

機関番号：14602

研究種目：若手研究（B）

研究期間：2008～2010

課題番号：20730338

研究課題名（和文）コンパクトシティ政策の形成・展開と地域再生に関する比較社会学的研究

研究課題名（英文）Comparative sociological study on compact city policy and community renovation

研究代表者 帯谷 博明（OBITANI HIROAKI）

奈良女子大学・文学部・准教授

研究者番号：70366946

研究成果の概要（和文）：

本研究では、LRTを軸にしたコンパクトシティ政策の形成・展開過程とまちづくりに関する分析を行った。フライブルク市等においては、トランジット・モールによる「街の賑わい」効果が顕著であり、パークアンドライドなど総合的な交通政策の実施が特徴的である。富山市は日本で初めての本格的なLRT導入事例であり、計画から実施まで短期で実現したことが特筆されるが、交通政策の「総合性」という点では課題を残している。

研究成果の概要（英文）：

This research considers compact city policy and community renovation in three cities. It is evident that there is a great turnout of people in Freiburg and Strasbourg by means of transit mall policy. Totama city, introducing LRT/LRV first in Japan, is characteristic of the rapidity of its policy process and consensus building.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2008年度	800,000	240,000	1,040,000
2009年度	900,000	270,000	1,170,000
2010年度	700,000	210,000	910,000
年度			
年度			
総計	2,400,000	720,000	3,120,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：社会学・社会学

キーワード：コンパクトシティ、まちづくり、環境保全、公共交通

1. 研究開始当初の背景

近年、日本の農山村のみならず、人口稠密地帯である都市部の、とりわけ地方都市中心部の地域再生が重要な政策的・学術的課題になっている。具体的には、郊外の開発に伴う中心部の空洞化と公共交通の衰退が進む中で、少子高齢化や環境保全への新たな対応が求められており、EUの都市政策などに倣う形で、日本版の「コンパクトシティ」や「サステナブルシティ」の取り組みが展開され始めた。

コンパクトシティは、高齢者や障害者のモビリティを保障する社会的公正や都市部の環境保全/環境再生の観点から、自動車交通を抑制した適正規模で持続可能なまちづくりを主題化しており、日本の地方都市にとっても重要な政策的キーワードとなっている。2006年5月には「まちづくり三法」が改正され、市街地の拡大を抑制する都市政策の転換が始まった。

コンパクトシティ研究に関しては、公共交通政策を中心に、都市計画学/都市工学や都市

経営学、交通経済学などの領域において比較的活発な研究が展開されているものの、その多くは技術論的アプローチである。さらに欧米諸都市の成功事例の紹介に止まる傾向が強く、主体間の合意形成やコンフリクトなど政策形成過程の分析や、政策の社会的インパクトに対する研究関心は希薄である。

一方で社会学からの研究アプローチは相対的に低調である。たとえば、環境社会学の領域においては、コモンズ研究に代表されるように、農山村における地域社会と自然環境との関わりに焦点を当てた事例研究が活発に見られるが、都市部の地域再生や自治体政策に関する研究は廃棄物問題を例外として手薄である。また、地域社会学や都市社会学においても、従来のまちづくりやインナーシティ問題に関する研究は豊富にあるものの、コンパクトシティや都市再生を正面から扱った研究はほとんど見られない。地方公共交通に関する論考も、田中重好氏らによる津軽地方路線バスの調査や、長谷川公一氏ら東北大学グループの仙台市地下鉄建設に関する研究が1980～90年代に散発的に見られた程度である。

また、ドイツのフライブルク市やアメリカのポートランド市などはコンパクトシティ政策の代表例として紹介されているものの、その大半は概説的な紹介にとどまっており、政策過程や社会的インパクトの分析、さらには日本の自治体政策との相互比較はほとんど行われていないのが現状である。

2. 研究の目的

本研究の目的は、コンパクトシティ政策の形成・展開過程とその社会的インパクトを比較社会的に考察することにある。

近年、EU諸国の都市政策の影響を受ける形で、地方都市を中心に、日本の自治体ではコンパクトシティや地域再生に関する議論が高まっている。郊外開発の抑制と中心部の活性化、環境保全を主眼とした広義のコンパクトシティ政策は、持続可能性とヒューマンスケールをキーワードとする、新たな都市計画／街づくりの理念である。中心市街地の空洞化・人口低密化や少子高齢化、自動車交通の拡大と公共交通の衰退に直面する日本の地方都市の重要課題でもある。

コンパクトシティ概念や政策の紹介は、主として都市工学の分野で1990年代に始まったが、近年、青森市や富山市などいくつかの自治体において、「まちなか」再生事業や路面公共交通の再構築など先駆的な施策が見られるようになった。

