

第6回首都圏政策研究会 要旨

日時 2011年3月21日(水) 15:00~17:00
場所 六本木アカデミーヒルズ(六本木ヒルズ森タワー49階)
講師 青山 侑 氏(明治大学公共政策大学院教授・元東京都副知事)
テーマ 「国際都市東京 首都圏の戦略」

1. ご報告「国際都市東京 首都圏の戦略」

(1) 都市戦略の活力をどうやって作っていくか

○ロンドンやニューヨークに勝つためには都心を機能更新しなければならない。東京都は1995年に東京プラン95によって方針転換し、都心の機能更新・羽田国際化・3環状道路を柱として定めた。

○都心の機能更新という方針転換に基づき、都市再生法が制定された。しかし、本来であれば都市再生法(特別法)で自由に用途や容積率や高さを提案できるはずなのに、都市計画法(一般法)で決めた地区計画が優先してしまっている状況。昨年での都市再生法の見直しでも抜本改正はされなかった。

○都市計画法で問題なのは、大都市の都市計画と地方の都市計画を一律に作っていること。都心のまちづくりと一般住宅地のまちづくりとは方法を変えた方がよい。

(2) 東京プラン95

○都心の機能更新、羽田の国際化、3環状線道路が柱。

○都心の機能更新…丸ビル・六本木ヒルズの再開発

○新宿副都心・臨界副都心によって、都心の機能更新が出来なかった。

○オフィス中心主義から成熟社会に合わせたアミューズメント主義に視点を合わせることで、都心の機能更新へ方針転換したのが95年。

○2002年の新丸ビル、翌年の六本木ヒルズの完成は、東京の都市整備にとって象徴的なできごと。新しい容積率時代の幕開けとなった。新容積率1437%。

○2003年 六本木ヒルズ、容積率640%。

○大都市、超高層ビル300m時代が来ている。

○羽田の国際化は従来タブーな話題であり、打ち出してから15年かかった。

○羽田空港の国際化が進められているが、空港までの地上交通の整備は進んでいない。

○3環状道路は2年後に首都高の中央環状線が完成予定。これにより都心環状線の渋滞はほとんど解消される。また外環道路もまったく目途が立っていないわけではない。

○東京は公共交通にまだまだ課題がある(都営浅草線東京駅接着、銀座線延伸、都心混雑駅解消など)。メトロを民営化したのは良いが、これで東京の地下鉄が終わりではない。東京の地下鉄の水準はロンドンやニューヨークに比べて圧倒的に高いのだから、あと少し手を加えればさらに便利になる。

○リニア中央新幹線についてJR東海は東京-名古屋を予定しているが、東海道新幹線とは違って用地買収がないのだから、東京-大阪を結ぶべき。いち企業戦略ではなく国策と

して決めるべき。

○再開発では、オープンスペースを造ることが主となってしまい、公園等の本来の設備が疎かになっている。

○都市公園の役割…税の配分

(3)「ロンドンプラン グレーター・ロンドンの空間開発戦略」(2004)

○ヨーロッパ 83 の大都市が集まり、総合的な空間計画の策定へ方向転換した。その第一号がロンドンプラン。

○ロンドンプランで、世界都市はロンドン(金融)、ニューヨーク(金融・観光)、東京(金融・ものづくり・観光)だと宣言。パリ(観光)も含めて良い。観光は経済的メリットが計り知れない。

○コンセプトは社会的包容力。ロンドンでは移民が 3 割を占め、多くが貧困にあえいでいる。手当ではなく、教育や雇用機会を与えるべきという考えから、移民の多く住む場所でオリンピックを開催することで、低所得の移民に雇用を生み出すという考えが出た。

(4) 世界のまちづくり・考え方の変化

○都市の三大要素…集住(多職種・大量)、機能(施設・システム)、中心性(交通)

○20世紀のまちづくりは効率性重視、21世紀は快適性の考え方に変化。

○EUは「土地利用計画」から「空間計画 **Special Planning**」へ。日本の自治体は「都市計画」から「まちづくり」へ。アメリカは「成長管理政策」から「賢い成長 **Smart Growth**」へ。同時並行的に、福祉・教育・経済・環境などを総合的に考える方向へ変わってきた。

○日本の人口は既に減少に転じている。スプロールを止めるための都市計画法はもはや用をなさず、新しい時代の価値観に合わせた都市計画法に変えて行かなくてはならない。容積率は住民の価値観に根付いておらず、中心的なコントロール手段ではない。

○都心の機能は伝票処理などの事務機能から交流機能へ移行しており、また世界的には地下の高密度利用が趨勢。もはや容積率という概念はなじまない。

○情報化時代の都市(ビル機能)は知的交換情報の交換の場となっている。

○コンパクト・シティとは、こぢんまり化ではなく高密度化をいう。ポイントは、中心市街地の複合用途という思想が入っていること。用途を細かく分ける都市計画法の考えはそぐわない。

○コンパクトシティ(高密度都市)平面的な広がりではなく、中高層建築が中心にあり立体的な都市。

○住宅・オフィス・商業・サービス・公共施設が中心市街地に集中。

○生活の質の向上をあきらめないのが成熟社会である。都市にとっては人々が楽しむことが重要。東京全体がどのような方向でグレードを高めていくのかが一つのキーワード。

○キーワード「生活の質の向上をあきらめない。」

2. 質疑応答

- Q. 羽田の4本目滑走路はあと10年ほどするとパンクするのでは。5本目の滑走路はどのように考えているのか。
- A. 東京湾では南北風が多いため、D滑走路の際の東京都案（南北滑走路）を北へずらして5本目の滑走路とすれば、回数は飛躍的に増える。今は空港と港湾を併せて輸送量を徐々に増やしている状態であり、さらにはC滑走路の延長が先ではあるが、5本目も可能性はある。なお、地上交通も改善しなくてはならない。
- Q. 日本橋北側などでは、10年前と比べるとマンション需要は伸びているものの、古い昔ながらのビルがそのままマンションとして連立している状態である。都が主導してもっと活性化できないか。
- A. 日本橋だけではなく、日本橋川全体の水辺再開発として行くと、都心全体の価値向上につながる。ソウルのように、長大な道路ではなく街の価値向上のために投資すれば、日本橋全体が活性化する起爆剤となる。