

地方の機能見直しと中小都市再生

原田 直樹

はじめに

日本は人口減少社会に突入しており、東京以外の各地方自治体は「消滅」が危惧されている。その大きな要因の一つとして、人口の東京一極集中化があげられる。これにより、本来地方が担っていた機能を十分に発揮することができず、人口減少の道を進むことになってしまった。本稿では、地方が担っている機能を見直し、その必要性について改めて明らかにし、東京に人口を流入させないような魅力的な地方都市に中小都市を再生させる方法について明らかにする。

人口が東京に流入するようになった経緯と人々の動機をもとに、日本が行うべき対策を国内外の先進事例にならって導き出す。そして、海外の都市の例を紹介し、日本が目指すべき地方都市の在り方を示し、中小都市再生の道しるべとする。

日本は、将来の持続可能性に望みをつなぐために、目の前のデメリットを許容しなくてはならない。人口減少社会からの早期の脱却のために、抜本的な中小都市再生計画が必要である。

第1節 「消滅」が危惧される地方におこる諸問題

1.1. 「消滅可能性自治体」を生み出す人口減少社会

日本創生会議・人口減少問題分科会が発表した消滅可能性自治体¹は、全国で 896 自治体確認されている。このままでは 2010 年に 1 億 2806 万人だった日本の人口が、2050 年には 9708 万人と 75% になり、2100 年には 4959 万人と 38% になってしまうと試算されている²。日本創成会議・人口減少問題検討分科会は、長期の人口動態を見据えた国のあり方、国家戦略を検討することを目的とし、人口減少社会を見据えた国土開発や人口減少スピードをどのように抑えるかということに着目し、政策の在り方を検討する会である。

ところで一体なぜ日本の人口は減少しているのか。その理由について考察する。戦後、日本では三度にわたって地方圏から大都市圏に大量の人口が移動した。①1960～1970 年代前半までの高度経済成長期、②1980～1993 年のバブル経済期を含む時期、③2000 年代以降の時期の三つである。①は地方の若者が集団就職により、東京圏、大阪圏、名古屋圏の三大都市圏に集積した重化学工業の労働力として、②はバブル経済期の東京圏ではサービス業、金融業を中心に著しい成長を遂げていたが、地方に立地する重化学工業は円高により苦境を迎えており、結果として東京

¹ 消滅可能性自治体とは 2010～2040 年までの間に「20～39 歳の女性人口」が 50% 以下に減少する市区町村のことである。

² 増田 (2014) pp.1-2.

圏と地方の地域間格差が拡大し、東京圏に人口が流入した。そして③は円高による製造業への打撃、公共事業の減少、人口減少により、地方の経済や雇用環境が悪化したことが原因だった³。

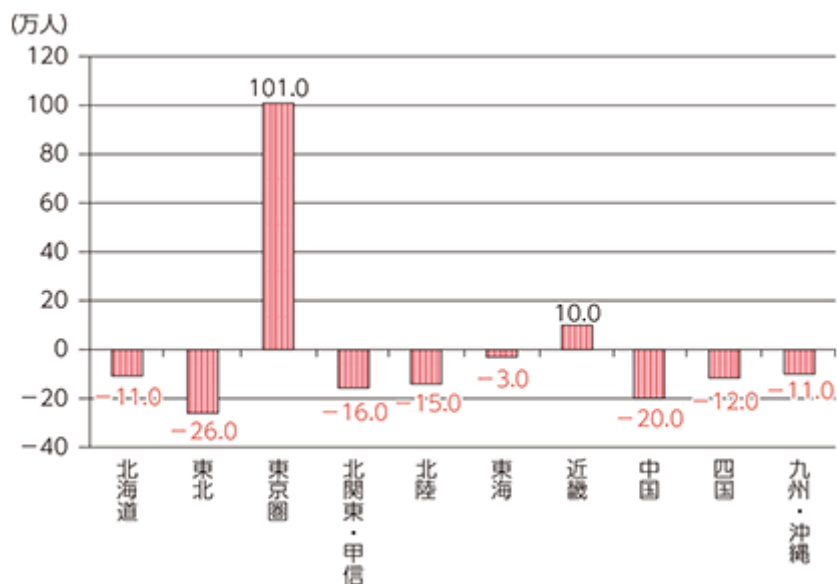
ここで問題なのは、③期は、①②期が東京圏をはじめとする都市圏に吸収される、いわゆる「プル型」の人口移動だったのに対し、地方の経済や雇用環境が悪化したため都市圏に助けを求めた「プッシュ型」の人口移動だったことである。これは地方の経済・雇用基盤そのものが崩壊しつつあることを示している⁴。

1.2. 地方の「消滅」に拍車をかける東京への人口移動

特に経済的に影響のある若者の都市移動が問題となっている。若者はなぜ、都市に移動してしまうのか。それは魅力的な就業機会が地方にないからである。図1は総務省のデータである。近畿地方を除いて地方では2003年から2013年の間に就業者数は軒並みマイナスを記録しているが、東京圏だけが100万人を超える就業者数の増加を記録している。

2015年の国勢調査によると、2015年の15歳から64歳人口は7628万9千人で、2010年の国勢調査によると、2010年の15歳～64歳人口は8103万2千人であったことから15～64歳人口は総人口の63.8%から総人口の60.7%に低下している。全国的な生産年齢人口の減少にもかかわらず、東京圏だけの100万人の就業者数の増加は、単なる若者の就職という側面ではなく、地方の若者が仕事を求めて東京圏に就職に来たことによると考えられる。

図1 過去10年間での就業者数の増減（2003年→2013年の増減数）



(出典) まちひとしごと創生会議第1回参考資料 1-7①

³ 増田 (2014) pp.17-19.

⁴ 増田 (2014) pp.19-20.

さらに、都会と地方との賃金格差について比較してみると、図2から東京都のきまって支給する現金給与額と全国平均のきまって支給する現金給与額には、50万円以上の隔たりがあるということが分かる。きまって支給する現金給与額とは、労働契約、労働協約あるいは事業所の就業規則などによってあらかじめ定められている支給条件、算定方法によって6月分として支給された現金給与額をいう。手取り額でなく、所得税、社会保険料などを控除する前の額である。

現金給与額には、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当などが含まれるほか、超過労働給与額も含まれる。1か月を超え、3か月以内の期間で算定される給与についても、6月に支給されたものは含まれ、遅払いなどで支払いが遅れても、6月分となっているものは含まれる。給与改訂に伴う5月分以前の追給額は含まれない。

