

交通まちづくりの役割と課題

太田勝敏^{*}岸井隆幸^{**}小澤紀美子^{***}佐々木政雄^{****}久保田 尚^{*****}

「まちづくりと交通」という幅広いテーマについて、各分野で活躍されている方々による座談会を実施した。広域的なインフラ整備に関わるまちづくりと交通との一体計画のあり方、生活に身近なレベルでの両者の関係、あるいは中心市街地活性化への交通分野からのアプローチの可能性など、多様な話題が展開された。最後には、本誌読者に向けて、「もっと、まちづくりにも目をむけてほしい」というメッセージも寄せられた。

Roles and Issues of Transportation Improvement through Community-based Approach

Katsutoshi OHTA^{*}Takayuki KISHII^{**}Kimiko KOZAWA^{***}Masao SASAKI^{****}Hisashi KUBOTA^{*****}

A round-table talk on the wide-ranging subject of "Transportation Improvement through Community-based Approach" has been held by individuals involved in every related field. Many items have emerged including integrated designs for transportation improvement through community-based approach associated with sweeping infrastructure development, the relationship between the two on a personal level in our lifestyles and the possibility of inner-city revitalization derived from transportation improvement policies. Readers of this publication are finally asked to pay closer attention to town planning.

「まちづくり」「みちづくり」のいま

久保田(司会) 本日はお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。今号のIATSS Reviewは「まちづくりと交通」という特集を組ん

でいるのですが、その巻頭座談会ということで、できるだけ広い視野で、まちづくりに関わるさまざまな観点からご自由にお話をいただければと思います。そもそも「まちづくり」という言葉自体、そうとういろいろな意味で使われていて、ハードな都市計

* 東京大学大学院工学系研究科教授
Professor, Graduate School of Engineering,
University of Tokyo

** 日本大学理工学部教授
Professor, Dept. of Civil Engineering,
College of Science and Technology,
Nihon University

*** 東京学芸大学教授
Professor,
Tokyo Gakuhei University

**** (株)アトリエ74建築都市計画研究所代表取締役
President,
Atelier 74 Urban and City Planning

***** 埼玉大学工学部助教授
Associate Professor, Faculty of Engineering,
Saitama University

1998年1月8日実施

画を指す場合もありますし、コミュニティビルディングを意味することもあります。さらに「まち」だけでなく、「みちづくり」を含めることもあります。ご出席くださったみなさんはそれぞれのお立場から、「まちづくり」「みちづくり」にふだんどのように関わっていらっしゃるのか、あるいはご自身にとってのまちづくり論、みちづくり論はどのようなものかを、まずおうかがいします。

太田 私がやっている分野は都市交通計画という分野です。どちらかという、フォーマルな総合都市交通計画という観点で「まちづくり」を捉えてきました。つまり、都市計画の対象のベースとなる都市の物的な配置と土地利用の形態に対して、交通の面からのサポートはどのようになされるかを考えることが総合都市交通計画で、具体的には主に二つの点が重要になります。一つは、まさにいろいろな交通手段、マイカーだけでなく、バスなどの公共交通、鉄軌道との関係、徒歩、自転車などを、物の移動と人の移動を考えてどう統合していくかという点、もう一つは、都市計画そのものとのつながり、整合性をどうとるかという点です。

従来からの、これは1970年代から始まったのですが、パーソントリップ調査をベースにした総合都市交通計画というのが、いちばんクラシックな「まちづくりと交通」に当たると思われますが、今私たちが考えているのは、それだけではもう限界があるということで、1990年代になってからはずいぶん考え方が変わってきています。最近では、従来の物理的な土地利用は変わらないとしても、その使い方、あるいはそこでの都市活動の仕方についても調整していこう、なんらかの形で誘導していこうという、いわばハード、ソフト両面にわたっての「交通需要マネジメント」も含めた交通まちづくりを言っています。

例えばまちづくりには、住宅ベースのまちづくりがあったり、公園や緑をベースにしたまちづくりがあったりしますが、それと同じような意味で、交通ベースの、交通という視点から捉えたまちづくりというものもありそうだということで、まだ体系化されているわけではありませんが、さまざまな活動を始めたところだ、というのが私の専門分野の現状です。

久保田 ありがとうございます。今までの都市計画のように、こう使うからこういう交通に、というだけではなく、この交通をこのように使ってこうい

う活動を、とこちらから働きかけていくという「交通需要マネジメント」という視点、さらに「交通ベースのまちづくり」というところまで進んでいるということですね。

都市計画ということでは、かつて行政の側にいらした岸井先生がご専門ですが。

岸井 私が行政に身を置いていたのは15年くらいですが、その間、市や県、公団、あるいは国の都市計画の実務をやってました。大学に戻って6年になりますが、今でもやはり市町村のお手伝いをする機会がけっこうあります。

