

「環境に優しいコンパクトシティ」

はじめに

20世紀は都市化の時代、21世紀は都市の時代といわれているように、都市の居住人口は我が国の人口の約7割を占めており、都市の構造や交通体系を考え直すことで、都市再編を試み環境に優しいまちづくりをめざす。

環境保全の動き

1997年、地球環境をめぐる動きとして京都議定書(我が国の温室効果ガス(CO₂)排出量を2008年～2012年に、1990年と比較して6%削減することを約束した)が採択された。国土づくりの場合でも、環境負荷の少ない都市構造と都市交通を目指さなければならない。

また、1998年に策定された第5次全国総合開発計画(21世紀の国土のグランドデザイン)では、人口減少、少子高齢社会の到来、環境問題の広まりを背景として一極集中型国土から多軸型国土へ移行しなければならない。その中で、都心部における居住機能の回復と長時間通勤、交通混雑の解消を図り、都市構造の再編を進めることで、まずは、自動車を中心とした交通体系を変化させ結果的に温室効果ガスの削減に貢献することになる。

CO₂の排出量の現況として、世界で合計64億トンの排出量で、わが国は世界で4番目(約5%)に多く二酸化炭素を排出している。その内訳は、部門別では産業部門、民生部門、交通部門(輸送機関別に見ると自家乗用車などの自動車が多く割合を占める。)が大半を占めている。[1998年](下図)

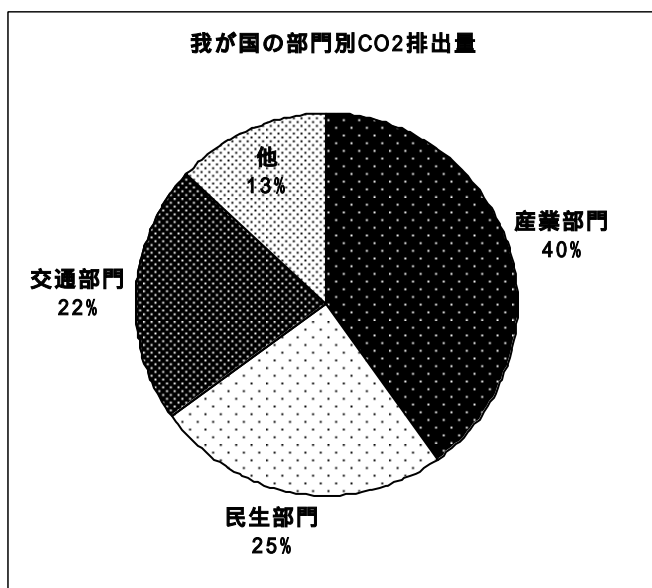


図-1 わが国の部門別 CO₂ 排出量

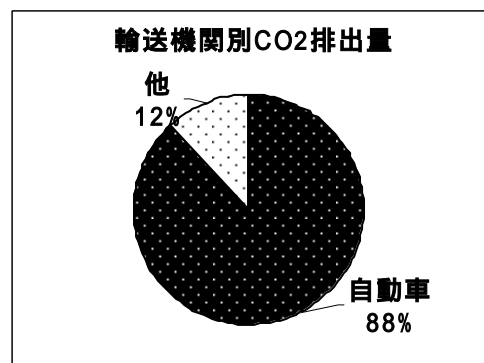


図-2 交通部門の CO₂ 排出量

[出典：地球環境保全関係閣僚会議、旧運輸省]

都市の経済成長により一極集中や自動車保有台数が増加し、交通部門での環境問題は、大都市において、交通渋滞による時間の損失、排気ガスによる大気汚染、自動車事故などが顕著に表れ、交通が道路に依存しているように見える。数字的に見ても図-2(上図)よ、の他12%に含まれている鉄道を利用するほうが、CO₂排出量が少なく、定時制という観点から見ても望ましい。また、航空は気象条件に左右されやすい。交通機関の選択においても個人の環境意識が重要となってくる。

都市交通問題解決例の成功例-シンガポールの事例

シンガポールは、東京 23 区の総面積よりやや広い国土面積（約 640km²）に、人口約 300 万人（人口密度は 4400 人/km² で、大阪府並み）が住んでいる緑豊かな都市である。

2 つの交通政策

- ・自動車交通抑制（自動車使用、所有抑制、交通円滑化）
- ・公共交通促進（バスシステムの改善、都市高速鉄道の整備、公共交通システムの統合）

都市交通問題をその発生以前に政府の強い指導のもと解決していった先見性があった。

これからのまちづくり

都市において、限られた国土や空間を有効に利用しなければならない。九州と同じくらいの国土面積しか持たないオランダでは、都市計画は「空間計画」と呼ばれ、限られた土地しかない、と自覚するオランダ人は空間を上手に利用する。また、交通の面でも道路、鉄道、バス、船などからさらには自転車までが有機的に結び付けられている。オランダの国土はほとんどが平地で、九州は山が多く自然の条件に違いがあるが、オランダは多軸型国土構造であるといえる。というのも最も大きなアムステルダム圏でも人口は 130 万人程度であり、都市が環状に分散し、中にグリーンハートと呼ばれる緑地を抱く特殊な多心型都市群ランドスタット（縁の都市）を形成する。わが国が多軸型国土構造の社会を目指すためにも、交通施設と都市をより有機的に結びつける必要がある。近年、駅を高架化したり、駅に大きな商業施設が建設されたりと、駅自体が一つの都市になりつつある。このような都市計画で駅と施設が複合し、魅力的な居住空間、居住機能をつくり上げることができれば、大都市圏に住む人々が地方都市に分散され、公共交通の利用促進にも繋がり、自家用乗用車の所有抑制にはならないとしても、自家用乗用車の使用頻度が減少する。そして、自動車から出る一日当たりの CO₂ 排出量も抑制され、結果的に環境を意識し、私たちの生活を支える街づくり、国土づくりに発展する。また、それが副都心と呼ばれるまでに成長すれば利便性、住環境もさらに向上する。

現在、福岡市東区では、香椎副都心土地区画整備事業が行われている。東の香椎地区は、福岡市のマスタープランにおいて西の西新・藤崎地区、南の大橋地区と並んで東の副都心として位置づけられている。香椎地区は幹線道路である国道 3 号線沿いに位置し、土地区画整理事業により鉄道、道路などインフラや商業施設の既存の機能をより高めている。また将来的にも整然と宅地が区画され、歩行者空間なども人にやさしく快適に利用できるようになることが期待される。駅と商業施設が複合することで、住環境がより良くなるので、副都心土地区画整備事業で福岡市都心部を中心に環状に計画していけば多軸型国土の形成につながる。しかしながら、農村部から都心部まではまだまだ交通面での利便性が悪く、このような事業を行っても需要が見込めないところが課題である。

経済が発展するにつれ、都市の人口が増加し、住む空間、働く空間、憩う空間が分離されるようになり、その間を一日で交通できなくなり 3 つの生活目的を果たせなくなってきた。住む場所と働く場所が近い職住近接も多軸型国土の形成により実現できるのではないか。

参考文献：「これからの都市交通 環境を考えた魅力ある都市づくり」 都市交通研究会 著