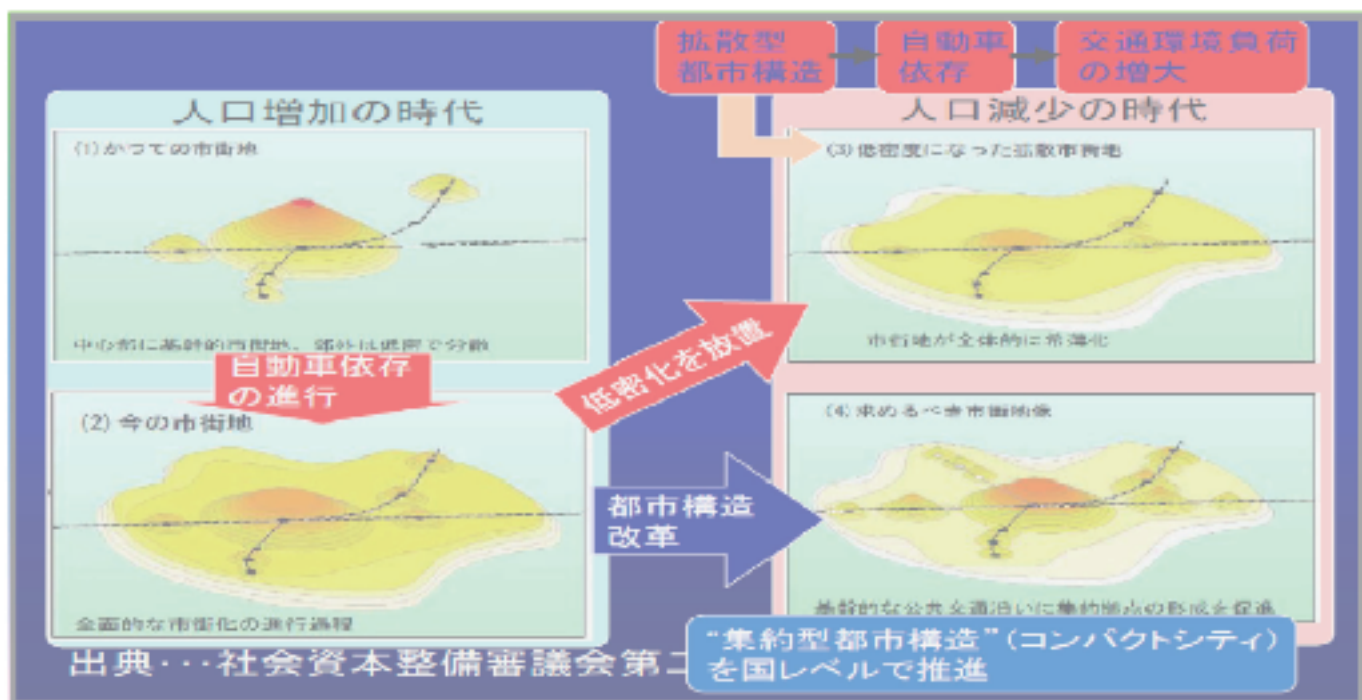


- ふるさと
- まちなみ
- デザイン
- セミナー

第23回



講演「集約型都市構造の実現に向けて」

■講師 筑波大学大学院 システム情報系

教授 谷口 守 先生

日時 平成23年12月15日

場所 山梨県立文学館

主催 山梨県

共催 山梨県都市計画協会

目 次

■主催者あいさつ	—————	1
■講 演		
「集約型都市構造の実現に向けて」		
筑波大学大学院教授 谷口 守 先生	—————	3
■質 疑	—————	40

■主催者あいさつ



司会：ただ今より第23回ふるさとまちなみデザインセミナーを開催致します。

私は司会を担当します、山梨県県土整備部都市計画課の望月でございます。

よろしく願い致します。

それでは開催にあたり主催者を代表致しまして山梨県県土整備部技監上田仁より御挨拶申し上げます。

よろしく願い致します。



皆さん、こんにちは。

今紹介がありましたけれど、山梨県の県土整備部技監をしています、上田と申します。よろしく願い致します。

さて、ふるさとまちなみデザインセミナーについて一言挨拶させていただきます。

本日は年末の大変お忙しい中、多数の皆さんにお集まり頂きまして、本当にありがとうございます。

これまで本セミナーは社会的な背景、皆様方の地域の課題、様々なニーズに講じた身近な話題をテーマにして開催してまいりましたが、今回で23回目ということでございます。

今、町づくりにおける大きな課題としては言い尽くされていますが、人口減少、それから、超高齢化社会があります。

また、厳しい財政事情というようなことがございますけれども、そうした中で町づくりをどのように進めるかということが大きな課題ということだと思っております。

県ではご案内のとおりこれからの都市づくりの基本的な考え方、拡散型から集約型の都市というようなことの中でこの3月に都市計画区域のマスタープランというものを作成させていただきました。

今後、本県が目指すべき都市の姿である都市機能集約型都市構造の実現に向けては土地利用のありかた、交通などの計画を総合的に進めていくことが重要となっております。

そこで本日は講師といたしまして、集約型都市構造について各地で講演や勉強会を行っている、またその草分け的な存在としてもご活躍しておりますが、筑波大学の教授、谷口守先生をお迎えしております。

取り組み事例や、今後の目指すべき点などについてご講演をいただき、今後の本県

におけるまちづくりへの取り組みに生かしていただければという風に思う次第であります。

結びになりますが、本日ご参加いただきました皆様方の日頃の町づくりへの取り組みに対して感謝申し上げますと共に本セミナーをきっかけとして県内各地域におきましてさらなるまちづくり推進、活動が盛んになりますよう祈念いたしまして挨拶にさせていただきます。

ありがとうございました。

司会：どうもありがとうございました。

ただ今から講演の準備をしますので今しばらくお待ちください。

この間を利用しましてお配りした資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料を確認してください。

セミナープログラムが1枚

アンケート調査票が1枚

講演資料としましてパワーポイントの資料を打ち出したもの、A4の横のものが1部、学会誌の論説でコンパクトシティその後とこれからというA4の縦のものが1部

日本経済新聞の記事A4の縦のものが1枚となっております。

不足等ございましたら受付の係の者にお申し付けください。

またお配りしておりますアンケートについてはお手数でもお帰りの際、出口でご提出をお願い致します。

それでは「集約型都市構造の実現に向けて」というテーマで講演に入らせていただきます。

ここで講師のご紹介をさせていただきます。

筑波大学大学院システム情報系社会システム・マネジメント専攻・教授谷口守先生でございます。

谷口先生は、1990年に京都大学にて工学博士となり、現在は筑波大学で教鞭をとられております。

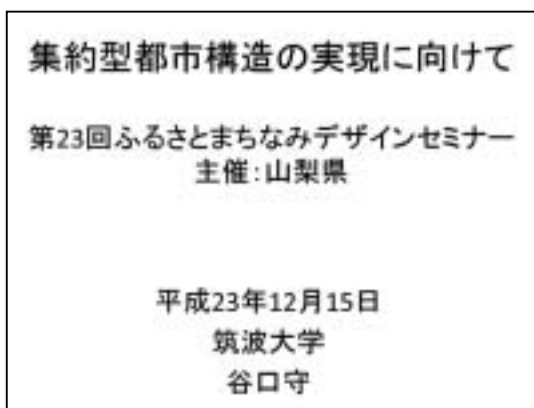
公職としましては、社会資本整備審議会、交通政策審議会、国土審議会、温暖化対策ロードマップ調査委員会、埼玉県都市計画審議会委員長等歴任されております。

本日は、こうした先生の経験を踏まえ、集約型都市構造の実現を目指したまちづくりのお話をいただけたと思います。

それでは谷口先生、よろしく願い致します。



■ 講演



このような貴重な機会をいただきましてありがとうございます。

山梨県の皆様、関係市町村の皆様、本当に素晴らしい山梨県に来てこのようなお話をさせていただくこと、篤く御礼申し上げます。

お手元の資料をご説明いただいたのですが、パワーポイントで色々説明させていただきましたけれども、いろんな写真を出しますので、お手元の資料よりはたぶんいろんな資料が出てくると思います。見て聞いていただければ結構かなと思います。



あとお配りした資料は、お話の中では特に使いませんが、今日の私のお話が、ちょっと難しかったとか分かりにくかったということがございましたら、新聞記事と

か解説用の記事を書いてございますので、お帰りになってからゆっくり読んでいただくと分かっていただける部分もあるという風に思っております。

プログラムを見ますと、14時から15時半ということでございますので私が大体90分の話させていただくことになります。

あと20分から30分ぐらい質疑の時間をとりたいと思いますので、全部お答えできることばかりではないと思いますが、これが分かりにくかったとか、そういうご意見等を後でいただければ幸いかなと思います。

それではパワーポイントを用いてお話したいと思います。

私は山梨県にちょくちょく訪れます。山梨大学の先生とかいらっしゃいますし、色々な学会とかあるので来させていただく機会があります。

いろいろ武田神社や信玄堤に行ってみた感想は、非常に資源が豊かであり、楽しい所もあるということです。

本来はA級のエリアだなという風に思っていますが、一方で、鳥もつ煮がB級グルメで優勝しました。去年は町中を歩くと、どのお店も全部鳥もつ煮ばかりです。鳥もつ煮ばかりで、本来A級のエリアですけども、どうもやっぱりそういう意味で、シャッターが閉まっているお店がたくさんあったりして、やっぱり元気がなくなってきたということです。

B級路線ではなくてやっぱりA級路線をうまく目指して頂きたいし、うまく目指せばそれは可能だという風に思っています。

特に、今回はリニアがやっけてまいます。リニアは、一応新聞記事によると、だいたい甲府の南あたりを通過するため、駅が必要ではないかということも言われています。

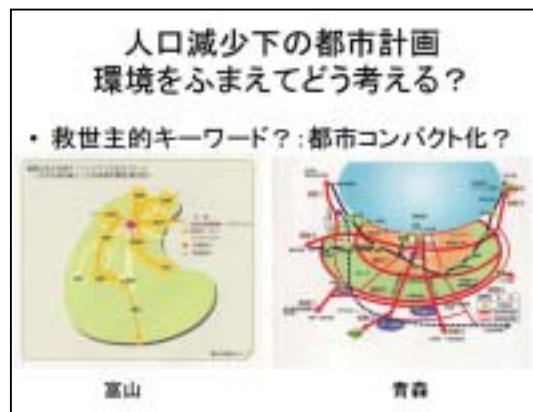
公共交通の特徴というのは駅があり、駅というのは人を集めるパワーがあります。ということはそこで町のような賑わいができる可能性が非常に高くなります。という風なことで、公共交通を軸に甲府から人が色々動かれるという風な流れの中で、新しい町づくりをやっけてセットで考えていくのに非常に良いチャンスが山梨県に到来したという風に言えるかなと思います。

しかし人口減少は日本のどの地方都市も同じようなかたちで、問題が発生してきております。あと自動車に乗りすぎということで環境上の問題も非常に目立ってきていると思います。

ということで、今日の話のタイトルということでコンパクトシティですが、都市をコンパクト化しましょうという風な気運がいろんなところで高まってきているということです。このキーワードが救世的に使われている状況になってきているという風な感じが致しております。

たとえば、皆さんはご存知かと思いますがけれども、地方自治体で早くから取り組んでいるというところは、二つあり一つは富

山市で、もう一つは青森市なのですが、それぞれタイプが全然違います。



富山市の場合ですと、串団子という考え方で公共交通の駅のまわりにまちを集約させていきたいと思いますという考え方でやっています。

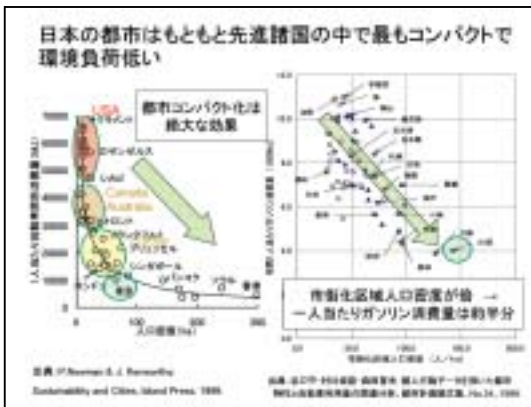
いっぽう青森市は、非常に雪がたくさん降るところで、町が一定以上外に広がりますと、除雪をしなくてはいけなくなるので、除雪にすごくコストが掛かり財政的な面から町が広がると維持できないということで幹線道路の外側には町を広げないようにするというのが青森市の考え方です。

これは国が言うよりも先に地方自治体で先のアイデアを出してやり始めてきたということです。

効果がどうかという風なことはきちんと検証されていない部分もあり色々議論が分かれるところでもあります。

一番はじめに、今日の講演で何回か出てくるグラフをお見せしたいと思いますが、コンパクト化の議論をするときに必ず出てくるグラフです。非常に皆さん使われるグ

ラフです。



世界の主な都市、サクラメント、ロサンゼルス、シカゴ、トロント、フランクフルト、ブリュッセル、バンコク、東京、ソウル、香港、といった都市がこのグラフに載ってきているのですが、このグラフは何かと言いますと、横軸がその町の人口密度です。右に行けばいくほど人口密度が高まります。

縦軸は上に行けばいくほど、グラフはその町に住んでる方がどれくらい自動車を使ってるか、ということです。一人当たりの自動車の燃料消費量が縦軸にくるとということです。

このグラフを見ていただきますと、グラフのカーブの上に大体乗ってくるということですけれども、右下は皆さんがきゅっと密に住んでいて、高密に住んでいて、皆さんが自動車をあまり利用していない、歩いたり公共交通を利用したりということで暮らしている。