私がやっていたのは主に都市開発、都市の整備という分野で、その裏には常に交通が関わっています。今、太田先生の方からマネジメントという言葉でお話がありましたけれども、その前の話をさせていただくと、従来の右肩上がりの高度成長期のまちづくりは、いかにその成長に追いつくか、その成長を受け止めるかということに腐心してきたわけです。これはたいへんな課題であったわけで、ここにきてようやく先が少し見えてきたかなという状況になった。それを悲観的に、頭打ちになってしまったと考えられるむきもあるようですが、考えようによっては、都市計画としてはいよいよ本格的に市街地の質を上げることチャレンジできる機会がきたのではないかと、私は思っています。

そうなると、従来どおりの捉え方とは違う対応も必要になってくるだろうし、ことに交通という面で議論しだすと、比較的コンパクトに市街地をまとめていこうとする線引きの制度との関係など、制度面での問題なども出てきます。その辺りのことはまた後ほどお話ししたいと思います。

久保田 ありがとうございます。小澤先生はいかがでしょう。

小澤 私はもともと建築出身でした。大学院修了後、民間に入りまして、パーソントリップ調査などをもとにして、住宅立地などのシミュレーションをやっておりました。それが、今の大学に来てから20年近くなりますが、対象ががらっと変わって、住居学を専門でやっています。小・中・高校家庭科の教師を育てているのです。現在は家庭科という捉え方をしないで、自分たちが生活者として身近な環境づくりにどう関わるか、環境問題も含めたまちづくりにどう参加するのか、そのための個人の資質をどう育てていったらよいのか、という研究などをやっています。

まず明確にすべき概念がいくつかあると思います。第一にまちづくりということですが、都市計画という大きなインフラづくりではなく、あくまでも住民参加を前提とした、生活者の身近な環境づくりと捉えたいと思います。それから、この住民参加というのも最近いろいろと言われているんですが、個人としての自我が確立されてない日本人にあって、本当に欧米式の住民参加が成り立つのかということが問題としてまずあって、そこから、住民としての、あるいは市民としての資質を育てていこうということで、環境教育をやり始めました。具体的には、イギリスの環境教育、とくに人工的なbuilt environment、あるいはman-made environmentを通して(through)どう学んでいくか、また、1973年にイギリスで出版された本にあるストリートワークという言葉、そこから進んだストリートワイズという言葉、これなんかひじょうに含蓄のある言葉だと思うんですけども、そういう言葉を考えながら、道、ストリートというものが住み手にとってどういう意味をもっているのか、都市計画という大きなものの中に組み込まれてはいるが、実は住まいという私的居住空間のなかにあるのが道とか公園ではないのか、そこでの私たちの移動はどのようにしたらいいのか、などといったことを考え続けています。

ことに最近では、都市計画審議会などにも女性を入れなければいけない、女性の視点からのまちづくりも必要だと言われています。しかし、例えば居住地の交通移動体系をどうしたらいいか、といった場合に、今まで計画の対象になっていなかったような小さな狭い道路をどうするか、一律に幅員を拡げることが本当にいいのかなどといったことは、そこに住んでいる人たちが選択決定すべき問題だろうと思うんです。ところがその議論が住民の間からはなかなか出てこない。そこで、それを考えてもらうために、その基礎づくりとして、子どもの発達と道路とか高齢者と道路、住環境としての道、などといった目で見るということを生活者の間に浸透させるべく、家庭科の先生を育成しているのです。

平成6年度から高校では男子生徒も家庭科を学習しています。みなさんの中には家庭科に対して家事裁縫のイメージしかないと思いますが、住環境や都市計画ということも学習します。いちばん入りやすいのがバリアフリーとかノーモライゼーションということですね。そういったキーワードからだんだんと、家の中だけでなく、駅や乗り物や道がどうなっ

ていくのがバリアをなくす方向にいくのかと拡げていきます。男子も興味をもって、自分たちでカメラをさげて調べに行くなどしていますよ。

私たちのやっているのは、まず人材づくりということですね。

久保田 生活者レベルの身近なまちづくりの、まず人という土台づくりの分野ですね。それでは最後に佐々木先生。実際に計画を形にする分野で活躍されているわけですが。

佐々木 私の事務所はいわゆる民間都市計画コンサルタントで、とくに都市計画および都市設計の実務を手がけています。もともとは小澤先生と同じように学部は建築で大学院では都市計画を専攻したので、自分では本籍建築、現住所土木と言っています(笑)。

都市計画および都市設計といってもわりと既成市街地に関係したところが多くて、マスタープランをつくるという場合も、生活に密着するというか、地区的公共施設の整備なんかが当然出てくるものですから、土木の世界と建築の世界の両方にわたる部分が多くて、行政との仕事もそういう分野に関わるところが多いですね。

最近の事情で言いますと、既成市街地の問題は、中心市街地がひじょうに衰退しているということですね。20数年前から言われ始めていたことですが、ここにきて一気に加速した感があります。先ほど岸井先生からお話がありましたが、逆に言えば中心市街地の再整備に打って出る、ある意味ではスタートラインなのかなという感じがしています。事実、建設省の都市局ならびに関連省庁を含めて、平成10年度から11省庁なども、中心市街地、とくに地方都市の中心市街地の活性化ということを最大のテーマにしています。中心市街地整備の前提として、地区的交通をどのように扱うかが、きわめて重要だと考えています。太田先生のおっしゃったマネジメントということも含めて、いろいろな意味で転機かなと思います。

