

ニューアーバニズムとコンパクトシティの間\*  
—「諸外国のころみ」の有効性—  
Techniques for Compact Urban Reform\*  
—The Effectiveness of New Urbanism and Other Foreign Concepts—

谷口守\*\*・中道久美子\*\*\*

By Mamoru TANIGUCHI\*\*・Kumiko NAKAMICHI\*\*\*

## 1. はじめに

コンパクトシティという概念は人口が減少する時代の都市構造としてようやく市民権を得つつあるが、その実現方策に関する制度的な検討はわが国ではまだ全く不十分である。ちなみに、国状や既存制度との関連で、各国ごとにその実現へのアプローチも大きく異なる。特に、必ずしも直接コンパクト化を行うと明示した制度やコンセプトでなくとも、間接的にコンパクトシティへの誘導につながるアイデアは多様である。

今後、わが国で「日本型コンパクトシティ」という切り口から議論を行うに際しては、諸外国における様々なコンパクト化のアプローチが展開する座標空間での相対的な視座がまず不可欠となろう。本稿では先進諸国において、むしろ無意識的に進められてきた代表的な都市コンパクト化につながるコンセプトや制度群を概観し、それらの可能性と限界の整理を行うことで、わが国での政策検討の際の一助とする。具体的には、ジョイントディベロップメント、ガイダンス、成長管理・スマートグロース、行政組織改編などの幅広いコンセプトや制度をふりかえる。さらに、現在発展中のアプローチとして、近年米国などで一般化しつつあるニューアーバニズムの発想に基づく都市再生を取り上げる。具体的には、実際にそのコンセプトどおり都市のコンパクト化を実現しているかどうかについて現地調査に基づいた情報を検討し、これら最先端のコンセプト主導型による

コンパクト化政策をわが国で進めるに当たっての注意点を示す。

## 2. 相対的視座の中での日本型コンパクトシティ

コンパクトシティ自体の定義は専門家によって同じでない。ましてや、日本型コンパクトシティという切り口は「日本」という用語に期待する事柄が多様であるため、議論を行うには更に注意を要する。わが国におけるコンパクト化の実現手法としては、今後も線引き制度が中心的役割を果たすと考えられる。しかし、都市計画法改正などの大きな流れの中ではむしろ線引きの規制力が弱まっているのが自然である。一方、既に郊外からは整除あるコンパクト化につながらない無秩序な撤退がはじまっており<sup>1)</sup>、そのような現実問題にダイナミックに対応していく必要も生じつつある。現在のわが国でコンパクト化を真に推進するつもりなら、線引き手法以外にも実効性の期待できる様々な方策を駆使し、積極的な試みを積み重ねる以外に道はないといえる。また、ただ単に高密度化するのではなく、交通施設などの基盤整備と都市整備をうまく組み合わせしていくなどの配慮が特に効果的であると思われ、その意味でも多様な考え方を視野に入れる必要がある。

なお、既に廃止されたがオランダのABCポリシーのようにダイレクトに土地利用の高度化、コンパクト化を目指す制度については既存研究も多いため、本稿での整理の対象からは除外した。むしろ制運用における少しの工夫でコンパクト化につながる可能性がある反面、そのことが十分認識されていないコンセプトや制度を取り上げることの意義が大きいと考え、海外を中心とした5つのコンセプト・制度に主眼を置いた。具体的には表-1に示す、1)ジ

\*キーワード：地域計画、計画手法論、市街地整備

\*\*正員、工博、岡山大学環境理工学部

(岡山市津島中3-1-1 Tel.Fax.086-251-8850)

