

## 報告書（素案）に関する主な意見

意見のポイント	対応	本文
1. 全体に関わる意見		
①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。	ご意見を踏まえ、報告書のポイントを分かりやすくまとめた概要報告書（アピール版）を作成。そのタイトルを「集約型都市構造の実現に向けて一都市交通施策と市街地整備施策の戦略的展開」とする。	—
②全体を通してスリムにすべき。	重複する記述を整理すること等により、報告書全体をスリム化。	—
③「集約型都市構造」を「歩いて暮らせる生活環境」と言い換えたらいかがでしょうか。例えば、第４章の表題部分を「歩いて暮らせる生活環境の実現」とする。  従来の施策体系と報告書が提案する施策体系の差異を、見出し語で整理することを提案します。  (従来型施策＝郊外への新規開発の推進) (中心施策) 自動車道路整備を通じた自動車交通支援 (実現手法) 事業執行・行政決定といった色彩が強い  (報告書提案＝歩いて暮らせる生活環境の実現) (中心施策) 歩行者空間整備と公共交通の支援 (実現手法) 協議・協働、エリア・マネジメントの重視	「集約型都市構造」は第一次答申より用いている表現。ご指摘の点は概要報告書（アピール版）で強調することで対応。	—
④集約型都市構造実現には、「まち」が先にあって、「交通」が後から入るといふ順番ではないか。その意味では、４章－６章－５章の順ではないか。	都市交通施策と市街地整備、土地利用のそれぞれのあり方が相互に影響し、集約型都市構造が実現されることから、章の順番は原案のとおり。	—
⑤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。	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いては、地域ごとにその差異が大きく、試算も難しいため、報告書において記述することは難しいと判断。	—

意見のポイント	対応	本文
2. 第4章 集約型都市構造への転換		
①公共交通に関し都市交通施策と重複感あり。	ご指摘を踏まえ修文。	P 1 1 第4章 1. (1)
②高齢者は、自動車交通に頼れなくなるということに加え、運転すると事故を起こしやすいということも記述。	ご意見の内容の記述を追加。	P 1 1 第4章 1. (2)
③環境は、地球環境、地域環境、生活環境のそれぞれのレベルで問題があるということを明記。	ご意見の内容の記述を追加。	P 1 1 第4章 1. (3)
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、という気概が伝わるような書きぶりであるべき。	第4章2. で集約型都市構造への再編が不可欠であることを明記。また、3. で、都市交通と市街地整備をはじめとする多様な分野の関係施策の連携を一層強化し、公民を問わない取組を「総力戦」により行うということも記述。さらに、関係者がそれぞれの責任のもとに実行する仕組みを構築し、確実に推進することを記述。概要報告書（アピール版）においても同様の主旨を強調。	P 1 2 第4章 2. 3. (1) (2)
⑤コミュニティバスの定義がはっきりしない。路線バスとコミュニティバスを対立で書かない方が良い。シームレスで捉えるべき。	ここでのコミュニティバスとは、地方公共団体等や地元住民等が主体となって、地域住民の利便性向上等のために一定地域内を運行するバスとして認識している。ご指摘を踏まえ、路線バスとコミュニティバスが対立しているかのような表現とならないように修文。	P 1 2 第4章 2.
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。	第4章2. に4) を追加し、集約型都市構造が環境負荷低減型の都市活動の実現といった点からも望ましいことを記述。	P 1 2 第4章 2.
⑦集約型都市構造の実現効果として、 ・空間の効率性（集約化）と時間的な重点化 ・エリアマネジメントや公民パートナーシップ等 について、得意とする人が担うことで効率化が図られ、社会的費用対効果が最大化することが考えられるが、その点が明確になった方がよいのでは。	第4章2. において、集約型都市構造に基づく都市像は、都市における社会活動に関する社会的な費用対効果の改善に寄与するものであり、公民協働して取り組む必要がある旨を記述。	P 1 2 第4章 2.

