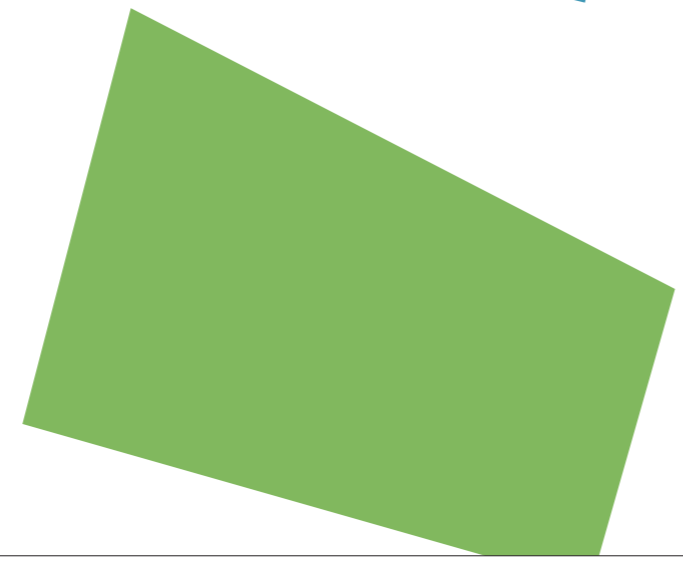
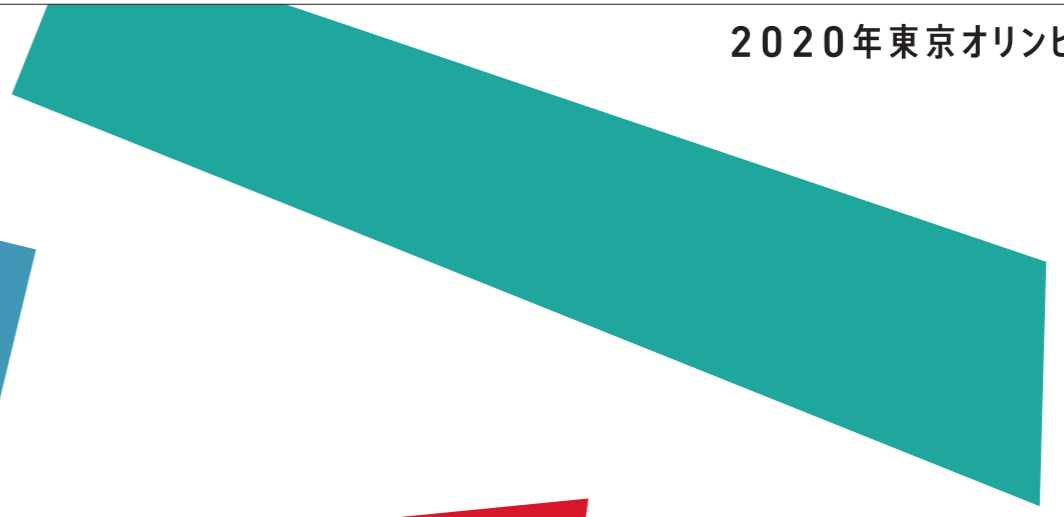
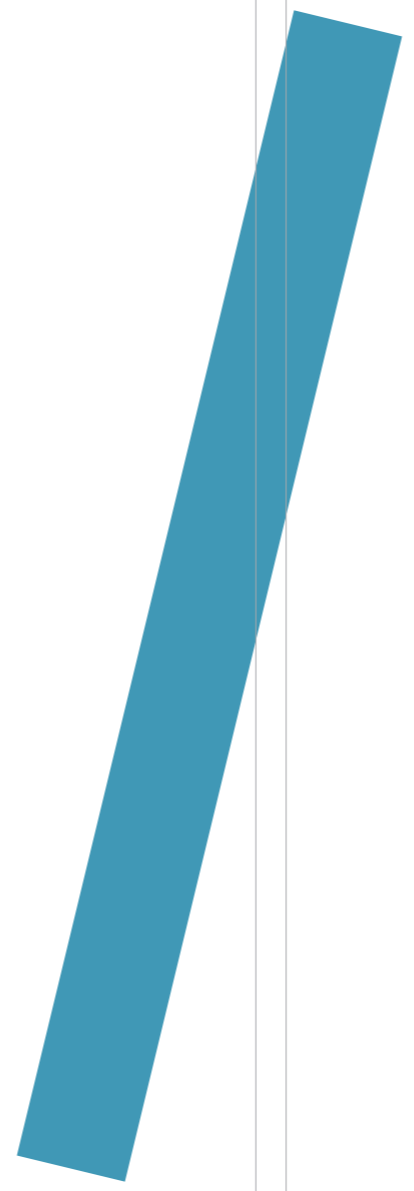
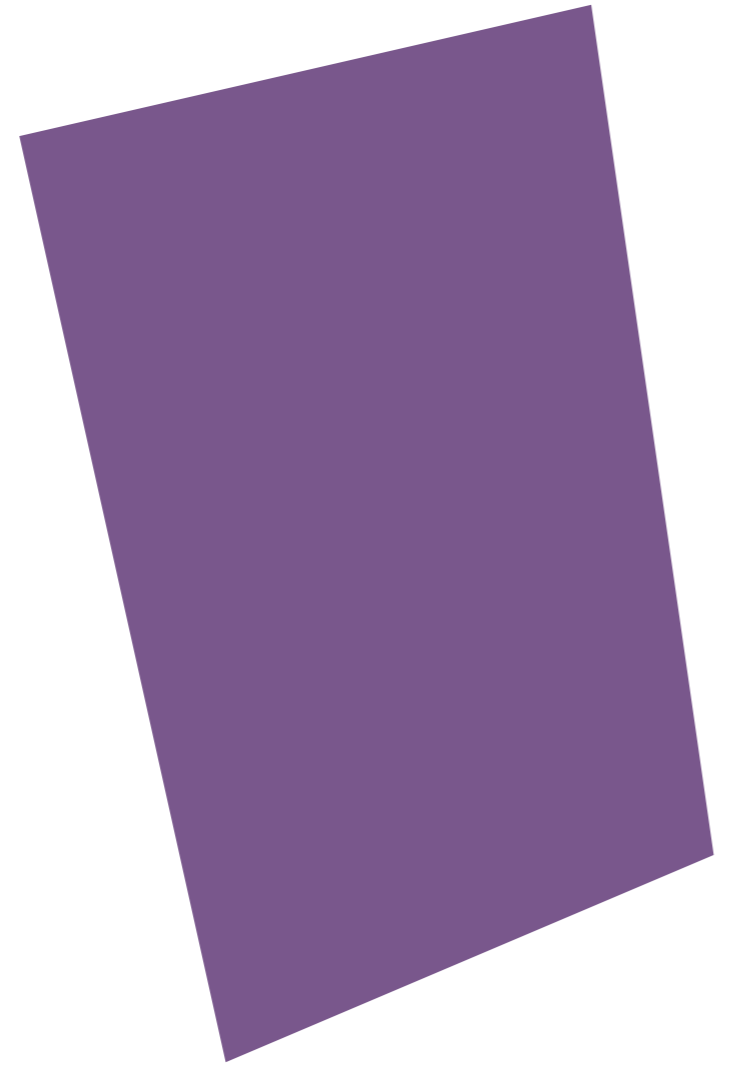


未来へのレガシーにするための**7**つの提言



認定特定非営利活動法人  
日本都市計画家協会

## 前 文

2020年東京オリンピックに関わる都市づくりが、日本民族の熱意と協調性によって、東京都庁の優れた人材と組織の手によって、つつがなく達成されることは疑いないと確信しております。

しかし、オリンピックは、その開催を契機として、サステイナブルな(持続性ある)都市開発、都市再生によって、開催都市にレガシー(遺産)を残すことを要請しており、知事も未来への贈り物を創り出すことに強い熱意を持っておられることと拝察します。

1964年に開催された東京オリンピックは、巨大な遺産を築きました。世界大戦の廃墟から立ち上がって、急速に都市の近代化を進め、道路、鉄道などの公共施設整備事業を前倒しに実現し、近代都市の骨格を示して、後進国からの脱却を世界に向かって強く印象付けました。

それだけでなく、オリンピック大会の運営、駒沢公園などの都市デザインに優れた計画性を示し得ただけでなく、代々木体育館の建築デザインなどによって、日本の建築文化、日本文化の質の高さを世界にアピールすることに成功し、その後の高度成長期の日本の躍進を後押しする優れた遺産となりました。

2020年オリンピックは、日本民族が、1964年とは全く違う位相の下に、新たなレガシーを築くことになります。世界に冠たる経済大国として成長し、今や欧米と並んで、アジアにおける唯一の成熟国となっています。東京は、近代都市として効率的で、安全な施設が整備され、おもてなしの心に溢れた優しい都市にはなっていますが、都市計画の上では西欧諸国の大都市に比べて未成熟の部分も多いので、その構造転換が急がれています。また、世界に向かっては、豊かな生活感に溢れた文化都市を目指すことによって、アイデンティティーを持った、しかし世界に開かれたアジアの世界都市としての地歩を確実なものとすることを迫られています。

これらの仕事は未来志向であるがゆえに、大きな変革を必要とし、行政各部門の努力によっては達成しがたい面が大きく、知事の高い志と強いリーダーシップに期待せざるを得ない仕事だと思っています。

わたくしたち都市づくりの専門家集団は、以上のような現状認識に従い、舛添知事が今後の都市づくりにおいてリーダーシップを発揮される上で、ご配慮いただきたい諸点を提言書として提出します。

日本都市計画家協会

本ブックレットの内容は、『舛添要一東京都知事へのお願い 2020年東京オリンピック・パラリンピックを未来の東京へのレガシーとするために』と題して、2015年4月、認定特定非営利法人日本都市計画家協会から舛添東京都知事に渡された提言に、必要最小限の加筆修正を施したものです。

## Preface

We are confident that Tokyo Olympic Game held in 2020 will be successful with excellent organization and management of Tokyo Metropolitan Government and with enthusiasm and support of people of Japan at large. However, Olympic Event demands the host city to leave a legacy by sustainable development and regeneration and we know that the Governor of Tokyo has a strong will to create a splendid gift to the future generations.

Tokyo Olympic held in 1964 has built up a colossal legacy to us. Rising up from the devastated damages and ruins after the World War Two, Tokyo had accelerated modernizing process by accomplishing urban infrastructures such as roads, railways availing the time limit of the event, could show frames of modern city to the world and impressed it that Japan had already took off from the status of underdeveloped stage. Furthermore, not only Tokyo could demonstrate excellent planning and design of sports facilities such as Komazawa Sports Parks, and management of Olympic Event, the architectural design of Yoyogi Sport Stadiums amazed the world and appealed to it that the levels of architectural design and culture of Japan was extremely high and admiration of the legacy has lasting influence upon the quality of rapid economic growth after the Game.

Japanese nation is going to build a new legacy in 2020 Tokyo Olympic on the completely different phase from that of 1964. Japan has developed already into one of the leading countries in the world, as far as economy is concerned, and has attained to the matured stage comparable to western countries, unique in Asia. Tokyo is now, notwithstanding her massive population, one of the most efficient and safe city in the world, full of Japanese, gentle hospitality (Omotenashi) undamaged. However, compared with western cities which have successfully been transforming their urban structures and urban living environments adapted to newly demanded ecological and cultural requirements, Tokyo's urban environment has left much to be improved and her structural transformation is required.

Availing the opportunity of the Olympic Game, Tokyo as a World City can secure identical, unique position in Asia by aiming at culturally matured city, with rich and safe daily urban life style. Paralympic event also can provide a unique opportunity to change Tokyo for better living environment for elderly and handicapped people.

Because, these efforts should derive from future oriented strong will, they demand reformative actions which override existing, administrative frames.

Moreover, in order to amass nation wide cooperation and support, local governments other than Tokyo Metropolitan Area, especially those areas suffered from East Japan Big Earthquake, 311, should be involved in the actual works for leaving legacy. These actions cannot be achieved by administrative efforts of existing organization without strong will and political leadership of the Governor.

We, professional group of urban planners, based upon the above mentioned assessment of the current situation concerning leaving legacy of Tokyo Olympic, Paralympic Game in 2020, submit a proposal to the Governor Yoichi Masuzoe and wish earnestly his leadership to take it into consideration.

Japan Society of Urban and Regional Planners

# 2

東京は、江戸期以来、第二次大戦後の急激な都市化が始まるまで、都民の生活に密着した海辺、川辺の豊かな自然資源と風景を持ち、維持してきました。この水辺空間資源を都民生活に取り戻すことができれば、アジアの世界都市として東京の文化的アイデンティティーを世界に示せるでしょう。

**例1** 東京の湾岸、水辺の空間資源を再評価し、その活用の気運を高めるために、特に水上交通の促進に焦点を当てて、ウォーターフロントの利活用が進んでいる諸国からエキスパートを招き、連続国際会議を開催する。  
それと連携しながら、区などの地元自治体と共に官民学連携の東京湾岸、河川エリア戦略会議を創設し、実効性のある戦略ビジョンの作成と共有を図る。

**例2** 2020年のオリンピック・マラソン競技会場でもある外濠周辺について、外濠の水質向上と公共利用の促進のために、玉川上水再生プロジェクトと連動した外濠水辺空間再生プロジェクトを実施し、東京の水循環再生の起爆剤とする。  
併せて、東京の水系ネットワークの全体構造をとらえ直し、中小河川沿いの河川管理通路等の歩行者専用道や、暗渠化されている緑道などをネットワーク化し、東京フットパスネットワークを構築する。

To regain waterfront access for people and to improve sea and river front environment for daily comfort of people, as was the custom before since Edo period.

To demonstrate that Tokyo is honestly seeking for better design and technology for adapting her to ecologically advanced megalopolis through introducing ecological planning and landscape urbanism.

