

持続可能な福祉のまちづくり（第2報；サステイナブル・シティ）

Sustainable Town Planning from the View Point of Welfare Design (Part2; Sustainable City)

平 松 道 夫

Michio HIRAMATSU

はじめに

21世紀は「環境の世紀」といわれており、その意味するところは2つあると考える。一つは、このまま何もしなければ温暖化をはじめとした地球環境の悪化が進行し、世界の平和が脅かされることになりかねないということである。そのことに警鐘を鳴らしたことを評価して、「気候変動に関する政府間パネル(PICC)」と米前副大統領アル・ゴア氏に2007年のノーベル平和賞が授けられた。もう一つの意味は、技術革新が生み出した近代産業社会のとどまることの知れない発展への危惧である。技術革新は人々の生活を豊かにしてきた一方で、そのことによる環境負荷が、とくに都市部に住む人々の豊かな生活の持続可能性(サステイナビリティ, sustainability)を困難にしてきたという逆説である。

「第1報」では、一人ひとりが私たちの現在の豊かな生活を持続可能な(サステイナブル, sustainable)ものにしていくために何ができるかという視点から、LOHAS(Lifestyles of Health and Sustainability)という考え方が広まりつつあることを紹介した¹⁾。こうした個人々の努力は確かに必要だが、それだけでは十分ではない。現代社会、とりわけ都

市生活においては、住民生活を維持していくために、巨大なインフラの整備が必要である。当然、都市計画や都市政策の中で、サステイナビリティを考慮に入れながら都市運営を行っていかなければ、都市問題、ひいては地球環境問題の解決は不可能になるであろう。サステイナビリティを維持していくための都市づくり、まちづくりとはどういった方向性なのかについて、都市再生の視点から「第2報」では検討したい。

1 都市再生の系譜

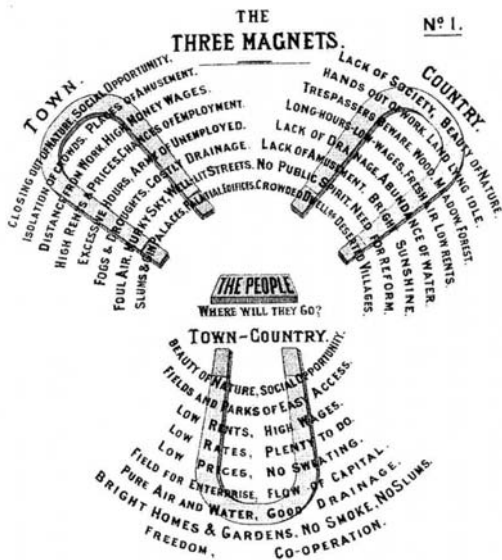
100年以上前に書かれたエベネザー・ハワード(Ebenezer Howard)の『明日の田園都市』(訳/鹿島出版会, 1968)に、田園都市論のメッセージが簡潔に表現された「三つの磁石」の図解(図表1)がある。すなわち、「自然があふれる農村Countryのよさと、活力に満ちた都市Townの良さをあわせもったTown-Country」こそ、これからの社会がめざすべきコミュニティであること、それらがネットワークを構成しているというイメージである。しかし福川裕一はいう²⁾。「このようなフィジカルなイメージは、ハワードの田園都市論のほんの一側面にすぎない。図の

Town-Country に、「自由 Freedom, 協働 Co-operation」とあることに気づく。ハワードは、そこに自由な個人が協調し合う社会を見たのである。自立的な個人が集まって自分たちのコミュニティを開発する方法と可能性を描き出したのだ。実現可能性を描ききったからこそ、多くの人々の心をとらえ、実践する人々を生み出したのである。このように見えてくると、われわれは物理的な空間の整備や建設にはとても熱心であるが、それがもたらす社会、それをつくりだすプロセスにおいて、十分な想像力を働かせていないと思わざるを得ない。むしろ、社会を消し去ろうかとしているかのようだ」。

