

第5回講演 縮小をデザインする

東京大学 大学院新領域創成科学研究科・環境学研究系社会文化環境学専攻 教授 大野秀敏

人口減少、生産の限界、そして資源の枯渇。
こうした縮小を放置すると社会は萎縮する。
もはや、拡大が前提の発想では対応できない。
この縮小を好機に変えるべく、大野教授が
提案する都市の姿が「ファイバーシティ」である。
既存のインフラを柔軟に活用しつつ、
鉄道を核とした市街地の再構成、
都心の防災性の向上と環境改善、新名所づくりなど、
縮小の時代に適応した、魅力的な都市づくりが
試みられようとしている。

(編集部)

“縮小”は21世紀のテーマの一つです。本講演では都市デザイン、都市計画の分野での縮小をテーマにお話します。私は東京大学では環境学研究系社会文化環境学専攻に在籍しています。いろいろな方がCO₂排出量削減という課題に取り組んでいますが、私の本業は建築設計ですので、その立場から環境への取り組みを行っています。

この写真は企業の健康保険センターで、ちょっと変わった外壁です。

通常はコンクリートの型枠に南洋材のベニヤ板を大量に使いますが、そのためコンクリートを打ち終わった後に大量のごみが発生します。このごみを減らせれば割れば以上に効果があるわけです。

ここでは通常地下に使う、鉄の金網でできた型枠を使っています。見た目が悪いの

で、一般には地上部には使わないのですが、それをあえて地上部に使いました。型枠が鉄製ですので徐々に錆びて茶色に変色していきますが、これが狙いです。皆様もお気付きのように近代建築は日が経つに従って徐々にやつれてみすぼらしくなっていきますが、古い建築は時代を経るに従ってエイジングとも言える味が出てきます。デザインの質を高めながら、同時に環境問題に貢献しようというデザインの取り組みです。

今後も、単なる省エネではなく、地球環境にインパクトの少ないデザインを考えながら建築設計をしていこうと思うのですが、一方で、無力感にとらわれます。なぜならば、建築だけが良くなってもなかなか環境問題の解決にはならないからです。例えば、エコカーを考えてみればよく分かりますが、



Hidetoshi Ohno

いくら省エネルギーの点で優れているからと言って、皆が郊外に住んで乗り回しているのは、化石燃料の消費量は減りません。

つまり、仮に建築も良くなりさまざまな機器の効率も良くなったとしても、それを使う場である都市空間そのものが変わらない限り、エネルギー多消費型の構造も変わらないだろうと考えるのです。しかし一方で、都市の設計や改造は、環境問題のためだけにするものではありません。我々は環境問題以外にも大きな問題を抱えているのです。それが「縮小」です。

ファイバーシティ構想

「ファイバーシティ東京2050」は2006年に建築業界の専門誌『新建築』に掲載されたものです。その後、同誌の国際版の『JA (ジャパン・アーキテクト)』で全巻特集に拡大し、つい最近1万部が売り切れてしまったという幸運に恵まれました。そのうち6割が海外で、国内外で反響を頂いた計画です。

その頃偶然にドイツの建築家のフィリップ・オズワルド氏が『シュリンキング・シティーズ』という展覧会を企画し、欧米を巡回していました。彼と縁があって知り合いになり、2007年2月、一緒に『シュリンキング・シティーズ・バイ・ファイバーシ

ティ』という展覧会を開催しようということになりました。『縮小する都市に未来はあるか』という小さく脅迫じみたタイトルになっています。ちなみにフィリップ・オズワルド氏は民間人ですが、ドイツ連邦政府が日本円で累計約5億円の研究補助を、5～6年間にわたり拠出しており、彼はこの研究のために専用の個人研究所を作り、調査研究や発表を行っています。非常に羨ましい話です。

その時、9回ほどトークインというものを行いました。それが『シュリンキング・ニッポン』というタイトルで、鹿島出版会から近々出版物となって発行される予定です。

2008年冬には『香港-深圳都市・建築ビエンナーレ』という展覧会が開催され、「そこにもぜひ展示して欲しい」との依頼を受け出展しました。

縮小をデザインする

さて「縮小をデザインする」ということですが、縮小とは主に「人口減少」と「環境問題からくる生産の拡大の限界」を指してい

ますが、このほかに、世界全体として見れば人口は膨張していますから、「1人当たりが使える資源」も含まれます。今世紀、我々は不可避免的にこの縮小に直面せざるを得ないと言えるのです。

経済学では、縮小を前提にした理論の組み立てはなく、基本的には経済成長だけが正しくて、縮小は失敗ということになっています。しかしながら、今後失敗が続かざるを得ないという状況に対して、どうするかということを考えなければなりません。縮小を放置すると社会は萎縮します。毎日の取り分がどんどん減っていくとなると大抵の人は希望を失うからです。

