

世界

ポートランドの住民参加の街づくり コロナ禍からみてきたこと



柳澤 恭行

やなぎさわ やすゆき

アメリカ・オレゴン州登録建築家
ポートランド州立大学非常勤講師

PROFILE

オレゴン大学大学院（建築学専攻）終了後、日本での組織設計事務所および明治大学、工学院大学にて非常勤講師を歴任。2015年からポートランドにて建築設計業務に従事する傍ら、ポートランド州立大学にて非常勤講師（建築学部）に従事、Senior Fellow(ハットフィールド大学院パブリック・サービス研究・実践センター)として地域とかかわる。

全米で一番住みたい街として、世界中から都市開発の関係者が視察に訪れていたオレゴン州ポートランド市。都市部と農地や森林などの土地の利用を区分する「都市成長境界線」を導入し、自然豊かでウェルビーイングな街を目指してきた背景には住民参加の街づくりの文化があった。コロナ禍でポートランドはどう変わりつつあるのかオレゴン在住の建築家である柳澤氏にうかがった。

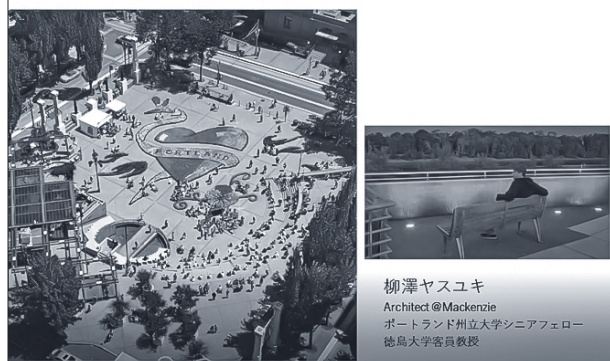
コロナ禍で再注目されるグリーンインフラ

ポートランド市の中心にあるパイオニア・コートハウス・スクウェアは、ダウンタウンの真ん中にある公園で、住民参加の象徴ともいえる。かつて百貨店利用者のために立体駐車場の建設を計画したものの、車が増えることを危惧した市民の運動によって公園として整備され

た。持ち主は市だが、管理運営は民間に委託されている。ここでは年間約 300 のイベントが実施され、運営費は 2 億円だが、経済波及効果は 20 億円と試算されている。ポートランドは「全米で最も環境に優しい都市」、「最も自転車で移動しやすいアメリカの大都市」としても知られているが、過去 30 年以上にわたって少しずつ整備されてきたのが、グリーンインフラである。このコロナ禍においても、グリーンインフラがポートランドの住民の健康を助ける役割を担っている。グリーンウェイズは川沿いにある歩行者専用道だが、自転車は共用できるが自動車は入れない。この道があることで、外出自粛期間にも散歩することができ、大事な生命線ともなっている。

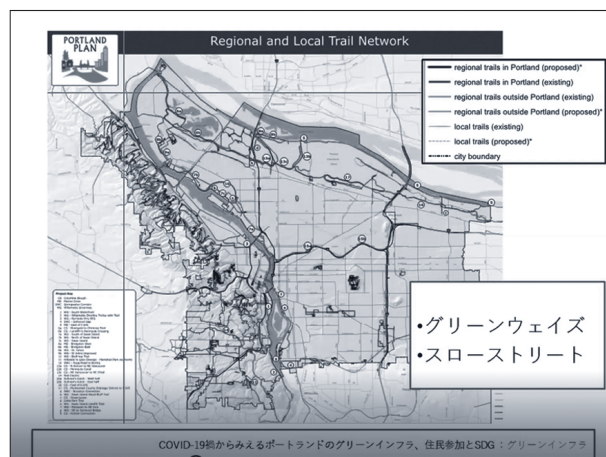
行政指導によって、事業者負担でグリーンウェイズをつないでいく義務がある。不動産開発側の企業にとって

COVID-19禍からみえるポートランドの
グリーンインフラ、住民参加とSDG



柳澤ヤスユキ
Architect @Mackenzie
ポートランド州立大学シニアフェロー
徳島大学客員教授

図表1 コロナ禍からみえるポートランドのグリーンインフラ、住民参加とSDGs



図表2 コロナ禍において施行されたスローストリート/セーフストリート・イニシアチブ

は土地もお金も出さなければならぬので負担に感じられるが、今はこれがあったからポートランド市民は生きていける。付加価値をどこに付けるか、非常に長い戦略の基に策定された都市開発プランが、コロナ禍によっても立証された。

スローストリート / セーフストリート・イニシアチブは一般道路を地域住民が優先的に使用し、自転車が優先される道路にするという施策だが、コロナ禍において提案されて、ひと月以内に施行され 160km のエリアに適用された。ここでも、外出自粛期間に子どもたちと自転車で遊ぶことができ、散歩がてら街並みを再発見する良い機会となった。面白いのは、ポートランドでは昔から「グリーンウェイ」として地元の人が楽しむ文化があり、それが再定義された。