21世紀は地球環境に配慮し、低炭素化社会、省資源社会への転換を目指す世界的な技術競争・社会実験の時代です。2020年には、このような地球環境時代における東京の先進性が問われることとなります。エコロジーに配慮し、環境共生の思想を生かした計画やプロジェクトを実現することによって、東京は、世界をリードする都市になるはずで

**例1** 先進国で澎湃として起こっているエコロジカル・プランニング、エコロジカル・アーバニズムなどの考え方の先導者や先進事例の実践者を招いて、連続国際会議を開き、計画やプロジェクトに反映させる。

**例2** 東京全域を対象に環境ポテンシャルの把握を行い、広域での保全と活用の戦略を立案し、そのモデル例として、総合的なエコロジカル・プランニングによるオリンピック選手村の設計を行う。

To materialize it by experimental projects.

1と2の問題の解決には、長期的な取り組みが必要ですが、現段階で取り組める変革の先導例を実現し、将来において海辺と川辺を生活空間として取り戻すきっかけを作ることが重要です。

**例1** ウォーターフロントの魅力度を高め、防災性と親水性を兼ね備えた優れた水辺の環境デザインの実例を作るため、選手村予定地の住宅地開発において、水辺との一体設計に成功したハーフェンシティ(ドイツ・ハンブルク)を参照しつつ、民間住宅事業者と計画設計者のチームによる国際計画事業コンペを行い、実施する。

**例2** 東京湾は、船舶などによる水面利用において、海外に比して大きく見劣りする。オリンピック開催期間中の国内外からの大量の観光客の交通・宿泊需要に補完的に応える意味で、時限的な舟運や船上ホテル等の導入の社会実験を行う。  
併せて、上記の東京湾岸、河川エリア戦略会議を受け、国・都・区および関係機関を含めた水辺景観デザイン調整会議を設置し、水辺都市・東京の水辺景観の再生を目指す。

# 3

超高齢化を迎える東京の住まいと住環境、生活サービスの維持と再生は、東京が世界を先導できるかどうかの試金石になるでしょう。この課題に対する取り組みの姿勢を明らかにし、具体的な行動計画をつくと共に、超高齢化社会の住宅地像の先導的なモデル例を実現すべきです。

**例1** オリンピック選手村の少なくとも一部は、このモデル事業として実施する。オリンピック開催後の利用に備えて、日常的な生活の利便や人との交流、教育、保健福祉的なサービスなどが、バリアフリーの歩行圏で調達できるような施設の設置などを国際コンペの設計条件とし、その運営ソフトについても準備する。

**例2** センターコア再生ゾーンの東側(台東区、墨田区等)の市街地が持つ「多様性の強み」を活かし、タウンマネージメントの仕組みのもとで、国際的な教育、安全と安心、高度な高齢者福祉、といった機能が埋め込まれた、自律性の高い地域社会「東京型アーバンビレッジ」のモデル例を実現する。

To demonstrate to create pioneering model housing in the age of rapidly aging society, making housing development of Olympic Villages as one of its model cases.

# 4

# 1



# 5

To reform transportation system by comprehensive mobility design policy towards easy walkability and easy access to public transport service with high quality interface design.

先進成熟国と比較して、最も遅れをとっているのが、**人間の歩行と公共輸送サービスを優先する総合的な交通政策への切り替え**です。これはまた地球環境時代への適応のためにも不可避です。オリンピック開催を契機として、切れ目なく繋がる**モビリティ・デザイン**という考え方による政策転換を実現しましょう。

**例1** 都区部の都市交通運営事業者(JR・私鉄・地下鉄・都バス・民営バス)を糾合して「**東京型運輸連合**」を設立し、利用者(特に高齢者、障害者、外国人を含む訪問者)に限りなく優しい**一元化された公共交通システム**となるような改革を実現する。具体的には、利用者向情報のすべての要素を統一デザインで一元化するとともに、複数事業者間のゾーン運賃、割引運賃、一日乗車券などのメニューをSuica-PASMO上で用意する。

**例2** 現在、都心部と臨海部とを結ぶためのBRTの導入の検討が進められている。これを単なる輸送増強手段としての意味だけでなく、沿道商業地も含めた歩行者優先型の街の実現と連動した総合交通政策への転換の契機とするため、銀座中央通り(1~8丁目)区間を対象とした**歩行者優先システム**の導入を行う(この実現の要望が東京都あてに、すでに地元の全銀座会から提出されている)。

東京の中でも少子高齢化に伴う学校その他の地区公共施設の再編が不可避になっている地域が広がりつつあります。他方、東京都心、特にオリンピック会場となる湾岸部では急激な人口増に伴い、これらの施設が不足するなかで、その追加整備が危ぶまれます。

これらの**地区公共施設の再編成**を手がかりとして、福祉、医療サービス、生活利便サービスなどの充足によって、地域社会の生活の安定をはかることが超高齢化社会において、持続性がある住宅地形成のために不可欠です。この領域は主として、市区町村の行政に関わる領域ですが、オリンピックに関連する区部などにおいては、ロンドンのように、都がイニシアティブをとり、モデル的な取り組みの例を作るべきです。

**例1** 人口が増加している都心湾岸部と減少している都下の市町村で、新しい社会需要と将来の急激な人口変動への対応を見越した転用計画などを含む**中長期的な公共施設再配置・再編成計画**を立案し、**モデル的な再編成事業**を行う。

**例2** スポーツ・フィットネスなどの空間を学校だけでなく地域コミュニティのなかで展開する**総合的な地域スポーツクラブ・システム**を作り出す、「**日本型ゴールデンプラン**」を試行する。ロンドンもまたオリンピックを契機としてこのような取り組みを実施しつつあります。

To demonstrate and show model cases in the adjacent neighborhoods of Olympic facilities by improving the areas as model, sustainable communities with adequate public facilities and services as model examples for neighborhood improvement program for local communities with population decrease outside central areas and also with population increase within central Tokyo.

# 6

# 7

To create a tie with local communities at large outside Tokyo Metropolitan Area by mobilizing local resources, by utilizing wooden structures and wooden bio-mass energy system, for example, thus reviving wooden urban prototype tradition with advanced technology.

オリンピックを地方創生(とりわけ森林再生)の契機に!


東京はオリンピックを控えて、これから活性化し、官民の多くの投資が集中しますが、東京都は、その勢いを**地方創生に結びつける**ことに努力するべきです。東京に集まる観光客をいかに地方に流していくかという総合的な戦略なども欠かせませんが、特に、過疎化が深刻で、「消滅自治体」と言われるような過疎的な地域の振興に力を貸して連携すべきです。


このためには、森林管理の適正化、林業の6次産業化、森林環境の保全と活用、森林資源のバイオマスなどによる**自然再生エネルギーの利用拡大**などに協力し、過疎的な地方自治体と連携し、オリンピックへの**参画意識を高める**べきです。これは、地球環境時代への適応の先進事例ともなるでしょう。


**例1** オリンピック選手村の少なくとも一部は、**木造による中層住宅市街地のモデル**とし、仮設の競技施設はできるだけ木造で対応する。


**例2** 選手村あるいは競技施設の幾つかには、**木材を使ったバイオマスによる自然再生エネルギー利用のモデル事業**を実施する。

**例3** これらの事業を、森林環境、森林資源に深く依存している過疎的な**地方自治体と連携**して実現する。


1  エコロジカルな文化都市としての東京という旧くて新しいビジョン 9


2  環境共生都市ランドスケープからの提言 15

3  海辺川辺の市民開放に向けて 19

4  東京のこれからの住まいと住環境 23

5  モビリティ・デザインと総合交通政策 28

6  施設立地見直しから考える急激な社会変動への対応とコミュニティの再編 33

7  オリンピックを地方創生(とりわけ森林再生)の契機に! 38

## エコロジカルな文化都市としての東京という 旧くて新しいビジョン

～東京の空間のアイデンティティーを取り戻し、再創造するために～



# 1

## エコロジカルな文化都市としての東京という旧くて新しいビジョン

～東京の空間のアイデンティティーを取り戻し、再創造するために～

### エコロジカルな文化都市へ

- ・2020年のオリンピックを一つの契機として、成熟した東京の具体的な姿を議論し、実現させていくことが期待されている。
- ・現代における「成熟した都市」とは、経済成長と都市化に代わり、歴史文化と自然生態系が環境の基層として確かに感じられる都市である。それを仮に「エコロジカルな文化都市」と呼びたい。
- ・東京には、もともとエコロジーと深く結びついた独自の文化があった。その再認識、再生、回復が、これからの都市づくりの一つの目標であることを明確にしたい。
- ・「エコロジカルな文化都市」という旧くて新しいビジョンのもとで、2020年のオリンピックを迎え入れ、送り出すことを提案する。

### 湾岸のビジョン—群島型創造文化圏

- ・オリンピックの施設計画は、ヘリテジゾーンとベイゾーンの二極から構成されているが、実際にはベイゾーンに各競技施設や選手村が集中している。
- ・オリンピックを契機として人々の注目が集まり、オリンピックの影響で変化がもたらされる可能性が高いのはこのベイゾーンである。
- ・ベイゾーン＝湾岸エリアは、1980年代初頭、古い倉庫などを活用して新たな文化を生み出すウォーターフロントとして注目されたことがあったが、バブル期以降は経済優先の街づくりが席卷し、結果として現在に至るまで、文化を継承、蓄積、発信するエリアとしては認知されていない。
- ・しかし、一見すると人工的で時層の乏しい地域としてしか映らない湾岸エリアも、それぞれ形成時期も江戸期から平成まで多岐にわたる人工島のネットワーク＝群島構造(アーキペラゴ)として捉えなおすと、そこは歴史も文化もエコロジーもないフラットな土地ではなく、エコロジカルな文化都市への可能性を秘めた多様性に満ちた大地の集積であることが見えてくる。
- ・「エコロジカルな文化都市」に向けた出発点は、湾岸エリアの可能性に基づいた大胆で明確なビジョンを描くことと、そのビジョンの実現に向けて実際に動き出すことである。

- ・具体的なアクションとしては、時間の蓄積を感じさせる水辺の建造物を創造性豊かな文化空間へとリノベーションすること、親水性豊かな公共空間で水辺を縁どること、スポーツ施設を核とした健康のための都市インフラを全面的に展開すること、新たなエネルギーシステムや交通システム等を実験的に導入すること、といった今や世界の成熟都市の湾岸エリアの標準ともいえる取り組みを、東京が培ってきたエコロジカルな歴史文化にひきつけ、融合させながら実施していくことである。
- ・その結果、新たなブルーネットワーク(水上交通)などで結びついた、履歴も形態も機能もそれぞれ異なる人工島の群れが、成熟都市東京の玄関口としての群島型創造文化圏となる。
- ・つまり、湾岸エリアを、単に高層マンションが集積する新住宅地ということではなく、成熟した都市ならではのエコロジカルで文化的な生活を送ることができ、文化が発信され、それが蓄積されていく「まち」として育てあげていくことを、基本的なビジョンとして明確にうたい、そのためのアクションを行っていくべきなのである。

### 提案1

#### 水上交通推進をメインテーマとした

#### 水辺再生・活用に関する連続国際会議の開催

ウォーターフロントの空間資源を再評価し、その活用の気運を高めるために、ウォーターフロントの利活用が進んでいる諸国から専門家を招き、2020年に向けて、連続国際会議を湾岸エリアで開催する。特に、そうした水辺の空間資源を活かしていく際のキーとなる水上交通(ブルーネットワーク)をメインのテーマとしてとり上げる。水上交通の促進は東京のみならず、世界各国の先進都市における共通の課題であり、東京よりも積極的な推進施策を展開している都市も多い。そこで、ロンドン、アムステルダム、ハンブルク、ニューヨークなど、水上交通を積極的に推進している諸都市から専門家・実務担当者を招き、具体的な施策レベルでの情報交換を行うことで、河川、掘割・運河、ベイエリアを結ぶ東京の水上交通ネットワークの本格的な実現をめざす。また、こうした専門家・実務者による国際会議は、行政のみならず、

「ミズベリング東京会議」を開催するなど水辺活用の促進に向けて活発な活動を行っているミズベリング・プロジェクトなどの民間組織との協働で企画・運営し、広く都民への浸透を図る。

### 提案2

#### 水辺建築物の質的向上を促進するための

#### インセンティブ・融資・表彰制度の創設

水上交通の推進と合わせて、水辺にしっかりと顔を向けた建築、あるいはリノベーションや、水辺側に公共的空間(例えば水上交通が発着する船着き場)を備えた建築物を誘導する必要がある。東京都では、現在、湾岸エリア全域を含む「臨海景観基本軸」については景観法に基づく届出制度、さらに「臨海景観基本軸」中の重点地区である「水辺景観形成特別地区」については、景観法によらない大規模建築物に関する事前協議により、景観コントロールを行っているが、これらに加えて以下のような施策を展開することで、水辺建築物の質的向上を図る。

- 1) 新規開発事業を対象とした都市開発諸制度の運用基準を改正し、「水辺活用空間」の整備を推進する。具体的には、特定街区、再開発地区計画、高度利用地区、総合設計における容積率の割増評価対象メニューに、「水辺の公共的空間」を加える。
- 2) 群島型創造文化圏の創造に資する水辺建築のリノベーションを主対象とした特別融資制度を創設する。特に資金力に乏しいベンチャー企業や民間組織による水辺空間の大胆で新鮮な利活用を促進する。
- 3) 湾岸エリアの水辺建築物を対象とした「水辺建築・水辺空間表彰制度」を創設する。新規開発のみならず、既存の建築物やそのリノベーション事例、また建築物のみならず公共空間等を積極的に取り上げる。2020年に向けて100件の選定・表彰を目標とし、それらを各種メディアを通じて、積極的に宣伝していく。