地区交通の概念というのはもともとブキャナンレポート以来あるわけですが、中心市街地の再編・再生のためには、まさに地区レベルの交通問題が主役とも言えますし、それならそこを実際にどういうふうに具体的にやっていくかということが重要な問題かなと思っています。

両面性を備えた「交通まちづくり」の必要性

久保田 ありがとうございました。

それぞれのご専門からお話をいただいたのですが、ここで先ほどの太田先生の「交通ベースのまちづくり」ということで一歩つつこんで、具体的にどういう形で交通がまちづくりに関わっていくのか、そのための課題は何かといった辺りを少し、先生の持論を展開していただければと思います。

太田 小澤先生のお話でまちづくりにおいて住民参加、市民参加をベースにするということがありましたが、私どもは交通においても、我々自身、もっと身の周りの交通からアプローチする必要があるのではないかと、それが逆に、交通需要追従型のアプローチからもう少しソフトをベースにした需要管理型のアプローチにしたいといった場合に、実現する手立てがないのではないかと思います。発想のおおもとにあるのは、交通の主体である生活者そのもの、あるいはまた、もう少し大きな固まりで見れば、企業といったレベルで、自分自身や従業員の活動の仕方、交通の仕方から変えていく必要があるのではないかとということです。

ご存じのように現代社会では生活者自身がひじょうに多様化し、活動パターンも個々に異なる。そういう人たちが既存の交通施設をうまく活かしながらか使っていく必要がある。その場合に、従来の交通施設の整備や運用の仕組みを少し変えて、例えば路上駐車などの身の周りの街路の使い方や緑のメンテナンスなど、管理的な一部分を地元の人も参加して進めていくという方法もあるのではないかと。

久保田 フォーマルなアプローチだけの時代は終わったということですね。

太田 ええ。フォーマルなというと、やはり官が主導で、民間の車の使い方に対して規制したり誘導したりする。もちろん今まではそれが必要だったわけですが、もう交通といってもそれだけにとどまることではなくなってきていますからね。環境問題や渋滞といった問題を抱え込んでいますから、生活全体に関わるようになってきている。やっぱり交通の消費者、あるいは都市環境の消費者自らが積極的に関与してアプローチすることが重要になってきている、そんな転換期にいますね。

久保田 多様化した主体をどう扱うとか、上からの計画だけではもうだめになっている、そういう反省から、新しいキーワードとして「交通ベースのまちづくり」あるいは「交通まちづくり」というのが出てきたと考えてよろしいのでしょうか。

太田 ええ、そうですね。しかし上からのフォーマ



太田勝敏氏

ルなアプローチがもう必要ない、と言ってるわけじゃないんですよ。我々も、まだ取り残されたハードの問題もかなりある、という認識ではいるんです。例えば、市街地はスプロール的に発達したかもしれないけれど、都市を支える基本的な公共交通が欠けていたり、あるいはきちんとした防災的な視点がなかったりとか、ある種の幹線的な部分でまだ整備しなければいけないものは当然残っています。ですから、両面作戦が必要だという意識はもっています。

佐々木 お話をうかがっていると、まちづくりという言葉の概念をどう捉えるのかがひじょうに重要なポイントになるような気がします。大きな都市のマスタープランに対応するような総合交通体系として対応する“まちづくり”と、地区レベルの生活に密着した身近な交通を中心にした“まちづくり”と、その対象とすべき区域というか、空間スケールをどう取り扱うかによって、その方法に違いが出てくると思います。結果的には同じ方向に向かうんだろうとは思いますが…。

太田 交通まちづくりと言う時には、やはり身の周りを中心になると思います。いちばん大規模な方のまちづくりも不要ではありませんが、役割はやはりちがうでしょう。

小澤 どちらの大きさを想定するかは難しい問題ですね。例えば地方都市だとほとんどが車を便利に使える町にしたいという話になるんです。確かに地方都市ではある程度インフラが整備されてないで車で来ざるを得ないという状況も現実としてある。しかし車を使えない高齢者などもある……そういった実に多くの問題を抱えて考えていかなければならない。



小澤紀美子氏

車があること、そのためのインフラを考えることがすべてではないんです。本当は、規模の大きいまちづくりと身の周りのまちづくりの両面がうまく組み合わせられるべきなのに、どちらか一方に偏ってしまう。

久保田 その辺りのことにいち早く気づいたのが、ヨーロッパ、とくにドイツなどだと思うんです。もう20～30年前から、都心部のモビリティを自動車に任すのはやめた方がいい、と唱えて、駐車場計画、公共交通、歩行者道の整備、そのへんをセットで考えて、都心部をつくっていくというふうに完全に変わっています。ですから、交通まちづくりと言う時の主要なテーマの一つは、都心部のそういう再生かもしれないですね。