ポートランドは自転車文化が根付いており、市役所や市内医療大学などが地域住民と主催してサンデーパークウェイというイベントを仕掛けた。5月～9月の月1回土曜日に一筆書きのループに自転車で来てじっくり楽しんでくださいというものだが、その一筆書きのループの中にいろいろな公園が取り込まれており、公園でひと時を過ごし新たな発見もある。また、市役所のテントがあり、そこでは都市開発をアピールするブースやバーベキュー行きの申請の仕方を説明するブースがある。市役所の職員自身がこんなことをしてください、こんなことができますよと、どんどんアピールしているのが面白い。いろいろな施策が功を奏した感があり、ポートランドでは外出自粛下にあっても、それなりに息抜きができる長年に

わたる地道な開発が再評価されている。

SDGs をテーマにしたまちづくり 人材育成プログラム

ポートランド州立大学パブリックサービスセンター（CPS）では 2004 年から毎年、日本の市区町村の中堅職員を対象としたリーダーシップ育成プログラムを提供おり、2 年前から役所職員以外の方も参加できるようになっている。この育成プログラムは、英文名が “Japanese Local Governance and Management Training Program” であるところから、JaLoGoMa プログラムと名付けている。住民の声があって始まるイベントに対し、行政側は何をするのかを参加者同士の対話によって学ぶ。学習の成果目標はいろいろあるが、一番大事なことは学習して実践することまで学ぶこと。「学びのピラミッド」を提案して実施している。アメリカは上からの押し付けを嫌うため、国連が提唱する SDGs の認知度は低い。だから、学内で今年のプロプログラムの内容を検討する際に、SDGs とは何かから始めた。ポートランドがまちづくりでやってきたこと、特にコロナ感染症対応下では、SDGs の目標 11「住み続けられるまちづくり」と 16「あらゆるレベルにおいて、対応的、包摂的、参加型及び代表的な意思決定を確保する」の 2 点はポートランドでまさに過去 40 年にわたり実践してきたことであると学内のプログラム運営者間で再認識するに至った。特に後者が一番大切だと思う。ポートランドでは「住みやすさ」を実現するために、経済開発や雇用創出、環



図表3 グリーンウェイは川沿いにある歩行者専用道



図表4 ポートランドのグリーンインフラ

境保全や公正性が生まれ、長期的に戦略の大きな柱になってきた。

また、オレゴンバイデザイン（ワークショップ）にファシリテーターとして参画している。オレゴン州の地方も経済的には疲弊しているため、まち起こしをしたい有志が集まっており、そこにプロフェッショナル（建築家、インテリアデザイナー、ランドスケープアーキテクト等）が経験を基にまち起こしのゴールやそのための戦略を見出すためにデザインを用いて地域住民の話し合いのファシリテーションをしていく。有志の方は慣れていない方も多く、ハードルを下げて専門的すぎない会話を促し、参加者から意見を吸い上げる努力が大切。そのためには絵を入れること、ファシリテートすることが大切で、それにより彼らかどンドン会話に参加してくる。その後、長期的な戦略を立て、大きな目標を立てる。その目標に向かって少しずつ成功例を重ねて、自分たちが絶対実現するというオーナーシップを持ってもらう。戦略を立てるとき、住民自身がどう思っているのか、話し合いをしながら住民の方にオーナーシップを持ってもらうことが大切である。

TASKFORCE INTERVIEW

タスクフォースインタビュー

住民のオーナーシップの醸成

—住みやすさからの発想＝人が住みやすい、働きやすいというアプローチに対して、いろいろな企業が集積す

る、都市が発展する、この発想が正解だと感じました。住民が自分事としてコミットする手法が良いと思います。（似内）

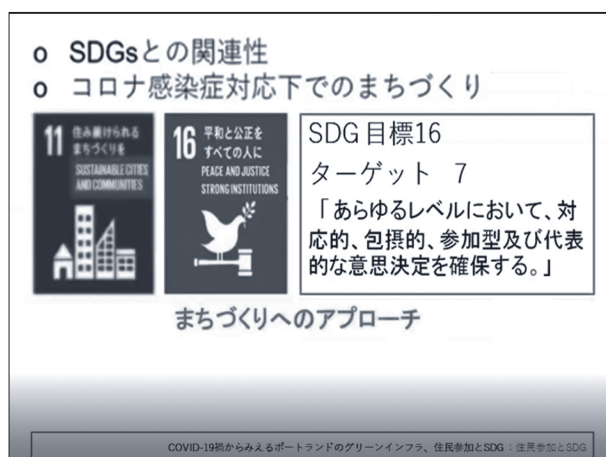
柳澤 サイレントマジョリティーはアメリカも同じで、ほとんどの人が発言しません。それをできるだけ発言する人、参加する人が増えるように、われわれプロフェッショナルの人間や行政の人間が、いろいろなことを行っています。よくあるのは食べ物や飲み物を使います。昔の手法では、子どもたちに政策が実現した場合と実現しなかった場合の20年後の世界の劇をさせるというものです。親御さんたちが劇を見に来て、職員が親御さんたちと何を感じたかディスカッションします。日本もポートランドも、お互いのいろいろな手法をシェアできると思います。