#### 湾岸をとりまく個性的界隈の自律的な文化継承と創造

・湾岸エリアを取り囲むように、近現代の東京の文化を創造、発信してきた

個性的な界隈が並んでいる。例えば、秋葉原、両国、深川、日本橋、銀座、築地、品川などである。

- ・これらの界隈は、江戸初期以降、埋め立てられていった江戸湊(および日比谷入江)時代の湾岸エリアであり、かつては運河が張り巡らされていた東京を象徴する親水地域であった。
- ・近代の大規模な埋立てによって成立している現在の湾岸エリアの内側に、かつての湾岸エリアとしての古いコミュニティとヒューマン・スケールの町並みを継承する歴史的ゾーンが存在している。深川や品川など、各地に見られるこの二重構造が、東京の湾岸エリアの歴史文化とエコロジーの要諦であり、新しい湾岸と旧湾岸との連鎖が、成熟した東京の大きな魅力となるはずである。
- ・こうした個性的界隈が、自律的なまちづくりを展開し、それぞれの歴史文化に裏付けられた個性を継承しつつ、東京の新しさを常に開拓していく活力を維持していくことが、成熟都市東京のあるべき姿である。
- ・例えば銀座では、全銀座会を母体として、2004年に設立された銀座街づくり会議によって、「銀座らしさ」を継承するための取り組みが10年にわたって続けられている。また、再開発事業を契機に、新たな文化拠点をつくり、まちが培ってきた伝統文化に新たな息吹を与えつつ、文化の裾野を広げる取り組みも積極的に行われている。今後はそれらを戦略的につなぎ、新たな文化要素を導入・創造していくことが課題となっている。
- ・いわゆる大丸有、日本橋など企業グループによるものだけでなく、住民グループなどによる自律的な地域マネジメントも活発に動いているので、こうした個々の動きを最大限に支援することが行政の役割として大事である。
- ・そして、さらに重要なのは、こうした界隈を互いに結びつけていく戦略である。界隈、区の境界を越えた、連係のための機会、場が必要である。つまり、もともと運河でつながっていたことを鑑み、水系と関連付けながら、これらの地域の動き、文化拠点を戦略的にネットワークしていくことで、東京の歴史文化の体系が浮かび上がらせることができる。それを例えば観光船、例えば新交通システム、例えば自転車、例えば徒歩で周遊できる、それこそが東京の歴史文化の魅力の醍醐味である。

### 提案3

#### 東京拡大湾岸エリアの戦略会議の創設と戦略ビジョンの作成

湾岸エリアのまちづくりについて、行政内部での縦割りの弊害を排し、各地の自律的なまちづくりの成果を結びつけ、特に交通ネットワークなど各区、各界限の範囲を超えた調整・連携が必要とされる事項について集中的に検討し、戦略を樹立していくための官民学連携の東京拡大湾岸エリア戦略会議を創設し、実効性のある戦略ビジョンを作成する。例えば、ニューヨーク市が2011年に520マイルにおよぶウォーターフロントを対象に、その10年後の姿とそれを実現するための具体的なプロジェクトを包括的、体系的に示した「ビジョン2020 ニューヨーク市総合水辺計画(Vision 2020: New York City Comprehensive Waterfront Plan)などは、本ビジョンのモデルとなりうる。

#### 湾岸から水系を通じて拡がっていく、繋がっていく東京の姿

- ・東京の湾岸エリアの魅力、そして特筆すべき文化の一つに、世界でもトップクラスの新鮮な魚を使った江戸料理がある。この江戸料理を成立させたのは、江戸湊の豊かな水であった。豊かな水が支えたのは江戸料理だけではない。およそ東京の人々の営みの全てといってよい。東京の歴史文化は、豊かな水に支えられて、現在にまで継承されてきた。
- ・江戸湊、そして現在の湾岸、東京湾の水は、河川を通じて東京中から集められてきたものである。その水の豊かさとは、東京というまちの湧水の豊かさを意味しているし、それは東京のまちの地形の多様さと深く結びついている。山の手台地や国分寺崖線などの起伏のある地形の先端にこそ、水は湧き出たのである。
- ・東京の歴史文化は、湧水とそこから流れ出る河川によって生み出されてきた側面が大きい。名所と呼ばれる場所には常に水の姿があったし、湧水は日本庭園を生み、聖なる場所を生み、そして何より人々の生活の場を生み出してきた。
- ・改めて、そうした水系の視点で東京を見直してみると、例えば西に向かう方向だけでも、都心の巨大なエコジカル・インフラとして健在の外濠、都

市に挿入された渓谷美を誇る神田川、武蔵野台地の際の公園として多くの人に親しまれている湧水空間とそこから流れだし、周囲に豊かな生活履歴と文化の蓄積を生み出していった神田川、善福寺川、石神井川などの小河川、大地の力を感じさせる国分寺崖線下の湧水群や崖線を侵食して形成された等々力渓谷、神田上水、玉川上水、千川上水など、周辺の田園地帯を潤わせつつ江戸のまちに新鮮な水を送った遺産としての人工水路などが、東京の暮らしやすさを象徴する生活景として、容易に浮かびあがってくるのである。

- ・湾岸を中心とするオリンピックを機会として、(見えない地下水系も含めて)こうした水系というネットワークで東京の全体構造をとらえ直すこと、つまり、生態都市としての東京の真の姿を意識し直すことが望まれる。
- ・このネットワークは、水質の維持向上の大小様々な取り組みや地下水系の保全を意識した開発コントロール、そして、個々の場の自然環境の保全やそういう場と人々との付き合いの回復や深化を通じて、実体的に紡ぎ直されていくことになる。
- ・成熟した東京の具体的な姿の一つは、こうした生態都市としての東京である。それはオリンピックを契機として湾岸で生み出されるエコジカルな文化都市が、多様な水系を丁寧に通っていくことで東京全体へと拡がり、繋がっていくプロセスでもある。東京は、世界に先駆けて、そうした都市像を発信し、実現していくべきである。

### 提案4

#### 外濠の水質向上のための水循環再生連鎖プロジェクトの実施

東京の水の都市としての特徴は、実は下町、ベイエリアに限らない。山の手、武蔵野、多摩地域に至る東京全体に、多様な地形、自然条件と密接に結びついた水資源(地下水、湧水、河川、用水等)が分布し、見事な水循環システムを形成してきたところに、世界に誇れる東京の大きな特徴がある。

前回、1964年の東京オリンピックの前に、36答申にもとづき東京の中小河川の多くが下水道化のために暗渠となり、また、重要な水辺空間だった川や掘割の上に高速道路が架かり、こうした水都東京の資産が大きく失わ

れた。今回の2020年のオリンピックを契機として、21世紀の環境再生の思想にもとづき、現代の最新技術によって、これまで損なわれ、失われてきた東京の水資源を再生し、水循環システムを再構築することにチャレンジすべきである。

特に、2020年のオリンピックにおいて、マラソンコースとなっている外濠周辺は、外濠の水質の悪化により夏季には悪臭が漂っている。競技や観戦に大きな支障となることが予想されている。そこで、東京の水系再生のパイロットプロジェクトとして、外濠の水質向上のための玉川上水からの導水を前提として、玉川上水再生プロジェクトと外濠水辺空間再生プロジェクトを連鎖的に実施する。すでに外濠を巡っては、外濠市民塾や大学コンソーシアムによる連続シンポジウム等が開催されている。こうした民間の動きを東京都として積極的に支援し、施策に活かしていくことが求められる。そして、外濠再生を、日本橋川、神田川への水循環を通じて、東京湾の水質向上を含む東京全体の水系の再生につなげていく。

### 提案5

#### 中小河川沿い歩行者専用道を軸とした東京フットバスネットワークの整備

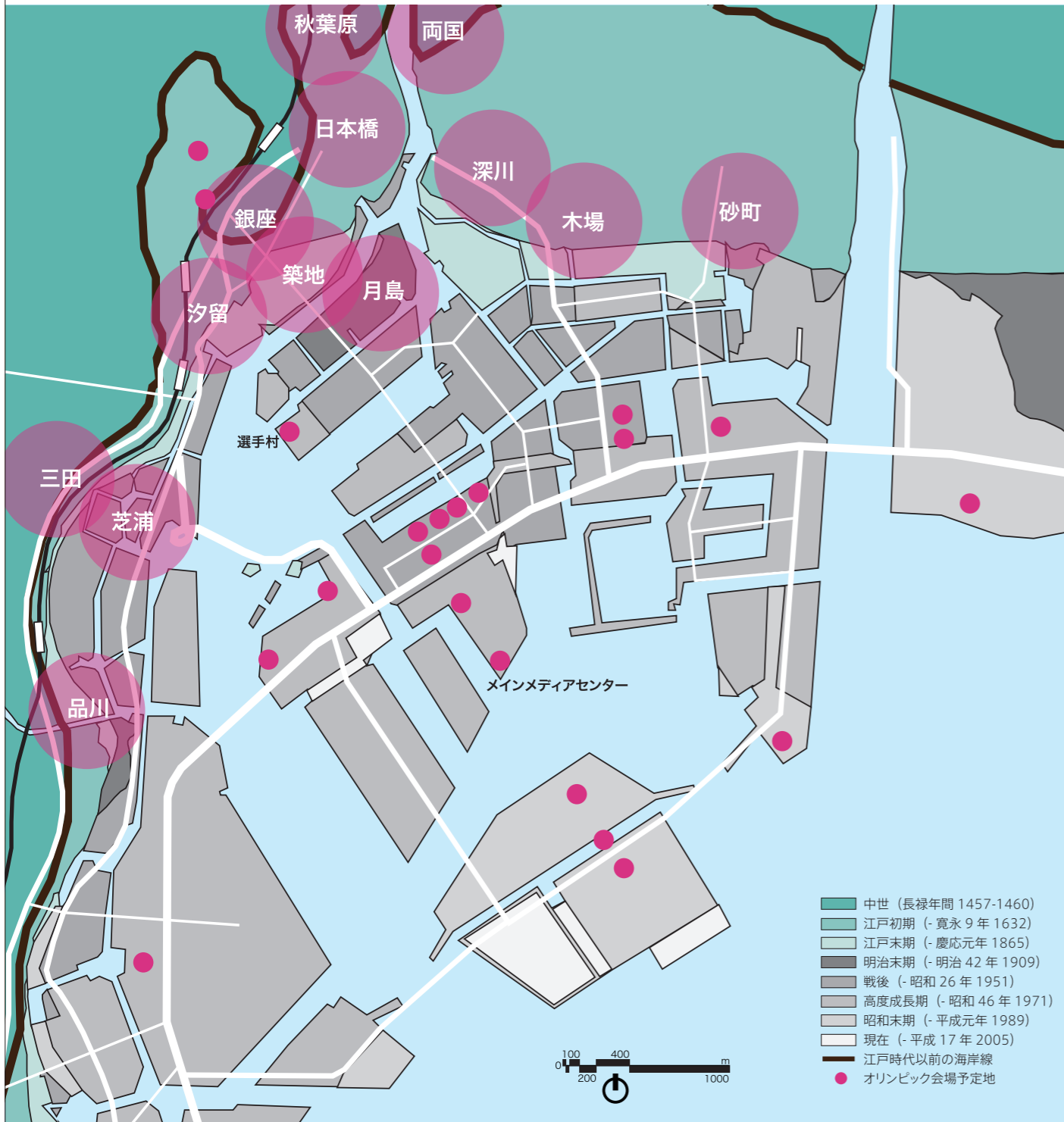
水系ネットワークで東京の全体構造をとらえ直した先例として、戦前期に策定された東京緑地計画がある。東京緑地計画では、神田川、石神井川、玉川上水、千川上水などの中小河川・上水に沿って緑地帯と歩行者専用道を備えた保健道路が計画された。この水系に沿った保健道路によって、東京全体を構造化する試みであった。

現在、例えば石神井川、神田川、善福寺川等の中小河川沿いでは、かなりの狭小部分があったり、一部途切れている部分があるものの、全体としては歩行者専用道が確保されている部分が多く、さらに水質改善や親水空間の整備、河床・護岸の再整備による生物の生息環境の回復などの魅力的な水辺づくりの取り組みも各所でみられる。しかし、各区によって整備状況に差があり、全体として一定水準の快適性が確保されているとは言い難いのが実情である。また、中小河川沿いの歩行者専用道については、まちあるきルートに組み込まれているケースも多いが、その多くは行政区内で完結して

しまっている。

こうした状況に鑑み、水系ネットワークで東京の全体構造をとらえ直す具体的な取り組みとして、東京の郊外部と都区部とを結ぶ中小河川沿いの河川管理通路等の歩行者専用道や、暗渠化されているかつての中小河川を活かした緑道などをフットバスとしてネットワーク化し、さらにこの中小河川フットバスネットワークを軸として、そこに近辺の魅力で個性的で歩いて楽しい界限、活気のある商店街を結びつけ、「東京フットバスネットワーク」を構築することを提案する。各区・各市の取り組みの連携、河川とまちとの連携、都区部と市部の連携によって、東京全体の魅力を体感でき、かつ都民の健康を増進するアクティブデザイン(人々をアクティブにするデザイン)の実践、さらには雨水循環に資するグリーンインフラである歩行者空間を、「エコジカルな文化都市」・東京の全体構造を顕在化させる新たなインフラとして、優先的に整備をしていく。





時層を有する湾岸エリアとそれを取り囲む個性的な境界

ベースマップは東京都港湾局港湾経営部振興課(2005)『東京港ハンドブック』における地図を加工

・東京都港湾局港湾経営部振興課(2005)『東京港ハンドブック』東京都港湾振興協会

・東京オリンピック・パラリンピック招致委員会ホームページ <https://tokyo2020.jp/jp/plan/outline/index.html> 2015年5月14日閲覧

環境共生都市ランドスケープからの提言

2

# 2

## 環境共生都市ランドスケープからの提言

21世紀は地球環境に配慮し、低炭素化社会、省資源社会への転換を目指す世界的な技術競争、社会実験の時代であるといえます。2020年には、このような地球環境時代における東京の先進性が問われることとなります。エコロジーに配慮し、環境共生の思想を生かした計画やプロジェクトに取り組む姿勢を広く示し、それを実現することによって、東京は世界をリードする都市になるはず。現時点で東京は既に先進的な技術を持っています。しかしそれは環境共生の個別技術に偏っています。各技術を空間的に展開していく地域計画、都市計画の発想では立ち遅れています。都市を環境の観点から総体として把握した上で、自然環境の特質を理解し、自然環境保全すべき場所や環境を新たに創出していくべき場所、それらの保全活用の方針を示した環境のランドデザインが必要です。そこでは海、川、池などの水と農地、山林、公園、街路樹、個別の庭園緑化などのみどりのネットワーク構築を計画する必要があります。その上で、交通施設、自動車、建築等の個別の省資源、省エネルギー技術の展開を図るべきです。オリンピックという大きな機会を捉えて、環境と共生する、というこれからの東京の姿勢を強く内外に示すことは極めて重要な意味を持つはず。このため、先進国で澎湃として起こっているエコロジカル・プランニング、エコロジカル・アーバニズムといった計画思想の先導者や先進事例の実践者を招いて連続国際会議を開き、計画やプロジェクトに反映させる機会を生み出すこと、東京全域を対象に環境ポテンシャルの把握を行い、広域での保全と活用の戦略を立案すること、選手村や国立競技場といった大規模事業の設計において、総合的なエコロジカルプランニングを実践することなどが必要です。

