

IV-26

近年の市街地衰退と郊外発展から見た都市個性化及び再活性化に関する研究

北海道大学大学院 環境科学研究科

岩本 直

同上

正員 山村悦夫

同上

正員 宮田 譲

1 はじめに

現代が都市の時代といわれて随分久しい。今や日本の全人口のうち、都市人口に占める割合は77%を越える時代となった。この結果、明治22年4月1日に31市でスタートした市の数は、今や656市になり、さらに今後、大都市圏を中心に増加の傾向が続くものと思われる。全国に、これだけの都市が存在する現在、いちがいに都市といっても、様々な形態の都市が誕生した。以前は都市といえば、どの都市もその都市の顔というべき確固たる市街地を持っていた。しかし、現在は、この市街地を最初から持っていない都市、近年に急激にさびれてしまった都市、市街地が別地区に移ってしまった都市等、都市といってもこの都市の顔である市街地を持たない都市が増えているのである。一方、市街地は衰退したが、郊外は開発が進み、都市郊外が、全国的に同じような形態で発達した。このため、全国的に均一の景観、均一的な地域性が発生することになった。この様な状況の中、地域個性化、又はうるおいのあるまちづくり等が一方では、叫ばれている。

まちの中心が、わからないような都市に魅力があるといえるのか。商店街があり、市役所や神社、公民館、病院等があり、賑わいと地域社会の活動の中心として、精神的な連体の絆の役割を果たすまちの中心があってこそ、魅力ある都市の要件が満たされるのではないか。そして、各々のまちには、各々の豊かな景観、風習、方言等があり、それらが、さらに魅力ある都市としての価値を高めていたのではないか。現在は、特に人口15万人以下の都市において、今あげた魅力ある都市の要件が絶滅に瀕しているという。それらの都市へ中規模都市をもふまえて何らかの処方を試みたのが本研究である。

2 現在の市街地

(1)

ここにおいて、市街地というのを定義しておきたい。それには、まず中心商店街の定義をしておかなければならない。商店街というのは、都市が大きくなればなる程、縦横無尽に発達し、また、都市規模が小さくなれば、真の意味で商店街と言えないものも多く発生してくる。まず、中心商店街の定義づけには、路線価格、景観、地元民の観念の三つを考えたものから、わりだされた地区を中心商業地とし、その地区を含む、周辺に高度に集積する、人口集積地、機能集積地とを合わせた地域を市街地と定義するのである。

以前の市街地は、その従属区域に対して、役場、公民館、学校、病院、商店等が局所的に集まり、その従属区域に対して多くの機能が集積した所であった。この市街地が、近年は停滞、又は衰退しているところが多く発生しているのである。そうなった原因として以下の点が、考えられるのである。

まず第一にモーターリゼーションの進展が考えられるのである。我が国は、もともと乗り物交通が発達せず、車に対応しにくい市街地構造になっているのが多い。その結果、モーターリゼーションの進展に伴い、構造的にその対応が、次第に不可能になってゆき、衰退が始まるのである。

(2)

第二に、商業の構造的転換である。戦後の大型スーパーの登場は、既存の商店街との競争に常に優位に立ってきたと言っていい。そのために、商店街の人々にやる気をなくしてしまうことも大きな原因といえる。

第三に、中心公共建築物の移転が考えられる。これは、市役所等の中枢管理機能を持つもの、美術館等の文化機能を持つもの等が、用地拡張等で郊外に移転してしまうということである。これは、市街地がそれまで持っていた政治、文化、の機能の喪失に

The Study on Urban Personality and Urban Reaction from Recently The Decline of The Core Area and The Development of The Suburb.

