

【出席委員】

黒川洸委員、青山侑委員、マリ クリスティーナ委員、岸井隆幸臨時委員、
中井検裕臨時委員、伊丹勝専門委員、谷口守専門委員、中村文彦専門委員、
根本祐二専門委員、森雅志専門委員

【開 会】

○事務局 大変長らくお待たせいたしました。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。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11回の都市交通・市街地整備小委員会を開催させていただきます。

本日ご出席いただきました委員は13名中、8名でございまして、本委員会の議事運営第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、上村委員、大橋臨時委員、山内専門委員は、本日所用によりご欠席でございます。マリ委員、中村専門委員におかれましては、少しおくれるということでございます。きょう、会場は暑うございますので、上着をとっていただければと思います。

次に配付資料でございます。お手元に一覧表とともに、9種類の資料をお配りしてございます。ご確認いただきまして、過不足がございましたら、お申し出いただきたく存じます。よろしいでしょうか。また、参考資料-3の議事の概要につきましては、事務局で作成いたしましたので、ご意見等がございましたら、後ほど申し出いただきたく存じます。

それでは、早速ですが議事に移らせていただきたいと思います。これからの進行は黒川委員長、よろしく願いいたします。

○委員長 それでは、本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。それでは、きょうの議事に従って審議を進めたいと思います。

今回は、これまでの委員会でご検討いただきました内容をまとめた報告書（案）につきましてご議論をいただきたいと思います。

それでは、各委員から出された意見と、それに対する対応、さらに、前回の報告書（素案）から変更点を中心に事務局の説明のほうよろしく願います。

○事務局 それでは、説明させていただきます。資料は大変大分にわたっておりますの

で、その中から少し抜いていただきまして、順番に見ていただきたいと思います。

まず、理解を助けるために、参考資料－１を開いていただけたら大変ありがたいと思います。大変分厚いものでございます。

その参考資料－１、１ページをはぐっていただきますと、前回、４月２４日に提示させていただきました報告書（素案）と、今回出させていたおきまして報告書（案）の比較が出ております。目次だけ簡単に比較を見ていただければありがたいと思います。第１章、第２章、第３章、これは基本的には記述の内容は変わらないわけでございますが、項目のところを少し変えております。１章、２章、３章、それぞれ下線部を引いたところが少し表現が変わっておるところでございますが、内容的には基本的には変わってございません。

それから、その次のページを見ていただきますと、３章につきましては、市街地の現状と課題ということですが、これも項目の出し入れは少しございますが、内容としては基本的に変わらずということでございます。

第４章から集約型都市構造への転換ということで、このあたりから少し項目の出し入れが、少し内容も含めまして入ってきてございまして、これをどの程度変わっているかという概略をつかんでいただければありがたいと思います。説明は後で細かく、いただいたご意見を中心に対応させていただきたいと思います。

その次に、４ページには５章がございます。６章ということございまして、この程度目次としては変わっておるということでございます。

それでは、資料－２に４月２４日にいただきました意見、それから、その後に皆様からちょうだいいたしましたご意見を意見のポイントといたしましてまとめたもの、それから、その対応について記してございます。その資料－２と、本文でございます資料－３をあわせて適宜見比べていただければ大変ありがたいと考えております。

資料－２の項目、これは６章まで全部入れますと５９項目ございまして、これを全部説明すると時間が足りません。したがって、まことに恐縮でございますけれども、その中の幾つか選ばさせていただいて、ご説明をさせていただくことをお許しいただきたいと考えております。

まず、資料－２の１ページ目、これは全体にかかわる意見をいただいております。例えば一番最初、１の①でございますが、「集約型都市構造への転換ということを報告書のタイトルにしてはどうか。また、ダイジェスト版をキーワードが目立つように作るべき」ということでございます。これにつきましては、ご意見を踏まえ、報告書のポイントをわ

かりやすくまとめた概要報告書（アピール版）を作成しております。そして、そのタイトルを「集約型都市構造の実現に向けて」、サブタイトルが「都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開」としてございます。後で少しお時間をいただきまして説明をする予定でございますけれども、ちなみに、その概要報告書（アピール版）というのが資料－４になってございます。これは後ほどご説明させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

さらに、この資料－２の②、全体を通してスリムにすると、前回４０ページありましたが、これは今回３３ページになっておりまして、全体的にスリム化させていただきました。

③「集約型都市構造」を「歩いて暮らせる生活環境」と言いかえたらいかがでしょうか。また、第４章の表題部分を「歩いて暮らせる生活環境の実現」としてはどうかと、こういうご意見でございますが、これにつきましては、去年の２月、平成１８年２月に出されました第一次答申の段階から、集約型都市構造という表現を用いておりますので、この表現を用いさせていただきたいと考えております。

また、ご指摘の点は、先ほどの概要報告書（アピール版）で強調するというようにしたいと思っております。

さらに、１ページの一番下、具体の数字は難しいと思うが、集約型都市構造への転換により、どれだけ行政コストが縮減されるかなどの相場観があったほうが説得しやすいんじゃないかということでございますが、これにつきましては、集約型都市構造への転換による行政コスト縮減効果の提示につきましては、地域ごとにその差異が大きい。試算もなかなか難しいということで、まことに残念ではございますが、報告書においては記述することは難しいと判断したということでございます。

次、資料－２の２ページ目をあけていただければ幸いです。ちょっとスキップいたします。２ページ目の④集約型都市構造の実現に向け、都市交通と市街地整備を含め皆で向かっていくぞ、そういった気概が伝わるような書きぶりをしてほしいということでございました。これにつきましては、資料－３、報告書（案）の、まことに恐縮でございますが、１２ページを開いていただけるとありがたいと思います。１１ページから第４章になってございますが、１２ページに２．集約型都市構造に基づく都市像の実現というのが上段にございます。その最初のところで、ちょっと読みますと、「拡散型都市構造を放置することによる諸問題を解決または回避し、持続可能な都市を実現するためには、我が国の都市を集約型都市構造へ再編することは不可欠である。」、こういった、ある意味では宣言のようなものをさせていただいているわけでございます。

さらに、その報告書（案）の次のページ、13ページの下段のほうで、3.（1）では、多様な主体及び施策の連携による「総力戦」ということがございまして、④でご指摘いただきましたことにつきましては、そういった対応をさせていただきたいと考えてございます。

それから、資料-2に戻りまして、スキップいたしまして、⑥集約型都市構造は環境対策的にも有利であるのだから、環境の柱を立てて記述することも考えるべきということでございます。これにつきましては、1ページ戻っていただいて、報告書の12ページに、2.のところの1)、2)、3)、4)とございますが、4)を全く新しく書き加えてございまして、読みますと、「CO₂排出量やエネルギー消費量が少ない環境負荷低減型の都市活動を実現する。」、こういうことが集約型都市構造に基づく都市像の1つとして挙げてございます。

それから、資料-2の3ページにまいりたいと思います。⑧、⑨、⑩、これは同じところで3者の方からご意見をいただいた部分でございますが、少し角度が違いますけれども、場所は同じでございます。意見のポイントといたしまして、章の構成を変えればいいんじゃないかという話があったので、それが難しい場合は、4章、5章、6章の関係をよくわかるように記述を調整してくれという話。それから、⑨、タイトルは文意から言えば、「都市交通施策と市街地整備の連携」で良いのではないかとこのところですね。本文の13ページのところなんです、(2)のところ。さらに、⑩都市交通と市街地整備の連携は、もっとしっかり書くべきだろう。また、集約型都市構造に向けては、a.交通、b.ゾーニング、c.市街地整備、これは実際に動く市街地整備のところであるが、今回の報告は、交通と市街地整備について述べているということがわかるようにしてほしい。総合交通市街地整備戦略とでもいうべき密接なリンクージであるということでございまして、そういった意識で(2)は厚く書いてほしいということでございます。

これにつきましては、本文報告書13ページの上段のほうの(2)でございます。ちょっと読ませていただきます。これは新しく書き出しております。「(2)都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性。都市交通施策は、交通結節点等を中心とする集約拠点の市街地のあり方と深く関わるものである。逆に、集約拠点の市街地整備や土地利用の動向は、都市交通のあり方と密接に関係している。このため、集約型都市構造に基づく都市像を実現するためには、都市交通と市街地整備の両面から相互の施策を連携しつつ、徹底した取組を行うことが不可欠である。併せて、郊外部において開発を抑制するための土地利用規制を行うことが望ましい。」、このように書かせていただきました。

資料-2に戻っていただきまして、⑫交通需要を導き出すためにもPT調査は重要であり、都市計画基礎調査は、地域特性に応じた戦略的取組を行う上において、前提条件的に必要ということを書き記すべきではないかということでございます。これは、ご意見を踏まえまして、そのように書いてございます。同じ本文の13ページの(4)の後半の部分、「そのためには」とございますが、その後には書かせていただいております。ちょっと読みます。「都市計画基礎調査やパーソントリップ調査により得られる基礎データを活用し、当該都市における集約型都市構造のあり方を明らかにするとともに、それを都市計画マスタープランに反映させることが必要である。」と、このように書かせていただきました。

資料-2の4ページにスキップさせていただきたいと思っております。そこでは、⑰、⑱、⑲の一部ですが、さらに⑳、ここに共通する部分がございます。素案では「国の支援のあり方」になっておりましたが、「国の支援の必要性」と言いかえましたが、その記述についてでございます。意見のポイントとしまして、⑰地方公共団体に土地利用と交通とをセットで思い切って行ってもらうために、「国の支援のあり方」等への書き方の工夫が必要。⑱都市交通戦略の策定にあたって、関係者が協議会に参画するインセンティブについて追記してもらいたい。⑳「集約型都市構造」を進める取組に対し「国の支援」があることを明記することが今回の報告書の大きなポイントになると考えている、こういうことでございます。

それにつきましては、報告書(案)の15ページをごらんいただきたいと思っております。(5)国の支援の必要性とさせていただきます。これも読ませていただきます。「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ての都市で取り組まれるべき緊急の課題であり、その成否は国民生活に大きな影響を与えることから、国として積極的に支援すべきである。具体的には、集約型都市構造を実現するための都市交通、市街地整備のあり方等に関して、基本的な考え方、取組方法、都市計画等による土地利用施策との連携方策、先進事例等を地方公共団体に対して技術的助言として提示するとともに、これらの地方公共団体等による施策について、その効果の評価を踏まえつつ資金助成等の総合的な支援を行うことが必要である。とりわけ協議会の合意のもとに進められる場合に対して支援策を充実させる必要がある。」、このように書かせていただいております。

