

【出席委員】

黒川洸委員、青山侑委員、上村多恵子委員、マリ クリスティーン委員、
岸井隆幸臨時委員、伊丹勝専門委員、谷口守専門員、根本祐二専門委員、
山内弘隆専門委員

【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10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、ただいまのところ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、大橋臨時委員、中井臨時委員、中村専門委員、森専門委員におかれましては、本日所用によりご欠席でございます。山内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。

次に配付資料でございますが、本日は、お手元に一覧表とともに、参考資料が5と資料が4で9種類の資料をお配りしてございます。ご確認を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。また、参考資料-3の議事の概要につきましては、事務局で作成したものでございますので、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 では、お忙しいところ、皆さんお集まりいただきまして、ありがとうございました。早速議事に入りますが、きょうの議事は2つ、「小委員会における審議のポイントととりまとめの方向」と、「報告書骨子（素案）」というのがあります。これは、報告書をつくらなければいけないということで、だんだん文字化していきますから、かなりいろいろな意見を具体的に言わないと、次の版に反映していきませんから、そういうことで、

これはまず両方一緒に説明をいただいて、それから討議をさせていただきたいと思います。

では、1の資料の説明をよろしくをお願いします。

○事務局 それでは説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず説明をさせていただきます前に、資料の構成を簡単に説明させていただきます。まず資料-2が、ただいま委員長がおっしゃいました「審議のポイントととりまとめの方向」というものでございます。これは、今まで9回にわたります小委員会でご議論いただいたもののポイントと、それからどういう方向性で取りまとめているかということを書いてございます。

資料-3が報告書の骨子の素案でございますが、あわせまして、資料-4をごらんいただきたいと思います。少し分厚いものでございます。この資料-4が、この小委員会の報告書の素案になるものでございまして、これは非常に分厚うございますので、それを骨子として資料-3にまとめているという構成になってございます。

それから、昨年、平成18年6月に中間取りまとめをいただいておりますけれども、それとの比較で参考資料-1というもの、これも非常に分厚いものでございますが、今回、報告書の素案との比較ができるような形で、右と左に並べてございます。これも参考にさせていただければと思います。

それから、今まで9回の小委員会に出てきておりましたさまざまなデータ、資料を集めたものが参考資料-2になってございまして、これも適宜ごらんいただきたいと思います。今まで出てきた資料を、すべてではございませんけれども、その主要なものをまとめてございます。

そういう形になっています。あとは参考資料でございますが、議事録等でございますので、省略させていただきます。参考資料-5には、後で説明があらうかと思いますが、現地視察概要が出ておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料-2に戻りまして説明をさせていただきたいと存じます。大変たくさんのご意見をいただいておりますので、これをすべてご紹介して報告いたしますと時間が足りない関係上、それぞれの項目の中で何点かそれを代表しまして説明をさせていただきたいということで、ご了承いただきたいと思います。思っております。

項目ごとに取りまとめてございます。まず議論のポイントの1つ目「集約型都市構造の実現に向けて」ということでございます。その①、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だというご意見でございます。

こういったご意見に対しましては、その次でございますが、基本にご指摘を踏まえまして検討し、報告書の素案に抽出してございますけれども、その内容につきまして簡単に説明させていただきます。

ただいまのものにつきましては、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きましては、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という旨を記載してございます。右側には、それに該当する骨子の記載箇所及びそのページを書いておりますが、骨子につきましては、この議論のポイント及び取りまとめの方向を一通り説明させていただいた上で、改めましてご説明させていただきたいと存じますので、ご了解をいただきたいと思います。

その次、②でございますが、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、まちのビジョン、スタイルがなければならない。計画と事業を連動させ、集中的な取り組みで誘導することが重要ということでございます。これにつきましては、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といったことを記載してございます。また、集約拠点を結ぶ公共交通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。さらに、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、こういったことを書いてございます。このページはそういうことでございますが、大変失礼でございますけれども、次のページに移らせていただきたいと思います。

2ページの⑤、一番上でございますが、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があるということでございます。これにつきましては、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、こういった記載をしております。

次の項目、「総合交通戦略展開に向けて」という内容につきましては、③、戦略策定区域につきましては、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広がりを持った考え方もあるというご指摘でございます。これにつきましては、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、これは特に市町村及び市町村連携でございますが、これが中心になって、関係者からなる協議会を設立し、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と、こういうふうに記載してございます。

さらに、その次のページ、3ページ目でございますが、中ほどの⑦、施策展開と予算制度を関連づけて戦略を支援すべきということのご指摘につきましては、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と、こういったことを明記してございます。

それから⑧、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ということでございます。これにつきましては、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であるということ。それから、これは先ほどのものと一緒にございますが、国はやはり総合的な支援を行うことが必要と、こういったことを書いてございます。

⑨につきましては、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り組みが総合交通戦略であることを強調すべきだということでございます。これは、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・事業を適切に組み合わせ、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り組みを基本とすること。総合交通戦略におきましては、都市ごとに、短期から中期、おおむね5年から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と、このように書かせていただいております。

次のページ、4ページにつきましては、2の最後の⑬でございますが、公的支援の範囲・内容を整理・検討する上では、しっかりとした規律を保つべきというご指摘をいただいております。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というふうに記載させていただいております。

次、3、「幹線道路の整備のあり方について」でございますが、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だというご指摘をいただいております。これにつきましては、需要追随型から、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、目標達成型へ転換を行い、施策・事業を展開すべきという旨を記載してございます。

次のページ、5ページでございますが、地区交通のあり方につきましては、例えば②、都市内では駐車帯というスペースをどう考えるかが、道路の断面再構築上、大きな意味を

持つということでございます。これにつきましては、自動車、これは走行車線及び駐停車帯につきまして、さらに自転車、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してございます。

その次の③、地区交通を考えるには、地域の道路空間がさまざま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であるというご指摘をいただいております。都市計画道路等の都市内の幹線道路の路線ごと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・事業を推進すべき旨を記載してございます。

さらに④、LRT導入空間の考え方につきましては、既存の道路空間にLRT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ということでございます。これにつきましては、これもやはり同じようなことを書いておまして、「さらに」というところでございますが、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しております。

次のページ、6ページ、同じ項目の⑧、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は重要だということでございます。これにつきましては、共同化・集約化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ということを書いております。

次の5、「集約都市を支える公共交通について」でございますが、②、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っていくことが必要であるというご指摘をいただいております。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してございます。

その次のページ、7ページの⑤、基幹となる公共交通軸から外れるエリアの人が、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あわせて検討することが重要だというご指摘をいただいております。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書いております。

⑦と⑧はともに同じ答えにしておりますけれども、あわせて読ませさせていただきます。⑦、

資金調達の面から見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、利用者にどこまで負担してもらうのかの議論が必要。さらに⑧では、投資的経費として整理できる資本部、これはインフラ部ですが、これは公的負担による支援があっ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というご指摘をいただいております。

これにつきましては、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きましては、公設民営方式等、公的な支援を行うことが妥当と書いております。さらに、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きましては、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ということ。さらに、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の公益の範囲内で、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と、こういう旨を書かせていただいております。

次のページ、8ページでございます。⑩でございますが、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であるというご指摘をいただいております。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といったことを書かせていただいております。

⑪、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あるということにつきましては、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ことを書かせていただいております。

さらに⑭、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だというご指摘をいただいております。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手法について検討する旨を書いております。

次に6.「物流の現状と課題」ということでございますが、これは次のページへ行かせていただきます。9ページ、一番上の③、物流の合理化は、企業努力として取り組むことのほか、受け皿をつくり、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というご指摘をいただいております。広域的な物流拠点につきましては、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インターチェンジ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してございます。

その下の⑥、荷さばきについては、路上荷さばき、共同荷さばき、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であるというご指摘をいただいております。それにつきましては、路上の荷さばき帯の整備、路外の荷さばき施設の整備、附置義務の荷さば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さば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共性が認められる共同荷さばき施設を公設民営とすることなど、その充実を検討すると書いております。

その次の⑦、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というご指摘をいただいております。それに対しましては、関係者が協力して行う共同荷さば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きまして、国が地方公共団体に対し支援する旨を記載してございます。

次に10ページに参ります。「今後の市街地整備のあり方について」でございます。②、拠点市街地整備等の取り組みが、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とご指摘をいただいております。これにつきましては、集約型都市構造を目指した市街地整備等の実施に際しましては、PDCA、Plan Do Check Actionを意識することが重要である旨を記載してございます。

それから③、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ということに対しましては、今後の市街地整備における公共側の役割云々というところでございますが、その2行後、特に権利関係が輻輳し、初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といったことを書いてございます。

