

ヨーロッパから学ぶ

「豊かな都市」のつくり方

—今回の連載にあたって—

明治学院大学経済学科准教授 服部圭郎

我が国は戦後の焼け跡から奇跡的な復興を遂げ、経済的には世界第2位の規模を誇るまで成長した。消費天国ともいうべき多くの「モノ」に囲まれ、むしろ新たに人々の需要を喚起することが課題となっているほど物質的には飽和状態にある。

しかし、翻って我々が生活する都市を眺めると、その景観は貧相で個性的で、その地域の風土を反映するような個性は感じられない。ドラえもんで描かれていたような安心して子供が遊べる空き地のような空間、主婦達が井戸端会議をするような広場的な空間も失われた。それらは隙間なくぎゅうぎゅうに建てられた同じ顔をしたような安普請の建物群や駐車場へと変容したのである。それとともに、彼らが空間と好き勝手に関われる自由をも喪失した。ちょっと前までは道路の主人は人々や乳母車、自転車であったはずだが、今では自動車やトラックに押しつけられている。我々の生活に彩りと安らぎを感じさせてくれるような自然、その土地が育ててきた伝統や文化なども目を凝らさなければ見つけられなくなった。「モノ」は多く世に出回っているが、地元やその周辺で採れた新鮮な野菜や果物などはむしろ手に入りにくくなっている。近所の商店街も衰退していき、ちょっとした買い物も歩いていくことができない。豊かな人間的なスケールの路地や建築は、自動車のスピードに合わせた人間の感覚には不釣り合いなほど幅が拡張され、また建物は高層化した。そして、人々は狭い歩道へと押しやられてしまったのである。

すなわち、我々は、経済が成長したにも関わらず、いやむしろ経済成長ばかりを優先してしまっただがために、生活の豊かさを街から失ってしまったのではないだろうか。

これは何も日本人だけの問題ではない。多くの国々の多くの都市が、やはり産業の発展を優先させたり、スピードそして大量生産といった価値を重視したりしたことによって、人の日々の生活の豊かさを蔑ろにしてきた。しかし、多くの国々の多くの都市は、これらの間違いに気づき1960年代頃から徐々にその方針を変更させてきたのである。つまり、経済を優先させるのではなく、人々の生活の基盤である都市環境を豊かにさせるという方向へと大きく舵を切ったのである。しかし、日本は相も変わらず、経済成長を優先させて、道路整備、高層ビルの建設、貴重な自然を破壊して

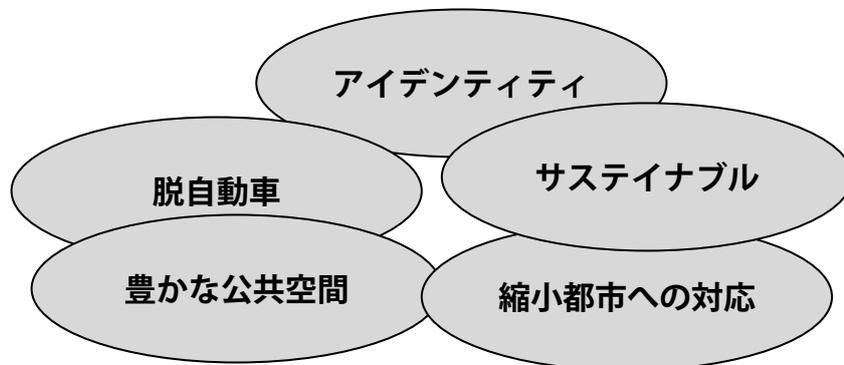
の宅地開発、大規模商業施設・集客施設の開発に突き進んでいる。

このような日本の貧困な状況に比して、ヨーロッパ諸国の都市空間、生活空間は豊かさに溢れている。これらの国は経済的には決して、我が国より豊かではない。失業率、可処分所得額、店頭で並ぶ商品の豊かさや多彩さ、犯罪率などの社会経済的な指標を比べれば我が国の方が遙かに安全で豊かのように見える。特に消費という観点からみれば、ヨーロッパの都市は日本の都市に比べると遙かに品揃え等が貧困である。何をいまさらヨーロッパから学ぶ必要があるのだと思っている読者も少なくないであろう。しかし、ヨーロッパの都市の中心市街地を歩き、そこで佇めば、日本の都市では決して体験できないような豊かさに浸ることができる。そこで生活をすれば、日本の都市ではもはや体験できない日々の暮らしの豊かさを支える都市の懐の深さ、空間の温かさを実感する。それは、またアメリカのほとんどの都市で味わえない豊かさ、優しさである。このヨーロッパの都市の豊かさというのは一体全体何なのであろうか。