では希望を失わないようにするにはどうすれば良いか。永遠に縮小すると人類は滅亡しますから、そういったことはないかと仮定した上で、私は「縮小を好機に変える」という戦略が必要だと思っており、それを都市空間について考えてみようとしているわけです。

P62は少子高齢社会に関するグラフです。

3、4年前の特殊合計出生率が1.35のとき

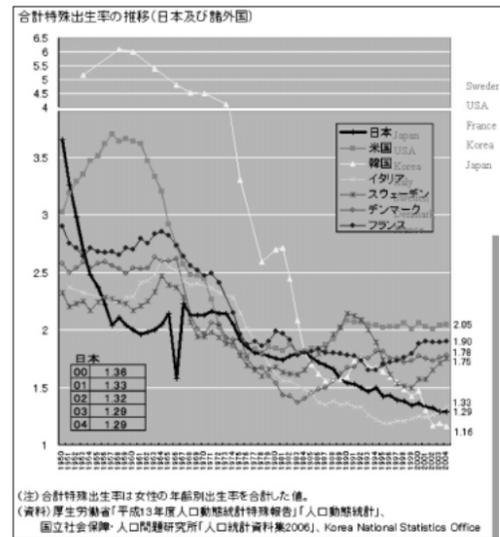
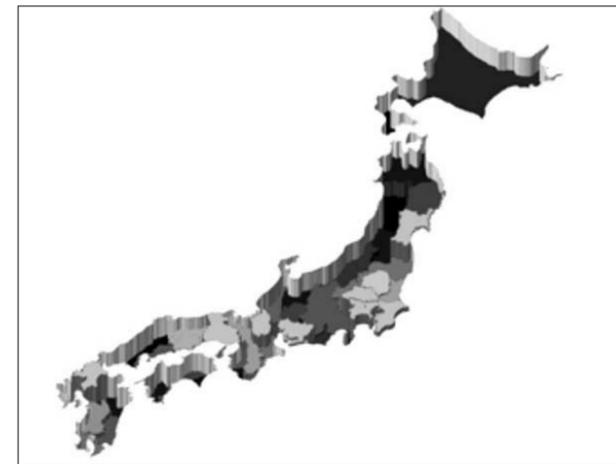
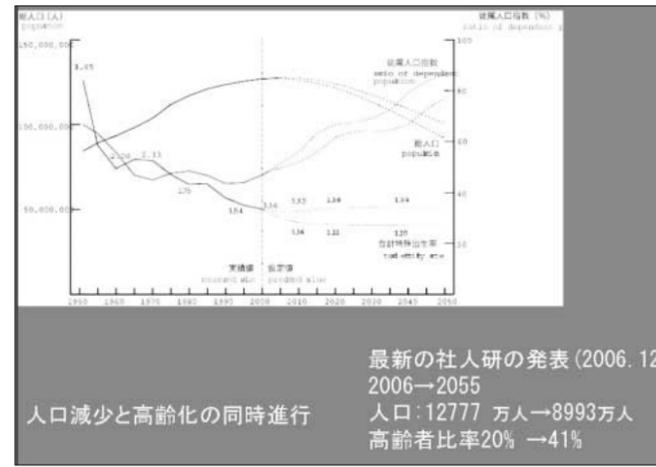
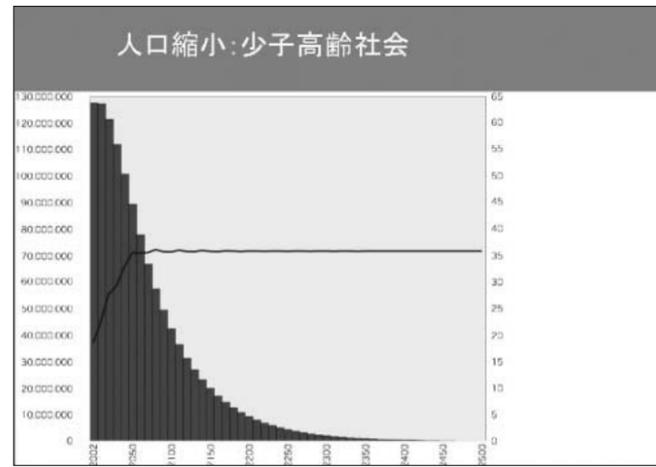
のもので、このままでいくと西暦3000年には日本人は約85人になるということになっています。

ところが予測はさらに悪化しています。国立社会保障・人口問題研究所という政府の機関が出している予測では、2050年には大体1億人となっていますが、2006年冬に、政府の社会保障政策が約9000万人と予測を改めています。非常に厳しい数字です。現在の人口が1億2777万人ですから、今よりも4000万人弱減るという計算です。首都圏の人口は約3000万人で、北海道から北関東までの人口の合計が2200万人ですから、この人口の2倍の人が今後45年間でいなくなってしまうという現実が待っているということ。また高齢者比率も現在の20%から40%になります。これから10人に4人が65歳以上という社会が自動的にやってくるということになります。

