

■ 講演 「コンパクトシティのつくり方」

名城大学 都市情報学部 都市情報学科 教授
海道 清信 先生

海道：名城大学の海道です。よろしくお願いします。

今日は、先ほどご挨拶がありましたけれども、山梨県のこれからの都市計画、あるいはまちづくりのあり方について皆さんと一緒に考えていきたいと思えます。今日のタイトルは「コンパクトシティのつくり方」ということで、この前、県の都市計画課の人たちから講演会タイトルのお話したんですけど、何か料理番組のタイトルみたいで、カレーライス のつくり方とか、焼きリンゴのつくり方とか、そんなふうにしやべれるといいんですけど。まちづくりって、なかなかそんな簡単なものではないんです。ですから、今日は多少看板に偽りありで、そんなに簡単に材料がそろって、用意すればできるっていうものではないんですが、自分として、こういうテーマでぜひ一度話したいということで、こういうテーマにさせていただきました。

実際の中身は、そんなに簡単にレシピが完成できているわけじゃないので、いろんな事例を皆さんに見ていただいて、そのうえでいろいろ考えて欲しいと。工夫して実際に作り上げるのは山梨の皆さまです、その参考になるようにというぐらいで、今日はお話ししたいと思えます。よろしくお願いします。

時間は3時半ぐらいまでで、あとは少しご質問等がありましたら、またやりたいと思えます。

最初は、今日のサブタイトルにもありますけれど、これまで日本は人口がすごく増えてきて、盛んに人が地方から大都市へ、田舎から都会へやってくる。それに合わせて町を作っていくって、経済発展をしていって、世界3番目の、4番目ですかね、経済大国になっていった。そういう時代をわれわれは20世紀の後半に経験したわけですが、それがこれからすごく変わっていくということです。

こういう話は、皆さんいろんなところで見ているかと思うんですが、要は人口増加から減少時代への歴史的転換期に今われわれは立ち会っているというふうなことです。これは今、NHKの大河ドラマの「八重の桜」の時代、江戸時代の最後から明治時代の最初、そのころから百数十年間、日本はずっと人口増加してきた。そして、2010の国勢調査では、実は人口減少になる予定だったんですけども、海外からの移民の方、外国人の方が予想よりも多かったんで、実は2005年から2010年にかけて人口は若干増えていったんです。その後、日本は人口減少の時代になっているということで、今は人口のトップで一番高いところになっているわけです。

これから人口がどんどん減っていくわけですが、ここの点線は何かって言うと、人口増



加率を表しています。下にいくほど率が高くなっていくということです。これが0%で、0.5%、1%、2.5%、1年間の人口の減少率なわけですけど、減り方はまだ本当に少しなんです。

ところが、21世紀が10年、20年、30年、40年経てばたつほど、減少率が加速度的に多くなっていくというのをこの点線で表しています。2100年までの予測が出ていますけれども、今の100年ぐらい前の人口に戻る、日本人口はだいたい1億2,700万人ですけども、4,000~5,000万人になるでしょうという予測になっています。しかも、これもよく聞く話で、これは下が15歳未満の子ども、そしてこれは働き盛り、高齢者の数なんですけれども、人口の全体が減っていただけではなくて、その中の65歳以上の高齢者、それも当面は75歳以上の高齢者の方がすごく増えていくということになります。

そして、年間の人口の減少率が1%を超すと、世帯も減っていくとか、地域についてすごく大きい変化を起こすわけです。それが、今から20年ぐらいすると、全国的に見て年間人口が1%を超すようなスピードで減っていくということになります。

いずれにしろ、これまで増えてきて、また減っていくわけですけども、最初は小さい都市が造られて成長してだんだん拡大し、ある程度成熟し、それからまた減少していく。それをそのままにして衰退していくのか、ある程度対応して再生していったって、ある程度のところで安定していくのか、もう一度成長していくようにするのか、どういうふうな将来ビジョンを持つかによって施策も変わってくるわけです。

しかしながら、再成長を目指そうとして、そのための施策をしたからといって、そうなるかどうかというのは分からないし、再成長のためのいろんな施策や投資をして、しかし実際には衰退のほうにいったら、当たり前ですけど、その間のギャップというのがものすごく大きくなる。例えば、人口を増やそうと思って開発をする。みんなが便利になるようにと思って、また道路を作る。だけど、思ったとおり人が増えない、人がやってこない。そうしたら、それはまさに負の財産になってしまうということになる。

つまり、都市というのは物と違って自由に動かせない。都市自体がそれなりに自分で変化する力がある。それに対して計画によって変えていくことはできるし、それが都市計画や都市政策なわけです。ですから、全然ないものを新しく生み出すことはできないけれども、その地域の持っている力とか特徴をよく見極めて、適切な対応をしないとイケないということになります。

今回、こちらに呼んでいただいておりますということで、山梨県はどうなのかというところなんですけど、山梨県は既に人口減少の時代になっています。これも先ほどと同じように人口減少率を聞いてありますけれども、これから減り方がどんどんスピードアップしていく。車の運転でスピードアップしていくのは嬉しいし、良いことなわけですけども、人口減少率がどんどん加速するのは、あまり嬉しくない状況です。これは人口問題研究所のデータですけども、減り方がどんどん大きくなっていく、スピードアップしていくということになります。

しかしながら、県の世帯数はどうかというと、これは全国的な傾向と同じで、かつては1世帯4人とか4.5人ぐらいいたのですけども、現在は3人前後ということで、世帯の人数が減ってくる。お父さん、お母さん、子ども2人で4人世帯だったのが、今は子どもたちが成長して家から出て、お父さんとお母さん、あるいはおじいさんとおばあさんというふうな年になるわけですけど、2人になる。そして、あと10年ほどすると1人だけになってしまう。その方も、その家から離れてしまうというふうなことで、とりあえず今は世帯の数はまだしばらく増えるという感じです。

人口は減る時代に入るんだけど、世帯数の減少はもうちょっとしてから。ずれてきます。しかしながら、世帯数の減少はずれていくんだけど、高齢者の世帯がすごく増えてくる。それから、若い層も結婚しなくなってきている、高齢者の単身も増えるということで、単身世帯がすごく増えていく。そういうふうな形で、世帯の数は増えていくんだけど、中身は相当変わってくるということになります。この世帯数の減少もしばらくすると止まります。世帯数の減少の都市に対する影響は、人口減少とはまたちょっと違いますけれども、住宅の需要だとか、そういうものにすごく直接的に影響するわけです。

県内の市町村で、国勢調査による人口集中地区、いわゆる市街地の固まりがある程度ある町がここに書いてある8つの市・町ということで、これは皆さんのほうがよく知っていると思いますけど、この中で県庁所在都市である甲府市の人口が現在減っていますけれども、これからすごく大きく減る。

実は人口問題研究所が全国の市町村の人口予測を国勢調査に合わせて5年ごとに発表していて、現在は2035年まで予測しています。今出ている市町村の人口予測は、前の2000年～2005年のデータを使って予測しているんですが、2010年の予測と、実際の2010年、つまり平成22年度がどれぐらい合ってるのかずれてるのかということを見てみますと、実は甲府市の人口は、2005年のデータを元にして予測したよりも減り方が少なかったんです。つまり、甲府市はもっと人口が減ると予測されていたんだけど、予測よりも減り方が少なかったんです。

しかしながら、逆にというか、県全体は予測よりも減り方が大きかったんです。これはよく注意しないといけないということです。全国的にも同じような傾向が見られまして、地域の中で人口の大きい都市は減り方が予測より少ない。そして小さい町は予測よりも人口の減り方が大きくなってきます。これは高齢世帯、あるいは経済的な面もあって、従来の予測と違った形になってきているというふうなことなんです。

じゃあ甲府市は安心していいかっていうと、そういうことにはならないんですが、予測よりも大きい町の人口の減り方は少なくなっている、けど中身はもちろん高齢化がどんどん進んでいるのが不安材料です。この辺も、これからのあり方を考えるうえで… また今度2010年の国勢調査の結果で予測が出るとは思いますが、そういった傾向はあります。

今日のテーマであります山梨県の都市計画マスタープランの大きなテーマは、都市機能集約型都市構造の実現っていうもので、いろんな詳しい分析や提案がありますけれど、一

番のメインはきょうのお話に関係したこの中のイメージっていうものになっています。大きな拠点があって、小さい拠点があって、それらを線で結んでいるっていうふうなことです。

現在、集約拠点型都市計画のマスタープランというのを全国で多くの市町村が… 多くのという意味は、現在の中心市街地活性化法が目指してるのがこういう集約型のものなので、それ以降、この4～5年以内に作られた都市計画マスタープランは、基本的にはこういう絵を掲げているんです。そして、県の都市計画マスタープランでも書いています。それぞれ素晴らしい提案だと思います。

