

2023 年度 サステナブルなまちづくりに関する研究会 実施報告書

2024 年 8 月

公益財団法人 都市活力研究所

1. 研究会発足の背景と目的

京阪神都市圏においては、今後、少子高齢化や産業構造の変化、東京一極集中などによる遊休不動産の増加や公共交通維持に関する懸念、行政の財源不足など、地域・社会課題がより鮮明になることが予想される。さらに今般の新型コロナウイルスにより経済の不振はもとより働き方やライフスタイルも変化してきている。このように京阪神都市圏のまちを取り巻く環境の潮目が変わる時期にさしかかっていると思われる。そのような時代の変曲点において関西都市圏のまちが抱える課題を今一度洞察するとともに、変化の方向性を察知し、今後のまちづくりの在り方を探る取り組みを行う。

2. メインテーマ

「関西都市圏の持続可能な開発とは何か」ということについて、都市計画的な視点で考察する。

3. サブテーマ（カテゴリ）

(1)京阪神都市圏の変化と戦略の展望と課題

京阪神都市圏の人口や交通流動、経済活動のトレンドの変化を俯瞰しつつ、都市がそれに対応しようとしているかについて理解する。これにより幅広く、中長期的な視点の共有を図る。

(2)コンパクト・ネットワークの展開と課題

京阪神都市圏の自治体におけるコンパクト・ネットワーク施策を洞察するとともに、京阪神都市圏ならではの取組みや可能性について考える。

(3)オフィスセンター・ワークプレイスの変容と動向

大阪都心のオフィスセンターの変容について理解するとともに、コロナ後のワークプレイスの動向について幅広く考察する。

4. 進め方

2021年度～2023年度に年4回程度研究会を開催した。研究会では、今後の関西のあり方を俯瞰しながら、各メンバー(国、公共団体、経済界、UR等の中堅層など)が具体的なイメージが湧くような話題提供をもとに議論できるよう留意する。研究会の運営にあたっては、参加者がそれぞれの視点で意見交換や交流をすることによりプラットフォーム的な役割も果たせるよう留意する。

5. 研究会メンバー（2024年4月時点、順不同、敬称略）

土井 健司	大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻交通・地域計画学 教授
岡井 有佳	立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授
葉 健人	大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻社会基盤工学コース 助教
青山 啄人	国土交通省 近畿地方整備局 建政部都市整備課 課長
安田 和弘	(独)都市再生機構 都市再生業務部 事業企画課 課長
柏井 一成	(独)都市再生機構 都市再生業務部 事業企画課 主幹
木村 佳英	大阪都市計画局 計画推進室 計画調整課 課長
岩本 典子	大阪市 計画調整局 計画部 都市計画課 課長（2024年3月末迄）
茂福 隆幸	寝屋川市 2軸化事業本部 技術専門役（2024年3月末迄）
相馬 美津子	尼崎市 デジタル推進課 課長
井上 景介	京都市都市 計画局 都市計画課調整担当 課長
島本 健太	公益社団法人 関西経済連合会 産業部 参与
前林ダニエル慎吾	公益社団法人 関西経済連合会 産業部 副参与
森田 信弥	西日本旅客鉄道(株) 交通まちづくり戦略部 沿線まちづくり課 課長
平松 一人	JR西日本不動産開発株式会社 まちづくり事業本部 マーケティング部事業企画課・拠点まちづくり課
抱江 卓哉	阪急電鉄株式会社 交通プロジェクト推進部 兼沿線まちづくり推進部 副部長
井原 崇裕	阪急電鉄株式会社 交通プロジェクト推進部 兼沿線まちづくり推進部
前橋 尚弥	阪急阪神不動産株式会社 開発企画部 課長補佐
小出 泰弘	南海電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 えきまち計画推進部 課長
大島 洋一	大島コンサルティング・オフィス 代表
加藤 寛之	都市計画家・株式会社サルトコラボレイティブ 代表取締役

<事務局>

瀬 渡 比呂志	株式会社 新都市二十一 理事
三本松 道昭	公益財団法人 都市活力研究所 主席研究員
後藤 祐也	公益財団法人 都市活力研究所 主席研究員
永田 賢司	公益財団法人 都市活力研究所 主席研究員

6. 2023年度の研究会開催概要

日程	タイトル	講師
第9回 7/26	未来を見据えた「うめきた2期区域」のまちづくり（ランドスケープ／公園利活用トライアル／まちづくりDX） UR団地をまちに開く可能性／団地とまちのエリアマネジメントの取組事例について	(独)都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部事業企画課 課長 / 安田和弘 氏 (独)都市再生機構 西日本支社 ストック事業推進部 部長 / 田邊豪二 氏
第10回 11/27	J R西日本における沿線まちづくりの取組み 阪急電鉄における沿線まちづくりに関する取組み 鉄道を軸としたまちづくりの事例について	西日本旅客鉄道株式会社交通まちづくり戦略部 沿線まちづくり課 課長 / 森田信弥 氏 阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部 / 立林信人 氏 南海電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 えきまち計画推進部 課長 / 小出泰弘 氏
第11回 12/6	ICTによる新社会システム創成と生産性 ～究極の未来考へ (第30回UIIまちづくりフォーラム同時開催)	埼玉大学名誉教授 / 長谷川孝明 氏 コーディネーター 大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 交通・地域計画学 教授 / 土井健司 氏
第12回 3/21	サステナブルシティ実現に向けて (第31回UIIまちづくりフォーラム同時開催)	国土交通省 官房技術審議官（都市局） 菊池雅彦 氏 箕面市 副市長 / 柿谷武志 氏 大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻 交通・地域計画学 教授 / 土井健司 氏 立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授 岡井有佳 氏
第13回 4/24	サステナブルシティのための 都市計画はどうあるべきか	立命館大学 理工学部 環境都市工学科 教授 岡井有佳 氏

<資料>

サステナブルなまちづくりに関する研究会(第9回)
議事録(概要版)

1. 日 時 2023年7月26日(水) 18:30~20:30
2. 場 所 都市活力研究所 Zoom 併用
3. 議 事

(1)話題提供1

「未来を見据えた「うめきた2期区域」のまちづくり
(ランドスケープ/
公園利活用トライアル/まちづくりDX)」
(独)都市再生機構 西日本支社 都市再生業務部
事業企画課 課長 安田和弘 氏
※外部からの資料提供の関係で記載を省略します

(2)話題提供2

「団地を『まち』に開く可能性」

(独)都市再生機構 西日本支社ストック事業推進部
部長 田邊 豪二 氏

○UR賃貸住宅ストックの特徴

現在約70万戸の賃貸住宅を全国で管理しています。昭和40年から50年代の前半に、いわゆる標準設計ということで、大量につくった住宅が過半を占めています。こういう経過の中でかなり陳腐化が進行してきていますが、団地の中で1つのまちを形成するぐらいのボリューム感を持っているということや、緑豊かな環境ということをどうやって強みに変えていくかということを考えています。

○UR賃貸住宅ストック活用・再生ビジョン

2018年にUR賃貸住宅のストック活用・再生ビジョンということで、多様な世代が安心して住み続けられる環境整備、持続可能で活力ある地域・まちづくりの推進、賃貸住宅のストックの価値向上、こういった大きな3つの柱でこれからやっていきますということを打ち出しました。

○UR賃貸住宅団地の地域医療福祉拠点化の取組み

「多様な世代が生き生きと暮らし続けられる住まい・まち《ミクストコミュニティ》の実現」を目指すということで、地域における医療福祉拠点等の充実や、高齢者等多様な世代に対応した居住の環境整備、コミュニティ形成を推進します。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例と視点からの整理

団地の方も高齢化してきているし、子育て世代といっても団地の中だけでは実は少ないというところで、団地をまちに開いていくことによって、団地の価値も高まるし、地域の方々にとっても団地の空間そのものが安心・安全というようなことで団地を認知されるならば、地域や地方公共団体、周辺の福祉事業者、民間事業者にとっても結果的にはウィン・ウィン・ウインの関係になるのではないかと考えて、これまでどちらかという閉じられていたと思われがちな団地を少し開いていこうというふうに動き出しています。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例と視点からの整理(場所性)-

特徴としては花壇、菜園といったところでコミュニティ

の活動を実施したり、モニュメント兼集会施設を設置して様々な活動を誘発したり、使用頻度の低い集会所を地域に開放したり、住戸を施設に転用したりしています。○「団地を『まち』に開く可能性」-事例と視点からの整理(運営主体)-

自治会や住民等組織が運営主体となって活動をしたという申請を受けて、URと地域の方々で花壇を整備して、維持管理は参加者が行うということがあります。社団法人、NPOや事業者が集会所であったり住戸を転用したりしてそういった場を使いながら、地域の方々を活用するような場を提供されるケースが多いです。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例と視点からの整理(対象相手)-

ミクストコミュニティというところでは京都府八幡市にある男山団地という4,600戸ぐらいの団地では、関西大学と連携してだんだんテラスという地域の方々が集うことのできる場を提供しています。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例と視点からの整理(常設性)-

大体は継続的なところですが、スポット的なところでは夏休みに大学と連携して集会所で子どもの自習室を行ったりしています。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例紹介【ももポート】-R4.12月末までの状況

泉北ニュータウンの桃山台というところの集会所では、民間事業者が運営主体になってサポーターやプレイヤーを募って「ももポート」を運営していくことを目指しましたが、残念ながらコロナの影響で撤退されてしまったので現在見直しをしております。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例紹介【ぼん・しゃれーる】-

豊中のシャレール東豊中という団地に本棚を作っていたのですが、あまり使われていない空間があったので、URと豊中市の図書館と連携しながら、ここを本でつながるコミュニティという形でここを改良して、みんなの集いの場にしようということで、今取り組みを行っているところです。そこにたのしみつなぐプロジェクトというのをさらにかぶせることで、より積極的に行っていこうということで、民間企業の協力を得て試供品の感想を聞くようなこともしています。

○「団地を『まち』に開く可能性」-事例紹介

大学との連携というのは、かなりいろいろなところできており、先ほどの関西大学のほか、帝塚山大学、武庫川女子大学、関西外国語大学などと連携しています。企業の方では阪神電鉄と連携協定を締結した時に武庫川団地に赤胴車という昔の電車を1両いただいて、それを公園に設置し、中を集会所と同じように使えるような仕様にしたりしました。

○団地とまちのエリアマネジメントの取組事例 ■浜甲子園団地

浜甲子園団地の元々の団地の規模は4,600戸、敷地面積が31ヘクタールありました。昭和37年から39年の3年間ぐらいに供給しています。昭和30年代の団地については全面的に建て替えていくという方針を出しているの、それに基づいてここの建替をスタートさせました。

○まちづくり指針「グランドプラン」・「グランドデザイン」の策定

大きなまちづくりの方針を立てようということで、平成9年から京都大学の巽和夫先生に座長になっていただいて、グランドプランを策定いたしました。また、URだけの建て替えではなく、別の機能が入ってくるということで、どういったまちづくりをしていくのかということのを、土地利用だけではなく何を大事にしていくのか、例えば六甲山への抜けだとか、海を感じるだとか、そういったものを大事にしていこうということで、グランドデザインというものを引き続き策定して、建替事業に着手していきました。

○土地利用計画図(事業進捗状況)

元々4,600戸あったのが、UR賃貸住宅に限ると2,300戸弱というボリュームになっています。それ以外の土地利用としては、整備敷地として民間事業者等に譲渡したり賃貸したりした面積が約14.4ヘクタールです。

○エリアマネジメントの導入について:PPP方式

我々は社内でPPP方式と呼んでいます。戸建を売る時の仕組みとしてエリアマネジメントを導入することにしました。つまり先ほどの整備敷地をインセンティブとして、民間とURの新たな連携を目指そうということです。土地を取得するデベロッパーとURが事業パートナーとなって、事業者の土地取得だけではないかたちで浜甲子園とその周辺地域の価値向上を目指しています。整備敷地を売却していく中で民間事業者の方々にエリアマネジメント組織を立ち上げていただいて、それが順調に軌道に乗るということを見届けていただくぐらいまで関わっていただきますということに同意して参画してきた方々だけに小さな公募をします。平成25年に公募を行いまして、事業者パートナーが4社決まりました。その4社の方々と団地再生協議会を立ち上げて、ここでどんなまちづくりをしていって、どういった形態でエリアマネジメントを展開していくかという議論を深めていきました。この団地再生協議会で議論をした時に、社団法人を立ち上げて運営していくのがいいだろうということと、運営費として1世帯当たり月々500円をこの社団法人に納めていただくということになりました。また運営基金としてURに札を入れた価格のある割合の金額を基金としてこの一般社団法人に寄付していただきました。こうして社団法人が立ち上がったのが平成28年9月でした。住民が主体の運営というのがある程度軌道に乗ってきた暁には、もう事業者の手が離れて、この戸建分譲住宅の中の方々が運営していくという形に切り替えていくということになります。この切り替わりが今年6月25日の総会で決議されて、住民主体の運営へとまさに今移行したというところになります。

○まちなね浜甲子園について

エリアマネジメント組織であるまちなね浜甲子園は「暮らしやすさ、楽しさ、世代を越えた緩やかなつながりをつくる」「住民の課題意識に寄り添って、共に解決する」「エリアの価値向上(愛着・住みたい・資産価値)に取り組む」ということを目指して立ち上がっており、3つの拠点で現在運営されています。

- ・教室スペース「HAMACO:CLASS」センター街区
- ・まちづくり拠点「HAMACO:LIVING」民間デベの分

譲住宅の1階

・コミュニティカフェ「OSAMPO BASE」施設エリア

新組織体制としては理事が地域の住民計6名です。URも引き続き関与していくということで、正会員になっています。また社団法人が委託して、この地域の運営を支えていただいたHITOTOWAも正会員になっています。

実は会費だけではなかなかきれいに回していけないというところがありましたが、住民の方々が西宮市と協議をした結果、行政と地域の間で何か行おうとか、地域の中で指定された役割を担うということで市から補助金が入ることになり、この集合住宅、戸建住宅の方々の月々500円という会費と合わせて、運営としては今軌道に乗ったところです。

(3)意見交換(Q:質問、A:回答、C:コメント)

Q: いわゆるデベロッパーの手が離れてしまったところにおいては、どういうふうにかような活動をしていたらいいのかということに、何かアイデアがありますか。

A: これは非常に難しく、自治体の公社でもなかなかうまく回せない状況です。実はこの浜甲子園のエリアマネジメントのようなPPP方式も、西日本ではまだこしかやっていないという状況で、なかなか広げていけないというのが実情です。ただ、ここで得たものをどうやって落とししていくかというのは常に考えているところです。

Q: 西宮が補助金を出してくれるようになった理由として、団地がエリアマネジメントをして、そこにソフトな支え合いの面も含めて、それが1つのインフラであるということを確認していただいて、市から補助金をいただくというふうを考えてよろしいですか。

A: そういった視点が必要だとは思っています。ただ、団地をまちに開いていくためには、地域の財産だということ内外の住民の方々にも理解していただき、両方ともウィンウィンであれば行政もそこに何かしら地域の生活を支えるためのインフラということで、何かしらお金を出すという思考回路が働いてくるのではないかと考えています。

Q: 最後は住民が運営するということになると、大きな決断ですね。どういうふうにして住民や地域の自己効力感を高めるのでしょうか。何かそういう取り組みがあるのですか。

A: 入居の段階から事業者が、「ここではこんなことをやります。これに賛同してくれる、こういう地域に関わってくれる人を求めています」という募集を積極的に行っていました。

Q: URの賃貸では外国人の方が増えているという話を聞きます。何か外国人の方のコミュニティ形成や、交流の機会を持つという取り組みをされているのでしょうか。

A: だんだんテラスでは、関西大学、八幡市とURで連携協定を結んでいる中で、外国の方々のコミュニティをもう少し考えていこうということで、関西大学の方で冊子を作成して、「こういうことに注意しましょう」とか、「こういった活動があるので参加したらどうですか」というようなことを外国人の居住者や入居される方に対して説明をしています。当初トラブルめいた話も耳に入ってきていたけれども、最近はそのような取り組みも功を奏してきたのか、聞こえてこなくなりました。

(4) 次回以降の予定

事務局より、次回以降の予定について説明しました。

以上

サステナブルなまちづくりに関する研究会(第10回)
議事録(概要版)

