

平成元年度開発計画セミナー報告書

平成2年6月

北海道開発局長官房  
開発計画課

## は じ め に

本報告書は、平成2年1月から3月にかけて当局で9回開催されて開発計画セミナーの講演・意見交換をもとに、事務局で講演の内容を取りまとめたものです。

北海道総合開発の指針となる第5期北海道総合開発計画（昭和63年6月14日閣議決定）では、我が国の長期的な発展に貢献するとともに、道内の産業活動の活性化を図り、力強い北海道を形成することを目標としています。

本セミナーは、この計画の推進に係る様々な課題について、学識経験者をお招きし、講演をしていただくとともに、意見交換を通じて参加者の問題意識を深め、もって当局の業務の円滑な運営に資することを目的として企画したものです。特に、①地域活性化へ向けての取り組み、②先端産業、成長産業の現状、③都市、農村の生活環境といった視点を設定し、主に道内で活躍されている講師をお招きいたしました。どのお話しも、先生方の豊富な学識・経験がうかがえる貴重なものとなりましたが、全体を通してみると、地域に根ざした「地域づくり、まちづくり」という主題が浮かび上がってきたのではないかと思います。国民の意識が「経済から生活へ」とシフトし、豊かさを実感できる多様な国民生活の実現と、地域経済社会の均衡ある発展が我が国の大きな課題となっている今日、本セミナーの内容は、今後の開発行政の展開に際しても、貴重な示唆を含んでいると思います。

本セミナーに協力いただいた北海道地域総合振興機構、また参加していただいた方々には、このセミナーが有意義かつ成功裡に開催されたことに厚く感謝いたします。最後に、本セミナーの講師を引き受けていただいた上、本報告書の取りまとめの趣旨に快く賛同いただき、ご校閲を願った諸先生方に厚く感謝いたします。

本報告書が関係各位の執務の御参考になれば幸いです。

平成2年6月  
北海道開発局長官房次長  
柳川捷夫

〈目 次〉

【平成元年度開発計画セミナー総括表】	1
【特別講演】	3
『これからのまちづくり』 (田村 明)	3
【開発計画セミナー】	35
『ソフトな時代の地域活性化』 (金子 勇)	35
『異業種交流と産業振興』 (井上 一郎)	57
『欧州における農村リゾートの現状』 (佐々木寅雄)	77
『これからの情報産業の展開』 (田中 宏武)	125
『都市型リゾート開発』 (中村 揚一)	153
『北海道におけるバイオ産業の展開』 (下川 哲央)	173
『環境デザインとまちづくり』 (中井 和子)	207
『北海道における産業構造の改善と開発の方向』 (船津 秀樹)	241
【開発計画セミナー開催状況スナップ写真】	260

1990年(平成2年)

【平成元年度開発計画セミナー総括表】

講演テーマ	講師氏名・役職等	開催日時	開催場所	備考
ソフトな時代の地域活性化	金子 勇 (北海道大学文学部助教授)	1月19日 14:00～ 15:30	1 5 階 第1・2 会議室	
異業種交流と産業振興	井上 一郎 (㈱光合金製作所代表取締役社長)	1月26日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第4 会議室	
欧州における農村リゾートの現状	佐々木 寅雄 (㈱北海道土地改良設計技術協会農村地域研究所主任研究員)	2月 2日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第4 会議室	
これからの情報産業の展開	田中 宏武 (日本アイ・ピー・エム(㈱)地域プロジェクト開発部次長)	2月 9日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第3 会議室	
都市型リゾート開発	中村 揚一 (㈱タウンステルメ札幌代表取締役社長)	2月16日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第4 会議室	
北海道におけるバイオ産業の展開	下川 哲央 (㈱北海道銀行情報調査部長)	2月23日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第3 会議室	
環境デザインとまちづくり	中井 和子 (中井建築研究所環境デザイン室長)	3月 2日 14:00～ 15:30	1 4 階 第1・2 会議室	
これからのまちづくり	田村 明 (法政大学法学部教授)	3月16日 14:00～ 16:00	札幌セン タービル 23階(MR)	特 別 講 演
北海道における産業構造の改善と開発の方向	船津 秀樹 (小樽商科大学商学部助教授)	3月16日 14:00～ 15:30	1 0 階 共用第4 会議室	

【特別講演】

『これからのまちづくり』

法政大学法学部教授 田村 明

《講師プロフィール》

東京大学工学部建築学科、法学部法律学科、同政治コース卒業後、運輸省、日本生命、環境開発センターを経て横浜市企画調整局長、横浜市技監として『みなとみらい21』等、現在の横浜市を代表する数多くの計画・立案に関わる。都市政策、都市計画、アーバンデザインが専門分野。

代表的な著書に「都市を計画する」（岩波書店）、「環境計画論」（鹿島出版）、「都市の個性とはなにか」（岩波書店）等があり、広い視点に立った都市・地域づくりの思想、そのあり方を世に問うている。

東京大学工学部（都市工学）、早稲田大学理工学部（都市計画）各講師。

1. 私と“まちづくり”とのかかわり
2. 「まちづくり」とは
3. 「まちづくり」の発想—横浜の経験から—
4. 「まちづくり」の心構え—ヨーロッパの例—
5. 国土構造のあり方—ツリー構造からメッシュ構造へ—

## 1. 私と「まちづくり」とのかかわり

ただいまご紹介を受けました田村でございます。

今日は、「これからのまちづくり」というテーマでお話をしろということで参りました。私にとって「まちづくり」というのは、私自身が追い求めていた問題、テーマでございますから、しばらくの間お話をさせていただきます。

私は東京生まれの東京育ちです。大学は3回卒業しております。初めは、建築学科を卒業しました。私の先生は丹下健三先生という世界的建築家だったんですが、私は建築だけではなく、もう少し広いことをやりたいと思ひまして、卒業論文、卒業設計の合間を縫って受験勉強をし、再度入学試験を受けて法学部に入り、法律と政治を勉強しました。私どもの時代、昭和20年代で卒業したものにとっては、まだ日本経済がどうなるかわからないという時代です。何をやったらいいのか自分もよくわからないし、文科系、理科系とはっきり分けられるのがいやで大学も何回かやりました。初めは中央官庁に入りまして、これも実はいろいろな省庁に毎年のように国家公務員試験を受けまして、入ってやめて、また入るといふのを繰り返しました。略歴には、普通、運輸省と一つだけ書いておくんですが、実は運輸省だけではなくて、大蔵省、農林省、労働省といろいろなところにおりました。農林省のときには北海道開発局勤務を命ぜられまして、北海道開発局の、今は名称が変わっているそうですが、企画課というところに来るはずだったわけけれども、実は参りませんでした。当時の企画課長が後に農林事務次官になられた石田さんという方で、その方と霞が関でお会いしているいろいろお話をしたこともあります。

そんな経歴を経まして、今度は一転して大阪の民間会社へ行きました。何とこれが保険会社で、日本生命という会社です。生命保険会社では一番大きいんですけども、本社が大阪です。私みたいな関東人からしますと、大阪というのはまた異質な点がありまして、そういう文化にいろいろ触れました。そこから見ていると、日本列島も違って見えるんです。東京にだけいますと、東京がすべての中心のように見えるんですが、大阪にいて、大阪の本社から日本列島にある支社を管理していますと、全然別に見えてくるんです。東京というのはずいぶん東に偏っているなと思ひました。47都道府県をずっと上から見ましても、実際ちょうど真ん中が三重県か、あるいは滋賀県ぐらいですね。支社の数から見ましてもちょうどその辺が真ん中でして、東京都はずいぶん東に寄って

いる。東北というのは東も東、北海道という、もう日本列島から落っこちちゃうんじゃないかというぐらいに当時の大阪の人は見ていたわけです。いまは飛行機がありますから、そうじゃないと思いますが、当時は飛行機のない時代ですし、もちろんテレビも今のように伝わらない時代なんです。そんな時代に大阪に行きまして、自分たちの居場所によって、つまり座標軸によって物は違って見える。そして、違って見えるだけでなく、本当に違ったもの、違った地域がいろいろあっていいはずだと思いました。現在、東京一点集中の問題なども起きておりますが、余り東京に集中している構造はおかしいなという感じを実感として持ちました。

日本生命にかなり長くいたわけですが、私は保険のことは全くやりませんでした。経歴からいきまして、おまえは不動産をやれということで不動産部門ばかりやりまして、ご当地にもビルを建てたり、あるいは近鉄パッセに貸している野球場をつくったり、あるいは子会社をつくって、デベロッパーみたいなことをしたり、そういう民間側からの不動産投資をやっておりました。

