



シーズ提案 成熟社会における 新たなコンパクトシティ構築に向けて

株式会社佐藤総合計画

シーズ提案 成熟社会における



株式会社佐藤総合計画

シーズ提案 成熟社会における

新たな

コンパクトシティ

構築に向けて

## はじめに — シーズ提案の意義

佐藤総合計画 (AXS) は2015年で創立70周年を迎える。

佐藤武夫が1945年にアトリエ事務所を創設してから70年、我々は佐藤武夫の遺伝子を引き継ぎながら設計組織体として活動してきた。佐藤総合計画は、佐藤武夫の時代から、永きに渡り一貫して風土、歴史、地域文化に根差した建築作品づくりを目指してきたが、今後も引き続き、構想力、技術力を結集した個性豊かな建築を創造していくことが社会に対する設計事務所としての重要な使命の一つと考えている。

一方、時代は大きく変わり、成長社会から成熟社会にシフトし、都市の構造も大きく変化している。人口減少などの人口問題や、グローバル化による社会構造の変化は、現在の都市構造が成長期のそれに依存するわけにはいかなくなってきていることを示唆している。事実、地方都市の衰退ばかりか、大都市においても少子高齢化の波を食い止めることができなくなっている。

このような現実に対し、新たな都市のあり方に対する提案を行うことが、我々設計事務所に課せられた使命であり、また責務であると考える。

その意味から、われわれがシーズ提案と呼ぶ新たな社会貢献活動を行うことにした。あたかも、植物が種 (シーズ) をまくことにより、根が張り、幹が形成されて、一つの生命体が形成されるように、シーズ提案とは、今日的都市問題に対して、社会に関心の「種」をまくことによって、問題解決の手がかりを提案する活動である。

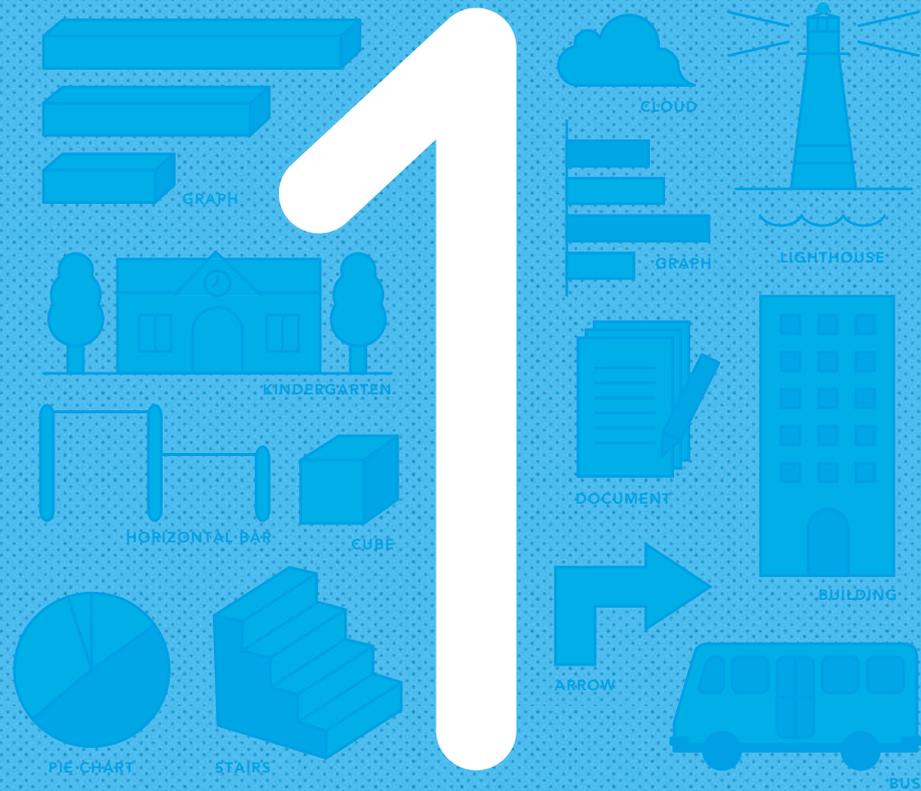
今回の提言は、「新たなコンパクトシティ構築に向けて」とし、我々がまさに直面する都市にかかわる問題をテーマとしている。都市再生の一つの手法として提唱されているコンパクトシティ構想を新たな視点の元に見直すことこそが、今日的緊急な課題だと思えるからである。

今後もさらに進化させ、より具体的提案につなげていく必要があると考えているが、AXS70周年という一つの節目ということと、時代の要請に早く応えたいという思いから今回の提案に至った。

我々は、建築の個性的作品のみならず、都市問題に対するシーズ提案をも社会に発信することは、今後の設計事務所の重要な役割であり、未来戦略でもありと考える。

はじめに —シーズ提案の意義	03
第1章 成長社会から成熟社会へ	06
社会の変化	08
時代のダイナミズムの変化 / 人口構造の変化 / ライフスタイルの変化—モノから心の豊かさへ グローバル化とローカル化の同時進行化 / コミュニティの変化—リアルとバーチャルの共存 成熟社会のありかた コンパクトに暮らせる身体性 / 自然共生	
成熟社会での市民ガバナンス、「つながり」の仕組み	21
市民参加ガバナンスの確立へ / ソーシャルキャピタル	
第2章 新たなコンパクトシティ構築への基本要件	22
コンパクトシティ構築への現状と課題	24
都市の変容 / コンパクトシティ構築への近年の制度と課題 / コンパクトシティ構築への国内先行事例 コンパクトシティ構築への海外参照事例 / 都市計画概念の今日的意義	
新たなコンパクトシティ構築への基本的要件—ウォークアブルで、コンパクトに暮らせる身体性都市(ノード)	30
コンパクトシティへの新たなテーマ(キーワード) / 新たなコンパクト化の概念 / 新たなコンパクトシティへの都市構造概念	
第3章 隅田川ネイチャーシティ構想	34
自然へ	36
成熟社会に対応する「都市の自然化」	37
モノ的価値の再考 / 都市の利便性の再定義 / 自然化する都市	
東京の課題	43
東京がナンバーワン都市になるためには / 江戸から東京へ断絶したもの / 東京に残る広大な未利用財産「水辺」	
隅田川ネイチャーシティ	47
隅田川の表裏反転 / 東京の8番目の副都心「隅田川ネイチャーシティ」	
隅田川ネイチャーシティの構成	52
6つのエレメント / 5つのノードエリア	
隅田川ネイチャーシティモデル構想	63
全体構想 / 両国エリア	

第4章 ヘルスケアシティ構想	66
成熟社会におけるヘルスケア	68
はじめに / 成熟社会の核となる「健康」	
新しい都市構築に向けての「ヘルスケアシティ」	69
地方中核都市の「ヘルスケアシティ」 / ヘルスケアシティの都市構築に向けて	
ヘルスケアシティ拠点となる「シティリング」と「ヘルスポート」	70
地方中核都市の「中心市街地」 / 中心市街地の「シティリング」 / グリーンループ / ヘルスポート	
ヘルスポートのプログラム	74
サテライトヘルスポート	
ヘルスケアシティの実現に向けて	76
ある地方都市の「ヘルスケアシティ」 / 未来の「ヘルスケアシティ」	
第5章 ジャンクションシティ構想	80
成熟社会とジャンクションシティ—成熟社会における新しいコンパクトシティのありかた	82
ネットワーク型コンパクトシティの課題 / 誰もが住みたい魅力的な都市とは コンパクトに暮らせる成熟社会と「ジャンクション」—オーバーゾーニングとコンパクト化 ジャンクションシティを概念的に認知する6つの視点	
ネイチャーノードが結ぶ都市—ジャンクションをかたちづくる仕組みとしての「ノード」	87
成熟社会と「ノード」—エリアとしての拠点化 / 自然(ネイチャー)で結ばれる社会—ネイチャーノード ネイチャー(自然)プラットフォームと積層する3つのレイヤー / ノードを結ぶ立体的自然 スローな交通システム / 人のアクティビティに合わせた都市機能の再配置 ローカリティを発信する情報拠点+ネットワーク	
ジャンクションネットワーク—成熟社会における都市間ネットワークのありかた	94
従来のコンパクト+ネットワークとの違い / ジャンクションネットワークの位置付け	
ジャンクションシティの実現に向けて	95
図版出典	96



## 第1章

成長社会から成熟社会へ

## 社会の変化

### 時代のダイナミズムの変化

18世紀のフランスの市民革命を経て、イギリスの産業革命は、世界中に大きな工業化の波を引き起こした。この近代化の波は、江戸時代からの永い鎖国の状態を抜け出した明治期の日本にも怒涛のごとく押し寄せてきた。

日本はその時から、猛烈な勢いで工業の発展に邁進して、驚異的な短期間の間に、近代国家の仲間入りを果たしたのだ。その後の第二次世界大戦により、いったん産業経済が大きく落ちこみはしたが、60年代から産業経済は再び勢いを取り戻し、戦前も比較にならないほどの右肩上がりの発展拡大が90年代まで続く工業化社会が出現した。

この20世紀後半の時代は、人口増、中でも生産年齢人口の増加を背景に、産業経済が増大した結果、モノの豊かさを追い求める成長の社会に変貌し、拡大した都市が出現したのだ。すなわち、工業化社会を背景に成長時代のダイナミズムが具現化した時代といえよう。

しかし、21世紀に入った今日、社会は

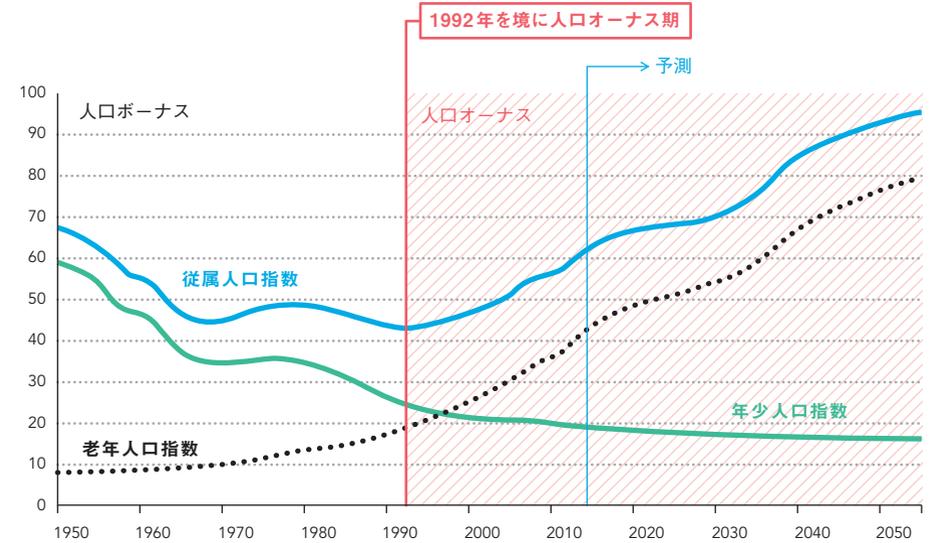
大きく変容している。

成長型の工業社会は大きく変質ははじめ、IT、デジタルの発展によるバーチャルで共時性のある情報社会が出現してきた。この情報社会は、グローバリズムの拡大とともに、日本独自の社会経済要因を新たな社会構造に変容している。

社会的要因では、人口問題への対応やモノへの関心の変化、それと関連した産業構造の変化、さらにはライフスタイルやコミュニティの変化などが挙げられる。

また、ガバナンスに関連する政策要因やグローバル化による産業の空洞化などの経済要因も大きな影響を与えている。

このように、今日の成熟社会においては、グローバル化やIT化によるインパクトを受け、新たな構造に変容してきている。新たな社会において見えるものは、一元的価値観ではなく、多義的価値観が並立する姿である。バーチャルとリアルが両立するコンパクトな社会、すなわち、バーチャル性と同時に、人間という生存意義や確かなリアリティといった身体性を見出せる社会である。直接的な人間とのふれあいや自然とのふれあいといったリアルな人間的身体性の



従属人口指数が徐々に上昇している

あるコンパクトな社会構造の時代が見えてきている。

### 人口構造の変化

01 人口問題—人口オーナスへの新たな価値観

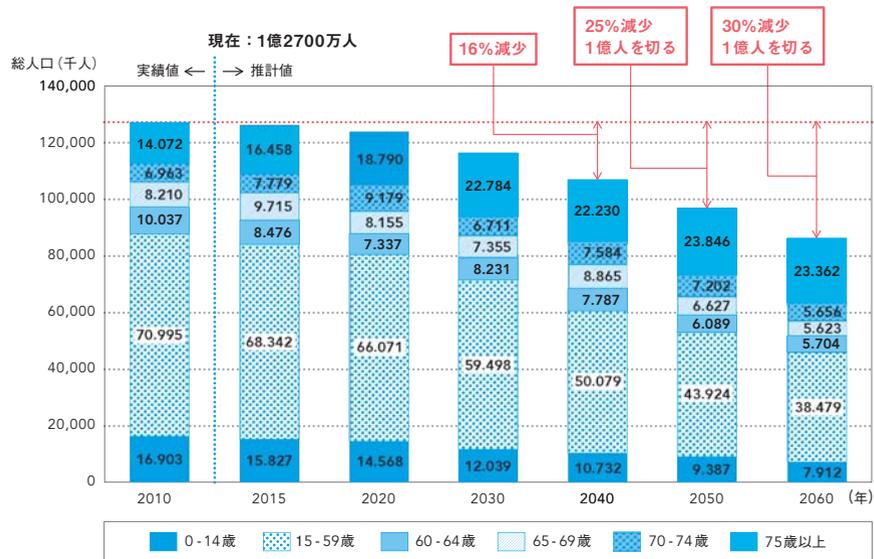
200万年前にアフリカ大陸の片隅から生まれた人類が、大規模な戦争や疫病を除き、経験することのなかった人口減少というはじめて経験する出来事である。

人口減少をはじめとする人口問題は社会に負担をもたらし、財政や行政上さらには

都市構造の重荷（オーナス）となってきている。

人口問題は、人口減少のほかに、高齢者の増加や少子化などの人口構成や世帯構成問題、生産年齢人口の問題も包含して、社会基盤の成立にまで関わる大きな課題となっている。

一方、世界人口は増大し、途上国を中心に増加傾向にある。人口減少問題を抱えた日本ではあるが、世界的な人口増加問題に対して、移民問題などの課題に否応なく直面せざるを得ない状況にある。



日本の将来人口の推移

## 02 人口減少

人口減少については、2008年の1.27億をピークに、将来的には2040年に16%減、2050年に25%減、そして2060年には30%減の8700万にまで減少することが予想されている。

中でも、地方都市の人口減少が顕在化しており、80%もの地方都市において急激な人口減少が進んでいて、2040年には、主要大都市圏以外の大半の市町村は25%程度の大幅な人口減少が見込まれている。

このような状況では、すべての市町村を

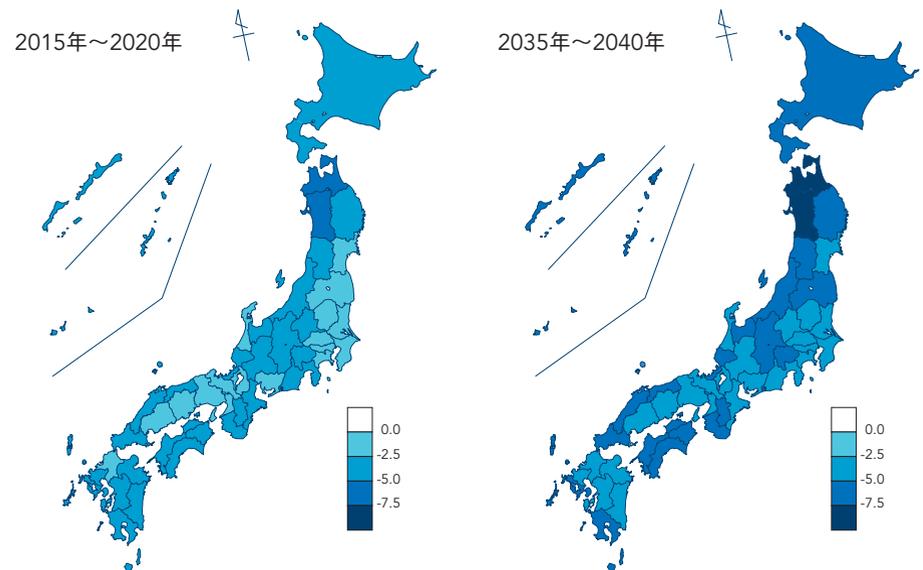
人口減少から救うことは現実的には困難である。少なくとも、人口増加、維持までに至らなくとも、緩やかな人口減少を前提とする、豊かでコンパクトに暮らせる都市構造が求められる。

## 03 少子高齢化

年齢構成も大きく変化している。

従来のピラミッド型の人口構成はもはや成立しない、若年層の減少と高齢者層の増加といった「ビヤ樽型」の人口構成の時代を迎えている。

高齢化問題では、日本は世界で最も高



地方都市ほど人口減少が顕著である

い高齢化率になっており、現在で25%、2040年には35%、2050年では40%に上昇することが予想されている。

そのような中で、高齢者の雇用を増やし、生産年齢人口に組み入れる政策や健康、コミュニティ活動など広く地域の活性化に寄与するなどの積極的社会的参加の可能性が期待されている。

## 04 世帯の変化と高齢者の孤立

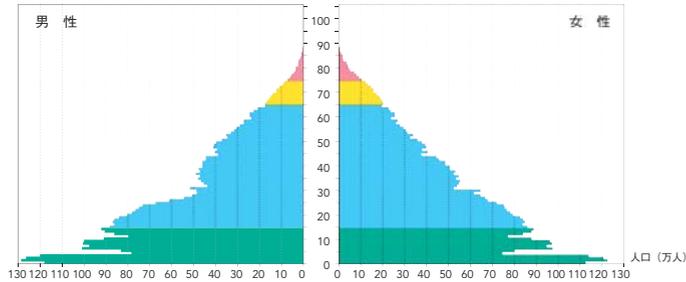
世帯規模の変化は著しく、家族規模の急激な縮小化が進行しており、将来的には単身世帯が多い社会に移行する。2010年の

国勢調査では、単身世帯は全国平均31%、都内で49%に達している。2025年には、単身世帯が1/3にのぼり、核家族が1/4に迫る「寂しい社会」が出現するといわれている。

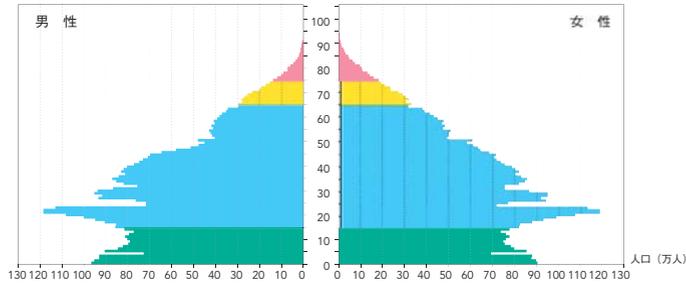
さらには、独居老人も増加することも予想されており、老人人口に占める単身者割合は増加し、2035年には高齢者の20%程度が一人暮らしになる。

