

デンマークのアルバーツラントの環境都市政策に関する調査

服 部 圭 郎

1. 調査の目的および背景

デンマークはコペンハーゲンの郊外にある自治体アルバーツラントは「世界をリードする¹」と形容されている環境先進都市であり、1996年には国際環境自治体協議会のヨーロッパの環境都市賞を受賞している。実際、1986年から二酸化炭素排出量を50%削減することに成功し、さらに2015年までには2006年から25%削減することを目的としている。環境問題にがっぷり四つに取り組み、そして成果を上げている。本調査では、このアルバーツラントがどのように環境都市政策を取り組んできたか、その歴史的経緯と政策内容を整理し、また、それら政策を遂行するうえでの課題を検証することで、他の自治体が環境政策を実施するうえで資することを目的とするものである。調査手法は、文献調査および現地での関係者へのヒアリング調査、現地踏査から構成される。

2. アルバーツラントの概要

2.1. アルバーツラントの歴史

アルバーツラントは1947年に策定されたフィンガープランと呼ばれるコペンハーゲンの大都市圏計画の一環としてつくられたニュータウンである。ニュータウンが計画された当時は、4つの小さな農村が存在していただけであった²。この計画はコペンハーゲンを中心として5方向に都市軸

図1 コペンハーゲン大都市圏のフィンガープランのコンセプト図（1947年策定）



(出所：アルバーツラント資料)

を延ばして都市の拡張を図ることを意図したもので、アルバーツラントはその受け皿として位置づけられた。この都市軸は指（フィンガー）になぞられ、それぞれの「指」に沿って、5本の鉄道が整備された。「指」の間には緑地が設けられた。入居が開始したのは1964年である。

基本的な開発コンセプトとしては、郊外鉄道の駅の1キロメートル範囲に17,000戸の住宅を整備し、公共交通の利便性を確保した。そして、フィンガープランの緑の部分に合わせて広域の緑地を整備した。同市の都市開発は急ピッチで進められた。駅周辺にはショッピング・センターや市役所、文化機能などが立地した。他にも歩車分離、低層高密度の集合住宅など多くの斬新の試みが図られた。1980年代末頃からは新規住宅を供給するのではなく、既存建物の改修・更新が主眼となり現在に至っている。

2.2. アルバーツラントの地理

アルバーツラントはコペンハーゲンから西に15キロメートルほどのところ、郊外鉄道B線の

沿線にあり、人口は3万人程度である。面積は23キロ平メートルで東京の品川区と同じくらい。そして、そのうち市街地面積は35%だけであり、65%が緑地となっている。この緑地の面積は大体15km²。そのうちの43%の650ヘクタールが国有林である。

アルバーツラントの住宅のうち61%が賃貸住宅であり、34%が分譲住宅である。駅を中心として市街地は集約されており、周縁部が緑地となっているが、東部は隣の自治体と市街地が連担している。150ヘクタールの工業用地も整備され、デンマークで最初の近代的な工業団地がここに整備された（ヘーステドステダー工業団地）。公共交通としては、前述した郊外鉄道の駅が一つ存在するが、他には高速道路21号線、4号線が市境の南部そして西部を通っている。

土地利用面ではしっかりとした成長管理境界線が設定されており、農地や森林が住宅開発されることはない。この境界線より外にある住宅はその所有者が死亡した後は廃棄されなくてはならない。

3. アルバーツラントの環境都市政策

アルバーツラントの都市政策は2003年に策定された将来構想を基本方針として位置づけている。そこでは、政策目標として「子供（Children）」「文化（Culture）」「環境（Environment）」の3つを掲げている。本章では特に「環境」という目標の中でも都市政策に関わるものに注目して、その概要を整理する。

アルバーツラントの環境政策の基本方針は、1995年に策定されたアジェンダ21³に基づく。これはサステイナブル・デベロップメントを実現させるための戦略の方針として位置づけられている。