### 環境共生型の都市

これからの都市を考える際に、環境の視点は欠かせないものとなっている。環境といっても様々な要素が含まれるが、特にエネルギー問題や低炭素社会についての関心は日に日に大きくなっている。都市における今後のエネルギー供給構造や分散型エネルギーシステムについては、現実的な将来のこととして検討が深められており、新しいシステムの構築が模索されている。特に、スマートシティや環境未来都市といった都市づくりに関する新しいコ

ンセプトは、既に社会実験として実施され始めている。しかし、スマートシティといった省エネルギー型の新しい都市コンセプトでは、極めてプロトタイプ的な姿が描かれている。多くの計画、提案において、電力使用量の可視化、節電(CO<sub>2</sub>削減)の為に機器制御、風力や太陽光発電等の再生可能エネルギーや蓄電の制御等を行うエネルギー管理システム(EMS:Energy Management System)が提案されている。機材としては各家庭や各事業所に配備される双方向通信可能な電力計(スマートメーター)と高性能な蓄電池が提案されている。そこでは一律にこれらの機材を用いることでEMSを構築できるかのように議論がなされている。

しかし、日本は地域ごとに異なる様々な環境特性を有している。東日本大震災では、自然環境の特性を見誤ることが極めて危険な結果を招くことが認識され、均質な都市の作り方、地域環境を無視した作り方を戦後一貫して続けてきたことへの反省が促された。それにもかかわらず、次世代エネルギーシステムについては再び均質的な技術で対応しようとしているかのようである。これからのエネルギーシステムを考える上でも、対象とする場所の環境特性を第一に考える必要がある。再生可能エネルギー活用のポテンシャルは地域ごとに異なるはずであり、また地域や場所ごとに必要となるエネルギー量も異なる。まずこのような地域の特性を把握し、理解した上で、各個別技術の展開を考えていく必要がある。

### 環境ポテンシャルの把握

環境ポテンシャルの把握は防災の観点からも重要な意味を持つ。地球温暖化の影響から豪雨の頻度が高まり、毎年のように都市洪水や土砂崩れのニュースが報じられている。このような頻発する自然災害に対して、擁壁強化の必要性や都市洪水を防ぐための堤防設置の必要性が叫ばれている。東京では都市洪水を防ぐために地下に大規模な貯水トンネルを設置することまで実施されている。しかしこのようなインフラ強化は、人口減少が確実視される中で最も賢明な対応策とは言えない。都市洪水は降った雨の多くが地表を流れていき、地域の吸水能力を超えてしまったために下流域に溜まることで起きる。森林や農地であったところが市街化されて不透水面が増

えることにより水が溜まる確率は高くなる。そうであれば、水が集まる範囲(流域)を確認した上で、範囲全体においてどれ位は不透水面があっても許容できるのか、森林や農地などの土地被覆がどの程度は残されている必要があるのかを見極めて、土地の利用をコントロールするのが最もシンプルな発想である。土地利用のコントロールだけでなく、市街地開発においても屋上での貯水、敷地内での透水性向上など、きめ細かく身の回りの空間を改良していくことが今後は求められる。自然環境的には都市的用途の建造物が立地すべきでないところの洪水被害を防ぐために、多大なインフラ投資を続ける姿勢を改め、より広域において自然環境の分布を把握し、それぞれの貯水性能を評価したうえで、広域の自然環境保全の計画と個別地区の開発の方法を考究していくことが必要である。環境ポテンシャルの把握をまず行き、広域での保全と活用の戦略を講じていくことが必要である。

東京だけを見ても、台地が複雑に入り込んだ地形が基盤にあり、河川も多い。臨海部と内陸部では異なる環境条件を有している。それぞれの場所が異なる環境のポテンシャルと特性を有しているはずである。地域の環境特性を広く把握し、省エネルギー型の都市形成に活用できるポテンシャルはどのようなものがどこにあるのかを把握しておく必要がある。特に気候については現地実測網を整備し、風の道の存在や小規模樹林や斜面林、社寺林、小河川がつくるクールスポットの位置、冷風の移動状況などについて常にモニタリングをしておくことが有効である。また近年は各種のシミュレーション技術も発達しており、ポテンシャルの把握には有用なツールとなっている。これらの手法を使って、プランナーは日頃から地域のポテンシャルを理解し、かつそのようなポテンシャルが失われることの無いように必要な保全策を立てていく必要がある。

また近年は都市であっても生物多様性の議論が欠かせないものとなっている。国際的な生物多様性保全の枠組みに貢献するためにも、東京を対象にしてどのような生態系を維持し、創出していくべきなのかを検討するべきである。特に都市を対象にした際には、人工的に創出される生態系がより大きな意味を持つ。オリンピックに関連して、葛西のカヌー・スラローム競技施設は見直しを検討されているが、葛西臨海公園地区は現地の潮の流れなど

を緻密に分析した上で、人工的に環境が形成された場所である。その結果として非常に貴重な生態系が安定的に維持されている。このような葛西臨海公園がどのような生態的特質を有しているかを評価し、かつ広域の生態的特性から位置づけた上で、今後の保全、ネットワーク化の計画論を持つべきである。そのような計画論を欠いたまま、開発案に対して対象地が生物多様性が高いから開発をやめるべきだ、という議論だけでは将来の東京の環境を作っていくことはできない。水、生態系、気候などの自然的要素を扱うランドスケープ計画では、線的・面的な対応が求められる。「点」ごと、「事業」ごとの議論に終始すると、常に後追いの不十分な保全、空間整備しかできなくなる。広域的な観点からのポテンシャルの評価と各パーツの保全活用策、ネットワークの議論が重要である。国立競技場に関する議論も敷地、事業に限定されたものであった。東京全体においてどのような風景を作り、守っていくのか、その時に当該エリアがどのような意義を持つのかという議論、それを踏まえた計画がまず構築される必要がある。そのような計画がランドスケープに関してだけでなく、東京全体のランドデザインに組み込まれる必要がある。

### 環境共生の姿勢を市民意識・生活行動に反映する場としての

#### 「公園」の創出

都市プランナーは環境特性をよりよく理解し、省エネルギー型の都市形成、自然災害に強い都市形成、豊かな生態系の形成に資するポテンシャルを把握し、かつ保全する必要がある。その上で空間デザイナーはその情報を基に敷地の空間デザインを考えてポテンシャルを最大限活用するべきである。しかしそれだけでは十分ではない。東京の市民が、自然エネルギーを活用するように生活を変え、豊かな生態系に触れてその効用を享受し、そのことによって生活が豊かにならなくてはならない。

市民に情報を提供し実感してもらうことで、環境共生型のライフスタイルへの変化を推進する必要がある。市民が環境を理解し、実際に活用することは単に省エネルギー化が図れるだけに留まらない効果をもたらし得る。例えば、「微気候デザイン」として設計された住宅開発地では、建物だけでなく、



冷気を形成する樹木の植栽などランドスケープにも配慮した設計がなされた。入居した住民からは、「心地よい環境を作っているみどりなどを皆と一緒に管理するようになり、コミュニティ意識が強くなった」といった声が聞かれた。密閉した建物内だけの生活だけで完結させるのではなく、窓を開けて外気を取り入れるといった屋外環境とのやり取りが生まれることで、外の環境に対する関心が強まる。その関心は屋外空間、共有空間の管理へのかかわりの増進に繋がり、その過程でコミュニティ意識が強まったのである。このような意識の変化こそが最終的な目標である。そのためには環境共生という「姿勢」を市民が体感できる場が必要である。その場を担うのは自然環境に触れることのできるオープンスペース、公園である。自然環境の特性を反映し、かつ極めて快適な「公園」をきっかけにして、東京の新たな姿勢、環境共生というアイデンティティが市民に意識されなくてはならない。建物や施設だけでなく、東京のシンボルになる「公園」が作られる必要がある。ウォーターフロントでの親水空間整備や、競技場、選手村などの施設整備に付随するオープンスペースづくりにおいて、このような姿勢が展開されなくてはならない。

#### エコロジカル・プランニングの国際的な議論のリード

自然環境の理解から都市デザインを進める計画思想は、国際的には生態系への配慮と開発とのバランスを図る方策として古くはドイツの景域保全の考え方やアメリカにおけるイアン・マクハーグラの考え方から、都市生態系の議論を経て1990年代からランドスケープ・アーバニズムとして展開してきている。さらに現在、欧米先進国では多発する自然災害への対処として、環境保全と開発の調和を図るというだけでなく、自然生態系の営みを活用することで災害リスクの削減(DRR: Disaster Risk Reduction)を図る発想、Eco-DRRの計画論が根付きつつある。また安全で、かつ長期的には保全コストが安価になる緑のインフラ、グリーン・インフラストラクチャーの議論も盛んである。EUでは2010年の生物多様性条約COP10の議論を受けて、2011年に新しい生物多様性戦略を公表している。そこでは生物多様性保全が人間の豊かな暮らしと経済的な繁栄に貢献できることを明確にする

と共に、その実践の柱として、都市の基盤を緑で構築するというグリーン・インフラストラクチャーを位置づけている。グリーン・インフラストラクチャーは緑を繋ぐだけでなく、健全な生態系を確保することで水の浄化や土地生産性の確保、災害防止、質の高いレクリエーションの場を総合的に、かつ長期的には最も安価に提供することで地域社会に利益をもたらすとしている。このようなエコロジカル・プランニング、エコロジカル・アーバニズム、グリーン・インフラストラクチャーといった計画思想がアーバニズムの議論をリードし、昨今の都市デザインプロジェクトに影響を与えているだけでなく、地域ブランディングの重要な方策になっている。このような先進事例の実践者と積極的に議論し、東京オリンピックに向けた計画やプロジェクトに反映させる機会を生み出すことは重要な意義を持つといえる。さらに東京オリンピックを題材に東京全体の今後の整備を議論していくことで、環境共生に関する国際的な議論をリードしていくこともできるだろう。

以上の視点を展開していくためには、「広域を対象とした環境ポテンシャルの把握とマップ作成」、「広域的な緑地の戦略的保全活用計画とネットワーク整備計画の立案」、「緑地計画のランドデザインへの組み込み」、「環境共生の姿勢に市民が触れられる公園の創出」が今後求められる。自然環境の理解から都市デザインを進める計画思想は、国際的には1990年代からランドスケープ・アーバニズムとして展開してきている。さらに現在は先進国で澎湃として起こっているエコロジカル・プランニング、エコロジカル・アーバニズムといった計画思想がアーバニズムの議論をリードし、昨今の都市デザインプロジェクトに影響を与えている。そこで、エコロジカル・アーバニズムの先導者や先進事例の実践者を招いて連続国際会議を開き、計画やプロジェクトに反映させる機会を生み出すことは重要な意義を持つだろう。その上で東京全域を対象に環境ポテンシャルの把握を行い、広域での保全と活用の戦略を立案し、選手村や国立競技場といった大規模事業の設計において総合的なエコロジカルプランニングを実践していくことが求められる。

## 海辺川辺の市民開放に向けて



# 3

## 海辺川辺の市民開放に向けて

### 提案の前提となる認識

#### 1. 東京・東部地域の水辺の置かれた状況＜過去～現在＞

オリンピック競技大会の主要会場等の集中する東部の湾岸地域は明治以降の東京の発展プロセスの中で、生産や物流の機能を担い、港湾近代化と埋立の進展とともに水際線は永らく市民生活から遠ざけられて来ました。

近年、工場・港湾流通機能の域外移転そして土地利用転換が進み、水辺を取り巻く環境も大きく変化しつつあります。2004年からの「運河ルネサンス」、そして2013年からは「隅田川ルネサンス」の取り組みが、都や関係区・地元団体等によって始められ、モデル・プロジェクトとしての水上レストランや水辺カフェ、マルシェ、舟運の復活などが進められています。

とは言え、それらの試みは限られた区域に留まりがちで、それが全体としてのネットワーク形成には至らず、水辺環境もこれまで永い間、機能や防災性能に重きが置かれてきたことから、必ずしも快適なものとはなっていないことは誰の目にも明らかです。

2020年の東京オリンピック開催に際し、東部の下町～湾岸のウォーターフロント地域への世界各国からの多くの来街客も予想される中で、海辺・川辺の公共オープンスペースの開放、そして水辺の魅力を活かした質の高い環境デザインの展開なども期待される状況にあります。

#### 2. 東京・下町～湾岸ウォーターフロントの水辺のネットワーク形成に向けて

あらためて下町～湾岸地域の水辺の課題についてコメントしておきたいと思います。この地域の水辺の管理主体は2つのルネサンス計画に象徴されるように大きく港湾区域と河川区域に大別できます。さらに港湾区域は歴史的経緯および利用面で幾つかのゾーンに分れ、それぞれの役割や可能性も異なっています。

##### ■隅田川河口部(下流部)～江東内水面

隅田川流域のかつての河岸および江東内水面の区域で、両国の国技館や江戸東京博物館、かつての蔵前の旧幕府米蔵跡地の大型施設、そして民間のビルや住宅が立地しています。隅田川沿いの一部の地区においては水辺

カフェが立地し、水辺のマルシェやお祭りの舞台となるなど、地元観光協会等とも連携した積極的な活用が図られつつあります。この区域は、1980年代以降、隅田川沿いの護岸・堤防の耐震補強とあわせ高水敷の遊歩道整備が進められて来ました。しかし実施された護岸の修景デザインについても市民や識者の方々から様々な意見、例えば、蔵前のゾーンの海鼠壁化粧や米蔵の米俵をイメージした橋の色彩(黄金→派手な黄色)など、地域の歴史性の安直な表現と言う疑問の声なども挙げられて来ました。

そして亀島川、日本橋川そして小名木川や北十間川・大横川など都心・江東内水面における観光船の就航や市民団体のボート利用などが進行しつつあります。それは都が進められている防災船着場の建設と市民利用促進方策の成果とも言えます。それにはずみを付けたとされるものに、東京スカイツリーの立地が挙げられます。

