってしまう。 |
| 3．道路交通対策の施策領域の拡大 | 公共交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通について、従来よりも複合的な議論がやりやすくなっているし、結節点も含めて一度きちんと議論したい。 ・都市交通のレベルオブサービスを考える際、公共交通は必ず考えなければならないもの。 ・公共交通や自転車利用を促進するような街路整備を進めるときに、どのような点がポイントになるか整理して仮説を立てて欲しい。 ・道路以外にも何か考えているのか。都市交通システムとして考えるのか。 ・都市交通にLRTも含めて議論。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------------------|-------------------|--|
| <p>3．道路交通対策の施策領域の拡大（つづき）</p> | <p>バス対策</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・都市交通計画において、もっとバスに取り組むべき。規制緩和で自由化になったからといって、放って置いてはダメ。鉄道のように上下分離の制度があるのだから、バスにとって下（道路）の部分は、公がもっとやれるはず。例えば、基幹バス路線（路線維持に公が関与すべき重要な路線）を都市計画に位置づける。このような路線についてはバス停の整備を道路整備の中で実施。これにバスルートを載せる（自由化でも強く指導する）。もちろん、バス優先或いは専用レーンやPTPSをやってもよい。 |
| | <p>歩行者・自転車対策等</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車に頼らなくてよいようにするためには、歩行者空間整備、自転車空間整備、交通システム整備など重要であるが、歩行者や自転車では中間的なトリップに対応できない部分も残る。 ・歩いて生活できる街づくり、次に自転車、次に公共交通、最後にマイカーというのが今後の街づくりに求められていると思う。 |
| | <p>高齢化対策</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化は重要。後期高齢者は自転車に乗れない。危険な高齢者運転の自転車もある。高齢者の移動については、よく考えなければならない。 ・これまで社会全体が早くなっている。例えば、NHKのアナウンサーのしゃべりもどんどん早くなっている。高齢化になるとこのベクトルが変わり、低速度化に社会全体が向くのではないか。価値観が「ゆっくりでもよいから、楽しみたい。」という指向になる。この低速度化に耐えうるような社会（資本）になっているかを確認することが必要。 ・4車線道路は高齢者が横断するのにしんどい。品川では、寄付でお休み石というのが設置されている。道路がどうあるべきか、子供から高齢者まで交流できるような観点も必要。4車線道路では分断されてしまう。交通円滑化は拡幅だけが手法ではないだろう。円滑化だけの議論だけではなく、他の観点も。 |
| | <p>都市交通政策の体制</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通、道路交通、マネジメント、交通規制などすべて含めた第3者機関を自治体に作ったらどうか。大きな権限を持たせて。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|-----------------|------------------|--|
| 4．既成市街地の新たな整備手法 | コンパクトな市街地形成の手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・コンパクトな市街地形成は郊外の人々の都市生活にも影響があるから、都市内の街路などの基盤をもっと整備していかなければならない。既成市街地の中での区画整理の手法を考える必要がある ・コンパクトな市街地を実現することを区画整理でやってきた。土地の所有区分が変わらない状況では、区画整理の中で考えるのが現実的。 |
| | 柔軟で合理的な事業手法 | <ul style="list-style-type: none"> ・既成市街地で事業を行う場合、土地・建物の処理方法が重要だが、都市計画事業は硬直的である。地域の実情に応じた柔軟で合理的な事業手法、「ツール・セット・デザイン」が必要。これは再開発の権利変換、区画整理の換地、用地買収、補償といったメニューを自由に組み合わせるもの。コンピューターで事業者及び地権者の意向に沿って、様々な組み合わせをシミュレーションできるとシステムを作る必要がある。 |
| | 密集市街地の解消 | <ul style="list-style-type: none"> ・区画整理を進めているが、保留地で事業費を捻出するというスキームが破綻している。どこも進まない。既成市街地に区画整理をという話があったが、今までの国の助成制度では事業が進まない。密集市街地の解消など、新たなメニューを加えてパッケージで区画整理を進めるのが必要だと思う。 |
| | 土地の細分化対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・東京都の5000haの木密地区の解消を一生懸命やっても、その外側では再生産されている。細分化を規制することは考えなければならない。横浜市では一部でやっている。 |
