

プロローグ

宇沢弘文

20 世紀の都市は、近代的都市計画の理念にもとづいてつくられてきた。この近代的都市計画の理念は、イギリスのエベネザー・ハワードの「田園都市」に始まり、アメリカに渡って、パトリック・ゲッデスによって拡張され、広域都市の考え方に受け継がれていったが、その昇華点は、ル・コルビュジエによる「輝ける都市」の理念であった。ル・コルビュジエの「輝ける都市」は、20 世紀の都市の形成、再開発のプロセスに決定的な影響を与えた。

ル・コルビュジエの「輝ける都市」は、都市を一つの芸術作品とみなし、合理的精神にもとづいて、最大限に機能化された幾何学的、抽象的な美しさをもつ。それは、高度に発達した 20 世紀の工業技術と抽象派の芸術とを都市の形に結晶し、具現化したものである。これを象徴するのは、ガラス、鉄筋コンクリートを大量に使った高層建築と近代的なデザインをもつ自動車であった。それは、20 世紀の企業資本主義にたくみに適合していた。しかし、ル・コルビュジエの「輝ける都市」は抽象派の芸術作品としてはすぐれた作品かもしれないが、人間が生活して、人間的交流をもち、人間的な文化を形成してゆく場ではない。

それに反して、社会的共通資本としての都市というとき、都市は居住する数多くの人々の生活の場であり、また人々が働き、生計を立てるために必要な所得を得る場でもあり、訪れる人々をも含めて、多くの人々がお互いに密接な関係をもつことによって、文化の創造、維持をはかってゆく場でもある。

かつて私たちは「最適都市」という概念を提起した。最適都市は、いわゆる近代的都市の理念を超えて、都市の中で生き、生活を営む市民の視点からみて、どのような構造をもち、どのような制度をもった都市が望ましいのかということを探るために導入されたものである。限られた地域のなかに、技術的、風土的、社会的、経済的諸制約条件のもとで、どのような都市的インフラストラクチャーを配置し、どのようなルールないしは制度によってそれらを運営したら、そこに住む人々にとって人間的、文化的、社会的な観点からもっとも望ましい生活を営むことが可能であろうかということを探るというのが最適都市の考え方である。社会的共通資本としての都市の考え方は、最適都市の考え方をさらに発展させて、社会的、文化的、自然的な観点から魅力のある都市をつくるための制度的諸条件を明らかにしようとするものである。このとき、基本的な役割を果たすのは、ジェーン・ジェイコブスの思想である。

第 1 章「社会的共通資本としての都市」(宇沢弘文)は、ジェーン・ジェイコブスの思想に焦点を当てながら、社会的共通資本としての都市の基本的性格を考察し、21 世紀における都市のあり方を模索する。

1961 年に刊行されたジェーン・ジェイコブスの『アメリカ大都市の死と生』は、20 世紀を通じて支配的であったアメリカにおける都市再開発のあり方に対して根元的な批判を展開し、人間的な都市の基本的性格をジェイコブスの四大原則として特徴づけた。ジェイコブスの考え方は、若い都市計画者たちの間で革命的ともいえるべき影響を与え、数多くの都市、あるいは公共的空間が、彼女の理念にもとづいてつくられてきた。

20世紀の初頭、アメリカには、数多くの魅力的な大都市があった。それらの大都市には、幅の狭い、曲がりくねった街路が隔々にまで行き渡っていて、人口密度も高く、人々がおおぜい、絶えず行き交っていた。主な交通手段は路面電車であって、これもまた隔々にまで敷かれていて、人間的な営みを可能にしていた。ところが、1950年代の終わり頃には、これら大都市の大部分は「死んで」しまった。ジェイコブスは自らの足で、アメリカ中の都市を歩きまわり、数多くの住みやすく、人間的な魅力をそなえた町並みが残っているのを発見した。そして、これらの魅力的な、人間的な町並みに共通した特徴を探し出して、それらをジェーン・ジェイコブスの四大原則としてまとめたのである。ジェイコブスの四大原則は、これまでの都市の考え方を全面的に否定して、人間的な魅力をそなえた、住みやすく、文化的香りの高い都市をつくるために有効な考え方であることは、『アメリカの大都市の死と生』が出てから半世紀近くのあいだにはっきり示されてきた。

