

◎座談会・横浜市と「コンパクトシティ」

■内海宏・加川浩・小玉亮子・浜野四郎・南学

南 本日は、成熟期に入った横浜市の都市づくり戦略を「コンパクトシティ」という概念を切り口にして考えてみよう、ということ、専門家の方々にお集まりいただきました。

人口の伸びもある程度落ちついた反面、財政的にもかなりきつくなっており、人口規模もさることながら、その内容が高齢化し、子供の数が少なくなっていくというところで、市民の生活基盤そのものがかなり変わってきました。横浜市の都市づくりの戦略も、成長期とは大きく変わろうとしているところだと思います。都市構造上の問題を市民の日常生活との関連において統合的に考えなければならぬ時代になった、といえます。その時に、成熟社会における都市型の生活スタイルを重視しながら、この大きな都市横浜をどういうふうな構造的に考えていくのかということでお話をいただければと思います。

加川さんは、横浜という都市を、市職員ではなく専門家としての立場でみていらして、今ある横浜の課題をどうご覧になりますか。

1 転換期の都市づくり戦略—コンパクトシティのとりえ方

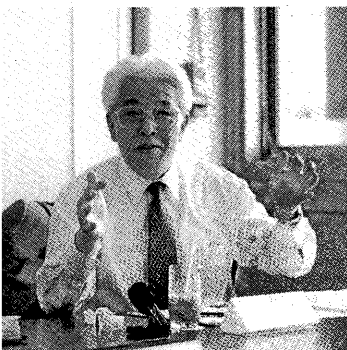
加川 横浜の都市づくりは、その戦略を立てるのが非常に難しい部分があると思われま。それは、人、物、情報、金の多くが東京を介して成り立っている。これをどうするかということ、二、三十年前から腐心してきた、と思うんです。

ごく最近の状況で見ても、横浜市をトータルで見ただけで、市内総生産分の市民総生産という比率で見ると、横浜は大都市の中でダントツに高い、一・二ぐらいです。ちなみに、大阪は〇・七、名古屋や東京が〇・八ぐらい。この乖離が一体何を意味しているかということ、一つは、市内の総生産は、市内と東京、あるいは関東一円の移入、移出を中心とした産業で成り立っていること。もう一つは、市民総生産は結構高いが、市内でそれを得ているというだけではなくて、やはり東京で働き、そのサラリーで横浜に住んでいるわけです。日々出稼ぎしている。そういうことから見て

も、横浜は、東京との関係を無視できない構造になっている。

これからどうなるかということですが、市民総生産の高い市民は団塊の世代で、そろそろ定年退職ということになるわけです。すると、市民総生産も、かなり減ってくるだろうし、市内にそれに代わる機会があるかどうか。それと同時に、市内の総生産を上げるということは今まではどちらかというと東京との関係で国策としてやられていたこともあって、それなりに伸びたと思うんですが、あまりそれにも頼れなくなってくる。あるいは就業構造自体が変わってくる。あるときは、横浜の都市づくり戦略は東京との関係を改めて見直していかないとけない。

いずれにしても、開放系の都市構造の中で、横浜の都市づくりを進めないといけないと思うんですが、それ故に戦略として、わかりやすさが必要なんだろうと思うんです。その場合コンパクトタウン、あるいはコンパクトシティという概念が一つの戦略として有効になる可能性はあるんじゃないかなと思います。



加川浩氏

1 転換期の都市づくり戦略—コンパクトシティのとりえ方

2 都市イメージとコンパクトシティ

3 市民の多様な生活行動圏

4 バランスと多様性

5 これからの行政運営とコンパクトシティ

ただ、コンパクトシティは、圏域の概念として意識するのではなくて、都市運営とか、行政運営の理念としてコンパクトという概念を持つ方が、横浜にはなじむのではないか。いきなり圏域として、自立的なものを理想として追うと、多くの矛盾が起きる、と思います。

南 世の中がやや落ちついてきた状況になりますと、一人一人の生活というのがかなり重視されてきて、横浜市の政策にとっても、今やすっかり福祉あるいは文化の問題というような、生活密着型の問題が大きく出てきています。それから、ごみの問題にしても、かつてはどれだけ早く清潔に処理をするかが課題でしたが、今やリサイクルやゴミの減量化が課題になってくる。そういった意味では、やとと都市に住むことの意味を正面からとらえて、それを政策に結びつけるという段階になったんじゃないかなと思います。