つながるのである。

第四に市街地の夜間人口の減少が考えられる。これは、必然的に商圏人口の減少を引き起こす。この問題は様々な面から、行政が市街地をおさなりにしてきた傾向もあり、あらためて行政の責任というものが問われることになる。

以上、これらの四点から市街地が以前に持っていた政治、経済、文化、交通の機能の喪失により市街地の衰退が発生していると考えられるのである。

3 郊外発展と理想的な都市の市街地

今まで述べてきたように、近年は市街地の衰退がみられる一方、郊外開発が多く進んだ。その結果、全国的に主要国道ぞいには、大きな看板をつけた店が立ち並ぶという景観が出現することになった。これらの店は、出店時から、撤退を考えている店も多く、地域社会に根付いて貢献しようという姿勢は全くない。又、郊外の発達、おおよそ低密度な郊外機能の拡散であり、そのための公共投資、モビリティの側面から言っても非常に非効率なものになってしまうのである。又、郊外ロードサイドショップがこれからの新市街地と言われているが、商店の連続性、地域コミュニティ、そして車の絶対的な支配下等のことを考えると、それも否定せざるを得ないのである。

以前は、たとえ小都市でも、都市の中心機能を持つ商店街、交差点等の、その都市の顔というべき所があった。現在は市街地衰退と郊外発展により、都市の中心があいまいになりがちであり、実際に住んでいる人にも都市の顔というべき所は、どこかわからない都市が増えてきている。都市というのは、人間におきかえると、体、頭、心⁽³⁾にあらわされるといえる。体はその計測が可能であり、多くの統計学者を通じて経済的、機能的特質を求めることができる。次に頭であるが、これは計画のことであり、自治体の施策等をあらわす。そして、定義するのにもっとも、むづかしいのが心である。一般に言われる「イメージ」という、このあいまいな言葉は愛情的に、感情的に住民達の心を力強く結びつける大きな力なのである。都市の心⁽³⁾というのを、はっきり示す

ことができなくても、それを暗示すると思われる要素のいくつかをあげることができる。それは都市の内部や周囲にある自然、すなわち川、森、湖、丘、そして気候、歴史的な建物、街路、広場等があり、そしてこれらの中にはその都市のランドマーク、シンボリックな価値にまで到達したものがあり、その結果、都市のポスターを作る場合、ニューヨークでは自由の女神、札幌では時計台という都市を統一するシンボルがあるため、その作成は容易であろう。しかし、ロサンゼルス、日本のほとんどの都市のように、心が貧弱にしこ育っていない都市はこのような仕事に携わった場合、非常に困難に直面することになる。

このように、大変あいまいな定義として受け取れる「心」にも、その特性は存在するように思える。よって、結論として、人間に望ましい都市というのは、体と頭が健全で、活気あふれる心を持つべきであり、そして、この状態が都市の市街地に最も力強く反映されている都市のことであると定義するのである。

4 これからの市街地づくり、都市づくり

これからは、今まで述べてきたような諸問題をかかえる市街地を中心とした都市問題をどのように解決すればいいかを考えてみたい。大きく分けて全部で五点の回答が考えられるのである。

まず第一に市街地の多機能、付加価値集積化を提案するのである。市街地が以前、多くの機能を持っていたのは前述のとおりである。これは、すなわち、政治、経済、文化、交通の機能が集まっていたのだが、これを再び復活させるのである。今まで郊外に分散しがちだった公共施設を再び市街地に呼び戻したり、公共交通の結節点の検討、市街地内の道路交通の混雑の緩和等を真剣に検討するのである。さらに付加価値機能の追加があげられるが、市街地と言えば、商業機能のみが考えられがちだが、市街地とは、以前に述べたように、その都市の顔なのである。そのため、その都市のシンボリックなものを設置するのも重要である。又、郊外店との差別化も重要であり、市街地でなれば味わえないもの、例えば