第2章「ヨーロッパの都市計画から学ぶ」(伊藤滋)は、「コンパクトシティ」を中心にして、都市計画の現代的な考え方を簡潔、かつ的確に展開する。コンパクトシティは、20世紀文明を総括し、21世紀のあるべき都市像を表現するものとして、1990年代から使われ始めた言葉である。

コンパクトシティの一番象徴的な点は「混合型の土地利用」にある。その典型的なイメージはパリの旧市街でよく目にする光景である。せまい空間のなかに、すぐれて人間的、文化的な生活が営まれている。長持ちする建物の中で長持ちする家具を使い、徒歩で行ける店に行って毎日の買い物をする。エコロジカルでサステイナブルな都市生活そのものではないだろうか。このようなコンパクトな街が21世紀にわれわれが考える街である。

日本の場合、ある程度のコンパクト化はすでに成し遂げられている。日本の都市はまず鉄道によってつくられたからである。自動車に支配された欧米都市よりも、日本の都市にはある程度のコンパクト性がある。ヨーロッパ的な都市生活を可能にしている、市街地にも複合的な用途がある。伊藤論文で強調されているのは、市民にとって望ましいのは、良き住宅、良き住宅市街地であり、自然を積極的に取り込みながら、街を美しくしてゆく運動が日本でも実行に移されることへの期待である。

第3章「都市の成長管理 真の都市再生へ向かう道」(原科幸彦)では、都市のルネッサンスといえるような、住みやすく人間的な魅力を備えた都市をつくるための基本的な視点を提示する。政府はいま、都市再生の推進を謳っているが、それは都心部をさらに高密度利用しようというだけの単純な計画である。しかし、都市再生とは単に高層建築物をつくることではなく、都市のルネッサンスと言えるような、住みやすく人間的な魅力を備えた都市をつくることである。そのためには、空間にゆとりを持たせ、緑豊かで、地域の歴史、文化を大事にするものでなければならない。都市の居住環境は、安全性、健康性、利便性、快適性、そして、地域の個性で評価できる。さらに最近では、地球環境負荷を考えた持続可能性も付け加えられるようになってきたが、もっとも優先度の高いのは安全性である。それは、自然災害だけでなく火災、交通事故などの人為的災害を含めて考える。このためには、緑地の確保とともに道路体系の整備が不可欠であり、両者を含めたオープンスペースを生み出す計画が必要である。

都市環境として魅力的で、すばらしい面をいくつも持っている都市と日本の都市、たとえば東京と比較することが重要である。それぞれの国は文化的、社会的背景が異なり、気候風土も異なるので、単純な比較はできないが、経済先進国の大都市で世界都市と言われ

るような都市のあり方から学ぶことが多い。とくに土地利用密度という都市の基本的なあり方は、個々の小地区ではなくある程度以上の広がりについてみれば、社会・文化的な条件により生ずる差異は吸収され共通する部分が抽出される。このような観点から東京の現状を考えてみると、職場と住居が過度に分離しているのが東京圏の土地利用である。また、自然や自然景観を楽しめる大規模な緑地や農地が遠隔地にしか存在しない。これは十分な都市計画のないまま、自由競争経済の原則が行きすぎた結果もたらされたものである。戦後 50 年近くを経て出来上がった現在の東京圏の姿は、人々の基本的な生活の質から見れば成功であったとはいえない。安全で快適な、より良い居住環境を創造するためには、土地利用規制の強化が必要で、容積率規制も緩和すべきではない。安全で豊かな都市環境を形成するためには、適正密度になるよう成長管理を基本方針とした計画づくりを行うべきである。これは個別の都市の計画ではなく、広域的な視点からの環境計画である。

しかし、地域の合意がなければ具体的計画とはならない。環境計画の基本は広域的な土地利用計画である。この土地利用計画のもと自由競争経済のメカニズムが発揮されることにより望ましい地域環境が創造される。環境基本計画の策定には、地域住民の意向を積極的に反映させることが必要である。環境計画への参加は広域的な住民が対象となるので、都市レベルを超えた広域的な計画への住民参加をどうするかが、今日の重要な、制度的・技術的な課題である。また、広域的視点からの計画のためには、行政は、個々の自治体の枠を超えた協力体制を持つような発想の転換がなければならない。