では、こういうイメージをどういうふうにして実現できるのか、それは一体何なのかということです。実は日本の都市計画の根本的な問題っていうのは、自分で描いた将来都市像を残念ながら都市計画では実現できない。それだけのパワーがないというのが日本の都市計画の実は大きな問題になっています。それは日本の都市計画の仕組みからきているわけですけど、欧米に比べて望ましい土地利用や都市構造を実現する力が欠けている。

そして、これは山梨県がどうっていうことではないんですけど、将来像をイメージとして出すという形はできるんだけど、じゃあこの大きさはどれぐらいなのか、どれだけの人口構造なのか、この線というのは一体何なのか、人の動きなのか、物の動きなのか、情報なのか、あるいは車なのか、電車なのか、バスなのか、1日何人動くのか、この丸はどれぐらいの規模なのか、そういうのは示していないわけです。県のマスタープランだからそこまで描く必要がないということだけではなくて、それを示しても、実現するだけの力が日本の都市計画制度にないということもあるんです。

しかしながら、私たちが考えないといけないのは、こういう将来イメージを持ったとして、実際どういうふうにして実現できるのか、中身は一体何なのか、それが人々を安心して幸せにできるのか、地域の産業がそれで発展できるのか、農業や山林で仕事をしている人たちも安心して、町の発展と合わせて地域がより豊かになっていくことができるのか、その辺を考えないといけないんです。ですから、山梨県がこういう将来構造を持って都市計画行政をし、そして市町村の取り組みと二人三脚で、場合によっては指導したりしていくということがすごく大事なことで、いいことなわけです。

しかしながら、これをどういうふうにして実現していくかということをもっともっと考えないといけないということなんです。それを今日は私なりに皆さんと一緒に考えていきたいということです。

それで、2番の絵とは少し違うわけですけど、似たような計画っていうのは世界でもいろいろ取り組まれているわけです。アメリカは依然として人口がまだまだ伸びている、成長している国です。その中で、このアメリカ中央テキサス、これはオースティンというテキサス州の州都ですが、何年か前に、そこで人々が選択した将来像というものがこちらです。ここに絵がありますが、シナリオA、B、C、Dという4つのシナリオを市民のワークショップ等への参加で描いた中で、この色の濃いところは人口密度が高く商業施設等が

たくさんあるところ、薄いところは低密に広がっているところ、緑色は自然です。テキサスは砂漠が多くて水は少ないわけですが、西のほうに水源地があるので、そこを開発していくような例です。これは従来型の、トレンド型のシナリオで、シナリオAっていうことになります。

ここは低密度。低密度っていうのは、日本の低密度とまた桁が違いまして、1軒の家がだいたい1,000坪、4,000平米とか3,000平米、それぐらいの住宅が突然野っ原の中に出てくるといふような形で市街地が発展するのが従来型のシナリオ。これです。

シナリオDというのは、コンパクト型っていうことで、一戸建ても割と小さいし、日本的なもので100坪とか150坪の戸建て、そしてアパート。ここですとマンションはコンドミニアムというような所有型のもの、だいたいそれで構成されているというのがこのシナリオDというものです。そして、住民投票をした結果、このシナリオDを支持する方が住民の半分ぐらい。全員投票じゃないですが、そういう形でして、集約型でそれぞれの拠点のところに町が集約される。これからまだまだ人口が増えていく中での集約型なのです。

それぞれの拠点を高速バスでつなぎ、なくなった路面電車を復活する。路面電車の沿道のところに複合機能型を開発する。そして水源地を守っていく。そういうふうに、先ほどの山梨県のマスタープランと同じような考え方を、オースティン都市圏の人々は選択したということです。

それから、人口減少の地域ではどうなのかということで、これは旧東ドイツで、1989年にベルリンの壁が壊れて東と西が統一して、東西の壁が取れて一つの国になったわけです。それ以前から、旧東ドイツは社会主義体制のときから多くの地域で人口減少がもうあったわけですが、89年に東西が統合されたあと、多くの東の人たちが、進んだ西欧風の資本主義社会というのに憧れて西へ移動する。それから、社会不安の中で出生率が極端に落ちてしまう。もう一つは、西ドイツの側にはほとんどできないような開発を、東ドイツの経済発展のために郊外範囲を広げていったというふうなこともあって、旧東ドイツの地域は特に都市の人口減少がすごく進んでいったんです。現在も進んでいる。

これは旧東ドイツの中のシュテンダルっていう郡の将来構想です。こちらが現在。これは15万人ぐらいの人口で1990年ですから、東西統合した直後ですけど、それが現在2008年には12万5,000人で、2割の人口減少を既に行っているんですが、これからさらに10万人減るでしょうという予測の中でどういうふうな将来像を描けるかっていう提案があります。

この小さい黒い印は集落、大きい黒いのは都市、市街地っていうことですが、この提案では、これから人口が減っていくんだけど、市街地に住んでいる人口は確保する。市街地に周りから人口を集める、そのための再開発をして住環境を整備する。そして、農山村的なところは人口を、これでいくとゼロにして、すべて都市化する、市街地の中に住んでもらうという絵になっています。非常にドラスティックな提案なんですね。これを、州が主催して建築展というのをドイツ的にやるんですけど、そういう提案をしている。

一昨年、ドイツに行ってお話を聞いたときに、行政としてもこれを地元提案しているんだけど、全然受け取れない。俺たちをどうしてくれるんだということで、提案を受け付けてくれないんですけども、今の地域の人口以下の人口減少をやむを得ないものとして受け入れて、地域の経済とか生活、財政をいろいろ考えたときに、こういう案が最も望ましいって提案がされてるわけです。ですから、先ほどの山梨県、これはほかの町もそうですけど、拠点の丸を描いて線を描くよりも、もっとドラスティックに、こんなことができるのかと、みんな絶対反対するだろうというふうな絵を示して、じゃあ将来どうしたらいいのかっていうことを考えよう、そういうふうなことなんです。

それで、割と戻って考えてみると、山梨県は人口減少が進んでいるわけですが、2000年～2010年の10年間に市街地の人口あるいは市街地の面積がどう変わったっていうのを、これもD I D、つまり都市化した地域9つについて見ると、市街地の面積は甲斐市が一番増えてますが、一部、中央市、甲府市、富士川町、甲斐市以外は減っている。山梨県全体でも市街地の面積が10年間で2.95キロ減った。それから、人口密度はすべての地域で減っている。実際に人口密度がどれぐらいかかっていうと、4000人、最低3500ということなんです。

国勢調査の定義では、実は人口密度は4000人以上ですから、富士川町の最も小さい3,400人というのは定義から外れるくらい。4,000人というのが国勢調査のD I Dの定義なので、それよりも小さいってことです。それぐらい低密になって、しかもその密度がさらに下がっている。

右側のほうは面積と人口密度の変化を散布図で表しているわけですけど、左側は面積が減少していて、下に行くほど密度が低下している。すべての密度が低下して、一部は減少しているわけです。つまり、山梨県内で市街地がある町では、すべて人口密度が下がり、一部の町は面積も小さくなっているということです。現実の町はどうなっているのかっていうのを見ないといけないんですが、まだそれは分析していません。けれども、都市の縮小が既に始まってんじゃないかと。

縮小という意味は、まず密度が下がって、しかも面積が小さくなってくる。そういうことを考えると、山梨県では既に都市の縮小が始まっている。県が都市計画の立場で集約型都市にしないとイケないというふうなことを言っている根拠は、こういうところにあるんだというふうに私は思います。

それを先ほどの旧東ドイツのシュテンダル郡のやつに当てはめるとどうなるのかということで、あまりパツとした形にはなってないんですが、一番左の下が最もドラスティックなやつで、D I D人口を固定する。甲府市の場合は2035年までの人口予測が出ていて、2035年まで甲府市の人口はどんどん減っていきます。減っていくのを、さっきの旧東ドイツと同じように、ほかの市街地のD I Dの人口は減らさないで、周りのD I Dじゃない郊外や農村的なところの人口だけを減らすというふうにするとどうなるかっていうのがこれです。

これにすると、これはD I Dの人口は減らさないってことで固定しますから、2035

年には実は市街地以外の人口がほぼゼロになる。さっきの旧東ドイツのシュテンダル郡の提案はひどいと思ったかもしれないんですが、同じようなことになるわけです。今の市街地を人口を減らさないっていうふうに固定すると、今の人口減少が変わらないで市街地の人口が足りないと、減少の中で市街地の人口を守るっていうふうにすると、周りの農山村や郊外でD I Dになっていないところは人口がゼロになるというのが、今の減り方なんです。