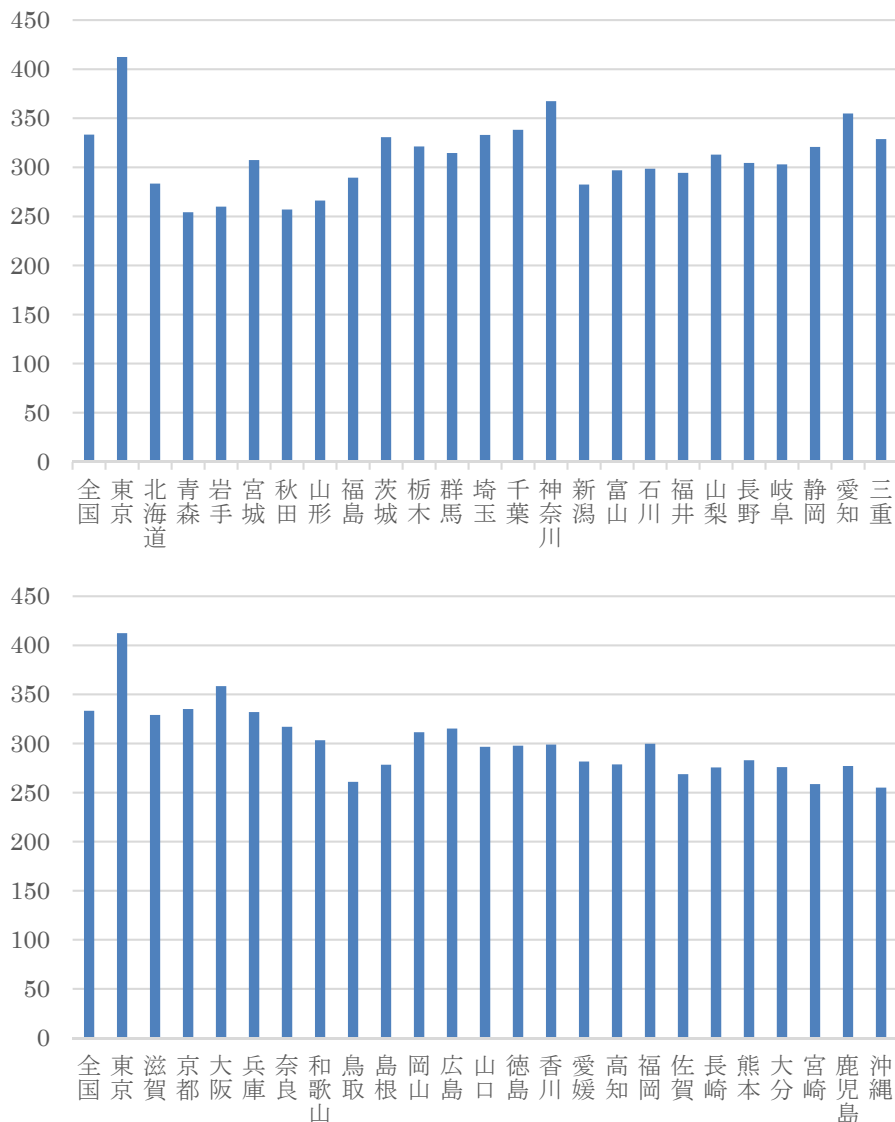
両グラフともに比較として東京都を含んでいるが、東京都（412万円）に50万円以上差をつけられていないのは神奈川県（367万円）のみである。愛知県（354万円）と大阪府（358万円）が続いて優秀だが、やはり三大都市圏に若者にとって魅力的な職場があるということがわかる。

これに都市部と地方との物価を比較してみるとどうか。収入の違いは物価の違いであり、都市部の物価が高いことの根拠であるという主張もあるだろうが、本当にそうだろうか。

第一に、地方にも都市部にも今や同じ価格、同じサービスで均質的な商品を提供してくれるチェーン店があふれている。明らかな価格の違いが見受けられるのは、一部のぜいたく品においてのみ認められる。つまり、普通に生活する分には地方と同じようなクオリティで生活可能ということである。

第二に、家賃など「住環境」について考える。これは都市部と地方では明らかな違いがあり、食べ物のように避けては通れない必需品である。しかし、ここできまって支給する現金給与額の東京都とそのほかの地方の差について考えてみる。例えば東京都の家賃と地方の家賃とで5万円の差があったとすると、年換算で60万円の差となる。60万円も違うとなると地方に住む大きなインセンティブになりうるように思えるが、60万円では埋められない差が東京都と地方にはある。かろうじて東京都と平均年収の差が60万円に近い都道府県は、神奈川県、愛知県、大阪府の三つであり、しかもこれらはいずれも三大都市圏の一角を担う地域であることから、他の地域では大きな隔りがあるということが明白である。加えて、例え収入が差し引き後で同じだったとしても、公共交通機関や他の行政サービス、多様性のあふれる民間施設など幅広い人生選択ができるという点で勝っている分、都市部、とりわけ東京都に移住するインセンティブが圧倒的に大きい。

図2 きまって支給する現金給与額



(出所) 賃金構造基本統計調査をもとに筆者作成。

1.3. 若者が東京へ移動する経済的誘因

都市圏、ここでは東京に着目するが、東京に流入した後の地方と東京はどうだったのか。地方は前述したとおりに、東京圏に流出させてしまった人材は「若者」だった。つまり、多くは若者が子を産み、子育てをするわけであるから、人口を補てんする能力も地方は奪われてしまった。これが加速度的に地方の人口減少に拍車をかけてしまった。

一方の東京圏では、人口を地方から吸収したはいいいものの、人口の「再生産」について対策を講じることができていない。厚生労働省が発表した「平成26年人口動態統計(確定数)の概況」では東京都の合計特殊出生率は1.15と全国平均の1.42より大きく下回っている。合計特殊出生

率とは、15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したものであり、将来の人口推計に用いられる指標となる。

つまり、これまでの人口減少のメカニズムをまとめると、都市の人口の供給側として機能をはたしていた地方が、深刻な人口減少によりその能力も断たれ、かつ都市側は人口を「再生産」する能力もないため日本全体で人口減少が起こっているということになる。

東京都及び国は、速やかに人口再生産能力を回復させる手段を講じなくてはならない。若い夫婦のための保育サービスの拡充など、女性の社会進出を支援する政策が欧米では出生率の向上をもたらした要因の一つであるというデータもある。地方についても、「働きやすさ」を生活的なアドバンテージとして差別化をアピールし、地方移住の誘因を強くしたり、今いる人口再生産能力のある若者に支援の目を向けることをしなくてはならない。

1.4. 消滅していく地方の鍵となる「地方中枢拠点都市」

東京で人口が再生産されにくいことがわかった。では、地方は人口の流出を一刻も早くせき止めなくてはならないが、どのような方策が必要か。最も重要な存在は、各地方にある「地方中枢拠点都市」である。地方中枢拠点都市とは、政令指定都市および人口20万人以上の中核市のうち、昼夜間人口比率が1以上の都市である。全国で61あり、平均人口は45万人である。昼夜間人口比率とは、昼そこで暮らす人口を、夜そこに住んでいる人口を割った値のことであり、通勤や通学で大量の人が昼に流れ込んでいる大都市では高くなり、周辺のベッドタウンでは低くなる。

地方中枢拠点都市に再生産能力があれば、人材と人が集まってくる。東京圏に比べて住環境や子育て環境も優れており、若者世代の定住も見込まれ、出生率も上がっていく。加えて、規模や人口の集積が進めば、その広域ブロック全体のビジネスを支え、かつ外資を稼ぐことのできる頭脳やマネジメント能力も地方中枢拠点都市には期待できる⁵。

ここでいう規模の集積とは、規模の経済と集積の経済が高い次元で両立していることを指す。規模の経済は、生産量の増大に伴い、原材料や労働力に必要なコストが減少する結果、収益率が向上することである。そして集積の経済は異なる業種がある一点に集中して立地することである。

例えば、大都市では、次元の高い財が供給されている。ここでいう財の次元とは、それぞれの生産者から財を購入する消費者が狭い範囲に分布しているか、広い範囲に分布しているかということである。スーパーや美容院など日常的に必要な財・サービスを扱うものは低次の財、絵画など芸術作品は販売する店が少なくより広域の経済圏が対象になるため高次の財と表現する。

高次の財は、広い範囲の消費者に売られるので供給者の数が少なく、財が供給される地点が限られる。反対に、低次の財は多くの地点で供給される。これらの供給地点を中心地と呼ぶ。高次の財を求めて買いに中心地に来た消費者は、そこで低次の財も売られていけばついでにそれも購入するだろう。そうすることで余分なコストを省くことができるからである⁶。

⁵ 増田（2014）pp.50-53.

