

## 第4章 まちづくりの中の都市計画

東京支部城西支会 平松 徹



### 1. 診断士も 都市計画を意識しなければ

私たち「まちづくり研究会」は、以前は「中心市街地活性化研究会」でした。そのときは、商店街についてが中心のテーマでした。名称が「まちづくり研究会」に変わって、その研究領域は一気に広がりました。まちづくりでは、商店街はもとより学校、病院、役所などの公共施設などについての考察も必要ですし、交通機関の検討も重要です。今、時代が要求しているのは、商店街の支援もありますが、むしろまちづくりをどうするのかのアドバイスや、具体的にどうしたらまちがよくなるのかの指導です。

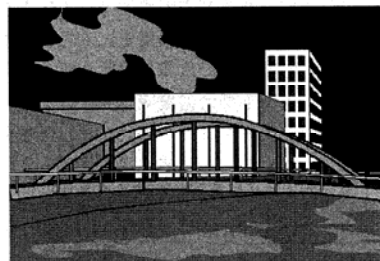
そのまちづくりに欠かせないのが、「都市計画」という分野。診断士が、まちづくりという大きな視点から助言するときに、欠かせない基礎的な知識の1つです。

### 2. 都市計画、そして都市計画法……

都市計画は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための、土地利用のあり方、都市施設（道路・公園等）の整備、市街地開発についての計画です。土地をどのように利用するのかに始まり、そのためにどのような施設をつくり、開発をどのようにするのか都市計画の中心になります。

都市計画には4つの目的があるといわれます。「健康、安全、快適、効率」です。「健康」では商店や病院、「安全」では警察、「快適」では交通機関や公園、街路樹、そして「効率」ではそれらの施設が近くで便利に配置されているかどうか問われます。

まちの中には住宅もあれば、商店街もある。また病院や学校、公園などもあります。これらがまちを形づくり。それらをどのように配置し、暮らしの中にうまく溶け込ませていくのがまちづくりです。そして、そのメインになるプランニングが都市計画です。



### 3. 都市計画関連の法律

日本に都市計画が法律として登場したのは、明治20年の東京市区改正条例です。それは川岸地収入、地租、酒税などを財源にして、都市に必要な公共施設を整備する事業などを内容とするものでした。公共施設とは、道路、河川、橋梁、鉄道、公園、市場、火葬場、墓

図表1 都市計画法と関連法令

区分	都市計画の種類	根拠法
土地利用計画	市街化区域・市街化調整区域	都市計画法
	地域地区（用途地域、緑地保全地区、生産緑地地区、伝統的建造物群保存地区、駐車場整備地区、臨港地区等）	都市計画法、建築基準法、都市緑地保全法、生産緑地法、文化財保護法、駐車場法、港湾法等
	地区計画等	都市計画法、都市再開発法、幹線道路の沿道の整備に関する法律、集落地域整備法等
事業計画	都市施設	都市計画法、道路法、都市公園法、下水道法等
	市街地開発事業	都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、新住宅市街地開発法等
	予定区域または促進区域	都市計画法、大都市地域における住宅及び住宅地の供給の促進に関する特別措置法、都市再開発法等

地、上下水道などです。

この東京市の改正条例を準用して、京都、大阪、横浜、神戸、名古屋などの主要都市も公共施設の整備が進みました。

この東京市の改正条例を引き継いだのが、旧都市計画法です。大正8年にできたこの法律では、公共施設の整備事業だけでなく、都市の面的開発事業である土地区画整理事業、土地利用についての計画なども規定されました。この旧都市計画法は、その後も建築基準法などの関連法令の制定などを通じ、都市計画の枠組みを規定する法律として、戦前戦後を通じて50年間生き続けました。

しかし、高度成長を背景とした急激でかつ全国的な都市化現象とスプロール現象の発生で、都市施設の整備の遅れや都市環境の悪化に対処する必要が出てきました。それを解決するため、市街化区域と市街化調整区域について区分けをするなどを内容とする新しい都市計画法が昭和43年に施行されました。ここでは都市整備の効率化を図り、宅地水準を維持する市街化区域と環境保全を図る市街化調整区域をしっかりと線引きすることで、よい土地利用計画を実現すること、都市計画の手続きでは「公告縦覧」や住民等の意見を聞く手続きができたことなどが、特徴的な点としてあげられます。

