

デンマーク・フィンガープラン 2007 に見る 都市の持続可能性

熊本県立大学環境共生学部 准教授 西 英子
にし えいこ

1. はじめに

デンマークは、人口約 556 万人(2011 年)、面積約 43,000k m²(九州の約 1.2 倍、グリーンランド、及びフェロー諸島を除く)の国である。1947 年策定のフィンガープラン¹⁾は、コペンハーゲン大都市圏における都市計画の雛形であり続け、2007 年に、改めて「フィンガープラン 2007²⁾」として示された。2007 年は、地方自治体再編成¹⁾が実施され、計画法(Lov om planlægning)の改正もなされている。

地方自治体再編成によって、国、5 つのレギオン、98 のコムーネ(基礎自治体)からの構成となり、コペンハーゲン大都市圏は、ヒレロオ(Hillerød)コムーネを拠点とするメトロポリタンレギオン(Region Hovedstaden)、面積 2,560k m²、人口約 160 万人である。

コペンハーゲン大都市圏は、ヨーロッパの都市間の競争のなかでも優位な位置に立っていると評価される背景に、多くの森、湖、余暇活動地域、歴史的な中心市街地の整備が生活の質の高さを生み、結果として、企業と質の高い労働力を惹きつけていることがある。

1947 年から 60 年を経たフィンガープランを改めて評価し、どのような都市ビジョンが打ち出さ

れているか、さらには、スウェーデン南部を含めたオアスン(Øresund)地域²⁾のなかでのフィンガープランの位置づけから、コペンハーゲン大都市圏が取り組む都市の持続可能性について探りたい。

2. フィンガープラン 1947 の総括と課題

1947 年に策定されたコペンハーゲン大都市圏の地域計画、フィンガープラン 1947 では、急激な人口増加をコントロールする必要があり、大都市圏の人口は段階的に増大させるよう住宅開発等が計画された。交通渋滞の問題は深刻で、コムーネ内では居住地域と工業地域の混在とスラムの問題が表面化していた。一方の近郊都市では、低密で典型的な低層の戸建て住宅が建ち並んでいるものの、働く場所や買い物の場所が十分でないという状況であった。都市の郊外への拡大によって人々の通勤時間が増大していたことから、都市自体をコンパクトに維持しながら計画的な都市開発を進めることが求められた。北部の自然豊かな地域を保全しつつ、農地が広がる西部への拡大を進めること等が強調された。

フィンガープラン 1947 では、経済、文化、産業の中心となるコペンハーゲン首都圏を手のひら、首都圏から放射状に伸びるフィンガー(指)上に鉄道を配置し、指の節にあたる部分には地方都市

¹⁾ コムーネの規模を拡大することで、医療、福祉から都市計画、環境問題に至る多くの分野における専門性の高い人材の配置と質の高いサービスを実現するため、2007 年 1 月 1 日に再編成され、271 のコムーネが 98 に、14 のアムトは廃止され 5 つのレギオンが設置された。

²⁾ コペンハーゲン大都市圏とスウェーデン南部を含む一帯の広域地域。急速な都市開発が進み、多国籍企業の進出等も見られる。

が計画された。また、フィンガー間は緑地空間として基本的に開発を規制した。各都市の自立と人々の公共交通の利用の増加、余暇地域としての緑地帯の保全が狙いとしてある³⁾

約 60 年に渡る一貫した大都市圏のフィンガープランによって、都市のアイデンティティを確立し人々を魅了してきたとも言えるが、特に 1950 年代から 60 年代にかけての急速な都市化と産業の進展のなかで、郊外における住宅開発と自動車利用の増加等による交通渋滞は解決すべき問題であった。その時々課題に各コムーネは対処しつつも十分ではなかった。

コペンハーゲン・コムーネでは、1954 年から 1998 年の間に 19%の自然や農用地が減少したと報告されている⁴⁾。国やコムーネが、人々の余暇活動施設として緑のくさび部においてスポーツ施設やゴルフコース等の開発を目的としたことがひとつの原因にある。

