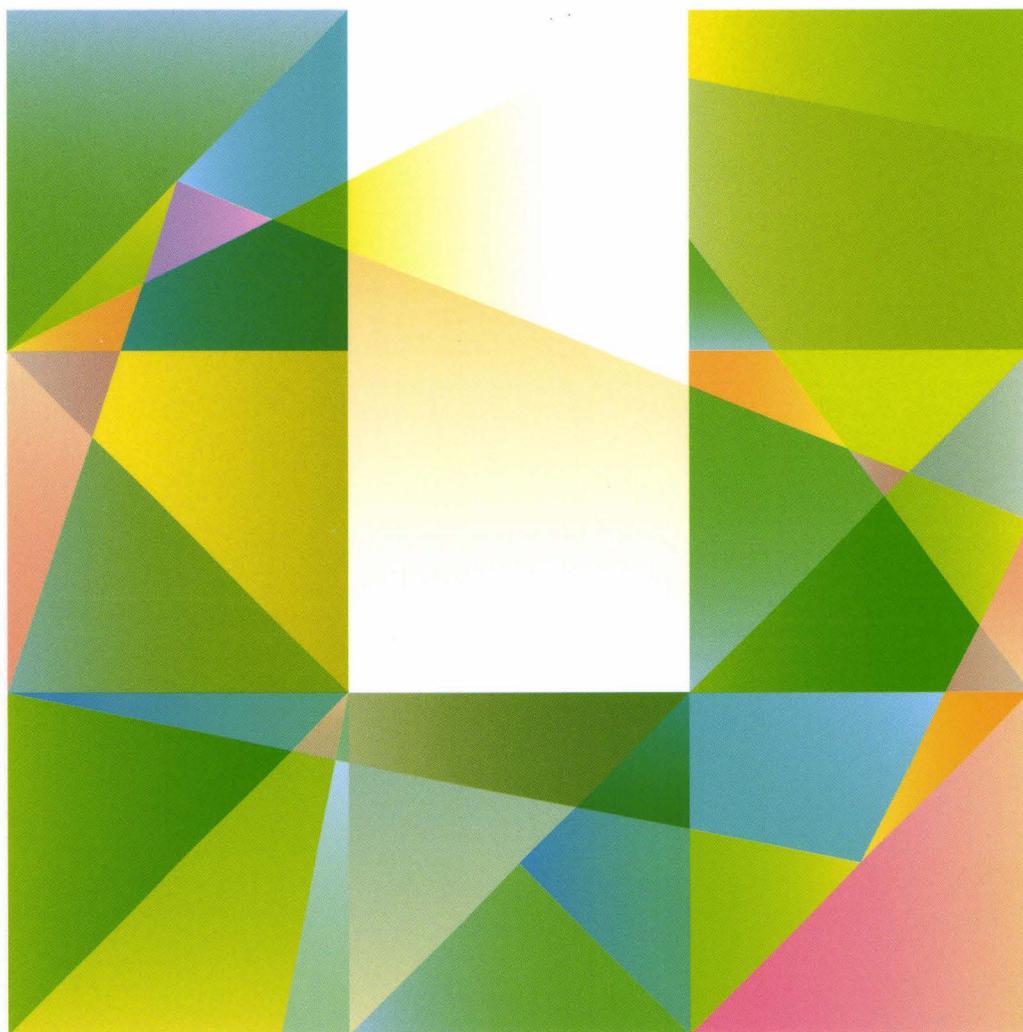


Urban·Advance **アーバン・アドバンス**

[特集] 都心回帰と都市再生 | No.30 2003.9 |



Urban・Advance

[2003・年間テーマ] 都市の魅力

Attractiveness of the Urban

巻頭 ● 都心回帰と都市再生…都市計画をまともな道筋に戻そう。

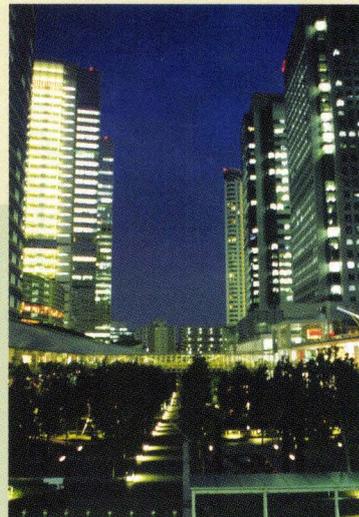


〈レンヌの街〉

● 光の都市再生



〈東雲キャナルコート〉



〈JR品川駅夜景〉

● 都市再生を都市模型で考える



〈山形の都市模型を使ったデザインゲーム〉



〈ニューヨーク模型(「世界都市展」)〉

アーバン・アドバンス

【No.30 2003.9】

特集●都心回帰と都市再生

Movement of the city central and Urban Regeneration

| | | | |
|------------------|---|--|----|
| 巻頭言 | 都市の魅力を探る Finding the appeal points in the city | 加藤 晃 Katoh Akira 財名古屋都市センター長 | 3 |
| 特集 | 都心回帰と都市再生 | | |
| 巻頭 | 都心回帰と都市再生 …都市計画をまともな道筋に戻そう。 Urban Regeneration; Let's get our urban planning practice back to the right way | 蓑原 敬 Minohara Kei 都市プランナー 蓑原計画事務所所長 | 7 |
| | ポスト郊外型都市像としての コンパクトシティの可能性と実現方策 The potentiality and implementation of compact city concept for post-sprawled urban form | 海道 清信 Kaido Kiyonobu 名城大学都市情報学部都市情報学科教授 | 15 |
| | コンバージョンによる都市居住環境の形成 Urban Regeneration with Conversion | 松村 秀一 Matsumura Shuichi 東京大学大学院工学系研究科建築学専攻助教授 (建物のコンバージョンによる都市空間有効活用技術研究会代表) | 28 |
| | 光の都市再生 Make the Delighting City by Lighting | 近田 玲子 Chikada Reiko 照明デザイナー | 35 |
| | 都市再生を都市模型で考える The role of the city model in Urban regeneration is considered | 矢部 俊男 Yabe Toshio 森アーツセンター世界都市展プロジェクトリーダー | 41 |
| | 名古屋市の都市再生 The present condition of Urban regeneration of Nagoya-shi | 炭 与志昭 Sumi Yoshiaki 名古屋市住宅都市局都市再生推進部都市再生推進課長 | 48 |
| 海外便り | オルタナティブな都市と環境の蘭学事始 ～大学都市ライデン逍遙記～ An essay for Consideration of the Alternative of City planning and Environment re-building in the Netherlands | 藤原 恵洋 Fujihara Keiyo オランダ国立ライデン大学文学部日本学研究所客員教授 (九州大学芸術工学部助教授) | 55 |
| 名古屋からの発信 | 星が丘テラスにおける街づくりの実践 Practice of the town planning in HOSHIGAOKA TERRACE | 高木 洋実 Takagi Hiromi 星が丘テラス 総合プロデュース 株式会社テック・アールアンドディス 常務取締役 | 61 |
| 名古屋都市センターの 研究 | 〈自主研究〉 金山駅及び周辺地区における施設整備と 土地利用等の変化に関する調査 | 山田 隆 Yamada Takashi 財名古屋都市センター 調査課研究主査 | 66 |

はじめに

少子高齢化や環境問題など、わが国は厳しい社会経済情勢の真只中です。そのような状況を打破するために、20世紀の負の遺産処理と21世紀の新たな課題への積極的に対応し、早く元気を取り戻すきっかけを探求しています。

このような成熟社会における元気都市づくりを目指すうえでは、「都市の魅力」がキーワードになります。都市はより競争力をもつ魅力ある場として変化することを願っています。元気の良い都市に人々は惹きつけられます。魅力ある元気な都市であること・・・その要件は何でしょうか。成熟社会にふさわしい魅力的な都市とするために今後進むべき方向性を考える時が来ています。

また、地方分権が時代の大きな流れとなってきた中、都市の独自性が問われ、個性的で魅力的なまちづくりが必要となってきます。そこで、さまざまな視点から都市のあり方を探るために、年間テーマとして「都市の魅力」を取り上げます。

このような年間テーマを掲げた中で、都市再生やコンパクトシティを始めとして、少子高齢化、環境共生などの多様な面からの都心における再生が重要な課題となっています。都市再生の基本的な意義は、都市の魅力や国際競争力を高めることにありとされ、まさに元気な都市づくりを指向していると言えます。

現に人口などは、都心回帰傾向も見受けられ、都心の街なみや賑わい、都心の居住や生活等が、成熟社会における「都市の魅力」の鍵の一つであると考えられます。

そこで、本号の特集テーマは、21世紀の初頭において、これからの都心のあり方について考えるにあたり、「都心回帰と都市再生」に焦点をあて、今後の魅力ある都市づくりについて探っていきます。

都市の魅力を探る

(財)名古屋都市センター長 加藤 晃

20世紀は都市化の時代であった。先進国では一様に都市化が進み、都市人口比は70%を超えている。日本でも、都市計画学会中部支部の調査(2001年)では、行政区域ベースで都市人口比は90%に達している。

何故人々は都市に期待をかけ、都市に集まるのだろうか。それは都市が地方より生活に期待をもたせる何らかの魅力があるからであろう。また都市に人口が集まるのは、都市には多くの仕事があり、所得が大きいことが主な原因だといわれてきた。しかし、現実には調査してみると、端に経済的手段が多いとか、所得が高いといった産業経済上の理由だけで人々とは都市に集まるのではなく、もっと多様な魅力を求めて都市に集まってきている。それは市民一人ひとりによって異なるけれども、住みよい都市環境であったり、個性をもった都市文化であったり、優れた教育や教育システムであったり、洗練された都市空間であったり、またそこに集う人間集団であったり、人によっては高度の医療救急体制と福祉の充実であったりと正に多様である。人びとはこのように多くのものを都市に期待し、都市の人間社会に解決を求めて集まり活動をし、時には都市を批判し問題意識をもつのである。これは人間が都市に生き、魅力を感じているからであろう。

ところで人が都市をどのように利用するかといえば、空間的には大別して、住む、働く、遊ぶ・憩うと動くという四つの空間的機能と、昼間、夜間の時間的な分別によっても変わってくる。この空間時間的な分別により期待される魅

力も変わってくる。

住空間としての魅力は、平凡ではあるが、安全で安心な空間機能と、それにふさわしい快適性つまりアメニティということに集約されてくるであろう。アメニティの中には自然とのふれ合いも大きな要素であり、そのためには働き場所から多少は離れていても、自然の多い一つまりは汚れていない清らかな水と緑と空気がふんだんにある郊外が好まれたのであったが、最近では都心部に残されている水と緑を高層マンションという形で捉えて、空気と景色とスカイラインで新しいアメニティを創造していく魅力も生まれてきている。今、需要の多い都心の水辺や緑をもつ都心回帰のマンション住宅と住空間の新しい魅力であろう。

労働に使われるスペースは、戦後の都市空間の中では最も変化の激しいスペースであった。敗戦直後の10年間は正に焼け跡と荒廃地と闇市といった荒れたスペースであったが、朝鮮動乱を機に、神武、岩戸、いざなぎ景気という高度成長を通して、日本の経済復興の原動力となった拠点でもあった。しかし原動力の空間は、最初は原材料海外依存型の臨海工業が中心であ



加藤 晃

かとう あきら

1929年生まれ。京都大学大学院修士終了。岐阜大学助教授を経て、同工学部教授、学生部長、工学部長、学長(1989～1995)。現在、(財)名古屋都市センター長。専門は都市計画・交通計画。

り、やがて重厚長大から付加価値の高い家電、コンピューター、自動車及び関連産業へと主役を変えて行った。

もう一方の主役の第三次産業の方も、高度成長から安定成長に至る頃までは、各都市の中心商店街も活気があって来街者も多く、そこには商店街としての魅力も下町人情的に芽生えていた。しかし1985年のプラザ合意以降は、グローバル化の合言葉の下に、スーパーマーケットが都市近郊に大駐車場と共に立地し、一方でコンビニエンスストアが元来の商店街から八百屋、魚屋、雑貨屋を追い出し、地域の商店街を崩壊させていった。正に街中の魅力を喪失させていった。しかし、働くスペースに全く魅力がなくなった訳ではない。重厚長大型の物品生産から高付加価値型生産へと商業のサービスソフト化への流れの中から、働く現場が必ずしも工場専用空間とか大型ビルの管理体制の整った空間だけでなく、スモールオフィス、ホームオフィス（SOHO）化が始まり、住空間に近いところでの労働も独創性の高いものでは可能となってきている。住空間と労働空間と憩楽空間のモザイク化が、一部の都市域では始まろうとしている。

このように眺めてくるとき、最も変化と多様な魅力を持つ都市空間は、創造性豊かな遊び空間であろう。遊び空間と表現すると単純な空間に見えてしまうが、勉強と体育やトレーニングも、美術も音楽も、楽しみ苦しみも併せて持つ空間が三番目の空間である。そこには、自分の楽しみと同好者の集まりの賑わいがある。ただこの空間はどんな都市、どんな地区にでも成立するわけではない。都市規模で拠点性をもつ都市の都心がこの魅力を握っている。昼夜間人口比で昼間人口の多い都市の都心部には、この魅力を持った拠点が育つ要素がある。名古屋大都市圏では、名古屋駅地区と栄地区、その中間の伏見地区が顕在地区であり、最近では大須地区の動向が新しい若者による魅力の

地区を形成しつつあるといえる。そして中部国際空港開港、愛知万博開催後の金山地区が新しい魅力を発揮できる地区になっていくのではないかと思われる。

昨今、都市づくりへ新しい動きが出ている。都市再生地区を特別に指定して、従来の都市計画の規制を乗り越えて新しい都市の活力を創造し、それをテコに経済再生を図っていこうという動きである。実際に名古屋でも東京でも都心の魅力ある地区が選ばれて新しい都市再生の仕事が始まっている。これらの地区からは新たな都市の魅力が誕生するに違いない。

ただ、都市にはその街の生いたちというべき個性と規模がある。この個性を的確に掴み規模（力関係）をうまく利用することが個性の育成には大切である。最後に都市の魅力は人が造るものであることを忘れないで、素材を生かして、その街の持つ顕在化している魅力、潜在的な魅力を行政・民間・市民と来街者が育てていく努力が必要であろう。

特集

都心回帰と都市再生

都心回帰と都市再生 …都市計画をまともな道筋に戻そう。

都市プランナー 蓑原計画事務所所長 蓑原 敬

「この街はやがてほろびるだろう。・・・だが、誤解しないでほしい。ほろびるのは街であってあなたや私ではない。いや、ほろびるのはこの街であって、街そのものではない。何故なら、街そのものとは、建物でも広場でも地下道でもなく、つまりはこうしてここに
いるあなたや私にほかならないからだ。」安藤元雄

1. 振り返って見れば

1962年12月、同窓生の帰郷の車に便乗して、アメリカ東海岸のフィラデルフィアから中西部インディアナ州のフォートウエインに向かっていた。大学時代に派遣教師としてインディアナ大学から来ていた先生がいるブルーミントンを訪れることも考えていた。アメリカ中西部の町、インディアナポリス、ブルーミントン、フォートウエイン、ブライアンなどを回遊している間に、アメリカの諸都市は既に完全に自動車時代に適応していて、僕らがイメージしていたアメリカの昔の街の面影は既に消滅している現実を見て愕然とした。中心市街地は空き地だらけで、特に都心は、市役所、裁判所、教会、消防署などがバラバラに残っているだけ、後は敷地境界も見えない平面駐車場になっている。友人のケンが委細構わず道路では無く駐車場の間を駆け抜けて行くのには唾然とするばかりだった。さすがに戸一戸の規模は少し大きいのだが、箱のようなプレハブ的な戸建て住宅団地のスプロールが、街路樹も育たないまま砂漠の様な風景の中に単調に点在している。既にかなりの規模のスーパーマーケットが出現していて、ケンは

その一つを誇らしげに案内してくれた。

まだ、木造の在来風の住宅が戸一戸農地に混じって建て込んでいく過程にあった日本のスプロール風景、自動車と言えばやっとな360ccの軽自動車も普及し、国民車といわれた1000ccのパブリカが走り出した頃の日本から来た留学生の目には、その索漠たる風景の意味が良く咀嚼できなかつた。第一、日本がアメリカと同じような経済水準に急速に追いつくなどとはとても思えなかつたし、日本でもアメリカのような自動車時代が目近かに迫っているなどとは想像だに出来なかつた。満員電車で繋がる日本の稠密な市街地が拡散し、アメリカの様に「砕け散った大都市」(注1)になることなど思いも及ばなかつた。

アメリカの友人や先生の家で繰り返されるホームパーティーは、僕にとって実に居心地が悪かつた。知らない人には常に心理的に距離を置いて付き合う習慣がある一日本人にとって見ると、何故、知らない人を交えかくも頻りにパーティーを繰り返さなければならぬのか、不思議だつた。だが、このホームパーティーこそ荒



蓑原 敬

みのほら けい

1958年 東京大学教養学部アメリカ科
卒業
1960年 建設省に入省、建設省と茨城
県で都市計画と住宅行政の政
策立案と現場を経験
1985年 建設省を退官。
その後、蓑原計画事務所を設
立し、現在に至る。

野のようなアメリカに住むための必須の社会的な装置だったのだ。そこでは小さなコミュニティーが常に再生産され、また見知らぬ人を交えることによってインスタントの都市広場が住宅の中で成立していたのだ。強烈な個人主義の背後に他人との繋がりを積極的に求める執拗な触手を持っている。大げさに言えばこれこそアメリカ民主主義の原点だということに気づいたのはずっと後のことだった。

だが、40年後の今の日本は正に「砕け散った都市」になってしまっている。強力な対話と参加の原点になっているホームパーティーという習慣も無く、そのための余裕ある居住空間の備えも無いままに。それが金属バット事件に端を発し、最近では「広汎性発達障害」という名前まで与えられてしまった子供達の精神の荒廃の本当の原因では無いと誰が言えよう。

後で述べるように、アメリカでも街を失った都市の不自然さに気づき、最近では、再び街を復権させる都市の思想が盛んに主張されるようになった。だが、余りにも薄っすらと住みついてしまった都市のパターンを組み替えるのはもう殆ど不可能だ。もちろん一部の例外はあるけれども。

1967年、一年半に渡る南米ベネゼラ、カラスでの仕事体験を終えた帰りに見て回ったヨーロッパの諸都市は近代化に向けて意気軒昂たるものがあつた。その後も1970年代に数回視察して回ったが、英国では包括的な計画体系の下で着実に進捗している新都市や再開発の事業、フランスでの新都市開発、ドイツでの厳格な計画体系と着実な都市計画、どれをとっても都市計画の行政官であり学徒であった僕には様々な形での理想郷の様に見えた。西ドイツのケルンなどは、既に車社会の限界を見越して、最初から路面電車の地下化と都心の歩行者専用化を並行して進めており、街々の賑わいに陰り

は無かつた。新たに建設されている住宅地の水準は近代主義的な目から見ると夢の様に高かつた。だが、1970年代中葉から80年代に掛けて、あきらかにヨーロッパの諸都市も病み始めていた。イギリスでは再開発を見込んでクリアランスを先行させた土地が裸のまま放置され、それと対照的に最早廃屋となった工場が壊す余裕も無いと見えて荒れるに任せている。フランスでも地方都市の疲弊は目に見えてきていた。

日本でも都心のドーナツ化現象といわゆる流通革命によって地方都市の中心部が急速に力を失い、日本人がおそらく室町時代ごろから築いてきた、馴染み深い街の姿が消えつつあつた。同じような世界的な力にヨーロッパも曝され、2000年以上の歴史を持つ街も壊れ、拡散し秩序と構造を失って行くのか、そのような危惧が現実のものとして感じられるようになってきていた。1980年代に入ると、サチャリズムがヨーロッパを席捲する。1940年代に構想され60年代までには実体化しつつあつた都市計画の体系にも重大な疑義が提起され、プランナーたちも自信を失い始めたように見えた。

確かにサッチャー下のイギリスでは、ロンドンやリバプールの一部で、従来考えられなかつたような荒々しく「無秩序」だが経済的には生氣のあるプロジェクト群が成立していた。だが、同時に、郊外におけるショッピングセンターなどの大規模開発に歯止めが掛からなくなり、グリーンベルトの蚕食への危機感も募っていた。そしてそのようなプロジェクト群はすぐさま景気変動の波に浚われ破綻していく。あれほど計画的に優れたと思える北欧の諸都市も同じ轍を踏んだ。

だが、ヨーロッパは1990年代に入ると再び大きく舵を切り直した。EUという国家を超えた巨大な空間構造が意識されるなかで都市間競争が国境を越えて激化した。この競争に生き残るためには自らの個性、アイデンティティーを

失うわけにはいかない。地域、都市固有の文化が競争力の基礎になる。また、21世紀型の産業は高い質の労働力を必要とするが、質の高い人たちは自然環境を含め、質の高い都市環境を持たない場所には住まない。さらに、地球環境問題、自然生態系への配慮が日常的に実感される都市的な環境にあるヨーロッパでは、謳い文句だけでは無く実際に持続性のある発展を抜きにしたいかなる開発も不可能になった。緑の党は政治的にも大きな勢力になっている。コンパクト・シティー化が共通の合言葉になり、農業というより農村環境の保全が深刻なテーマになると同時に都心居住の復活と都市の再生と言う名の都市の高質化事業が普遍化する。都市や田園の風景を守る意識は一段と強くなり、都市や田園の計画的なコントロール、都市の風景を改善するための都市デザインの導入は不可避であって、規制緩和や計画嫌いのサッチャリズムでは持たない。市場主義と市民民主主義を基礎に置くとしても、第三の道を求めざるを得ない。だから政治構造も変わった。

だが、20世紀の世界的な潮流に抗して、本当に第三の道は歩けるのか。実現可能な道なのか。

去年から今年にかけ、北フランスから北スペインを通りポルトガル北部に到る道を辿って沢

山の中小都市を巡って歩いた。アミアン、ランス、ルーアン、カーン、ツール、ルマン、レンヌ、人口10万から20万ぐらいの町々である。日本以上に中央集権的な国家であるフランスで実際にこのような規模の都市の再生が可能なのか。都市再生の手本だといわれるビルバオは例外扱いできるとしても、スペインの昔の巡礼路に沿って点在するブルゴス、サラマンカ、サンティアゴ・デ・コンポステッラなどの小都市の中心部は実際に生きているのか。その結果は僕の想像を絶するものだった。

ビルバオなどという辺境の狭間のような都市が優れた都市政策の実施によって実に力強く再生していた。日本でも紹介はされ、実際にビルバオの人たちの話を聞いてはいたものの、その実態は想像を遥かに越えていた。バスク地方の中心であるという地域文化への誇りが見事に開花している(写真1-1、1-2)。そのほかの街々もしっかりした計画の下に、賑わいを確実に取り戻しているし、サラマンカのように大規模な郊外型のショッピングセンターを創っている場合でも、街づくりの上でしっかりした分業体制を作った上で、街の一部として機能するように作らせている(写真2-1、2-2)。中心部の道路は歩行者専用化するかあるいは歩行者と

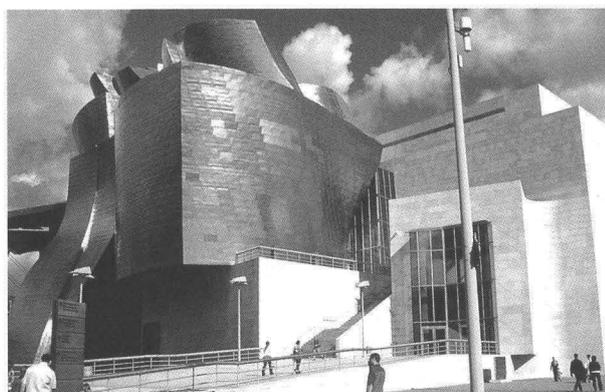


写真1-1 ビルバオ、グッゲンハイム美術館
(フランク・ゲーリー設計)

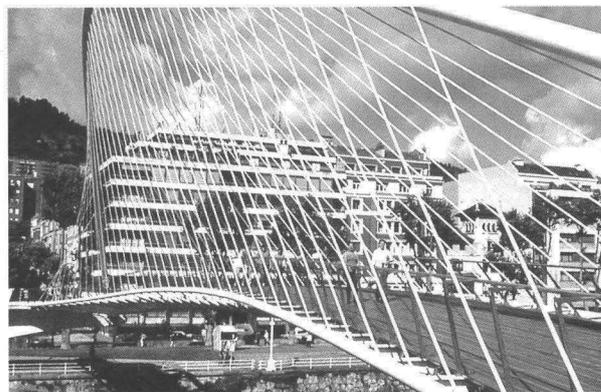


写真1-2 ビルバオ、歩道橋(カラトラバ設計)
これらの斬新な建築物が町おこしの起爆剤になっている。

の共存を許す構造にした上で（写真3-1、3-2）、瀟洒な低床の路面電車のようなガイドウェイバスが走り（写真4-1、4-2）、新しい建物は古い建物のスケールや雰囲気や壊す事が無いように注意深く共存させている。確かにフランスでは1983年に都市計画の分権化を

図ったけれど、あの中央集権国家フランスで、ここまで地方が生き返るとは想像の外だった。僕もまた、この失われた10年の間に何時の間にか都市計画におけるまともな努力の道筋への信頼を弱めてしまったのだろうか。



写真2-1 サラマンカの郊外ショッピングセンター



写真2-2 旧都心の広場と同じスケールの広場を囲んで上に住宅を乗せた大規模ショッピングセンター



写真3-1 レンヌの中心部の道路



写真3-2 レンヌの街



写真4-1 カーンのガイドウェイバス



写真4-2 カーンのガイドウェイバスの車内

2. まともな道筋に戻ろう

現在の日本の都市がおかしい、田園がおかしいとは誰もが感じている。美しく豊かな環境の中で育まれた僕達が、何時の間にか大切な財産を失っている、こんな筈ではなかったと誰もが思っている。だから、具体的に現実に動いている力を一旦棚に上げておいて、素直に議論をすればアメリカやヨーロッパの現代都市計画が狙っている方向と同じような議論に収斂してくる。具体例で比較して見よう。

今、新潟県では、知事が今の都市政策の在り方に関する素直な疑問を投げかけ、それに答えるために県庁職員が従来の計画に囚われない形

で議論を積み重ねている。市町村の職員やNPOの人たちも交えた2年間に渡る広範な議論を踏まえた「都市政策ビジョン」が公表されている(注2)。今、県は市町村と協働して、これをどう具体化するのか検討の段階に入っている。このビジョンの纏めは新潟の現実に根ざしながら、このままでもおそらく世界的にも通用する方向性を指し示していると思える。

たまたま、今年の夏、フランスのレンヌを訪れた時、新しい広域的な都市計画のマスタープランが出来、それが市の展示場で公開されていた。その資料をもらってきて調べて見ると、新潟で考えている都市政策ビジョンと非常に似ている事に気づいた。それを比較対照して見よう(表1)。

表1 新潟県とレンヌの都市政策の目標像の比較

| 新潟県都市政策ビジョン | レンヌ広域的な都市計画のマスタープラン |
|--|---|
| 《地域づくりの目標》(共通) 1. 求心性 2. 自律性 3. 持続性 4. 文化・地域個性 5. 安心・安全・防災性 | 《基本目標》 1. 連帯 2. 持続性 |
| 《具体的な政策展開》 1. 土地利用コントロール 2. 大規模施設 3. 居住と住まい 4. 交通 5. 空間文化資源 6. 交流資源 7. パートナーシップ | 《5つの行動目標》 1. もてなしと共に楽しんで生きる街に 2. ダイナミックな街に 3. 環境に優しい街へ 4. 移動に優しい街に 5. 求心力のある街に |

※レンヌ5つの行動目標の具体的な政策 (フランス、ブルターニュ地方の中心都市。人口20万人、都市圏人口53万人)

- | | |
|---|--|
| 1. もてなしと共に楽しんで生きる街に 増加人口への対応 社会的な共存(中心と郊外のバランス、社会住宅のバランス、多様な種類の住宅タイプの供給) 特定の人のための住宅供給(高齢者、学生・・・) 職場、生活利便施設などの対応 地区の構造化 2. ダイナミックな街に 技術革新への対応(新技術の開発・新企業の招致・受け入れ体制の強化、地域との連携) 商業(中心の魅力の強化、郊外拡大地域への展開・・・「巨人主義は避ける」、ホテル・映画館の強化) 3. 環境に優しい街へ 環境の質の向上(緑と水、自然・文化資源の保全、環境汚染の防止、排気ガス・騒音、ゴミ処理問題など) | 4. 移動に優しい街に 公共輸送機関の発展(メトロバス・システムの導入) 駐車場政策の強化 自家用車以外の交通手段への転換;自転車、歩行、車の相乗りなど 地区間の連絡の強化 5. 求心力のある街に 53万都市圏の中心に 経済開発、特に求心的な三次産業の展開 中心市街地発展による魅力の増大 公共輸送機関による移動の自由の拡大 大学機能の強化 行政機能の強化 街の個性の発現 |
|---|--|