逆にこちら側にくると非常に低密な住まいで、皆さんが車を非常にたくさん使用しているという風な都市になります。

このグラフはニューマンとケンウォーシーのオーストラリアの研究グループの人たちが計算した結果ですが、この図をよく見ますと非常に面白いことが分かります。

まず最も環境に御迷惑をかけていて密度の低い、コンパクトでない暮らし方をしている都市は、グラフにあるのは実は全部アメリカの都市です。

あと、アメリカの次のランクはどうかというと、中央左上辺りの都市はきれいにカナダとオーストラリアの都市ばかりです。

ご覧になって、一つ分かることは自動車というのはできてから、皆さんに普及し続けて百年ちょっとくらいしか経っていませんけれども、アメリカとカナダ、オーストラリアの都市は新大陸の都市なので、自動車が發明されて普及が始まってからできた都市がほとんどです。つまり自動車があるよってということが前提になって、その前提のもとで町を作ると、グラフの左上にある非常に低密度で、なおかつ自動車を使いまくるっていう町ができたのが、新大陸の町になります。

それに対してこの真ん中辺りの集団になりますが、ロンドンとかブリュッセルなどヨーロッパ系の都市ばかりです。グラフの中央部辺りに該当します。

これはまあ、車が出る前から、車が發明される前から町として存在しているところなんです。そういうところは自動車が完全には利用しにくい、アメリカ程は利用しにくい、というそういう状況になっているところ

ろです。

自動車の利用量、ガソリンの利用量というのは環境の面でいうと、CO₂の発生量に直結いたしますので、都市をコンパクトにする、密度を高くするということは、環境改善という意味ではものすごい効果があるということには分かっていたかと思えます。

実はそんな単純な話ではないということもまたあとでもう一度違う角度からお話ししないとけないのですが。

左のグラフは外国の都市ばかりでしたので、日本の都市でどうなっているのかというのを計算した結果が、ちょっと字が小さくて申し訳ないのですが、右のグラフになっています。

残念ながら甲府のデータはないので、甲府の場所がどこかというのはこの図の中でお示しできませんが、おそらく岡山近辺ではないかなという感じはしています。

見て頂きますと、軸は左のグラフと同じですが、東京23区が右下にあって、横軸人口密度が高いもの程右にきて、住んでいる方が自動車に依存しているほど左にいくつていうのを見て頂きますと、日本の都市もきれいに外国のグラフと同じ状況になるということです。

大体ですね、人口密度が倍になると一人当たりのガソリン消費量は半分になると言う風な関係が日本の都市で大体わかるということになります。

グラフは90年代のケンウォーシーの研究

であり、私の研究も1999年の発表ですけれども、2000年になる前に、どうも町はコンパクトにしていたほうが環境負荷の面では非常に良いらしいということは、20世紀の段階で一応分かっていたということです。

その頃の研究グループの写真ですが、左端にいるのはケンウォーシーさんで僕は中央です。写真のような感じの研究グループで取り組んでいました。

ただしアメリカは車社会ですので、町をコンパクトにしようなんていうつもりは全然ないわけです。ヨーロッパの都市は前世紀の段階からどうやったら町をコンパクトにしていけるかということを非常に熱心にやりだしていたわけです。

アメリカはちょっと初めからやらないというスタイルですけれども、先進国の中で日本だけが取り残されているというのが実際のところではあります。

**前世紀からの復習：
都市コンパクト化政策
日本だけが取り残されていた**

1987	国連ブルントランド報告(サステイナビリティ)
1989	ノルウェー TP10
1989	オランダ 国家環境政策
1994	英国 PPG13
1994	ドイツ アアツボルグ憲章

(ドイツでは減少化時代の都市の未来形としてはや
くから位置づけ)

他の国が、ヨーロッパ系の都市がどういう風にいつ何をやってきたかというのは前述の流れです。

サステナビリティ、この言葉を皆さんは

ご存知かと思うのですけれども、持続可能性という意味です。

持続可能性という言葉自体が、1987年に国連の報告書で出てきたわけですが、その中で都市計画をきっちりやりましょう、交通と土地利用の関係を一体的に考えましょうということで、町をコンパクトにしていきたいと思いますという最初の試みがこのノルウェーで1980年代から始まります。

オランダなどは、これ皆さんご存知のとおり、海拔ゼロメートル地帯であり、海拔以下の標高のところ非常に広いわけで、地球温暖化が進むと、かなりの部分が水没してしまうわけです。だからオランダは必死でCO₂削減対策をやらないといけなわけですが、国家の環境政策の中で、都市のコンパクト化をやりましょうっていう話が、89年からはじまります。

イギリスでは、PPG13を策定し、都市計画をするときの交通のガイドラインとしています。たとえば駐車場を町の中にどれだけ作ろうかというようなときに、このPPG13のガイドラインを見ながら、これは作りすぎなので、許可しないとかという風なことを判断しています。その中でコンパクト化を考えています。

ドイツでも94年に人口減少化していくときに、都市の未来形としては、都市をコンパクトにしていくしかないだろうという風な方針を出しています。この流れはずっと先進国で続いてきたわけです。

しかし、日本は何もやってなかったとい

うことです。

これもいろんなところで言っていますが、2000年の段階で、国交省でコンパクトシティのお話をしてくださいという機会を頂きました。

ちょうど今日お話しさせて頂くような内容とかなり重なる部分を、国交省でお話させて頂いて、そのときにかえてきた反応が次の反応でした。

当然、国土交通省のお役人ですので、難しい試験を合格されている方ですが、そういう方々に聞いていただいて、「先生の話の内容はよくわかりました」との感想のあと、「コンパクトシティが良いかは法律には書いてありません」と言われました。私は冗談で言われているのかなと思ったのですが、本気で言われているということです。

要するに法律で書いてないということはどうできないという前提のもとで話をされています。

非常に優秀な方々ですが、中央で行政担当されている方々の頭をやわらかくしていかないと、なかなかこれからの問題には対応できないなという風に、2000年の段階で私自身が思いまして、行動変容、という今ちょうど研究分野がございすけれども、山梨大の佐々木先生もなされていますけれども、そういう分野を含め、是非、行政担当者の行動読解というようなこともセットで考えないといけないなということでやり始めました。このときからまじめにコンパクト化と行動変容の研究をやらないといけ

ないなという風にして思って続けてまいりました。

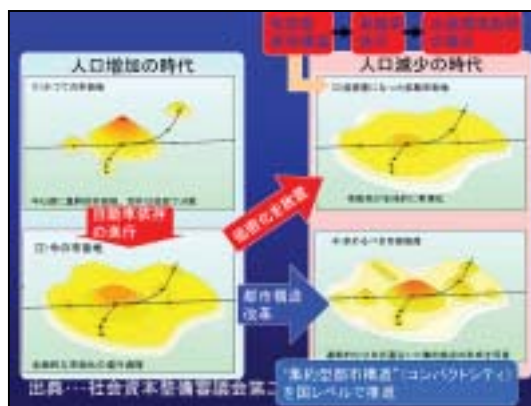
学会で、色んなコンパクトシティの特集とかを組んできました。研究は90年代で完了していますので、あと実務にどういう風に入れるかっていう話を学会でしたり国とか地方での働き掛けとかを色々実施してきました。

要するに今までの都市計画を逆向きに、歯車を回転させるという仕事ですので、なかなかこれは簡単にはいきません。私一人でも無理ですし、いろんな方に協力いただきながらそういう方向というのはどう探っていくのかというようなことを議論してきました。

2005年以降の政府の審議会ではキーワードとして取り上げていただけるようになって、最終的には2007年の7月の社会資本整備審議会の答申で、きちんとした絵柄・図で、どういうイメージでやったらいいのかっていうのが初めて国から掲示されるようになりました。パンフレットをお持ちの方もいらっしゃるかと思いますけれども、それのときのパンフレットがこれです。2007年の7月に出たパンフレットで、これが集約型都市構造の実現に向けてというパンフレットで、非常に分かりやすいパンフレットです。

この中を見ると、これも色んなところで使っている図ですが、こういう分かりやすい部分、人口増加しているあいだはですね、町のかたちは右下図のような感じだったの

だけれども、郊外にどんどん人口増加しているのが、郊外分散化ということになります。



これからどうなるのかということで、ほったらかしておきますと人口減少の時代ですので、当然この真ん中の山も下がっていくし、周辺の低密化はそのまま進行していくということで、まったくメリハリのない市町地ができてしまい、これでいくといろんなコスト負担とかが発生しますし、非常によろしくないだろうと思います。

これを右下の図のような形に真ん中の山を高めて行きたい取組がコンパクトシティです。この四枚図がセットでパンフレットの中で、それが各自治体に配られるということが2007年の7月にありました。

さてこれでハッピーか、良かったか、ということが一つの次の問題になるわけですが。

私は、コンパクトシティの講演させて頂く時に必ずやっていることがあります。今日もそれやろうと思いますけれども、やっぱり分からないって言われます。コンパクトシティという言葉自体はクリアなのです

が、パンフレットの図を見ても、いろんな間違いが発生し誤解が発生します。

そういう意味で必ず、このクイズをやるようにしています。どういうクイズかというと、今から、二つの都市の都心付近の写真をお見せします。どちらのほうが目指すべき持続可能なコンパクトシティと思われるかというのが質問です。AとBという二つの写真を今からお見せしますので、どっちがいいと思うかということですが、考えてみてください。

上の図がAです。ぱっと見ていただいて気付くことは、高層ビルとかがないです。Aは手前が一番の都心ですけれども、四階建てとか五階建てくらいのビルしかない状態で、一番の都心を見渡していただいても



中高層ビルっていうのは全然ないです。なおかつ都心のすぐ近くに、これだけの広大なグリーンがあります。公園があるという町です。これがタイプAです。

あともう一つはタイプBです。このタイプBはですね、要するにこれ真ん中ですけど、非常に高密なビルがよく建っているというそういう町です。

これどちらが目指すべきコンパクトシティと思われるかということですが、もう一度国交省で配ったパンフレットの図を見て復習しますと、ほっとくと右上の図のようになりますので、右下の図のようにならう、というのが2007年7月のパンフレットです。

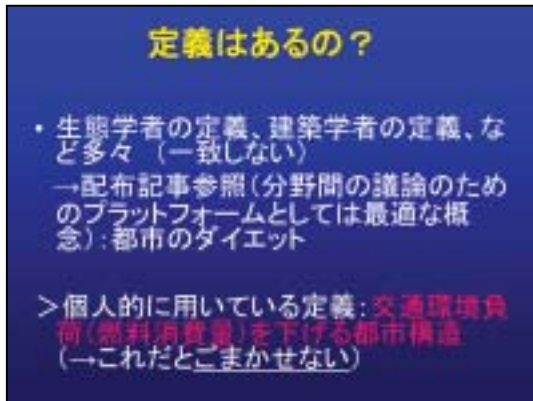
パンフレットに従ってというふうに考えると、AとBとどっちがいいかということですが、

答え合わせはゆっくりしますが、どっかが決めていただけますでしょうか。AかBかどっちか、Aか、Bか、どっちがいいだろうか、よろしいですか？

まずですね、これを考えるとコンパクトシティってそもそも何だったかという定義ですが、それは本当にきちんとあるのということにもう一度立ち戻らないといけないということです。

実はですね、コンパクトシティ、これ色んな方が色んな違うこと言うんです。それがちょっと混乱の原因になっているんです。

たとえばですね、イギリスの方々是最初



に、たとえば都市計画とか土木の人とかがこの言葉を使ったのではなくて、生態学者の人が使い出しました。

どういうことかという、生態学者は、これですと自然保護をやっている人たちです、生き物の生活するスペースを最大限確保したい、そのためには人間が住む都市のエリアは最もコンパクトにテリトリーを縮小してくださいというのが彼らの考え方です。

あと、建築の分野の方もこの言葉を使う人がいます。建築の分野の方々は例えばフェイストゥーフェイスで親密な空間作りとか、コミュニケーションできるような暮らしの場みたいな感覚でコンパクトシティという言葉を使います。

だから一致しないのです。お配りしている新聞記事にそういうお話をちょっといくつか書いてあるのですが、私個人としては皆さんでお話されるときに定義を無理にそろえる必要はないと思っています。

これは都市のダイエツトだというくらいの感じで色んな分野の方がコミュニケーションするための材料になればいいかな、そ

ういう言葉だと思います。

ただ、私は一応交通計画の専門家ですので、学会とかで発表する、もしくは自分のやっていることのお話をする部分に関してはきちんとした定義を使っています。

それは、交通環境負荷で、要するに自動車燃料の消費量を下げるといふ都市構造をコンパクトシティと呼びます、ということ、私はそういう風に使っているということです。

なぜそれを使っているかという、一番大きな理由はこれだにごまかせないからです。ごまかせないから、逆に言うとごまかすというパターンが、出てきているということになります。

また、コンパクトシティという言葉、最初に言ったのは誰なのか、ということをお話しておいたほうがいいかと思います。

これは1973年、かなり大昔になりますが。ダンツィヒとサティという方が、コンパクトシティというそのもののタイトルの英語の本を出版されています。



その中にある図がこんな図です。これコンパクトシティですけれども、コンパクト

シティを目指しましょうって書いてあるのですが、それは今我々が直面しているような問題で、コンパクトシティと言っているのでは全然ないのです。

この1973年の段階で何がポイントになっていたかという、都心のような空間は非常に貴重であり、有効利用しないとイケないです。有効利用というのは、たとえば高層ビル作ったほうがいいよ、というのも有効利用で、空間の有効利用になります。それは三次元利用ですので、x軸y軸z軸、三次元の利用がいます。というのがまずありますが、それだけじゃなくて、たとえば昼と夜とで24時間で、空間を利用しないのはもったいないということで、もうひとつ次元を加えて、Tになります。時間のT軸を加えて四次元にして、たとえば真ん中のスペースですが、昼間に使っている人と夜に使っている人が同じではなく、違う人が使ってもいいじゃないかと、空間利用をチェンジ、時間によってチェンジしていきましょうという考え方が、この当時のコンパクトシティの考え方です。

