

◎コンパクト・シティ原論

倉田直道

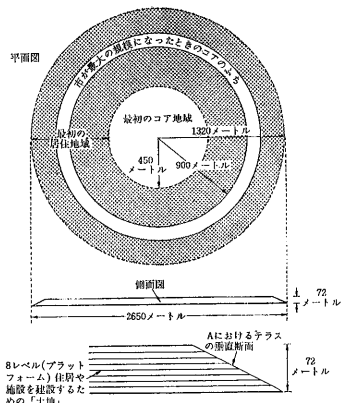
1 コンパクト・シティとは

コンパクトな都市という意味でのコンパクト・シティという表現は、これまで都市を記述する様々な文脈の中で用いられてきた。この場合のコンパクト・シティとは、小型の都市、こぢんまりとした都市、密集した都市、簡潔な都市といった、ある都市の状態を指すもので、必ずしも特定の都市形態の概念を表すものではなかった。都市形態の概念として広く知られるようになったのは、一九七三年にG・B・ダンツィク (George B. Danzig) とT・L・サアティ (Thomas L. Saaty) の共著として出版された「コンパクト・シティ (Compact City)」であろう。ここでは、都市の成長を制御するために、都市の空間を垂直方向を含む三次元的に使うとともに、時間の次元を導入することに、さらに四次元的に都市を有効活用することを目的とした都市のモデルをコンパクト・シティと呼んでいる。また一九九六年には、M・ジェンクス (Mike Jenks)、E・バートン (Elizabeth Burton)、K・ウイリ

アムス (Katie Williams) の共編著による「ザ・コンパクト・シティ (The Compact City: A Sustainable Urban Form?)」が出版されている。何れも、当時の都市を取り巻く状況に対して積極的な新しい都市像を提示している。二冊の図書に共通するのは、アーバン・スプロールと呼ばれる激しい都市の郊外化 (Suburbanization) が進み、さらに大きく成長した複数の都市が連担しながら成長 (Conurbation) し続けている先進国の都市の状況に対して、移動のためのエネルギーや空間の浪費などその将来における問題を指摘し、分散型都市構造ではない集中型都市構造の有用性を主張している点である。近代の都市計画が進めてきた分散型都市モデルの一つである田園都市に対して、その理念は評価しつつ、結果として発生した幾つかの問題については激しい指摘をしている。

しかし、これら二つのコンパクト・シティの概念には大きな違いもある。最初のコンパクト・シティの出版から次のコンパクト・シティの出版まで二十余年あるが、この間に都市を巡る社会的、経済的な環境は大きく変化した。都市に生活する住民の価値観や生活像も大きく変容している。二つのコンパクト・シティの概念は、それらが出版された時代の都市を巡る価値観を反映したものになっている。T・L・サアティらのコンパクト・シティの概念は、自らが認めているようにコルビュジェの描いた「輝く都市」に極めて類似したものである。さらに彼らの提案した具体のモデルは、都市の地区を立体的に積層しそれを垂直方向の動線で繋ぐという、極めて具体的な建築的な形態で表現されたものであり、コルビュジェの「輝く都市」に代表される二十世紀に多くの建築家により提案された理想都市に共通する技術の進歩に対する楽観主義を感じさせるものであった。また、彼らが問題とした都市のスプロールに対して、コンパクト・シティがそれをどのように制御するのかといった点については十分に言及していない。

図-1 G.B.ダンツィク/T.L.サアティのコンパクト・シティのモデル



出典：G.B.ダンツィク/T.L.サアティ著「コンパクト・シティ」

- 1 コンパクト・シティとは
- 2 サステイナブル・シティとしてのコンパクト・シティ
- 3 米国におけるコンパクト・シティへの取り組み
- 4 日本の都市とコンパクト・シティ

態とは何かという問いに対して、単に物理的な都市の形態の議論に止まらず、社会的、経済的、そして環境的な視点からの議論と検証を試みている。ここでのコンパクト・シティとは、持続可能な都市（サステイナブル・シティ）と同義であり、具体的な都市の形態を表すというより、生活の質（クオリティ・オブ・ライフ）を追求した明確な生活像とそれを実現するための都市環境の将来像を提案している。

