

コンパクト・シティ文化とマイカー

藤井 聡

1. 魅力的なコンパクト・シティ

限られた事例から一般的な議論を安易に展開することはできないが、コンパクト・シティについて考えるきっかけの一つとして、私的な体験を振り返るところから始めてみたい。イエテボリ市（スウェーデン第2の都市、人口約45万人）に一年間滞在する機会を頂戴した時のことである。

当時の自宅は都心を囲む運河のすぐ外側のアパートであった。アパートは築百数十年ということもあり外見には新しさはないものの、隣の建物とも調和の取れた高さや色使いがなされた建物であった。そして、建物の中は繰り返し改築されており、古さは一切感じられない部屋であった。

都心部には商店街があり自宅から運河を渡ればすぐに行くことができた。運河を渡った橋のもとには、映画館があった。運河の周りには芝生の公園が続いており、ところどころにベンチと子供用の遊具、そして、主に現代美術の作品が設置されていた。運河の公園以外にも、自宅から1分程度でたどり着けるゆったりとした公園が2つあった。

自宅のアパートのブロックにある建物はいずれも居住施設としてのアパートだったが、それぞれの一階には、レストラン、カフェ、バー、洋服屋、花屋、写真屋が多数入っていた。普段の食料品については、自宅から3分のところにスーパーがあった。また、自宅から7分ほど歩けばもう少し規模の大きな、そして、割引率の少し高いスーパーがあり、週に一度はそこで少し多目の買い物をした。そして新鮮な食料品の場合には、魚市場には3分、肉市場には2分で着けた。

空港行きのバスの停留所までは歩いて7分程度であった。また、イエテボリ市の中央駅までは徒歩でおおよそ15分程度であったが、トラム（市電）を使えば、5,6分程度でついた。そして、トラムの駅までは、自宅からは数十秒のところの一つ、1分30秒ほどのところにもう一つあった。トラムの運賃は100円程度（15クローネ）だったが、回数券バスを買えば65円程度（9クローネ）となった。しかも、2時間以内なら乗り換えは無料であった。そして、職場（イエテボリ大学）まではおおよそ徒歩で15分程度であったが、同様にトラムを使えば5分であった。

つまり、買い物、仕事、散歩、公園やカフェでの休憩、映画、そして、国内出張のための中央駅へのアクセス、海外出張に行くにあたっての空港バスの停留所へのアクセス、等、日常生活のほとんど全ての移動が、徒歩、あるいは、トラムで、数十秒から数分程度（少なくとも10分以内）のものであったのである。今から思えば、おそらくこうした街のあり方を、コンパクト・シティ¹⁾²⁾と呼ぶのであろうと思う。

少なくとも筆者には、こうした生活は魅力的に思えた。何をかうにしてもどんな食事を取るにしてもとても便利だし、感じの良い公園がすぐそばにいくつもあるし、自動車の渋滞もないし、満員電車もないし、通勤時間も短い。

だからこそ、次の様な考えを抱かざるを得なかった。

「日本の街に、このような街のあり方を取り入れることができないだろうか？」

この問いに答えるためには、制度的側面、立地的側面、技術的側面など、検討すべき点は多岐に渡る。それらの全てを検討することは筆者の力量を大幅に超過するものであるが、ここでは、コンパクト・シティが生まれ、そして、それが持続し続けるために不可欠な一つの要因としての、社会的要因、特に、“文化”と呼ばれる構成概念を手がかりとして論考してみたい。

2. コンパクト・シティ的文化

先に述べたコンパクト・シティの一例は、街のつくり、すなわち、街の物理的構造そのものについての論述というよりはむしろ、街の物理的構造を前提とした生活のあり方を述べたものであった。すなわち、コンパクト・シティを論ずることは、「コンパクト・シティ的な生活のあり方」を論ずることに他ならない。例えば、イエテボリ市民全員が、毎日自動車で郊外で買い物をし、郊外の娯楽施設で遊んでいるなら、街の物理的構造が例え現状のままであっても、普通の人々は誰もイエテボリをコンパクト・シティとは呼ばないであろう。逆に、コンパクト・シティ的な構造がない街ですら、全員がコンパクト・シティ的な生活のあり方を営んでいるのなら、その街はコンパクト・シティと呼ぶにふさわしいだろう。例えば、「近所で事足りる活動しか実行しない」という人々の暮らしぶりがあるのなら、それだけでコンパクト・シティになりえる。何も、「やりたい事なら、ほとんどできてしまうように街を作る」というコンセプトが、コンパクト・シティを創出するのではない。

