

市民参画と持続可能なコミュニティの発展 —アメリカ・ポートランド市（オレゴン州）の取り組み—

ポートランド州立大学特命教授
スティーブ・ジョンソン

Steve Johnson (スティーブ・ジョンソン)

ポートランド州立大学特命教授 (Adjunct Professor)。ポートランド州立大学都市研究プランニング学部博士課程修了。70年代から、環境NPOをはじめポートランド（オレゴン州）のNPO、市民参加活動にたずさわり、90年よりポートアイランド州立大学で教鞭をとる。ポートランドの市民参加制度を分析した博士論文は2002年のアメリカ政治学会都市研究最優秀博士論文賞を受賞。国際的にも広く活動している。

司会 ただいまからポートランド州立大学のスティーブ・ジョンソンさんをお迎えして「市民参画と持続可能なコミュニティの発展」と題して講演会を開きたいと思います。

スティーブ・ジョンソンさんは、一昨年も講演会をお願いしてまして、前回は「ポートランド市における市民参加の仕組み」というテーマで講演をお願いしました。ポートランド市はアメリカの中で市民社会が最も充実した都市だと言われていて、そのことについて一昨年、お話を伺ったということがあります。今日は一昨年のお話をベースにしながら、「どうしてそういう都市が可能になったか」、また「市民社会が、より強固な基盤をつくるにあたっての都市政策のあり方はどういうものであるか」ということを、ジョンソン先生から詳しくお話が聴けるのではないかと思います。お話の後、せっかくの機会ですので皆さん方からの質問の時間を持ちたいと思います。本日は龍谷大学の都市計画の専門家である広原盛明先生にジョンソン先生のお話を聴いた上で、それを日本的な文脈の中でどう理解したらいいかを

含めていくつか質問をしていただこうと思います。

市民参画都市・ポートランド市

S・ジョンソン 皆様、こんばんは。今日は皆様の人生を変えるような、すごい話ができるといいなと思いながらやってきました。前回に引き続きということですので、新しい情報も織りまぜながらお話をさせていただきますと思います。時々ジョークなどで笑っていただきながら最後までお付き合いいただければと思います。

最初に簡単に自己紹介させていただきますが、実は私、10代の頃に半年ほど、京都と西宮に住んでいたことがありまして、日本にはいろんな形で恩を受けておりますので、毎回、帰ってくるのを楽しみにしております。

25年間ほどさまざまな市民活動にかかわってまいりました。かかわったNPOの数だけでも500を超えております。10年前、現在の大学教授の仕事につきましたが、それま

でにさまざまな NPO にかかわってまいりました。貧困問題を扱う NPO とか、住宅関係、女性の地位向上など、さまざまにかかわってきまして、ある時、ふと、なぜこんなバラバラな活動に足を突っ込んでいるのだろうかと思ったのです。そして、どのセクターも重要だということに気づきました。ビジネス部門、経済部門も重要ですし、政府関係、自治体関係も重要です。それに加えてコミュニティ、これが重要であることに気づいたわけです。約 10 年間、大学で市民生活関係についてのインフラを研究してきました。どういうものがあれば市民生活が活性化され、健全な市民生活をもたらすことができるのかを研究してきまして、実際に市民がかかわることによってコミュニティがどう変わっていくのか、あるいは市民がかかわらないことによってどのように変わっていくかという研究をしてまいりました。

本日、皆様には、なぜポートランドが市民参画ということで特別なのかということをお話させていただきたいと思います。活発な市民参画によって、他都市と比べてどういうところが違うのか。市民が参画していくことによって持続可能な社会がどのように実現されて、グリーンな環境にやさしい社会がどのように実現されているのか、市民参画と持続可能性、環境へのやさしさがどういうふうに関連しているかということについてお話をさせていただきます。また将来に向けて社会的、環境的にも持続可能な社会を築いていくためには、ますます市民の参画が必要になってきます。そのあたりにもついても触れてまいります。

地図をご覧ください、ポートランド（オレゴン）はどこにあるかと申しますと、北から順にカナダのブリティッシュコロンビア州、

バンクーバー、シアトルがあり、南にはサンフランシスコ、ロサンゼルスという西海岸の都市があります。人口は約 200 万人。周りを山に囲まれた都市で、富士山に相当するマウントフットという山があります。アメリカの中でも緑が多い都市として知られております。こちらは、北米最大のコロンビア川の近くの風景です。川の流れ、滝も近くにありません。山とは反対側には海に面しております。

10 年前からさまざまな研究をしておりますが、私の研究に最も大きな影響を与えたのはハーバード大学のロバート・パットナム（Robert D. Putnam）教授の研究でして、それについてご紹介したいと思います。その教授の研究の中に、1960 年代以降、アメリカの各都市で市民参画が消極的なものになっているという研究結果があります。パットナム教授は膨大なデータを収集しまして、市民生活の動向に関するいろいろな調査をした結果をグラフに表し、市民参画の度合いが 1960 年代以降、このようにどんどん下がっているという結果をまとめました。これは一つの例で市民活動組織に参加している参加人数の推移を示したものです。年代が抜けておりますが、さまざまな市民集会、公共的な集まりに参加している人数の推移が 60 年代以降、下がっております。60 年代以降、市民参画が減っているという結果をまとめたわけですが、ある人が「パットナム先生、ネガティブな話はわかりましたから、もう少しポジティブな話もしてもらえませんか？」と言ったことから、まとめられたのが『Better Together』（Robert D. Putnam, Lewis Feldstein, Donald J. Cohen, Simon & Schuster, 2003）というものです。