意見のポイント	対応	本文
⑧章の構成変更が難しいのであれば、4、5、6章の関係がよくわかるように記述を調整すべき。	第4章2.(2)において、集約型都市構造の実現に向けての都市交通施策と市街地整備施策の関係をより詳細に記述。	P13 第4章 2.(2)
⑨(2)の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。	ご指摘を踏まえ、「都市交通施策と市街地整備施策の連携の必要性」と修正。	P13 第4章 2.(2)
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。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（動かせるところ）があるが、今回の報告はa.とc.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言うべき、密接なリンクージュであるべきで、そういった意識で(2)は厚く書き込んで欲しい。	第4章2.(2)において、都市交通施策と市街地整備施策の両面から、相互の施策を連携しつつ徹底した取り組みを行う旨を記述。また、あわせて開発抑制のための土地利用規制を行うことが望ましい旨を記述。	P13 第4章 2.(2)
⑪「都会的な暮らし」という表現は改めるべき。「多様な側面を有する都会的な暮らし」など、とすべき。	記述のスリム化のため、「集約型都市構造で実現すべき生活環境（例示）」をすべて削除。	P13 第4章 2.(4)
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記述すべき。	ご意見を踏まえ、目指すべき都市像のイメージを共有するためには、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必要がある旨を記述。	P13 第4章 2.(4)
⑬交通戦略の略称を定義し、以下使っているが、「総力戦」を読者に浸透させるには、略称は使わないほうが分かりやすいのではないか。	従前より「総合交通戦略」として施策を紹介しているところ。	P14 第4章 3.(2)
⑭総合交通戦略は、計画策定にとどまらず、実行する戦略的な仕組みの構築及びその確実な実行も含めて戦略というイメージで書くべき。	ご意見を踏まえ、関係者がそれぞれの責任のもとに実行する仕組みを構築し、それを確実に推進することで戦略的な取組の実現が可能となることを記述。	P14 第4章 3.(2)
⑮「都市の装置」は本来都市に備わっているべきものという意味で認識されるべき。	ご意見を踏まえ、公共交通は都市の装置として都市において本来的に備わるべきものであることを記述。	P14 第4章 3.(3)

意見のポイント	対応	本文
⑯ P 1 7 ( P 1 4 ) ①～③は省略してはどうか。	ご意見のとおり第5章の主要な施策と重複する部分があるため省略。	P 1 4 第4章 3. ( 3 )
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。	「国の支援の必要性」で、集約型都市構造への転換について国として地方公共団体等を積極的に支援することを記述。	P 1 5 第4章 3. ( 5 )
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貰いたい。	ご意見を踏まえ、「国の支援の必要性」で、国として集約型都市構造を実現するための地方公共団体等による施策、とりわけ協議会の合意のもとに進められる施策に対して、総合的な支援を行う必要性について記述。	P 1 5 第4章 3. ( 5 )
⑲ 歩いて暮らせる生活環境を実現する上では、中心市街地に自動車が自由に乗り入れる現状を変革すること（乗り入れ規制の実施）が重要だと思います。自動車交通と公共交通がともに自由に中心市街地に乗り入れできる競争条件の下では、自動車交通に軍配が上がる可能性が高い点を重視すべきです。乗り入れ規制は地元の合意形成が難しいことに言及した上で、そうした難題に挑戦して、歩いて暮らせる生活環境を実現しようという首長、自治体、地域には、国として積極的に支援する姿勢を明示することも大切なのではないのでしょうか。	第4章3. ( 5 ) 「国の支援の必要性」において集約型都市構造を実現するための地方公共団体等による施策に対しては、国も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、概要報告書（アピール版）にもその旨を強調して記述。 また、第5章2. ( 3 ) 「歩行者空間の復権と積極的整備」において、日常生活機能の集積と安全・快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、交通管理等による自動車交通の流入抑制を併せ実施することが大切と記述。	P 1 5 第4章 3. ( 5 )  P 1 9 第5章 2. ( 3 )
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。 その際、関連する内容をどこまで書き込むか。 「コンパクトシティ」という言葉だけで必要な取り組みが十分行っていない自治体もあることから、国が支援するにあたっては、客観的な判断を間に入れてきちんと評価するというような文言を入れておくべきではないか。	第4章3. ( 5 ) において、集約型都市構造を実現するための地方公共団体等による施策に対して国が支援するにあたっては、その施策の効果の評価を踏まえつつ行うことを記述。	P 1 5 第4章 3. ( 5 )

意見のポイント	対応	本文
<p>②「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方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うていいのか。安易に流れないか、ということ。</p>	<p>客観的な指標については第4章3.(6)において、適切な指標を持って施策の進捗を把握することを記述。</p>	<p>P15 第4章 3.(6)</p>

意見のポイント	対応	本文
<p>3. 第5章 都市交通施策のあり方</p>		
<p>①「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」の意味するところは、環境負荷が少なく経済的に破綻せず、社会的な公平性を確保すべきだ書いてはどうか。 また、第5章1.②をもっとコンパクトに。</p>	<p>記述内容を再整理し簡素化。 また、ご意見を踏まえ、第5章1.(2)を大幅に圧縮して記述。</p>	<p>P16 第5章 1.(1) (2)</p>
<p>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&amp;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、再検討した方がよいのでは。和語の方が良いとも思われ、ここで言うパブリックな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。</p>	<p>パブリック、プライベートという表現を改め、徒歩及び公共交通、自家用自動車として整理。記述内容も再整理。</p>	<p>P16 第5章 1.(2)</p>
<p>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。ダイヤモンド型バスや乗合い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。</p>		

