

# 新しい次元に入る都市政策

株式会社みずほコーポレート銀行顧問  
藤井 威

都市開発、都市計画、地方都市振興などの一連の政策（以下、都市政策と総称）は、いかなる経済発展段階であれ、また、いかなる経済情勢のもとであれ、その政策としての重要性が減少するなどということはありえない。しかし、これらの政策群の持つべきヴィジョンや具体的内容ということになれば、不断に吟味し、時代の求めるところに全力で適応してゆく必要があることもまた言うまでもない。

わが国の従来型の都市政策のヴィジョンや具体的な政策内容の持つ特徴をやや大胆に簡略化すると、経済面での高度成長や所得の上昇過程をストレートに反映して、次のように言えるのではなからうか。

まず第一に、都市政策のヴィジョンとして、経済活動の活性化と効率化が前面に置かれ、経済的繁栄が事業目標の中心を占めていた。

第二に、都市政策の具体的な内容としては、未利用地の有効な開発、既集積地の高度利用など、もっぱら物的施設の整備に集中していた。もともと、ハードな施設整備に加えて、ソフト面での施策が重要という認識は、近時、次第に進んできたものの、施設整備を前提とした上でこれをいかに有効に利用するかという次元を越えるものではなかった。誤解を恐れずに大胆に言えば、旧建設省の所管の範囲内で、立案し実行できる事業に大きくかたよっていたのである。

第三に、線引き、用途指定、ゾーニング等の手法を多用、偏重し、オフィス地域と住宅地域を厳密に区分することなどによって、市民の広汎な活動を経済活動と社会的・文化的な活動とに分割して考えるのが一般的であった。

第四に、本来都市政策の中心に置くべき市民の活動の快適さ―アメニティー―よりも、単純に自動車の行動の利便を重視するという本末転倒を生んだ。伝統的な中心市街地から、なつかしい魚屋や雑貨屋が姿を消し、屋間からシャッターが目立つほど見るかげもなくさびれた状態になれば、まず駐車場さえ整備すれば活性化できるという単線的発想しかできない例を多く見るのである。

第五に、以上の特色からくる当然の結果として、地方都市に至るまで、広い自動車道に沿ってコンクリートの

建物が林立する小東京的市街地が形成され、歴史的伝統的な地域の個性が圧殺される傾向を生んだ。

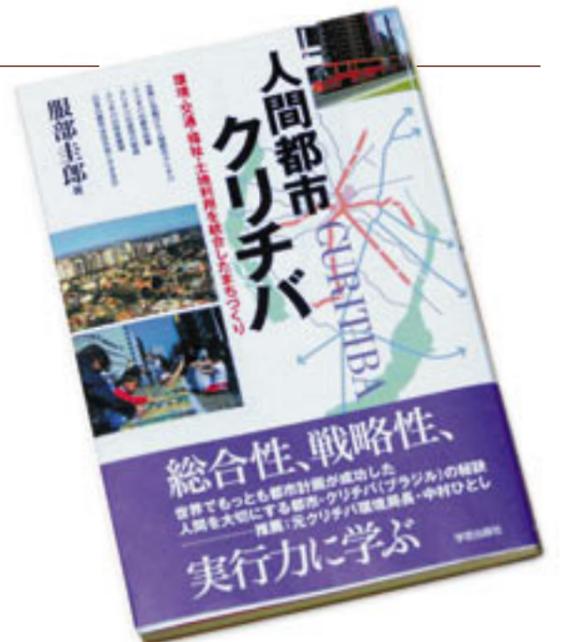
市民の高所得が実現し、他方で経済の高成長時代も終わった現段階での都市政策は、従来型の発想はその効果が著しく減退しており、ヴィジョンや内容を現実に即応させて大きく変化させなければならぬことは、今や、自明のことではなからうか。その際の視点として、「持続可能性原則」（サステイナビリティ）を都市政策のヴィジョンの中心に置くべき時が来ている。―私はそう思っている。

周知のように、「持続可能性原則」は、一九八七年にブルントラント元ノルウェー首相を委員長とする「環境と開発に関する世界委員会」の報告書（※）において定式化され、一九九二年、ブラジルのリオデジャネイロで世界の首脳を集めて開かれた「環境と開発に関する国連会議」（地球サミット）において、世界政策のよるべき原則として正式に確認された。その上で二十一世紀に向けて地球環境の維持改善のために各国が実行すべき行動計画を広汎にもりこんだ「アジェンダ二十一」が採択されている。

（※）ブルントラント委員会の報告書は、この原則の定式化によって、ローマ・クラブの提言 すなわち、地球環境のこれ以上の悪化を防ぎ、良好な環境を次世代にひきつぐためには、これ以上の開発を抑え、ゼロ成長政策を探るべきだとする提言に対するアンティ・テーゼとして、開発と環境とを両立させるための理論構成を提供したと考えられている。

このような経緯を踏まえて、この原則は、一般に、環境政策と結び付けて理解されており、都市政策との関連では、ゼロ・エミッションに代表される省資源型、省エネルギー型、資源循環型の都市形成を目指すものと考えられている。これは、持続可能性原則の一つの重要な側面を構成するものではあるけれども、これがすべてではない。持続可能性原則の本来のインプリケーションは、現代の活動が、次世代あるいは次の世代の活動を妨げたり、悪影響を及ぼしてはならない。次世代以降に良

## BOOK REVIEW



### 人間都市クリチバ

環境・交通・福祉・土地利用を統合したまちづくり  
服部圭郎著 学芸出版社 2004年4月

ブラジル南部の都市クリチバは、リオデジャネイロ、サンパウロからブエノスアイレスを結ぶ交通幹線にある都市であり、パラナ州の州都である。1971年にこの町の市長に就任したジャイメ・レルネル氏は、歩行者を中心とした人を大切に作る町づくりを目指す広汎なマスタープランを作成し、強力な指導力と実行力によってこの町を世界でも有数の持続可能な都市へ再生させることに成功した。先に述べた1992年の地球サミットでも、クリチバの成功が注目を集め、レルネル市長の実践した環境政策を含む戦略的、総合的な都市政策が表彰を受けた。本書は、この都市再生策の経緯、内容、成果を詳細に解説している。例えば、街一番の繁華街から自動車を閉め出した歩行者専用モル（花通り）を設置する、あるいは、都心に四方から接近する骨格軸を設定し、バス専用レーンの設置による安価な交通システムを実現するとともに、沿道の店舗、住民へのアクセス専用の車道と歩道を設置する。これとは別に、この幹線道と平行して高速走行が可能な通過交通専用道を設置するいわ

ゆるトライナリ・システムを市内が最も高密度で高度利用が可能なゾーン指定を行う。その他、川辺の緑地保存、市民参加によるごみ分別、都市政策内にスラム対策を、戦略的にくみこむ政策、その一環として家庭リサイクルシステムなどを野菜に交換するシステムなどを総合的に立案し、実行したのである。なお、本年10月には、レルネル市長をわが国に招聘し、都市再生に関する講演とシンポジウムが行われた（日本建設家協会主催）。



### スウェーデンの修復型まちづくり

知識集約型産業を基軸とした  
「人間」のための都市再生

伊藤和良著（株）新評論 2003年9月

本書はスウェーデン西部に位置する同国第二の大都市ヨテボリ市の西部に広がる旧造船工業地帯ノラエルプストラデンの再開発と再生事業の計画、実施、成果を市民の視点から叙述する。この計画は、広大な造船所跡地をITなどの先端的産業が集積するサイエンスパークに再生してゆく過程と成果を示しつつ、その重要な視点として人間を中心に置いた都市再生であったことを強調する。