それから、資料-2に戻りまして、5ページの㉑でございます。意見のポイントといたしまして、「都市構造確認」といった新たな制度の導入や、「1人当たり自動車燃料消費量」などの客観的指標の併用を仕組みとして入れておいたほうがよいように感じている。単に

「補助する」ということだけを言ってしまっているのか、安易に流れちゃいけないと、こういうことなんですが、これにつきましては、客観的指標についてコメントを書かせていただいております。

報告書（案）の15ページ、ただいまのところの下のところ、（6）のところにつきましては、施策の効果的な推進と進捗の適切な把握ということで、前半はPDCAサイクルについて書かせていただいておりますが、後半は指標について書かせていただいております。これにつきましては、社会資本整備審議会の基本問題小委員会からも投げかけているのでございますけれども、その指標につきまして、例えば美しさ、まちづくり、宅地、バリアフリーといった面からも施策の進捗をわかりやすく把握するため、指標を設定すべき、このようなことを指摘いただいております、それに応じる形でも指標ということを書かせていただいております。

もちろん、その指標として、先ほどのご指摘にありましたものとしまして、読みますと、15ページ、「国は、施策の進捗を分かりやすく把握するため、一定のサービスレベルを有する公共交通へのアクセスの容易さや都市機能集積を促進させる市街地の形成等について、適切な指標を設定することが必要である。」、このように書いてございます。具体的な指標につきましては、今後、こういったデータがとれるのか、こういった指標がアウトカム指標としてよろしいのか、そういうところの議論を踏まえて決められるべきものと考えてございます。

それでは、資料-2に戻らせていただきまして、資料-2の5ページ、5章に移りますけれども、資料-2の5ページ目の②と③、これは似たような場所でご意見をいただきました。②パブリックな移動手段は英語の論文ではGreen Modeと言う。パブリック&プライベートな手段による移動は和製英語であるが、誤解を招くおそれもあるので、再検討した方が良くはないか。和語の方が良いとも思われ、ここで言うパブリックの手段による交通が集約型都市構造に合い、結果として正のスパイラルになるということを示すべきではないかというご意見。

さらに、③パブリックな手段による移動とプライベートな手段による移動は、両極という整理での記述としては解るが、プライベートな徒歩、パブリックな自動車交通もある。交通モードをシームレスにするという記述が望ましい。ディマンド型バスや乗合タクシーなど多様な選択肢もある。その上で、パブリックな交通は大いに公共が支援するという記述がよいのではないか、このようなご意見をいただいております。

これにつきましては、実はパブリック、プライベートという表現は今回やめてございま

す。改めまして、もともとパブリックというのは、徒歩及び公共交通ということでございますし、プライベートというのは、自家用自動車でございますので、こういうふうな誤解を招かないような表現に改めてございます。報告書（案）でいいますと、16ページでございます。簡単に読ませていただきますと、(2)の5行ほど、番号がついてないところがございしますが、「都市交通施策の総合的な取組。都市交通は、徒歩及びそれを補完する公共交通による移動と自動車による移動の2つの柱からなる。徒歩及び公共交通による移動が自家用自動車による移動と遜色なく両立し、また適切に役割分担しつつ、両者がバランスのとれた形で共存することにより、市民の日常的な移動の多くに対して、徒歩及び公共交通の選択が可能となるよう総合的な取組を行うことが必要である。」、このように書かせていただきました。

その次、資料-2に戻っていただきまして、6ページでございます。⑦でございますが、幹線道路整備の必要性について整備すべきである。また、道路整備に伴う沿道の建築のあり方も考える必要があり、道路整備に伴って沿道がきれいになるような方策も考えたほうがよいということでございます。この前半の部分につきましては、ご意見を踏まえ、5章の2.(2)、ここで道路整備の重点化、ページでいいますと報告書（案）の17ページ、この一番下、道路整備の重点化というところをめぐっていただきまして、その後の①道路整備の選択と集中、②環状道路の話、③トラフィック機能の強化、こういったところで書かせていただいております。

ご意見の後半の部分につきましては、19ページをごらんいただきたいと思います。19ページの上のほう、⑤、これはまとめて新たに書いたところもございますけれども、ここに1本立てております。道路整備と連動した沿道の土地利用の実現ということを書かせていただいております。前半だけ読みますと、「道路整備は、沿道の土地利用等に対し少くない影響を与えるため、都市空間の効率的・効果的な利活用及び管理の観点から、道路整備と沿道整備を一体的に実施するなど、まとまりと調和のある景観に優れた街並みが整備されるよう積極的な取組を進めるべきである。また、こうした取組が困難な場合においても、無秩序な土地利用を助長することがないように、土地利用計画と連携強化などを検討することは必要である。さらに、沿道の都市機能の適正な立地を誘導する道路構造等についても検討する必要がある。」、このように書かせていただいております。

資料-2に戻りまして、⑨トランジットモールは、歩行者空間の復権と積極的活用にも書くべきではないか。また、同じ場所のところにつきまして記述をするようにということでございます。これは20ページをごらんいただきますと、一番上、これは項目としては

前のページのところからつながっています。1 ページ戻っていただきまして、(3) の歩行者空間の復権と積極的整備のところの20 ページのところということで、一番上、3 行目です。「歩行者空間にLRTやバス等の公共交通が調和して導入されるトランジットモールの整備も図るべきである。」、このように書かせていただきます。

それから、資料-2の7ページに戻っていただきたいと思います。⑫と⑬は似たような方向のご意見をいただいております。これは報告書(案)では、次の21ページでございます。21ページの③国及び地方公共団体による支援のところについてご意見をいただいております。意見のポイントを読ませていただきます。「⑫公設民営方式において、投資的経費と運営的経費は、最終的には経費として一本化して整理できるため、これらを明確に区別して運営的経費は利用者負担としてしまうのには少々違和感がある。運営面においても何らかの政策的努力を行うべきである。ロードプライシングや高齢者助成といった政策を同時に行うことにより運営面での効果もある。」というお話です。

⑬は、「公的支援については、補助だけでなく、交通規制やロードプライシングといった政策的に誘導するといったこともある。」ということございまして、それにつきましては、報告書(案)の21ページの一番下から5行目のところから読ませていただきます。「さらに、民間事業者による運営は、望ましいサービス水準の確保を前提として運営費の縮減等の経営努力が考えられ、こうした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とともに、行政側においても交通管理、ロードプライシング(Road Pricing)、高齢者への公共交通助成措置といった公共交通の利用促進に寄与する施策を展開することも重要である。」、このように書かせていただいております。

資料-2のほうに戻らせていただきまして、⑭駐輪場も駐車場と併せて整備すべき、これにつきましては、報告書(案)の22ページの真ん中、(5)の②のところ、駐輪施設の適切な配置・整備として書かせていただいております。

次に、⑮バイクの駐車場についても整理すべきというご意見をいただいております。これにつきましては、同じ報告書(案)の22ページの③駐車場の戦略的な配置・整備の5行目のところ、「なお、自動二輪車駐車場については、絶対的に量が不足しており、立地条件に応じた工夫を行いつつ整備を促進することが必要である。」、このように書かせていただいております。

資料-2に戻りまして、⑯、大都市圏の話はどうするんだというご意見をいただいております。大都市圏での集約拠点をどうするかを交通面から考えると、交通政策を立案するにもPT調査が必要だということと、総合交通戦略も基本は市町村あるいは都計区域の広

がりのイメージであろう。大都市圏は複数の都計区域にまたがる広域での交通戦略がいる、ということをごどこかに書いても良い。複合的都市を実現するための都市域内交通のあり方も考えるべきではないかというご指摘をいただいています。

これにつきましては、報告書（案）の24ページに、今後取り組むべき課題というところの（2）を新たに書き出しております。「（2）大都市圏における総合交通戦略の策定。総合交通戦略の策定は、その対象を市町村あるいは都市計画区域の広がりを中心に、大都市圏において総合交通戦略を策定する場合には、複数の都市計画区域にまたがる広域での戦略の考え方を提示すべきである。」、このように書かせていただいております。

資料-2に戻らせていただきまして、8ページ、⑩トランジットモールでございますが、トランジットモールについては、何故トランジットモールが良いのかが説明できていないということで、いろいろその理由を書いておくべきだというご意見をいただいています。

それにつきましては、報告書（案）の同じ24ページの（4）中心市街地等での歩行者空間の確保方策の3行目に書かせていただいております。ちょっと読みます。「トランジットモール化は、モール内の短距離移動支援や自動車を使わない多様な人の来街が可能となることに加え、フリンジパーキング等の施策を併せて展開することにより活性化に寄与すると考えられることから」と、このような表現を入れさせていただいております。

資料-2に戻らせていただきまして、⑳、㉑、これは同じ方向のご意見をいただいております。㉑公共交通の公益の評価手法の検討も入れてみてはどうか。㉑公共財をどう捉えるかが重要、こういったご意見がございました。

これにつきましては、同じ報告書（案）の24ページの一番下、（5）で公共交通の公益の評価手法の検討ということで、2行ほど読みます。「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については、その評価手法が確立されておらず、検討を進めるべきである。」、このように書かせていただいております。

5章までは以上でございます。

○事務局　続きまして、第6章以下をご説明させていただきます。

資料-2の意見の対応については9ページ、資料-3の報告本編につきましては、25ページでございます。まず、資料-2、9ページの一番目のご意見、今後、市街地面積の総量は減るけれども、増える土地利用もある。それを組み合わせた市街地整備の計画・事業と結びつける取り組みが必要だというご意見がございました。高齢者施設などがあるのではないかとご意見だったかと思っておりますけれども、これにつきましては、本編25ページの1.（1）、第2段落のところからでございますけれども、「こうした拠点的市街

地の形成に当たっては」云々というのがございまして、その3行目に「高齢化等に伴う新たな土地利用ニーズも踏まえつつ」、1)～5)といったまちづくりの視点といった形で記述をさせていただきました。

意見のほうの9ページの②市街地整備の公共側の役割に関して、公共の責任としてみずから施行すべきものが引き続きあるということをもっと強調して書くべきではないかというご意見がございました。