2 サステイナブル・シティとしてのコンパクト・シティ

サステイナブル・シティとは、一九七二年国連人間環境会議以来、UNEP（国連環境計画）を中心に国際的なレベルで育ててきたサステイナブル・デベロップメントという概念を都市に適用した都市像である。サステイナブル・デベロップメントの概念は、人類が二十一世紀に生き残るための新しい思想の表明であるとともに、環境と共存する将来の社会像を示すものであり、さらに人間一人ひとりの生き方と生活の仕方を表明するものでもある。二十一世紀を越えて人類とその文明が豊かに生き続けるためには、経済成長にだけ目を奪われたこれまでの「開発至上の発展」のあり方を、人間環境の有限性とその繊細さを理解した、理性的で健全な「環境上位の発展」のあり方に転換することが必要となってくる。そこには、地球規模の環境問題の深刻化、自動車社会の進展に伴う郊外へのスプロールと田園的自然環境の破壊、中心市街地

の衰退、大気汚染、さらにはエネルギーの大量消費やコミュニティの崩壊といった都市社会の近代化がもたらした都市の病弊に対する反省が投影されている。サステイナブル・シティとは、自ら地域資源及び他地域の生態的完結性を損うことなしに、永続的に安定維持される持続可能性（Sustainability）とよばれる概念を具現化した都市像であり、単に「生存」や「適応」を目指すのではなく、その土地に生活する人々と環境との情緒的な結びつきの回復を実現するものでもある。ここでいうコンパクト・シティとは、ある特定の都市の形態を指すというより、個々の都市の環境条件や社会・経済条件を前提に、そこでの生活の質を追求するための都市としての物理的な環境の性能を集約したものである。

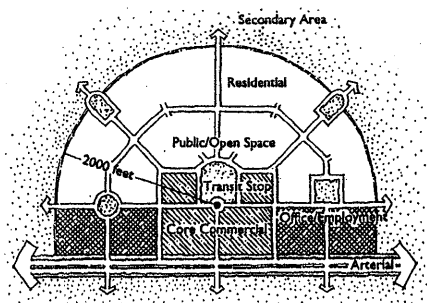
米国において都市の郊外化によってもたらされた新たな課題を解決し、よりヒューマンで快適な都市コミュニティを実現しようとする一九九〇年代の都市づくりの動きに、「ニューアーバニズム」と呼ばれるものがある。この新しい都市づくりの考え方は、一九九一年秋、ヨセミテ国立公園内のホテル「アワニー」において専門家や地方自治体の幹部を集めて開催されたニューアーバニズム会議において、A・ドゥアニー、P・カルソープ、M・コルベットらを含む六人の建築家により起草・提唱された「アワニー原則（The Ahwahnee Principles）」に表現されている。「アワニー原則」では、米国の抱える社会問題は、コミュニティの崩壊によってもたらされたものであり、このコミュニティ崩壊の原因は、自動車に過度に依存したエネルギー大量消費

型の都市づくりに起因するとしている。彼らはその解決策として、自動車への過度な依存を減らし、生態系に配慮し、そして何よりも人々が自分が住むコミュニティに対する強い帰属意識と誇りが持てるような都市の創造を提案している。「アワニー原則」は、このようなサステイナブルな都市を実現するうえで遵守すべき原則を記したものであり、コンパクト・シティの具体的な都市のコンセプトを表したものの一つといえる。「アワニー原則」に表現されている「ニューアーバニズム」のコンセプトの一般的な特徴としては、

- (1) 歩行者を優先した自動車への依存を少なくする都市構造
- (2) 環境に優しい公共交通システムの導入
- (3) 歩行圏内での適度な多様な用途の複合
- (4) 地区内におけるバランスのとれた就住の融合
- (5) 多様なニーズに応えた住宅タイプの供給
- (6) まちのアクティビティ空間としての街路
- (7) 自然環境の保護と生態系の保全
- (8) 計画プロセスへの住民の参加などが挙げられる。

