

第3回「京都市 駅周辺等にふさわしい都市機能検討委員会」 会議録

日 時：令和4年3月28日（月） 午後2時00分～午後4時00分

場 所：職員会館かもがわ 3階 大多目的室

出席者：大庭 哲治 京都大学大学院准教授
塚口 博司 立命館大学名誉教授
辻田 素子 龍谷大学教授
中嶋 節子 京都大学大学院教授
中谷 真憲 京都産業大学教授

以上5名（五十音順、敬称略）

1 開会

——（事務局より開会挨拶）——

2 委員紹介

——（事務局から委員の出席状況報告）——

3 会議の公開・非公開の決定

- ・議事について非公開に決定

4 議事

(1) 本日の論点について

——（事務局から資料1に基づき説明）——

○ 委員

ただ今の説明について、御意見、御質問を承る。

——（異議、質問なし）——

(2) 各エリアの都市計画上の課題と対応の方向性について

——（事務局から資料2に基づき説明）——

○ 委員

ただ今の説明について、御意見、御質問を承る。

○ 委員

幹線沿道の土地利用については、敷地内で複数の用途地域に分かれていることが、立地動向に多大な影響を与えていると考える。今後、外環状線沿道に限らず見直していくことにより、市域全体のポテンシャルを引き出すべきではないか。

○ 委員

用途地域と街区の奥行きが合っていないことがデータで示された。今はデータで精緻に分かるのだから、これまでの一律の奥行き指定から、街区に合わせて見直すべきではないか。そうでなければゆとりのある空間が生まれない。

○ 委員

外環状線沿道に奥行きのない建物が多いことの根拠や要因が分かった。用途地域の奥行きが適切ではないことが阻害要因として考えられるので改善すべきではないか。

○ 事務局

外環状線沿道は、沿道から奥行き 30 m を商業地域、後背地を住居系の地域に指定しており、昭和 48 年から変更していない。小さい商店が多かった当時と比べると、現在は規模の大きい商業施設も増えており、新たな魅力の創出や活力の向上に資する都市機能の集積はもとより、にぎわいと潤いのある都市空間を形成するためにも、大規模な敷地でオープンスペースを作ってもらう仕掛けなども重要になると考えている。

○ 委員

外環状線沿道の用途地域の考え方は、他の場所でも応用できるのではないか。ただ、この考え方をそのまま応用できるかどうかは整理が必要。今後、京都駅かららくなん進都を結ぶ幹線を軸としてどう見直すかの検討が必要になると思うが、歴史的な町並みが残っている京都駅南側では、街区のあんこのところまでを見直すかどうか、幹線ごとに丁寧に見ていく必要がある。開発を推し進めるところ、歴史的な景観などを守るところを具体的に落とし込み、議論すべきではないか。また、歴史的な町並みは道路の両側で景観を形成しており、街区単位での指定が相応しいのかについても合わせて検討すべきではないか。

○ 委員

竹田駅周辺は生産緑地が多いので、土地利用が進まないのではないかと。生産緑地があるために大きな土地として纏まらず、別の場所に本社がある企業の小規模な営業所や住宅が建っている。多くの市外企業が営業所を置いている状況を考えると、企業は利便性が高く魅力的なエリアだと感じているのではないかと。らくなん進都の核としてポテンシャルが高い場所であり、もっと土地利用を誘導すべきだが、どういうことができるのか。

○ 事務局

竹田駅の北東側は、一定広さを持つ生産緑地が多くポテンシャルが高い土地もある。生産緑地のままとされている要因の一つとして、何らかの解除できるタイミングがあったとしても、その際に土地利用を変えたいと思えるようなインセンティブが働いていないことが考えられる。これを踏まえ、本市としては、都市農地が都市にあるべきものという考えを基本にしつつも、土地が魅力と活力あるものに変化するチャンスとなるのであれば、そのインセンティブが働くよう、用途地域を見直すことも選択肢の一つだと考えている。

○ 委員

竹田駅周辺の一体性が低いことを踏まえると、国道24号線とも繋がる駅北東側をしっかりと引き上げていくべき。営業所を構えるような利便性の良い場所になる。また、竹田駅の北東側には2千㎡以上の土地が存在しており、それらをしっかりと有効活用すれば、くいな橋駅ともまちが繋がっていく可能性がある。