小澤 なかなか一般の人というのはそういうことはわからないようです。

私は学校の先生や環境問題に取り組んでいる人をドイツに連れて行って体験させる。例えば中世から栄えた町ですと、中心に教会があって広場があって、そこで教会の鐘の音を聞きながらビールを飲む。交通の音は聞こえない。そういう楽しみ。でも東京でそれを考えると、すごい排気ガスの汚染された空気の中でカフェテラスで飲んでも、楽しいわけがない。実際に行って体験してみないと、なかなかイメージしにくいですから、体感してもらって、こういうまちづくりはどうでしょう、というのが第一歩かもしれませんね。

久保田 一般の人の中にも、長期の海外赴任などでそういったすばらしい環境を体験的によくご存じの方も増えてますよね。むしろ、行政の人にもそうい

う体感ツアーをやってもらおうとか(笑)。

例えば中心部に入ってくる車を規制して、さあ歩いてください、と言われたところで、歩いてどこへ行くのか、歩いて何を見るんだ、ということになりかねないじゃないですか、日本では。ドイツなんかだと、市庁舎がどんとあって、象徴的な建物や歴史的な建物があつたりして歩いて楽しい道がある。日本にはそういうところがないから、それだったら郊外のショッピングセンターのアミューズメントで楽しむ方がいいということになっちゃうんです。だからそういう点からすると、逆に交通からみてゾーンシステムを成立させるためには、都市づくりがいっしょになってないと不可能だろうと私は思うんです。

岸井 既成市街地の真ん中にモールをつくったところがあるんです、10年くらい前かな。商店街近代化事業としてけっこう有名だったんですが、このあいだ見に行ったら、駅前の辺りはまだ比較的賑わっているんだけど、ちょっと奥に入ったモールの部分はダメなんです。商店街には共同店舗があって、2階にパーキングがあって、広場にはイベントができるようなスペースもある。水も流れている。両側には映画館がある。いろいろあるんですよ。でもダメなんです。

地元の人と話をしていたら、どうやら若い人が経営者の中にいなくて、イベントをやるにしても、そういう担い手がいなくなってしまった。若い人は郊外に家を建ててもう中心地にいないわけです。アメリカなんかだと、じゃあやりたい人が来て代わればいいじゃないかというふうになるんですが、日本ではそうはいかないんですね。そういう意味では、住宅問題も商業地の問題も駐車場の問題も公共交通も、それぞれが絡み合っているのに、今は都市計画と言いながらすごく細分化された縦割りになってしまっているから、対応できない。

佐々木 町の魅力とか市街地の魅力とか言いますが、だれがターゲットなのかということなんですけれど、例えばいろいろな地方都市で成功したまちづくりとか見違えるように賑わっているとか言われるところは、その多くの事例は、観光客や旅行者を狙って、わっと人を呼び込んだりしているんです。よく出てくる長浜や小布施なんかはこの例で、外狙いです。しかし中心部に人を呼び戻すといった時に、郊外のショッピングセンターと綱引きをするつもりなら、住民がターゲットなんだからこういう外狙いの戦法とはまったくちがった方法を取らなければならない。

あるいはもう大型郊外店舗には太刀打ちできないから、ターゲットを変えて、外狙いにする、それももちろん一つの選択肢です。その方法がその町にとってハッピーだと考えられるならそうすればいい。

岸井 外狙いならそれにふさわしい資源がないと、質物になっちゃうんですよ。最近の人はなかなか来ないし、すぐ飽きるから一時だけの現象になっちゃう。

佐々木 そうなんです。私たちがそういうまちづくりのお手伝いをする時に、どういう方針を取るかによって、やっぱり攻め方が違ってくる。例えば掛川市などは外狙いとして城を再現したい、だから新幹線駅ももちろんつくるし、町も徹底的に城下町風につくる。極端にいうと映画のセット的でもかまわない、とほとんど確信犯的に行った結果、予想以上の人が集まった。その一方、市役所は町の中心市街地から郊外へ移転した。

これはこれでいいと思うんです。この町はこういう選択をしたということです。もちろんいろいろな批判やなんかはあるんでしょうけれど。

都市の構造をどうするか

久保田 先ほど、岸井先生から、行政の制度としての線引きのお話が少し予告として出ていましたが、その辺のインフラの議論を是非お願いします。

岸井 今までに、草の根運動のやれる範囲とそれを越えたハードな空間づくりの話が出ていますが、実はグラスルーツの動く主体は、個人であり、家庭であり、企業であり、組織である。そして企業や組織の方には、経済の論理が働いていて、これは市場のメカニズムそのものなんですね。ですからそういう意味では、私は都市の向かうべき姿に関する討議、構造的な議論がひじょうに意味があるのではないかという気がしています。それがないと、さまざまな運動の向かう方向が定まらない。例えば、先ほどのドイツなどでも、外側で大規模ショッピングを規制しながら都心部の再生に取り組んでいます。正直言って、企業の戦略やノウハウというのは、郊外で大規模にやっている人の方がはるかにうまい。既成の商店街で個別にやっているノウハウを超えているから、郊外のショッピングセンターに人が行ってしまうのを抑制するのはたいへんにしんどいことなのです。そこで、まず町全体の大きな構造をどう考えるかといった議論がひじょうに重要になります。この議論が一つあれば、単純かつ短期的な経済合理性と



