

歩きながら考える英国のみち その2

北海道大学大学院教授

加賀屋 誠一

英国でのまちづくりとニュータウン

今回の「英国を歩く」はニュータウンを歩こうということになる。

英国のまちづくりは、自然発生的、自由な成長のところが多いということは前号でも書かせていただいた。たとえばロンドンの現在の中心は、政治では、ウェストミンスター、商業の中心地は、ウェストエンドと呼ばれる地区である。長い歴史の中ではこの地区は比較的新しいところである。現在最もにぎやかなピカデリーサーカスやトラファルガー広場に代表されるこの地区が開かれたのは、1666年のシティを中心とした地区イーストエンドの大火後である。その復興に新しい土地を求めたのである。それまでのロンドンの中心シティは、現在も業務の中心である。しかしながら、このシティ地区もここ数年、国の都市再生戦略の1つとして、ドックランドの都市開発が進み、業務の移転もみられはじめている。いずれにしても、パリでおこなわれた大規模都市計画と違って、都市再生、都市修復の繰り返し、大都市ロンドンを造ってきた。

このようにロンドンをみてもわかるように、目立った計画的都市は、英国では存在しないといってよい。しかしながら、その中で18世紀に行われたスコットランドエジンバラ、また20世紀はじめにハワードがその理念と実践がすすめた最初の田園都市レッチワース、またさらに最後のニュータウンといわれるミルトンケインズなどに計画都市の形をみることができる。これらの都市を少し歩いてみよう。

スコットランドエジンバラのニュータウン

エジンバラへは、ロンドンキングスクロス駅から鉄道を使うと約4時間半で到着する。ちなみに英国の鉄道は、直線で踏み切りなしが原則である。したがって、長距離列車はほとんどディーゼルであるが、時速200kmで快適に走る。ほとんどゆれもなく、本を楽に読めるし、パソコンもできる。また時間をかけて（約7時間）ゆっくり行こうと決めたら、ロンドンユーストン駅から夜行列車に乗るとよい。朝は大きな声で車掌さんがこれまたおいしいコーヒーとマフィンかクッキーを持って起しに来る。英国での列車で出されるコーヒーは、おいしいと思う。朝提供されるものはまた格別である。味わいながら外を眺めると、今までみられないわずかに起伏が険しい土地が続く。もうスコットランドである。英国は、イングランド、スコットランド、ウェールズおよび北アイルランドからなる連合王国であることはいうまでもないことである。ラグビーやサッカーは、伝統的にこの4つの国がそれぞれ独立国のように、争うことになる。エジンバラは、スコットランドへ入ってまもなくのいわば玄関のような所に存在する。多くの日本からのツアーに好まれる所であり、コッツウォルズやシェクスピアのふるさと、ストラッドフォード・アポン・エイボンそしてレークディストリクトなどを經由してスコットランドに入りエジンバラに向かうコースが最も人気があるようである。連合王国は、国というより弱い結合の連合体といってもよい。スポーツにみられるように、それぞれ独立した国の集まりである。それゆえ、スコットランドでは、内容はともかく、それ自身の法律にもとづいて政治が行われており、行政府も独立している。特に、スコットランドポンドを貨幣として持っている点も正に国家である。その国家の首都がエジンバラである。列車は、エジンバラWaverly Stationへ到着する。鉄道は、オールドタウンの縁（フリッジ）に沿って走っており、ロンドンから向かうと右側がオールドタウン、左側がニュータウンと線を引く形である。オールドタウンの西方遥か彼方の岩山に聳えるのは、エジンバラ城である。自然地形を利用した難攻不落の要衝ということがすぐ理解できる。かつてスコットランド女王メアリー・スチュアートがイングランド女王エリザベス1世を相手にして戦ったが敗れ、やがて息子スコットランド王ジェイムズ6世がジェ