近代産業社会において「都市化」は必然的なプロセスだと思われるが、自然発生的に生まれたアーバニズムの考えは、同時に幻想であり、超過密という悲劇的な結果を生み出した。大気汚染などの環境悪化は「負」の遺産である。「負」の遺産に対する反応は時代によって評価が異なる。19世紀には自然に立ち返れといったスローガンを打ち立て、都市化を逆行させ、都市を解体し、ハワードのようにガーデンシティの構築に向かっていった。理論そのものは非常に優れたものだったが、このユートピア主義は何も産み出せなかった。なぜなら、それは生産的な力が人を動かすことを肯定しなかったからである。

20世紀、混沌とした都市構造を受け継ぐ中で、構造 - 機能主義概念が構築されていった。構造主義はシステムと整然とした秩序を都市にもたらした。構造主義は空間、太陽、空気といった現象に対して必然性を与え、それこそが都市生活の質を決定するものであると主張したのである。構造主義は都市の基準をつくるにあたり、問題をアーバニズムに投影し、都市計画は都市開発の基本であるとした。一方機能主義は、合理的な計画という建築の一つの手法として、20世紀の都市の発展に大きな貢献をしたが、同時に大きな弊害をもたらした。それは、働く場と休息する場というように単一機能的なゾーンに都市を分割してしまい、都市が精神的、文化的なアイデンティティを持っているということをつかえきれなかったのである。都市というのは非常に複雑多岐であり、奥深いものであるという事実を十分に理解していなかった。いま、第三の情報革命を迎え、再び生産が大きく性格を変えてきたのである。

21世紀の都市は「負」の遺産を背負った中で始まった。都市環境の悪化にさらに拍車をかけたのが自動車の普及である。都市に居住



図表1 三つの磁石（ハワード，明日の田園都市，鹿島出版会，77頁）

現代都市が福川の指摘するような状況に陥ってしまったことについて、2005年に名古屋で開催された「次世代建築家のための国際フォーラム IFYA NAGOYA2005」の講演で、ストイロフ（Georgi Stoilov）は次のように説明している³⁾。

する人たちは皆、交通事故や騒音などの大きなストレスに悩まされることになった。人口過密は個人のスペースの問題だけでなく、人々の余暇としての自由な時間にも大きな犠牲をもたらすことになった。都市は人間生活の合理性をあげるデザインがなされているはずなのに、交通渋滞など、実際は効率を悪くしている状況がある。すべてが一ヶ所に集中することによって、住環境の質の悪化をはじめ公共サービスのコストが、非常に高くつくようになったのである。

これまでの都市計画では、都心は商業施設とオフィスだけにして、住宅は郊外につくればよいという考えが主流だった。これは小さな人口の都市では成り立つが、数百万人以上の都市では成り立たない。郊外に住むサラリーマンは都心に毎朝通勤し、また夕方帰っていくという行動を、百万人単位の人々が繰り返さなければならない。当然、渋滞や事故など鉄道や道路交通に集中的に矛盾が起きてしまう。長い通勤時間というまったく無駄な非効率的な生活を強いられる状態が、30年以上前とまったく変わっていないし、解消されてもいない。これを解消する方法は、都市で働く家族が都心に住めるようにすればよいのである。いわゆる職住近接の都市計画である。菊竹清訓によると⁴⁾、パリ新都心のサラリーマンはお昼時には公園を歩いて家に帰り、家族と一緒にランチを食べて、また歩いてオフィスに戻る。ロンドンにも同様の地区がある。居住棟だけでなく、劇場、運動ジム、学校、教会等のパブリック施設もあるという。

一方わが国の再開発といえば、福川裕一によると⁵⁾、周辺あるいは従前の低層の市街地と対照的な高層・高容積になるのが通例であり、その中間はほとんど見られないのが現状である。神戸の震災復興計画では、公的に再開発が行われる地区と自力で復興していく地

区の空間があざやかな対比をなした。前者では、新長田駅前などでは容積率数百パーセントの高層アパート群が並び立つ復興計画が立案され、実施された。当時の「朝日新聞」兵庫版に、「ナガタを見た限りでは、日本の建築家の発想は古いと思いました。長期的な視点がほしい。健康や家族関係に悪い影響がある高層住宅ではなく、せいぜい5階建ての、人と人とが接触しやすい、村のような雰囲気のある建物がいい」というハンブルグで住民参加型の住宅建設を支援するNPOメンバーの発言を紹介している。