そういうときによく言われるのが、全日制の市民といいますか、出稼ぎに行く市民ではなくて、地域に暮らす市民、主婦、子供、高齢者の生活の課題です。きょうは小玉先生においでいただきました。今の都市政策の流れをいろいろ解説していただいた中で、生活の観点から見て、何が問われるかというところ、ご意見をお聞かせ下さい。

① 歩いていける距離の地域とコンパクトシティ

小玉 成熟社会というのは、成長期が見落としてきたものをどうやって救えるか、だと思います。出稼ぎに行かない東京との関係が切

れた市民として―私は東京に行くというところ、京するという感覚になってしまっているのですが、どうやって見落とされた部分に目を向けるかということになるのかと思っております。

コンパクトシティという言葉をお聞きしたときに、そのコンパクトの意味の一つのところが、歩いていける距離の地域というのは何だろうかということを考えてみたらどうかなと思つたんです。都市計画の中で、必ずしもスポットライトが当たらなかった、例えば子供のところに焦点を当てると、子供の目の高さというのは大人の目の高さで違ふ。これは理念的な意味で違ふんじゃないかと、ほんとうに身長が五センチ、一メートル違ふと、かなり違う世界が見えてくるということころから考えたのだろうか。

私の子供はまだほんとうに小さいんですが、子供を持って乳母車を押すようになったときに、乳母車を押して歩いていける距離というのが結構制約がある。段差の問題だったり、歩道がなかったり、乳母車と一緒に身をかわせないですね。実は車いすも同じで、車いすで行ける距離、空間というのが、横浜の場合は非常に制約があるんじゃないか。これは老人も同じだと思うんです。足の悪い老人が歩いていける距離、あるいは歩ける道路というふうになんか移していったときに見える都市の光景というのは、かなり変わるんじゃないか。ベビーカーを押ししたり、小さな子供が歩いたり、老人や障害者が歩いていける距離の中のコミュニティをどう考えるのかというのが、成熟社会の一つの課題にな

るだろう。その場合の一つの概念として、コンパクトシティなしはコンパクトタウンというのには非常に有効な概念になり得るのではないかと、どうも考えています。

② 快適さの追求がもたらした息苦しさ

都市がつくられてくる過程で、快適さというのは大きな要素になってきたと思うんです。コンパクトシティという概念は、その快適さを追求することに対する警鐘を鳴らした概念であつたというふうに考えています。今、子供の問題にもう一度立ち戻ったときに、快適さの追求のし過ぎによる子供社会の崩壊というのが実はあるような気がするんです。数年前の重大事件がございましたけれども、快適な空間として設定されたはずのニュータウンが、実は不快なものをすべて排除することによって、子供にとつてかえって息苦しいまじづくりになつてしまったのではないかと、これが今問題になっています。都市の清潔さ、快適さというのも大切なことなのですが、嫌なもの、違和感を覚えるもの、異質なものを全部排除してまちづくりをする。それまで行けたたまり場が一扫される、空き地がなくなる、それから駄菓子屋さんがなくなるといった形で、学校と家庭を点と点で結ぶという生活を子供はせざるを得なくなる。その間は無機質な空間になってしまふ。そういう中で子供の行き詰まり、息苦しさというものが出てくる。

③ 歩いて行ける距離に息抜きの場を

横浜のニュータウンの地域で聞いたのです



小玉亮子氏

が、そんな中で子供たちを救ってくれる幾つかのスポットとして、実はコンビニというのがあるんです。ところが、そのコンビニの前に中学生が五、六人たむろしてジュースを飲んでいただけで、あそこに中学生ががががしているから何とかしてくれという電話がコンビニとか中学校にかかる。そこまでいくと、せめてのコンビニでさえ子供たちが行けなくなる空間。こういう状態というのはかなりきついんじゃないかなというふうに思ったりしています。

そのことによつて、子供たちは今どこに出でいくかというところ、ある社会学者が、第四空間というのを言っていますが、ストリートに出ていくわけです。自分のまちから離れた繁華街にふらふらと出ていってしまう。そういう形で息抜きをするというのが都市に生きる子供の問題じゃないかということ言われています。

実は大人もひよつとしたら同じじゃないか。職場と家庭を点と点を結んで、両方とも息苦しくなったら、飲み屋街をうろろろする。実は、一番深刻なのは、行き場がない主婦たちなんです。職場や学校があればいいんですけど、そこもない家庭以外どこにも行き場がないというのはかなり苦しいだろう。そう考えたときに、歩いていける距離に行き場、たまり場というものが形成される、そういう都市づくりというのが、これから一つは課題として見えるんじゃないかなと思うんです。