今のコンパクトシティはそんなことは言っていないです。そこまでは言っていないです。ちなみに、この本はもう絶版になりましたが、翌年の1974年にタイミングを置かずに、和訳の本が出てます。コンパクトシティというカタカナの和訳の本が、この本を翻訳したものが出ています。それも絶版になりました。

それを書かれた、翻訳された方が、今振

返してみると面白いなと思いますが、皆さまもご存知かと思いますが、早稲田大の野口悠紀雄先生です。彼が翻訳を1974年にやっているという状況です。

そういう当時のですね、1970年頃の話と違って、コンパクトシティって73年74年にぱっと出てその後ずっと誰も言ってないのですが、この1990年くらいになって、20年以上経って、なんで今また言われたのかというと、これは皆さんご存知のとおりのことなのですが、人口が減少し始めているのに、都市が広がり続けていいのかっていうことです。それでやっちゃうと公共交通は衰退します。

先ほどの図でも示したように、交通の環境負荷はどんどん大きくなっていきます。

郊外に広がっていくと、いろんなインフラをまた郊外に作っていかなければいけない、また郊外から人が抜けていっても、人が残っている限り、それを維持管理していかないとイケないです。それは非常にまあコストがかかるわけです。それはなんとかしたほうがいいということです。

これはおまけかも分かりませんが、アメリカ人は、自動車ばかり乗っていて皆肥満になっていると、平均寿命も短いです。公共交通に乗る歩く暮らしをしているほうが皆さん、健康な暮らしをしているということも最近では注目されるようになってきました。

先ほどのAかBかという、どちらですかというクエスチョン、クイズを出したので

すが、これちょっとお話ししながらだんだん答えのお話をしていきたいと思うのですが、これはタイプBのほうのビルがいっぱい立っていたのと同じ町ではないのですが、非常に似た町、どちらもアメリカの町なのですが、ヒューストンです。ヒューストンの町は、人口300万人、都市圏で300万人以上いるものすごい大都市ですけども、町の中は閑散としています。

これ駐車場ビルがあって、校外から高層ビルにお勤めに来る方が、ぱっと車で来て、車を駐車場に置いて、お勤めが終わると車で帰ってしまうということで、Bの様な写真の状況になっています。

同様にヒューストンですけども、ものすごい高層ビルと、あと一戸建てがぱっと広がっているという、そういう町の構造になっています。

私はこのヒューストンの町が、非常に面白いケースだと思うのですが、世界でもこういうところはあんまりない、どういう意味でないかという、ヒューストンの町というのは都市計画がないのです。

もっと分かりやすく言うと、土地利用計画がありません。都市計画の分野の言葉で言うと、ゾーニングがありません。用途地域とかもありません。基本的にどこで何を作ってもいいですよ、そういうまったくルールのない町です。

アメリカの町は全部そうかという、そうではなくて町によってはいろいろルールがあるのです。サンフランシスコは細かい

ゾーニングがあるとかですね、町によっていろいろ違いがあるのですが、これだけの大都市で土地利用のルールがないというのはおそらくヒューストンくらいです。

そこで、まあアメリカですので、ガソリン価格は安いです。そういう状況の中で自由に都市を作ってください。どうなりますか、というとヒューストンになるわけです。

だから社会実験やった町だっていう風に僕は言っているのですが、ルールをまったく無しにして、交通費用となるガソリン価格をとびきり安くするという実験をやる、こんな町ができますよ、というそういう典型です。

よく都市計画をするというのは、一部の経済学者の方とかは、非効率なルール、規制などで非効率を招く、だから都市計画をやるべきではないという風なことを、さもまっとうなことを言っているかのような感じで説かれる方もいらっしゃいますけれども、ヒューストンが社会実験の結果ですので、こういう町がいいと思われませんかというのを見てお考えいただきたいと思っています。



あともう一方、こちらのAの方の町ですけども、これはドイツのカールスルーエという町です。人口は、20万人と少しくらいです。これ日本のクラスでいうと、甲府よりもっと小さいです。徳島県徳島市、茨城県水戸市です。それくらいのクラスの都市ですが、中身がどうなっているか、この中に今から入っていきますが、これが一番その町の真ん中です。人口20万人クラスで、なおかつこれ平日昼間です。土日でもありません。それでこれだけの人が出ています。人が賑っているのです。これ道路の断片見て頂きますと、非常にクリアですが、歩行者のためのスペースと、公共交通のためのスペースしかありません。こういうのを、トランジットモールという風な言葉で言うのです。日本では残念ながら、警察の方がなかなか厳しくて、許してくれないんですけども、こういう形で非常に賑う空間ができているということです。

マーケット・プレイスという一番真ん中のところで、これくらいのせいぜい高さのビルしかないのですが、線路があって、なんとなく人がたむろしている。そこに電車が入ってきて、プラットホームもないのです。皆さんバッグ持って家に帰ったりしているということですね。

このカールスルーエはドイツの町ですので、プランはしっかりしているのです。ドイツの町というのは普通ですね、二段階のプランを持っています。上位のFプランというのと、下位のBプラン、Fプランは大

体マスタープランに相当します。こういう方向性で町を作りましょうっていうのがFプラン。下位のBプランというのは法定計画で、一人ひとりの権利を細かく制限する、ここの土地利用はこうしなさいっていうルールがついているというのがBプランです。

その上位のFプランの図の中にこういうのが、これ何かと言いますと、まずオレンジ色のラインがいっぱいあるのですが、これは全部LRT、路面電車の線です。人口20万人でありながら120キロメートル以上の路面電車のラインが載っているという。まあ非常に公共交通シフトが強いのですけれども、そういうところですね、ABCDというのは人口密度の高さです。それをこういう順番でコントロールしようという風なプランを書いてきたということです。



いずれも、LRTの駅の近傍です。Dを低くしようという意味ではなくて、D以外の何も書いていないところのほうがもっと低いです。どれも高くしようと思っている、人口密度を、そこに人を集めようと、住んでもらおうと思っているのだけど、ABC

Dの順番にランクをつけた、そういうプランを作っているわけです。

Aというのがこのマーケット・プレイスですね。中心の1ヶ所で、あとB地区が3ヶ所、C地区が4ヶ所、D地区が28ヶ所というまあこういう階層、ピラミッド型の構造にして、各指定地区は、各Aランクから半径300メートルくらい、その範囲くらいに、歩ける範囲に人に住んでもらおう、というプランを作っているということです。

ショッピングセンターの関係の方とお話すると、公共交通はやっぱり無理、限界がありますよと言います。お買い物に行ったとき荷物があると、皆さん絶対車乗りますよという話になるのですが、カールスルーエの例を見てみると、全然そうではない。こういう風に大きな荷物を持った方がLRTを待っているのです。これはLRTの公共交通のサービスレベルが高いと大丈夫です。



サービスレベルが高いとどういうことかということ、待たずに乗れる、すぐ来るといふことです。自分の家の近くに駅があるということです。ここで重要なのは安いとい

うことなのです。

カールスルーエのLRTのほうは、家族がたとえば5人で乗ると、誰か一人が切符を持っていれば他の人は切符をいらないのです。だから飲み会で学生と一緒にどこか行くっていうときも、誰か一人が代表で切符を持っていればグループで一個切符があればいいんです。

そんなことしたら赤字になるじゃないですか、というお話をすると、なんでそれがいけないのですかという風に変な顔をされる。公共交通自体が単独で赤になって何が悪いのですか。要するにこれは町の中に皆さんが出てきてもらうための道具でしかないということです。だから町全体で見たときに黒になればいいのであって、こんな乗り物一個赤になって何が悪いっていうそういう感覚です。まあ実際これで皆さん町中に出できます。

要するにエレベーターを横向きにしたという風に考えたほうがいいよというもので、エレベーター乗るときにいちいち100円とかお金をとないのと同じです。

横向きに自由に町の中を移動するためのツールということです。LRTが来ないときは子供が遊んでいるわけです。これ日本の警察さんに是非見て頂きたいのですけれども、トランジットモールは危ないからできないとか言っていますけど、大丈夫です。

こういう光景も見られます。たとえば僕は茨城県の水戸市で平日の昼間にこういう若い人が遊んでいることなんてやっぱり今

はないです。

よくLRTを入れればそれでいいのですかみたいな話が結構、わりと乱暴な話があったりするのですが、やっぱりそうじゃなくて、全体の空間で、沿道も含めた全体の空間のデザインとか設計とかがやっぱりセットでしっかりできていることが非常に重要で、高齢者の方なのですが、やっぱりすぐに休みたいと思われる、ベンチを短い距離で、デザインに配慮しながら配置しとくとか、やっぱりそういう風なことがセットじゃないと、町中に人はなかなか出てきてくれないということなのかなと思います。

これが町中のいわゆるアーケードです。たぶん人口20万クラスの日本の町中の百貨店は全部つぶれていると思うのですが、ここはちゃんとお客さんが全部入っているということですね。非常に賑っていますが平日です。

これが中心地の路面電車のターミナルですけれども、マルクト・プラッツ、ドイツ語で書いてありますので、英語で言うとマーケット・プレイスですけれども、非常に中心商業地というターミナルですが、いろんなターミナルは、ここはいろんな路線が乗り込んできているということで、と見えるかと思いますが、ロケーションシステムです。日本でもバスロケって言ってバスが動きますっていう風な案内板とかです。LRTが何分後に来ますっていう案内板を見て頂きますと、1分後3分後4分後

5分後ということでしょうちゅう来ています。



ちなみにこの道では、車は入れないので車の渋滞とかはないのですけれども、LRTが渋滞しているのです。LRTが渋滞して止まるので、これ以上また本数増やす場合は、新規路線を設定しようかという話をしています。

そこまで徹底しています。サービスレベルを上げるということです。サービスレベルを上げると、人口20万の町でもこれだけ町中に人が戻ってきます。

今までの写真は、ぜんぶランクAのマーケット・プレイスの一番真ん中のところの写真でしたけれども、次のランクのところはどうなっているかということで、これがランクBのエトリンゲンっていう郊外です。山梨県的に言うと、韭崎とか塩山とかそのへんの雰囲気に近いかなと思うのですけれども。

そこで言うと、これ昔からの商店街です。この商店街の一番向こうの端っこにLRTがきています。そこから歩行者優先の商店街で、ここに車写っていますけれども、こ



れ荷物搬入用で、普通の一般車は入れないような形で、車は遠慮してくださいという場面を作っているのがランクBです。

その下のランクCになると、1950年代くらいにできた、ちょっと小さいニュータウンですね。郊外に成長期にちょっとできたニュータウンがリフォームをしながら町づくりして、町づくり以上に維持管理して使っているのですけれども、そういうところにLRTの枝線があります。



町中では非常に本数たくさんあるのだけれども、一番端っこにいくと、サービスそんなにないんじゃないかと思って時刻表とか見ると、10分に1本のサービスレベルは確保されています。

この10分に1本というのは結構キーで、

何がキーかという、時刻表を見なくても待っていららしないで乗れるっていうのは10分くらいです。

15分に1本になるとちょっといらいらします。15分待たないといけない状況になると結構皆さんいらいらします。10分に1本というのは非常に大きなポイントになっています。それよりサービスレベルを下げないことです。

一応、公共交通がそれだけのサービスレベルにあるのですが、同じところで、隣のところにこういう駐車場もあるということです。

だから車を絶対利用するのってやっぱり無理ですので、ランクA、ランクBでは車は遠慮して下さいっていうことはハッキリと打ち出すのですが、ランクC以下になると車も併用して頂いていいですよという、そういう設計で町を作っている、そういう構成になっています。

ということで、長々とですね、ご説明してきたのですけれども、クイズの答えは今日何回か出てくるこのグラフなのですけれども、横軸を人口密度、右下に行けば高密度でコンパクトな都市、左上にすれば低密度なコンパクトでない都市と、縦軸が一人当りのガソリン消費量という風に見ますと、Aの町はカールスルーエで、ヨーロッパの都市です。右下にきます。高層ビルがあったBの町はロサンゼルスです。類似の町としてヒューストンを示しますけれども、左上になります。

なんか高層ビルがあると、国土交通省のパンフレットの絵のとおりと思ったロサンゼルスが実は右下なのです。悪いのです。

答えは、Aのカールスルーエの方が望ましいです。5階建てくらいの建物しかなかったのですが、そちらのほうが実はコンパクトな暮らしを皆さんしているのです。だから、外見で見てコンパクトかどうかということは実はよく分からないのです。皆さんの暮らしの中まで入らないと、それがいいかどうかというのは、よく分からないです。

