



前編

講演録：
岐阜市の将来のためのまちづくりを考える
—「生活の豊かさ」を築くために—

「ミゼラブル・シュリンク」or「スマート・シュリンク」
都市生き残りの
唯一の戦略 林 良嗣氏

名古屋大学大学院 環境学研究科附属
持続的共発展教育センター長・教授

わが国では、人口減少や少子高齢化など深刻化する社会経済の潮流にあり、地域社会を持続させていくためには、人口増や経済成長を前提としたこれまでの街づくりを見直すことが喫緊の課題となっております。
このようなことから、私たちが暮らす岐阜市においても、都市機能を拡散し続けるのではなく、効率的に公共投資を行う「コンパクト・シティ」の形成が必要となってきております。
そのなかで、当所では去る6月2日、コンパクト・コネクティドシティを提唱し国際的に活躍中の、名古屋大学大学院環境学研究科附属 持続的共発展教育センター長・教授 林良嗣先生を講師に迎え「岐阜市の将来のための街づくりを考える」講演会を開催いたしました。

今回はその内容について、前編・中編・後編にわたりご紹介いたします。

「ミゼラブル・シュリンク」(惨めな衰退)か、「スマート・シュリンク」(賢くコンパクト)か
アメリカ・カリフォルニアの黄金時代といわれる1930年〜60年代。その背景には自動車産業の繁栄がありました。フォード・モーターの創設者、ヘンリーフォードが開発したT型フォードは、産業と交通に革命をもたらしました。これはライン生産方式による大量生産技術の開発によるもので、それまで主にヨーロッパで単品生産され、大金持ちしか持てなかった車は、従前の年間数千台の生産から、1920年代末には年産100万台に達するほど、大量生産されて安価になり車はアメリカでは庶民の「手に届く」ものになりました。おかげでロサンゼルスなどの大都市では市街地から数10マイルも離れた郊外に大きな家を持ち、大きなアメ車に乗って通勤する。これがアメリカンドリームのもっともたるものとなりました。名古屋では、例えば私が大学を出た74年頃、クラスで車を持っていたのは40人中1人でした。それも、中古のカロラ。名古屋から移った東京では、クラスの誰も車を持っていませんでした。多くの人が東京都心から離れた土地に小さな家一軒家を持ち、鉄道で通勤する。こうして、車が中心のアメリカでは道路が発達し、日本では鉄道が発達したわけです。

アメリカでは、発達した道路網とともに居住地が郊外に拡散し、都市圏はメタポリックに広がりました。しかし10車線ものフリーウェイが開発したT型フォードは、産業と交通に革命をもたらしました。これはライン生産方式による大量生産技術の開発によるもので、それまで主にヨーロッパで単品生産され、大金持ちしか持てなかった車は、従前の年間数千台の生産から、1920年代末には年産100万台に達するほど、大量生産されて安価になり車はアメリカでは庶民の「手に届く」ものになりました。おかげでロサンゼルスなどの大都市では市街地から数10マイルも離れた郊外に大きな家を持ち、大きなアメ車に乗って通勤する。これがアメリカンドリームのもっともたるものとなりました。名古屋では、例えば私が大学を出た74年頃、クラスで車を持っていたのは40人中1人でした。それも、中古のカロラ。名古屋から移った東京では、クラスの誰も車を持っていませんでした。多くの人が東京都心から離れた土地に小さな家一軒家を持ち、鉄道で通勤する。こうして、車が中心のアメリカでは道路が発達し、日本では鉄道が発達したわけです。

エイをたくさん造っても常に大渋滞するようになり、時代とともにエネルギーを意識するようになると、メタポリックな拡張は無理だとわかり、筋肉質な成長が必要だと考えるようになったのです。これが「スマート・グロース」です。「スマート」という表現は、日本で考えているより非常に深い意味を持っています。日本で「スマート」とは、おしゃれで気取ったという捉え方になりがちですが、元来「賢い」という意味を主とします。人口が膨張し続けているアメリカでは「スマート・グロース」を目指しますが、日本では既に人口減少(シュリンク)が始まって10年にもなるため、私はあえて「スマート・シュリンク」\*2を提唱するのです。しかし多くの日本人に、これは理解されにくいのが現状です。今回のタイトルには「ミゼラブル・シュリンク」(惨めな衰退)をつけています。シュリンク(縮小)は、現実に起こっている物理的な現象であり、否定しても意味がありません。「ミゼラブル・シュリンク」とは、今私たちが縮小という現実を目をつぶり、孫子の世代のことを配慮せず、何も手を施さなければ、日本中がこうなるという、私からの警告です。

