

金沢の都心空洞化とまちづくり (研究部会要旨 〔人文地理学会〕 都市圏研究部会)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.24517/00000161

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 International License.



て報告した。まず、金沢市における都心空洞化の状況を、1) 人口の郊外分散、2) 小売業の郊外化、3) オフィスの空洞化、4) 人の流れの都心離散、という4点から紹介した。これら4点は多くの地方都市に共通すると思われるが、オフィス空洞化は県庁所在地クラスの都市でとくに問題になっていると考えられる。その原因として、バブル期の地価高騰による影響や近年の金融再編にともなう金融機関の支店統廃合の影響も考えられる一方、都市間競争という地域独自の要因も絡んでいるものと思われる。都心空洞化対策への金沢市の取り組みは、中心商店街の活性化、郊外での商業立地への総量規制、まちなか居住促進、インキュベーション施設の都心誘致などである。最後に、住民主体による都心空洞化の問題への取り組みとして、旧長町小学校の校区住民が中心となって活動している長町まちづくり事務局の活動を報告した。この団体は1999年に発足し、地域やまちづくりに関する総合的な学習を行ってきた。また、2002年には青年会議所と共同で地域通貨実験も実施してきた。長町朝市は、住民間の交流の場の提供、都市住民と近郊農家との交流の拡大などを目的として2003年4月に開始された。まちづくり活動の一環であるため、都市住民が主体となり、まちづくり活動の一環として非営利を原則として、毎月1回開催されてきた。開始当初、学生はボランティアとして参加していたが、今年度には大学の授業の一貫として単位化も試みられた。都心活性化をめざした住民主体の取り組みは高く評価できる点もあるが、今後に残された課題についても残されている。

<質疑>

最初に佐野氏の発表に対する事実関係を確認する質問が出された。沼津市における市役所・商工会議所の当初のまちづくりプランにおいて、東京などの域外の地域計画コンサルタントがどの程度関与していたかという点については、当初は東京のコンサルに大半を依頼していたこと。その後、市役所の内部に評価委員会、市民による審査会ができ、プラン群の中から順次絞っていった。こうした過程から、結果的にはうまくいかなかったとはいえ、かなり慎重な策定は行っていたと評価できる。次に、ぬまづ産業プラザにおける「よそ者」の代表的活動について

金沢の都心空洞化とまちづくり

神谷 浩夫 (金沢大学)

土井 健太郎 (金沢大学学生)

近年の地方都市における都心空洞化は、多くの要因が複雑に絡み合っている。本報告では、日本の地方都市に広くみられる都心空洞化の事例報告として金沢市の状況を取り上げ、行政による空洞化対策の取り組みや住民主導のまちづくり活動の現状について

質問が出され、イベント関係の企画・実施で大きな力を発揮し地元や市内の人びとの参加を誘発したことが示された。

次に神谷・土井氏の発表に対する事実関係を確認する質疑をまとめる。長町朝市を取り入れた科目の受講生数については単位を出した学生は12人であったこと、また、朝市で販売される物品の供給元と売り上げ代金の使途については、商品は野菜がメインで、他にフェアトレード商品も扱っているという回答であった。地元の居住者が仕入れを担当しており、収益は農家見学や親睦会などに使っている。朝市への市民の参加は、人数は毎回違うが多くはない。市民は販売も行うが、学生はあくまで補助。定住促進事業の実績については、まちなか住宅団地の整備補助で場所は主に長町付近にあり新築への補助が主体であるとのことであった。

総合討論について整理する。沼津の経験と照らし合わせて、金沢のケースはどのように映るかという質問に対しては、積極的な活動に賛同するが、実際に参加するとなると引けてしまうケースが意外に多いのではないかと、あるいは金沢は学生が多いので、学生のマンパワー活用を具体化しつつあるといった意見交換が行われた。学生を中心に街地に呼び寄せる試みが目下の関心のようである。生駒市の例でいくと、商工会議所は若い人びとの参加を歓迎するが、営業者は学生の参加を嫌がる人びとが多い。沼津では実際どうかという質問に対して、次のような沼津の状況が説明された。産業プラザの例で見ると、企画提案からまとめまでの全てを若い人びとに任せ、それをサポートする専従職員が3名いる。TMOよりも自由なところがメリットと言える。成功例では、店舗で営業しながら、その店舗の2階に住みついた学生たちもいる。学生たちは多くのイベントにおいてボランティアとアルバイトの中間的存在として活躍している。TMO活動に関わる沼津市民の属性については、「市民サポート部隊がTMOに必要」という規約がある。市内各地から様々な属性の人びとが集まっているので、一言で属性を説明できないが、影響力が強すぎるボスの人びとは避けた。また、NPO活動の方は、何らかの提案を出来る人にだけ参加してもらっている。