さて、そうしたコンパクト・シティ的な生活のあり方は、「コンパクト・シティ的文化」に支えられたものに他ならない。それ故、コンパクト・シティを論ずることは、コンパクト・シティ的文化を論ずることに他ならない。

ここにコンパクト・シティ的文化とは、コンパクト・シティ的な生活のあり方を支える社会的な

慣習や風習である、と言えるかも知れない。しかし、こうした説明は実のところほとんど意味を成していない。そもそも、社会的な慣習や風習、とは文化のことを意味するものである。それ故、上記の説明は説明というよりはむしろ“言い換え”にしか過ぎない。文化なる概念を用いた言説を正確に紡ぎだすには、注意深い態度が必要である^[1]。

こうした認識から、山岸³⁾・⁴⁾は“文化”という概念を用いた意味のある議論を成立させるためには、文化を一つの均衡状態として理解することが必要である(あるいは、少なくとも有効である)ことを指摘している^[2]。すなわち、動学的な変化エネルギーを内在した様々な諸要素が、ぶつかり合い、引き合い、最終的に達成された一つの安定状態、それこそが文化であると定義している。

例えば、身近な例として、「布団文化」と「ベッド文化」を考えてみよう。

ベッドの場合、通常、人が横たわるのは床上30cmよりも高い位置である。その一方で、部屋の中の埃は、人が歩かない夜中であっても床上30cmの距離までの間にまっまっているらしい。それ故、多少埃がまっまいようともベッドさえあれば人は睡眠中に埃を吸う危険から逃れられる。

さて、この情報を聞きつけた「布団文化の人」は、次のように思い至るかも知れない；

「だとすれば、床上30cm以内の距離に寝ている我々は、埃まみれなのではないか？」。

果たして、この布団文化人の推察は正しいのだろうか。調和のとれた布団文化にすむ限り、その答えは、否、である。なぜなら、ベッド文化圏で睡眠中に埃がまうのは「部屋の中で靴を履くから」である。それ故、畳の上で靴を履かない布団文化の住宅では、さほど埃はまわらない。だからこそ、布団文化圏で布団を床にひくことは何ら不合理ではない。それどころか、昼間に布団を押し入れにしまうことで限られた床面積を有効利用できる。布団文化の住宅が“ウサギ小屋”と呼ばれたとしても、利用可能な床面積は非・ウサギ小屋のベッド文化の住宅とさほど変わらないかも知れない。

この例は、要するに次のことを意味している。寝具（ベッド or 布団）、部屋の中での靴の使用、床面積、埃の状態、といった各要素が、ベッド文化においても布団文化においてもそれぞれ異なった状態で調和しているのである。これこそが“均衡としての文化”である。すなわち、一方の均衡解ではベッドが使われ、もう一方の均衡解では布団が使われる。仮に、ベッド文化の生活での体験が心地よいものであったとしても、布団文化としての均衡状態から布団を剥奪し、ベッドを安易に持ち込むことは得策ではない。そうした行為は、調和・均衡を乱すだけに終わり、誰も幸福になれないのかもしれないのである。

これと同様のことがコンパクト・シティの理念で交通計画と街づくりを進める上で生じかねないのではないか。すなわち、仮に冒頭で述べたように、コンパクト・シティの生活が魅力的であったとしても、それは一つの均衡解としての文化のあり方である以上、安易にそれを導入することはできないのである。

例えば、仮に都心部に魅力的な住空間と周辺に買い物施設を多数設け、市電を十分に整備したとしても、すなわち、莫大な投資をもってして考えられうる最高のコンパクト・シティの整備を行ったとしても、人々が郊外で広い庭のある生活を所望するなら、誰も住まないかも知れない。