—住民の人の意見から、いろいろな気づきが出てくると思います、具体的にはどんな経験がありますか？（似内）

柳澤 70年代に高速道路の新設が却下となり、その代替案として出てきた路面電車の方は州政府の道路管理局と住民との協議の中で、住民からカナダのエドモントンで路面電車が走っていますが、ポートランドでも走らせてはどうかと提案があり実現に至りました。また、デザイン審議会（6～7名の有識者で構成）に誰でも参加でき発言できるため、その場で住民から反対意見が出たら開発が頓挫してしまう。デザイン審議会は何故反対意見が出たのか吟味して、反対にならないように開発会社に促します。開発会社が住民が望んでいるもの



図表5 SDGsをテーマにしたまちづくり人材育成プログラム



図表6 SDGsとの関連性

を実現すると上手くいきます。住民を敵に回さない努力が事業成功の導きとなります。

—法規を行政が緩和することはあるのですか？（似内）

柳澤 日本での容積率緩和に似たものがあります。オープンスペースをどこに設けるかが重要視されており、まちの賑わいに寄与しなければなりません。お金に関しては、港区に似ていて、開発協力金が要求されますが、かなり高額です。

—このようなまちづくりをできる背景は、ポートランドの歴史、インテルなど先端的な企業や住民がいることが背景にあるのではないのでしょうか？（成田）

柳澤 この町は元々のんびりしています。70年代に水質汚染がひどい時代にヒッピーがやって来て環境改善に寄与した話をよく聞きます。やって来たヒッピーも面白いが、受け入れた住民も面白い。元々は白人割合が高く差別のひどい町であったため、人種差別に対して後ろめたさがあり、そこから学んでいます。宣伝も上手い。自画自賛せず、人づてに伝える上手さや、第三者機関に言わせる上手さがある。面白い変な人材がいるところはインテルなどの大企業にとっても魅力的なようです。

—COVID19でポートランドも大変だったと聞きますが、どんな問題が起き、そこからどう変わろうとしているのですか？（齋藤）

柳澤 3～4月の外出自粛の後は肉、トイレットペーパー、アルコール消毒液の在庫がなくなりました。野菜も一時期買えない時が続いた。成長限界線から外れると開発できない地域ですが、そこで生産された農産物をみんなが有難いと感じるようになりました。コロナ以前は有機野菜はコストが高いと敬遠していた住民もいましたが、周辺の有機野菜を育てている農家を支援する動きが出ています。地産地消の力がますます高くなりました。

—住民のに対する造詣が深く、豊かな生活が何であるかを理解し、貪欲に確保しようとしている印象があります。こうした暮らしに対する意識の高さは、どのように醸成されるのでしょうか？（上原）

柳澤 子どもの頃から町なかを歩いて楽しむことが日常となっています。働き方も今の建築事務所では8時に出勤して17時に退社する、仕事より家族を優先するライフワークバランスが整っています。このようなライフ

ワークバランスに気遣うのはアメリカでも西海岸沿いの大都市圏だけの特異な例です。ポートランドは何故過ごしやすくなったのかは、独断と偏見ですが、ポートランドは2番煎じが多い。川沿いの公園や路面電車、自転車文化など、自分がやりたいから頑張る、それが実現できればその町をもっと好きになる。ポートランド愛は自分のやりたいことを実現できるキャンパスが整っていることだと思います。まずは実行する人柄もあるかもしれない。どうでもいいことをやりたいからやっている人もいて、許容度が高い。

—サイレントマジョリティーが多いとのことですが、住民にオーナーシップを持ってもらい長期的な戦略を立てるとき、実際にワークショップなどでファシリテートするのは住民の方なのですか？（矢野）

柳澤 人が集まるとリーダーが生れて、上手く順に回っています。押し付けではなく、自分なりのアジェンダがありリーダーになる。施策等で大きな成果を出さなければならない時は住民だけではなく、デザインプロフェッショナルがファシリテートする能力を期待されています。さらに、ポートランドと周辺の市町村を包括的に行政する公益行政団体（Metroと呼ばれている）があり、そこにファシリテートする専門家が何人かいます。ファシリテーターは文句を言ってくる人を味方に付けるように頑張ります。文句を言ってくる人に対し「あなたの発言は個人の発言でもあるが、同時にその地域の発言とみなされます」と応える。つまりあなたの発言にはそれなりの責任があるのだから、自分だけでなくいろいろな人のことを思って発言してくださいと促す。人によって抵抗する人もいますが、何度も回を重ねることによって、反対から賛成に変わります。そのプロセスが大切です。役所も失敗を恐れず、トライしてみても失敗してもすぐ改善すれば良い。個人を責めるのではなく建設的な発言を行うことが重要です。◀