

第 1 回 東北地方コンパクトシティ検討委員会 議 事 要 旨

日時：9月26日（火）14：00～17：30

場所：東北建設協会3階会議室

【 「コンパクトシティ」に関する各委員の意見紹介 】 ～ 検討の視点、分析の手法など各委員の持論展開 ～

清水委員

地方中小都市におけるコンパクトシティのイメージ

原則的に徒歩や自転車、場合によってはバスなどの公共交通の利用で用が足せ、自動車に頼らなくとも生活できる都市。

建物はせいぜい3～4階建てで、1階が店舗、2階以上は居住空間。居住空間には商店主だけでなく、高齢者や身障者なども含む一般住民も居住できる。

人々は歩行者専用の街路をゆったりと散策し、路上のカフェテラスではひとときの憩いを楽しんでいる人々がいる。

シルバーコンパクトシティの提案

自動車が運転できない高齢者や障害者の増加や、ひとり暮らしの高齢女性世帯の増加、さらに高齢者や障害者の都心部での居住志向の高さなどを勘案すれば、こうした階層の人々に着目したまちづくりが、地方中小都市では有効なように思われる。高齢者や障害者を含むすべての人々を対象に、一人でも多く都心に居住してもらうことでコンパクトシティな都市を形成する。これがシルバーコンパクトシティである

（清水委員著書「高齢者・障害者のための都市・交通計画」より抜粋）

（シルバーコンパクトシティにおける施策イメージ）

- ・ 空き店舗を利用した、高齢者や障害者によるボランティアルームの開設
- ・ 電動三輪車を利用したタウンモビリティ（高齢者の円滑な交通手段の確保）
- ・ 街なかの空き地（未利用地）を活かしたポケットパーク など

鈴木委員

- ・ 東北地方におけるコンパクトシティの発想は、平成8年に始まった未来都市検討委員会から生まれたものである。

- ・都市間距離が離れている東北地方においては、どうしても広域的なネットワークが必要になるが、それと併せて一つ一つの都市が自律的に機能を発揮することも必要である。それにも関わらず、道路整備をきっかけに自らの都市機能を損ねるような沿道開発を誘致しているようでは元も子もなくなってしまうといった危機感からコンパクトシティの考えが生まれた。
- ・世界のコンパクトシティの潮流は大都市の発想から生まれた。(イギリスの建築家リチャード・ロジャースは上海のコンパクトシティを検討。)
- ・日本では、神戸市のような大都市から生まれたコンパクトシティと東北地方から生まれたコンパクトシティの大きく2つの潮流があると思われる。
- ・神戸市の場合は、巨大な都市を「コンパクトタウン」といったコミュニティ単位に分節化することで、災害に対応しやすいまちづくり、災害に強いまちづくりを構成するという考え方。一方、東北地方での考え方は、周辺農村地域との関係を踏まえ、中心市街地をいかにコンパクトに圧縮し、広域的なネットワークでつないでいくかという考え方である。

著書に『都市 この小さな惑星』があり、都市が環境に対してもつ危険性を告発し、これからの「都市のあるべき未来像=サステナブルな都市」を提言している。建築作品としては、「ロイズ・オブ・ロンドン(ロンドン)」や「ボンビドーセンター(レンゾ・ピアノとの共同設計、パリ)」などが有名

コンパクトシティの8つの検討視点

コンパクトシティのグランドデザインの決定と実施について、行政だけで決めるのではなく、産業界、市民、NPO、専門家、マスメディアなどと合意形成は図られているのか(形成する場合は用意されているか)。

最低限、市街化調整区域(線引き都市計画区域)や都市計画白地(非線引き都市計画区域)について、基本的に開発を認めないと約束できるか。

中心市街地に都市機能をまとめようと思うと、周辺市町村や農村地域からのアクセス性が重要になる(交通手段をどう保証するか)。そのような中で、広域公共交通マネジメントが政策的に取り組みられているか。

農村部、中山間地域の土地利用、都市と農村の関係(生産物や生活の交流)をどう考えるか。日本におけるコンパクトシティの議論ではここが抜け落ちている感があり、特に東北地方のコンパクトシティを議論する上では重要な視点である。

都市活動、都市機能を支える施設や場を適切に配置し、運営を守り育てる「タウンマネジメント」について、行政だけでなく、地元商工会や地権者、市民などとの協働により取り組まれているか(そのような組織をつくれるか)。

現在の用途地域指定状況を見ると、幹線道路沿線には近隣商業地域や準工業地域といったロードサイドショップなどを容認(誘致)する用途指定がなされている場合が多く、高い容積率を保ったゾーニングがなされている。そういった用途容積制度を根本的に見直す時期が来ているのではないか。

コンパクトシティにはその都市の個性や歴史、文化がにじみ出るような目抜き通りが必要だと考えている。県庁所在都市ですら自分のまちの目抜き通りをきちんと答えることが出来ない状況になっており、都市が本来持っているべき文化の発信機能が失われてきている。

