

第29回 住総研シンポジウム 二〇〇九年七月一〇日に開催 会場：建築会館ホール

縮小都市における居住



〔講演〕1
縮小都市論
—近代主義批判から
切り開く縮小都市への道

岡部 明子



〔講演〕2
人口減少過程における
居住地再編の課題

角野 幸博



〔講演〕3
人口減少時代の
都市計画

明石 達生



〔講演〕4
二一世紀の
都市ビジョン

大野 秀敏



パネルディスカッション
司会

福川 裕一

目次

司会者とパネリストのプロフィール……3

趣旨説明……4

福川 裕一

〔講演〕—1

縮小都市論—近代主義批判から切り開く縮小都市への道……5
岡部 明子

〔講演〕—2

人口減少過程における居住地再編の課題……12
角野 幸博

〔講演〕—3

人口減少時代の都市計画……17
明石 達生

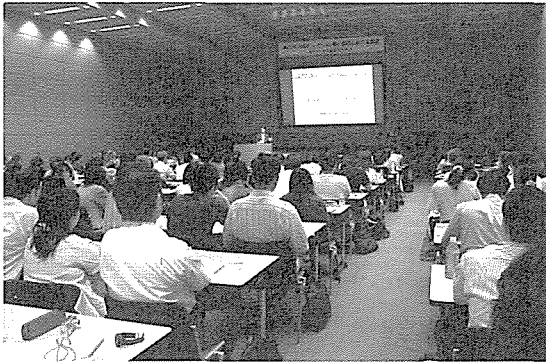
〔講演〕—4

二一世紀の都市ビジョン……23
大野 秀敏

討議……29

司会 福川 裕一 パネリスト 岡部 明子 / 角野 幸博 / 明石 達生 / 大野 秀敏

各講演は、このシンポジウムのために書き下ろされた論文をテキストにしています。シンポジウム参加者には事前に配布しましたが、これら論文をご覧になりたい方は、財団へお問い合わせ下さい。二〇一〇年三月に刊行予定の『住総研研究論文集No.36』にも収録いたします。



福川 裕一 / ふくかわ・ゆういち

千葉大学大学院工学研究科 建築・都市科学専攻 教授

一九七二年、東京大学工学部都市工学科卒業。一九七八年、東京大学大学院工学研究科博士課程修了。明治大学工学部建築学科助手、千葉大学工学部講師などを経て、一九九六年より現職。

主な著作・論文

『持続可能な都市』(共著、岩波書店、二〇〇五年)、『ぼくたちのまちづくり』4 (岩波書店、一九九九年)、『新・町並み時代』(共著、学芸出版社、一九九九年)、『ゾーニングとマスタープラン』(学芸出版社、一九九七年)、『中世都市』(翻訳書、井上書院、一九八三年)、『まちづくりとコクレクティブタウン』(『すまいる』二〇〇八年春号) など。

岡部 明子 / おかべ・あきこ

千葉大学大学院工学研究科 建築・都市科学専攻 建築学コース 准教授

一九八五年、東京大学工学部卒業。磯崎新アトリエ(バルセロナ)勤務を経て、一九八九年、東京大学大学院工学系研究科修士課程修了。一九九〇年、堀正人と Horii & Okabe, architects を設立。東京大学大学院新領域創成科学研究科環境学専攻助手を経て、二〇〇四年より現職。

『一九九〇年代EUサステイナブルシティの政策展開』で東京大学にて博士(環境学)。

主な著作・論文

『持続可能な都市』(共著、岩波書店、二〇〇五年)、『都市とは何か』(共著、岩波書店、二〇〇五年)、『サステイナブルシティ』(学芸出版社、二〇〇三年)、『ユーロアーキテクツ』(学芸出版社、一九九八年)、『隙間に潜在するサステイナブルシティ論』(『地域開発』No.52、二〇〇八年)、『欧州自治体レベルのCO2削減策とは』(『まちづくり』No.16、二〇〇七年)、『EU・国・地域の三角形による欧州ガバナンス』(『公共研究』vol.4、No.1、二〇〇七年)、『集団規定に求められる二つの転換』(『都市問題』vol.97、No.8、二〇〇六年)、『持続可能な都市社会の本質』(『公共研究』vol.2、No.4、二〇〇六年)、『一生に一度はほろ家を住みこなす』(『住宅』No.593、二〇〇二年) など。

角野 幸博 / かのの・ゆきひろ

関西学院大学総合政策学部 教授

一九七八年、京都大学工学部建築学科卒業。一九八四年、同大学院修士課程修了。一九八八年、大阪大学大学院工学研究科環境工学専攻修了。福井工業大学非常勤講師、電通勤務、武庫川女子大学生活環境学部生活環境学科を経て、二〇〇六年より現職。

主な著作・論文

『日用品の二〇世紀』(共著、ドメス出版、二〇〇三年)、『郊外の二〇世紀』(学芸出版社、二〇〇〇年)、『近代日本の郊外住宅地』(共著、鹿島出版会、二〇〇〇年)、『都市のリ・デザイン』(共著、学芸出版社、一九九九年)、『阪神間モダニズム』(共著、淡交社、一九九七年)、『駅とまちづくり』(共著、学芸出版社、一九九七年)、『大阪の表現力』(共編、PARCO出版局、一九九四年)、『都心居住とパブリックスペースのカスタマイズ』(『CEL』vol.84、二〇〇八年)、『高齢化の進むニュータウンの活性化・再生方策に関する研究』(『財』ひょうご震災記念二一世紀研究機構研究年報』No.12、二〇〇六年)、『国際文化住宅都市芦屋の変貌』(『都市住宅学』No.50、二〇〇五年)、『計画居住宅地の変容と課題』(『住宅総合研究財団研究年報』No.29、二〇〇二年) など。

明石 達生 / あかし・たつお

国土交通省 国土技術政策総合研究所 都市研究部都市計画研究室 室長
東京大学教授(まちづくり大学院担当)

一九八四年、東京大学都市工学科卒業。建設省へ入省、横浜市地区計画等担当課長、建設省都市計画課課長補佐、同都市計画課土地利用調整官を経て現職。二〇〇七年より東京大学教授を兼任。

主な著作・論文

『中心市街地活性化三法改正とまちづくり』(共著、学芸出版社、二〇〇六年)、『まちづくり行政を語る』(共著、都市計画協会、二〇〇五年)、『都市計画と地方分権』(共著、学芸出版社、一九九九年)、『検証・イギリスの都市再生戦略』(共著、風土社、一九九七年)、『新まちづくり三法における都市計画のパラダイム転換』(『まちづくり』No.13、二〇〇七年)、『都市解析とシムシティ』(『都市計画』vol.55、No.6、二〇〇六年)、『広域的観点が必要な土地利用規制における開発計画と行政権限の不一致に関する考察』(『都市計画論文集』No.40、二〇〇五年)、『大型店の立地制御における現行土地利用規制制度の限界に関する実証的研究』(『都市計画』vol.51、No.6、二〇〇三年)、『事務所と商業施設を区別した用途別容積率型誘導ゾーニングに関する研究』(『都市計画』論文集』No.38、二〇〇三年)、『大型店の立地制御における現行土地利用規制制度の限界に関する実証的研究』(『都市計画』vol.51、No.6、二〇〇三年) など。

大野 秀敏 / おおの・ひでとし

東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授

一九七二年、東京大学工学部建築学科卒業。一九七五年、同大学院工学系研究科修士課程修了。横総合計画事務所勤務、東京大学助手(横文彦研究室)を経て、一九八四年、中野恒明とアブル総合計画事務所を設立。東京大学助教授を経て、一九九九年より教授。一九九七年、東京大学にて博士(工学)。

主な著作・論文

『シュリンキング・ニッポン』(共著、鹿島出版会、二〇〇八年)、『まちなみ住宅のススメ』(共著、鹿島出版会、二〇〇六年)、『東京の環境を考える』(共著、朝倉書店、二〇〇二年)、『建築のアイデアをどうまとめているか?』(共著、彰国社、二〇〇〇年)、『古代ギリシアのサイトプランニング』(共訳、鹿島出版会、一九七八年)、『縮小のデザイン』(『建築雑誌』No.1580、二〇〇八年)、『二〇五〇年の東京圏の都市像』(『住宅総合研究財団研究論文集』No.33、二〇〇七年)、『ランドスケープ・デザインと環境デザインの未来』(『建築雑誌』No.1536、二〇〇五年)、『都市景観の負の遺産』(『新都市』No.67、二〇〇二年)、『集合住宅は文化の器となるか』(『すまいる』一九九三年秋号) など。

主な作品

都営地下鉄大江戸線春日駅、本郷三丁目駅(二〇〇〇年)、上海市立美術館改修設計競技一等(一九九九年)、旧門司税関リノベーション(一九九四年)、茨城県営松代アパート(一九九三年)、茨城県宮石岡南台アパート(一九九一年) など。

趣旨説明

(財)住宅総合研究財団 研究運営委員会委員長 福川 裕一 / 千葉大学大学院工学研究科 建築・都市科学専攻 教授



人口減少、少子高齢化、地球環境問題、中心市街地再生、省エネルギー、農業問題などあらゆる角度から、これまでのような「拡大して問題を解決する都市」が行き詰ることは明らかです。そこで新しい都市像として「縮小都市」が語られるようになりました。しかし、そもそも「縮小」という言葉には多くの人がアレルギーを示します。工学分野ではタブーとされているのではないかとさえ思います。そして現に、郊外の開発は止まらず、中心市街地の疲弊は続き、農地の荒廃は止まりません。

このような中で、「縮小」のマイナスイメージを転じ、積極的な未来を切り開く「縮小工学」を構想することはできないだろうか。最近ようやく取り上げられるようになったものの、学会的蓄積は

まだ必ずしも大きくありません。経済・福祉など多くのテーマと重なっていますが、住総研らしく「居住」または「住居」にフォーカスし、この方面での研究の活性化を促したいと思います。

パネリストとしてご出席いただいた四人の先生方には、事前に「縮小都市における居住」というテーマで論文を書いていただいております。まずその論文を元にご講演いただき、引き続き討論したいと思います。

このテーマは、建築学会でも取り上げられ、いろいろなイベントもおこなわれて、なじみ深くはなったと思うのですが、二、三年前までは「縮小」という言葉を使うとマイナスイメージが先立ち、避けられていたように思います。一九九〇年代に

はむしろ、土地が足りない、住宅が足りないという話に終始していたわけですから、今世紀に入ってガラッと変わりました。

最初はマイナスイメージでとらえられていたけれども、そこから一転して、縮小という局面のなかで、これをもつとよくしていつて、二〇世紀にやってきたいろいろなことを逆に革命的に変えていくきっかけにできるのではないかと、むしろ期待を示されるようになってきた気がしています。きょうはぜひそういう局面を変えるひとコマになればと思う次第です。新しい都市像を描き出すことがきわめて重要ですので、そこへ向かって、早速ご講演いただきます。

縮小都市論 — 近代主義批判から切り開く縮小都市への道

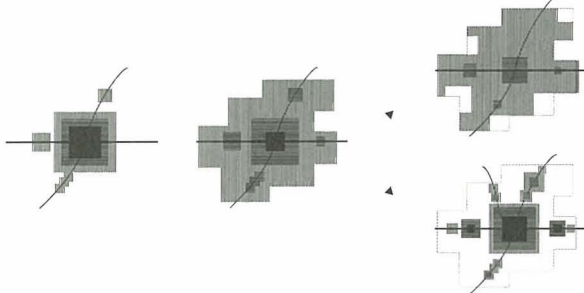
岡部 明子 / 千葉大学大学院工学研究科 建築・都市科学専攻建築学コース 准教授

一般的に「縮小」というのは難しい課題で、マインナスイメージがつきまといまいます。わが国の建築や都市計画の分野では、人口が減ってもさらに合理化を進めて効率を上げれば、豊かさも伸ばせるのではないかと、「集約化」によって乗り越えることができるという暗黙の了解ができてくるように思えます。集約型都市のイメージというものがだいぶ知られるようになってきました。いわゆる、富山の「串とお団子」の構図ですね(図一)。とくに交通計画分野の方がたが、現実的、科学的な解析をして、交通インフラの効率を上げる方向で市街地を集約化していくという考え方を率先して出しています。

しかし、いま現実的におこなわれようとしている政策は、縮小のダメージを最小化することにしかならないのではないかと。そして、科学的な根拠で縮小を計画的に進めていくことになると、そこに暮らしている人びとは「市街地リストラ」とでもいえるものに怯えて暮らす現実に向き合うことになりまます。決して縮小をプラスのイメージ、ポ

図一-1 集約型都市のイメージ

人口増加時期に面積を拡大してきた市街地において、人口減少下で成行きにまかせると広がったまま低密度化すると予想される。これに対して、集約化に向けた政策誘導が模索されている。



ジティブに受けとめることはできないのではないかと。となると、縮小都市を支える理論を問

い直す必要性があるのではないかと。縮小のマイナスイメージを転じて積極的な未来を切り開く、「縮小工学」を構想するためには、不可避だと思われまます。

縮小への三つのアプローチ

いまの都市計画が近代主義に基づいてあるとするならば、それを基準線として、三つの理念が考えられます。

〈A…思想リセット〉。好んで縮小するまったく新しい時代思想を革命的につくり出すということ。

〈B…近代主義批判〉。拡大を支えてきた合理的機能主義理念を批判的に検証することを通して、縮小に呼応した理念を探る。

〈C…近代主義踏襲〉。引き続き近代理念を基礎とし、機能主義を徹底し効率を高めることで縮小にも対処できる手法を開発する。

結局、実際の政策の現場、計画の現場でなされていることは、Cだと思えます。

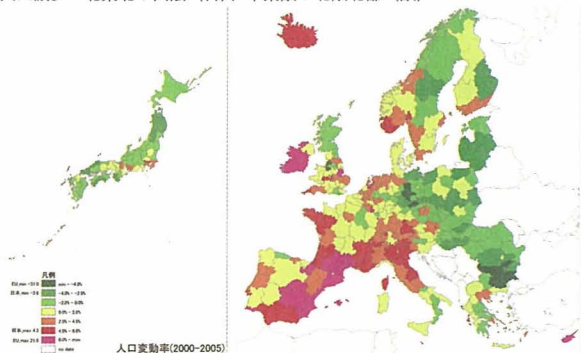
では、Cの近代主義踏襲＝集約化による効率向上を疑わなくていいのだろうか。哲学者の内山節さんの文章を引くと、「近代的な枠組みを再構築することによっては、現代進行しはじめた劣化をくいとめることはできない。もちろん多少は、劣



欧州は先例になるか：人口減少の文脈がまるで違う

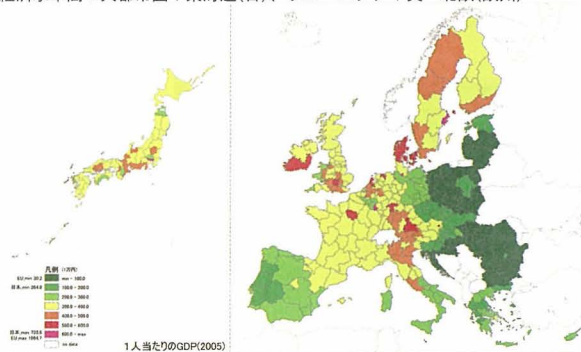
図一2 人口動態 日欧比較

人口増加：大都市圏+東海道(日)、西地中海+英・北欧南部(欧)
人口減少：北東北+山陰(日)、中東欧+北欧北部(欧)



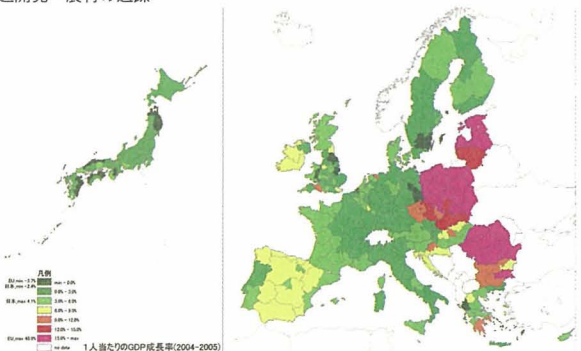
図一3 GDP 日欧比較

経済水準高：大都市圏+東海道(日)、ブルーバナナ+英・北欧(欧州)



