特集：関西都市計画の「平成」を振り返る

【特集記事】「関西における平成期の国際輸送インフラ整備と運営」竹林幹雄 /「阪神･淡路大震災後の「まちづくり」の展開」石原凌河 /「まちづくり三法から立地適正化計画までの中心市街地再生を巡る動向」澤木昌典 /「ニュータウンと住宅地開発の状況」角野幸博 /「都市公園における官･民･市民協働の進展」赤澤宏樹 /「平成時代の自転車交通と都市計画・まちづくり分野との連携の可能性」吉田長裕 /「都市の「余白」を取り戻すプレイスメイキングの潮流」園田聡

【連載コラム　都市と私】「地域生態学への歩み」上甫木昭春・「私の平成時代をふりかえってみた」坂井信行・「生野区桃谷に流れついて...」伊藤千春・「人とつながり、まちを楽しむ」新美真穂

【支部委員会報告】

左：倒壊した阪神高速道路（「人と防災未来センター」提供）、右上：関西国際空港、右下：なんば駅前の社会実験の様子

支部長挨拶

神戸芸術工科大学　小浦久子

平成は都市計画課題の転換期だった。持続可能な開発の考え方（昭和 62 年）は、環境と開発の共存を求め、この 30 年の間に生物多様性や気候変動など地球規模の計画課題となり、そこに起因する災害リスク等が新たな計画条件となった。平成初期まで続いたバブル経済は、開発と地域環境のバランスへの配慮を欠き、多くの地域で土地利用が混乱した。平成 17 年から日本は人口減少局面に入ったにも関わらず住宅供給は続き、引き継がれることのない住宅の増加は空き家・空き地となって顕在化してきた。地域空間の修復と再編が都市計画課題となっている。

環境・社会・経済の変動に都市計画が十分対応できないまま対症療法的に、平成 4 年の用途地域の細分化と市町村マスタープランの創設、平成 10 年の特別用途地区の拡大、市街化調整区域内の地区計画、平成 12 年の都市計画区域マスタープラン、線引き選択と特定用途制限地域、開発許可条例と改正が続いた。「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」の第一次答申（平成 18 年）で選択と集中による中心市街地再生が、第二次答申（平成 19 年）で集約型都市構造が提示されたが、その実現は地域に委ねられた。計画制度の抜本的な再構築がないまま、特別措置法による都市再生・地域再生が図られてきたのが平成の時代だった。

関西の主要３都市の平成は、景観に始まり（京都ホテル）景観に終わる（歴史的価値と開発）京都、開発とまちづくりから震災復興を経て都心再生が始動してきた神戸。大阪は規制緩和と民活を追いかけた初期から都市再生をめざす個別開発と社会実験の次世代に向けての模索のなかにある。全国的な都市計画課題を共有しつつも、地域独自の取り組みに関西の特徴がある。また、地方分権一括法（平成 12 年）と平成の大合併の影響は大きく、多くの自治体が地域ニーズに応える計画や制度運用に動くなかで、滋賀県（都市計画区域方針）や兵庫県（開発許可条例と調整区域内地区計画）は広域行政の可能性を示している。

次の時代に向けて、戦略的地域再編が求められ、地域性を継承しつつ変化するためのパブリックスペースや基盤施設のあり方が再編の基盤となる。最低基準型とは異なる地域ルールや開発の選択が求められ、そのマネジメントの拠り所となる計画のつくり方が必要となるだろう。平成 30 年の間の試みには、その手がかりがあるはずである。

[編集発行] (社) 日本都市計画学会 関西支部編集・広報委員会　[所在地] 〒 600-8007　京都市下京区立売西町 82(四条通り高倉西入ル)　京都恒和ビル　㈱地域計画建築研究所内　TEL.(075)708-6191　FAX.(075)256-1764　Website : http://www.cpij-kansai.jp

関西における平成期の国際輸送インフラ整備と運営

神戸大学　竹林幹雄

■はじめに

昭和の時代は成長の時代であった。特に戦後の復興経済から高度経済成長、そしてそれらを支える全国総合開発計画に象徴される需要追随型のインフラ整備[1)]は、正に（高度・安定）成長経済を背景にしたものであったといえる。翻って平成の時代は、バブル崩壊に始まる「低成長」の時代であって、最近まで続く「戦後最大の好景気持続」といえども、昭和の時代のそれとは趣が大きく異なる。こういった趨勢に、我が国の国際輸送インフラは翻弄されてきた時代であったと総括できよう。ことに関西では、初の海上空港である関西空港の開港、あるいは阪神淡路大震災による神戸港の大規模被災による機能停止など、それまでの国際輸送インフラでは経験しなかった事象を集中的に経験し、世の中の変化を如実に感じたのが平成という時代であったといえる。

本稿ではこのような平成期の関西の国際輸送インフラの辿った歴史を振り返り、今後の輸送インフラの整備・運営と関西のインフラ整備の今後を考えるための示唆を得ようとするものである。

■平成期の港湾整備と運営：大競争時代

平成時代の最初はいわゆる「大交流時代」の幕開けの時期であった。製造業の海外移転に始まり、国内での生産完結から他国（特に台湾などの新興経済国 NIES と呼ばれる国・地域や後には中国）に立地した工場との連携で生産をより合理的に行う、という戦略に日本企業も大きく舵を切ったときであった。これは後のサプライチェーンの考え方につながるものであったが、すでにその嚆矢がこの時期に現れていたのである。

昭和期のアジアでは工業化も進んでおらず、その結果港湾に代表される国際輸送インフラの整備は日本と比べて大きく立ち後れていた。それが平成に入り、韓国や中国、東南アジアでも大規模な港湾開発プロジェクトが相次いで立ち上がり、瞬く間に整備が進む、といった事態が生じた。よく知られた例は韓国の国家事業として行われた釜山港である。この事業は日本企業などメジャーな企業のアジア進出の時期と重なるが、それは先にも述べたサプライチェーンの変化とともに、輸送のハードウェアたる船舶の大型化が可能となったことも大きな要因である。それまではパナマ運河を通過できる最大船型（パナマックス：およそ 20 フィートコンテナ 4000 本が積載可能）までしか市場投入されなかったのが、パナマ運河を通過しないことを前提とした大型船(オーバーパナマックスやポストパナマックス：6000 本以上を積載可能。現在では 2 万本を超える船もある）が 1990 年代に市場投入されるようになった。こういった船はいわゆる「大水深（当時の基準で 14 メートル以上の水深）」が必要とされる船であり、そういった深さに対応する岸壁は従来の港湾ではほとんど存在しなかった。ゆえにアジア諸国では新規造成することが多く、整備意欲も旺盛であった。我が国でも大水深の岸壁は当時ほとんどなかったが､かといって喫緊に対応すべしといった認識が今ほど強くなかった時代であった。これは空港でも同じであるが、当時「インフラは十分に整備された」というある種の「充実（安堵）感」があったのではないかと思われる。国内の需要と供給を見れば、当時の整備レベルはある意味「十分」であったとも見ることもできるが､「製造業の海外移転＝産業空洞化」といった新たな潮流（危機）を十分に意識した上で、それでも十分と判断したのかどうかはわからない。なお、平成 7 年に発生した阪神淡路大震災という未曾有の災害により、神戸港は甚大な被害を被ったのであるが、これによって神戸港の国際的な競争力が奪われ[2)]、釜山港にいわゆるハブ港[3)]としての地位を奪われた、というような意見を耳にすることが少なくない。確かに震災は神戸港の転換点に発生したことではあるが、それが神戸港の競争力低下の主要因ではない。これは横浜港においても後にハブ港としての地位を低下させていることから明らかである。被災はあくまでもきっかけであり、実態としては「時代の流れに対応していなかった」整備・運営こそが問題だったといえる。

2000 年代に入ってからは、競争力強化のための整備計画・政策実行が矢継ぎ早に行われた。基幹航路（北米・欧州航路）を我が国の港湾に維持するための政策としての「スーパー中枢港湾」や後の「国際コンテナ戦略港湾」といった国の肝いり政策においても、神戸港は選択されており、中でも国際輸送インフラでは大阪港との経営統合・運営の民営化策を打ち出し、阪神港として政策をリード・象徴する立場にある港湾となっている。また、この政策を効果的に遂行するために、背後地である関西経済との連携を密にする必要があり、特に港湾との貨物のやりとり（ドレージと呼ばれる）におけるドライバー不足などに対応するための各種支援策、物流の活性化のための特区の指定などが実施された。

■平成期の関西の空港事情：関西 3 空港時代

大阪空港（以降、伊丹空港）での容量不足・騒音問題に端を発し、関西に新たな空港を建設しようとする動きは、昭

和30年代にまで遡る。それが紆余曲折を経て実現したのが、平成6年9月に開港した関西空港である。泉州沖という関西の中心地からは1時間以上も離れたところに立地した、それも人工島によるもの、というのは当時としては相当に珍しかった。国内線と国際線の乗り継ぎをスムーズにし、旅客の動線も明確化する、という当時としてはかなり先鋭的な設計コンセプトで設計された空港である。

この関西空港は運営の面でも「中曽根民活第1号」として知られるように、あらゆる意味で平成時代のインフラ整備・運営を象徴するものとして建設されたのである。この「民としての視点を生まれたときから持っている」という点が、良くも悪くも関西空港を後々まで拘束することになる。

関西空港は当初から伊丹空港と比べて交通事情が悪い、ということが指摘されてきた。アクセスに時間がかかり、費用も馬鹿にならない、というものである。この点は航空会社の路線設定にも影響しており、開港当初は国内線の長距離路線はすべて伊丹から関西に移転ということになっていたが、これが後には伊丹に回帰している。これがいわゆる航空会社の「伊丹シフト」につながり、ドル箱路線と言われる羽田、札幌路線などの多くは軒並み関西から伊丹に戻ってしまった。これにより、関西空港の「売り」の主要ポイントであった「内際乗り継ぎ」機能は大きく削がれてしまった。

