フィンガープラン(デンマーク・コペンハーゲン)の到達点と 今日的意味付け*

A Study on the Present Role and Achievement of the Finger Plan in Greater Copenhagen Region in Denmark*

> 英子** 西

> > By Eiko NISHI

1. はじめに

1-1. 研究の背景と目的

2007年、デンマークは地方自治体再編成^{注(1)} と合 わせて、計画法 (Lov om planlægning) が改正さ れた。コペンハーゲン大都市圏における都市計画の 雛形である1947年策定のフィンガープラン1)は、 新たに「フィンガープラン 20072)」として打ち出さ れた。フィンガープラン 2007 の計画書の冒頭で、 「政府の望みは活力ある首都をつくることである」 と述べ、コペンハーゲンが国際舞台で高い評価を得、 さらに地域の発展も促すこの計画に高い期待を示し ている。

本研究ではフィンガープラン 2007 が今なお有効 な計画であるか、計画と実践の狭間に社会経済情勢 の急激な変化や隣国スウェーデンとの関係を含め ヨーロッパのなかのデンマークとして、コペンハー ゲン大都市圏がどのように機能していくかを分析す る。

以下の4点を分析することから、フィンガープラ ンの今日的意味づけについて分析、検討する。 ①コ ペンハーゲン大都市圏の拡大成長と地方小都市の空 間計画の関係、②地方自治体再編成との関係、③公 共交通政策と生活の質の向上との関係、④オアスン (Øresund) 地域^{注(2)} 一帯の開発との関係。

1-2. 調査の概要

デンマークの都市計画、政治、行政に関する資料、 文献、統計資料、および、フィンガープランに関す る文献、資料を収集し分析を行った。2007年の自 治体再編成やそれに伴う計画法改正後におけるコ ムーネの都市計画の動きを把握するために、コペン

ハーゲン大都市圏内のコムーネの現地調査及び、都 市計画課等職員にヒアリング調査を行った注(3)。

2. 2007年 デンマークの地方自治体と 計画法をめぐる変化

2-1. 2007 年 地方自治体再編成

2002年10月から協議に入った地方自治体再編成 は、2007年1月1日に一斉に実施され、コペンハー ゲン大都市圏では、2006年時点で271あったコムー ネが98に合併、削減され、平均2万人だったコムー ネの人口は平均5.5万人に拡大した。98のコムーネ のうち、近隣コムーネとの合併を実施したのは65 である。残り33のコムーネのうち7コムーネは人 口が2万人以下である。14のアムトは廃止され5 つのレギオンが設置された (表 -1、図 -1)。

表-1 コムーネ構成

レギオン名	面積	人口	拠点コムーネ	コムーネ数
①メトロポリタン・レキ゛オン	2,560km ²	1,631,537	Hillerød	29
②シェラン・レキ゛オン	7,273k m i	805,954	Sorø	17
③南デンマーク・レギオン	12,191k m i	1,183,823	Vejle	22
④中央ユトラント・レキ・オン	13,190k m i	1,212,988	Viborg	19
⑤北ユトラント・・レキ・オン	6,200km²	577,005	Aalborg	11

注) 引用文献 3) より筆者作成

2-2. 2007年 計画法の改正

2007 年の地方自治体再編成に伴い、計画法 (Lov om Planlægning)が改正された。これまでの計画 法は、国、アムト、コムーネの三層構造であったも のが、2007年の改正後は、レギオンにおいていわ ゆる広域レベルでの都市計画を策定することはなく、 レギオンはビジネス開発戦略を中心とした経済計画 が主となっている。代わりに、国とコムーネはダイ