これにつきましては、本編の26ページになりますが、2.展開すべき主要な施策という中の(1)「選択と集中」による重点化と、民間参画環境の構築の中で、②が真ん中にございますけれども、この第2段落でございます。以前は、この民間参画を促進する環境の構築というタイトルになる部分を強調するような形で書いておったんですが、このご意見を踏まえまして、②の第2段落、「公共性・緊急性の高い市街地整備については、『選択と集中』による重点化の下で、引き続き公的主体が実施するなど主体的な役割を果たす必要がある。」、この一文を独立させて記載をさせていただきました。「加えて、」以降は、民間参画に関する記述でございます。

続きまして、意見の対応のうち、④でございますけれども、木造密集市街地についての基本的な問題についてきちんとこの報告に述べておくべきであるというご意見がございました。これにつきましては、課題の記述、それから対策の記述ということで、分かれてしまうのですが、まず対策の記述から申し上げますと、28ページでございますけれども、下のほうに(3)密集市街地の整備等という章がございますが、ここにおきまして、第2段落、「このため、」というあたり、第1段落はずっと書いておるんですけども、例えば第2段落でいきますと、「民間事業者の協力も得つつ、地区整備に向けた機運の醸成や合意形成……先の密集法の改正」云々といった形で、対策については、この(3)全般的に、第3段落までこういったことを書かせていただいております。

また、課題につきましては、この本編資料、9ページのほうに、触れておりまして、恐縮でございます、戻っていただきますと、9ページの下のほうに、2.として、市街地整備施策の課題というのがございまして、(2)で密集市街地の問題を触れてございます。その中で、第1段落で、例えば延焼の危険性、避難・消防活動の困難さ等といった問題でありますとか、あるいは第2段落で、家屋の老朽化・空洞化、居住者の高齢化の進行等により、活力が失われている。また、権利関係が輻輳化していることも要因となって、建替等もままならない云々といったような記述をしたという対応をさせていただいております。

意見の対応につきまして、戻りますけれども、⑥でございますが、郊外市街地についてスマートシュリンクという表現をさせていただいておったわけですが、まずは新規開発の抑制があつて、そして、住宅市場を考えた中での長期的なスパンでの計画とマネジメントがあつて、それでも難しい場合には、シュリンクをしていくという手順ではないのかといったご意見があつたわけでございます。

これにつきましては、恐縮でございますが、また第6章に戻りまして、29ページでございますけれども、(4) 郊外市街地の賢い縮退（スマートシュリンク）という中で、例えば(4)の一番最後の段落におきまして、スマートシュリンクを進めるにあたり、まず、これ以上の市街地の拡大を抑制する観点から、新市街地の整備については云々、特段の必要性に対応する場合以外には、新たに着手しないと書いたことを記載する対応をいたしておりますのと、また、次の⑦の意見とも関係をいたすんですけれども、エリアマネジメントという29から30ページにかけました記述の中におきまして、30ページのちょうど真ん中あたり、「この際、地方都市においては、」という段落がございますが、その4行目あたりから、「また、スマートシュリンクに向けた取組もエリアマネジメントの一形態であるなど、エリアマネジメントは様々な市街地において今後重要となる取組である。」ということで、このあたりのご意見を受けとめさせていただきました。

意見の対応のうち、10ページ目、最後のページにまいりますけれども、基本的には対応しておりますが、例えばこの中で⑩でございます。ミニ開発について前回の委員会でもご議論になったわけでございますが、ここにつきましては、今後取り組むべき課題という章で整理をしてございまして、具体的な記述箇所は33ページ、最後のページでございます。既成市街地の再構築を進める制度の充実という記述の中で、33ページの上のところのヒゲが3行ある下の「また、」の行でございますけれども、「宅地の細分化に対しても、防災性」云々、「21世紀の負の遺産となることがないように……土地利用規制を的確に運用することはもとより、これ以上の著しい宅地細分化を未然に防止する各種方策の充実について検討する必要」という記載をさせていただいております。

最後、意見の資料-2の10ページ、⑪、⑫でございます。これは、縮退をする市街地に関する共通する意見でございますが、⑪は、2つ以上の整備手法をリンクさせる。例えば相乗効果によって拠点市街地の形成とスマートシュリンクをリンクさせるみたいな視点であるとか、⑫は、郊外から移りたいという仮に希望があつたとしても、家賃ギャップがある。あるいは、郊外の不動産の処分がなかなか進まない等の問題で動けない、こういった方もおるといった対応についても触れるべきではないかというご意見がございまし

た。

本編の33ページの(4)でございますけれども、郊外部等における市街地の賢い縮退を推進する方策の検討という中で、第2段落で検討の視点を書いてございますけれども、幾つかいろんな観点を例示する中で、「このため、」の行の2行目の終わり、「郊外資産の市場流通性、中心市街地の整備と縮退する郊外市街地とを関連づけた手法など、様々な観点から……検討」、こういった形で記述をさせていただきました。

前回の委員会以降のご意見を踏まえました主な変更点についての説明は以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。この間までの意見を要約して、それを直したところを中心にご説明いただいたんですが、この案について、どうぞご質問を含めて、ご自由な意見をいただきたいと思います。どなたからでも結構でございます。

ちょっと私から最初に、この集約型都市構造にするというのはいいんですが、その最後の郊外のところで、田園居住みたいなこともあるよというのは、どこかに書いてあるのかしら。そのところを全部この集約型の中にうまく入れちゃうというふうな基調になっちゃうのかしら。そこはどうか。

○事務局 郊外市街地の賢い縮退、ページ数でいきますと29ページでございます。この中では、まだ田園居住というところまでの大胆なといいますか、そこまでのお話はさせていただいておりませんが、この(4)の6、7行のところに、とりあえずは駐車場とか家庭菜園・市民農園、広場等としての空地等の利活用の推進を図ることが有効ということで、そういったところを適切な管理をしていこうというとりあえずの方向性を出しているということでもあります。

したがって、さらに市街地整備手法等を使いながら、土地を集約しつつ、田園居住、例えば2戸1といえますか、そういうようなゆとりのある生活空間をとすることは考えられると思いますけれども、そこはまだ明示的にそこまで書いていないという状況であります。

○委員長 はい、わかりました。

どうぞ、A臨時委員。

○A臨時委員 それに関連して。今のところなんですけれども、具体的に田園居住とか、そこまで書くとかかなりイメージが具体的なので、必ずしもこの報告書では適切じゃないような気もするんですが、ここに書いてあるのは、スマートシュリンクの個別、個別の手段が並べてあるので、実はスマートシュリンクって縮退という割合とネガティブな用語なんだけど、それをすることによって、実は郊外の生活、これまで実現できなかったような高

い質の生活が実現できる、そのための手段でもあるという、大きな目標ぐらいはやはり書いたほうが私はいいんじゃないかと。その中には菜園もあるだろうし、あるいは、敷地を大きくするということもあるんだろうけれども、むしろ、これまで豊かだと考えられてきた郊外というのは、実はそんなことは、少なくとも世界的な水準で見ればないんだけど、まさにこれはいい、そういうチャンスなんだというぐらいの書き方があってもいいのかなというふうに思っております。

以上です。

○委員長　どうぞ。ほかの意見でも構いませんので。

B 専門委員。

○B 専門委員　ネットで送っていただいた資料を見て、指摘しようかなと思った所があったのですが、そういうのも今日の資料では既に直っているの、結構進化しているなと思いました。大きな問題じゃないかもわからないんですけど、ひょっとして議論を進化して、今後につながるかもわからないことということで、3点ぐらい議論させていただければなと思います。

資料-2ですが、3ページのところで、⑫なんですけれども、パーソントリップ調査なんです、ここに書かれている修正内容は、都市のイメージを共有するために、パーソントリップ調査を使っていきましょうという話で対応いただいているんですけど、もう一つの話として、最終的にちゃんと都市構造がきちんと変わっていつているのかどうかという議論をするときに、指標の議論にもなるかと思えます。パーソントリップ調査をきちんとやって、交通環境負荷の低い都市構造を実現できたか事後評価をしましょうといった話もあり得るのかなという気がいたしました。それがまず1点です。だから、パーソントリップはなかなか実施できなくなってきましたけれども、ちゃんとそういう基礎データで、行動面からも押さえていきましょうというのがあり得るのかなと思えました。それが1点。

あと、今度は資料-3のほうの21ページ、これは言葉だけの問題なんです、21ページの上から4分の1ぐらいのところ、公共交通の運営の「市民的経営」という言葉がございます。この言葉はあまり議論しなかったようにも思うんですが、一方で、国土形成計画のほうで、例えば山林のほうをどうやって管理するかというときに、国民的経営という言葉が一方で出てきていて、これからの地域の管理のあり方にかかわる広い概念につながるような気がしています。そういう意味で、この「市民的経営」というのは、その町の人だけがそこに対してファンドを出すのか。例えば、国民的経営の議論だと、都市部の人自分の住んでいないところを、離れた農村とか山林とかに対しても経営的意識を持って

らって、広くファンドを出していくという議論もあつたりします。これはそのこの場所の市民のみが経営するのか、例えば、最近カーボンオフセットなんかで飛行機で長距離飛ぶと、その飛んだ分のCO₂をどこかで換算して支払って、NPOとかに払ってくださいとかという仕組みもできつつありますので、その都市だけの人を支えるのではなくて、もっと広い観点から支えていくという議論もあり得るのかなと思いました。それが21ページです。国民的経営と議論をそろえるのかどうかみたいな感じの話です。

あともう一点だけすみません。24ページですが、24ページの上のほうの今後取り組むべき課題の(1)、(2)、総合交通戦略の話があつて、(2)のところはがちょっとだけ気になったんですが、総合交通戦略を考えましようと、これはもちろん異論はないんですが、複数の都市計画区域にまたがる広域での戦略の考え方を提示すべきである、このとおりに思うんですけども、これが大都市圏に限った話という書き方になっています。実際問題、地方圏でも都市計画区域が複数あつて、それを連携して考えたほうがいいんじゃないかなと思われるようなところがあるんですけども、そうしたほうがいいよということ言う根拠がどこかに欲しいという状況があります。つまり、ここの記述は大都市圏だけにあまり限定されないほうがいいかなと思っております。

以上、3点です。

○委員長 何かこれについて、コメントありますか。

○事務局 ご意見ありがとうございました。1つ目については、表現的に加えていきたいと思えます。

それから、2つ目は、きょうご説明しませんでしたでしたが、参考資料-2に図表集みたいなやつ、パワーポイント集があります。それで、この小委員会の中では、まだ小林先生が委員としておられたところに、最初の1、2、3回目ぐらいだったと記憶していますけれども、例えば、新潟のバスネットワークが、地元のバス会社が廃止すると言ったものを、一つ一つ地域の方々と議論をして、半分ぐらい残したと。そのときに、地域負担というんでしょうか、サービスエリアの住民の方々が負担をしてということも例示でございました。