(\*1・2)スマート・シュリンクとは、持続可能な地域の形成を目指す成長管理を意味するスマート・グロース(Smart Growth)の対語で、絶対的な人口減少下で住民の生活の質(Quality of Life)を維持・向上していくための地域マネージメント手法を総称する概念。地域が、積極的に公共事業や公共サービスの供給を効率化する一方、固有の特性を見出して地域間の競争力を確保するなど、「賢く、縮小していかなければならない」ということを意味している。

1980年代の中頃に私が住んでいた北イングランドのリーズという街を例にします。今、日本の失業率は4%あるかないかで大変だといっていますが、ここでは当時失業率30%、3人に1人でした。25歳未満ではその倍の失業率でした。若い人たちの60%に職がなかったということです。街を歩いている人の半分以上です。これは街も社会もおかしくなるのは当然です。ビートルズを輩出したリバプールも同様で、イングリッド代表となったリバプールの応援のためにブリュッセルで開催されたサッカーの欧州選手権に多くの失業した若者が安い夜行バスで出向き、暴動を起したりしました。

今後、日本だけがリーズのような失業率が高く悲慘な国にならないとは限りません。信じない方が多いと思いますが、2040〜50年にはその可能性は十分あるのです。それは多くの方々が「今の世代」しか考えていないから、今もしくは過去の常識で考えているからなのです。それでは孫子の世代はまともには生きていきません。私は「ミゼラブル・シュリンク」(惨めな衰退)にならない唯一の生き残りは、その「戦略」を早急に考え実行することだと思っています。

21世紀とはどんな時代か

今、日本では気候変動、地殻変動も含め自然災害リスクが増大し、自然災害が激甚化しています。一方、それを受け止める社会は少子高齢化・人口減少し、経済成長ももう20年来していません。脆弱化を否定しようがなく、そのミスマッチが加速しています。しかもこれが常態化し、変だといっている場合ではなくなっています。このままでは近未来世代を著しい困難が待ち受けることになるでしょう。それにどう立ち向かうか。それには「レジリエント(しなやかで強い)な社会を目指す」ことが必要ではないかと思えます。それは折れない、回復する、ヨットのようにな復元力のある街に転換する努力をしていかなければならないのです。では今後、都市や町村では何をしたいかなければならないのでしょうか。フィジカルなことを言えば「コンパクト化」。しかし私はコンパクトだけではなく「コンパクト・コネクティッド(凝集と連携)」だと考えます。コンパクトになった集落同士がお互いに繋がって行く。これが必要なのではないのでしょうか。

例えば、ドイツの高速道路や鉄道をつくってきた背景にはこの「コンパクト・コネクティッド」が中心概念となっています。各々に違った機能を持たせた集落はできるだけ小さくギュッと凝集させ、そしてそれらの集落を道路や鉄道という通路で結んでいく。よって共存共栄できていく。ドイツはもともと200以上の国々の集合体であり、昔からお互いのコミュニティが競争関係にありました。日本でも藩の時代はそうでした。明治に統一されて切磋琢磨が少なくなったのです。集落の在り方はコンパクトに、インフラは冗長性・余裕がないといけません。
そういつたことを総称して、私は「スマート・シュリンク」。「コンパクト」しながら冗長性を持たせることが必要だと考えます。決して「ミゼラブル・シュリンク」(惨めな衰退)になつてはいけません。この2つは正反対だと考えています。「シュリンク」(縮まる、小さく)という行為を、否定しては潰れまう。「シュリンク」しなければもう手立てはないという現実を直視して、勇気を持って立ち向かう。そうしてはじめて生活の質、ひいては人生の質「クオリティ・オブ・ライフ(QOL)」が保たれるのです。

