

## 第八回 AJ フォーラム（研究会）

# コンパクト・シティについて

## ——アジア・ヨーロッパの小都市をめぐって

日程：2006年12月16日（土）

場所：国士舘大学世田谷校舎 中央図書館 AV ホール

### 南泰裕（建築家）

本日は、AJ センターのテーマのひとつである公共圏ということを含めて、コンパクトシティについての研究をお話しようと思います。

まず、様々な都市研究の中で、なぜコンパクトシティをテーマとして研究を行ったかについてご説明します。歴史的にみると、パリやロンドンなどのヨーロッパの主要な都市は、19世紀の半ばあたりから都市計画が始まり、いわゆる近代都市として大改造されてきました。20世紀に入ると、メディアテクノロジーや交通システムの整備を経て、都市がどんどん拡張してきました。こうして、世界的に都市化が進展し、都市が大きくなっていくという話が一般化していったわけですね。そして、それに対する都市問題への対応や研究がいろいろな形で進められてきました。たとえば1920年代から30年代にかけて、ル・コルビジエが都市計画のモデルを発表したことなどがその代表にあたります。ところが、大きな都市を扱うだけでは今後の都市モデルを考える上で問題があるのではないかということが、1980年代、90年代頃から世界的な課題として語られるようになってきました。20世紀の終わり頃から、サステナビリティということが次第に語られるようになってきたこともあり、今後、都市活動を持続させていく上で問題を抱えていたり、危機を感じていたりする都市が、将来的にどのような都市モデルを組み立てるべきかということに非常に自覚的になってきたわけです。そのなかで、コンパクトシティということが、主としてヨーロッパを中心として、盛んに問題化されるようになってきました。大都市の研究は先行例がいくつもあるのですが、それにくらべて人口が十万人規模の都市の研究はあまり進んでいない。ところが世界の大多数の都市は、そうした小規模の大きさなんですね。そこで、これらの小都市を対象化しながら、ヨーロッパ発のコンパクトシティという概念を、アジアの都市へと応用する可能性を考えてみたいと思ったわけです。

そうした前提を踏まえて、簡単にコンパクトシティに関するスライドをご紹介しますながらお話したいと思います。

現在、世界の人口は約60億人を超えています。そのうち30億人以上が都市に住んでいます。つまり、世界人口のほぼ半分以上が都市生活者になっているわけです。そして世界に、人口1千万人以上の都市は約10都市ほど、100万人以上は300から400ぐらいあり、10万人以上の都市だと約4000ぐらい存在します。とくにヨーロッパでは、人口分布がかなり散らばっていて、これが、コンパクトシティという考え方の土壌になっているんですね。アジアでは、人口を抱える割合も増加率も高い。ということはアジアで小さな都市の研究を行うということは、今後意義をもつだろうと考えています。

まず、タイの都市調査事例をご紹介します。タイは、バンコクだけが非常に人口が多く、それ以外は

20万人ほどで、人口の差が極端に大きい。これは発展途上国に良く見られる特徴です。都市人口の傾向を見る際に、こうした特徴をもつ例を「プライメイトパターン」(primate pattern)と呼びます。ほかに、「規模順位の法則」(rank-size rule)と言われているものや、シドニーやメルボルンが殆ど同じ人口のオーストラリアのような、「ポリナリーパターン」(polynary pattern)があり、これは人工第一の都市とそれ以降の人口があまり変わらない、逆にいうと中心がぼやけているというパターンです。これら三つのパターンが、世界全体で見た際に、都市人口の大まかな傾向として見て取れるわけです。

さて、タイですが、ナコンパトムという人口12万人くらいの北部の都市を紹介しましょう。ここは、東西に長い都市領域で、町の中心を流れる運河とランドマークとしての寺院により、分かりやすい都市構造をしています。このように、人口が小さなところを対象にすると都市の全体構造そのものを把握することができるという利点があるんですね。もう少し言うと、都市自体を調査の対象としてばかりでなく、デザインの操作対象として見ることもできるかもしれない、ということです。例えば日本で新都市をつくるとします。その例として、首都機能移転ということが話題になったときに、対象とする人口規模は10万人ほどでした。つまり、この規模の都市は、その全体性を把握し、都市の組成分布を分析し得る可能性があるという意味で、いい研究対象になるわけですね。ナコンパトムでは、運河の両側の河岸で、人がなんとなくたむろっていて、お茶を飲んだり楽しんだりしていました。これが、アジア型のパブリックスペースとでも呼ぶべき形で、町の人たちの居心地のいいスペースになっている。都市計画的な意味での、正式な広場に指定されてはいないけれども、この、道なのか広場なのか商業スペースなのかよくわからない渾然一体となった領域がどこもなくうまれている。都市においては、そうした、曖昧な領域の重要性というのがあるのではないかと思います。