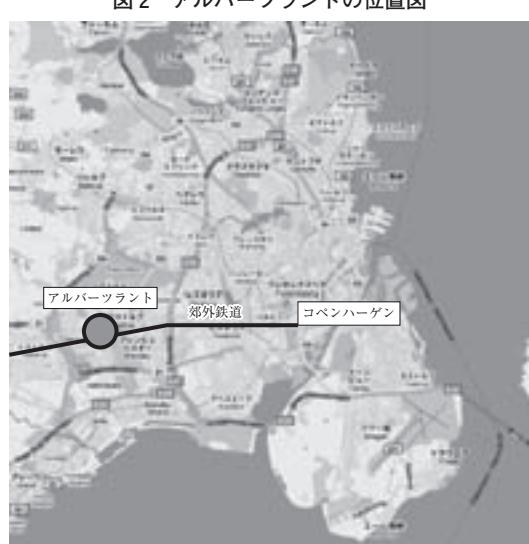


図3 アルバーツラントの地図

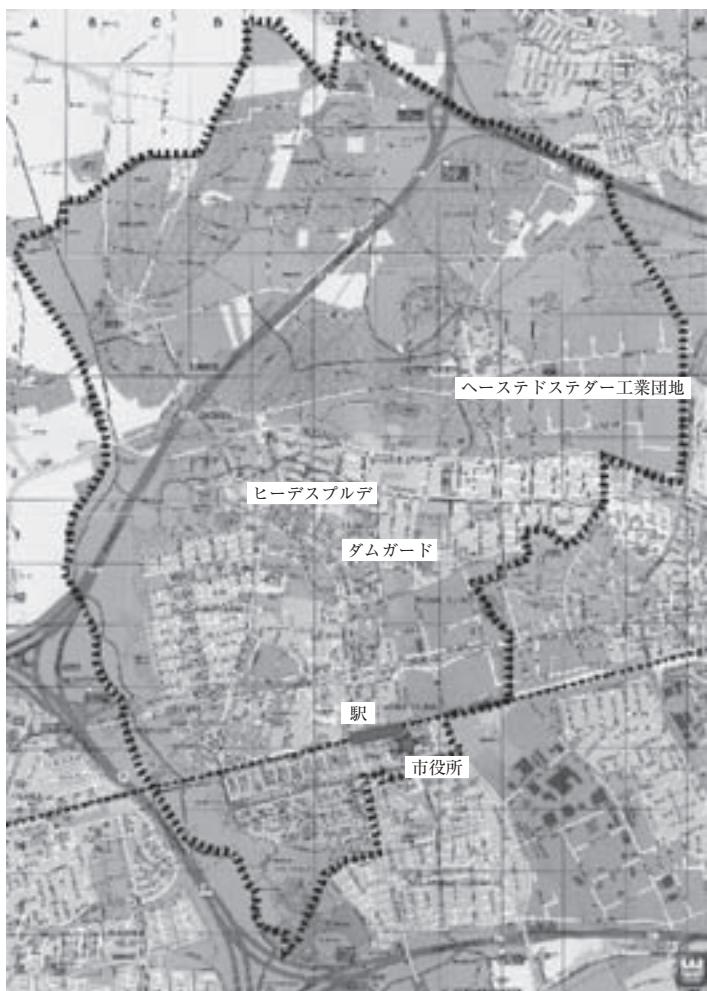


図4 ヘーステドステダー工業団地の敷地計画図



(出所：アルバーツラント資料)

21世紀のサステイナブル都市となるために、アルバーツラントは中期そして長期の目標を立てた。中期目標としては二酸化炭素、二酸化硫黄、二酸化窒素の排出量を40%削減、地下水の利用を35%削減することとした。そしてリサイクルを増やし、生ゴミの50%を市内に還元できるようにし、埋め立てゴミの減少を図った。長期目標としては二酸化炭素、二酸化窒素、二酸化硫黄の排出を80%削減し、地下水の利用は70%削減することとした。そして生ゴミの75%を市内に還元する目標を掲げた。

さらに2009年に気候計画を策定し、その具体化に向けて推進している。これは5年計画であり、どのように二酸化炭素排出を減らすかを計画したものである。この計画を策定した背景としては、以下の3点が挙げられる。

