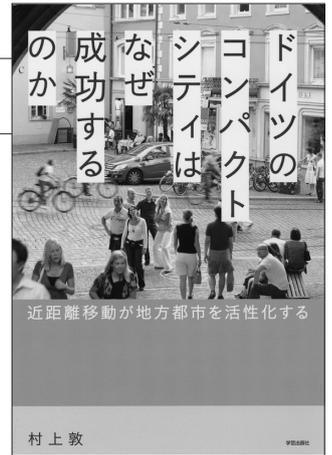


村上 敦=著

ドイツのコンパクトシティはなぜ成功するのか

2017年3月発行
 本体2,200円+税
 学芸出版社
 ISBN 978-4-7615-2639-9

青木真美
AOKI, Mami

同志社大学商学部教授

ドイツのフライブルグ在住のジャーナリスト村上敦氏は、これまでに多くのエネルギー政策やまちづくりについての著作を発表している。

本書は、最近のわが国の公共交通や道路交通の状況に関して、このままでは日本の地域が崩壊するという視点から、ドイツにおけるまちづくりの取り組みを紹介し、自治体の大胆な取り組みを求めている。

国土交通省が2011年に発表した「国土の長期展望」では、2050年には日本の総人口は1億人を下回り、国土の7割近くの地域で、人口が半分以下になると予測されている。

そうした現状を見据え、市民の利便性を損なわずに、地域経済や生活を豊かにするようなオルタナティブな交通手段や都市計画はどうしたら実現できるのかという観点を挙げ、キーワードとして、ショートウェイシティという都市計画、自転車交通の推進、自動車交通の大幅な抑制と静穏化・分離化・結末化、を示している。

ショートウェイシティとは耳慣れない用語であるが、著者の住むフライブルグを例にとり、人口密度の管理を行って、移動距離が短くても都市生活が充分可能となるような高密度な都市空間をつくるための都市計画の考え方である。

もちろんドイツも戦後の経済復興期には、モータリゼーションの急速な拡大を経験している。マイホーム建設促進のための税制優遇や通勤の自動車利用に対する税控除などの政策がとられ、1955～65年の10年間で一気にモータリゼーションが進んだといわれる。

モータリゼーションの弊害は、渋滞、大気汚染、騒音、事故、住環境の破壊などが挙げられるが、著者が問題にするのはクルマ利用による都市空間の大量消費である。人間が徒歩で移動する場合には、およそ0.95平方メートルの空間を消費するだけであるが、マイカーだと人間一人を移動させるのに、時速

50kmの場合には199.0平方メートルも必要であるとしている。市中心部の商業施設が集積しているところでは、クルマのための空間がとられるため、人口密度が低下し、収益の低下、立地の魅力の低下がおきてしまう。また住宅地にも舗装された一定規格の道路が必要となり、居住エリアの人口密度の低下や路地などの空間が失われてしまう。

こうした状況の中で、フライブルク市は1960年後半からすでに中心市街地のトランジットモール化や路面電車の維持・拡大、自転車交通の推進などが市議会によって決定され、自動車交通の静穏化（低速化、進入禁止、一方通行など）、単位面積当たりの人口密度が確保されるように誘導する都市計画などが徐々に導入され、今日の環境都市が実現したのである。

コンパクトシティ政策としてわが国で現在進められている政策は、都市計画の線引きをするだけで、人口密度の管理や家屋の建設についての総量規制がなく、そのために日本のコンパクトシティは実現が難しくなっている。

本書の中には多数の示唆的な事実があるが、交通や都市計画において参考になる意見として、「渋滞は交通問題ではない。」という主張がある。これはウィーン工科大のクノーフラッハー教授のことばであるが、渋滞を解決するために道路整備を進めると、居住地域の拡散がおり、通勤や都市内の移動に費やされる時間は渋滞がある場合と結局変わらなくなるということである。渋滞により交通速度が低下すれば、クルマから他の交通機関に乗り換える可能性も生まれるし、移動距離を短くして時間を節約する、ショートウェイシティの可能性も大きくなる。

団塊の世代が80歳を超えはじめ、自らの運転による自動車利用が難しくなる2025年を1つのめやすとして、自治体が大胆な施策をとっていくべきであり、待ったなしの状況であるという著者の危機感を多くの読者に共有してほしいと思う。