少子高齢社会の話題になると、よく海外移民の話題が上がりませんが、日本に大して経済力がなくなれば移民希望者そのものがいなくなるかもしれません。また20世紀、欧米諸国が海外移民を受け入れたときは仕



YKK健康保険センター 撮影：北島俊治



事が動かなかったわけですが、現在は工場やコールセンターなど仕事そのものが容易に海外に動きます。ですから海外移民に期待するのはあまり現実的ではありません。さらに人口の地域格差が起こります。この図は2020年の予測です。明るい色で示した都道府県は現状維持か微増、暗いところは大幅減少を表しています。ご覧の通り、首都圏や政令指定都市はあまり減りませんが、それ以外の地域では急激な人口減少が起こります。首都圏では人口が変わらないので、地価水準もあまり変わりませんが、地方都市では人口が大幅に減少するため、地価はほとんどタダになります。地価の差が広がると、地方都市の人口が停滞するのか、逆流現象が起こるかはまだ分かりません。ただ地方都市の中には大幅に人口が減少し活力がなくなる

町が出てくるのが予想されます。人口減少は日本だけの現象ではありません。日本の出生率は1.29ですが、韓国は1.16です。またドイツ、イタリア、ポルトガル、スペインなどの国々も低くなっています。米国は2.05、フランスは非常に厚い出生奨励策のお陰で高くなっていますが、最近、サルコジ大統領になり政策が変わったので、今後どうなるかは不透明です。これはフィリップ・オズワルド氏が作った減少都市をプロットした図ですが、現在、全世界の約3分の1の国が人口維持水準を下回っていると言われています。

縮小しても幸せになる方法を考える

一方、環境問題に関しては、まず人口膨張があります。現在約60億人ですが、80億

～100億人になると言われています。ただし、あるところまで生活水準が向上すると必ず出生率は下がりますから、無限の人口膨張はないと思われます。現在、天然資源の枯渇、あるいは再生資源の過剰消費が叫ばれていますが、人口が増加していけば当然1人当たりの使用可能量は減っていきます。そうなれば、現在、環境保護関連で発生している国際問題と同様のことが、国内の地域間で起こります。すなわち先進国はCO₂削減を叫び、発展途上国は発展への権利を主張するという問題です。また世代間の格差もシビアになります。人口の40%が高齢者、有権者の半数以上が65歳以上になりますから、そうなれば、高齢者優遇政策をとる政治家に投票するようになり、若者のワーキングプア、ニートの



Shrinking Cities, Project office Philipp Oswald, Tim Rieniets

問題がますます解決しづらくなる構造になっていきます。また、今、年金問題が大きな社会問題になっていますが、さらに悪化します。今の給付額を続ければ、いずれ破綻するのは明白です。高齢者が40%を占める社会とはどういう社会かを一言で言えば、高齢者も働き、自ら稼ぎ出さなければならない社会ということになります。「60歳まで働いた後は皆に支えていただく」社会というものは、到底望み得ないわけです。高齢者も労働市場に参加せざるを得なくなるため、若年層との間で就労における非常に熾烈な争奪戦が国際間で起こると予想されます。20世紀は拡張の時代で、その象徴が軍拡競争でした。どうやって軍縮をするかが20世紀の国際会議の主要議題で、それがこじれて太平洋戦争が起こっているわけです。今世紀は、CO₂削減割合の配分や限りある自然資源の配分など、縮小における配分を巡る国際問題が非常に熾烈になっていくことが予想されます。このように、縮小をどうやって解決するかが大きな課題になるわけですが、人類は人類史上この方、縮小あるいは減少を経験したことがありません。例えば、人間が移動できる距離、スピードは向上していますし、人間が処理できる情報量も増えていきます。人間の寿命、人間が摂取するエネル

ギー量などあらゆるものが確実に上昇しています。それに伴い人口も増加し、経済力も強くなっています。あらゆるものが拡大してきたわけです。疫病の流行や戦争などによる短期的な落ち込みはありましたが、大局的に見れば右肩上がりで拡大してきています。今後、特に先進国は、これまでの周期的な経済変動とは全く異なる長期的な縮小を経験するのです。もし経済成長のみに幸せを見出すのであれば、従来の戦いに参加するしかありません。しかしながら、縮小によってある程度幸せになれるのであれば、それほど熾烈な戦いに無理して乗り出していく必要はないと思います。「縮小によってしかできないことを行うことで、より幸せになることはできないだろうか」というのが私の発想のフレームであり、それを都市で考えていこうというわけです。ここでの対象は首都圏ですが、東京はこれまで膨張に身を任せてきており、ほとんどまともな将来プランは持ってきませんでした。1960年頃まではそれなりに都市計画があったのですが、現在はデベロッパーが首都圏の構造を決めていると言っても過言ではありません。政策の役割とえば、デベロッパーの走り過ぎを多少抑制すること

