

執筆：高谷時彦

建築家・東北公益文科大学大学院教授

## ■ はじめに

日本の多くの都市では中心部の空洞化と住み手の高齢化が進んでいる。増えるのは空き家、空き店舗と駐車場。中心部は賑わいだけでなく祭りなど地域の伝統文化も失い、買い物など日常生活にも不便な場所になろうとしている。一方郊外では農地を蚕食する住宅地と、蜃気楼のようにいきなり立ちあられる巨大店舗。車のモビリティを前提としたライフスタイルを享受した人たちも高齢期を迎え、近隣コミュニティのない郊外生活に不安を抱えている。日常生活を支える社会サービスも拡散した郊外をくまなくカバーすることは難しい。

拡散した郊外と、空洞化した中心部、このどちらも安心して快適に住めるまちとはいえない。またエネルギー消費や地球環境問題の視点からも、中心部から郊外までメリハリなくまちが拡散した状態は、決して好ましいものではない。

この状況において近年注目を集めているのがコンパクトシティという考え方である。

## ■ サステイナブルな市街地像としてのコンパクトシティ

コンパクトシティとは、車社会の進展とともに郊外へと無秩序に拡大し、同時に中心部が空洞化した地方都市の現状に対し、凝集力を持つコンパクトな市街地をつくり、環境・エネルギー問題や経済・社会問題の解決を図っていこうという考え方である\*1。

自然環境の破壊につながる郊外地の開発に頼るよりも文化・社会基盤などの蓄積のある中心部を再生し、楽しく住み、働き、訪れる場所にしていこうとするものである。夜になると人がいなくなるまちではなく、一定程度の密度で人々が住み、店舗やオフィスなども複合した市街地を目指している。中心部にはもともと公共施設や上下水、商店など文化・社会・経済的な基盤が整っている。それらを上手く活用すれば文化的・社会的なサービスが十分に享受できる質の高い生活スタイルが実現できる。また中心部が複合的に利用され、コンパクトな中心が形成されることで、トラム（路面電車）などの公共交通などの投資も重点的に行うことができ、外部からの車の進入の少ない、歩いて暮らせる中心部ができる。

このような市街地をつくるためには、将来像を市民が共有した上で交通計画、土地利用計画などを組み合わせた総合的な取り組みを展開する必要がある。その先駆的な事例をEU諸都市にみていきたい。

## ■ 公共交通による歩いて暮らせる中心部づくり ストラスブル

車社会の到来で市街地が郊外に拡大し、対照的に中心市街地は空洞化する状況が進行している状況は日本より早く1970年代にヨーロッパ都市が経験している。

この状況のなかで、土地利用と連動させた公共交通の再編強化という戦略で歴史的な中心市街地の賑わいを取り

【\*1】

海道清信『コンパクトシティー持続可能な社会の都市像を求めて』学芸出版社、2001

# STRASBOURG



●ユニークなデザインの駅と車体



●まちにいる感覚の車両内部



●バリアーのない乗降口

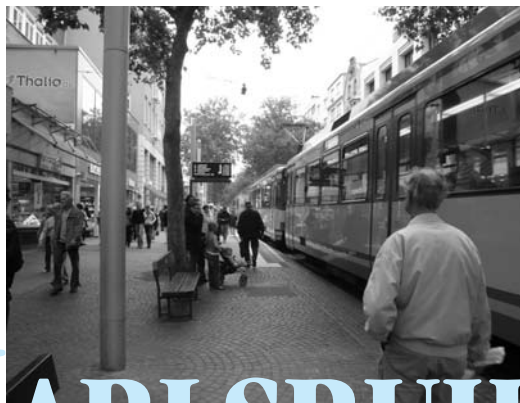
戻した成功モデルがストラスブールである。

車の進入で中心部から人の賑わいが消え、また歴史的建造物に囲まれた中心広場に車が進入することは景観的にも問題となった。そこでトラムのネットワークを整え中心部に車でなくともアクセスできるようにし、同時に歩行者モールを整備することで買い物などが歩いてできる環境をつくりだしたのである。

またトラムによる成功事例の中でもストラスブールはトラム車体と駅のデザインのユニークさで注目を集めている。窓が大きく開放的なトラムの中にとまるでまちの中にいるのと同様に思われ、トラムが歩くことの延長に位置づけられていることを実感する。勿論お年寄りやベビーカーにも配慮がなされ、快適な乗り心地のトラムが中心市街地活性化のシンボルとなっている。