この参考資料-2の104ページを見ていただければと思うんですが、地域の担い手というところで、公共交通事業者と公共団体だけでなく、地域の住民、それから、地域の企業、企業のほうは市長さん来られていますけれども、富山LRTを整備されたときに、かなり地域の民間企業の方々もいろんな形でご支援されたと聞いておまして、ここで書いてある意識は、そういう意味での市民的経営なんです。国民的経営になると、なかなか難しい面があるかなと思えますので、よろしいでしょうか。

○B 専門委員 了解です。

○事務局 それから、3点目の地方の都市計画区域にまたがるものは、今ピンポイントで出てまいりませんが、意識としては、交通圏で考えるという形の戦略の立て方というのがありますので、よく点検しまして、記述を確認して、足りなければ補強したいと思いません。

○B 専門委員 ありがとうございます。

○委員長 多分、この中では、前、熊本都市圏のやつが出てきて……。

○B 専門委員 そうでしたね、例示で。

○委員長 例示でね。ああいうところを熊本市だけでやるのかというのは、そうじゃないんじゃないというのが出ていたと思うので。

どうぞ、ほかにご意見ございましたら。C 委員。

○C 委員 拡散型の都市構造から集約型都市構造への転換がなぜ必要かということと、それから、そうすることによってどういういいことがあるかということについては、ヨーロッパやアメリカのコンパクトシティーの議論なども総合すると、要するに、環境上も、それから、市民のための教育とか福祉だとか、あるいは公的負担の問題だとか、治安だとか安全だとか、それから、特に集約することによってグリーンベルトを守れるとか、さっき委員長から田園型居住の話がありましたけれども、逆に、そういうこともコンパクトシティー化によって可能になっていくという発想があったと思うんです。

その場合に、それをどう表現するのかという問題で、1項目、環境に対する記を入れたらどうかという意見があって、本文の12ページにこういう形で入ったわけです。12ページのこの形は、確かに1項目を起こしているんですけども、しかも、これは要約して考えると、この全体の4項目というのは、特性に応じてやると。それから、集約拠点相互を連絡すると。集約拠点については集積を図っていく。その他の市街地については低密度化を誘導するという流れでくるから、4番目に、環境負荷低減型の都市活動を実現するということができ、これはまことに自然にうまく流れているんだと思います。

一方で、もともとあった拡散型から集約型への再編というのは、時代潮流からいって非常に大きな重要な課題なんだということを環境面からどう言うかということであると、ここはこれでいいんですけども、その課題は、やっぱりどこかで強調しておいてもいいのかなと、そういう感じがするんですね。ここはこれでうまくおさまっているし、これがうまくおさまっているというのは、特に資料-4の要約集の3ページの下段に、この都市像の実現とはどういうことかというのはマルで5点ほどまとめてありまして、こういうふ

うに考えると、都市活動なんだと。都市活動でも環境貢献型の都市活動にするんだと、それが集約型都市構造の考え方なんだという論理的にも通っていて、これはこれで外せないかと、入れてみると外せないかなと思うんですけども、一方で、これからの都市づくりの考え方というのは、のべたんで市街地をスプロール化していった時代から、21世紀型の日本の国土政策というのは、集約型にしていくんだと。それが総合的に見て、さっき言った教育とか福祉とか公的負担とか、治安とか安全だとか、特に商業振興とかも含めてですけども、そういういろいろな面から必要で、それが結果的に水と緑も守って、グリーンベルトとは言わないまでも、田園も守って、そういう意味で、国家として必要不可欠な重要な政策なんだということをごどこかで言ったほうがいいかなと思います。

○委員長　　今のはどうですかね。

○事務局　　まず、拡散型の都市の課題については、前のページの11ページに列記をして、こういった諸問題を解決するために集約型にして、そのときはこういう観点でというふうな、一応問題点の提起と解決手段というんでしょうか、そういう形で出しているつもりなんですけど、例えば課題のほうに都市活動という言葉になっていないとか、その辺の問題がありますので、そこは整理をしたいと思います。

それから、国家的なことということで言えば、まず第一次答申で、やはり都市づくりを転換すべきというご答申をいただいておりますのと、それから、国土形成計画なり、社会資本整備重点計画なりという、もう少し国全体の議論をされている場でも、こういう集約型のという意識が入ってきておりますので、そこの連動、連携ということも踏まえて、あまり詳しくその部分は上段に書いていないということがございます。

それで、15ページで、国の支援が必要だという意味合い、つまり、国策であるという意味で、アクションとしてこういうことをやるべしというところでは書いてありますので、この辺でもし足りなければ、またご意見をいただいて、少し工夫してみたいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員長　　いいですか。

○C委員　　はい。

○委員長　　どうぞ、ほかにも。

今に関連して、もう一度、これ全体を見直してみると、どっちかという、住まい方については書いてあるんですね。集約型の住まい方はこうしたほうがいいんじゃないか。働き場所について、この集約型都市構造では、働き場所をどうしたらいいのかというのは、どこかでコメントしておいたほうがいいんじゃないかと思うんですね。それが全部、土地

利用がこのごろは複合型がいい。昔は都市計画というと、土地の用途は……。

○C委員 用途を分けていくという。

○委員長 分けていくというふうにあったのが、だんだん今は複合型がいいんだというけれども、全部複合型がいいのか。やっぱりここでいくと、集約拠点みたいなところにそういう勤め先を、何も都心に一点に全部集めるというんじゃないけれども、幾つかに集めておく。要するに、雇用の場としての、ビジネスのマーケットがどういうふうにあるかという形成されるかというようなことについて少し言及しておいたほうがいいかなという気がしたんですね。それは多分、今まであまり都市計画が触れていないところなんですね。

○C委員 そうですね。

○委員長 今はどっちかというと、順化というのは、今、複合化という言葉で言っているんだけど、働き場所とあれをみんなどうしたらいいのかというのは、あんまりちゃんと書いてないので、市街地整備や何かと交通を組み合わせるとか何かやるときに、働き場所をどういうふうにするかというのは1つのキーだと思うんですけどね。これは何も事務局に言っているんじゃなくて、委員皆さんにそういうことで、こういうのどうだというのがあれば、むしろ……。私が言っているのに、いや、そんなのこういうふうにしたらどうかというのがあれば、アイデアを出してもらいたいと思います。

データで分析すると、郊外化が進んだというのは、実は雇用のほうも都心から外へ逃げ出して、分散化しているのは事実なんですね。だけど、ほんとうにどれだけ分散化したかは、まだ定量的にはわからない。

どうぞ、B専門委員。

○B専門委員 アイデアになるかどうかかわからないですけども、ひところ、アメリカとかではジョブ・アンド・ハウジング・バランスということで、それをどう担保するかという議論があったので、やっぱり集約型都市構造をするときに、ジョブとハウジングのバランスを、例えばコリドールでとるとかという言い方もあると思うんですね。

あとミックスドユースの観点からいくと、大都市系のところは、委員長おっしゃるように、まぜたほうが交通環境負荷は下がりますけれども、地方都市の場合は、場合によっては、ある程度のゾーンでまぜちゃうと、その間は結局車で移動しちゃう場合があって、交通環境負荷がさがるとはいえない微妙な場合があります。大都市の場合はミックスドユースをすすめるという方針に問題はないことを、データ分析していた感じでは思うんですけど。

○委員長 やっぱり公共交通何とかというと、ある程度地方都市なんかでいくと、公共

交通が行きやすいようなパターンというのがある得ると思っておりますけどね。

どうぞ、D専門委員。

○D専門委員　都市計画の用語でいうと、今までの複合というのは、業務と住宅系の複合というので使われたと思うんですけども、業務の中での複合というのは、特にデベロッパーサイドから意識されてきて、典型的にはオフィスに加えてホテル、あるいは商業施設との複合ですね。しかも、ご承知のように、それぞれに世界ブランドが入っていると、そういう高級感をまぜたところの中にオフィスがあるということが、その地域全体の価値を上げるという意識は、この10年ぐらいで非常に高まってきた。そのように、業務施設と呼ばれている中でも、複合のあり方が付加価値の源泉であるという考えが主な流れになってきたと思います。

○委員長　はい、どうぞ。

○A臨時委員　産業の話ということになるので、非常に大きな課題だなという委員長のご指摘は、そのように受けとめましたけれども、多分、膨大な用地面積を必要とするような工場の話は、ここではうまくフィットしてこないような気がするので、むしろ、こういう拠点のようなところに、既存の産業だったり、新しい産業の可能性みたいなものがあるかということを書くのかな。

私の調べた限りですと、今雇用力が伸びているのは、明らかに高齢化社会をにらんだ産業ですね、例えば医療とか福祉。それから、もう一つは教育関係の産業なんですけれども、こういうものは、やっぱりある程度密度が高い地域に立地する傾向があるので、それは多分、データからもそういうことが出てくるんです。こういう拠点の雇用を促進するという意味では、やっぱりこういうある種都市型の、あるいはこれからの社会に求められているような産業みたいなものを育成するのか、そういう場所をつくるのかということが1つあるのかなと思いました。

それから、もう一つは、逆の発想なんですけれども、これはかなり大きな話なので、集約拠点がどうしてもそういう交通機能的な発想から、ここはまず選択されているわけですね。それはそれで非常に大事なんだけど、どうもそればかりじゃないんじゃないかという気もしている。例えば、地域の文化的な拠点みたいなところ、それは交通機能的にはあまり結節点になっていないんだけど、歴史や文化というのはそこに凝縮しているような場所みたいなものがあって、そういうところはそういうところで、新しい文化的な産業だったり、観光みたいな産業だったりという可能性があるんで、今回の報告書は、交通というところが大きなテーマですので、どうしてもそういう機能中心的なところになり

がちなんだけれども、もう少しソフトな文化だとか、そういう側面を入れると、厚みが拠点のところも出てくるのかなと。

富山の都市構造を見せていただいても、必ずしも交通結節点みたいな大きなところだけじゃなくて、わりあいと地域の文化が集積しているような、あるいはコミュニティーの集積地のようなところも拠点に選ばれているように私は拝見しましたので、そういう視点があってもいいんじゃないかなと思います。

