

交流に根ざした街づくりと 都市のルネッサンス

岐阜大学名誉教授

(公財) 中部圏社会経済研究所研究顧問 竹内伝史



*プロフィール

1944年愛知県生まれ。1969年名古屋大学大学院工学研究科修士課程修了。同年運輸省入省。1970年名古屋大学工学部助手。その後、中部工業大学講師、中部大学工学部教授を経て1997年岐阜大学地域科学部教授、2009年定年退職、同大学名誉教授。

名古屋市交通問題調査会会長、岐阜県・名古屋市・春日井市各都市計画審議会会長、財団法人中部空港調査会副専門委員長などで活躍。著書「新・都市計画概論」、「人と車、おりあいの道づくり」、「地域交通の計画」、「地域学への招待」など多数。列車紀行の著述を趣味とし、2009年「異国（とつくに）阿房列車」（風媒社）を上梓。

1. 「都市のルネッサンス」の現代的意義

(1) 「交流」とまちづくり

まちとは元来、人間がつくるものである。加藤晃・竹内共著の教科書「新・都市計画概論」¹⁾の冒頭に出てくる「神は田舎を創り、人は都市をつくる」という言葉は、加藤先生⁽¹⁾によればダンテの名言だそうだが、私はこの言葉が大好きだ。人がつくる都市についてずっと研究をしてきたつもりである。人間というものは本来一人では生きていけない。寄り集まって社会をつくり、相互のコミュニケーションによって支えあい、繁栄してきた。「人間」という文字にもそのことが表現されている。その人間社会をつくってきたことの蓄積として今の「まち」がある。それでは「まち」は何によって成り立っているか。それは人々の協働であり、ふれあいであり、互いのコミュニケーションである。食料に始まる物資の流通も、人々のコミュニケーションとふれあいを欠いては究極の目的は果たせない。これらを総じて私は「交流」と呼びたい。この「交流」の密度が高ければ高いほ

ど「まち」は賑やかになり、文化の華が咲き、レベルの高い「まち」であると言われるようになる。

ところで、この「交流」という概念は、必ずしも一般的な、いわゆる人口に膾炙^{かいし}したものではないらしい。JICA（独立行政法人国際協力機構）絡みの仕事で、開発途上国の専門家たちに都市交通政策について話をする機会があった。日本語でレジメを作り、「市民の交流促進の意義」と書いて、JICAの方に英訳をして貰ったのだが、見ると「交流」と読める英語が無い。“fellowships with each other”とあるが、それでは留学生の交換だろう。訂正を要求すると、では“interchange”はいかがとくる。「交流」という語からは、あくまで「交換」という語感が抜けないらしい。確かに国語辞典で「交流」を引くと、電気の交流が冒頭に出てくる。しかしここで言いたい「交流」の内容は上述のとおり、人々のふれあいとコミュニケーションである。ただ、コミュニケーションと言うと、それならICT（情報通信技術）の発達によって人々は集まらなくても、ふれあわなくともそれを達成できる、という議論になって

しまう。「まちづくり」の観点からすれば、ここは是非人々のふれあいの伴った人間性の感じられるコミュニケーションでなくてはならない。これを「交流」と呼びたいのである。

(2) 自動車化とルネッサンス

私は最近、この交流と街づくりを論ずるにあたって、「まちづくりのルネッサンス」ということを考える必要があると思っている。「ルネッサンス」は、歴史の教科書では従来「文芸復興」という日本語を当てているが、それでは視野が狭いと思う。この語は人間復興、ヒューマニズムが中心に戻ってくる、という意味であろう。中世は、日本でも世界でも不思議なほど同様に、宗教・信仰が非常に力を持っており、神の威厳を支えるために、むしろ人間性が無視される傾向があった。芸術はもっぱら神威を強調するために奉仕させられ、魔女裁判的な人間虐待の事例は枚挙に暇が無い。そこからもう一度、人間性、ヒューマニズムを取り戻そうというのが、本来のルネッサンスの意味であろう。

すなわち、今なぜルネッサンスを言うかといえば、われわれの社会、日本の場合は1960年代にモータリゼーションが進展し、これによって人間性が疎外されてきたのだと思う。それはまちづくりと人々の社会生活に一貫して現れてきている。それからの人間性の回復、それが今日のルネッサンスの意義ではなからうか。

自動車は鉄の箱が人を乗せて走りまわるので、人と人とのふれあいは疎外されがちである。運転者相互ではコミュニケーションが非常に限定されてしまう。朝、自宅を出てバス停まで歩いて行くのならば、隣近所の人たちが集まってきて「おはようございます」と挨拶するのが当たり前である。しかし、車の場合は隣近所の人たちと挨拶も交わさなくなり、家の前を掃除している隣の奥さんの前で車を止めてウィンドウを下げ、「おはようございます」と挨拶をすれば、隣の奥さんは「私に気があるのではないか」と思ってしまう、といった冗談ができるほどである。そういった意味でコ

ミュニケーションが随分疎外されてきているといえよう。

また、運転中は誰もが多かれ少なかれ緊張しており、この緊張がある種の人間性疎外を引き起していると言われたこともある。古い話ではあるが、作家の堀田善衛が、ある雑誌に書いた。自分の奥さんは非常におしとやかで「大和なでしこ」であり、他にはないぐらいの佳い妻であると自負していたが、彼女が車を運転するようになり、それに乗せてもらって出掛けたある時、横道から自動車が飛び出してきたところ、彼女はあわててブレーキを踏んで「ばかやろう！」と言ったという。堀田氏は「うちの奥さんは、こういう言葉を使うようになったのか」と気絶しそうなぐらいびっくりし、社会の自動車化が急展開していたさなか、モータリゼーション反対の評論を書いたものである。わが学生時代の印象的な文章であった。

(3) 自動車化とまちづくり

笑い話はさておき、より専門的に街の構造について考える。モータリゼーションが進行したために、街が拡がり散開した。写真1はカナダ、トロントの北西部郊外の写真であるが、これが自動車化社会に伴って拡がった街の姿である。希薄化し散開して人が住むようになるので、住民相互の接触の機会も少なくなってくるであろう。モータリゼーションの進展によって、都市構造の面からも人々の交流は疎外されるようになるといえよう。

まちづくりとの関係において人々の交流促進を考えようとするとき、「モビリティ」の確保と「交流の場」づくりを論ずる必要がある。後者については後で、街づくりとの関連において論ずる。ここではまず「モビリティ」について考えてみたい。それは人々が社会的な活動を行うために、都市空間を自由に移動する能力のことであって、個人の身体的・経済的・文化的制約を超えて社会的に具備されるものといえる。「交流機会へのアクセスを求めて自由に地域社会の中を動き回る能力」といえよう。それは、すべての市民に、生存権として最低限のものは保障されねばならない。そし



