

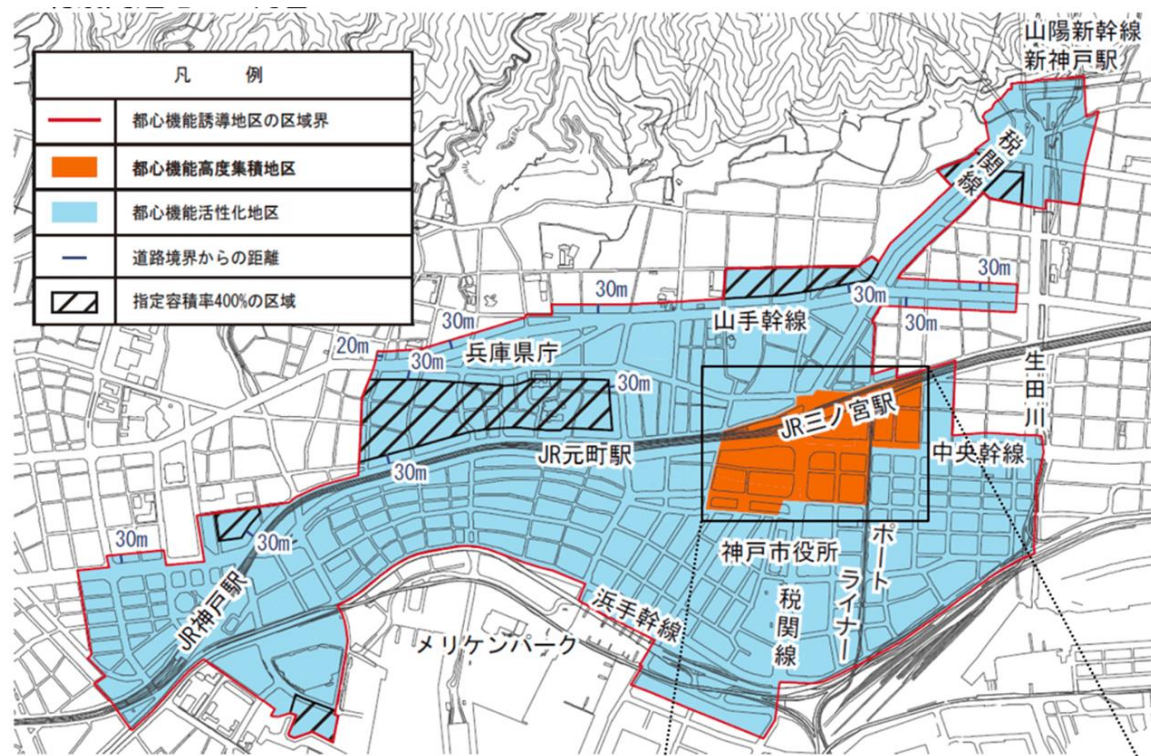
『建築とまちづくり』誌で年間テーマを縮退都市としていて、11月号で「**中心市街地**」を扱う。神戸市をおもな対象とする議論。タワマン禁止をどう評価するか。竹山清明・伴年晶・中林浩の鼎談（記録・桜井郁子）。

1960年代の都市の記憶があるものからすれば、都市の中心部は魅力的で、日常生活圏では買えないものがあり、都市型の祭があり、伝統様式の建造物を見せてくれる場所だった。

明治以前から、日本では城下町・宿場町・門前町など。工業の集積地に労働者が集まり、その生活をささえる商業地。都市の中心市街地として機能した。行政機関・銀行・企業・劇場・歓楽街などが集中し、連続した市街地が形成された。

市町村の昭和の合併(1953－1955年)では複数の町村が合併し、市町村役場のあった地区。

1960年以前の都市は、高層ビルが林立せず、自動車交通の便宜を図ることがそれほど優先されなかったため、**ヒューマンスケールの秩序**が保たれていた。



(1) 建築制限の内容

都心機能高度集積地区	住宅等*の建築を禁止
都心機能活性化地区	住宅等の用途に供する容積率の上限を400%とする ただし、敷地面積1000㎡未満はこの制限が適用除外
(例) 指定容積が 600%の場合	住宅等 400% その他機能 200%
※全体で600%まで建築可能ですが、住宅等の容積率は400%までしか建築できません。	



