

大宮駅グランドセントラルステーション化構想特別委員会 オープン委員会開催記録（概要）

【日 時】 令和6年10月28日（月） 正午から午後2時まで

【参加者】 渋谷 佳孝 委員長

高柳 俊哉 副委員長

堀川 友良 委員 出雲 圭子 委員 服部 剛 委員

佐伯加寿美 委員 関 ひろみ 委員 都築 龍太 委員

伊藤 仕 委員 鳥羽 恵 委員 吉田 一郎 委員

新藤 信夫 委員

西山 幸代 副議長

（執行部） 都市局長 都市局理事 都心整備部長 都心整備部副理事

東日本交流拠点整備課長

【場 所】 大宮門街1F 門街広場

【テーマ】 大宮G C S構想とみどりの調和について

【講 師】 大宮G C Sまちづくり調整会議 副会長 古澤 達也 氏

【内 容】

開会後、渋谷佳孝委員長及び西山幸代副議長から挨拶の後、講師からの講演を聴き、意見交換へと移る。

講演内容と主な意見交換は以下のとおり。

（1）講演内容

大宮G C S構想と緑の調和についてということで、その中で緑に対する配慮が少し欠けているのではないかという問題意識を頂戴し、G C S構想を進めるに当たって、緑について何が導入できるか、求められるかをお話したい。

前半は、まずこの都市に緑がなぜ必要かというところ。この緑に対する感覚が、それぞれの皆様の御経験ですとか思いで様々である。そこで、この特に人々が集まる都市の中で、なぜ緑が必要とされたのか、これまでの経緯を踏まえてざっと御覧いただき、共通認識をつくりたい。後半に、大宮のG C Sでは、緑として何が工夫できるのか。いろいろあるが、今日は街路樹を中心にお話をさせていただきたい。

今社会を含めて都市の中の緑を政策的にしっかり確保していくべきだという議論

が進められている。まず、その一つのアプローチとして、この都市の中の緑、言わば都市計画とまちづくりの観点から、緑というのが、これまでどう評価されたかの経緯を順を追って御覧いただく。

中世の欧州の都市は城郭都市と呼ばれる都市の構造で、これは外敵から身を守るために城壁で都市を囲んで、外からの敵の防御という点では非常に優れた形だが、反面、この人々が集まって住むというところから、感染症や火災に弱いというウイークポイントがあった。さらに200年ほど経って、産業革命では、多くの人が工場で働くために都市に集まり、住宅地と工場地帯が混然一体となっていたために、公害や劣悪な衛生環境が大変問題になった。

ここで初めて、まちづくりも計画的につくらないといけないということが認識された。今で言う都市計画である。

ここで配慮されたのは4点、一つは衛生環境を改善するということ、そして工場地帯と住宅地を分けて、公害の影響を最小限に食い止めるということ、3つ目は、建物の不燃化や道路を広げる防火体制、そして4つ目が今の緑に関係する——密度管理と書いてありますが、要は縦詰めをしなく、少し空間地を意識して取らないと、まちとしての機能が担保できないということ。

同時期の日本でも計画的なまちづくりは行われていた。中心部は非常に密集した当時の世界一の人口としてあった江戸のまちも、ところどころに防火のための工夫がされ、火災が起きたときに焼け止まり線にしつつ、火事・火災の消火活動の拠点にする広小路が各地にあった。

明治時代に入り、明治6年に太政官第16号という布達がなされる。この内容は、古来から、江戸時代から人々が集まる盛り場ですとか、名所、旧跡、こういうところは公園として残すので、図面を添えて大蔵省に提出するようにというもの。

明治政府ができたときには、それまでの体制が大きく変わり、不平等条約の改正ですとか、新政府の体制をそもそもどうするかという中にあって、この公園の話、都市内の緑を確保するというのは、かなり早い時期に出されている。これは大蔵省が係わっており、地租改正に向けた作業のため、土地の所有者を定めた方には地券を発行したが、それまで共有地であった、いわゆる入会地とか、使われない官有地については積極的に払い下げた。そして、農地の開墾を奨励し、将来の納税者にしようとしたところ、あちらこちらで共有地の花見の場所とか、行楽の地でどんどん樹木が切り倒されて大変なことになってしまった。それを防ぐために、そういう場所は公園とするというお触れが出たと。

最初の公園は東京で5か所。いずれも神社仏閣の境内地。そのうちの一つ、こちらが三縁山広度院増上寺、現在の都立芝公園。このような江戸から明治に変わった直後、花見に西洋の格好をした方、着物を着た方が集まって、5公園の一つの東叡山の寛永寺、今の都立上野公園。花見の姿があります。

このように、我が国での公園、都市内の緑の効果というのが、明治の最初は人々が集まる休養・休息・レクリエーションの場として確保するというのがスタートだった。

時代は少し先に進み、都市の中の緑の転機は、やはり東京から起こった。

江戸から明治になっても、大きな都市構造は銀座などを除いてはほとんど変わらない状況で、当時の東京市も、度々御覧のような大火に見舞われた。それだけでなく、感染症も大変な問題になっており——これは国立公文書館に保全されています内務省の記事ですが、虎の列の刺すと書いてコレラと読む。このようなレポートが毎年出され、全て記録として残されている。

このため、江戸のまちから東京のまちをやはり近代的に改造しようという計画が持ち上がる。東京市区改正審査会というそのときの議論の様子が、議事録が今も公文書館に残されており、ここでは初代の衛生局長であった長与専斎という方が、都市に緑がなぜ必要か話している。ここで議論されたものが、まずは衛生上問題である。これは人間に例えれば、緑がないのは体に肺がないのと同じである。そして、その肺があることによって、人々が適度にそこで休養し、運動することによって、国力が、明日のこの大気、明日の元気の源になるんだと。

明治21年、この議論によってできたのが、東京市区改正——現在でいう都市計画である。御覧のように、現在の東京のまち並みは、このときの道路のプランと、それから後で出てくる関東大震災の後の震災復興計画で、道路の骨格が出来上がっている。このとき初めて何もない更地から公園が造られたのが、日比谷公園である。

このように日本の公園緑地、緑がなぜ必要か。休養・休息・レクリエーションという役割、江戸時代からの機能の保全と共に、ここに来て環境ですとか、衛生上、やはり重要な空間であるということが認識されたというのが2番目。

さらに、次の転機がやはり関東地方から起こった。関東大震災である。

1923（大正12）年9月1日、正午直前。御覧いただいているのが、お堀端沿いの警視庁が燃えている姿。関東地方がこの大きな揺れだけでなく、それに合わせて起きた火災によって大変な被害を受けた。火災を取材した図面が東京の江戸東京博物館で公開されている。

ここで注目していただきたいのが、この左側山手の火災の延焼が収まったところ、

実はこれが全て緑であったところだった。北から上野公園、真ん中が日比谷公園とかほか、皇居の外苑、そして南がこの芝公園。いずれも寛永寺と増上寺が明治6年に公園として保存されたところになります。火の手が来ないということが逃げる場所としても適当だと、御覧いただいているのは、発災後の3時間後、9月1日の午後3時、上野公園周辺の様子。火事を逃れるために多くの方が公園に避難している。火災後には、その焼け出された方々の仮設の住宅も必要になり、これは日比谷公園がバラックの状態になっている。また、皇居の外苑には、臨時の医療施設ができて、怪我された方々などの治療に当たったことも記録されている。

関東大震災は東京ばかり話題になるが、震源地は伊豆半島の付け根でしたので、神奈川県や静岡県、山梨県にも大きな被害が出ている。これは横浜の山下町。火災は終わっているが、大変な瓦礫の山である。災害が起きると、こういった瓦礫の処理は大変難しい問題で、横浜市は海を埋め立てた。現在の山下公園の下には関東大震災の瓦礫が埋まっている。

