

### 第3章 エドモントンの都心部再生のための環境整備計画

#### 国際比較による大都市問題調査研究報告書Ⅷ(1989) 所収

##### 1 はじめに

北米の多くの都市では、1960年代から70年代にかけて、都心部の相対的衰退がつづいた。これは、この時期に進展した郊外化の影響によるものであり、都心部およびその周辺からの人口流出と、これにともなう商業・サービス業施設の郊外移転が広くみとめられた。しかし同じ北米でも、アメリカ合衆国とカナダでは、人種問題や社会・経済制度の面で違いがあるため、都心部の衰退現象にも若干の相違がある。人種間の対立が激しい合衆国では、白人集団による郊外への大量移住（いわゆる urban flight）が都心部から活力を奪うのに大きく作用した。また、郊外での土地利用規制が弱く、地価が安いことも、急激な郊外化を促進する一因であった。一方、カナダでは、人種間の対立はそれほど激しくなく、このことが都市の社会問題を引き起こすことはあまりなかった。また、住宅取得に要する費用が合衆国に比べて相対的に高いため、極端な郊外化は起こらず、都市は比較的コンパクトな形態を保った。

このように、二つの国の間で若干の相違はあるが、モータリゼーションが世界で最も発達した段階にある両国では、他の先進諸国と並んで、あるいはそれ以上に郊外化が進展している。一方、郊外化のあおりを受けて衰退化の方向に向かっている都心部を再生する試みは、1970年代後半から80年代にかけて、各地で行なわれるようになった。行き過ぎた郊外化を揺り戻す動きとして、都心部を見直す機運が高まってきたのである。しかし、都市の郊外や周辺部に一旦向けられた人々の関心を都心部に引き戻すのは、容易なことではない。人々の気持を都心部に向けさせるには、商業やサービス業の施設をただ更新するだけでは不十分である。郊外にある大規模なショッピング・センターでの購買行動に慣れてしまった消費者の気持を再びとらえるには、都心部ならではの新しい「仕掛け」を講ずる必要がある。

「仕掛け」の内容は、都市によって異なるが、共通しているのは、都心部がもっている歴史的・文化的・社会的資源をうまく生かしながら、都心部の活性化を試みている点である。多くの都市では、都心は都市発祥の地であり、歴史的建造物も多く存在している。市役所、美術館、図書館をはじめとする重要な公共施設も、都心部に集まっている。また、大企業の中には、都心部を本拠地として活動するものが依然として少なくない。こうした状況は郊外にはないものであり、また作ろうとしてもそう簡単にはできるものではない。都心部に固有のこうした「遺産」を活用しながら活性化を図る動きが、都市の運営やその経済発展に関わりをもつ組織や団体の中から起こってきた。

本章で報告するエドモントン（Edmonton）における都心部再生の試みも、上述した動きと同じ流れの中にある。ただし、石油をはじめとする資源開発によって急激に発展してきたこの都市では、石油危機に襲われた1970年代は経済発展の時期であり、この時期は郊外とともに都心も活気を帯びていた。しかし、資源をめぐる世界経済の不安定な動きに影響されやすい体質をもっていることから、1980年代に入ってから資産不況は、都心部に経済的衰退をもたらす原因となった。加えて、成長

著しい郊外においては、大規模な商業開発があいついで行われたため、これが都心部の商業活動に大きな影響を与えることになった。経済不況と郊外商業地の商圈拡大という二重の影響を受けて、都心部は衰退傾向を余儀なくされてきた。

しかし、こうした傾向がつつくなかで、行政・民間・第3セクターの三者が力を合わせて都心部の再生を図る運動が、次第に顕在化してきた。この運動は現在も進行中であるが、そこで強調されているのは、幅広い参加の精神である。すなわち、都心部に係わりをもつ多くの団体や個人が、パートナーシップを発揮しながら、総ぐるみで活性化の運動に取り組むという点である。

この運動は多岐にわたっているが、その基本的な目的は、都心で働いたり住んだりする人々あるいは都心へ訪れる人々が、ともに快適性や利便性つまりアメニティを感じるような施設や雰囲気をつくることにある。アメニティは、人々が経済的・社会的・文化的資源を利用する際に感ずる快適性や利便性を総称する概念である。こうした資源は、機能性を満たすことで一義的にはその利用目的が達成される。しかし、豊かな社会にあっては、単なる機能ではなく、質の高い機能性や機能性を越えた精神的魅力が求められる。このため、アメニティに満ち溢れた空間を都心部に生み出すことは、人々を都心部に呼び戻すための有力な手段となる。時代の求めに合った快適性と利便性を満足する空間をつくるのが、都心部再生の切札と考えられている。本章では、エドモントンにおける事例を報告しながら、アメニティに富んだ空間の創出を手掛りにして都心部の再生を図る試みと、その問題点について考える。

## 2 エドモントン市の地域概要

### (1) 位置と沿革

エドモントンはカナダ・アルバータ（Alberta）州の州都であり、州の地理的中心近くに位置している。市街地はノース・サスカチュワン（North Saskatchewan）川に面しており、CMA（Census Metropolitan Area）単位でみた人口は州内第1位である。市の北方には天然資源に恵まれた後背地が広がっており、また南には農産物豊かな平原が展開している。ノース・サスカチュワン川がつくったエドモントン・バレーは、水量豊かで林業資源にも恵まれた地域であり、古くから人々を引き付けてきた。この付近では、これまで古い時代の遺跡は出土したことはなかった。しかし1976年になって、ノース・サスカチュワン川を望む地点で、紀元前3000～500年のものと思われる、石器を含む集落の跡地が発見された。この集落跡地は、のちに毛皮交易の拠点となったフォート・エドモントンに近いが、このフォート・エドモントンこそが、今日のエドモントンの発祥の地といつてよい。

エドモントンにおける集落形成の起源は、ヨーロッパ人が毛皮を求めてやってきた18世紀中葉に遡る。1754年にアンソニー・ヘンディ（Anthony Henday）という人物が、エドモントンで冬を越したといわれ、1795年には、ハドソン・ベイ・カンパニー（Hudson Bay Company）とノース・ウエスト・カンパニー（North West Company）が、それぞれ交易拠点を設けた。1821

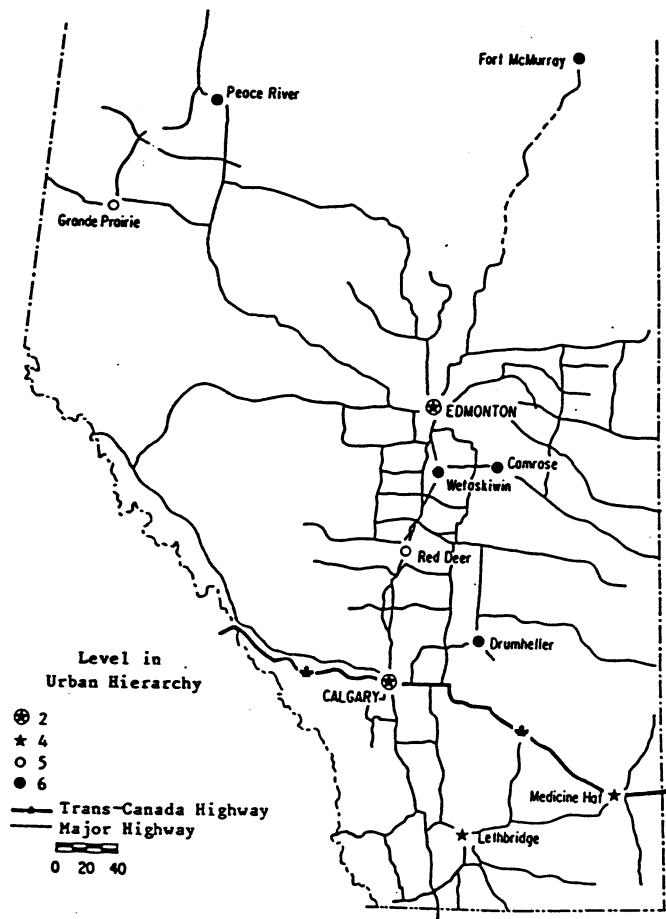
年にこれら2つの会社は合併したが、それ以後、フォート・エドモントンはカナダ西部における毛皮産地として広く知られるようになった。

エドモントンの恒久的な集落形成は、1870年代になってようやく開始された。1883年にカナディアン・パシフィック・レイルウェイ (Canadian Pacific Railway) が完成し、エドモントンの南290 kmにあるカルガリー (Calgary) に駅が設けられた。このため、エドモントンは鉄道開通の影響をほとんど受けることはなかった。1891年には、この鉄道の支線にあたるカナディアン・ノーサン・レイルウェイ (Canadian Northern Railway) が敷設されたが、駅はノース・サスカチュワン川の南にあるストラトコナ (Strathcona) におかれた。

しかしエドモントンは、1905年に新しく成立したアルバータ州の州都に選ばれ、周辺の農業地域に対して財やサービスを供給する中心集落として発展することとなった。7年後の1912年にはストラトコナと合併したため人口は4万人となり、まもなく7万人に増加した。第一次世界大戦当時は5万人に減少したが、エドモントンは農村地域を背景とする商業中心地として発展していく。1941年の人口 (92,409人) は国内第9位であり、産業面では卸売業、交通・運輸業、農産物加工業 (とくにミート・パッキング) が盛んであった。