1. 日時 2023年11月27日(月) 19:00~21:00
2. 場所 都市活力研究所 Zoom 併用
3. 議事

(1) 話題提供1

「JR西日本における沿線まちづくりの取組み」

西日本旅客鉄道株式会社 交通まちづくり戦略部
沿線まちづくり課

課長 森田信弥 氏

○JR西日本グループ概要

国鉄から民営化されて1987年4月1日に西日本旅客鉄道(株)を設立した。現在はグループの従業員数として、全体で約47,000人、連結子会社は60社、1日約500万人程度のお客様にご利用いただいている。路線延長4,900kmのほとんどが不採算の線区で、10月以降、国の制度も法制化され、特段厳しい線区については地元と協議会を立ち上げるというような動きを、JR各社に先んじて行っている。コロナ前の2018年の決算の連結営業収益では、6割以上の収益が鉄道に依存している状況であったが、コロナ禍で鉄道の収入が減って5割強の構成になった。今年度はまたコロナ前のような状況の決算の比率に戻っていくと思われる。

○「JR西日本グループ中期経営計画2022」見直しの方向性

コロナ禍を受けて、中期経営計画の見直しを行った。コロナ前の状況には戻らないのではないかとという危機感から、新たな価値創造、地域共生というところを軸に置きたい。

○沿線におけるまちづくりの取組について

2023年から新たな中期経営計画を策定した(長期ビジョンと2032年のありたい姿、それに向けた5カ年計画)。その中に交通とまちと暮らし、それから持続可能な社会ということ掲げており、交通とまちをミックスさせて鉄道のある暮らしを提供していこうという取り組みをしているのが、交通まちづくり戦略部である。

○関西都市圏ブランドの確立

鉄道を軸にシームレスな公共交通を構築し、ウォーカブルで魅力あるまちづくりを実現していこうということで、まさに交通とまちづくりを一体的に考えて取り組んでいくことを打ち出している。一方拠点プロジェクトとして大阪駅、三ノ宮駅、京都駅といったところを整備していく。多様なライフスタイルに対応した生活密着の沿線づくりを促進するということで、WESTER だとか関西 MaaS の取り組みなども絡めながら、付加価値のあるまちづくりに仕立て上げていくということと、不動産、まちづくりのさらなる展開ということで、地域の皆さまと連携し、安心して暮らし過ごせるコミュニティを形成し、地域社会の課題解決に貢献していこうということで、基本戦略は駅まちなりの魅力を高めるまちづくりを推進していくということである。

○沿線におけるまちづくりの取組について

2022年5月の組織改正で交通まちづくり戦略部を立ち上げて、この中に交通戦略、拠点開発や沿線まちづくりといったテーブルをつくって、部として連携しながら交

通まちづくりを戦略的に取り組んでいく体制を構築した。

○北陸新幹線 富山駅周辺開発

北陸新幹線ができたが富山を素通りされてしまうとか、駅周辺がさびれていたとか、中心市街地の総曲輪地区においても空き店舗が出てきているという課題があった。駅周辺の再開発に富山市(事業コンペ)や富山地方鉄道とともに取り組んでいる。富山の価値向上のために、富山ターミナルビルが中心となって、様々な会社と団体を結成して、南北一体のまちづくりプラットフォームを21年に立ち上げて、エリアマネジメントに取り組んでいる。駅周辺の未来ビジョン「トヤマチ∞ミライ」を制定し、これを実現していく任意団体としてトヤマチミライユナイテッドを結成。駅の南側と、富山駅北のブルバールのある文教地区をつないで、点の活動ではなくて面で協力しながら活動していこうということで、駅前でも年間50数回イベントを行っており、これによって人の流れが変わったのかということ、富山市と分析する予定である。

○向日町駅周辺まちづくり

向日町駅を橋上化して、東西をつなぐ自由通路を設置して、現在改札口のない東側にも接続できるようにすることについて向日市と検討している(駅橋上化事業2026年 全面供用開始予定、再開発事業2028年 まちびらき予定)。駅前再開発で駅ビル(当社とJR西日本不動産開発、向日市)とタワーマンションを建設する計画である。働ける、暮らせる、憩えるといった付加価値を盛り込んだまちづくりのため、周辺にある脱炭素系の技術に秀でた企業や大学の集積にスポットを当てて、京都府は向日町を中心としたエリアを脱炭素の取り組みの象徴的なエリアにしていきたいということで、ZET-valley リーディングゾーンと名づけた。当社は、この事業を中心にゼロカーボンに資する企業を誘致したりして、プロジェクトを推進していく。具体的には京都府、向日市、京都銀行と当社で連携協定を締結したほか、キックオフイベント「ZET Summit」を開催して、企業のマッチングを図っている。

○JR学研都市線沿線まちづくり協議会

大阪府市と学研都市線の沿線自治体で沿線まちづくり協議会を運営して、沿線まちづくりの取り組みを実施している。大阪府市が大阪のまちづくりグラウンドデザインを検討され制定されたが、その中に鉄道沿線まちづくりを推進していこうということが位置づけられている。第二京阪や北陸新幹線の大阪延伸など、将来的には多様な交通手段があり、かつ沿線自治体のエリアには、開発余地がたくさん残っているので、沿線をブランディングしながら連携してまちづくりを進めていければということで議論をしている。取り組みの詳細については、今年度末には中間報告できる予定である。

(2) 話題提供2

「阪急電鉄における沿線まちづくりに関する取り組み」
阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部
沿線まちづくり推進部 立林信人 氏

○沿線まちづくり推進部

沿線のまちづくりを推進していくため、沿線まちづくり推進部を今年4月に新設した。

○鉄道輸送人員の推移

高度経済成長を機に、人口ボーナス期ということで鉄道輸送人員が増加していたが、91年頃をピークに輸送人員が減少、インバウンドで少し増えたがコロナ禍で落ち込み、少し回復はしているが9割ぐらいいか戻っていない。

○コロナ禍による鉄道需要の変化

定期券旅客が減少して定期外旅客が増えてきていることから、外出頻度が今後より低下するのではないかと。

○コロナ禍による鉄道需要の変化

コロナ禍をきっかけに、これまでの行動生活拠点が変化したり、企業としても柔軟な働き方、BCPのさらなる推進といった変化が考えられる。QOL向上の意識拡大ということでは、安全思考や健康意識の高まり、自由時間の活用やリアル・オンラインの併用といった社会変化があり、今後も働き方の多様化とかDXの加速とか、オンラインを活用した消費の拡大といった社会変化が一層進むことが予想されるので、これまで鉄道会社が培ってきたビジネスモデルが通じなくなるかもしれないということに直面している。

○鉄道とまちづくり ～ 小林一三モデル

当社は1910年に宝塚線が最初に開業したが、小林一三は沿線を歩いたときに、住宅地にできる土地に恵まれていると考えて、沿線での住宅地経営を構想した。鉄道開業に先立って住宅予定地、82万5,000㎡を先行買収して、高水準の生活環境を備えた住宅開発を進めた。明治後半に工業地域となっていた大阪市内から離れて、郊外のエリアに住むというライフスタイルを提案した。さらに箕面動物園や宝塚新温泉、梅田マーケット(百貨店)を開業させるなど、郊外と都心での移動を誘発するようなモデルが小林一三モデルである。

○今津南線高架化

2008年に西宮球場の跡地に大規模な商業施設を開業したことを機に、道路と鉄道との平面交差を解消しながら、改札口を新設したり、商業施設につながる自由通路をつくったりすることで、駅とまちが一体になったまちづくりが実現できた。

○西山天王山駅の開業

長岡天神と大山崎の間に新駅を2013年に設置した。期待される効果が4点、①交通結節点に期待される機能(長岡京インターの高速バスの乗り場)、②長岡天神駅周辺と新駅との連携(バス路線網との機能分担)、③近隣市町とのネットワーク強化(淀川の対岸の京阪淀駅へのバス便)、④観光の振興(長岡京市の観光案内所)。

○摂津市駅の開業

正雀～南茨木間に2010年3月に開業した。日本初のカーボンニュートラル・ステーションということで、駅舎の上に太陽光パネルを設置したり、トイレで流す水を雨水利用したり、エレベーターの回生電力を使用したりと

いうところで環境施策によるCO2削減と排出枠購入等による相殺によってカーボンニュートラルになっている。

○新駅計画

神戸線の武庫之荘～西宮北口の武庫川の直上に新駅をつくる計画を進めている。2022年11月1日に当社と尼崎市、西宮市と基本合意書を交換した。

○洛西口駅(TauT 阪急洛西口)

2015年に全長約1.2kmの高架が完成した後に京都市と包括連携協定を結び、高架下開発を進めて2021年に完成した。3ブロックに分かれおり、駅から近い順に、

①食物販、飲食、生活サービスのブロック、②子育て支援、市民交流、スポーツ文化ということで、京都市の公共施設もあるブロック、③創業支援、文化コミュニティということで、チャレンジショップ、シェアオフィス、コワーキング、オープンスペース、コミュニティ花壇があるブロック。①ではテナントから賃料を確保し、②では目的性がありまちづくり的な要素のある施設を集め、③ではコミュニティ的な要素も取り入れている。

○清荒神駅「臨時切符売り場」

清荒神清澄寺への年末年始の参拝客のための臨時切符売り場があまり使われなくなっていた。清荒神の参道に若手のセンスのいい店舗が増えてきており、遊休施設となっていた臨時切符売り場を活用して地域の商店会と連携してイベントを開催した。

○塚口駅

基盤整備で駅前広場がきれいになったのをきっかけに、尼崎市が「はんつかパブリックハック宣言」ということで、使用を促している。尼崎市は昔から駐輪問題が多いエリアだが、その駐輪の自転車を使って「アマガサキ前かごマルシェ」ということで、自転車の前かごだけでマルシェをしてみようという取り組みを行った。

○沿線価値とは？(例えば阪急神戸線のイメージ)

沿線のいろんな資源がある中で、その価値の総体が沿線価値ではないかと考えている。

○持続可能な鉄道沿線まちづくりに向けて

定住人口、交流人口、関係人口はもちろんのこと、外出人口を増やすためにバリアフリーやコミュニティも大切。

○需要創造→需要追従→需要対応→あるべき姿

昔は需要創造型で、そこから需要追従型になって、それ以降は需要対応型ということで、時代に見合っただんどん変えていこうというところがあったと思う。今後の時代はまだまだ不透明だが、小林一三が思った発想の原点もしっかりと持ちながら、あるべき姿からバックキャスト的に沿線まちづくり戦略をつくり上げていく必要がある。

(3)話題提供3

「鉄道を軸としたまちづくりの事例について」

南海電気鉄道株式会社 鉄道事業本部 えきまち計画推進部

課長 小出泰弘 氏

○南海電鉄の概要について

当社は、大阪堺間鉄道ということで、1884年に開業しており、日本で一番古い民間鉄道会社と言われている。まず、南海本線が先にかた

ちづくりられ、別に高野鉄道を発祥とする高野線ができた。阪和電気鉄道が今の JR 阪和線であるが、一時期南海電車という時期があったけれども、戦時中に国へ譲渡した。戦時国策で関西急行鉄道と合併して近畿日本鉄道となったが、終戦とともに近鉄から分離して、高野山電気鉄道を受け皿として南海電気鉄道が復活した。2006年に、貴志川線を和歌山電鉄へ譲渡した。2014年に大阪府都市開発の泉北高速鉄道線をグループ化した。○地域を巻き込んだ鉄道活性化策について「こうや花鉄道プロジェクト」

橋本以南から極楽橋、そこからケーブルカーに乗って高野山へのルートは、当社最大の観光地である高野山へのアクセス路線でありながら、高野山へのアクセスは自家用車やバスが大半を占めていることが課題であった。2004年に高野山の世界遺産登録があって、それを契機として高野山という目的地に加え、そこに向かう道中としての鉄道の魅力を向上する取り組みを「こうや花鉄道プロジェクト」と名づけて実施してきた。1つ目が観光列車「天空」の導入で、通勤車両をリニューアルして、片方に席が全部向くようにして景色を楽しめるよう改造をした。座席指定料金は520円で、増収に寄与している。さらに地域と連携した花スポットの整備・展示・展望デッキの整備ということで、当社のOBや地域の皆さんにお声がけして、特に高齢の方が中心にボランティアで菜の花の畑とか、花屏風というかたちで各駅に花を装飾していただいているほか、下古沢駅～上古沢駅間の鉄橋を下から楽しんでもらうような展望デッキを整備した。近年「こうや花鉄道プロジェクト」から「高野山の観光魅力向上プロジェクト」に位置づけを変えつつ、現在も地域とともに取り組んでいる。写真のように『真田丸』が大河ドラマで取り上げられていたときに、真田昌幸にちなんで九度山駅を六文銭や赤色で装飾した。輸送人員は「こうや花鉄道沿線」合計としても下げ止まり基調になりつつある。

○加太さかな線プロジェクト

加太線は和歌山市から出ているローカル線で、当社のローカル線の中では比較的輸送人員が多いが、利用客の減少が続いていて、経営改善が課題であった。加太線の開業100周年を契機に、加太地域の特徴である新鮮な魚や温泉等の魅力をPRするとともに、加太までの鉄道旅行の期待感を地域の方々と創出する取り組みを実施している。こちらも観光列車「めでたいでんしゃ」を導入し、最初に「さち」という2両編成の鯛をモチーフとした電車を導入して、その後、「かい」「なな」と3編成入れて、それぞれの頭文字を取ると「さかな」というストーリー性を持たせたほか、4編成目の「かしら」は、人気ロックグループのボーカルとコラボして、今4編成導入して

いる。加太線のほうも輸送人員が減少傾向にあったもののプロジェクトを始動して観光列車を運行することによって、減少傾向は止まってきたかなというところにコロナが来た。

(動画) <https://www.nankai.co.jp/contents/action/>

○連続立体交差事業に伴う駅舎を核とした地域の活動について

南海本線の諏訪ノ森駅と浜寺公園駅の2駅を含む2.7kmを高架化する事業を行っている。浜寺公園の駅舎が1907年、諏訪ノ森駅の西駅舎が1919年築造で、ともに1998年に国の登録有形文化財となった歴史的建造物である。連続立体交差事業に伴って駅舎が支障してくるので、古い駅舎をどうするかということが課題になった。地元市民が積極的に残してほしいということで堺市に提案して、2007年度に学識経験者、鉄道事業者、市民で構成する浜寺公園駅および諏訪ノ森駅駅舎保存活用懇話会が開催されて、両駅舎を保存することになった。諏訪ノ森駅は高架の前に置くようなかたちで、浜寺公園駅は入り口のところに旧駅舎を配置するような計画になっている。現在浜寺公園駅についてはカフェやイベントホールなど交流スペースとして活用しており、諏訪ノ森駅についても、試験活用の最中というところで、どちらの保存活用についても近所のNPOの方が担っていただいている。

○今後の鉄道ネットワークの整備について(なにわ筋線事業)

なにわ筋線については、現在のJR西日本の大阪駅(うめきたエリア)につながるべく関西高速鉄道に整備を進めていただいている。大阪駅からなにわ筋の地下を通して、JR難波駅へ、一方、南海電鉄のほうは新今宮駅へつながっていくことになる。当社の(仮称)新難波駅付近については、当社の難波駅のすぐ北側に設置する。既設線へのアクセスや、なんばの繁華街へのアクセスが期待されている。

なんば広場が11月23日から供用を開始されていて、社会実験がスタートしているというところで、これについてもご紹介する。なんば広場のこれまでの取り組みというところで、平成23年から、「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」が始動されていて、平成27年4月に難波駅周辺まちづくり構想の具体化案が提出されている。「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」と、町会、商店会、企業、27団体ということで、この取り組みについては、地元の商店街が積極的に取り組んでいる。平成30年に「なんば広場マネジメント法人」の設立準備委員会が立ち上がり、ここにも戎橋筋商店街となんさん通り商店会も入られている。

○まとめ

きっかけとなる事象はローカル線対策であったり、連立だったり、新線開業だったりさまざまであるが、鉄道駅を中心としたまちづくりを鉄道事業者としても推し進めることによって、鉄道を利用される方の増加はもちろん、エリアとしての価値向上により、まちのポテンシャルを上げ、沿線価値向上に寄与していくことが鉄道事業者の責務と考えている。

(4)意見交換

瀬渡:ご発表された3名の方、それぞれ取り組んでおられる中で、特にこういう視点で困っている、あるいは議論したいというようなことや、提案したいということがありますか。