、高層ビル、雑踏、選択の多様化等を作る必要が多分にある。さらに、二十四時間、多数の人がいるのも必要である。本当に高度に利用され、活力ある市街地というのは、常に人がとぎれることなく動いているものである。このように市街地を多機能、付加価値を付けるのに伴い、さらに余裕があれば、その都市の特徴等をあらわす自然、例えば、遠景に見える山等、を加味すべきである。又、イベント等を行う場合、その市街地に効用があるように行われれば、さらに市街地のポテンシャルは高められよう。ただ、ここで注意してほしいのは、きれいなオープンモールを作ればいいという安易な発想で終わらないことである。山形県酒田市の例は、そのことにおいて警鐘をならしたものと見える。もはや商業だけでは、人は集まらない。いろいろな機能、付加価値を付けるという都市全体から見た計画ではないと、真の市街地再開発はむづかしいのである。

第二に、交通政策があげられる。今いった市街地を発達させる要件は、交通問題が死活問題であり、その市街地の吸引力を可能にする交通網整備を行わなければならない。そして現在のところ、車の対策は、特に地方都市において、避けては通れぬ問題になっている。要するに車に対応した市街地づくりをしなければならないのである。まず、市街地に駐車場を設置するのが必要である。これは、なるべく市街地中心部に近いことが好ましいため、公共地の地下及び、中心部に隣接した地に駐車場を作るのがよい。駐車場はなるべく利用料金を抑え、土地利用の高度化のためにも地下及び、地上では高層化が望ましい。次に、その駐車場は市街地に進入してくる幹線道路に直結及び、それに近い状態にするのが望ましい。又、渋滞を発生させないように、その進入路は念入りの検討が必要である。もし、余裕があれば、市街地を取り囲むようにして環状道路を設置するのが望ましい。そして環状道路サイドに市街地直結の駐車場を設置するのである。その際の車の誘導システムも念入りの検討が必要である。そして、車交通主体の現代において、もっとも注意すべきなのが歩行者である。特に、通行量の多い横断歩道では右折、左折の車の流れを大きく阻害する。そして、特

に車の通行量の多い交差点では歩行者の危険度も考えねばならない。よって、場所によっては人工地盤等の二層構造の歩者分離を提案するのである。これは、特に駅前のような、人と車がともに複雑な動きをするところにおいて絶大的な威力を発揮する。車もある程度の量を越すと、もはや歩者共存は無理であり、人と車の両方の特性を生かした市街地づくりが改めて求められるのである。市街地内は普通車を通行止めにし、荷さばきの車のみ通行という方法も検討されているところもある。ただ、非効率な面が多い現代の車社会には、常に疑問を持つべきである。又、車のことばかり考えないことである。先程も言ったように、市街地づくりというのは全体面から見た計画が重要なのである。そのためには、これまで以上にいろいろな人に意見を聞き、じっくりと考えるのも必要であろう。又、車だけではなく、最近は自転車も大きな問題を発生させている。歩行の阻害や景観上の悪さ等である。この自転車に対する対策もこれから真剣に検討しなければならない問題である。

第三に、ふさわしい土地利用の計画化である。市街地というのは必然的に高度利用となり、その改造となると行政と地権者との衝突が発生しやすい。よって、なるべく無難な方向にいくというのが定例だが、市街地というのは、その都市の顔であり行政は確固たる意志、計画をもって地権者と交渉にのぞむべきである。そして都市再開発法等を適用し、大きな建物を駅前等に作り、大きなテナントを入れる例もいくつか見受けられるが、市街地の回遊性、市街地としての統一感を遮断をするのではないか等の念入りの検討、調査が特に必要である。この場合、大規模店、さらには公共交通の結節点等を歩行者の回遊性を、よく考えて配置しなければならない。又、公共スペースとして、あらゆる意味で緑地が必要であろう。これは、あまり大きいものだとし市街地の遮断や、市街地から浮いたものになってしまうので、いわゆるポケットパーク程度のものがよい。この公共スペースは市街地に付加価値をつけるのに絶大的な威力を発揮するであろう。又、市街地の周辺部には一つの統一テーマを持った比較的大きな緑地が必要