これを選択するかどうかは別です。たぶん、これは選択しないでしょうと思います。村に住んでいる人や、山に住んでいる人も、自分たちの生活、自分たちの暮らし、財産、農地、山林がある。それを全部町に住んでもらうかって、そこまではたぶんできないんじゃないか。だけど、一方で、町に住んでいる人と市街地じゃないところに住んでいる人の比率を同じにすると、両方とも人口が減っていくわけです。どういうふうなパターンにするか、どういうふうな都市を目指すのか、つまり集約型都市構造って一体何なのか。それは人口配置でみたときにどういうことなのか。都市部はどうで、交通はどうするのか、財政はどうなのか、そういうふうなことを考えないといけない。その一つの考え方の材料として、こういうことも計算してみたら、こういうふうな結果になった。

そうすると、人口の奪い合いになるのか。同じ町の中で奪い合いっていうのはちょっとおかしいんですけど、全体として町の密度が薄くなって、人口が減っていくのは確かなんです。そのときの町の姿、あるいは村の姿っていうのは一体どういうふうにしていったらいいのかということを今考えて対応しないと、10年20年30年たつと、今のままでいったら地域は町も村も両方とも元気がなくなってしまうんじゃないか、支えられないんじゃないか。そこで暮らす人はどんどん不便になって、町のにぎわいだけではなくて、村のほうも支えられないんじゃないか。

これはあくまで想像だし、それぞれの地域によって条件は違うので、コミュニティの力が強いところは守れるかもしれない。つまり、それはそれぞれの地域の取り組みに関わるわけですけども、大きな前提がどういうふうになるのかっていうことを考えないといけない。今までのような成長型、開発型、発展型ではなく、これからは全体として人口が減って、高齢者が増えてくる。財政も厳しいと先ほどご挨拶がありましたが、そういう状況を、数字だとか空間の形でもっと考えなきゃいけないということを言いたいということです。

そういうことで、先ほど言ったように、この色がついているのはD I Dの統計調査です。そこを拠点にするっていうのが山梨県のマスタープランなんですけど、それは一体どういう方法で実現するのか。拠点以外の地区はどうするのか、拠点はどのような形の地域にするのかということまでは、県のマスタープランでは詳しくは書いてないです。これはたぶん市町村で考えないといけない。

だけど、各市の都市計画でどういうふうに描いて、どう実現するのかということは、よっぽどの覚悟と具体的な手立てをししないと、たとえマスタープランで描いてもそれは実現

できないし、ましてマスタープランで望ましい方向を描いてなければ、開発型・発展型っていうふうなことをしていれば、もっとひどいことになってしまうのではないかと思っています。

それで、ようやくコンパクトシティということになってくるわけですけど、かつて、すべての都市はコンパクトシティだったというのが基本的な考え方になります。私の生まれは石川県金沢市なので、金沢市を取り上げるわけですが、江戸時代は金沢城が町の真ん中にある。

それで、これがだいたい19世紀、江戸時代の後期の形です。江戸時代の写真がないのであれですけども、第二次大戦以前は江戸時代の形とそれほど変わらない町ができていた。こっちが城下町です。

そして、城下町の場合は、北国街道っていうのがあってお城があって、その街道の周りに町人の住まいがあって、あとは武家がゆったりと広いところに住んでいた。第二次大戦以前のだいたい1960年ごろまでは、町の形っていうのはそれほど変わらなかった。ここに国鉄の駅ができて電車が走っていたわけで、町の大きさはそれほど変わらなかったんです。しかし、その後、この40～50年のあいだに高速道路ができ、道路が整備されて、そして町はどんどん広がっていったということで、金沢でもそうですし、ほかの町もほとんどそうなんです。それまでは、みんなコンパクト。

なんでかっていうと、車がなかったから、みんな歩いて暮らすしかなかったし、都市の規模もそう大きくなかった。江戸時代から1960年ごろまでは、みんな日本ではコンパクトだったわけです。それが変わっていったのは、せいぜいこの40～50年ということになります。

コンパクトシティって考え方は、ここに書いてあるとおり、自動車社会になり、市街地がどんどん郊外に拡大していったわけですけど、それを、もともとの都市が持っている特徴をなんとか生かすような形にできないだろうか、つまりスプロールをいかに抑制するかというふうなことになります。それによって、いわゆる持続可能性、経済・社会・環境・財政・民間経済・資源・エネルギー、それから住まいやすさとか、そういうふうな社会経済や環境の面でそのほうがより望ましいっていうことが今考えられています。要は、こういう現代都市のスプロール化をやめよう、転換しようという考え方なのです。ですから、その考え自体は特に難しくないわけです。それを具体的にどういう形にするのかっていうと、土地利用と交通、資源エネルギーの利用について具体的にすり変えていくようなことになります。

この考え方っていうのは昔からあったわけですけども、都市政策として取り上げられるようになったのは、それほど古いことではないです。ヨーロッパでもそうなんです。ヨーロッパでも、例えば皆さんがヨーロッパ旅行に行くと、古い町並みがすごくきれいで活気があっていいなと思うわけです。イタリアにしても、ドイツにしても、現代になってからずっとそういう歴史的なところが大事にされていたかっていうと、そうではないです。1960

年代～1970年代にかけて、都市の中の歴史的な資源っていうのはすごく大事なんだと、それを壊したり捨てていったりしてはいけないんだというのは、ヨーロッパでもやはり高度成長になってから再発見されたわけです。

そして、政策として取り上げられたのは1990年代になってからで、特に都市の環境政策では、車をどんどん使うような都市っていうのは環境的に大きな問題があるっていうことで、90年代になってEUの中で提案されてきた。それを日本でも10年遅れぐらいで取り入れるようになって、今から7年前に中心市街地活性化法の中で、日本の都市はよりコンパクトにして、その中で中心市街地を活性化するんだと、中心市街地を活性化するためには町をコンパクトにしないとできないんだというふうなことを経産省など国のほうで定めた。それに見合った形でそれぞれの町が中心市街地活性化計画ですとか、都市計画マスタープラン、その他のいろいろな計画を変えるようになった。それがこの6～7年です。

ですから、それ以前に作られた都市計画マスタープランでは、こういう考え方はなかったんですが、国の方針が変わってきたっていうことで、それ以降の新しい計画については、コンパクトな都市を目指して集約型都市構造にするというふうに、ほとんどなってきたはずなんです。そういう言葉を使うかは別にして。

それで自治体でそういう将来像が描かれるようになったんですが、地球環境問題が今非常に深刻で、CO₂の削減をしないといけないという中で、もう一度それが見直されて、昨年、都市低炭素化推進法（エコまち法）という法律が施行されましたが、そういう中でも位置づけられました。そして、一昨年の2011年3月11に東日本大震災が発生して2年ほどたって、今ようやくまちづくりのほうに進むという動きがあるわけですけど、そういう中で、いわゆる市街地の集約型とかコンパクトというふうな考え方で、今、まちづくりに取り組まれている。そういうのが簡単な流れになります。

この都市低炭素化促進法が昨年出されましたけど、その中で、山梨県の都市計画マスタープランでうたっている都市機能の集約化という方向が出されていて、現在、各地でこの低炭素のまちづくりの計画を策定するという動きが少しずつ始まっているわけです。これに指定されると、補助金の率が少し高くなるというふうな恩恵もあるということです。

今日は「つくり方」っていうことで、つくり方も簡単じゃないんですけども、どういうふうにしたらいいかっていうことです。まず、コンパクトな町とか集約型って何なのかっていうことなんですけど、経済協力開発機構っていうのがフランスのパリに本部があって、加盟国は二十数カ国あるわけですが、そこがコンパクトシティ政策っていうのに着目して、昨年、報告書を出しました。日本語の報告書も出ているので、興味のある方は見ていただければいいかと思います。世界各国多かれ少なかれっていうか、いろんな表現はあるにしても、都市のスプロール化を防いでコンパクトな町を目指すっていうのはほぼ共通した施策としてやっているっていうことが、その中で紹介されています。

その報告書の中では、具体的にどういふふうな都市がコンパクトなのかっていうことが整理されているわけですけど、密度と接近性の接近性っていうのは、交通あるいは土地利

用が非常に近接しているということで、そこでたくさん指標が出されています。公共交通がちゃんと整備されている、生活サービスと職場への近さ、これは職住近接ってことです。これらがあるんですが、日本ではあまりいわれていないですけど、都市をコンパクトにするとマイナスの影響も生じるってということで、環境・社会・経済それぞれについての緩和策もここで取り上げられています。この18の指標を当てはめて、その都市のコンパクト化がどういうふうに進んでいるのか、政策が進められているのかってことを判定したらどうかというふうな提案になっています。