写真1 モータリゼーションとともに発展した市街地（トロント北西部）

て、このモビリティの水準が向上し、交流が活発になればなるほど、人々のふれあいの増進を通じて社会福祉は向上し、まちは賑やかになる。

よく経済学の分野では「交通は派生需要である」といわれるが、ではその本源需要は何であろうか。まちづくりのルネッサンスを考え始めた以上、単純に「それは地域の経済活動である」と結論する気にはなれない。端的に言えば、交通政策の目的は人々のモビリティを確保することにある。それは基本的には個々人の努力によって確保され、利用する交通手段を問わない。しかし、他人の、隣人のモビリティを疎外したり、すべての市民のモビリティ確保のための施策の支障となるものであってはいけない。例えば都市交通政策に関するシンポジウムなどで、自動車派の論者の中には、「人のモビリティは大事だが、自動車のモビリティについても考えるべきだ」と平然と言う人がいる。自動車に人格はない。自動車を動かし自動車に乗っている人間が大事であり、市民・人々のモビリティという話の中には、当然自動車などで動く者のモビリティも入っている。それを人のモビリティと対立的に捉えて「車のモビリティ」という発想を

すること自体、そういった議論を進めること自体に、非常に違和感・危機感を覚えるのである。

成熟社会を迎え、人口増加が止まり、減少し始め、経済成長も止まった。われわれは、一定の所得があることも大事であるが、所得を増やすことよりも生活の質や心の豊かさに注目するようになった。こういう時代を迎えた今こそ、ヒューマニズムをもう一度まちづくりや政策展開の中で考える必要がある。これが「まちづくりのルネッサンス」ということである。そしてそれは、結局は人々の交流をどのように復活させていくかということに繋がる。

2. 成熟社会のまちづくりと交流

(1) 成熟社会とは

日本では成熟社会の到来といってももう久しい感があるが、いわゆるバブル崩壊後の「失われた20年」と重なって、不思議なことに世紀の変わり目とともに、いよいよその現実が実感される場所である。

成熟社会を私はずぎのように説明している。

- ① 経済の高度成長が止まって低成長になり、それに伴って公共財源が逼迫してくる。
- ② 人口が減少し、特に少子高齢化がおり、福祉を必要とする市民の幅が広がってくる。それは、福祉の質のレベルアップを伴っており、社会福祉の質的・量的拡大がおこる。
- ③ 市民の価値観が多様化してくる。これは、市民が十人十色の考え方を持つようになるというのではないが、従来は所得向上一辺倒で考えていた多くの人が、所得よりも生活の落ち着きを考えるようになってきた。

さらに日本では、これに経済のグローバル化が同時進行的に重なってきている。グローバルな効率性の競争に、皆がみな、つきあっていけない、耐えられないという感触が広がってきている。結局、日本では、世界並みの成熟社会化よりも「価値観の多様化」が深刻に考えられることに繋がっている。

まちづくり、地域づくりにひきつけて考えれば、生活の質（クオリティ・オブ・ライフ：QOL）が重視されるのであり、それと関連して単に世界都市東京のようになればよいというのではなく、「地方の佳さ」をもう一度再確認したいということであろう。とくに、地域の個性を伴った「地方の佳さ」をつくっていかねば、という認識が強まってきているのが近時日本の成熟社会の特色ではないであろうか。

（2）交流に根ざしたまちづくり

このような成熟社会においては、次のような三つの視点に支えられた「交流に根ざしたまちづくり」が必要になってくる。

①福祉を支える交流：

福祉は公助・共助・互助・自助といわれるが、公共財源が逼迫してくるなか、公助だけではやっていけない。共助・互助が重要になってくる。これを支えるのは住民相互の交流であって、福祉を支える交流という視点が大事である。

②文化を育む交流：

地域の生活の質を求めるなかで、非常に重要

なもの地域文化である。地域の文化を感じ、自己実現としてそれに参加するなかで、地域の文化がだんだんと爛熟する（文化の華が咲く）という感覚が重要である。そして当然、人々の交流を欠いて地域の文化の向上はない。文化を育むためにも、人々の交流が必要なのである。文化とは、一般的には民芸品を作ったり絵を描いてみたり音楽を聴いてみたりすることであり、それは個人的なことで、交流とは関係ないようにも思われる。しかし、絵を描いたり陶芸をすると、人に見てもらいたくなり、展示会を催して批評を受け、それをまた自らの糧にして自己実現に結び付けていくことになる。それが「文化の華が咲く」ということであろう。

③新しい産業の種としての交流：

地域文化のレベルが上がるとそれが産業化され、そこに雇用が創出される。これからの地域の経済、とくに地場産業は、ただ物づくりに熱中するだけではなく、交流に根ざした産業を追求していくことが重要である。観光資源がある地域では観光産業、教育や文化などを産業に結び付けていくこと、これらはみな交流がもとになっている。地域の中の人々の交流、外の地域との交流を促進していくことによって新しい産業が生まれてくる。

こういう意味で、成熟社会においては交流こそ肝要である。そして、市民誰でもが交流できるためには、市民個人が交流する能力を持たなければならない。すでに前章でも用いたところであるが、この社会的行動能力を「モビリティ」と呼ぶ（社会学での定義とは少し異なっている²⁾）ことにしたい。これをあらゆる立場のすべての市民に供給することが地方行政にとって非常に重要な課題になってきており、そのための政策を「ノーマライゼーション」と言う。

（3）「まちの賑わい」の意義と交流

「まちの賑わい」も交流のひとつの成果である。冒頭にも述べたように「まち」とは「賑わい」を生じるものである。逆に「賑わい」こそが「まち」

の隆盛のバロメーターと考えられてきた。市街地整備の成功・不成功を評価する指標はいろいろ考えられてはいるが、究極のところ、その街が賑やかになるか否かではないか。ところで、その「まちの賑わい」を生み出すものは市民の交流である。ここでいう市民とは、当該市の住民のみを意味しない。周辺地域から集まってくる（それこそ「市」の語源である）人々を含む、いわゆる都市圏全域の市民である。先の章で述べた交流の議論は、いわば社会的な側面からこれを捉えており、いささかクールな感触を感じさせるが、文化的・経済的な観点から、交流の振興が「まちの賑やかさ」という華を咲かせる、活気に満ちた側面を見落としはけない。

ところで、街の賑わいとは、必ずしも商業の振興を意味しない。ウィンドウ・ショッピングが大事であり、人々が街に出てきて歩き回ることが賑わいになる。この賑わいを売上に結びつけるかどうかは商店側の責任であり、都市の行政がどうこうすることでもないであろう。

「袖振りあうも他生の縁」という言葉がある。私の大好きな言葉で、「袖摺りあう」かと思っていたが、辞書によると、「袖振りあう」ということのようにである。人々が街に出てきて袖が触れあう、摺れあうだけでも人間として何か縁があるのだ、という仏教的な感覚を「他生の縁」と表現したのである。この感覚は非常に重要である。人々がお互いに喋らないまでも互いの顔を見ながら歩くことから、何か繋がりが、縁ができた、というように思うことである。