※詳細な区域については、都市局都市計画課に備え付けの「ゆーまっぷ」でご確認下さい。

人口問題の特集するTBSの報道番組で久元神戸市長がインタビューを受けていた。神戸市のタワマン規制が人口半減社会の解決策として取り上げられていた。タワマンは不良資産になるということ、一時的なタワマンでの人口増加は望まないということをはっきり言っており、タワマンで一時的に増えた結果、西区とか北区のような郊外部の人口は減ってしまうのを防ぎたいという。どこまで手放しに褒めていいのかわからない。

ただ、中心部には居住ではなく神戸の特長が中心部の住宅がない繁華街だと考えているのか。

竹山 中心市街地を超高層にする必要がないのです。公園都市の中心にしたらいいのです。

中林 久元神戸市長のインタビューで私が感じたのは、神戸の中心部の魅力は住宅はない方がいい、人が住むということに重点を置いてないということです。京都の景観を守る運動とは違うなど。

竹山 市長は、神戸市政は三宮以外の地域について何も言及がないのです。居留地、新開地、神戸駅など、どうすべきか、アイデアもないのだと思います。



神戸市中心部（元町駅の至近）乙仲通を見て

ジェイコブスの古典的名著『アメリカ大都市の死と生』の主張はひとことである。都心に多様性を創出せよ。第二次大戦後のニューヨークを舞台に、道路建設や再開発の計画に反対しつつ、用途混合の利点を追求した。財力に乏しいが、創造性があり、地域を活気づける店舗が新規立地しやすいようにする必要だ。「平凡で目立たない、価値の低い古い建物」がたくさん集まることの重要性を説いている。