この本の中の 1 章に、ポートランドについて書いたところがあります。私と共同で研究

を行ったものです。60年代を境に市民参画の度合いが減っているという話がありましたが、その同じ年代のグラフでは、右下がりが全米的な傾向ですが、その時のポートランドはどうなっていたかと言うと、ポートランドは右肩上がりになっています。これはほんの小さな違いということより、かなり大きな開きがあるということです。それで、なぜポートランドは他都市に比べてこれほどまでに違うのかという話になりました。実際、なぜポートランドは特殊なのかということについてお話することもできるのですが、今日のテーマとは若干それますので、今日は、さまざまな結果がどういう形で出てきたのかということと、現状を皆様にお話したいと思います。こういう形でさまざまな成果があるわけですが、これはすべてが必ずしも政府主導、民間部門主導というわけではなく、むしろ草の根的なNPOの活動を通じて行われてきたものであります。

ポートランド市にさまざまな称号がつけられています。「自転車に一番乗りやすい都市」、「歩きやすい都市」、「持続的な政策を最も多く有している都市」、「女性経営者が最も多い都市」、「人口あたりの芸術家の数が全米8位」、「若手のクリエイティブな階層が多いのがこのポートランド市」であるとか、さまざまなランキングが発表されております。このようなポートランド市ですが、実際にどういう仕組みになっているかをお話させていただきたいと思います。

最初から市民が計画策定に関わる

この写真は市議会の様子で、毎回、100～200人の市民が参加します。この際に市民は、行政と民間、NPOが一緒になって向こう20

年から40年、どういう市にしていきたいかということビジョンとしてまとめるわけですが、常に最新の状況に合わせてアップデートされていきます。ビジョンPDX、これを実際につくるにあたっては地域に実際に外向いて行って、地域の人たちがどういことを求めているかに耳を傾けていきます。子どもたちにもかかわってもらいまして、年齢を越えてこの町をどういうふうにしていきたいかを考えてもらいます。子どもたちには将来どんな都市になってほしいかを絵を描いてもらったりしています。

5年ごとに土地をどのように活用していくのか、土地利用計画を策定しなければなりません、オレゴン州の法律で土地利用に関しては市民の合意を得た上で計画していかなければならないということが定められていますので、計画の最初の段階から市民がかかわることになります。ポートランド市は持続的な経済計画を持った都市としてよく知られていますが、おそらく最初の段階から市民がかかわっていくところに、その源があるのではないかと思います。

自転車に乗りやすい、歩きやすい、持続的な政策がきちんとしている、ベジタリアンにやさしい、若手のクリエイティブ階層に魅力のある都市であるということでポートランドが知られていますが、これと地域の経済発展がどのようにリンクしているかについて、順にお話をしてみたいと思います。

持続可能な都市その1

——車社会から自転車へ

この10年でどのような形で持続的な経済に結びつけてきたか具体的に申します。まず、我々の使用しているエネルギーの半分は

再生可能なエネルギーから来ております。通勤については4分の1の人たちが自転車、車の相乗り、公共交通で利用しております。また市内の35の建物が全米のグリーンビルディングカウンシルによって実際に認定を受けているもので、環境にやさしいビルです。また一人あたりのガソリン使用量が9%減っており、家庭電力は10%減っています。またリサイクルについては1990年から2004年にかけて3倍になっています。水の使用量は15%減となっております。

ちなみにアメリカの場合、「京都議定書」に調印していないのですが、ポートランド市は独自に京都議定書に参加することを表明しております。公共交通の利用が1990年に比べて75%増えております。また自転車での通勤は500%増となっております。実際に自転車はポートランドでは重要な役割を果たしていきまして、政治的にも社会的にも自転車利用が非常に促進されていきまして、自転車によるイベントが2100ほど全市で展開されております。それほど自転車利用が活発になっていきまして、市議会議員や市長に選挙で選ばれようと思えば、日頃から自転車を使っていないと市民の支持を得られないというところにまでなっております。

さらに、自転車利用、車の相乗りが活発に行われていることがビジネスにおいても発展しておりまして、自転車の利用が多いということで自転車を造る会社もどんどんできています。Zipcarsという、事業内容としては、自転車をシェアする仕組みを展開する会社ですが、実際にフランチャイズ展開で8000以上のメンバーがすでに加盟して全市で展開していきまして、自転車に乗ってそれを決まったところに乗り捨てれば、また別の人がそれに乗ってということでシェアする形

ができあがっております。

全米的な自動車の走行距離の傾向では、実際に一台あたりの走行距離がどんどん伸びている、一方、ポートランドでは一人あたりの走行距離がだんだんと減っています。

最近出てきた統計で、グリーン配当というものがあります。これは、車から自転車、公共交通に乗り換えることによって、どれくらいのお金が浮いて、その経済を別のところで使うことができているか、それをまとめたものです。実際にどれくらい節約ができたかといえば、年間のガソリン代として11億ドル、時間の節約をお金に換算すると15億ドルになります。ここで重要なのは浮いたお金が地域経済に還元されるシステムがあることです。たとえば今までのようにガソリン代として使っていますと地域に戻ってくるお金にはなりません。ここで浮いたお金で、地元でビールを買う、あるいはどこかに食事に出掛ける、コーヒーを飲む、という形で地域にお金を落としていくことになると地域にお金が還元される流れになります。

