

## 鉄道が都市を活性化する

京都大学大学院教授 藤井聡

### 「幹線」鉄道は、都市活性化の切り札

鉄道が「街の発展」にとって甚大なるちからを持っていることは、改めてここで指摘するまでもないことだろうと思う。

そもそも街というものは、ヒトとヒトとが交流することで様々な価値を生み出す場である。産業にしても、経済にしても、研究・開発にしても、各種の社会活動にしても、はたまた文化にしても、いずれも、「ヒトとヒトとの交流」が全ての源だ。どれだけインターネットや情報通信技術が普及しようとも、それがヒトとヒトとの直接交流に代替できる様になることなど、当面ありそうにない。

だからこそ、「街の活力」なるものは、直接的に、ヒトとヒトとの交流の機会の大きさや密度に依存している。交流ある街は活力を生むのであり、交流無き街は早晩衰退して行かざるを得ない。

そんな「ヒトとヒトとの交流」を爆発的に拡大したのが、「鉄道」の発明であった。

鉄道技術があつたればこそ、数十キロ、数百キロ離れた人々を一気に一箇所に、効率的に、短時間の内に集めることが可能となったのである。

一方で、そんな風にして大量の人々を一箇所に効率的に集めることは、「公共交通手段」とは対極的な存在である自転車やバイク、自動車等の様な「私的交通手段」（つまり、プライベート・モード）では不可能だ。大量の人々がそんな私的な手段で集まった瞬間に、その場所には「大渋滞」が生ずることは避けられないからだ。

無論、最も原始的な私的交通手段である「徒歩」では、そんな大渋滞は生じない。しかし、言うまでもなくその速度の限界故に、効率的に、大量の人々を集めてくることはできない。

かくして、「街」ひいては「都市」の活力を維持し、支え続けるためには、大量の人々を迅速に輸送可能な「公共交通手段」が、どうしても必要とされるのである。だから、街の活性化のためには、大規模な広域公共交通投資が是が非でも不可欠なのである。逆に、そうした投資がなされなければ、街は衰退して行かざるを得ないのである。

何とも当たり前に過ぎる様な話であるが、鉄道と都市の関係を考える上では、この一点が全ての議論の基本になるのだ。我々はこのことを、肝に銘じておかねばならない。

### 「新幹線」が整備された街は栄え、整備されなかった街は衰退した

何とも当たり前に過ぎる話であるが、鉄道と都市の関係を考える上では、この一点が

全ての議論の基本になるのだ。

例えば、図1をご覧ください。

この図は、明治9年時点での、人口が多い都市の1位から15位までの都市（つまり、人口ベスト15都市）を示している。

ご覧の様に、現在でも、大都市であり続けている東京や大阪、名古屋といった都市もある一方で、現在では、必ずしも「大都市」と言われなくなったかつての大都市も、数多くあることが分かる。

実際、図2は、現在の大都市を示している地図である。この地図は、東京、ならびに、政令指定都市を示したものであるが、和歌山、徳島、富山、金沢、熊本、鹿児島、函館の7都市が、明治期には人口ベスト15都市であったにも関わらず、現代では、「大都市」の象徴である「政令指定」を受けられなくなってしまっている。いわばこれらの都市は、この近代の歴史の中で、残念ながら（少なくとも相対的には）「衰退」してしまったのである。

その一方で、明治期には「人口ベスト15都市」には含まれていなかった千葉、相模原、川崎、静岡、浜松、新潟、堺、岡山、北九州、福岡、札幌といった街々は、いずれも、政令指定都市となっている。いわば、これらの街は、明治から平成にかけて、この近代の歴史の中で、大いに「発展」したのである。

では、近代日本における都市の「発展」と「衰退」を分けたものは一体何であったのだろうか？

もちろん、その理由には、様々なものが考えられるし、それぞれの都市にそれぞれの事情があることは間違いない。

しかし図3は、そうした都市の「発展」と「衰退」を分けた重要な「要因」が存在していることを、明確に示している。

この図3は、現代において政令指定都市となっている都市と、明治期から衰退した都市、ならびに、（平成22年時点の）新幹線の路線網を示したものである。

ご覧のように、「明治期において人口ベスト15位に入っていたにも関わらず、現在、政令指定都市ではなくなった都市」、すなわち、和歌山、徳島、富山、金沢、熊本、鹿児島、函館の「明治期から衰退した7つの都市」には「いずれも」、新幹線が通っていないという事が分かる。