これに加え、関西空港で国内線にかなりの路線を運航していた日本航空（JAL）が平成22年に経営破綻し、国内線の路線を大幅に縮小した。結果として、関西空港の路線の相当数が撤退となり、関西空港の国内輸送網は大打撃を受けた。一方、国際線はアジア、特に韓国、中国路線が成長して、それなりに発着数を伸ばしてきていた。結果として、関西空港は近距離国際線を主軸とした（ほぼ）国際線に特化した拠点空港、という位置づけに変化してきたのである。ただし、空港建設のための借財が膨大であったため、その財務事情は決してよいものではなく、「赤字空港」として存続を危ぶむ声も当時は（今からでは信じられないが）有識者の一部から上がっていた。

この流れに加えて、関西での大都市発着の国内線輸送力増強という意味で神戸空港が建設された。神戸空港は関西空港と同じく海上空港であるが、空域上の問題から年間発着回数が制限され、用途も国内線に限定される、というかなり異例の空港として供用された。この結果、関西には距離にして50キロ圏内に3つの空港（滑走路数にして5本）を有するという我が国でも屈指の滑走路容量（単純計算で40万回弱の年間発着容量）を持つエリアになった。

一方、この3空港時代は関西空港の慢性的な赤字体質に端を発する「合理的な運営」問題に発展し、3空港の使い方、運営の仕方に注目が集まった。折からの空港民営化の流れ（一種のブーム）もあり、関西空港は伊丹空港と経営統合し、その運営権は平成28年4月に関西エアポート（オリックスとバンシによるコンソーシアム）のコンセッション方式によるという完全民間型経営に移行した。後には神戸空港の運営権も統合し、関西3空港は完全に1社による運営が行われるという、またも国内初の試みが実現したわけである。

関西空港は完全民営化に先立ち、国内初のLow Cost Carrier（LCC）用のターミナルを2012年に整備し、関西空港を拠点とするPeach Aviationがそのターミナルを占有的に利用する、という方式をとった。そして、その後のLCCブームに乗って、関西空港はインバウンド旅客の急増によって「LCCの巣」と呼ばれるほどにまで成長している。その果実は観光需要拡大をはじめとして広く関西全域に広がっている。

■おわりに代えて

本稿では関西における大阪湾港湾の平成期に辿ってきた変遷を簡単に振り返り、そこから得られる示唆について考えてきた。関西では防災機能強化やコンセッション方式による運営権売却など、我が国初といえる試みが行われてきたとはいえ、やはり、国際輸送インフラ整備は「後手」に回ることが多かった、という反省につきるのではないだろうか。近年は国の政策でも「戦略」という言葉が頻繁に使用される。戦略は「短期的な勝敗」に拘泥するものではない、もっと長期的な視点から「何を得、何を犠牲にするか」を明確にした上で、立案すべきものである。その意味で平成という時代は、従来タイプの整備・運営にある意味こだわってきた関西、強いては我が国の国際輸送インフラ整備・運営方法が大きくその視点を変えなければいけなかった時代と総括できよう。

注釈
1）必要とされているから造る、といった考え方を意味する。
2）神戸港が震災前の貨物取り扱い個数を超えるのは平成29年である。実に20年以上の歳月が必要とされた。
3）本稿では慣用的にハブ港と表現しているが、正確には「積み替え港（transshipment port）」と呼ぶ方が正しい。

阪神・淡路大震災後の「まちづくり」の展開

龍谷大学 石原凌河

■はじめに

阪神・淡路大震災から 24 年が経過した。阪神・淡路大震災の都市復興に関わった行政・民間の技術者の多くも退職し、その経験の継承が多くの組織で課題となっている。日本都市計画学会関西支部に特別委員会「大規模災害からの都市復興の再検証と知識の継承専門委員会」（通称、復興検証・知識継承特別委員会）が設置された(1)。この委員会では、阪神・淡路大震災の経験を持たない若手の研究者や行政職員と復興事業を中心的に担ったキーパーソンとが協働して、新潟県中越地震、東日本大震災といった復興事例も踏まえて、阪神・淡路大震災の復興の検証とともに、次なる大災害を見据えた都市復興のあり方について検討している。筆者もその委員会の末席に加えていただいている。

本稿では復興検証・知識継承特別委員会での議論も踏まえながら、阪神・淡路大震災後のまちづくりの展開に与えた影響と、阪神・淡路大震災の教訓を次の世代に継承するための視点について述べていきたい。

■阪神・淡路大震災を契機としたまちづくりの萌芽

阪神・淡路大震災は計り知れない無数の犠牲と引き換えに、多くのまちづくりの教訓を残し、その後のまちづくりに多大な影響を与えた。ここでは、その三点を指摘しておく。

協働のまちづくりの萌芽

被災地では震災後に 100 以上のまちづくり協議会が新たに設置され、住民主体の復興まちづくりが進められた[1)]。震災をきっかけに、いまもなお継続的にまちづくり活動に取り組んでいる事例も見受けられる。

市民だけでなく専門家の役割も大きかった。被災地のニーズに応じて、まちづくりの専門家同士の支援ネットワーク（例えば、阪神大震災復興市民まちづくり支援ネットワーク、神戸復興塾）が多数立ち上がり、住民主体の復興まちづくりに貢献した[2)]。復興基金によってまちづくりアドバイザーや専門家派遣がなされ、専門家によるまちづくり活動の支援の仕組みが構築された。阪神･淡路大震災ルネッサンスファンド（通称、HAR 基金）などのように復興まちづくり活動を支援するための助成制度も確立していった[1)]。

いまや当たり前となっている「協働」や「住民参加」のあり方とその仕組みは、阪神・淡路大震災の復興まちづくりが契機となって発展していったと言っても過言ではない。阪神・淡路大震災の復興まちづくりの経験から「協働のまちづくり」が日本社会に定着したとも言われている[2)]。実際に、平成 7 年 2 月 16 日に制定された神戸市震災復興緊急整備条例の第 3 条に協働の言葉が掲げられた他、同年 3 月に公表された「神戸市復興ガイドライン」の中のまちづくりの 4 つの目標の一つに、協働のまちづくりの推進が盛り込まれた。神戸市では昭和 56 年に「まちづくり条例」が制定され、まちづくり協議会の提案を実際のまちづくりに反映できる仕組みが事前に備わっていたことが、震災直後から「協働のまちづくり」を推進できた要因となったのだろう。このことから、阪神・淡路大震災の復興まちづくりの教訓は、震災以前からのまちづくり活動が下地となったものが多いと言える。震災前から住民主体のまちづくり活動が活発に展開されていた地域においても、まちづくり活動を通じた地域のつながり、参加の仕組み、まちのビジョン等が事前に用意されていたことが功を奏し、他地区よりも迅速に再建できた。このことから地域力や地域コミュニティの再評価するきっかけとなった[1)，3)]。

復興まちづくりを支える資料やメディアも数多く誕生した。震災復興都市づくり特別委員会は、被災 7 市を対象とした建物構造被害の目視調査を行い、「被災度建物分布状況図」として公表した。面的な被害の広がりが明らかになることで、どのような市街地整備がどこで必要となるかを把握することができ、復興まちづくりを支える基盤情報となった。まちの復興過程における定点観測の成果として『街の復興カルテ』[4)]が平成 8 年度から平成 16 年度まで毎年発刊された。これは被災した地域の変化を知る貴重な資料であり、まちの復興過程の定点観測を分析することができるため、復興の進捗や新たな復興課題を確認でき、緻密な復興状況の把握が可能となった。各地のまちづくり協議会では、地区のまちづくり活動の状況や行政との交渉経緯が「復興まちづくりニュース」として刊行され、地域構成員によるまちづくりの方針の共有と意向集約に役立った。「阪神・淡路大震災復興市民まちづくりネットワーク」が発刊した支援ニュース『きんもくせい』[5)]は、他地区でのまちづくりの動きを把握することができ、全国の研究者・支援者とのネットワークの構築に寄与した。こうした資料は現在でも保存され、被災地全体の復興まちづくりの情報が発信・共有された貴重な資料となっている。

市民社会の萌芽

阪神・淡路大震災では、都市機能の麻痺や公的機関の被災により「自助」や「公助」による災害対応に限界が生じ、従来は災害対応の主体として想定されてこなかった組織やコミュニティの役割が見直されることとなった。震災直後の1年

間で全国から実に 138 万人ものボランティアが被災地に駆けつけたが、その多くが被災地や災害救援とは無縁の一般市民であった。こうした現象を指して「ボランティア元年」と称され、ボランティア活動の全国的な広がりの原点となった[1)]。

このような阪神・淡路大震災の経験を通して、市民の自主的な社会活動の重要性が広く認識されるとともに、法制度や支援機関等、その活動を支える社会基盤も整備され、被災者の生活再建の大きな原動力となった。市民の力が台頭し、被災者を支援するボランティア団体や NPO が阪神・淡路大震災の被災地から数多く生まれた。個々の団体だけでなく、団体同士をコーディネートする中間支援組織も誕生した。阪神・淡路大震災の復興まちづくりを契機に発展したこれらの組織は、いまや成熟社会を支える市民セクターとして位置づけられ、各地のまちづくりの主体として大きな役割を果たしている。

事前復興まちづくりの萌芽

南海トラフ地震などの甚大な被害が想定される地域を中心に、各地で「事前復興まちづくり」が進みつつある。「事前復興」の概念は、阪神・淡路大震災の復旧・復興過程に関わっていた専門家の間から「ささやき」のように語られた言葉だと言われている[6)]が、公式的に使われたのは阪神・淡路大震災を踏まえての防災基本計画の緊急改定であると指摘されている[7)]。阪神・淡路大震災以前は、災害による被害を出さないように必要な対策を積み重ねる「防災まちづくり」が主流であった。しかしながら、これまでまちづくりに取り組んでいた地域では、まちの再建が早期に実現したことからも、これまでのまちづくり活動の延長線上に復興がある「連続復興」という考え方が生まれた。こうした背景から、被害を見据えたまちづくりを事前に取り組もうとするバックキャスティング的な「事前復興まちづくり」が提起されるようになった。