④ 歩いていける緑の空間も

それに関連して、緑の問題がやっぱり重要

になってくると思うんですが、車で行ける公園とかではなくて、子どもが歩いて行ける、車いすで行ける緑、そういう身近な自然というのも都市計画の中でも一度スポットが当たるといいんじゃないかなと思います。コンパクトタウンの中の環境といった面では、ポイントになってくると興味深いなということ、今回考えさせていただきました。

南 便利さや快適さの追求で、かえって管理が厳しくなる、息苦しくなるというのは、大変おもしろい指摘だと思います。お話を聞いてみると、横浜のいろいろな都市戦略も、合理性を求めていながら、気がついてみたら、その中で合理性はいつまでたっても追求できないし、反面、いろいろなゆがみがある。さらに生じているんだらうと。そういう意味では、人間ということを主体に考えると、今の時代はまさにそこを今までの観点から見直す一つのターニングポイントになっているような気がします。

その中で、特に地域コミュニティでの人と人との結びつきやあるいは行政と市民との結びつきをいろいろな形で実践をされ、あるいは研究されている内海さんは、コンパクトシティをどんな観点からみられますか。

⑤ 多様なものをコーディネートする方法論としてのコンパクトシティ

内海 コンパクトシティというお話を聞いたときに思ったのは、ひとつは加川さんもふれましたように目標とすべき都市像みたいな形で語られる概念で、古典的なものです。

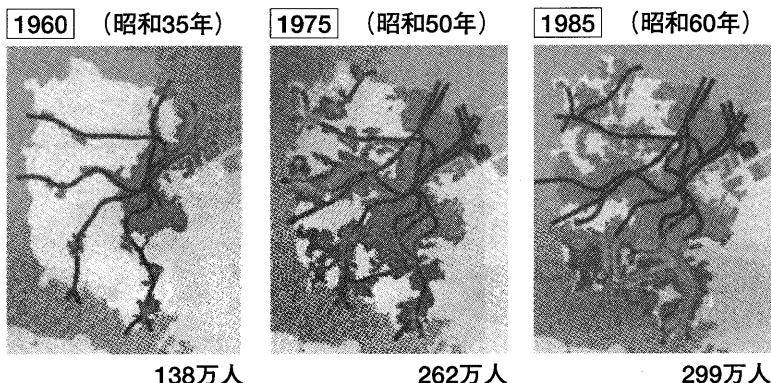
それからもう一つは、小玉先生のお話とも

関連すると思うんですけども、暮らしの場でのライフスタイルが多彩になり、昔に比べると仕事より暮らしが大切という考え方が一般化してきています。多様なライフスタイルが共生できるという、そういう意味のコンパクト性が、一つの概念としてあるのかなと思います。

それから、三つ目が、加川さんがおっしゃった、都市づくりの進め方の概念としての意味合いがあります。まちづくりというのは、マクロなレベル、ブロック単位、地区レベルの課題と切り口が多様にあるわけです。こうした多様なレベルをコーディネートしていく力というか、それがこれからは多分大きくなっていく。結局、テーマであれ、地域であれ、多様に分節化されたいろいろな動きを相互に編み上げていくような方法論の話として追求すべきじゃないのかなというふうに受け取りました。

私は、都市計画を専門にしていますが、都市計画というハードと、その器を使ったコミュニティづくりの話が双方とも重要で、ハードとソフトがからみあいながら地域ができていっていきような、そういう都市づくりの仕組みがうまく組み立てられないかなと思つています。部分からの積み上げ型も重要だが、積み上げ型だけで全体ができるということじゃなくて、全体から必要なニーズもあるわけですね。そうすると、かなり双方向で都市をつくり上げていくような仕組みのイメージがコンパクトシティの一番大きな概念、根幹じゃないのかなと思つていました。

図一 鉄道の発達と市街地（人口集中地区）の拡大



2 都市イメージとコンパクトシティ

① コンパクト化はまとまり、密度、個性

浜野 都市計画としてのコンパクト化とはどういうことか、考えますと、加川さんが、理念としてコンパクト化ということだろうとおっしゃったが、まさにそのとおりで、コンパクトという言葉はスケールだけではなくひとつのまとまりというふうにとらえたほうがいい。横浜市としてのコンパクト化と横浜市の中のいろいろな地域の中のコンパクト化というのが。コンパクト化というのは、それぞれのレベルに応じた機能の話が重要なんだろうと思うんです。だから、地域レベルのコンパクトなまちづくりという発想だけでなく、横浜全域全体をどうコンパクトにするかという議論もあるだろうと思うわけです。

