相次ぐ大型開発、街の未来像は

グローカルインタビュー

東京都港区長

武井 雅昭氏

たけい・まさあき　1953年生まれ。品川区出身。77年早大政経卒、東京都港区へ。区民生活部長などを歴任し2004年４月に退職。同年６月の港区長選で初当選。12年６月に３選を果たした。趣味は自然散策。好きな言葉は「誠実・感謝」。

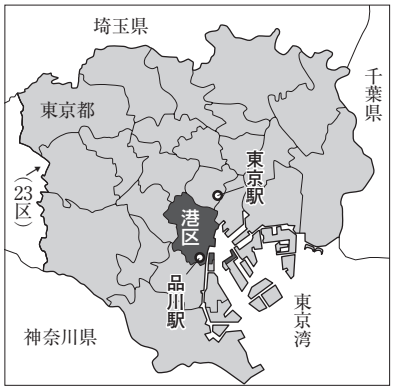
人の息遣い感じられる街に
再開発機に環境負荷低減

2027年に東京・名古屋間で開業する予定のリニア中央新幹線。東京側のターミナルが品川駅に設けられるほか、JR東日本は同駅北に広がる品川車両基地跡地の大規模な再開発を計画している。虎ノ門～新橋地区の再開発も加速する。これらはすべて東京都港区の行政エリア内だ。相次ぐ大型開発に対し、自治体のトップとしてどのような都市の未来像を描いているのか。武井雅昭区長に展望と課題を聞いた。

Q リニア新駅、車両基地跡の再開発など大きなプロジェクトが進む。街の将来像について、どのような青写真を描いているか。

A 柱に据えているのは「住み続けられる街」。多様な暮らしが営まれ、個性的で魅力がある。地区ごとに固有の歴史や、引き継がれている気質がある。新しい活力を入れさらに魅力的な街をつくりたい。にぎやかなだけでは街として本当の意味での魅力を保てない。まして将来にわたり持続し、発展していく街にはならない。

根底には30年ほど前、地価がかなり上がって相続などの影響で転出が増え、人口減が激しかったことがある。今でこそ外国人を含めて24万人を超えたが、1996年ごろは15万人を下回っていた。開発にあたっては業務機能だけではなく、一定規模の住宅を付置する義務を課した。その効果と、湾岸地区に象徴される大規模なファミリー向けの住宅供給もあり、近年、人口はだいぶ増えてきた。



都道環状２号線（通称新虎通り）開通や虎ノ門ヒルズ開業に伴って注目を浴びている新橋から虎ノ門のエリアはかつて、真っ先に業務化が進み人が少なくなった。その街が環状２号を核に再整備される。多くの人が住み、生活を楽しめる街を蘇らせたいと考えている。

禁複製・無断転載

「風の道」確保、開発で要請へ

Q 再開発については、具体的に何を事業者に要望したいと考えているのか。

A 開発が予定されるエリアごとに区として街づくりのビジョンを示したい。複数の事業者がかかわるので、共通認識を持ってもらうことが大事だろう。JRの車両基地跡の開発や新駅設置でいえば、線路で東西の連絡が遮断されているところがあり、交通の利便性を高めなければならない。臨海部では、以前の開発で高層ビル群が「風の道」を遮断し、海風が内陸部にいかず、ヒートアイランド現象に拍車をかけている例が指摘されている。今度の大型開発では、「風の道」を確保し、ヒートアイランドを抑制するような役割を持たせるようにしなければならない。

周辺には運河も海辺もある。今ある自然の資源を生かし、世界から来た方々が日本の自然の魅力をまずそこで体感してもらえる、そうした開発をして下さいと事業者には話をしている。もう一つ、そこで働く方、住まう方の利便性を向上させる機能を開発の中に組み込む必要がある。保育施設や医療・介護施設のほか、日用品が手に入るような、生活利便性も組み込んでもらいたい。品川駅や車両基地跡地周辺については、全体の事業スキームがまだ明らかになっていない段階だが、進み具合をみながら作業を進め、来年度中には区の考え方を示したいと思っている。

Q こうした開発に関連し、区として直接手がける事業が出てくる可能性は。

A 開発に伴い、道路整備や公園整備は当然考えられる。事業者と連携しながら、必要な公共施設は整備していく考えだ。区では最近、再開発に伴って区有地の財産活用の観点から、地権者の立場で参加し、必要な施設整備をすることにも取り組み始めた。従来は開発の際、区有地があっても、どちらかというと地権者の立場でなく、開発全体を指導・誘導する立場を優先させてきた。

JR田町駅近くの再開発で開設したみなとパーク芝浦。
効率的なエネルギー消費をめざす区のモデル施設だ

今回、赤坂９丁目の東京ミッドタウンに隣接する地区で、地権者として再開発に参加した。長年、住宅用に貸していた区有地があったが、住宅が老朽化し、密集していて安全上の課題もあり、再開発の話が持ち上がった。小規模多機能型居宅介護施設や、子育て広場、乳幼児の一時預かり保育施設を組み込んで整備している。浜松町駅の西口再開発でも、３つある街区の一つに区有地があり、文化芸術ホールを整備していくことにした。