佐々木政雄氏

違うことも起こり得るのではないのでしょうか。

私は、わが国の大都市圏は比較的高く評価しています。例えば東京は鉄道の結節点を狙って都心や副都心をつくった。それなりに鉄道への指向性を持ったまちづくりが試みられていたと思います。問題は地方都市です。そういう鉄道軌道系のような比較的大規模なものが入りづらいところで、車社会にわっと走ってしまっている。そういう地方都市がどのようなまちづくりをしていくか、これは大きな問題であると言わざるを得ません。

私は二つ考えていまして、一つはやはり公共交通です。もうちょっと遅いかな、と思わないでもないんですが、公共交通を利用しやすい町をもう一度考える。少し振り返りますと、戦災復興で既成市街地の真ん中を一所懸命整備してきたのが昭和30年代前半くらいまででしょう。その後、高度成長期になって市街地の受け皿を外側につくってきた。まあ当時の質ですから現時点で満足かどうかはいろいろあるんですが、それでも一時期まではやっぱり都心部に公共交通が集まってきていて、頑張っていたわけです。それが最近では市役所はバイパス沿いに行っちゃった、農協も行っちゃった、それでなんとかしてくれと相談に来られる。冗談じゃないです(笑)。自分たちで外へもっていったら、既成市街地の中がさびれたとか、もうバスが止まっているとか活性化してほしいとか何とか言ってる。そもそも都市の構造をどうするか、どうしたいのかということについて大きな方針を立てるべきだったのではないかな。ですから、今からうじて残っている公共交通を是非生き残らせるような大きな土地利用の戦略を取るべ



岸井隆幸氏

きなのではないかというのが、私の今の考えの一つです。

それからもう一つは、自動車との付き合い方です。公共交通で全部やるという都市は、正直言って無理だと思います。小澤先生もおっしゃってましたが、車もどうしても必要になります。しかし、その付き合い方が、とくに駐車場のコントロールというかつくり方がものすごく下手なんです。とにかく足りないからつくる、という方式で、少しもシステマティックなところがない。アメリカでも1960年代頃までは都心部の半分以上が平面パーキングというところもあったわけですし、今でもあります。日本でも地方都市には、点在しているけれどもけっこう駐車場が多いですね。それをどういうふうに町の中で再整理していくかというのが重要だと思います。交通施設としてただあればいいというんじゃないで、町並みとしてそれなりの形をとり、環境も考えたい。本気で駐車場を通したまちづくりをみんなで考えるべきなのではないかと私は思います。

線引きとの絡みというのは、実は頭打ちの人口になってきた時に、もう線引きはいらないんじゃないかという議論が出てくるようです。今でもすでにそういう声も議員の間では出ているみたいですが。

太田 もう成長余力がないところが多いんじゃないですか。そんなに線引きをしなくても。

岸井 そこなんです。次にどうする、どのような都市の構造を指向するかということなんです。線引きを外してどうするのか、外して開発をコントロールできるのかというと、それは疑問がある。みなさんアメリカの成長管理の話をするといろいろ意見があ

りますが、日本の線引きのことになると思わん顔する。アメリカの成長管理なんて、日本ではとっくにやっているじゃないですか。それを本気でちゃんと見直してやろうということを考えるべきなのではないかと思うんですけども。

太田 アメリカではもう少し市場原理に基づいた自由な立地で商業活動なりなんなりが行われていると考えがちですが、それはまちがいだと思いますね。やはりコミュニティベースで、コミュニティの利益を守るということです。すごい規制を実はしている。都市によっては、リテイル・ゾーニングというような言い方で、いろいろな商業施設の規模や数を細かく具体的に制限したりしている。つまりそこには、守るべきコミュニティがある、守るべき中心市街地が既にある、という共通認識をもった市民がいるということなんです。その存在がなくて、ただ形式的に土地利用とかなんとかとやっている限りでは、個別な規制で出てきたものを叩くような方法しかない。これはひじょうに愚かなやり方ですね。

岸井 交通とまちづくりを連動させるためにも、最近、日本でも交通実験的なことが少し許されるようになった。あれは私は大賛成ですね。トライ・アンド・エラーするしかないと思うんですよ。すべて成功するなんてあり得ないで(笑)。

太田 やっぱり自己責任的に、それぞれの町がやる範囲を認めてやらないといけませんよね。

岸井 やって失敗したら、みんなで叩くでしょう。それはあまりうまくないと思います。むしろやってみたことを評価すべきで、そういうメディアが必要なんだと思うんです。

久保田 実験とか試行とかいうことを最初に言ったら、たとえ失敗しても引込みやすいですよ(笑)。今までの行政の仕組みとちょっと違う側面が出てくるかもしれないと思っています。