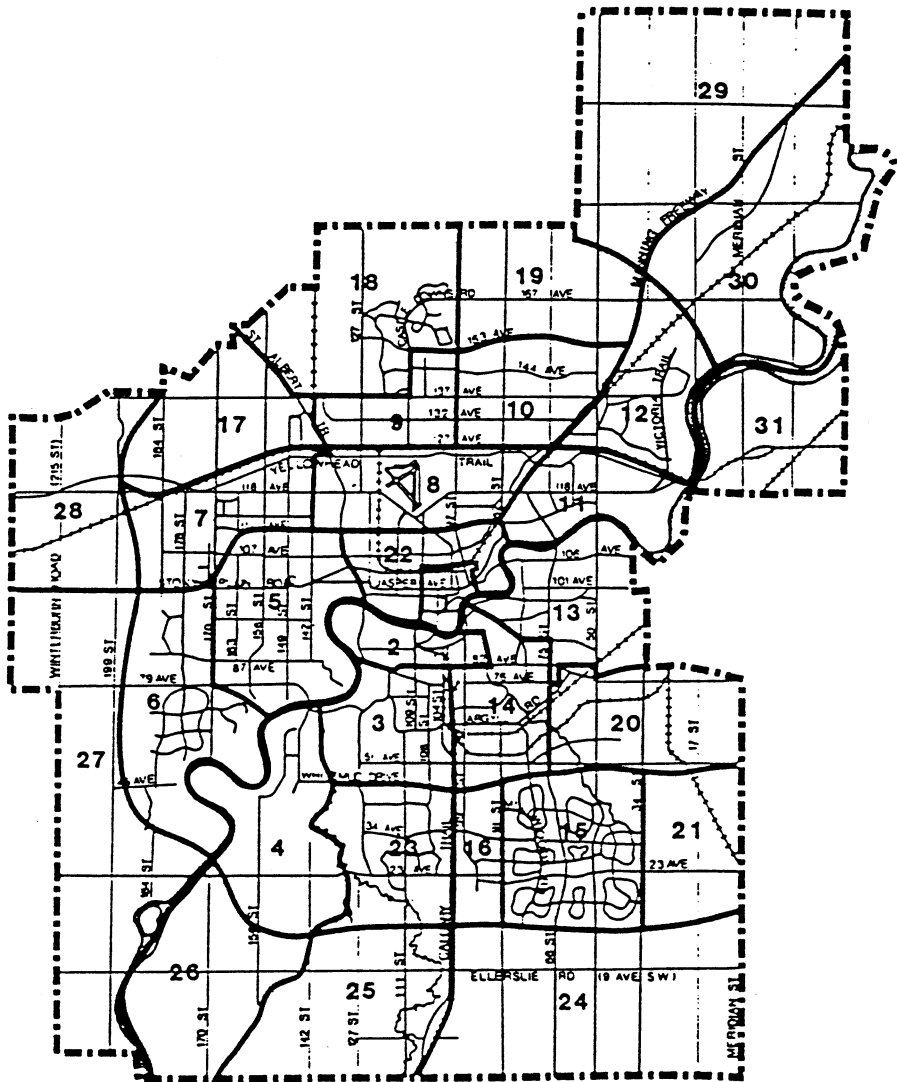
## (2) 第二次世界大戦後の発展

エドモントンは、第二次世界大戦中に、今日の発展につながる成長の機会を得たが、それは次の3つの理由による。第一は、北方地域における軍事化の動きであり、第二は、アラスカ・ハイウェイの建設にともなうものである。そして第三は、その後のエドモントンの運命を左右することにな



Source: Official road map, Department of Highways and Transportation, Province of Alberta, 1973.

図3-1 アルバータ州の主要都市



- |                   |                     |                      |
|-------------------|---------------------|----------------------|
| 1 DOWNTOWN CORE   | 12 CLAREVIEW        | 23 KASKITAYO         |
| 2 UNIVERSITY      | 13 CAPILANO         | 24 DAON 80           |
| 3 SOUTHGATE       | 14 BONNIE DOON      | 25 HERITAGE VALLEY E |
| 4 RIVERBEND       | 15 MILLWOODS        | 26 HERITAGE VALLEY W |
| 5 JASPER PLACE    | 16 SOUTH INDUSTRIAL | 27 WEST EDMONTON     |
| 6 WEST J.P.       | 17 MISTATIM         | 28 WINTERBURN        |
| 7 N.W. INDUSTRIAL | 18 CASTLE DOWNS     | 29 LAND BANK         |
| 8 NORTH CENTRAL   | 19 LAKE DISTRICT    | 30 N.E. EDMONTON     |
| 9 CALDER          | 20 S.E. DISTRICT    | 31 CLOVERBAR         |
| 10 LONDONDERRY    | 21 MEADOWS          |                      |
| 11 BEVERLY        | 22 DOWNTOWN FRINGE  |                      |

Source: Transportation Department

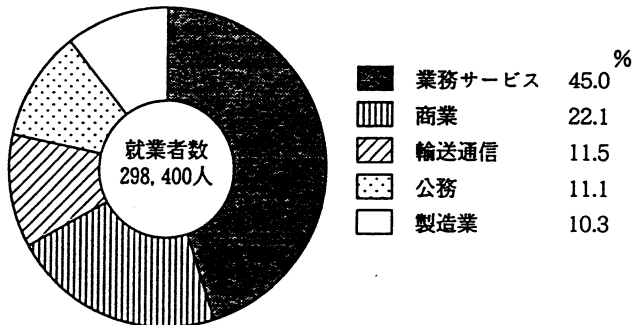
図3-2 エドモントンの市街地区分

る石油の発見である。石油の発見を契機に、石油精製・石油化学工業の中心地になることができたエドモントンは、経済面、政治面で大きく発展した。これにより、エドモントンはかつて大平原の中心都市であったウイニペグ（Winnipeg）を凌ぐようになり、石油工業とその関連サービス業の分野で、カルガリーと競争することになる。加えて、環太平洋地域の市場をめぐるヴァンクーヴァー（Vancouver）と競い合うようになったが、近年は、これまでエドモントンの市場であったマッケンジー・バレー（Mckenzie Valley）や北極圏西部にまで、ヴァンクーヴァーの勢力が進出してきている。

エドモントンの市域面積は、現在、約700平方キロメートルであるが、これはカナダの都市の中では広い方に属する。第二次世界大戦以前の旧市街地は、戦後に形成された新しい市街地によって取り囲まれている。市街地はノース・サスカチュワン川が刻んだエドモントン・バレーを挟んで展開しており、谷の両側に高層アパートや高級住宅が建ち並び、またゴルフ・コースや公園が設けられている。ノース・サスカチュワン川を下った市の北東部に位置するフォート・サスカチュワンには、工業地区が広がっている。フォート・サスカチュワンを除くほかの衛星都市は、おおむね住宅地域として発展してきたが、1941年に計画局が設けられてからは、市街地の面的拡大は規制を受けるようになった。1950年代以降、経済の発展とともに、旧市街地の中心部では歴史的建築物を残しながら、再開発事業が進められてきた。

エドモントンの人口は、1940年代から80年代にかけて8倍に増加し、現在は759,419人である。1960年頃までの人口増加は、自然増と農村部や海外からの移住による社会増によってもたらされた。1960年代に社会増は減少したが、70年代になると社会増が再び多くなった。このときは、国内の他地域からの人口流入が多かった。人口の社会的増加の背後には、石油産業を中心とする経済発展と、これに伴う企業進出がある。しかし、石油開発や石油採掘は資本投下の産業であるため、直接的な雇用機会はあまり生まれない。石油精製業や化学工業についても、同じようなことがいえる。雇用機会は、伝統的な商業・運輸業をはじめ、石油に関連したサービス業や建設業に、むしろ多い。また、同じ石油産地とはいえ、カルガリーの場合とは異なり、エドモントンでは石油関連の事務所雇用は多くない。むしろ州都であることから、行政・政府機関での雇用機会が多い。

産業別就業者数の割合



出典：Socio-economic Forecasts 1987-1992  
City of Edmonton, p.18 にもとづいて作成

図3-3 エドモントンの産業別就業者数の構成 (1986年)

### 3 都心部の概要と都心部再生の動き

#### (1) 都心部の現状と問題点

エドモントンの都心部はノース・サスカチュワン川の左岸にあり、北東方向に蛇行するこの河川と、その北の国際空港に挟まれる地点に位置している。都心部を常住地とする人口は6,896人、同じく世帯数は4,454である。これは都心部のコア・エリア1と呼ばれる部分の数字であり、これを取り巻くフリンジ・エリア22には43,500人が居住している。およそ217万平方メートルの面積をもつ都心では、6万人の人々が働いている。都心部と周辺との交通は、自動車を除けば、バスと軽量高速交通（Light Rapid Transit : LRT）によって行われている。これらの公共交通機関は、ピーク時を除けば都心部では無料で利用することができる。

他の多くの都市と同様、都心部には事務所ビルや商業・サービス業の施設が集中している。ここに集まっている事務所ビルの総床面積は1,353.9万フィートであるが、空室率は18.7%（1986年6月）と高い。主な商業施設として3つの百貨店（売場面積は25.7万平方フィート）と450余り