まずそういうことを押さえていて、都市計画としてどうなるのかということなんですが、まず一つは、横浜地域ということでは、放射環状道路とか、鉄道とか、道路交通体系の整備というのは必要不可欠で、例えば道路交通体系を整備することにより地域の一体化を図ることになりますし、様々な大きな集客力のある施設を有効に使うことが可能となります。

それからもう一つは、土地利用計画になるのですが、土地利用でコンパクト化ということとは、まず張りをつけることだと思えます。抽象的なんですが、計画的に混在するというのを求めていく、という話になるのかなと思うわけです。都市計画では土地利用の順序という言葉を言うわけですね。例えば、今まで

地域の中に山があり、畑があった。それは、ただぼんやりあった畑であったり、山だったりとすると、それがすぐ開発される可能性があるわけですね。そうじゃなくて、都市計画として、これは緑なんだ、これは畑なんだということを引きつり将来にわたって担保するというか、計画として決めるということをする。また、いろいろな意味で密度を上げるということがコンパクト化になるのかな

と。現在、市街化区域と市街化調整区域の線引きがされていますが、市街地を拡大する方向ではなく、その線を守って、市街地の中の密度をどう上げていくかという議論だろうと思います。山林や畑地をどんどん宅地化していいということでは必ずしもなくて、緑は緑として、ある生活圏の中で残すわけですけれども、高度利用すべきところはして市街地をむやみに拡大させないという方向なんだろうと思います。

三つ目は、コンパクト化都市計画としては、地域の個性化ということが求められる。いろいろ個性が発揮されてコンパクトとしての意味がより出てくる、そんなことがあるのかなと思います。

小玉 ちょっとわからないのは、密度を上げるとか機能の問題としてのコンパクト化というのが、具体的にイメージができないんですよ、素人から見ると。それは私たちの生活の中でどこにかかわってくるのかというのを説明していただければよりわかりやすくなると思います。

浜野 たとえば住宅地があるとすると、今までは一世代の住宅でよかったんだけど、もし二世帯同居みたいな話が必要なんだとすれば、多少容積率を緩和しても二世帯住宅が可能ないように都市計画の規制を変える。新たに面的な開発をどんどん進めるのではなくて、それは抑えて、今あるまちの中でできることをやっていくという方向なんじゃないか。密度を上げるというのはそういう意味だと思います。

② ヒエラルキー構造とクラスター構造

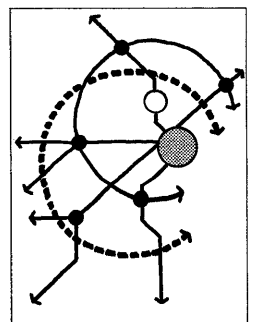
加川 今までの横浜の都市づくりを全市スケールで見れば、都心とか副都心とかの市民サービスの拠点、あるいは働く場所の拠点になるところを配置して、シヨッピングセンターもそういうところにつくるように誘導してきたと思うんです。

それと同時に、都心を中心とした放射環状の交通ネットワークを整備してきている。このことは、横浜全体でヒエラルキーをもった都市構造を指向していると僕は思うんです。三百三十七万人の横浜市民が、ある種全体にネットワークを組んで、我がまち横浜というのを頂点に持つ。そういう方向で今までつくってきたものを、できるだけ生かす方法を考えるべきですが、ヒエラルキー構造自体には都市の個性はありません。

③ 地形の条件としてのコンパクト化

横浜の市街地は、都心と郊外とで違っているように思うんですが、一方で都心も人が住むようになるとか、あるいは郊外にもシヨッピングセンターができたり、働く場所ができたり、研究機関が出てきたりというように、