その後、平成18年にはまちづくり3法の改革の一環として都市計画法は改正され、床面

積1万平方メートル超の大規模集客施設の郊外への出店を大幅に規制し、「第2種住宅専用地域」、「準住宅専用地域」、「工業地域」には原則として出店ができなくなりました。

現在の都市計画は、この都市計画法とそれに関連する法律を一体的に運用し、都市計画が効果的に発動される仕組みになっています（図表1）。

#### 4. 都市計画にも「公」の視点が必要

ここで、都市計画の結果としてのまちづくりについてみてみます。

ヨーロッパの街並みと日本の街並みを比べると、大きな違いがあります。日本のまちには、調和はあまり感じられません。特にロードサイドでは広告がやたら目につくし、パチンコ店、ホテル、飲食店とそれぞれの外観が、わが物顔で自己主張しています。ひと言でいえば、バラバラなまちが多い。

しかし、ヨーロッパのまちには、同じくらいの高さの建物が調和を保ちながら並んでいます。色合いも、お互いを気遣いながら1つのバランスの中でうまく収まっています。まちが1つの調和体として息づいているのです。

日本にも、京都のような1つの個性ある情緒を持ったまちがあります。感性が刺激され、思わず行ってみたいくなる街並みです。しかし、たとえば東京では高速道路が走り、その周り

にビルや超高層ビル、木造の一軒屋、緑の多い公園のほか、林や森もあります。そして、看板がどこにでもわが物顔で立っています。

これは、都市計画のもとにある考え方の違いです。「公」の考え方が日本とヨーロッパでは違うのです。都市景観は「公」の範疇に入ります。家の中は私的な場所なので、どのようにつくろうと勝手なのは日本も欧米も一緒です。しかし外観は、それぞれの建物も都市景観という観点からその一部を構成していることを考えると「公」の範疇です。やはり周りに配慮した外観にすべきです。

日本は村社会といわれます。村の「ウチ」と「ソト」では、意識に大きな温度差がある。「ウチ」は気にするが、「ソト」はあまり気にしない。今は個々の家や会社が「ウチ」であり、そこから外れると「ソト」になる。自分のビルは所有権があるので自由に使ってよい。自分をPRしないと損だと、つい考えてしまう。だから、オフィスビルを建てると、「テナント募集中」などと大きな目立つ看板を掲げます。これが景観をしっかりと壊してしまっています。

「鳥の目」で自分のビルをみるとよいですね。自分の建物や看板を、空高く鳥の目でみる。そうすると、自分だけのPRがいかに醜いかよくわかります。とても「あさましい」。都市計画には、「公」を意識し、景観を大切にするという視点がぜひとも必要です。

### 5. 景観法ができたが……

そんなこともあって、平成16年6月に景観法が公布され、翌年6月には全面施行されました。

「この法律は、日本の都市、農山漁村等における良好な景観の形成を促進するため、景観計画の策定その他の施策を総合的に講ずることにより、美しく風格のある国土の形成、潤いのある豊かな生活環境の創造及び個性的で活力ある地域社会の実現を図り、もって国民生活の向上並びに国民経済及び地域社会の

健全な発展に寄与することを目的とする」と、景観法の第1条にあります。

- ・美しく風格のある国土の形成
- ・潤いのある豊かな生活環境の創造
- ・個性的で活力ある地域社会の実現

そのとおりです。今まで、まちづくりの中の景観については、国家としての理念がなかったと思います。伝統的な日本文化の中の脈々とあるまちについての考え方、建築についての考え方が、戦争という節目を経て、国家戦略の中で欠落してしまいました。「国体護持」という考え方が戦争を引き起こし、国家壊滅の寸前まで追い込んでしまった。そしてその結果として、市民が計り知れない損害を被った。だから、過去はすべて捨ててしまおう、ということで、過去の素晴らしいものまでいくつも捨ててしまいました。それが、少しずつもとに戻りつつある。このことは大切にしたいと思います。

