

視点(905)

商業上の規制と中心市街地(その3)

—中心市街地のタイプとあり方—

(流通とSC・私の視点904より続く)

アメリカの中心市街地は、車社会の中で中心市街地が崩壊した「ロサンゼルス」と、郊外の商業を凌駕している中心市街地である「ニューヨーク」のように両極端です。アメリカの中心市街地ではいずれの都市も商業調整や厳しい環境規制によって守られた中心市街地ではなく、基本的に自由主義経済社会の中で確立された中心市街地です。ロサンゼルスは車社会の中で崩壊した極端な中心市街地の姿であり、ニューヨークはアメリカとしては特異な都市構造(大量交通手段の存在と都市居住者の存在…等)の中で、超大商圏型で、郊外の商業が真似のできないレベルの中心市街地を形成しています。

ロサンゼルスの中心市街地は別として、ニューヨークの中心市街地は商業上の規制のない自由競争社会の中で確立した中心市街地です(私の視点758~761「ニューヨーク物語」参照)。

確かに、ニューヨークの中心市街地には高次元の商業地と多様な都市型施設を持つ街区が形成され、これぞ中心市街地というポジショニングが構築されています。

ニューヨークの中心市街地は、「現代的な都市」、「人工的な都市」、「エンターテインメント的な都市」、「にぎわい型都市」、「商業基軸都市」…等のイメージがあり、ニューヨークのような特性を持つ都市の中心市街地を「動的な中心市街地」と呼びます。

一方、ニューヨークのように自由競争の中から活力のある中心市街地が確立されたのではなく、商業上の規制(商業調整と環境規制)の施策が適切に行われ、その結果、都市の社会・経済の発展・進化が起こり、中心市街地が活性化している都市として「ポートランド」(オレゴン州)があります。

ポートランドは、「環境共生都市として世界第2位」、全米の「住みたい都市第1位」、「料理人が店を出したい都市の上位」となる都市です。現在、ポートランドの中心市街地には、郊外商業が真似のできない中心市街地の残り物商業(マイナス型商業)として、「パイオニア・プレイス」(都市型SC)、「パイオニア・プレイス周辺の商業街区」(ラグジュアリー街区とエンターテインメント街区)が存在し、それに加えて、異質型商業(プラス型商業)として、「パールディストリクト」(ニューヨークのソーホーのような倉庫や古いレンガ造りの建物を活かしたオシャレな街区)、「ノブヒル」(高級住宅地にある質の高いメインストリート)、「リバープレイス」(ウォーターフロント型街区)、「ホーンストリート」(さびれた商店街をヒッピーが開発した、大衆向け、ヤング志向のストリート)が存在しています。これらの中心市街地の商業は、環境規制による都市構造の再構築の結果として生まれたものであり、自由競争の中でできた中心市街地とは異なる次元で成り立っています。

ポートランドの中心市街地は、ニューヨークとは異なり、「ノスタルジックな都市」、「自然志向な都市」、「住商共存・混合都市」、「閑静な都市」、「住民と生活文化基軸の都市」…等のイメージがあり、ポートランドのような特性を持つ都市の中心市街地を「静的な中心市街地」と呼びます(六車流：流通理論)。

ポートランドの商業上の規制は、ニューヨークの中心市街地や郊外のSCとは全く異なった次元の中心市街地づくりを目的としているものであり、「こんな生活(ライフスタイル)があったのか!」、「こんな中心市街地があったのか!」という、結果的に消費者・生活者・住民・市民から評価の高いものとなっています。

ただ、ニューヨークとポートランドの共通点は、郊外の商業は車社会に対応したSCが数多く立地していることです。現在は、社会全体が車を基軸としており、郊外化社会及び車社会に対するニーズは並々ならぬものがあり、また、それが生活の基軸です。中心市街地には異質型の商業、一方、郊外にはSC、という選択肢の幅の広い都市設計が、満足度の高い都市づくりになります。ポートランドもニューヨークも「中心市街地3割、郊外7割の黄金比の商業構造」であり、3割差異化・特化、7割総合化の理論が適用されています。

都市づくり、街づくりにおいて、民意なくして成果は高まりません。ポートランドでは、メトロという広域行政制度を導入し、環境に関する意思決定は全て住民の直接選挙による直接民主制を導入し、民意が反映された成果のあがる手法を導入しています。売り手の発想のみの都市づくり・街づくりは失敗します。

(株)ダイナミックマーケティング社³

代表 六車秀之