そのページの一番下の⑤、公民の役割分担として、権利と義務を厳密に分け合っ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だというご指摘をいただいております。これにつきましては、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ということに記載してございます。

次のページ、11ページでございます。⑧、大都市部の合流式下水道の改善を市街地整

備にあわせて行うことについても言及していただきたいというご指摘をいただいております。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きましても、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という旨を記載しております。

⑩、一番下でございます。これ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というご指摘をいただいております。これにつきましては、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築を通じ、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しております。

次のページ、12ページの一番下、⑮でございます。中心市街地における低利用の公有地等を更地の一種としてとらえ、それを有効利用した市街地整備を考えてもよいというご指摘をいただいております。これにつきましては、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きましても、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しております。

次のページ、13ページの⑯、土地は使わなければいけないというわけではなく、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というご指摘をいただいております。これにつきましては、密集市街地など、整備・改善が必要な市街地におきましては、事業の種地となる空地の確保が重要でありということ、それから中略でございますが、低未利用地化する公有地につきましても、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、さまざまな方策で、空地、遊休地を確保し、また一部の空地等につきましては、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、段階的に進める取り組みが必要である旨を記載しております。

さらに、その一番下の21、ここから3つにつきましては、実はご指摘を踏まえ対応ということではなくて、検討した結果、もちろん記述をしておりますけれども、今後の課題として整理しなければならない部分も残っている課題ということで位置づけてございます。

21、現在、良好な住宅地がミニ開発化されることにより21世紀の負の遺産になりかねないため、予防方策が必要であるということにつきましては、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と

ということですが、非常に論点が多いということをごさいます、税制等につきましては、全般で検討しなければならない課題がございますので、引き続き検討させていただき部分が残っているということをごさいます。

さらに次のページ、22でございます。エリアマネジメントについては、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、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のものが考えられるが、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ことが重要ということをごさいます。これにつきましては、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、みずか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ということをごさいます、これはさまざまなやり方、あり方があるということをごさいますので、いましばらく検討させていただきたいということをごさいます。

最後、23、集約型都市構造を実現するためには、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とということをごさいます。これにつきましては、これも今後の検討課題が残っておりますが、郊外市街地の縮退について、さまざまな観点から、その方策、制度の充実を検討するということをごさいます。郊外で望ましい、あるいは成立し得る土地利用がまだよくわからないということから、その辺が見えてから制度設計、制度検討を行いたいということで、課題とさせていただいているものです。

少し長くなりましたけれども、以上、かいつまみましたが、今まで9回までにいただきました小委員会における審議のポイントと取りまとめの方向をごさいます。

それでは、そういったご意見、ご指摘をいただいたことを踏まえてまとめました報告書の骨子素案が資料-3でございます。手短かに、これをざっと説明させていただきたいと思っておりますけれども、あわせまして、見やすいので、資料-4の表紙を1枚めくっていただきたいと思っております。資料-4、分厚い骨子素案を1枚めくっていただきますと、全体構成がわかるようになっておりまして、目次が1、2、3ということをごさいます。章立てにつきましては1章から6章までで、これは去年6月の中間取りまとめと同じ章立てになってございますが、節あるいは項目につきましては若干変えてございます。それにつきまして

は、その骨子案を簡単に説明させていただく中でご紹介申し上げたいと思っております。

それでは資料－３でございます。まず第１章につきましては、経済社会情勢の転機ということで、現状認識ということでございます。まずは人口減少・超高齢社会の到来ということで、２００５年に初めて人口減少ということで、２０５０年には現在の２倍程度の高齢化率、約４０％になると。それで、自動車交通に依存できない国民が急速に増加していくことがわかってございます。

地球環境への負荷の軽減ということでも、運輸部門が全体の２割のＣＯ₂のうち、９割が自動車ということでございます。それから財政的な制約がますます厳しくなっていること、４、都市構造改革の必要性も非常に強いということで、これは第一次答申におきまして、集約型都市構造等への改革の必要性を提言しております。さらに５節では、利用者の視点に立った都市交通施策推進へのニーズの高まりをうたっております。こういう構成になっております。

第２章につきましては、都市交通の現状と課題ということで、都市交通の推移と現状ということでございます。まず人の動きが変化しております、だんだん、短い距離でも歩かなくなっている、自転車に乗らなくなっているということでありまして、車でなければ出かけない傾向も出てきている。それから、公共交通から自動車へのシフトも起こっている。さらに軌道系の公共交通機関では整備がなかなか困難でありまして、例えば路面電車も、新規整備も、一部延伸がございまして、ほとんどない。バスも非常に厳しい状態になっておりまして、自由化等もございまして、廃止路線も続いております。

それから交通結節点の整備も、必ずしも進んでいるとは決して言えない。都市計画道路の現状、改良率が、今、５４％で、５０％を超えておりますけれども、旅行速度は少し上がってきておりまして、整備効果があらわれているものの、まだまだ踏み切り等で渋滞が集中して発生するということが起きております。環状道路整備も非常に重要だということでございます。

(７)では歩行者空間整備、これは、例えばヨーロッパの都市に比べると非常におくれているのは一目瞭然でございまして、中心市街地における面的な歩行者空間の整備事例はないというのが実態でございますし、空間そのものが不足している。自転車につきましても同様でございます。

さらに、物流につきましても変化が生じているということでございまして、貨物が非常に大型化しておりますので、住宅等への流入、荷さばき車両による交通の阻害が発生して

いるということ、さらに流通形態の効率化・高度化に伴う物流施設の統廃合、あるいは貨物車の大型化が進展していると。それから商業形態の多様化の中で、多頻度小口、宅急便等々でございますが、それが増加しているということで、駐車規制に伴い、短時間での荷さばき駐車が困難となっております。

2節では、都市交通に関する施策の推移と現状ということで、高度成長時代にはほとんど道路をつくってきたけれども、公共交通につきましては支援は限定的で、サービス水準がなかなか向上しなかったと。さらに、生活道路整備の施策につきましては手薄であったということ、それから都市像を踏まえたコントロールといったものは、交通全体をコントロールする政策、手段というものがなかったということ、現在、高度成長期のような需要追随型のような緊急整備の必要性は低下しているということでございます。

こういうことを踏まえまして、3. で、都市交通施策の課題を9点ほど並べてございます。需要追随型の整備で、将来都市像に対応した戦略的な整備が行われていない、あるいは適切な都市構造への誘導のための施策になっていない、地方都市で中心市街地の機能と連携した整備になっていない、利用者にとって最適なサービスとなっていない、歩行者が主役となっていない、公共交通の支援が不十分だ、既存道路空間が有効でない、大型貨物に対応した骨格ネットワークが未整備だ、荷さばきもまだ不十分だということで、こういった課題があるということでございます。ここままで第2章でございます。

次は市街地でございますので、説明者がかわります。

○事務局 3ページ、「第3章 市街地の現状と課題」でございます。このあたりは、中間取りまとめと大きくは変えてございませんが、まず1. で、市街地形成の変遷と現状の問題点ということで、大きく5点挙げてございます。戦後、高度経済成長期までの間の問題、特に戦災復興が行われなかったところで、基盤不足のままの高密度化した市街地が形成されているということ。その後、モータリゼーションの振興ということで、市街地が拡大する中で、郊外の住宅市街地に追われて既成市街地になかなか手が回らなかったということ。

それで80年代以降でございませうか、都市中心部での都市機能の更新といった、再開発、跡地などにおける都市開発の形成といったことも行われてまいりましたし、バブルといったこともございました。そういう中で、現在にあっては、都市化社会の終えんということで、中心市街地の空洞化、あるいはいわゆるインナースプロールとでも申しませうか、無秩序な空地での中高層建築の立地等々、あるいは郊外のかつてのニュータウン等

の老朽化等の問題も発生しているという現状にあるということでございます。

2番目の市街地整備施策の課題としても、同じく5点を整理してございます。後ほど、課題といいたいでしょうか、また出てまいりますので、簡単に項目だけ読み上げますと、1つは、諸機能の受け皿となる既成市街地の再生という観点、密集市街地等、防災性の向上という点、荒廃する懸念のある郊外住宅市街地において適切に低密度化を誘導するという点、地域の発展を支えるコミュニティの再生、そして市街地の担い手と、こういったことについて述べさせていただいてございます。

○事務局 続いて第4章でございますけれども、ここで集約型都市構造への転換をうたっております。まずは拡散型都市構造を放置した場合にはどうなるかということで、これは、少子高齢化の移動問題が深刻だということ、公共交通の維持が難しい、環境への負荷がますます高まる、中心市街地の一層の衰退がある、都市財政を圧迫すると、こういった問題があるということでございます。