このうち都市交通と都市づくりのあり方に関連するコンパクト・シティの中核をなすコンセプトの一つにTOD（公共交通手段優先型開発 Transit-Oriented Development）と呼ばれるものがある。TODは、LRTやバスの公共交通ネットワークと複合的な土地利用を戦略的に融合した都市づくりのコンセプトで、公共交通手段の駅を中心とする歩行圏

図一2 TODのコンセプト



出典：P. Calthorpe "The Next American Metropolis"

内に業務、商業、住宅、コミュニティ施設、公園などを配置し、職住近接型のコンパクトなコミュニティづくりを推進するというものである。現在米国において進められているコンパクト・シティへの取り組みに共通するアプローチである。

3 米国におけるコンパクト・シティへの取り組み

コンパクト・シティのコンセプトの幾つかは、米国のこれまでの都市開発、古い都心部の再活性化の取り組みにおいて既に個別には適応されたものであるが、それらを将来の新しい地域像としてより具体的かつ総合的に表現したところに「ニューアーバニズム」の意義があるように思われる。

① 米国におけるコンパクト・シティの背景

米国におけるコミュニティの発展形態は交通手段の変容とパラレルな関係にあった。第一次世界大戦後の家用自動車の急速な普及とそれに伴う高速道路ネットワークの整備による郊外化の進行は、都市構造を円環化に都心部と郊外に二分化した。これに伴う都心部からの人口の郊外への流出は、都心部の居住人口の減少だけでなく、都心部のコミュニティの崩壊、居住人口の階層化、治安の悪化、商業活動の衰退、物的環境の劣化など、いわゆる深刻なインナーシティ問題をもたらしたことは改めて指摘する必要もないだろう。

米国において現在みられるような本格的な郊外化は戦後になってからである。一九五〇

年代後半からの画一的な独立住宅群が大量に建設された郊外化を戦後第一の波Vと呼ぶ。一九六〇年代後半からは、大規模ショッピング・センターなどの郊外立地を中心とする第二の波Vと呼ばれる郊外化の動きがみられる。その結果、大都市都心部における商業の衰退と雇用機会の喪失による急激な空洞化が進行した。次いで一九八〇年代に入るとオフィスなどの就業の場の郊外化が進み、これを郊外化の第三の波Vと呼ぶ。高速道路沿道や高速道路が交差するインターチェンジ周辺に突如出現したオフィスビル群や商業施設の集積は、これまで都市活動の中心であったダウンタウンに匹敵する新たな拠点を形成するようになったのである。こうした新たな郊外化現象によって生み出された郊外拠点をワシントン・ポスト紙の記者ジョエル・ガルーは「エッジ・シティ（周縁都市）」と命名した。ガルーはこうした「エッジ・シティ」を、米国の都市のニュー・フロンティアとして位置づけているが、「エッジ・シティ」を新たな都市問題を内包した郊外化現象であることを指摘する専門家も多い。

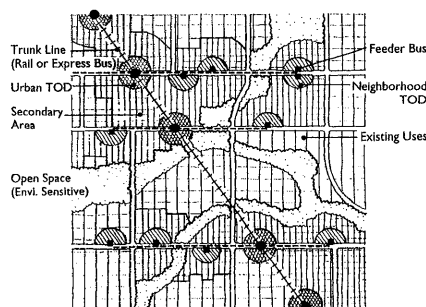
一方、米国の多くの都市では、一九五〇年代後半から急激な郊外化に伴い疲弊した都心部の再生に取り組んできており、現在も多くの都市でその取り組みが継続中である。初期の都市再生の取り組みの中心は、連邦政府主導の都市再開発に加えて、都心部における歩行者モールの整備であった。歩行者モールの整備は、郊外の開発が車の利便性を優先したコンセプトに基づくものであるのに対して、ダウンタウンは歩行者に対する豊かなアメニ