3. フィンガープラン 2007

(1) 4 地域の区分

2007 年計画法 (図-1) では、コペンハーゲン大都市圏の計画は、フィンガープラン 2007 (以下、FP2007) に沿って実施され、駅周辺整備による公共交通利用の促進と、環境問題への配慮が強調されている。大都市圏は大きく 4 つの地域(中心都市地域、中心都市周辺地域、緑のくさび地域、その他の地域)に分けられた (図-2)。

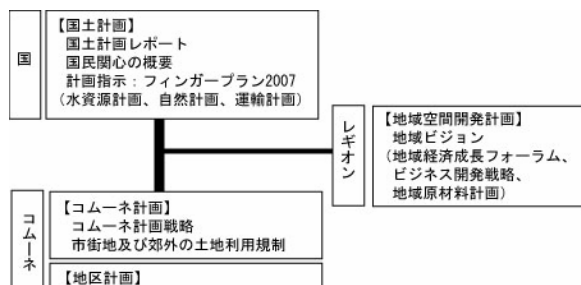


図-1 2007 年計画法の概要 (Danish Ministry of the Environment, “Spatial Planning in Denmark”, 2007 より作成)

(2) FP2007 の目的

FP2007 では、適切かつ多様な産業配置や住宅建設、既存の市街地の近代化または再開発、市街地のスプロールを回避することによって大都市中心部、大都市近郊および都市フィンガーのその他の地域が地域発展の恩恵を得ること、施設等の適切な配置によって道路網の更なる渋滞の回避および公共の交通手段と自転車利用の増加をもたらすこと、広域的には、オアスン地域統合化がさらに発展しうること、都市と自然を明確に区別し、自然景観の質をさらに向上させることである。

FP2007 では、これまでの計画とは異なり、具体的な地域の具体計画を描いてはおらず、コムーネに自由裁量を与えた。地域の都市開発と都市再開発は、国とコムーネの対話を重視し、首都圏の全体的な開発を確実に実施していくこととした。

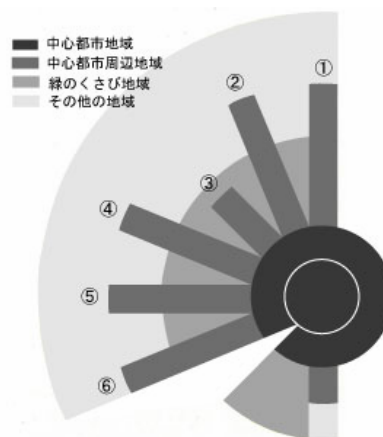


図-2 コペンハーゲン大都市圏内の 4 地域区分 (引用文献 2) より作成) (図中①～⑥は 3(3)における番号と一致)

(3) フィンガー街構造

コペンハーゲン中心部からフィンガー上に伸びる各放射状の鉄道交通網は、5 つの小都市、クア(Køge)、ロスキレ(Roskilde)、フレデリクスンド(Frederikssund)、ヒレロオ(Hillerød)、ヘルシングアー(Helsingør)に向って伸びている (図-3)。また、各フィンガー間をつなぐ環状の交通網は、主にバスが担っている。FP2007 における各フィンガー上の開発計画、可能性の位置づけについて以下に概観する。



図-3 フィンガー街構造 (Køreplan, DSBより作成)

① ヘルシンガー(Helsingør) フィンガー

コペンハーゲン中心部から北部に向かうこのフィンガー上は新しい開発を行う可能性は限られており、既存の都市再開発計画に基づき実施するものである。各駅周辺の産業立地についての可能性も低い。

② ヒレロオ(Hillerød) フィンガー

コペンハーゲン近郊のリュンビュ(Lyngby)駅周辺は、大都市圏周辺地域において最も利用度の高い駅のひとつであり、駅周辺には商店、オフィスビルが混在している。すでに十分な集積があるためより大きな開発可能性は低い。その他の駅周辺では、ヒレロオ駅周辺に専門学校の誘致をはじめとした大規模な再開発計画がある⁵⁾。

