

バンクーバー都市圏における郊外タウンセンターの開発

——リバブルな市街地再整備の成果として——

山下博樹*

I. はじめに

21世紀のまちづくりは、既存の都市をいかに持続可能で安全・快適な都市に変革させるかということ課題にしていることは、欧米をはじめ多くで新しい都市論が論じられていることから疑いが無い。「コンパクト・シティ Compact City」¹⁾ や「リージョナル・シティ Regional City」²⁾、あるいは「スマートグロース Smart Growth」³⁾ は主に都市の形態や機能、あるいはその手法などの特性から提案された、これからの都市のあり方である。そうしたなかで、「リバブル・シティ Livable City」は1970年代に伝統と環境を重んじる都市のあり方として提唱された⁴⁾。また近年ではとりわけ持続可能な都市のあり方と関連して、その「住み良さ Livability」が教育、文化、経済、社会基盤、治安、気候などの多様な「生活の質 Quality of Life」に求められ、再び注目されつつある⁵⁾ 都市概念である。しかしながら、リバブル・シティは住み良さの評価という点で主観的な部分を多分に含んでいるために、その概念規定は容易でなく、その解釈にも幅がある。これは、住み良さの評価基準を何に重点を置くのか、あるいはある社会階層の人々にとっては快適な環境でも、

他の人々にとってはそうではないケースも考えられるからである。

そこで、本研究ではそうした総合的な住み良さの評価については、定期的にリバブル・シティ・ランキングを発表している英国のエコノミスト・インテリジェンス・ユニット(EIU)と米国のマーサー人材資源コンサルティングの調査に譲るが、本研究の対象であるバンクーバーはこれらの近年の評価で常に上位にランクされている⁶⁾。リバブル・シティにむけたバンクーバーでの取り組みは、その都市圏を対象とした広域的かつ総合的なものであるが、本研究ではそのうち最も特徴的であると思われる「郊外タウンセンターの整備」に焦点をしばって論じることとした。そして、リバブル・シティとしての評価が高いバンクーバーでどのような取り組みが行われ、その結果都市圏郊外のタウンセンターがどのような空間構造を形成しているのかという点を明らかにした。リバブル・シティを評価するための多様な指標の中からとりわけ空間構造に着目したのは、主観的な部分を排除し、また都市地理学的なアプローチが可能であることに加え、疲弊した多くのわが国の都市への応用を視野に入れているためであり、本研究をその端緒としたい。

* 鳥取大学地域学部

II. バンクーバーにおける都市圏整備政策の概要

1. GVRD と“Livable Region Strategic Plan”

バンクーバーの住み良いまちづくりの取り組み⁷⁾は、バンクーバー市を中心とした都市圏全体で行われている。それを推進するバンクーバー都市圏の広域行政体である“Greater Vancouver Regional District”（以下、GVRD）の基本的な役割は、都市圏全体の地域計画、水、下水、排水、住宅、交通、大気環境の保全、公園などに関する資源とサービスの管理である。GVRDの組織としての特徴や課題については、生田（1999）⁸⁾が詳細に論じている。ここでは、今日のバンクーバーの都市圏形成に重要な役割を果たしている、GVRDが1996年に策定した“Livable Region Strategic Plan”⁹⁾の特徴を整理したい。ここで取り上げる“Livable Region Strategic Plan”は、バンクーバー都市圏を構成する21の自治体とブリティッシュ・コロンビア大学保有地などの組織化されていない任意地区Aの総合計画として位置づけられ、各自治体の個々の地区開発の際のマスタープランとなっている。この計画の主要な目標は、①緑地帯の保全、②完結したコミュニティの形成、③コンパクトな都市圏形成、および④交通手段選択肢の増加である。これはモータリゼーションの進展によって深刻化した大気汚染と郊外でのスプロールに対する対策として、多機能で利便性の高い都心と郊外タウンセンターを中心にコンパクトな都市圏を形成しつつ、さらにそれらの中心地を公共交通によって有機的に結ぶことにより、自動車移動の機会減少と移動距離の縮小およびスプロールの抑制を

図っている。

バンクーバー都市圏は、フレーザー渓谷のメインランド低地の一部に広がるが、北部はカナディアン・ロッキーに連なる傾斜地、フレーザー川の河口部は軟弱な地盤となっているため、市街地開発には不適な地域となっている。GVRDは、こうした地域を除き、公共交通で結ぶことが可能な9つの自治体にまたがる地域を、成長集中地区に指定し成長管理を進めている。都市圏の公共交通の中核として機能しているのが、1986年のバンクーバー万国博覧会のために整備されたスカイトレインである¹⁰⁾。スカイトレインは、都市圏の都心と郊外各地を結ぶ公共交通の骨格をなし、現在では平日で平均約22万人の利用がある。そのスカイトレインの各駅は、バスの運行距離を短縮化を意図して、周辺住宅地と結ぶバス・ルートの結節点としても機能している。

2. “Livable Region Strategic Plan”以前の広域計画

“Livable Region Strategic Plan”の計画策定までには、それまでの約30年間の継続した広域計画策定の取り組みがあった。GVRD（2005）¹¹⁾によれば、それはブリティッシュ・コロンビア州政府によって1949年に設立されたメインランド低地広域計画委員会が、「緑のなかの都市群」をコンセプトに1966年に策定した“Official Regional Plan”に始まる。この計画の目的は農地の保全と氾濫原での開発防止、さらにフレーザー渓谷でのコンパクトな市街地開発であった。

州政府は、州内に29の広域行政体の設立を1965年に決定したが、GVRDはバンクーバー都市圏での上記の計画作成とサービス提供をその役割として1967年に設立された。GVRD

は、メインランド低地広域計画委員会から計画作成の権限とこれまでの計画を受け継いだ。1970年代初めにはバンクーバー都市圏単独で広範囲にわたる革新的で公的な協議が行われ、1975年に新しい広域計画“The Livable Region Plan”¹²⁾が策定された。ここではオープンスペースの保全や住みよさを目標に、都市の成長管理の手法を採用して、①雇用と人口成長のバランス、②広域型郊外タウンセンター（Regional Town Centre）の形成、③公共交通を基盤とした交通システム、を成長管理の主要な課題とした。その後、1980年にはこれら2つのプランを結びつけた“Official Regional Plan”が、州政府とメインランド低地の4つの広域行政体によって作成された。しかし、1980年代の初めに、計画における農地と広域的な交通計画に関して広域行政体と州政府の間の意見の相違が生じた。その結果、1983年には広域行政体の広域計画策定の権限は剥奪され、また広域計画は合法的な地位を失うことになった。

