

【2RF-1502】 エコ・リバブルシティの都市構造モデルの構築とその計画論に関する研究（H27-29 13,209千円）

研究代表者 氏原 岳人（岡山大学）

## 1. 研究実施体制

- （1）エコ・リバブルシティの都市構造モデルの構築（国立大学法人岡山大学）
- （2）エコ・リバブルシティの実現に向けた計画論の確立（国立大学法人岡山大学）

## 2. 研究開発目的

研究全体の研究構成を図1に示す。サブテーマ1では、エコ・リバブルシティの都市構造モデルを居住者のアンケート調査等に基づく実証分析によって明らかにする。具体的には、住みやすさに影響を及ぼす要因は何か、そして、それらの項目とCO<sub>2</sub>排出量との関係性を分析するとともに、地域特性によってどのように異なるのかを検証する。なお、以降の分析では、住みやすさの主因とされ環境負荷（CO<sub>2</sub>排出量）にも大きな影響を及ぼすとされた「土地利用と交通」に焦点を絞ってケーススタディを実施した。まず、公共交通や土地利用政策の先進都市であるポートランド都市圏とわが国の典型的な地方都市の岡山都市圏をケーススタディとして、土地利用・交通政策が異なることによる交通行動（公共交通に対する意識や行動パターン等々）への影響を把握する。さらに、実都市において、中心部における空間利用のされ方が変化した場合に、行動パターン等にどのような影響を及ぼすのかを岡山市の中心部を対象に検証する。

サブテーマ2では、はじめに、環境にやさしく、かつ住みやすいとされる海外事例（ポートランド市、コペンハーゲン市、ストラスブール市）の計画の変遷とその実現プロセスを現地調査等に基づき整理する。次に、ポートランド市に焦点をあてて、住民参加によるまちづくりの実態と、まちづくりを推進する上で必要不可欠な住民と行政との信頼関係について、岡山市との比較をふまえて、両都市住民へのアンケート調査等から明らかにする。さらに、これらの結果をふまえて、日本型エコ・リバブルシティ実現に向けた計画論を検討する。

## 3. 本研究により得られた主な成果

### （1）科学的意義

エコ・リバブルシティの都市構造を実現するためには、「移動（公共交通）」と「施設配置」が最も重要であることを岡山県内の居住者を対象としたアンケート調査より実証的に明らかにした。つまり、これら二要因の利便性を高めることは、“効果的”に「住みやすさ」を高め、かつ「環境低減につながる」ことを明らかにしている。これまで「環境」と「住みやすさ」を別々に検討されてきたものに対して、都市構造をベースにそれらをリンクさせて、重要な要件を抽出している点にこの研究の意義がある。なお、本研

究にて調査フィールドとした海外三都市ともに、「移動」と「施設配置」を重視した都市環境政策を実施しており、この結果と整合がとれている。

また、我われの調査・分析から、わが国の地方都市（岡山市）ではモビリティ・ディバイド（移動格差）の存在が確認されたが、公共交通や土地利用政策の先進都市であるポートランド都市圏においては確認されなかった。人々が「自由に移動できる」ことは日常生活を営む上での基本的な課題であるが、それらがエコ・リバブルシティに関連した公共交通・土地利用政策によって解消できる可能性があることを示しており、具体的な施策によって実際に効果が表れることを定量的に示している。加えて、デンマーク・コペンハーゲン市などの事例では、中心部を自動車中心から歩行者・自転車等の人中心の土地利用へと転換させる施策が実施されているが、岡山市の中心部の道路を歩行者中心の空間へ一時的に変える施策において、通常よりも公共交通での来訪が増加し、滞在時間も長くなることが確認できた。日常的に自家用車を利用して、中心部を訪れる来訪者であっても、目的地の空間利用のされ方が変われば、公共交通や自転車等へと転換される可能性が示された。今後、海外・国内問わず、車中心から人中心の空間利用へと転換を図る試みが増えると考えられるが、そのための基礎的な知見が蓄積されたとともに、それら施策の効果を定量的に示すことができた。

エコ・リバブルシティを実現するための計画の要件としては、①都市戦略の理念を市民参画や市民文化から抽出し、都市全体の方向性を明示していくこと。②公共空間の多機能性を高め、新しい価値観を創出すること。③環境、都市計画、市民生活を一体的に検討する行政内部のガバナンス体制を構築すること。④熟議の機会を政策立案に取り入れ、地域民主主義を活性化させること。⑤各都市が固有に持つまちづくりの転換点を評価すること等々を抽出しており、具体的な都市政策や環境政策につながる知見を得ている。また、ポートランド市においては、住民主体のまちづくりを支える組織として Neighborhood Association が機能しており、まちづくりに対して具体的な行動をうつすために重要な役割を担っていることを統計的に確認できた。わが国の住民参加型のまちづくりを検討する上での知見となる。

## （２）環境政策への貢献

これまでは目指すべき都市像として「エコシティ（主に環境分野）」や「リバブルシティ（主に都市計画・まちづくり分野）」など、それぞれ別々に掲げられていた。本研究では「低炭素」という環境的側面だけでなく、居住者の「住みやすさ」をも向上させる「エコ・リバブルシティ」の具体的な都市構造や計画プロセスについて明らかにしたものであり、「地球環境にやさしいことは、日々の住みやすさの向上にもつながる」という新しい環境政策につながる成果である。

#### <行政が既に活用した成果>

特に記載すべき事項はない。

#### <行政が活用することが見込まれる成果>

エコ・リバブルシティの都市構造モデルの構成要件が具体的に明示されたことによって、地方自治体などが環境行政を推進するにあたって、エコ・リバブルシティの理念を掲げ、具体的な施策に落とし込んだ検討が可能になる。なお、H28年からの岡山市の総合交通計画調査検討会において、本研究で対象としたポートランド市、コペンハーゲン市、ストラスブール市の都市構造と計画内容が事例として紹介された。また、本計画の計画理念は「人中心の交通体系を築く」とすることが決まっており、エコ・リバブルシティの計画理念とも合致する方向で計画策定が進められている。

#### 4. 委員の指摘及び提言概要

既往研究で指摘された結論と大きくは変わらない内容で、新味のある解析がもう少しほしい。どの地域調査でも高い自己評価が行われる「住みやすい」という概念について、分析の枠組みがあまりに荒く割り切られてしまっており、これを基に結論に至ることにはかなりの無理を感じる。エコ・リバブルシティの計画論の確立に関しても、実現のための抽象的な要件の整理にとどまらず、日本の都市に適用できるもっと具体的な方法論の提示まで踏み込む必要がある。

#### 5. 評点

総合評点：B