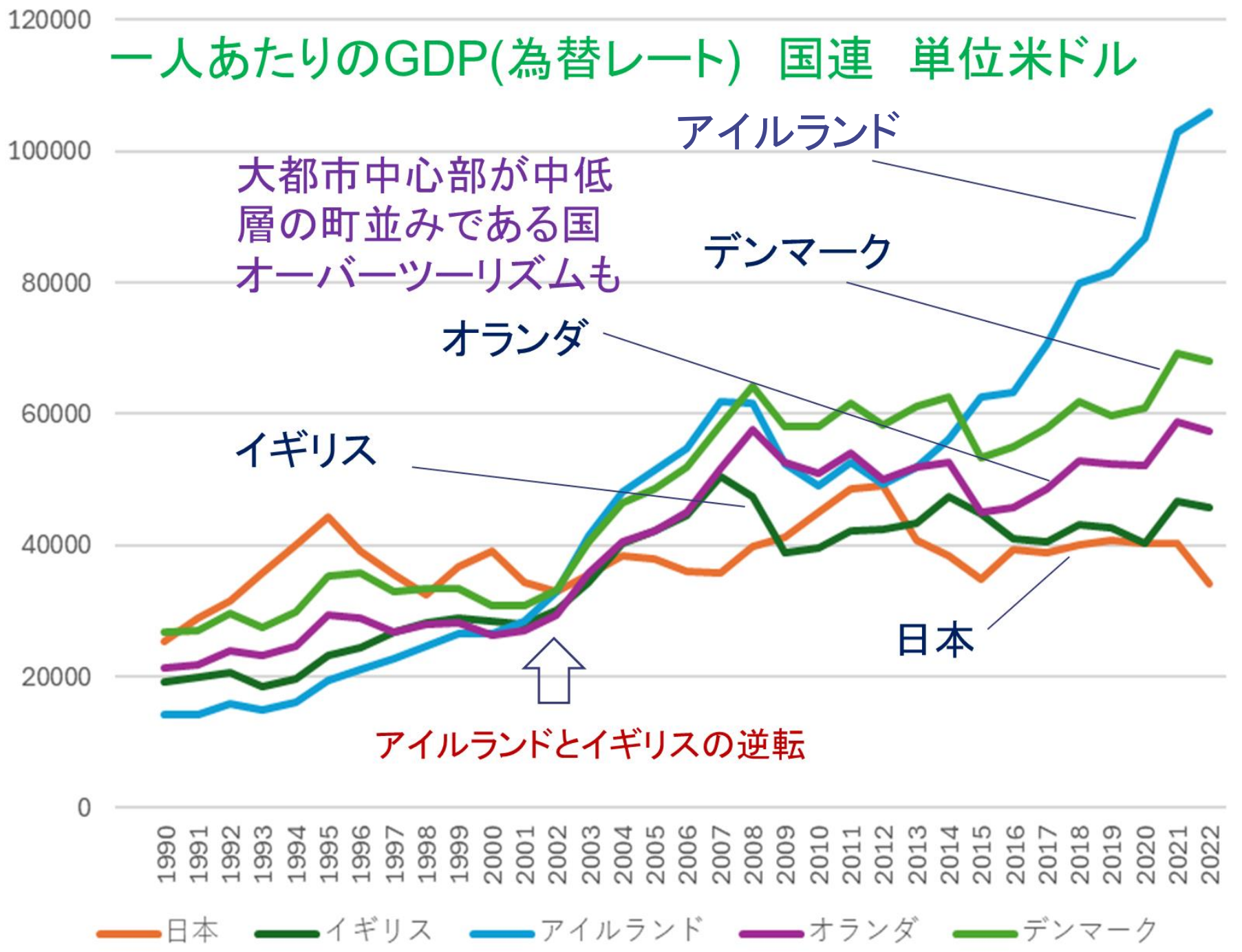
新しいアイデアは古い建築を使うしかない。

地区は、古さや条件が異なる各種の建物を混在させなくてはなりません。そこには古い建物が相当数あって、それが生み出す経済収益が異なっているようではありません。

中林浩『普通の景観・考』（西山文庫）

神戸市・乙仲通

一人あたりのGDP(為替レート) 国連 単位米ドル



ダブリン



コペンハーゲン



アムステルダム



いずれも神戸や京都の規模の首都のメインストリート

一概には言えないが、どういう問題があるか

●大都市では都心業務地域化が起こる。中小都市でも同様の現象が起こる。中心市街地の活力が低下して衰退したところが多い。中心市街地では人口減少と高齢化がすすむ。

●幹線道路やバイパス沿いへの郊外型購買施設の林立により、商業施設の閉鎖が増加し、空き店舗が目立つようになる。県都のような中都市でもひどいシャッター街。

●鉄道駅から離れていて開発から取り残されたところに、ヒューマンスケールの町が残る場合もある。居住者主導であるがゆえに闇市跡が魅力的な場所となることもある。そこで再開発が課題となると、景観問題や文化財の破壊が起こる。

◎神戸市の例は遅すぎるが都市のあり方の問題提起にはなっている。

※海外の都市でも、似た現象は起こっているが、ヨーロッパでは比較的中心市街地は安定している。

必要なこと

●立地適正化政策——コンパクトにできる保証がない、中心部の高層化のために使われている、広域的な秩序をもたらさない。

●あくまでも中心市街地が居住地として良好であることを基本に据えなければならない。商工住の混在を重視すること。集会施設はじめ公共施設があるので、老朽化していればリニューアルすることはきわめて有効だ。

●高さ規制と歩行者優先に徹するまちづくりだ。建物の高さを15mから20mに制限し、自動車交通を抑制することで、中心市街地の魅力を向上させることができる。駐車場を減らし、メインストリートを歩行者専用道にすることは、国際的にも試され済みの都市設計の手法だ。そこを公共交通が支える。路面電車LRTの導入も、周辺地域とのネットワークを形成するうえで有効だ。「小学校・商店街・公共交通」は安定した居住地の三点セットだ。

●景観整備や伝統的な町並みの保存だ。すくなくからずある文化財的価値を持つ町並みはもちろん、またそうでなくとも親しみのある中低層の建築群も見直されるべきだ。サステナブルな未来をめざすためには、部分部分のデザインをていねいに行うことも欠かせない。