重要な論点として、郊外に対する大型店立地規制の必要性など、対象地域の大きさもとりあげられた。中心市街地の衰退および再活性化を考えると郊外抑制が欠かせないのではないかとという点については、金沢では、ゾーニングで郊外の立地規制を始めている。これに関しては翌日の見学の案内者である金沢市都市計画課の木谷弘司氏から金沢市の市街化区域に限定された規制であるなどの課題も含め詳細な説明があった。なおこの立地規制の先例は京都市である。

一方対象地域については、拡げ過ぎると市民の関心が分散してしまうので、誰もが関心を持てる場所として中心市街地を対象とすべきではないか、また、良いマスタープランが仕上がっても多くの市民はそれに関心で、これは大きな問題となる。そして完成後の活動が問題で、関心を向けさせるのが大切である。中心市街地が衰退していようと郊外に住んでいる人びとには直接的な関係がない。こうした中で中心市街地の活性化を図っていく意義はあるのかという大きな疑問も提示された。これに対しては、一番肝心なのは核となる地域の安全性であり、核となるのは中心市街地において他にない。全体を色づける歴史・風土・文化を保持しているという性格は郊外住宅地にはない。街づくりではこうした性格を刺激していくことが鍵になる。広域的なプランについてみると、周辺自治体を含めた活動は皆無に等しい。県についても活動は同等の状況にある。北米に代表されるコンパクトシティやスマートグロースを考えると、都市圏レベルでの計画が要請される。また、都市間競争（金沢の場合は新潟との競争）を考えると、都市圏全体のシンボルとして中心市街地が重要性を帯びてくる。

翌日の見学は、上記の金沢市都市計画課の木谷氏を中心として説明があった。香林坊から長町の朝市を見学し、中心部映画館の再生、TMOによる再開発地区であるプレーゴなどを木谷氏の案内でまわった。その後、若者へのテナントを積極的に受け入れ活性化した片町商店街にまわり、理事の説明を受けた。東京に直結することで、富山県や福井県までひろがる商店街の商圈が縮小するから新幹線は不要であるといった明確な主張もきくことができた。まち

なかの居住地整備、景観整備の現場での説明も印象的なものであった。

以上、二日とはいえ両日ともに半日であるにもかかわらず、地方都市の再生に関する大変実りの多い意見交換の機会となった。

(参加者：29名、司会：伊藤 悟、記録：香川貴志・藤井 正)

《第11回都市圏研究部会》

2004年11月13日(土) 於 佛教大学
シアトル郊外スノホミシュ郡リンウッドにおける
リボンとセンター
——ベリーの研究以後半世紀の変化を辿る——

松田隆典(滋賀大学)

本報告は2003年9月下旬及び11月上旬にアメリカ合衆国ワシントン州スノホミシュ郡リンウッド市で実施した現地調査の成果の一部である。リンウッドはシアトルのダウンタウンから50 km北に位置し、シアトル大都市圏の主要な郊外核を形成している。

郊外核の形成は市域のほぼ中央を貫通するハイウェイ99号沿いのハイウェイ指向のリボンに始まる。ベリー(B. J. L. Berry)による1950年代後半の研究の主要なフィールドである。当時においてもリンウッドは人口に比して機能が卓越する郊外核として位置づけられている。興味深いことに、1950年代後半には市域中央を東西に横断する幹線道路との交叉点に2つのショッピングセンターなどが設立され、ハイウェイ指向センターともいべきハイブリッドな小売地区が形成された。なお、ハイウェイ99号沿道は韓人系ビジネスが目立ち、1980年代には北部に韓人系系の開発によるショッピングセンターも立地している。

1960年代に入ると、上記の市域中央を横断する幹線道路沿いに、周辺の急増する郊外人口(リンウッドは1971年に自治市・incorporated cityをつくる)の需要を吸収するいくつかのコミュニティセンターが形成され、それらを繋ぐように非計画的にレストランやサービス施設がロードサイドを占拠している。横断幹線道路から少しはずれると、インテリア関係やオフィス機能(現状では空室が多い)の集積がみられる。

1960年代末に防壁をもつインターステート(連邦高速道路)5号が市域東端を走ると、やがて1979年にフリーウェイの出入口に計画的スーパーリージョナルセンター(約10万m²)としてAlderwood Mallが設立された。5つ(現在は4つ)のデパートをアンカー(核店舗)とするこの巨大モールの周辺に付着して、1980年代にいくつものショッピングセンターが次々に設立されたことは注目され、これほどの複合的小売空間はほとんど例をみない。Alderwood Mallは筆者の調査中も新しい付属施設が建設されており、旺盛な開発意欲が感じられた。

以上のような非計画的なリボンから計画的センターへとという一般的な傾向をもつ形成過程を通じて、わずかに数万の人口のリンウッドはシアトル大都市圏でも有数の郊外商業核となった。もっとも、LynnwoodとAlderwoodという地名の違いからも推察されるように、リンウッド市の小売空間の形成は純粹集積的な発達過程ではなく、1960年代の非計画的および計画的コミュニティセンターの形成が偶然集積的に伝統的リボンと新しい巨大センターを繋いだといえる。

