

## まちづくりの中の交通

大熊久夫\*                      佐々木政雄\*\*  
 椎原晶子\*\*\*                永井 護\*\*\*\*  
 西村幸夫\*\*\*\*\*         久保田 尚\*\*\*\*\* (司会)

まちづくりの中の交通の現状と今後について考えるため、まちづくりの専門家の方々による座談会を開催した。参加メンバーは、交通の専門家というより、各地でさまざまなまちづくりにかかわる方々である。その立場から、まちづくりと交通の関係について、プラス面ばかりでなく、いくつかの大きな課題が残されていることが指摘された。とりわけ、行政の積極的な関与の重要性や、試行的取り組みの有用性などが浮き彫りになった。

### Transportation in Machizukuri, Community-based Town Planning

Hisao OKUMA\*                Masao SASAKI\*\*  
 Akiko SHIIHARA\*\*\*        Mamoru NAGAI\*\*\*\*  
 Yukio NISHIMURA\*\*\*\*\*    Hisashi KUBOTA\*\*\*\*\*

A round-table discussion on transportation in Machizukuri, community-based town planning was held. Participants were not necessarily the specialists in transportation, but the authorities in Machizukuri who engage in town planning in several areas in Japan. In the discussion, participants pointed out that there are several challenges for transportation planning to cope with Machizukuri. Particularly, the importance of active involvement of local government as well as the effectiveness of experimental approaches was emphasized.

\* (財)計量計画研究所総括首席

Director General,  
The Institute of Behavioral Science

\*\* (株)アトリエ74建築都市計画研究所代表取締役  
ATELIER 74 URBAN & CITY PLANNERS

\*\*\* 東京芸術大学大学院美術研究科非常勤講師・  
晶地域文化研究所代表

Lecturer, Tokyo University of Arts  
Sho Culture Research Institute

\*\*\*\* 宇都宮大学工学部建設学科教授

Professor, Dept. of Civil Engineering, Faculty of  
Engineering, Utsunomiya University

\*\*\*\*\* 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授

Professor, School of Engineering,  
University of Tokyo

\*\*\*\*\* 埼玉大学大学院理工学研究科教授

Professor, Graduate School of Science and  
Engineering, Saitama University

(五十音順)

2007年11月9日実施



### さまざまな観点から見た、まちづくりと交通

**久保田(司会)** 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。

今日は、「まちづくりの中の交通」というタイトルで活発なご議論を期待しているわけですが、IATSS Reviewでは、1998年に「まちづくりと交通」という特集号を組んでいます。その頃に東大の太田勝敏先生が中心になって、「交通まちづくり」という言葉をつくって、交通に関して新しい役割を模索しようという気運が高まりました。安全、円滑だけではなく、まちづくりに積極的にかかわっていこうというかなり高い理想のもとに、我々交通屋も取り組んでいこうということで始まったわけです。

それからほぼ10年がたちまして、ある意味、各地で「交通まちづくり」という言葉が定着し、それに伴う取り組みも行われてきたように思います。しかし、一方で本質的な部分、例えば大規模なインフラ整備がまちづくりとどうかかわるのか、あるいはそういうものが歴史的なまちづくりとどうかかわるのかとか、本質的なところについてはまだ答えが見出せていないように思います。

このような状況で、本日はあえて交通を主たるフィールドにしておられない方々にお集まりいただいて、読者に対してまちづくりと交通の関係について、示唆に富むお話をいただければと思っております。

まず、自己紹介を兼ねて、ご自身の取り組みの中で交通というものをどう扱っておられるかといったところから少しずつお話しいただければと思います。

永井さんからお願いします。

**永井** 観光地のまちづくりというのが私の主要テーマで、その中で交通というのは非常に重要な政策手段であるというふうに位置づけています。特に「まちづくり」という言葉でいくと、歩くまちをどうやってつくるかということが一番上位の目的じゃないかと思っています。そういう観点からまちづくりと交通という話をさせていただければと思います。

**西村** 私は都市計画をやっているのですが、歴史的な環境の保全という分野から研究をスタートさせました。最初に修士論文でやったのが奈良の今井町の、現在、伝建地区になっているところです。ここはど真ん中にT字型に都市計画道路が計画されていて、それをどうするかというところに最初からぶつかりました。当時、大学院生だったのですが、いろいろな議論をした中で、交通というのは百年の計だから、今どき建物が何とかといったってすぐに変えられるものじゃないということを聞かされました。どうも議論のレベルが違う感じで、なかなか話が通じないというのが正直な感想でした。ただ、その後、ご承知のとおり大きく道路を変えたり、そこから派生して橿原市内全域のネットワーク、つまり都市計画道路網自体を大幅に変えたわけです。ですから、大変は大変なんだけれども、やろうと思えばすごく大きなことができるんだなあ実感しました。

その後もいろいろと、どちらかという都市計画道路でそれまでのまちが壊れるのを何とか防ぎたいという方向の仕事が多いです。例えば小樽とか、川越とか、大変困っているという状況です。今も新潟

県の村上というところで、佐々木さんも一緒なんです。いかに道路の拡幅を防ぐかというので頭を悩ませています。最近『路地からのまちづくり』という本を書いたりして、今までと違うヒューマンスケールの道路だってあっていいんじゃないかということをやっています。こんなふうに、みなさんとはスタンスはかなり違うかもしれませんが、常に道路の問題に頭を悩まされています。

**佐々木** 私の専門は都市計画です。もともとは既成市街地の整備をどうしたらいいかとか、そういうことを中心にやってきました。30年くらい前から、今、西村さんからお話がありましたように、歴史的地区における都市計画道路と文化財との適切なあり方についてのプロジェクトを、全国で手がけています。制度としては都市局街路課の所管の歴みち事業という仕組みがあって、その創設のときからいろいろやっています。

先ほどお話に出た川越の都市計画道路の問題も長年携わりましたし、最近ですと世界遺産地区である奈良の西の裏地区(薬師寺と唐招提寺)において、久保田さんとも一緒に、交通問題についてやっています。

もともと地区的なまちづくりということが中心で、交通の専門ではないんですけども、交通的な問題がちやんと見えてこない、将来のまちづくりのしっかりした答えが出ないなと強く感じています。

**大熊** 私は計量計画研究所というところで、主に交通の分野からかかわって来ました。私自身は土木の出身ではなくて建築出なので、交通計画に関連して発生するいろいろなまちづくりだとか、都市開発だとか、そういうことにかかわって来ました。具体的には総合交通体系のマスタープランづくりとか、マスタープランの中に位置づけられた交通施設の整備計画、事業計画、それから、交通施設整備と関連する都市開発事業とか、そういうことを主にやっています。

今、話に出ました歴みちとか街路との関係でいくと、居住環境整備街路事業というのがありまして、それを浜松でやりました。これは交通とまちとの接点を随分考えさせられたテーマでした。そのときの浜松のスタディーが、どうも歴みちの原型になっているんじゃないかという気がいたします。