佐々木 私たちの仕事の中でも、よく実験的にとかいうことを言うんです。例えば住民に図面を見せて説明しても、これはなかなかわかってもらえないんです。ここはこれくらいの広場になりますよ、ここは一方通行の道になりますよ、と図面と言葉で言ってもなかなか…。今まではレポートつくってパンフレットつくって説明会開いてアンケート取って、それでせいぜい図面見せて、それで充分住民の意見は聞いたと言っている。しかしどこまでわかってもらっているか。われわれ専門にやってる者でもわからない部分もあるので(笑)。

そこで、やっぱり実験というのが必要になると思うんです。なんか実験というと、住民をモルモットの使うというイメージを持たれるんじゃないかと不安なんです(笑)そうじゃなくて、実験というか試行というか、都市計画の中でも地区交通レベルは、これまで実際に実施されてきた。鎌倉市の試みはかなり大きな範囲を対象にしており、都市のマスタープランレベルまで実験という概念が出てきたというのは、私はひじょうに新しい方向だという感じがします。

基盤になる環境教育はどうあるべきか

久保田 今、市単位のまちづくり構想みたいな話になりましたが、そこに住む住民、市民がどのような町にしたいかがいちばん重要であるといっても、それこそ実験でもしない限り、なかなか具体的な案は出にくいと思うんですね。それに環境問題や住宅問題やなんか絡んできたら、一般の市民にはとてもとても。もっと小さな単位で、身の周りのまちづくりを考えると、その仕方がわからないのが日本の現状であるという提言が小澤先生からもありました。

小澤 いかに気づいてもらうか、気づいたらどう意見にするか、意見にしてどう行動するか、ということの一つひとつ教育するというのはひじょうに厳しい問題です。

例えば、日本は環境教育というとすぐ自然保護というのですが、基本的にはそうではないんです。人間が生きていく限り、人工的な環境と自然とをどう調和させていくかということを常に考えていかなくていけない。自然保護という単純な言葉では言い表せないことなんです。それから「まちづくり」と言った時に、自分はどこで暮らしたいか、どういう生活を送りたいか、どういう生き方を選択していくかということまで掘り下げて考えないと、結局、その時々話題性のある問題にひっかかって、ある時は観光客が来るような町を、と言ったかと思うと、ある時は子どもや老人が安心して住めるような静かな町を、と言ったり、自分のところに迷惑施設が来なければ人のところはようになってかまわないと言ったり、とにかく一貫性のないことになってしまう。

私は環境教育というのは、どれだけ参加者の主体性を育てることができるかということに尽きると思うんです。



久保田 尚氏

久保田 それが現段階の日本では遅れているということですね。

小澤 そうですね。そのところの基盤ができあがってないのに、欧米型の参加型まちづくりを目指しても、やっぱり無理なんです。

先ほど出ていた小布施町というのは、確かに観光客狙いの町ですが、自分たちでもいろいろ発信しているんです。旦那衆が中心になって、子どもたちにも学習機会を与えて、年配の人たちといっしょにヨーロッパに視察に行って、自分たちの町には何ができるか、自分たちの町ならどういう形でもってこれるかとか、そういう場をきちんとつくっているんです。そういう意味で、コラボレーションしていく仕組みをつくるのが、日本の場合、まだ大事なかなという気はしています。

もう一つ私が危惧しているのは、例えば有名になります、いっぱい外から観光客が入ってきて、よく見るとお土産は全国共通の物を売っている(笑)。どこかの町がだれか仕掛け人に頼んでまちづくりをする、すると他の町から視察に来て、同じような町をつくってしまう。観光客も一過性でわあっと集まる。また他の町から……結局は郊外のチェーン店と同じようになっていくんじゃないかと思うんです。ですから、長期的な展望をもちながらまちづくりを進めていってほしいんです。

久保田 外国での環境教育で、とくに日本でも取り入れたらいいのではないかと、と思われるようなものはありますか。

小澤 私の場合はイギリスとアメリカを知る機会が多いのですが、最終的にクリエイティビティーを育

てる方向にいてると思います。それからイメージネーションを高める方向ですね。それはなにかというと、自分たちがどう生きていくか、自分たちにとっての快適性とはなにか、アメニティを求めていくということはどういうことか、自分の暮らしているところの風土と自分はどのように付き合っていくのか、といった分野でのクリエイティビティーであり、イメージネーションであるんです。

久保田 なかなか日本に持ち込んで根づくような教育ではなさそうですね(笑)。

小澤 そうですね、難しいと思います。

でも、日本でも、例えば去年の夏は文京区で、子どもたちといっしょに「みちワークショップ」をやったんです。たまたまある道が上道と下道とがある歴史的な道で、文人が周囲に住んでいた遺跡があったりするところなんですね。路地にお稲荷さんがあったりして、それが防災の意味があってそこにあったりする。そういう道歩きをしながら子どもたちに実際に発見していってもらったんです。小さな自然も残っていたりして、子どもたちは遊びの延長として自分たちで物語をつくっていくんですね。ところが今は多くの町の中には物語も発見もない。町に目を向けさせるといったって、ただイベントやればいいということじゃないんです。イギリスのタウントレールという学習方法も、町を歩かせて子どもたちに学習させています。

