

小委員会における審議のポイントととりまとめの方向

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
1. 集約型都市構造の実現に向けて			
公共交通を軸とした拠点的地域、郊外で縮退する地域のほかに、中間に位置する地域の視点も必要。	ご指摘を踏まえ対応	「公共交通により十分なアクセシビリティの確保が困難な都市については、市街地への自動車利用によるアクセスの向上(道路ネットワーク)やコミュニティバス等を活用する」旨を記載	第4章「集約都市構造への転換」の「2. 集約都市構造に基づく都市像のあり方(1)」【P4】
集約型都市構造は、単に集積すればいいということではなく、 <u>まちのビジョン、スタイルがなければならない</u> 。計画と事業を連動させ集中的な取組で誘導することが重要。	ご指摘を踏まえ対応	「幹線道路や公共交通の整備の状況、都市機能の集積状況など各都市の特性に応じて、集約型都市構造への転換を図る」旨を記載 「集約拠点等を結ぶ公共交通機関を軸としたアクセシビリティを確保するとともに、集約拠点での市街地整備の推進により各種機能の集積を図る」旨を記載 「都市交通施策と市街地整備は、集約拠点等を結ぶ公共交通機関の整備や集約拠点における市街地整備等に関して、密接に連携することが必要である」旨を記載	第4章「集約都市構造への転換」の「2. 集約都市構造に基づく都市像のあり方(1)」【P4】 第4章「集約都市構造への転換」の「4. 集約都市構造の実現に向けた戦略的取組(2)」【P5】
都市構造を集約型へ誘導するに際して、 <u>第一に取り組むことは、都市整備の好事例というメッセージを送り、アナウンスメント</u> することではないのか。	ご指摘を踏まえ対応	「集約型都市構造に転換することについて広く市民の合意を得るため、実現される生活像を市民に、わかりやすく提示する」旨を記載。	第4章「集約都市構造への転換」の「3. 集約都市構造によって実現される生活像(1)」【P5】
集約拠点、 <u>周辺市街地の整備を打ち出すには、計画体系と事業手法がセット</u> で展開することが重要。	ご指摘を踏まえ対応	「都市交通施策と市街地整備は、集約型都市構造に基づく都市像を実現するために不可欠な環境と条件を整える役割を担う」旨を記載 また、「都市交通施策と市街地整備は、集約拠点等を結ぶ公共交通機関の整備や集約拠点における市街地整備等に関して、密接に連携することが必要である」旨を記載	第4章「集約都市構造への転換」の「4. 集約都市構造の実現に向けた戦略的取組(2)」【P5】

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所（頁）
<p><u>公益性に係る施策を打ち出すには、公平性を確保しつつ地域として共感が持てる施策とする必要あり。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「継続的に進行管理や評価・改善を行う仕組みの導入を図り、アウトカム及びアウトプット指標を用い、市民にわかりやすい情報を提供する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P8】</p>
<p>「公」が主体となる交通、「民」へのシフトを意識する市街地整備と整理した場合、市街地整備については、特に「民」へのオリエンテーション、インセンティブが重要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「今後の市街地整備における公共側の役割は、・・民間事業者の参画を促し民間投資を加速するための必要な支援を行う役割を担うべきである」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P11】</p>
<p>2．総合交通戦略の展開に向けて</p>			
<p><u>施策パッケージという切り口を出した場合、基幹的な公共交通を軸とした施策の展開が組める地域は、比較的容易に戦略をイメージできるが、自動車利用を前提とした地域の戦略イメージも必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公共交通により十分なアクセシビリティの確保が困難な都市については、市街地への自動車利用によるアクセスの向上（道路ネットワーク）やコミュニティバス等を活用する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「2．集約都市構造に基づく都市像のあり方（1）」【P4】</p>
<p><u>地域に係る交通課題の議論にあたっては、関係者がそれぞれの立場を主張し合い、どちらかという生産性が欠けることも多い。多少時間をかけたとしても継続的に協議が可能な仕掛けづくりが必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心となって、関係者からなる協議会を設立、「関係者がそれぞれの責任のもとで実行する仕組みを構築する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組（3）」【P5】</p>
<p><u>戦略策定区域については、市町村区域を基本とする考えのほか、交通利用圏域として比較的拡がりをもった考え方もある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心となって、関係者からなる協議会を設立、「関係者がそれぞれの責任のもとで実行する仕組みを構築する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組（3）」【P5】</p>