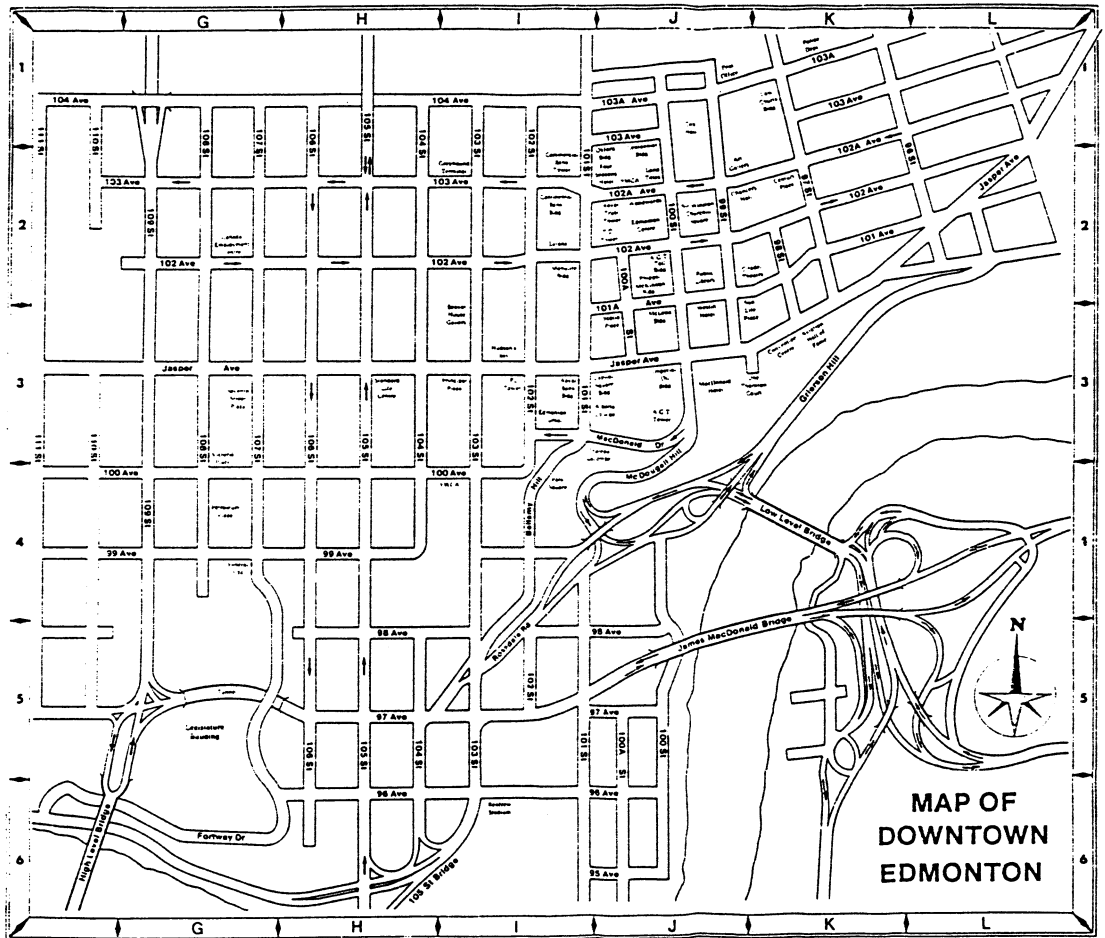


図3-4 エドモントンの都心部

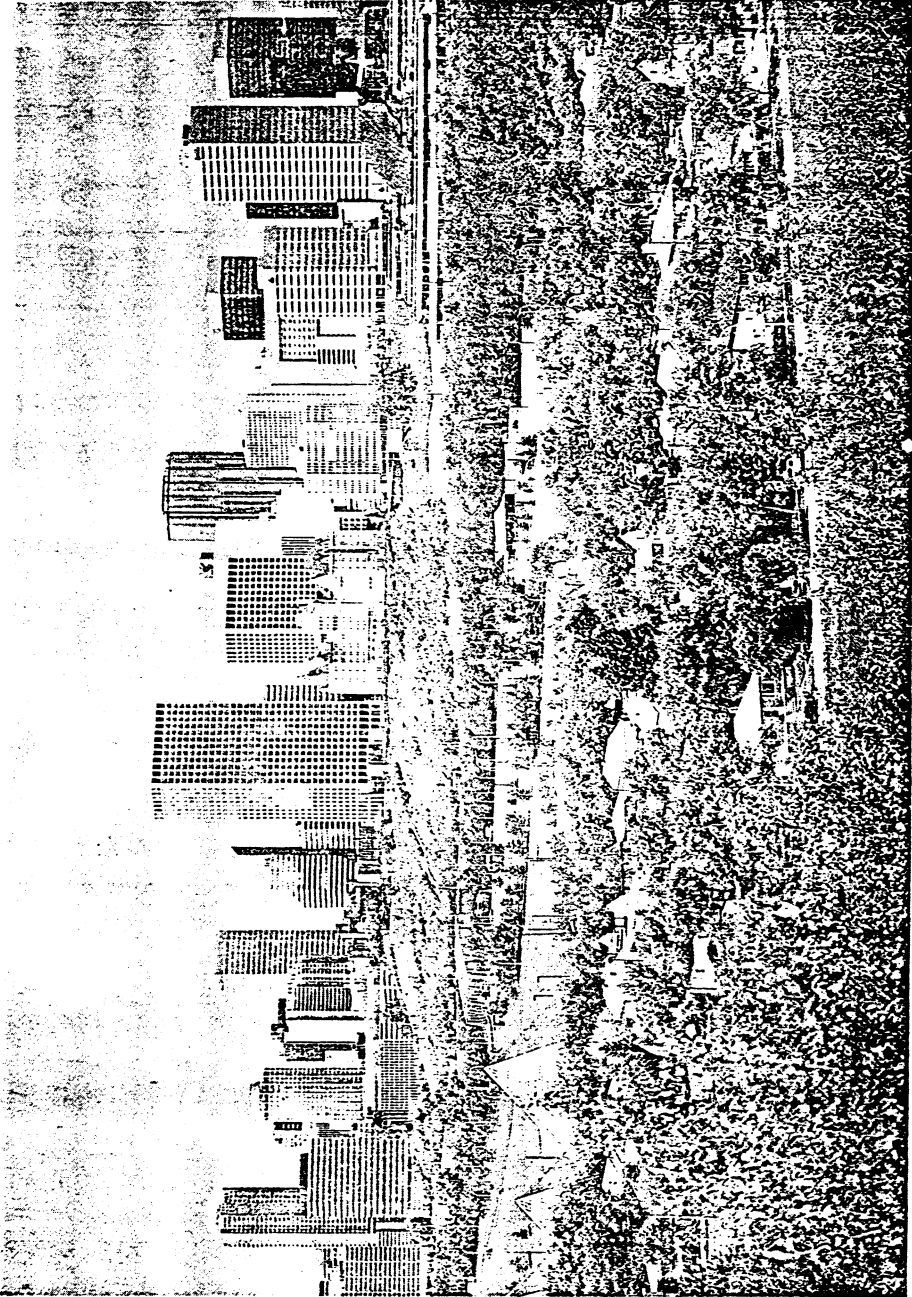


写真3-1 エドモントン・パレー（手前）と都心部のスカイライン

の小売店舗（総床面積は276.0万平方フィート）が軒をつらねている。このほかに22のホテル（総床面積は180.0万平方フィート）と、170近くのレストランがある。都心部で用をたす人達のために、全部で3,000台の車がとめられる駐車場も用意されている。

1973年の第一次石油ショック、つまり石油価格の高騰を契機として、エドモントンの都心部は大きな変貌を遂げることになる。商業施設や事務所ビルの建設があいついで進み、今日目にするような特徴的なスカイラインが形成されていった。エドモントン・センター、スコットア・プラザ、IPL、プリンシパル・センターは、その様子を大きく変化させた。都心部における変貌があまりに急激でかつ強力であったため、市はその基本計画の中で、今後は郊外を中心として都市発展を誘導していくことをうたった。当時は経済活動が好調で成長がつづいていたため、都心部で収容しきれない雇用増は郊外の職場で吸収された。雇用に関して、都心部と郊外のバランスがとれていた時代であったといえる。

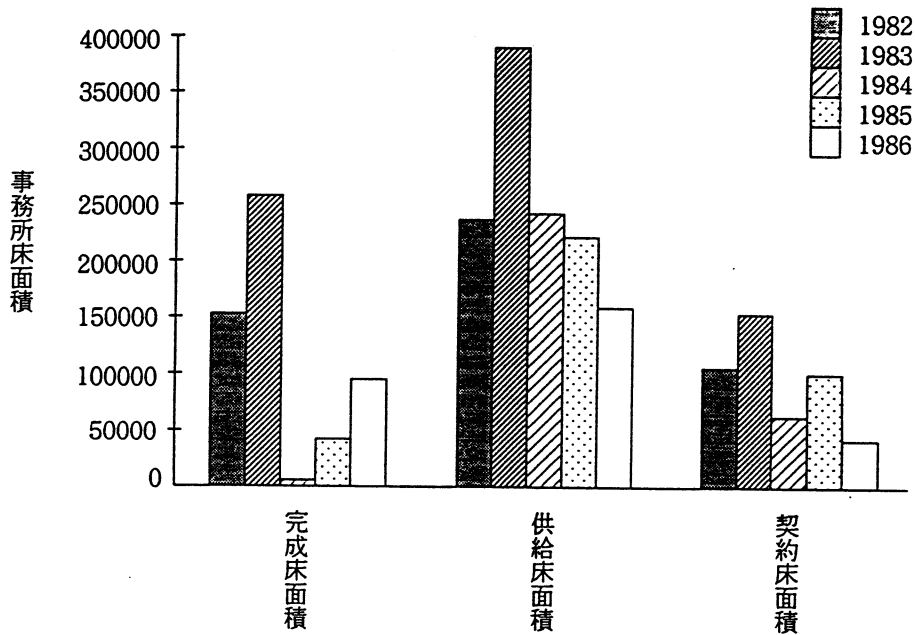
1970年代の好況期に、都心部では古い建物を取り払って建て替える事業が大規模に進められた。ところが、1980年代に入って成長の速度が遅くなると、大規模な都市改造を反省する機運が生まれてきた。景気の後退とともに、都心部再開発のエネルギーは弱まり、関心はウエスト・エドモントン・モール（West Edmonton Mall）のような郊外の商業開発に向けられた。しかしそうした傾向の中で、市は都心部で再開発事業を実施する考えをうちだした。経済活動が、低いながらも依然として成長基調にあるという判断のもとで、都心部の再開発計画が明らかにされた。この計画は、開発を行う団体からは建築制限が厳しいという批判を受けたが、歩行者専用道路の建設、歴史的建造物の保存、公共施設とサービス・システムの改善を含むなど、内容的には十分評価できるものをもっていた。

1983年になると、3つの新しい動きが起こった。第一は、都心部の再開発を促進するために、都心協会（City Centre Association : CCA）が樹立されたことである。第二は、市長が都心部の活性化を進めるために、政策的手段を行使すると表明したことである。そして第三は、市の計画・建設局が提案した都心部の総合的な再生計画を市議会が支援すると決めたことである。これら3つの新しい動きは、都心部の再開発が本格的に始動するきっかけとなった。

1980年代に入って、都心部の再生運動が相次いで起きた背景には、郊外に建設された大規模な商業施設が都心部の商業活動を脅かしているという共通の認識がある。世界最大の規模を歌い文句に登場したウエスト・エドモントン・モールの第2期工事が1983年に終了し、第3期工事もまもなく着手された。郊外には、こうした大規模なショッピング・センターのほかに、幹線道路沿いに立地する商業・サービス業の施設群があり、郊外居住者をはじめとして多くの消費者を吸引していた。都市周辺部をも商圈と考えている都心部の商業集積とは完全な競合関係にあるこれら新興の商業集積に対して、脅威を感ずるようになったのは当然である。こうした状況のもとで、都心部に利害関係をもつ市当局や企業経営者は、都心部活性化の計画をうちださざるを得なくなった。



(平方フィート)



出典：Graeme Young & Associates, Alberta Real Estate - First Quarter, 1987 にもとづいて作成

図3-5 エドモントンにおける事務所ビルの床面積動向

表3-1 エドモントンにおける主な商業施設 (集積)

単位：m<sup>2</sup>, %

地域	名称	売場面積	比率
都心部	ザ・ベイ, イートンズ, ウッドワーズ, ホルトーレンフェなどの デパートを核とする商業集積	250,830	20.3
北西部	キングウェイ・ガーデン・モール	78,965	6.4
北東部	アボッツフィールド・ショッパーズ・モール	15,793	1.3
	レイク・ボーマリ・モール	13,006	1.1
	ロンドンデリー・モール	65,216	5.3
	ノース・タウン・モール	26,848	2.2
	ノース・ウッド・モール	49,144	4.0
南東部	ボニ・ドーン・ショッピング・センター	40,411	3.3
	キャピラノ・モール	32,515	2.6
	パークウェイ・ビレッジ・ショッピング・センター	20,438	1.7
南西部	ヘリテージ・モール	73,855	6.0
	ミルボーン・ショッピング・センター	20,571	1.7
	サウスゲート・ショッピング・センター	74,970	6.1
西部	センテニアル・ショッピング・モール	34,373	2.8
	メドウラーク・ショッピング・センター	31,586	2.6
	ウエスト・エドモントン・ショッピング・モール	353,020	28.5
	ウエストマウント・ショッピング・センター	56,762	4.6
合計		1,238,303	100.0

出典：Welcome to Edmonton Helpful Facts (1987), p.12.