○委員長 どうもありがとうございます。ほかにはどうでしょうか。 E 専門委員。

○E 専門委員 結論は何だろうなと思って見ていたんですけど、今後取り組むべき課題というのが、市街地と交通と両方それぞれに書いてあって、それを対比してなかなか読めないなというところがあるんですけども、これはせめて取り組むべき課題ぐらい統合できないのかなというのが1つの案なんです。細かく見ていないんですけども、ひょっとして何か矛盾していることが書いてないかなというのが気になるというのが1つ。

それから、市街地のほうの最後の32ページと33ページのところなんですけれども、これは3点ほどありまして、具体的にある程度言いますと、1つは既成市街地の再構築を進める制度の充実ということで、融資、税制、助成、整備手法等と書いてあるんですけども、その次のページの本文の中には、最低敷地規模制限等と土地利用規制と書いてありますので、規制というのはそもそも必要なんじゃないかなと思います。融資、税制の、順番でいくと前だと思うんですけども、規制を強化するなり、組成するなり、緩和するなり、廃止するなりという政策手段が手段としてあり得るだろうと思うし、それから、おそらくこの場合は非常に重要な手段だろうと思います。

それから、(3)の民間資金の活用方策の検討なんですけれども、金融機関、投資家の積極的な参加を促す方策を検討する必要があるというのは、必要あるんですけども、どうすれば参加ができるのかなというのをずっと考えていて、何かそういうヒントがこの中のどこかに出てくるのかなということなんですけど、もしないと、単にほうり投げているだけになってしまって、しょせんそれはビジネスの世界で通用しないということになりかねないのかなと。

ちょっとヒント的に言うとする、単純に採算のハードルを上げるのは市場にかかわることなので無理だと思うんですけども、その前提としての時間的なリスクですとか、確実性のリスクですとか、そういったことを小さくしてあげることはできると思うんですよ。だから、金融機関の前に、拠点的市街地形成の確実性の引き上げとか、あるいは情報公開とか、そういったものによって投資のリスクが下がりますので、そうでない場合に比

べるとより投資はしやすくなると、これは明らかに言えると思うんですね、今はそうじゃないので。そういう意味では、取り組んでいただければ多分いいと思います。

それから、最後の（４）のスマートシュリンクの話なんですけれども、これは本文の中にも出てくるんですが、郊外資産の市場流通性ということなんですけれども、確かに郊外の土地が売れないから中に入れないのはそのとおりなんです、だれに売なのか。売った人が今までと同じ密度で使ってしまうと、スマートシュリンクにならないわけですよ。それで、より低い密度で使っても買いたい人というのは、より高い土地生産性を持っている人なんですけど、そんな人が現実に今いるのかというのを考えると、これも無責任にほうり投げているみたいな話になりかねないかなという感じがします。

実は、先ほどB専門委員がおっしゃった国土の国民的経営というのは、この話とは違うんですけれども、民有林とか、民有の農地を放てきしてしまって、みんな都市部に移るとか、あるいは、少なくとも手を入れないという現象を指して、それはとても市場経済では解決しないので、そこには国民という名前ですけれども、国が関与して、地権者がみずからやるのではなくて、もうちょっと大きなくくりの中で解決していかないと、国土が保全されないという、もっと深刻な問題というか、別な意味で深刻な問題が隠されていて、それを称して国民的経営と言っているんじゃないかと思うんですけれども、そういう意味では、この郊外資産の市場流通性についても、単純にその市場原理で何とかできる問題ではないような気がしますので、やはり国としての関与のあり方というのはどこかに出てくるべきかなと。無理やり資源配分を変えろという話ですので、シュリンクすることによって生じる費用対効果の改善の一定割合を動く人に与えていくとか、そういう補償がないとかなかなか進まないんじゃないかと思うので、最後の「様々な観点から」の前に、国としての関与のあり方というのを1つ入れていただけると、もうちょっと政策的にできる、やりやすくなるんじゃないかなと思いました。

以上です。

○委員長 今のところはどうですかね。少し考えますか。

○事務局 E専門委員からご意見のあった、32ページにつきまして、融資、税制、助成、整備手法に加えて、規制・誘導手法ということだろうと思いますが、確かにそれが抜けているかと思えます。

それから、33ページの真ん中ほどの金融機関、投資家の積極的な参加を促す方策、なかなかいい出口がないので、今後取り組むべき課題というところに入っているということもありますが、これについては、民間事業者が参画する環境の構築というところで、26

ページの下のほうから27ページの上のほうまで、若干詳しく、地場の民間のいろんな事業者等の方が参加しやすい環境をつくっていくと、その中で資金的な面でも同じような格好で参入しやすいものができる可能性があるということで、関係だけをしております。

それから、最後の国土保全的な観点からという話もありましたけれども、そこはまた少し考えてみたいと思いますが、それにかかわりのあるご質問で、委員長から田園居住の話もありましたし、A臨時委員のほうから郊外市街地のあり方の話がありまして、実は、25ページの(1)の集約型都市構造を目指した戦略的取組の5行目ぐらいになるかと思いますが、「人口減少は都市総体としての力を減ずるとの危惧はあるものの、一人当たり空間量拡大の可能性や……負荷軽減などの面を積極的に捉え」ということで、ここで触れております。ここは拠点市街地の話だけですが、実は、郊外市街地も同じようなことが言えるはずで、そういう意味で、こういう人口減少局面を逆に積極的にとらえて、郊外においても、先ほど委員長が言われたような郊外居住、田園居住といえますか、そういう新しいある種付加価値を持った形態ができるのかもしれないという思いはあります。そのあたりは、郊外市街地のところを少し表現を工夫させていただきたいなと思っております。

○委員長 よろしいですか。

○事務局 今、E専門委員のお話の関連で、逆にこの辺、我々悩みを持っていて、縮退市街地のほうをどうするかというのは、今後検討を進めていかないと考えています。

ご意見を、教えていただきたい点があるんですが、例えば、あいてきた土地の市場性というのは、複数居住なんかの場合はあるのかなと漠然と思っているんですけども、結果的には、その土地があいてきて、低密度になって、価値は下がるけれども、それを使いたいという人も出るかもしれないと。それを地域でまずマッチングを図るという、都市経営、地域経営の観点が要るんじゃないかという気がしまして、中山間地のように、国が国土保全という観点で入る前に、地域の問題があるのかなという意識も出ているんですが、先ほどE専門委員、国の関与とおっしゃっていたんですけども、その前の自治体なり、地域経営という観点があることについて、どういうご意見かというのをお聞かせいただければと思うんですが。

○E専門委員 それは別に全然否定しません。それはあると思いますので、国の関与だけじゃなくて、自治体の関与というのも当然、書くのであれば、両方書かないといけないと思います。

○事務局 わかりました。

○事務局 課題を1つにまとめるというのは、おっしゃるとおりかなと。出だしは一緒

で、分かれて、また途中の都市構造論は一緒にして、また分かれて、最後は分かれたままなので、一緒にさせていただいて、矛盾はないと思っていますけれども、点検させていただいて、場合によっては、連携の具体的な部分が足りないぞという課題も、その上で出てくるかもしれないので、まとめてまたご意見をいただければと思います。

○委員長 では、どうぞ。ほかにご意見、F臨時委員か、G専門委員か、ありますか。

どうぞ、G専門委員。

○G専門委員 すごくシンプルな質問を1つするんですけど、都市交通施策の基本的な考え方というところのフレーズの中で、見つけられないんですけども、自転車というのはどうしたんでしたっけというところなんですけど、後で駐輪であるとか何とかということでは言っはいらっしゃるんですけども、一番気になったのが、(2)の1行目で、「都市交通は、徒歩及びそれを補完する公共交通による移動と自動車による移動の2つの柱になる」と言い切っちゃっているんですけども、それならそれでいいんですが、自転車というのは駐輪場だけだったのかな。ポリシーとしてどうするかというのは、どうだったか、私も記憶のないところがあるんですけども、確認ができればと思います。

○事務局 意識としては、歩行者と一緒にグループというんでしょうかね。ですから、歩行者しか書いていない場合に、意識として自転車が入っている場合があります。途中、自転車と出てくる場合もあって、おっしゃるとおり、確かにはっきりしない部分がありますので。

○事務局 それで、仮にですが、歩行者と自転車を一緒にするとなったときに、一般に歩道上での事故というのが言われている情勢ですし、そこではいろいろ多分、このあたりで議論があるんだと思うんですけども、分けるところは一応分けて書く必要が、特に走行空間ですよ、何か工夫の余地があるのかなと思いました。

○事務局 そうですね。わかりました。

○委員長 どうぞ、ほかにありますか。H専門委員から、特にありませんか。

○H専門委員) このまとめの中でどう表現するかという議論ではなくて、今、E専門委員がおっしゃったことで、すごく大きな問題にやがて必ずなってくる空き家の問題というのは郊外の未利用ということで起きてきて、日本一高齢化率が高いという周防大島の旧東和町へ行ってきたんですけども、もう墓地と空き家ばかりなんですね、人が住んでなくて。台風が来ると、その空き家が、例えば破損するとしても、私権ですので入れないと。例えば国の関与とか自治体の関与というご議論がありましたけど、やはり中山間地の人工林が手つかずになっているのをどうするのかというときのように、森林組合に任されて

いるから入れるということがありますが、この住宅地、空き家、こういうものに私権を越えて入れないということが将来、都市部においても起きてくるだろう、人口減少の流れの中で。とりわけ地方都市に高齢者だけが残されてきて、都会に住んでいる扶養すべき人というものは、将来の相続権を内在している人たちがどこまでそれにケアするかというと、すごく大きな不安を感じまして、今のこの議論とは全然別ですが、しかし、郊外にある資産を市場性を持たせるといふ議論は、ここでは当然そうだと思うんですが、でも、その先にあるものは、市場性どころか、負の遺産として存置されていくだろう。ここは今後、こういう議論とは別なところで、立法のことも含めて、何か整理しなきゃいけない。都市、地方都市、特に中山間地まで行かない、郊外にずっと住宅団地などとして拡散型で展開してきたその都市が将来、当面する大きな問題ではないかというふうに思います。

○委員長 多分、それは今の税制でいけば、土地の上に何か建っていれば税が減免されるわけですよ。更地にすると高くなっちゃうというところがあるので、意図的にほっぽらかしている人たちがいっぱいいるというのも事実ですよ。

私、足利の町の真ん中を歩いてみると、ほとんど空き家なんですよ。だれも住んでいない。だけど、壊す気力もない。置いておけば、そのほうが税金が安いから、更地にしちゃったら、そのほうが負担だという実態もあるみたいですね。