③ ファラム(Farum) フィンガー

駅周辺の開発可能性は低いものの、駅から離れた地区では一部地域において住宅建設の可能性がある。

④ フレデリクスン(Frederikssunds) フィンガー

最大の都市開発の可能性を秘めたフィンガーである。特にキルデール(Kildedal)駅、ガメル・トフトゴー(Gl. Toftegård)駅周辺開発は重要視されている。駅周辺における住宅開発とあわせて、駅から離れた地域におけるオフィスも重要視されている。環境省では、バレラップ(Ballerup)・コム

ーネ、イーデール(Egedal)・コムーネ、フレデリクスン・コムーネからの要望により大規模な地域開発の可能性について対話プロジェクトを開始している。

⑤ ロスキレ(Roskilde) フィンガー

ロスキレ・コムーネにはロスキレ大学が立地し、今後も引き続き住宅、産業、オフィス等の開発可能性が高い。総合的に見ても、このフィンガーは、産業、住宅開発ともに大規模開発の可能性が高い。5.で詳述するグルストラップ・コムーネをはじめ各コムーネは、新しいコムーネ計画において、環境省と議論、調査を踏まえ、駅周辺地域の新たな住宅、オフィス等の開発を検討している。ブロンビュウスタ(Brønbyøster)駅とグルストラップ駅の間に新駅を開発する計画もある。

⑥ クア(Køge) フィンガー

上述のロスキレフィンガーと同様に開発可能性が高い地域であり、フィンガー全体で約4,000軒の住宅の建設が見積もられている。特に交通利便性の高いフンディ(Hundige)駅周辺の開発可能性が高い。

4. 駅周辺開発とコンパクトシティ

(1) 駅周辺 600m への集約

デンマーク国内の公共交通整備はかなり充実しているものの、首都圏の交通渋滞の問題について、政府は、駅周辺に必要施設が立地すれば公共輸送サービスの利用客が増加し、道路交通網における渋滞、特にラッシュ時には渋滞が減少するとし、FP2007において、駅を中心に半径600m以内の距離に建物を集中していくことを打ち出した。また、

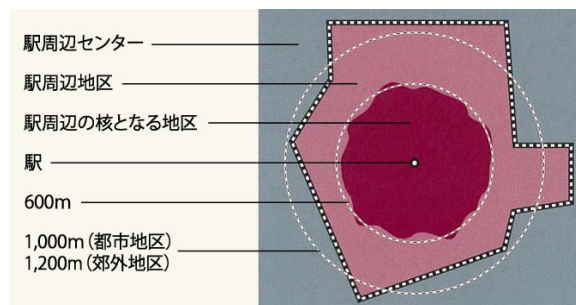


図-4 FP2007における駅周辺開発計画 (引用文献2)より作成)

環境に配慮した施設配置の重要性から、駅周辺には大型オフィスビルや商業施設等を配置し、住宅は駅から離れた位置に建設するよう促した(図-4)。

駅周辺に都市機能を集積させ、人々の生活の質を維持し、環境を考慮することで、無秩序な都市開発を制限し、コンパクトなまちを形成することを目指した。一人ひとりが最適な移動手段を自由に選択でき、自動車を所有していない人に対しては、必要な移動可能性が提供され、自動車利用者に対しては代替の交通手段が提供される。

駅周辺の開発に関しては、首都圏地域計画 1989 に導入されて以来、地域計画に含まれてきたものの、駅周辺をオフィスビルや商業集積の場とした開発は実際にはほとんどなされていなかったことから FP2007 で再度示された。実際に各コムーネにおいて、駅周辺の開発計画が示されている。また、フィンガー間の緑のくさび地域での開発の規制は今回の計画でも強調されている。緑地、自然景観、文化景観等の整備はコムーネが中心となって進めるべき課題であり、コムーネ間の協力体制のもと、これまで以上に各コムーネの責任が問われている。

(2) アメーバ区分

しかし、各コムーネの駅周辺の開発計画は、コムーネによって人口規模等、様々な違いがあることから一律に 600m と決めるわけにはいかない。そこで、2004 年に「アメーバ区分」と呼ばれる原則を用いている。コムーネに駅周辺地域の境界線をより自在に区分する選択肢を与え、地域内の統一感、道路および交通インフラに調和させるようにしたものである。首都圏(手のひら)では駅周辺として 1,000m、首都圏外延の都市フィンガーの都市では、1,200mの円周を駅周辺地域として区分するという柔軟性を持たせた「アメーバ区分」を採用している。