しかし、私はずっと自分の職業というのは何かなと思っておりまして、それが今日のテーマの「まちづくり」だと発見するまでに、最初の大学を出てから実に13年かかっております。それでいままでの仕事をやめまして、新たに「まちづくり屋」になろうと決心したのです。「まちづくり屋」と、今はやさしく言うんですけども、私どもの用語で言うと、「都市、地域プランナー」です。地域開発という言葉がその当時大変盛んになってまいりました。主に工業開発ですけども、いろいろな地域に新しい町ができます。あるいは新しい民間企業も出てきます。あるいは再開発も必要だ、都市にどんどん人口が集中していく、いわゆる高度成長期です。そのような時代に地域づくりを見ると、どうも何かバラバラに行われている。地域の個性もどうも踏まされていない。いろんな専門の方もおられるけれど、専門的にこれをトータルに考えている方がどうも少ないんじゃないか。私は官庁の立場、あるいは民間の立場、いろいろ経験しましたがけれども、官庁もバラバラでタテ割ですし、官庁と民間の関係もこれまた全然ない。しかし、大きな事業は行われていて、どんどん街ができちゃう、地域が変わってくる、変動していく、こういう情勢です。そういう情勢の中で、総合的にそういうものを考えていく「まちづくり屋」、地域のプランナーになろうとしたのです。国からいきなりこうやるというのではなくて、地域の立場にたって、それぞれの地域、北海道は北海道、横浜は横浜、九州は九州と違うわけですから、その地域の立場に立って地域づくりをする、そう

いうお手伝いをしようと決心をしたんです。

しかし、決心はしましたけど、それで飯が食えるところはありません。その当時そういうことをやっていたのはせいぜい大学の研究室でして、研究室が委託研究と称して自治体などから委託されて何かやる程度です。そこに行こうかなんてことも考えたんですが、たまたま私の先輩が民間としては最初の地域開発のエキスパートを自ら名乗るコンサルティング事務所をつくるんだというので、その先輩と一緒に小さな事務所を東京の銀座でやったわけです。それまで私も中央官庁といい、あるいは民間の会社といい、数万人という単位の会社ばかりでしたけれども、今度はたった3人しかいない小さな組織で、いわば自由業ですが、そこでいろんな地域開発のお手伝いをしていたわけです。その一つとして横浜のお手伝いをしておりました。もちろん横浜だけをやっていただけではございません。鹿島の開発であるとか、大阪の臨海地域であるとか、瀬戸内海の本四架橋にかかわる香川県や愛媛県の開発の問題であるとか、その後、これから始まり出そうとしていた大阪万博の問題、これはちょっとお遊びですけど、博覧会などまだ1回もやったことのない時代ですから、それをどう考えるんだなんていうこともやりました。そういう仕事の中の一つとして横浜の計画を立てていたわけです。

当時、私はたまたま横浜に住んでおりまして、横浜の町の真ん中から東京の銀座の事務所まで通っておりました。横浜というのは、いまでこそまああの町なんですけれども、その当時は余り印象のいい町ではありませんでした。と申しますのは、戦災で全部焼けまして、その後アメリカ軍が町の真ん中を接收して、狭い市街地ですが、そこに飛行場までつくってありました。横浜は何といても港湾施設があります。物資を送ってくると、まず港へ揚げるわけで、港の裏の普通の市街地自体を全部立ち退かして、占領軍の中心である米軍基地になったわけです。マッカーサー総司令部もしばらくの間横浜に滞在をしておりまして、それから東京に行ったのです。実質的に日本を占領しておりました第8軍の司令部が横浜の都心に置かれまして、その基地になったわけです。ですから、当時横浜に行くと、米軍ばかりで、日本人はほとんど立ち入り禁止でした。いま臨海公園として有名な山下公園あたりも、日本人は全然入れてくれませんでした。私の親戚がアメリカに帰るのを、大桟橋で見送ったことがあります。これも日本人は普通は入れないのを、やっと見送りだけ辛うじて入れてもらったという状態でした。そういう時代の横浜しか知りませんでしたので、大変感じの悪い町だったんです。「もはや戦後ではない」という経済白書が出たのは昭和31年ですが、その時代になってやっと町

の真ん中の接収だけは解除してもらいましたけれども、これは解除してもらったというだけで、ほかの都市はどんどん復興してきましたが、横浜だけはやっと焼跡みたいな状態に戻ったというところでした。私は、その後もう少したってから住んだのですが、その当時は関内牧場なんて悪口を言われておりました。関内というのは、横浜の港町を開いたときにつくった関所の内側という意味で、横浜の中心を示している言葉ですが、これが牧場だと呼ばれるぐらいにベンベン草が生えて、何もなかったのです。この関内というところは、昔ペリーが上陸してきて、日米の和親条約を締結した場所です。それから日米修好通商条約を締結し、はじめて貿易を行ったところ。文明開化の時代、日本で新しく行われたものは、ほとんどこの関内ではじまりました。たとえば新しくビールをこしらえたとか、石けんをこしらえたとか、あるいはアイスクリームを初めてつくったとか、日刊新聞を初めて発行したとか。鉄道と電信もここを結ぶことから始まったとか。近代下水道とか、近代上水道も、これも全部横浜が先で、東京は10年ぐらい後です。ガス灯、ガス事業を初めてやるとか、関内は新しい文明開化の町だったんです。それが米軍に占領されて、見る影もない時代に、私が偶然住んじゃったわけです。そこから東京の銀座まで通っておりました。そのうちに横浜の計画をつくれということで、取り組むことになったわけです。

どうやって横浜を復興させるか。普通の行政をただ続けているというだけではだめなんです。もっと思い切ったことをやる。私どもはプロジェクト方式ということを提案したんです。横浜を身体にたとえますと、内臓ががたがたになっている、心臓部も危ない、骨組みもがたがたで人口だけがが増えてるんです。東京に近い部分で今までは背中みただったところはどんどん開発されて、人口は増えている。だから、肥満児なんです。体重は増えているけれど、いいところへつかなくて、内臓も骨格もがたがたというのが横浜の当時の状況でした。これをどうするかというと、普通のやり方じゃだめだということで、私どもはかなり思い切った提案をいたしました。横浜はどうせ金もないし、権限もない。だけど、がたがたになっているのを、だれかがどこか改造をしなきゃいけない。内臓も強め、骨格も強めなきゃいけない。体重もぶくぶく太りでは困る。もうちょっときりっとしなきゃいけない。そういう提案を戦略的プロジェクトという形で提案しました。プロジェクトというのは、大きな基幹的な事業なんです。じゃそんなこと言ったらお金があるのか。お金はないんです。権限もないんです。しかし、お金は天下の回り物ですから、知恵さえちゃんとしていれば、政策がきちっとしていれば、やっぱりお

金がついてくるという説明をしました。当時の市役所の人たちは、あいつは何を言っているんだ、あいつは、ちっとも行政をわからなくて何を、と言っておりましたけれども、私はさっき申し上げたように行政を分かってないわけではありません。いい点も悪い点も、官庁、民間を見てまいりましたから、分かっていました。普通のいままでのやり方ではだめで、新しいことをやろうということをご提案したんです。私どもは、いろんな提案をするのが商売ですから、まさか後で私がやることになるとは思ってもみなかったんですが、そのうちに横浜市が私どもの提案をやろうということで、それじゃ新しくこれをプロモートするセクションをこしらえようということになってしまいました。それが企画調整局で、私に来てくれということです。私はお役人も若いとき幾つかやりまして、もうやめようということにしていたんですが、できるかできないかやってみようじゃないかということで、22年前になりますが、横浜市に入っているいろいろと仕事をさせていただきました。

私は、企画調整局というのをつくって、そこに入ったものですから、ここで企画調整ということについて少しお話ししたいと思います。

私が、はじめ相談されたときは、企画局という名前だったのですが、調整という名前を是非入れておいたほうが良いと言ったのです。役所というのは、調整というのがあるのとないのとでは随分違うんです。でも、入ってからは、逆に私の部下からは、調整ばかりして、ちっとも企画していないといわれました。私は、企画と調整というのは役所のなかでは一緒のものだと思っています。企画があって調整がある。つまりものの考え方と構想があって、その考え方によってコトをすすめるために調整がおきるわけです。考え方がないのに、ただばらばら集まってどう調整しようかなんていうのは意味がない。まず、どの方向に行きたいかがなければいけない。そうした考え方があるけれども実際動き出してみると多くの部門の大勢の人がやるのですからばらばらになってくるわけです。そこで、考え方をいかにして、みんなの動きをそろえ、足りないところを補っていくかというのが企画調整ということなんです。

そのためにはどうしたらいいんだということについては、私はプロジェクトという形で示しました。明快なものがなにかないといけないんですが、余り明快すぎても困るというところがあります。やはり、方向づけが一番なんです。言葉によってはベクトルとでもいいでしょうか。どちらの方向に、どのくらいの強さでいくかというのが問題なのです。非定型、流動形という言葉をはやらせましたが、これは役所の中では最もき



られる言葉です。しかし、これからの世の中は、ものすごい激変の時代だと思います。それに対して、役所の機構というのは余りにも固定的です。方向性を決めるといのはいいことなんですけれども、決めたらディテールまで固定的に決めなきゃいけないというのはどうもまずいんです。方向付けとか、フィロソフィーとか、考え方とかいうことが非常に重要ですが、ディテールや手法は動いていくのです。

例えば、今の横浜の「みなとみらい21」などというの、私が26年前、民間にいたときに提案したものです。あそこに、三菱重工の工場がありまして、それを重厚長大が一番盛んな高度成長期に立ち退かせようという計画ですから、相当乱暴な計画だったわけです。そのほか、地下鉄、高速道路、ベイブリッジ、港北ニュータウンなど詳しい話はしませんが、様々な難しいプロジェクトを提案しました。そして、それらの当時私どもが提案したことが、いまは全部実っております。それは、方向性をはっきりさせながら時代に柔軟に対応していったからだと思います。

