これからの都市計画

筑波大学大学院　システム情報系社会工学域　教授　谷口　守

人口減少や高齢化、環境配慮など、都市づくりに関わるこれからの建設産業は今まで以上にさまざまな事柄に配慮する必要がある。一方で、同時にこれらの課題を乗り越える中で、新たなビジネスチャンスの広がりも期待できる。個人や世帯レベルでは「住宅のリフォーム」ということは既に一般的な概念として通用しているが、これからは「都市構造」をコンパクトにリフォームしていくことが未来型都市づくりの大きなポイントになる。そのためには都市として機能を集中すべき地域において、最新で思い切った社会基盤投資を行うことが必要不可欠である。

「都市構造」のリフォーム
コンパクトなまちづくり

これからのわが国の都市は過去とは全く違った状況に直面することになる。今後50年の間に、わが国の人口は約30％減少すると言われている。高齢化率も現在のおよそ2倍となり40％を超える。また、エネルギーや資源の有効利用の必要性は高まりこそすれ、緩和されることは考えにくい。同時に都市内の社会基盤や施設も老朽化が進んでおり、その維持・更新のニーズが今まで以上に高まっていくと考えられる。これからの都市計画はこれら過去には顕著ではなかった多くの課題に対し、新たに配慮していくことが期待される。

このような次世代の都市計画の、幅広く、かつ重たいニーズに応えるためのコンセプトとして、コンパクトなまちづくりがここ数年来重視されるようになってきた。都市を再生する際はいたずらに郊外に市街地を広げるのではなく、「選択と集中」の考え方に基づいて密度の高い効率的な空間構造を達成しようというものである。これはまさに「都市」の、そして「都市構造」のリフォームといえる。ただ、この都市のコンパクト化という考え方は、都市づくりという観点からは必ずしも正しく一般には理解されていない。多くの一般的で、かつ誤った解釈は、財政制約も厳しいことから、単に都市への投資規模をスケールダウンしていくものという誤解である。

都市の現在までの成り立ちを考えれば分かる通り、このような考え方でコンパクトなまちづくりを実施してもうまくいくはずはない。なぜなら、そのような思考過程に基づいてできた都市など誰もが選択したがらないからである。現実が示す通り、人口増加がピークを過ぎた現在でも、多くの都市で郊外へと市街地がまだ拡張を続けている。その理由は、郊外で暮らす方が同じ対価で魅力的な暮らしができるからにほかならない。また、既存の都市を単に高密化するだけでは、以前と比較してそこでの居住環境は悪化するのが通常である。ひとことで言えば、安上がりで質の低いまちが量ばかり増えるメカニズムが支配的な中で、郊外への無秩序な市街化が当然のように進行してきたというのが現在までのまちづくりの実情なのである。

写真１　札幌創成川通アンダーパス事業
（地下に自動車道が入っている）

写真２　コンパクトなまちづくりの軸を担うＬＲＴ（フランス・ミュールーズ）

「集中」エリアの基盤整備
最新技術と積極的投資を

前述のような文脈から明らかな通り、現在求められているのは単なる形だけの都市構造のリフォームではない。その圧倒的なクオリティーの向上を伴った内部構造の本質的改革こそが必要不可欠である。そのためには最新の技術開発と積極的な投資が欠かせないのである。そのことによって初めて現在までの「安物の都市空間の量ばかりを広げる都市づくり」の流れを断ち切ることができよう。この文脈の中で、少なくとも「集中」を目指すエリアにおいては、次のような技術開発や投資が不可欠である。

①まず、「集中」エリアとなる地区の質を圧倒的に高めること。そこに住み続けたいと思える景観、都市サービスなどを確実に提供すること。建物個別に誘導をしていたのでは十分な対応はできないため、むしろ多少の費用は要しても思い切った面的事業として投資を行う必要がある。（**写真1**）

②このような事業化が特に難しいのは、既に高密に居住地が「密集」している「木造密集市街地」である。そこでは無理に前述のような事業を進めるのではなく、既存の市街地をいかにコストをかけずにその防災安全性を高めるかに主眼を置くべきである。

③高齢者が増える中で、自動車に頼らないでも質の高い暮らしが送れる仕組みをつくることが求められる。例えば、ビルの中ではいつでもエレベーターで上下に自由に無料で移動できるように、都市内の横の移動についても便利で料金の安い移動システムを提供することが不可欠である。需要の見込める都市軸においては次世代型路面電車（ＬＲＴ）を、それだけの需要に満たない移動については、自転車やセグウェイなど、新たなスローモビリティーを埋め込んでいくことも重要である。例えば、**写真2**のフランス・ミュールーズでは人口11万人の地方小都市でありながら、ＬＲＴをベースにしたサービスレベル、デザインクオリティーとも極めて質の高い移動システムが提供されている。

④太陽電池や電気自動車など、単体の技術革新ばかりが目につくが、それだけでは有効な未来はひらけない。例えば、連動させたスマートグリッド（次世代電力網）の技術をさらに向上させ、都市づくりの中で世帯間、地区間でもエネルギーの相互融通ができるようにすることによって、初めて地域内でエネルギーの自給自足（地産地消）に近づくことが可能である。個別技術の性能だけではなく、まちなかでの暮らしにおいて、実際にそれを誰がどのように活用するのかということも含めた新たな都市づくりを考える必要がある。

⑤今後とも増加が予想される低未利用地をどう活用するかも重要な問題である。前述④のエネルギー自給をまち中でより確実なものとするのは、例えば**写真3**のように、低未利用地をエネルギー生産拠点と捉えるような発想の転換も重要である。エネルギーの料金体系などソフト施策もこのような未利用地の有効活用が進むよう、再考を重ねていく必要があろう。

⑥意外と盲点なのは、都市機能を集中させるエリアには十分な都市インフラを供給する必要があるということである。例えば、コンパクトな都市では公共交通が選択される確率が高まることから、道路投資は不要になるといった極端な誤解が生じやすい。実際は集中エリアでは新たな都市機能集積が追加されるため、自動車交通量は以前より増加する（圏域全体で見れば減少する）ことになる。

近年では困ったことに土木事業や社会基盤整備を行うこと自体が悪いことのように言いはやされがちである。しかし、良いものができてしまえば以前の批判は何であったかと思われるぐらい絶賛されるというのが現実でもある。都市内の事業に限らず、第二東名高速道路、東京スカイツリー、東京ゲートブリッジ（**写真4**）などいずれも然りであり、「安物」でない都市基盤、そして都市を市民一人ひとりが希求しているということを市民自身が自覚することが実は最も大切なことである。みんな「よいもの」が大好きなのである。

「存在するよきものはすべて独創の結果である」―。哲学者で経済学者のＪ・Ｓ・ミルは「自由論」でこう書き残している。

写真３　まち中でエネルギー生産
つくば市内のメガソーラー（美樹工業）

写真４　建設中の東京ゲートブリッジ
（10年８月撮影）

建設産業