

日本的習性が、障害になっている。

#### ④ 開発手法としての「社会実験」

澤田 予算のつけ方で、ハードウェアをつくることにしないと予算がつきにくいという話は良くわかる。ここ何年間か都市交通関係の人たちと議論をしている中でよく出てくるアイデアというのは、仮設の鉄道をつくれるようにできないだろうかということなんです。

例えば、職遊学住が一体となった流域社会の形成という話のなかで、二キロ四方ぐらいの一つの単位があつて、それが幾つも複合されて、横浜地域というのができるといふようなことを考えるでしょう。そうすると、二キロ角ぐらいの中の面的な交通を、車に頼らないように変えたいといふような話になるとする。そういう技術は全部あるんですよ。新しい交通システムを導入した場合の効果についても、コンピューターシミュレーションはできるわけです。ところがそこで実際に動かしてみないとその利便性や費用対効果まではわからない。だったら、それを例えば二年間限定で、仮設で運転させることができな

いだらうか。

実際の事例、つまり良く言われる「社会実験」の例もあります。警察と話をして、電車が走っているのと同じような状況になるようにバスを運行させてみた。そういう実験をいろいろやってみないと、みんな納得しないのがこれからの成熟社会ではないか。

「何かする」といふのと「何もしない」といふのの間に、「仮に何かやってみる」といふ選択があるかもしれない。仮に何かやってみると、つまり「原寸」で試してみると、みんな、これでいいとか、これはやっぱりやめようとかそういう判断がしやすくなるかもしれない。もしかすると、新しい地域開発の一つの方法論になるのではないかと思いますね。

#### 4 住民・企業・行政のパートナーシップ

##### ① 計画プロセスへの市民参加

大村 僕も成熟化ということにこだわりたいと思うんですけども、多分、高度成長期というのは、土地に対する需要が旺盛だから、開発すればすぐきれいに埋まっていくという時代だったと思うんですよ。でもこれからはもう人口も減っていくし世帯規模も縮小するといふふうになってきて、土地を開発して宅地やオフィスビルをつくてもすぐに埋まっていくとか、あるいは売れていく時代じゃない。だからこそいろんな工夫を皆さんされていると思うんですけども、これからはヒューマンスケールで自分たちが参加しながらつくっていく空間と仕組みが大切になってくるのではない。ただ与えられたものを利用して、おもしろいものがあつたらそこに行こうというのではない、デイズニールランドのように消費する空間じゃなくて、自分たちが関与して、つくっていく空間を積極的に行政と地域社会の人々とのパートナーシップで生み出して行く。

そもそも街づくりの全部を、公共でやれるというのはすごい幻想です。そこに住む人たちとか、その企業に何をやってもら

#### モビリティ関係の社会実験事例

##### 1. 鎌倉市・七里ヶ浜パーク&レールライド実験（自動車と鉄道の連携実験）

平成8年11月23日～24日の9：00～18：00に実施。

鎌倉市は平成8年5月、徒歩と公共交通を優先させ、自動車依存から公共交通主体に転換させていくことを基本理念とした「鎌倉地域地区交通計画案」を策定。

計画案を実施させていく上で、計画の理念について社会的コンセンサスを形成する必要があるため、本計画を仮想的に体験することを目的に実施された。

実験は国道134号線の七里ヶ浜駐車場と稲村ガ崎駐車場に車を止め、最寄り駅の江ノ島電鉄七里ヶ浜駅や稲村ガ崎駅から電車に乗って鎌倉に移動するものであった。

##### 2. 浜松市・トランジットモール実験（歩行者と公共交通の共存空間の実験）

平成10年秋頃、2週間～1ヶ月程度を予定。

浜松市は都心部交通改善計画の実現に向けて、中心市街地交通管理計画（トラフィックゾーンシステム）の導入を推進中（昭和58年2月～）。

既に、都心部では環状道路、コミュニティ道路、モール化などの事業が推進されている。計画の最終段階である鍛冶町通りと田町中央通りのトランジットモール化は、我が国では前例がない事業のため、鍛冶町通りを仮設的なトランジットモールに仕立てて、市民に体験してもらう（モール化の時も社会実験を実施。）

うべきかと。お金を出すのか、時間と労力を共に分かち合うべきなのか。またそれぞれの土地や空間を出しあうべきなのか、いろんなやり方がある。こうした点に対する今まで行政の対応というのはすごく下手だったと思うんですよね。しかしこれからの時代は、市民社会のルールとして、市民や企業との成熟した対話関係をつくっていかないと、もたないと思うんですよね。

