

は結果として荒廃した危険な市街地になつてしまふことで、これは放つておけない。まちの中心は水辺あるいは街道からはじまり、鉄道駅の周りに移り、そして車社会ではインターチェンジの周辺のみならず、環境やエネルギーの視点からみて車で長距離移動するライフスタイルが続いていいのか、特に高齢化が進む社会では新しいライフスタイルを模索しないといけない、これが中心市街地にかかわる根底の課題だと思えますね。

近藤 最初に基本計画が認定された富山市はLRT(※)や路面電車の活用などでコンパクトなまちを目指しています。公共交通をテーマにした新しいライフスタイルの提案が興味深いですね。(※ページ参照)

*ライト・レール・トランジット
超低床で高性能高齢者や環境にも配慮した新しい路面電車



JR富山港線を転換 LRTとして再活性化 富山市



将来 この中心市街地にもLRTの車両が乗り入れる予定

岸井 そうですね、基本的にはどの世代も楽しく住めるまちが望まれていると思うのです。どのような仕掛けで実現するか、便利さだけでなく個人の活動にルールをつくれないうのがいまの動き

ではないでしょうか。中心市街地が疲弊しているというけれど、いい病院があるところには皆さん集まる、時代のニーズに応えるまちづくりが実践できればまちはぐんと変わると思えます。

近藤 確かにそうですね。車を使う若年層が中心だった時代に病院などの公共施設の多くが中心市街地から広い駐車場を確保できる郊外へ移ったのですが、これからの時代にその機能を中心市街地にさまざまな工夫をして再び呼び戻せるかが重要ですし、いくつかの都市ではすでに考えられているようですね。

岸井 富山はもともと住環境がリッチです。住宅1戸あたりの面積が日本が一番広い。そして、東京圏に住むより豊かな郊外居住が実現できている。でも年齢を重ねてきたときに、さらに郊外の自然とともに生きることを選ぶか、もう一度



都心生活の利便性をとるか、子どもが巣立つたあとの広いスペースをどう使うのかも含めて、いくつかの選択肢も含めて、いくつかの選択肢が出てきますよね。富山市もまさに郊外化が進んだまちというイメージでしたが、幸いにして残されていた路面電車と新しいLRTを市民の足にするという施策によっていままでと違う局面を迎えているのだと思いますね。

岸井 そう、マーケットが回らないから誰かが底上げをやらなければならない、それが先ほどの市民の気持だろーと思えます。持っている資産をうまく使ってもらって、持っている資金はその地方で回す、持っている力を地域に還元してどのようにマーケットをつかんでいくか、そういう仕掛けがないと地方は動けないでしょうね。

近藤 すでに「なるほど」と思うような地域独自の取り組みもはじまっていますね。

岸井 国際化の流れもそのひとつでしょう。多くのオーストラリア人が北海道のニセコヘスキーにやってくるようになった、青森のりんごが中国で大変な価格で売れるようになったなど、いままでと違うマーケットの開発もはじまっています。



近藤 UR都市機構は3年前に都市公園と地域公園の地方都市開発整備部門が統合して発足しました。地方都市の取り組みは地域公園の事業を引き継いでいて従来はニュータウン系の宅地開発事業が中心、既成市街地内の事業は後発でした。なかなか事業の採算が難しいのです。発足時には区画整理事業が水戸市(茨城県)と沼津市(静岡県)、市街地再開発事業が鹿屋市(鹿児島県)と沖縄市(沖縄県)の4地区で実施していましたが、今後は

UR都市機構が展開する仕事

近藤 これからはわが国の人口自体が減って高齢化も進んでいきますから、従来のような郊外への拡散の動きだけでなく、いかにコンパクトに都心に都市機能を集積し、充実した都市サービスを提供できるか、市民にとって行政にとっても、都市と生活のありようを考えるいまがいいチャンスなのではないでしょうか。

