

## 定時総会イベント・講演会(概要録)

■日時 平成 30 年 6 月 25 日(月)午後 4 時

■会場 ホテル 1-2-3 前橋マーキュリー

■テーマ 「広域的まちづくりの将来―世界の傾向を踏まえて」

■講師 一般社団法人都市調査会代表、明治大学名誉教授  
元・東京都副知事 青山 侑(やすし)氏

**講師略歴** 1943年生まれ。1967年に東京都庁経済局に入庁、その後、高齢福祉部長、計画部長、政策報道室理事などを歴任。また1999年から2003年までは、石原慎太郎知事のもとで東京都副知事を務め、危機管理・防災・都市構造・財政等を担当。その後は明治大学公共政策大学院教授に就任され、テレビの情報番組などでも活躍中。



講師PHOTO

### ○ 講演資料(レジュメ); 「広域的まちづくりの将来 ―世界の傾向を踏まえて―」

#### ○ 講演要旨(概要)

「東京都は決して東京都だけで成り立っているとは考えていないし、その行政区域だけで物事を考えていない。群馬県、特に県央地域とも大都市としての都市的な活動でいうと、長い間、一体になって経済活動や交流を続けてきている」

「都市構造上の群馬県に対する二つの誤解がある。一つは、群馬は山岳県という誤解。国土全体で考えた場合、山岳地帯が 7 割で平野は 3 割。群馬は山が 6 割で平野が 4 割と日本の平均より平野が多く、県央地域がまさにその平野に当たっている。二つめは、群馬は火山県という誤解。活火山が 5 つか 6 つあるが、それに比べて東京は 23 ヶ所。日本全体では 110 ヶ所くらいある。有名な活火山はあるものの、一般の感覚からすると何で群馬のイメージが活火山ということになっているのか」

「東京一極集中の嘘。関東平野は日本で唯一のただっ広い平野で、そこに人が大勢進出するのは当たり前。関東平野の平野部で物事を考えるということが、都市計画とか都市構造論を考える際の基本。関東平野全体の生産力は優れていて、世界三大都市圏の経済力比較でもロンドン、ニューヨークに比べて東京都市圏(1 都 3 県)は抜きんでいる」

「関東平野全体に都市的な地域が広がったのは近年のこと。東京の都市構造は太田道灌以来、拠点を中心にだんだんスプロール化して広がってきた。だから東京都も 80 年代までは副都心をつくるとか、そういう話をしていたが、95 年には副都心はやめて環状メガロポリス構造ということで圏央道を中心とした都市構造のなかに、それぞれの地域が集約型地域構造で、それぞれ特色ある地域が展開していくというビジョンを推進している」

「日本は古くから世界でもめずらしく皇居を中心として同心円を描くことをやる。不動産屋の地価分布図でも描く同心円は皇居が中心で、都市構造論までも皇居中心で語られる。首都圏という場合、関東地方1都6県、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、茨城県、栃木県、群馬県と山梨県を含む地域。これが皇居を中心として90km圏で、群馬県中央地域はこの中にはいるが、神奈川県の西部、横浜から向こうは山になってしまう。関越道が出来たのは早かったが、この頃ほぼ同時に外環道の埼玉区間が完成し、関越道はほとんど外環道でさばくという形になっていた。実はこれが正しい考え方であって、首都高と結んでも、だから何なんだということになるのは確か。



首都高はオリンピックの時にバスを通すことを目的に造ったが、次々に中央道、東北道、常磐道とかと首都高を繋げてしまった。あの時は首都高側が迎えにいった。関越道だけは幸か不幸か、それをやらなかった。だから外環道を使うということになる。というか、関越道はそれ以前に圏央道と繋がり、北関東道が出来て、海に行ける、港に出られるということになったので、それでかなり違ったということがあった」

「関越道は首都高や環状線と繋がっていないが、東京外環がオリンピック後に完成して繋がる。これは群馬県中央地域に大きなインパクトを与える」

「パーソントリップ調査。1988～1998年、関東平野の中央部だけの調査で首都圏の自治体が共同でやっている。古いデータだが、この時点で東京都区部と多摩地区のトリップ数は増えていなかった。この調査は一人ひとりのその日の人の動きで、むしろトリップ数が多いのは茨城南部と千葉東部とか、まさに圏央道あるいは外環道の圏域。これで東京の中心部と郊外、圏央道を急げ、外環道を急げということになった」