「事前復興まちづくり」については現在でも明確な定義が存在しないが、阪神･淡路大震災を契機に、「防災まちづくり」の一辺倒ではない、災害や危機と対峙する多様なまちづくりのあり方が提示されたと言えるだろう。

■阪神･淡路大震災の経験をどのように継承するか？

阪神・淡路大震災の多くのまちづくりの教訓を、震災を経験していない次の世代へどのように継承していけば良いのだろうか。

復興検証・知識継承特別委員会でも、現在と当時との時代背景の「違い」や、計画や制度の「違い」から、阪神・淡路大震災の教訓を次の復興に活かすことは困難であるといった議論が度々重ねられてきた。日常的に事業や計画がそれほど発生していない現在の社会状況の中で、計画や事業が日常的に行われてきた阪神・淡路大震災の復興事業の枠組みや意思決定のあり方などをゼロベースから理解することが相当困難であると思える。

震災の教訓を経験者から未経験者に対して一方的に学ぶだけでは教訓は継承できない。だからこそ、次なる大災害に対して阪神・淡路大震災の教訓がどのように活かされるのかを、経験者と未経験者が協働して探究していくことこそが教訓を継承する鍵となるだろう。

次の時代に発生する可能性が極めて高い南海トラフ地震や、大阪の中心部に甚大な被害が生じるとされている上町断層帯地震などに備えるためにも、阪神・淡路大震災の教訓を引き続き検証し、次の世代へ継承する方法を考えていく必要があるだろう。

写真－１　東日本大震災の復興事業の継承に関する仙台市職員へのヒアリング調査の様子

参考文献

1）阪神･淡路大震災復興フォローアップ委員会（2009）『伝える：阪神･淡路大震災の教訓』ぎょうせい
2）災害対策全書編集企画委員会(2011)『災害対策全書(３)復旧･復興』ぎょうせい
3）日本建築学会編（2005）『まちづくり教科書第７巻：安全・安心のまちづくり』丸善株式会社
4）財団法人 21 世紀ひょうご創造協会，財団法人阪神・淡路大震災記念協会（1997 ～ 2006）『街の復興カルテ（1996 年度版～ 2004 年度版、2005 年度総括版）
5）阪神・淡路大震災復興市民まちづくり支援ネットワーク「阪神大震災復興市民まちづくり PDF 版」（http://web.kyoto-inet.or.jp/org/gakugei/kobe/indexhtm）（最終閲覧日：2019 年 1 月 7 日）
6）佐藤滋他（2009）『日本建築学会叢書 8 大震災に備えるシリーズⅡ　復興まちづくり』日本建築学会
7）中林一樹（2016）「事前復興の発想、復興準備から実践する事前復興へ:その意義と可能性」日本災害復興学会誌『復興』第 16 号，Vol.7，No.4，pp3-14.

注釈

（1）現在、日本都市計画学会の会員となっていない組織の参画も得て 2018 年度から 3 カ年で阪神・淡路大震災の経験を持たない技術者と復興事業を中心的に担った技術者が協働で、新潟県中越地震、東日本大震災といった復興事例も踏まえて阪神・淡路大震災の復興を検証する事業を実施し、1) 経験の継承、2）都市復興のあり方の検討を行う。
2018 － 19 年度に調査研究活動を行い、その成果を踏まえた報告会を阪神・淡路大震災の 25 周年事業として実施すると共に 2018 年 3 月 21 日（木）に「こうべまちづくり会館」にて中間報告会を実施する。

まちづくり三法から立地適正化計画までの中心市街地再生を巡る動向

大阪大学 澤木昌典

■日本現代都市の死と生

新雅史著『商店街はなぜ滅びるのか』（平成 24 年・光文社新書）によれば、今日私たちの言う「商店街」は第 1 次世界大戦後に都市に零細小売商が急増したことが成立の発端である。「多くの人々が農業をやめて都市に出てきたが、彼らを吸収するほどには都市には雇用がなかった。だからこそ、多くの離農者が商売を営んだわけだ。」(同書 p.53)。その後、協同組合・百貨店・公設市場の要素を取り入れ生活共同体としての商店街が成立したという。「平成」は、この商店街を中核とする中心市街地が、モータリゼーションによる郊外化と流通革命によって疲弊・衰退し、都市構造に大きな変革を生じた時代である。中心市街地活性化、都市再生が重要課題となり、タワーマンション建設などによる都心回帰が起こっているが、さらに人口減少時代にあって都市の在り方が改めて問い直されている。正にわが国の都市の死と生が論じられるべき時代と言える。

これらの問題は、わが国全体で起こっている構造的問題である。そのため、本稿では全国の流れを追いつつ、関西に言及するという記述方法を採る。以下、時代の流れに沿って「平成」という時代を振り返ってみる。

■大店法改正前夜

商店街の衰退は「平成」以前からの課題であった。衰退の原因の一つは、流通革命により台頭した大規模小売店舗（百貨店や総合スーパー［GMS］）との競合である。そのため、昭和 48 年には「消費者の利益の保護に配慮しつつ、大規模小売店舗の事業活動を調整することにより、その周辺の中小小売業者の事業活動の機会を適正に保護し、小売業の正常な発展を図ることを目的」とした『大規模小売店舗における小売業の事業活動の調整に関する法律（大店法）』が制定され、大型店の出店を調整するしくみが作られた。しかし、平成に入って間もない平成 2 年の日米構造協議において、大店法は非関税障壁であり廃止すべきとの要求がアメリカから出された。同法は翌3年に改正され、出店調整のしくみであった商業活動調整協議会が廃止されたことにより、各地で大規模なショッピングセンターの出店が進んだ。この時期、関西では昭和 60 年にグンゼ尼崎工場の跡地に「つかしん」がオープンしている。産業構造の転換による工場跡地などの大規模遊休地の発生も大規模ショッピングセンターの立地を促進した。

商店街を衰退させたもう一つの原因が、モータリゼーションと郊外化の進展により 1970 年代から見られ始めた郊外幹線道路沿道でのロードサイド店舗の増加である。平成に入りバブル経済が崩壊すると、土地神話の崩壊・地価の下落が起こり、郊外のロードサイドにはコンビニエンスストア、量販店、ホームセンター等、さらに多種･多数の店舗が立地していった。

■まちづくり三法

大店法はその後 WTO 協定違反との疑いも出て平成 12 年には廃止され、代わって『大規模小売店舗立地法』（大店立地法）が制定される。それに先立つ平成 10 年の都市計画法の改正と『中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律』（(旧) 中活法）の施行は総称して「まちづくり三法」と呼ばれ、中心市街地活性化のてこ入れが目論まれた。

改正都市計画法では、市町村が大型店の立地を制限する必要があると判断すれば、特別用途地区や特別用途制限地域が設定できる土地利用規制制度が措置された。大店立地法で生活環境への影響という観点から大型店の出店調整をし、(旧) 中活法で市町村が活性化基本計画を策定し国の認定を受けて各種支援策を講じるというものである。関西で同法により中心市街地活性化基本計画を策定した自治体は、平成 13 ～ 17 年の 5 年間で京都市・近江八幡市・西脇市・新宮市など 20 市 19 町に上る。

しかし、2000 年代には、家電量販店、総合スーパーの郊外化がさらに進む。アウトレットモールや大規模なスーパーセンター、大型ショッピングセンター（ショッピングモール）と、商業施設もその形態を進化させ消費者をとらえていく。今や大型商業施設の一つの定型となったショッピングモール（屋内に 2 ～ 3 層の吹き抜けモールを有する複合商業施設）は、関西では平成 14 年に JR 伊丹駅前に開業したダイヤモンドシティテラス（現：イオンモール伊丹）あたりが始まりだろうか。平成 15 年の箕面マーケットパーク ヴィソラ(現:みのおキューズモール)、平成 16 年のららぽーと甲子園、平成 20 年の阪急西宮ガーデンズなどが各地に続々と開業していった。流通戦国時代とも呼ばれ、大手流通グループ間での競争も激しくなり業界の再編も進んだ。

まちづくり三法は、零細事業者主体の中心市街地においてはなかなかその効力を発揮しなかった。(旧) 中活法では、総合的に管理する TMO（タウンマネジメント機関）の存在が前提とされたが、人材や財源の不足、合意形成に手間取って事業実施が滞ったり、活性化策も従来の域を出ないなど、課題が多かった。

■都市再生特別措置法

まちづくり三法に続き、平成 14 年には都市再生特別措置法が制定される。経済戦略会議の答申により、日本経済の

再生には都市再生が重要との認識からである。内閣が策定した都市再生基本方針の下、大都市にターゲットを当てて都市再生緊急整備地域を指定し、土地利用規制の緩和や金融支援などによる民間活力を活用した都市再生が目指された。都市再生緊急整備地域内に設定される都市再生特別地区では、用途・容積率・高さなどの建築制限が緩和され、高度利用を可能にするという都市計画の特例が定められた。

関西では、都市再生緊急整備地域が平成 14 年時点で 11 地域（現在は 16 地域）、都市再生特別地区が平成 18 年時点で大阪駅地区など大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域で 6 地区、神戸三宮駅南地域、高槻駅周辺地域で計 8 地区（現在は 20 地区）が指定された。商業施設では、大阪ステーションシティ（平成 23 年）、(現) 梅田阪急ビル（平成 24 年）、グランフロント大阪（平成 25 年）、あべのハルカス（平成 26 年）などが都市再生特別地区に建設され、新しい顔として都心に賑わいをもたらしている。