あと、これは面白いプロジェクトですが、City Repair Project、都市の修復プロジェクトを立ち上げました。ある建築学科の学生が発案したのですが、町には車が溢れているために道路が整備されていますが、交差点がうまく活用されていないのではないかとということで、交差点を今までとは違った形で活用していこうという発案からうまれたものでした。最初は自治体の方も市民の要望に気に留めていなかったのですが、市民は許可も得ず、勝手に色を塗って、交差点に図書館のように本をおいて、好きなように読んで、また返して別の人が読んで…、ということで使い回しをできる文庫を置いたり、掲示板をつくってみたり、ベンチを置いてみたり、無料

でお茶が飲めるようなティースタンドを設置したりしてどんどん活動が広がっていききました。

持続可能な都市その2

——雨水を浄化して地下に戻す

あともう一つポートランドで問題視されていたのが、雨水をどのように活用していかうかというテーマでして、何もしない状態では降ってきた雨水は歩道や建物の屋根にあたって、そのまま汚れた状態で地中に入っていくことによる土壤汚染の問題が採り上げられるようになりました。町の中を流れる水をきれいにしていこうという動きが市内各所で起こっていきまして、川の水をきれいにしていこう、水路の水をきれいにしていこうという活動を行っている団体だけで350ほどあります。ポートランド市の半分以上、140平方マイル相当の水路が暗渠になっていきまして、歩道にあたって汚れた水がそのまま入るところが半分くらいあります。このような水をいかにしてきれいにしていくかを考えていかないといけない、という話になりました。

従来であれば地下に戻っていく水をきれいにしようということであれば、いかにも行政的な発想で、大きな浄化ができるようなプラントを投資をして造って、設備を整えようという話になるのですが、ポートランドは違いまして、草の根的に市民が参画して、そこに、民間の企業も参加して、皆でどういうふうにしていかうかを考えようという取り組みになりました。

たとえば、NPOが働きかけてつくった低所得者向けの住宅でアパートですが、通常、雨が降ってきて屋根にあたると、雨水はその

まま地上に流れてきて汚れた状態になるわけです。この水をどこかで浄化しようということで、植物が植えられている部分に雨水を持ってきて、この土壌を通じて浄化をして地下に戻していこうということになりました。ここに植えられている植物ですが、一部は有害物質を吸収するような特別な植物が植えられております。

私の娘が通っていた学校では、もともとアスファルトの駐車場だったわけですが、そうではなく、緑を植えていこうというプロジェクトが立ち上がりまして、今はRain-gardenという緑のある場所になっております。これはまた別の学校ですが、同じようにRain-gardenのプロジェクトが行われましてアスファルトだったところを緑のある場所にし、水がこの中を通ることで、浄化されるという仕組みをつくりました。

こういう学校の取り組みだけではなく民間のディベロッパーの取り組みもあります。実際に経済原理にもかなっているということで取り組んだプロジェクトです。もともとはアスファルトの駐車場だったところの下に暗渠のような形で水が流れていたわけですか、それを日の当たるような地上に上げようということで行われました。これは、歩道の水が水路に直接流れだすのではなく、ワンクッションおいて植栽を設けることにより、ここを通して水が浄化されるような仕組みをつくりました。そういうことで道に迫り出しているわけですから、その分、若干道幅が狭くなりますので、それによって車のスピードを抑えることもできるという効果もあります。私の大学では、以前は屋根からずっと伝ってくるパイプを通して雨水が流れていたのですが、それを芸術的な滝の水が流れているような構造にしました。見た目もいいで

すし、その間に水が浄化されるというメリットもあります。

同じようなコンセプトですが施設もあります。Rain-garden としてどちらかという教育目的でつくられたもので、子どもたちや市民がやってきて、どういう仕組みで水が浄化されているかということを実際に見てもらうことができる施設です。ほかにも、環境にやさしい取り組みの一環ですが、Eco Roof という屋上緑化もあります。雨が降ってきますと屋根の植物を通じて下の土壌に入っていくって浄化され、その後でパイプを伝って流れるということになります。屋上緑化、Eco Roof の例として、政府系の建物があります。新しく建設される建物については、できるだけ屋上緑化を採り入れるようにと働きかけられております。

このように草の根的に始まった取り組みが経済原理にも合うということで、現在はビジネスにも発展しているところが面白いところだと思います。実際に、雨水の管理をする会社が立ち上げられまして、今、全米で 13 の地域事務所を持つに至っています。

持続可能な都市その 3

——都市の中に農地を

次に食糧システムについて、この 10～15 年の動きをご紹介したいと思います。ポートランドの場合は土地利用が厳しく制限されています。農地をできるだけ守っていこうと、勝手に農地から住宅地に変えられないような仕組みになっています。土地利用が制限され、土地の転用が厳しく制限されていることから、オレゴン州と他州を比べていただくと一目瞭然ですが、オレゴン州の場合、1989 年から 1997 年の間に農地から住宅地へ転用