そういう形でまちづくりとの接点はいろいろありますが、立場からいくと、どちらかというと交通のスタンスということですね。

**椎原** 私が交通と出会ったのは大学院生の頃で、東京芸大で環境造形デザインを専攻していました。芸術というと現実からかけ離れた世界で、絵や彫刻など、理想の世界をつくるもの一般的なには思われているかもしれないんですが、芸術を建築や環境として展開しますと、本来こうあったらいいなあという願い、例えば自然に人間的に暮らせるといいなあという願いを多くの人とより合わせながら、思い描く世界を実現していくことになります。個々人の願いをいい環境につなげていく、そんなことができればと学んでいたときに、谷中という古い寺町に出会いました。谷中は大きな都市計画道路が、町の人々が大切にしている江戸からの寺や町、緑地の中を通っていました。それは公の計画なんです、それができたら今あるいい環境がなくなってしまう、これは非常に大きな問題だなと最初に強く感じました。

外国から来た都市計画をやっている人にそのプランを見せると、いきなり「テリブル!」と言われました。日本だとそれが公のものとして70年も続いていることに学生ながらショックを覚えて、これはすぐには解けないけれども、いつか解きたいと思って取り組み始めたのが20年くらい前なんです。それから歴史を活かしたまちづくり、地域計画と建物や生活文化の保全活用に取り組んでいます。

家一軒一軒だとまずその持ち主さんの課題になりますけれども、交通は公共の課題です。建物、公園など、まちづくりの対象はいろいろあるのですが、交通はある程度広がりのある人たちが共同で解決していかないといけない問題です。町の人たちが相談して一緒に解決していく、交通はそういう糸口になりますし、また、歩きやすい交通ができればその周りがある環境もより生き生きしてきます。まちのいろいろ複雑な問題を解くことを交通から始めるのは、非常に有効だと思ったのが、交通改善にかかわり始めたきっかけです。

#### 100パーセント合意を求められることが多いが……

**久保田** たいへん多彩な方々にお集まりいただいているということがよくわかりました。

次に、それぞれの方が特にかかわりをお持ちの事例について詳しくご紹介いただいた後で、自由に議論をしていければと思っております。佐々木さん、口火を切っていただけますか。

**佐々木** 先ほど、10年前の座談会で自分の発言したものを読んで、10年前と今の状況はどう変わってい

るのか考えながら、今日の話につなげようかなと思っています。

そもそもまちづくりと交通という意味で言うと、前々からよく久保田さんが言われているように、地区交通計画という概念があって、1963年のブキャナン・レポート(都市の自動車交通)において、幹線に囲われたゾーンを、居住環境地区( Environmental Area)としてやろうと。そういう地区交通計画的な概念が出ていて、それが日本の都市交通計画に影響を及ぼしているわけです。ただ、それがわが国に定着したのかどうか。10年前も同じことを言っているんですが、そういうことを議論しないといけない時期だと思っています。

日本の場合は、旧建設省都市局により、1975年に居住環境整備事業というのが、ブキャナン・レポートに触発されて制度化されました。永井さんが東大の助手のときにいろいろ調査されましたね。居住環境整備事業の制度をつくったときに私はいろいろ関係したんですが、それが実は先ほどの歴みち事業のほうに流れてきている。だからもともとはブキャナンなんですね。

居住環境整備事業は尼崎市で全国第一号の事例ができます。その後あまり普及しなかったんですが、道路局により、コミュニティ・ゾーン事業など交通安全事業として、今に至るまでずっと続いています。

それからもう一つは、都心部に対しては総合都市交通整備事業というのが、旧都市局によって1977年に制度化されました。浜松、長野等全国でいくつか採択されて、環状道路や幹線道路を一生懸命つくった。それが結果的には20年ぐらいかかって、近年ちょっと花開いてきたかなという印象があります。

居住環境整備事業や総合都市交通整備事業はヨーロッパ諸都市を規範とした目標像がしっかりあって、それを直輸入したものといえます。その当時のわが国の都市の多くは、ヨーロッパと違って幹線道路とか環状線が全然できていなかった。この点がある意味では時期尚早で、なかなか普及しなかった理由と考えられます。

現在では幹線道路がかなりできてきており、長野は交通セル方式とかゾーンシステムと呼ばれる手法を導入して、中心市街地活性化に交通サイドからアプローチを行っています。このような事例を見ると、徐々にできてきていると思うんですけども、本当に地区レベルの交通の部分がうまくいっているのかというと非常に心配なところがあります。

白川郷のような世界遺産のコアゾーンに対してよく言われるように、交通がノーコントロールで、オーバーユースで、何とかしなければならぬと思っています。4、5年前に久保田さんと社会実験をやってそれは成功した。しかし、その社会実験が一般に定着するかということ、それはまた別問題なんです。谷中も同じように社会実験をやって、住民参加もいろいろやったんですが、まだまだ定着しない。

それは一体どういうことなんでしょう。住民の合意形成のプロセスもそうですが、ある意味では100パーセント合意に近いことがないと実行できないみたいなところがある。声の大きい人が反対すると、なかなかできない。そういうある種の意思決定を行うシステムにいろいろ問題があるんじゃないか。むしろそこをやっていかなければいけないかなと思っています。

ヨーロッパで歩行者空間をつくって、一般道を車を止めて歩行者優先にする、もしくは歩行者専用にするというのは、私の記憶によると、コペンハーゲン( ストローエ )が一番先だったと思います。住民投票をしたら49対51で、僅差で車を止めるというほうが勝った。それで実験して踏み切った結果、成功したと書かれていたと思います。100パーセント合意みたいなシステムはなかなか難しいので、ある一定のルールに基づいて、反対があっても決めたことは守るようなシステムにしないと、なかなか動かないんじゃないかという感じがしています。

**久保田** 決定のルールのかなさというのは私も非常に痛感しています。ないからこそ、一人でも大反対の人がいると行政のほうは何もできなくなってしまふということかと思っています。

**大熊** 今の佐々木さんの話とかなりダブるんですけども、3点ばかりお話しします。

一つは、都市交通マスタープランの作成をかなりやってきたのですが、そのときに、交通とその圏域の土地利用計画との一体性、整合性、それから、それをもとにした都市構造ですね、そういうものをどう提示していくかということに腐心して、いろいろやってきたわけです。

ただし、日本の今の制度でいくと、都市交通のマスタープランが公的にオーソライズされるような仕組みになっていないので、あくまでもマスタープランをつくる協議会の中の任意の計画ということになるんです。それでもマスタープランとして、交通と土地利用計画といくつかの都市政策と一緒にしたマ

▶大熊久夫氏



スタープランをつくることによって、うまくいっている部分とうまくいっていない部分があったということですね。

そこで今日、もう一度新しい局面の中で、ある種の都市圏あるいは広域圏の総合的なマスタープラン、都市のマスタープランの必要性が高まってきていると感じます。うまくいっている部分はより発展させ、うまくいかないところをどうクリアしていくかというのが、一つ大きな課題になっているんじゃないかと思います。

二点目は合意形成です。私も浜松で、久保田さんが委員長だった都心のトランジットモールの社会実験のお手伝いをしました。中心市街地を何とかしなくちゃいけないという漠然とした思いはみんなあるんです。行政も中心市街地の活性化をやるとういうことで、浜松の場合は中心市街地の交通管理をするための、それに向けてのいろいろ段階的な整備、例えば外周道路を整備するとか、部分部分で歩行者優先路を整備していくとか、全体をゾーンシステム化するのに必要な手当てを逐次やっていったんです。

