

ヨーロッパから学ぶ

「豊かな都市」のつくり方

—まとめ—

服部圭郎 明治学院大学准教授

日本は90年代を前後したバブルの時代から、長い閉塞状況からなかなか抜け出せないでいるといっても過言ではないだろう。経済的には、最近、中国に追い抜かれはしたが、それまでアメリカに次いだ第二位の規模を誇り、また、もう新たな需要を喚起させることが難しいほど、人々は消費という側面からは恵まれている状況になっていると思う。しかし、そのような状況に到達してから、将来、日本はどこに向かって行けばいいのかが分からなくなってきたようだ。

本来的には我々の将来像を提示してくれる筈の政治家も、国民と同様に暗中模索の状況にあるような印象を受ける。政治に対して、国民があまり関心を持ってないのは、政治に将来の日本を託せないという側面もあると思われる。それは、しっかりとした将来像を政治家が描いて提示してくれないからだ。そのため、コメディアンやニュースキャスター、作家といったマスコミの露出度が高い、知名度のある候補者が国会議員に当選するような状況になってしまっているのではないだろうか。

それは国レベルだけでなく、我々の日常生活の舞台でもある都市レベルにも言える。これだけ、多くの経済指標において豊かになっている日本の都市であるにも関わらず、そこで生活している我々は、その豊かさを実感できていない。さらに、問題であるのは、それではどのような都市にすれば豊かになるのか、といった解答を多くの人が有していないことである。その「豊かさ」のイマジネーションの欠如が、経済効率だけを追求するような都市づくりに邁進させ、その結果、生活環境から豊かさがさらに失われていくといった悪循環に陥らせているのではないだろうか。

それでは、そのような袋小路を脱するため、都市の将来をどのように考えるべきなのか。そのヒントを今回のシリーズではヨーロッパの都市に求めた。「豊かさ」というのは、漠然とした言葉である。それでも、ヨーロッパの都市を訪れた日本人の多くは、日本とは異なる「豊かさ」をヨーロッパの諸都市に感じると思われる。そこには経済的な豊かさだけでは説明できな

い、生活の豊かさに溢れている。ヨーロッパの都市と日本の都市の違いは何なのか。それを探る上で、ヨーロッパの都市の豊かさを5つのキーワードを用いて検証してきた。それらは「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」である。

これらの5つのキーワードは、最近のヨーロッパの都市をとりまくトレンドを示すものであり、それらがヨーロッパの都市の豊かさを醸成するのにどのように寄与しているのかを、事例を通じて分析することで、ヨーロッパの豊かさを少しでも理解できるのではないか、と考えたのである。

今回のシリーズのまとめとして、これらヨーロッパの豊かさをどのように日本の都市の処方箋として繋ぐことができるのかに関して、最後に論じてみたい。論じる視点も、上記の5つのキーワードごとに分類する。

1) アイデンティティ

ヨーロッパの都市はアイデンティティを発露させるために懸命に努めている。アイデンティティとは、その都市の外部の人にとっては「都市の顔」であり、また内部の人にとっては、連帯する象徴、共有する価値となる。このアイデンティティの強弱は、その都市のコミュニティ力の強弱でもあり、その都市の社会的価値を示す一つの分かりやすい指標となりつつある。また、ヨーロッパの都市のアイデンティティ強化の動きの背景には、欧州連合の存在感が増し、国家より都市の方が重要な位置づけを持つようになったことがある。

日本においては、経済のグローバル化が進展し、経済圏も都市域を超えたネットワークが形成され、都市の中心性・拠点性が脆弱化していく中、そのアイデンティティを強化させる動きをせずに、むしろ平成の大合併にみられるような、その中心性が紐帯となっていたコミュニティ力の瓦解を推進させるような政策を採ってきた。広域的なネットワークを構築することが重要でないとは言わないが、それらのネットワークが活きるのも、結節点となる都市がしっかりと社会核として経済核として位置づけられてのことである。

日本の地方都市が、旧来有していたアイデンティティが音を立てて崩れつつあるのは、その地域コミュニティ力を過小評価してしまったからではないだろうか。もちろん、その背景には高齢化といったマクロ環境の変化もあるが、アイデンティティの希薄化が若年層の流出を促したこともある。

このような状況に対する処方箋は、地域コミュニティに基づくアイデンティティを強化することである。そのためには、その都市、そのコミュニティが有する資源とは何か。個性を構築

