

Jsurg まちづくりカレッジ「人口減少社会読む」スピンオフ対談企画

『コンパクトシティは実現可能か？』

中村文彦 × 小泉秀樹

2016.19 @東京大学



1. 開会

高鍋：それでは、そろそろ始めたいと思います。皆さん、どうも明けましておめでとうございます。

年始早々の一週目でお疲れのところだと思いますけれども、この企画に多数の方、お越しいただきまして、ありがとうございます。先生方お二人も年度末に向けて忙しいところ快諾いただきまして、どうもありがとうございます。よろしく願いいたします。

本日、全体の進行をさせていただきます、NPO 法人日本都市計画家協会の高鍋でございます。よろしく願いいたします。

早速始めていきたいと思うんですけども、最初に注意点を一つだけ。きょう、ほぼ満席に近い形になりそうですので、後から来られた方、真ん中の席とか、ぜひお譲りいただきたいなと思います。

それから、もう一つあったんですけど、資料とともに付箋紙を何枚かお配りしたと思うんですけども、きょうは、前半、後半というような流れで考えているんですけども、話を聞きながらご質問とかご意見とかございましたら付箋紙にお書きいただいて、真ん中で軽いブレークを入れますので、そのときにアシスタントの田嶋さんにお渡しいただければ、後ろのホワイトボードで少しまとめて、最後の時間帯で少しやりとりをする時間を設けられたらなというふうに思っております。よろしく願いいたします。

それでは早速始めていきたいと思うんですけども、その前に、この企画の趣旨をちょっと簡単に説明したいと思います。

昨年、日本都市計画家協会で、「JSURP まちづくりカレッジ」という事業を始めました。これは、まちづくりに関わるいろんな組織におられる、主に中堅、若手の方をメンターゲットにして、実務に役立つノウハウ、それから、ちょっと異分野の人たちとも交流してもらおうという趣旨で始めたカレッジなんですけれども、各テーマ、5回連続でやりました。昨年は、前期で4テーマ、後期で3テーマ、合計7テーマやったんですけども、その中で私が担当させていただいたのが、「人口減少社会を読む」というテーマです。

これは、2014年に「増田レポート」というのが出て、人口減少社会が本格的に到来し、消滅可能性都市が二百何団体出ますよという話で衝撃を与えたわけですけども、あまりにインパクトが大き過ぎたので、そういう単純な考え方でいいのかということから始まったんですけども、5人の方に登壇いただいて、いろんな視点から人口減少という問題を考えて、人口が減るという前提でプランニングというのをどうしたらいいのかというようなことを伺いました。

第1回は小泉先生に来ていただいて、「人口減少と高齢化」、「医療の視点」というようなテーマです。高齢者が増えていく中でそれをどう考えていくか。それから、第2回に中村先生に来ていただいて、「人口減少と人の移動・交通」というテーマです。人が減ることによって公共交通が維持できないんじゃないかという懸念がありますけれども、さて、それをどういうふうに考えるのかというテーマでした。それから、第3回は「農山村」ということで、明治大学の小田切先生に来ていただいて、人口減少先進地である過疎地域、農山村は、どういうふうにして人口減少問題に耐えてきたのかというような話、4回目は、きょうお越しですけども、国立環境研究所の藤野さんに来ていただいて、「人口減少とエネルギー」ということで、震災以降、エネルギー問題が非常に大きな関心事になりましたけれども、人口が減っていく中でエネルギーというものをどういうふうに考えていくのかという話を伺いました。最後、5回目に大月先生に来ていただいて、これまでも炭鉱住宅とかいろんなところで実際に縮退をした、まとめた事例がいっぱいあるよねという話を言っていただいて、それはヒントになるんじゃないかというようなお話をさせていただいたところでした。

それで、何でこの企画になったかという話なんですけれども、これは最終回に振り返りということで各講座を簡単にまとめたものなんですけれども、1回目、小泉先生るとき、2回目、中村先生るとき、それぞれコンパクトなまちづくりというのはどういうふうに見えるかという話が後半のディスカッションの中で話題になったんです。そのときに小泉先生の発言、「高齢社会にコンパクトなまちづくりは本当に必要なのか、できるのか」という話がありました。どちらかというと、人を無理やり移住させるというのはなかなか難しいんじゃないかというような発言をされたんです。それに対して受講生からいろいろな意見があってちょっと盛り上がりました。

それから、2回目の中村先生るときなんですけれども、「人口維持とか減少抑制のための手段として、交通は有効な手段になり得る」。要するに、人の行動というのは道路とか交通環境にやっぱり大きく左右されるわけだから、それをうまく使っていくことによって、ある場所は人口維持ができる、減少抑制ができるという考え方があるんじゃないかという話をされました。

毎回、終わったら、行ける方は酒を飲みに行ったわけなんですけれども、「どうも小泉先生と中村先生は違ったことを言っていましたよね」という話がありまして、この二人が対談したら面白いんじゃないかということのを発案した人がいるんですけど、渡邊喜代美さんというベテランの方がいらっしゃって、「あっ、それ、いいですね」という話になって、中村先生も「それ、いいですね」という話になって、この企画に至ったということでございます。

それで、ちょっと普通のシンポジウムとはきょうは形が違って、お二人の話をじっくり聞きましょうという会にしたいんですけれども、バトルとか、ディベートとかいうことではなくて、お二人違う専門、土地利用とか都市計画、交通という専門で、違う立場で違う可能性とか認識を持っているということを前提として、ゆっくりお話しいただいて、そのお二人の話が、この2時間を通じて少し認識が変化していくのかどうかというあたりをちょっと聞かせていただきたいなと思いますし、皆さんもコンパクトシティに関していろいろな考えをお持ちだと思うんですけれども、きょうのお二人のお話を聞いて新たな認識を得られれば非常にありがたいなというふうに思っております。

おおまかな流れをお話ししますと、大きく1時間で、前・後半で分けようと思っているんですけれども、前半は「徹子の部屋」でやっていきたいと思いますが、「徹子」は中村先生です。中村先生が小泉先生に質問をします。それに対して答えるという形でやっていきます。そこでちょっとブレイクを入れまして、もし、質問があれば、アシスタントのタジマさんにブレイクしている間に渡してほしいんですけれども、後半は、ちょっと流れを見ながら考えようと思いますが、前半で出たテーマの幾つかを少し深めていくというような話にできればなというふうに思っております。



以上のような進め方ですけれども、じゃ、早速、お二人にはこちらに座っていただいて始めたいと思います。

改めてご紹介したいと思います。横浜国立大学の理事・副学長の中村文彦先生です。よろしくお願ひいたします。東京大学都市工学科専攻教授、小泉先生でございます。よろしくお願ひいたします。今日、ここの教室はマイクが使えないということなので、お二人とも声が大きいから大丈夫だと思いますけれども、よろしくお願ひいたします。

2. 対談前半（中村⇒小泉）

中村：横浜国大の中村でございます。こんなことになるとは思わなかったという言葉で始めたいんですけども、小泉先生、私より2つお若いんですか？

小泉：よく確認はしてないですが、そう……

中村：そんなもんですよね。同世代ということで、いろんな形で論文を読ませていただいたり、いろんな委員会で一緒になったりということで、ずっとお話をしたいなということの機会をつくってくれたというので、それはいいねと思ったんですけど、その時、どういう方々がここにいらっしゃるかという設定はあまり考えてなかったんですが、名簿を拝見しますと、ものすごい方々いらっしゃるの、どちらかという、私がそちらの話を知りたいということもあるんですが、せっかくこういう機会ですので頑張っていきたいと思います。

事前に、小泉先生のほうからいろんなパワポのスライドの打ち出したものや論文原稿等を見せていただきまして、ああ、なるほど、いろいろあるなど見ていたけど、きょうここにいらっしゃる方々も、もう「コンパクトシティ」という言葉で実際に実践されている行政に関わった経験のある方から、コンサルタントの方から、学生さんから、いろんな方がいらっしゃって、どこら辺に水準を設定して議論すればいいのかというのを少し悩むんですが、それでもあえてコンパクトシティの定義からいこうと思いますけど、「コンパクトシティ」という言葉は、僕の理解でいくと、人によってわりと使い方が違って、ものすごく理想的な形のものと言う人もいれば、ある施策のための手段で言うときもあれば、コンパクトということは、たぶんコンパクトじゃない都市で使うけれども、それは、もしかすると、そこにはグリーゾーンもあるかもしれないけれども、仮にコンパクトかコンパクトじゃないことというのは何で言えば一番いいだろうかということで、人口密度で言うのか、機能で言うのか、あるいはそれ以外の何か要素で言うのか、どのあたりが一番お話の核心ですか？

小泉：すごく難しいことだというのが私の考えで、皆さんのお手元にも、もしかするとあるかもしれないんですが、コンパクトシティの概念が非常にまず曖昧だというところが大きな問題で、計画概念としてはあまり適切ではないんじゃないかと思っています。それで、今、中村先生がおっしゃったように、例えば機能が特定な区域に集約していることであるとか人口密度がある程度高いというようなことは、おおむね共通の認識があるんじゃないかなと思うんですが、じゃ、そのときの規模はどうなんですかという話が例えばありますね。

例えば、東京というのは非常に高密度な区域が幅広く広がっているという都市の構造を持っていて、これはコンパクトなんだろうかっていうふうに考えたときに、「compact」という英単語を調べていただくと分かんと思うんですが、「compact」というのは、実は「小さい」という意味なんですよ。お分かりだと思うんですけど。「コンパクトカー」

って言いますよね。だから、コンパクトカーっていうのは小さい車のことを言うわけです。いろんなものがコンパクトに小さくまとまっているという意味があるので、そういうふうに考えれば、東京っていうのはコンパクトじゃないっていうことになってしまうわけです。そういうのが一つあって、要は、コンパクトということからイメージする都市の形態というものは、おそらく人によってすごく幅があるだろうし、その都市を見たときにも、ある都市に関わられている政策担当者であるとか民間のコンサルタントの方がその都市を思い描きながらある都市でコンパクトと言っているものと、違う都市でコンパクトっていうふうに言っているものは相当違っていたりして、非常に曖昧さというのが一つあるというようなことがあります。

中村: せっかくだからいろいろ聞こうと思って、順番に今用意してきているんですけども、理想的なコンパクトシティって、時々いろんな勉強会とかで聞かれるときもあるんですけども、何をもって理想と言うかっていう、またこれは議論がすごく分かれるんですけども、ある方々は、ヨーロッパの幾つかの都市のことを挙げたり、ある方々は、日本でいくと、少し歴史のあるところでいけば松山、金沢を言われたり、あるいは、きょう関係者がいらっしやいますけど、今頑張ってる富山をずっとやっていらっしやるとかって言いますが、コンパクトシティの理想というふうに仮に聞かれたときにはどういう回答をされますか。もう、そもそも概念が曖昧っていうことですから、今の質問も形無しではあるんですけども（笑）、それでも聞かれたら。

小泉: 「コンパクトシティでいいところはどこですか？」って聞かれると、「あんまりないですね」って。コンパクトシティという概念が適切ではないと思っているので、そのような尺度で考えるっていうことを普段してないのでなかなか難しいんですが、そもそも。だけど、例えば、最近よく取り上げられている都市の一つに、ポートランドがありますよね。ポートランドであるとか、シアトルとか、アメリカで言えばサンフランシスコもそうですし、バンクーバーとか西海岸の北側、相対的な意味の北側、真ん中の北側に位置している都市というのは比較的住みやすい都市に今はなっています。

