

報告 1 環境政策から見た都市デザイン

田 島 夏 与

最初に、「環境都市」とはどのようなものかを考えてみます。図1で見ると、これには二つの条件があると考えられます。

第一に、都市の内部で生活する人々にとって優れた生活環境があることが必要です。優れた住環境を特徴づけるものにはいくつか考えられますが、豊かな自然や緑に恵まれていること、大気汚染や騒音の原因となるような産業や道路が少ないことなどがあります。またゴミなどが散乱しておらず清潔であることや、犯罪や自然災害などからの安全性が確保されていることも重要です。通学、通勤や買い物、通院などのための施設が充実していることなども、広い意味での環境条件であると考えられます。このような生活者のための環境を守り育てていくことは、「環境都市」には欠かせません。

しかし、現代の都市には、生活者にとって居心地がよいだけでなく、都市の外に必要以上の負荷をかけない「環境に配慮した都市」であるという視点が非常に重要です。「都市」を経済学的に見ると、その最大の特徴は一定の地域に人口や経済活動の集積が見られることであるといえます。このような都市生活が成立するためには、職業（特に、一人の生活を支えるために大きな土地を必要とする農業以外のもの）の高度な分化と、地域間の交換の経済が成立して

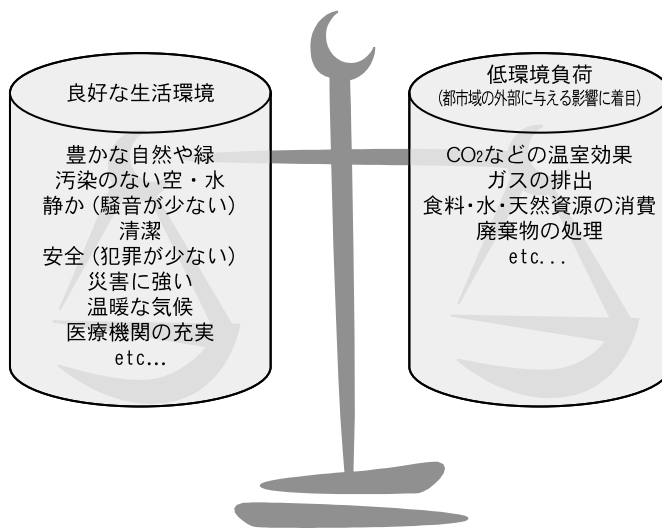


図1 「環境都市」の条件とは？

いることが必要です。したがって、都市生活を支えるために必要なエネルギーや食料などの消費財、またそこから発生する廃棄物などが、都市の「外」の環境にどのような影響を与えるのかを抜きにしては、都市環境の質を論じることはできません。

都市などの限られた空間で生活する我々の経済活動による影響が、外にどのような影響を及ぼすかについて、カナダの研究者であるワケナゲルらが中心となって「エコロジカル・フットプリント」という概念を広めています。これは、生活の様々な側面で消費されるエネルギー、食料その他農産物を永続的に生産するためには地球上のどれだけの面積を必要とするかを計算するもので、平均的な日本人一人の生活を支えるためには約7haが必要であると言われています。エコロジカル・フットプリントの面積は、消費の多い先進国で大きく、中でも国土の面積が大きく運輸・交通部門でのエネルギー消費の多いアメリカ、オーストラリアなどで最大となっています。アメリカの一人当たりフットプリントは13haで、地球上の人々全てが彼らと同様の生活をすると、これを支えるためには3個以上の地球が必要になってしまいます。

20世紀における都市の変容を見る上で、交通・通信技術の変化は特に重要です。多くの国で、所得の増大とともに自動車の保有率が上昇してきました。また、地方部では1回の移動の距離が長く、また代わりに利用できる公共交通機関も少ないため自動車を利用することの利便性が大きく、自動車がより急速に普及しました。この傾向も全世界でほぼ共通しています。図2は、2005年3月における日本の各都道府県の人口密度と自動車保有台数の関係をグラフにしたものですが、明らかに、人口密度が小さいほど1世帯当たりの自動車保有台数が多いという相関関係が認められます。1世帯当たりの自動車保有台数が1台に満たないのは人口密度が1km²当

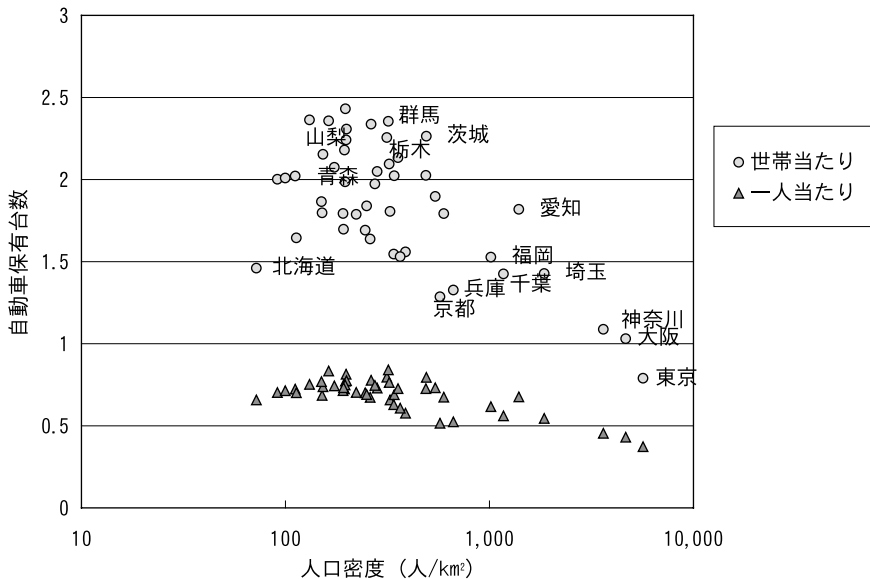


図2 都道府県別人口密度と自動車保有台数

たり5660人と非常に高い東京都のみであり、北関東の栃木・群馬・茨城はいずれも成人一人当たり1台近い自動車を保有しています。また、別の研究ではわが国における交通部門からの二酸化炭素排出量は、人口100万人以下の自治体からの排出量が日本全体の85%、人口30万人以下の中小自治体からの排出量が日本全体の68%を占めていることがわかっています。自動車に依存し、移動距離の大きな生活はエネルギー使用や温暖化ガスの排出を通じて地球環境に大きな負荷を与えています。

また、自動車への依存が進むことは、電車・バスなどの公共交通の需要を減らしてしまうという副作用を持っています。鉄道利用者が減少し、自動車を利用する人が増えることにより、駅前の商店街が衰退し、大きな駐車場を備えたショッピングセンターの人気が出るなど、都市のあり方そのものにも大きな影響があり、近年の地方都市において大きな問題になっています。このような都市での生活はエネルギーを多く必要とし環境負荷が大きいだけでなく、子供や高齢者が自分の力で移動できず自立した都市生活を送ることができないという問題も生み出しています。

これらの問題に早くから目をつけて対策を行ってきたのがドイツなどをはじめとするヨーロッパの国々で、LRT（路面電車）を復活させ、その周囲に住宅、商店や公共施設を集中させるコンパクト・シティへの取り組みを進めています。また、米国のボストンや韓国のソウルなどで、自動車時代の象徴であった高速道路を撤去あるいは地下化し、その跡地に緑地や河川など歩行者に優しく都市を活性化させる空間を整備する試みも見られます。私たちにも、自分にとって便利で快適であるだけでなく、様々な人が自立した生活を営むことができ、さらに環境負荷の小さな都市を守り育てる努力をすることが求められています。