公的な計画の権限を失ったにも関わらず、その後も広域行政体は広域的な開発問題に長年関心を持ち続け、自治体間の開発事業の形で共同作業を続けた。その結果、1980年代後半までに、州政府は広域行政体に「開発事業業務」の権限を与えることになった。1990年にGVRDは“Creating Our Future”¹³⁾を採択した。これには地域が取り組むべき5つの優先事項（①健康的な環境の保持、②土地資源の保存、③人口の変化への対応、④地域の経済的活力の保持、⑤地域の管理）に対する54の取り組みが含まれていたが、その中には以前の広域計画からの多くの要素（①都市抑制政策、②農地の保全、③広域型郊外タウンセ

ンター（Regional Town Centre）構想、④雇用と労働力配置のバランス、⑤公共交通を基盤とした交通計画）が取り入れられていた。広域行政体は“Creating Our Future”の実行に際し、計画についての合意を目的とした自治体相互の意見の交換を提案した。この規範のもとで、計画進展過程の各段階の全ての情報は自治体のスタッフと議会に提供され、全ての自治体の合意なしに計画が重要な次の段階に進展することはなかった。その過程は遅く入念なものであったが、高いレベルの自治体相互の信頼と協調をもたらした。

1975年に策定された“The Livable Region Plan”はその後1989年に改訂作業が始められ、その結果さらにラングレー市、ラングレー町、ピット・ミドー町、メープル・リッジ町の4地域が加わり、1996年に“Livable Region Strategic Plan”が策定された。“Livable Region Strategic Plan”の採択に先立って、リッチモンド市、サレー市、ラングレー町の3つの自治体から計画草案の考え方に関して不服が表明された。これらの不服のそれぞれのケースの解決は、自治体政府相互の意見の交換を通してなされ、同時にGVRD評議会と自治体の間で「協調関係のための覚え書き」が作成された。この覚え書きによって3つ自治体に関連した計画の考え方が明らかになり、相互の協調関係の範囲と効果が保証された。

以上のことから、本研究課題の主要なテーマである土地利用と公共交通をセットで計画・管理していくことが、1975年に策定された“The Livable Region Plan”ですでに意図されていたことが明らかとなった。また、計画作成部門であるGVRDと個々の地区開発を実施する各自自治体との関係も、GVRD評議会

の丁寧な合意形成による自治体相互の信頼と協調の構築が基礎となっていることも明らかになった。筆者のラングレー市役所での都市計画担当者への聞き取りでも、コミュニティ・プランの実施はGVRD担当者と協力して行っていることなどを確認している。こうした全ての関係者間での共通した問題認識と協働関係があって初めて、バンクーバー都市圏の持続可能性の維持・向上は紙上の計画から現実の成果へと結びついたのであろう。

3. 公共交通網整備の状況

GVRDのタウンセンター整備政策は、土地利用管理だけでなく公共交通網整備と結びつけて行われている点が最大の特徴である。そこで、ここではGVTA (TransLink) による公共交通政策について述べたい。GVTAはブリティッシュ・コロンビア州の交通局であったBC Transitから、1998年にバンクーバー都市圏の交通政策を独立させる際に設立された組織である。

バンクーバー都市圏の公共交通は長らくトロリーバスと路面電車によって担われていたが、モータリゼーションの進展などにより路面電車の廃止後は、車依存が強まり交通渋滞や大気汚染の深刻化が懸念された。スカイトレイン・エキスポ線は、1986年のバンクーバー万博に合わせて1985年に開通し、バスネットワークとのリンクや長距離の自家用車運転を減少させるためのパーク&ライド用の駐車場の整備が郊外で行われるようになった。2002年のミレニアム線の開通によりスカイトレインの幹線はこちらに移り、よりコンパクトな都市圏形成をバックアップするための運行がなされるようになった。平日の昼間でも数分おきに運行されているために、バン

クーバー都市圏の主要な公共交通機関として定着し、GVTAの資料では2005年の平日の平均利用者数は22万人を超えている。

こうした幹線となる公共交通機関としてのスカイトレインの役割は年々増加しているが、スカイトレインが運行されていないリッチモンドやコキットラムなどの地域ではB-Lineと呼ばれる2両連結の大型バスが運行している。さらに今後の幹線ルートの延長事業が現在進行中であり、2010年のバンクーバー冬季オリンピック開催にむけて都心と国際空港・リッチモンド・シティセンターを結ぶカナダ線と、ロヒード・タウンセンターとコキットラム・セントラル駅を結ぶエバグリーン線が建設中である。この両線はいずれも現在B-Lineバスが運行している幹線ルートであり、この完成によって公共交通の主要な幹線ルートは、スカイトレインによってネットワークされることになる。

