

特 集

東京を考える



東京都市大学
都市生活学部 教授

小林 重敬



千葉大学大学院
工学研究科 准教授

村木 美貴

対
談

東京圏を考える

世界的な大都市圏・東京

村木 今回の特集のテーマは、「東京」です。これを語る上で、コンパクトシティについて、あるいは中心市街地の衰退についてなど、「地方」の問題は避けて通れないでしょう。

小林 東京の場合、郊外圏から衰退しつつあります。

村木 郊外圏とは、大きな都市圏における、首都圏の遠郊外という意味ですね。

小林 「東京」というテーマは、さまざまな捉え方ができます。例えば、「東京都」と捉えるか、あるいは「東京圏」と捉えるかによって変わってきます。

今日の都市の問題を考えると、「東京圏」と捉えて議論したほうがいいでしょう。「ビジョンとしての東京」を考えることが、いま重要だと思います。

「東京圏」とは、東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県の圏域を指し、世界に類例のない人口集積地です。おそらく今後も、これほどの人口集積地は出現しないでしょう。現在、「東京圏」の人口は3千何万人で、それに次ぐのが人口2千何百万人のソウル圏とニューヨーク圏です。将来的には、中国やインドの都市が大きくなるだろうと言われていますが、中国は重層的にいろいろな大都市があります。上海や北京などの一つの都市が、現在の東京のスケールを超えることはないでしょう。インドについても、ムンバイやデリーなど複数の大都市がありますが、その一つが大きくなっても東京のスケールには及ばないと思います。

その大都市圏の東京ですが、今後人口の減少にあえぐことになると思います。「東京圏」自体は、地方都市ほど急激な衰退はしないと考えられています。しかし、日本の総人口が50年間で3,000万～4,000万人減少すると予測される中、東京も、特に遠郊外部で影響を受けるのは必至です。

また、遠郊外部の住宅市街地のあり方も課題で、当然そこに暮らす人々の生活は、大きな影

響を受けると思われます。世界に類例のない大都市圏の東京は、一体どうなってしまうのでしょうか。

東京圏の住宅団地が抱える課題

小林 2009年秋、財団法人日本開発構想研究所が発行する「大都市遠郊外住宅地のエリアマネジメント」という冊子の制作に関わりました。そこに掲載された論文の一つに、高度経済成長期に次々に建てられた「東京圏」の駅徒歩圏外の住宅団地の現状が報告されています。

その論文によれば、調査した16地域の住宅団地の多くの地域で、2000～2005年に人口が5～10%減少しています。また、遠郊外部では今後も20%ほどの人口減少が予測されています。

駅から徒歩10分以上と定義される「遠郊外部」。その住宅団地が今後どうなっていくのか、特にそのような地区に高齢者が住み続けていくのかということは、大きな問題です。

村木 例えば、千葉県では古い住宅団地の高齢化率が非常に高く、空き地や空き家も問題になっています。また、外国人居住者が増えてきていますから、外国人居住者と日本の高齢者がどのようにコミュニケーションをはかり、団地の運営管理をしていくかが、新たな課題だという印象を受けています。

千葉県では、千葉市以南の高齢化が顕著です。しかし、その一方で、新規の住宅開発や土地区画整理が行われています。人口減少と高齢化という問題に直面しながら、進展し続ける開発。そのあたりを、どのようにコントロールしていけばいいのでしょうか。

私が以前、研究に関わったロンドンは800万人超の都市ですから、「東京圏」とは規模が全然違います。外国の方と新幹線に乗っていても、「東京」はどこまでと聞かれるほど、ずっと都市がつながっています。でも、この「開発規制の緩さ」は、人口が減少していったとき、どう影響するのでしょうか。これからどうしていくべきか、考えていく必要があると思います。

高齢者の交通手段のことですが、人口が減少してくる中で、人がどこに住めばよいか、いま住んでいる場所に、どのような交通手段を提供すればよいのか。人口密度の低い地域には、コミュニティバスなどの路線もつくりにくいですよ。居住地の選択自由と交通利便性を、どのように捉えるべきかも、今後は重要になってくるでしょう。