仮に人々が居住したとしても、自宅のすぐ近くに駐車場が必要だ、と人々は思うかもしれない。ところが駐車場は効率的な土地利用を妨げるために、コンパクト・シティの街づくりにおいては駐車場は十分には確保されないだろう。それ故、多数の人々は路上駐車をすることもかもしれない。それを取り締まっても、「駐車する場所がないのだから路上駐車も仕方ないだろう」という論理を住民は持ち出すかも知れない。そうなれば、その論理を論駁するために「そもそも、ここはコンパクト・シティである以上、自動車は少し控えていただかないと....」という説明をしたところで、既に都心に住み、自動車を利用しているという既成事実（あるいは、既得権）を持つ人々に対して、そ

うした説明がどれほどの説得力がありえるのか、定かではない。

仮に路上駐車をせずに、人々がきちんと駐車場利用するとしても、週末には郊外の安いショッピングセンターにまとめ買いに行くのなら、せっかく整備された都心の商店街はさびれる一方であろう。こうした想像の他、子供の通学の送り迎えをどうするのか、買い物はどうなるのか、週末の時間の使い方はどうなるのか、などのそれぞれについて、想像すればきりが無いくらいにコンパクト・シティ的生活のあり方を阻む要因は想像できる。

以上の想像は、「仮に、莫大な投資をもってして、考えられうる最高のコンパクト・シティの整備を行った場合」の想像である。そうした極めて理想的な状況でも、様々な問題が生ずる可能性が十二分に考えられる。だとしたら、中途半端な投資でそこそこのコンパクト・シティの整備を行ったとすれば、より広範に、より深刻な問題が生ずることは容易に想像できるだろう。こうした問題が生じてしまうのは、冒頭で例示したコンパクト・シティでの生活のあり方が、コンパクト・シティ的文化という一つの均衡解として実現しているものだからである。だからこそ、仮にコンパクト・シティ的なハード整備を行ったとしても、わが国の街々の均衡解としての文化がコンパクト・シティ的文化に収斂せずに、様々な新しい問題を生み出すだけに終わる可能性がいつまでも残されるのである。

3. コンパクト・シティとマイカー利用

以上の議論は、次のことを意味している。

「もしも、日本の街でコンパクト・シティの実現を目指すなら、（調和ある均衡解としての）コンパクト・シティ文化を根付かせることが必要である」

すなわち、コンパクト・シティについての言説は、文化論そのものであるべきなのである。もちろん、ハード的や法制度など構造的側面の整備がコンパクトシティにとって不可欠なことは論を待たない。しかし、そうした構造的側面の整備が有効となりうるのは、そうした整備が文化としての均衡状態をコンパクトシティ的文化と呼ばれる新しい均衡状態へとシフトさせることに成功した場合に限られるのである。

さて、先ほどの布団文化とベッド文化の例では、両文化を分ける重要な要素は「埃」であった。では、コンパクト・シティ文化と非コンパクト・シティ文化を分ける重要な要素は何であろうか。

筆者は、それはマイカー利用である、と考える。

冒頭の例を思い出して頂きたい。筆者は、マイカーを利用していなかったし、保有すらしていなかった。マイカーがなかったからこそ、近くで買い物をし、散歩をし、公園で休息したのである。遠出するときも公共交通でいける場所にいった。

もちろん、こうしたマイカーのない生活では、買い物をする場所についても、散歩する場所についても、休息をとる場所についても、マイカーがある生活よりも選択肢は極端に少なかったに違いない。実際、筆者はイエテボリから少し離れた街にはほとんど行ったことがなく、その一帯の地域の事についての知識はほとんど何もない。

経済的議論でしばしば、選択の幅が広がることは消費者の便益を向上させるとの議論がなされる^[3]。しかし、それは物事の一面にしか過ぎない。選択の幅が広がることで、一つ一つの選択肢をないがしろにしてしまう傾向があるに違いない。実際、上記のマイカーのない生活においては、数少ない選択肢から厳選した場所に、繰り返し訪れることでますますその場所を好意的に感じるようになる、という傾向は確実にあった。だからこそ、例えマイカーがなく、それ故に選択の幅が極端に狭められたとしても、コンパクト・シティでの生活は、それによって何ら遜色を受けるものではな

