

# 都市活力研究所 アーバン・イノベーション・セミナー 講演

## 第1回 新しい時代の都市計画のあり方

日時：2009年7月30日（木）午後2時～4時30分

場所：ブリーゼプラザ 小ホール（ブリーゼタワー7階）

講演1：新しい時代の都市計画のあり方

日本大学理工学部土木工学科 教授 岸井 隆幸 氏

講演2：関西の都市の動向と課題

国土交通省 近畿地方整備局

建政部 都市整備課長

小路 剛志 氏

ミニ討論：

パネリスト：岸井 隆幸 氏、小路 剛志 氏

コメンテーター：関西学院大学 総合政策学部 教授 角野 幸博 氏



岸井 隆幸 氏



小路 剛志 氏



角野 幸博 氏



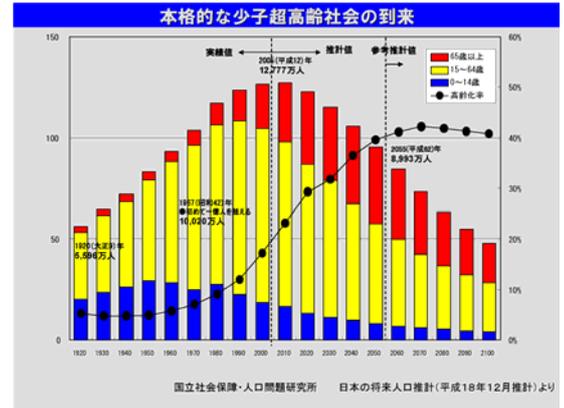
# 講演 1 : 新しい時代の都市計画のあり方

日本大学理工学部 教授 岸井 隆幸 氏

来年の通常国会に向けて、都市計画法の改正がいろいろと検討されている。その背景、法改正の骨子、私の視点、今後の法改正の進め方をお話したい。

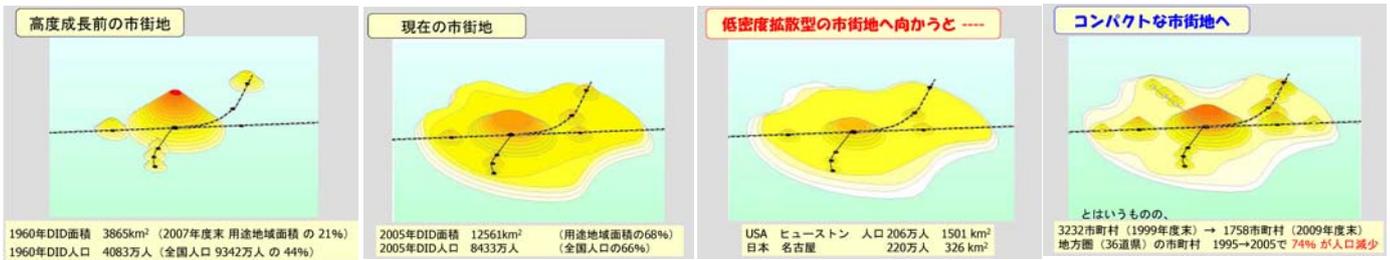
## 【都市計画法改正の社会背景】

- 都市計画制度見直しの大きな背景として、少子高齢化とそれに伴う都市の変化への対応がある。年齢構成別の人口を見ると、1970年と2040年は人口としては同程度だが、高齢者の構成比は2040年の方がはるかに高い。
- また直近の課題として、地方分権への対応がある。冬柴国土交通大臣(当時)が「都市計画の分権は国が責任を持って行う」と国会で言明した経緯があり、地方分権に対応した都市計画法改正のタイムリミットが迫ってきている。



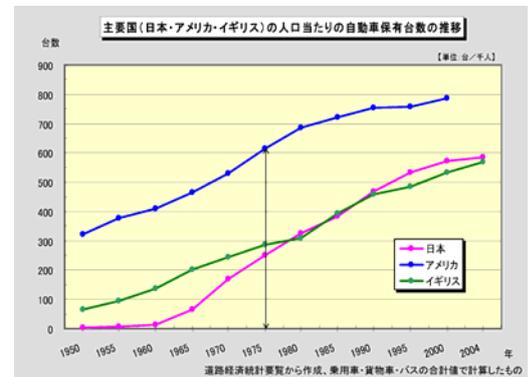
## 【都市の変遷と目指すべき方向】

- 都市がどう変わってきたのかを見てみる。1960年は用途地域の20%がDIDだった。これは近代の日本の都市の原型。そして現在の市街地はDIDが用途地域の70%と拡大しており、残り30%は用途が指定されているものの人口が少ない低密度な状況。ヒューストンと名古屋を比較すると、人口は同程度だがヒューストンの方が面積ははるかに広い。名古屋は大都市でも比較的車利用が多い都市だが、アメリカ都市は更に低密度拡散型都市とわかる。今後はコンパクトな市街地、「エココンパクトシティ」を目指すべきである。