<p><u>総合的な交通戦略を策定するには、市民の視点から見た機能性の確保、協議会で考えるべき経済合理性といった2つの側面がある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心となって、関係者からなる協議会を設立、「協議会が目標となる将来都市像や交通サービスレベルを明確にした上で、経済合理性を考慮しつつ、必要な交通施策や実施プログラム等を内容とする総合交通戦略を策定する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組（3）」【P5】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所（頁）
<p><u>道路管理、交通規制などについては、それぞれの立場を背負い協議会に参画することになり、協議会として掲げる地域の目標達成に向けた協力体制のあり方が重要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心となって、関係者からなる協議会を設立、「関係者がそれぞれの責任のもとで実行する仕組みを構築する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組（3）」【P5】</p>
<p><u>協議会の性格付け、責任分配をどう定め、位置づけるかは、政策評価と同じでしっかり検討すべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>市民サービスの観点から第一に責任を有する地方公共団体（特に市町村、市町村連携を含め）が中心となって、関係者からなる協議会を設立、「関係者がそれぞれの責任のもとで実行する仕組みを構築する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組（3）」【P5】</p>
<p><u>施策展開と予算制度を関連づけて戦略を支援すべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「国は、地方公共団体や交通事業者等に対して資金助成等の総合的な支援を行うことが必要である」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約都市構造の実現に向けた戦略的取組（6）」【P6】</p>
<p><u>戦略策定への支援は極めて重要で、その結果、国の政策目標と一致するものについては、積極的に支援するという考え方が必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「集約型都市構造への転換は、我が国が直面している人口問題や環境対策の面から今後全国の都市で取り組むべき緊急の課題」、「国は、地方公共団体や交通事業者等に対して資金助成等の総合的な支援を行うことが必要である」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「4．集約都市構造の実現に向けた戦略的取組（6）」【P6】</p>
<p><u>従来の計画に比べ、より具体的で実現への段取り、プロセスを重視した施策パッケージ型の取組が、総合交通戦略であることを強調すべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「市街地構造や土地利用を含め、目指すべき都市像の実現のために必要な施策・事業を適切に組合せ、ハード・ソフトを一体に推進するパッケージアプローチ型の取組を基本」、「総合交通戦略においては、都市毎に短期から中期的（概ね5～10年）に目指すべき都市の姿とサービス水準を目標として適宜明示する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P7】</p>
<p><u>戦略の目標設定にあたっては、量的な拡大を図るといった事業等からのアプローチではなく、利用者の視点で利便性がどう変わるかを明示できるように検討すべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「継続的に進行管理や評価・改善を行う仕組みの導入を図り、アウトカム及びアウトプット指標を用い、市民にわかりやすい情報を提供する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P8】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所（頁）
都市のコンパクト化の取組の中で、 <u>総合交通戦略をうまく機能させるには、地域の支持のもと相乗効果による集約スパイラル化とする必要がある。</u>	ご指摘を踏まえ対応	「継続的に進行管理や評価・改善を行う仕組みの導入を図り、アウトカム及びアウトプット指標を用い、市民にわかりやすい情報を提供する」旨を記載	第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P10】
アウトカム、アウトプット指標については、 <u>戦略テーマや都市により重付けが変わってくることを考慮すべきで、将来の都市像、目標によって、路面電車、自動車等への重付けが決まるのでは。</u>	ご指摘を踏まえ対応	「継続的に進行管理や評価・改善を行う仕組みの導入を図り、アウトカム及びアウトプット指標を用い、市民にわかりやすい情報を提供する」旨を記載	第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（1）」【P8】
<u>公的支援の範囲・内容を整理・検討するうえでは、しっかりとした規律を保つべき。</u>	ご指摘を踏まえ対応	「独立採算性という交通事業に関する原則を踏まえつつも、地方公共団体が主体的に、地域住民や交通事業者等と協働して必要なルート、サービス水準等の目標を設定し、これらの関係者が協力してその実現に向けて責任を持って取り組む」を記載	第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（4）」【P9】