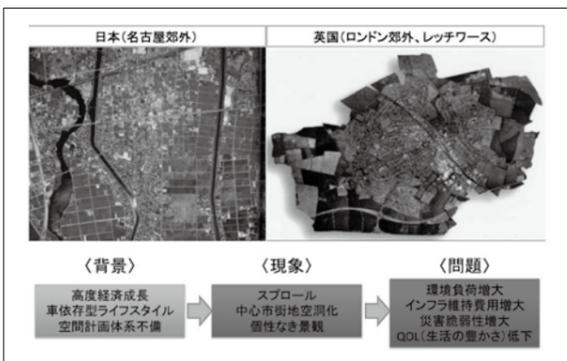


立地拡散が止まらない日本の都市

21世紀に起る自然と社会の変化

いったい20世紀、日本は都市計画をどう考えてきたのでしょうか。今、日本中の都心部の街並みに、例えば「30階建ての高層マンションの隣に空地や廃屋がある」といった風景が当たり前にあります。他に漏れず岐阜市でもそうかと思えますが、日本中の旧来の商店街の多くは「シャッター街」という状況にあります。対策に様々な取り組みがなされても、多くは今なお解決されていないのではないかと考えられます。また、郊外に出た行った商店や住宅なども、「出てはならない地域」にまで出て行ってし

都市：市街地のスプロールの拡大

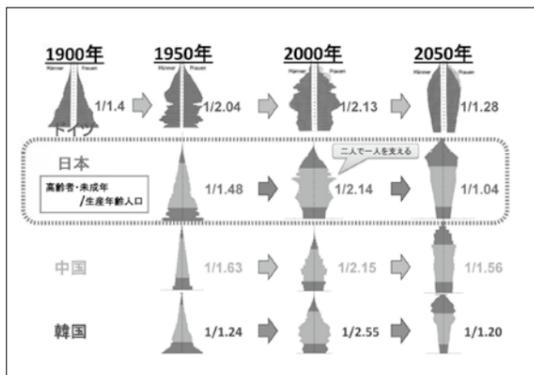


乗せたのです。名古屋の郊外(写真左)は、どう違うのでしょうか。この日本の集落は、駅周辺や水路に沿って発達しました。しかし、70年代以降に郊外に主要機能を出す傾向がはじまりました。その例

高度成長し、日本は車依存型社会になりました。しかし残念ながら現在も、空間計画の体系、都市計画などの体系が不備のままなのです。スプロール拡散が進んだのはご存じの通りです。そしてそのスプロール現象により、何がいちばん懸念されるか、低密度で過大な市街地をカバーしなければならずそのインフラの維持コストの増大です。つまり先述のロンドン郊外の都市「レッチワース」型にしておけば、将来維持すべき面積は半分、もしくは1/3で済んだのではないのでしょうか。住宅は散らば

まっています。岐阜市の周辺でも、南部は低い地域が広がっています。今、日本では気候変動によって洪水が多くなっているなど、近未来には自然災害の及ぼす影響は計り知れず、郊外への進出は、よほど考えないといけない時代なのです。世界最初の田園都市レッチワースが、ロンドン郊外40kmのところにあります(写真右)。その都市を実現させたのは田園都市論を提唱したエベネザー・ハワード氏。彼自身が1898年に出版した「Garden City of Tomorrow」の理論に基づき、自らその後の5年間でレッチワースに田園都市を着工。住民を募集し、その運営を見事に軌道に乗せたのです。

が岐阜県庁で、郊外に出て行ってしまいました。この考え方は絶望的にダメなのです。都市の規模を大きくするために郊外を發展させていこうという当時の考えは、ほんとうに危ないのです。イギリスをはじめとする西ヨーロッパでは、都市と非都市がはっきりしています。市街地は線の中に畑や森林。ロンドンから30〜40分のところに、自然に囲まれた環境の良い都市が造られたのです。そこと同じように、岐阜は中心都市の名古屋に対して、ものすごくいい立地条件なのです。