図一4 GDP変動 日欧比較

高成長：？(日)、中東欧(欧) → 欧州では人口減少地域で高成長、都市部の過開発・農村の過疎



図一2～4作成：内山倫大

そうとらえると、旧東ドイツの人口減少都市は大変特殊なケースです。日本の人口減少、縮小都市問題は、むしろヨーロッパの疲弊地区問題のほうに近い。移民を受け入れたら人口は減少しないわけで、それが社会的なコンフリクトとなつて、疲弊地区問題になつている。移民を受け入れていない日本は人口減少と同じ根から生じた問題だということになります。

では、ヨーロッパの疲弊地区問題は、どのような理念をベースにして解決策を探ろうとして

化の速度を遅らせ、時間を稼ぐことはできるかもしれないが、それは根本的な解決にはならないだろう(内山節「怪えの時代」新潮選書)というのは、また暗黙の了解ではないかと思ひます。これが一つの問題提起です。

「縮小」：日本と欧米の違い

近代主義を踏襲して、規模の縮小に対して集約化によつて効率化していくことを大前提に、日本がいま先進事例として学ぼうとしているのが旧東ドイツの人口急減都市です。しかし、人口減少の背景が日本の都市とは大きく異なることに注意が必要

人口動態を見ると、ヨーロッパでは東側が大きく人口を減らしています。そこは経済水準は低い(図一2、3)。ところが、実は東側がいちばん経済成長しているのです。日本では太平洋ベルト地帯がいちばんよい条件にあり、人口減少しているところは経済的にも伸びていません(図一4)。

要するに、社会的な人口移動によつて旧東ドイツの人口減少は進んでいる(図一5)。社会的減がおもな原因ですから、旧東ドイツは縮小には肯定的です。いかに人口移動の流れを変えることによつて成長に転じていくかを目指しています。団地撤去は、都市の魅力を上げ、人口の社会減を増加に反転させるためです(図一6、7)。

日本でもCの路線でいこうとすると、これが大いに参考になるといふことになります。しかし、縮小をポジティブに受けとめる展開となると、なかなか見えにくい。AかBの手立てを探さなければいけないということになります。

他方で、集約化は必ずしも規模縮小の局面で提唱されるといふわけではありません。脱工業化・グローバル化・地球環境問題を背景として、環境、社会、経済、それぞれの次元で都市の劣化現象が起きていて、それに対応するものとして集約化が提唱されている。規模が縮小していく、人口が減っていくというのは、社会的次元の一つのあらわれだと見ることが出来ます。

図一六 旧東ドイツの人口急減地区の例

団地再生で知られるライネフェルデ市（11,200人）では、7,300人がパネル工法団地からなる南地区に住んでいる。この地区では、1995年比で人口の37%が減少した。
出典：ライネフェルデ市ウェブサイトより



図一七 団地撤去による都市の縮退

ライネフェルデ市、人口急減する南地区では団地撤去が進んでいる。



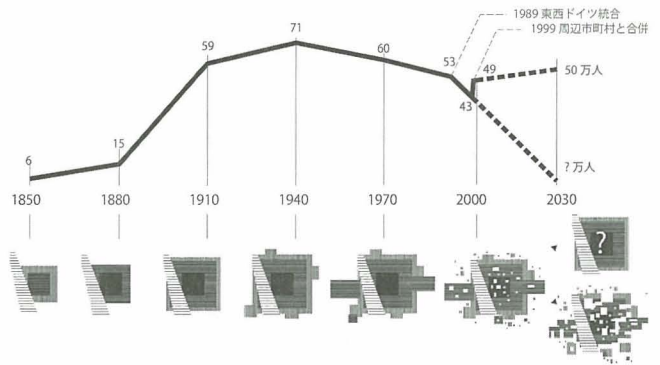
いるのか。むしろこちらから学べる可能性があるのではないか、というのがきょうの私の話の中心テーマです。ヨーロッパの疲弊地区問題は、一九六〇年代から始まる近代主義批判の流れのなかで解決しようとしているのです。

日本の人口減少、縮小都市に対する解を、もし近代主義批判の理念にのっとって考えたらどのような解が出てくるのか。

いささか挑発的な言い方をしていますが、議論のテーブルを広くすることによって何か新しい方向が見えないかを探りたいがためです。Aの、思想リセットは無理なのでしようかと。

図一五 ライプチヒ市の人口動態と市街地の変容

空家の増えた団地を計画的に撤去することで都市全体の魅力を高め、人口の社会減を食い止める政策をとった。
市資料ほかを参照して作成（勝岡裕貴）



縮小都市と呼応した欧州の動き

東ヨーロッパに行きますと、縮小していくさまじい現実を目の当たりにします。これはそれなりのパワーがあつて、こうしたところを原点としてフィリップ・オズワルトさんが全世界的に展開している「シュリンキング・シティ」の運動があります。いままでの近代主義、近代主義批判とは一線を画して、縮小のすさまじい現場から何かを見出していこうという、まったく新しい思想を模索する「もがき」だと思えます（次頁、図一八）。

チェコには、石炭採掘跡地が荒涼と広がっているエリアがあります。七つあった褐炭採掘地が六つ閉鎖され、人口が三分の一、五分の一に減ったという都市を目の当たりにします（次頁、図一九）。しかも、元々あつた歴史ある市街地を爆破して壊して採掘したというところもあり、グーグルアースでもはつきりと見て取れます（次頁、図一〇）。

産業による豊かさの享受を経験したことのないヨーロッパの三〇代〜一〇代の若者を中心に、こうしたパワーから何かを創造していこうといううねりがあります。ただ、このような荒地でさまざまイベントを行なうなど、いろいろな模索はされていますが、政策的なことに結びついてはいえません。

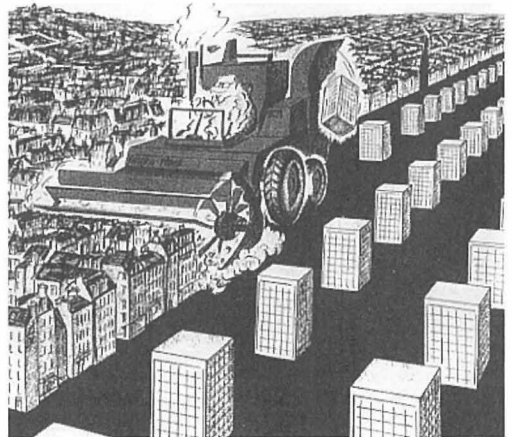
また、「オスタルジー」という言葉があつて、社会主義時代へのノスタルジー、知らない東へのノスタルジーとして現われている側面もあります。

実際の建築をつくっていく段になつてはポストモダニズムになり、それが世界的に広まっていくなかで行き詰まり、近代的な都市計画のフレームの中に回収されていくという流れを経験します。ジェイコブス、アレグザンダーなども「脱機能主義」を掲げてはいるのですが、それが現実の住宅開発の現場になると、脱機能主義という価値観が付加価値となつて、用途混在のゾーンという近代的な用途の一つに陥つてしまい、結果的に近代都市計画のフレームを変える動きにはつながりませんでした。

また、ヨーロッパにおいては、モダニズムの都市計画によって歴史的市街地が簡単に壊されていくことに対する危機感から始まつた動きとして、歴史的市街地では近代的なルールを適用せず、歴史的町並みを守つていこうという流れが出てきました。最も建築界に影響を与えたのは、アルド・ロッシの『都市の建築』（一九六六年）でしょう。ところが、これも流れとしては行き詰まります。歴史的市街地が表層的なポストモダン建築に陥り、テーマパーク化されているというのが、いまヨーロッパの都市の現場で最も大きな問題になつています。市場の付加価値として歴史的市街地が回収されてしまつている。つまり、機能主義批判といふのは、さまざまな流れをもつていながらも、結局は近代的な都市計画に取つて代わるものを示すところまではいきませんでした

しかし、一九八〇年代以降、機能主義批判の新

図一13 旧市街が壊され、近代的な市街地に置き換えられていく様子



バタリエー、J.F.画、出典：ハーヴェイ、D.『ポストモダニティの条件』1999年、青木書店より

環境思想として少しずつ動き出しているのが一九〇年代以降の動きだと思えます。

近代主義批判的な動きは当然日本でもあります。日本の場合には、ヨーロッパやアメリカ以上に、住民から沸き上がってくるまちづくり運動が盛んです。しかし、人口が減つて、どこの都市でも暗い話題が多いなかで、景観や歴史的町並みが観光資源になりうるということが数少ない明るい話題になつて、どちらかという市場メカニズムのほうに回収されていく傾向にあり、これが近代主義批判の流れとなつて縮小都市のイメージを提案していくほうには、残念ながらつながっていないように思います。

日本の縮小都市像とは

このように考えますと、可能性はあるわけで、では日本で近代主義批判に立脚した縮小都市論を考えるとどんなことになるのだろうか。

(1)二〇世紀以降の近代の流れから脱却して、もっと長い目で人口の動態を見ると、逆に近代以降の人口急膨張こそが異常だった。それまでは比較的正常状態にあつたといえます。そういう価値観に移行していく。

(2)依然として成長・縮小の最小化にとどまつているところから、縮小そのものに何か価値を見出し

ていく。
(3)機能主義的なものから脱却するとなると、住という機能充足から、以前の、住むことが機能とし

図-14 「暮らす」空間を取り戻す方向

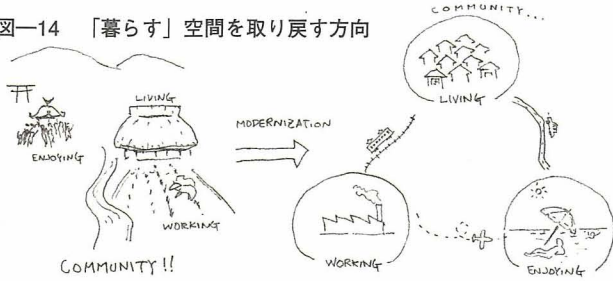


図-15 社会的価値の推計をしてみると、旧町村の中心部がパフォーマンスがいい結果に

「2006年第1回大都市圏計画制度専門委員会」資料（林良嗣）による。

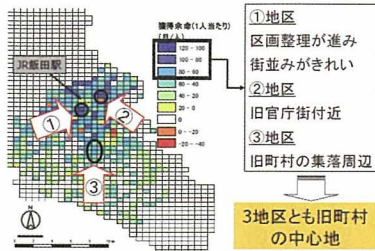
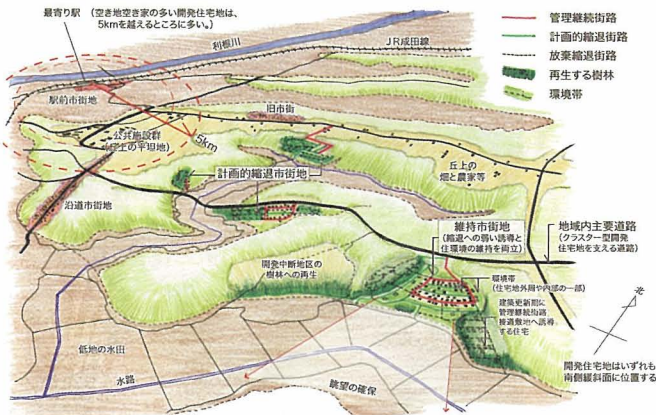


図-16 伝統的な都市集落システムと親和する都市縮退時代の都市の姿（饗庭伸）



饗庭伸ほか『平成19年度国土政策関係研究支援事業 研究成果報告書 都市縮退時代の都市デザイン手法に関する研究』より

図-15は、交通計画の林良嗣先生がなされた社会的な価値の推計結果ですが、これによると、科学的な手法で社会的費用を算出していくと、意外にも旧町村の中心部がパフォーマンスがいいという結果になるわけです。

図-16は、饗庭伸さんの「都市縮退時代の都市デザイン手法に関する研究」からですが、ここでも駅前市街地、旧市街、沿道市街地というものが大切にされ、単機能でつくりられ、地理的・歴史的な文脈、都市・集落システムとの関係が薄いとこ

カタルニア州の戦略的再編に学ぶ

ヨーロッパでこうした考え方がどの程度実際に実行に移されているのか、私も全体を知っているわけではないのですが、スペインのカタルニア州の地域部分計画を、近代主義批判の都市政策を地域的次元に発展的に適用する試みの一つの例として紹介します（図-17）。

計画図をみると、既存の市街地がグレーで書かれていて、単機能のゾーニングがいろいろな色で書かれています。ピンクが商業だけ、薄いピンクが住宅だけ、工業が紫。都市・集落システムとあまり関係のないものは「r」で示され、戦略的に撤退していくところです。住宅専用でもrで示されています。

て分化していないような「暮らす」空間を取り戻す方向へ（図-14）。

(4)ピンポイントでの効率優先から、長い歴史のなかで、人が土地とかかわってきた足跡、履歴を尊重する方向へ。

こうしたパラダイムのシフトを含んだ縮小都市論が見通せるのではないか。

私は「近代主義批判による縮小都市への萌芽」は、日本ではかなり魅力的な形で見えてきていると考えています。まず一つは、「縮みの美学」が存在すること。これと統合して最終的には新しい思想、控え目な思想へと移行していく。これは欧米

よりも一つの強みになるのではないか。

もう一つは、非常に活発なまちづくりや歴史的町並みの保存、オーラルヒストリー、景観運動があるわけですから、こうした活動の新展開として住民主導で縮小していく姿を描くことができるかどうか、ここがポイントになるのではないかと

成長過程では、伝統的な城下町のようなものが集落の佇まいは、近代合理主義的な都市とは好対照をなしていて、壊されていったわけです。しかし、非常に希望になるのは、縮小過程では、伝統的な都市集落システムと効率的な集約化は、親和する方向へ向かっているのではないかと

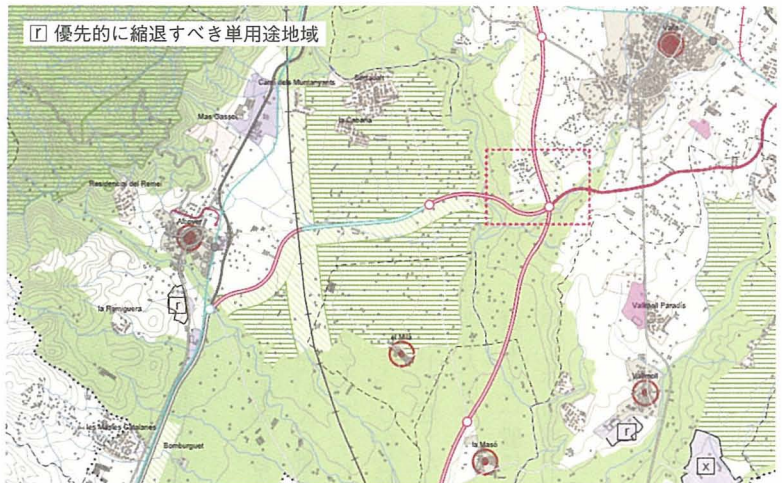
日本ほど人口減少していないので、地方の中核都市の周辺で住宅を再編するという話はそれほどあらわれていないですが、ピレネー山脈に入ったほうにいきますと、もともとの地理的・歴史的背景から乖離して開発されてしまった別荘地は、ほとんど「r」、縮退の方向が示されています。

これは、饗庭さんが示したものとかなり近い仕組みを州のレベルで整えているという事です。もつとも、基礎自治体が土地利用を拘束する権限を持っているので、州の空間計画は調整のプランでしかないのですが、法定計画とされているわけです。

きょうの主題であった近代主義批判の流れは、日本では大変弱いものであったけれど、まちづくりや歴史的町並み保存が接合して縮小都市のビジョンを描くことが可能なのではないかとということが見えてきたのではないかと思います。合理的な計画的縮退の像と歴史的なものを守っていく像とが重なってくる。それに加えて、日本人に共有されている、小さいもの、縮んでいくことに対する美学がそれをサポートしていく。つまり、冒頭のA、B、Cの三つのアプローチが、それぞれ別の縮小都市の像を描くのではなく、最終的には同じ方向に向かっていく可能性があるのでないか。そう考えると、縮小をポジティブに受けとめて未来を描き出すことが見えてくるのではないか(図

図一17 スペイン・カタルニア州PTPに示された単用途地域の戦略的再編

開かれた空間の系(規制系)	自然環境の保全	保全の度合い(高>中>低)
	都市的土地利用	戦略的利用可 既成市街地 単用途(拡大>維持>縮退)
都市システムの系(戦略的開発方針)	都市	成長(高>中>低)
	集落	維持(中>低)
インフラの系	鉄道・道路	
その他	市街地限界線、市街地分離	