続きまして2. で集約型都市構造に基づく都市像というものを、ここで改めましてうたっております。アクセシビリティが確保された集約型の都市構造へ転換をするということをやっております。これはもちろん各都市の特性が違いますから、その特性に応じて集約型都市構造への転換を図るわけでございますが、その中でも、集約拠点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。そして集約拠点での市街地整備の推進により各種機能の修正を図ると、こういったことを柱に据えてございます。

集約拠点以外では、市街地の密度があまり高くない、あるいは逆に低下することもございますが、そのときにも市街地では生活環境を極端に悪化させることなく、市街地の低密度化を誘導する必要もあるのではないかと議論してございます。さらに、公共交通によるアクセシビリティが難しい場合には、コミュニティバス、自動車等利用によるアクセスがやはり重要だということでございます。

(2)で公共交通沿いの集約拠点に諸機能が集約して歩いて暮らせる環境ということで、集約拠点内の諸機能を集約する、それから徒歩でアクセスが可能だということ、生活サービスが徒歩圏内に存在するという、公共交通が徒歩を補完するということでございます。

(3)、先ほど申しましたが、郊外部における市街地の密度低下につきましては、スマートシュリンクの視点が必要ではないかととらえております。

5ページ目、集約型都市構造によって実現される都市像につきましては、わかりやすく

実現される都市像を提示するという、それから例示でございますが、集約拠点に職場、学校を確保する職住近接、水・緑にあふれた、よい生活環境の中で文化・教育環境が整っていること、バリアフリー、安全・安心といったもの、高齢者の生きがいや、さらに望ましい子育て環境、こういったものがある生活環境、こういった都市像を出すことが重要だということでございます。

それを実現するために、4. で、いよいよ戦略的取り組みをするということをやったってでございます。多様な主体及び施策の連携による総力戦だということございまして、都市交通施策と市街地整備の役割、さらにその2つの連携をするということで、まさに集約型都市構造を実現するんだということをやったってございます。

(3) では都市交通施策の戦略的な取り組みのあり方といたしまして、担い手の連動、交通のモード間の連携、市民サービスの観点から地方公共団体が中心になって協議会を設立して推進していくということ、それから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し、実行するというをやったってございます。

6 ページの(4)には、集約型都市構造の実現に向けた公共交通が軸となる場合のパターンを書いております。前々回の都計審等で、公共交通は都市の装置であるとうたってございますが、そういったケースにつきましては、これが軸となるという形になりまして、基幹的な公共交通のサービス水準に関する目標を設定して、これを柱として市街地の骨格をつくっていくということでございます。

この公共交通が持つ外部経済効果は、なかなか評価がしにくいということでございますけれども、公益性が高い路線は、民間の能力やノウハウを活用しながら公益の範囲内で税金の支援や地域による支援等により整備・運営を成立させることが妥当だということをやったってございます。

さらに(5)では、拠点的市街地の整備など市街地整備における取り組みのあり方で、民間とのパートナーシップが重要だということ、行政による公共投資の重点化、民間主体の参画が重要だということでございます。

そういうことを踏まえまして、(6)で国の支援のあり方をうたってございます。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あるいは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であるということでございますので、国は、こういった都市交通や市街地整備のあり方等に関しまして、地方公共団体に対し、いろいろな考え方や取り組み方法、都市計画等による云々、援助として提示することとともに、資金助成

等の総合的な支援を行うことが重要だということでございます。

(7) では、そういった施策の進捗の把握ということで、指標をもって施策の進捗を把握すべきだということをお願いいたします。

7ページには、今の転換を図った上で、「第5章 都市交通施策のあり方」ということで書いておりますけれども、ここもかいつまんで説明させていただきます。まず、トラフィック機能重視の観点から人間重視の観点へ転換すること、さらに都市全体をユニバーサルデザイン化するという、パブリックな交通として位置づけています徒歩及びそれを補完する公共交通の移動と自動車による移動、これはプライベートな手段、この2つの手段がうまくバランスすることが重要だということでございます。

それから、集約型都市構造を実現するためには、都市軸を形成する幹線道路の整備やまちの顔となる道路の再整備は不可欠だと。今後、「選択と集中」の観点から都市内道路の整備については需要追従型から目標達成型へと転換を行い、重点化を図るということを書いております。

公共交通が基幹となるような総合交通戦略につきましては、高い都市交通のサービス水準を確保するために公的支援をするということが書かれてございます。

集約拠点内でのまちづくりを行う、それから拠点を整備していく、各モード間の連携を図る。物流につきましても、目指すべき都市像の実現を図る。これは大型車に対応した骨格ネットワークと物流拠点の整合のとれた整備が必要だということもお願いいたします。

ということで、2. で展開すべき主要な施策といたしまして、ここで集約型都市構造を実現するための総合交通戦略の確実な推進を行おうということで、パッケージアプローチによりまず取り組みをするということをお願いいたします。

重複するものは簡単にさせていただきます。8ページになりまして、特に考慮すべき視点といたしましては、複数の交通手段全体を対象としたサービスレベルを確保する、さらに、戦略的にモビリティ・マネジメントを推進すること、公共性、公益性を見きわめつつ、地域による支援、新たなパートナーシップをすること、スピード感、機敏に対応できる柔軟性を常に意識すること、最後に、アウトカム及びアウトプット指標を用いるということでございます。

(2) で道路整備の重点化ということで、先ほど申しました選択と集中による都市計画道路の整備の戦略を構築することを強くお願いいたします。また、路線ごとに担うべき機能を踏まえまして、既存道路では道路断面の再構築を行うことをお願いいたします。

(3) では、歩行者空間の復権と積極的整備ということで、集約拠点におきまして、環状道路の整備や地区フリンジへの駐車場・荷さばき施設、こういったものをうまく使うことによりまして、適切な自動車の利用をコントロールしようと考えてございます。

ちょっと飛ばさせていただきます。9 ページで公共交通の再生ということでございまして、ここでは、集約型都市構造の軸となる基幹的な公共交通について支援するという方向を書いておりますが、2 つ目の→、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と協働して、必要な路線ルート、サービス水準等の目標を設定し、関係者と協力して責任を持って取り組むということを述べております。

3 つ目の→、公設民営方式では、投資的経費として整理できる資本費に要する費用が大きき場合について、公的支援を整備するという。先ほど申しました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支援をするということをやっております。

(5) では、つなぎの施設として交通結節点、駐車場の整備が必要だということ。

先へ参りますが、10 ページとして(6) 物流交通への対応ということで、4 点から述べております。骨格ネットワーク、中心市街地への大型車の進入を防ぐということ、広域的な物流拠点につきましては、インターチェンジ付近に整備をするということ、人流や土地利用との整合を図り、ハード・ソフトをうまく組み合わせて、荷さばきに関する政策もうまく行うということでございます。

3. では、今後取り組むべき課題としまして、総合交通戦略のさらなる推進方策、2 つ目として駐車場の戦略的整備方策、3 つ目といたしまして中心市街地等での歩行者空間の確保方策、4 つ目といたしまして、公共交通の公益の評価手法がまだ検討できておりませんので、このあたりが今後の課題として残るであろうということでございます。

○事務局 最後、6 章、11 ページでございます。「市街地整備のあり方」ということで、3 枚にまとめてございます。まず1 といたしまして、これからの市街地整備のあり方でございますが、ここは2 点、1 点目は集約型都市構造を目指した戦略的な取り組みということで、総合交通戦略等と連携しながら拠点市街地の整備を進めていくということでございますけれども、2 つ目で、3 つの視点ということで掲げさせていただいております。世代、用途ミックスの歩いて暮らせるまち、生活空間の量的・質的レベルアップ、持続的発展に向けたコミュニティの形成といったことでございます。また、それらの取り組みをP D C

Aの中でやっていくということでございます。

(2) 負の遺産の解消と新しい価値の創造ということで、既成市街地の環境改善あるいは都市美空間の創造、安全・安心といった観点を目標にしていくことを掲げてございます。

2. の展開すべき主要な施策でございますが、ここは7点ほどに分けて書いてございます。まず1点目が、大きなスタンスの変化と申しましょうか、選択と集中による重点化ということと、それと裏腹でございますが、民間参画環境を構築するということをまず挙げてございます。

選択と集中ということにつきましては、行政は、特に公共性が高い事業に重点化をしていく。その一環で、区画整理の長期未着手地区なども再点検・見直し、あるいは技術的助言等で支援をしていくということでございますが、行政、特に公共団体に対するメッセージといたしましては、みずから行う事業を重点化することとあわせて、民間主体の市街地整備を促し支援する役割を今後は充実すべきだという旨をうたっております。その際、リスク分担等、あるいは初動期の問題、大都市・地方都市で状況がさまざまに異なるといったこと等に留意して施策を展開すべしとうたっております。