する要因は何であるか、をしっかりと検証することが必要である。日本でも、例えば「地元学」を推奨している水俣市の試みなどは、アイデンティティを分析し、それによってどのような都市像を構築すればいいのかを検討した素晴らしい事例である。自然生態系農業指針条例をもつ自治体である宮崎県綾町も、外発的な発展ではなく、内発的に町を発展させるにはどうしたらいいのか、という問いに答えるべく、綾町のポテンシャル、アイデンティティを活かすという方法論として、有機農業という解答を見出し、その町の危機を脱したのである。

本事例では、自らのアイデンティティを掘り起こし、それを豊かさに繋げたりヨン、プラハ、レーゲンスブルクといった事例だけでなく、それまでの都市イメージを刷新させるような新たなアイデンティティを強引につくってしまった事例であるビルバオ、またそれほど強烈なアイデンティティがなかった都市に一人の天才が現れたことで、他都市とはまったく異なる強烈な個性、傑出したアイデンティティが形成された都市であるバルセロナも紹介した。

ビルバオのような方法論は、今回、紹介できなかったが、ドイツの工業都市ヴォルフスブルクやイギリスのバーミンガム、ニューキャッスルなどでも試み、それなりの成功を収めているものである。それらは「ブランディング戦略」とも言われるが、要するに都市の新しいアイデンティティとなるイメージを戦略的に構築し、それをマーケティング展開することである。その戦略において重要な役割を担うのが、都市の空間イメージを決定づけるような建築物である。ビルバオの場合、それをフランク・ゲーリーというスター建築家に依頼し、「グッゲンハイム」というブランドに象徴される文化都市へとそのアイデンティティを変容させた。ヴォルフスブルクにおいては、「フォルクスワーゲン」という観念的なブランド、アイデンティティは都市がつくられた時点から有していたが、空間的なイメージが欠落していたために、それを強化するために昔はアルバー・アアルト、現在では脱構築主義の旗手であるザハ・ハディッドといった建築家に依頼し、その都市の空間的なアイデンティティの強化に努めている。



ザハ・ハディッド設計のサイエンス・ミュージアム（ヴォルフスブルク）

このような方法論は日本の都市でもそのまま適用できるし、もっと戦略的に空間デザインを構築することでアイデンティティを強化することは効果的である。実際、福岡のキャナル・シティなどはそのような効果を発揮できた好例であると思われる。惜しむらくは、それが都市の長期的戦略に位置づけられたわけではなく、単なる民間開発であったため、政策的に周辺との連携が図られなかったことである。長期的、広域連携的、そして戦略的に都市のアイデンティティを形成するという方法論を、産業構造の衰退など、従来のアイデンティティが脆弱化している都市においては採用する意義が大きいと考えられる。

もちろん、バルセロナのような一人の天才建築家が、その都市のみにおいて多くの作品をつくる、といった都市と建築家が極めて幸福な関係性を築けた場合は、その都市のアイデンティティを強烈に醸成することができるが、これだけは戦略的に展開できる訳ではない。ただし、天才建築家が都市にどれだけの寄与ができるか、という点では、バルセロナという都市の事例は参考になると思われる（もちろん、バルセロナにはガウディ以外にもドメネクやミス・ファン・デル・ローエ、ジャン・ヌーヴェルの傑作がありますが、その都市のアイデンティティを決定づけているのはガウディであるという点では異論はないでしょう）。



福岡のキャナル・シティも都市の新しいアイデンティティを創出することに成功したが、いかにせん周辺への波及効果や長期的な戦略性が欠けていた

2) 脱自動車

ヨーロッパの都市の豊かさを考えるうえで、日本の都市と大きく施策面での違いを感じるのは、都心における自動車の扱いに関してである。ヨーロッパでは、すべての都市がそうであるとは言えないが、筆者が豊かであるなど感じる都市の多くは自動車を都心部から排除している。これは、地域的に違いがあって、北欧、オランダそしてドイツにおいて積極的に見られる。また、どちらかという、10年前であれば、そのような自動車対策に消極的であったと考えられたチェコ（プラハ）やスペイン（マドリード）やイタリア（ジェノヴァ）などでも積極的に自動車より人間を尊重した都心空間を創造しようと試みている。ついでに付け加えさせていただと、ヨーロッパではないが、あの自動車大好きなアメリカ合衆国でさえ、ボストンにおいてグリーン・モンスターとよばれていたウォーターフロント沿いの高速道路を地下化したり、ニューヨークがマンハッタンのブロードウェイから自動車を排除するような都市デザイン政策を遂行したりしている。このように、現在の都市デザインの世界的トレンドは都心部から自動車を排除し、人間が主人公の空間をつくることなのである。