新橋・虎ノ門周辺では、戦後復興で碁盤の目のように区画を整えていったが、かなり細分化されている。防災上の観点、環境面からみても、一定規模の建物に集約することで、エネルギー効率が高まり、空地を造り出す効果がある。大区画にすると、中にある区道と区道敷を活用できる。

Q 23区で初めて、数値目標を定めた「港区低炭素まちづくり計画（素案）」を６月に公表した。環境都市づくりへの戦略は。

A 色々な開発に伴って負荷がかかる。港区では二酸化炭素（CO_2）の排出量の７割はオフィスを中心とした民生業務部門からだ。全国的にみると製造・運輸部門が多くを占める。港区の特性といえる。

これから開発が進む中で、こうしたオフィスなどの床面積も増えていくが、単位面積当たりのCO_2発生量を低くしてもらう。これ以上負荷をかけないように地球規模の環境にも配慮した開発をめざす必要がある。開発の機会でなければ適用が

禁複製・無断転載

難しい面的な省エネルギー対策に、大変いいチャンスだと思う。

開発に伴い、駐車場の集約にも取り組みたい。個別の建物単位で駐車場を設けると、１カ所で満車になった場合、別の空き駐車場に行くために探して走らなければならない。それだけエネルギーも消費する。アイドリングや渋滞などによる環境への負荷も増える。駐車場を集約し、適切に案内することで車の通行やCO_2を減らせる。環状２号の沿道整備の中で、まず芽出しができるのではないか。

Q 都は環状２号経由で都心部と臨海部を結ぶバス高速輸送システム(BRT)を計画し、水素を使う燃料電池車の導入も検討している。

A 虎ノ門周辺で、バスターミナルが組み込まれる開発が予定されている。今の計画では、港区を通る路線は短いものの、それが広がれば、周辺区との相互の結節性も高まる。そうした中で走行空間の整備や、ほかの交通機関との連結の調整など、港区としても積極的に関わっていく。環状２号はこの先、晴海から有明の方につながっていく。そうなると、東西方向、これから開発されるであろう臨海副都心方面への利便性が高くなる。色々なルートが検討されることになると思う。

港区では台場地区に限られるが、台場と内陸を結ぶのはレインボーブリッジだけ。環状２号ルートで便利なルートが完成するので、そこを利用して交通手段を充実させることはいい効果を生み出す。

2020年にはオリンピック、パラリンピックが予定されており、観光と産業の結びつけをさらに強めることが大事だ。４月に観光部門を専管する課長ポストを設けた。多言語対応や、外国の方に快適に過ごしてもらうための正確でタイムリーな情報提供、face to faceのおもてなしの質を高めることが重要。それぞれのお店の受け入れの準備も整えてもらうために、マニュアル作りにも取りかかる。例えば、和菓子の餡。英語でどう紹介すればきちんと伝わるか。日本の食べ物にまつわる文化・歴史も取り混ぜて紹介すれば、商品一つ一つがより魅力的になるのでは。

地方の特養、希望者に紹介のしくみも

Q 日本創成会議のリポートで、東京圏の医療・介護能力の不足と、地方への移住促進の必要性が指摘された。

A 港区は若い世代を中心に人口が増えている。高齢化率（65歳以上が人口に占める割合）は17％くらいで横ばいだ。全国に比べ低いが、高齢者人口は確実に増えている。基本的には住み慣れた地域の中で暮らし続けられるように、介護施設整備や在宅生活への支援、予防をセットにして取り組んでいる。特別養護老人ホームの整備を進めてきたので、23区の中で整備率（高齢者人口に対するベッド数）は一番高い。要介護４、５の方で１年以内に入所できる状況だ。

「ふるさとに戻りたい」など地方の施設に移る希望者もいると思う。区外に特養を建設する予定はないが、希望に応じて区外施設を利用できるようにする必要はあるだろう。費用負担の問題もあるが、自治体間で連携し、全国を通じた仕組みができればと考えている。ただ、高齢者の押し付け合いのようになってはいけない。数の帳尻合わせはダメだ。一人ひとりの生活の質のレベルを、一番身近な自治体として考えなければならない。

質問を終えて▶▶

赤坂や青山、六本木から虎ノ門、新橋、台場、さらにはJR品川駅まで。港区は数多くのエリアを擁し、国際都市TOKYOを象徴する自治体といえる。だが、武井区長はこうしたエリアやその機能の重要性は認めつつも、歴史と文化、伝統をベースにさらに住みやすい街を創っていくことが最重要の課題だと再三強調した。住民の息遣いが伝わってこない街に持続可能性はない、というのだ。

2020年には東京オリンピック・パラリンピックが開かれる。多様な国・地域からの来訪者増が予想される。そこで見てもらうべき日本の姿、本物の魅力とは何か。果たしてその哲学を持ち合わせているのか。取材を通じて改めて考えさせられた。

（副編集長　**川上　寿敏**）

禁複製・無断転載