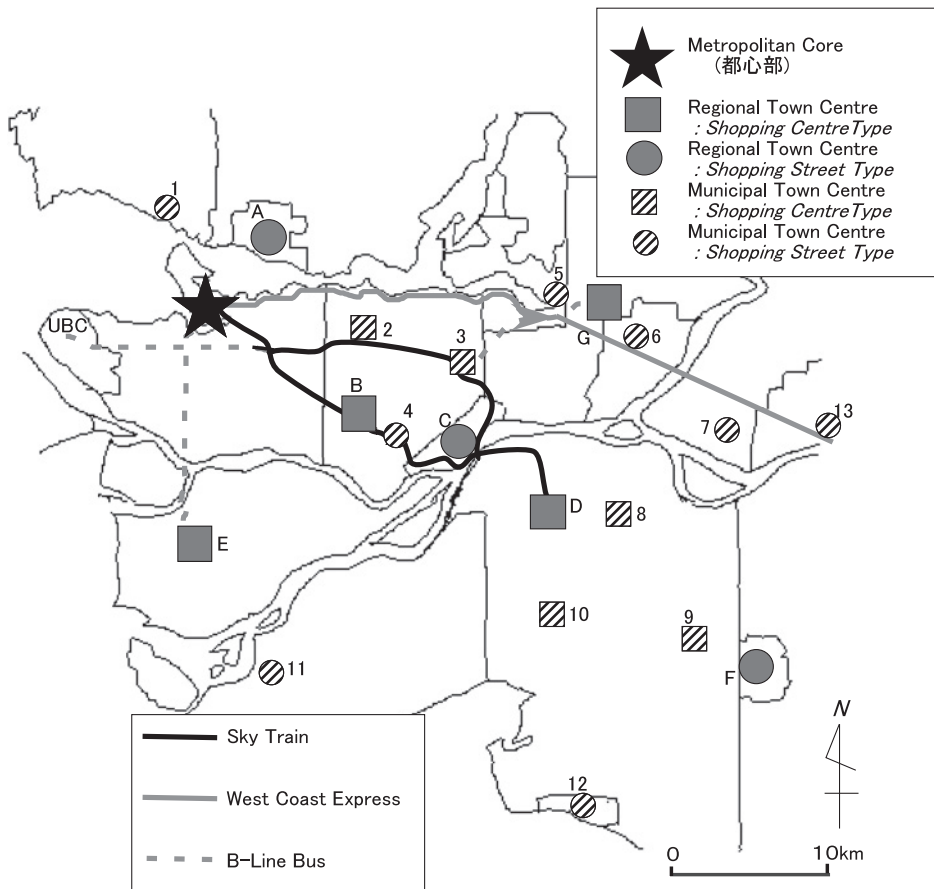
こうしたスカイトレインによる幹線ルートのネットワークに対して、枝となる交通網はバスによって分担されている。しかし、低密度に広がる戸建て住宅地でのバス運行の充実は現実的には厳しい状況にある。都心から20km以遠の地域などでは平日の昼間には1時間に2本程度しか運行されていない路線もあり、必ずしも利便性は高くない。そうした中でGVTAは、小規模な中心地間や住宅地の運行には10人程度の乗客だけを乗車させられるコミュニティ・シャトルバスを使用し、大型バス運行によるコスト増大と排気ガスへの対策としている。また、これまで郊外の各地に用意されていた無料のパーク&ライド用駐車場も、その一部は2003年頃よりセキュリティ向上のための警備員配置などのために、

1日1ドルの有料化が導入され、28日間で15ドルのパスや、駅付近の便利な場所を50ドルで28日間占有できる制度などもつくられた。

4. 郊外タウンセンター整備の経緯とその類型

バンクーバーの都市圏整備政策の特徴は、土地利用と公共交通網整備を結びつけて計画・実施していることはすでに述べた。その特徴が最も端的に具体化されているのが、郊外タウンセンターの形成であろう（第1図）。前節でも述べたように、GVRD設立の頃よりすでに「広域型郊外タウンセンターの形成」が計画されていた（GVRD, 1975）。当初の広

域型郊外タウンセンターは、ノース・バンクーバー市やニュー・ウエストミンスター市などの旧来型の中心市街地が想定されていた。しかし、その間も郊外化の進展は止まることなく、ショッピング・センターしか立地しない新興住宅地が郊外に形成されていった。換言すれば、こうした新興地区では歴史的に形成された明確な中心地がなかったのである。また、都市圏全体における中心都市バンクーバー市の位置が地理的中心から大きく外れていたことも、都市圏整備上の課題であった。このような状況から、都市圏の地理的中心に



第1図 バンクーバー都市圏における郊外タウンセンターの類型
資料：“Livable Region Strategic Plan”および現地調査結果により作成

計画された広域型郊外タウンセンターがメトロタウンである(第1図中のB)。メトロタウン開発は当初、バーナビー市とニュー・ウエストミンスター市の間で綱引きされたが、地形的条件や周辺地域の環境などからバーナビー市で行われた。

GVRDは1970年代以後、都市圏内に位置する旧来型の商店街等を中心とした郊外各都市の中心市街地やメトロタウンのほかに、急速に宅地化が進展する東郊、南東郊などの地域で計画的なタウンセンターの整備を計画した(第1図中のD、G)。その理由は、それまでのタウンセンターが規模や機能の面で脆弱であったり、公共交通の利便性が低い地域に位置していたりしたケースがあったためである。このようにGVRDは1986年までにメトロタウン、ニュー・ウエストミンスター、サレー、コキットラムの4か所を広域型郊外タウンセンターとして整備することを計画した。こうした計画的なタウンセンターはTOD(Transit Oriented Development)の手法により、現在のバンクーバー都市圏の公共交通の中心的役割を担っているスカイトレインの駅や、朝夕のみ東郊とダウンタウンを結ぶ通勤列車ウエスト・コースト・エクスプレス(WCE)の駅を中心に整備され、ゾーニングにより誘致されたショッピングセンターなどと共に、市役所や図書館、学校などの多様な公共施設が配置されている。このように、GVRDは1970年頃より郊外鉄道や1985年に開通するスカイトレインの駅を利用可能な地区に広域型郊外タウンセンターの開発計画を検討し、策定したことは特筆すべきであろう。

今日の“Livable Region Strategic Plan”では、都心部は“メトロポリタン・コア Metropolitan

Core”として、都市圏最高位の中心地として位置づけられている。ここには都市圏全体を後背地とする、多様な都市機能の全てが立地することを定義づけている。他方で郊外のタウンセンターは、大きく2つの階層に分けて整備されている。第1は、広域型郊外タウンセンターでより広範な後背地の中心として位置づけられ、大規模ショッピング・センターやオフィス、一定以上の人口の居住がその役割とされている。2006年12月現在、広域型郊外タウンセンターに位置づけられているのは、ロンズデール(ノース・バンクーバー市)、メトロタウン(バーナビー市)、ニュー・ウエストミンスター、サレー・センター、リッチモンド・シティセンター、コキットラム・タウンセンター、メープルリッジ・タウンセンターおよびラングレー・シティセンターの8か所である。

それに対して、第2のコミュニティ型郊外タウンセンターは周辺コミュニティの日常的な生活中心として位置づけられ、ロヒード、ブレントウッドのように一部では計画的に比較的規模の大きいショッピング・センターが開発されているものもあるが、それ以外は旧来型の商店街を核としたエドモンズや中心地としての機能が脆弱なラドナーなど、多様化している。2006年12月現在のコミュニティ型郊外タウンセンターは、アンブルサイド(ウエスト・バンクーバー町)、ブレントウッド・タウンセンター、ロヒード・タウンセンター、エドモンズ(以上バーナビー市)、ポートムーディー、ポートコキットラム、ピット・ミドレー、メープルリッジの各タウンセンター、ラドナー(デルタ市)、ギルフォード、ニュートン、クローバーデール(いずれもサレー市)、