ああいうところは、やっぱり非常に魅力的で、いい都市ではないかなというふうに思っていて、例えばシアトルが、東京とか——東京じゃなくてもいいんですけど、どこかの都市と比べてコンパクトかと言われたら、実はどうなんでしょうねというところがあって、そういう尺度ではなくて、住んでいる人が得ている、例えば住環境の豊かさはどうですかって言われれば、たぶん間違いなく豊かなんですね、おそらく。例えば働いている人の働く環境はどうですかって言われたら、それもたぶん豊かだし、それから、ワーク・ライフ・バランスとか見たとしても、さまざまいい点があって、そういう豊かな環境が非常にクリエイティブな活動とかクリエイティブな人を引きつけていて都市が持続しているんじゃないかというふうに考えているので、そういうことが本質的なことであって、だから、コンパクトにすれば魅力が上がるとかいい都市だっていうふうには、短絡的には議論できないんじゃないかなというのが、まず疑問にあるんですね。

中村: 今のご説明の中のキーワードが幾つかあったような気がするんですけども、順番にいくと、このいただいた資料にも書いてあったですけども、持続可能、サステナビリティ、持続可能という、僕なんかの理解でいくと、一つは、もちろん環境的な持続可能性はあるけれども、もう一つ「社会的にも」とか「経済的にも」とか教科書は入っていくんですけども、都市が持続可能というときには、またその定義を聞いちゃうんですけども、どこら辺にウエートがいかれると思いますか。

小泉：それは、バランスだとは思いますがね。環境、社会、経済というのがバランスがうまくとれている都市っていうのは、いろんな意味で、例えば自然災害が起きたとかいうときにもリカバリーがいい。例えば社会的な意味でちゃんと住民組織の活動が活発であるとか、NPOの活動が活発であるとか、そういう要件を持っているところは、ある自然災害等が起きたときにも強いっていうのがあるので、やっぱりそれは、例えば社会的なある種のネットワークができていたりとか、そういったガバナンスがしっかりしているとか、住民自治ができているんだというのは持続可能性に強く影響していると思います。もちろん、環境的にも持続可能であるということが大事なので、それはそうなんだけど、それは前提に置きながら、でも、社会とか経済、そちらは非常に大事だなと。

中村：今、住民自治とかガバナンスというお言葉もいただいたんですけど、そういうところが実はかなり効いているという理解でいいんですよね。

小泉：そうなんです。



中村：なるほど。前のご発言の中で、もう一個面白いなと思って、これも絶対また聞いちゃおうと思うものが、住環境。例えば、ポートランドって、私も4~5回ほどしか行ってないんですけども、行って、ヒアリングとかしたこともあるんですけど、寒い時に行ったからかもしれませんが、大体雨男なんで、行くと大体どこでも雨が降る。それは置いておくとしても、住環境というのも難しいテーマですけど、例えばポートランドを先生がごらんになっていて、ここの住環境はいいなとお感じになるときのポイントはどこら辺なんでしょうか。

小泉：難しいんですけども、ポートランドもそうですし、僕はシアトルに1年ほど住んでいたことがあるので、それは生活者としての経験なので……

中村：でも、すごく大事ですね。

小泉：そうですね。そういう意味で非常に貴重な経験だったと思うんですけど、そのときの印象で言うと、例えば住宅はアフォーダビリティが全く違うということがあって、どうですかね、分かんないですけど、僕の印象では、例えば名古屋ぐらいまでだと、たぶんシアトルのほうがアフォーダブルなんじゃないかという気がしていて、もう少し規模が小さい政令都市になってくるとちょっと似た環境かなと思うんですが、東京と比べたらもう圧倒的

にアフォーダブルな感じ。だから、比較的広い住宅で、都心から公共交通のバスとかも来るし、車であれば15分だし、バスを使っても20分ぐらいのところ、例えば500平米とか、場合によっては1,000平米ぐらいの住宅に住めるという。

中村：床面積が500ですか？敷地面積？

小泉：土地。敷地の面積ですよ。床面積じゃない（笑）。床は、200ぐらいですよ、せいぜい。200弱ぐらいですかね、大体。だから、それがいわゆる中産階級。例えば僕が住んでいた近隣の方にどのぐらい収入があるんですかっていう話を何度か聞いたときには、当時の円ドルの換算もありますけれど、それを加味しても僕より低いぐらいだったので、普通のサラリーマンの方が、普通にある程度暮らせるというような環境が身近にあると。

あとは、自然的な環境を享受しやすいとかね。きれいな川とか湖。非常にきれいで、そこでレジャーを日常的に楽しむようなことができていて、もう一つは、ライフスタイルですね。都心と住宅地の距離が非常に近いので帰ると——一緒だと福井。緯度が高いので、夏なんか日も長いわけです。そうすると、5時ぐらいに仕事が終わって帰ってくると、5時半にはもう家に着いちゃうんですね、ほとんどの方が。そこからまた日が高いのでレジャーを楽しめる。ウォーターフロントとかに出て行くというようなライフスタイルがあって、アッパー・アッパーな方がそれをやっているっていうのは当たり前かなと思うんだけど、普通の中産階級の人々がそういうライフスタイルを享受できているっていうような豊かさはありますよね。

中村：いや、何か、今の説明の中にたくさん答えが入っている気がしてて、都心からそれほど遠くないところに住める、それも決してお金持ちじゃなくても住めて、そこに自然環境もあり、生活の仕方にも多様な選択肢があり得て、何かそれは、ある種のコンパクトシティの教科書の中に出てくるような定義にすごい近いかもしれないと僕なんかは思うし、コンパクトシティに対してはいろんな議論がある中で、例えば、僕のほうは交通だから、どうしても公共交通指向型に関してのものからいくんですけども、あれも原点に戻ると、都府県というか、駅の周りの近いところで多様な方々がいて、そこで日常生活が充実できると。そのときにやっぱり「アフォーダブルな家」というのが書いてあって、今の先生のシアトルでのご経験というのは、そういうことがわりと要素として入ってくるんですね。

小泉：ただ、高密度ではないんですよ。非常に高密度ではないというのが一つあって、低密度で、実は、シアトルの都市圏においても産業の核になるような、例えばマイクロソフトがあって、マイクロソフトはベルビューという郊外に団地があるんですよ。都心にすべてあるというわけじゃなくて。クリエイティブな発想はどこで生まれているのかというと、郊外で生まれているんですよ、むしろ。郊外の団地の中で生まれているんですよ。だから、クリエイティブシティが、よく経済学の話の中で「密度を高めると情報の交換がしやすくなって、そうするとクリエイティブな活動が生まれるんだ」ということを言うんですけども……。

中村：言うなあ（笑）。

小泉：言うんですけど、それは、でも、実証されてないんじゃないかと思っていて、一応何か分析したりして、ある程度そういう傾向があるという日本の都市を対象にした研究はあるんだけど、ただ、アメリカの都市と日本の都市を比べて、どういうふうなクリエイティブシティがどうあるのかというのを見たときに、アメリカのほうは圧倒的にたぶん密度が低い

ですよ。それでもクリエイティブな産業が生まれているところはたくさんあるわけで、だから、密度を高めるとクリエイティビティが高まるというのは全くうそじゃないかと思っていて、むしろ良好な環境を整えるということと、そういうクリエイティブな発想のできる方がそういう環境で集まっているということが大事かもしれない。密度を核にすれば、じゃ、そこでクリエイティビティが高まるかという、それは、そんなことはないだろうと思いますけど。

中村：密度は、そういう意味では政策変数としては少し違うかもしれませんね。

小泉：違うかもしれないです。高ければ高いほどクリエイティビティが高まるというものではなくて、ある程度の密度は必要かもしれないけれども、一定以上いくと、むしろクリエイティビティなんかも低減するんじゃないかという。

中村：あんまりうるさい人が来過ぎて。

小泉：来過ぎるとか、あとは、やっぱりクリエイティブな発想っていうのは豊かな環境じゃないとできないので、豊かな環境というのは、やっぱり適度な密度感がないと生まれませんから、オープンスペースが魅力的なもの、あまり人がい過ぎたら魅力的ではなくなってしまいますよね。

中村：そうですね。

小泉：でも、ある程度適当な人がいると、その空間に合ったいい密度感があると、すぐく行っても楽しいというふうに感じたり、魅力的だというふうに感じると思うので。

中村：いや、何かクリエイティビティという言葉自体も、たぶんビジネスでのいろんな新しいアイデアというようなところとか、いろいろ意味があり得ると思うんですよ。

たぶん高鍋さんの期待は論点をささげないといけないということなのですが、でも、いや、別に出さなきゃならないとは思ってないけど、僕が2010年にフライブルクというところでヒアリングしたときに、フライブルク市っていうのを70年代からずっと引っ張っていったら、ものすごいおじいさんと会うことができ、その方が、確かに密度の数字は言わなかったんだけど、中心市街地にいろんな人が集まって、いろんな過ごし方をするによって、なかなか会わない人がそこで会って、それがいろんな交流のきっかけになって、それが町のパワーになるから、障害のある人も高齢の人も若い人も、いろんな人が町に来るような形っていうのを、おまえが交通をやるんだったらしっかりやらなきゃいけないよっていうメッセージをくださっていて、その数字は別としても、ある程度の集積は要るぞっていう感じなんですね。そこは、そんなに異論はないですか。

小泉：そんなにない。やっぱりフェイトウフェイスのコミュニケーションは大事だとかっていう、そのもの自体を否定するつもりはないんですが、そうすると、やっぱりそこにいろんな人が集まれるような環境というのは大事だし、そういうパブリックな意味でのパブリックな空間ですよ。人が集まれるような空間が、その都市の中に適切に配置されているとか、用意されているというのも大事なことであり、そういうのは否定するようなことじゃないと思うんですけどね。



中村：分かりました。さて、それで、外国の話は、僕はすごく楽しいからずっとしたいんですけど、たぶんそれだと許されない雰囲気がちょっとあるので（笑）、日本に持ってこなきゃいけないんですけども、日本の都市、昨年末なんですけれども、広島大学の藤原章正先生という方をお呼びして大学でお話ししましたときに、彼は広島ですずっとやってきた人なんだけれども、広島郊外の住宅地を彼らは「オールド・ニュータウン」という言い方をしている、それが一体どうあるべきかという問題提起をして、問題提起だけして帰って行っちゃったんですけども、すごく私、困っていて、なぜかという、郊外の戸建て住宅地、今、先生がおっしゃっていた数字より一つちっちゃいぐらいの戸建て住宅がずらっとあるわけですね。その中で高齢化が進み、空き家も出てきてという中で、そこをどうやって守ろうかという仕事と、広島をコンパクトシティという発想でより密度を上げていこうとか新居住を推進しようという仕事は矛盾しちゃっている感じがするんですよ。