わが国にはどうやら都市再開発（再生）＝高層という図式があり、オフィスビルのみならず、住宅についても高層化さらに超高層化が当然のように期待・選択されている。その理由として一般に信じられているものは、「土地の狭い日本、特に都心部では、高密度に土地を使う必要があり、そのためには高層化が必要」というものである。これがいわれなき神話であることは、容積率200%（200戸／ヘクタール）程度までなら、三階建ての低層住宅群で十分な環境を保障した住宅地が可能で証明できると福川は明言している⁶⁾。敷地外に悪影響を及ぼさず、かつ自らの環境を保とうとすれば、高層化しても、容積率の限度が200%程度である。高容積の超高層住宅が快適に見えるのは、多くの場合、それらが孤立して建っているからであり早い者勝ちの論理によって周辺から環境を奪っているからである。都市全体としてみたとき、必ずしも効率的な土地利用とはならないというわけである。

そうした都市状況となった要因を福川や宇沢弘文は次のように説明している⁷⁾。再開発＝高層という図式は、土地の高密度利用だけに根拠があるわけではない。原型は、近代建築のパイオニア、ル・コルビジェ（Le

Corbusier) が描き出し、後に「タワーズ・イン・スペース」と呼ばれるようになった都市像にある。これが「超高層にすれば高容積を実現しつつ十分なオープンスペースや広場が確保できる」と展開し、今日の「平面的過密都市から緑の垂直都市へ」といったスローガンに結びついたということである。「タワーズ・イン・スペース」がもたらす都市空間は多くの批判をあびてきた。代表例が、ジェイン・ジェイコブス (Jane Jacobs) による批判で、人が出会うのは曲がり角だと述べている。アメリカの建築家クリストファー・アレグザンダー (Christopher Alexander) は、名古屋の住宅公団が計画した「タワーズ・イン・スペース」型団地に対して、中低層住宅なら、住戸と住戸の適切なコミュニケーションを想定しつつ建築的にさまざまな工夫を凝らしコートヤードや街路を介した「人々がごく自然にこんにちわと声をかけあう」関係が保障することができ、しかも同じ密度が実現可能な興味深い対案を示した (図表2)。ここ20年ほど、イギリスやアメリカで、公的な高層住宅を低層住宅へ建て替える事業が続け

られてきたことは案外知られていない⁸⁾。残念ながら、わが国の都市再生の惨状とはまったく逆方向である。

その主な理由は、自由な市民が連帯して町をつくるという構造が失われたからではないだろうか。美しく活力ある都市は、自由な市民が協調することによってしか生まれない。逆に都市が美しく活力がなければ、自由な市民が協調する自治は生まれない⁹⁾。

不動産開発先導型「都市再生」は各地で都市景観の混乱を引き起こし、開発地域では暮らしを守ろうとする住民との間で軋轢を起こしてきた。例えば、歴史的ランドマークである城を見下ろすような超高層ビルの建設 (大阪城や和歌山城)、京都タワーの建設、大文字焼きの眺望をさえぎるホテルの高層化や高層マンションブーム、古都の眺望を南北に分断する京都駅ビルの建設などがそれである。地方都市に開発されたテーマパークの相次ぐ経営不振や倒産。郊外の大規模ショッピングセンターの出店競争に伴う商店のスクラップ・アンド・ビルド状態。いずれもサステイナブル・シティの姿とは程遠い状態であるといえる¹⁰⁾。



図表2 14階建て団地と同じ密度の低層集合住宅 (福川裕一『ぼくたちのまちづくり4』岩波書店、1999、62頁)

2 EUにみるサステイナブル・シティへの取り組み

サステイナビリティ及びサステイナブル・シティという考えが誕生したいきさつを岡部明子は次のように説明している¹¹⁾。

サステイナビリティという用語は、1992年リオの国連地球サミット以降、一躍世界の将来を考えるキーワードとなってきている。サステイナブルな発展というのは「将来の世代が自らの欲求を充足する能力を損なうことなく、今日の世代の欲求を満たすこと」であるとのサミットでは定義されている。現代のツケを次世代に持ち越さないこと、世代間の