どうぞ。

○F臨時委員 先ほど来、全体の市街地整備と交通の関係の議論が出ていまして、その整合性とか集約化の議論も出ていたんですけども、25ページのところに、市街地整備の施策のほうで、(1)のほうは交通と共通の話題ですね、集約型のほうで。(2)のほうで、市街地整備独自の書きっぷりになっているんですが、特に後半のほうの、ここには新しい価値の創造と書いてあるんですが、良好な景観から始まって、安全・安心、あるいは省エネルギー・省資源と書いてある。こういう表現を大事であるということで、内部目的化して取り組んでいこうと書いてあるやつが、交通のほうには今の逆の流れというか、交通のほうにそのことがもうちょっと連動している形で書けないかなと。書いてはあるんですよ、ポツポツと。同じようなことを交通という面でもやっぱり考えているんだということがわかるように、少し表現の問題かもわからないですけどね。

例えば、美しいとか、下水とか緑を入れましょうとか書いてあるんですけど、それがもし、これから町をつくっていくときに、そういうものを内部目的化して取り組んでいくことを市街地整備として言うんだらば、交通のところでも少しそれに近いことをもうちょっと明確にどこかで言えないかなという気が少ししたんですけども、パラパラ

とは書いてあるんだけど、そこを内部目的化して頑張ろうとまでは明確に書いてないかなど。

先ほど2つを統合するとか、連携の話が出ていたので、そこはもう少し工夫していただけでもっとよくなるんじゃないかという気がしました。

○委員長 はい、I委員。

○I委員 私、全部に目を通していませんので、もしかしたら、中に書いてあるのではないかと思うんですけども、これは都市計画、そして、歴史的風土分科会になっているんですけども、歴史的なところがあまり強調されていないような気がするんです。歴史的なということをおざわざこの分科会に書いてあるのに、何か歴史がちょっと薄まっているんじゃないかなという感じがします。

ことしの10月に、ニューヨークのセントラルパークの目の前にプラザホテルというのがありまして、それが100周年を迎えるんですね。それで、ちょうど三、四年前にアラブの王様というか資本家と、あとシンガポールの資本家の方が持っていて、だんだん寂れて、ニューヨークシティーにとってみれば、非常にランドマーク的な建物がとてもシャビーになってしまい、そして、ホテルとしての経営が非常に悪くなったところに、今度北アメリカの投資家の方が買われまして、それを日本円にすると800億円で買ったんです。そして、その中に、今度600億円の投資をして、中を全部もう一回復元したり、またはもとの、それこそタイタニックの船の中に入ったような感じのタイムスリップのような状況をもう一度、もとの再現をして、ただ、ホテルとして利用するのではなくて、むしろ、ホテルとコンドミニアムとレジデンスと、そしてもう一つ、ディテールとしてもう一回再分割しまして、ですけど、外のファサードをそのままニューヨーカーにしてみれば、モニュメントとしてのアイデンティティーをきちんと保存して、そして、とっておかれて、中を改造して再開発したわけなんです。これをやることによって、ニューヨーク市にとっても、とても重要な建物であったり、観光客がその地域に来るためにとっても大事な1つの観光資源であるということで、税制優遇の側面から、いろんな意味で支えてきているわけなんです。

日本の中では、やはり再開発の中にこの歴史的な景観をもっときちっと、今度のこの計画によって、もっと保全できるような仕組みというのがとても大事で、おそらくこの中に含まれてはあると思うんですけども、せっかく歴史的風土部会と書いてあるのに、何か歴史的な側面をもうちょっと重要視した形で書かれている部分があってもいいんじゃないかなと思うんです。

例えば、きのうちょうど公園緑地のほうの委員会がありまして、それも全部のトータルの中に組み込まれていくと思うんです。例えば、二見みたいところで、あれだけすばらしい、天皇陛下がお泊まりになったような旅館があって、結局それが破綻してしまって、二見の町がそこを買われて、買われたのはいいんですけども、どういう運用をされているかという、結局、一般の市民の方々が集合できるような場所にはなっていないんですけども、どんどん歴史的な価値というものがそこから薄まっていってしまっているところがあると思うんです。ですから、逆にそれが1つの目玉に残れるような仕組みづくりを国がしてさしあげられることってすごく重要だと思いますし、観光資源を持っていないような地域というものは、もしかしたら、この建物1つしかないかもしれないけれども、それを上手に活用していくことによって新たな復活ができるかどうかわかりませんが、1つの観光資源として残せるし、例えば最近、伊根という町が、ああやって船が入るような町になっていたところが、もう一度きれいに復元されることによって、それも観光資源になりますし、それには観光資源だけではなくて、近代の生活の中で生活できるということもとっても重要ではないかと思うんですね。

松山もこの間、行かせていただきましたけれども、何となく地元の方々の話を聞いていて、残念だなと思いましたが、もともとからある松山の駅の雰囲気を残しながら、あそこは再開発されるといいと思うんですけども、何か近代的なものになっちゃうんじゃないかという懸念が、そういうヒアリングの中で感じたので、逆に、松山駅らしさというものをそこで残すことによって地域が潤えるということがあると思うので、それが何か一体性がないような都市開発とか、再開発にされてしまうと、どこに歴史的なものというのをそこに残せるのかということがあると思いますので、せつかく歴史的風土部会というタイトルがあるだけに、歴史というものをもうちょっとこの中にきちっと強調していただけるほうが、そういう財産しか持っていない地域にとっても、新たな光が見えるんじゃないかなという感じがします。

○委員長) どうもありがとうございます。

○事務局) 今の点ですけれども、31ページの下のほうでございますが、⑤の地域資源の活用ということで、建築物等きちっと重要文化財等の位置づけがあれば、それは当然そこに保存されるんですけども、そこまでは至らないけれども、非常に地域のコミュニティーにとって重要な歴史的なもの、あるいは文化的なもの、そういったものについても、やはり保全活用するという視点が今まで必ずしも十分じゃなかったということで、どちらかという、今までの市街地整備というのは、建てかえるとか、撤去しちゃうというイメ

ージがあるんですけども、そういう守るべきものは守っていく、保全していくというよう
な取り組みを今後すべきではないかということを一応書かせていただいています。

それから、先ほどF臨時委員がご指摘いただいた25ページに戻って恐縮ですけども、
25ページの下から5行目でございますが、「良好な景観や個性的な地域文化、水辺空間
や緑地等の自然環境に恵まれた『都市美空間の創造』、こういったものを内部目的化する
ということで、十分じゃないかもしれませんが、一応触れてはいるつもりでござい
ます。

○I委員 冒頭のところには少し持ってこれないですか、その歴史的な部分を。なぜか
といいますと、ここはすごくおいしいところだと思うんですよ。特に何もない地域にとっ
てみれば、もしかしたら、保存している蔵が1個しかないようなところだってあると思う
んですね。これをせめて何とか守るために頑張っている、なかなかその糸口がないよう
な地域もあるので、逆にそこで、このタイトルで導かれるものってあると思うので、名前
がすごく大事だと思いますので、何か最初のところに何もなくて、三十何ページまでい
かないと、そのところが出てこないというのはちょっと寂しいかなという感じがするので、
私がこの部会に入れていただいたときに、私にとって魅力だったのが、この歴史的な保
存ができるということが魅力で入らせていただいたので、できればそういうことをもっと
強調できるような、ワンラインだけでも、この歴史的なということも再開発の中で何か…
…。

それか、歴史をまた感じさせてくれる、思い起こさせてくれるような、何か残っていな
いにしても、もう一回再現できる可能性があるというイメージがどこかにあるといいんじ
ゃないかなという感じがいたします。

○事務局 検討させていただきます。

○事務局 ちょっとよろしいですか。

○委員長 どうぞ。

○事務局 今回の諮問が、新しい時代の都市計画制度はいかにあるべきかということな
んですが、去年の2月、平成18年2月にまず、まちづくり三法といいますか、中心市街
地の問題の、主な結論といいますか、第一次答申が出ています。今回は、言ってみれば、
第二次答申に当たるようなものがこの都市交通・市街地整備小委員会、それから、I委員
も入っておられます公園緑地のところ、それから、下水道と、この3つの小委員会が動い
ています。

実は、その次のグループで、第三次といいますか、それに相当するものがまさに今おっ

しゃった、歴史・文化のことをやるということで、準備が始まっております。ですから、5つの柱で順番にやっています、それで中心市街地の問題、それから、今回の3つの小委員会が動いているし、それから歴史・文化と、順番にやっておりますので、おそらくそこではその話題がメインに座ると思いますので、また楽しみにしていただければと思います。

○I委員 わかりました。

○H専門委員 ちょっといいですか。

○委員長 どうぞ。

○H専門委員 ほんとうに細かな表現のことなんですが、さっきからずっとひっかかかっていて、先ほどご説明のありましたご指摘に対して表現を入れましたという公共交通の公益の評価手法の検討という24ページの下なんですが、つまり、今後取り組むべき課題の1つとして、この評価手法が確立されていないので、評価手法の検討をすべきだということなんで、そのとおりだと僕も思うんですが、ただ、この文章だけ読むと、公共交通に関する公益の評価については、そのものを検討をもっと深めるというふうなニュアンスが出てしまって、つまり、公共財であるということについては幅広い理解があって、だけど、それは数値的にこうだとか、評価が不十分だと。なので、だから、もっと説得力のある評価手法というものを検討すべきだと、こういう文脈だと思うんですけども、何かこの文章、何度読んでも、公益性自体が議論があるみたいなニュアンスが出ているような気がして、私が性格が悪いのかなと思いつつ、何か……。

○事務局 趣旨は全くおっしゃるとおりで、参考資料-2の101ページ、もともと3つの価値があるぞというの、94ページというところにもありますし、本文には記述があって、それで101ページでご説明をして、外部不経済というのはかなり今、計測手法がしっかりしているので、これで整備費見合いが出れば、その範囲内なので、公共投資というんでしょうか、公的負担の根拠があるぞと。ただ、ない場合もありますよねと。この傾斜が逆の場合もありますよねというお話があって、その場合には、公共財としての価値まで計測しないと、やっぱり公共投資に制約を受けてしまうわけで、その部分を書いているつもりなので、まさにH専門委員がおっしゃることを書きたかった……。

書き方が確かに、全体がまだあやふやで、はっきりわからないうちに富山でやってよかったのかみたいなことになるといけませんので、もう少しきれいにとというか、明確に、問題意識だけが、引き続き検討すべき課題はこうなんだということがはっきりしていくように書かせていただきます。すみません、ご指摘のとおりだと思います。