⁶ 高橋（2012）pp.33-34.

第2節 解決に尽力する地方

2.1. 魅力ある都市づくりに必要な「拠点」

まちづくりを効率的に進めるためには「拠点」という価値観が必要となる。漫然と各施設が広がってしまえばその分移動などに余分なコストが支払われることとなる。そこで地方中枢拠点都市など施設や都市機能が集積した拠点が必要なのである。地方中枢拠点都市より規模の小さい自治体では、コンパクトシティの形成が求められる。ただ効率的・効果的に住民に必要なサービスを提供するだけでなく、コンパクトシティ間を結ぶ交通・情報ネットワークの構築も必要になる。その構築ができれば、行政や医療・福祉、商業などのサービス業の効率性や質的向上を図ることができる⁷。

情報ネットワークについていえば、各自治体も建設の予定を立てているものの立地や工事の環境の関係から建設が難しい土地に対して、技術の発展により電波を受け取る鉄塔を立てなくとも、中継地点として移動型の受信塔を介して、効率的な電波供給も行われるようになり、東日本大震災において機能を果たせなくなった鉄塔の代わりにこの移動型の鉄塔のおかげで電波の受信・発信がより早く復活させることができたという実績もある。

これらのことから、最大のポイントは、高速道を含む交通ネットワーク・情報通信ネットワークの整備・拡大であり、都市機能をより高度化させることである。この側面での充実・発展は、これまでに考えられなかった多くの可能性を地域にもたらし、潜在的な地域能力を表に引き出す役割を果たす。そうすることで、大都市圏の生活環境の悪化につれて、大都市住民の地方都市への移動・移住を促進し、適度な都市機能の存在は地域文化をはぐくみ、圏域内の若者を定着させる。地方都市の発展への可能性は限りなく広がり、さらにそれが有為な人材の発掘や育成につながるのを促進し、「まちづくり」を拡大・発展させることにもなるのである⁸。このコンパクトシティの具体的な事例は後述の第3節で論じる。

2.2. 地元・地方への帰属意識を高める取り組み

若者の人口流出の抑制だけに注力するだけでは地方のダム機能を効果的に発揮することは叶わないため、地方は若者を呼び込む方策を考えなくてはならない。そのためには地方と大都市間を人が移動する機会について再確認する必要がある。それは大きく分けて4つの機会に分けられる。①大学や専門学校などへの入学、②最初の就職、③40歳代ごろの転職・再出発、④定年の4つである⁹。

①について、大学等教育機関の改革を迫る必要がある。具体的にいえば、地方の大学に通いな

⁷ 増田（2014）pp.53-54.

⁸ 小田（2000）p.175.

⁹ 増田（2014）p.55.

がらも東京圏の大学と同様の学位を得られるような「E エデュケーション」を仕組みに入れ込むことだ。優秀な学生は、地方の大学にしながら都市部の有名大学のカリキュラムを受講することができるという発想である。

途上国の教育が受けられない子供たちへの支援が注目されやすいシステムのこの「E エデュケーション」だが、地方に住む若者にも応用し、大学進学に伴う強制的とも呼べる移住をなくし、少なくとも移住するか地方にとどまって学位をとるか選択できるようなシステムが有用である。

これは今まで地理的にかかわりあうことのなかった地方と都市部の大学間で新たなコミュニティを形成することができるというメリットも見込まれる。地方中枢拠点都市を支える地方大学の強化を図るため、国立大学と公立大学の合併を含めた再編強化を進め、地方大学を核とした研究組織や産業を育成することは、有能な若者を集めるために有効である。そのため、政府の研究機関などを地方に誘致することは重要なことであり、政府はこの政策を打ち出す必要がある。

②について、地方の雇用基盤が崩壊しつつあることは前述したとおりだが、それを考慮したうえで U ターン就職や J ターン就職（生まれ故郷の近くの中核都市に戻る）で地方に戻ってきた若者に、政府や地方自治体から何らかの所得支援を行い、地方就職へのインセンティブを図ることも視野に入れなくてはならない。

③④について、この世代の人たちが最も移住に関心がある世代である。I ターン就職・U ターン就職を PR する対象は新卒の若者以外にも、この世代の人たちも対象となりうる。高知県の梶原町は、愛媛県との県境に位置する人口約 4000 人の町である。町域は広いが約 9 割は森林であり、そのため林業が盛んである。この梶原町も地方衰退の例に漏れず人口は減少傾向にあるが、この地域は農業分野で「棚田オーナー制度」という制度を作り、成功した事例で取り上げられる。梶原町の農地はその地形から、多くが棚田の形態をとっている。その棚田一つ一つにオーナーとなる都市住民を選定し、オーナーは時間のある時に梶原町に来て田植えや整備を行い、周辺農家の方が適切な支援を行うという制度である。この取組から、農業の楽しさを覚え、I ターンした人もいる¹⁰。

こうした人々に移住先として、自治体や各企業などの提供先が移住を提案する努力を惜しまないのはもちろんだが、彼らのニーズに応えられるよう情報提供をしっかりと行わなくてはならない。総務省の「地域おこし協力隊」や農林水産省の「新・田舎で働き隊」のような、都市住民の地方移住を支援するような取り組みは一定以上の成果を上げており、今後も期待される¹¹。

移住以外にもその地の住民の暮らしの向上を目的とする取り組みも必要である。特に商店街は地域住民に重要な位置づけとしてまちづくりに必要なものである。香川県高松市の中心部を南北に向かってまっすぐ走る丸亀町商店街は高松城築城に合わせて開かれたとされており、400 年あまりの歴史を誇っている。丸亀町商店街の南には、さらに南新町商店街・田町商店街と続き、全国でもトップクラスの長さである。

高松市の中心部は、東から繁華街-商店街-オフィス・官公庁-住宅街-大学街が整然と並んでお

¹⁰ 大西（2010）pp.211-214.

¹¹ 増田（2014）pp.56-57.