された面積が 16 万 5000 エーカーであるのに対して、他の州、都市はかなり多いことがわかりいただけると思います。

ただ、この分布を考えていくことが重要だと考えています。たとえば中心部に住宅を増やしすぎてしまうと、逆に緑が少ないということで都市としての魅力を失ってしまう危険性があります。緑の少ない都市になり、皆があまり住みたくないとなってしまうと本末転倒ですので、そういうことは避けなければいけない。一方、農地は全部郊外にということで、あまり郊外に押し出してしまいますと、家に近いところで作物がつかれない。そこで、このあたりの分布のバランスを考えていく必要があるということになりました。

その際に、私の大学の学生が実際に都市部にある公共用地をたとえば都市型農業に活用しようとなれば、どのような土地があるかと、その分布を地図にまとめました。この色分けによって規模を表していきまして、小さい規模から中規模、大規模までどのように分布しているかを示しています。

もう一つ取り組みとして行いましたのが、農業の教育を行うネットワークづくりです。子どもたちが農業を体験したりする農場では、そこでとれた農作物を自分で料理したり、栄養的にどうなのかを考えてみたり、食育を考えることを学校とタイアップして行いました。Zenger Farm というゼンガーさんがやっている、12 エーカーの農場では、農場はもちろんですが、建物を環境にやさしいつくりになっています。ソーラーパネルを設置していたり、雨水を集めて浄化できるシステムをつくったり、エコシステムが導入されていることを、あわせて子どもたちが学べるような体制をつくっています。

Growing Gardens、社会福祉事業の一環

として低所得者層への支援ということで行われているものでは、たとえば肥料を提供したり、どうやって耕したらいいかを指導したり、灌漑設備を行ったり、どうやって栄養のある作物を育てることができるかというアドバイスを行ったり、そのようなサービスを提供することによって低所得者層を支援しようという取り組みをしています。

私の家の裏庭でも同じように、作物を育てるプロジェクトで地域に開放しています。

別のプロジェクトですが、実際に作物をつくっている農家とレストランがタイアップしたもので、比較的都市部に近いところで作物をつくっている農家とレストランが契約をしまして、レストランとしては別のところから作物を買うのではなく、そこから買うという保証をつけて、こういう作物を育ててほしいというやりとりしながら一緒に育てていくという取り組みもあります。

あるイベントの案内チラシですが、各農家が自分のところの自慢の野菜を持ち寄って、一部肉とか魚がありますが、ほとんどが野菜で自慢の品を持ち寄って、それを見たシェフが、どういうふうに調理すればおいしく素材を生かせるかをパフォーマンスして…という企画もありました。

積極的な取り組みでは、高校や大学で出される食事の素材に地元の素材を使っているという取り組みがありまして、地元の素材を使わなければならないという州の法律にまでなっています。

小学校の子どもたちに向けた取り組みでは、子どもたちが育てた野菜を自分たちで調理して、食堂で出されるご飯に自分たちがつくったものが出てくるというプロジェクトもあります。子どもたちにとっては自分が育てたもの、自分で調理したものを食べるとい

う喜びを発見してもらうような取り組みです。

これらの取り組みを通じて、農家が出す市場が5年間で2倍に増えています。経済的にもいい側面があるのですが、それ以外に、そこが市民の集まる場として大きな役割を果たしていると思います。実際に持って来られるのは産直野菜、有機野菜ですが、そのものの良さに加えて、皆が集まって互いにコミュニケーションを図るという、いい場所になっています。Farmer's Marketsの市場ですが、いろいろ音楽の演奏もあったり、人と人とが交流したりする場として貴重な場となっております。以前、パットナム教授がポートランドに来られた時に、「市民参画を維持し、高めていくためにどういうことをしたいか？」と尋ねたところ、「人が集まる場所を都市の各所に設けることが重要だ」という話をされていました。

こちらの写真には豊田市の市長さんと隣が私のパートナーのジェニーが写っております。環境にやさしい取り組みをご覧になりたいということで視察にみえた時のものです。

ヤング・クリエイティブ、芸術家が集まる

では話は少し変わしまして、若くクリエイティブな人たちが、なぜポートランドに集まっているのかという話をさせていただきます。ヤングクリエイティブという人たちはどういう人たちなのかといいますと、高水準の教育を受けていて、革新的で、起業家精神に富んでいる人たちのことでして、ヤング・クリエイティブと呼んでいます。こういう人材は企業も行政も政府も欲しがりますが、このうちの多くが自分で事業を立ち上げた

いということで、自分でビジネスをする人たちが多くいます。こういう人たちはどういう職に就こうかと考える前に、どこに住もうかということを実際に考えます。ポートランドは流入人口が非常に多い都市でありまして、若い人たちはニューヨークとかロサンゼルスとか大都市に流出してしまっていますが、ポートランドの 25 歳から 39 歳の人口では、流出人口より流入人口の方が 2 倍も多いという結果になっています。

これまでにいろいろなスライドをお見せしてきましたが、環境にやさしい経済システム、市民サービスが非常に活発であることが、ポートランドの特色と言えるかと思えます。若者、ヤングクリエイティブ層に「なぜポートランドに住むことに決めたの?」と尋ねてみますと、第一に、住みやすさを言う人が多いです。それ以外には、都市として持続的な政策をきっちりと持っていること、町中に音楽や芸術が溢れていること、同年代の人が多く、公共交通が発達していること、成長戦略が確立していること、という理由を上げる人が多くなっています。