第 4 章「地方分権と都市再生」(神野直彦)では、都市のルネッサンスは、地方分権を前提としてはじめて可能になることが強調される。

1920 年代に都市化にともない、都市の自治を求める運動が強まった。大正デモクラシーの財政政策は、国税である地租と営業税を地方税に委譲することにあつた。それは、1928 年の第 1 回普通選挙「政友会の選挙標語」地方に財源を与ふれば 完全な発達は自然に来る」に象徴されているが、大正デモクラシー期から戦時期にかけて、逆に中央集権への道を歩んだ。そして、第二次大戦後の戦後改革は地方分権を推進したが、大正デモクラシーが担った地方分権の課題は、いぜんとして重く、その現状は暗い。

他方、ヨーロッパでは、1980 年代から地方分権が大きくなるとなっておりおこってきた。中央集権の代表国家といわれるフランスでも、ミッテラン政権のもとで地方分権が強力に推進され、1982 年に地方分権法が制定された。この地方分権の動きと連動して、環境と文化をキーワードとしてヨーロッパで都市のルネッサンスが始まった。工業によって破壊された環境を改善するとともに、工業に変わる知識産業を地域に伝統的な文化を復興させることによって創り出しつつある。

ヨーロッパで現在進行中のルネッサンスは、自然環境と地域文化の再生を主軸として展開されている。国民国家が成立する以前に、その地域社会が育んできた地域文化の復興を目指し、国民国家の枠組みを超えた地域軸を中心にして展開されている。それは、地方分権の前提のもとに財政の市民的管理を軸として、住民の共同事業として実施されている。決して中央政府から強制されたものではない。

しかし、日本の地域社会は固有の地域文化を喪失して、画一的な地域社会の集合体として、非人間的、反文化的同質社会が形成されてきた。しかし最近、数多くの都市で、環境と文化をキーワードに、人間の生活する「場」としての地域社会の再生を目指す動きが展開されている。しかし、日本では地域社会の共同経済である財政についての自己決定権がほと

んどないため、常に壁に当たっている。地方自治体が財政の自己決定権を拡充することは、景気回復と同時に財政再建を達成する道でもある。

第5章「教育の場としての都市」(間宮陽介)は、子どもの成長を学びのプロセスとして捉え、学びの原型を「遊び」と考える。そのとき、成長を支援する教育の場は学校を超えて、都市全体に広がる。学校は教育の場の高々一つにすぎず、学校教育の改革を論じる場合にも、都市を背景に据えなければ、その方向を誤る可能性のあることを示唆する。ゆとり教育が正当なのは学校を都市から独立させて考えたときであり、都市を背景においたときのゆとり教育は、そうでないときのゆとり教育とは性格を異にする。

ゆとり教育に限らず、教育改革論の多くは、学校を孤立させ、改革を都市という文脈から切り離して考える。従来型のクローズドシステムに対する批判として提案されたオープンスクールもまた学校を学校の外部空間から孤立させている。開かれた空間と閉じた空間とは相互補完的なものであって、開かれた空間の中では閉じた空間はむしろ我を取り戻す避難所として機能することもある。間宮論文で強調されているのは、都市全体が子どもにとっては学校であり、全体的視野の下に教育改革を論じなければ、改革は子どもにとって逆作用を及ぼしかねないということである。

第6章「文化としての都市の緑地」(石川幹子)は、世界の各都市が、どのような理念、計画、政策、財源、人のネットワークによって社会的共通資本として緑地を維持、継承、創出してきたかについて論じ、21世紀における展望について考える。

緑地は、人々の生活の記憶と深く結びついている。しかし、高度な土地利用が求められる都市において、緑地を社会的共通資本として担保していくためには、社会の強い意志が必要である。この意志に如何なる形を与えるかは、時代、国、都市により多様である。世界各地の都市には、誇りとなる社会的共通資本としての「文化としての緑地」が存在する。石川論文では、世界の各都市が、如何なる理念により、都市に緑地が維持・継承されてきたかについて、19世紀中葉からはじまる近代化のプロセスを俯瞰し、今後の課題、戦略について考察を行う。