最後に仕上げとしてトランジットモールを導入しようとしたときに、地元の地権者だとか、交通が規制されると直接的に被害をこうむる商店街の人たちからきちんとした同意が得られなかった。一つには、トランジットモールとは一体どういうものであるか、その実態がよくわからなかったということと、中心市街地の交通管理に関して、市民共通の認識が十分形成されていなかったということがあって、その試みを実際に見せる社会実験を行おうということで、交通実験をやったわけです。

ところが、結果からいくと必ずしもその目論見は

うまくいかなかった。それはなぜかという、かなり大規模な交通規制をかけることになったので、まちづくりという目的と規制を担当する所轄との意見の相違というか、見解の相違があって、交通実験を行う1年という期間の中で十分な協議ができなかったという経験があるんです。

道路だとか、広域インフラについての社会的な合意、あるいは意思決定をどうするかということは非常に大きな問題だと思います。特に広域インフラについては先進事例を調べながらやってきて、道路計画の初期の段階から市民協議をしながら意思決定をしていくというPIのガイドラインまではようやくできたんです。

今、実際に外環とか、そういうところで取り組みつつありますが、まだ必ずしも意思決定プロセスが明確に機能していないところがあるわけで、何とかこの意思決定プロセスをはっきりさせなければいけないんじゃないかと思います。

三点目は、大規模開発と周辺の交通対策です。例えば大きなイベントを行う、博覧会とか万博をやる場合の周辺の交通処理をどうするか。大規模開発をやったときの周辺への交通影響をどうするか。この問題です。几帳面に計算どおりに、ある種の基準どおりにやると、都市開発だとか再開発とか、そういうものの成立条件に抵触してきます。例えば都心の再開発で大規模店舗をつくるといったときに、それに付随する駐車場をどうするか、周辺のアクセスコントロールをするとか、アクセス路を広げるとか、交通環境を満たすための手当てをしなくちゃいけない。それを全部かぶせると、都市再開発とか都市開発事業の成立要件を欠くことになって、どの辺で折り合いをつけるかというあたりも非常に大きな課題だという気がしています。

#### 日光の例、谷中の例

**久保田** 今回の特集号ができることになった一つのきっかけは、ここ数年、私がプロジェクトリーダーでまちづくりと交通の勉強をさせていただいたんですけれども、そのときの題材が日光と谷中でした。それぞれの主担当の方に来ていただいているのですが、永井さんからお話を聞かせていただけますか。  
**永井** 苦労している点というか、ポイントでいくと、一つは、先ほど大熊さんがおっしゃったようなことなんです。圏域での交通計画と地区の交通計画の整合性ですね。地区の交通計画の概念が決まらない

と広域は決まらないし、広域が決まっていなくて地区は勝手に自分でやるわけにいかない。そこをどうやるかは非常に大きな問題で、私のところで見ると、行政の中に地区レベルの道路をつくるというのはあるけれども、まだ地区交通計画という概念が定着していないという気がします。

どういう順番でやっていくのか。地区レベルのほうはどちらかというとインCREMENTALですから、できることから積み上げていきましょうという格好になっていて、マスタープランのほうは目標年次を決めて、フィードバックして、来年は何をやりましょうかという形になっている。そうすると短期の地区レベルと、長期計画での現在やらなければいけない問題がかみ合っていないです。地区交通はやれるところからやるわけです。マスタープランからありてきた現実の問題というのは、やるべきところからやろうとしている。そこに折り合いがついていないものですから大体動かない。

もう一つ、観光地の交通実験を見ていますと、大体ニーズには合っているんです。利用者はみんないいと言っている。ただできないんです。それは明らかに地域の人たちのある部分が、自分はそんな損をするのは嫌だということで、先ほどから言っている合意形成の問題になると思うんです。

それは確かに合意形成の問題ではあるんですが、ルールを決めてというのは、私はいなかに住んでいますから無理だと思うんです。まさに意思決定の仕方がその文化なわけで、新しいルールを持っていて、このルールでやりなさいと言って定着させようと思っても、現実的にはそれは難しい。コミュニティーに対応できるような意思決定というのがそこにあるわけで、それを使ってやるしかないという気がしています。

技術的に僕が好きなのはPICなんです。みんな入ってきなさい。できることから少しずつやりながら、あと、行政間のコラボレーションもあるし、みんなが一緒に手をつないでやれるような格好に少しずつしていくというのが一般論じゃないかなと思っています。新たなルールがそこにすぐ適用できるかというところはいいかない。そこに合わせていくしかないんじゃないかと思うんです。

もう一つ、一番問題だと思っているのは、歩くのが大事だということです。駐車場からスタートして、駐車場へ帰っていく、これは明らかなんです。だからどこへ駐車場を置くかという政策論が打てないと、



佐々木政雄氏

歩くまちはできないんです。今の市町村で駐車場政策ができますか。公共政策としてまちづくりの一番基本のところの歩くまちをつくりたいということであれば、そのときの一番のポイントは、道路は根幹で、もう一つは駐車場をどうするかを公共政策として議論しなくちゃいけないんじゃないか。それはもちろん料金政策も含めて、いろいろな主体が公共駐車場をつくりますから、つくったときにその料金をどういうふうに考えていったらいいのか、議論できるような場が行政の中にもなければいけない。もちろん民間の人たちも入ってやってくれればいいなと思っています。

**椎原** 谷中は住宅地として普通に暮らしている人たちがいますし、それから寺町で人が訪れる町、最近では観光という面も出てきています。そんな中で、町の皆さんの目標は安心して住み続けられること。人間的な環境で住みたいという希望はどこでもあろうと思うんです。そういうときに交通は一つの切り口としてとても有効なものです。谷中の場合、交通だけでなく、いろいろな課題がありまして、それを総合的に解いていく中で、交通改善が牽引役を果たしてくれるときがあるなと感じています。

谷中で、今いいと言われている細い路地とか、古い建物とか、人情とか、お年寄りが元気ということは、引っくり返せば密集市街地であるとか、道路問題であるとか、老朽建物を改善しなければいけないとか、ちょっと前の都市計画で言えば全部更新しなければいけないことなんですね。つまり町を改良という形で大きく変革していくような一般的な制度設計の中に、谷中はあります。そこを地域の特徴を活かした計画に変えていきたい。住民の合意を取りな

▶ 推原晶子氏



がら、新しい交通計画を応用し、暮らしの道づくりや路地のあるまちづくりなど、都市計画、交通計画の枠組みを新たにつくり直して適用していくことで谷中のような町が救われます。そんな課題を背負っているところです。

それは一気には解けないので、谷中地区でも平成12年、まちづくり協議会を、まちづくりの意思検討機関として立ち上げました。平成15年からは交通部会、防災部会、環境や歴史を考える環境部会という三つの部門で動かす仕組みになっています。

ただ、それもフレームだけできればうまくいくのかというところでもありません。それ以前からの町会とか、商店街とか、仏教会とか、いろいろな団体があって、それぞれが今まで町に責任を持って取り組んできたという背景もあります。あるいは小さい子どもたちを抱える人たちや介護にかかわる人など、いろいろな立場の人の声をうまく読み取ってつないでいくことが求められている。そこがうまくいけば、意思決定システムというかちっとしたものでなくても、その場をうまくつないでいける仕組みができるのではないかと思います。