ホワイトロック、アルダーグローブ¹⁴⁾(ラングレー町)の14か所となっている。タウンセンター整備は都市圏の地理的中心に近く、広く市街化が進展しているバーナビー市とサレー市に多いことがわかる。これに関連して、GVRDは都市圏の成長管理政策として成長集中地区も設定し、拡散的な市街地の拡大を防

止しようとしている。しかし、実際の人口増加はモータリゼーションと安価な地価の恩恵により、成長集中地区の周辺でも比較的高い割合を持続している。

以上のように、バンクーバー都市圏の郊外タウンセンターは、旧来の中心市街地型か、あるいは計画的なショッピング・センター型、

第1表 バンクーバー都心部と郊外タウンセンターの概要

位置	名称	タイプ I	タイプ II	公共交通	大型店立地
☆	バンクーバー・ダウNTown	Metropolitan Core (都心部)		スカイトレイン、バス、WCE、シーバス	SC、デパート、専門店
A	ロンズデール	Regional Town Centre (広域型郊外タウンセンター)	在来商店街型	シーバス、バス	食品スーパー
B	メトロタウン		ショッピングセンター型	スカイトレイン、バス	スーパーリージョナル型 SC
C	ニュー・ウエストミンスター		在来商店街型	スカイトレイン、バス	コミュニティ型 SC
D	サレー・センター		ショッピングセンター型	スカイトレイン、バス	リージョナル型 SC など
E	リッチモンド・シティセンター		ショッピングセンター型	バス (スカイトレイン延伸工事中)	リージョナル型 SC など
F	ラングレー・シティセンター		在来商店街型	バス	コミュニティ型 SC
G	コキットラム・タウンセンター		ショッピングセンター型	バス (スカイトレイン延伸工事中)	リージョナル型 SC など
1	アンブルサイド	Municipal Town Centre (コミュニティ型郊外タウンセンター)	在来商店街型	バス	
2	ブレントウッド・タウンセンター		ショッピングセンター型	スカイトレイン、バス	リージョナル型 SC
3	ロヒード・タウンセンター		ショッピングセンター型	スカイトレイン、バス	リージョナル型 SC
4	エドモンズ		在来商店街型	スカイトレイン、バス	近隣型 SC
5	ポートムーディー		在来商店街型	WCE、バス	近隣型 SC
6	ポートコキットラム		在来商店街型	WCE、バス	近隣型 SC
7	ビットミド		在来商店街型	WCE、バス	近隣型 SC
8	ギルフォード		ショッピングセンター型	バス	リージョナル型 SC
9	クローバーデール		ショッピングセンター型	バス	近隣型 SC
10	ニュートン		在来商店街型	バス	近隣型 SC
11	ラドナー		在来商店街型	バス	コミュニティ型 SC
12	ホワイトロック		在来商店街型	バス	近隣型 SC
13	メープルリッジ・タウンセンター		在来商店街型	WCE、バス	コミュニティ型 SC
	アルダーグローブ	在来商店街型	バス	コミュニティ型 SC	

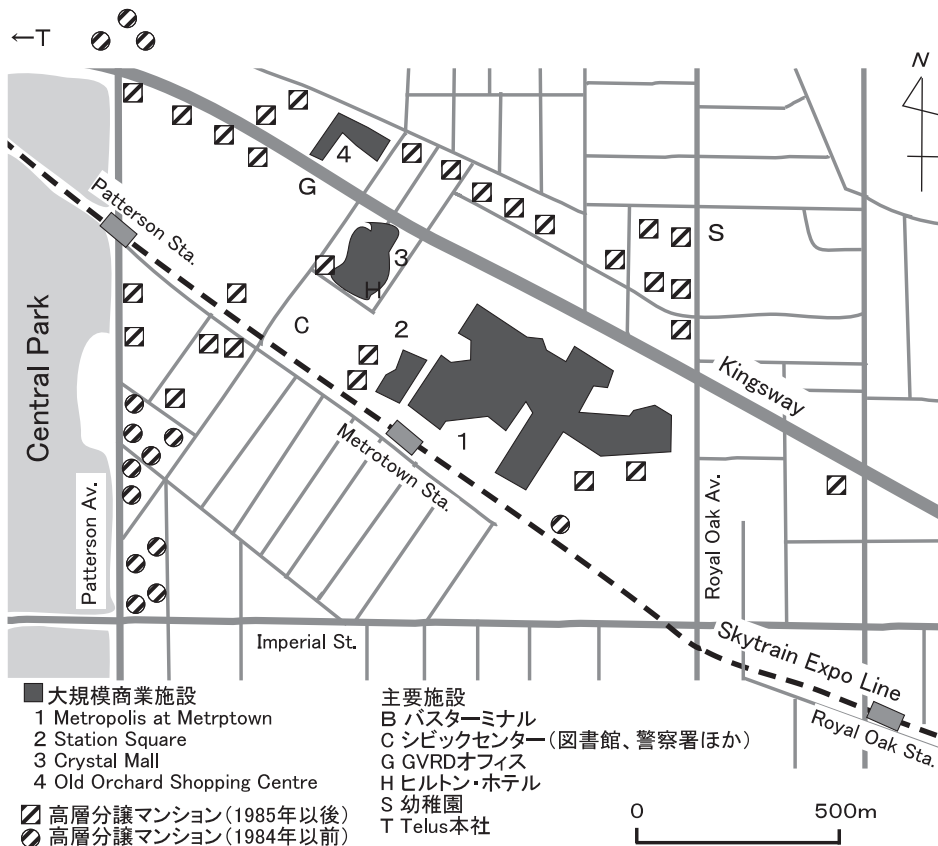
資料：Monday Report on Retailers, 2005 Canadian Directory of Shopping Centres+Alternate Locations, Volume 2. および現地調査結果により作成
「位置」は、第1図に対応

さらにその規模とによって、第1図に示したように概ね4つのタイプに分類することができる。また、それぞれのタウンセンターの概要は、第1表に示したように、①公共交通でのアクセスが確保されている、②大型店、商店街など商業施設のほか、多様な公共施設、中高層マンションが立地し、コンパクトで高密度な市街地が形成されていることなどが特徴となっている。以下では、主要なタウンセンターの土地利用や景観、交通環境などについて具体的に紹介しよう。

III. 郊外タウンセンターの整備状況

1. メトロタウン

GVRDの広域型郊外タウンセンター開発の象徴的な存在であるメトロタウンは、都市圏の地理的中心としての利点を活かすべく、郊外最大の商業中心地と交通結節地としての機能を併せ持っている。1985年に開通したスカイトレインのメトロタウン駅を中心とした約3 km²の地域に、高密度で多機能な郊外核が形成された(第2図)。その中核となるのが1986年～1989年の間に開発されたMetrotown Centre、Metropolis at Metrotown、Station Square



