

松田芳夫「都市計画は死んだのか？」への感想

光多 長温*

まず、都市計画法の法的性格から考える必要があると思います。都市の成立過程とも関係しますが、欧米の都市計画法が衛生法から派生し、警察法(強制法)の範疇に入るのに対し、わが国の都市計画法は、何ら強制的な性格を持っていません。用途容積率と言われるように、容積率のベースとなるものは用途(ゾーニング)ですが、わが国の場合は数も少なく、その制約も曖昧です。これに対して、アメリカのゾーニングは、一般に多くの種類のゾーンを設定し、各ゾーン毎に用途等をきめ細かく規制。各ゾーンにおいて許容される建物用途は、目的とする土地利用に応じて限定的です。強制するのはなく、都市計画家がうまく都市を創ることが期待されていると思います。土地の絶対的所有権もこれの背景にあります。

国家戦略特区で、東京を中心として大規模ビルが次々に提案され承認されていく現場で、これを説明する都の担当者は何を考えているのかなと首をかしげておりました。土地所有者たるデベロッパーは、一日にして巨大な利益を勝ち取るわけで、都市景観がどうなるかは脇に退けられます。この用途容積率は「岩盤規制」なのかどうかです。新自由主義的思考方に立つWGメンバーなのでやむを得ないかも知れませんが、都市計画をどう考えるのか(論者がいう都市計画は死んだのか)と疑問に思いました。

同じ国家戦略特区でエリマネとして道路上での飲食スペースの設置を認めることはやや異なると思います。(道路と街路の違いにもなりますが)道路法では道路の利用について厳格に定めていますが、これを住民の利用に供することは「規制の緩和」になると思います。また、やはり、国家戦略特区で工場の緑地規制は、環境問題から一概にこれを緩和することは必ずしも適切ではないと思います。1970年代の工場と異なり、現在のハイテク工場への緑地義務は異なる基準で考えて良いかと思います。これは寧ろ工場緑地法を改正すべき問題かとも思います。

都市計画の現状については論壇執筆者に全面的に共鳴しますが、ここでそうだそうだといっても始まらないので、直接お会いした方の思い出話をお話しさせていただきたいと思います。

最初は、新幹線を造った島秀雄さんです。当方がお会いしたのは島さん84歳の時でした。お会いした最初に言われたのは、「私は、最近、列車事故の夢を見ます。技術者が殺人を犯

* 公益財団法人 都市化研究公室 理事長

しては何をか言わんやです」でした。多分、桜木町事件のことを仰っていると思いました。また、「新幹線で未だに心残りなのは鈴鹿を抜けなかったことです。」とも仰っておられました。江戸時代の東海道は鈴鹿を通っていた。鈴鹿を抜ければ、京都・大阪まで50キロ短くなるし、関ヶ原の雪害を避けることができた。しかし、当時の技術でどうしても鈴鹿の断層を抜くことは自信が持てなくて、オリンピックまでに新幹線を通すという絶対命題から妥協してしまった。更には、「リニアで熱冷ましにフロンガスを使うと聞いているが、フロンガスはいずれ環境問題で問題となる。新幹線方式でも500キロまでは出せる。」とも仰っておられました。

二人目は、元東京都都市計画局長の山田正男さんです。これも、氏84歳の時にお会いしました。最初に、池袋サンシャインと新宿副都心の開発方式の違いを聞いたところ、「その時の気分さ」と仰っておられましたが、巣鴨プリズンと淀橋浄水場跡地の条件の違いから分割開発方式と一体開発方式とを考えられたのかなと思いました。また、高さ制限から容積率規定に移った新都市計画法の中で、道路とか神社とか、線路上空にも容積率を入れ込んでいるのは何故かと聞いた時に、「オーマイミステイク！道路とかを白地にしておくのも恰好がつかないので色を塗ったら、それを使うという輩が出てきた」と仰っておられました。神田川等の河川の上の高速道路はオリンピックの関係でやむを得ざる選択だったのでしょうか。

三人目は高山英華先生です。先ず、「東京教育大学の筑波移転跡地を大蔵省が売却するというのを田中角栄に直訴して公園にしてもらった、大蔵省からは相当恨まれた。」との話でした。次に、代々木のオリンピック公園にご一緒した時に1本1本の木を覚えておられて名前を付けた木もあると仰っていました。また、当時の民活で隅田川（大川端から築地）を埋め立てるとか、芝浦の運河を埋め立てるとかという話がデベロッパーからあった時に、「自分の目の黒い内はそういうことはさせない」と仰っておられました。

これ等先生に通じるものは、信念というか頑固さだと思います。勿論、90年代以降の次元が異なる新自由主義の中では難しかったかかも知れませんが、骨のある都市計画家、行政担当者が難しい立場に立たされたと思います。経済の論理には計画や政策は無効です。しかし、この30年間の失われた30年間は倍の年限をかけて取り戻す必要があると思います。今回の松田さんの骨太の論稿を拝見してつくづく感じました。

因みに、先日、神宮の再開発を見るために青山から千駄ヶ谷まで歩いてみましたが、これらの見事な樹木を“切る”という発想自体に大きな違和感を覚えました。都市美の感覚の違いだと思います。若い人達が反対運動をやっているようですが、街を守ることの大切さと限界を感じたところでは。

なお、21世紀総研高橋功氏からも、次の感想が寄せられています。

現場を経験された松田先生の論文、考えさせられる内容です。確かに、公共の都市計画を前提に街づくりが行われるのではなく、民間（大手デベロッパー）の土地収益性を重視した建築計画が個別に出てきて、それを行政が追認している様子が良く分かります。

わが家のある茅ヶ崎市や平塚市では地価が割安なこともあるでしょうが、タワマンがなく、緑や街路樹も守られている感があります。一方、先般山形に出向いた際に、上山市の田園に

タワマンがあることに驚きました。空室が多いようですが、行政の考え方を確認したいところです。

民間主体だと、緑の問題を含めて「ゆとり」の発想が欠如してしまいがちですが、近年中に起こりうる首都圏直下で都心がどうなるか気になります。先生も一部触れられておられますが、先般の武蔵小杉でのタワマンの水害など防災の観点からの課題についてのご意見を拝聴したいところです。

(以上)