なぜ、日本の都市、街は一生活人の視点からは経済成長に反比例して、豊かでない、もしくは豊かさを失ってしまったのだろうか。そして、どうすれば豊かになれるのだろうか。一方でなぜ、ヨーロッパでは豊かな都市空間、潤いのある生活をする基盤としての都市を維持することに成功しているのだろうか。本レポートでは幾つかのヨーロッパの豊かな都市空間の事例、特に筆者が生活をしたドイツを中心に分析し、その豊かさの要因を探ると同時に、それと比較される日本の都市・街の貧困さを描写し、なぜヨーロッパでは豊かさを創出でき、日本ではできないのか、そして、どうすればこの格差を縮め、現状の問題を克服できるのかの提示を試みることを目的とする。レポートは6回に渡って報告させていただく。

事例は5つのテーマによって括る。5つのテーマは、「アイデンティティを発露する人間中心の都心空間の創造」、「自動車の代替交通手段を整備し、老若男女のアクセスを改善」、「公共空間の豊かさの創出による都市の格の向上」、「環境問題に対応したサステイナブルなライフスタイルの提供」、「都市縮小の時代にみる、都市の豊かさの演出」とする。もう少し、キーワード的に整理すると「アイデンティティ」、「脱自動車」、「豊かな公共空間」、「サステイナブル」、「縮小都市への対応」となるだろうか。

図 ヨーロッパの都市の豊かさを探る5つのキーワード



視点1) アイデンティティ

「アイデンティティを発露する人間中心の都心空間の創造」を一つのテーマとして掲げたのは、都市空間の豊かさは「人間中心」であることが不可欠であるからだ。そして、その豊かな都市空間が都心において創造されることが望ましい。なぜなら、都心はその都市の象徴であり、アイデンティティを発露できる空間であるからだ。いわば、都心は「都市の顔」である。そして、人の印象の多くが顔で決まるように、都市の印象の多くも「都市の顔」、つまり都心によって決定される。ひげが剃られなかったり、化粧もされなかったり、能面のようなであったりしたら、その人の印象もあまりいいものではなくなるだろう。無表情であったり、ぶっきらぼうであれば、つまらない人なのではないかと思われるであろう。同様のことは都市にもいえる。「都市の顔」を表情豊かに、その都市のポテンシャルや個性を表出したような、まさにアイデンティティを発露させるような空間とすることで、そこに生活する人々を豊かな気分にするができるし、またその魅力によって多くの人々を引き寄せるであろう。アイデンティティを発露するためには、必ずしも空間というハード面に手を加える必要はない。その空間の使い方、演出の仕方といったソフト面でその魅力を大きく高めることができる。

ヨーロッパでは、都心その都市のアイデンティティを発露させる空間として位置づけ、その魅力を高めることで、その都市の良好なるイメージを発信すると同時に、そこで生活する人々に豊かさを提供することに多大なるエネルギーを注いでいる。特に、最近では欧州連合がその重要性を増すのと同時に、国境の重要性が低下。それまでの国家間での競争が都市間競争になったこともあり、都心が魅力を持つことが極めて重要な都市デザインのテーマとなってきた。それは都市としての格を向上させるためのマーケティング戦略でもあるのだ。我が国も地理的に都市間競争の相手である東アジアの都市が、魅力的な都心の空間をデザインしつつある。我が国においても、そこで生

活する人々に豊かさを提供するというだけでなく、世界基準で魅力を発揮し、またその都市の個性、アイデンティティを表出するためにも、人間中心の都心をつくることが求められると考えられるのである。



スペイン北部の工業都市ビルバオは、グッゲンハイム美術館という傑出した建築をつくることで、都心に新たなアイデンティティを創出することに成功し、都市イメージを刷新した。