ニューヨークのマンハッタンの目抜き通りであるブロードウェイからも恒久的に自動車を追放された

これに対して、まったく逆行しているのが日本の都市である。公共交通がそれほど充実してなく、自動車でのアクセスの必要性が高い地方都市はもちろんのこと、自動車を保有する必然性がほとんどない東京都内でも下北沢に広幅員の道路を住民達の反対を押し切って整備しようとしている。下北沢は、極めて賑わいのある、優れて人間的な素晴らしい都市空間である。この人間空間を破壊するような道路をなぜ整備しなくてはならないのか。それは、日本の都市が有している豊かさを破壊するような行為である。いち早く、このような世界の潮流に逆行するような施策を止めることが、日本の都市に残された豊かさを守るうえでは重要であると考えられる。



ニューメキシコ大学教授のチェスター・リープス、前クリチバ市長であるジャイメ・レルネルなど海外の都市デザイナーに高い評価をされている下北沢の都市空間

脱自動車の手法としては、自動車の代替交通手段の整備、そして自動車要らずの街づくりといった試みがみられる。自動車の代替交通手段の整備としては自転車、そして路面電車などの公共交通が挙げられる。自転車に関しては、ここで挙げたミュンスター（ドイツ）、アルバーツラント（デンマーク）が先駆的事例であるが、それ以外でもドイツでは環境首都に選定されたこともあるエアランゲン、デンマークのコペンハーゲン、スウェーデンのマルモ、イギリスのブリストルなどが積極的にその利用の促進を図っている。自転車に関しては、我が国は、極めて廉価でサステイナブルなママチャリというタイプが普及しており、自転車の保有数という観点からは世界でも有数の自転車大国であるのだが、肝心のインフラがしっかりとしていないために、宝の持ち腐れのような状態になっている。また、一部の有識者ではあたかもママチャリが害であるというような発言もされたりしているが、それはまったくの認識不足であり、実際、日本のママチャリの有用性を指摘する外国の研究者も増えつつある（もっとも著名なのはニューメキシコ大学のチェスター・リープス教授であろう）。

公共交通の充実という観点では、本書であげたフランスのストラスブールだけでなく、同国のマルセイユ、ボルドー、ナンシーや、イギリスのマンチェスター、ドイツのフライブルク、

カールスルーエなど新たに路面電車（トラム、ライトレール）を整備している事例は枚挙にいとまがない。日本でも富山市がトラムを導入し、見事成功しているのだが、その後、それに続く都市が出てきていない。脱自動車というより、交通手段の選択肢を増やすという観点から、高齢化社会においてはその重要性は増すと考えられる。ヨーロッパの都市の豊かさは、自動車依存度と反比例する。日本の都市においても積極的に、脱自動車というより、自動車以外の交通手段を充実させることが、豊かさを向上させていく、という観点から取り組むことは意義があると考えられる。



富山ライトレールは経営的にも健闘している

また、自動車要らずのコミュニティというのは、むしろ60年代頃に日本の大都市においてつくられた公共団地のようなもので、日本人である筆者にすれば新しさはあまり感じられないのだが、それがヨーロッパのトレンドであるという点は興味深い。温故知新ではないが、ヨーロッパの自動車要らずコミュニティと極めて類似点の多い、杉並区の阿佐谷団地が再開発の対象となっているのを見たりすると、日本は一周遅れで最先端を走っていることに気づけばいいのと思わずにはいられない。ただ、自動車要らずのコミュニティというコンセプトが、ヨーロッパにおいては豊かさを向上させるライフスタイルであるように考えられ始めている。少なくとも、そのように考える人々が増えている、という事実は自動車社会を未だに突き進もうと

している我が国にとっては示唆的であると考えられるのである。

自動車に依存しなくてもよい、ということが贅沢であり、豊かさの向上につながるという価値観をヨーロッパが有していることは、日本にとっても大いに参考になることであると思われる。

3) 豊かな公共空間

ヨーロッパの都市と日本の都市とを比較して、どこに最も大きな豊かさの違いを感じるかという公共空間においてである。これは、単に空間といったものだけでなく、「公共性」の意識の違いというものが背景にあると思われる。