○委員長 わかりました。ほかにはどうですか。

もし、あれでしたら、きょうの意見も参考に、まだいろいろ修正する必要があるんですが、この小委員会をもう一回というのはなかなか難しいそうなので、私と事務局にご一任を形式的にさせていただいて、その間にいろいろな先生、委員とご相談しますが、そういう形で取りまとめるということにさせていただきたいんですけれども、よろしゅうございますか。

(「はい、お願いします」の声あり)

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、次の議題であります概要報告書(案)についての事務局のご説明、よろしくをお願いします。

○事務局 それでは、シンプルにいきたいと思いますが、資料-4を出していただけるとありがたいと思います。先ほどから委員の皆様からも少し引用がされてございますが、ざっと見ていただきたいと思います。

まず、この資料の位置づけでございますけれども、これは私どもアピール版と読んでおります。概要報告書アピール版。これは地方公共団体、あるいは交通事業者、場合によってはNPO、市民の方々に対して、今回小委員会で議論いただいた内容につきましてアピールをしていく。それにつきまして文章のみならず、いろんな図表とかデータを入れて、こういうことなんだよということをお知らせする、そういうような資料と考えてございます。もちろん、これにつきましては、私どももっとリバイスして行って、バージョンを上げていいものにコンデンスしてやっていきたいと思いますが、一回、皆さんにごらんいただければと思って、今回出させていただきます。

まず、1ページにつきましては、経済社会情勢の変化と都市を取り巻く課題ということで、少子・超高齢化、環境負荷の高まり、中心市街地の衰退、都市財政の圧迫、公共交通の地位低下。それから、これは議論の中ではいただきましたけれども、報告書には出ておりませんが、モータリゼーション・スパイラルについて書いております。その次の2ページに、今の話につきましてそれぞれデータの的なものを出しております。特に、一番下のモータリゼーション・スパイラルにつきましては、3つの項目が双方に関係しているような図がございますが、生活の自動車依存、左下の幹線道路整備・公共交通システムのレベル低下、それから、右側の自動車依存型の都市構造、これはそれぞれが関係して、言ってみれば負のスパイラルといいますか、モータリゼーションのほうのスパイラルに入っているというようなことでございます。

3ページにいきますと、これはもう何回もごらんいただいた、今後、望まれる拡散型から集約型都市構造への再編イメージを出させていたいただいております。こういったものへの再編が不可欠だということ。

それから、3ページの下の方には、都市像の実現ということで、きょう本報告書(案)でも出させていただきました項目について書いております。一番下には、新たに出ております環境負荷低減の都市活動を実現する、これも入れさせていたいただいております。

4ページには、歩いて暮らせる環境のところ、富山における集約拠点の形成イメージで、ちょっと字が小さくて見えないということなんですが、これはレイアウトを今後考えさせていただきます。

それから、「総力戦」ということで、「総力戦」に基づく都市交通施策と市街地整備施策の連携ということで、4ページの下の方の青い楕円と赤い楕円、「公」が主体、「民」へシフトといったものを総合的な部分で、「総力戦」による集約型都市構造の実現というイメージをここで再掲といいますか、以前見ていただいたものにつきまして出させていたいただいております。

それから、5ページにいきまして、一番上には、きょうの話題の1つの柱でございました、国の支援の必要性につきまして書かせていたいただいております。4.におきましては、都市交通施策のあり方ということで、総合交通戦略を書かせていたいただいております。5ページの下の方の図としましては、総合交通戦略による取組のイメージ、戦略の策定を支援する、策定自体を支援するということと、取組を総合的に支援、これに対して国からの支援をするんだと。戦略の立案、それから、戦略の策定(施策例示)、それから、戦略の実施・進捗管理、それぞれのところでサポートしていくということを書かせていたいただいております。

6ページのところにつきましては、上半分の図といたしましては、総合交通戦略にのっとり総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージということで、駅からは基幹的な公共交通を導入して、集約拠点がそれぞれ並んで、これを結んでいると、あるいは中心市街地を結んでいるといったところで、それぞれ交通結節点からフィーダーバス、あるいはコミュニティバスがあって、アクセスができる。それから、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライド等の駐車場が整備されている、駐輪場があると、こういったイメージを出させていたいただいております。

6ページの下は、負のスパイラル状態ではなくて、正のスパイラルとしての集約型都市構造に向かうためには、ピンクの部分、土地利用誘導、市街地整備を行うとともに、下のピンク、都市交通施策として公的支援をするんだと、こういったことで、正のスパイラル

に向かうということを出させていただきます。

7ページのところでは、図といたしまして、総合交通戦略の構成例といたしまして、戦略の目的、それから、公共交通網の状況、アクセシビリティの考え方ということで、ケースが3通りということで、7ページの下の場合1、これは基幹公共交通を軸としたケース。

8ページにいきまして、ケース2、これは自動車交通を中心としたケース。

さらに、8ページの下ですね。3、中心市街地等拠点的市街地における都市交通施策のイメージ、これはちょっと字が小さいですが、こういったものを3つのケースとして出させていただきます。

9ページのほうでは、展開すべき主要な施策ということで、きょうも出ました道路整備の重点化を書かせていただきまして、さらに、2) 歩行者空間の復権と積極的整備。9ページの下の場合として、完全にネットワークをつくるというよりは、効率的な選択と集中の中でどういうふうなネットワークをつくるんだということを書いてございます。

それから、10ページにおきましては、上の図は道路空間の再構築、下は地区内の道路の再構築で、都心環状部分の内側のイメージとして、都心環状をつくって、その内側につきましては、自動車処理中心ではなく、地域の特性や市民ニーズに対応した歩行者中心の部分を整備するための道路整備ということを出しております。

11ページには、ライジングボラード、ヨーロッパで出ますが、日本でまだあまりないんですが、それは皆さんおなじみのトランジットモール。11ページの下につきましては、先ほどご議論がありました、公共交通に対する公的支援の考え方としまして、公共財としての特性、外部不経済の軽減、外部経済の創出、ここをそれぞれ見ていきたいということでごいまして、12ページの上につきましては、これもほんとうに議論の中でコアな部分の1つでございましたけれども、整備費につきましては、地方公共団体をサポートする整備費といたしまして、左の部分は外部不経済の軽減の小さい図ですし、真ん中の図は、公共財としての特性まで含めた形で整備費が出せるんじゃないかと、そのようなことも含めた図になってございます。

12ページの下のところには、今後取り組むべき課題としまして、きょうご議論いただいたものも並べておりますが、課題は先ほど松谷街路課長が申しましたように、今後の課題をまとめていくということで考えたいと思っています。

13ページは、市街地整備のことでごいしますが、E専門委員からもありました、図のほうですが、官民の役割分担・リスク分担ということで、これは行政と民間の役割分担で、民間施行の市街地整備について、そのリスクを軽減する部分があるともっと向かっていく

と、こういうイメージの図になってございます。

それから、14ページの一番上につきましては、郊外市街地での適切な管理・活用のイメージということで、敷地の統合、あるいは集合住宅の再建、空地の活用、集約化といった、いろんな形での郊外市街地での適正な管理があるということを図としてあらわしております。

それから、エリアマネジメントのイメージを出ささせていただいております、地域住民、NPO、民間事業者、それぞれがかかわって、地域の全体のエリアマネジメントを組織化していく。初期的な段階、市街地整備を実施し、まちの維持・運営といったところに至るまでの状況を絵にしております。

あと15ページでは、多様で柔軟な市街地整備ということで、「柔らかな区画整理」と「身の丈にあった再開発」を今回、報告書の中でも出させていただいております。

16ページ、17ページは参考に、皆様方にきょうを含めて11回の審議をいただきまして、そのことについての経過と、それから、皆様のメンバー、お名前を記載する、こういう形で、この資料につきましてまとめておりまして、若干ワープロミスもまだあるんですけども、より理解がされる、アピール性のある資料にしていきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○委員長　ありがとうございます。こういう概要報告書というのをつくりたいということですが、この中身についてご意見、ご質問ありましたら、どうぞ。

○E専門委員　非常にわかりやすいと思います。特に、4ページ目の総力戦の図というのが非常にコアになっていて、整理として非常にシンプルで、メッセージが明確かなというふうに思います。多くの疑問がこれを見れば解けるのかなと思うんですけども、多分解けないのが市街地以外の部分ですね。郊外市街地及びもっと外側の部分をどうするかということで、文章の上のほうには、郊外部における開発を抑制するための土地利用規制という答えが1つ書いてあって、新規の開発を抑制するということで、これはいいんですけども、既存の人が住んでいるとか、あるいは、開発目的で取得している不動産とか、そういうものが山ほどあって、むしろそこに問題があるんだと。

それに対する答えが14ページの、先ほどちょっと議論のあった、郊外市街地での適切な管理・活用のイメージ、これが答えになっているんだろうと思うんですけども、ちょっとやっぱり弱いというのが正直なところでございまして、そもそもこういう形で管理をし続けるとすれば、ここへの都市交通というのは維持し続けなければならなくなってしまいうわけで、そうすると、やっぱり二重投資になるんじゃないかなという疑問が1つあ

ると、それから、今申し上げたように、マイクロで解決するというよりも、これは国民経済的に見たまさに負の資産というか、不良資産なんだと思うんですよね。だから、銀行の不良資産は国民経済のメカニズムを守るために公的資金で救ったのと同じぐらいの話があってもおかしくないのかなというふうに思うので、だから、数字がどこかにあるといいなと思うんですけれども、そういう国全体でのこういうシュリンクのための解消の仕組みというのがやっぱり検討されるべきであって、いきなり空地の集約化とか市民農園とかにはならない。もちろん、そういうのも必要だと思うし、ニーズはあると思うんですけれども、ちょっと問題の所在のスケール感が違うような気がしてならないなど。このまとめの資料がよくできているがゆえに、それをすぐ思い至ってしまうというか、気づいてしまうというか、その辺がちょっと違和感があるなという感じです。

○委員長　　どうもありがとうございます。ほかにはどうでしょうか。

○G専門委員　　細かいことなんですけど、いいですか。本質的じゃないことも幾つか言うんですけれども、2ページなんですけど、まず、ほんとうにどうでもいいことからいくと、閑散とした商店街が非常にきれいなんですけど、景観的に整備されている例なんです。まあ、これはいいです。

