

平成21年 5月28日現在

研究種目：基盤研究(C)
 研究期間：2006～2008
 課題番号：18600006
 研究課題名（和文） 我が国におけるリバブルシティ形成のための市街地再整備に関する地理学的研究
 研究課題名（英文） Geographical Study about the Redevelopment of Urban area for the Making Livable Cities in Japan
 研究代表者
 山下 博樹 (YAMASHITA HIROKI)
 鳥取大学・地域学部・准教授
 研究者番号：00314568

研究成果の概要：わが国の疲弊した地方都市再生に資する Livable City（住み良い都市）のあり方を、ヨーロッパをはじめとした諸都市の先進的な都市整備の取り組みを精査した。その結果、都市の空間構造では公共交通網を基盤とした多機能で利便性の高い中心地ネットワークの形成が主流であったが、気候や宗教、産業構造などの自然・文化・社会に関する多様な要素についても都市の住み良さに強く影響していることも明らかとなった。

交付額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2006年度	1,400,000	0	1,400,000
2007年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2008年度	1,200,000	360,000	1,560,000
年度			
年度			
総計	3,600,000	660,000	4,260,000

研究分野：都市地理学

科研費の分科・細目：(時限) 都市

キーワード：リバブル・シティ、公共交通、土地利用、持続可能性、地域性

1. 研究開始当初の背景

少子高齢化の進展や地球環境問題の解決のためには、21世紀の先進諸国の都市の空間構造はそれまでの拡大成長型から持続可能な形態へと変化していく必要がある。また、過度のモータリゼーションの是正のためにも郊外開発の見直しは不可欠となっている。こうした都市をめぐる環境変化を念頭に、研究代表者らは、2004～05年度の2年間、科学研究費補助金基盤研究(C)（研究代表者 山

下博樹)を得て『成熟時代における都市圏構造の再編とリバブル・シティの空間構造に関する地理学的研究』をテーマに持続可能で住みよい都市(リバブル・シティ)のあり方を検討すべく、実際にリバブル・シティとしての評価が高いバンクーバーとメルボルンを例にそれぞれの都市圏の空間構造に関する詳細な調査を行ってきた。その結果、多様な交通手段の整備の必要性と、それに関連した

明確な中心地の形成や土地利用のコントロールの重要性を確認した。他方で大都市以外の都市や、非英国系（イギリス及び旧イギリス植民地以外）の都市についても比較・検討する必要性が明らかとなっていた。

2. 研究の目的

本研究課題では、バンクーバーやメルボルンとはタイプの異なるヨーロッパの都市などもふくむ多様な環境下にある都市の住み良さについて検討し、その空間構造の特徴を明らかにすることを第1の目的とした。こうした他国におけるリバブル・シティを調査することで、今日のわが国のとりわけ地方都市で深刻化している中心市街地衰退や過度の郊外化などの諸問題に対して応用が可能であり、その解決策を検討することを第2の目的とした。そのために本研究課題では、大都市だけでなく比較的人口規模の小さい都市にも配慮して調査を行った。

3. 研究の方法

リバブル・シティの検討を行うに当たって、イギリス経済誌『エコノミスト』系の調査機関「エコノミスト・インテリジェンス・ユニット」(EIU)とマーサー人材コンサルティング会社(Mercer Human Resource Consulting Ltd.)が毎年公表している世界の各都市を対象としたリバブル・シティ・ランキングを参考に、ウィーンとジュネーブを調査対象に選定した。また、人口規模の比較的小さい都市として、英国のノリッジ、フランスのグルノーブル、さらに自然環境や文化的背景の異なる都市としてアラブ首長国連邦のドバイも、それぞれ調査対象とした。

