

戦後のグリーンベルト計画

戦後、焼け野原となった東京では、復興計画の一つとして区部の外周に沿って緑地を18,010ha指定するという、東京グリーンベルト計画が計画された。

これは、都市計画区域面積の『32%』に相当する広大な土地であった。みどりの道という意味においては、まさに理想的ともいえる計画であった。

しかし、この計画は、度重なる都市計画決定の中で緑地面積を減少されていき、次第に忘れ去られていくことになる。



戦後の東京グリーンベルト計画
平成の緑地



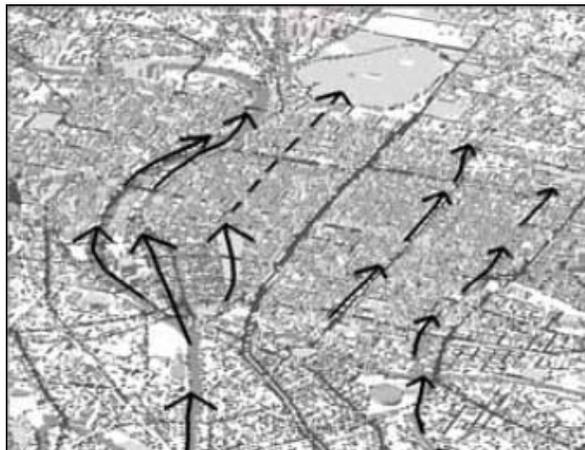
水辺・緑地・風の道

日本学術会議声明

「生活の質を大切にする大都市政策へのパラダイム転換について」
(平成17年4月)

大都市の持続可能性を追求する観点から、大都市生活者の視点に立った質の高い都市空間と生活様式の確立が肝要である。

大都市圏を安全で魅力あるものにする最重要の戦略の一つとして、**水辺・緑地・風の道**などを最も重要な都市インフラとして位置づける必要がある。



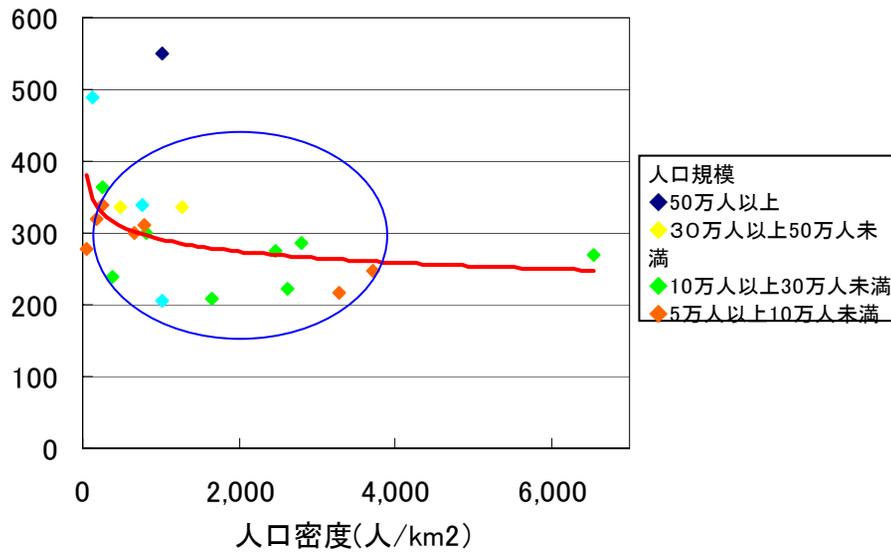
東京湾の海風は、世界最大の
地域冷房の数十倍の効果。

風の道のイメージ(大阪)

6. 他の諸問題との関係(他の社会的費用)