整理しておきますと、使いやすい公共交通ってというのがあったかどうかということが非常にこれ大きなポイントになるのです。

カールスルーエではエレベーターのように横向きに移動できました。

一方ロサンゼルスは好ましくないということです。

あと、これが誤解を招きやすいところですが、ビルが密集していると、自動車利用の抑制されたコンパクトシティというわけでは全然ないということです。

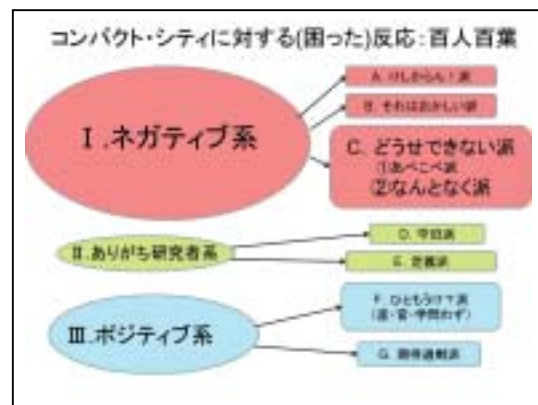
あと3番目は町づくりです。土地利用計画です。これが存在しなければ基本的な自動車依存都市となり、どこで何をやってもいいよってということになると、自動車依存の拡散化が進むということです。

非常に極端な例を二つお示しましたがいずれも日本の町とは違うタイプですけれども、外見だけ見て、コンパクトシティか

どうかっていうのを判断するのは非常に危険だというのは分かって頂けるのかなと思います。

ここから話題を変えます。こういう状況ですよという風なことで、今までいろんな方と、コンパクトシティの意見交換をさせて頂いています。あるマスタープランの中にコンパクトシティを入れている自治体があります。

そういう風な形で進められるところもありますし、うちではやっぱり無理だよというようなところとか、いろいろなのですが、2007年から政府のパンフレットが出てから今まで、要するにこの言葉自体が、キーワード自体が、都市計画の現場にいろいろ出ているとしたら、それでどうするって話になるとき、あとは学会で発表されたり、いろんなところ、民間の方がこれ皆さんプロジェクトで取り入れたり、3年のあいだにいろいろな動きがあったんですけども、その流れの中で、やっぱりこれはまずいんじゃないかなという風なことを個人的に感じるということがいくつか私も出てきました。



すつと行く場合と、行かない場合とがあって、行かない場合のいろんなパターンが困った場合で、整理すると、3つくらいあります。

ちょっとそれぞれ解説させて頂ければと思うのですが、まず、こういう話をさせて頂いて、私の経験で、ある県でお話のあとに、聴衆の方からおしかりを受けたことがあるのです。質問で、ぱっと手が挙がって、どうぞと言うと、「先生はけしからん」って言われました。

最初は何の事かよく分からなかったのですけれども、お話を聞くと、「先生は中山間地域を見捨てよとおっしゃるのか」って言われるのです。そういう風に思われたのかと思って、100パーセントのまったくの誤解です。そういう趣旨でコンパクトシティの話があるのではないということなのです。たとえば岡山県の中山間地域を持っているような、津山市というところの例なのですけれども、津山市の元々のこの町中は、写真の上部とところであります。けどこの周辺部のところで、非常にスプロール化が進んでいて、ここを問題にしているのです。今ある町のすぐ外側のところが非常に問題だということを言っているわけで、中山間地域で、鳥取県境の山奥のようなところで、こういうところから人を撤退させなさいということを言うつもりは全然ないのです。ただ、ひょっとしたら、これ聞いて思ったのですが、行政の中の一部の、たとえば役所とかの中のとたとえば町長さんとかで、こ

ういうところを撤退させたいがために、「いや今国ではコンパクトシティって言うのだから、ここから撤退して、ここにはサービスを提供しません」なんて言う人が言うのかも分らないです。とぼっちりが私のところにきたのかも分らないのですが、そもそもの趣旨としては、そういう中山間地域を何とか批判しようとか、そこから撤退しようという趣旨のものではないのです。

もっと分かりやすい例でいきますと、これはその津山市のケースなのですが、津山市の町が、道から左側のところで中心市街地が広がっているのです。そこには住宅の適地とかがまだいっぱいあるのですけれども、手前の優良農地ですけれども、一つの田んぼを壊して写真のような住宅をポンと建ててしまう状況が問題ですよって言うのです。これが20年30年経って、もっと人口が町全体で減ったときにどうなりますかっていうお話になります。



中山間地域というのはこの山の方のお話なので、全然場所が違いますよということなのです。そういう意味では山梨県も中山間地

域がいっぱいありますので、そこに対するケアというのは、コンパクトシティっていうのとは混同されないように是非お願いしたいです。

あとネガティブな反応される方の中で、「コンパクトシティの考え方はおかしいですよ」と言われる方がいます。これは先ほどご説明しました、一部の経済学者の方です。これは考え方としておかしいという反論です。その理由は非効率である、要するに都市計画全体が非効率であるという主張される方がおられます。経済の言葉で言うと自由に皆がやってたときに、いろいろ混雑とか、汚染とか問題は生じるわけで、コスト等も生じるわけで、それをコントロールするためにやっているわけなのです。

理屈は経済の教科書的なことで言われていて、理屈は分かるのだけど、先ほどのヒューストンの例見て、という話になります。

あと一番多いのが、これ後で一番問題なのですけれども、「どうせコンパクトシティなんて無理よね」というのが、なんとなくなんだけど、無理かな、みたいな、そういう方が反応的には一番多いです。

これ、今日とまったく同じシチュエーションなのですが、要するにコンパクトシティってどんなの、って言うお話をしている、OLって書いてあるのですけれども、ワンショットレクチャーの略ですけれども、最初にこうお話しさせて頂いて、その場でどう思われましたか？というのを、今日はやらないのですけれども、簡単なアンケートを

やって頂いていました。2007年から2年間のあいだです。どう思われますか、正直に教えてみたいな感じでお聞きしていました。

2007年の7月から2年くらいかけて、いろんなところでお話させて頂いた機会に1000人くらいの方に、アンケートをその場でやって頂いて、返して頂いたのですが、都市計画の行政担当者の方、今日もたくさんいらっしゃると思うのですが、同じお立場の方にやってもらって、回答して頂いたのは北海道から沖縄県の方もおられます。

いろんな方に回答して頂いたのですが、その中でもどんな回答を自治体の方がされたのか、たぶん皆さんも、同じ気持ちではないかと勝手に思っているのですが、結果がこの表です。

これは、二つのグラフを示しているのですが、OL前とOL後って書いています。OL前っていうと、要するに話をしているときにアンケートをお配りして、僕の話聞く前はどう思っていましたか、僕の話聞いたあとはどう思われるようになりましたか、という質問の仕方をしています。



これは聴衆の方が僕に当然気を遣って下さって、話を聞く前よりはあとのほうが分かったということで青よりも赤の平均得点が高くなります。これ皆さん5段階で、全然ダメというのと、とってオッケーというのと5段階で平均点を出しているのです。これは気を遣って頂いているという意味で前と後とを比べると点が上がるのは当たり前なのです。そこを見て頂きたいのではなくて、見て頂きたいのは次の項目なのですけれども、コンパクトシティという考え方を、そもそも受け入れられますかとか、実はコンパクトな町づくりをするときに、町中の基盤整備ってというのは結構重要になってくるのですけれども、基盤整備の重要性ってというのは理解されますかとか、他の質問に関しては大体平均2、3個くらい、最初からあるのですけれども、唯一、このコンパクトな町づくりの実現可能性はあると思いますかというおたずねに対してのみ、当初の状況は1.71です。つまり、コンパクトシティなんてできるはずないじゃないのというのが地方自治体の方の持っている、正直な実感なのだと思います。

国はそういう風に2007年に言うようになった。筋としては総人口減少があると、そうしたほうが良いような気がする。けれども、地方自治体の現場の最前線で住民の人とお話する立場に立つと、とてもそんな雰囲気じゃないよというのが、実際のところなのです。それが正直にお答え頂いた結果、こういう風な、この項目だけ、めちゃくちゃ得点が低いということになるという風に理解しています。

ただこれも、話の後でこの項目はやっぱり低いかというと、この項目だけは他の項目に比較してぐーんと得点が上がって、他の得点と同じレベルくらいになるのです。

おそらく同じ人間がやっていることですので、たとえドイツ人であっても、他の国の例とか、そういうのをご覧になると、なんかできるかもしれないなという風に思われる方が増えるということなのかなと思っています。

やっぱりこれ情報不足なのです。情報不足で、コンパクトな町づくりは非常に難しい、今までの町づくりよりずっと難しいことですので、それを前にしてですね、制度も整ってないし、助成金も特にあるわけでもないし、とにかくこっちの方までやっけて言われても、そういう状況の中じゃ無理だという風に考えるのは当然だと思うので、やっぱりどういう風にできるのかな、っていうような情報をキャッチしていくということが非常に重要なポイントになるのかなという風に思います。

欲望達成のためのキーワード？：
「コンパクトシティ」

産：これってコンパクトシティでしょ。
わが社の開発こそコンパクトシティ。
官：そのプラン本当にコンパクトシティ？
学：今まで逆の研究されてたのでは？
急にそんな分析でいいの!?

コンパクトシティの質と信用を下げている。
→その挙げ足を取ろうとする者も更に発生。
→責任持てない動きが各所に。

あとネガティブな方が非常に多いのですが、逆にポジティブすぎる方もいます。これは、2007年にそういうパンフレットが出てしばらくしたあとくらいに、私の研究室に、知らない不動産会社の方からいきなり電話が掛かってくるのです。電話が掛かってきて、なんかよく分からないのですけれども、ご自分の会社がやられているプロジェクトの説明を電話でされるのです。うちはこういうことをやっていて…こうでこうで…って、ハイハイって聞いていると、最後にこれってコンパクトシティですよ。うんと言って下さいみたいなですね、そういう感じのお電話が来たりしますね。これどういう意図があって、要するにですね、コンパクトシティという言葉を使うことが、ブランドになったのだということをやっと理解いたしました。要するに環境に優しいというイメージがある、国が先導しているというそういう最先端のイメージがある、その中身はどうであれ、コンパクトな開発って言えばいいだろう、みたいな感覚が結構あります。

ちなみに六本木ヒルズなどの開発もコン

パクトシティって言っていますけれども、甚だ疑問ではあります。いろんなところでそういう風にやっている、あと役所がやっているコンパクトシティのプランがありますけれども、お話が伝わるかどうか分かりませんが、本当にそうかなっていう風に思っています。

あと大学の先生も急に、方向転換される方もいたりして、結構いろんなところで方向転換が進んでいるのですが、中身が伴っていればいいんですけども、伴ってない場合が結構あるということで、そういうのはやっぱりコンパクトシティの信用を下げていて、そういうのが出てくると、逆にコンパクトシティってあれおかしいですよ、みたいなそういうことを得意げに言う人がまた出てくるのです。だから、全体として責任が持てないような状況が出てくるというのがあります。これやっぱりきちんと、エビデンスというかですね、おかしいものはおかしいという風にチェックしていかないといけないです。

あともう一つ、非常にポジティブに受け取ってくださる方々の中に、期待過剰派っていうのがあります。どういうことかって言うと思ひ込みなのですけども、コンパクトシティができればバラ色みたいな感じで捉えて下さる方がいます。

結構ほかに解決しないとイケない都市の問題もいっぱいあるので、それだけではなかなか難しいのですけれども、よくある思ひ込みとしてはこの二つくらいですね。

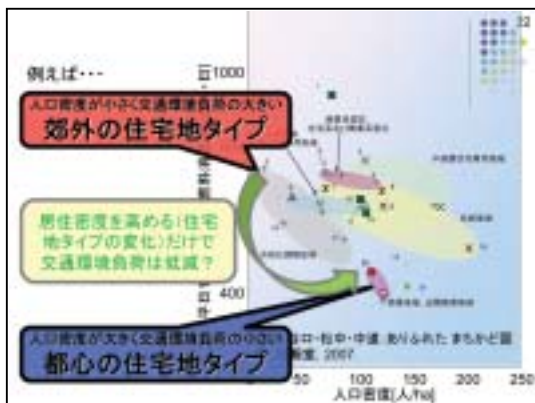
<いろいろな思い込みも>

Q1: 都心に転居するとOKなのか？

Q2: コンパクトシティにすればすべてよくなる？ のか

過剰な思い込みだけではありません。都心に転居してもらって、みんなが都心に住むようになると本当にいいのか、というお話ししているのです。

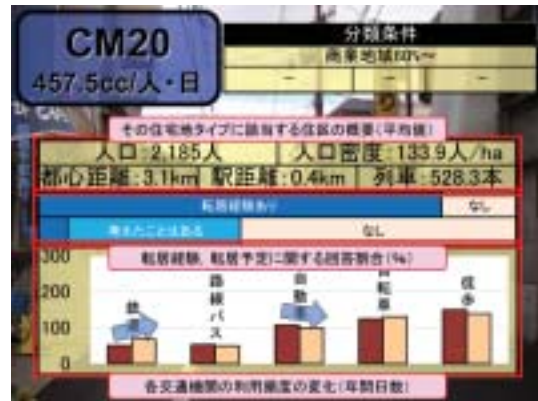
コンパクトシティにすればすべて良くなるという思い込みなのですが、たとえばこのクエスチョン1でいきますと、全国の住宅地2,000地区に住んでいる方の、交通行動データを集めてきて、今日のようなお話し



ているような分析結果を示すのですが、そうすると、中心市街地がどんな感じか、中心市街にお住まいの方がどんな交通行動をしていて、どれだけ町中に出るのかっていうようなことが分かるわけです。

たとえばこれが非常に町中で活動されている、昔からの町中って感じのところ、用途地域で商業地域指定が60%以上の場所について、こういうところに住まわれ

ている方のガソリン消費量は非常に少ないのですけれども、こういうところに引っ越してきた人はどうなるかっていう話なのですが、結果が次のグラフなのです。



これは甲府のような町ではなくて、大都市県、大阪府とか東京とかいう町の中心地の場合なのですけれども、そこに引っ越してきた人は、ちょっと前にお住まいの場所が具体的にどこかのデータはないのですが、前にお住まいの場所と比べて、行動がどう変わったかっていうところで行くと、鉄道の利用とかは若干増えているのです。自動車はぜんぜん利用しなくなるじゃないかって期待があるのですが、実は自動車利用はあんまり減ってないです。