高齢者世帯の割合から見ると一人暮らし世帯は2010年の30%から2035年には38%に増加しており、コミュニケーションを欠いた独居老人の問題も大きな社会的関心を

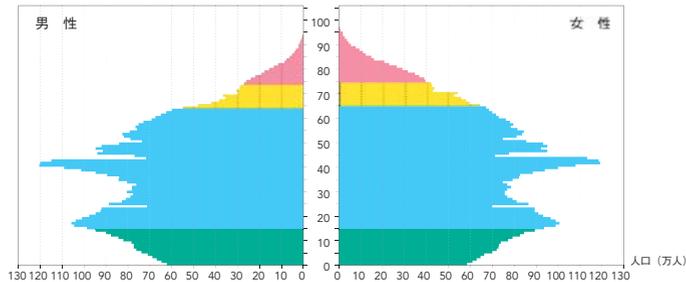
1950年



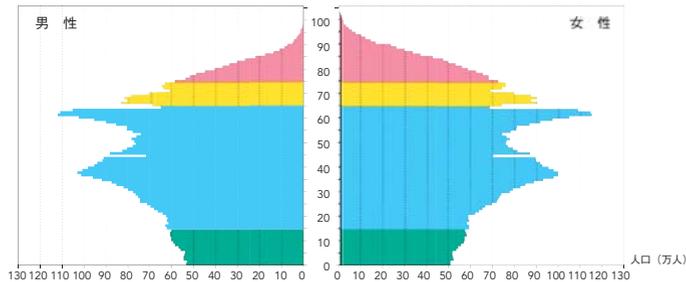
1970年



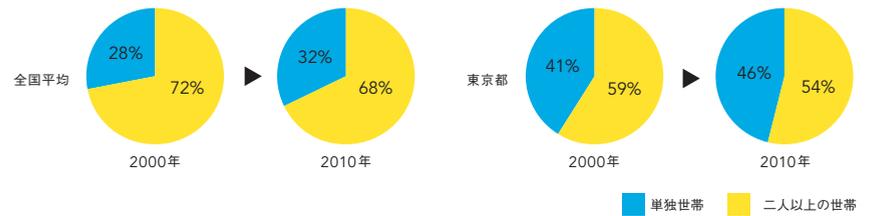
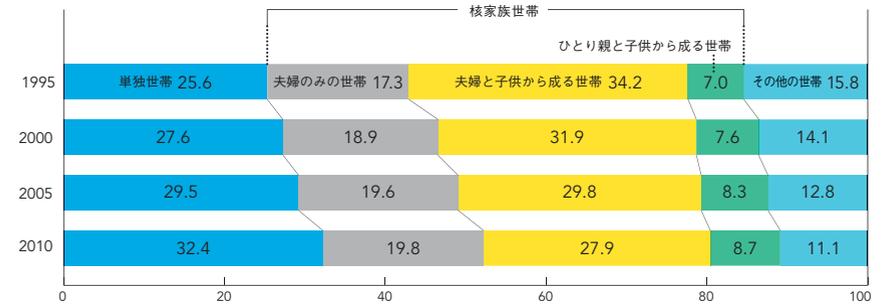
1990年



2010年



年齢別人口構成図。高齢層が増えピヤ樽型になっている



世帯構成の変化。単身世帯、核家族が増加

引き起こす事態になっている。

世帯の変化や高齢者の孤立は、社会の「絆」といったコミュニティや居住のありかたに大きく影響する問題が顕在化している。

### 05 生産年齢人口

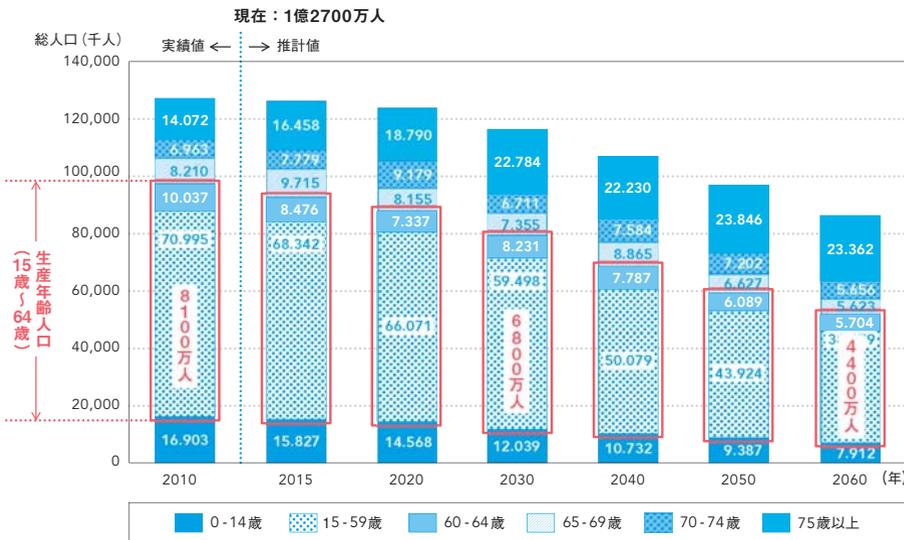
生産年齢人口が安定しない限り、社会全体も安定しない。

今日、団塊世代が高齢化したことなどが影響し、生産年齢人口の減少傾向が著しい状況にある。2010年の8100万から、2030

年の6800万、50年後の2060年には4400万と半減するといった大幅かつ、急激な生産年齢人口の減少問題に直面している。

生産年齢人口の問題は、高齢者や女性就業問題さらには移民問題や人間を補完する「ロボット」問題と絡めて、今後の成熟社会のありかたの重要なテーマになっている。

また、生産年齢人口が15歳～65歳未満であるという定義の再考が迫られている問題でもある。



## ライフスタイルの変化 — モノから心の豊かさへ

### 01 心の豊かさを求める一人、自然とのふれあいに新たな価値を

60年代から始まった成長社会は、産業の革新、発展がもたらした拡大・拡張の時代であった。

成長時代のエンジンであった団塊世代が、地方から上京し、核家族を形成し、郊外に一戸建てを立て、マイカーを購入するといった夢を実現するという「モノの豊かさ」をライフスタイルの価値観として共有

化していた時代である。

しかし、バブルの崩壊などの経済状況の悪化や人口問題などにより、成長時代の「もの」の豊かさを追い求めたライフスタイルは一変した。

今日社会は高齢者とともに、現在の40歳以下のバブルジュニア以降の世代が主役の時代である。この世代は、家庭を大事にしながら、家族や趣味を通じた地域コミュニティも大切にする新たな価値観を持っている。そこにあるのは、モノの豊かさを追求するといった価値観とは異なるライフスタイルである。十分な収入がなくとも心が

豊かで「幸せな暮らし」ができればよいというライフスタイルが展開される。そして、高齢者世代もモノより心の豊かさを求めるといったライフスタイルへの価値観の転換が進む。

現代社会は、多様な価値観が混在する「クロスブリード」的であるが、他者との関係性を重視した心の豊かさを求めることを大切にする時代にパラダムシフトしているのである。

そのことは、歴史的（江戸時代）にも日本の「心の豊かさ」＝幸福度＝最高水準にあった（当時の外国人訪問者による）と言われていることを改めて想起させる。

また、幸福度ランキング（調査）で、ブータンが1位となったことが注目されているが、その理由が「物的充足にこだわらない精神的満足」と「自然との共生との満足」であることもその証左といえよう。

その背景にあるものは、デジタル社会に共存しながらも、一方、アナログ的な「人とのつながり」や「自然とのつながり」を大切にする価値観である。

### 02 多様な居住スタイル

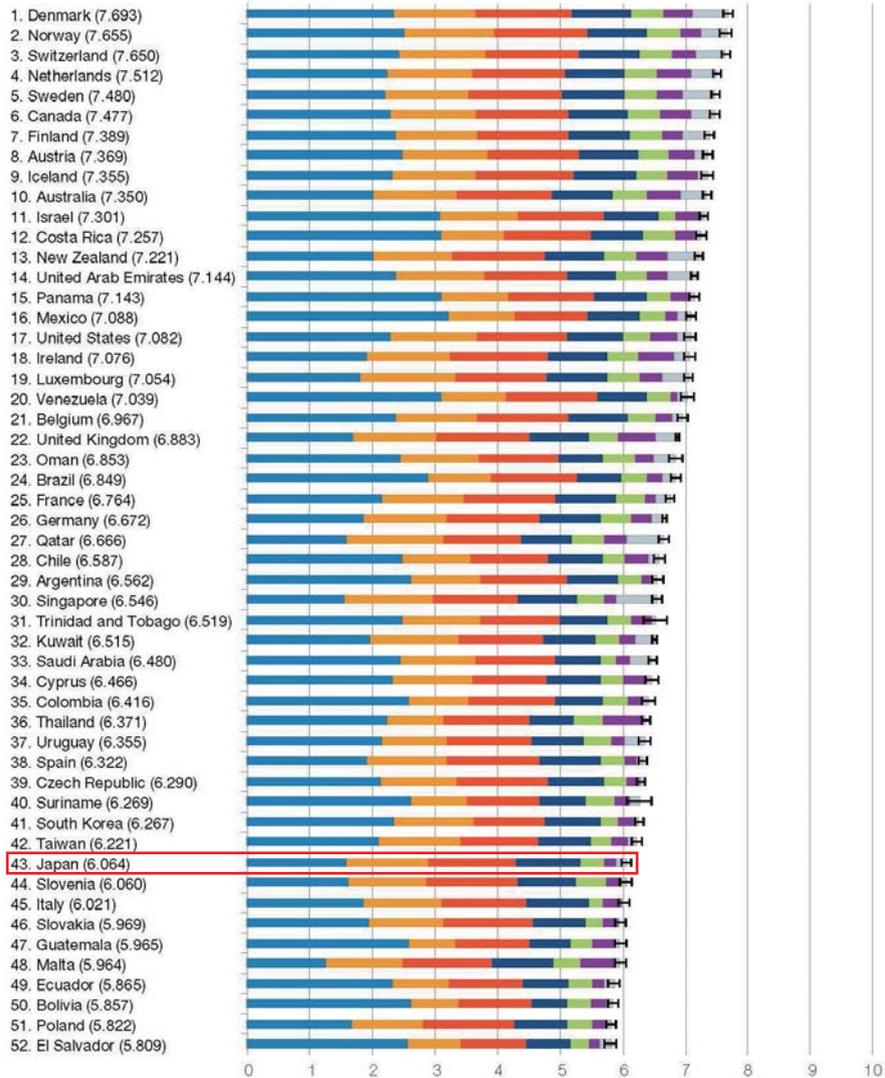
居住に関しては、多様なライフスタイルに対応する多様な居住パターンが展開される社会に変化している。今日の社会では、豊かな生活（クオリティオブライフ）の実現をめざし、職住が接近したコンパクトな生活を享受できる都心型居住スタイルや豊かな自然の中で、ゆとりのある生活を実現する郊外型居住スタイル、さらには都心居住と郊外居住を両立させる2居住スタイルといった多様な居住パターンが同時並行的に展開される社会が出現している。

#### ・都心居住

成熟社会においては、「働く」「買う」「食べる」などが「住む」とことと一体となっている都心居住のメリットであるコンパクトなコンビニエンス性に価値がある。社会の成熟度が高まれば、収入などに限定されない都心居住の転換という新たな価値観が生まれる社会構造が予想される。

都心居住はコンパクトに暮らせるということは大切にした新たなライフスタイルが展開する社会である。快適に歩行圏内で、居住し、働き、文化を受容できるといった多様性あるコンパクトな生活が送れる社会

Figure 2.3: Ranking of Happiness: 2010-12 (Part 1)



2015年に調査された幸福度ランキング

ともいえる。都市のにぎわいを享受し、「職」に近くで結ばれた居住性を満喫しながら、文化や商業、余暇などの都市性をダイレクトに享受できるようなライフスタイルの展開も集積のメリットから生まれるのだ。

### ・2拠点居住

2拠点居住は、新たなライフスタイルを構築する。

将来の週休3日も視野に入れると、都心居住者にとって、週末に「心豊かな生活」を送るライフスタイルとしてのスローライフの拠点、自然との共生が図れる農耕拠点が促進される。

人の流動化による社会の活性化効果も大きく、高齢化などによる農業の衰退によるストック（廃屋）問題にも対処可能である。

さらには、ウィークデーは郊外、ウィークエンドは都心という逆パターンも可能。2拠点居住も今後の社会の成熟に向けて大きく展開される可能性がある。

### 03 都市農業—自然とライフスタイル

高齢者の新たな生きがいとして広く認知されてきているが、健康志向に基づいた新たなライフスタイルである。自宅周辺、または郊外の共有借地による自家菜園により、都市でのスローライフ、都市での自然豊かなローカルライフが送れる菜園からの食材提供を核にコミュニティの輪を広げ新たなコミュニティ形成へのポテンシャルが大きい。



都市における農園（アグリシティ成城）

## グローバル化とローカル化の同時進行化

—

### 01 グローバリゼーションと

#### ローカリズムの同時進行

グローバリゼーションの拡大は情報や知識が瞬時に同時共有化されることである。情報知識の集約である経済も流動化し、その基盤としての産業拠点も流動化している。世界に拡散した情報化社会へのシフト化がもたらしたことは従来型加工工業の海外移転化の促進である。その結果が産業の衰退の顕在化として現れた。雇用や「にぎわい」などで社会活動に大きな影響が出てきた。

一方、情報が動くことは、ヒトは動かなくてよいということでもある。情報はグローバルに動くことと、人間が大地という場所にへばりつき活動することが等価になる。地域という大地に根をはり、そこを拠点に構えることも等価であるといった価値観も共有することも重要ともいえる。情報社会では、グローバル化とローカル化が同時進行する時代になるということである。

## 02 新たなローカリズム—

### 拠点化と個性化

グローバル化に対抗する軸としては、地域社会の活性化をうながす戦略づくりが必要になる。

地域産業の復興なくして、これからの社会は持続しないともいえる。産業再生こそ新たな社会構築のポイントの一つである。

そのためには、地域の個性、潜在力を生かした拠点づくりが重要になる。

すなわち、地域固有の産業の見直しや産地消型の再生エネルギー関連産業そして「6次」産業関連など新たな産業構造が模索されなければならない。

時代が求める産業として、健康医療分野や文化創造による地域産業活性化方策も注目されている。

グローバル社会に対応しうるのは、今後の産業構造は、世界に分散させるだけの視点ではなく、むしろ、地域に根を張った集中拠点化も視野に入れるのが戦略的と言える。

## コミュニティの変化—

### リアルとバーチャルの共存

—

### 01 地縁コミュニティの崩壊

今日の日本において、従来型のコミュニティは崩壊している。古い「農村」型コミュニティやテンポラリーなイベントを通じたコミュニティは、ごく一部の地域の地域に残ってはいるが、多くの地域社会では地縁、地域コミュニティは崩壊している。

家族共同体では、核家族化の増加さらには若年層の大都市への流出や母子家庭、離婚の増加によってコミュニティ崩壊の危機にある。

さらには、職場を通じた都市型コミュニティもライフスタイルの変化の中で変容が迫られている。

### 02 新たなコミュニティ／

#### リアルコミュニケーションのありかた

コミュニティについては、社会の変化やITテクノロジーの進化、インターネット利用者増などにより、バーチャルコミュニティが創出されている。

一方、リアルなコミュニケーションと通

じたコミュニティも今日だからこそ必要だといえる。リアルコミュニケーションすなわち、フェイストゥフェイスの直接的コミュニケーションによる新たな共同体の価値を評価する時代なのだ。

新たな共同体は、従来の家族、ゲゼルシャフト（職場）からではなく、むしろ、ゲームインシャフト—地域、趣味集団—に依存するものから成立する。具体的には、地域コミュニティ、テーマコミュニティ、NPO・趣味集団、などが挙げられる。

地域コミュニティには、新旧住民の混在化とならび、地域密着人口（老人＋子供）による活動原動力も期待される。

## 成熟社会のありかた

### コンパクトに暮らせる身体性／自然共生

—

### 01 成熟社会とは多様な価値観が共存する社会

成長社会はモノの豊かさを統一された価値観として追求した社会といえる。

成熟社会とは、心の豊かさを追求する価値観とそれをベースとした多様な価値観が共存する社会である。

## 成熟社会での市民ガバナンス、「つながり」の仕組み

グローバリゼーションとローカリズムの同時進行性、多様なライフスタイルの存在性、コミュニティにおけるリアルとバーチャルのコミュニケーションなど多様な価値観が両義的に共存し、同時並行的に進行した時空を共有する社会である。

### 02 成熟社会とは身体性（リアル）を大切にしたい社会

IT、デジタルの発展によるグローバル社会が出現し、バーチャル化したウェブ社会が確実に到来している。

一方、リアルコミュニケーションの価値を見直し、人間の直接的交流というコミュニケーションの重要性も再認識されている社会といえる。人間の根源的生存意義は、言うまでもなく、人間同士のフェイストゥフェイスの身体的コミュニケーションであるからだ。

バーチャル（コミュニケーション）とリアル（コミュニケーション）が両立する社会構造が成熟社会に問われている。

### 03 成熟社会とはコンパクトに暮らせる社会

人口減少を主に、地域コミュニティの停滞、身近なライフスタイルへの転換など縮小化は社会に大きな影響を与えているが、単に、停滞し、荒廃し、縮小するだけではなく、ダイナミックに構造が変化する社会がのぞまれる。社会がシュリンクすることはオーナス（負荷）ではなく、むしろ成熟へのステップアップと位置付けるべきである。人口、ライフスタイル、グローバリズム、そしてコミュニティ問題がリスクとされる社会こそ成熟社会への第一歩である。

人口減少を前提にしながらも、その程度が極力少ない社会構成を持ち、「しなやか」で「強靱」な社会構造のもとで、社会的弱者や独居老人もソーシャルインクルージョンした社会がのぞまれる。

それを実現させるのは、「コンパクトに暮らせる」身体性ある社会がなによりも重要要件である。

### 04 成熟社会とは自然を親しむ社会

自然は成長社会では、ことごとく消費財として扱われ、破壊され、消費されてきた。その失われた自然を取り戻すことは、成熟社会への重要な意味を持つ。

### 市民参加ガバナンスの確立へ

成長社会から今日まで長年、数多くの地域社会の活性化へ向けて国などの政策が実行されてきたが、その指導力不足、政策内容の不備、補助金という一方的支援制度に依存するといったガバナンスに大きな課題が浮上してきている。

このような国や自治体のガバナンスに課題がある今日、地域における多様な主体が参加して問題解決を図る新たな参加型ガバナンスが注目される。

自治体主体であった従来のガバナンスの再構築ともいえるもので、市民とともに合意政策を目指すことである。市民活動の自立を目指した基盤整備が強い動機付けになっており、新たな「公共」として注目されている。

地域の個性や地域の現状を踏まえる必要があるが、地域の多様な主体としては、NPO、自営業者、高齢者、青年（女性）、地の人と新しい市民そして自治体コーディネーター、企業からの参加が想定される。