このような考え方は、アメリカの最近の都市計画を席捲しているニューアーバニズムの考え方とも共通のものである(注3)。「砕け散った大都市」では21世紀を凌げないと感じている人々が今ニューアーバニズムの旗印の下に、都市の復権の運動を始めたがこれが広範な広がりを見せ始めている。その思想の根底には、持続性保証の問題があり、そのためにはコンパクトな比較的居住密度の高い都市を作り、(断っておくがアメリカで密度が高いというときの基準は日本では極めて低い密度である)歩いて行ける範囲に学校や商店街、病院などの都市施設を配置し、そのような単位の街を公共輸送機関で結ぶという、伝統的には当たり前の思想である。だが、その運動はなかなか実体化しない。その一方で、そしてそのような都市計画的な思想とは別に、失われたコミュニティーを回復し、安全で快適な住宅地を再建するために、壁を廻らし門をつけて人の出入りを監視する「城砦のような」住宅団地が無数にできて、人工的なコミュニティーが産み出されている。これが到るところに発生しつつあり、通常の自治体とは別の私的な政府として機能し始めている。自治体での都市のコントロールが上手くいかないなら、私的な政府を作ってしまうと言う極めてアメリカ的な現象が普遍化し始めている。これがまた新たな差別の種にもなっているのだ(注4)。実際にアメリカの住宅地の姿を見ると、その豊かさに圧倒されるけれども21世紀の都市の在り方から考えるとアメリカの傷は深く広い。

素直に考えればやるべきことは分かっている様に見える。しかし、アメリカや日本では現実が付いて行かないようだ。何故か。アメリカの問題はさておき、日本の問題は深刻で根深いがその原因は単純だ(注5)。

日本の在来の都市計画が本筋で間違っていたわけでは無い。中心部にも人が住むコンパクトな街を作り、道路を整備すると共に、公共輸送

機関のサービスを含み総合的に交通体系を考える。街に緑と水の体系を組み込み、上下水道を完備して衛生的で安全な町を作ることが都市計画の目的だったし、今もそうであるはずだ。そうでなければ、何故、線引きや容積率の規制を行って、農業環境の保全と協調しながら都市の囲い込みを行い、容積率で規制して都心の土地の高度利用を誘っているのか。問題はこのような都市計画本来の目的が真剣に追求されず、利益集団化したグループ毎の「公共」事業を優先するという別の力が働いて、本来の都市計画が歪んできてしまっていることだ。都心回帰と都市再生は、都市計画をまともな道筋へ戻すことに他ならない。総体として取り組むべき都市計画に新たなメニューを加えているわけでは無い。

新潟県でもレンヌでも都市政策として追求している目標は共通なのに、フランスでは着実にその目標を実現して行く過程が組めるのに、日本ではそれが出来ない現実があるだけだ。その現実とは何か。何故、日本ではそれが出来ないのか。

遙か昔、社会的な実態が全く違った時に決めた「計画」を直す事ができない硬直的な社会構造があって、昔決めた、古ぼけた未来に支配され、宙吊りになっていて、現在に足がつかないのだ。例えば、中心市街地を活性化するために公共輸送機関を強化し、中心市街地を歩いて暮らせる街に再編成しようとしても、バラバラの担当行政機関が決して一斉に纏まって動く事が出来ない。だから自分の領域の事業が侵食されることを怖れて「計画」を変え様とはしない。これは行政だけの問題では無い。政治が絡み、既得権益としての企業集団、地域社会が絡んでいる。だから道路計画は変えられない。公共輸送機関には道路予算は使えない、警察は都市全体の計画に参画していないから、現状での人と車の関係でしか判断できず歩車共存の思いきった政策をとれない。だから、宙吊りのままである。

昔は効率良く通用した手段が今は全く時代遅れでどうにもならなくても、それで飯を食っている人達が沢山いるためにその手段を変え様とはしない。固まった手段の仕組みに縛られて、何を考えるにも手段からしか考えられなくなっている。だが、現実には役に立たない手段だから、結果としてその手段を使って仕事をする現場の人は途方に暮れるだけである。具体的には、人口増、経済の高度成長、地価の上昇をベースに作られている区画整理、都市再開発事業は機能しないのに、相変わらずそこからしか、市街地の整序を考えられない。建築物の建て替えや再開発について、自然環境との折り合い、地域の文化とか長年守られてきた環境について高度な判断が要求されるようになってきている。それにもかかわらず、相変わらず生命、健康、財産の保護のための最低限の基準しか認めない法律しかない。それどころか、それを民間主事の手に委ね、建築と街づくりの繋ぎ目を切ろうとさえしている。だから現実への行政対応ができず、遂には私的な景観権を守るために司法が乗りだして来ざるを得ないという状況になっている(注6)。手段が先行し、何のためにやっているのかという目的は何処かに行ってしまう。逆立ち現象。これを直そうとしても、手段の体系に纏わり付いている既得権がそれを許さない。だから逆立ちのままである。

現場では宙吊り、逆立ちのまま仕事しようとしてもどうにもならないので、ただ呆然と蹲っている。「蹲り」が失われた10年の原因でもある。

このような、宙吊り、逆立ち、蹲りの根本原因は、本来、地域で、現場で決めなければならないことを、現場と切れた遠く離れた中央で決めてしまっている中央集権的な構造に在る。

構造改革路線は正にこのような事態の改革への挑戦だが、実体的な地方分権が遅々として進まない現在、基本的な構造が変わらないままで、田園計画を含む広域的な都市計画や身近な街づ

くりの計画をまともな道筋に戻すことは極めて難しい。だが、これに対する挑戦も始まっている。中央官僚機構の抵抗が強くても、少なくとも都市計画法制の分野では徐々に分権化が進んでおり、また特区制度など部分的な穴あけの可能性が広がりつつある。

地方の現場に限って言えば、逆立ち、宙吊り、蹲りの現状を直視した上で前進すれば自から道は開けてくる状況になりつつあると考えるのは楽観的に過ぎようか。

与えられた具体的なテーマに対して、都市全体の問題、一般的な問題に摩り替えたという批判があるかもしれない。だが、逆立ち、宙吊り、蹲りを止めた途端、画一的な都市再生論自体が破綻するのでは無いかと思っている。第一、誰が都市再生を望み、都心居住を望んでいるのか。どのような街の在り方の上イメージの上に都市再生を考え都心居住を考えるのか。それこそ稚内から八重山まで都市と田園の現実は多様であり、ニーズも異なるはずだ。もう一度、素直に都市田園計画本来の姿を考え、現場から問題を組み立て直し、問題解決の手段を現場に沿って考えて見ようでは無いか。その上で、その解決の障害になるものに対処していく以外に方法は無いのでは無いか。

都市再生、都心居住の問題は福祉や教育、産業や雇用などの問題はもちろん、生き甲斐や文化の次元にも対応し無ければならない極めて包括的な問題であり、優れて、地域の総合的な課題であって、都市田園計画という包括的な視野の中で考えられる地域の自律的な行動無しに解決できる問題では無いのだ。

注1；Jonathan Barnett “The Fractured Metropolis” Icon Editions 1995

注2；新潟県都市政策ビジョン；

<http://www.pref.niigata.jp> 新潟県土木部都市局都市政策課

注3；川村健一ほか「サステイナブル コミュニティ」学芸出版社 1995

注4；竹井隆人ほか訳「プライベートピア」世界思想社 2003年10月6日

注5；蓑原敬 「街は要る！」(共著)2000、「成熟のための都市再生」2003年など。

いずれも学芸出版社

注6；国立市における高層マンション建設をめぐる地裁判決。西村幸夫ほか「日本の風景計画」学芸出版社 2003

ポスト郊外型都市像としての コンパクトシティの可能性と実現方策

名城大学都市情報学部都市情報学科教授 海道 清信

1. 都市発展の新しい段階へ

(1) 近代都市空間の発展段階論

現在の都市の形態は、産業構造、都市の建設技術、交通手段、価値観(パラダイム)やこれらを反映した社会制度、そして歴史的文化的空間的集積と更新の結果として存在している。かつては街の中は徒歩を中心として構成され、狭い路地と親密な近隣コミュニティがあった。建物は、ほとんどが低層木造で道の両側に町屋が連なり、表の商店の裏では長屋が人々の生活を支えていた。江戸などの大都市では人口密度・住宅密度は過密に近い高さとなっていたが、一般にごみの量は少なく農村との交流による循環的なモノの流れがごく普通に行われていた。農地は大切に守られ、里山は農業や生活に欠かせない共同利用の場であり収穫の場でもあった。だが、産業都市を経て生まれた現代の自動車型都市は、様々な問題をうみだした。

今日、我が国の都市が直面している空間問題を、都市発展論の中で整理してみよう。都市発展段階に関するクラークセン＝パーリンク説(参考文献1、表1)は、直感的にわかりやすい。彼らは、都市が成長期を経て衰退期に向かうと考え、成長期を都市化と郊外化に分ける。中心人口、郊外人口、都市圏全体人口の増減によってその特長をとらえている。衰退期あるいは逆都市化の時期は、中心、郊外、都市圏でも人口が減少する。こうした都市発展のプロセスは、英国北部の工業都市が典型的な事例を示してい

る。1960-70年代の英国工業都市は、人口の減少に悩まされ、人々は田園や小都市に移動して「逆都市化」が進行した。2001年のセンサスでもリバプール、グラスゴーなどでは依然として人口減少にはとどめがかかっていない。しかし、この発展論をいくつかの点で検討・修正したい。

(2) 都市の郊外化

第1は、都市化の第1段階(1)から中心と郊外を分ける点。18世紀末までのほとんどの中世都市は郊外を持たなかった。つまり、広場、市役所、ギルド事務所、大聖堂といった都市の中心核を持った西洋都市でも、その周辺には密度の高い居住地と商業施設があり、徒歩で用事が足せた。つまり、郊外はなかった。例えば、ドイツのアーヘンでは都市拡大によって市壁が取り壊されたのは、19世紀末になってからだった(参考文献2、P116)。また、イスラム都市のような明確な中心を持たない都市では、都市は全体として網の目状あるいは迷路状に形成



海道 清信

かいどう きよのぶ

1948年金沢市で生まれる。京都大学大学院建築学専攻博士課程単位取得退学、同年地域振興整備公団入社、地方都市ニュータウン開発などを担当後、名城大学都市情報学部開設と同時に赴任。2002年4月より1年間オックスフォード・ブルックス大学にて在外研究。著書に『コンパクトシティ』(学芸出版社)等。工学博士。一級建築士。

表1 クラーク=パーリンクの都市発展論（参考文献1）
 +は増、++は大幅増、-は減、--大幅減

| | 成長期 | | | | 衰退期 | |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 都市化 | | 郊外化 | | 逆都市化 | |
| | 絶対的集中 | 相対的集中 | 相対的分散 | 絶対的分散 | 絶対的分散 | 相対的分散 |
| (段階) | (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 中心人口 | + | ++ | + | - | - | -- |
| 郊外人口 | - | + | ++ | + | + | - |
| 都市圏全人口 | + | ++ | + | + | - | - |

され、住居と商業・サービス施設は混在しており、やはり郊外は持たなかった。

次に、都市化の第2段階（2）と郊外化の第1段階（3）の区別は困難である。つまり、中心と郊外がともに成長する時期は短期間しか継続せず、中心部の人口の減少と郊外の急増といういわゆる「ドーナツ化現象」（表1では郊外化の第2段階（4））が都市の成長段階で現れる。これは、パーリンクらの発展論では人口増減だけで都市発展を説明しているためである。

郊外化は、中心部の諸機能が拡大して地価が上昇し、人口減少と都市的諸機能の集積集中が同時並行的に進む。また、主として住居の建設によって拡大していく市街地には、次第に多くの都市的な機能が追随し都市の中心部が衰退していく。郊外には、アメリカで典型的なエッジシティ（インターチェンジなど自動車交通の利便な地域で住・商・業務などが複合した新規開発地）と類似した複合機能を持った市街地が、次第に形成されてくる。

図1はバーミンガムの市街地拡大の事例である。18世紀末からの工業化により都市人口は急増したが、人口40万人となった19世紀末時点でも市街地は直径がほぼ5km圏に収まり、人口密度は300人/ha程度だった。20世紀初めから市街地は急速に拡大し始めた。それを支えたのは大量輸送機関の発達だった。1900年に蒸気による路面電車が走り始め、1913年に

は路面電車が電化され、ガソリンエンジンによるバスも営業を始めた。都市の拡大を制御するために都市計画が必要となった。第1次大戦後、帰還兵士のための「ヒーローにふさわしい住宅を」キャンペーンによって公営住宅も大量に供給され、郊外化はいっそう進んだ。こうした住宅は、19世紀後半のインナーシティのスラムやパイロー住宅（住宅法規制に従った民間住宅）よりも向上したことは確かである。当時の市当局は、市街地開発の規制やスラムの改善方を求めて、ドイツなどへ調査に出かけている（参考文献4）。

第二次大戦後、他の大都市圏と同様にバーミンガムも都市周辺にグリーンベルトを指定して、市街地拡大に歯止めをかけたが、その保全と開発を巡っては今日も対立がある。政府は住宅供給政策や高速道路新設を進めるために、一部のグリーンベルトの解除を求めているが、環境団体は強く反対している。

図2は、金沢市の事例である。1930年代の人口は27万人、市街地面積は城下町時代の50%増程度で、市街地全体の人口密度は200人/ha以上だった。2000年国勢調査では、DID人口は37万人、面積は5853ha、平均人口密度は63.2人。70年間で市街地面積は5倍に広がり平均人口密度は3分の1となった。郊外には商業施設、病院、業務施設が分散立地し、最近でも中心部から石川県庁（跡地は検討中ながら情

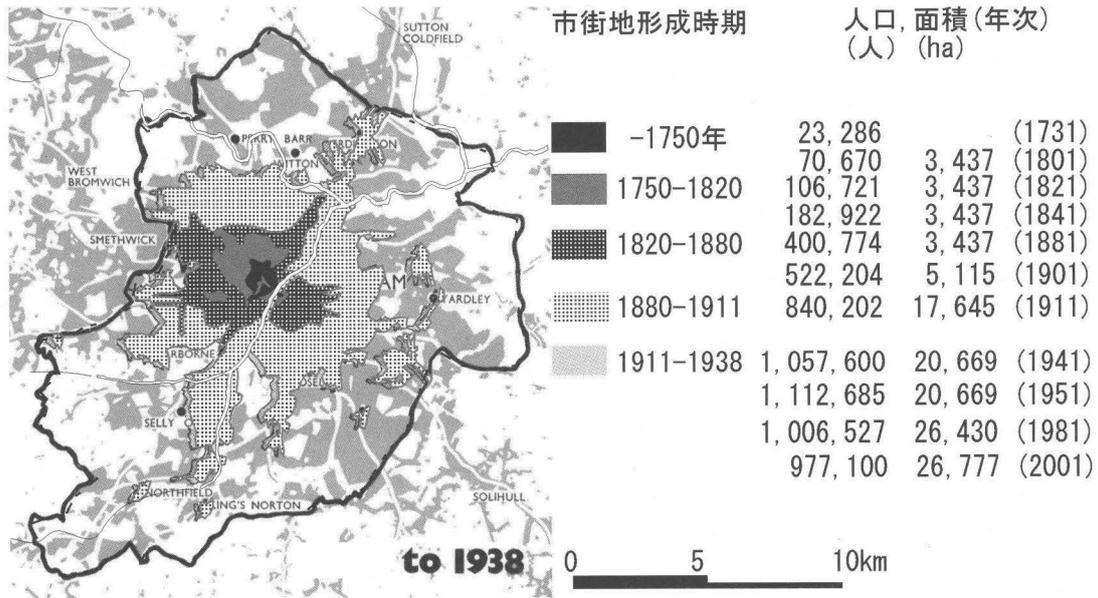


図1 パーミンガムの市街地拡大

資料：Our Birmingham(1943, University of London P)をもとに作図、人口はセンサスデータ

報文化施設を計画)、金沢大学(跡地は城趾公園)、附属高校(跡地は美術館)などが移転した。市街化区域面積は1万4000haとDID面積の2倍以上あり、都市の郊外への拡大に市街化区域制度が有効に機能したとはいえない。

2. 再都市化？

(1) 三大都市の都心区での人口回復

我が国では、すでに1980年代後半に大都市から遠い諸県で人口減少が始まり、1995-2000年では23県が人口減少となっている。他方、1990年代後半に大都市都心部では人口回復現象が顕著である。大都市圏では長期にマイナスとなっていた人口の社会移動は東京都特別区部が1997年から、大阪市が2001年からプラスに転じた。東京都心区(注2)はすべて増加に転じたが特に都心3区での人口増加が著しい。大阪市でもすべての都心区が増加に転じた。名古屋の市域人口は依然として増加しているが、都心は中区を除いてマイナスが続いている(表2)。都心での人口回復は、バブル期に異常

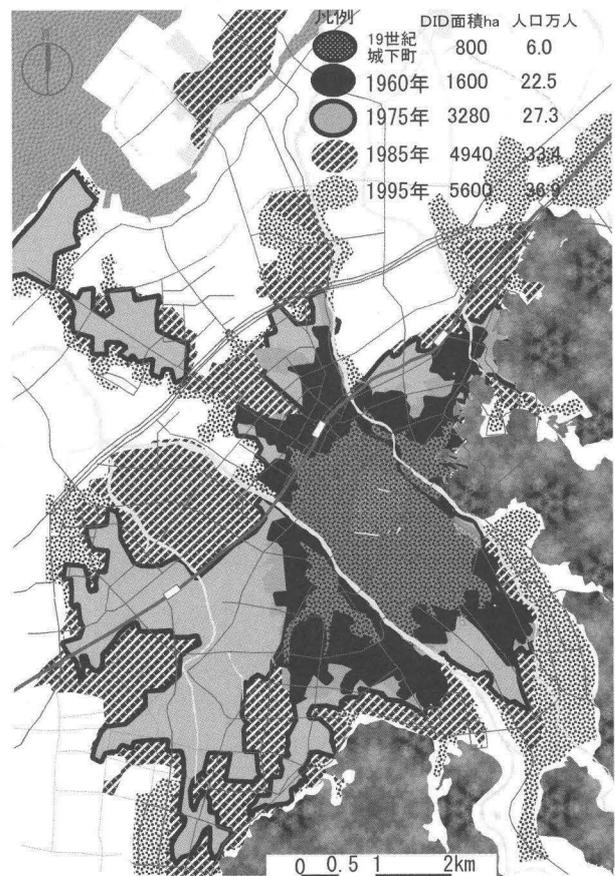


図2 金沢の市街地拡大プロセス、城下町～1995年

に高騰した地価の急落、都市圏全体の住宅需要の低下、人々の都心回帰指向などの要因が考えられる(参考文献5)。

表2 三大都市圏の都心区人口変化 1980-2000
(国勢調査による) (%)

| 区/期間 | 1980-85 | 1985-90 | 1990-95 | 1995-00 |
|--------|---------|---------|---------|---------|
| 特別区部全体 | 0.0 | -2.3 | -2.4 | 2.1 |
| 千代田区 | -7.9 | -21.8 | -11.9 | 3.6 |
| 中央区 | -3.3 | -14.9 | -6.1 | 13.5 |
| 港区 | -3.3 | -18.5 | -8.6 | 10.0 |
| 新宿区 | -3.3 | -10.8 | -6.0 | 2.8 |
| 文京区 | -3.2 | -7.5 | -4.9 | 2.1 |
| 台東区 | -5.0 | -7.8 | -5.6 | 1.6 |
| 渋谷区 | -1.9 | -15.2 | -8.3 | 4.4 |
| 豊島区 | -3.5 | -6.0 | -6.0 | 1.1 |
| 名古屋市全体 | 1.4 | 1.8 | -0.1 | 0.9 |
| 東区 | 2.1 | -3.5 | -4.3 | -0.5 |
| 中村区 | -6.6 | -4.4 | -4.0 | -4.0 |
| 中区 | 1.1 | -2.1 | -4.3 | 2.6 |
| 熱田区 | -0.8 | 1.2 | -1.1 | -3.7 |
| 大阪市全体 | -0.5 | -0.5 | -0.8 | -0.1 |
| 福島区 | -4.3 | -2.2 | -2.0 | 1.1 |
| 西区 | 8.3 | 1.9 | -1.0 | 8.1 |
| 天王寺区 | 1.2 | -0.2 | -0.4 | 5.8 |
| 浪速区 | -2.1 | -1.2 | 1.3 | 2.2 |
| 北区 | 4.3 | 17.6 | -2.2 | 7.6 |
| 中央区 | -2.7 | -8.9 | -7.0 | 4.6 |

(都心区：昼夜間人口比約150以上)

(2) 名古屋市中区の人口移動の特長

名古屋市の人口転出入は1966年(昭和41年)から、転出数が転入数を上回る社会減傾向が始まり、1999年までこの傾向が変わらなかった。移動者数は、1960年代後半から70年代半ばまで、年間転出数12-15万人、転入数11-13万人と活発であった。それ以降は、転出数は90年代前半に増加傾向を示したが、後半には再び低下し90年代末には均衡状態となった。

都心で唯一人口回復している中区の人口は1960年から80年まで急速に減少し、その後はほぼ安定している。1960年を100とすると、

1980年は約60つまり40%の人口減少となった。その後90年代初頭まで安定したあと再び55まで減少して、1997年から反転した。世帯数は1980年までは2万5千世帯でほぼ安定していたが、その後増加傾向を示し、特に1995年から2000年に急速な増加傾向を示した。

絶対的な人口減少と相対的な回復、近年の住宅需要の急増といった現象の背景には、単身世帯の増加がある。名古屋市全体では、単独世帯数は1970年に総世帯数54万8千世帯のうち7万7千、14.0%にすぎなかったが、1985年は19.3万、比率は26.6%、2000年には29.8万、34.0%となった。

中区の転入者の年齢別構成の特長は20~24歳をピークとして、15~34歳という比較的弱年齢層の比率が高いことである。2000年国勢調査で、5年前の常住地別、年齢別にみると、県外の20才代と40~50才代、市外・県内に対してはすべての年齢層で転入者がプラスの傾向を示している。市内との関係では、20歳代ではプラス、ほかはほぼ均衡している。すなわち、中区は広域的な人口転入の受け皿として機能している。特に、若者たちの転入受け入れ地域として機能している(図3)。年齢別人口増減率では、人口が減少していた1990年では15~24歳でほぼ増減がなく、それ以外の年齢階層でも人口減少していた。それが、人口増加に転じた1997年以降では、15~24歳が年間6~8%の

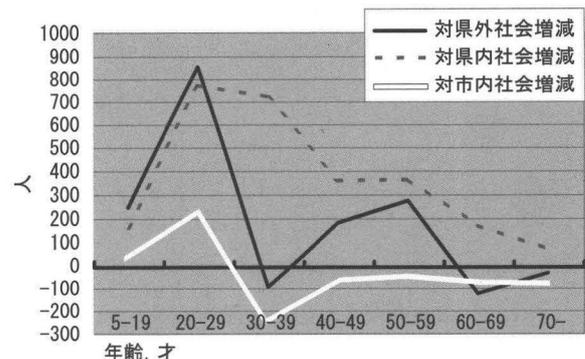


図3 名古屋市中区の人口移動 (1995-2000)
(2000年国勢調査、5年前の常住地)

増加率となっている。それ以外の年齢層はほぼ、増減がない。すなわち、90年代末からの人口増加傾向は20代の若者の増加が支えている。

就業と通勤では、1965～95年で名古屋市の常住就業者総数は97.1万人から113.6万人へ、昼間就業者総数は113.6万人から147万人と増大し、名古屋市は就業の場としての集積を高めてきた。市外からの流入就業者数は20.4万人から47.7万人へ増大し、市外への通勤流出就業者数は4万人から14.4万人と約10万人増大し、都市圏の拡大傾向を示している。

3. 都市再生のための都市像

衰退を克服して、成熟期の都市として再生させるための都市像として、コンパクトシティへの関心が我が国でも高まっている(参考文献2, 3, 注3)。コンパクトシティの特長は都市の中心部の独自性と歴史的な集積性、交通利便性などを活かして都市の役割を強め、活気と魅力のある複合機能地域として再生する。郊外では、一定の土地利用整序を行いつつ、既存の都市集積の活用なども進めて都市圏をある程度自足的

な圏域で再構成する。郊外居住地は自然や農地への近さや地価の安さといった特長を生かして、居住者の高齢化や人口減少などの課題を克服して、魅力ある生活圏として持続しうる条件を整える。

都市発展段階論でコンパクトシティを位置づけると、郊外人口の減少と中心の増加という相対的集中と考えられる。表1を修正して、コンパクトシティを成熟期の都市像として設定した都市発展段階論を図4に示す。

4. 市街地の低密拡大による問題と市街地のコンパクト化による克服

ほぼすべての日本の都市は、戦後の経済の高度成長・都市化過程で市街地は低密拡大した。ところで、市街地のスプロール的な拡大は、様々な問題を引き起こしている。それをコンパクトにすることによってどのような効果が期待されるだろうか。コンパクトシティの必要性和効果そして課題について次に考えてみる。

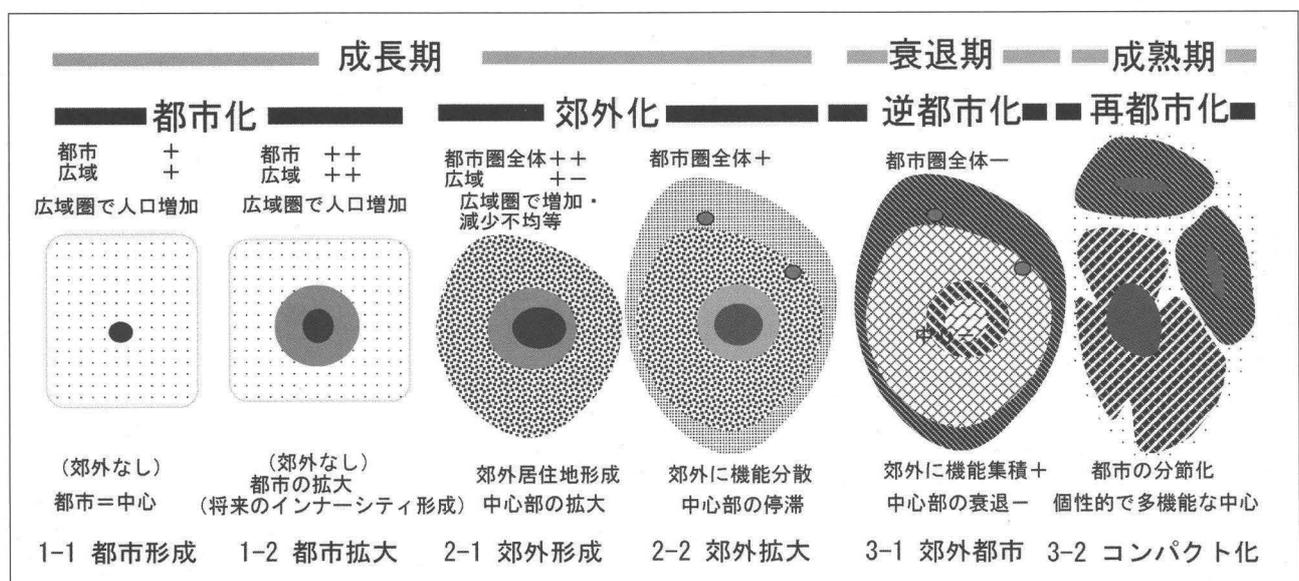


図4 都市の発展と再生のプロセス (著者作成)

(1) 環境の保全と資源エネルギーの効率的な使用
市街地の外延的な拡大が抑制されれば、都市周辺の農地や自然環境が保全できる。また、都市の人口密度と自動車所有、ガソリン消費量との相関性はかなり高い(図5)。つまり、密度の高い都市では、自動車交通よりも徒歩や自転車の利便性が高くなり、公共交通のサービスも高くなる。自動車交通に伴う排気ガスによる大気汚染、交通事故や騒音などの環境被害も軽減される。

しかし、一方で、高密度な都市は市街地の居住環境を悪化させる恐れもある。エネルギー密度が高まりオープンスペースが少なくなり、ヒートアイランド現象などによる環境の悪化、冷暖房などによる人工環境を維持するためのエネルギーの必要性、自然環境の乏しさや騒音やプライバシーといった生活環境のマイナスの効果である。こうした問題は、デザインやプランニングによって解決できる可能性がある。従って、高密度な都市においては、公共スペースの配置やデザインが、低密都市よりも重要となる。英国におけるアーバンビレッジのコンセプトは、密度の高い居住地とまとまったオープンスペースが一つの特長である。