具体的な調査方法は、各自治体や関連機関のウェブサイトより基礎的な情報を入手、検討し、現地でそれらの機関への聞き取り調査を行うと共に、中心部や郊外で交通機関や土

地利用などの調査を実施した。

4. 研究成果

本研究課題で得られた主な研究成果は、次の通りである。

(1) 今日の日本の都市が「公共交通基盤型都市」と「クルマ依存型都市」に2極分化しつつある状況から、とりわけクルマ依存型都市の弊害として、公共交通の結節地の機能が低下するため、都市の中心が不明瞭で商業施設や住宅、さまざまな都市施設が低密度で拡散的に立地しやすく、スプロール現象を招きやすいことを指摘し、過度のスプロールを原因とした、明確な都市核の消失や機能低下は中心市街地だけの問題に留まらず、これまで長い時間をかけて形成されてきた都市構造の崩壊とも言うべき大きな問題にもなっていることを確認した。その上で今後求められるリバブル・シティの空間構造の特徴として、①地域のアイデンティティや多様な公共施設の立地、インフラ整備の蓄積がある中心市街地は、その特徴を活かして地域の中心として機能させる必要性、②徒歩と公共交通を基盤とした交通体系を中心としつつも、クルマもふくめた多様な選択肢が利用可能な、すべての人に優しい交通環境の形成、③公共交通の維持と利便性の確保のために、人口密度や沿線の人口規模に応じた地下鉄やトラム、バスなどを採用することの必要性、④移動の経路や施設内の十分なバリアフリー化、⑤心地に整備されるべき都市機能は、消費生活だけでなく医療機関や学校、図書館、行政施設など多岐にわたるが、市街化の必要に応じて新たな計画的な中心地の建設も検討されるべきであること、⑥市街地が拡散的に拡大しないよう、各地の土地需要などに十分配慮した必要に応じた都市計画上のコントロールや規制が必要である。他方、過度のコントロー

ルは対象地域の内外で中心地の整備や公共交通網の利便性などに極端な格差が生じる原因にもなり、それによって生じる地価など不動産価格の格差は都市計画上のコントロールの反作用ともなるので注意が必要となること、などを指摘した。(担当 山下)

(2) バンクーバーとメルボルンの両都市はリバブル・シティとして高く評価されているが、その評価の主体や評価方法などについては、いち早く伊藤が関心をもち、北米都市のその特徴などについて論じていたが、本研究課題では複数の評価主体を対象にそのランキングの大陸別の特徴や評価の指標などについての検討を試みた。その結果、リバブル・シティのとらえ方は決して一概ではなく、どのようなスケールを枠組みとして評価するかによって、その観点は様々であること、また、数多くの都市との比較から相対的・客観的に行われたリバブル・シティのランキングや格付けは、そこに実際に住む人々の主観的な(絶対的な)評価とは、必ずしも一致しないことを明らかにした。(担当 伊藤)

(3) リバブル・シティをふくむ近年の多様な都市概念の特徴とその出現の背景を既存の文献から丹念に説明し、それらの都市概念にも共通する都市圏多角化に関する研究動向を整理した。(担当 藤井)

(4) ヨーロッパをはじめとする **Livability** (住み良さ) に優れ、**Livable City** (住み良い都市) として評価の高い都市、あるいは住み良さの向上に取り組む都市などとして、ヨーロッパの3都市、ノリッジ(イギリス、担当 山下・伊藤・堤)、グルノーブル(フランス、担当 山下・伊藤)、ジュネーブ(スイス、担当 伊藤・山下)について現地調査を実施した。

ノリッジはEUのリバブル・シティ・プロジェクトの拠点として、中心市街地の歴史性



平日午後のノリッジ・シティセンター



グルノーブルの街並みとトラム

や狭い石畳の道路を逆に活かした歩行者専用道化によって、英国では買い物満足度の高い都市として評価されると共に、クルマ優先ではない道路のあり方を私たちに示唆した。また必ずしも人口密度の高くない郊外地域をバス・ネットワークとパーク&ライド・システムによって、シティセンターを核とした利便性の高い都市圏に再生していた。

グルノーブルは一時廃止されていたトラムを再生し、利便性の高い公共交通ネットワークを形成しており、比較的規模の小さい都市圏でもこのような公共交通網を形成可能な仕組みを示してくれた。

さらにジュネーブでは歩行者専用道と多様な店舗、ホテルなどによって構成されるコンパクトで景観に優れた中心市街地と、やはりモータリゼーションによって一時衰退していたトラムの再生によって国連地区から

ショッピングセンターまで多くの中心地が公共交通でネットワーク化された郊外とが形成されており、マーサーなどで常に上位にランクされるリバブル・シティとしての実力を見せつけた。

これらのヨーロッパ都市で共通していたことはモータリゼーションの悪影響を解決するために、それぞれの都市の特徴を活かしながら ترامなどの公共交通網を再生していたことである。中心部をふくむ都市圏全体でそれほど人口密度の高くないノリッジはバスで、他方グルノーブルとジュネーブは均一的な高さによって美しいスカイラインを形成している中層集合住宅群による高い人口密度を背景に、 ترامの再生・拡張で公共交通網の充実に成功している。都市圏の居住人口密度が総じて低い日本の地方都市にグルノーブルなどの取り組みを直接当てはめることは困難かも知れないが、ノリッジの事例は大いに参考となった。

(5) より実践的なリバブル・シティにむけた取り組みとして、メルボルンのサウスバンク（担当 堤）、バンクーバーのリッチモンド（担当 山下）、アラブ首長国連邦のドバイ（担当山下）でも調査を行った。