その一方で、「明治期において人口ベスト15位に入っていなかったも関わらず、現在、政令指定都市となった都市」である千葉、相模原、川崎、静岡、浜松、新潟、堺、岡山、北九州、福岡、札幌といった「明治期から発展した都市」は（札幌という唯一の例外を除いて）いずれも、「新幹線が通る都市圏に位置している」という事が分かる。

つまり、「新幹線の整備投資が行われた都市は『発展』し、新幹線の整備投資が行われなかった都市は大なる可能性で『衰退』していった」、というのが、日本の近代の歴史だったのである。すなわち都市の盛衰を分けたのは、新幹線整備だったのである。

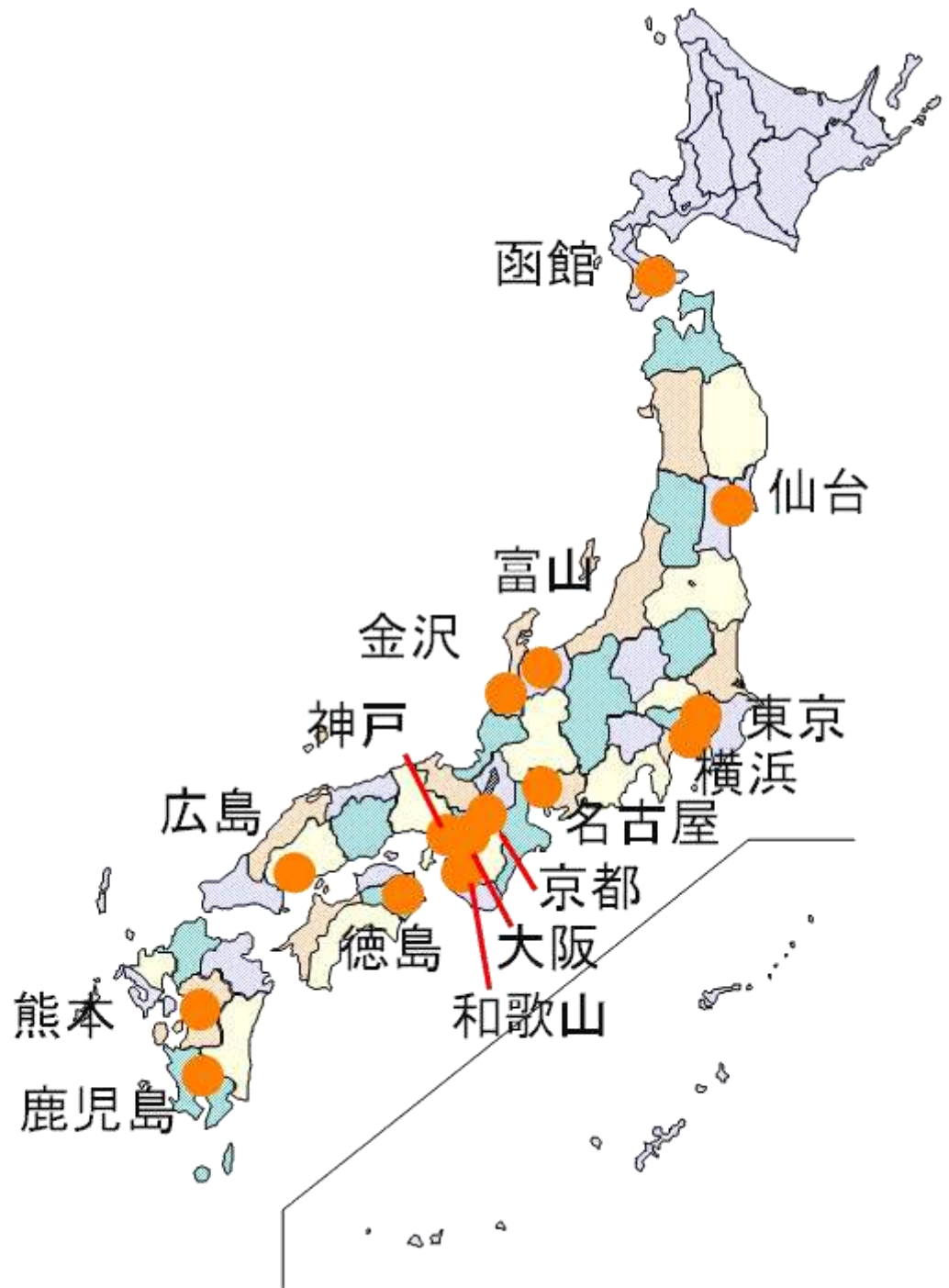
その象徴的な都市が、「新潟」だ。新潟は、明治期においては、人口ベスト15都市に含