岸井 高度成長期の1960年代は5歳から35歳という世代で全人口の過半数を占めていました。いわば社会の多数派ですから政策がそれに向かって動くのは当たり前で、若い家族に対して新しい住宅をいかに多く供給するか、ニュータウンで郊外型の新しいライフスタイルをどう展開するか、当時の公団が模索したことはその時代では妥当な仕事だったのです。いまは20歳から60歳位の世代まで合わせて約5割です。しかも平均寿命は65歳から80歳へと延びています。年齢層の広がりとともに社会のニーズも広がっています。車の運転でも65歳ぐらいでするその自信をなくす、75歳になると運転できない、その時公共のバスがなくては困る、それを解決するためにはどうしたらいいか、こういった問題が現実のものとなってきましたね。

近藤 中心市街地で高齢者も若い人たちが楽しく暮らせる、そういう思考を基本に持っているような仕掛けをすれば皆が戻ってくる。

岸井 フランク・ロイド・ライトが描いた、郊外で自給自足して都心へはヘリコプターで往復する生活、とまでは行かない



鹿児島県鹿屋市の中心市街地 北田大手町地区の整備 施設名は「リナシティかのや」

UR都市機構の事業の柱の一つとして地方都市の再生に積極的に取り組んでいくことにしています。最近動き出すプロジェクトの一つがひたちなか市のJR勝田駅の駅前で、かつての大規模な再開発計画が中断していたところに、現在UR都市機構がコーディネートに入っています。建物の規模を当初計画の6分の1位に

縮小し、駅前広場や公益施設の整備と住宅、ホテルの建設に圧縮して事業計画を策定し、4月から市施行の市街地再開発事業を受託しています。その他にも組合や公共団体事業の受託や、事業の遂行を支援する人材の派遣も3都市ほどでやっています。いろいろな形の関与の方策を用意して、その地域に合った支援の方法をと考えていますが、まだまだ駆け出しばかりです。

岸井 UR都市機構の持っている「力とは何か」ですね。求められるものがないと出番がないわけで、一つはまちづくり、区画整理事業を円滑に進めて宅地をつくるという技術をもっている、これは土木技術も含めて大変大きい力ですね。もう一方は住宅づくり、いまは民間も同じようなことができるにしても民間をリードしてきた役割は大きいし、全体としてのまちや住環境を創り出してきた力は他にはないものですね。それは本当に魅力的なことだと思います。あとは資金力、民間の経済性、合理性だけではなく、政



旧国鉄跡地に高次都市機能を集積 JR沼津駅北口

いにしても、昔夢だったライフスタイルは皆が車を手に入れることである程度実現しました。しかも誰でも自由に使えるコンピュータが手に入って、ここ10年くらいで生活が180度変わった。欲しいものを買うこともゲームを楽しむこともコンピュータでできる。時間と空間を超える手段が手に入ったわけで、これからはいまままでと全く違うことが起きてもおかしくない。

近藤 そうですね。毎日毎日の変化ですから気がつきませんが、振り返ってみるとまさに革命的で、時間の使い方、空間の使い方に多様性と可能性が生まれてきました。

岸井 高齢者が何をやりたいか国際的に比較したアンケートで、多くの国では第一位が旅行、日本人も旅行は二位ですが、一位はボランティアがしたい、だったと

策を背景とした資金力がありました。いま、地方の中心市街地で私が一番気になるのは駐車場の問題です。うちの学生が調べたら、地方都市の中心市街地の駐車場はおおむね1haあたり60〜70台ありました。平面でとれば2000㎡弱、つまり地区内の20%の土地が駐車場、それに20%近い道路面積を加えると、5割近くが車関連の土地になります。しかもその駐車場は小規模なものが数多く存在するという状況にある。結果としてこうした空き空間が中心市街地を分断している。そこを制御しないと歩いてみようとというまち、歩いて楽しいまちにならない、昔のような繁栄は夢にしても、皆が心地よく歩く、住む、集うためにはその空間が楽しくなければいけない。昔は一家に1台だった車が2台になり3台になり4台になり、駐車場は個人で経営してもまあまあ収入になるんですよ。駐車場への転用でその人の収入は安定的になります。結果的にはそれが広がって無惨な中心街になってしまいます。一度皆の思いを整理しなければならぬ、皆で協働して、全体の利益が増進するようなまちの構造をつくらなければいけない、ある意味では「区画整理」ですね。

近藤 東京は何と言つても都市として大きな社会需要がありますが、地方都市はそうはいかないですからね。



旧国鉄貨物ヤードが見事に生まれ変わった JR水戸駅南口