また、私が市に入ったときに、アーバンデザイン、つまり都市をデザインするという言い方をしました。これも一部の建築家たちから必要性は指摘されていたんですが、言うだけでは余り物の役にも立たないわけで、私は、市に入ったときに、都市を個性的にするとか、美しくするというのを考えて実行したいと思ったわけです。都市にはそれぞれ個性があって、表情があるんです。そういう都市の顔つきもきちんと考えるべきだと思いました。私が市に入ってやり出したころというのは、何をぬかしているんだなんていうことを言われました。市役所の中からも、議員さんからも言われました。あるいは建設省の方々にもさんざん言われました。当時は、お金というのはもっと効率的に、つまり早く、安く、私から言うと悪くなんですけど、最低規格でやっちゃおうという時代でした。私はそうではない。やはり都市の景観とか個性ということを考えたことをしなきゃだめだという主張をして、かなり通してもらったものもあります。今は至るところで、デザインであるとか、景観であるとか、私にかつて猛反対をした方々も積極的にそういう方面にお金をつけて、結構な話であるなんていうことを言っておられますが、時代もずいぶん変わってまいりました。

つい10日ほど前も、名古屋でデザイン都市のシンポジウムを開催するというので、基調講演を頼まれて行ってきましたが、それは経済同友会の主催でした。経済界までがそういうシンポジウムを開く時代になったんです。水道の技術屋さんだった市長さんも、すっかりネクタイまで変わって、回りからは市長のネクタイも最近はすっかりセンスが

よくなったねとからかわれていましたが、デザイン都市ということを行っています。これはもうこの20年間は隔世の感です。私どもが主張したことが事業化されてきている。いろんな形で私どもが考えたようなことが実現している世の中になってきていると感じます。しかし、それで全部いいのかというと、私はまだいろんな問題はあろうかと思えます。

## 2. 「まちづくり」とは

まちづくりとは

私の経歴をお話ししながら、実は世の中の流れのことを少し申し上げてみましたが、本日のテーマである「これからのまちづくり」ということについてお話しを進めていきたいと思います。私は、自分のことを地域プランナーとか、都市プランナーとか言っていますが、わかりやすく日本の言葉で言えば「まちづくり屋」であるというふうに思っています。それに、私は人より遅れて13年たってからそれになろうと決心をいたしまして、死ぬまで「まちづくり屋」でいようと思っています。シンクタンクにいようと、役所にいようと、大学教師であろうと、私の仕事は「まちづくり屋」である。居場所はいろいろ変わるかもしれないがそれが職業だと思っています。

では、その「まちづくり」というのはどういうことなんだということですね。私は「まちづくり」というのをよくひらがなで書くんですけど、「まち」というのは「町」でも「街」とでも書けます。2年ほど前に岩波新書から「まちづくりの発想」という本を書いたんですが、これはひらがなを使いました。ところが、本屋はこれじゃどうもよくないと言うんです。「まちづくりの……」なんてひらがなが続いているのは本の題名としてまことに締まりがなくて、本というのは見た感じでぱっと、これだと思われなければならない。だから漢字を使えと盛んに言うんです。本屋とやり合って、いやそうじゃないんだと、「まちづくり」の「まち」というのはなかなか意味があるんであって、私の言うのは、「町」でもない、「街」でもない、じゃどれがいいかという、やっぱりひらがななんだと主張して、とうとうその題名にしたのです。それで本が出ましてから、しばらくたって、岩波の編集者が、「やはり言われたとおりにこのひらがなで正解でした。」と言っていました。この三つは、案外意味が違うんです。私は、ほかの「町」や「街」が悪いというんじゃないんです。私も使い分けする場合がありますが、それは少し意味を変えているときに使うんで、一番広くはこのひらがななんです。きょうの演題もひらがなですが、このごろ各地でお話しする場合も、このひらがなの「まち」が一番多いですね。たまに「街」という字もありますが、今は、たいていはひらがなになりました。

この「まちづくり」という言葉は非常にやさしい言葉です。だれが見たってわかりますね。「まちづくり」と聞いて全然わからないという人はまずいないわけです。何となく、ニュアンスは少しずつ違うかもしれないけれど、イメージはあるはずなんです。し

かしこの言葉がこういうふうに使われるようになったのは、意外に新しいんです。もちろんこの言葉がなかったわけではありません。「まちづくり」という言葉は非常に古くからあります。古語にも「町作り」という言葉があります。「町作り」というと動詞みたいですがそうじゃありませんで町並みのことを言うんです。「町作りのようよう淋しゅうなりぬ」なんていう文章があるんですけど、「まちづくり」がそういうふうには、町並み、町がつくられているという結果のモノのほうにも使われていたんです。これは古語ですけど、昭和30年代ぐらいでもたまたま「町作り」という言葉があるんです。とにかく意味をどうとるにせよ、古くからあった言葉です。最近できた言葉ではありません。しかし、いまのように広く使われるようになったのは、せいぜいよくて10年。場合によってはこの5~6年でしょうね。いろんな方々がこういう言葉を盛んに使うようになった。使うようになるというのは、それなりの意味を持っているし、そういうことを時代が要請しているからなんです。私自身はもう少し前から使っておりましたが、世の中で広く使われるようになったのは、せいぜいこの10年ぐらい前からです。

それじゃ、その「まちづくり」という言葉をどうして使うようになったのか。いろんな点から言えますけど、簡単に言うと、この「まち」というのを認識してきたことから始まります。それでは、それ以前は「まち」というのは認識してなかったのか。正直言って私は、それまでは「まち」に対する認識度が極めて低かったと思います。今非常に高いかどうかという問題があるんですが、少なくとも以前に比べると「まち」というものを認識してきたということです。「まち」を認識しなくては「まちづくり」が必要にならないわけなんですけど、じゃ、「まち」というのは何なんだろうか。そういうものがなかったのかといえば、もちろんそれまでずっと「町」もありました。「街」もありました。都市ということだって「まち」でして、だけどそれを「まち」として認識してなかったということなんです。

たとえば札幌は立派な「まち」です。碁盤の目の都市計画をして、大通公園などをつくりました。いろんなところに、都市はあるわけです。横浜にも古くから都市がありました。でもそれを本当に「まち」として認識するというのはどういうことか。「まち」という時には、「自分たちのまち」であるという意味が入っていると思うんです。何か知らないけど、何かそこに住んでいる。大きな都市があり、小さなまちがある。自分がただお客様みたいに住んでいるという意味とちょっと違うんですね。見方や方向が違うんです。客観的じゃなくて、自分たちが主体性を持っているという意味でこの「まち」

を使っているんです。自分たちがつくっている、自分たちがまさに生きて住んでいる、「自分たちのまち」という意味です。

どこにも都市はあります。市というのは、いま全国に650ぐらいありましょか。町村を入れると3,250ぐらいありましょか。そういうふうにはただあるという意味ではなくて、自分たちが住んでいる、「自分たちのまち」という意味、それをどこかで入れたいんだと。だから我が町とか、我が都市とか言ってもいいんですけども、それを「まち」と言っているんです。札幌というのは、ほかの東京とも違いますし、大阪、京都とも違う「まち」なんです。自分たちの「まち」なんです。一般論で言えば、都市とは交通と土地利用で語ることが出来ます。都市とはこういうものだと、こういう条件を備えた都市だという言い方がありますね。そうじゃないんです。私が言いたいのは、自分たちの「まち」なのです。だから札幌は1つしかないんです。函館も1つしかない、旭川も1つしかない、横浜も世界に1つしかない、そういうふうに分の「まち」を思うようになった。最近になってやっと自分たちの「まち」に対する認識が完璧に強まってきたと思います。そこに「まちづくり」という言葉が生まれてきている要素があるのではないかと。もっとも、「まち」というのは嫌いで、「地域」なんて言いたい人もいます。それでもいいでしょう。また、まだ「まち」までいっていないという人もいます。いずれにしても、自分たちの住む自分たちの「まち」、それを表すには、こういう「まち」というやさしい言葉、親しみやすい言葉がいいと思います。

それから、ある程度知識のある方々にいつもお話を申し上げているのは、その地域に住む多くの人々がその「まち」のことを思うようになって初めて皆さんの「まちづくり」がすすむということです。それでは、「まち」をつくっていくということはそれまでなかったかということ、もちろんないわけではありません。「まち」をつくっていく手段はいろいろあります。私も工学系統で、今は都市政策というのを教えていますが、法律では都市計画というのがあります。あるいは都市開発あるいは都市建設、こういういろいろな言葉があります。

中国へ行って困るのは、「まちづくり」という言葉がどうしてもないんです。「まちづくり」は「都市建設」になってしまうんです。いくら意味が違うんだと言っても、そこは平仮名のない悲しさ、都市建設になってしまいます。もちろん、中国では、都市は「都市」と言わないで「城市」ですけど、このように漢字しかない。このように言葉の微妙なニュアンスの使い分けということがありますから、いままでの都市計画、都市開