公平性を重視したこの国連地球サミットでの定義が、今日広範に語られるようになったサステナビリティの考え方の原点にあるといえよう。

そのサステナブルの考え方をいち早く取り入れたのはEUである。EUはサステナブルな発展をめざすのに、都市に焦点を絞った。それは人口の80%が都市部に居住しているからである。都市は、都市が消費する自然資源の多くを外部に依存し、汚染や廃棄物処分を都市の外部に押し付けてきた。都市の外で生じている環境問題のほとんどが都市の活動に起因しているのはそのためである。したがって、地球規模のサステナビリティを高めるために、都市の果たす役割は大きいといわざるを得ない。都市環境問題は、いわゆる「自然環境を守ろう」的発想では対処しきれない広範囲の問題をはらんでいる。

白石克孝は、EUにおけるサステナブル・シティへの取り組みについて以下のように要約している¹²⁾。

サステナブル・シティという考え方には二つの側面が含まれている。持続可能な発展にあたって都市がどのような存在であるべきかという定義を含む議論と、都市自体としてどのような具体的な行動計画を持つのかという政策的議論の二つである。この二つの側面について、EUは1990年代から積極的に議論し取り組んできた。その成果は1996年に『欧州サステナブル・シティ』報告書として発表された。公式文書としての拘束力はないが、これが欧州委員会や多くの都市自治体に対してサステナブル・シティのフレームワークを提供することになった。

この報告書にはサステナブル・シティ発展の四つの原則が掲げられている。まず第一が「都市管理の原則」である。持続可能な都市管理には環境、社会、経済にわたる包括的

な対策が必要であり、都市計画は一般に認識されているよりも広範囲で強力なものとなる。

第二は「包括的政策の原則」である。異なる政策が協調的に包括的に効果を上げるためには、政策相互の補完性と広い意味での共同責任が必要である。ここでいう包括性とは、持続可能性の社会面、環境面、経済面が強調的に効果をあげるための包括性と、EU、加盟国、地方自治体の各々が実施する政策が相互に矛盾しないで効果をあげるための包括性とをさしている。

第三は「エコシステム論の原則」である。生態系・社会系双方の系として都市のエコシステムが論じられていることに特徴がある。具体的な政策として、緑地空間の割合を増やして種の多様性を高めることや、都市と郊外・農村との生態系のリンクを図るなどの政策にとどまらず、エネルギー、資源、廃棄物の循環を都市内で完結させたり、都市内の交通アクセスを備えたりすることで都市環境の改善を進めるなど、多様な政策が提起されている。各都市のそれぞれが一つの社会的エコシステムとみなすことで、これらの政策は都市のエコシステムに位置づけが可能なように組み替えられ、持続可能性は都市政策を包括するより上位の概念である解することができる。

そして最後の第四の原則は「協力と連携の原則」である。持続可能性は異なる組織や異なる立場の人々が相互に協力と連携をすることによって達成されなければならない。実験や経験からの学習成果を重視し、それを広げるネットワークや連携の重要性を強調している。

さらに報告書では、上位の目標として「生活の質 (quality of life)」の持続可能な発展が掲げられている。サステナブル・シティを目指す政策は、生活の質を測る物差しを変えていくことを含むものであり、経済的・量

的な指標でもって豊かさ＝生活の質を測ることをやめよう、という提起でもある。そして、都市における社会的な持続可能性を規定する重要な要因として、最も基本的なサービスである教育、職業訓練、保健衛生、住宅、雇用に加えて、「都市空間の質のような物質的な面」をあげている。これは歴史的文化的遺産である歴史的中心街区の再生などの取り組み、都市アメニティの維持・構築を、サステイナブル・シティづくりの中に位置づけることを意味している¹³⁾。そして、ヨーロッパ諸国において、歴史を都市空間の中に溶け込ませサステイナビリティへの配慮がなされていることについて、矢作弘は次のように述べている¹⁴⁾。