メルボルンのサウスバンクでは再開発による高層集合住宅の供給によって、都心部に近い当該地区が職住近接可能なリバビリティの高い地区へと再生された状況が明らかになった。同様にバンクーバーのリッチモンドでも香港返還を契機として大量流入した中国系住民によって形成されたニューチャイナタウン、ゴールデンビレッジが都市圏の公共交通体系に組み込まれながら、都市としてのリバビリティを向上させていた。この両地区の再生に深く関与しているのが中国からの留学生や移民であったということは、とても興味深い。



ドバイ・メトロ完成予想図

(Dubai Business Handbook 2008 より)

他方、ドバイは近年の急速な都市開発と人口増加、その後の世界同時不況による不動産価格の下落や事業停滞などに注目が集まっているが、脱石油依存の取り組みの歴史は古く、その内容は多岐にわたっていた。また公共交通網の整備などによる都市問題への対応や、イスラム信仰を保護するためのモスクのネットワーク化などのイスラム社会の独自の価値観もふくめ、リバビリティを高めるための取り組みは先進諸国には真似の出来ないほどスピーディに進められていた。

(6) 世界の多くの都市がクルマ依存からの脱却と利便性の高い市街地を再生すべく、様々な取り組みを進めているが、日本にも民間デベロッパーによるユニークだが優れた、佐倉市ユウカリが丘の事例があった。いくつかの課題はありながらも、こうした取り組みを民間主導で進めていることは、今後の各地への波及に期待したい。境港の中心市街地活性化の事例は、その取り組みの目的や効果を再考する上でよいケースであった。とりわけ短期的な成果を求められている現在のわが国の中心市街地活性化では、かつての商店街の輝きを取り戻すことができるはずもなく、まずは中心市街地への人の流れを取り戻すことが最優先なのだろう。しかし、山下個人としてはビジターだけではない市民にとっても魅力的な中心市街地の再生を実現したいと強く願っている。(担当 山下)

(7) これら以外にも、この3年間で訪れた都市の中には都市のリバビリティ向上のための取り組みを始めた都市としてシンガポールを紹介できる。シンガポールの取り組み“Sustainable Singapore”は2008年にスタートしたばかりであるが、その取り組みのコンセプトはバンクーバーやメルボルンとも近く、旧英国植民地に共通する都市計画思想を垣間見ることができた。

また“Melbourne 2030”で持続可能な都市圏再整備に着手したビクトリア州政府は、その開始5年後の問題点の抽出や、その鍵となるアクティビティ・センターの整備のために小売政策(Retail Policy)の検討を開始した。(担当 山下)

以上のようにリバブル・シティを目指した取り組みは各地に拡大すると共に、その内容も深化しつつある。こうした都市の空間構造の課題を解決するための国内外の多様な取り組みのうち筆者らが実際に紹介し検討できるのは、世界各地での様々な事例からすればほんの一端に過ぎない。しかし、それらの取り組みの特徴をつぶさに検証していくことは、中心市街地衰退や公共交通網の崩壊などの重要課題について、一向に課題解決の糸口すら見いだせずには喘いでいるわが国の多くの都市にとっては多くの示唆を与えることができると確信している。

そうしたなかで青森市と富山市は、わが国のコンパクト・シティ政策の先行事例として一歩リードしていることはよく知られている。いずれの都市も自然環境や都市構造などの課題を解決すべく始めた取り組みであったが、それに追従する他の都市にとっても大いに参考としたい点が多い。筆者が住み始めてちょうど10年となった鳥取市も、近年中心市街地と合併により広域化した郊外とにコンパクト・タウンを形成すべくマスタープ

ランを策定し、それに向けた取り組みを始めた。その取り組みの一端として、これまでは他都市同様に中心市街地活性化では顕著な成果を挙げられなかったが、その根本原因の解決策として、鳥取の玄関口として利便性の高い魅力的な鳥取駅前広場への再生や、空き地・空き家、駐車場が急増している中心市街地での街なか居住推進策を検討し始めた。また鳥取県はこれまで拡散的に立地が急増していた大型店をはじめとした大規模集客施設の立地規制条例策定の検討を始めた。

こうした住みよい都市を形成しようとする多様な取り組みは、21世紀の少子高齢化や環境問題など深刻な状況が予測される我が国でもいち早く取り組むことが望まれる有意義かつ有効な都市政策であると考えられる。他方、これまでの研究蓄積でリバブル・シティの本質に十分に迫ることが出来たとは言えない。つまり、リバブル・シティ形成のための取り組みは世界的にもまだ歴史が浅いために、継続した調査が必要であると共に、個々の都市の取り組みには共通点が多いものの、その検討は十分とはいえない。また、人間が都市に生活する上での住みやすきに都市の空間構造が重要なポイントとなることは各都市の取り組みからも確認できたが、経済の活力や多様な文化受容、あるいは気候などの自然環境などの側面も無視できないことも新たに明らかになった。こうした視点を取り入れたリバブル・シティの多面的な特徴や評価については、今後の課題としたい。わが国のリバブル・シティ形成のための課題は山積しているが、公共交通や市街地の整備だけでなく、多様な価値観や評価によって安心して安全に暮らせる都市再生のための取り組みの歩みを止めることは許されず、長期的視野をもったねばり強い取り組みが、今後一層重要となるだろう。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計 3 件)