総合的に解いていくということと、いろいろな立場の人を見るということ、あともう一つは、時を見る、タイミングを見るということが非常に大事だと思います。どんなにいいことでもそれを受け入れられる準備が町の中に整っていないと動き出さないし、逆に機が熟してきたところでポイントを押せば動き出すものもあると思うんです。いろいろな立場の人をうまくつなぐということと、時を見るということが、合意に至るプロセスの中では大事じゃないかと思っています。

**久保田** 東京の、江戸の香りを残す町として、今や全国的に有名で、まちづくりというか、どのように現代に折り合っていくかの動向が、注目されている町ですよ。

**推原** そうですね、谷中は上野の北にあって江戸からの寺町です。震災、戦災で焼けなかったので区画整理がされずに、江戸、明治、大正の細い路地も残っている。それが古い町という風情にもなっているし、密集市街地という問題点にもなっています。芸術文化の蓄積といういい面もありますが、通過交通の増加や、木造と路地のよさと防災性の両立、観光で入ってくる人と生活の場としての落ち着いた両立など、いろいろな課題があります。

コミュニティーや地域と言っても、どこの町でも住民を十把一絡げにすることはできなくて、谷中の場合で言えば、諏方神社の氏子圏と町会が重なっていて、中世からの基盤がある。自治会ができたのは明治、大正ぐらいからで、20年ぐらい前から地域雑誌をつくる谷根千工房や、谷中コミュニティー委員会という、生涯学習を行う団体ができた。最初はばらばらにあった感じでしたが、だんだん連携がとれてきて、お互い顔見知りになって、あの人が言っていることはこういうつもりだとわかるので、リーダー同士は意思疎通ができるようになってきたかなというところですよ。それが全体の意思決定に結びつくところまではいってないんですが、連携の仕方が少し見えてきたという段階です。

パブリックにつくられた枠組みとしては、台東区の支援で、2000年にまちづくり協議会ができて、その中に防災部会、交通部会、環境部会という部会があります。その検討の専門支援として埼玉大学や芸大といった大学が入るときもありますし、町方の支援として地元のNPOがバックアップすることもあります。パブリックな枠組みもないと任意の合意の積み重ねだけでは物事は動かないだろうと思って、多くの人が苦労してつくった枠組みです。しかし、これだけでも当然動かないので、既存の組織との調整を行い、新しく入ってきた方のアイデアを取り込み、生きた組織として工夫しながら動かしていこうとしているところです。

まちづくり協議会はさまざまな活動をしています。「防災部会」は防災ひろばをうまく活用することで、細い路地など密集市街地の問題を解決しようと、市民参加型でアイデアを募りながら台東区の防災ひろばづくりに加わってきました。「環境部会」では町

に木を子どもたちと植えたり、谷中らしさを活かすまちづくりルールの検討をしています。「交通部会」は町の人からアイデアを募るワークショップを行い、子どもたちからアイデアを募って車止めをつくるなど、できるだけ市民の参加を呼び起こしています。通過交通の入ってくる時間規制をしっかりと遵守してもらい実験も行いました。ハンブを置いて車のスピードを抑制する実験も行い、現物を町の人たちが見た上で合意形成につなげていく活動も重ねています。

また、2007年の2月には、ムービングボラードの実験を行いました。これは必要性がある人は通れるけれども、単なる通過交通は入れない、そういう選択性のある車止めです。口だけではなかなかわかりにくいんですが、現物を見てもらうと、アンケートでもいい取り組みだという声をたくさんいただきました。さっき、人を見る、時を見ると言いましたけれども、現物で見るというのも重要なポイントかなと思います。

**久保田** 谷中は徐々に、意思決定を行う仕組みが整いつつあるということでしょうか。

**椎原** 私も意思決定ということではいろいろ考えたのですが、長年、地域自治を担ってきた町会、あるいは町会に類する団体というものを尊重していくことが大切かなと思います。あと、交通や消防の分野では、交通安全協会や、消防団など、警察や消防署とタイアップしているいろいろな町の組織があります。その人たちも町の安全についての責任を長年負っていて、自負も持っているんで、そういう団体との協力関係も必要だと思います。

でも、既存の団体だけでは新たな計画案を出すつながりが出てきません。町を総合的に横断するような計画を検討できる組織も必要だということで置かれたのが、まちづくり協議会なんです。

それプラス、一人ひとりの町の人々の声を引き出して反映する仕組みも必要で、アンケートやインターネット等を使いつつ、あと、顔を見合わせて議論する場をつくって、関係性をつないでいく。

それから、地域の力学をうまく読み取る。日光とか、宇都宮とか、浜松とか、谷中とか、どこの町にも人同士の力学みたいなことはあると思うんです。それをきちんと読み取って、妥当につないでいくことが必要なかなと思っています。各立場のリーダーと、その立場をつなぐものが志を共有して連携していくことが意思決定への早道かなと。

行政に期待するのは、地域の声が行政に届けられ



◀ 永井 護氏

るような計画づくりを支援することと、公共事業の場合の決定責任をもってもらふこと。最終的には交通の改変が、「誰々さんの声が大きかったから決まったんだ」という禍根を残さないよう、最後の決定は行政に預かってもらって執行してもらふ。公正な執行人としての立場を行政に負ってもらふということが大切です。

それから、組織や個人の立場に応じて役割分担や意見の尊重がなされていくということ。そうしたポイントをはずさないようにしていくのが重要だと思います。

あと、さっきも申しましたが、タイミングを読んでくみ上げていく。それが大事だとつくづく感じます。

**久保田** それはどこの地域にもいえることでしょうか。

**椎原** 椎原 ええ、谷中だけに限ったことではないでしょう。

それから、これは追加ですけれども、谷中で言えば、都市計画道路が最初から地区を横断していて、それができてしまうと谷中地区の特性が失われてしまうということで、平成15年の都と区の整備方針づくりの際、見直しの路線の中に入りました。それで谷中の都市計画道路が見直される方向になり、そこでぐっと議論が進むかと思ったら、都と区のタイミングが合わなくて、いま検討保留中になっています。その間に何が動いているのか、何も動いていないのか、わからないんですが、油断をせずに町のほうでも何かあれば言わなくてははいけないと思っています。

谷中地区は江戸、明治の歴史文化と都市基盤がセットで残っている地区だから、それを守るために都



▶西村幸夫氏



市計画道路を見直すという理由まで明示して、平成15年度の見直し計画に乗ったという経緯があります。その筋が損なわれないように、町のほうからも声を上げていかなければいけないし、台東区という地元の自治体も頑張ってもらわなければいけない。それを東京都にも受けとめてもらうようにしなければいけない。気は抜かずずっと見守って行って、ここぞというタイミングで動く。そんな仕掛けが必要なのかなと思っています。

**西村** 私は都市の側から見ているので、一番問題になるのは、都市計画道路がいろいろな形で引かれていて、そうしたものをこれからどういうふう考えていくのかということだと思います。

例えば都市計画が立てられたときには価値として評価されていなかったものが、その後、浮き上がってきたりする。細い路地が実は歴史的な道だから大事だというようなことで、価値観が変わってきたりしたときにどういうふうに応用できるのか。そもそも交通量がこれから先、今までと違うような動き方をする可能性はないのか。車の大きさだって小さくなるかもしれないし、ある時期に固定された車のイメージで、そのニーズを満たすためにつくられているわけだから、将来を考えると、幹線は必要かもしれないけれどもそれとは違うものだってあるかもしれない。かなり柔軟にいろいろなことを考えないといけない時代に、それができているのかと思うんです。