「欧州の都市を歩くと、歴史がしっかり保存されている。歴史的建築物、そして歴史的な都市景観のサステイナビリティに配慮がある。中心街区には数世紀を越えて建物が残り、実際に使われている。歴史的建築物が社会的役割を担って生き続ける——動態保存と呼ばれるが、それを壊して新しいモニュメントに立て替えるという発想がない。何世紀も昔の建物でも、改修によってニューメディア時代に対応できる。日本ではデベロッパーが歴史的建築物を壊す際、『情報化時代に対応できない』と説明するが、そうした言い訳が空々しく聞こえる」。

ちなみに国際自然保護連合は1991年、開発計画を論じるにあたって考慮すべきサステイナビリティの次元として、社会的、経済的、生態学的、空間的、文化的の五つをあげている。一般的にサステイナビリティは「生態学的サステイナビリティ」をさす場合が多いが、他の4次元も重要であると指摘している。「社会的サステイナビリティ」は、資産や所得の配分において従来以上の衡平さが存在する文明を構築することを目的とするものであ

る。「経済的サステイナビリティ」は、資源配分に当たって企業の収益性を基準に経済効率を考えるのではなく、マクロ社会の諸条件に照らして評価することによって実現可能となるものである。「空間的サステイナビリティ」は、よりバランスのとれた都市対農村の配置を達成するとともに、人間の居住と経済活動の地域配分を改善することを意味するものである。そして「文化的サステイナビリティ」は、環境重視の開発という規範概念が、多様な文化的連続性を断ち切ることなく、地域や地方により多様な解決を生み出していくプロセスを含意するものである¹⁵⁾。矢作の先の懸念はこの「文化的サステイナビリティ」の危機を述べているものである。

近代産業社会における都市化は、近年急速に進展してきている。しかし、都市空間は漸進的に変わっていくことが重要である。ロバート・グラッツは『都市再生』（訳／晶文社、1993）のなかで「都市は急には変わらない」と書いている。都市をいつくしみ全身的に成熟させていくことをグラッツは「都市を育成すること」と表現した。その基本原理は、「ゆるやかで自然な、過激でない変化、本当の社会的、経済的要求にこたえるような変化である」。そうしたことがあちこちではじまれば、「小さな変化が大きな違いを作り出し、その変化に都市はもっと確実にこたえてくれる。それが都市を育成するということの神髄である」と述べている。都市は性急なメガプロジェクトによる急激な変化には追いついていけない。不動産開発先導型「都市再生」は、「都市を育成する」精神を踏み外している¹⁶⁾。

サステイナブル・シティの本質は、都市に人が住み続け人の生活が持続可能な都市のことでなければならない。わが国の「都市再生」の議論は人が軽視されているように思える。宇沢弘文が『都市のルネサンスを求めて』

(東京大学出版会, 2003) の中で述べているように「中世の教会的抑圧を超えて, 人間的尊厳を保ち, 魂の自立を認めようという, 真の意味におけるリベラリズムの思想に基づいた」動きがルネサンス(再生)だったように, 都市再生の主眼は都市における人間の復権にあるはずだ¹⁷⁾。そして都市再生というのは, 国際自然保護連合のいう社会的・経済的・生態学的・空間的・文化的持続可能性を喪失しかけている都市のサステナビリティを回復することであるとするならば, これからの都市経営のあり方を模索するにあたって, われわれは, 地球規模の環境容量の範囲での都市の発展という視点をふまえ, また, 都市と農村の関係を含む地域再生という視点で検討を進めていく必要があると思える¹⁸⁾。

なお, 都心部の大規模な環境再生は, ヨーロッパだけで取り組まれているのではない。隣の韓国ソウル市は, 2002年から清溪川復元事業に取り組んだ。この事業は, ソウル市中心部にある高架道路を5.9kmにわたって撤去