このようなさまざまな要素を見ていきましたが、すべて市民の参画があって成り立ってきたものであることにお気づきいただけるのではないかと思います。環境にやさしい経済も、ビジネス分野から起こってきたのではなく、むしろ草の根的な市民活動によって立ち上がってきたという背景も持っております。市民の参画があったからこそ、今の魅力が作りあげられているということがいえるでしょう。

芸術が活発であることを示す数字を見ていただこうと思います。実際に人口あたりの芸術家数がアメリカでは第 8 位で 2 万人にのぼっています。またインディペンデントの映

画制作にかかわる人たちの数がアメリカのトップ 10 に入っています。都市の規模を考えると、これがいかにランキングとして高いかということをご想像いただけるかと思えます。このようなかたちでいろいろな芸術家がポートランドに集まってきます。ただ、普通の芸術家というよりはユニークな内容を持った芸術家が多くなっていて、たとえば市民と一緒にやってつくりあげていくようなイベントとか、時間を区切って、この時間に人が集まって一緒に何かをつくりあげていくようなイベントが多く展開されているようです。

その取り組みの一つに、チャームブレスレットという芸術家グループがあります。絵を描くだけでなく、500 人ほど一般市民から無作為に選んで、別に芸術家でも何でもない普通の人たち 500 人が集まって 500 人で一つの作品をつくりあげるイベントに仕立て上げています。一人ひとりのやることは簡単で、「あなたは四角を描いてね、あなたは丸を描いてね、あなたは全部青に塗ってね」と一人ひとり役割を与えられまして、それを全部結集すると一つの作品にできあがるというイベントです。これと同じような発想ですが、その音楽バージョンのような形で、100 人くらいの音楽の経験がほとんどない人たちが集まって、その場で楽器を与えられ、「あなたはこれを弾いてね」と役割を与えられまして、集まった 100 人でオーケストラの演奏をするイベントです。

まちづくりに社会的公正という視点を

そのほかに、持続的なコミュニティの発展ということで取り組んでいる、もう一つの事例を発表したいと思います。「社会的公正」

と言われるものです。

「持続可能性」というのは、国連での定義では「経済的、あるいは環境的、社会的な平等」がうたわれています。経済、環境について、ポートランド市は今のところ非常によくやっていると言えると思いますが、社会的な平等、公正をどのように考えていったらいいかということが次の課題になってくると思っています。

基本的に、「社会的な平等」というのは地域内のリソースを皆で平等に共有していくことだと思います。これは2年がかりのプロジェクトでしたが、地域にどのようなものが分布しているかを地図に落としこんでみまして、住宅はどのあたりに密集していて、どのあたりに少ないか。公園やオープンスペースがどのように分布しているか。健康にやさしい食品、質の高い教育、交通がどのように分布しているかを地図に落としこみました。これによってリソースがどのように分散しているかということが見ていただけるようになりました。

2年がかりと申しましたが、なぜこれほど時間がかかったかご説明しますと、何ををもって「社会的平等」とするのかということで、地域でビジネスリーダー、行政のリーダー、草の根の市民活動のリーダーにいろいろと話を聴いていく中で、ある程度定義づけを考えていく必要があるだろうということになりまして、定義後、どのように分布しているかを地図に落としこむことによって、たとえば「緑にどれくらい近いのか、遠いか」と地理的に目に見える形にしていってはどうかと、ここまでの流れを持ってくるのに時間がかかったという経緯があります。

市民自身の力でまちのストーリーを描き、発信する

まとめになりますが、一つはポートランドというのは環境にやさしい、そして持続的な発展について、かなり基礎のしっかりした、出来あがった都市であると思っています。もちろん、たとえば隣のシアトルを見ますと、ボーイング社、マイクロソフト社と巨大企業が立地しておりますので、財政的に見れば私どもよりずっと豊かかもしれません。比べると、ポートランド市民は企業数もわずか90で、それも小規模な事業であります。それをいかに、多様性を持たせるかということにポイントがあるわけです。規模は小さいかもしれませんが、シアトルのボーイング社、マイクロソフト社も永久に続くとは限りません。そういう保証はないわけです。翻ってポートランド市は長期的な持続可能性について言えば有望な都市なのではないかと思っています。

この新しい経済戦略を都市として考えていった時に、2年前に、「自らストーリーを考え、それを発信していくことが重要だ」という話をいたしました。各地域が独自のストーリーを持って、たとえばポートランドの場合は、世界に対して何を求めていくのか、何を追求していくのかというストーリーを発信するという取り組みをしてまいりました。

たとえばラスベガスを思い浮かべていただきますと、映画の町、お金持ちになりたければラスベガスにというイメージがありますよね。それに対してポートランドはお金持ちになりたかったらポートランドに行こう、などと考える人は実際にはいません。持続可能な環境にやさしいライフスタイルを追求したければ、それこそ「ポートランドへ」というメッセージを常に発信してまいりまし

た。それこそが今、若者たちを引きつけているストーリーであると考えております。そして重要な点は、このストーリーをつくりだしたのが私たち自身、ポートランドの市民自身であるということで、外部で勝手に出来上がったものではなく、自らがつくりあげて発信してきたことが非常に重要なポイントであると思います。