ということで、この緑の機能が時代をへて、休養・休息・レクリエーション、そして衛生環境に加えて、非常時の防災機能が大変重要だと、いずれも、現在でも大変な重要な柱の一つになっている。

そして、都市内の緑は、少し目を引いてみますと、都市構造そのものにも大きな影響を与えるということが、この同じ時期に議論された。こちらが昭和14年に公表された東京緑地計画とよばれる図面である。ここで初めてオープンスペースの訳語で、緑地という言葉が日本語として使われ始めた。御覧いただいているのが、東京の都心を中心に半径10kmあたりに膨大なグリーンベルトをつくるという構想だった。

当時、日本だけでなく、世界中の都市で人口が都心に集中することによる人口の集中、市街地の拡大が非常に問題になっていた。人々が集まるから火災の危険があり、衛生上の危険がある。このための解決策の一つが、都心の周辺をグリーンベルト、言わば農地で囲んでしまって、物理的に都市の市街地の拡大を抑制しようという考え方。有名なところでは、ロンドングリーンベルト。ロンドンのグリーンベルトが計画されたのは1944年、この絵ができた5年後になる。当時はこういった計画があったということでもあります。なお、これはマスタープランなので法的拘束力はなかったが、戦時体制中の防空法という法律によって、防空緑地をつくるという名目で、法律上こちらの緑地が決められたことがある。

戦後は戦災復興のための特別都市計画法という戦災復興計画で、緑地地域という名前が残りました。ただ、この計画が高度経済成長期に伴って、このグリーンベルトの

ところも、やはり結局は宅地化されて、昭和 43 年に現在の土地計画法が施行されたときに、全面廃止された。

こういった人口の集中に伴う都市の空間のいろいろな弊害は、東京だけで起きたものではない。こちらは神奈川県鎌倉市。緑の量がどんどん減っていることが分かる。鎌倉は 1192 年に源頼朝が幕府を開いたところで有名である。頼朝が鎌倉に幕府を開くときに、ほかにあった鶴岡八幡宮を移設している。御覧いただいた鶴岡八幡宮の左手の奥の谷筋に、この当時、神社と仏教が集合していた時代なので、お坊様の宿坊があったエリアがある。御谷と書いておやつと地元で呼ばれていたところだが、先ほどのような都市開発に伴って、この御谷も宅地開発寸前まで行く。この写真はもう木が切り取られて、山が切り崩される直前の写真。これに多くの鎌倉市民が、特に文化人であった方々、大佛次郎さんなどが中心になって大反対運動が起き、1 週間で 2 万人の署名を集め、そして土地所有者から、この開発を止めさせるために基金を造成して、1 年後に開発を縮小し、残りのエリアについては全てその基金で買取りをするということで、この山がそのまま残された。日本最初のナショナルトラスト運動と呼ばれている。

同じような話は京都でも、そして奈良でも起こった。京都・奈良・鎌倉は現在も観光地、古都として通称されている。この古都がなぜ古都かというものを少し視覚的に見ると、いずれも神社仏閣があり、通常その後背地に山が控えていて、この一帯の姿がその風情を醸し出している。それを我々が眺めることにより、なるほど、ここは古都だなと、京都だなということになる。ところが、この形を残すのはなかなか難しい。なぜならば、この建物はともかく后背地というのは通常は民有地だからである。ここが民間の土地所有者の御意向によれば、いつでも宅地開発ができてしまう。先ほどの鶴岡八幡宮の裏山については、資金を募って買取しました。

これではいけないということで、昭和 41 年に古都保存法という法律ができた。先ほど、鎌倉などを中心にその御覧いただいた歴史的な建物と裏山の一体的な美しさが日本の美しさだと。だから、この現状を保存するために、樹木の伐採などを厳しく制限するという仕組みである。そして、民地の方からは、申出があれば国の負担で買取るという仕組みになっている。

この仕組みは、当初は古都、京都、奈良、鎌倉など 10 都市に限定されていたが、7 年後に一般化されて今では都市緑地保全法という法律になっている。全ての都市で今はこれが使える形になっている。冒頭の G 7 の都市大臣会合を受けて改正された法律というのも、この仕組みになっている。

ということで緑の効果です。今御覧いただきました明治の時代には、江戸時代から続く人々の行楽地を守るため、そして、都市改造の段階では環境や衛生ということを考えるため、関東大震災では防災機能というものが発揮されました。そして、昭和に入り、高度経済成長を過ぎたときには、歴史や文化を守るため、景観を守るため、そして無秩序な市街地化を防止するためというようなものが目的になっていた。

ここまでかなり駆け足で現代に通じるまでの緑のこの役割というものの、今の基軸になるキーワードを御覧いただいた。これから御覧いただく最新の情報、キーワードが3つございます。気候変動対策、生物多様性の確保、そして私たちの幸福度の向上（ウェルビーイング）。よりよく生きるという意味だそうです。健康であるというのが、体がどこも病気になっていないというだけでなく、精神的にも社会的にも健全な状態である。それがこの幸福度というキーワードに託されている。冒頭、G7の会議でも、その緑地を取る目的、それから法改正の目的も、大きくはこの3つが背景にある。

まず、気候変動と生物多様性について。

1992（平成4）年にブラジルのリオデジャネイロで国連の開発環境会議（地球サミット）が開かれ、世界から180か国が参加し、うち100か国は国家元首が出席した。この会議の結果、環境と開発に関するリオ宣言というものが採択され、今も使われている持続可能な開発——サステナブルディベロップメントという概念が打ち出された。当時日本の外務省は、御覧のような難しい訳語を当てたが、かみ砕いて言えば、節度を持った開発しようということ。そして、これを基に気候変動枠組条約と生物多様性条約の2つの国際条約が結ばれた。

このときの問題意識は、人間のそもそも生活、生きているというのは、生物に依存している。いろいろな産業があるが、我々のエネルギーの元になる農産物が収穫できなければ、人間の生活が成り立たない。例えば漁業として魚が取れるのはそのおかげだし、農作物が取れるのも、いろいろと農薬その他の肥料はありながらも、やはり生物があるからである。それに対して、人間の開発や公害というものが悪影響を及ぼしている。これをなくそうという議論はあるものの、どうやらもっと大きい生物多様性を脅かす危険がある。それが気候変動ではないか。こういう問題意識であったわけです。

議論はまず、この気候変動のほうから始まる。北半球の気温を西暦700年頃から復元したデータを見ると、この150年ぐらいで一気に右肩上がりになっているのが分かる。1880年から見ると0.85度上がっていることが分かっている。日本は先ほどのデータよりもやや高く、1.15度の上昇というのが記録として残されている。

この気候変動はいろいろな原因が取り沙汰されているが、最近では誰もが実感されていると思う。大きな気候変動による自然災害が特に最近頻発していること。ゲリラ豪雨もそれかもしれない。そして感染症。新型コロナがつい数年前に流行った。気候変動だけの話ではないが、温暖化が進めば、数年前に日本でもデング熱がずいぶんと議論された。そういったかつては南方でしか見られない感染症が、北半球、もっと北のほうにも広がる。

これらを検証するために I P C C（気候変動に関する政府間パネル）ができ、文字どおり各国の政府と科学者が集まり、気候変動がどういう形で起きているのかを科学的なデータを提供するという役割を持っている。約 10 年前の I P C C の 5 次報告では、どうやら温暖化に及ぼす影響が、人間活動の影響はまず 95% は間違いないと。なおかつ、気候変動、温暖化しているということは、疑う余地がないというレポートが出された。そこでは、何も手当てを打たなければ、今世紀末には 5 度近く温度が上昇してしまうという結果である。