(2) 以降は、市街地のタイプに応じて幾つか書かせていただいております。(2) は魅力的な拠点的市街地ということでございますが、11ページの下は、各分野の施策と連携をして、総力戦でということでございますが、交通との関係で申しますと、例えば幹線街路の整備に際しましても、拠点的市街地、都市機能の更新・導入といったことが大事でございますので、面的整備手法の導入を基本といった形で示させていただいております。

12ページにいきまして、あわせて歩行者空間、駐車場の集約化、公共的空間の質的向上等々といったことも書かせていただいております。公共的空間ということにつきましては、公共空地、民間空地が一体的に機能する空間を形成するというところで、それがまちづくりへの参加ということにもつながってくる、あるいはデザインをマネジメントしていくことが大事だといったこともございます。

さらに、12ページの3つ目の→ですが、環境の問題につきまして、地区の更新を契機とした建築物または公共施設の環境対策を一体的に何か推進するような仕組みが要るのではないかと書いたことを書かせていただいております。

(3) は密集市街地でございます。街路と沿道の不燃化を一体的に進めて延焼遮断帯をつくる、あるいは規制の合理化、受け皿住宅、さまざまなことを総合的かつ機動的にとい

うことで記させていただいております。また、先ほど細分化といった議論もございましたけれども、新たに密集市街地が形成されることのないようにといったことも記させていただいております。また、安全・安心のもう一つで、水害対策についても書かせていただいております。

(4) 郊外市街地でございますけれども、当面は情報提供等によりまして、空地の管理・活用をきちんと行う、これで遊休地等が荒廃化しないといった取り組みを推進するというところでございますが、さらに、利便性が高く基盤が十分に整備されたニュータウン等については、その周辺郊外部からの受け皿という視点もあるのではないかということを書かせていただいております。

(5) 以降は、若干横ぐしの整理でございますが、エリアマネジメントということで、計画段階から完了までを見据えたマネジメントの仕組みの投入が要ということでございます。

(6) は多様で柔軟な市街地整備手法の提示と活用ということで、すみません、13ページに行ってしまうけれども、何度かご紹介を申し上げました既成概念にとらわれない、例えばやわらかい区画整理、あるいは身の丈にあった再開発、こういったことを進めていく。そしてこういった運用を公共団体あるいは民間主体に提示をしていくことで進めていくということでございます。

また、その他さまざまな視点を幾つか書かせていただいておりますが、時間の関係のため省略いたしますが、最後といたしますか、(7) の上に、種地の確保の問題、あるいは空地でスポット的に起こる開発を極力周辺を含めた開発に結びつけるといった視点も書かせていただいております。

(7) は担い手支援ということで、まちづくり技術の継承、経験豊かな人材の活用、人材育成といったことでございます。

最後、3. 取り組むべき課題としまして4点掲げてございます。1つは制度の充実ということで、融資、税制、助成、あるいはその制度そのものといったことについて、民間の参入促進あるいは事業環境の変化に対応できる柔軟な整備手法、こういった観点から、引き続き幅広く検討すべきということで整理をさせていただいております。

(2) はエリアマネジメント、(3) は、特に地方都市の資金関係が十分に詰め切れませんでしたので、引き続き宿題として書かせていただいております。それから郊外部における賢い縮退につきましても、現状を含めて、まだまだ十分に分析できておりませんので、

引き続き検討をさせていただくということで書かせていただいております。

説明が長くなりましたけれども、骨子につきましてのご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。

それでは、今から自由にご意見をいただきたいんですけども、A専門委員が早目に帰るということですので、すみませんが最初に。

○A専門委　　まず全体的な印象を申し上げたいと思います。非常によく配慮されて、これまでの意見を十分組み入れられているので、特に細かい点で……、ご指摘する必要もないかと思うんですけども、全体的にこの報告書について、大きな変更点というのは意見としては全くございません。

その中で、あえて感想を言わせていただくと、総力戦であるとか、さまざまな手法を組み合わせるとか、あるいは都市交通でいうと、さまざまな主体の協力のもとに、コンパクトシティというか、集約型の都市構造をつくっていくという戦略でありますので、そのさまざまな主体をいかに参加させるか、あるいはそれに目的意識を共通化して、手法を出してもらい、協力してもらい、そういうインセンティブというんですか、そういったものについてどこかで強調して書いていただくのがいいかなと思います。ただ、私は本文を全部読んでおりませんので、どこかに書いてあるのかもわかりませんが、感想としては、そういうことを持ちましたということです。

具体的に1点だけ、都市交通についても、いろいろな戦略的な取り組みが必要であるということで、今のまとめで言うと5ページ目の4.の③のところ、戦略的な取り組みのあり方ということで、協議会というのがございました。これは、この間、法律が通った関係で、公共交通の協議会というのできるようになりましたので、整合的に書いてあるとよろしいかと思うんですけども、今、完全に読み切れていないのであれなんですけど、一方で、公共交通の再生のところで、自治体がサービス水準を決めて、それに対していろいろな手法によってそれを実現していくというところがありました。一方で協議会の話があって、他方で、これは本文で言うと……。

○委員長　　8ページですかね。

○A専門員　　今のまとめで言うと8ページですね。それから本文で言うと、公共交通の再生のところの事業の推進の方策や推進対策のあり方、25ページだったかな、ここに水準を決めてという話があって、その辺の整合というか、25ページの書きぶりで、協議会というのを1つかませて何かするということになると思うので、そここのところの整合をと

っていただく必要があるかと。細かい点で言えば、そういったところです。特に、先ほど申し上げましたように非常によくまとめられていると思っています。

以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございます。事務局は今のに何かコメントはありませんか。

○事務局 ありがとうございます。

本文の25ページに、「公共団体が主体的に地域住民や交通業者等と協働して」という書きぶりが、意識は協議会なんですけれども、その辺をはっきりさせていただきます。ありがとうございます。

○委員長 じゃあ、どうぞ、ほかの方。 B委員。

○B委員 本文ではなくて、資料-2で言いたいことがあったんですけれども……。

先ほどの13ページの低未利用地とか空地についてですが、アメリカで以前、例えば一定の面積に対して最低これだけのものを建てなければいけないという法律であったんです。例えば中心市街地の中で、とても大きな敷地の中にとっても小さな建物しか建っていない、空き地が非常に多かっていると、歯抜け現象のように見えてしまう。それを防ぐため、最低、開発しなくてはならない面積を定める法律があったのです。

農地を私たちが持っていたときに、農地に対する税金と普通の宅地に対する税金は違うわけです。ですから、何も建てていない土地であれば、例えば税金を高くする。アメリカはそれをやっているわけです。もし土地を持っていて、そこに建物も何も建てていなかった場合は、空き地に対しての税金のほうが、何か建っているものに比べると高くなっているわけですね。

もう一つは、空き地があった場合に、例えばその税金の分、まちがそれを借り受ける。そうすれば、それを小さなガーデンにしたり、公園にすることによって、地震のときとか、何か災害があったときに、そこを使えるような状況にしておくと、民間と官との1つの公約がそこでつくれるのではないかと思うんですね。そうすると、この歯抜け現象がなくなり、きれいに街並みが再生できると思うんです。

もう一つは、13ページの21で、最近、ミニ開発がものすごく多くて、私の住んでいる地域もそうなんですけれども、いろいろなところへ行きますとびっくりするのは、お屋敷が、例えば300坪とか400坪あったところに、造地して30坪ぐらいの小さな宅地をつくるわけです。ミニ開発したときには、電線などは全部地中化しようとして、それができない場合はミニ開発をしてはいけないというふうにしていけば、そういう点がだんだ

ん線になって、面になっていくのではないかと思うんですね。

それが結局再分割されて、せっかく古いところの電柱を地中化しようと言っているのに、新しいところをもっと小さくなって、また電信柱が立っているということになると、結局美しい街並みということができなくなる。これだけいろいろなものを盛り込んだ形のものができているわけですから、そういうふうに、もうちょっと抑制するものは抑制すべきではないかと思うんですね。新しくつくることはいいことです。ですが、新しくつくるならば、もっとよくしてつくっていきましょうということが大事ではないかと思うんです。

もう一つは、駐車場についてですけれども、駐車場が出てくるときに、駐輪場が必ず出てこないんですね。できれば駐輪場も含めて出していただけると……。おそらく本文の28ページのところだと思うんですけれども、駐車場をつくるということが出ていますが、やはり自転車の文化はこれからもっと発達しますし、実際に、今、自転車が非常に大きな問題で、1つが倒れるとドミノ現象で、高齢者の方がその下敷きになってしまったりする危険性があるので、ぜひ自転車ということをもっと強調しながらやっていただけるといいなと思います。