## 【自動車保有台数の比較】

- 自動車保有台数をアメリカ、ヨーロッパ、日本で比較すると、アメリカが最も高く、ヨーロッパは日本よりも低い。日本は地域により差があり、東京は低いが、地方都市は高く、アメリカにほぼ等しいくらい。
- 日本はこの40年で猛烈に車が増えてきた。アメリカは昔から多く、日本の600台/1000人という保有台数は、アメリカの1970年代前半と同程度。

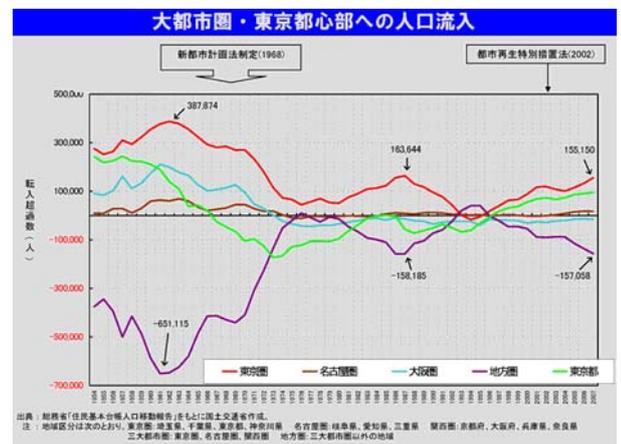


- ・ 自動車利用が多い都市の例が、右の写真のヒューストン（1992 年頃）。車で通勤する人が多いため、都心も道路と駐車場で埋め尽くされている。はたして日本はこのような都市を目指すのか？
- ・ 自動車の排ガスは地球環境問題に大きな影響を与えている。今後はこの CO<sub>2</sub>排出を抑制しなければならない。抑制できない場合は、排出権を買ってこななければならない。これは、経済的に大きな影響が出る可能性がある。
- ・ 自動車に過度に依存しなくても済み、CO<sub>2</sub>排出を抑制できる都市のコンパクト化が必要となる。



### 【人口の社会移動】

- ・ 社会移動を表すグラフを見ると、1960 年代、地方から大都市へ多くの人々が移動したとわかる。その後、バブルが崩壊し、低成長時代の後は東京一極集中が進んでいる。東京の中でも、特に 23 区の人口が激しく増加している。
- ・ 一方、地方では人口が減少し、中心市街地や高齢化の問題が生じている。こうした地方では、どこにどうやって、住みよい快適なまちをつくるか？いかに賢く市街地をつくるか？ということが課題になっている。
- ・ このような社会背景に合わせて、都市計画のあり方も変えよう、というのが今回の都計法改正の主旨。

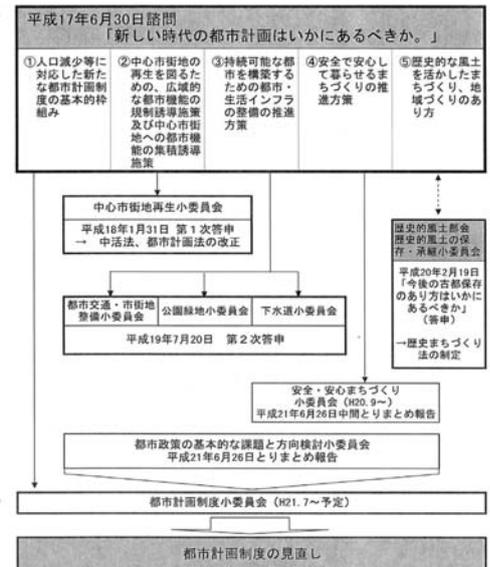


### 【都市計画の合理性】

- ・ 人々は行政に対して不信感を持つようになっており、都市計画をめぐる裁判があちこちで起きてきている。都市計画道路の権利制限に対する補償では、最高裁では行政が勝ったが、長期的な権利制限について疑問が呈された。また、都市計画道路の必要性を説明する際、その論拠が問われた。こうした判例を見ていくと、土地所有者の権利を擁護する方向にある。そのため、都市計画としての必要性について、より明確な説明が求められるようになってきた。そこで、現在の都市計画が合理性あるものか、今一度、再点検する必要がある。
- ・ このような動きを受けて、都市計画の見直しが全国で行われるようになってきている。長期未着手の都市計画道路がかなり残っているが、見直されないまま残っているものもあり、問題視されている。
- ・ 長期未着手の都市計画道路の中には旧都市計画法時代の大臣決定のものが結構残っている。今の地方分権の流れを踏まえると、国が定めた計画に地方が従うのではなく、市町村が自らの裁量で責任を持って都市計画を見直す方がよい。