実は、この報告書は、日本の国交省からOECDに派遣された方が中心になって、3年ほどかけて世界中の調査をして、こういう整理をされています。世界各国の先進事例ってということで取り上げられていますが、日本では富山市が事例としてここで取り上げられていますので、興味のある方は、日本語の報告書を入手して読まれるといいかと。

じゃあ、どういうふうな方法をしていくかっていうことで、施策とか手法っていろいろの方法があるわけですが、皆さんのお手元では若干分かりやすいように新たに書き加えたりしてるところもありますので、一応1～8までです。1～7が先ほどの具体的につくる方法で、8がその緩和策ということになります。先ほど言ったように、緩和策は日本ではあまり進んでいないために、あまり注目されていないわけですが、欧米ではこれがすごく大事だという認識をされています。

都市に人が集まって密度が高くなると、土地や建物の値段が上がってくるので、そうすると、経済的に厳しい人にとっては住みにくくなるというふうなこともあるかもしれませんが。それから、密度が高くなると非常に住みにくくなるんじゃないか、緑が減るんじゃないか、あるいは、息苦しくなるんじゃないか、プライバシーがなくなるんじゃないか、そこでまた車社会にしまうと、交通混雑が起きるんじゃないか、そういうふうなことを緩和しようというのが8番目なんです。

あとは、土地利用の開発、ストックの利用、都市のコアを強くする、交通、農業、それから、それを実際に実現するガバナンスというところがあります。また後で見ていただければいいかなと。

ここに書いているのは、それぞれ実際にいろんなところで取り組まれているものです。じゃあ、それを日本的にどうするかっていうことで、日本では7つ挙げていまして、まず1番目はスプロールを防止する。郊外は郊外で、今まで日本の都市は広がってきているわけですけど、それをなんとか抑制して、そうしないようにしようということ。

それから、広がってしまった郊外のところをどういうふうに再編していくのか。町の中心部の元気がないシャッターが下りているようなところをどういうふうに再生するのか。中心部以外の一般の市街地での暮らしをどう便利にできるのか。公共交通あるいは足の確保。全体と自然環境や農業や農村をどう大事にしていくのか。そして、全体として密度が下がってくるわけなので、そこで生まれた空間を、これからはもっとゆとり持って、より豊かに使いこなすというふうなライフスタイルも。今までは土地の値段が高くて、しょう

がないから遠くのほうの家を買わざるを得なかった。だけど、これからは自分の望んだ暮らし方を望んだ場所でできる。もちろん全員がそうとは限りませんが、そういう可能性はすごく広がる、そういうふうな事も考えられるのではないかと。

ですから、一般にいうコンパクトというのは1～5番目になるわけですが、しかしながら、一番最初に見たように、あるところをコンパクトにするっていうことは、そこだけがうまくいけばいいっていうことではないし、そこだけがほかと切り離されて成り立っているわけではないわけです。そうすると、地域全体をどういうふうにするか、どういうふうな将来像を描かかっていうことを同時に考えないといけない。そういうこともあって、6番とか7番も掲げてありますが、きょうは6とか7はあんまり具体的な事例を取り上げておりません。

順番にいくわけですが、1番目はスプロールの抑制をどうしたらいいのかっていうことです。これは割と計画論・技術論というところで、都市計画上いろいろ対応できるようなメニュー的なものが入ります。それぞれ簡単に書いていますけれども、じゃあ実際、具体的にどうするのかっていうことがテーマとなります。線引き制度、それから都市計画の線引きもしてないところ、それから商業施設や病院といった大規模な集客施設をどうするのか。また、逆に保全するところはどういうふうにするのか、拡散的な開発をどうストップするのか。特に、幹線道路の沿道が近隣商業地域なんか指定されて、無秩序に開発されたりしているようなのをどうするのか。非常に激しく人口減少していこうとしていくとすれば、いったん市街化区域に指定したとしても、それを変えていくとか、山梨は無かったと思うんですけど、生産緑地制度だとか農業政策を見直す必要があるのではないかと。メニューとしては、これらはそれぞれ今の法律の中で対応可能なやり方なわけであって、どう提供するかっていうことになります。

これは県の都市計画マスタープランの中にあつた資料ですが、平成21年の大規模小売店舗、1万平米以上の大型店が用途地域の外にもどんどんたくさん作られています。

それから、本来開発が抑制されているはずの調整区域でも、開発許可っていうことで開発されています。これは甲府市の例です。開発許可の件数も、それなりの数がある。

山梨県の都市計画マスタープランをあまり深く読めていませんが、基本的に、やはり集約型とかコンパクトな都市を作っていこうというふうな意向がすごくはっきりと出されているわけです。そして、それに見合っていないような、それに合わないような調整区域まで開発とかされているんだというふうなことを、こういう資料でお示しになっている。

しかしながら、実際にこういう開発許可だとか、大型店の立地の規制・誘導は、現在の都市計画制度からすると、県の権限というよりも、基礎的な都市計画権限を持っている市や町の権限になっているわけです。ですから、きょうはそういう方も来られているかと思えますけれども、その現場のところでの対応は職員が1人でやるわけではないので、首長、議会、行政、住民、転入者が一体となって、わが町の将来像をどうするのかということ合意形成しながらやっていく。そうしないと、日本の今の制度は地方分権で、それが

都市計画では市・町に権限が降りているもので、県としてはこういう資料を出して、これでいいのかどうかということのを投げかけているように思えます。

これはコンパクトじゃない、町がどんどん広がっている、市街化区域を設定したのは一体どういう意味があるのかということ、ある県で話を聞くと、現在は市街化調整区域でも地区計画の指定ができるようになっている。そうすると、ある県では、どうしても開発したいってことで、反対があったもの、市街化調整区域に開発を認めるために地区計画をかけて、そこに大型ショッピングセンターを開発する。穴抜けする。そして、時間がたったらそこを市街化区域に編入する。そういう事例もあるわけです。ですから、これは制度というよりも、どういうふうに運用するのかっていうことになります。

町がスプロールしないように、一番分かりやすい施策っていうのは、グリーンベルトを設けて拡大をさせないと。これはイングランド全体で、その中のオックスフォードの町だけを見ても、赤いのは市街地で、その周りがグリーンベルトですが、グリーンベルト以外にもいろいろな保全的な用途指定があって、周りに小さい町があるんですけども、市街地以外はほとんど自由に開発ができないようになっています。こういうふうになれば、線引きよりももっと厳しく開発が規制されていくということになります。これは非常に分かりやすいわけです。戦後、日本でもグリーンベルトを設置する話が首都圏でも計画はされたけども、結局実現できませんでした。

イギリスのグリーンベルトっていうのは緑っていうことで、これはよくBSなんかで放送されますけど、ロンドンから北のほうまでずっと運河があって、進んでいける。そして、花があって草がある。これはオックスフォードの市内の緑地なんですけど、こういうふうなところで人々が遊べる。市街地は地形的に平らになっているので、大雨が降ると、ここが洪水になるわけですが、ここで水をためて災害を防ぐ。そういった防災的な役割もあります。そして、これはイギリス国民が最も支持している都市政策の一つというふうにいわれています。

日本では難しいのは、地権者の方が「俺の持っている権利を、なんでおまえらは手足を縛るんだ、自由にさせろ」っていうのが、都市計画に対する日本的な考え方です。しかしながら、欧米では、逆に計画があるので開発できる。計画がなければ開発できない。だけど、計画があるので開発できる。日本の場合は逆で、規制があるから都市計画は嫌だっていうんですけど、欧米の場合、都市計画があるから開発できるわけです。そこら辺が、これも歴史とか社会の文化的な面もあって、すごく状況が違います。

それから、グリーンベルトではなくて、大規模な郊外開発をやめるっていう一番有名な例はオランダです。オランダは地球環境問題への取り組みもすごく熱心ですし、町をコンパクトにしていくっていうことにもすごく熱心です。なんでかっていうと、オランダの国土の半分以上は海面よりも低いところにある。ほとんどの土地は埋め立てで作ったものなんです。ですから、地球全体が温暖化して海面が上がってしまうと、オランダは国がなくなっちゃうわけです。

そして、土地は個人が持つというよりも、ほとんど公共性が高いってということで、勝手な開発はできない。みんな埋め立てで造っていったわけだったので、すごく公共意識が高い。そういうこともあって、非常に計画的な開発がされていったわけです。そして、人口が増えて都市が大きくなっていくときには、郊外に大規模なニュータウンをたくさん作っていったんだけど、それを転換した良い例ということになります。