くらいです。過去に震災復興や戦災復興の際、行政が強いイニシアチブをとったことはありますが、公共的な機関が将来ビジョンを持って都市計画に携わったことはこれまでほとんどありません。一般に、成長期には誰がやってもそこそこ成功するものです。しかし、縮小期は良いかじ取りと悪いかじ取りとで歴然とした差が出てしまいます。ですから、縮小期には明快なビジョンを持つことが非常に重要です。また、都市計画の学者や専門家が市民の視点に基づいた都市デザインや街づくりを強調し、その全体像を語るということがあまりなされてきませんでした。その結果、20世紀の都市をかなりいびつなものにしてしまったと思います。そのため、縮小期に直面するすべを持っていないのです。20世紀を象徴する出来事として、T型フォードのアセンブリーラインができた1904年頃のことがよく語られます。それによって米国が20世紀の文明の覇者になるわけですが、工業生産だけではなく、あらゆるジャンルで米国の文化や文明が基準になり、米国が繁栄を謳歌するということになっていきました。拡大・成長路線の象徴としてアセンブリーラインがあったわけですが、もし21世紀、縮小が求められているとすれば、21世紀のチャンピオンは縮小を制御することができる文明ということになります。現在、内需拡大が言われていますが、これも拡大を前提に構築していこうという20世紀的な論理で、この成熟した日本を何とかできないかという発想です。拡大の世紀が終わる間際に、拡大のための最後のチャンスを探る仕事も大事かも知れませんが、今後は縮小に対して投資していくことも重要です。日本もまだ体力がありますから、今のうちならまだ間に合うだろうと考えています。これが30年、40年後、本当に貧乏になってしまったときには、もう手をこまねいて見ているしかないでしょう。ところが、「未だに発想の転換ができていない」と思ったのは、福田康夫首相が「200年住宅を考えなさい」と言ったことです。日本の建築は建ててから壊すまでの寿命が約30年で非常に短いのです。消費国米国で

すら50～60年使っていますし、欧州などは70～80年使っています。それなのに日本はたった30年で立て替えているというわけです。これが環境に与えるインパクトは非常に大きいので、これを延ばそうというのです。

そこで、「200年もつ住宅を考えなさい」ということになったわけですが、100年もつと重要文化財候補になりますし、200年もつては国宝になる確率が高いと言えます。ですから、福田首相はつまり「国宝になる住宅を沢山作りなさい」と言っているということになります。人口が減少していく中、これは「不良資産を沢山作れ」と言っていることと同じです。今後、本気で環境への影響を減らすということを考えるのであれば、新たに200年もつ住宅を考えるのではなく、現在ある建物をどうすれば200年もたせることができるかを考えるという方が正しい回答です。

実際、200年もつ建築を作るのでは、オーバースペックになってしまいます。例えば、世界最古の木造建築である法隆寺は、建物自体が非常に頑丈だから1000年以上もっているのではなく、人々が手入れをしてきたからもっているのです。建築物というのは大抵そういうもので、手入れしなければどんどん壊れていってしまうものなのです。

これまでは環境問題ですら生産拡大の機会として捉えようとしてきました。環境問題もビジネスチャンスにしようというわけです。この考え方は、多くの場合、新たな製品を生産しているだけで、決してCO₂削

減には貢献できていません。要するに、我々はその生産を拡大しなければ幸せになれないという思い込みに囚われすぎているということです。私は縮小の時代に合った新たな思考方法を持ち込んでも良いのではないかと思います。

ファイバーシティの4つの戦略

ファイバーシティは首都圏に対して提案した将来像です。この提案を構成している4つの都市戦略を順次説明しましょう。

まず1つ目の戦略は郊外の再編成を扱っています。2つ目は木造密集地域の防災性と環境改善です。場所は環状6号線から環状7号線です。我々の用語で「木賃ベルト」と呼んでいます。それは木造賃貸アパートが集中している地域だからです。その地域の防災性の改善です。3つ目は都心の防災性の改善。4つ目は新名所づくりです。

(1) 郊外の再編成

1つ目の郊外の再編成ですが、この戦略の名前は「グリーンフィンガー(緑の指)」です。

現在、世界中どこでも、都市は都心と郊外の2つから構成されています。人々は郊外に住み、都心に働きに行くというのが基本的な生活パターンになっています。ただし郊外に人が住むようになったのは19世紀中ごろか20世紀になってからのことです。

理由は、それ以前には庶民にとって都心に通う足がなかったからです。中世期、権力者は郊外にお城や別荘を持っていました。日本も同様です。京都の桂離宮もそれなりに郊外だったわけで、彼らは馬やかごと

いった移動手段を持っていたので、離れたところに別荘を持ち、自然を満喫できたのです。一方庶民は都心にぎゅうぎゅう詰めになって住んでいました。

東京は18世紀に100万人都市になっています。当時100万人都市になっていたのはロンドン、パリ、北京くらいしかありませんでした。その範囲はいわゆる「朱引き」と言われる範囲で、山手線よりも少し小さく、基本的には歩いて帰ってこられる範囲でした。歩行こそがそれまでの都市の形成原理だったのです。