意見のポイント	対応	本文
④戦略において「最適」という言葉はつかわないほうがよい。「より望ましい」など。	「より適切な」という表現に修正。	P 17 第5章 2. (1)
⑤人や車の「移動」を重視する観点からみて目標達成型の道路整備が必要という方向で書いて欲しい。	ご意見を踏まえ、都市内の幹線道路の整備にあたっては、総合交通戦略等のプログラムや計画に基づき選択と集中及び目標達成型の道路整備という考え方に基づき重点化を図るべき旨を記述。	P 17 第5章 2. (2)
⑥道路整備の重点化の記述量は少々スリムに。	ご指摘を踏まえ、記述を削減しスリム化。	P 17 第5章 2. (2)
⑦幹線道路整備の必要性について整備すべき。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。	ご意見を踏まえ、第5章2. (2)「道路整備の重点化」において記述。また、道路整備と連動した沿道の土地利用について、2. (2)⑤「道路整備と連動した沿道の土地利用の実現」で記述を追加。	P 19 第5章 2. (2)
⑧道路交通行政（＝警察機関）による支援・協力も、歩いて暮らせる生活環境実現にとって重要であり、一体的な取り組みを期待する旨、明記してほしい。	交通管理面の対応とあわせ取り組むことが必要である旨を記述。	P 19 第5章 2. (3)
⑨トランジットモールは「(3)歩行者空間の復権と積極的整備」にも書くべき。また、記述を整理しスリムに。	第5章2. (3)③「場所に応じた歩行者空間の確保」で、ご意見の内容の記述を追加。また、(3)の記述をスリム化。	P 20 第5章 2. (3)
⑩駐車場、駐輪場については、道路空間の有効利用という観点から、必要以上に余裕のある道路は路上駐車場にするとか、駅周辺等では平面駐輪場とすることなどを考慮すべき。	ご意見を踏まえ、路上を含めた道路空間の使い方の工夫として駐輪空間の確保について記述を追加。	P 20 第5章 2. (3) ③
⑪支線バスとフィーダーバスは何が違うのか。また、コミュニティバスの用語が2つの意味の使われ方をしている。	支線バスはフィーダーバスと同義のため、フィーダーバスで統一。	P 20 第5章 2. (4) ①

意見のポイント	対応	本文
<p>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。</p>	<p>公共交通の運営については、民間事業者が運賃収入により行うことを原則としているが、行政側においても、ロードプライシングや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諸施策を行うことが重要である旨を記載。</p>	<p>P 2 1 第 5 章 2. ( 4 ) ③</p>
<p>⑬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。</p>		
<p>⑭駐輪場も駐車場と併せて整理すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、駐輪場の確保に関して記述。</p>	<p>P 2 2 第 5 章 2. ( 5 ) ②</p>
<p>⑮バイクの駐車場についても整理すべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、自動二輪車駐車場について、立地条件に応じた工夫をした整備の促進の必要性について記述を追加。</p>	<p>P 2 2 第 5 章 2. ( 5 ) ③</p>
<p>⑯道路交通法の改正で大型車の定義が変わったので、表現を確認。</p>	<p>本資料においては、「大型貨物車」を一般名詞として使用している。なお、「大型貨物車」と「大型車」の両方を使用していたため、混乱を避けるため、「大型貨物車」に統一する。 なお、東京都市圏物資流動調査においては最大積載量 10 t 以上を「大型貨物車」と定義しており、本報告書においても概ね 10 t 以上程度の車両を想定しているところ。 * 道路交通法改正（平成 19 年 6 月施行）により、最大積載量 6. 5 t 以上を大型自動車、3～6. 5 t を中型自動車とされたところ（現行では 5 t 以上が大型自動車）。</p>	<p>P 2 3 第 5 章 2. ( 6 )</p>
<p>⑰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 P T 調査が必要 ・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でのイメージ。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ある、ということをごどこかに書いても良い。 ・複合的の都心を実現するための都心域内交通のあり方も考えるべき。</p>	<p>ご意見を踏まえ、第 5 章の 3. に大都市圏における課題について、「今後取り組むべき課題」として追加して記述。</p>	<p>P 2 4 第 5 章 3. ( 2 )</p>

意見のポイント	対応	本文
⑩道路空間ではない歩行空間（公開空地、沿道の公園）との連携で、歩行者のネットワークが快適につながる必要がある。	歩行者空間の確保方策について「今後取り組むべき課題」として記述。	P 2 4 第5章 3. (4)
⑪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。 ・モール内短距離移動支援 ・フリンジPとセットで広く客を集めることが可能・自家用車を使わない多様な方々の来街が可能に。 また、トランジットモールをする道路はウインドウショッピングができるよう、建築物の1階レベルの用途規制をかけるのも有効な手段。	第5章3. (4)「中心市街地等での歩行者空間の確保方策」に、ご意見の内容の記述を追加。	P 2 4 第5章 3. (4)
⑫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。	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、「今後検討を進めるべき課題」として記述。	P 2 4 第5章 3. (5)
⑬公共財をどう捉えるかが重要。経済学では「誰でも無料で利用できるもの」としているが、都市交通ではどう捉えるか。経済学、工学、行政それぞれの分野での捉え方の最大公約数となるような捉え方ができるか。それは利用可能性ではないかと思う。公平なモビリティの提供については、社会政策的な面があり、こうしたものまで含めて公共財として捉えていいかは議論があると思う。		