これを受けて、翌 2015 年にパリで気候変動枠組条約締約国会議が開催されたときに、パリ協定というものが結ばれた。ここでは約 5 度上がるものを何とか 2 度までに食い止めようと、できれば 1.5 度に食い止める。そのために条約締約国は努力すると。そして今世紀末には、温暖化ガスの排出量を抑えて、森林などが吸収する温室効果ガスの吸収量をバランスさせるんだということが目標になっている。

我が国でいうと、左側は 2018 年の温暖化ガスの排出量、日本政府は 12.4 億トンという膨大な量が排出されている。これをぐっと 2050 年までに抑えて、なおかつ下の緑の部分、森林などの吸収する量とバランスさせることによって、実質ゼロにしようということ。これがちょうど今から 4 年前の臨時国会で、当時の菅総理が国会の所信表明演説で、日本政府は 2050 年までに、この排出量と吸収量をバランスさせる、2050 年カーボンニュートラルを行うということ、国内だけでなく世界に向けて発信している。都市内の緑もやはりこの温暖化対策のために大変重要であるというものが強く意識された。

都市内の緑が気候変動に対して重要視される理由がもう一つ、温暖化だけでなく、都市の気温が上がるヒートアイランド現象と呼ばれる現象がある。このヒートアイランド現象というのは、都市内では、いろいろな熱が出る。工場からも車交通からも熱が出る。夏場の空調からもそうですし、今使っていますこういった電熱器、パソコンからもすごい熱が出る。これがアスファルトの照り返しや、建物に熱がこもることによって、外に逃げずにまるで島状に暑くなってしまう。

このヒートアイランド現象の減少を抑えるにはどうしたらいいか。3つ要因があることが既に分かっている。1つ目は排出抑制。もともと熱が出るものを抑制すること。建物の断熱性能を上げて、空調の効率を上げるとか、あるいはガスのエンジンをやめて、EV化をするだとかというのが一つ。そして2つ目、3つ目が緑に係わる。地表面被覆の改善と言われて、アスファルトの照り返しなど、夏までは50度を超えることが分かっている。これを水面や緑化に変えてしまうと。建物の屋上を緑化したらどうかということ。そして、3つ目が風の道と言いますが、外に熱を逃がしてあげるとのこと。このためには、都市の形態を変えなければいけない。分かりやすいところで、大きな河川敷や大きな道路の周りに、風が通ることを防ぐような構造物を取り除くということになる。

日本もこの東京の場合は、東京湾近いので、海風、陸風という風が1日に吹いている。昼間になると、この熱で陸域が暖められるので、陸域の空気が上に上がり、そこに海からの冷たい空気が入ってくる。夜になると逆転する。この風をこの上空だけでなく、地表面にも入れていこうということです。今は、パソコンも発達しまして、これ去年の大手町の例で、かなり詳細なシミュレーションができるようになっている。これによって効率的な投資ができることになる。

そして、この気候変動の問題は、政府の問題だけでなく、金融世界でも大変な問題になっている。これがTCFD（気候変動に関する財務情報開示タスクフォース）と呼ばれ、これはG20の要請を受け、出されたレポートになります。このレポートでは、この気候変動が金融のシステムそのものの安定を損なう。だから、長期的視点から、各企業は気候変動に対してどのような対応を考えているのか、これを数字情報としての財務情報以外に非財務情報として開示を行うべしという提言になっている。2005年に当時の国連のアナン事務総長がPRIという概念を出し、責任投資という言葉もあるが、企業が企業活動をするときに、社会的な影響も考えて企業活動すべしということだった。決定的だったのは、その2年後にリーマンショックが起き、大きな金融機関がバタバタと倒れて、大変な目にあった。このため金融機関は目先の利益だけでなく、長期的な利益を考えると、長い目で見たときに成長する企業に投資しなければ、自分たちが危ないということである。そこで特に環境に対してどういう配慮をするか、社会に対してどういう配慮していくのか、もう一つは、それを実践するための企業の中の体制——ガバナンスをどうするか。このキーワードを取ってESGと言います。

日本の場合は、2015年にGPIF（年金積立金管理運用独立行政法人）が、長期的

な観点から年金は投資しなければいけない。100 年スパンでものを考える。したがって、G P I Fのお金を運用する投資先が全てE S G投資にシフトしている会社に限定するということを宣言した。今、日本の主だった企業は、こういったT C F Dに基づく開示というものを各ホームページで公表している。東京証券取引所は数年前にプライム市場と名前を変え、旧東証一部の企業は、上場するためにはこのT C F Dを開示することが現在義務づけられている。

2 つ目、生物多様性は、気候変動の会議に遅れること約 30 年で、大きな変化があった。本来はこの生物多様性を確保するために、気候変動をどうするかという議論だったが、気候変動は世界的に温度を議論すればよいのに比較して、この生物多様性というのは、国によってその生物相が全く違う。このため大変議論が難しく、なかなかまとまらなかったが、2022 年 12 月にモントリオールで開催された条約締約国会議で、御覧のような枠組が採択されました。大きくは、2050 年には、自然と共生する社会を実現するという目標を定め、そのために右上、2030 年までに、今減少しつつある自然を回復基調に乗せるということを目指にすると。そのために 23 のプロジェクトを進めていく。これを条約が結ばれている各国政府が責任を持って進めていこうという話になっている。

この幾つかあるターゲットの一つが、ネイチャーポジティブ。今、どんどんと生物の多様性が失われていく。これを 2030 年までには絶滅する種をなくし、さらにこれを回復途上に乗せるというのが当面の大目標になっている。

この他には環境省では 30 バイ 30 という政策を打ち出している。2030 年までに国土の 30%、国土の陸域と海域のそれぞれ 30%以上を自然の環境エリアとして設定するという目標。日本は国立公園などの自然公園がある。現在の国土の面積に対して 21%で、残り 9 %。2030 年までに確保することは大変難しい課題である。9%というのは、この埼玉県と同じ面積。このため、環境省は国立公園などを広げるだけでなく、大きな樹林地などを保有している企業にお願いして、企業の森を保全エリアとして定めるという政策を進めている。脱炭素と同じで、こちらも今金融の動きがある。2 年前から今度は自然関連の取組についても情報開示をせいというものが義務づけられるべく動き始めている。

そして 3 つ目、人々の幸福度、健康。政府や金融の動きだけでなく、個別の企業でも緑に対する取組が進んでいる。これは人々の健康には顧客だけでなく、自社に勤めている従業員も含まれており、それに配慮して、いい環境を提供するということは、とりもなおさず自分たちの不動産価値などを上げることに繋がるという考え方。

こちらは東京の竹芝にできたビルですが、足元御覧のように大きな緑化がされ、この環境がいいということで、これは貸しビルなんですけれども、今ソフトバンクがこの1棟全部借りている。今年の4月に原宿の交差点にできたビルは、本来であれば全部床にしてもよかったが、上のほうは半分切り取る形で緑地を入れており、オープン直後の風景だが、あっという間に人々が集まっている。去年の12月にまち開きをされた森ビルが開発した麻布台ヒルズは、30年近くかけて9ヘクタール近くを再開発しているが、その開発面積のうち半分近くがこのような緑の空間になっている。不動産としても、こういった開発をすることで価値を高めていこうという動きになっている。