である。これは周辺住民の住環境や市街地を市の中心として位置づけるためにも必要なことである。土地利用の計画策定は市街地の再開発において大変重要なことである。そして、その地区の特性を考えた土地利用、またはそれを高めるストリートファニチャー等の設置、また適度な建蔽率、容積率を決定等、直接的に市街地に結果としてあらわれてくるものが多いだけに、これらも様々な分野から意見を聞く等の念入りな計画が必要である。

第四に、市街地の夜間人口減少を止めることである。昼間のみ動く機能集積は真の土地高度利用にならない。そこに住民を呼びもどすには、まず住環境の整備であろう。魅力化した市街地は必ず人を結び付けるものである。一、二階等の低層を店舗、ホール等の多機能化を行い、高層部には人が住むという複合ビルが有効であろう。

第五に、行政の改革も必要であるということである。自治体の職員は都市経営、まちづくりというものをもっと勉強すべきであり、使命感に燃えた人材を育成すべきである。又、国から県、県から市町村への権限委譲も重要である。中央の権限が強い限り、地域性を無視した画一的な計画が次々と送られてくるであろう。地方自治体は三割自治と言われて、ずいぶん久しいが、この補助金による拘束化が、さらに画一化に拍車をかけているといえる。このように、自治体の自主性をまず喚起しなければならないのである。さらに住民に対してオープンな行政でなければならない。住民の反応を避けて、行政が進められてる例があるのは、大変なげかわしいことである。行政内部をオープンにして、住民と一体となった行動を起こしやすい状態を、もっと作らなければならない。

第六に、住民意識の高揚があげられる。住民が自分の住んでいるまちに、もっと興味を持たなければならない。住民意識の高揚は自治体の重要な仕事である。さらに住民の郷土への愛着、帰着感を育てることが、ある意味での個性ある都市づくりの最終ゴールであり、官民一体となって市街地づくりを盛り上げるのが、これからの市街地づくり、都市づくりにおいて最も重要なことなのである。

5 具体例 ― 北海道旭川市の場合 ―

それでは、具体的に今まで述べてきたことを応用していきたいと思う。具体例として北海道旭川市を選んでみた。旭川市は道北の中心都市として、また大雪山のふもとに抱かれ、日本最低温度の記録を持つ自然豊かな人口約36万人の北海道第二位の都市である。この旭川市は、昭和四十七年に全国初の恒久歩行者天国商店街の買物公園を充足させた。開設当初は連日の大賑わいであったが、ここのところ停滞傾向にあるというのである。そこで、実際に統計で調べてみた。表1は買物公園の各地点の歩行者の通行量の昭和五十四年と平成元年の比較である。表2は買物公園を含む中央地区の人口の変化である。そして、表3は旭川市全体の卸・小売年間商品販売額の中の、買物公園を含む中央地区のシェアの変化である。これらを見ると、表3において昭和六十三年にシェアの増加があったものの、買物公園に面した大規模店の長崎屋の郊外の春光台地区への移転表明、そして人口減と歩行者の通行量の減少を見ても明らかに近年の買物公園は停滞、または衰退の傾向があるとみてよいであろう。

それでは具体的にどのような施策があるか。以前に述べてきたように、市街地の人口減少の歯止め、自治体、住民の意識の高揚はどこでもやり方は同じであり、なにも旭川市に限ったことではないので、今回は市街地の多機能、付加価値集積化と交通政策について論じていきたい。

まず、市街地の多機能、付加価値の集積化であるが、市街地はその都市の顔であることを以前に述べた。その都市を統一するイメージのものが、やはり市街地に欲しい。これは住民の意見を聞いて決めてよい。仮に大雪山ということにしよう。この大雪山の特徴をいかにこの市街地に結び付けていくかが重要である。そこで市街地のあちこちに大雪山に関係あるストリートファニチャーを設置とてもらいたい。いったん、市の統一イメージを決めたら市の広報だより等にしつこくいろいろな標語調のようなものをのせて市民に浸透させるべきである。他、いくつかの提案も図1にあげておいた。特に付加価値集積において、長崎屋跡地において旭川パーサースキー

