

第6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19年9月14日（金） 午前9時半から午前11時10分まで

開催場所：ルブラ王山 2階 「飛翔」

出席者：（学識委員）

奥野委員長、海津委員、片木委員、後藤委員、清水委員（5人）

（行政委員）

田宮委員、片山委員（代理：津坂氏）、市川委員（代理：鈴木氏）、石原委員、
相徳委員、森委員、浅田委員、榊原委員、安井委員、須山委員（10人）

（事務局）

小林技監、宇納都市計画課主幹をはじめ関係職員

（庁内検討会関係者）（11人）

（市町村関係者）（10人）

（傍聴人）（3人）

（報道関係者）（1人）

<文責事務局>

1. 開会

2. 議事

（報告）

・新しい都市計画の基本的方針について

（議題）

・都市計画区域マスタープラン骨子（案）について

・土地利用計画について

3. その他

4. 閉会

【主な発言要旨】(順不同)

新しい都市計画の基本的方針について

都市計画区域再編案の(仮)尾張中部都市計画区域は、名古屋港の一体的整備や日常生活圏を考慮すると、より広範囲であるべきである。

都市計画区域マスタープラン骨子(案)について

東海環状自動車道や新名神高速道路などの高速道路網の整備が進んでおり、それらの周辺における工場立地も多くみられ、地域に与える影響は大きいと思う。

鉄道駅を中心に都市機能を集約するという提案は目新しい。公からの提案としては初めてではないのか。そういう意味でも大事なポイントであると思う。

「鉄道駅を中心に」ということだけだと、便利な名古屋市に一極集中してしまう懸念がある。豊橋や岡崎、一宮などを拠点として位置付け、地域住民へのサービス提供を重視して、都市の空洞化を抑えるなど平均化することも大事なのではないか。6つの都市計画区域を大切に、名古屋一極集中ではないかたちを築くべきである。例えば、パーク・アンド・ライドとして拠点都市の駅で車から鉄道に乗り換え、帰りにその乗換え場所で買物をするなどでも、いろいろな活性化が生まれるのではないか。そういうことを誘導していくことが大事ではないかと思う。

鉄道駅を中心にして拠点を整備し、そこに集約化、コンパクト化していくというアイデアはあり得ると思う。しかしながら、この地域は、首都圏・関西圏に比べて鉄道駅周辺の集積が意外とない。その点を十分念頭に置いて鉄道駅の拠点形成を考えていただきたい。また、関連する主体相互の連携や調整をしっかりとしないと、鉄道駅の拠点形成はなかなかうまく進まないように思う。

都市計画区域マスタープラン間の調整に関して、緑地や河川が非常に重要である。区域境の多くが河川で引かれているので、水と緑のネットワークを形成するには、どうしても区域マスタープラン間の調整をしっかりとやる必要がある。また、それをしっかりと調整することにより、区域間の連携がうまくいくと思う。

都市計画区域マスタープランにおいては、県の境が周辺地域にならないように県境を越えた連携も必要だと思う。なお、県外との連携は、国土形成計画の広域地方計画においてその調整を図ることが望ましいだろう。

各区域における都市機能の分担と連携を考え、拠点性格を性格づけていくという考え方は良いと思う。また、大方の地域で高齢者が増える状況の中、保健医療や商業機能のようなものを含め、一定の高齢者に見合った機能を備えた、生活拠点をしっかりと考えていくことが必要である。なお、それぞれの歴史や文化の性格を生かしながら多様なコミュニティを創出することも大事であると思う。

海部地域が高速体系の中に組み込まれる、あるいは港の後背地として物流機能が強化されるという中で、その農業地域の虫食い状態が起きており、将来的には優良農地がバラバラになる恐れがある。農業サイドが都市計画に対して自己防衛や自己主張をしていく気構えが必要であり、そのための手法を身に付けないといけない。海部地域で転換農地の集団化を行いながら流通基地をつくっていくと同時に、優良農地も集団化して農地を確保していかないと、平地農業が立ち行かなくなると懸念される。また、渥美半島の農業は日本的に有名とあるが、石油資源を用いており、そのエネルギー転換を考えていかないといけない。

