

グリーンネックレスの提案 - コンパクトシティ室蘭 -

A green necklace ~ A compact city in Muroran city ~

室蘭工業大学 ○学生員 藤井 耕起(Kouki FUJII)
 室蘭工業大学 学生員 小柳 英輝(Hideki KOYANAGI)
 室蘭工業大学 学生員 長谷川裕修(Hironobu HASEGAWA)
 室蘭工業大学 フェロー 田村 亨 (Tohru TAMURA)

1. はじめに

我が国の都市は高度成長期を経て拡大を続け、政策的にも郊外の住宅地開発が進められてきたが、1990年代より中心市街地の空洞化現象が各地で顕著に見られるようになった。特に鉄道網の不十分な地方都市においては自動車中心社会が進展し、郊外に巨大ショッピングセンターが造られ、幹線道路沿線には全国チェーンのロードサイド型店舗やファミリーレストラン、ファーストフード店などが出店し、競争を繰り広げるようになった。また商業施設のみならず公共施設や大病院も広い敷地を求めて郊外に移転する傾向が見られる。同時に我が国においては、世界において例を見ないスピードで高齢化が進行している。また、少子化の影響により、生産年齢人口は既に1995年をピークに減少に転じている。

他の地方都市と同じく室蘭でも高齢化・人口減少などの問題が挙げられる。室蘭の現状としては、ここ数年で様々なまちづくりや地域活性化の取り組みが行われている。

そこで、本研究の目的としては、人口減少・高齢化、市街地の衰退の改善を図る手段であるコンパクトシティに着目し、地方都市である室蘭市におけるコンパクト化の実現可能性を検討する。

2. 郊外化の問題点とコンパクトシティ

2. 1 郊外化の問題点

郊外化の進展は、既存の市街地の衰退以外にも多くの問題点を抱えており、それは以下の通りである。

- 1) 自動車中心の社会は移動手段のない高齢者など「交通弱者」にとって不便である
- 2) 無秩序な郊外開発は持続可能性、自然環境維持、環境保全の点からも問題である
- 3) 際限のない郊外化、市街の希薄化は、道路、上下水道などの公共投資の効率を悪化させ、膨大な維持コストを発生させ財政を圧迫する。

2. 2 コンパクトシティの発想

こうした課題に対して、都市郊外化・スプロール化を抑制し、市街地のスケールを小さく保ち、歩いて行ける範囲を生活圏と捉え、コミュニティの再生や住みやすい街づくりを目指そうとするのが、コンパクトシティの発想である。

コンパクトシティの一般的な概念として、以下のことが挙げられる。

- 1) 中心部の土地利用密度を高め、市街地を縮小
- 2) 日常交流を身近でできる市街地を形成
- 3) 中高層にヒューマンスケールの通り空間をつくる

4) 細分化された敷地・街区の統合あるいは共同利用

2. 3 取り組み事例

青森市は県庁所在地として全国で唯一、行政区域全体が特別豪雪地帯に指定されているほど、非常に雪が多いまちである。同市のコンパクトシティへの取り組みは、雪とどう向き合っていくのかということが発想の原点である。そこで冬でも快適に歩くことができる歩道環境を整備する「冬期バリアフリー計画」の整備を完成させた。これは海水熱源や地熱を利用した歩道の融雪やアーケードの設置によって、中心市街地の無雪空間を増やし、冬でも快適に歩け、雪かきからも開放される環境を作り出すことを目標とした計画である。

北海道伊達市では商店や病院、行政機関などを中心市街地に集中したコンパクトなまちづくりが注目されている。高齢者も歩いて暮らせる街を目指す伊達市では、コンパクト化の一環として、60歳以上なら誰でも入居できる高齢者向け賃貸マンション「伊達版安心ハウス」を作り上げた。これはバリアフリーで緊急通報や食事サービスを備えるなど、一定基準を満たした民間マンションを市が認定する制度で高齢者の市中心部への住み替えを支援している。

富山市ではコンパクトなまちづくりに向けて乗り心地が良く騒音が少なく、車椅子のまま乗車できる「富山ライトレールトランジット(LRT)」が運行されている。全国初のLRTであるため、非常に注目された。都市と港を結ぶという意味で「ポートルム」と名付けられた。従来、路面電車・LRTは高齢者や環境に優しい、都市景観のシンボル、中地の賑わい、教育、観光等から注目されているが、富山県の歴史文化性を生かしたポートルムは地域ブランドになりうる素材である。ポートルムは、「住みよい街」「訪問者にやさしい街」であるコンパクトシティの推進装置となった。

3. 室蘭市コンパクト化実現可能性の検討

3. 1 対象地域

本研究では、北海道室蘭市のコンパクト化実現可能性を検討する。図-1に示す通り、室蘭市は独特な都市構造を有しており、8つの地区（中島と東は連結している）がサークル状に形成されていることがわかる。この形状におけるコンパクトシティ化としては、グリーンネックレスと呼ばれる分散した核をつらねて都市形成を図るのが提案されている。なお、室蘭市は小売業・サービス業が多く立地する中島・東地区と行政や医療機関、観光名所などが集中する港南・中央・蘭中地区の2つの核を

