

第4回大都市戦略検討委員会における主な意見

<大都市戦略と物流施設整備について>

- ・都市物流計画については、広域物流拠点（港湾や空港や流通業務団地）の立地と更新が非常に重要な検討項目である。そこからの到着地となる荷さばき施設等についても、同様の検討が必要。
- ・今は入ってきた荷物がすぐに出ていくため、倉庫（物流施設）のタイプは、お米を入れておくような縦に広がる貯蔵型倉庫から、横に広がる流通型倉庫へと変わりつつある。
- ・湾岸エリア（首都圏）には、外国からの荷物の国内配送を担う中継地立地型の物流施設があるが、旧来型（＝縦型）の古い建物が多く、それらを建て替えない限り、国際物流はうまくいかないだろう。そういった施設は家賃が安く、業者の収入が良いという構造から現状維持を望む反応もあるが、国際競争力強化のために何とかしなければならないだろう。
- ・今特に迫っているのは湾岸エリアの老朽物流施設の更新である。設備負担が大きいことから、更新する間にも商売を継続する必要があり、同じ場所に建て替える手法ではなくローリング型で更新すべき。
- ・ロンドンのレッドルート事例で、原則は駐停車禁止となっているが、ローディング（＝荷物の積み込み業者）とハンディキャップ（＝障害者）の方は3時間、荷おろしは20分間停車が認められている。日本の都市においても、このような政策は必要だと思う。
- ・居住環境となる市街地では、通過交通の排除、さらには、防災の観点も入れてみれば良い。また、居住環境地区内部での物流サービスについても、宅配便の車両の通行許可や住宅市街地での荷さばきに関する検討が必要。
- ・買い物弱者対策と通院弱者対策については、モビリティの確保（移動支援）が必要であるが、一方で、アベイラビリティ（供給支援）という対策も必要ではないか。今までの都市計画とか交通計画は基本的にモビリティであり、アベイラビリティの概念が都市計画の体系の中にまだ入っておらず、同様に、ビル建築を計画される方にもまだ十分に浸透していない。発想を変えていかなければならない。
- ・首都直下の場合、3.11（東日本大震災）の約9倍の人間が避難する。すなわち、9倍の救援車やトラックが必要となるということであり、その状況で補給のみに頼ることはできないので、備蓄化するしかない。例えば、避難場所の籠城拠点化、都市施設のシェルター化を検討してみてはどうか。
- ・将来の課題として、物流における労働力不足（ドライバー不足など）が想定され、物流が必ずうまくいく状況にはない。補給に頼るだけでなく、備蓄や籠城といった機能を持った強い都市をつくれると良いと思う。
- ・籠城拠点を構築するためには、防災拠点化を進めるインセンティブが必要である。高層マンションで容積ボーナスを出すなど、ビルオーナーに損が出ず、周りに住む人たちにとっても防災上メリットが

出るようなスタイルがあると良い。

- ・災害時の北関東の役割として、復旧のベースキャンプのような場所になると思う。ただ、大事なことは、そこに備蓄された物資を都内まで運べるのかといった課題がある。
- ・オリンピックのレガシーの観点から、有事の際、「オリンピックを機会にみんないろいろ仕込んでくれた」と後世に思ってもらえるように備えられれば格好が良い。
- ・配送費無料化という流れがあり、物流サービスが「タダ」だという雰囲気世の中がなっている。正当なサービスを受け取るには正当な支払が必要であると世の中に示さない限り、破綻するのではと危惧している。そういった商慣習も変えていかなければならない。

<縮退を余儀なくされる大都市近郊や地方について>

- ・緑の基本計画については、これまで事業計画的側面が非常に強かったが、緑をどうやって担保するのかといった視点に置きかえ、残された緑を戦略的に都市政策のツールに位置づけられる方向になれば良いと考える。
- ・土地所有を超えた都市の緑のつながりとその永続的価値の担保の仕組みをつくるのが非常に大きな課題である。優良デベロッパーが供給するときだけ良質な緑をつくるのではなくて、それが地域の緑として成熟して、体系化される方策が重要である。
- ・環境不動産価値に関しては、公園が隣にあるマンションの方が価格が高いという実態があるにも関わらず、相変わらずその設備的側面だけが強調されている。実際は目に見える環境である景観を不動産価値として評価しており、評価の体系を見直すべき。例えば、見直した環境不動産価値を証券業界（特にリート）にも認めてもらうことでインセンティブが働き、民間デベロッパーなどによる都心の緑の整備・運営が担保されるのではないか。
- ・緑の永続性を担保する上で、リートの存在は心配である。単なる金融資産の固まりであり、誰が地主で誰が所有者なのか分からなくなってしまい、まちに対して責任を持たない性質がある。投資対象物件が経年劣化しても、緑の維持管理に注力しているから環境は向上し、価値が失われないという観点が必要ではないか。
- ・民有の緑の永続性担保に関するアイデアとして、1つの対策が多面的な結果をもたらすように仕向けること。縦割りの切り口ではなくて、横につなぐ発想が非常に重要。
- ・民有の緑の維持管理は、デベロッパーが行うことが原則である。ただし、質が劣化する状況になった場合の歯止めをどうするか。一つはもちろん公共セクターであるが、もう一つとして、オフィスや住民の共通管理費に上乗せする手段も考えられる。しかし、オフィスや住民に対するインセンティブ付けは難しく、全体的に誰が受益者なのかということも含めて議論していく必要がある。
- ・スーパーメガリージョンなどによりアクセスが非常に良くなれば、幸福論として、「豊かさを追い求め

