

特集・成熟社会における都市づくり①

# 座談会・成熟化社会における都市づくり

木ノ下征雄・浜野四郎・荻島尚之・宮浦修司・北沢猛・大方潤一郎・土井一成

- 一——成長都市から成熟都市へ
- 二——成熟化社会における市民ニーズの変化
- 三——地域性を生かしたまちづくり
- 四——市民とのコンセンサスづくり
- 五——先進的な都市づくりの方向

## 一——成長都市から成熟都市へ

**土井** 今日、「成熟化社会における都市づくり」というテーマで都市づくりの各行政分野の方々にお話し合いをしていただくことにしました。「成長都市」から「成熟都市」へと、いう価値観の転換点をとらえた場合、緑地保全、都市開発、道路整備、港湾整備、建築施設などの分野でどう変化しているかを今回の座談会の主なテーマにしたいと思っています。これまでは都市化・人口急増に対応するための都市の基盤整備を、皆

さんの局の仕事を中心としてやってきたわけです。しかし、現在人口三百二十七万人の巨大都市となり、最近実施した新総合計画の「よこはま3万人アンケート」の結果では、市民の定住意識の高まり、きめ細かな生活環境や環境問題への関心が非常に高いということが明らかになってきます。また、地方から出てきた人も含め、横浜に住まいを見つけ、住み続けたいという人が七六％に達し、住む場としての横浜の都市づくり、いわばトータルな生活空間のニーズのようなものが非常に大事になって

きています。

ここで「成熟化社会の都市づくり」としては、都市の大改造よりも都市の空間をうまく使いこなすこと、住民の立場に立った身近なわかりやすいまちづくりを進めること、街に楽しさや満足感や、美しさを求めたりというような価値観の問題。そして、子供から老人までどんな人も安心して住み続けられるまちという、そういったイメージをもっています。最初に自己紹介も兼ねて、現在やっている仕事の分野と、今日のテーマへの感想をお話しただきたいと思

### 〈座談会出席者〉

- 木ノ下征雄（緑政局緑政部緑政課課長補佐緑政係長）
- 浜野四郎（都市計画局開発部再開発課課長補佐横浜駅周辺整備担当係長）
- 荻島尚之（道路局街路部企画課担当係長）
- 宮浦修司（港湾局港湾整備部企画課課長補佐企画係長）
- 北沢猛（建築局建築部企画管理課課長補佐企画係長）
- オブザーバー  
大方潤一郎（横浜国立大学工学部助教）
- 司会  
土井一成（企画財政局企画調整室課長補佐担当係長）

います。

木ノ下 緑政局の緑政課におります。今までは、緑のマスタープランを主管していたのですが、現在は、自然山林の保全と利活用という業務を進めております。緑の保全というのは、最も市民の価値観の変化が現れている分野ではないかと思えます。

浜野 都市計画局の再開発課におります。今は再開発の仕事をしていいますが、過去に住宅をやっていたので、今日は住宅関係のことを主体にしてトータルの再開発というお話をしたいと思っています。

荻島 道路局の企画課です。今一番中心は、新総合計画ですとか、国の十一次五カ年の長期計画を手がけております。

横浜は道路が大変おくられているということで、一生懸命道路建設を進めていたのですが、最近の市民の声や、国の施策の転換なども考えまして、これからはつくっていくだけの時代でもない。横浜の土地利用の問題とか、財源などを考え合わせると、用地確保は今後ますます難しくなる

だろう。そうすると、既存の施設をどう使っていくかというのが今後道路の大きな問題になってくるだろう、と考えています。

宮浦 港湾局の企画課におります。

私はこれまで、都市計画の仕事が多くて、港湾に来て四年目ですが、三年間ほど八景島プロジェクトに参画しておりまして、今年、企画課に異動になったので、港湾行政の全体的な話はどこまでできるか分かりませんが、きょうは個人的な見解も含めてお話しできればと思っております。

北沢 建築局の建築部企画管理課に異動したばかりです。横浜市の公共施設を設計・建設する部隊の企画部門です。年間、新規施設が百件、改造関係が三百施設ぐらい、金額にして一千億円ぐらいの公共施設をつくる建築部の調整役をやっています。大規模施設の構想、それから、最近施設用地の取得が非常に難しくなってきましたので、施設の複合化の基本構想が主な仕事です。その前は、大変長い間都市デザインをやっていましたので、建築局とくに住宅施策

の話は浜野さんに聞いてもらった方がいいかもしれません。(笑)

## 二——成熟化社会における市民ニーズの変化

土井 まず最初に、各分野でこれまでに十年間、二十年間やってきた各施策について、最近ぶつかっている問題点とか、何かニーズが変わってきている点を、出していただいで、話の種にしたいと思うのですが。

### 「自然に親しみたい」ニーズ

木ノ下 現在、横浜市は、緑については、山林の保全と、緑の創造・緑化と、公園の整備と、農地の保全という形で進めてきているわけですね。今から二十年ぐらい前の段階では、

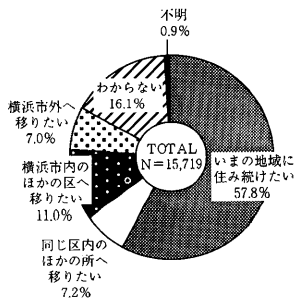
都市公園が非常におくられている中で、機能的な公園を望む声が多かったのですが、最近木を切らないで整備してほしいという要望が非常に大きくなってきている。市民の森のような、自然系を生かした緑の整備をやってもらいたいという声が多い状況で

す。

もう一点は、農地の保全について、農業専用地区などで農家の方々がそこで生産をし、あわせてオープンスペースを確保するという形で進んできたのですが、ある面では農家の高齢化で担い手がいけないという状況とともに、市民はより土に親しみたいという要望が高まってきています。

山林の保全については、今まで地区指定をして、やむにやまれない相続等の起きたときに買収していくという形になってはいるのですが、山を持つている方が高齢になってきて、相続が非常に多くなって、買い取り請求が増えてきています。同時に、山を持つている方が自分で管理がで

図一 横浜への定住意向



「よこはま3万人アンケート」(1992.7月実施)より、以下同

きない。横浜市の山林の場合は、自然植生の山林は皆無とあってよいほどないので、手を入れなかったら山が荒れていってしまう。経済的効果の高い山林ではありませんので、保全のためのコスト高も含め、管理をだれが担っていくのか非常に大きな問題となっています。

「住みつづけたい」ニーズ

浜野 再開発ですが、一つは、みなとみらいの工事が始まって約十年ですが、かなりできてきた。あるいは新横浜も急速に集積してきた。まだまだ足りない部分はあるにしても、それなりの都市活動のインフラが形成された、と思います。

ただ、最近の状況としては、大資本が一括開発するという形よりも、むしろ地域の商店主たちがそこで営業し続けられるようなことがより求められてきている。つまり、基本的に商業とか生業を考えれば、そこで営業し続けられるという視点での再開発を重視していくことです。それから住まいという面で見れば、

いかに住み続けることができるかという視点で見直してみると、住環境整備というか、住宅系再開発が、これからかなり必要になってきて、スクラップ・アンド・ビルドというよりも、リハビリテーションという考え方が求められてきていると思います。

皆さんよくご存じのように、かつて横浜では住宅は人口急増につなが

るマイナスイメージがあった訳ですが、最近住宅を真正面に見据えて考えていかなければいけない状況になってきていると思うし、むしろ人が住んでいる、あるいは住み続けたいと思っていることを、いかに都市づくりにうまく組み込んで行くかが必要かなと思っています。

「生活に合った道路」ニーズ

荻島 十年たつてかなり道路整備量がふえたことや市民の生活様式の多様化、価値観の変化などに起因するのではないかと思うのですが、整備に対する要求のレベルが随分上がってきているし、多岐にわたつてきて

いる。例えば、これまで舗装の他、ガードレールだとかU字溝の清掃だとか、そういう要望が随分多かったです。最近はずっと細かく、舗装材でもいいものを使えという話で、もっと環境に優しい材料、透水性のものや弾力性の舗装を使えだとか出てきています。

それから、幹線系の計画道路の話

は、まだ、引き続き整備をしているという状況なんです。市民にとって、自動車交通という意味の道路の役割も変わってきたんじゃないかと思う。これまで、通勤・通学は車でなくても鉄道網を補強して運ば、道路の役割はある程度で済むのではないか、日常生活としても必要な交通と必要でない交通を分けていろいろ考えられてきたんです。ところが、

横浜は、丘陵地の住宅地が多く、住民も高齢化が進行すると、山坂歩くのは結構きつくなる。だから、日常生活にも車を使いたいという要望も出てくる。高齢になつても自分たちが外に出る機会がありますから、高齢という傾向がありますから、高齢