発、都市建設といった言葉をもう少しやわらかくいえなないかと思ひます。私は横浜市時代に、少しソフトにしようと思ひて、都市整備局というのを作りましたがしかしこれも難しかったですね。本当は都市計画という言葉もすごくいい言葉だと思ひているんです。私自身、計画という言葉に意義を感じてはいるんですが、だが、こうした用語は、なかなか一般の方にはなじめない。都市計画とは他を押さえつける、だから、多分都市計画というのは、役所がやることだと思ひますね。だから、一般の市民からすると自分たちで都市をつくっているという感じにはまずとれないですね。何か役所というのは、強力に押えつけてきて、事実そうかもしれないんですが、本来の目的はそうではないにしても市民を押さえたり、強制するだけだと受け取られやすい。ですから、都市計画や都市建設は役所のことになる。しかし、それだけでいいのかということが問題です。

実際にはそういうことをやっていると、役所だけでは問題は解決しなくなる。そこには二つの側面があります。ハードな面でも、例えば再開発をしようなどという一方的なことではうまくいかないですね。それで、どうしても市民に参加を求めるといふことが、実際の事業を執行する上でも常にあるんです。それには表現をソフトにする必要がある。第二には、住民側でさっき言った「自分のまち」という認識が強まってきた、自分たちで「まち」をつくらうとする。そうすると、都市計画は役所がつくったものだから、少し違う言葉を使ひて考えよう。都市整備、都市建設というのもどうも余りピンとこない。そういうあたりの行政側と市民側の双方の反省から、この「まちづくり」という言葉ができたのです。市民のサイドからは、「まちづくり」はやはり自分たちのものなんだと。行政側にも、もう少し市民の考え方を見ながらやっとなきやいけないんだという意識が強まってきたようです。そのような結果出てきたのが、この「まちづくり」という言葉です。

「まちづくり」という言葉は非常にやさしい言葉ですが、そういう言葉がこれだけ普及してきたこと自体が、これからの「まちづくり」の難しさを示しています。つまり、従来型の都市計画、都市建設、そういう言葉はなくなりはしないでしょうけど、そういう言葉だけでは解決できない何か「まちづくり」という言葉を一段と広めた原点であると思ひます。

そうやっとなきやいと、さらに、いろいろな問題が出てきます。都市計画というのは、これも外国で言う都市計画と日本の都市計画とは違ひますが、行政的には都市計画法に

基づく法定都市計画のことです。都市計画法は、大正8年に制定されて、現行の法律は昭和43年にできていますが、これも本来的にいう都市というのをそれほどトータルな問題としては考えていないんです。いろいろな既存の制度や制約がありまして、なかなかそういう都市としてのまとまりがない。だから、グローバルな考え方は、実は、あまりされていないんです。まして、専門の方々はひとつのことには詳しいんですが、やはりタテ割り行政の一つになってしまっている。ですから、もっと広く、本当にトータルに問題を考えると、広い意味での都市計画が必要である。そこで、「総合計画」というものもたてられるようになりましたが、そのような面からも「まちづくり」というのは割合有効ではないかと思えます。

それから、従来型の都市計画はどうしてもハード、技術屋さんの世界なんですね。建築屋さん、土木屋さん、せいぜい造園屋さん、その3つの世界なんですね。どうもハードな、都市計画で書いてあるのは、工学系統なんですね。でも本当はそうじゃなくて、「まち」というのはモノだけをつくるのではなくて、もっと生活自体、クラシ自体もつくるわけです。とすると、この「まちづくり」という言葉のほうが無効じゃないか。都市計画というのは非常にハードですね。言葉というのは、それ自体に責任はないんですけれども、やはりいつも使われると、「都市計画」は、どうしてもこのハードというイメージから窮屈になる。

「まちづくり」という言葉も提案されて余り間もないんですけれども、こういう言葉を使うと何か知らないけど、ハードも、ソフトも、全体で考えていかなきゃいけない、という感じが強くなりますね。ハードなモノづくりも大変重要だとは思っております。しかし、モノだけではなくて、もっと広く「まち」のクラシ全体をどうつくっていくか、生活をどうしていこうかという、そのためにモノをどうつくるか。「まちづくり」はモノづくりのためだけにあるわけじゃないんです。生活する中身をつくる。生活というのは、毎日のクラシでもありますし、もちろん一生懸命職場で働いてお金を稼ぐというのにも入ってきますね。クラシを立てていくために、どうやって形を整えるか。クラシという中には、ただ毎日働くだけではなくて、楽しく住みたいとかいうような意欲も当然入るわけです。そういうものを支えるものがハードですね。モノとクラシの両方を踏まえるということが必要なんです。それで、この「まちづくり」の中にどういうことが入っているかという、トータルな意味がこめられているんです。

大分言葉の詮索ばかりしましたが、「まちづくり」という言葉が登場した背景には、

いろいろな意味が入っています。ばらばらでなくて、総合的に問題を考えよう、あるいはお役所の独占ではなくて、そこに住んでいる市民の方も、何らかの役割がその中にありながら、その中で考えよう、そういうことです。あるいは「まちづくり」というのは、そのときどきによって自分たちの「まち」を認識する。ですから、日本国中同じ「まち」になるということはありません。自分たちの地域性が当然出てきます。画一的な同じ「まち」はない。そんなはずがない。自分たちの地域をどういうふうな「まち」にするかという地域性の問題。このように総合性とか、市民性とか、地域性とか、ハード・ソフトの両面性、実行性という考え、さらに言うと、生活の中身といった質という概念が入っていると思います。量より質です。質としてまちを考えるとということです。

実は、もう18年ぐらい前になりますけれども、ハーベイ・パーロフという人の書いた

「都市環境の質」という本を翻訳で出版したことがあります。そのときに、質というのはまだ余りピンときませんでした。それをどうやって分かりやすく言うか。大体、環境という言葉もその当時はまだ余り使われておりませんでした。私は、その本を「人間環境都市」というふうに訳したんです。つまり、「質」とは人間の方から考えるということで、当たり前なことなんですけれども、その当たり前が実行されていなかった。人間の側から考えると、人間の喜びもあり、悲しみもあり、うれしさもあります、あるいは生物としての人間というのは、感性を持っています。その人間から考えたい。それがつまり「まちづくり」という言葉じゃないのか。この本の中ではアメニティということにも触れています。今は、アメニティなんて普通に言われていますけれども、その当時はアメニティなどという言葉は日本の本にはでていなかったんです。つまり、人間環境都市というのは、生身の人間から考えて、どういうまちをつくっていくかということなのです。

### 3. 「まちづくり」の発想

#### — 横浜の経験から —

私が横浜市に入りましたのは、いろいろな大きなプロジェクトを推進するためです。横浜市に入ったその日から仕事になったのは、横浜のまちの真ん中に高速道路をつくるという、実は既に決定されていた計画を変えることだったのです。横浜のまちというのは大変狭くて、ビルの上に高速道路を通すんですね。東京のほうから来ますと、ずっと回り込んだ丘にはさまれた三角形みたいなところが横浜市の中心なんです。ここに高架の高速道路を通す計画をしていて、三角形の中心に入れるのが道路から見ると一番簡単なんです。このような計画を2年ぐらいかけて検討のうえ、私が横浜市に入る一ヶ月前に決定していたんです。私どもは、山下公園があり、また将来「みなとみらい21」の再開発が予定されて港沿いに緑の線をつなぐ構想を立てていたんです。また、内陸の方にも緑の軸線計画をたてました。ところが、この決定の通りに高速道路の計画が実行されると、高架道路が上を通ってしまい、緑の軸線がこわされます。札幌みたいに立派なものではありませんけれども、横浜としては少しでも都市の中に緑の軸を通したいと思っていました。ここはさっき申し上げたように、文明開化の土地なんです。日本が初めて海外に港を開いた場所なんです。ペリーが上陸してきて交渉したのもこの場所です。そういう場所が今は見る影もない。だけど、これからもっとすばらしい「まち」にしたい。ここはやっぱり横浜の心みたいなおとこです。そういう所に道路が通るといいます。また、ここには伊勢崎町の商店街がありますが、ちょうどその入口のところを高架道路がふさいでしまう、一番いい商店街がずたずたになってしまう、そして、緑の軸線がこわされ都市景観がずたずたになってしまう。でも当時の東京では、高速道路の計画というのは、そんな考え方は当たり前だと言われるのです。そこで、私が横浜市に入ってその日からやりました仕事は、この高架の高速道路を何とか地下化していこうということだったのです。ところが、緑をつくるために、あるいは商店街の活性化とかこの都市景観をよくするために道路の地下化などということとはとんでもないことでした。横浜というのはどこにでもあるようなまちじゃない、非常に狭いまちなんです。非常に広いように見えますが実は狭いところなんです。そういう場所で私が考えたのは、やはりもう少し人間の側から考えたいということだったのですが、とんでもない話だということになりました。22年前のことです。それでも私は、徹底的に粘りまして、そうして半分

近くを地下化しました。排気ガスの処理がありますから、完全に地下方式とはしなくて、一部はふたをかける、一部は掘削方式で空気を上方に抜く形にする。そこまで行きましたが、それではせっかくこの緑の軸線のところの空間に全部穴があいちゃうんですね。それでは意味がない。