第2図 メトロタウンの主な土地利用

資料：2005年9月の現地調査結果および BurnabyCondo.com Sales Centre & Royal Lepage 社資料により作成

の3つのショッピング・センターで、これらの店舗面積の合計は18.8万 m^2 に及ぶ。Station Squareは飲食店とアミューズメントを中心とした構成で他の2つとは性格がやや異なるが、前の2つのショッピング・センターは、2つのデパートと1つのディスカウント・デパート、3つの食品スーパー、約470の専門店、9500台の駐車スペースを有するカナダ第2の規模のショッピング・センターで、今日ではMetropolis at Metrotownとして一元的な管理がされている。このショッピング・センターに隣接して、2棟の超高層オフィスビルやホテルが立地し、さらにその周辺は高層住宅地区としてのゾーニングがされている。オフィスビルには個人事務所などが多くを占めるが、GVTA本社も入居している。この周辺に立地する主要オフィスとして、地区内を縦貫するKings Way沿いにカナダ第2の電話事業会社のTelus本社とGVRD本部があり、バンクーバー都市圏郊外では数少ないオフィス集積を形成している。GVRD本部はかつて立地していたメトロポリタン・コアから1980年代に移転し、メトロタウン開発の一端を担った。

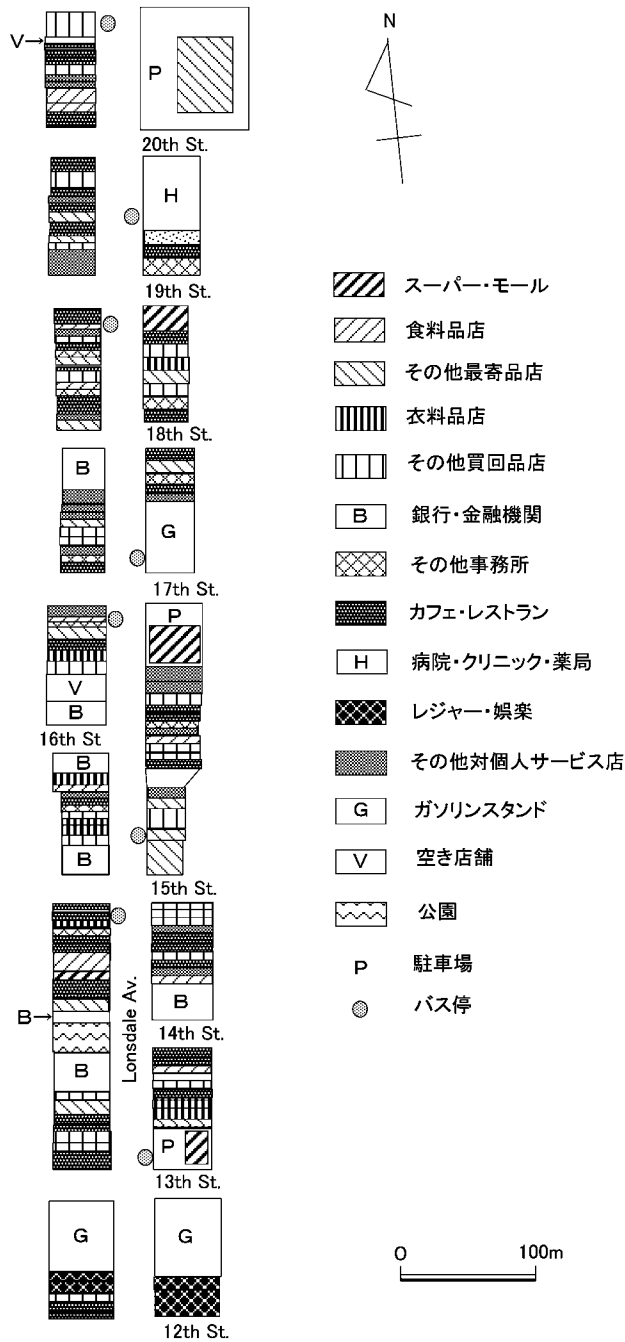
地区内住宅地のゾーニングはほとんど中高層住宅地区となっており、2005年9月現在、58棟の高層分譲マンションをはじめ、さまざまなタイプの集合住宅が立地している。これらは、賃貸物件からテニスコートを付設した超高級分譲マンションまで多様化しており、必ずしも画一的な居住者特性とはなっていない。このような高密度居住の促進によって、当該地区の居住人口と居住人口密度は1991年の16,500人、約5,400人/ km^2 から2001年には24,300人、約7,900人/ km^2

へと大幅に増加した。

メトロタウン開発の特徴は、こうした多機能で大規模な郊外タウンセンターと高い居住人口密度であり、極めて利便性の高い地域を形成したことに加えて、地理的条件を活かした都市圏の主要な各地と結ぶバスネットワークと平日でも平均約2万人が利用するスカイトレイン最大の乗降駅があること、さらに都心の駐車料金や交通渋滞などの条件に比較して車で利用にも対応できるなど、多様な交通手段でのアクセスが可能なのが挙げられる。

2. ロンズデール

ロンズテールは都心を対岸に望む北岸に位置するノース・バンクーバー市の中心市街地で、都心からはGVTAが運営するシーバスやLions gate橋、Ironworkers Memorial橋で結ばれている。都市圏内では比較的初期の段階で宅地化が進展した地域であるが、傾斜地に住宅開発が行われていることから、自然保護と防災上の観点から成長集中地区には含まれていない。また、都心部と結ぶLions gate橋は、朝夕の通勤時間帯にはボトルネックとなり、渋滞を引き起こす。しかし、都心へのアクセスや都心部を見下ろす優れた眺望、高い利便性のために良好な住宅地が形成されている。広域型郊外タウンセンターとしてのロンズデールは、シーバスのターミナルであるロンズデール埠頭を中心としたローアー・ロンズデール地区と、そこからの傾斜の上部に位置するアッパー・ロンズデール地区からなる。前者はターミナルに立地するマーケットや食品スーパー、わずかな店舗を中心に、その周囲には高層マンションやオフィスが立地している。後者は、ロンズデール通りに沿って形