私は何も市民の参画、市民だけで何かができる、すべてができるというつもりは全くありません。気候変動、持続的なコミュニティの発信に関しては市民だけで、すべてができるわけではありません。NPO や市民が政府や民間のビジネスと一緒にあって取り組むことによってつくりあげていく、将来的な問題に対処していけるのではないかと思います。行政とビジネスだけではすべての問題解決をできるわけではないと、このように思っております。

私の方からは以上で終わらせていただきます。ありがとうございました。

[質疑]

司会 どうもありがとうございました。持続可能な都市というのはどういうものであるか、映像をふんだんに使っていただきましたのでイメージとしてよくわかったのではないかと思います。その基礎には、常に市民参画、都市は誰がつくるのかということがベースにあって、そういう人たちが町の中で、どのようにいきいきとうまくつながっていくかというところに持続可能性を持った都市の姿が見えてくるのではないかと思います。そのことの重要性、アメリカの中でかなり特殊な先端の取り組みだということは、たしかにそうなのでし

ようが、日本の社会にあって、今後どういうまちづくりの思想をもって考えていくべきか、ある普遍性をもって私どもにも十分参考になるものがあると思います。

さて、ここで日本における市民参加型のまちづくりについて長年取り組んでこられた広原先生からご質問いただき、今日のポートランドの取り組みの理解をより深くしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

3つの質問

広原 ジョンソン先生、今日はどうもありがとうございました。先生のお話を伺うのは2回目です。1回目はかなりマクロなポートランド市の全体の都市計画、都市政策、フィロソフィを伺いして感激した記憶が今も新たです。今日は若い学生たちがたくさん参加してしまして、多分、自分たちでもできるのではないかという、実践的な小さなまちづくり、しかも先進的な可能性を持った、まちづくりの事例をたくさんご紹介いただいて、きっと龍谷大学の学生たちも大いに元気づけられたのではないかと思います。そういう意味で、まず感謝申し上げたいと思います。その上で今のお話で感じたことから3つほど質問したいと思います。

一つは印象的だったのですが、ポートランド市はベスト・バイシクルシティ、自転車に乗るにはすばらしい町で、ベスト・ウォーキングシティ、歩くのにすばらしい町だということだったのですが、僕もそのライフスタイルに賛成で、僕自身も実践はしてきたのですが、実は日本でどんどん歩く人が増えて、どんどん自転車に乗る人が増えてきているのですが、そこで痛ましい事故がたくさん起こ

っているのです。自転車と歩行者が激突するようなことがあるわけです。市民は歩きたいし、自転車に乗りたいけど、自転車が老人をはねる、身体障がい者を阻む、駅前で自転車の放置が溢れるという現実があります。そういう意味で、自動車を捨てて歩こう、自転車に乗ろうという市民のライフスタイルの変化というものが、市民全体の道路計画においてどのように受け止められているのか、あるいは、それを反映させるためにどんな市民参加が行われているのかという、そういう小さなまちづくりと大きな都市計画の接点、矛盾というか、そういうものがどうやって可能になったのかをお聴きしたいと思います。

もう少し言うと、アメリカは自動車の国で、日本の都市計画は全部アメリカの道路交通政策の真似をしてやってきたわけですが、その元祖自動車王国のアメリカにおいて、このようなマイカーモータリゼーションを否定するような考え方は、いつ頃から起こったのかということもあわせて教えてほしいと思います。

余計なことですが、さっきのスライドで豊田市長さんがポートランド市にいったということで仰天したのですね。豊田市は愛知県豊田市で、トヨタ自動車の総務部長が市長になったところですね。世界の冠たるトヨタ自転車、世界に自動車売りまくっている、日本の道路の特定財源の最も強力なスポンサーになってきた豊田市長がポートランドに行って何を学んできたのかという、ものすごい皮肉を感じたのです。そういうことについて何か感想があれば教えてほしいと思います。これが第一の質問です。

2番目は造園とか農業、都市の中に農業を育てて、安全な新鮮な食べ物を食べられる都市は素晴らしいと思います。しかし日本の都

市計画は徹底的に農業を否定したところで都市計画をつくりあげてきたわけで、都市計画区域があるのですが、その中で市街化区域と市街化調整区域の線を引いて市街化区域の中では一切、農地はいらない、市街化調整区域も、そこは農地区域ではなく、やがて都市化するところだということで計画的に農地を潰してきたのですね。それは自治体自身の考え方でもあり、何よりも農民、農業者が市街地になれば高く売れると望んだ。自分のところはできるだけ市街地にしてほしいと陳情し、圧力をかけ、自分たちが議員を出して、土地利用計画をつくってきたわけですね。そして食物は中国でつくって輸入すればいいという形で来た結果が、今、中国の農産物の矛盾に日本が突き当たっているという現状ですね。アメリカにおいては、都市化というものと農地保全に折り合いをつける考え方が、もともとあったのか。それとも、最近になって都市化をセーブして農地を守らないといけないという考えが出てきたのか。そのあたりについても、きっかけとか転換点があれば教えてほしいと思います。これが2番目です。

3番目はアメリカでは世界一格差が大きい国です。2番目は先進国では日本です。とてつもない金持ちと、とてつもない貧乏な人がいるわけで、全米の都市のランキングをとった時、ポートランドはあまり大きな企業はないとおっしゃいましたが、アメリカで都市の人気投票をとったらベスト5に入るような都市です。多分、極めて恵まれたトップランクの都市ではないでしょうか。底辺の都市もたくさんあります。ニューオーリンズ、ピッツバーグ、デトロイト、シカゴもあります。ポートランドの経験はポートランドだけで通用する経験なのか、それとも、アメリカでか