り、丸亀町商店街はちょうどこの背骨に当たる位置となる。戦後の区画整理などはあったものの、高松市の町並みは約400年前の形がそのまま生かされている。

丸亀町商店街は、エリア内では自転車の走行が禁じられ、押し歩きをしなくてはならないといった決まりなど、時代の変化を踏まえた対策を打ってきたことで知られる。なかでも注目すべき取り組みは、車社会の到来をいち早く予測して、駐車場経営に乗り出したことだろう。1972年には、駐車場経営のための丸亀町不動産株式会社を設立した。これらは年間数千万円の利益をあげており、振興組合予算を助けている。

しかし、高松市でも例に漏れず、モータリゼーションと郊外発展にともなう中心部の住民の減少に悩まされた。そこで全長470mの商店街を7つの街区にわけて、商店街を一新する計画を立てた。

A街区（丸亀町1番街）では、都心居住を促進するため、少子高齢化時代のお年寄りらに都心居住空間を提供しようと、上層階にマンション47戸を設けた。下層階では、物販・飲食店が多く入っているが、単なる物販機能の強化だけでなく、市民の憩いの場となるように、そして商品を買うだけの商店街から生まれ変われるように、市民広場やコミュニティースペースも確保するため、全国初となるガラスドームも整備された。このドーム広場では、市民参加型のアートフェスティバルやマルシェを開催するなど、魅力溢れる都市空間を提供している¹²。

2.3. まちづくり三法改正の意義とその弊害

地方都市の活性化について論じるべき法律がある。それはまちづくり三法である。人口減少や地方経済の衰退に歯止めをかけるべく、行政が行ったことは2006年のまちづくり三法の改正だった。まちづくり三法とは、中心市街地活性化法、改正都市計画法、大規模小売店立地法の三つを総称している。これらの改正の背景には、人口減少に伴う地方中心都市の衰退に歯止めがかからず、むしろ悪くなる一方だった状況を改善することにあつた¹³。

中心市街地活性化法の意義とその弊害

中心市街地活性化法が施行された1998年、最も期待を集めたのがTMO（タウンマネジメント機関）であった。当時の13省庁の予算を中心市街地に向けて集中的に投資することによって、民間投資を中心部へ誘導したいという願いの中で市街地活性化の主体として期待されたのがTMOであった。

結果から見ればTMOは当時の期待通りの働きをしたとはいえなかった。中心市街地活性化法のスキームによれば、まず自治体が基本計画を策定する。それを受けてTMOになるようとするものがTMO構想を策定し、市の認定を受けることでTMOとなる。そして国の財政的支援を受けることができる。この制度が導入された直後には、多くの都市が競ってTMOを立ち上げ、まる

¹² 山田（2006）pp.218-223.

¹³ 矢作（2006）p.14.

で TMO を立ち上げれば国の巨額の財政支援が流れ込み、それによって市中心部の基盤整備が一気に進むと期待したかのようだった¹⁴。

では、TMO はどのような組織として構想されたのか。中心市街地活性化法は TMO となりうる組織を、商工会議所・商工会、第三セクターの特定会社、第三セクターの公益法人に限定した。それは TMO に対する自治体の強い参加を求めてのことだった。TMO には、基本的には企画調整型と事業実施型の二つのタイプが想定されていた。企画調整型は TMO がもっぱら企画調整に徹するのに対して、事業実施型の場合には、企画調整のほかに自ら事業主体ともなるというわけである。いずれにしても独立の組織として立ち上げる以上、それ自身で採算性を見込まなくてはならない¹⁵。

様々な構想がなされたにもかかわらず、TMO はうまく機能することができなかった。すべての事案について取り上げることは難しいが、共通してあげられる問題点があった。

第一に、自治体が策定した基本計画の中心が小売業におかれたことだった。TMO 構想は別名「中小小売商業高度化事業」と呼ばれ、事業の中心は小売業におかれている。実際、多くの都市基本計画の策定を担当したのは小売業を所轄する部署だった。コンサルタントに丸投げという自治体もないではなかったが、多くが担当者も共に考え計画策定に励んだ。しかし、その計画のほとんどがその担当部署の計画として位置づけられるにすぎなかった¹⁶。

第二に、TMO の組織力と人材が問題だった。1998 年当時、バブル崩壊などの社会的影響を受け、自治体財政は悪化していた。第三セクターという形をとったことも悪い方向に働いた。第三セクターは本来、行政の優れた情報力と資金力、民間の優れた機動力を総合すべく構想されたはずだった。しかし、実際にはしばしば両者のマイナスの側面が相乗効果を持って現れた。基本的に行政体質が抜け切れず、非効率な事業も見直されることなく踏襲されていき、それが、しばしば負債という形を伴って、重荷となつてのしかかることとなった。TMO が経済的に有用だという実績がなければ組織運営のための訴求力、つまり優秀な人材が集まらなくなる、とりわけ組織を動かした経験がある卓越したリーダーが集まらなくなることが問題点だった。そして、リーダーを事業の中で育成しようとしても事業を進めようとしても進まないという状況も手伝って、リーダーが育つ環境が整わなかった¹⁷。

第三に、事業の見通しの甘さが問題だった。TMO が立ち上がる時には、関係者の思いや熱気が高まっているのが普通である。それだけに一刻も早く具体的な事業を手掛けていきたいと思うのは当然かもしれない。企画調整型の事業の場合には、もともと事業を通して収入を得ることが予定されていない。限られた予算の中で関係者を集め、イベントを開催するというのが標準的なスタイルとなる。しかし、実際にハード事業を手掛けるとなると事業の長期的な収支を見通さな

¹⁴ 石原 (2006) p.54.

¹⁵ 石原 (2006) p.55.

¹⁶ 石原 (2006) pp.56-57.

¹⁷ 石原 (2006) pp.58-59.

くてはならない。この事業収支見通しを冷徹な目で厳しく見ることができるかどうか、それが重要な課題である¹⁸。

2006年の改正では、中心市街地活性化法だけでなく、都市計画法も同時に改正されたため、郊外の大型開発が抑制されることとなった。中心市街地での取り組みの効果を一掃するような大規模な郊外開発を制限する。それは人口減少社会を迎えての基本的な土地利用計画の確立であるといつてよい。これによって、中心市街地の活性化を実現するための外的要因は一応整えられたことになる。

内的要因を担うのは、中心市街地活性化法そのものである。これまでの市の計画といいながらも、商業担当部局の計画として策定されることの多かったこれまでの基本計画に対する強い反省が込められている。そしてこの法律は、中心市街地活性化が国を含む関係者が総力を挙げて取り組むべき課題であることが明確に宣言されたといえる。国は内閣総理大臣を長とする中心市街地活性化本部を設置するとともに、自治体が制定する基本計画も内閣総理大臣が認定するものとなった。

新法は、中心市街地活性化協議会などを通して、多様な主体が中心市街地活性化に参画すべきだとも促している。TMOなど一部の関係者に課題を押し付けるだけでなく、まち全体が関係者とならなくてはならないが、多くの都市の中心部には、もはやかつてのような分厚い住民層は残っていない。多くが高齢化により活力が失われているのは明白であるし、若い世代も魅力的な職場を求めて大都市圏へ進学・就職してしまっている。今回の見直しで、「まちなか居住」の推進に向けた取り組みも強調され、郊外に向かった居住の流れを反転させようとする意図がみられる。それをきっかけに再び中心部に定住人口の厚みを取り戻そうというのである。

都市計画法の意義とその弊害

1998年の都市計画法改正は地方分権が目的だった。内容は、特別用途地区の種類設定の自由化、臨港地区の大臣認可の縮小、市街化調整区域の地区計画における開発許可連動の導入というものだった。このうち大規模店舗の立地規制の手段と紹介されている特別用途地区制度の改正は、実際には、それまで法令で限定されていた特別用途地区の種類について、その制定権を地方公共団体に移譲するということが内容だった。

地方分権の本旨は、地域の自己決定権を尊重して、個性と活力のある地域社会の形成を目指すことである。なかでも、住民に最も身近な行政主体である市町村がまちづくりの中心的役割を担うことが望ましく、都市計画制度は、市町村の権限強化を進めるべきとするものである。だから、大規模店舗の郊外立地についても、規制するかしないかは市町村の選択によるべきであり、そのことは他のまちづくりの課題と何ら変わることはない。そして、国のやることは、地方自治体が法令の強烈な裏打ちをもって様々なケースに立ち会えるよう、使いやすいものにするということである¹⁹。

¹⁸ 石原（2006）pp.59-60.