図-1 地方自治体再編成後のデンマーク

レクトにつながり、国策定の国土計画を軸に、各コ ムーネはそれぞれの実情に合わせて計画を策定する $(\mathbf{Z} - 2)_{\circ}$

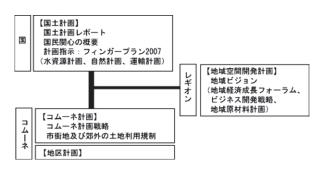


図-2 2007 年計画法の概要 引用文献 4) より筆者作成

計画法では、コペンハーゲン大都市圏の計画は、 フィンガープラン 2007 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-3)。

(1) 国における計画

国は国土計画 (Landsplanlægning) を定める。 議会(Folketing)の選挙ごとに、環境大臣は地域 空間開発計画とコムーネ計画に反映される国土計画 レポートを提示する。レポートはコペンハーゲン大 都市圏の計画、つまりフィンガープランの取り組み や、沿岸地域や小売業の配置計画等にあたる。

(2) レギオンにおける計画

2007年の地方自治体再編成後、新たにアムトが

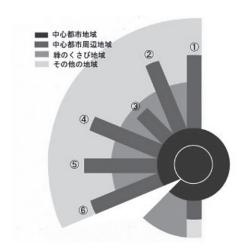


図-3 コペンハーゲン大都市圏内の4地域区分 引用文献 2) より筆者作成。図中①~⑥は 3-2.(2) における番号と一致。

再編され5つのレギオンとなった。レギオン議会は、 地域開発計画(Regional udviklingsplanlægning) を策定し、余暇地域を含めた自然環境、観光を含め たビジネス、雇用、教育、文化等について定めてい る。

(3) コムーネにおける計画

コムーネ議会は、コムーネ計画(Kommuneplanlægning) と地区計画(Lokalplanlægning)を策定する。

2007年の自治体再編生後、最も重要な計画とし て位置づけられるのは、コムーネ計画である。コ ムーネ計画は、計画、開発の概略、指針を示すもの で、一方の地区計画では、具体的に個々の地区がど のように利用され開発されるかの事業計画を示すも のである。また、特に、コペンハーゲン大都市圏に おいてこれまで首都圏開発委員会(Hovedstadens Udviklingsråd: HUR) が策定していた地域計画 2005の一部(交通網、自然保護、都市開発等)が フィンガープランに移行した。

3. フィンガープラン 1947 からフィンガー プラン 2007 へ

3-1. 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。

政府は、コペンハーゲン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総括して いる。多くの森、湖、そして余暇活動地域、歴史的 な中心市街地を有している上、生活環境の質の高さ は、社会文化的条件と合わせて、企業と質の高い労 働力を惹きつけている。効率的な交通網、魅力的な 市街地環境と余暇活動地域、自然景観の質等も評価 されている。約60年に渡る一貫した大都市圏の計 画によってこれらの質を確かなものにしてきた。

しかし、この60年の間、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 交通渋滞が問題となっていた。その時々の課題に対 応すべく各コムーネにおいて計画が提示されてきた が十分ではなかった。また、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 5)。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。

3-2. フィンガープラン 2007 の狙い

(1) FP2007の目的

FP2007の目的は、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 (Øresund) 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。

(2) 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 (Frederikssund)、ヒレロオ (Hillerød)、ヘルシン

ガー (Helsingør) に向って伸びている (図-4)。 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。

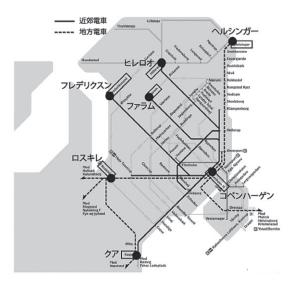


図-4 フィンガー街構造

注) Køreplan, DSB より筆者作成

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。

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(Frederikssund)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.Toftegåd) 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ある。 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) 駅とグロ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ある。

3-3. 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(図-5)。

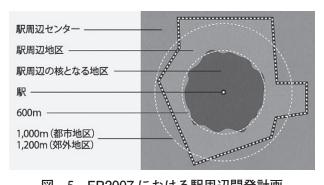


図-5 FP2007 における駅周辺開発計画 注) 引用文献 2) より筆者作成

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

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」と呼ばれる原則が打ち出され た。これは、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1,000 m、首都圏外延の都市フィンガーの都市では、1,200 m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。