主体的市民参加モデルとしては、今日、企業の力が大きく期待されている。

### ソーシャルキャピタル

ソーシャルキャピタルとは対費用効果という経済的評価を超えた、人間の信頼、規範ネットワークといったコミュニティの維持などの対社会効果の評価尺度である。

社会の成熟度を単なる経済的数量や物質的なハード面で評価しないで、人間の行動規範などで評価していく尺度で、新たな社会のありかたへの参照評価軸といえる。

ダニエル・アルドリッチ（米政治学者）は、ソーシャルキャピタルとの共通概念として、レジリエンス（社会復元力）という概念を提唱し、そのなかで、人と人とのつながりの強化が最大要因としている。

社会活動（NPO、まちづくり組織など）が高い地域ほど社会の復元力が強いと分析した。

ソーシャルキャピタルを育むことは、人と人とのリアルなつながりの機会とその場の増加を生み、土地への愛着を深め、コミュニティを再生し、レジリエンスの高い社会が生まれることを意味する大切な概念として注目される。

（大野 勝）



## 第2章

新たなコンパクトシティ構築への基本要件

## コンパクトシティ構築への現状と課題

### 都市の変容

—

20世紀の都市は成長拡大を前提にした都市の法体系や実行組織により、スクラップアンドビルドの開発手法のもとゾーニング主義を拡大させてきた。

その成長型都市は、都市機能が分散し、居住域もスプロール化によって急激に拡散した。21世紀に入り、その都市は劣化し、「遠い」、「古い」、そして「人のいない」市街地と空き家、空き地がいたるところに点在する、スポンジ状の都市に変容した。

社会、経済要因が大きな背景にあるが、都市構造的な原因としては、従来の都市計画制度に根があるといえる。それは、産業革命以来の産業区域と居住区域の分離が源泉にあり、工業化社会にも引き継がれた、働くことと住むところは同じにしない職住分離の大原則が制度の根本にあるということである。成長社会においては意味があったにせよ、今日の成熟社会においては、都市のダイナミズムを変化させる結果に至っている。

同時に、成長時代の都市の拡散は、公共インフラの維持管理コストの増大による負

担増から公共交通機関の衰退化という問題も顕在化させた。

さらには、都市施設のストックの問題も今日的課題となってきた。公共施設の重複と老朽化の問題も無視できない状況になりつつある。ストックの面積増も著しく、その維持管理負担増という問題も誘発している。

そして、都市のエネルギー問題も顕在化してきている。

成長時代の負（オーナス）の遺産は、人口減少や少子高齢化などの人口問題、グローバル化、コミュニティの問題などの社会要因やエネルギー問題を包含しながら、成熟時代の都市に受け継がれている。

### コンパクトシティ構築への

#### 近年の制度と課題

—

21世紀に入り、人口減少をはじめとする社会の変化や産業構造の変化に対応できずに、地域の活力・にぎわいを失う都市が続出しており、2040年には半数の市町村（900程度）が消滅可能性都市になるとする意見まで出るような危機的状況に追い込

まれている。

今日衰退する都市の全般的共通課題としては、

①中心市街地のにぎわいの喪失、②郊外居住地の空洞化、③都市機能の維持負担増、④公共交通機関の維持困難化などがあげられる。

国は、地方都市衰退という重大局面に直面し、にぎわいを再生する都市政策を検討しはじめ、新たな都市づくりに向けて、バブル崩壊の90年代から数多くの制度を逐次導入していった。

#### ・旧まちづくり3法

1998年には、旧まちづくり3法（都市計画法改正、大店立地法、中活法）が成立した。これらの法律は、基本的には中心市街地活性化を目指していて、郊外大規模店とは距離を置いた中心商店街の活性化への支援策を重点としていた。

大店立地法は結果的には、中心市街地のシャッター街化を加速させた。

中活法では商業振興が中心テーマになり、事業費支援が多く、ほかは部分的な対処療法を施したことが実態である。中心市

街地再生も効果は出ずに終了したものが多

い。  
・改正まちづくり3法—「コンパクトなまちづくり」が初めて制度化

2006年の改正まちづくり3法は、その反省から、大規模店の立地要件を緩和すること、すなわち、中心市街地に大規模商店を誘導することを目指し、第二次中活法では都市のにぎわい性、集客性を生むために、商業だけではなく、文化、行政、居住施設を交えて、集約型複合都市を目指すことを政策目標にした、「コンパクトなまちづくり」制度が生まれ、運用されはじめた。

現在、120市以上で新中活法による基本計画が作成されている。

しかし、地域がかかえている社会問題、産業経済問題などへのきめ細かい対応策がとれていないこと、あるいは地域固有の資産をいかしきれていないことなどにより、画一的マスタープランが横行していたり、中心市街地再生に向けた主要テーマが都市機能の導入可能性という問題に陥り、周辺地域との関係性や地域の人的スケール感、すなわち人間の身体性といった社会的

側面への配慮不足などが見られる。

・その他の制度

その他では都市再生特別措置法（2002年）、地域再生法（2005年）、総合特区制度（2011年）、まち・ひと・しごと創生法（2014年）など国が主導する地域活性化策が順次制度化されてきている。

### コンパクトシティ構築への 国内先行事例

#### 01 富山市—LRT導入による都市再生 (1次中活認定1号)

・計画方針  
・LRTによる新たな公共交通機関により、各地域拠点を結ぶコンパクトなまちづくりを目指す。

・中心市街地を再開発してにぎわい施設を導入する。

(現状)

・中心部の核（ノード）と、各地域拠点を結ぶ新交通システムを導入し、拠点化とネットワークの関係性を緊密に実現化した。廃線となった鉄道ストックを利用して

いるのも注目される。また、観光利用としても効果も検証されている。

現状の中心市街地は居住人口がいったんは増加している。しかし、近隣市街地において大規模商業施設が出店、その影響を受けて購買人口に課題が生じているため、中心市街地の活性化への影響が懸念されている。

#### 02 青森市—中心市街地再生化を目指した 都市再生（1次中活認定）

・計画方針  
・中心市街地をインナー、その周辺をミッド、外縁部をアウトターとして、段階的に密度構成とする計画。

インナーに機能集約させて、「ウォーカ



富山市のコンパクトシティ概念図

ブル」タウンとして、都心居住を集約することを目指している。

(現状)

中心市街地は歩行圏としてはやや大きく、都市施設間の連携にやや課題が見られる。そのため、歩行者通行量が増加するためにはまだ問題があり、都市におけるにぎわいという面での課題が生まれている。

### コンパクトシティ構築への 海外参照事例

#### 01 ストラスブール—歩きたくなる まちづくり

フランス東部のEUの政治的中心都市。街の中心部（旧市街）は新たなLRTの導入により、自動車の中心部乗り入れ原則禁止



青森市のコンパクトシティ概念図

にし、歩くこと、自転車をおもな移動手段にした、「人間が歩きたくなる」都市を実現。

地価も上昇し、ブランド店が進出し、中心市街地は活性化した都市再生の好例。

#### 02 ビルバオ—文化を通じた 教育システムと観光拠点化

公共施設、中でも文化施設の連携と集中により、都市の「文化」を通じたブランディングが成功。観光ツーリズム振興策のみならず、市民の教育、雇用面で大きな効果が出ており、文化を通じた都市再生への新たなムーブメントとして脚光を浴びている。



ストラスブール。トラムが中心部を走る



ビルバオ

## 都市計画概念の今日的意義

### 01 ケヴィン・リンチ『都市のイメージ』 (1968年)

都市が視覚的に認知される5つの要因(エレメント)をアメリカの3都市の分析から導き出した。

5つのエレメントとは①パス(道、ストリート)、②エッジ(縁、境界)、③ノード(結節点)、④ディストリクト(地域)、⑤ランドマーク(焦点、象徴物)である。

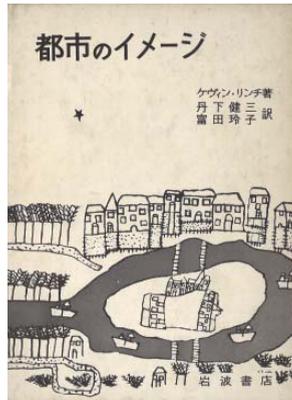
都市をイメージするには、5つのエレメントを普遍的概念としてとらえている。

中でも、「ノード」は重要な概念として考えられているが、広い意味でとらえていて、スケール的には、点として一般化されているが、線状の形をしたかなり長いも

のや大きな広場、さらには、都市のスケールが大きな場合は、中心市街地そのものもノードとなると定義しているのが特徴的である点が注目される。

事例としては、ロータリーや地下鉄駅、道路結節点、そして広場など人、車、鉄道の交通結節点を取り上げている。

リンチのノードという概念は、新たな都市のありかたを考えると大きな参照概念になる。



ケヴィン・リンチ『都市のイメージ』1968年

### 02 ジェイン・ジェイコブスによる都市分析『アメリカ大都市の死と生』(1969年)

近代都市計画を形成してきた根本原理と

目標に対する挑戦作。

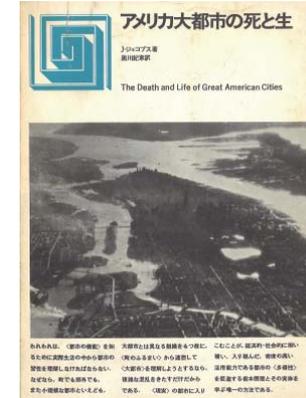
近代的都市計画が、町のにぎわいを喪失し、コミュニティが崩壊していることを検証し、超人間的スケールの土木、建築構造体が地域を分断し、人間の「絆」まで寸断することを明らかにした。その分析から、都市の多様性と集中化こそにぎわいと交流を生むことを提示した。

その都市の多様性を保証するためにあげた都市のあるべき姿として、4つの条件として、①用途混在の必要性、②ブロックの小規模化、③ストック利用、④都心居住の必要性を説いている。

中でも、用途混合というゾーニング主義が街の活性化を失わせている事実を具体的にアメリカの都市分析から導きだし、用途の混在化がいかにまちのにぎわいを創出する有効な手法であるかを主張している。

ストックのありかたについても、古い建築物の必要性を説いている。無論、スクラップアンドビルドをするという一面的なものではなく、施設を単に、リニューアルするといった視点でもない、より広域な都市的視点から、時代が求めるプログラムを考慮した、ストックのありかたを検討し、ストッ

ク同士の関係性や新既設との併置、両立のありかたを問うている。



ジェイン・ジェイコブス  
『アメリカ大都市の死と生』1969年

# 新たなコンパクトシティ構築への基本的要件

## ーウォークラブルで、コンパクトに暮らせる身体性都市(ノード)

### コンパクトシティへの新たなテーマ (キーワード)

—

コンパクトシティの「コンパクト」とは、ただ単に交通や都市機能の「利便性」を意味するのではない。コンパクトに「暮らせる」ことを意味する。新たなコンパクトシティとは、グローバル化の中にあって「多様性」を許容しながらも、「しなやか」に「ゆったり」と「コンパクトに暮らせる」都市のことである。

中心部と周縁部の自立と連携がバランスしたしなやかな都市構造を持ちながら、中心部(ノード)には個性ある都市機能(レイヤー)が重層化、顕在化したウォークラブル(オンフット)に暮らせる都市がイメージされる。

そのためのテーマは

#### ①拠点化

ウォークラブルな活動を許容するゆとりがあり、コンパクトなライフスタイルが展開する「ゆるやか」な拠点としての場の実現。

#### ②ネットワーク化

世界中の情報ネットワーク化を前提に、各都市や各拠点間を情報、モノ、ヒトでリ

ンクするシステム。モノのグローバル化も考慮。

#### ③集約と分散

「集約」としての都市機能の複合、集積化拠点と「分散」としての周縁部とのバランスの最適化。

複合のメリットを享受できるウォークラブルな拠点集約化。

#### ④ローカル化

グローバリズムと両立しながらも展開される、地域資源などを積極的に活用して展開される個性化。

#### ⑤ストックの活用

都市の資産としてのストックの有効活用。公共施設の再活用、空き家対策。

#### ⑥人工エネルギーの最小化と自然エネルギーの最大化

地球環境への対応、都市エネルギー消費の最適化などがあげられる。

### 新たなコンパクト化の概念

—

01 しなやかな混在—コンパクトゾーニング  
コンパクトとは利便性を高めることでは

ない。これからの時代にふさわしい都市のありかたすなわち「健全な都市」を求める方向になければならない。

新たなコンパクト化とは、高速移動が可能な交通システムや、都市機能が分離したゾーニングシステムのような機能的「利便性」を意味しない。成熟社会における新たな都市、特に中心市街地(ノード)とは、多様な都市機能が併存する用途混合の地域の中で、多様な人々がウォークラブルにまちなか居住を楽しめるといった都市機能の集約、複合化などによる画一的ではないしなやかな混在の計画概念である。

#### 02 歩いても行ける移動—

ウォークラブルトランスポーターション

都市の交通システムとしての高速交通網や公共交通機関への過度の機械的依存から、新交通システムとしてのLRT、BRTはもとより、身体性の高い人力のペロタクシーやゴルフカートなど身体性の高いウォークラブルで多様な交通システムが混在することが期待される。

さらには、自動車への過度の依存を避け、歩行圏—歩くこと—への再評価を積極的に

進めることも重要な価値基準になる。

また、新交通システムのみ導入ではなく、既存システムとの連携も考慮すべき課題であり、民営地域間交通やコミュニティアクセスも検討されよう。

そして、人工エネルギーを最小化する都市の構造とスケールが今日的課題と言える。

#### 03 自然と親しむ—

ネイチャースケープの創出

自然は都市において、ことごとく開発のため、消費財のごとく、破壊され、消費されてきた。自然を排除した反自然の人工都市が形成された。都市建築も反自然の高層建築が乱立した。その結果が今日の都市である。

本来、自然と人間、すなわち都市は一体的であったはずであるが、近代化の波の中でいつしか、都市は自然との共生が失われ、自然と対峙しはじめた。

成熟社会を迎えて都市は改めて緑や水といった自然と親しくなるべきである。

コルビジェの「輝ける都市」のような、緑はあるが自然と乖離した高層都市像か

ら、自然と都市が一体化した緑あふれる低層高密度都市を目指すべき時代である。

### 新たなコンパクトシティへの 都市構造概念

#### 01 新たな「ノード」

歩行圏内に展開。都市機能、コミュニティ、情報などが集約する多層レイヤー

・ジャンクションリングでのノード

地域拠点と最大ノードとしての駅周辺（低層高密度＋自然（緑）の丘）

・新たなノードとしてのヘルスポートという拠点概念

#### 02 新たな「リング」

新ループ状バスとしてのサークル構造。従来のツリーから脱却した都市の基幹構造システム。

新交通、自然、パブリックスペースなどが重層レイヤー化する。

・センターリング構想

半径400m程度のヒューマンスケールのリング（ヘルスケアシティ構想）。歩行圏を形成する。

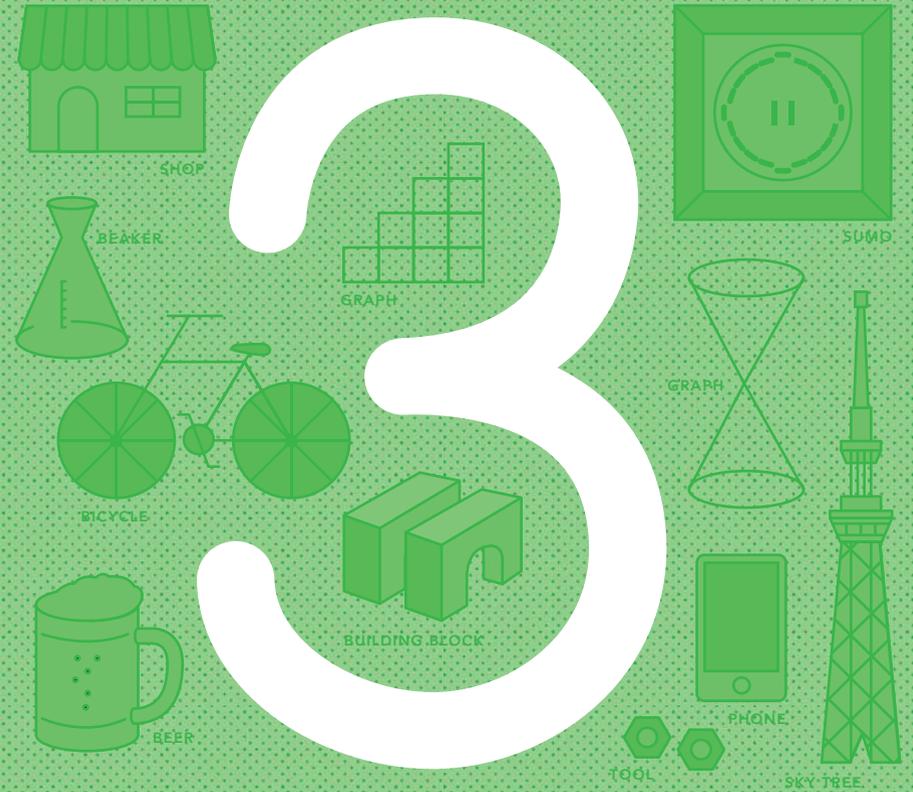
・ジャンクションリング

半径3～4Km圏。中心市街地（＝駅）と地域拠点などのノードを新交通（LRT、BRTなど）システムや既存ネットワークで有機的にリンクする。

#### 03 新たな「ネイチャー」という概念

水（川）、緑の自然と都市の関係性を強化したネイチャーシティの構築。人間社会にとっての根源的意味性を問う都市の構築化。人間の根源的社会的資産という再定義。

（大野 勝）



### 第3章

### 隅田川ネイチャーシティ構想

## 自然へ

近代の都市化は自然化と対比的にとらえられてきた。自然は人間が戦う相手であり、人間にとって都合が良いように制御するものとして扱われている。それは18世紀半ばから19世紀にかけて起こった産業革命がもたらした近代化の流れ、西洋の文明の流れの中での価値観である。日本でも20世紀、明治維新、第二次世界大戦、高度成長、バブル経済などの機会が推進役となり、絶対的な価値として近代化が進められてきた。現在もエコシティ、環境配慮、環境共生など自然との共存が人間社会の課題のように言われながら、その具体的な試みの多くは人工的な自然制御に邁進する100年前から続く近代化の価値観に則っている。しかし一方で頻発する大きな自然災害には日々無力感を募らせる。

改めて考えよう。人間も自然の一部だと。自然は総体だからその部分である人間が制御を試みることなど不可能だ。本来人間が取るべき自然とのスタンスは「よりそう」ことだ。それしかできない。建築や都市は動くことはなく、よりそうべき自然は目の前にある。なぜそれを見ようとならないのか。

現在20世紀が築いた近代都市が時代に

対応できずに機能不全に陥りはじめた。その本当の原因は人口減少でも、超高齢化でも、経済降下でも、産業のシュリンクでもない。そこにある自然と人間がよりそっていない、都市が自然を人間に結び付ける役割を担えていないことにある。自然と人間のよりそう関係を都市が提供できなければ都市の継続はない。東京の発展もない。私たちは近代都市が成熟化した今の社会に適合する新しい都市ビジョンとして「都市の自然化」を提案する。



