

# 自治体維新

首長インタビュー



東京都 江東区長

**山崎 孝明 氏**

やまざき・たかあき 1943年江東区生まれ。早稲田大学第一商学部卒。都立両国高校野球部監督。日本そば店「やま孝」経営。都議会議員選挙に25歳、29歳で出馬、落選。石井桂衆議院議員秘書を経て82年江東区議会議員にトップ当選（連続2期）。90年都議会議員当選（連続5期）。都議会自民党幹事長、都議会東京オリンピック招致議員連盟会長などを歴任。2007年江東区長就任。

## 東京五輪、移動手段に自転車活用も

2020年の東京五輪では、28競技中、水泳や体操など15競技が江東区で開催され、37競技施設のうち17施設が区内に設置される。競技場建設の事業主体は都だが、区も環境を重視したまちづくりにつなげる方針。地下鉄新線の早期開通や競技場への移動手段として「コミュニティサイクル」（自転車の共同利用）の整備を目指す。1964年の東京五輪を体験、都議時代に五輪誘致の先頭に立った山崎孝明区長は「あの時の感動を今の若者や子供たちに味わってほしい」と話す。

### 木造の競技場建設を都に要望

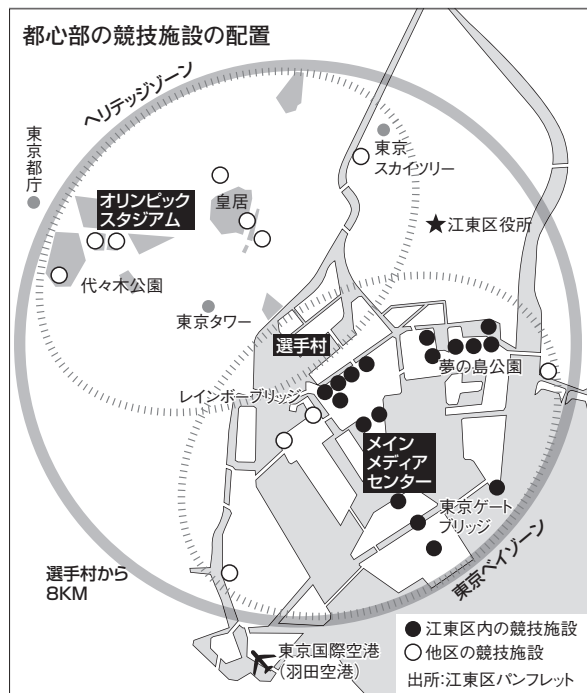
江東区は五輪に向けたまちづくりのあり方を検討中。まず、新設される競技施設の1つを木造建築にするよう都に申し入れた。

五輪の大会運営を担う組織委員会が2月にできて、基本設計などが進められるため、まだ具体的な計画の提示はないが、区内にこれだけ集中して競技施設ができると、湾岸エリアの様相が大きく変わってくる。そこで、区としては全庁的な開催準備推進本部を設け、今後どうすべきか、五輪以降のあり方も含めて検討している。区の方考え方を3月末までにまとめ、都に要望する予定だ。

既に動いているものもある。区内では7つの競技施設が新築で恒久的な建築物としてできるが、そのうちの1つは木造の施設にするよう都に要望を出した。島根県出雲市の出雲ドームや秋田県大館市の大館樹海ドームは木造だ。江東区は江戸時代から材木のまちで、木場、新木場という駅がある。日本は全国の3分の2が森林で、法隆寺、正倉院など伝統ある木造建築は営々として残っており、そうした木の文化を世界に示すべきだと考えている。できれば、新木場の隣にある夢の島に建設される施設は木造建築にしてほしい。

競技場を建てるのは公園の中だから、区画整理や再開発の必要はないが、区は周囲の緑化やバリアフリー化に手を付けなくてはいけない。全体計

画としては都に環境に配慮した造り方にしてもう必要がある。23区の区長会も一丸となって五輪を盛り上げようと、「2020オリンピック・パラリンピックを成功させる特別区23人の区長会議」を設けた。特別区を挙げた協力体制を整えたい。



## コミュニティサイクル、5000台配備が目標

江東区では12年度からコミュニティサイクルの実証実験を行っている。本格的に事業化して五輪でも活用することを目指している。

NTTドコモが事業主体として実証実験を行っている。現在、湾岸地帯に21のステーション（駐輪施設）があって、そこで自転車を借りて、どこかのステーションでも返却できる仕組みだ。利用者はかなり増えている。ただ、まだ採算が成り立っていない。台数を増やせば増やすほど採算に乗る可能性は高まるので、今は300台だが、5000台くらいまで増やす必要があるのではないかと。ステーションも大幅に増やし、利便性を向上させたい。

14年度も実証実験を続けるが、資金はすべてNTTドコモが負担している。公費は一切使っていない。行政の役割は自転車専用レーンやステー

ションの用地の確保などで、そういった形でNTTドコモと区が一体となって取り組んでいる。

ヨーロッパでは環境に優しい乗り物ということで、コミュニティサイクルが急速に普及している。ロンドン五輪の際も、ロンドン市長が近距離の交通手段として自転車を強く打ち出し、五輪に間に合うように自転車専用レーンを整備、1万台程度を配備した。最初に導入したのはパリで、米ニューヨークでも1万5000台程度を備えている。