(2) 都心部再生運動の目的と方向

1983年に明らかにされたPRIDE (Program to Improve Downtown Edmonton) 計画は、こうした都心部を活性化するための戦略的計画である。具体的内容は後に詳しく述べるが、建物の更新、街路の整備、駐車場の拡充など、都心部の物理的環境の整備が中心になっている。都心部の環境整備計画を継続的に実施する市当局の基本的立場として、つぎのような目的が掲げられている。

(ア) 都心部は、エドモントンを代表する「顔」の部分を構成している。このため、市は都心部を業務、金融、行政、文化、娯楽、観光の主要な中心地として育成する政策をもたなければならない。

(イ) 都心部は、投資をはじめとする経済的チャンスに恵まれた空間であるため、これを維持し、

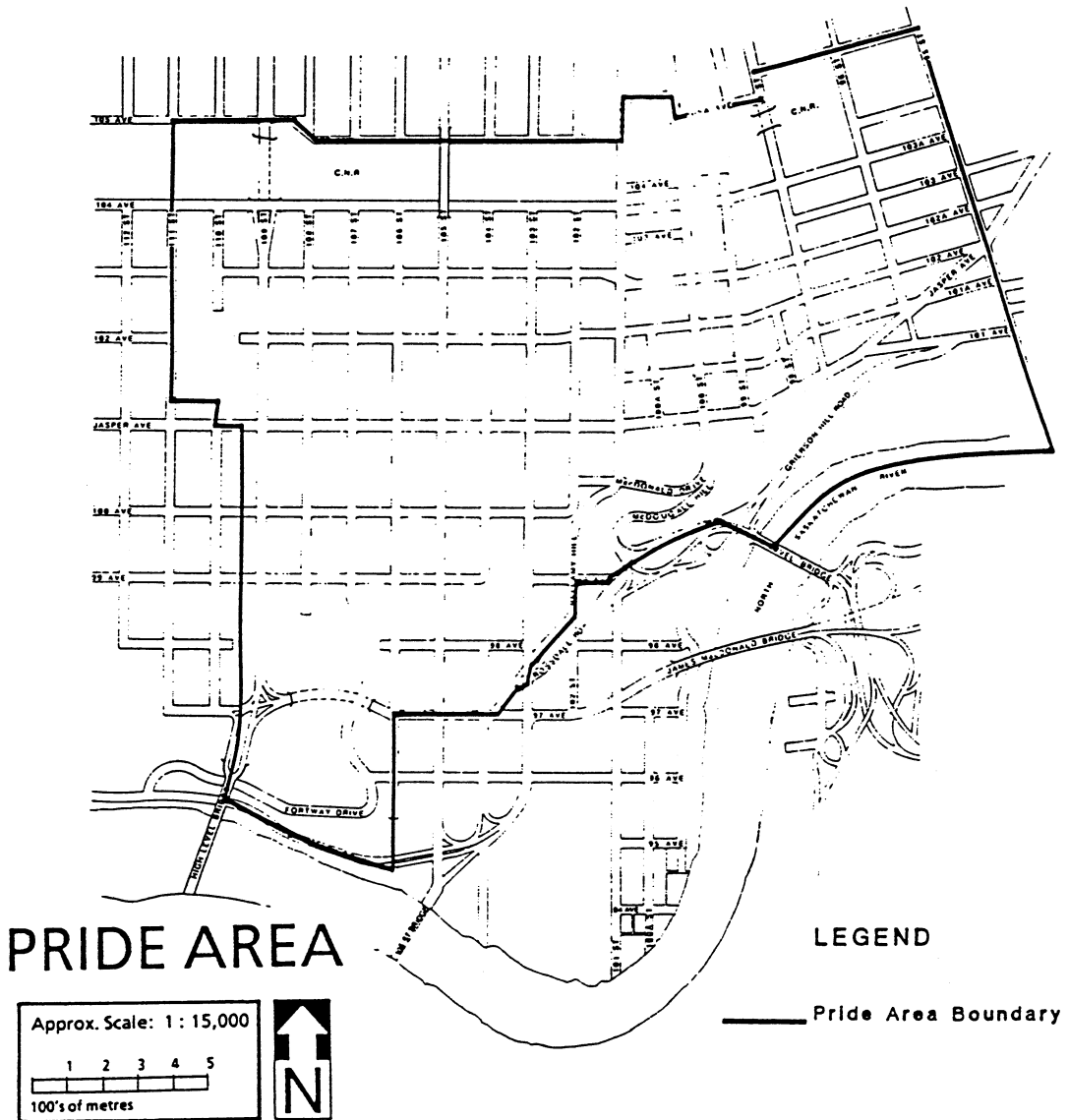


図3-6 PRIDE計画の対象地域

育成する必要がある。

(ウ) 都心部は、アルバータ州の州都の中核部分として、市内居住者や周辺の人々にアイデンティティーを感じさせる場所であればならない。

(エ) 都心部は、税収面で市の財政に寄与するところが大きい。このため、都心部を改良する努力をつづけることにより、ここから得られる税収入が他地域へ流出しないようにしなければならない。

上で述べた目的を端的に表現するなら、エドモントンのシンボリック的存在であり、経済や財政の面でも重要な地位を占める都心部を再生することが、環境整備計画の主要な目的であるといえる。このような都心部を再生するには、行政と民間が一体となった組織をつくる必要がある。なぜなら、都心部は社会・文化活動の中心地であり、市民が集い合う公共的空間としての性格をもっているが、同時にまた経済活動の一大中心地としての性格も強い。都心部の再生を行うためには、公共空間の整備とともに、民間部門の活性化が不可欠である。このため、都心部の再生計画を推進する組織として、市当局のほかに、都心開発組合 (Downtown Development Corporation : DDC)、都心事業所協会 (Downtown Business Association : DBA) という2つの団体が設けられた。これら2つの団体は、市当局と間に協力関係を結びながら、もてる資源を最大限発揮して都心部再生に貢献することが期待された。

#### 4 環境整備による都心地域の活性化

すでに述べたように、1970年代のエドモントンは、石油資源の開発にともなう経済の発展で大いに活況を呈した。ところが1980年代になると、景気が後退しはじめ、経済成長は低迷状態に入った。こうした全般的な経済動向に加えて、都市の郊外に大規模な商業施設が建設されるようになり、都心部の商業は売上げの減少に苦しむようになった。事務所機能も、1970年代は行政地区やジャスパー通りを中心に立地が進んだが、1980年代にはそれがなくなり、雇用機会もあまり増加しなくなった。このため、都心部からは活気が消え失せ、相対的であるが衰退現象が認められるようになった。

PRIDE計画は、利害を分かちあう行政と民間の諸団体が協力して行う計画であり、都心部の若返りと活性化をねらいとしている。この計画は数多くの事業によって構成されており、それらは互いに関連している。このため、計画を総合的に実施することにより、単独事業として行う以上の効果を発揮することが期待されている。エドモントンの市議会は、1986年に公表されたPRIDE計画に関する報告書の中で、計画に参加する諸団体の認定を行っているが、それによると、この中には先に述べた都心開発組合と都心事業所協会のほかにロータリークラブ、商工会議所、公立学校協会など幅広い団体の名称がみとめられる。

PRIDE計画は、1983年に事実上発足したが、当初は理想的性格が強く、具体性に欠く面があった。1986年2月に市議会で承認を受けた計画では、それまでの概念的計画から形や機能の備わった計画へとかなりの進展がみられた。市議会は計画を承認するにあたり、この計画の実施に必要な官と

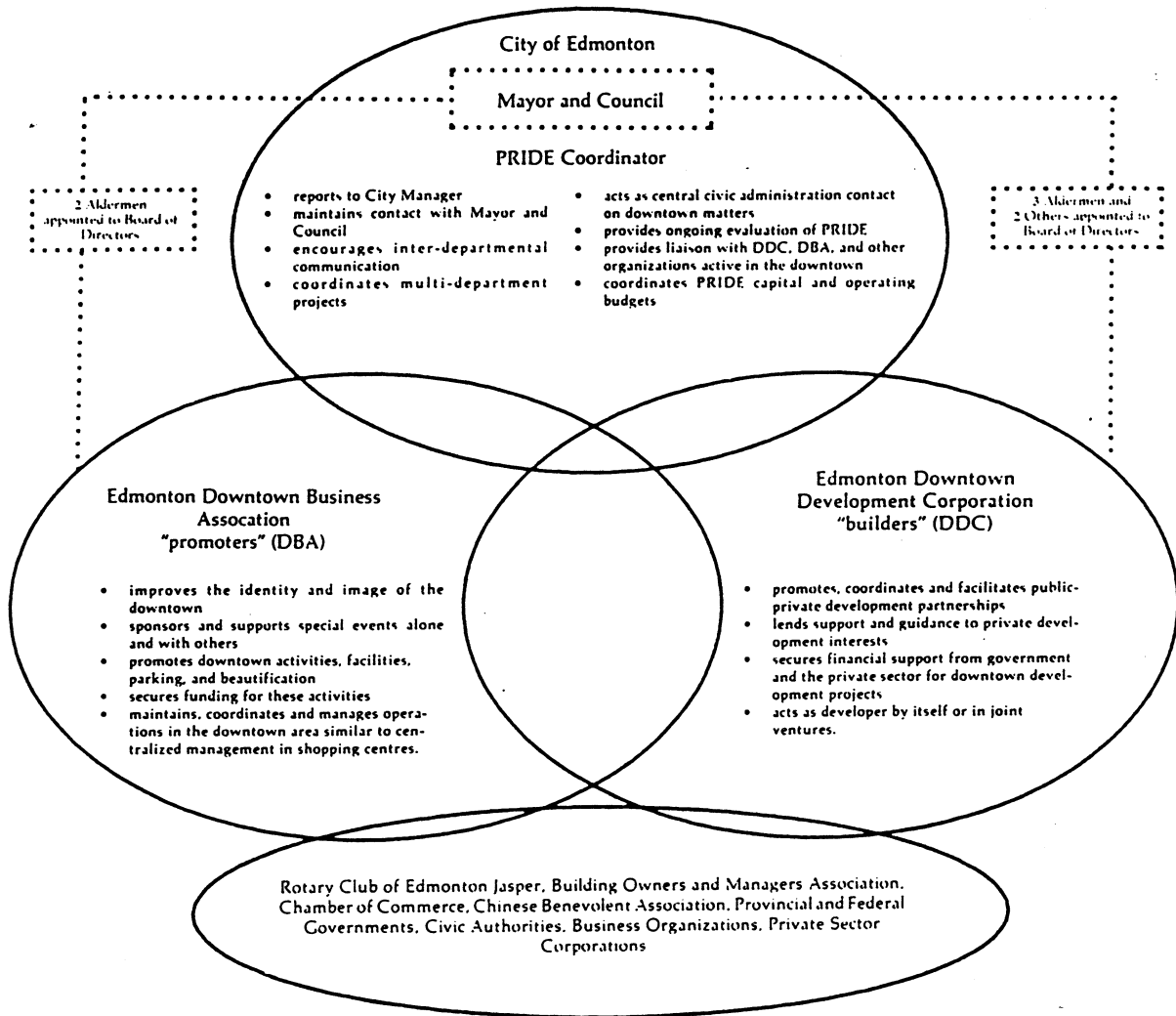


図3-7 PRIDE計画の実践組織の協力体制

民による協力関係の枠組を明らかにした。それによると、計画に参加する3つの主な組織の役割分担は以下の通りである。第一に、エドモントンの市当局は、自らイニシアティブを取りながら計画を促進する。第二に、都心事業所協会は、都心部に現在ある機能や施設の質を向上させるため、都心部で企業活動を行っている事業体の組織をまとめる。そして第三に、都心開発組合は、都心部で今後設置される施設の建設事業にあたる。以上が、これら3組織の分業体制である。