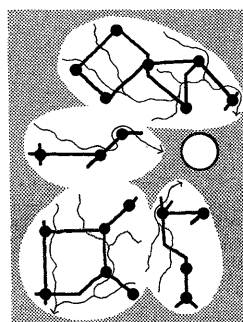
図-2 ヒエラルキー構造のイメージ



◎横浜市は人口三百四十万人規模をもつわが国有効の都市であり、都心を中心にした放射環状交通網の整備など、大都市にふさわしい都市構造の形成に努めている。

◎このような都市構造は、都市全体の魅力を高める一種のヒエラルキー構造といえる。

図-3 クラスター構造のイメージ



◎横浜市は大小の河川と複雑な地形で構成されており、市街地の形成や土地利用状況は極めて均質的なモザイク型である。

◎こうした構造を踏まえながら、自然系の骨格強化や、特徴をもったコンパクトな空間形成を進めていく必要がある。

市域全体は均質化する動きがあるんじゃないかな。どこでも同じようなサービスを得られる。いろいろな機会が均等にある。このことは、ヒエラルキー構造をもった都市イメージとは多少異なるもので、コンパクト概念の一つの側面をうかがわせるように思います。

では、延々とつながる均質な市街地を何で区切るのかと言ったときに、地形的な条件というのは紛れもない現実にあるという気がしているんです。今までの伝統的な方法としての都市計画でも、川や街道に沿った地域の構造や、分水嶺としての緑の固まりなどを構造的に残し切れていなかったんじゃないか。それをクラスター構造のイメージとして、都市構造上明確に位置付ける必要がある、と考えます。すなわち、社会経済的な変化への追随や、当面の課題対応型の都市計画から、後世に継承できる不変なものを見つけ、つくり出していく都市づくりをすべきなんです。例えば、市民の満足度を高めるためには、一定のスケールをもった圏域で多様性を確保する必要がありますが、それにはヒエラルキー型の都市構造に、クラスター型の都市構造を重ねていってはどうかと思えます。

横浜の場合は、都心の拠点も、緑の拠点もインフラがまだできていないところがたくさんある。だから、ストックをつくりつつそれを活用しながら、両方やっていかなくちゃいけないんじゃないかな。開放系の都市で、インフラ整備の途上にあることが、外国その他で言われているコンパクトシティの理論が、直接横浜に当てはめにくいところじゃないか、と思います。

南 ヒエラルキー構造でネットワークをつくるっていく、というのは、ある種透明感のある感じがして、合理性あるいは効率性の追求である。都市というのは、食べ物外から持ってきてこなければならぬ。あるいは生産物を外に出さなければいけない。欠かせない構造のわけです。

ただ、全部が一つとしてはとらえきれないので、加川さんや浜野さんが言った、都市の中の個性化を、構造的に折り合わせる、そんなことかもしれないですね。

3 市民の多様な生活行動圏

南 市民意識調査からの話題提供ですが、市民が我が街をどういう範囲で感じているかを聞いたところ、小さい単位と大きい単位と二つに分かれていて、自宅周辺の町内や小学校区、最寄り駅ぐらいと答えた市民が四割ぐら

い、横浜と答えた市民は三割です。我が街意識のとらえ方の根拠ですが、全体では人のネットワークというのが四割でショッピングなどの日常生活圏というのがやっぱり四割ぐらいます。沿線別に見ると、田園都市線沿線が特徴があり、人のネットワークというのが一四%と少なく、ショッピングなどの日常生活圏が六六%ぐらになります。市民の行動圏をみますと、通勤・通学の場所は、市内が三六%、東京都内が一五%ぐらいます。通勤・通学の時間も結構分散しているんですね。また、横浜のイメージとして港・海と答えた市民が七〇%、色はと問うと青系が八〇%です。結構統一したイメージを持っているとい

うのが一方であるんですね。

ですから、横浜イメージとしての港やブルーという全体イメージと同時に、生活圏レベルでは結構いろいろな動きをしている人たちがいて、その人たちを表現するわかりやすい言葉というのはまだ見つけていない。圏域論とか日常生活圏のエリア設定の前提となる計画論をどういうレベルで組み立てていくのか手がかかりがつかめない。いつでも単なる施設配置論で、中学校区に一館ずつつくろうとか、区に一館とか計画論としてはそういうレベルでしか考えられてこなかった。

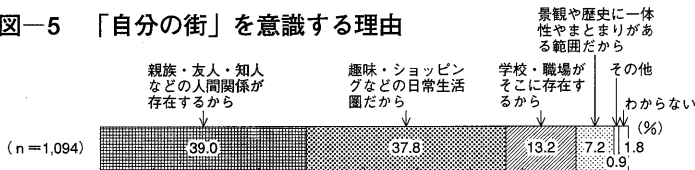
内海さんは、日頃からいろいろな市民の活動に接していらして、市民の生活行動圏やネットワークの取り方をどう感じられていますか。