○委員長 委員の幾つかの意見をまとめて、事務局に対応していただきたいと思います。ご意見があれば、どうぞ。

○C委員 今のB委員の自転車のところですが、これは本文でも、例えばつなぎ施設の整備とか、何か所か駐車場に触れているところがあるんですが、駐車場と、自転車と、それからバイク、バイクもどういふふうに触れるかはやや微妙な問題がいろいろあるんですけれども、法規によって自動車扱いだったり、道路交通関係では自転車も本来は自動車と同じなんですが、そういういろいろな問題があるんですけれども、バイクについてもやはり同様に触れておく必要があるのではないかというのが1点。

それから木造密集地のことですが、これは、本文ですと34ページに結局まとめられていると思います。それに至るまでにいろいろ出てくるんです。1つは、幹線道路の整備は進んだけれども、生活道路の整備が手薄だというのが本文の7ページに書いてあります。11ページには防災性の向上が書いてあります。それから、ちょっと角度が違って、30ページでは負の遺産の解消ということで、基盤整備がおくれた環境水準の低い地域のことを書いてあります。結局34ページで密集市街地の整備と安全・安心の確保ということでまとめているわけなので、ここではやはり密集市街地についての基本的な問題をきちんと全部書いておいたほうがいいのではないかと思います。

つまり、都心の密集市街地の場合は、再開発することによって床が売れる、あるいは貸すことができるので、民間でやっていくということはできると思います。東京都の場合だと、白髭の東・西とか亀・大・小などの場合は、30年かかりましたけれども、税で行いました。都心の場合は、実例もあるわけですが、民間で実施する機運が実際にあると思います。周辺部の場合には、土地とか、つくった床の価値からして、それでペイすることはできないので、したがって、道路・公園の整備とあわせて密集市街地の整備を行っていくということを、ここではっきり書いたほうがいいと思います。

もちろん本文の34ページでは、さきの密集法の改正によって都市再生機構が受け皿住宅をつくれるようになったことは大変な前進で、私もこの会議で何回も、都市再生機構が参加すべきだと、これこそ民ではなくて、ある程度税も投入した部分で行うべきだということをお願いしていたと思うんですけども、ここはそういう全体の密集市街地の整備についての整理を、それほど長文でなくてもいいですけども、私はここだと思いますが、どこかでまとめたほうがいいのではないかと思います。

もう一点、3点目ですけども、やはりB委員の指摘に戻りまして、ミニ開発ですが、統計的に見ても非常に増えているんですね。敷地が細分化されているわけです。東京の場合ですと、三、四年前に私たちがとった統計ですと、まさにB委員が言った30坪以下の、つまり100平米以下の、「小規模地主」とそのときに呼んだんですが、それが47%ぐらいだったんです。これは地権者の数のうちの47%。だから面積比ではなくて地権者の数の比率ですけども、47%だと。その数字は毎年1%台ずつぐらい増えていましたので、現時点ではおそらく50%を超えていると考えられます。これは東京だけの問題ではなくて、日本の大都市部では共通の問題だと思いますので、ミニ開発を防止する手だての問題については、今、具体的に具体策を並べるかどうかは別として、きちんと書いておいたほうがいいのではないかと思います。

以上でございます。

○委員長 お二人の意見に何かコメントはありますか。

○事務局 B委員とC委員からありましたミニ開発の話、実は前々回あたりに委員長からも同じような話がありました。良好な住宅地がミニ開発化されかねない、予防方策が必要ではないかということです。実はその点については、資料-2の13ページでは今後の課題として整理というふうにしてしまっております。具体的な方策自身はいろいろな方策があろうかと思ひまして、さらに検討いたしますけれども、人口減少で少し宅地の余裕が

できるのではないかという話をしながら、一方で、ミニ開発がどんどん進行していくというのは非常にまずい状況でありますので、そのあたりは、ちゃんとメッセージとして伝わるように書き込んでいきたいと思っております。

それからB委員からご指摘のあった空き地の問題は、税制等の問題もありますので、どの程度書けるかわかりませんが、検討していきたいと思っております。

それから木造密集市街地、確かに34ページの書き方は、密集市街地の話が幾つかのところに分かれてしまっているものですから、おそらくC委員が言われたように、34ページのところにきちっと書くのがよろしいのではないかと思いますので、それは工夫させていただきます。

○委員長 さっきの駐輪場とバイクの話はどうですか。

○事務局 本文の26ページに記述が、つなぎの施設ということで書いてあります。自動車利用の適正化とか、例えば駐輪場であれば公共交通との組み合わせということで、非常に大事にご指摘だと思しましたので、記述を加えさせていただきます。自動二輪については、駐車場法の体系の中に法改正して入れましたので、そういう意味で言うと、同じ駐車場の中で四輪に比べて圧倒的に足りていないという問題意識もあります。自転車については、安全性の面とか、管理の適正化とか、いろいろな観点を、またいろいろとご意見をいただいて書き加えていきたいと思っております。

○委員長 さっきのミニ開発のは、「21世紀の負の遺産とならないように」という表現をしておいたほうがいいのではないですかね。

どうぞ。

○D委員 まとめ方について2点ほど。

まず、これはタイトルはつかないんですか。表紙なんですけれども、「報告書」ということでいくのかなと思ったので。というのは、今回、どういうメッセージを一番送りたいかということ、「集約型都市構造への転換」ということを一番言いたいわけですから、報告書にそういうタイトルが要らないのかなと思います。サブタイトルでも良いのですが。

それと、それに関連して、この報告書は、この委員会からどこへ向かって一番報告するのか。具体的には、この小委員会から本委員会に、本委員会から社会資本整備審議会にということになるんでしょうけれども、メッセージ性として一番言いたいのは、国民に向かってというものもあると思うんですけれども、やはり各地域というか、地方自治体の方に向かって一番読んでほしいというか、わかっていただきたいのかなと思うんですけれども、

それでよろしいんでしょうかという質問も加えて、だれに向かって一番報告書として訴えていきたい、この辺を特に訴えていきたいというめり張りがつく読みやすいのではないかと思います。

それでまとめ方ですけれども、1章のところ、今、こんな状況だよというのがあって、2章、3章が現状の課題ということですね。それで4章が集約型都市構造への転換ということで、集約型都市構造への転換という中に、ほんとうは都市交通、市街地と、そういうふうに読んでいけばいいと思うんですけれども、「集約型都市構造への転換」と「都市交通施策のあり方」、「市街地整備のあり方」というふうに、4、5、6といくのがいいのか、あるいは大きく「現状と課題」の中に「都市交通」、「市街地」とあって、そして「集約型都市構造への転換」とあって「都市交通」、「市街地」とあったほうがいいのか、ちゃんと読めば、そういうふうを読むと思うんですけれども、1、2、3、4、5、6というふうにするのがいいのか、それとも大きく「現状と課題」、それから次に持っていきたい集約型都市構造の中の交通と市街地というほうがわかりやすいのかとも思ったりして、それはまとめ方にもよるんですけれども、どっちがいいのかなと思いました。

最後に、この中で、次の、今までとは違う、ここが大きな転換期というところがたくさんあると思います。それは例えばエリアマネジメントであったり、民営化手法であったり、その前に集約型コンパクトシティのことであったりしますので、これを微に入り細に入り読む方と、大きくとらまえる方とおられると思います。この本文は別として、ダイジェスト版は、その辺、こことここはキーワードというのが目立つように書くほうが、みんながみんな微に入り細に入り読む方ではない、大ぐくりを理解する人にとってもわかりやすいようなまとめ方が必要かと思います。

○委員長 最初の質問で、この報告書のタイトルとか、どこへ出すか。

○事務局 タイトルについては、過去にそういう例もあったように記憶しておりますので、研究させていただいて、きょう一番最後にお話しいたしますが、また今後、皆様のご意見をいただく機会がありますので、そのときに、つけられるようであれば、ご提案させていただきたいと思います。

それから、だれ向けということについては、これは一応制度的には、大臣から審議会に諮問させていただいたことに対する最終的にはご答申をいただくということなので、国に対する提言になるわけですし、だから、国として何をなすべきというのは結構多いんですけれども、同時に、お話しのようにかなりメッセージ性もありますので、そこについては、

私どもがいただいたものを公共団体向けに少し翻訳したりして提示をしていきたいと思えます。既に昨年、中間取りまとめをいただいたものも、何回かの機会に公共団体のほうに、今、こういう格好でご議論をいただいているので、皆さんの取り組みも今から始めてくださいということもお話ししておりますし、そういう形で進めさせていただきたいと思えます。