商店街の観点では、日常生活圏を対象とする近隣型商店街やもう少し広い商圏の地域型商店街にとって、大阪のキタやミナミといった広域型商業集積地は競合関係にあり、都市再生による広域型商業集積地の集客力の強化は、商店街衰退のさらなる要因にもなっているものと推察される。

■改正まちづくり三法

平成 16 年には、総務大臣が中心市街地の活性化が図られていると認められる市町は少なく改善が必要との勧告を出し、まちづくり三法は改正されることになる（平成 18 年）。

(旧) 中活法は「中心市街地の活性化に関する法律」((現) 中活法）へと名称が変更され、商業振興策だけでなく、街なか居住や都市福利施設の整備も支援し、中心市街地の都市機能の増進と経済活力の向上を図る総合的な支援法に変更された。国・地方公共団体・事業者の責務が規定されたほか、国による「選択と集中」が強化され、内閣総理大臣による基本計画の認定制度の創設、推進主体としての中心市街地活性化協議会の法制化がなされ、各種支援措置も強化された。関西で (現) 中活法による中心市街地活性化基本計画の認定を受けているのは、和歌山市・宝塚市・奈良市・大津市など 19 市である。(旧) 中活法による中心市街地活性化基本計画は効力を失ったが、(現) 中活法でも再び認定を受けたのは川西市・草津市および東近江市（旧八日市市）・長浜市（旧虎姫町・旧木之本町・旧高月町）に留まり、その顔ぶれは大きく変わっている。

まちづくり三法の改正では、都市計画法も改正された。延床面積 1 万㎡を超える大型小売店舗などの大規模集客施設の立地を商業地域・近隣商業地域・準工業地域に制限するもので、第二種住居地域・準住居地域・工業地域、市街化調整区域・非線引き地域も原則として出店不可となり、大型店の郊外出店は強く規制されることになった。

大店立地法については、大型店が配慮すべき指針の改定と深夜営業への配慮や大型店の社会的責任などを求めるなどの改正がなされた（平成 17 年）。

■コンパクトシティと立地適正化計画

上記のような中心市街地の活性化と表裏一体で語られ、目指すべき都市構造と考えられるようになってきたのが、コンパクトシティ（集約型都市構造）である。市街地のコンパクト化とともに、公共交通への転換による自動車交通の低減で低炭素都市化にも寄与することから、2000 年代にはエコ・コンパクトシティと呼ばれることもあった。

平成 26 年の都市再生特別措置法の改正では、このコンパクトシティ化を具体的に推進すべく「立地適正化計画」制度が創設された。ここでは「コンパクト・プラス・ネットワーク」が目指されている。制度創設の背景にあるのは、中心市街地の活性化だけでなく、平成 22 年前後から人口減少局面に入ったわが国において、将来に渡って都市機能や生活サービス機能を維持できる人口密度以上の市街地による持続可能な都市の形成である。全国で 440 都市が計画作成に取り組んでおり、うち 186 都市が既に作成・公表している。関西では、策定全国第一号の箕面市をはじめ 38 市が作成・公表済みであり、22 市が取り組み中である（平成 30 年 12 月末日時点）。

■中心市街地活性化の成果と新たな萌芽

以上のように、平成という時代を中心市街地という視点から眺めると、正に苦悩の 30 年がそこにある。(現) 中活法や立地適正化計画策定の効果が見えるのにはまだ時間がかかるであろう。地価の下落によりタワーマンションやいわゆる駅近マンションの建設が進み、人口の都心回帰は見られる。ただ筆者らが平成 25 年に実施した調査では、こうした新築マンションへの移住者・移住世帯は近傍の既存商店街を利用するという生活行動を取っておらず、生活必需品の買い物はスーパーマーケットあるいはデパートの地下で済ませ勤務先と自宅を往復するという効率重視の生活をしていた。

単に中心市街地に人を住まわせるのでなく、都市的生活を享受できる魅力的な都市空間としていく努力を怠ってはならない。商店街には、従来の業態である物販での再興ではなく、高齢者向けサービス、交流、シェア・エコノミーなど、新たな担い手を巻き込んだ、時代を先取りするイノベーティブな新陳代謝を求めたい。空き店舗のリノベーションなど、個人の零細事業でも始められるという小回りのきく商店街の特性を、これからの変革に向けて活用したいものである。

ニュータウンと住宅地開発の状況

関西学院大学　角野幸博

ニュータウン開発の平成も、他の都市計画事象と同様に、バブル景気の崩壊や阪神淡路大震災の影響、少子高齢化の進展などによって、成長から成熟へと軸足を移す転換点を迎えた時期であった。そこで以下の５つの視点から平成を振り返ることにする。

■事業コンペによる住宅地開発

昭和 63 年、昭和最後の年度となるこの年に、三田市のフラワータウンで「21 世紀公園都市博覧会」が開催された。奈良県の平城ニュータウンが昭和 62 年３月に事業終了を迎えるなど、大規模な公的ニュータウン開発に区切りがつき始めるなかで、この博覧会は兵庫県が主催した「北摂・丹波の祭典」の一環として、神戸三田国際公園都市の開発に弾みをつける目的で開かれたものであった。フラワータウンの一角では「21 世紀住宅展」が実施され、閉会後は実物展示された 14 区画に設計コンペで建てられた７区画を加えて、中央にコモンを持つ「アルカディア 21」というユニークな街区が形成された。またカルチャータウンでは、平成４年にワシントン村と兵庫村とがまちびらきし、事業コンペによって開発された分譲集合住宅団地「リフォレ」でも、同時に入居が始まった。

また神戸市では、大規模事業コンペによって開発が始まった六甲アイランドシティが姿を現して一世を風靡するなかで、西神ニュータウンや西神南ニュータウンでも、民間事業者による住宅供給をスムーズにすすめるために、事業コンペが連続実施された。

大阪府でも、昭和 62 年の国際居住年に交野市星田で府有地のコンペが実施され、平成３年にまちびらきを迎えた。また昭和 63 年に事業コンペが行なわれた貝塚市二色浜には、平成３年にコスタミラ二色浜がまちびらきした。

このように平成初期には昭和末期に構想された住宅地開発が、イベントや事業コンペという手法を使って実施され、ユニークなまちづくり提案が実現していった。しかしながら、分譲段階になってバブルの崩壊に翻弄された事業も少なくなかった。

■都市圏縁辺部および大規模工場跡地等での住宅地開発

公的主体による事業コンペ以外にも、民間主体による開発が大都市圏の縁辺部や丘陵地あるいは大規模工場跡地などで進められた。京阪電鉄による京阪東ローズタウン（京田辺市、平成４年まちびらき）では、イラストレーターのケン・ドーンを起用、宝塚の採石場跡地に開発されたラビスタ宝塚（平成２年第１期入居）では眺望を前面に押し出すなど、供給者側がまちのイメージづくりやテーマづくりに関心を寄せた時期でもあった。

また南海電鉄が和歌山県橋本市で開発した林間田園都市というネーミングは、大都市圏縁辺部の魅力発信を意図したものであり、昭和 62 年と平成３年に三石台と小峰台で入居が始まった。明石方面では、JR 大久保駅南側の神戸製鋼跡地の土地区画整理事業でオーズタウンが開発され、平成９年にまちびらきが行われた。また滋賀県方面では一貫して新規の住宅地開発が進み、東播磨方面とならんで人口増加が進む地域として注目された。

公的主体による取り組みとしては、住宅都市整備公団（当時）が武庫川中流域の丘陵部に開発した西宮名塩ニュータウンが、平成３年にまちびらきした。また、大阪府企業局が関西国際空港の土取り跡地で開発した阪南スカイタウンが、平成８年にまちびらきした。

平成７年に発生した阪神淡路大震災以降は、大都市郊外での開発は減少するが、それでも大阪府北部地域では、平成 16 年に彩都が、平成 19 年に箕面森町が、それぞれまちびらきした。平成初期から中期にかけてもバブル景気崩壊の影響を受けながらも都市圏の縁辺部や丘陵部での住宅地開発が継続し、市街地は都市圏レベルでじわじわと拡大しつづけた。

やがて郊外での住宅需要が翳りをみせるとともに、より都心に近い工場跡地開発や、都心居住への関心の高まりによって、郊外での開発の停滞や売れ残りあるいは計画変更が見られるようになった。需要の減少に伴って、西宮名塩ニュータウンでは北半分の開発が停滞し、日生ニュータウンの一部では集合住宅用地から戸建て住宅用地への計画変更が行われた。また、行政などが先行取得していた土地利用問題が顕在化した時期でもあった。

■学術研究都市というコンセプトの展開

1970 年代末に「関西学術研究都市調査懇談会」として計画がスタートした京阪奈文化学術研究都市は、昭和 61 年の同志社大学田辺キャンパス開設、昭和 63 年の木津川台入居開始、平成元年の国際電気通信基礎技術研究所開所、平成２年のハイタッチリサーチパーク開設などを経て、平成６年に都市びらきのセレモニーが行われた。その後徐々に整備が進んだ反面、同志社大学の都心回帰や共同組合ハイタッチリサーチパークの清算などもあった。複数の自治体にまたがるクラスター開発の評価や「文化」という言葉の具体的展開の手法、ゆっくりと時間をかける開発の可能性など、その評価はまだ定まってはいない。

1980 年代に構想が策定された播磨科学公園都市は約

2000 ヘクタールにわたる大規模なまちづくりである。兵庫県立大学や大型放射光施設を核に企業の研究機関を呼び込んだ都市づくりをめざして、平成 9 年にまちびらきフェスティバルが行なわれた。企業等の研究者は訪れるものの夜間人口の定着はすすんでおらず、スポーツ施設や福祉施設の整備などにコンセプトを拡大しながらのまちづくりが今も進行中である。