環境省は、コムーネがどのように駅周辺地域を区分し、どのような基準を採用したのかを調査した。その結果、コムーネによっては、駅周辺 600m における適切な施設配置によっても意図的な交通効果が見込めない地域があるとし、駅から

1,500-2,000mの場所を周辺とし計画されている。

駅周辺開発計画の柔軟性を保ちつつも、1,500㎡以上のオフィスビルは、必ず駅周辺 600m の核となる地域に位置させ、駅から 600m までの徒歩圏を基本としている。コムーネが例外的に駅から 600m の徒歩圏である駅周辺区分より外に 1,500㎡を肥える延べ床面積を持つオフィスビルの建設を望む場合、コムーネは、公共交通機関の利用を促進するための取り組むかについて説明しなければならない。例えば、駅とオフィスの間を往復するダイレクト輸送サービスや自転車奨励制度や、駐車場の数を制限するといった取り組みがあげられる。

5. グロストラップ・コムーネにおける FP2007 の適用と空間計画

(1) コムーネの概要⁶⁾

コペンハーゲン・コムーネから西に約 10km、普通電車で 20 分程の距離にあり、面積 1,331ha、人口 20,642(2008 年 1 月現在)である。2007 年の自治体再編生時には、周辺コムーネと合併を選択せず、自治体再編生後は、面積は国内で 4 番目に小さく、人口規模は 8 番目に小さなコムーネとなった。人口構成は、25~59 歳が最も多く約 9,800 人で半数を占めている。次の 10 年には 67 歳以上の高齢者の増加、及び 25~39 歳の世代の減少が予想されている。

2008 年度の予算 17 億 8150 万デンマーク・クローナ(1dkk:約 20 円)であり、一人当たりの総支出

表-1 コムーネにおける産業別従事者数
(コムーネ資料より作成)

産業別従事者	(人)	(%)
商業、サービス業	2,423	22.6
金融	2,054	19.2
福祉	1,111	10.4
工業	961	8.9
交通	873	8.2
建設	746	7
医療	711	6.6
行政	630	5.9
リノベーション	567	5.3
教育	554	5.2
エネルギー、水道事業	50	0.5
農業	22	0.2
合計	10,702	100

の内訳は、社会政策・雇用に45%、教育・文化に15%となっている。

産業別従事者では、商業・サービス業が最も多く22.6%、次いで金融19.2%、福祉10.4%である³ (表-1)。

コムーネは、その有利な立地条件や道路、鉄道のネットワーク等交通網が十分に整備されており、様々な地域からのアクセスが良く、そのためデンマークでも高い雇用を確保し多くの企業が進出している。それに合わせてコムーネでは、質の高い住宅建設を目指し、働く世代の定住に努めている。

またコムーネが最も重視しているのは文化政策である。コムーネの土地の41%が、スイミングプールやサッカースタジアム、テニスコート等のスポーツ施設、その他様々な文化、レクリエーション地域に当てられている。「近年の課題は、移民、難民を含め教育水準が低い住民への教育問題と健康を害する人々への対策がある⁴。」

主な企業のうち、コムーネ外に本社を持つ主要企業を見ると、金融、IT 関連が目立つ (表-2)。また、コムーネ内に本社を持つものは、交通、酒飲料、化粧品等の企業がある⁵ (表-3)。企業の多くは中小零細企業であり、約70%が10人以下の従業員から構成される。一方で、従業員100人を超える企業の割合も高く、約3%存在する(国内では100人規模の企業は1.2%)。また、コムーネの人口の約半数が働く世代であり、そのうちの3割はコムーネ内で、残りがコムーネ外に通勤している。また、コムーネ外からの通勤者を見てみると、コペンハーゲン・コムーネやフレデリクスベア・コムーネを含むコペンハーゲンより西側に位置するコムーネからが主で半数を占める⁶。