20世紀に入り、人々は安い交通手段である鉄道、自動車を獲得しました。都心にぎゅうぎゅう詰めで住んでいた時代、疫病が蔓延したり犯罪が多発したりしており、都心は非常に悲惨な状況でした。それに産業革命が加わり、ばい煙などで都心はとても住める状態ではなくなりました。そこで最初に中産階級が都市を出始めたのです。それを支えたのが鉄道、そして自動車でした。

ところが、現在、人口減少によって、既に都心回帰が大都市では起こり始めていますが、高齢者が増え、みんなが働かなければいけないことになれば、郊外に悠々自適という生活は、もはや特別に恵まれた人以外はできなくなるという事態が起こり得ます。高齢者も都心に住みたくなくなるわけですね。

都心に住むためには、郊外の土地を売り、引っ越さなければなりません。しかしながら、今後郊外の人口が減少していけば、郊外の地価が低下していくことになります。

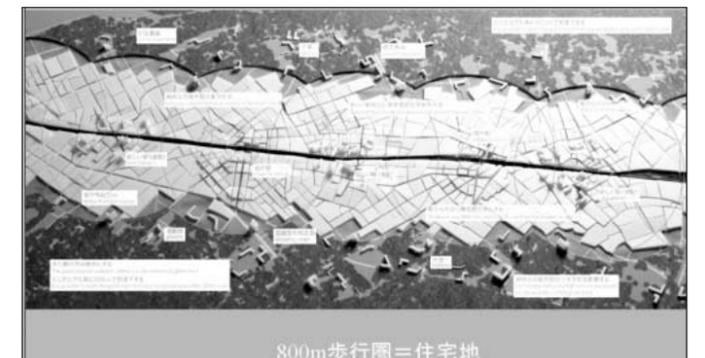
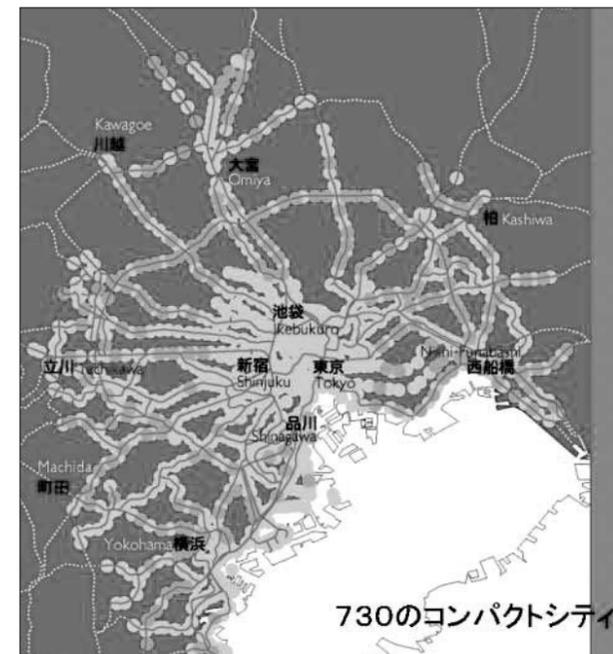
そうすると、土地を売れなかった高齢者が郊外に取り残されることになります。ですから、市場原理に任せておけば郊外に交通弱者が沈殿してしまいます。

そもそも日本で郊外というと、特に戦前は自然豊かな環境でした。分譲地の平均坪数が郊外では200坪くらいでしたから、古くからあるお屋敷は200坪前後なのです。その頃は普通のサラリーマンでも中央線の西荻窪辺りに住めました。ところが気が付くと、今や都心から1時間近く電車に乗っても、郊外らしい住宅地には行けません。

日本のウサギ小屋に対して、「人口が減れば宅地が広がるのではないか」とよく言われます。確かに統計上は増えるわけですが、現実的には自分の宅地が増えるためには、隣の宅地が売りに出されたときに都合良くそれを買えるだけのお金を持っていないわけでは

ですから、現実的には、売ろうと思っても売れず、世話もできないため不法投棄物が転がっているような空地が遠い郊外から徐々に発生してくるということになります。

地方都市はさらに悲惨な状態が起こると予想されます。私の世代の出生率は1.7ぐらいですが、私の子供の世代から減少してきており、さらにその次の世代になると1.2にまで低下してきています。