近年、街なかにマンションが増え、確かに街なかの定住人口は増えつつあるが、これで楽観

は出来ない。大事なものは、もともと既成市街地に住んでいる地付きの土地所有者や借地権者が住み続けることが出来ることであり、大手のマンション業者が建設するような土地の文脈を無視した許容範囲内（建ぺい率、容積率）ギリギリのマンション開発に伴う街なか居住は、東北地方で考える街なか居住に結びつくのかどうか。また、高齢社会を踏まえた福祉サービスや住宅補助制度の活用を踏まえた居住支援策のあり方を考えることも重要。

木村委員

- ・自分のしたいことがあってそれが何の制約も無くできるかどうかということが大事である。参加・活動ということからまちづくりを考えることが必要ではないか。
- ・都心に住む利便性の評価アンケートでも、交流を重視している傾向が伺えた。まちづくりではハードだけではなくソフトな仕組みが必要である。
- ・個人レベル、都市地域レベル、環境レベルにおいてより良い環境を作るためには、賢い居住と賢い交通が必要であり、その中で、地域が活性化して色々な活動ができることが基本的なこととして大事である。これに対してコンパクトシティが非常に有効である。
- ・また、コンパクトシティは交通が大事であるため、行きたいところに時間がかかったり、高すぎて使えないことにならないように、企業の採算性だけでなく利用者の目線、都市計画、社会全体として交通を議論することが必要ではないか。

交流を支援するエコモビリティとコンパクトシティ

交通環境のありよう（エコモビリティ）

（１）自動車利用の抑制

都市域拡大の抑制、交通の個別化抑制、交通時間の削減、地球環境、エネルギー消費量の抑制

（２）公共交通利用環境の優先的整備

低モビリティ者へのモビリティ提供、潜在能力の発揮、社会的絆の強化、交通時間の削減、交流による創造性の発現、健康

（３）歩行環境、自転車利用環境の整備

健康、安全、環境、交流、交通時間、活動

（４）これらの交通環境整備のための協働作業とそれがもたらす連携の絆

都市構造のありよう（コンパクトシティ、バリアフリー）

（１）コンパクト化、バリアフリー化がもたらす交流可能性の増大

（２）交流を通じた文化や芸能の生産

（３）混合利用による都市の利便性の増大

（４）エネルギー消費の少ない都市構造

（５）交流、滞留空間の創出（広場、公園、コミュニティ道路、ベンチ等）

（６）安心拠点、複合施設

（７）まちづくり活動における協働作業とそれがもたらす連携の絆

山田（晴）委員

これまで、中小都市には大消費地と農山村とをつなぐ中継媒介機能としての役割があった。それが失われた今、新たな中継媒介機能を創出する必要なのではないか（ただし極めて難しい問題）。

ハード・ソフトを誰が経営していくのか。例えば市街地の再開発における資金調達のことを考えると、大都市ならまだしも5万から10万人規模の中小都市において、企業だけに期待することは難しい。また市民やNPOについても当然限界がある。したがって、新たな第3セクター、新しいパートナーシップというものを考えなければならない。

快適な暮らしの実現を考えると、都市全体ばかりを見るのではなくユニット（コミュニティ）に関心を持つことが重要。快適な暮らしを実現するユニットをいくつつなげることが出来るか、つなぐネットワークの手段は何かを検討するところから、都市全体の規模が決まってくるのではないかと考えられる。

高嶋委員

コンパクトシティをデザインコンセプトとして考えるか現実政策として考えるか

- ・コンパクトシティに関する施策を「いつでも」、「どこでも」適用するのではなく、適用条件を明確にした現実政策として捉えることが必要
- ・コンパクトシティ政策の必要度（破局可能性）を検証
- ・世帯、人口分布の地理的分布と行政経営の関係、将来予測についての検討

都市間競争に関する意識と理論の研究

- ・自治体職員、住民の意識を見る必要がある
- ・特に合併した市町村については、合併後における職員の意識の変化、職員配置の変化について考察すべき

【 全 体 討 議 】

～ 委員会の検討内容、進め方について ～

（委員）モデル都市の抽出について3都市が提示されたが、この3市しかコンパクトシティになりえないということなのか、それとも第1ステップで抽出された46市町村（人口3万～10万人）は全てモデル都市のいずれかのケースに該当し、その先進事例としてモデル都市と検討するということがか。

（事務局）大都市のベッドタウンとなっている都市は、都市的機能をほとんど大都市に依存していることもあり、コンパクトシティを考えるには多少無理があると思われる。したがって、第2ステップで絞り込まれた28市がコンパクトシティの考えを導入できる都