そこで本研究では、これまで社会学の分野で十分に扱われてこなかったコンパクトシティ政策について、地域再生・地域づくりという観点から、日本およびドイツ・アメリカ

の地方都市における事例の比較分析を通して、政策の形成・展開過程における諸主体の合意形成や市民参加、政策の社会的インパクトを説明することを中心課題とする。

3. 研究の方法

本研究では、まず、コンパクトシティおよびその類似概念の形成・展開過程について、EUと日本での自治体政策を既存研究および文献資料を通じて整理し、現地調査のための予備作業として包括的な見取図・展開図を作成する。つぎに、国内のコンパクトシティ政策に関する調査対象地の予備的調査を踏まえて、富山市等でのフィールドワークを展開する。さらに、国内調査と並行する形で、ドイツ・フライブルク市やアメリカ・ポートランド市など海外の調査候補地の政策概要や地域概要を整理し、2年目以降に本格的な現地調査を展開する。これらの作業とあわせて、政策過程論や都市研究などの関連研究のレビューと学会報告を行う。

具体的な作業課題はおもに以下の4点にまとめられる。

(1)コンパクトシティ概念の成立と変遷に関する研究課題がある。ヨーロッパ起源のこの概念が、EUの都市政策においてどのように位置づけられ具体化され、変容してきたのかを都市工学など関連分野の先行研究を適宜援用しながら整理する必要がある。

(2)日本において、コンパクトシティを都市政策に先駆的に取り入れた富山市や青森市など自治体の政策において、本概念がどのような社会的背景でいかにして導入されたのか、既存研究や各種資料を元に、施策の内容を含めた包括的な見取図を作成する。その際に、各自治体の地域特性や、これまでのまちづくりや都市計画との連続性／非連続性についても押さえる。

(3)コンパクトシティ概念の外延はきわめて広いと、今回の研究では公共交通政策に主眼をおいた地方都市（自治体）のまちづくり事例をフィールドワークの中心に据える。日本の場合、富山市や金沢市、熊本市が調査候補地となる。他方で、海外の比較対象として、ドイツのフライブルク市やフランス・ストラスブール市などを想定している。

とくに後者の両市の事例は交通需要マネジメント、具体的には次世代型路面交通（LRV/LRT）に代表される中心部の公共交通の整備や再生、拡充と自動車交通の抑制を通じて、歩行者の交通権やモビリティを保障し、トランジットモールの設定等による中心市街地の活性化とまちづくりを進める先進事例である。都市工学や交通政策論など主要都市に関する先行研究を踏まえつつ、自治体の政策担当や交通関連企業、事業者団体、NPOなどまちづくり団体への聞き取り調査と現

地での観察を通じて、各事例の政策過程の特質や課題、関与主体の関係、政策実施による社会的影響を明らかにする。

(4)その上で、複数事例の比較、とくに国際的な比較研究を通して、行政および企業、市民の関係性とその役割を明らかにし、合意形成や協働を促進／阻害する要因を探る。とくに日本の地方都市においてはローカル線や路面交通の存続自体が大きな課題となっているケースが少なくなく、新たに公共交通の再生を通じたまちづくりを展開するに当たって諸主体間の合意形成と協働が不可欠である。事例の比較と類型化作業を行う中で、日本におけるコンパクトシティ形成の可能性と課題・問題点を解明し、政策科学としての社会学の分析枠組みの新たな彫琢を行う。

4. 研究成果

調査は、フライブルク（ドイツ）、ストラスブール（フランス）、富山市（日本）の3地域で実施した（表1）。研究結果の概要は以下の通りである。

表1 調査地の概要

都市名	人口	面積	路線長	LRT 運用開始年
フライブルク (ドイツ)	21.9 万人	153km ²	36.4km	1972 年*
ストラスブール (フランス)	27.6 万人	78km ²	23.4km	1994 年
富山 (日本)	41.7 万人	1,242km ²	8.5km	2006 年

*トランジットモール(中心部への自動車乗入規制)開始年。営業開始は1901年。

(1)フライブルク市の取り組み

フライブルク市は、人口約 21.9 万人を擁するドイツの南西部、フランスとスイスの国境近くに位置する大学都市である。シュバルツヴァルト（黒い森）の南西部に位置し、市中心部にあるミュンスター（大聖堂）周辺には石畳の路地や清流を湛えたピッヘレ（小さな溝）があり、落ち着いた佇まいがある。

1970 年代以降、中心市街地 0.7km 四方への自動車の乗り入れ禁止（トランジットモール、1972 年）や路面電車など公共交通の拡張をはじめ、環境に配慮した街づくりを進めてきた。