なり普遍的に通用する経験なのか、世界標準ではどうか。そういうことについてどうお考えかということについても聴かせてほしいと思います。

司会 ありがとうございます。それではいまの3点についてお答えいただければと思います。

自動車道路と自転車専用レーンは別

ジョンソン 実は自転車に関しては、この後、東京で開催される自転車関係の会議で最初からの流れを話す予定をしていますが、自転車に向けたシフトが始まったのは30年前で、それを始めたのはポートランド州立大学の先生と学生でした。

ガソリン税を税源とする道路特定財源にあたる高速道路用にあてられている予算の1%を自転車道路の整備に振り向けたという、アメリカでも初めての試みでありました。確かに自転車の普及率で言いますと、オランダほど割合が高いことはありませんが、ただ少なくともポートランドでは真剣に取り組んでいまして、新しい道路を建設することになると、それに伴って自転車専用路をつくることも行われます。予算の自転車向けの割合は年々増えております。しかし、全米ではまだまだ車社会というのが現実です。

日本に来る前に、持続可能なプロジェクトの視察として中国に行ってきました。中国では車の普及はまだまだこれからという部分がありますので、「まず車に人を乗せないという段階から、そこから取り組んでください」と言いました。アメリカの場合は、皆が車を持っていますから自転車へのシフトになると、まず、車を手放すように働きかけないといけないわけで、一旦手にしてしまった

ものを手放すのは非常に大きなことです。できれば車に乗らない他の方法を今から考えてくださいという話を中国でしてきたところです。

ポートランドの場合は日本のように歩道を自転車走ることがありません。なかには入る人もいますが、自動車道路とは別に自転車専用のレーンがあり、そこに基本的には自転車は走行しますので車と交わることはほとんどありません。大きな交差点で一部交わる部分もありますが、基本的には自動車が走行する道路とは別に自転車専用のレーンが設けられています。市内全域にいろんなところに巡らされていて、全長400キロメートルくらいの長さになっています。既存の道路の改修を行う際には、車道と歩道しかない道路に自転車の専用レーンを設けるように義務づけられています。改修後の道路は、車道と自転車専用道、歩道と3つに分かれたかたちになります。

事故を防止するためにもさまざまな取り組みを行っていきまして、まずは交通標識、信号は自転車用の信号を設けています。自転車だけが従うということで、これによって自転車と自動車が接触しないかたちをとっています。グリーンゾーンはゾーン分けをして自転車しか通れないところをつくっており、そのほかにも、車が曲がろうとする時に自転車とぶつかることがないようにゾーンをつくっています。もう一つはバイクブラバードという大通りをつくっていきまして、これについては詳しくお話をします。

自転車専用道、既存の道路の側道のように基礎の道路に並行して走る、自転車しか通れない道路を次々とつくりつつあるところです。比較的新しい取り組みになりますが、今できあがっている部分で全長約75マイル、

ここ数年で同じくらいできていくのではないかと思います。

すべてはコミュニティガバナンスにつながる

2 番目の農業への質問について、30 年前からの流れですが、人の動きが活発になってきたのが 30 年前からですので、歴史的にもそれくらいになってきます。農家が農業では儲からないのでディベロッパーに高く土地を売ってという話も実際にポートランドでも起こっております。ただ転換点があったとすれば、緑を都市部でもっと増やさないといけないという動きが出てきた時ではないかと思えます。都市部の人口を増やす、どんどん住宅を増やし、ビル増やすということで取り組んでいきますと、どうして緑がなくなり、緑は郊外の方になってきますが、緑のない都市は魅力を失って人が集まらない。何のためにすべてを都市に密集させたのかわからない。都市としての魅力がないと人が集まらないことを考えると、都市で作物を全部つくる必要はありませんが、周り 150km 四方でグリーンスペース、農地の部分と住宅地、ビルの部分が併存する形であればいいのではないかと、今のところそんなかたちで落ちついています。

地元で作物をつくっていこうという動きですが、車から自転車にシフトすることで浮いたガソリン代を別の経済の分野に還元していく、グリーン配当の考え方と共通する部分が出てくると思いますが、世界的に食糧危機に見舞われていて、今後、果たして中国から安い野菜を輸入し続けられるかわからない状況で、かつ、国全体の食糧自給率が下がっている中で、自分の地域で農作物をつくることによって、その分で浮いた分を地元経済

に還元していこうという流れになってきていると思います。

最後の質問のポートランドの事例が他の地域に適用できるかという話ですが、ポートランドは他の都市とはまた違う性格を持っていると言えるかと思えます。大統領選挙が現政権に対しても国全体として賛成していた時も、ポートランドでは 7 対 3 で反対の方が多かったという経緯があります。初の同性愛の市長が誕生したとか、国の全体のトレンドとは違うところで動いている点は確かにあると思います。

このようにポートランドはアメリカの他都市と比べても違うところはあるのですが、ポートランドでの経験は、もちろん他のコミュニティにもあてはめられると思っています。ただ規模がポートランドと同じくらいのところであれば、という条件がつきます。東京とか北京などの大都市になりますと、また別の違う戦略を考えていかなければならないのでしょうか、ポートランドと同じくらいの規模であれば私どもの経験を活かしていただけたと思います。京都ももちろん、その一つになろうかと思えます。