要するに街中のマンションとかに引っ越してこられても、実は街中に商業施設はもうないです。八百屋さんとかも既になくなっていくわけです。

だから、都心に引っ越してきて逆向きに郊外の商業センターに自動車で行き物に行っているみたいなことが起きているのです。そういう問題も実はありますということです。

一方、市街化調整区域が非常に多いような割合のところ、75%以上のようなところに、引っ越されてきた人は、前に住んでいたところはバスを結構乗っていたのだけれど、今もう全然乗らなくて、代わりに自動車利用はぐっと増えるということになっています。

だからと言って何もしないままにいると、もう人間の行動はどんどん自動車利用の方向にシフトしていつている。それをどうやってコントロールするかということが非常に重要なポイントになっていきっているということです。

今のような2,000の住宅地の、それぞれのところがどんな問題を抱えていて、どうしたらいいかっていうふうなことを住区ベースの検討で、それを本にまとめています。本にまとめる過程で、全国で2,000の住宅地、本当に沖縄から北海道まで選んでやっているので、その中のどの町が一番コンパクトで、一番環境に優しいかっていうのが分かることになります。2,000地区すべての計算結果がわかっていますので、素晴らしいところに違いないと思うのですが、そこにちょっと行ってきました、という写真をお見せします。問題は町のクオリティなんですけれども、2,000って言いましたけど正確な数は1,996です。1,996の日本の住宅地をサンプルとして選んでみて、そこにお住まいの方の交通行動データも全部とって、土地利用の規制とか密度とかそういうデータも全部とって、その中で一番交通環境負荷の低

い町ですね。それが日本の中のどこかっていうと、次の写真です。



こ場所を明かすと、大阪市内の某地区ですが、別に大阪市が悪いって言うわけではなくて、似たようなところは、大都市のどこにもあります。東京にもありますし、名古屋にもあるし、福岡にもあります。微妙な数字の差で、たまたまワーストワンが大阪になったというだけなのですけども、そこはこういう感じのところですよ。

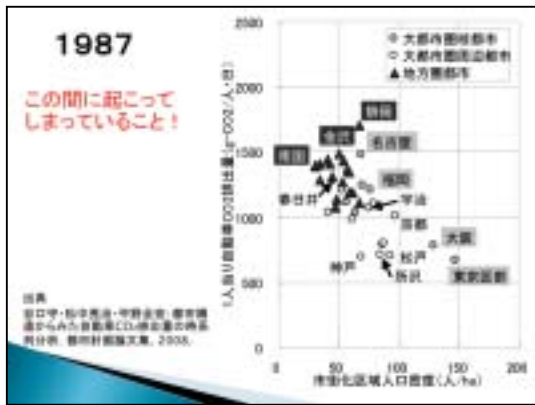
都市計画の専門の方に分かる用語としては木密という言葉、木造密集市街地です。要するに古い建物が、古い物価住宅が、木造の住宅が昔のままそのまま残って、そこに住んでいる方は資金力がないお年寄り、単独、一人住まいのお年寄りの方がほとんどです。だから車も持ってないし、車も使わない、けど高密に住んでいますので、数値で出せば高密なコンパクトシティになっている。

地震が来たら一発で神戸市長田区のように燃えしまい、消防車が入りません。そういう町が今日本の中で実は一番、数字で見ればコンパクトであります。

町のクオリティとしてはよろしくありません。住まわれている方はそれなりにハッピーに住まわれているので、無理にここを基盤整備しますと逆に怒られたりするので、そのあたりも難しいところなのですが、実はそういう構造になっているのです。

そうか、ということで、なかなか難しいことはいろいろ申し上げましたがこういう現状をやっぱりきちんと知らないと、次の手は打てないです。

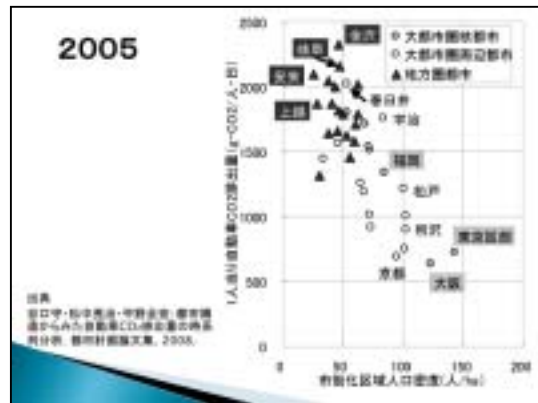
こういう議論はしているのですけれども、こういうことを議論している間に、どんなことがこのしばらくの間に起こってきているのかということも、ここでちょっと数値としてお見せしておきたいと思えます。



これは今日何回も出てきております、例の図でございます。横軸が市街化区域人口密度で、縦軸が一人当たり自動車燃料消費というもので、このデータを、1987年から最近に向けて、どういう点が変わってきてるかお示します。

これ右下になるほどコンパクトで、交通環境負荷が低いということですね。これが

1987年です。92年にこうなります。99年がこうなって、2005年がこうなります。変化わかりますか？（同じ都市で市外化区域人口密度は変わらないが年代が進むにつれCO₂発生量が増えている。）2005年、戻っ



てみますけれども、99年、92年、87年、今日のお話の最初のところで、これはコンパクトにすると、市街化区域人口密度は半分にするので、CO₂の発生量も半分になりますよと、町をコンパクトにすれば低炭素化なので簡単じゃないですかという趣旨のことをお話ししてきました。

ところが、この20年間のあいだの変化を見てみますと、たとえば市街化区域人口密度のコンパクト差は50人/haのところの町を見て頂きますと、ここはコンパクトのレベルが全然変わってないことになります。ただ単に町のポイントが上に移動しているだけなのです。

これはコンパクトな町づくりの意味があるのかということをお問うている一つの図なのですが、意味がないとは言っていないのですが、要するに同じ50人/haのコンパクト性であっても、時代が変わるごとに

よって、倍くらい一人当りのCO₂発生量が増えているのです。

おそらく甲府市は、この中にデータないですが、このへんの数字にのってきますので、甲府市もたぶんこの金沢と同じような感じで、どんどん上にあがってきている状況です。

一方でこの大都市のほうは、ほとんど場所は動いてないのです。だいたい、このデータの性能それほど高くないので、細かい動きは見て頂かなくていいのですが、右下に大都市があって、左側に地方都市があって、地方都市だけがどんどんCO₂発生量が悪化している状況です。

その町のコンパクト差のレベルは実は変わっていません。これがどんどんコンパクトでない方向にあって、CO₂の発生量は増えているならそれは納得できますけれども、都市の密度は全くと言ってよいほど変わってないわけです。

考えられる理由は、自動車の遣い方が増えたことはあるのですけれども、増えたというのはどういうことかという、二つあります。一つは、一台の車が今まで一日に一回しか動いていなかったのが、三回から四回、何回も動くようになったというのが一つの可能性です。

あともう一つの可能性は、その一台の車が、今まで10キロしか一日動いていなかったのに、一回乗るときに20キロ、30キロ動くようになり、長距離トリップ化したことが考えられます。

両方合わせて掛け合せて乗るのだということも考えられますが、どちらだと思いますか。

一台あたりのトリップ数が増えたか、一台あたりのトリップ距離が延びたかどちらだと思いますか。

これ、どちらでもないのです。これは逆に減っているのです。一台あたりなのがみそで、要するに、これ1987年の段階では、たぶん甲府の町のちょっと郊外に住まわてる方であっても、お車はたぶん一世帯に一台くらいしかなかったのだと思います。お父さんしか乗ってなかったように思うのです。

ところが今たとえば甲府の町の郊外を見たときにどうでしょうか。

一世帯に一台だけの車、という家庭は少なくなっているんじゃないかと思います。お母ちゃんも車を持っている、お兄ちゃんも車を持っている、家に三台くらい車はあります。

一台一台の車の動きを見ている限り、要するに自分で自由に動いていますので、昔に比べて一台に集中していたとき、一世帯に車が一台に集中していたときに比べて、一台一台の利用の頻度は落ちているのだけれども、トータルで見ると一世帯の自動車利用量は昔に比べて圧倒的に多くなっています。

その間別に引っ越ししたわけではなく、引っ越しした人もいるかも分かりませんが、住まい方としてはものすごくコン

パクトでなくなったわけではないということですね。

これも、先ほどのカールスルーエのお話と同じ流れで行きますと、町の形だけ見ても何も分からないのです。暮らし方がコンパクトかどうかということがポイントになんです。その場として町をどう作るかということが考えるポイントになってくるわけです。

そういう意味で考えると、これある一時点で見れば、ある断片で見れば、時間でサッと切つて見れば右肩下がりで、市街化区域人口密度が倍になればCO₂発生量が半分になりますよ、これは間違いありません。だから、町はコンパクトにした方がいいのですが、ただ、経年的に動きを見たときに、それとは違う要因で、それとは違う理由でいろんなことが動いているということを忘れてはいけないということなんです。

で、2005年までお見せしましたが、今研究室で、去年のデータを使って2010年の結果も出しています。これまたちょっと一個一個の点が精度悪いので、一個一個の点の場所はある程度正確ではないのですが、動きが、流れが変わってきています。2005年に比べてですね、2010年の方が若干下がっているんです。初めてCO₂発生量が、同じ人口密度でありながら、地方都市では若干減り始めています。これは要するにガソリン価格の高騰が原因であり、また一人あたりのGDPが減少し、消費量が減っているということなんです。不景気だということなんです。

それによって、これ喜んでいいのかどうかよく分からないのですが、ちょっと減ってきている、そういう動きになります。

今までのお話を見て頂いてですね、形じゃなくて暮らしを考えてみてコンパクトな暮らしをしているかどうかということが結局、コンパクト化政策の基本なのだということが今日一番お伝えしたかったわけなんです。

単に密度が高ければうまくいくっていう話では全然ないんです。

あといろんなタイプの方に、やっぱりい

注意:「暮らし」を考えることがコンパクト化政策の基本
(密度が高けりゃうまくいくということではない)

I. ネガティブ系 → できるじゃないの! 「気づき」「自信」

II. ありがち研究者系 → もっと実務をサポートしましょう

III. ポジティブ系 → それ本当にプラス? 吟味必要

奇策はない。基本3方策
 1. 規制 2. 誘導 3. 事業
を「計画」のもとで

ろいろ変わって頂かないといけないかという風に思います。ネガティブ系の考えをお持ちの方はやっぱり自信を持って頂いた方がいいです。いろんなサンプルを見て頂いて、事例を見ながらこういうやり方もあるのだよということを気付いて頂きたいです。

お話しませんでしたでしたが、大学の研究者があんまりこういう問題についてはコミットしていません。というか、要するに専門分野として、たとえば交通計画とか論文を書きやすい分野の大学の先生はいっぱいいる

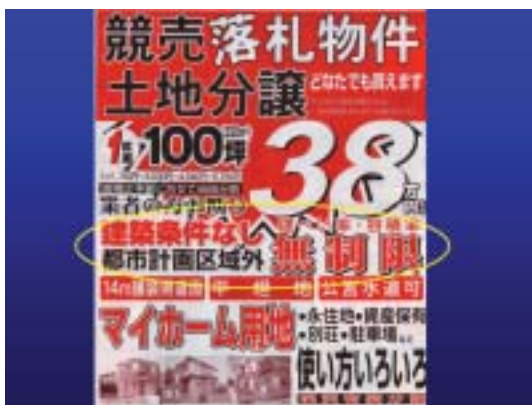
のですけれども、こういった研究分野は論文にあまりならないので、取り組まれる先生が少ないということです。もっと多くの研究者が行政と一緒に関わってやっていかないといけないお話かなと思います。

逆にポジティブなことを必要以上に言われる方には、やっぱり吟味はした方がいいです。それ本当にプラスですかっていうことを見て頂くという感じです。

実際問題どうしたら都市をコンパクトにできますかっていうお話はよく聞かれますけれども、やっぱり奇策はございません。これは都市計画の基本の三方策のいずれかの方策でやるしかない、と私は思っています。

その三方策って何かというと、この三つですね。一番目は規制です。二番目は誘導、三番目は事業ですね。それぞれ勝手にやるのではなく、全体を一体的な計画のもとで考えるっていうことが大事になります。

たとえばですね、これはあるところの、あるところに住んでいたときに、自宅に投げ入れられたチラシですけれども、世の中的にはですね、都市計画を掲げられるとい



うことは、マイナスのイメージでとらえられる場合の方が多いわけです。

たとえばこういう都市計画区域外、建築条件なし、無制限と言うのは、こういうのが売りになるってやっぱり問題だなと言えれば問題なのです。

そういう意味では、やっぱりプランとして、ここはダメですよ、ここはオッケーですよっていうことをきちんとやって、オッケーなところはそれなりに魅力を高めていくということをやっぴりセットでやっていかなきゃいけないのです。



これはたとえばカールスルーエよりも、もっと人口が少ない、フランスのプレストっていう町ですけれども、人口10万いない、8万くらいだったと思うのですが、そこが、LRTを入れる計画を作っているのです。

LRTをいきなり入れるのは難しいので、BRTって言って、バスで専用軌道を作って、それを将来的にLRTに変えて行こうというプランがあり、土地利用計画はその前にしてあって、他のところはもう市街化しませんという風な非常にきついルールを作って運用します、というようなこと