エジンバラの全体図：オールドタウンとニュータウンが明確に理解できる（上部ニュータウン、下部オールドタウンを示す）



エジンバラ城をニュータウンから望む



エジンバラオールドタウンと石畳の道：ロイヤルマイル方面を望む



エジンバラニュータウンプリンスストリート：左側にはスコットモニュメントの一部がみえる（スコットランドを代表する文豪）

イムズI世としてイングランド王になるといった数奇な歴史を持った城でもある。オールドタウンはこの城から東に伸びるロイヤルマイルを中心に広がっている。その道路の多くは、石畳であり、狭い道路幅に比して歩道幅を大きく取っている。オールドタウンの規模は、長さ1.6km幅300mであり、首都の規模からいうと狭く環境としては、よいとはいえなかった。一方ニュータウンは、平坦な海よりの地域に広がり、現在はショッピング街、デパートもその中にある。現在のメインストリートは、ニュータウンの最も南側に位置するプリンスストリートである。その通りでは、アスファルト舗装上を、ダブルデッキのバスが頻繁に走っている。手狭な旧市街から、新市街地を新たに建設しようという計画は1766年のコンペで始まり、James Craigという若い建築家の案が採用された。これは、約1200m×約330m単位の格子状の区画を基に両端に広場を配置し、教会を設けた極めてシンプルなデザインであった。これが現在のニュータウンの原形である。すなわち現在のエジンバラは、数少ない計画都市としてニュータウンがシンプルな格子状の区画が整然とした町並みを形成し、混み合ったオールドタウンとは顕著な違いをみせながら、他の都市にはないメリハリのある優雅さを醸し出している。そのまちなみが世界遺産にも登録されている。

エジンバラでニュータウンができた頃、タウンプランニング（都市計画）という概念が生まれたといわれる。したがって、英国での都市計画は、まさにこのニュータウンから始まったといえる。もう1ついっておかなければならないことがある。それは、エジンバラは他の英国の都市に多くみられる煉瓦づくりより、砂岩系の材料で作られた建物が多いということである。これはスコットランドが土よりむしろ石という材料が豊富だということを暗に説明している。石畳舗装の道と石造りの建物でスコットランドを感じるのは私だけであろうか。



レッチワースの公園広場：このようなコモン（共有緑地）が充実している



レッチワースの中心部の通り：両側に商店が並び、車道は狭く、歩道は広くとられている



レッチワースの典型的な住宅地の様子：英国で一般的な住宅の風景であるが、敷地は広くゆったりしている

エベネザー・ハワードが理想としたまち—レッチワース

レッチワースはロンドンから約55km離れたまちである。列車ではキングスクロス駅から北すなわちケンブリッジ方向へ約小1時間で到着する。現在の人口は、34,000人、面積約1,800haで、1903年



エベネザー・ハワードが最初に住んだ家：現在は博物館として、貴重な資料が陳列されている

ガーデン・シティづくりが始まった時点から大きな広がりを見せていない。ちなみに当初は1,500haの規模から始まっている。レッチワースの理想による世界で最初の田園都市ガーデン・シティは、現在に比べてその規模はあまり変わっておらず、ハワードの教えを忠実に守っていることが感じられる。わずかの時間、列車に揺られて到着したまちは、緑の多い非常に静かな町であった。まちの中心は、歩車共存の街路づくりをしている。すなわち、ショッピング街が両側に並ぶメインストリートは、車道を極端に狭くし（1車線）、ポラードで囲まれている。車は窮屈そうにその制限された道路を走っており、その周りを広く取った歩道を歩行者が楽しそうに歩いている。そんな光景は、英国の都市部ではよくみられるが、この町ほどそれがなるほどと思わせるところはないのである。

かつてハワードが、産業革命以来の汚れた都市や、労働者が劣悪な条件で働き、苦しい生活をしている現実をみて、住み心地のよい郊外住宅を手頃な値段で手に入れさせることを考えた。その結果、中心都市の周りに衛星都市を配置しそれらを交通ネットワークで結び、さらに緑地と農地などのグリーンベルトをFRINGE部に保たれる、そのような都市をガーデン・シティとし、その思想を「明日—真の改革への平和な道」として出版した。

レッチワースはその思想の最初の具体的な実現された姿として、今日でも100年前をみることが出来る。ハワードが生活をしたといわれる邸宅、中心部にみられる広場や公園、さらに田園都市に特有のコモン（共有緑地）、低層で清楚な感じの住宅群など、また必要以上に存在するといつてよいほどの豊富な街路樹、どれをみてもハワードの思想を髣髴させるに十分なものと感じられた。

駅から町の中心を抜けると、ミニバスが数多く走っており、公共交通も身の丈にあった形をうかがうことができる。現在、タウンセンターを活性化させるべく、管理を行うレッチワース田園都市財団がその町の伝統を残しながら、都心部の再生事業を行っている。