澤田 計画を立てたりプロジェクトを進めようというときに、関係者にちゃんと話を伝える習慣がない。悪気があるんじゃないかと、多分習慣がないんでしょう。それをどうやって身につけていったらいいとか、今の時代の急激な変化の中で、そういうのがワーッと同時に出てきているという感じが僕はしますけれどもね。

北村 市民とのかかわりでいけば、やはり非常にニーズが多様だというのがあると思います。

一つの小さな公園づくりをやる場合の市民対応という話で言えば、たまたまいわゆる今で言うワークショップ型の手法を、今から十五年ぐらい前ですかね、港南区の方で改修に際して実験的に使ったんです。「開発行為で提供してもらって市の施設になった小公園が余り使われていないので、どうしたら良いか考えてみたので参考にして下さい。」という趣旨の小学生からの手紙がきっかけでした。事務所のメンバーに、本当に使われているのか使われていないのか聞いてみても、余りみんな知らない。なぜ知らないのかといえば、どこが壊れたとか、どの木を切らなきゃいけ

ないとか、そういうことには常日ごろ目を配っているけれども、使っているか使っていないかということは、余り見ていなかった。また、学校の授業で取り上げたこの子ども達以外に、周辺住民も又無関心だったと思うんです。改めて、つくるプロセスに市民がどう参画していくかということが、実はすごく大切なことなのではないかと気付いたのです。行政側が事業として公園をつくるのか改修する事以上にそのプロセス次第で、結果的には公園に愛着を持ったり、管理運営という場面にまでも市民がかかわっていくという持続型の公園経営に結びつくのではないかなという感じがしました。

それからもう一つの経験で、再開発や区画整理の事業をやらせていただいた時に実感したのですけれども、やはり基本は市民の方たちとの話し合いというか、信頼関係で、それが基本に無いと、どんなに事業費をつぎ込む事業であっても、計画は良くても、それは決して地域にとってはハッピーではないということが、あるのではないのでしょうか。

さらにいろんな場面で今、予算がない。ですから手厚い管理ができませんとあえて言うことによって、かえって地域の方たちが、だっただらおれたちが何とかしてやろうじゃないかというような、きっかけになるかもしれない。又、緑地の保全についても、相続税対応が出たことに買ってしまったら、キリがない。買切れない。財政難の中で、土地を買うという事は非常に難しい。一方、農家の方たちも決して、先祖代々の土地を本来売りたいとは思っていないんです。それなりの収入があ

れば持続はしてくる。相続税対応が別の形で解ければ売りたくはない。であれば、どういう手を打てば緑を喪失しないシステムができるのかということを考えるのも、これからの成熟社会に必に向けて必要な発想だと思うんです。

## ② 高齢社会の人材活用

大村 横浜も相当な勢いで、高齢社会になる。何となく高齢社会になると活力が衰えたりしてブルーな社会だというふうに思われるかもしれないけれども、必ずしもそうじゃなくて、相当元気のいい、一応リタイアしたけれども、まだまだ社会的活動をしたい人というのはたくさんいるわけです。だから、全体のいわゆる統計ベースの就業人口が減るといって考えちゃなくて、逆に高齢者が生き生きとした形で新しい活動を起こせるような仕掛けづくりというのが、これから求められていると思います。横浜の場合はすぐれた人材資源があるわけですから、それを生かした地域おこしを展開すれば、そういう人材を求めて新しい企業群がやってくるというシナリオも十分考えられると思いますけれどもね。

澤田 まちづくりに市民がどう参画していくかという問題について言うと、サラリーマンをやっています常々思っているんですけども、意外と日本の大企業のサラリーマンというのは、定年後、地域づくりに役に立つものを持っているような気がします。一九九〇年代の始めの頃から「生涯学習」との関連で「二十一世紀のまちづくりにおじさんたちがどう役に立つか」という議論があつて、その

後のインターネットの普及などを考えると企業人が地域に戻って何かやるという機会は、飛躍的に広がっていると思う。

岸 鶴見川の流域ネットワークを推進している側からすると、ここで議論になっているかなりのことはもう実現していると感じます。福祉から自然環境まで様々なテーマを持つ団体が、流域で連携していて、垂直、水平の連携を進めている。川だけじゃなくて、周辺の町のことをよく知っている人たちがたくさんいて、主婦もいる、企業をリタイアした人もいるし、現役の会社員もいます。そういう人たちが国、県、都、市を縦につなぐとか、自治体同士や行政の諸部局を横につなぐとか、そういう仕事をそこそこ、こなしています。

例えば、横浜の行政に関して言えば、遊水地のつくり方から、公園のつくり方から、環状道路のつくり方から、市民が随分たくさん声を出して言う。地域のコンテクストに密着する市民活動の状況が、すでにある。横浜はそういう意味ではものすごく進んでいる都市だと思いますね。