もう一つ、この同じところに地下鉄を通すという計画がありました。この地下鉄というのは、どうしても同じ幅では入り切らないんです。駅もありますし、インターチェンジもある。じゃこれをどうするか。せっかくうるさく言うんだから道路は地下化してやるが、鉄道が他のところへ出てゆくのは当たり前だということですね。鉄道のほうは横浜市の交通局が担当ですが、ここが既に運輸省に線路免許をとってある。先に決めているのに出てゆけとはけしからんということですね。これまたすったもんだとやりまして、その経過は省略しますが、それでも結局何とか納まって、高速道路は変更して、地下と半地下になったんです。図面だけ見れば、そんなに難しいことではないんです。でも、この簡単なことが実はなかなかできなかった。言ってみれば生命がけの仕事でした。もう決まっちゃったんだからしょうがないとかですね。それでも一生懸命がんばったわけです。でも、それは一体何のためだろうと、私は企画調整部長という立場で考えたわけです。何でそんなにがんばったかということ、やはり「まちづくり」というのは、どこでも同じものではないということです。ここは歴史的に言って、ペリーが上陸してきて文明開化が発祥した地だ、横浜は文化の発信地だという特色がある。他の要素は同じだとしてもこのまちはここだけは絶対ほかと違うと言って頑張っておしたわけです。多少私が「まちづくり」について勉強していて、そういうことも支えになったわけです。これからの新しい「まちづくり」というのは、まさに都市景観であるとか、都市の個性、都市の美しさということを当然考えるということだと私は考えております。今は、高速道路をつくる時に、地下化するかどうかは別にして、都市景観などはけしからんという人はいません。先ほどいいましたように、その当時は「都市景観などはふざけている」と言われたんですけども、それでも実現してしまいました。実際に道路が出来たのは、その後10年ぐらいたってです。使うのはそれからもっと先ですね。20年前、当時は価値観が違うんだと言われましたさっき申し上げた「みなとみらい21」のような発想でもその当時大騒ぎしてから、できるまで20年かかっています。それでこれからまだ使うんです。ですから、「まちづくり」をする際に、計画当時の価値観で見るとは困るんです。価値観を先取りしないのは「まちづくり」ではないんです。いまある

価値観というのは、いましか見れないんです。それだったら「まちづくり」を一生懸命考えなくてもできちゃうんです。でもそれではさっき申し上げた意味の「まちづくり」ではないと私は言いたいんです。「まちづくり」というのは、いまやっている個々の事業だけが出来ればよいのではないんです。もっとトータルの意味の、地下鉄はもちろん、緑の景観も個性も入れたものが「まち」なんです。「まち」を全体としてとらえながら、その一部をつくっているのと、それだけしか見ないで事業をやっているのとは大違いです。私はトータルに「まちづくり」を考えたい。とすると、いまのように、トータルなものにひびくときは何が何でもがんばっちゃうというようなことがどうしてもでてくるんです。もう既に都市計画決定が済んでいる話を変えてしまったというのは、私自身も間違いじみていたと思わないではありませんけれども、そう思われようと思われまいが、モノというのは決定的なんですね。一遍できたらもう100年以上大災害が起きない限り変わりませんね。そうすると、出来てしまえばそれが基準になってしまう。私がどう思われようとそれはかまいませんが、一般の市民としては、モノだけしか残らないんですから、それでがんばり通したら結果的にこうなったということです。

おかげさまで、このことがきっかけになり伊勢崎町モールは、市民の方も自分たちがやろうと、商店街開発がすすみました。もしあのときに高速道路問題をやっていなければ、そういう波及効果はなかった。ここに明治2年に最初に日本にできたという鉄橋があります。その当時技術がありませんで、全部イギリスから輸入してきてここで組立てたんです。それが当時日本では絵にもなり、名物でしたが、明治2年から明治44年まで使われてその後は別の橋になっていました。私は、その形が非常におもしろいので復元してやろうというんで、高速道路が下を通ることになり掘り割りにかける橋として復元しました。でも全部公共のお金を使うのではなくて、商店街がそれぞれ自分のシンボルマークみたいなものになるのですから自分たちでもお金を出し合いました、それで橋ができております。これは、よく東京の日本橋と比較しています。お江戸日本橋で有名な日本橋は、道路原標のあるところなんです。全ての道路はあそこから出発しています。橋も立派な橋ですが、上は高速道路が走っております。人間環境であるとか、都市景観であるとか、そういうトータルな都市のことを考えていない。ただ高速道路を通す、それだけで全部やっちゃいますと結果的にはあなになります。今、なんであなになっているんだといわれますが、その当時の東京では考えていないんです。私のときは、徹底的にやりまして道路が下を通っていて、しかも上の橋の形まで文明開化時代を復元させたので

す。

「みなとみらい21」の開発はこれからが本格的なんですけれども、桜木町という駅がありますが、これは初代の横浜駅です。22年前に私が道路の半地下をやっておりませんと、駅から出たはいいけど、「みなとみらい21」に入るには高速道路がばんと目の前を走って、すぐ駅前を覆ってしまうということになったわけです。ここでは博覧会をやりまして、入場者もここを通ったわけですが、この高速道路が一部半地下で地下を通っていることにはほとんど誰も気づきません。22年前の計画を、もしそのまま放っておけば、せっかくこっちへ新しい未来都市建設が進んで行くのに、たぶん駅を出た途端にいきなり高速道路が目の前にあるという状態になったわけです。そのことが平気だというんなら別ですけど、やっぱりそういうことを細かく人間の感じとしてどうやって考えるか。あのころはお金がなかったし、私の言うようなことも結果が出てくるのは22年たってからなんです。その上、「みなとみらい21」はこれからつくるんですから、その肝心なところの玄関口がどうかという問題です。当時の22年前の価値観だからしょうがないといって、その時の流れや価値観に従って高速道路ができたんじゃない、いまさら計画を変えて地下にするといっても絶対にできません。物理的にできません。高架になっているものを地下に埋めちゃうんですからね。鉄道なんかの場合はまだ断面が小さいですからできるかもしれませんが、この場合には不可能でしょうね。今言いましたことは、これからの「みなとみらい21」を考えていく場合にもいえます。

やはりそのぐらい「まちづくり」とは未来的に考え、しかも質という問題を非常に深く考えていきたいと思いますと、事業をやったはいいけど間違えた、モノだけは出来たということになります。そういうものの集積がつまらない都市をつくるのはあり得る話ですね。私の言う「まち」というのは、トータルなものです。さっき申し上げたとおりに、「まち」を誰がつくっていくか。いろいろな人がつくっていくわけですね。建設主体にしても道、開発局もあるでしょうし市もあるいは民間もあるでしょう。実際には北海道はかなり公的なものが多いんですけれども、普通はだいたい民間の建物です。民間はいろいろな事情で物や建物をつくっていく。しかしそういう人々が自分たちも「まち」という全体像の一部をつくっているのだと考えた場合、同じ道路でも「まち」をつくるための道路なのか、道路のための道路なのかですね。これがえらい違いなんです。また道路があるんだったら、どういうふうにはほかのものを考えるか。景観の問題をどう考えるか、緑の問題をどう考えるか、商店街をどうするか、地区の将来を考えてどうするか、そうい

うものを考えていないことが多いわけです。少なくともこの場合は、こういうふうに変えてしまったわけですが、本当は道路建設の時に将来どうなっていくのか考えていいんです。こういうものができるんだとしたら、ここはどうなんだ。私はそれがすべて全部容れられるなんてことは言いません。もちろん、お金の問題もいろいろあるでしょう。でもこういうはっきりしているところでは、ほかに手はないかなということも考えられるわけですね。すべてのものというのは、難しく、いろんな要素があります。いろんな人がつくった物を複合した総作品が私の言う「まち」だと思います。ですから、これは一方向的な理由だけではできないんです。

私は、道路側のいうことを聞かなかったわけではありません。もちろん、道路の質のほうからの問題がありますから。でもこの関内のまちは、横浜の全体のまちの中ではほんの小さなまちですけども、ここだけはやはり横浜の猪祥の地、文明開化の地、日本近代化の夜明けの地なんですね。そういう場所だけはきちっとした「まち」にしてもらいたいんですね。むちゃなことを言っているわけではありません。景観だけを考えるとやっているわけではありません。でも、やっぱり「まち」全体の中でのメリ張りというものがあるんです。ここだけはどうしても困る。見たところは何も無いわけで実に惨たんたる状態で何をせたいかといわれました。でもそれは横浜が悪いのではなくて戦争があったり、地震があったりして結果の解釈だけなんです。惨たんとしているから、永久に惨たんとしているわけではないのです。その高速道路を使っていくのは、その時じゃなくて、20年、30年、50年、60年後なんで、そのときは違うはずなんです。ですから、つくる時にどういうイメージを持ち、全体としてどういうふうにするか。「まち」というのは非常にトータルで、未来的なものだと思うんですが、どうもトータルにモノをつくるという訓練をこれまで余りにやっていなかったということが課題だと思うのです。いまは道路をつくるのがよかれと思ってやっているのかもしれませんが、それはそれなりの意味がありましようけれども、やっぱりそれはまち全体の一部なんです。

また、緑の問題がそうです。今は少し言われるようになりましたが、当時はそんな都心の狭いところで言ったってしょうがないなんていわれました。公園屋さん自体も緑を余り使わないんで、総面積に比べたらたいしたことないんですね。こんな面積だったらもっと広いところにちゃんと公園をつくってくればいいなんてね。それはそれでいいですし、広い公園を増やしたいというのはわかります。でも、ここではやっぱりあえて