住工の共存を図るためには、悪臭や騒音を出す工場側の配慮が必要となるが、住宅も配慮しなければ効果は十分に上がらないのではないかと。日本の住宅は、世界的にも窓の環境性能が極めて低いと問題視されている。今後、住宅を入れていく工業系用途地域において、他の先進国並みの窓性能を条件としたインセンティブを付与できれば、音の低減だけでなく、省エネや環境配慮、CO2削減にも繋がり、サステナブルでポジティブな方向性で打ち出していけるのではないかと。

○ 委員

工業地域を前提として考えれば、まずは住宅側が配慮すべきだと思うが、まちの将来像として住工共存を考えるのであれば、住宅側だけが配慮するのではなく、住宅と工場の双方が理解し合うことが大事。まちづくりとして考えると、双方が物理的に閉じてしまっては意味がない。例えば、工場

側は住宅が入ってくることを前提に、緑地、保育所機能、交流機能などを確保できると良いし、住宅側も工場の音による影響を理解できると良い。住宅側は工業地域であるということを念頭に置くとともに、工場側は住宅も入り込むことを許容するエリアとして操業できると良い。片方だけではなく、双方が配慮し、住宅と工場が共存する環境の良いまちを考えるといった視点が大事ではないか。

建物性能をいくらでも上げることはできると思うが、その分費用が掛かれば、マンション事業として成り立たなくなる可能性もある。そのため、双方に効果的なインセンティブを検討する必要がある。

共存というのは、工業と住宅が一体化した環境の良いエリアを作れるかということ。昔あった企業城下町のように、福祉や環境について、一つの会社としてだけではなく、まちとして考えていくようなエリアになると良いのではないか。

○ 委員

西部工業地域は工場側が初めに立地し、その後に住宅が増えてきたという背景がある。そのため、住宅側に配慮を求めるという表現になっているかと思うが、工場の立地が先で後に住宅が建ってきているため、まずは新しく入る住宅側が、まちの経過を十分理解することが大事。我慢しろと言うわけではないが、そういったことも念頭において住宅の場所を選択する必要がある。ただ、住宅側にだけに配慮を求めるのは上手くいかない。行政としても、工場と住宅の関係を調整する方法を考えてほしい。

○ 委員

新社屋を山科に建てた企業を訪問したが、周囲には住宅が多かった。今ある企業がそのまま存続することを前提に議論しているが、住宅が増えた結果、操業環境を保てずに他所へ出て行ってしまう可能性も考えておくべき。その場合、京都市の産業政策上も問題となる。そもそも工業地域に住宅が増えるのは、廃業した企業の敷地が開発事業者に売られるためだが、そこに行政が関われないのか。ＪＲ北側には大企業が多いが、大津などの近隣都市に施設を建てており、このままでは京都の強みが無くなっていく。住工共存を進めることで企業がいなくなるというリスクもあるため、バランスが重要。

○ 委員

バランスに関連した考え方として、今すぐでなくて良いが、工業系用途地域のうち住宅利用が多いエリアについては、工業から準工に変更するこ

とで、まちの利便性を向上させながら、職住近接を進めていっても良いのではないか。工業を根付かせたいエリアであれば、工業地域とすべきだが、住宅のニーズが高いエリアなのであれば、戦略的に用途を見直すことも選択肢の一つではないか。

○ 事務局

工業系の用途地域でも場所によって土地利用の状況が異なるため、細かく見たうえで、用途地域を見直すかどうか判断していく必要がある。現行の工業地域を前提とする場合でも、住宅が騒音のことを認識し、工場が離隔やオープンスペース、緑地を設けるなど、住工の両方が配慮するよう工夫し、双方が良いまちを作っていくポジティブな発信を行っていききたい。

○ 委員

太秦天神川駅の西側は、明治末から大正期にかけて操業した企業が多く、田畑だったところに職工の住宅が建ち並び、まちが形成されていった。京都の地場企業が古くから残っている地域であり、そういう企業が追いやられてしまう可能性も出てくるので注意が必要。用途地域を変更する場合、その場所にどのような産業があるかという細かい確認が必要ではないか。住宅が増えることは良いことだが、そのせいで京都発祥の企業が出ていくということは良いとは言えない。

○ 委員

商店街であれば、店主も一住人であるため、商業と住宅が相互に配慮する関係を築けるだろうが、工場と住宅では、企業城下町でない限り勝手には進まない。そのため、都市計画上も最初から上手く配慮させないと、適切な距離が保てないのではないか。