今は街を歩く人たち、とくに若い人は周囲を見ない。グループでいれば話に夢中で、一人でいても、妙にゆっくり歩いているくせに、ほとんどわき目も振らず、向かいから歩いてくる私などを突き飛ばしながら歩いていく。あれでは1章で述べた人間疎外も起こるであろうし、街に出てきても賑わいにはつながらないのではないか。やはり街に出てきたら、すれ違う人々の表情を眺めながら楽しんで歩きたいと思う。賑わいとはそういうものだ。

それゆえにこそ賑わいは人々がどのくらい交流しているかのバロメーターになるのである。しかし賑わいの評価は一律ではない。いわゆる「雑踏」、押し分けて歩かなければ速く歩けないような、速く歩く人は迷惑視されて全体に押し流されていくように歩く、そういう雑踏は賑わいを通り越していやだという人と、あれこそ本当の街の賑わいであり、そういう雑踏を創り出そうという人がいる。考えてみれば、混雑が過ぎると賑わいの中で人々のふれあいの機会がそがれ、交流が機能不全に陥っているであろう。「雑踏」に関しての人々の評価はかなり異なっているが、しかし、「賑わい」ということについて否定的、あるいは反対だという人は少ないのではないか。すなわち、賑わいのなかに、ある程度の秩序を求めることはあるものの、街の賑わいは市民共通の願望、少なくとも楽しみであることが判る。このような混雑のない賑わいを演出できるかどうか、これからのまちづくりにおいて重要な技術的課題となってくるであろう。

そしてもう一つ重要な点は、上述からも判るように「賑わい」は、人々の「ふれあい」を伴ってこそ、その質も高まるし楽しいものとなることである。しかも、この両者は現象の仕方と人々の受け取り方が同じではない。賑わいが昂進したとき、往々にしてそこに人々のふれあいがあることは無視されるし、賑わいを欠くふれあいも、地域社会には大切である。結局、「交流に根ざしたまちづくり」とは「賑わい」と「ふれあい」を創出できる街づくりである、ということができよう。

3. 賑わいとふれあいの街づくりと交通政策

(1) 賑わいとふれあいの二つのステージ

ところで、賑わいとふれあいを促進する街づくり（以下、空間的なまちづくりの意味で「街づくり」という）を考える場合、上述のように両者は必ずしも同時には達成されない。都市社会において交流を促進するためには、二つの場の交流を考えていく必要がある。一つ目はくらしの場におけ

る交流であり、二つ目は都市の人々・市民が皆一か所に集まって交流する、いわゆる都心である。前者ではふれあいを促進することこそが大切であり、後者では賑わいの昂進こそが課題であるが、それは豊かなふれあいに裏打ちされたものであって欲しい。

ところで、この「二つ」の場という数は都市の規模によっても変わり、その中間のレベルも当然考えることができる。副都心という言葉がよく聞かれるが、名古屋ぐらいの都市ではこれが非常に微妙で、東京の規模になると副都心がいくつもできてくる。東京の人々全体が一か所に集まるということは物理的にも無理なので、副都心ができるのである。

名古屋の場合は議論が分かれる。栄から名古屋駅にかけての都心があり、その都心の他に、金山や大曽根（高度成長期の頃には「星が丘副都心論」を主張した大先生がいた）などの副都心構想もあるが、今日名古屋市の行政では、副都心は名古屋では難しく、また不要ではないかと考えている。栄から名古屋駅にかけての都心に、都市圏全域の市民に集まってもらうことは大体できるのではないかと。むしろ、この都心地域の拡充が望まれる。しかし、それ以外はくらしの場の交流空間だけでよいかといえばそうでもなく、区に一つぐらい区民が集まるところがあってもよいのではないかと。それについては、名古屋市の都市計画においては、「副次拠点」という言葉が使われている。

さて、それでは賑わいとふれあいの創出に寄与できる政策とはどのようなものであるか。もちろん中心市街地活性化策としての商業政策や街のインフラ整備も不可欠であるが、市民交流の原点に遡って、市民の都市生活における移動の総体を把握・育成し、そして演出する交通政策の確立が必要ではないか。現在、成立にまさに難産の苦しみを味わっている「交通基本法」制定の意義も、そこにあるように思われる。

この交通政策に合わせてインフラも整備し交通サービスを提供する。また、街並みを形成し、商業政策も展開する。交通計画が街づくりを先導するの

か、街の発展に追随して交通施設やサービスを提供するのか、は永年交通計画技術者の論争の的であったが、成熟社会を迎えて、「交通計画が街づくりを先導しなければならない」という主張が根づいたようである。これは前世紀の末から、あまり好い命名とは思えないが「交通まちづくり」（多分、最初の用例は太田勝敏編著「新しい交通まちづくりの思想～コミュニティからのアプローチ～」³⁾であろう）と呼ばれている。放っておいても街が発展し膨張した高度経済成長の時代も去り、今はいかにコンパクトで効率的な街を誘導するかが課題の時である。交通政策が街づくりを誘導することは、おそらく間違いないであろう。しかし、その方策の確立には程遠い暗中模索の状態である。

（２）楽しく安心して歩き回れる街づくり

あらゆる市民の交流促進を図るということを含め、分かりやすく言えば、誰もが楽しく安心して歩き回れる街をつくるということであろう。誰もが行きたいところに何時でも行けて（交流の場にアクセスできること）、安心して不特定多数の人々と交流ができる（交流の場の環境整備）こと。この両者に施設整備も含めた交通政策が関与してくる。やらねばならないことは、次の三つに集約できる。

①歩行者空間のバリアフリー化：

居住地域も大事であるが、都心地域で人々が安心してのんびりと（この地方の方言でいう「安^{あん}き^きに」）歩けるように、歩行者空間のバリアフリー化を進めることが必要である。バリアフリー構造の研究は福祉のまちづくり学会などで研究されている。

ここで、最近急に問題としてクローズアップされてきたのが自転車交通の取り扱い方である。自転車は自動車交通に対しては弱者の立場に、歩行者（とくに高齢者や身体障害者）に対しては、加害者、バリアーとして作用する。限られた道路空間の中で自転車をどう扱うかについては、実はまだほとんど定見が無いのである。

②公共交通サービスの確保：

自動車で人を集めるという発想には限界がある。郊外型のショッピングモールが繁栄しているアメリカやカナダの立派なものは広い駐車場の中で複数の大型店舗を用意して広大な商店街を造り、自動車で集客している。しかし、来客の量は駐車場のキャパシティに左右されており、よほどの土地がなければ成功しない。しかも、大きい駐車場では、車を遠くに停めるために、ピックアップバスを用意せざるを得ない。逆に都心で、賑やかさを確保するために駐車場で勝負しては命取りになる。非常に高い費用をかけて駐車場を造ってもたかだかその台数は知れている。それよりも公共交通で人を集めれば、自動車に乗れないようなあらゆる階層のあらゆる市民を天井知らずに集めることができる。