その代わりに、これはアムステルダムの子の港湾地区を再開発して、商業や住宅、業務、レジャーの開発をする。それから、これは町の中ですけれども、カーフリー団地ってということで、車をあまり使わないような市街地の住宅地に再開発する。浄水場の跡ですけど、そういう開発もされています。

今、スプロールの規制ってということで、これも山梨県の都市計画マスタープランに掲載されていて、これは国交省のホームページから持ってきたと書いてあります。日本の都市計画は、近年いろいろな形で改正が繰り返されて、それで複雑になっているわけですけども、すべてがコンパクトな都市をつくっていくって方向で改正されているわけではないんです。日本の都市計画の考え方は、規制強化と規制の緩和ってのが同居しているわけで、先ほど見たように、調整区域で開発を認めるような制度改正もやっているわけです。従って、使いようによって、緩和にどんどん行こうと思ったりできる。だけど、それを使えば規制を今までよりもっときちんときちんとできる。より望ましい、自分たちが望む町の実現に向けて、使おうと思ったりかなり使える。つまり、ここでいうと規制強化と規制緩和が同居している。

従って、開発コントロール、特に土地利用の面でどういふうにこれを使うかというのは、自治体の覚悟… 実際は覚悟だけじゃできないんですけど、まずそれを決めて、それでみんなに了解してもらおうという覚悟とか取り組みをしなければ、こういう制度っていうのも生きない。反対にも使えるってということなんです。それを県のマスタープランの中で紹介しているのは、そういう意図ではないか。どういふうに使うかっていうと、手立ては用意されている。ブレーキを踏むのか、アクセルを踏むのか、どちらでも用意はされている。どう使うのか、どっちに向かっていくのか、それはそれぞれ基本的な運用を実際やっている基礎的な自治体の取り組みにかかっているということなんです。

ですから、日本の都市計画制度ってというのはドイツよりもっと厳しいんだというふうなことを、ドイツで都市計画を専門に研究している方が言っているわけです。最初に、僕は、日本の都市計画制度は望ましい都市像を実現するには非常に力不足で不十分だと言ったんですけど、しかしながら、それは運用の面であって、制度的にはどちらでもできる。それが一番難しいですよ。どちらでもできるけれども、それを決めないといけない、選択しないとけない。そのためには説得しないとけない。そして、みんなが納得するような方向を出さないといけない。そういうふうな問題です。

それで、これは石川県の白山市ってところです。私が都市計画マスタープランの委員会に入っているので紹介させてもらうんですけど、この都市計画マスタープランを策定

する前に、白山市のコンパクトな町はどういうことなのかについてということで、2年間ほど勉強会をやりました。

白山市は、白山のふもとの吉野谷村とか、江戸時代からずっと続く、平地の町がないころから続いている歴史と文化のある山里から、手取川の河川沿いの平地の町、それから海まで含んだ、非常に幅広いところの合併都市なんです。線引きの町もあったし、白山麓なんかは都市計画区域外だったわけですが、そこを合併して、基本的に線引きをするってようなことをしたわけです。

ここにちょっと書いていますけれど、そのときに、これもある程度は規制緩和的なものもあるというふうな呼び方もできるわけですが、例えば、今まで線引きがなかったところに線引きをする、そのときには、現況市街地に近いところで線引きをして、市街化区域を設定する。これ自体がすごく画期的ではないかと思うんですが、それをして、そしてそれを拡大しようとするときには、地域でまちづくり協議会をつくって、まちづくり計画を立てて、そのうえで農用地以外の白地の農地を開発するというふうな取り組みを、条例を作ってやっています。

使い方によって調整区域でも開発できるようになったという点で、規制緩和で緩やかすぎるんじゃないかという批判もあるんですけど、どういうふうな開発をするかっていうのは地域で決めていくってことです。そういうことができるようになったというのは画期的ではないかと。

もう一つは、地域別構想っていうのをマスタープランで作るわけですが、これも最近よくあるパターンとして、住民参加をしていろいろ意見を出してもらって、それをいろいろ描く。これもやはり線と円を使って、将来こういうふうな町にしたいってことで、参加された住民の方のいろんな意見を盛り込んで地域別構想にするというのが、割と進んだといわれている市・町のマスタープランの一つのタイプです。

白山市の場合は、合併したってこともあって、住民参加で夢のあるような、そういうフワッとしたものではあまりなくて、実際に事業が実施できるかどうかってことを、例えば学校だとか幼稚園、児童公園というクラスまで全部描いて、ある面では、合併したときの建設計画を各地区ごとに当てはめたような形で、非常に詳細な計画を作っているというのがもう一つの特徴ではないかというふうに思います。だから、住民参加はもちろん大事な話ですけど、みんなの意見を聞いてそれをそのまま盛り込めば、それで住民参加で意向を反映したということにはならないのではないかというふうに思います。

それから、これは札幌市という大都市です。札幌市も持続可能なコンパクトシティっていうのを目標に掲げているわけですが、そこでも市内の全域の用途地域を見直して、趣旨に沿った形で運営していくという、これも全部コンパクトっていうことではなくて、いろいろな考え方を盛り込んでいます。ですから、日本の用途地域は今後の地域性で容積率の規制というのが基本になっていて、しかも、線引きっていうのが非常に大きな影響をもってるっていろいろな問題があるんですけど、運用の仕方によってはかなりの使い方が

できるのではないかという一つの例かと思います。

それから、長野県の安曇野市は非常に田園的なところで、これも合併したためにいろんな問題が出てきています。合併以前に非常に厳しい保全型の土地利用規制をやっていたところが合併して、それまで割と規制がなかったところや緩やかだったところと一緒にあって、そしてどうするかという議論をしたうえで、条例を作ってやったんです。実際にこれに参加した外部の専門家の話を聞くと、長野県の場合には、県のほうがあまり先進的、先鋭的な規制を行うと県内のバランスが取れないってということで、県のほうがブレーキをかけてあまり厳しくしないようにしたというふうな話でした。

だけど、田園的なところがあったわけですけども、わが町・わが村も将来どうあるべきなのかということを徹底的に議論をしてやっていたと。最初にもくろんだのは、いわゆる線引き制度ってということで、市街化と市街化調整区域が2つに分かれているわけですけど、市街化区域を絞って調整区域の中をいくつかに分けていくというふうな提案をしたんですけど、実際には県のほうの考え方で上手くいかなかったというふうな説明でした。だけど、かなり田園的なところでのモデルになるような、そういう取り組みではないかと思っています。

それから、大規模商業施設の立地規制についてもそれぞれいろいろあると思いますけど、金沢市の場合には、商業環境形成まちづくり条例ってということで、規模もかなり細かく分けて地域を指定してやっています。有名な例は福島県の条例で、割と広域な調整をするような仕組みを取り入れている。そういうふうなやり方もあります。

これは規制としてはあんまり強くないんですけど、愛知県の場合は、商業・まちづくりガイドラインということで、3,000平米以上の大規模商業施設については届出をすると。変わっているのは、地域貢献の計画書を提出させるということで、愛知県では特にこれを強く求めているということです。最近では、撤退のときどういうふうな形で撤退するのかということも出店するときから約束させてからやろうというふうな。実際にこれを行っているところがあるかどうか分からないですけど、そういうふうな議論も、今あるわけです。郊外がだんだん縮小してくる時代に、そういう話も今議論がされているわけです。以上がスプロールの規制ってということです。

次に、拠点の形成で、これが中心市街地活性化ということで、なかなか進んでいないところです。根本的には郊外と町の中とで開発権の移転をすることか、交通結節点の強化、まちなか居住、都市施設のまちなかへの集約、生活利便施設の拠点集約。レトロフィットっていうのはあんまり聞かれていないと思いますが、市街地を修正したり、一部再開発したりして、あんまり大規模に変えないし、全面保全するわけじゃないんですけど、既成市街地を多様な手法で保全整備していくっていうのがヨーロッパの手法としてあります。

これも皆さんはないかもしれないけど、中心市街地活性化で一番定番になってるのは、中心部から車を排除して、そこを歩行者天国にして、そこにいろんな魅力的なお店とか施設を設定して、人々がそこにやってきて楽しむというふうなものです。これが有名なスウ

エーデンのストックホルムのストロイエっていうところで、これとこれが同じわけです。かつてこの道は車がどんどん走って、人がほとんど歩けなかったようなところを、車を排除して、人々がここで楽しめて、観光客もやってくる、そういうふうな町になっていったわけです。これが定番のやり方としてあります。