| | 土地の集約化の制度（敷地の統合） | <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者はどんどん資産を離す。100坪あると、4つとかの住宅が建つ。このまま市場原理に合わせると、細分化がさらに進む。資産の集約までは行政が今からやる必要がある。土地バンクというか、土地を買ってどんどん増やしていくというような仕組みがないか。 ・敷地の再統合が必要であるが、進んでいない。行政でも民間でも無理。これは行政や民間の枠を超えていて、既存制度ではできない。新たな制度が必要で、マーケットメカニズムで動くものでないとダメ。このため、行政、民間（企業）、市民が一体で取り組まなければならないが、壁が出来てしまっている。この壁をとる社会システムを作ることが必要である。コーポラティブはみんなが少しずつ開いてできるもの。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|----------------------|------------------|---|
| 4．既成市街地の新たな整備手法（つづき） | 土地の集約化の制度（敷地の統合） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 全てを市民参加で出来るわけではないが、市民参加は欠かせないはず。 ・ ドイツでは行政がやる地区か民間がやる地区かを市民参加で決めている。日本のように決めてから、参加を求めても遅い。 ・ 事業イメージは、ドイツの境界整理みたいなものがないか。区画整理より簡単に土地をやり取りでき、所得税上の優遇もある。お金のやり取りもあるので、公平に処理できる方法を作ることが必要。 ・ 土地の債券化が必要で、自分の土地を売って、もう一度借地して地代を払うようなシステムがないと統合しない。日本は金融が堅すぎる。モゲージも考えるべき。 |
| | 市街地整備の主体 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民参加やNPOの役割は重要だが、市民だけでは財産に関わることを集約したり、分割したりすることはできない。区画整理も含め財産に手をつける時には、市民参加に自ずから限界がある。森ビルに期待しているのはそういう意味。財産を継続的に持っているところでなければできない。 ・ 地価は何もしなければ下がるし、ディベロッパーも意識改革が進んでいるので、反対意見だけではなく建設的な意見も出てきていると思う。 |
| 5．事業の進め方の改編 | 土地利用と交通の連携 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地利用と交通をうまく合わせながら、合意形成を図っていく仕組みについて一度議論した方がよい。 |
| | 事業計画の充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業着手する前に事業期間、事業の困難性を予測して、これを加味した上で事業評価を行い、着手していくことが必要。 |
| | 都市計画道路整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ここを完成させると非常によくする区間を（国家的見地から見て）強い意志をもってやっていることが必要。収用法の活用が重要。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------|--------------|--|
| 5．事業の進め方の改編（つづき） | 住民参加のあり方と支援 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の人まちづくりに動き出したということだが、住民は積極的だが、地域の人まちづくりを進めたという気はしない。その程度では進まない。地域住民に過度に期待しない方がよい。行政がしっかりデザインしてそこに住民が参加してというのはある。 ・ 住民参加でやるなら、住民投票のシステム（決定システム）が必要。 ・ 行政と住民の間には大きなパワーギャップがある。行政はそれだけ考えていけばよいが、住民は日常生活があった上で考えなければならない。 ・ 道路事業に関してP I手法があるが、市街地整備にもP Iを入れて欲しい。ただし、情報へのアクセスが重要。情報公開。 |
| | N P Oの活用 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ソフトや活動への補助など住民への支援が必要であり、コンサルなどが真剣に取り組まないものをN P Oは担っていく。 ・ 都市計画法の改正あったが、公聴会は行政が認めないと開けないし、そんなに住民参加がやりやすくなったわけではない。街づくりに参加したいという住民に対する支援がまだ不足している。 ・ 専門知識を持つN P Oが事業もやるなど、今までの主体とは違うケースもあり得るのではないか。 |
| | 空間の立体利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 平面的に考えると道路空間が無いが、立体的に考えればよいのでは。そのへんにも少し知恵を出したらよいと思う。 |