小泉：矛盾していますよね。

中村：ですよね。「で、どうしよう」って言って帰って行っちゃったんですけども、例えば僕の身近な例で言うと、自分の母は埼玉のとある奥のところの某大手不動産会社が開発した戸建て住宅地に住んでいて、うち、一人っ子で、父はもう逝っちゃったんで、今、母が一人で 80 歳で住んでいて、心配だから月に一回帰っていろいろお世話しているんですけども、見てみると、すごい空き家が多いんですよ。「じゃ、うちの近くに来ない？」とか言っても「来ない」とか言うんだけど、地元でいろんなネットワークができていて動けないんですよ。例えば、「もう二日ぐらい洗濯物が出てないんだけど、どうしたの？」って言われるぐらいの非常に安心感のある町で、僕が行って見ていると全然安心感を感じなくて、「空き巣に注意」とか書いてあるし、生活している部分ではすごく安心なんです。そういう町をどうするといいいんだろと。唯一のその不動産屋さん系列の某何かストアが撤退して、その後は、その住宅地、地元の農家の方々が頑張って別な地元資本の八百屋さんをつくったりとかでやっているのを見ていると、この町に残るのがいいのかなと、そこに住んでいる者の子息としては思うんですが、そういう町が、たぶんあちこちあるわけですよ、日本に。

小泉：あちこちありますね。

中村：これをどういうふうにしていかなきゃいけないのかというものとか、あるいは、一番自分

がこの建物——この建物じゃないですね。あっちでしたね、昔は——で学んでいたときから、都市と農村という対比でやるとすると、農業がどうなっているかという話と都市の中の形の端のほうをどうしていくかという話はセットですよ。そこら辺のところっていうのがやっぱり分かんなくなっていて、まず話を広島まで戻しますけれども、ああいう問題を先生に投げ掛けられたらどんなふう……。矛盾しているっていう話で。

小泉：矛盾している話でしたけど、僕は、だから、もともとは博士では都心居住の研究をしていたんですよ。対象地域は東京だったんですけども、ほかの都市の、それこそ広島の都心居住政策とかも評価をしたりしていたんですけど、その当時の状況というのは、80年代の後半ぐらいから私は研究していますから、調査していたのは70年代以降ぐらいの話ですかね。D論にまとめたのは95年とかなので、都心回帰の流れが生まれ始めたころだったんですよ。都心居住というのは一つの商品として、不動産業界、国交省、それから電機メーカーとか鉄鋼業界とか、さまざまところが都心で高層のマンションを売りたいということで商品開発をして、どんどん売る、セールスをしていた時代なんですよ。そこから流れが本当に反転するんですけど、そのときの都心っていうのは、確かにスカスカになっていて、せっかく歴史的に積み重ねてきたある種の都市の基盤であるとかストックが活用されないような状況になっていて、それをもう一度有効に利用できるような形で再生させるのが重要なテーマだなというふうには思っていますし、今の広島がどういう状況なのか私は分かりませんが、そういう意味で都心の再生のために人がもう一度住むというのがすごく重要なポイントなので、それ自体をあんまり否定する気はないんですよ。そういう意味ではね。

ただ、あまり行き過ぎた政策を短期間にするっていうこともどうなのかなというのがあって、例えば首都圏というか、南関東で言えば、本当にこの15年とか20年弱の間に新しい人口の増えた区域っていうのは東京の都心部であるとか横浜の一部の区域に限られていて、ほとんど東京の区部に、特に環七よりこっち側、さらに言えば都心3区とかに集中するわけですよ。これはあまりにも極端な行き過ぎた反転をさせ過ぎたんじゃないかというふうに思っていて、逆に、こうなってみると、例えば埼玉とか千葉とか神奈川にあるような郊外の、今言われたような住宅地も良好な都市のストックとしてまだまだ価値のあるものがたくさんあって、ところが、そういうところが今逆に、かつての都心部のように衰退の傾向で、どうしましょうかというような状況になっているわけですね。

やっぱり、先ほどの話なんですけれど、コンパクトシティとかっていうことだとか都心居住というある種の政策が曖昧に理解をされて、それでいいんだということで政策を進めていくと、例えば今回のような都心居住のような極端なことだっけ起こり得るわけで、そこはやっぱり慎重に考えなければいけなくて、都心に人を集めることのデメリットもあるわけで、そのデメリットをいかに減らしながら都心の魅力をもう一度作り直すのかとかいう問いの立て方をしなければ本当は都市計画とかはいけないはずなんですけど、やっぱり分かりやすいプロパガンダ的にコンパクトシティとかいうように使われているのかまづい。

広島の場合はどうなのか分かりませんが、広島の場合は、どれだけ郊外の住宅っていうのがどういうようになっていて、都心は逆にどういう状況だといったときに、これからの居住の配分とかをどう考えていくのかとか、失われつつあるような郊外の魅力を、じゃ、どういう形なら取り戻せるのかということを考えるべきなんだと思うんですよ。切り捨てるような単純なことは僕はできないと思っているので。「都市を畳む」とかって言っている人がいるけど、畳めるはずがないと思っているので、そういう意味ではね。なので、やっぱり良好なストックだとみなせるような郊外の住宅地は、しっかりと再生させていくよ

うな新しい考え方、新しい計画の仕方というのを我々は編み出していく必要があると思っております。

中村：次に聞こうと思ったことを先に答えていただいて、やっぱり畳めないですね。

小泉：畳めないじゃないかと、僕は思う。ここ何年か、その郊外の住宅地の変容について、うちの研究室で調べているんですけども、よほど極端な、例えば集落の中でも、もともとあった基幹集落ではなくて、集落が分家してできたような集落で極端に少ないようなところは確かに元の集落に戻るみたいな形で、ある意味、畳みたいなどころはあるんですけども、例えば首都圏の郊外住宅地で、まとめて開発されたようなところが畳めるような状況にあるかという、全くそうじゃないということは分かります。

というのは、相当人口減少とか世帯減少が厳しいところでも、まだ新しい住宅開発は起きているんです。新しく住んでいる人がいるんです。

中村：割といるんです。

小泉：ゼロじゃないんですよ。だから、そういう中で都市を畳むっていうのはどういうふうにしたらできるんですかっていうふうに、逆に言うと考えてしまいますよね。だから、なかなかそういう「畳む」という議論は、コンパクトシティと同じで理念みたいなものであって、分かりやすく、人にはうけるかもしれないけれども、実際の現場でちゃんと考えたら、そんなことはできないですよっていうふうに思わざるを得ないんじゃないかと思うんですね。

中村：そうすると、今郊外にある市街地になっているところで低密度なところっていうのは、何らかの形で生き長らえていかなきゃいけない、あるいは残っていかなきゃいけない。

小泉：何らかの形で、いい形で資産を次の世代に引き継いでいくとかがたぶん大事で、その在り方がどうあるかというのは、それは非常に難しい問題ですが、ただ、例えば単純な世帯の密度であるとか、敷地の規模で言えば、郊外の優良な住宅地の——さっき言ったアメリカの住宅地といたら、2,000平米あっても全然不思議じゃないので、一敷地がね、2,000平米なんて当たり前にありますから、1,000平米だって普通ですよ。500平米って言ったら、ちっちゃいですねっていう話になっちゃうので、そういうような規模感なんですよ。それでもメンテナンスもできているし、マネジメントもできているわけですよ。だから、そのぐらいの低密化になったとしても住宅地はマネジメントできている。ただ、高齢者だけであるとか偏った所得階層の人がそこに住むとなれば、これは話が別なので、ソーシャルミックスであるとか新しい居住層がそこに入れるような環境がないと、低密化していった住宅地をマネジメントするのは難しくなると思うんですよ。高齢化の問題とは掛け算で考えなきゃいけない問題だとは思いますが。

中村：そうか。じゃ、前提としては、もうやっぱりいろいろな年代の、あるいは取得階層の方々が住めるような形っていうのが大前提ですね。そうか、そうか、なるほど。ここでまとまっちゃいけない(笑)。そうなんですよ。

その時に、でも、ちょっと自分の専門のを引っ張って申しわけないんですけど、交通屋さんからすると、まず、すごいステレオタイプの話をやとしていくと、高齢ドライバーの問題その他というのがあって、高齢の方々は、たぶん同じように車は運転はできないと。

うちにしても、父がいたときは、父は免許を 55 でとったんですよね。僕が全然役に立たなくなってからです。ところが、60 で逝っちゃったんで、その後は、母はもう全然運転できないんだけど、そういう方々がそれなりの数いて、やっぱり生活がすごく不便になって、出て行った家もあるんですよ。

僕らほうとすると、ある程度の密度で需要が発生しないと乗り物ってなかなかうまく回らない部分があって、その最低値はあるけれども、でも、だからといって、たくさん人が来ないとまずいよ、そうじゃなかったら畳むっていうことはできなくなっているという、低密度なところでも何とかして交通のシステムも——普通に日本人で考えるところの黒字、赤字っていうのは僕はちょっと違うと思っているんだけど、最終的にはそれがサステイナブルでなきゃいけないんですよね。でも、自分の母のところとかその近くのところ見ていると、やっぱりそっちは逆に不安を感じるわけです。

その点、広島で藤原先生がやった話も実は同じで、もう買い物ができない、あるいは日常的に通院もできない状況になっていて、本当、又聞きで話した話だけど、近所の人で乗せてもらっていて何とかやりくりはしているんだけど、やっぱり、いつも何とかさんに乗せてもらうといってもなかなかいかない、なんかかってなってくると、それで出掛けるのが億劫になってくるんですね。あるいは、頑張っって自分で運転するんだけど、これは、うちの研究室でも調べたことがあるんだけど、自分で運転していて事故を起こして、親族一同から言われて免許を取り上げられて、その結果、引きこもりになっちゃたりして、そういうことが起きているのを見ているとは、さはさりながらある程度交通システムが成り立つような形のレベルの町にはしていかないといけないかなとも思うんですよね。それは、そんなに異論がないですか。

小泉：それはもう、全く異論はないですね。逆に後でお聞きしたかったのは、つまり、交通の側からすると、そうするとあまりにも低密になり過ぎる、つまり、アメリカの住宅地みたいな 1 世帯当たり 2,000 平米とかいうのは、自動車交通、マイカーを持つという前提で成り立っている住宅地ですね。もちろんバスもあるんだけど、だけど、今おっしゃられたような日本の郊外住宅地の問題っていうのは、低密化するとか社会的衰退が起きているということよりは、むしろ高齢者の方が非常に多く住んでいて、その方々の外出とか、その方々にサービスするような社会サービスを維持することが難しいという問題なんじゃないかなと思っていて、本質的には、例えば、その公共交通が維持しにくくなるとか、さまざまな福祉系の社会サービスを提供する効率が悪くなるとか、言われたように、高齢者っていうのは外出して、歩いて人に会いに行っって、楽しく食事をして帰ってくるっていうのが非常に重要な生活パターンなんですけど、そういう生活パターンを提供できるようなコミュニティ自体も維持できなくなるとかいうことが、たぶん本質的な問題なのかなと。

そのときに、じゃ、どのぐらいの密度であれば逆に維持できるのかとか、今の交通だよね。それが、中村先生のこの講義の中でも出ていたような、従来の公共交通であれば——従来の公共交通って、僕の考えだと、やっぱりバスが移動における前提に成り立つようなものだから、だから、ある生活パターンが郊外から都心に通うみたいな画一的な社会ですよ、非常にモノラルな社会というか、そこにみんな押し込めるような社会ですよ。型に当てはめるような。そういう社会で成り立っているようなものなんだけれども、価値観が多様になってくるし、ライフスタイルも多様になってくると、いろんなところに住んで、いろいろな活動をする人が実際に出てきていて、それが、コンパクトシティっていうのは昔のように型枠に押し込めようとする政策にも見えるんですよ、僕から見たら。もちろん、じゃ、そういう観点から見たときの、いわゆるマストランシットっていうか、大量公共交通機関みたいなものが成立するような密度感ってどうなのかっていうのが知りたいし、逆