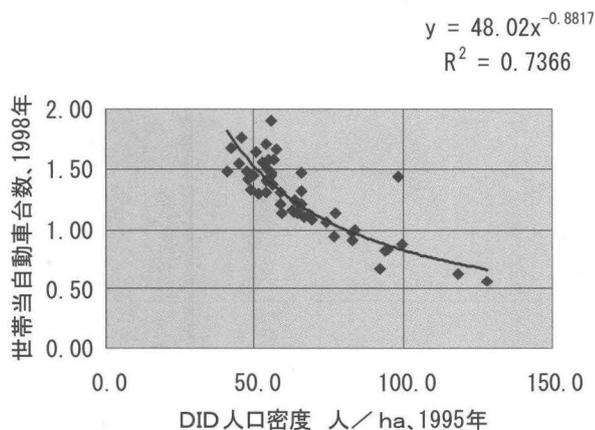


図5 全国主要都市(県庁所在都市と百万都市)のDID人口密度と世帯当たり自動車保有台数の関係
(住宅・土地統計調査より筆者作成)

(2) 社会的弱者も生活しやすい環境と
コミュニティの形成

近代都市計画を批判したジェーン・ジェイコブスは、ニューヨークを事例として、生き生きとして安全な都市生活は街路に多くの人々が集うことにあると考え、都市空間には密度の高さ、人間的なスケール、複合機能、古い建物の混在などが必要であることを訴えた(参考文献6)。濃密なコミュニティにおいて人々が助け合って生活していた時代と、今日の犯罪の増加に恐れなければならない時代とは大きな落差がある。他方では、自律した個人のネットワークが今日の都市生活では必要となっている。

さらに、所得、身体、年齢など様々なハンデキャップを持った人々も生活しやすい都市空間として、低密拡散した都市よりもコンパクトな都市が有利であると考えられる。それは、交通移動の不自由を克服しやすいことが第1の理由であるが、様々な階層の人々が混在して生活することによる社会的な安定が特にヨーロッパでは強調される。

(3) 三次産業化した経済の持続的発展の基盤

製造業を中心とした産業構造の時代から、第三次産業であるサービス産業、文化創造的産業、情報産業に変化発展しているなかで、都市の構造、都市空間の持つ意味もまた変化してくる。たとえば、英国の大都市は産業革命期の産業都市として拡大した。当時の運輸手段は運河が中心であり、通勤は徒歩が中心であった。そのため、都心部に全国ネットワークされた運河や港湾機能を持った河川が整備され、隣接して工場、倉庫、事務所などの製造業関連施設が立地した。その周辺には、労働者用の住宅が過密に立地して、後のインナーシティ部分を形成した。その後、製造業の衰退によって不動産価値が低下した土地や施設が都心部に取り残された。1980年代以降の都市再生によって、都心部のインナ

ーフリンジの旧産業空間を整備し、大学などの関係によって情報関連や文化的創造的新産業を創出させている（バーミンガム、マンチェスターなど）。

英国では、シティセンターが都市の経済的な成長のエンジンであると位置づけられ、各都市において都市再生が取り組まれている。なによりも、英国においては人々の田園志向、大都市（ほとんどが産業革命期以来の旧工業都市）からの分散志向を、都市を魅力的にして食い止めることが経済振興政策となっている。また、成長しているロンドンとその周辺地域にコンパクトな都市開発を配置することによって、国際的な競争力を高めようとしている。

情報化・コミュニケーション技術のデジタル化、ネットワーク化によって、都市の集積の意味は次第に変化するだろう（テレワークの増加など）。しかし、電話やインターネットといったサイバー空間ではなく、都市的な猥雑さ、喧騒あるいは上品な雰囲気の中で行われる、人と人との直接の接触や議論の場にこそ創造力の源泉がある、という意見には、説得力がある。

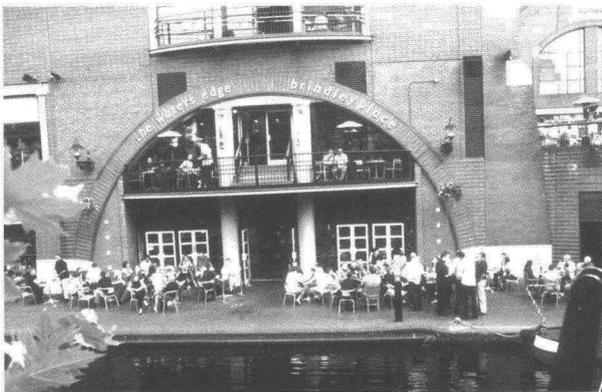


写真1 再生された運河沿いのレストラン・英・バーミンガム

(4) 効率的な公共投資と管理運営費用低減の可能性

ヨーロッパの都市計画、とりわけ英国の都市計画は土地利用計画にもとづく開発コントロー

ルが中心となっている。19世紀のイギリスのスラム街のイラストや写真をみても、たしかに住宅の内部は過密居住であるが、道路は6メートル以上の幅員がある。我が国と違って、自動車が登場する以前に馬車の時代があり、このときに市街地が形成されたことや、石造り建築の伝統から複数階の住宅へのサービスや路上の衛生のために、ある程度の道路幅を必要としたためと考えられる。他方、我が国では木造密集地区は住宅の過密さよりも道路の幅員の狭さが問題とされる。また、近代都市計画手法としての区画整理事業の発達もあり、道路を中心としたインフラ投資が我が国の都市計画の基礎とされた。そのために、莫大な公共投資が都市にも行われた。

しかし、財政難と都市拡大の停滞の見通しから、低密拡散した市街地は公共投資の面から極めて非効率と考えられはじめた。青森市は全国的にみてコンパクトシティに向けての取り組みが早くから進められてきたが、その背景として雪国における除雪費用など特有の必要条件の存在も指摘できる。公共事業ではこれまでの建設投資中心から維持管理へと比重が移ってゆくが、コンパクトな市街地は維持管理費用も低減できると考えられている。しかし、その青森市においても新幹線新駅は既存駅とは離れて整備されるため、今後も市街地の拡大の恐れがある。

(5) 都市の持続可能性の高まりと成熟した都市生活環境の実現

都市の本質的な特性は、人口、雇用、サービス、資金、情報などの集積と集中にある。自動車利用の普遍化は、都市への集中はもたらしたが集積性は分散させた。自動車利用を優先した公共空間は無機質で機能的な空間を生み出し、まち空間に滞留・交流するという人間的な楽しみを奪った。人口の増加を多くの自治体が都市

の目標に掲げてきたのは、それが都市の発展を表すと信じてきたからである。田園にはない都市的な楽しみは、都市のセンター地区に集中してきた。買い物、飲食、歓楽・娯楽、文化などが独特な空間の中に凝集しているからである。

英国都市は、ヨーロッパから海峡で隔てられ島内での都市間戦争が少なかったこともあり、都市を取り巻く市壁は大陸諸都市のような都市空間構成上の重要な意味を持たなかった。都市の中心機能は比較的弱く、市壁を超えて道路に沿って市街地が拡大する傾向が中世から強かった。こうした市街地拡散傾向をグリーンベルトや開発コントロールといった計画手法で抑制しているのが英国スタイルといえる。現代の英国都市が目標としている都市空間構成は、ヨーロッパ都市の広場や歩行者空間のような散歩、おしゃべり、飲食、ウインドウ・ショッピング、路上・パフォーマンスなどを楽しめる空間づくりである。路面電車の復活も進んでいる。

コンパクトな都市づくりの大きな目標は、こうしたもっとも都市らしい空間である都市のセンター地域の多様な魅力を高めることである。居住、就業、商業、業務など様々な都市機能が郊外へと拡散した都市では、都市のセンター機能が弱まるのは必然である。さらに、我が国独自の課題である急速な高齢社会の到来は、生活



写真2 ドイツ・ケルンの路上の都市的な楽しみ

に利便な都市センターへの居住指向の高まりとなって現れてきつつある。

5. 都市をコンパクトにする手法

上記のような効果を持った都市のコンパクト化を達成するにはどのような政策、計画が求められるだろうか。新たな、公共投資や都市基盤の整備が必要なのだろうか。次のような手法が考えられるが、それに伴う課題もまた大きい。

(1) 分散的な郊外開発を抑制する

市街地の平面的な拡大を抑えるための開発規制的手法である。未建築宅地が広がり住宅の資産価値の低下に悩む古い住宅地の近くに、バブル期に取得した開発用地をおしゃれな郊外住宅団地として分譲して若い一時取得層を引きつけている光景が、大都市郊外で近年見られる。人口の減少過程でも一定の郊外開発需要は存在し、地域的な不均等は増大する。土地利用計画と交通計画の結合の重要性が我が国でも重視されたのだが（注2）、コントロールの手法を強めなければ実効性は上がらない。

農業振興よりも農地の資産活用が優先される結果、都市縁辺部での開発誘導が農林側・農家側で強いという、イギリスなどとは異なる状況が我が国では見られる。農林・農地政策との連携が重要である。たとえば、減反政策による休耕田を都市的な環境空間として恒常的に利用するように位置づけ直し、農地を自然環境、オープンスペースとして長期に利用する。そのための、補償や負担を都市側が行うといった総合的な手法が必要であろう。

郊外の大規模ショッピングセンターが白地地域をねらって進出している状況から、広域的な都市計画対応が重要である。個別の商業資本による短期的利益をねらった競争的立地によって、貴重な地域空間が荒らされているというの

が多く地域での現実だろう。具体的な土地利用規制の手段に乏しいという我が国都市計画の大きな欠陥をいかに克服するかが鍵である。市街化調整区域の新たな制度的可能性の利用が、埼玉県などで進んでいる（参考文献7）。また、積極的な自然の利用、環境回復も重要である。市民の環境意識はドイツなどと比べても高い。こうした環境意識を都市づくりに集約することが求められる。美しい都市をつくる上で、公共空間のデザイン性の向上とともに、ロードサイド景観の規制誘導が重要な課題である。

(2) 市街地から機能分散を促進せず

既成市街地空間の継続性を高める

住宅地の郊外化に伴って、都市中心部の歡樂的な機能を除き、さまざまな都市機能が郊外に分散した。特に、大学や行政施設や病院を含む大規模な公共公益的な施設が、交通利便性と施設や敷地の拡大を求めて郊外に移転した。当面重要で可能な手法は、少なくとも公共がコントロールできる市街地内の施設を郊外へ分散立地しないことである。さらに、郊外分散した機能を中長期的に市街地内に再結集することである。

もう一つ可能な手法は、市街地内の開発事業によって人口を減少させないことである。我が国ほど市街地内の都市構造を大規模に改造してきた先進国はない。歴史的に形成された市街地の多くを第二次大戦の戦災で失い、その復興のために区画整理事業が行われてきた。しかし、戦災復興以外でも都市の効率性、快適性、安全性を高めるという目的で市街地改造型の区画整理事業や再開発事業が多数実施された。その結果、多くの事業では住民の郊外移転を促進して人口は減少した。筆者が実施した島田市中心部の区画整理事業の事例調査でも、住民による事業前と事業後の評価では、総合評価はプラスになったが交通安全やコミュニティの形成など多

くの項目で、事業後の評価は低かった。

道路幅員が狭い木造密集市街地は、地震災害などで多くの脆弱な要因を含んでいることは確かである。しかしその整備手法があまりにも区画整理事業などの大規模改造型に偏ってはいないだろうか。住民はそのような事業を望んでいるだろうか、市民は税金による巨額の公共投資負担を知って納得するのだろうか。岐阜県多治見市のオリベストリートは都市計画決定された県道拡幅を廃止して、既存幅員で整備活用するとともに周辺の衰退した市街地に新たな機能を導入しながら再生している。これらは、行政と第3セクターによる協同の取り組みであり、全体として土地・建築資産価値の増大も達成している。犬山市の歴史的な市街地を貫く都市計画道路の中止も同様の流れである。公共事業によって、既成市街地のストックを壊して定住性を低めるような事業を見直して中止することは、十分に実施可能な手法で、都市の持続可能性を高めコンパクトに形成された市街地を維持する上での効果も高い。



写真3 都市計画道路を廃止した多治見市・オリベストリート

(3) 拠点的な集積性を高める

すでに、国土交通省においても郊外型ニュータウン開発は中止し、都市再開発へ政策転換している。交通政策においてもコンパクト化は重視されてきた（注3）。交通結節点などに

高密複合機能開発を促進することも都市のコンパクト化には有効であり、すでに東京をはじめとする大都市部においては大規模開発事業として具体化している。名古屋駅のツインタワーもそうした事例である。政府が進める「都市再生政策」の手法でもある。

しかし、こうした事業は都市全体の持続可能性を高めるであろうか。特に建築形態と周辺コミュニティとの関係が問題である。例えば、アムステルダムやベルリンの都市再開発などとの大きな違いは、我が国の場合、建築形態が高層中心であることである。拠点的な再開発地区の完成予想図として、周辺から屹立した高層建築の鳥瞰図が自治体のパンフレットに掲げられている。高層住宅は子育ての住宅環境、防災、防犯に問題があるとして、イギリスでは1970年以降は基本的に建設されなくなった。また、高層建築は、中低層の市街地の中で景観的になじまないだけでなく、地域のにぎわいの創出が再開発地区だけに取り込まれてしまう。大都市で近年多発している建築紛争は、都市計画で指定した高容積・高建ぺい率と現状の低層市街地の矛盾を示している。路上のにぎわいを取り戻すためには、街路に近接した中低層高密の建築形態がふさわしい。

もう一つの違いは、公共による計画コントロールが弱く、それどころか都市再生政策では民間に白紙委任した規制緩和を促進している。その結果、こうした開発は一種の「インナーサブロール」となっている。たとえば、シュツツガルト市街地内の工場地帯の再開発計画マスタープラン作成は、徹底した情報公開と市民参加、専門家による高度なデザイン競争のなかで生み出されている。



写真4 ドイツ・シュツツガルトの市民参加による再開発マスタープラン作成

(4) 衰退した都市のセンターを再生・活性化する

中心市街地活性化法によって、全国で多くの活性化計画が作成されたが、ねらい通りにぎわいを取り戻した地区はどれくらいあるだろうか。きちんとした政策的な検証が必要であるが、多くは成功しなかったといえる。その原因は、都市機能の分散を放置してきたことが最大の要因である。さらにその手法が商業振興と都市基盤整備に偏っていたこと、中心市街地の役割を狭くとらえていたことにあると考えられる。また、商店主、地域住民が主役となっていないところにある。我が国の土地所有制度、つまり所有地の細分化、持ち地・持ち家形態、所有権の強さなどが、空間利用の流動化を妨げていることも事実である。

それぞれの都市におけるセンター機能の多様性と独自の価値をとらえ直す必要がある。大規模な公共投資、開発事業に偏らない手法を活用すること、多様な主体によるパートナーシップによる推進が重要である。

大垣市が中心部の活性化政策として進める再開発を、都心居住を柱にして位置づけ直そうとしている。事業環境の変化からやむを得ない選択であるが、中心地域全体の定住性と都市的な魅力を高める方向で実現できれば、新しい方向となりうるだろう。しかし、市民アンケートの結果では、中心市街地の現状から家族向けの住

宅地として位置づけることには異論も多い。まちなか居住の推進は政策的な方向性としては望ましいが、そのための環境条件の整備、周辺との調和、人口増加に伴う地域問題の解消対策が必要である。

大学の授業での夏休みの課題として、商店街調査を学生にしてもらった。名古屋、岐阜市など名古屋都市圏の中小都市が取り上げられたが、改めて衰退した商店街の実態に愕然とした。1時間に100人以下しか通行人がおらず、販売されている商品も魅力がない地区も少なくない。空き店舗も多い。それでも、お祭りの時などには大勢が集まり、そのときにはかつての繁栄が再現される。歴史的な建築物が埋もれている地区やチャレンジショップを導入しているところも多くみられ、それぞれの地域で懸命の努力が進められている。商店街の活性化だけに中心市街地問題は矮小化できないが、商店街のひとびとと地域との結びつきを活かす方向での取り組みが重要である。



写真5 英国のプランナーが最も美しいと認めたニューキャッスルの中心市街地

(5) 近隣ないし地域のサービス拠点を形成する

無計画に広がった市街地での定住性を高めるには、生活圏が一定の自足的な生活サービス機能を持つことが必要である。神戸市のコンパクトタウン構想が指向している方向でもある。教

科書的な近隣住区論を適用した大阪府施行の泉北ニュータウンでは、多くの近隣センターが衰退しており、地区センターの商業機能が後退しマンションなどの住宅建設が進んでいる。高蔵寺ニュータウンの近隣センターでも計画的に設けられた空間は衰退しているが、沿道の自然発生的な商業・サービス施設はある程度の活気を保っている。

高齢社会では、地域生活の時間が長く移動距離も短くなると考えられる。そこで近隣住区論に基づく市街地環境整備や維持の努力は重要である。しかし、2つの問題がある。ひとつは、中世都市ほどではないにしても、多くの高齢者が自動車利用をなかなかやめないだろうと考えられること。もうひとつは、高齢者の商品やサービス要求は低いとはいえ、近隣レベルで成立する商業施設での満足度はそれほど高くないことである。

郊外住宅団地の80歳近いある主婦は、自動車利用が困難になるため、宅配サービスのある生協を利用し始めたという。たしかに、歩いて暮らせる範囲での生活サービスの充実は望ましいが、郊外住宅地では近隣住区的な土地利用を補うサービスが求められる。また、従来の近隣サービスとは異なるニーズの掘り起こしも重要である。たとえば、商店街としては衰退した可児市の中心部で、宅老所（響きの良くない言葉だが）といった形で、「おしゃべりサロン」が住民の善意と市の一定の支援で運営され、大切な高齢者のたまり場となっている。ここでは、歩いて集まれる場所にあることが重要である。

(6) 郊外居住地での土地利用を整理し、

持続可能性を高める

都心区での人口回復現象も、都市圏全体人口の配置からみれば絶対数はそれほど大きくはない。都市圏における居住地としては郊外生活が圧倒的に普遍的スタイルである。しかし、郊外

居住の良さに対する評価は次第に変化していくであろう。今後の人口減少過程、逆都市化過程では、通勤限界に近い遠郊外の居住地のあり方が特に問題となる。こうした地域が、最も早く住宅需要の減退の影響を受ける。入居者の多くが年金年齢に達した後に新たな居住者が転入してこなければ、高齢団地化が急速に進み、やがて居住地として衰退していく恐れが強い。そうした団地ではすでに住宅建築が停滞し空き家が発生している。

国土交通省の研究会報告（注3）では、これから市街地をコンパクトに再構成する場合、遠郊外居住地の一部を緑地に復元し、その人口を都心部に居住させるという模式図が描かれている。しかし、郊外住宅地は個人の資産として保有利用されているため、それらを買収によって公共の所有と利用にするには、莫大な費用がかかる。他の方法、たとえば、人口がピーク時の半分になっているグラスゴーに対するフレイ教授の提案（参考文献2, P243）のように、区画整理事業で行うことも考えられる。従来の「土地利用の高度化」目的ではなく、ゆとりを持った空間利用のための公共事業はあらたなテーマとなるかもしれない。

千葉県の通勤限界の新規分譲住宅地では、1つの分譲宅地に、無料利用権をつけた隣接宅地をセットで販売している例がある。これは、販売手法としては苦肉の策であるが、宅地の価格と利用価値の乖離を埋めることになっている。名古屋北部の近郊外では、倉庫、工場、商業サービス、住宅地などがスプロール的に開発され、その間に農地と農業集落が点在した無秩序な土地利用形態が広がっている。こうした「複合機能」は、コンパクトシティにはふさわしくない。単に量的な機能複合ではなく、配置とデザインが重要である。

名古屋の郊外住宅地として発展している可児市の中でも、住環境の整備水準が高い桜ヶ

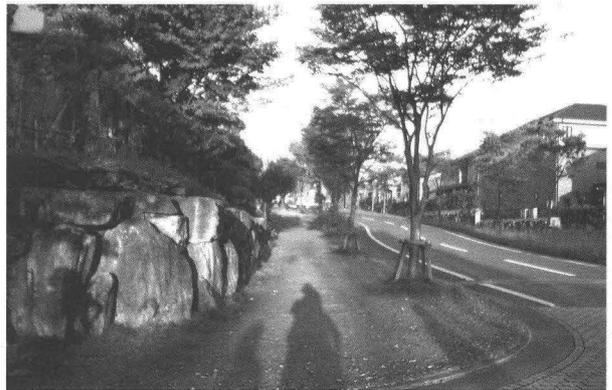


写真6 美しい住環境が居住者の誇りとなっている可児市・桜ヶ丘ハイツ

丘ハイツでは、住民の有志が集まり、まちづくり研究会を結成している。学習や交流を軸に地域内諸団体とともにまちづくり協議会を結成して、高齢化への対応や環境悪化への対策などを進めている。持続可能な居住地づくりでは、住民の自覚的な取り組みが鍵である。郊外住宅地の持続性を高めるためには、魅力のある住環境、施設サービスへの接近性と交通サービスの確保、住民によるコミュニティ意識の形成が重要である。

6. まとめ

これまでの都市の急速な成長拡大に対応した都市計画システムから、既存の空間ストックを生かして持続的な地域社会を支えるための新しいシステムが求められている。コンパクトシティはこれからの都市モデルとして有効であるが、実現手法や具体的な空間構成は、それぞれの地域が自らの努力で、つくりあげる必要がある。研究者もプランナーも新しい状況に対応した展望を示すというチャレンジの時である。

注1：中心市街地を「まちなか区域」に指定して、戸建て住宅の修復と新築、共同住宅の建設やオフィスビル等からの転用、団地開発などを、補助金、アドバイザーの派遣、公園等の整備助成などで支援する。

注2：昼夜間人口比が概ね150以上の区を都心区とする。東京（千代田・中央・港・新宿・文京・台東・渋谷・豊島）、名古屋（中村・中・熱田・東）、大阪（福島・西・天王寺・浪速・北・中央）。

注3：市街地整備研究会（国土交通省）第2次中間報告2002年5月、社会資本整備審議会都市計画部会『良好な市街地及び便利で快適な都市交通をいかに実現・運営すべきか』2003年3月、国土交通省『政策課題対応型都市計画運用指針（案）』2003年6月

参考文献

1. 宮尾尊弘『現代都市経済学第2版』
日本評論社、1995年
2. 海道清信『コンパクトシティ』
学芸出版社、2001年
3. 海道清信「コンパクトシティは何をめざすか」、
『建築とまちづくり』No.312、2003年July, p9-13
4. Birmingham City Council(1989) Developing
Birmingham- 100years of city Planning
5. 海道清信「主題解説：都市の再生が目指すべき
地域像と計画論」、日本建築学会大会都市計画研究協
議会資料、2003年
6. ジェーン・ジェイコブス、大都市の死と生、鹿
島出版、1969年
7. NPO法人日本都市計画家協会編著『都市・農村
の新しい土地利用戦略』学芸出版社、2003年

コンバージョンによる都市居住環境の形成 (*1)

東京大学大学院工学系研究科建築学専攻助教授

(建物のコンバージョンによる都市空間有効活用技術研究会代表) 松村 秀一

動き出したコンバージョン

大方の予想通り、2003年に入って空きオフィスを住宅に転用する「コンバージョン」を巡る動きは活発化してきた。オフィスビルの空室率の上昇が無視できない状況になってきたのである。首都圏のいくつかの都市の中には空室率が20%程度にまで上昇しているところがあるとも言われている。

国土交通省住宅局建築指導課は、コンバージョンの設計施工指針案をとりまとめる一方で、先般公表されたように建築基準法における採光条件の合理化を進めつつある。もともとオフィスを住宅にコンバージョンする際の最も大きな障壁が、建築基準法におけるオフィスと住宅の採光条件の違いであると言われてきただけに、この合理化はコンバージョンの促進に弾みをつけるものと期待できる。

また、コンバージョンは単なる空きビル対策ではなく、優れて都市再生的なテーマである。したがって、その推進には都市政策上の位置づけが不可欠なのだが、東京都でもコンバージョンに関する部局横断型の検討の場を平成15年度に入って立ち上げた。

民間企業の水面下の動きも活発である。私たちの研究会への問合せも増えているし、具体的な案件に関してコンバージョンの検討に入ったという話もあちらこちらから聞こえてくるようになった。

コンバージョンとは何か

話は前後するが、そもそも「コンバージョン」とは建物の用途を変更することである。海外へ旅に出ると、かつて宮殿だった建物がホテルになっていたり、昔の駅舎が美術館になっていたりするのをしばしば見かける。あれがコンバージョンである。最近になって日本でも類似の例が少なからず見られるようになった。廃校になった校舎を地域のコミュニティ施設に転用したり、古い倉庫を店舗や事務所として改造したりという具合に。

建築空間に対する需要の構成は、地域社会の構造変化や人々の暮らし方の変化に伴って変わる。その一方で、建物は寿命の長い財である。需要の構成の大きな変化が、建物の寿命の内に起こるならば、当然のこととしてコンバージョンへの要求が生ずる。日本でコンバージョン事例が目立たなかったのは、建物の寿命が短かったからに他ならない。需要の構造が変わると、



松村 秀一

まつむら しゅういち

1980年東京大学工学部建築学科卒業。
1985年東京大学大学院工学系研究科建築学専攻博士課程修了・工学博士。
1986年より、東京大学工学部建築学科講師を経て現職。この間ローマ大学、トレント大学で客員教授を歴任。
著書に「団地再生」(彰国社)、「『住宅』という考え方」(東大出版会)、「『住宅ができる世界』のしくみ」(彰国社)他多数。

それに合わなくなった建物を簡単に取壊し、新たな用途の建物に建替えてきたのである。しかし、日本の経済情勢、資源・環境問題、既存建物の質の向上等からすれば、今までのような気軽なスクラップアンドビルドは許容されにくくなる。そうなると、いよいよコンバージョンへの需要が本格化することになる。

それでは、これからどのようなコンバージョンへの需要が本格化するのか。私たち^(*)が注目しているのは、既存のオフィスビルを住宅に改造するコンバージョンである。(図1)

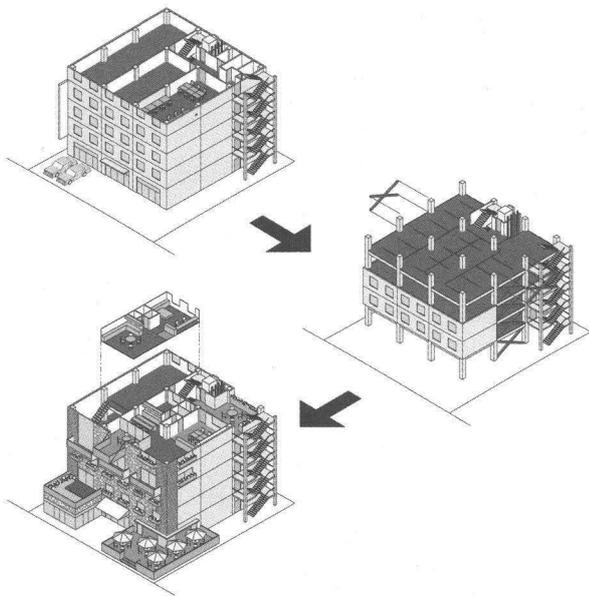


図1 オフィスから住宅へのコンバージョンのイメージ

東京都心部でオフィスを中心とする複数の大規模開発が一斉に竣工する「2003年問題」の例を持ち出すまでもなく、都心部のオフィスは供給過剰である。空室を抱えるオフィスビルが増えることは必定である。類似の問題は地方都市でも散見される。一方、都心部の住宅需要は堅調である。従来多くの人々が業務エリアだと見なしていた場所に次々に都心型マンションが建設され、だぶつき気味の郊外型マンションを尻目に販売実績を伸ばしている。都心居住を指向する人が増えていること

の証しである。この二つの現象を考え合わせると、既存のオフィスビルを住宅に改造するコンバージョンが大いなる可能性を秘めていることを認めざるを得ないと思う。実際、世界の大都市では同様の背景からオフィスを住宅に改造するコンバージョンが数多く行われ、ビジネスとして定着するとともに都市のあり方そのものを大きく変えつつあるのだ。

サステナブル社会から見た コンバージョン

さて、ここでいくつかの側面からコンバージョンの社会的な意義について考えてみたい。第一の側面は、ストックの有効活用という側面である。

よく日本の建物の寿命は短いと言われるが、これは必ずしも日本の建物の仕様が貧しくて老朽化が速く進んでしまうということを意味しているわけではない。建物の取壊しの理由を調べた複数の調査結果が物語っているのは、むしろ日本の多くの建物が、その物理的な耐用年数を全うすることなく、主として機能上の原因や経済的な理由で取壊されているという事実である。最近では、取壊し、建替えに伴うエネルギー消費や炭酸ガス発生量の大きさ、資源消費量や廃棄物量の多さから、建物の寿命を長くすべきだという声が良く聞かれるようになり、これから建てる建物を長寿命化する構法、材料のあり方が各方面で取組むべき課題とされている。しかし、現在の建物の取壊しの実態が教えてくれるのは、いくら建物のハードな内容が工夫されても、別の理由で簡単に取壊される建物が後を絶たず、その面での対策がなければ建物の寿命は設計者の意図通りには伸びないということである。