し, 河川を再生するという大プロジェクトである(図表3)。清溪川周辺はソウル市でも最も人口が稠密な地域となり, 水質悪化, 自動車交通の増大を受け, 川にふたをして高架道路が建設された。日本の首都高速や阪神高速と同じである。2002年の清溪川再生計画の主旨は, ①ソウルの歴史を再生する, ②自然環境の再生を図り人々を都心に呼び戻し, ソウル中心部の活性化につなげる。2005年に完了し, 道路撤去の代わりにバス路線の見直し, 地下鉄運行の改善など公共交通網の改善を図っている¹⁹⁾。

3 わが国におけるサステナブル・シティへの可能性

サステナブル・シティという考え方が持続可能な発展の中でも重要性を持つようになった理由のひとつに, 生産と消費のそれぞれにおいて, あるいは自然環境へのダメージにおいて, 都市の影響が占める割合が圧倒的に高いという事実にある。したがって, 都市における持続可能性を達成することなしに, グローバルなレベルでの持続可能性を実現することは不可能である²⁰⁾。

ところが, 高度経済成長で自信を得た旧世代の日本人は経験的に, 「産業振興, 景気回復あつての人間的な生活」だと信じている節がある。しかし, 日本がある経済レベルを達成してから育った新世代は, 仕事があつて経済的に満たされていることが生活の豊かさをなんら保証するものではないことをすでに実感している。経済学者A. センが発展途上国の貧困を説明するために用いた潜在能力アプローチは, たとえ経済的に満たされていたとしても貧しいという日本の現状に対する皮肉な説明にもなっている。人間の福祉(豊かさ)は, 潜在能力あるいは発揮可能な能力としてとらえられるべきなのである²¹⁾。



図表3 ソウル市清溪川再生プロジェクト ((社)大阪自治体問題研究所編『サステナブル社会と公共政策』自治体研究社, 52頁)

そうした視点を踏まえて、日本におけるサステイナブル・シティの可能性として重森暁は四つの方向性を提示している²⁹⁾。

第一の方向性は、都市政策の基本目標を「都市成長」から「都市管理」に転換することである。これまでの国及び各自治体における政策の方向性は、都市における人口の増大と所得水準の向上を基本目標とするものであった。しかし、わが国の昨今における少子高齢化と人口減少傾向の下では、これまでのような人口と所得の成長を望むことは困難である。そのような「成長型」政策を継続した場合は、サステイナビリティの危機はさらに深刻化し、さまざまな矛盾や財政的負担を生み出すことになる、というわけである。

この危機を克服するためには、地域政策の目標を経済成長から「生活の質（Quality of Life）」の向上におき、人口の流動化を促進あるいは放置する政策から人口の定住条件を確保する政策に転換する必要がある。サステイナブル・シティは安全・安心して生活できる都市であり、また終の棲家として人々が住み続けられる都市でなければならない。

第二の方向性は、ハードなインフラ整備からソフトなインフラ整備への転換を図ることである。これまでの「成長型」政策を支えてきたのは、高速道路・空港・港湾・ダムなどの公共事業、埋め立てや山林の削減等によるコンビナート・テクノポリス・リゾート開発、駅前再開発による高密度商業施設の拡大、大型スポーツ・レジャー・文化施設の建設等、そこに生活基盤を持つ地域住民を無視した、ビッグプロジェクトによるハードなインフラストラクチャーの整備を中心とするものであった。

日本社会のサステイナビリティの危機は、1962年に始まった「全国総合開発計画」（2000年度目標の第四次まで策定）や『日本列島改

造論』（田中角栄著、1972）に象徴されるこのような公共事業優先の「土建国家型」システムによってもたらされたといっても過言ではない。日本社会のサステイナビリティを回復するためには、こうした政策から脱却して、保育・教育・福祉・医療・保健・環境管理など、人的な公共サービスを中心とするソフトなインフラストラクチャー整備に重点を移す必要がある。このような人的サービスの拡充こそ、少子高齢社会におけるニーズにこたえ、地域における雇用の確保と経済的波及効果の拡大につながり、地域経済のグリーン化・福祉化に貢献するはずである。地域経済の再生は、「生活の質」の向上につながるモノづくりと、このような人的サービスやケア労働の拡充によって果たされるべきだと考えられる。