平成を通じて各地で模索された研究学園都市建設は、大学の都心回帰や国際競争力確保のための企業研究所立地戦略の変化などに翻弄された。研究教育機能を郊外に拡大するのではなく、駅近辺や港湾地区の大規模土地利用転換などに合わせて誘致する試みが、JR 茨木駅周辺、国立循環器病センターの移転に伴う吹田操車場跡地の開発、ポートアイランドなどで近年実現している。その他にも教育施設や研究機関の誘致を地域再生の切り札と捉えるところは数多く、今後も様々な展開が予想される。

■震災復興にともなう住宅供給の特徴

阪神淡路大震災では大量の住宅が滅失し、速やかな住宅建設が求められた。兵庫県の住宅復興 3 ヶ年計画では、災害復興公営住宅、民間住宅含めて 125,000 戸の恒久住宅建設が計画された。災害復興公営住宅については、38,000 戸の計画戸数に対して 42,000 戸（うち新規供給 25,100 戸）が供給された。住宅建設用地の受け皿として、HAT 神戸、六甲アイランド、西宮浜マリナパークシティ、南芦屋浜など沿岸部のニュータウンが注目され、たとえば HAT 神戸では震災前に策定されていたマスタープランが大きく変更されて住宅用地が拡大した。

こうした大規模団地以外にも、被災した工場用地や企業社宅、邸宅跡地などでの住宅建設が急増し、想定戸数以上の民間住宅建設がすすんだ。特に西宮、芦屋、神戸市東部では分譲マンションや小規模宅地が多数供給され、被災地以外からの転入者が増加した。こうした既成市街地内での住宅建設は、被災地間の復興格差を生むと同時に、間接的には郊外での新規住宅地開発への圧力を弱めた一因ではないだろうか。

■成熟化と少子高齢化への対応

都市の成熟と少子高齢化とともに、住宅政策も変化した。平成 18 年には住宅建設計画法が廃止され、住生活基本法が施行された。新規住宅供給から住宅ストック活用と住宅市場整備に軸足が移行し、オールドニュータウンでは団地再生への関心が高まった。千里ニュータウンなど市場性が高い地域では、公的住宅の老朽化に伴って敷地集約と建物の高層化をすすめ、余剰地を民間デベロッパーに譲渡して分譲マンション化するという方法が普及した。また各地の UR 住

写真－１　建て替えが進む千里ニュータウン

宅や公社住宅などでは、老朽化した賃貸住宅をリノベーションして若年世帯の転入を図るという試みが成功している。公的住宅団地の再生に関しては、関西の建築系大学研究室や学生が協力する例も増えている。

オールドニュータウン再生への関心は集合住宅団地から戸建て住宅団地にも広がっている。兵庫県は戸建て団地をふくむ兵庫県下の住宅団地をリストアップし、平成 28 年にニュータウン再生ガイドラインを作成した。川西市は平成 23 年に団地自治会、デベロッパー、金融機関などと連携して「ふるさと団地再生協議会」を設立し、また平成 24 年からは「親元近居制度」によって、市外へ転出した子供世代の市内への住み替え促進を図っている。また三木市緑が丘では民間企業グループが研究会を組織して活動を進めるとともに、市は一般社団法人「生涯活躍のまち推進機構」を設立し、団地再生に取り組み始めた。

成熟と人口減少が進む郊外住宅地の持続と再生のためには、家族形態とワークライフバランスの変化に、都市計画としてどう対応するかが問われている。立地適正化計画において、計画的に開発されたニュータウンや郊外住宅地を居住誘導区域から外すことには抵抗があり、スムーズなコンパクトシティの形成につながるかどうかが課題である。

また郊外住宅の再生については、鉄道事業者の役割が注目されるようになった。人口減少や通勤通学者数の減少は、鉄道会社にとっては死活問題であり、すでにほとんどの鉄度事業者が沿線活性化のための努力を進めている。旅客輸送と不動産開発だけではなく、総合的な生活支援サービスに事業領域を拡大し、結果として沿線ブランドの向上と沿線人口の囲い込みを図ろうとしている。郊外再生のステークホルダーとしての鉄道会社の役割が注目されるが、その結果が明らかになるのは次の時代である。

参考文献
各住宅団地の開発年代と概要については、個別には示さないがそれぞれの開発主体の資料及びホームページを参考にした。

都市公園における官・民・市民協働の進展

兵庫県立大学　赤澤宏樹

■共同・協同から協働の時代への転換

昭和時代の都市公園は、大〜中規模のものは府県や市町村の行政職員が外郭団体に出向しつつ、そこが管理業務を受注する直営方式をとっていた。中〜小規模のものは、公園ごとに地区の自治会や公園愛護会に日常の簡単な維持管理を依頼しつつ、施設管理は行政が直営で行ってきた。前者の仕組みは平成の 30 年間で制度改正や計画・管理技術の進歩によって大きく変化し、後者の仕組みも平成が終わりつつある中で新たな展開が起こりつつある。概観すると、公の目的、立場、活動を民も業務委託や依頼、狭義のボランティア（労働提供）によって担う「共同」、公の目的と活動を企業の CSR 活動や NPO による社会活動など民が異なる立場で行う「協同」から、公的な目的は同じくしながら、それぞれの立場や能力を活かして社会課題の解決や都市サービスの提供を民や市民が進める「協働」に移行してきた。この「協働」の時代への転換が、都市公園の管理運営を効率的にするに留まらず、市民・NPO・民間企業のノウハウや活力を社会に還元し、新たな都市サービス基盤として都市公園が機能する状況を生み出した。

■阪神・淡路大震災からの復興と都市公園

平成の時代の都市公園における協働は、平成 7 年に発生した阪神・淡路大震災からの復興に端を発するところが大きい。一時避難から数年にわたる生活の場として都市公園を使う経験を通じて、社会全体が都市公園を「コミュニティを含めた社会基盤」と再認識した。従来から都市公園を小学校、公民館などの公共施設と隣接させ、一体的に活用する必要性が論じられてきたが、六甲道北地区（神戸市）の震災復興土地区画整理事業において、まちづくり協議会からの提案を受けて六甲道北公園（六甲風の郷公園）が整備された。この約 0.8ha の近隣公園内の敷地には、六甲道北地区集会所「風の家」も整備され、それぞれ六甲道駅北地区公園管理会と「風の家くらぶ」がまちづくり連合協議会内に組織され、公園の維持管理とまちづくり活動を一体的に行っている。このように、地域の祭りや防災活動など広くコミュニティ活動の場として都市公園を活用することを目的とし、公共施設と都市公園を一体的に整備・管理運営するプロジェクトが実現できたことは、昭和の時代に量的拡大を中心に進めてきた都市公園にとって大きな変化であった。地域づくりに資する都市公園を、地域住民が管理運営するモデルは、その後の「地域に資する公園」の基盤となったと言えよう。

■都市公園の管理運営計画

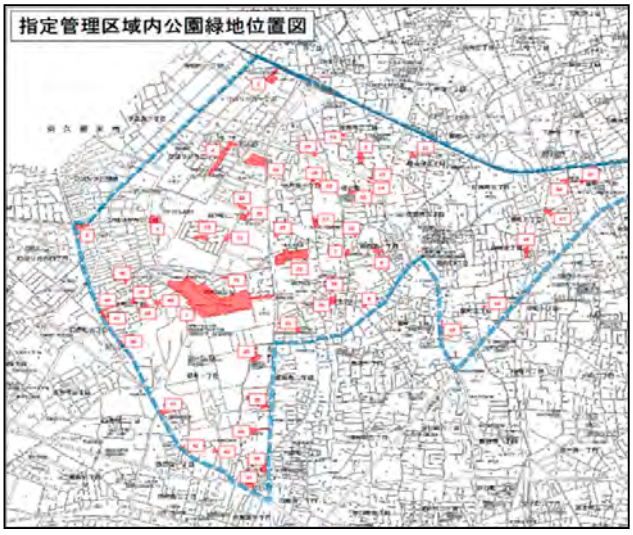
昭和期に計画された大規模公園においても、協働の重要性から新たな管理運営計画が策定された。平成 13 年に開園した兵庫県立有馬富士公園は、開園面積 178.2ha（計画面積 416.3ha）の広域公園でありながら、利用者がホストとして活躍するといった協働の仕組みを取り入れた管理運営計画を平成 11 年度に策定し、それに基づいて「しくみづくり部会」「きっかけ・人づくり部会」「場所づくり部会」「ネットワークづくり部会」を置いて管理運営を始めた。従来の自然の枠にとらわれず、文化活動も含めた市民団体によって「夢プログラム」を実施してきた。中小規模の住区基幹公園では理解されやすい協働も、近隣住民ではない多様な団体が参画すると発現する課題も多く、ソフトとハード、団体の個性と協調といった部分をリサーチしつつ[1)]、管理運営協議会での議論を通じたパーク・マネジメントを行うモデルが構築された。その後、兵庫県では全県立公園で管理運営協議会を設置することとなり、全国的にも協議会方式が広く浸透した。

図－１　多様な市民が公園のホストになる「夢プログラム」

■指定管理者制度の導入

平成 15 年の地方自治法の一部改正に伴う指定管理者制度の導入、および平成 16 年の都市公園法の一部改正による公園管理者以外の公園施設設置および管理の許可によって、それまで公が担ってきた都市公園の管理を多様な主体が行う制度が整備された。それまでも PPP/PFI 手法として、都市公園法第 5 条による設置管理許可や、民間資金などの活用による公共施設などの整備などの促進に関する法律による PFI 事業があったが、全国で 10 万箇所以上ある既存の都市公園において平成 28 年度時点の大規模公園における指定管理者制度の導入状況が、都道府県で 87.7%、政令指定都市で 50.4%、市区町村で 38.9%と高い水準で推移しており 2)、特に大規模公園での制度の導入が大きく進んだ。住区基幹公園のような中小規模の都市公園では、管理規模による事