もう一つは、どうしても地域の交通ニーズから言ってもやらなければいけないことと、今はそうでもないけれども将来的には考えないといけないというような道があったとして、今の都市計画の中だとそう

いう時間の優先順位や経過を考慮する発想はないですね。計画決定しているか、事業決定しているかというのはあるけれども、そもそもプライオリティが計画の中で明確に出てこないし、時間的な要素もない。手をつけていないということは、計画する側からすると、まだ決めてないから半分保留しているみたいに思われると思うんですけども、地域側からするといろいろな制約がかかったり、そのことが地域を変えていったりする要因にもなっているわけで、何もしないことがある意味を持っているということも大きいと思うんです。

それは我々の側でもあって、例えば容積率が緩ければ選択肢が広がり、小さいものだって建てたまま置いて困らないから、みんなが緩ければハッピーだからというので緩くなっているわけですね。しかし、緩い容積を決めているということは、結果的に容積を使い切っていないものを壊す圧力に働くというようなことがあるから、ある一つの決まったものを動かさないということが、やはり意思表示というか、ある力学を持っているんだということもあると思うんです。そういうことに対してどれぐらい自覚的なのか。

それから、最近ちょっと違うのかもしれないけれども、道路の断面とか、アールだとか、非常に規格化されたルールがあって、そこはなかなか変えようがないのかもしれない。そういうのがずっと続いてきていて、もう少しバラエティーに富んでいたり、例外規定があって大きく変わるとか、そういうことがもっと自由にできないのかなと。都市に個性があるとすれば、その個性に合わせられる部分が、標準と違うものがないのかなと、そういう問題意識もあります。

もう一つは、かつては道路計画をつくることで住宅更新をやっただけというような意図で計画された道路が結構多いというふうに聞きました。そのときはよかれと思ってやったんだろうけれども、計画の中に道路を変えたりとか、なくしたりというルールがないですね。基本的にほとんどは右肩上がりのときにできているシステムだから、なかなかない。全然ないわけではなくて、歴みちなんかやっていますけれども、非常に例外的ですね。当時はよかれと思ったことが全然違う意味を持ってしまったり、それを期待する人たちがいて、変えるにも変えられなくなってしまうたりする。

いろいろな問題があって、特にこれから車がどう

変わっていくかわからないし、ガソリンもこれだけ高くなってくると違う仕組みを考えなければいけなくなってくるかもしれない。地区交通のレベルですけれども、いろいろなものが変わりつつあるときに、どのくらいそれを柔軟に受けとめてもらえるのか。交通だけではなくて、すべてそれが今問われていると思うんです。

交通の問題はシステムなので、そこだけ変えるわけにいかなくて、ある種、慣性の法則じゃないけれども、ずっと行き始めたものが、途中までつくってやめるといっても難しいでしょうし、タンカーは大きくて回りにくいという面もあるんじゃないか。その辺をどうするのか。変わりつつあるんでしょうけれども、門外漢だとそういうことがなかなか聞こえてこない。そういう感じなんです。

### 行政は本当に決定してくれるのか

**久保田** ここからは私も司会をやめて、一参加者として発言したいと思います(笑)。皆さんも自由に発言していただきたいと思います。

**佐々木** いろいろな話が出た中で、一つは、都市計画道路の見直しに対する合意形成をどうするか、プロセスがどうかという話ですね。

例えば、あるゾーンに対して面的に歩行者空間化しようとか、ドイツのプレーメンだとか、フランスのブザンソンとか、20年、30前からやっているし、もちろんヨーロッパの都市が全ていいわけではないんですが、常識になっているような歩行者の面的整備というものを、どういうふうに合意形成するか。10年前の座談会の頃は、ある意味で面的に歩行者空間化しようというのは、幹線道路なり、外周を囲むものがちゃんとできていないから、まだまだできないという理解でした。しかし最近ほとんどできてきている。けれども、面的な歩行者空間化への合意がどうして取れないのか。

地域にはローカルのシステムがあっていいと思うんですが、ある段階で行政として意思をちゃんと出していかない限り、地元で100パーセント合意を求めるといっては物事は動かない。ある意味では行政が責任を放棄している部分があるんじゃないかということを感じるんです。

社会実験の結果、90~95%ぐらいの人は車を入れないほうがいいと思う。ただ、ごく一部の声の大きい人たちが反対することによって、面的な歩行者空間を、世界遺産地区では当たり前前ができない。



◀ 久保田 尚氏

合意形成についてのルールは全員合意。これはどっちかという警察ですね。谷中もそれに近い話があるんです。交通警察側が、地元が全部かたまったらやります、かたまるまで待ちますと言うんです。浜松もいろいろ聞くと、一部の声の大きい人たちが反対して、警察や道路管理者は、反対する人がいる限りできませんという。ここでも100パーセントに近い合意を求められています。

合意形成のローカルシステムはあっていいですが、いい加減方針を転換しないと、交通まちづくりの実現にも時間がかかってしまう、意思決定ができない、実現ができないということになってしまうんじゃないでしょうか。

**永井** 1点だけ補足させてもらおうと、行政というのは、動かないからニュートラルだというふうに思うんですね。でも、それは現在の規制がずっと続くことであったり、ほかの選択を全部消しているわけだから、決してニュートラルじゃないんですね。動かないということの持っている意味はすごく重要じゃないかと思います。

**久保田** 私は最近ちょっと過激なことを思っているんですけど、行政がやらない、決断しないということについてですが、我々は参加型まちづくりのようなことを交通の世界でもずっと言ってきたんですけど、それは下手をしたら逆効果だったんじゃないか。最近すごく気になるのは、行政の方が、今、佐々木さんがおっしゃったように、地元がまともればやりますとか、地元がその気になったら取り組みますという、受け身になることを参加型というお化粧でカモフラージュし始めているようにすら私は感じているんです。行政がちゃんと責任を持って

やるべきところはやるという、そういう仕組みから逆になってきたかなと、今ちょっと悲観的になっているんです。

**大熊** 私も同感ですね。今の都市計画道路は相当昔に決定されているわけで、その当時の必要性からいけば、整備には長期的な時間がかかる、だから百年の計でつくるという発想でつくったと思うんです。でも、その当時は考慮されていなかったいろいろなこと、先ほど西村さんがおっしゃったような歴史的な風景だとか建造物だとか、地域のコミュニティーとか、そういうものは確実に欠落していると思います。捨象された上で、その時代の交通という要請に応えるという形で計画がつけられていたと思うんです。

今、交通計画とか行政計画のつくり方の刷新が求められているんだろうと思うんです。それでは地域に固有の情報とかをどうやって拾っていったらいいかといったら、まさしく谷中のまちづくりのような活動だとか、地域がその問題に対してどういうニーズを出してくるかということ行政がちゃんと受けとめる仕組みがないと、それはできないだろうと思います。