- 1) 環境会計の実施を通して、電気と暖房の消費量が増加し、二酸化炭素の排出が増加していることが分かった。
- 2) 地球温暖化の関心が高まった(COP15)。
- 3) アルバーツラントは急速に開発したので、その改修という大きな課題が生じてきた。

これらの課題に対応するために包括的、そして持続可能的に二酸化炭素排出に取り組むこととした。目的は2015年において2006年時の二酸化炭素の排出の25%を削減することである。このためにも、以下整理する環境都市政策を軸に、積極的に取り組んでいる。

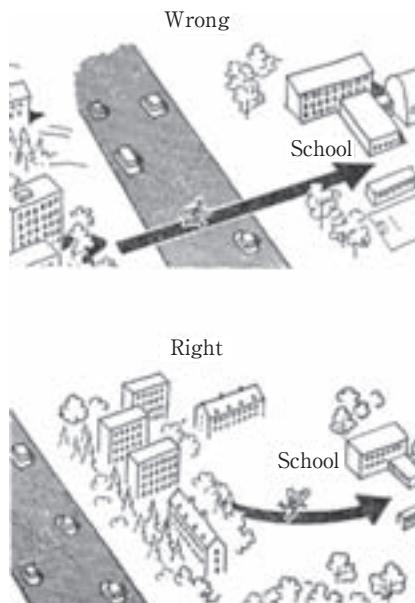
本章では、アルバーツラントの環境都市政策として、特に「自転車政策」、「省エネルギー政策」、「環境会計」、「中央駅の環境共生事業」に注目して整理する。

3.1. 自転車政策

アルバーツラントでは交通システムをどのように構築するかといったことを計画時から積極的に検討してきた。まず、通過交通が通らないように宅地へのアクセス道路が設計された。そして、自動車交通と歩行者や自転車交通を分離した。デンマークは自転車・歩行者専用道路が多く整備されているが、同国の他の都市と比べてもアルバーツラントは多い。

図5に自動車交通と歩行者や自転車交通の分離の考え方を示している。生活圏での移動、特に若年層の移動において自動車道路を横断しなくとも用が足せるような土地計画が志向されている。

図5 自動車交通と歩行者や自転車交通の分離の考え方の模式図



(出所：アルバーツラント資料)

具体的な交通モード別に分離した土地計画の事例として1986年から1990年にかけて開発されたダムガード地区の敷地計画図を示す(図6)、これより、自動車が住宅内に入り込むことができず、住宅地の縁に設置されている駐車場に停めなくてはならないことがわかる。この住宅地は800戸の低層の集合住宅から構成されているが、これだけの世帯数が自動車フリーの環境で生活できるように設計されているのである。

これらの施策の結果、子供達は学校へ道路を横断しないで通うことができている。その結果、デンマークの中でも自転車事故が非常に少ない自治体となっている⁴。

図7にアルバーツラントの自転車専用道(青色)と自動車道(赤色)を示したが、自転車道の延長は140キロメートルと自動車道の74キロメートルの2倍弱となっている。

図8はアルバーツラントにおける夏期と冬期に

図6 ダムガード地区の敷地計画図



(出所：アルバーツラント資料)

図7 自転車専用道（青色）と自動車道（赤色）



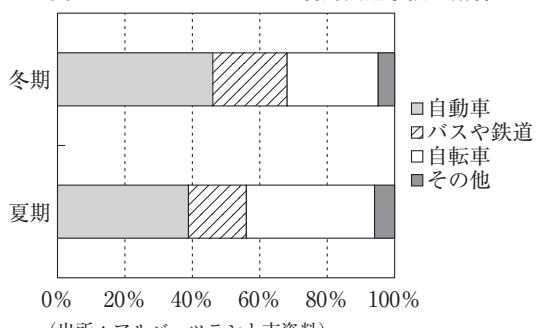
(自動車道：(赤色), 自転車道：(青色))