こういった人々の目に触れる外部空間だけでなく、企業の従業員のための取組も進んでいる。これはバイオフィリックデザインという名前がついており、人間は生物だから、生物の本能として自然とつながりたいという欲求があるということをアメリカの生物学者だったかが提唱されている。それをこのオフィス環境に当てはめたという例。これを最初に取り入れたのはIT企業でした。御覧いただいているのはAppleの本社ビル。Apple、GoogleなどのIT企業は今GAF Aと言われて、ものすごいお金を持っているが、ここで働いている方々は針の先の優秀な方々があるんでしょうが、大変なストレスがかかる。テクノストレス。それを改善するために、建物の周辺だけでなく、建物の中もものすごく緑化されている。そこでの狙いというのが、従業員の幸福度のため、それがとりもなおさず生産性を向上し、業務が効率化して質が上がるんだという考え方になっている。

この考え方は自社の敷地の中だけでなく、公共空間にも膨らんでいる。東京の大手町丸の内の仲通りは、1967年には、真ん中の道路が9メートル、両側の6メートルは民地をセットバックして道端を広げていたが、さらにこの9メートル道路を1メートルずつカットして、歩道を7メートルに広げ、現在はこのような空間になっている。

そして、これらの今ずっと御覧いただいた緑の機能をまとめたもので、現在の日本造園学会会長の柳井先生からお借りした図。政府は今この緑地が持つための機能をグリーンインフラという言い方をしている。ちょうど私がさいたま市に奉職させていただいた平成27年に、当時の国土形成計画と第4次社会資本整備重点計画という閣議決定の中で、初めて出てきたキーワードである。つまり、今までつらつらと緑が都市内でどういった機能を持つのかというのを御覧いただいたが、それぞれの機能はもちろん代替機能がある。防災であれば建物を不燃化すれば足りるわけだし、そのほかの機能もそれぞれ代替機能があるが、この御覧いただける機能を併せ持っているというのが都市内の緑しかない。そのため、これからの都市のいろいろな課題を解決する

ためには、この多面的な機能を持つ緑地というものをキーワードにしながら考えていこうと、これがグリーンインフラという考え方になっている。

大分、話が長くなったが、ようやく大宮です。

今までのところは、この都市内で緑にどのような機能があるかを御覧いただいたもので、我々この普段意識しないで緑を見ている。多分、御家庭で菜園をされているとか、それこそ農作業をされている方以外であれば、通常の日常の雑多の中で、緑というものに対してあまり意識が向いていないだろうと。ただこれから大宮G C Sにグリーンを入れていこうとしたときに、どういった目的で、どういったものを考えていけばいいのか、それを御一緒に考えていただくための前触れでした。

大宮ですが、簡単にこれも歴史から。御覧のとおり大宮は、旧中山道の宿場町として江戸時代から支えてきたまちであり、明治18年に大宮に駅ができて以来、北関東のまさに拠点都市として栄えてきた。終戦間近の昭和20年に、今の宮町1丁目あたりが空襲を受けているようである。これは戦後すぐに米軍が撮影した航空写真から見たものだが、多分この黄色で囲った辺りが空襲を受けたところ。このため、今この目の前の駅から中山道までの中央通りが当時の防空法に基づいた建物疎開で道が広がったようである。ここは最終的にこの根拠を調べきれなかったのも、もし委員の皆様、それから今日傍聴されている市民の皆様で御存じの方があれば、後ほどの質疑応答のときに御教授いただきたい。

したがって、この中央通りですが、昭和42年のさいたま市が保有する写真、大宮駅を手前に東側を覗いた絵になっている。中央通りが見えて、上のほうには見沼田圃がよく見えている航空写真。今の駅から覗いた中央通りの写真、建物がまだ低く、高島屋もない状態ですが、同じ角度から1週間ほど前に写真を撮ってみたところ、このように実は建物が変わっているけれども、この空間構成ほとんど変わっていない。したがって、昭和40年代はともかくとしても、今これだけ経済が発達し、高度した都市にとっては、この駅前広場、中央通りは手狭になってしまっているということだろうと思う。大宮G C Sのスタートに至る。

ちなみに、御覧いただいた写真で緑がほとんど見えない。遠くのほうに中山道を越えたあたりのケヤキの黒い——そこのケヤキですが、見えていますが、駅前には緑が全くないと。正確に言うと、交番の前にカツラが2本と桜が1本植わっているが、かなり小さく刈り込まれているので、恐らく意識されない限り、あそこに木があることすら多分分からないと思う。

今日のテーマ、この大宮G C Sのこの狭い空間にどうやって緑を埋め込むかは、大

変な難題である。緑がある空間を先ほどからずっと御覧いただいたが、敷地を誰が持っているかということに着目すると、2通りしかない。一つは道路や公園といった公共空間で緑を確保するか、もう一つは民地の上に緑を確保するか。民地の場合には、もちろん樹林地ですとか農地があるが、駅前ですから、それを除けば敷地内で緑化するか、冒頭のパリの再開発のように建物そのものを緑化するしかない。ここでは公共空間、公園が取りようがないので、街路樹にスポットを当ててみたい。

公共空間の質、街路樹を加えた空間、高い高質な計画と適正な維持管理をすることが都市のイメージ、都市の風格に大きなプラスの影響を与える。御覧いただいているパリのシャンゼリゼ通りは、1667年に最初の本が植わったということで、パリの改造行われた直後、大変歴史の古いところである。日本だとまだ江戸時代、元禄の前になる。

東京の表参道は、明治神宮の内苑、外苑を結ぶ参道で、今はその参道の意味は薄れ、表参道という名前が一つのブランドになっている。ちなみに北参道というもう一本参道があったんですが、首都高速道路が通ったときに廃止されてしまった。

ところが、この街路樹は諸刃の刃でして、ちゃんと手入れをしないとイメージが一気に下がる。日本ではどちらかというとこういう強剪定された空間のほうが多いと。平成15年に景観法ができ、景観というものも、法制上の権利に当たるものであると。あちらこちらで景観が阻害されるということで訴訟になったときに、それまでは景観は法益がなかったが、景観というものも市民の権利の一部であるということになった。その景観法のできた直後に国民大会をしたら、そのときにワースト10で強剪定された街路樹が選ばれた。ただ、街路樹について言うと、また別に、子や孫に残したい都市の姿のベストテンにもよく管理された街路樹というのが選ばれている。つまり街路樹というのは、大変に効果もある一方で、適当に管理をしないと、かえって都市のイメージを著しく悪化させるということである。

街路樹がなぜなかなか適正に管理ができないのか、平たく言えば樹形がまずくなってしまうのか。造園のプロである一般社団法人日本造園建設業協会の野村さんという部長がまとめられている。要因は大きく7つ要因だが、ざっくりと3つ。一つは技術的な問題。その樹木に対する知識が不足していたり、あるいは剪定に対する技術が不足していたり、発注者側の技量が少なかったりということ。そして、2つ目には、適正管理がされていないことに対する社会的な要因。人や予算が不足していたり、あるいは住民からのクレームに対応しなければいけなかったり。そして最後の3つ目が、そもそも街路樹は生き物であり、その生き物たる生育環境が大変によろしくないとい

うことをおっしゃっている。今後ろにも植わっているのはケヤキです。大体がああい
うほうき型の形をしていると思いますが、ケヤキが何もストレスがないと、こんなふ
うな形がケヤキの成長の姿——国民昭和記念公園の広場の真ん中にあるケヤキだが、
樹高で約 20 メーター、幅にも 20 メーターを超えるような形になる。樹木は通常はこ
の地面の上が見えるわけですがけれども、当然ながら根が張っている。どの樹木もそう
だが、樹木の根は大体この葉張りと同じところまで根が張って、木の重さを支えてい
る。加えて言えば、光合成栄養分は葉でつくられるが、それ以外の無機養分、窒素、
リン酸、カリ、それから必要な水分は根の先端部から吸収する。それ以外の根の部分
はどんどん木質化し、木と同じような固さになり、体を支える支持力の役割をする。