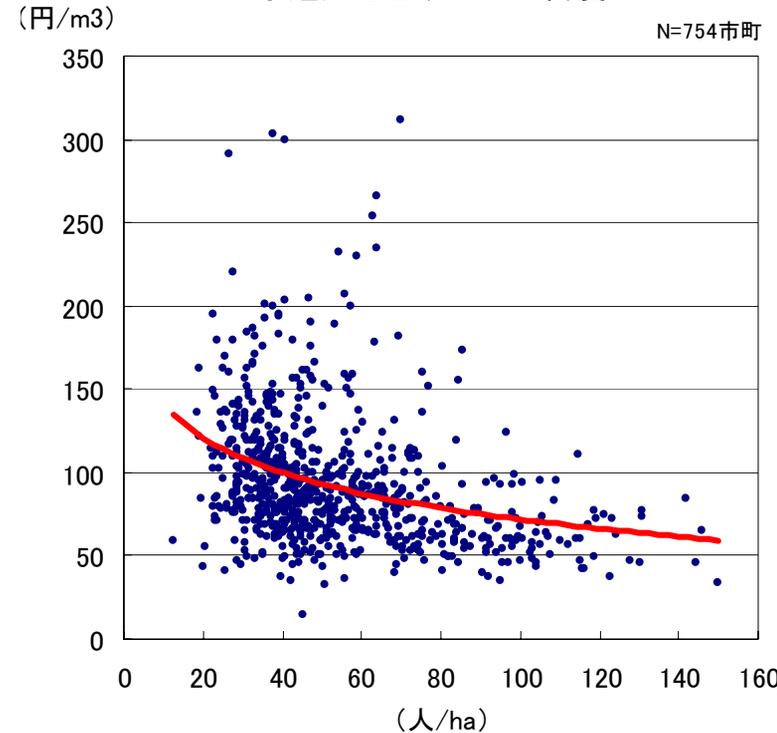
財政(都市の維持管理コスト)

(千円/人) 人口密度と一人当たり行政コスト(政令指定都市を除く)



資料: 行政コストは、各市町が、総務省の「地方公共団体の総合的な財政分析に関する調査研究会報告書」に示された作成マニュアルをベースに独自に計算し公表しているデータ。
人口密度は、2004年10月1日の推計人口及び2004年4月1日の国土交通省国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」の面積から算出した。これらを元に環境省作成

