

## 『社会実験の結果と今後のまちづくりについて』

日本大学工学部 土方吉雄

## 新たなまちづくり ～コンパクトシティ～

- ・サステイナブルな都市の空間形態として EU 諸国で推進されている都市政策モデル

## コンパクトシティの潮流

- ・ 1972年 ローマクラブのレポート「成長の限界」  
サステイナビリティの提起
- ・ 1990年 EC『都市環境に関する緑書』  
サステイナブル・シティ戦略の提起とコンパクトシティの理念の提示  
EU 諸国の都市地域政策をコンパクトな都市形成へと方向付け
- ・ 1992年 国連リオ・地球サミット『サステイナブル・ディベロップメント』  
地球環境問題の世界的認識、ローカルアジェンダ21の提起
- ・ 1996年 EU『欧州サステイナブル・シティ報告』  
アーバン・サステイナビリティの4つの原則  
( 都市管理、包括政策、エコシステム論、協力と連携 )
- ・ 1998年 EU『EUにおけるサステイナブルな都市開発 - 行動計画骨子』

## 国内での動き

## \* コンパクトシティに係わる国の政策

- ・ 1997年 都市政策ビジョン（仮称）都市計画中央審議会基本政策部会中間報告  
今後の都市政策の重点 都市（既成市街地）の再構築  
新しい都市政策の視点  
既成市街地の再構築と都市間連携  
経済活動の活性化に寄与する都市整備  
環境問題など新たな潮流への対応
- ・ 1998年 中心市街地活性化法
- ・ 1999年 経済新生対策 「歩いて暮らせる街づくり」構想の推進
- ・ 2000年 都市計画法改正
- ・ 2006年 まちづくり3法改正

## \* コンパクトシティに係わる構想や提案

- ・ 1999年 青森市・都市マスタープラン：都市理念「コンパクトシティの形成」を提示
- ・ 1999年 神戸市・コンパクトシティとコンパクトタウン構想
- ・ 2000年 福井市・都市マスタープラン：目標都市像として  
コンパクトシティ ～徒歩と公共交通機関でつながる環境負荷の小さな生活スタイルを確立するため、市街地を極力コンパクトにするとともに、生活水準の高い都市基盤をさらに質の高いものに再編
- ・ 2000年 東北地方建設局・街なか居住研究会『コンパクトな都市づくりを目指して～東北におけるコンパクトシティ』
- ・ 2001年 金沢市・交通計画とコンパクトシティ「新金沢市総合交通計画」土地利用との整合をはかりながら交通対策を進め、自動車交通の削減を目指す

欧米におけるコンパクトシティの考え方 (海藤清信)

コンパクトシティの九つの原則

- ・ 高い居住と就業などの密度
  - ・ 複合的な土地利用の生活圈
  - ・ 自動車だけに依存しない交通
  - ・ 多様な居住者と多様な空間
  - ・ 独自の地域空間
  - ・ 明確な境界
  - ・ 社会的な公平さ
  - ・ 日常生活上の自足性
  - ・ 地域運営の自立性
- コンパクトシティの空間的形態
- コンパクトシティの空間特性
- コンパクトシティの機能

コンパクトシティによる効果

- ・ 自動車利用の抑制と公共交通利用促進による効果
- ・ 郊外への外延的開発を抑制する効果
- ・ 市街地内の高度利用、複合機能の配置による効果
- ・ 総合的な効果