さらに、公共事業の内容そのものの質的転換をもちかえる必要がある。一つには、モータリゼーションの拡大を前提とした高速道路の建設を中止あるいは凍結し、安全と社会的効率、環境への負荷の縮小を考慮した、公共交通システムの整備、自転車・徒歩を中心とした生活道路拡充に転換することであろう。とりわけ、近年、欧米のみならずわが国でも注目されている都市における路面電車（Light Rail Transit）の復活とその成功例は、一つの解決策として検討すべき課題であると思われる。もう一つは、多目的ダムや河口堰の建設に依存した治山治水方式を改め、森林のもつ保水機能や、水田など農地の保水力、遊水地やため池などを活用した、日本の生態系に適合した治山治水と、河川管理方式に転換することである。

第三の方向性は、都市における自然環境の回復と同時に、都市と農村の連携の回復を図ることである。大都市再生は、大気汚染の防止、都市における緑と自然の回復、公園などのゆたかな空間づくり、木造密集市街地など

の安全と定住を前提とした再生などを重点とすべきであろう。同時に、食料自給率の増加やフードマイレージの縮小なども含め、都市と農村の連携がこれまで以上に意識されなくてはならない。農村は、安全で安心して食べることのできる食料の供給、水資源の涵養と治山治水、人々の健康回復、伝統文化継承などの面で貴重な役割を果たしている。そうした機能は、そこに人々が住み続け、生産や生活を継続してこそはじめて発揮されるものである。市場原理に基づく農村から都市への経済力の移動を当然視したり、農村から都市への資金移動を意識的に進めるような政策では、都市はもちろん農村のサステナビリティさえ維持できない。

最後に第四の方向性として、地方自治体の役割を重視し、公・協・民の民主主義的協働による都市ガバナンスの転換をはかることである。地方自治体の役割を重視するというのは二つの意味を持っている。一つは、中央政府に対する地方自治体の役割という意味である。都市計画・産業行政・道路建設・河川管理などのハード目面はもちろん、医療・保健・福祉・教育などのソフト面にわたり、地域づくりに関わる重要な行政権限をできる限り地方に移譲することが必要である。

もう一つは、民間とのかかわりにおける地方自治体の役割という意味である。自治体経営における安易な民間依存や市場原理の拡大は、地方自治体の本来の役割や公的責任を放棄し、公務の総合性や専門性を解体することになりかねない。サステナブル・シティといった明確な政策目標をかかげた取り組みを成功させるためには、地方自治体は単なる条件整備団体ではなく公的サービスの提供者であり、公的サービス分野における規制者であり、そして地域共同の指導者としての役割を十分に発揮しなくてはならない。

同時に、他方では、このように地方自治体の公的責任と役割を明確にしたうえで、ボランティア・セクターやプライベート・セクターとの民主主義的協働を進めること、とりわけコミュニティ・ベースの民間非営利組織(NPO)の育成を図ることも求められる。ただし、行政と民間の協働の名の下に、単なる安上がりな下請化や、行政の営利事業化が起きないようにするためには、これら三つの主体間で地域情報を全面的に公開して共有し、政策形成・業務執行・評価過程における対等な協議の場を保障し、それぞれの組織の民主的運営、それぞれの主体に対する一定の財政的権限を保障する、といった条件が必要となることはいうまでもない。

おわりに

サステナブル・シティで重要なことは、人々がどのような生活を望むかという気持ちを大切にすることである。1980年代にバンクーバー市では、リビング・ファーストすなわち、生活を第一に考えようという政策が取られるようになった。この地域により多くの人たちに住んでもらうために、この都心地域を単に働く場所だけではなく、居住地としても振興していこうということになった。この政策により都心地域は勤務するだけの場所ではなく、人びとが住み、そして遊ぶこともできるスペースになっていった。交通渋滞の解消には、財政を使うとか余分のスペースをつくりとかではなく、歩行者や自転車に対して使えるスペースを確保することで解決しようとした²³⁾。