会というのは移動性が要求される社会ですから、鉄道システムを大事にしなければなりません。

そのため、移動しやすいコンパクトシティ群ということで、首都圏にある駅から800メートル以内の場所に居住したらどうかというのがこの案です。

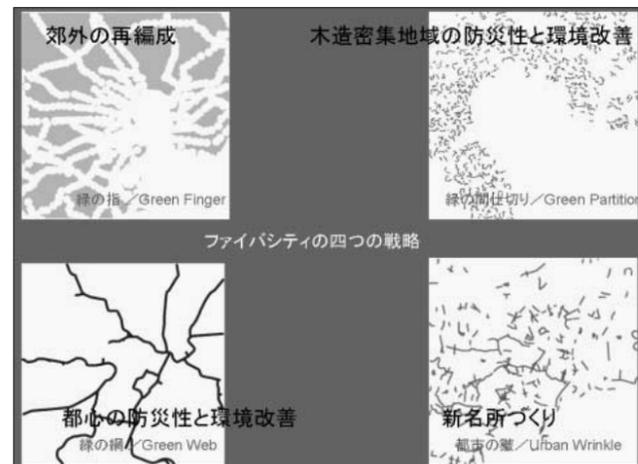
モデルは京王井の頭線です。井の頭線は駅と駅との間隔が約800メートルで、約80%の人たちが井の頭線まで徒歩か自転車に乗ってきています。非常に環境的な街で、利用している人たちの多くが駅の周辺を歩いて使っていますから、駅前商店街が比較的健全なんです。逆に中央線のようにバスを利用する人が多い駅では駅前商店街があまりうまくいっていません。

そこで「首都圏全域井の頭線化」という計画を立てたのです。

このピンクの駅は増駅したところです。今のJRの方針は駅と駅との距離を長くして、長距離で稼ごうと考えていますが、駅を廃止すると必ず住民から反対されます。ここでは、駅を増やし、駅と駅の間を井の頭線のように800メートルにし、駅前の地価を上昇させ、公共収入も増やしながらかの事業を進めていこうと考えています。

もう少しクロズアップします。各駅から800メートル離れたところが居住域です。その外に生産緑地、大学、研究所、工場など緑化率を「何%以上」と義務づけた諸施設が来ます。800メートルは歩いて10分程度の距離です。10分歩けば駅にも緑地にも行けるということで、初めて東京で郊外の理想を実現できると考えています。

日本の商店街はほとんど鉄道に関連しています。海外の場合、鉄道駅を降りると駅前には何もなく、タウンセンターは少し遠



いところにありますから、日本は特殊です。日本の大都市圏は鉄道と密接に発展してきているということです。すでにそういう構造があるので、それをモータリゼーションに任してしまうのではなく、ある種の誘導政策をとることによって都市形態、人口分布をコントロールしようというわけです。800メートルは表参道から明治神宮まで、田園調布から多摩川まで、ロックフェラーセンターからセントラルパークまでといったイメージです。

(2) 木造密集地域の防災性と環境改善

次に2つ目の木造密集地域の防災性と環境改善です。

環6と環7の間は東京で地震が起こると最も死者が出る地域で、戦前に郊外化したところ。あぜ道がそのまま街路になった場所のため道が細く、消防車が入れない場

所が沢山あるのです。また重い相続税を払うために、都心に近いということで皆がこぞって庭先に木造アパートを作った地域です。そのため、非常に高密度化しています。以前から東京で最も問題のある地域として旧建設省もいろいろと考えていたのですが、ほとんど策は立てられていません。唯一の策は都市計画道路を作ることと、狭小化した宅地を共同化してコンクリートの共同住宅にするということです。

ところが、東京で都市計画道路を作るととても時間がかかってしまいます。例えば、東京大学本郷キャンパスの近くで言えば春日通りです。本郷三丁目から後楽園までは今は拡張されていますが、これは私が学生時代に始めたもので、ようやく7、8年前に出来上がったというテンポです。中国であれば有無を言わず土地を収用し

てブルドーザーで作ってしまいますが、日本では交渉に時間がかかります。

土地収用に関しては、買取価格がそのときの時価で決まります。道が広くなれば地価は上昇するのですが、そのメリットを受けるときに人が引越してよって恩恵を受けられないシステムになっています。そのため、皆、ごねるわけです。ごね得を期待する人が出てくるため収用価格がどんどん上昇していき、事業がなかなか進まないのです。

防災性向上に関する具体策としては、随時発生する空き地をつなぎ、延焼防止緑地帯を形成するという方法を提案しています。

これは根津付近のモニタージュですが、密集市街地の中によくあるタイムズパーキングになっているような空き地をつないで、

緑地帯を作ります。これはコンピューターシミュレーションですが、発火点から4時間後ここまで火災がやってくる場所、緑地帯があればここで止まるということが分かります。

確かに道を広くしすべて耐火建築にすれば、非常に防災性の高い町ができます。これはがん治療で言えば、手術で患部を切除する方法です。我々の提案はそうではなく、病気と上手に付き合いながら死なないようにするという考え方です。ある程度、犠牲は出ますが、際限なく大火になることを避けようというものです。

空き地が発生したらそれをつないでいきます。もちろんそのためにはある程度のコントロールが必要です。あらかじめ行政が決めた都市計画道路の場合は、誰かが嫌だと言えば道路を曲げるわけにはいきませんか

