

「母になるなら、流山市」

「学ぶ子に伝える、流山市」…。

都心から一番近い森のまちを標榜する

千葉県流山市では人口誘導の

メインターゲットを子育て世帯に設定し、

共働き向けの施策を集中的に展開するほか、
東京都内の交通機関などでは、

上記広告をPRしている。

これらの効果もあって、子育て世帯人口増は

近隣市の中では群を抜いている。

井崎市長は就任当初から

「住み心地よい街は資産価値の高い街である」

という信念に基づき、2012年には

住民によるその地域の街づくりルールを定める

「街づくり条例」を打ち出すなど、

良好な住環境・都市環境の形成に熱心である。

インタビュー＝江原幸亮(木の建築設計)



グリーンチェーン認定を受けた

住宅街「フォレストカーサ」。

この制度では、5年後に約10mになる高木を
植栽することとしている

市のブランド力は住環境、 都市環境の良さがあってこそ

——2003年に市長に就任され、現在、3期目を務めておられますが、市長に立候補された理由からお願いします。

井崎 私は大学で地理学を専攻し、都市化、立地分析、地域性分析などを学び、地域予測と都市計画に関心を持つようになりました。当時、日本の都市計画分野では建築や都市工学系が強く、地理学出身者が入り込む余地はありませんでした。大学卒業後、アメリカの大学院で学んだ後、都市計画系コンサルティング会社に就職し、ヒューストン市の地域計画や交通計画の立案業務にかかわるほか、全米各地の空港の拡張計画や騒音対策、道路の渋滞対策などの環境アセスメントに従事しました。

都市計画や環境アセスメントに従事してきた私にとって、1988年に帰国する際、どの街のどのような地域に住むかは大きなテーマでした。アメリカでは、著しい所得格差がそのまま地域格差となり、治安や教育環境も大きく異なっていました。老後も住み続けられる安全で安心できる地域というのは大抵緑被率・緑視率の高い地域であり、その中でも「緩やかな坂のある街」に住みたいと思っていました。市民の社会経済指標などを参考に各自治体を調査した結果、常磐自動車道のインターチェンジ新設や常磐新線(現つくばエクス

プレス)計画が進んでおり、街の将来性に希望が持てる流山市を選出し、1989年に転入しました。

1998年頃、地域紙の発行元から、悪化する流山市の財政状況について、市民向けに連載してほしいと依頼を受けました。その当時の市の財政状況はかなりひどく、人件費などの歳出を抑制して効率良い市政の運営が必要であることが認識できました。また、当時は

井崎義治

流山市長

市内の重要な都市施設の立地が進められ、マンション反対運動も各地で起き、新しい開発によって街の資産価値を下げていくのが予想されました。さらに、街の形成に大きく影響するのは、2005年のつくばエクスプレス開通に伴う、沿線の区画整理事業による大規模宅地造成でした。流山市の区画整理事業予定地は638haに及び、市域面積の約1/5にあたります。この事業によって多くの森林が消失することになります。これらの森林には多様な生物が棲息し、将来の市民の憩いの場であり、ヒートアイランドを抑制する貴重な自然の冷却装置でもあります。この森林の消失を補完するような緑の回復ができないだろうかと一市民として考えていました。市民が誇りと歓びを感じる街をつくること、効率的な自治体経営を目指し、流山市の緑を守るために市長への立候補を決意しました。1度は落選しましたが、熱い思いを持った多くの市民の後押しがあり、2003年に市長に就任しました。

——市長に就任してからまず着手したのはどのようなことですか？

失った緑を取り戻す「グリーンチェーン戦略」

な施策でしょうか。

井崎 流山市は江戸時代から水運でひらけ、かつては「みりの里」として全国に知られていましたが、昭和30年以降は東京のベッドタウンとして発展を続けてきました。就任当初は流山市の認知度は低く、首都圏の人でも、流山市の正しい読み方も正確な位置もあまり知りませんでした。流山市民でさえも「どちらから来ましたか」という問いに、知名度が低いために近隣の柏市や松戸市からと答えることが少なくありませんでした。そのために市長に就任直後、全国で初めてのマーケティング課を創設し、流山市のブランディング化に取り掛かりました。「都心から一番近い森のまち」というキャッチフレーズを掲げ、森の



東深井の住宅街と流山市のタウンバス「グリーンバス」

まちというブランドイメージで流山市をPRしました。当初は、当時の社会問題になっていた不法投棄を連想させる「森」のマイナスイメージを持つ市民からは否定的な意見が出ましたが、首都圏の人にとっては「森」は決してマイナスイメージはありませんでした。2005年8月につくばエクスプレスが開業し、秋葉原から南流山駅まで快速電車で20分という都心の近くにありながら緑が豊かなまちであるというコンセプトは、首都圏の人に受け入れられました。