今日、お話した内容というのは、すべてコミュニティガバナンスに通じるものでして、市民と行政と民間企業がどのように連携していくかという話になっていきます。中央政府主導型、行政主導型ではなく、いかに三者が緊密に連携していくのかということがコミュニティガバナンスの本質になります。

たとえば雨水の問題が地域であったとします。雨水が溢れて洪水になるとか、汚染に困っているという地域の問題があったとすれば、行政が処理場をつくることでインフラを整備するのが今までの流れであったかもしれませんが、コミュニティガバナンスにな

ると行政主導のインフラ整備ではなく、人が実際ににかかわっていく取り組みが必要になっていきます。駐車場を緑化するとすると所有者のところに行って「緑化することによってこういうメリットがあります、こういう税制優遇の措置がある」と説明して促進するような働きかけを行っていく必要があります。先程見ていただきましたが、緑化できそうな駐車場は何万とありますので、それについて働きかけをしていく必要があります。これが、これから求められる行政の役割ということになるのではないかと思います。こういう意味ではこれまでの役割とまた違ったかたちになっていくことを行政も理解をしなければならぬ、そういう時代になってきているのではないかと思います。

司会 どうもありがとうございました。最後に「コミュニティガバナンス」というキーワードを出していただきまして、コミュニティガバナンスを可能にするガバメントの役割、重要性が、逆の意味で浮かび上がってくると思いますが、ポートランド市政府、自治体に対してのスティーブ・ジョンソンさんの評価について、一言だけ聞かせていただければと思います。

行政はファシリテーター機能

ジョンソン コミュニティガバナンスというのは、実態的に、それが起こっていたのでしょうか、30年前にはこの言葉自体はありませんでした。ただ、もともとそういう気質がポートランド市は旺盛なところで、たとえば、公民権運動とか社会的な運動にかかわっていた人が数多くポートランドに来たという経緯もありまして、そういう土壌がもともあったと思います。

そこに市として果たした役割ということですが、政府のリーダーである市長を中心に「市民のために、これもあれもやってやろう」という姿勢ではなく、市民の動きを促進するような、サポートするような、ファシリテートするような役割を果たすのがリーダーたるものであるという理解で成り立ってきたのが、ポートランド市の行政ではなかったかと思います。議員、市長だけの閉鎖的なところで、すべて物事を決めてしまうのではなく、地域の草の根的な運動との協力を、どのようにしたら促せるかを考えるのがリーダーの役割であるという流れがこれまでにあって、それが現在にも生きていると思います。その流れがあった結果、あらゆることを決める際に、市民がかかわらなければならないという基本的なルールが、条例として制定されるに至りまして、それが今日のポートランド市の活動を支えている一つの大きな要素なのではないかと思います。

また市民に対する教育、大学を通じてですが、それにも非常に力を入れてきました。単にスキルを身につけさせ、いい仕事に就かせるだけではなく、学生たちが社会に出た後、よき市民として、いろいろな市民活動に参画できるように意識の高い市民を育てるのが大学の役割であるということで取り組んでいまして、その意味では非常に成果が出てきているのではないかと思います。

司会 どうもありがとうございました。なお今日は、NPO・地方行政研究コースだけではなく、社会学部からもこの講演会に参加していただいております。最後に栗田先生から質問なり、ご感想を聴かせていただきたいと思います。

農業支援の効果は

栗田 どうもありがとうございます。ソーシャルワークの専門なので1点だけ質問いたします。Growing Gardensで低所得者層の人に農業を教えるとのことでしたが、その結果、低所得者層の人や周りの人々にどのようなプラスの効果があったか、変化があったことがあれば教えていただきたいと思います。

ジョンソン 実際にこのプログラムは始まって、まだ日が浅いものですから、統計的にまとまったものがあるわけではありませんが、参加している家庭が350ほどありまして、そのいろんな人たちからの声では、有機野菜を自分たちで育てていくことによって自立的な生活ができる、レストランのシェフが興味を持ってきて販売ルートができてよかったという話もあります。若者が農業に参加することで、これまで野菜を食べない若者が自分で育てて愛着がわいて野菜を食べるようになったという前向きな話はいろいろなところから耳にしています。

これは一部で研究も行われていますが、有機野菜はどうしても高いので、それをつくっても売るのが難しいという低所得者層もい

ますが、ただ実際にファーストフードをよく食べている人たちのことを考えると、有機野菜は必ずしも高くはない。店で売られている有機野菜、パッケージとか袋にかかわっているお金も除いてファーマーズマーケットで、そのものだけを売ると、結構、売れるというような実情もあります。こういうことをもって説得するのが難しい、なかなか理解してもらえないという難しさはありますが。

司会 それではこれでスティーブ・ジョンソンさんの講演を終わらせていただきたいと思います。刺激的などいいますか、今後の日本における都市づくり、まちづくりということを考える場合、十分ヒントになるお話がたくさんありました。学生さんの中には、これを機会にポートランドにインターンシップで行きたいという思いを持つ方もあるかと思います。そういうことができる可能性にチャレンジしてみたいと思いますので、ポートランドを理解しつつ、それを日本の地域社会の中に還元していく交流が、今後ともスティーブ・ジョンソンさんを通してできれば何よりではないかと思います。今日はどうもありがとうございました。

[2008年7月7日]