表1 買物公園の通行量の変化

調査地点	調査日	①54年7月27日(金)	②平成元年7月7日(金)	③対比	④対比
		通行量(人)	通行量(人)		
宮下通左(西武B)		41,743	20,844	49.9	47.9
1条通右(西武A)		42,248	34,284	81.1	84.8
1条通左(丸井)		50,868	32,964	64.8	49.0
2条通右(マルカツ)		46,844	29,712	63.4	62.4
3条通右(オクノ)		47,976	20,136	60.7	71.1
4条通右(そうご電器)		30,963	16,800	54.3	45.7
小計		(260,842)	(163,740)	(62.8)	(58.8)
5条通右(秋田屋)		21,672	11,460	52.9	60.2
6条通右(須貝ビル)		13,076	8,232	63.0	61.0
7条通右(青木薬局)		8,696	5,208	60.0	68.1
8条通右(文栄堂)		5,100	5,400	105.9	96.6
料 練(借 金)		3,052	3,000	98.3	79.1
小計		(51,551)	(33,300)	(64.5)	(67.2)
合 計		312,236	197,040	63.1	58.2

調査地点	調査日	①54年7月15日(日)	②平成元年7月9日(日)	③対比	④対比
		通行量(人)	通行量(人)		
宮下通左(西武B)		51,037	29,508	57.8	51.8
1条通右(西武A)		56,364	33,312	58.1	40.0
1条通左(丸井)		71,048	42,072	59.2	46.1
2条通右(マルカツ)		61,108	40,272	65.9	48.2
3条通右(オクノ)		54,828	41,256	75.2	58.5
4条通右(そうご電器)		45,412	23,258	51.2	40.4
小計		(338,797)	(209,878)	(61.7)	(47.5)
5条通右(秋田屋)		30,268	11,940	39.4	47.7
6条通右(須貝ビル)		16,303	10,536	64.8	70.8
7条通右(青木薬局)		11,344	5,678	50.0	64.2
8条通右(文栄堂)		6,680	4,080	61.1	85.4
料 練(借 金)		3,740	2,232	59.7	120.8
小計		(68,335)	(34,464)	(50.4)	(62.2)
合 計		408,132	244,140	59.8	49.1

表2 旭川市中央地区の人口増減

年次	人口	世帯
昭和25年	16,626	3,379
30	17,181	3,421
35	16,544	3,933
40	12,929	3,596
45	9,597	2,983
50	7,233	2,699
55	5,955	2,557
60	5,267	2,295

表3 旭川市地区別年間商品販売額の変化

	年間商品販売額(万円)		構成比(%)		増減率(%)
	60年	57年	60年	57年	
総数	135,888,818	132,466,853	100.0	100.0	2.6
西	7,295,193	11,008,153	5.4	8.3	△33.7
中央	22,007,585	22,556,315	16.2	17.0	△2.4
大成	29,047,044	27,117,318	21.4	20.5	7.1
東	15,447,275	14,298,637	11.4	10.8	8.0
春光	2,917,706	2,518,513	2.1	1.9	15.9
江丹別	80,583	76,387	0.1	0.1	5.5
神居	5,324,473	4,350,199	3.9	3.3	22.4
東旭川	3,415,144	3,049,704	2.5	2.3	12.0
永山	33,874,576	31,287,136	24.9	23.6	8.3

(出典、「統計旭川」)