このような大規模商業施設の場合に限らず、日常的な生活のための買い物や社交、通院など、あらゆる市民活動の目的に応じた公共交通サービスを、地域の隅々まであらゆる人々に確保することが重要である。自動車を自由に駆使できない人は、どこにでもいるし、今後はいよいよ増えてくるであろう。これらの人々にモビリティを確保できる究極の行政サービスが公共交通サービスなのである。

③コンパクトなふれあいある街の創造：

ふれあいのある街をつくるには、どのような配慮が必要であろうか。おおいに人が集まり、活気に満ちた雰囲気を整えなくてはならない。そのためには適度な交流の密度が必要である。そして人々のふれあいは、フェイス・トゥ・フェイス、袖も摺りあうことが肝要である。自動車の鋼の壁を隔てていては、真の交流は達成できない。そして、小さな子を連れていても、久しぶりの会話に夢中になれる周辺条件が必要だ。自動車や自転車の交通との錯綜から解放されていることの必要性は大きい。先に写真1に示したような、自動車型の散開した街では、これらのすべての条件が満たされないことになる。

近年のような暑い夏では、名古屋の地下街に人が逃げ込んでしまうのではないかとされる

が、久屋大通は結構、人が地上にあふれている。大きな街路樹によって非常に良い木陰ができており、その中を歩くことができるのである。久屋大通に限らず、いくつも緑陰や水辺などを利用した憩いの空間をコンパクトな街の中に造り、にぎやかなイベントも催して、ふれあいのある街をつくっていききたいものである。

名古屋市の「なごや新交通戦略」（名古屋交通問題調査会）では、こうしたふれあいのある



図1 都心部の「みちまちづくり」



図2 拠点駅そばの「みちまちづくり」



図3 生活圏の「みちまちづくり」

街のイメージを、都心部・拠点駅そば・生活圏に分けて、素晴らしいパースで表現している⁴⁾。名古屋大学大学院環境学研究科の森川研究室の手になるもので、「みちまちづくり」のイメージと名付けている。図1、図2、図3に示すように、この種のパースは実に多くを語っていて、多言を要さない。ここで、拠点駅そばは上述の副次拠点を、生活圏はくらしの場を表すものと考えてよいであろう。

(3) 交流の構造、三つのインフラと二つの側面

以上の論議を改めて交通整備の観点から整理する。交通施設とは、交流を促進するためのインフラであり、

- ①交通網
- ②ゲートウェイ（玄関口）
- ③交流のお座敷である拠点施設

の三つのインフラが必要である。このうち拠点施設は、そして時にゲートウェイも交通施設とは考えられてこなかったが、これらを全て交流施設の一連の体系の中で考えることが大切である。地域内の人々がそこで交流するという観点とともに、地域の外からの人と地域の中の人たちがそこで交流するという二つの視点が必要である。交通計画としては、この三つの施設を使って、域内の人々と域外の人々の両方に寄与する交通インフラを整備していく。それとともに、すべての人々がこれらを公平に利用できるようなサービス形態を整備することが必要である。

ここで、二つの側面を考えておく必要がある。一つは、交流の場を提供するのが交通施設であるという側面。もう一つは、交流の場へ人々を集めるのが交通サービスであるという側面である。

交流の場を提供する交通とは、上述のように都心モールという街路空間において人々がふれあう機会を創っていくということ。かつてモータリゼーションが華やかかなりし1970年代の終わり頃、ある名古屋市の幹部と論争したことがある。「名古屋には非常に幅広い道路があるので、自動車交通量に余裕のあるところは車線減をして自転車道にし

たらどうか」と提案したところ、「自動車の走らない道は道路とは言わない」、「道路は自動車に乗っている人達の高ソリン税を財源として造っているのだ」と批判されたのである。そんな時代であった。しかし、今日ではそのような否定のされ方はしないであろう。徐々にガソリン税も一般財源化される傾向にあり、街路は多目的化され、自動車交通量も減ってきている。車線減もありうべしとの観点から都市計画道路の見直しも行われている。しかし、結果として車線を減らせるのはよいが、その車線を使って歩道を拡げるところまで、あるいは完全に分離された専用自転車道を考えることが肝要である。大都市の幹線道路の歩道は、結構良くなってきているが、全国的にみると、地方都市の既成市街地の歩道は見るも無残な状況である。

道路は自動車のためだけではなく、歩行者のことも考えていかねばならない。歩行者も軍隊の行進のように手を振って歩ければよいものではなく、歩行者空間とは時にはたむろしておしゃべりしたり、大道芸が展開するような余地がなければならない。そういう意味で、交流の場として街路空間を提供することは非常に重要である。

(4) ノーマライゼーションと公共交通

つぎに、交流の場の人々を集めるには、公共交通サービス供給のあり方について考えねばならない。都市交通手段は多面的であり、常に革新が求められているが、公共交通が誰でも使えていちばん普遍的である。この観点からここ数年来、地域公共交通計画の浸透政策が推進されつつある。この普遍性を担保するために、バスや地下鉄などのバリアフリー化が進められることになるが、なによりも、サービスの維持が大前提であることを忘れてはならない。

ノーマライゼーションの観点から、あらゆる市民が安気に歩ける空間の整備と、あらゆる立場の市民が都心に気軽に出入りされるような公共交通サービスとをめざしていく必要がある。このように二つの面から、交通政策は交流促進に関わってくるわけである。

ところで、「コンクリートから人へ」というスローガンがあちこちで言われている。この趣旨は、まちづくりのルネッサンスやヒューマンズをもう一度、ということであろうが、福祉のため、恵まれない人たちのためにできるだけ所得再配分をするということだけに議論が集中しすぎているのではないか。社会福祉を受ける人たちも、決して家の中に閉じこもって福祉サービスを待つことを望んでいるわけではなく、できるだけ自分の力で人々との交流の場に出かけていきたいと考えている人の方が多いと思われる。

かつてコミュニティバスが流行りだした頃、「ムーバス」でその先鞭をつけた武蔵野市長が、「ムーバスを走らせるのに年間1千万円ほどを市から補助しなければいけないが、それを走らせることによって、家の中に閉じこもったままのお年寄りが、デイケアセンターや買い物など外に出るようになる。そういった人に福祉サービスを提供するのに年間500万円／人がかかるので、そういう人が2人出てきてくれれば、補助金はすぐに元が取れてしまうのですよ」と講演したことがある。まさにそれである。すべての市民が街に出ていくための都市の装置を造ることもインフラ整