また、まだお約束はできませんが、過去にこういうご答申をいただいた後、解説書のような形で、図表をむしろ多くして、いろいろな参考データとかも含めて読みやすい格好で、公共団体に加えてNPOとか、住民の方々、国民の方にお示ししていることもありますので、それもご答申いただいた後に研究してみたいと思えます。

○事務局　だれ向けかという話は、今、まさに事務局が答えたように、形式的には国に向けての提言ですが、中身をごらんになってわかるとおり、言いたいことは、集約型都市構造への転換というのが大事だと、その上で交通施策が非常に大事で、実は今まで、交通施策に関して必ずしも自治体が全面的に考えたり、責任を持っていたわけではないけれども、それが大事だということを言っていますので、心としては、気持ちとしては、地方公共団体の方々に一番これをわかっていたいただきたいと思えているところです。

その意味では、先ほどD委員からご指摘のあったわかりやすさが非常に大事だし、それから、こういう言い方をしたほうがより通じやすいのではないかというご意見があったら、また委員の先生方からもどんどん指摘をいただいて、論理的に、緻密に報告書をまとめるというだけではなくて、伝えたいのは、今、申し上げたように、地方公共団体の方々に一層わかっていたいただきたいということですので、そのために必要なご示唆もいただければありがたいと思えます。

○委員長　どうぞ。

○E専門委員　今のことに関連してですけれども、かなりプロ向けに書いてあるというか、正確に書いてあるので、要するに何だということがよくわからないところがあります。それで、こういう理解をしたんですけれども、社会的な費用対効果を最大化する方策を考えているということで、まずパイを広げるやり方というのが、この中に延焼遮断帯のような話も入ってくると思えますけれども、集約化で空間の効率性を高めるということが1つと、あと時間的な重点化、だから、集約化と重点化という2つの言葉が使われているんですが、おそらく空間と時間のことを言っているのだろうと思えます。

そうすると、それを、効率性を高める、生産性を高めることによって、社会的な費用対

効果が今よりも大きくなる、それが1つと、もう一つは、それをだれがだれにどういう分担をさせるのかということによって、より得意な人が分担することによって、より費用対効果が高まるという話で、それがエリアマネジメントだったり、パートナーシップだったりするのだろうというふうに整理をすると、私自身はわかったかなと思うんですけども、そういうのをご検討いただきたい。

あと、そうすると全部まとめて何兆円とかいう数字がないかなというのがあるんですね。あれこれ探したら、富山市の行政費用の削減というのが、人口密度が低いところだと、密度を上げて集約型にすると1年間で4万円ぐらい低下すると。そうすると、4万円のところに、仮に日本全国で1,000万人住んでいたとして、それを、インフラ投資をするので、50年。それでその便益を合算すると20兆円なんですね。逆に言うと、20兆円の投資は許容されると。

だれが負担するかは別として、20兆円の便益があるので、20兆円の投資は許容される。それをパートナーシップなり何なりで、それが18兆になったり、16兆になれば、その2兆円とか4兆円が差分として浮いてくるというぐらいの相場観でとらえられると、民間にとってはマーケットだったし、行政にとっては、その分ほかのものに振りかえられるという気にもなるし、財政当局にとってみると、まあ、そのぐらいなら何とかかなという感じになるのかもしれないと、出せる数字ではないと思うんですけども、何か相場観的なものがあつたほうが、次のステップに行きやすいという気はします。

以上です。

○委員長　　どうぞ、F専門委委員、それからG専門委員。

○F専門委員　　全体としては非常にわかりやすく、よくまとまっていると思います。その中で市街地整備についてですと、説明いただいた資料-3の6ページのあたりの戦略的取り組みの「(5)市街地整備における取組のあり方」が出だしたろうと思うんですけども、その中身が公民パートナーシップから始まるのは弱い感じで、その前に考え方ははっきりとあると説得力があるという気がします。その考え方は私が考えるには、市街地の総量はこれからほとんどあらゆる都市で減るであろうが、ただしその中で詳細に検討すれば、減る土地利用と、現状維持、あるいはこれからも増えていく土地利用というのがあるのではないかと、そういうものを見出していくことが大事で、特にこれから増えてくる土地利用は、多分どんな都市でもあるだろうという発想をして、で、それを実際に見出すべきだということがひとつ。

次に、取り組みのあり方としては、減っていく市街地と、増えていくか、あるいは現状維持の市街地を、いかに組み合わせて市街地整備の計画あるいは事業に結びつけるか、そういう組み合わせる発想をとっていくことが、これからの取り組みのあり方の基本ではないか。そのような考え方を（５）の始まりのところか、あるいは最後にもう一つの章がありますが、その辺に織り交ぜたほうが、総論としての説得力が出るのではないかという気がします。

○委員長 私、十分理解できていないので、増えていくというのは、例えばどんなイメージですか。

○F専門委員 例えば、非常に簡単に言えば、高齢化対応の土地利用ですね。

○委員長 要は質的な変化ですね。

○F専門委員 そうです。土地利用として、縮小していく土地利用と、これからも需要が増加するか、あるいは、新しくできるというのはなかなか難しいですけども、とにかくある都市の市街地の中では、そういうこれからの社会に対応した土地利用というのはまだ出てくるはずなんですね。そういうものをいかに見出すかということ、それと縮小していく市街地をいかに組み合わせるかということです。

○委員長 はい。じゃあ、G専門委員。

○G専門委員 3点ございます。今までの修正意見に対してはかなり反映していただいていると思っております。本日他の先生からコメントが出なかったところで意見を言わせていただくのがいいかなと思っています。まず、資料-3の骨子でいきますと、12ページとか、13ページとかにありますスマートシュリンキングの議論なんですけど、別にこれに反対しているというわけでは全然なくて、そういう意味では、キャッチフレーズ的にいいかなと思っています。ただ注意が必要なのは、スマートシュリンキングというのはかなり上級コースの方策で、対策としては難しいんですね。

というのは、まず一番最初に集約型都市構造を考えると、簡単なことから順に考えれば、変なところに開発が新たに発生しないようにするということです。僕はよく3Rという言い方をしているんですが、要するにリサイクルと一緒になんです。変なところに開発が新たに発生することを減らすというリデュース、それからリユース、今あるもの、建物をもう一回使うとか、リサイクルを行っていくということです。まずこのような用地を使い直すという観点の話があって、その次のステップとしてもワンランクぐらいあって、それがこの12ページのところにあるエリアマネジメントの上級編です。例えば山万とか

がやっている、民間でありながら長期的なスパンまで考えて、マーケット的に地域の中で将来高齢者が入る住宅はどうなるかとか、そういうプランまでを含めて考える方策です。シュリンクはさらにその先にある方策かと思います。シュリンクの意味を狭い意味でとらえているかもわからないんですけども、撤退していくというのは難しい話なので、そういう、いきなり一番難しい解を示し、これでどうですかという言い方をされるのが適切だろうかというのが気になっているところです。

なお、今、ちょうど国土計画局で国土利用計画の数値の見直しもされていると思いますがけれども、集約型都市にしますとこちらで一方で言うておきながら、都市部の面積というのは、国土利用計画上、数値的にはまだ増えそうなんです。ほんとうは、そのあたりの数値が増えないようにするにはどうしたらいいのでしょうかということが政策としてリンクしているべき話ではないかなと個人的には思っています。以上が1点目です。

2つ目ですが、これは資料のどこに対応するかと言われると難しいんですけども、例えば6ページの「国の支援のあり方」とかかなと思うんですが、先ほど技術審議官がおっしゃいました地方公共団体の方にどうやってわかってもらうかというのが1つの大きなポイントではないかと僕は思っています。

そのときに1つ大事なものは、中途半端にやってもあまりうまくいかないことが、実はこの話は多くて、思い切って土地利用と交通とをセットでがっつとやってもらわないと、なかなか回らない場合が多いということを伝える必要があると思うんですね。例えばドイツのカールス・ルーエだと、120キロLRTのラインがあって、けれども人口は20万人ぐらいしかありません。面積的、人口的に同じ日本の都市を考えると、水戸とか、徳島とか、それぐらいのクラスなんです。

だから、それぐらいのクラスの都市でも、思い切って公共交通指向に全部変えちゃうと結構できちゃう話が多いんですけども、その思い切って行けという話に、これを見てどれだけなっていたかということですね。この「国の支援のあり方」の記述の部分とかに、書き方の工夫とかで、思い切ってやる気持ちになってもらえないかなということが希望です。