業性の低さや、地域コミュニティへの影響の大きさから導入が進んでいないが、西東京市では平成 28 年度から西東京いこいの森公園を中心とした小規模公園を含む 50 公園緑地（公募時。現在は 53 公園）を、八王子市では平成 29 年度から東由木地域 81 公園緑地を一括で指定管理者制度によって管理運営を行うなど、関東では多数の小規模公園を一括して指定管理者制度によって管理する取り組みが始まっている 3)。関西でも、神戸市のパークコミュニティ・タウンとして、藤原台連合自治会を母体として 15 街区公園を地域全体で使い分けしながら利活用する取り組みが進むなど、地域単位での公園群の管理運営の萌芽がみられる。 平成 5 年に児童公園が「街区公園」として広い年齢層と多様な利用に供されるべく都市公園法施行令が改正されたが、街区公園単体の議論では児童の利用を優先せざるを得ず、多様な街区公園への移行が進みにくい状況にあった。中小規模の公園群の一括管理運営や、そこへの適切な指定管理者制度の導入によって、地域ニーズに則したパークマネジメントが期待できる。



図－２　西東京いこいの森公園及び周辺の市立公園の指定管理範囲[3)]

■都市公園法の一部改正による民間参入

指定管理者制度の導入後も、様々な手法で都市公園への民間参入が進められてきた。大阪府営泉佐野丘陵緑地では、「府民と育てる緑地づくり」の趣旨に賛同する企業グループ・大輪会の構成企業から、平成 20 年度より 10 年間にわたり総額 2 億円相当の機材などの支援を受けながら公園の管理運営を行っている 4)。尼崎 21 世紀の森構想では、「地域が育てる森、地域を育てる森」を基本理念とする尼崎の森中央緑地において、周辺工場が育苗、植樹、管理活動への参画や寄附など、様々な関わり方で生物多様性の森づくりに参画している。加えて、「尼崎 21 世紀の森型工場緑化」を行う工場に対して、「尼崎市工場立地法の特例及び景観と環境に配慮した工場緑化の推進に関する条例（工場立地法準則条例）」（平成 22 年度施行）によって緑地の確保義務を緩和し、構想エリアの緑の質を高めることも進めている 5)。

大阪城公園では、平成 26 年度のパークマネジメント事業者（PMO：Park Management Organization）募集において、便益施設整備の提案を求めた結果、全 22 テナントが入る施設 “JO-TERRACE” が事業者によって整備された。事業者は基本納付金と収益の 7%にあたる変動納付金を設置者に納め、観光拠点の経営に管理運営面および収益面に貢献する仕組みとなっている。平成 29 度年の都市公園法の一部改正においては、収益を公園整備に還元することを条件に、このような利便施設を設置管理許可期間や建蔽率、占用物件の特例などを受けながら民間企業が整備できる公募設置管理制度（Park-PFI）が創設され、公園も経営の時代へ大きく舵を切った。また、保育所その他の社会福祉施設が都市公園内の占用物件へ追加され、多様な社会課題に対応できる制度も整ってきた。

■平成時代の公園の管理運営とこれから

平成時代の 30 年間で、様々な規制緩和と経営手法の導入によって、規模や立地など一定の条件を満たす（主に大規模な）公園では、官・民・市民協働が大きく進展した。一方で、公園での収益が公園の機能向上に還元されないことや、公園サービスを向上させること無く占有する施設が整備されることも懸念され、公共性と市場性が好循環を生み出す公園経営が、次の時代の公園の管理運営に強く求められる。

住区基幹公園を含む中小規模の公園では、公園群の一括指定管理が進む可能性がある。地域住民の日常生活に大きく影響するため、地域の目標像の検討とその公園管理運営への適用、指定管理者の選考への市民参画など、更なる官・民・市民協働が生まれる工夫が求められる。また、広場や歩行空間などの活用とあわせて、地域らしさを発現するパブリックスペースとして更に機能することが期待される。

参考文献
1）藤本真里・中瀬勲（2006）兵庫県立有馬富士公園における住民参画型公園運営の課題と展望，ランドスケープ研究，69 (5)，757-762.
2）総務省（2017）地方行政サービス改革の取組状況等に関する調査等（http://www.soumu.go.jp/iken/112810.html）を参照。
3）西東京いこいの森公園及び周辺の市立公園の指定管理者
http://www.city.nishitokyo.lg.jp/kurasi/koen/koenryokuchi_oshiras/siteikanrisha.html 参照
八王子市東由木地域都市公園指定管理者
https://www.h-yugi.org/ 参照
4）泉佐野丘陵緑地（これまでの経緯）
5）赤澤宏樹・藤本真里・上田萌子・澤木昌典（2014）尼崎 21 世紀の森構想における官民協働による緑の創出、ランドスケープ研究、77 (5)、707-712.

平成時代の自転車交通と都市計画・まちづくり分野との連携の可能性

大阪市立大学　吉田長裕

■自転車交通が注目されるようになった背景

平成という時代は、交通分野において自転車交通が大きく見直された時代といってもいいのではないだろうか。環境や健康といった社会問題に対応するために、従来の自転車交通の位置づけを見直す動きは、国内外に広まっている。

遡れば、交通事故が多発した 1970 年代に、自転車の通行場所として歩道が認められて以降、高速道路をはじめとする幹線道路の整備が進められてきた。道路整備の統計によれば、約 120 万 km の全道路のうち歩道のある道路は 15% 程度、自転車専用道路に至っては 1% 未満にとどまっている。一方、国勢調査の結果によると、昭和 45 年以降自動車利用が一貫して増加している反面、公共交通（特にバス）や徒歩、自転車は年々減少傾向にあるものの、平成 22 年の自転車分担率は 12% 程度を占めている。自転車は、都市部で増加し、交通不便と言われる地方部で減少している。それでも欧州には、自転車分担率が 2 桁以上ある都市はほとんどなく、日本の大都市の多くで自転車が使われていることを知って、海外の専門家も驚くことが多い。

国内では、平成に入ってからも国の審議会等で自転車交通が何度も取り上げられてきており、近年では、様々な法・計画制度、技術基準の見直しや地方分権化が進められ（表-1）、各地方自治体が自転車交通計画を策定してきた。

■自転車活用推進法・活用推進計画の意義

これらの様々な制度が見直される中、最も注目すべきは平成 29 年に施行された「自転車活用推進法」である。この法は、平成 25 年に成立した「交通政策基本法」とも関わるもので、この法に基づいた「自転車活用推進計画」が平成 30 年 6 月に閣議決定された。この中でとくに重要なのは、自転車が他の交通手段に比べて環境性能に優れかつ機動的であり、自動車への依存の程度を低減する代替手段として、公共の利益の増進に資すると理念に示されたことである。加えて、この理念を具体化するために、4 つの目標と 18 の施策、83 の措置が計画に示された（図 -1）。この中にあるキーワードをみると、今日的課題と自転車の効用が様々な分野と関わっていることがわかる。これまでは、一部の市町村が計画を策定してきたが、この法律及び計画によって、より多くの都道府県・市町村でも計画が策定される予定である。

■都市計画・まちづくりへの自転車活用の期待

これまで自転車と言えば、違法駐輪問題や交通安全上の課題からきつい、汚い、危険の 3K と揶揄されることもあった。しかしながら、それらの対策も一定程度進んできており、小規模分散型の駐輪場の拡大、公共交通を補完するシェアサイクルの展開など、新たな動きも広まりつつある。従来の課題対応型から環境、健康、観光の新 3K の自転車政策への転換が求められている。また、この先に直面するであろう、人口減少、労働者不足、災害、気候変動といった課題に自転車交通が果たせる役割も再考する必要がある。

とくに、都市計画やまちづくりの領域では、自転車を使ったアクティビティやその通行空間・駐輪場、そのネットワーク化、さらにはその将来的利活用価値を地域・地区の課題にどうフィットさせていくのか、例えばシェアリングといったキーワードを深掘りすることが考えられる。都市のスポンジ化ならぬ交通空間のスポンジ化はすでに進行しており、道路空間の再配分とともに新たな空間マネジメントのあり方も模索されはじめている。今後は、自転車に関連する環境、健康、観光の新 3K に関わる様々な分野と連携し、交通空間と都市空間とに関わる横断的活動を期待したい。

表－１　近年の自転車関連制度や技術基準に関わる変更内容

年	内容
平成 19	道路交通法改正：普通自転車の歩道通行可能要件明確化
平成 20	国土交通省・警察庁 全国で９８箇所の自転車通行環境整備のモデル地区を指定
平成 23	標識令改正：規制標識「自転車一方通行」規制の新設により自転車道や自歩道での一方通行規制が可能、警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」
平成 24	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」発行
平成 25	道路交通法改正：路側帯の自転車通行が道路左側に限定
平成 27	改正道改正道路交通法施行：自転車運転者講習制度、交通工学研究会「自転車通行を考慮した交差点設計の考え方」発行
平成 28	国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改訂、国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」改訂
平成 29	自転車活用推進法施行
平成 30	自転車活用推進計画閣議決定

図－１　自転車活用推進計画の概要（出典：国土交通省）

都市の「余白」を取り戻すプレイスメイキングの潮流

（有）ハートビートプラン　園田聡

■はじめに

平成の 30 年を都市デザイン・都市計画の視点から見つめ直すと、大きなテーマの1つに「つくる時代」から「つかう時代」へのシフトチェンジがあったように思う。

戦災復興、オリンピック、万博、そしてバブルへと向かう激動の昭和の時代には、戦争で失った生活を取り戻すために「マイナスからゼロ」へと新しい都市の基盤を作り上げた。そして、バブルの終盤、崩壊と共に幕を開けた平成の社会では、長く続いた閉塞感の中でモノやカネへの信用が低下し、「コト消費」と言われるように豊かな体験へと価値が置かれ、都市空間においてもいかに付加価値をつけて他と差別化するかという「ゼロからプラス」への流れが生まれた。都市の公共的空間もまた、そうしたデザインの対象となった。