\*\*\*学生員、学生員、岡山大学大学院 自然科学研究科

表-1 コンパクト化政策に活用できる様々なコンセプト・手法の利害得失

コンセプト・制度	関連諸国	内容	特長・利点	欠点
ジョイントディベロップメント	米国	商業開発とターミナル整備を連動させ、連結性を高めることでコンパクト化を実現。「交通」と「都市」のジョイント、「公共交通」と「民間開発」のジョイントの意あり。	契約ベースで実施される。多様な手法から構成される(例えば、共同開発、リース、アインセンティブアグリメント、空間利用権活用、開発利益還元他)。市街地がコンパクト化すると同時に公共交通機関の経営も改善(投資額ベースで2~5%)。	当事者が合意した地点でのみ有効。商業開発などが中心となり、住宅地などの面的に広い空間の改善は難しい。
ガイダンス	英国、ノルウェー、他	自動車依存型の都市をつくらないために、個々の都市整備で何を留意するべきかを整理。立地政策までを規定した詳細なタイプから指針のみを示したものであり。	「持続可能」の理念に対応。方向性を示すことで、地域の実情に応じてフレキシブルな対応可能。包括的な計画システム(PPS、審問)の中で威力を発揮。	自動車利用を前提とした地域間競争まではうまく調整できない。理想論を現実に落とす努力とシステムの維持が必要。
マーケットメカニズム	日本、他	高密度化のポテンシャルが存在するところで、市場原理をうまく活用する。日本の私鉄ターミナル周辺における高密度な土地利用はこの典型。外部経済の内部化。	企業等の民間によってコントロールされるため、統一的で質の高い空間整備が可能。土地利用更新も比較的スムーズ。	利潤重視の空間整備となるため、地区環境等への配慮不足が懸念。
成長管理・スマートグロース(住民投票)	米国	多様な政策が含まれるが、その中でもスプロール抑制型、中心市街地重視型の実例はコンパクト化と関連深い。人口成長率制御、都市境界設定、都市再生におけるインフラバランスの配慮他の手法あり。	住民投票を通じてダイナミックに都市空間制御を行うため、その時々々の問題をタイムリーに反映できる。また、各地域における個性やオリジナリティーを反映しやすい。	手法自体に地域エゴや近視眼的な誤りを排除できる仕組みが内在していない。また、成長管理やスマートグロース手法の中には実質的にむしろ郊外化を促進するものも含まれる。
行政組織再編	北欧	行政では土地利用計画、交通計画、環境計画が通常別個の部署で扱われるが、組織として横断的にそれらをプロジェクトチーム化する。行政の意思決定システム自体を効率的なコンパクト化が可能に変えてしまう。	プランとしては包括的なものが以前より提示されるようになった。また、行政コストを小さくできることが期待された。	行政内部の手続きコストはむしろ増加した。また、包括的なプランは必ずしも実現されず、財源の有る部署の事業が結局実施されるにとどまった。

ョイントディベロップメント<sup>2)</sup>、2) ガイダンス<sup>3)</sup>、3) マーケットメカニズム、4) 成長管理・スマートグロース<sup>4)</sup>(住民投票)、5) 行政組織改変<sup>5)</sup>を取り上げ、各々をコンパクト化のための方策と見た場合の利害得失を整理した。

詳細は表-1に記載した通り、万能な方法はなく、いずれもそれぞれ長所・短所が存在する。一般理念としてガイドラインの整備を行いつつ、状況に応じて他の制度群を適用していく方法がわが国においては現実的で効果が大きいと考えられる。

### 3. ニューアーバニズムからのアプローチ

#### (1) そのコンセプト

ニューアーバニズムのコンセプトや事例については既に多くの紹介<sup>6)~8)</sup>がなされている。それは都市の郊外化によってもたらされた諸課題を、よりヒューマンなスケールの都市コミュニティを実現することで解決しようとする動きといえる。伝統的なコミュニティが有していたコンパクトなまちの空間的な質を積極的に評価し、新しいまちづくりや開発に

おいてそれを実現しようとするものである<sup>6)</sup>。

特にその設計思想はより高密度な都市構造を採用し、交通手段として自動車よりも徒歩、自転車に重点を置くものであり<sup>9)</sup>、構造的にも内容的にも都市のコンパクト化政策と親和するコンセプトといえることができる。換言すれば、かつて我々が無意識の内に行っていたコンパクトな暮らし方を、都市の新しいデザインを通じて意図的に復活させるコンセプトといえることができる。

#### (2) 実例からの検討 ソルトレーク都市圏から

本研究ではニューアーバニズム型の都市整備事例として、米国ユタ州州都のソルトレーク都市圏を例に考える。ソルトレーク市は都市圏人口130万人で、人口成長率が米国で最も高いグループに属する都市圏である。また、2002年に開催された冬季オリンピックに向けて都心と郊外を結ぶLRTが整備されている。特に、都心部においては図-1に示すLRTとアムトラックの結節点において、公共交通と都心再開発をセットにした大規模商業地整備(ゲートウェイプロジェクト)が実施されており、米国の都市



図ー1 ソルトレーク市都心におけるLRT整備・再開発一体型事業（ゲートウェイプロジェクト）



図ー2 ドレーパにおけるニューアーバニズム型開発（中世ヨーロッパ型デザイン）

圏としては公共交通とまちの連携を重視した計画が行われているといえる。

具体的なニューアーバニズム型の整備地区として、本稿では都市圏の中でも最も開発規模が大きく、ソルトレーク市都心から南に30kmの郊外住宅地ドレーパ(Draper)を対象とする。先に述べた都心部で既に整備されたLRTも、将来的にはこのドレーパ地区まで延伸が構想されている。ここでの開発の状況を、端的に図ー2～5に示す。郊外住宅でありながら、ニューアーバニズム型住宅地として的高密でコンパクトな都市形成をはかるため、中層連結型住宅の整備(図ー2、3)と、戸建住宅の敷地内におけるアクセサリーアパートメントの設置(図ー4)がここでのセールスポイントである。中層連結型住居には2つのタイプがあり、図ー2のようにヨーロッパ中世都市をモデルにしたような、地区のエントランス部を円形に取り囲む形で設置されたもの、及び図ー3のように戸建て住宅を従来米国にはない長屋方式で連結したものである。いずれも個数は限られているが、新しい環境に配慮したコンセプトで整備された地区として、そのPRにおいては大きな役割を果たした。また、図ー4アクセサリーアパートメントは、地区の居住者密度を高めるためにわざわざ戸建ての敷地内に離れのアパートを建設するもので、運用形態としては母屋の所有者が賃貸住宅として提供するケースが多い。先の中層連結型住宅のすぐ内側にあたる住区では、原則として敷地内にアクセサリーアパートメントを設置することになっている。