³ グロストラップ・コムーネ資料、”Erhvervspolitik Nøgletal om Glostrup”による

⁴ グロストラップ・コムーネ、環境技術課 Anja Kraag 氏へのインタビュー

⁵ グロストラップ・コムーネ資料、”Prioritetsrækkefølgen er baseret på indtægter for indkomståret 2006”による

⁶ グロストラップ・コムーネ、環境技術課 Anja Kraag 氏へのインタビュー、および、注(3)の資料による

表-2 コムーネ外に本社を持つ主要企業(コムーネ資料より作成)

業種	企業名	本社
1 金融	Danske Bank	コペンハーゲン
2 金融	Realkredit Danmark	コペンハーゲン
3 IT	IBM Service Delivery Center DK	リユンビュ・ターベック
4 金融	Nordea Bank	コペンハーゲン
5 金融	Arbejdernes Landsbank	コペンハーゲン
6 建設・製	Sanistål A/S	オールボー
7 自動車	Semler Holdings A/S	ブロンビュ
8 金融	Roskilde Bank	ロスキレ
9 木材	Danske Træløst	コペンハーゲン
10 金融	Jyske Bank A/S	シルケボー

表-3 コムーネ内に本社を持つ主要企業(コムーネ資料より作成)

業種	企業名
1 交通	HCS A/S Transport&Spedition
2 酒飲料	Pernod Richard Denmark
3 化粧品	L'Oreal Danmark A/S
4 金融	Investeringsselskabet af...
5 自動車	Iveco Danmark A/S
6 家電	Miele A/S
7 医薬品	Wyeth Danmark
8 金融	Ikano Finans
9 金融	Røsler Holdings A/S
10 工業製品	Indutrade A/S
11 人材派遣	Initus A/S
12 食品	Metro Danmark Holding A/S
13 金融	Laguna Classic Invest ApS
14 毛皮製品	Dansk Pelsdyravlforening



写真-1 グロストラップ駅

(2) FP2007 をめぐるコムーネ間協議と住民議論

グロストラップ・コムーネでは周辺コムーネと合併していないが、周辺コムーネとの協力は必要不可欠である。自治体再編成の動きがあるなか、コムーネ長が呼びかけで、2006年から周辺の6コムーネ(アルバーツルンド Albertslund、ブロンビュ Brøndby、ヴィドウア Hvidovre、ホヤ・タース

トラップ Høje-Taastrup、イスホイ Ishøj、バレンベック Vallensbæk) が集まり、月 2 回程、“Vestegnssamarbejdet”(西部地区委員会)と呼ばれる会議が開かれている。さらに、分科会の位置づけとして、各コムーネの各関連課が集まり議論を重ねている。例えば、都市計画に関連する部署では、“Planforum”と呼ばれる会議が開かれている。当初は周辺コムーネと合併の有無を議論する場も必要であったために設けられたものであるが、2007 年以降も、周辺コムーネとの協力、協議は様々な政策において必要不可欠であるため開かれている。コムーネ長同士は、年に 2~4 回の議論を行っている。

FP2007 には、駅周辺を中心とした都市計画や交通計画に関して新たな開発計画があるため、コムーネは住民に様々な広報手段を通して広く周知してきた。「しかし、FP2007 のような広範な計画には一般に住民の関心は高くないため、自宅周辺の変化や個別事業で関わりが出てくる場合に、関心が集まり議論を重ねるようにしている。まち並みや景観については自らのこととして捉え、非常に関心が高く意見が多数集まっている⁷⁾。」

6. オアスン地域のなかの FP~ループシティ計画

(1) オアスン地域の概要

オアスン (Øresund) 地域とは、スウェーデン南部のスコネ地方 (Skåne) とコペンハーゲン大都市圏を含むシェラン島 (Sjælland) の広域都市圏を指す (図-5)。スウェーデン側 11,369k m²、デンマーク側 9,834k m² の合計 21,203k m² であり、約 370 万人が居住する。主要都市では、デンマーク側は、コペンハーゲン・コムーネ (人口約 51 万人)、フレデリクスベア (Frederiksberg)・コムーネ (人口約 9 万 3 千人)、ロスキレ (Roskilde)・コムーネ (人口約 8 万 1 千人)、スウェーデン側は、マルモ (Malmö)・コムーネ (人口約 28 万 1 千人)、ヘルシンボリ (Helsingborg)・コムーネ (人口約 12