チェコ共和国の首都プラハの旧市街地は、チェコという国家のアイデンティティの展示空間として政策的に極めて重要な位置づけにある。そのアイデンティティを発露させるためには、旧市街地の電灯を順次ガス灯に置き換えるまでのこだわりを見せている。

【本論で掲げる事例都市（予定）】

- (ア) ビルバオ
- (イ) リヨン

- (ウ) プラハ
- (エ) レーゲンスブルク
- (オ) バルセロナ

視点2) 脱自動車

二つ目のテーマとして掲げたのは「自動車の代替交通手段を整備し、老若男女のアクセスを改善」である。20世紀後半は自動車がまさに世界中を席卷した。日本は世界で最初にモータリゼーションが展開したアメリカはもちろんのこと、第二次世界大戦後にそれが進んだヨーロッパの都市にも出遅れてモータリゼーションが進んだ。自動車の人口当たり所有台数はヨーロッパの多くの国を上回っているにも関わらず、現在でも自動車の所有率の増加率は、アメリカやヨーロッパより高い。都市郡が回廊状に立地するなど公共交通の利便性が高い地理的な特性を有しているにも関わらず、化石エネルギーの問題が深刻度を深め、かつ化石エネルギーのほとんどを輸入に依存しているにも関わらず、相変わらず、自動車型の都市構造、地域構造をつくることに邁進している。

一方で、ヨーロッパの都市が自動車にどのように対応しているかという点、これは国ごと、都市ごとに温度差があるので一般化することは危険ではあるが、全般的に経済的に豊かな国ほど脱自動車の方向性へと舵を切り始めている。これは、自動車に依存した生活スタイルが必ずしも豊かさを確保しない、場合によっては豊かさを削ぐものであるという認識が広がりつつあるからである。特にドイツそして北欧諸国（デンマーク、スウェーデン）、オランダにおいてそのような意識が強くなっている傾向がうかがえる。これは、生活の豊かさを必ずしももたらさないという認識以外にも、化石エネルギーの枯渇という観点から、環境にとって優しくない交通手段であるという認識がある。その都市の気候にもよるが、自家用車の一人当たりの移動エネルギーは電車のそのほぼ10倍に当たる。将来的にはガソリンが高騰するのは必至であるので、今のうちに、なるべく自動車に依存しない都市構造を整備しようと模索している都市開発、住宅地開発などがみられるようになっている。

我が国は先進国に追いつけ、と一生懸命モータリゼーションを進め、自動車所有率も道路整備率もヨーロッパ諸国を凌駕するほどになった。しかし、追い抜いたと喜んだのも束の間、ヨーロッパはそのような自動車関連の普及指標を豊かさの指標と捉えずに、むしろ減らそうとしているのである。自動車に依存しなくても生活できる都市環境をつくりあげていたという事実を考えると、あたかも一周遅れでファッションを追いかけているような愚策を日本は展開していたのである。とはいえ、過去の失敗を悔やんでばかりいても建設的ではない。ここでは、脱自動車を進めるヨーロッパの都市の事例を整理、分析することで、自動車に依存しない豊かさをなぜこれらの都市は志向して

いるのかを理解し、日本においても脱自動車を進めるべく戦略を策定するうえで資することができるかと考えている。

写真（ケルン・シュテルベルク）



ドイツのケルンをはじめとしたヨーロッパの一部の都市では、自動車不要コミュニティが具体化されつつある。自動車不要コミュニティは、自動車のない人間中心の住環境、そして自動車を利用したくない人をターゲットにして、売れ行きは好調である。自動車を持つことの貧困、ということに気づかせてくれる興味深いプロジェクトである。

写真（ミュンスターの自転車専用プロムナード）



ドイツの自転車先進都市ミュンスターは、自転車の分担率が38%（2007年）。ミュンスターは城郭の跡をプロムナードと呼ばれる自転車専用道路として利用している。自転車センターの設置、延長が300キロメートルに及ぶ自転車専用道路の整備、交差点での自転車優先停止線の設置など、まさに自転車天国という名がふさわしいような取り組みが多く為されている。