## 【都市計画法改正の流れと方向性】

- 都市計画審議会の中の都市計画部会で、これまで議論を進めてきた。最近では3つの小委員会で、新しい都市計画のあり方を議論している。安全・安心のテーマは着手が遅れていたが、6月に小委員会で中間とりまとめがあった。また、「都市政策の基本的な課題と方向検討小委員会」も先日、とりまとめがあり、それらを受けて、「都市計画制度小委員会」が立ち上がった。これはちょうど本日、第1回会合が行われる。ここでの議論を受けて、制度を変えていくことになる。
- 法律は複雑に絡んでいて、都市計画法を変えると他にも波及するため、個別調整していく必要がある。
- 法改正を来年の通常国会に間に合わせるため、法改正の議論と共に法文案の作成も同時進行で進めている。



- 都計法は改正によってどのように変わることになるかは「都市政策の基本的課題と方向検討小委員会」の資料をホームページで見るとよくわかる。
- これまでは緊急を要する都市問題があつて、その解決のために都市政策があつた。しかし今後は、「まちがどうあるべきか」といったビジョンを自ら考え、そのビジョンを実現するための都市政策といった、「ビジョン実現型」へ移行する。行政がリードするまちづくりではなく、協働で、それぞれ役割を分担してまちをつくっていく方向になる。
- 市町村合併が行われた結果、ひとつの市町村に複数の都市計画区域が存在する状態となり、都市計画区域をどう考えるべきか？が課題になっている。
- これまで、都市と農地との関係は土地利用制度で調整してきた。都市から農村まで一体で考えた方がいいのでは？と言いつつ、そう簡単にはいかない。エココンパクトシティ実現のために、どうしていくか？という課題がある。

## 【引き継ぐべき都市へ ～エココンパクトシティを目指して～】

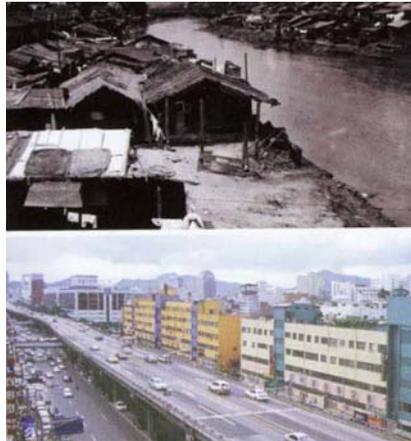
- 都市計画の制度を変えるだけでなく、現実の世界で実態が変わらなければならない。実態の世界でエココンパクトシティをどう実現していったらよいか？
- 1970年代前半のデトロイト等のアメリカの都心部は70%以上が道路と駐車場だった。ポートランドでは、こうした事態をどうしようかと考え、詳細な用途規制を行って、車を止めて歩行者の空間をつくり、車と歩行者空間のメリハリをつけた。歩行者空間をつくるには周辺に駐車場が必要になる。駐車場の数は日本と変わらないが、歩行者ネットワークを考えた上で配置している点が、日本と異なっている。
- 駐車場法の改正も視野に入れている。兵庫県の駐車場対策に注目しているが、まだ動いてない模様。駐車場は車との付き合い方を考える上で重要な視点。



- ・ 将来望ましい方向へ持っていくためにどうすればよいか？更新期が近づいた基盤をどうするか、考えることも重要。写真のボストンのビッグディッグは寿命が近づいた高速道路を地下化し、上は緑の空間にした。ソウルのチョングジョンも、河川空間を再整備し、魅力的な空間にしている。



〔ボストン ビッグディッグ (整備後)〕

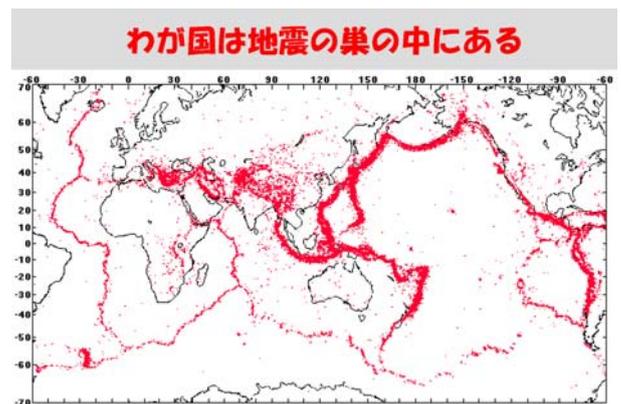


← 整備前      ↑ 整備後

〔ソウル チョングジョン〕

【引き継ぐべき都市へ ～安全・安心のまちづくり～】

- ・ 海外から見ると、安全安心という点で日本は治安は良いが、地震、台風等の災害リスクは非常に高いと捉えられている。ある地域が被災したら他の地域が助けられる、通行不能の道路や鉄道があっても他にもルートがあるような、多様な選択肢を持つ、複数で支える国土が望ましい。



【引き継ぐべき都市へ ～国際競争力の強化・魅力ある都市づくり～】

- ・ 今、我々は後世に何を残せるのか？戦後、何も無い時代でも良い公共財を今に残してくれている。金が無いというが、この10年くらいは公共投資額が減少しているものの、昭和30年代に比べると格段に大きな投資額となっている。
- ・ アジアは全世界人口の2/3を占めている。30年後、人口が増えるのもアジアであり、日本の国際競争力を考える上でアジアは重要。アジア諸国は既に都市の魅力向上に取り組んでいる。日本も負けないう、日本の歴史文化、風土を生かした、美しく魅力ある都市をつくらなければならない