おける利用交通手段の割合を示している。全般的に自転車の利用率が高いのが特徴である。特に夏期においては38%と極めて高率を示している。ただし、コペンハーゲンの自転車利用率は通勤・通学では37%であり、その違いはあまりない。ドイツの自転車先進都市であるミュンスターとは同率である（2007年）が、ドイツの環境都市として知られているフライブルクの19%、カールスルーエの16%、アメリカの自転車先進都市のデービスが17%（ただし通勤）⁵と比べると、同市の自転車利用率は相当高いことが分かる。冬期においては22%と夏期の利用率の6割弱となる。代わりに増えるのが自動車（39%から46%）、公共交通（17%から22%）である。アルバーツラントの冬期は寒く、また降雪日も多い。ただし、自転車専用道路は自動車道路と同様に雪掻きがされ、安全に走行できる環境が確保されている。

現況の課題としては、他の自治体とのコネクションの問題が挙げられる。自転車専用道路は、自治体を越えた広域のネットワークは効率よく走行できるようには必ずしも整備されている状況にはない。この点に関しては改善の余地がある。

前述した「気候計画」においても、自転車を環境負荷の低い交通手段として位置づけ、自転車利用率をさらに2009年から2015年までの期間で10%高める活用推進策をまとめている⁶。

図8 アルバーツラントの利用交通手段の割合



(出所：アルバーツラント市資料)

写真1 積雪しても自転車専用道路は雪掻きがされている



今後の自転車政策であるが下記のものが検討されている。

- 1) 工業地区における新しい自転車道の整備
- 2) コペンハーゲンに直結する新しい自転車道の整備
- 3) バレラップへ直結する新しい自転車道の整備
- 4) 自転車の移動促進事業
 - (ア) 自転車利用者のためのガイドの作成
 - (イ) マーケティングやイベント
- 5) 駐輪場の整備

ここで、2) のコペンハーゲンに直結する新しい自転車道の整備に関して説明を付け加えると、これは「自転車高速道路」と呼ぶべきもので、幅員は5メートル。線型も考慮され、時速30キロメートルで走行できるように設計されている。基本的には通勤用のための自転車道路であり、森の中を通るのだが、動物に配慮して光をあまり設置しないようにしている。既に一部の整備が終わっている。5) の駐輪場に関しては、特に駅における駐輪場の整備を進めている。これは、より多く設置することで鉄道利用者が増えることが期待されるからである。駐輪場の維持管理は市役所の仕事ではあるが、駅に関しては駐車場の建設代は市役所が5割、そして鉄道会社が5割を負担している。

3.2. 省エネルギー政策

省エネルギー政策としては省エネルギー住宅、省エネルギー電灯の設置、カーシェアリングなどが挙げられる。省エネルギー住宅としては、エネルギー効率が悪い建物を処分する一方で、幼稚園などの公共建築では積極的に省エネルギー化に取り組んでいる。現在では3つの幼稚園がパッシブ・ハウスとなっている。アルバーツラント市の推測では、この取り組みで年間53トンほどの二酸化炭素の排出が削減されることになる⁷。

アルバーツラントは計画時から集合住宅が多く、壁を共有するなどして、省エネルギー対応が容易な設計が為されていた。建物の高さはほとんど1階であり、最高でも4階までである。このように計画的に住宅がつくられたことが、その後の環境面での政策に対して柔軟に対応できる要因となっている。

アルバーツラントは環境技術のテストベッドとして位置づけられてもいる。多くのエネルギー関連の技術の応用が建物や都市で実践されている。断熱や太陽光パネルなどを建物に積極的に応用しているのである。また、日光をより多く採り入れられるような設計を実施している。家電ゴミによる発電も行うようにしている。

写真2 アルバーツラントの低層の集合住宅



このように実験的なことが多く実践できるのは後述するように公共住宅の割合が高いからである。公共住宅を中心に実施しているが、民間住宅も模倣しつつある。デンマーク初のエネルギー・住宅もアルバーツラントにて建設された。これらの事業は市役所が勝手に実施してきたが、最近では他のグループや EU や国などとも連携するようになっている。

また街灯を、LED を用いたものに変えることによって、街灯による二酸化炭素排出を 50% 減少しようとしている。このような商品は、当時はなかったので市役所が幾つかの規模の大きなランプ製造会社に赴き、商品をつくってもらうように交渉した。最終的にはフィリップスがつくることになった。この街灯はスカンジナビア計画賞などを受賞している。

