

環境未来都市の実現に向けて今後議論すべき事項について

筑波大学 石田東生

1. フィジカルなイメージとその実現方策の重要性

環境未来都市として世界に誇るべき成功例を創出するためには、社会・経済に関するソフト的な施策が重要であるが、フィジカルな都市空間イメージについても、コンセプトの段階から現実の都市空間への反映・実現方策を念頭においた検討が必要ではあろう。今回提示しようとしている環境未来都市の将来ビジョンにフィジカルな面でも支えるコンセプトを包含することにより、更に多くの分野のステークホルダーに理解されやすくなり、一層の効果の発揮が可能となるのではないか。また、広く海外にも普及展開させるためには、「パッケージ型インフラの海外展開」が重要であることはコンセプト素案に述べられているとおりであるが、巨大なコンパクト型都市づくりが進む中国はじめアジア各国への展開を考えた場合、その効果をより高める観点からフィジカルな都市空間イメージについても、コンセプトの段階から発信する必要があるのではないか。

ちなみに、鉄道と一体化した都市開発(沿線開発)は、日本では 100 年以上の歴史と実績を有し、公共交通指向型都市開発 (Transit Oriented Development : TOD) の先駆的実践例として、環境対応型の都市開発として海外から高く評価されていること、日本の都市整備における基本コンセプトとなっていることは、十分に活用できる価値があろう。

具体的には、

(1) 都市空間・構造については、

- ・土地利用と交通のあり方についてのコンセプト (総合性・相互性 等)
- ・計画的な土地利用を実現するためのコンセプト (計画制度 等)
- ・都市内移動についてのコンセプト (公共交通優先 等)
- ・都市構造についてのコンセプト (集約型)

などが考えられ、これらによる交通面でのエネルギー利用削減などの環境価値に加え、無駄の少ない社会活動の実現による社会的価値、経済的価値創出への貢献なども、フィジカルな都市空間イメージが加わることでより明確となる。

(2) さらに、都市の整備・更新の計画策定時より

- ・面的エネルギー利用のコンセプト (面的なエネルギーの融通による効率向上 等)
- ・街区デザインのコンセプト (「風の道」によるヒートアイランド対策 等)

などを盛り込むことにより、空間利用・デザインによる低炭素化が可能となることについても、明確化できる。

これらは環境未来都市のアピール力、発信力を一層高めることにつながると考える。

2. 開発される種々の技術の社会的イノベーションの場としての環境未来都市

環境価値・社会的価値・経済的価値というトリプルボトムラインを追求するという考え方は、環境未来都市を特徴づける基本的かつ最重要な概念であり、強く支持するものである。環境未来都市はこれらの価値を

創造する新たなソフト・ハード双方の技術、ソーシャルキャピタルなども含む広義の社会資本を広くテストし、市場化とビジネス化をはかる社会的イノベーションの場として重要である。

例えば交通分野でいうと、新しい移動体の都市への実装である。自動車メーカーや研究者により多くの実験モデルが公表されているが、いずれも免許制度が定かでなく、道路交通法や車両安全基準上も位置づけられておらず、工場や実験室以外では走行できない状況である。新しい都市交通のあり方について、走行空間の確保とその運用、交通モラルとルールの確立などを通して検討できる舞台、すなわち社会的イノベーションの場が必要である。

また、これらの多岐にわたるイノベーションや多様な実験的試みを広く共有し、世界に向けて発信するとともに、PDCAサイクルを効果的効率的なものにするためのモニタリングシステムやそれを支える人材の重要性はいうまでもない。この領域で主導的役割が期待されるのは大学や研究機関であり、環境未来都市は連携を保つことが必要ではないか。

3. 環境未来都市の多様性の確保

環境未来都市の数は、国の集中的重点支援のあり方、環境未来都市に期待する政策の多様性、民間企業やNPOの関わり方のバランスによって決定されるべきである。国の支援が財政に重きを置いたものであるであれば自ずから数は限定されるであろうが、民間企業や地方政府、さらにはNPO等の新たな公共の自由で柔軟な活動を支援する制度・規制改革に重点が置かれるようであれば、挑戦の多様性を担保するためには数のある程度確保し、環境未来都市そのものの多様性を確保すべきであろう。

以上