まれてはいなかった。当時は日本海側の大都市といえば、図1からも分かる通り、富山であり金沢だった。しかし、富山や金沢は、新幹線が整備されなかったために、徐々に衰退していき、今では政令指定されるまでの規模は無くなってしまった。一方で、新潟は新幹線が整備され、徐々に発展を遂げ、今では、本州の日本海側で「唯一」の政令指定都市となったのだ。

ところで、新幹線整備は戦後急速に進められたものであり、都市の盛衰の全てを「新幹線」の整備の有無に帰する事は難しいであろう。しかしそれでもなお、いち早く鉄道路線が整備され、いち早く複線化が進められていったのは間違いなく新幹線の整備区間なのである点を踏まえるなら、我が国日本には、「**幹線公共交通整備による都市の盛衰の法則**」とも言うべき法則が存在しているのだと考えることはできるだろう。

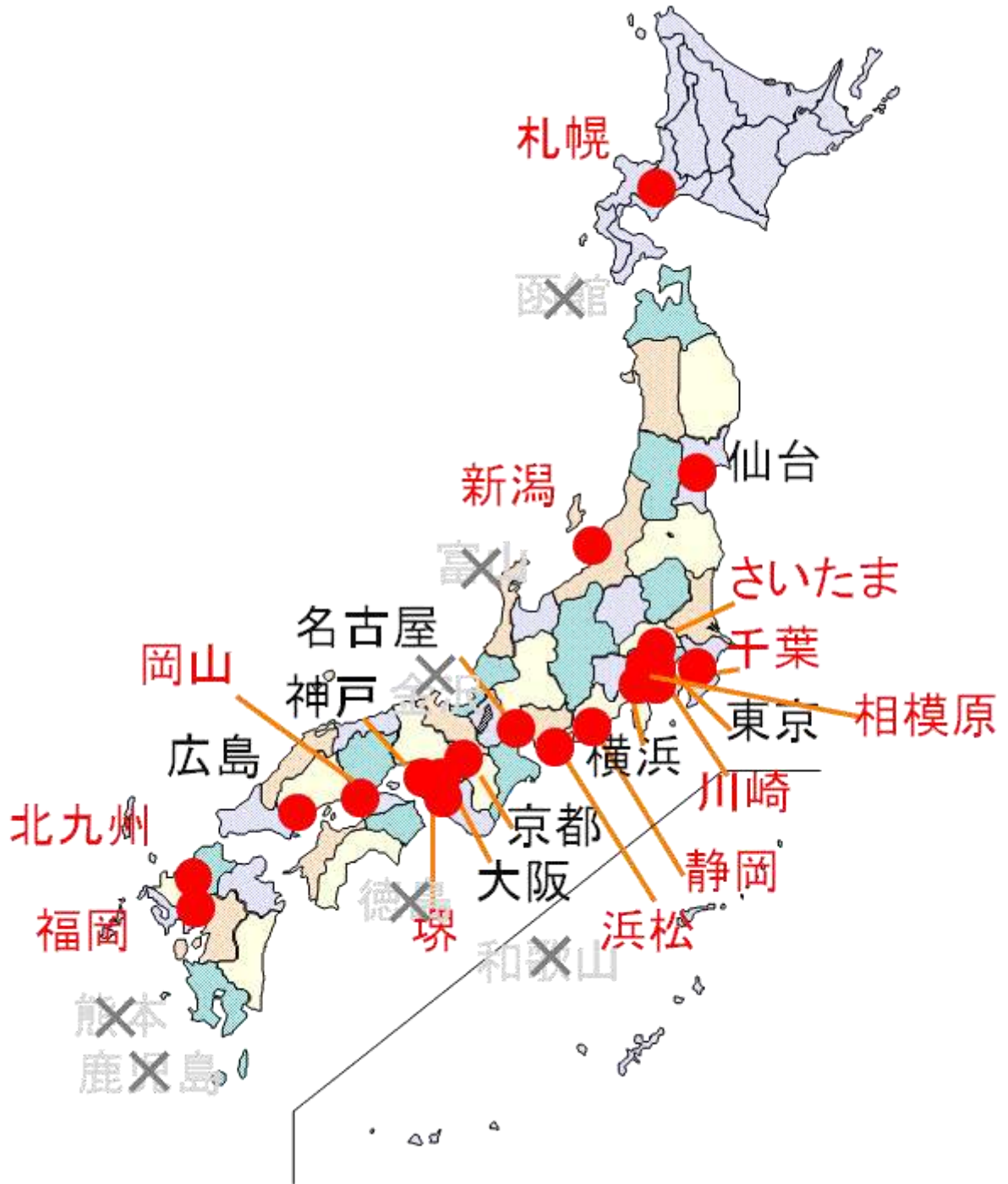
この「幹線公共交通」に大容量の航空路線も含めるなら、新幹線が無い都市圏であるにも関わらず政令指定都市になり果せることができた「札幌」もまた、この「法則」によって説明することができるだろう。なぜなら札幌は、世界一の人口を抱えた大都市東京都、世界一の旅客者数を誇る航空路線で結びつけられた都市だからだ。