¹⁹ 明石（2006）pp.33-34.

しかし、この都市計画法が機能していないという批判もあった。1998年の法改正から施行から5年間経過した2004年3月末時点までで、大規模店舗を規制した特別用途地区は、結局のところ9市町でしか策定されなかった。市町村の権限が拡大した地方分権のもとで、多くの自治体を中心地の衰退の原因を「郊外の大規模店舗の存在である」とするならば、より多くの自治体で特別用途地区が策定されていたはずであるが、なぜそのような結果になったのか。

それは大規模店舗の郊外出店を好ましく思う自治体と好ましく思わない自治体の双方の思惑があったからだった。自治体は中心地の衰退を止めるべく、郊外立地を制限する必要があるとわかっているにもかかわらず、自分の地域だけ規制してほかの自治体に大型店舗が出店されれば元も子もないと考えて、規制に踏み出せない自治体が多くあったと考えられる。つまり、共有地の悲劇のような現象に陥ってしまったのである²⁰。

2.4. 海外の事例からみる大規模店舗の立地コントロール

日本の都市計画はどうしてこううまくいかないのか、欧米のよううまくいかないのか、としばしば批判されてきた。そこで大規模店舗の立地コントロールについての違いをみていく。

第一にイギリスでは、80年代のサッチャー政権下に民活路線を進めた結果、郊外に大規模店舗が次々と建設されていった。しかし90年代に入って間もなく、政策転換を行い、1996年にPPG6を発出してのち、大規模店舗の郊外出店が目に見えて減少、中心商業地でのチェーン店の出店が加速した。PPG (Planning Policy Guidance²¹) とは、イギリス政府が発出する政策課題別の都市計画運用方針のことである。法律の根拠はないが、自治体の判断のよりどころとして実質的な影響力を持っている。PPG6は、「中心市街地と商業開発」という表題で、1993年改定で郊外店抑制に政策転換し、1996年改定でシーケンシャル・アプローチという、新規の大規模集客施設の配置の際に①用地・転用可能な建物がある②中心市街地の周辺③地域センター・ローカルセンター④中心市街地以外の順番で立地を決めるという方法論などが示され、以後、成果を上げたPPGの代表例となった。

イギリスの都市計画制度の根底をなしているのは、計画許可と呼ばれる厳しい開発規制の仕組みである。計画許可制度では、開発、建築、用途変更等に関するあらゆる行為は、地方計画庁である自治体の許可を受けなくてはならない。これは法律によって国内全域に適用されるものであって、自治体が決めたものではない。自治体は、法律による厳しい開発規制を前提に、個別の案件を法律にもとづいて許可するかしないかを判断できる立場にある。「開発は原則禁止」という出発点から、日本の「特別な取り決めがない限りは原則自由」という状況と決定的に異なっている²²。

²⁰ 明石 (2006) pp.35-37.

²¹ 2004年よりPPS (Planning Policy Statement) と改められた。

²² 明石 (2006) pp.38-39, p.44.

第二にドイツの都市計画法では、大型小売店について、延べ面積 1200 m²を超える店舗の立地できる場所が、原則 B プラン（地区詳細計画）で定める中心地区と特別地区に限定されている。この規範は連邦の建築利用令で定められたものであり、各自治体を拘束している。

ドイツもイギリスと同じように厳しい規制によって開発が制限されている。ドイツの自治体は開発に非常に熱心であるが、計画づくりによって厳しい開発規制の解除の条件を作るのが仕事となっている。

これらのように、欧州諸国と日本の都市計画を比較すると、欧州では、厳しい開発規制が法律によって原初的になされており、自治体は「条件付き規制解除」を行う立場である。言い換えれば、開発規制を法律が行い、自治体はその規制を解除する権限を与えられている。したがって、しっかりとした都市計画行政が行えるのだと考えられる。

しかし、日本では法律は「道具」しか用意しておらず、必要なら自治体が自ら規制地域を指定しなくてはならない。それゆえに都市計画行政が滞りがちで、うまく機能しないのではないかと考えられる²³。

2006年の法改正の目的は、機能的で暮らしやすい都市構造を実現するため、広域から大量の人々を集める施設を都市のどの位置に配置するのかを、都市計画によってコントロール可能にすることであった。欧州の厳しい開発規制にならって、これ以上、中心市街地の空洞化やインフラ投資の効率性や都市の運営コストを中長期的に考えない「無秩序な拡散」から脱却するためにある。加えて、都市構造の自動車依存化が進行しており、このままでは自動車利用困難者が都市生活から疎外されてしまうかもしれないという懸念にも対処する必要がある。

今後は、人口減少・少子高齢化社会を迎える中で、都市の拡大・成長から、既存ストックの有効活用と都市機能の集約促進を目指す方向へと転換する必要がある。そして、都市構造の自動車依存化を土地利用の面からも抑制し、公共交通機関を利用した「歩いて暮らせるまちづくり」を推進することが求められる²⁴。

第3節 アメリカの中小都市を例にみた日本の今後の課題

3.1. アメリカの地方都市を取り巻く現状

前述の通り、日本の中小都市がおかれている状況は決して芳しくない。なかでも、中小都市の生命線でもある中心市街地の衰退は著しく、2000年に大規模小売店舗法が廃止されたことにより、日本は先進国のなかでもっとも大規模なショッピングセンターの立地に対してルーズな状態となった。ただでさえ人口流出によって衰退が激しかった中小都市の中心市街地は、この法律の廃止によって中小都市郊外に進出したイオンをはじめとするショッピングモールによってほと

²³ 明石（2006）p.39.

²⁴ 明石（2006）pp.43-44.

んど息の根を止められるような事態に陥っている²⁵。なぜなら、地方の中心市街地、特に駅周辺では人口の集積が必要だからである。中心を含んだ駅周辺に居住者が増えることによって公共交通機関の利用者が増え、そして公共交通が便利になることによって、商業立地や居住が促進されることになる²⁶。

そんな中小都市再生の手がかりとして紹介するのが、今からあげるアメリカの2つの中小都市である。デービス（カリフォルニア州、人口約6万4000人）、ボルダー（コロラド州、人口約9万3000人）、の2つである²⁷。

3.2. サステイナブル・コミュニティを作り上げたデービス

カリフォルニア州都のサクラメントから約17kmのところにあるデービスは、ゆっくり成長するというポリシーを掲げ、経済的な成長より市民の豊かさを実現する生活環境の確保を優先した²⁸。デービスは「ファーマーズマーケット」、「自転車都市」「ビレッジホームズ」の三つの側面からその特色を語る事ができる。

デービスではファーマーズマーケットと呼ばれる農家が直接、消費者に農産物を売ることができる市場がある。フェイス・トゥ・フェイスのマーケティングが実現できるこのファーマーズマーケットは、地元の、新鮮で美味しい農産物が、移動距離が短いため移動エネルギーが節減された状態で消費者に提供されるという面で非常に優秀な市場としてその価値が評価されてきた²⁹。運営団体は、デービス・ファーマーズマーケット協会という非営利団体である。この団体がしっかりと管理・運営をしていることでデービスのファーマーズマーケットは今日まで成長してきたといえる。団体は、マーケットの需要側と供給側、どちらもの立場の向上が、コミュニティを有益なものにするために必要だと知っていた。そのためマーケットの需要を開発するために、積極的にこの場で国際食品展示会やジャズのイベントを開催したり、観光資源としてプロモーションしたり、さらにはマーケットで売買される農産物と地元のレストランとを取り結ぶコーディネーターとして活動したりするなどコミュニティにとってマーケットの重要性を高めることに貢献した。そして、当然のことながら、地元の小さな農家に農産物の販売機会を提供することによって、彼らのビジネスも支援することができる。供給側も育て、支援することでコミュニティに良い連鎖をもたらすということもマーケットは担っている³⁰。

次にデービスの自転車都市という側面である。雪の降らない温暖な気候、平らな土地という自転車には持ってこいの環境を活かし、脱自動車、そして住民の健康促進を図っている³¹。

²⁵ 服部（2007） p.178.

