

まちづくりの思想

連載第 4 回

まちづくりを志すものは、 国づくりを忘るべからず

シャッター街化をいかに治癒すべきか。地方都市も当然、日本という国の“身体”の一部である。その身体全体の健康に思いを馳せるのでなければ、身近なまちの衰退を治癒するどころか、その症状を正確に診断することすらできない。

今、全国各地で、生き物としての「まち」が、病気に陥り、活力を低迷させ、そして、死にかけようとしている。そして中には、実際に死に絶えてしまったまちも、至る所で観られるようになってきている——。これが今の日本の状況であり、その象徴的な存在が「シャッター街」である。

まちづくりというものは、そんな風にして不健康になってしまった生き物としての「まち」の健康を取り戻すための取り組みだ。

だとすると、そのまちづくりのために、まず第一に必要なのは、病気になる患者を治癒せしめんとする医者が、その病状を正確に診断しその病因を明らかにすることが先決であるように、いわゆるシャッター街化という^{やまい}病状を正確に診断し、病因を明らかにすることだ。そうした正確な診断があってはじめて適切な治療法・処方箋が示されることになるのであって、不正確な診断は、病状を悪化せしめるような不適切な治療法・処方箋をしか導き出し得ない。

前回は、全国のまちの病を治療するためには、まちを「安静」にした上で、「栄養分の注入」を進めていくことが不可欠だ、という病の治癒における大原則に関わる基本認識を指摘したが、今回は、より具体的に、病因を特定することとしよう。

多くの街が患っている病の第一の病因、そして第二の病因は、前回にも指摘した通り、モータリゼーションと規制緩和である。

モータリゼーションとは、自動車社会の進展を言う。人々が移動する際、自動車、つまりいわゆる「クルマ」を利用する傾向がどんどん増進していくような社会現象、それがモータリゼーションである。このモータリゼーションがなければ、人々は、クルマ以外の交通手段、つまりは、徒歩や自転車、電車やバスという交通手段を使うこととなる。徒歩や自転車という交通手段は、移動距離が短い。だから必然的に、人々の行動範囲は限定的なものとなる。その結



街の衰退の図。その根本治療策は？

藤井 聡 京都大学教授

1968年、奈良県生まれ。京都大学土木工学科卒業。東京工業大学助教授、教授を経て、現職。専門は土木計画学、交通工学、公共政策のための心理学。著書に『公共事業が日本を救う』『列島強靱化論』（ともに文藝春秋）ほか多数。最新作は、『プラグマティズムの作法 閉塞感を打ち破る思考の習慣』（技術評論社）。平成23年度「責任と誇りを持てるまち金沢像」懇話会の委員を務める。

果、徒歩や自転車を人々が使い続ける限り、住む場所と買い物や働く場所が近接していくこととなる。一方、電車やバスという交通手段を使えば、人々の行動範囲は広がることとなるが、それでも、駅やバス停の周辺に、その範囲は限定されることとなる。つまり、クルマ以外の交通手段は、必然的に、人々の行動範囲が限定されることとなるのだ。ところが、クルマという交通手段は、自由な場所に行くことができるため、行動範囲が格段に広がる。その結果、人々がクルマを使えば使うほどに、まちから人が離れ、シャッター街化していく。

第二の病因である規制緩和では、かつては郊外に大きなショッピングセンターを立地させることが困難であった一方で、法律の改定によって、それが可能となってしまった。そうなれば、中心市街地の供給力に匹敵する、あるいは、それを上回るほどの数万平米もの超巨大ショッピングセンターが、巨大な駐車場と共に整備されていく。これによって、まちなかに訪れていた人々が、そして、その人々がまちなかに落としていたカネが奪われ、シャッター街化していったのだ。なお、こうしたショッピングセンター整備に投資するのは、多くの場合当該地域とは無縁の地域外の巨大資本家である。それ故、そんなショッピングセンターで集められたカネの多くは、他地域に吸い上げられてしまい、その地域全体が経済的に徐々に衰退していくこととなる。

第三の病因は、日本全体を覆っているデフレーションだ。デフレになれば、全ての階層、全ての領域において弱肉強食が進行してしまう。それは、都市間競争、地域間競争でも例外ではない。デフレになれば、小さな都市、地域では商売が成り立たなくなり、どんどん、様々な企業が地方部から都市部へと移転していきってしまう。その結果、それぞれの地方都市の人口は、激しく減少していきってしまう。そうなれば、まちなかの商店街は顧客をますます減らすこととなり、結果、シャッター街化は進行する。