近代主義批判の都市政策を地域的に発展的に適用する試みとして——地理的・歴史的都市集落システムを尊重し、これと無関係に開発された単機能ゾーンは縮退を含めて再編する計画となっている。

出典：Generalitat de Catalunya：Plan Territorial Parcial, Camp de Tarragona de Planejament Territorial, Alt Camp, 2008

図一18 現代的な都市的課題に対する日欧の応答

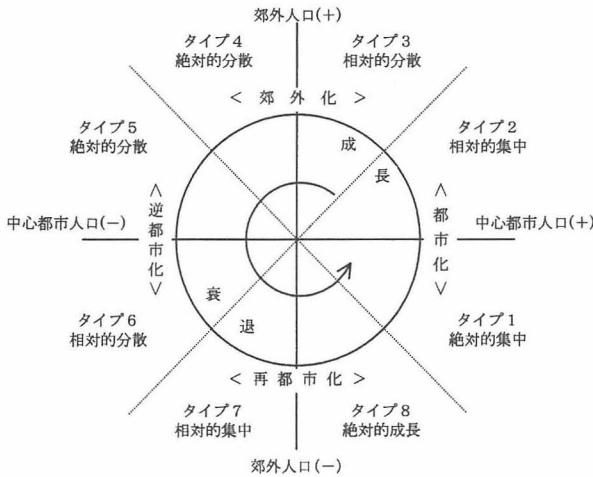
	A.近代思想リセット	B.近代主義批判	C.近代主義踏襲
日本	日本文化論： 縮み志向、 かわいい価値 新景観： 団地・工場萌え		計画的縮退 都市交通：インフラ 縮減主導の市街 地集約化
	規模縮小の 現場の力	機能主義・ ゾーニング批判	効率向上・合理化 競争力強化
欧州	衰退工業地域再生： IBA シュリンキングシティ運 動(オズワルトほか)	疲弊地区再生 用途混在・ コンバクトシティ 建築運動： コンテクスチュアリスム、 ポストモダン	風景価値 歴史市街地 保全 団地撤去による 欧州都市縮退

18。
きょうの話はあえて近代主義批判というスタンスをとりましたが、近代の技術のおかげで整備されたインフラに依存して私たちのいまの生活の豊かさはあるわけで、これを効率的に運用していくことは非常に大切な課題です。効率性を高めることと、歴史的なものを保全していくことと、幸運にも縮小プロセスでは同じ都市像を結ぶかもしれないということ、これから縮小都市を考えていくうえで大きな励みになる点だと考えています。

人口減少過程における居住地再編の課題

角野 幸博 / 関西学院大学総合政策学部 教授

図一 都市サイクルの8タイプ分類



都市発展の段階論 L.Klaassen et al Transport and Reurbanization, 1981

日本全国ほとんどのところで、現実問題として縮小、縮退とどう対応していくのか、日々考えなければならぬ状況なのですが、東京でこういうことを考えていただくようになって、大変うれしく思います。

郊外住宅地の世代交代

都市の成長拡大、あるいは縮小の話をするときには、クラッセンの図式がよく紹介されます。ヨコ軸が中心都市の人口の増加と減少、タテ軸が郊外部の人口の増加と減少を示す、都市サイクルの8タイプの分類です(図一)。

都市が成長するというのは、中心部において人口が増加し、それが郊外に伸びていく。都心部の増加よりも郊外部の増加が勝っているという状況が、やがて中心部は減少していく、しかし郊外部はまだ伸びていく。そのスピードが遅くなっている、やがて中心部も郊外部も人口が減少していく。それが都市の「成長」「衰退」と一般にいわれています。それを都市化、郊外化、逆都市化、再都市化、とクラッセンは説明しています。

ただ、この図式そのものは、基本的には人口が増大していくことを前提としたものであって、人口の質については何も語っていないのです。多くの場合、成長の段階は、子どもが生まれて家族が

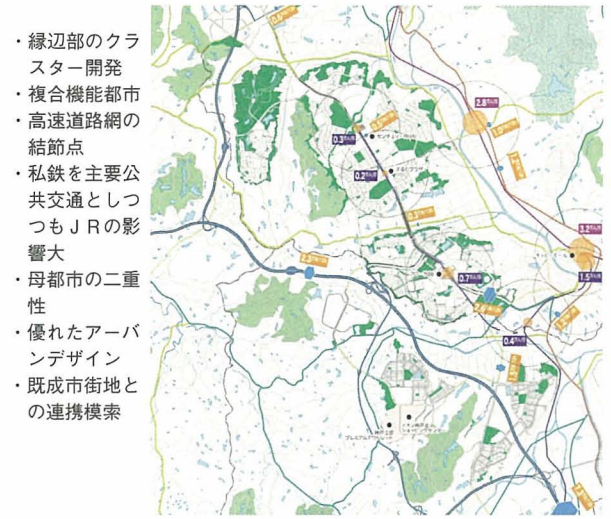
成長していくという流れとともに郊外化という話がある。そして、衰退のところには高齢化、中年化がある。そういった質の問題まで含めたモデルを今後は想定しなければいけないわけです。この成長から縮小、衰退という話になったときに、はたしてもう一度、再都市化、都市化の方に向かうのかどうか。おそらく二巡目には中身はかなり異なるものになるのではないかと、いうことを確認しておく必要があります。

そもそも日本で郊外が成立したときには、郊外に健康をテーマとしたユートピアをつくらうという事で、都心から人びとが積極的に郊外に出ていきました。鉄道会社が沿線開発をしていって、リゾート開発とともに住宅地を広げていくという筋書きがあったわけです。

戦後の郊外開発は必ずしもリゾートとはリンクしていません。ユートピア意識も薄いです。大阪から快速電車で四〇分ぐらいの北摂・北神ニュータウンは、六甲山の北側、神戸市北区、三田市というロケーションにつくられました(図二)。昭



図一 成熟期の開発事例（北摂・北神ニュータウン）

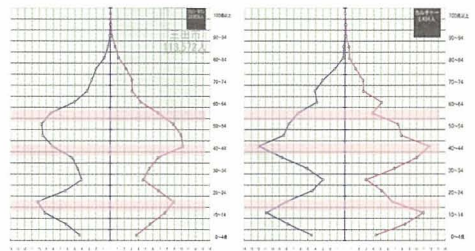


和六〇年代あたりは日本でいちばん人口の社会増が激しいところとされてきました。

フラワータウン、ウッディタウン、カルチャータウンなどと名付けられた、クラスター状のニュータウンで、工業団地も配置され、周辺にはゴルフ場もたくさんつくられています。職住近接型の住宅地をつくるよう、都心からあふれ出た人口を吸収しようとしたわけですが、そのスピードはいま完全に止まっています。同じような状況が、最も近年に開発されたところでも起こり始めているわけです。

人口ピラミッドを見ると、典型的な郊外住宅地の人口構成になっています。カルチャータウンは、

図二 三田市の人口ピラミッド（平成17年度国勢調査）
フラワータウン カルチャータウン



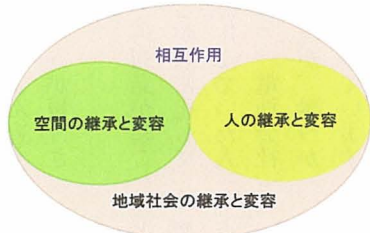
変容のパターン

人口ピラミッドのくびれが著しいのがわかります。ここはワシントン村とか、兵庫村とか、非常にテーマ性を重視した住宅開発がおこなわれたことによって、年齢階層、所得階層がぐっとしぼり込まれた結果です（図一三）。

さて、住宅地は、異なるシナリオを描きながらいまだどんどん変容していつています。空間の変容と人の変容があつて、当然それらは相互作用をもつわけです（図一四）。

空間的変容（図一五）については、都市計画学会をはじめさまざまな学会で若い方たちが事例をどんどん紹介していて、非常に蓄積されてきています。整理すると、建物そのものの変化と敷地の変化、町全体の变化といふことができます。

図一四 空間的変容と人的変容



図一五 空間的変容

建物の変化 老朽化 増改築 空家化 マンション化 ミニ開発化 商業施設化 業務施設化	敷地の変化 細分化 一体化 空地化 駐車場化 農地化 資材置場化	町の変化 線の成長 街並みの成熟 車の増加 車の減少 公共施設の老朽化 公共施設二層の変化 非郊外化
--	---	--

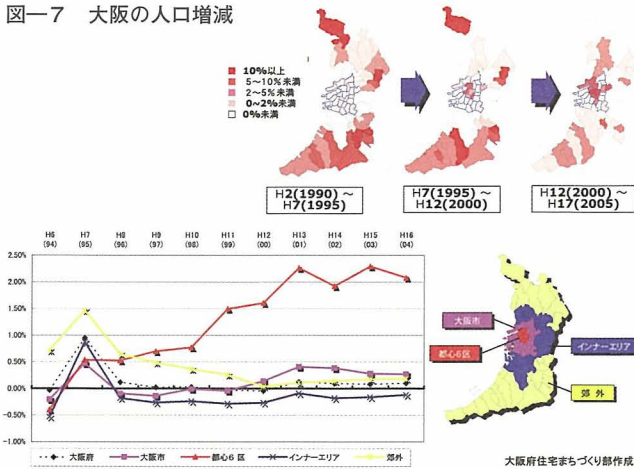
図一六 人的変容

家族の変化 高齢化 独居老人化 空家化 世代交代 新住民転入 所得階層変化	町の変化 屋間人口比率増加 小学校のクラス減 地域活動の主体変化 地域活動の内容変化 公共交通需要の変化 ふるさと化 不在地主の増加
--	--

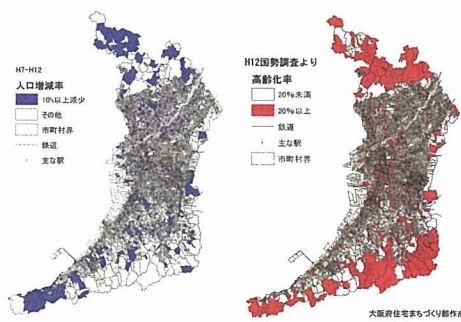
ばん大きく、高齢化、独居老人化等、それが住宅地のなかに空き家や空き地をつくりだす空間の変容につながり、世代交代が起こってきます。ところが、この世代交代も、近代初期に開発された郊外住宅地の世代交代のしかたと、高度経済成長期以降に開発された住宅地の世代交代のしかたは、どうやらかなり違っています。戦前のものですと、長子相続制の下で、多くの場合、郊外であれ、住宅地であれ、そこに子どもたちの誰かが住むということが起こってきていました。ところが、戦後の核家族化のなかで、相続の仕組みが変わってしまい、子どもたちの住む場所が広域化し、中古住宅市場での伝達という形しかできなくなることがあります。人の活動が変化していくことが町の変化を生み出しているわけです。

こういつた変化をマクロに見ると、大阪府では、当初は緑辺部で人口が増加していたのが、やがてスピードが落ち、最近では都心居住ということがい

図一七 大阪の人口増減



図一八 大阪の人口増減率と高齢化率



図一九 くずは駅前とバス園の再編



われています。それをまた別の視点でゾーンに分けてみたときに、都心部の人口増が激しいということが、数字として見てとることができず(図一七)。

高齢化率との絡みで見ますと、図一八の左側が人口の増減率、青が一〇%以上減少しているところ、右側の赤が高齢化率で、赤いのは二〇%以上が高齢化して住んでいるようなところ。こんな状況があります。

遠隔地の古い団地のほうが空き家率がどんどん高くなっていくとか、高齢世帯率が四割ぐらいになっているところがあるとか、第一世代と第二世代

代で住環境の評価、居住継続意向がずいぶん違うというような結果は学会でいろいろな方が報告されています。

そういうなかで、郊外の駅周辺で再開発が起り、高層マンションが建てられそこが高密化していく。それは周辺の山の上のほうに住んでいた人が下りてくる受け皿開発というもので、電鉄会社はかなり本格的に動き始めている状況が、幾つかの郊外の中心となるような駅前で起こっています(図一九)。

トータルで見ると縮小なのですが、個別に見ると必ずその中が変容する。一つひとつの場所がい

ろいろな変容のプロセスをたどって、それを全体として、都市圏として見ると、「あ、縮小したね」ということになるわけで、縮小の全体像を正確にとらえるためには、それぞれの場所がどのように変わっていくのか、継承されていくのかという視点で整理することが必要です。

郊外再編の二つの視点

ここでは住宅地再編の「通時的視点」と「共時的視点」という二つの軸を提起します。通時的視点とは、個々の住宅地が誕生し、それがどのような形で変容していつているのか、何が継承され、何が消えていつているのかという視点。共時的視点とは、都市圏のなかに分散して同時に存在している履歴の異なる住宅地、居住地がその時代の市民にどのように選ばれていくのか、どこが選ばれ、どこが見捨てられるのか、という視点。この二つの視点で整理するのがわかりやすいと思います(図一〇)。

図一〇の左の列は、戦前に開発された、いうならばユートピアをつくらうとしてつくり出された郊外住宅地。真ん中の列は高度経済成長期、都市の人口の急上昇に対応してつくられた一般の郊外住宅地。いちばん右の列は、私が「超郊外」と呼んでいる、ひよつとしたらもう要らないかもしれないけれど、縁辺部に開発された住宅地です。それぞれ異なる誕生の理由、出生の経緯があり、やがてそれらが成長し、変容し、解体してい

く、あるいは再編するかもしれない。このシナリオで整理してみると、どうもこれら三つの列は違う履歴をたどってきて、これからもたどることになるのではないだろうか。

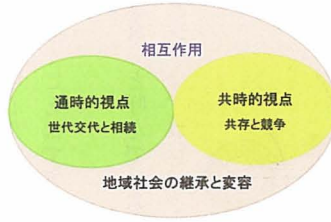
戦前につくられたところは、市街地が連担してしまつて郊外ではなくなっています。そういったところでは、当初のイメージは完全に消滅しているところと、逆に思いっきりブランド化しているところがあります。ただし現実には、用途が混在したり、宅地が細分化されたり、高密度化したりと、当初に開発された町の姿、佇まいとは大きく変わっています。

高度経済成長期以降につくられたところでは、高齢化のなかで空き地、空き家が増加しているところがたくさんあります。格差が生まれてきています。生き残っているところとそうでないところ。地元の生活圏として組み込まれていくところもあります。

超郊外は、自然に返らなければいけないところと、むしろ地元の生活文化、既存の集落、資源ともう一度新しい関係をとりもち直すことで別の道を歩むことができるところ。

こんなことが、それぞれあるのかなと思うわけです。

図一〇 住宅地再編の通時的視点と共時的視点



図一〇 郊外住宅地の変容プロセス

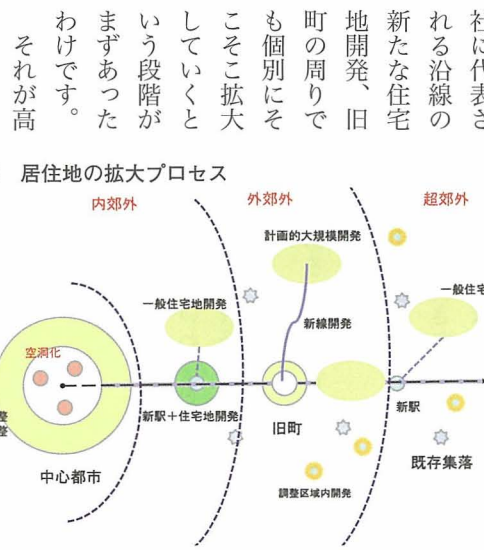
誕生段階	こもる郊外(ブルジョアユートピア) ・健康の希求 ・リゾート開発とのリンク ・クラブ社会 ・モダニズム文化	くらす郊外(郊外の中流化) ・量的ニーズへの対応 ・均質なライフスタイル ・ベッドタウン	超郊外 ・通勤時間の限界域 ・戸建て持ち家への欲求 ・ライフスタイルへのこだわり ・近隣住民の世帯分離			
成長段階	くらす郊外(郊外の中流化) ・土地会社、鉄道会社、区画整理 ・鉄道沿線での拡大 ・中産階級の流入 ・企業の土地所有と住宅建設	くらす郊外(郊外の拡大) ・周辺部の市街化 ・質的ニーズへの対応 ・相対的な地位の向上 ・専業主婦層の活動活性化	孤立する郊外 ・市街化の停滞 ・売れ残り			
変容段階	防れる郊外(郊外の情報化) ・商業機能の混在 ・マンション化と宅地細分化 ・高級イメージの一人歩き ・阪神大震災後転入者急増	くらす郊外(郊外の高齢化) ・世代交代 ・家族の老朽化 ・居住者の高齢化 ・宅地細分化とマンション化 ・企業保有地のマンション化	非郊外:新しいライフスタイル ・暫定利用 ・不定期利用 ・不在地主			
解体段階	消滅 ・世代交代 ・細分化 ・マンション化 ・固有性の消滅 ・市街地の連担	ブランド化 ・住民のプライド ・排他意識 ・高値で取引 ・業外割高	選抜 ・空地、空家増加 ・管理水準低下 ・格差拡大	マテ化 ・地元生活圏化	自然回帰 ・山林化	ムラ化 ・旧集落との交流 ・独自の生活様式
再編段階	各居住パターンの特性確認と、流通体制の整備 都心郊外共生システムの開発					