都市のコンパクト化っていうことでは、有名な例は青森市の例です。青森市は一極型っていわれていて、北側に海があって、南側も丘陵地なので、もともと制約されているわけですが、こういうふうな3層の一極構造のマスタープランを作っている。ここも前の佐々木市長がすごく熱心に取り組んだんですけども、2年ほど前に選挙で落選されて、新しい市長の下で。同じコンパクトシティですけど、浪岡町と合併したので、合併したところにも、このおできみたいなの… この絵はあんまり好きじゃないんですけど、よくこんな絵が出てくるんです、こういうの。

それから、新幹線の新青森駅のところもまた開発を進めるということです。こういう小さい拠点をつくっていくっていうのは、それはそれでいいわけですが、構想を描く狙いっていうのがあるわけです。そして、それは青森の場合には新幹線駅の周辺で、ここは区画整理をしているわけですけど、地区計画で開発を抑制していくっていう方向は出されているんですけど、そこをもっと軌道修正しようと。それから、合併したところも修正を進めようというふうな方向で進めているようです。これもいろんな議論があって、以前とどれくらい変わるのか、変えられるのか、コンパクトシティの考え方を捨てるのか、今いろんな動きがあるようで、なかなか評価が定まっていないところです。

高密度機能開発、これは日本ではまだまだ事例は少なく、これもストックホルムの環境共生型の高密度開発の事例です。

中心市街地再生・活性化、これは日本ではほとんど成功していないんですけど、ヨーロッパではすごく上手くいっている一つの事例です。日本での中心市街地活性化で最も評価が高いのは、四国の高松市の丸亀商店街です。ここは商店街の組合がリードをして、市街地の再開発とマネージメントを。エリアマネージメントは最近すごくいわれていますが、その先駆けになったような取り組みをしているというふうなことです。

そして、デザインをすごく重視しているというふうなことです。ここで最も特徴的なのは、土地の権利をいったん会社に預けて、今まで商売をやっていた人が権利者として開発の利益を、例えば借地権の借地料を受け取る。だけど、建物とか商業的な利用については、会社が全体として最も望ましい運用の仕方、建物の建て方をするというふうな、いわゆる所有と利用を分離するというふうなことで中心部の再開発を進めていったということが、仕組みとしてはすごく大きいやり方でやっている。

こういうことができたのは、またそれなりの条件があったと思いますが、香川県は、実は線引き制度をやめているんです。全部の都市計画区域が線引きをやめている。そして、高松市の郊外にはイオンのような大規模ショッピングセンターがたくさんある。だから高松市の場合も、市あるいは県がコンパクトなまちづくりをやり、郊外の開発規制をしてい

るかといったら、それとは全然違うんです。人口減少の中で人が生活するためには、線引きをやめようというのが香川県の選択。だから、この高松の丸亀商店街も、そういう非常に厳しい条件の中でやっている。そして、今のところ成功している。

しかしながら、ここには5つの商店街があるんですけど、これ以外の2つ3つの商店街は、ほかの町の商店街と同じようにシャッターが下りて衰退しています。普通の5つの商店街が5つとも復活して再生しているわけじゃないです。やっぱり、全体としては中心部の商業集積が小さくなって、ある面では集約されているというふうなこともいえるかもしれないです。だけど、それもできていなければ全部が衰退していた可能性があるところなんです。

それから、中心市街地への機能集約、きょうはこの素晴らしい図書館を見させていただいて、なかなか頑張っているという印象です。町の外にあったものを町の中に集約する、一番の典型例として、長岡市の場合です。長岡は、また「八重の桜」とかに準ずるかもしれないけど、新政府に対して盾突いて最後まで戦ったところです。町の中心部のところに駅はあるんですけど、空き地がすごく多いところがあって。私は、紹介にもあったように地域公団でこの長岡の郊外に4万人のニュータウン計画をしているので、それがそのまま実現していると、25万都市の長岡の中心部はさらに衰退していたかもしれないんですが、その計画自体は縮小したわけです。長岡も合併都市で山古志村とかがあるんですけど、駅の周辺に市役所機能を集約し、それに合わせていろいろな都市的な機能を集約することでもう一度活性化を図ろうと。新潟県も、山梨県と同じようにコンパクトな都市を目指すっていうことをかなり前から県が掲げて、その優等生というか、いい事例として長岡市が今取り組んでいるところです。

それから、藤枝市、静岡県も実はすごく恵まれているはずなんですけど、全体的に人口減少し、2005年以降は静岡市なんかも人口減少している。藤枝市がほぼ唯一ぐらい人口増加している。これがまた、津波とか地震の問題もあったりして、なかなか難しい面があるんですけど、藤枝の場合には民間活力を活用するということで、民間の建物を借りて図書館を作ったり、あまり金がないっていうことで、そういうような工夫もしたりしています。商業施設も入っていて、一応、スキームとしては成功しているんですけど、商業的なポテンシャルがなかなかないということもあって、入居した商業施設が閉鎖したり、なかなか苦勞しているとか、難しい部分もあります。しかしながら、全国の中心市街地活性化計画のフォローアップ計画では、数字的にはすごく成功している。

公共交通の利便性の拡大。これが世界的に有名なのは、ブラジルのクリチバで、**BRT**といわれている基幹バスのバス路線を5路線作って、その周りの高い建物をだんだん密度を変えていく、そんなことですごく成功しているといわれている。実はいろいろ課題も出てきているわけですが、公共交通と土地利用とを結合した都市計画という点ではすごく成功しているといわれています。

あとは、自転車の整備。このシティバイクっていうのは市街地の中の貸し自転車です。

これも、今、ヨーロッパですごく使われています。

それから、金沢市の場合は、総合的な交通政策っていうことで、マイカー対策や自転車利用の促進、公共交通の促進ということ、いろいろな取り組みをしている。いちいち細かくは説明できませんが、たくさん取り組みをして町の中を活性化するという事です。それでも、中心部の片町商店街も、今なかなか状況が厳しいんですけど、行政のほうとしては交通政策でいくようです。特徴的なのは駐車場整備計画で、町の中心部にある3万台の駐車場を全部調査して、その適切な管理・運営っていうのを行政主導でかなりやられているというのは、割と日本の中では先進的かと思われます。

あとは、富山の例で、先ほどの青森市や長岡がまずコンパクトシティを掲げたんだけど、なかなかうまくいっていない中で、富山市は総合的なまちづくりでは全国のモデルになって、視察団もたくさん行っているというふうなところ。ここで特徴的なのは路面電車で、路面電車も最初は駅から港までのJRの鉄道を買収して、道路の予算を使って全部改造して、そしてLRTにして。それで、中心部を昔走っていた路面電車のところを再生して、こういうふうにお城の周りを走る。

それから、今度は、新幹線が通るので共同駅にして、南と北を電車をつなぐ、そういうふうなのを今やっています。それから、中心部に、冬はやっぱり寒くて雪が降るので、全天候型のこういう広場を作ったりしています。それから、百貨店に、駐車場を設ける。全体の構想で有名なのは「串と団子」っていうことで、鉄道、路面電車、幹線バスの周辺に居住の促進とか、機能集約というのをやっている。そういう点で、非常に成功例というふうなことがいわれています。今、中心部の人口も増えていて、マンション建設が今非常に進んでいるというふうにいわれています。

そして、やはり都市の賑わいをもたらすということ、そこで何か商売をしている人に利益を与えるみたいな… 青森市のコンパクトシティ政策ですごく誤解を受けているところは、それがあつたんですけど、中心市街地活性化は、そこで商売をやっている人にメリットを与えるためだというふうな誤解もあるようです。こういうふうにして町を元気にして活性化させる中で、投資を呼び込む、これは技術的な中心市街地活性化政策で、社会政策と経済政策をこういう都市開発でもって進めていく。つまり、こういうところで民間の投資がどんどん進んでこなければ、景気がよくなってこないわけです。

今度、政府も変わって公共事業をいっぱいやるっていうことなんですけど、それは借金に頼らざるを得ないですね。借金に頼らずに地域の経済活動を活発にする、建設投資を活発にするっていうのは、やっぱり民間のお金を呼び込まないといけない。そのための仕掛けを考えないと。ここでまた道路を作って、駐車場を作って、公園を作って、公共が借金をするようなそういう形でどんどんお金をつぎ込んでも、本当に町は活性化するのか。そうすると、やはり民間投資を呼び込むような、そういうまちづくりが息の長いまちづくりだし、経済的な面や、その下のライフスタイルとか高齢者の安心にもつながる。そういうことが大事だというふうには考えます。

富山市は、まちなか居住政策っていうことで、町の中に移り住むとかなりお金を差上げますというふうなことで、実際に人口も増えています。ここにあるように人口が増えて、マンション建設がされ、LRTとか路面電車… 路面電車は民間の富山地铁がやっているんですけど、お客が増えて、通行量も増えて、イベントも活発になって、町のイメージも向上してくるといふふうなことです。ここでもやはり商業的な面で、中心部に商店街があるんですけど、そこが売上げをあげているかっていうと、そこまではっていない。そういう商業面ではまだまだ課題があるというふうな、ほかの町の中心市街地活性化と似たようなことがあります。