これら以外の省エネルギー政策としてはカーシェアリングの利用促進を図っている。コミュニティが共有する電気自動車を 2010 年 1 月現在で 19 車ほど準備している。

3.3. 環境会計

1993 年にアルバーツラント市は環境会計を導入した。これは、市全体のエネルギーそして資源消費を定量化したものであり、デンマークの自治体では初めての試みであった。そして、市全体のエネルギーそして資源消費は市の「環境容量」に見合う範囲に収まることが追求された。この進捗状況を環境会計はチェックしているのである。

具体的には、1993 年以降毎年 65 住区すべての環境会計を作成して公表するようにしている。これらは世帯ごとの水、電力、ガス、熱の使用料を集計して、それらエネルギー消費量を二酸化炭素排出量へと換算している。幾つかの移動エネルギー消費量も計算されている。アルバーツラント

の環境会計の特徴は、それが詳細である点であり、また比較が可能なところである⁸。そして、これらの結果に関して、それぞれの住区ごとに住民達はアジェンダ 21 センターと呼ばれるコミュニティ・センターにて議論し、どのようにして環境への負荷を低くできるかを検討している。

その結果、1993 年以降ほとんどの住区においてエネルギーそして水の消費量は削減されている。この環境会計は公共施設において、そして企業でも実施されている。また、市域にて使用されている殺虫剤のリストも公表されている。ちなみに、市役所は殺虫剤を 1996 年以降、一切利用していない。

この環境会計は、前述した国際環境自治体協議会のヨーロッパの環境都市賞を受賞するうえでの大きな理由となった。また、アルバーツラントのこの環境会計での大きな成果を受けて、他の自治体がこれを真似るようになり、環境会計というシステムを普及させるうえで大きく貢献している⁹。

3.4. 中央駅の環境共生事業

現在、アルバーツラントが積極的に取り組んでいるのは中央駅の環境共生事業である。これはデンマーク鉄道との共同事業であり、屋上緑化や浸水性を高めた屋根に変えたり、ソーラーパネルの設置をしたり、LED を駅に配置したりすることを計画している。二酸化炭素の排出に関してニュートラルな駅となることを意図している。また、公共交通の利用促進を図っている。そのため駐輪場の整備、さらに自転車のレンタル・サービスを検討している。

さらに市役所の情報センターも設置しようとしている。これは市役所関連の情報を市民と共有することを目的としているのと同時に、駅の魅力を向上させることで、電車の利用を促進させ、自動

車利用を減らそうとしている。加えて、このセンターで環境面での啓蒙活動をしようと考えている。

また、駅でのゴミ分類を検討している。これは、日本やドイツのように駅でのごみ分類が当然のように行われている国からすると意外であるが、デンマークの鉄道駅ではこれらがまだ行われていない。アルバーツラントの市役所の職員への取材でも、デンマークはごみの分別に関しては遅れているとの指摘があった¹⁰。そのような背景もあり、アルバーツラントの駅では、率先してごみ分別を駅で行う実験をするようにしている。

3.5. その他

(1) 公共施設・サービスでの有機食品の提供

他の環境関連の政策として同市が長い間取り組んできたものに、幼稚園での無料の食事の提供が挙げられる。最近では国レベルでもそのようにする法律ができたが、アルバーツラントは20年前から実施していた。しかも、その食事は近くのバイオ農家でつくられたものを提供している。また、デイケア・センターではオーガニックの食事しか出さないようにしている。当初は、この提案は、教員そして親から反対があったが、試行期間を経ると、肉の購入が少ないこともあり、結果的には安上がりであることが判明して、有機食品だけを購入するようになった経緯がある。

(2) 再生品の市場創出の試み

アルバーツラントはまた再生品の市場を創出するためには様々な試みを展開している。そのうちの一つとして、市役所では最低限ISO14000の資格を取った商品・サービスしか購入しないようにしている。