- ・ 韓国も中国も、今後少子高齢化していく。日本が先駆けて直面する少子高齢化といった問題から、日本ならではの新しい解を見出すことも、次の日本の役割を考える上でも重要。皆が満足を感じる、新しい高齢社会を作らなければならない。
- ・ 人々が集う「まち」は人々が生きがいを感じられないといけない。「まちづくり」といった言葉に代表されるように、都市計画の分野がソフトな分野も含んで、かなり広がってきている。



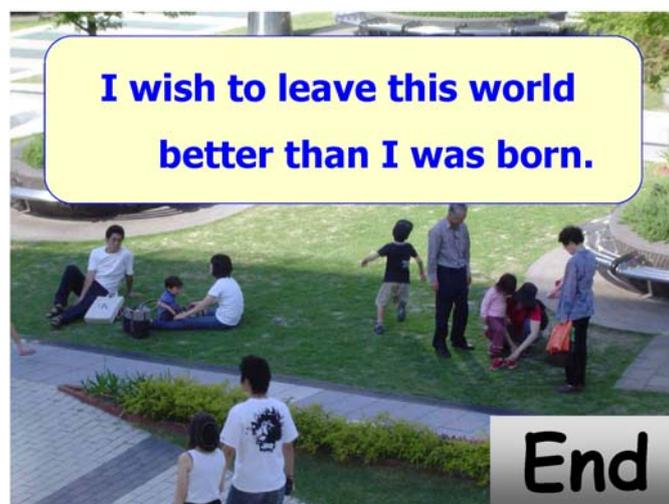
- ・ 法制度を変えるだけではなく、現実の中で動かして、実現していくことが大切。それには、公民協働で、人々と共に提案し、参画し実現することが大切。そのためには PDCA といったサイクルの共有化し、都市計画の情報を極力透明にし、法定計画制度を充実し、新しいまちづくりの方法を展開していくことが重要。

### 【都市計画法の改正】

- ・ 今日から社会資本審議会都市計画部会の法制度検討小委員会が始まった(事務局注：小委員会の資料等は、本資料末に添付しているリンク参照)。その中で、おそらく市町村の都市計画決定権の拡大、市町村と広域行政との役割、都市計画の PDCA といったことが議論されると想定される。
- ・ 来年の法改正のポイントの一つが、都市計画の PDCA の仕組み。例えば、10年に一回都市計画の継続、廃止、変更を検討するといったこと。
- ・ 土地利用制度については来年の法改正ではなくもう少し時間がかかる。おそらく、都市再生特別措置法の期限切れ、まちづくり3法の見直し時期のタイミングで都計法も改正ということになるだろう。

### 【おわりに】

- ・ I wish to leave this world better than I was born こういう考えを持った人も増えてきている。これを次の世代の「まち」にどう結集していくか、その制度を今、考えなければならない。ぜひ、お知恵を貸して頂きたい。