るエンジンになる巨大都市」と「豊かさを深めていく地方」という2つの価値観が際立って然るべき。

- ・機能集約型都市に取り残される可能性がある近郊を緑地で再編することも考えなければならない。城壁で自然と文明を分けた欧州に対し、日本は緑をフィルターとして、再生循環型、自然共生型の都市をつくってきたが、結果として農地や緑地が宅地余力地となった。人口減少を契機に緑地の再編ができるのはチャンスである。
- ・近郊部については、都市農地や私有のまとまりのある緑を公民連携で担保して、計画的保全と利活用ができる仕組みをつくり、新たな田園都市を構想することが非常に重要。
- ・地域の自然的・文化的特性を強調できる景観を自然資本財として位置づけ、それを利活用することによって地域創生も図っていけば、自然共生を重視した都市と地方が緑の利活用を実現し、少子高齢化社会に競争力のある国土の創出に繋がるだけでなく、災害に対するレジリエンス性の担保に繋がるのではないか。
- ・都市化のストレスに一番脆弱な高齢者とか幼児を考えると、公園が地域のコミュニティの核になっていく可能性は非常に高い。

<各委員からの意見>

- ・内閣官房のレジリエンスの議論では、民間投資を防災・減災方面にどう向かわせるかというのが今のテーマ一つになっており、行政はもちろん、民間でも様々なことに取り組んでいく必要がある。
- ・東京圏の場合、業務核都市は非常に成功した都市政策だと思う。実際に数十年の間にこの業務核都市は非常に発展し、全ての業務核都市において2000年以降、いまだに人口が増えている。業務機能が張りつき、人口も張りついたことで発展した。人の移動が増えると物の移動も増えるという論理において、まさに圏央道沿いに流通施設が張りついている。
- ・東京は23区の外周部に緑地はつくってきた。23区の内側でも都立公園をベルト状に結ぶ等の芽出しをしてきたが、芽出しで終わっているのが現状であり、これを具体化する時期がきている。
- ・基本的に民有の緑の維持管理は、所有者である事業者に完全に任せている状況だと思う。特に都心部の緑は、維持管理に非常にコストがかかり、逆に、コストをかけた維持管理をしていかないと価値も高まらない。ニューヨークのハイラインで実施されている寄付金を原資とした維持管理については、残念ながら日本では難しい。
- ・環境不動産価値については、緑が不動産価値を上げているという事実はあると思うが、一方で、真の田園都市が確立した場合に、緑地を維持する費用を、環境不動産価値の上昇分だけで実際に賄うことは、難しいのではないか。
- ・環境不動産価値のようなものがかかり認められるのであれば、その分を税という形で徴収をし、維持管理をしているところに少し回してあげるという仕組みを考えていくべきではないか。

- B I D等のパークマネジメントの場合、むしろ公園や緑地が劣化して初めてまわりが価値を高めようという動きになっていると思う。優良の公園であれば、その優良な部分に収益部分があり、その収益で公園全体を維持するコンセッション方式に可能性があるのではないか。
- 今の日本の公園は、日本人が使いたいと思う公園の形になっていないと思う。公園をただ増やせば良いというわけではなく、我々が求めている緑地系、空間地系をつくろうとすると、今の公園の形とは違ってくるのではないか。
- 東京オリンピックに際して都市の自然環境的なレガシーには2つあり得る。一つは、皇居の存在である。日本の権力の象徴が巨大な里山としての存在として維持され、さらに都心の生物多様性の一大供給地になっていることは権力のあり方として非常に興味深いところ。もう一つは、農地の存在である。前回の委員会でも意見が出たように、食料の自立性を担保し、また、前期高齢者の方々の新しい就労の場として期待される農地の存在を前提として、自立的なユニットの並行配置として郊外部を特に中心に考えることが、東京の自然環境的なレガシーに繋がると考える。
- 今回は物流と緑地の議論はできていたが、スーパーメガリージョンなどの議論ができていなかった。次回以降、圏域間の役割分担と連携について、本質的な議論が必要。