(3) アジェンダ21センター

アジェンダ21センターは国およびアルバーツラント市が1996年に設立した組織で、サステイ

ナビリティに関する情報を市民に提供することを目的としている。職員は5人ほどいる。彼らは、市民に対してサステイナビリティのプロジェクトや環境会計についてのコンサルティング・サービスを提供している。加えて、同センターではオーガニックな食事だけを提供するエコロジカル・カフェを運営している。そこでは環境問題に関心のある市民達が集い、交流する場所として機能している。

(4) 雨水処理

同市ではしっかりした雨水処理のネットワークが計画され、貯水池などを各地に設けた。雨水を収集するための運河が張り巡らされている。

4. 代表的な開発事例ヒーデスブルデ

アルバーツラントの開発コンセプトは、郊外の中に「都市的要素」を入れ込もうとしたことにある。住宅のそばに学校やプールなどを配置する、低密度の戸建て住宅を建設しなかったことなどで「都市的（アーバン）」な空間要素を確保しようとした。以下、アルバーツラントの代表的な開発事例であるヒーデスブルデに関して概説する。

ヒーデスブルデは1970年につくられたアルバーツラントで最も有名な計画である。家々は小さく、共有部分が多い。通過交通が入らずに、住宅の周縁部に駐車場が設置されている。そのため、自動車の騒音や排気ガスに煩わされることなく、また子供たちにとっては安心して住宅の周辺で遊べる空間が確保されている。写真3にヒーデスブルデの鳥瞰図を示している。図で「P」と記されているところが駐車場で、それより内側の居住地内には自動車は入ることができない。このように、自動車と生活空間がしっかりと分離されている。

ヒーデスブルデには390戸の社会住宅がつくら

写真3 ヒーデスブルデの鳥瞰図



(出所：アルバーツラント資料)

れた。1989年に、このコミュニティは都市エコロジー的な考えを自らの住宅地にも応用できないかと考えた。最初に試みたのは、公共の土地に鶏を飼うことであった。これは10家族によって管理された。市役所がこの行為を許可するのに時間がかかったが、そのエコロジー的な試み自体は評価された。この試みは今では市内で400の類似事業をみる状況にまで至っている。

また、リサイクルごみの収集所も設置した。ここでは全ての有機ゴミはコンポストに捨てられるか上記の鶏に与えられる。この収集所ができてから、ごみは40%ほど削減された。

さらに、あるグループは野菜のコミュニティ庭園をつくり、子供たちが自然の中で遊べる児童公園も設立した。

これらの試みによって、ヒーデスブルデのごみの排出は少なくなり、エネルギー消費も減少すると同時にコミュニティ力も強化された。多くの住民は何かしらの環境グループに所属している。開発当初は、この住区の住民の転出率は高かった。そもそも相対的に低所得層のための住宅地であるし、建物はプレハブであり、デザイン的にも特別なものはないからである。しかし、現在では転出率は40%から16%へと減少している。また、同様のデンマークの郊外開発地区に比べて、ヒー

デスブルデの自動車所有率は30%少なく、年間の自動車当たりの走行距離は50%少なく、自動車によるトリップ数は15%低い（デンマークのアーバン・エコロジー・プロジェクトによる調査結果）。

5. アルバーツラントの環境都市政策の課題と特徴

これまでみたように、アルバーツラントは斬新な環境都市政策を実施してきた訳だが、それには同市特有の特徴そして課題がある。ここでは、アルバーツラントの環境都市政策を実施するうえでの特徴そして課題を整理する。

5.1. 貸賃住宅の比率が高い

アルバーツラントは市役所がリードして斬新な政策に取り組んでいるのだが、それが実現できている要因の一つは公共住宅そして賃貸の比率が高いことであろう。賃貸住宅に住む市民の割合は61%で、持ち家の比率は34%にしか過ぎない。賃貸住宅はほとんどが民間ではなく住宅公社が整備している。全住宅の51%が住宅公社によってつくられている。さらに戸建て住宅は13%にしか過ぎず、日本やアメリカの郊外のように戸建て住宅が建ち並んでいない。ただし集合住宅も1階が主体であり、高くても4階である。このように公共住宅が多いということは、これらが極めて計画的につくられているということである。近接性が強く意識された都市環境がつくられ、当時、コペンハーゲンの衰退した市街地に住む移民者達が多く移ってきた。