をやっているところもあります。これは規制の考え方の一つです。

あと、これは誘導の考え方の一つかなと思うのですが、都市計画っていうのはやっぱりベースに取り引きの発想があります。特にイギリス、都市計画の発祥のイギリスはそんなところが多いのですけれども、これ今も使われてますけれども、PTAL (Public Transportation Accessibility Level) という指標を計算します。



PTALは、一言で言うと、公共交通の便利さです。その場所がどれくらい公共交通に便利っていうことなのですが、これ色が濃いとところの方が便利なのですよ。

公共交通のサービスのランクによって、ランク6、一番ランクの6の高いところは、ショッピングセンター見てもオッケーですよ、みたいな話で、土地利用政策と、施設の立地と、交通のレベルと密接に結びつけて協議しています。

もしもたとえばランク4くらいで、そこにショッピングセンター、ランク4くらいの場所に、本当はそこにショッピングセンター作れないんだけど、そこにショッ

ピングセンターを作りたいという企業が出てきたら、ランクを上げてください、お宅の力でランクを上げる、要するに公共交通を自分でサービスするようなことをして頂くと、そこはランク6になるので、ショッピングセンター入れてもいいですよとかって、そういうネゴシエーション、そういうことをやっているという風な考え方です。

あとたとえば、プロジェクトである、三番目の事業ですね、事業というのはプロジェクトですので、事業でやるという例もいろいろ世界でやられています。



たとえば、非常に規模が大きい例ですと、ベルリンです。東ドイツ時代に、郊外にこんな大きな住宅団地を山のようにいっぱい作りました。今空き室だらけなのです。それをどうするかっていうことなのですが、ドイツは、減築しましょうということで、結構お金はかかるのですけれども、綺麗なリフォームを行っています。要するに上の階はぜんぶカットしています。四階以上はぜんぶカットして、三階建てに直して、綺麗にリフォームして、不動産価値を上げて、きちんと入るように、という風なことをや

っているということです。

これは一種の撤退、郊外からの撤退の一つのパターンですけれども、こういうことを事業としてきちんとやっているということです。

残り時間がだいぶ減ってきたのですが、コンパクトシティに直には関係ないかも分からないのですが、甲府の中心市街地はどうだろうかみたいな話です。そういう話にもちょっと触れておいたほうがいいと思います。



結構やっぱり昔に比べて人がいなくなってしまったと言うことで、もう甲府市の町死んだのかな、という風に思われている方も結構多いんじゃないかと思うのです。ココリ、去年できましたけれども、お店ですね、あんまり人が来ているような感じはしないですよ。これは私が、一緒にお手伝いさせて頂いた中国地方の倉敷市という町、人口40万人くらいなのですが、そこでの例なんですけれども、甲府より寂れているのですけれども、これ駅前通りなのですが、倉敷といえば観光地では結構有名なのですが、商業施設は全然だめ、ここでも

う町は死んでしまったのかな、と思いつつそこで、朝市をやったのです。地産地消型の朝市なのですけれども、地元の色んな青年団の方とかに頑張ってもらって取り組んだ結果、三時間で一万人の人が来たのです。



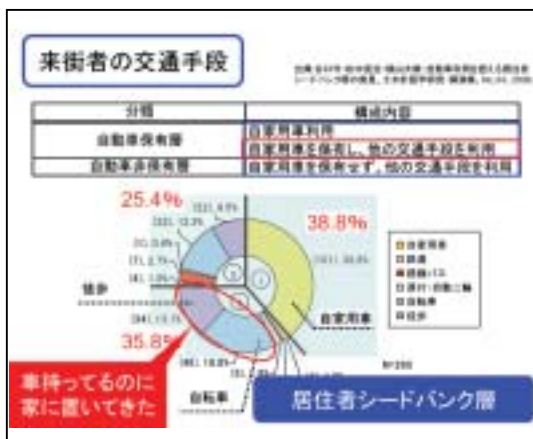
当局発表は四万人って言ってたのですが、四万人も人が来ると、たぶん圧死して人が死んでるはずなので、それは間違いで、これ研究室できちんとカウントしたのですけれども、三時間で一万人くらい人が来ました。

これはですね、結構すごい数字で、これ例えに出すなら、北海道の旭山動物園、皆さんご存知かと思いますが、あそこは地域活性化ですごく成功したと言われていますが、あそこで一日何人来ていると思いますか？

NHKの紹介もあって一番ピークの頃で一日6,500人あそこに来ているのです。一日と言っても、だから朝の10時から夕方5時までですので、三時間よりもっと時間は引き延ばされているのですよ。それで非常に成功した事例だという風に言われていますけれども、今の日本の地方都市で頑張る

と、三時間に一万くらいの人をもどってくるのです。

それは、これちょっと途中どういう調査したかとかってことなんです、それは省いていって、一つの今回の倉敷の例、参考になってると思うのは、どんな交通手段で皆さん来られてるかということなんです、これがその結果なんですけれども、自動車で来たっていう人が38%いるんです。

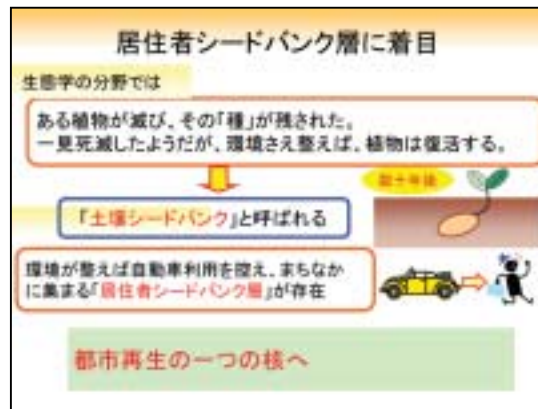


ただ、これ倉敷の町の普段の買い物行動は95%くらいが買い物を車で行っています。その中で38%の車利用の人を抑えることができた、ということなのです。

あと35.8%の人は車持ってるのにそれを家に置いてきたっていうのが35.8%なのです。あと車持ってない、だから自転車とか徒歩で来ましてっていうのが25.4%なのです。こういう割合になっています。

キーになるのは、僕はこの35.8%の人たちで、車を持っているのに家に置いてきたっていう人たちがポイントになると思うのです。

勝手に名前つけたのですが、彼らのこと



を居住者シートバンクっていう風に呼ぶ事にしました。これ何かというと、解説が必要なのですが、シードバンクっていうのは結構環境の分野での言葉なのですが、霞ヶ浦という湖がございまして、そこには昔アサザという植物が、固有種という程ではないのですが、結構生えていたのです。ところが護岸工事をコンクリートでがちがちにやっちゃって、アサザという植物が全然生えなくなっちゃったのです。アサザほろんじゃったと思うんですけれども、けど植物というのは結構強いもので、種は生きているのです。種は20年30年生きているのだそうです。ということは、アサザの種が入っている土はあるのです。シードバンク、種の土、土壌ですが、それを持ってきて、そのシードバンクを持ってきて昔と同じ環境のところに置いてやるだけで復活するのです。

これなかなかおもしろくてというか、もう駄目だと思っていたやつが実は生きていたというお話なのですけれども、僕はちょうど甲府の町もそうですし、日本の町の、地方都市の多くが完全には死んでないのだ

けれども、死にかけているという状況のところなのです。ちょうどその土壤、シードバンクみたいなもので、環境が整うと、自動車利用を控えて真ん中に戻ってくるって、いうそういう層がまだ残っています。そういう状況だと私は個人的に考えています。

だから30何パーセントのですね、居住者シードバンクの人たちを、どうやって町中に呼び返すことができるかっていうことが今求められている一番の、コンパクトシティ政策をするときに、町中活性化というのも当然セットで考えることですので、そのところはポイントかなと思います。

そのためにはやっぱり魅力あるものを出さないとだめで、シャッターを下ろしている、商店主さんでそこまで頑張れないという人がいるのであれば、それとは関係なしにその前に負担をかけないで勝手に店を出していいですよというのが朝市ですので、そういうものを出せば人は来ますし、そういう状況にまだあるということです。

あとですね、もうひとつお話としては、震災がございました。これもやっぱり一つのファクターです。これちょうど仙台近郊

で、三月で地震によりタンクローリー、配達業の遅延によりガソリン供給がだいぶ遅れました。

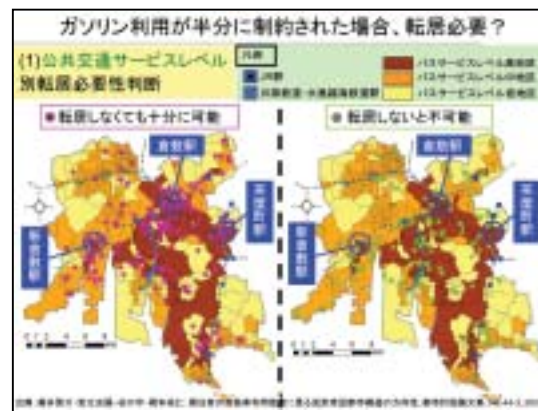
要するにガソリンがいろんなところで配達されなくなりました。それによって、非常にこういう状況が、特に仙台でガソリンがないと生きていけないということが非常に明らかになったのです。

これやっぱりケアしておかないといけないことで、これたまたまなのですけれども、同じ倉敷市を対象に調査をしております、一万人の方に、これちょうど倉敷のマスタープランを作る時に一緒にアンケートを取ったのですけれども、今お住まいの場所でもしもどうしてもガソリン利用を半分にしなければいけないという風な世の中の事情が起こったときに、あなたは今の場所に住み続けて大丈夫ですか、という質問を入れたのです。

その回答が転居しなくても十分に大丈夫ですよ、ということと、転居しないと、よく考えると生きていけないという、その回答にやっぱり分かれたのですが、その状況がこういう風に出てきています。



仙台近郊、2011.3. 出典: Flickr/angelika Pagan/kyushu/angelika02



当然倉敷の土地勘はお持ちでないのだから分らないと思うのですけれども、一つ非常にクリアにどなたにでも分かって頂けることはですね、転居しなくても十分に大丈夫と言われている方はJRの快速駅の停車しているところのまわりに集中的に住まわれている、ということなのです。

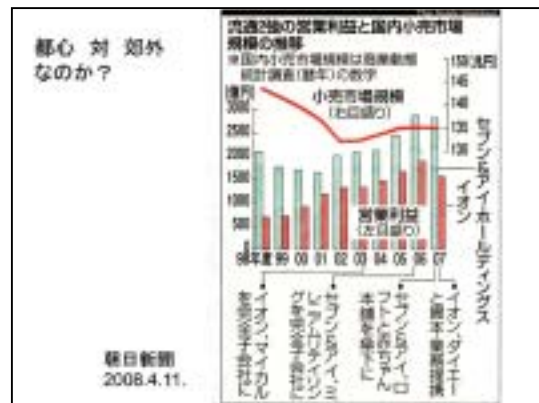
それこそだから山梨県で言うと、甲府であり石和温泉であり塩山であり韮崎であり、そういうところのすぐ近くのまわりの方は大丈夫かもしれないと思われています。

転居しないと無理っていう風に答えられている方はそういうエリアには基本的にはいない、そうじゃなくても外側ですね、バスの不便なところとか、そういうところの方はやっぱりガソリン利用を半分にしないといけないよとなると、転居しなきゃ生きていけないわ、というそういう感覚になっているということなのです。

あと、商業の活性化の話をしていった時に、今まで色んなところで対策を言われてきたのは、都心対郊外という話で、ずっと言われてきたのです。

そういう意味で都心が負けて、郊外が勝つというのが一つの何か、我々の頭の中にすごくインプットされている、一つのイメージで、それでずっときていたのですが、ただですね、2008年の4月の新聞ですけれども、その段階で郊外にお店を出しているイオンショッピングセンターの営業利益が減り始めているのです。

これは2010年、2年後になるとイオンは赤字に転落するのです。これ商業全体が伸び悩んでいるということもあるのですが、郊外だけが勝っている時代でも実はなくなってきている。



もうちょっと後の2010年2月の記事になりますと、たとえばむしろ都市部に、マツモトキヨシとかコンビニとか、郊外の大型店舗じゃなくて、そういう中規模な店舗が実は町中に戻ってきている状況になっているわけです。

あんまり全部ご説明する時間はないのですが、その典型的な一つの例というか、我々よりも先に、自動車化が進んじたところでは、今どんなことになっているんだろうか、ということをご説明したいと思います。

例として出すのは、アメリカのデンバーという町なのですが、これはもう本当に自動車依存型の、ヒューストン、ロサンゼルスとかとタイプが一緒なのですけれども、昔から皆が自動車乗っている町です。

そこで、このシンデレラシティという、非常にお姫様のような名前の大規模ショッ



ピングセンター、これ1968年にできたのですけれどね、かなり昔にできた、アメリカのミシシッピ川より西側で最大のショッピングセンターだったのですが、そいつが、1977年にもう立ち行かなくなり、破綻します。そのあとどうなったかというお話なのですが、イングリウッドっていう郊外の町なのですけれども、そこがその場所をもらい受けて、自分ところの町の中心地として初めて作りました。

要するに全部自動車型の町なのでダウンタウンデンバー以外は、全然その中心地になるようなところがないのです。そういうところで、郊外の町としてはやっぱり何か町の真ん中は欲しいと考えます。

そういう意味でコンパクトな町づくりをアメリカの町でも、今日さんざん悪口言ってきたアメリカの町でも、この部分的に、試みられるような様子が出てきたということです。

これが当時、昔のシンデレラシティです。超巨大ショッピングセンターです。

これ廃業して、建物をリサイクルして、公共施設にして、あとは全部変えて、この

高速道路の上に路面電車のLRTを入れて、デンバーの都心までと繋ぐという風な公共交通モードにシフトしました。



公共交通モードにシフトさせるということは、最初リニアの時に話したのと同じように、駅ができますので、駅ができるということはそこで人が発散集中するコアができるわけです。そこを中心にして町づくりをすればいいだろうということに、アメリカもようやく気がついた、ということです。