万 5 千人)、ルンド (Lund)・コムーネ (人口約 10 万 5 千人) である。オアスン地域全体には、デンマーク側に 46 のコムーネ、スウェーデン側に 33 のコムーネが位置している⁷⁾。

デンマークとスウェーデンは、16km のオアスン海峡橋で結ばれ、観光客ばかりでなく、日常的に多数の通勤、通学者が利用している。また、デンマークのヘルシンガー (Helsingør)・コムーネとスウェーデンのヘルシンボリ・コムーネは、船で往来が可能である。こちらも、日常的に人々が行き来している。特に、酒飲料の購入や医療受診、雇用の場、機会を得るために、往来は増加している。

特に、近年では、コペンハーゲン南部のアマ地域 (Amager) には、地下鉄 (メトロ) が空港まで延長されるにともない、アマ地域には、商業施設、大規模な集合住宅建設が相次いでいる (写真)。



図-5 オアスン地域 (引用文献 7) より抜粋)



写真-2 メトロ沿線に建設が続く集合住宅

⁷⁾ グロストラップ・コムーネ、環境技術課 Anja Kraag 氏へのインタビュー



写真-3 コペンハーゲン南部、アマ地区の大規模集合住宅

(2) ループシティ計画⁸

2010年2月、リアルダニア財団(Realdania Foundation)、10のムーネ、コペンハーゲン大都市圏(GCR: Greater Copenhagen Region)、環境省都市交通局、交通省は、コペンハーゲン大都市圏を取り囲むリング状の公共交通計画(LR: Light Rail 建設計画)に合意した。これは、ループシティと呼ばれ、フィンガー間を放射状に囲むように走るLR建設である。ループシティは、オアスン地域のなかに明確に位置づけられ、これまでのフィンガープランに新たに追加された形である(図-6)。

ループシティ計画自体は、これまでのフィンガープランの議論をもとにしたものであり、長年の議論でもあったリングスリー(Ring 3)の可能性として提示されている。

LR建設予定地は、既存のバス路線を利用するものであり、各10ムーネの主要施設周辺に駅を配置予定である。例えば、北部のリュンビュ・ターベック(Lyngby-Taarbæk)・ムーネには、デンマーク工科大学(DTU)、ヘーレウ(Herlev)・ムーネには、ヘーレウ病院、アルバーツルンド(Albertslund)・ムーネには、大規模工業団地、ブロンビュ(Brøndby)・ムーネには、サッカースタジアム等がある(図-7)。

LR建設は、単に、コペンハーゲン大都市圏の交

通手段としてばかりでなく、スウェーデン南部一帯のオアスン地域との連携強化となることが期待されている。コペンハーゲン都市周辺、およびスウェーデン南部のオアスン地域一体の、総長170kmを最速40分で結ぼうとするものである。



図-6 オアスン地域におけるFP(引用文献9)より抜粋

コペンハーゲン大都市圏の持続可能性は、周辺郊外都市をどのようにつくっていくか、が重要なカギであり、ループシティ計画は、10のムーネが今後の都市計画、都市開発を見直し、考えるきっかけになり、同時に、コペンハーゲン大都市圏全体としての新しい開発概要を提示することになると位置づけられている。

ループシティ計画は、長年のフィンガープランの議論を基礎としながら、幅広い内容と長期計画のなかで都市ビジョンをつくり、また再考できるかの大きな課題を抱えている。つまり、10のムーネは、それぞれ、人口規模、財政状況に差があり、それぞれが合意に至るためには度重なる議論が必要である。おおよそ、北部より、南部の方が多くの事情、例えば、人口規模、財政事情等において困難を抱えている。ループシティ計画が出される以前は、ムーネ間の境界領域についての議論をすることはほぼなかったものの、10のムーネが連携しなければならないこの計画において、ムーネ境界領域についての議論が始まったことは評価されている。もちろん、各ムーネ事情は複雑であるため、大枠合意であっても詳細な議論