一方、これからは放っておいても、主として経済的な理由から建物の寿命、即ち取壊しまで

の年数が伸びるといふ捉え方もある。例えば、分譲マンションを例に挙げると、取壊し・建替えには大半の区分所有者の合意が必要であるが、容積率に余裕があり、建替え後新たに増える床面積で得られる収入が建替え資金を補うケース以外では、合意形成は容易に進まないと予想されている。その場合には、建物の寿命を伸ばす建築上の工夫ではなく、伸びた寿命の中でいかに居住環境を良好に保ち続けられるかの方が遥かに重要な課題になってくる。

さて、建物がその物理的な耐用年数を全うすることなく取壊されることを回避する上でも、またなかなか取壊せなくなった建物の居住環境を良好に保ち続ける上でも、既存の建物を変化する時代の要請に応ずる形で効果的に再生する行為が重要性を増してくる。そして、「リノベーション」とも呼ばれる再生の手法が多様な形で用意されていけばいるほど、既存の建物を取壊すことなく、居住環境を長期にわたって良好に保ち続けることの可能性が広がるはずである。コンバージョンは、このように既存ストックを有効に活用することで人々の居住環境を良好で豊かなものにしようとする再生行為＝リノベーションのメニューを増やすものである。そして、そのことによって、サステナブルな居住環境運営に大きく寄与する可能性が高い。

都市再生から見たコンバージョン

第二の側面は、都市再生の方法という側面である。

今日、新しい時代の要請に相応しい形で都市を再生すること、そのイメージと方法が盛んに議論され始めているが、どうしてもある地区の既存建物等をすべて取壊し、容積を拡大した大規模建物を建設する都市再開発の方法以外に発想が広がりにくい。ただ、従来型の再開発手法では、それが適用できる地区も

限定されるし、一般的には既存の地域環境が持っていた空間特性やそこに蓄積されてきた地域固有の歴史を引き継ぐことが難しく、下手をすると地域に関係なくどこもかしこも似たり寄ったり、ピカピカの構築環境を繰り返して生み出すことになりかねない。

これに対して、コンバージョンは一棟一棟の既存建物を対象としてはいるが、その行為がある地域の中で面的に展開されていくことになれば、やはり新しい時代の要請に相応しい形で都市を再生することにつながる。しかも、既存建物を取壊さず中身を一新することでストックの再編を図り得る方法であるため、既存の都市の組織を引き継ぐ形で地域環境の再生が進められる可能性がある。特に都心部には豊かな居住環境形成の手掛かりとなる都市組織が残っている場合が少なくなく、これをうまく利用しながら漸次再生を進める方法が想像できる。また、コンバージョンは一棟単位での事業を基本とするため、長期にわたる地区内の合意形成過程等を待つことなく進められる。

これらのコンバージョンの特性を考えると、コンバージョンを一棟一棟の独立した再生工事の一種としてのみ捉えるのではなく、都市再開発を補う有力な都市再生手法の選択肢として捉え、都市経営の責任を負う主体が戦略的に活用すべきだと考えられる。

都市居住から見たコンバージョン

第三の側面は、新しい形の住宅供給という側面である。

このところ、東京や大阪では従来業務中心地区として認識されてきた都心部で、超高層を中心とするマンション供給が活発化し、その販売実績も好調なようである。子育て期を終えた中高年夫婦が新たなライフスタイルを想定し郊外の住宅を売り払って引越してくるケース、増加

しつつあるシングル族が友人との充実したアフターファイヴ生活を楽しもうと購入するケース等々、都心のマンションに住もうとする人、そのライフスタイルは多様であり、家族のあり方や職住に関する考え方の大きな変化を暗示している。個人単位での居住と近接した者同士のネットワークは、伝統的な大家族や近代的な核家族とは異なる新たなモデルとなり得るだろうし、都心で働き郊外に住むという機能主義的な都市-郊外関係の図式は早晚崩れ去ることになるだろう。

都心部の既存オフィスを住宅等居住用建物に改造しようとするコンバージョンは、まさしく上述のように高まりつつある都心居住への需要の受け皿になる。しかも、既存の都市組織の中に、個々には小規模に展開していくだろうこと、そして多くのオフィスビルがマンションとは異なる階高や平面的な広がりを持っていることから、再開発等で新規に供給されるマンションの類とは自ずと異なる面白い居住の場として利用される可能性を持つ。

このことに関して、私たちの研究会^(*)2)では2種類の調査を実施した。一つ目は、東京の山手線の内側を中心とする都心区部の賃貸集合住宅で暮らしている住民を対象とした調査で、昨年実施し130数名の方から回答を得た。二つ目は、インターネットを使った比較的大規模な調査で、首都圏及び近畿圏に住む20代後半～30代前半の女性を中心に600名強の方から回答を得た。これらの中で、空きオフィスをコンバージョンした住宅で暮らすことにどの程度の関心があるかを尋ねたが、2回の調査ともに「大いに関心がある」人が約3割にも及び、「関心がある」人を合わせると回答者全体の3/4を占めた。「大いに関心がある」は「あれば住みたい」と読み替えられる回答であるし、「関心がある」は「条件次第で住むことを検討する気がある」と読み替えられる。そう読み替えてこの

結果を見れば、コンバージョン住宅に住みたい人は相当な数存在することになる。

何故これほど多くの方がコンバージョン住宅に関心を払うのだろうか。このことに関しては現在分析中なので、まだはっきりしたことは言えないが、自由記述欄への書き込み等を眺めていて私自身が感じたことは二つある。一つは、比較的安価な都心居住が可能になるのではないかというコンバージョンへの素直な期待感があるということ。いま一つは、従来のマンションにはないユニークさへの期待感があるということである。

一つ目の期待感に関しては、理屈の上では十分可能であるし、私たちの研究会も比較的安価な都心居住の実現を目指してコンバージョンの実用化を促進しようとしている。二つ目の期待感は、「賃貸アパート→分譲マンション→郊外の庭付き一戸建て」という旧来の住宅双六の崩壊と関係があると思う。いかに地価が下がっても都心の戸建住宅に住むことは望めない。かと言って通勤にも遊びにも時間がかかる郊外に長くは住みたくない。となれば、アガリ形は都心のマンションということになるが、もう「マンション、マンションしたマンション」に住むことにはうんざりしている。そこでどこか新しさを感じさせるコンバージョン住宅に関心が向くという理解だ。だとすれば、空きオフィスのコンバージョンは、立地、外観、間取り等の面で、コンバージョンでないとできない居住環境としての価値の実現を目指して進められなければならないということになる。逆にコンバージョンに期待されている事柄が実現されなければ、「ああ、『コンバージョン』って結局この程度のもだったんだ」と多くの人からそっぽを向かれることにもなりかねない。大事なものは、空きビルを何とか埋めようとするのではなく、眠っている空間資源を用いて新しい居住環境を実現しようという創造力である。

先進諸国での政策上の位置付け

ところで、都心部にあるオフィスビルの住宅へのコンバージョンは、先進諸国の大都市で既に広範に実施されている。そして、そこには先進国の大都市に共通する時代背景がある。一つは、十分過ぎるほどの業務用床が都市内ストックとして存在すること。そして、いま一つは、それぞれの政府、自治体が、時代に相応しい新たな都市戦略上有効な方法としてコンバージョンを位置付けていることである。

ここで、オフィスから住宅へのコンバージョンが盛んに行われているシドニーを例にとって、都市戦略とコンバージョンの具体的な関係を見ておこう。

手元に、1995年4月にシドニー市が発行した“Sydney—A City for People/Framework for Planning Central Sydney”（シドニー人々のための都市/シドニー中心地区の計画方針）という冊子がある。この「計画方針」の「住宅」という項の中でコンバージョンは重要な手段の一つとして明確に位置付けられている。この項の冒頭部分を訳出しておこう。

「都市は人々のためのものだ。中心市街地の商業の活性化は様々な用途の複合なくしてあり得ない。そうした意味で、シドニーの中心部には居住者が少なく、もっと多くの永住者が必要だ。そうすれば、多様な地域内活動が必要になり、その多様な活動によって、シドニー中心部は、そこで働く人々にも、訪問客や観光客にもより魅力的な場所になるだろう。また、中心部に住む人が増えれば、利便性の高いインフラストラクチャを用いることで、交通量を減らすこともでき、ひいてはよりサステナブルな都市への変化が可能になるだろう。更には、そこに住む人々のそれぞれが、自分の町としてのシドニー中心地区の福利により大きな関心を示し、その

結果としてコミュニティ意識が広がりを見せるだろう。」

こうした認識に基づき、具体的には次のような手段で居住人口を増やし、多様な住戸の供給を促進することが「戦略」として位置付けられている。

- ①居住用途の場合に限り容積率を緩和し、市の中心部やいくつかの特定の地区での住宅開発にインセンティブを与える。
- ②コンバージョンの障害となっている規制を可能な限り緩和し、従来の用途ではもはや需要のない古い建物を居住用途建物にコンバージョンすることを促進する。
- ③各種の業務用途、商業用途、居住用途が交じり合うことを誘導するように、通りや広場の改良工事をコーディネートする。

即ち、住民を呼び戻すことでシドニーの中心地区を活性化し、よりサステナブルな町に変えていく、そのための重要な三つの施策の一つにコンバージョンが位置付けられているのである。

具体的には、上述したような容積率の緩和の他に、建築基準の改正（性能規定化）、開発承認手続きの合理化、コンバージョン等に関する研究への市議会からの資金提供、専門家と地域住民による諮問機関の設置、駐車規定の緩和、更には都心居住に関心を持つ人々が容易にプロジェクト情報を入手できる“Housing Preference Register”制度（住宅嗜好登録制度）の創設といった形で、都心部での新規住宅開発とともにオフィス等の住宅へのコンバージョンが政策的に後押しされた。

このように、業務に偏った従来の都心部を持続可能な「居住都市」に変えていくために、自治体自身がコンバージョンを政策的に誘導しようとしているのは何もシドニーだけではない。より活発なコンバージョンが見られるロンドン周辺では、オフィスを住宅化するコンバージョンに関して消費税の減免措置や資本支出関連の

| | イギリス (ロンドン) | アメリカ (シカゴ) | オーストラリア (シドニー) |
|------|---|---|---|
| 規制緩和 | | 1999年①採光規定：寝室への窓設置義務の緩和 ②防火規定：大断面であれば木造の3階建て以上も許可 ③換気規定：必要換気量を1/2に緩和 | 実施年不詳 ①居住用途に関する法定容積率の緩和 ②駐車場設置義務の柔軟な運用 ③行政手続きの簡素化 |
| 税制優遇 | 実施年不詳 登録建築物の保存に必要な工事費の一部に対する税制上の優遇措置 1994年 改修工事に対する付加価値税(17.5%)の減免 2001年 居住用コンバージョンに対する投資が税の控除対象となる | ・下記の補助金を受けて不動産評価額が増加しても、固定資産税等が23年間は据え置かれる。 | |
| 補助金 | ・イングリッシュ・パートナーシップがハウジング・アソシエーションのコンバージョン事業に対して実施。 | ・工事費の20%を市が出資(TIF地域のコンバージョンが対象) | |
| 備考 | ・市当局は計画許可の条件としてアフーダブル住宅の設置を求めていることが多い。 | ・上記の補助金を条件として、低所得者用住宅の設置や職業訓練施設の併設、あるいは工事の際に女性やマイノリティの作業員を一定の割合で雇用すること、などが求められる。 ・改修後の建物から収益が上がったときには、出資者(シカゴ市)に配当する必要がある。 | ・都心部再活性化政策の3本柱の一つにコンバージョンが位置付けられている。 |

図2 世界の大都市でのコンバージョン促進施策

免税措置、駐車場設置義務の撤廃、更には一部工事への公的資金の投入といった政策誘導が見られるし、アメリカのコンバージョンの中心地シカゴでは、不動産事業税の据え置き措置や採光規制緩和等の手段でコンバージョンを促進しようとしている。(図2)

日本でのコンバージョンの進め方

さて、日本である。東京都心部では「2003年問題」と言われるオフィス床の供給過剰現象から、既に住宅としての賃料の方がオフィスの賃料よりも高く設定できる(このことを「レントギャップが発生している」という)エリアが広がりを見せ始めている。海外の先例にならえ

ば、オフィスから住宅へのコンバージョンを促す市場環境は整いつつあると言える。しかし、コンバージョンを健全な形で促進していくためには、いくつかの課題が残っている。

第一に、都市政策上の位置付けという課題。これには、例えば対象となる都市を今後どのような都市にしていこうとするかについての思考と議論が必要だ。地域によっては、コンバージョンを推進することで生活者が戻ってくることが望ましい地域もあれば、生活のためのインフラや施設の不足からやみくもにコンバージョンを進めることが望まれない地域もあるだろう。持続的な都市経営という観点から各自治体が政策的意図を明確にすることが強く望まれる。私たちの研究会も様々な機会を捉えて積極的に提

言等を行っていかうと考えている。

第二に、コンバージョンの具体像の提示という課題。日本の都市での空きオフィスビルは個人オーナーによるものが多く、それが日本の市場の特徴だと言われている。私たちの研究会も、機会を捉えてはこうした個人オーナーの意向を聞いてきたが、コンバージョンによってそのビルがどのような住宅になるのか、そこにはどのような人が住むことになるのか、管理上の問題としてどのようなことが想定され、それはどのように解決できるのか、工費・工期はどの程度かかるのか、事業方式やファイナンスはどうするのか、固定資産税はどう変わるのか等の事柄が具体的にイメージできないために、意向をはっきりさせることのできない人が多い。ファイナンス関係の専門家、都市政策の専門家、更には都心居住を望んでいる生活者も同様だろう。だから、コンバージョンを健全な形で推進するためには、何よりもコンバージョンの多様な具体像を提示することが必要であり、そうした意味から私たちの研究会でも複数のモデル設計・モデル事業計画の作業を急いで行っているところである。何とかこの冬までには広く公表できる形にしたいと考えている。

第三に、コンバージョンの行いやすいビルとそうでないものを見分け方の確立という課題。これに関しては、先ず、用途変更に伴う建築基準法、消防法、東京都安全条例等の法規制とそれへの対応可能性を明らかにする必要がある、私たちの研究会でも既に細かなチェック・リストを用意している。

また、オフィスと住宅とでは、台所や浴室の設置等、給排水設備の内容が大きく異なることから、主として配管スペースの確保可能性が、コンバージョン適性評価の大きなポイントになる。殊に、階高が小さいビルでは住宅への変更計画が立てにくい場合も出てくる。これに関しては、圧送方式の利用による横引き配管の省ス

ペース化等の技術適用がコンバージョン適性評価の結果を変える可能性もあり得る。

他に、既存オフィスビルの耐震性能や床の遮音性等も、コンバージョンの工事費を増減させる重要なファクターである。

さて、これらの課題はすべて極端に困難な課題とは言えない。コンバージョンの意義を理解し、それを積極的に推進しようとする意志が存在するならば、比較的短期に決着のつく課題だと、私は考えている。多くの関係者がこれらの課題に果敢に取り組むことで、新しい時代の都市居住環境形成に貢献されることを心より期待している。

*1：本稿は、建物のコンバージョンによる都市空間有効活用技術研究会編著「コンバージョンによる都市再生」(日刊建設通信新聞社、2002年)中の拙稿をもとに大幅に加筆したものである。

*2：私たちの研究会について

「建物のコンバージョンによる都市空間有効活用技術研究会」(事務局：東京大学大学院工学系研究科建築学専攻松村研究室内)は、日本建築学会建築計画委員会オープンビルディングの産業化小委員会(主査：石塚克彦)のメンバーが中心となって結成された研究会で、日本国内の産官学界からの参加者に海外の共同研究者を加え、合計約40名で研究活動を続けている。この研究活動に対しては、文部科学省より産学官連携イノベーション創出事業費補助金(平成13年度～15年度)が交付されている。

光の都市再生

照明デザイナー 近田 玲子

1 はじめに

光は都市再生にどのように関与できるか。まず、海外と東京における意欲的な試みを紹介し、各都市を通して光の都市再生に向けた関わり方を検証する。続いて筆者が手掛けた光の都市計画プロジェクトの実例を通し今後の課題を探る。

2 リヨンにおける光の都市再生

リヨン市は今、世界で最も夜景の美しい都市のひとつに挙げられる。

しかし、都市の再生が手掛けられる前は薄汚れた裏通りのある、ありふれた地方都市にすぎなかった。あちこちで日常的な交通渋滞が起り、歩道にはゴミが散乱し、広場は駐車場と化して街の景観を台なしにしていた。

リヨン圏では「リヨン2010」という都市基本計画が策定されていたが、1990-92年の作業で見直しを行い、青（河川）の計画、公共空間および緑の計画、光の計画、公共交通の整備基本計画などの方針と、都市の全体計画との整合性が図られていた。

リヨンの再生計画の最も重要なポイントは、車社会の行き過ぎに対応し、地下に駐車場をつくり、広場を人のために解放した点である。広場に新たに噴水を作り、広場空間を本来の姿に戻した上で、歴史的建物と広場に面した建物への投光照明を行い、市民が夜も散策が楽しめる

ような照明計画を行った結果、以前はゴーストタウンのようだった夜の街が再びリヨンのシンボリックな歩行者空間としてよみがえった。

中でも最も光を生かした景観づくりは、街中を流れる川にかかる橋のひとつひとつへの照明である。

昼間は気が付かなかった歴史的な風景が夜には光を受けて輝きを放ち、何の特徴もない橋が繊細なオブジェに一変する。

ジャン・ヌーベルを起用してオペラハウスの外観照明に赤色を使うなど、これまでのヨーロッパの街並にはない光による都市再生の大胆な試みも行われた。

市のコンサルタントとして招聘されたジャン・ピエール・シャルボノ氏の話では、設計期間は7ヶ月と、日本では考えられない短期間で再生への決定がなされたという。長期にわたる計画が一般的な、わが日本との差に愕然とした。

印象に残るのは、街路灯やベンチ、ゴミ箱などのストリートファニチャーのデザインを、リヨン市全域にわたって統一して都市イメージを演出したという点である。

中心市街地も街はずれの裏通りも同じデザイ



近田 玲子

ちかだ れいこ

1946年 埼玉県生まれ
1970年 東京芸術大学美術学部卒業後、
照明デザインに従事
1986年 近田玲子デザイン事務所設立
現在に至る

ンにしたことで平等な市民意識が生まれ、ゴミの散乱や照明器具などの破壊行為が劇的に減ったと言う。

郊外部と都市部を一体的に考える公共空間整備手法は、維持監理の容易さと経済性にも優れ、利点は多い。

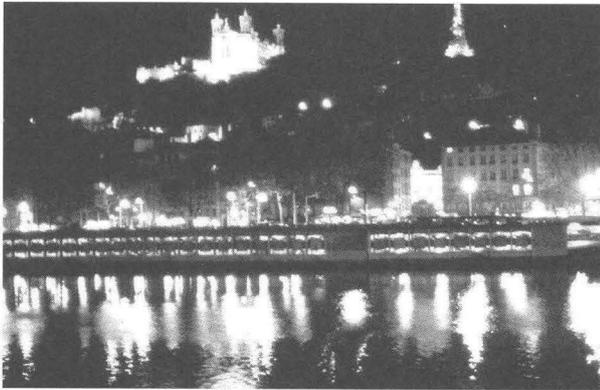


写真1 リヨン夜景
街の中央に流れるローヌ川の向こうに旧市街が広がる。

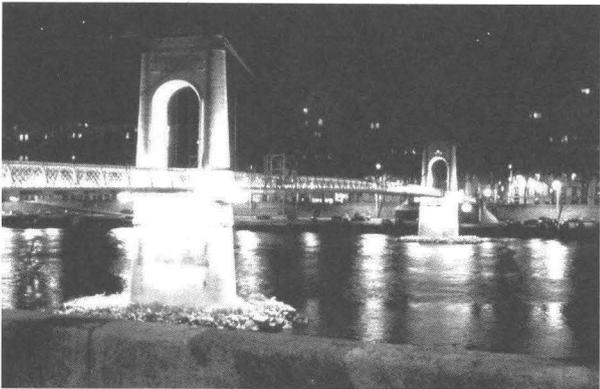


写真2 ローヌ川にかかるコレージュ橋の夜景



写真3 レビューリック広場
広場の大部分は時間によって様々に変化するジェット噴水で覆われている。水面と建物をライトアップし、居心地の良い広場空間を作っている。イベント時には木の床をはって利用する。

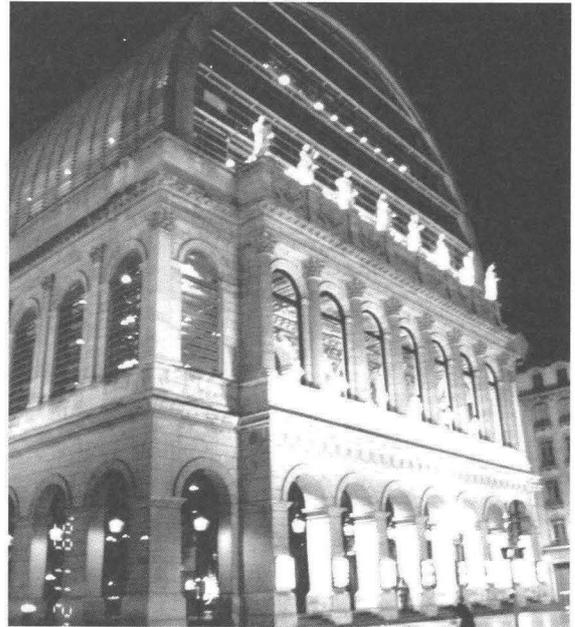


写真4 ジャン・ヌーベルによって改装されたオペラ劇場。舞台入り口などに設置されたカメラを通して、オペラ座に入る人の流れを電気信号に変え、屋根を赤く染める光の強弱に変える。

3 東京における光の都市再生

2003年、東京都心に次々と都市再生プロジェクトが完成した。

共通しているのは、24時間都市を表看板に掲げ、光を都市再生を図るための重要な手段と位置づけている点である。

(1) 丸の内

オフィス街でありながら、高級ブティックや話題性の高い高級レストラン、みやげ話になるライブなイベント広場を設けた点が成功し、来訪者は引きも切らずに多い。

東京駅に隣接していることから、新幹線の車窓からも丸の内と分かるようになった。

新幹線の待ち時間、列車の乗り換えのわずかな時間でも、東京駅から地下道を通って旧丸ビルの建物に入り、日本の首都・東京の表玄関を垣間見ることが出来る。

ビル内のショッピング街やレストランが大

にぎわいなのは、街の形や雰囲気が一目でわかり、地方から来た人にとっても入りやすいからであろう。

以前は、蛍光灯の窓あかりだけの排他的な夜景であったが、再開発後は高層の頂部のライトアップなどにより、中に商業施設があることを印象づけている。



写真5 季節に応じたイベントが展開する新丸ビル吹抜け空間。



写真6 新丸ビル1階のデジタルオブジェ。人が自由に手を触れて遊ぶ。

(2) 六本木六丁目

オフィスや住宅の再開発が多い中、ここでは商業施設、美術館、映画館、野外劇場、展望台など、エンターテインメントな部分を充実させている。

オーナーである森ビルの強力なイニシアティブの下に、機能を複合化し、さらに高い密度で集積化しているのが特徴である。

これからの新しいビジネス街は、オフィスばかりが並ぶものではなく、住む、働く、遊ぶ「文化都心」として整備すべきであると、再開発のコンセプトに掲げることで、行政や地権者を引っ張り、けやき坂通り、地下鉄と連続するアプローチ通路や広場の問題を解決した。

パブリックな交通手段としては、地下鉄だけで、交通の便が良い場所とは言えないにもかかわらず、オープン以来訪れる人の数は減る気配がない。

これまで芸能人や外国人が遊ぶ特別な場所であったあこがれの六本木を、気軽に行ける街に変えた再開発事業の功績は大きい。

特徴的なのは、街全体にエンターテインメント性を持たせた光の計画である。

アフターファイブにはオフィスの堅さを消した六本木ヒルズ森タワー、けやき坂コンプレックス、グランドハイアット東京、六本木ヒルズレジデンスなどの建物を中心に、各建物を結ぶアーケード、広場、庭園、屋内空間から半屋外、屋外空間とそれぞれの場所の個性を発揮しながら、遊び心をかき立てる華やかな夜景が展開されている。

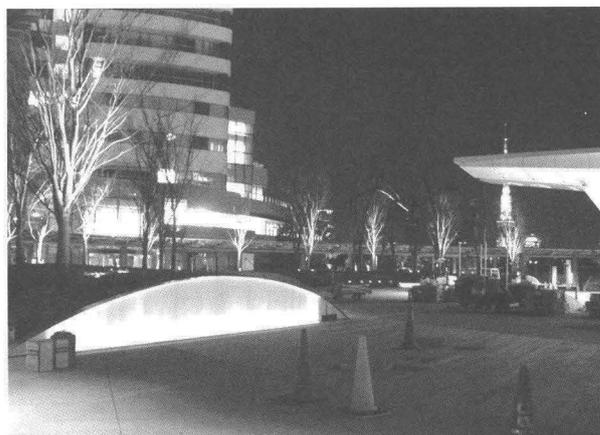


写真7 六本木六丁目

4 光の都市計画

4. 1 JR品川駅東口再開発

JR品川駅東口は、かつては海岸であったが明治時代に埋め立てられ、旧国鉄の貨物ヤードとして利用されてきた。

昭和50年代から使われないまま放置されていたこの場所の一部が、1984年に興和不動産に売却された。1987年に国鉄の民営化を契機に、都心部公有地の無秩序な開発を抑制する再開発地区計画制度が導入され、その後の都心の大規模再開発の先駆けとなった記念碑的な事業である。

1999年に品川インターシティ、2003年には港区の街路事業として整備された品川セントラルガーデン、同年個別所有10社による品川グランドコモンズが竣工した。

この街の特徴は、事業主体と着工時期が三つに分かれている三つの事業として再開発された点である。

筆者は品川インターシティと品川セントラルガーデンの全体照明計画、品川グランドコモンズの中の分譲住宅棟である品川Vタワーの照明計画に携わった。

最初に品川インターシティの設計を始めた時点では、後の二つの事業の計画がまだ具体化していなかった。

しかし、大規模歩行者空間を挟んで建設が予定される建物群を含めた一つの街としての夜景を考える必要があった。

JRの車窓や品川駅ホームからの視点、東京タワーから見えるであろう高層部の光の提案、後から工事される大規模歩行者空間からの見上げ、見下ろしの視点を視野に入れた照明提案でなければならない。

オフィスビル主体のビジネス街であることが

ら、特別な光を設置するのは受け入れられなかった。そこで、建物内部の洗面所や廊下を温かい光色にすることで建物の特徴付けた。

また、駅から続くペDESTリアンデッキが、地域の人々の通勤、通学の通過動線としても重要な場所であることから、深夜の通行に対しても安全であるように配慮すると同時に、緑豊かな歩行者大空間を眺めることができる明かりを設計した。

二つの大きな建物群に挟まれた大規模歩行者空間は、均質な森と変化する道で構成された「みちもり広場」である。

この歩行者空間の照明は、「みち」の連なりに沿った床埋込み照明と、「もり」の葉陰をつ

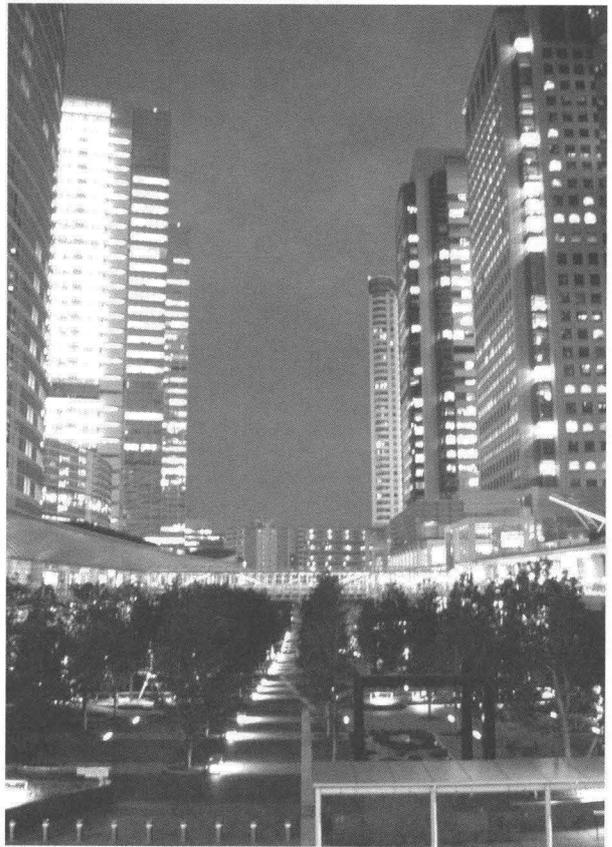


写真8 JR品川駅前夜景

左から、品川インターシティ、品川セントラルガーデン、品川グランドコモンズ。



写真9 品川セントラルガーデン歩行者大空間夜景



写真10 品川セントラルガーデン歩行者大空間夜景

くるスポットライトによって、ランドスケープのリズムをより強調する光の流れを作った。

完成後、モノレールで羽田から浜松町に向かう途中に、品川インターシティの印象的な夜景が見えるのを発見した。全く想定していなかった方角から街が見えるのに気が付いた時、JR品川駅前という視点に止まらず、東京を、連続した一つの都市として捉える必要性を強く感じた。