少子高齢化(成長→成熟→シュリンク)

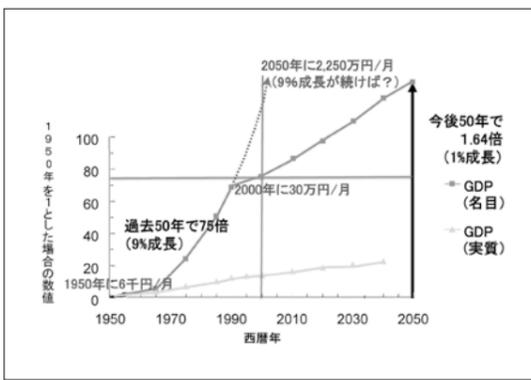
っていないほうがいいのです。郊外に1軒でも住宅があれば、そこに電力や水を供給しなければいけないからです。それを私たちは皆で負担しなければならぬのです。このコストが膨大なのです。これが日本の20世紀の足跡です。さて、21世紀には、何が起るのでしょうか。

りもトップヘビーになります。この比率が重要なのです。2000年の日本では、生産年齢人口(15歳から64歳まで)の2.14人が、1人の非労働力人口を支えています。ところが2050年になると、1.04人が1人を支えることになってしまいます。これはとても大変なことですが、支えられる非労働力人口も、子どもよりも高齢者の比率がどんどん増えていくのです。今、周りを見れば親の介護などで疲弊した人が、随分多くなっています。将来世代が生きていけるかどうかは、いかに高齢者が生き生きと健康に暮らせるようにするかに掛かっていると、いつも間違いありません。そのために、今こそ都市計画は、その目前に迫る高齢社会の時代を明確にイメージして、高齢社会対応に改造しておかなくてはいけないと思うのです。

他の国から見ると、東京は素晴らしいといえます。東京は、3,400〜3,500万の人たちが住んでいます。郊外鉄道の発達で、毎日多くの人が郊外から都心へ効率よく通勤しています。しかしこの交通体系は、今後意味があるのでしょうか。現在日本の高齢者の比率は20%超です。働いている人

が60%超。圧倒的多数が、働き通勤しています。その人々に今の交通システムを含む都市のシステムはとても有効です。しかし、その働く世代の人々がリタイアしたらどうなのでしょう。次の日から都心に毎日行かなくなるでしょう。1か月に1回も行かないでしょう。これを名古屋の都市圏に置き換えてみます。名古屋の場合、岐阜に住み名古屋に通動している方も多くいます。確かに岐阜から名古屋へのアクセスはとても便利

ん。どういう風にGDPが変わってくるかでもあります。



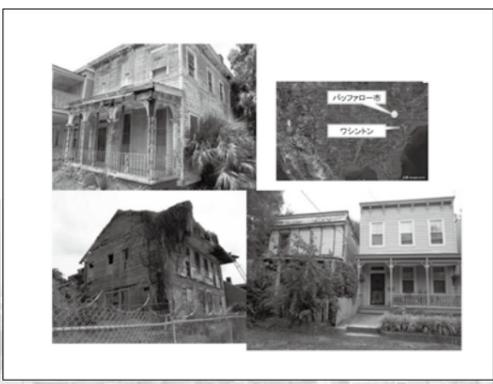
協会条件の変化(日本経済の成熟化)

ところが、日本だけが成長神話から抜け出していないのです。これはイギリスの20世紀のはじめ頃とよく似ています。イギリスも成長神話を背負っていました。だからずっと無策でしたが、半世紀を過ぎた頃、ようやくこのままではダメだと気が付き始めたのです。実際、所得が年率1%成長すると仮定すると50年後でも1.6倍程、せいぜい月収45〜50万円くらいにしかなりません。今までの9%成長というのは10年経つと収入が2.3倍になったということですが、30年ローンを組んで家を建てても、20年で返せたという時代です。今回なぜ1%で仮定したかという点、イギリスの20世紀後半は、年率2%の成長でした。だとすると、日本はイギリスより劣るのか。そうではないです。イギリスは20世紀後半、人口が20%増えたからです。それで所得成長2%です。我々日本では、逆に今後50年ほどの間に人口は20%以上減ります。全体のパイが減るといことはそれだけの経済の乗数効果が減りますから1%成長でも相当厳しいと思っただけがよいと思います。これが何を意味するかといえます。「借金が出来ない」ということなのです。借金を返せる