市なのではないかと考えている。

最終的に選ばれた3都市は、似たような都市ばかりを抽出するのではなく、それぞれ特徴のある都市を選んだ。また、モデル都市については、各県から1都市というご意見もいただいているが、事務局の現実的な作業量のことを考えて3都市とした。

(委員)人口10万人以上の大きな都市はここでは扱わないのか。

(事務局)事務局資料5ページの「都市マスタープランの土地利用方針分類」に示すとおり、人口規模の大きな都市は土地利用について既に抑制基調にあり、経済的にも自前でなんとかできる力を持っているのではないかとと思われる。一方で、中小規模の都市については拡大志向をもっており、このまま放置すればいずれ破綻してしまうのではないかとと思われる都市が多いことが分かった。そのような経緯もあり、今回は3～10万以上の都市を対象としている。

(委員)モデル都市に東根市が抽出されているが、自衛隊があることから拠点が2つある。このような場合でもコンパクトシティを検討することは可能なのか。

(事務局)必ずしも全ての都市が1つしか拠点を有してはならないということではなく、都市には2つの拠点をもち都市など様々なバリエーションがありうるのではないかと考えている。

(委員)合併した市町村のコンパクトシティをどう考えるのが議論しなければならない。合併した市町村の人口や面積についてのデータを次回委員会までに提示して欲しい。

(委員)モデル都市を非常に論理的に抽出しているが、具体的なアウトプットを描くにあたり、自治体の制度や土地政策はどうなっているのか調べる必要があるのではないかと。

(委員)委員会の方向性と自治体の考えが一致するのかどうか確認が必要なのではないか。委員会の考えと極端に波長が合わなくとも、それはそれで面白いと思うが、今回の抽出では全くその点について踏み込まれていない。今、考えている現状分析はどのようなことを考えているか？

(事務局)事務局資料16ページに示す評価項目について、モデル都市では現在こういった状況にあるか、こういった問題課題があるか現状分析し、これからこういった施策が望ましいかを検討する予定。なお、今回抽出したモデル都市は、都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画を策定しているので、必要に応じて各自治体の姿勢について分析を行う予定。

(委員)モデル都市について幅広いスタディを行い、必要な施策とそうでない施策、出来る施

策と出来ない施策を整理し、将来このようなことをやっていくべきという方針を打ち出すことが必要。

(委員) 委員会での検討が自治体にとって余計なお世話だと言われる可能性もあるので、自治体の意向を確認することが必要。次回委員会まで3市についてヒアリングを行うこと。

(委員) モデル都市を分析した結果を今後どのように活かすか？自治体としては、どうしても拡大志向を目指さざるをえない事情もあるのではないかとも思う。したがって、突然「提言」という形で事務局が提示しても、そう簡単に自治体の方針は覆らないのではないかと思われる。「現状分析」から「提言」に至るまでもう1クッション何か必要な気がする。

(委員) モデル都市を検討するにあたり次の点を調べて地図で分かるように示すこと。
高次な都市機能はどの都市と連携しているか(関係の深い周辺都市はどこか)
幹線道路網と都市の位置関係

(委員) この検討委員会では中小都市を検討しようとしているが、日本全体で見れば大都市についてのコンパクトシティ論が非常に多く、人によっては、ある程度大きな都市でないとコンパクトシティの議論はできないのではないかとっており、自らの都市をリニューアルできるかどうか(その経済力があるか)がコンパクトシティを考える前提条件となっている。これから考える東北地方のコンパクトシティ論はそういった視点とは異なるものだということを打ち出さなければならない。

(委員) 事務局資料16ページに示すコンパクトシティの検討テーマについて、これに関係するデータはモデル都市だけでもいいので眺められる状態にしておいて欲しい。今後、提示されると思うが、具体的に評価、比較するための評価指標のようなものがあるのが気になった。

(委員) 周辺市町村との関係を考える上で交通ネットワークの把握は大事。また公共交通についてのあり方の検討も必要。

(委員) 事務局資料16ページに示す7項目はコンパクトシティを考える上で「良い」と思われる評価尺度だと思われるが、自治体が必ずしも全てこの評価尺度を採用するわけではなく、違った評価尺度でまちづくりを考えている場合もあると思われる。したがって、モデル都市を評価する際は、ここで挙げている7つの評価尺度とこれとは異なる評価尺度をうまく組み合わせた評価ができるような仕組みを考えれば面白いと思う。

(委員) アクセシビリティは重要だと思っている。自治体(市町村、県)が公共交通を維持す

るためにどれだけの経費（補助金）をかけているか調べて欲しい。福島県は過疎バスを維持するために莫大な補助金を出している。

福島県ではまちづくり条例を制定し、大型店舗の郊外立地を規制しようとしているが、中心部へのアクセシビリティをどう保証してくれるのかという意見が周辺市町村から出された。

（委員）評価視点の中で「美しい」が欠けている。ポケットパークが整備できそうなオープンスペースがどれくらいあるのか調べて欲しい。