○ 委員

地区計画でも、高度地区の上限を緩和する代わりに周囲に多くの緑地を設置するといった事例もある。例えば、緑地や公開空地を設ければ容積率を緩和するといった企業側へのインセンティブを用意することで、住工共存を実現していけると良いのではないか。

○ 委員

京都駅西部エリアは変わってきている印象があり、魅力的だと感じる。梅小路公園が整備され、K R Pや市場、島原のような魅力的な要素が多く揃っているにも関わらず、それらが上手く繋がっておらず、七本松通が極

めて勿体ない。そのため、一階ににぎわい機能を入れる代わりに高さ規制を緩和するなど、都市計画的な対応を行うことが必要ではないか。

○ 委員

用途地域の変遷を見ると、七本松通は、平成８年まで工業と準工を繋げているだけで、にぎわいがない通りだったと推測する。現在は片側が商業地域になり、今まさに動き出す時であり、何か手を打つと良い形で人が集まるのではないか。西部エリアでは、エリアマネジメント組織が立ち上がっており、ものづくりやクリエイティブを引き起こそうと、色々と進められている。私もイベントのプロモーターと話をしたが、K R Pと市場を結ぶ通りのどこかでイベントができればという声も聞いており、こういう動きと都市計画が組み合わさると、人が集まるような仕掛けになり、人が集まると都市計画が生きてくることになる。

○ 委員

補足資料１－５で、クリエイティブ・タウン化の推進と書かれているエリアについて、山陰線より西側で田畑であったところに、昭和３０年代後半から４０年代の高度成長期に建った小さいビルがたくさんある。そういうものを活動の拠点とするアーティストや商業活動をしたい人を積極的に呼び込むような仕掛けを、総合的な施策により実現できれば、魅力的な人たちが集まるエリアにできるのではないか。

○ 委員

京都駅西部エリアで見られるような、地域の様々な主体の動きを後押ししていくべき。

K R Pより南側にあるビルを活用したり、買い上げて新しく建てたりすることは可能なのか。また、K R Pは拡張できるような状況になっているのか。

○ 事務局

K R Pの南側では、現行規制でも建替えていただくことができるが、むしろ、K R Pがあるから、その周辺の小さなビルをリノベーションし、潰さずにアップデートするといったクリエイティブな人たちが集まってくるといった動きの方が多い。

○ 事務局

K R Pが敷地内で順次拡張されている状況を踏まえると、まずは本拠地

で拡張し、集積しようという考えをお持ちなのだと思います。一方、個々のイノベーターたちは、周辺のビルを使ってK R Pと結び付けようとする動きが見られる。

○ 委員

都市計画の変更とまではいかななくても、そういうエリアだと性格付けるだけでも、興味を持つ方がいるかもしれない。

○ 委員

クリエイティブ・タウンとK R Pの繋がりがもっと強くなっていくべき。七本松通は車で通過するだけになっており、何もイメージはない。都市計画を見直すことも大事だが、七本松のところでイベントを仕掛けるといったことも変わるきっかけになるかもしれない。

○ 委員

クリエイティブ・タウンは、大阪の堀江のようなイメージを持つ。堀江は20年前、家具屋が全て閉まっていて寂しいところだったが、今や多くのクリエイターが集まり、住宅も数多く建っており、大阪市内の中でも人気の住宅地になっている。堀江のように、既存ビルを活用した魅力的な空間が広がれば、クリエイティブな活動や住宅地として展開してけるのではないか。公園や公開空地などを確保しながら空間的に良くなれば、魅力的な人が集まるところになっていく。

○ 委員

飲食やファッションも多い。

○ 委員

劇場もある。心斎橋から歩くことができ立地も良い。ここも立地は良い。

○ 委員

京都駅西部エリアは京都駅近傍であり、利便性は申し分ない。このようなアクセス性が良いところでは、新しいものを作っていくことが大事。その一方で、クリエイティブ・タウンなどの既にまちで活動が起こっている拠点から周囲に染み出していく方策も考えていくことが必要。京都駅西部エリアは核となるものがあるため、いかに染み出していくかが重要。

都市計画は用途地域の種別をしっかりと分けて考えがちだが、少し曖昧なところを残してじわじわと染み出していくようなゾーニングを考えてい

く発想も大事。

○ 事務局

京都駅西部エリアの多くは準工業地域であり、用途地域の中では自由度が高いため、それがポテンシャルになればと良いと考えている。一方で、エリアマネジメントの関係者や商店街等へヒアリングしたところ、面白い動きがある中で、リノベーションしようと思っても、今の規制では小さな増築もできず困っているという声が寄せられた。この声を拾い上げ、大きな変更をせずとも何か工夫していただけるよう、都市計画の側面から後押しできることがないか考えたい。