4、2 東雲チャンネルコート

江東区東雲の運河沿いの16.4haの土地に、2005年までに都市公団と民間3社による約6,000戸の賃貸、分譲住宅が建設される。

都心居住の可能性を追求した高密度集合住宅6街区の内の2街区が、2003年7月に街開き

を迎えた。

全体の景観照明に関わった我々は、街路、緑道の照明は言うに及ばず、建物の外観、外廊下、2階デッキ広場など、全ての共有部分を含めた照明を手掛ける絶好の機会を与えられた。

6,000戸の住宅を包む建物群とそこに住む人が生活する新しい街は一つの都市の縮図であり、照明計画は、一つの都市の光の計画を作ることと同じであった。

光の計画のコンセプトは、にぎわいがあり、人の気配が感じられる光環境にすることである。

お祭りやフリーマーケットなどが計画されている中央ゾーンS字街路には、ポール灯を立てずに両側の建物壁面に街路照明を取り付けた。

照明とランドスケープ、サインとの協働作業で、座面に地区表示サインを入れた光るベンチを作り、緑道のあかりとするなども、新しい試みの一つと言える。



写真11 東雲チャンネルコート夜景

景観にリズムカルな明るさを作っているのはプライベートテラス。外部の居室としてガーデニングなどが楽しめる。テラスの間接照明は景観照明として重要な役割を果たしている。



写真12 東雲チャンネルコート住宅棟から中庭デッキと歩行者専用道路を見下ろす。中央のカーブした道路の両側には、店舗が入る予定。



写真13 歩行者専用道路



写真14 車道に沿った建物外周の夜景

一つの街という意識を持てる様、建物の共用部の光を含め街全体に光源の色を暖かい色に統一する提案をしたが、建築家の建物イメージと合わない街区がいくつか出てきて、結果としては、電球色、白色と建物毎に2種類の光色となった。しかし、大きなスケールで見ると、この程度の差はむしろあって良かったと感じた。

心残りなのは、街区の周囲の都市計画道路の照明である。

街全体の光の計画では暖かい光色にして、照明柱のデザインもシンプルな形にしたかったが、江東区の管理に移管されることから、白い光源の江東区仕様のポール灯に決められてしまった。

道路照明は街の夜景観に大きな位置を占めているにも関わらず、東京では各区毎にデザインや光源が決められていて、変更できるかどうかは担当者頼みでしかない。

省エネルギーで質の高い光を提供する光源や器具の技術革新が日新月异で進んでいることから、10年に1度見直しをしてはどうかと思う。

5 おわりに

東京には、今も次々と新しさを競い合う街が誕生し続けている。

光で着飾ったぴかぴかの新しい街が出来上がるたびに、周辺の街が古い街へと蹴落とされ、商店街が衰退していく。

こうした悪循環を目の当たりにするにつけ、東京にこそ、全体の都市計画を踏まえた、1つの都市としての光の計画が求められていることを痛感する。

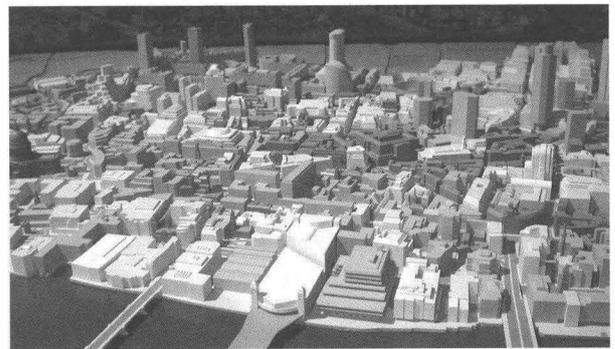
都市再生を都市模型で考える

森アーツセンター世界都市展プロジェクトリーダー 矢部 俊男

都市計画を考える時、図面と同時に模型を用いてプランをたてることは、古今東西で行われている手法でした。図面や地図だけで都市全体を考えるには空間的なイメージを描きづらいため、それを補完する役目として模型が作られました。この時よく用いられたのが、木製や石膏で作られたソリッドモデルと呼ばれる模型です。しかし、このソリッドモデルは、空間認識力が訓練された専門家であればそのスケール感を理解する事ができますが、専門家以外にはそのモデルを都市の模型としてイメージする事が難しい、というのが現実でした。原因として、ソリッドモデルは建物の階数や空間的な情報（この場合、自動車や緑地、あるいは建物の種別などという2次情報）をもっていないため、模型の世界の約束事を認識できないということが挙げられます。専門家集団のみで都市計画を行ってきた時期はそれでも良かった訳ですが、再開発や住民参加型の都市計画を行う必要が生じた現在では、より理解のしやすい手法を検討する必要がでてきたのです。

その切り札と期待されたのがCG（コンピューターグラフィックス）という技術でした。都市計画および建築の分野では、この技術の導入が1990年代前半から盛んになりました。しかしCGは、実際にやってみると非常に多くの専門知識が求められたため、私自身、「建築、都市計画をやるためにCGをやる」のか、「CGをやるために建築、都市計画もやる」のか判らなくなるくらい、CGの研究に専念した時期もありました。

森ビルでも、六本木ヒルズのプロジェクトを進めるにあたり、港区全体のCGを作成し、研究した時期もありました。しかし、実際に製作してみると、様々な問題が発生したことを覚えています。当時のコンピューターの能力に起因するのですが、作業効率が悪く、生産性の高い



ロンドン、フランクフルトのソリッドモデルの模型



矢部 俊男

やべ としお

1962年3月2日東京都生まれ。東海大学工学部土木科卒業。大手道路会社、建築コンサルタントの会社を経て、1998年 森ビル入社。模型や映像の企画・制作を手がけ、都市計画に携わる。

プレゼンテーションができないという問題が発生したのです。個体の建築物を表現するには優れたCGですが、都市を表現しようと考えた途端、コンピューターに負担がかかるという問題がありました。加えて、コンピューターと人間のインターフェイスの役目を担うモニターにも問題がありました。一般にビデオ映像の解像度は、640×480です。(640×480個の点の色の違いで構成される画像・動画。当時から現在もそう変わらないのですが、動画は一般的にこの解像度の画像を1分間につき30枚連続投影して作成するため、1分の映像を作るには1800枚必要となる。)しかし、この解像度では鮮明でないため、コンピューターの一般的な画面とビデオボードで表現できる限度の高解像度モード、1280×960で作成するというのが通常です。この場合は、640×480の画像に対して4倍の計算処理時間を必要とするため、一般的には動画にすることはできません。印刷ではより高解像度の出力は可能ですが、時間も対数的にかかっていくという現実が問題となりました。

CGの世界ではこの作業をレンダリングと呼ぶのですが、実はこの前にもう一つ、モデリングという作業があります。これは、建物や地盤などのデータを入力する作業です。この作業は熟練と特殊技能を要するため、人員の確保が大変で高コスト構造の要因ともなっています。また、機材の性能を主力とする技術であるため設備投資も続ける必要があり、製作に使用するソフトウェアの投資も続ける必要があります。近年ではパソコンレベルでも高品質のCGを制作できるようになりましたが、それでも高解像度でリアルタイムに動かすには、スーパーコンピューターの力を借りなければならないのが現実です。ハイビジョンクラスになると1600×900という解像度になるわけですが、その情報を処理するためにはより高性能のコンピューターが必要になるという、繰り返しの関係が続

きます。ハイビジョンとはいっても、画面でみる映像は1600×900の色の違う光の点での情報に過ぎないため、都市全体の空間認識が必要な映像を作るには、最新のCGを駆使しても情報不足という現実がありました。美しい空間や建築物を表現する際、CGは大変有効ではありますが、問題のある都市の状況を表現する際、CG技術では情報量が足りないのではと考え始めました。

さらにCGによる手法は計画完成までのプロセスを説明するのが難しく、『なぜそうなるのか』と求められると、返答に苦慮しました。模型では定規を当てれば済むようなことがCGの説明ではできなかったのです。

このような事の積み重ねの結果、改めて模型に立ち返り、都市模型の研究を始める事となったのです。



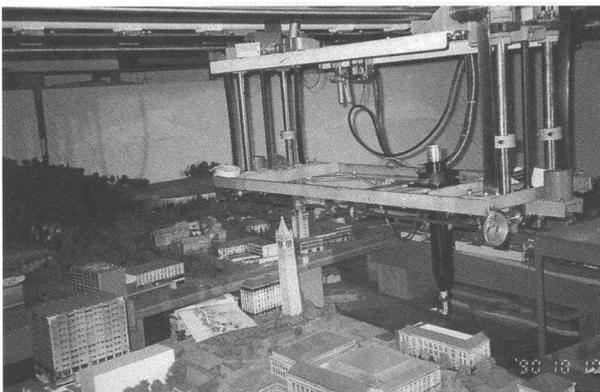
CGで作った銀座

都市模型の開発のきっかけ

1990年代の前半、CGを始めたころの私は、都市計画のプレゼンテーションにおいて模型はいらなくなると、本気で考えた事がありました。しかし、東京大学都市工学科教授であった伊藤滋先生に出会い、なぜ模型が必要かを学んでから変わりました。さらに、カリフォルニア大学

バークレー校の環境シミュレーションラボにおいて、模型を使った都市計画のプレゼンテーションやシミュレーションを行っている現場を見学し、模型を製作するだけでなく、プレゼンテーションする方法についても研究するようになりました。

環境シミュレーションラボには、シュノーケルカメラと呼ばれるシステムがありました。これは、巨大な模型に対し潜望鏡を逆さまにしたような機材を設けて視点を下げ、模型の中に入り込む事のできるシステムです。このシュノーケルカメラシステムは1970年代の前半に開発された撮影装置で、のちに、映画「スターウォーズ」の最初の作品に使われたものでした（X翼の戦闘機が谷間で飛行するシーンなど）。模型は、サンフランシスコの中心市街地が約1/1200で作られたもので、港湾部の再開発や中心市街地の景観検討に使われていたとのことで



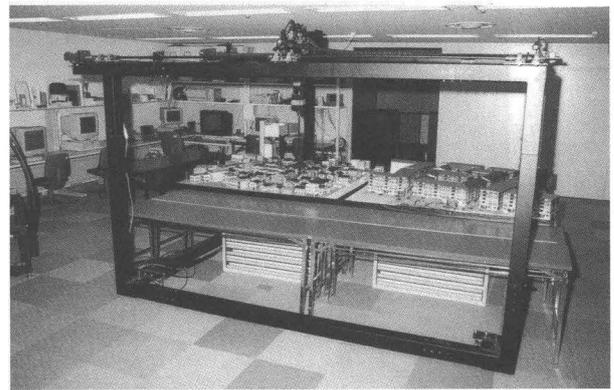
バークレー校にあるシュノーケルカメラ（1970年代製）



サンフランシスコ中心市街地の模型

した。しかし、私が見に行った時はすでに完成から20年近く経過しており、あまり使われていない状態でした。

このとき御一緒した東京大学都市工学科の小出先生と、このシステムを当時の日本の先端技術で再構築したらどうなるだろうと話したのがきっかけとなり、伊藤先生、小出先生、そして森ビルの共同開発による、日本版のシュノーケルカメラシステムが完成したのです。



日本のシュノーケルカメラの写真（1990年代製）

シュノーケルカメラシステム開発当時、模型はソリッドモデルを用いていたのですが、リアリティを追求するために建築模型を使って撮影やシミュレーションが行われていました。建築模型の精密なものは、窓枠をコンピューター制御されたレーザーカッターでくり抜き、リアリティを追求するというもので、模型職人達が丁寧に作る、いわば芸術品であり、大変費用がかかるものでした。

プロジェクト内容が決定した建物であればこうした芸術作品のような高価な模型を作ることでもできますが、シミュレーションという事前の段階で使用するには高価すぎるという問題がありました。また、大規模な都市計画プロジェクトの場合、自分の建物だけ考えていればよいというわけではなく、「建築物を含むいろいろな物の複合体である都市」という表現が必要となってきました。従

来の建築模型の手法で都市全体を作った場合、莫大なコストがかかるため、ここで新たな都市模型の開発が必要となったのです。

都市模型の開発

スタイロフォームとよばれる発泡スチレン材を熱線カッターで整形し模型をつくる手法は、従来からあります。この手法は、手軽にソリッドモデルがつかれるとうことで、学生からプロの間まで、広く普及しています。しかしこれはソリッドモデルであるため、表現力に欠けていました。

あるとき仕事で、商店街のシミュレーションのために模型を作らなければならなかったのですが、時間がなく大変タイトなスケジュールで困っていました。そこで、撮影してきた商店街の写真のスキャナーで取り込み、写真の歪みを補正し、ソリッドモデルの縮尺に合わせた画像をプリントアウトし、その紙を両面テープでスタイロフォームのボリュウムに張り付けたものを製作し、これをビデオ撮影するという、インスタントな方法を思い付き実行しました。この技術はマットペインティングという、映画の背景に使われる手法とよく似ています。急場しのぎで思いついたアイデアでしたが、この模型は、ビデオを通してみると実にリアルに見える



初期の都市模型

ことが判明しました。今日ではたいした事ではないと思えるのですが、1994年当時は、コンピューターで画像加工やカラープリントするということが、やっと一般化してきた時代でした。当時、模型職人は模型のみ、CGの研究者はCGのみ、といった状況でした。私は、CGを勉強する過程で画像修正処理の技術を取得していたことが幸いし、CGの技術を模型づくりに役立てる事ができました。

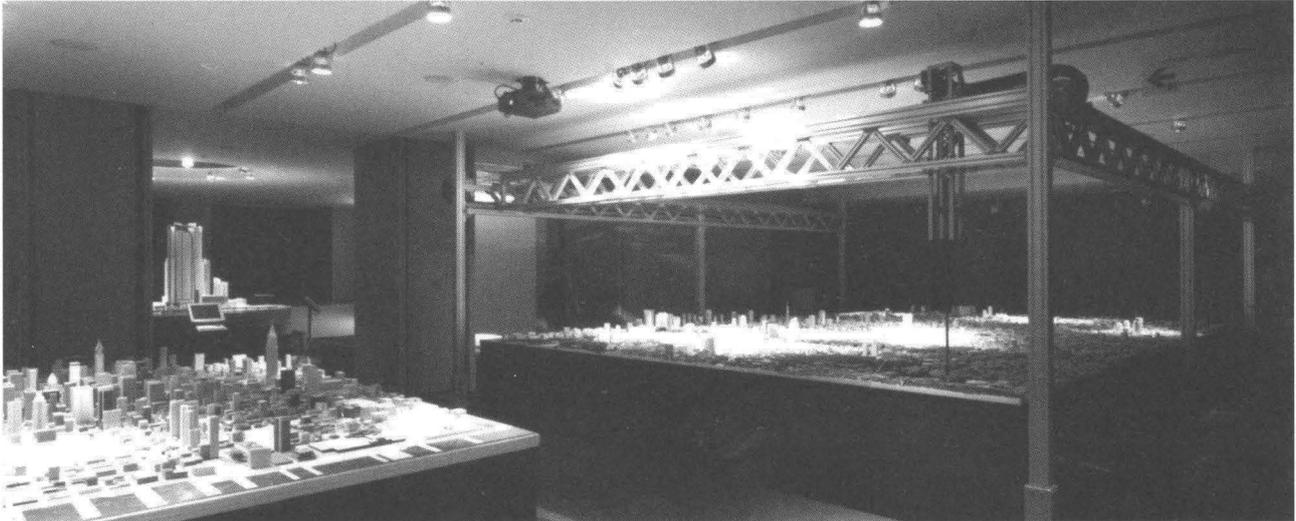
こうして、従来の模型の製作方法にCGの技術を組み合わせることにより、都市模型の技法は大きく発展することになりました。



銀座の都市模型

都市模型はなぜリアル?

ビデオカメラを通して都市模型をみるとなぜリアルなのか、ご説明します。写真画像が貼られただけの都市模型は、建築模型と比較すると簡素な作りなのですが、ビデオを通すと圧倒的にリアルに見えてくるのが特徴です。理由は、写真の場合、陰影が自然に表現されているということと、写真や印刷の細かさをビデオカメラが分解できないということにあります。表面が平らであっても、陰影によって凹凸が表現されていると、リアルにみえてきます。この手法は、CGの世界でもテクスチャーマッピングという手法として使われていますが、モニターで見る



六本木ヒルズインフォメーションセンターの1/1000港区模型（右奥）と1/1000ニューヨーク模型（左手前）

場合、貼り付ける写真がモニターの解像度と同じか、それ以下であるため、リアルさに欠けるわけです。また、高解像度写真を用いた都市模型は圧倒的な情報量を持つ事になり、それらがいろいろなノイズを表現することによって都市らしさを表現しています。

現在の都市模型はなぜ出来たか？

小淵内閣の時、森ビルの森社長が経済戦略会議のメンバーに選ばれ、都市問題を担当する機会がありました。その時、新橋周辺の渾沌とした状況を説明するのに、1km四方の模型を1/1000で製作する必要がでてきました。

今ではたいして大きいと思わないのですが、当時1km四方の模型を製作するという事は、大変なことでした。それまで製作してきた模型は、1/200ほどで、範囲も狭いものに限られていたので、情報収集は楽なものでした。しかし、1km四方の情報収集は大変です。特に鳥瞰で見る事の多い1/1000模型では、屋上の表現が重要となりました。そのため、同じスケールの航空写真を上部に貼り付けるという、現在の手法につながる方法が開発さ

れました。側面については、最初は全ての建物を撮影していましたが、たくさん撮影しているうちに建物の表面にはパターンがあるということがわかり、建物のテクスチャーを系統別にデータベース化することにより、「それらしく見せる」方法が確立されました。

都市間比較

こうして新橋の一部を製作した後、今度は港区全体を作ろうという事になりました。その後さらなる試行錯誤が繰り返され、港区模型が完成するに至ったのです。この模型は港区の現状がすぐ理解できると評判になり、限定公開ながら、たくさんの見学者が訪れました。

このとき、港区をマンハッタンのミッドタウンと比較するとどれくらい違うのだろうかということが話題になり、マンハッタン・ミッドタウンと東京・港区の比較から始まり、各大都市の都市構造の問題点について、同スケールの都市模型で比較しながら検討するという考えが定着したわけです。

都市模型の展示

最初の都市模型はプロトタイプを経て2000年に完成しましたが、初めての一般公開は、オランダのロッテルダムにある国立建築博物館でした。日蘭修好400年の展覧会へオランダの要望で出展する事になり、ロッテルダムにおいて3ヶ月間展示されました。展覧会ではこの都市模型が主要な展示物であり、多くのオランダの人たち観てもらうことができました。

その際に、オランダの子供達を対象として、都市計画の手法を用いたデザインゲームを実施し、都市模型を中心とした新たな展開が生まれました。



山形の都市模型を使ったデザインゲーム



山形市の1/1000都市模型とシュノーケルカメラシステム

山形のまちづくりセンター

山形駅近くの霧城セントラルという高層ビルの23階に、山形市の施設で都市計画を啓蒙するまちづくりセンターができることになり、そこに山形市の中心市街地の模型を作成し、シュノーケルカメラシステムと共に納品することになりました。都市模型をヘリコプターで体験できる施設づくりのお手伝いをしたのです。

それがきっかけとなり、山形において「まちづくりデザインゲーム」というコンサルティングを実施することになりました。これは、都市模型の技術を応用して子供や一般の人たちに都市計画の体験をしてもらうゲームだったのですが、こうした一般向けのワークショップにおいても、空間認識の際、都市模型は大いに役立ち、都市を題材にいろいろなテーマのデザインゲームを実施することができました。

現在の日本の義務教育では、都市計画について勉強をする機会が大変少なく、総合学習においてわずかに実施される場合が多いようですが、「衣・食・住」という、生きていくのに大切なキーワードのうち、「住」に関する教育が子供達に不足している事を、常々感じています。こうした問題意識からデザインゲームを思いついたわけです。もし都市に関する教育をきちんと子供達に受けさせることができたならば、20年後の都市は変わるかもしれません。都市やデザインの教育に熱心なオランダでは、子供達への「住」に関する教育が進んでいます。洗練された町並みはその結果ではないでしょうか。

「世界都市展」

2003年、六本木ヒルズがオープンするにあたり、最上階のギャラリーで世界の都市模型を集めて比較し、今の東京の問題点を見つめよう

という展覧会を行う事になりました。この展覧会に際し、東京とNYの都市模型を新規に製作しました。前回製作した港区の都市模型が陳腐化したからではなく、よりエンターテインメントを持たせるためにより広範囲の東京模型を製作する事になり、山手線の内側ほぼ全域をカバーする、8km×11km四方の1/1000の都市模型が完成しました。同時にNYはマンハッタン島を同スケールで南端より89丁目まで、4km×11km四方の大きさで製作しました。従来の都市や建築の展覧会では、都市計画家や建築家といった、人物やその作品にスポットをあてた展示が多いのですが、今回は都市そのものにスポットを向けるという、新しい試みの展覧会でした。2003年4月24日から9月21日まで実施されたこの展覧会には、約30万人の人々が訪れ、普段目にする事のない巨大な都市模型を見学しました。

また、2000年版港区都市模型は、主催者側からの招待を受け、地球の裏側で開催されているサンパウロ国際建築デザインビエンナーレ（2003年9月14日～11月2日、ブラジル・サンパウロ市）へ出展することとなりました。日系人の多いブラジルでは、現在の東京を精密に表現した模型が話題となり、数百の展示が並ぶ中、関係者および専門家から「必見の展示物」と称されました。



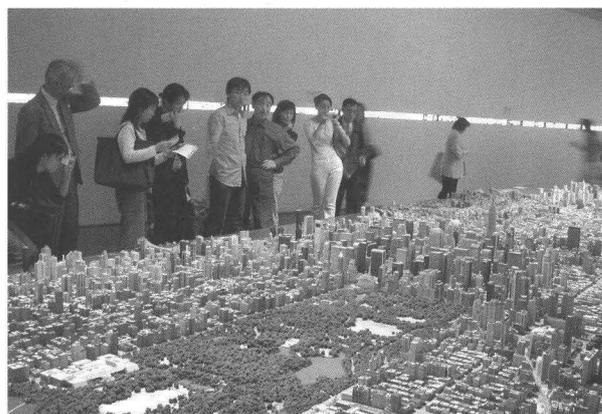
東京模型（「世界都市展」）

おわりに

ヨーロッパの街に行くと、市庁舎の中にその市の大きな模型があるのをよく見かけます。多くは木製ですが精密につくられ、時にはその街の歴史を感じたり、未来を感じさせられたりすることがあります。

都市模型はその時代の都市を記録する物であり、都市の未来を表現する道具だと私は考えます。残念ながら日本では、そのようなケースはまだ少ないと言えるかも知れません。都市問題が複雑化する中、それを解決する一番の方法は、教育と啓蒙活動であると私は考えます。都市をリアルに表現する都市模型は、時にはエンターテインメントであったりもしますが、たとえエンターテインメントであったとしても、都市に興味を持つきっかけになればそれでいいと考えています。

都市をつくっていくには、人々の理解と協力が重要です。物事の解決の最初に話し合いのテーブルにつくという表現がありますが、都市再生においては、まさに都市模型が、そのテーブルとなるのかもしれません。



ニューヨーク模型（「世界都市展」）

名古屋市の都市再生

名古屋市住宅都市局都市再生推進部都市再生推進課長 炭 与志昭

はじめに

目下「都市再生」ばかりで、再開発、市街地整備、さらにはエネルギー、防犯、保育所にいたるまで実に多様な解釈を包含し、重宝され、頻用されています。

本来「再生」という言葉は「役に立たなくなったもの」「死にそうなもの」を、「蘇らせる」「改めて機能を付加する」といった語感があります。日本の都市、まして名古屋市に「死にそうな」イメージや逼迫感があるでしょうか。次の手が待望されるといった気運にはあると思いますが、それにしても「再生」という語感からは距離があるような気がします。

閉塞感でいっぱいのご時勢に、わりと耳障りが良く、しかも前向きな響きも感じさせるせいでしょうか、……それにしても、むしろ意識的に未整理のまま「再生々々」と使われているような気がします。

2003年4月から市役所住宅都市局に新たに都市再生推進部・都市再生推進課が創設されました。組織発足には、こうした時運みみたいなものに乗じたところがなかったとはいえません。しかし、発足後から逆襲を受け、しばしばこの「都市再生」の看板に翻弄され、講演や執筆の声掛りがひきもきりません。本稿もそうした流れの一環にあり、ある程度同じネタの「再生」となるのは、ご容赦いただかねばなりません。また、字義通りの「再生」では、原稿にならないので、目下流行の「都市再生」にすり寄りな

がら、名古屋市版の課題にすりかえになるのもご勘弁いただかねばなりません。

1. いま、なぜ「都市再生」か

最近の国における都市再生の動きは、都市の活力をより高めることにより、競争力を強化する動きであると捉えられます。その動機になった背景として都市再生本部事務局によって整理された資料ができています。

まず、日本の世界における競争力ランキング。スイスの国際経営開発研究所によりますと、1997年17位だったのが、年々ランクを下げ、2002年には30位で、この間台湾、中国、韓国に逆転されています。特に東京の状況が強調され、株式市場への外国企業の参入、金融センターとしてのシェア、アジア地域航路のシェア、アジア主要港での地位、都心から空港のアクセス、起業/廃業比率、圏域の環状道路整備状況、高度商業地の賃料・地価などなど、年次で他都市とりわけアジア諸都市と比較して東京の相対的地位低下がいろんな指標で、紹介されています。



炭 与志昭

すみ よしあき

1950年石川県金沢市生まれ。1979年名古屋大学工学研究科博士前期過程終了(建築学専攻)。同年名古屋市入庁、計画局都市景観室、総務局交通空港対策室、住宅都市局大曽根北都市整備事務所、同拠点開発推進室等を経て2003年4月より現職。

こうした危機感を背景に2001年3月「緊急経済対策」がとりまとめられ、その最大の目玉として「都市再生」が登場しました。都市再生本部が内閣に設置され、事務局が設置され、本格的に始動します。

2. 「都市再生」の施策体系

——都市再生本部の動き——

一口に「都市再生」といっても、最初に体系ありき、ですすんできたわけではないので、複雑な様相を呈しています。図1は都市再生本部の動きで、主に3つの流れに整理できます。

①都市再生プロジェクトの推進（上列）

②民間都市開発の促進（中列）

③全国都市再生の促進（下列）

①は前述の動機に沿ったプロジェクトを指向していますが、防災拠点やゴミゼロなど従来型の都市開発で包含できなくなった新手の課題が並びます。これまで5次（～03年1月）にわたって決定され、本市関連分としては、大都市圏における環状道路体系の整備（環状2号線、第2次決定）、国有地の戦略的な活用による都市拠点形成（名城・柳原地区、第5次決定）の2つがあります。