それから、他のワークショップで子どもたちに、こんな道があったらいいなというデザインをしてももらったんです。そこでこちらの方で予め用意した20枚くらいの写真を見せて、道に必要な要素をその中から選ばせたんです。おばさんがおしゃべりしているとか、高校生がスケボーしているとか、道端に花が咲いてるとか。そしたら、子どもが選ぶものにいくつか共通した要素があるんです。まず大人との関わりのある写真、それから水辺、小さな自然。ところが有名彫刻家がつくったストリート彫刻やオブジェ、あんなものは一切選ばなかった(笑)。ある点で、子どもの目の確かさがあるような気がしましたね。ですから、世代差ということも町をデザインしていく時に組み込むべきなんじゃないかと思います。

佐々木 私もあるワークショップで、子どもたちに町の中でいいと思うところを写真に撮ってもらうということをしたんですが、やはり大人の視点とずいぶん違ってすごくおもしろかったですね。

岸井 私もある地方都市で市民グループがそういう

ことをやっているのをお手伝いしているんですが、ワークショップとか学習や体験の場というところまでいいんです。ところがそこからが問題。どんなプランにせよ、誰も土地を売らないというのがここ何十年か続いているんです。最後の権利義務関係になると動かない。例えばちょっとしたことをやるにしても誰かが多少は何かを提供したり我慢したりしなければならないというところまでくると、正直言って、答えがなかなか出てこなくなるんです。

小澤 なかなか全体とのつながりが見えないのです、居住者というものは。そこをどう見えるようにしてあげるかというのが専門家の関わる部分ですね。

久保田 佐々木先生は実際に行政側といっしょに仕事をされて、やはり欧米の影響というのは強く感じられますか。

佐々木 少し話は戻るかもしれませんが、私は初めにもお話したように、1963年のブキャナンレポートがまちづくりと交通ということに大きな影響を与えていると思っています。今読み返しても、基本的に現在我々が行っているまちづくりの地区交通の基本的思想だと思います。とくに日本では、都市の交通計画に関わる道路整備の問題になると、ブキャナンの影響力がひじょうに強いと思っています。例えば建設省でいえば、都市局街路課でブキャナンの影響下にあるといってもよい事業制度を、1970年頃から立て続けに出してきているんです。例えば総合都市交通施設整備事業や、居住環境整備事業などがそうです。

その他、割合によく紹介されたのがフランスのブザンソンのゾーンシステムといわれた交通計画や、ドイツのプレーメンのセル方式。ヨーロッパの都市は商業的なコントロールもいろいろありますけれど、インフラ系をしっかりとつくったうえで地区的な交通のマネジメントをしているというところが基本的にある。

歴史的地区の資産の保存と活用をはかるためのまちづくりと、地区交通計画を制度化したものが1982年の歴史的地区環境整備街路事業（通称「歴みち事業」）です。これはまちの活性化や魅力ある町を活かすには、地区的交通コントロールをしっかりとしなければいけない。そのためには地区のゾーンコントロールをしようと。そういう意味では、この歴史的な地区を活かすというのがいちばん日本に定着したのかなと思います。

先ほどからいろいろお話がありましたように、交

通とまちづくりということは、どこかの方法をもってきても意味がないんですね。住民の参加と選択の上にそれぞれ異なったまちづくりが行われるのが理想的だと思っています。

「まちづくり」「みちづくり」のこれから

久保田 交通とまちづくりということで、かなり広範囲にわたって専門分野の興味深いお話をうかがうことができました。最後にこの座談会を終えての感想を含めて一言ずつ、お願いできますでしょうか。

太田 そうですね、まだいろいろ言い足りない気がするのですが(笑)、やはり今日のこの議論を通して思うことは、みなさん、本当に住みたい町をついているのだろうかということです。まちづくりと交通というけれど、未だに交通のとくに車の利便性の面だけがクローズアップされているのではないか。しかしこれは短期的な一つの視点にすぎないと思うんですね。例えば、人間ある時点で必ず車を使えない年齢になる。あるいは障害を持ったとかの使えない状況に陥る。その時に車社会という選択しかできない町というのはたいへん難しいことになるわけです。そうなった時に、タクシーで買い物に行くような生活をみなさんは望んでいるのか。

もう一つは、市街地の衰退という話がかかなり出ましたが、ところで守るほどの、残すほどの市街地をつくっているのだろうか、ということです。歴史的な町並みというのが明治以前だとすると、その頃の人口は3千万くらいですか、それが今は1億2千万。4倍の人口を昔の城下町の中心市街地で支えられるのか。私は絶対に無理だと思います。だからやはり郊外にセンターは必要になる。そのつくり方を考えていくのが都市計画なんです。それが、今できている多くの郊外のロードサイド店やショッピングセンターという、焼き畑商業的なもので、将来守っていこうというようなものじゃない。魅力がなくなれば捨てられていって荒廃していく。町の中に荒廃を前提にした施設や建物があっていいはずがないです。もうそういう時代は終わっているはずですよ。これからは50年、100年といったタイムスパンで、誇りを持って愛着を持って残せるようなまちづくりに取り組むべきだと切に思います。