小林 村木先生が最初におっしゃった、空き地や空き家がある住宅団地がある一方で、新たな開発をするのはなぜか。実証的な分析をしたわけではありませんが、前述の日本開発構想研究所の研究会での報告では、若い人は、たとえ社会インフラが整っていないくても新しい地域を希望する傾向が強いそうです。

というのも、古い住宅団地には昔ながらのコミュニティがあり、そこにはいろいろな決まりがあって、それに従うことを好まない若い人が多いそうです。自分たちで新たなコミュニティをつくったほうが煩わしくないと考えているんですね。

こうしたニーズがあるから、計画的開発地内に空き地・空き家があるのに、わざわざ宅地開発を小規模にしたところに新規に住宅を建てるんです。

村木 さらに、分譲の価格帯による違いもあるでしょうね。

小林 ええ。古い住宅団地は、それなりに敷地規模が大きいですよ。場合によっては、敷地分割を禁止するところも多い。若い人は、広い敷地に古い住宅という1戸建てを購入して高いコストを払うよりも、自分たちのリスクが少ない、手頃な住宅でいいと考えるようです。

いま求められる都市計画とは

村木 良好な住環境をつくるという地区計画の観点から考えれば、敷地分割はしないほうがいいと思います。でも、敷地分割をしないと、購入できる層しか住めなくなりますね。

小林 もともと用途地域制（ゾーニング）など

の規制は、社会的な排除機能を持っていたんですよ。例えば、都市計画をして、この住宅地には1戸あたりこれだけの規模が必要といった具合に決めていくと、当然、それを買える階層は決まってきます。だからといって、規制を緩めればよいという考え方には、簡単には変わらないと思うのですが。

村木 イギリスでは、開発戸数によって、値段が手ごろで購入可能な住宅（アフォードブル住宅）の割合を指導することが多いです。こうした様々な所得階層が一つの地域や建物に住む、いわゆるソーシャル・インクルージョンの考え方があると、地区計画のエリアの中でも敷地分割をしなくても、安めの住戸が提供されることになります。こうした方法によって、コミュニティの幅が広がっていくのではないのでしょうか。

小林 そうですね。古い住宅団地や郊外部の戸建てに若い人を呼び込むためには、それなりの仕組みを考えないといけませんね。以前あった「ミニ開発」をするのではなく、魅力的な空間をつくるのが大切です。

敷地の規模は小さいながらも、こうした試みをして、成功している事例はたくさんあります。それらをベースにして、遠郊外部に若い人が住める仕組みを考えることが、今後重要になってくるかもしれません。

村木 あるいは、その地区全体で、別のコミュニティ、別のタイプの人に入居してもらう負担を全員ですとか。こうした発想も必要ですね。

小林 都市計画法と建築基準法では、都市を区分するための仕組みが決められています。これをゾーニングと言いますが、もともとは19世紀末から20世紀初めにドイツやイギリスでスタートしたものなんです。

では、当時、なぜこのゾーニングという手法を取り入れたのか。19世紀から20世紀初頭は、いま一般化している“中間階層”の人が大量に出てきた時代です。こうした中間階層の人が、雑然として込み合ったヨーロッパの既成市街地に住むことを嫌がったという背景があります。

つまり、新しい階層に向けた住宅地が必要だったんです。こうして、既成市街地とは違う規制で、郊外部に住宅地をつくる手段として近代都市計画が始まったんです。

これは単に地域を分けて、この地域の敷地規模はこうでなければいけないというルールを決めたわけではありません。近代的な都市生活のあり方を、近代都市計画によって実現していったという側面もあります。

昔は、既成の市街地に住宅も働く場もあり、中には住宅と働く場が一体化しているところもありました。このような都市のあり方を改め、郊外部に住む場所をつくり、中心部に働く場所や工業地域をつくるという形で、地域を区分した意義は大きいですね。