##### ■竹芝・日の出・晴海・豊洲(レインボーブリッジ以北)

明治以降の近代化の歴史を刻む港湾区域で、かつての港湾倉庫および工場地帯が土地利用転換の結果、近代的なオフィスビルや住宅群の建設が進められて来ました。晴海の展示場跡地が新たな選手村と決まり、オリンピックの後は新たな居住人口を受け入れることとなります。また佃島、月島などもこの地域を特徴づける界限として、多くのメディアや雑誌等に取りあげられて来つつありますし、近くには帆船・明治丸の係留も含め、江戸・明治・大正・昭和の時代の痕跡も多く存在し、今後注目を集めるべきポテンシャルを有していると言えるでしょう。

一方で、水辺との関係は東京湾沿いの高潮対策とともに、高い直立の堤防と水門によって水面との連続性が失われて来ました。水の近くの広い連続した高水敷も市街地側とは同堤防の存在のために、市民利用も限られたものになり、閑散とした光景が続きます。定期的な水辺のマルシェ利用やイベント開催の声もありますが、災害時の避難等の観点から必ずしも積極的な活用を推進する訳には行かないなど、今後調整すべき課題も少なくありません。

##### ■新東京港(レインボーブリッジ以南)

一臨海副都心・お台場海浜公園～ゲートブリッジ

新東京港の中心的な港湾機能を担う地区であると同時に、一部にはウォーターフロント住宅が建設され、また大井からお台場、夢の島、若洲にかけての一方で水辺公園・緑地の整備が積極的に進められてきました。水辺のリクリエーション利用に関しては、活きた港としての性格から水面の市民利用可能区域が限定され、また広大な敷地の水辺の公園・緑地が存在し、全体としては量的確保がなされているものの、公共交通網からも隔絶され、自動車利用のごく限られた市民にしかその存在が知られていない点も大きな課題と言えます。

#### 3. 海辺・川辺の公共オープンスペースの更なる市民開放に向けて

一「オリンピック競技大会のよい遺産(レガシー)」一

新たな水辺の環境デザインへ

水辺の市民開放の議論に際し、わが国の気象および自然のもとでの台風時の高潮、洪水の早期到達性、地震国としての条件など、諸外国とは異なる固有の条件を踏まえることは大前提としつつも、これまでの安全・安心の最優先のもとで蔑ろにされて来た、「親水性」や「景観」「環境デザイン」について、東京・都心の水辺に相応しいレベルに高めていくことも重要と思われます。

とりわけ、水際に発達してきた江戸～東京の歴史的特性を再認識するとともに、多くの海外観光客を受け入れるオリンピック開催に向けて、水辺の価値を高めることもよい遺産(レガシー)づくりにつながっていくものと考えられます。

そのためには、ここにウォーターフロントの魅力づくりに向け、幾つかの提案を行いたいと思います。

##### 提案1

###### 防災性と親水性を兼ね備えた優れた水辺の環境デザイン

ウォーターフロントの魅力度を高めるべく、防災性と親水性を兼ね備えた優れた水辺の環境デザインの実現を目指すべきである。そのためには水辺の管理主体(公共)だけでなく、周囲の民間施設も含めた一体設計も検討され

るべきで、双方のデザイン調整などを通してより魅力的な空間づくりが可能となる。

例えば、晴海の選手村予定地の住宅地開発一帯の護岸および敷地の地盤嵩上げが検討されているとの情報もあるが、ここでも親水性との調整も含め、水辺との一体設計の可能性も検討すべきと考えたい。その他、今後改修等が予定される個所があれば、それも候補地となりうる。場合によっては、設計に関わるランドスケープ・環境デザイナーの選定にあたっての国際デザインコンペ実施などについても検討されることを期待したい。

防災面に関しても、背後地との連携によって親水性を確保した海外事例では、ドイツ・ハンブルグのハーフェンシティが有名で、ここでは水際遊歩道は水辺に近づけるべく、洪水時は水没するが、堤防機能は建物側で対応するなどの先駆的な取組みがなされている。これも近年の気象予報技術の進展で、事前に官民双方の対応が可能となったとされ、最終的には国際コンペ実施により、スペインのデザイナーが選ばれ、その完成作品は国内外にも知られ、多くの市民や観光客が水辺を楽しむなど、地域の名所ともなっている。

##### 提案2

###### 水辺へのネットワーク形成とパブリックアクセスの向上

水辺の遊歩道や緑地整備もすでに行われているものの、ネットワークとしてのつながりやパブリックアクセスの点にも課題を残している。2020年に向けて可能な限り、これらのネットワーク形成が図れることを期待したい。

隅田川沿いや内水面、そして湾岸に展開する水辺の公園・緑地を歩行者ネットワークや自転車道などで結ぶことで、相互に連携した活用が図れることも重要である。また湾岸地域でのモビリティ・デザインなど、環境にやさしい様々な交通ネットワークとの結びつきが実現していくことは、既存の緑地等の有効利用にもつながり、より水辺の魅力度増進につながるはずで、これも新たな遺産(レガシー)となりうる。

### 提案3

#### 水辺の積極的活用も含めた民間活力の導入

現在、「運河ルネサンス」、「隅田川ルネサンス」の実現に向けて、行政、観光協会、周辺住民団体等による協議会の設置など、水辺の活用に向けての準備が整いつつある。その実現そして運営に向けて、地元民間活力の導入は不可欠で、その実現に向けての関係者の努力を期待したい。前掲のように、水辺の活用に関しては公共空間だけでなく、それに面する民間敷地側の協力も得られる必要がある。これまでそれを阻んでいた様々な法的規制の緩和、撤廃など、実現に向けての努力を望むものである。

ちなみに水辺の積極的活用の先行する大阪においては土佐堀川・川の駅や北浜テラス、道頓堀川のとんぼりリバーウォーク、そして水都大阪パートナーズへの積極的な市民参加、などの民間活力の導入が進められている。できれば西の大阪、東の東京と言われるレベルの民間参画が図れることを期待したい。

### 提案4

#### さらなる舟運等利用の促進、開催期間中の船舶活用等の水辺の演出

世界の水辺の風景と比較し、大きく異なるのが水面利用の船の少なさである。隅田川にしても、少ない数の運搬船や夜の屋形船、そしてようやく復活した定期観光船、内水面においても防災船着き場の整備などを通して、カヌーやボートの利用が増えたのは事実だが、これも限られた使われ方に留まっている。また、内水面も高潮対策用水門によって外水面と閉ざされ、航行不能の箇所も存在している。

かつての江戸の時代には水面には様々な船の利用があり、それが水辺の賑わいを演出してきた。その意味では魅力ある水辺の風景の復活のためにも、さらなる舟運そして水辺に浮かぶカヌーやボートなどの風景も不可欠である。

オリンピック開催期間中の国内外からの大量の観光客の交通輸送を補完する意味での一時利用の舟運活用も十分に考えられるであろう。また不足する宿泊施設や様々な機能に対し、客船を活用した船上ホテルやレストラン

船、イベント船などを誘致されることも提案したい。そのための船着き場の増設も、その後の水辺活用への布石となり、これが一種の社会実験的役割を果たすことも期待できる。

あわせて、内水面に関しても、防災性能の向上とともに災害時の緊急物資輸送と市民利用の促進のための、新たな船着場の整備も検討されたい。また各所に設置されている高潮対策用水門についても、耐震対策と舟運復活も視野に入れた、閘門形式のより安全性の高まる構造体を別にした二重式の水門の導入も検討されることを期待したい。

### 提案5

#### 水辺周辺の良好景観のための規制誘導およびデザイン調整会議の設置

水辺景観も公共空間だけの整備だけでなく、周辺の建物群の景観誘導も不可欠である。都も景観基本計画を策定し、東京湾ウォーターフロント活性化ゾーン、臨海部景観基本軸、隅田川景観基本軸を位置づけ、景観規制誘導方針を定め、新規大規模開発についての指導は行われているものの、周囲は旧態依然としたものに留まり、その乱雑さについても野放図の状態が続いている。その意味では水辺一帯のより一層の景観規制誘導策の展開が望まれる。

また河川や臨海部の公共施設である護岸、堤防などのデザインや橋梁など色彩やライトアップも含め、具体の事業の見直しなどに際し、優秀な専門家・デザイナーの参画が図られることも検討されたい。あわせて国・都・区および関係機関も含めた景観デザイン調整会議等の設置により、これまでのように管理者ごとにバラバラに意匠等が決定されてきたことを改めるとともに、全体としての景観の調和、そして水辺都市・東京を象徴する素晴らしい水辺景観が復活・創造されることを期待したい。

ちなみに、広島市では原爆ドームの世界遺産指定に関連して、川沿いの建物屋上広告物等の景観阻害要素を条例等によって整理することに成功したという経緯がある。また国内の主要なプロジェクトに関してもこれまで景観整備のための調整会議等が設置されてきたという経緯がある。これらも参考にされたい。

## 東京のこれからの住まいと住環境





## 東京のこれからの住まいと住環境

# 4

### 1. 精巧に複合した都市空間を目指す

2020年に向けて、東京のセンターコアゾーンをどのような都市にしていけるのだろうか。2000年を境に東京では「都心回帰」の現象が顕著となり、センターコアゾーンに集合住宅の建設が集中するようになった。これは、それまでの東京において、業務、商業、工業用途に住機能が押し出されてドーナツ化現象が進んだことに対する、あるべきバランスをとる動きとして評価する事ができる。都心回帰の傾向は、東京オリンピックを契機とした急激な住宅開発により加速すると考えられる。しかし、細かな目で地域を見てみると、急激な大量の新規住宅開発による人口・世代の偏向に伴い、小学校が不足する、高齢者の福祉施設が偏在する、都市全体を広域的に見ると、大量の新規住宅供給による他地域や郊外の空き家が更に増加する・・・など、地域的にも広域的にも「バランス」が十分にとれない事が懸念される。2000年代の都心回帰は民間の集合住宅建設が牽引したものであるが、民間主導であるが故に負の外部性が避けられないものであり、地域ごとの計画やそれに基づく誘導が、より高度かつ詳細なレベルで求められている。もちろん住宅とそれを支える福祉空間、教育空間だけでなく、新しいタイプの業務空間-特にグローバルな執務空間、観光のための空間、新しいタイプの都市型の新しい産業空間といった空間の立地もこういった地域毎の計画の中で適正に解いて(確保して)いかななくてはならない。計画と規制と誘導を片手に(手段として)、地域毎に、これらの空間の精巧な複合を目に見える形でつくりだす、その経験こそがオリンピックのレガシーとなる。

### 2. 3つのコミュニティ

では、こうした精巧に複合した都市を使うのはどのような人たち、どのようなコミュニティなのだろうか。これからの東京を使っていくコミュニティを以下のように分けて考える。

#### コミュニティ1:

**東京をこれまで作ってきた自律した市民による超高齢化したコミュニティ**  
東京には戦前戦後を通じて人口が流入し続けたが、特に高度経済成長期

以降に流入した人口は、アフォーダブルな居住空間を郊外につくり続け、自治の精神にあふれた自律した市民による世界の大都市でも有数のコミュニティをそこに形成してきた。こうしたコミュニティは世代交代をしつつも超高齢化しており、超高齢者世代が、退職等にもなってもう一度東京の都心に住宅を求めるといった動きが考えられる。こういった超高齢者世代によるコミュニティが、そこで10~20年ほどの間どのように暮らし、どういった空間を必要とするのだろうか。具体的には、公共交通とバリアフリーの歩行空間を支えられた「歩いて暮らせる都市」を中心として、暮らしを支えるハード、ソフトの最新技術が実装された住宅や生活空間を整備し、世界のモデルとなる超高齢化都市をつくりあげていく必要がある。

#### コミュニティ2:

**東京をこれから作ってゆく国際的な共生の文化を持った**

#### 若い世代によるコミュニティ

この10年間の都心居住人口の動きを見ると、1970年代~80年代前半生まれの若い世代が都心に流入したことが分かる。これはつまり、世帯を形成して最初に住宅を得る時にアフォーダブルな居住空間として都心が選択されているということであり、これから先、同様の世代が次々と住宅を獲得していくという動きが考えられる。

一方で、高速交通網の整備により、東京と地方との関係は近くなる。さらに、東京国際空港を中心とした航空網の発達により、アジアの都市との関係も近くなる。これにより一部の富裕層に限られた動きではなく、地方都市やアジアの中間層の流入が大きな動きとなることが考えられる。

こういった若い世代が、2010年代、2020年代にそこでどのように暮らし、どのようにコミュニティを形成し、どういった空間を必要とするだろうか。具体的には、家族や近隣における人のつながりをしっかりと形成するための職住が近接した環境を必須のものとして整え、そこに若い世代が重視する国際水準の魅力的な教育環境を充実化することが求められる。

#### コミュニティ3:

**所得に関係なく誰もが安心して暮らしを組み立てていけるコミュニティ**

ここまでの2つのコミュニティが、東京のセンターコアゾーンの住宅ストックを住宅市場の中で適切に使い、新陳代謝をしていくためのプレイヤーであるとすれば、市場から抜け落ちてしまう、プレイヤーになれない人たちへの対応を進める必要がある。大都市東京には様々な経済状況の市民が暮らす。個々の経済状況の違いによって暮らしが脅かされることのないよう、教育、治安、防災の空間を公が責任をもって提供し、そこで暮らしを組み立てていけるセーフティネットを構築することが求められる。

### 3. 3つのインパクトエリアへのプロジェクト

このようなコミュニティが住み、暮らし、使いこなし、作りあげていく空間は、オリンピックを契機にどのように作り出されていだろうか。オリンピックの波及効果を受ける空間は限定的である。

まず、直接的にインパクトを受けるのはオリンピックの諸施設が新規に立地する湾岸部である。オリンピックのための施設が先導的に整備され、大きな単位での開発が進み、新築の最新のスペックを持つストックがそこに集積されることになる。