○ 委員

どのエリアからの声なのか。

○ 事務局

梅小路京都西駅を中心としたエリアにおいて、商店街から大学、寺社、企業などの20団体で構成されているエリアマネジメント協議会がある。このうち、駅周辺で活動されている事業者のほか、商店街の方にヒアリングを行っている。

○ 事務局

補足資料1－5の青色エリアには、様々な倉庫跡地などがある。それらの建物の多くは、法律ぎりぎりで建っていたり、法律が厳しくなる前から建っていたりするため、今ある建物を増築して何かにチャレンジしたくても、なかなかできないという声をお聞きしている。

○ 委員

京都駅西部エリアは地価が安く、古いストックがたくさんある。そういうところだからこそ、魅力的であり、新しいことにチャレンジしやすいのかもしれない。新しいチャレンジに対して、何か後押しできるようなインセンティブを付与すべき。

好ましくない空き地にならないような工夫も大事であり、エリアマネジメントによる民間活力を積極的に活用し、建物だけでなく道路空間まで幅広く活用し、にぎわいを生み出す取組を後押しできるようなインセンティブを考えるべきではないか。

KRPも周辺とのにぎわいをどう作っていくかということを課題と認識しており、そういったにぎわいづくりに寄与するような取組を後押しす

べき。

○ 委員

小さな増築もできないことは、既存不適格と関係するのか。

○ 事務局

そのとおり。

○ 委員

容積率が厳しいのか。

○ 事務局

容積率200%では厳しいようだ。

○ 委員

五条通は企業の方がグループを作ってイベントを開催している。七本松通も意欲的な方がいるのか。それとも外から仕掛ける必要があるのか。

○ 事務局

中から動きがある。今まさに動こうとしている。

○ 委員

外環状線沿道において、活発な土地利用が行われない理由として、動機付けがない、阻害要因があるということを挙げていただいたが、この動機付けがないというのはどういうことなのか。

○ 事務局

山科の外環状線沿道について、事業者が積極的に開発をやりたいと思えるようなメリットが足らないと考えており、そのための動機付けとしてインセンティブが働いていないのではないかと考えている。

○ 委員

なぜインセンティブが働かないのか。

○ 事務局

現行の用途規制では、外環状線沿道の多くの街区内において、商業系と住居系の用途地域に分かれているほか、高さ制限も31mとそうでない地

域に分かれている。その結果、利活用しにくく一体的な土地としてのインセンティブが働いていない可能性がある。

○ 委員

利便性の観点はどうか。地下鉄はあるがバスの利便性が低いのではないかな。

○ 事務局

南北方向に地下鉄があるが、バスを含めて必ずしも便利ではない。地下鉄の駅周辺が求心力のあるエリアになっているのかどうか。

○ 委員

東西線があり全体として利便性は悪くないが、きめ細かく見た場合に問題がある。駅間の求心力をもっと向上させるべき。

○ 委員

幹線道路沿いにセットバックして共同住宅を建て、ウォーカブルな空間を創出していくべき。また、単に利便性を向上させるだけでなく、心地良い環境を創り、山科川の自然とも繋げていってはどうかな。

山科川は、昆虫の研究がされる評価の高い自然環境を有した良い川だ。外環状線沿道と山科川の間土地利用も考えてみてもよいのではないかな。利便性だけでなく環境が良いことも、住むうえでの魅力になり得る。

○ 委員

賛成。東部エリアには、山科川のような自然も多く心地良い空間があるので、幹線沿いだけにこだわらず、幹線と山科川の間などに共同住宅があっても良いのではないかな。

外環状線沿道に面して薄い壁のような建物が多い。用途地域の奥行きが適切ではないことが阻害要因として考えられ、見直すべきではないかな。

○ 事務局

本日の御意見を踏まえ、地域中核拠点エリアに位置付けた駅の求心力だけでなく、面的や線的に広げて、駅間の求心力を向上させることも含めて検討していく。

○ 事務局

栂辻駅と丸太町駅を比較すると、人口や駅の乗降客数は似ているが、商

業施設の数が圧倒的に違っており、駅へのアクセス性も異なるなど、拠点としてのポテンシャルに差が出ている。商業の部分が柳辻エリアまで伸びると、もっと選ばれる場所になるのではないかと考えている。