ところが、市長就任時にはすでに区画整理事業地域の地権者の権利調整が進んでいたため、事業によって肝心の「森」の消失を食い止めることはできませんでした。しかし、開発によって生まれる宅地を良質なものとするため、幾多の交渉の末、宅地の最低区画面積を120m²から135m²以上に変更させました。少しでも宅地に余裕があると植栽をすることができます。さらに、緑地の回復とヒートアイランド抑制を図るため、学識者、金融機関、不動産関係者や住宅メーカーを交えての研究会を1年間続け、2005度末に植栽や植樹に基準を設けた「グリーンチェーン認定制度」を立ち上げました。これは、認定を受けた物件の購入者には市内金融機関から優遇金利の住宅ローンが受けられるというものです。この制度により、消失していく森の補完として戸建住宅やマンション、商業施設などの建物の外周に高木の植樹が進んでいます。この制度を粘り強くPRしたところ、これまで3,000戸の住宅が認定を受けています。やがては、グリーンチェー

ン認定を受けた中古物件の資産価値が上がり、不動産価格に反映されるところまで持っていきたいですね。

——市長就任後、住民参加による「流山の美しい景観」を専門家と共に市民が考える「自治基本条例」(2009年制定)のほか、美しい景観、良質な街づくりへ誘導するための「景観条例」(2007年)、「開発事業の許可基準等に関する条例」(2010年)、「街づくり条例」(2012年)を制定し、法整備に努めてられています。枠組みは整いつつありますが、市民がどのような街並みや景観を望んでいるのか、それを実現するために

はどのような手順を踏むかについては、これからの課題だと考えています。私からの提案は、専門家が具体的な絵を示し、市民がその絵を基に自分たちが望む街並み、景観とは何かを考え選択し、協力してつくり上げていくことです。流山市にはまだ市内の専門家が一堂に集う組織、グループがありません。流山市の景観形成に携わる専門家グループができるきっかけづくりを市に期待しています。災害時にも、そのグループが応急危険度判定や住宅相談などにもすぐに取り組めるように準備ができるとよいと思います。景観についての市長のお考えはいかがでしょうか。

井崎 カナダ・バンクーバーでは、一時、勾配屋根のないモダンなボックス型の住宅が現れました。そのような住宅では雨漏りや冬の積雪、凍結に対応できないと、ボックス型住宅の建設を禁止し、既存建物については勾配屋根をつけることを条例で定めています。日本各地でも屋根や庇がなく、窓の小さいボックス型の住宅が「モダン」としてもはやされているようですが、



学校の敷地内に森をつくらう。横浜国大名誉教授の宮脇昭先生に、平成22・23年度のまちづくり顧問をお願いし、市内の小中学校には校庭に森をつくるプロジェクトが進んでいる

日本の気候風土はもちろん、景観的にみてもふさわしいのか疑問を持っています。景観条例ではデザイン・コードについては触れていませんが、専門家が中心になって流山市にふさわしい景観を模索することには大いに賛成します。住宅や建物のデザインについては地区計画や建築協定で住民が決めることができます。さらに両者に比べてよりハードルが低い街づくり条例に基づく「地区街づくり計画」によってデザイン・コードを決めることも可能です。しかし、流山市全体として市にふさわしい街並み・デザインについて話し合ったことはないので、市内の専門家に加わっていただいて議論することは大いにやるべきだと思います。建築士や工務店、ハウスメーカーなど専門家の皆さんに期待しています。

——20年後の流山市の将来を子育てを応援する行政サービス見越して子育て世帯に多く住んでもらうために、流山市独自のさまざまな子育て支援策を打ち出していますね。

井崎 将来の超高齢化社会と社会保障費の増大に備えるために、市長就任時から持続可能社会に向けて、Double Employed With Kids (共働きの子育て世代)の人口誘導の施策を集中的に行ってきました。首都圏の



いざき・よしはる | 1954年東京生まれ。カリフォルニア州立大学サンフランシスコ大学院人間環境研究科修士課程終了。1981年より米国各地の地域計画、交通計画、環境アセスメント業務に従事。1988年に帰国。民間シンクタンクで都市問題・都市政策研究およびエリアマーケティング・出店戦略分野のコンサルティングに従事。2003年より流山市長

DEWKS向けに流山市をアピールするため、都内のJR東日本やメトロの駅に「ボクは送迎付き(送迎保育ステーション)」(2010)、「母になるなら、流山市」、「学ぶ子に答える、流山市」(2012)などのシティーセールス活動を展開する一方、働き続けながら子育てできる環境整備に注力してきました。つくばエクスプレス南流山駅と流山おおたかの森駅には、送迎保育ステーションを開設しました。

これは最寄りの保育所が満員でも、定員に余裕のある周辺の保育所に預けることが可能になる仕組みです。なかでも公立・私立保育園すべてを対象としているのは全国初であり、多くのメディアで紹介されました。待機児童の解消までには至らないものの、保育園の新増設により近年3年間で定員数を6割増とするなど、保育ならびに教育環境の整備を続けてきました。その結果、近年は30～40歳代の子育て世代の人口が団塊世代を大きく上回り、増加傾向は続いています。

教育施策としては、まず市内初の新設小中学校併設校を2015年4月に開校する予定です。単独校だけでなく全市的に小・中一貫教育制度を導入しました。地域の小学校と中学校の教員が連携し、児童生徒同士が交流し、地域で教育の向上を目指します。

これまでの流山市の街づくりの取り組みについて詳しくは「ニッポンが流山になる日」(ぎょうせい)をご参照ください。



送迎保育ステーション。ステーションからバスで園児たちを市内の保育園に送迎する。朝は子どもを連れて「イクメン」の姿もよく見られるとか