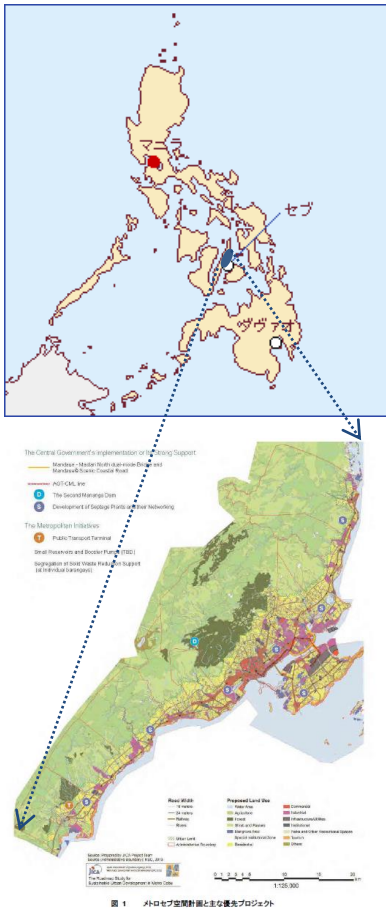




メトロセブ地域から公共交通と一体的な都市開発の視察へ ～ 海と山に挟まれたメトロセブの都市開発に神戸の経験と技術を～



JICA 国際協力機構は、フィリピン国セブ州において、都市の経済成長とともに深刻化する交通混雑やそれに伴う経済損失の増大を解消するため、「メトロセブ都市交通システム開発マスタープランプロジェクト」を進めています。

メトロセブ(セブ都市圏)は、セブ市、マンダウエ市およびラブラブ市を中心とする13市により構成され、人口285万人(2015年国勢調査)を擁する、メトロマニラに次ぐ第2の都市圏です。標高1,097mのマングアル山と海に挟まれた平地と丘陵地に市街地が細長く広がります。その正面のマクタン島(面積65km²)には年間1,000万人超の市民や観光客が利用する国際空港が立地し、神戸の地勢と非常によく似ています。この度、マンダウエ副市長をはじめとする研修視察団から、このように地勢の酷似する神戸市の都市開発の経験と知見を研究したいという希望があり、神戸市および当公社はJICAからの協力要請を受け、同プロジェクト都市交通研修を受け入れました。

神戸では、地下鉄やポートライナーと一体的に開発された西神ニュータウンや海上都市、いわゆる「公共交通指向型都市開発事業(TOD: Transit Oriented Development)」が紹介されるとともに、道路、公園および供給処理施設など公共イン

フラ整備が開発ガイドラインに沿って包括的なまちづくりとして進められたことに、セブの皆さまの関心が集まりました。東南アジアの諸都市では、公共インフラが不足したまま、人口集中の圧力による住宅や業務ビルの都市開発が促進されているため、多様な都市課題が顕在化しつつあります。フィリピンでも有数の観光地として成長してきたメトロセブも、この例外ではなく、今後の持続可能な成長のための道標を見つけて頂けないかと思えます。

また、岡口副市長を表敬訪問された折には、よく似た地形と調和のとれたまちづくりへの印象と可能性から、今後の都市間交流と技術支援を強く望まれていました。さらに、研修視察団は帰国後、マンダウエ副市長の旗振りにより、この研修チームを中心にプロジェクトチームを編成され、日本で見てきたこと、神戸で学んだことをもとに、メトロセブのまちづくりをリードしていこうと盛り上がっているという便りがありました。

【フィリピン国メトロセブ開発支援事業の経緯と今後の方向】

- 2011年 JICA の支援(横浜市の協力)によりメトロセブ開発調整委員会「メガセブビジョン 2050」を策定
- 2013年 11月 スーパー台風ヨランダ(H25 台風 30 号)により東隣レイテ島を中心に被災。約 8 千人の死者・不明者
- 2015年 JICA の支援により災害ハザードマップを含む「持続可能な環境都市構築のためのロードマップ」を策定
- 2017年 JICA 技術協力「メトロセブ都市交通システム開発マスタープランプロジェクト」に着手
- 2018年 3月 第1回メトロセブ都市交通セミナー(神戸市、すまいまちづくり公社から専門家の派遣)
- 同年 8月 第2回メトロセブ都市交通セミナー(神戸市、すまいまちづくり公社から専門家の派遣)
- 同年 8月 神戸市地元インフラ関連企業による市場調査

1. 研修視察実施期間：平成 30 年 5 月 23 日(水)～5 月 25 日(金)