3．幹線道路の整備のあり方について			
<u>「骨格幹線道路網整備の考え方」については、従来と、これから行う施策の違いを明確にすべき。</u>	ご指摘を踏まえ対応	「需要追従型から、将来の目指すべき都市像と提供すべき交通サービスを勘案しつつ、目標達成型へ転換を行い、施策・事業を展開」すべき旨を記載。	第5章「都市交通施策のあり方」の「1．都市交通施策の基本的な考え方」【P7】
<u>「モータリゼーション・スパイラル」は、道路整備に伴い自動車交通が増大し、沿道の利便性向上による土地利用が促進され、交通の発生集中が高まることから、<u>土地利用と連携した施策を検討すべき。</u></u>	ご指摘を踏まえ対応	「沿道の無秩序な土地利用形成を助長することがないように、都市機能の適正立地という観点からのアクセス・コントロールと併せ、土地利用計画との連携強化など、道路整備に連動した沿道との調和方策を検討することが必要」である旨を記載。	第5章「都市交通施策のあり方」の「2．展開すべき主要な施策（2）」【P8】

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向	骨子記載箇所(頁)	
4. 地区交通のあり方について			
<p>中心市街地の中には、<u>トラフィック機能を担っている街道型の幹線道路がある。このような道路を含め、中心部を今後どうするかが地方都市共通の課題。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公共交通により十分なアクセシビリティの確保が困難な都市については、市街地への自動車利用によるアクセスを向上(道路ネットワーク)やコミュニティバス等を活用する」旨を記載</p>	<p>第4章「集約都市構造への転換」の「2. 集約都市構造に基づく都市像のあり方(1)」【P4】</p>
<p>都市内では、<u>駐車帯というスペースをどう考えるかが、断面再構築上大きな意味をもつ。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>自動車(走行車線及び駐停車帯)、自転車、歩行者、公共交通等の都市内道路における空間確保の方針を明確にしつつ、戦略的に施策・事業を推進すべき旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P8】</p>
<p>地区交通を考えるには、<u>地域の道路空間が様々な意味で多様に使われている空間であるという意識を持ち、この大きな公共空間を地域としてどう活用していくのかという打ち出しが大切。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「都市計画道路等の都市内の幹線道路の路線毎の必要性や使われ方の妥当性等の検証や評価」を明確にしつつ、地域が戦略的に施策・事業を推進すべきである旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P8】</p>
<p>「<u>LR T導入空間の考え方</u>」については、<u>既存道路空間にLR Tを導入するために車線を減らすという考え方のほかに、自動車と歩行者が同一車線で共存する空間づくりという考え方もある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>自動車(走行車線及び駐停車帯)、自転車、歩行者、公共交通等の都市内道路における空間確保の方針を明確にしつつ、戦略的に施策・事業を推進すべき旨を記載。 さらに、中心市街地等で既存の道路空間が限られている場合に、重複的な空間利用によりにぎわいのある歩行者空間が実現する仕組みを検討すべき旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P8】 第5章「都市交通施策のあり方」の「3. 今後取り組むべき課題(3)」【P10】</p>
<p>自転車等については、<u>放置などの問題もあり、「住民等による管理」などといった、市民団体等の運動をバックアップしていく仕組みが必要。自転車駐車場の適正配置まで含めトータルで考えるべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「民間が主体となった地域の管理(エリア・マネジメント)を行う仕組みを検討すべき」旨を記載。 また、「駐輪施設については、鉄道駅周辺では大規模な駐輪施設がこれまで整備されてきたが、商店街等の中心市街地においては小規模・分散配置が望ましい場合も多いなど、利用のされ方に応じつつ、自転車の主要な走行動線上に、駐輪施設が適切に配置される必要がある」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(3)」【P8】 第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P9】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>日本では、ヨーロッパの都市のように環状道路が整備され、その中で歩行者を優先させる構造を持つ都市が極めて少ない。トラフィックと地区交通をどう切り分けるが大きな課題。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「都心規模(商業業務施設等の集積)を考慮して、自動車での来街や業務・荷捌きの自動車サービスのためのアクセス道路を適切に配置しつつ、基本的に幹線道路によって区切られた適切な拡がりの歩行者空間を形成するよう計画すべき」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(3)」【P8】</p>
