

## 人口減少時代におけるインナーエリア問題の行方 ～現状とその背景、既存対策の課題を考える～

### ■ 趣 旨

我が国では経済成長に伴って、新居を求める若年層、あるいは広大な土地や利便の高い交通環境等を求める産業などが都市の郊外化を押し進めてきた。

一方、かつての大都市外縁部では高齢化が進行し、住宅をはじめとする生活関連施設の老朽化に伴って居住環境も悪化してきた。購買力も小さく、全般的な都市機能の低下により地域社会そのものの維持が難しくなっている。

近年は全国的に立地適正化、すなわち「コンパクトシティ」が注目されつつあり、中小都市ならば都市機能を中心部付近に再配置することは可能かもしれない。だが、大都市圏では行政主体が複数にわたること、大都市圏でも少子高齢化が進行して投資意欲が減退し、インナーエリアでの施設改修や再開発等が自然と行われるような状況ではないことなどが問題の解決をより困難にしている。

そこで、関西における代表的なインナーエリアについて、アプローチの異なる2つの事例を通して、この人口減少社会に対応していくために必要な方策について議論を行うため、シンポジウムを開催した。

### ■ 開催要領

◇日 時： 平成 31 年 3 月 19 日 (火) 18 : 30～20 : 15

◇場 所： 大阪工業大学梅田キャンパス OIT 梅田タワー セミナー室 201

◇参加者： 29 名

◇内 容：

18 : 30 開 会

18 : 40 講 演

○「寝屋川市における取組み」 アドバンス寝屋川マネジメント株式会社  
代表取締役 茂福 隆幸氏

○「神戸市長田区駒ヶ林地区」 有限会社スタジオ・カタリスト  
代表取締役・一級建築士 松原 永季氏

19 : 40 休 憩

19 : 50 ディスカッション (質疑応答)

20 : 15 終 了

## <概要報告>

### 「寝屋川市における取組み」

アドバンス寝屋川マネジメント㈱ 代表取締役 茂福 隆幸氏

#### <寝屋川市の概要>

- ・ 寝屋川市は大阪市中心部から東北に約 15 kmに位置し、面積は約 25 km<sup>2</sup>。鉄道は市域中央に京阪電鉄の萱島駅、寝屋川市駅、香里園駅の 3 駅、東部に JR の寝屋川公園駅がある。
- ・ 高度経済成長期に若年労働者の受け皿として、京阪 3 駅の周辺に木造賃貸住宅が急増し密集市街地を形成した。その後、駅前再開発事業や都市計画道路の整備、土地区画整理事業など計画的なまちづくりを進めている。
- ・ 人口は昭和 35 年の約 4.5 万人に対し、昭和 45 年は約 20.7 万人と 10 年で約 4 倍に増えた。現在の人口は約 23.3 万人。しかし近年は転出超過であり、特に子育て世代の転出が顕著。



#### <密集市街地整備>

- ・ 密集市街地整備の取組みとしては、昭和 57 年から京阪 3 駅の地区（香里地区、池田・大和地区、萱島東地区）ごとにまちづくり協議会を設立し、それぞれ整備計画を策定した。
- ・ 整備計画に基づき、沿道の建替えに伴い幅員 6.7m の道路に拡幅を行う主要生活道路整備事業や、文化住宅などの跡地での公園整備事業、老朽木造住宅の建替え促進事業などに着手した。
- ・ これまでの実績としては、主要生活道路整備は 309 か所、用地買収面積約 7 千 m<sup>2</sup>（進捗率 56%）、公園整備は 8 か所、買収面積約 2 千 m<sup>2</sup>（進捗率 77%）、建替え促進事業は 23 件（補助金交付件数）、老朽住宅等買収除去は 102 棟（823 戸）、除却費補助は 127 件（1023 戸）。
- ・ 今後の取組みとしては、阪神淡路大震災以降は防災対策が重要となっており、避難路や緊急車両の通行のための主要生活道路や延焼遮断効果のある都市計画道路の整備が優先。また、空き家対策の一環でもある老朽住宅の除却や建物の耐震化の推進が必要。

<第二京阪道路沿道のまちづくり>

- ・ 平成 15 年に第二京阪道路沿道のまちづくり基本構想を策定。基本構想を基に 5 地区(寝屋南地区、小路地区、高宮地区、寝屋 2 丁目地区、寝屋北町・1 丁目地区)においてまちづくり協議会を設置し、土地区画整理事業や農地保全などを行ってきた。
- ・ 土地区画整理事業については、事業を行うことにより税の涵養が重要と考えている。事業の実施により、寝屋南地区では約 15 倍、物流を中心とした小路地区では約 33 倍に増えている。
- ・ また、JR の「東寝屋川駅」は地区のイメージアップを図るために、3 月 16 日から「寝屋川公園駅」に改称した。改称にかかった費用は約 1.2 億円。経済効果がみられるのはこれからであるが、まちづくりとの相乗効果によるものとする。

<現在抱える課題>

- ・ 本市の一番の課題は、子育て世代の転出が顕著であること。新婚家庭への家賃補助など実施しているが、なかなか効果が出ていない。
- ・ 事件等により治安が悪いイメージに対し、地域のイメージ向上に向けて、2000 台の防犯カメラを設置する計画があり、既に 900 台設置している。悪いイメージは払拭するのに時間を要する。
- ・ 大学等（摂南大学、電通大学、府大高専）があるが、市内に学生の回遊がない。学生が何を求めているのか把握するため、学生に対しアンケートを実施していく予定。など