### ③「企業市民」への転換

土井 私は今、京浜臨海部の工業地帯の再生の問題をやっていますが、これも一つの誘導型まちづくりで、相手にしているのは日本有数の企業がほとんどです。彼らと話していても、京浜臨海部の再生を、ワンオペゼムプロジェクトとしてしかとらえていないんですよね。横浜市の鶴見区、神奈川区というローカルエリアで行われるプロジェクトとしてきわめてドライに、客観的にとらえるわけ

です。こちら側は、横浜から発祥したり、そこに大きな工場を持っている企業は市民でしよう、だから、もう少し責任を感じていただいて、ぜひ一歩半歩でもいいから地域の再整備のためにやってくれませんか。でも企業の意思決定部門は東京都心において地域感覚はなく、そこではたっと判断がとまるわけですね。

Jリーグなんかそうですけれども、企業の地域フランチャイズ化が必要だと思うんですね。この間たまたまピッツバークの再生の話を伺ったときには、ピッツバークを支える十何社かぐらいの企業がもう何十年にもわたって、いろいろ相談しながら、市民団体とも一緒に、いろんなことをやっているわけですね、資金を出し合いながら。だから、横浜とか大阪とか福岡とかという単位で、そこに立地する企業がその地域のために先行投資を少ししようとか、市民と一緒に何かしようという動きがおきてこない、お金がついてこないというか、議論の世界だけで終わってしまうような感じがするんですね。

何とか不在地主でない企業市民に転換してもらいたいものです。

岸 例えば、さっきのマージョ川のトラストには、実はファンデーション組織がくっついていてるんです。企業が応援している。その企業集団はマージョ川流域のトラスト活動を応援していることを自社の宣伝に使って地域企業活動をやっている。

例えば横浜の場合も、港とか、水系とか、丘だとかいうランドスケープイメージをうまく使って、大地や歴史に文脈を張る横浜

文化を育て直し、そんなイメージを使って横浜ならではの仕事を開拓する企業がどんどん育つていなければ、だめじゃないかなと思うんですが。

### ④「地域の総合イメージの必要性

竹内 企業がどのくらい生き生きとここに発達してくるかというのは、インフラの効率だとか、そういうものがいかにわかりやすい形であるかということに左右されると思います。インフラというのは、別に交通圏のインフラだけじゃなくて、自然というものも含めて、それがいかにわかりやすく、しかもアクセスができる状態になっているかというのがすごく重要だと思うんですね。

流域という考え方が、縦割りをなくすっておっしゃったんだけど、新しい行政単位になって、また新たな縦割り行政が復活ということでは困るので、それがまさに、インフラが重なったらこういうふうな地域になりますという総合的な地域の姿を、表すものでなければならぬ。そのための具体的なメッセージとして示す手法が、はっきりしていない。アイデアがいっぱいあるんでしょうけれども、それが具体的な形になっていない。例えばデータベースですとか、資源やインフラを落としたマップですとかがあれば全然違うと思います。

北村 例えば、ある地域で二つの局が二つの事業に取り組んでいるとしましょう。二局が把握している資源データやマップ、人間関係など地域の基本情報がマチマチでは地域から見てもチグハグなものになりかねない。事業毎

に対応する発想から、地域側から総合的に見る発想へ、一層取り組みを変えて行くことが大事でしょうね。

それから、どうしても緑にもう一度帰結してしまうのですけれども、いろんなものをつくってきた中で緑は最後のインフラだと思うのです。ですから、水辺も含めて、緑の空間を緑被地というのか、そういうふうにとらえて、単に緑色をしている緑じゃなくて、オーブンランドを形成するために、市民だけでなく企業などの力を借りて、緑の地域ケアシステムを再構築する必要があるのではないかと

いう気がしています。

南 この座談会の出発点は、「制度疲労」や「財政難」の中で市役所としてはアイディアがなくなってきたしまった。といって、市民は日常の生活を送っており、一定の基盤投資も必要だし、では全体のデザインコンセプトをどのように考えたら良いのかということとしました。これまでの議論を振り返ると、成熟型とか流域、総合性というようにこれまで十分に考えてこなかったことが課題として提起されたように思います。いくつかが指摘いただいたように、「白地のキャンパス」に描く

のではないのだから、現状の把握をきちんとした上で何か地道な取組をしなければならぬ、大きな転換、あるいはカタストロフィがなければ危機を感じて動くことは絶対になさそうだが、さらには地域をやはり自然を基盤に考えることでアイデンティティが得られるのだ、等。非常に面白い議論が展開できていくつかの「成熟型開発」のコンセプトのヒントを得られたように思います。

△編集構成・企画局調査課▽