しかしながら、全体として目指すべき都市像を着実に作っているっていう点では、すごく成功している。富山市は、全国の県庁所在都市の中でも非常に車利用が多くて、富山県民は家を建てる時にすごくお金を使うというふうなことで、低密の町ができているわけですが、ここでもできている。先ほどの高松と同じように、条件が悪いからうまくいかないじゃなくて、条件を克服するための取り組みが成功したというふうなことです。

そこで、なぜ富山市の場合は成功しつつあるのかっていうことになると、市長による政治的リーダーシップが非常に明確で、非常に一貫しているというふうなことで、従来の都市が郊外に開発すると、富山でもそうだったんですけど、それを転換させた。もう一つは、合意形成っていう、この1番と4番がセットになっているわけで、単に示すだけではなくて、市長自ら、あるいは行政の人も地元地域に行って説得をする。望ましい町を、どうすれば実現できるのかというふうなことを、リーダーシップだけではなくて一緒になって説明する。そして、この建物もそうだと思うんですけど、町が目に見えて変わってくるっていうのも、やっぱりすごく大事なことです。

それから、富山市の場合も、有名な八尾なんかも入っているわけですけど、青森みたいに中心部だけが恵まれて、ほかは捨てられるんじゃないかという危惧がされないようにしている。そういう面で、郊外の合併したところでも、全市的な支持がある。トップダウンとボトムアップのバランスっていうふうに書いていますが、単にリーダーシップで市長がグイグイと引っ張っていくっていう、それだけではうまくいかなくて、やっぱり地域や住民、権利者、事業者、議会、そういうところと一緒に取り組んでいかなければうまくいかないでしょうというふうに思います。

あとは、日常生活のところ。これはなかなか難しいわけですけど、生活圈、歩いて暮らせるまちづくりという非常に耳触りのいい言葉ですが、実際はどういうふうにするのかというふうなこと。最近では、空き家問題とか買い物難民の問題というのは切実な問題として出てきています。

これも成功例はなかなか少ないわけですが、アメリカの都市計画の優等生といわれているポートランドの場合で、これは日本でいくと小学校区ぐらいの大きさを単位を設定して、その中でどれぐらい日常生活がより便利になっているのかっていうことを毎年モニタリングをして、計測しながら施策を改定している。ポートランドの一番中心は、この川の西

側のところがなわけですけど、こちらは割と新住民の人たちがたくさん住んでいて、そういうところでの日常生活の利便性を高めるような取り組みもしているわけです。

それから、最近読んだ『日経アーキテクチュア』で、埼玉県の栗橋町はまだ人口が増えているところが多いんですけども、人口変化で学校を廃校したり、財政的な対策や住民の利便性ということで、従来は学校区の中でバラバラにできていた建物を一つにまとめていこうという。これが具体的に実現している例はまだないんじゃないかと思うんですけど、東洋大学はお隣の川越市にあるわけですけど、そこの建築学科の先生が学生たちと一緒に非常に詳細な調査をして、提案をして。これは森ビルの上のほうでやった展示会です。こういうふうな非常に独創的な取り組みで、財政的な負担を減らしつつ、市民の生活も便利にしようという、そういうふうな形での新しい取り組みです。鶴ヶ島プロジェクトという名称なんですけど、こういった取り組みもあります。

あとは、郊外の問題があって、郊外は合併都市をどうするのかっていうことで、こういうふうな、多極分散型、多極集約型みたいな例がよくあります。

豊田市は、そういう面では割と優等生で、自動車産業都市だけど、自動車に頼らないようなまちづくりをしようというような取り組みで、環境モデル都市をやっているわけです。

これは、人口減少になったときに、じゃあどうするのかっていうことで、さっき東ドイツの例がありましたけれども、これは中心市街地で、これが郊外っていうことです。郊外では団地をなくするとか、縮造っていうことで、それを小さくまとめてしまうとか、いろんなことが考えられているわけです。

これもいろんな事例があって、アメリカの場合ですと、国全体は人口が増えているわけですけど、アメリカ合衆国の東北部のデトロイトとかヤングスタウン、バッファロー、ピッツバーグといった、重厚長大型とか自動車産業都市で成長したところが、今すごく人口減少しています。ヤングスタウンは小さい町で、50年前には16万人だったのが、現在8万人になって、これから次第に5万人ぐらいになるだろうというところなんです。ここは大学と一緒に取り組んでいるわけですけど、市民も参加して、コミュニティベースでの土地利用などの将来計画を立てています。

町の中に空き地がたくさん出てきて、この白いところは空き地になっているわけですけど、現在の用途地域がこの濃い色になっていて、それを現実的に見なおそうっていうことで、ベッタリ赤く塗っているところが空き地になって、もう再生できないということです。こっちは沿道型になっていますけれども、そんな形で集約するような。これはある中心地区のところ、これは一つの地区ですけど、住民・行政・専門家が一緒になって各地区ごとに将来図を描く、そういうふうな取り組みをやっています。

新市街地の場合には、ニュータウンをつくるにしても、誰も住んでいないところに用地を買収して、交通施設をつくって、開発して住宅を建てれば、人口は増えるわけですけど、これから人口は減っていく、世帯も減っていく。住宅ではなくなる場所も、誰かあそこに住んでいるわけです。そういう人たちが参加して、納得して移動する、あるいは対応す

る、取り壊しをする。

つまり、これまでは建設することについてのガバナンスですとか住民参加っていうことでしたけど、縮小していくときには、これまで以上に住民参加とか、特に地区ベースで。従来は、都市全体を考えて、人口10万人都市が15万人になると5万人をどこに持っていくかということで、対象交渉から考えて、対象交渉から提案をして、そして具体的な場所で開発計画をする。つまり、長期的・大規模に対象交渉からの計画を納得してもらおうというのがこれまでの都市計画だったんです。これからは、そうじゃないです。地域ごとの現れ方がすごく違う。町の中心部でも郊外でも農山村でも、地域ごとによってすごく違う。そして、そこには人が住んでいたり生活したりしている。そして、そこをこれから変えていくっていうわけですから、従来の成長型以上に参加型、地域別、コミュニティ別の取り組みが必要になってくるとのことなんです。このヤングスタウンの例はそれを示しています。これは全米でも賞をもらった計画です。

ドイツの場合には、コトブスという、これも小さい町ですけども、これは、町の人口がどんどん減って穴が開いていくのを、穴が開いていくではなくて、少し全体をまとめていきたいというような、そんな取り組みをしています。人口10万人ちょっとで、既に1万戸ぐらいの住宅を取り壊し、さらに数千戸取り壊す。この場合には、日本と比べて、一戸建てというよりも集合住宅になっているので、割と壊しやすいということもあるわけです。

それから、さっきのアメリカ東北部ですけど、デトロイトの場合には、都市の中で市街地の4割が空き地になっている。特に一般の町の中心に近い、やや質の悪い住宅地がどんどん空き家になって、放っておくと犯罪に使われたりして景観的にも危ないということで、市がどんどん取り壊しをして、それが物納ということで市の土地になっていく。そこをどう使うかっていうことで、一部を都市農業運動とって、今までは農地を開発して市街地にしていたんですけど、これからは住宅団地が農地になるという動きが、今、実際にあるというふうなところなんです。これの狙いはアメリカ的な状況がいろいろあって、食料難民の人たちに食べものを与える、それから、仕事をそこで生み出す、地球環境の問題だとか、いろいろなテーマを持って、こういうような取り組みが今進められています。

じゃあ、日本でどうするかっていった際の課題っていうことで、当面、人口が減っていくと、直接的な影響としては空き家がすごく増えていくっていうことです。既に全国でも13%の住宅が空き家になっています。ストック全体としてはすごく増えているんですが、その中の空き家の割合がすごく増えている。

これは可児市のある団地です。これは5歳階級別の人口構成で、20年前と現在で見ると、20年前はお父さん・お母さんと子どもたちで2つ山があって、たくさんいたわけです。しかし、現在はお父さん・お母さんの世代はそのまま年を取って、まだかなりの人が住んでいるけど、子どもたちは自立して外に出てしまっているというふうなことで、今、人口減少と高齢化が進んでいます。世帯数はまだそんなに減っていない。でも、これから10年20

年するとどうなるかっていうのは、計算すれば分かるし、この図を見ただけでもすぐ分かると思います。これからは世帯数がどんどん減って、今、空き家が急激に増えているわけですが、これからも空き家が増えていくだろうというふうなことです。