備であり、「コンクリート」という言葉に含まれるべきであろう。「コンクリートから人へ」がすべてのインフラが無用であるということのようにマスコミの大勢は捉えているようであるが、それは大きな間違いといわねばならない。産業基盤を整備することと、くらしの社会基盤を整備することは別問題である。くらしの社会基盤の整備については、日本は先進諸国の街と比べるとずいぶん劣っている。人のためにこそ必要なコンクリートがあるのである。

(5) TOD

閑話休題、以上の論理から、街づくりには公共交通サービスの確保が必要である。単にレールを敷設しただけで、バス停を造っただけで安心してはいけないのであって、公共交通サービスを提供することで街づくりを進める、米国で1990年代に提唱されたTOD（Transit Oriented Development）の観点が必要なのではないか。

先に示したカナダのトロントの写真（写真1：P33）と、写真2を対照されたい。トロントは名古屋より少し大きい実質的なカナダの主都である。中央駅の脇にCNタワーというかなり高い塔が建っ



写真2 TODに導かれて発展した市街地（トロント北東部）

ており、その上から街を見ると北東と北西で対照的な街を見ることができる。どうしてこのような街ができたのか。一方写真1は1970年頃までに来た市北西部に広がる自動車時代の街であり、日本の街と比べると屋敷林や街路樹があり、緑が多いものの、べたべたと広がっている感じがする。

それに対しもう一方写真2は、1970年代以降、トロント北東部で地下鉄を整備しながら、できるだけ駅の周辺にまとめて都市開発を行い、その他の緑は残していくように都市計画を決めて開発されたものである。ぽつぽつとあちこちに高層の固まりが見えるのは住宅が多いはずである。拠点性のある地下鉄の駅の周辺に、このように高層ビルが集中している。どちらが佳い街と感じるかは人の好みによるであろうが、これからの成熟社会において、都市が福祉的行政サービスを効率的に展開していくためには、どうしても後者の街でなければならない。また、都市の賑やかさを創出していくためにも後者の街が有利であることは言うまでもないであろう。

ところで、公共交通による街づくり（TOD）の手法には、次の三つがあるといわれている。



写真3-2 地下鉄駅前の広場（トロント）

- ①交通結節拠点（ターミナル）の再開発
- ②駅そばコミュニティの復活
- ③「バス通り」商店街の再生

この具体的な進め方については多方面で追究されているところであるが、決め手はまだ無いと言ってよい。ここでは先進諸都市の事例から、二、三点写真で紹介しておこう。ターミナルの再開発は一般に規模が大きくなるため、全体像を1枚の写真で示すことは至難である。写真3-1、写真3-2は、上述のトロント東北郊外の地下鉄ターミナル地区の事例である。地下鉄出口（案内標識が見える）の上ののった複合ビルと、通りを隔てた駅前広場とコンベンション・ホールの様子を示している。

「駅そばコミュニティ」は、名古屋のオリジナル概念であるが、要するに駅前地区に整ったコミュニティを整備するもので、それならば模範事例がある。写真4-1はヘルシンキ（フィンランド）



写真3-1 地下鉄出口の上ののった複合ビル（トロント）



写真4-1 郊外鉄道駅前にコミュニティが広がる（タピオラ）



写真4-2 郊外鉄道駅前の大団地（シンガポール）



写真4-3 沖縄モノレール、赤嶺駅前の住宅地

郊外のタピオラの、写真4-2はシンガポールの郊外鉄道駅前の例である。後者は駅前に少し大きな空き地がありすぎるのが気になる。ここに、大規模小売店でも立地すれば完成するといえよう。写真4-3は、沖縄モノレールの赤嶺駅前の団地だ。商業施設が無く不完全な例である。

「バス通り」商店街は、中小規模なもの例が無い。写真5はカナダのバンクーバーにある秀逸



写真5 「バス通り」商店街（バンクーバー）

なバス型のトランジット・モールの例である。

「なごや新交通戦略」の中でも議論したところでは、これ（TOD）は結局、道路空間を活用して公共交通サービスを確保し、道路空間において人々の交流を促進する、ということになりそうである。「公共交通による」と言いつつ道路整備を論ずる。かつて対立的に捉えられた「運輸」行政と「道路（建設）」行政の統合、名古屋市ではこれを「みちまちづくり」というキーワードで表現し、街づくりを進めようとしている。

4. リニア中央新幹線の開業と名古屋の街づくり

（1）リニア中央新幹線は沈滞の名古屋を救う

ところで、いま名古屋で改めて街づくりを考えることの意義は、どのように考えたらよいのか。失われた20年といわれる沈滞の日本にあって、10余年前には「いま名古屋が面白い」ともて囃されたものである。しかし、中部国際空港の建設が終り（まだ、部分開業状態であると、私は思うが）、万博が成功裏に終了したことで、この地には安堵感が支配している。「石橋をたたいても渡らない」名古屋人気が、またぞろ頭をもたげてきたのではないか。そこに、リーマン・ショックの波が襲い、タイの洪水災害と東日本大震災、そして原発災害が日本の経済を直撃した。政権交代による政官連携の齟齬も日本経済の沈滞に拍車をかけているのであろう。そうした日本の状況の中に名古屋はいまや、為す術も無く漂っているように見える。それゆえ、いま名古屋で、10年15年の先を見据えて長期的な街づくりのビジョンを論じ、地域主権的観点から低迷する日本の国土づくり・地域づくりに積極的な姿勢を示すことは、この地域にとっても日本全体にとっても真に時宜を得て意義のあることといえよう。折から、リニア中央新幹線の整備も決まった。

いま、名古屋で街づくりを考えるにあたっては、この時代と名古屋を取り囲むマクロな二つの背景と、この時期に名古屋に突き付けられた二つの契

機について認識しておくことが必要であろう。二つの背景とは、

- ①日本社会はかなり本格的なデフレの時代にあること
- ②「名古屋三男坊」論をどう克服するか

であり、二つの契機とは、

- ③首都機能バックアップ都市の整備という課題の急浮上
- ④リニア中央新幹線の名古屋先行開業という事態の活かし方

である。

（２）デフレ時代の克服

デフレの時代を克服するためには、なによりも需要の喚起が必要であるが、藻谷浩介氏は、その著「デフレの正体」⁵⁾や名古屋で行った講演⁶⁾の中で、老後の社会保障の不安のために溜め込んだ資産を使えないでいる高齢者の資金を消費に結びつけることの重要性をさかんに強調している。早急に年金問題などの不安を払拭し、社会保障を充実させて、高齢者が蓄積した資金を安心して現下の生活の充実のために心おきなく消費できるようにすることも大切であるが、藻谷氏はこの高齢者の死蔵している資金を、想外に貧困な生活を強いられている子育て世代に所得移転させ、消費に結びつけることも大切だと言っている。

