

## 都市計画・地域計画に関するメモ（EH）

### 1) 民営化と特区制度の時代を超えて

国や自治体が復興都市計画を牽引とした戦後という時代に対して、1970年代以降は、全総を下敷きとしながらも、民間活力による都市計画が主流となり、特に1989年以降の平成時代は、国鉄民営化・道路公団民営化・空港民営化が相次いだ時代でもある。2001年1月の国土庁廃止による国土計画の喪失に伴い、以降、通常の都市計画制度を下敷きとしながらも、特区制度による民間主体の都市計画が進行した時代とっていいだろう。B/Cによる事業化の管理が進行した結果、東京一極集中と、駅まち空間の極大化が進むことにもなった。ここまでを現代と定義する。次に、平成の終わりから令和の時代を現在と定義するならば、政治—資本—技術のコラボレーションによって、都市開発はさらなる隆盛の時代を迎えており、貧富の差が拡大することとあわせて、今後は、切り落とされつつある郊外の都市問題への対処や、質の高い公共住宅の確保や借家人の権利保障など、欧米で問題視されているような都市政策の必要が高まってくると考えている。

### 2) 都市計画制度と交通計画制度の連動

旧法から100年を迎えた都市計画法の改正においては、農地法との関係や、人口減少時代の都市計画強度を確保するための抜本的な制度改正は見送られている一方で、特区制度を活用した、民間開発者への容積緩和策などのインセンティブは手厚く、一方で都市鉄道の事業性は民営化が進行した結果、厳密な需要予測に基づくB/C評価で厳しく管理されている。都市開発と交通網整備のミスマッチが目立っているといっているだろう。都市と交通のミスマッチ問題は、Downs-Tomsonのパラドクスで論じられるような、地方における道路交通と公共交通のサービス維持においても問題となっており、北欧の鉄道事業における上下分離経営がわが国と同程度の輸送密度で高い鉄道サービスを維持していることを考えると、高速バス輸送に依存する地方鉄道と公共交通のあり方もまた大きく見直される必要があるのではないだろうか。減少する人口と高齢化、若者の外出率は高齢者のそれを下回り、電子商取引は既に全体の6%を占める中、地域交通のあり方は2100年代に向けて、1)交通機関同士の分担率のあるべき姿の選択、2)情報化と自動走行を前提とした新たな国土計画の立案、3)外部経済と不経済の適正な評価に基づく負担とインセンティブの設計へと大きく舵を取るべきタイミングにきていると考えている。こうした問題は、走行税と道路料金の問題にも大きく関連付けて論じられるべきであり（便益帰着の算定技術は高度化しており）一般税の比率が高くなるなか、公平性と格差是正の観点から、資本税・混雑税・混雑料金・走行税のあり方を改めて議論すべきタイミングにきているといっているだろう。

### 3. 在郷町から都市までをカバーするニューディール都市計画の実現

土砂災害危険区域指定や、津波危険区域指定では、災害危険区域指定して、堰堤建設による解除や防潮堤建設までの期間、仮設への入居期間を調整したうえで、長大な防潮堤や砂防堰堤の整備を築くという考え方が示されている。これを、河川災害に置き換えると、L2（河川災害では4℃上昇）、L1（2℃上昇）の想定を行うことを想定し、さまざまな台風の規模、経路のサンプリングした上で、低平地に安全に住むことに対して、立地適正化計画と連動した、新たな都市計画の目標設定を行う必要があるのではないかと。無論こうしたハザードの基準変更は、大きな予算と計画枠組みの組み換えを必要とする。L2を想定した空間像を描くことは、急速に人口減少する流域圏において、人間が生きていく空間をどのように設定するのかという問題を、流域都市がそれぞれ自ら選択することを意味している。避難要支援者の高齢者施設や保育園が市街化調整区域に立地しやすいのは、地価の安さが反映されたものであるが、L2を想定すれば、立地適正化計画と連動させた、市街化調整区域に立地可能なこうした施設のあり方を再考し、長期的には、河川沿いの市街化調整区域を非市街化区域指定を検討する必要があるだろう。急激な土地利用の変化を実現することは難しいから、地役権なども駆使した遊水地機能を高めたり、市街地の公園を生かした溜水機能の拡充を図るなど、地域ごとの水防都市計画の深度化が必須といえるのではないだろうか。