## <概要報告>

### 「神戸市長田区駒ヶ林地区」

有限会社スタジオ・カタリスト 代表取締役 松原 永季氏

#### <駒ヶ林地区の概要>

- ・ 地区面積は約 19ha、人口は 40 年前は約 9 千人であったが現在は約 2.6 千人、高齢化率は 36.6%。
- ・ 高齢化の進んだ木造密集地域であり、狭小敷地や未接道敷地が多く、阪神淡路大震災後に生じた空き地なども課題。神戸市の中でも産業空洞化が最も課題となっている。
- ・ こうした状況を受け、平成 3 年にまちづくり協議会（自治連合会、婦人会、寿会の集まり）を設立。駒ヶ林町 1 丁目が先導的に活動している。



#### <駒ヶ林地区の取組み>

- ・ 神戸市の「まちなか防災空地整備事業」を活用し、広場を整備している。同事業は、密集市街地において、火災などの延焼を防止するスペースを確保することを目的に、災害時は防災活動の場、平常時はコミュニティの場として利用するもの。
- ・ 実施にあたっては、土地所有者、まちづくり協議会、神戸市が 3 者協定を締結し、神戸市が土地所有者から土地を無償で借り受ける代わりに、固定資産税等は非課税となり、まちづくり協議会が神戸市の補助を受けて整備し、維持管理をしていく。
- ・ 神戸市は同事業に力を入れており、市全体で約 40 か所、そのうち駒ヶ林地区で 5 か所ある。
- ・ また、神戸市の「細街路整備事業」を活用し、路地の整備を行っている。同事業は、住民などで路地の中心位置を決めれば、神戸市が舗装や側溝の整備、埋設管の更新などを行うもの。土地所有者の費用負担は生じない。この事業により、従来に比べ建て替えのスピードが上がっている。
- ・ さらに、「近隣住環境計画制度」を活用し、ワークショップを通じて地区の望ましい道路幅員等を検討し、防災性をアップすることを前提に道幅のルール 4m を一部 2.7m に緩和している。2.7m の根拠は傘をさしてすれ違えることができる程度の幅員である。
- ・ また「じゃぐち協定」というものがあるが、非常時に簡易消火栓を用いる際、各玄関前の水道蛇口を勝手に用いることができるという紳士協定であり、自治会長が 2 日で

まとめた。消火できる範囲はこれによりほぼ全エリアをカバーしている。

- ・ 地区には空き家・空き地が 14%程度ある。若者が戻ってくるように、空き家の再生に取り組んでいるが、再生にあたっては片付けが大変である。再生した空き家でアーティストがイベントを開催することで若者が集まり、下町芸術祭では 1 か月で 7 万人が集まった。ミャンマーの家族に住んでもらうことになった事例もある。

#### <まちづくりの進め方>

- ・ 「計画」や「構想」は住民主導でつくり、それをもとに各権利者と事業を進めていく。
- ・ ワークショップやイベントを通じて継続的に情報を発信し、まちづくり協議会では情報を共有するとともに方向性を確認している。

<概要報告>

ディスカッション（主な質疑応答）

アドバンス寝屋川マネジメント(株) 茂福 隆幸氏

(有)スタジオ・カタリスト 松原 永季氏

○駒ヶ林地区の防災空地について、まちづくり協議会等が維持管理をしていくことになっているが、うまく管理してもらえるものか。

→当然もめることもあり、話がまとまらない場合は空き地のままになる。例えば、コンクリートで整備するなど、維持管理に手間がかからないような計画にすることも必要。地域の関係性がうまくいく場合は、かなり自由な運営もしている。そういう点ではコーディネートしてくれる人物の存在が重要である。

○建替えは条件を付けるとなかなか進みにくい。建物を除却した後の土地利用はどうか。

→寝屋川市の場合は、駅に近いこともあり良好な住宅に建て替わっている。

○空き家の利活用の補助制度はあるか。

→神戸市の場合、空き家改修について、条件はあるが確か 100~200 万円程度の補助メニューがある。去年は駒ヶ林地区では 5~6 件の実績があり、増えつつある。

○住民との合意形成にあたり苦労する点はどこか。

→情報周知と参加の機会は十分につくるようにしているが、合意形成にあたっては自治会長などが緩衝材となる。地域をコーディネートしてくる人が必要である。

○寝屋川市の主要生活道路整備にあたっては、幅員を 6.7m にしているということであったがその根拠は。

→車が止まっても消防活動ができる幅員として、有効幅員 6m と 0.35m の側溝が 2 つで合計 6.7m としている。

○東寝屋川駅の駅名変更について費用対効果や住民の反応など。

→駅名の変更はまちづくりとセットにすることで効果が生まれる。費用対効果はこれからのまちづくりによると思っている。



住民の反対は特になかった。今後、大阪府と協議しながら公園でのイベントなどをしていと考えている。

○密集市街地整備により地域のコミュニティの継続性はどうか。

→従前住んでいた方はあまり残っておらず、地域コミュニティの継続性という点では課題であるが、若い世代の方々に入れ替わってきている。

○今回のテーマである人口減少については、食い止めるべきか、それとも受け入れて質の向上を図るべきか。

→よりよい環境づくりを行い、質の向上を図るべきと考えている。インナーシティにおいては、弱い立場の人が集まることで再生できる場所に変えていくことが良いと思う。