化社会に向けて、個人が自分の行動を規制しないで移動できるように交通手段として、自動車に対する考え方が強くなってきました。これに対して、道路のあり方全体も少し考え方を変えなければいけないのかなという気はしてきています。

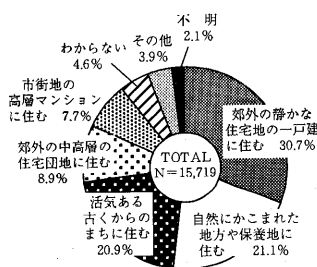
体系的な道路整備を進めるために、

まず、幹線道路と高速道路を重点的に整備するという形で進んできて、細かな要望を後回しにせざるを得ない状況があつたんですが、これからはそれを少しずつ拾い上げていかなければと考えています。

「市民に親しめる港」ニーズ

宮浦 横浜の場合は、港を中心とし

図一2 2010年頃の望ましい住まいかた



て発展してきたということ、市民の港への愛着度の底流は変わらないと思うんです。ただ、今までの港湾行政というのは、市民の論理だけじゃなくて、物流とか産業界からの要請等を受けてやらざるを得なかったという面もあります。その端的な例として、ここ十年位の港湾計画の変遷を見てみましたが、昭和五十七年のときの内容としては、国際貿易機能の充実強化とか、内貿流通機能の整備充実などがメインでして、市民の声がそこにはあまり出てきてないんです。昭和六十二年に港湾計画の改定がなされているのですが、その中では、今言った機能に加えて、市民と港とを結びつけて、多様な余暇需要にこたえるためにアメニティ豊かな親水空間を整備し、新しい港湾空間の形成を図るという声が出てきているわけです。経済・社会環境や人々の価値観やニーズの変化に対応しなければならなくなってきているということで、港湾についてもやはり市民という観点が大事になってきていると思います。

「多様化する地域施設」ニーズ  
北沢 施設に関する話は、いろいろな種類の施設があるので一括してはいえないと思います。しかし、これまで、基本的にはシビルミニマムの発想で施設計画は立てられていたわけですが、それはある程度着実に進んできていると思います。一般的な話として、担当局の人たちと話をしていると、特に地域施設へのニーズが非常に多様化しているということをよく聞きますね。地区センターとか老人福祉センターなどは、標準的なメニューで建設しているわけですが、施設の機能に対するニーズの多様化というのは明らかにあります。それともう一つ感じるのは、市民的な関心も、与えられる施設から、計画や運営に参加するという機会や経験がだんだん増えてきていることもあり、全般的に施設に対する興味が高まっているのではないかと思います。

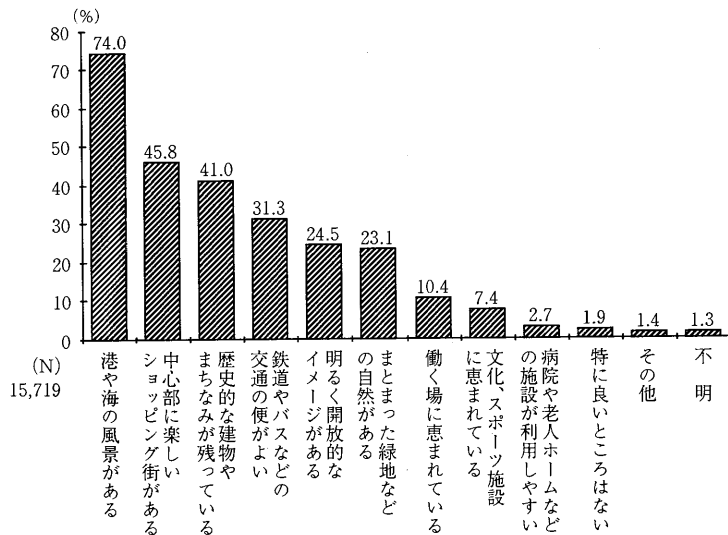
それから、3万人アンケートをみても、特に「援護の必要な障害者や

高齢者のための施設」については非常に地域の要望が高まっていること。これまでは、どちらかというと、福祉施設はあまり好まれなかったわけですが、やっぱり身近な話になってきています。

ここ十年ぐらいだと思っておりますけれども、こうした関心の高まりの中心

で、様々な形で市民参加が確実に進んできたのではないかと思います。今後は、施設の建設、運営のための建設委員会や運営委員会なども形式的なものから、もう少し利用者である個々の住民の直接的な意見を聞くという流れがありますし、計画への参加は多分もっと進む

図-3 横浜の良い点



でしょう。それから、地区センターなども地元の運営参加があるわけですが、在宅支援サービスセンターなどを通して、ボランティアとか、運営に市民が入ってくることももっと進むという気がします。

公共施設の既存のストックというのは、正確な数字ではないですが、千三百施設、六百万平米と言われているんですね。そういう膨大なストックがあつて、果たして有効に機能しているのかという問題があり、新しく建てるだけじゃなくて、施設を再活用、再活性化していこうという視点も必要になると思います。さらに、施設の複合化というのは、これは用地難ゆえに確実に進むでしょう。しかし、それを進める時の問題として、横浜市の施設の体系が福祉施設、衛生施設というふうに縦割りに計画されているので、地域に落とし込んで、くつつけてみたら、何だ、同じような機能があるじゃないか、と言うことになる。むしろ、相乗効果をねらわなくてはならないと思います。

### 三——地域性を生かしたまちづくり

土井 いろいろ具体的な話を出していただいたんですが、一応三つぐらいの側面で分けて議論をしたいと思うのです。一つは地域の問題。横浜市が今まで基盤整備など基礎的な段階から、多様化の段階に来ていて、それが即地的に地域としてどういう状況なのか。例えば都心では、郊外では、南部ではこうだ、北部ではこうだというような地域固有の課題にどうやって対応してこれからの都市づくりを考えたらいいかという問題です。

二つ目は、市民の問題と言うことで、先ほど随分いろいろな方から出ていますが、市民ニーズと市民参加について、これからどういうような形ですすめたらよいか、また、まちづくりを共同でやっていったらいいかという問題です。

三点目は、都市全体の問題としては、今の日本の社会の中で横浜市と

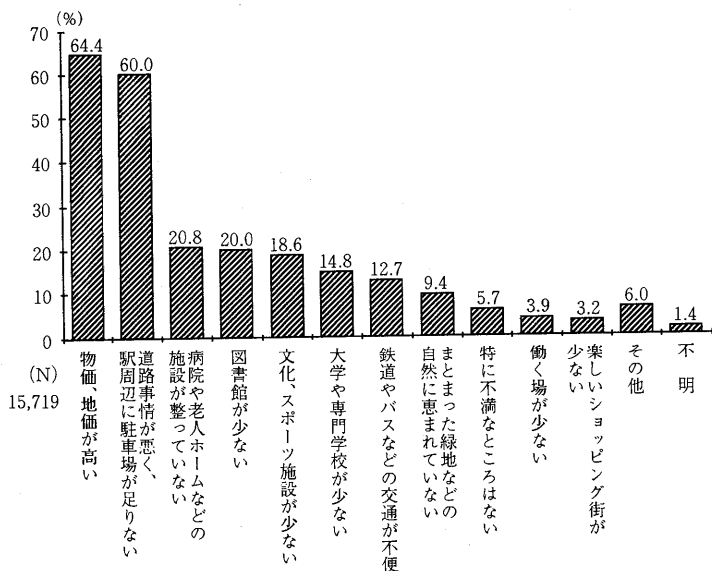
いうのは巨大都市ですが、東京やその他の大都市とは違った形で現代都市としていかに時代の先進性を持てるか。これまで横浜市は、都市づくりについては一応ある面先進都市といわれてきているわけですが、今後とも現代社会のニーズをとらえて引っ張っていく、特に横浜にこだわっているのは、

わったやり方や可能性みたいな問題です。

では、最初に、地域の問題について議論をしたいと思います。

全市の計画は市民から遠い  
北沢 地域の問題については、定住化志向が強くなり地域への関心が高

図一4 横浜の不満な点



くなくなって、当然地域性を重視していく方向にあると思います。けれども、計画論の方はそういう発想はないですよ。道路だって、地域レベルの発想ではなくて、やっぱり都市全体の交通体系としてどうなんだろうかというのがまずある。

荻島 道路の整備は計画論では、地域性を尊重すること、逆行する場合もあります。というのは、道路は地域をとにかくくつつけて、ネットワークで平準化するわけで、ある意味ではどの地域も差をなくすことになります。また、幹線道路の沿道の土地利用も、例えば車の関係の店舗だとか、外食産業だとか、幾つかタイプがあるんですけども、立地しやすいものが決まっています。