このうち、計画全体のイニシアティブを取る市当局にあっては、市役所の各部署の考えをまとめて上げて計画のレベルアップを図るため、市の内部のコーディネーターの役割を果たす部署を設けることになった。この部署は、民間諸団体と市議会との間に入って両者の意志の疎通を図る役割をも担っている。コーディネーターの役割を果たすこの部署は、現在、都心開発組合や都心事業所協会と連絡を保ちながら、計画を実現性のあるものに近づける努力をしている。

つぎに、都心事業所協会は、その名前が示すように、都心部で活動している1,200余りの事業所に

よって組織されており、都心機能の充実を目標として結成された。同協会は、すでに各種のイベントを実施しており、都心部での清掃運動にも力を入れている。また、駐車場問題（Park in heart program）に対しても積極的な取り組みの姿勢を示しており、ピーク時における駐車難の解消や駐車料金の引き下げにも貢献した。さらに、クリスマス・シーズンには、販売キャンペーンを展開するなど、重要な役割を果たしている。

一方、都心開発組合は、40の民間事業所と市議会の代表者によって構成されている。同公社は、再開発計画の立案、土地の取得、建設の仕事をすでに進めている。1986年6月に公社が設立されると同時に委員会が組織され、コンベンション・センター（Convention Centre）の北西にあるオールド・タウン（Old Town）の再生を図るため、フェスティバル・マーケット・プレイス（Festival Market Place）をつくる事業が着手された。ベイ百貨店、マニユライフ（Manulife）、イートン・センター（Eaton Centre）、エドモントン・センター（Edmonton Centre）を互いにつなぐ102ストリートに面したアーケード街も建設の対象となっている。さらにコンサートホールの新築、オールド・ブロックにある旧市役所の博物館への改築、都心部における住宅の建築も都心開発組合の事業リストに掲げられている。都心開発組合によるこうした事業を支援するため、これに参加している民間企業は毎年、最低5,000ドル、市は同じく20万ドル資金を出資することになっており、これが活動資金として運用されている。

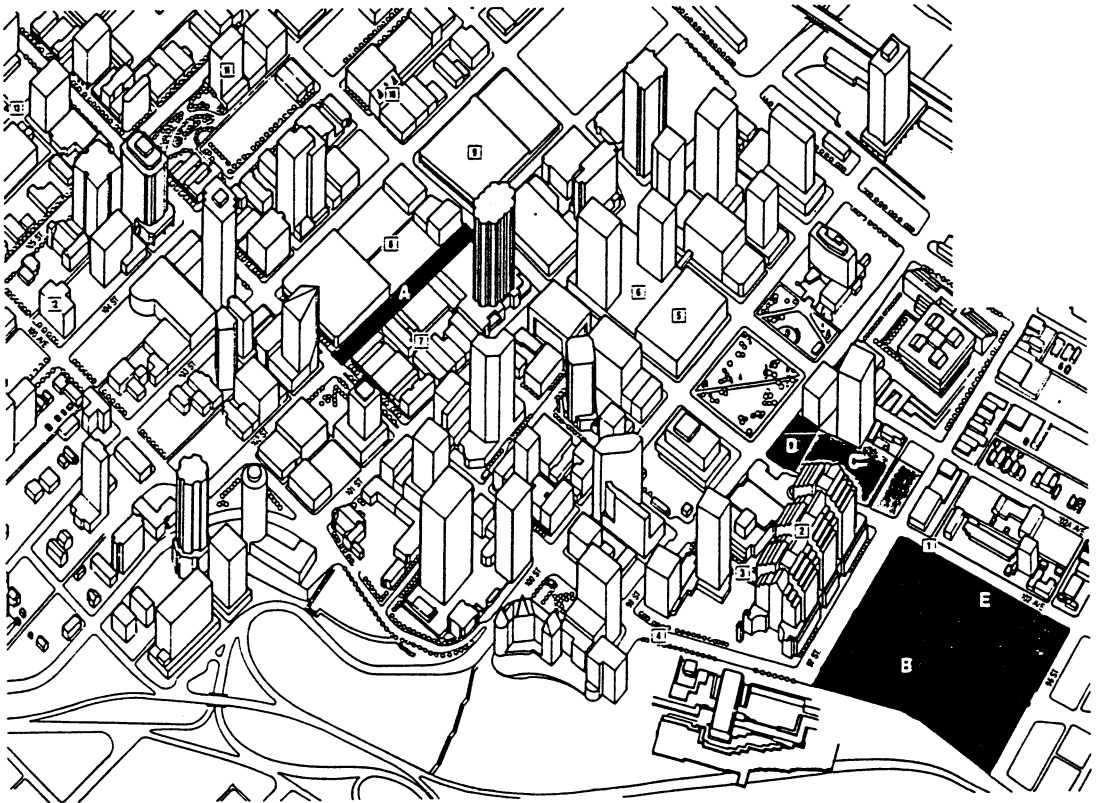
都心再生計画にとって重要なカギとなるのは、都心事業所協会（D B A）、都心開発組合（D D C）、それに市のコーディネーター部局の間の協力関係である。これら3つの組織はPRIDE計画の中核的存在であるが、この計画では、これら以外の多くの組織に対しても参加が呼びかけられている。たとえば、先にも触れた商工会議所、ロータリークラブ、公立学校協会や、ビル所有者経営協会（Building Owner and Management Association : BOMA）などは、上記の3組織とは別に都心部の再生計画に貢献している団体である。こうした諸団体の協力があってこそ、個々の団体の単なる集合以上の効果が発揮されると考えられる。

## 5 PRIDE計画の主な事業

PRIDE計画は、アンブレラ・プランともいわれるように、多くの部門にわたる様々な事業計画から成り立っている。各事業は互いに関連性をもっているが、ここではその一つひとつについて見ていくことにしよう。

### (1) 公共空間の改良・整備

都心部を構成する要素の中で、道路や街路が果たす役割は大きい。それは、人やモノを都心部へ導く機能と同時に、都心部に集積する施設を互いに結びつける機能をもっている。こうした道路や街路が利便性や快適性の面で優れていれば、都心部へ流入する人やモノも多くなり、そこでの活動も活発になる。エドモントンの都心部で行われている公共空間の改良・整備事業のうちの多くは、こうした道路や街路の整備である。



説明

- 1 チャイニーズ・ゲート [チャイナタウンへの入口。1987年10月に完成予定]
  - 2 カナダ・プレイス [連邦政府の事務所ビル。1987年末に完成予定]
  - 3 ライス・ハワード・ウェイ [街路整備事業の継続。1987年夏に完成予定]
  - 4 ジャスパー・アベニュー [街と整備事業の継続。3ブロック延長分が1987年秋に完成予定]
  - 5 ウッドワーズ [百貨店の改修事業。1987年末に完成予定]
  - 6 エドモントン・センター [4階小売商業部分の増床。1988年秋に完成予定]
  - 7 オリμπシア・アンド・ヨーク開発 [事務所・小売業開発。1987年8月に開始予定]
  - 8 マニュアルライフⅡ [小売業部分と地下駐車場の設置。1988年夏に完成予定]
  - 9 イートン・センター [イートン百貨店を含む小売業部分の開発。1987年8月に完成予定]
  - 10 ブロードウォーク・マーケット [古い卸売倉庫を専門小売店に改造。1986年9月に完成]
  - 11 ラマダ・ルネッサンス・ホテル [ホテルの改修と部屋の増設 (300室)。1986年に完成]
  - 12 シェラトン・プラザ, エドモントン [ホテルの改修と1階のショッピング・モール新設。1987年末に完成予定]
  - 13 軽量鉄道 (LRT) [南方への延伸。1989年8月にはガバメント・センター駅が開業予定]
- A 102ストリートのアーケード [全天候型のアーケードによって商業施設を結ぶ]
- B オールド・タウン・マーケット [歴史的建築物を改修し、商業、ホテル、レクリエーション、文化施設として再利用]
- C コンサート・ホール [2,000人を収容できるホールが都心部の文化的雰囲気醸成する]
- D シビック・ブロック博物館・文書館 [昔の市役所の建物を博物館・文書館にする]
- E 住宅 [都心型の多様な住宅を供給し、都心部の夜間人口の増加に寄与する]

出典 : Edmonton Downtown Development Corporation, Annual Report, 1986-87.

図3-8 エドモントン都心部の環境整備事業

(7) ジャスパー・アベニュー (Jasper Avenue)

ジャスパー・アベニューは、エドモントンの都心部を東西方向に貫くメイン・ストリートであり、他のストリートより規模が格段に大きい。1982年に、エドモントン・ジャーナル紙にジャスパー・アベニューの整備に関する記事が掲載されて以来、商工会議所、都心事業所協会 (DBA)、市当局を中心に議論が行われてきた。商工会議所と市当局は3回にわたって市民へのアンケート調査を実施してきたが、その結果によれば、市民の多くはジャスパー・アベニューが魅力のない、安心して歩くことのできない道路であると感じていることが明らかになった。通りの改善を求める市民の要望に応じるかたちで、1984年に市議会は97ストリートから109ストリートにかけて道路の整備を行うための予算化を承認した。

1986年が終了する時点で、市は約350万ドルの費用を投じ、100Aストリートから103ストリートまでの第1期整備事業を終えた。改良事業の内容は、歩道のカラー舗装化、ストリート・ファニチャーの設置、照明灯の新設、停留所・キオスクの設置、花壇の設置などを中心とするものであった。第2期整備事業 (102ストリートから100Aストリートまで) と第3期整備事業 (97ストリートから100Aストリートまで)

がひきつづき実施されることになっており、これら一連の整備事業が完了すれば、ジャスパー・アベニューは色彩豊かな通りに生まれ変わることになる。1987年度の事業実施にさいしては、市の交通局が450万ドルを投ずることが議会で承認された。またこの部分の工事は、カナダ・プレイス (Canada Place) の建設とCNホテルの改築事業と連携を保ちながら進められることになっている。