い。それどころか、マイカーがないからこそ、外国人でありながらも近所の商店やカフェの人達に受け入れて頂くことができるかもしれないし、隣の公園の草木のわずかな変化を通じて季節を感じることもできるかもしれないのである。

こうした傾向、すなわち、限られた選択肢を繰り返し選択することで、特定の選択肢がより好意的なものとなっていく、という傾向は、もちろん心理学的に説明できる。例えば、単純接触効果(単に知っているというだけで好きになるという効果)やコミットメント効果(選択したという事実があるだけで、その選択を正当化するためにその選択肢を肯定的に評価する)、あるいは、未来の影効果(繰り返しゲームを行うことで他者から協力的行動を引き出しやすくなる)等によって、いくらでも説明できるだろう。しかし、上述の傾向を説明するためには、そうした無粋な理屈を持ち出すまでもなく、例えば、次の松尾芭蕉の一句を引用すれば事足りるように思う。

よく見れば 薺(ナズナ)花咲く 垣根かな

春の七草であるナズナの花は、どこにでも生えているめだたぬ小さな花である。それどころか、“ぺんぺん草”といったあまり美しくなさそうな名前と呼ばれる代表的な雑草である。しかし、“よく見れば”、垣根に生えたぺんぺん草の花ですら、美を感ずることができるのである。

もちろん、この句の肝要な点は“よく見れば”という言葉である。われわれは、日常の暮らしの中で周りを“よく見て”いるだろうか。ましてや、自動車を運転しているときに、一体何を、“よく見れる”のだろうか。

4. おわりに

本稿の最大の主張は、コンパクト・シティ的文化に、街の文化均衡が収斂することを妨げる最大の要素はマイカー保有・利用である、というもの

である。もしも、この命題が真であるなら、莫大な投資をしてコンパクト・シティ的な整備をいくら行おうとも、少子化によっていくら人口が減少したとしようとも、そして、人々の環境意識が表面的にいくら向上しようとも、マイカー利用を許容したままでは永遠にコンパクト・シティは実現しないだろう。なぜなら、コンパクト・シティにマイカー利用・保有を持ち込むのは、土足の部屋に布団をひいたり、割烹料理にケチャップをかけたりするようなものだからである。だからこそ交通計画においてコンパクト・シティの実現を真に願うのなら、人々のマイカー利用、ひいては、保有が変わることを期待する他ないのである。

だとしたら、交通計画者が次のような問いかけをすることも、あながち大袈裟なことではないのかもしれない。

「マイカーとの付き合いをやめますか？それとも、コンパクトシティに住むのをあきらめますか？」

近年では、自動車の共同利用システムの導入をはじめ⁵⁾、かしこい自動車の使い方を人々に考えていただくプログラム⁶⁾⁷⁾、そして、自動車の免許や保有をきちんと考えていただく情報提供⁸⁾など、「マイカーの保有と利用」をめぐる様々な取り組みがはじまっている。こうした取り組みは、コンパクト・シティ的文化の到来を妨げる要因を取り除くことに、少なからず、寄与するに違いない。

そして、そうした阻害要因がなくなった後に、コンパクト・シティ的文化がわが国に訪れるか否か——、この点については筆者は楽観的に考えている。

たびたび限られた事例で恐縮ではあるが、イエテボリから帰国してからの生活について触れてみたい。帰国後、コンパクト・シティ的生活が可能であるか否か、その私的な実験として、(イエテボリ滞在前はマイカー生活にどっぷりと使っていたせいもあって、かなり不安であったものの)マイカー利用を取りやめることにした。そう

すると、必然的に、週末に過ごす場所は歩いていけるところに絞られた。おかげで、近所にはお寺があり、神社があり、公園があり、疎水があることがよくわかった。そして、近所の商店街でほとんど欲しいものが手に入ることがわかった。それらを通じて街に対する印象が大幅に変わり、我が街としての愛着がますます深まった。