次いでオリンピックのインパクトが想定されるのが、センターコアゾーンの東側の都市基盤が整った市街地(江東区、江戸川区、葛飾区、足立区)である。都心への利便性が高く、土地の活用のしやすさに比して、建物更新がゆっくりとしか進まず、様々な古さと形と値段のストックが混在・集積した状態が定常的となっている区域である。こうしたストックの複雑さを価値とした都市づくりが求められる。

また、東京都全体でバランスよくインパクトを受け止めると考えるならば、都心と郊外の市街地の戦略的な関係づけが必要である。こうした郊外の市街地は、高度経済成長期以降に広範囲にわたって形成され、安心で安全なストックとなってきた。一方で日本全体の人口減少を受けて、低密化やそれともなう活力の低下、治安の悪化等が懸念される地域でもある。

これら3つのエリアをインパクトを受けるエリアと考え、以下のようにプロ

ジェクトを提案する。

#### プロジェクト1: ウォーターフロント職住複合都市の形成

湾岸部へは木造中高層住宅など、最新の建設技術や安全安心技術を使いながら、これまでの東京における新規住宅地開発や都市開発の経験を踏まえ、持続可能性の高い、様々な空間が精巧に複合した都市空間をつくる先導プロジェクトを公民連携により実施する。ここ10年間の民間主導の住宅地、都市開発は、短期的なマーケットのニーズに対応したものであり、入居する世代や世帯としても、空間としても多様性に欠けた空間をつくり出してきており、負のストックにもなりうるものであった。こうした空間の評価と検証を踏まえ、3つのコミュニティから読み取れるニーズを満たす空間が精密に複合した新都市を形成すべきである。特に、開発者にとって短期的な売却が可能な住宅に特化した都市ではなく、中長期的な運営が必要な産業のための空間を重点的に集積し、それらと住宅とそこの生活を支える機能が精密に複合した職住複合都市を中期的な戦略のもとで形成するべきである。

#### プロジェクト2: 東京型アーバンビレッジの形成

センターコア東部の既成市街地は、関東大震災の復興やその後の区画整理事業で形成された都市基盤が整ったエリアが多く、そこに長い時間をかけて蓄積された多様な建築ストックと相まって多様な空間を持つ市街地が形成されている。そこには教育、福祉、医療のインフラが高い密度で網の目のように作られており、すでに様々な世帯、世代が暮らしている。

こうした市街地の多様性の強みを活かし、そこに国際的な教育、安全と安心、高度な高齢者福祉、といった不足している機能を、民間の中小ビルストックの再利用や建替えプロジェクトを通じて埋め込み、自律性の高いアーバンビレッジの形成を目指す。そのためには、既存建物ストックの再利用や建替えの機会をきめ細かく捉え、そこにビジョン、権限、財源を持って介入して様々な空間を組み立てていくタウンマネージメントの仕組みをエリア毎に導入する必要がある。

**プロジェクト3: 生活都市計画の実現**

都心部ばかりに開発需要が集中することにより、東京の郊外市街地は衰退化が進むことが懸念される。アフォーダブルで質の高いストックとして郊外市街地を評価し、そこに中長期的な視点で生活機能を埋め込んでいく「生活都市計画」を実施することが必要である。具体的には、空き家等が流通する市場の環境整備に取り組みとともに、公営住宅の建替えや公共施設の再編・建替えの機会を生活都市計画のモデルプロジェクトとしてとらえ、更新される公共施設施設の複合化・多機能化を行いながら、教育・医療・福祉等の機能を挿入し、都心にはない空間や郊外ニーズに即した質の高い生活関連施設の充実を図る。

以上の3つのプロジェクトを誘導するため、以下の都市計画施策を提案する。

**提案1**

**子育て関連施設・高齢者福祉施設等の附置義務(プロジェクト1)**

大規模住宅開発の場合の開発者負担の仕組みとして、単に住宅用途のみを供給するのではなく、子育て関連施設・高齢者福祉施設等の附置義務等を設定することにより、世代・世帯単一型・特化型住宅(高齢者専用共同住宅や単身世帯用の賃貸住宅など)ではなく、世代・世帯ミックス型の住宅開発へと誘導する。

**提案2**

**開発時期の戦略的な調整(プロジェクト1)**

周辺の公共施設(特に小学校)への負荷を加味した開発誘導施策として、小学校区~中学校区レベルでの新規供給のマンション戸数・児童数を想定し、期間限定型の受入困難地域を指定した条例等を策定することで、住宅開発の時期集中の回避による世代ミックスの促進を目指す。

**提案3**

**既成市街地の再編・改善のための開発者負担の仕組みづくり**

**(プロジェクト1)**

官民連携の新たな手法の一つとして、大規模な新規開発事業に関し、既成市街地の再編・改善への貢献・開発者負担を求める仕組みを新たに構築する。例えば、都営住宅などの公営住宅の建替え、木造住宅密集地域の整備改善や、老朽化したマンション建替え時の仮住まい先として、オリンピック選手村一部等や大規模な新規開発の事業者に対し、新規供給戸数の一定割合を、仮住まい用賃貸住宅を附置義務とする仕組みの導入などが挙げられる。こうした仮住まいをコミュニティ単位で行うことは、都営住宅や老朽マンション等の建替えに関する合意形成や事業の推進を後押しするものと考えられる。

**提案4**

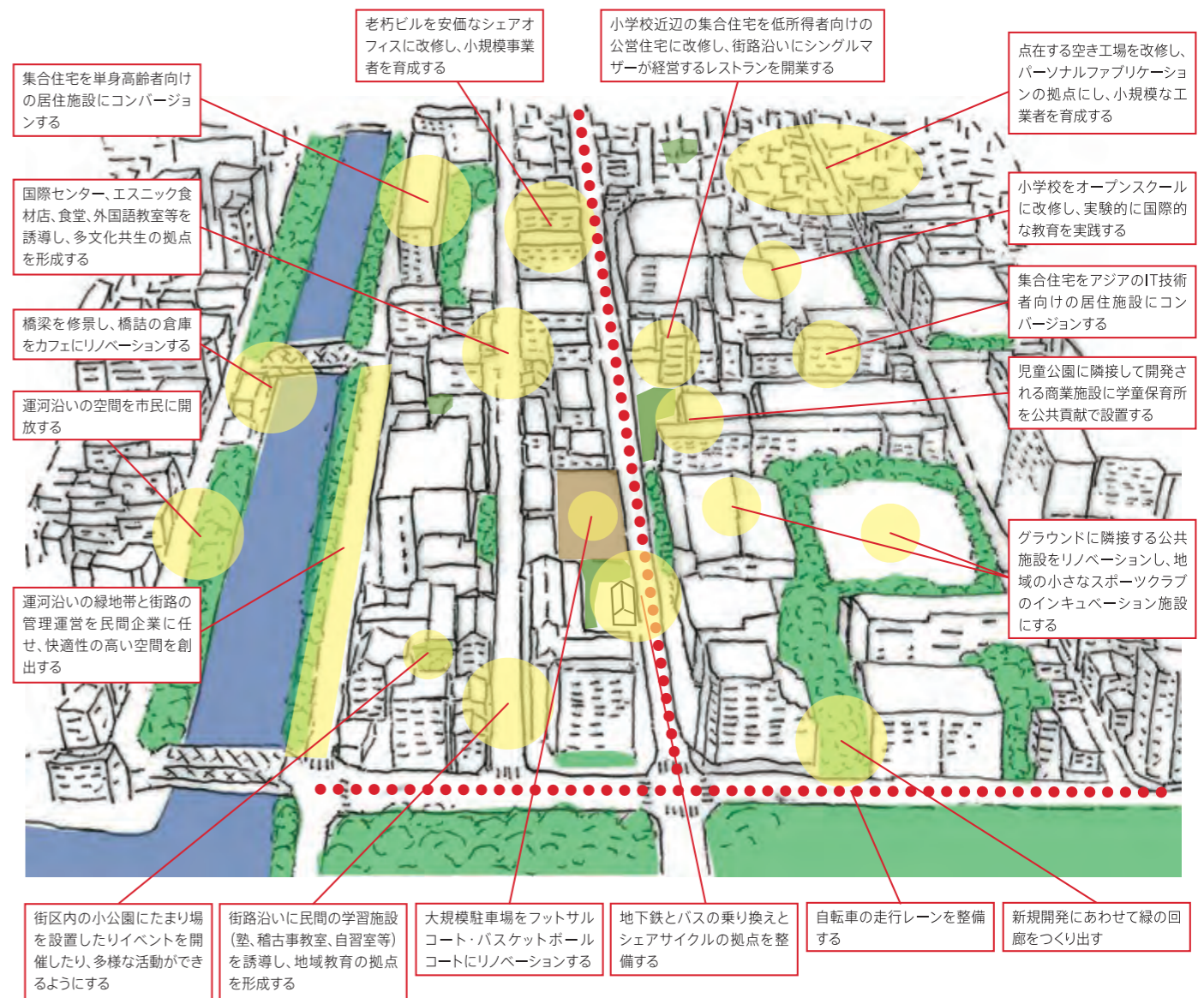
**既存ストックの用途転換への規制緩和・優遇措置(プロジェクト2)**

開発需要が湾岸エリア等の新規開発エリアにシフトすることで、既成市街地の空洞化を招かぬよう、不足する子育て関連施設、高齢者福祉施設等を既存ストックの用途転換によって創出するための規制緩和や税制金融等の優遇措置を重点的に行う。

**提案5**

**都営住宅・公営住宅の建替え(プロジェクト3)**

都営住宅・公営住宅の建替えは、単にタワーマンションへの建替えとなり、エキスキューズとし一部に高齢者施設や子育て施設を入れれば十分とするのではなく、建替えに至るプロセスを含めた、多様な世代・世帯が交流し住まう持続可能な再開発のモデルケースとして、多様な分野と積極的に連携して取り組み、他地域での民間事業者の一般的な開発への普及・定着化を目指す。





## モビリティ・デザインと総合交通政策

～歩行と公共輸送サービスを軸とする交通計画に切り替える～

# 5

## モビリティ・デザインと総合交通政策

～歩行と公共輸送サービスを軸とする交通計画に切り替える～

### 1. “環境”の時代における東京・都心の交通インフラの再構築に向けて

世界の環境先進諸都市において、脱CO<sub>2</sub>社会の実現に向けての様々な交通インフラの見直しが進められ、都心部への不必要な自動車交通の進入抑制と、公共交通機関の充実と連携が図られています。そして1980年代以降の常識とされているのが、都心の賑わいの再生のために、歩行者を中心に据え、バス、BRT、LRTなどを導入し、地下鉄その他の軌道系高速公共輸送機関と結びつけるなどの施策です。

東京は幸いにも明治の近代化以降、旧国鉄(JR)、民間鉄道も含め都心部と郊外を結ぶ鉄道系のネットワークづくりが進められ、その結果が通勤通学の足として世界的にも高い評価がなされてきました。しかしその他の公共交通との連携についてはいまいちであることも事実です。

その意味では、オリンピック開催を契機として、東京都心の交通計画を本能的に見直す好機ととらえるのも良いではないでしょうか。2020年までに実現できることは限られていますが、環状2号線の新しい交通インフラとしてのイメージづくり、銀座、東京駅などを結ぶためのBRT、LRTなどの路線整備の可能性、そして個人乗用車の利用見直しを行えば、高速都心環状線などの計画の見直しに繋がることとなるでしょう。

### 2. 歩行者空間の充実・自転車環境の整備のために

自動車交通中心と言われてきたアメリカ、その経済の中心地・ニューヨークにおいてブロードウェイの交通閉鎖のための本格工事がタイムズスクエアから始まりました。数年間の交通実験を経て市民の理解を勝ち取りました。それにあわせ各所で自動車に占拠された場所を歩行者空間に改造する試みが進められています。

またフランスのパリでは自動車の車線を削減し、自転車道に切り替える工事が着々と進められています。また広くなった歩道や交通閉鎖された街路や広場でオープンカフェが定着しています。その他、デンマーク・コペンハーゲンも含め、欧州の諸都市においては1970年代から歩行者空間整備が進められ、90年代以降は自転車道が充実してきています。

これらの施策を可能としたのが、いち早く着手された前掲の交通インフラの

再構築と言えるでしょう。わが国の首都・東京も世界に冠たる“環境首都”の実現に向けて大きく舵を切ることも考えていくべきではないでしょうか。オリンピックはその契機となる可能性を十分に秘めていると言えます。

### 3. オリンピックを契機とした新たな交通環境の展開に向けて

以上のような観点から、新たな包括的な交通環境の展開に向けて、次の7つの提案を行いたいと思います。

#### 提案1

##### 基本的な考え方:モビリティ・デザイン

- ・都市の目標達成のための都市デザイン活動と連動して、人々のモビリティを高めるための施策を包括的にデザインする発想を基本とする。
- ・都市整備の他の部門から独立したかたちでの交通政策を展開しない。
- ・さまざまな部門での課題と連動させた検討をする。
- ・それぞれの交通手段ごとにばらばらではなく包括的に考え意思決定する。
- ・横断的な活動ができるよう知事直結の交通戦略室を設ける。
- ・モビリティ・デザインに基づいた交通戦略は、walkable town戦略、自転車戦略、公共交通戦略、駐車戦略から構成される。
- ・道路交通の安全と円滑は基本的な視点であるが、交通戦略での目標設定はその上位に位置づけることとする(円滑と安全を踏まえた上で、経済の自律的持続的な安定、社会の自律的持続的な安定、環境最先端をめざす)。
- ・経済の自律的持続的な安定と社会の自律的持続的な安定のためには、外出頻度増加と滞在時間増加が必要で、そのためには歩いて楽しい街の創出、街へのアクセス機能の強化が必要で、そこで低環境負荷にするためには、公共交通や自転車の利用推進、カーシェアなど自家用車の賢い使い方の推進が有用になる。この論理が戦略の組み立ての基本形になる。