2. 神戸市訪問者(メトロセブ本邦研修視察団 7 名、その他 JICA 関係者 5 名)

- (1) カルロ・ポンティカ・フォーチュナ マンダウエ市 副市長
- (2) クラリッサ・ミネッテ・ルフィン・トラルバ 運輸省道路交通施設局 建築士
- (3) マキシモ・エワルド・マエストロ・モンタナ 公共事業道路省 計画事業課長
- (4) グレン・アンソニー・オカンポ・ソコ 地域開発委員会 RDC インフラ開発委員会議長
- (5) ペルラ・トゥムラック・アマル ラプラプ市 計画開発局長
- (6) アウディ・ブランコ・バカスマス タリサイ市 計画開発局長
- (7) ジョナサン・フローレス・トゥムラック セブ州 交通相談役

3. 講義および視察場所等

(1) TOD 公共交通指向型西神ニュータウン開発事業 (株OM こうべ 服部比呂志)

- ・ メトロセブの都市計画には容積率(建物床面積/敷地面積)の規制概念がないため、道路拡幅のないまま、建物の高層化が急速に進んでいます。
- ・ 人口約 10 万人の西神ニュータウンや須磨ニュータウンは、地下鉄の整備とともに拡張整備され、過度に自動車交通に依存しない都市環境・生活環境を構築しています。
- ・ 開発事業は独立採算性に基づく「公営企業会計事業」により実施され、土地の価値を高めることによる開発利益が様々な公共空間の創出と公共インフラの整備を担っています。

(2) TOD 海上都市建設事業および道路改良拡幅事業 (当公社 濱田圭吾)

- ・ 1965 年第 1 次神戸市基本計画(マスタープラン)から震災復興計画までのまちづくり・インフラ整備の歴史・シナリオとともに、その基本戦略である「起債主義」とその過程が解説されました。高度経済成長期のニュータウン開発(約 2,800ha)、海上都市建設(約 2,200ha)のシナリオは、現在その時期にあるメトロセブにとり、非常に参考になるとの評価を得ました。
- ・ 既成市街地では、市街地再開発事業、土地区画整理事業および鉄道の連続立体化事業による道路拡幅手法などが議論され、「目からうろこ、なるほど」と納得して頂きました。
- ・ メトロセブ本土、国際空港を中心とするマクタン島側ともに、埋立開発が進行しており、人口増加および産業立地と一体的な道路網整備、特に公共交通の開発が求められます。
- ・ また、マクタン島ラプラプ市の外海側(東側)は海洋リゾートエリアであり、一日も早い都市排水の適正処理が望まれます。
- ・ 日本の都市計画制度である市街地再開発事業や土地区画整理事業は、道路や公園などの公共空間を創造することにより、その土地の利用価値/財産価値を高めます。

(3) 神戸の都心の「将来ビジョン」、「再整備基本構想」(住宅都市局 山口高広)

- ・ 地域を繋ぎ、誰もが動きやすく人にやさしい交通体系に向け、交通結節点整備を議論しました。
- ・ 誰もが使いやすい交通手段が整い、歩く人が中心のまちに向け、自動車交通を都心区域外へ迂回させるとともに、交通渋滞等を回避する自動車交通管理および都心内の公共交通の確保が議論されました。
- ・ 都心を歩行者中心のまちとする再整備計画及び歩道拡幅・車線絞り込みやパークレットなどによるにぎわいの創出現場を訪ねました。

“地形・まちのかたちが類似するフィリピン・メトロセブから神戸の都市開発を視察に”



メトロセブ研修団が神戸市岡口副市長を表敬訪問、
マンダウエ副市長から都市間交流・技術協力の熱い要請



窓から山の緑が望める環境はメトロセブと同じ。市税を使
わない公営企業会計の都市開発手法に関心が集まる



将来の都心空間、快適な歩行者空間は、東南アジア新
興国の都市計画者にとり、刺激的であり、新たな観念



地形の類似性から、都心のあり方、公共交通の連結・結
節点に関する課題は同じ、将来の都心を見つめる



都心から地下鉄で 20 分ほど、駅に直結する産業団地の
緑豊かな環境と雨でも快適に歩けるインフラ整備シナリオ



法制度が不足するため、用地買収以外に道路拡幅手段
のないフィリピン、再開発や土地区画整理は関心の的



新ターミナルも整備され年間搭乗者 1 千万人を超える国
際空港、悲願の軌道系公共交通の導入への視線は鋭い



都心と空港を結び、産業や大学ゾーンへのアクセス・サー
ビス、女性にとっても明るく快適な新交通は満足度が高い