いずれにしても、明治以降の都市の盛衰と、「新幹線」を代表とする幹線公共交通の整備との関係を見れば、幹線公共交通の整備が、都市の発展にとって如何に重要であるかを、改めて認識することができる。すなわち、冒頭で、『街』ひいては『都市』の活力を維持し、支え続けるためには、大量の人々を迅速に輸送可能な『公共交通手段』が、どうしても必要とされるのである。だから、街の活性化のためには、大規模な広域公共交通投資が是が非でも不可欠なのである。逆に、そうした投資がなされなければ、街は衰退して行かざるを得ないのである」という仮説的主張を行ったが、この主張の妥当性は、近代日本の都市の盛衰の経緯からも、明らかだといえることができるのである。



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

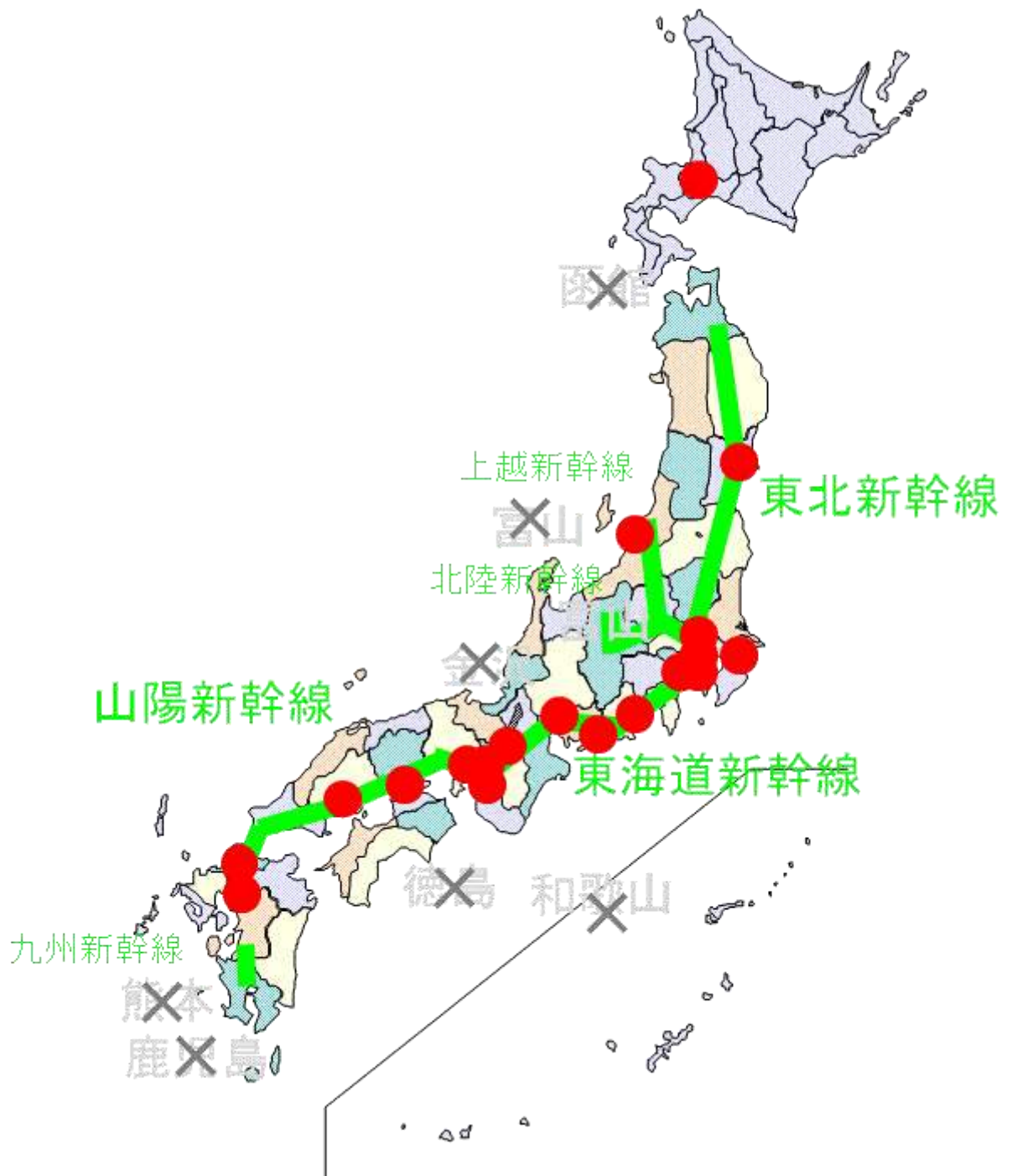
図1 明治9年の時点における人口ベスト15都市



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

<b>都市名</b>	明治期に人口ベスト15都市ではなかったが現在、政令指定となった都市
<b>都市名</b>	明治期に人口ベスト15都市であり、かつ、現在も政令指定である都市
<b>都市名</b>	明治期に人口ベスト15都市であったが、現在、政令指定でない都市

図2 現代の大都市（政令指定都市および東京）



(資料提供：波床正敏大阪産業大学教授)

図3 現代の大都市（政令指定都市および東京）と明治期から衰退した諸都市と、新幹線（H22年時点）

## 日本の各都市の発展のために幹線公共交通整備を

いずれにしても、こうした「幹線公共交通整備による都市の盛衰の法則」を踏まえるなら、地方都市の活性化において、如何に新幹線の整備が必要なかが、お分かり頂けたのではないかと思う。

だからこそ、本年開通した熊本や鹿児島、青森、そして、比較的最近新幹線が開通した八戸といった諸都市は、これから、大きく飛躍していく契機を得たといえることができるだろう。