まちの中心部にも緑をおくというのはまちの質の問題なのです。ですから面積が小さくたって意味があるのです。広く取ればそれにこしたことはないが、都市の外進部に広くとれば都心にはいらぬということではないのです。当時の公園屋さんにと、面積がとればそんな面倒くさいことはいらぬと言うのです。そこで、私は公園屋の役割もしなければならぬ。だけど、私は別に公園屋の立場で言っているわけではなくて、まち全体として将来的にどうなるのかを考えること、それが「まちづくり」なんです。

私は、いろんな役所や民間にもおりましたけれども、どう考えてみても、やはり「まち」は、必ずしも十分トータルに考えられてこなかった。だから、今までは、取って言えば「まちづくり」ではなく、個々の道路づくり、建物づくりだった。これからの「まちづくり」は地域の立場からトータルに考える。そうすれば、そんなに画一的で個性のない同じものになるはずがない。道路だけなら、道路構造令の規格である程度全国画一的同じにできるかもしれません。あるいは、学校も同じにできるかもしれません。だけど、「まち」として考え、そういうものをその土地にどうやって設定するかということなのです。トータルということは自然も加わります。たとえば、手稲山といった自然の山が入るわけですし、向こうのほうには石狩湾新港が、見えております。石狩川が向こうのほうに流れておまして、その後ろに暑寒別でしたね、その山も見えているわけです。そういう自然の風土があって、その上で札幌という「まち」ができてくるわけです。いろんなものの基準で考えるのはいいですが、それを全体として風土の中にどうおさめるか。風土だけではありません、歴史の問題もあります。そこに歴史的にどういう「まち」がつくられたか、それをふまえるとどうするか、ということですね。そうすると、道路にもある種の基準があるかもしれない。ここではこうしたい、あそこではこうしたい。もちろん車の通れなくなるようなことはいたしませんけれども、そういうものがあるといい。つまり、地域という問題がもっと強くでてくるんですね。これまで強調したトータルに考えるということは、実は地域の人しか考えられないということが重要なんです。その地域での総合的な価値を持つことが大切です。たとえ、ほかの地域ではたいしたことではないけれども、横浜ではどうしてもこうしたい、こうありたいと考えることです。その地域地域ごとに問題の違いがあるわけです。こういう「トータルな地域」という発想から「まち」を考えるというのが「まちづくり」です。都市計画という言葉も本来的にはそういう意味をもっていると思うんですが、従来は必ずしもそうではなか

った。むしろいろいろ画一的にやっていたということです。このように、地域の立場から考えると、同じ道路でもいろんな意味が出てくるわけです。道路だけから考えればまだそれは安く早くできるかもしれません。でも、個々の場所によって違うんだということです。

こういうふうに「まち」というのを総合的な質の問題として、その地域の立場から考える。そのためには、「まち」というものを大勢の人間でつくっているんだということ認識することです。道路も、鉄道も、いろんなものが全部「まち」を構成している要素ですけれども、決してそれぞれ一つだけ持っているのではない。「まち」はそういうもののお互いの共同作品としてできているというふうに思うんです。作品といいますと、芸術品ですけれども、私は「まち」というのこれをつくっている人々一人ひとりの芸術作品ではないかと。札幌は、札幌という「まち」にかかわる人々の全体の共同の芸術作品です。建築物はよく作品などといわれますけどそれだけではありません。道路だって鉄道だって、全体がそうなんです。この芸術作品を置くキャンパスが地域でそれが自然の山であり、海であり、川であり、こういったいろいろキャンパスに絵を描いてというものが「まちづくり」なのです。一人でやるのではない、いろんな人がいろんな立場で行動し意見を言います。だからバッティングもします。都市というのは矛盾撞着の固りだと言っているんですが、「まちづくり」そのものは矛盾撞着をどう解決するかということです。矛盾撞着はあるわけですが、これをトータルに将来的に考えると、こっちのほうがいいんだという答えをだしていく。一つだけの立場から言えば、それは自分の所はこれがいい、そのほうがいいと、いろんなご都合があるでしょう。しかもいまの基準ではなくて将来の基準のまち全体から評価する。「まちづくり」というのは、未来の市民と対話をしながらつくるものだというふうにお話しするんですが、現在だけではなくて、未来の人たちが「まち」を使っていくんです。そのために何を手渡せるかということです。もちろん現在の人のためにもやりますが、「まちづくり」の問題というのは、いずれもそんな今日やって明日出来るものではないですね。簡単なものでも5年とか10年とか、あるいは私どものやったのは26年、かかってまだできてるわけではありません。モノをつくるんでも、10年や20年というのはごく普通です。ですから、今だけの基準ではいけない。今の人たちもいないかもしれない。これから20年後には私もないかもしれない。でも、次の人々になにを手渡していけるかという、20年先考えていく、そういうことが「まちづくり」だと思います。

#### 4. 「まちづくり」の心構え

##### —ヨーロッパの例—

ヨーロッパでは、一つの建築物でも、もう何十年も、あるいは何百年もかけてつくられたものがたくさんあります。西ドイツのケルンに、すばらしい大聖堂があります。最近、酸性雨で少し冒されているみたいですが、あれは13世紀から作りはじめて、できたのは19世紀なんです。600年かかっているんです。300年ぐらいかかっているところはざらにあります。また、バルセロナには、サグラダ・ファミリアという有名なアントニオ・ガウディという人の不思議な建築物があって、私は20世紀にできた最高傑作でないかと思うんですが、これはまだ建築中です。建築してから90年ぐらいかかっているのでしょうか。あと何年かかるかという150年と一説に言われているんですが、別に150年と決まっているわけじゃないんですね。200年かかるかもしれない。とにかく100年以上かかるんでしょう。ですから、全体で200年とか230年とか250年とかかります。それでも嘗々としてつくっているんです。ガウディというのは全く天才的な建築家で、作品はバルセロナへ行かないと見れないんですけれども、彼は本当にまねのできないすごい建築家です。サグラダ・ファミリアも余りにおかしい奇妙な格好しているものですから、これまではそれほど評価されていませんでした。しかし、最近是非常に評価が高いんです。ものすごい天才だと。それでは、この天才が、そのサグラダ・ファミリアなどの教会づくりをする際に、どういうところにテーマを求めているのか。建物は非常に怪異な格好をしますけれども、近くに岩山があってその姿なんかを見ていると非常に共通したイメージがあります。彼はカタロニア地方、しかもバルセロナしか知りません。その風土をものすごく愛して、その風土の中からちゃんとテーマを見つけ出しているんです。しかし、そこに彼の想像力が働いているんです。それはものすごいものです。岩山を見ると同じではありませんが、でも、おお、そうか、このところから学んだのかと分かるような気がします。だからきわめて風土的な建築とも言えるんです。

私は、この天才の建築家の言葉で非常に好きなものがあります。私も建築科を出したので、建築家の友だちはたくさんいるんですけども、彼らはみんな自分たちだけでモノを完成したがるんですね。自分で設計して、自分でやって、おれがやったなんてやりたがる人が多いんです。しかし、この天才ガウディにとって、このサグラダ・ファミ



リアは生涯の建築というような発想ではないんですね。彼がやり始めて、相当何年も、20年ぐらいたったんでしょうか、それで、交通事故で亡くなったんです。そのサグラダ・ファミリアの前で馬車にひかれて死んだのです。でも、彼は始めからこう言っているんです。これはとても自分の一生で完成しないと。それまではものすごくエビキュリアンな遊び人だったらしいんですけど、これをやるために日本流に言えば齋戒沐浴して、そこで石のベッドかなんかで寝て、非常に慎ましやかにやったんですけど、でも、これは自分の一生の間には完成しないと。スケッチは残しているんですけど、もともとちゃんとした図面を起こしていないんです。自分よりもっとすばらしい建築家が将来出てきて、自分の上にさらにすばらしいものをつけ加え、あるいは改造してつくりあげられることを期待するということを言っているんです。日本の建築家たちに聞かしてあげたいのは、日本の建築家は、おれがやったということだけ言ってる。ガウディは、彼らなんかまねのできない天才です。だけど、自分で全部やるなんて言っていないんでして、自分の一生でやれないから、次の人がやる。もっとすばらしいものにしていきたいと。

こういう例はたくさんあります。有名なローマ法王庁のセントピータース寺院でも、かなり長くかかって、多くの人が建築に参加して、一番最後にミケランジェロがつくるんです。いろいろな人たちがやって、さらに素晴らしい人たちがやるなんていうことをいくつもやっているんです。日本の建築の場合は、とにかくおれがやった、おれがやった式ですね。建築でもそうですし、ほかのものでも、みんなおれがやった、おれたちの立場だけでやるということで、トータルに問題を考えていない。未来のことを本当に考えているのか。いまのガウディなんかは、これほどの天才でも自分だけではなくて将来の人に預けていく。「まちづくり」というのは、まさにそういうものなんですね。

私は建築の教育ですごくおもしろいと思うのは、ここに建築の方もいるかもしれないけれども、製図の課題の出し方なのです。例えば敷地が50メートルと100メートルの所へ、美術館でもつくりなさいとか、ひとつ事務所でもこしらえなさいとか、ホテルでも設計しなさいとか、そういう課題に対していろいろ絵を書いていくというやりかたです。最近は少し変わって、札幌のこういう場所のここだと場所も決めたりしますが、だけど、実際見ると、紙の上ではこれはただの空き地ですから、白紙の中でちょっと格好よさそうなものをつくっちゃう。周りがどうなっているかなんて関係ない。周りに電線があらうと、隣にどういビルがあらうと、気にせずに白紙のところへ書きちゃうという格好ですね。ところが、西ドイツのある会議に行きまして、その建築の連中を見