■規制緩和による公共的空間の開放

2000 年代に入ると、都市政策のメインテーマに掲げられた「都市再生」の名の下に、平成 14 年の都市再生特別措置法制定、平成 19 年の都市再生推進法人制度導入、平成 23 年の都市再生特別措置法改正に伴う道路占用許可の特例制度導入、河川敷地占用許可準則の改正、平成 24 年の民間まちづくり活動促進事業制定、といった官民連携による都市再生推進の施策が次々と打ち出された。この流れは、平成 29 年の都市緑地法・都市公園法の改正、平成 30 年の地域再生法の改正に伴う日本版 BID 制度の創設、といった形で都市の整備のみでなく都市の運営の視点も加えられて加速している。このような流れの中で、国が着目したのがプレイスメイキングであった。平成 26 年に国交省都市局の官民連携推進室が取りまとめた報告書の中で「プレイスメイキングを推進する」と明言した事や同年に開催されたプレイスメイキングに関する連続シンポジウム等によって国内での注目度も高まり、様々な取り組みが展開されている。

■関西におけるプレイスメイキング的な取り組み

プレイスメイキングの本質は空間の整備・活用におけるプロセスをデザインすることにある。その視点で見ると、国が推進する以前から関西においても先駆的な取り組みは多く行われている。

平成 13 年に第３次都市再生プロジェクトに指定されたことを機に始まった「水都大阪」の取り組みは、大阪府、大阪市、経済界が中心となり、戦略的な水辺の利活用から都市を再生するというコンセプトを掲げた。PPP エージェントと位置付けられる中間支援組織の積極的な動きもあり、中之島公園を舞台とした「水都大阪フェス」や遊休化していた府有地を活用した「中之島 GATE」といった具体的な事業が展開され、その大きな成果も含めて全国の水辺活用の動きを加速させるきっかけとなった。平成 20 年、地元による自主検討から始まったなんば駅周辺道路の歩行者空間化に向けた動きは、協議会の設立、まちづくり構想の立案、構想の実現へ向けた協議を重ね、平成 28 年に駅前の交通ロータリーを３日間限定で広場化する社会実験を実現した。この実証実験で駅前空間の新たな在り方を提示したことで、現在は状態的な歩行者空間化に向けた検討や協議が一段と加速している。また、平成 25 年には、大阪駅北側にグランフロント大阪が開業し、都市再生特別措置法に基づく道路占用許可の特例制度を活用したオープンカフェ及び広告板の設置を実現した。その２年後には関西初となる国家戦略特区制度を活用した道路占用イベントを開催し、大規模開発における公共的空間活用の可能性を切り開いた。平成 27 年にリニューアルした天王寺公園（てんしば）は、設置・管理許可により近鉄不動産が 20 年に渡って公園の管理運営と事業を行う PPP 型の新しい公園運営の形を実現した。この他にも御堂筋の大規模な道路空間再編や三宮駅前の再整備、KOBE パークレット等、各地で公共的空間を活用して都市に豊かな生活のシーンを生みだすプレイスメイキング的な取り組みが広がっている。

■終わりに

このような「つかう」時代のプレイスメイキング的な流れは、近代都市計画以前の日本にあった都市の「余白」を取り戻す動きにも感じる。機能と空間が１対１対応となった固定的な都市空間ではなく、利用者の自由な解釈を促し、多様な活動を許容する「余白」的な都市空間が次の時代の都市デザインに求められているのではないだろうか。

写真－１　なんば駅前の社会実験の様子

■連載コラム　**都市と私**

都市に関わる仕事をする研究者や実務家の方々に、これまでの都市との関わりのなかで影響を受けたできごとや都市への熱い思いなどをご投稿いただく新コーナーです

地域生態学への歩み

大阪府立大学　上甫木昭春

昭和 47 年に大阪府立大学に入学した後、ランドスケープの領域でずっと過ごし、今年 3 月が定年退職となる。この間の「都市と私」をこれまでの仕事をもとに振り返ってみる。

まず、大学卒業後の設計事務所では、公園や広場の設計、住宅地の外構設計などに、屋外環境の快適性や景観形成の視点から取り組んでいた。その後、大学に戻り低層集合住宅地の景観計画や公園の再整備計画などの研究に携わった。さらにその後、再び民間に送り出され、国際花と緑の博覧会の園路広場計画の基本設計を担当することになる。従来の博覧会はパビリオン中心の博覧会であったが、花と緑の博覧会は、花の生活文化を創出する初めての屋外型の博覧会であるので、安全性も確保しつつどこまで花・緑・水などの演出による快適性を確保できるかを定量的に検討したことが思い出される。この博覧会を契機として、町中にも花による修景がなされるようになり、花の生活文化が浸透してきたといえる。この頃までの仕事は、「快適な生活環境の創出」を目指した仕事が主流であった。

リオで地球サミットが開催される平成 4 年に、兵庫県立人と自然の博物館に移ることになる。その頃から「人と自然の共生」が言われるようになるが、この博物館ではシンクタンク機能にも力を入れ、その成果の一つとして「兵庫ビオトーププラン―人と生き物が共に生きる社会をめざして―」が策定され、具体的なビオトープ整備にも多く関わった。この時期に、ニュータウンにおける孤立林の保全活用の方向性を、自然生態的な側面と人間生活への活用の側面から調査し、自身の博士論文としてまとめた。このように平成の始め頃から、徐々に「自然と共生する環境共生」が社会に求められるようになってきた。

そして、平成 10 年に大阪府立大学へ出戻り赴任となり、それまでの経験を踏まえ、地域の自然との共生、歴史との共生、共生環境のマネジメントを探る「地域生態学からのまちづくり」に関わる研究に取り組んだ。そして終盤には、ランドスケープを専門とする筆者と農業経済を専門とするスタッフが日常的にコラボすることになり、地域生態学にさらなる拡がりがもたらされた。大学での一連の取り組みは、「自立した健康な地域づくり」を目指したものといえる。

ともかく、昭和から平成にかけてランドスケープに求められる視点がめまぐるしく移り変わり、私の関わった仕事にも見事に反映していたのである。

私の平成時代をふりかえってみた

アルパック　坂井信行

平成最後の関西支部だよりに貴重な執筆の機会をいただきました。私が社会人になったのが平成2年4月、“業界人”としてのキャリアも、ほぼ平成の幕開けとともに始まりました。そういうこともあって選んでいただいたのでしょうか。それから早 30 年。30 年もやっていてその程度か、という叱責はもちろん甘んじて受けるつもりですが、私の平成時代をふりかえってみました。

社会人になる前年、昭和が終わりました。当時はいわゆるバブル景気の真っ只中、世間は天皇崩御で自粛ムード、臨時休業したディスコの前でお姉さんが「ふざけてますね」とテレビのインタビューに答える。社会人になってしばらくは、泉州地方の業務にいくつか関わりました。関西国際空港の開港を目前に控え、対岸のりんくうタウンにはタワーが数十本も建つ絵がもてはやされる。会社の先輩ば泉州は君の時代のメインフィールドになる」と。そんな時代でした。

バブル景気の終焉は、一般には平成3年といわれていますが、税金が主な収入源である公共団体では景気の下降に若干のタイムラグがあります。法制度はさらに遅れます。平成4年の都市計画法の改正で用途地域が8種類から 12 種類になりました。バブル景気の影響でオフィスビルの土地利用圧力が住宅地に押し寄せるという、およそ今とは真逆ともいえる事態への対応でした。この時には新用途地域の指定基準づくりや見直しの作業マニュアルづくりにも関わらせていただきました。

阪神・淡路大震災が発生したのが平成7年1月。直後の大混乱の時からメディアも震災報道一色でした。 3月の地下鉄サリン事件の発生までは。関西ではまだまだ“非常事態”。情報は東京中心に発信されることを痛感しました。今から思えばバブル崩壊のわずか数年後だったわけです。震災関連の業務にもいくつか関わりました。これ以降は何となく盛り上がらないというか、まさに失われた時代、それゆえ落ち着いて勉強できました。視野を広げ、資格試験にチャレンジできたのもこの前後です。

平成が終わろうとする今、都市をめぐる状況が大きく変わってきているのを肌で感じます。パラダイムの変化。しかし、これは私が社会人になってからずっと語られ続けてきたことのような気もします。そして、おそらく私たちの先輩が、昭和から平成に変わる頃にも感じていた感覚ではないでしょうか。時代は連続的に変化するもの、どこを切り取って見るかで見え方も違ってきます。事実、平成という時代は日本にしかありません。

昭和は激動の時代と言われることが多いですが、平成はどういう時代だったとふりかえられるのでしょうか。ICT が飛躍的に発展したことは間違いないでしょう。スマートフォンがこれほどまで一般的になったのは平成の時代にスティーブ・ジョブズが iPhone を発明してくれたおかげです（彼を「平成の人」という人はいないでしょうけど）。ソサエティ 5.0。過去をふりかえるのはこれを限りにして、私自身も「あの人は平成の時代の人だから」と言われないよう気をつけようと思います。

生野区桃谷に流れついて...