千葉大学の広井良典教授は、戦後の日本社会は農村から都市へ人々が大移動したが、都市に移ってきて都市人になるのではなく、都市の中に「カイシャ」と「家族」という村社会を作ってきたのではないかと指摘する。その結果、カイシャや家族といった閉鎖的なコミュニティに閉じこもり、それを超えたつながりは希薄なものとなってしまった。

そして、高度成長期には、それが問題として顕在化しなかったが、経済の成熟化の時代を迎えた今、人と人の関係のあり方そのものが根本から見直されるべきではないのか、と問題提起している(広井良典「コミュニティとは何か」『持続可能な福祉社会へ - コミュニティ』p.12)。

東京大学の西村幸夫教授は、日本型の都市計画は公共性の捉え方が欧米と違うことを指摘している(西村幸夫氏「コモンズとしての都市」『公共空間としての都市』)。日本の公共性は国家的観点に立った公共性であり、それは決してコモンズとしての都市を意識してはなかったと言及し、行政主体の都市計画と住民が中心となるまちづくりとを対比させ、将来のコモンズづくりの可能性をまちづくりにみる。また、都市は民主主義の学校であり、その空間は教室であるとも指摘する。彼のこの意見を解釈すると、豊かな公共空間を供することによって、その都市住民は民主主義を理解することにも繋がることになる。そして、それはその住民を精神的にも豊かにさせるであろう。「日本型都市計画の公共性とは、したがって、国家的観点に立った公共性である。居住原理との緊張関係を有しない純粹培養的な統治原理がまかり通っていたのである。それはけっしてコモンズとしての都市を意識したものではなかった」(p.18, 同書)という西村教授の指摘は、日本の都市における公共空間のコモンズ的性格の欠如、そして、そのような状況を改善させることの重要性を示唆していると考えられる。

これら二人の有識者の考えからも、都市において、人と人との関係性を構築する核となるのが「公共性」であることが分かる。そして、その公共性を確認する場、すなわち都市住民が議論をし、知り合う広場的な機能を果たし、また共有する都市イメージの象徴が公共空間なので

ある。この公共空間が日本の都市はあまりにも貧相なのだ。しかし、広井教授が指摘するように、経済の成熟化の時代を迎えた現在、都市住民が豊かさを獲得するためにも、この公共空間の充実、そしてこの公共空間が醸成するであろう、人々の公共意識の高まりが必要となるのである。

本シリーズで紹介したブリュッセルのグランプラスを除けば、それ以外の都市においては極めて政策的に新しく公共空間が創出されている。特に、デュッセルドルフとイエテボリに関しては、幹線道路を地中化させることで、新たに創出された空間を、その都市の新たな公共性のシンボルのような意味を有する公共空間として整備している。そして、これらの空間整備によって、都市の格を高めようともしているのだ。ヨーロッパの都市は歴史が豊かであるので、このような公共空間は伝統的に人々によって培われたものであると認識しがちであるが、実は、多くの公共空間は最近、つくられている。しかも、自動車が占有したスペースを再び人間のものに取り戻すという方法論を使っている場合が多い。

コペンハーゲンのストロイエは、それまでは自動車が使っていた道路空間から自動車を排除し、歩行者空間にするという、空間の役割を変更しただけで、素晴らしい公共空間を創出することに成功した。デュッセルドルフやイエテボリのような大規模な土木事業をすることなく、そのまま用途を変更しただけである。ハード面での施策ではなく、ソフト面での施策であるといえよう。ストロイエはヨーロッパの都市においては初めてともいえる歩行者空間の創出であり、これによって、デンマークだけでなく、スウェーデン、ドイツやオランダの都市においても都心から自動車を排除し、歩行者空間を整備する事例が増えていく。



ストロイエの成功で、多くのヨーロッパの都市は中心部から自動車を排除した歩行者空間を創造する（写真はミュンヘンのノイハウザー通り）

デュッセルドルフやイエテボリのような事業は費用がかかるが、コペンハーゲンのようなソフト面での試みであれば、大した費用をかけずに実現することができる。日本の多くの都市がすぐにでも試みられる事例であるだろう。都心において、人間こそが主人公である空間を確保することは、グローバル・スタンダードとなりつつある。日本はその流れに大きく乗り遅れている。しかし、しっかりとの方針、すなわち、人を主人公とする豊かな公共空間を整備するといった指針を打ち出せば、手遅れになることはないであろう。