あと3点目ですが、3点目は、こんなことを今ごろここで言われてもと言われることかもわからないんですが、これをざっと読まれて、市街地整備のところとかを読んでいると、集約型都市構造の話が出てきて、あと防災の話が出てきます。多分普通の方が読まれるとどう思うかという、どうしてこれをリンクして考えないのかという話が一方で出てくる

と思うんです。

要するに、市街地でどこかからシュリンクするとき、防災上問題のあるところから撤退するとか、そういう議論があるはずなんだけれども、そういう議論はされていないですね。むしろ河川局のほうが、そういう遊水池を撤退すべき市街地につくるとかいう議論を行っていると思うんですが、要するに防災と集約型都市構造のリンクというのは、実は隠れた結構重要な課題かなと思っています。ここで書くべきことかどうかわかりませんが、普通の読まれた方は、そういうことに気づかれる方もおられるのではないかと思います。

以上3点です。

○委員長 今の点は何かありますか。

○事務局 先ほどのF専門委員会のご指摘は、増えてくる土地利用というのは、多分生活像のところで少し触れることができるのか……、少し書いてあると思いますけれども、もう一度見てみます。

それから5ページの公民パートナーシップで、これは3行ぐらいしか書いていないんですけども、実は6章のところ、たくさんいろいろ書いてありまして、6ページの部分は、中間取りまとめをそのまま持ってきているので、その6ページと整合させていきたいと思っています。F専門委員会のご指摘については以上です。

G専門委員会のご指摘でございますけれども、スマートシュリンクの問題、今回、こういう言い方は多分初めて出させていただいたと思いますが、確かに十分詰め切れていませんで、どちらかというと、こういう問題をこれから、我々まちづくりを行う者としてはしっかり検討していかなければいけないという注意喚起といいますか、最初の出だしかなと思っています。スマートという賢いはずなんですけれども、まだまだ賢くないので、そのあたりはできるだけ頑張りますけれども、今後の課題になる部分も相当程度あるのかなと思っています。またいろいろご相談させていただきたいと思っています。

それから防災上問題のあるところから撤退というお話ですけれども、確かに先般の能登半島地震も、実際に、かつて沼だったところなどが被害を受けたりしていて、多分ほんとうはそういうところは家を建ててはいけないという話があるのだらうと思いますけれども、機微に触れる問題でもありますので、その書きぶり等についてはまた検討させていただきます。

とりあえず以上でございます。

○委員長 はい、どうぞ。

○事務局 中間取りまとめまで市街地整備をまとめていた身として、G 専門委員のお話に関してなるほどと思った点で申し上げたいと思うんですが、確かにスマートシュリンクというのは市街地を畳むという話ですので上級コースかもしれないので、これは以前、たしかH臨時委員からご指摘があったと思うんですけれども、例えばこれから新市街地の開発は一切やめるというぐらい言ったらどうかというお話があったと思うんですが、これは先ほどの宅地の細分化とも同じなんですけれども、これ以上ひどい市街地をつくらないようにするという事は、多分既成市街地でもあるし、新市街地でもあると思うので、その辺、どの程度書けるかどうかという話は少し工夫をしてみたいと思います。

○I 臨時委員 資料-4を見ていたんですが、先ほども少し議論がございましたけれども、この報告書で何を一番世の中に問うべきかということを見ておりましたところ、やっぱり第4章の集約型都市構造への転換というところが1つの売りなのかなと。それに向けて目次を見ておきますと、目次の2ページ目のところで、集約型都市構造の実現に向けた戦略的取り組みという表現で7つほど書き込むことになっていて、ここに書いてあるわけです。それは、いわば大きな審議会の方針というか、方向性を示しているのだと思うんですが、それを受けて、次に交通と市街地整備のことが展開されると。

そこで、交通のほうは目次-2の5章の2の(1)に集約型都市構造を実現するためのこれこれの推進という書きぶりが出ていますが、市街地整備のあり方のほうは、最初にそれに似たような表現が出ているけれども、主要な施策のほうは、タイトルが「選択と集中による重点化」という言葉になってきちゃうんですね。この辺は工夫をしてもらったほうがいいのではないかと。世の中にぱっと出すときに、同じように交通もこれでやるし、市街地整備もこれでやるというようなメッセージ性が必要なのではないかという気がするわけです。特に市街地整備のほうの、この辺の目次の立て方でしょうか。

それは、実は市街地整備の目次-3の2の(2)「魅力的な拠点的市街地の整備」というタイトルで書かれている内容を拝見すると、これが3つぐらいに分かれて、結構いろいろなことが入っているんですね。要するに「魅力的な拠点的市街地の整備」というタイトルは、あまり魅力的ではないというか、もうちょっと訴えるべきことがうまく表現できないかという……、そういう書き方、見せ方なんですけれども、それを特に感じました。それが1点です。

2点目は、全体にわたって、先ほどもスマートシュリンキングの話がありましたが、整

備をする側のお立場の表現が多いけれども、翻って、どこを整備していくか、どこを守るべきかということについてちゃんと考えていって、それをマスタープランに反映させるといふシナリオがどこかに多分要るだろうと。それについてはあまり書いていないけれども、ちゃんと都市計画基礎調査たるものがあるって、それをしっかり分析して、どのところがほんとうにこれから守るべきところで、どのところがある程度違う方向へ移すべきところかということをしっかり考えて、マスタープランの中でそういうものを明確に考えていくというステップがないと場当たり的になってしまう気がするので、その辺はぜひどこかに書いたほうがいいのではないかと。

3つ目、これはわりと細かいんですけども、交通のほうの施策として、集約型都市構造を実現するということを書いていて、ところどころに書いてあると言えば書いてあるんですけども、駅あるいは公共交通と連携した市街地で歩けるようなまちづくりということになるんですが、実際には、都市の中の大きなまちになれば、駅の周辺はかなり多層的に利用されている。

それに対して、この中で書いてあることは2つイメージがあって、平面的な集約型みたいな話がわりと頭にあるのかなと感じるけれども、実は多層的な拠点になっているということ考えたときに、それに対するアクセシビリティを何かみんなでちゃんと考える必要があるのではないかと。縦方向の軸線に対する、しっかりした確保というのものも、特に拠点的な市街地では本気でやるべきではないかと。それを、あまり個別の土地権利を持っている人たちだけに任せるといふのではなくて、もうちょっと集約的に考えるということはどこかにうたったほうがいいのではないかと印象を持ちました。

以上でございます。

○委員長　ほかにはどうでしょうか。どうぞ。

○B委員　さっきのスマートシュリンクの話ですけども、以前話したことがあると思いますが、アメリカでやっているグロス・マネジメント・プラン、GMPを各地域が必ず5年または10年ごとに出して、どのように地域が発展していくかというこのプランを出すということの中で、PDCAですか、Plan Do Check Actionというのがあるんですけども、結局このPlan Do Check Actionというのは、大きなマスタープランとかランドプランがあった上でされる活動であるわけですね。そういうことであるならば、先ほどのスマートシュリンクも、スマートシュリンク・マネジメントプランがあって、こういうところで、こういうふうに縮小していきましょうとか、例えば10年後の投資の中で、人

口が増えそうな地域と、減っていつている地域とがあるわけですね。そうすると、このように縮小してくんですよということのプランニングも、畳んでいくプランニングというのも変かもしれないんですけれども、きれいに畳んでいけるマネジメントとか、きれいに畳んでいけるプランというものをこの中に組み込んでくれば、このPDCAというものも、もっと生かされてくるのではないかと思うんですね。

というのは、Plan Do Check Actionというのは、ふだんの都市計画やまちづくりの中で常に行われていなければいけない行動なのに、これが常に基準になっていないんですね。いきなりここで出てきて、これをやりましょうということによってよくなるわけではなくて、日ごろのデイリーのルーティンの中で、これは常に行われていますかということの1つの基準になっていく様子のように意味づけされたほうがいいのではないかという感じがします。

○委員長　ほかにはどうでしょうか。

私も気がついたところがあるんですが、1つは、資料-3でいくと、8ページに「道路整備の重点化」というのが出ているんですが、それを言うのに、もう少し前のほうでそういうことの必要性を入れておかなくていいのかなと。前は、歩行者とか何とかということばかりで、道路そのものについての必要性をもう少し書かれたほうがいいのではないかということが1つ気になりました。

もう一つは、これは都市交通政策のほうで考えていったほうがいいのか、市街地整備のほうでいったほうがいいのかわからないんですが、道路整備をしたときに、その沿線の建築のあり方というものも、例えば歩行者空間のところ最後に少し書いてあって、公的なものと準公的な区間整備というのがあると、「公的」というものは、多分壁面線後退でやったり何なりするような話、だから、その他交通施設みたいなものでやるのかもしれませんし、いろいろなことがあると思うんですね。