〔質疑・討論〕

松田報告を受けて、質疑・討論の話題は大きく二つ整理される。第1は、リンウッドでの先行研究である一連のベリー論文との関連である。Q①：ベリーの論文は学生時代に読んだが、リボンの意味するところがよく分からなかった。リボンとは、どのようなものを教えて欲しい。A：リボンとセンターは商業集積の形態を示す用語であることは間違いないが、機能による区別に成功したかどうかは疑問である。ベリーはできれば業種(機能)で分けたかったと思うが。その後に計画的なショッピングセンターが現れ、これもセンターに加えた。ベリーはリンケージ分析で業種の分類をおこなったが、それが地上の区別にはつながらなかった。Q②：この研究から半世紀たったが、いまでも中心地理論の説明は可能なのか？A：中心地理論の適用をどこまで厳密にするかによって答えは違うので、明確に答えられない。Q③：関連した質問であるが、その後はセンター的な業種が、リボンの業種を浸食しているのか？A：出入口の特定される州間高速道路(フリ

ーウェー)のその後の整備によって、センター的なものが卓越したことは間違いない。古いタイプのハイウエー99号線沿いのリボンは衰退した印象が強い。

Q④：行政はセンターのみを対象として都市計画(ゾーニング)をしているが、リボンという形態もあるので、それも考慮するべきと、当時のベリーは言っているのでは？ A：都市計画サイドがリボンを嫌ったことは事実であり、フリーウエーの整備は結果的に都市計画サイドの思惑に沿ったものになったとはいえる。

第2の話題はベリー以後のリンウッドの変化に関連したことである。Q⑤：新しいSCが進出する場合、アメリカではかなり厳しいせめぎ合いがある地域とない地域、つまり規制の強弱があるが、ここでは、どのようになっているか。地域のインコーポレート化(自治体結成)は、ここではどのようになっているのか。それによって、規制の仕方が違うので、実態はどうか？ A：リンウッドのインコーポレートは1971年だが、ゾーニングによる規制というより、スーパーリージョナルセンター(モール)を、州間高速道路建設の頃に行政がむしろ用地造成などして積極的に誘致した可能性はあると思う。インコーポレート以前はむしろ無秩序に開発されていった印象が強いが、わからない。いずれにせよ、今後の調査の課題である。Q⑥：東西方向の幹線道路524号線における集積が、どのようなプロセスでできあがったのか？ A：この道路は港と内陸を結び、その近隣小中心地周辺にSCが立地した側面もある。計画的SCと非計画的SCが混在する。1950年代までに形成されていた99号線沿いのリボンと1979年以後の計画的モールとその付随的SCの建設のあいだの1960年代に形成されたと考えられる。1950年代にすでにベリーの論文に中心地として特定されており、1960年代に周辺の宅地化の進展にともない、その需要を吸収すべく、暫時集積していったと考えている。Q⑦：同線と99号線のクロスする地点は、コミュニティーセンターの形成と考えた方がよいのでは？ A：1960年代末までのフリーウエーの建設までは、シアトル大都市圏の他地域において、計画的SCでさえ、524号線沿いのように市場である住宅地立地が一般的であるので、1960年代ならしだいに一般的になるが、

1950年代のこの集積の形成をどのように評価すればよいか迷うところである。ハイウエー指向センターという言い方は奇妙だろうか。

以上、本報告はベリーの一連の下記論文で研究フィールドとしているシアトル郊外のリンウッドでの近年の調査結果を基にした報告であった。現代大都市の商業類型のモデルとなっているベリーの研究の原点に還り、今日の現実の商業集積との関連づけを見る上で興味深い。ベリー論文以後の当該地域の商業地形成とその環境変化を道路網整備との関連で討論できた点でも有意義なものとなった。

[参考文献]

1950年代後半におけるハイウエー99号線のリボンの復元については、資料として以下の文献が使用された。

Berry, B. J. L. and Garrison W. L., 'The Functional Bases of the Central Place Hierarchy', *Economic Geography*, 34, 1958, pp. 145-154.

Berry, B. J. L., 'Ribbon Development in the Urban Business Pattern', *A. A. A. G.*, 49, 1959, pp. 145-155.

Berry, B. J. L., 'Empirical Verification of Concepts of Spatial Structure', (Garrison W. L. et al. eds., *Studies of Highway Development and Geographic Change*, University of Washington Press, 1959), pp. 67-99.

Berry, B. J. L. 'The Impact of Expanding Metropolitan Communities upon the Central Place Hierarchy', *A. A. A. G.*, Vol. 50, 1960, pp. 112-116.

また、1950年代から1980年代初頭までのシアトル大都市圏全体の中心地構造については、次の文献を参照した。

Morrill R., 'The Structure of Shopping in a Metropolis', *Urban Geography*, 8-2, 1987, pp. 97-128.

(参加者：24名、司会：山下博樹、記録：伊藤 悟)