

視点(1685)

(まちづくりと都市構造編)

ポートランドの高い評価の真髓 (その 3) !!

— ポートランドは 21 世紀型のニューモダン都市 —
(流通と S C ・私の視点 1684 より続く)

ポートランドは 21 世紀型の都市 (ニューモダン都市) と 20 世紀型の都市 (モダン都市) の融合した都市で、それがポートランドの高い評価の真髓であり、その内容は次の通りです。

(1) 中心市街地商業と郊外商業が適切に融合

ポートランドの商業は、中心市街地はヨーロッパ型商業、郊外はアメリカ型商業であり、都心の自然と一体化したストリート型商業 (商店街風商業) と郊外の車社会を一体化した S C 型商業が「30% (中心市街地) 対 70% (郊外商業)」の黄金比率で成立しています。ポートランド広域圏内の居住者は 2 つの次元の異なる商業を選択できることがポートランド商業の魅力であり、都市としての居心地感を高めています。単にポートランドの中心市街地だけの商業レベルでは、20 世紀の商業レベルの高さを満喫してきた居住者にとってニッチなマーケットとしては別にポートランドの多くの住民が満足するマーケットにはなりません。

(2) ヨーロッパとアメリカの都市構造が適切に融合

アメリカは 20 世紀型の都市構造が旺盛で、逆に 19 世紀以前のノスタルジーのあるヨーロッパ型の都市構造は一部を除いて淘汰されています。ヨーロッパは都市計画上や商業上の規制が多く、いまだに 20 世紀型が完成していません。20 世紀型の都市構造は、ヨーロッパよりアメリカ以外に日本、アジア、中近東、南アメリカ、アフリカ等の主要都市で確立されています。今、ヨーロッパは規制が解除され、20 世紀型の都市構造になりつつあります。ポートランドは中心市街地はヨーロッパの都市構造、郊外はアメリカの都市構造で、ポートランドの中心市街地の都市構造は郊外の「何でもあり」のアメリカ型志向でできあがっているため、逆に中心市街地は特性のある異質型街区の評価が高まっています。すなわち、「ヨーロッパ型の都市構造 30%」(中心市街地) と「アメリカ型の都市構造 70%」(郊外) の黄金比率で確立されています。ヨーロッパ型都市構造の中心市街地のみでは、ポートランドの住民が満足するマーケットにはなりません。

(3) 自然環境対応型とハイテクやスポーツ・アウトドア型の産業構造が適切に融合

ポートランドの産業は農業と林業や観光業等の自然環境に対応した産業と、スポーツメーカー (ナイキ、コロンビアスポーツ、アディダス等) や I T の拠点であるシアトルとサンフランシスコの間に位置しているため「シリコンフォレスト」(I T 産業の集積する森、サンフランシスコはシリコンバレー) と呼ばれる I T 産業が多く、文字通り自然・スポーツ (健康やアウトドア) ・I T による産業構造が確立されています。単にポートランドの産業が自然環境対応やスポーツ・健康産業のみであれば、活力あるポートランドはできていません。ポートランドに経済力ある未来産業としての I T 産業の拠点がなければ、住民にとって働く場のある豊かなマーケットは確立されません。

(4) ローカルチェーンとナショナルチェーンの小売構造が適切に融合

アメリカの小売業は大手 2.0 と独特のコンセプトを持つ準大手 0.5 (複数) の 2.5 企業体制で成り立っています。通常、2.5 企業で各業種の 41.7% のシェアで、残りはナショナルチェーン店あるいはフランチャイズチェーンのチェーン店が中心です。しかし、ポートランドは地元のローカルチェーン (ポートランドのみあるいはオレゴン州のみに展開するチェーン店) が多く、地産池消のみならず地域消費愛 (できるだけ地元の産業者で買ってあげたい。地元の産業者を育ててあげたい) の高い都市です。

(5) 車と車以外の交通構造が適切に融合

ポートランドは車を持たなくても生活ができる都市です。ニューヨークを除くアメリカの多くの都市は、車がないと生活ができない都市です。車は地球環境を破壊するといったエコロジーの観点と、車は持ちたくないという健康や人間志向の考え方から車中心の都市は嫌われ、車は必要ですが車以外の交通体系の充実が望まれています。ポートランドの良さは、車社会と車以外の交通 (鉄道、バス、自転車、徒歩) とが融合していることです。21 世紀になっても車は交通の基軸です。しかし、車がないと生活ができない都市は、21 世紀型の都市 (ニューモダン都市) にはなりません。

(株)ダイナミックマーケティング社⁺⁶

代 表 六 車 秀 之