建築家・桃谷のコミュニティ再生・住み開き 伊藤千春

桃谷に住みはじめて6年。桃谷がどこにあるのかも、生野区だということも分からなかった。

そんな中始めたのが「momodani-project」。10年以上空き家だった1軒家を借りて、セルフリノベーションを始めたのだ。当時、5年勤めた西宮の設計事務所を退社し、大阪南部にある工務店に勤め始めたところだった。“自分で工事したい熱”がムクムクと湧いていて、大阪・堺周辺の改修可能物件を探しまくっていた。「DIY」や「リノベーション」がまだまだ一般的ではなかった当時、改修可能だとしても原状回復義務があるという意味不明（笑）な条件のついた物件が多く、探すのに4カ月ほど要した。通っていた建築の専門学校の後輩の「桃谷辺りなら古い建物多いですよ」という一言が、私を桃谷へ導いたのだ。

平成24年9月にスタートしたプロジェクトは、9カ月かかって翌年7月にオープニングイベントを開催することとなる。そこで、「住み開き」をすることと、場所の名前「イベントと、ギャラリー itochiha」が決まった。

後になったが、私の自己紹介を簡単にすると、出身は山形県。姫路にある大学に通い、専攻は「分子生物学」... 建築ではない。白衣を着て試験管を振る日々。なぜ今建築！？というお話は少し長くなるので割愛するが、「建築って面白いかも！」と思ってしまったのだ。日中研究の仕事をしながら、夜専門学校で建築を学んだのが20代半ば。卒業と共に完全に建築に移行することとなる。

それが良かったのかどうかは分からないが、様々な繋がりから「momodani-project」→「itochiha」の活動へと変遷していく。当初は工事したいだけだったが、住み開きをすることになったのも大家さんの言葉がきっかけではある。itochiha オープンから1年ほど経った頃から、地域・役所の方々との交流が始まり、一緒に山形の芋煮会を開催したり、「生野区空き家活用プロジェクト」などの活動をしたりと、地域活動や区政会議にも参加させて頂いている。

一昨年から「桃谷ロイター」という活動も開始し、地域の歴史の掘起しや多種多様な新旧住民の紹介、ものづくりや空き家などの情報発信も行っている。新しく桃谷にやってきた人たちや空き家の活用事例も出てきており、点が線となり、面になりつつあると感じる平成最後の年。

人とつながり、まちを楽しむ

紀の川市地域おこし協力隊 新美真穂

私の暮らす和歌山県紀の川市は、フルーツのまち。一年を通して、さまざまなフルーツを収穫できることが自慢です。市内を歩けばそこかしこにフルーツ畑があり、桃の花が咲く桃源郷、真っ赤に染まる柿の葉、広がるイチジクの香りなど、ふとした瞬間に四季を感じることができます。私はここで、地域おこし協力隊として活動しています。

わたしが地域おこしに興味を持ったのは、大学院の時に室﨑千重先生と研究室の仲間とともに十津川村・谷瀬地区の地域おこし活動に参加したことがきっかけです。谷瀬に通い、酒米づくりやイベントの手伝い、住み込みでの調査など、さまざまな活動を通して地域の方と交流していく中で、十津川村への愛着が増していきました。そして、「交流を生み、地域へ愛着を持つ人を増やしたい」と思い、地域おこし協力隊になろうと決めました。

紀の川市には「ねこの駅長」で有名な貴志駅があり、訪れる外国人観光客は年間 10 万人といわれています。そんな駅前に市の観光施設ができることになり、建設前から一緒に観光客との交流を楽しめるような仲間をつくろうとワークショップを企画・開催しました。月一回、全5回で外国人観光客とお話ししてどんなことに魅力を感じるか伺い、まちあるきをして魅力を集め、みんなでイラストにして手づくりのマップを作りました。外国人観光客とお話しすることで外からの視点を知り、普段見慣れた「当たり前」の中から魅力を発見するきっかけになりました。交流を生み、地域へ愛着を持つ人を増やしたいという挑戦の一歩を踏み出すことができたような気がしました。

どこのまちにも、当たり前の暮らしの中にこそ魅力があると感じています。まずは自分自身が普段からまちを面白がり、どんどん魅力を発見できる人になりたいと思っています。そして、見つけた魅力を人に伝え、まちを楽しみ、暮らしを楽しむ人を増やし、幸せな社会につなげていきたいと考えています。

●総務委員会

2018 年度総会報告

2018 年 4 月 7 日（土）大阪市立総合生涯学習センター第 1 研修室において開催され、下記の 3 議案について審議し、全て議案通り決議された。

(1) 第1号議案　2017 年度日本都市計画学会関西支部活動報告について
　報告事項：2017 年度日本都市計画学会関西支部決算について
(2) 第2号議案　2018 年度日本都市計画学会関西支部活動方針について
　報告事項：2018 年度日本都市計画学会関西支部予算について
(3) 第3号議案　2018 年度日本都市計画学会関西支部役員選出について

続いて、支部研究助成の成果報告等について、プレゼンテーションを行った。

●企画委員会

2018 年度は講演会及びフィールドワークを 2 回ずつ実施した。講演会は「人口減少・高齢社会の地域課題を解く―十津川村・和歌山市でのフィールドワークを経て―」とのテーマで、17 年度にフィールドワークを実施した十津川村と和歌山市の両地域の取り組みについて紹介し、また、天王寺・阿倍野地域を対象に行政・民間事業者・地元のまちづくり団体の方々にご講演頂き、各テーマに対して知見を幅広く共有した。フィールドワークでは、「天王寺公園“てんしば”にみる先導的パークマネジメントと阿倍野再開発地区を考える」と題して大阪市の阿倍野地区を、「花街・先斗町の変遷」と題して京都市の先斗町地区の現地を歩き、まちづくりの課題や解決策などについて意見交換を行った。

●国際・交流委員会

国際・交流委員会では東南アジア都市への視察・交流、就職前の学生を対象にした都市計画関係の職場訪問・意見交換、留学生も対象にふくんで、話題性が高かったり特徴的な建物の視察を行っている。

近年では、ロシア、日本、中国と都市計画の歴史が積み重なった大連を訪問し、市当局へのヒアリングなどを行った。

職場訪問では大手ゼネコン、アトリエ系コンサルタント、エネルギー供給会社、行政などを訪問し若手や監督職の方々から生のお話を伺う機会を得ている。

今年度は日程等の調整がつかず、諸行事の催行が困難な状況ですが、次回行事の際には会員の皆さまのご参加をお待ちしています。

●関西まちづくり賞委員会

「関西まちづくり賞」は、関西で実施された都市計画・まちづくりに関する調査、計画、設計、事業及びまちづくり活動における顕著な成果・実績・新しい取り組み、継続的な取り組みについて、広く募集・推薦を求め、表彰を行っている。

2018 年度は、下記の 1 件の事業を関西まちづくり賞に、1件を奨励賞に選定した。

・多様な主体の連携による伊丹郷町のまち育て（兵庫県伊丹市）

受賞者：伊丹市中心市街地活性化協議会、伊丹まち未来株式会社、伊丹酒蔵通り協議会、 いたみ文化・スポーツ財団、伊丹まちなかバル実行委員会、伊丹商工会議所、伊丹市、株式会社地域計画建築研究所

（奨励賞）

・和歌山市駅周辺の公共空間活用を軸とした地域主導の社会実験　「市駅“グリーングリーン”プロジェクト」（和歌山市）

受賞者：市駅まちづくり実行会議（和歌山市駅地区商店街連盟、城北地区7自治会、和歌山大学観光学部永瀬研究室）

4月6日の関西支部総会に引き続いて、表彰式及びプレゼンテーションを予定している。

●研究発表委員会

第 16 回研究発表会を 2018 年 7 月 28 日（土）に大阪市立大学文化交流センターにて開催した。大学・行政・企業の若手研究者を中心とした 23 編の研究発表があり、総数 78 名の参加者を得て活発な質疑・討論が行われた。研究内容の一層の充実と発展を期待して、座長と研究発表委員会とで 4 名の研究奨励賞を選考した。今後、行政機関や民間からの参加を促進し、多様な視点からの都市計画、まちづくりの研究や特色ある実践につなげることを期待する。

●編集・広報委員会

「日本都市計画学会関西支部だより」No.33 を約 800 部発行し、支部会員に発送した。特集のテーマは「関西都市計画の「平成」を振り返る」とし、関連論文の執筆依頼を行った。また、昨年度に引き続き、連載コラム「都市と私」では、都市に関わる仕事をする研究者や実務家に自分と都市との関わりについて執筆していただいている。

また、本部学会誌「都市計画」においては、関西支部の活動報告、都市計画情報の掲載ページ（支部 Topics）に関する企画編集と執筆依頼を行った。

●まちづくり人材育成事業特別委員会

関西地域のまちづくりに関わる人材育成、まちづくり人材のネットワークの形成を目的に都市計画セミナーを昨年度に引き続き開講した。基礎編コースは 2018 年 6 月に 3 日間開講し 30 名が受講した。応用編コースは 10 月から 11 月に 4 日間開講し 24 名の受講があった。いすれのコースも交流会を行ない、参加者同士さらにはセミナー担当者との交流も深められた。2018 年 9 月にはそれまでの受講者に対するアンケートを実施し、セミナー受講の満足度およびさらなる展開への意見を求めた。また、2019 年 3 月には同窓会を実施しセミナーのステップアップの可能性を探る予定であり、その結果によっては、発展的事業の実施もありうる。

●大規模災害からの都市復興の再検証と知識の継承専門委員会

2018 年度は、研究会を3回と自治体の復興イメージトレーニングへの参加を実施し、東北復興状況調査、及び中間報告会を実施した。研究会においては、阪神・淡路大震災復興時の行政担当者（神戸市住宅局）とまちづくりコンサルタントから復興計画作成・実行に関する業務経験談を頂き、現在の若手行政担当者及び都市計画研究者との意見交換を行った。また国土交通省が展開している復興イメージトレーニング手法について、訓練が実施された自治体の協力のもと、委員会メンバーが参画し知見を得た。東北調査においては、東日本大震災からの都市計画復興事業の空間再建状況を視察し、仙台市においてヒアリングを行い、当時の復興計画作成・実施上の課題、若手への教訓の伝承方法、阪神・淡路大震災の教訓情報活用の有無など、復興に関する知識伝達・継承の実態について情報を得た。

［編集・広報委員］水野 優子（武庫川女子大学）、武田 重昭（大阪府立大学）、太田 裕通（京都大学）、木村 優介（京都大学）、松下 藍子（アルパック地域計画建築研究所）、南 愛（生駒市）、渋谷 和司（都市再生機構）