1. 堤 純、オコナー・ケヴィン、2008、留学生の急増からみたメルボルン市の変容、人文地理、60、pp.323-340、査読有。
2. 山下博樹、2007、バンクーバー都市圏における郊外タウンセンターの開発ーリバブルな市街地再整備の成果としてー、立命館地理学、19、pp.27-42、査読有。
3. 藤井 正、2007、大都市圏における構造変化研究の動向と課題ー地理学における多核化・郊外の自立化の議論を中心にー、日本都市社会学会年報、25、pp.37-50、査読有。

[学会発表] (計 12 件)

1. 山下博樹、2009.3.29、中心市街地活性化再考ー欧米諸都市の事例と比較してー、日本地理学会春季学術大会消費と流通地理研究グループ、帝京大学。
2. 山下博樹・伊藤 悟、2009.3.28、グルノーブル都市圏における公共交通ネットワークの整備と中心地の土地利用、日本地理学会春季学術大会、帝京大学。
3. 山下博樹、2008.11.30、バンクーバー郊外におけるニュー・チャイナタウン、ゴールデンビレッジの開発、中四国都市学会大会、岡山大学。
4. 山下博樹、2008.11.9、ドバイにおける都市開発の特性と持続可能性、人文地理学会大会、筑波大学。
5. 伊藤 悟、2008.11.8、(特別研究発表) モバイル GIS とフィールドワーク、人文地理学会大会、筑波大学。
6. 山下博樹、2008.7.6、大都市近郊における駅周辺地区の土地利用混合化の進展ー滋賀県草津市の2つの駅を例にー、日本地域政策学会まちづくり分科会「港・駅を活かしたコンパクトなまちづくりー中心市街地の再生への新しい視点を求めて」、中京大学。
7. 山下博樹、2007.10.7、バンクーバーにおける都市圏整備政策の成果と課題、日本地理学会秋季学術大会シンポジウム「転換期を迎える都市圏の動向と都市整備の新展開」、熊本大学。
8. 山下博樹、2007.7.29、さかなの街から妖怪の街へー境港市における観光による中心市街活性化ー、日本地域政策学会まちづくり分科会「ビクター産業を活かしたコンパクトなまちづくりー中心市街地の再生への新しい視点を求めて」、信州大学旭キャンパス。

9. 山下博樹・堤 純・伊藤 悟、2007.3.20、イギリス・ノリッジ市におけるリバブル・シティへの取り組み、日本地理学会春季学術大会、東洋大学。

10. 堤 純、2007.6.10、メルボルン都心部における居住機能の急増ーGIS (地理情報システム) によるセンサスデータの分析ー、オーストラリア学会第 18 回全国研究大会、国立民族学博物館。

11. 山下博樹、2006.12.9、民間デベロッパーによる持続可能なコミュニティ開発の現状ー佐倉市ユーカーが丘の事例ー、人文地理学会都市圏研究部会、放送大学鳥取学習センター。

12. 藤井 正、2006.9.16、大都市圏における構造変化研究の動向と課題ー都市化、郊外化、逆都市化、再都市化ー、日本都市社会学会大会シンポジウム「都市社会の構造と変動ー三大都市圏の社会・空間構造の再編ー」。

[図書] (計 3 件)

1. 山下博樹、2009、乾燥地における都市開発とその課題、篠田雅人、門村 浩、山下博樹編『乾燥地の資源とその利用・保全』古今書院。(印刷中)
2. 山下博樹、2008、都市空間の再構築ー住みよい街をつくるー、藤井 正ほか 3 名 (1 番目) 編『地域政策 入門ー未来に向けた地域づくりー』pp.172-190、ミネルヴァ書房。
3. 山下博樹、2007、草津 駅前にみる開発最前線、植村善博・香川貴志編『京都地図巻』pp.134-135、古今書院

6. 研究組織

(1) 研究代表者

山下 博樹 (YAMASHITA HIROKI)

鳥取大学・地域学部・准教授

研究者番号：00314568

(2) 研究分担者

藤井 正 (FUJII TADASHI)

鳥取大学・地域学部・教授

研究者番号：20165335

伊藤 悟 (ITOHI SATORU)

金沢大学・人間科学系・教授

研究者番号：20176332

堤 純 (TUTUMI JUN)

愛媛大学・法文学部・准教授

研究者番号：90281766

(3) 連携研究者

なし