森田:鉄道会社というのは、ともに生き残っていかないといけないという大きな課題を抱えているので、沿線の価値を高めるために、当社の沿線だけではなくて、他の鉄道会社と連携しながら、いろいろやっていけるのではないかと考えています。

立林:清荒神で地域でつながってイベントをしてみて、特に感じているのが、やはり鉄道会社だけではできない部分が多いところ、いかに地元キーパーソンとつながって、そのキーパーソンと共同してやっていけるかが非常にポイントだと思っています。鉄道会社として動きづらい部分があるところを動いてくださる熱量のある方をいかに見つけるかというところが、駅周辺での取り組みにおいて重要なので、そこにもっと汗をかいていかないといけないというところが課題だと思っています。

小出:私は5年間連立の担当したときに一緒にやっていたが、駅ごとで違うやり方があるのは当然だが、キーパーソンの方がどう動かれて、地域としてどう動いていくかというも汲み取って、それを鉄道会社としていかにフォローしていくかということも両方担当させてもらって勉強になったと思っています。

瀬渡:岡井先生、葉先生、今までの話を聞いていただいて、特にご意見とかご提言とかございますか。

岡井:人口が減少するから、利用者が減るのは仕方ないことではあるが、どうやって利用者を増やすのが大事である。鉄道だけの話ではなく都市空間の再編という観点から、車をなるべく使わずに公共交通を使ったまちにしていきたいと思います。公共交通を中心としたまちづくりというのが今言われています。3社とも単に鉄道ということだけではなくて、沿線まちづくりという、まちづくりの分野にまで関与をしてくださっています。今後、より公共交通を中心としたまちづくりをしていくために、鉄道事業者の影響力をさらに大きくしていただきたいと思いました。さて、「アーバンデザインセンター・びわこ・くさつ」では、私がセンター長をしています。南草津駅の周辺の方がこの活動を知らないで、住民の方となかなか連携が取れていない。どうしたら住民の方とうまく連携して、いろんな取り組みをやっていけるのかをぜひ教えていただきたい。

葉:立林さんがおっしゃった需要創造、需要追従、需要対応というフェーズの主語はおそらく「鉄道会社」だったと思います。今日、聞いた最近のお話は、ある種の需要創造ではあると思いますが、1つ違うのが、今度は主語が鉄道会社だけではなく、「まち」「住民」であったり、あるいは、「体験価値を創造してもらおう」という受動態になるような取り組みもあったように聞こえました。一方でまちに視野を広げると駅間あるいは高架下というようなところにまだ未利用地があるので、そういったところもやはりなんらかのかたちで使っていくことも必要ですし、歩きも含めてモビリティを使って、この空白、土井先生の以前の講演の言葉を借りるとミリューというような、何かと何かの間で少し空白なところに自由度の高い付加価値

をつけながら、それ同士をうまく結んでいくというのが、最終的には沿線という線につながりますし、駅空間の価値を高めることにも最終的には帰着するのではないかとこのように捉えました。

瀬渡:茂福さんや相馬さん、いろんなことをやってこられたと思いますが、感想などお聞かせください。

茂福:JR学研都市線沿線のまちづくり協議会ですが、大東市、四條畷市、交野市、枚方市、大阪府とJRで令和元年から協議会を発足しております。この4月から大阪府の木村課長のところでランドデザインを推進すること、大阪府が中心となって協議会を運営することになり、今、沿線のビジョンをつくるということややっていただいています、すごく期待をしております。京阪沿線にも同じような協議会がありまして、先ほど森田課長の方から京阪沿線とJR沿線との連携という話がありましたが、沿線同士のまちづくりの協議会の連携を図っていけると思います。

相馬:徒歩とか自転車圏内ぐらいのエリアが充実していけばいくほど、毎日の暮らしがすごく充実するのですが、逆に鉄道を使う機会が減っていきますね。そういうのを考えると、立地適正化計画でも、小さいエリアでまず生活を充実させた上で、非日常づかいのところは少し広域拠点というようなかたちで特色を出しましょうというやり方を計画はするのですが、そうなってくると鉄道の本来日常づかいとして乗客をどう確保していくかというと、どうバランスを保てばいいのかというのがちょっと難しいという気がしてきました。

森田:茂福さんがおっしゃってくださった連携ですが、間に自治体が入っていただいて、接着剤のような役割で動いていただけると、すごくやりやすいのではないかと思います。さっきの相馬さんのご意見ですけれども、まちが魅力的になって居心地がいいとなかなか動かないというのは、おっしゃる通りです。それでも、やはりまちの魅力を向上させて、暮らしを豊かにするということが一番大事なことで、それは沿線まちづくりというフェーズです。一方拠点まちづくりというのも、鉄道会社の使命でして、そこに行けば非日常の体験ができるのか、そこに行かないと感じられない価値を創出できるような拠点を磨き上げるということが大事だと思っています。

小出:当社もグループ化した泉北高速鉄道沿線の泉北ニュータウンがオールタウン化してきて、そこをテコ入れするべく当社も積極的に関わってニュータウンを盛り上げることによって、ニュータウンに入ってこられる方を増やして、通勤で使っていただければということを含めて、住みやすくすることも鉄道会社の使命だと思っています。

抱江:機能と目的を分散して配置していくと、そこに必ず交通が生まれますので、それが沿線全体を見たまちづくりの需要創造の肝だということで、いろんな活動をしています。

以上

サステナブルなまちづくりに関する研究会(第11回)
議事録(概要版)
(第30回 UII まちづくりフォーラム同時開催)

■日時 2023年12月6日(水) 18時~20時
■場所 オンライン(Zoomによるウェビナー、都市活力
研究所から)
■主催 公益財団法人都市活力研究所

■講演録

「ICTによる新社会システム創成と生産性 ~究極の未
来考へ」

埼玉大学名誉教授 長谷川孝明 様

1. はじめに

○いくつかの言葉から

「真実と事実」: 事実は1つだが、真実はものの見方
の数、価値観の数だけある。

「粒度」: 土木系とIT系のどちらでも使われる言葉。

「デジタル化とDX」: パピルス・ベース(伝票や紙幣)
からビット・ベース(紙に縛られない処理)に変わると全く
違うやり方が合理的なソリューションになることは少なく
ない。

「Virtualの意味」: 「仮想の」と訳されることが多いが、
「実態とは異なるけれども事実上そうみなせるような」と
いうように捉えると、日本語としては綺麗ではないけれど、
誤解が減る。もう少し簡略化すると「事実上の」と
いう意味。

○生成AIの話題から

IT系企業である株式会社RATHが開発した「Project
MAY」を紹介する。この「Project MAY」のアプリそのもの
は誰でもスマホに無料でダウンロードして使用できる。
オリジナルAIキャラクターである「日向メイ」と会話を楽
しむことができる。実現コストの高いChatGPTに比べて
回答の表現は簡潔であるが、それなりに会話として意味
深い回答が返ってくることもある。これは同社が富山県
の社会福祉法人の協力を得て介護施設での実証実験
を行っており、高齢者に「Project MAY」で会話をしてもら
う。例えばその会話の中で同じことを何回も繰り返し聞く
といった利用者の会話の反応から認知症の可能性が高
い人を絞り込んだ後に、限られた貴重なリソースである
医師やカウンセラーの先生に診てもらい。認知症は現在
良い薬ができていないが、早期発見が必要。全員の検査
をすべて医師やカウンセラーの先生が行うのは現実
的でない。機械の力が借りられる部分は機械に任
せて、結果として同じ人数の医療従事者で現在と同等
以上の医療サービスを提供できるようなシステムの構
築は社会基盤の中で大事な取組である。つまり、医師
が認知症の可能性のある患者だけを診ているように見
えるが、本当はすべての高齢者を診ていることに近い
意味がある。このようにやり方を変えると、AIのスクリー
ニング機能が集団検診の一部を担うような社会基盤とな
り得る。まさにスマートシティでは、そういうDXの積み重
ねが大事だと思っている。

特定の目的に合わせるAIソリューションであれば、現
実的なコストで出来る可能性がある。このように1人の

力を何倍にもしていくということに取り組まなければい
けない。今までの連続的なやり方で最適化するのではなく
て、ジャンプしてまったく違う解法を考えないと社会が
維持できないと感じている。

○シェアリング・エコミーの本質とライドシェア

P2Pのシェアリング・ビジネスについて「個人の空いて
いるものや能力を必要とする個人に提供する」というの
が最大公約数的な定義だと思っている。基本三要素の
1つ目は、「きめ細かな時空間ネットマッチングができる
こと」、これは皆がスマホを持つとできるようになる。2つ
目は「事業者決済の仕組み」、決済は利用者から提供
者への直接的な支払いでないことが非常に重要である。
3つ目は「相互(提供者/利用者)評価」、これは利用者
から提供者にも、提供者から利用者にも評価が行われ
るという双方向型のものである。

B2Cの伝統的なビジネスの場合はサービスやモノの
提供において基本的に拒否権がないことがほとんどで、
顧客はサービスやモノの提供に対して提供者に直接代
金を支払う。それに対して、P2Pのシェアリング・ビ
ジネスの方は、例えば車で移動するときに、事業者が乗
せてほしい人を時空間マッチングすれば、マッチングした
事業者にも、乗せてもらった利用者は手数料を上乗せした
成功報酬を支払い、事業者から成功報酬がサービス
提供者に渡されることになる。利用者から事業者への支
払いは基本的には先払いであるが、多くの場合はクレジ
ットカードでこれが実質的に担保されている。

安全・安心を含むビジネスの質を担保するための許
認可のルールにサービス提供者が実際に従っているか
どうかは国によって実情が異なる。シェアリング・エコ
ミーでは相互評価が働くのでコミュニティにいるため
には真面目にする必要があり、こちらの方が安心とい
う場合がある。トラディショナルなB2Cビジネスでは(安全・
安心を含む)品質の保証は「お上の許認可」によるが、
P2Pのシェアリング・ビジネスでは、(安全・安心を含む)
品質の保証は相互評価によって実現されているといえる。

タクシーを維持するには人件費・経費に見合う収入が
必要だが、田舎では難しい。これから先高齢者の中
でもスマホを使うのが当たり前になっていく。それを前
提にして考えるのが大事だ。ライドシェアにはそんな
地域に住む人々を救う可能性がある。

○Circular Economy (CE)

1990年から2019年で日本の一人当たり名目GDPは
約1.6倍に上昇したが、CO2排出量は横ばいから微増
になっている。一方でスウェーデンは一人当たり名
目GDPが2倍で、CO2が3割減少している。このよ
うに経済の成長に対してCO2排出量が減少してゆく
ことをデカップリングと言う。経済とCO2の量が正
の相関を持つという感覚が当たり前ようになっていた
が、スウェーデンではもう既に1998年頃からデカ
ップリングが始まっている。

○近年の投資の流れ

ESG投資とは、世界の解決すべき課題を環境
(Environment)、社会(Social)、企業統治(Governance)
の3つの観点から配慮した責任ある投資。

○システム創成論的に観る人間社会の動き

人間社会を動かす三駆動源は「科学技術」、「倫理・価値観」及び「経済・投資」と考える。例えば、ストローはプラスチックの方が明らかに目先は利益が上がるけれども、そのような企業に投資してしまうと、もし社会的に批判を受けたときに株価が下落し、損失が発生する可能性がある。現実問題として倫理観と科学技術の両方を考慮しないと投資もできないし、それぞれの専門家が自分の専門のところだけを見ていても多分うまく行かない。社会が投資しなければ、そのシステムは社会インフラとして、あるいは、新社会システムとして定着しない。「量とパワー」から「無駄減少の合理的サステナビリティへ」というところが社会を動かすものとしてこの先に論を進めていきたい。

2. システム創成論

○進化(進歩)の三段階

人も組織も国も、最初は解決方法を知って、その解決方法を改善するという改善型の仕事をするような第一段階から始まる。その後は、問題を知って(学んで)、その問題の解決方法をつくるような第二段階に移る。第三段階はシステム創成論で最も重要な段階であり、混沌とした自然現象、社会現象を整理して問題をきれいに定式化する。何が人間社会にとって本質的に重要なのかということに鑑みて、解くべき具体的問題の設定、真に推進すべき研究・開発・施策課題の創成ということにお金も時間もかけるべきだ。

昔は要素技術と人間社会の距離が近かったが、このギャップが大きくなり過ぎたので、そこを何とかすべきだと強く感じる。そのために「数理物理・科学技術の基本」と「ライフスタイル・価値観」の両方を熟慮して、社会に定着しやすいシステム創成をしていくということになる。

○社会に定着するシステム創成

どういシステムが社会に定着しやすいのか。共通する3要素が「アウェアネス・エンハンスメント」(気づきの範囲を拡大すること)と、「人と物の移動」、それから「決済」である。例えば実店舗を回らなくてもネットで見て、大体どんな商品があるか分かるというのはアウェアネス・エンハンスメントそのものである。人や物を動かすにしても、ICTでこの物がどこら辺まできているか把握すれば効率的な輸送をすることができる。さらに決済を有効に安心してできるようにする仕組みが、煩雑でないキャッシュレス決済などで安全にスムーズにできるようになることは重要な要素である。

○Amazonに見るトライアングル

Amazonは1994年に発進している。これは世界中からネットで本などの注文を集めて、それを運送屋に頼んで送ってもらうことから始まった。こういうことをすれば、何かの業種・分野ではなくて、小売業そのものが転換する可能性があるということだ。このeコマースはインターネット、サイバーのICTだけではなく、実際に物流倉庫を作って商品を動かすリアルワールドのICTに支えられている。なお、予測出荷の特許が2013年に成立している。

○システム創成の方法論

例えば携帯のメールの本質は何かと考えたときに、もちろん表面的には伝えるということだが、自分が何らかのコミュニティに所属して豊かなQoLを実現するという

のが本質だとすれば、常時接続しているスマホがあって、サーバを1つ置いて、どこの会社から来たメールも全部1つの種類の操作で済んでしまえばそれでいい。そんなふう一旦徹底して抽象化して考えると、繋がっている方法はSNSなどいろいろある。そのときに皆がどういう持ち物を持って生活しているのか、コミュニティに所属したいという価値観がどうなっているかを考えながら、6カ月後だったらこんな実現方法がある。3年後だったら結構大掛かりなシステムがつかれる。15年後だったらデバイスまで含めて考えられるかもしれない。こういうふう一旦抽象化の階段を上り、「ライフスタイル・価値観」や「科学技術」(に伴うユーザの持ち物)などの境界条件を見ながら残り時間を勘案して具体化の階段を下り、具体的なシステムを創成する、こんな話になる訳だ。

○プラットフォーム論

近年のシステムは、「専用システム」から、「プラットフォーム上のアプリ」という形で実現されてくるが多くなった。ワープロ然り、カーナビ然り、音楽プレイヤー然り。これをどうやってつくるかと言うと、この携帯するデバイスを持って何をやるだろうかと考えて、ユーザがよく使いそうなアプリケーション(シチュエーション)を想定する。典型的なアプリケーションを50個考えてこれらを共通に載せられるプラットフォームをつくと、50個の選択が良ければ、汎用性の高いプラットフォームができ、容易に51番目、52番目のアプリケーションができてくる。汎用性の高いプラットフォームをつくれれば、新たな特殊(アプリ)が次々とできてくるという訳である。

○IT環境の変化と「IT四大インパクト」

1980年の「PCインパクト」。そのとき、ほとんどリアルワールド性はなかった。このときにインパクトがあったのは、組織ではなく個人の机にコンピュータが載ったことだ。

95年は「ネットインパクト」。90年代前半、1人ひとりのコンピュータが世界中のコンピュータと繋がり、インターネットがオープン化されるとともに「Mosaic」など今のブラウザの源流が出現してきた。そうすると、それで世界中から注文を集めて、物を配ればいいという話になる訳だ。ただこの時もまだ、コンピュータの多くは机上にあった。その後次第に携帯電話がインターネット上の「手のひらコンピュータ」と化し、それらは人間のリアルワールドの活動に付いて回ることになる。