第3図 アッパー・ロンズデール商店街の店舗構成
資料：2006年9月の現地調査結果により作成

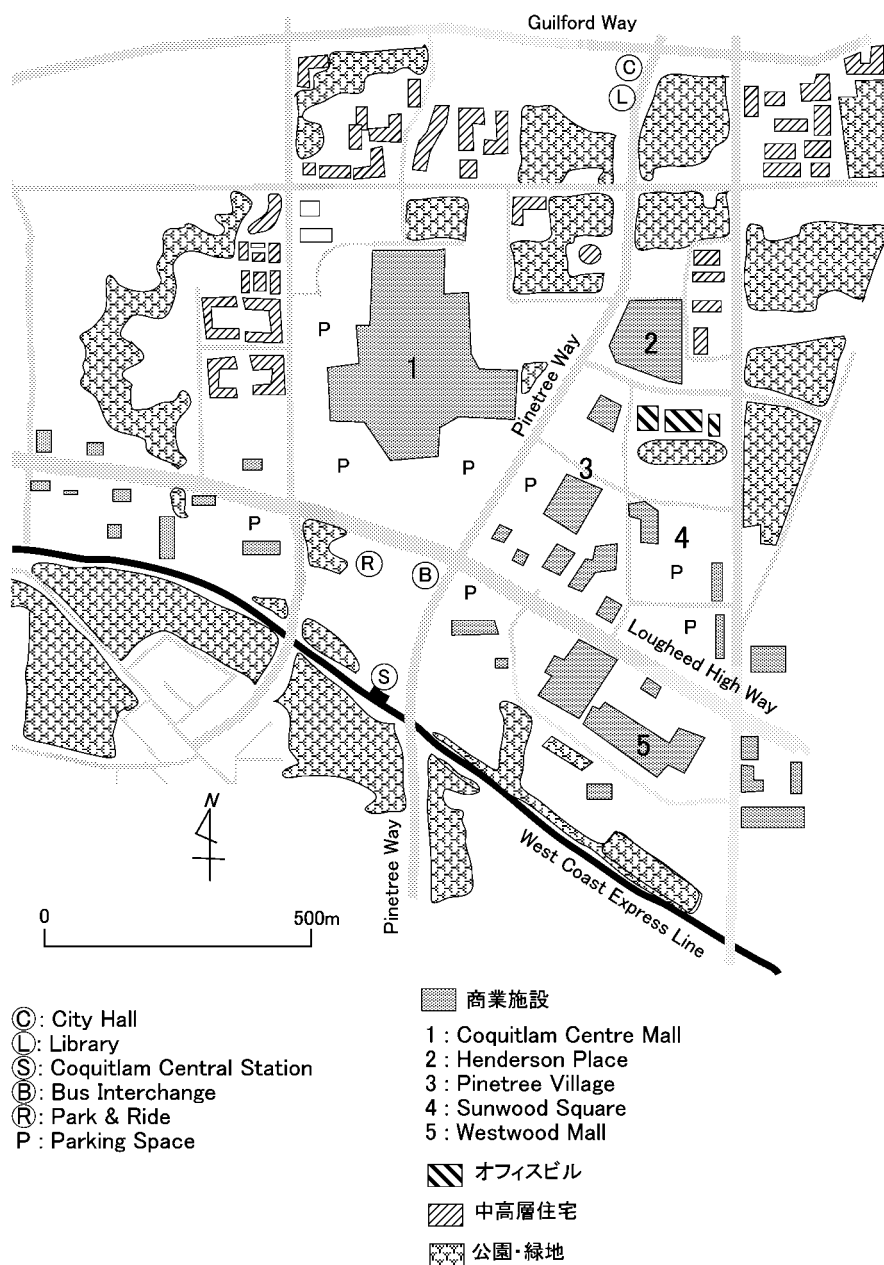
成された商店街の小売・飲食などの店舗のほか、コミュニティセンター、インドアプールなど、さらにそれと直行する13番通り沿いには市役所や図書館、警察署、病院等が立地し、日常的な生活空間として十分な機能を維持している(第3図)。アッパー・ロンズデール商店街の店舗構成の特徴としては、女性向けの衣料品店と飲食店が多いほか、多様な商品を扱う店舗が揃っている。商店街の周囲には中高層マンションが立地し、さらにその周辺には戸建て住宅地が拡がり、閑静な住宅地とその生活拠点として特徴づけられ、徒歩でも日常生活が可能なコンパクト・タウンを形成している。この地区の居住人口とその人口密度も、1991年の約18,000人、約6,400人/km²から、2001年には22,500人、7,900人/km²へと大幅に増加している。また、この地区からおよそ2 kmと5 kmの位置にCapilano Mall(1967年開設、店舗面積約4万m²)とPark Royal Shopping Centre(1950年開設、同8.4万m²)の2つのリージョナル・タイプのショッピング・センターが立地しているが、アッパー・ロンズデール地区は平日でも一定の利用客があり、空き店舗はほとんどみられない。こうした旧来型の中心市街地の機能や活力の維持は、わが国の地方都市などの手本ともなりうる事例として注目されよう。

3. コキットラム・タウンセンター

ロンズデールが旧来型の中心市街地であったのに対して、コキットラム・タウンセンターは1970年代より宅地開発が進展し、旧来型の明確な中心市街地が発達していなかった地区に計画的に形成された。現在の市役所が立地するのは小高い丘の上で、中心市街地の整備には支障が多く、またバス以外の公共交通が

利用しにくい状況にあった。そこで、GVRDはそこから2 kmほど南の丘の下に商業ゾーンを計画し、誘致したショッピング・センターを中心に計画的な広域型郊外タウンセンター開発を行った。ここには都市圏第2位の規模のCoquitlam Centre(店舗面積約8.4万m²、1979年開設)を中心に、パワーセンターのPinetree Village(同約1.9万m²、1983年開設)、中国系のHenderson Place(同約2.4万m²、1995年開設、25階建のオフィスビルも併設)や中高層マンション、個人オフィスなどからなるオフィスビル、さらにタウンセンター北部のGuilford Wayに隣接して、市役所、図書館のほか、小・中学校、カレッジ、カルチャーセンターなどが立地するなど、多様な機能の立地により生活利便性は高い(第4図)。