こうして近代都市計画がスタートすると、生活スタイルにも変化が生じます。何が変わったかということ、家庭の中で役割分担が起こったんですね。男性は中心部のオフィスや工場に働きに出て、女性は郊外部の住宅地で子育てをする。近代都市計画は、現在のような暮らし方や男女の役割分担を促したとも言われているんです。

でも、家族形態や暮らし方がこれだけ多様になっているのに、いまだに都市計画やまちづくりは、旧来の家族形態を基本に考えていますね。

近年では、若年も高齢者も単身者が増えてきています。しかし、近代都市計画がスタートしたときは、「単身世帯」がこんなに増えるとは誰も想像していなかった。ですから、単身世帯はどこに住めばいいかの議論は、都市計画の中から抜け落ちています。

村木 そうですね。それに対応する都市づくりを考えていかなくてはいけません。

空き地・空き家がもたらす問題

小林 都市計画や街づくりの方向性と、現代の家族のあり方に、若干の違和感があります。そのような状況の中で生まれているのが、空き地や空き家の問題ではないかと思います。

村木 そうですね。高度経済成長期は、郊外部

の戸建住宅地はあこがれの対象でした。でも、いまは必ずしもそうではないですね。そして、かつての郊外では、子どもたちが遊んでいて、昼間も活気がありました。今はそうではなくなっていますね。

小林 ある意味、そうした姿にあこがれて、たくさんの人が郊外部に出て行ったんですよ。しかし、仕事や生活のスタイルが変わり、空き地・空き家が増えてくると、違った問題が発生しています。これは東京圏の郊外部も同様です。

例えば、千葉県八千代市では、火災の半分が空き地・空き家からの出火だそうです。つまり、空き地・空き家は、周辺に住む人々にとっての不安の種なんですね。

最近では多くの自治体が、これを問題視しています。中には、条例をつくって空き地の枯れ草を刈ったり、持ち主に強制的に刈らせる自治体もありますが、数は圧倒的に少ない。日本には財産権の絶対性があり、土地や家を放置していても、財産の持ち主に対しては何もできないんですね。

村木 建築物を公共財と捉えたと、空き家をメンテナンスしないで放置することは周辺住民に対する“負の要素”になります。そう考えると、社会的に、空き地・空き家対策をしていかなければならないと思うのですが。

イギリスでは、市街地でも住宅地でも、まずは一度開発を行ったところからしなければならぬし、市街地で本当に開発余地がなくなって、はじめて、緑地を宅地に変更することになります。住戸についても、うまくメンテナンスできない場合には、強制収用を発動します。人口減少の中では、より強い手段がないと、周辺のコミュニティは大きなインパクトを受けてしまうと思います。

小林 アメリカでも、市によってはしっかり維持管理できていない空き地・空き家は強制的に排除できるんですよ。しかし日本では、所有権の絶対性という伝統的な考え方が根強いから、“ごみ屋敷”も手を出せません。

周辺住民に相当な影響を与えていても、病気



など生命に影響する事態になれば、財産権に対する行政の強制執行はできないんです。

地域を支えるために考えるべきこと

村木 東京圏と地方都市とでは、その規模やインパクトの度合いは全然違います。高度経済成長期に住宅団地が一度に供給され、同じ世代の人が一気に入居したのが、首都圏の特徴ですね。

小林 首都圏の住宅団地の中でも特に深刻なのが、遠郊外部ですよ。当時、30歳～40歳代で戸建住宅を購入した人たちが、現在では高齢者になって、一挙に高齢住宅団地になっています。

村木 今後は、高齢者へのサービス提供をどうするのか、大きな問題になりそうですね。

小林 それに対する一つの答えが、ピーター・カルソープ氏の「ニューアーバニズム」という考え方ではないでしょうか。

最近イギリスでも、「ニューアーバニズム」について議論されていると聞きました。

年金生活の高齢者が、郊外部の住宅地で安心して暮らし続けるためには、交通アクセスや防犯面の安全を基本とした「歩いて暮らせる低ランニングコストの居住環境」が重要であるとし