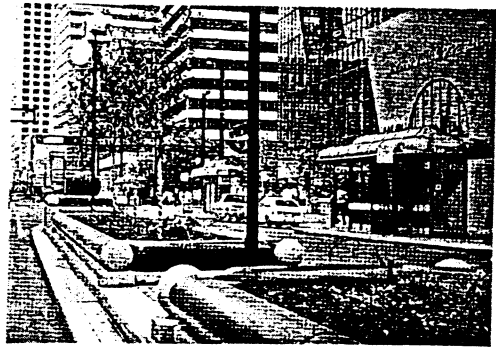


写真3-2 102、103ストリート間の  
ジャスパー・アベニュー

(4) ライス・Howard・ウェイ (Rice Howard Way)

ライス・Howard・ウェイは99ストリートから101ストリートにいたる101Aアベニューと、ジャスパー・アベニューから102アベニューにいたる100Aストリートを指している。この道路はエドモントンのかつての目抜き通りであり、もとのライス・アベニューが101Aアベニューに、Howard・ストリートが100Aストリートに、それぞれ相当する。ここは以前から騒音の激しい交差道路であり、道路沿



写真3-3 100ストリートから西を望む  
ライス・Howard・ウェイ

いの商店の中には営業を行っていない空家が多かった。通りに面する25のブロックのうち7つのブロックでは、何ら有効な土地利用が行われていないという有様だった。このため、地区の活性化が以前から議論されてきたが、1984年から1986年にかけて改良工事が行われた結果、この通りは車両の進入が規制される歩行者優先道路となった。

改良工事の主な内容は以下の通りである。(1)歩道を拡張し、赤い石で舗装する。(2)自動車道路の幅員を狭くし、丸石を敷き詰めた舗装を行う。(3)昔からの溝と路肩を取り払って、配水路を新設する。(4)デザインを一新した街灯、ベンチ、水飲み場、ごみ箱、広告塔、電話ボックスをそれぞれ新設する。(5)すべての電線を地中に埋設する。(6)照明や特別な催事を行うときに必要な電気の引出口を設ける。(7)植栽と花壇を設置する。(8)パーキング・メーターを撤去し、かわりに2時間の無料駐車スペースを設ける。

こうした多岐にわたる部分について整備が行われた結果、いくつかの効果が現われるようになった。まず、2つのレストランと娯楽施設ができたのを皮切りに、6階建ての地元銀行ビルが建設され、また今世紀初頭に建てられた2つのビルも改修された。さらに、古くなった広い駐車場の化粧直しも行われた。しかし、なんとといっても一番大きな変化は、この通りがたんなる交差道路から「ステージ」に変身したことである。これまではできなかった、散歩、ダンス、コンサート、屋台での物売りなど、多くの催しがここでできるようになった。

1986年の時点で、第1期から第3期までの事業（101ストリートの東からウエスティン・ホテル/ライブラリー・プラザ（Westin Hotel/Library Plaza）までと、102アベニューの南からジャスパー・アベニューまで）に対して、総計240万ドルが投じられた。一方、民間からは、スコッチア・プレイス（Scotia Place）の2.8万ドルとアラコ・グループ（Allarco Group Ltd.）の1万ドルの合計3.8万ドルの投資があった。ライス・ハワード・ウェイの基本的な事業は終了したが、これがさらに延長されてカナダ・プレイスまで伸びれば、エドモントンの主要な商業、事務所、文化施設を6ブロックにわたって結びつける役割を果たすようになる。99ストリートからカナダ・プレイスにいたる部分については、交通局との共同事業のかたちで1987年度に60万ドル分の事業が施行される。

(ウ) ヘリテージ・トレイル（The Heritage Trail）

この計画は、かつてハドソン・ベイ・カンパニーが交易の拠点を置いていたフォート・エドモントンとかつてのフォート・エドモントン村を結んでいた街道を整備する計画である。この街道は、レジスラチャー・グラウンド（Legislature Ground）から99、K100両アベニューを経てマクドゥガル・ヒル（McDougall Hill）にいたる微高地に沿って



写真3-4 ヘリテージ・トレイルの歩道



伸びている。都心部では、96ストリートとジャスパー・アベニューが主な対象になる。基本的な工事は1985年に135万ドルを投じて完成したが、散歩道は石で舗装され、ところどころに伝統をしのばせるベンチが設けられた。

また、1986年には背の高い照明灯が設置され、夜間は定期的に照明を当てることによって雰囲気を醸し出す工夫がなされている。さらに、105ストリートに面した地点には、都心に入ってきたことを示すゲートが設けられた。1986年の事業支出は、22.2万ドルであったが、1978年には、コンベンション・センターとマクドゥガル・ヒルを結ぶ部分を中心として、整備事業が行われることになっている。

ヘリテージ・トレイルの道の両側には、現代的なビルと並んで古い建物が多く建っており、散歩やジョギング・コースとしても利用できる。将来はこの通りに沿って9つのギャラリーを設けることが計画されているが、そのうちのひとつであるマッケイ・アベニュー・スクール・アンド・グラウンド（McKay Avenue School and Grounds）は、1986年にすでにオープンした。ギャラリーを今後も設置していくための資金集めは、すでに始まっている。その主体はエドモントン・ジャスパーのロータリー・クラブであ



写真3-5 マッケイ・アベニュー  
・スクール・アンド・グラウンド

り、同クラブは今後5～10年にわたって資金を提供する用意があると表明している。一方、エドモントンの市当局、カナダ政府、アルバータ・カルチャー、エドモントン公教育協会、アルバータ歴史資源基金も、これに協力する意向を示している。各ギャラリーは、それぞれ2.5万ドルから50万ドルの事業費用が見込まれるため、9つのギャラリー全体では150万ドルに達すると予想される。

これら9つのギャラリーは、一本の街道に沿って並んで建つという珍しいものである。オリバー（Oliver）ストラトコナなど周辺の市民からは、ヘリテージ・トレイルの延長が要望されている。またこれとは別に、オタワ（Ottawa）やカルガリーでも同様な計画を実施するために、事業内容について問い合わせが寄せられている。9つのギャラリーは、都心部に近いということもあり、エドモントンを訪れる人々や市民から親しみをもって迎え入れられると思われる。ちなみに、各ギャラリーのテーマは、次のとおりである。

- (1) マクドゥガル・ヒル・ギャラリー：ノース・サスカチュワン溪谷の発展
- (2) シャトウ・ラコム・ギャラリー：エドモントンとその都心部における発展過程
- (3) ヴェテランズ・パーク・ギャラリー：過去の抗争とエドモントンとの関係
- (4) グリーンビヤー・ホテル・ギャラリー：エドモントンにおけるホテルの発達史
- (5) YMCAギャラリー：エドモントンにおけるスポーツの歴史

- (6) 104ストリート・ギャラリー：マッケイ・アベニュー地区の発展史
- (7) マッケイ・アベニュー・スクール・アンド・グランド：エドモントンの教育
- (8) 99アベニュー・ギャラリー：ハドソンベイ・カンパニーのライバルと地元の取引パターン
- (9) キャピタル・ブルバード（108ストリート）ギャラリー：フォート・エドモントンの建設と州都エドモントンの誕生

(イ) チャイナタウン（Chinatown）

1981年以来、エドモントンの市議会は中国文化の歴史的、娯乐的、宗教的側面を紹介する地区の建設を唱えてきた。その結果、セント・マッコレイ（St. McCaulay）と呼ばれる、都心東部の一角が選ばれ、再開発を兼ねて、ここにチャイナタウンを建設することが決定された。この計画で中心的な役割を果たしている中国救済会（Chinese Benevolent Association : CBA）は、チャイナタウン多文化センターを建設した。また、95ストリートから97ストリートにいたる102アベニューがハルピン通りと改名され、英語と中国語の標識が建てられた。さらに市は、中国救済会の援助を受けながら、海外からの投資を誘致するために、『エドモントンのニュー・チャイナタウン』というパンフレットを発行した。

現在、中国風の市場の建設が460万ドルの費用を投じて進められている。一方、アルバータ政府は、マルチ・レベル・ケア・ファシリティ（Multi-Level Care Facility）（建設費用は1,000万ドルと見込まれる）をチャイナタウンに建設するため、4万ドルをかけてフィージビリティ調査を行った。1986年の事業支出は、16万ドルである。予定地区では、中国様式の友好のゲートを設ける計画があり、交通局はそのための費用として35万ドルの支出を見込んでいる。このゲートは中国風のデザインで飾りつけされるが、その資金として、市が2万ドル、中国

救済会（CBA）が2.5万ドル、そしてアルバータ観光協会が5万ドル、アルバータ文化基金が2.5万ドル、ハルピン市が9.8万ドル、それぞれ支出することになっている。将来的には、民間資本による地区開発をはじめ、中国式庭園、中国記念広場などの建設が考えられている。



写真3-6 チャイナタウンへのゲート

(4) その他の改良事業

都心部におけるその他の整備事業として、センテニアル図書館（Centennial Library）に隣接するライブラリー・プラザの改良計画がある。ライス・ハワード・ウェイに近いこの広場を快適な空間にするために、プランター、置物、天蓋などの設置が考えられている。1986年の推定支出は19.2万ドルであり、この中にはモルソン・カンパニー（Molson Company）からの7.5万ドルが含まれる。また、エドモントン東インド協会（Edmonton East Indian Community）は、マハトマ・ガンジー（Mahatma Gandhi）の胸像をここに設置した。1987年の事業支出として、8.3万ドルが見込まれている。

(2) 社会的・文化的環境の整備

都心部は、都市の中で社会的特徴が最も多様化している地域である。そこには、高級なコンドミニアムから安アパートまで様々な形態の住宅がある。そこに住む人々も、人種、社会的地位、所得などの面で多様である。海外からの移住民、ホームレスの人、老人、原住民など多様である。PRIDE計画では、土地利用計画の立案、公的住宅の供給、健康維持のためのサービスの提供、雇用機会の創出などを通して、こうした人々のニーズに応えていかなければいけない。

(7) 住宅地の建設

都心部には、現在、5,000人ほどの人々が住んでいる。これらの人々の現在の住宅地をベースにして、その機能的充実を図れば、都心部の住環境の魅力は高まる。住環境の改善にともなって夜間人口が増えれば、商業も活発になり、ひいては都心部の発展にもつながる。そのためになすべきことは、住宅地のアメニティを高めることである。都心開発組合は1986年に住宅委員会をつくり、デモンストレーション・ハウジング・プロジェクト（Demonstration Housing Project）を今後3年間にわたって実施することを決めた。

一方、市議会は1986年に、ロスデール（Rossdale）とクローバーデール（Cloverdale）の両地区において再開発事業を実施する計画を承認した。前者はノース・サスカチュワン川に面する都心南部にあり、また後者はその対岸の丘陵地にある。いずれも都心に近接していることから、都心型住宅地としての潜在的魅力を秘めている。さらに市は、計画・建築局を中心に、都心部における住宅建設の促進と助成計画について検討を進めている。住宅地開発については、都心開発公社も事業化の意欲を示しており、土地所有者やディベロッパーが住宅建設に関心をもつように働きかけを行っている。同公社は、都心東部のオールド・タウン地区で古くなった住宅地の再開発事業を計画しており、バラエティに富んだ住宅を供給することによって、夜間人口が増えることが期待されている。