にオルタナティブとして、そうじゃないような仕組みで、例えば郊外の高齢者を支えるような、いわゆる公共交通っていうんですか、新しい未来の公共的な交通サービスというのは成立しないものなのかなとかっていうのはあります。

中村：ちょっと入れ替わりましたね(笑)。きょうせっかくだからちょっと思うところを言うと、そもそもこれは、特に交通経済の学者さんに言わせると、「公共交通」という日本語がおかしいから始まって、公共的なサービスをする交通とか、乗り合いの交通とか、大衆の、いろんな言い方があるんですけども、アメリカの交通経済の教科書でいくと、あくまで自家用車と自家用車ない場合で分けられるときに、自分で運転する権利もあるけども、責任もあって、リスクもあるという乗り物が自家用車で、それで全部賄えるんなら低密度で空間が余裕であれば、あとは交通事故の問題と環境の問題さえクリアすれば、それはいけるわけですよ。

ところが、高齢になってきて、それが運転できない人のオルタナティブってというのは、一つは、いきなり少し未来社会的なことを言うと、今、SITの中にもあるけれど、自動運転の技術の研究がたくさん進んでいますけど、あの種のものって誰のためのものかなって。決してトヨタや日産のためのものじゃなくて、あの種のもが一番必要なのは、もしかしたらそういう方々かもしれない。それは言い替えると、運転手さんがいないタクシーとも言えるんですけども、しかも、密度などところであれば、交通量が少なければ交通事故の発生確率は低いわけですから安全技術の話は変わってくるわけで、あの種のものってというのは、先々、近未来的にはいくだろうと。実は、あまりなかなか研究にならないんですけどね。

そうじゃないとすると、バス、あるいはタクシーをベースとした、誰かが運転する乗り物になってくるんですが、これはうちの研究室でやったんですけども、自家用車の送迎っていうのが自主的にどうなっていて、送迎ってパーソントリップのデータで見ると、送迎目的ってずらっとあるわけですよ。家族を送迎しているのか、家族じゃないところを送迎しているのかって分けていくと実は結構多様なパターンがあって、低密度になっていく、人口が減っていく——これは福岡でやったんだけど——の外のエリアのところでは、わりと近い人を送迎っていうパターンで、それで何とか成り立っているというものはある。それがいいかっていうのは、また別なんですよ。そうすると、気軽に乗れて、自分が運転しなくてっていう意味のものを仮に公共交通と定義すると、それはどうやったら成立するか。

多くの教科書で、たぶん人口、あるいは人口密度を言うんですけども、ちょっと考えると分かるんですが、例えば一人の人が一週間に2往復するという町と、一人の人が毎日2往復するという町だと、人口とは違う量で乗客数が出ますよね。そうすると、外出頻度というのを聞くわけですが、そこに。その外出頻度っていうのは、外出先があるから行くわけで、中には「今日はバスに乗りたからバスに乗る」という人もいませんけれども、普通はそうじゃないわけですね。それだけの数があって、その人たちの運賃を払えば収入が上がっていくわけです。その計算からすると、単純に人口ではなく、外出先があって外出頻度、専門的にはトリップ原単位と言いますが、それによって変わってくるだろうということですね。

今度は、そのシステムの費用を運賃収入だけで賄わなきゃいけないかどうかっていう議論があって、いつもこれもいろんなセミナーで言うんだけど、赤字になったら補助金をすぐ出すっていうのは、4年生のぎりぎりまで学生が来て、「先生、単位が2単位足りないからください」というのとあんまり変わらないと。そんなこと言ったらバス会社に失礼ですよ(笑)。でも、わりと構図は近いんですよ。

最初からある条件があって、「こういうところを頑張ったら」と先言っていて、そ

れでというのはあり得ると思うんですよね。ぎりぎりになって、ふたを開けたら赤字でしたっていうのではなく、最初から全体の費用っていうのはこれぐらいで、こうこうこういうところで、どうやっても、例えば6割は取れないと、運賃では。だけど、これはすごく公共性があるということでこういうふうなお金を使う、あるいは、フライブルクの場合には、あそこは水力発電が多くて、その収入を路面電車に回すということをやるんです。それから、灯油税も、ガソリンもそうなんだけれども、油を使って、全体の自動車の移動の適正化のためには公共交通が要るっていう理屈で、その税金もいくわけですよ。その理屈でもって運賃収入はこれぐらいだよっていう理屈は、これはあると思うんですね。

それは、今の日本でもやり方次第だろうと思うし、現実には赤字に対して理屈でやっている人が多いですからいけると思うんだけど、じゃ、もう一回それを需要側に戻すと、その比率を見るときに、次は、またトリップ原単位に戻るんだけど、なるべく乗れば、案外ともつ。きょういらっしゃる自治体の中でも、私はいろんな自治体で変なことを幾つかやっていて、相模原が一番自分の中では面白かったんですけども、やっぱり5割までは運賃でやってほしい、5割切ったらイエローカードが出て、本当に切っちゃったらレッドカードを出すという、そういうデータを公開するわけですね。そうすると、やっぱり頑張るんですよ、市民の方々が、あの手、この手で。それでキープするという。

横浜でもそういう話はしていて、これも賛否両論がどうもあるようなんですけども、実証実験までは市のお金を使っていろんな形のことをやるけれども、ランニングは一切出さないと。そのかわり、何人乗れば回るかっていうのは、もう実証実験まで行く間にみんな市民が分かるわけですよ。そうすると、ある自治会があって、そこの住民が全員毎日使わなくても、すべての人が年回に20回使えばいけるとか、そうやって数えるわけじゃないですか。それをゲーム感覚でやっていくことで回っていく。その数字は、ケース・バイ・ケースなんですね。というのは、運行費用の単価というのは事業者によってまだ差があるので、ケース・バイ・ケースなので、そこから逆算して出せばできるので、ご質問に対しては「何人です」とは、とても言えませんが、今みたいな理屈でいくっていうのを公開して、事業者と行政と住民の方々が一緒に計算していくということで、僕はいけると思っています。

小泉：非常に分かりやすい、普通にありそうなく聞き取り不能。だから、そうすると、例えばうちの学生、中村先生が関わられているような自治体の公共交通というよりは、コミュニティ交通というような、例えばある団地の自治会が自分たちで共同運営のちっちゃなマイクロバスみたいなものを運営することについて、ちょっとした初期投資を自治体が支援すると。もちろん、独立採算に近い形で回れば、ちゃんとしたルートとして生まれますよというようなやり方をやっている自治体が今あって、そういう事例を学生から聞くと、やっぱりそれを成立させるためにいろいろルートも工夫するし、みんなが「乗る」という意識を持って、「せっかく用意してくれているんだから乗ろうよ」というような形で維持しているような例があって、そういうことをやっていると、意外と郊外の住宅地の交通の問題というのは、すべての地域というのは無理かもしれないけれども、それがいろんな地域で課題解決ができるような正しい解き方もあるのかなとは思っているんですけどもね。

中村：それは本当にそうだと思う。ただ、2つだけ自分の関わった例で変な例を言うと、一つは、運転する人が上手じゃない人がいるの、時々。いちいち自分の母を出すと、また怒られるんですけども、安全確認を怠ったために、歩道と車両の間のギャップがあって、そこにはまって、うちの母は転んで入院をしたことがあるんです。それは、二種免許やそれに相当する訓練をしていけば起きないはずなんだけれども、やっぱりそうじゃない人もいる

ので、運転の安全性の担保をとれる人ですね。もう一つ、これは茅ヶ崎なんですけれども、コミュニティバスで幾つか仕事をやっていて、なかなか乗らないんですよ。調べていくと、某民間病院があるところであって、その民間病院が営業のためにもすごい送迎バスネットワークを持っていて、分かりやすく、またちょっとはしょって言うと、市内の任意のA地点からB地点に行くのに、病院に行って乗り継ぐと1回で行けるんです。しかも、かなりの頻度で出ている。コミュニティバスよりも。うちの母の場所で言えば、今度は、スーパーが競うように買い物バスを出している。そういう施設が出している乗り物と役割分担をどうするか。

アメリカの例って、僕、それほど知らないんですけど、アメリカの交通システムなので、パラトランジットという言い方をすると、これはアジアのパラトランジットとは定義が違って、福祉用の送迎型のサービスを言いますよね。あれが今のようなのを全部兼ねてやってみるんですよ。でも、日本で郊外の埼玉やその他を見ていると、ショッピングセンターはショッピングセンターでやっている、医療施設は医療施設でやっている、それに対して、それとは関係なく自治体がまたコミュニティバスをやろうとしているので変なところに無駄があったりする。そこの整合を考えなきゃいけないんだというのは、いろいろ経験してきて思ったことです。

小泉：なるほど。それは資源がもう既にあって、それをうまくマネジメントすることが、もしできれば、ある程度……

中村：法律上はいろいろあって、施設の送迎は施設のための何とかかんとかって、ずらっとあるんだけど、そっちは脇に置いておけば、上手に組み合わせて使うということを本当は考えるべきだし、特区を使ってでもそういうことをやるべきだなと。そこだけあれば、先生の学生さんのやっているところに関してもいろんな手というのは具体的に出てくるだろうと思いますね。時間超えたけど、どうしよう。

高鍋：ちょっと一たん、前半はここで終わりにしましょう。ちょっとブレークにしたいと思うんですけど、聞いていて思ったのは、大きく6つぐらい質問があるんですけど、今、中村先生が「徹子」で、答えましたのが小泉先生、逆でやってみるというのはいかがですかね。

中村：どうぞ。

高鍋：あるいは、もう一つは、コンパクトシティって何？、理想はあるの？、空間ってどういう状態？、住環境って一体どういうこと？、っていう話でしたので、これが結局、都市計画であったり、交通であったり、何を目指した政策かっていう話だと思うので、そこを軸にして、「徹子、チェンジ」でやるっていうのはどうでしょう。

中村：仰せのとおりにやります（笑）。

高鍋：じゃ、5分ぐらい休憩を入れたいと思うんですけど、もし、付箋に質問とかご意見を書いた方がいらっしゃったら、タジマさんが後ろに移動しますので渡してあげてください。じゃ、5分だけ休憩し、5時ぴったりに再開します。

3. 対談後半（小泉⇒中村）

高鍋：じゃ、後半にいきたいと思います。じゃ、今度は小泉先生が中村先生に質問する形で、基本的には前半の質問をもう一度フィードバックしてもらってやってみようかなと思います。

小泉：じゃあ、急ぎょこういう形になりましたが、僕は、さっきお話ししたように、コンパクトシティっていうのは、もちろん完全にそれを否定しているわけではないんですが、アメリカの政策的なプロパガンダとしてはマイナスになってしまう面もあるんじゃないのかというふうにきょう危惧をしているような感じなんですが、中村先生はどうですか、コンパクトシティというものは。

中村：コンパクトな都心地区がある町はいいなと思っていて、例えば、さっき言った松山なんていうのは、実際、いろんな用事で2泊、3泊とかする用事で行ってても、「ここ、過ごしやすいところだな」と思っていたりする。そういう形の町は、やっぱりいいなと思うんですね。それから、先生はアメリカにいらっしゃっていて、私、そういう経験は全然ないけど、タイには2年間住んでいたことがあったんですね。それ以来、さきおとともタイにいたんですけれども、途上国の町はこれからどうなっていくかなということをしごく気にしていて、全然今日の話と違うのでここでやめますけど、そのときにも鉄道の駅の周りに集める形の町をつくるっていうことはいいなと。