| | 施策の総合化 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 施策をそれぞれ分けて考えるのではなく、トータルで考えておく必要がある。 |
| | 暫定土地利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 日本の計画論は、完成型のものしかない。よって、完成型が実現するまでの間の多くは、何にも利用されていない。街路事業の買収済地も利用させてもよいのではないか。また、区画整理済み地の未利用地の暫定利用もありうる。 |
| | 鉄道高架による駅周辺再生 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道高架を駅周辺でやりたい。採択基準に該当しないが、高架化すると実にまちづくり上よい地区がある。戦災復興は国鉄重点でやってきたので、私鉄の駅周辺が取り残されている。これをやれば、駅周辺の木密が解消でき、地元の商店街を活性化できる。踏切除却のねらいでなく、駅周辺再生という感じの事業。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|------------------|--------------|---|
| 5．事業の進め方の改編（つづき） | 都市計画道路の長期未着手 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の残事業が60年分あり、補助対象になりにくい2車線道路が残っている。市単独では飛躍的な整備は図れない。一方、道路整備の要望も強いので、自治体としては困っている。 ・都市計画決定しているものをやめたり、加えたり、トータルで考えるべき。 ・53条の規制は、中心市街地以外は大して困っていないのではないかと。 ・変更（見直し）できないと言ってしまうと、誰も考えないことが問題で、郊外の住宅地内の未着手道路の場合は、誰も本気で作ろうとしていない。また、（遠い将来にできる）架空の道路網計画を基に、並行路線（未都計）の整備が行われなくなっていることも含め、個別の事業をやっていることが問題。さらに、見直しすれば、別の形で事業が行われると思われるのに実施されないまま事業が進められている。計画が硬直化しているので、アドリブで作っている。本音と建て前の二重構造になっているのではないかと。 |
| 6．その他 | 暫定土地利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市の中で景観上の問題箇所は、暫定利用の場所である。うまくやっている暫定利用とひどい暫定利用がある。うまい暫定利用を促進する仕組みがあれば、都市はずいぶん活気が出て、楽しくも美しくもなる。このための制度を考えるべき。暫定利用だから、所有者にとっては安く貸すことになるが、収入になるし、都市のアクティビティを高めることになる。 |
| | 人口減少下の地方都市 | <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少が始まると、20～30万人の都市は都市でなくなる可能性がある。このうち、2/3ぐらいで都市機能を維持するためには、東京がこれ以上吸収しない方がよい。 |
| | 都市計画・開発許可制度 | <ul style="list-style-type: none"> ・日本の都市計画制度は、教科書的にはよくできているが、実際の運用になると「ぬけ道」が多くて、おかしくなっている。例えば、調整区域にBPができると沿道の土地利用が進んでしまう。どうしてこのような「まち」が出来てしまうのか、もっと国民に認知してもらうことが必要。道路のように公共が主体のものには、批判があるのに、まちづくりに対して批判がないのかが不思議だ。このような国民的な批判が出てくれば、改善されると思う。 |

「便利で快適な都市交通の実現と良好な市街地の整備」に係るテーマ整理

| テーマ | 検討項目 | 委員の意見（含欠席委員のヒアリング結果）の概要 重複有り |
|---------|---------------|--|
| 6 . その他 | 地方分権（中央省庁の役割） | <ul style="list-style-type: none"> ・ 社会的な信頼関係が崩れてしまっている。（国と地方の）信頼関係が大切。コミュニティを信頼すること。現在は過保護的になっている。ただし、地方に対して多角的な視点から、情報を送り込むことが大切で、都市像は議論して、届ける必要がある。それを都市毎にその都市なりに考える。 ・ 今回の線引きの改正や大店法の処理は、国で考えたものが、地方で混乱を起こしている。行政のシステムが縦割りになってしまって、地方の行政マンの意識にも刷り込まれてしまっている。横につないで、やっていかなければいけない。地方に権限を降ろして、総合的にやっていくことが必要。 ・ 誰かがもう少しかんばろう。これでは困ると言う人が必要だが、地方にもしっかり考えている人はいるので、これらの人が意見を言ったときに聞いてくれるようにすることが必要。これが次世代参加型そのもの。若い人が参加してくれないとダメ。 ・ インターネットの力はすごい。田舎町の職員でも情報量はすごいし、人脈も作れる。地方の公務員の方が期待できる。中央省庁の方が不安だ。 |