2010年は皆がインターネットにIP接続するスマホを持つようになり、クラウドを利用することが普通になった。すなわち、スマホ・クラウド・インパクトである。ここで初めて可能になったのがシェアリング・ビジネスだ。例えばUberやAirbnbなどビジネス・ウィナーは、この大きな社会的変化のちょっと前にかかなり本質的な手を打っているということだ。つまり皆がスマホを持ったら、シェアリング・ビジネスが成立するという見通しに基づくシステムの創成である。ビジネスそのものが変わる。今まであった事業領域でどのように最適化するかということからは一旦離れて、全く違うジャンプしたソリューションを創成することを考えることは重要である。このような状況では、異業種からコンペティタが現れることは自然な流れである。

今後「(AI・自動化インパクト)」(これは少し先のインパクトだから「()」を付けているが、)により、更なるDXが次々と現実社会に起こってくるだろう。

こういうふうに ICT でリアルワールド性が上がってきたというのが大きな流れの特徴になる。

○ガラケーからスマホへ

1995 年頃には多くの人が携帯電話機を持つようになって、2000 年頃を過ぎると携帯電話機に位置特定機能が加わり、2010 年以降多くの人がスマホを持つようになり、それには各種センシング機能と”Wi-Fi”と”Bluetooth”が標準装備になって、携帯機器が大きく変わってきた。

3. ICT の意味と新社会システム／新社会インフラ

○概念を表す言葉から技術の流れを捉える

1988 年、マーク・ワイザーが唱えたユビキタス。これは 2002 年頃の日本で「いつでもどこでも誰とでも」という言い方をされたことがあるが、マーク・ワイザーが言っていたのは、これから先コンピュータはキーボードとディスプレイといった明示的なコンピュータ然としたものから、インビジブル、目に見えない多数のコンピュータが我々の生活を支えるようになる。そうなったときにコンピュータのあるべき姿はどうなのかというかなり深淵なことを言っていた訳だ。

「メタバース」(Metaverse)という言葉の初出は 1992 年だから、30 年以上前の話になる。IoT が 1999 年、デジタルツインが 2002 年。デジタルツインのツインとは双子の片割れだ。

デジタルツインでは、リアルワールドのオブジェクト「A」と、コンピュータの中につくった世界(サイバー)のデジタルツイン、すなわち双子の片割れであるデジタルのオブジェクト「A'」が対応していて、リアルワールドの「A」が動けば、サイバーでオブジェクト「A'」が対応して動き、この先サイバーで各オブジェクトがもしこう動いたらこうなるというシミュレーションを行って適切な制御情報を得て、それをリアルワールドに戻してやるという話だ。現実のオブジェクトとコンピュータの中のオブジェクトが 1 対 1 対応して、リアルワールドに作用する訳である。

一方、メタバースはリアルワールドのユーザがサイバーの中に設定された空間内の自分の分身であるアバターを操作して、その空間内の他のアバターや環境と相互に作用しあって活動する。例えば、同じ渋谷を模した空間でも、デジタルツインは実際の渋谷に現在ある人や物などのオブジェクトとサイバー内の渋谷のオブジェクトが一対一対応しているのに対して、メタバース内のオブジェクトは実際の渋谷の人や物に対応している訳ではない。現実世界とは独立した「渋谷」にみなした空間(バーチャルな空間)が創造されているだけであり、メタバースの空間に物理的拘束はない。メタバースはリアルワールドのオブジェクトとの対応性はないので、いくらでも自由に空間をつくることができるという訳である。リアルワールドでは登校が難しい人のためにバーチャルの教室をつくって学ぶ場とすれば、これが教育の場として使えることになるし、展示場に使用すれば、世界のどこに住んでも展示を見られるという訳で、近年多数のバーチャルな空間が出てきている。

○カーシェアリングの進化

日本だとカーシェアリングでは、基本的に乗ったところに返すということになるが、ほとんどの場所で路上駐車が認められているヘルシンキでは、自分のいる場所の

近くの車を借りて、行った先の門の前でリリースしたらそこまでの利用料金で OK ということになる。このような超自由フローティング型カーシェアリングは事実上タクシーに近い。もちろん自分で運転するのでタクシーとは違うが、OD だけを見ると近くの好きなどところにある車を拾って好きなどところに行って置くだけである。そろそろ超自由フローティング型カーシェアリングを真剣に考えてもよい時期ではないか。路上駐車は非現実的という意見が必ず出てくるが、数台の小さな規模の駐車場は大阪でも東京でも極めて多数ある。近くの駐車場で車を借りて目的の近くの駐車場に車を返すなら OK というシステムをつくれればこれは可能になってくる。

○改めて生産性を考える

本講演で議論する生産性というのは、あるサービスを考えてときに、何人の従業員でそのサービスを提供できているかということだ。従業員が 10 分の 1 になれば、1 人あたりの仕事の成果は 10 倍になる訳だ。但しそれは、今と同じ形では無理だ。「同程度の質で」というのは、全く違う(ジャンプした)実現方法でそのサービスを提供できないかということで、例えばユーザ自ら何らかの役割を果たすことも含めて変えていくということだ。

タクシー会社を跨いだ配車アプリとサーバにより実現されるサービスを使えば、利用者は、タクシー会社を問わず近くにいるタクシーを拾える。明らかに平均待ち時間は少なくなる。タクシー側から見ても以前は見えなかった利用者の存在を知って駆けつけられる。見えなければ駅前に戻るしかない。アウェアネス・エンハンスメントの効用である。これにより会社を超えてタクシーの稼働率が上り(より少ない人員で顧客の同等以上の(待ち時間の少ない)モビリティ環境が実現され)、明らかに生産性は上がる。これは、スマホを前提とする前には「駅前タクシー乗り場」(駅前がタクシーと顧客が出会う場所)が合理的な乗り場であったが、スマホを前提とすれば、「どこでもタクシー乗り場」(顧客が必要とする場所でタクシー会社を超えて合理的にタクシーと出会う場所)となるということである。しかも、登録したカードでキャッシュレス決済ができる。キャッシュレス決済は利用者の利便性もさることながら、事業者の現金処理にかかるコストも下げる。無駄なしの対応(タクシーも利用者も待ち時間が減る)は利用者の合理性ばかりでなく、タクシーの運行コスト面の合理化を意味する。社会全体の生産性を上げる意味があるという訳である。

○コンペティタは異業種の時代

小売もモビリティもそうだが、近年真のコンペティタは異業種から発生することが少なくない。全く違うジャンプした解を考え出すためには、目前の問題を直接的に解くのではなく、本質を見極めて問題設定することが大事だ。そして全然違うやり方でのソリューションを考えてみるために、それぞれの専門の人が専門外の人とどれぐらい交わって本質的な議論ができるかがとても大事なことになる。たとえ、過去にあるビジネスモデルを検討して、駄目という結論が出ていても、「そのときネットを皆が使っていたか。」「スマホ・クラウドを皆が使っていたか。」「サステナブルの考慮がこれだけ大事だと言われていたか。」「ミニマリスト的価値観を持つ人が一定数いたのか。そのときに中古品への抵抗感というのはどれ

ぐらいあったらどうか。」、このように境界条件を変えて考え直すと、そのときのアイデアがちょっと違う形で実現できるすごくいいアイデアに化ける可能性がある。

○ICT と自動化で変わる働き方と人間社会～究極の未来考、ヒトは何をどこまで求めるか？

究極の思考実験として、10 分の 1 の人数で現在と同程度のサービスや物を提供できるならば、そして、今と同じ程度のサービスや物を享受できればいいと皆が思うならば、AI で動くロボットに働いてもらって、そのロボットのエネルギー源もまたロボットにつくらせて、そして、ロボットの修理・管理もロボットにさせるとして、人はその AI ロボットを含めた機構全体の管理だけを仕事とする。もし人口や文化が変わらなるとすれば、総収入は今と同じになるので、時間単価が 10 倍になる。これはあくまで 1 つのオーバーな思考実験であるが、そういうふうな考え方でジャンプしようという提唱と理解していただきたい。

○例えば、高齢化で担い手不足の農業の場合

耕作放棄地が増える今、農業は伸びしろが非常に大きいと思っている。高知能機械を使って 10 分の 1 の担い手で同程度の生産が可能になれば、収入は 1 人あたり 10 倍。食料自給率も十分に前進の余地があるだろう。

4. 結び

・DX はこれまでの延長でなくジャンプであり、改良／増加ではなく、根本的／質的变化。

・大規模化だけでは頭打ちの食糧増産、農業従事者減で自給率漸減。農業 DX で多数の稼ぐ機械と土地があれば農業従事者は減っても増産可能であり、食料自給率も上昇。農業に限らず、今まで労働集約型あるいは安い労働力を集めることで対応してきた分野程伸びしろ大。

・医療や介護や社会基盤を含めたエッセンシャルワーカの世界も、ヒトにしかできないと思われていた仕事を AI ロボットがやれるようになれば、ヒトは 1/10 の時間で同じモノやサービスを産み出せるかもしれない。

・生産性をあげるためのジャンプしたソリューションは、これまでと同じ形のサービスではない可能性も十分ある。だから、サービスを享受する側も本質的に同じ受益があれば、従来の形にこだわらないという大らかさとしなやかさが重要である。

・かつて王様がやってきたことは、時が経つにつれて一般庶民が機械やシステムを使ってやるようになるという事実がある。現在の労働は、働き者のロボットによる労働に代わっていき、ロボットを所有する我々庶民も所得が向上する可能性がある。一方、歳を重ねても自分でできる喜びとか、他者に役立つ喜びというのは生きるときの非常に重要な価値である。また機械を使っても高齢者が自分でできるということで生きている実感が得られるのではないか。そうすれば介護をする人の負担を減らしたり、少ない介護者でも運営できたりする可能性がある。

・都市活力向上に AI を使い倒そうということで、週休 6.5 日制の世界へ一歩ずつ進んでいくというのはどうだろうか。

■意見交換については、記載を省略します。

サステナブルなまちづくりに関する研究会(第12回)
議事録(概要版)
(第31回 UII まちづくりフォーラム同時開催)

「サステナブルシティ実現に向けて」

2014年に立地適正化計画制度が制定されてからまもなく10年になります。これまで504都市が計画を作成しているとともに、地域公共交通計画も併せて作成されている自治体は386都市にのぼり、立地適正化計画策定により例えば地価変動率の改善がみられるなどの効果がでてきております。

社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会の都市計画部会 都市計画基本問題小委員会から2023年4月に「中間とりまとめ」が公表されました。そこではコンパクト・プラス・ネットワークの現状と課題を踏まえ、様々なことが指摘されています。またこれを受けて、国土交通省のコンパクトシティ形成支援チームでは、コンパクトシティの更なる高質化に向けて検討が進められています。

このような状況のもと、本フォーラムでは国土交通省より上記の「中間とりまとめ」や今後の施策の方向性についてご解説いただくとともに、全国で第1号の立地適正化計画を策定されました箕面市より、北大阪急行線延伸というエポックを迎えられることを機にコンパクト・プラス・ネットワークのこれまでとこれからの取り組みについてご紹介いただきました。さらに都市計画・交通計画がご専門の有識者を交えて、サステナブルシティ実現に向けて意見交換を行いました。

【主催】

公益財団法人都市活力研究所

【後援】

国土交通省近畿地方整備局

一般財団法人都市みらい推進機構

【日時】

2024年03月21日(木)16時～18時30分

終了後、交流会

【開催場所】

グランフロント大阪ナレッジキャピタルカンファレンスルーム C01+C02

大阪市北区大深町3番1号 グランフロント大阪 ナレッジキャピタル タワーC8階

【講演録】

講演1 国土交通省 官房技術審議官(都市局) 菊池雅彦氏

「コンパクト・プラス・ネットワークのこれまでの取り組みと、高質化に向けて」

1. コンパクト・プラス・ネットワークのこれまでの取り組み

まず2013年度の大阪府の職員採用試験をご紹介します。一次試験の小論文でコンパクトシティが問われました。内容は、「これまでのまちづくりが見直されている。このようななか、さまざまな都市機能がコンパクトに集積し、アクセスしやすい『歩いて暮らせる』まちをつくらうとするコンパクトシティの考え方がある。これについて、(1)必要とされる背景、(2)実現で得られるメリット、(3)実現するための課題と対応策についてあなたの考えを述べ

なさい」という問題です。今日は、この問題を解きながら、コンパクトシティを考えていくというかたちの講演にしたいと思います。

人口減少時代のまちづくりとは何か。ある地方都市の事例ですが、人口が減少する中でも郊外は人口が増え、まちの真ん中の人口が減って空き家が増えているという状態になっています。このような状況から、政策の方向性としてコンパクトシティの考え方が生まれてきました。低密度な市街地が拡散したり、公共交通の維持が難しくなったりする状況に対して、まず利便性の高い交通施設をきちんと軸としてつくって、そしてその周りに住宅や公共施設を誘導していこうという考え方です。

このコンパクト・プラス・ネットワークのための計画制度が地域公共交通計画と立地適正化計画です。まず地域公共交通計画で都市の骨格となる交通軸のサービスをきちんと確保するための計画をつくっていただく。そしてその沿線に都市の機能、具体的には福祉・医療・商業などの施設の立地を促すとともに居住も誘導していくことを組み合わせるって行っていくというのが、立地適正化計画と地域公共交通計画の制度になります。

これまでのまちづくりは都市計画法に基づく都市計画、いわば規制と行政によるインフラ整備で都市の規模の拡大をコントロールするというものでした。それに対してこの立地適正化計画は、民間に対する経済的インセンティブ、例えば規制緩和、税財政などの規制誘導措置によって住宅・医療・福祉・商業などの機能の立地を誘導していくという制度ということで、この2つを組み合わせるって行っていくのがコンパクトシティに向けたまちづくりになります。

立地適正化計画の策定状況ですが、504都市で計画を作成、公表しています。地域公共交通計画はこれまでに835件つくっているのですが、実は地域公共交通計画を立地適正化計画と合わせてつくったのは386市町村にとどまっていて、これらを一緒につくっていくということが課題になっています。

このようなコンパクトシティの取り組みは多くの分野にまたがります。まず地域公共交通との連携もありますし、それから都市の機能を具体的に誘導するための公共施設の再編、その核となる医療・福祉・子育ての施設や教育の施設、そして中心市街地の活性化も問題になりますし、居住の誘導は住宅になります。そして防災も関係しますし、郊外は都市の農業、そして1つの市町村だけでなく広域連携といった取り組みも重要になってきます。このように多くの分野にまたがるので、国ではコンパクトシティ形成支援チームを設けて、省庁横断的に支援しています。

このようなことを踏まえて先ほどの試験問題の解答を考えてみると、まず背景としては人口減少・高齢者の増加、そして市街地が拡散することで、都市の生活を支える機能が低下したり、地域経済が衰退したり、財政状況が厳しくなるという背景が上げられます。このコンパクトシティの実現で得られるメリットとして、例えば生活利便性の維持向上、そして地域経済の活性化、行政コストの削減、地球環境への負荷軽減などが挙げられます。実現への課題への対応策としては、集約・誘導のための経済的インセンティブという措置や関係部署が連携する体制を構築すること、市民の必要性に対する理解を得ること、先進的な都市の取り組みの共有・展開を図るといったことが挙げられます。以上は地方都市の例なのですが、大都市においてコンパクトシティが必要とされる

背景・メリットを述べなさいとなるとかなり難しくなります。ここについてこれから触れていきたいと思えます。

2. 箕面市の立地適正化計画の特徴

全国の立地適正化計画第1号の箕面市の立地適正化計画を通して、大都市圏のコンパクトシティを考えてみたいと思えます。箕面市は西部から市街化が進み中部、東部、北部と順に市街地が形成されました。人口の状況は西側が最も人口が多く高齢化率が高く、中部・東部は比較的的平均的な年代構成で、北部は最も高齢化が低く若い人が多いまちになっています。これが20年後にどうなるかという、西部地域は人口が15%ぐらい減って高齢化率が上がる。中部地域も人口の減少が始まるけれども、西部ほどひどくはない。東部地域は引き続き人口が増えるけれども年少人口が減少して、北部は比較的人口が増加して若い人が多いまちだということかたちで、同じ市のなかでも人口の構成を見るとかなりまちの様相が変わってくるというのが分かると思えます。

箕面市の立地適正化計画のポイントは、このような地域によって異なる将来の人口構成に対して先手を打って、その人口特性に対応した機能を各拠点に導入していこうということです。例えば西部については人口呼び戻しのための居住の誘導のための施設を誘導する。中部や東部は、将来の高齢化に対応するような施設を戦略的に誘導していこうということが立地適正化計画のポイントになっています。