【本論で掲げる事例都市（予定）】

- (カ) ミュンスター
- (キ) ケルン（シュテルベルク60）
- (ク) ヴェンデル（スイス）
- (ケ) フライブルグ（ファウバーン）
- (コ) シュトラスブール

視点3）豊かな公共空間

三つ目のテーマとして掲げたのは「公共空間の豊かさの創出によるアメニティの向上」である。これは一つ目の「アイデンティティを発露する人間中心の都心空間の創造」と非常に似た視点であるが、特に「公共空間」においては私的領域と公的領域の中間領域として、多様性を繋げ、広場として機能できる都市づくりに成功した事例を中心に整理、その豊かさの源を分析していきたい。

日本の都市空間とヨーロッパの都市空間を比較した場合、その最も大きな違いは「豊かな公共空間」を有するか否かである。これは、ヨーロッパの都市だけでなくカナダ、アメリカ、オーストラリアといったヨーロッパ系の都市と比較した場合でもそうである。

これは歴史的にみれば、非常に残念な話である。というのは、日本はそもそも、この豊かな公共性を持つ中間領域を多くの都市が有していたからである。それは公衆浴場であったり、歩行者しか歩けないような道に張り付く商店街であったり、喫茶店であったり、一杯飲み屋であったりした。それらは、地域コミュニティのハブとしての役割を果たし、空間的には豊かであるかはともかくとして、ソフト面ではしっかりと中間領域として機能していた。しかし、それらの多くは地方都市など自動車という極めて「私的性」の強い交通機関が普及した地域ほど衰退、絶滅に近い状況に追いやられた。今では、これらの中間領域は大阪や東京などの一部の大都市でしか生き残っていないような状況にある。また、ソフト面ではともかく、都市空間というハード面では日本の都市空間はヨーロッパ諸都市に比べると今ひとつである。このハード面というか都市デザイン面で、ヨーロッパの公共空間と日本の都市空間のどこに違いがあるのか、という切り口でも分析、整理をしていきたい。

一つ目のテーマである「アイデンティティ」のところで指摘したように欧州連合の存在感が増すのと比例して、都市間競争が激しくなっている。そのために、企業誘致、人々の誘致、大学等の学校の誘致、そして既にそこで生活している人々のアメニティを向上するために、豊かな公共空間を創出するということが極めて重要になっている。都市計画的な公共空間が乏しく、それを代替するように東京ディズニーランドや民間のショッピング・センターを訪れざるを得ない「貧しい」日本

の状況を少しでも改善するためにも、ヨーロッパな豊かな公共空間の創造手法を参考にしてもらえればと考える。



ハンブルグは都心に近い港湾地区を開発するうえで、公共空間の魅力を高めるためにそれらの都市デザインに多くの力を注ぐ。現在のヨーロッパでも、豊かな公共空間の創造に最も成功しているプロジェクトの一つである。

【本論で掲げる事例都市（予定）】

- (ア) デュッセルドルフ
- (イ) イエテボリ
- (ウ) ブリュッセル
- (エ) コペンハーゲン
- (オ) ハンブルグ（ハーフェン）

視点4) サステイナブル

四つ目の視点は「環境問題に対応したサステイナブルなライフスタイルの提供」である。環境問題は世界的な課題である。ヨーロッパの都市は欧州連合によるパッシブ建築の普及政策などの推進もあり、環境負荷の低い都市構造、サステイナブル・コミュニティが志向されている。これらの取り組みも都市ごとの温度差が激しく、一般化することは極めて危険であるが、先駆的な取り組みをしている都市は極めて示唆に富んでおり、日本においても参考にするとところが大きいと考えられる。

この考えはヨーロッパだけでなく、アメリカ合衆国においても共有する視点であるが、環境問題に都市計画・地域計画から取り組むとき、社会的なサステイナビリティを強化することを極めて重

視する。これは、環境問題を解決するためには、単に省エネルギーを進めたり、ビオトープを設けたり、屋上緑化を進めたりするといった技術的な取り組みで済む問題でないことをしっかりと理解しているからである。すなわち、環境問題とは社会的な問題であり、その点を解決するために空間計画といったアプローチからも志向しているのが特徴である。