そうすると、道路の整備と地域性の尊重は気をつけないと逆行してしまう気がする。

木ノ下 緑の問題は、公園の場合は計画的配置でいくんですが、山林とか農地の場合は、あるところを保全するということで、全然計画的な要素はなくて地域性そのものですよ。

しかもその保全の対象となる緑は、何の担保力もない他の人の土地なんです。だから、それを行政的に制度なり規制なりいろんな形の中で担保性を持たせていく必要があるわけですね。ところが、市民は往々にして、緑があるというのは当たり前みたいに思っていますから、山林や農地の緑を守り、市民の共通のものにしていくには非常なお金や負担がかかるということをやって理解してもらえない大きな課題です。

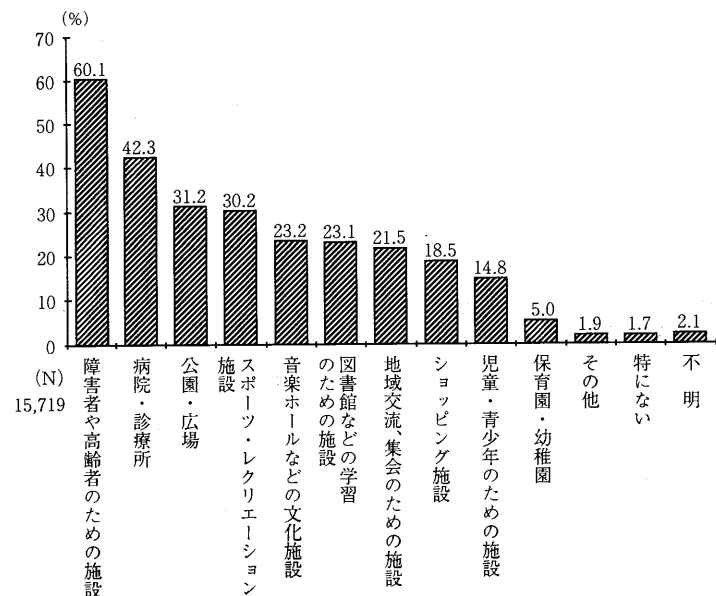
北沢 総量としてこういうふうな緑地保全するのだという話は、必ずしも市民は自分の身近な話として感じていないと思うんですね。公共施設の建設も全く同じで、決まったメニューがそのうち決まったようにできてくるという受けとめ方をしているから、どうも市民とのつながりが薄いと思うのです。

要するに全市で見て計画している話と、地域からのとらえ方には、非常にギャップが大きいわけです。横浜市の都市政策というのは、総合計画などを見ても、そこから自分の

地域の問題としてとらえ直して、これとこれがこう結び付いているというのは全然イメージできないと思うんですね。計画もそうだし、実態も、都市はあまりにも膨大過ぎてよく見えない。行政側も、市民も両方とも見えにくくなっていると思うんです。

荻島 例えば道路で、横浜市の凶面を見ると、地域の話は大きく三つに分かれると思うんです。中央の震災復興で比較的きちっとできた部分、その周りのスプロールとともにできあがった部分、そのもつと外のまだ用地がある郊外部分と三つに分かれてきている。地域でそれぞれ個々の問題があるけれども、実は道路整備

図一五 2010年頃、地域に必要な施設



としては、今郊外部分に対する新規建設に重きがおかれているので、これが結果として全市の施策になってしまっているということはありますね。

### 地域性重視の計画へ

**浜野** 僕のとらえかたでは、まずは広域体系から整えていくというようなやり方を今までとってきたけれど、今後は、もう少し地域の中で、これは結構必要だというような道路があるとすれば、そういうものを優先的に整備していく話があると思う。

ここでいう地域というのは、ある生活圏のような単位で、この道路をつくってくれるとすごくその地域の中で動きやすくなるのか、活動するのに便利になるとかという道路があって、そういうものに着目して力をつぎ込み徐々にやって行くことで、地域の需要にこたえる道路づくりができるかと思う。

この生活圏の設定で最近思っているのは、土日二日休めるという人が多くなってきたというわけですね。二

日のうち一日は体を休めるとして、もう一日は何をするかというところ、わざわざ箱根とか行楽地に行くのも、しんどいし、地域として身の回りでレジャーやレクリエーションの場を用意しておくというのが、提案としてあってもいいのかなと思います。

さっき北沢さんが言われたように、いろんな施設の利用圏がダブっているし、今は、一区一館でやっているけれども、そういう単位じゃなくて、実際の生活圏のレベルで、施設も見直していくことが必要だと思う。あえて名前をつくと、「日帰りレクリエーション圏」みたいなものをつくったかどうかと聞いているんです。

**北沢** 今の話とちょっと関連するんですが、市民から見てもわかりやすい施策というと、全市では、大き過ぎしてしまう。一定の区域の中でレジャーもしたいとか、緑に親しみたい、文化的な活動もしたいというのは、当然の話として出てくると思うんですね。今までは、とにかくないんだから市で一つとか各区で一つぐらいという話でしたが、もう、それだけで、

満足されなくなってくると思います。横浜の中でも地域性が相当ありますから、例えば、三つぐらいに分けて考えた方がいいことがあります。それでも百万人を越える人口です。一つ一つが政令指定都市ぐらいのつもりで政策を考えていく。その中である程度必要な施設は何なんだろう

か。例えば道路と緑地にかけるウェイトをどうするのか。今は、市トータルで見るとバランスがとれているのかもしれないんだけど、あるエリアをとると、非常に突出していたり、全くやってなかったりする。だから、中域的なレベルで考え、それを市民に見てもらえば、市が何を考えているのだというのがもう少しわかりやすくなると思う。市民も実際の生活を通して考えられるしどう利用できるかもわかってくるだろう。

**地域** といった場合、この中域的なレベルで考えるのと、それからもう一つは、八十なりの本当の日常的な生活圏の中でどういうことが必要かという身近なレベルというように、大きく二つぐらいに分けて考えた方

がいいんのではないかと思う。ただ、その場合、今やっている区の機能強化の話とずれてしまう恐れがあるけれども、最終的には東京の特別区という発想よりも、そこまで行かない段階での考え方があると思っています。

**宮浦** 僕も北沢さんの意見に同感です。要するに横浜市というのは四百三十平方キロあるわけでしょう。その中で、ゾーニングがあり、地域性があると思うんです。市域レベルよりも中間的なレベルで考えた方が市民にとってわかりやすい施策を打ち出しやすいと思います。港湾の場合

で言いますと、市域図を見てもわかるように東半分が臨海部なわけで、その中でも、京浜工業地帯から始めてインナーハーバー地区、それから物流ゾーン、根岸湾工業地帯、金沢地区がある。横浜の臨海部の場合、歴史の積み重ねでできたと思うんですけれども、きれいにゾーニングされている。今後とも横浜が我が国を

代表する港として機能を発揮していくためには、このゾーニングは守っ

ていく必要がある。そして、ゾーンの中のメリットがあるわけだから、そのメリットは生かして、デメリットはなるべく最小化するというところで考えていくべきではないかと思えます。市域全体でも、同じようにある程度地域のゾーニングを考え、生かしていく必要があると思います。

土井 一番最初に出ていた計画論的アプローチですが、市としてこういう基準で、こういう計画で、いつまでにどれだけ達成させてつくっていくかというやり方は、道路・下水道などのこれまでの基盤整備のベースックな進め方です。公園や住宅も多分供給量の点でそういう形で来たと思うのですが、質の面で地域として効果の高いものは何なのだろうかという問題がある。

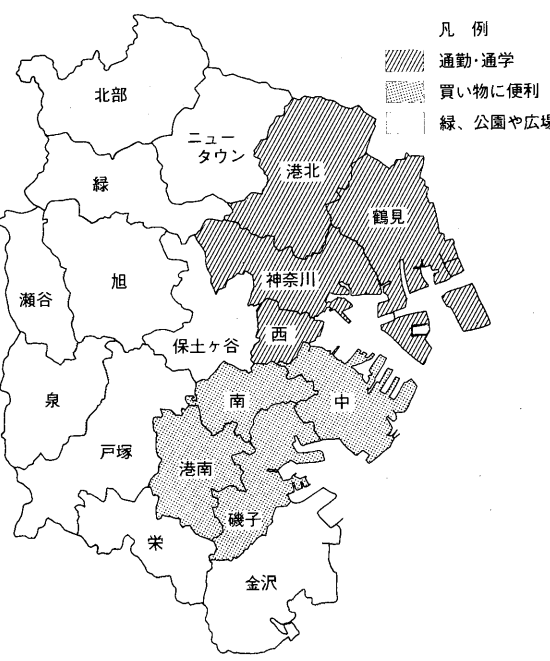
多分これまでは、目標を決めてドーンというやり方が都市づくりの政策のやり方だと割り切ってきた。しかし、市域を幾つかのゾーニングで分けるとか、地域にずっと住んでいる人を大事にして、その人たちに何が一番効果があるかと考えると、相当