ティを提供することで人々を呼び戻そうとするものである。一九六〇年代後半から一九七〇年代になると、歩行者に対するアメニティに加えて公共交通手段によるモビリティの確保を意図したトランジットモールが登場する。但し、これらのモールによるダウンタウンの活性化も一時的には効果があったが、さらに進行する郊外化の波に抗する十分な処方箋にはならなかった。米国においても、郊外化の進行に抗して持続的に都心部の再生に成功した都市はまだ多いとはいえない。現在、都心の再生に成功しているポートランドやシアトル等における取り組みに交通しているのは、都心を中心とするこれまでの公共交通手段の積極的な導入と歩行者を優先したまちづくりの推進に加えて、郊外におけるスプロールを厳しく制限し、公共交通の駅を中心に高密度の複合的な土地利用を積極的に推進しようとしている点である。即ち、総合的な成長管理政策を導入することにより、スプロールし続けてきた都市をよりコンパクトなものに再編しようとしているところに共通点があり、コンパクト・シティへの先進的取り組みといえる。

② シアトルにおけるアーバン・ヴィレッジ

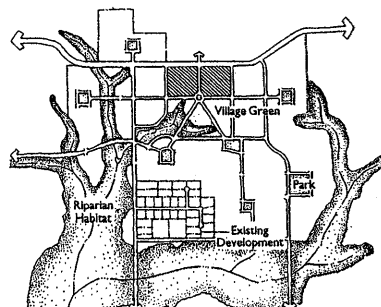
シアトル市は米国においてコンパクト・シティに取り組んでいる代表的な都市の一つである。シアトル市（人口五十二万人、都市圏人口百八十五万人）は、一九九〇年に制定されたワシントン州の「成長管理法」に基づき、シアトルの今後二十年の都市づくりを誘導していくための総合計画を策定している。「サ

図-4 TODと公共交通システム



出典 (図-2と同)

図-3 TODと生態系



出典 (図-2と同)

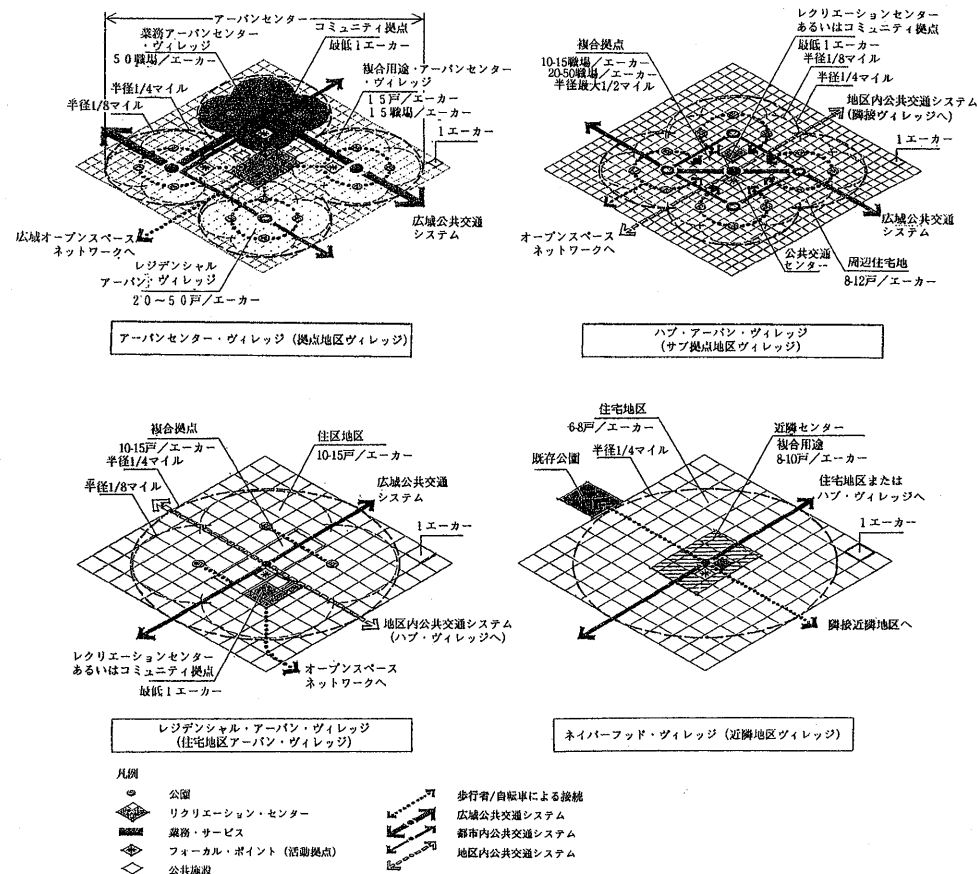
ステイナブルな都市・シアトルの実現に向けて」と題するこの総合計画の特徴は、シアトル市民の生活の質（クオリティ・オブ・ライフ）の向上に資するために必要な成長と保全のバランスを「アーバン・ヴィレッジ」というコンセプトを導入することにより実現しようとしていることである。