都市の中の自然・明治神宮

## 成熟社会に対応する「都市の自然化」

### モノ的価値の再考

明治以降の日本社会は近代化を志向し、人口増大、経済発展、科学技術の進歩が人間の生活を豊かにする価値観のもと、それを実現する都市として、「効率」「スピード」「集中」を実現する都市機能を備える普請を行った。ここで得られる高い「利便性」の享受が人々の生活の満足感につながることで、さらに利便性が経済性を豊かにするた

めに多様な産業が集中し雇用が充実することから、豊かな都市を目指した。それまでの歴史や慣習に縛られず、自由にそして力強く発展する近代都市への人々の期待は、まさに輝ける未来を約束していた。この時代の都市論は、人間が知恵と技術で豊かさを獲得して行くための開発的で構築的な方法論が力強く語られた。ここで語られる豊かさとは、モノ的な豊かさの獲得である。ところが時代は変わり現在の日本社会は



これからはモノの豊かさか、心の豊かさか

成熟した。一億総中流階級としての経済的豊かさを獲得し、モノが溢れている。内閣府の世論調査でも豊かさをモノに求めるか心に求めるかという問いに対する回答者の割合は、1980年頃を境にモノの豊かさを逆転する。これはあくまでモノが充足してきた状況を示しているが、モノ的豊かさへの嗜好がなくなったわけではない。その後現在に至るまで、30%程度のモノへの支持が継続していることが根深い欲望を示している。その一方で心の豊かさに対する嗜好が増大し現在はモノへの想いの2倍を越えた。生まれた時からモノの豊かさを享受してきた若者を中心に豊かさに対する価値観は徐々に変わりつつある。

この状況に加えて科学技術の劇的な進化

はスローダウンし、さらには人口減少、高齢化が進む。社会の状況が既存の都市の価値観と乖離しはじめ、地方を中心に都市崩壊が危惧されるようになった。人口が減少して中心市街地が空洞化し、車社会の普及によって、中心市街地の郊外に住宅を構えても豊かな生活が可能となり、公共交通網が整備されていない地域の土地価格が安い場所が住宅地域の中心となる。そして人々が勤労や買い物などのために集まってくる中心市街地には多くの駐車場が必要となり、建築群の間に歯が抜けたように駐車場が入り込み、都市施設が徐々に面ではなく点になってしまう。このような状況下において、拡大路線の開発型都市づくりに疑問が投げかけられ、もっとメリハリのある集

中がないと持たないと考えるようになることは自然かもしれない。それがコンパクトシティである。

現在のコンパクトシティの考え方を分類すると2つある。1つは都市を物理的にコンパクトにするべく、都市構造物や建築を例えば歩行圏内の範囲に集中化する集中型コンパクトシティ。もう1つは交通ネットワークに着目し、サテライト化し分散した生活圏を公共交通網で密度高く結ぶことで、分散した点のような都市空間を、移動時間を短くしてあたかも面的な構成に変えてしまうネットワーク型コンパクトシティである。

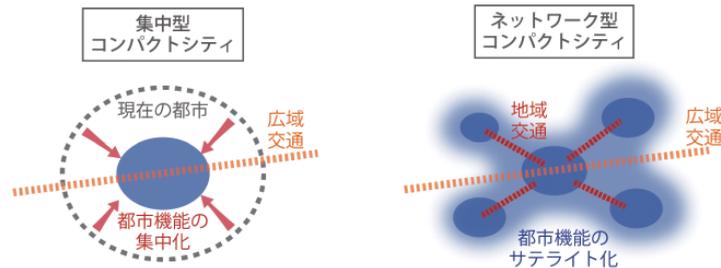
しかしどちらの方法であっても生活圏を密度高く中心市街地に集めればかつてのようになぎわいが戻ってくるだろうか。否である。日本の社会構造は大きく変わり、特に高齢化、人口減少は都市構造のありかたに強く影響する。例えば高齢者にとって現在のような都市の利便性、効率性は本当に必要であり魅力あるものだろうか。もちろん病院があれば、大型店舗があれば、福祉施設があれば便利であり、行動範囲に限られる高齢者にとってそれらがコンパクトに

まとまっていればありがたい。しかしこのようなモノ的な豊かさだけで成熟社会の人々が満足する幸せやにぎわいが得られるとは思えない。

また人口が減少する若者たちに目を向ければ、その都市の産業構造、つまり魅力ある雇用とライフスタイルがあるか否かがそこに住まう大きな要因となる。若者がその都市に定着しないと都市人口の高齢化は加速し、産業が活性化しない中では、いくら都市機能をコンパクト化しても人口減少と産業の移転が進み、その結果都市の崩壊は避けられない。単に都市のかたちだけを良き昔に戻すだけでは本当の再生は生まれない。

### 都市の利便性の再定義

それでは人間が都市に求めるモノ以外の価値は何だろうか。考えるべきは近代都市が求め続けている「利便性」の内容である。利便性は近代都市が成長する大きな原動力の中でも最も重要な価値であろう。工業技術の進歩は利便性の実現によって、「時間の効率性」「機能の高度化」「雇用の充実」「経済性の向上」を都市にもたらし人々を豊か



コンパクトシティの概念

にした。

一方近代の進歩の中で成し遂げたもう一つの成熟に高度情報化社会がある。1980年ごろから広まりはじめたインターネットは2000年ごろから爆発的に広まった。またインターネットと同時にSNS（ソーシャルネットワーキングサービス）が拡大し、情報収集とコミュニケーションの機会が場所を選ばないネットワーク上で広まり、人と場所の関係を変化させ、皮肉にもこのIT技術の発展が都市という場所の利便性の意味を弱めはじめた。つまり場所にこだわらずとも近代化が成し遂げようとした利便性が田舎でも享受できるようになったのである。

そのため都市の利便性自体を再定義する必要がある。利便性の基本は「時間の短縮化」だろう。それは同じ時間でもできることを増やすという意味で、人間が長く生きることと同等の価値を持つ。しかし成熟社会の利便性の価値は、時間短縮としてのレベルが高まったことで、内容が問われなければ充足感は得られない時代となり、時間短縮量の価値から質の価値へと移行している。それは都市の利便性が「時間的効率性」に加え「交わる機会（出会いや交流）の増

大」へと変わることである。

先に論じたようにIT技術が場所の利便性を弱めたが、一方近年さらに情報化が進みバーチャルな機会創出が拡大する中で、人と人、人と場所など、人がリアルに直接五感でかかわる交わりがバーチャルより遥かに情報量が多いということに人間も気づきつつある。情報社会の進化の方向にも「場所と連動した情報」「いまそこで必要なリアルタイムの情報」などの方向性が模索されている。高度情報化は、都市の直接的なインフラと化し、場所性を伴った情報へと価値がシフトしはじめたのだ。これはGPS機能の高度化がもたらした新しい情報の価値の転換である。そして情報は場所と連動することで固定的なモノから変化するモノへ、つまり無機的なものから有機的なものへと大転換する。都市もこの新しい利便性を獲得すべき性能を持たなければならない。

都市は物質でできている。モノである。モノは機能を持って、人間のために生まれる。しかしその機能的な要求が時間とともに変化した時、機能から生まれたモノは必要がなくなる。モノの価値は時代とともに変化するのである。人間が求める都市や建

築の価値はこのようなモノとしての利便性ではなく、その空間で繰り広げられるコトの機会の豊富さ、体験できる機会の増大としての利便性に移行している。なぜなら生きるために必要な十分な便利な機能は既に整備されているからだ。これ以上の利便性は必要以上の豊かさを求める欲望への回答でしかない。そこで都市の魅力は日々繰り広げられるコト、出会いや交流、発見や探求は、人間の喜びと結び付く。都市や建築はコトを誘発する舞台装置としての機能が利便性の価値となってきたのである。

### 自然化する都市

成熟社会において都市は新たな利便性を獲得するために、「人工化」「工業化」ではなく「身体化」「有機化」に向かう。それは「都市の自然化」であり、機能や形態の変化が常に起こる性能を持ち、さらに自然そのものを内包して都市機能化する都市のありかたである。またモノ的豊かさからコトの豊かさの価値観シフトに伴うイノベーションである。

情報は一方向から双方向へと変化し、さ

まざまなネットワークが点から面へとシフトした高度情報化社会へと進化する。この時人間が「このタイミングでこの場所で何をする」という行為そのものが情報源となり、都市機能はそれに対応して有機的に変化する時代となった。ビッグデータの活用である。例えば人の位置情報を提供することで、交通の渋滞情報・最短情報、その経路でのイベントや店舗情報、天気情報などが得られ、それにより人間は行動を変化させることができる。また情報提供のありかたも双方向となり、ある場所にいる人間に情報の方からアプローチしてくることも現実となるだろう。これにより観光のありかた、店舗などの経済活動のありかたもタイムリーに変化できるようになる。まさに人が都市の一部となって、人が有機的な都市のインフラになる。このことは「人とコト」が「人と都市」の関係となり、両者は人が都市を利用するという対立概念から、人も都市の一部となって同化する一体的概念に変化することを意味する。

それに基づいて、既存の都市において具体的にどのような「自然化」を行っていくか。それは都市にある規模を持った「自然

な自然」を育てる、つまりそれは自然の成り行きを尊重して手入れはするが、人工的な制御はしないまま自然を都市の中で整備することである。そしてそれは公共的な環境となり、いつでも誰でもふれあうことができる場所、そして風景となる自然である。そしてその自然と都市空間、都市施設、建築などをどのように寄り添うように計画するかが新たな都市計画となる。都市の生活に深く密着したふれあう自然環境が浸透した時に新たな時代の都市の姿が見えてくる。

実際の都市にあてはめて考えれば、例えば人口減少社会の影響により増加する都市の「空間」を都市機能で埋めるのではなく、機能がゆるやかな空間として残地し、自然を取り込んだ都市機能とする。そして自然化した空間（オープンスペース）が経済的価値（商業・観光・居住・業務の吸引力）を生み出すように、都市の3つの空間的機能を重視しながら計画する。

①ふれあう自然（緑・水・土・風・川・海・池・森・原・公園）

②人間スケール（素材・ディテール・歩行圏・界隈・スローな交通・文化化した歴

史・興味・健康）

③交わるしくみ（溜まり・ゆとりある動線・ノード・回遊・混在・コミュニティ・変化）

これら機能の意味は、人間は生物であり自然の一部であること、人が感じるができる空間的スケールには許容範囲があること、人間は群れることで種を維持しており、そのためにさまざまな人と人が交わる方法が不可欠であることなどの、基本的な人間のありように対して、素直に良好な環境、つまり自然環境に近い環境性能を持つことが都市の役割であると言う概念である。これに基づいて、具体的に東京という都市で「都市の自然化」の実践を提案する。

## 東京の課題

東京がナンバーワン都市になるためには

2015年現在、東京は世界の総合都市力ランキング（森記念財団）で第4位である。世界でもトップクラスに住みやすく魅力的な都市である。しかし何が足りない。東京の都市の弱点はどこにあるのだろうか？例えば、

①歴史の不連続性：近代的都市生産として機能性・衛生性・安全性が向上したが、一方木造の衰退およびスクラップアンドビルドの進行と引き換えに歴史性が弱められている。

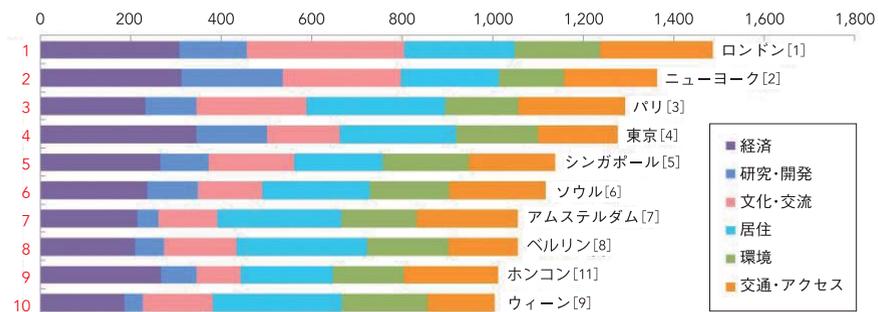
②秩序ある都市美の喪失：自由を尊重したアジアの魅力の都市景観は、エネルギーであるが混沌とした景観的醜悪さと表

裏である。

③時間の浪費：都市の地価が高騰して居住地域が郊外型になり、効率的な開発が行われるとともに、通勤地獄が日常化する。

④自然の破壊：安全と引き換えに、自然をコントロールするべく川の堤防や土砂への擁壁などが整備される一方、自然環境の生態系や美しさは損なわれる。

しかしこれらは長所の裏側に短所が連動している。そうだとすれば一つ一つの対処的な方策では解決できない。そして、もしそれらを実行でき、東京がナンバーワン都市の機能性を獲得したとしても、私たち東京で生活する都民は、本当の豊かさを手に入れることができるのだろうか。先に論じた成熟社会の中で変化する利便性の定義や



2014年の都市総合ランキングの上位10都市

都市の魅力を備えた「都市の自然化」がなければならない。それを実現した時、都市は地域に根差したものになるだろう。その意味で世界中の人たちが同じ価値観であるはずがないのだから、世界ナンバーワンではなく、私たち日本人がナンバーワンと思う都市、日本的豊かさをたたえたオンリーワン都市へと変貌させなければならない。

### 江戸から東京へ断絶したもの

—

かつて江戸は徳川家康により衣食住の豊かさを求めて都市が構想された。豊かなものを全国から江戸へ持ち込むしくみ、インフラを整えた住環境の魅力、海からの食の恵みを最大限持ち込むしくみである。それは徳川幕府の威厳と防衛による政治的求心力が実現させた、玉川上水、神田川、五街道などのインフラ、そして佃島などの東京湾の江戸前漁業と水運網の整備である。これらは都市力強化とともにいざという時に地産地消、自己完結できる都市づくりでもある。それらは人力による開発であるが、同時にそこにある自然と共存するものでもあった。

一方今の東京にかつて江戸時代に存在し浮世絵に描かれているような美しい自然の風景や歴史的建造物はない。ないというより、実は近代化のプロセスの中で裏側に追いやられた。本来東京には多くの特徴的な地勢があり、坂や入江、谷や沼があった。その痕跡は地名に残っているが、表からは見えなように風景自体が大きくかつてと変わってしまったのである。また歴史を感じる建造物では、神社仏閣などに痕跡が残っているものの、都市機能としては消滅している。運河による水運網も多くが道路として埋め立てられ、細々と継続しているものの表舞台にはない。ヨーロッパなど以上に、特に東京は自然や歴史を既存の都市から削除する手法を続けてきた。だから日本中にすべて同じような街並みが生まれ、同じようにぎわいを価値とし、加えて地域にある自然を削除するものだから、個性のない、地域性のない都市が生産されてしまった。

なぜ東京においては自然や歴史をリセットするような都市づくりが行われてしまったのだろうか。明治維新以降の近代化は工業という推進力を頼りに、多くの豊かさを

獲得するべく開発した。そして近代化は国家強靱化とセットで都市を考え、その結果災害に強い都市、川の氾濫への対応、地震への対応の中で、建築の耐震化、不燃化が重要な課題となり、川にはコンクリートの堤防が建ち、道路はアスファルトで舗装して拡幅され、建築は木造がコンクリートと鉄に置き換えられることになった。江戸の歴史を継承してきた川の文化、木造の文化の歴史はここで断絶する。このような歴史から東京には都市の中の自然が極めて少なく、東京を「自然化」するためには相当な工夫が必要である。



上／暗渠化された川 下／都市の裏側になった川

### 東京に残る広大な未利用財産「水辺」

—

東京は世界一の巨大過密都市である。その東京では既存の自然も少なく、高度に都市化した部分を新たな価値観「都市の自然化」によって新しく都市開発することは極めてリアリティがない。その開発を遅延させる障害は既存の利権である。かつて戦後、丹下健三が焦土化した広島を新しく生まれ変わらせる広島計画に取り組んだ時、大きく挫折して「そこには見えない都市が建っていた」と嘆いたことと同様である。東日本大震災の復興でもその障害は大きく影響している。

東京の都市改造を目指し「自然化」する唯一の方法は、権利関係がシンプルな未利用地を開発することだ。一見存在しないように思われる東京の未利用地だが、都心に忘れ去られた未利用地が大量にある。それは水辺である。過密都市東京において唯一都市的開発可能空間として残されている場所、それは東京湾と川である。水辺を大胆に開発することは法や制度を含めて決して容易なことではないが、国や自治体の本気になればリアリティが生まれる。それは先

にも言及した江戸から東京への歴史の中で、工業的生産を支えるインフラ機能（排水・輸送・廃棄物処理・埋め立てなど）と、安全性を確保する防災機能（堤防・水門など）が極端に発展して、人が住まう空間ではなくなってしまった水辺の再生である。東京都は東京湾の埋め立て地を、臨海副都心として新たな水辺を開発する都市的展開を図っている。しかし現在臨海副都心が東京の他の副都心と同列に、活性化した副都心機能となっているとは言い難い。それは臨海部という特殊性がありながら、他の内陸部の副都心開発と同様の近代都市開発の延長線上で開発を進めているからだ。

水辺と接する部分を「自然な自然となる水辺」を「生活と密着した都市空間」として都市開発をする必要がある。それが実現すれば水は交通網・エネルギー生産・居住空間・生態系維持など都市に快適さと魅力を与えて環境を整えるとともに、観光資源としても効果的案役割を果たすことができ、東京に新しい魅力的な都市空間を付加できる。



伊根の舟屋

## 隅田川ネイチャーシティ

### 隅田川の表裏反転

かつて隅田川は東京の母なる川であった。隅田川には人が集まり、川を生活の糧にし、さらに川の風景を楽しんだ。特に両国橋は、武蔵国（都）と下総国（田舎）を結び、川向うと呼ばれた回向院に向かう参道の役割を担い、その橋詰には防災機能を持った広いにぎわいのある広場的な場所が広がっていた。さらに川沿いには現在の浅草寺仲見世のようなさまざまな魅力的な店も展開し、聖と俗が混在する魅惑的な場所であった。それはあたかも現在の原宿の表

参道のように人々を惹きつける華やかな場所である。葛飾北斎も隅田川の美しさに惹かれて、放浪の果てにこの地に住まいを構えた。隅田川は美しく、人々に夢を与え、文化を育み、にぎわいのあるまちをつくる存在であったのだ。

しかしいつの日からか、隅田川は人々に水害をもたらす危険な存在としての側面のみがクローズアップされ、安全のために両岸はコンクリートの垂直な堤防が切り立ち川沿いの道から川が望めなくなった。そして都市の工業化に伴い、水運と排水の利便性から河岸に工場が建設されるようにな



歌川貞房「東都両国夕涼之図」

り、同時に川の水は汚れ濁りはじめる。川は生活排水の浄化を担うはずが、許容量を大幅に越えた汚染源に対して生態系の循環能力がついて行けず、汚染された排水溝と化した。江戸時代の美しい木造の橋が、安全性と機能性のために、工業的な鉄の橋となり、渡る姿は人から車に主役が代り、そして川は都市の裏側として積極的に見たくはない存在となってしまった。これではだれも川を愛し川で遊ぶことをしなくなる。