コンパクトシティという考え方のポイントは、大きく言えば三つあります。ひとつが高密度、もうひとつは用途混合、つまり人が住んでいる場所に商業が同時に営まれていたりする、という、都市機能が混ざり合ったミックスユースという考え方ですね。そして三つ目が、例えばトラム(路面電車)を復活させてそれを自転車やバスと連携させ、車を市街地では使わないようにする、といった、交通システムの再編成です。これはヨーロッパ発の定義と考え方で、いろいろと参考になる部分も多いのですが、アジアではそれとはまた別のシステムが、小さな都市において生み出されているのではないかと考えられます。

そこで、次にタイのウドンターニという22万人くらいの都市を紹介します。ここには真ん中にバスのロータリーがあります。交通システムについては、ヨーロッパでは都市部では車は使わないというのが一般的になってきていますが、アジアでは、街中に車やバイクがたくさんあります。しかしこれは必ずしも否定できない部分もあり、例えば人力車、乗合バスなども含めて、いくつかの手段が多様に支えあって都市の交通を形成していく、それはそれでシステムとしてうまく成り立っていくという例もあります。また、アジアのマーケットは、いわゆる広場として作られていなくても、自然発生的に人々が寄り集まって交流をする場所になっていることが多いようです。

次に、これらの小都市研究に関連するプロジェクトをご紹介します。以前、「500メートル立方」というプロジェクトを、建築家の原広司先生のもとで、東京大学の研究室において一緒に行っていたことがあります。このプロジェクトは、500メートル立方の巨大な構築物の中に、10万人規模の高密度な街を作ろうという壮大な思考実験です。実際の10万人の都市と比較したりして、病院、学校といった公共施設、あるいは交通システムなどをふくめ、技術的には可能だろうということになりました。

こうした研究の延長で、コンパクトシティをテーマとした都市再開発のコンペ案をまとめたものもあ

ります。大阪駅前の再開発地域を、コンパクトシティ論的に新たにリノベートしようというアイデアを空間化したものです。ここではコンパクトシティのポイントを組み込みつつ、用途の三つの要素、つまり、「住居施設、商業施設、公共施設」が、だんだんと混ざり合っていくようなイメージを空間化し、都市モデルをつくりました。

最後に、ヨーロッパのコンパクトシティを紹介しながら、アジアのそれと比較して見てみたいと思います。まず、フランスの南部に位置するモンペリエという小さな都市ですが、ここでは路面電車、トラムが注目に値します。この路面電車とバスその他の交通機関の連結が非常にいいですね。これをシームレス性といいます。トラムのよさの一つは、時間通りに運行する（定時性が高い）、というところで、もっと狭いところに入り込んでいけるバスなどとうまく連携して、交通システムが作り直されています。それで、相互交換性といいますか、例えば電車の中に自転車を持ち込んで、降りたところからまた自転車に乗る、といった感じで、複数の交通システムが柔軟に関連付けられているわけです。ほかに、ちょっとした町の小さな広場や、歩行者専用に近いかたちの路が組み合わせられて、中心街が構成されている。ヨーロッパでは一般に、中心市街地に新しい建築を作ることはほとんどなく、歴史的な建造物とそれ以外のもので、はっきりとした境界が分かれていることが多い。そして、都市の観光戦略として、町の中心部分を世界遺産に登録している例がよくみられます。そうすれば10万人規模の都市でも、建物が保存され、観光資源として活用される。そうした観点で見ると、フランスの小さな都市には、コンパクトシティの好例が多いですね。日本でも、地域内を巡回する、コミュニティバスというようなものがある。いろいろな自治体で生まれてきていますし、それに関連してパーク・アンド・ライドという考え方が試みられるようになってきています。東京の武蔵野市などでは、そうした試みがうまくいっているようです。

次にリヨンの例です。フランス中心部に位置するリオンは、デザインのよいトラムが有名で、車を使わないようにすることで、都市の賑わいを取り戻そうとしています。ほかに、リオンは公共施設が非常にしっかりと整備されていることでもよく知られています。フランスはデザインというものを評価し、そこに価値を認める文化的背景があって、町をなす様々な都市資産の表情に、メリハリがある。古いものもきちんと残すし、一方でここぞというときには、第一級の建築家に任せて現代建築もつくり、観光資源として徹底的に活用する。リヨンのトラムなど、デザインもかわいくて、いい形で町の中に組み込まれていますね。また、路面電車の軌道に芝生が敷き詰められ、緑化されていて、公園の延長のような形でトラムが走っています。こうした試みも、都市の景観に寄与しているわけですね。

これらの都市は、コンパクトシティの事例として、様々な形で今後の参考になるだろうと思います。ただし、こうしたヨーロッパの小都市の事例が、すべての場所や地域に対して普遍的に適用できるわけでは、もちろんありません。コンパクトシティという考え方は、現在、日本の様々な自治体においてもいろいろと語られるようになってきましたが、その具体的なモデルは、まだ組み立てられていないのが現状です。だとすると、アジア型、あるいは日本型の都市の今後を考えていく上で、こうした小都市の事例を参照としつつも、それぞれの地域独自の都市モデルを考案し、試みていくことが、今後、コンパクトシティ研究において、ますます求められてくるのではないのでしょうか。