## 講演 2：関西の都市の動向と課題

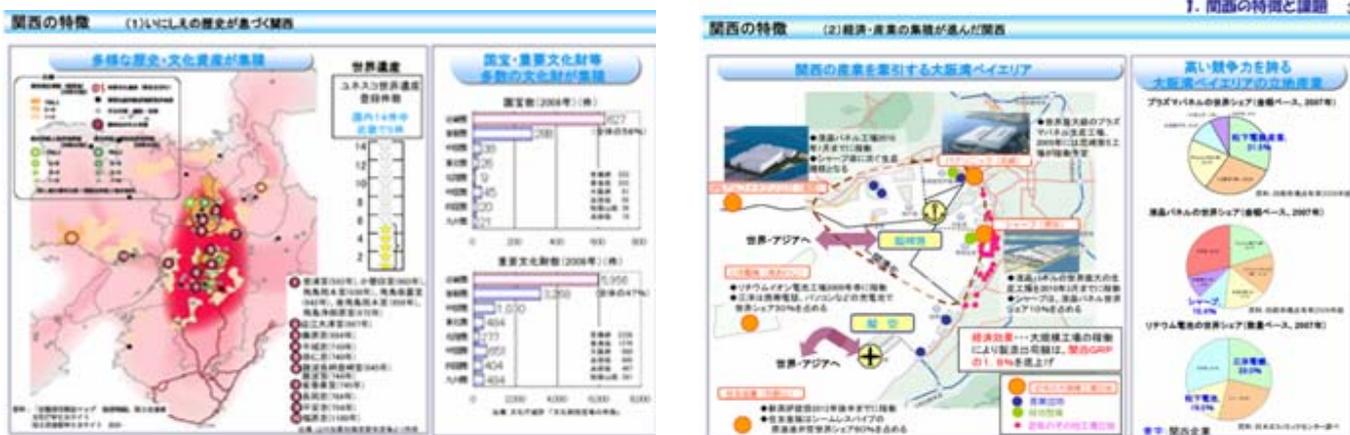
国土交通省 近畿地方整備局  
建政部 都市整備課長

小路 剛志 氏

- ・ 私からは関西の特徴や他の地域との相違点を簡単に整理した上で、関西で現在進行中の都市整備に関する取組み等についてお話ししたい。

### 【関西の特徴、課題について】

- ・ 関西は京都や奈良といった都があったため国宝の過半数を占めているなど文化財が集積しており、いにしへの歴史が息づいている。
- ・ 大阪湾ベイエリアは環境産業の集積地として「グリーンベイ」と位置付けられるなど、大阪湾岸では経済・産業の集積が進んでいる。
- ・ 観光の面では、京都など特色ある都市が多くあるものの、宿泊客のニーズに応えられていないことや、観光地における渋滞などの課題があり、観光における関西のポテンシャルを生かしきれていない。
- ・ 災害の面では様々なリスクを抱えており、淀川が氾濫したら都心に甚大な被害が出ることになる。関東をしのぐほど密集市街地面積率が高く、関西にとって耐震対策において重要な課題となっている。
- ・ 大津など県庁所在地でさえ空き店舗が増加しており、中心市街地の空洞化は関西においても深刻な課題になっている。



### 【関西の都市交通ネットワーク】

- ・ 関西においても高速道路の整備が経済活動に多大な寄与をしてきたが、一層の発展においては大阪都市再生環状道路の整備が様々な面で大きな効果を発揮することから、多くの方から事業の進捗が期待されているところである。
- ・ 現在、大和川線と淀川左岸線が事業中であり、第二京阪道路が今年度供用を目指している。今後は淀川左岸線延伸部や新名神高速道路の抜本見直し区間について大きく議論されていくことになるだろう。
- ・ 鉄道ネットワークの整備としては昨年、京阪中之島線と阪神なんば線が開業したが、平成 16 年の近畿地方交通審議会では多くの路線が中長期的に整備が望まれる路線として位置付けられている。中でも、なにわ筋線について今年に入ってから大きく議論に取り上げられ始めており、今年度から近畿運輸局が中心となって査が進められていくこととなっている。

### 大阪都市再生環状道路

都心部の混雑緩和、都市環境の改善など大きな効果を実現

- 利用者便益 **約890億円/年**
- 大阪都心の通過交通 **4割を削減**
- 環状内の主要渋滞箇所 **9割解消・緩和**
- CO2削減 **約4万トン/年** (大阪市面積の約30%の森林吸収量に相当)



### 関西の鉄道ネットワーク



## 【関西の都市再生の取組み】

- 都市再生プロジェクトは国、地方公共団体、民間と連携して、今まさに進められているところ。関西に重点がおかれているプロジェクトとしては、水都大阪の再生、尼崎 21 世紀の森など臨海部における緑地整備、門真市などにおける密集市街地の整備などがある。
- 全国 65 箇所に指定されている都市再生緊急整備地域のうち 20 箇所が関西。そのうち、7 割が政令指定市内に位置付けられている。関西における都市再生プロジェクトの事例としては、JR大阪駅北周辺地域、堺泉北港堺 2 区周辺地域などがある。JR大阪駅北地区は 1 期開発では平成 24 年のまちびらきを目指して事業中であり、2 期開発では環境をテーマにナレッジキャピタル等を検討している。

### 関西における都市再生プロジェクト

#### ○都市再生プロジェクトとは

- ◆内閣主導で強力に推進するいわゆる「国家的プロジェクト」
  - ◆「21世紀の新しい都市創造」、「20世紀の負の遺産の解消」という観点から、都市再生プロジェクトを選定、推進
  - ◆全国圏で構成される都市再生本部会合(H19.10より地域活性化統合本部会合)において決定
  - ◆決定後は関係省庁、地方公共団体、民間企業など様々な主体が協力して推進
- ① ゴミゼロ型都市への再構築(H13.6)
  - ② ライフサイエンスの国際拠点形成
  - ② 国際交流・物流機能の強化(関西二期、神戸・大阪港)
  - ② 環状道路体系の整備(大阪・京都)
  - ③ 都市環境インフラの再生(水都大阪の再生、臨海部の緑の拠点形成、海の再生等)
  - ③ 既存ストックの活用(御堂筋の再生等)
  - ③ 密集市街地の緊急整備
  - ⑥ 琵琶湖・淀川流域圏の再生
  - ⑦ 生活支援ロボット産業拠点の形成
  - ⑧ 都市再生事業を通じた地球温暖化・ヒートアイランド対策の展開(大阪市、守口市、茨木市・箕面市)
  - ⑨ 防災対策等とまちづくりの連携協働による都市の安心・安全の再構築(木犀町周辺：京都、ミナミ：大阪)(H17.6)
- 丸数字は第○次決定

