

平成 18 年度第 2 回「愛知県の新しい都市計画の枠組み構築に関する委員会」 会議録

開催日時：平成 18 年 10 月 24 日（火） 午前 10 時から正午まで

開催場所：ルブラ王山 「弥生」

出席者：（委員）

奥野委員長、海津委員、片木委員、後藤委員、林委員、山本委員（6 人）

（事務局）

須山都市計画課主幹はじめ関係職員

（市町村関係者）（7 人）

（傍聴人）（4 人）

（報道関係者）（3 人）

< 文責事務局 >

1. 開会

2. 委員長挨拶

3. 議事

（1）第 1 回委員会での指摘事項と対応

（2）「愛知の新しい都市のあり方」の検討

（3）「都市計画区域再編の基本的方針」の検討

（4）「都市計画区域マスタープランのあり方」検討の方向性について

（5）「土地利用計画のあり方」検討の方向性について

4. その他

5. 閉会

【主な発言要旨】（順不同）

「愛知の新しい都市のあり方」の検討（資料 2 - 1、資料 2 - 2）

愛知県はアジアの中で最も大きな産業集積地であるのだから、「産業立県としての発展と再生をめざす」に、一体化しつつある東アジア経済の中での「競争」というか「発展」のようなメッセージ、すなわち「東アジアを視野に入れた国際性」という視点が入っても良いのではないか。

愛知県では、当面人口は減少しないが、中には人口が減少する地域が出てくる。人口停滞社会の中でのこれからの力というのはモビリティ、人の移動である。よって人の移動あるいは流動が生み出すダイナミズムがメッセージとして入ってくるとよい。

NPO 等による新しい地域コミュニティが、行政の仕事の一部を受け持つ部分もあり、新しい公共みたいなものを作り出して仕事をしている。「都市経営」の中でそういった「新しい公共」「新しい公」の役割が入っても良いのではないか。

それによって、行政だけではなく、それらを軸にしてそれぞれの地域で考え、行動を起こすことによって、交流や連携が生まれてくる。

「涼しい都市」は夏だけのイメージである。冬の暖房利用も含めて、無駄なエネルギーを大気に放出しないことを目指す観点から、内容として「エネルギー消費の少ない都市」となるように表現してみてもどうか。

高齢化問題について個人レベルの具体的な生活像（日常の買い物等）をイメージしながら考えると、問題が見えてくる。例えば、高齢者が自動車を使わずに生活するという視点から、コミュニティバスの重要性が高まる。

愛知県の中では大きな問題にはなっていないが、届けるサービスとして限界集落への対応も頭に入れておかなければならない。

将来、公共交通機関で黒字を維持するのはできない。また維持するには、「都市経営のランニングコスト」でなく「福祉」の視点が必要である。

「コミュニティ豊かな都市づくり」は、日本語としての表現がおかしい。また、少子化、高齢化により現況の地域コミュニティを今後維持するのは難しいため、コミュニティは「維持」ではなく「刷新」というニュアンスを盛り込むべきである。

「地域特性を踏まえた」について、地域コミュニティは非常に多様化しており、格差が生じているため、そういう課題に積極的に応えるような都市づくりが求められる。多様化するコミュニティを支える、すなわち「市民の公づくりを支えるような都市づくり」や「市民の公共的な活動を活性化させるような地域づくり」というような面があると良い。

高齢化へ対応した都市づくりが必要である。

「産業立県としての発展と再生をめざす」について、愛知県はこれまで比較的持続的な発展をしてきた県であるため、この言葉ではインパクトがない。もっと積極的な言葉は無いかな。

「検討の視点」と「評価の視点」の対応関係を分かりやすく示してほしい。

都市計画区域と都市計画区域外との区別を意識せずに、愛知県全体のあるべき姿、将来の夢を書いているということを、読んだ人が納得できるようにする必要がある。

「都市計画区域再編の基本的方針」の検討（資料3 - 1、資料3 - 2）

指定範囲の判断基準（案）では、市街化調整区域と準都市計画区域の差が明確でないように思う。

判断方法のフローにおいて都市計画区域か都市計画区域外かをまず判断し、都市計画区域外から準都市計画区域を検討するという流れなら分かる。

区域再編の判断基準を踏まえると、ケース1、ケース3はあまり関係ないのではないかと。ケース2をもう少し重点的に検討すれば、圏域がある程度定まるのではないかと。

日常生活圏は、有機的な範囲を考えるシステムを担保するという観点から意味がある。

都市圏に対して、環境共生圏というのを対等に定義してはどうか。経済インフラと環境インフラを対等に考え、都市が生み出した富で自然を整備、維持していく。その意味でケース1、2、3のケーススタディは意義深く、自然条件から見たときに、日常生活圏からはみ出す部分には、自然を中心にまとめた圏域として積極的に定義付けをすべきである。

大都市圏の背後で環境を支える圏域という指標を入れてみたらどうか。

今回の見直しでは、都市計画区域は愛知県の中だけで考えるということが大前提である。

「都市計画区域マスタープランのあり方」検討の方向性について（資料4）

「公共交通網を主体とした広域的な交通ネットワークのあり方」と「広域交通ネットワークや公共交通網と土地利用の連携に関する考え方」との表現は後者に統一した方がよい。広域交通ネットワークがきちんとあり、地域によっては公共交通網もきちんとあるというような整理の仕方がよい。

「都市のあり方」が目標であり、「都市計画の目標」は目標に向かう「道筋」まさに「方向性」ではないか。似た言葉が使われているので、日本語を整理してほしい。

「必要な方針と考え方（例示）」をがんばってマスタープランの中に記述してほしい。また、可能な限り供給処理施設（ライフライン）についての方針が盛り込めるとよい。

「土地利用計画のあり方」検討の方向性について（資料5）

「想定外の広域的影響」という表現は、だれの「想定外」なのか。何らかの適切な言葉が必要である。

集約されたコンパクトな土地利用に戻していこうとすると、これからは同じ施設等を各地で持つことが財政的に不可能になってくる。他都市にある違った施設とか、あるいは自然に触れるとか、いろんな異機能に触れるために、モビリティは必要である。よって、土地利用の基本方針として交通の部分は非常に重要である。

「鉄道駅を中心とした新たな低密度住居系開発」の「低密度」は止めた方がよい。せっかく鉄道駅があるのだから、そこに集約された住居系開発という表現にしたほうが良い。

重要なことは都市計画区域外の土地利用を考えることである。それがあって、都市計画区域や準都市計画区域の土地利用方針を考えることができるようになる。その立場から見ると、準都市計画区域の土地利用方針の例示は、他と比較すると非常に貧弱に感じる。そのイメージがつかみきれていないのではないかな。

「新市街地」という表現は不適切である。市街化区域と市街化調整区域の間に、新市街地という区域区分があるのかという誤解を招く。

都市計画区域外についても何か検討する必要があるのではないかな。将来的に都市計画区域となり得るので、都市計画法制度にのっとってやっていくことと、愛知県の行政として言わなければならないこととがあって然るべきではないかな。

「新しい都市のあり方」から「土地利用の基本方針」を導く間に、今回やらなければならない課題は何なのかというような整理のクッションのようなものがあっての方が理解しやすい。