1995年に開設された通勤列車ウエスト・コースト・エクスプレスは、コキットラム・セントラル駅から都心のウォーターフロント駅までの約20 kmを30分で結ぶ。駅に隣接するバスターミナルと550台分のパーク&ライド用駐車場などによって、利便性の高い交通結節地となっている。また、2011年にはロヒード・タウンセンターと結ぶエバグリーン線の開通により、メトロタウンなど他の郊外タウンセンターなどへの利便性も改善される。ここでの居住人口とその密度は、1991年の約1.7万人から2001年には2.4万人へと4割の増加、就業人口も約7千人から約9千人へと2割以上の増加をみた。他方、居住人口密度は、1991年は約2,370人/km²、2001年には3,300人/km²と、都市圏近郊に位置する他の広域型郊外タウンセンターと比較するとそれほど高くない。これは、高層マンションの開発が少ないことなどが原因と考えられる。



第4図 コキットラム・タウンセンターの主な土地利用
 資料：2005年9月の現地調査結果により作成

4. ロヒード、ブレントウッド

GVRDのタウンセンター整備の中でも規模的に上位に位置づけられる広域型郊外タウンセンターに対して、ここでは下位に位置づけ

られるコミュニティ型郊外タウンセンターのうち、コミュニティの中心地として比較的有効に機能していると思われるバーナビー市に位置するロヒードとブレントウッドの2つの

地区について述べよう。

この2つのタウンセンターは、2002年8月に開業したスカイトレイン・ミレニアム線のそれぞれの駅前に位置する。ミレニアム線沿線の東側は、工場やサイモン・フレーザー大学などが立地する地域であり、都心に近い西側は比較的宅地化が進行した状況にある。ロヒード・タウンセンターは、そのスカイトレイン駅前にバスターミナルがあり周辺各地とのアクセスを高める一方、1969年開業のLougheed Town Centre(店舗面積約5.9万 m^2)などの商業施設が立地している(第5図)。このショッピング・センターは、周辺の宅地化の進展による人口増加や後述するスカイトレイン駅のエバー・グリーン線延伸の際のターミナル化計画などに対応して、2002年に大規模な増床を行った。

ブレントウッド・タウンセンターも、その駅前には1961年オープンのBrentwood Town Centre(同4.8万 m^2)とバスターミナルが立地している。このショッピング・センターは駅からスロープで直接結ばれるなど、歩行者への配慮がされている。この両地区のショッピング・センターにはいずれもデパートや食品スーパーのほか、各種専門店が約120店入居しており、周辺に林立する高層マンション住民は利便性の高い生活を享受している(第6図)。

これらのコミュニティ型郊外タウンセンターは、広域型郊外タウンセンターと比べると、その機能立地の多様性では劣るが、日常生活に必要な財の供給地としての適正規模などの点ではむしろ利便性が高く、ノース・バンクーバーのロンズデールでも在来型の商店街が健闘していることと重ねて考えても、公



第5図 ロヒード・タウンセンター駅周辺の景観
2002年9月筆者撮影



第6図 ブレントウッド・タウンセンターの景観
2005年3月筆者撮影

共交通網の整備により明確に結節性の高い地域では、日常生活の利便性の点では必ずしも「大が小を兼ねる」とは限らず、コミュニティ型郊外タウンセンターの存在意義がそこにあると言えよう。

IV. 郊外タウンセンター整備の課題 —むすびに代えて—

以上のように、バンクーバー都市圏は長年の絶え間ないさまざまな取り組みにより、優れた生活環境の形成に成功しつつある。その成果は、最近公表された2006年センサスの

結果でも、郊外タウンセンターを中心としたスカイトレイン沿線で居住人口密度が極めて高い地区が形成されていることにも表れている。GVRDの成長管理政策が、こうした住民の日常生活核としての郊外タウンセンターで順調に効果をあげている一方、課題も残されている。最後に、そうした課題を整理してむすびに代えたい。

まず、都心部やスカイトレインの沿線など、都市圏の中心的な地域とそれからやや外れた周辺地域での公共交通環境に、かなりの格差が生じていることがあげられる。中心的な地域は、成長集中地区ともほぼ一致するために、そうした中心地域との格差が、長期的に周辺地域の縮小を促し、都市圏のコンパクト化を意図した政策である可能性も考えられる。しかし、現在でもこうした周辺地域では、依然として自家用車依存度は高く、人口増加のある地域もふくまれているため、さらに検討が必要となる。

それに対して、スカイトレインのカナダ線とエバーグリーン線の開通は、公共交通網における幹線の拡大であり、公共交通利便性の向上に大きく貢献することは明らかである。他方で、こうした公共交通の幹線が居住人口の多い地域を広くネットワークしつつある反面、工業団地や大学などの郊外の大規模施設が立地している地域には十分な貢献をしているとはいえない。例えば、ミレニアム線は2006年にブロードウェイ通りのVCC-Clark駅まで延伸したが、それより約5 km西に位置するブリティッシュ・コロンビア大学までは、市街化された地域での高い建設費を理由に計画されていない。また、バンクーバー市とリッチモンド市とを分けるノース・アーム・

フレーザー川などの沿岸には、大規模な工業団地が立地し、多くの就業者が通勤する地域となっているが、バスを含め公共交通は極めて脆弱なため、マイカー通勤を余儀なくされている。バンクーバーを手本に同様の都市圏整備計画“メルボルン2030”を策定したオーストラリアのビクトリア州は、郊外タウンセンターだけでなく、大規模ショッピングセンターや大学などの大規模施設もアクティビティ・センターに位置づけ、バスなどの公共交通網の中に組み込むための取り組みをしている¹⁵⁾。

また、郊外タウンセンター内部の整備についても、商業集積などの日常生活機能を中心とした利便性は旧来型のタウンセンターを中心に充実した地域もあるが、ほとんどの広域型郊外タウンセンターでもオフィス立地は遅れ、都心部での集中的立地が顕著である。郊外最大のオフィス集積をもつメトロタウンでも、TelusやGVRDなどの一部を除けば大半は中小規模のオフィスが中心である。さらにリッチモンドなど後発の計画型タウンセンターでは、大規模ショッピングセンターなどがその中心であり、日常生活利便性は旧来型のそれに比べると低く、歩行空間の整備も含め、今後も継続的かつ計画的な機能集積を進める必要がある。

こうした課題を残しつつも、リバブル・シティとして世界的に高く評価され、他都市でも整備の手本ともされていることは事実であり、多くの問題を抱えながらようやく都市政策方針の転換を行った日本の都市にとっても、優れた先進事例であることは疑う余地がない。