○ 委員

アクセシビリティは一つの指標としてはいいが、解釈が難しい。

○ 委員

市境のギャップの是正についてしっかりと考えていくべき。このギャップが活力の差として表れているのではないか。

○ 委員

他都市とのギャップは、京都市としてどう考えるのか。

○ 事務局

他都市の規制に合わせるだけの議論はしたくない。ただ、実態として、ギャップのあるまちの使われ方が問題であると認識している。

○ 委員

ギャップの是正に向けて、スピード感をもって都市計画的な対応に取り組む必要がある。ただ、本市が隣接市町と同じまちを目指すわけではないので、ギャップをどのように合わせていくのかは整理が必要。

○ 委員

隣接市に合わせる必要はないが、連携して一緒に改善していけそうな場所もある。京都市としての構想をもって、隣接市町と意見交換をすべき。

○ 事務局

都市計画マスタープランをつくる際、向日市の都市計画と話をした。向日市には工業地域の高さ規制がないので、京都市域の工業地域も繋げて一緒に高めていく方が、ものづくりの集積を高めていく観点で良いのではないかと、というやり取りをした。

同じまちを目指すわけではないので、駅周辺を利用する方に不公平感や利便性の格差が大きく生じないように、例えば、そこで働く方が京都市に住む場合のことも想定し、住宅や利便施設をどう確保していくのかなど、境目の部分で高め合ったものを互いに上手く使うことも含めて検討したいと考えている。

○ 委員

「創造都市圏構想」といった周辺市町と連携する考えがあるように、市境エリアでは、隣接市町の活力を利用するための働きかけや意見交換などの連携によるまちづくりが大事。

○ 事務局

京都駅西部について、エリアマネジメント組織の関係者からは、若者が入ってくることは望ましいが、商店街の中に共同住宅が入ることにより、商店街が分断されるのは避けたいという御意見をいただいた。これについては、一階に商業系の機能を入れてもらえるとありがたいとのことであったが、それを事業者側にインセンティブとてして働かせる方法について、先生方の御意見をいただきたい。

また、東部の外環状線沿道についても、事業者側に同様のインセンティブが働かせるためには、どのような方法が考えられるのか、先生方のお考えをお聞かせいただきたい。

○ 委員

いかに使ってもらえるかが大事。にぎわいだけでなく、セットバックさせたうえで歩くための歩道や緑地を確保するなど、いくつかパターンを組み合わせ、事業者の創意工夫に自由度を持たせた方が良いのではないかな。

○ 事務局

御意見を踏まえ、事業者の創意工夫を引き出していけるよう、次回に向けてセットバックや緑地、店舗誘導などを組み合わせていくことについて、検討を深めていく。

○ 委員

山科の外環状線は長いので、全て店舗にするのは難しいだろう。駅に近いエリアは店舗も良いが、それ以外のところはセットバックも選択肢にあって良いだろう。いくつかパターンを考えるべき。外環状線沿道には、空地をつくり、街区内への風通しが良くなる方がまちとしてもきれいだ。あわせて、通り抜けられるような通路も提供してもらえると良いだろう。

○ 委員

地域特性を踏まえる必要があるが、七条通のエリアの容積率と高さだけを見ると、周辺幹線沿道と比べて不均衡となっている。

○ 事務局

地域の方に愛されている古い商店街などを大事にしながら、新しいものを入れていくべきだと考えている。高さ制限などを活用することによって、まちが良くなるのであれば、それを使って引き出していく方法もあるかもしれない。

○ 委員

このエリアの活動を受け止めていくのであれば、高度地区20mでは厳し過ぎる。

○ 事務局

商店街からは、共同住宅を呼び込み、人口を増やし商店街を持続させたいという声を聞いている。

○ 委員

七条通では、商店街を維持できるよう、店舗付きの共同住宅の場合には高さ規制を緩和しても良いのではないかと。ただ、単に高さ規制だけを緩和すれば、商店街が全て住宅に一変するかもしれないので、七条通の高さ制限を上げることによって、商店街自体が存続の危機に陥らないかということも気にしないといけない。そのため、バランスをよく考えて見直すべきであり、商店街との共存を図るルールも一緒に作ったうえで、高さ規制を緩和できると良いのではないかと。誘導用途については、京都駅から歩いて行けるエリアであることを踏まえると、ウォークアブルなにぎわいが創出できるよう、一階は全て店舗があっても良いだろう。

