

---

---

## ホットニュース(平成11年度／第13号)

---

---

### ●今月の業界ホットニュース／～都心改創の構図～

弊社のメンバーも執筆者の一員となって「都心改創の構図―東京業務地区再生の論理―依田和夫編著(鹿島出版会)」が出版されました。都心の中心部の活性化が課題となっている時宜を得たものとして、むすびの言葉の一部をご紹介します。

本書は東京都心の形成過程をつぶさに学習することから始めた活動の成果であるが、その内容は東京都心に限るものではない。今まさにわが国は歴史的転換点に立っている。総人口のピークアウト、環境問題の激化など、20世紀の日本をつくり上げてきた社会の基盤が変化しつつある。21世紀においても引き続き活力を維持し斬進的發展を遂げるため、国土構造から行財政金融システム、教育システムなど、あらゆる側面で自由競争時代に対応する社会経済システムの抜本的再構築が始まった。都市についても人口・産業が集中し膨張を続ける「都市化社会」から、産業・文化などが都市を舞台に幅広く展開する「都市型社会」に移行している。しかし、大都市や地方都市のいずれにあっても、中心部での人口が減少し空洞化が進行していることは深刻な問題である。また、国際競争力を具備させることは重要な課題である。

本書が示す都心改創の数々の戦略は、今日の共通テーマである大都市のリノベーションや中心市街地の活性化、PFIの適用、地元発意型の街づくりやタウンマネジメントへの思考と実践に、多くのヒントを与えるものと確信する。

因みに執筆者は、依田和夫、村橋正武、高橋賢一、南条道昌、谷口丞、佐々木正雄、山崎孟、渡辺輝明、堀田紘之の諸氏です。是非ご一読ください。

---

---

### ●今後の交通計画の行方

2000年代を目前にし、2005年をピークとした人口減少予測、高齢社会、世帯人数の低下、国・地方の財政危機、都市および地球環境の危機など様々な問題が指摘されている。都市交通の側面では、人口減少による交通需要の減少や自動車の低無公害化、ITSによる道路交通容量の有効利用・交通事故の減少などにより自動車交通問題が大幅に改善する可能性もあるが、これは楽観的すぎるといえないか。人口減少や地方の財政危機は、公共交通の存立を危ぶませる一方、高齢社会では公共交通ニーズは(増加するのではなく)強まる。こうした社会では、経済効率性に重点をおいた交通計画から、新たな理念に基づく交通計画が要請されよう。新たな財源対策、高齢者の交通権の保証、環境負荷の抑制、静穏で美しい都市生活空間の形成など様々な要請に応えうる交通計画のあり方を早急に打ち立てなければならない。

---

---

### ●住民に対するまちづくり意識の広め方

住民参加型のまちづくりが広がりつつある中で、弊社においても住民と意見を交換しながら計画案を作成したり、報告書とは別に住民向けにダイジェスト版を作成して調査の取り組みや到達点を報告するなどの住民対応の業務が着実に増加してきている。

しかし実際に住民と接してみると、まちづくり懇談会やワークショップ等に出席する方は少人数であることが多く、本当に関心は高いのか?と勝手に思ったり、住民にまちづくりの進め方や仕組みを短い時間で説明したところで、理解を得るのは容易でなかったりする。

自治体の担当者には、住民にまちづくりの意識をどのように広めていったらよいか模索しつつも、その対象は事業を予定している地区だけでなく、具体の調査や整備が実施されていない地区においても取り組んでいきたいという高い意欲を示す方も増えた。

まちづくりへの住民参加が質・量ともに定着するには、まちづくりの意識とその正しい知識を広めていくための、日頃からの地道な活動が求められてくると感じる次第であるが、ここでまず考えられる対策は「全体的な底上げ」である。懇談会に住民が多数出席し、パブリックの視点で意見を出してもらおう姿は、ある意味理想である。しかし、そこに到達するまでの担当者

やコンサルの努力は推して知るべきであり、懇談会の運営や出された意見の集約も大変であろう。そこで、対案としては「旗振り役の育成」があげられる。対象は実質的に数名のキーパーソンに絞り、彼らに住民とのパイプ役となってもらおう。A市のB地区における地区計画案策定調査の際には、これに近い形で短期間で都市計画決定を実現させたこともあり（勿論、市の担当者の尽力は言うまでもない）、効率的な進め方ではある。

住民参加は行き詰まることも往々にあり、その進め方は必ずしも画一的にはいかない。都市施策においてもバリアフリーなど以前は視野になかった概念が脚光を浴びているように、住民参加も時には発想を転換して新たな手法を試みることも意外なポイントかもしれない。

---

●「我慢」ができるか環境問題

---

一口に「環境問題」といっても今話題のダイオキシンやリサイクル、その他様々な分野が関連してくるが、本稿においては、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス削減を目標とした環境問題について私見を述べてみたい。

平成9年12月のいわゆる「京都会議」において、日本は2010年頃を目標として温室効果ガスの排出量を1990年レベルの6%削減を世界に対して公約した。6%ということそれ程大きな数値ではないかと認識されがちであるが、実は1995年時点では1990年比で二酸化炭素については8%の増加となっており、今後約10年間程度の期間に14%もの削減を行う必要がある。

政府では、これを受けて平成10年10月に「地球温暖化対策推進法」を設立して、温室効果ガス削減に対する取り組みを始めている。分野別に見ると、一般的には産業部門においては温室効果ガス削減に対する努力が大きいことに対して、運輸・民政部门の二酸化炭素排出量の増加が著しく、この両部門において環境負荷削減の努力が求められている。

一方で、現在の我が国は未曾有の不況に喘いでおり、経済対策の推進が求められる中、都市計画分野においても開発許可制度をはじめとして大きな規制緩和を進めていくことが経済界等から求められている。

環境負荷を削減していくということは、一般的には経済活動に掛かるコストを増大させることであり、また、利便性を求める市民生活に我慢を強いることとなる。しかし、環境負荷低減の努力を怠っていると、将来の我々の生活環境に大きな禍根を残しかねない大問題となってくる。

こうした相反する命題に対して、都市計画に携わるものとしても、方向性を見誤らない判断を行っていくことが必要であるとともに、市民に対して十分な説明を行い、市民自らが自分たちのまちの将来に対してどのようなビジョンを持っていくのかを十分に議論し、それを反映していくことができるような風土を醸成していくことが非常に重要になってくるものと考えられる。

経済原理や経営者理論に基づいた「規制緩和」の大合唱の中で、防災や福祉の観点とともに、「環境」の観点をしっかりと持っていくことを忘れてはならないと感じる。

アルメックホットニュース（平成11年4月15日発行）

////////////////////