<p>ヨーロッパでは、専用信号機を設置して自転車の走行をコントロールしているが、日本においても交通機関の1つとして自転車をしっかりと意識しなければならない。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>道路整備の考え方等を歩行者や自転車利用者の観点から発想した施策に変えていく旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(3)」【P8】</p>
<p>中心市街地では、駐車場の配置と利用状況情報をどう提供するかを考えることが重要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「共同化・集約化等による駐車場の適切な配置と整備を促進する施策が重要」、「案内システムの充実など既存駐車場の有効活用を図るべき」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P9】</p>
<p>5. 集約都市を支える公共交通について</p>			
<p>路面電車や乗合バスで赤字となっているのは、減価償却費が要因となっていることも考慮すべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「路面電車や乗合バス等は減価償却費等のコストも多く、赤字経営の事業者が多い」旨を記載。</p>	<p>第2章「都市交通の現状と課題」の「1. 都市交通の推移と現状(3)」【P1】</p>
<p>公益を拡大すると移動の自由と対立する場合がある。先行的に公共交通を整備しても、すぐに効果は見えないので、集約型都市構造などの将来像をしっかりと持っていくことが必要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「目標となる将来像や交通サービスレベルを明確にした上で、必要となる交通施策や実施プログラム等を内容とする「総合交通戦略」を策定する」旨を記載。</p>	<p>第4章「集約型都市構造への転換」の「4. 集約型都市構造の実現に向けた取り組み(3)」【P5】</p>
<p>交通弱者である高齢者等の移動は、公共交通でしっかりと支えるという方向を明確にすべき</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公共交通は、自動車を運転できない高齢者等にとっては社会参加の生命線ともなる交通システム」である旨を記載。</p>	<p>第4章「集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組」の「4. 集約型都市構造の実現に向けた取り組み(4)」【P6】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p><u>公共交通のサービス水準をどこまで上げるかの議論が必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「基幹的な公共交通について機能面から見れば、自家用自動車による移動と遜色のないサービス水準の提供が必要である」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p><u>基幹となる公共交通軸からはずれるエリアの人が、基幹となる公共交通軸にどのように効率的にアクセスさせるかも併せて検討することが重要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「基幹的な公共交通軸にアクセスするためのフィーダーバス網やP&R、C&Rのための駐車場や駐輪場の整備が必要である」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p><u>公共交通の対策においては、財源の問題とセットで考えておく必要がある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>公共交通の整備・運営の費用負担の考え方について記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p><u>資金調達の面からみれば、事業が成立するかどうかということになるが、政策面では、税金でどこまで負担するのか、利用者どこまで負担してもらうかの議論が必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>・「交通事業者のみの負担では事業採算は確保されないものの、地域の強い要望があり、公益性が高い路線については、公設民営方式等公的な支援を行うことが妥当」、 ・「公設民営方式では、投資的経費として整理できる資本部に要する費用が大きい場合についてはこれを公的負担による支援、運営的経費は利用者負担が原則」、</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p><u>投資的経費として整理できる資本部(インフラ部)は、公的負担による支援があつてしかるべきであるが、運営的経費は、利用者負担で考えるべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>・「公的負担は、『公共財としての特性』『外部不経済の軽減』『外部経済の創出』といった公益性の観点から公益の範囲内で財政的支援や地域による支援等を公共交通に対して行うことが必要である」旨を記載。</p>	