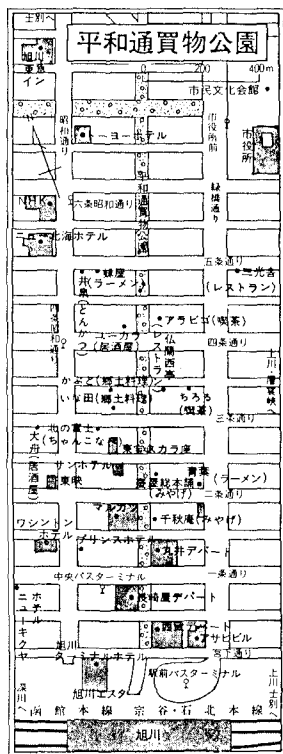
会館、郷土資料館の移転、大雪アリーナの移転、からくり時計の設置、中通りの個性化等、いろいろ出しておいたつもりである。又、旭川駅裏に国鉄清算事業団の広大な土地を控えているが、ここに旭川大学の移転も提案したい。これは市街地、大学の双方に大きな利益になるはずである。これらは広く意見を求めれば、もっと出てくるだろう。この場合、その地域の歴史性、地域性をつなげるものでなければならないことに留意すべきである。

次に交通政策であるが、まず駐車場問題がある。これまで買物公園の近くにも民営の駐車場が各所にあるが、買物公園全体の需要を考えると不足気味であり、車でのごきくが買物公園の客離れの一つの要素であることもおおいに考えられる。そこで旭川駅前の地下に、そして七条緑道の地下に駐車場を

作るべきである。そして、これは現存する駐車場も含めて、誘導のシステムを考えねばならない。なにも愛知県豊田市のように電光掲示板を設置しなくても他にいろいろあるはずである。このように駐車場は幹線道路から市街地に入る周縁部に設置すべきである。他、公共交通の結節点であるが、現在は旭川駅前に集結しているが、これを七条緑道のあたりに分散して持ってきていいだろう。これにより、四条以北の利便性もいちだんと向上するはずである。

このように郊外のショッピングセンターとの徹底した差別化、そしてそれを可能にする交通体系整備が買物公園を再び賑わいのある「市の顔」としての位置に帰り咲かせるに大きな要因になるのにちがいないのである。

図1 買物公園再活性化計画



- *買物公園周辺に普通車進入禁止区域を作る (荷物車のみ通行可)
- *買物公園のモールのリニューアル (デザインをよく考える。ただ銅像をおけばいいというものではない。そして、リニューアルは度々行う)
- *並行幹線道路地下に駐車場設置
- *七条通りと買物公園の交差点地点に郷土博物館の移転
- *五条付近に核店舗ビル
- *公共施設の設置 (老人ホーム等)
- *長崎屋移転跡地には旭川総合案内センター、内部にバーサースキー博物館も設置。さらにイベントホール、屋上に全天候型テニスコート
- *四条以北に公共交通の結節点の設置
- *四条以北と以南と買物公園の雰囲気を変える
- *四条以北に集客イベント (毎週、旭山の動物を連れてくる。アイデア次第でいろいろ行う)
- *大雪アリーナの移転 (市役所前駐車場)
- *駅前に地下駐車場の設置
- *駅裏の清算事業団の土地に旭川大学の移転
- *からくり時計の設置 (四条交差点付近)
- *中通りの個性化

6 おわりに

今回、非常に総論的な内容となってしまったが、全国的な交通革命、商業革命、そして諸機能の郊外転出の中、かつての市街地は画期的な処方もなく困難にあえいでいる。この問題の解決の一助になればと北海道旭川市の例を出して試みたのが、本論文である。この分野の研究は机上の学問ではなく、実際に現場に出て考えていくべきであり、だからこそ、大変興味深いのだが、逆に対象範囲が非常に広範囲であり、もっとミクロ的な分析をしなければなら

いことが多い点であり、今後の研究に課題を残すものである。

現在は高速交通の整備がされ、日本社会の構造の変化により、人々の居住、移動が大変流動的になった。そのため、様々な意味において都市の生き残り戦略時代に入ったといえる。その有効な戦略の一つとして市街地の再活性化、個性化があげられるはずである。そして、これはさらに広い意味で現在叫ばれている地域個性化、地域魅力化に大きくつながると思うのである。

参考文献

- (1) 戸所 隆、中心商店街の二つの形態 人文地理 第35巻第4号 1983
- (2) 日本経済新聞 1990年5月23日付
- (3) ビクターグルーエン著 都市のセンター計画 鹿島出版