## ■ 郊外との相互乗り入れで市民の足となったトラム カールスルーエ

カールスルーエはトラムシステムを郊外鉄道と連結した、いわゆるカールスルーエモデルで有名である。郊外電車の存亡の危機に対して、短い駅間距離に対応した減速加速に優れた高性能のトラムを乗り入れ、逆に駅を新設して利便性をさらに向上させることで地域と鉄道を守った実績を持つ\*2。中心部においては網の目のようにトラムのネットワークをつくるとともに歩行者モールを整備して安心して歩ける環境をつくっている。



●トラムと歩行者モール

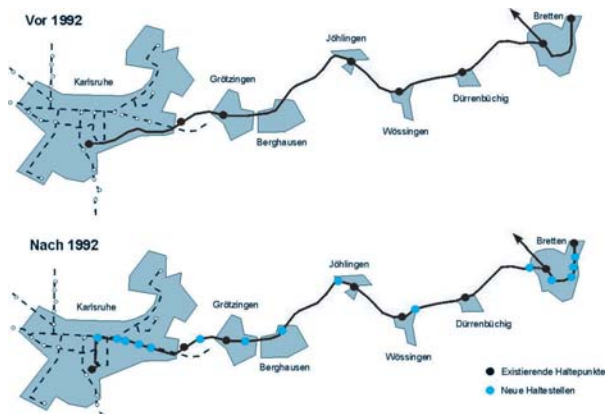
# KARLSRUHE

ダイムラー、ポルシェの本拠地に近いこの地域の自動車保有率は非常に高い。市当局の目標は保有率を下げるのではなくウィークデイの利用率を下げることであり、放置しておけば、車でしか生活できない状況が生まれる。

それに対し交通手段選択の自由度を市民に確保しておくことが自治体の使命であるという考えが背景にある。車を完全に否定するのではなく複数の交通手段を用意し、結果的に自動車利用が減少するような状況をつくるのが市の戦略である。この考えは先ほどのストラスブールでも同様である。

## ■ パブリックスペース再生を通じた魅力づくり ロンドン

中心部を生活する場として魅力あるものにするためには街路や広場、公共施設などのパブリックスペースの質がかぎになる。人口減少・高齢化社会を持続的に維持していくためには地域の人たちが協働できる社会システムとしてのコミュニティの形成が重要になるが、それらはかつての地縁、血縁の世界の延長上に位置するものではない。むしろまちの中での「出来事」「行為」「コミュニケーション」を媒介にした個人と個人の繋がりとという側面が強くなると思われる。それゆえに自然なパブリックコンタクトの場としてのパブリックスペースが重要な意味を持つことになる。人々が自由にアクセスし時間を過ごせるパブリックスペースがいかに快適で心地よいものであ



【\*2】 トラムの乗り入れと新駅の設定(カールスルーエ)  
KVV (Karlsruhe Verkehrsverbund GmbH) 資料「成長する地域への発展」より転載、courtesy of KVV,VBK,AVG

るのか、その豊かさが都市の生活の質 (quality of life) の指標のひとつとなる時代が既に来ている。

オリンピックを4年後に控えるロンドンでは住み、働き、訪れる場所としての魅力増大のために人々が自由に集えるパブリックスペースを充実させることが不可欠であるという認識の下で、多くのプロジェクトが進行中である。前世紀後半、産業構造の転換により荒廃していたテムズ川南岸にも、川の風景を楽しみながら安心して歩けるプロムナードと人々が自由に訪れることのできる一連のパブリックな施設が整備されている。大変質の高い空間整備が行われているが、ここで注目すべきであるのはそれらの整備が行政でも私企業でもない第3のセクターとしての社会的企業の手で行われていることである。写真に掲げたコインストリート周辺の再開発はCoin Street Community Buildersという社会的企業の手によって進められたものであり、多くの人々の注目を浴びている。

近年ロンドンの中心部荒廃地区では大資本を導入した再開発が行われるかそのまま放置されるのかの二者択一であった。デベロッパーの提示した大型の事務所ビルからなる「ベルリンの壁 (Berlin Wall)」案に対し住み、憩い、学び、働く場所としての「もうひとつの市街地像 (Alternative vision)」を提示し、それを行政の支援の下に実現したのが地域の人々が運営するCoin Street Community Buildersである。