初めて訪れた私にとっては、都心部はコンパクトにまとま

っているし、この外部に豊かなゆったりとした邸宅をみると、人間居住の適正規模とは何かを考えさせてくれる町だといえる。

英国人が大好きなニュータウン— ミルトンケインズ

ある英国の友人に、「おもしろい街をみたいが君の進める町はどこ」とたずねると、即座に答えてこういう。「それは何といってもミルトンケインズさ」

ロンドンから北西に約70km行ったところに位置する、最後のニュータウン構想が実現された都市である。すなわち1970年代に建設が進められたニュータウンであり、レッチワース建設から70年後である。レッチワースはガーデン・シティとしてハーワードの思想を実現した比較的小規模なガーデン・シティであるが、ミルトンケインズは、はじめから25万人程度の大規模な田園都市を建設することを意図したものであった。したがって、これまで建設されたニュータウンでは、最大なものであり、都市の様相も今までのものと異なる。面積約88km²であり、全域に対して1km間隔に格子状の道路網を配置し、自動車利用をその主要な交通システムとした。住宅は低密度でゆったりとした配置を行った。

1980年代になると、オフィス街や、英国で最も大きな規模のショッピングセンターも完成した。その他の公共施設もほぼこの時期に整っていった。そして外国資本の事業所も数多く立地するようになり、ニュータウンの大きな目的の1つである職住近接都市の完成をみるのである。このように民間投資による拡大で、計画は成功を収めたと評価されている。これが、英国の人々に自慢のニュータウンをいわせる理由である。実際、25万人の計画人口も、現在は20万人近くまで達している。

ある秋の一日、ロンドンパディントン駅から列車に、ほとんど、約30分後にミルトンケインズ駅に到着する。駅は、予

想以上に大きな建物で、多目的に使われている様子だ。駅から連なるビル群は、多くは業務ビルである。その高さは、ほとんど同じで規制されているようだ。その周りに住宅地域が広がる。中心の業務地域では、大きなショッピングセンターがあり、市民の集まる場所、また買い物をする場所となっている。

ここでの交通システムは、レッチワースなどの歩車共存ではなく、徹底的な歩車分離の考え方で、街を形成している。たとえば、ある居住住宅から向かいのショッピングセンターまで歩いて買い物に行きたいとすれば、一切車に出くわすことがない状態で目的を果たすことができる。大型ショッピングセンターも、賑わいをみせている。街路に沿って長く続きこの施設には、さまざまな店舗が軒を連ね、デパートもはいつている。一見、アメリカのショッピングモールを思わせるような雰囲気であるが、規模に比べ人口が少ないせいか、中はゆったりしている。ショッピングセンターもそうであるが、道路においてもほとんど渋滞現象がみられない。これは、格子状道路網と歩車分離のシステムが有効に働いているものと思われるが、その他に、施設の分散配置の影響もあるといえる。また駐車場が十分確保されているために、それを探してうろろろする車も全くない。

分散システムは、住宅の配置にも反映されており、基本的には1戸当たり約370m²の面積が確保されている。このことが、ニュータウン全体に落ち着いた雰囲気を与えている。

このように高度なモリタリゼーションは、快適な住環境に寄与してきたが、省エネルギーや環境の視点からは問題がある。また低密度の都市は、公共交通の整備もその採算性から難しくなり、今後の交通における課題となっている。

以上、3つのニュータウンに関わる考え方を散策しながら思いつくまま書き綴った。各都市とも市民がつくり、市民が親しむまちづくりがめざしており、それが英国社会の特徴であると改めて感じつつ、足を止めることにする。



- A ミルトンケインズの中心部、格子状の道路と、オフィスの連なり、右手中央黒の部分はショッピングセンターを表している
- B ミルトンケインズの鉄道駅：他のオフィスと変わらない状態で、中に商業機能等はほとんどない
- C ミルトンケインズのショッピングセンター外観：細長い構造で、駐車場は大きく広い
- D ミルトンケインズのショッピングセンター内部：中は広いが、歩いている人は少ない
- E ミルトンケインズの歩車分離の街路：完全に歩行者と車用の道路が分離されており、渋滞も少ない
- F ミルトンケインズの都心における街路：主要車道、側道、および歩道と歩行者用のアンダーパスがみられる
- G ミルトンケインズの集合住宅地の一部：職住近接が典型的な地区である