ことを前提にして、現在、日本の住宅は31年に1回建て替えているのです。とつきの昔に経済が成熟したイギリスでは、住宅の平均築年数は、80年前後あります。日本も、建物の使い捨てを止めて、ストック化しないといけません。

衰退の可能性の高い日本の都市

アメリカのバッファローという五大湖岸の工業都市は、30年前にはものすごく繁栄していました。



アメリカ・バッファロー市

これからは重要になってきます。何歳になっても余暇を楽しみたいためには、人は遠くまで出かけますが、先にも述べたように、これからの高齢化社会において多くの人が豊かな日常生活を実現させるためには、各々の集落を、集落ごとにぎゅっとコンパクトにして、それらを結ぶもっとローカルな交通システムを充実させることが最も必要となってくるのではないのでしょうか。

人口の構成が変わってくるという事は、単に物理的に、人の年齢構成が変わるだけではありません



新聞記事



組織的建築群(パリ・マドレーヌ寺院付近の街区)



放任的建築群(名古屋市・栄付近の街区)



将来世代(孫世代)のQOLに耐えうる地域景観か?

成熟時代には、長期的に持続可能で、価値の高い空間を形成する必要がある!

はどうしましょう。

2003年のさいたま市のマンションに例があります。最初に7階建てが建ちました。その後12階建てのマンションが5メートル南に建てられ新住民が入居しました。更に次の年、10メートル南に14階建てのマンションの計画が発表され新住民たちは裁判所に提訴しましたが、敗訴しました。これは都心に近いところでしたらどこの都市でもあり得る問題です。31年で壊すわけは、ここにありません。つまり日本の住宅の多くは物理的な寿命は30年どころか、100

年近く耐えるでしょう。しかし、この事例のように住宅の価値、機能寿命がなくなるのです。何がそうさせているのか。それは「その地域で皆が一緒に住む」というルールがないということです。建物あつて街区なしです。名古屋や岐阜でもマンションと戸建てが狭い地域に混在しているのですから同じことが言えます。それが名古屋と人口をほぼ同じくするパリではどうでしょう。

パリ市は名古屋市とほぼ同じ220万人程の人口を有していますが、市域面積は105km<sup>2</sup>と、名

古屋市の3分の1で、人口密度は3倍あります。そのために住宅では各々中庭の工夫をしています。パリの街は1850〜70年頃、オースマンがナポレオン3世から「ロンドンを上回る街にしろ」との命を受けてパリを大改造しました。この時代の建物は200年近く持っています。更にこれからも長期にわたって持つでしょう。ファサード(外観)は既に200年前に決まっているからです。日本はそういった覚悟を全く決めないのです。だから個性も統一性のない景観になってしまったのです。

さて、岐阜にはオリジナルの景観はあるのでしょうか。岐阜だけではありません。全国どこへ行っても似ています。では、何をやらなければいけないのでしょうか。私は、岐阜の「原風景」を彷彿させるようなファサードをどう再現するか、それが大事なのではないかと思えます。多くの人は「インフラ整備は野球と同じく9回まである」と思っているようですが、それはあり得ません。政府にお金がなく、ここで打ち切り、7回コールドゲームになるのです。今、この岐阜の姿が未来永劫、岐阜の姿になってしまうのです。皆さん、これでよろしいですか。これが優れた国だといわれ成長した日本の、行く末なのでしょう。そんなことは許し難いのは？建設が盛んに行われた時代に、国がきちんとしたルールをつくっていれば、日本中の都市はもっと素晴らしい景観を持ったはず。今のまま31年で建て替えていけば、れきも出続けます。「負の遺産」になつてしまうのです。これをもつと考えなくてはなりません。ではどうすればいいのでしょうか。

中編につづく