3-4. グロストラップ・コムーネにおけるフィンガー プラン 2007 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 人 (2008年1月現在) から成る。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。

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いること もあり、金融、IT 関連企業、交通、酒飲料、化粧 品等の企業が立地している。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。

(2) FP2007 をめぐるコムーネ間協議と住民議論

コムーネ長の呼びかけで、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 Ishøi、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。

(3) グロストラップ駅周辺開発計画

コムーネは、FP2007でも重視されている交通計 画について特に重点を置いており、交通ネットワー クの構築を軸に他の関連事業を進めていく予定であ る。「FP2007 に対する住民の関心も高めていくため、 コムーネとしては分かりやすいパンフレットや模型 等を通して常に計画周知に努めている^{注(4)}。|

(4) コムーネにおける今後の都市計画の方向性

今後もコムーネは駅周辺に開発を集中させ、特に オフィスビルの建設と企業の配置、中高層集合住宅 の建設を進める予定である。駅周辺において人、モ ノを集積させ交流を図ることは、人々を自動車利用 から公共交通利用につなげ、交通渋滞の緩和にも期 待できるとしている。これは結果として、コムーネ 内の住民も公共交通利用を促進することにもなり、 人々が歩きやすい、活気ある中心市街地をもたらす ことになる。

グロストラップ・コムーネは全国でも小規模コ ムーネである。しかし、コペンハーゲン・コムーネ の西側に位置するコムーネー帯はデンマークでは" Vestegnen"と呼ばれ、充実したインフラ整備とそ れに伴う企業進出のため、特に中小規模コムーネで あるからとの危機感は少ない。それは、FP2007で も重ねて強調されている公共交通網の整備により、 郊外の中小規模コムーネであっても、環境や人々の 生活の質を高く確保する計画理念となっているから である。

4. フィンガープランの更なる充実へ

4-1. 自転車利用の促進

1947年以来、フィンガープランの議論には欠か せなかった交通渋滞に関して、例えば、コペンハー ゲン・コムーネでは、通勤、通学する者のうち、 35%が自転車を利用しており、そのうち、コペン ハーゲン・コムーネの居住者のみを見てみると、 50%が自転車を利用している。

2011年9月の総選挙に際して、各政党の議論で、 コペンハーゲン大都市圏の渋滞に対して、時間帯を 設定してコペンハーゲン都市中心部に入る車への料 金徴収の案が出された。また、企業も従業員へ自転 車用ヘルメットを配布し利用を促したり、企業内に 雨具や雨で濡れた衣服の乾燥室を設けたりする取り 組みもある注(5)。

4-2. 地方小都市に居住する人々の交通移動の確保 ~テレバス telebus

コムーネ面積の広域化に関わらず、既存の小さな 集落においては人々の移動の問題が極めて重要課題 である。高齢者、障碍者、自家用車を運転しない 人々の移動の確保として、特に、郊外の農村部のコ ムーネにおいて、既存の電車やバス等の公共交通機 関が十分でない地域では、テレバスがある。

(1) フレデリクスン・コムーネにおけるテレバス

コペンハーゲン大都市圏のなかでも、自治体再編 成の際に4つのコムーネ (Frederikssund, Slangerup, Skibby, Jægerspris) が合併したフレデリクスン (Frederikssund)・コムーネにおけるテレバスの仕 組みについて概観する。フレデリクスン・コムーネ は、今回の合併で、海を隔てた対岸のコムーネと合 併し、人口 44.313 人(2011 年 1 月現在)となった。

(2) テレバス利用の仕組み

フレデリクスン・コムーネでは、特に南西部一帯 の農村地域において、テレバスを走らせている。高 齢者ばかりでなく、若者の通勤、通学の交通手段と しても機能している。テレバスは15名ほどが乗車 できるミニバスである。