人々が安全で安心して住み続けることのできる都市政策こそ、持続可能な福祉のまちづくりである。サステナブル・シティはそれを目指すべきであろう。

注

- 1) 平松道夫 (2007), 持続可能な福祉のまちづくり (その1 ; LOHAS) (金城学院大学論集 社会科学編 第3巻 第2号, 所収).
- 2) 福川裕一 (2005), 持続可能な都市をめざして (福川裕一他著, 持続可能な都市, 岩波書店, 所収), pp.307-9.
- 3) Stoilov, Georgi (2006), Sustainable Cities in Asia (菊竹清訓編, 循環型未来都市—サステイナブルシティ, 美術出版社, 所収), p.11-3.
- 4) 菊竹清訓 (2006), 二十一世紀の都市デザイン (菊竹清訓編, 循環型未来都市—サステイナブルシティ, 美術出版社, 所収), pp.29-30.
- 5) 福川裕一, 前掲論文, pp.288-9.
- 6) 福川裕一, 前掲論文, pp.289-290.
- 7) 福川裕一, 前掲論文, pp.290-1. 宇沢弘文 (2000), 社会的共通資本, 岩波書店, pp.97-9.
- 8) 福川裕一, 前掲論文, p.291.
- 9) 福川裕一, 前掲論文, p.309.
- 10) 矢作弘 (2005), グランドデザインを欠落した「都市再生」(福川裕一他編, 持続可能な都市, 岩波書店, 所収), pp.10-12.
- 11) 岡部明子 (2003), サステイナブルシティ, 学芸出版社, pp.124-130.
- 12) 白石克孝 (2005), サステイナブル・シティ (植田和弘他編, 岩波講座 都市の再生を考える 第8巻 グローバル化時代の都市, 岩波書店, 所収), pp.170-1.
- 13) 白石克孝, 前掲論文, pp.173-181.
- 14) 矢作弘, 前掲論文, p.45.
- 15) 岡部明子, 前掲書, p.126.
- 16) 矢作弘, 前掲論文, p.5.
- 17) 岡部明子, 前掲書, p.9.
- 18) 重森暁 (2005), グローバル化時代の都市経営 (植田和弘他編, 岩波講座 都市の再生を考える 第8巻 グローバル化時代の都市, 岩波書店, 所収), pp.227-8.
- 19) 中山徹 (2006), 自然環境の再生とサステイナブル・シティ ((社)大阪自治体問題研究所編, サステイナブル社会と公共政策, 自治体研究社, 所収), pp.52-3.
- 20) 白石克孝, 前掲論文, pp.182-3.
- 21) 岡部明子, 前掲書, p.44.
- 22) 重森暁, 前掲論文, pp.248-252.
- 23) Fan, Grace (2006), The Urban Design of

Vancouver Downtown (菊竹清訓編, 循環型未来都市—サステイナブルシティ, 美術出版社, 所収), p.95.

参考文献

- Alexander, Christopher (1987), A New Theory of Urban Design (難波和彦訳, まちづくりの新しい理論, 鹿島出版会, 1989).
- 福川裕一 (1999), ぼくたちのまちづくり4, 岩波書店.
- 福川裕一他 (2005), 持続可能な都市, 岩波書店.
- Gratz, Roberta B. (1989), The Living City (林泰義監訳, 都市再生, 晶文社, 1993).
- Howard, Ebenezer (1902), Garden Cities of To-morrow (長素連訳, 明日の田園都市, 鹿島出版会, 1968).
- Jacobs, Jane (1961), The Death and Life of Great American Cities (黒川紀章訳, アメリカ大都市の生と死, 鹿島出版会, 1977).
- 菊竹清訓編 (2006), 循環型未来都市—サステイナブルシティ, 美術出版社.
- (社)大阪自治体問題研究所編 (2006), サステイナブル社会と公共政策, 自治体研究社.
- 岡部明子 (2003), サステイナブルシティ, 学芸出版社.
- 植田和弘他編 (2005), 岩波講座 都市の再生を考える 第8巻 グローバル化時代の都市, 岩波書店.
- 宇沢弘文 (2000), 社会的共通資本, 岩波書店.