その意味で、新しくつくる町の場面としてそういうものはあり得る。それから、例えば僕は生まれが新潟なんですけど、僕は昭和37年に生まれて、昭和45年まで新潟にいたんですけど、それからなぜか大学院の受検のころだけ1年間、実家が新潟だったんですけど、新潟の変化っていうのをこの四五十年見ている、どんどん中心市街地がこう下がって行って、新幹線ができたなら何がよくなるかなと思ったら、新潟市民からすれば東京に往復できる町になったと思うんですが、大もとの形が変わって行って、僕のころは、古町って、あそこの中心市街地に行けば何でもあったし、何でも楽しめたし、古町に行くのはバスで簡単に行けたし、車なんか全然要らなかつたし、町では全然逆になっちゃっている。そういうのを見ていると、中心市街地ってやっぱりそれなりの我慢が要るなと思うんですね。その意味では、コンパクトな空間が——コンパクトっていうのは、徒歩圏内にいろんな基盤がまとまっていて、ある程度の密度でいろんな機能がある中心市っていうのはあるだろうと。

素のほうで考えると、これはまたいろんなことがあり得て、何かさっきからずっとその1,000平米、2,000平米っていうのがあって、自分の、今、母がいるところは165平米だとか、こう、いろいろ思いながら考えていると、あの6倍かと思うんですけど、いろんな住み方の選択肢があるっていうのがたぶん理想だろうと思うんですね。例えば超高層のマンションがいいっていう人もいれば、嫌な人もいれば、超高層マンションの低層階がいいっていう人もいる。いろいろいるわけですね。そういう選択肢があるふうにしていくということが政策的にはあり得てっていうのはあります。

あと、自分の専門につなげて言うと、公共交通指向型開発、いわゆるTODっていうのはそれなりに勉強してきているつもりで、今、そこらじゅうで出てきているTODっていう表現が、すごく僕は、それはそれで嫌だったりするんだけど、過度に自動車に依存しないような形のほうがたぶんいいだろうって、その細かいこと置いてますけど、あって、そのためには駅の周りに人が住み得る、日常な生活は徒歩圏で、電車に乗るときも歩か自転程度で行ければいいぐらいの町の形っていうのはあり得るだろうと。その意味では、駅周りにいろんなものが集まるっていう町の形に誘導するっていうこともある。

さっきの話に戻していくと、じゃあ、そのために、そこにたくさん集めるっていうことは、何かこう、寄せるわけだから、ここら辺を減らさなきゃ寄せられないっていう議論になってくると困っちゃうんですよ。というのは、さっきの議論で、要は畳めない。やっぱり畳めない。畳むっていうのは恐ろしいことだなと思いますから。そうすると、ほどほどなのかもしれませんね。郊外は、ある程度の形で持続させつつ、だけど、都心が魅力でなきゃいけないから、それは何とか寄せつつっていう。そういう意味では、コンパクトな空間があちらこちらに必要だという部分では、僕は、ありだと。

小泉：なるほど。ありがとうございました。非常に分かりやすいお話で、後でまたお聞きしたいのは、その郊外のこれからをどう捉えているかというのは、この質問のリストにはないですが、また後でお聞きしたいと思います。

そうすると、今の理想的な町はどこですかという話は、松山とかいう話が出てきていて、それ以外にフライブルクっていうのが出ましたね。

中村：フライブルクは、たまたま 96 年にもものすごい詳細なヒアリングをさせてもらって、それで、2002 年にもう一回ヒアリングしたという、そういうことを経験した都市はそんなにないということなんですけれど、フライブルクは人口 20 万ちょっとなのにあんなに賑やかに、しかも居心地良く、しかも郊外も、わりと先生がさっきおっしゃったシアトルの様子に近い部分も見れて、本当に路面電車で 14~15 分行ったところにもものすごくいい、ゆったりした自然の空間があり、その横には住宅地もありということなんですね。都市を挙げれば幾つでも挙げられますけど、どうでしょう。

小泉：20 万というと、日本だともう中規模以下ぐらいになってしまうような人口規模でも、それなりにクオリティの高い生活ができて、文化的な営みも非常に優れた都市があるというのが、今、ここにいらっしゃるいろんな方は、海外へいろいろ行かれている方が多いと思うんです。そういう都市を見ていくと、日本の 20 万ぐらいの都市でそういう魅力的なところがあると、なかなかないよなという話になってしまうと。どうですかね。

中村：20 万の人口って言っても、どういう市の区域の中のどこに市街地があって 20 万かっていう形は全然違う気がします。例えば神奈川県内で 20 万といたら、厚木とか、あるいは平塚っていうのが出てくるんだけど、あの都市の寸法を書いて、その中にどう人が住んでいて 20 万かというのと、フライブルクは山が寄っているのはあるんですけど、この中のかなり限られたところに 20 万ですので、人口 20 万の日本の都市とそう簡単には比べられない。その区域の中のどれぐらいの密度——やっぱり密度がどうしても出てきちゃいますね——密度で住んでいて、それが地理的二次元空間なんだけど、どう散らばっているのかっていうところで比べなきゃいけないって、僕、それは、よく人口規模だけで、例えば 100 万都市を構想するとかなんとかってあるじゃないですか。あれが少し嘘っぽいと思っていて、大枠ではいいんですよ。だけど、本当に地図を見たときに、例えばそのフライブルクが 20 万って言うけど、都心から 5~6 キロのところで見たら、わりと横浜のような都市ぐらい高いんですよ。そういう議論をしなきゃいけないと思っているんですけど。

小泉：稠密さですね。

中村：稠密さがあるというわけ。

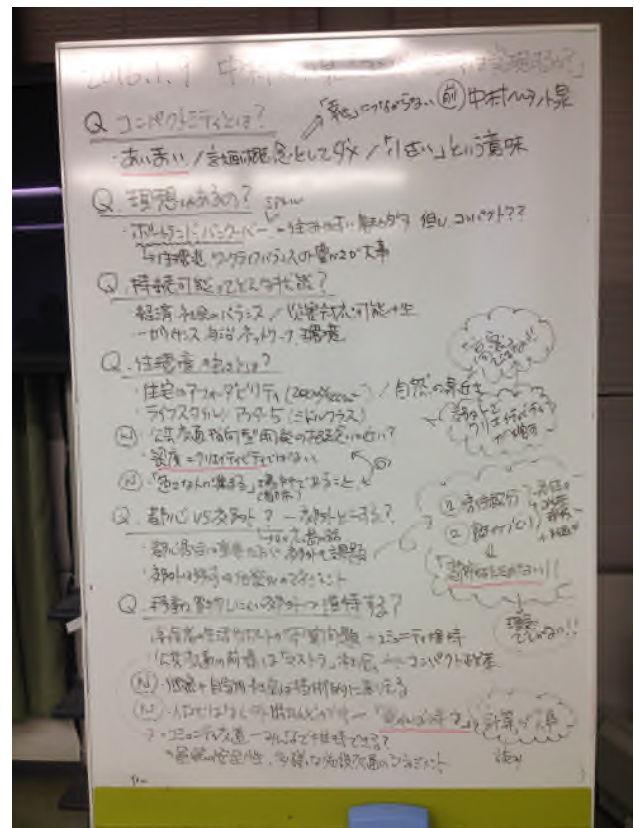
小泉：賑わいがあると。適切な密度感なんでしょうね。

中村：そう思います。

小泉：なるほど、分かりました。もう一つ、お話を聞いていて、例えば新しく開発するのであれば、いわゆるコンパクトシティとか、いろいろな施設が近接していて、住宅もあり、公共交通もあるようなというのはあるんですが、今、例えば日本の都市っていうのは、人口とか、世界で見れば少なくとも成長期というのも過ぎていて減少期に入っている中での新しい都市形成を求められているわけですよね。

だから、おっしゃられたように、いいバランスでということに結局なるんですが、そういうふう考えたときの、例えば施設の集約の仕方とかっていうのは、今、例えば立地適正化計画なんかなどではいろいろ集めようと思えば集められる方向にインセンティブを与えようとしていて、必ずしもそれが国交省としても絶対いいんですよとは言っていないんですが、集められるようにはしているわけですよね。でも、実際に、じゃ、いろんな自治体を考えたときに、さっきの広島の場合もそうなんですけれども、あまり過度に、ワンセンターだとか、ワンセンターでなくても、例えば富山であれば幾つかの数少ない拠点に集めてしまったりすると、むしろそれ以外の地域のマネジメントが難しくなる。さっきの高齢者が余計住みにくくなるとか。そうすると、公共交通がそういう地域に整備することもできなくなり、維持もできなくなり、むしろ社会的なコストも増大しちゃうんじゃないかというリスクがあるような気がするんですが、そういうことってどうですかね。要は、施設の集約の政策っていうのを実際に考えたときに、例えば公共交通のサービスとの関係から見たときに、どんな……

中村：公共交通の側だけからいくと、施設っていうところにどういう機能があるのかにもよるんですけれども、例えば市役所であるとか福祉系の施設、それから病院、文化的な集まりの



できるどころ、いろんなもののそういう施設というのと、商業施設、図書館等があるけれども、集まれば集まるほど、そこを目的地とするトリップは増えるわけなので、線上の乗り物っていうのは機能しやすくなるんですよ。

あと、仮にだけど、ここに病院があつて、ここに商業施設があつて、ここに何かがあつたら、こうやって移動しなきゃいけないものが、例えば電車で来て、あるいはバスで来て、ちょこちょこやってやるっていう、そういう集積のメリットっていうのはやっぱりあると思うんですよ。だから、それはできるのであれば目指すほうが良いとは、やっぱり思っていますね。

小泉：なるほど。あと、先ほど自動運転みたいな話も逆に解決の手段としてあるんじゃないかという話も出たんですが、あともう一つは、シェアライドであるとか、そういうのはどうなんですかね。

中村：シェアリングに関しては、この間までも、今までもとある団地で実験をしていたんですけども、シェアリングって幾つかの歴史の流れがあるんですよ。そのフライブルクの郊外のヴォーバンっていうところでやっていた話は、むしろ全体としての自動車の総利用距離を減らすようなシェアライドなんですよ。団地の中で、もう自動車は全部共有ですよ。それを必要なときは使ってください、でも、横に電車もありますよという中で車の使い方を見直している。

もう一つ別な発想があつて、例えばあるときはコンパクトカーで済むけど、あるときはSUVでやったほうが良いとか、友達2家族で行くからミニバンで行こうというときに、だからって自分でその3種の車を持つ—2,000平米あると大きいような気がするけど—、維持管理とか、それは決して賢くはないですね。そのときに、自分の一週間の、1年間の生活のパターンの場面、場面に応じて車を使い分ける楽しみ方を楽しむっていうのもあるんですよ。

それから、政策的にはもう一つ流れがあつて、電気自動車を普及させるときに、しょっちゅう充電しなきゃいけないから、しょっちゅう乗り捨てできるほうが電気自動車は回るだろうということから電気自動車の利用促進ということで、それをシェアリングする流れとか幾つか政策意図があるんですよ。

それを受けて、今度先生の質問に答えるとすると、10人なり20人乗りの乗り物を走らせるためには、やっぱりある程度の密度がリアに集まってなきゃいけない、それができないときには2~3人で送るっていうことでそのシェアリングの仕掛けはあり得ると思っています。