街路樹はというと、なかなか自然状態では生育させるわけにはいかず、いろいろな
制約、条件がかかる。もともと道路に植えられるわけですから、車や人が通れる通行
空間に枝があっては邪魔になりますので、道路については 4.5 メーター、歩道空間は
2.5 メーター、ここは枝打ちをする形になっており、道路建築限界などと言われる。
それ以外にも道路交通標識、信号が見えないようにしようとか、あるいは電線、電
柱などがある。それから地下にキャブが入れば、電線地中化があれば、それも根を痛
める要因になってくる。

ちなみに、この道路建築限界という考え方は、日本だけでなく、先ほどのパリでも、
それからヨーロッパのほかの都市でも、もちろん採用されている。何が違うのかとい
うと、やはり根っこの部分になる。今この絵でも、根が車道のほうに張っていないの
がお分かりになると思う。車道の部分が通常は、まず路床をつくった後に下層路盤、
上層路盤という、舗装した後に道路を車が交通したときに、重さで道路が陥没しない
ように固く締め固めをする。そのため車道ほうには根が固くて張ることができない。
歩道のほうに張るのだが、そこに一番右側の絵は構造物がある。キャブという言い方
をするが、電線の共同溝を設置すると、そこでやはり根がブロックされてしまう。御
覧のとおり、本来であれば枝張りと同じ円形に入るところが、半円になり、そして直
線になる。実際には街路樹はこういった直線ではないことが一般的である。あるところ
から引っ張ってきた道路の中の街路樹についての植栽の基準の絵では、街路樹が育
つように土量を確保する、それから必要な厚さを確保する、水分もよいように手当て
をすると書かれてるが、数値基準がない。実際の工事はどうなっているかというと、
まず道路を造るために固く締め固めをして、そして街路樹を植えるところだけ、後か
らバックホーで掘り返し、そこに植栽をする。だから根の張れる空間というのは、こ
こで言うと土量の確保と書いてあるが、狭いときには、それぞれの上ます、精々横幅

が1.2メートル、縦が1メートル、そこにしか根が張れない。当然、あれだけ大きく木が成長すれば、台風そのほかで倒れるというのは、ある意味当たり前になってくる。

事例を見ていただくと、渋谷の道玄坂のケヤキを今月の頭に撮ってきた。明るくていい空間に見えそうだが、このケヤキの足元を見ると、もうアスファルトで舗装を固めてしまっている。これは私の自宅近くの駅前で、同じく幹回りで3メートル近くあるケヤキの大木で、保存樹になっているが、五、六年前に通行のときに足がかかるといことで石張り舗装が成されてしまった。その結果、上から大きな枝が一度落ちたことがあって、防災上の観点からといことで強剪定で、ばさばさに切られたことがある。強剪定をすると、こういう形の枝が生えているところ御覧になったことあると思う。日本語ではひこばえとか、あるいはシュートという。

樹木は植物で、光合成をするといのはどなたも御存じだと思うが、我々人間、動物と同じく、動物は口から食べ物を入れてエネルギーを補給するが、植物は光合成によって炭水化物をつくり、それをエネルギーにする。エネルギーに変えるには、人間と同じく植物も呼吸をしている。呼吸は、植物の場合は葉っぱと主に根で行われている。そうすると全面強剪定をしてしまうと、上は葉っぱがなくなるわけだから、何とかエネルギーの元になる光合成をしようと必死になって、こういう枝葉を伸ばす。そこで光合成をして炭水化物をつくるわけだが、当面その炭水化物栄養源はこの枝葉を伸ばすところだけに使われるので、結果体中に回らずに根の先端まで栄養分が行き渡らない。その結果、根の先端が弱ってきて、最悪の場合には根腐れしてしまい、倒れてしまう。これもかなりの大木ですが、写真ではちょっと分かりづらいですが、中心部のところは腐ってしまっている。腐ってしまうのは、今のような強剪定によって栄養が行き届かないということもあるし、強く締め固められてしまっていたり、あるいは地下水が高いと根も呼吸をして酸素を必要としており、呼吸ができないと窒息して、やはり根が死んでしまうということになる。

街路樹管理には、この公共では、その落ち葉の管理とともに、歩道の断面が凸凹になる根上がりという状態がある。この根上がりが起こるのは、この街路樹の特殊な例だが、要は固く締め固められてしまうと、根は呼吸をするための酸素と、全身に行き渡らせる水を吸収しようとする。すると、車道のほうには根が張れない。歩道のほうにも根が張れない。しかも、上はがっちりと舗装されてしまっている。何とか水と空気を求めて地面のほうに上がってくる。それが根上がりである。したがって、根上がりをしてきたときに、それをなくすために掘って、根を寸断して舗装し直す。さらには、防災のためと称して強剪定をすると、どんどんまた根が弱って倒れる危険性がある。

ると、悪循環に陥る。どうすればよいか。これはその地面の上ではなく、地面の下での根茎、根がしっかり張れるようにするというのが対策になる。

パリの 2019 年、最新の植栽の仕様書によると、植栽のところには 9 平方メートル以上、それから深さは 1.5 メートル以上、堆積は 10 立米以上確保するという基準である。先週最新の情報を確認して、今は容量を 10 立米というのは 12 立米になっているとのこと。パリの場合は、この植栽をする方々が日本と違って、全て直営の職員で、直営の職員が、やはりお金と人をかけることによって姿を維持している。御覧のように、こんな細い木でもこれだけの広さを取っている。そして、12 立米を取った後には、しばらく根付くまで 3 年ほどはこういった形で養生します。そして、十分に地下に根が張って大丈夫というところになってから、後から舗装をかける。こうすれば通行の邪魔にならないというやり方になっている。ほかはどうなのかと調べてところ、ベルリンのやつが出てきました。ベルリンの基準も全く同じで、植栽基盤は 12 立米以上、深さは 1.5 メーター以上取るという形になっている。

日本でもこの対策をしている都市がある。横浜市では平成 20 年から根上がり対策として根本的な対策を取り始めていて、見づらいですが、左側従来の改良前、根上がりしており、水と酸素を求めて根が上にくるので、舗装は持ち上がってしまう。これを避けるために、根上がりが著しいところには、根を寸断するのではなく、歩道の耐圧に耐えられるような特殊な道路で、なおかつ根が中に張れるような、つまり、具体的には砂利を締め固めて、砂利の空間の中に土壌を詰めて、その空間の中に根と水が張れるようにする。そして耐荷重は砂利だけで抑えようと、最後の仕上げは、透水性舗装にして水がちゃんと浸透するようにする。こうすることで根本的な解決を図るというやり方をしている。

今では民間からこんな製品まで出てきている。これはプラスチック製のカバーを下に入れて、その下に根を這わせることによって、根上りを防ぐ、それで上の樹木も大切にしようというもの。

この樹木の対策ですが、先ほどのフランスのシャンゼリゼが 1667 年、今からもう 300 年以上前から代々と受け継がれてきて、今に至っている。やはり木の成長には時間がかかる。御覧いただいているのが仙台市の震災直後の状態で、仙台市はさいたま市と異なって、大きな空襲被害を受けた。大きな空襲を受けた 115 都市が戦災復興計画という形で根本的な都市改造を行い、残念ながら東京、大阪、その他では復興計画が途中で頓挫したためにできなかったが、仙台市とか名古屋市などでは大きな道路ができた。名古屋の 100 メーター道路など。仙台は定禅寺通という幅員 43 メータ

一の大きな道路が造られた。道路整備が終わった昭和 30 年に真ん中と両脇に小さく木が植わっていて、ケヤキです。今は育ってこんな風景になっていて、今では杜の都仙台と言われ、このケヤキが一つの仙台市のブランドになっている。仙台もこのパリと同じく、直営でかなり管理されている。