<p><u>運賃として利用者負担を収受することを前提とすれば、運営経費を超えて収入がある場合は、投資的経費の一部を補い、不足する場合は、公益性の観点で公的支援を行うという考え方が理解を得やすい。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>運営的経費を超えて収入がある場合には、これを投資的経費に充てるべきである」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>公共交通の費用負担は、利用者負担、純粋な公共負担、間接的な受益者負担という3つの考え方があり、受益者の負担においては、外部経済の創出を説明するための根拠が重要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「外部経済の創出による公益は、公共交通整備以外の施策によるものを包含しているため、単純に加算することは適切ではないが、地域社会・経済への影響を包括的に評価して公的支援を行うという考え方もある」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p>地域が支え公共交通を維持することを考慮した費用負担の考え方も必要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>公共交通の整備・運営に対して企業や市民が負担する「市民的経営」のような取り組み等地域住民との連携も必要である」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p>公益性に関しては、市民や地方自治体関係者に福祉、環境、安全などの関心を持つ言葉で説明すべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公益性に関しては、市民や地方自治体関係者に福祉、環境、安全などの関心を持つ言葉で説明すべきである」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p>事業者の経営努力に対するインセンティブの付与を強調すべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「民間事業者による運営は、事業者の経営努力に対してインセンティブが働く仕組みを導入することが望まれる」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P9】</p>
<p>「外部不経済の軽減」による公益が常に施設整備費を上回っているとは限らないので、「公共財としての特性」の数値評価についても検討が必要。</p>	<p>今後の課題として整理</p>	<p>「集約型都市構造を実現する上で必要な公共交通に関する公益、特に公共財としての評価手法について検討する」旨を記載。</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「3. 今後取り組むべき課題(4)」【P10】</p>
<p>6. 物流の現状と課題</p>			
<p>物流交通の特性として、都市から発生する交通もあれば、通過する交通もあり、これらをセットで考えなければならない。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「地域の物流拠点からの交通と通過交通を併せて検討し、大型貨物車の効率的な走行ルートのニーズを分析する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P10】</p>
<p>コンテナの積みかえをどこで行っているかなど、物流の現状をよく分析して、物流拠点の配置等を検討すべき。また、空港やIC周辺だけでなく、臨海部も重要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「大型貨物車の効率的な走行ルートのニーズを分析する」、「空港、港湾等の広域交通施設に対応して、空港周辺や臨海部等において、物流拠点の整備を促進する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P10】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所（頁）
<p>物流の合理化は、<u>企業努力として取り組むことのほか、受け皿を作りそれを誘導することや土地利用のコントロールも考えられる。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「広域的な物流拠点については、都市構造との整合を図りつつ、骨格的ネットワーク沿いのIC周辺等に整備を促進する」、「広域物流施設と大型車利用の都市内配送拠点は、都市環境の観点から、工業系用途地域への立地誘導を推進する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方の「2」展開すべき主要な施策（5）」【P10】</p>
<p>物流についても、<u>需要追随型ではなく、目標達成型で戦略を持って取り組むべき。</u>また、物流の総合戦略を考えるべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「中心市街地、都心等において、地区の基本目標を実現する施策体系の中で、人流、土地利用等と一体的に、物流、特に荷捌きについて検討する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方の「2」展開すべき主要な施策（5）」【P10】</p>