第四の病因は、日本民族における、自分自身の家、ひい

ては、墓を守るという感覚、すなわち家意識、さらには、自らの地域やコミュニティを大切にす地域愛着やコミュニティ意識といった、「地域意識」の衰退である。こうした地域意識の衰退は、生まれ故郷から転居する可能性を増進させ、地方部からの人口流出を加速する。それと同時に、地域の商店街や地元資本の商店で消費する傾向を低下させる。こうして、地域意識の衰退は地元商店街から顧客を奪い続けることとなる。

第五の病因は、「コンクリートから人へ」に代表される「公共投資削減」だ。そもそも、戦後日本は、太平洋ベルト地帯を代表とした都市地域に集中的に公共事業を展開し、鉄道や新幹線、さらには様々な都市開発が進められた。その一方で、日本海側をはじめとする地方都市では、そうした投資は相対的に低い水準に押しとどめられてきた。これは、都市部において優先的に投資が進められ、地方部への投資は後回しにされたという歴史を反映するものだ。しかし、地方都市への公共投資を進めるべき時代になった頃から、日本中で公共投資の推進が差し止められるようになっていった。その結果、地方都市には鉄道やバス、あるいは、路面電車・LRTを含めた基礎的なインフラが投資されず、地方都市の衰退を年々深刻化させ、その速度は、上記のデ

フレーションの進行によって年々増しているのである。

このように、デフレーションの進展という経済的潮流、公共投資削減、都市計画上の規制緩和という国家レベルの政策方針、そして、モータリゼーションの進展と地域意識の衰退という社会的潮流という、近現代の日本国家の歴史を良きにつけ悪きにつけ形づくってきた社会的・経済的・政治的なマクロな潮流の中で、日本中の地方都市の街々がシャッター街化してきたのである。

それを踏まえるなら、シャッター街化を防ぎ、まちの活力の再生を期するまちづくりを進めるのなら、それらの街全てが含まれる日本という「国」そのものを見据えながら、日本全体のモータリゼーション、デフレーション、規制緩和、公共投資削減のそれぞれを押しとどめると共に、国民の愛郷心、ひいては愛国心の涵養を推し進めるという、文字通りの「国づくり」の努力を重ねることが不可欠なのである。

無論、それは、容易ではない。

しかし、まちづくりを志し、それにその身を捧ぐ者は皆、そんな国づくりの推進こそがまちの活力の再生のために何よりも求められているのだというその一点を、如何なる時でも忘れ去ってはならないのである。

◆本の紹介

『救国のレジリエンス』

「列島強靱化」で GDP900 兆円の日本が生まれる』

藤井 聡 著

講談社 / 2012 年 2 月



本誌にもご寄稿いただいている藤井聡氏の新著。「列島強靱化」の意義とその施策を具体的に論じ、「救国」の道を示す。大事な論点は多々あるが、都市間をつなぐ鉄道網整備の重要性を述べる点が注目される。

来るべき首都圏並びに西日本太平洋側の大震災に備え、「分散型の国土構造」をつくることは喫緊の課題である。北陸を例にとれば、災害のリスクが比較的低く、また、関東、関西からのアクセスが比較的良く、「太平洋ベルト地帯」からの諸機能移転の有力候補地だ。にもかかわらず、これまで鉄道整備のための大規模な投資は行われてこなかった。そのため、明治9年時点で人口上位15都市に入っていた金沢も富山も、現在はともに政令指定都市ですらない。こうした「不公平」を解消する意味でも、北陸新幹線の関西延伸はすぐにも着手されねばならないと著者は説く。

ただし、いくら都市間の鉄道網整備による分散化を進めようにも、各地方都市に魅力がなければその意図は成就しない。そこで大事なのが、「都市そのものへの投資」である。なかでも重点投資されるべきなのは、やはり鉄道であるLRTだ。その導入により「モータリゼーションの流れ」を逆転させ、郊外から都心に人を集め、企業の誘致に積極的に取り組んでいるのが、本書でも紹介される「交通まちづくり」を進める富山市であるのは有名な話である。

なお、著者が鉄道整備に期待するのは現下のデフレ脱却の有効な手段にもなるからだ。LRTについていえば、何十億、何百億、場合によれば、地域振興の国策として関連諸事業も合わせて数千億の資金が投下されるのだから、都市にお金が回ることになる。直接携わる建設業のみならず関連の業界、さらには飲食店・小売店などの中心市街地の商店が潤い、人の交流も盛んになる。地域の経済、そして文化への寄与は大きいのだ。

著者は単なる学究の徒ではない。各地に足を運び、様々なメディアを通じ、快活、柔軟でありながら筋の通った、まさにレジリエントな表現活動を続けている。だからこそ、その実直な提言のもつ意味は重い。(毛利)