改めて冒頭に見ていただいたこのソウルの写真です。今世界では、こういった都市が評価されていると言ったが、都市の中に緑があるではなく、緑の中に都市があるとか、ある意味緑の中に都市が埋もれている。もちろん、イメージコンペだから、このままでできるわけではないが、改めて言うと、一体誰がこれを整理して管理するんだということも問題ですし、そもそも我々の目から見て、これって住みよいまちなんだろうかと、ここに改めて住みたいと思うかと。多分、ここにいらっしゃる皆様、ちょっとねと思われるのではないかな。

翻って見れば、さいたま市にはたくさん緑の財産がある。見沼田圃の秋の風景ですが、ちょうど私がさいたま市役所に奉職させていただいたときに、当時の国土形成計画に大宮の位置づけることができた。そのプランを立てたときの国土交通大臣であった太田大臣に、当時の関東地方整備局の副局長が大宮の凄さを説明したときに、大臣見てくださいと、この田んぼの風景の向こう側に、都市のああいって高層ビルが建っていると。こんな風景多分日本国内でなく、世界見回してもどこにもないですよという話をした。太田大臣は、東京の方ですから一言すげえなとおっしゃったそうです。

そして、この先の氷川参道については、この協議会ができ、市も協力して、この 30 年以上を皆様で適正管理し、また樹木調査をされ、手間暇をかけてここまで育てられている。思い返せば、この氷川参道も、ケヤキになったのは割と最近で、昔は杉並木であったわけだから、100 年、200 年ではなく、30 年頑張ればこの姿ができる。どんな形でこの大宮、この狭い空間ではありますが、いろいろと知恵を絞って工夫をすることで、この公共空間だけでも緑化ができるんだという議論のきっかけにいただければと思う。

最後に、冒頭御覧いただいた法律が、恐らく 5 月に成立して、11 月の上旬には施行される。この施行については、国土交通省の方が全国 7 か所でまちづくり G X セミナーで細かい解説をするということで、11 月 27 日にさいたま市での説明会が開催されるとのこと、合わせて御関心のある方はお越しいただければ、今日御説明できなかった国の考え方、政策の前提、政策の内容について具体的なお話をお聞かせいただければと思う。

以上、大宮 G C S 構想について、緑を今日は街路樹の観点から、こんなアイディア

もあるのかなということで話題提供させていただいた。

◎主な意見交換

〔佐伯加寿美委員〕

氷川参道や大宮公園の緑に対し、大宮駅G C Sからそこに緑がつながっていくような工夫について、何か考えがあれば教えてほしい。

〔古澤達也氏〕

緑をつなげるというのは、物理的につなげるだけでなく、その行先に対して期待感を持たせるというのがあるのかなと思う。

つまり、都市の構造として駅を中心として見たときに、その先に何があるかと期待感を持たせて、それが都市のイメージ、ここまでがひとまとまりだなというのはありそうだなって感じがする。そうしてみると、やはり大宮駅があって、一つの出口が氷川参道になり氷川神社になるというのは、一つの空間認識のエリアだから、その間をどうつなぐかということを考えるというのは、一つのやり方なんだろうと思う。

その一つには、公共空間としては街路樹だし、もちろん建物の緑化などもあるかもしれない。あるいは、街路樹として定植ができなければ、今置いてあるようなスポット的に置くということもあるかもしれない。そこはいろんな選択肢もあるし、工夫の道もあるのかなという感じがする。

〔堀川友良委員〕

この街路樹の話がメインだと、あんまりイメージがなかなか湧きづらいというところがあり、モデルとするような都市があれば教えてほしい。

〔古澤達也氏〕

今日実は、あえて参考になる都市の例は持って来なかった。それは都市計画、まちづくりは、仕組みはいろいろあって全国共通だが、洋服と同じで一品生産である、全て。その都市のオリジナルでつくるしかないということがある。もちろん駅があって、その近くに緑の拠点があるという都市は、ほかにもあると思うが、そこに積み重ねられた経緯、歴史も違うし、まちの成り立ちも違う。もちろん住んでらっしゃる方も違う。だから正直、まちづくりを考えるときに参考になる例というのが参考にはなるが、やはり一品生産だから、オリジナルで考えるしかない。

もう一つは都市計画、やはりまちづくりだとか再開発と言われてもイメージが湧かな

いので、冒頭でやはり絵を出されることが多い、こんなイメージだと。ところが、この絵というのは非常にマイナス点もあって、イメージが一遍できてしまうと、なかなかそこから抜けきれない。その絵をもって賛成、反対という話になってしまうと、なかなか本来将来どうしたらいいだろうかといった議論ができない部分があるので、あえて今日は持ってこなかった。

とは言え、参考になる例は実は幾つもある。

例えば、都市規模でいけば、姫路市の例を御覧になられたこともあるかもしれない。あそこは姫路駅が新幹線駅で一緒なんです、駅から降りて真っ直ぐ正面に姫路城が見えている。その間については、歴史的な街路ということで改造されたが、交通量が多くなってきて、せっかくのこの都市の姫路城が目立たないということで、思い切ってその周辺の回遊性道路を造った上で、街路幅を狭めて、駅前を公園にしてしまった。言わば人の空間にしたということ。

これは一つの例だけれども、最近のこの地方都市、それから国の政策、それから先ほども出てきた外国の絵なんか出ているように、キーワードのうちの3番目、人の幸福を考えるとといったときに、やはりまちは人が楽しく空間として住むところだと——オスマン男爵がパリの改造するときに言った言葉らしいが、道路というのは交通のためにあるのではなくて、人が歩いて景観を楽しむ場所だ。これで街路樹を植えたというふうに伝わっている。いかに人中心のまちにするかという観点から緑化を考え、都市構造を考えという話なんだろうと思う。

もちろん非常に交通渋滞が問題になっていて、駅前も取れないという、その難しさはG C Sの一番の勘所になるのは事実だが、そのときに、やはり今回もし都市改造ができれば、今の構造が戦後すぐの構造から変わっていないということがあれば、今から造れば多分、我々の子供や孫の時代、100年時代までも変わらない構造になる。そのとき、どんな世の中になっているか分からないが、その先を見据えたときにどんな空間にしようかと、そういう視点で今後議論を進められるというのはありかなと思う。

〔吉田一郎委員〕

大宮駅前が繁華街である。都心の繁華街と緑豊かなまちの郊外と役割を分けるべきではないか。緑豊かと言うと結局人が入ってこない、門街の教訓をどう生かしていくのか。

〔古澤達也氏〕

繁華街を残すというのは、まさにそのとおりだと思う。これだけの人の出入りがある駅で約60万人の乗降客が、日本でも全国7番目。もちろん降りずに通り過ぎてしまう方

もいるかもしれないが、潜在的な力というのは大宮はすごいわけで、その活動の源が南銀、北銀にあり、だからこそ、駅前の商業関係ビルでは、店が潰れてもあつという間にその次の店ができるような活気が溢れている。だから、これを潰すべきではないと思う。ここを大手町のような全部再開発にするというのはナンセンスで、それは大宮のまちにやるべきことではないと。実際、金沢では、かつての地元の方々が行く市場をやはり防災上再開発するときに取った選択肢は、再開発ビルは建てるんですが、中に入ると元の市場の風景がつながっている。そういうやり方で防災性の向上と市場の空間を残す。今でも地元の方で賑わっていて、技術的にはいろんなやり方があるはず。