<p><u>荷捌き施設整備については、歩道を削る方法、パーキングメーターを削る方法、タイムシェアリングなど様々な対応が考えられ、ちょっとしたハード・ソフト施策について、協議会だけでなく、個別に調整することも効果がある。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「物流事業者、荷主の商業者だけでなく、ビル管理者、道路管理者、交通管理者、住民、地方公共団体等が、個別に調整したり協議会を設置するなど、協力して取り組むことが必要」、「歩道やパーキングメーターを荷捌きスペースに再整備するなど、道路断面の利用を総合的に考えてさまざまな工夫を検討するが望ましい。附置義務の荷捌き施設については、建物内に限定せず地区内に共同で整備、既設建築物に参加してもらおう仕組み、施設整備に代えた納付金制度等、新しい手法も検討していく必要がある」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方の「2」展開すべき主要な施策（5）」【P10】</p>
<p><u>荷捌きについては、路上荷捌き、共同荷捌き、附置義務を一体で考え、整備に伴うインセンティブも考慮しなければ解決しない課題。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「路上の荷捌き帯の整備、路外の荷捌き施設の整備、附置義務の荷捌き駐車施設の確保を組み合わせ、一体的に確保する」、「例えば、関係者が協力して行う共同荷捌き施設の整備に地方公共団体が支援を行うこと、より幅広い利用で高い公益性が認められる共同荷捌き施設を公設民営とすることなど、その充実を検討する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方の「2」展開すべき主要な施策（5）」【P10】</p>
<p><u>荷さばきの費用負担について関係者で費用を出し合い、そこに公的に援助する仕組みが考えられる。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「関係者が協力して行う共同荷捌き施設の整備に地方公共団体が支援を行う」、「これらの取り組みについて、国が地方公共団体に対し支援する」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方の「2」展開すべき主要な施策（5）」【P10】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>物流における社会実験が必要であるが、位置づけが不明確である。また、先進的取り組み・実験については広く広報し、水平展開を図るべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「地区での合意形成を図るため社会実験が活用されることも多く、これらの先進的な取り組みについては、さまざまな地区で取り組みが進展するよう広く情報発信することも重要である」旨を記載</p>	<p>第5章「都市交通施策のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P10】</p>
<p>7. 今後の市街地整備のあり方について</p>			
<p>歩行者に配慮することが、目指すべき市街地形成にとってプラスである。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>まちづくりを進める上で必要な視点の一つとして「世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち」を取り上げ、「公共交通などによる移動の利便性が高く、身近な範囲に生活上必要な機能が揃っている歩いて暮らせる」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「1. これからの市街地整備施策のあり方(1)」【P11】</p>
<p>拠点市街地整備等の取組が、圏域全体として集約型都市構造を実現する方向に進んでいるのか定期的に評価する必要があるのではないか。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「集約型都市構造を目指した市街地整備等の実施に際しては、PDCAを意識することが重要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「1. これからの市街地整備施策のあり方(1)」【P11】</p>
<p>合意形成を図りながら市街地をまとめる必要のある事業に対して、公共として手厚く支援を行う必要がある。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「今後の市街地整備における公共側の役割は、・市街地整備について、民間事業者の参画を促し、民間投資を加速するための必要な支援を行う役割を担うべきである。特に、権利関係が複雑し、初動期のリスクが高い既成市街地における事業に関しては、充実した支援が必要である」旨記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(1)」【P11】</p>
<p>地方都市においては、公民の中間的存在である都市再生機構を積極的に活用するメニューを検討すべき。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「まちづくりに関する人材不足への対応や地元調整の円滑化等を図る観点から、都市再生機構や民間都市開発推進機構等を積極的に活用することも必要である」旨記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(1)」【P11】</p>