柔軟な横割りの発想、各行政分野単独ではなくて、ソフトなアプローチをしたり達成のさせ方をしないと、満足感が得られないだろうと思うんですね。

宮浦 これまでのまちづくりは、人口の増加に応じて生活環境を整備しなければいけないとか、都市構造が脆弱だからインフラをつくらなきゃいけないとか、見えていたわけですよ。だから、まちづくりを方程式に例えれば、非常に解きやすかったわけです。ところが、最近では、価値観が変わってきたから、その方程式の変数が相当多くなり、しかもその変数も数量化できないものが出てきたということ。実際、非常に難しくなっていて、解けなくもなっています。

計画にフレキシブルな部分を  
浜野 地域のマスタープランづくりが必要なんじゃないかな。そうしないと、地域性を重視した施策の評価もしづらい。だから、どういう視点でマスタープランをつくるのか

図一六 「地域の良い点」一区別に見るもっとも高い項目



問題だと思。基本的には道路の計画は、21世紀プランの中でも、幹線道路整備が中心で議論されていますから、地域の観点が抜け落ちていっているんです。だから、新総合計画の検討の中でも難しいのは、二〇一〇年には幹線道路もかなりできてきますから、今まで我

後、区とか、例えば道路局レベル



の話でいえば、土木事務所がある程度その計画の中で仕事ができるようになる。例えば、二年ぐらいのタイムスパンで政策が変更できるような権限を持たせた部分をもっと大きくして、フレキシブルな部分を作っておく。マスタープランで幹線道路と補助幹線道路ぐらゐまでは全市と地域で決めておいてあとは、区や土木に任せていくという形がでてくると思います。

実際、土木事務所にフレキシブルな部分を渡すと、きちっと地域の要望を肌で受け取っていますから、その辺は何とかなると思うんです。全市と地域の間をつなぐ部分が非常に難しいと思う。

**土井** 市民の生活圏を考えると、自宅周辺、最寄り駅の駅勢圏、利用している鉄道沿線圏、市域全域、そして東京圏全体といった段階構成をしています。この実態をどうやって施策にリンクさせるかが問題ですが、全市的施策と区別の施策の間に分別施策の可能性がないかと、検討しているところですよ。

### 住み続けられるまちをつくるのが基本

**基本** 地域性を追求するときに、道路、公園などの各種施設の観点はあってもいいけれども、やっぱり基本は住まいだと思っんです。結局、地域性というのは、地域固有の景観あるいは歴史的遺産があるということだけではなく、重要なのはそこに住み続ける人がいることです。「わたしは、ここでもう三代目だ」という人がいるのは、目に見えない重要な要素としてある。戸建て住宅ですべて開発してしまうと、高齢化がどんどん進んでしまつて、地域として活力がなくなつてきてしまうことが結構あるわけです。用途複合みたいな話にもなるんですが、いろいろな住宅を用意することで、ライフステージに応じて引越す、あるいは住まいをかえてもいいんですが、ある地域の中に住み続けて行くことができるような工夫が必要ではないか。

例えば、わたしの知り合いが、港南台に住んでいるんですが、港南台

というのは、戸建ての住宅から公団

の分譲、それから賃貸、民間集合住宅と、いろいろあるわけですね。彼はその中学校を出て、今我が社に勤めているんですが、中学時代の同窓会が港南台で開けるといふんですね。それは何故かという、みんな散らばつてない、結構その辺の周りに住みついている。

**結局、まちづくりをやっていく中で、まちの良さが何かの形で伝わっていくためには、住み続ける人がいる、あるいは住み続けることを望むまちや住宅ができていて、というように、重要なんじゃないかなと思つています。**

**木ノ下** 横浜ですつと育つてきた人たちだけでなく、他所から来た市民が多いのに、果たして六十五歳を過ぎた場合、本当に横浜で住み続けたのか僕の場合は疑問です。横浜市の場合、北側の斜面地のマンションや高速道路のわきのマンションに住んでいる人達が、一方でセカンドハウスが欲しい、温暖なところに行きたいという望みも、もっているわけ

です。

それと、今造っている住宅地、マンションがどれだけの耐用年数があるのかというのは、私自身ちょっと見えない部分なんです。

**浜野** 高齢化してきたときに安心して住み続けられる要素としては、やっぱり同居や、近居、隣居とかではないか。子供世帯が住める広い住宅を持つていて、一緒に住むということ、たとえ、住めなくても、近くのあたりのエリアの中で、子供も住める住宅があることは一つの解決策であると思う。それから、今木ノ下さんがいわれた点で、建物をどうやって長く使うか、あるいは使えるような建物をつくっていくかというのは、まさに非常に重要だと思つています。だから、住宅でいえばある程度充実した規模でないともまずいし、残つていく素材を使い、残つていくデザインで建物を設計するというのは重要なことだと思っんです。

**北沢** 住み続けたいかといわれると、私も含めてこれからの世代を考えれば、もう行き場所は無い、ここに

るしかないというのが実態だと思っ  
 んですね。それに、田舎の生活経験  
 はもうなくなっているわけですから、  
 高齢化したからといって田舎がいい  
 という志向ではなく、都会的なこと  
 ろで生活をしたいとか、ということ  
 でみんなとどまるんだと思う。

住宅問題についていえば、確かに  
 昭和三十年代、四十年代前半につくっ  
 たマンションはその質の低さもあっ  
 て、もう老朽化していますから、ど  
 うなってしまうのか心配です。三十  
 年代の公団住宅などは低密度でした  
 から、高層化して大きくするという  
 のはできるでしょうけれども、四十  
 年代ぐらいにできたマンションは、  
 だめになったときに建て替えても、  
 現在の容積率制限から同じ面積もと  
 れないかもしれない。また、その費  
 用をだれが負担するのも、そこま  
 で積み立てているわけじゃないだろ  
 うし、非常に問題は大きいですね。  
 宮浦 私は、港湾局だから言う訳で  
 はないですが、アンケート結果を見  
 ても、やっぱり市民意識の中に港が  
 あり、それが都市のイメージを構成

しているし、アイデンティティーも  
 持てるという面もあるんじゃないか  
 と思う。ただ、確かに高齢化社会に  
 なって住み続けられるかどうかとい  
 う話になったときには、横浜は工業  
 都市と港湾都市と住宅都市という三  
 つの顔があるわけだから、それぞれ  
 機能を呼び起こして都市としての魅  
 力をアップしていくことが基本では  
 ないかという気はしますね。

土井 人口急増もあり、これまでは  
 住宅都市という看板はなかなか言い  
 にくかった。しかし、東京の今の状  
 況を見ると、逆に住むのは大変とい  
 うまらになってきている。あれを反  
 面教師にした、横浜のメリットがあ  
 るのかもしれないですね。実際に、  
 緑が多く、丘があり、市街化調整区  
 域がまだらに入っているということ  
 もあって、良い住宅地としての可能  
 性というのはすごく高い。都市性と  
 自然性のバランスのとれた住環境が  
 あるという面で、横浜は結構まだ優  
 位、今なら大丈夫という気はします。

#### 四——市民とのコンセンサス づくり

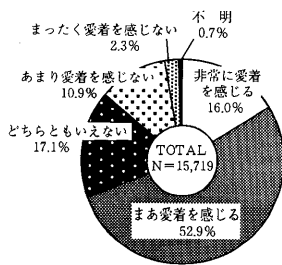
##### オープンな計画議論の必要性

土井 道路、緑地、地域施設、港湾  
 など、いろんな都市の機能が市民の  
 ニーズに応じて少しずつ変わってい  
 るのですが、そういうニーズを土地  
 という面に落としていった場合に、  
 本間にそんなにいろんな要素をこの  
 四百三十平方キロメートルの中に実  
 現できるのかという疑問がある。い  
 ろんな機能の利害対立があるだろう  
 し、市民の中にも、緑を売りたい市  
 民もいれば、保全してほしい市民も  
 いるし、道路の欲しい人もいれば、  
 欲しくない人もいるという、今の都  
 市住民の中にはそういう多様な価値  
 観があるわけですね。それをどうやっ  
 て相互調整していくのかというのが  
 一番基本的な問題になる。二番目の  
 テーマとして、市民の問題、特にコ  
 ンセンサスづくりの点に移りたいと  
 思います。

