

## 欧米と日本における都市再開発手法に関する文献研究

長崎大学工学部 学生員○森山 崇 長崎大学大学院 学生員 渡邊 浩平  
 長崎大学工学部 正会員 立入 郁 長崎大学大学院 正会員 後藤恵之輔

## 1. はじめに

近年、日本において多くの都市で中心市街地の活性化が求められている。特に地方都市においては、中心市街地の衰退、空洞化が顕著となっており、再開発を求める声が多い。本研究では日本と欧米における再開発の現状を、中心市街地の再生に注目して考察し、今後の再開発のあり方について提言することを目的とする。

## 2. 中心市街地の問題点

日本および欧米に共通する問題として、従来の中心市街地は空洞化が進み、衰退していることが挙げられる。特に住宅の郊外化による大型量販店の進出は、中心市街地に深刻な影響を与えている。特に、1世帯当りの自動車保有率が高い中小規模の地方都市でその傾向が強く、それに伴う影響として社会基盤やコミュニティの喪失、環境負荷の増大が考えられる。これにより都市の魅力が喪失し、中心市街地の再生するという問題は、都市再開発を考える上で重要な課題となっている。

## 3. 欧米における事例

欧米における事例として、ここでは主に公共交通機関について述べる。路面電車が国内外で見直されているが、特に欧州では路面電車の再導入による都市再開発が多く行われてきた。路面電車による再開発は交通渋滞を緩和し、環境に配慮できる新たな手法と言える。その代表的な例としてフランスのストラスブールが挙げられる<sup>1)</sup>。一度廃止した路面電車をLRTとして再導入することにより、中心市街地の問題点を解決している。LRT導入を打ち出した市長の誕生、行政の粘り強い商店主への説得が背景としてある。

米国では欧州に比べると環境改善を考えたまちづくりは進んでいないが、ポートランドのように公共交通の復活により成功した例がある<sup>2)</sup>。

また、欧州では自転車によるまちづくりを実践している都市も見られる。ドイツのエアランゲンでは

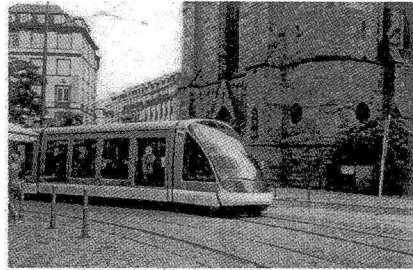


写真1. ストラスブールのLRT (著者撮影)

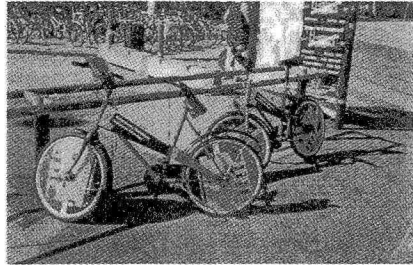


写真2. コペンハーゲンの公共貸し出し自転車 (著者撮影)

市の中心部に通す予定であった道路を住民の反対運動により廃止し、代替策として自転車道を建設し自転車都市として確立した<sup>3)</sup>。同様にデンマークのコペンハーゲンでは公共の貸し出し自転車がある<sup>4)</sup>。自転車貸し出し所が市内120箇所に設置され、指定された場所に乗り捨てるといった乗り捨て方式となっている。無料で利用できる点も評価されており、利用者が多く効果は大きい。

国の政策という面ではイギリスの「シティ・チャレンジ」制度が挙げられる<sup>5)</sup>。これは1991年5月に創設された事業で、都市の一定の地域において、地域の再生のために創られた。地方自治体主導で構築した公民パートナーシップ(公共、民間セクタおよびボランティア組織等)が、国による包括的支援を受けながら、全く自由な事業を実行するしくみである。この事例として、ノッティンガム、リバプールが挙げられる。

#### 4. 日本における事例

日本では路面電車またはLRTの再導入による再開発の例はこれまで見られないため、ここではまちなぎを取り戻す手法を取り上げる。

まず、アーケードのモール化による成功例を挙げる。代表的な事例としては神戸市の新開地地区が挙げられる<sup>6)</sup>。同地域では、最盛期の10分の1まで落ち込んだ集客力をアーケードのモール化により魅力あるまちとして復活させた。モール化後、特にまちなぎが明るくなり、肯定的な感想が多い。

また、自転車の例では滋賀県八日市市と熊本県水俣市が挙げられる<sup>4)</sup>。八日市市は1973年、全国初の「自転車都市宣言」をしたまちであり、市内道路の約4分の1を自転車道路が占める。背景としては宣言時に十分な資金があったことと、政策を後押しした市長が誕生したことが挙げられる。この市では前述のコペンハーゲンで見られる自転車の無料貸し出しも実施している。水俣市は「不便さを受け入れるまちづくり」を掲げ、委員は市民、行政、教育関係者で構成された「自転車のまちづくり委員会」を立ち上げた。委員会ではこれまでアンケートやノーマイカーデーの参加依頼を行うなどの具体的な実践を展開している。

住民参加型の事例としては大阪府豊中市の庄内地区が挙げられる<sup>6)</sup>。地域住民と行政が一体となり、住民を計画主体とする方式を取り入れている。これから求められる三位一体を実現したまちだと言える。

#### 5. まとめ

現在、日本では全国19ヶ所の都市で路面電車が走っているが、欧米に見られる路面電車、LRTの再導入による再開発例は未だ見られない。自転車による例は見られるが、欧米に比べると整備が遅れている。また、モール化による再開発は今後、地方都市



写真3. モール化事業前の新開地本通り<sup>6)</sup>



写真4. モール化事業後の新開地本通り<sup>6)</sup>

の再開発において参考にすべきである。これまでの例において、成功している都市では、新しい市長の誕生を契機に、という事例が多い。その際、以上の例を見ても、関係者の地道な努力が必要となる。

#### 6. 終わりに

中心市街地の衰退が目立つ現在、再開発の必要性が高まっている。日本の都市再開発では、現在以上に環境共生を考え、住民参加型の再開発が求められている。海外の手法をそのまま導入するのは難しいが、文化の違い等も考慮し、十分に検討すれば再生のきっかけになる。現在、中心市街地に残っている歴史的遺産、有効利用できるものを残しつつ、改善を行う必要がある。

#### 参考文献

- 1) 望月真一(2001):路面電車が街をつくるー21世紀のフランスの都市づくりー, 鹿島出版社, pp.60-75.
- 2) 後藤恵之輔, 横田互生, 後藤徹寛, 立入郁(2002):アメリカ合衆国ポートランド市における公共交通の復活, 土木学会誌, 87(12), pp.78-81.
- 3) 千賀裕太郎(1993):自転車と緑の街づくりーエアランゲン市民の挑戦, 地域開発, 333, pp.2-8.
- 4) 渡辺千賀恵(1999):自転車とまちづくりー駐輪対策・エコロジー・商店街活性化, 学芸出版社, pp.130-132, pp.168-196.
- 5) 日野晋(1998):英国における中心市街地活性化手法調査報告, 新都市, 52, pp.47-52.
- 6) 高田昇(1991):まちづくり実践講座ー育つ都市へ・参加と行動のシステムー, 学芸出版社, pp.8,9, pp.49-70, pp.93-110.