ていましたら、そういうやり方をしていないんです。日本では作品主義ですから、おもしろいものをつくって、建築雑誌にも出ると鬼の首取ったみたいになっている人たちがいるんです。でも、西ドイツでは、こういうやり方じゃなくて、学生にこういう課題を出すんです。例えば、ある通りがこうある、ここの所に建物がずっとある。そのこのところにいろいろな家並みがある。そういうのを、ずっとずっと通りの建物を全部書きかせるんです。そして、例えば、ここの敷地1つ壊して、ここへ建てると、あなたどうしますかという課題です。つまり白紙の上でほんと建てるとかというものじゃないんです。白紙なんていうことは世の中ないんですね。地球の上で仕事するんです。さらにその「まち」の上で仕事をするんです。「まち」に何かを自分で加えることをしていく。それをいきなり白紙でどうかやって、おもしろいものをごちゃごちゃにつくるのではなく、自分たちの中の「まち」をまず勉強して認識する。そうすると、300年前の古い建物もあるな、100年前のもあるなど、いろんな街並みが見えてきます。ある種の統一性もありますし、また、その中で変化があります。その中に自分たちは、じゃ将来に対して何をつけ加えるのか、そういう発想でそこに実際に建てるわけです。

一つの建築物でも、たった一つの敷地でも、この「まち」の全体を知らなければいけない。「まち」の風景も、「まち」の歴史もそうです。「まち」のいまの実際の景観もそうです。「まち」の生活を知り、その中で何をするか。だから、これは「まちづくり」の中の建築物ですね。日本ではそうじゃなくて、ただ白紙のところを勝手にやる。日本に余り「まちづくり」がなかったというのは、残念ながらみんな勝手にやっているということです。一応法規は、建築基準法とか、都市計画法とかいうのはありますが、この法規というのは、あくまでもこれをしてはいけないよということを行っているだけで、自分たちがトータルに問題を考えるようにはなっていないんです。自分たちが一緒になって、共同作品でそういうふうにつくろうという気はないんです。西ドイツでは、実際に学生のときからこういう訓練をするわけで、私なんかは、月日がたってからこういうふうにして苦しみました。日本では、まずこういう教え方はしておりません。いまだにしておりませんね。

これは建築の例で言いましたけど、道路だって、鉄道だって、港湾だって、川だってそうですよ。何やるんだって、それだけ独立にあるなんてことはあり得ないですからね。今日は、石狩湾新港を見せていただきましたが、例えば新しい港をつくる場合でも、港だけではなくて、その後一体どういうふうな情景ができていくのかということも一緒

に考える。もちろん、石狩湾新港も一時は用地が売れなくて困ったこともあったそうですが、いずれにせよ、本当にみんなで作って行くんですから、みんなでうまくつくっていったほうがおもしろくなるというふうに、みんなに思ってもらうことが大切で、役所だけが考えるのではなくて、そこに立地している人、そこに住んでいる人、そこに関係している人たちが自分たちも一翼を担っているんだと。その地域全体をつくっている一翼を自分たち担っている、ただいるんじゃないというところが重要なんです。

「まちづくり」というのは、すぐモノだけを考えるんですが、モノもいろいろありますから、それだけでも大変なんです。道路、川からいろいろです。でもモノだけではなくて、実際にはやはりクラシとか、あるいはシゴトとかというものが一緒だと思います。モノなら見えますけれども、クラシとかシゴトはちょっと形の違うものでしょうね。でも、これを本当にまちをつくっていくのは、ヒトなんです。モノをどうつくっていくのではなくて、いまのような考え方を持つヒトを育てないといけません。モノはいきなりできるわけじゃありませんで、実際にはヒトの知恵が加わっている。そういう発想に立つヒトがモノをつくるわけですから。そういう発想をするようなヒトをどう育てるか、それがシゴトをつくり、クラシをつくっているんだらうというふうに思います。しかし、直にヒトだけじゃいけない点があります。それで私は、ヒトとモノとの中間にシクミづくりというのを入れたいんですけど、このシクミを通じてヒトが働き、モノをつくっていく。でも、モノだけにいきなり基準ができるわけじゃありません。予算だけじゃありません。モノをつくるヒトやシクミというのは、その底辺にあると思います。

場合によってモノだけじゃなくて個々にイベントをやる、これはコトと言うんですけども、イベントみたいなものをちょっとつくる場合でもベースにあるのは何かというと、大きなその地域それぞれの条件だと思います。「まちづくり」は大きな船の上に乗っかっていると思ってるんですが、この船は何ぞやと言えば風土ですね。北海道は北海道の風土があります。沖縄とこれが絶対に一緒であるはずがないんです。北海道は北海道、札幌は札幌、小樽は小樽なんです。そういう風土の条件の中で地域ができて、そしてその風土の上に歴史というのが積み上げられています。ヒトの場合でも、浅くても古くても、とにかくヒトは過去にあったいろいろな蓄積、その上に育ちというのも積み上がって形成されるわけです。こういうのが、私の全体の抽象的理解に立った「まちづくり」の構造なんですけれども、いままでは余りにモノを重視していた。全然別々のモノが次々にできて、その集積がまちだ、都市だと言っているんですね。これでは、ばら

ばらになって、見た目には都市の格好にはなりますが全体のつながりはない。高度成長期までは、そういうまちをつくるという意識のなかったものにたいしてお金は投じられませんでしたから、それでも何となく美しい風土の中にいたわけです。しかし、今は、お金があるようになりました。もっといい、すばらしいモノができるようになったんです。それは非常な進歩なんです、それだけにモノがばらばらに作られておかしくなってきた、本当に地域から考えると、まるっきり違うモノがしまりなくてきてくる、そういう時代になってくる。いままでなら放っといてもそれなりに治っていた。しかし、今はやろうと思えばどういうことでもできるんで、ということは、おかしな方向になればどんなふうにもおかしくなるんです。

私はそのためにこそ、人間というのは知恵を持たされたと思ってるわけです。それでいいモノをつくるのには知恵があってお金があれば一番いいわけです。でも、知恵があってお金がないというケースはたくさんあります。私なんかの時代は知恵だけはそれなりにあってもお金がなくて、例えば横浜スタジアムの場合は、公のお金を使わないで球場の株式会社を設立してしまったのです。そして、株式会社は市民からお金を集めて、結局は市民に野球場を寄付したという奇妙な会社なわけです。そんなものが成り立つのかと言われながらも、市民のお金を集めてできたのが、今の横浜大洋ホエールズが使っている野球場なんです。詳しくは私の本を読んでいただければいいんですが、知恵があれば、お金は後からついて来るんですね。でも、お金だけ先にあって知恵がないというのは一番困るんです。それだったら、知恵もお金もないほうがいい。そうするとコトが動かないから、次の時代に、次の人がやりますからね。ところが、今はお金が先行するようになりました。昔から比べれば格段の差です。知恵のほうが先行してお金がついていくならいんですが、お金が先行して知恵がついてこないというのは、これひどいことになるかもしれない。取り返しのつかないことになります。とんでもないものができちゃうかもしれない。後からこれをやり変えるのは、まず不可能です。200年たっても変わりません。だからやっぱり知恵のほうを少しでも先にすすめて、お金は時代とともについてくるという形がいいのです。知恵というのは、漠然たる知恵、抽象的な知恵ではありません。やはりその風土や歴史の中から生まれくる地域をつくっていくという知恵です。そして、その知恵の中心に目に見えない、これをココロと書くんですけど、やはり「まちづくり」のココロが本当が一番大切じゃないか。自分たちの「まち」を本当につくりたい。自分たちの「まち」に対する愛情を持つ。私の本の中でも

書いていますが、ドイツには、小さくても非常に個性的なまちがたくさんあります。そこでは、まちをきれいにするために、まちも努力しているし、個人も努力しているんです。ドイツを旅行されてきれいなまちをご覧になった方たくさんあると思います。どうして努力するんだということを聞きますと、自分たちはずっとそこへ住んでいきたいし、これから子や孫も住み続ける、そのまちを誇りにしている。これからも一生美しいまちに住んで、いいまちに住んでいたということを自分の誇りにしたい、それを子供たちに伝えたいんだということを言っているんです。決して観光でもうけるとか何とかだけじゃなくて、小さくてもいいから、いい「まち」に住みたいというんです。ですから、本当は「まちづくり」のココロというのが中心にあって、それが「まち」を目指すんだと思っております。