今、人のカーシェアリングは、例外を除いてはシングルステーションといって、借りたところに返さなきゃいけない。ただ、レンタカーとは違って、手続きがすごいシンプルになっている。実験的に乗り捨て方というふうになってきていますが、もうヨーロッパの、例えばドイツを中心とした幾つかのところでもアメリカでも、乗り捨てが標準型ですよ。

ダイムラーの電通グループがやっている「car2go (カーツーゴー)」というのがあるんですけど、あの方が一度、僕らの研究室にも来てくれて、「日本で商売したいんだけど、いい手はないか」って。そんな、僕に聞かれても分かりませんって話なんですけど、聞いて実際に調べたら、その「car2go」の仕掛けっていうのは、路上駐車がオーケーな都市なんですよ。なので、任意の場所で捨てていいんですよ。借りた人が好きな場所で捨てていいっちゃっていいと。借りたい人は、見つけたら借りるんですよ。見つけなかったら借りれないんですけどね(笑)。ステーションはないんです。でも、そういう目で、一年前かな、デンバーの町とか歩いていたら、いるんですよ、やっぱり。よく見ていると、car2goで帰

ってくる車が。それは成立するんですよ。

そういう乗り捨ての形を日本でやりたいというので、彼らの提案は面白くて、「いや、路上駐車を規制緩和できないか」って言うから、それは無理ですよ。「じゃ、コンビニは？」って。確かにコンビニの駐車場、あるいはファミリーレストラン、あの種のものの駐車場をうまくシェアとしてとかって、いろんな試算を彼らはしていましたけど、そういうことが進んでいくと、おそらく近未来的にはパーク 24 がやっているタイムズシェアも変わると思うんだけど、乗り捨て型のカーシェアが出てくる。そうすると、それはある種のニーズを持つんだけど、今のカーシェアは、前提は自分が運転しないといけない。次が、じゃ、運転する人を見つけて、あの「Uber (ウーバー)」みたいなやつですよ、そこまでいくと、形としては、それはあり得ると、まず思います。ただ、前半の最後に申し上げたように、運転する人の技量の責任というのをどうするのか、どこで担保するのかというのが心配だと思います。

ただ、そのときに、次はタクシーとの棲み分けを政策的にどう位置づけるか、交通の計画者が。これが今はできていないような気がします。高いのがタクシーで、安いのが「Uber」って、それはまずい。もっと違う仕掛けをしなくちゃいけないと思います。

ただ、『季刊まちづくり』という、あの雑誌があったときに原稿を書かせてもらっていたんですけど、被災地の様子を最初見て、仮設ができて、その次にいくとしても、たぶん人口は減って行って、空間が散っていく中で、同じバスサービスはあり得ないというときに、シェアライドっていうのは絶対要るっていうのは、何回か僕、提案していて、そのときの前提は、安全な運転手さんがいることと、その役割が地元のバスなり何なりと、例えばコミュニティバスをやっていたところとかなんとかと、ちゃんとどういう役割分担するかという絵を誰かが描かなきゃいけない。その前提でいけばシェアライドはあるっていうのは何回か原稿に書いたような気がします。

小泉：なるほど。その誰かが絵を描くっていうところがすごく大切な気がするんですけど、その誰かっていうのは、そうすると、どういうふうに誰が描いてくれるんですかね。

中村：これは、きっと僕らでもなく、コンサルさんでもなく、そうじゃない意味の絵を描くのは、交通に関しては本来的には地域公共交通会議っていう会議体だと思います。その構成メンバーって、今、自治体ですごく差があるけれど、本来的には地域の中でボランティア的でも時間を割いて議論をする。こういうニーズがあるとか、こういう組み合わせがあるんじゃないとか、これとこれをつなげるとありだなんだというふうな議論をする場があって、そこが絵を描くべきだと。

小泉：なるほど。私に関わった、あんまり規模の大きくない自治体で、例えば都市マスをつくりますっていう話を私が引き受けたときに、当然、公共交通であるとか、コミュニティ交通であるとか、バスだとかをどうしていくんだ、タクシーをどうするんだという話とセットでないとなかなか都市マスの絵も描けないですが、これは地域公共交通会議のほうでの議論はどうなっているのかという情報を持ってきてもらうんですが、何ていうか、専門的なちゃんとした、例えば経路的な分析をして、どういう交通分担にするとか、こういうところは不便で、こういうところに住んでいるこういう層に対しては、こういう公共交通があり得るんじゃないとか、こういう交通手段を提供すべきじゃないかというような議論ではなくて、どちらかというとな業界の調整の場のようになっているような話を聞いたんですけど、どうなんですか。

中村：地域交通会議は、それが正しいです。そっちが正しいんですよ。正しいんだけど、そういう人たちが一塊に集まるチャンスなんですよ。だから、正確に言うと、今先生がおっしゃったように、本来的に調整、あるいは特別な認可の意思決定をするところとして用意されている地域公共交通会議という場を生かして、そこに少しプランニングのエッセンスが入るような仕掛けを誰かが入れ込むということをしていかないといけない、そういう意味ですね。

小泉：そういうことですね。なるほど、分かりました。

中村：ただ、せっかくだから一旦ちょっと変えますけど、マスタープランというものに対して、最近、だんだん不安になってきていて、つまり、20年後の絵がこうだという絵を描いてゴールという仕事の仕方が、何かもう違っていると思っていて、5年、10年、20年ってこっち向くぞということと、そのときに、こんなことは譲っちゃいけないけど、こうだよということと、先々、ここ気をつけるとかっていう絵もあるんだけど、何かこう、スタティックな、静的な絵が一つ出来上がることは、きっとあり得ないと僕は思っています、最近。しかも、そのときに、今はそうじゃないと思うんですけど、「20年後の絵はこうです」と。「このときに道路がこうなっています。この道路を生かしてバスは考えること」みたいなレポートが時々あるんですけども、それは、その道路ができるまではバスはしなくてもいいのかって言いたくなってくるし、このダイナミックな変化の中で都市をこうやって導いていくっていうのをマスタープランで言っていたらと、その中で交通は時々刻々の問題としてこう対応するし、必要だったら先手を打ってこうやってインフラつくっておいてやっていくしというふうに、こっちはこう運動できるんですけども、たぶん多くのマスタープランでそういう仕掛けになかなかなくて、交通、特にバスとかコミュニティレベルの乗り物の話というのがマスタープランの大枠の外に置かれているという気がしているんですけど、そんなことはないですか。

小泉：置かれている場合がほとんどなんだと思うんですよ。ただ、本当に生きた都市マスタープランにしようと思えば、その部分に触れてないようなマスタープランっていうのは、今の時代、もう意味がないとは思っているんですよ。ある東京の郊外の自治体で都市計画マスタープランをつくったときにも、交通の専門家も入れて、あとはコンサルタントもしっかりつけて、きちんと現存する交通網の評価とかをしっかりと計画つくったほうがいいんじゃないですかという話をしているんですが、なかなかそれはできないんですね。お金の問題であるとか——1つはお金の問題。やっぱり、ちゃんとそこにお金をかけることの価値を、我々も説明しきれないし、行政の担当者としてもそれを説明しきれないで予算を確保しきれないんですよ。そうすると、なかなか意味のある都市マスがつかれないということが結構あるのかなと思っています。

中村：そうか。そこは何か、我々の課題ですね。こうやってプランニングすること、そのための調査分析することってすごく価値があることで大事だって、もっと言わなきゃいけないんですかね。

小泉：そうですね。そうです。そうだと思います。

中村：じゃ、戻しましょう。

小泉：あと、ついでにもう一つ言わせていただくと、90年に法改正で都市マスができましたよね。それ以降の10年とか15年ぐらいの間は、比較的、日本社会自体が良くも悪くも安定していて、つまり、動かない社会になっているので、都市マスをつくるときにも、どちらかという空間の計画は現状維持だったし、そこに一体どういう色を付けるのかというのを市民参加で、いろいろ市民の価値観を投影しながらつくるといようなことのでつくっていたんだと思うんです。だから、そのときに非常に進んだ計画技術は、ワークショップで合意形成をするのであるとか、意向調査をどうするかとか、市民の意向をどうアンケートで正しく把握するかとかっていう技術が、その課題に応じて発達したんですよね。ただ、今の都市マスは、やっぱりそれだけではもう明らかにつくれなくなってきていて、むしろ人口とか世帯の減少がどこでどう将来起きるのかとか、そういう動向を見ると、例えば空き家は、町丁区単位でどこにどのぐらいできるのかぐらいの予測ができないと——予測できるんです、やれば。

中村：できますね。

小泉：できるんですよ。そういうことをしっかり空間的に把握しながら、どういうところをどうケアしなきゃいけないのかということを見ながらやらないと、とてもじゃないけど、ちゃんとしたプランはできないですよ。ところが、なかなかそれはやっぱり難しいっていうか、定式的なやり方がちゃんとできてないんですよ、実は。

だから、例えば線引きを考えたときの——例えば、私と森村先生と川上先生が最初に法律の根拠もなくマスタープランをつくっていたころは、都市が拡大する中でどう市街地を張り付けていくのかということをやっていたんですね。それで、＝土地分岐＝をしたりして、自然の評価もして、さまざまな観点から見たとき、こういうところにこれだけの人口が増えるという予測であれば張り付けていくべきじゃないかというようなマスタープランだったんです。

中村：そうでしたね。そうでした。

小泉：それは、先達の方がきちんとした方法を確立していて、だから、いろんな自治体とかいろんなコンサルタントの方がそれができた。ある程度の質で共通にできたんだと思うんですね。

中村：そうでしたよね。

小泉：今は、縮退型の局面の中、やっぱり比較的標準的にみんなが備えているべきであろう計画技術っていうのが、例えば我々の側でも整理をちゃんとして皆さんにお伝えしてなかったりするっていうのはあるので、そういう部分で少し技術協議をするっていうのは、実は本当に意味のある都市マスにするには極めて大事なことであって……

中村：じゃ、まだあんまりできていないっていうことですか、日本では。

小泉：僕が見る限り、あんまりできていないんじゃないかなと思っていて、例えば空き家がどう発生するかという予測はしていないんですよ。町丁区単位で予測する——すごい荒い議論なんだけれど、無理にやればできるんです。それはよくて、そのリスクがどうあるかっていう話を見たいだけなんだから、やればいいんですよ。そういうことをちゃんとやる

うと言われているのかなど。交通の話もたぶん同じで……。

中村：同じですね。ちょっとまた言うと、関係者が多いんですよということが時々出るんですけども、4段階推計ベースの話っていうのは片方には置いておくんですけども、むしろ、先々の形を見たときに、こういうふうに言うっていうビジョンをベースにしてバックキャストイングでやっていくっていうのは分かるんですけども、ある形を描いて、それが本当に実現可能かどうかをチェックしていくときに計算をしていくけれどもというふうにやっていかないといけない。その形でやっていけば、先々に、例えば人口の減少の予測の程度が動いたとき、あるいは想定外に施設の土地利用が変わったときに、こうすればというのは動きやすいと思うんですよ。だから、そういう方向の議論かななんて思っています。

でも、僕は、どっちかというと半分途上国派の人間なので、あっちで見ていると、もう、変化が早くて、さらに、特定の国だけだけど、多くの国々で政治的な変化があったり、クーデターが起きてひっくり返ったとか、いろいろあるわけですよ。そういうところでやっていると、なおのこと 20 年ベースのマスタープランってあり得ないなと、ずっと思っていたんですけども、今のお話を伺っていると、やっぱりこの先、縮退していくという場面になったときに、これまでの上がっていくでは済まされないなというところがよく分かりました。