その具体的な目標は次の通りである。

- (1) 市全体の個性と活動の多様性の保全
 - (2) 環境保全、経済開発、治安、社会公正のバランスのとれた都市成長
 - (3) 既存のインフラの活用した人口と就業場の誘導配置
 - (4) スプロールの防止とオープンスペースの保全・拡大
 - (5) 職住が近接したアーバン・ヴィレッジのネットワーク形成
 - (6) 地区コミュニティのまちづくりプロセスに対する支援
 - (7) アフォーダブル住宅の供給と居住の選択性の拡大
 - (8) 自家用車への依存の低減と公共交通手段の向上
 - (9) 経済開発における優先順位の設定
 - (10) 都市づくりの目標に向かっての公共投資の誘導
 - (11) 都市づくりのモニタリングと状況の変化に対する柔軟な計画の調整
- 「アーバン・ヴィレッジ」と呼ばれるコンセプトは、シアトルの総合計画の根幹を成すもので、生活の質の向上を目指すシアトルの将来における土地利用のあり方と交通システムを一体的に実現するための戦略でもある。シ

アトル都市圏では、アメリカにおける他の大都市圏と同様に、大量の低密度の戸建て住宅が郊外にスプロールしていった結果、郊外の豊かな自然環境が損なわれ、さらに周辺へと郊外化が進行することにより人々の車による移動距離が増加し、その結果車によるエネルギー消費や大気などへの影響が深刻なものになってきた。こうした現状認識のもとで、これ以上スプロールを進行させずまた環境への負荷を低減するために、州政府により成長管理政策が導入されたのである。「アーバン・ヴィレッジ」コンセプトとは、シアトルを構成する地区を、より密度の高い複合的な土地利用のコンパクトなまち（アーバン・ヴィレッジ）に再編し、さらにそれらのアーバン・ヴィレッジを公共交通手段でネットワークしようというものである。それぞれのアーバン・ヴィレッジはその立地により異なる機能的な特性と魅力を持つものであるが、基本的には歩行圏内で就住の場（一部のヴィレッジは就業の場を含まない）と生活に必要な基本サービスが提供される自立的なコミュニティ単位を目指すものである。総合計画では、その機能的な特性によりアーバン・ヴィレッジを、アーバンセンター・ヴィレッジ（拠点地区ヴィレッジ）、ハブ・アーバン・ヴィレッジ（サブ拠点地区ヴィレッジ）、レジデンシャル・アーバン・ヴィレッジ（住宅地区アーバン・ヴィレッジ）、ネイバーフッド・ヴィレッジ（近隣地区ヴィレッジ）の四種類のヴィレッジに区分している。これらのアーバン・ヴィレッジは、公共交通のネットワークで相互に繋がれている。

図-5 シアトルの4タイプのアーバン・ヴィレッジ



③ポートランドとTOD

もう一つのコンパクト・シティのコンセプトに沿ってまちづくりを進めてきた都市が、オレゴン州ポートランド（人口四十五万人、都市圏人口百二十万人）である。ポートランド市を中心とする地域では、市や郡といった行政界を越えて都市圏全体の土地利用計画の策定や自治体間の政策の調整を行う広域圏の行政組織として、一九七八年に米国の唯一の住民の選挙により選ばれた議員と首長をもつ都市圏政府「メトロ (METRO)」を発足させ、さらに一九九二年に住民投票によりメトロ独自の自治憲章を制定している。