景観法自体は、直接景観について規制するわけではありません。地方自治体の景観に関する条例、計画、住民との協定などに法的な裏づけ、強制力を持たせるものです。景観法成立の以前から、さまざまな地方自治体で、景観に関する条例ができ、施行されています。また、景観法成立以後も出てきています。その動きに、今後も期待したいところです。

### 6. 環境問題の視点から路面電車を都市計画に組み込むことも有用

交通や輸送も、都市計画ではポイントになります。

ここでは、富山の路面電車が参考になるかもしれません。富山市内から郊外に向けての路面電車ですが、平成18年4月の開業後1年の結果をみると、50歳代の人が2倍、60歳代の人が3倍利用するようになりました。

富山駅北口に、路面電車の停留所があります。「電車はけばけばしくないが、とてもカラフルでおしゃれです。赤色や緑色で、なか

なかっかい。停留所もおしゃれ。シェルター、ベンチ、サイン、協賛企業の広告などのデザインもよく考えられているし、ここで電車を待つのも悪くないと思わず思ってしまう……」とは、乗った人の感想です。

高齢化を迎え、お年寄りが増えたとき、移動手段としての路面電車には非常に将来性があります。マイカーを使えない高齢者が路面電車を利用して市内へ買い物に行き、鉄道やバス路線へ簡単に乗り換えてさまざまなところに足を運ぶことができるのは、大変便利です。一杯飲んでも安心して帰れるのもなかなかです。それが、低炭素社会にも通じます。

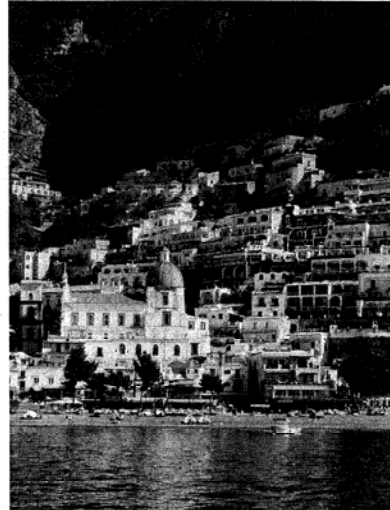
ヨーロッパの都市の多くでは、路面電車がメインの交通手段になっています。速度も速くないので、そばを走っていても危険は感じられません。のんびりまちを楽しむのにも最適です。環境問題からの視点でも、日本には路面電車をもっとあってもよい気がします。都市計画の中で、さらに取り上げる必要があるのではないのでしょうか。

### 7. 日本にはあまりない「丘上都市」も……

今回、「まちづくり研究会」として、「銚子のまちづくり」に取り組んでいます。外川という集落の都市計画についても検討しています。ここは丘の斜面に家が建ち、集落をなしています。長崎などをのぞいて、日本では丘の斜面に集落やまちが形成されている例はあまりありません。欧州にはこれが、「丘上都市」としていたるところにあります。斜面にたくさんの家が建っているだけに、さまざまな方向からまちを眺めることができ、多面的な顔を感じてとても面白く感じます。そこを歩くと、狭い道路から急に広い道路に出たり、広場につかると野菜や魚のマーケット、靴屋やカフェが突然出現したりと、意外性もあり、とても楽しいまち歩きになります。まちに必ず1つはある教会に入ると、教会画や宗教的な像から歴史を感じさせられ、心がと

ても豊かになるものです。

このあたりについては、一定の道幅がなければ家を建てられない日本では、なかなか難しい。建築基準法にも、再検討が必要かもしれません。



イタリア南部のまち・アマルフィ

問題山積の「都市計画」です。都市計画の現行の法制度などについて、診断士ができるというものでもありませんが、いずれにしても現行の法規制を十分に熟知したうえでまちづくりを支援することが大切です。

まちづくりは、住生活そのものにかかわります。診断士として、生活感のあるアドバイスができればよいですね。

#### 平松 徹

(ひらまつ とおる)  
東京支部城西支会。  
ホームページ→ソフィア平松徹で検索してください。