⁸ ループシティ計画プロジェクトリーダー、Marianne Bendixen氏へのインタビュー

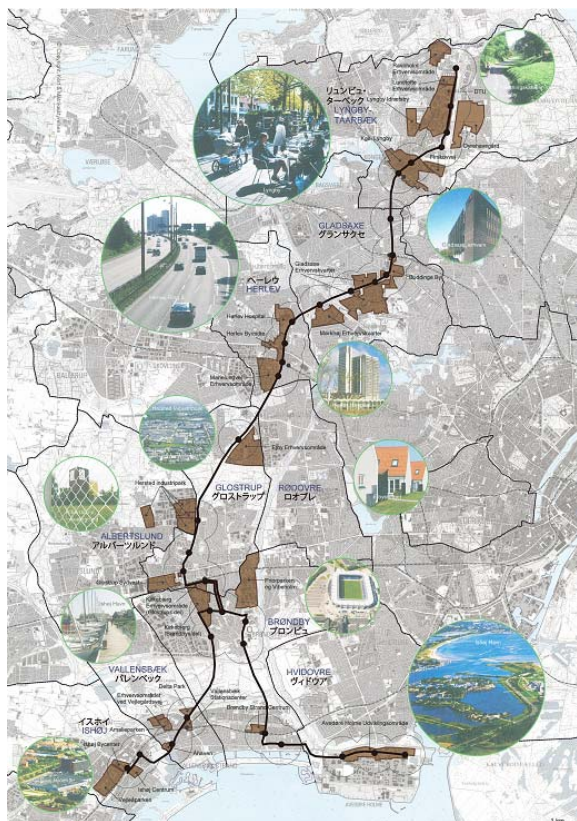


図-7 10 コムーネをつなぐLR 建設計画 (“Byvision Ringbyen, Status og perspektiver 2010”, Ringbyen より作成)

になると調整は容易ではなく、繰り返しの議論を要している。

様々な事情を考慮しても、ループシティ計画自体が、ダイアログ・プロジェクト (dialog project: 対話事業) であることに違いなく、計画の初期段階は政治的な議論が先行された。予算配分は、国が 40%、コペンハーゲン大都市圏 (レギオン) が 26%、10 のコムーネが 34% となっている。2009 年にスタートし、2020 年に完了予定である。

10 の各コムーネの予算配分は、人口規模や駅の数、新たな開発地区の状況によって決定される。また、2011 年 9 月の総選挙で勝利した中道左派勢力を束ねる社会民主党は、「(渋滞緩和のための) コペンハーゲン・コムーネ中心部への車の乗り入れ料金を徴収し、その徴収分をループシティ計画に当ててはどうか」と意見を出している⁹。

⁹ ループシティ計画プロジェクトリーダー、Marianne

ループシティ計画の狙いは、人々の移動をより効率的にすること、地域全体の発展、つまり、各コムーネ内ばかりでなく、隣接するコムーネ間、またスウェーデン南部を含むオアスン地域の発展であるが、そのなかで、特に、フィンガープラン 1947 以来の新たな 10 の挑戦として掲げている。①移動性、②エネルギー、③廃棄物、④水資源、⑤地球温暖化、⑥生物多様性、⑦産業化、⑧健康、⑨食、⑩移住、である。石油資源の枯渇、電気自動車の必要性、廃棄物の増加とリサイクル率の低迷、世界規模で水資源利用が増加していること、都市計画に人々の健康を増進させるための仕組み (徒歩、自転車利用等) を導入すること、世界的な主要先進国の少子高齢社会を踏まえて若い人材を南米や南アフリカ等から雇用を促進し移住をもらうこと等が記されている⁸⁾。