らその人のベースに支配されてしまうことになります。しかしこの方法であれば、誰かが嫌だと言えば別のルート、ということ非常にフレキシブルな対応が可能であるということです。あらかじめ行政が都市計画を決め、それを粛々と実現していくという発想そのものを変えることによって実現できることを示しています。

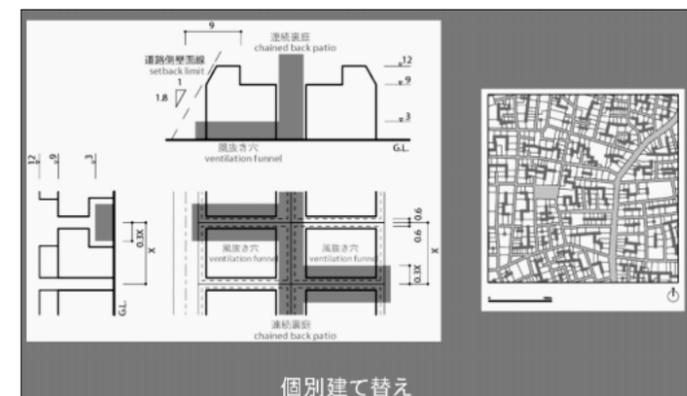
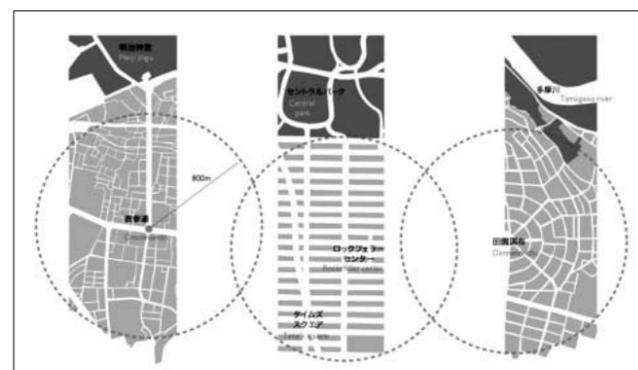
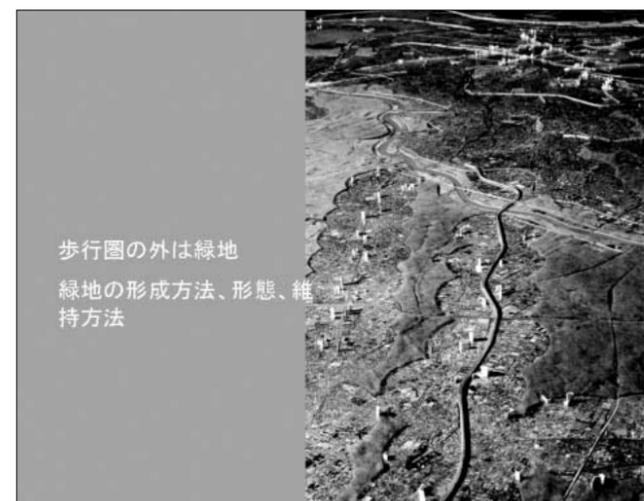
しかし、土地を購入する際に値段交渉ができない行政のような組織では進めることはできませんので、例えば、「まちづくり会社」といった組織を作る必要があります。このまちづくり会社には住民が全員出資し、その開発利益を配当にするような仕組みにするといったことが考えられます。

(3) 都心の防災性能と環境改善

3つ目の都心の防災性能と環境改善についてです。

阪神淡路大震災のような大地震が都心を襲うと首都機能が破綻するわけですが、そのための対策もありません。幹線道路には国土交通省が作った標識があり、「災害緊急避難道路に指定されているので、災害が起こった場合は直ちに、この道路から出なさい」と書いてあります。しかしながら急に地震に襲われた場合、その道から車を運転して脱出することは困難です。建物などが路上に倒れてくるでしょうから、さらに動きがとれなくなります。そのうち、車を乗り捨てる人が出てくるでしょう。そうなれば、地上面はほとんどふさがってしまうことになり。そうすると空路しかありません。よく議論されている膨大な帰宅難民の問題もありますが、首都機能を復活させることができないわけです。

そこで首都高速を使います。首都高速は



阪神淡路大震災後に補強していますから、大丈夫だろうと思われま。今、中央環状線というものを環6の地下に作っており、いずれ池袋と品川が結ばれます。そうすれば、都心を通り抜ける必要性が減ります。都心部の首都高速の道路交通機能をやめてしまおうというのです。これは関東圏の自衛隊の配置図ですが、大体幹線道路沿いに配置されており、ここを使って災害救助にやってくることになっているのです。

そこで具体案ですが、首都高速の1レーンを救援道路として常時空けておき、残りは市民のスペースにします。ここを緑化すれば、中央環状線の中だけで新宿御苑の約2倍の緑地面積が確保できます。そうすればヒートアイランドも緩和できます。現在都心部の交通の約30%を首都高速が担っていますが、中央環状線ができれば、都心の交通需要も大分緩和されますし、そもそも人口も30%減るわけですから、その気になればできると思います。実際ソウルでは首都高速道路を廃道にして水面を復活してい