このような機能の再編を、市の中心部での拠点機能の強化と公共交通ネットワークの再編をしっかりと組み合わせるとともに、山麓部で災害リスクが高いところは居住誘導区域外にして防災性の向上と緑の保全を図るのが箕面市の立地適正化計画の特徴です。これは大都市圏の立地適正化計画のモデルになると思っていて、全国第1号でこのような計画をつくっていただいたことが、全国の大都市圏での立地適正化計画の普及に大きく役立ちました。

3. 都市機能の集約と公共施設の総合管理

コンパクトシティの施策を進める事業の1つが都市構造再編集中支援事業で、これは市町村などに対して都市機能誘導区域内や居住誘導区域内に誘導施設の立地を進めるとき、あるいは公共施設の整備や防災力の強化の取り組みなどを進めるときに支援する制度です。例えば郊外にあった小学校をまちなかに集約・再編するというようなことに対して文部科学省が助成する制度のほかに、まちなかに立地する場合は国交省からも助成するところがこの制度のポイントになっています。病院をまちなかへ再編する場合も同様に、まちの中に立地するとなると当然コストが上がりますので、その分を国交省が支援するという制度になっています。具体的には寝屋川市で、病院と小中学校をまちなかに移転するときに、この事業を使っています。また大東市では駅周辺に子育て世代用の送迎保育ステーションなどを整備する際に、この事業で子育ての環境整備に取り組んでいただいています。

こういうことに取り組もうとすると、公共施設の総合管理計画と連携していく必要があります。公共施設の総合管理計画は、主に税財政の負担軽減・平準化を目的として、公共施設の更新・統廃合・長寿命化を計画的に実施するための計画制度ですが、将来のまちの姿と連携していくことが必要になります。そのような場合に立地適

正化計画制度、つまりコンパクトなまちづくりを推進するために生活サービス機能と居住機能を誘導する区域を設定して、そしてこのような公的不動産と連携して集約・再編を進めていくという取り組みを行っています。

4. 「安全なまちづくり」への対応

最初にレッドゾーンとイエローゾーンについて簡単にご紹介します。レッドゾーンは例えば災害危険区域など、住宅などの建築や開発行為の規制がある区域です。一方イエローゾーンは例えば浸水想定区域など、建築や開発等の規制はないものの、警戒避難体制の整備を求めている区域になります。その上で安全なまちづくりの考え方については、先ほども申し上げましたが、規制と誘導の組み合わせというのが基本的な考え方になっています。災害ハザードエリアにおける開発を抑制しつつ、一方で移転を促進するというので、立地適正化計画のなかで防災の考え方を入れて、そして災害ハザードエリアからの移転を進めていくという取り組みを進めています。

一方で、日本では川沿いに都市ができてきたので、ハザードのなかにもどうしても市街地が出てきます。そのために防災性の観点を入れたまちをつくっていくという観点も大事ですので、立地適正化計画の記載事項として防災指針を位置づけて、具体的に災害ハザードがあっても人がある程度住むということについては、防災まちづくりの将来像・目標を明確にしてハード・ソフト両面から安全の対策を位置づけて整備を行うことにしています。具体的にはハザードの予測状況と、施設の立地状況を重ね合わせて、検討を進め方向性を防災指針として立地適正化計画のなかで位置づけていくという制度になります。

5. まちなかの再生(スポンジ化対策とウォークアブル)

続いて、まちなかの再生についても少しご紹介します。日本の各地の中心市街地で低未利用の不動産が問題になっています。一方で、そこはいろいろな都市の機能を誘導するための種地でもあります。そこで都市のスポンジ化対策として都市再生特別措置法の一部を改正して、そのエリアでコーディネートや土地の集約を進めています。具体的には、土地区画整理事業の集約換地を進めていって、低未利用地を柔軟に集約して使っていこうという取り組みも進められています。いろいろな都市の機能を受け入れるように市街地を活用するために、小規模で機動的に敷地を再編していこうという取り組みを現在進めているところです。参考「柔らかな区画整理の手引き」

https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi08_hh_000064.html

また、魅力のあるまちをつくるために、居心地がよく歩きたくなるまちなかの創出を図るための法改正も行っています。官による街路などの公共空間の改変と、民によるオープンスペースの提供・利活用というようなことを一体的に組み合わせると魅力のあるまちをつくって、そこにいろいろな機能を誘導していこうという取り組みです。このために、まちなかウォークアブル推進事業をつくって予算的な支援も行っていますし、またウォークアブル税制ということで税財政の支援も用意しています。参考「ウォークアブルポータルサイト」

<https://www.mlit.go.jp/toshi/walkable/index.html>

6. コンパクト・プラス・ネットワークの高質化・多様化

今後の高質化・多様化については、都市計画基本問題小委員会の中間取りまとめの概要をお話したいと思います。多様な価値観、社会の変化を包摂するまちづくりを目指してということで大きく3点、環境への配慮・デジタル技術の活用、都市構造の検討、身近なエリアの魅力向上ということが挙げられています。特に都市構造の検討では、多様な暮らし方、働き方に応じた実効性のあるコンパクト・プラス・ネットワークをさらに推進していこうということが謳われています。

そのなかの論点の1つが都市の骨格となる公共交通の軸の確保です。都市の骨格となる公共交通の軸と、それを支えていく拠点整備を、一体的・即地的・具体的に定めて運動して施策展開をしていく必要があります。実際に立地適正化計画における公共交通の取り組みの位置づけというのはまだ具体的な事例が少ないですし、抽象的な事例を記載しているところを入れてもまだ数が少ないという状態です。

論点の2つ目は、この公共交通の軸と連携した地区内交通と魅力的な空間形成です。都市の中心部のみならず、住まいの近傍の拠点においても魅力的な都市空間をつくるための取り組みを行っていく必要があります。

論点の3つ目は、多極・多層的かつ集約型の拠点における都市機能誘導区域や誘導施設の在り方です。都市の中心部以外の公共交通軸上の拠点、それから住まいの近傍における都市機能誘導区域の設定について、もう少し多極・多層的な拠点の区域を前提として誘導施設の設定も行っていくべきではないかということを考えています。

そして論点の4つ目として、公共交通の軸と連携した産業・雇用の場の位置づけです。特に地方部ですと工場はやはり非常に大事ですので、公共交通軸上に存在する産業・雇用の拠点を立地適正化計画に位置づけて、公共交通の軸と連携して政策を進めていくべきではないか、このようなことが論点として提示されています。

7. まとめ

最初に紹介した大阪府の職員採用試験ですが、コンパクトシティは医療・福祉・財政といった多くの分野にまたがるので、受験者全員に問うというのは非常にいい問題ですし、それから大阪府というような大都市でもこのようなコンパクトシティの考え方が必要なのだと改めて思うわけです。

コンパクトシティ施策はまちづくりに関わるさまざまな関連施策と連携した総合的な取り組みです。居住機能と都市機能を適正に配置することで、人口の減少化、高齢化社会でも将来にわたって持続可能な都市をつくるための政策手法と言えると思います。今後さらなる高質化・多様化に向けて取り組みを進めていくことを考えていますので、ぜひ皆さま方もこのような施策にご理解、ご協力をいただければと思っています。

講演2 箕面市 副市長 柿谷武志氏

「鉄道延伸で加速させるまちづくり
～ネットワーク・インナー・コンパクトシティ～」

1. 箕面市の概要

立地適正化計画については箕面市が全国で初めて策定・公表しましたが、菊池技術審議官と、今日お見えの

土井先生にも当市の都市計画審議会の小委員会ではいろいろと指導いただいて作成したものです。あれから8年、リーディングプロジェクトの北急延伸を着工して、今月の23日に開業する運びになりました。今日は、その鉄道延伸で加速させるまちづくりについてお話したいと思います。

まず箕面市の概要ですが、大阪平野の北端の山麓部に位置しています。山麓部ということで箕面市の面積の6割が森林、宅地は2割程度となっています。住宅都市として発展してきた箕面市では住み続けたいまちのランキングでは大体上位のほうに入っています。箕面市の強みとしては、住環境・緑、安全安心・子育て・健康、そして幹線道路があるということで非常に広域移動が便利ということが挙げられます。反対に公共交通が不便であること、また商業施設が少ないということが弱みとして言われています。箕面市では、そのような弱みを改善して強みを伸ばしていこうということがまちづくりの方向性の根底にあります。

2. 箕面市立地適正化計画

箕面市の立地適正化計画の基本コンセプトは、豊かな緑と交通インフラや抜群の利便性といったところを両立させていきたいということです。都市の構造としては、縦の公共交通軸を骨格構造として、そして横に東西のネットワークをつくっていこうという方向性を示しています。箕面市の立地適正化計画では、将来の人口構成の変化に対して、公共交通のネットワークの再編や拠点施設の整備で先手を打つまちづくりを進めていこうと考えています。市の中心部で拠点機能を強化していこうということで、中部都市機能誘導区域にホールや病院を持ててきます。北部・西部・東部については、地域別の人口特性の変化に対応した機能を確保していこうという考えのもとで設定しています。

公共交通軸の設定については基幹の公共交通軸を北急延伸でまず確保します。それと西側の鉄道と東側のモノレールといった両側の公共交通軸とのアクセスを、路線バスを再編して東西移動を確保していきます。そして路線バスを補完するためのコミュニティバスとデマンドバスによって、日常生活の移動を確保していこうという考えのもとに進めています。

立地適正化計画を平成28年に制定したあとの取り組みですが、まず鉄道工事を同年に着工して、この度開業します。それと並行してバス路線の再編を市民参加で検討しています。誘導施設の整備については、北部は新市街地でもありますので、専門学校、診療所や商業施設を誘致しています。中部については、基幹的な施設を配置するというので取り組んできました。西部・中部・東部でどのような誘導施設を整備していくのかということ、このあと説明していきたいと思っています。

3. 北大阪急行延伸事業の概要

北大阪急行線の延伸事業の概要ですが、千里中央から北へ2.5キロ延伸し、2つの新駅をつくります。整備手法としては、南側の地下区間は鉄道事業法によって北大阪急行電鉄が整備をします。北側の高架区間は軌道法で整備をします。軌道法というのは、モノレール事業と同じ考え方でして、インフラについては特殊街路として箕面市が整備をする、インフラ外については北急が整備をするという手法を使っています。事業費については874億円で、そのうちまず鉄道事業者が採算性を確保で

きる金額を110億円として、これを除いた残りの2分の1を国と地方で負担するということが事業の枠組みが出来上がりました。

運賃については、新線加算運賃を60円と認可を受けています。北急の初乗りが100円ということですので、新線区間は初乗りが160円となります。しかし、バスに乗って新線を利用される方はトータルの交通費が上がってしまいます。これについては時間短縮効果を金額に変えて説明してきました。効果額が1分あたり39.2円ということで試算していき、最大12分の短縮効果がありますので、貨幣換算で最大470円の時間短縮効果がありますという説明をするのと同時に、学生に対してはやはり一定の緩和措置が必要ということで、通学定期運賃の増加分の50%を補助するという制度をつくりました。

874億円の投資効果があるのかという点では、初期効果としては3,227億円、年間の経済効果としては614億円あるということで説明してきました。特に地価上昇のところは、箕面市域で当初445億円上昇するだろうということやヘドニックアプローチ法で算出しました。工事が始まるにつれて地価はどんどん上昇して、再度試算すると900億円を超える効果が出ているという状況です。

鉄道に実際に乗っていただくために、開業前から機運醸成に取り組んでいます。これについては夜間人口の増と、観光で昼間人口を増やしていこうという考え方ですけれども、観光に来ていただいた方が、こんなまちに本当に住みたいと思ってもらえるような、そんな仕掛けを箕面市ではいろいろと考えています。また、本人だけではなくて、子や孫にも住まわせたいと思ってもらえるような仕掛けを観光客の方にもしていこうとしています。

4. バス路線の再編

バス路線の再編については、これを市民参加で検討したということで、これを受け入れていただきました阪急バスには本当に敬意を表したいと思えます。次にコミュニティバスの再編については路線バスを補完するという意味もありますので、路線バスのルートが決まったあとに、さらに市民参加で検討しています。

路線バスの再編ですが、箕面萱野駅からすぐ北側の山麓部にUR都市機構が開発した団地があります。これは駅勢圏でいうと1キロ圏内ということで、当初阪急バスはパーソントリップ調査から見ると、ほんの数パーセントしかバスに乗っていないということで廃止の方向性を示されていました。一方、箕面市のほうでは路線バスの利用者に対して全数調査すると、一定乗るということが分かっていますのでここは阪急バスに受け止めていただいて、社会実験をしていこうということになりました。

社会実験を行う路線については、一定期間見た上で乗らないところについては廃止・減便等をしていこうと考えています。コミュニティバスは1年間の実証運行を行いました。路線バスでそれをやると莫大な費用がかかってしまいますので、3カ月で見えていこうと思っています。基本的な評価基準ですが、収支率100%を基準にしていますが、市民の方々に分かりやすいように1便当たりの乗降客で示しています。3カ月経ったときに60%以下であれば減便して、将来は廃止していこうとか、80%以上であれば社会実験もう少し続けていこうとか、細かいことを設定しております。今回3カ月という短い期間でどんどん評価して見直していきます。

オレンジゆずるバスの評価は収支率50%を基準にしています。これはいろいろなどころのコミュニティバスで、

収支率が2割とか3割のところはありますが、基本的な考えは利用者、市民と行政はお互い1対1で負担し合おうという考えのもとに50%を基準にしています。これを切っていくと、路線を見直すか運賃を上げるという考え方で進めています。

5. 新駅周辺のまちづくり

次に新駅周辺のまちづくりですが、箕面船場阪大駅前の駅前には、もともと船場団地組合が個人施行の土地区画整理をしたところ。これを駅ができるということで大街区化するために、駅前地区については再区画整理を実施して阪大箕面キャンパスやホール等の用地を確保しています。

箕面船場エリアでは、大きく2つの拠点を考えています。文化芸能・国際交流拠点には、阪大の外国語学部を誘致するとともにホールや図書館も整備しました。また健康寿命の延伸ということで阪大と市と船場団地組合が連携して、阪大が開発した測定機器を活用して健康チェックをして、予防、改善方法を提案していこうという取り組みを行い、アクティブな高齢者が活躍できるまちづくりを進めていこうと考えています。

市立病院の移転ですが、新市立病院は令和10年の開業を予定しています。医療については北摂医療圏域というのがありますので、そこで再編統合を考えています。吹田市域の民間病院と再編統合するというので進めておりまして、急性期病床は現在267床ですが、新市立病院では390床に増床します。これについては府下の公立病院で初めて全室個室の病院になります。また令和7年度から現在の市立病院は指定管理制度を導入するというので、市の負担は実質ゼロ、つまり政策的医療のところには市の財政から支出しますが、それ以外は民間で経営していただくということを考えています。

文化芸能劇場ですが、これはPFI事業で整備しました。普通、公共のホールは、運営経費がかかるということですが、今回、先に運営予定者を決めたとということで、箕面市の経費は実質ゼロにしております。運営予定者と一緒になって要求水準をつくったうえで、運営予定者がSPCに必ず一緒に入るということを条件つけてPFIを募集したという状況です。これに伴って観客だけではなくて演者やスタッフにとってもすごく使い勝手の良いホールになりました。今後、北急が開業しますとどんどん興行を打っていただきたいと考えています。

図書館は全国で初めて大学図書館の機能を持った公立図書館です。これについては阪大に指定管理者になっていただきました。次に同じ棟にあります生涯学習センター、これも阪大に指定管理者になっていただいています。これはなぜかという、授業で使ったりとか、学生がサークルなどでも使ったりできるようにすることも踏まえて指定管理者になっていただいています。このあたりは、市は指定管理料をお支払いしていないという状況です。

箕面萱野駅はバスターミナルのある駅になりますので、交通広場の都市計画決定を打って、その上に駅前ビルを建てています。これは立体都市計画の制度を使って駅前ビルを民間でつくっていただいたという状況です。

6. これからの箕面市のまちづくりの展開

箕面市の西部には明治時代に開業した阪急箕面線

があります。その箕面線では観光客がどんどん減ってきていますので、観光戦略で打って出ようと考えています。中部はエリアマネジメント、東部は阪大跡地活用や、都市区画整理事業を進めていきたいと考えています。