(4) 文化的施設の設置

エドモントンには数多くの文化的施設があり、そのうちのかなりの部分は都心部に集まっている。都心部にあるこうした施設を今後も維持し、活用することは重要であるが、同時にまた、新

しい施設を都心部に設置し、文化的魅力を高めていくことも重要である。文化的環境の質を高めるには、(1) さまざまな美術作品を収集する (2) 博物館をはじめとする歴史的遺産を活用する (3) 文化遺産を継承する、の以上3点がことのほか重要である。これら3つの分野で文化的事業を促進するため、作品展の開催、コンサート・ホールの設置、古い建造物の修理・保存などが計画されている。このうち、2,000人の収容能力をもつコンサート・ホールについては、旧市役所の西隣りに建設されることが明らかになっている。また、この古い市役所は、美術館として再利用される予定で整備が進められている。

こうした一連の施設の事業は、主として都心開発組合の手によって進められているが、同組合ではこの他に、古くなった建物を修復して再利用するいくつかの計画をもっている。例えば都心東部のオールド・タウン・マーケットでは11万平方メートルの敷地に建っている歴史的な建築物が修復され、小売専門店、市場、ホテル、文化施設として再利用されるようになった。同様に、エドモントンで最も古くからある卸売市場の一つであるボードウォーク・ビルも、古くなった建物を改造し、小売業の専門店街として再利用するため、1986年に改築工事が行われた。

### (3) 商業・サービス業・事務所機能の更新・設備

都心部には、小売業、サービス業、事務所活動をはじめとして、民間部門のさまざまな機能がある。1980年代の初頭以降、経済が下り坂傾向にあったにもかかわらず、これらの機能はそれぞれの分野でよく健闘してきたといえる。しかし、活動の相対的低下は否定しがたく、都心部再生のためになすべきことは多い。都心部の活気のかかなりの部分は経済活動から生まれるため、こうした活動が活発に行われるための条件整備が必要になる。

#### (7) 商業施設の拡充

まず、小売業の分野では、エドモントン・センター、イートン・センター、マニユライフ、ザ・ベイをそれぞれ中心とした事業がその中核を構成している。エドモントン・センターでは20店舗の増設工事が完了しているが、さらにイートン・センターにおける増築計画(1987年)、同じくマニユライフの第2期工事(1988年)が完成すれば、都心部における小売業の多様性と吸引力はかなり強まると思われる。

都心部ではこのほかに、エドモントン・センターの4階増床計画、ジャスパー・アベニューに面したザ・ベイ・コンプレックスの大規模な改良計画、それにオリンピア・ヨーク(Olympia York)における事務所・小売業施設の建設計画などがある。市の計画・建設局による小売業施設の影響モデルによれば、こうした事業計画が順調に達成されれば、都心部は市内で第2位の商業集積地になる。もちろん、単位面積当たりの販売額で計算すれば、市内第1位になることは間違いない。

#### (4) アーケードの設置と街路の飾りつけ

大規模小売業の売場増加など、小売業施設の拡充と並んで重要なのが、買物街の整備である。



写真3-7 都心商業地の風景

ライス・ハワード・ウェイが歩行者優先道路につくりかえられたことはすでに述べたが、これとは別に、102ストリートアーケード街として整備する計画がある。対象となるのは、ジャスパー・アベニューから102Aアベニューまでの102Aストリートである。冬の厳しいエドモントンとしては、このシェルター型のアーケードは、買物客を寒さから守る意味でも有効に機能すると考えられる。

アーケード以外にも、買物客の気分をなごませる装置はいろいろ考えられる。歩道に面したカフェが醸し出す雰囲気、色彩に富んだ旗の飾りつけ、四季の草花をアレンジした花籠など、ちょっとした工夫が都心の雰囲気を魅力あるものにする。民間の商業者や行政当局をはじめ、各関係の諸機関は、こうした演出方法に気を配ってきた。1986年には、計画・建築局が、これまで歩道使用に対して課してきた料金の徴収をやめ、もっと自由に色彩豊かに店の回りが装飾できるようにした。また、買物客を雨風から守るためのアーケードの設置についても、これを奨励する方針で検討してきた。また都心事業所協会は、スプリング・スウィープ・イベントとストリート・マネージャーという2つの事業を実施し、都心の美化につとめた。こうした取り組みは、今後も継続されることになっており、官と民が一体となった都心部再生運動が実を結ぶことが期待されている。

#### (ウ) 事務所ビルの更新

一方、商業・サービス業施設とともに都心部の土地利用面積に占める割合が大きい事務所ビル

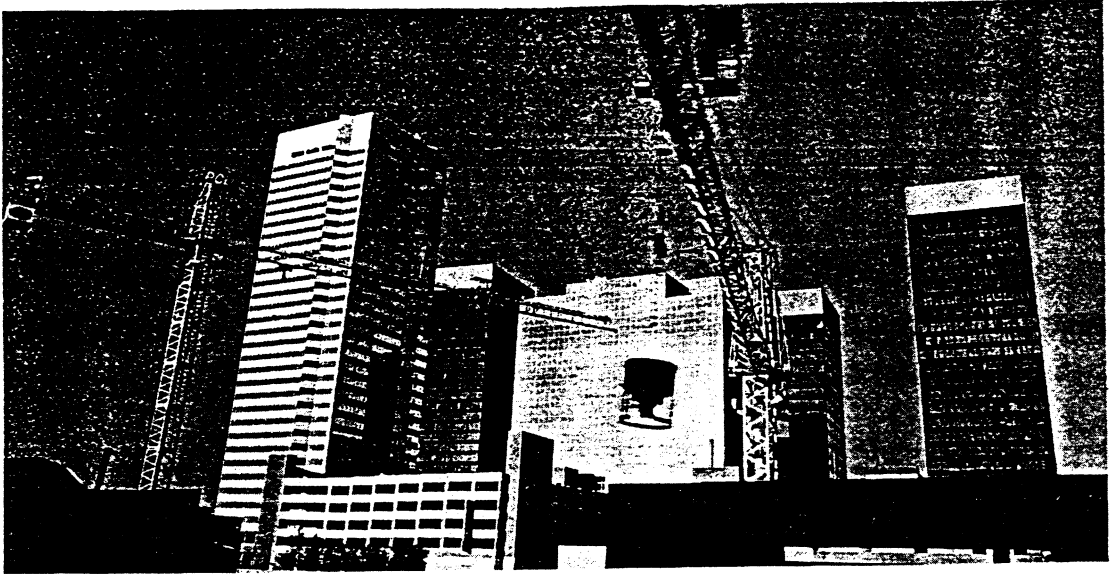


写真3-8 事務所ビルの建設風景

の更新については、問題点が多い。一般的にいて、事務所機能の発展が都心部にとって重要であるのは、ここで就業する人々が商業やサービス業の需要を生み出すからである。しかしながら、最近における事務所スペースの空率は、都心部、郊外を問わずいずれも高い。1970年代は、都心部で収容しきれない雇用を引き受けるために、郊外での事務所ビル建設が促進された。しかし経済情勢が大きく変化した現在、事務所ビルを郊外へ誘導しようという政策は適切とはいえない。都心部では、1986年以降に更新が予定されている事務所ビルとして、キャピタル・スクエア・ビル（Capital Square Building）、ボードウォーク・レビロン・ビル（Boardwalk and Revillon Building）、センテニアル・ビル（Centennial Building）があり、また新たに建設されるビルとして、カナダ・プレイス、パーク・プラザ・アパートメント・ビル（Park Plaza Apartment Building）などがある。

(イ) 駐車場の拡充と利用方法の改良

都心部の商業機能が衰退してきた理由の一つとして、都心部に対するアクセス性の低下を挙げることができる。移動手段の多くを自動車に依存しながら、都心部では交通渋滞などのため、思うように移動することができない。加えて、都心部では駐車に費用がかかるため、足はどうしても駐車代のいらない郊外のショッピング・センターに向いてしまう。自動車客のこうした都心離れに歯止めをかけるため、都心事業所協会は都心部での駐車問題に取り組んできた。その結果、同協会は都心部で40箇所の駐車場を新たに設置するとともに、クーポ

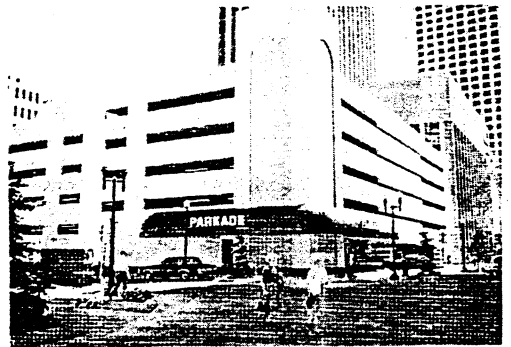


写真3-9 新設の駐車場ビル

ン券を販売し、夕方や週末に安い費用で駐車ができるようなシステムを考案した。

このほかに、都心事業所協会は、28,200台の収容能力をもつ都心部の駐車場がどのように利用されているかを調査する委員会として、Downtown Parking Advisory Board (DPAB) を設置した。DPABは、買物客が駐車しやすいように、都心部の各所に標識を設置する一方、駐車場を効率的に設置するための開発手引書を発行した。都心部の駐車能力を拡充する運動は、今後も続けられることになっている。こうした動きを受けて、市の交通局も10万ドルを支出して標識システムを設置する一方、駐車場案内のためのマップづくりをすることになっている。

#### (4) 各種イベントの開催とPR活動

都心部の再生を進めるためには、建物の更新や街路の改良などの物理的環境の整備だけでは不十分である。多くの人々を都心に引きつけるには、各種の催し物・イベントを定期的に行い、都心部に賑いを与えるような工夫が必要である。また、都心部が再生に向けて変わりつつあることを多くの人々に知ってもらうことも重要である。こうしたことから、エドモントンの都心部再生計画では、各種イベントの開催とPR活動にも重点がおかれている。

#### (7) 各種イベントの開催

PRIDE計画を展開する運動のなかで、各種のイベントが季節ごとに行われるようになった。

1986年には、次のようなお祭りや催事が実施された。

- (1) エドモントンのスノーフレイク・ファンタジー
- (2) エドモントンの国際子供フェスティバル
- (3) ヌーンアワー・ストリート・パフォーマンス
- (4) クリスマス・ダウンタウン・トラディション
- (5) ジャズ・シティ・フェスティバル
- (6) ザ・ワークスービジュアル・アーツ・セレブレーション
- (7) ウェスタン・カーニバル
- (8) クロックダイル・デイズ
- (9) サマーフェスト
- (10) マッケイ・アベニュー・スクールの歴史公園のオープニング