昭和42年当時の隅田川

一方都市化が進んだ現代では、川は本来都市環境を維持するための自然であり、貴重な生物の生息地であり、生活や環境に潤

いを与える存在である。考えてみれば世界の魅力的な都市には魅力的な川がある。例えばロンドンのテムズ川、パリのセーヌ川、ニューヨークのハドソン川などは都市の景観やまちなみ、そして開発の核として欠かせない都市と一体化した自然環境である。川を都市空間に活かすことは都市文化でもある。もちろん東京都をはじめ多くの人々が、川のある都市は未来の生活環境に夢をもたらし、豊かにする可能性があると感じている。川は都市の大きな財産なのである。隅田川も、接岸区域となる各区や東京都が積極的な改善と開発の計画を立案している。しかしそれらに欠けているものが2つある。

1つは、川や地域の個性を強く具現化することである。川は多様であり、長大であり、画一的な護岸整備だけでは活性化ができない。隅田川は下流から上流までいろいろな地域を流れ、各場所で固有の歴史と文化を培ってきた。その地域的な特徴を、極めて強く反映した個別の計画が必要である。

もう1つは、川が裏から表になること、表として機能できる開発とすることであ



橋本貞秀「東都両国ばし夏景色」

る。表とは、いろいろな都市機能が集約し、日常生活に密着して特段の目的がなくても多くの人々がいつも集まる環境である。それは単なる公園的なものではなく、自然と呼べる環境と駅や銀座通りに近い都市施設が融合したような環境である。そして川が表として人々が意識できるようになった時、自然に兩岸を魅力的に開発する計画が進行しはじめる。

隅田川をこのように裏から再び表へと反転させるために、かつての都市の表舞台であった江戸時代の隅田川の風景が参考となる。そこには4つのカテゴリーの風景が展開している。

- ①「美しい景勝地のような自然の風景」
- ②「人が行き交う橋や川に面した栈橋と

船宿などのにぎわい」

③「護岸に立ち並ぶ産業を支える建築群のまちなみや行き交う船」

④「下町人情のある生活と人々」

これらが現代では、一律コンクリートの堤防が囲い、無機質で均質的風景が展開している。この裏としての表情を、江戸時代のような表の表情に変えることが「表裏反転」である。しかしこれは過去の回顧的な復元ではない。都市の価値として過去に存在していたエッセンスを継承しながら先に述べた「新しい利便性」を獲得するために、都市の自然化による最先端の都市機能を持たせ、隅田川を東京の代表的な都市の風景へと結び付ける。

## 東京の8番目の副都心 「隅田川ネイチャーシティ」

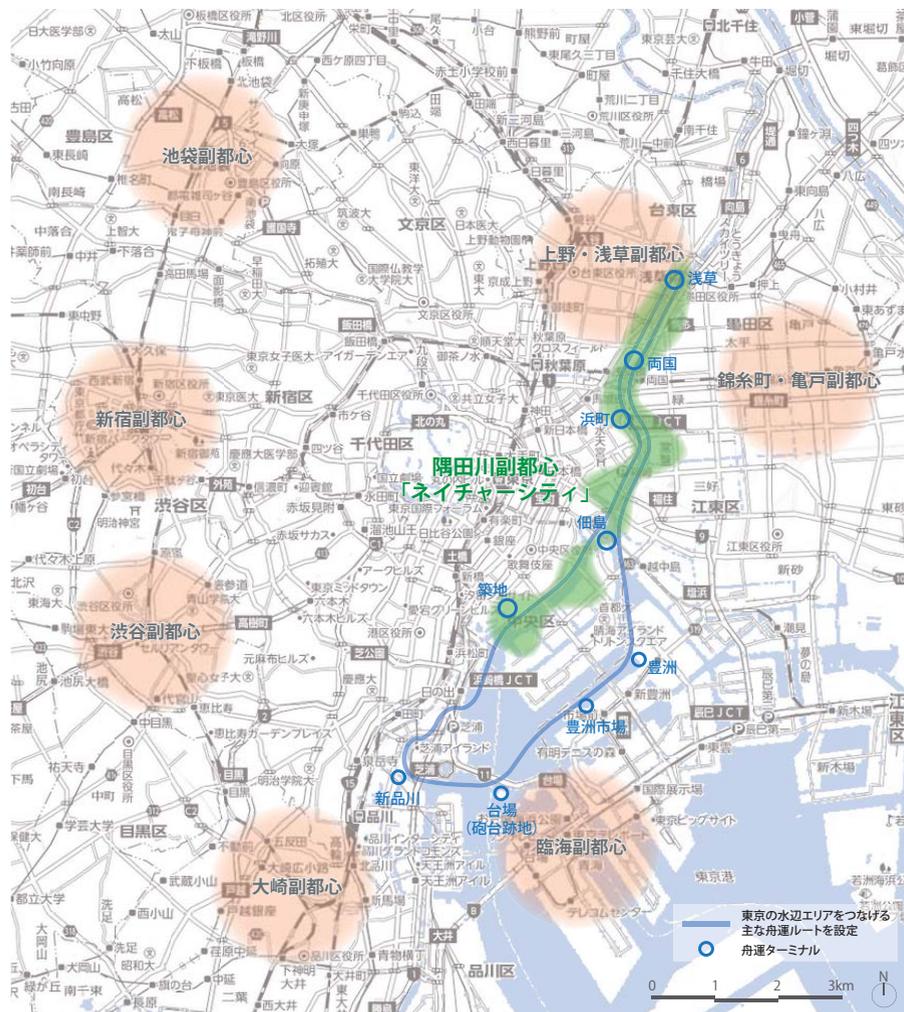
東京には現在7つの副都心がある。1958年に池袋・新宿・渋谷の3副都心、1982年に上野・浅草、錦糸町・亀戸、大崎のさらに3副都心、1995年に臨海副都心が制定された。これらは東京都の都市としての発展、開発とリンクしている。そしてこれら副都心はいわばそれぞれがコンパクトシティである。新しいコンパクトシティ群を形成することで、東京都は徐々に今のような巨大な魅力ある都市として発展した。

これら副都心は基本的には山手線を中心とした鉄道駅を中心に発展した都市である。さらに山手線からその他の鉄道への乗換駅、つまり交通のノード（結節点）という特徴がある。ただし現在最も新しく制定された7番目の臨海副都心は、東京湾の埋め立て地の開発、そして臨海高速鉄道と新交通ゆりかもめの開通に合わせてものであることは他の副都心と共通しているが、ノードの機能が弱いためにやや発展の停滞を感じる。このことは近代都市開発の流れとなる公共大量輸送交通網の駅の結節点と

言う集客力が、東京の副都心発展の大きなポテンシャルであることを証明している。

しかしこれらの副都心には課題がある。それぞれが多少の個性を持つてはいるものの、概ね均質化していることである。東京の中心部は商業と業務機能に多くを頼り、居住環境の都市への影響力が少ない結果であろう。地域ならではのライフスタイルや人のコミュニティ形成が弱い。今東京がさらなる魅力向上と発展を目指すのであれば、均質性ではなく新たな個性を持つ副都心を構想しなければならない。

私たちは東京を世界ナンバーワン都市にしたい。そのための都市構想「都市の自然化」から隅田川に着目し「隅田川表裏反転」に基づく8番目の副都心「隅田川副都心」を提案する。それは東京の自然と共存する都市「ネイチャーシティ」の概念から計画するコンパクトシティである。ネイチャーシティの「核」として、隅田川を骨格としながら、川によるネットワークで形成される都市である。江戸から続く隅田川文化、東京の下町文化を継承しながら、現代の都市にふさわしい「新しい利便性」を持つ都市空間をつくりだす。



東京の8番目の副都心「隅田川ネイチャーシティ」。隅田川副都心は舟運で形成される

## 隅田川ネイチャーシティの構成

### 6つのエレメント

—

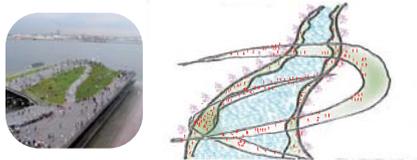
都市の自然化を東京という舞台で実践するために、隅田川に着目して東京における近代の都市構成に強く組み込んでいくことを試みる。しかし近代都市の価値観すべてを否定して都市は成立しない。当然必要な継続すべきものはたくさんある。

かつてケヴィン・リンチは『都市のイメージ』において、アイデンティティ（そのものであること・役割）、ストラクチャー（構造・空間的關係）、ミーニング（意味・象徴）という3つの成分、さらに都市の物理的形態をパス（道・通り）、エッジ（縁・境界）、ディストリクト（地域・特徴ある領域）、ノード（結節点・パスの集合）、ランドマーク（目印・焦点）の5つのエレメントの分類をしたが、これはその当時の近代都市構造を適切に概念化している。これらが単体または相互に組み合わせられて都市の視覚的形態が構成されるとした考えは、近代都市の計画に大きな影響を与えた。

これらは近代の都市づくりにおける基礎的な概念として現在でも示唆的である。しかし都市を自然化へ向かわせるためには、

現代に必要な都市のエレメントを再考すべきである。私たちは東京のさらなる新しい発展を期待できるコンパクトシティとして「隅田川副都心」を捉え、抽出した6つの都市のエレメントをここにあてはめながら、レイヤーとして重ね合わせることから、新しい都市像を具体的に提案する。

### 01 新たな「ネイチャー」という概念



隅田川をふれあう自然として再生する。近代化の中で失った江戸時代のような美しい水、水生植物や魚類などの自然な生態系を取り戻し、多くの人が集まり愛でた風景を再生することである。現在でも神田川では下水の放流規制などの試みによって、子供が遊べるほどに浄化が進んでいる地域もある。同様な浄化は一級河川である隅田川でも不可能ではないだろう。

東京という都市が、その自然と共に文化をはぐくみ、生活する魅力が高く、世界に

誇れる美しい都市としての機能を持つために、都市の表裏反転とも言うべき、自然のリスペクトを試みる。安全性を確保しながら川との親水性の高い河岸をつくり、地域の自然な動植物の育成を試みる。その時、かつての都市の表舞台であった江戸時代の隅田川の風景が参考となる。そこには4つのカテゴリーの風景が展開している。

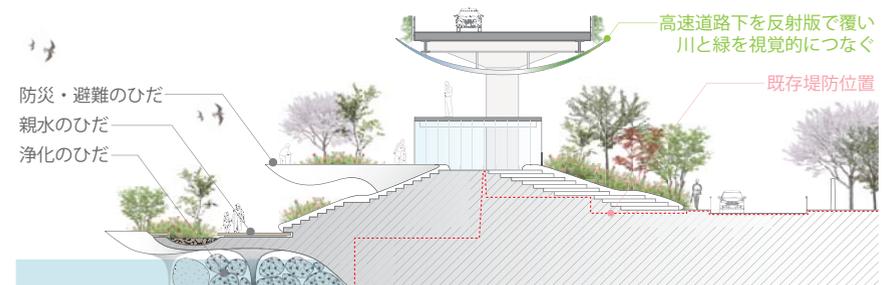
- ①「美しい自然の風景」→  
魅惑的な景勝地
- ②「人が行き交うにぎわい」→  
ハレの場の集積
- ③「船などの交通網」→スローな乗ることが目的にもなる交通機能

- ④「生活の混在」→川と共存して  
豊かな生活ができる都市住居群  
である。

これら4つの風景と機能を都市的に再生することができれば、表裏反転が可能となる。その前提は、実はあくまで隅田川が自然な姿でここに存在することなのである。美しい風景、美しい水、美しい自然と人との共存を目指していく。

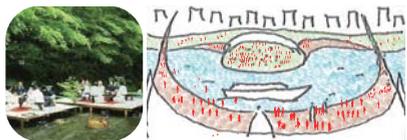


親水性の高い  
川岸のイメージ



既存のカミソリ堤防を覆う新しい堤防

## 02 リバーズケープ (かわなみ)



隅田川にはかつて木の橋がかかり、橋詰めは都市のにぎわいの中心であった。川沿いには川床が多くあり、川という身近な自然を愛でながら都市生活が川と向かい合っていた。しかし現在はかみそり堤防と呼ばれるコンクリートの壁が川岸にそそり立ち、川の風景は無機質なものとなっている。さらに隣接する民地の建築の多くは川に背を向けている。川とライフスタイルは共存していない。一つ一つの親水的施設整備は必要であるが、都市が川に顔を向けることが最も重要なしかけとなる。それは川に向かい合うことが不動産の経済的価値と連動することだ。

川からの風景をかわなみと定義し、その風景は隅田川表裏反転する。しかし堤防を現状から変えることなく再生はできない。スーパー堤防としての緑化や公園化は一つの方法であるが、川の隣接地を含めない

計画できないため全面的な開発は困難である。そこで堤防機能を持った建築物・構築物を川の敷地内に計画することが最もリアリティがあるとして提案したい。もちろん法的な規制があるわけだが、それは特区などの手法によって、地域の財産として有効活用すべきだと考える。つまり公共施設からスタートするべきである。そして後背にある民地と連動して、官民が一体となった開発計画を試みるのが好ましい。

生活の一部として川を利用し、人が水辺の風景に触れる機会を増やす。生き生きとした自然が息づくようにして、生態系に好ましい循環を成立させる。これを具体化するために「堤防のかわなみ化（堤防の建築化・自然化）」「河岸のひだ化（緑化・有機化）」「舟のまち（スローな舟の交通網・舟客ターミナル島・橋状施設）の形成」などを計画する。

## 03 スロートラフィック (目的化する交通)



今回隅田川を新しいスローな交通インフラとしてもとらえたい。スローな交通網はスピードによる利便性とは価値を異にする。移動だけが目的ではなく乗ること自体が目的となる交通である。

かつて歩行圏が中心の都市の集積を高めるために、鉄道や車両のための道路などの交通網は時間を短縮するスピードを持つことで都市の高密度化、高集積化を効果的に実現した。東京首都圏を例にとってみれば、1872年に新橋から横浜までの鉄道が開業し、1885年東京の山手線開通、1927年地下鉄銀座線開通など首都圏の鉄道網は明治から昭和初期までに整備されていった。東京の鉄道の整備が都市の集積に重要な役割を果たし、特に山手線は環状線として都市のエッジを形成することで、都市の発展の形を形態的に示していたことは重要な意味を持つ。現在の東京の繁栄を支える副都心は概ね山手線の駅周辺が発達して都市的集積を果たした結果である。また山手線内においては地下鉄が主要な交通網として整備されることで、山手線内側は概ね密度高く開発が進んだ。そして中央の発展が進むと山手線から周辺郊外へと延伸する、中央本

線、京浜東北線などが都市圏の拡大を後押しした。

国策だけでなく、民間企業も都市の発展を事業に重ね、さらに東京は都市圏が拡大する。私鉄が核となって郊外の住宅開発などが進むが、ここでもまずは鉄道を通すことが前提となっている。鉄道と駅が郊外の開発の起点であった。この郊外へのスプロール化は、現在行きつくところまでたどり着き、人口減少時代の中で逆に都心回帰が始まっているのが現状である。

しかし今日、大規模な鉄道開発は東京では極めて困難である。それは土地がかなり郊外まで高騰し、取得が経済的に困難であるとともに、獲得できたとしても事業が成立しない。安く土地を取得できるような場所では、逆に都市的な開発が難しく運営的な採算性が合わないだろう。そして東京のような超過密都市にとって、移動手段としての利便性を持つ交通はかなり飽和状態である。もちろんまだ開発の余地がないとは言えないが、今の交通網の整備は、一部の過密化を和らげる目的が多いことも事実だ。

新しい隅田川副都心にはこのような交通

網は既存利用で十分である。そのため新たなスローな交通網を整備する。その中心は舟運である。舟の交通網を中心としたトラフィックシステムを川と連続して考える。まずは船客ターミナルを適所に配置するのであるが、今回の提案は川の中之島にターミナルをつくる。必然的に橋がかかり、河岸には橋詰めを形成する。船客ターミナルと他の陸上交通とのノードとしてこの場所を再構成することを試みる。さらに隅田川に5つのノードエリアを設定し、個性あるノードのネットワークによる新しいネットワーク型副都心を計画する。またさらには東京湾へとつながる東京の水辺のネットワークとも連続させることを構想する。

また舟運は現在も屋形船のように乗ることが目的となる舟も存在している。舟の役割を拡大して、劇場船、料亭船、宿泊船などが各場所に停泊し利用できるようにする。動く公共施設である。さらに公共空間として歩行を基本とした道も重要である。道が都市活動のかたちを決めてしまう。隅田川副都心では、橋、橋詰め、そして河岸の道をループしながら連続させ、歩くことが楽しい歩行者道路網も新たに計画する。

#### 04 ノードエリア (結節エリア・パスの混在)



ノードエリアとは、従来の交通がクロスする点としてノードではなく、歩行圏としての面的な広がりの中に交通の駅や人の生活空間が混ざり合う「結節エリア」である。交通はまさに交通網となることが重要であり、単に直線的な交通は都市の集積効果を高めない。多様な回遊性や選択性を持つことで利用価値が爆発的に高まる。その時交通が集まる場所は必ず必要になる。さらに人々の生活するさまざまな都市機能が歩行圏に集約されることでコンパクトシティとしてのポテンシャルが生まれる。

ノードエリアの重要なポイントはその点に多くの人々が否応なく集まり交差することである。多くの人々が集まり出会うことは、都市を活性化するための都市施設に有効な条件となる。だから構造的に人が集まるノードに、面的広がりを持たせること

ができると都市は活性化する。そしてさらにノードに3つ以上の交通網が集まればそのポテンシャルは倍増する。

舟運のターミナルにトラフィックの複数のレイヤーを重ねながら、できるだけ強いノードエリアをつくることができれば、密度の高い都市が実現可能となる。今回隅田川の舟運でネットワークする5つの個性的ノードエリアを設定し隅田川副都心の骨格にする。

①浅草エリア＝浅草寺への道、スカイツリーへの渡し船、地下鉄、アート空間、歴史

②両国エリア＝回向院・国技館・江戸博への道、JR、柳橋への渡し船、橋詰

③浜町エリア＝掘割宿場町、新しいウォーターアミューズメント

④佃島エリア＝島々が集合した水上生活圏、水上サイクル（レンタル含）

⑤築地エリア＝浜離宮と築地を結ぶ道、地下鉄、JR

#### 05 ニュートリエント (特徴あるエネルギー・情報ネットワーク)



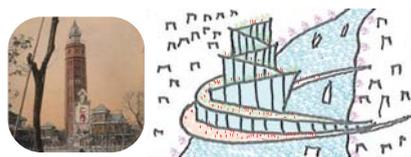
ノードエリアを中心に都市活動を支える栄養素（ニュートリエント）となるエネルギー・情報ネットワークを構築する。

特徴あるエネルギーとしてノードエリアの間となる河岸の「ひだ」に機能性を持たせ、水生植物や生物のための川床バイオガーデンを展開する。ここでは水の浄化、水生植物の繁茂、魚類などの生物の育成などが意図的に実施される。自然エネルギー利用として積極的に水力発電による創エネルギーを都市システムに組み込む。

また地域の情報ネットワークとして「インフォ・ポート・ネットワーク（IPN）」を整備し、この場所でしか得られない情報を提供し、また歴史的な価値を活かしたVR（バーチャルリアリティ）によるサービスを構築して、観光にも大きな価値をもたらすようにする。さらに場所と連動した次世

