

明治大学大学院教授
青山 侂氏

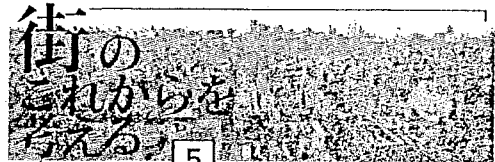


あおやま・やすし 1967年中央大法学部卒、東京都庁入り。99～03年に副知事として防災や都市構造、財政分野などを担当した。04年から現職。著書に「東京都市論」や「小説 後藤新平は身分にこだわらずに人材を登用した。才能がある人を社会全体で伸ばすという精神であり、今の日本が最も学ぶべき点だ」と話す。東京都出身、64歳。

ら取り組まなければならぬ」
——街づくりに
おける公共の役割
は。
「道路や空港、港
湾、鉄道など税に
よって初期投資を
やるべきものはま
だ多々ある。例え
ば、大都市の密集

100年先に残すという意識を

——これからの街のあり方をどう考える。
「20世紀の街は効率性を追い求めてきたが、これからのキーワードは快適性だ。21世紀型の人の価値観で街づくりを進めていくと、高密度による利便性や環境といった観念が出てくる。人口減少や高齢化、都市の衰退という縮み思考ではなく、積極的な面から21世紀の街を考えていくべきであり、その延長線上に高密度都市としてのコンパクトシティがある」
「容積率による都市のコントロールは限界に達している。人々の価値観が変わり、景観やデザイン、機能など多面的かつ総合的に都市



5 転換期の中で

をコントロールする必要性が生じている。容積率制度も優れた面があるが、これに加え、人々が考える主観的な要素を取り込むために新たな手法を議論する時期にきている」
——環境問題という側面もある。
「日本は、省エネルギーに取り組んできた実績がある。都市再生特別措置法で機能更新したビルは、水蓄熱などを導入し、床面積当たりの二酸化炭素(CO₂)排出量を従来の半分に抑えている。日本の都市は公共交通が発達しており、自家用車の使用抑制という面で省エネ型だ。日本がCO₂削減へ徹底して努力することはもちろん必要だが、地球全体のCO₂削減のために、こうした優れた技術を世界に発信していくべきだ」
「例えば、東京23区の通勤者の過半数が、片道1時間の遠距離通勤をしている。ただ単にコンパクトになればCO₂が減るわけではない。環境問題を言うのであれば、こうした点も含めて、解決方法を問わなければならない。都市は時代に合わせて常に進化している。温暖化対策としてとらえるのではなく、快適な都市に進化する中に省エネ構造も含まれる、と考えた方がよい。日本は大都市も中小都市も機能更新が不十分だ。これか

都市は時代に合わせて進化

住宅地問題に民間ですべて対応できるのか。何十年も前に都市計画決定した道路でさえ完成していない。(内務大臣として関東大震災の復興を手掛けた)後藤新平は「鉄道は利益が上がるから作るのではなく、市民の利便性のために作るのだ」と100年前に言い切っている。行政がやるべきものは行政がやるという基本に立ち返る必要がある。後藤が震災復興で架けた橋を今でも使っているように、街づくり施設は残る。100年後の世代にどういう街を残すのかを、むしろ考えなければいけない」
「都市政策は福祉とも密接につながる。社会保障があれば良いのではなく、社会的コストをかけて貧困の原因を取り除くのがこれからの福祉だ。例えば、低所得者が多い地域に鉄道を通して通勤しやすくするというように、自立できるような住宅や交通、教育、雇用機会などを提供することが必要になる。対等な競争相手になるための条件整備であり、社会的包容力(ソーシャル・インクルージョン)という考え方だ。根本的な解決のために、市民を含めた幅広い公共が、責任を持って取り組んでいくべきだ」。

(編集部・牧野洋久)

〓おわり