ています。ゆっくり時間を過ごせる公園散歩地などを、高コストをかけずにつくることが、カルソープ氏の目標ですね。

村木 都心部での暮らしよりも、公共交通の整った遠郊外部での暮らしのほうが、ゆとりもあるでしょう。自然に囲まれた“余暇の生活”ができますから。ただ、郊外においても、どこでも開発を行うのではなく、計画的な郊外開発を交通も含めて考えるということですよ。それは、結果として、通常の郊外住宅よりも自分の敷地は小さくなりますが、みんなで共有するライフスタイル、そこにコミュニティが自然に発生するという考え方だと思います。

小林 カルソープ氏は、公共交通を必ずしも鉄道に限定していませんね。

村木 ええ。バスもあり得ると思います。カルソープ氏は、1階部分に店舗やレストランなどが入り、2階に暮らすスタイル。周辺の戸建住宅地からも、お客さんが来る。そういうアーバンビレッジの形をイメージしています。

小林 ライフスタイルセンターみたいな方法で、まず生活に必要なショップがあって、それをベースにまちがつくられていくわけですね。

村木 成立させるためには、そこに住む人々が買いたいものをしっかり提供することと、地域がショップを支えようという考え方が必要です。

小林 ところで、日本では高齢者が身近に使えるショップを潰し、スーパーマーケットや大規模ショッピングセンターが進出しています。しかし、人口が減少して商売が成り立たなくなると簡単に撤退してしまう。

そうすると、その地域には何もなくなってしまいます。人が暮らせない“生活砂漠”みたいな地域を、スーパーマーケットがつくり出しているんですね。

地方都市でも、大都市の遠郊外部でも、ある意味“地産地消”的に「自分たちで消費して、自分たちで社会を支える」考え方が根づかないことには、市街地が抱える問題は解決しないでしょう。とにかく安いものを求め過ぎる消費ス

タイルは、10年スパンで考えると、とんでもないことになると思います。

ライフスタイルの選択可能性

小林 東京圏の特徴の一つは、公共交通網が充実していることでしょう。世界中どの大都市圏も、東京ほど鉄道網やバス網がしっかりしているところはありません。

今後、人口が減少していく中、東京圏で「コンパクトシティ」がうまく展開するとしたら、この公共交通網の整備の水準をよりどころにして考える必要があると思います。かなり広範に鉄道駅がありますから、どう使うかですね。

人口が減少している住宅団地を見ると、ある共通点があります。それは、鉄道駅からの徒歩圏ではない住宅が多いこと。徒歩圏でなくとも、アメリカやイギリスの「ニューアーバニズム」は、駅からフィーダーバス（鉄道や基幹バス路線などに接続して、支線的な役割を果たすバス）をうまく運用しているのです。

村木 「コンパクトシティ」も「ニューアーバニズム」も、過度な自動車依存を解消するための、公共交通を軸とした都市構造ですが、これもバスを運用できるほどの人口集積がないと成立しません。日本の場合、人が低密度に居住するので、バス路線をつくりづらい状況になっています。

数年前、森記念財団が主催する「高齢者が住みたくなるまち」についての勉強会に出席したことがあります。そこで東京都内でも、かなり違いがあるということを感じました。23区内には鉄道駅やバス路線が徒歩圏内に顕著にありますが、区外には少ない。少ないけれども、代わりに公園や緑など、暮らしのニーズを支えるものがあります。

つまり、どういうところに住みたいか、何をしたいかで、高齢者の居住地の選定方法は大きく変わるのを実感しました。下町のコミュニティが強く、線形の商店街を望む人がいる一方で、デパートの地下で良い品だけを買いたいという



リタイア層もいます。そういったニーズにどう対応するか、マーケットと連動することも大事かもしれませんね。

小林 これからの住まい方は、おそらく一つはできるだけコンパクトで利便性の高い地域に住む。これが、かなりの比率を占めると思います。

もう一つは、利便性を度外視しても、自然の豊かな地域に住みたいという階層です。その階層を仮に10%だとしても、東京圏には3,000万人いますから300万人にもなります。一大都市を形成しうる人口が、そうした志向を持っているとすると、この階層にとって魅力的な郊外住宅地をどう再構築するかという議論が必要になってきます。