この指摘は街づくりにも大いに参考にすべき課題である。コンパクトな街づくりが推奨されるなかで、都心居住のメリットが説かれ、都心型高層住宅の建設が進みつつあるが、都心居住の本命は高齢者であろう。高齢者の居住は郊外の自然ゆたかな閑静の地と考えがちであるが、実は都心交流拠点の賑やかさこそ高齢者の居住に向いている。とくに独居高齢者に対する介護サービスや医療サービスは都心ほど完備しやすい。近傍に散策できる都市公園も用意できる。都心居住こそ、高齢者がぎりぎりまで社会との交流を維持し、それなりに自立して生活できる秘訣ではないか。このようになれば、若い世代の都心での交流も促進され、消費も昂進する。高額貯蓄保有者の高齢者から若い

世代への所得移転もおのずから促進されるというものである。従来の経済基盤整備論とは少し異なっているが、街づくりはデフレ時代の経済政策のインフラ整備として、やはり機能するのである。

（３）三男坊都市、名古屋

「名古屋三男坊」論とは、日本の国土計画における三大都市論である。「東大名」論といってもよい。江戸時代から明治の初期にかけて、日本の国土は東京と関西三都を両極主都として発展してきた。その伝統を引き継いで、高度成長期にあっても東京に施した施策は何でも次に京阪神にということが行われてきた。高度成長を経て力をつけた名古屋は、折からの国土軸論あるいはその後の国土均衡発展論に乗るかたちで、東京・大阪の次は名古屋にと東・大・名の三大都市を他の都市圏と分別して特別扱いするよう国に要求してきた。これを「名古屋三男坊」論という。旧全国総合開発計画において三大都市に大都市圏計画を定めることになったのは、その成果と言える。

しかし、首都圏と近畿圏が大都市圏「整備計画」と呼ばれるのに対し、ひとり名古屋のみが「整備開発計画」と称されていることから分るように、国や、地元以外の世間は、決して東大名を同格には見てこなかった。都市高速道路公団を作るときも外貿埠頭公団のときも、名古屋の番になると地元のよりいっそうの尽力を求めて「公社」とすることを要求されたし、中部国際空港のときも国の関与は大幅に削減された。国の関与を値切られることを遺憾としているのではない。むしろ名古屋はそれによって地力を付けてきたといえる。それが、「三男坊」の実態なのである。地元はそれを認識し、それを地域づくりに最大限活かすことが大切なのだ。私など、「札（幌）・仙（台）・広（島）・福（岡）」が力をつけてきたといわれた地方の時代には、その勢力のリーダーとなって地方中枢都市の首魁を名乗った方がよい、と主張したものだ。鶏頭となるも牛後となるなかれ、である。

いま、グローバル競争の時代がいわれるなか、一方では成熟社会を受けて「地方の佳さ」を活か

した地域づくりの重要性が説かれる。グローバル競争時代の到来を認識はしているものの、地域に生活する人々の多くは、その効率競争のために自然豊かな生活環境や、のんびりと文化の香りにも恵まれたところの豊かさを犠牲にしようとは思っていない。また、東京で日夜、国際競争を闘っている戦士たちも、ときには、あるいは一敗地にまみれたときには、疲れた心身を癒すための心和む地方のくらしの場を必要としているのではないか。

名古屋は大都市圏を擁しているが、地方都市である。中部圏には大都市もあるが、自然資源に満ちた山岳地帯や海岸・流域地帯も兼ね備えている。何でも揃ったこの圏域の中で、すべてをグローバルな地域間競争に集中するのではない、「地方の佳さ」を活かした地域づくりを目指したらいかであろうか。名古屋はそうした地域づくりのセンターになり牽引力を発揮するとともに、圏域内の住民に、自然との関わり豊かな都会生活の魅力を提供する。「三男坊」の華麗なる変身を期待したいものである。

（４）首都機能バックアップ論

首都機能移転論は、グローバルな経済効率化競争の激化と新自由主義的「小さな政府」論の影響を受けて、今世紀来、著しく下火になっていたが、東日本大震災の復興議論の中で、首都機能バックアップ体勢の問題として、改めて議論されるようになった。とくに、原発事故の対策を中心とした政府の機能への不信と、計画停電による首都圏経済の混乱の経験が、首都直下型地震への恐怖と結びついて、この問題に火をつけている。かつての首都機能移転論議とはかなり様相を異にしており、現行の政府の機能が突然停止した場合に、ただちにそれを暫定的に引き継げる体制を首都の災害影響地域の外に用意しておこうとする考え方である。

したがって、緊急バックアップの受け皿となる地域は、ただちに政府機能と経済機能の全てを円滑に引き継げるような、いわゆる都市機能をあらかじめ十分に備えていることが必須である。迅速に全国・世界に対して情報発信のできる放送・通

信機能も不可欠であるし、交通網が全国と世界に四通八達した拠点であることが必要だ。すなわち、既成の大都市であることが前提となる。また、政府を代表できる権能をもった者を、あらかじめ、常駐させておくことが必要である。そのためには中央省庁の一つを設置して、その担当大臣が首相臨時代理を務めるように、あらかじめ法制度を整備しておく必要がある。首相が被災した首都を脱出できればよいが、そうでない場合に備えねばならない。このバックアップ担当大臣は閣議が被災することを想定して、平常の閣議には代理者を派遣して自らは出席しないことになるが、逆に閣議以外の時には常に政府と行き来できなくてはならない。これは、政府機能に限らず、すべての経済団体にも当てはまることになる。このためには高速交通機関によって便利に東京と結び付けられていることが必要不可欠である。

以上の首都機能バックアップ受け皿都市の条件を揃えている大都市としては、リニア中央新幹線開業後の名古屋に優る者は無いのではないか。

（５）リニア中央新幹線の名古屋開業

さて、そのリニア中央新幹線の建設がいよいよ始まった。2011年5月26日の整備計画決定を受け、翌日、国土交通大臣から建設の指示が発出された。JR東海はただちに環境影響評価調査に着手している。名古屋駅の厳密な位置は未定であるが、東海道新幹線との乗り継ぎが最も重視されることと、地下に建設されることが決まっているから、おおむねの場所は桜通りの北、目下建設中のターミナルビルに至近のところと推定できる。これは、JRセントラルタワーズの建設以来続いている名古屋駅地区の再開発ブームの火に油を注ぐことになる。

名古屋は、西日本全域と首都圏を繋ぐ一大拠点ターミナルとなる（図4）。これには、この時速500kmで走る新幹線が、当面東京・名古屋間で先行開業することが、重大な意義をもたらす。新幹線整備については、世に「盛岡効果」と呼ばれる現象がある。東北新幹線が長らく盛岡で止まって