7. おわりに

(1) コムーネ間の協議体制とその推進

コペンハーゲンは豊かな自然、余暇地域、余暇活動地域、歴史的な中心市街地の整備が生活の質の高さとして評価され、人々を魅了してきたが、950 年代から 60 年代にかけての急速な都市化と産業の進展のなかで、自動車利用が増加し、交通渋滞は大きな課題であった。コペンハーゲン・コムーネや、緑のくさび部の農地では、農地の減少が報告されており、これは、コムーネ内での都市計画議論ばかりでなく、コムーネ間の議論、コムーネとコムーネの境界領域における都市計画のあり方の課題を指している。FP2007 では、包括的な地域開発のためのコムーネ間の協力、調整の必要性が強調されている。コムーネ間の協議の例としては、グロストラップ・コムーネを含むコペンハーゲン・コムーネの西部にあたる地域では、コムーネ長同士の議論の場や、各課の代表の議論がなされている。また、ループシティ計画では 10 のコムーネによる「対話事業」であり、各コムーネ事情は大きく異なるために、議論、調整が難しいなか、

Bendixen 氏へのインタビュー

コペンハーゲン大都市圏、さらにはオアスン地域全体のなかでの都市のあり方の議論が始まっている。

(2) 集約型都市の形成

FP2007 では、長年の検討事項であった交通渋滞の緩和や公共交通の更なる促進のため、駅を中心とした半径 600m の開発を打ち出した。それは、環境への配慮であり、同時に、生活の質の向上に貢献するものである。自転車利用の促進も今までと変わらず重要な施策である (写真)。

一方、各コムーネの駅周辺環境は多様であるため、環境省は、駅周辺 600m の考えを打ち出しながらも、各コムーネに独自の都市計画の裁量権 (アメーバ区分) を与え、各コムーネは実情に応じて FP2007 の理念に基づき、それぞれ解釈している。

地方自治体再編成によってコムーネの平均人口は 2 万人から 5.5 万人に拡大したものの、依然として中小規模のコムーネが大半である。中小規模コムーネが活力を失わないためのひとつに、雇用の確保が重要である。コペンハーゲン大都市圏のいずれのコムーネも鉄道駅があり (最北の 2 コムーネは私鉄)、駅を中心とした生活圏の構想が今後、進んでいくと考えられる。



写真-4 コペンハーゲン中心部、ノアブロ駅の駐輪

(3) オアスン地域におけるコペンハーゲン大都市圏

フィンガープラン 2007 の冒頭で、2007 年当時の環境大臣コニー・ヘデゴー氏は、「政府の望みは活力ある首都をつくることである」と述べたが、

小国デンマークがスウェーデン南部一帯地域 (オアスン地域) ばかりでなく、ヨーロッパのなかでも確かな都市活力を保持していくためには、中小規模のコムーネの活力こそが重要なカギとなる。コペンハーゲン・コムーネ中心部に過度に産業、文化、経済が集中することなく、各コムーネの歴史、文化、風土、暮らしに合わせて、生活空間を創造している。暮らしやすさ、つまり、環境に配慮した、食や健康、多国籍の移住を含めた、長期的将来構想が重要である。そのことをフィンガープラン 2007 に合わせてループシティ計画で挑戦している。都市の持続可能性はデンマークの最重要テーマであり、フィンガープラン、及びループシティ計画において、「2047 年」に焦点を当てた今後の行方を見ていきたい。

【引用文献】

- 1) “Skitseforslag til EGN SPLAN for STORKØBENHAVN”, Dansk Byplanlaboratorium, 1993
- 2) Miljøministeriet, “Forslag til Fingerplan 2007, Landsplandirektive for hovedstadsområdet planlægning”, 2007”
- 3) 西英子、「コペンハーゲン都市圏の計画理念と都市成長戦略に関する研究」、日本建築学会計画系論文集、第 575 号、pp109-115、2004 年
- 4) EEA (2002): Towards an urban atlas - Assessment of spatial data on 25 European cities and urban areas. Environmental issue report no. 30. EEA, Copenhagen
- 5) ”HILLERØD STATIONSZONE”, Hillerød Kommune, August 2008
- 6) “Glostrup i tal 2008”, Glostrup Kommune, 2008
- 7) “TendensØresund 2008”, www.tendensoresund.org
- 8) “LOOP CITY, RINGBYEN”