じゃ、戻します。

小泉：戻していただいて、あと残り、2 つぐらい質問があるかと思うんですが、サステイナブルと住環境でお聞きしているような、要は、サステイナビリティとかサステイナブルと言ったときのサステイナブルについてどうお考えなんですかと。

中村：さっき言ったような気がするけど（笑）。

小泉：オウム返しばかりで。

中村：教科書的には幾つか議論があるけれども、地球環境的な面から考えると、少なくとも運輸部門の二酸化炭素の排出っていうのは、やっぱりある程度下げなきゃいけないと思っています。そうなる、どうしてもすべての移動が自家用車ということはきっとあり得ないだろうと思います。でも、確保すべきは都市の中の人々の生活で、僕は「モビリティ」と言いますが、そのモビリティを確保するレベルは下げずに、車からの排出ガスを下げるという仕掛けに誘導する、そのためのインフラとか仕掛けっていうのが要というのが1つ。

じゃ、そういうことをやる時に、とてもお金がかかるっていうと、初期投資はいいんだけど、例えば学生さんの授業で、イギリスのヒースローの第5ターミナルにある「ULTra」とかっていう、うそみたいな、いわゆるパーソナル・トランジットっていうんですけど、駐車場の間を結ぶのに、オンデマンドで軌道をびよーんってのがあるんですね。あんな乗り物を見ていると、いいなと思うけど、あれはきっと、維持するのにすごい金がかかるんですよ。空港の施設内で、空港の税金が使えて、駐車場の料金を使うから回るだけの話であって、市街地でそんなお金がかかる乗り物を持続させるっていうのは、それなりの覚悟が要ると思うんですよ。

だから、LRTというのが割とその境界線上だなと僕は思っているんですけども、地下鉄なり何なりっていうのは、やっぱり持続性のすごく大事であり、地下の鉄道っていうの

は換気と照明ですごくお金がかかりますから、あんな乗り物は、やっぱりそれなりの覚悟が要ると。その意味で、お金が続くことがとても大事だということで、やっぱりあの経済は入ってくるんですね。

それから、次が前のところで、最後は社会が出てくるんだけど、ソーシャル・インクルージョン、エクスクルージョンという話をいつも言うんだけど、例えば4〜5軒しかない集落があって、バス便があるんだけど、それをやめた途端に、この人たちは生活ができなくなって、代替措置がなかったからソーシャル・エクスクルージョンになると。でも、それをやめることによってバスの費用が下がって、バスが持続するわけですよね。この集落の方々が快くどこかに移ってくれればありなんだけれども、それができないとすると、やっぱり何かしなきゃいけない。だけど、やっぱりゴールは、都市の中のすべての市民が納税者であり、ステークホルダーであるから、彼らの移動の最低限の権利っていうのは守っていかなきゃいけない。それが、その人たちの生活が続くことでもあるわけですから、という意味で、教科書どおり環境と経済と社会のバランスが要ると。

ただ、さっきの相模原を例に出したけれども、人々が乗り続けるとバスは続くわけですよ。その乗り続ける仕掛けは何なのかというと、これもまたちょっとカタカナを出すと、いわゆるソーシャル・キャピタルっていう部分があるかなと。地域の方々がまちづくりのいろんな問題に対して意識があって、その間でコミュニケーションができていく地域っていうのは、わりとそれがやりやすい。横浜で地域交通サポート事業というのを立ち上げてもらって、あれは、さっきも申し上げたんですけど、正確に言うと市民の方が5人以上で協議会を立ち上げられる、で、いきますよね。それで立ち上がったけど、こけたものとか幾つかあるんですよ。こけたところとこけていないところの違いっていうのをいくつか分析したいと思っているんですけども、市の方と聞いている限り、やっぱりぐっとまとまっていった議論が活発になっていくと先に行きますよね。その意味では、ソーシャル・キャピタルという言葉も定義がいろいろあるし、分析もいろいろあるんだけど、地域の中がきちんと議論ができていく、普段づき合いができていく町の強さっていうのはあるのかなと思ったりします。

小泉：ありがとうございます。今、うちの修論生とか勉強しているんですが、いいヒントをいただきました、彼にはよく使えておきます。先生のところにごあいさつに行っていていいですね。

中村：いつでも。

小泉：ソーシャル・キャピタルで違いが出てくる可能性もあるかもしれないというのは非常に面白い示唆ですね。

大体一通り質問、オウム返式的に返してみたんですが、高鍋さん、どうですか、残りの時間、あと30分ぐらいどう使えばいいっていう。

4. 質疑応答

高鍋：幾つか質問、ご意見を出していただいたみたいなので、ちょっとどんな意見があったから紹介してもらっていいですか。

田嶋：まず、コンパクトシティの必要性について、やっぱり公共施設の維持とインフラ維持の面からは必要な部分があるんじゃないでしょうかという種類のご意見が幾つかいただいています。公共施設の維持の面と、あと交通の維持、下水道の維持と、そのあたりなんですけれども、計画目標として、やっぱりそういったものが必要ではないかという全体像に関するご意見をいただいています。

それと、居住環境のお話、前半で小泉先生からあった部分について、それはやっぱり本質的な問題なので、それは考えていったほうがいいんじゃないかということと、クオリティ・オブ・ライフ的な、そういったものを担保するための指標ですとか最低ラインみたいなものはどう考えていけばいいか。低密で快適に過ごしたいときに都市計画としてはどういうふうに考えていけば、必要なことは何かというようなお話をいただいています。

または、低密化の抑制策として、そもそも畳むことは難しいのであれば新規開発を抑制するというようなことはどうでしょうか。未来に向けての総量規定ということでどうでしょうかというご意見がありました。

また、細かい話で、コンパクトシティとか人口維持とか、そういったものの実現性のために、DIDが消滅しかけているような都市でそういうコンパクトな話というのはできるのか。

例えば南房総のあたり、そういったところで密度についてはどう考えていけばいいのかという話と、不動産流通の話で、空洞化の対策として一戸建ての住宅のその流通の活性化というのが一つ考えられると思うので、そういったものが売りに出されていない状況があると思いますので、そういったところを、子育てとか、そのニーズに合わせて流通させていくことはどうかという話と、あとはやっぱり引っ越しのしやすさという意味で中古住宅のニーズの促進というのが考えられるのではないかという、こんなふうなご意見が出ています。

高鍋：ありがとうございました。どっちかというところと郊外の話が若干多かったような気がするんですけど、まず、敷地を指定したほうがいいんじゃないかっていうご意見が出ましたけど、どうでしょうか。その場所にもよるんですけども。

小泉：いや、だから、どう考えてもおかしいっていうのは、コンパクトシティっていうふうな政策を黙認しながら、例えば都市マスタープランに「コンパクトシティ」って書いてあるんだけど、まだ線引きの区域外に新しい開発なりを計算したりとか区画整理をやっていると、やろうとしているとあっていうのはあるので、整合があんまりとれていない面がございます。

それから、もう一つは、日本の都市計画は非常に緩いので、そもそもが緩いので、皆さん都市計画の専門家の方々なので、もちろんご存じだと思うんですが、国際的に比較してみると、やっぱりヨーロッパとかアメリカの多くの州と比較しても本当に緩くて、例えば容積率とかを見ても、現況でずぶずぶなわけですよ、まだ。大分埋まってきているところもあるんだけど、ずぶずぶのところもまだまだって、そうすると、そういうところは幾らでも新しいものがまだまだ建ち得るわけですからね。そういう状態で、実際のところは、今、コンパクトシティ化とってやれていることってどういうことかという、移転できるような公共施設とかを集約的に集めたりだとか、そういう駅だとか拠点的なバスのネットワークの重要なポイントに住宅を集積させることに対して若干のインセンティブを与えているというぐらいの話であって、それをやりながら、一方で規制が緩いので、郊外に住宅がどんどん拡散しているということが起きていると。そういう形なんだと思うんです。冷静に評価するとね。

だから、本当にやるなら少なくとも新しい開発をより無駄な時間がかかるような形で拡散的につくらないほうがいいっていうのは僕はあると思うんですよ。そちらのほうが、むしろ非常に取り組んでいく課題としては大きいのかなというふうには思いますけどね。

中村：全く同感ですね。ぱっと思い出したのは、イギリスのシーケンシャル・アプローチのやり

方だけど、中が埋まらない限り外には許可を出さないという感じですよ。こここのところに集めるんだとなると、そこに空地がある限りは、そこは許可出すけど、外は出さないというぐらいの形にしていけないといけないのはいつも思っていて、その意味では賛成ですね、私は。

高鍋：ありがとうございます。理念として言っていることと、自治体のさばきとして違うというところが結構今ありますからね、はい、ありがとうございました。

じゃ、もう一つだけテキストの中で聞きたかったのは、DIDがなくなっちゃた、例えば人口3万~5万とか、そういう町がいっぱいありますよね。きょうのお二人の話だと、コンパクトシティって看板に掲げるかどうかは別として、都心という場所があって、郊外があって、それぞれどんな場所にしていくのか、どんな機能、どんなまちづくりを再生させるとか呼び込むかっていうところが大事だよという話があったと思うんですけど、そういう観点で言うと、どうなんでしょうね。コンパクトというふうに考えてやるのがいいのか、いや、そういうことではないんだよという話なのか、交通、都市利用というふうに考えたときにどうでしょうか。

小泉：すごく難しいな。人口1万の自治体の地域づくりに関わってますけれど、そこは線引きもちゃんとしっかりしていて、現状ではすごく稠密だし、そういう意味では、QOLの話が出てきましたが、QOLも非常に高くて魅力的な町になっているんですね。そうすると若い人も、人口は少ないんだけど、新しく住む人も結構いて、いい循環になっているような町のお手伝いをしているので、あまり参考にならないかもしれないんですが、逆に、やっぱりベースになるような都市計画をもう成長期の間をしっかりやってこなかったところというのが、人口規模も関係するんですが、本当に拡散的になっていて、そういうところのこれからの持続可能な形での都市の経営であるとか都市づくりというのは非常に難しさがあるなというふうには思ってます。

中村：人口の分布の話と施設の分布の話はちょっと分けなきゃいけないと思っているんだけど、僕ら交通屋さんからすれば、施設は、これはさっきも言ったけど、寄っていたほうが絶対よくて、思い出したけど、ある都市でコミュニティバスのときに、やたら路線が長いんですよ。それは、何とか会館とか何とかセンターを回らなきゃいけないというミッションがついて、それを結ぶと長くなるんですね。そのときに思ったのが、その町のある幹線道路沿いにそれが全部移ってくれたら、こういう路線で済むわけです。こうやって、車で行けば10分のところを、そのちっちゃなバスが2時間も回っているような話が幾つもの都市であって、施設の役割とかキャッチネットエリアの大きさにもよるんだけど、施設配置、あるいは施設の集約っていうのは、人口規模が小さい、DIDが欠けつつあるところでもやっぱり議論をしていかなきゃいけない。それに集まる場所は、やっぱりつくっておいたほうがいいっていうのは僕らの考えですよ。ただ、それは居住地をどうこうということまでは言わないわけですね。だから、それはまたちょっと別の話だと思う。