まず、産業革命による都市への人口産業の集中により、環境衛生、不良住宅地、都市内交通等の問題が深刻化し、既存都市の改造が課題となった。つづいて、20世紀初頭から前半にかけての時代である。都市の領域が急速に拡大し、外縁に広がる田園地域との土地利用の秩序の構築が都市計画の主要なテーマとなった。イギリスでは田園都市論、ドイツでは、土地区画整理とゾーニング・システムを生み出した。急速な都市の拡大に直面していたアメリカでは、パークシステムの理論と事業手法が実践的に展開された。これらの世界各国の実験が合流し、総合計画としての都市計画が誕生したのが、1920年代であった。緑地は、都市構造の基本をなす都市軸として位置づけられた。第二次世界大戦後の都市計画を主導したのが、1945年に策定された「グレーター・ロンドン・プラン」であった。都心への一極集中を回避し、衛星都市を適正に配置することによって、新しい大都市圏を創り出す考え方は、世界各国の都市政策に大きな影響を与えた。緑地は、グリーンベルトとして、「都市の成長管理」政策の柱として位置づけられた。つづいて、1970年代から20世紀末にかけての時期には、都市の外延的拡大により、都心の空洞化が進み都心の再生が課題となり、「都市の活力」が緑地整備の誘因となった時代である。

そして、21世紀の課題の第一は地球温暖化であり、大気中への二酸化炭素排出を逡減していくためには、自動車依存型の拡散的都市構造の抜本的転換が必要である。第二は、生

物多様性の回復である。人間中心の都市から、人間も自然の一部であるという基本に立ち返った都市の再編が必要である。第三は、地域固有の文化の復権である。大量生産、大量消費、そして均一化の時代から、地域固有の多様な文化の掘り起こしが行われている。都市の緑地は、この文化を現す象徴的存在である。

第7章「観光学的都市の理念」(岡本伸之)では、都市の文化的な側面に焦点を当てながら、観光学という学際的な視点から都市を論ずる。新しい観光のあり方に注目し、都市の文化を重要な観光資源と考え、21世紀における都市観光のあるべき姿を模索する。

観光は一般に、移動と滞在にともなう経済的な重要性が注目される。都市を目的地とする観光についてもその経済的な重要性が注目されたが、1990年代になってから、欧米の都市で、中心都市の中心部の荒廃に対する都市再生の手段として観光振興が注目されるようになった。

観光による文化交流も重要である。人々は、自国の文化の特性を自覚するのは、旅行者の眼差しを意識する時である。昔から観光の魅力にあふれた都市では、そうした文化の洗練の好循環が機能しているが、東京のような都市では、文化の洗練のメカニズムは起こらない。自国の文化のどこが優れているのか、気づき得る機会に恵まれないからである。その結果、環境が変化する中で、自国の文化をどのような方向へ変化させていけばよいのか、方向を定めることができない。都市における観光往来は、都市の成長の契機であり、原動力であり、都市の熟度を表す指標である。

都市における観光往来は、都市の成長の契機であり、原動力であり、都市の熟度を表す指標である。日本のような、外国には大挙して出かけるが、来訪する客人は極めて少ないというような国の将来はあやうい。都市、とりわけ首都東京の国際観光に対する責任は重い。

第8章「熟練の集積と地域社会 大田区を通して考える」(柳沼寿)では、大田区における小零細工場の集積を、高度で柔軟な分業システムとして捉えて、その背後にある熟練と隠された知恵の多様性、取引費用を低下させ、またイノベーションを促進させる信頼とそれを産み出す社会交流資本の役割を強調することによって、従来とは異なる角度から大田区という地域社会を捉え直そうとする。大田区における零細工場が、地域社会との相互依存的関係の中から独自の気質を持つ熟練した人々を産み出し、かれらが地域社会のイノベーションに関わり、その社会を継続的に発展させてきた姿を描く。

この視点に立って、地域社会における産業と人との関わり方に、より広がりのある、人間的な視野を取り入れることができる。

まず大田区における工場の集積と構造について簡単に整理した後、それを経済学的視点から説明できるフレームワークを検討し、熟練の意味を隠された知恵の学習過程として捉え、その拡散と伝達が地域社会のイノベーションと関わっていることを示す。熟練を備えた人々の気質が地域社会との相互依存的関係の中から形成されることを述べ、最後に大田区の多様な熟練の集積や高度の分業システムの存在を考慮した「大田区モデル」を考え、それが大田区独自の多様な都市として説明できること、さらに近年の同時的な環境変化が大田区の工場集積に重大な影響をもつことを示す。