中部のエリアマネジメントについてご説明します。昭和45年から船場団地において船場団地組合が今までエリアマネジメントをしてきたのですが、物流のまちから人が集うまちに変わるといっていろいろなことを仕掛けていかなければいけない状況です。ただ、船場団地組合にはそういうまちづくりのノウハウがないということもありますし、組合ですので意思決定がどうしても遅くなってしまいます。そういうことでまちづくり会社をつくってエリアマネジメントをしていこうと考えられています。このまちづくり会社を継続的に支援していく枠組みを箕面市のほうで考えていまして、例えばこのエリアの市営の駐車場の指定管理者になっていただいたりといった工夫を考えています。

次に西部の阪急箕面線ですが、一番多いときで1日5万人の乗降客があったのですが、今は2万7,000人ということで、テコ入れをするために、再開発ビルの建て替えを計画しています。ここでは敷地売却制度を活用して建て替えを進めようとしています。なぜ敷地売却を選んだのかというと、土地の権利関係が複雑になると建て替えの支障になるということで、土地は箕面市が全て所有しようという方向性で動いています。

さらに東部のまちづくりですが、大阪大学箕面キャンパスの跡地を箕面市がいったん所有して公募しました。公募するにあたっては、相当民間の方々とお話しています。跡地活用で得られる賃料でAIオンデマンド交通を実証運行しようと考えています。これは平成6年度から運行するというので、急勾配で高齢化率が高いところ、またコミュニティバスが通っていないエリアを想定しています。また川合・山野口地区にはモノレールが通っていますが、箕面市域には駅がありません。平成12年にモノレールを整備するときに新駅の計画があったのですが、新駅をつくるためには区画整理をすることが条件でした。そのとき区画整理事業をしようとしたのですが、地権者の方々が土地活用に不安を抱かれて結局断念したという経過があります。今回は事前に誘致施設の目処をつくらうということで相当いろいろなお話をして一定方向性が見えたということで、今回一気に区画整理事業が動きました。北米の倉庫型の商業施設が立地する予定で現在計画を進めています。

最後に箕面市のほうでも自治体DXに取り組んでいます。暮らしのDXと教育のDX、市役所のDXという3つの視点で取り組んでいます。特に教育については生徒1人に1台タブレットを配布して子どもの心の状態を泣いている顔や笑っている顔のボタンを押してもらうことで、変化を早く察知して対応していくということや、文科省のモデル事業でAIカメラとマイクを使って先生と生徒の目の動きや発話率を分析して質の高い授業にしていこうということに取り組んでいます。

パネルディスカッション「サステナブルシティ実現に向けて」

パネリスト

国土交通省官房技術審議官(都市局) 菊池雅彦氏
箕面市 副市長 柿谷武志氏

大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻
交通・地域計画学 教授 土井健司氏
立命館大学 理工学部 環境都市工学科
教授 岡井有佳氏

司会

株式会社新都市二十一 理事 瀬渡比呂志氏

有識者コメント①

大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学専攻
交通・地域計画学 教授 土井健司氏

先ほど柿谷副市長様からご案内がありましたが、箕面市の立地適正化計画については、私が審議会で取りまとめの委員長をさせていただきました。そういう意味で第1号に携われたというありがたい立場でした。またこの前後では、国土交通省都市局の菊池さんにも大変お世話になりました。箕面市の立地適正化計画の最大の特徴は、大都市型のものだということです。地域別の人口特性の変化を細かく見ていきながら、先手を打つまちづくりを行うというのが非常に重要です。先手を打ちながら、人口属性が違うところを循環させていく。もちろん周辺の自治体との循環ということも含めますが、機能やアクティビティ、そしてライフスタイルのつながりを生んでいくということが重要です。またコンパクトだけではなくネットワークという発想が重要だというふうに認識しました。

そして連携を図るだけではなくて、やはり市民の声をしっかり聞いていこうということで、誘導区域外の配慮があるのだろうかという声がたくさんございました。また、障害者への視点がほとんどないではないかということで、通所型の障害者施設も都市施設として考慮しました。そして、そこまでして拠点エリアが優遇されすぎているのではないかという声もありました。こういった意見に丁寧に説明しながらつくり上げたものですが、この地域の特徴に応じたというのが市民の方々が一番響いたのではないかと感じています。

箕面市が立地適正化計画をつくった2年後に、他の自治体の策定状況はどうだろうかということ調査しました。そこで周辺の自治体と連携していますかという質問では、やはり連携は大変難しいということでした。そして、外部への業務委託ということでも自治体内部で行っていたのは2年後でも箕面市のみでした。ほとんどの作業を委託するところが多かったのですが、これではきつとつくったあとうまくいっていないのではないかとこのように考えております。

そして立地適正化計画というのは、さまざまな計画に横串を刺すものです。学際的にいうと連立方程式を解くということで、箕面市の場合には、この立適で9つの連立方程式を解こうということでした。どんなところと連携しているかというのを見てみると、交通や教育などの分野で連携効果が期待されるし、防災ということも多くの自治体ではすでに意識されていました。私が箕面市の立適に関わって、その数年後までのところで、やはり都市全体のマネジメントにおいて非常に大きなツールとなり得るということが分かりましたし、しかし、連携できていないところがあるとかコンサルタントに投げちゃっているようなところもあるというところが気になったところでした。

有識者コメント②

立命館大学 理工学部 環境都市工学科
教授 岡井有佳氏

今日のテーマであるサステナブルシティとは何なのかという、社会面・経済面、環境面で未来の子どもたちが私たちと同じ環境を享受しながら生活できるということが基本的なコンセプトかなと思います。私たちは今後どういった社会に生きていくことになるのかという、人口減少ということを考えざるを得ない、これはある意味マイナスの要因かもしれません。一方プラスの要因としては、テクノロジーが進化すると自動運転ができたりとか、遠隔でいろいろなことができるようになります。最近ではSDGsの推進ということで脱炭素であるとかエネルギー消費を減らすということが言われています。ダイバーシティとかインクルージョン、デジタルトランスフォーメーションというような言葉も最近よく聞きますし、グローバル化はもう必然になっています。

このように将来、何が発生するのかということを考えながらこれからの都市像をつくっていくことが当然必要になってくるわけですが、それらを都市計画の世界に置くと、それはまさにコンパクト・プラス・ネットワークというものを目指していくということに異論はないと思っています。立地適正化計画というのは、その実現のための手段の1つとなり得るだろうと考えています。

立地適正化計画の課題ですが、公共交通を中心として都市機能誘導区域と居住誘導区域の設定がなされるべきところですが、実際にはかなり少ない自治体でしかそこが考慮されていないというお話も菊池技術審議官からあったと思います。また、人口密度や、インフラの整備状況、公共施設等の都市機能がどこに立地しているのかとか、災害リスクなどを踏まえながら2つの区域を設定する必要がありますが、実際にはどうなっているのだろうか。また誘導施設が適切に設定されているのだろうか。誘導区域外に施設が立地しようとする場合には、届出勧告制度により誘導できるということですが、そういった緩やかなコントロールが実際に機能しているのだろうか。住民の方が、居住誘導区域だからここに住もうと考えるのか、民間企業が都市機能誘導区域なので誘導区域内に施設を設置しようと思うのだろうか。実際に運用面において本当にそれが可能になっているのだろうかということが少し疑問点としてあります。

誘導区域がどのように設定されているかというデータですが、市街化区域に対する居住誘導区域の面積の割合については、市街化区域の7割以上が居住誘導区域になっているという自治体が過半数あるというようなデータになっています。このように居住誘導区域は、かなり広く設定されているというのがよく知られています。

都市機能誘導区域は狭く設定されていますが、誘導施設の集約が進んでいるのでしょうか。これは2022年度に学生が調査してくれた内容ですが、関西で立適をつくっている65自治体にアンケート調査を行いまして、誘導施設がどこに立地していますかと尋ねました。全部で223施設が立地していますが、そのうち誘導区域内が134施設で、残りの89施設が誘導区域外に立地しているという結果でした。では実際に誘導区域内の134施設というのが、本当に自治体が誘導したと言えるものなのか、それともたまたまなのかということもさらに調べたところ、16施設に限定されているというような実態が分かりました。そういう意味でも誘導ができているということ

はなかなか言いづらいのではないかと結果です。

一方で、都市機能誘導区域外に立地した誘導施設というものがどういうものだったのかということも調べたところ、子育て支援施設だったり、診療所や福祉施設、商業施設といったようなものが出てきました。これらが本当に都市機能誘導区域にしか立地してはいけないのかということも考えたときに、こういった施設はむしろ人が住んでいるところに必要な施設なので、都市機能誘導区域だけではなくて居住誘導区域にも立地してよいのではないかと考えています。

ここで立地適正化計画の可能性を考えてみたいと思います。居住誘導区域に人口が集約されたいと言いつつ、その区域が広ければあまり意味がないということになります。札幌とか弘前、岐阜、東近江、枚方、金沢の自治体は、実は独自の居住区域というのを設けています。そういったところは比較的、居住誘導区域の面積割合が小さくなっていると言えそうですので、居住誘導区域1本ではなくて、濃淡のある居住誘導区域というのを設けるということも必要かもしれません。また客観的な指標を用いて区域設定していくことで、住民に対して説明ができることに留意するとともに、先述のとおり誘導施設の設定については都市機能誘導区域だけではなく、居住誘導区域に必要な施設というのも設けるというのも一案です。さらに誘導だけで届け出・勧告がほとんど機能していないということから、少し規制のほうにも舵を切るべきなのではないかと思っています。

サステナブルシティというテーマで、どういうことを目指していくのかという点では、やはり車を使う今までの生活パターンから、公共交通を中心としたまちづくりをしていくというのが、当然に目指すべき方向性ということになっています。一方でウォーカーブルシティという話もありますが、歩くだけで生活が全て成り立つというのは不可能でして、鉄軌道の駅には行けなければいけませんし、とにかく公共交通が重要です。パリやメルボルンで15分都市というようなことも言われておりますけれども、自分たちの住んでいるネイバーフッドの魅力を高めていって、可能であればそのなかで生活ができれば、そこに住む住民の住環境はよくなっていくと思います。そのために用途をミックスしていく。例えば1つの建物のなかでもいろいろな機能を持たせていくということも必要になってくるのではないのでしょうか。

意見交換

瀬渡氏: まず箕面市が全国第1号の立地適正化計画をつくられたことについて振り返ってみたいと思います。土井先生の先ほどのお話にもありましたけれども、直接関わられたなかで、箕面市の立地適正化計画について補足、あるいはご意見がありましたら一言お願いします。

土井氏: 現時点で思うことは、やはり立地適正化の問題と公共交通の問題を両輪としてまちづくりを行っていく必要性が、10年前よりもはるかに高くなってきていると思います。そして公共交通については、1本1本の鉄道路線とかバス路線を維持することよりは、ネットワークを維持することが大変難しくなっています。ネットワークは当然のことながら1つの自治体の範囲で収まるものではなくて広域的につながっているため、都道府県単位での地域公共交通計画というのが重視されています。

他方、立適のほうは、まだまだ1つ1つの自治体の努

力で行っているわけで、周辺の自治体との連携もそれほど積極的に行われているわけではありません。立適はもう少し広域化の方向も考えながら、少し広い空間的な範囲で都市の持続可能性を高めていくような方向に進んでもいいのではないかと感じています。

瀬渡氏：岡井先生、今の土井先生の話も踏まえながら、ご意見ありましたらお願いします。

岡井氏：阪大の跡地をいったん市のほうで買い取ったというお話が柿谷さんからあったと思います。そういうことをすることで都市機能誘導区域のなかに誘導施設を計画的に立地することができるということで、非常に評価できていると思います。先ほども言いましたように、誘導施設というのはなかなか誘導できていなくて、公共用地がないから誘導のしようがないということもその理由として言われますので、まずその種地をつくるということが大事だと思っています。それによって、誘導施設の誘導が進むことがいいことだと考えています。

瀬渡氏：菊池技術審議官のご講演のなかでも、箕面市の立適にも触れておられますが、改めて振り返ってみて、特にこの点はどのようなことでご指摘いただけることがありましたら、ご発言いただけませんかでしょうか。

菊池氏：とてもよかったと思っている点は、第1号でありながらサステナブルという観点がちゃんと箕面市の立地適正化計画には入っていることだと思っています。人口の減少とか、いろいろな地区ごとに起きる問題に対して先手を打つまちをまさしくつくっていくというのが、箕面市の立地適正化計画だと思っています。当時の倉田市長は、「西部は古くて高齢化してこれから人口が減る。中部はこれから高齢化が始まる。東部はまだ新しい。だから西部のまちにテコ入れして若い人が住んでもらえるとそこが活性化する。そうこうしているうちに中部が今度高齢化してくる。そこは今から手を打っておいて、いずれはまたそこに若い人が入ってくるようにする。そうこうしているうちに一番新しい東部が今度は高齢化してくる。今度そこにテコ入れをする。そうすると今度は西部が…となっていくと、西部・中部・東部でぐるぐると常にテコ入れをしていけば、箕面市としてはずっとサステナブルなまちになるんだ」というような話をされていたので、それは立地適正化計画ですよ。一緒につくっていきましょうという話を最初にさせていただきました。このような機能の誘導配置の方向性を明確にした計画が大都市郊外ででき、そういうなかで交通との連携や、また防災という観点も入った計画になっていますので、大都市郊外の立適のモデルにもなりました。

一方で、課題は今土井先生からお話がありましたように、どうしてもやはり自治体ごとに立地適正化計画をつくることで、本来であればもう少し広域的に隣のまちとの関係を見ながら、隣のまちと連携して作成していくことが必要になってきますが、まだわれわれとしてそれは十分できていないと思っています。そういう点も実はコンパクトシティの高質化において、今日ちょっとお話しできませんでしたが、対応しなければいけない論点には入っておりますので、しっかりとやっていきたいと思っています。それから今までは都市機能誘導区域を中心に都市機能を誘導してきたのですが、これからはご指摘がありました居住誘導区域内のいろいろな拠点についても手を入れていきたいと思っています。この10年立地適正化計画を進めてきて、このような点について、さらに高質化を図っていかなければならないと思っています。

瀬渡氏：柿谷様、今後コンパクト・プラス・ネットワークの高質化というような議論があるなかで、どういう方向を目指したらいいかということも含めて、皆さんの意見を踏まえてご発言いただけたらと思います。

柿谷氏：今回、箕面市で立地適正化計画をつくったなかで一番よかったのは、まず公共交通のネットワークの再編を前提に都市機能誘導区域を位置づけていったということです。特に市街地の中心部については、箕面市域のなかの広域的な機能を集約するということで、交通ネットワークと誘導施設をマッチさせることができました。それ以外のエリアの都市機能誘導区域には、そのエリアに応じた施設を配置するということも、今後を考えても重要ではないかというふうに考えています。

瀬渡氏：岡井先生、コンパクト・プラス・ネットワークの高質化について、何か思っておられることがございましたらご発言をお願いします。

岡井氏：日本の場合は基礎自治体ごとに立地適正化計画を作成されているということで、その隣接の自治体にあまり配慮されていないなかで、フランスですと、やはり複数の基礎自治体で都市計画の目標を考えていくということは主流になっていますので、そういった観点というのでも必要と思っています。公共施設マネジメントの研究もしてまして、全国の自治体にアンケート調査を行ったことがあります。公共施設の再編の際に立適の都市機能誘導区域や居住誘導区域を配慮して再編計画をつくっていますかという質問に対して、非常に少ない自治体でしか配慮がされていなかったという結果も出ておりまして、立適が財政部局とかそういったところであまり認識されていないのかなということを課題として考えています。

瀬渡氏：土井先生、これまでの議論のなかで、特にコンパクト・プラス・ネットワークの質をどう高めていくかということについて、ご意見がありましたらお願いします。

土井氏：「ウォークアブル」という言葉と、「15分都市」と、そして今日は出ていませんが、「MaaS」みたいな言葉を俯瞰的に見ることで初めてコンパクト・プラス・ネットワークの全体像が見えてくるし、さらに高質化ができるのではないかというふうに考えています。自宅から、あるいは職場といったさまざまな目的地からのラストマイルの移動をどうカバーするのか。そして、公共交通をネットワークで残していくのかということが今議論になっています。これまで足りなかったさまざまな交通サービスが次々と生まれてきています。EKBというのはエレクトリックキックボードです。そして、AIや自動運転、シェアリング、そして中間的なモードといったもので、もっと交通サービスを多様化させることがコンパクト・プラス・ネットワークの多様化につながっていくし、その発想をどこにニーズがあるかということを主導に開発する。歩きというのは公共交通とセットでこそ初めて意味があるというふうな、そういう位置づけをしてこれからやっていく必要があると思っています。「まちづくりと足づくり」を両輪としていくのが交通まちづくりということで、講義を行っています。拠点づくりと移動手段づくりというのは、実は裏表な関係にあって、どちらかをつくれればどちらかも新しく生まれてくる、こんなところが面白いと思っています。