北沢 僕は、この問題についてその  
 とらえ方を二つに分けて考えた方が

いいと思います。例えば開発したい  
 地主さんがいて、他方にその緑の保  
 全をしたい人々がいる。その間に立つ  
 てコンセンサスをどうつくるかとい  
 う、非常に狭い範囲で利害を調整し  
 ていくという話と、それからもう一  
 つは、広域的な問題をどのぐらいの  
 範囲でコンセンサスをつくらばいい  
 のかという問題です。横浜市一本と  
 いうことだけでは、全くニーズの多  
 様化にたえられない。だから、もう  
 少し分割して、計画を見やすくして、  
 理解を求めるステップがまずあった  
 方がいいんじゃないでしょうか。  
 要するになるべく計画の公表性を  
 考え、賛否が出やすいような形でやっ  
 ていく。細かい利害調整をそのレベ

図一 地域への愛着度



ルでやっていたのではとてもできないだろうから、第一のステップとしては先程の中域的レベルでかなあと、いうふうに思います。

荻島 道路整備についてよくある総論賛成、各論反対というのは、たとえば、自分の家の周りの道路は手をつけてくれるな。良くなると、通過交通が多くなるからそのままにしておいてくれ、その代わりに、少し離れた所の道路を整備して、しかも、その道路は、出来るだけ、地域の人しか使わないようにしてくれば一番良いと。そういう声が多いパターンですね。

今、都市計画局の方で住民参加の都市計画道路事業という調査をしていて、必要性和ロケーションの問題や、計画内容をどういうふうに地元で調整するかというのを今年度から検討しています。どのように市民の声をまとめあげるか、大変重要な仕事だと思えます。

日本自体があまりそういう経験がないからだと思うのですが、今後時間をかけて方法論を作り出す必要が

あり、自治体の中にもそれをうまくやるようなシステムができればいいのですが、現時点では随分難しいなあと感じはしています。

浜野 確かに道路は非常に難しいと思います。公営住宅の建て替えをやっていたことですが、基本的には居住者に対してできるだけ広く、多くの住宅を供給したいと思って、高度利用してたくさんつくろうと思うと、周辺住民に日照などの問題が起きてくる。まさに対立してしまう図式なんです。居住者と周辺住民に同時にプランを示して、一緒に議論するとめちゃくちゃになってしま

う。そこでうまく使い分けて議論するのが大切ですが、おもしろいのは、集会所や団地の中の公園づくりの話になると、お互いに使うということ

で、結構両方の意見が一致してくる部分もあるんですね。情報をオープンにしているって、そこ

の要素を確実に持つておくと、いろいろな要求をうまくまとめているところはあるんですね。

荻島 確かに情報を全まであまりオープンにしていますから、それでは随分弊害があるのは事実ですね。先日広聴課のセットで市政モニターの方と道路の整備について懇談会を行い、アンケートでいろいろな意見を書いてもらったんです。お互いにはっきり了解していますから、意見交換という意味では、今まで住民に説明するという立場とは全然違うものが出てきました。やはり、対立関係が出る前に、ある程度フリーに話せるような時点から情報を地道に提供して、お互いにやってみれば

いいのかなあと思いました。新しい道路のことについても、必要性からまず入って、これはこういう理由で必要なんです」ということを十分に情報提供しておくことが大切なのではないかと思う。ただこの場合、「必要かどうか決めてください」というスタンスは、行政の責任

放棄で結局だめだと僕は思うんです。宮浦 横浜は、成熟都市といっても、まだ成長過程にある都市でしょう。僕はアメリカからは二、三十年お

れていると思いますが、オークランド市で八八〇号線という高速道路がロマプリータ地震で壊れた時、それを、再建しようとしたんだけど反対があった。それで、もっと港側に移すという案を入れて、二つの案を住民投票にかけたんですね。その結果は知りませんが、本当の成熟都市であればそういうことをやるべきではないかなとも思います。

荻島 我々もちゃんと情報を出してたたかれるという訓練がされてないし、市民の方も、いわゆる住民として自分たちも組織の一員なので責任を果たさなければいけないという意識が希薄になっていますから、お互いに習慣がないんですね。少しずつそういう習慣をつくって、新たな市民参加のシステムをつくっていかねば、と思う。木ノ下 今から十年前につくった緑のマスタープランを平成三年に改定

したのですがこれをオープンに公表して、開発計画が出てきたときに、「ここは候補地です」と言って、対応しようという意見があります。しかし、結局いろいろな問題があり表に出していないわけです。土地所有者からは、勝手にだれが決めたんだとか、行政主導でつくって、つくる過程が問題だ、とか言われる。緑を欲する人たちは、早く自分のところに公園を作れと言う。全体計画の大枠の考え方はあるべきですが、細かい部分については、まさに緑というのはいいテーマで住民参加で作り上げていくべきものなんだなあと感じますね。

### 行政と住民の仲介媒体の必要性

土井 今日、オブザーバーとして、横浜国立大学の大方先生にも出席していただいています。先生に、ちょっと伺いたいんですが、三年ぐらい前、ボストンで再開発のヒアリングをしたことがあります。コンサルタントをこれからやろうという大学院生などが、行政と住民団体の対立

した問題、または企業と住民代表の対立した問題にあえて自分から入って行って、解決策をつくり出して、それを行政に納得させて実現化している。そして、彼は、その実績で、どこかのポストに迎えられるわけです。日本においても、その辺りの中間媒体というか、そういう可能性はどうでしょうか。

大方 そういう方向はあると思うし、理想的だと思うけれども、基本的に自治体とか都市計画と市民の関係が、アメリカと日本では違うでしょう。日本ではやっぱりお上と住民という感覚がまだ強い部分かなりありますが、アメリカでは、自治体というのは市民の代表を送り込んでいる、タックスペイヤーだという意識がものすごく強いですよね。

第二に、都市計画というのはアメリカでは本当に自治体の固有事務で、要するに条例を決めたり住民投票をすればどうでも変わる。だけど、日本は、国の機関委任事務ですからね。あくまで国がおもんばかってよかれと思うことを誘導するという、こう

いう体質が色濃く残っていますよね。第三に、日本は市民と大学と役人と企業という、これまた各々が縦割りでしょう。アメリカの都市計画というのは、コンサルタントをやった大学へ行ったら、しばらくしたらマネージャーに雇われて市役所の部長になつたとか、場合によってはディベロップになるとか、一種の専門家の横の職能のつながりが強いですよ。そういう中で調整が図られていくということがあるのではないかと思うんです。

そういう方向に本当に日本が行けるのかなあと思うと、越えなければいけないハードルが何段かありそうな気がしますね。

北沢 権限の委譲の話もしょっちゅう国でも出ているけれども、出ては消えて、相変わらずここ十年何ら変わってないでしょう。

大方 そういうことでは、国の機関委任事務的な縛りの少ない、地域のまちづくりみたいなものから、望ましい格好に入っていくしかないと思うんですね。そういうカルチャー

が根づけば、小さなポケットパークや緑地などは市民の意見がどんどん入ってつくれるのに、どうして幹線道路は難しいのか、こうしたらどうかとなっていけば可能性が広がってきます。

### ワークショップの状況

北沢 例えば、市民参加の例として、公園のワークショップをやっていますが、確かに、そういう小さい事業でも、市民の方は、行政の仕組み自体が、こういうことになって、予算というのはこうやってついて、管理というのはこういう人がやっていたのかとかが分かってくる。それだったら自分たちはこれを分担するから、もう少しこうしてくれとか、というふうに意識が変わってくるんだと思うんです。

大方 逆に国の行政は、もう少し自治体を信用して何でも任せざるべきですよ。時には間違いをしても、大局としてはうまくいくんだとか、自治体なりの調整する能力があるんだとか、実例を見せて積み上げていけ

ば、国だって変わらざるを得ないと思いますね。

木ノ下 公園をつくるにしろ、山林保全の「ふれあいの樹林」なんかでも、一時ワークショップは盛んだったのですが、なかなか難しい点多い。やはり時間と手間がかかるというところで、千平米の児童公園をつくるのに三年間もかけるのかという効率の問題があり、まだまだ行政の中でも根づいてないんじゃないかなという気がしますね。

北沢 確かに時間と労力がかかるといふのは明らかですね。今ワークショップは結局行政が段取りをやっているわけです。例えば、「全部の施設でそれやりましょう」なんていったら、職員を十倍ぐらい増やさないといけないということになってしまいます。例えば、ワークショップなどの運営もかなり市民の方のイニシアチブにお任せしてやって行く、といった発想の転換も必要になります。

木ノ下 役員になった方は、「もうたまりませんよ」と言う。主婦の方が夜まで出て、だんなさんに「何やっ

ているんだ」といわれ、「もうやめます」という例もありますね。(笑)

大方 一方で、高齢になっても健康で、生活に余裕があり何かやりたいという人もいるわけですね。

北沢 僕がかかわった地区でも、町内会長さんがいっしょに三年ぐらいやっていたのですが、その間に海外にまちづくりの勉強に行っちゃってね。(笑)