都心部で開催される各種のイベントを組織しているのは、都心事業所協会である。同協会は、イベントの開催とその促進に対して責任を負う団体であるが、単独ですべてを行うのは困難であるため、市の公園・レクリエーション局の支援を受けている。1987年以降は公園・レクリエーション局の機能が強化され、計画・建



写真3-10 クロックダイル・デイズのイベント風景

築局で立案され、議会の承認を得た各種イベントを都心で開催する役割をも担うようになった。

#### (イ) コンベンション

PRIDE計画の成果を幅広く知ってもらうために、エドモントンの都心部関係者は、コンベンションの開催を機会にPR活動を行おうとしている。1988年には「ウインター・ショウケース'88」が2月15～19日に開催された。これは、エドモントンが「北の都」あるいは「ウインターシティ」であることから、同じような条件にある世界の30カ国、485都市から行政担当者や企業関係者を招き、政治・経済・文化など多方面にわたって議論を行う目的で開かれた。フォーラム、見本市、全体会議を通し、「健康的なウインター・シティの創造」を共通テーマに様々な意見が交換された。

いまひとつの大きなコンベンションは、1990年9月10～13日に開催が予定されている国際都心協会（International Downtown Association: IDA）の定期会議である。この協会は、都心部の活性化を官と民の両方のセクターから考えていくために、30年ほど前に設立された。1987年のクリーブランド大会で、エドモントンへの会議招致が決定された。1990年の会議では、「競争への教訓」をめぐって議論が行われることになっている。400人くらいと予想される会議出席者による直接的な経済効果はもとより、都心部再生の成果を知ってもらうことによる間接的効果は、きわめて大きいものがあると考えられる。

#### (ウ) PR活動

1986年に市の計画・建築局は、PRIDE計画の中身とその実施状況を内外に広く知ってもらうために、次のような事業を行った。

- (1) PRIDE計画の考え方を図を使って説明するボードの設置（12カ所）
- (2) インフォメーション・パッケージ
- (3) PRIDE計画に関心のある人や団体に対する説明活動
- (4) 都心事業所協会と都心開発組合の共同事業として、PRIDE計画の進行状況を掲載したニュースレターを発行（2回）
- (5) ヘリテージ・トレイルとマッケイ・アベニューの歴史公園のオープニング・セレモニーの開催
- (6) 都心部の再生過程の記録写真集の作成
- (7) PRIDE計画の年次報告書の刊行

都心部再生の計画を円滑に進めるには、こうしたPR活動が不可欠である。このため、PR活動は、今後も引き続いて行われることになっている。

## 6 計画支援に向けての市の政策

都心部の環境整備によってその再生を図ろうとするPRIDE計画の概要は、以上で述べたとおりである。この計画は1982年に開始されて以来、すでにいくつかの成果を生んでいる。しかし、計画全体が総合的に進展し、初期の目的を達成するためには、まだ多くの時間を要すると思われる。ここ



では、PRIDE計画が今後実施されていくために必要な市の政策的裏づけを中心に、留意すべき諸点を箇条書きのかたちで列記する。

- (1) 現在進行中のPRIDE計画の中身と、これを進めるために結ばれている関係諸団体相互間の連携は、市の総合計画によって十分裏づけられたものでなければならない。また、PRIDE計画をさらに一層幅広いものにするためには、連邦政府と州政府が、この計画ともしっかりと係わりをもつ必要がある。
- (2) 商業施設、事務所ビル、行政機関、ホテル、文化施設、教育的施設を市内で建設するさい、都心部はその優先権をもつことが望まれる。こうした施設で行われる活動は、都心部に多様性と吸引力を与える。施設の建設は、都心部の再開発計画と調和させながら行う必要がある。
- (3) 都心部で空率の高い事務所ビルを十分活用するため、市は民間企業以上に都心部で行政事務が行われるよう、努めなければならない。市自身が事務所空間を賃貸しているブロードウォーク／ルビコン・コンプレックス（Broadwalk／Revikkon complex）の開発事例は、ひとつの成功例といえよう。また市は、都心部およびその周辺地域で住宅を増加させるため、環境整備、ゾーニング、市有地の提供などを行う必要がある。
- (4) 現在、市は都心部での住宅建設を促進するために、財政的助成を最大5年間行うことにしているが、その期間は延長されるのが望ましい。また、対象となる地域についても、PRIDE計画の範囲にとらわれず、拡大されることが望ましい。
- (5) 現在の基本計画（General Municipal Plan：GMP）で考えられている、都心部に関連する輸送計画の中身は、改正された基本計画でも引き継がれる。都心部から南部の大学に向けて伸びる軽量高速交通（LTR）を延伸する計画や、輸送量の増強計画も、さらに推し進める必要がある。
- (6) 都心部において将来も多くの税収が期待できるように、都心部を活性化しまた改良する試みは、引きつづき実施されなければならない。そのためには、今後も市が財政的援助を行う必要がある。
- (7) アルバータ州の州都を本格的に建設するために、州政府との間で協議を進める必要がある。
- (8) 企業や都心部の経済諸団体、それに行政などの手でさまざまな建設が行われている都心部の美化を促進するための運動を進めていく必要がある。特に、都心景観の改善を進めるための要綱を

定着させることは、重要な政策的課題である。

- (9) 特別な行事、販売促進、駐車場の改善、美化、州都改善事業、文化施設事業などは今後も都心部を対象として進められる。エドモントンの市民や市外から訪れる観光客が都心部の機能を十分利用できるような努力が行われねばならない。『ツーリスト・フレンドリー・プログラム』を移行に移し、ツーリストが快適な時間をもてるような都心づくりをする必要がある。そのためには、地図、標識、情報センター、キオスクなどの整備を行わねばならない。

以上が、PRIDE計画を実施していくために、側面から援助する政策的環境の整備条件として、市当局が指摘している内容である。ここでも示されているように、都心部の再生を進めていくためには、市全体の都市計画とからめながら、これを行う必要がある。また、エドモントンがアルバータ州の州都であるという点を考えると、市政府以外に、州政府あるいは連邦政府との関係を考慮しながら、計画を考えていく必要がある。

## 7 おわりに

エドモントン都心部の再生運動は、都心機能を更新したり強化することによって、人々の関心を郊外から都心部に呼び戻す運動である。その中核をなすのが、官と民の共同事業からなるPRIDE計画である。1982年に発足したこの計画は、ほぼ順調に進められてきたように見えるが、実際には、いろいろな問題点も抱えている。

第一の問題は、エドモントン市当局と民間諸団体・組織との間の協力関係が、十分機能していないという点である。これには、この計画が立てられる以前からある官・民の関係が尾を引いている面がある。従来、市当局は都心部の建築や商業の営業活動に対して、かなり強い規制で臨んできた。こうした厳しい規制に対して、民間側は反発する姿勢を示し、両者の関係は必ずしも良好なものではなかった。

こうした経緯から、PRIDE計画にもられた事業を実行に移すさいにも、官・民のこれまでの対立の関係から、その進展を危ぶむ考えが一部にあった。PRIDE計画でパートナーシップが盛んに強調されているのは、過去の過ちを繰り返さないという、こうした反省からきていると思われる。PRIDE計画でも、当初はやはり、意志疎通のまずさから事業が円滑に進まないこともあったようである。しかし試行錯誤を重ねながら、徐々にではあるがパートナーシップの精神が理解されてきた。

関係諸団体相互間の関係がしっくりいかなかったいまひとつの理由は、PRIDE計画が比較的短期間に計画から実施へと進んできたことである。時間的余裕があまりなかったために、組織づくりが十分でなかった面がある。市当局の内部においてさえ、部局相互間で理解が食い違っており、円滑な運営が図れないありさまであった。逆に言えば、都心部の衰退がそれだけ深刻であり、十分な時間的余裕もなく計画が作成され、実行に移されたといえなくもない。いずれにしても、計画の後戻

りは許されないため、組織づくりの見直しが残された課題として指摘される。

第二の問題点は、都心部再生のための各種事業の実施が、都心部の再生に本当に寄与しているか否か、という点である。計画が進行中の現時点で、事業の効果を計ることは非常に困難ではある。ウエスト・エドモントン・モールの出現で、都心部の売り上げは市内全体の13%足らずに落ち込んだといわれるが、果たしてその回復はできるのだろうか。都心商業の3倍近い売り上げを誇る新興のショッピング・センターがいかに大きな影響をもたらしたか想像に余りあるものがあるが、こうした都心部対郊外の商圈をめぐる競争は熾烈なものがある。

たしかに1980年代に入り、都心部の商業を見直す機運が全国的にみとめられるようになってきた。郊外市場の成熟化が進み、画一的な郊外型ショッピング・センターに人々が飽きてきた、という状況が背景にある。しかし、だからといって郊外へ向かっていた消費者が急に都心へ回帰するとは考えにくい。郊外の商業地は、歴史的・文化的側面で不十分な点があり、この面では都心部に一步譲っている。しかし、安全性、効率性、低廉性などの面では、郊外の商業施設は優れた面をもっている。逆に言えば、こうした側面を都心部の商業集積がどのように克服していくかが、都心部の再生が成功するか否かを左右する条件になるといえよう。

いうまでもなく、都心部の再生運動は、単に商業活動の活性化に限定されるものではない。それはむしろ結果であり、より重要なのは、これまで忘れ去られてきた都心部の歴史的・社会的・文化的遺産や資源を再発見し、広く市民や周辺住民がその遺産や資源を利用できるようにすることである。都心部の再開発が、単なる再開発ではなく、もっと大きな都市全体のシンボルの意味をもった再生運動として位置づけられているのは、こうした事情による。この点をどのように生かしていくかが、計画の成功を左右する大きなポイントになることは間違いない。

以上のように、エドモントンの都心部では、建物の更新・修復、街路の改良・整備、各種イベントの実施を中心として、活性化の試みがつづけられている。戦略として採られているのは、歴史的・文化的要素の発掘と都心機能の拡充を行うことによって、都心部を快適性・利便性に満ちた空間に生れ変えさせることである。つまり都市的アメニティを高め、これを拠所に市民や周辺住民を引きつける戦略である。大都市は、一方向に向かって進むのではなく、都心から見たら求心・離心の両方向に循環的に発展していく。急激な発展から成熟化の段階に入った郊外から、再び人々の目は都心部に向けられた。この熱いまなざしを受けながら、都心部がどのような変身を遂げるか、非常に注目されているといえよう。

## 参 考 文 献

- 1 Department of Planning and Building (1987) : Managing Urban Change in Edmonton.
- 2 Edmonton Economic Development Authority (1986) : City Trends : A review of planning and building issues and activities in Edmonton.
- 3 Edmonton Economic Development Authority (1986) : Welcome to Edmonton Helpful Facts.
- 4 Edmonton Economic Development Authority (1987) : Edmonton Annual Economic Report.
- 5 Program to Improve Downtown Edmonton (1986) : Annual Report 1986.
- 6 The City of Edmonton (1987) : Socio - Economic Forecasts 1987 - 1992.