第9章「交通と都市環境の保全 道路交通と公共交通」(國則守生)は、都市のルネッサンスを考える場合、欠かすことができない都市交通の問題に焦点を当てて、道路交通と公共交通との関連を中心に議論を展開する。

20 世紀は工業諸国を中心として大規模な人口移動を伴った都市拡大の世紀であった。ここでは生活の質の向上や環境に優しい移動手段のあり方といった課題は多くの場合、後回しにされ、量的な生産・消費活動に重点が置かれる政策が優先されてきた。しかし、こうした都市化の流れも工業諸国では行き詰まりを迎え、21 世紀は、周辺を含めて働きやすく住み良い魅力的な都市の再構築、すなわち都市のルネッサンスが求められる状況となっている。

國則論文ではまず、環境と交通、なかでも増大する道路交通との関係を取り上げ、周辺を含む都市地域での旅客輸送を中心に議論を進めてゆく。都市と環境の関係を議論する際に避けては通れない都市交通の問題を主として都市周辺部を含む都市地域での旅客輸送という観点から論ずる。とくに増大する道路交通に対して、どのように公共交通が対処してきたかについて欧米の中規模都市のなかでも先駆的とみられる都市を例にとって議論を展開する。そこでは中心市街地での歩行者や自転車利用者の重視策とともに路面電車などを効果的に活用した政策を観察するとともに、それらの政策の背景などについても考察を行う。とくに周辺を含めた地域での都市計画や自立的で責任のある意思決定、公共交通の財源の確立などの必要性について指摘を行う。

つぎに交通問題を経済的な観点から議論するときに欠かすことができない外部費用の視点を紹介し、都市での公共交通手段を優先すべき根拠などの考察を行う。

それぞれの都市が究極的にはどのような都市を目指すかということにも関連している。しかし、國則論文では、無定見な都市のスプロール化を防ぎ過大なインフラ整備負担を避けつつローカル、リージョナルな環境を保全しつつ地球環境問題の要請にどのように答えるかといった問題を取り上げ、住みやすく活力のある都市地域を創造し魅力を高めるためには、都市交通のあり方を含めた包括的な取組みが欠かせないことが強調される。

第 10 章「都市の温暖化」(内山勝久)は、近年大きな社会的関心をよぶようになってきた大都市の気温上昇を取り上げる。これは東京などの大都市において著しい。たとえば、過去 100 年間で東京都心の気温は約 3 上昇し、これによって健康被害や夏季の集中豪雨など、市民の生活に様々な影響が生じている。1990 年から 2100 年までの全球平均表面気温上昇は 1.4~5.8 になり、それに伴う気候条件の不安定化と人類への悪影響が予想されているが、東京における過去 100 年間の気温変化は、まさに 21 世紀の地球全体の平均的な気温変化を先取りしているといつてよい。現在都市部で発生しているさまざまな影響も、将来の地球の姿を示唆する貴重なデータである。

ヒートアイランド現象の大気汚染問題的性質として注目されるのは、汚染 1 単位からの被害が時間と空間によって異なる点である。時間的には、窒素酸化物や硫黄酸化物は、大気中に放出されると何時間あるいは何日後に大部分が浄化されてしまう点でフローの汚染物質と言えるが、熱も似たパターンを持つ。日中と夜間では被害の程度は異なり、季節によっても異なる。超長期にわたって大気中に残留して影響を継続させる、ストックの汚染物質である温室効果ガスによる被害とは対照的である。

内山論文では、ヒートアイランド現象を、都市問題として取り上げ、都市の熱汚染対策に焦点を当てて考察する。まず、ヒートアイランド現象について、気温の状況や発生メカニズム、影響等を既存の調査・研究に依拠しながら概観し、ヒートアイランド現象の原因を詳しく見るとともに、現在一般的に提示されている対策について考察する。つづいて、都市大気の維持・管理方法について、社会的共通資本の考え方を援用し、排熱の拡散を阻

害しない都市のありかたといった観点から検討する。