瀬渡氏：今後、まちづくりを進めていくときに、特に力を入れて取り組む必要があると思っておられることがございましたら、菊池様にご説明いただけたらと思います。

菊池氏：もともとのコンセプトは、公共交通のサービス水準をある程度きちんと維持するという路線を決めて、そ

の沿線に居住機能とか、医療施設・福祉施設といった都市機能を誘導していこうという制度なのですが、まだまだその点が足りないという指摘がありました。われわれもそのとおりだと思っていて、交通の分野とはこれから一層連携していきたいと思っています。特に公共交通のサービス水準をある程度維持するというのをきちんと宣言していくということが大事だと思っていて、そうすれば必ずその沿線に人が集まってくるだろうと思っています。

次に、交通というのは1つの市だけでは収まりませんので、複数の都市と連携して取り組むことが必要だと思っています。まず交通の分野から連携していく、あるいは流域治水のような防災の分野から連携していくというようにテーマを決めて、隣まちと連携していくという取り組みができればと考えています。

それから、公共施設の再配置や管理との連携です。こちらも広域的な連携と関係するのですが、隣まちと連携しながら、ある機能は隣のまちにお願いする、ある機能は自分のまちが隣のまちの分を引き受ける、そのようなかたちでより一層良いかたちでまちづくりができるような仕組みを考えていきたいと思っています。

瀬渡氏：交通や公共施設の連携について関西で頑張っていますので、ぜひ国のほうでもご支援をお願いします。柿谷副市長、今後、サステナブルシティ実現に向けて、特にこれから力を入れたい、あるいは気になっていることがございましたら一言お願いします。

柿谷氏：やはり持続可能な都市経営を意識して進めないといけないと思っています。特に行財政の効率化の視点でどうしていくのか。例えば、先ほどご説明しました病院については、医療圏域が北摂という広域的なかで集約、再編統合していくということに取り組んでいるということも含めて、ある一定のエリアで再編・統合・集約していくということが今後必要になってくるということで、その辺を誰がどう決めていくのか。ある程度音頭を取っていただくところがあればよりスムーズに行くのではないかという思いはあります。

また公共施設を再配置、集約するときに、民間の力を借りたり対話をしたりしながら、より効率化を目指していきたいと考えています。もう1つは、健康まちづくりということで、これから民生費・扶助費がどんどん上がってきますので、そこをいかに抑えていくのか。また、健康寿命の延伸ということで、健康寿命と最終的な寿命との10年間の差をいかに短くするのかというところで、箕面市のほうでは健康寿命の延伸ということに取り組んでいきたいと考えています。

瀬渡氏：そのように幅広に考えたときに、岡井先生、サステナブルシティの実現に向けてどのようなご意見、あるいはご提案がありますでしょうか。

岡井氏：日本の場合、公共交通は採算が取れなければ廃線になります。過疎地においては、公共交通の手段がなくなってしまうということが課題として挙げられているかと思っています。もちろん自動運転ができるので、それでカバーできるから必要ないというご意見ももちろん一方ではあるかと思いますが、やはり人口が減少するなかで、なかなか人口密度が高くないとやはり公共交通というのは維持できません。今までは日本はたまたま人口密度が高い市街地があったので民間の会社が公共交通を担うことができたわけですが、公共交通サービスというのは公共サービスで、行政が責任を持って行わなければいけないという考え方が、今後必要になってく

るのではないかと考えています。

フランスをはじめ、法律のなかで移動する権利というものを設けている国もあります。車を持たない人でも、運転できない人でも、移動する権利というのは当然にあるわけで、それを行政が保証しなければならないという考え方です。誰もが高齢者になるわけですし、海外から来られる方というのは、いきなり自家用車が使えらるわけではありせんので、そういったグローバル化のなかでますますいろいろな人が交流していく世の中ということを見ると、全ての人にとって自由に移動できるというのは、当然考えていくべきなのではないだろうかと考えています。

瀬渡氏：土井先生、今のご指摘も踏まえて、サステナブルシティ実現という少し大きな視点で見たときに、改めて先生のほうからご意見、ご指摘等ありましたらよろしくお願いします。

土井氏：コンパクト・プラス・ネットワークという話や立適の話をしていますが、これはどちらかというと、インフラとか施設をどう整えるかという、インフラ主導型の発想ですね。かたや、スマートシティとかスーパーシティということで新しいテクノロジーをどうコンパクト・プラス・ネットワークに統合していくのか、こういう発想というのが今日は話ができなかったのですが重要だと思います。インフラ主導期からテクノロジー主導期になって、その次によりやく市民生活が主導する時代になるということです。この3つのステージは、実はスペインのバルセロナが歩んできているステージで、バルセロナというのはデジタルシティの最先端で、市民のさまざまな声が行政にデジタルでつながっていきます。市民の声で何かが実現できたということがやはり市民の満足度、自己効力感に結びつくということです。日本では市民生活が主導する時代になっていないので、コンパクト・プラス・ネットワークで土台を整え、テクノロジーで付加価値をつけ、そしてよりやく市民の声がまちづくりを先導する、それが私はサステナブルシティかなと思っています。

瀬渡氏：菊池審議官、ぜひお越しいただいている皆さんに、一言エールをいただけたらと思います。よろしくお願いします。

菊池氏：まず、立地適正化計画を取り巻く状況のなかで、特に関西の自治体、それから民間の方々の取り組みがすごく先進的かつ意欲的なので、私どもも、立地適正化計画をこのように使っていただいているのかとか、このようにうまく加工しながら新しいかたちで地域に合わせ活用しているのか、ということも、勉強させていただくことが本当に多いです。今日いろいろと議論いただいたようなところは、私たちが持っている問題認識とほとんど同じところを指摘いただきました。これから取り組んでいかなければいけない課題は多々ありますが、方向性はしっかり認識しておりますので、いろいろなかたちで着実に課題の解決に向けて引き続き頑張っていきたいと思っています。

瀬渡氏：そういうことですので、ぜひ関西から国に向かって提案をどんどん上げながら、自らのまちは自らでつくっていくつつ、お互いに連携して取り組めたらよいと思います。

本日はありがとうございました。

サステナブルなまちづくりに関する研究会(第13回)
議事録(要約版)

1. 日 時 2024年4月24日(水) 18:30~20:30
2. 場 所 都市活力研究所 Zoom 併用
3. 議 事

(1)講演

「サステナブルシティのための都市計画はどうあるべきか」

立命館大学 理工学部 環境都市工学科
教授 岡井有佳 氏

○サステナブルシティとは

サステナブルシティとは、社会面・経済面・環境面という観点から未来の世代が、今我々が生活しているのと同じ状況を享受できる都市を目指すということだと思います。言い換えれば、快適に安心して住み続けることのできるまちということで、利便性・快適性や防災・防犯が大事ということですが、それにはコストが関係してきます。

○これからの社会

都市計画では将来どんな社会になっていくのかということを考えていく必要があります。人口減少・高齢化というのはネガティブな要素ですが、それ以外の要素では、わりとポジティブな変化があります。テクノロジーの進化によって、自動運転や無人による荷物配達など。都市計画でもそういった技術の進歩を踏まえることができます。環境(SDGs)への配慮は当たり前の認識になっていますが、包摂というのは日本ではまだあまり認識されにくいような概念なのかなと思います。ダイバーシティのほうは、さすがに日本でもいろいろと言われ始めています。ただ、諸外国に比べると、やはりこの部分は日本は非常に弱いです。日本では比較的中間所得者層が多いので、非常に分かりやすい社会でしたが、昨今は、一部のとても少ない富裕層の方と、低所得者の方が増えてくる中で、平均だけを見ているわけにはいかないという事情が出てきました。グローバル化は必須のことになっていきますし、デジタル化によってどこに住んでいてもサービスが受けられるのであればそれでいいというふうな考え方もあります。

人口減少・高齢化になって、その何が悪いのかというと、税金を納める人が少なくなることにより行財政力が低下します。また、高齢化によって助けてあげないといけない人の割合が増えていくというのは、確かに問題です。人口が減少していくということは、現在と同じだけの市街地の面積は当然いなくなるわけです。同じ面積を市街地として維持しようとすると維持管理費用が持ちません。国のほうでも公共施設マネージメントをしないと、解決策が見えていくわけではありません。人口密度の低いエリアに住んでいる方々に対しても同じだけの行政サービスをしようと思えば、1世帯あたりのコストは当然ですがかなりかかってきます。市街地を縮小しない場合の方法は2つあると思っていて、郊外では中心部と同じだけの行政サービスは受けないという選択肢と、同じだけの行政サービスを受けたいという場合は、それにかかる費用を税金として払ってくださというふうなことしか無理かと思っています。

○A:市街地の縮小

特に地方都市ですと市街化区域の人口密度がかなり

低下しています。DIDの密度は、1k㎡当たり4,000人という目安があります。それを切ってしまうと地方都市ですともう中心がなくなってしまうので、そもそもの1k㎡当たり4,000人という考え方も、やはり変えていかなければいけないかもしれません。

コンパクトシティを意識して逆線をやり始めたという意味では、舞鶴市がたぶん初めての自治体かと思います。舞鶴市では、今と同じ人口密度を保つには市街化区域をどれだけ減らさなければいけないかを算定してそれだけの面積を逆線の候補地として選んで、少しずつですけど逆線を始めています。ただ、既に逆線をした場所はほとんど人が住んでいないところになっています。北九州は斜面地が多くて、高齢者が今後住み続けられないとか、災害リスクがあるので逆線をしようとしたのですが、結局そこに住んでいる住民の方々が猛反対しまして、当初計画していたよりはかなり小さい面積しか逆線できませんでした。広島は、平成30年の水害で大きな被害がありました。それを踏まえて、水害リスクがあまりに高いところは逆線するというので、県が積極的に動いているような状況です。

行政の方によく言われるのが、逆線は住民に対してなかなか説明ができないし、強制的にはできないので、誘導するしかないということで、誘導の手段として立地適正化計画(立適)ができたときにはかなり期待はあったわけですね。

○A-2:立地適正化計画の可能性

立地適正化計画では都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定します。都市機能誘導区域のほうはもともと中心市街地や拠点になっているところが選ばれています。居住誘導区域は公共交通との関係性から設定されるべきところですが、実際にそのように設定している自治体のほうが少ない状況です。人口密度はもちろんのこと、既にできている公共施設やインフラの整備状況を勘案しながら居住誘導区域を設定するのが計画の趣旨としては正しいわけですが、実際にはそうなっていません。災害リスクに関しても、レッドゾーンは必ず外しようということになってはいますが、イエローゾーンについては自治体に任されているという状況です。誘導施設についても「補助金がアップされるなら、誘導施設に入れよう」というように安易に誘導施設を設定している自治体も少なくありません。誘導を行うためには当然誘導施策が必要だと思いますけれども、実際に誘導施策を執っている自治体は非常に少ないです。居住調整地域についても、確か1カ所指定されていますが、逆線につなげていこうという趣旨のとおりには、全く使われていない状況です。

○立地適正化計画の誘導区域の設定の実態

都市機能誘導区域、居住誘導区域がどういうふう設定されているかということですが、居住誘導区域のほうは市街化区域に対する居住誘導区域の面積の割合で見ますと市街化区域の70%以上に指定されている自治体が過半数です。都市機能誘導区域のほうは85%の自治体が市街化区域の40%以下に設定されています。

○居住誘導区域と市街化区域人口密度の関係

市街化区域に対する居住誘導区域の面積割合を横軸、市街化区域の人口密度を縦軸にしてグラフを描きますと、市街化区域のほとんどのところを指定している自

自治体が多いので、グラフの右側のほうに偏っています。人口密度が低いにも関わらず、居住誘導区域の面積の割合が高いという自治体もかなりあって、この辺りは問題ではないかと考えられます。

市街化区域における令和4年と平成30年の5年間の人口密度の変化というものをまとめておきまして、横軸が市街化区域での人口密度の変化になりまして、縦軸が居住誘導区域内での人口密度の変化です。市街化区域の人口密度より居住誘導区域の人口密度が高いというのは優秀な自治体ですけれども、量としては少ない状況です。居住誘導区域の人口密度の低下率のほうが大きいという悲しい自治体も、それなりにあります。

○都市機能誘導区域における誘導施設の立地

都市機能誘導区域の中の誘導施設に関する国交省のデータによると、全国で立適をつくっている310の自治体のうち、誘導施設の割合を見たところ4割の自治体では、むしろ都市機能誘導区域内での誘導施設の割合が減少していて、6割は維持、もしくは増加しているようです。

当研究室の学生が関西の65自治体に対してアンケート調査を行ったところ、誘導施設が223施設建築しており、そのうち都市機能誘導区域に立地しているのが134施設になっているということで、かなりの割合が都市機能誘導区域外に立地しているということが分かります。誘導区域内に立地したものについて、「誘導」という事実があったのかどうかを確認したところ、わずか16施設、8自治体しか、誘導したと言える施設はありませんでした。アンケートでは24施設、11自治体が「誘導した」と回答があったのですが、その後ヒアリング調査をさせていただいたら、それは誘導ではないと判断したのを省いた結果です。

○都市機能誘導区域外における誘導施設の立地

都市機能誘導区域外に立地した誘導施設を把握、整理したところ、16自治体、89施設が都市機能誘導区域外に誘導施設を建築していました。その場合届け出が必要ですが、78施設が届け出を実際にしていて、それ以外は届け出をしていませんでした。その理由としては、事業者が立適に対する認知度が低いということでした。

都市機能誘導区域外に建築された誘導施設はどんな施設があったのかというのを調査しました。a欄は都市機能誘導区域の外であるが居住誘導区域の中、b欄が市街化区域の中、c欄は市街化調整区域の中です。多く立地しているのが子育て支援施設や病院・診療所になりますので、こういう施設は都市機能誘導区域でなくても居住誘導区域であれば、それほど問題ではないと考えられます。福祉施設や商業施設というのも、市街化区域の中で居住誘導区域外にいくつか立地していますが、これ自体が悪いのかどうかは少し議論が必要かなと思われれます。

都市機能誘導区域外に誘導施設が立地した場合、届け出をして、それに対して勧告できることになっていますが、届け出時に何らかの指導を行ったという自治体は、16自治体のうち枚方市のみで、他の自治体は受け取っただけで特に指導はしていません。その理由を尋ねたところ、支障がないという回答と、提案や指導が難しいということでした。勧告に対しては全く行っていません。勧告しない理由としては、問題はないという答えになって

います。

○A-2: 立地適正化計画の可能性

都市機能誘導区域のほうは、区域設定はそんなに問題はないと思いますが、居住誘導区域はかなり広いところに設定されているという事実から、やはり客観的指標によって住み続けられる場所というのを設定していくのが本来あるべき姿ですし、災害リスクということを見ると、イエローゾーンについては、その除外があまり進んでいないという実態があります。誘導施設に関しても、実際に誘導した誘導施設というのがほとんどないのが実態ですし、届け出勧告制度もほとんど使われていないということで、第2の線引きとして期待されたけれども、現時点においては全く効果がないと言ってもいいかと思えます。

○A-3:市街化調整区域の開発許可

都市計画法の34条の中で、市街化調整区域の開発許可について定められています。診療所や保育所、食料品店、農林漁業用の施設といった、住んでいる人のための施設が認められています。また地区計画をつくって計画的に市街化していくのであれば良いというのがもともとの考え方ですけれども、ある自治体では乱発されています。11号の市街化区域に近接・隣接しているとか、12号の近接・隣接はしていないけれども市街化を促進する恐れがないとか、市街化区域内での立地が困難なものという許可基準が設けられています。図書館・公民館といった公共施設は、許可なく立地が可能になっています。これらは使い方によってはスプロールを誘発するものになっていて、コンパクトシティに逆行するものになっています。