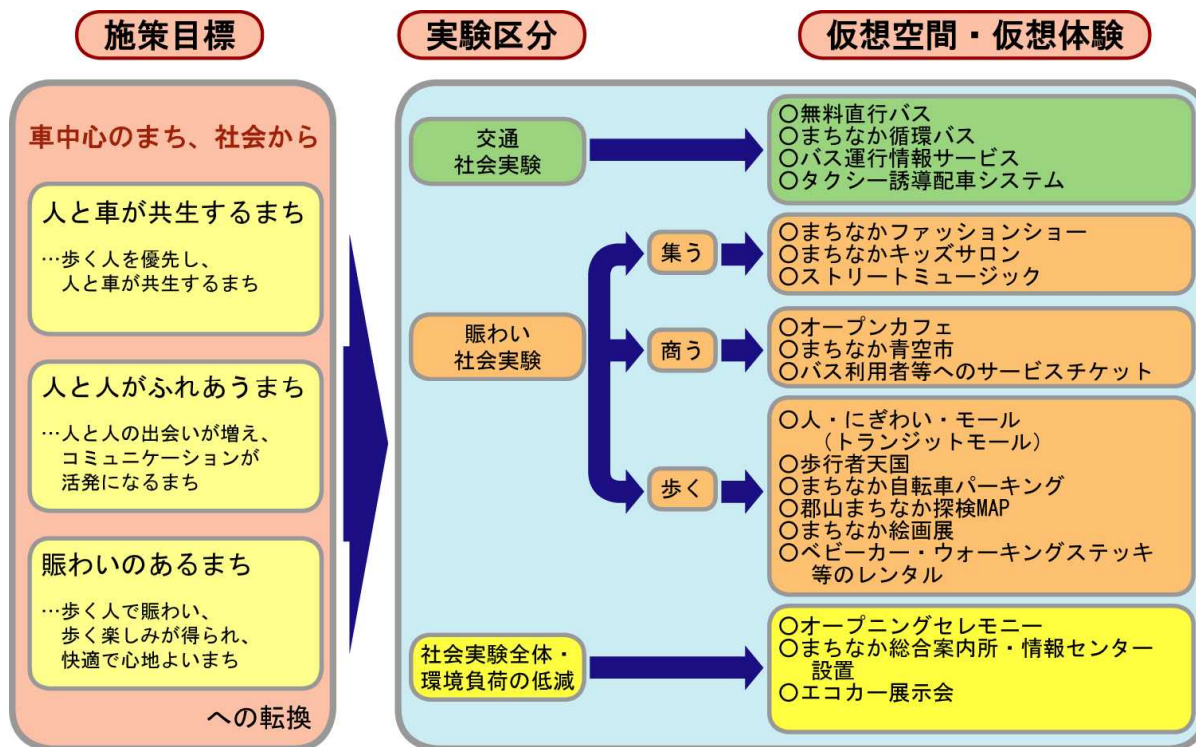
コンパクトシティを実現するための都市・地域政策

- ・ 密度コントロール
- ・ 機能配置
- ・ 土地利用計画
- ・ 住宅政策
- ・ 開発コントロール
- ・ 交通対策
- ・ 既成市街地開発
- ・ アーバンビレッジ
- ・ アーバンデザイン
- ・ 推進主体の形成

郡山地区社会実験の概要と結果

社会実験の概要

「持続可能な歩いて暮らせるまちづくり」の実現に向けた交通システムや賑わい創出等の実験検証



## \*人口減少社会に向けたまちづくり戦略の一環

人口減少と関連問題の悪循環への対策としての位置づけ

実験区域：郡山市の駅前大通り、大町通り、なかまち夢通りを中心とする区域

実施期間：第1クール 平成18年 9月23日(土)～10月15日(日)

第2クール 平成18年10月28日(土)～11月 5日(日)

### 実験結果

#### 1) 交通社会実験

「まちなか循環バス」、「無料直行バス(パークアンドバスライド)」、「バス情報サービス」については、いずれの実験も利用者から好評。利用者の約8割が「必要である」、「今後運行された場合利用する」

また、「有料でも乗る」との回答が過半数を占め、払っても良いと思う金額は、約8割が「100円」

環境調査の結果、実験期間中の「人・にぎわいモール」内のCO<sub>2</sub>や騒音が平常時に比べ低下。また、エコカー展示会では、参加者から環境に対する考え方を再認識する旨の声

#### 2) 賑わい社会実験

「人・にぎわいモール」は、来街者の約6割が「良い」、約8割が「今後も続けるべき」、自由意見においても「街が賑やかになる」「街が楽しくなる」と肯定的な意見が大部分。一方、駐車場事業者は「どちらとも言えない」が約5割で最も多く、個店では「どちらとも言えない」「今後も続けるべき」が約4割、「今後やめるべき」が約3割

「まちなか青空市場」は、来店者の約9割が「また来たい」「賑わいにつながっている」出店者の継続した場合の参加意向は、「また参加する」約5割、「わからない」約4割

「まちなかキッズサロン」については、利用者の約8割が「今後も必要である」

「継続した場合、また利用する」が約9割

「まちなか総合案内所」については、利用者の9割は「必要である」

「郡山まちなか探検MAP」を作成し、郡山の「まちなか」の美味しいお店や横丁・路地の魅力、「まちなか」の歴史・文化を紹介。特に、店舗情報をQRコード化し、探検MAPに掲載し、携帯電話を通じて利用者へ更新情報を提供したのが好評