4) サステイナブル

地球環境問題が深刻化していく中、欧州連合の環境政策のもと、ヨーロッパの都市は、オール・ヨーロッパ的にサステイナブルな都市づくりを志向している。しかし、その中でも特に積極的に取り組んでいるのはドイツ、オランダである。サステイナブルというと単に環境問題に対応した都市と捉えられがちだが、ヨーロッパでは環境的に正しい都市とは、経済的、社会的な問題をも克服している都市であると捉えられている。特に、社会的な問題は環境問題と関係

が深く、そのため多面的な解決方法が志向される。その典型的な事例が、ハンブルクのヴィルヘルムスブルク島の試みである。これはドイツの伝統的な都市開発手法である IBA (国際建設展) 事業による開発事例であるが、このヴィルヘルムスブルク島以前に実施された IBA エムシャーパークも、エムシャー川という工業地帯を流れる汚染されまくっていた川を再生するという環境再生の目的を掲げると同時に、その衰退する工業地帯の経済的、社会的な再生をも目指し、多くの成果を挙げた。

また、環境問題に対応した都市づくりという省エネルギー、生態系の保全、廃棄物の循環などが掲げられてきたが、この10年間ほど、省エネルギーといっても特に地球温暖化ガスの削減、生態系の保全も生物多様性といった新たなキーワードが前面に出てくるようになってきている。地球温暖化ガスの削減というと、日本などはエネルギー消費の削減を回避して、原子力発電に活路を見出そうとしたが、ヨーロッパの中でもこの方面では先進国であるドイツは新エネルギーを模索し、太陽光発電、風力発電の開発に余念がない。その結果、総発電量に占める2007年のドイツの再生エネルギー発電量は14.2%になっている。また、太陽電池の生産量ではドイツが6~7GWPの世界一位で日本の約0.95GWPを大きく上回っている。ドイツ以外でもイタリアやチェコは日本より生産量が多い。これは2005年までは日本が世界一位の生産量を誇っていることを考えると、この数年間で大きくヨーロッパが躍進したことが分かる。一方の風力発電は、デンマークが国全体の電力の2割以上をまかなっており、現在も普及を進めているが、スペインなどでも15%以上を供給している。日本は台風などの問題や大量の風車を設置する平地の確保が難しいなどの事情もあり、あまり普及していないが、福島第一原発の事件などもあり、今後は原発から風力発電をも含む新エネルギーへのシフトということを実際に考える必要があるだろう。これは都市レベルで取り組むことではないかもしれないが、その都市のエネルギー自給率を高めるという考えは今後、日本においても検討すべきことになるだろう。



コペンハーゲン市内に設置されている風力発電機

欧州議会議員と欧州政府は2009年11月、2002年に策定した「建築におけるエネルギー・パフォーマンスの訓令」を改訂し、2020年以降のすべての新築の建物は「ほとんど・ゼロ・エネルギー（nearly zero energy）」の基準を満たすよう規制することを決定した。「ほとんど・ゼロ・エネルギー」とは、エネルギー効率が著しく優れているということで、その建物が消費するエネルギーはその敷地内もしくは近辺から再生エネルギーで得られるもので賄うということである。

このような発想を都市においても拡張し、その都市が消費するエネルギーはその都市内からの再生エネルギーで得られるもので賄う、という考えが今後は重要性を帯びると考えられる。このような発想は、オイルショックを経て、エネルギー政策を大きく転換させてきた特に北欧、ドイツの都市では顕著であるが、日本においても今後、検討することが求められる。なぜなら、福島第一原発の事故によって、エネルギーの自給自足という考え方が自治体にも普及していくと考えられるからである。電力会社にエネルギーを依存してきた結果が、その地域の壊滅的な被害を引き起こした。自治体のエネルギー政策は、大きな変曲点を迎えており、その方針を検討するうえでヨーロッパの試みは大きく参考になると考えられるからである。

もう一つの最近のバズワード（流行語）でもある生物多様性は、これまでの自然保護といっ

たレベルより一段と高い意味合いでの自然保全のコンセプトであると捉えられる。日本では、まだ生物多様性と都市という関係性があまり認識されていないとの印象を受ける。これは生物多様性というコンセプトがまだ、あまり一般化されていないからであろう。これは、ヨーロッパの諸都市に比べて、日本の自然は豊かであり、生物多様性も保全されているという指摘もあるが、この生物多様性というのは世界的な流れであるので、今後、その重要性はより高まっていくと考えられる。名古屋市が先駆的に取り組んでいる点もあるが、より都市計画という文脈で理解するうえでは、本シリーズで紹介したティルブルグの取り組みは先進的なものとして参考になるであろう。