意見のポイント	対応	本文
4. 第6章 市街地整備施策のあり方		
①今後、市街地面積の総量は減るが、増える土地利用（ニーズ）もある。それを組み合わせて市街地整備の計画・事業と結びつける取組が必要ではないか。	人口減少は負の側面だけでなく、一人あたりの空間量拡大などの正の側面もあることにふれつつ、拠点市街地の形成に当たって、高齢化等に伴う新たな土地利用ニーズを踏まえることを記述。	第6章 1.（1）
②市街地整備の公共側の役割に関しては、公共の責任として自ら施行すべきものが引き続きあるということはもっと強調して書くべき。	公共性、緊急性の高い市街地整備については、公的主体が自ら実施するなど引き続き主体的な役割を果たす必要があることを記述。	第6章 2.（1）
③美しい街並み形成のために、電柱の地中化を進めるべき。	ご意見をふまえ、良好な景観形成の一つの取組として、無電柱化の推進を記述。	第6章 2.（2）
④木造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くべき。	第3章2.（2）において、延焼の危険性や消防・避難活動の困難さなど、密集市街地が抱える課題と、高齢化や土地等の権利関係が輻輳していること等を背景とした対策の困難さを記述するとともに、第6章2.（3）において、地域改善に向けた機運の醸成とともに、面的整備手法、建築規制の合理化や受け皿住宅の整備等を総合的かつ機動的に取り組むべき旨を記述。	第3章 2.（2） 第6章 2.（3）
⑤スマートシュリンクはインフラの投資効率や国土の効率的な経営といった観点からも重要。	ご意見をふまえ、その旨を記述。	第6章 2.（4）
⑥郊外市街地については、 ・まずは新規開発の抑制が大事で、 ・次に住宅市場を考えた長期的なスパンでの計画とマネジメント ・それでも対応できないものはシュリンキングという手順ではないか。国土利用計画の議論では都市部の面積がまだ増えるという見通しもあり、まず開発を抑制することが重要ではないか。	第6章2.（4）において、これ以上の市街地の拡大を抑制する観点から、まず、新たな新市街地整備には着手すべきでないことを記述。また、第6章2.（6）において、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旨を記述。	第6章 2.（4） （6）
⑦郊外のスマートシュリンクのソフトな取組もエリアマネジメントの一種であり、この部分は拠点市街地だけでなく様々な市街地の横串的に述べていることを明確にすべき。	第6章2.（6）において、スマートシュリンクに向けた取組も含め、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ことを記述。	第6章 2.（6）

意見のポイント	対応	本文
⑧集合住宅の建て替えは、もう少し強調してはどうか。	今後、集合住宅等の老朽化とその更新が大きな都市問題となり、市街地整備手法等による円滑な建替の促進が必要であること、また、集合住宅等の建替を契機に市街地の改善につなげる視点も必要であることを記述。	第6章 2. (7)
⑨市街地整備手法の柔軟・多様な運用の一番のネックはコンサルタントなどの専門家が固定観念に凝り固まっていること。その意味では、専門家に対しての「リカレント教育」が必要ということも述べるべき。	多様で柔軟な市街地整備技術等に関する教育研修を検討すべきであることを記述。	第6章 2. (8)
⑩ミニ開発について、「21世紀の負の遺産とならないように」防止する手だてを書いておくべき。	大都市等において依然として宅地の細分化が進行し、各種問題を引き起こしつつある状況にふれつつ、「21世紀の負の遺産とならないよう」各種方策の充実にについて検討が必要であることを記述。	第6章 3. (1)
⑪今後の検討課題として、二つ以上の整備手法をリンクさせて、相乗効果により事業展開を図る手法の創設を記述してはどうか（たとえば、拠点的市街地の形成手法とスマートシュリンク手法のリンク等）。	郊外部等における市街地の賢い縮退を推進する方策として、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等について検討する必要性を記述。	第6章 3. (4)
⑫集約型都市構造を目指すとしても、家賃の上昇や郊外部不動産の処分等の問題で、居住地を動きたいけれど動けない人に対する支援策も必要。	郊外部等における市街地の賢い縮退を推進する方策として、郊外資産の市場流動性等様々な観点から検討する必要性を記述。	第6章 3. (4)