それから、少しまじめな話をしますと、左の下のほうで、自動車の利便性のスパイラルの話のところ、東京のパーソンのデータを使っていらっしゃるけど、地方都市もリファーする、東京のパーソンで言っちゃうよりは、全国パーソンの中で、東京だけで言っちゃうよりは迫力が出るんじゃないかなと思いましたけれども、まあ、これもいいです。

それから、用語の話で2つあるんですが、1つが7ページで、これを見てから本文を見て気づいたんですけど、本文だと、20ページで交通結節点とトランジットセンターという単語は分けて書いてあるんですが、ここは交通結節点（トランジットセンター）になっていて、トランジットセンターというのは、私が理解している限りだと、もともとはアメリカのポートランドとか幾つかの都市で言っていた軌道系、バスの乗り継ぎでアメリカ英語だったと思うんですけども、言い回しだけ気をつけていただかないといけないかなというのを今思いました。

それから、最後が、11ページの図のところも、これでああ、そうだったなと思い出しながら、先ほどの話もあったんですけども、運賃収入外、本文の言い方でいくと間接的な負担、受益者負担という言い方でしたっけ。そこの実際の例でいけば、沿道、沿線が毎月ごとに負担するとか、幾つか方法がバスの場合には特にあるんですけども、その言い回し、だから、運賃収入じゃない収入というのは地域の間接的なというのが、この図でど

のあたりの議論だったのか、思い出し切れないんですけども、まずここではないのと、本文ではそういう考え方はあると言った後に、その後の記述でたしかあんまり書いてなかったのと、そこが少し気になったんですけども。希望としては、地域が間接的に負担するというメニューの見出しがこの図のアピールペーパーの中にも1つあればいいかなと、それだけはやってほしいと思いました。 以上です。

○委員長 では、J臨時委員。

○J臨時委員 こんなことを言っているのかどうかよくわからないんですけど、概要版としては大変よくできていると思います。しかし、アピール版としてはどうでしょうかというのが言いたいことで、つまり、報告書なので、背景があって、問題があって、それを整理して施策が出てきて、残りにこんな課題がありますと、極めて論理的で、報告書はそういう形をしていないといけない。そのまま概要版という意味では大変よくまとめられているので、こっちの分厚いのをきっちり読むのが嫌な人は、多分これを読んでいただければいいと思うんですが、アピールということになると、だれに向かってアピールするかということがまずあって、そうすると、今のところ、多分国民ということなのだという理解の上に立つと、この報告書の持っているメッセージは何かというのが最初に来ているのがアピールというものの形なのではないかと思います。

その意味では、多分、3ページの集約型の絵があって、4ページのさっきE専門委員の言われた総力戦のあれがあって、その後、幾つか説明的な資料があって、じゃあ、何でというのは、全部その後ろに隠れているというのが、アピール版というのは私の個人的なあれなのかもしれませんけれども、メッセージがあって、その理由を後でどんどん説明していくというのがアピールの仕方なのかなと思うので、2つを同じものでやろうとされるのがもともとしんどいかなと。もし、つくられるとしたら、概要版はもうかなりこれでいいと思うので、アピール版というのはもうちょっと大胆に、せいぜい三、四ページぐらいでつくられるというようなのが私の個人的なイメージです。また何か作業を増やすようで申しわけないんですけど。

○委員長 多分、我々が海外に行くと、レポートがあって、その上にサマリーがあって、その上にエグゼクティブサマリーがあるという、エグゼクティブサマリーというのは2枚か3枚しか書いちゃいかん。要するに、コンクルージョンだけという形だと思うんですね。だから、今のアピール版というのは、多分大臣に言うのに1分で説明するハンドアウトをつくれと言われるのと同じだという感じはするんですけどね。それはちょっと考えて。

どうぞ。

○F臨時委員 同じような意見を申し上げて恐縮ですが、やっぱり編集に手を入れたほうがいいと思うんですよね、本気でやるんだったら。とにかく図にこれだけの文字が入っているのは、それでもう見る気がしない。やっぱり簡潔にアピールをするんだったら、ちょっと時間かかるけれども、だれかに手を入れてもらって、色使いも考えないとアピールにならないかなという気もしますので、これはきょうは素案ですから、これをベースにして、少し手を入れていただいて、もうちょっと簡潔にしたほうがいいかなという印象を持っています。

○委員長 はい。どうぞ。

○D専門委員 全く素人の人がこれをぱっと読んだときの印象はどうかということだけを、今までの議論と切って申し上げておきます。1つは、総力戦とその後の総合交通戦略が非常に大きなキーワードですけれども、どっちにも「総」があって、総力戦イコール、総合交通戦略みたいに、短絡するのではないか。都市交通と市街地整備の4ページの図がうまく浮かび上がっていない文章で読むと流れていきますから、そう思わないんですけれども、図が入る中で見ますと、そういう印象が強い。

それから、もう一つは、7ページから8ページ目のケース1、2、3とあって、これは交通施策による例示なわけですが、ここも市街地のあり方と絡めた総力戦の全体の見取り図みたいなものに見えちゃうんですね。どうしても直していただきたいというわけではないんですが、とにかくそういう印象を感じますということです。

○委員長 ちょっとすみません、予定の時間が来ちゃったので、もう少し皆さんの意見を伺いたいんですが、もし、できたら、事務局も次の全体の部会のあれもありますので、もう少しコメントをゆっくり見て、だけど、急いで事務局にコメントをくれませんか。要するに、時間的には今週末ぐらいまでにはいただかないと、後、事務局で作業して、次の部会までのまとめをするのができないので、少し見ていただいてコメントをいただけたらと思うんですけど、そんなことでよろしゅうございますか。まだ幾つか、今のようなご意見をいただければと思います。

では、そんなことで、5月25日の金曜日、これは夜中の12時まで……。

○事務局 前回いただいたような形でご意見を出していただければと思いますので、その時間まで確実におりますので。よろしくお願ひしたいと思います。

○委員長 はい。では、そういうことにさせていただきます。

次に、きょうの議事次第にその他というのがありますが、これについて事務局の説明をいただけますか。

○事務局　　まず、第1回小委員会でご承認いただきました小委員会における議事運営について、事項の追加のご提案をさせていただきたいと思います。お手元の資料ー5という1枚紙があるかと思いますが、こちらをごらんいただければと思いますが、アンダーラインの引いてある3番目のところでございます。実は、公園と下水道の小委員会がございしますが、そちらには3の規定が置いてありまして、「委員長に事故があるときは、あらかじめその指名する委員が、その職務を代理する。」という規定が置いてあります。できますれば、最終小委員会ではございますが、この規定を追加させていただきたいということでございます。

以上でございます。

○委員長　　最終でこういうことは、いかななものかと思いますがけれども、3小委員会並べてみると、この小委員会だけ委員長は事故に遭わないと、それと、やっぱりリスクマネジメントとかいう意味では、今後の世界にとっては大事なことで、こういうふうな運営の規則を変更するというので、よろしゅうございますか。もし、どこからも異議がないとか、コメントがないので、ご了解いただいたことにさせていただきたいと思います。

そうすると、議事運営の第3による委員長代理は、委員長が指名するということになりまますので、私にご一任いただけますか。

(「はい」の声あり)

○委員長　　すみません。それでは、そういうふうにしておきます。

この小委員会は、6月7日の都市計画部会というのを予定されておりますが、そこで最終報告の了承を経た後は、一応解散というふうにさせていただきますので、そのことを皆さんにご承知おきをお願いしたいと思います。

本日の時点では、まだご意見いただいた点についての修正は残っておりますが、一応この小委員会最後ということですので、皆さんの多大なご協力を賜りましたことで、この審議は終了ということで、大変お忙しい中、1年3カ月、11回、現地視察が3回という、大変お時間をいただきましたこと、それから、いろんなご意見をいただいたこと、ほんとうに委員長としてもありがとうございました。

それでは、これでこの小委員会の私の役は終わりますので、司会のほうを事務方にお渡ししますので、よろしくお願いします。

○事務局　　ありがとうございました。それでは、今回をもちまして、今委員長のお話にございましたように、本小委員会での審議は終了となりますので、私ども中島都市・地域整備局長から皆様にごあいさつを一言申し上げたいと思います。

○都市・地域整備局長　ほんとうに熱心なご審議賜りまして、ありがとうございました。11回ですか、現場も3度行っていただきました。1年3カ月、ですから、ほとんど毎月やっていたような、平均しますとそのくらいのペースで、ありがとうございました。私自身は、ほとんど出席したり、しなかったり、しなかったり、しなかったりみたいな感じで、来ても、出たり入ったりして、ほんとうに不愉快な思いをさせて申しわけありません。なるべく聞こうと思うんですけども、おおむね雑用係に徹しておりますので、すみません。大変失礼いたしました。

ただ、みんな丁寧にやっていただいて、きょうも委員会最終ですので、私、思うのに、結構丁寧に先生方の意見を聞いてくれたかなと思って、きょうは何もなく終わるんではないかと思っておりましたが、また重ねて、丁寧にご意見をいただきまして……。これは決して嫌みを言っているわけではなくて、ほんとうに、それこそ熱意というか、わりと距離感がないという、甘えているかもしれませんけれども、いろいろなことを言っていて、3委員会は今ちょうど公園、下水道とこれと動いております。それぞれに個性があって、なかなかおもしろいんですけれども、3つの委員会を今週で閉めまして、きょう公園を閉めさせていただいて、きょうこれ、週末に下水道も閉めまして、概算要求に向けて社会資本整備計画にまとめるということでもありますけれども、それはそれとして、ここで決めていた施策の方向で、5カ年計画ということもございますので、一応中期的な施策のガイドラインとして仕事をしていきたいと思っております。ちょっと時間のかかるものもあるし、すぐ来年というのものもあると思っておりますし、結局5年間悩んで、あんまり成果が上がらなかったというのものもあるかもしれませんが、なるべくそういうことのないように、少しでもこの方向感で世の中が前に進みますように努力していきたいと思っております。

当小委員会はこれできょうおしまいでございますけれども、引き続き、いろんなご縁で先生方にお世話になると思っております。どうかいろいろご指導を賜ればありがたいと思っております。ほんとうにご熱心なご審議、ありがとうございました。

○事務局　ありがとうございました。それでは、これをもちまして、都市交通・市街地整備小委員会を閉じさせていただきます。これまで長期間にわたりご審議賜りまして、ほんとうにありがとうございました。

○委員長　どうもありがとうございました。

【開　　会】