再編の道筋

そのようなことが、今後どのように再編されるのか、次の道筋はどうなりそうなのかを考えていただくために、非常に単純化した「居住地の拡大プロセス」を整理してみました(図一〇)。

ある母都市があります。近代以前には、この母都市は他の都市と街道などで結ばれていて、その間に旧町があったし、既存の農村集落がありました。そこに鉄道が敷かれ新駅が生まれ、旧町にも

駅がつくられる。中心都市は経済活動の増加に伴って周辺にスプロールしたり、耕地整理、区画整理、いろいろな手法によって拡大していく。そして、電鉄会社に代表される沿線の新たな住宅地開発、旧町の周りで個別にそこそこ拡大していくという段階がまずあつたわけです。

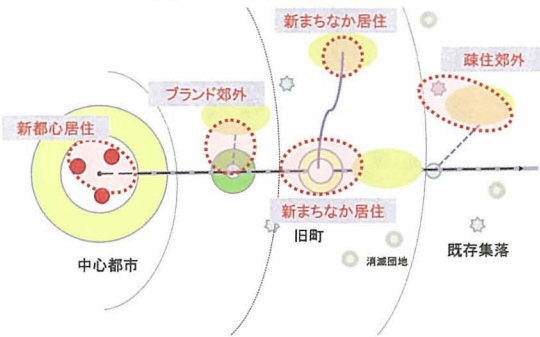


図一二 居住地の拡大プロセス

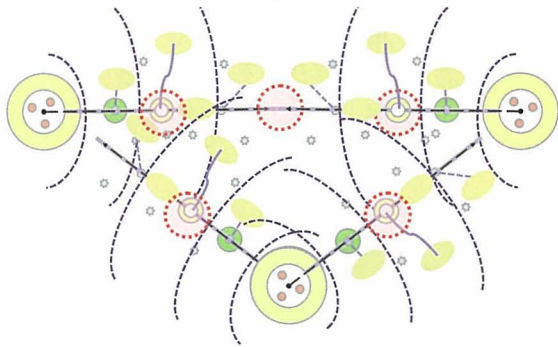
心の空洞化とともに新たな面開発がいろいろな形で起こってきます。また、計画的な大規模開発を行なう場合には、新たな交通新線をつくり出すこともあるでしょう。そうでないところは一般のバス路線でつくられていくという状況があつたわけです。なかには、あまり質のよくない単発の、消えていくようなものもあつたわけです。

いまこんな形になっているとすれば、「内郊外」「外郊外」「超郊外」と呼んでみました。それが先ほどの区分と一致してきます。

図一13 収縮期における都心郊外像



図一14 星雲型多極都市像



京阪神、関西はもともと歴史的に多極構造をもっています。核に

それぞれのかなと思えます(図一14)。それぞれのコンパクトシティ化の戦略目標は違うのだけれど、そういうことができないでしょうか。

それぞれ集約していく。もちろんそれぞれ集約していき、ということになるのかと考えると、そこから、一つひとつがそれなりのコンパクトタウンである。それを「新まちなか居住」と呼んでいいのかなと思えます(図一14)。それぞれのコンパクトシティ化の戦略目標は違うのだけれど、そういうことができないでしょうか。

それがこれから先の収縮期にそれぞれどういう可能性をもつか(図一13)。都心居住はタワーマンションだけでなくではないでしょう。都心部の見直しは当然出てくると思います。近代前期に登場した高級住宅街、有名住宅地は、ブランド化して残るところもあるでしょう。むしろ名前だけになって実質が伴わず住環境の悪化とか用途混在をコントロールする仕組みが必要になるだろうと思います。それに対してさらに外側は、住む場と働く場の再編、地域コミュニティの再生も含めて、鉄道沿線の核になる駅や、ニュータウンの中心部を核にして「新まちなか居住」の姿を描くことはできないでしょうか。

トタウン化は、現実問題としてなかなか難しい。あえてまばらに住むことの魅力をどこまで追求できるか。まばらに住みながらその地域の周辺の自然、既存集落の伝統・文化と組み合わせる形で、もう一つのライフスタイルを提起することはできないか、と考えています。

個別にみたらいろいろな案件があると思います。都市計画的課題はそれぞれが抱えています。個別の再生、再開発プロジェクトが起こっていきながら、それらを全体として見たときに、どのような都市圏を描き出すのか。大きな核ではなくて、小さな核がたくさんつくられていくことを目指さざるを得ないのではないかと。そして、それぞれのところに集約していく。もちろんそれぞれ集約していき、ということになるのかと考えると、そこから、一つひとつがそれなりのコンパクトタウンである。それを「新まちなか居住」と呼んでいいのかなと思えます(図一14)。それぞれのコンパクトシティ化の戦略目標は違うのだけれど、そういうことができないでしょうか。

新まちなか居住へ

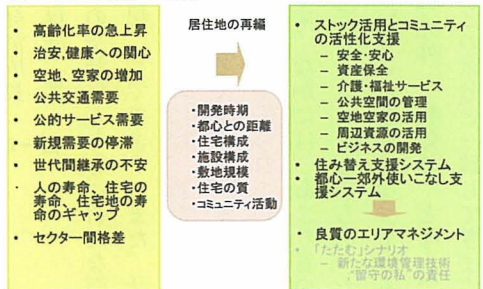
の体制づくりが求められます(図一15)。

一方で、子どもが引き継いで住んでくれないければ、その町・住宅地が維持されていくためには、第三者が買ってくれなければいけない。中古住宅市場が活性化・成立しなければいけない。それを支援するためのシステムが要るであろう。これら全体を実現していくためのエリア・マネジメント

うと思っています。それに対して、個々の住宅地側はどうするのか。個々の住宅地は、うちは寂れていい、空っぽになってもいいとは思っていないわけです。そういなかで、さまざまな再編の戦略を練り、生き残っていくこうとしています。たとえば個々の魅力をいかに高めていくか、あるいは保全していくかということです。

うと思っています。それに対して、個々の住宅地側はどうするのか。個々の住宅地は、うちは寂れていい、空っぽになってもいいとは思っていないわけです。そういなかで、さまざまな再編の戦略を練り、生き残っていくこうとしています。たとえば個々の魅力をいかに高めていくか、あるいは保全していくかということです。

図一15 再編の戦略



なるようなところがそれぞれ郊外圏域をもっていたわけですが、それがどこかでも出てくるでしょう。その間の再編をどうするのか。一つひとつの核の再編というよりも、間の土地利用をどう

人口減少時代の都市計画

明石 達生 / 国土交通省 国土技術政策総合研究所都市研究部都市計画研究室 室長、東京大学教授（まちづくり大学院担当）



このシンポジウムへ向けて書いた論文は、二つ
の話からなります。市街地の外側の都市計画の話
と、市街地の内側の都市計画の話です。

市街地の外側の都市計画については、「Durability」と「Sustainability」という二つのキーワードを使っています。Durabilityとごうのは「長期継続性」とごうのは「持続可能性」です。市街地の内側の都市計画のほうは、「Stability」と「Flexibility」、「安定性」と「柔軟性」です。いまの日本の都市計画システムの根幹である用途地域制度などに対して、「非常に緩いものだけでも、硬直的だ」という批判がありますので、そういうキーワードをういました。きょうは市街地の外側の都市計画の話、つまり Durabilityと Sustainabilityの話をご紹介します。

【Durability】（デュラビリティ）とは何か

不動産には、長期継続性、移動が不可能、強い個性がある、高い取り引きコスト、長い調節期間などの特性がありますが、問題は、市場で供給さ

図一 線引き制度のイメージ



れ、取り引きされるなかで、経済活動には失敗や行き過ぎが起ころ。そのとき、金融だったら誰かが損したりしますがお金という数字の動きだけです。しかし、不動産の場合には、生じた失敗がそのま

ま空間のなかに残って容易には修正されないという特性がある。だから、不動産開発に対しては、単に経済的な手法だけではなくて、空間そのものを管理していくことが必要です。これについて、いま都市計画制度では、線引き制度をどうするか一つの問題になっています。

線引き制度というのは、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に分ける手法（図一）ですが、たとえば農地が市街化区域に入ると、開発ができて高い値段で売ることができる経済的価値の高い財産になるわけです。一方で、市街化調整区域は厳しい開発規制がかかるわけで、その土地の経済的価値はとて安くなってしまう。都市計画という人為的な行為でそうなることについて、「財産権に対してとても厳しい制約だ」という意見があります。では、なぜ線引き制度を導入したのかという元に立ち返ってみると、それは急激な都市化があったからこそそれだけ厳しい規制をおこなう必要があったのだということです。

線引き制度をめぐるのは、正反対の二つの主張

があります。一つは「規制緩和論」です。急激な都市化が収まったのだから、そんな厳しい規制は廃止するのが当然である、という主張です。もう一つの主張は、「持続可能な開発、コンパクトシティ論」というべき主張です。これは、モータリゼーションの進んだ社会では、立地の自由度が非常に拡大するので、都市は拡散を続けていく。新規開発のほうが開発よりコストが安いことも多く、空き地や空き家を生みながら都市が拡散を続ける。これを防ぐには、やはりきちんと土地利用を計画に基づいて管理すべきなのだ、ということ。この二つの主張は、どちらももつともなのですが、まったく正反対の方向を向いているので、どう解いていったらいいか、とても大事な課題です。

「クラッセン&パーリングの逆都市化のモデル」というのがあります。先ほど角野さんが丸いグラフでスマートに説明されたのを表にしたものです。要は、都市化が進んでくると、最初は中心部の過密化が問題になりますが、その過密化が郊外化に移っていったら、郊外が拡大していく。それが、成長期の都市です(図-2)。

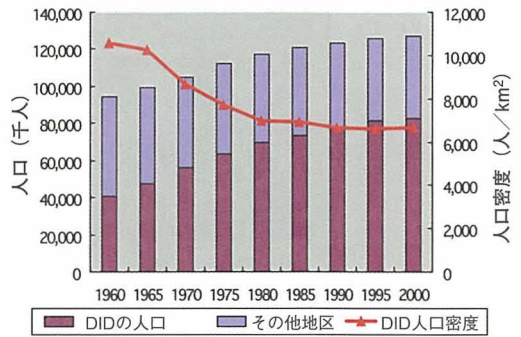
ところが、人口減少になるとすぐ縮小都市なのかという話、話はそう単純ではない。人口という量が成長しない局面になっても、しばらくの間、

図-2 クラッセン & パーリングの逆都市化のモデル

都市圏の人口変化			段階	
中心都市	郊外	都市圏全体		
++	-	+	集中型成長	都市化
++	+	+++		
+	++	+++	分散型成長	郊外化
-	++	+		
--	+	-	分散型衰退	逆都市化
--	-	---		

L.H. Klaassen & J.H.P. Paelinck, 1979

図-3 DID (人口集中地区) の人口と人口密度



人口は減るのに空間的には都市の拡大が続く。現在、日本の人口一億二〇〇〇万人の三分の二はDID「人口集中地区」に住んでいます。ところが、歴史的にみると、都市化が進んでいくなかで、人口集中地区の人口密度は、一九六〇年代は一〇〇人/haぐらいいつたところが、一九八〇年ころまでずっと落ちてきて、いまはだいたい六十人/haで横ばいになっています(図-3)。

和歌山市と柏市にみる都市形態の変化

そこで、和歌山市と柏市を取り上げてみます。柏市は東京のベッドタウン、郊外住宅地としてずっと成長を遂げてきています。片や和歌山市は県庁所在地ですから、昔から人口はそこそこあり、成長の時代にはそれなりに成長してきましたが、

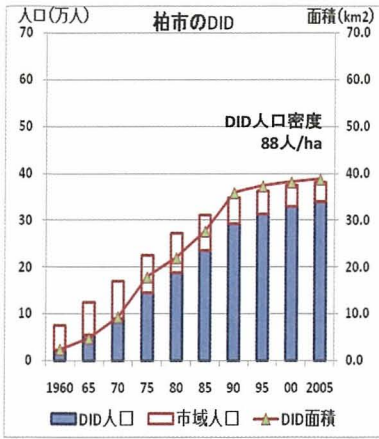
一九八〇年代頃をピークに、いまは人口減少都市です。どちらも二〇〇五年時点で人口が約三十八万人でまったく同じなのですが、ずいぶん違う町であることに気づき、比較してみようと思いました。和歌山市を航空写真で見ると、JR和歌山駅に比較的近いところでも東側は、拡大してみると空き地が多い市街地になっています。駅裏ではあるものの、JR和歌山駅から大した距離はないところがこういう状態なわけです。人口減少が始まっている都市はこういう現状——住宅地と空き地が混在しているという状態です。

では、和歌山市の都市計画ではどうなっているのか。先の空き地だらけの市街地は市街化区域内にあつて、阪和自動車道が市街化区域と調整区域の境目になっています。この付近を見てみると、市街化区域にも空き地がたくさんあつて家があるし、調整区域にも空き地があつて家がある。どこが違うかわからない。これには、線引き導入以前からの市街地状況など理由があるのですけれども、いずれにせよ、これは人口減少が始まった都市の実状を示す一例です。

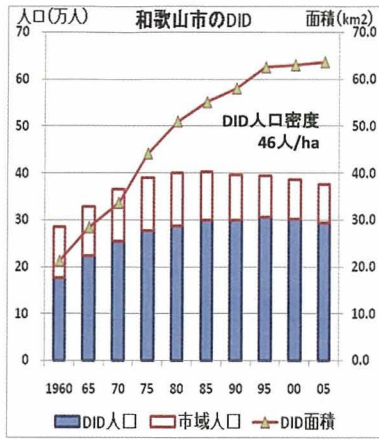
一方、柏市を見ると、航空写真でも市街化区域と調整区域の差がはっきりわかります。

統計的にみると、和歌山市は歴史的な中心都市なので昔から人口が多く、高度成長期に増加した後、八〇年代をピークにだんだん減っている。今でも八割ぐらいがDIDに住んでいます(図-4)。問題は、DIDの面積(折れ線グラフ)がだんだ

図一五 柏市の都市形態の変化
DID人口の変化に応じて、DID面積も拡大している。



図一四 和歌山市の都市形態の変化
DID人口は変化がないのに、DID面積は拡大している。



ん広がり、DIDDの人口密度がとうとう四人／haになってしまったことです。DIDDの定義は、人口四人／ha以上の国勢調査区が連担して五〇人以上となつていますが、人口密度がもう少し減ると、DIDDが消滅に向かう。枯葉に穴があくように。これが逆都市化という事です。柏のDIDDは非常にコンパクトで人口密度が高く、人口増加をそのなかに収容してきたことがわかります(図一五)。

小さな開発でも、積み重なるとスプロール

行政的には、実は個別の小さな住宅建築が最も問題なのです。このことは一般の方がたと行政を担当している者との間に認識の違いがあることかもしれません。一般の方がたは、小さい住宅の一つや二つ建つたつてどうつてことないじゃないかと思うかもしれないですが、行政は、ひとつを「よし」と認めると、同じ条件のものが次に出てきたら、やはり「よし」といわなければいけなくなつてしまふ。そうすると、次々出てきて、みんな「よし」となると、一つひとつは大したことない開発が蓄積して、結果的に無秩序な市街化が進行してしまうわけです。

少しだけ人口増加時代のおさらいをしますと、市街化制御の基本的な考え方で、図一六に「Static Approach」「Dynamic Approach」と書いてあります。一般に教科書で習うのは上のほうのStatic Approach。要するに、市街化区域のなかに公共投資を集中させて、調整区域のほうは公共投資が非効率になるので避けるために開発を抑制する。ところが、われわれがずっと線引きの都市計画行政をやつてきて、成果を上げたのは、むしろDynamic Approachのほうです。日本の郊外住宅地には、しっかりと基盤整備された開発がたくさんありますね。それは、「市街地」というのは拡大するものだ」ということを前提にしたうえで、拡大する市街地が規模のまとまりをもつて、かつ十