今までのように既成市街地対郊外センターという図式で対立するんじゃないで、町の中に歴史的町並みもあり、既成市街地もあり、郊外のショッピングセンターもあり、郊外の市役所もある、学校もある、

その間のアクセスを車だけに頼るのではなくきちんと考えて、総合的に計画することが、重要なんじゃないでしょうか。

岸井 そうですね、まちづくりに関しては太田先生のおっしゃるとおりです。私は少し視点を変えて、市民参加と環境教育に関してまとめてみたいと思います。今日の議論では教育、啓蒙の必要性がクローズアップされましたけれど、例えば交通計画とか交通施設の管理などの専門家のみなさんは、それではどれぐらいまちづくりに関心を持っているのだろう、というのがひじょうに疑問なんです。具体的に檜玉にあげるのは申し訳ないんですが、この学会誌を購読されている方は一体、現在、各地で作成されつつある市町村マスタープランというものにどれぐらい関心を持っておられるのか。どのように関わっておられるのか。ちゃんと意識を持っているのか。どうも専門家というのは都市計画と言いながら、自分の専門分野だけに閉じこもってしまっている気がします。ですからまず、そういうところを広く見られるような機会や交流の場を設けることが必要だと思います。

それからもう一点、市町村マスタープランの話に関してですが、正直言って絵を描くことが重要かどうか、これはかなり怪しいですね。マスタープランの議論をする時に欠落していると思うのは、それが次にどういうふうに展開するのかとか、このマスタープランをいつ見直すのかというようなことにあまり議論がいかない。しかし、マスタープランの絵そのものよりも、それをつくるまでの過程の方が大事なのではないかと、その辺りの情報を噛み砕いて一般に提供の方が大事なのではないかと思います。都市計画というのは5年に1回くらい見直しますが、その中で出てきた問題点なり5年間の変化を住民に提示することを、交通の分野からも積極的にやるべきだと思います。それが次のマスタープランの永続的な見直しにつながるんです。描いた絵は変わってもかまわない。その見直しをするという行為をシステムにするということが大事なのではないかと思います。

小澤 だいたい私の言いたいことはまとめていただいたので(笑)、私はまちづくりというのがもっとわくわくする楽しいものなんだという、そこがどうも欠けているような気がします。一時女性の目でのまちづくりが流行った時に行政側との懇談会を開いたら、つまらなそうな顔をした行政の各担当者が縦割

りで出てきて、つまらない報告をする。これじゃ誰もまちづくりが面白いものとは思わない。

それからもう一つは、テクノロジーとしての交通を考えた時に、確かに車によって便利にはなったし行動の範囲も広がった、しかしそれと反比例して人間としての勘とか感性とか、そういうものが鈍くなってきたのではないかという不安があります。交通というとなぐ車や鉄道やバスということになりますが、歩くということも忘れないようにしたい。歩いて感じる町の空間や空気というものもあるはずで、それがとりもなおさずその場所の魅力であり場所のセンス(sense of place)だと思います。そういうものに対する感性を高めていく、そういう視点が今のまちづくりには欠けているのではないか。多分それを突き詰めていくと、環境というところにつながっていくんだろうと思います。

佐々木 私は自分のやっている領域と興味を含めて、中心市街地の魅力をどう回復するか、再生するかが当面のいちばんの問題だと思います。それには住民の意思や希望はもちろん大前提になりますが、外から見て、こんな魅力もある、こんな再生の仕方もある、というサジェスションが必要になると思います。この魅力拠点を見つけることと同時に、魅力拠点を支えるためにそこに集まる人と車の流れの改変をはかるための施設の整備と、人と車のコントロールが必要になり、地区の交通計画がきわめて重要と思っています。

先ほど岸井先生から、専門家がどれだけ都市計画を考えているのか、というお話がありましたが、私はやはりまちづくりは、そこに住む住民のもの、交通計画はまちづくりの支援のためにあるものと思います。専門家の方にはその辺りの意識を是非強く持っていただきたいと思います。

久保田 確かにこの学会誌の読者の方は、例えば混雑率を下げるとか事故率を下げるとかいう、そういう目的を持って仕事をされてきた方々だと思います。その重要性は不変ですが、時代の状況から、それだけではもうやっていけなくなっている。インフラをつくって混雑率を下げるというだけではなくて、インフラをつくったら町にはどういう効果や影響があるか、プラスの影響を与えるインフラにするにはどうするかというふうに考えなくてはいけない。あるいは安全にしても、例えばコミュニティゾーンはもともと安全事業なんですけど、同時にまちづくりになるような仕掛けになっている。ですから、交通を専門にやる方も、これからは必然的にまちづくりを意識せざるを得ない時代になってきていると思います。

今日は巻頭にふさわしいお話をうかがえました。先ほど岸井先生からもありましたが、こういう場をできる限り設けて、議論と交流の機会をつくっていくのもこの学会誌の使命であると思います。長い間活発な議論をありがとうございました。