土井 局と区役所の連携については、そういうワークショップなどを通じて、これまでもう十年間以上試行錯誤がありましたね。ところが、いまひとつストックとして蓄積になっていないというか、個人的な努力にかかっていて、組織的には生き残ってないところがあると思います。

区と局の関係の組み方はどうでしょうか。

**局と局、局と区の関係の組み方**

荻島 今の区の組織と各事業局の仕事みでやると、やっぱり同じ事でもっと基本的に変えてやらないとだめだと思えます。区に予算を持たせ

て、責任も持たせるとか、分担する分野をどこまでときちっと明確にするとか。

浜野 それともう一つは、局際的な事業があつて、現実的にはチームをつくってやっていくけれども、それをもう少ししっかり行政システムとして位置づけていく必要がある。例えば区がプロジェクトチームのまとめ役をして、各局はその下について、区がまとめるものについて、局は多少妥協をしないといけないとか、そういうシステムみたいなものができないかなあと思うんですよね。

北沢 ただ、施設の話でいうと、その立地などは区がイニシアチブをとっているケースが多いです。地域への対応があつて、所管局の方も小まめに地の利を見れない。問題は何かというと、施設をつくる場合でも、全市の優先順位がまずあり、国庫補助などの問題があつて、区が一生懸命頑張つて話をまとめても、タイミングが合わないこともある。では、区が国へ行って補助申請するのかという、それもちょっと現実的でなく

なつてしまいます。

荻島 だから、全市的なものや地区的な役割をうまく割るとしたら、どこかで線を切るかという話はあるんです。

宮浦 住民との接点は区で、一番情報を持っていると思うんですよ。ポストンもそうですが、アメリカの都市では、リンクージュ政策をやっていますよね。業務ビルの場合例えば併せて低所得者層の住宅を造りなさいとか。横浜の場合は、まだそのままで行っていないけれど、例えば道路をつくる場合でも、何らかの地域の要望があると思うんで、区民の意見を吸い上げて多様な施策のリンクージュをやっていく必要があると思うんです。そういう意味での局と区とのコミュニケーションはすごく大事だと私は思っています。

北沢 局間、横の連携はもっと必要ですね。特に地域に入っていけば入っていくほど、道路と公園、施設と、もっともつと連携がないと地域の問題が解けなくなつてきている。

荻島 大きな話をしていろいろは事

業単位の話で済むんですが、市民生活に入り込めば入り込むほど、市民は別に事業単位で動いていないから、自分の行動パターンで要望が出ますから、それに対する対応策というのは一局では対応できないんですね。

新総合計画で今いろいろと悩んでいるのは、道路問題、交通問題という、歩行者、自転車、バス、新交通、鉄道と全部つながっているんです。

そうすると、道路局だけではとても解決できない。局と区、局と局の問題は、たくさんあります。

木ノ下 一番いい例が、予算の重要事項が区から上がってくるでしょう。でも、区の要望事項に対する局の回答は、非常にそっけない書き方が多い。地域でこれとこれをやってくれと、いいアイデアがきていても、たまたま、各局の現実には動いている部分がある場合はいんですけれども、それ以外の部分を議論する場がないことは事実だと思います。

北沢 十年前に比べると、区の調整機能というのは相当進んだと思います。

荻島 区政推進課調整係は随分熱心にはやっていますよ。ただ、区要望については、やり方の問題で事前にかの調整があればそれなりに書けるんですが、突然ぼんと出されたって、そっけなく書くしかないんです。

(笑)

土井 調整係長はだいたい二年ですから、一年目失敗して、二年目やっとな覚えて、三年目もういないという、その辺のストックが本当に弱いんですね。いいことをやっても継続性がないんですね。区役所の中で定着して、地域情報のストックみたいなものがどうやってできていくのかというのが、大きな課題だと思います。

荻島 事務屋さんだけじゃなくて、技術職も含めて、ある程度ノウハウを知って局が顔を知っている人が行けば、時間もぐっと稼げますね。

宮浦 僕も再開発の関係をやってたけれども、特に行政側が地元に入っても、なかなか聞いてもらえない。まちづくりセンターみたいなものを幾つかの生活圏の中に置いてそういう

中に専門家を入れて、住民も巻き込んで議論するというふうにしていけないかと思います。

土井 でも、区は地元へ行くと多少フリーではないですか。

宮浦 フリーなだけに、逆に迎合型になっちゃおうおそれもある。やっぱり中立的な人を置いてやるべきじゃないかなと思う。

荻島 区は、局から見ると地元寄り都合がいいとかと言われるし、地元から見ると区も事業局も一緒なんですよ。だから、確かに区はそういう意味でつらいと思いますね。

地域マスタープランの必要性

大方 やっぱ地域マスタープランというのをつくる中で、地域の課題を発見すること。今までは問題解決型で来て、その問題はまだ道路、公園、施設と山積しているけれども、さらに地域課題の発見という作業をしなければいけなくなった。そういうものが地域マスタープランの中ででき、そういう中で区的能力も向上したり、局間の連携も図られたり、

情報交換もできたりというコースは見えるのですが、本当にそういうことをできるノウハウが、横浜全体のマンパワーとして、あるいは横浜の住民の中にあるのかなというのはちょっと心配なんです。だけど、そっちの方向へ行くしかないだろうと思います。

マスタープランは、ただ報告書だけつくってもしょうがないんで、情報を残していくために、本当の医者が使うような地区カルテをつくっていくかなきゃいけないだろうし、そういうものを市民にも公開し、あるいは担当者が受け継いでいくような計画の仕組みはあるかと思っています。

土井 東京都の足立区や目黒区では、地区カルテを住民と協議しながら作っている。ただ、聞くところでは、区によってはダイナミズムを失っているところもあるらしい。

大方 東京は区長が公選で、責任も持っていますが。横浜の場合は、それが行政区なのか、区を幾つか束にしたようなうちよっと広いエリアなのか、逆に区じゃ大き過ぎるのか、

その辺は少し検討しなきゃいけないですね。

**宮浦** 区レベルだと、例えば、金沢区は緑が多くて公園が多いけれど、磯子区にはあまりないという状況で、プランニングを区におろせば、磯子区も金沢区と同じようにしてくれというふうになって、みんな画一的で同じようなプランになってしまう恐れがある。

**北沢** そういふのはありますね。一区一館の単純な発想だとどうしてもバランスをとろうとする。

**大方** 最低シビルミニマムのものには要るでしょうけれども、もう少し個性を伸ばして、課題を発見して、プライオリティーをつけるということとは大事じゃないかな。

特におもしろいと思ったのは、3万人アンケートを見ると、道路が悪いとか、施設がないとか、通勤・通学の便が悪いとか、地域で不満というのはかなりある。ところが、横浜全体として見れば、横浜駅なんかバスは不便じゃないし、鉄道もあるし、施設もあると思ってるわけでしょ

う。市民にしてみれば、やっぱり横浜の存在はちょっと遠いんですよ。横浜イコール都心であり、この市役所であり、局であるわけです。それと離れたところに自分の地域があって、横浜の周辺にくっついているというふうな、意識が常にあるのではないかと思うんですね。そこをいかに身近な生活都市横浜という所に引き寄せられるかが、重要ではないかと思えます。

「まちづくりセンター」の可能性

**北沢** 宮浦さんが言われた「まちづくりセンター」という存在が求められていると思います。ある種のコンセンサスをつくったり、地域情報のストックをしていくとか。必ずしも行政になじまない部分がまちづくりにはあると思うんです。そこへ行くのと、今日の計画的な情報を得られたり、行政というのはどういう仕組みで動いているのか、そういうことも教えてくれる。行政と市民の間の中間的な機能をつくった方がいいのではないかという気がします。

**大方** また、一方で、少年野球の指導員とか、子供会の指導員とかのようには、まちづくり指導員とかいうのもどんどん養成したっていい。そういう人いろいろなノウハウを伝えて、そういう人がまちづくりセンターみたいのを引っ張っていくというのができれば、夢のようですね。

**荻島** 道路だけ特殊なかもしれないけれど、住民から反対される時の一つのパターンは、中身を聞かないんです。要するに役所とか行政の提案だから嫌だという部分が大きく出てきている。「あんたたちは我々の意見を聞かないでやっているんだから絶対嫌だよ」と、入り口で拒絶されてしまうことがある。今先生のおっしゃったそういう指導員がいれば、最初の入り口の議論というのは結構クリアできるかなと思うんです。