分な水準の都市基盤を備えたものになるように、計画的に追い込んでいくという作業をしてきたためです。それが「保留人口フレーム」という手法なのです。

線引きの都市計画は概ね八年ごとに定期的な見直しがおこなわれてきましたが、この際に、市街化区域を拡大して収容すべき将来の人口(一〇年後)を推計します。一〇年後こうなるね、だから市街化区域はどのぐらいの広さが必要かを推計して、この増加人口と拡大する広さだけを農林部局と合意しておく。そのうえで、区画整理の合意が整つたところから市街化区域へ編入していく。地権者の合意が進まず、当面、面的な開発事業の実施の見込みが立たない地区は、この定期見直しの時点では市街化区域に編入されずに、調整区域のまま置かれることになるわけです。そして、一〇年間に広げる市街化区域の面積には限度が決められている。だから、地権者らが事業の合意形成を急がないと取り残されてしまふという意味で競争が少し働いて区画整理が促進されることになるのです(次頁、図一七)。

図一六 市街化制御の基本的考え方

- **Static Approach**
一都市基盤整備の公共投資を、市街化区域に集中的におこない、機能的な市街地を効率的に整備する。
一反対に、市街化調整区域には公共投資を抑制し、非効率な公共投資を避ける。
- **Dynamic Approach**
一市街地は、拡大するものである。
一市街地が拡大する過程において、宅地の無秩序な拡散を防止するとともに、拡大する市街地が、規模のまとまりをもち、かつ、十分な水準の都市基盤を備えたものとなるように、計画的に追い込む。

それと、もう一つの方法「暫定逆線引き」があります。市街化区域のなかでもまとまった農地があるところについては、線引きの見直しのときに区画整理の地権者合意に達していない地区については、いったん市街化調整区域に逆編入してしまおう。そして、「合意ができたらいつでも市街化区域に戻してあげますよ」と約束しながら、次回の線引きの見直しの時点までに合意ができなかったら、「恒久的な市街化調整区域にします」と、合意形成を促すわけです。

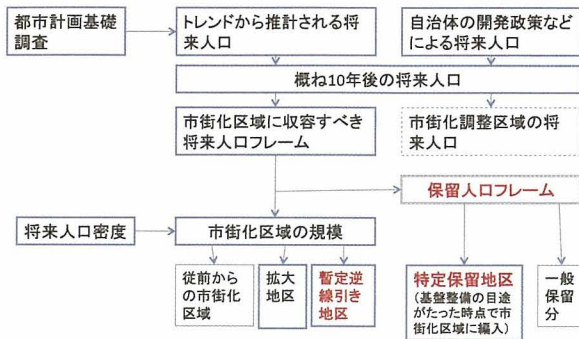
実際に二〇〇三年までに四回の線引き見直しをしたのですが、市街化区域は拡大もしていますが、縮小もしているのです（表一）。

「緩くて硬直的」からの転換

では、人口減少時代はどうしたらよいか。これがきょうの本題です。

大都市圏も高齢化して人口減少していくことになりませんが、現下の問題は、和歌山市で見たように地方都市圏です。地方都市圏では、七〇年代に初めて都市計画の線引きをしたときよりも、モータリゼーションによって人びとの活動圏域はずっと広がっています。同時に、「平成の大合併」で市

図一七 市街化区域見直しのフロー



表一 市街化区域の拡大と縮小
2003年3月末 国土交通省調べ

		都市計画 区域数	市街化区域 (ha)		
			拡大	縮小	差引
第1回 1975-'83	全国	220	55,701	8,234	47,467
	三大都市圏	115	17,075	4,368	12,707
	その他地域	105	38,626	3,866	34,760
第2回 1983-'90	全国	282	44,271	6,036	38,235
	三大都市圏	165	16,375	3,033	13,342
	その他地域	117	27,896	3,003	24,893
第3回 1990-'96	全国	318	45,150	2,850	42,300
	三大都市圏	193	18,157	1,668	16,489
	その他地域	125	26,993	1,182	25,811
第4回 1997-'03	全国	322	22,068	1,740	20,328
	三大都市圏	182	6,748	705	6,043
	その他地域	140	15,320	1,035	14,285

取られ、「とにかくあらゆる規制を取り払え」という主張になる。新

とだつたら村が寂れると。村が寂れることを何とかしようとする人

これは自治体の判断でできるのですが、旧町村部にまで適用区域を拡大してしまうと、そこはほとんどが市街化調整区域になってしまう。そんなこ

町村合併をして、市域も広がりました。ところが、線引き制度は、母都市とその周りの都市計画区域が対象ですが、さらにその外側の周りの町村と合併したときは新しい市の中に線引きをしていない部分ができる。そこは村だし、田舎だからということ

昔は線引き都市計画区域の外におかれてきたのですが、モータリゼーションのおかげで、田舎的にも今やそこまで都市圏になっているのです。ならば、その旧町村部も線引きの対象になるように都市計画区域を見直せばいいのではないかと。

たな規制がかかるなんて「とんでもない」というわけです。

地方分権が進み、いまは地方都市については線引きをするもしないも県が選べるということになりました。すると、「どっちかに統一するのだったら、線引きをやめてしまったほうがいいじゃないか」というほうに安易に流れてしまうことが起こりうるわけです。でも、線引きを適用する過程で彼らの先輩方がどれだけ苦労したか。地元でどれだけ苦労してなんとか線引きに納得してもらってやってきたか。それをやめてしまうのはとても簡単なだけども、元に戻すことはできなくなってしまうだろう。土地利用コントロールの大きな手段を失うことになるのだけれど、それでいいのだろうか、ということですよ。

実は、線引きをやめると、都市計画の規制としてはとても不思議な状態が起こります。用途地域の中には用途規制など開発に対していろいろな制約条件があります。ところが、そこから一歩出るとどんどん規制が緩くなっていて、都市計画区域外に至っては開発許可も一万㎡以上のものしかありません。なぜそうなのかといえば、「人が稠密に住むからルールが要る。だから規制が要りますね」という理屈なので、人が稠密に住みそうもない地域だったら、「何でここに都市のルールが要るのですか」ということで、規制が適用されない理屈です（図一八）。

都市計画による開発許可がなくなっても、農地

転用許可だけは残ります。そこで、農地転用許可で大事な農地を守り市街化を防げるか考えてみましょう。農地転用許可の基準は、厳しいほうからいって、農用区域、甲種農地、このうち一種農地、二種農地、三種農地となるのですが、三種農地は市街地の中の介在農地です。これは転用の申請を出せば簡単に許可が出ます。一種農地というのは二〇ha以上の一団の農地なので、原則許可は下りません(図-9)。

その中間の二種農地ですが、三種農地は宅地化できるので、宅地開発が進んでいくと、二種農地だと思われていたところも、周りが市街化されてくると、いつの間にか三種農地の分類になってしまふ。ここが何種農地かということは図に描いてあるわけではなく、申請を出す、何種農地なのか教えてもらえる。それでも一種農地なら二〇ha以上の一団の農地ですから最後まで残るだろうと思うでしょう。ところが、二〇ha以上あると思っても、公共転用で学校が入る場合は転用が認められるので、いつの間にか二〇haの「一団の」という状態ではなくなってしまうことも起きる。品物でもありませんね。最初非常にきれいな状態のときはとても価値が高いのですが、ちよつと傷がついたりすると値打ちが下がってしまう。それと農地法の許可基準はよく似ています。

それではうまくいかないだろう、やはりゾーンングでなければ守るべき土地は守れないと思います。そうすると、いま、わが国の都市計画をめぐる

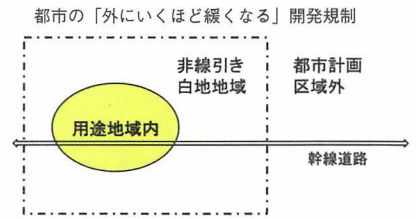


図-8 線引きを止めると……

図-9 農地転用規制は、無秩序な市街化を防げるか?

農地転用許可基準

種別	要件	都市的利用への転用
農用区域	農業振興地域整備計画において指定された農地	不許可
甲種農地	市街化調整区域内の優良農地	原則不許可
第一種農地	20ha以上の一団の農地など	原則不許可
第二種農地	市街地化が見込まれる農地又は生産性の低い小集団の農地	周辺の他の土地に立地することができない場合等は許可
第三種農地	市街地の区域又は市街地化の傾向が著しい区域にある農地	原則許可

議論では、線引きをするのかしないのか、といった一律的な議論や、市街化調整区域の中で家屋が連担している地域を条例で住宅開発を認めることにしておけばよいというようなテクニカルな対処が語られています。そうした制度の議論以前にもつとめ細かい調査をベースとすべきなのではないか。各土地の特性を詳しく知って、土地開発、農業生産、自然保全といったそれぞれの土地の適性をきちんと把握、分類するところから始める必要があるのではないか。

韓国の土地適性評価

これに関して、韓国で最近実施されている土地適性評価が参考になると思うので、ちよつとお話

したいと思います。

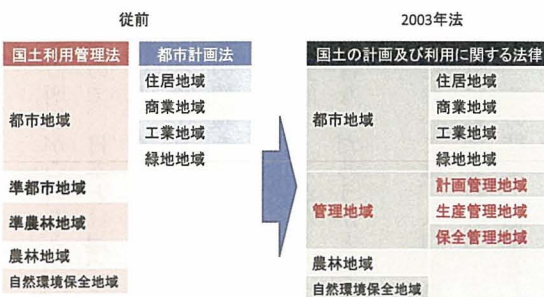
韓国では、国土全体を都市計画的な手法を使って開発コントロールするという目的で、国土利用管理法と都市計画法が二〇〇三年に統合されて一つの法律になりました。そのいちばんターゲットとしたところは、都市地域の外にある「準都市地域」と「準農林地域」です。日本でいえば都市計画区域の外と捉えていいのですが、そこで乱開発が起こっていたのです。

それで、これらの地域を統合して「管理地域」ということにし、この管理地域を、開発を認めない「保全管理地域」および「生産管理地域」と、計画的な開発を許可する「計画管理地域」へとさらに三分したのです(図-10)。その区分のベ

ースとなる土地情報を整理することとして、それぞれの土地の適性を科学的・客観的に評価することをしました(次頁、図-11)。

実際の例をあげると、ソウルの北側の北朝鮮との国境近くにあるパジュ市ですけれども(図

図-10 「準都市地域」と「準農林地域」の統合・再編



二一世紀の都市ビジョン

大野 秀敏 / 東京大学大学院新領域創成科学研究科教授

大局的に見ると、地球全体の人口は膨張し続けていて、みながより高いレベルの生活をしようとしています。ですから、空気、水も含めて地球の資源が有限である以上、一人当たりの分け前はだんだん減っていくことになります。

人口減少のほうは、全国一律に減るわけではなくて、地域によってバラバラです。人口の格差社会になります（図一）。

これは国際問題であつて、フィリップ・オズワルトさんの調査だと、世界の三分の一の国が人口維持レベルにない、つまり二人の力

図一 人口の格差社会



図二 世界の縮小都市



ツプルが二人の子どもを生まないということのようで、人口減少問題を解くことは、世界的な貢献を果たすことになります（図二）。

いづれにしろ縮小が避けられない以上、縮小を好機に変える戦略が、都市においても必要だと思つております。

縮小都市・東京のヴィジョン

私たちは二〇〇五年に、サステイナブル建築国際会議で初めて「ファイバーシティ東京二〇五〇」を提案しました。丹下健三先生が一九六〇年に拡大成長の時代を象徴するような「東京計画一九六〇」を出されて以来、建築家は「都市からの撤退」といわれていますが、あまり都市のことを語らなくなつてしまつた。建築の力は、ビジュアルに、将来の社会がどうなるかを具体的に示す力です。そこが、建築は実業でありながらも世間から少しは尊敬される根拠の一つだと思ひます。二〇〇六年、『新建築』誌と『J.A.』誌に「ファイバーシティ」を発表しました。

二〇〇七年にオズワルトさんの「シュリンキング・シティ」と一緒に秋葉原で展覧会をし、さらにその翌年には、香港・深圳建築都市ヴィエナールでも展示しました。最近の信用不安が起る前の話ですが、多くの人たちが、バブルゲームを続けて無限に膨張するということに対して危機感を抱き始めていたのでしよう。世界的に非常に關心の高いテーマで、どこにいつても多くの人たちが私どもの提案に耳を傾けてくれることになりました。

図三 裏側が縮小する日本列島



二〇〇七年の展覧会のシンポジウムの結果をまとめて単行本を出版しました。

その表紙に掲げた図（図三）は、日本の都道府県の面積を人口比で縮小して日本地図を書き直したものです。日本海側が縮小するのでエビ反りになつていますが、年を経るごとにどんどん反つていくことになります。

丹下健三先生の「東京一九六〇」は、東京湾の



図一七 緑の間仕切り



木造密集地域の防災性と環境改善。道路拡幅と敷地の統合という既存の都市計画手法ではいつまでたっても改善されない。できるところから空地进行を緑化して、繋いで線状緑地をつくる。

図一五 郊外の再編成



高齢化、人口減少で打撃を受ける郊外を、郊外鉄道を軸に居住地域をコンパクトに再編成。高齢化時代にこそ必要なモビリティ。

図一四 ファイバーシティ／東京2050
21世紀の未来像は縮小する都市、施設も土地も余る時代の都市像



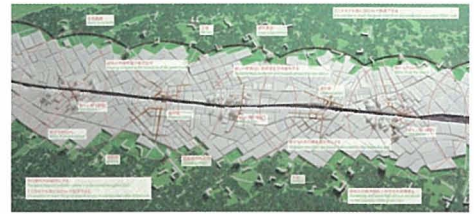
図一〇 災害危険地帯を緑地で間仕切る



図一〇 グリーンパーティションの効果



図一六 郊外鉄道を軸にした、800m歩行圏の住宅地が連鎖する730のコンパクトシティ



図一八 空地をつないで線状緑地をつくる



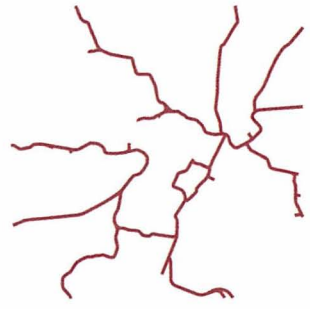
中央のほうへ向かって埋立地を伸ばす計画でした。これが東京の未来の姿だと、多くの人々を呪縛のように捕える力があつたのだと思います。いろいろな批判もありましたが、建築のコアシステムによる電通のプロジェクトを都市のシステムと呼ぶに呼ばせ、一貫したシステムとして提示した功績は非常に大きかったです。

当然、時代が変わつたのですから、われわれもそういうものを考えていかなければいけません。私たちは、縮小する都市、施設も土地も余る時代の都市像として、四つの戦略を提案しました。

一つが郊外の再編成です。高齢化、人口減少で打撃を受ける郊外を、郊外鉄道を軸に居住地域をコンパクトに再編成し、駅周辺の歩ける居住圏として七三〇のコンパクトシティの連鎖を構想しています。(図一四～一六)。

多くの方々は、この印象が強かつたのか、ファイバーシティ構想は郊外の戦略と理解されておられるようですが、実はいろいろなことを含んでいます。たとえば山手線の外側の「木造密集地域の防災性と環境改善」も提案しています。道路拡幅と敷地の統合という既存の都市計画手法ではなく、空いている土地を順次緑化して繋いで線状緑地をつくる。防災性も高まる上に環境改善にもなる、という提案です(図一七～一〇)。八%の宅地を緑化すると、防災効果と環境改善によって八%の地価上昇があれば経済的にペイするわけですから、それを可能にする仕組みをつくらなければならない。