これは、一例にしか過ぎないが、おそらく、こうしたことは、誰の身にも起こりえるように思う。なぜなら、マイカー生活を続けている限り、車窓から外を“よく見る”ことが難しいからである。しかし、自動車から降りれば身の回りを見つめる余裕が生まれ、その中から美しいものを少なからず見つけることができるようになるかもしれない。なぜなら、ナズナの花を立ち止まって見つめる心情、それこそが、“日本の文化”の中心に位置する心情の一つに違いないからである。

[1] “文化”と言う概念ほど、広く使われ、何となく意味が通じるものの、その実、まったく空虚な概念にしか過ぎないものは、他にないかも知れない。例えば、「ある事件があった。これは、文化のせいである」という言説を考えてみよう。この言説は、実は、「ある事件があった。これは、事件が生じた背景のせいである」と主張しているようなものである。この言説の誤りは「ある結果が生じた。この結果は、その結果をもたらした原因のせいである」としている点にある。原因と結果という観念を持つ人なら、この言説にその観念以上の追加的情報が一切含まれていないことは自明である。つまり、文化という言葉を用いた大半の言説が、単なる言い換えにしか過ぎないのである。

[2] この主張は、マーカスと北山の「文化心理学」の立場⁹⁾に対する一つのアンチテーゼとなっている。文化心理学は人間の心理を理解するにあたって文化的背景を忘れてはならないことを強調する。それ故、本文にて主張している「調和」の重要性は文化心理学の立場からも演繹される。しかし、文化が均衡状態であるとの認識が希薄な立場であるため、本稿で論ずるような、「現状の文化からコンパクト・シテ

ィ文化へのシフトを達成するためには、何が必要か？」という視点の議論を展開することは難しい。あくまでも、文化心理学は静的な現状把握に有用なものであり、動的な思考実験には少々利用しにくい。そして、「現状からの変化を、いかにもたらすか」という戦略的意志を伴った動的視点なくして、いかなる交通政策も公共事業もありえない。何ら変化をもたらさない政策は無意味であるし、どうい変化をもたらすべきかという戦略的意志が不在のままに実施される政策(すなわち正義不在の政策)は正当化できない。だからこそ、文化という概念を用いた計画論を展開するには、1)文化を動的現象として捕らえる事、2)どうあるべきか(すなわち、何が正しい[公正・正義]か)の認識を明確にすること、の二点が必要なのである。そうでなければ、上述のように無意味で不正な議論に陥りかねない。

- [3] 離散選択モデルの枠組みで言うなら、選択肢が増加することは(ロジットモデルの場合には)消費者余剰としてのログサムが増加することを意味する。しかし、この議論の最大の誤りは、選択肢数が増加することで、個々の選択肢に対する選好の程度が低下するという自明の心理的傾向が無視されている点である。

参考文献

- 1) 海道 清信:コンパクトシティ 持続可能な社会の都市像を求めて, 学芸出版社, 2001.
- 2) コンパクトシティ(より良い暮らしのために)
<http://www.compact-city.net/>
- 3) 山岸俊男:心でっかちの日本人,日経新聞社,2002.
- 4) Yamagishi, T.: Culture and Social Intelligence, presented at XXV International Congress of Applied Psychology (in CD-ROM), Singapore,2002.
- 5) 太田勝敏:マイカーに変わる新しい交通手段 カーシェアリングの意義,交通工学,36(2) pp. 1-4, 2001.
- 6) 藤井 聡:社会的心理と交通問題:欧州でのキャンペーン施策の試みと日本での可能性,交通工学,36(2), pp. 71-75, 2001.
- 7) 谷口綾子・原 文宏・新保元康・高野伸栄・加賀

屋誠一:小学校における交通・環境教育「かしこい自動車の使い方を考えるプログラム」の意義と有効性に関する実証的研究,環境システム研究, Vol. 29, pp. 159-169, 2001.

- 8) 藤井 聡,西中卓也,北村隆一:自動車免許非保有者に対するコミュニケーション実験,土木計画学研究・講演集(春大会), CD-ROM, 2002.
- 9) Markus, H.R. and Kitayama, S. (1991) Culture and the self: Implications for cognition, emotion, and motivation, *Psychological Review*, **98**, pp. 224-253.