先ほど言ったPIというのは、住民参加とか、まちづくりワークショップというものと一線を画すもので、施設の整備主体が意志決定に責任を持ってやるということが前提になっていて、100パーセント合意を前提としたものではありません。計画をよりよくするためには、行政内部だけでは見落としてしまうような、いろいろな地域の価値だとかこだわりだとか、地域の人たちは何を懸念しているのか、そういうことをきちんと把握し、それを計画に反映するプロセスを重視するわけです。これまで十分な手続きを踏んだ上で意思決定ということが定式化されていなかったのを、それを刷新していく必要があると思うんです。

それから、先ほどの椎原さんのお話の中で非常に共感を持ったのは、地域のいろいろな問題、まちづくりに関する複雑な問題を交通を切り口にやっていると非常にやりやすいというのは、おっしゃるとおりだと思うんです。

そのときのポイントとして、どうも日本は白黒をつけたがる。我々専門家の間でも自動車か公共交通かという二者択一なんですね。環境かモビリティかとか、利便性を取るのか安全を取るのかという、二者択一で議論が進んでしまうんですが、できると

ころからやっていくためには、そうじゃない折り合いのつけ方もたくさんあると思うんです。交通実験なんか、そういうことを見出すための一つの施策だろうと思うんですが、なかなかうまくいってないところがあるんじゃないですか。

**椎原** ワークショップとか話し合いの場ですと議論という面が出てくるので、背反するようなディベートになってしまう面があるんですけども、実際の事象の中ではいろいろ折り合いがつけられますし、社会実験で事例を見ればわかるという話もありますので、できるだけ路上に出て、ものを見て話すということが有効かなと思っています。

**大熊** 行政に意思決定を迫っていく必要がありますね。

**佐々木** 谷中の場合は100パーセント合意、つまりある意味では地域の総意をまとめようという流れでやっているけれど、ある段階で行政としての意思をはっきり出してくれと。

**椎原** 町の人たちが行政に決定を迫る、そのためにも合意をつくらなければいけないという面があります。最後に決める責任は行政に取ってもらわないといけない。住民参加のまちづくりだから住民でという、そういう二者択一的な話はたぶんしてないと思うんです。しかし100パーセントでなければ一部の人の声となり、行政は押すと逃げてしまうんですよ(笑)。

**永井** それは行政というよりは首長ですね。首長の意思決定が次の選挙にうまく反映できるような仕組みにするということだと思うんです。

**佐々木** 首長の場合もあるし、いろいろですね。川越なんかいい例で、都計道を変更したり、いろいろするときに、私が入っている委員会は5時からやったりするんです。現職の係長さんだとか若い人たちが「蔵の会」というのをつくっていて、5時以降に一市民としてやるわけです。それは市長が替わってもやるんです。そういう意味の意思を持った行政マンがいるんです。

**永井** そういう地域もありますが、制度的にちゃんと定着しないとね。私もそれで悩んでいて、やる気のある人がいるときは3年とか5年はできるんです。だけどその人がいつ異動するかわからない。

**佐々木** それは市長だって同じでしょう。いつやめるかわからない。

**永井** そのときはそのときで、市長の評価システムができていけば、下の人もそれにならってやるなど

の意思決定ができるんです。今は結局、市長は何をやってもいいよと、飾ってあるような格好になっているところが多いから、右往左往しているんじゃないか。だから、責任体制を市長に持って行って、市長の公約がうまく反映する仕組みを自治体の中につくるとのことじゃないかと思うんです。

簡単に言うと、市長と直結していて、よくやる人がいたときが一番いいんです。その人たちがいつまでそこにいるか、毎年毎年わからないというのが実情なんです。

**佐々木** 首長が替わるたびにころころ変わるということももちろんあるわけですが、そういうのはいけないというので、住民参加みたいなシステムができてきたということもあるんじゃないでしょうか。いい首長に当たればそれをうまく使えばいいし、変な首長だったら、ちゃんと継続するために、実務のわかる志のある行政マンを押さえるとか、あの手この手でやらないと、意思決定というのはなかなか難しいんじゃないですかね。

**永井** ちょっとスケールは大きくなってしまいうけれども、お金の配分の仕方と力の持ち方のところをちゃんとつくらないといけないんじゃないでしょうか。ただルールをつくれればいいということではなくて、今のシステムの範囲で行政マンだってみんな合理的に動いていますよ。

### 行政のいう「まちづくり」とのギャップ

**大熊** 最近の市民団体の動きを見ると、NPOの活動領域のターゲットはまちづくりなんです。まちづくりを議論していくと、大体交通だとかそういうことに行き当たってくる。そういうものに対する関心の持ち方というのは、参加型まちづくりをいろいろやってきたおかげで相当広がってきていると思うんです。だから、首長が自分の行政区域の施策を打ち出すときに、交通まちづくりということにふれざるを得ない時代になってきている。だからこそ、最近いろいろなところで見ると、まちづくりと交通でこんな目標を掲げますなんていうのが Manifesto の中に堂々と入りつつあるわけです。首長にしろ、何にしろ、地域社会にとって交通政策が非常に重要な課題になってきている。そういう兆しは出てきているんじゃないかと思うんです。

**西村** そこでいうまちづくりというのは、例えば交通量推計だとか、市民とはちょっとかけ離れた分野で、そこに専門家が出てきて、言われたらそれに対

して何も言いようがない、そんなものを指すのかもかもしれません。もちろんそれも大切なんですけれど。

私が最近すごく不思議だなと思うのは、ソウルのチョンゲチョンで高速道路をなくしたでしょう。交通量16万台でしか、それがなくなったらアウトだったはずなんです。それもオープン当日は公共交通機関のストと重なってしまいました。ところがパンクはしなかった。そうしてみると、今やっている科学的な交通の推計というのはどうなんでしょう。そういう問題もあると思うんですよ。

それと、広域的な話なので、市民の中だけでは答えが見つけれないんですね。

**大熊** 交通量推計というのは専門家しかなかかり解できない世界ですよ。その中でより精度を上げようという努力はされていると思うんです。でも、あくまでも予測ですから、どんなにデータを集めて予測技術を向上させても当たるかどうかというのは保証の限りではない。ある前提のもとでやるということですからね。

そういうことよりも、むしろ道路とか、ある種のインフラを整備しようとするときの計画のつくり方、その説明の仕方、計画や事業の必要性をどういうふうに納得してもらおうかということが、重要だと思うのです。例えばマスタープランの系列でいけば、昔は全国総合開発計画というのがあって、国土全体にこういう交通網と拠点開発が必要ですよということやってきた。それが開発志向型だということで、国土形成計画に改正されて、もっといろいろな主体の意見を聞きながら、広域地方計画をつくりましょうというスタンスになってきている。

しかし、広域地方計画ではあまりにも広域過ぎて、身近な交通とは全然接点がないわけです。遠い離れた存在である。じゃあ、身近なものとして何があるかということ、市町村マスタープランとか、県のマスタープランとか、そういうまちづくりシステムのマスタープランが一応あるんですが、これについては広域的交通等がきっちり織り込まれていない。上位計画として扱っているだけなんです。その接点がないんですよ。少なくとも生活している交通圏域の中で、本当の交通マスタープランというものを構築していかなければいけないと思うわけです。パーソナリティ調査とかでそういうことをやろうとしているんですが、計画そのものがあくまでも任意のもので、なかなか法定化してないんですね。