5.2. 少ない税収と積極的な市民参加

アルバーツラントは豊かではない。税収も少な

く、多くの補助金を得ている。しかし、そのような状況であるからこそ、多くの市民を環境事業に巻き込むことが必要であり、その結果、市民が積極的に参画するようなスタイルで多くの事業が展開していくことになる。

アルバーツラントの政策は、特に1970年前後にそのような市民を引き寄せることがとなった。1970年前後の学生運動などの影響でオルタナティブを指向する住民が多くアルバーツラントに住みつくことになったのである。その結果、公共性への意識が高く、環境問題への意識も高い住民の割合が多い自治体となった。アルバーツラント市役所が1997年に実践した市民意識調査では、「厳密にこの都市の環境を改善するための目的に使われるのであれば、現行の税金（税率60%）に加えて新たに1,000クローネ（7,000円）を支払う意志がありますか」、との問い合わせに97%が「はい」と回答している¹¹。

アルバーツラント市民の環境問題への取り組みは既に1971年に見られている¹²。この年に、市民は自発的に環境を改善するための計画を策定した。このような市民の環境問題への意識の高さと、市民参加の伝統が、ローカルアジェンダ21を実施するうえでの活動母体となった。中央政府がローカルアジェンダ21の自治体政策を支援することを発表する1994年以前に、既に市民は市議会にローカルアジェンダ21を採用するよう圧力をかけていた¹³。中央政府からの支援がなくても、アルバーツラントは自らの力でこれらの目標を達成するように努めたのである¹⁴。市民参画というか市民協働でサステイナブル都市の実現を目指しているところがアルバーツラント市の環境政策の特徴であろう。

アルバーツラント市には1960年代から70年代にかけて、環境都市としてのパイオニアであった

ことへの自負がある。そのため、新しい環境政策を取り入れる風土が醸成されている。アルバーツラントにとって環境は重要な政策目標なのである。それに、常に先進的な自治体であることは誇らしいし、刺激的である。

5.3. リーダーシップの交代の少なさ

アルバーツラントを現在のように環境都市として成長させたのは前市長のフィン・アーベルグ氏である。アルバーツラントは2009年まで25年間、彼をリーダーとして環境都市政策を遂行してきた。アーベルグ氏は環境意識が高く、また市民の政治に参画させる意識を高めることに長けていた。その彼が引退することで、環境都市政策への継続性が今後も維持していくかは不明である。2009年11月の選挙では、社会民主党のスティーン・クリスチャンセン氏が新しい市長として選ばれた。

5.4. 象徴性の弱さ

アルバーツラントの課題としては象徴性の弱さが指摘できる。環境都市としての試みをするうえでは、シンボルとなるような建築、空間、仕掛けがあると効果的である。これは他の環境都市であるクリチバであればゴミ買い運動やバリゲイ公園等になるし、チャタヌーガであればオレンジ・リサイクル・センター、ボルダーでいえばグリーンベルトとなる。強いてアルバーツラントにそれを探せば、自転車専用道路になるのかもしれないが、デザイン的に单调過ぎて、今ひとつ同じ自転車都市であるデービスやミュンスターのようなアピール度がない。チャタヌーガやデービス、ボルダー、クリチバ、オースティン、ポートランド、フライブルグ、マレーニ、イエテボリ、CATといったいわゆる環境先進都市と言われている都市を初め

て訪れた時に必ずといっていいほど感じるインパクトを同市では受けない。報告書上で優れている環境都市なのかもしれない。似たような印象はイギリスの環境都市レスターでも覚えたことがある。環境都市としてマーケティングを図るうえでは、この点を改善することが必要であると考えられる。

5.5. 稚拙な都市デザイン

1970年代において当時の最新の都市計画理論を導入してつくられたアルバーツラントであるが、全般的に都市デザインが単調であり退屈である。歩車道分離は斬新なアイデアではある、自動車がない道は歩くのには快適だが1キロ以上は続く直線の歩道は単調でつまらない。沿道にはレストランや小売店がある訳でも住宅がある訳でもなく、確かに図面上では綺麗で機能的にみえるかもしれないが、実際、そこで生活する人、歩く人のことまではイメージできずに計画されたであろうことが推察される。