それと同時に、もし都市計画道路の事業が入るとすれば、その沿線には用地補償費が皆さん入るから、民間側が建物を建てかえたり何なりするときに、その市街地としてきれいになるような方策という形のことも、どこかに書いておいたほうがいいのではないだろうかというところは、私はもう少し足してもいいかなという感じがしたんですね。その2点を私のほうからコメントします。

どうぞ、今までのご意見について、対応があれば。

○事務局　今の件の道路ですけれども、資料-3の8ページに「道路整備の重点化」と

ありまして、その前の7ページの「都市交通施策の基本的な考え方」の中で、いろいろ集約型都市構造と交通の関係、シームレスにとか書いた中に、4番目の→で書いてあります。ただ、後ろとうまく結びついていないかということと、書く内容がうまくできているかどうかというのは、本文も似たようなボリュームになっていまして、少し気になりますので、今、ご意見をいただきましたので、見直させていただきたいと思っています。

○委員長　　どうぞ。

○D委員　　資料-4の28ページのところですけれども、今後、交通施策のほうで取り組むべき課題のところにもぜひ入れていただきたいのは、39ページには、市街地のほうには、この整備に民間資金の活用方策の検討というものが入っているんですけども、公設民営だけではなくて、交通施策、戦略においても、もっともっと民間資金活用のいろいろな方法もあると思いますので、これから検討していくのであれば、そういったことも検討してみてはどうか。公共交通の公益の評価手法の検討のところも、これから検討すべきであるということですので、この後にでも、あるいは(5)としてもいいと思うんですが、そちらのほうも検討するというのをに入れてはどうかと思います。

○事務局　　特に都市交通の中のどういう分野にというご示唆がありましたら。

○D委員　　例えば地下や、バスだとかというようなものです。

○事務局　　やっぱり公共交通で……。

○D委員　　公共交通ですね。

○事務局　　物流のほうは、この課題の前の物流の最後のところで、もう少しみんなで協働でとか、そこに公的支援とか、そういうことは書いてあるんですけども、公共交通のところのことですね。

○D委員　　公共交通のほうも民間資金活用という手法を入れたらどうかということです。

○事務局　　検討させてください。

○委員長（【黒川委員長】）　それは公共交通全体を公設民営にしないで、E専門委員などが時々言っている民間のファンド側でやって、沿線の不動産価値が上がるとか、そういう仕掛けが見えれば動くかもしれないです。

○D委員　　そうですね、そういう可能性も多いにあると思います。

○E専門委員　　そういう意味でいくと、公設民営という言葉はそんなに厳密な定義で使っておられるわけではないと思いますけれども、すごく狭い概念として一般的にはとらえ

られるので、おっしゃったようなやり方とか、PFIももちろんあるので、官民パートナーシップとか、そういう意味で、官と民が協働して行うという方式全体を指すように表現を変えたほうがいいと思います。

○D委員　　そういう意味です。

○B委員　　今のお話の中で、例えばフィラデルフィアで路面電車があるんですね。その路面電車の駅は、バスも使っているんですよ。ですから、例えば路面電車がそこに入って、例えば松山に、この間私たち、あの写真で思い出したんですけども、結局路面電車が走りながら、外側の道路にバスが走っているじゃないですか。その路面電車の道にバスも走らせて、路面電車が先に入れば、路面電車に乗るし、そうでなければバスに次に乗ると。

だから、民のバス会社が官の自治体の路面電車とうまく投資し合って、そしてそこを一緒に使っていく。だから駅も一緒に使えれば、逆にバスストップをなくして、それを路面電車のところのバスストップに待っていてもらうようにするというのも可能だと思うんです。名古屋だってそういうこともできるのではないかと思うので、そういうことでの民と官ということも考えられるのではないのでしょうか。

○委員長　　大体時間が来てしまったので、今後の取りまとめについてのスケジュールとか、そういうのを少し教えていただけますか。

○事務局　　ありがとうございました。この場でいただいた意見以外にお気づきの点、きょうは資料－4が報告書案ですけども、大きいボリュームですので、また読んでいただきまして、お忙しい中恐縮でございますが、ご意見をいただきたいと思います。

配付資料の一番最後に「事務連絡」という1枚紙をご用意しています。資料ナンバーを振ってなくて申しわけないんですけども、報告書の取りまとめについてというタイトルで載っております。まことに勝手なお願いで申しわけございませんが、できますれば5月11日までに、メールあるいはファクス等でご意見を事務局まで提出いただければありがたいということでございます。ここにメールアドレス等を書いてございますので、よろしくお願ひしたいと思います。どういう形でご意見をいただくかは委員の先生方にお任せいたしますので、特に様式等は送付させていただきませんので、できればご意見をいただければと思います。

それと、本日ご欠席の委員の方にもご意見をいただいた上で必要な修正を行いまして、第11回、5月22日を予定してございますけれども、本委員会に再度お諮りしたいと考えてございます。それで取りまとめでいただきました報告書につきましては、6月に開催

予定の、この小委員会の上の部会、都市計画部会というのがございますけれども、そちらに報告させていただく予定でございます。

以上でございます。

○委員長　　そういうことなので、5月のゴールデンウィークを、仕事をするか、消費に使うか、自由でございますが、こういうのもありますということでございます。よろしくをお願いします。

あとその他については何かありますか。どうぞ。

○事務局　　参考資料－5ということで、年度末に四国は愛媛・松山市、西条市、新居浜市のほうに、小委員会といたしましての第3回目の現地視察に行っていました。その資料を配付させていただいてございます。中身は結構大部になっておりますので、詳細なご説明はいたしませんけれども、表紙にございますように委員長をはじめ都合6名の委員様に、年度末お忙しい中を行っていただきました。

都市規模的には、松山市が約50万、西条市が12万ぐらいでしょうか、合併前が6万ぐらいで、合併をして10万を超えたということでございます。それから新居浜市が十一、二万ということで、そのぐらいの、50万の県庁所在地と10万前後の地方都市を見てきたということでございます。

かいつまんでポイントだけご説明いたしますと、4ページでございますが、松山につきましては、中心市街地の状況、それから、あそこは伊予鉄さんの路面電車あるいはバス等の公共交通がございますが、そういった公共交通の状況、それから、やはり交通渋滞の問題がございます。道路整備、外環状道路の問題、あるいは道路空間再配分の箇所等々を視察してまいってございます。

西条につきましては、同じような様式でいうと12ページにございますが、中心市街地のにぎわい、あるいは都市計画道路や生活道路の整備ということで、まちづくり交付金等を使って行っている駅周辺あるいは中心市街地の整備の状況を見てまいりました。また、アクアトピアという水を生かしたまちづくりの現場等も見えてまいってございます。

それから、西条、新居浜、それぞれ線引きを廃止してございますので、そういった影響について、今、即座に大きな影響が出ているわけではないんですが、線引き廃止後の建築の状況等についても見てきてございます。

新居浜につきましては19ページにございますが、中心市街地と大規模商業施設の立地、あるいは、今、駅周辺で進めております新しい拠点の整備の箇所、それから線引き制度の

廃止後の市街地の状況といったことを見てきてございます。

資料をごらんいただきまして、もし何かご疑問の点等がございましたら、事務局のほうに申しつけいただければ、後日、調べてご回答させていただければと思います。よろしくお願いたします。

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。私の印象だと、西条と新居浜のところは線引きをやめちゃったんですね。だけど、あの説明をしていると、何となく我々をちょろまかしている感じでして、ほんとうのことは言っていないという感じがして、どうも話のつじつまが合っていないという気がしました。

西条なんかも、沿道型であれだけ大規模なショッピングセンターが出てきて、だけど全体の人口は減っていませんというけれども、そんなばかなことはないな、どこかで密度は低下しているのではないかと思うけれども、市役所の人説明だと、そういうことになっているという感じがします。

次回の委員会のスケジュールはどうでしょうか。

○事務局 先ほど申し上げましたけれども、5月22日16時から、同じこの会場で予定してございますので、お忙しい中、大変恐縮でございますが、ご出席を賜りたいと思います。なお正式な開催通知につきましては、後日、郵送させていただきますので、よろしくお願いたします。

○委員長 どうもありがとうございました。

では、重ねて、きょう、もう少し発言したいという方はおりますか。よろしいですか。その方は、ファクスとかメールで事務局にお答えをいただくと、連休明けにフレッシュな顔をして仕事ができるかもしれません。よろしくお願いたします。

じゃあ、きょうはこれで、第10回の小委員会を終わりにしたいと思います。長時間、どうもありがとうございました。

【開 会】