利用者はまず、テレバスのドライバーが持つ専用 の携帯電話へ連絡を入れる。利用する最低 1 時間前 までに電話しなければならない。1台のバスを6人 のドライバーが交代で運転している。朝夕は、地域 に点在する農家の子どもたちを学校に送り届けたり、 日中は買い物等の外出の助けとなっている。テレバ スの役割は、バス走行がカバーするエリア内の目的 地への移動と、既存のバス路線主要道路のバス停へ つなぐ役割である。遠方への外出の際等は、幹線道 路の主要バス路線のバス停までの乗車となる。人々 は、それから既存のバス、電車に乗り継ぐ。学生と 一般客が同時に乗車しているときは、まず学生を自 宅、ないしは自宅に続く農道まで送り届け、次に一 般乗客の目的地へ走る順番で行われる。ひとつの乗 車降車地点から次の場所への移動にかなりの時間を 要すこともあり、毎日分刻みにスケジュールが埋 まっている。小さな集落を網羅するように走るため、 ドライバーは利用者と顔なじみにもなり、日常の出 来事、病気や怪我の具合等、コミュニケーションの 場ともなっている^{注(6)}。

自治体再編成による合併の影響で、フレデリクス ン・コムーネ議会では、予算削減のためにテレバス の廃止を求める声がある。しかし、実際には、廃止 するか否かの決定は、農村地帯に住む居住者の移動 をどのように確保できるか等の具体的な代替案がな ければ、彼らの生活を脅かすものであり、議論の場 を重ねての決定となる。生活の質の確保のために予 算をどのように配分するか、実質的な議論が重ねら れる注(7)。

4-3. オアスン地域のなかのコペンハーゲン 大都市圏 ~ループシティ計画

(1) オアスン地域の概要

オアスン地域とは、スウェーデン南部のスコーネ 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-6)。スウェーデン側 11.369k m、デンマーク側 9,834k m の合計 21,203k m であり、約 370 万人が居 住する。

(2) ループシティ計画

2010 年 2 月、 レアルダニア 財 団 (Realdania Foundation)、10のコムーネ、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(ライトレール: Light Rail 建設計画)に合意した。これは、ループ

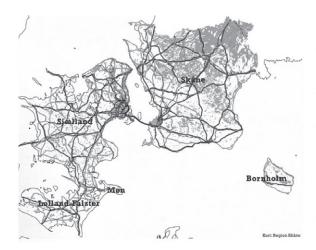


図-6 オアスン地域

注) "TendensOresund 2008" より抜粋

シティと呼ばれ、フィンガー間を放射状に囲むよう に走るライトレール建設である。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。

ライトレール建設予定地は、既存のバス路線を利 用するものであり、各10コ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)・コムーネ には、デンマーク工科大学 (DTU)、ヘーレウ (Herlev)・コムーネには、ヘーレウ病院、アルバー ツルンド (Albertslund)・コムーネには、大規模工 業団地、ブロンビュ (Brøndby)・コムーネには、 サッカースタジアム等がある(図-7)。

ライトレール建設は、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、総延長 170km を最速 40 分で結ぼうとするものである。

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のコムーネは、 それぞれ、人口規模(1~7万人)、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、コ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のコムーネが連 携しなければならないこの計画において、コムーネ 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。もちろん各コ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注(8)。



図-7 10 コムーネをつなぐライトレール建設計画 注) 引用文献 5) より筆者作成

このような、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東 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^{注(9)}。

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。

5. おわりに~フィンガープランの 今日的意味付け

(1) コムーネ間の協議の必要性

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、自動車利用が増加し、交 通渋滞は大きな課題であった。また、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。フィンガープランでは、 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、 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。