近年では、公共交通・自動車交通政策（含む歩行者・自転車優先の道路整備）、都市計画、廃棄物対策、エネルギー政策（太陽光発電）、住宅政策（ヴォーバン地区）など、環境保護政策をリードする、ドイツの「環境首都」（1993 年）として有名である。

フライブルク市では路面電車が市内交通の基幹路線として位置づけられ、路面電車の終点から郊外へはバス路線が補完している。運行は市が出資する RVF 社（Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH；

フライブルク交通連合）が担っており、自動車の乗り入れが禁止されている中心部では、石畳と歴史的建造物の間を 4 路線の超低床型車両（LRV）が行き交う。とくに中心部にある Salz 通りとミュンスター広場では日曜日を除いて、終日、乗り換えや街を行き交う人びとの賑わいがある（図1）。



図1 フライブルク市中心部の街並み

郊外ではパークアンドライドや電車優先信号が導入され、ドイツ鉄道（DB）と立体交差するフライブルク中央駅では降車後そのまま階段やエスカレーターを降りれば ICE のプラットフォームに着くなど、公共交通を選択する＝利便性（経済合理性）が増す、というしくみになっている。

さらに、「環境に優しい街」として 1990 年代から開発された、市西部の新しい住宅地（ヴォーバン地区）へは、第一期完成時にあわせて新路線を開業しており、公共交通を中心とした地域生活が営めるような政策が総合的に採られていることも特徴的である。

2008 年 9 月現在、パークアンドライドが 5 箇所、1 回乗車券 2.0 ユーロ、24 時間乗車券（Regio24）が 5.0 ユーロである。1991 年に導入された環境定期券（Regio Karte）は他地域のモデルとなっている。

(2)ストラスブール市の取り組み

同市は、人口約 27.6 万人、EU 議会が立地する Alsace 州の州都であり、独仏の国境を流れる国際河川・ライン川の左岸に位置し、フランスとドイツの領有権争いの舞台になったアルザス地方の中心都市である。

ストラスブールにはかつて路面電車が通っていたが 1962 年に廃止された。激しい選挙戦の末、1989 年に「緑の党」出身のトロットマン市長が就任し、トラム（LRV）の整備を中心とする交通計画が策定されることとなった。都市部を迂回する高速道路が完成したことを契機に、1992 年 2 月から中心市街地を南北に通っていた自動車幹線道路をトラム専用軌道に作り替え、中心広場（クレベール広場）の平面駐車場を地下化し地上を歩行者専用の広場として再生させるなどの工事

を行い、2年10ヵ月後の1994年12月に、HautePierre Maaillon～Baggersee間約10km（現在のA線の一部）が開業した。2000年9月にはB線12.6kmが開業している。

とくに各路線が交わる Homme de Fer 駅周辺は、トランジットモール（歩行者天国）であり、平日でも終日街を行き交う多くの人びとで賑わっている（図2）。現在、トラムはA～E線まで5路線、おおむね5～10分間隔で運転されており、郊外部では時速60kmに達する。ストラスブル中央駅にも地下駅方式で乗り入れている。



図2 Homme de Fer 駅周辺の街並み

歴史的な街並みや景観に合わせて路面交通のデザインを重視したのもストラスブルの大きな特徴であり、窓を大きく取り曲線を重視したグレーの超低床型7連接車体や、リング屋根で有名な Homme de Fer 駅、券売機をはじめとする各電停のデザインなど、「LRT が新たな街の景観を創造する」という点は、富山市など他地域の先進的なモデルとなった。トラムの終着駅はバス停が隣り合わせで郊外へ向かうバス路線と接続しているのも特徴的である。

(3) 富山市の取り組み

富山市は日本においていち早く LRT を本格的に導入した自治体である。人口約 41.7 万人を擁する同市は、全国有数の自動車保有率と道路整備率を誇り、低密度な市街地が形成されてきた。その結果、都心部の空洞化・衰退や自動車を保有しない人びとの交通モビリティの低下など、他の地方都市にも共通する課題を抱えることになった。

他方で、市北部を走る JR 富山港線（全長 8.0km）は、「利用者の減少」と「運行本数の減少」とが負のスパイラル状に続き（1995 年から 5 年間で利用者数が約 25%減少）、近い将来存続が大きな問題になることが容易に予想される状態に陥っていた。

そこで、北陸新幹線整備による富山駅周辺整備（高架化）の計画と関連して、「富山市公共交通活性化基本計画」（2000 年 3 月）の策定等を受けて、コンパクトなまちづくりを

進めるために、2003 年 5 月に富山市長は富山市議員協議会において富山港線の路面電車化について検討を行うことを正式発表した。その後、「富山港湾線路面電車化検討委員会」の答申や沿線住民アンケート調査の結果などを受け、国や県、JR の補助や支援が得られることとなり、2004 年 4 月に運営母体となる「富山ライトレール」（第 3 セクター）が設立された（2006 年 4 月より運行開始）。