これが今図書館になっているのですが、昔のシンデレラシティの跡ですね。これ住宅とか、いわゆるいろんな用途を入れるっていう戦略でやっています。



今の状況を空から見ると、こんな感じに

なって、昔の建物はここだけ残っていて、行政の建物が入っていて、住宅が入っていて、新しいショッピングセンターも入って、町全体が新しい郊外のコア、核として再整地されるようになりました。

それは公共交通で接続できるような形になったという例です。

米国：デンバー16番街

- ・時代は巡る。
- ・一番大切な都心にバス&LRTを
- ・ちょっとだけ整備ではだめ、人の行動を変えてしまうには思いっきり利便性あげる！



1970年頃にできた郊外ショッピングセンターが、今どんなものになっているかというのがこういう例ですが、ほとんど全部これままとまってないです。



中に入ると、こんな感じになって、営業はしているのですけれども、シャッターは下りている店って結構あるのですよ。専門店。日本のシャッター街、中心商店街と一緒にじゃないかみたいな雰囲気になってきている。

これフードコート行きますと、全部ピザ屋とかも店たたんじゃっていて、ここにある照り焼きエクスプレスという店一軒だけやっていて、誰もいない。これはもう潰れるのが時間の問題みたいな感じです。

あともう一軒の郊外ショッピングセンターですが、日本を出るときの情報ではやっているはずだったのですが、向こう行ったら潰れていました、みたいな感じで、そういうのが出てきています。

だからこれは、いろんなその商業の循環というのが出てきているということです。あと、じゃあすべての郊外ショッピングセンターがアメリカから撤退しているかという、実はそうではなくて、ここにあります、パークミードルというより郊外、都心から見てより郊外のところなのですが、そのところの戦略は、今までのショッピングセンターだと負けてしまうので、より巨大にして、より戦略を変えて、より徹底的にやる風なものも出てきている。

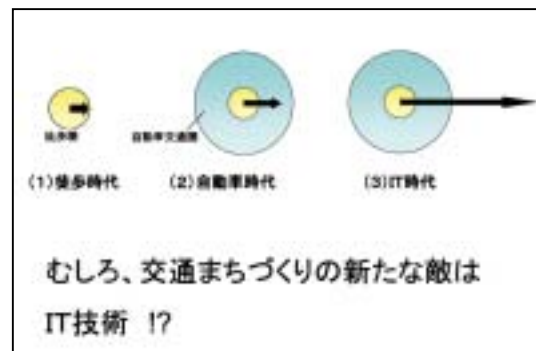


それが空から見ると、こんな感じです。

もう床面積は15万平方です。超巨大です。そういうので生き残ろうとすることが出てきています。メイシーズとかですね、ノールドストロングとか、有名ブランド系の百貨店を入れて、コーチとか、要するにブランド系のもので攻めると言う風に、戦略を完全に変えて生き残ろうとしているという風なことで、まあ色々な戦略が出てきているというのが、実際のところなんです。

まあかなり時間も来ましたので、全部をお話する時間はないのですが、あともう一点だけ、気をつけた方がいいのかなと思う

ことがあって、実は都心対郊外の議論に現をぬかしている間に、ITの利用が増えていきます。これが結構な実はインパクトを持っているんじゃないかという風なことをちょっと参考に紹介します。



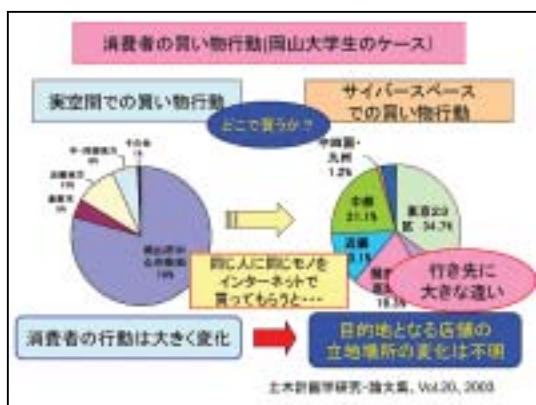
今まで議論しているのは、基本的にこの徒歩の時代から自動車時代に代わって、郊外ショッピングセンターに都心がとられている、だから土地利用規制どうしようとか、出店規制どうしようかという、そのレベルにまでの段階のお話なのです。

ところが、最近ネットで何か買ったとか、結構増えてきているのではないかと思います。このIT時代になったときにまた全然違うことを都市計画の中で考えないといけないのではないかな、ということを思っているのです。

実はこれ論文とかに投稿すると、論文の審査されるのは結構年取った方が多くて、ネットショッピングはまだ全然メジャーじゃないとかって言う、そういう返却が来たりするのですが、これ実は2009年度、6兆円レベルで、2015年に11兆レベルになり、5年くらいに倍々で増えているのです。もう間もなく全体の小売商業の10%くらい

の水準を突破してくるというふうに思っております。それくらい非常に成長が早いです。

この例だけお見せしておこうかなと思うのですが、もうこれ10年くらい、こういうのに着目し出したのは10年くらい前で、実験やったのは2002年ですが、2002年に当時僕がいた岡山大の学生の、僕の授業をとっていた学生達を集めて、アンケートをまた授業でやったのです。



商品を何で買うかっていうのは非常にポイントになるのですが、皆の答えられるものとしてはですね、プレゼントというふうにしています。最近、彼女にでもいいし、家族にでもいいし、一番最近プレゼント買ったときのこと思い出して、それどこで買ったか書いて、アンケートに書いてっていう風に最初に言いました。

それでいくと、岡山の町中で買ったというのが8割くらいです。あとまあ関西から来て下宿しているやつもいますので、彼らは近畿地方、大阪で買ったとかですね、広島で買ったとか、帰省したときに買ったとかっていう風なことで、要するに町中で

買っているのです。彼らは町中で買っているのです。

それですね、それ聞いたあとで、じゃあちょっとこっちに来てって言って、コンピュータールームに皆を入れてまして、今皆が買ったのと同じものを、サイバー上で、ネット上で買ってと買う直前でやめてって言って、サイトをどこにアクセスしたかというところをまず調べるわけです。



サイトがあるところにお店があるとは限らないわけなのですが、行き先のサイトがどこかっていうのがこの結果で、東京23区が37%、23区外の東京が6.9%、あと関東が19.3%、つまり関東で6割くらいです。あと大阪とか中部とか、あとイギリスとか行っているやつもいましたけれども、

中四国ってあるのですが、これ一件あったのは鳥根県に行っているやつで、岡山大でやったのに、岡山大の、近辺とかのエリアのサイトに行った人間は結局一人もいなかったということです。

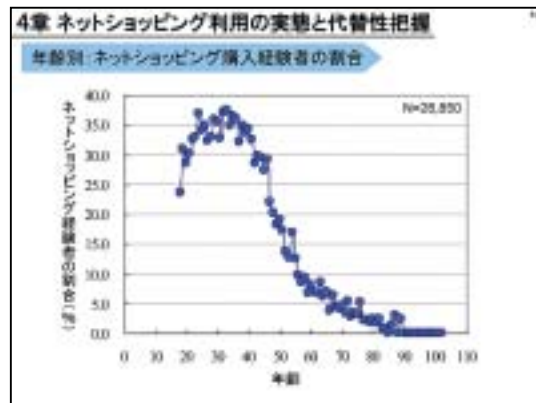
これは行き先が、結局すごく変わってきます。この当時はまだ楽天ショップとかそんなに無かったのですけれども、ネット上で、特定のところにやっぱりアクセスが集中していて、そこが巨大な利益を上げているのだということです。



そういう問題が起こってきて、タワーレコードが倒産したり、CDが安売りになって、倒産したりしています。CDの安売りというか、CDのネット販売です。ダウンロードできちゃいますので、ネット販売のために倒産し、映画がネット配信されるようになりました。つまり映画館にも行かなくても良いようになっちゃったのです。

だから郊外のシネコンが都心の映画館を潰している、ということ以前に、郊外のシネコンも危なくなっているという、そういう状況があります。

ということで、若い人ほどですね、これ



年齢別に見るとやっぱり若い人が非常にネットショッピングしているということで、この世代がもっとだんだん右に移動してきます。だからどの世代もネットショッピングするようになるかな、って感じです。そういうことを考えるとなかなか結構大変な町中で商売を維持していく、っていうのは今までよりも、そういう意味でも厳しくなっているということで、戦略を練らないといけない、という風なことになってくるかと思います。

全部これはご説明している暇はないのですが、最後に、こういうお話を一つだけして・・・終了します。

これ都市計画のお話なので基本的に、法律制度とか、都市計画をどう変えるかということですね、そういうこととすぐ直結した議論になり都市計画のルールがどうかとか、規制がどうかとか、いうお話になるのですが、私はそれだけではかなり限界があるという風に思っています。

フランスのTGVという列車がございませけれども、まだ日本のJRは、結構喫煙者があるのですが、フランスとか完全に全

部禁煙です。何が起こるかという、駅に停まった途端に、煙草が好きな方は、ホームに降りて、必死で発車時間までの間に煙草を吸っています。

その煙草のお話なのですが、JR九州では全部禁煙です。あと千代田区は喫煙禁止とか、罰金とられるという風になってきているのです。これ空間利用のルールというか、マナーです。これよくお話するのは、私が学生のころ、20年か30年か、前なのですが、その頃ですね授業中に、先生が前で煙草吸っていました。煙草吸っていて、お前らも煙草吸っていいよって言って授業していました。今では考えられないです。

何が言いたいかという、これ20年とか30年くらいの間に、実は空間利用のルールとかマナーとか考え方っていうのは結構早い速度で変わっちゃうのだなということです。

マリーアントワネットの時代にはトイレがなかったのです。皆さんヴェルサイユ宮殿の陰で用をたしていたので、その頃にはたとえば衛生概念とかなかった、空間利用のルールとして、マナーとして、そういうのは垂れ流しててオッケーっていうのが、当時の常識だったので、今ぜんぜんそんなこと有り得ないです。

だからこれは法制度で何かそうになっていたのかという、そうではなくて、まあこれは一部法制度にもありますけれども、皆のマナーとかルールとしてそうやった方が当然だよ、ということでやってたわけで

す。

だから20年とか30年くらいのスパンで空間利用の考え方は、僕は変わるのだという風に思っています。法制度で縛る、縛らないってことは別になります。

それでないとやっぱり変わらないです。皆さんが本当にそうした方がいいと思わないと、変わらないということです。

煙草に関してもこういう風に喫煙はあなたにとって身体に悪く危険性を高めます、こんな僕の子供の頃はなかったのですが、最近こんなのを書けっていう風になってきているのです。

これ皆さん当然のように受け取られているのですが、じゃあこれ都市計画とか交通計画の世界で考えると、ひょっとしたら車を買うときに、これからの車は車の横に、地球環境にやさしい運転に注意しましょう、という風に印刷が最初からされているとかです。ひょっとして郊外で宅地を買って、広がって住むことはあなたの利益を損ないますっていう風に書かれるようになります。



僕は嫌ですよ、しかしたとえばアメリカ

とかのやり方を見ていると、時々極端に煙草を排除なんて極端にやり方が変わったりします。

たとえば資源とかが、非常にこれから無くなっていったときに、非常に極端に、こういう風な形で色んな考え方がシフトする可能性もないとは言えないと思うので、実はそれは都市計画、法制度が変わることよりも、こういう皆さんの常識とかマナーとかが変わることのほうがでかいんじゃないかな、という風を感じている、ということです。

だからコンパクトシティは難しいし出来ないし、って言う風なことをよく議論されるのですが、2000年の段階では国交省のお役人が法律の書いてないって言っていたようなことが、10年経ってこれだけ変わってきている、皆さんでやりましょうっていう風になっちゃっているんで、いろんな流れとしてはこれからそういう方向性にもっと行くのかな、という風を感じているところです。

ということで、一応約束の時間となりましたので、私からの話題提供はすみません、途中ちょっと端折ったところもあるのですが、ここまでにさせて頂いて、残った時間でご意見ご質問あればぜひ伺います。

どうもご清聴ありがとうございました。



司会：町づくりの先進事例等の紹介等、大変貴重なご講演ありがとうございました。

引き続きまして、ご意見ご質問をお頂戴したいと思います。

せっかくの機会ですから、どなたかご意見ご質問をお願い致します。

■ 質 疑

お話ありがとうございました。二点お伺いしたいんですが、冒頭にですね、山梨県はA級のエリアで、A級の路線を進むべきというお話を頂いたと思うんですけども、どういう点でA級のエリアかっていうこととですね、あとA級の路線っていうのも他の県と目指すA級が違うと思うんですけど、山梨県が目指すA級というのはどういうA級かっていうことを教えて頂きたいと思います。

もう一点がですね、最後にIT時代の到来って話があったんですけども、IT時代ということから、最近スマートシティとかっていう話もありまして、あと低炭素な町づくりって話もよく聞くんですけど、コンパクトシティ、スマートシティ、低炭素な町づくりっていう話をするとき、勘違いしてはいけない点とか注意した方がいいっていう点がありましたら教えて頂きたいと思います。

以上です。

谷口教授：はい、どうもありがとうございます。

どちらもとても難しい質問だと思うんですが、最初の方のA級かB級かという風な議論に関しては、ここでお話した趣旨はB級ばかり狙わないで下さいという趣旨ですね。あとA級の題材としては歴史的な色々な遺産を持っておられるということと、あ