コペンハーゲン・コムーネを中心とした都市圏に 人口や産業が過度に集中せず、中小規模コムーネが 活力を失わないこと、例えば、多種の企業が各コ ムーネに進出、あるいは支社を配置すること、それ による雇用の確保が重要である。このことは、人々 の職住近接の暮らしを支えるものであり、住民の生 活の質の向上には欠かせない。

(3) ヨーロッパのなかのコペンハーゲン大都市圏

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。人々が 暮らしやすいことは、つまり、環境に配慮した、食 や健康、多国籍の移住を含めた、長期的将来構想を 見据えたものである。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。 1947年に策定されたフィンガープランを、ループ シティ計画を含め「2047年」に焦点を当てた、グ ローバルな展開になっている。

謝 辞

本調査は一般財団法人計量計画研究所フェロー シップ研究助成金を受けて実施したものであり、研 究の貴重な機会を与えていただいた計量計画研究所 に厚く御礼申し上げます。デンマークにおける調査 では、デンマーク国内の政府、地方自治体、大学等 の多くの方々からご助言を賜りました。記して御礼 申し上げます。

補注

- 注(1): 1970年代以降、2006年にはアムト(県/州に 相当) は13、コムーネ(基礎自治体) は271となっ た。1970年代以降30年の社会経済的な変化に小規 模コムーネでは対応できず、大規模な地方自治体 の再編成が要請されていた。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日に一斉に実施。271 あったコムーネが98 に合併、削減され、平均2万人だったコムーネの 人口は平均5.5万人に拡大した。14のアムトは廃止 され5つのレギオンが設置された。
- 注(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。
- 注(3):駅周辺開発の動向、フィンガープランと生活の 質との関連、コムーネの都市計画、まちづくりの 課題等のヒアリング調査を行った。調査は、2008 年8月、2009年3月、2011年8月に行った。コムー ネ (Kømmune: 市、基礎自治体)、都市計画関連 課へのインタビューは、コペンハーゲン・コムー

- ネ (Københavns Kommune) と合わせて、周辺に 位置する地方中小都市、フレデリクスン・コムー ネ (Frederikssund)、ゲントフテ・コムーネ (Gentofte)、グランサクセ・コムーネ (Glandsaxe)、 グロストラップ・コムーネ (Glostrup)、ヒレロオ・ コムーネ (Hillerød)、ホーシュロム・コムーネ (Hørsholm)、ルダースダル・コムーネ (Rudersdal) において実施した。
- 注(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による。
- 注(5): デンマーク自転車協会 (Dansk Cyklist Forbund) の Erik Hjumand 氏へのインタビューによる。
- 注(6): 2011 年 8 月の現地調査での状況、および、フレ デリクスン・コムーネ、道路交通課の Birte Norman 氏へのインタビューによる。
- 注(7): フレデリクスン・コムーネ、道路交通課の Birte Norman 氏へのインタビューによる。
- 注(8): ループシティ計画プロジェクトリーダー、 Mariannne Bendixen 氏へのインタビューによる。
- 注(9): ループシティ計画プロジェクトリーダー、 Mariannne Bendixen 氏へのインタビューによる。

参考文献

- 1) "Skitseforslag til EGNSPLAN for STORKØBENHAVN", Dansk Byplanlaboratorium, 1993
- 2) "Forslag til Fingerplan 2007, Landsplandirektive for hovedstadområdets planlægning", Miljøministeriet, 2007
- 3) The Ministry of the Interior and Health, Department of Economics, "The Local Government Reform -In Brief". 2005
- 4) Danish Ministry of the Environment, "Spatial Planning in Denmark", 2007
- 5) EEA (2002): Towards an urban atlas -Assessment of spatial data on 25 European cities and urban areas. Environmental issue report no.30. EEA, Copenhagen
- 6) "Glostrup i tal 2008", Glostrup Kommune, 2008
- 7) "Byvision Ringbyen, Status og perspektiver 2010", Ringbyen