#### 提案2

##### walkable town:歩行者の徹底的な優先

- ・道路空間の再配分や運用方法の見直しを通して、東京の顔となる拠点的

# 5



- ・な地点などで、歩行者専用空間、優先空間の徹底的な確保をめざす。
- ・東京丸の内、渋谷、新宿、池袋、銀座など都心地区での駅周辺地区の歩行者空間増大をめざす。必要に応じて、歩行者天国など時間帯限定の規制的手法も積極的に取り入れる。
- ・歩行者空間整備はバリアフリー構想での成果、コミュニティゾーンやゾーン30での取り組みと連動させる。
- ・自動車の走行や駐車車の制限との調整は後述の提案も参照し、連動させるかたちで必ず行う。
- ・歩行者空間確保にあたっては、短期間の社会実験を繰り返すことで合意形成をはかっていく。
- ・欧州のシェアスペースの考え方(特段のデバイスを設けない歩車共存)や英国のホームゾーン(住宅地内での歩行者優先)の考え方は、必要に応じて積極的に取り入れる。

### 提案3

#### 自転車戦略:安全な走行空間の確保と安全な自転車運転の実現

- ・自転車保有率が極めて高く自転車利用者数が極めて多い都市であることを再認識し、自転車利用のルールの徹底とともに、自転車の走行空間の適正な確保を推進する。
- ・標準道路断面で議論することなく平面図で道路ネットワークや主要発着地点との関係をもとに自転車走行空間の確保を行う。
- ・路上駐停車、バス停との不整合は行わない。
- ・個人所有の自転車を共同利用に転換させる仕組みが成り立つ場面では市民向けのシェアサイクルを推進するが、自転車走行空間の確保を先行させる。

### 提案4

#### 公共交通戦略:東京型運輸連合設立とバスの抜本的見直しと

##### LRTやBRTの積極的検討

#### 4-1 東京型運輸連合の設立による

##### 公共交通ユーザーインタフェイスの一元化

- ・都区部の都市交通運営事業者間で「東京型運輸連合」を設立する。各事業者の個別経営戦略を尊重しつつ、利用者(特に高齢者や障害者そして外国人を含む訪問者)に限りなく優しい公共交通システムとなるような改革の実施主体となる。運輸連合の実質事務局は都庁内に設け、国土交通省関東運輸局の支援の下で各事業者からの出資金と都税で運営する。
- ・情報提供にかかるすべての要素を統一デザインで一元化する。
- ・複数事業者間のゾーン運賃、割引運賃、一日乗車券などのメニューをSuica-PASMO上で用意する。

#### 4-2 公共交通改善は、セキュリティ改善と結節点改善を軸に行う

- ・外国人を含む来訪者の公共交通利用推進、必ずしも大量ではないが自家用車利用からの転換を受け止める公共交通としては、4-1のようなインタフェイス一元化のもとに、セキュリティ改善と結節点改善を推進する。
- ・諸外国の都市交通と比較すれば圧倒的に安全な東京の都市交通であるが、その水準を今後も堅持するべく先手を打っておく。
- ・家族連れでの移動、障害者の移動、高齢者の移動などでの大きなバリアは、結節点の質向上で大きく改善される。乗継経路がスムーズであることとともに多くの待合空間の整備が求められる。事業者単独では整備できないところは、4-1の運輸連合の調整のもとに行政も関与して整備を進める。

#### 4-3 バスの抜本的な見直し

- ・都区部の路線バスについて、①「幹線的重点路線(大型車両で高頻度)、②コミュニティ路線(小型車両で狭隘道路走行)、③その他路線に分類し、それぞれの戦略を地域に根ざして実施する。
- ・①についてはバスレーンの確保や運賃収受の工夫等でBRT的な運用をめざす。バス停周辺のポケットパーク整備やバス停へのアクセス路確保、沿線での開発行為との連携に配慮する。
- ・②については、地域が運営にかかわる仕組みを取り入れ、地域がバスを支

えかつバスが地域を支える図式をめざす。②の車両については自治体購入によるリース方式等を積極的に活用する。

#### 4-4 LRTやBRTの積極的検討

- ・地域のモビリティ改善の選択肢としてLRTあるいはBRTがあがる場合は、積極的に検討する。
- ・従来の路面電車とLRTは異なること、また通常のバス路線とBRTは異なることを十分に認識する。
- ・LRTは、車両の高性能化のみならず、他交通手段との連携、まちづくりとの連携が十分になされる交通システムである。短距離移動支援の路線、従来の鉄道からの転換の両者でない限り、バスの抜本的な見直しと連動させて考える。幹線輸送で、枝線が多様多様でない場合は、財源と需要が担保できる限りにおいてLRTは検討の選択肢になる。
- ・BRTは、従来のバスのイメージを払拭し、従来のバスよりも大量に輸送でき、高い定時性と速達性を実現する交通システムである。さらに先端技術を投入するものはARTと呼ぶ動きがある。バスの抜本的な見直しと連動させて考える。幹線輸送で、LRTでは費用的に厳しい場合、枝線からの直通運行などの必要性が高い場合は、BRTあるいはARTが有用になる。

### 提案5

#### 駐車戦略 路上駐停車の管理と路外駐車場の設置及び運営を

##### 公共交通戦略及び地域の都市デザインと連動させて実施

- ・駐停車問題は、沿道と道路の関係、道路の交通容量の問題、公共交通利用への転換誘導の問題と連動して包括的に考える。交通管理者、道路管理者、都市計画、大規模商業施設審査をばらばらに行わない。
- ・ロンドンのレッドルートに倣い、路上の駐停車規制の運用の曖昧さを極力なくす。バス停前後30m、消火栓前後30m、交差点30mの駐停車禁止など遵守率の低いルールは、徹底するか廃止するかを検討する。
- ・銀座通りのような、沿道開発での車路出入り口規制は、道路交通容量確保、歩行者空間質向上、自転車走行路安全性確保など有益な点が多いの

- ・で、拠点地区を中心に、各地域への積極的な展開を推進する。
- ・小規模駐車場(いわゆるコインパーキング)は、土地の有効活用としては意味があるが、都市全体の駐車場容量に少なからず影響する。そのため行政サイドで全体量を把握できる仕組み(金沢市が実施している届出制度)を導入し、適正量への誘導を図る。
- ・パーキングメーターの管理料及び駐車場の駐車料金は、自家用車需要、物流車両需要に大きく影響し、公共交通利用にも影響するので、慎重に検討する仕組みを導入する。
- ・特に大規模商業施設での駐車料金割引は、理論的には自家用車以外での来訪者に駐車場施設管理費用負担を転嫁させるメカニズムになることを十分に認識し、そのありかたを見直していく。具体的には、自家用車以外で来訪する顧客にも便益が享受されるなんらかの仕組みを導入する。
- ・カーシェアリングは、都区部では業務交通での利用、それも従来は事業所保有車両で行っていたものから転換させていくことが最も有用なので、その方向で推進する。
- ・車両の稼働率(移動時間)が高くなることは、駐車スペースの必要量削減に貢献する。
- ・短距離の繰り返し移動であれば、急速充電器とセットでパリのオートリブのような電気自動車によるカーシェアリングが政策選択肢になる。

### 提案6

#### 自家用車から公共交通への転換について:

##### ターゲットを絞り戦略的な施策実施へ

- ・都区部での自家用車利用は、必ずしも多くはないのでターゲットを絞ることが必要
- ・平日については、都市内物流を含む業務目的の車両が大半であり、これらの効率的運用の誘導と前述のようなカーシェアリングの活用が課題である。
- ・休日については、大規模商業施設や行楽施設あるいは臨海部でのイベントへの来訪目的の自家用車が問題となるが、駐車料金施策と公共交通の改善(家族等グループ割引運賃、駅施設改善等)による手段転換を誘導す

ることが望ましい。

・歩くこと、自転車や公共交通で移動することがより魅力的になるような戦略が必要となる。

#### 提案7

##### BRTの導入に伴い、具体の歩行者優先型総合交通政策の

##### 試行実験を行う

- ・すでに都心部と臨海部とを結ぶためのBRTの導入の検討が進められているが、これを単なる輸送増強手段としての意味だけでなく、周辺商業地も含めた歩行者優先型のwalkable townの実現と連動した総合交通政策への転換の機会と捉えたい。
- ・例えば、銀座中央通り(1～8丁目)区間を対象とした歩行者優先型の試行など、オリンピック期間中に多くの観光客の集中する地域の歩行者環境改善、周辺や沿道施設への物流問題も含め、総合的な社会実験を行うことも提案したい。
- ・BRTの導入とあわせ、ゾーン内のマイカー乗り入れ規制、JR、メトロ、バス、タクシーその他の交通機関とのインタフェイスをモビリティ・デザインによって実現することも検討されたい。
- ・その他、交通だけでなく、周辺商業活動や市民利用も含めた官民連携型のエリアマネジメントとも連携する形の試行を行い、その評価も含め他の地域への導入の可能性について検討されるべきである。

## 施設立地見直しから考える急激な社会変動への対応と コミュニティの再編

～学校とスポーツクラブを核として～



# 6

## 施設立地見直しから考える急激な社会変動への対応とコミュニティの再編

～学校とスポーツクラブを核として～

### 1. 社会変動と施設

#### 1-1 社会変動と施設(エリアごとの課題)

わが国では人口減少と高齢化により急激な社会変動が予測されている。広域スケールで見ると、大都市圏では1960-70年代に拡大した通勤圏が縮小し、都心回帰が起こっている。基礎自治体スケールで見ると、急激な人口増加が起こった1960-70年代に一齐に施設整備のための集中投資が行なわれた結果、それらが耐用年数を迎える2020-30年代に一齐に更新時期を迎えるが、高齢化に伴う社会保障関係費の増加等によって建設関連の費用が抑制されることから、全ての床面積を更新することは難しい。

ただし、日本全体として自治体の人口規模は縮小する大きな傾向はあるが、エリア別に具体的にみていくと全く異なる課題があることも事実である。最も急激な縮退が起こると予測されるのは通勤圏の縮小に伴い急激な高齢化と人口減少の進む東京都心から30-50km圏の郊外都市であるが、グローバルな都市間競争と都心回帰の流れのなかで東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機として開発資本の集中が進む東京都心臨海部等では急激な国際化と人口の増加への対応が求められる。他方で従来から東京通勤圏の外にある60km圏の地方都市では定住人口流出の抑制と交流人口の拡大が求められている。

#### 1-2 施設再配置から考えるコミュニティ再編

##### (施設利用圏の再設定による地域社会空間の書き換え)

こうした社会変動と施設が抱える問題に対して、政府は自治体に対して主にふたつの対応を求めている。ひとつは総務省による「公共施設等総合利用計画」であり、施設の資産台帳を作成し、税収や人口等の変動の長期的な予測とともに収入を、施設の維持管理更新に関わる費用の予測とともに支出の予測を行ない、削減目標を定めるよう要求するものである。もうひとつは国土交通省による「立地適正化計画」であり、社会資本関連の投資を抑制するいわゆる「コンパクトまちづくり」を進めるために都市再生特別措置法に基づいて都市機能誘導区域を定め、社会資本整備関連の費用を抑制する方針を都市計画として定めるよう求めるものである。

前者は財政論的に、後者は空間論的なアプローチで都市の縮小に対応しようとするものであるが、財政面から数値目標を定めたあと、どこを中心として定め、どのように施設を再配置するのかという空間論が必要になる。ここでは施設の再配置に合わせてどのように施設利用圏を再設定するか、そしてそれぞれの地域の課題に応じてどのような施設を求めるのかという施設企画に関わる議論を行なう必要がある。施設の再配置には小学校区の大胆な変更を伴う。日本の多くの地域では小学校区の区分が大きな役割を果たしていることからコミュニティの再編の議論を伴った総合的な地域社会空間の書き換えが避けられないであろう。

施設単体の像としては鉄筋コンクリート等の重量建築物は多機能化したうえで集約化し、そのかわり地域には木造等の小規模軽量建築物が分散配置されることが想定されるだろう。前者は地域の教育・福祉・市民活動の総合的な拠点となり、災害時の拠点ともなりうる仕様とし、後者は地元の小さな工務店で施工できる仕様で、地域住民の手で管理運営を行なうことのできるコミュニティカフェのように機能する。

#### 1-3 日本型ゴールデンプラン:

##### 新しい地域社会のニーズと連動した空間の再配置

以上のように、財政論と空間論の中間に施設論を挟むことによって、縮小の問題は一挙両得に解決を図る道筋は見えて来る。とはいえ、地域社会空間の再構成に際しては利害が対立するため、「財政改革のため」という理由では市民の多くは納得しないであろう。最終的には大小の政治的な判断を伴うとしても、基本的な方針としては「財政改革のために」というよりも、財政改革をひとつのきっかけとして「新しい教育や福祉、市民活動が実現されるために」施設が再配置されるという認識が共有されるべきであろう。

ひとつの論点として、「新しい教育」のあり方への対応がある。英語教育を始めとするカリキュラムへの対応、生活指導、中1ギャップの解消など、複雑化する教育上の課題解決のために小中の教員が連携することが模索され、小中一貫校化が文部科学省から今後の大きな方針として示されようとして

いる。

小中一貫校を実現する際にネックとなるのは、施設の問題である。部活動や運動会のためのグラウンドを確保するとすると用地の確保がネックとなり、少子化によって学生数が減少しているなかで中学校の数を増やしてしまうと部活動等でメニューが限られる等の弊害が出る。

そこで検討されるべきは既存の小学校または中学校に小中学校を併設し、その代わり個々の小中学校には部活動や運動会を想定したサイズのグラウンドを確保せず、複数の小中学校でグラウンドをシェアする「地域総合スポーツクラブ」型の施設像である。体育の授業等は敷地内の体育館やミニサイズのグラウンドで十分であり、部活動の指導は敷地外の専用グラウンドで複数の学校からの生徒を集約して行なう。部活動にふさわしい規模が維持され、運動会等のイベントにも対応、部活動以外の時間は地域に開放することもできる。

ドイツでは既に1960年代から地域スポーツクラブをベースにした総合的な施策である「ゴールデンプラン」が国の主導によって実行されてきた。競技スポーツのための空間と区別して市民の日常的な運動のための空間を「第二の道」と名付け、地域社会のコミュニティの拠点とし、都市計画のなかで位置づけ空間を整備してきた。2020年オリンピック・パラリンピックを前にした現在、教育改革と施設再配置をセットで捉え、地域のなかで教育と健康を総合的に育む「日本型ゴールデンプラン」を実行する機会と捉えるべきである。