代情報システム（次世代型の高度なGPS+施設内GPS）を高齢者やスローライフに必要なサポートシステムとすることで、これからの時代に適合した都市システムを構築する。

## 06 ランドマーク



（目印となる空間またはシンボル）

都市にはランドマークが不可欠である。都市と言うとらえどころのない人間の知覚のスケールを越えた環境に対して、人間が必要とする秩序の核としてランドマークは重要である。都市は機能的である必要があり、さらに人間が快適性と美しさを感じるものとしても秩序がなくてはならない。

世界のどの都市にもランドマークがある。ロンドンのビッグベン、バッキンガム宮殿、トラファルガー広場、パリの凱旋門、エッフェル塔、シャンゼリゼ通りなど枚挙にいとまがない。もちろん東京にも皇居や

東京タワー、銀座通りなどがある。今回隅田川副都心にも5つのノードエリアを設定し、さらにそれらに特徴あるランドマークを計画する。

- ①浅草エリア=新十二階
- ②両国エリア=両国橋
- ③浜町エリア=掘割町
- ④佃島エリア=島々
- ⑤築地エリア=築地出島

## 5つのノードエリア

—

### 01 浅草エリア

石浜(台東区橋場)や今津(台東区今戸町)など、かつて江戸湊や品川湊と並んで武蔵国の代表的な港があった。浅草御蔵(蔵前)に米蔵が設置され札差(株仲間)が登場し、大富豪の豪遊する場として発展し、新吉原遊郭などの他、「猿若町」は芝居町として栄えた。その後、浅草公園六区は劇場や映画館が集積する繁華街に変貌していった。通称十二階と呼ばれた凌雲閣は1890年に建設され、浅草のランドマークとして親しまれた。



凌雲閣

浅草エリアの提案は、関東大震災で崩壊した凌雲閣を彷彿させる塔に、かつて江戸文化を発展させてきた娯楽文化を感じさせ

るプログラムを包括させる。ランドマークとなる12層の塔には、江戸文化を浮世絵を通して伝える「浮世絵ミュージアム」や劇場、映画館、公園を立体的に折り重ねる。

### 02 両国エリア

1659年(万治2年)に下総国と武蔵国をつなぐ「大橋」が架かり、二つの国をまたぐ橋ということで、「両国橋」と名称に変化したといわれている。西詰の両国広小路は見物小屋などが盛んとなり、現在では「大江戸両国からくり祭」などの催し物が行われている。

両国エリアの提案は、隅田川に劇場を併設する橋を架け、両岸にわたり水上のステージ、パフォーマーレジデンス、店舗などを計画するものである。浅草・両国エリアを江戸文化、日本文化を伝える観光地・行楽地として一体的に位置付ける。

### 03 浜町エリア

日本橋浜町と日本橋人形町との間にはかつて浜町川という堀割があり、武家屋敷が建ち並んでいた。現在では浜町川の跡地を利用した緑道が整備されている。



浜町川—浜洲橋より仲之橋を望む

浜町エリアは、掘割を復元することで、水路と緑道により構成された「掘割宿場町」を提案する。外国人観光客の集客を想定した川沿いの旅館街、料亭、日本文化観光施設等を計画する。

#### 04 佃島エリア

江戸期に摂津国の漁夫たちが移住し、砂州に築島、隅田川河口にできた自然の寄洲により特徴付けられた場所であった。

「佃の渡し」は1927年に無賃の曳船渡船として運航された。石川島には江戸時代末期に日本初の民営造船所が開設された歴史を持っている。

佃島エリアは親水性の高い「居住空間としての島群」を提案する。主に外国人や地



葛飾北斎「富士三十六景 武陽佃島」

方の人々の移住に特化した水上住居のほか、創エネ施設、水上バス・プライベート船のドックを計画する。かつての築島・寄洲を新たな島々の構築により復元する。

#### 05 築地エリア

かつての築地居留地は江戸に来る外国人のための宿泊場として整備された。幕末の1868年（慶応4年）に開業した日本最初の大型ホテル「築地ホテル館」は、1872年2月に銀座大火により焼失した。営業期間は4年程度であった。

築地市場に隣接する浜離宮には、東京五輪に向け迎賓施設「延遼館」を復元させる方針があり、五輪の競技会場や選手村が集まる東京湾の臨海エリアから水上バスでア



築地ホテル館

クセスする計画がある。

東京湾を見渡す景勝地である築地エリアは、舟運ターミナルと一体となった水上ホテル・アミューズメント施設を提案する。エリア周囲を舟で回遊できる水路を整備し、テーマパーク化を図る。隅田川のゲート施設として、浜離宮と連携し、外国人旅行者を「おもてなし」する東京観光拠点とする。水上ホテルとともに、レストラン、店舗、コンベンションセンター、日本食文化観光施設等を計画する。

## 隅田川ネイチャーシティモデル構想



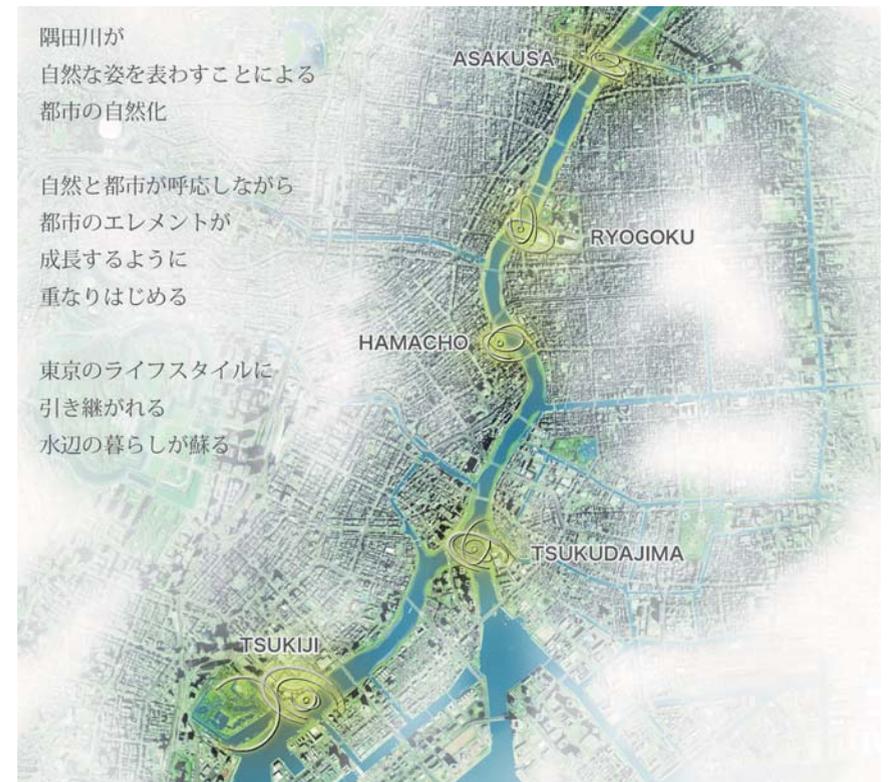
隅田川と舟運でネットワークする5つのノードエリア

### 全体構想

—

6つの都市のエレメントを都市のレイヤーとして重ね合わせるようにして計画す

る。それぞれのレイヤーは自立しながら秩序あるシステムを持たせる。そして5つのノードエリアが隅田川と舟運でネットワークする隅田川副都心を構想する。



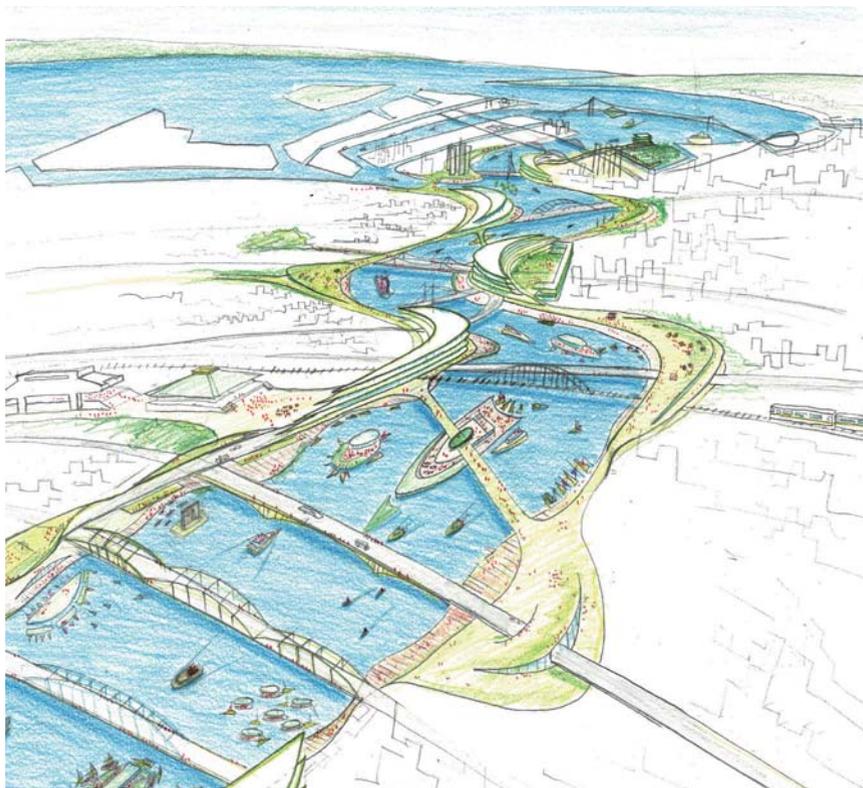
ネイチャーシティの全体構想図

## 両国エリア

—

両国エリアは隅田川副都心の中でも、JR・地下鉄とノードエリアを形成できるためにポテンシャルの高いエリアとなる。

さらに川の後背にJRの駅前広場、両国国技館、江戸東京博物館、安田庭園、回向院などを持ち、面的な広がりや官民連携の可能性が高い。ノードエリアのモデルとして、計画する。(関野宏行)



両国エリアのイメージ



## 第4章 ヘルスケアシティ構想

## 成熟社会におけるヘルスケア

### はじめに

成熟社会を迎えたといわれる日本では、「ものの豊かさ」の中で暮らしながら、その一方で「生活の質の豊かさ」や「心の豊かさ」の実感が得られていない、また何かしら失ったものが膨大にある、と気づきはじめてもいる。「健康」への不安も増えており、それらが先進国であっても幸福度のランクが極端に低い一因となっている。我々はこの事実を受け止め、建築・都市計画の視点から、成熟社会における新しい都市のライフスタイルの重要なテーマが「ヘルスケア」であるとの仮説を立てた。

「ヘルスケア」による新しい都市像としてのヘルスケアシティを提案する。

### 成熟社会の核となる「健康」

成熟社会において、「生活の質の豊かさ」や「心の豊かさ」を持ちながら都市生活を維持していくための根幹は、心身ともに「健康」であることがキーワードとなる。

「ヘルスケアシティ」は、「健康」をキーワードとして都市機能をつなぎ、都市生活の活動を再編する。成熟社会においては、日常生活に即した「健康」のキーワードを通して、多様なライフスタイルを持ちながら、すべての人々が活力を持って参加し、地域が活性化することのできる新たな都市像の提案を行う。



健康をキーワードとするヘルスケアシティ

## 新しい都市構築に向けての「ヘルスケアシティ」

### 地方中核都市の「ヘルスケアシティ」

成熟社会において従来の都市づくりからの転換が特に必要とされるのは、日本において最も数の多い、人口5万人から30万人の地方都市である。

地方都市の中でも人口25万人以上の地方中核都市は、これまで自立的な経済圏、医療圏を成立させてきたが、成熟社会ではさまざまな課題を抱えている。

このため「ヘルスケアシティ構想」では、地方中核都市において新たな都市像を提案することとし、都市の抱える課題のうち、特に「中心市街地の活性化」、「画一的な都市像からの脱却」、「コミュニティの場の創出」、「他都市との都市機能の分担」などに注目して提案を行う。

### ヘルスケアシティの都市構築に向けて

地方中核都市の「ヘルスケアシティの都市像」は、4つの新たな都市像を提案する。

①歩行圏を中心とした身体感覚にあった拠点を持つ「ヘルスケアシティ」

ハード・ソフトともに「拡散から集中」

へと転じ、中心市街地を中心にコンパクトな都市に、高齢者から子供までがゆったり過ごせる身体感覚にあった拠点を持つ都市。

②地域の個性を活かす「ヘルスケアシティ」

地理、自然、歴史、文化などの地域特性に沿うかたちで、「健康」をキーワードに地域の個性を活かしたプログラムのある「提案型」の都市。

③多様なコミュニティの拠点がある「ヘルスケアシティ」

中心市街地において、新しいコミュニティの中心となりえる特徴を有する複数の拠点を持つことにより、多様なライフスタイルに応えることが可能な都市。

④ネットワークする「ヘルスケアシティ」

中心市街地の各拠点と周辺の既成市街地の、ひと、もの、情報、コミュニティの多極化を図るため、各拠点がネットワークし、連携することができる都市。

# ヘルスケアシティ拠点となる 「シティリング」と「ヘルスポート」

## 地方中核都市の「中心市街地」

地方中核都市の中心市街地には、鉄道駅や文化施設、商業施設、行政施設、医療施設、スポーツ施設、福祉施設などの公的施設が点在している。ヘルスケアシティはそれら施設の再編と、空洞化・衰退が進む中心市街地を、密度の高い「にぎわい」ある街とするために、中心市街地の新たな歩行圏の都市の骨格をつくる「シティリング」を提

案する。

さらにシティリングの中に「健康」をサポートする「ヘルスポート」を提案する。

ヘルスポートにより人々は「健康」を通して、新しいものさしで社会の価値観を発見する。ヘルスポートは人と人とのつながりのあるコミュニティの活性を図り、多様な機能により、地域の、予想をしなかった新たな産業を生み出すような契機も提供する。

## 中心市街地の「シティリング」

「シティリング」は街の発展の時間軸の中で新たな中心市街地をかたちづくる「歩行圏がつくる都市の骨格」となる。

シティリングはかつての中世城塞都市の壁のように、ハードに人の出入りを制限するものではない。既存の道路を頼りに設定したソフトなリングである。シティリングの中は歩行者優先空間となる。リングの中には病院や、市役所や銀行などの公共施設があり、歩いて行ける範囲に必要な施設がある、質の高い生活が可能な「中心市街地

の中の中心市街地」となる。

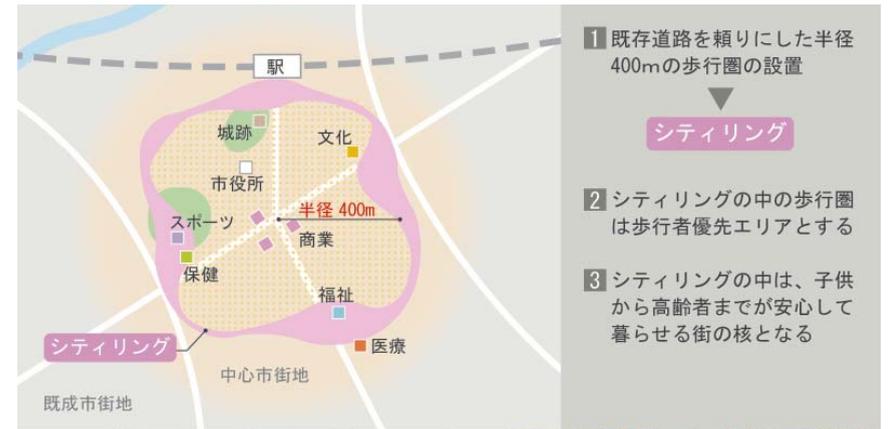
シティリングの規模は、高齢者にもやさしい歩行圏半径400mを想定する。この円周は約2.5kmとなる。2.5kmの距離は祭りの神輿のルートや、効果が高いとされるランニングの距離にも相当している。

シティリングは既存の道路を頼りに発展する。リングには発展の時間軸の中で地域の特徴ある花や木などの緑あふれる環境が整備されていく。リング沿いに街の特徴をアピールする観光スポットや暮らしの利便施設がつながることで、リング内は、街のイメージの核となっていく。



- 1 人口 20 万程度の地方中核都市の中心市街地
- 2 スプロール化する既成市街地と空洞化・衰退する中心市街地
- 3 中心市街地には鉄道駅や文化施設、商業施設、行政施設、医療施設、スポーツ施設、福祉施設などの公的施設が点在している

地方都市の中心市街地の現状



- 1 既存道路を頼りにした半径400mの歩行圏の設置
- 2 シティリングの中の歩行圏は歩行者優先エリアとする
- 3 シティリングの中は、子供から高齢者までが安心して暮らせる街の核となる

シティリングの概念図

## グリーンループ

—

シティリングに沿って帯状の緑地帯として「グリーンループ」を整備する。こうすることでリングは公園化される。グリーンループは散策、スポーツ、観光などに緑豊かな潤いを与える一方で、災害時には、防災面で、防風林、火災時の延焼防止の機能を兼ね備える。災害時に、状況に応じて人々の移動や家族との出会いもしやすいリング状の避難場所となる。

また、地方中核都市の中心市街地にある、

文化、歴史、特徴のある街並みなどがシティリングによって、より発展、形成されていく。

1周2.5kmの円周を利用したスポーツ、祭りの会場など、さまざまな地域のイベントがリング沿いに開催される。

郊外の農家がまちなかのアグリファームを通して、新鮮な野菜を主とした「健康食」のレストランなどを設けることで都市と農業がつながり、地方中核都市として、自立した地産地消の活性化につなげることも可能となる。

## ヘルスポート

—

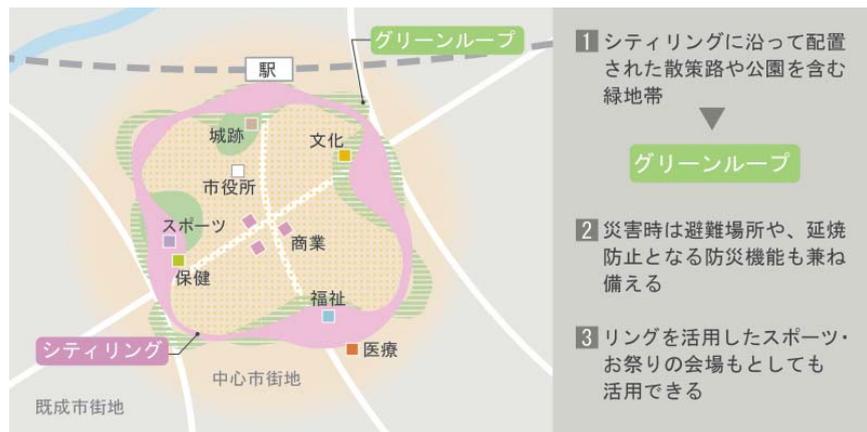
シティリング沿いにある「駅」や「文化施設」、「医療施設」、「スポーツ施設」などは中心市街地のノード（結節点）となって存在している。「ヘルスポート」はそのノードの特徴を活かしながら配置される。

たとえば、医療施設のある場所のヘルスポートは、健康管理を中心に予防、治療、介護に至るシームレスなケアをサポートする機能を担う。歴史的な施設のあるところのヘルスポートは、観光の機能に特徴を持