### JR大阪駅北周辺地域



## 【関西各地の都市整備事業】

- 建設部都市整備課の主な業務は、補助事業関連のうち道路事業と河川事業、港湾事業、住宅整備事業を除く街路、下水道、市街地整備など都市計画事業に関する幅広い事業の指導、監督、助成である。また、国営公園が淀川、明石、飛鳥・平城宮跡の3箇所あり、これらの整備、管理を行っている。
- 歴史まちづくりの策定意向を全国で調査した結果、近畿は最も多い 28 都市となっている。関西ブランドを歴史を核として売り込むためにも、歴史を活用したまちづくりをぜひ推進して頂きたい。

## 【おわりに】

- 都市整備の観点から言うと、中心市街地の活性化や住工混在の問題、エリアマネジメントといった話がある。エリアマネジメントは単にハードではなくソフトと一体となったもの。すぐに成果が出せるものではないし、まだ緒に着いたという段階なので事例は少ないが、次代に向けた取組みとして推進していきたい。

## ミニ討論

パネリスト : 岸井 隆幸 氏、小路 剛志 氏、  
コメンテーター : 角野 幸博 氏

### 【スマートシュリンクの方向性】

#### 角野先生 Q

- ・ 人口が減少していく中、都市をどのようにしていくべきかが課題となっている。そこで、スマートシュリンクといった形でいい方向に誘導して行かねばならない という話になる。
- ・ しかし、計画的な都市の縮退は可能なのか？個々の箇所の事業対応はわかるが、どこを縮退させるのか？
- ・ 都市と農地との問題は時間がかかるけれど、その間にまた新たな問題が出てくるかもしれない。どのくらいの期間でシュリンクさせていくのか？
- ・ スマートシュリンクの話がある一方で、高度利用の話がまだある。その関係はどうか？
- ・ DID 中の人口密度は薄まってきている。集約化が望ましいということだが、低密分散型の将来都市像は描けないのか？

#### 岸井先生 A

- ・ 人口が増えないことは間違いない。そのため、市街地をただ単に維持するのはコスト的にも非効率。そこで、スマートシュリンクの話になるが、強引に「ここは住むべきではないからこちらへ住みなさい」と強制するのか？強制力を持つことの合理性はいかがかと議論している。
- ・ ではどうするか？権力で強引に縮退させる以外の方法も考えるべき、という方向。そこで、
  - ① 皆さんが住み替える時に情報提供し、サポートする
  - ② 行政として住んでほしいところに投資をするといったことが考えられる。
- ・ 河川サイドからは、水害をまちづくりに真剣に反映して欲しいという要望がある。危険箇所など、情報を提示することで、居住地を誘導することから始めないといけない。
- ・ そうしたことを含めて、マスタープランとしてどうすべきかを検討していくといいのではと考えている。
- ・ 東京圏では駅に近いところには人口が集中しているが、駅から遠い地域は減少している。高齢化していく中で、生活していく上で居住地はどこがいいかと、いろいろと考えて選択した結果なのだろう。ニュータウンは他の郊外部に比べるとはるかに基盤が整っているため、それを上手く活用するシステムはないか検討している。
- ・ どう縮退化させるかは、法制度論より技術論・事業論が大切 という気もする。

### 【都市再生関連の制度の方向性】

#### 角野先生 Q

- ・ 都市再生特措法に基づく都市再生特区制度は 10 年間の期間限定の制度だが、都計法改正の議論の中ではどのように考えられているのか？

#### 岸井先生 A

- ・ 都市再生特区はどのような制度だったかという、国が都市政策として大切なエリアを示し、その方針を示して、様々な提案を受ける、というもの。国が大きな方向性を示して地方がローカルルールで進めていくという今の流れを考えると、都市再生特区はそう違わない。

- ・都市再生特措法は内閣府、都市計画法は国土交通省の管轄という点に課題があり、全てを都計法に収斂させるのは難しい。都計制度の中に一般則として入れてはどうかという話も出ている。民間からの提案という形になっていることを考慮し、協定とか契約といった仕組みで残せないか という議論もある。

### 【駐車場政策の方向性】

#### 角野先生 Q

- ・駐車政策の転換については、付置義務制度の見直し、駐車場総量の抑制など、どのような議論がなされているのか？

#### 岸井先生 A

- ・駐車政策のあり方については、道路局の「人間重視の道路創造研究会」（事務局注：本資料末に添付したリンク参照）でも検討されている。この研究会は、道路特会が一般会計になったため、車利用者だけでなくもう少し広く道路利用者がメリットを受けられるには何がいいのか？と考えて、始まった。もう少し自由な発想で、という中で駐車場の話も出てきた。
- ・今の駐車場法は道路交通の輻輳緩和が法の主目的だったが、現状の実態も踏まえると、法の目的自体を変える必要があるかもしれない。
- ・今の仕組みは駐車場整備地区を指定して付置義務を課して駐車場総量を増やすものだが、都心部の公共交通が発達している地域では、実態として駐車場に空きが出ている。一方、荷捌き施設や二輪車駐車場は不足している実態もある。
- ・バリアフリーでは、全国画一的な2%基準があるが、全ての駐車場が同じ基準でいいのか。
- ・地域の実情に即した駐車場の建設および運用、マネジメントという視点が必要。東京近郊では銀座や大丸有で始まっているが、地域でルールを作って、柔軟に運用できる仕組みにしなければならない。地域が目指すべき将来像に合わせて、駐車場というツールを上手くコントロール、マネジメントしていく必要がある。
- ・駐車場法の改正は必ず行われるだろう。