また、本シリーズではクリスチャナとレッチワースをサステイナブルな都市事例として紹介した。これは、一部の読者にとっては意外と捉えられたかもしれない。ただ、最初の方で述べたように、サステイナブルであることは単に環境問題だけでなく、社会的課題、経済的課題をもクリアすることが求められるのだ。そして、必ずしも優等生的な事例ではないが、現状の市場経済でははじき飛ばされるような人達に住まい、生活環境を与えるクリスチャナの自治の試みから日本の都市が学ぶことも多いと思われる。同様のことはレッチワースにもいえる。自立した都市をそこの住民が経営するという思想は、サステイナブルな都市を考えるうえでは示唆に富んでいる。

袋小路に陥り、将来への展望が見出せない日本の都市が置かれている状況を打破するためにも、このようなオルタナティブな方法論を採用した都市、コミュニティの研究をすることは意義があることだと考えられる。

5) 縮小都市への対応

成熟化した経済のもと、ヨーロッパの都市も日本の都市と同様に縮小問題を抱えている。都市の縮小は、量としての豊かさを奪う。それを補填するために、質の豊かさを創造することが求められる。本シリーズでは特にドイツの創造的な縮小都市対策を紹介した。これは、ドイツは将来分析をしっかりとし、それを冷徹に受け止めて、それに対して客観的に対応策をたてるのに長けているからである。すなわち、縮小という誰もが直視をしたがらない課題でも、ドイツは冷静にみる能力を有しているからだ。

さて、しかし縮小に対しての処方箋は同じドイツでも異なる。産業構造の転換から縮小問題を抱えているデュースブルク、ドルトムントは、産業遺産や工業跡地を用いて新たな価値を創出する機能を創出しようと試みている。特にデュースブルクのランドシャフツ・パークは工業施設をレジャー施設、しかも人工的なレジャー施設ではなく、施設自体を楽しむような名前

通りのランドスケープ・パークへと転用したことは、同じような産業構造の転換という理由から衰退を余儀なくされた夕張市や北九州市八幡区（スペースワールド）などが人工的で、投資リスクが高い再開発を目指したのとは対照的である。どちらが経済的にも社会的にも、さらには環境的にもサステイナブルであるかは明らかであろう。

また、ドイツでみられる縮小都市に対する処方箋の一つとしては、市街地もしくは産業地帯であった場所を自然に戻すというものである。多くの場合は都心から離れた周縁部の集合住宅を倒壊させ、草地もしくは森林に戻すというアプローチで、ブランデンブルク州のシュヴェート、アイゼンヒュッテンシュタットといった社会主義時代の計画都市でみられた。ここで紹介したデッサウ・ロシュラウは、そのような単純な縮小アプローチではないが、やはり必要性が低減した住宅地などを壊した後、それを緑の回廊にするというように自然へと戻す方法論を採用している。また、自然といっても草地、森林だけに限らず、土壌汚染が激しい場所などは、湖にしてしまったりもする。事例で紹介したドルトムントのフィニックスがまさにそうだが、ここでは紹介できなかったドイツのブランデンブルク州のフルスト・プックラー・ラント地域では、100年にも及ぶ褐炭の露天掘りによって変容してしまった当地のランドスケープを再び魅力あるものにするため、また、これらの土地の多くは生態系には死んでしまったので、そこを湖沼地区にして再生するという計画を現在、実行中である。



巨大な褐炭の露天掘り跡地を湖にしてしまう計画を実行している（グロースレッシェン）

ここで紹介したようなアプローチは日本の縮小都市ではまだみられていないが、その可能性を検討する価値はあると考えられる。ドイツの場合は、自然をもプラスの価値であるという判断があると思われる。それに比して、日本の都市の場合は、どうしても土地を有効利用、しかもこの有効性を経済的な判断からしてしまう場合が多いので、草原、森、湖に戻すということは土地の経済的価値をゼロにしてしまう、という判断をしてしまうのだが、縮小都市において経済的な指標で見ると将来の展望が見出せなくなる。ドイツの事例を通じて、従来の指標とは違う物差しで価値判断ができるようにすることが求められる。それは、都市が縮小していく中、その豊かさを維持させていくうえで重要なことであると考えられる。それは、豊かさの質の転換である。