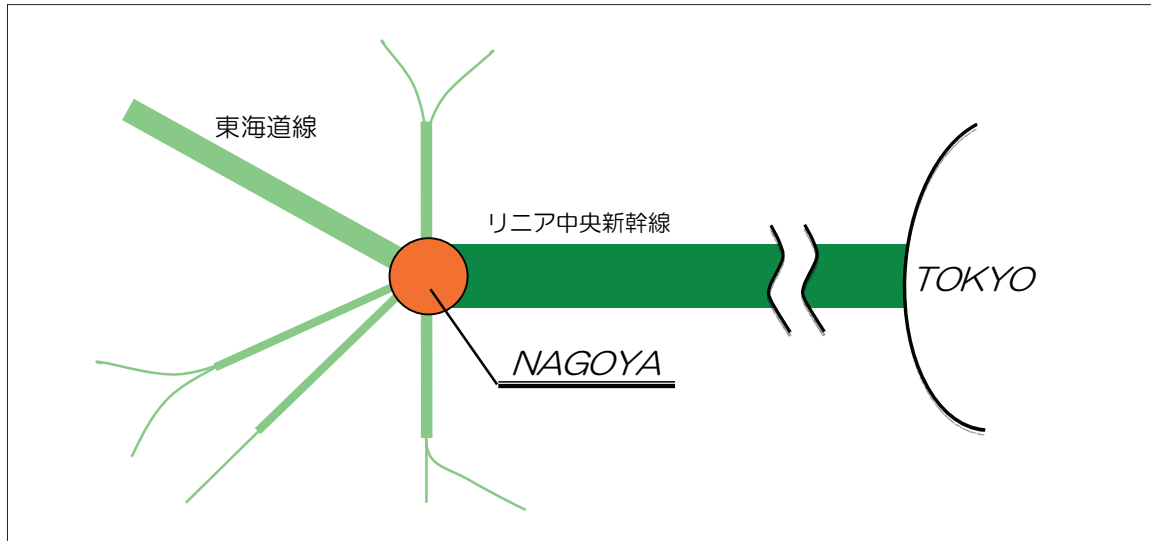


図4 西日本の結節拠点は首都圏の玄関

いたことによって、盛岡はその素質以上に繁栄したという論である。その後、八戸にも同様の現象が垣間見られたが、この度の青森開業でこの後どうということになるのか、が注目されるところである。名古屋がリニア新幹線の先行開業で発揮する巨大な国土幹線級結節拠点としてのポテンシャルは、そう簡単に失せるものではないと思うが、それにしても、それが大阪に延長されるまでの10年余の期間のうちに、その優位性を磐石のものとしておくことが肝要であろう。

いまでも名古屋駅地区は都市再生緊急整備地域の特区指定を受けて、「ミニ東京」といわれるほど超高層ビルが林立しているが、これは東京の数ある再開発のうちの一つと肩を並べているに過ぎない。リニア中央新幹線の開業は、この傾向を促進し、名古屋駅地区の東京化がますます進むと思われる。しかし、世界の各大都市がグローバルな経済発展競争を展開している今日、このことは悪いことではない。西日本の人々や経済活動にとっては、名古屋までくれば1時間で東京の数ある、あるいは相当の広がりを持った都心に繋がる。そうなれば、本社機能のほうから一つの副都心としての名古屋駅地区に出張してきてもよいではないか。十分な会議室床と支援事務機能、そしてホテルと「アフター5」機能を整備すれば、名古屋駅地区は広大な世界都市東京の一部として機能す

ることになる。ストロー現象を心配する向きもあるが、このような都心機能の一体化をストロー現象とは言わないであろう。

問題は、名古屋駅地区だけではなく名古屋市あるいは名古屋大都市圏全体が、この動きに呑み込まれるようなことがあってはならないことである。名古屋は、東京と密着一体化した国際巨大都市の一部として、グローバルな経済競争に参加するとともに、上述の「地方の佳さ」を活かした個性豊かな大都市として、中部圏を率いていくことも任務であるからである。ここは一つ、国際競争都市の形成は名古屋駅地区に任せて、大都市圏名古屋の中心都市としての街づくり、あるいは都心づくりは、「栄」（かなり観念的な意味で、厳密な地区を示すものではない…後述）を中心として、別途論ずる必要があるのではないだろうか。リニア新幹線の出現によって、名古屋の街づくりは二正面作戦を強いられているように思われるのである。

5. 私の名古屋都心活性化構想

長びくデフレの時代からの脱却を期して、ポスト万博の沈滞のなかで、改めて「三男坊」の大都市名古屋の街づくりを構想するとすれば、それは、「地方の佳さ」をも兼ね備え、人々の交流というヒューマニズムに根ざした街づくりでなくてはな

らない。自動車文明の浸透とグローバリズムの効率至上主義を対極において、「都市の新たなルネッサンス」と呼べるようなものにしなければならないであろう。

その象徴として、私には久屋大通の大きく育った樹影とその下に散策する人々が、たまたま素晴らしく感じられる。この都心のくつろぎと賑やかさを、広小路にも大津通りにも拡げていきたい。名古屋の都心のシンボルは、やはり「栄」であろう。水に恵まれない名古屋の街であるから、広幅員街路の蓄積を活かして、安心して交流できる空間を用意するとともに、せめて緑で人々のふれあいを包みたいものだ（都心モール）。そしてその周囲に高齢者対応住宅を含む高層住宅ビルを散在させて都心居住の促進を図りたい。ビルの周辺に都市公園や都心モールの整備が進み、ビルの下にはコンビニエンス店が用意され、ビル内または近隣に診療所やデイケアセンター、介護施設が配置されれば、高齢者はぎりぎりまで積極的に地域社会との交流を維持できる。ここに、子供たち・孫たちが随時見舞いに訪れる。先に述べた都心交流拠点の賑やかさが同時に楽しめるとあれば、若い

世代の両親・おじいちゃん・おばあちゃん見舞いの足もいきおい繁くもなろう。ましてや、お金持ちのおじいちゃん・おばあちゃんからお小遣いでも貰えれば帰りに買い物ができる。それがそのまま所得移転と消費促進になる。

都心のふれあいと賑わいはこれら都心に住む人々のみによって達成されるものではもちろん無い。都心居住はむしろ、集まってくる都市圏全域の人々に、地区のうるおいを感じさせるためにある。都市の殺風景を感じさせないためには、緑陰や水辺を配置するだけではなく、くらしの気配を感じさせることが大切だ。

この都心地区は決して名古屋市民のためのみあるものではない。名古屋大都市圏の市民皆が自分たちの都心として親しめることが重要だ。それどころか、中部圏の主都として認識されるものでなくてはならない。このためには都市圏の各地から人々が気安く集まってこられる交通網の整備が必要である。これだけの大規模な都心では自動車に頼ることは不可能である。元来、名古屋大都市圏の人々が移動に愛用してきたのは名鉄電車である。名古屋市民の移動の主力である地下鉄は、市