図一11 緑の網

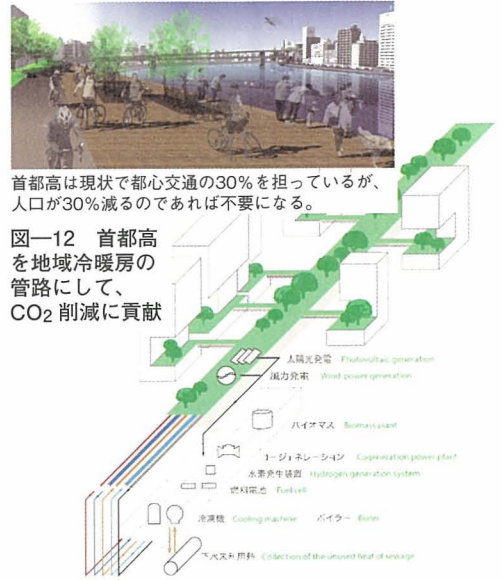


都心の防災性と環境改善。首都高の災害救援道路+人間のための空中街路化+地域冷暖房施設。交通インフラのコンバージョン。首都高は東京の第二の地形である。今ある「地形」を生かした改善。

うことです。

もう一つの提案は、「都心の防災性と環境改善」です。首都高速を災害救援道路+人間のための空中街路にしよう、という提案です(図一11~12)。現在、首都高速の都心部は二〇~三〇%の交通量を賄っている、人口が三〇%減少すればこのぐらい要らないという計算になるわけです

都心部の首都高速の面積は新宿御苑の二倍ぐらいあり、それを緑化するとヒートアイランド防止になり、都心で直下型地震があったときに、救援道路になる。現在、緊急交通路が指定されナマズの絵とともに「地震災害時、一般車両通行禁止」と書いてあるのですが、実際には誰もどくことはできませんから、都心が被災すると空路からしか救援路がない。手をこまねいているうちに、地震の確率はどんどん高くなってきますから、このぐらゐの荒療治をしなければいけません。同時にそ



首都高は現状で都心交通の30%を担っているが、人口が30%減るのであれば不要になる。

図一12 首都高を地域冷暖房の管路にして、CO2削減に貢献

れが地域冷暖房の管路になってCO2削減にも貢献します。

このような提案で、私としては生まれて初めてのメガヒットになったわけですが(笑)、話をするたびに、「東京は、お金もあるし、まだ開発余力があるからいいけれど、地方都市はどうなるのでしょうか」と訊かれ、私自身もそれは考えなければいけないなと思っていたところへ、環境省から研究費をいただけることになりました。二八万人ほどの都市、長岡を対象にしたファイバーシティを考えようということ。その中間報告をご覧ください。

地方都市・長岡市の縮小ヴィジョン

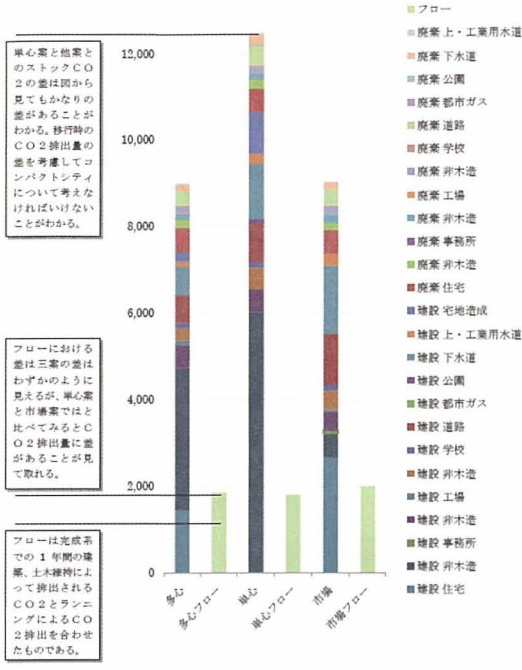
都市計画、都市デザインでいちばん大きな問題の一つは縦割りです。分業化されてしまっている。省庁もバラバラ、われわれのプロフェッションも

バラバラ、学会もバラバラ。市民からすると統一のな将来像は誰がつくってくれるのかということになります。それで、都市全体の構造から住宅改造まで含めて、スケールをまたいで、しかし戦略的に大事なツボを押さえていこうという構想を立てています(次頁、図一13)。

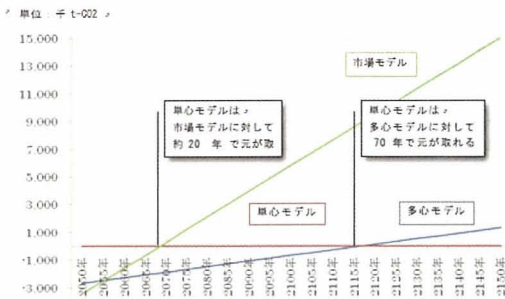
コンパクトシティは必要だと思おうのですが、一方、これは不動産屋の謀略ではないかということもあって、「郊外は犯罪の温床だ」「子殺し、親殺しはみんなそういうところで起こっている」とか、いろいろな形で「郊外悪者論」もはびこっていて、必ずしも冷静な議論がされているわけではないというのが私の印象です。

コンパクトシティはCO2削減絡みで議論されることが多いのですが、都市をつくり替えることは、「最新のクーラーに買い替えると、あなたの電気代は半分になりますよ」というのと同じようにはいきません。それがどれぐらいかということをまず計算する必要があります。現在の長岡市のCO2の排出は、一人当たり七・八tぐらい、雪国で寒いので全国平均をわずかに上回る程度です。そのうちの四分の一ぐらいが都市の維持管理にかかわるCO2排出です。都市形態が変わると何がかわるかという点、この部分が変わるわけです。そこで、三つのモデルの比較をしました。市域を理想的にコンパクトにし現状の三五%ぐらいに想定した「単心モデル」。市域を現状の五一%ぐらいに想定した「多心モデル」。マーケット原理に任

図一17 移行時の建設・廃棄によるCO₂ 排出量とフローの比較 (単位: 千 t CO₂)



図一18 各モデル毎の各年次までのCO₂ 排出量の累積値 (LCCO₂) の変化を、単心モデルを基準に記したグラフ

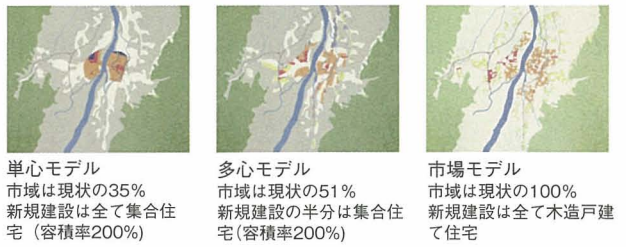


単心モデルを基準にして、LCCO₂ の変化をグラフにしてみると(図一18)、市場モデルはインシャルは少ないけれど年々の排出が大きいのでどんどん累積値が増えていって、二一年で単心モデルを追い越してしまう。ところが、多心モデルだと、単心モデルを越すのに七〇年かかります。では、費用からみるとどうか。単心モデルをつ

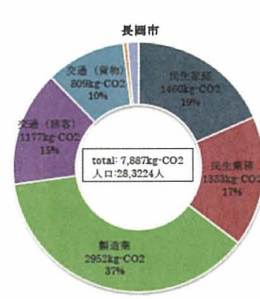
図一13 2050年の長岡のための戦略群



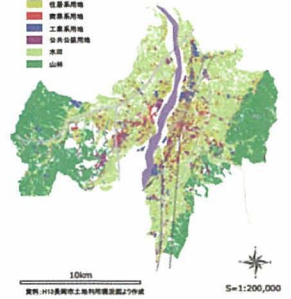
図一14 コンパクトシティの3つのモデルの比較
 条件(共通): 2050年の人口は199,000人(現状の69.7%)
 1人当たりの床面積は変わらない。



図一16 長岡市のCO₂ 排出量
 長岡市では、都市空間の維持・運用に由来する二酸化炭素排出は市の総CO₂ 排出量の概ね1/4を占める。

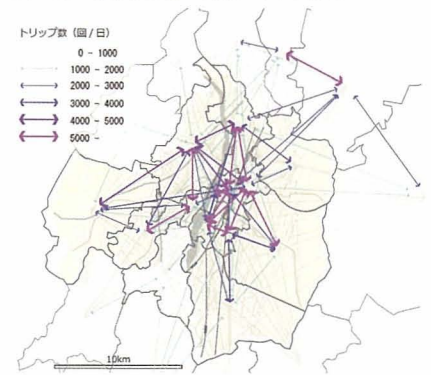


図一15 長岡市の土地利用現況
 比較的集中しているが、それでもスプロール化は進行している。平成の合併で市域は拡大した。



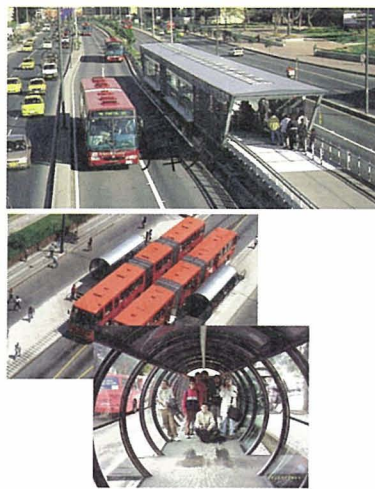
せておく「市場モデル」は市域は現状の一〇〇%という設定です(図一14)。インフラの量は基本的に変わらないのに、人口は七〇%ぐらいになると予測されるので、七〇%の税金でこの都市を運営しなければいけない。コンパクト化するとつくり替えのコストはかかるけれど、小さくなった分、交通量が減るなど効率的な都市ができます。多くのインフラは定期的な修繕ですが、建物に関しては寿命にバラつきがありますので、人間の寿命と同じように一定の分布をもって建て替わっていくのだと仮定して、単心モデルは容積率二〇〇%で集合住宅化していく。多心モデルは容積率二〇〇%で半分を集合住宅化していく。市場モデルは木造でいまままでの低層の住宅地をつくるという想定です。年々のランニングにかかわるCO₂ 排出量は、移行時の排出量が一番多い単心モデルが、当然、一番少なく、市場モデルでも施設の定期的な更新が必要なのである程度建設にかかわるCO₂ が排出され、多心モデルとそれほど変わらないという結果が出ます(図一17)。

図一19 長岡地域の現在の人の流れ

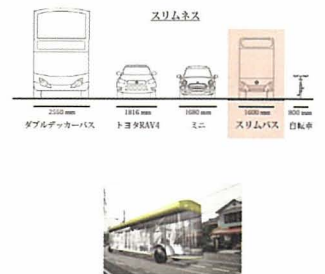
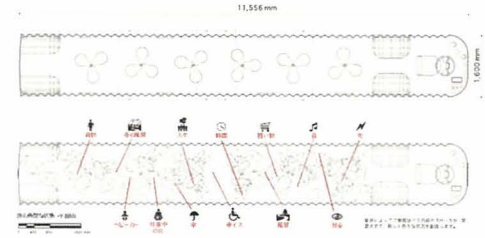


- ・人の流れは必ずしも長岡駅を中心としていない。
- ・旧長岡市の自家用車非保有世帯は全体の15%。
- ・公共交通の交通手段分担率は、三大都市圏に比べ1/3以下であり、長岡市では全交通の3%しか分担していない。

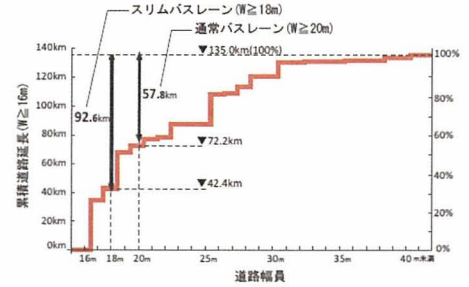
図一20 ポゴタのBRT



図一21 日本の道路事情に合わせたスリムバス構想
可動式チェアにより最大60人が乗車可能



図一22 長岡地域でバスレーンの設置可能な道路延長の比較



図一23 専用バスレーンを設置可能な箇所の比較



くるためには三兆五〇〇億円かかります。現在の長岡市のGDPが一兆二〇〇億円で、三年分ぐらいの投資を官民でしなければならぬということになります。市の年間の土木予算は三一億円で、工事費はそれの三八倍ということになる。

このように見てくると「多心モデル」が一番合

理的で、単純に「コンパクトだから効率がいい」というだけの話ではなく、どうやってつくるのかまで勘案して決めないと、「CO₂排出を減らす」という目的にそぐわないことになります。

しかし、コンパクトシティ実現のいちばんの難関は、「どうやってコンパクトにする地区に人を呼び寄せるか」です。まず縮小というのはみんな認

めたがりません。「あなたの町はだんだん人口も減っているし、経済力がなくなっているから、市域を小さくしましょう」といつても、「いや、来年はこういうことができるかもしれないし、政府が予算をくれればこういうことができるかもしれない」とみんな言い張りますし、全体的に均等に縮小していくと、効率が悪くなっていくので、メリハリをつけなければいけないということになる。

ところが、メリハリをつけると、それは直ちに社会的公正になります。広がってしまった市域をコンパクトにしようとすると、その外に土地を買ってしまった人たちは、バイパス沿いに新しい店舗を構えた人たちは、地価が極端に下がってしまったわけですから、絶対反対するわけです。逆に、いままですり場ぐらいにしか利用できなかった中心市街地の人たちは、急に不相応に土地の値段が上がる。キャピタルゲインとキャピタルロスが人為的に起こる。だから、原理的にはコンパクトシティがいくらよくても、社会的にはできないだろうということになる。

しかし、なんとか効率のいい町をつくるのが社会的に要請されているのも事実です。いろいろな税制、金銭にかかわる政策を調整し補填する仕組みを考えなければなりません。一方、われわれの都市計画・デザインの手段でできることの一つが交通だろうと思います。

BRTによる公共モビリティ(図一19)23

日本の大都市と地方都市を比べた場合に、いち

ばん大きな違いは、公共モビリティの差でしょう。地方都市にいくと、公共モビリティの選択性が極端に低いわけです。

公共モビリティを充実させるために私たちがいま考えているのが、BRT (Bus Rapid Transit) です。世の中では路面電車 (LRT) がもてはやされているのですが、非常に気分的な議論が多い気がします。町が縮小しているのに融通の利かない軌道を敷くのはどういう神経なのか。つい一〇年か二〇年前までせつせと市電を撤去していたはずなのにです。それを急にLRTだと国が音頭をとって普及しようという朝令暮改をやっているわけです。

BRTは、クリチバやボゴタで採用されています (前頁、図120)。バスは幅が概ね二・五mあり、専用レーンをつくらうとすると膨大に道路幅が必要なのです。これが桎梏となつて日本ではなかなかできない。私たちがいま考えているのは、バスをスリムにしようということ。ダブルデッカーバスのプロポーションで通常の車高にしたら、乗用車の車幅一・六mでバスができます (前頁、図121)。これにITSを組み合わせると、二m幅の車線で走らせることができるのではないかと考えています。長岡を例にとると、普通の三mの車線だと総延長五七kmしかバス専用レーンがとれないのが、一挙に二倍弱、九二kmとれることになります (前頁、図122〜23)。

LRTとバスの比較で、バスは待合いが寒いと

か、定時運行ができないというのは、比較が不公平なわけです。電車は、上屋をつくつてプラットフォームをつくるわけですが、バスは普通の道を走っていて、歩道で待つわけです。だからこそBRTが必要だ。オンデマンドと組み合わせると、弊した市街地でもきめ細かなサービスができる、ということをおもっています。

モバイル公共施設

長岡市のコンパクトシティ計画のなかに、「モバイル公共施設とコミュニティダイニング」というのもあります。モバイル公共施設は、最近はまだ聞きななかつてしまったブックモービルにもう一回光を当てよう、というアイデアです。人口が減少して、ある閾値を超えると、夕張市が典型的なように、公共施設を運営できなくなつてしまふ。途端にシビルミニマムを確保できない状態になる。どんな施設にも建物とスタッフが要るからですが、空の公共施設をつくつて、月曜日には図書館が、火曜日には児童館が、水曜日には物売りが車に乗つてやつてくるというふうになると、七種類の公共施設が一週間で日替わりでできるわけです。ということは、公共は七分の一のサービスです。という事は、公共は七分の一のサービスの予算で運営できるということになります。

いま新自由主義的言辭としてよく言われる「選択」と「集中」では、選択からもれた人たちがシビルミニマムを失うという状況があるわけです。それに対して「分散システム」「小さなシステム」を提供していくことが必要だといわれているわけ

ですが、それをわれわれ建築家が具体的にデザインとして提案し、大きなシステムでない選択を政策決定者たちがする環境をつくる必要があります。考えています。

マンガ博物館を一一七億円でつくとおっしゃいます。それが大きなシステムの最たるものです。マンガというもともとカウンターカルチャーであるものを大きな箱ものでカバーしようと。政策決定者に〇〇会館をつくらうという単一図式しかないことが問題で、モバイルコミュニティ施設は、そういうものを真剣になつてデザインし、いろいろなメーカーとも共同しながら開発しています。新しい装いで生まれることによつて、自治体も一つ、二つの選択肢をもつたときに、はじめて縮小社会というものを新しい価値として生み出すことができるのではないかと考えております (図124〜25)。