「もともと圏央道、外環道、北関東道のような放射状でない道路に力を入れるようになったのは関東大震災が原因で、後藤新平はその年(1927年)に環1から環5を計画した。これが震災復興計画だが、当時の東京中心部は焼けてしまっているの、皆さん一気に郊外に住むようになった。で、急遽、環6、環7、環8を追加した。これら道路の幅を決めたのは震災復興計画。40m幅で環8を造る、実際には25mで造った。環7も同じ。山手通り(環6)は80m幅で造ると決めて、実際には22mで造ったが、私どもの世代で、下に首都高環状線を通すために40m幅に拡げたという経緯はある。東京は関東大震災と東京大空襲で焼け野原になっていた。10万人以上が焼け死ぬ二度の大火災を起こしたわけだが、それをほとんど計画に活かすことができなかった。道路の話ばかりするが、私が東京に関わっている50年間はいかに道路を造っていくかということで、実際に道路を造ると北関東道とか関越道のようにとても人々の生活の役に立つ、経済活動に役立つという実感がある。ゼネコンの手先ではないが、地方行政をやっているとそういうことになる。一方でロンドン、ニューヨーク、パリと比較しても、東京は市街地の中に連続立体交差がある。これは世界でも稀。世界に比べ、都市部

に公園や緑も多い」

「昼夜間人口比率は時代によってその持つ意味が違ってくる。100 というと昼間人口と夜間人口が同じ。110 というのは昼間の働く人口が 10%増えるということ。働く人が来る、100 を超えることの意味をどうとらえるか。経済成長時代の関東平野では昼夜間人口比率が 100 を超えると夜間人口が

減った。これは全く真逆の時代で、21 世紀には昼間人口、つまりは働き場所が増えると夜間人口も増えるということになる。もし、夜間人口が減って困っている自治体があったら、それを増やすために、減少を食い止めるために何をやるかといえば保育を充実する。そして、それだけでは増えないので、働く場所をつくるということになる。人口を増やすためには業務の床を増やす、そのためには業務のための都市構造を造ることになる。例えば東京 23 区のなかだけでいうと、



千代田区、中央区、港区とかは昼夜間人口比率が高いところ。都心部が高く、その周辺のところは 100 を割っている。東京 23 区の中では環 7 の外側では現在いずれの区も人口が減りつつある。東京は人口が増えていると言うが、環 7 の外側はきれいに減り始めている。これはオフィスが増えているかどうかということが重要で、人口のピーク予測でも東京都は全体で 2025 年にピークを迎えるが、2040 年以降も増えていくのは千代田区、中央区、港区でこれは業務の床がまだまだ増えるということ。だから群馬県中央地域のこれからを考えると、北関東道、圏央道、特に圏央道の千葉接続や東京外環が完成するということを見越してどうするか、そういう話になってくるのではないか」

「鉄道に対しても東京都は危機感を持っている。乗客が減ると私鉄が運行してくれなくなる。あるいは本数を間引いて運行するという話がすでに出ている。東京でも青梅線の拝島以西は 1 日当り、2 年間のダイヤ改正で 10 数本が減った。今、人口が減ると農業が成り立たない時代で、JRの本数が減ると人口が減り農地を維持できないということで奥多摩町は農業委員会を廃止した。練馬区や世田谷区は農業委員会を盛んにやっているし、学校給食や直売で 1000 万円以上の所得をあげているような農家がたくさんある。今は都市農業の時代。群馬でも〇〇御殿とか、そういう話を良く知っている。群馬でもとても良い商売をしている方もたくさんいる。農業も業なので、お金にならないとどうしようもない。今の時代、農業も儲けることはいいこと。さらに言うと、今の農業は会社を早期退職して跡を継ぐような方がとても多いので、ビジネスを知っている人が農業をやるようなことがとても増えてきている。ある意味、農業のなかでもベクトルの変化がいろいろと出てきている」

「農業の話はとてもベクトルの変化がある話。もともと 50 年前に都市計画法ができた。そこにいきなり『農林漁業との健全な調和』ということが出てくるのは当時の事情で、あの頃は農地を都市が浸食するという時代であった。で、今は生産緑地法だとかいろいろやって、今は都市農業がビジネスになるのでそれを振興させるというようになった。これはある意味、国会がとても実務的によくやっていて、年に 2、3 本は農業関係の法律を改正している。ということで、都市農業がとても有利な状況になってきている。特に 50 年前にできた都市計画法は、市街化区域は 10 年以内に優先的に市街化を図