②は民間都市開発促進を念頭に「都市再生緊急整備地域」指定を中心とする流れで、都市再生特別措置法の制定、都市再生推進本部の法上

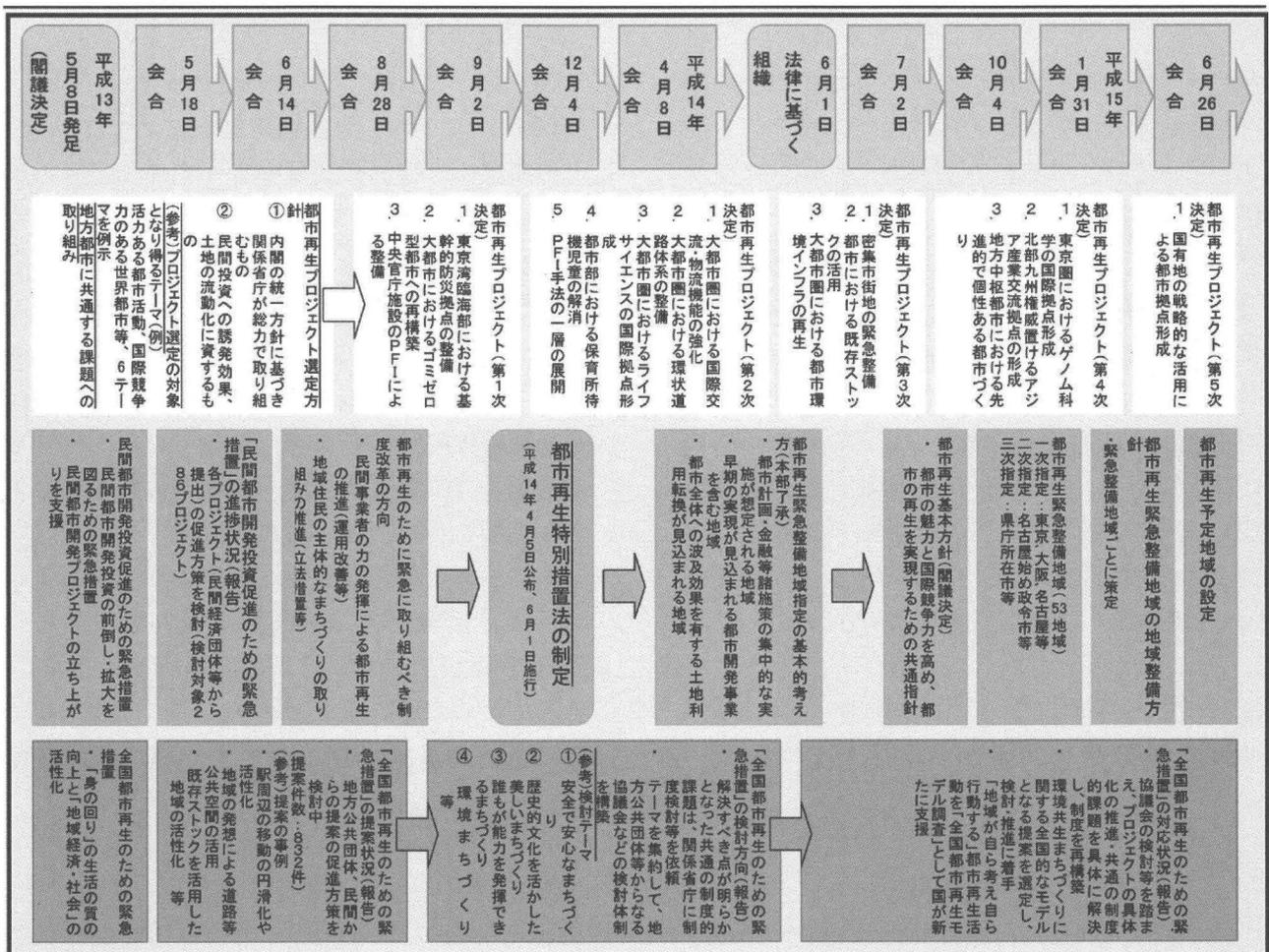


図1 都市再生本部の動き

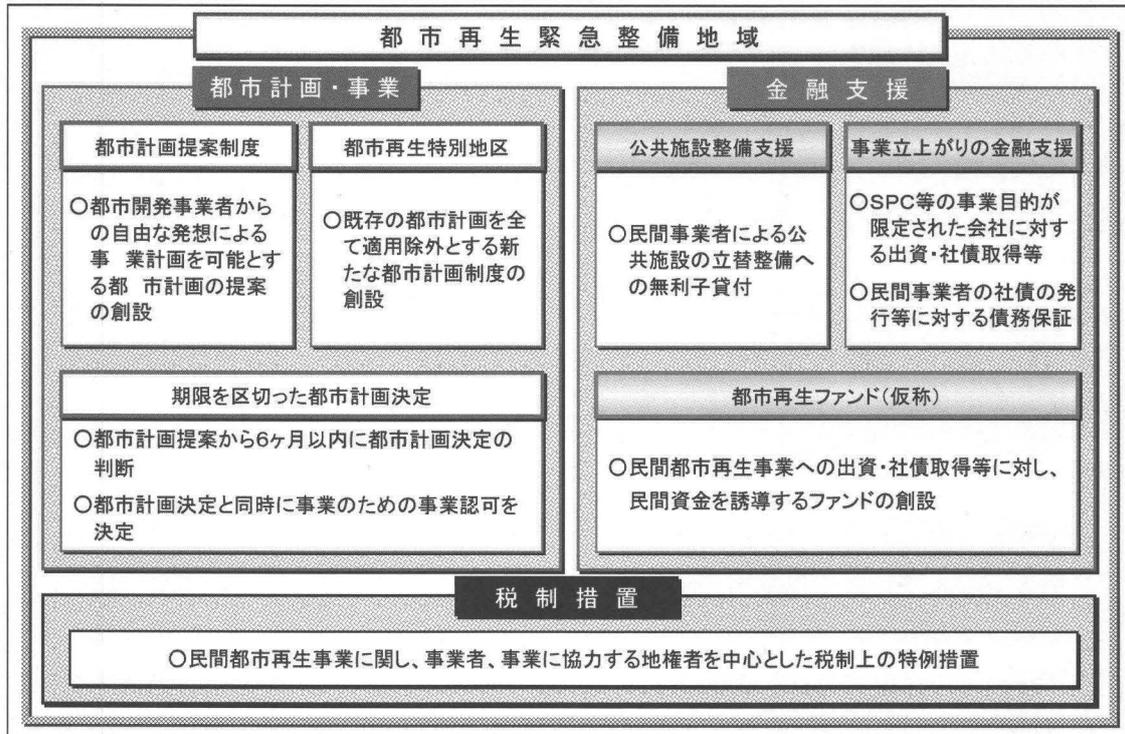


図2 都市再生特別措置法の基本的枠組み

の位置づけを含み、図2のように都市計画と金融支援両面での意義が表現されています。3次にわたって計53の6,100ha余りの地域が指定を受け、本市でも「名古屋駅周辺・伏見・栄地域」(348ha)、「名古屋千種・鶴舞地域」(24ha)、「名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域」(56ha)が指定されています。

③は「身の回り」の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るため、「稚内から石垣まで」のキャッチコピーで打出されたいわば全国版で、先ごろ「全国都市再生モデル調査」で、市町村や民間団体、NPO等から取組みが募集され、今後の新たな施策展開が期待されています。

3. 名古屋市の「都市再生」(1) ——広域アクセス生かす名古屋駅——

名古屋市も死にそうかどうかは別にして、活性化の起死回生策が待望されています。前述のように都心部は都市再生緊急整備地域の指定を受けており、「都市全体の波及効果」が期待され、

「都市再生」が強く意識されています。

1999年12月、名古屋駅直上にオフィス棟、ホテル棟の2棟の超高層タワーをもつ、延べ床面積約41万㎡のJRセントラルタワーズが完成しました。駅としての通過点から滞留の場をめざした「複合立体都市」をコンセプトとし、立地メリットを最大限に活かした、百貨店、オフィス、ホテル、レストランがオープン以降、好調裡に推移しています。都市内の集客地図を塗り変えたにとどまらず、近県周辺都市にも大きな影響を与えたといわれています。

タワーズと名駅通を挟んで「名駅四丁目7番地区優良建築物等整備事業(仮称豊田毎日ビル)」が進行中です。都市再生特別地区として、全国第1号の事業者提案がなされ、2003年2月都市計画決定されています。延べ床面積約20万㎡、高さ247mのオフィス、商業を中心とした超高層ビルが2007年春に完成予定です。

また、名古屋駅至近の牛島南地区においても、2007年の完成をめざして市街地再開発事業が進行中で、オフィスを主体とした延べ床面積約



図3 JRセントラルタワーズ

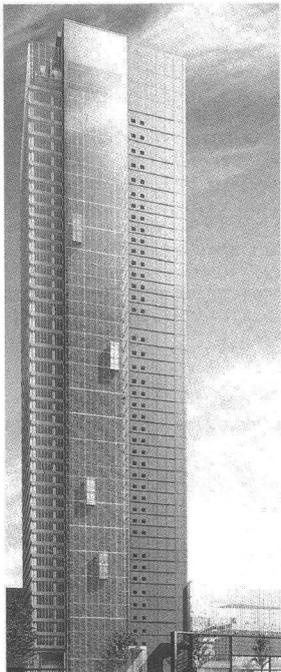


図4 仮称豊田毎日ビル

14万㎡、高さ約180mの超高層ビルが出現します。さらに、センチュリー豊田ビル（旧都ホテルからの建替え、約3.6万㎡、2002年12月完成）、豊田毎日ビルの南側には「三井ビル南館・東館の建替え計画」が公表されるなど駅前近傍はその様相を一変する勢いです。

これは駅前の主要建築物が1950年代後半～1970年代前半に建設され更新時期を迎えつつあること、中部新

空港からの直通鉄道、名古屋港との西名古屋港線での接続など国際的な玄関口、広域的な交通結節点としての優位性が高まっていることが主因と考えられます。また、時限的性格の強い都市再生緊急整備地域指定も、タワーズに端を発した開発連鎖の追い風になっているものと考えられます。

名古屋駅から南約1kmに位置する笹島地区（「さしまライブ24地区」、面積22.1ha）は大規模貨物駅跡地の土地利用転換による先導的な

都市拠点の形成を目標に土地区画整理事業をはじめとする事業を実施しています。「国際交流・歓迎拠点」をテーマに、地理的特性を活かした整備を駅地区との連携を図りながらすすめるとともに、愛・地球博のサテライト事業実施をステップとした継続的なまちづくりが検討されています。

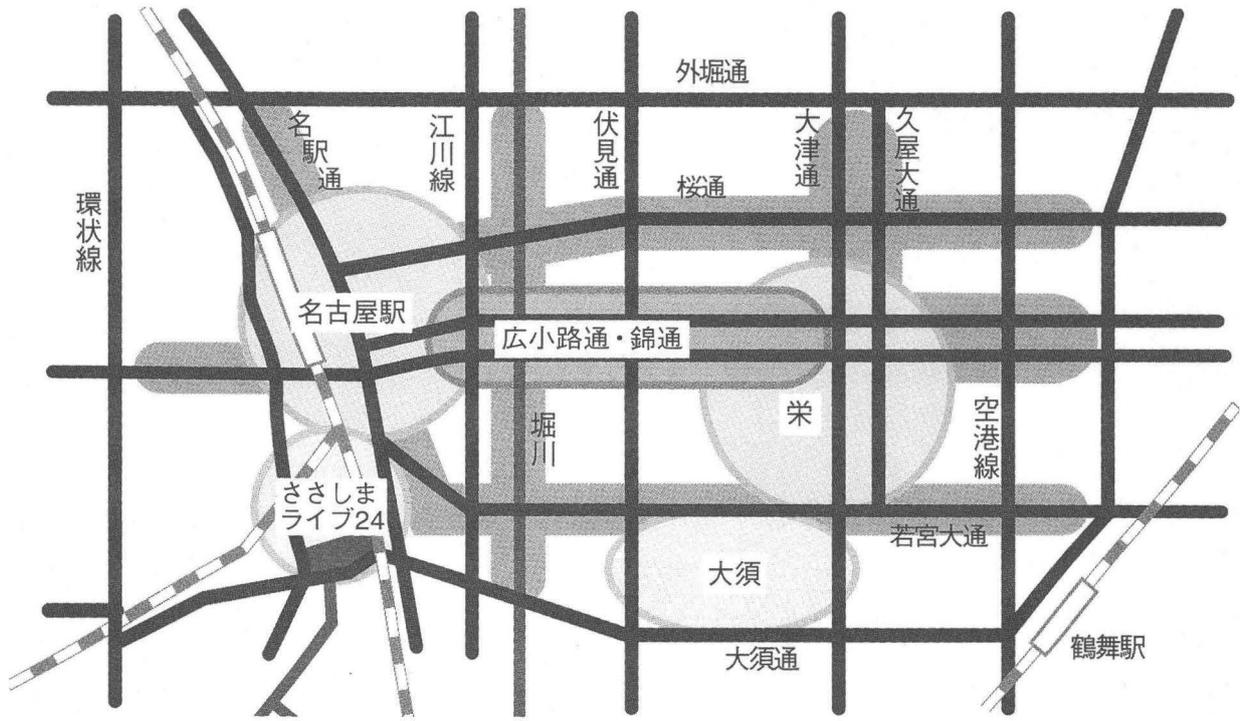
こうした名古屋駅周辺地区の動きは、東京の「2003年問題」になぞらえ、「名古屋版2007年問題」として取り沙汰されています。2007年を機に賃貸オフィス床が大量に供給され、オフィスの空洞化が懸念され始めています。もうひとつの「全国版2007年問題」は団塊の世代が60歳にさしかかり、定年退職によってオフィスワーカーが減少し、床需要を減退させるというものです。しかしながら、駅周辺では堅調な床需要が続いており、むしろ市外も含めて、駅から距離がある地区において、その影響が心配されています。

4. 名古屋市の「都市再生」(2) ——インフラの強み生かす栄——

栄地区においても多くの開発が連鎖的に続いています。名古屋駅地区との比較における危機感のあらわれ、との声も耳にしますが、その嚆矢は市立中央高校跡地開発（ナディアパーク、



図5 オアシス21



都心部将来構想「都心構造図」

図6 都心部将来構想における都心構造

1996年完成) と思われます。1989年「世界デザイン博覧会」を機に構想され、公有地信託制度を活用したデザインセンタービルとビジネスセンタービルからなっています。ナディアパークは施設自身の吸引力もさることながら、周辺エリアの回遊の核として「人の流れを変えた」効果が高く評価されています。周辺での飲食店の出店・改装ラッシュ、新規アパレル店舗進出、近接する百貨店や大須地区との「連担」は“栄ミナミ”という新たな地区イメージを定着させました。特に、南大津通への路面型ブランド店の相次ぐ出店は、地元のミキモト、安藤七宝(クロイゾンスクエア)も含めブランドストリート化し、个性的で洗練された「歩行者軸」として変貌を遂げつつあります。

2002年10月オープンの「オアシス21」も地域の回遊の拠点として、新しい立体型公園のコンセプトで整備されました。栄地区の“要”に位置し、地上、地下、上空の重層的な歩行者動

線を魅力的な仕掛けで積層させた複合的な都市施設となっています。地下の大広場と店舗、バスターミナル、緑の地上公園、大屋根(「水の宇宙船」といった要素を周辺街区と有機的につないで圧倒的な集客性を獲得しています。オープン以来、1年で1,300万人が来訪し、栄地区の新ランドマークとして定着しています。形態や構造の特異性から「水の宇宙船」ばかりが目を集めますが、地上公園、地下の大広場という本来の公園機能が人気を支えていると考えられます。

この事業化の契機は1986年に遡ります。当時、栄公園と隣接する県文化会館とNHK名古屋放送会館の老朽化と施設拡充のための建替えを機に、両施設と公園の敷地を交換し、それぞれ「広場ゾーン」「文化施設ゾーン」として再整備したものです。20年の長期にわたりましたが、当初の企図は十分達成されたものと思います。

周辺でも名古屋三越「専門館」(市街地再開発事業2005年3月完成予定、延床面積約7万㎡)、松坂屋新南館(優良建築物等整備事業2003年9月完成、延床面積約2万㎡)の大型増床、丸栄本館・名古屋パルコの改装といった百貨店の動きを中心に、名古屋東ビル新築など民間再開発が相次いで進行しています。

こうした開発の流れを眺みながら現在名古屋市では『都心部将来構想』(計画期間2003年度～概ね20年間)を策定しています。これは、都心部として一体的に認識すべきエリアを長期的な視点に立った将来都心像として、主として市街地の整備・改善等に主眼を置いてとりまとめたものです。

「構想」では、商業・業務機能が高密度に集積し、さらにその特性を強化すべき2つの中心核(名古屋駅地区と栄地区)及びそれらをつなぐ広小路・錦通の東西の連携軸が骨格をなす構造を提示しています。すなわち、両地区の動きを二極として捉えるのではなく、連携し、一体的都心の形成を促すことが期待されています。

都心部は経済活力の源泉であり、中心性を高める機能の集積が要求されます。多くの人々が惹きつけられ、来訪し、賑わいを生みだし、時間消費の付加価値が高められなければなりません。しかも、それらが機能的にも視覚的にも移動性においても連続性をもつことで回遊性を高めることを強調しています。

5. 歩く楽しさの復興

——広小路ルネサンスの推進——

構想実現のために、先導的かつ戦略的な取組みが地区別構想の形で提示され、特に、連携軸において「広小路ルネサンス」が打出されています。

広小路がほぼ現在の姿になったのは、万治大火(1660年)後といわれています。基盤割り

の町人地南端にあった堀切筋が大火後、幅3間から15間に拡幅され、当時においては例外的な広幅員道路となり、城下最大の盛り場となったと伝えられています。1886(明治19)年東海道線開通、笹島停車場開設に伴う延伸拡幅を



図7 広小路ルネサンスイメージ図



図8 尾張名所図会にみる広小路(1844/天保15年版)



図9 戦前の広小路(栄停留所付近1938/昭和13年頃)

経、1898（明治31）年にはその停車場から県庁前まで市電が開通、1910（明治43）年にはデパートが初進出するなど、近代化の都市軸として発展してきました。1913（大正2）年には堀川を跨ぐ納屋橋が完工、新しい広小路のシンボルとなり、その後「広ブラ」とよばれるような人出でにぎわいをみせたといわれています。

「広小路ルネサンス」は、名古屋駅と栄を連携するわけですから、論理的には錦通でも成立し、あるいは両方でも構いません。しかし、その象徴性、歴史性、既存の土地利用の状況から錦通ではなく、広小路をネーミングしています。また、「ルネサンス」は単なるノスタルジー指向ではなく、歴史性を失わず、かつ新しい活性化の試みの舞台と位置づけています。もちろん、軸とはいえ、線的な広小路を限定的に思い描くのではなく、ある程度の奥行き、広がりで見えざるべきと考えています。

事業のスタートにあたって「歩くたのしさ」「地上のにぎわい」の2つが、スローガン化されています。このためには、自動車との折合いを整理することが不可避で、現状のように道路機能の中心が自動車交通である限り、楽しさにもにぎわいも生まれません。各地で試みられ始めたトランジットモールがひとつの解答ですが、これほど広幅員、長区間での実施事例はありませんし、自動車交通が卓越する都心部分でのネットワークをどのように再構成するのか、広がった歩道空間をどう活用していくのか、大きな課題が横たわっています。

また、沿道に楽しさがないと歩く動機になりません。しばしばマダラ・マバラと揶揄されるように沿道の連続性も、「人の流れが先か、そのための環境づくりが先か」という何千回も議論してきた難題に帰着しますが、試行錯誤を繰返して取り組むことになりそうです。幸い広小路には歴史性を感じさせる建造物がいくつか残っており、その活用も欠かせない課題です。

専任の組織も発足し、事業としての取組みが始まっていますが、まずは広小路誕生から350年、開府400年にあたる2010（平成22）年がこうした課題解決に向けたさしあたってのタイムリミットになります。

参考資料

『都市再生と新たな街づくり』 2003.4.(株)エクスナレッジ、『ESPLANADE vol.66』 2003.4.(株)INAX、
<http://www.kantei.go.jp/jp/singi/tosisaisei/sanko/kadai.html>

オルタナティブな都市と環境の蘭学事始 ～大学都市ライデン逍遥記～

オランダ国立ライデン大学

文学部日本学研究所客員教授（九州大学芸術工学部助教授） 藤原 恵洋

1. はじめに 連携しあいながら個性を 際立たせる都市と大学

2003年9月、オランダ社会は新たな年度を迎えた。政治中枢都市のデン・ハーグでは恒例の第三火曜日（今年は16日）の正午過ぎ、ベアトリクス女王を迎えた国会の開会式が多数の市民の歓喜の声に包まれ行われた。

北側に十数キロ隣接するライデン市（南ホラント州）でも、8月後半くらいから新入生の姿が見えだし、9月になると私が所属するライデン大学も本格的な新年度となる。前年度に知遇を得た歴史芸術学部建築史都市史研究室のメッキン教授が監修する「比較世界建築研究（COMWAS）」の第2回シリーズもいよいよ第二週から開講される。北ブラバント州に位置し、実践的な建築設計教育で名を馳せるアイントホーヘン大学建築学部と協同したユニークな大学院修士課程レベルの交流講座である。

さて私が文学科学省在外研究による10ヶ月間の滞在先として当大学に着任して以来、約半年が過ぎた。大学や研究環境の違いだけではなく、社会そのものをかたちづくる仕組みや価値観がずいぶん異なるオランダで滞在研究をすることが、多彩な側面から私の専門分野である建築や都市の問題に新鮮な視点を投げ込んでくれることとなった。

この地に立つ誰もが好きと好まざるとにかかわらずオランダ流の生き方に直面せざるをえな

い。時間と手間をふんだんにかけ生み出されてきた社会構造とその運営の仕組みは想像以上に独自のものとなっている。世界を股にかけた貿易商たちの遺伝子により生み出された合理主義、新教カルバン主義が裏打ちする歴史的な人間理解の態度、積極的移民受け入れによるカオティックな多民族・多価値・多文化型社会、こうした要素が混濁しながら徹底したフラット社会を登場させ、現代にみずみずしくいきづいていく。さらに、こうした社会特性の背景と前提には、1000年も前に低地にたどり着き、みずから求めみずから創出した国土涵養の歴史と自信が潜んでいる。

それは聞きしにまさるものであった。詳細は後述するが、大学院生たちと机を並べることになったこの講義にもまたきわめてユニークな構想がふんだんに盛り込まれており、拙論の端緒としてこのゼミナールの様子を実況中継しておきたい。本格的な大学院クラスのゼミを参観する初めてのことになる。

9月22日午後、メッキン教授のもとに10名ほ



藤原 恵洋

ふじはら けいよう

1979年 九州大学卒業
1982年 東京芸術大学大学院修了
(建築理論)
1988年 東京大学大学院博士課程修了
(建築学・工学博士)
1992年より九州芸術工科大学で教鞭を取る。(2003年度九州大学に統合)
現在の専攻は建築史・芸術文化論
2003年度 文部科学省在外研究員となる。

どの受講者が集う。十分に時間をかけたガイダンスと自己紹介が始まる。

社会人アドナンは実務歴の長い建築コンサルタントで、忙しい身をさいて2つめの学位修得のために参加したという。各国からの留学生も多い。ロシア、中国、アメリカとここには国境も政争もない。世界の建築と都市を水平思考で比較論考することが共通の関心事である。

しかし冒頭より波が立つ。文学部地理学科の若い博士修得者（オーバードクター）のアレックスが、都市の形成過程を機能主義や消費のパラダイムだけを見てきたのでは、と強い疑問を呈してみせる。早速、メッキン教授も受けて立つ。同じ博士候補生のエリックが上手に議論を回収しながら、この講座の真骨頂とも言える比較考察の意義を再確認してみれば、と軌道修正をはかる。そして4時間……。インターナショナルな参加者によるミニ・シンポジウムの様相を見せながらはじまったゼミの今後の成長が期待されよう。

2. ライデン大学日本学研究所への邂逅

自己紹介を兼ね、私が現在所属するライデン大学日本学研究所との出会い、さらにはこの研究所の概要をトレースしておきたい。

元来、私の専門分野は建築史・都市史分野であるため、現地情報に詳しい知人達からデルフト工科大学を推薦されることが多かった。しかし、私の関心はある地域やある時代において成立し意義を有すると感じられた建築が、他地域においてはどうだったのか、これらの相違や同位を比較研究することで、より精緻な建築の評価作業に還元していくといった比較文化の視点に強く影響されてきた。当地でも日欧交流史をベースにしたうえで（1）19世紀西洋社会がどのような日本建築観を得ていたのか、（2）

その基盤にはどのような建築・都市に関する情報の流通があったのか、そして（3）それらを近代西欧社会がどのように受容し増幅させながら日本建築への理解を社会的に深めていったのか、この3点に関する基礎史料を概括したいと構想したのだった。そこで、日本学研究を足場にしながら（1）～（3）を教えてくれる史料を探索したいと考え、数年に渡りヨーロッパ全土における日本学研究所の動向の事前調査を進める中、歴史的蓄積と現代における日本学研究所のマネジメントの立場から本学を選択したのだった。その結果、本年3月から10ヶ月間の文部科学省在外研究でライデン大学文学部日本学科に併存する日本学研究所に所属することとなった。

当学科はよく知られていることだが、世界最古の日本学研究所と言ってもよい。1855年に Johan Joseph Hoffmann（ヨハン・ヨセフ・ホフマン 1805-1878年）が当大学日本・中国学科教授に任命されたことに端を発し、現在までヨーロッパでも有力な日本学研究所の地位を維持していると言える。先のオランダ国立民族学博物館館長でもあった W.R. Van Gulik（ウィレム・R. ファン・ヒューリック）教授の知遇を得たことから、さらにデン・ハーグにある王立公文書館蔵の連合東インド会社時代の建築史料、ロッテルダムに創設されたオランダ建築協会（NAI）の膨大な建築図面や建築図書群を知らされることとなった。さらには北部のフローニンゲン博物館東洋陶磁研究部長として東西交渉史研究に活躍されている Chrstiaan J.A. Jörg（クリスティアン J.A. ヨルグ）博士との交流からは、描かれた建築や居留地、風景の分析を通し、遙か16世紀にさかのぼる東西の影響関係を教示いただいた。

3. インターネット社会と ふれあいコミュニケーション

ヨーロッパの小国だと考えていたオランダに、私が知りたいと思っていた関係情報が予想以上に眠っていたのである。

これらの史料の所在先の情報は、インターネット化が進展するオランダでは容易に入手できる。合理主義精神に富み、新しい文化や事象の獲得に抵抗のない国民性のためか、インターネットの小道具としての普及率は発信・受信の双方に見るべきものがある。

公共機関のみならず企業や民間機関のホームページ開設状況も良く、最も広範なエリアで利用されている探索用Googleから、各地の公共・民間の双方に及ぶ歴史史料所蔵状況の探索と確認におよぶことも少なくない。

全国九割以上を結んだ有線テレビ局によるインターネットの展開を機に、電話の自由化が拍車を掛け、私も着任してすぐに、現地プロバイダーに加入した。

大学は、講義シラバスや年間スケジュールといった主要情報から、毎週単位で展開していく講義開設情報や博士論文公聴会といったコンテンツラリーな連絡掲示までインターネットで提供している。教授と受講学生の質疑応答や指導用にも随時用いられている。学内での私の最初の用意は、総合図書館に行き、図書館利用カードを作成することと、学内ネットワークに加わることであった。

ただし、オランダではこうした手続作業が期待通りには進まない。寸暇を惜しんで働くのを当然と考えている私たち日本人にとっては、じっと待つことが強いられ、社会的な事由は後に少しずつ知らされたものの、インターネット社会の合理主義を支える人間の作業がじつにオランダらしい。

2ヶ月ほど経過した後、ライデン大学コミュニティネットワーク（ULCN）への登録完了を知らせる封書が自宅に届いた。Uアカウントを利用すれば、講義用スクリーンへのデジタル情報の発信Uメールの利活用、総合図書館の目録探索、学内横断によるソフトウェアの利活用等ができる。

私の招聘者ファン・ヒューリック教授の研究室も思ったよりコンパクトで、文献が整然と壁の書架に並ぶ他は簡素なインテリアとなっている。インターネットでの相互連絡網が定着しているためか、余計な紙資料に埋もれることもない。しかし、先生方の姿はいつも目の前にあり、それぞれがじつによく相互交流をはかっている。



ライデン大学文学部日本学科及び日本学研究所
通称ヘット・アルセナール（弾薬庫）とオランダ人たちは呼ぶ
建物を再利用。

文学部日本学科は、19世紀初頭に建てられた旧爆弾庫を1981年に再生して使用しており、巨大なガラスの天窗を載せた中庭はまたとないロビー空間を生み出している。日に何度かのコーヒーパウゼともなれば教官陣も学生たちも籐製椅子にかけ、思い思いに集まる。ファン・ヒューリック教授がこの場で話し込む姿が目立った。私とのミーティングもこの場を利用する。講義後に続く学生からの質問にも、自販機のコーヒーをお互い片手にこの場で賑やかに答えていく。ファン・ヒューリック教授は近年、ベルギーのルーヴァン大学と連携した日本学教育用

の新たなJLLプロジェクト (Japanologie der Lage Landen) を立ち上げたが、このロビーでの密なコミュニケーションが企画の進展には有効だったに違いない。

デジタル社会の高度利活用と顔の見えるふれあいコミュニケーションの均衡のとれた様相が私には強い印象となった。

4. 都市と建築のオランダ・モデル

前世紀、いわば世界が二度の大戦と市場経済を通じた相互影響の緊張と緩和を繰り返した中であって、オランダはどのような都市と建築を生み出してきたのだろうか。

今、私が目の当たりにするキーワードは以下に述べる3つである。これらのめくるめく構造が発揮する世界への影響力は日増しに大きくなっていくだろう。21世紀の成熟社会づくりへ向け、この小さな国から発信されていく独創的な実践とその成果の波及効果は、ダッチモデルあるいはポルダーモデルの呼称でつとに知られている。

(1) キーワード①: Alternative

(オルターナティブ: 豊かな選択肢)

20世紀の資本主義過程の中でも、生産至上主義から半身ずらし、むしろそのあがり福祉や人々の自己実現にどう生かしていくのかが、オランダでは長らく社会全体の大テーマとなってきた。

身近な例をあげよう。私の大家氏は、日本で言えば働き盛りの団塊世代に属するが、彼はすでに40代前半でリタイヤ(退職)、一年間の大半を世界遍歴の旅に充てている。文化人類学者や私のようなフィールドワーク研究者も舌を巻くほど、洋の東西を幅広く見聞しながら歩いてきた。私は彼から「仕事は神から与えられた罰なのだから、自分のように早く退職することが望ましい。ところで君はいつまで働く必要がある