²⁶ 大西（2010） p.209.

²⁷ 服部（2007） p.2.

²⁸ 服部（2007） p.3.

²⁹ 服部（2007） p.15.

³⁰ 服部（2007） pp.18-20.

³¹ 服部（2007） p.24.

デービスは、積極的に自転車道路の整備を推進した。その結果、市の面積は26平方キロメートルにしか満たないのにも関わらず、80kmの自転車レーン、83kmの自転車専用道路を整備することに成功している。自転車レーンとは、通常の道路にマークをして、自転車が走行する幅を確保したものであり、自転車専用道路とは、自転車・歩行者のみが通行することができる道路のことである。デービスの人口は先述したように約6万4000人であるが、デービスには約60000台の自転車があると推測されている。このような政策努力が評価され、1995年に全米自転車連盟から「アメリカの自転車都市」として表彰された³²。

そしてデービスでもっとも特筆すべきまちづくりが「ビレッジホーム」である。ビレッジホームとは、1970年代前半にコーベット夫妻によって開発され、共同農園、コミュニティ施設、オープンスペースなどの共有空間を充実させると同時に、ソーラー発電や雨水の土壌浸水処理などの環境負荷を低減させる様々な試みがなされている世界最高のプロジェクトと称賛されるサステイナブル・コミュニティである。サステイナブル・コミュニティは、コーベットによれば、「その住民が環境に負荷を与えたり、再生不能な資源を消費せずに生活することができ、同時に人間の可能性を具現化することを支援するコミュニティ」と定義されている。

ビレッジホームは元々約24haのトマト畑だった。コーベット夫妻はその土地を買い取り、住宅、商業、農業を混在させたコミュニティを作り上げた。その背景には、環境エコロジーと社会エコロジーを融合させ、今あるコミュニティをより「コミュニティらしく」するべきだという思いがあった。その思いがあったから、当時最先端技術であったソーラー発電システムも導入したし、敷地には果物や野菜が植えられ、コンクリートで作られた排水路ではなく、自然排水路が設置された。道路の幅員はせまく、袋小路が作られ通り抜けができないようにした。まさに、自動車のためではなくて人間のためのコミュニティといったコンセプトが強調されている。

もうひとつ、ビレッジホームが人間のためのコミュニティといえる特徴がある。それは、共有地の多さである。それは先述した共同農園だけでなく、共同プールや会議室等の施設があるコミュニティセンターもその一つだが、その地の住宅・住民も「共有」をキーワードにコミュニティを形成している。まず住宅についてだが、日本ではほとんどの住宅と住宅との敷地を区分するために塀、あるいはフェンスがあるだろうがこのビレッジホームにはそれを設置することは禁止されている。道路と住宅の敷地の間にしか作ることはできない。家々の境界は曖昧であり個よりもコミュニティを重視している。この結果、より隣人のことを知ることになり、安全性も高めることができる。そして住民も、この共有地の多いコミュニティの難しい管理に貢献している。住民はビレッジホームの家主協会に所属し、地域内の共有財産を管理している。

ビレッジホームという先見事例の紹介の後になってしまったが、エヌ・ストリート・コハウジングというものもデービスには存在する。ビレッジホームが都市計画によって作られたコミュニティであるのに対して、エヌ・ストリート・コハウジングは既存の住宅地が徐々にコハウジングに変化していった事例である。こちらは「共有」がより顕著で、そもそも二つの家がお互いを隔てていた塀を壊し、ガレージを共同食堂にしたことから始まった。そして、共同食堂だけでなく、

³² 服部 (2007) pp.24-27.

会議室が設置されたり、ピアノやテレビ、なども共有スペースにおかれることとなった。2006年時点では18の家族が生活しており、人種もバラバラである。エヌ・ストリート・コハウジングの産みの親、ケビン・ウルフは「人は、皆家族と一緒に過ごしてきた。そして、人は親戚とともに生活し、グループで子供を育てた。子供は父母以外の人によっても育てられた。そういった社会集団を復活させたかった」と述べている³³。

デービスはアメリカ国内でも、特別恵まれた地形だったり、歴史ある地域でもない普通の都市だった。地域的なアイデンティティはほかの都市のほうが恵まれていたほどである。しかし、なぜこのような成長を遂げることができたか。それは、自治体職員や地域住民といったその地域の人々がデービスをより良いコミュニティとして団結して育て上げることができたからである。例を挙げれば、ビレッジホームの都市計画は、最初まったく相手にされなかった。袋小路になっていたり、幅員の狭い道路は警察や消防から非難もあった。しかし、時間をかけてビレッジホームがより良い都市を築き上げるための都市計画であるということを説明してやっと実現した。官民一体となったまちづくりへの真摯な姿勢こそがデービスが活性化した要因である。

3.3. 「脱自動車社会」を目指すボルダー

ロッキー山脈の麓に位置する人口約9万3000人の都市ボルダーは、都市の無秩序な拡張を抑制するために、グリーンベルトを整備し、年間の住宅建設数に上限を設けるなどの成長管理政策を実施し、さらに建物の高さも規制するなど本当の意味での豊かな都市の将来性を確保するための施策を展開した³⁴。

ボルダーもデービスと同じように、成長が必ずしも良いことではないという認識を持った都市である。成長がもたらす様々な恩恵と弊害を天秤にかけて、ボルダーは成長管理政策をとり、都市の急激な発展を抑制することにした。成長管理政策ははじめ住宅供給戸数に上限を設けることだったが、ボルダーは次第に産業面で著しい成長をみせ、新たな問題を生み出していった。それは、住宅供給戸数に上限が設けられているため、増え続ける産業従事者の住宅が確保できなくなってしまったことだった。この結果、ボルダーで職を得ていても、ボルダー市外から通勤する人々が増えていった。状況を打開するために市は、住宅以外の開発についても床面積で上限を設けるように政策を改変した。加えて、需要過多における住宅価格の上昇を防ぐため、価格帯別に建築制限を設けた。

同じく成長管理という面で、ボルダーは高さにも制限を設けている。その規制は条例ではなく憲章で制限されており、55フィート（約17m）と決まっている。ここでいう憲章とは、自治体が設立された際に取り決める行政を運営するにあたっての基礎、自治憲章のことを指す。憲章で定められるほど重要視されているこの高さ規制は、高層ビルの乱立などによってまちの景観が著しく損なわれることを恐れた住民の発議が支持されたことで始まった。今でも、高さ規制を越す

³³ 服部（2007）pp.27-35.