市民に開かれたパブリックスペースの創出において、地元根ざした社会的企業の役割は日本でも注目されて

よいが、このことについては別の機会に詳述したい。

## ■ 時間の蓄積されたまちづくり オスロ

まちの中心部を大切にする意味のひとつはそこにまちの歴史が蓄積されているからである。今あるもの、過去から受け継がれたものを大事にし、うまく使い込んでいくことで、長い時間の中でしか生み出せない風格や、その場所の固有性が生まれていく。そこに市民の誇りも生まれるであろう。サステイナブルな都市を求める視点からもスクラップアンドビルド方式は過去のものにしたい。

オスロにおいては、西・北方向へのまちの重心移動が続いていたが、近年かつての中心部に公園や美術館を集約し、中心性を取り戻しつつある。しかしその手法は決して古いものを壊して新しい施設をつくるものではない。写真に掲げた建築デザインセンターは古い中庭型の建築を改装してつくられている。厳寒の地にあり冬でも明るく暖かいアトリウムは中庭に屋根を架け室内としたものである。この豊かな発想にはおおいに学ぶべきであろう。

## ■ まとめ 都市の中心部のもつ意味

以上駆け足でEU諸都市の取り組みを見てきたが、EUにおけるコンパクトシティの考え方の背景には市壁で囲われ中心部に教会や市庁舎、マーケット広場をもつコンパ



● テムズ南岸で既存の発電所を現代美術館に改装した  
テートモダン美術館



● 社会的企業により整備された  
河畔の広場とレストラン



● 既存の工場を改装し若い芸術家や  
企業家に安く場所を提供し、  
またそれがまちを歩くことを楽しくしている

クトでサステイナブルな中世都市イメージの共有があることを忘れてはならない。そして歴史的なもの、伝統文化の表出としての中心部都市空間こそが都市の魅力をつくり、これからの都市間競争に勝ち抜くために必要不可欠なものであるとの共通認識がある。

また、ヨーロッパの都市住民にとっては、中心部にある建築と街並みとその都市が何であるのかということの思い起こさせる共有の記憶装置なのである。ドレスデンをはじめヨーロッパでは第2次世界大戦後で廃墟になったまちを寸分たがわず復旧した都市が多い。それは、中心部の風景自体が、彼らのまち、そして彼らのアイデンティティそのものに深く結びついているからに他ならない。それをなくすと自分たちの存立基盤をなくすという思いがあったのであろう。その喪失感、不在感の補償行為が街並みの復元であり、それにより彼らは帰属できる風景を回復したのである。

一方日本の都市では中心部というتماず商業的な中心として捉えられることが多い。商業的な活性化のためにはその場所にあったものをいっせいにクリアランスし、まったく新しい環境をつくり出すことを繰り返してきた。廃墟から過去の姿を再びつくり上げた過去のヨーロッパ、そしてトラムなどの大掛かりな投資をしつつ中心部の変わらぬ姿を保持させている現在のヨーロッパとは対照的である。

しかし、これからは人々の記憶の蓄積した場所として

中心部を捉えていく視点が欠かせないであろう。人間は社会的な生活の中で、また自分のおかれた環境の中で相対的・相互的に自己というものを形成していく。高齢期を迎えても自分が自分であるためには自己形成に関わった社会や環境との接点を失ってはならないはずである。自分の生きてきた社会的関係などと同様に場所と結びついた記憶がその人を現在につなぎとめる。その記憶の手がかりとなる環境—まちのすがた—を、私たちはあまりにも簡単に壊し続けてきたのではないだろうか。

日本では木造建築が多いことがスクラップアンドビルド方式の理由としてあげられることが多い。しかし先にあげたストラスブールでも中心部の建築は木造である。それを時代とともにいろいろな用途で使いこなしてきているのである。

中心部があることが自分たちの都市の、市民のアイデンティティそのものであると考えるEU諸都市では、その中心部を守るために明快な目標（市街地像）と戦略をもって望んでいる。中心部に対する商業的な活性化論を超えた理念を共有できるようになったとき、私たちのまちは成熟の時代にふさわしいものに向けてようやく一步を踏み出すであろう。

#### 高谷時彦 *Tokibiko Takatani*

1952年生まれ。東京大学都市工学科卒業。横総合計画事務所勤務を経て、1989年、設計・計画高谷時彦事務所を設立。並行して教鞭を執り、神奈川大学非常勤講師、東京大学非常勤講師等を経て、2005年より、東北公益文科大学大学院教授。



● 建築デザインセンターの外観はさりげない



● 一歩中に入るとこちよいアトリウムが迎えてくれる

OSLO