本研究を行うにあたり、ブリティッシュ・コロンビア大学地理学教室の D. Ley 教授、D. W. Edgington 准教授には多くの助言を頂いた。また、GVTA 副社長の G. Leicester 氏、GVRD の O. C. DeGuzman 氏には資料提供や意見交換などでご協力頂いた。ここに厚くお礼申し上げる。本稿の作成には、平成 16～17 年度科学研究費補助金基盤研究 (C) (1) 「成熟時代における都市圏構造の再編とリバブル・シティの空間構造に関する地理学的研究」(研究代表者 山下博樹)の一部と、平成 16～18 年度科学研究費補助金基盤研究 (A) (1) 「社会経済構造の転換と 21 世紀の都市圏ビジョン—欧米のコンパクト・シティ政策と日本の都市圏構造—」(研究代表者 藤井 正)の一部を使用した。また、その骨子は人文地理学会都市圏研究部会第 13 回研究会(於 神戸タワーサイドホテル、2005 年)と、2006 年度立命館地理学会大会シンポジウム「まちづくり・地域再生を考える」(於 立命館大学)で報告した。

注

- 1) 例えば、Jenks, M. et al.: *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, Spon Press, 1996, 350 p. Jenks, M. and Burgess, R.: *Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries*, Spon Press, 2001, 272 p. など。日本でも、海道清信『コンパクトシティ—持続可能な社会の都市像を求めて』、学芸出版社、2001、287 頁。山本恭逸『コンパクトシティ—青森市の挑戦』、ぎょうせい、2006、164 頁。鈴木 浩『日本版コンパクトシティ—地域循環型都市の構築』、学陽書房、2007、244 頁など、コンパクトシティへの関心が高まっている。
- 2) 例えば、Fishman, R.: *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*, Island Press, 2001, 260 p. など。
- 3) Bodenschatz, H. and Schoenig, B.: *Smart Growth—New Urbanism—Liveable Communities. Programm und Praxis der Anti-Sprawl-Bewegung in den USA*, Mueller+Busmann, 2004, 206 p. 小泉秀樹・西浦定継編『スマートグロース—アメリカのサステナブルな都市圏政策』、学芸出版社、2003、222 頁。Cervero, R. 谷口 守「米国のスマート型成長政策の動向：社会資本と地域開発の統合的視点から」、土木学会論文集 758、2004、85～95 頁。
- 4) 例えば、Cassidy, R.: *Livable Cities: A Grass-roots guide to rebuilding urban America*, Holt, Rinehart and Winston, 1980, 340 p. Ley, D.: The Contexts of a Livable City, in Ley, D.: *A Social Geography of the City*, Harper Collins, 1983, pp. 368～399. Crowhurst Lennard, S. H. and Lennard, H. L.:

Livable Cities, People and Place: Social and design principles for the future of the city, Gonodolier Press, 1987, 166 p. など。

- 5) 例えば、Partners for livable community: *The Livable City: Revitalizing urban communities*, McGraw-Hill, 2000, 200 p. Evans, P. ed., *Livable cities?: Urban struggles for livelihood and sustainability*, University of California Press, 2002, 277 p. Bigio, A. G. and Dahiya, B.: *Urban Environment and Infrastructure: Toward livable cities*, The World Bank, 2004, 149 p. など。
- 6) 日本では、東洋経済新報社『都市データバック』が全国の 780 市を対象とした「住みよさランキング」を公表している。ここでの指標は、安心度、利便度、快適度、富裕度、住居水準充実度の 5 つの観点から、16 の社会経済指標を採用している。ちなみに 2006 年度版では、福井市、栗東市(滋賀県)、成田市(千葉県)、立川市(東京都)、砺波市(富山市)が上位にランクされた。
- 7) バンクーバーでのリバブル・シティの考え方の出現の経緯などについては、Ley (1980) に詳しい。Ley, D.: Liberal ideology and postindustrial city, AAAG 70-2, 1980, pp. 238～258.
- 8) 生田真人「カナダにおける大都市圏政府の形成について—バンクーバーの事例から—」、立命館地理学 11、1999、1～13 頁。
- 9) GVRD: *Livable Region Strategic Plan*, 1996, 32 p.
- 10) スカイトレインは、リニアモーター式の無人の中量輸送手段で、1985 年に都心のウォーターフロント駅からニュー・ウエストミンスター駅までを結び、その後 1994 年にサレー市のキング・ジョージ駅まで延伸したエキスポ線と、2002 年に開通したウォーターフロント駅からコマース・ドライブ駅(エキスポ線のブロードウェイ駅と接続)までを結び、2006 年には VCC-Clark 駅まで延伸したミレニアム線が現在運行されている。また、2010 年にバンクーバーで開催される冬季オリンピックに向けて、南郊のリッチモンド・シティセンターおよび国際空港と都心を結ぶカナダ線が 2009 年開通予定であるほか、2011 年には人口増加が顕著な東郊で、ミレニアム線のロヒード・タウンセンター駅からコキットラム・セントラル駅を結ぶ LRT のエバグリーン線が開通する。
- 11) GVRD: Attachment 3 History and Legislation Regarding Regional Districts and Regional Planning, GVRD: *Livable Region Strategic Plan Review*, 2005, pp. 14～18.
- 12) GVRD: *The Livable Region 1976/1986: Proposals to Manage the Growth of Greater Vancouver*,

- 1975, 51 p.
- 13) GVRD: *Creating Our Future: Steps to a More Livable Region*, 1990, 34 p.
- 14) コミュニティ型郊外タウンセンターのうち、アルダーグローブは図1の西の欄外に位置している。
- 15) メルボルンは、バンクーバーの都市圏人口212万人(2006年)を大きく上回る約363万人(2005年)であるが、都心部に次ぐ郊外の上位中心地である Principal Activity Centre が25か所、それに次ぐ Major Activity Centre は79か所、大学などの Specialised Activity Centre が10か所の計114か所が指定されており、その整備方針には現地でも疑問の声があがっている。Birrell, B., O'Connor, K., Rapson, V. and Healy, Looking Back, looking forward: urban policy for metropolitan Melbourne, in Birrell, B., O'Connor, K., Rapson, V. and Healy, E.: *Melbourne 2030: Planning Rhetoric Versus Urban Reality*, Monash University, 2005, 125 p. なお、メルボルン都市圏でのアクティビティ・センター整備については、Yamashita H. et al. (2006) を参照されたい。Yamashita H., Fujii T. and Itoh S.: The development of diverse suburban activity centres in Melbourne, Australia. *Applied GIS* 2(2), 2006, pp. 9. 1 ~ 9. 26. DOI: 10.2104/ag060009 <http://publications.epress.monash.edu/toc/ag/2006/2/2>