富山ライトレールの特徴はおもに以下の 4 点である。①全車に低床車両を導入している。②他の公共交通（フィーダーバス）との乗り換えや接続に関し、ハード・ソフト両面で利便性が重視されている（図 3）。③車両および駅舎のデザイン性が重視されており、LRT の運行が新たな街の景観を作り出している。④運行本数の大幅な増便や終発の繰下げ（例：JR 時代は 21 時台、LRT は 23 時台）を実現した。これらの結果、利用者数は JR 西日本時代の 1 日平均 3,500 人から、5,000 人台へと大幅に上昇した。

2009 年 12 月には、新線建設によってかつての市内環状線を復活させ、LRT 化に至っている。さらに北陸新幹線富山駅および在来線の高架化後に、富山港線を南に延伸させ、既存の富山地方鉄道市内線との接続により、公共交通の総合的なネットワーク化が計画されている。

n



図3 同一ホームでの接続例（岩瀬浜駅）

(4) コンパクトシティと LRT

都市計画に関連して、「コンパクトシティ」が都市の持続可能性の観点から注目された背景には、海道清信氏らによっておもに以下の 4 点が指摘されている。①地球環境問題、②都市（中心部）の衰退と外延の拡大、③グローバル化による都市間競争の激化、④機能主義的な都市のあり方への反省、である。

そのような中、富山市がストラスブルやフライブルクのような都市政策／交通政策の先進地域に学ぶかたちで、なおかつ、きわめて短期間のうちに上記のような政策を計画・実施するに至ったことはきわめて重要で

ある。その成功要因は以下の5点にまとめられよう。①軌道のストックに恵まれていたこと、②北陸新幹線整備とそれに伴う高架化など各種付帯事業過程によって財源の確保が比較的容易であったこと、③市長をはじめとする市当局の積極姿勢とリーダーシップ、④利害関係者（敵手）の不在、⑤まちづくり（例：岩瀬浜地区）との連続的・一体的な計画、である。

導入期を経て、今後、フライブルク市やストラスブルグ市のように、中心市街地への自動車交通流入規制＝トランジット・モール化や、郊外駅におけるパークアンドライド方式など、総合的・有機的な交通政策を本格的に導入できるか否かがコンパクトシティ政策の実現の鍵となるであろう。

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2件）

①帯谷博明、2011、「ベトナム・メコンデルタにおける農村生活と水利用の変化——ティンジャン省チョガオ県における村落調査から」『人間文化研究科年報』（査読無）26号、135-146.

②帯谷博明、2010、「『森は海の恋人』運動と地域社会」『奈良女子大学地理学・地域環境学研究報告』（査読無）7号、85-94.

〔学会発表〕（計1件）

①帯谷博明、「水環境のガバナンスをめぐる現代的課題」京都民俗学会第29回年次大会・人文地理学会歴史地理研究部会合同シンポジウム『水辺の環境を考える——民俗学・地理学・社会学からの貢献』（キャンパスプラザ京都）、2010年12月5日.

〔図書〕（計6件）

①帯谷博明、2010、「社会運動をめぐる文化」井上俊・長谷正人編『文化社会学入門——テーマとツール』ミネルヴァ書房、132-133.

②帯谷博明、2010、「気仙沼の植林活動」『環境総合年表』編集委員会編『環境総合年表（1976-2005）』すいれん舎.

③帯谷博明、2010、「徳島県木頭村ダム問題」『環境総合年表』編集委員会編『環境総合年表（1976-2005）』すいれん舎.

④鳥越皓之・帯谷博明編著、2009、『よくわかる環境社会学』ミネルヴァ書房、199頁

⑤帯谷博明、2009、「地域環境問題への視点と協働の可能性」松野弘・土岐寛・徳田賢二編『現代地域問題の研究——対立的位相から協働的位相へ』ミネルヴァ書房、241-258.

⑥帯谷博明、2009、「消えた川の記憶——ならまち率川物語」奈良女子大学なら学プロジェクト編『大学的奈良ガイド——こだわりの歩き方』昭和堂、101-119.

⑦帯谷博明、2009、「エビの輸入」『食の安全事典』旬報社.

⑧帯谷博明、2009、「エビの輸入」「飢餓人口」『食の安全事典』旬報社.

〔その他〕

ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

帯谷 博明 (OBITANI HIROAKI)
奈良女子大学・文学部・准教授
研究者番号：70366946

(2) 研究分担者

()

研究者番号：

(3) 連携研究者

()

研究者番号：