と自然がやはり非常に素晴らしいので自然と共生した暮らし方とか、それらのことを配慮した都市の作り方というのが当然出てくると思います。そのあたりで山梨県や甲府市はしっかりとA級を狙えると思っております。

ただ外部の人間の勝手な意見なので、そこはそうじゃないとかいうのもあるかも分かりませんし、是非そのあたりはまた個別に意見交換させて頂いて、何かお役に立てるような知恵が出せればなと思うんですけども、それが一点です。

あと二点目は、スマートシティ、低炭素、コンパクトシティ、いろんなキーワードがやっぱりあって、なんとなくその言葉を使えば許してもらえないんじゃないかという雰囲気があるということがやっぱり一番問題だなと思ってます。

そういう意味で、それをやったときの、効果をどうやって確認するのかということとか、それはやるんだけれども、必ずしも効果が出るものばかりではないので、だから効果が出なかったからといってそれをまわりが批判しちゃうっていうのも目をつむっちゃうところがありますので、そういうのもやっぱり同時に気をつけなきゃいけない。

まだ最初なので思い切って色々取り組んでみるっていうことと、それに対してチェックは怠らないということと、前向きにまわりがサポートすると、そんなあたりが大事かなという風に感じています。

司会：他にどなたか意見ございますでしょうか。



貴重なご講演をありがとうございました。

スライドの2枚目か3枚目で見せて頂いたんですけれども、リニア中央新幹線の実現に伴いまして、リニアの新駅が予定されている場所が、市街化調整区域で農振農用地がほとんどのエリアになってます。そうした時に今の先生のお話なんかもお伺いして考えましたときに、そのリニア駅の周辺というのはその町づくりが推進されていくべきではないと言う風に想定されるわけなんですけれども、そうした時にリニア駅とそれからJRの甲府駅、これを結ぶ基幹交通軸というか、交通網の一つとしてですね、基幹軸が必要ではないかという風に思っているんですけれども、ちょうどそのリニアの町づくりとあわせてですね、リニアの新駅をトランジットセンターとして甲府駅に輸送する手段というのが必要になってくるかと思うんですが、今県内の議論なんかを色々見ますと、モノレールですとかバ

スですとか場合によってはLRTとかですね、そういったものが取り沙汰されているところですよ。

ドイツなんかのお話ですと、そういうものは赤字でも当然だというお話も頂いたところなんですけれども、都市経営ということから考えますと、やっぱりその少しでも赤字を抑えたいというか、赤字を出したくないというのが本音だと思うんですが、先生いろいろこちらの方にいらしてる経験が多いということでお聞きしたいんですが、甲府くらいの規模とですね、それからJRの甲府駅、それからリニア新駅が約8キロということなんですけれども、そういった距離的なものも含めましてですね、こういった基幹交通としてですね、こういったものが好ましいのかな、という風なことで一つアドバイスを頂ければと思います。お願い致します。

谷口教授：はい、どこまで具体的にお伝えするのがよいかは難しいですが、基本のお話しとしてはサービスレベルを全体で上げた方がいいですよ、という話に集約されます。

というのはリニアの新駅と甲府中央だけの話ですか、っていう話にやっぱりなると思うんですよ。

僕はリニアの駅というのは想像されている以上にインパクトは大きくて、非常にやりようによってはものすごいたくさんの方が甲府市の中に入ってきてくれるわけで、

非常に重要な動脈になると思うんですね。

そのところは、特にサービスレベル的には非常に高く設定されるというのが戦略としてはやっぱり基本ではないかな、というのが思っているということと、あとやっぱりその二つの間を結ぶ話だけではなくて、甲府の駅まで来て頂いたあとに皆さんどう動かれるかということもやっぱりセットで考えなくちゃいけなくて、やっぱり町の公共交通ネットワーク全体をですね、これをチャンスとして見直してグレードアップされるっていうタイミングなのかな、という風に個人的には思っています。

当然コストはかかる話ですし、費用便益的にどうかって言われると難しい部分もあると思います。一つ恐れるのはたとえばムジンバスのような形で、新駅からですね、たとえば韭崎とか塩山とか身延とか、バラバラに往復されてしまうと、せっかくそういうコアができたのにバラバラになっちゃうという感じがするので、やっぱりまとまって持って頂ける公共交通の仕組みというのがあった方が町づくり的な観点からはいいのではないかな、と思っています。

トランジットセンターというのは当然あってしかるべきで、そこでどういう風にどこに配置するかというのは非常に県全体のプランを考える上でもコアになる議論かなという風に感じております。

県の中でも非常に議論を重ねておられると思いますので、是非、そのあたりも参考

になされながら、進めていい案を作って頂けるよう期待しております。

司会： 他にご意見ご質問おありの方、ありますでしょうか。



本日は貴重な講演どうもありがとうございました。

私、日頃からいつも感じているのは、私達が子供の頃、バスで交通を利用していたということを思い出しまして、今のこの自動車社会というのはやっぱりあまりにも極端すぎておかしい時代になってるかなって感じがします。

やはり、できるだけ一人が一台じゃなくて、皆で集まって乗れる交通機関、これが環境的にもいいし、さらに私は個人の経済にも当然いいと思っています。今の車っていうのは保険もありますし、さらにガソリン、車代とトータルコスト的にはかなりのものだと思います。

ですから、行政的な立場もそうなんですけど、その老人社会が到来する中でやはり素晴らしい交通機関というのが絶対必要だと思っています。先生から見られて、山梨には

どういう交通機関が一番望ましいのか、先ほどの話と重複するんですけども、私はモノレール的な環境的なものがベストかなと思うんですけど、いかがでしょう。

谷口教授：住まい方とやっぱりセットで考えるというのが基本かと思いますので、今日のお話でもさせて頂いたとおりで、皆さんが実際にどういう風に暮らされるか、ですよね。どこの場所に住んでどういう風に暮らされるか、ということによって何がいかというのも当然変わってきます。

つまり今の甲府の都市構造をそのまま置いて、今の皆さんの動かし方をそのままの前提としたときに何がいかってということと、それをもうちょっとですね、コンパクトにまとめていけるという風な考え方で立ったときの何が一番いいかということ、は、やっぱり変わってくると思うんです。

そのあたりはやっぱりセットで議論して頂くのが、今回このような形で話をさせて頂いたものの一番の大きなポイントなのかな、と思っております、単純に今の状況でモノレールがいいとかバスがいいとか、っていうどれか一つの交通機関をチョイスしましょうって話では僕はないと思うんです。

それにあうような住まい方ができますか、どれくらい皆さんで考え方を考えることができますか、ってということとセットじゃないと、モノレールがいい、バスがいいとかって話だけでは単純ではないので

はないかということです。たとえばどこに皆さんが集まるどのような施設を整備していくかとかですね、それは実際には可能かと、あと郊外に実際にどういう風な高齢者の方が残されてしまうかとかですね、そういう方に対するサービスがどこにどれだけ必要かということ、そういうことをセットで考えていかないといけない話なので、単純にモノレールがいいとか、単純にバスがいいとかって話はちょっとダイレクトにはお答えできないのかな、という風に思います。

先ほどの御質問にあったように、新駅と甲府市の中心を結ぶのに何がいいですかって風なお話であれば、たとえばモノレールのようなものだとか、LRTのようなものだとか、通常の輸送規模を持って頻度を高くできるものとかね、そういう物の方がいいということは思います。

ただそれを全体的に見た場合にどうかという、やっぱり住まい方とセットで考えてみるということが一つの議論のポイントになるのかな、という風に思ってます。

おっしゃる通り、皆さんが集まって乗るような公共交通機関がやっぱりベースになっていないといけないというのは●●さんのおっしゃるとおりだと思いますので、その方向で議論していった現実的な落としどころとしてはどのあたりなのかということをお考えないといけない方向かな、という風に感じております。

どうもありがとうございます。

司会：他にどなたかご意見ご質問どうでしょうか。

せっかくの機会ですからどなたか、どうでしょうか。よろしいでしょうか。

それではこれでご質問ご意見終了です。

谷口先生、どうもありがとうございました。

司会：それではこれを持ちまして、第23回ふるさとまちなみデザインセミナー、集約型都市構造の実現に向けて、を終了させていただきます。

会場の皆様には長時間にわたりご聴講して頂き、誠にありがとうございました。

なお、お願いしていますアンケートにつきましては、ご面倒でも是非ご協力頂き、出口受付のアンケート用紙回収箱に入れてお帰りください。

よろしく申し上げます。

お帰りの前に今一度持ち物を確認して頂き、お忘れ物ないように申し上げます。

■ふるさと
■まちなみ
■デザイン
■セミナー

23
回

入場無料

どなたでも参加できます

平成23年
12月15日
(木曜日)

時間 13:50~
(受付 13:30~)

山梨県立文学館

甲府市賈川 1-5-35
Tel:055-235-8080

- 主催:山梨県
- 共催:山梨県都市計画協会

講演

「集約型都市構造の実現に向けて」

筑波大学大学院
システム情報系

教授 谷口 守

人口減少・超高齢社会時代を迎えてこれまでの開発・拡大を前提としてきた都市計画は、人々の生活空間の質をいかに向上させるかが課題となり、また国・地方自治体ともに緊縮財政を強いられ、膨れあがった社会資本の整備・管理の為に予算を確保することが困難となってきております。

環境、地域活力、健全な公共交通のために、今後はコンパクトな構造の都市に誘導を行うことが社会的に重視され、土地利用計画と交通計画をいかに一体的に進めるかということが、大きなポイントとなります。

今回の内容はコンパクトなまちづくりによる効果計測、問題点、整備方策をテーマとし、実証面で最もはやくから検討を実施している筑波大学谷口教授をお招きし、県民の皆様と共にまちづくりについて考える機会とさせて頂きたいと思っております。

問い合わせ

山梨県県土整備部都市計画課
Tel:055-223-1717

E-mail: toshikei@pref.yamanashi.lg.jp

HP: <http://www.pref.yamanashi.jp/toshikei/index.html>

講演

「集約型都市構造の実現に向けて」

プログラム 平成23年12月15日(木)

13:30 ●受付

13:50 ●主催者挨拶

14:00 ○「集約型都市構造の実現に向けて」

■谷口 守

15:30 ○質疑応答

16:00 ●閉会

申込方法

事前に、ご氏名、所属、連絡先をお申し込みいただくと受付がスムーズです

- 下記申込書にご記入のうえ FAX にて申込み
- 電話での申込み Tel:055-223-1717
- メールでの申込み <mailto:toshikej@pref.yamanashi.lg.jp>

お車は第3駐車場へ駐車して下さい

講師紹介

■谷口 守 (たにくち まもる)

- 筑波大学大学院 システム情報系 社会システム・マネジメント専攻・教授
- [専門] 都市地域計画、交通計画、環境計画
- [主な著作] ありふれたまちかど図鑑、一住宅地から考えるコンパクトなまちづくり、技報堂出版、2007. Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport, Ashgate, 2005.(共著)
- [所属学会]IFHP(国際住宅・都市計画連合)、都市計画学会、土木学会、交通工学研究会、他
- [審議会等]社会資本整備審議会、交通政策審議会、国土審議会、温暖化対策ロードマップ委、他

●文学館へのアクセス



参加申込書(都市計画課 FAX:055-223-1724)

ご氏名	所属(勤務先)	連絡先(電話・アドレス)

情報は本セミナーの受付、運営のみに使用します

第23回 ふるさとまちなみデザインセミナー

■ふるさと
■まちなみ
■デザイン
■セミナー

「集約型都市構造 の実現に向けて」

23回

プログラム

13:50

主催者挨拶

14:00

講演

「集約型都市構造の実現に向けて」

筑波大学大学院システム情報系

教授 谷口 守

15:30

質疑

16:00

閉会

とき 平成23年12月15日(木)

場所 県立文学館 講堂

◇講師紹介

筑波大学大学院システム情報系 教授 谷口 守 先生

- 筑波大学大学院 システム情報系 社会システム・マネジメント専攻 (工学博士)
- [経歴] 1961神戸市生まれ、1989京都大学大学院工学研究科博士後期課程単位修得退学
- [職歴] 京都大学工学部助手、筑波大学社会工学系講師、岡山大学環境理工学部助教授などを経て、2002年岡山大学環境理工学部教授、2009年より現職。この間、米国カリフォルニア大学バークレイ校都市地域開発研究所、ノルウェー王立都市地域研究所、英国ウェールズ大学都市地域計画学科において客員研究員、文部科学省在外研究員として従事。
- [専門分野] 都市地域計画、交通計画、環境計画
- [著作、論説等] ◆ありふれたまちかど図鑑、－住宅地から考えるコンパクトなまちづくり－、技報堂出版、2007. ◆Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport, Ashgate, 2005. ◆コンパクトシティの「その後」と「これから」、日本不動産学会誌、No.92、2010. (不動産学会賞受賞)、◆『コンパクトシティ論』、21世紀の都市像、古今書院、2008. (日本都市学会学術部門特別賞受賞)、他
- [所属学会] IFHP (国際住宅・都市計画連合) 評議員、都市計画学会 (学術委員会副委員長)、土木学会 (前学術委員)、交通工学研究会 (学術委員)、日本モビリティマネジメント会議 (理事) 他
- [審議会等] 社会資本整備審議会、交通政策審議会、国土審議会、温暖化対策ロードマップ調査委員会、埼玉県都市計画審議会 (委員長)、他

第23回ふるさとまちなみデザインセミナー報告書

発行 山梨県都市計画協会
印刷所 株式会社 三愛印刷
無断転用を禁じます