## 5. 国土構造のありかた

### ーツリー構造からメッシュ構造へー

いま日本列島では、東京への一点集中が問題になっています。先週、大阪の商工会議所へ行ってお話しをしたんですが、大阪、関西はだんだん地盤沈下してきて、大変やきもきしているわけです。北海道はどういうふうに思われているか知りませんが、北海道の中では札幌というのは、割合日本列島の中の東京と似たような感じになってきている。私はこういうふうの一つに全部が集中してくると、どうも知恵が出にくくなってくるんじゃないかなと思っているわけです。そういう一点集中型の構造を「ツリー構造」というふうに言っているんです。ツリーというのは樹木ですね。木の枝があるときには幹から枝分かれしていく。東京に中心があって、そこから至るところに枝が出ています。1本だけじゃなくて、あっちにもこっちにも出ていて、すべてが東京につながる。大阪も太い枝ぐらいのところで、これはどんどん東京のほうに吸われちゃうという構造です。これをツリー型、樹木型の構造と呼んでいます。このように1つに集中していると、1つのことをどっとみんなに画一的に流すのはこんなに便利なんです。そのかわり末端の方はいつまでたっても末端でただ受け身だけです。末端の人たちは、自分たちのまちに誇りを持っていないんです。例えば、おたくどこの出身ですか。四国です。四国のどこですか。松山です。松山のどこですか。松山からちょっとバスに乗って。乗ってどのくらいですか。バスに2時間くらい乗って山の中です。だんだん声が小さくなっちゃう。小さくなる必要はないんです。東京なんかと比べれば、石槌山中のすばらしい景色のいい所なんだというように誇り高く言えばいいんですけど、だんだん声が小さくなっちゃうんです。松山くらいまではまだいいんですけど、だんだん小さくなっちゃう。これじゃまさにツリー状なんです。自身をなくしてしまうとみんなの知恵がでてこない。結局、知恵は後ずさり、ちょっとした末端の人は枝へ行きたいと思い、枝の人は幹へ行く。全部が、何かミニ東京ばかりになる。それも距離があったときはいいんですよ。東京と大阪なんて、私が初めて大阪に行ったところなんて、もちろん飛行機もテレビもありませんから、全然文化圏が違いました。だけど、今は行きさえすれば日本中どこだって、あっという間に、1時間かそこらで東京へ行けます。東京に集中しちゃうのは当然なんです。東京に住んでいる人間としても実はここに集中し過ぎて、決してうれしくないんです。こんなに来られて、地方に行っても全部似たような家ばかりになって、ミニ東京

ばかりで全然おもしろくないんです。

私は、昔から旅行が好きで、世界のいろいろな所へ行きましたが、小さいけれどもおもしろいまちがたくさんあります。ヨーロッパには至るところそういうまちがあるし、それを誇りにしています。別に端っこにいるということでひがまないのです。それで、私は「ツリー構造」から「メッシュ構造」にすべきであると言うわけです。メッシュというのは、網の目です。結節点は大きい所や小さい所があるかもしれませんが、結節点がみんなそれぞれ意味を持っている。大きい小さいじゃなくて、小さい所は小さい所なりに他にない意味をもち、おれのまちは小さいが、ほかの所にないこういうものがあるよ。中ぐらいいは中ぐらいなりに、大きい所は大きい所でね。だけど、何でも一つを中心点に集まってくるのではない、そしてお互いにそれぞれの結節点から情報を相互に発信している。そういう、いろいろな所で情報を発信しているのが網の目のようにつながっている、そういう日本列島の構造にしておかないと、日本列島全体がおかしくなってしまうんじゃないか。

そういう趣旨の文章を少し日経新聞に書いたんです。(注)これは時間もないので、長くはお話ししませんけれども、今の日本の一点集中型で大きい所、小さい所、大中小ということで、質の問題でなくて量の問題になっちゃうんですね。そうすると、小さい所は自信がない。そうじゃないんですよ。小さくたって自信を持っていいんです、誇りに思っているんですよ。これはどこにもない、こういう「まち」だと。大きい小さいでない。大きい小さいを言えば、もう日本列島は1つの都市なのです。もうすでに、1億2000万人の都市国家なのです。だから、くくり方を変えれば大きな都市になりますが、それより、まず「自分のまち」だと思える小さな単位を確認することです。100人の小さい「まち」にいたって、大きさで言うと1億2000万人の「まち」にいるよと言ったって構わないんです。そうじゃなくて、自分の住んでいる「まち」、それが100万人であるか、50万人であるか、10万人であるかは別として、その自分に身近な「まち」を、自分たちの手によってつくっていくのだという実感を持つことです。そうして、内発力のある、情報発信能力のある「まち」となることです。日本列島の端っこにいるという意識と、自分たちも情報を発信している中の一つだということは、意味が違うわけですね。そのためには地域がどうやって主体性を持つか。どうやって総合性を持つか。地域がどうやって本当にその地域づくりに愛情を持つ人たちを育てていくか。そういう人たちがココロと知恵を持って自分たちの「まち」をどうつくっていくか、

そういうことがこれからの課題だと思います。

(注)日本経済新聞 経済教室「成熟社会の国土づくり」(H2. 1. 30)

都市行政、地方行政という言葉がありますが、これらの行政にかかわっている方々の中には、行政というのは、決められた法令を執行するんだという言い方をしている人がいます。立法というのは法をつくるんだと、そして司法というのは法で判断するんだと。このごろは少しは変わってきたかも知れませんが、私はそういうふうに行行政というのは教えられませんでした。法令を執行しろなんて言わない。あなた方が考えるのは問題点がどこにあるのか、それを発掘して政策化して予算化しなさいという言い方で教えます。ところが、地方へ行きますと、地方行政とはちゃんと決まっていることを執行して、くそ真面目に執行していればいいというふうになってしまいます。私は、本当の行政というのはそうではなくて、政策を立てること、政策をつくることだと思います。

しかし、さらに政策というちょっと堅いんで、私は地域の経営だというふうに思っております。地域経営ですね。地域経営というのは、何もちょっと外部委託をするという意味ではありません。自分たちの地域の中には、いろいろな資源があるわけです。それは自然もそうです。歴史も資源です。しかも、人間がいます。人間も資源です。企業もあります。そしてそこにいろんな知恵もある、それも資源でしょう。何がしかのお金があるのも資源でしょう。そういう資源を組み合わせ、どうやってこの地域をよりよいものにしていくかというのが地域経営なんです。もし、この地域の資源が十分でなければ、それはどこかで補完することを考える。他に協力を求めるとか、知恵を求める。自分ところの劇団を演出するのにも、人がいなければそれはどこからか呼んできたって構わないんです。とにかく自分たちの持てる資源をまず最大限にうまく未来に向かって組み合わせ活用していくのが地域経営なんです。地域の風土はそれぞれ違うし、それぞれの歴史もある。発揮できているかどうかは別として、素晴らしい知恵や情熱のある人々が方々にいるのです。今は、日本みたいに全体に知識水準の高い国はないんですから、出す知恵なんて幾らでもあるんです。そういう知恵を持っている地域の人たちを最大限に働かしていくことが地域経営である。そうした自発力のある地域がたくさん出てくればそれがお互いにつながってメッシュになっていく。珠玉のような「まち」もある。札幌のような大きなすばらしい「まち」もあります。小さくてもピリッとしたすごいまちもあるし、そういう地域が組み合わせられて日本列島というのはもっともっと今よりも

魅力的な「もの」になる。そういう国であれば、国際社会の中にあっても、多様なつきあいの仕方ができるようになる。北海道も北方圏交流とか、いろいろなおもしろい試みがなされておりますけれども、もっと多様な国際的な関係が強まると思うんです。その方が本当に日本の豊かな文化が触れ合えるし、国際的にも一点集中より柔軟に対応できる構造になります。今の日本はツリー型構造で、国際社会への対応性がフレキシビリティに欠けているんじゃないかと思っております。そこまでいきますと、話が半分広がってしまいました。

これで私の話を終わらせていただきます。北海道の問題をもう少しお話ししたかったんですけども、一言だけ言わせていただければ、私は、北海道はすばらしい可能性を持っていると思います。こちらの方は、北海道はいつもいつも可能性とばかり言われつつづけていますと笑っておられましたが、やっぱり可能性を持っているということは素晴らしい最大の事実なんです。「まちづくり」というのはすべては未来に対してやっているのです。未来に対する可能性のないところに「まちづくり」はありません。可能性がないというのはいかに寂しいことかお分かりだと思います。可能性は、浪費するのではなく、フィロソフィーを持ち方向性を持つ内発的な力が出てきたときに本当の意味で展開してくるのです。北海道は、風土の条件や歴史は少ないかもしれませんが、でも、ヒトの力、そういうものの可能性をものすごく持っているという意味で北海道の将来を大いに期待したいと思います。

これで話を終わらせていただきます。（拍手）

#### 【開発計画セミナー】

### 『ソフトな時代の地域活性化』

北海道大学文学部助教授 金子 勇

#### 《講師プロフィール》

福岡県出身、九州大学で大学院博士課程終了、久留米大学教授を経て、昭和59年から北海道大学文学部の助教授として札幌へ。専門は社会学、都市社会学等。都市づくり、地域づくりというソフト領域についての研究を行っている。

1989年度『高齢者の都市アメニティ』という論文で第1回日本計画行政学会賞を受賞。北海道を代表する若手研究者として幅広い活躍をしている。

趣味としての作曲活動は玄人レベル、既に地域活性化の実践的役割を担っている。

1. ソフトな時代とは
2. 地域活性化政策と運動の類型論
3. (事例) オホーツク国政交流運動の分析～資源動員論アプローチ～
4. 地域活性化のポイント(1)～リーダーシップのPM理論～
5. 地域活性化のポイント(2)～情報の発信・シンボルづくり～
6. これからの地域の活性化方策