今回の社会実験では「音楽都市郡山」を切り口として、様々なイベントや実験を併用したことにより、多くの人々が中心市街地に来ることを立証

リピーターも多く、継続した取組みを求める声が後半に多くなってきたことも評価

社会実験実施期間中、来街者数が4割強の増加。一方、個店アンケートでは、来店者数や売り上げが通常と変わらないとの回答が7割～8割

### 先進事例

#### ミネアポリスのトランジットモール、スカイウェイシステム

##### 1) 概要

- ・ミネアポリス(人口38万人)が世界で初めてトランジットモール、スカイウェイシステムを導入
- ・モータリゼーションの進展に伴い、都心の渋滞、市街地の郊外化でダウンタウンの人口減少(居住していた事業者や高所得層が郊外へ移住)
- ・都市再生の取り組みとして1962年にダウンタウンの中心商店街であるニコレット通りをトランジットモールにすることに決定し、1967年に完成し、供用開始
- ・冬でもビル間を移動できるスカイウェイ(現在約13kmに及ぶ)の導入
- ・都心居住を進めるべく2000戸の住宅(分譲マンション)を建設
  - ～固定資産税増加により市財政収入に寄与

## 2) トランジットモール ~ニコレットモール

- ・1.3 km、幅員 26mを車道幅員 7.2mの2車線道路に変更
- ・車道は蛇行させ、歩道を確保するとともに、統一されたデザインのストリートファニチャーを設置することにより魅力的な空間演出。バスとタクシーのみ通行可で、バス停を約 120 m間隔で配置  
(設計者：ローレンス・ハルプリン)
- ・都心来訪者は公共駐車場に駐車し、バスに乗るパークアンドバスライドシステムの導入
- ・駐車場建設：市 2 万台、民間 (減税制度) 4 万台を確保
- ・NPO のミネアポリス・ダウントウン評議会は、当初、高級核店舗 (ニーマンマーカス、ディラード、タルボット等) を誘致したが、賑わいの創出には失敗
- ・そこで、ダウントウン評議会は、タウンマネージャー (企画・開発・推進) 機能を強化し、若者に人気のあるテナント (ギャップ、マーシャル、メンズ・ウェアハウス、サックス・フィフス・アベニューなど) を誘致し、ブロックごとに配置。また、モールの歩行空間に野菜・果物などの露店を出店させ、賑わいを創出

## 3) スカイウェイ

- ・歩行者の安全性、利便性、特に気候の厳しい (北緯 45 度) 土地で、快適性の向上を図ること、ダウントウンの一体性、活性化を図ることを目的に 1962 年から建設
- ・ブロック内の道路両側のビルを 2 階レベルで結び、ブロック外や駐車場とも繋がり、建物内も自由に通り抜けできる公共歩廊
- ・ビルのオーナーの意志で、ダウントウン評議会在承認して設置
- ・設置基準は、夏涼しく、冬温かな空調と、鉄とガラスで確保されるオープン性で、幅員は最小 4.8m、最大 6m、建築限界は米国ハイウェイ基準の 11 フィート (約 3.58m)
- ・建設財源は、地域内にある建物の固定資産税増額と売上税  
( \* 徴収した財源は、ダウントウン評議会に支給し、運用)
- ・1962 年から建設が始められ、1960 年後半頃には、32 のビルと 7 つの公共駐車場、数百のオフィスを結び、ダウントウンのほぼ全域にあたる 16 ブロックがネットされたが、その後も拡大を続け、現在 80 ブロック、約 13 km

## ロッテルダムラインバーン (Lijnbaan)

- ・ロッテルダム 人口約 60 万人、ヨーロッパ最大の港湾都市
- ・戦災復興の一環として、中央駅南側に位置するラインバーン (Lijnbaan) 地区の集合住宅とショッピング街形成のための複合再開発 (地区面積 86ha、1953 年完了)  
\* アムステルダム (昔の街並みを忠実に再現) とは対照的な再開発手法  
近代的な建築、運河を埋め立てて道路整備
- ・世界最初の歩行者専用道路 (歩行者天国) のショッピングモール

## 最後に

- ・子孫に残したいまちとはどうあるべきかを皆で議論すべき  
車依存型のまちはユニバーサルデザインか？  
車依存型のまちは地球環境に優しいのか？  
今後も車依存型のまちづくりを継続するだけの財源があるのか？  
まちの維持運営にかかるトータルコストを安くできるまちの姿と役割分担とは？  
まちの魅力とは何か？  
まちなかは何故必要か？  
土地利用の純化したまちは活気があり楽しいまちか？ など