今、ここで話題になっている大宮のGCSで、まちのイメージをどう公表するかというのは、まちの顔の部分だけだから、裏側のこの南銀、北銀のところをこういった大きなビルに変える必要は恐らくないでしょうし、その工夫の道はある。ただし、難しいのが先ほど来出ている、そもそもの道の構造が狭いですから、これをどうしていくのかというところが大変な課題になってくる。ここが今5メートルですか、セットバックして空間をつくっていますが、こういった町並みは街路樹だけでなく、建物の面の連続性があるって初めてこの空間としてきれいになるというのは経験的に分っている。今まだここだけがへこんでいるわけで、人のたまりの空間にもなってないかもしれないし、まだまだ改善の余地はあるのかもしれない。そういう意味では、この駅全体を考えて、どうしようかといった、街路樹だけでなく、大変息の長い、場合によってはところどころ実現しないかもしれないが、目標をどうするかをまず固める必要があると思う。

〔鳥羽恵委員〕

駅前のほうで緑を大切にすることはいいいことだが、郊外の緑はどんどん伐採されており、市全体として、駅前にもっと緑を、でも今ある緑は切られていくと、いびつなまちづくりを感じている。また、パリの街路樹の管理が直営だという話だったが、少し詳しく聞かせてほしい。

〔古澤達也氏〕

1点目のこの緑の関係は、私の実は本当の専門分野はそちらで、大変難しい。これは古都保存法のところで出させていただきましたが、恐らくここに見える緑も、多分8割方、9割方は民有の緑である。そこで、どうやって残すかということが、今日本国内では、この所有者にお持ちいただいたまま残していく、緑地を保全するという方法。それから公有地化してしまう、公園緑地などで公共が税金で買い取るという方法。そして3つ目には、足りないところには新しく植えると、緑化です。このために市、そのほかが

マスタープランをつくり、それに基づいて施策を打つという形だが、もちろん体系的には整っているが、実効性という意味では限界もある。

そもそも公有地化するといって、全てを公有地化するのは無理である。冒頭見ていただいた日比谷公園、明治 36 年にできたが、あれ今買おうとすると、概算で大体 2 兆円する。たった 16 ヘクタールが 2 兆円。後から取るというのは難しい。

そして、個人の緑のまま残すというのもこれまた難しい。特に御覧のような形でいけば、田園地帯ですから、田んぼにしても畑にしても、そこでの生活収益がなければ残せない。だから緑地の保全については、私は国土交通省でしたが、農林水産省とも環境省とも協力し、そもそもこの風景を目指そうと思えば、お米をつくることでちゃんと生計が成り立つという根本解決がなければ難しいという話になってくる。指摘のとおりこの周辺郊外地の緑というのは大変難しい問題である。

なお言えば、郊外地ももう少し離れてくると、今、空き地・空き家問題がかなり政治的にも問題化している。これをどうするかという中でも緑が出てきてしまっている。これはまさに最新の政策課題で、解決ができていない。

2 点目の専属の技術者の話は、インハウスの技術者なんて言い方をしますが、この街路樹の管理などは、やはり手間暇がかかる。パリの組織図ですが、パリ市の環境緑地局と言われるところで、技術部と実務部とある。技術部が整備や環境の計画を立てるセクション。実務部というのが、実際に管理をする実務の部隊で、全体で 3,500 人の職員がいる。そのうち街路樹の管理をするのが、ここに樹木森課とあるが、ここの技術者が約 200 人いる。技術者というのが、大学や専門学校などで、樹木の生理生態だとか、造園だとかを専門的に学んだ方々で、アーボリストというそう。

パリの場合は、都市内に約 20 万樹木があり、その内街路樹が 9 万 2,000 本ある。ブローニュの森、そのほかにもまとまった森林があるので、全部で大体 60 万本ぐらい木があり、それをパリは直営で管理している。なぜ直営にしているかというと、やはり技術の伝承であったりだとか、市民に田原のいろいろな報道について直接すぐに対応するためというのがある。

日本の場合の街路樹は、かつては緑系の部隊がやっていたところ、今はほとんどが道路管理の一環として街路樹が管理されている。さいたま市もそうですが、緑の関係の専門的な教育を受けた方っていうのは、そもそも日本の都市の場合、採用している都市は 1,700 市町村のうちに、恐らく東京都、横浜市、川崎市、千葉市、愛知県、名古屋市、大阪市などなど、多分 24 都市もないんですね。緑を学んでいても、実際には採用は土木職で採用されて、昨日は街路の設計をやっていました、今日は道路の管理をやっています、

明日は河川の管理をやりますみたいな、そういう中で回っていく。ですから、この技術系の職員がなかなか育たない。道路を造るには道路の専門の部隊が作るから、その後街路樹が植わる。しかも、技術者がいないので、外注しますから、そこで剪定された後、それを評価する側の発注者側にも技術者がいなければ、評価もやはりしようがないという形になる。何が言いたいかというと、適正な街路管理、まちの顔になるようなブランドになるような管理をしようと思ったら、やはり技術職員をアウトソーシングするのではなく、お金と人はかかるが、やはり直営である程度は確保しないと、現実的には難しいってことになるだろうと思う。

ちなみに、人口がパリ市は今ちょっと減って 210 万人、さいたま市が直近で 135 万人で、2 倍までいかないけれども、その代わり面積はさいたま市の半分。面積はさいたま市が 217 平方キロメートルで、パリ市は 105 ヘクタール。パリ市は最初に絵があったように城郭都市として栄えたところなので、人口密度がものすごく高い。城郭は今はなくなくて、そこが環状道路になって、ブローニュの森、ブルバールといわれている道路になっているけれど、市内の面積割合が、この写真では、道路の面積が 25% ぐらい。道路だらけなんです、町だから。そうすると、パリでも温暖化で気温がどんどん上がり、見ていただいたヒートアイランド現象がある。それを防ぐためには、パリの建物は歴史的遺産だから壊せないなので、街路樹に頼るしかない。だからパリの街路樹の目標の第一は、いかにヒートアイランド現象を緩和させるかが一つの目的になっている。

そういったことで、直営で相当な費用とお金をかけて、人も雇って直営でやっている。

ただ一点だけ、この 9 万 2,000 本も木があり、街路樹というのが自然に生えている木ではないので、パリは当然この我々と同じくしっかりと管理していかなければいけない。パリ市のホームページを見ると、パリ市の先ほどの街路樹でも、80 年以上たった木は 1 本もないと出ている。つまり、危なくなったら定期的に入れ替えていくと。パリのホームページを見ると、毎年 1.5%、約 3,000 本を毎年入れ替えています。植え替えして順繰りにしている。ついでに言うと、パリはそのための圃場も直営で持っていて、その圃場から直営の技師が、危なくなった木については定期点検し、オンラインで市民から通報できるシステムになっていて、見てこの木ちょっと危なそうだというものがあれば、どんどん新しいものに更新していく。それでこのきれいな状態を常に保っているということで、ものすごい手間暇をかけている。

だから、これはパリ市全体に投資の話なので、もし大宮でやろうとすると、まずはここだけの話でしょうから、何十分の 1 の費用と人で済むのかもしれないが、そもそもできるかどうかというのがあるけれども、パリはこんなやり方をしている。

〔都築龍太委員〕

調整会議の中で、方向性として、街路樹をベースでやっていくということは決定されているのか。

〔古澤達也氏〕

私は市の執行部ではないので、この調整会議の副会長の立場からのみになりますが、まず、この調整会議は名前のとおり調整の会議です。もう一つ上段に大きな会議体がありますが、そこがイメージを固め、調整会議の役割は、具体的にどうしていくのかという課題を一つ一つ解きほぐしていくというのが今の現在の状況である。