持っている。

本研究は、室蘭市の中心市街地である中島地区（中島町、中島本町、知利別町、宮の森町）・東地区（東町、寿町）の過去5年間の発展の過程を調べ、両地区間の関係がどのように変化してきたかを考察するものである。



図-1 室蘭市の都市構造（概念図）

3. 2 新規建築物の立地状況

今回の研究の基となるデータは、室蘭市役所の建築計画概要書（2003年度～2007年度）である。図-2に当該地区において2003年～2007年に完成した建築物並びに2008年に完成が予定されている建築物の立地状況を示す。図に表示されている重心は、その年に完成した全ての建築物の位置の平均を表している。

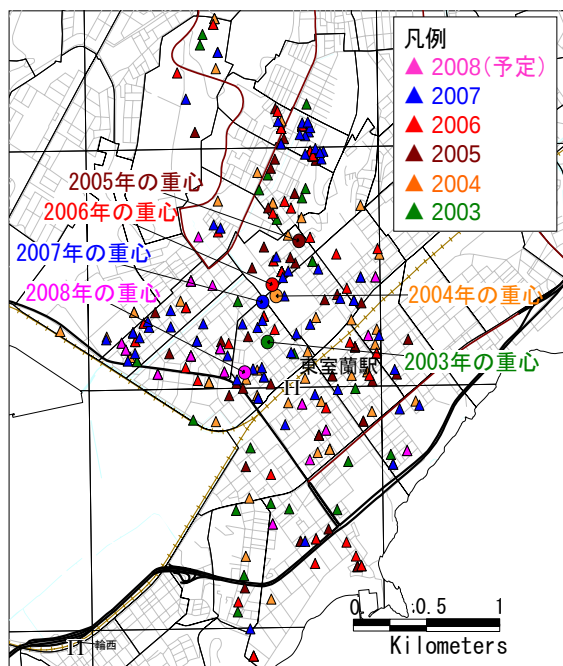


図-2 新規建築物の立地状況

次に、各年毎の新規建築物数を表-1に示す。

表-1 新規建築物

	工事完了年	2003	2004	2005	2006	2007	2008
新規建築物数	中島地区	15	36	81	50	61	15
	東地区	16	19	21	14	14	8
	計	31	55	102	64	75	23

2003年は中島地区と東地区にできた建築物の数はほぼ

同数であったが、2004～2007年にかけては中島地区の方が東地区よりも建築物の数が増加していることがわかる。その中でも特に、中島地区に分類されている知利別町の建築物が増加しているのが分かる。中島地区の建築物が増加した要因として挙げられるのは、2007年春に、新日本製鉄の都市開発事業により建設された大型ショッピングセンター「MORUE 中島」が中島本町1丁目にオープンしたこと、同じく新日本製鉄の都市開発事業で、知利別に存在していた空き地に多数の住宅が建設されたことが考えられる。これは、現在も継続中の事業であり、今後も増加していくと推測される。なお重心が知利別町側に片寄ったのは住宅開発が進んだためであると考えられる。

このように、室蘭市の中心市街地周辺では空き地が減少しつつあり、年々高密度化してきていると言える。

3. 3 考察

「東室蘭駅自由通路」ができたことにより東地区に既存している「弥生ショッピングセンター」と中島地区にできた「MORUE 中島」の2大商業施設を中心に人が流れ、東地区と中島地区の繋がりが強くなっていると考えられる。また、両地区を合わせて見たとき土地利用密度の高い市街地が形成されつつあり、歩いて暮らせる街、つまりコンパクトシティになりつつあると考えられる。

4. おわりに

本研究は近年の室蘭市の人口の増減、建築物の立地場所、中心地区の土地利用密度、他の都市のコンパクトシティの例から室蘭市のコンパクト化について検討した。ここでわかったことは以下の4点である。

1) グリーンネックレスを提案した。2) 建築計画概要書を用いて、都心部居住が始まっている事が確認できた。3) その原因の一つは都心部の地価が低廉化している事が挙げられる。4) 鉄道により地域分裂をしていた地区を自由通路で結ぶなどコンパクト化を推進する施策を示せた。

また、今回は中心市街地である中島地区・東地区（東室蘭）に限定して研究を行ったが、今後は、室蘭市の独特な都市構造を考慮した上で、室蘭市独自のコンパクトシティを検討していく必要がある。具体的には中心市街地である中島地区・東地区と行政・医療・観光が集中する中央地区や港南地区、蘭中地区を核とした「二極化されたコンパクトシティ」として検討していくことが必要不可欠であると考えられる。その他にも、公共交通網の充実や中心市街地に移住してくる人たちへの支援など、コンパクトシティを実現させていくためのシステムやルールなどを確立させていくことが必要である。

謝辞： 本研究を進めるにあたり、室蘭市役所の若林美恵様に貴重なデータ及び情報の提供を頂きました。ここに記して感謝の意を表します。

参考文献

- 1) コンパクトシティへの挑戦～青森県青森市～、財団法人北海道開発協会広報誌「開発こうほう」、524号、2007
- 2) 海道清信；欧州から学ぶ日本型コンパクトシティ構想-グローバルコラム-環境 goo、2007
- 3) 読売新聞、朗(老)年最前線コンパクトシティ、2007