6. まとめ

以上、デンマークの環境都市として誉れ高いアルバーツラント市の環境都市政策を概観した。2009年に策定された気候計画に基づいて、サステイナビリティが追求されている同市であるが、ローカルアジェンダ21をデンマークのどこよりも早く策定したことからも推察されるように、極めてボトムアップ志向で環境都市政策が推し進められていることが特徴である。市民の環境意識の高さは、同市が環境都市政策を進めていくうえでの極めて貴重な資源であるのと同時に、行政サイドからすると、しっかりと行政がそれを遂行するかをチェックする監視役もある。また、同じ市

長が長期間務めたことは、同市の環境都市政策が多くを達成できたことと無縁ではない。環境都市政策といった議論が分かれるテーマを一貫して推進できたのは前市長の力量の大きさと強い意志に負うところが大きいと考えられる。

一方でニュータウンであるから致し方ない点もあるが、空間のつくりが単調であり、環境都市政策が都市デザインの豊かさに結びついていないことが指摘できる。特に象徴性が欠けており、環境都市政策を都市マーケティングのツールとして必ずしも活かせていないという印象を受けた。もう少し、環境都市としてのテストベッドであるということを都市空間づくりから意識することで、市民の問題意識の向上、都市イメージの形成に寄与できると考えられる。

我が国において環境都市政策を推進するうえでも、具体的な事業に関しては「自転車政策」や「環境会計」が参考になると考えられるし、また、そのボトムアップの実施手法に関しても参考になる点を多く有していると考えられる。

本調査は下記の方々の取材調査への協力に基づいている。ここに御礼申し上げる。

Anne Marie Holt Christensen, City of Albertslund

Maria Hansen Møller, City of Albertslund

Lars Kamp Jorgensen, City of Albertslund

Jens Frost, City of Albertslund

注

1 Newman & Kenworthy, "Sustainability and Cities"

2 Jesper Holm and Mercy Wambui Kamara, "The Participatory and consensus-seeking approach of the Danish LA21" in "Sustainable Communities in Europe", Earthscan, London 2001, p.70

- 3 アジェンダ21(Agenda 21)とは、1992年のブラジルのリオ・デ・ジャネイロ市で開催された地球サミットで採択された21世紀に向け持続可能な開発を実現するために各国および関係国際機関が実行すべき行動計画である。行動綱領であり、「社会的・経済的側面」、「開発資源の保護と管理」、「主たるグループの役割強化」、「実施手段」という4つのセクションから構成されている。条約のような拘束力はない。
- 4 Maria Hansen Møller 氏への取材結果
- 5 服部圭郎,『衰退を克服したアメリカ中小都市のまちづくり』,2007
- 6 佐藤宣秀,『自転車先進国および新興国のまちづくり事情』『区画整理 2010年9月』
- 7 Newman & Kenworthy, "Sustainability and Cities"
- 8 Mari Eggen Sager, "WHY DEMOCRACY? HOW THE DEVELOPMENT OF PARTICIPATIVE DEMOCRACIES CAN AFFECT THE ASSESSMENT OF CONSUMER INFORMATION"
- 9 Newman & Kenworthy, "Sustainability and Cities"
- 10 アルバーツラント市役所職員のMaria Hansen Møllerへの取材結果(2009.11)
- 11 William M Lafferty, "Sustainable Communities in Europe", Earthscan, 2001, p.70
- 12 Jesper Holm and Mercy Wambui Kamara, "The Participatory and consensus-seeking approach of the Danish LA21" in "Sustainable Communities in Europe", Earthscan, London 2001, p.70
- 13 Jesper Holm and Mercy Wambui Kamara, "The Participatory and consensus-seeking approach of the Danish LA21" in "Sustainable Communities in Europe", Earthscan, London 2001, p.71
- 14 Jesper Holm and Mercy Wambui Kamara, "The Participatory and consensus-seeking approach of the Danish LA21" in "Sustainable Communities in Europe", Earthscan, London 2001, p.75