### 【都市計画道路の見直しについて】

#### 角野先生 Q

- ・長期未着手都計道路の見直しについては、国からガイドラインは示されそうか？

#### 岸井先生 A

- ・国は自治体に、「都計道路を見直してください」と前々から言っているが、中々進んでいない。未着手で実現していない都計道路について、再度必要性を確認する必要がある。そのため、PDCA といった仕組みを都計制度に導入すべき という方向になってきている。つまり、未着手の都計道路について10年に一度くらい、必要性を確認するシステムを制度にインプットできないか？それができなければ、必要だと言う説明責任を果たせないのではないのか？それでも権利制限をかけられるのか？と議論している。
- ・未着手の場合、何でもやめればいいというわけではなく、都市計画として何を残して、何をやめるのか？という問題がある。「国はこう考えてますよ」とガイドラインくらいは示すかもしれないが、国が自治体に「こうしなさい」という時代ではなく、権限を地方に下ろす以上、責任も地方になる。国が考え方や課題解決の方向性、方法を示したとしても、地域がその通りにしなければならないというわけではない。国のガイドラインをベースに、地域で考えて上手く使ってください、という感じになると思われる。

- ・ 長期未着手の都計道路について各地域で抱えている問題に対して、様々な解決の方向性が用意できるはず。例えば、権利制限だけが問題なら、その仕組みを変えればいい。用地を買う金が無いということであれば、用地を買わなくても、都市計画で決定している空間を実現できる方法を皆で考えればいい。

### 【人口減少・都市縮退下での都市整備事業】

#### 角野先生 Q

- ・ 人口減少下で都市整備の事業総量はどうなっていくのか？ どこかに重点化ということのなるのか？

#### 小路課長 A

- ・ 都市構造が集約化に向かうなかで、京阪神都市圏の政令市だけが核となるのではなく、それぞれの周辺市が核となるといった都市構造は、今までと大きくは変わらないのではないかと。
- ・ 都市圏の縁辺部で中心性を持っているところをどうするのかについては、まだ例も無くモデルがない。無理をしても縮退は抑えられないとすると投資はできないし、そうすると自然に任せるしかないと考えるが、ゴーストタウン化する所は限界集落への対応のように社会的な施策が必要になるだろう。

### 【地方分権の流れと都市計画】

#### 角野先生 Q

- ・ 都市計画の理念と地方分権について、説得力を持つためにはどうしたらいいか？都市計画における地方分権が動き出した時に、どのような可能性、課題があるのか？

#### 岸井先生 A

- ・ 地方分権で市町村が独自の権限の元に計画をしても、それらの集合体が合理的な結論になるとは限らない。首長が選挙で地域の夢を語らないといけない中で、それぞれに人口増を目標に掲げても、全体の人口が減少していく時代にあって、人口を増加させるような計画はとても実現できない。今後は、どこかの人口が増えればどこかが減る時代。皆が中心市街地を頑張ろうとしている中で、どこかの市町村が全部引き受けるとなると、全部が崩れる。では、どうするか？地方分権を前提としながら、そうした矛盾を含んでいることを、システムとしてどう合理的に処理するか？という課題がある。
- ・ 地方分権とは言うが、全ての権限が地方に下りればいいというわけではない。地域ごとの判断が広域的な影響を及ぼすものについては、広域の団体に委ねることも必要かと考えている。
- ・ また、都計法改正の議論をしているが、法律ではない世界で何か仕組みがないかも考えている。いい答えはなかなか見つからないが、ひとつは都市計画審議会。この審議会の委員は第三者の立場で考え、市に意見する。その委員は、広域の都市計画の整合性も考える責任がある。広域の場に市町村の都市計画審議会の会長が集まって説明するようにするとか、それくらい責任を持って判断する都市計画審議会でない、合理的な判断をチェックするのは難しいのでは？と考えている。

#### 小路課長 A

- ・ 都市計画に関しては地方分権が進んでいる分野であると認識している。そもそも関西は住民自治という意識が高く、橋洗いや道普請といった歴史もある。果たして今も同じような高い意識を持っているだろうか？そうした意識を関西の人間がどこまで自覚するかが大きな分かれ目となるのではないかと。

- ・ 広域的な都市整備を、どこまでが基礎自治体で、どこからが広域行政でやるのか。広域行政でないと難しいこともある。道州制も一つの方法論としてありうるだろう。都道府県で広域調整できるかという、そんなに簡単ではないのではないのか。

#### 岸井先生 A

- ・ 奈良県は都市計画区域がかなり広域だったのでは(注)? そういう方法も一つの手としてある。市町村、県、国との関係の中で、国が全く関与しないのではなく、国が方針、ガイドラインを示して、各自治体がガイドラインに沿わなかった場合に、事後に国が自治体に「なぜガイドラインに沿っていないのか?」と説明を求めることができる、といった方法もある。  
事務局注) 市街化が進んでいる奈良県北部は、市町村を越えて大和都市計画区域に一体的に包含されている(他に一つあり)

#### 角野先生 Q

- ・ 地方分権の問題は、必ずしも権限委譲だけではなく、中央と地方の適度な距離とスピード感の向上ということもあるのでは?