<p>公民の役割分担として、権利と義務を厳密に分け合っ てあいまいなことを許さないという意味でのパートナーシップが必要。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「民間事業者が安心して市街地整備に参入できるよう、想定されるリスクを整理し、官民のリスク分担を明確化することも必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(1)」【P11】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p><u>長期未着手地区の見直しについては、ソフトランディングさせるような国による制度的・技術的支援が必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「土地区画整理事業の長期未着手地区や事業停滞地区については、集約型都市構造への再編を進める上での必要性・緊急性の観点から、事業の取りやめや区域縮小を含め大胆に見直すことが必要であり、国は地方公共団体のこうした取り組みに対し、事例紹介や技術的助言など適切な支援を実施することが求められる」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(1)」【P11】</p>
<p><u>都市交通施策との連携を論じる際には、駐車場についても言及すべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「こうした街区の再編成を行う際には、歩行者空間の確保や駐車場の統合・集約化によるフリンジ駐車場を整備する等、都市交通施策の実現に取り組むべき」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P12】</p>
<p><u>大都市部の合流式下水道の改善を市街地整備に合わせに行うことについても言及していただきたい。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「雨天時に生活排水が河川等に放流され環境負荷を与える合流下水道についても、市街地整備を契機にその改善を進めることにより水質環境の改善を図る」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P12】</p>
<p><u>「街路樹など地域住民が関心のあるところがコミュニケーションの入り口となり、地区計画などにつながる。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公共的空間は、・・地域が主体となって管理、活用を図ることにより、まちづくりへの参加意識を醸成し、まちを発展させていく道具として活用する効果も期待される」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P12】</p>
<p><u>これからの公共空間整備の考え方は、有機的なネットワークの構築など、量から質への議論に重点を置くべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「こうした公共的空間の確保に当たっては、単に量的拡大を指向するのではなく、区画整理・再開発など面的手法を活用した公共的空間の再構等を通じより機能的なネットワークを実現するなど、質的向上を図るといった視点が重要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P12】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>戦災復興で基盤整備を行った地区においても、<u>街区規模が現在の利用形態と合致しないものについては、まとめるという観点があってもよい。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「戦災復興等で整備され、時代の変化に街区構成が対応していない市街地等では、区画整理手法を活用しつつ街区の再編成を行うことにより、新たな都市機能の導入を推進することが有効であり、こうした取組に対し、行政は、公共施設の再配置や廃止などに協力することが求められる」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(2)」【P12】</p>
<p>内水氾濫だけではなく、<u>高潮のような外水対策も必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「河川氾濫や高潮被害が懸念される地区等においては、市街地整備と一体となったスーパー堤防の整備など、治水対策との連携も必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(3)」【P12】</p>
<p><u>郊外のスマートシュリンクについては、基盤整備の状況による対応の違いを考慮しておく必要がある。また公営住宅への対応に触れておくべき。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公共交通への利便性が高く、かつ都市基盤が十分に整備されているニュータウン等では、空き地等を有効に活用しつつ集合住宅の建て替えや敷地の再配置等を図ることにより、周辺郊外住宅市街地からの人口の受け皿として再生するなど、それぞれの市街地の都市基盤の整備状況等に応じ、適切な対策を講ずることが必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(4)」【P12】</p>
<p><u>地方都市では、市街地の利用密度を上げるにあたって、上げ方の時間的管理が必要であり、需要を見極めながら身の丈にあった開発を連鎖的に実施するなどの、開発のマネジメントが必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「また、大都市に比べ土地利用のポテンシャルが相対的に低い地方都市においては、土地利用に係る需要を見極めつつ、市街地を段階的に整備、活用していく取り組みも必要であり、こうした市街地整備の時間的管理といった「エリアマネジメント」も必要である。」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(5)」【P12】</p>