そこをこれからどうするかって考えたら、新しく誰かに住んでもらう。子どもたちは一部戻ってくる。でも、それだけでは、子どもたちがまたどこか便利なところに住んでいたら、戻ってこないでしょう。そうしたら、どういう人に住んでもらうのか。あるいは、一部は空き家を取り壊して畑にするか、公園にするか。あるいは、何か使ってもらえるか。そういうふうなことを今から考えないといけない。

いずれにしろ、全体として人口減少下でどういう動きをしようかって考えると、縮小せざるを得ないのは確かなんです。そのまま密度が薄くなって、公共空間の市街地・宅地も全部そのままって、あり得ない。縮小するんだけど、一方では1人当たりの空間量が増えていく。それは、そのままだと維持管理費がかかる、あるいは管理する手間もかかるわけです。一方で、たぶん甲府の町の中の商業地でも最盛期の価格が出ていましたけど、10分の1とか20分の1。岐阜市でもそうですが、市で一番高い商業施設の値段が最盛期の20分の1ぐらいになっている。

20分の1になったってのは、いいこともあって、これは高松の場合もそうですが、今までそこで商売をやろうと思ってもできなかったところで、若い人が商売をやることできるようになったことです。東京の虎ノ門に前の公団の事務所がありましたけど、バブルの最盛期のときには、そこに立地できるのは一部上場で、しかも銀行ぐらいしか事務所を構えられなかった。ところが、バブルがはじけて、虎ノ門でさえ土地の値段が何分の1かになった。そうすると、そこにコンビニができる。それから、ある町のアンテナショップができる。ということは、そこで働いたり住んだりしている人、それから、そこで商売をやりたいと思っている人が、そこで商売をできるようなリーズナブルな値段になってきたってことです。ですから、持っている人にとっては困ったことになるかもしれないけど、人口が減って空間が余ってくる、そして売買価格が下がってきたときには、また新しい可能性が出てきたってことです。

ここでは端的に1人当たりの空間が増えるっていうことですが、それ以外にいろいろなチャンスがある。人々は、今までは町の中の便利なところに住みたかったんだけど、郊外の車を使うしかないところで生活をせざるを得なかった。でも、これからは町の中で住みたいところに住める可能性も出てきた。

それから、農山村で少し田舎暮らし的なことをしたいと思う、山の中で自然に近い暮らしもしたいと思う、そこでまた新しい仕事をしたい、そういうことも可能になってきたというふうなことで、全体として人口が減ってきて、町は縮小しないといけないっていう状況ですけども、そこが生み出す新しい可能性も生まれている。そっちのほうもよく見ないといけない。それがこれからのまちづくりの課題ではないかと思います。

ここに課題をいろいろ細かく書いているので、いちいち読んでもあれかもしれませんが、

町の中心部、農山村、郊外等、人口減少すると、いろんな課題ももちろんあります。しかしながら、それによるチャンス、可能性っていうことも広がるわけです。だから、問題で大変で金のかかることばかりで、がまんしてもらわないといけないっていう、そういうことももちろんあるわけですがけれども、それによって広がる可能性、チャンスをどう生かすことができるか、それを捉えていけば、量的には減っていくかもしれないけど、人口が減るかもしれないし、高齢者も増えるかもしれないけど、それによって新しい状況に応じた豊かな暮らしができるような、そういうチャンスとして捉えなければいけない。

それでは、人口が増えているときは良かったのかっていうと、人口が増えているときは開発するのは大変だったわけです。今までの増え方はあまりにも異常に短期間にスピードが展開されてきたので、それ自体が異常だったのではないかと。減るのはあんまり嬉しくないんだけど、これからはより考えて対応して行くというふうに考えれば、増えることに対して日本は対応してきて、山梨県内でもいろんな整備をなされてきたと思います。成長期ほどお金はないかもしれないけれども、今度は減ることに対して、新しい可能性を生かしてまたやっていけばいいのであって、人口減少だから駄目だとか、問題ばかりだとか、そういうことはないはずなんです。

これは千葉県のある町で、丸と点線を書いていて、一体どういうことなのかっていうと、これはマスタープランです。

これは兵庫県のある三木市です。町と農山村が一緒になったところです。

今触れたように、コンパクトとか低密に暮らしていると罪悪で、負担で、良くないことだと。そして、町の中に全部住めと。そして、そこに住むことによって財政的な効率性を上げるんだというふうにもし捉えられるとしたら、それはそこに住んでいる人みんなが不幸になるし、そういうところに人は住まないわけです。これからは、どこにでも住めるような時代になる。それは山梨県でないかもしれない。東京へ行くかもしれない。北海道へ行くかもしれない。あるいは、自分の町じゃなくて隣の町に行くかもしれない。それは都市間の競争かもしれないけど、反面で、それを何か成長期のときのような、そういうふうな形での都市間競争とか地域間競争として捉えるのではなくて、それぞれの地域で生まれてくる、それから、生まれるであろう状況をよく把握して、人々に安心してそこに住んでもらい、そこに住み続けたらって人々を増やしていく。

だけど、全体としては、どうあがいても人口は減っていくので、人口を増やす、量を増やすっていうようなことはせずに、その地域での豊かさとか、新しい形だとか、安心感だとか、安定性だとか、そういうふうなことを一つの目標にして取り組む。そういうふうなことによって、一つの方向としてのコンパクトシティという考え方はあるわけです。何か無理やり低密にする、行政の都合でっていう、そういうことではないわけです。

これは、昨年、イギリスの南西部のほうに行ったときで、ファルマスという人口3~4万の小さい港町です。私が前に留学していたときの先生が、オックスフォードからそこに移転したんです。オックスフォードの町から移転して、ロンドンまで車で5時間も6時

間もかかるところ、しかも小さい町。なんでそういうところに行ったのかっていうこともあったんですが、ここは漁師の人が昔住んでいた邸宅を7人でシェアして住んでいる。

そして、小さい町なんだけど、町の中心部の商店街はすごくお店が活発で、魅力的なものがある。町の中には、大学都市で有名なオックスフォードの町に引けをとらないくらいに美味しいレストランで美味しいワインを食べられる。そして、イギリス人の好きな自然も満喫できる。そういうふうなところなんです。こういうところをどんどん開発して、自然を台無しにする。車でしか行けないような沿道型のレストラン、車だと夫婦そろってワインも飲めない。そんなんじゃなく、そういう都会的な楽しみのある暮らし、そして自然も享受できる、そういうふうな暮らしをするっていうのが一つの目標になっています。ここはすごくきれいで、電車も終点の駅がここにあるんですけども、イギリスの中で今一番人口が増えて、そして列車の乗客数も増えている。そういう、非常に魅力的で観光的なところでもあるんです。

ですから、コンパクトっていうのは形なんだけど、何のために自分の町や地域はそういうことをするのか、しないといけないのか、それによってどういうことを達成しようとするのかということを考えて、その結果として、コンパクトな町とか集約型都市構造というふうにしないといけない。ところが、国がいつているからコンパクトだとか、国がいつているから集約型だとか、県がいつているから集約型、そこからスタートすると、何も考えなくなる。思考停止に陥ってしまう。それは最悪なわけです。それによっていいことは全然ない。まず、自分たちの町が将来どういうふうになっていくのか、どういうふうにしていったらいいのか、それを考えて結論がおのずと出てくる、そういうふうにしていかないと。これは出発ではなくて、一つの方向性ではあるんですね。それが今ここに書いてあるようなことです。

そして、それは単に形だけではなく、暮らし方だとか、これからの地域のまちづくりの哲学だとか、そういうことも考えていかないといけない。そういう面で、人口が増加から減少に転じる今っていうのは、いろんな面で私たちのまちづくりあり方、町のあり方、地域のあり方、暮らしのあり方、あるいは経済、それらすべてについてもう一度問い直して考えていこうということを迫られている、そういう時代でもあるというふうに思います。

今、何をしないといけないかっていうことで、ここに5点ほど書いていますが、まず、現状と将来についてよく理解しないといけない。そして、どういう地域にしたらいいのか、どういう暮らし方をしたらいいのかっていうことも考えないといけない。それに応じて、どういうふうにも再編成、再創造するのか。そして、日本は町だけでなく、町と農村、合併ということもあって生活圏というのが広いわけですから、その連続性を考えながら、日本に我々が持っている今のいろんな手立てを駆使してやっていく。そして、それらを実現するためには、地域ガバナンスといわれているような、行政、市民、大学、住民、権利者、企業、それぞれが責任をもって参加していくというふうなことがすごく大事だと思います。

私の話は以上で終わります。どうもありがとうございました。