都心部では、鉄道駅を中心としてコンパクトに住みたい人々は、自家用車の代わりに公共交通を使い、省CO₂型の暮らし方ができます。一方、自家用車を使う生活の人々が郊外部を支えています。中には、そういった人々のコミュニティの中に、自家用車を使わない高齢者が住むケースもあり得ます。そういった「住まい方の選択可能性」をいくつか持つことが、東京という大都市圏にとって重要だと思います。

これまでは、どこも同じ住宅団地をつくって

きたように感じます。ですが、これだけ新しい価値観が生まれて、家族形態が多様化しているわけですから、現代の社会に合わない大都市圏になってきた部分があるのではないかと思います。その議論と、自家用車か公共交通かという議論をうまく整理すれば、新しい大都市圏の議論ができるのではないのでしょうか。

省CO₂型の都市づくり

小林 さらに、持続可能な省CO₂型都市構造の議論に進むこともできるでしょう。

村木 省CO₂型都市づくりを考えたとき、やはりある程度の人口密度で暮らしていないと難しいと思います。ハードだけで排出量を削減するのは困難です。建築物に太陽光パネルを設置するとか、そういうことだけではありません。

エネルギーをシェアすることなどをやろうとすると、ある程度、密集して暮らしている方が効率的に使える仕組みが多くなると思います。郊外型の住宅地も、好き勝手に開発するのではなく、ルールにのっとってつくる必要性があると思います。

自動車利用のあり方も、最近は大きく変わりつつあります。カーシェアリングをはじめ、ロンドンではハイブリッド車を路上のパーキングメーターからチャージできるシステムもできています。エコ車を活用できる都市づくりを、都心部だけでなく、遠郊外部でも活用できるように考えるべきだと思います。

小林 かつての都市計画は、ゾーニングによって、用途によって仕分けされて、まとまった生活になっていませんでした。しかし、省CO₂型都市づくりでは、いろいろな用途がまとまって、むしろ混在化していることが必要です。

「規制」が遠郊外住宅地にもたらす影響

小林 例えば、横浜市郊外には、昭和60年代前後につくられた数千戸単位の住宅団地がたくさんあります。その多くは、「第一種低層住居専

用地域」に指定され、本当に小さな店舗しかありません。規制によって、スーパーマーケットどころか、コンビニエンスストアもつくれず、生活が不便です。

村木 そうした遠郊外部の住宅団地は、自家用車が必須ですね。

千葉県の袖ヶ浦市にも、工場労働者のための住宅団地が多数あります。その住宅地の周辺の商店街を数年前に店舗調査しましたが、およそ半分がバーやスナックでした。駅前はもちろん、住宅地周辺もバーやスナックばかり。最寄品の買える店はほとんどないんです。一方で、高齢化が進んでいます。大きな用途の転換、産業の変化に伴い、こういった問題も出てきていますが、どう転換すべきでしょうか。

小林 難しい問題ですね。

村木 労働をリタイアしても、土地や建物を購入して定住している場合、その地域は高齢化が進みます。果たして地域がバーやスナックだけで支えられるのでしょうか。

小林 そういった問題は、いろいろな地域で起きていますね。バーやスナックを、一般的な商店に変えればよいとの議論はありますが、そんなことはできませんからね。地方の中心市街地と同じ状況ですね。

東京の密集市街地の今後

小林 東京の密集市街地について考えてみましょう。

東京には、約8,000haの密集市街地があります。そのうち、緊急の手当てを要する地域が4分の1、約2,000haです。阪神淡路大震災のとき、密集市街地でたくさんの高齢者がお亡くなりになりました。東京もいつ直下型大地震が起きてもおかしくないですが、東京でも密集市街地には高齢者が多いですね。

たとえば、代表的なところでは、豊島区東池袋、世田谷区太子堂、墨田区京島など、東京にはたくさん密集市街地があります。この市街地をどうするかについて、独立行政法人都市再