³⁴ 服部（2007）p.3.

建物がないわけではないが、そういったときにはその都度、計画の段階で住民投票が行われ、その是非を問うようにしている³⁵。

ボルダーはまちづくりにおいて、脱自動車社会を目指しているというのも大きな特徴である。デービスほどの自転車都市ではないものの、ボルダーは公共交通機関をうまく利用し、自動車もたらす様々な外部不経済を解消しようと試みている。バスに関しては、都心にあるバスターミナルから放射状にバス路線が敷かれていたが、これを格子状に変更し、より多くの道路にバスが走るようにした。同時に、乗客や住民に親しまれるようにと、バスは路線名ではなく、「ホップ」「スキップ」「ダッシュ」「スタンピード」といった愛称をつけて呼ぶようにした。そして従来のバスよりもサイズを小さくし、デザインも改善し、運行頻度も高めた。このような試みに加えて、さらに顧客の満足度を高めるような制度「エコパス」も導入した。これはバスの年間利用券で、企業が従業員の公共交通利用の利便性を高めるために購入するものである。このエコパスによって、ボルダーのバスのサービスのほとんどを無料で利用することができるようになる。さらに、エコパス所有者には、緊急時や病気の時、あるいは不意の残業時に帰宅するためのタクシー代が無料になるという「帰宅保障プログラム」がある。

路線バスの運行頻度を高めることや、タクシー代を無料にしてしまう「帰宅保障プログラム」など、ずいぶん太っ腹に思えるが、これらの予算はもともと自動車関連の年間予算を削減して、費用に割り当てている。1993年にボルダー市議会は、道路の拡幅や駐車場整備など交通局の自動車関連の年間予算を20%ほど削減することを決議し、15年間はこれらの予算を脱自動車政策に向けての予算として確保することにした。予算の使い道は、先に挙げた例以外にも、自転車ラック付きの小さなバスを購入するための費用に使用したり、自転車道路の整備などである。

このような脱自動車社会に向けた政策は確実に効果を示している。1990年と2003年のデータを比べると、交通分担率でみる公共交通機関の利用率は、1990年が1.6%なのに対し、2003年は3ポイント上昇の4.6%であった。自転車の利用率も、1993年は9.1%だったのに対し、2003年は4.9ポイント上昇の14.0%であった。抜本的な解決に至っていないのは数字をみてもわかることだが、同時にこれらの数字は全米と比べてみると3倍近く非自動車交通の利用者が多いことをも示す。ボルダーがこれらの政策を実施する目的は、交通の円滑化と多様化を目論んでのことである。自動車をなくす、とまでは考えているわけではない。自動車を利用することができない子供や高齢者といった移動弱者でも自動車利用者と変わらない円滑な移動ができることが目的である。どれだけ道路を拡幅しても、渋滞はどうしても起こってしまう。たとえ道路の拡幅で渋滞が解消されたとしても過剰投資であるのはまちの景観が物語っている。むしろ、渋滞はあって当然のものと割り切って、渋滞解消に充てる土地や予算を、自転車道路の整備や公共交通機関のサービス従事者の待遇改善に充てる方が有意義であるということをボルダーは示してくれた³⁶。

³⁵ 服部(2007) pp.121-123

³⁶ 服部(2007) pp.126-130.

3.4. 2つの事例からみる今後の日本の課題

デービスの事例とボルダールの事例では、脱自動車や自転車で移動するインセンティブを高める政策がまちづくりにおいて有効であるということが共通していた。それには長い時間がかかったし、まちを再生させるために進行中である。丸亀町商店街では、駐車場経営するなど郊外の消費者を中心部に取り込む試みも行われた。駐車場経営といってももちろん商店街内は歩行者のみなので人のためのまちづくりとなっていた。商店街の近くには鉄道、つまりは公共交通機関もある。公共交通機関の存在と中心市街地活性化は相互補完の関係性にあるため³⁷、商店街の活気もうなづける。

デービスとボルダールは、成長を必ずしも良いととらえていない、という点についても共通していた。都市計画を市場に任せていたら目先の利益ばかり求めてしまい、2017年現在の日本のような、国道沿いを見てもどこの地方かもわからないような個性も何もないまちが出来上がってしまうことを日本は過去の経験からわかっている。デービスのビレッジホームのように市場の原理から少し外れ、コミュニティで生活するという意識が必要である。そして、多少反対されても、それが将来まちにとって有益であることが分かっているなら、確固たる信念をもって取り組まなくてはならない。

第4節 日本の中小都市を「車のため」から「人のため」のコミュニティへ

4.1. コミュニティの在り方を変えることで予想される弊害

日本は、この先数十年続く人口減少社会、超高齢化社会に立ち向かわなくてはならない。そのために必要なことは現状のコミュニティの在り方を変えること、つまり脱自動車社会を目指すことである。

自動車産業は、日本の最も重要な産業の一つであることは周知の事実である。日本の経済効果・雇用効果は計り知れないものであり、産業の基幹となっている。一般社団法人自動車工業会によると、自動車関連の日本国内の就業者数は548万人であり、これは国内就業者数の8.8%にあたる数字である³⁸。自動車産業市場の縮小は、日本の産業構造に大きな変革をもたらすだけでなく、雇用や税収面においても大きな弊害をもたらすと考えられる。

さらに、地域住民の賛成が得られるかどうかもコミュニティの在り方を変えるには重要な焦点となる。東京や大阪をはじめとした都市圏ならば地下鉄などの公共交通機関が発達しており、自動車がなくとも移動の足に困ることは少ないが、地方住民にとって自動車は生活必需品の一つといえるほど普及しており、自動車抜きのコミュニティの形成は難しいと考えられる。

しかし、これらの弊害があっても、脱自動車社会の形成はそれ以上の価値があると考えられる。そこでこれらの弊害についての対応策を解説しながら、できる限り最小限の経済的な影響に留めて、

³⁷ 大西（2010）p.209.

³⁸ 総務省「平成17年（2005年）産業連関表」

地方の住民に納得してもらうような方策を提示する。

4.2. 「人のため」のコミュニティがもたらす効果

弊害の一つである、自動車産業の市場の縮小による日本経済への打撃についての弊害を語る前に、本稿で提示する脱自動車社会を目指すにあたっての前提を示す。

それは、コミュニティの再形成には、数十年から百年規模の時間を要するということである。デビスやボルダーの事例でも、急激な発展にはその経済効果の裏に潜む大きな不経済を最大限考慮してまちづくりを進めていた。本稿での主張は、自動車社会から非自動車社会への言うなれば退化である。そのような計画を5年や10年のスパンで一定の成果が得られるように進めてしまえば、当然大きな不経済が発生することになる。そこで、自動車によるコミュニティの再形成は、デビスやボルダーのような先進事例に倣って、「ゆっくり」を志向するものとする。その「ゆっくり」さをもって、先に挙げた弊害を、急激なものではなく緩やかなものにするのが、まず課題として考えられる。

さて、自動車産業の市場の縮小による日本経済への打撃についてだが、必ずしもデメリットだけではない。自動車産業の縮小は新たな産業にチャンスが訪れることも考えられるからである。特に、自転車産業は今以上に伸びると考えられる。燃料を必要としないクリーンな乗り物であり、移動とともに運動もでき、健康にも良い影響を与える自転車が普及することで日本経済に貢献するものと考えられる。