**永井** 今、我々のところで市町村合併をやって、県

の都市計画の見直しをやっているんですよ。だけど、難しいのは、広域になって、みんなまとまって一つのものをつくろうといったときのメリットは何だと言われたら、都市計画課は説明できないんですよ。そこが悩みなんです。地方都市において都市計画の役割が正しく認識されていないのが実態です。小さな都市では下水道を整備するために都市計画があると考えています。実際には市町村は何と言うかという、まとまってやってどういうメリットがあるのかと。そういうときに理屈どおりに言えないんですよ。政治の世界に任せて、市町村に決めてもらうしかない。おれたちが決めることではないというようなことを言い始める。それ以上はもう議論できなくなる。

**佐々木** 今、話が少し混同しているなと思ったのは、都市計画道路で、将来需要予測が必要な幹線道路的な問題の変更についてのお話の一つあって、村上なんかまさにその例ですね。もう一つは、地区交通としての面的な歩行者空間をやると思ったときの合意形成等の問題があって、前者の都市計画道路の問題というのは、国土交通省の所管の議論なんですね。地区交通というのは県や市町村でやるから、ある意味では答えの出しようがあるんだけど、村上のように首長さんがいろいろ理由をつけて、100パーセント合意を持ってこいというふうな合意形成は問題があるんじゃないか。

それから、地区交通的な合意形成の場合は、交通管理については、これは道路交通法の世界ですから首長さんは権限を持ってないんです。警察は別の価値判断でもって100パーセント合意を持ってこいという話があって、合意形成という議論でいけば、幹線道路的な合意形成の議論と、地区交通的な合意形成の議論がずれ違っている。その話が今、混同しているような気がするんです。

合意形成はある種のルールを決めないと、交通的な面における交通まちづくりが結果的に何も動かなくなってしまうんじゃないか。あるいは10年も20年もかかるような議論になってしまうんじゃないか。地区交通の議論というのは即効性がある、谷中なんて本来だったらやろうと思えばできると思うんです。そういう意味では首長でもいいし、担当者でもいいし、そういう人が、地元が6割まとまったらやるぐらいの話を、一緒に警察のほうに行くぐらいのことをやらないとなかなかできないんじゃないか。意思決定の問題をどうするかというのが、まち

づくりの問題だと思うんです。

### 現代に生きる「百年の計」とは

**久保田** 前者のほうで西村さんのご意見をうかがいたいんですけども、硬直的であるというご意見は非常に耳が痛いのですが、都市計画道路をやっておられる立場からすると、硬直的なことに価値観を見出しているというか、彼らの言葉で言うと百年の計という言い方で、多少いろいろなことがあったとしても、最初に決めたことをやり抜くということで、戦後何十年、そうやって道路を抜いて、日本経済に寄与してきたという自負が彼らにはたぶんあるような気がするんです。53条の問題もあるから、そう簡単に柔軟にはなれないという側面もあるような気がするんですが、その辺、百年の計を言ってくる方々に対してどういうふうにお考えですか。

**西村** 特定財源の問題もあるけれども、これからどれだけ事業費が確保できるかということがあると思うんです。世の中、ほかでお金が大変になってきたときに、道路建設だけは聖域ですっとやれるかといったら、そんなことはなくなってくる。そうすると、具体的にやれることとやれないことを見極めていかないといけないという問題が起きてくると思います。百年の計だからずっとやり続けるんだというふうには、なかなか言いにくくなるんじゃないか。

人口が減って、極端に高齢化していくから、そういう意味では今までのような交通の需要予測とは全然違う世界に入ってくるんじゃないでしょうか。ガソリンもこの先、さらに高価になっていくでしょう。そうなる前提がかなり大きく変わってくる。これは私よりもみなさんのほうが専門だと思うんですけども。

**佐々木** 国土交通省の意識も随分変わってきて、2000年の分権法以来、どんどん地方に権限を移していますね。そういう中で30年以上都市計画道路で整備がされていないもの、これを我々は「長期未着手」と言っているんですが、そういうものの全国の見直し調査をやっているし、都市計画のガイドラインの中で、各都道府県、政令市で見直しのガイドラインをつくれという方針を出しているんです。それはローカルルールなんです。

国のほうとしては、今、西村さんがおっしゃったように、少子高齢化等によって、必要とされていた都市計画道路が、社会情勢の変化によって見直しが必要になってきたことについては、基本的にはやる

べしという方針が出ているんです。

最近の調査によると、全国で6割の県並びに政令市では見直しのガイドラインをつくって、村上についても、新潟県としての方針は出たんです。それに基ついて、市町村の権限でどんどんやるべしということになっているんです。

**西村** ですから、百年の計というのが変わってきつつあるんじゃないかと思うんです。

**久保田** ただ、見直しが始まって数年たって、ガイドラインも各地域でやって、見直しを試みているんですが、結果を見ると、今のところ根本的な見直しをやっているところはたぶんほとんどないと思うんです。よく考えたけれども結局見直さないとか、見直しの方針を出したところでも、個別の議論では相当時間がかかっているとか、そういうことで、地方へ行くとまだまだ百年の計の議論が強いというのが私の印象です。

**佐々木** 東京都の区部の場合は、いろいろな要素があるんですけれども、交通量でいくと6,000台以下については見直し対象にして、30何路線をリストアップしたんです。それを区におろしたら、区はみんな見直しをやめてくれと。見直し対象以前は東京都が責任を持ってやらなければいけない路線を見直し対象にすると、基本的に都はやりませんということになるんです。

最終的に6路線ぐらい、その中で一番重要なのは谷中なんですけれども、都は見直しの方針を出していますが、議論に相当時間がかかっています。意図をもって塩漬けしているんじゃないくて、環状3号線のような大幹線道路がかかわるので、方針がなかなか定まらないんです。区も、一生懸命やっていた課長が替わったとたん、取り組みの姿勢が見えにくくなるとか、そういう実態があるんです。それが日本の行政の実態だから、どういう意思決定をするかという、ある種のルールを決めないといけないと思うんです。

**大熊** ルールをつくるのはなかなか難しいと思います。ネットワークになっていて、ある部分だけ変えて、それが全体にどう影響するかということがもちろんあるわけですね。例えば谷中だけが特殊なところだということなら検討可能なわけです。谷中のこういう計画をこうすればどこに影響があるのか。それは受忍の範囲なのかというのが検討できるわけですが、見落としていた価値がどこにどれだけあるかというのは予測がつかないから、全体のネットワ

ークとしての需要とのマッチングができるかどうかというのは、なかなか難しい問題ですね。

**佐々木** 先ほどの補足で、ガイドラインの話ですが、例えば京都府の場合、どうしても必要な幹線道路は、原則、見直しはしない。ただ補助幹線と言われる部分については、原則、見直し、場合によっては廃止ということで、何路線も廃止しているんです。それこそ自治体のやる気ですね。そういう意味では全国的にはかなりガイドラインができていて、国の立場で言えば百年の大計だからだめだという言い方はしてないんです。

谷中地区については、見直しについて答えは全部出ているんです。ただ、環状3号線に絡むネットワークなので、そこがなかなか解けないんです。

そういう意味で長期未着手の問題というのは、全体で見れば方針が出ていて、あとはそれぞれのローカルルールでやればいいということで取り組みをやっているんです。大きな原則は完全に引っ張り返っているんです。