鉄道駅を中心として考えた場合、民間のバス会社が事業を撤退していく中で、バスターミナルを中心とした交通アクセスの問題を考える必要がある。

この区域マスタープランでは都市空間をどのようにつくるかについて触れられていない。昨年度議論になった“涼しい都市”は都市のつくり方において大事な話であった。地球環境の問題も含めて都市空間を集約化し、省エネルギー型の効率的な都市をつくってい

くべきであり、建物の緑化などを含めた話が必要だと思う。緑については緑被率や都市公園率のような指標が出てこないと具体性がないので、検討していただきたい。

西三河地域の将来像としては、一大の工業拠点の形成ではなく、都市空間としての住居系の整備と交通体系の整備が必要であるということについて触れた方が良い。

人口動向に関して、東海圏は首都圏よりピークを迎えるのが遅く、特に西三河地域は増加しており、非常に特徴があるというか、元気な地域である。

日本全体で見たときに、外国人が増加しているが、先進国における外国人の扱いをみると、異文化共生というのは、自国の組と同じように交わって何かやるという話ではなく、壁の意味はいろいろあるが、壁をきちんとつくって、お互いが争わないようにしていくという雰囲気のところが多いように感じる。

名古屋市としても、名古屋市への一極集中は望ましくないと考えている。それぞれの周辺都市が個性ある発展をしながら連携をとって、県全体がうまくいくことが望ましいと思う。なお、名古屋市としては周辺都市と競争するのではなく、より広域な拠点性を目指して、世界から人々を集める魅力を身に付けたいと考えている。

鉄道駅を中心としたコンパクト化というのは、それぞれの駅で行うのか、それより広域なレベルである市町村や都市計画区域、場合によっては名古屋都市圏のようなところで行うのか、階層的に議論を行っていくべきであると考えている。

区域マスタープランにおいても環境の問題と東海地震を考えた防災の問題の2点にかなりウエイトを置いて考えていくべきである。

名古屋市自体は公共交通も整備されており、都市機能がコンパクトに集約されている。今後は暮らしやすさを踏まえつつ、世界都市としての基盤整備を目指すべきである。

土地利用計画について

安全で快適な土地利用の中で、安全の方を今後は検討していかなければならないのではないか。特に、東海・東南海地震の予想震源地に近い東三河地域や比較的脆弱な土地である尾張地域の西側で、相対的に安全なところと同じ基準で用途地域を決めていくことがいいのか検討をしていかなければならない。例えば、土地利用に少しゆとりを持たせ、地震時に火災が発生した際に類焼が起りにくいようなまちづくりを目指すということも考える必要があると思う。

マンションと娯楽・遊戯施設の混在状況は、問題なのだろうか。騒音や振動など周辺環境に関する問題がなければ、立派な都市計画道路の一本裏へ行けば界限としての飲み屋や娯楽施設があるなど、そういうゆとりを感じさせる土地利用に配慮しなければならないということもあるのではないか。

用途を混在させることと、用途を峻別するゾーニングとは正反対のことであり、ゾーニングをするのであれば用途を混在をさせないということが原則になる。ただ、都市の魅力は用途が混在しているところにあって、特に中心市街地での用途混在により集客やにぎやかさが誘引されるので、ゾーニングの枠組内で、用途混在をポジティブに考えていくことが必要となる。

「何でもあり」の準工業地域を今後どのようにコントロールしていくのかは、中心市街地の用途混在とは別の次元で、議論が必要な問題だろうと思う。

市街化区域への編入に関して、今後少子高齢化が進行していく中で、低利用地が急速に増加することが見込まれる。それをどのように集約化していくのについての具体策が求められているように思う。

成熟社会の住宅地においては、安全や景観などの要素を重視して、その地域に住む人たちにとって過ごしやすい仕組みをつくることが大切であると思う。準工業地域で明らかに住宅地となっているようなところでは、地区計画のような各地域の需要に応えられる

仕組みを用意しておくと思う。

用途地域の変更においても、低・未利用地が生み出されないような工夫が必要だと思う。

都市計画区域内でも中山間地域に近いところでは、生活サービス支援が難しい時代になってくると思われるので、そのような地域をどうしていくかということを考えていくことが必要である。

愛知県においては高速道路等の整備が進んでおり、また、新しい時代に従った産業が育っていくと思われるので、それに対応して工業用地を確保していく必要がある。