図124 モバイル公共施設、コミュニティダイニング

最近よく言われる新自由主義的言辭

選択と集中

分散システム、小さなシステム
+
集約したシステム

図125 縮小社会の技術としての分散システムの再評価

- 1 中山間地の縮小するコミュニティのシビルミニマムの確保
- 2 郊外住宅地に取り残される高齢者世帯、世帯形態第一位になる单身世帯
- 3 搬送エネルギーロスを最小化し、エネルギー効率を高める
- 4 インターネットのようにリダンダンシーを高め、システムのロバストネスを高める
- 5 把握できる規模のシステムにすることで、利用者が皆当事者意識をもち安全性、経済性、信頼性が高まる

福川（司会） まず、それぞれのお話を聞いたり論文を読んで、意見が違うぞ、質問があるぞ、ということを出しあつて、相互理解を深めたいと思います。

岡部さんは「挑発だ」とおっしゃって、「町場で保存をやっている人はもつと反省しろ」、「ファイバーシティ計画は近代主義の残渣を引きずっている」などと論文に書いておられます（笑）。岡部さん、挑発の観点からみて、他の三人の意見はどうなのか。

住民自らによるエリアマネジメントは可能か



岡部 角野さんは、地域の最終的なビジョンを提示され、「履歴」という言葉をお使いになりました。現状の構造を最適化するというだけでなく、実際に計

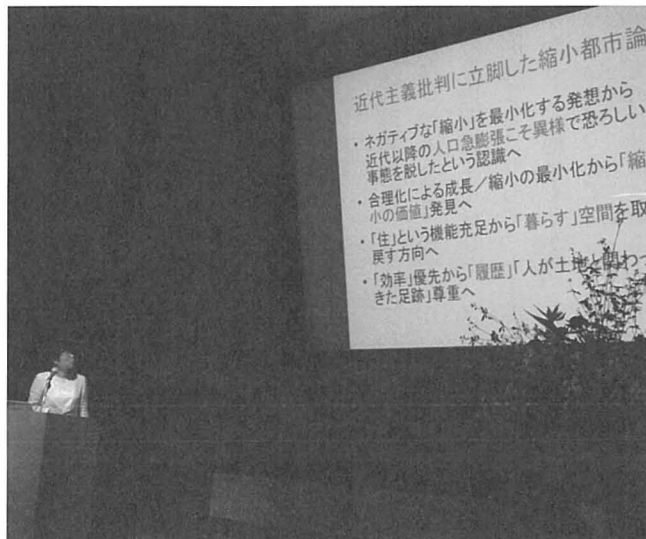
画的な手法で取り進む場合には、「近代主義」か「近代主義でない」かは白黒分かれる話ではありません。当然、いままでどういうふうに町ができてきたかは計画のなかでも使われているわけですが、言わんとしていることは一緒だと思います。

効率を数字を示して再編するというのはだれに

でも客観的に伝わりやすい方法だけれど、実際は、個人がどういう住宅に住むか、どこに住むか、かなり時間をかけて選択していくプロセスのなかで再編がなされていくと思う。そこで、そこに住んでいる人たちが主体的に、実際に縮小することを前提にエリアマネジメントしているような地域があるのかどうか。それが現実的なのかどうかをお聞きしたいと思います。

角野 住宅地の縮小を前提としたマネジメントを住宅地側が自らしているのか、あるいはその可能性があるのか。きわめて難しいですね。やっつける方々はそれを縮小とは決して意識していない。しかし、現実に、空き家になったところを高齢者のデイケア施設にとか、空き地になってしまったところを地域で管理していくとか、低密度化したときに、その空いたストック、資産を自分たちで管理、マネジメントしていくことによつて住宅地の価値を高めていくという動きは各地で生まれています。

町の履歴——岡部さんは「足跡」という言葉も使っておられました——を何のために考えるのか。それは、その町、その住宅地が生き残る価値があるのかどうかを自ら確認していく作業なのだと思います。



います。「愛着をもてる町だよね」ということを居住者が自ら確認していく。「こんな歴史や経緯があつたんだ」と知ることによつて、この樹々は絶対に残していきたいとか、駅前ロータリーはこれこそがこの町のシンボルなのだから、もつと表舞台に出すことによつて自分たちの土地の資産価値を維持できるかもしれないというふうには、競争

のための手段という見方もあるのかなと。単に叙情的なことではなくて、もっと現実的な問題として、その歴史とか経緯をきっちり押さえておくことは必要だと思います。

岡部 全体のパイが縮まるなかに、エリアごとに一生懸命エリアマネジメントをやる場所とそうでないところが出てくる。それが結果的に「選択と集中」になり、強いところが勝つということについてはどうお考えですか。



角野 おそらくその筋書きになるだろうと思っています。みんなが平等に同じように残るのは非常に厳しい。ただ現実には、町が変わっていく、住宅地が変わっていく過程にはズレがある。たとえば非常に高齢化してそこで暮らし続けるのはつらいとか、若い人たちがよそへ移りたいと思いつつも、親の介護や、ローンの残債、諸般の事情など、さまざまなズレを内包しながらみんな暮らしているわけです。

このズレをマイナスととらえるのではなく、町が変わっていくときのある種のアローワンス、時間的、空間的なゆとり——として、とらえるべきです。

そして、そういったズレがドラスティックに変わっていくときというのは、親が亡くなって、遠隔地に住む子どもたちが、もうこれ以上管理し続けられない、持ち続けられないから売ってしまお

うというような、非常にプライベートな問題として現われるわけです。そうであるならば、不動産中古市場のなかでその価値、魅力をもっと高めていくこと、それを相続した人たちがその魅力を理解して、それを売り出していくような仕組みを、マネジメントの主体側は考えたほうがいいと思います。

福川 そうすると、客観的にどこがどうなると決まるわけではなくて、その住民の主体性がかなり利いてくるということですね。

角野 そうならざるを得ない。ここはつぶすよと、客観的には行政は絶対言えないことですから、

個々の住宅地レベルでの競争というより、鉄道沿線レベルでとか、ゾーンとして魅力づくりをしていかないと難しいと思います。

福川 しかし逆にそれが行き過ぎると、勝者必勝みたいな、いまの社会を象徴する流れにもなるのではないかと、岡部さんの指摘でしたが。

角野 それについては、別の社会保証システム、空間保証システムが要るのだらうと思います。これは住宅地の民意ではできないので、まさに政治の問題になりますね。

空き地にしてしまつ所有者の責任は？

角野 私から明石さんに質問します。

先ほどの説明は、低密度地域においても開発は放つておいても起こるから、それをコントロールする仕組みが必要だということですが、それはい

ま開発が起こっていくという、プラスの方向へのベクトルのなかでのコントロールです。むしろ気になるのは、休耕田、休耕作地……空き地にしてしまう、荒地地にしてしまうという、個人の所有者側の責任です。もう少し法的に追及しなければいけないと思うのです。

福川 それは土地ではまだ顕在化していないかもしれませんが、地方都市のマンションは、いままも所有権放棄という状態が戸数の何パーセントかを占めるような状態に、現実問題として至っていますから、集落や郊外住宅地に関しても同じ事態は当然想定されますね。

明石 空間的な都市の縮小ではなく、人口は減っているのに都市は拡大をする。そうすると、むしろおつやつたような空き地、荒地が出てくることになります。

固定資産税を払ってくれているのならばいいのではないかとも思うのですが、開発されているところを再開発するほうが、されていないところを新開発するよりもずっと手間がかかるコストもかかるし、地価もかかる。難しい。産業社会をやつていけば、必ず新しいものがどんどんつくられ、古いものは放置されるということが起こる。これをどういう姿にしたらいいのか。

日本の住宅地はどこが問題かと皆さんに聞くと、「敷地が狭い」と言うんですね。敷地さえある程度大きければなんとかなると。ならば敷地はもう一回大きくできるのか。これが難しいんですね。隣

地買いがもつと推奨されてもいいのではないか。

角野 隣地買いの推進、あるいは土地が集約されるためには、現在の所有者の権利をもうちよつと制限してもいいのではないかといいことですね。

福川 明石さんの話をよくわかるんですが、さらにその先を考えたときに、そこに住まなくなつた人はその土地を持つてることが苦痛かもしれないですね。疎住的なところはもつと別の……所有権のシステムという大げさかもしれませんが、全体でコモンのように管理する、そういう発想が出てくるべきではないですか？

角野 現実にコモンの使われてしまつていところがありますね。畑を店舗のお客さん用駐車場に使いたいなど、プライベートに起こつてい状況をもう少し支えることができるのではないかと。

福川 いまのまま近代主義で所有権が主張されることにつきもさつちもいかなくなるから、そこを転換する仕組みがもう一段必要になります。現在行なわれている中心市街地の再生だつて、ある意味で自分の所有権がある程度放棄しながら利用を共有化するという形が進んでいるわけですから、郊外も中心市街地も、何か別の観点が必要になるといふことでは同じですね。

大野 新規開発のほうが安上りということ、要するに社会的な負担を外部化しているからです。焼き畑的に市街地を食い尽くせば、片方で学校が廃校になり、片方で新設しなければいけない。そういう負担が住民の税金にはね返つているわけ

です。縮小期では税収も減るわけで、そういう社会的コストを明快にしていくことが必要です。

コスト構造があらゆるレベルであいまいになっています。都市というシステムを維持・管理する観点からすれば、すでにあるインフラを再生していくことは、そのコストが反映されればそんなに割高にならないはずなんです。



明石 一般論としては全くそのとおりだと思います。住宅地では、住民税と固定資産税がいちばん大きな税収です。高齢化して所得がなくなつた人が多くなり住民税収が減つてゆくというところはありますが、固定資産税がどういふふうにか減つていくのかはいままでの経験ではわからないところがあります。

逆に、道路の財源になつてきたガソリン税は、車を動かせば動かすほど入つてくるという構図になつていて、むしろ車社会のほうが税収は上がる。このへんの構図をどう組み替えていくことができるか、ということかもしれません。

大野 拡大社会から縮小社会に変わつて世の中がパラダイムシフトだということであれば、現実の行政を支えている税制の仕組みが変わらなければいけません。

環境問題というところとすぐ反自動車になつてしまふけれど、われわれの収入のかんりの部分を自動車産業が稼いでくれているという経済的側面、自動車が可能にしたシビルミニマムも無視できないこ

とです。かつては満足なサービスを受けられなかつた僻地は、自動車の恩恵を受けたわけで、地球規模でみればそういう地域はいっぱいあります。

自動車は大量生産によつて大幅にコストダウンし、グラム単価でみたら携帯電話の一〇分の一ぐらいになつてい。やつぱり片方では上手に使つて数量も保持していくことを考えないと、文明の恩恵にあずかれなくなる。ことさら、モバイルとかBRTとかお話ししているのは、高齢社会になつたときに、モビリティは基本的な人権を支える重要なファクターだからです。

交通は土木の交通工学に任せきりにして、建築関係者は「歩ける町」と言つてい。そういうわれわれの構図がいけないのではないかと思つていっているんです。

福川 難しいのは、明石さんが言うように、郊外化をどうするかという問題は、実は車との闘いなんです。車で自由になつたことが、人口が減つても郊外化する原因になつてい。一方でモビリティを保証することの意味とか重要性がある。

大野 車が増えると郊外化するのは、社会的負担が車の持ち主に反映される仕組みになつておらず、安く車を保有できるからです。それは産業奨励といふことがあると思うんですが、そここのバランスの問題です。

所有放棄に至らせないために

明石 中心市街地の衰退化の議論をするときに、

空き店舗を空けたままにしておくこと、市街地の中に空き地があることを、社会的悪だと決められるのかどうかという議論がありました。

以前、地価が高騰していた時代は、ちゃんと地価税を払ってもらうために利用を促進すべきだ、ということをやったのだと思いますが、今このテーマのもとではどうなのだろう。

貴重な資源なのに空き地になっているというよりは、むしろ土地がいつばい余っているというように、前提が反対になっている。それなのに行政がそこを買取りに入ると……このへんからぼくらはいつも議論していてわからなくなってしまうんです……同じことが市街化区域の農地にも言えるんですが、とても高い金額で買わなければいけなくなりかねないんです。

市場で土地が余っているなら、もっと安くなくてもいいはず。ところがとても高い地価のまま空いている。だから、その地価で固定資産税を払ってくれていけば、もしくは固定資産税を上げてでも払ってくれるのなら、空けていること自体が問題なのではないという見方もある。

では、今度は縮小都市の議論で、ほとんど空き地になつてしまったような住宅地で、わずかに残っている人のためにいろんなコストがかかるので移転したほうがいいのではないかと議論をしたときに、幾らで買い取ることになるのか。

もし本当に安くなつていたら、その値段で買い取られても、もっと便利なところへ移る価格には

見合わない。公共事業のときのように、補償として生活再建になるかという議論です。高い価格、いわば便利などころの値段で不便なところの土地を買い取らなければいけなくなってくる。

縮小都市を、権利の制限をかけたリ、収用まで辞さない形で能動的に進めるとしたら、マーケティングと行政の支出との関係ではどうしたらいいのか。福川 最後はやつぱり、もっていること自体が苦痛だという人が出てくるのではないのでしょうか。いままさに地方のマンションがそうなつていと思うのですが、自治会なのかコミュニティなのか、どういう単位がいいのかわからないけれども、もう少しその所有権自体を共同で管理するような形に移るといふことさえ想定されるのではないか。

これはやや極端な議論ですけどもね。
明石 もっていることが苦痛な不動産というのは、財産価値はどうなんですか？
福川 財産価値はない。むしろもっている人にとつてはマイナスということも起きてくる。そうなつてくると、都市計画の仕組みそのものも少し違った目で見なければいけない。ただ、いまの法律のなかにどう入れるかは難しい話です。

明石 中心市街地の空き店舗がなんで空いているのかと聞くと、地価、家賃が高いからという。そんなばかな話はないだろう。家賃を下げればいいのかと思うのだけれども、下がらない。で、空いている。それはつまり、もっていることが苦痛ではないんです。

だから、もっていることが苦痛な社会にするということとは、固定資産税、つまり保有に関する税率のようなコストをもつと上げていくことが縮小都市の大事な課題である、と福川さんはおっしゃった……ということではよろしいでしょうか？(笑)。

岡部 根本的には私もそう思います。実質的に利くような固定資産税にする。あるいは、建物であれ土地であれ所有している以上、適切に維持する義務を課す仕組みにも発展していくのだろうと思います。ペーシックにはそれがあろうと思うんです。一方で、それを自治会のようなもので管理していくことについて、国交省の地域ルールに関する制度の委員会に参加したことがあります。これは

ゴミ屋敷の問題が発端だったんですが、人口減少地区で放置されている空き家などをコモンで管理していくようなことを検討したのですが、なかなかそれは難しい。管理能力のある地域であればできるけれど、実際は、空き家が増えて高齢化して管理が難しくなつたところこそそういうものが必要で、そういうところには届きにくい制度になるのだなと、考えさせられました。

もう一つ、明石さんが講演の最後にお話しになつた韓国の土地適正評価の仕組み。それを「白い地域」に関してお話しになりましたが、中心部でもやはり同じことだと思えます。土地の適正評価をして、商店街として維持していかなければいけないところであれば、空き店舗にしておくことには問題があるけれど、逆に空き家や更地のほう

が増えてしまつて取り残された家であれば、転出してもらつたほうがいいところ。そういうふうな土地に細かい色付けをし、さまざまなインセンティブの制度を組み合わせることによつて、自治体のレベルでやつていくという……そういう可能性があるのではないか。

実際に、疲弊地区再生などの場合ではそういうメリハリのつけ方をされていて、撤去に補助金を出すのと同時に、修復して住む人に補助金を出すという例もあります。一本の線で何かをするということではなくつてきていて、よりきめ細かな土地評価をしながら、それぞれに対してルールをつくつていくことになるだろうと思ひました。



福川 明石さんの主張は、線引き制度の維持ではないですね？
「明石先生は線引きの重要性をいわれ、大野先生はそういうのは不平等の原因と指摘されたけれども……」という質問がきています。質問した方は、誤解していると考えていいのかな。