**土井** 市民の中に結構職業としてまちづくりをやっている人、公務員、大学の先生、コンサルタントが多いけれど、往々にしてそういう人は、市の提案の反対側に回ることも多いでしょう。でも、その人たちの知恵

が、日常的に地域で活用できると理想的ですね。

**浜野** イギリスにはコミュニティー・アーキテクトという人がいて、その立場は、直接行政ではなくて、地方政府を助けるために中央政府が別組織をつくって、そこから派遣して計画をまとめていくというコンサルタント的な立場のようです。横浜でも、現実の道筋としてそんな形かもしれない。

**大方** 少なくとも実験的にそういうことをやってみる価値はありますよね。

**北沢** 組織イメージは、第三セクターというよりも、僕は「第四セクター」だと思うけれど、行政と民間だけではなくて、そこへ住民のパワーと、それからある種のプロフェッション、大方先生とかが毎日夜通ってきてね。(笑)

五——先進的な都市づくりの方  
向

**土井** それでは、最後の点なんです

が、横浜は都市づくりの面では、ある種先進的なことを望みながらやってきている都市だという評価はあると思うんですね。そして、今後も多分大都市としての先進性というものを考えていかなきゃいけない。そのときに、港町というようなこれまでの都市イメージが、巨大都市化の中で年々薄れて行き、中途半端になり、物足りなさが最近出てきているんじゃないかなという気がしているんです。

見えなくなっているこれからの横浜の都市づくりの先進性あるビジョンをどうするかという問題ですが。

大方 地道なやつだって一種の先進性になるかもしれないけれども、それは置いておいて、もう少し大きな可能性ということですね。

「海の公園」も「市民の森」も先進的

宮浦 今、土井さんがおっしゃったように、横浜の先進性というのはこれまで至るところでやられていると思うんですね。港に限定した話になってしまいうけれども、例えば海の公園

は、まだ、ウォーターフロントとか叫ばれていないときに、そういう市民的な発想が出てきています。これからも先進性をもち、それこそ世界のリーダーポートになるためには、行政の中でも、例えば港湾だけじゃなくて、都市計画とか経済とか道路とか緑政とか、もろもろのところと密接な関係を持つ必要があることに、市民にもっと開かれた形にすることが大切だと思います。

木ノ下 横浜の緑行政の中でも市民の森というのは相当な先進性をもっていたし、いまだにそうですね。市民の森制度というのは、二十年前から、金はないが、人口は増えていくという状況の中でやっていったわけですね。公園が少ない中で、山林の土地を借りて、管理は市民の方にお願いますという形で、横浜独自の要綱行政の中で始めたわけです。行政が緑地をすべて買って、全部管理していく、公園の今までのシステムから、住民参加で行政と市民とが協力し合っていくという形は、新たに見直すべきいい制度ではないのかと

いう気がしています。

もう一つ、横浜市内の農地をどのようにとらえていくのが大きく課題として残っていく。とくに、調整区域の農地をどのような形で今後都市計画の中に位置づけていくのか。オープンスペースとしてこの農地ストックを真剣に考えていく必要がある、という気がしています。

土井 都市化前線の横浜に課せられた、最も難しい課題でしょうね。

木ノ下 農地の線引きは外さないということだったら問題ないでしょうけれども、未来永劫そういう保証はないという中で、非常に大きな人口の急増の危険性をはらんでいるわけですね。政令指定都市の中で、農地がこれだけある都市というのは珍しいし、それが、市街地とある意味で共存しているわけで、それをどのような形で都市の中に位置づけていくかというのは、ものすごく大事じゃないか。

土井 さっき宮浦さんが言ったように、多分過去の蓄積が相当大きくて、市域の臨海部側でいえば結構よくで

きた港湾都市が形成されている。郊外部の方でいえば、今やっと少しずつ形が生まれつつあるということだと思っただけですけども、都市と自然が調和した住宅都市ができてきている。そういう中で、次のステップとして都市をつくる元気の出るターゲットは何だろうか。まさしく、新総合計画の宿題ですが。(笑)

「カルチャーフロント」開発

北沢 僕は基本的には地道な方向が求められていると思いますから、「地域のマスタープラン」とか、「地域まちづくりセンター」をきちんとやれば、ものすごく先進性はあると思っただけです。ただ、港北ニュータウンなどを始めた二十数年前と比べると、求心力のあるプロジェクトがないというのも事実だと思っただけです。MM21も三十年前にスタートした構想です。もちろん、まちづくりは時間がかかり、その度新しいものも加わりますが、現在の市民が「これから自分たちの街を、新しく一緒につくりますよ」という目標



が一つはあった方がいいんじゃないかなあと感じます。

これは全く個人的な発想ですが、その糸口は「文化」だと思っております。文化施設をつくればいいという短絡的なものでありません。横浜で何か

新しい文化が生まれてくるという期待感がないと、単に生活とか生産の場とかというところでとどまってしまう。あえて名づければ、「カルチャーフロント開発」。パリのグランブ

ロジェほどの金をかける必要はありませんが、非常に際立った、世界的レベルの文化を市民の期待や活動を巻き込みながら実現して行く。そういうイメージを強調するプロジェクトがいいのではないかと気がします。

「コスモポリタン」都市のイメージ  
 浜野 小さいころ、横浜という外国人がたくさんいて、それだけでもう圧倒されちゃったところがあって、今横浜に来てみると、高校時代、米軍の何とか施設へ行ったりとか、そういう体験を持っている人が結構いる

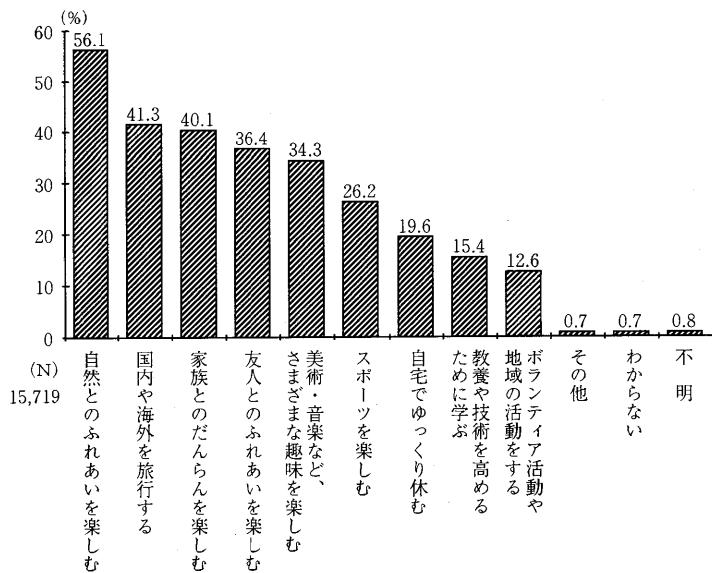
わけですよ。これは、感覚的なんですが、非常に先端的都市かもしれない、横浜の文化のイメージも、そういうところから何となく出てきているのかなと思う。

平たく言うと、アジア系も含めて外国人が非常に住みやすい都市。それは住宅の問題や雇用機会の問題も含めて、そういうまことにしていく。そのため、いろいろ国際的なイベントもあってもいいだろうし、自治体間のネットワークを徐々に積み上げていくというようなこともあってもいい。そういうことをやりながら国際観光都市みたいな、切り口でまちづくりができないのかなあと感じます。

宮浦 前に六大事業がありました、あれは都市構造というかインフラ的な整備だったけれども、今度の新総合計画では別の切り口の事業、とくに、文化面とかソフトの話を入れたものをつくる必要があるのじゃないかな。それによって、行政やまちづくりが市民にも理解されると思っし、また、それらの大きなバックボーン

もほしいという気はします。大方 おっしゃるとおり文化的先進性は大事で、とにかくデートに來たてておしゃれなまちという横浜のイメージはやっぱりもっともって育てなければ。今は、東京その他に負けつつありますよね。ベイブリッジだけみたいなことになるつつある。その

図-8 2010年頃の望ましい余暇の過ごし方



れを考えると、イラン人街やロシア人街がきたらいいんじゃないかと、思うけれども、つくるためには横浜は職がないですよ。住宅も高い。さっき、ずうっと住み続けられるまちはいいじゃないかといっていたけれども、それだけじゃまちの活力というのには確実になくなっていく、

新規の来入者が入ってこれるまちというのが横浜のよきだったと思うんですよ。それが文化の代謝を支えていた。

そういう意味では前の六大事業というのは、どれ一つとっても拡散しかけていた横浜を、とにかく都心にぎゅうっと求心性を持たせようとした事業だったと思う。あるレベルで完了したけれども、今度は、ちょっと古くなった都心をどういうふうに次の時代に向けて育てるかということとは、捨てられない課題と思います。それをやりながら、今度は郊外も生活都市としてちゃんとしようということだと思えます。