そういう点ではコトブスの事例が興味深い。それは、肉を切らせて骨を切るというアプローチともいえるだろう。一步下がって二歩進む、とも言える。高層の集合住宅を壊して、低層の集合住宅をつくる。54戸から15戸へと戸数だけみれば約4分の1の縮小であるが、これによって生活環境はぐっと向上させることができた。縮小していく過程で、量という豊かさは失うが、それにうまく対応することで質の豊かさはむしろプラスとする。このような柔軟な対応が、縮小都市において豊かさを維持していくうえでは必要であると思われる。

もちろん、ドイツにおいても縮小都市が抱える課題はとてつもなく大きい。しかし、その将来像をしっかりと捉え、楽観的にもならず、悲観的にもならず、冷静に何が出来るか、ということを検討することでのみ将来の道筋は見えてくる。そのように取り組んでいる都市が存在するというだけでも、日本の縮小都市に悩む自治体は勇気づけられるのではないだろうか。

■最後に

以上、ヨーロッパの都市の豊かさから、日本の都市が何を学べるのかを5つのキーワードから分析、整理を試みた。

しかし、ここで最後に日本の都市とヨーロッパの都市の制度的な違いについても多少、言及しておきたい。日本の都市がヨーロッパの都市のように豊かさを発露できないのは、その指針が見出せないだけでなく、制度面での制約もある。その都市が豊かさを創出するには、地方力とでもいうべき個々の都市力が十二分に活かされることが求められる。そして、日本の都市は、この都市力においてヨーロッパの都市に比して劣っているとは思えない。日本の自治体は本来的には極めて優秀な力を有していると個人的には捉えている。しかし、その優秀な力が発揮できていないのは、自治力を抑えつけている中央集権制度があるからだと考えられる。ヨーロッ

パは、都市こそが自治の基本である。その典型はドイツやスイスなどにみられるが、フランスのように中央集権志向が強かった国でも、1980年代に地方分権制度を推し進めていった。この都市が自治であり、人々の日常生活を支える器であるという意識の強さ、そして、それを支援する制度が、ヨーロッパの都市の豊かさを育んでいる根源的な要因である。

日本も憲法では「地方自治」という章があり、地方行政は、国の官庁がこれに干渉することをやめて地方公共団体に委譲し、地方の住民自らの創意と責任と負担とにおいてこれを行うという「自治の本旨」をうたっている。しかし、現状では税金のほとんどを中央政府に取られてしまい、その結果、中央政府から紐付きの補助金をいただく、という謙った立場に追いやられてしまっている。このような状況は、一朝一夕では変更させることは難しいかもしれないが、そのような違いが、日本の都市においてヨーロッパの都市のように「アイデンティティ」が形成されず、また「豊かな公共空間」が具体化できない要因の一つとして挙げられる。

このような状況を変え、少しずつ地方自治体が自治を獲得していき、自らの豊かさを自らの考えのもとで設計し、実現させていく制度を検討し、具体化させていくことが求められる。もちろん、現在でも、このような制度上の制約を乗り越えて、豊かさを創出しようとする自治体やコミュニティは日本においても少なくはない。青森県黒石市、熊本県水俣市、宮崎県綾町、富山県富山市、長野県小布施町、埼玉県川越市、大分県豊後高田市、静岡県三島市などである。決してできない訳ではない。多くの制約はあるが、豊かさを創出するために、ヨーロッパの都市をも参考しつつ、取り組んでもらえればと思う。

本論は、私がこれまで視察をしたヨーロッパの都市を中心に、その豊かさを検証したものである。そのために、包括的な視座という観点からは偏りがあったかもしれない。特にドイツに滞在し、そこを拠点としていたため、また言語的には英語を中心とした情報収集をしたこともあり、地域的な偏在もあるかもしれない。内容、そしてデータに関しての文責はすべて私にある。それらに関しての正確性については注意をしているが、私の誤解、間違いによって誤ってしまった点もあるかもしれない。そのような場合は、お手数ではあるがご指摘いただければ幸いである。最後まで、このシリーズにつきあっていただいた読者の方には心から御礼申し上げたい。また、私が提供した情報が、少しでも都市や自治体関係者に役立つことができれば、これ以上喜ばしいことはない。

服部圭郎