のか」と問われた一瞬を忘れることができない。

改革カルバン派のプロテスタント達のみずからの額に汗しながら創出してきた国土(くに)づくりの物語は、眼前に広がる美しい牧地と田園、さらには中世遺構をふんだんに残した都市(まち)がよく示している。さらに注目すべきは、みずからの人生を熟慮したうえでの暮らしの哲学なのだと思う。オブリゲーション(責務)やオブセッション(強迫)としての仕事であってはいけない。よりみずからの生を豊かに享受するには旅をするに限ると大家氏はのたまう。出会うオランダ人の生き方は、こうした暮らし哲学があふれているように思えて仕方がない。

いくつもの道程が選択肢として可能なのだということであらためて私は思う。

(2) キーワード②: Social Design

(社会全体のデザイン)

オランダ20世紀最大の建築家は、H.P.ベルラーヘ(Berlage)にほかならない。歴史主義建築の解体と創造的再生を主導しながら、合理主義者としての側面が新たな合理主義・機能主義デザインとしてのDe Stijl(デ・スティール)を導き、表現主義者としての側面が、アムステルダム派、ロッテルダム派といった象徴的・隠喩的建築デザインを生み出した。

しかし、このベルラーヘの心髄こそ「マルクスの孫の孫」というあだ名に反映された社会全体のデザインをめざす役割であったに違いない。

アムステルダムの中枢に位置する株式取引所は、ベルラーヘの代表作である。資本主義の砦とも言えるこの建物の設計に当たり、ベルラーヘは、社会主義に転じようとも市民ホールとして利用されるよう巧みな空間構成と動線計画を行っている。実際、機能を更新した現在は、定期演奏会や展覧会場として市民や観光客の利用度もすこぶる高い。

1902年に制定された住宅法も、かけがえのない国土をいかに万民に共有財として利用

されるための工夫に満ちている。ここでは驚くことに主要な国土の多くは国家の所有下であり、不動産に対し人々が有する権利とは、地上の空間を有効活用していくことになる。集合住宅（ハウジング）や地域計画が行政のみならず都市計画家や建築家にとって重要なテーマとなり続けている。その背景には、構造や材料といった合理主義だけでなく、新たな社会の仕組みや姿をどうデザインしていくかということが最重要課題とされてきた良き国土（くに）づくり・都市（まち）づくりの歴史が潜んでいる。

De Stijlやアムステルダム派たちの作品もよく見ていけば、社会住宅とよばれるプロジェクトの多さが特筆される。

（3）キーワード③：Green

（グリーン：自然の魅力と再生力）

私が住むライデンから北東のアムステルダムへ快速で30分。隣接するデン・ハーグを超え南のロッテルダムへ同じく30分。さらに各駅停車で北海道のような牧地をユトレヒトへ40分。目を閉じてみると私の回りには高密度・高速度の交通網で環状に連携しあった都市群が感じられる。主要鉄道路線には終電がなく、アムステルダムやロッテルダムの深夜から私は何ら問題もなくライデンに帰ることができる。

しかも都市と都市の間には観光写真そのものの広大なポルダーと風車の遠景が堪能できる。花畑、放牧地、水路、森林そして赤レンガの壁に磨き込まれた大きな縦長角窓のローハウスが並ぶ市街地と最新デザインの郊外集合住宅地。これらがリズムを刻むように15分毎に繰り返す。見事なまでの都市と自然のコンビネーションと言うほかない。

この環状都市群の計画配置されたネットワークこそ、21世紀世界の都市問題に解決を与える可能性が最も高いと宣伝されるRandstad（ラントスタット：西部都市圏）である。とりわけ、私が居るライデンから東方に広がる農地

と自然保護地区の広大な緑地はグリーンハートと呼ばれており、たとえ人口73万のアムステルダム、59万のロッテルダム、ハーグ44万、ユトレヒト23万をひとたび離れば、絵のような美しいランドスケープと簡単に出会える。しかもこの緑の中心は各都市を覆うように広がり、都市のいたずらな膨張と連続を防ぐ緩衝帯としても機能している。ここには一極集中も肥大もない。

アムステルダムを経済と金融、ハーグを政治外交、ロッテルダムを貿易と生産産業、ユトレヒトを交通と流通に峻別した役割分担と世界最高の整備率で連結された高速道路（しかも高速料金は無料）網と無数の水路や空路の国土的インフラストラクチャーが相互に作用しながら、連鎖都市をひとつの巨大な生きもののように機能させている。

ライデンも含めた中小都市のサブネットワークが加われば、720万人口を数える北ヨーロッパ最大の経済圏にも至る。グリーンハートはこの中央に位置し、定期市の農産物や都市住民のレクリエーション空間の供給を行い、同時に多自然型の動植物生息地として驚くほど濃い緑空間を提供しつづけている。

灰色のエネルギー（従来）から緑のエネルギー



湖・湿沢地・河川・運河・小路が見事な水のネットワークを生み出し、排水・舟運。レクリエーションにたっぷり用いられている。

ラントシュタットの中心、グリーンハート一帯を望む。

ー（自然力）利用へ。政府関係機関のホームページには、こうしたキャンペーンが重ねて登場する。全国に900基ほど残された風車の役割は、現代社会のエネルギー問題に予兆を与えたと考えてよい。実際、新たな二枚羽根、三枚羽根の巨大な発電用現代風車が北海沿岸に屹立する姿はオランダの揺らぐことのない将来への生き方を象徴している。



ライデン市の西門モルス門に隣接するプット風車
再生され現在稼働中である。元来16世紀の有名な画家レンブラントの父親の所有であった。

5. みずから創りみずから育てる 生活哲学

オランダ人は有史以来、みずから国土（くに）を創り出し、みずから国家と都市（まち）の仕組みを育ててきたと言えよう。車窓から眺め楽しむ牧草地の地面下には、常時排水を管理コントロールするパイプ装置が埋設されており、自転車路を散策すればそれらのキュービクル（配電盤等）が濃緑色でデザインされ隠れて配置されていることがわかる。

老人世帯や単身老人も含め人口の半数以上がインターネットにアクセスできており、欧州随一の接続率を誇る。2003年-04年オランダ公式ハンドブックを手に入れば、政府から地方公共機関や無数の非営利組織のウェブサイトが紹介され、「詳細はどうぞこちらまでお問合せく

ださい」と示される。ハイテクと対面型コミュニティの見事な調和がこうした社会システム全体の中に見られる。

環境や社会を維持運営することが、旧来の保守管理や継承ですまされるのではなく、創造力あふれるくにつくりやまちづくりを積極的に行い、同時にそれらを育みながら高い次元でコントロールしていくことなのだと言われる。しかも何気なく、気取らずに、見えないところまで手をかけて、である。都市も大学もじつに創意工夫されながら、新たな時代におけるその役割を磨き続けている。学ぶことがあまりにも多い。私の近代へ向けての相対化の試みに良き思索の場がもたらされたと感謝している。

星が丘テラスにおける街づくりの実践

星が丘テラス 総合プロデュース

株式会社テック・アールアンドディス 常務取締役 高木 洋実

星が丘テラスの開発テーマは “街づくり”

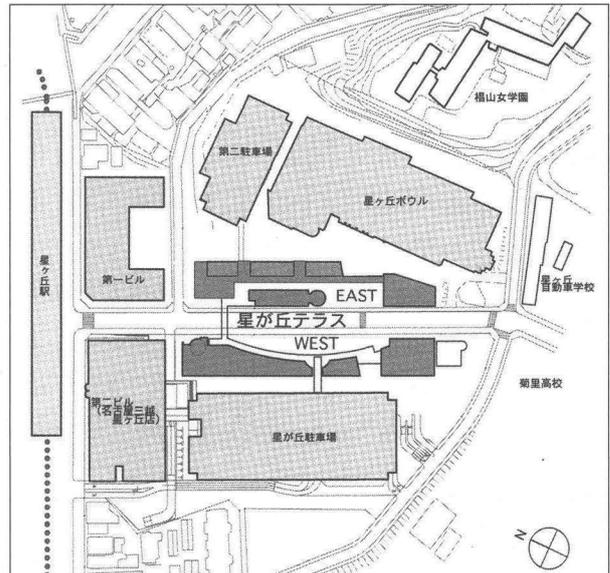
2003年3月、名古屋市千種区星が丘に商業施設・星が丘テラスが誕生した。

地元で不動産賃貸業、レジャー施設の運営等を営む東山遊園株式会社の永年の思いが結実したのである。星が丘は昭和30年代に拓かれ名古屋有数の環境を誇る住宅地として今日に至っているが、郊外型商業施設の進出が進む中で、星ヶ丘商店街と名古屋三越星ヶ丘店による星が丘の商業的吸引力が相対的に弱まってきていた。そこで開発者である東山遊園が地元星が丘への貢献、地域活性化を牽引する方法として選択したのが、商業機能による街づくりであった。星が丘テラスは、ショッピングをしてそのまま帰るといった自己完結型の施設には留めなくなかった。開発テーマである街づくりのポイントは星が丘のもつ環境特性と違和感なく調和する施設づくりであり、地元地域、お客様、テナントとの様々な関わりを持ちながら星が丘にふさわしい商業施設として成長していくことが狙いであった。

星が丘の環境要素との融和

◆街に開かれたオープンモールの採用

元々都市の商機能は門前町や街道筋に路面の店舗が連なり商店街を形成したものが原形である。しかし効率的に集客し気候の変化に左右さ



公道を挟み、東西2棟から成る星が丘テラス

れることなく快適にショッピングできる人工的な空間づくりが主流になってきた。ここでは四季の移ろいや地域特有のにおいや雰囲気がシャットアウトされた。特に名古屋市は地下街が発達し、従来の路面型商店街がいち早く衰退した都市でもある。名古屋の気候は東京より厳しい。



高木 洋実

たかぎ ひろみ

早稲田大学理工学部卒。
大和ハウス工業株式会社流通店舗事業部、経営戦略室を経て、株式会社テック・アール&ディス常務取締役。
大型商業開発に携わりながら、街づくりを研究。来街者ための街づくりを目指し、商業施設をプロデュース。世界中から優秀な人、物を探し、デザイン・環境を創造。

夏は暑く冬は寒い。星が丘の冬期は強風が吹き荒れる。このような環境の中で、あえてオープンモールを選択した理由は街や自然との関わりをより深くもちたいとの強い思いがあったためである。

星が丘テラスは地下鉄星ヶ丘駅から南に伸びる通称スカイロードに沿った東西の敷地にそれぞれEAST棟とWEST棟を配し、三越星ヶ丘店と連携を図りながら地域需要に密着した商業施設として計画された。星が丘テラスは三越地下を介して星ヶ丘駅コンコースと直結しており、三越とはWEST棟2階でもつながれている。WEST棟には星が丘駐車場が面し、EAST棟側では星ヶ丘ボウル、星が丘第2駐車場と直結している。背後の椋山女学園大学方面からはブリッジでEAST棟に到達できる。学生、レジャー客、近隣住民の方々が自然に星が丘テラスに入り込こんでくる形になっている。

星が丘駐車場は24時間営業である。東西をつなぐ横断歩道橋も24時間使用出来なくてはならない。星が丘テラスには門扉を設けておらず、夜間を含めてフルオープンである。基本的に誰でもがいつでも自由に行き来できる環境にある。防犯に対しては各所に設けられた防犯カメラ、24時間体制の人的警備で対応しているが、これだけで防犯対策が十分な訳ではない。星が丘テラスを利用する人々が常に互いに自分の街、私の庭として捉えられて初めて防犯体制がつくられてくるのである。商店街に人が住まなくなって商店街の安全が崩れてきた例は多い。地域の人々の暮らしが息づくことが街の安



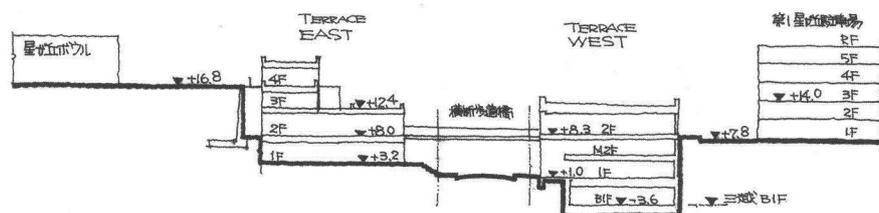
街に対して開かれたイベントスペース

全に貢献していくことを星が丘テラスで実践していきたいと思っている。

◆元々の地形を活用した低層の建築

東西の棟が挟むスカイロードは星ヶ丘駅から南に向かい登り坂になっている。南端までの250m間で、12.5mの高低差がある。また西側の星が丘駐車場は8.0m、東側の星が丘ボウルは16.8mの高さである。全面の道路は上り坂、背後は高さの違う丘であり、ここに挟まれた奥行き狭い敷地が星が丘テラスの与えられた条件であった。歩行者の回遊レベルとして3つの高さに着目した。星が丘駐車場の8.0m、菊里交差点の12.5m、ボウリング場の16.8mである。東棟はこれを基準に各階の高さを設定し、ボウリング場に向かって雛壇状に上っていく。

WEST棟はスカイロードの傾斜に従って店舗の床レベルも合わせてある。1階ばかりでなく2階の通路も道路に平行した勾配が取られている。建物の通路が道路にそって斜めに登っ



周辺地形に合わせた建物のレベル構成

ていくのである。効率性を考えれば斜めの道路に対してフラットな床を取る。しかし建物と通りの間には必ず高低差が生じ、新たに階段やスロープを設けなければならない。建物を斜めにしていくことでこれを解消しようというものである。

EAST棟は4階建てで背後のボウリング場と同じ高さである。しかも雛壇状に道路からセットバックしている。WEST棟は2階建てで道路に沿って登っていく形状である。建物全体が周りの景観を圧迫することのない低層の建物としている。

東西に別れる施設をくまなく利用していただくには公道は大きな分断要素である。課題解決の方法は東西を結ぶブリッジ（横断歩道橋）を架けることであった。坂道を登っていくと星が丘駐車場と同じ高さなる地点には横断歩道を設けた。これで8.0mの高さで東西を結ぶサーキュレーションループが出来上がった。これが星が丘テラスの基準の回遊ルートであり、基軸となる高さになる。このブリッジの架設により、歩行者の安全が確保され、地形的制約のある敷地利用に面的な広がりをもたせることができるようになったのである。このように星が丘テラスは元々この地を形成してきた自然地形をそのまま受け入れ、これを活かすことによって自然な人の移動を誘導し、地域になじんだ、また違和感のない空間を創りだしているのである。

◆街の人々や店舗が主役の商業施設

EAST棟には通り沿いにイベントスペースが設けられ、これに面して大きな階段（グランドステア）がある。イベント時はステージを見下ろす観覧席に早変わりする。イベントが行われていない時は、小さなお子様を連れてお母さん達がショッピングの合間の休憩に利用し、下校途中の学生、犬を連れて散歩がてらのお年寄りもいる。時には高校生達が学校の催し物の練習

をしていたり、夜になるとストリートダンサーの格好の練習場所になっている。スカイロードとWEST棟の店舗の間には小さな芝生広場とウッドデッキが交互に並んだ空間が用意されている。ここも、休憩スペースとして利用され、またワゴンショップや小さなイベントも展開できるよう設備面での対応も施してある。勿論通りすがりの人も利用できる。

夜の照明は店舗が浮き立つように、通路の照度は落として足下の明るさを確保するよう心がけた。また街路灯も一体的に計画している。夕やみに浮かび上がる店舗のディスプレイ、その中でお客様とスタッフのやり取り、ウィンドウショッピングを楽しむカップルのシルエット、こうした全ての風景も星が丘の街を楽しむ人々に用意されたものなのである。さらに店舗の照明は物販店舗の営業終了時間20:00を過ぎてもその後2時間は夜の華やかさを保つためにディスプレイ照明を落とさずに点灯している。深夜でも街路灯はじめ、安全な通行が可能なように照明は残されている。近隣住宅地の生活道路でもあることから、通りに明かりがついていることによって街の安全と安心を維持している。

商業施設に賑わいと華やかさ、楽しさ、活気を与えてくれるのは個々の店舗であり、お客様である。それぞれの個性が発揮される環境づく



道路勾配に沿って傾斜のついたWEST棟

りが、背景となる建物の役割である。星が丘テラスの壁面は白とベージュを基調とした色彩を採用している。あくまで街のキャンバスになるよう配慮している。こうした淡泊な色彩の環境の中で彩りを添えているのが植栽である。店舗ファサードの視認性を遮らないように、また商品が浮き立つように控えめでありながら街に潤いをもたらす配置である。直植えの植栽は各広場のコーナーに、通路との境には花壇を設けた。また東西各棟の通路には寄せ植えのポット、パーゴラには吊りポットを設置し、季節毎の花々が訪れた人々の目を楽しませている。EAST棟低層部では屋上緑化し、上層階からの景観にも配慮している。

お店、お客様、環境が一体となる

星が丘テラスの敷地はかつて平面の駐車場であった。東山遊園は、ここを地元商店街のお祭りの会場として提供してきた。また学区の盆踊りの会場にもなっている。星が丘テラスのオープン後もこれらの地域の催しの会場として継続して利用されている。

建設過程では椙山女学園大学の授業のテーマとして星が丘テラスが取り上げられた。彼女達のアイデアが具体化することも不可能ではない。スカイロードの照明オブジェも彼女達の力作である。このような地元大学とのつながりをさらに進化させていくことも星が丘テラスのテーマでもある。サークル活動の発表や練習の場になり、学生によるチャレンジショップやミニFM局の運営等、活用のイメージは膨らんでいく。近隣各大学との関わりは、市民講座の情報提供等、街のインフォメーション機能としての役割にも及んでいる。

星が丘テラスのイベントスペースは、オープン以降、利用申込が増えてきている。今後、様々な利用可能性も秘めている。地域の主婦

や高齢者の間でも様々なサークル活動が行われており、活動、発表の場を求めている。商業施設も植栽管理、清掃、防犯等の面で地域と一体となった活動の余地はたくさんある。このような試みを通して地域に根づく商業施設を目指したい。

お客様が訪れ、ショッピングを楽しみ、通勤通学の道として、あるいは友人同士での語らいやデートの場所として、日々の生活のひとつまに星が丘テラスが利用されることこそ星が丘テラスが望むものである。

街の施設はこうした地域の人々が親しみと誇りをもって活用できる環境を提供する役割を担っている。お客様や店舗との関わりを通して、施設側も柔軟に対応し、自らも変えていくことも必要である。こうしたハードと運営のソフトが一体に機能していくことが星が丘テラスの目指す街づくりである。

課題は、街づくりの理念と事業性のバランスである。街づくりには相応の費用発生も伴う。必ずしも直接的な収益に還元できない部分が多い。民間企業の収益にも影響し、当然、ジレンマが生じる。開発課程でも街づくりと事業性のせめぎ合いの場面は幾度となく現れた。施設の魅力を高め、リピーターを増やし、売上に寄与するという一次的效果と、地域の人々に親しまれ、誇りに感じられる施設とし



セットバックして設けた空間は市民の憩いの場ともなる

て持続すること、ひいては地域イメージの高揚に役立つという長期の視点も必要である。東山遊園株式会社の構想初期からの“星が丘の街づくり”という理念と使命が貫かれたからこそ、理想に近い形で、円滑にかつ短期間でオープンを迎えることができたと思う。今後の施設運営に於ても理想とする街づくりに向けてその志が貫かれるに違いない。

ファクトシート

名称：星が丘テラス (EAST・WEST)

所在地：愛知県名古屋市千種区星が丘元町16-50

主用途：店舗（物販29・飲食10・サービス7）

地区地域：近隣商業地域、準防火地域、文教地区

前面道路：16m

駐車台数：1474台

敷地面積：(EAST)5,814m²、(WEST)23,024m²、合計28,838m²

建築面積：(EAST)3,255m²、(WEST)2,909m²、合計6,164m²

延床面積：(EAST)6,914m²、(WEST)6,180m²、合計13,094m²

店舗面積：(EAST)5,014m²、(WEST)4,527m²、合計9,541m²

構造階数：(EAST)S・RC造地上4階、(WEST)RC造地下1階地上2階

施工期間：2002年5月～2003年3月

事業主体：東山遊園株式会社

運営：東山遊園株式会社 星が丘テラス

総合プロデュース：株式会社テック・アールアンドディス

基本デザイン：M. Arthur Gensler, Jr. & Associates

工事監理：株式会社服部都市建築設計事務所

施工：株式会社竹中工務店名古屋支店

〈自主研究〉

金山駅及び周辺地区における施設整備と土地利用等の変化に関する調査

(財)名古屋都市センター調査課研究主査 山田 隆

1 調査研究の概要

名古屋都市センターの立地する金山地区は、戦災復興土地区画整理事業により都市基盤の整備が完了した後、金山駅の総合駅化、金山南ビルの建設などを契機に変化をしてきた。今後、平成17年度には地下鉄4号線の全線開通による環状線化、平成17年度には中部国際空港の開港などにより、金山地区はこれまで以上に交通結節点としての重要性が高まることが考えられる。こうした中、平成17年度を目標に金山北地区の整備に着手し、金山地区はさらに変化することが予想されている。

こうしたまちが変化する過程において、施設整備が地区に与える影響を検証する必要があるとの考えから、今回以下の2点を目的として調

査を行った。

- ①金山駅の総合駅化および金山南ビルの整備を契機に金山地区がどのように変化したのか、その影響を土地利用等の変化から把握する。
- ②金山北地区の整備による効果を検証するための比較データとして、現状のデータ収集と整理を行う。

調査の対象範囲は、影響を検証する施設が鉄道駅と駅前ビルであることを踏まえ、金山駅を中心とした徒歩圏、概ね500mの範囲に含まれる町丁目を調査対象とした(図1)。

2 金山地区の変化の概要

2.1 金山地区整備の変遷

金山地区の整備は昭和55年7月の戦災復興土地区画整理事業熱田第1工区の換地処分を最後とした区画整理事業により地区内の基盤整備がほぼ完了したと考えられる。その後、金山駅の総合駅化、金山南ビルの建設により機能拡充が行われ、今年度着手した金山北地区の整備により機能の拡大が図られることになる。この間、概ね10年程度の間隔で金山地区の整備が進められてきた(図2)。

2.2 データに見る地区の変化の概要

今回の調査研究においては金山駅の総合駅化、金山南ビルの整備の前後における国勢調査、事業所・企業統計調査などの統計資料、都市計画基礎調査や住宅地図などの既存資料

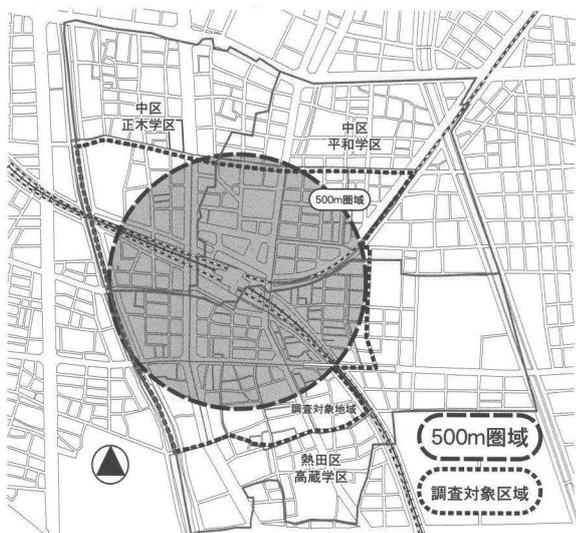


図1 調査区域

により、地区内の変化を把握し、そこから施設整備による周辺地域への影響を把握しようとしたものである。

データの整理においては調査対象地区における変化を地区の変化、人の活動の変化などの観点から把握をすることとした（図3）。

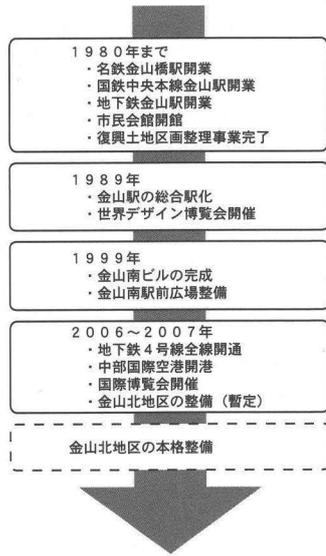


図2 金山地区の整備の流れ

以下に地区内の変化について主な点を紹介する。

(1) 土地利用の変化

昭和61年と平成13年の都市計画基礎調査のデータから、街区単位での低・未利用地（街区面積－建物立地面積）の変化と容積率（建物立地面積×階数）の変化を見ると、金山町一丁目ですべて的に集積が進んでいる。金山一丁目、二丁目、四丁目については総合駅整備の以前から土地利用の高度化がある程度進んでおり、その後の更新がほとんど行われていないことから大きな変化は見られない。また、波寄町については全体的に土地利用において衰退傾向が見られる（図4）。

(2) 建物の利用用途の変化

建物の利用用途の変化について、都市計画基礎調査から町丁目別・利用用途別建物戸数の割合の推移を見ると大きく4つのパターンに分類された。金山一丁目、金山町一丁目など駅前周辺においては業務系建物

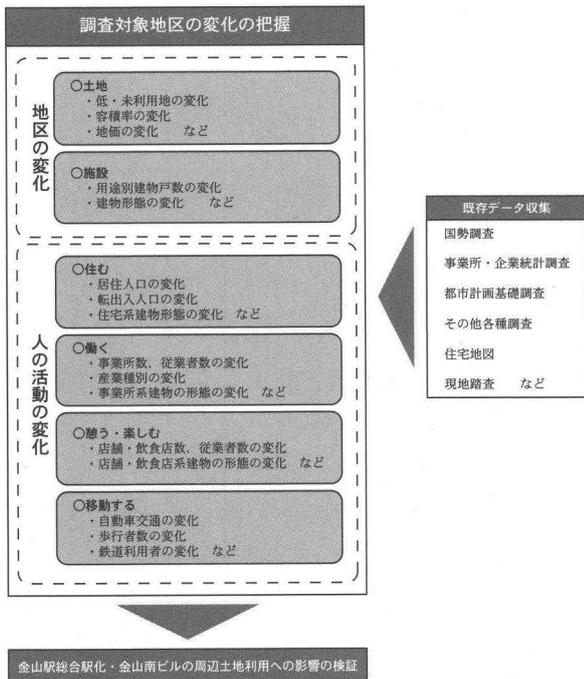


図3 データ整理の方向性

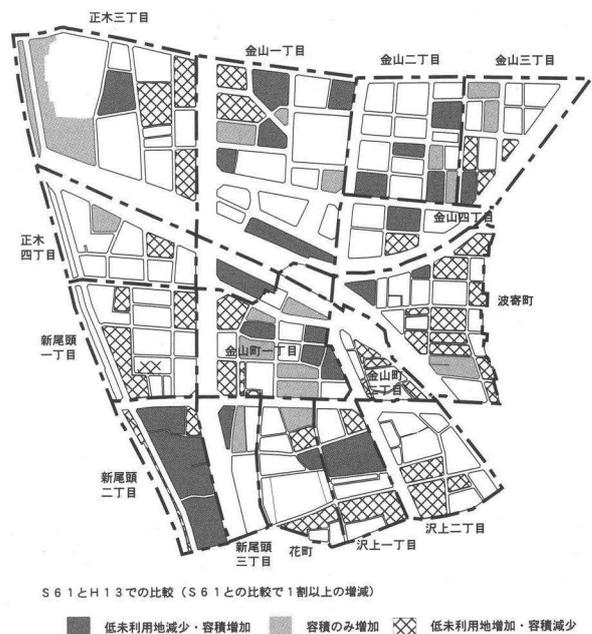


図4 低・未利用地と容積の変化（資料：都市計画基礎調査）

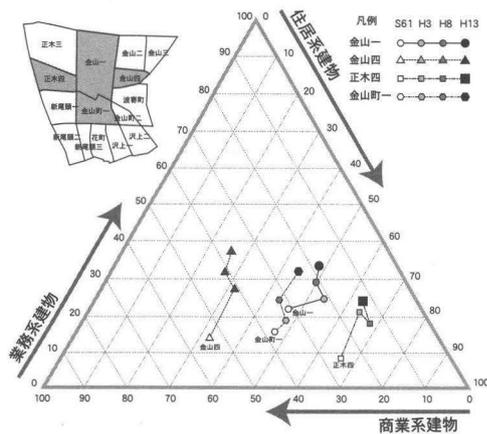


図5 建物利用用途の変化 (資料：都市計画基礎調査)

の割合が増加 (図5)、周辺部においては住宅系建物の割合が増加しているという傾向が見られた。

また、地区全体において商業系建物の割合が減少している傾向が現れている。

(3) 人口の変化

地区内の人口については、国勢調査の結果から全体的な傾向として熱田区では減少傾向、中区では横這いもしくは増加の傾向が見られる (図6)。街区単位でその変化を見ると中高層マンションの立地した街区