また、環境先進都市という肩書きを都市マーケティングとして使おうと考えて取り組んでいる自治体もある。これらは都市のアイデンティティづくりとも関連するが、他都市との差別化、環境関連企業や大学などの研究施設を誘致するうえでは有効な戦略であると考えられる。そして、それは省エネルギーやごみの分別、公共交通の利用増加を促すなどして、自治体経営的にもメリットが多い。地球温暖化、化石エネルギーの枯渇、生物多様性の減少、といった環境問題に対応するためには、国レベルだけではなく、自治体レベルでの積極的な取り組みが肝要である。日本の自治体の中には、ここで掲げるヨーロッパの事例よりも進んでいる事例もあるが、ヨーロッパの先進的な取り組みから学ぶ点もまだまだ多くあると考えられる。



環境先進都市として、他都市と差別化することを政策として選択したハイデルベルク。ドイツ環境首都にも選定されている。

【本論で掲げる事例都市（予定）】

- (ア) ハンブルク（ウィルヘルムスブルグ）
- (イ) ティルブルグ（生物多様性）
- (ウ) ハイデルベルグ
- (エ) ファウバーン
- (オ) ノルドライン・ヴェストファーレンのソーラー住宅

- (カ) レスター
- (キ) コペンハーゲンのクリスチャナ
- (ク) センター・フォア・アルタナティブ・テクノロジー

視点5) 縮小都市

五つ目の視点は「都市縮小の時代にみる、都市の豊かさの演出」である。我が国の人口は2004年にピークを迎え、以後、長期的に減少していくことが明らかである。都市が縮小するということは、人口が減るということである。これは、人口密度の減少、市場の縮小、公共施設等の利用効率の低下、公共交通等の利用率の低下、行政サービスの効率の悪化などをもたらす。また、人口減少に高齢化も加わる場合が多いこともあり、その都市の活力を大きく削ぐことに繋がる。このトレンドに抵抗することは極めて難しく、我が国も7割の自治体が縮小していく中、ただ手をこまねいているだけの状況にある。

我が国同様にヨーロッパで縮小を経験している都市が幾つかある。その中でも縮小という現実から目を逸らさずに、プラクティカルなアプローチでそれへの対応を検討しているのが旧東ドイツの幾つかの都市、そしてドイツの工業の中核であったルール地方の諸都市である。旧東ドイツの多くの都市はドイツ再統一後、急激な人口縮小を体験する。州別の人口推移をみた場合、2009年において1990年より人口が減った州は6州。そのうち5州が旧東ドイツの州である。その中でも、ザクセン・アンハルト州は18%も人口が減少している。この人口減少の傾向は、むしろ最近になって加速化している。再統一に伴う地域経済の破綻、雇用の減少、就業機会の縮小は、旧西ドイツへの人口流出を、若年層を中心に促している。旧東ドイツにおいては人口減少という問題は極めて深刻な状況にあり、その解決の糸口はみえない。

さて、このように日本に比べても深刻な人口減少という課題に直面している旧東ドイツであるが、それで手をこまねいている訳ではない。IBA（国際建設展）というドイツの伝統的な都市・地域開発手法を用いて、ブランデンブルク州南部、そしてザクセン・アンハルト州全域を対象として、人口縮小する都市・地域が何をすればいいかをボトム・アップのアプローチで検討している。その展望は決して明るいものではないが、問題を共有し、しっかりと正視することで、将来への展望を創造しようとしている。このアプローチは、同じように縮小都市、縮小地域を抱える日本の自治体にとっても参考になる点が多くあると考えられる。



デッサウのIBA事業は、縮小していく中、市内に分散する市街地の幾つかのコアを残し、その他を緑地化するというアプローチを採っている。そして、緑地化のプロセスにおいて必要性が低下した道路も緑に戻すような試みもしている。しかも、それが以前は道路であったという記憶が次代に継承するために、一部、道路の舗装部分を意図的に残している。

【本論で掲げる事例都市（予定）】

- (サ) デッサウ
- (シ) ルール工業地方（デュースブルクのランドシャフトパーク、エッセンのツオルフェライン、ドルトムントのフェニックス）
- (ス) ハレ
- (セ) 田園都市（ブランデンブルク州）
- (ソ) コットブス
- (タ) ルターシュタット・アイスレーベン