生機構（UR）の中で研究会を開いたことがあります。

密集市街地の再生は、自治体の大きな課題であり、国の都市再生プロジェクトのテーマの一つにも挙がっています。にもかかわらず、20年、30年かけても、あまり改善されていません。道路が30mできたとか、共同住宅が10戸できたとか、その程度なんです。これまで自治体や国は、住人に対して「あなたたちの住んでいる土地は、密集市街地で、問題がある。どうにかしないと災害時にとんでもないことになる」と、ネガティブな情報ばかりを与えていたようです。すると、住人は「自分たちにはコミュニティがあり、延焼が起きる火事はこれまで1件も起こしていない」などと反発する。こんな議論をしている限り、改善は期待できません。発想を変える必要がありますよね。

山手線の少し外側のエリアにある密集市街地は、東池袋にしても、太子堂にしても、駅から歩ける至近にあり、生活に必要な商店街も充実しています。コンパクトに住む住宅地としては恵まれた絶好の場所なんですね。ただ、密集市街地で木造の古い住宅地が多く、若い人がなかなかコミュニティに入っていけないんです。

私たちは議論を重ね、東京の密集市街地の住宅地の位置づけを再確認して、立地条件が良く、利便性の高い住宅地であることを生かすまちづくりが必要としました。そのような住宅地には上手に整備し、安全性の高いものにすれば、共働き世帯や若い人たちが多く住むようになります。その基礎的条件として、1本の生活道路をつくることになりました。単に、防災上の理由だけでなく、そこに若者が住みたくなるような共同住宅をつくり住民には経営してもらう。住民にはその経営のノウハウまで専門家が助力したんです。また、随所にポケットパークをつくり、これらの公園の地下には貯水槽を設置し、災害時の備えにもなるようにしました。こうした、住民参加のまちづくりを進めていくことです。「これは、みなさんの住宅地の価値を高める事業で一緒にやりましょう」と。UR（都市

再生機構）や企業と一緒に進める必要があります。

村木 そのような建て替えによって、魅力ある環境づくりを周囲とともに進めていくのが重要です。そうでなければ、一つの建物が変わるだけで終わってしまいます。市場と連動して、まちづくりを進めることも重要です。

小林 道路があって、緑地があると、阪神淡路大震災のときのような類焼・延焼を防げます。肝心なのは、バリューアップして、土地の所有者にもベネフィットがあると、しっかり示すことなんです。

東京の密集市街地の人口密度は300人に及び、そこにはさまざまなニーズが潜在しています。そうした市場と連動してまちをつくる議論がある一方、それを手助けする「新しい公共」の必要性も注目されています。

開発を担当する事業者をはじめ、地元の工務店や税理士など、地域の価値が上がればメリットのある人たちはたくさんいます。こういった、“商売”になる新しい公共を地域に根付かせて、まちを新たにつくり変えていく。市場をうまく動かすために、新しい公共が力を貸すという仕組みが、密集市街地では必要ではないでしょうか。

村木 商業地ではない地域での、エリアマネジメントみたいな感じでしょうか。

小林 それもありますね。密集市街地の議論がある一方で、東京は郊外部に大規模な住宅団地をたくさんつくってきました。何万人・何千世帯という大規模な住宅団地には、必ずこういった活動に参加したいと考える優れた人材がいます。とくにリタイアした高齢者には、これまでの仕事で培った知識を地域社会に生かしたい人材がいます。こうした力をうまく活用していくべきでしょう。

村木 そうですね。「何をやればいいのか」といったノウハウを、どのように提供していくかを考えることも必要だと思います。

「縮退型」の都市計画

小林 地方財政は、既に逼迫しています。今後、人口は減少していきますから、地方財政の改善は期待できません。

これまで、東京都市圏の拡大に伴い、さまざまな社会インフラが整備されてきました。ところが、いまの地方公共団体にはそれを維持管理する力がないんです。今後は、ますます困難になってくるでしょう。

この維持管理コストは相当なもので、中でも財政を圧迫しているのが下水道です。これまで国が補助金で下水道を整備してきました。しかし、人口が減少して、密度が低い地域で下水道が使われなくなると、大変なことになります。この維持管理費は莫大です。