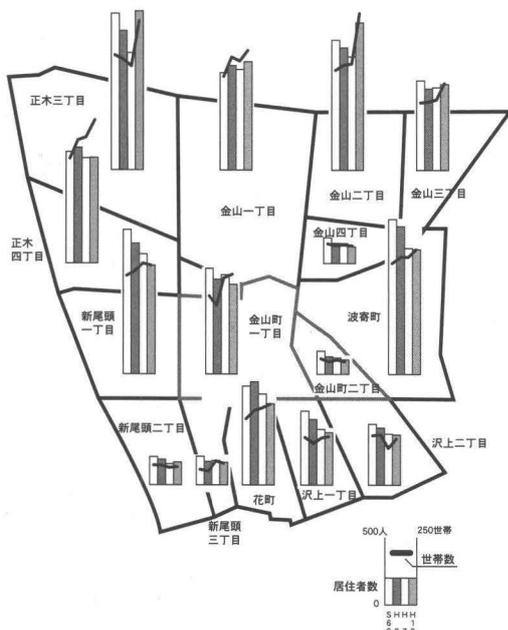


図6 人口・世帯の変化 (資料：国勢調査)

では増加、それ以外の街区においては減少するという傾向が見られる。

また、地区全体として世帯数の増加傾向が見られ、世帯当たりの人口減少が見られる。

(4) 事業所数の変化

事業所・企業統計から地区内の事業所数 (業務系・商業系) の変化を見ると、駅前の金山一丁目、金山町一丁目事業所が集中しており、かつ事業数、従業員数の増加が顕著である。従来から他の町丁目に比べ集積が見られたところであるが、他の地区が横這いないしは減少していることに比べ増加が著しい。ただし、平成8年以降について事業所数は横這いとなっている (図7)。

産業別の事業所数の変化を見ると、金山一丁目、二丁目、四丁目、金山町一丁目の駅周辺部においてサービス業が大きく増加している。また、卸売小売業飲食店については旧来の商店街のある沢上一丁目、波寄町で大きく減少しているが、その他の町丁

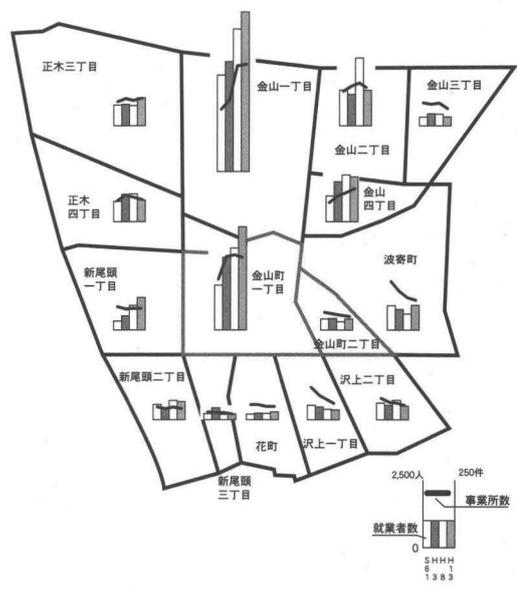


図7 事業所・従業員の変化 (資料：事業所・企業統計)

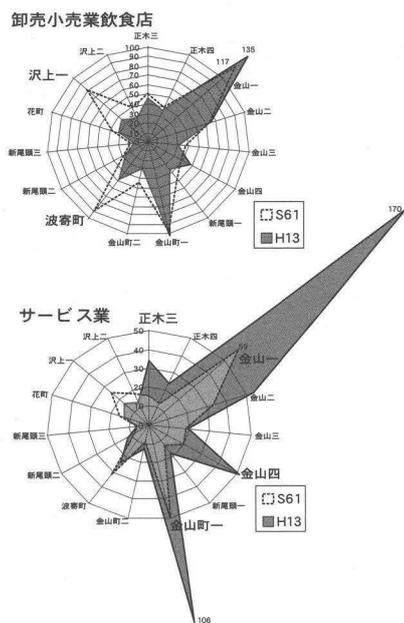


図8 産業別事業所の変化（資料：事業所・企業統計）

目については大きな変化が見られない。
(図8)

(5) 商業系施設の変化

事業所の形態別の店舗・飲食店数の変化を見ると地区全体では減少傾向が見られるが、金山四丁目、金山町一丁目については総合駅後一旦増加し、その後減少している。また、沢上一丁目、波寄町については大きく減少の一途をたどっている。

都市計画基礎調査から商業系の建物の変化を見ると、地区全体において戸数の減少

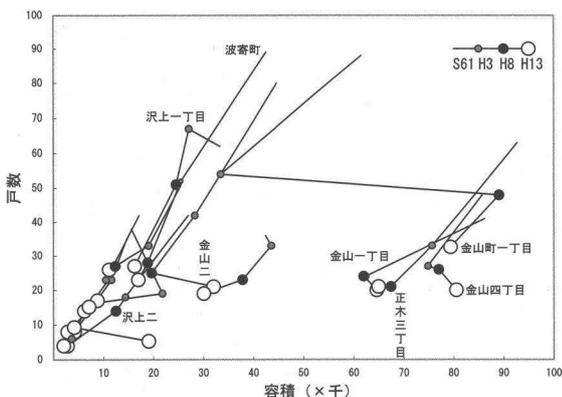


図9 商業系施設の変化（資料：都市計画基礎調査）

傾向が見られる(図9)。店舗数の減少傾向に比べ、建物戸数の減少傾向が顕著に現れているが、近年は中高層の業務系・住居系ビルの低層階に商業系の店舗が出店するケースも多く、調査上のデータとして現れてこないことが伺われる。

(6) 交通の変化

自動車交通については地区内で継続的に観測されている点がほとんど無いことから変化を評価することが難しいが、道路交通センサス(地区内観測地点1カ所)の数値からは大きな変化は見られない。今回の調査対象施設が自動車交通に大きく依存したのではなく、他に自動車交通に依存した施設建設も無いことから、自動車交通については大きな変化が無いと考えられる。

また、金山駅の鉄道利用者については総合駅後大きく増加したが、平成5年以降横這いしないしは減少の傾向が見られる(図10)。

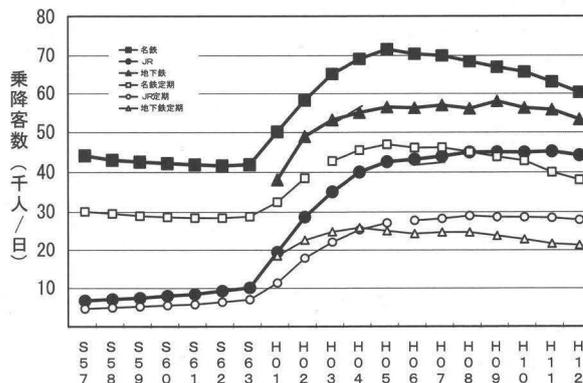


図10 金山駅の乗降客の変化（資料：名古屋統計年鑑）

3 金山総合駅、金山南ビル整備の影響について

3.1 金山総合駅の影響

金山駅の総合駅化の内容としては

- i. JR東海道線の新駅設置
- ii. 名鉄金山橋駅の移設による金山駅の設置
- iii. 自由通路の設置による駅南口の新設

の3点が挙げられる。

東海道線の新駅設置により、金山駅から鉄道により直接利用できる圏域が大きく拡大され、名古屋市内および近郊へのアクセスが向上、よって商業・業務用地としてのポテンシャルが向上したと考えられる。さらに、公共交通の駅施設が集中することにより、乗り換えの利便性がアップすることにより、乗降客が増加。この就業者や乗降客をターゲットとした商業・業務の集積が進むと考えられる。また、南口の開設により、それまで大津通、国道19号を經由してのアクセスに限定されていた駅南側の金山町一丁目などの地域は駅へのアクセスが大幅に改善されることにより駅前立地としての商業・業務のポテンシャルが向上したと考えられる。それに反し、名鉄金山橋駅が廃止された波寄町については元々鉄道に挟まれ、金山駅とのアクセス経路が限定された地域であり、駅利用者の減少と相まって商業・業務のポテンシャルが低下したと考えられる。

こうした観点と地区内の各種データの変化から、次のような影響があったと考えられる。

- ① 商業・業務系施設の立地促進と高層化
事業所数の変化を見ると、駅周辺の金山一、四丁目、金山町一丁目、正木三丁目

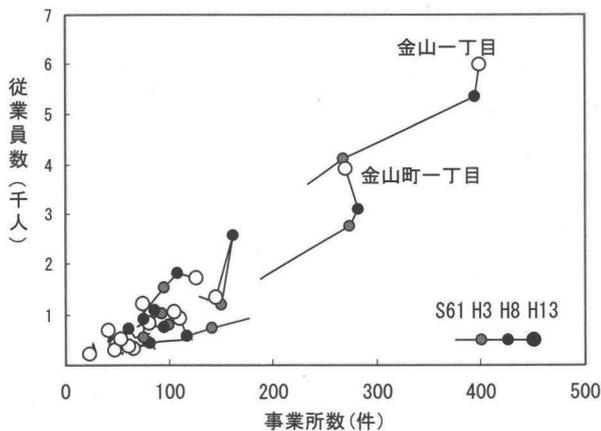


図11 事業所・従業員の変化 (資料：事業所・企業統計)

従業員数ともに増加している。特に駅正面の金山一丁目、金山町一丁目における増加が著しく、集積が進んだことが分かる (図11)。一方、建物の戸数と階数データから、1棟あたりの建物の容積が増加し、高層化していることが伺われる (図12)。

しかし、こうした現象は駅前周辺に限られるようで、調査地区の周辺部においては商業・業務系の増加はあまり見られていない。また、駅前地区としても平成8年度以降事業所数の伸びが横這いないし減少に転じていること、駅周辺においても空地あるいは平面利用の時間貸し駐車場の新規オープンなど低未利用地の増加する街区が見られるなど、バブル崩壊による景気低迷などの要因により総合駅化による金山の商業・業務機能の集積を鈍らせたのではないかと考えられる。

また、駅から離れた地区周辺部では商業・業務系の宅地利用からどちらかと言えば住居系の土地利用へと変化していると考えられる。

- ② 飲食店・サービス業の駅周辺への集積
サービス業の事業所数、従業員数は金山一丁目、金山町一丁目では大きく増加し続

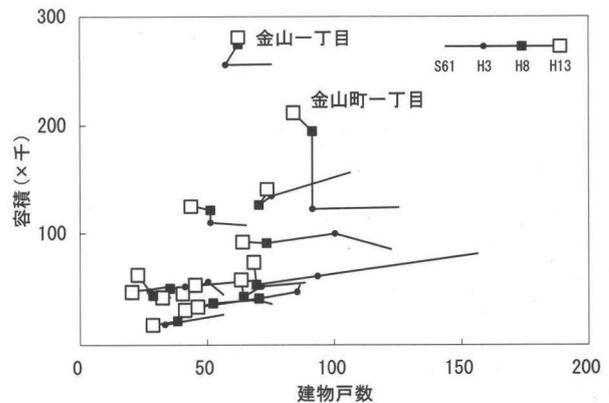


図12 商業・業務系建物の変化 (資料：都市計画基礎調査)

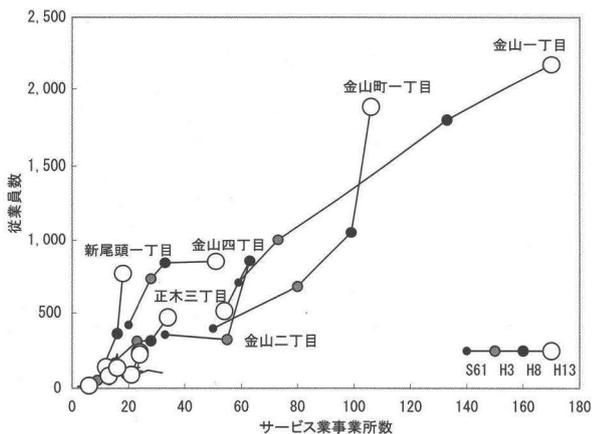


図13 サービス業の事業所・従業員の変化
(資料：事業所・企業統計)

けている (図13)。特に金山町一丁目においては近郊からのアクセスの良さを生かした専門学校、駅前立地を生かした英会話その他各種教室や各種クリニック等の立地が目立っている。他の周辺地域においては大きな変化が見られないことから、駅へのアクセスの有利さから駅周辺への集積が高まったと考えられる。

また、卸売小売飲食店数は、これも総合駅開業後は駅前の金山一丁目、金山町一丁目ですべて大きく増加している (図14)。近年減少傾向が金山一丁目、金山町一丁目でも見

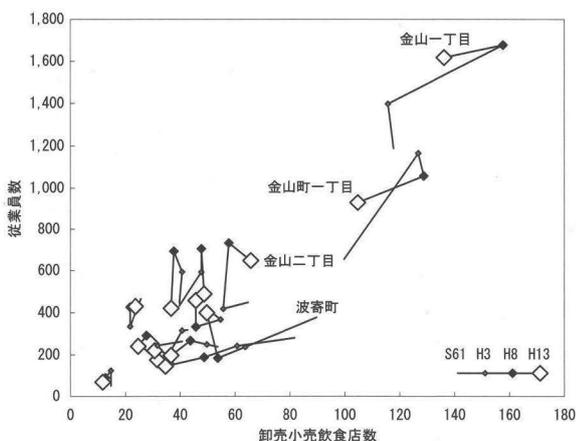


図14 卸売小売飲食店数と従業員数の変化
(資料：事業所・企業統計)

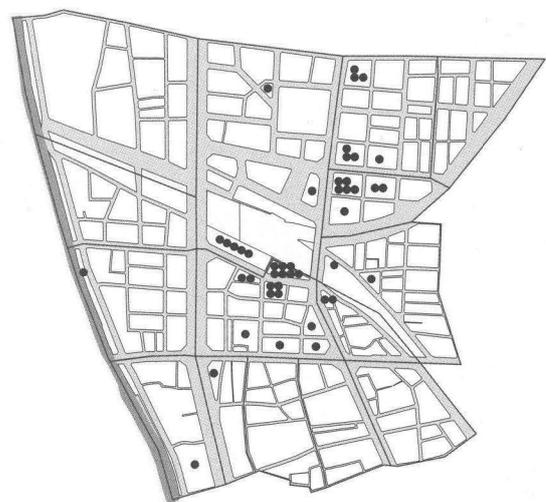
られるが、ここ数年の飲食店の新規立地を見ると金山一、四丁目、金山町一丁目の駅周辺集中していることから、飲食店の駅周辺への立地がますます進んでいると考えられる。(図15)

③ 駅南口周辺への商業・業務の立地促進

金山駅の南口開設により、駅南側地域の利便性は大きく向上したと考えられる。これまで①②で述べたように、駅南側の金山町一丁目、特に駅周辺での商業・業務の立地促進が進んだと考えられる。また、その集積の形態についても国道19号をはじめとした幹線道路沿道への集積から、駅前への集中へと変化したと考えられる。しかし、金山町一丁目以外の駅南側の地域においては商業・業務系の事業所数の変化から見ると大きな変動はなく、総合駅化による商業・業務系の立地促進についての影響は見られない。よって、総合駅南口開設の影響としては幹線道路に囲まれた金山町一丁目の比較的狭い区域に限定されたものと考えられる (図16)。

④ 波寄町の土地利用の変化

波寄町は元々JR東海道線、名鉄線とJ



● 平成8年以降の開店した飲食店 (住宅地図による)

図15 平成8年以降の新規飲食店 (資料：住宅地図)

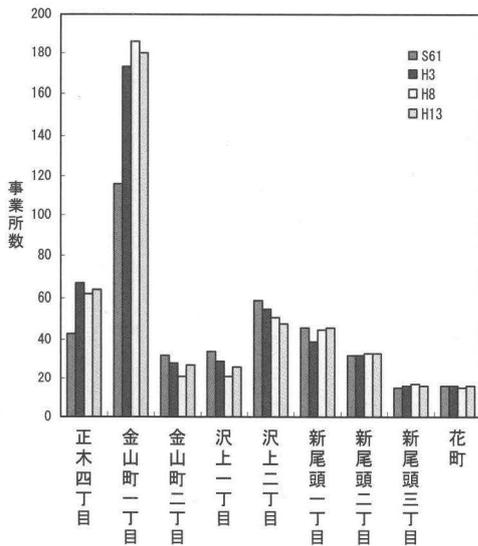


図16 金山駅南側地域の事業所数の変化
(資料：事業所・企業統計)

R中央線に挟まれた三角形の形をしたエリアであり、南北の通行は鉄道により制限され、大津通への接続も一カ所に限定されている。さらに金山駅前より低い土地であることなどから金山駅からのアクセスが良好とは言えない地域であった。これに加え名鉄金山橋駅が廃止されることにより、波寄町の人通りが減少し、商業店舗の減少につながったと考えられる。こうしたことから、波寄町については総合駅化の影響が商業系の店舗にマイナスとして大きく影響したと

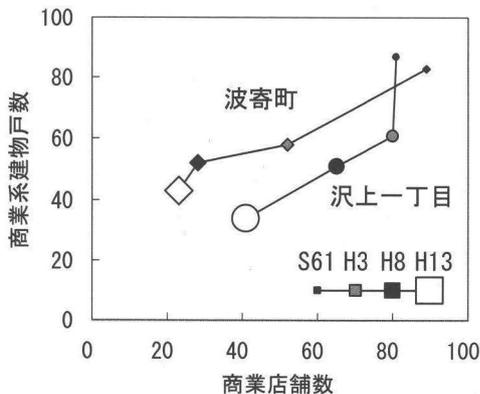


図17 波寄町の商業店舗の変化
(資料：都市計画基礎調査、事業所・企業統計)

考えられる。

近年既存商店街の地盤沈下が著しく、波寄町もその影響があると考えられるが、調査地区内の沢上一丁目（既存商店街を含む）と比較すると昭和61年から平成3年までの間の店舗数の減少が著しく、金山橋駅移転の影響が現れていると考えられる（図17）。

近年では駅への近さと比較的地価が安価なこともあり、商業系の土地利用に変わり住居系の土地利用に変化しつつある。

以上のような点において、金山総合駅の整備による影響があったと考えられるが、その影響範囲は駅周辺の比較的狭い範囲に限定されたと考えられる。

また、地価の下落がすすみ、交通の利便性が高い割に地価が安価であるためか中高層のマンション立地が調査区域の周辺部で進んでいることが、住居系の建物戸数が減少している反面、建物容積が増加していることから伺われる（図18）。

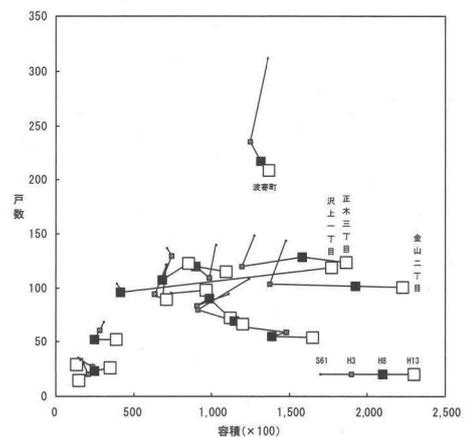


図18 住宅系建物の変化（資料：都市計画基礎調査）

3. 2 金山南ビルの影響

金山南ビルは、

- ①全日空ホテルズ・グランコート名古屋
- ②名古屋ポストン美術館
- ③名古屋都市センター

④公共駐車場金山南パーク

の4者で構成されている。

金山南ビルでの集客・交流施設の整備をすることにより、金山駅南口でのにぎわいの核となることが目的となっており、来訪者の増加が見込まれる。

また、既存の都市型ホテルを概観すると、ホテル周辺には宿泊客をターゲットとした、飲食や娯楽を楽しむための施設が立地することが考えられる。また、コンビニエンスストアがホテル客室内での飲食のための物品提供を目的としてホテル周辺に立地する傾向がある。

他に名古屋ポストン美術館、名古屋都市センターへの来館者を対象とした小売飲食店の集積が見込まれる。

このような観点と、地区のデータの変化より、次のような影響があったと考えられる。

○ 商業施設の金山南ビル周辺への立地

金山南ビルから200m程度で到達できる範囲では、コンビニエンスストアが3店舗（うち、1店舗は移転）駅前の道路沿道を中心に立地しており、平成8年以前から立地していた1店舗合わせて合計4店舗が徒歩圏内に立地している。金山南ビルから200m以上離れた地域では、コンビニエンスストアのほとんどが駅北側に立地し、互いに200m以上の距離をおいて立地していることから、金山南ビル周辺のコンビニエンスストアの集積はかなり特異な状況といえ、金山南ビルを意識したものと考えられる（図19）。

また、飲食店のうち、昼夜ともに営業している店舗については、金山南駅前広場の周囲に集中して立地が進んでいる（図15）。なお、これらの店舗は、昼は就業者を顧客対象としたランチメニュー、夜は就業者とともに宿泊者を対象にした飲酒中心のメニ

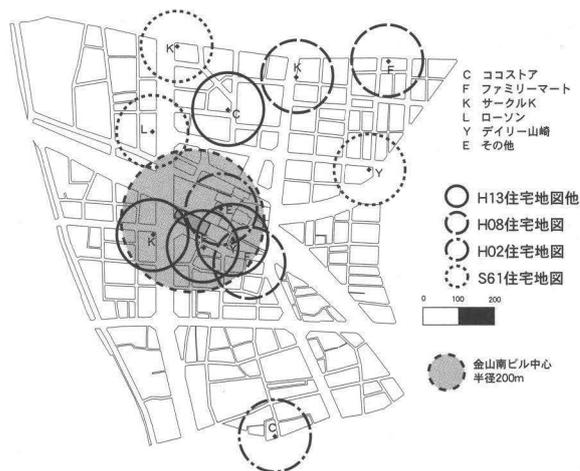


図19 コンビニエンスストアの配置（資料：住宅地図）

ューと、時間に合わせて商品内容が変わる店舗が多くなっている。また、平成14年になって南口駅前広場周辺では新たに商業系ビル2棟が建設され、飲酒中心の店舗が5店舗新たに開店するという状況である。

以上のような点において、金山南ビルの整備による影響があったと考えられるが、現時点では地区全体の土地利用等に対する影響が数値的には顕著に現れていないというのが実状である。これは、バブル崩壊による景気低迷の影響が南ビルの波及効果を妨げたことも考えられるし、南ビルが完成した平成11年から都市計画基礎調査や企業・事業所統計などの統計等の調査が行われるまでの期間が短いことや、飲食店などは業務ビル、住居ビルなどの低層階に出店する場合もあり、こうした形態は都市計画基礎調査では数値的に現れないものであり、このような点から統計上の数値的データとしてはあまり現れていないことも考えられる。こうしたことから、金山南ビルの影響については今暫く時間をおいて後に改めて評価する必要があるのではないかと考える。

また、調査対象地区全体の傾向として、住宅の高度利用が年々上昇している中で、駅から若

干離れた地区では、平成8年から平成13年にかけて比較的規模の大きなマンションが立地したことで、建物容積が大きく増加している。具体的には、沢上一丁目のライオンズマンション金山ニューシティや、金山二丁目のルミエール金山などの立地が挙げられる。こうした中、ライオンズマンション金山については、新聞記事や広告等の中で、ランドマークとしての金山南ビルや、その周辺に集まる飲食店舗等の充実が、マンションの魅力の1つとして取り上げられている。こうした点から、金山南ビルの整備については地区のイメージアップに与える影響なども考えられ、地区の変化に対して間接的にはあるものの、影響があったものと推測される。こうした点については今回調査の内容とはしていないため、このような面を含めた別の評価も金山南ビルの影響について必要ではないかと考えられる。

4 おわりに

これまで、金山地区の土地利用等の変化を見てきたが、金山総合駅、金山南ビルの整備による影響は地区の変化に現れていると考えられるが、その範囲は比較的狭いものに止まっていることが分かった。景気後退による影響や、国道19号などの比較的広幅員の街路による人の流れに対する障害、敷地規模が比較的小さく大規模な開発に不向きであることなど、様々な要因が考えられると思われる。

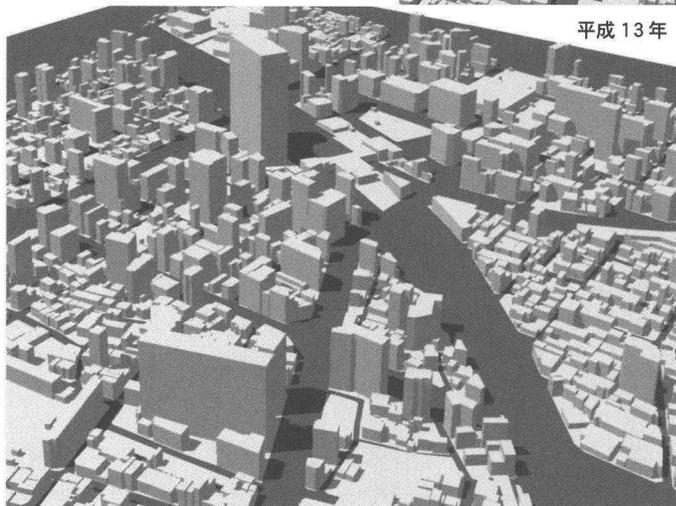
今後、地下鉄4号線の全線開通による市東南部との連携強化や中部国際空港への玄関口としての位置づけなど金山地区の交通結節点としての重要性はますます高まって行くことは明らかである。こう

いった動きに合わせ、金山駅北口での開発が進められることにより、交流拠点としての機能強化が図られていくものと考えられる。一方地区周辺では中高層のマンションが立地し、居住空間としての位置づけも重きをなしてきている。こうしたことから、住居と商業・業務の混在も進んでくると考えられ、それ故の問題点も今後顕著になってくる可能性があるであろう。

今回の調査では施設整備と地区の変化について、ほんの一面を調査しただけであり、データ収集や分析についても不十分な点が多くあると思われる。金山駅周辺は今後とも大きく変化していくことは確実である。この金山地区に立地している名古屋都市センターとしては、金山地区の変化に対して今後とも注意深く見ていく必要があると考える。



昭和61年



平成13年

それぞれ都市計画基礎調査データを元に作成

● 編集後記 ●

今年度のテーマを「都市の魅力」と決定してから、「魅力」とは何か、いろいろと考えさせられました。きっと「魅力」とは人それぞれであり、性格や生き方も含めて感覚で感じとるものが「魅力」なのでしょう。

今現在、何に魅力を感じていますか。今とても魅力的に思っているものも、あと10年もたつと、ひょっとしてまったく違うものに魅力を感じているかも知れません。

本号では「都市計画」の中で、魅力を感じる象徴となっている「都心回帰と都市再生」を特集テーマとさせていただきました。これは「都市の魅力」の中で都心のまちづくりに対して多くの人が期待し、「魅力」として捉えていると考えた結果です。みどりあふれる周辺部に魅力を感じる人には「これは魅力ない」ということもありえますし、あと何十年も経過すると「都心回帰」ではなく「都心回顧」となることもあるかも知れません。このテーマは現在の一般的な思いで設定させていただいていますのでご容赦願います。そんな中で、少しでも「魅力ある都市」がどんなものであるか考えるきっかけにでもなればと思い編集をさせていただきました。

名古屋都市センターでは「魅力ある」まちづくりセンターとして、たくさんの方にお役に立てるよう活動しております。本年度は、機関誌の構成をリニューアルし、現在とても元気があるといわれる名古屋からの「情報発信」もさせていただくこととなりました。名古屋の魅力も一緒に伝われば幸いです。

名古屋都市センターに勤務して3年目、機関誌の編集も2度目となりました。編集業務に不慣れなため、執筆者の方々にも大変ご迷惑をおかけいたしました。今回編集に携わって再発見したことは、原稿を一番初めに拝読できること・・・これほどの楽しみはまたとないでしょう。また、今回の機関誌発行にあたり、突然の原稿執筆依頼にもかかわらず、快くお受けいただいた執筆者の皆様に、この場を借りまして厚くお礼申し上げます。

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、研究者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。財団法人名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。是非ご加入ください。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.nui.or.jp/>) をご覧ください。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

● アーバン・アドバンス No.30 ●

2003年9月発行

編集・発行 財団法人 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2200 Fax : 052-678-2211

印刷 名港印刷株式会社

表紙デザイン temple

アーバン・アドバンス

| No.30 2003.9 |

[特集] 都心回帰と都市再生

Movement of the city central and Urban Regeneration

● 名古屋市の都市再生



〈広小路ルネサンスイメージ図〉



〈戦前の広小路(栄停留所付近1938/昭和13年頃)〉

海外便り ● オルタナティブな都市と環境の蘭学事始～大学都市ライデン逍遙記～



〈ライデン大学文学部日文学科及び日文学研究所〉
～通称、ヘット・アルセナール(弾薬庫)と
オランダ人たちは呼ぶ建物を再利用



〈ライデンの定期市〉
～ニーウエ(新)ライン河運河に面した通りで行われる。
舟運を利用した時代の名残である。

名古屋からの発信 ● 星が丘テラスにおける街づくりの実践



〈星が丘テラス〉



Nagoya Urban Institute