加えて、自動車関連税は政府の有力な財源の一つとなっているが、それらが家計に与える影響も考えなくてはならない。日本自動車工業会によると、「180万円の新車を購入すると、12年間使用した場合、購入価格を上回る204万円もの税金等の負担になる」という試算が出ている。この税負担が家計から取り除かれれば、その分を他の支出に充てることができ、暮らしの向上に役立てることができる。無くなった税収分も、別のところで増えた消費から徴収することもできるので、地方の機能が回復し、人口再生産能力を高めることができるようになるなど、長期的な観点から、デメリットは少ないものと考えられる。

地域住民から理解が得られるかどうかの議論だが、人口減少社会・超高齢化社会の日本の現状から考えても、脱自動車社会は必要なことであると考えられる。なぜなら、自動車社会になって、不便な思いをしてしまうのは、子供や高齢者など自動車を運転することができない「交通弱者」だからである。今後増えていく高齢者のために、公共交通機関などをより活用しやすくし、歩いて暮らせる社会を目指さなくてはならないし、今後減っていく一方の子供を増やすために、安全で便利な社会を作るために必要なことである。「人」のためにコミュニティを作り上げることが、将来の不安を払拭する最も重要なことの一つである。

4.3. 「脱自動車社会」実現に向けての国や自治体の役割

脱自動車社会を作り上げるにあたって、国や各自自治体が背負う役割は極めて大きい。これからは「車」のためではなく「人」のためにコミュニティを形成しなければならないので、道路の再開発時などは大いに気を付けなくてはならない。人のため、つまりは自転車道の併設義務化や道路の幅員制限を設けるべきである。

道路などの社会資本整備には、「フロー効果」と「ストック効果」の二つの効果がある。フロー効果は道路を作ることで、生産活動の創出や雇用の誘発、それらが増えることでの所得増加や消費が派生的に創出されることである。ストック効果は耐震性や生活環境の向上、生産性の向上などが挙げられ、整備直後から継続的に中長期的に得られる効果のことである。今後の道路の再開発や整備において、注目すべきはストック効果である。自転車道併設や幅員制限では、移動時間の短縮など生産性の向上には寄与しにくいだろうが、生活環境が大きく改善し、人々のライフスタイルにも大きく影響するものと考えられる。

さらに、公共交通機関の利用促進に努めることも重要である。ボルダーの事例のように、自動車関連予算の何%かを公共交通機関やそれに従事する人々の待遇改善に充てる。こうすることで、サービスの向上に始まり様々な好影響がサービスを与える側から期待でき、人々が公共交通機関を使うようになり、社会的な存在価値を高めることにつながる事が予想される。

コミュニティの再形成は、莫大な時間と費用が継続的に必要となる。その時間と費用の前では、民間にできることは限られている。政府や自治体が行う政策には、様々な付加価値を生み出すものがいくつもあるが、なかでも都市計画に関する政策の付加価値は、本稿が示す通り極めて大きなものである。それは「人」に投資しているからであり、社会の付加価値を生み出すのも「人」だからである。決して「車」に投資するだけではなく中心となる「人」に投資しなくてはならない。

4.4. 日本の持続可能な発展のために

デービス市の都市計画部長は、「アメリカの他の都市は人間が自動車の奴隷となるようなまちづくりを進めて、コミュニティが崩壊してしまったが、デービス市は違う道を選んだのだ」と言っている³⁹。この決断によって、自動車の普及によってもたらされる発展よりも、自転車の普及によってもたらされる発展を優先した。それは市民の健康だけでなく都市としての健康も確保することに成功した。ゆっくりを志向し、持続的な発展を遂げてきた同市と同じような対策を、日本でも進めなくてはならない。人口減少社会に直面し、経済的にほぼ縮小することが確定している今でもそれは変わらない。急いでしまえば、戦後のモータリゼーションによって、「速い交通」前提の郊外の大型ショッピングセンターや自動車中心のまちへと無自覚に変容させてしまった

³⁹ 服部 (2007) p.27.

時と同じような結果を得ることになる⁴⁰。脱自動車社会には、大きなデメリットも伴う。しかし、将来日本が再び発展し、持続的な社会を作り上げていくには必要不可欠なのである。日本は今、デメリットを許容する寛容さが求められている。

おわりに

日本は人口減少社会に突入し、あと数十年は衰退が余儀なくされている。この衰退を可能な限り早期に抜け出し、そしてその後は持続可能な発展ができるような社会にするために必要なことが、地方の機能を見直すことと中小都市を再生させ、魅力を取り戻すことであると本稿で明らかにした。

内外の事例を比較研究することで、どのような地方の機能を取り戻さなくてはならないのか、魅力ある中小都市に再生するにはどうすればよいかを導き出した。現状の日本で起こっている東京一極集中は、地方に魅力がないためにおこる若者たちによる逃避であった。地方に魅力を取り戻すためには、既存の価値観を打ち破らなくてはならない。そして、本稿で主張したのが「脱自動車社会」を目指し、「人」のために都市づくりをするということであった。

「脱自動車社会」には様々なデメリットも存在した。しかし、日本はデメリットを許容しなくては、将来の持続可能性に望みをつなぐことはできない。数十年を超える時間がかかろうとも、脱自動車と人のためある都市コミュニティに都市を再生させることが、地方に輝きとアイデンティティを取り戻させ、東京から人口を吸収し返して一極集中状態を緩和させ、地方創生を実現させることになろう。

参考文献

- 大西隆・小林光（2010）『低炭素都市 これからのまちづくり』学芸出版社。
小田清（2000）『地域開発政策と持続的発展』日本経済評論社。
高橋孝明（2012）『都市経済学』有斐閣。
橘木俊詔・浦川邦夫（2012）『日本の地域間格差—東京一極集中型から八ヶ岳方式へ』日本評論社。
服部圭郎（2007）『衰退を克服したアメリカ中小都市のまちづくり』学芸出版社。
原田昇（2015）『交通まちづくり 地方都市からの挑戦』鹿島出版会。
矢作弘・瀬田史彦・山田明広（2006）『中心市街地活性化三法改正とまちづくり』学芸出版社。
増田寛也編著（2014）『地方消滅 東京圏一極集中が招く人口急減』中公新書。
八田達夫（1994）『東京一極集中の経済分析』日本経済新聞社。

⁴⁰ 原田（2015）p.169.

一般社団法人 日本自動車工業会

<http://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/tenken/04/shiryo08.pdf>

厚生労働省 合計特殊出生率について

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/jinkou/geppo/nengai11/sankou01.html>

国土交通省

http://www.mlit.go.jp/road/stock/road_stock.html

総務省 市町村合併資料集

<http://www.soumu.go.jp/gapei/gapei2.html>

総務省 地方中枢拠点都市

http://www.soumu.go.jp/main_content/000256142.pdf

総務省 地域おこし協力隊

http://www.soumu.go.jp/main_content/000405085.pdf

総務省 人口流出の背景

<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h27/html/nc231120.html>

総務省 2015年国勢調査

<http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/kekka/kihon1/pdf/gaiyou1.pdf>

総務省 賃金構造基本統計調査

http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/chinginkouzou_b.html#09

東京都 人口動態統計年報

<http://www.metro.tokyo.jp/INET/CHOUSA/2015/10/60pak200.htm>

日本創生会議・人口減少問題分科会

http://www.policycouncil.jp/pdf/about_population_meeting_140508.pdf