今日も、後ろに市民の方々お越しになられているが、このG C Sの難しいところは、この駅前の広場を少し広げたりだとか、駅の改修を一部するだとかといったときに、周辺の町並みについても、再開発なのか、何らか市の手を打たなければ、どれも実現ができないということが非常に難しい。そのときに、今調整会議では、まずは御存じのとおり交通処理がしっかり本当にできるのかというところを中心に議論が進められている。この交通処理は、車が現在来たとき、バスも含めて、駅前の広場と今タクシープールもない状態だから、それを造るといったときに、一体どれだけの広さがあればできるのかとか、G C Sのもう一つの大きな目的であった東武野田線とJ Rのホームの近接の問題、そのときには駅のルミネの建て替えなども必要になってくる。そういった複数の大題課題を一つ一つ取り除いていくというところにあるので、今御覧いただいたような街路樹の話まではまだ至っていないというのが現状である。

ただ、都築委員から御指摘あったとおり、かなり時間もたっているので、方向性を何とかというのが、お声として当然なんだろうと思う。後ろにたくさん関係の市役所の職員いるので、また相談して進めていければと思う。

〔新藤信夫委員〕

街路樹に頼るよりも、スポットパーク的な、あるいは比較的ビルの中でも低層階で、高木まで含めて木を植えるような、そういった都市の中の緑地というのを形成した方がいいように思うが、先生のお考えはあるか。

〔古澤達也氏〕

これは同じくフランスのナント市の例で、ナント市はもともとは重工業が発展したところで、一度この街路樹も含めて、ほとんど緑がなくなってしまったと。その反省を受けて、こちらにも直営技師が入って、何とか緑化しようということで、街路樹を植える前

に仮設的にこんな空間をつくって、緑の効果を実際に目で見ていただくという最新の取組である。

御指摘あったとおり、特に中央通りも、駅からこの中山道まで、ここは幅員も狭いし、現在もないが、街路樹を植える空間は実質的には多分ないと思う。ただ、後ろを御覧いただくと、そこにもう既にケヤキがある。このケヤキをどう育てていこうかといったときに、例えば日本で言うと、表参道のような街路樹にしたいということであれば、御覧いただいたような植栽基盤に少し手を入れれば、可能なことは可能である。

あとは、まさにどういう姿をするかという将来像次第だと思う。街路樹、特にケヤキは落葉樹ですから、落ち葉の掃除ももちろん大変ですし、また、場所によっては鳥がたくさん来て、ヒヨドリが来て大変な目に遭うということもある。パリでは、そういったことも含めて、これがパリの顔だということで、直営技師で、お金と人をかけ、市民の合意を得てやっている。市民の皆様もそれでいいよというからできている。

ナント市はそれに向けてこんな取組をしているということで、ここの空間だけしかできないかもしれないけれども、街路樹がいる緑の空間というのはどういう空間なのというやり方もできるかもしれない。全てはこれからの話だから、どういう姿にしていくのか、今は交通の話が先行しているが、この大宮の駅前を市として風格のある形に仕上げるためには、最終的には緑がなくなるかもしれない。それでもいいのかもしれない。選択肢の一つである。まずはその議論は要と思う。

◎傍聴人からの質問

〔傍聴人〕

緑化するなら、もうちょっと大規模に、駅から中山道までデッキを張るというのをデベロッパーさんが提案してくれたが、ここを緑化して渋谷の宮下公園のような形で駅前公園というのはどうか。

むやみやたらに緑を増やすと、管理が非常に大変で、自転車に乗る時に街路樹が邪魔だったり、歩道が凸凹になってすごく歩きにくくなっていたりする。そういったことをトータル的に考えて、緑化を押し進めていただきたい。

〔古澤達也氏〕

まず、選択の問題。街路樹をむやみに植えるべきではないというのは、全く実はそのとおり。だから御覧いただいたような、景観ワースト10に選ばれるようなまちが出てきてしまう。日本のまちの場合は、表参道は幅員が五、六メートルの歩道があるから街路樹が植えられるが、ほとんどのまち歩道幅員が狭いので、そこに無理に街路樹を植え

ようすると、どうしてもそういう話になって、しかも、選択する樹種が間違っている。小さい中木ならともかく、ケヤキは見ていただいて、今ここ十二、三メートルぐらいになっているけども、本来であれば20メートル——ビルで言うと、五、六階分ぐらいの高さになる。それを狭いところに植えるのは、そもそも樹種の間違いである。街路樹が毛嫌いされる理由の一つ。

それから根上がりの話、自転車が通りづらいというのがあったが、それは御覧いただいたとおり植栽基盤が悪いからである。ですから、樹種を選び、場所を選び、そして植栽基盤をしっかりすれば、街路樹がそれなりに育つ。ただし、これは御覧いただいたとおり一つの選択肢。

宮下公園は、戦災復興で東京が最初に計画で、先ほどのグリーンベルトとともに、主な幹線道路と鉄道周辺はそれぞれ幅員50メートルずつ緑地帯にするという計画をつくり、実現した中の一部である。ただ、その宮下公園も歴史の流れ、経緯により、渋谷駅の発展はどちらかという公園通りのほうになり、御存じのとおり、かつての宮下公園というのは、ほとんど夜のたまり場で大変な空間になっていた。それを都市公園法の立体公園という仕組みでビルにして、屋上に公園を造った。いろいろ賛否はあるけれども、確実に人が増えていますので、あれはあれで一つの空間の構成なんだろうと思う。

ただし、あれはそういった歴史経緯と、渋谷区の人が集まるところだから空間ができたのかもしれない。この大宮駅前、確かに中山道までは非常に狭い。絵の中の一つには、今立体の通路を造るという案もあるようですし、反対される方もおり、どういう絵を選択するか次第だと思う。まずはできることと言えば、そこに見えているケヤキは中央分離帯にありますから、通行の邪魔だとか歩道の邪魔になるということはない。その植栽置場が変わるだけでも、恐らくまちのイメージは大きく変わるのではないかな。

〔傍聴人〕

さっき宮下公園の話があったが、やはり土をまちの中に残すような意味合いで、立体都市公園制度について少し御紹介いただきたい。また、これから先、どう次の世代に残していくかを考えることも含め、新しい環境のまちの認証制度のSEGES（シージェス）の話もいただきたい。

〔古澤達也氏〕

1点目の立体都市公園というのは、その名のとおりに公園が立体的になっているという仕組みで、平成26年の法改正でつくられた法律である。ずっと公園は基本的に地べたにあることが前提だったが、これだけ都市が過密になると、なかなか地べたで公園

が取れないので、その公園というのを通常の民法上の所有権が、制度上は都市公園をある一定の地下空間より下は、都市公園法の仕組みが及ばないような空間にして、立体的な活用ができるようにしたものである。

2つ目の環境認証については、今シージェスという言葉があったが、実は今回の通常国会で改正された法律の中にも、国が環境認証するという仕組みが取り入れられた。多分施行が11月上旬になる。この背景は、金融の世界でもE S Gに対する投資が注目されているため、都心でいろいろな再開発ビルが建つが、その床を借りる顧客の方々も、どれだけ建物の中だけでなく、外にも配慮しているかということを選んで、リーシングに手を挙げる。言わば企業にとっても、ここのビルに入っているということがブランド価値になる。ましてや、そのビルを建てるときにお金を貸す機関投資家にとってみれば、そこにお金を貸すいうところに絞り込まれていると。このため、この新しい仕組みでは、国が環境認証することで、そのブランド価値を保証しようという形で、制度を動かそうということになっている。

〔傍聴人〕

J Rの大宮駅東口にエスカレーターがなぜないのか。

〔東日本交流拠点整備課長〕

いただいたエスカレーター等の御意見というのは、実際に私たちもいろんなところから御指摘を受けている状況である。一日も早くそういった駅に必要な機能を整備していくことがとても重要だと思っておりますので、最大限努力してまいりたいと思う。

最後に、高柳俊哉副委員長から挨拶があり、委員会は終了となる。