以上のような工夫から、ドレーパ地区はニューアーバニズム型住宅地として都市圏の不動産市場で



図ー3 ドレーパにおけるニューアーバニズム型開発（長屋型デザイン）



図ー4 ドレーパにおける戸建地区高密度化施策の例（アクセサリーアパートメントの付加：手前の一階部分がガレージの建物がアクセサリーアパートメント）

は認知されるに至っている。しかし、その一方で、地区において既に建設されている住宅の7割程度は実は図ー5に示すような従来型の郊外一戸建て開発に相当するものであり、現在も地区の外周部ですすめられている開発はすべてこのタイプに属する。



図-5 ニューアーバニズム型開発を取り巻く旧来の大規模郊外一戸建て開発（ドレーパ）

換言すると、ドレーパにおいてはニューアーバニズムのコンセプトに基づくコンパクトな市街地整備が確かに進められてはいるが、それは地区の不動産開発における広告塔的な要素がむしろ強く、分散が進む都市圏郊外の中のごく一部分でしかないという批判が可能である。このケースでは、ニューアーバニズム型開発によってむしろスプロール開発が広がり、非コンパクトな都市圏構造につながる可能性が高い。奇しくも米国で実施された実態調査から、ニューアーバニズムに基づく開発地ではその他の地区に比較して平均で 11% 資産価値が高くなっていることが明らかになっている<sup>9)</sup>。

なお、ドレーパのニューアーバニズム型住宅地を対象とした調査では、高密な設計のために居住環境について居住者の間で不満が生じるということとはなかったが、道路や駐車場のスペースが相対的に通常の郊外開発より少ないため、自動車駐車の不便さにおいて不満が高くなる傾向が見られている<sup>10)</sup>。

#### 4. おわりに

上記で取り上げたものはニューアーバニズム型開発の一事例に過ぎず、このことだけからすべてを結論づけることは適切ではない。ニューアーバニズムという言葉の陰には高密化を進めるだけでなく、生活の質（QOL）もむしろあげるというニュアンスが含まれている。かつて都市内ではほとんど歩いてすべての用が足せた昭和中期頃のわが国の市街地を「日本型コンパクトシティ」と呼ぶのなら、我々は現在まで生活の質をあげるため、そのような都市

形態を米国にならって積極的に放棄してきたといえる。むしろ、米国でこのようなコンパクトな暮らし方の模倣がコンセプト主導で探られるようになっている<sup>11)</sup>のは皮肉ともいえる。

最後になったが、ソルトレーク都市圏における調査ではユタ大学のバーバラ・ブラウン教授に多くの有益なコメントをいただいた。記して謝意を表す。

#### 参考文献

- 1) 小玉高司・谷口守・阿部宏史：郊外からの撤退の実際：地方中心都市における主要幹線道路沿道を対象として，土木計画学研究・講演集，No.27，CD-Rom，2003.
- 2) 谷口守：ジョイントディベロップメントに関する基礎的研究，都市計画論文集，No.27，pp.301-306，1992.
- 3) 谷口守：ガイダンスによる都市・地域計画コントロールの試みと課題，都市計画論文集，No.33，pp.109-114，1998.
- 4) 谷口守：「成長管理」から「スマートグロース」へ：米国における計画理念の転換と実際，土木計画学研究・論文集，No.19，pp.229～236，2002.
- 5) 谷口守：北欧社会におけるプランニング制度の進化と課題，土木計画学研究・論文集，No.16，pp.69-76，1999.
- 6) たとえば，日本都市計画学会監修：都市計画国際用語辞典，p.K91，丸善，2003.
- 7) Congress for the New Urbanism：Charter of the New Urbanism，McGraw-Hill，1999.
- 8) Boarnet, M. and Crane, R.：Travel by Design，Oxford University Press，2001.
- 9) <http://www.cnu.org/about/index.cfm>
- 10) Brown, B. and Cropper, V.：New Urban and Standard Suburban Subdivisions，Journal of the American Planning Association，Vol.67，No.4，pp.402-419，2001.
- 11) Cervero, R., 谷口守：米国のスマート型成長政策の動向－社会資本と地域開発の統合的視点から－，土木学会論文集，No.758，IV-63，pp.85-96，2004.