東京五輪でも、臨海部の競技場を結ぶ移動手段として自転車を活用することは検討課題の1つだ。せっかく五輪が来るのだから、環境に優しいまちをつくる、そのためにはコミュニティサイクルをもっと広めたい。そんな考えを持っている。今後、競技場を建設する場合は併せて自転車のステーションを設置する必要もあり、都ともその辺はよく話し合っていきたい。



臨海部で実証実験中のコミュニティサイクル

## 地下鉄8号線、五輪までの開通めざす

山崎区長は長年、区内を南北に通る「地下鉄8号線」（豊洲—住吉間、5.2km）の建設を国や都に訴えてきた。五輪決定は追い風だが、開催に間に合うかどうかは微妙な情勢だ。

地下鉄8号線は、臨海部の豊洲駅（有楽町線）から東陽町駅（東西線）を通過して住吉駅（半蔵門線）に至るルートで、住吉よりさらに北へ延伸が可能だ。実現に向けて長い間運動してきたが、現在、国や都に対し、五輪までに開通させるべきだ

と一生懸命働きかけている。有明や夢の島にできる様々な五輪の競技施設に行くために、豊洲駅がキーステーションの役割を担うからだ。また、都の中央卸売市場である築地市場が豊洲に移転するのに伴い、人の流れも大きく変わるので、南北の交通の充実はどうしても必要だ。

ただ、事業費は1260億円もかかる。国と都と事業者が3分の1ずつ負担することになっているが、東京メトロは民営化の時の条件として



副都心線を整備して以降は新線を造らない方針を決定している。ではどういう枠組みにするか。東京メトロに代わり、区などが出資する第三セクターが事業を実施し、その場合に運行は東京メトロが担う手法が考えられる。地下鉄8号線は、国の運輸政策審議会では15年度までに着手すべき路線という位置づけになっている。そのため、豊洲駅と住吉駅には既にホームができています。トンネル工事は5年で完成する。環境アセスメントや都市計画変更など行政手続きに1、2年かかるが、これを短縮すれば、五輪に間に合うはずだ。

### 待機児童解消へ「サテライト保育」

区は14年4月、「江東湾岸サテライト保育」を始める。豊洲駅前に設けた分園で乳児を預かり、幼児はそこからバスで本園まで送迎する仕組み。待機児童解消策の一環で、全国初の試み。

大都市東京では保育園の土地がなかなか見つからない。そこで、考え出したのがサテライト保育だ。朝、豊洲駅前の分園に親が子供を連れて来ると、0～2歳の赤ちゃんは分園で預かり保育をし、3～5歳児はバスに乗せて、有明のビル内にある本園に行き、夕方にまたバスで連れて帰る。本園

と分園の合計で約250人という大きな保育園になる。初めは空きのある保育園まで送迎する方法を考えたが、幼児をバスに乗せて1人ずつ届けるのは心配もある。このため、大きなビルのフロアを借り、内装を作り替えて保育園にした。

4月までに保育園の定員を1200人分増やそうと頑張っているが、これは大変だ。私が区長になって6年間で3400人増やしたが、それでもまだ400人足りない。待機児童ゼロを目指しているが、供給が需要を生み出す面もある。

人が増えればそういう苦労もあるが、一番うれしいのは区民が五輪を身近に体験できることだ。私は64年の五輪の時、ボランティアとして代々木の選手村の食堂でボーイをしていた。選手ではないが、五輪を体感している。あの時の感動を今の若い人たち、子供たちに味わってほしい。それが一番の強い思いだ。競技場がたくさんあるから、江東区の子供たちは自転車などですぐに行ける。交通整理でも道案内でも、スタジアムの掃除でも、いろんなボランティアがあり、若い人たちはそうした経験も積んでほしい。

昔の江東区は、雨が降れば水が出るし、東京中のごみが運び込まれるから臭いもひどかった。五輪が開催されたおかげで、トイレが汲み取りから水洗になるなど整備が進んだ。今度も五輪をテコとして区が再び大きく変わるチャンスだから、次の世代にいいまちを残していけないといけない。

#### インタビューから▶▶

20数年前、東京湾岸の埋立地を視察したことがある。ごみの山が連なり、カモメの群れがけたたましく舞っていた。遠くに東京都庁の2つの塔が見えた。「ここから眺めると、向こうは幻想のように感じませんか」。車で案内してくれた都庁の職員がそう言ったのが印象に残った。その埋立地が公園に変わり、五輪会場となる。関係者の感慨はひとしおだろう。五輪後も見据えたまちづくりは区の大きな課題だが、自らの体験を踏まえ、五輪を若者や子供たちの生きた教育の場にしたいという山崎区長の思いには素直に共感できる。(主任研究員 井上 明彦)