そして、それを見据えるなら、富山や金沢への新幹線への開通は、北陸地方の発展のためには、急務だといえることができるだろう。

ただし、新幹線の開通が都市の発展にとっては、「その都市が他の様々な大都市と繋がる」という条件が不可欠だ。そうした「繋がり」によって、より多くの人々がその地に集うことが可能となり、都市が発展していく可能性が広がるからだ。それは、東京、名古屋、大阪と連なる新幹線沿線沿いに「現代の政令指定都市」が、軒並み連なっている様子からも一目瞭然だ。

その点を踏まえるなら、富山や金沢の発展にとって、京都や大阪まで北陸新幹線が延伸されることは、絶対的に必要な条件だ。それは言うまでもなく、京都・大阪といった関西圏の発展にとっても重要な意味を担うこととなるだろう。

その他、青森から函館までの新幹線の延伸、さらには、札幌や旭川までの延伸は、日本北部の大きな交流圏を形成することともなるだろう。

四国については岡山から瀬戸大橋をわたり、少なくとも高松へと至る路線を、山陽新幹線と相互直通運行で新幹線を整備することが、四国の発展に大きく寄与することは間違いない。そして鹿児島まで新幹線が開通した九州においても、まずは大分あたりまで新幹線を整備するという事は、決して都市間流動の点から考えても決して不可能な話しではなからう。

山陰線や羽越線については、少なくとも現時点においては新幹線を整備する程の流動が確保できるか否かについては微妙なところかも知れないが、少なくとも複線化を急ぐという形の幹線公共交通整備への投資が考えられるだろう。その一方で、新潟と北陸新幹線の間、ならびに、岡山と鳥取との間（伯備線）は、潜在的な旅客数の観点から、新幹線化することは、現時点においても決して非現実的なものではなからう。

以上に述べた幹線公共交通整備は、以上に述べたもの全てを行ったとしても、恐らくは、既にその整備が具体的に検討されはじめている東京大阪間の中央新幹線のために必要な投資額を遙かに下回る程度の金額（例えば、5－6兆円程度）で対応可能なものであろう。