○ 委員

七条通は都心部にある立地を考えると、もっとにぎわいを生み出している場所である。

○ 委員

道路が広く高さが低いのでバランスが悪い。

○ 委員

共同住宅になったところは、もともと商店だったのか。

○ 事務局

そのとおり。地域特性を踏まえると、このまま共同住宅に変わっていっただけでは良くないと感じている。先生方の御意見を踏まえ、単に高さを緩和するのではなく、商店などのにぎわい施設を入れることを条件として、高さ31mまで使えるような組み合わせなども考えていきたい。

○ 委員

一方、七条通は、20m高度地区になっているから、大正から昭和初期あたりの町家や有名な近代建築が守られてきたのかもしれない。それらの保全もすべき。

○ 委員

近代建築がなくなってしまうのは勿体ない。

商店を一階に入れるなど、そこに資するものであれば高さ制限を緩和するのは賛成。KRP、クリエイティブ・タウン、商店街、島原などがうまく繋がっていない。七本松通そのものを広場に見立て、バラバラの要素を繋ぐようなゾーニングやビジョンとして整理していったほしい。

○ 委員

建物の所有者と使用者が異なることが原因で、一体となりにくいことはないのか。

○ 事務局

古くからの所有者は、商店を古いまま残しておくことで安く維持できるので、今の状況が続いていることもあると聞いている。そのため、建物の所有者と使用者の双方がwinwinになるような方策が必要ではないかと考えている。

○ 委員

危機感は重要だ。四条通歩道拡幅事業は、地域が危機感を持っていたから成功した。今回の議論を踏まえ、今後都市計画を見直す際には、その地域の方にも危機感を持っていただくことが大事。

○ 委員

らくなん進都は、もともと工場を誘致したかったわけではなく、研究開発機能や任天堂、京セラのような大企業の本社機能を集めたかった場所。本来の趣旨と土地利用が見合っていないのであれば、幹線沿道などは本来の趣旨に合うように、本社も集積しやすい都市計画に変えていくべきでは

ないか。

○ 事務局

らくなん進都では、高さ制限がないにも関わらず、工業地域であることから、どのような計画であっても容積率が一律に制限されている。

○ 委員

らくなん進都の都市計画変更は、竹田駅への波及効果もある。

一方、らくなん進都の鴨川以北には、REXのバス停がないことから分かるように、まちの拠点が存在せず、魅力が足りない。魅力をつくることで利便性も高まるので、そのための緩和として、商業地域に変えることも選択肢の一つとして考えていくべきではないか。

○ 事務局

先生方の御意見を踏まえ、事務所や商業系のものを受け入れられるよう、まずは沿道を中心に検討したい。このエリアは街区がかなり大きいので、30m、50mといった線にこだわらず街区単位でも検討していく。

京都駅周辺について、田の字の熱を受け止める京都駅のエネルギーを河原町、竹田街道、烏丸、油小路の沿道で流していけるようにしたい。

○ 委員

京都駅の南部は、高度地区などの都市計画制限の谷間を上げていくことが必要である。その際は、各幹線沿道の状況も丁寧に確認しておくこと。面的に京都駅とらくなん進都をつなぐ必要はないと考えており、特に街道沿いや、一本奥に入った所では、町家や近代建築が残っているので、面的に見直す場合には配慮すること。

街区の中に入ると京都らしいまちが残っていることが大切である。上手く共存できるような制度設計が望ましい。ニューヨークや丸の内のように、歴史的なものを残すと、その分を隣地の容積率に上積みするようなことが小さいエリアで取り入れられないだろうか。

○ 委員

最後に、次回の資料はどのようなものか。

○ 事務局

今回は、本日までの御意見を踏まえ、5つのエリアの課題等の対応策を一覧で並べさせていただく。

○ 委員

今回の精緻なデータで裏付けられたように、各エリアの特性や課題を踏まえ、インセンティブや阻害要因を取り除く仕組みを積極的に検討し、事業者の創意工夫を引き出していけるよう引き続き議論を進めたい。

5つのエリアについては、横並びにして議論していく必要がある。例えば、幹線道路沿道からの距離などの課題は複数のエリアに共通している。共通のものとエリア固有のものを分けて整理すると導きやすくなる。

5 閉会

○ 事務局

———今後のスケジュールについて再度説明後、会議終了———

(了)