① 横浜は、多様な地域からなっている

内海 私は今住んでいる戸塚区の俣野町で生まれ育ったのですが、原体験から言えば、完全に藤沢文化圏です。遊行寺の開山忌は年一回の非常に大きなお祭り、そこに行くために田んぼを手伝ったり、「市」がたつてサーカスが来て、一種の都市の祝祭性を実感した。都市化の非常な影響は、中学生の時のクラブの陸上の訓練の仕方が東京から来た人たちによって変わったり、クラスがどんどん増えるということ、そして、自分が大学生になって地域で生活しなくなる、というようなことで、ぐっと顔が百八十度逆方向にむき始める、というような認識としてあるわけです。

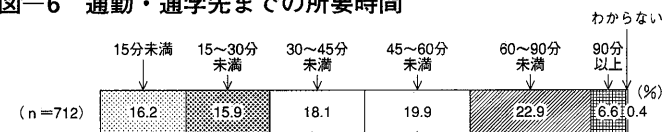
横浜は、港町横浜とどこへ行っても言われるわけです。だけど、横浜というのは多様な

図一5 「自分の街」を意識する理由



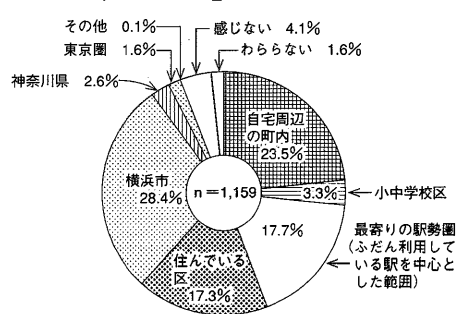
資料：同右

図一6 通勤・通学先までの所要時間



資料：同右

図一4 「自分の街」と意識する範囲



資料：H9「横浜市民意識調査」

地域があるし、それから、多様なテーマで活動している人たちも大勢いて、それがうまく編み上がって横浜の都市なりたっているんだということ私を私は強調したいんです。

②—テーマの活動も地域を軸にしながらはじめる

内海 市民活動をみると、個別のテーマで活動しているグループは以前は、あんまり地域性を持っていなかった、と思うんです。ところが、だんだんそういう人も、今度は横にネットワークし始めている。

それからもう一つ、具体的に自分たちの考えているものを実現しようとすると、地域に根付いた活動として展開されてくるんですね。福祉とか子育ての活動はもとも地域性みたいなものがあり、それが区全体でネットワークするとか、そういう特性はあったと思うんですけど、まちづくり系の活動は、意外とそうではなかったのが、地域に根づき始めている。と同時に、例えば鶴見川の上流から下流域までTRネットができた、内海山ネットワークなど流域や丘陵などの地形を単位としたネットワークができて始めている。

それから、テーマ間の相互乗り入れというのがある。例えば福祉のボランティアでも、家の改造や送迎から地域給食みたいな活動などまでかなり多様です。従来の福祉ボランティアという枠内で活動していると、なかなか家の手直しをする人たちがうまく集まらないので、都市計画局のやっている市民フォーラムのところ、そういう人材はいるんじゃないか、ということ、福祉ボランティアの人が参加

してくるとか。

それから、川を中心にしていた活動でも地域展開をすると、今度は地域での合意の仕方が非常に重要になってくる。と、そういう地域活動をやっているところでの合意のノウハウを身につけたいという。そうすると川をテーマにしないグループとも交流を始めた、人的な相互接触も起こったり、一時期に比べると、地域に根づくというのをベクトルにして、様々なグループの横の連携といった動きというのはかなりあるように思います。

4—バランスと多様性

①—小さいスケールで見える視点

小玉 やつぱりスケールというのがすごく大事な気がするんです。全体として見渡してきれいにすること、ある枠を入れたときに違う見え方があると思うんですね。全体としては調和がとれているんだけど、ここだけ切って見るとえらく均質な空間になっている。均質過ぎることの息苦しさとかがあつて、そこにポイントを置いて考えたいなと思ってるんですね。

テーマと地域という話で、点と点を結ぶように広い地域でネットワークするという一つのテーマ型コミュニケーションのあり方が、今地域に向かっているというのは、スケールで言うと、均質な人間だけが結びつくようなスケールじゃなくて、自分と違った人もこの地域の中でぐちゃぐちゃやるほうもやつぱり重要だというふうになってきた、ということですね。小さいスケールを設定したときに見