明石 大野さんと私は比較的同じことを言つてるように思ひます。だつて、メリハリをつけ不公平をつけることをしなければプランニングにならないわけですね。それをどうするかの問題だと思ひます。

福川 大野さんもそうですね？

大野 都市計画の方法ではないだろうとは思ひます。しかし、社会的にそこで発生する不公平を吸



収するメカニズムに思ひ至らず、その経過をデザインすることが私にはほとんどできないので、とりあえずそれしか手法がないとしか言えません。土地を証券

化して利用権だけを売買できるとか、あるいは、長岡市もつている総資産額みたいなものが顕在化して、全体が下がつていふのだから自分のところが下がつてもしようがないと思ふような仕組みがあればいいけれど、人口が減つたり産業が縮小するときは取引事例そのものが減つていくので、評価が実際には難しくなる。先ほど明石さんがおつしやつたように政策価格になつて、買上時にどうしてもモラルハザードが起こる。

それを国じゅうでやつたらたぶん破産しちゃうし、「ごね得」が横行して、あまり健全な状態にならない。総量で減るのだから、絶対的に落ちこぼれが起こるわけです。

もうどきなきさいといわれても、その人の生業がその土地でなければできないことであつたり、そこであれば家庭菜園で一日三〇〇円で暮らせるけれども、よそへ移つたらその金額では暮らせないといふことをどうするかは、なかなか解決できません。

ゾーニングというのは膨張圧力の強いときに有効な手段で、縮小していくときにはなかなか……。「おまえ死ね」といふのは、非常に強権的な政策を前提にしないかぎりできません。パラダイムシフ

トというところ、わりと簡単に民主主義というのほどうしても衆愚政治になるとか、ごね得を生むから「やめちやえ」みたいな話になります。そうではないと思ふ。

明石 ゾーニングのことについて縮小すべき部分を、「おまえ死ね」といふことだとおつしやいましたが、それを明示するところまではまだいまはいつていないんですね。

最初に「デュラビリティ」と言つたように、不動産開発というのは、つくつたものが空き家のまま残るとか、荒廃地となつて農地にはもう戻らないとか、そういう問題があるので、ある市場システムのなかでいろいろ外部性を吸収していけばいづれ正常状態に落ち着くだろうというような考え方だけではうまくいきません。

大野 それで私も証券化もあまりなさそうだなと思つていふんですが、一応代わりの方策として市場メカニズムを活用して、より情報を開示してという話はあるので申し上げただけで、私もだいたい同意見です。

土地利用規制と景観行政と

福川 岡部さんがカタルニアを例にお話になつた方針と、明石さんがおつしやつたゾーニングシステムを柔軟化していくという話はどうな関係になつていふのか、もう少し説明してほしい、という質問がきています。

カタルニアでは「r」と書かれたらどうなるん

ですか？

岡部 あれは法的なプランではあるけれども、拘束力はないです。土地利用の管理を法的に拘束するのはローカルプランでしかないので、基礎自治体がそれをどういうふうに判断するかということなんです。

地方分権化が進み多くの権限が基礎自治体にあるのですが、基礎自治体ほど開発志向で、上ほどそれを抑制するプランを出すという傾向にあります。基礎自治体は比較的状况のいいときにプランをつくるので、縮小に向けての軌道修正がなかなか難しい。そのときに上位の計画で、より縮小の計画があると、それを口実に修正しやすということを聞きました。

福川 ガイドプランですね。その後自治体がゾーニングをするときに開発できないようにするとか。
岡部 カタルニア州の地域部分計画は、バルセロナ市の専門家の部隊が、もともとゾーニング一辺倒ではない新しい都市計画をやってきた人たちの経験をもとに、それよりも大きい地域のレベルに生かして、それで土地利用規制的な要素と、都市集落システムを戦略的に維持していくことを重ね合わせつつ作ったものです。既成市街地にそういうプラ

イオリティを与えているということですね。

福川 それは明石さんのお話に近かったです。

明石 岡部さんのお話しやるとおりで、私は何の異存も……(笑)。いま日本では都道府県が役割を果たさなくなってきたと思いますね。市町村にすべて

投げて、市町村で決めてもらってそれでいいんだと。でも、いまおっしゃったように、市町村自体は成長戦略を考えざるを得ない立場にあつて、市町村が想定している一〇年後の人口を足し合わせれば県の三倍ぐらいになったりする。

だから先ほどの話のような非常につらいことは、本当は上位の行政庁が決めていかなければならぬのだけれど、いま日本は広域的な計画行政庁が機能していない状態に陥ってしまったと思います。

岡部 その基盤となつているのが、ヨーロッパでは土地利用計画です。詳細な土地被覆をベースにして、それぞれ色付けをして、さっきの適正評価に近いことをやっている。それがヨーロッパの景観政策だと私は思うんですが、日本で、景観行政でそういうことをやっていこうという話はなかったんですか？

明石 日本の景観法は、市町村の条例を法令が後方支援するような形でつくられましたから、広域的ランドスケープのような景観政策には必ずしも達していません。景観に一生懸命取り組む自治体があつて、条例をつくるなら応援しますよ、といつているにすぎません。

私は、分権化の流れのなかで、本当に広域的に大切なこととか、住民と相対しているとなかなか納得が得られにくいことをだれがするのかとかが落ちてしまつていふと思つています。そこがヨーロッパとは違うということをお部さんは指摘されたのだと思うのです。

近代の産物も若い人たちには生まれ育つた風景

福川 大野さんからは、ファイバーシティ計画の延長で建築家としての提案が出ると思つていたのですが……。

大野 それは二年後をお待ちください。長岡は都市の規模が小さいので、いろんな提案ができると思います。

BRTの提案ですが、そのくらいにバスにお金をかける決意をするためには、なにか絵が必要で、バスは乗換えに対する抵抗が非常に大きいです。地下鉄駅ならどこでも空調してあるのにバス停はなんで空調しないのか。だれも不思議に思わないけれども、そこを建築の施設としてきちんとつくる。だから、バス停をやります。

また、日替わり公共施設は、新築でも考えてゆかなければいけないですが、お寺を利用することができないのではないかと思つていふのです。宗教心がなくなつて、檀家が減つていくのでお寺が経済的に成り立たない。お寺が今後なくなつてゆく可能性があります。日本のほとんどプレハブあるいはプレハブもどきのデザインに変わつてしまつた景観のなかから、お寺の屋根が消えたらどうなつてしまうのか。宗教施設をコンバージョンするのはヨーロッパではよくある話で、お寺は永遠に宗教施設でなければいけないのか？ということがあります。宗教施設だと補助金を入れることはできないけれど、コミュニティ施設ならば補助金を入れる

こともできる。ああいう空間と境内と、集落の中に適切な位置をもっている施設のコンバージョンをやってみたいなど、そういうようなことをこれからじっくり時間をかけて……。車だったらメーカーと一緒にやるという形で、よりフィジビリティの高い提案をして、違う形での建築家的なレベルでの議論を展開したいなと思っています。

福川 大野さんの東京の計画では、川など地形を読み込みながらという提案がありました。岡部さんのお話は、集落の形態とか多心型モデルの中心になるものは、昔からの、江戸時代とか明治時代ぐらいまでにあった集落のパターンとか、自然条件を反映した土地の使い方だということ。角野さんのお話もそういうところへだんだん戻っていくということでした。そういう視点も長岡の計画には入ってくるんですか？ 多心型といつたときに**大野** もちろんそういう潜在的な歴史的痕跡とか地形も入りますが、ふるさと景観というとすぐ明治か江戸時代までいつちやつて、近世の風景はよくて近代はだめだというのが根強くあるでしょう。「風景に貴賤なし」というのが私の持論で、われわれの世代にとつては、郊外風景は後から生まれてきたものだけれど、いまの若い人にとつてはそこで育った風景です。二〇年前前にできた団地だつていい住宅地になるかもしれないし、古い歴史をもった集落でもだめかもしれない。

H O P E 計画でもよくありましたけれど、ふるさと風景をつくるというとすぐ瓦屋根を載つけ

やったりするのがどうも好きになれなくて（笑）。**福川** いま、団地を評価する社会学者もたくさん出て、いろんな議論を張っていますね。

岡部さんが紹介したような縮退と戦略の分別をするようなときの基準には、特にヨーロッパでは、そういう近世、近代以降のものも評価されて入っているとみていいんですか。

岡部 もちろんそうです。きょうは近代主義批判をキーワードとしてお話ししましたが、必ずしも近代のものを悪とするわけではなく、より長く存続してきたものにはそれなりに価値があります。ヨーロッパの場合には都市集落のネットワーク、都市システムがそういうもので、中世のころから近代を経てなお残っている。それは大切にしていくという発想です。日本の場合は、郊外に関していうならばヨーロッパよりはるかにコンパクトで、戦後初期に整備された住宅団地などは、そうした都市集落システムにうまく乗っているものが結構多い。そういうものはやはり評価していくということです。

それよりも、モータリゼーションのおかげで全く地域の文脈から切り離されたところにできていく開発は、いまは若い人たちが多く住んでいてパフォーマンスはいいのだけれど、歴史的な文脈でみると消えていくことになるだろうということ、必ずしも古いものもいいということではないです。

福川 角野さんの考え方は？

角野 縮小するときのよりどころはいつたいいか。

都市レベルでのよりどころもあれば、個々の住宅地レベルでのよりどころもあると思います。前近代のものがよくて近代がだめだとも全然思っていない。たとえば、「雲雀ヶ丘」という住宅地が誕生したときの写真を見ると、駅前のメインストリートにはシユロの並木があり、正面に赤い屋根の洋館がある……。それらはそのまま残っているのです。でも沿道の町並みは変わったので、似て非なるものになっている。でもそこは、その住宅地にとつてのよりどころであるし看板なんです。

実は私も、兵庫県下のあるところでもまさに無住化しているお寺をどう使うかに関わっています。神社はもつと以前から神主さんがいなくなっていますから、そこをまさに地域のコミュニティ施設としてどのような組立て方ができるのか。

お寺も境内とか後ろの山とか、結構寺林をもっています。農地改革以前は広大な小作農地をもっていたわけです。そういうところは所有者が替わっている場合が多いんですが、でもその記憶はもっているんですね。ここのお寺はこうであつて私はこちらだといふ……。

そういうのは、その集落なりブロックの維持や、それを次に残していくためのハードでありソフトになる。まだまだ縮小都市のよりどころは探す価値があります。それぞれが答えを探さなければいけないと思っています。

問題は、それをだれがどうマネジメントしていくか。個々の郊外住宅地についていうと、高齢化

していく居住者だけでは無理なんです。人びとから信頼され委託されるマネジメント組織はどういう形でありうるのか。まだ私も答えはわからないですが、とにかくそれを見つけていかないことには大変だろうなと思っています。

福川 会場から、「離島など、人口減少や少子高齢化が進んで限界集落になったようなところでは、もはや町に移住することを促進すべきだと考えるが、どうだろうか」という質問がきています。

明石 都市が拡散してつづられていくスプロールの市街地と、離島や中山間地の限界集落や、元からあった集落とは、事柄が全く違う。国土全体が人間の体だとすると、隅々まで健康でいられるという議論をするところと、都市のまわりにある農地を蚕が食べるように食い荒していったものをどうするかということとは、これは分けて考えるべきなのではないかと思えます。

岡部 一つの集落が単体として美しいから文化的資産だということではなく、複数の集落がネットワーク化したシステムこそ資産であるという考え方はです。そのシステムの一つのノードとして離島の生活であったり中山間地の生活がある。それを国全体の財産として管理していくという発想もあるのではないのでしょうか。

明るい生活を描ける縮小へ向けて

福川 会場からいただいた質問は話の中に織り込んできましたが、最後に会場から直接ご意見、感

想を受けたいと思います。

服部岑生（千葉大学） 縮小都市

というのは正しいと思います。でも、政策の何らかの手續を加えた瞬間に不利も生まれるだろうし良

くもなるわけで、住んでいる人にとって縮小はいいことなんですよ、居住はこうよくなるんですよ、という説明をどこかに加えていないと、やつぱり都市系の方がたの議論に終ってしまおうという感じがするんですね（笑）。

岡部さんの話を聞いてすごく感動しましたが、私がいま取り組んでいる団地の再生問題のなかで、新聞記者が寄ってきて必ず聞きます。「団地の建替えは難しいですよ。エリアマネジメントをやっておられますが、それはどこに向かうんですか？」と。でも、スローガンとして「縮小都市になるから」とはいえないですよ。

小林秀樹（千葉大学） 人口減少時代の都市ビジョンを受けて、では一人ひとりの居住ビジョン、生活ビジョンがどうなるかについて

は、話題に出なかつたですね。たとえば普通の一人の人として住宅選択の住宅双六はどう変わっていくのか、あるいはどう変わるべきか、あるいは郊外の非常に過疎化したところに取り残されてどまろうとしている人に対して、こうしたらいいんじゃないかと希望を与えたいですよ。

そのときに、明石さんがおっしゃったような、



隣の敷地を買って面積を二倍にすれば人口が半分でもあなたの住宅地は生きるんですよということも言いながら再生に努力しないと、いろんな活動が広がっていかない、受け入れてくれないでしょう。そういうことを次のシンポジウムのテーマとしてやれば、ちょうどセットでまとまるのではないかと思います。

福川 いい感想だったと思います。

中島明子（和洋女子大学） いま

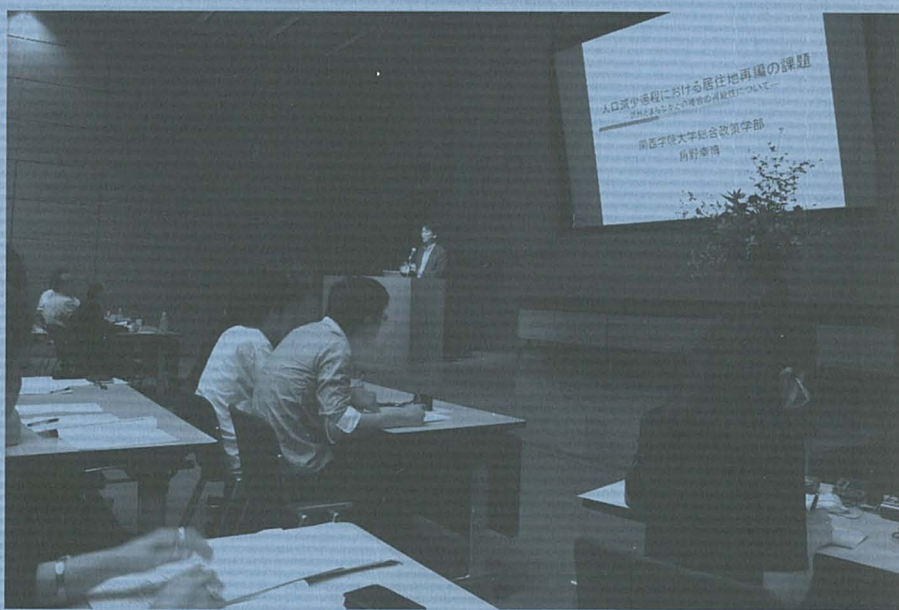
日本で、やつぱり雇用の不安定、子どもを生まない、そういう問題がすごく大きいわけですね。縮小

するのだろうとは思っただけけど、でもそこが楽しくない原因は、好き合った人と結婚して子どもがほしかったら産める、男の人も女の人も楽しく暮らしていける、それではじめて何か明るいビジョンが出そうな気がするわけですね。

環境とかコンパクトシティとか都市のモビリティのあり方だとかが繋がって、そこから組み上げていければ、もう少し違う行き方、楽しい縮小の仕方がありそうな気がしました。

福川 そんなに暗くなっちゃいましたか。すみませんでした（笑）。本当はもっと明るい縮小を描き出したかったのですが、司会の不手際で、後半、明るい未来を描くのに失敗したかもしれません。しかしそうならないように、ぜひこれから皆さんの英知を結集していきたいと思えます。どうもありがとうございました。





すまいるん 2009年秋号 別冊

第29回 住総研シンポジウム

縮小都市 における居住

二〇〇九年一〇月二〇日発行



発行 財団法人 住宅総合研究財団

発行人 岡本 宏

〒156-0055 東京都世田谷区船橋四丁目29-8

TEL (03) 3484-5381

FAX (03) 3484-5794

Email: jusoken@mxj.mesh.ne.jp

URL: http://jusoken.or.jp/

● 制作 建築思潮研究所 (山本直人)
印刷・製本 慶昌堂印刷株式会社