たせたものになる。

特徴のある、それぞれ異なるヘルスポートが連携できるシステムを構築することにより、シティリング内は活発な交流が生まれる。このような活性化がシティリングの骨格をより明確にさせ、中心市街地が高密度に活性化していく。

ヘルスポートのプログラムは、各ヘルスポートの核となるコアプログラムと、それぞれのノード（結節点）に配置される特徴のあるオリジナルプログラムから構成される。



グリーンループ



ヘルスポート

## ヘルスポートのプログラム

コアプログラムは、以下の機能より構成される。

- ①健康に係る情報を管理・提供するヘルスケアの窓口機能
  - ②高齢者の集えるサードプレイスや世代交流のできるコミュニティ機能
  - ③街中・街同士の移動の拠点となるパーソナルモビリティのステーション機能
  - ④シティリングを通して街の将来に貢献するアーバンデザインセンターの発信機能
- 一方、オリジナルプログラムはそれぞれ

特徴のある街のエリアとしてのノードを反映させたものとなる。例えば、医療施設のあるエリアには、地域包括医療ケアが可能なヘルスポートとして、地域包括ケア拠点施設や、夜間診療案内を、観光のエリアにあるヘルスポートには、観光案内所や物産店を配置するなど、ノードの特徴に応じた個性的なプログラムを配置する。

ヘルスポートは、単独設置のほか医療施設駅構内に包含した設置など、配置箇所状況に応じた施設形態となるだろう。

## サテライトヘルスポート

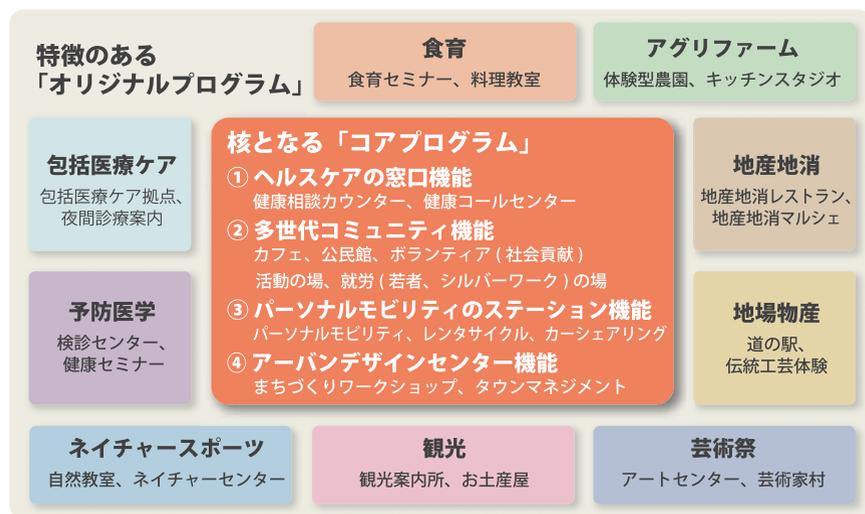
地方中核都市は、中心市街地の周辺の既成市街地に、特徴ある産業、観光施設、漁港、農場などのエリアが点在している。

①その特徴のあるエリアに中心市街地にあるヘルスポートの「サテライト」を設け、中心市街地のヘルスポートとのネットワークを活かし、情報提供、人の移動を促す拠点をつくる。

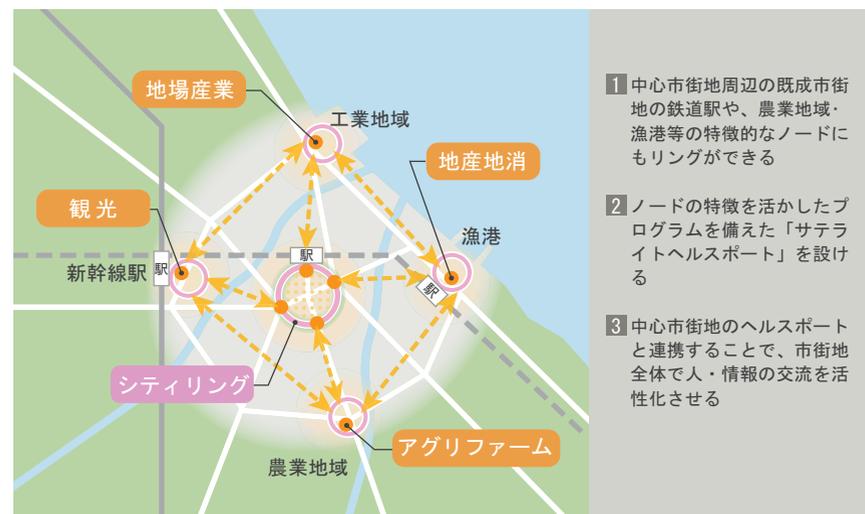
②サテライトヘルスポートは、周辺住民

の暮らしの利便性をサポートする機能として、農業地域、漁港などのエリアのノードの特徴を活かした、小さなシティリングをつくる。地産地消、地場物産、観光などの発展は、サテライトヘルスポートが中心となる。

③ヘルスポートと、サテライトヘルスポートとのネットワークにより、中心市街地のシティリングと既成市街地は、情報が一元化され、市街地全体の人の移動を促す拠点となる。



ヘルスポートのプログラム



点在するサテライトヘルスポート

# ヘルスケアシティの実現に向けて

## ある地方都市の「ヘルスケアシティ」

—

### 01 シティリングのある風景

ある地方中核都市の中心市街地に、既存の道路を頼りにシティリングのプロットを試みる。既存の都市構造を残しつつシティリングと各ノードをプロットしてみる。



H市の現状



現状の道路

既存道路に頼るため、半径約400mの歩行圏は、正円とはならないが、既存の主要道路を選び出し、シティリングの構成を試みる。リングの中は歩行圏となる。

本来、車両移動の空間のために作られた道路は、最初は、歩行者天国と同じ状態であるが、時を経て、非日常空間は、シティ



シティリングが設定されたH州市街地



シティリング部が歩行者専用化されたイメージ

リングによって日常空間になっていく。

車道用に作られた広い幅の道は、緑豊かに植樹され、自由に人が行き交う風景が生まれる。他の人と立ち止まっておしゃべりもできる。露店が出現することもあるだろう。また、ループ状であることから「リング」はランニングコースにもなる。安心な散策路として、子供たちが安全に走り回ることもできる。リングが交流を誘発し、人々の「健康」へとつながる「ヘルスケアシティ」のイメージが作られていく。

シティリングに沿った既設の空地も取り込んだ緑を設け、グリーンループを形成する。シティリングがグリーンループを通して周辺の緑と繋がり広がっていくことで、ループの内側、外側は帯状の公園を經由しながら、より連続的な街並みを形成していく。

既存の道路から始める最小の操作で街の構造を変える最大の変化を生む。

シティリングは、新しい都市像を一からつくるのではなく、半径約400mで切り取られた中心市街地の都市としての成長と変化に対し、柔軟に対応する。シティリングはヘルスポートと共に健康を促進する都市を目指している。

### 02 ヘルスポートのある風景

シティリング内の医療福祉施設エリアや、行政施設エリア、文化施設エリア、スポーツ施設エリアなどの都市のノード（結節点）に、各ノードに沿った機能を持つヘルスポートを分散配置する。

パーソナルモビリティのステーション



中心市街地に分散して存在するヘルスポート



パーソナルモビリティステーション

は、ヘルスポートのコアプログラムの一つとして位置付けられる。シティリング内は歩行空間であるため、中心市街地の幹線道路とリングの接点にステーションがヘルスポートと共に整備される。ステーションにレンタサイクルやセグウェイなどの貸し出し機能を持たせることにより、歩行圏内により便利な移動にも対応するヘルスポートとなる。

ヘルスポートは、リング状の既存のノードにあるさまざまな施設に沿って設けられることで、多世代の日常生活に深く関わることができる。ヘルスポートに立ち寄れば、「健康」に関わる情報を普通に暮らしていく中でも気軽に知ることができ、サードプレイスや多世代交流の場として機能する。

### 03 情報ネットワークを形成する

#### シティリング

インターネットは各個人に一对一、もしくは一対ホスト空間に対応した通信システムであり、その集合体である情報ネットワークは私的空間の集合体といえる。それはフラットな状態であり、管理された実体のある公共空間とは、決定的に異なる。い

つでも、どこでも知りたい情報を引き出せるユビキタスな状態を公共空間である「シティリング」に埋め込むことで、ヘルスケアシティとしての交流が生まれる。

ヘルスポートがホストとなり、半径400m圏内の情報ネットワークを形成する。それを利用することで、「健康」を促進する「ヘルスケアシティ」イメージを強化する。例えば、ランニングをする人は、自分がどれだけ走ったのか、何キロカロリー消費したのかを知ることができれば、スタートとゴールの位置を選ばない。ループ状の「シティリング」の好きな位置をスタート地点にできる。

街からお店の看板や、メニュー表示が変わるかも知れない。メニューに記載されていないカロリー表示を自分だけで知ることができるかもしれない。



シティリング内でのユビキタスネットワーク

### 未来の「ヘルスケアシティ」

—

地方都市においても、大都市のように、ライフスタイルが多様化することで、集団との関係よりも、より個人の責任で生きていく傾向に合わせて、制度、仕組み、市場原理は動いていくかもしれない。人との関

わり方が便利になる一方で、関わり方を忘れていく時代に対して、地方都市は、その把握できる都市のサイズのメリットを活かして、もう一度、「健康」のキーワードにより、精神的な豊かさや生活の質の向上を取り戻していく「ヘルスケアシティ」を目指したい。(岡田世郎)



未来の「ヘルスケアシティ」



## 第5章

### ジャンクションシティ構想

## 成熟社会とジャンクションシティ

### — 成熟社会における新しいコンパクトシティのありかた

#### ネットワーク型 コンパクトシティの課題

成長社会から成熟社会へと転換期を迎えた日本では、各地で都市のスプロール化、住宅地密度の減少、地域コミュニティの崩壊、公共交通の減少や廃止、医療・福祉サービスの低下、空き家・空き地の増加、道路・橋などのインフラの老朽化など、さまざまな問題が山積している。急激な少子高齢化と人口減少が引き起こす負の連鎖を予測していたにも関わらず、国や地方自治体が具体的な対策を何もとってこなかったことに対するつけが、今一気に噴出している。

しかし、ここにきてようやく新しい動きも見えはじめた。それが、「都市のコンパクト化」の推進である。その主流は、国が主導するネットワーク型コンパクトシティである。これはスプロール化した都市機能を一定の拠点エリアに集約する「都市の拠点化」とそれらを地域公共交通や道路の「交通ネットワーク」で結び、相互補完しながらネットワーク全体として都市機能を維持することが基本的な考え方である。拠点化とは例えば都市機能の集積拠点、地域拠点、

産業拠点、観光拠点のように特定の機能に特化、集約することを意味する。この「コンパクト+ネットワーク」という考えはコンパクトシティにおける一つの解答であり、有識者をはじめ各自自治体の実現に向けて真剣に取り組みはじめた。

しかしながら、LRTやBRTなど新しい交通システムの導入と結節点としての乗り換えの利便性、それに付随する商業的な価値を高めるスポット的なエリアの役割に注目が集まりがちであること、従来のゾーン主義を地域という単位で括りなおしただけであり、結局は成長社会の延長としての都市のあり方から抜け出していないのではないかという疑問は拭い去れない。

国内でも先進的な事例として富山市、宇都宮市、熊本市などの地方都市が挙げられているが、そこでもLRT導入の効果や地域内交通のありかたが議論の中心のように思われる。

むしろ、成熟社会にふさわしい拠点化するべき都市そのもののありかたから問うべきではないか。

#### 誰もが住みたい 魅力的な都市とは

そもそも都市に「住みたい」「働きたい」「訪れたい」という人の動機づけを喚起する魅力がなければ人は集まらない。成熟社会において都市に求められる魅力は、もはや経済成長やグローバル化によって拡大した大量のモノ・情報や効率性・利便性の有無ではない。もっとローカルな身の丈にあった自分たちの「居場所」を選択できる多様性があるか、心の豊かさや人間的な暮らしを身近に感じることができる身体性を持っているかどうかである。そこには住むだけでなく、働く場所や子育て、教育の場所、生活に関わるものすべてが身近にある。街なかにはここにしかない雰囲気やセンスがあり、自分の都市に誇りを持つことができる。加えて人と人がつながり、信頼し合うコミュニケーションのある新しいコミュニティと、それを物理的に担保できる仕組みも備わっている都市である。

#### コンパクトに暮らせる成熟社会と 「ジャンクション」 — オーバーゾーニングとコンパクト化

そのような魅力的な都市は具体的にどのようなものであろうか。一つのモデルとして、ある一定のコンパクトなエリア内にさまざまな機能が混在し、多様性のあるオーバーゾーニングの状態を「ジャンクション」と定義し、このような都市を「ジャンクションシティ」と呼ぶことにする。ジャンクションとは一般には交差点、接合点を意味するが、古くは複数の交通が交わる交易点、すなわち、多様な商業、産業、文化と豊かな自然が交錯する雑多な賑わいのある拠点として位置づけられていた。

ジャンクションシティは都市の骨格に自然（ネイチャー）があり、生活の全てにおいて自然を身近に感じることができる。移動の中心は徒歩であり、住・職・遊の近接と混在、活発で多様なコミュニティ活動、ローカルとグローバルの共存する情報機能など、人々が多様な環境の中で人間的に暮らすことができる都市である。また、ジャンクションシティは自らの歴史や文化、伝

統、産業を大切に、経済的、エネルギー的にも自立する、個性と自立性を持ったコンパクトな都市である。

### ジャンクションシティを概念的 に認知する6つの視点

—

ジャンクションシティは従来の都市にはない、多機能混在、ゆるやかなつながり、しなやかな変化を包含する身体性を持った都市である。そのような新しい都市はつぎの6つの視点から認知することができる。

#### 01 クロスオーバー（多機能混在）

多機能の混在がジャンクションシティの最も大きな特徴である。従来の縦割りのゾーニングから水平方向に都市の機能レイヤーを重ねるオーバーゾーニングの手法が、多様性を持った都市をつくる。自然（公園、広場を含む）や交通、建築、ライフライン、人、情報が混在し、合理性や効率性が価値の基準ではない、ある意味雑多な空間をも許容する都市となる。住む・働く・遊ぶ（消費）空間は人のアクティビティに合わせて配置するため、近接し混在する。

効率や便利さの追求から心の豊かさを求める社会、均質性から多様性へと価値観の転換を実践する都市となる。

#### 02 自然（ネイチャー）と身体性—

自然と深く関わる人間的な都市へ

身体性とは人間が五感から得られる身体的感覚に環境が整合している状態であり、それを本能的に受け入れやすい都市機能の一つが「自然」である。成長社会の都市はゾーニングという手法で都市のダイナミズムを一旦分断し、交通ネットワークにより再び結ぶという一見合理的に見えて矛盾も抱える都市の仕組みを生み出したが、ジャンクションシティにはそもそもゾーニングという概念はない。ゾーニングと交通ネットワークに代わる新しい概念として多様な都市機能を媒介する「自然」がふさわしいのではないかと。水と緑、公園、広場、緑の丘、水辺空間などが都市に溢れ、インフラ機能と一体化し都市に浸透していく身体性のある人間的な都市の実現を目指す。

#### 03 ゆるやかな交通ネットワーク

（スローモビリティ）

スピードと正確性が求められる高速交通網から、スローでより身体性のある身近な交通システムに転換する。車の利用は公共的車両や緊急車両を除き基本的に制限される。風を感じながら緑の丘をゆっくり歩いて職場に通う、自転車で森を抜けて学校に行く、カートで買い物に出かけるなど、スローモビリティで移動そのものを楽しむ都市となる。

#### 04 新しいコミュニティと

コミュニケーション—社会関係資本（ソーシャルキャピタル）を醸成する仕組みを持った都市

誰もが暮らしたいと思う都市には新しいかたちのコミュニティがある。同じ目的を持った人が自由に参加し、自由に退出できる目的型コミュニティ。成熟社会では人はこの新しいコミュニティへの帰属を希求する。コミュニティは場所と密接に関係しており、場の共有によって一体感と自分たちの居場所を認識する。また、新しいコミュニケーション技術も必要となる。従来の農村型や都市型コミュニティのような閉じた空間の中だけで共有するコミュニケーション

ではなく、外（社会）に開くコミュニケーションでなければならない。それにはフェイストゥフェイスで接することが基本であるが、情報技術の進化による新しいツールがそれをサポートする場面もあってよい。AR（拡張現実）技術の積極的利用などもその一つである。また、若者を中心に浸透しつつあるシェアハウスなど、シェアする文化も欠かせない。この新しいコミュニティこそがソーシャルキャピタルの醸成につながる。

#### 05 個性化（ローカル化）と象徴性—

シビックプライドを持てる都市へ

ジャンクションシティは各々が自立する都市であり、強い個性と魅力を持っている。地域固有の自立型産業は地域雇用を生み出すだけでなく、地域からグローバル社会をターゲットとした経営を目指す。地域の歴史・文化や伝統の祭りは貴重な観光資源となり多くの観光客を呼び込む。祭りの山車のねり歩きを観光ルートに取り込むのもよい。

また地域の食材や各種伝統素材の活用など、市民自身が地域資源の潜在力に気づき、

## ネイチャーノードが結ぶ都市

— ジャンクションをかたちづくる仕組みとしての「ノード」

ないものを嘆くのではなく今あるものをいかに生かし、価値を見出すかを問われている。「どこにでもある都市からここにしかない都市へ」、強い個性が都市のイメージをつくりだし、象徴となって市民のシビックプライド（市民が都市に対して持つ自負と愛着）を持てる都市づくりへとつながる。

### 06 自立性、持続可能性、

しなやかな変化

既存ストックのリノベーションとフローとして生み出される空間をミックスした新しい空間づくりが求められる。フローはやがて歴史を刻むストックとなり循環するサイクルの一部となる。ストックの歴史、場所性をより強化しつつ、リノベーションを続け、ゆっくりとしなやかに変化する。住み替えの積極的な推進は、コミュニティに所属する市民の新陳代謝を促し、都市を活性化する。

またZEBの進化により、従来の中核拠点からエネルギーを供給するシステムではなく、石油エネルギーを使用しない地産地消エネルギーにより、自立型エネルギーシステムを構築する都市となる。

### 成熟社会と「ノード」— エリアとしての拠点化

「ノード」は結節点、接合点という意味であり、一般的には都市の中における小さな点を表す。成長社会におけるノードは機能毎にゾーニングされたエリアと高速交通網とのスポット的な結節機能として位置づけられ、駅および駅周辺の乗り換え機能の高度化と商業との複合化、高層化の意味で用いられてきた。

ジャンクションシティはこのゾーニングの概念に代わるクロスオーバー社会を前提としている。ここでの「ノード」の意味はその概念を広げ、ある一定のエリア全体をノードとしてとらえており、「ノード＝クロスオーバーエリア」という関係が成り立つ。ノードはジャンクションという概念を具体化する仕組みであり、ノードの多様なエレメントにより構成される都市がジャンクションシティである。