○市街化区域外人口と、調整区域内の開発許可件数の割合

市街化区域外の人割割合が高く、かつ、開発許可の件数がそれなりに高い自治体として、つくば市、前橋市、伊勢崎市、東松山市、甲賀市の5つの自治体の、34条11号、12号の条例の中身を調べたことがあります。

市街化調整区域なので自己用の住宅しか許可をしないというのはまだ許される範囲だと思えますが、つくば市や東松山市に関しては一般住宅、つまり分譲ができてしまうということです。そうすると、通常の市街化区域と何ら変わらないということになるかと思えます。

○B:人口密度に応じた行政サービスの提供

行政サービスを縮小するプランというのは、公共交通はなくて当たり前ですし、ゴミの回収も頻度が少ないとか、道路やライフラインの維持も自分たちでなんとかしてください、というふうにひょっとしたらなってしまうかもしれないということで、相互扶助というのが必要になってきます。市街地と同じサービスを受けたいのであれば、税金をたくさん払ってくださいというプランになります。

○相互扶助の可能性？

- ・自分で自分を助ける「自助」
- ・費用負担なく、自発的にお互いが助け合う「互助」
- ・制度化された相互扶助(保険)「共助」
- ・最低限必要な生活保障を行う社会福祉制度「公助」

○なぜ、都市は拡大するのか？

郊外にどんどん住宅が建っていくから都市が拡大していくわけですね。なぜ建築されるのかというと、規制をしていないからです。開発許可という制度があるけれども、実際に許可が下りてしまうのです。不動産会社の立場からすると、どんどん新しい家を建てていかないと儲からないという構造になっています。なぜどんどん建てないと儲からないかというと、日本の住宅建設業界の制度的な課題と言ってもいいでしょう。新規の住宅建築の量は、ヨーロッパに比べると日本はものすごく多い。そして(郊外の家は)安いから買う人がいます。結局市場に任せているからそういうことになっているわけで、もう少し公共がコントロールすれば郊外に住宅が建たなくなるのではないのでしょうか。

○公共交通サービスのありかた

フランスでは公共交通は公共サービスという概念です。ですので、採算を取る必要性というのがそもそもない。1982年にできた国内交通基本法という法律に移動する権利というのが書かれていて、合わせて交通手段を選択する自由ということも書かれています。仮に自分が住んでいるところに公共交通であるバスが廃線になれば、権利を主張することができるのです。日本でも、2013年に交通政策基本法ができましたが、あまり実態としては変わっていないのではないかと考えられ、日本ではまだまだ交通権が、生存権の1つとして認められていないと考えられます。

○今後へ向けて

日本の都市計画制度は非常に緩いといわれています。ヨーロッパのほうでは、計画がなければ建築ができないというのが原則ですが、日本の場合は計画がなければ建築自由ということで、そもそもの考え方が違うわけですね。日本でももう少し規制を強化できないだろうかということですね。線引きをもう少し厳格にやっていくということで、逆線を検討してもいいのではないのでしょうか。さらに日本には非線引き都市計画区域というものもあって、建物がいくらでも建ってしまうという状況もあります。

地方分権ということで各市町が都市計画の権限を持つことになると、自分の市はいいけれども隣の市のことを考えないというような都市計画が実際になされているので、都市圏として都市計画というのをやはり考えていかなければいけないのではないのでしょうか。また立適で見ますように、誘導政策でなんとかしようとしたけれども、やはり誘導には限界があるので規制の方向に進む必要があるのではないのでしょうか。都市計画の主体という話では、日本の場合は民間ができることは民間にという流れですが、そういうやり方でいいのだろうかということも、やはり一度考えなければいけないのではないのでしょうか。公共側が、公共性という観点から規制を強化したりコントロールすることも必要だと思いますし、そのためには政治の力も必要になってくるというあたりが、今後の都市づくりにおける課題なのかなと考えています。

○日本の都市への課題

SDGsの観点から日本の都市に対してどういうことが言えるのかということですが、基本的サービスへのアクセスについてはまず問題ないかと思いますが、低所得者が増えていく中で、生活する上で必要な社会保障ですね。それをどういうふう考えていくのかということが必要かと思っています。公共交通のサービスのところで

話しましたが移動する権利をどういうふう確保するか、また住民参加の保障という点でも行政と対等な関係で参加できないと、ほんとの意味での住民参加ではないといわれています。多くの人は、パブコメに全く意見を出さないという状況の中で、これでほんとに住民が参加していると言えるのだろうかということです。

歴史的遺産や自然遺産を残していきたいという取り組みは行われていますが、人口が減少するのにまだ自然を破壊するののかという問いは常に考えていかなければいけないですし、災害対策でお話ししましたようにイエローゾーンであっても、取り除けるのであればそういったところは誘導区域から外していくというのは当たり前なのかなと思います。緑のオープンスペースを今後どのようにつくりだしていけるのかということも課題ですが、オープンスペースというのは開かれた空間ですので、富裕層も低所得者も変わりなく皆が利用する、そういったコミュニティの場が、都市の中に存在しないと魅力的なまちとは言えないのではないのでしょうか。

オンラインだけではほんとの意味での人間関係は築けないといわれています。そういう意味で対面の重要性がよりはっきりしてきました。人間中心のまちづくりが今改めて大事なのではないかとということで、今まで車中心に考えてきた都市空間を人のための空間に取り戻していきたいというのと、ヒューマンスケールでまちをつかっていくということが、今後必要になってくるのではないのでしょうか。ソーシャルミックスとかパリの15分都市というお話を以前させていただきましたが、グローバル化という現象があるとともに、ローカル化というのも一方でありまして、身近なエリアをとにかくよくしていく。それは人任せではなくて、自分が当事者となってやっていくというようなことも、この15分都市の考え方の中には必要になってくるのだろうと思っています。

(2)意見交換

瀬渡氏: 関西(京阪神都市圏)は市街化区域が連担しており、その中でなんとなくスポンジ化が始まっていて、その外にちょっと市街化調整区域があるという状況。そういう状況のなかでスポンジ化をどう見るのか、ひとかたまりの関西圏域の中でどうあったらいいのか、日本の都市の課題を解決する手立てとして、みなさんが取り組んでおられる取組などを参考にどういう動きがいいのかということであればリアルな議論ができそうな気がします。今回の研究会でもメンバーの方々がやっておられることを、どう思ってやっておられるかということに私としてはすごく興味がありますので、実はこんなつもりでやっているのですという話があれば、お1人ずつ伺っていきたいと思います。

森田氏: これまでの都市開発のようにどこかに住宅をつくって、よそから転入していただきというようなまちづくりをこれからもしていくと、ゼロサムの前提であれば粗(スポンジ化)と密が生まれることの繰り返しになります。新たな価値を創出するまちづくりでどういった未来を実現できるかということ、各市とともに連携しながら、どんな沿線のブランディングだとかまちづくりができるかというところの議論をさせてもらっています。そういう新しい取り組みができないかと考えています。

瀬渡氏: 私は、スポンジ化が一概に悪いとは思っていませんが、豊かな空間が広がっていくにはどの目で見

それでいいのかという議論をする機会があればと思います。

森田氏:沿線に、住むだけではなく、働く場を創出したりとか、そこに訪れたいと思える魅力のあるまちづくりも一緒にできると、今までと違ったまちの構想ができると思います。

抱江氏:コンパクトプラスネットワークの方向に動いていくのだからと思いますし、人口も相対的には減少していくでしょう。市街地全部の公共サービスをずっと維持できるかという点も難しいかもしれないですね。そこで駅を中心にコンパクトなまちができていくといいのではないかと思います。我々は二次交通を持っていますので、駅と居住地の間をそういう二次交通でつないでまちづくりに貢献していきたい。ただ、各駅が同じようにコンパクトになっていくとあまり特徴がなくなるので、できれば駅ごとに特色があるまちづくりができないかと思っています。目的がないと交通行動は生まれないので、このまちに行ってみたいなという特色のあるコンパクトシティができていくといいですね。

瀬渡氏:そういう取り組みが共有できるようになるとお互いに刺激しあえるような関係ができますね。そして沿線それぞれのつながりと圏域が連担して行って、圏域自体の価値が出てくるでしょうね。

小出氏:当社では公共交通グループとまちづくりグループがあって、それらの部署でいろんな自治体とまちづくりについて協議しています。沿線の各市町村が立地適正化計画をつくっており、当社は各市町村と協議していますけれども、串が刺さったような広域的なビジョンというのを誰が描いていけばよいでしょうか。鉄道事業者が物理的な串になっているので、当社で描くのがよいのか、もっと広域的な自治体が描くのがよいのか、これからのスキームの研究をしていかなければいけないだろうと思いました。

井上氏:京都市は三方山に囲まれていて、ぎりぎりまで市街化区域になっていますので、北部の山間地域は別にしても、結構コンパクトにまとまっているほうかなという印象を持っています。ただ洛中といわれる地域では地価がかなり上がった関係で空き家が多くなっています。そのミスマッチをどうしていけばいいのかということと、西側の洛西ニュータウンで去年から洛西“SAIKO”プロジェクトということで、そこに出掛けてもらうとか住んでもらうにはどうしたらいいだろうかというプロジェクトをスタートしています。一方東側でも移住定住促進等を目的にmeetus(ミータス)山科-醍醐というプロジェクトが立ち上がりました。山間地域の市街化調整区域については、鞍馬寺の少し南側の叡山電車の駅周辺に、住民の方の発案でまちづくりの構想をつくられて、それをこちらの都市計画マスタープランの地域まちづくり構想にしようというところまでできてまして、先般、都市計画審議会で報告を行ったところです。

安田氏:こんなことができたらいいなということでこれから取り組もうと思っていることですが、郊外には駅から遠いところにニュータウンがたくさんありますが、それを一部縮退していく代わりに、駅前に賃貸住宅を持ってこれ

ないかと考えています。なぜ賃貸住宅かということ、分譲だと所有権が区分所有になって、50年後、100年後になっても用途変更ができなくなりますので、公的な団体がワンオーナーで賃貸住宅をつくることで、世代間の入れ替わりにもつながるし、時代が変わったときにも用途変更できるようになります。そういうことを組み合わせられないかなと考えています。

茂福氏:人口が減る中で、立適の計画をつくって駅周辺に集約することは理に適っていると思っています。本市で立適の誘導が成功した事例が寝屋川公園駅で、2つの小学校と1つの中学校を集約して小中一貫校を駅前に建てました。また駅からかなり離れたところにあった大阪病院を駅前の区画整理区域に誘致しました。生徒数がどんどん減る中で老朽化した建物を維持するのが困難になるので、小中一貫校で集約するのは有効だと思いますが、建てる場所がものすごく限られるのです。たまたまそこが3ha以上の小学校だったので、小中一貫校が建てられたのですが、他で計画しようと思ってもなかなかできないですね。

立地適正化計画の見直しをやっているところですが、浸水のイエローゾーンという面では淀川が決壊したらほとんどが浸かってしまうので、そこを居住誘導区域から外すというのは難しいと思っています。

2軸化というのは京阪沿線と学研都市線の2つの鉄道沿線を中心としたまちづくりということで、沿線まちづくり協議会を立ち上げたことは以前こちらの研究会で発表させていただきましたが、それを大阪府が引き受けていただけということで期待しています。今後横串という面ではJRと京阪の横串をどうしていくかということになりますが、バスも重要な役割がありますので交通とまちづくりを一緒に考えていかなければいけないと思っています。

木村氏:岡井先生のお話を伺っていて人口が減少していく中で、どうやって活力を維持していくのか、都市の質をどう高めていくのかということをしっかりと考えていかなければいけないと改めて感じました。大阪府では広域自治体として、鉄道事業者と沿線市が集まる場を設けて沿線のまちをどうしていくのかということについて対話を始めています。このような取組を広げて、府域全体、さらに近隣の府県の皆さんとも協力しながら、魅力ある都市空間をつくっていくことを考えていければと思っています。

青山氏:平成26年に立地適正化計画ができて、そこから広域化していこうとずっと言われていることでもあります。ただ広域化は進んでないというのが実態という感覚があります。今もまさに立適の有識者検討会が国土交通省の都市局で行われていて、そこでもメインのテーマの1つとして広域化が議論されています。実際にやるには非常に難しいことかと思いますが、どこかの地域で良い事例が出てくると、国としては優良事例の横展開が得意なところですので、そういう事例が近畿から生まれてくればいいと思っています。

葉氏:都市の拡散においては、自家用車の存在が非常に大きなファクターになっていると、強く思うところです。24時間いつでも自由にいろんな場所に行けるというのは、多様なライフスタイルを実現する上で重要なツールですし、何より自家用車にかかるコストがおそらく安過ぎ

るというのがあるでしょう。もちろん立地を誘導するとか集約するという話はあると思いますが、公共交通、あるいはまちが全く自家用車に対して対抗できていないというのが、根本的なところかなという気はしています。

高松市のコンパクトシティを推進されている方がおっしゃっていた話だと、施設を集約する上で、移動を束ねることが必要だということです。そこが先にある、そこから徐々に住居や都市施設が集まってくる。バス路線上に、日常的に使うような施設が全部並んでいれば、そのバスを乗り降りするだけで利用できる。ただし乗るたびに初乗り料金がかかって、コストがかかるのであれば、そこを何か低減してあげるような補助メニューが必要かもしれませんけれども、もう少し住民視点でライフスタイルを考えたときに、必要なものがちゃんとある軸上に乗せる必要があると思います。そこまでしないと自家用車には対抗できないのではないのでしょうか。その上で、やはり公共交通同士がちゃんとつながる、料金的な抵抗もそうですし、待ち時間をどれだけ待っていないと感じさせるような空間整備もあろうかと思いますが、そういうところが必要になってくると思います。

市街化調整区域については、そういうところに住みたいと願う人も一定数いますので、その人たちが住み続けるために、互助なり共助なりをする努力の余地は残しておいてあげたいというのは、正直な思いです。

相馬氏：都市を縮小しようと思っても、種地はあるにはあるのですが、使いやすいようなかたちにしていくためにはどうしても集約化が必要になってきます。集約化をするにはおそらくもう少し時間がかかりそうなので、その間どうやって暫定利用するかというのを今やっている状況です。暫定利用をすることでまちのイメージが良くなるとか、活気が出るとか、それこそ地価が上がるとか、周辺の家賃が上がっていくということで、将来小さな再開発をしようとしたときにやるだけの体力がある、そういうことを意識しながらやっているところです。1軒の空き家を使えるようにすることで、どういう地域のネットワークやコミュニティができるかとか、それがどんなふうに波及するかみたいなお話です。私たちがパラレルキャリアということでプライベートでやっている活動と、公共としてのわりと大きな観点からの仕事と、両方の側面で進めていったらいいのかなと思いました。

土井氏：岡井先生からお伺いしたパリの15分都市という発想が、私にとって印象深く、サステナブルなまちづくりを考える上できっかけになったと思っています。15分都市という言葉は、パリやウィーン、メルボルンでは新しい都市計画に結びついていると思いますが、日本では15分都市という言葉とかアジェンダは出てきたものの、何も都市計画に結びついておらず、それがウォーカーブルシティという程度のものであり、それも日本で昔からやってきたことと何の違いがあるのかと問い直される時代になっていると感じています。

住むこと、働くこと、憩うこと、これらをファースト、セカンド、サードプレイスと呼んでいるのですが、もうここをいかに改善しても都市が改善する余地はなくて、それらの3つのプレイスをつなぐ移動が重要であり、移動を介して新たな互助、共助の場、これをフォースプレイス、4番目の場所として育てあげていくという発想があります。葉先生がおっしゃったように移動を束ねながら、そこに包摂という考えを入れていくと、また移動に関していろんな

ことが考えられます。今高齢者を含めて弱者がいます。その弱者の、ill-beingな気持ちをどうやって吸い上げていくかによって、新しいまちづくりの発想につながっていくのではないかと思います。今大変な生活をしている人たちをどうすくいあげて、つなげていくのかというような都市計画になっていく時代が来ていて、それこそが、大阪が発信できる新しいまちづくりの姿ではないかというふうに考えています。

瀬渡氏：土井先生のおっしゃった ill-being については、資料の別添2で少しまとめています。ill-being とは何かということを考えて、それを解決する方向はどこかということを追えばするほど、Well-being に向かっていく。そこに都市計画の社会的な役割があるのではないかということをおっしゃっているのかなと解釈しました。