## 2. 施設立地と使用年数から見た都市空間(計画的現況図)

### 2-1 10-20km圏(北区・杉並区・中野区):

#### 既に再編が開始されているエリア

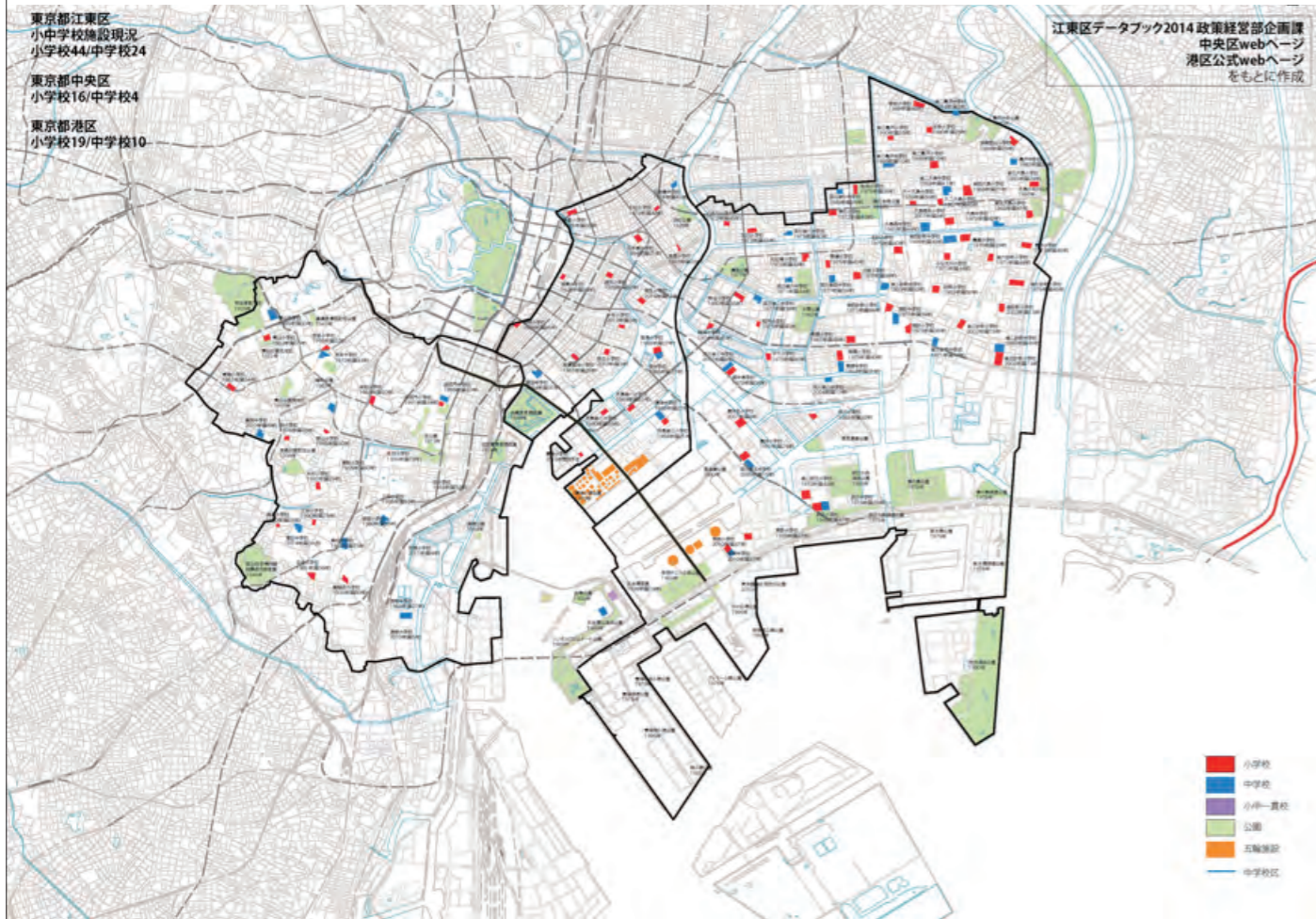
施設が老朽化し、若年人口の減少が進行する都心から10-20kmの圏北区、杉並区、中野区等では2000年代より既に学校施設再配置の議論が開始されており、施設更新もスタートしているが、総合的な空間計画というよりは学校施設老朽化と教育面での規模適正化によるものだと言える。

### 2-2 30-40km圏(国立市):

#### これから人口減少による再編に取り組むエリア

1970年代に急激な人口流入による集中投資が行なわれ、急速な高齢化が予想される都心から30-40km圏の国立市等では財政予想をもとに施設の再配置プランが示されているが、現状では学校施設の再編計画に留まっており総合的なコミュニティ空間の再配置とは言い難い。





**2-3 臨海部(港区・中央区・江東区):**

**これから人口増加が予想されるエリア(上図参照)**

2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に象徴されるグローバルな都市間競争を背景にした開発資本の流入が進む臨海部の港区、中央区、江東区では準工業地域の工場跡地への超高層集合住宅の建設ラッシュにより住宅地としてのインフラ整備が十分でない地域へ人口の流入が続いており、さらに選手村の建設が予定されている晴海地区では小学校2つ分の人口規模の開発が想定されているなど今後も急激な人口流入が予想される。他方で国際化に伴う地域コミュニティの空洞化も懸念され、総合的な地域社会空間の再設計が望まれる。

**3. 施設見直しから考えるコミュニティ再編プラン**

**3-1 ケーススタディ・施設見直しの実態と課題(埼玉県鶴ヶ島市の場合)**

都心から40km圏に位置する人口約7万人の郊外都市である埼玉県鶴ヶ島市では、周辺の自治体と同じく1960年代から70年代にかけて住宅地開発が活発化し、急激な人口流入に対応して集中的に社会資本整備関連への公共投資が行なわれた。他方で急速な高齢化の進展に伴い財政状況の悪化が深刻であり、1992年には普通建設費40億4000万円、社会保障関連費6億7000万円に対し、2004年に19億、19億となり、2013年には12億7000万円、39億5000万円と逆転しているように、建築関連予算は削減が一層進むものと予想されている。

こうした状況に対し、市では2001年に市内の施設利用状況の把握と計画的な予防保全への取り組み方法をまとめた「公共施設保全の考え方」が建築課から出されていた。が、依然として施設保全単体の議論に留まっており、総合性をもった政策の議論にはなっていなかった。その後市では2013年末に「公共施設利用計画」の策定を公表。2014年2月より市民との意見交換会やシンポジウム、パブリックコメント募集等を行い、そこで出された意見を踏まえて現状8地区である小学校区を「6地区」へと再配置することを決定した。

また、2011年にスタートした「第5次総合計画前期基本計画」でリーディングプロジェクトとして謳われていた2つのプロジェクトのうちひとつは「市民協働」であった。2011年、鶴ヶ島第二小学校区に「鶴ヶ島第二小学校区地域支えあい協議会」が立ち上げられ、従来の自治会組織10会分の範囲で新しく協議会を立ち上げた。2015年後からは市内6カ所で従来の公民館を「地区まちづくりセンター」へと改組し、支え合い協議会のベースとすることになった。

これらの施策が同時進行した結果、小学校区は8校区、中学校区は5校区、公民館は5区、2004年3月に策定された「都市マスタープラン」での「地区別構想地区区分」は3地区(東部・北部・南西部)、2014年策定の「公共施設等利用計画基本計画」は6地区、さらに2013年12月策定の「地域まちづくりセンター」の位置は6カ所となり、かつそれぞれの境界線は一致していないため、未整理の状況が続いており、市民にとっても理解しにくいものとなっている。

**3-2 再編プランと総合的な政策との関係(政策空間の再統合)の提案**

今後に向けた課題は、地域レベルでは各施策の地区区分を一致させた「統一地区区分」案を検討し、それぞれの施策を空間的に一致、連動させ政策空間を再統合することであろう。ここでは「公共施設等利用計画基本計画」で示された「6地区」をベースに他の政策空間を再統合することで解決を図ることができる。

単体レベルでは総量規制の観点から既存用地の転用で実現を図り、面積の観点から学校施設を核に多機能化させ、小中一貫校化/地域まちづくりセンター/図書館将来構想等の諸課題を事前調整の上、一体で整備する方向が望ましいと思われる。

ここでは6カ所の新小中一貫校(地域まちづくりセンター等併設)と3カ所の地域スポーツクラブに集約することを提案している。なお、本提案に関しては鶴ヶ島市の施策に対する独自の提案を含んでおり、市の実際の提案とは異なることを付記しておく。

**4. 施設再編と都の役割**

**4-1 生活圏からみた広域利用を含むマネジメント**

以上の通り、公共施設マネジメントは単なる財政危機に対応した施設の削減と捉えるよりも、生活圏からみた政策空間の再統合と施設利用圏の再配置、特に学校とスポーツクラブを核とした施設見直しから考える急激な社会変動への対応とコミュニティの再編の機会として捉えられるべきである。

**4-2 臨海部における3区協調の必要性**

東京都においては、積極的に区と区、区と市町村、市町村どうしのあいだに立ち、協調に向けた広域の調整をリードすることが求められる。特に今後大きな変化が予想される臨海部においては中央、港、江東の3区が互いに協調する必要があり、調整役としての都のリーダーシップが大きく期待される。

## オリンピックを地方創生(とりわけ森林再生)の契機に!



## オリンピックを地方創生(とりわけ森林再生)の契機に!



オリンピックが地方振興に直結する方策を立て、国を挙げて東京都を支援する空気を作り出す。そのために、都市の木造化へのきっかけを作り、森林再生を支援する。

### 1. 森林再生は今世紀の重大テーマ

オリンピックの開催が、国を挙げてのイベントとして、全国的な波及効果を持つためには、すでに都も着手していると思われる観光戦略の全国展開などが考えられる。

しかし、地方の地場産業に影響を及ぼし、地元雇用を拡大できる、より確実な方法をとるべきである。その方法が21世紀の技術社会を先導する契機となるような事業を、東京都発で起すことを期待したい。

日本は現在、森林飽和と言われるほど、森林の育成に成功し、水資源の涵養、水害の防止に寄与してきたが、今、森林管理が重大な危機に瀕しており、森林の再生が止まったままである。地球温暖化対策の根底には炭素の固定化があるが、森林の再生が進まないまま、巨大な低炭素化資源である森林力が弱体化しつつある。

森林再生は21世紀地球の最大課題の一つであるが、そのためには、森林資源の循環的な再生が不可欠であり、成材及び間伐材を含め、木材の利用量を飛躍的に拡大させる必要がある。このためには、木造で世界に比類がない都市を築き上げてきた日本の伝統に立ち返って、木造による都市空間の構築に再び取り組む必要がある。今までは、防火、耐震性などの観点から、木造建築に大きな制約がかかっていたが、防火性能及び耐震性能についてはすでに技術的なブレークスルーが行われ、建築基準法も改正されて、実用化の可能性は保証されている。

耐久性については、鉄やコンクリートという素材との単純な経年変化の差異だけが考慮され、都市の再生過程における構築物の建て替えの際における廃棄物の処理が全く考慮されておらず、真の意味での持続性についての配慮が不足していた。今後の都市再生の長期的展望に立てば、建築物の長寿命化もさりながら、建築素材の循環利用、廃棄物の最終処理を視野に入れる必要がある。その場合、日本の伝統的な都市空間の更新過

程を参照すれば、建築物の寿命を30年から50年程度と考え、素材のリサイクルと最終処理に配慮した都市建築物の循環再生過程も合わせて導入することによって、市街地の再生に当たるとい選択肢が必要となる。

さらに大震災火災などを考えると、集中して高密度に住むよりは、適切な密度で広がって住む方向を選択するべきであろう。特に、今まで営々として築き上げてきた都市公共施設の維持管理を視野に入れば、建築物の高密度化によって局所的な公共施設への負荷を増大させて追加投資をする一方、周辺市街地の人口の空洞化によって多くの都市施設の遊休化を招いている現状を決して放置するべきではない。不動産経済の福祉的な効果から言っても、適切な密度での市街地の展開を維持することが、今後の重要な都市政策の課題だと考えられる。

### 2. 東京が都市の木造化を牽引

以上の課題を総合的に解決する方策として、都市の木造化政策確立の要請がある。しかし、現在の政策体系、制度、民間市場では、この要請に応えられない。

そこで、オリンピックを契機として、東京都が、森林資源を抱える東北の被災地を始め全国の森林県とタイアップして、中層の木造建物を含む、木造市街地のモデルを構築し、都市の木造化の先導者となることを提案する。木質のバイオマスによって、そのエネルギー源を確保するとともに、水面や緑地空間などの自然環境をフルに生かした適切な密度と配置によるランドスケープ・エコロジーの理念を実現する先導的な役割を果たす。

様々な競技施設、外構施設を木造で行うほか、選手村の一部をこの方法によって実現することが望まれる。

もし、東京都の先導によってこのモデルが構築でき、都市の木造化が始まれば、人口減、雇用減に悩む全国の地方自治体において、地場の建設労働者に職を与え、新しい木材利用産業を發展させ、木質バイオマスのエネルギー源の導入によって、木材利用の増大、間伐材の利用などにより、森林再生維持への大きな道筋がつけられることとなろう。それを先導したオリンピックは全国的な支持を受け、大きなレガシーを残すことになる。

この提言書は、平成26年7月の当協会理事会で承認された下記「オリンピック都市レガシー研究会」における  
精力的な検討作業を経て、27年3月の理事会で承認されたものである。

日本都市計画家協会 会長 小林英嗣

---

## オリンピック都市レガシー研究会

座長 蓑原 敬 都市プランナー  
委員 有田智一 筑波大学  
饗庭 伸 首都大学東京  
池邊このみ 千葉大学  
倉田直道 都市プランナー  
陣内秀信 法政大学  
竹沢えり子 まちづくりプランナー  
田中裕人 ソシオミュゼ・デザイン  
土井幸平 都市プランナー  
中島直人 慶應義塾大学  
中野恒明 芝浦工業大学  
中村文彦 横浜国立大学  
野澤千絵 東洋大学  
野口浩平 代官山ステキなまちづくり協議会  
藤村龍至 建築家・東洋大学  
村上暁信 筑波大学  
柳沢 厚 都市プランナー

---

発行 2015年6月13日 認定特定非営利活動法人 日本都市計画家協会  
頒価 500円