村木 そうした維持管理費用のことを考えると、市街地の拡大についても議論が必要ですね。

また、下水道に限りませんが、受益と負担を考えると、メンテナンスも含めて自分たちでやっていく仕組みがもう少しあるべきでしょう。

小林 しかし、そういう力はどうしたらいいのでしょうか。例えば高齢者が増えている地域では、そういう議論は成り立たないでしょう。

村木 商業地だったら、あり得るかもしれませんが。

小林 海外には、人口減少の中、住民の「生活の質」を維持・向上するために、賢く縮小する「スマートシュリンク」という概念があります。例えばドイツでは、エリアを決めて計画的に撤退させています。イギリスも同様でしょうか。

村木 イギリスは、人口が増えて世帯分化が進んでいます。ですから住宅地を新たに作る話はあるとしても、縮退の話はあまり出ません。

高齢者ばかりが増えた地区では、どのような交通を整備するのが課題となっています。電車やバスがないところに、電話すればタクシーが自宅まで来て、その金額を行政が負担するサービスなどを実施しています。

小林 ドイツでは、国内を持続可能な地域の成長を目指す「スマートグロース」から、縮退す

る「ストロングシュリンク」まで、7段階に分けています。

「ストロングシュリンク」と決められた地域は、社会インフラの整備や維持管理をストップします。これくらい徹底しないと、都市は機能していかない時代に入っているんですね。

ただ、こうした政策を実施するのも結構大変で、例えば土地所有者の財産権の問題が生じます。日本では、縮退するときの議論があまり行われていませんが、本当はすべきだと思います。世界中で、縮退について一番考えなければいけないのは、東京なのではないでしょうか。

新しい時代の都市づくりに向けて

村木 これまで東京圏は「膨張」一辺倒だったものが、高齢化、人口減少、産業変換などにより、方向性が変わってきましたね。この先、どういう展望が考えられますか。

小林 一度開発したエリアの縮退は、大きな犠牲を伴いますが避けては通れません。明確な撤退ビジョンを共有し、整然と着実に行うことが、効果が大きく損失が少ないでしょうね。

これを私は、「逆ビジョン」と呼んでいます。ビジョンとは、発展のためのものでした。撤退のためのビジョン、という意味で「逆ビジョン」と言っています。

東京工業大学大学院の中井検裕先生が、山梨県甲府盆地を舞台に「ストロングシュリンク」の方法を考えています。もともと、ここには、甲府を中心とした市街地と、もう少し大きな生活拠点、さらに離れた場所に小さな単位のコミュニティが存在していました。ところが膨張して、すべて市街地に飲み込まれてしまった。中井先生は、「それを縮退していくと、昔の構造があらわになる」とおっしゃっていました。昔の構造を活かせるような生活の拠点を見直すべきだということです。

村木 生活の拠点として、高齢者がよく行くところといえば、買い物、病院・診療所だと思います。しかし、診療所でも、ある程度の人口集



積のある地域にしか立地していません。つまり、人がばらばらに住み、高齢化している地域には、病気になったときに行ける診療所がないんです。

高齢者が歩ける500m範囲内にクリニック機能のある施設ができるよう、市場で調整することも考えられます。それをしないのであれば、人間の住む場所を集約化していくしかないのだと思います。そうでなければ、安心して暮らすことも難しくなります。

小林 それを政策的に考えるのが「逆ビジョン」ではないでしょうか。単にコンパクトシティだけで新しい時代の都市づくりができるとは思っ

ていません。むしろ中井先生が考えておられる、昔の構造を再度しっかり生かせるような都市づくりが求められていると思います。

※この対談は、2010年4月16日に行われたものです。

こばやし・しげのり 東京都市大学都市生活学部 教授。主な著書に『都市計画はどう変わるか』（学芸出版社、2008）など。都市計画論専攻。

むらき・みき 千葉大学大学院工学研究科 准教授。主な論文に「低炭素型都市づくりのための規制・誘導方法に関する一考察」（『都市計画論文集』43, 2008, 共著）など。都市計画専攻。