土井 港町は、海を通じて世界に開かれていて、コスモポリタンが生活する都市であるべきだと思う。横浜の都心部、臨海部は、すぐれた港湾都市であり、東京が、「世界都市」と称して、ニューヨーク、パリ、ロンドンなどの国家都市を相手にするならば、横浜は、上海、ボストン、バンクーバー、ハンブルグ、などの港湾都市にこたわって連携しながら、

国際的役割を果たすべきではないかな。

郊外部については、人の住みにくくなっている東京をアンチテーゼとして、居住環境と緑などの自然にこだわるべきだと思います。

「乗ってうれしいバスシステム」

大方 市民のいろいろな不満を見てみると、日常的な文化やスポーツの施設が近くにないと、これは圧倒的に多いですね。そういうものをつくるのも大事なんだけれども、近くにないというのは、逆に裏を返せば、ちょっと遠いと思いきにくいということでもあると思うんですね。坂が多いうちから自転車でも行きにくい、車でいっても駐車場がないという。そういう中でも、もちろん道路はつくらなければいけないけれども、もう少しバスに工夫が欲しい。

今のバスというのは本当に使い勝手が悪いし、採算も悪いと思います。横浜方式をみだして小型化、メディア装備とか、乗ってうれしいバスシステムというやつをつくって、(笑)

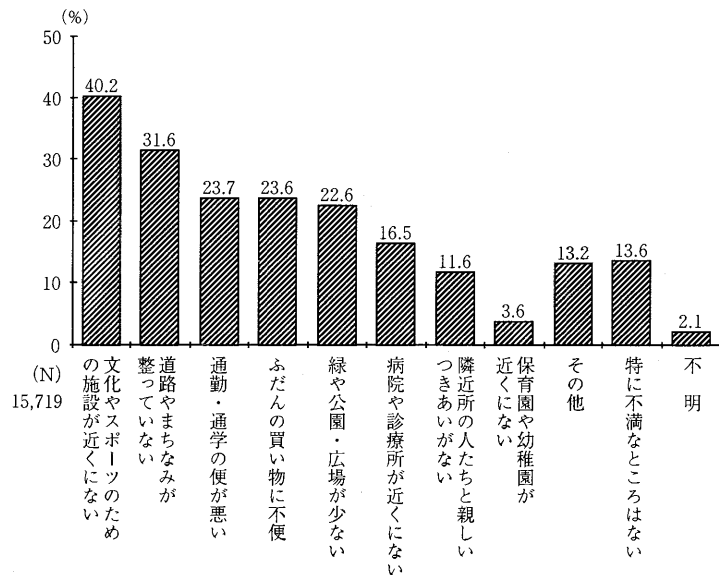
一日レクリエーションとか、半日レクリエーションぐらいのことが常時気軽にできるのがいいと思うんですね。

荻島 今の話を受けると、道路だけではなくて、自家用車、バス、新交通、全部含めた要するに公共交通の魅力を増す方策の話なんです。パ

スの運行システム、ミニバスもあるし、ゾーンバスもあるし、基幹バスもあるし、デュアルモードもある。料金体系でも、例えば都心の中はみんなフリーとか、乗り継ぎのことなどいろいろな方策は考えられるんです。

でも、企業会計でやっているバス経営者はこんなのできないから、どこ

図-9 地域の不満な点



でどういうふうにやって組み立てるか、という問題がありまして、トータル的に解決するような方策を考えていかないといけない。例えば東京都で市電廃止のときに、「赤字でもいい、福祉対策のためにやれ」という議論もあつたんですね。そういう選択もあるんだろし、何かそういう新たな政策を打ち出すことは確かに先進性になるでしょう。そういった、システムをやっていくには、道路整備を進めて、ちゃんとバスが動ける道路をつくっていくことも大きな問題です。

**まちづくりの人材育成**

**土井** 今、新総合計画を考える中で、今日議論になった地域性とか市民性は確実に今回の大きな課題だろうと思います。また、都市トータルの話は、統合化される横浜の姿にも少し先進性の意味をはっきりさせていかねばならないでしょうね。最後に、今後の方向を一言づつ言っていたらいて終わりにしたいと思います。  
**荻島** 今まで各事業単位で見ている

ところがあるんですけども、事業じゃなくて実際に市民生活のために何をやるか、今のようなバスはどうやってやるべきかとか、トータルなシステムでいろいろ問題を見ていてどういうふうに解決していくかなど、問題の視点を変えていかなきゃいけないんじゃないかなあと思います。

**木ノ下** 大方先生がこういう形で来られているんですが、横浜市内の大学というのがもともと行政に入ってくるべきではないのか。今は、かけ離れているような部分を感じるんですが、地方自治体の中では非常に大事だと思っんですね。新総合計画をつくるにしても何をやるにしても、やっぱり行政は利用しなきゃ損じゃないかなと感じております。

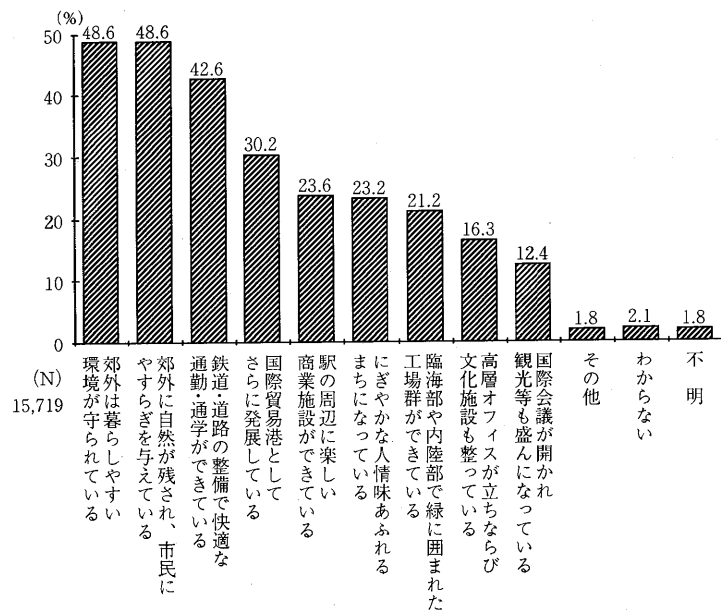
**北沢** そのためにも、まちづくりセンターがほしいですね。市民団体、大学や専門家、それから行政、企業、これらが共同で出資して、ノウハウも共同で出してやっていくというのは、現実的な話だと思います。

例えば企業の方でも、今までは

発想が変わりつつあります。最近大分「文化とか地域問題」に興味を持っているし、実際の商売としても、横浜の地についている企業は、開発も一段落していますから、地域でのサービス業に今後企業の活路を見出さなければいけないと思うんですね。東京に消費をとられないように。

ういう面では利害が一致してきているのです。これはもうすぐにも可能な話として考えたらいいんじゃないかと思えます。  
**宮浦** 今後の方向と云うことですが、港はやはり市民のステータスになっていると思うんですね。でも、今後は港だけではなくて、緑とか、文化

図-10 2010年頃の望ましい横浜のまち



とか、そういうものも市民のステータスになるように持っていかなくちゃいけないのかなと思います。

**浜野** 人材の育成というか確保という点がやっぱり非常に重要な点だと思う。横浜市大にまちづくり学科みたいなものができて、総合的に都市を考える人材がでて、市に入ってくるというですね。

もう一つは、職員が地域活動へどういうふうに参加していくかということを提案すべきだと思います。仕事の中で仕掛けるのか、あるいは住

んでいる地域で活動への参加をしていくとか、

**土井** 大方先生、最後に一言あれば……。

**大方** 一つは、横浜地域は大き過ぎるから、地域化して考えようという一方で、現実的に生活の広がりを見ると、藤沢、大和、鎌倉、横須賀、三浦ぐらいまで、職場としてそこから来ている人もいるし、逆にレジャーでそこまでよく行くわけだから、そういう大きな「横浜圏」みたいな視野があってもいいのかなと思います。

それから、大学問題が出てきたん

で一言いうと、大学もまちづくりの学科というのはなかなか持てないわけですよ。卒業生の就職問題もあるし、コンサルタントでいか役所に入るぐらいしかないわけで。そこで、さっきいったまちづくり指導員とか、まちづくり診断士とか、そういうものがある程度職能としてふえていく

といいと思う。定年後もう一回大学のリカレント教育でなれるとか、あるいは子供を育ててしまった奥さんが、そういうことを仕事にしよう

か、そういう職域が広がっていけば、

大学もそれだけ学科が広がるし、そうすれば大学の利用価値もふえるわけですよ。ずうっと広がっていくまちづくりの基盤というのを、横浜がリーダーシップをとるといのは、なかなか先進性があるんじゃないか

と思います。  
**土井** 今回の調査季報の総論としての役目は十分はたしたのではないかと思います。きょうはお忙しい中どうもありがとうございます。