**永井** 私のところはまだ都市計画サイドの考え方の違いというのがありますね。

都市計画道路を誰が引いているかということ、道路サイドが引いているわけです。道路局のほうは、私が見る限りはパブリック・インボルブメントを一生懸命やられて、住民の意見を聞いているんだけど、住民のためというよりは、結局はつくるための論拠を一生懸命集めるようにならざるをえないんじゃないですが(笑)。

**大熊** 行政の責務として何をやるべきか。それをつくるときに、専門家集団の中だけでこれがよかれと最上の案をつくって、住民に提示して説得するというのはもうだめなんですね。道路をつくらなくても、同じことが問われると思うんですよ。

**永井** 住民のニーズを拾っていくときに、何が偏りのないフレームになっているかという議論は非常に難しいと思うんです。縦割りの中で行政はやっぱり無理だと思うんです。自分の所掌事務を一生懸命頑張るのが役割なんですから。お金をいっぱい持っている人はお金を使って一生懸命やるから、やっぱり強いですよ。お金のない人は、簡単に言えばしょぼしょぼやっているから何もできない。

**佐々木** 都市計画道路の変更と交通管理の問題は、住民の合意で行政がやりますというわけですが、首長でもいいし、担当者でもいいし、そういう人たちが本当に責任を持ってやらないと絶対だめだとつく

づく思うんです。行政が無理だと言ったら、それは税金の無駄づかいですよ。

### 町の首長と行政の首長が話し合うのが最良？

**永井** まちづくりをやってきた中で、うちのほうは行政の中に一生懸命やる人がいて、その人が住民とつないで一緒に酒を飲んだりして、行政主導型で、それを少しでも住民のほうに広げていこうとしています。谷中は住民の人たちがやっているのを何とか行政の人に食いつかせようという、逆のアプローチなんです。

日光では3年間ぐらい頑張っ、NPOを立ち上げたり、まちづくりの民間団体なんかをつくったんですけれども、今年、その人が配置替えになりました。そして全くの新人が入ってきた。それで、NPOは民間の団体だからといって、今度は違うところがそれを所掌するようになったんです。

それはある意味では行政の宿命なんです。システムが縦割りだから、時期が来れば入れかえる。今年は、せっかく育ったのにばらばらになっちゃって、またくっつけ直さなくちゃいけない。どうやろうかという、また組織をつくってというので、何だかわけがわからない(笑)。

**久保田** 非常におもしろくなってきましたね。

**佐々木** 特に交通管理というのは警察権限で、首長といえども手が出ない。まちづくりという意味で言えば、町の中にちゃんと信念を持った人たちがいないと引っ張っていけないという感じがしますけれども、交通の問題は権限があちらになっちゃってるから、ある種の限界があるわけです。

谷中なんかを見ていたら、交通権限を持っている警察にもっと理解があればという、そういう感じを私は持っているんです。

久保田さんが、合意に向けて、サイレント・マジョリティーというか、アンケートに答えられない人を一生懸命拾って70%、80%の合意を取っても、あと20%足りないなんて、もしかしたら言われるわけでしょう。

**椎原** 行政がもっと合意形成や政策決定に積極的に責任を持つようにすべしというルールをどこからおろせばいいのか。一住民の側からは、100パーセントの合意形成をつくるというよりは、町の中のいろいろな人の声を聞いて、町のリーダー層でそれをまとめていくシステムがある。町の首長がそれを受け止めていかないとトップ会談にならないと思うんで

す。だから例えば町会の連合会長が首長に対して要望書を出すなど、首長対首長という形の中で地域が行政に責任を果たすことを求めていくというのが、地域側からできる、行政に意思決定責任を求めるやり方の一つかなと思うんです。さらに上から法律で、行政マンはこうあるべしみたいなものがあるって動くのかどうか、ちょっと私にはわからないんですが、住民組織の代表が合意を取りつけて、首長にその実施を求めるとというのが、合理的な方法の一つかなと。

**大熊** そうなってくると、いろいろなところから要望がわっと出てきて、財源が無限にあるわけではないし、どこかに集中的に投資しなくちゃいけないとすれば、全体の交通計画としてどうだということをやちゃんと説明できるような計画を持っていないと対応できなくなりますね。

**椎原** 説得力のある計画を練り上げて渡すだけの専門チームを町のほうに頼めるシステムというか、それがいいですね。ここ数年、谷中でも日光でも、ある程度専門家が入って、一般市民だとちょっとやりきれない統計とかアンケートとか、科学的な調査もやって、そのデータを踏まえた上で計画的な合理性も持って首長に持っていくようなことも始めています。そのときの専門検討支援というのはどうなんでしょうか。

**佐々木** 大宮で久保田さんがやられているシステムが、そういう意味では合意形成の例の一つですね。もちろん反対者もいるわけでしょう。

**久保田** もちろんいます。

**椎原** 専門的な検討を含んだ実験ができることの支援を、行政にある程度バックアップしてもらえばいいのでは。

**久保田** 大熊さんがおっしゃったのが理想のような気がするんです。いろいろな地元からうちはこうしたい、こうしてくれという要望がいっぱい出てきて、優先順位をつけなければいけない。そのために行政は交通計画というものをつくって、その計画に従って、整合するものからどンドンやっていく。今まで交通計画というのは、ほとんど何もないところから行政がつくり出して、こうやります、ここに線を引きましたというようなことだったけれども、それが逆の矢印になったら、交通計画の意味合いがすごく変わってきますね。

**大熊** 行政が考えた百年の計だから、その中で落ちこぼれている要素はたくさんあるわけです。そういうものを改めてにらみながら、それは行政だけでは

できないから、それぞれ地域からいろいろな声を聞きながらやるということですね。

**永井** 幹線道路については、1mでも早く先に行きたいという人が多いように思います。そうじゃなくて、道路をつくる人も少しは周りに気を配って、まちづくりの一環で道路をつくっているという意識が必要です。

ネットワークはネットワークで議論して、ネットワークを計画した同じ発想の人がつくらないほうがいいですね。道路の段階構成に応じた土地利用規制をきちんとやる。あるときはおもしろいまちがつけられるような仕組みにして、それで道路と街を一体的につくっていく。いろいろなアタッチメントがあるのに、使わないからいけないというのは現実的ではないように思います。

**大熊** そういう試行はやりつつあるんですけども、まだ身についてないですね。

**西村** 問題なのは、例えばバイパスをつくったのはいいけれども、町にもものすごく影響を与えてしまう。通過交通だけ処理するんだったら、周りはきれいな田園であって、景色を見ながらバイパスを走れるようにする。それが本当の道路計画であり、まちづくりだと思うんです。

**大熊** 今は道路事業と都市計画が分離しているんですね。

**西村** 都市計画のほうもある程度の幹線だったらそういう用途にしろみたいな話をしているから、逆に促進しているんですね。でも、そういうことをしないと買収計画がうまくいかなかったりして、何か変なバスターがあってやられているわけでしょう。

**久保田** まだまだ議論は尽きませんが、残念ながら時間も過ぎましたので、今日はこの辺で終わりたいと思います。

どうもありがとうございました。