小泉：だから、DIDが1つの分かりやすい基準であって、DID以外、いわゆる人口密度のところで大分いろんな施設が出来上がるけれども、マクロに分析してみると大体ある程度言えそうだというのがありましたけれども、ただ、例えばさっきの持続可能性の観点から言ったときの1つのDID以下の市街地しかないような自治体があったとして、つまり、散逸的にいろんなところに分散しているような形態があったとして、それは確かに持続可能性を考えたときにマイナスの面もあるけれども、でも、場合によっては分からないですけれ

ど、その散逸的な、ある集落単位ですごくコミュニティの結束が強いであるとか、例えば社会的な面で非常に評価できるポイントがあったりして、そういうことがあると、それを手がかりにして逆に、例えば環境的にも経済的にも持続可能な地域をつくれないうような戦略の作り方はあるんじゃないかと思うんですね。だから、密度の話というのは、適切な密度があったほうが確かにいいんだけど、それが絶対的に都市とか地域の必要要件かという、必ずしもそうではなくて、そうではない強みを生かした地域の経営だとか運営っていうのは当然あり得るんじゃないかなとは思いますが、それをどう探れるかという問題かなと思うんですね。

高鍋：最後に一つ、私から質問させていただくわけですけど、コンパクトシティに絡めて、去年、国交省で法改正して、いわゆる立地適正化計画という仕組みをつくりましたね。あれは、居住誘導をしようという話と機能誘導をしようという話と、両方の誘導をしようということを規制と財政的支援という形でやろうとしているわけですが、さっき小泉先生が言われたように、基本の都市計画の規制って緩いという中で、もう一度、さらに線を引いてというようなやり方が、きょうの二人の話からすると、どう評価されるかなど。あるいは使えるか。どう使うべきか、というか。

小泉：難しいですね。担当者からすると、現状ではなかなか自治体で使えませんというのは、それはほとんどの自治体だと思うんです。国交省的にも、例えば立地適正化計画の制度を説明するときに、その部分はすごく後ろに引いてありますよね。分からないようになっていきますよね。あのパンフレットなりにね。よく読まないで、後ろの後ろのほうを読んでいかないと、ああ、そういう制度があったのかって分からないように書いてあって、国交省の方もいらっしゃいますけど。つまり、そのぐらい配慮していることだね。

だから、すごく難しい問題があるんだけど、僕が思うのは、そういう線を引くんであるとしても、その線を引いたときに、じゃ、その線の外側に入ると、これにはどういう生活が成り立ち得るのかということの検討なしには、やっぱり線は引けないですね、きっと。そこに住む方々の生活水準をどう設定するのかとか、費用負担のことをどうするのかとか、日々の生活サービス、クオリティーライフをどう保障するのか、しないのかというところの政治的合意がない限りは、それはできないわけだから、結局、それは持続可能な地域運営というのを、やっぱり都市全体としてもそうだし、都市を構成する各地域地域の性格を見たときにも、どういう姿が見えるのかということを検討するというところに入っていったらと思うんです。そういうことをした上での一つの手段として、みんなが合意をして、サービス水準を下げてもいいですよというようなエリアがあれば使うことができるかもしれないということですね。

高鍋：なるほど。どうですか。

中村：いや、そんなところですよ。いや、少し不勉強だからあんまりいい加減なことを言えないなという部分が私はちょっと——ちゃんと最後まで読み切っていないからなんですけども、ただ、きょうの議論も大体そういうふうには収斂している気がするんですけど、それぞれの自治体で目指すところがあって、その目指す絵姿があれば、それに対して国の制度というのは上手に使えばいい程度に思うぐらいのところから始めたほうが気持ちは楽かなど。ちょっとこの中にもいらっしゃるので言いにくいところはあるんですが、自治体の方々が、あるいはそこに関わっている我々とかコンサルの方もそうだけど、その町のあるべき姿を先に徹底的に議論して、制度というのは、それをするための道具だからということの割り

切りでいいのかなと思っていて、あんまり深入りしていないんですけども。はい、すいません。

これは、バスの制度なんかも同じで、いろんな制度が次から次へと出てくるんですけども、実際、たくさん振り回されているんですけど、本来的にどういうふうにモビリティを考えればいいのかというところがぶれなければ、そこに向けて提案していくほうが先だと、いつも思っています。

5. 対談の感想

高鍋：じゃあ、そろそろ時間が近づいてきましたので、最後にお二人に一言ずついただきたいんですけども、きょう、認識が違うんじゃないですかというところから始めたんですけど、きょう2時間お話しいただいた感想と、ちょっとここは認識が変わったとか、そういうところがありましたらお願いします。

小泉：最初から認識の違いはないんじゃないかと実は思っていて（笑）、あんまり際立った対立点が出るのかということはないだろうと思っていて、それはそうだったと思うんです。ただ、こんなことを言っちゃ本当は恥ずかしいんですけど、私は交通の先生の話をちゃんと聞くっていうのがすごく久しぶりで、本当によく勉強できたっていうのが本当の感想で、それで、さっきの都市マスタープランの策定の話なんかもそうなんですけど、そのときに必ず交通の問題と環境の問題もセットで考えないと解けないんです、本当は問題が。だけど、そこにちゃんと他分野の専門家が参加したりとか、多分野に関心のある市民が参加をして語らいながらつくるという体制が、なかなか今の日本だと、実はそれがつくりだされて、改めてきょうのお話を聞いていると、やっぱり交通の側から見ると、例えば郊外の再生のありようは、もっと違うアプローチがあるんじゃないかというふうに気がつかされて、私なんか、ここにいらしている横浜市の方々とやっているのが、郊外に新しい働く場をつくれないうふうに思っていて、都心と郊外という分離が、もう、一大産業がないというので都心に住宅を持ってきているわけです。そうじゃなくて、郊外に合った職場を持ってこれないのかというのが一つのアプローチとしてできないのかななんて思っているんですけど、もうちょっと違うアプローチもあるのかなと、お話を聞いていると思っていて、もっと交通オリエンテッドのアプローチで郊外が再生するというのが何か方法としてもあるんじゃないかと、お話をきょう聞いていて思ったりしたので、一層、中村先生と交流を深めていきたいなというのが、きょうの一番の私の感想です（笑）。

高鍋：はい、ありがとうございます。じゃ、中村先生、お願いします。

中村：一番最初にお会いしたのはいつですか、M1で入ったときかな。

小泉：そうですね。

中村：僕がドクターで、あのころですよ。で、助手になったじゃないですかね。

小泉：そうです。

中村：たぶん初めてですね、こんだけ話したの。

小泉：そうですね。

中村：いや、だから、論文はもちろん拝見していますし、委員会の場でのご発言は聞いているんですけど、まとまって都市に対する見方とかどういう研究の考え方をされているのかっていうのがたくさん垣間見れて、皆さんがどういうご感想を持ったか、たぶん僕は一番幸せだと自負がありますが、話を聞けて。ああ、こういう人たちがいるんだったら東大都市工学科も安泰だなと思って、非常に安心をしています（笑）。

ただ、全く同じ話を逆の言い方しちゃうんだけど、郊外というものに対しての深刻な問題意識は、たぶん深刻さは同じぐらい。要は、そのどっちから見ているかということではやっぱり違って、でも、先々にあるのは生活であり、人々である、これは実は共通で、僕なんかも都市工を出ても交通でやっていて、横浜の行っちゃうと土木の人間だし、土木学会だし、建築学会の論文の査読はするけど建築学会員じゃないし、かなり建築系と距離がどうしてもできちゃうんですけど、やっぱりそんなことを言っている場合じゃ全然ないし、住宅あるいは緑地、あるいは福祉、環境、そういう人たちといろいろやっていくということはすごく意味があると思っているのをきょうは体感できたし、もうこれはやらなきゃいけないんです、もっとね。というのが感想です。

高鍋：ありがとうございました。じゃ、そろそろ時間になりましたので締めたいと思いますけれども、きょうのお二人の先生方に拍手をお願いいたします。どうもありがとうございました。（拍手）

6. 閉会挨拶

高鍋：最後に、当協会の副会長の渡会から一言ごあいさつさせていただきます。

渡会：突然ですけども、高鍋さんから前段で一番最初にお話がありましたように、都市計画家協会では、ずっと新しい出会いと新しい分野を切り開いていきたいと思ひまして、昨年から「Js カレッジ」というものと、それから「Js カフェ」という2つ、カフェというのはいち少しリラックスして、お酒を飲みながらいろいろな話をする。それから、このカレッジというものと2つ立ち上げまして、ことしもまた4月に新しいコースを始めたいと思っていますので、半分宣伝になりますけれども、またぜひそれにもご参加いただくと、そのスピンアウトとして、きょうのようなこともまたこれからいろいろな企画をしてきたいと思ひますので、今後ともよろしくお願ひいたします。

今日は、うちの理事の高鍋さんのほとんど個人的な企画と頑張りでここまで持ってきたということと、渡邊さんの突っ込みというようなことですね、その2つできょうのような企画になりましたけれども、ほかにもこれからやっていきたいと思ひますので、こんなことをやってみたら面白いんじゃないかというようなリクエストとかご要望があったら、ぜひまた事務局のほうに、その話をしていただくと、それをぜひ参考にしてまたやっていきたいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

どうも、今日はありがとうございました。

（終了）

■コンパクトシティに関する2人の見解（まとめ）

問い	小泉秀樹（東京大学）	中村文彦（横浜国立大学）
Q1:コンパクトシティって何ですか？	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 計画概念として曖昧で有効なコンセプトではない ✓ コンパクトは「小さい」という意味。大都市はそもそもあてはまらない。 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 多様な機能が集積し色々な人が集まる「コンパクトな都心」は必要 ✓ 途上国のように新規開発の場合には適用できる ✓ 多様な住まいがあることも重要
Q2：理想の都市とは？（コンパクトな都市として）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ポートランド、バンクバー、シアトルなど。 ✓ 但し、コンパクトと言えるかは不明 ✓ 住環境、ワークライフバランスのとれた生活などが魅力の要素 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 松山、フライブルグなど色々 ✓ 自然性、ゆとり、文化性があること ✓ 同じ人口規模の都市でも居住地密度や配置によって都市の評価は異なる（人口規模だけで交通モード決めるのはダメ）
Q3：都市が持続可能ってどんな状態？良い住環境とは？	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 社会・経済がバランスされた状態 ✓ 災害時にも対応できる仕組み ✓ ガバナンス、自治、ネットワーク、環境 ✓ 住宅のアフォーダビリティ、自然、低密度 ✓ アフターファイブを楽しめるなどの充実したライフスタイル ✓ これらをミドルクラスで実現できること 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 環境、経済、社会のバランスが取れていること ✓ 人が移動する権利が確保されていること。そのためのソーシャルインクルージョン ✓ ソーシャルキャピタルのありようがその都市の未来を左右する
Q4：これからの都市政策（都心と郊外）をどう考える？	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 都心郊外それぞれに施策が必要 ✓ ①居住配分、②魅力づくり、を即地的・具体的に考えていくこと ✓ そのためには将来の予測も必要 ✓ 郊外でクリエイティブなことが起きているのは定密な都市（密度を高くすべきというのはちょっと違う） ✓ 都市をたたむことはできない。低密な郊外を上手に維持する仕組みが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 社会は流動的。20年後を見据えたスタティックなマスタープランを作る時代ではない。 ✓ 機能が集約されているのは交通政策としてはやりやすい。 ✓ シェアライド、コミュニティ交通など多様なシステムのマネジメントが必要 ✓ 交通政策と都市計画の戦略を一緒に考える場が必要