るということになっているので、はっきり言って市街化区域農地は 50 年前から 10 年でなくすということが法律の本文に書いてあるということだが、生産緑地法で相続税の納税猶予と固定資産税の減免をやった。固定資産税は 100 分の 1 から 300 分の 1 に減らすというもの凄いことをやる。実際は自治体の税収なので自治体で選ぶということだがこれをやった。関西地方のある県なんかは生産緑地に指定すると税収が減るから、市街化区域内で農地を認めるなということで余り認めなかったところもある。一方で農地を守れという市民の意識があるところとは違った。生産緑地を守ったところは結局、10 年ではなくならないので 50 年、農地を市街化区域で維持してきたということになる。これが今、息を吹き返したということになっている。これは市の定義と関連してきていて、市の定義は都市計画法ではなく地方自治法で定義をしているが、とても面白いのは『商工業その他都市的業態従事世帯人口 6 割以上』で都市的施設ができていくということになっていて、都市の定義も地方自治法がしているのとほとんど同義語。実は都市計画法は都市の定義をしていない。農林漁業との適切な調和とか、市街化区域か調整区域でわけていることできなり入っているのも、実は都市の定義を地方自治法がしているといわれる。結局、だから農業があっても市、市というのは都市なので地方自治法の方が農業を認めているというのがあって、今では都市計画法は次々にここ数年の改正によって地方自治法とほとんど一致している。現在は今年の都市計画法の改正で、今まで用途地域が商業と工業と住居地域だけだったのが、プラス田園住居地域という新たな用途地域が 50 年振りに認められた。田園住居地域というのは、主として 1 種住専を想定しているが、その中で農地を残すという規制ができる。で、その場合には農業者が農家レストランとか農家カフェとか農家民泊だとかいうのをやれるようにしている。今までは生産緑地として認められなかったわけだが、それを認めていいというふうにまさにベクトルを逆転させてしまったというのがある。なぜこういう話をするかというと、群馬では農業をどう都市のなかで活かしていくかということになる。さらに言うと、農業が栄えるのは、米はまた別だが、野菜とか果樹だとかはやはり都市が栄えると都市農業が栄えるというのがあるので、これは一つの視野に入れておくべきこと。特に群馬の県央地域では考えておくべきこと。私もシクラメンで生計を立てている親戚が群馬にいる。群馬はいろんなものを作っている。やはり消費地と直結するものを作るとかなり有利。商売をしている人に農業を継いでもらえるといい。要はビジネスとしてやる必要がある」

「都市の魅力をどう活かしていくか。ニューヨークの最大の弱点は地下鉄など都市の老朽化。ただ同じニューヨークで悪口を言えないのがヤンキースタジアム。なぜスタンドの傾斜が急かかというと、車椅子席が 5 万席のうち 1500 席で各階にあって、前の座席の人が総立ちになっても車椅子ですわったままでグラウンドが見られるようにという基準になっている。東京ドームは車椅子席が 17 しかないが、これが東京オリンピックで使われない理由でもある。レストランやラウンジでも車椅子で食事を受け取れないとダメだし、ATM も車椅子でお金をおろせないといけない。なぜこうなっているかと言えばヤンキースタジアムは 21 世紀になって建て替えたからこういうことになっている。関東以外の野球場では結構ちゃんとしているところもあるが、この手のことがきちんとできていないとダメで、ただ人口が増えればいいということでもない。いま会社でも公務員でも障害者の採用枠が飛躍的に多くなった。そういう時代なのに公共施設が大体これできていない。車椅子だけじゃないが、これが日本の実態。他の大都市を見てみるとどうか。2012 年のロンドンオリンピックは成功したかということ、跡地はすっかり寂れていて、これから賑わうかもしれないのでまだわからないが、ただ跡地にできたシ

ショッピングモールだけは栄えている。パリもグラン・パリということでこれから大都市化すると言っているし、北京も市役所を 30 キロ先に移転し、大企業は河北省に移転しろということで進めている。オフィスは東京からこないかというそうではなくて、世界の傾向としては快適なものを造ろう、快適オフィスということで郊外に移ってきている」

「今は成熟社会。都市計画はそれだけではなく、福祉・教育・経済・環境など総合的に考える時代になった。私たちも世界の傾向もにらみながらまちづくりのやり方を変えていかないといけない。時代が変れば我々の都市計画も進化していかなければならない」