メトロでは、自治憲章に定める権限に基づいて、自然保護、インフラの整備、住宅開発、交通、経済開発においてバランスのとれた土地利用施策を進めるために、成長管理政策を中心とする「地域2040」と呼ばれるポートランド都市圏の地域総合計画の策定を行っていている。ポートランド都市圏では、この計画策定に先立ち、無秩序な都市のスプロール化をコントロールすることを目的とする都市成長限界線 (Urban Growth Boundary: UGB) を設定している。都市成長限界線 (UGB) が定められると、都市的な開発が可能な地区は限界線の内側に限定され、限界線の外側では、農業、林業、低密度住宅開発だけが認められる。

都市成長限界線の設定に加えて、ポートランド都市圏におけるコンパクト・シティへの取り組みの特徴は、バス土地利用の誘導である。ポートランドでは、一九六〇年代、米国の

の多くの都市と同様に、都市の郊外化の進展の結果、ダウンタウンの経済活動の衰退、都市環境の荒廃、車による大気汚染などの都市の病弊に苦しんでいた。こうした都市問題を抜本的に解決し、併せてまちに新しい活力を注入する手段として提案されたのが、バス以外の乗用車の乗り入れを制限した全長二十街区に及ぶトランジット・モールと呼ばれる歩行者空間の整備とMAXと呼ばれるLRT (路面電車) の導入である。新しい公共交通システムの利用を促進するために、市の中心部の三百七十以上の街区をバス及び路面電車の運賃無料区域に指定している。ポートランドの都心再生の取り組みが高く評価されるのは、単に公共交通の導入と歩行者モールの整備を進めてきたことだけでなく、交通政策と生活環境の整備を一体的に進めていることである。即ちTODの実践である。LRTの駅を中心とする歩行圏内に米国のスタンダードと比較すると高密度な複合的な土地利用を誘導し、自家用車に依存しない、公共交通を積極的に利用したコンパクトなコミュニティの形成を図ろうとしている。一九九八年の秋に、LRTの東線に続き西線が供用を開始し、その多くの駅の周辺においてTODのプロジェクトが進められている。

4 一日本の都市とコンパクト・シティ

日本においてコンパクト・シティの有用性を議論する際に、米国におけるコンパクト・シティへの取り組みの背景や条件の違いに言

及せざるを得ないだろう。先ず国土の広さと都市における密度の違いは決定的であり、首都圏のような一極集中的な都市圏の構造も日本固有のものである。米国のスタンダードからみれば、日本のほとんどの都市はコンパクトであり、鉄道を初めとする公共交通のインフラも十分に整備されている。しかし、今、我が国の多くの地方都市や東京の近郊の都市で起きている現象をみると、そのスケールや現象の細部、問題の深刻さは異なるが、その背後に潜む問題は米国の都市が経験してきたものとほとんど同質のものであるように思われる。

恐らくコンパクト・シティの具体的なモデルを日本の都市に当てはめることは無理があるかもしれないが、二十一世紀に世界の全ての都市が取り組まねばならないサステイナブルな都市づくりという意味において、そのコンセプト自体は十分に日本の都市に当てはまるものである。環境との共生、都市の成長管理 (拡散から再集積へ)、公共交通手段の再評価、歩行者優先の都市づくり、都市の美顔術から環境修復術への展開、省資源・リサイクル型社会の実現、インクリメンタルな都市づくり (時間をかけたまちの成熟化) などがそれである。しかし、日本においてコンパクト・シティを議論する際に先ずやらなければならないのは、住民自らがその目指す生活像 (生活の質) や社会像を問い直すことではないだろうか。

ハーパーン・ハウス都市建築研究所代表取締役

図一6 LRT駅とその周辺開発のイメージ