<p>中心市街地における<u>低利用の公有地等を更地の一種として捉え、それを有効利用した市街地整備を考えた</u>もよい。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「少子化を背景とした学校の統廃合などにより低未利用地化する公有地についても、関係部局間で連携を図りつつ、市街地整備の種地として有効に活用する」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(6)」【P13】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>「土地は使わなければいけない」というわけではなく、<u>公有地などは都市機能更新の際の種地とするものが必要。</u></p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「密集市街地など整備・改善が必要な市街地においては、事業の種地となる空地の確保が重要であり、低未利用地化する公有地についても、関係部局間で連携を図りつつ、市街地整備の種地として有効に活用するなど、様々な方策で、空地、遊休地を確保し、また、一部の空地等については将来における都市機能更新の際の種地として適切に管理・活用しつつ、市街地整備を連鎖的、段階的に進める取組が必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(6)」【P13】</p>
<p>「身の丈にあった」「市民の視点にたった」小規模な市街地整備手法を用意してメニューを増やすことが重要。</p> <p>古典的な方法に固執している専門家に、柔軟な考え方や整備手法に関する情報提供や教育を行う必要がある。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「今後、拠点的市街地の形成や密集市街地の改善等を重点的に進めるに当たっては、こうした既成概念にとらわれない柔軟な活用が求められるところであり、国は、地方公共団体や民間事業者等に対し、こうした活用方を提示していく取り組みを講ずる必要がある」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(6)」【P13】</p>
<p>コーディネーターには、<u>縦割り行政の問題をクリアするための調整や、地域住民の意見を聞いて調整するスキル</u>が求められる。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「市街地整備における民間の役割が増加していく中、地権者の中に入り、合意形成を促進するなど、まちづくりコーディネーターの役割がますます重要となる」旨記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(7)」【P13】</p>
<p>戦災復興区画整理の経験者がリタイアされる中、区画整理の技術が引き継がれていない地域もあることから、<u>区画整理を行える人材をいかに使うかが必要</u>となってくる。</p>	<p>ご指摘を踏まえ対応</p>	<p>「公的セクター等でまちづくりに携わってきた団塊世代の人材など、区画整理事業等の経験豊富な人材をストックし、ニーズにマッチさせた活用を行う仕組みを構築すべきである」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「2. 展開すべき主要な施策(7)」【P13】</p>
<p>21現在、<u>良好な住宅地がミニ開発化</u>されることにより、21世紀の負の遺産になりかねないため、<u>予防方策が必要</u>である。</p>	<p>今後の課題として整理</p>	<p>「既成市街地の再構築を進める制度の充実として、税制・等を幅広く検討する必要がある。制度的対応の検討が必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「3. 今後取り組むべき課題(1)」【P13】</p>

議 論 の ポ イ ン ト	取 り ま と め の 方 向		骨子記載箇所(頁)
<p>22エリアマネジメントについては、<u>指定管理者制度や業務委託のようなローリスク・ローリターンなガバナンスタイプのもの</u>と、<u>まち全体にストックオプションを導入し、リスクを負いつつまちづくりを行ってもらうようなハイリスク・ハイリターンなモチベーションタイプ</u>のが考えられるが、<u>今後は後者にも積極的に取り組んでいけるような枠組みを考える重要。</u></p>	<p>今後の課題として整理</p>	<p>「任意協議会やNPOといった地域住民等が中心となった規模の小さい組織に加え、自らが都市開発に積極的に参加し、資産を保有しつつ「まち」をプロデュースする民間事業者のエリアマネジメントへの参入を促すことなど、より総合的にまちの運営・管理を展開する観点からの検討が必要である」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「3. 今後取り組むべき課題(2)」【P13】</p>
<p>23集約型都市構造を実現するためには、<u>郊外居住がもたらす環境負荷やインフラの維持コスト等も考慮して、補助をしてでも拠点市街地に移転してもらうという発想もあるのではないか。</u></p>	<p>今後の課題として整理</p>	<p>「郊外市街地の縮退について様々な観点からその方策、制度の充実を検討する」旨を記載</p>	<p>第6章「市街地整備のあり方」の「3. 今後取り組むべき課題(4)」【P13】</p>