しかも、そうした限定的な投資額であるにもかかわらず、そんな投資は、これまでの近代日本史に於いて先行的に投資され続けてきた太平洋ベルト地帯の諸都市以外に立地する各都市、すなわち、これまでの近代日本史において十分な投資がなされてこなかった日本

海側をはじめとした、日本の諸地域における各都市の飛躍的發展に、大いに資する事となる。

それは結果的に、いわゆる「分散型国土」を形成することとなるであろう。そしてそんな分散型国土の形成は、今、日本国家にとっての喫緊の課題である「平成・関東大震災」や（東海・南海・東南海地震による）「西日本大震災」に対する「強靱さ」（レジリエンス：すなわち、致命傷を避け、被害を最小化し、迅速な回復を期する性質）を確保する上で、最も効果的なアプローチでもあるだろう。

それを思えば、近い未来に確実に訪れるであろう「超巨大震災の連発」に備えるためにも、上記のような幹線公共交通整備を通じた各地方都市の発展は、例えば大規模な建設国債の発行による財源調達を図りつつ、今すぐに始めるべき、重大な国家的課題なのである。

### 「子育て論」と「鉄道まちづくり論」

以上、要するに、「幹線公共交通整備は、都市を活性化し、都市化、大都市化を促進する」という事を述べた。

しかしこれは、「幹線公共交通整備は、都市を活性化するポテンシャルを増進する」という事を意味しているに過ぎず、「幹線公共交通整備しさえすれば、その街は政令指定都市になる」という事を意味しているのでは、もちろんない。そもそも、新幹線の駅がありながら、政令指定都市ではない都市は山のようにあるのであり、実際の所、新幹線駅のある都市の中で実際に政令指定都市となったものは、むしろごく一部だと言うこともできるだろう。

では、幹線公共交通整備を行い、それによってその地に与えられる「都市活性化のポテンシャル」を余すところ無く具現化するために、すなわち、いわゆる「鉄道まちづくり」を展開させるためには、一体何が求められているのかを考えてみよう。

言うまでもなく、「駅前」を中心とした、その鉄道駅からアクセス性の高い地に、各種の都市機能を投資していくことが重要だ。

しかしその時に忘れてはならないのは、例えば、キャンベラやブラジリアの様な「何も無いところに、一から計画、設計した都市」は、必ずしも大きくは「成長しない」という点だ。無論、「横車」でも、強大な力でもって押し切れれば動くことは動くものである。だから、例えば、「ラスベガス」の様に、莫大な投資を行えば、街が成長するということもあり得る。しかし、そのためには、尋常ではない投資額が必要となる。

それを思えば、最も効果的なのは、「街というものは、設計して、人工的に作りあげることができる機械だ」というイメージ（いわゆる、社会機械論）を捨て去り、「街というものは、草木の様に成長したり、衰弱したりする生き物だ」というイメージ（いわゆる、社会有機体論）を採用することだ。

そう考えれば、鉄道まちづくりを考える上では、鉄道駅を中心にやみくもに、投資をしても、必ずしもそのまちは活性化していかないだろう、ということとなる。それはさなが



ら、まちが「機械」ならば、ある種のマニュアルにそったワンパターンの投資を行えば、一つ一つの機械が完成していくように、それぞれの街が大きなものとなるだろうが、「生き物」であるなら、その生き物の特徴や環境をよく把握しつつ、臨機応変に「育てていく」という態度がなければ、発展しようが無いからだ。いわば、まちづくりにおいて何よりも大切なのは、まちの計画や設計などではなく、そのまちを「育てていく」という姿勢なのである。

つまり、「生物」のような「まち」という存在は、「こちら側の働きかけ」が、一体どういう反応となって返ってくるか常に不確実な存在なのである。そして、その不確実性を予め想定した上で、慎重に働きかけ、その反応を確認した上で、また新しい働きかけを考える、という、いわゆる、「Plan-Do-See」のマネジメント・サイクルがどうしても必要となるのである。

だから、「必ず成功する、鉄道まちづくりマニュアル」などというものは、そもそもつくることなどできないのだ。それは、「子育てマニュアル」の類のものが、全て基本的に“眉唾もの”であるのと同じだ。