#### 小路課長 A

- ・ お互いの業務の分担の仕分けは簡単にできるものではない。徐々に形成されていくものなので、試行錯誤しながら見出していくしかない。

#### 岸井先生 A

- ・ 地方分権の中身が重要。市町村という行政単位は計画を考える際には適当でない場合もある。日本という大きくない国土の1/3しかない平野部、国土の1/4しかない都市計画区域を、そんなに細かく切っていくのが、果たして合理的か?という議論もある。国と都道府県と市町村という対立ではなく、解に結びつけるのに何が一番合理的かを考える必要がある。

### 【関西の特殊性、地域性】

#### 角野先生 Q

- ・ 人口の社会増減のデータを見ると、関西は1970年代から既に流出超過が始まっている。関西はずっとシュリンクしていたのではないか、という見方もできる。このような近畿の特殊性、地域性といったことを、都市計画制度の見直し議論の中で意識しているのか。

#### 岸井先生 A

- ・ そもそも関西、特に大阪と神戸は国の法律の隙間を縫ってローカルルールを作ってきた。関西の取組みが法律になって全国に展開してきたこともある。非常に先駆けたところが関西という地域、あるいはまちづくりを担う人にはあった。知恵を出すいい機会だと思って、国の制度に先んじて走る、ここでやったことが次の時代に役立つ、ひいては地域にも役立つ、くらいの気構えで頑張りたい。
- ・ 国土形成計画法が今、全国版が終わって広域地方計画ができつつあるが(事務局注: 近畿圏広域地方計画については本資料末に添付したリンク参照)、やや空疎なものになりつつある。というのは、投資にほとんどリンクしていないし、協議会という体制で進めているため、各地方公共団体の長の政策に反することが書き込めない仕組み。では、都計法の中でできるかという、大都市圏法があるので、そこまではできない。

- ・ 関西はそれぞれ個性が違う都市がある。東京では業務核都市で都市圏の多核化を進めたが、関西は多核構造を先取りしていたといえる。今、東京よりは人口が減少しているなど、これからの日本の都市に先んじて問題に直面しており、関西がこれからの日本の都市づくりを先取りしないといけない状況。しかし、以前のような、関西の先取りの気風が無くなってきているのではないか。

#### 小路課長 A

- ・ 近畿の広域地方計画の策定に係る立場にいたので、岸井先生が指摘された問題点があるのは承知している。ただ、協議会で策定するという仕組み上、各機関との調整が不可欠であった。今回は協議会として皆でまとめたことに意義があると考えており、次は課題が改善されていくことを目指していくべきだと考えている。
- ・ 首都圏、中京圏と比べて、関西は人口においては四半世紀に渡って厳しい状況だった。今後、20、30年後には人口が1割くらい減少し、高齢化が進むことは見込まれるが、地方都市に比べると京阪神都市圏は相対的には厳しい状況下にはないと考えている。京阪神都市圏以外の関西をどうするかが近畿地方整備局として抱えている大きな課題である。関西の英知を結集して都市づくりを進めていくしかないと考えている。

#### 【都計制度見直しにおける関西の役割】

##### 角野先生 Q&総括

- ・ 国における都市計画制度の見直しの動きは当然全国ターゲットだが、関西は関西流の面白い対応ができるのではないかと。たとえば、個性的な都市核づくり、スマートシュリンクのモデルづくりなど。
- ・ 現在都計法改正に向けた動きが急とのことだが、関西から提案して反映してもらうことは可能か、また時間的に間に合うか？

##### 岸井先生 A&総括

- ・ かつて先進的な都市づくりをやっていたバイタリティを、もう一度発揮すればよい。提案があれば、難しく考えずに、国に言いに行けばよい。今ならまだ間に合う。
- ・ 行政は正直言って信用されていない所があり、関西特有の民の力を生かして、民間の発言力を見せないといけない。民間だと法律の話は提案しづらいかもしれないが、都計制度の見直しは、法律の問題と事業制度のあり方論も両輪であり、民の立場だと事業論の提案ができるのではないかと。

#### 参考リンク

- 社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会に設けられている「都市計画制度見直し」に係る三つの小委員会リンク

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s203\\_keikaku02.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s203_keikaku02.html)

- 国土交通省 道路局「人間重視の道路創造研究会」リンク

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/manvaluing/index.html>

- 国土交通省 近畿地方整備局「近畿圏広域地方計画」リンク

<http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/index.html>