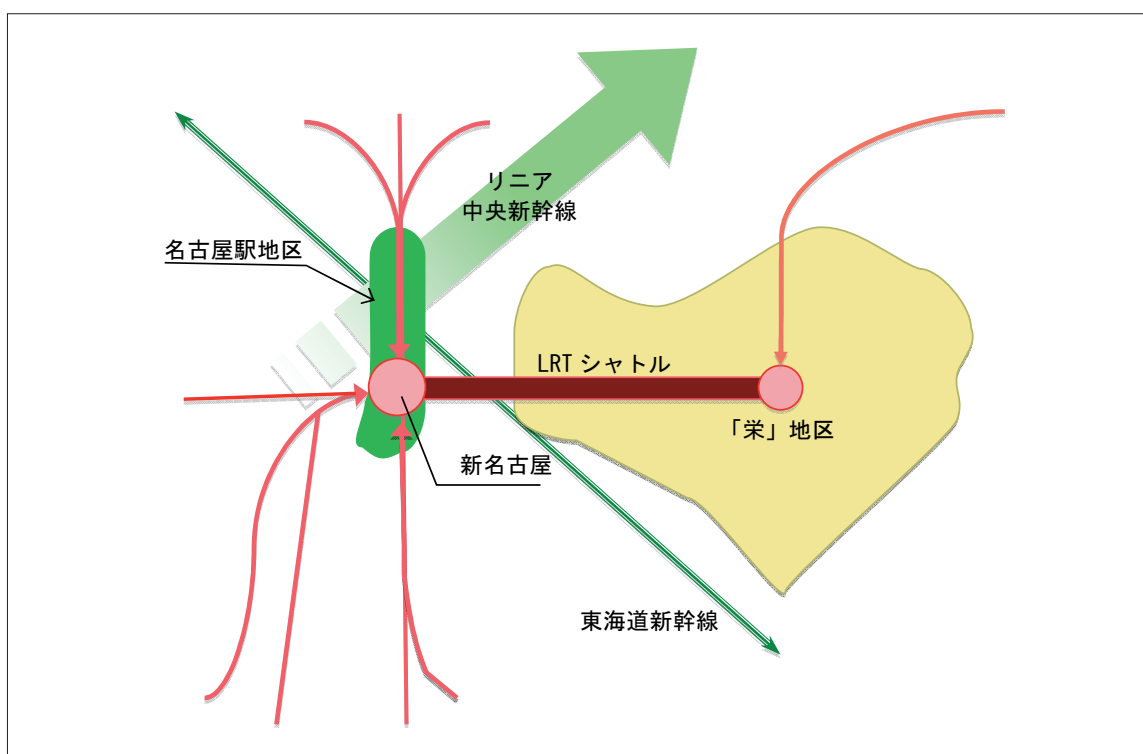


図5 名古屋の街づくりの二正面作戦

バスと共にさいわいなことに栄に集中するネットワークができていますが、名鉄は瀬戸線を除いて名古屋駅に集まっている。大都市圏都心構想を促進するためには、この名古屋駅に集中する旅客を迅速に栄に結びつける輸送システムが不可欠であろう。さいわい、リニア中央新幹線問題を見据えてか、名鉄は笹島・名古屋駅間の名鉄系ビル群を再開発するとの構想を発表している。これを機会に、名鉄名古屋駅（私は旧来の「新名古屋」という呼称が好きだ）の直上に路面電車（LRT）のターミナルを新設し、栄地区と直結することを提言したい（図5）。間違っても現在位置を動かして名鉄新駅をリニア駅に重ねるような愚行は避けねばならない（それは、セントレアへの空港線だけでよい）。名鉄は名古屋大都市圏にサービスする鉄道なのである。

それとともに、それだけ多くの人々の集まる都心は相当の拡がりをもつものとなろう。その拡がりの範囲に名古屋駅地区との地理的抵触を議論するのは馬鹿げている。「栄」という名称は一定の具体的地区を指し示すものではないことは先に述べた。誤解をおそれずに言えば、江戸時代の尾張名古屋の市街地を「栄」という名でイメージしている。江戸に対抗して都市文化の華を咲かせた、宗春時代の名古屋の文明的総体のイメージである。したがって、^{しけみち}堀川端、^{ほりかわぼた}そして徳川園にいたる都心市街地東北部と大須地区もこの「栄」地区に含まれて何の問題も無い。最近刊行された公益社団法人日本都市計画学会・社会連携交流組織事業報告書「人を惹きつける名古屋都心づくり」⁷⁾によれば、堀川東側、広小路通り北側の一角に市街地化密度の低い地区が見られる。むしろ、この辺りを都心地区の拡大の中にうまく取り込んでいくことが課題となろう。

この拡張された都心地区を、人々が全域にかけて歩き回することは不可能である。いわゆる都心モールはこの中に幾つか設けられることになろうが、これらを結んで人々が快適に動き回れるように、先に述べたLRTや気軽に乗降できる待ち時間の少ない「ちょい乗りバス」⁸⁾を運行してトランジッ

トモール化を図ることが望まれる。

また、自転車交通の取り扱い方に明解な方針を確立することが急務である。平坦な名古屋の地勢特性を反映して、昨今自転車の利用が急増し、併せて自転車原因による交通事故も増加の気配である。実際、都心の歩道上における自転車乗りの狼藉は目に余る。しかし、ここに述べた都心地区の拡大は、自転車の利用をさらに促進するであろう。自転車交通の処遇をどうするか、そしてそれを市民の交流促進にどう活かせるかは、広幅員道路を備えた名古屋でこそ、考えねばならない喫緊の課題である。

【注記】

- (1) 加藤晃先生は本文執筆中の2012年06月10日に逝去されました（享年84歳）。ご冥福をお祈りします。

【参考文献】

- 1) 加藤晃・竹内伝史編著：新・都市計画概論、共立出版社、2004.02
- 2) 松田之利・西村貢編：地域学への招待、世界思想社、1999.10
- 3) 太田勝敏編著、財団法人豊田都市交通研究所監修：新しい交通まちづくりの思想～コミュニティからのアプローチ～、鹿島出版会、1998.09
- 4) 名古屋交通問題調査会：なごや新交通戦略推進プラン、名古屋市総務局、2011.09
- 5) 藻谷浩介：デフレの正体～経済は「人口の波」で動く、角川書店、2010.06
- 6) 平成23年度NUIレポート：リニア新幹線とナゴヤの未来、名古屋都市センター、2012.03
- 7) 人を惹きつける名古屋都心づくり研究会（公益社団法人日本都市計画学会社会連携交流組織）：人を惹きつける名古屋都心づくり～都心の変遷と今後の展望～、（世話人）名古屋工業大学藤田素弘、2012.03
- 8) みちまちウィーク2011実行委員会：ちょい乗りバス社会実験、名古屋市住宅都市局、2012.02