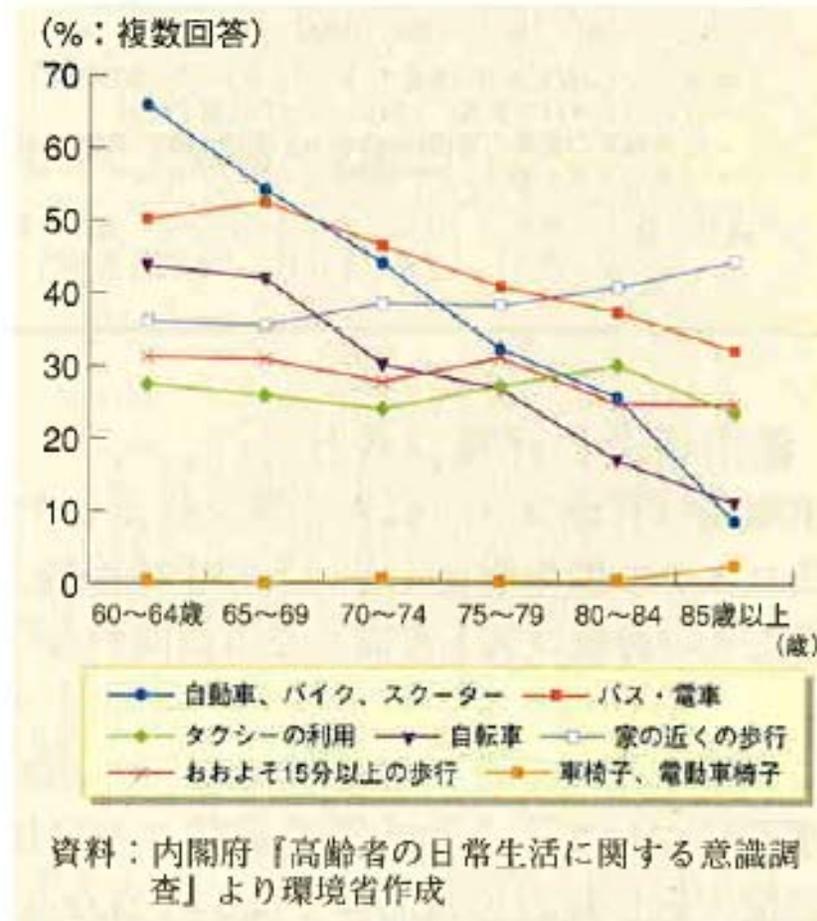
汚染処理原価(維持管理費)と
下水道処理区域内人口密度



資料: 総務省『平成15年度下水道事業経営指標・下水道使用料の概要』より環境省作成

高齢化社会と交通弱者

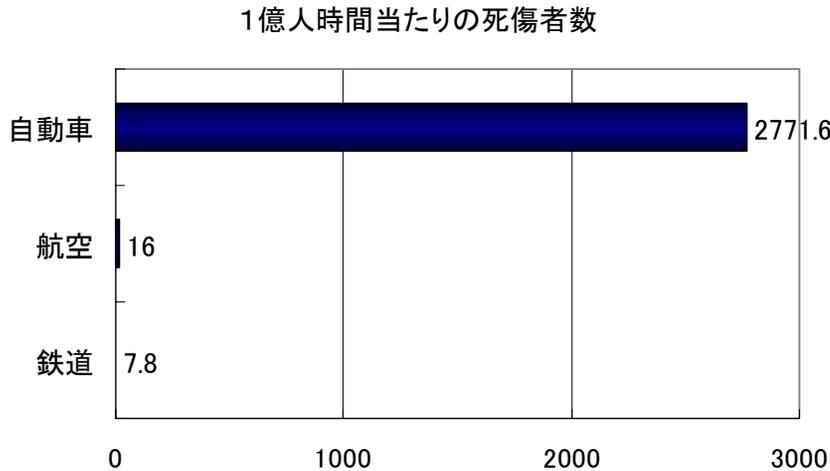
高齢者が一人で利用できる外出手段



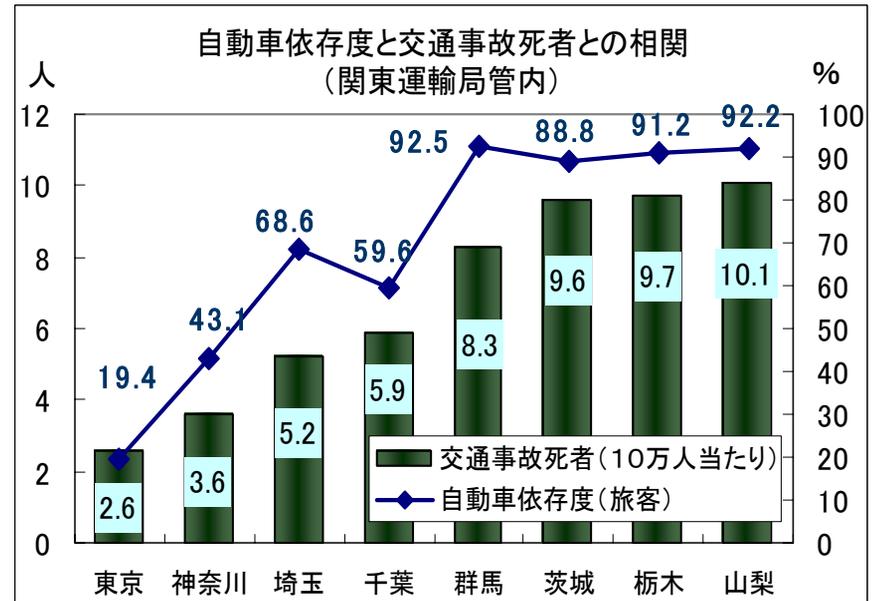
中心市街地の衰退



自動車交通量と交通事故の関係



「路面電車ルネッサンス」宇都宮浄人 (2003)



「交通統計」(警察庁)、「旅客地域流動調査」(国土交通省関東運輸局)から作成

- ・自動車の依存度が高い県ほど、人口当たりの交通事故の死者が増加する傾向にある。
- ・自動車から鉄道などへのモーダルシフトを進めることは、事故による死者の減少にもつながると予想される。