しかし、「マニュアル」はかけずとも、「子育て論」を語ることは可能だ。

結局、鉄道まちづくりにおいても、それと同じなのだ。

「鉄道まちづくりマニュアル」は基本的に眉唾ものにしか過ぎぬ一方で、「鉄道まちづくり論」は語る事が可能なのだ。そして、「子育て論」が実に多岐にわたり、しかも、含蓄に富むものが展開できるのと全く同じようにして、「鉄道まちづくり論」も、また、実に多岐にわたり、かつ、含蓄に富むものが展開可能なのだ。

そうであればこそ、全ての社会と文化で様々に「子育て論」が展開され続けてきた様に、鉄道まちづくりを志す以上は、ねばり強く「鉄道まちづくり論」を展開していかなければならないのだ。

### **「鉄道まちづくり」が成功するために**

そうこうしている内にそろそろ紙面も尽きてきたが、逆にどれだけ紙面があっても「鉄道まちづくり論」を語り尽くす事は、(あっさり言ってしまえば)もとより不可能なのである。しかし、鉄道まちづくりにおいて、大切にしなければならない、いくつかの事柄を指摘することならできよう。

第一に、鉄道まちづくりにおける基本的な原資は、その鉄道が供給する「大量の人々の(潜在的)来訪者」である。鉄道まちづくりは、この原資を如何に活用すべきかを考えなければならない。

第二に、「鉄道まちづくり」は、「子育て」と同じような心持ちで望まねばならない。

第三に、だからこそ、「鉄道まちづくり」において必要とされるのは、「横車を押す」様な無理矢理の投資などではなく、できるだけ小さな力で物事が動いていくように「車を進行方向に滑らかに押し出す」ような働きかけが必要である。

第四に、そんな「車を進行方向に滑らかに押し出す」様な投資をするためには、その鉄道駅が存在する土地の様々な、歴史的、空間的な「文脈」を「読み切らなければ」ならない。

例えば、東京駅の丸の内ならば「皇居へと向かう、日本における最高の品位と風格を兼ね備えた近代都市空間」という文脈を活かしきる開発が不可欠だ。京都駅の南口の駅前広場ならば「日本最大の歴史観光都市の玄関」であるという文脈を活かし切るような開発でなければならない。そして、大阪駅の南地区ならば、例えば「西日本の中心地としての大阪の誇りをかけた、品位と風格をかねそなえた都市空間」を形成するという意気込みが、その活性化においては不可欠であろう。

無論、東京、京都、大阪に対する「解釈」として、上に述べた筆者の「解釈」以外の解釈もあり得ようとは思いますが、いずれにしても、その空間に対して、どの様な「解釈」を付与するかが、鉄道まちづくりにおいては、決定的に重要なのである。

例えば、子育てをする時に、子供の特徴やその子がそれまでに育ってきた彼なりの人生を全て無視して、親の勝手なイメージを押しつけてしまえば、結局子育てに失敗する様なものだ。子供の特徴やその子なりの人生を、よくよく「解釈」して、どんな人間に育てていくかという「イメージ」を一人一人の子供に対して個別に、丁寧に想定していくことが重要なのだ。それと同じように、都市計画者やデザイナーの勝手なイメージを押しつけることを厳に慎みながら、その駅の周辺の空間にはどんな特徴や、歴史があるのかを、よくよく「解釈」して、その空間の特徴を最大限にのばしてやるような投資を考えることが必要なのだ。

恐らく、そんな「成功する子育て」の様な「鉄道まちづくり」を展開することができるのなら、その鉄道駅が大量の人々を連れてくることができるポテンシャルを持っている駅である以上は、その街は必ずや、活性化されることとなるだろう。だからこそ、「その都市空間に対する、適正な解釈」という、極めて、文学的で文化的な取り組みの成否が、「大量の人々を輸送しうる幹線公共交通の整備」という、極めて工学的、経済学的な取り組みと同時に、「鉄道まちづくり」の成否を分ける重大な二大要件となっているのである。

つまり、幹線公共交通整備によって与えられるポテンシャルを十二分に活かしきる様な「鉄道まちづくり」ができるか否かを分けるのは、その地が置かれた歴史的、空間的、風土的な文脈を、「適正に解釈する能力」なのである。そして畢竟、そんな能力を保証する豊富な「教養」に裏打ちされた「見識」であり、その能力を遺憾なく発揮させるためにどうしても求められる、そのまちに対する深い「愛情」なのである。

「鉄道まちづくり」に直接間接に関わる皆様方におかれては、是非ともこの一点について、十二分に深く、心の底から理解していただきたいと思う。