### 自然（ネイチャー）で結ばれる社会— ネイチャーノード

ノードを構成するエレメントは4つある。自然、交通、人のアクティビティ、情報（ローカリティ）である。この中で、都市の骨格をかたちづくるエレメントは自然であり、自然が媒介してノードを機能させる。この自然をベース（プラットフォーム）とした新しいノードを「ネイチャーノード」と呼ぶ。

ネイチャーノードは構成する要素、スケールから、次のように定義する。

- ①ノードを構成する4つの要素：自然、交通、人のアクティビティ、情報（ローカリティ）
- ②ノードのスケール：歩行圏エリア（半径400m程度）
- ③ノードを機能させる媒介：ネイチャープラットフォーム

### ネイチャー（自然）プラットフォーム と積層する3つのレイヤー

「自然」を都市のプラットフォームとし、

その上に「交通」、「人のアクティビティ」、「情報」のレイヤーを積層する。この3つのレイヤーは「自然」の中で重なり混在し、多様でクロスオーバーな状態をつくり出す。人のアクティビティと情報（ローカルリティ）がノードの特徴を決定し、ジャンクションシティの個性として表出する。

#### ①自然のプラットフォーム

- ・立体的自然
- ・ノード内のエレメントを結び付ける媒介機能
- ・多様性と身体性を担保する都市機能

#### ②交通のレイヤー

- ・スローモビリティとネットワーク
- ・立体的乗り換えシステム
- ・コミュニケーションと観光を目的とする移動

#### ③人のアクティビティのレイヤー

- ・「住・職・遊」空間の一体化、混在化
- ・活動領域に合わせた施設の再配置
- ・多様なコミュニティの醸成

#### ④情報（ローカルティ）のレイヤー

- ・観光としての情報発信（芸術、祭り、歴史、文化、教育、健康など）

- ・発信拠点の分散化とネットワーク
- ・コンテンツ・ツーリズム（例えばアニメ聖地巡礼、神社仏閣巡礼など）の進化

### ノードを結ぶ立体的自然

—

プラットフォームとなる「自然」は地域の地形、植生、川、池、森などの生態系に加えて、公園や広場、用水路、建築や道路に取り込む緑など人工的に整備するものも含まれる。それぞれの都市機能は自然を媒介して成立し、人はどこにいても自然を身近に感じることができる。

立体的自然は自然と都市機能が水平方向に関係するだけでなく、地形の起伏や建築、土木構築物の人工的な緑が生む高低差を生かして垂直方向にも展開している状態をいう。屋根や壁を緑化し、ランドスケープ化する起伏のある建築や各種交通の乗り換え空間など、自然と有機的に一体化した景観づくりが期待できる。立体化は自然を都市により深く浸透させ、相互に強く結びつける。また、空間に多様性が増し、人のアクティビティを活性化するため、多様なコミュニティの場を生む。この立体的自然

はノード内のクロスオーバー状態を維持する「つなぎ」の役割を果たしている。

### スローな交通システム

—

ノード内の交通システムは半径約400mの歩行圏をカバーするスローモビリティを中心としたスローネットワークである。起伏のある公園や丘、水辺、高・低密度な建築群の中を透水性のある自然素材を使用した舗装道路がゆるやかに抜けていく。ほとんどが歩行で移動できるが、自転車、ベロタクシー、（ゴルフ）カート、セグウェイ、動く歩道も用途と場所によっては使用できる。ゆっくり移動し、移動そのものを楽しむ環境があり、移動の楽しさまでもが観光資源になる。

ノード内の交通の乗り換えは大きく2つのシステムが必要となる。一つは従来の交通システムである鉄道やLRT、BRTとノード内のスローネットワークとの乗り換えである。乗り換えホームは立体的自然の起伏を利用して緩やかなスロープで高低差を解消するが、必ずしも近接しておらず、人は少し歩いて移動する。その経路上には

ショップやオープンカフェ、ギャラリーが点在し、歩くことを楽しませる工夫がある。もう一つはノード内のスローモビリティの乗り換えである。これはホームとなる拠点をノード内に分散配置しており、目的に応じて使用できる。ジャンクションシティの住民はこれを共用しており、もちろんホームで乗り捨ても可能である。

### 人のアクティビティに合わせた

#### 都市機能の再配置

—

ジャンクションシティの人の活動領域は、立体的自然によって活性化する。自然との緊密な関わりを保ちながらノード全体に分散し、多様性が担保される。人のアクティビティはコミュニティの形成にも深く関わり、目的に応じた多様なコミュニティがノード内のいたるところで生まれる。その目的型コミュニティの形成と都市機能の一つである建築や土木構築物の配置は密接に関係しており、コミュニティとそこでの人のアクティビティのありかたがこれらの都市施設の機能と形態、配置を決定する。分散した多様なコミュニティに対応する都

市施設は、当然ノードの中に分散して配置することになる。それはノード内に密度の濃淡を生じ、自然と建築との関わりかたも変化する。例えばノードの中心部に近いところはより自然の割合が高く、風景になじむ建築がふさわしい。当然建築は分散配置となり、密度は薄い。ノードのエッジ部は低層高密度の建築とし自然はより有機的に建築とからみ、密度は濃くなる。

また、ジャンクションシティの都市・建築には次のような特徴も見られる。

①低層高密度都市

- ・接地性の高い低層建築を高密度に配置する職・住・遊混在都市
- ・自然を身近に感じ、自然と有機的にかからむ建築群
- ・コミュニティ活動の内容に合わせて柔軟に対応するフレキシブル建築

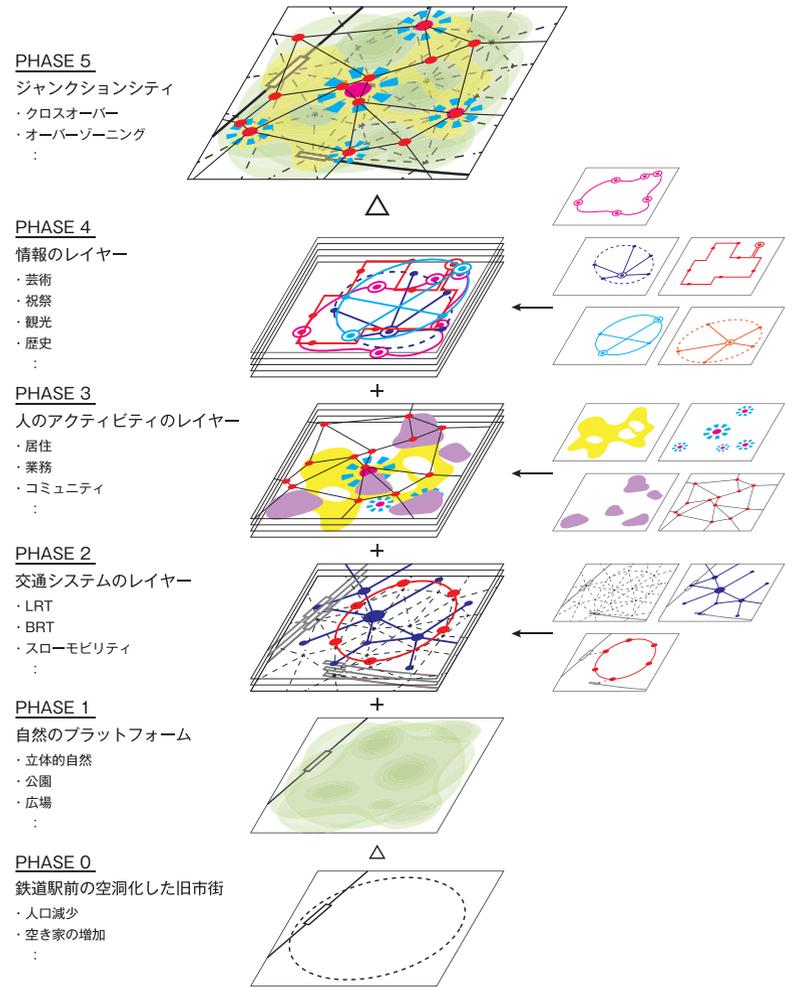
②非施設型建築と公園の建築

- ・人のアクティビティから派生して生まれる空間・建築
- ・仮設的、自然的建築
- ・公園と一体化する建築
- ・自然とつながる主張しない建築

ローカリティを発信する情報拠点＋ネットワーク

ノード内にはジャンクションシティの個性を発信する情報拠点が点在する。ここでは情報を（ローカリティ、地域性）と位置づけ、芸術、祭り、歴史、文化、教育、健康などここにしかない地域の特徴を「拠点＋ネットワーク」のノード全体で発信し、都市の個性をつくる。

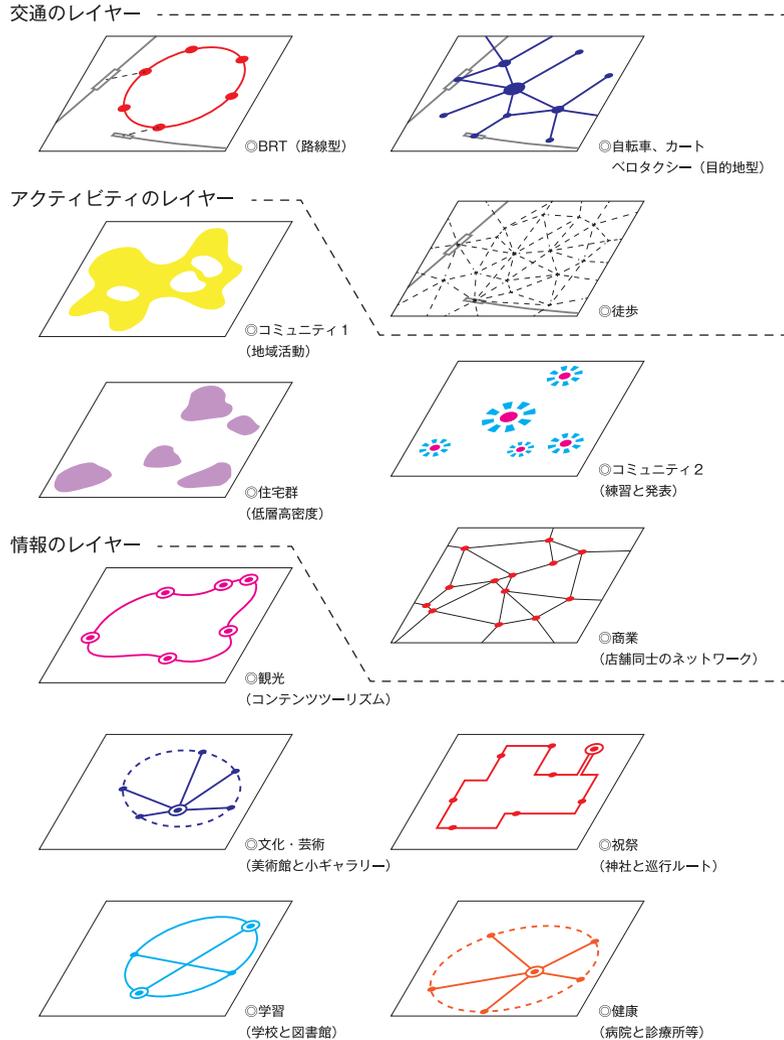
その中で観光は地域資源を発掘し、都市の魅力を引き出す最も重要な産業であり、ジャンクションシティのイメージをかたちづくとってもよい。新しいネットツールがローカリティの発信を最大限にサポートし、コンテンツ次第で世界の注目を集めることができる。グローバルな情報化社会だからこそ見えてくるローカルな情報が重要になるのだ。例えばネット情報から、日本人さえ知らない穴場スポットに外国人旅行者が詰めかけるなどの現象が国内のいたるところで起きているように、新しい情報技術は、新しいローカリティ発信のツールとして期待できる。



ネイチャーノード (1) ノードの構成要素

# ジャンクションネットワーク

## 一 成熟社会における都市間ネットワークのありかた



ネイチャーノード (2) —各レイヤー内の要素

### 従来のコンパクト+ネットワークとの違い

国が進めるコンパクト+ネットワークは中核拠点と地域拠点という主と従の関係が強く見られる。中核拠点に都市機能を集約させ、各拠点はある特定の機能に特化し、相互のネットワークで機能を補完し合うという仕組みである。これではどうしても中核拠点への一極集中が起こり、結果的に従来の都市のあり方とそれほど変化は見られないのではないかと懸念が残る。一方ジャンクションネットワークは中核と地域の主と従という関係ではなく、各拠点が互い対等な立場でネットワークされている状態である。各拠点が自立しつつもつながることで、相互補完ではなく、シナジー（相乗）効果を発揮できる都市間ネットワークシステムである。

### ジャンクションネットワークの位置付け

#### 01 自立+ネットワーク

ジャンクションシティはクロスオーバー

都市であり、住・職・遊の基本的な生活や医療・福祉などの社会保障も充実した完結する自立型都市である。同時に個々の都市は個性的な特徴と魅力を持っているため、市民の都市間移動の目的は短期的移動としての「観光」と「医療」であり、中長期的移動としての「住み替え」である。

ジャンクションシティには自分の都市に魅力を感じ、誇りを持てる人たちが住んでいるが、自分たちの都市にない魅力を持った都市への観光はより頻度を増していく。また医療については、より高度な治療を受けることができる他のジャンクションシティに通う場面はでてくるであろう。一方、自分の都市にない仕事や教育環境、継続的な医療・福祉サービスを受けるために都市間移動をする必要を感じた場合は、通勤や通学、通院などの一時的な移動ではなく、むしろ住み替えを選択する。

#### 02 ジャンクションネットワークを構築する交通手段

ジャンクション同士は従来の交通システムに加えて新交通システムであるLRTやBRTで緊結する。LRTは次世代型路面電車

と訳されるが、従来の路面電車と異なり、バリアフリーで他の交通システムとの連続性と専用の走行路を担保する輸送システムである。ジャンクションシティ内のスローモビリティとも地上レベルでスムーズに乗り換えができる。

都市と都市の「あいだ」はグリーンコリドー（緑と水の回廊）でつなぎ、その中に交通システムとインフラ機能を取り込み、緑と一体化したネットワークが完成する。

## ジャンクションシティの実現に向けて

ジャンクションシティはあくまでも日本の地方都市が目指す理想の都市であり、実現に向けてのハードルは高い。しかし、少なくともその方向性を示しておくことはできる。

ジャンクションシティをつくる骨格はネイチャーノードであり、自然とオーバーゾーニングが基本である。そうであれば、地方都市の問題である中心市街地の空洞化とスプロール化の状況をむしろ逆にとり、徐々にジャンクションシティへと変容していくことが可能ではないか。つまり、今ある空地を一つひとつ緑地化していくことから始めてはどうだろうか。半径400mのノードの範囲を仮に設定し、今後は空き家が発生する度に老朽化の度合いも考慮して、空地にして緑地化するカリノベーションで再生するかを判断する。緑地はできるだけ既存の生態系に合わせ、現存する森や川、池などの自然につながるように準備する。必要のなくなった道路も緑道にし、緑地とスローモビリティの路線の一部としてつなぐ。

リノベーションする空き家は周囲の風景になじむ有機的なデザインがなされ、

ショップやカフェ、オフィス、住宅などに利用し混在させる。自然が徐々に平面的に広がり、建築とつながり、ネットワークしてネイチャーノードの基礎をつくっていく。今ある状態からはじめられるのがオーバーゾーニングのジャンクションシティのメリットでもある。

一方、自立する地域産業の振興や地域エネルギー開発、地域資源の掘り起こし、新しいコミュニティの醸成など、対応するべき課題についても同時に取り組む必要がある。

ジャンクションシティの実現は、現行法制度の枠組みの中での解決は困難であり、大胆な政策と大幅な法制度の見直し、さらには財政上の国のバックアップも必要となるが、成熟社会にあるべき都市の一つの道標として提案したい。

（江口潔、鈴岩崇）

## 図版出典

図版は以下の資料およびウェブサイトを基に作成、引用を行った。

- P. 09・14 総務省「人口統計」および国立社会保障・人口問題研究所「将来人口推計」を基に作成
- P. 10 内閣府「平成25年版 高齢社会白書」より
- P. 11 国立社会保障・人口問題研究所  
「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」を基に作成
- P. 12 国立社会保障・人口問題研究所ウェブサイトより
- P. 13(上) 世帯構成:国勢調査資料より
- P. 13(下) 単独世帯の推移:内閣府「平成25年版 高齢社会白書」より
- P. 16 国際連合「World Happiness Report 2015」
- P. 17 二子玉川経済新聞ウェブサイトより <http://nikotama.keizai.biz/headline/photo/429/>
- P. 26 富山市資料より
- P. 27(左) 青森市資料より
- P. 27(右) Strasbourg.euウェブサイトより <http://www.en.strasbourg.eu/gallery/environment/32/>
- P. 28(左) マイバスヨーロッパウェブサイトより <http://mybus-europe.jp/mybus-jp/cityDetails.do?cityCode=BIO>
- P. 36 Go Tokyoウェブサイトより <https://www.gotokyo.org/jp/kanko/shibuya/spot/1956.htm>
- P. 37 「平成25年版 環境・循環型社会・生物多様性白書」環境省  
<https://www.env.go.jp/policy/hakusyo/h25/html/hj13010201.html>
- P. 43 森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合力ランキング2014」  
[http://www.mori-m-foundation.or.jp/gpci/pdf/GPCI2014\\_pressrelease.pdf](http://www.mori-m-foundation.or.jp/gpci/pdf/GPCI2014_pressrelease.pdf)
- P. 45(上) ミズベリングウェブサイトより <http://mizbering.jp/archives/13635>
- P. 45(下) camino0810ウェブサイトより <http://camino0810.exblog.jp/17328805/>
- P. 46 シニアのスキー野郎ウェブサイトより <http://blogs.yahoo.co.jp/kanayama5818/29467509.html>
- P. 47・49・61 国立国会図書館ウェブサイトより
- P. 48 「図で見る環境白書」環境庁 昭和57年
- P. 53(上) 川ガキウェブサイトより(撮影:村山嘉昭) <http://kawagaki.net/column.php?page=12>
- P. 59 台東区文化ガイドブックウェブサイトより  
[http://www.taito-culture.jp/customs/shitamachi/japanese/shitamachi\\_introduction\\_02.html](http://www.taito-culture.jp/customs/shitamachi/japanese/shitamachi_introduction_02.html)
- P. 60(左) 提供:中央区立京橋図書館
- P. 60(右) 富嶽三十六景(ウィキペディア)より  
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%AF%8C%E5%B6%BD%E4%B8%89%E5%8D%81%E5%85%AD%E6%99%AF>

## シーズ提案 成熟社会における 新たなコンパクトシティ構築に向けて

2015年10月1日 印刷発行

企画・編集 株式会社佐藤総合計画 新たなコンパクトシティ研究会  
大野勝、関野宏行、岡田世郎、江口潔、國廣禎男、鉾岩崇、永井豊彦、武次学、持田誠一、大村明弘、杉江智、宮本将毅、山田周平、永野敏幸、龍神勇佑、浦川史親、飯塚麻人、荻野克真、江文菁、弓崎浩一

デザイン 神子澤知弓デザイン事務所  
印刷・製本 サンプリント株式会社

発行 株式会社佐藤総合計画  
東京都墨田区横網 2-10-12  
電話 03-5611-7201  
<http://www.axscom.co.jp/>