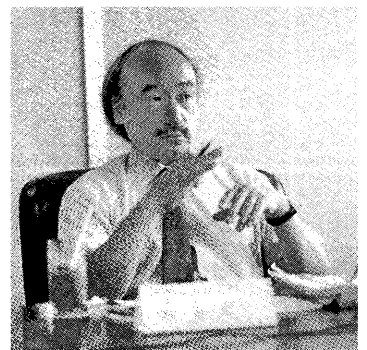
えるものということへの視点、コンパクトシティという概念の一つの重要な点だと思います。

内海 計画的につくられた団地では居住層も年齢層も比較的均質で、ニーズも同一というのが団地の特性ですね。僕は、ドリームハイツの市民活動とつき合ってきて、よくぞ二十五年も、次々と住む人の生活課題を解決するためにやってきたなあ、と思います。一番最初は、移り住んだら、陸の孤島で何も無い。とにかく小学校しかないという中で、乳飲み子を抱えて、私たちはどこに行ったらいいんだというところがドリームハイツの活動の原点ですね。その後、続々といろいろなグループができて、それが今や三十近くある。高齢化をテーマに活動するグループが五つぐらいあるわけですよ。それで、あるところは老人給食だけをやっている、あるところは家庭介護の家事のお手伝いとか、草むしりとか、何でもやりますというふうな事業体もあるし、それから、高齢者がぶらっと立ち寄れるような交流サロンみたいなものも、部屋を買ってまでやるようなことをずっとやっていますね。

団地だと年々人口構成が変わっていくので、それにに応じて地域の課題も変化をして、その変化に合わせて活動もシフトする。一方、人口が非常に偏るんですね。とにかく、団地の世代のちょっと上ぐらいまでのところがぼーんと膨らんで、三十代の女性はほんとにわずか、地域で人口のバランスをどうとるか、という話が長期ビジョンの中でも大きな話です。



浜野四郎氏



内海宏氏

小玉 ドリームハイツというスケールで見たときに、人口のアンバランスがあるという問題点が出てくると思うんです。それをもうちょっと広げれば、区のレベルだったら人口はそんなに偏りがない、となる。マクロな目で見るときは偏りがないけれども、ミクロなポイントをとるとときに偏りが出る問題として見えるとすると、やっぱりコンパクトシティという視点を持つということは、コンパクトな空間を見たときの問題が浮かび上がるという方法論として、非常に有効だというような話になる。

浜野 確かに、あるスケールと時間の中で見たときに、課題が見えてくることとてありますよね。だから、その中で何か閉じるとかということじゃなくそういう考え方が重要だということなんです。

今の都市計画とか住宅建設の手法、技術で行けば、できるだけいろいろなタイプの住宅をつくってやっていくし、やろうとしている。住み続けるまちを考えたときには、人口バランスは大切な要素です。

② 多様性が共存する地域開発へ

南 ある小さいスケールの中に異質なものを配置するというのは、都市計画の手法としてあまりないのではないですか。むしろ基本はゾーニングですよ。色分けしてその部分をつなげばいい、あるいは隔離するというような議論ができたような気がするんです。

加川 第一種住居専用地域という純化した地域がどんどん広がっているのかとか。ミックスクスユースのところは出てきてはいますけど、

ミックスクスしていくとその結果みんなグレーになって同じになる。特徴をどこに持たせるのかという話になってくる。

浜野 現実にある話を紹介すると、住工混在の解消って昔から言われてきていますよね。昔だったら、音がうるさいとか、煙が出るとか、いろいろ問題があった。ところが、技術の進歩も手伝って、例えば煙は出なくなつたとか、音も何とか解消できるというようになってきて、むしろ町工場が持っている地域との関係性みたいなものに着目して、町工場をどこかへ移転させるということではなくて、子供に町工場で働いている姿を見せるみたいな地域もでてきた。横浜の話ではないですが、むしろ、今あるものを認めていくことが、コンパクトシティにつながっていく。

内海 住宅団地でも、ミックスクスとか同質性を持ち込まないで、いろいろな組み合わせをして、できるだけ多様性が発揮できるように、そういう開発をしようとしているところもある。

南 はじめの議論に戻ると、ヒエラルキー構造とクラスター構造の折り合いというのが、ようやく今横浜としては結構課題になってきたんじゃないか。だから、全市的な課題だけに特化するわけでもなく、流域圏や丘陵やあるいは地区の生活に特化するわけでもなく、横浜というブランドの中で、その中の自分たちの生活圏域というんですか、その中のそれなりの個性をどうつくり出していくかというところ、それが横浜のコンパクト化、理念的なコンパクトにつながっていないでしょうか。

5 これからの行政運営とコンパクトシティ

① スケールによって異なっている行政関与の度合い

加川 そうですね。確かに、横浜市全体のスケールメリットを發揮するための発想も必要なんです。市民の意識もそうだし、プライドを持ちたいところもあると思うんです。

ただ、経済活動というスケールメリットだけでは限界がある。例えばコミュニティビジネスなんていう言葉がよくありますよね。そこへ参加する人がサービスの需要側でもあり、供給側でもある。ものすごく人件費が高いからスケールメリットはないですよ。そういうビジネスなり、楽しみはやはりコンパクトな発想の中で出てくるかもしれない。

南 これだけ財政が厳しくなると、予算運営も均一的に広く漏れなくというのから重点化する。それに対する理由をどうするかとか、政策に対する一つの考え方だとか分析の必要は高まっていくだろうと思います。多分横浜市全体を考えているというのは横浜市職員なんでしょう。だからといって、全部自分たちでやるなよということに……。

内海 だから、スケールで言えば、地区レベルの話だったら、必ずしも行政がやらなくても、グループなり市民組織がやってもいいわけですよ。それに市は支援をするということでもいいので。逆に言うと、多分スケール感によって行政の関与の度合いとか支援の形態というのはもつと変えていいんじゃないかなと。それが今まだ一本しかない。



南学

加川 セイフティネットづくりといいますが、そういうところは、地区の発想の中で考える。

② 地域内資源の活用も

南 コンパクト化のもう一つの意味としては、地域内の資源をどういうふうにも最大限活用するか、これは知的レベル、物的な資源、財的な資源、自然的資源とか、そういうのを掘り起こすという作業になります。これはただかだか三万数千人の市の職員でできるわけでもないし、これは市民が総じてやらなきゃいけない。ただ、全体の利害調整というのは、やっぱり全体を考える人がやらなければしょうがない。

加川 最大の資源といったら、やっぱり人間なんだと思うんですね。横浜市民というのは、やはり相当なストックだろうと思います。

内海 持続可能なということを支えるのは人ですよね。行政側だけではなかなか支え切れる概念じゃないですね。

南 そういった意味で、本来の意味でのパートナーシップということで、お互い向上させていく努力というのが、そういうコンパクトという概念の中にも、理念の中にも当然脈々

とある。

③ 多重構造の行政運営の自覚を

内海 多重構造を認めて、トータルで都市づくりを進めるといことになる、市民の側だつて意識を変えていかないとね。一方、行政も意思決定の仕組みも場合によつたら地域にゆだねていい部分もあつていいだろうし、ある部分は区役所レベルでもいいという、その仕分けをする必要があります。

すごく広がりのある都市だから、一つの概念でやる部分もちろん必要だし、いろいろな断面が必要で、それを組み合わせるところにすごい大変さがあるという認識をきちんと持つてもらおうというか、それが行政マンとしては基本的なところであるんじゃないかと思ひます。

浜野 コンパクトシティをめぐる横浜なりの視点を整理してみますと、一つは都市構造上の概念としてのコンパクトシティです。開放系の都市であることを前提にしてひとつのまとまつた機能という意味にとらえてみる。総合計画に位置づけられているように、全市レベルの放射環状型の交通体系の整備に加えて、新たに、加川さんが提起された自然骨格系を

軸としたクラスター構造イメージとしてのコンパクトシティ、さらに、小玉先生の市民の歩いていける距離、日常生活圏の中の生活の質を高めるといふ視点に立つコンパクトシティ、このレベルはコンパクトタウンと言つた方がよいかと思ひれます。

コンパクト化はスケールを小さくするといふことのみではなくそれぞれのレベルにおいて、まちの密度・集約性、多様性、個性というものをつくり上げる、あるいは、そのため現にある資源を再認識し活かしていくという方向性においては一致したのではないかと思ひます。また、そのような多重な都市構造イメージを行政運営上可能とする柔軟かつ機動力のある仕組が求められている、ということでしょうか。

南 まとめができましたところで、今日はこの辺で。お忙しいところありがとうございます。

△内海〓地域計画研究所代表取締役／加川〓加川設計事務所代表取締役／小玉亮子〓横浜市立大学商学部助教授／浜野四郎〓企画局企画課長／南学〓企画局調査課長▽