ます。

私はせっかく首都高速があるわけですから、それを活用すれば良いと思っているのです。首都高速も、最近では景観破壊要素のナンバーワンですが、完成した当初は「プロジェクトX」でした。日本橋の上に交通を妨げずにあつとつ間に橋をつくったということで、日本の土木技術の勝利として皆が讃えていたのです。ところが手のひらを返したように、「とんでもないものだ、取れ」と言っている人がいるのです。私はむしろせっかくあるのだからそれを活用したら良いと思うのです。首都高速をドライバーだけではなく、皆がそこから眺めを楽しめるようにすれば一つの名所ができると思います。

これは英国大使館の前のあたりです。東京で一番景色のきれいなところ。ここでは首都高速が地下を走っています。

一般交通の一部を下に回し、表面には2車線だけを残し、あとはすべて緑道にすることによって、非常にすばらしい名所が

できると考えています。

このように首都高速を改造するだけでも東京の都心は随分良くなるということが言えます。

さらに地域冷暖房システムにも役立ちます。新宿西口の超高層ビル街や六本木ヒルズなど大規模開発地域には地域冷暖房システムというものが入っています。エネルギープラントがあり、そこから配っているため非常に効率が良いのです。高効率なエネルギーのセンターが作れる上、冷房需要と暖房需要をバランス良く組み合わせることができます。しかしながら実際に作るとうると、管路を作るのに費用がかかってしまいます。そこで、せっかく首都高速があるわけですから、首都高速の下にプラントを作ればよいのではないかと考えています。上を人が歩き下に管路を確保するというわけです。そうすれば東京も非常に立体的な街になります。

(4) 新名所づくり

最後に4つ目の新名所づくりについてで

す。都市にはそれぞれ名所があります。それが都市の魅力でもあり住民の誇りでもあるわけです。ところが、今、東京の名所という東京ミッドタウンにしても六本木ヒルズにしても表参道にしても商業空間ばかりです。

1990年代以降、世界中で都市を消費を喚起する装置として捉え直そうということで、どこの大都市も美化を積極的に進めてきましたが、これほどまでにあからさまに商業空間だけになった都市というのも珍しいのではないのでしょうか。その分、品格がなくなっているわけ。都市観光を増やしたいと思えば日本政府も号令をかけていますが、やはり商業空間しかない街に人は

やってくる。浅草などほとんどの東京の名所が近世の遺産で、それをだましだまし使い続けているわけですが、やはり賞味期限があります。ロンドンやパリなど西欧の都市はそれぞれの時代にいろいろのものを付け加えています。我々も見習うべきだと考えています。

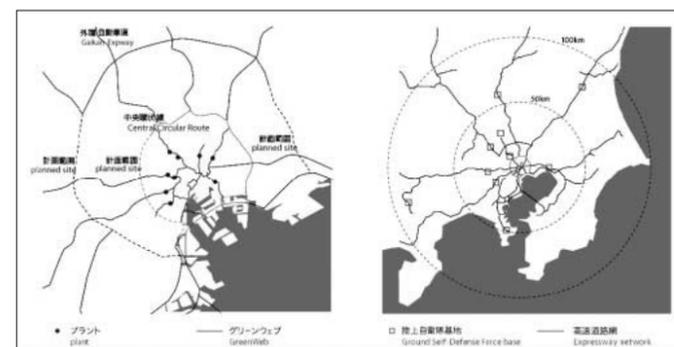
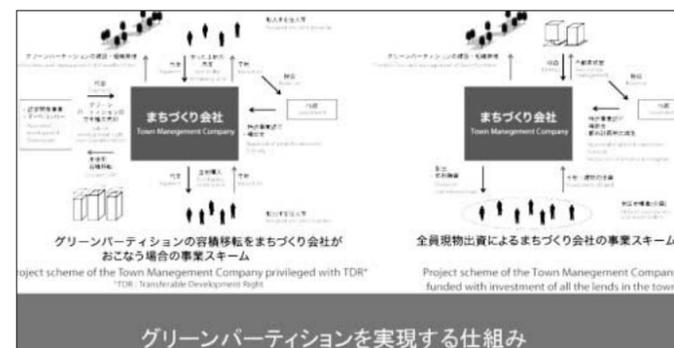
ファイバーシティという名前の由来を申しませんが、今まで紹介した計画はどれも線的な要素を操作しているわけ。例えば、新宿御苑は大公園であるにも関わらずその存在が新宿中央通りからはよく分かりません。そこで、ある部分は市街地化し、ある部分は公園化し、市街地と公園が等面積になるようにすると同時に境界

部分の接触長を長くしていくことで、中央通りから新宿御苑が見えるようにするので。つまり同じ面積であっても、その境界をコントロールし接触長を長くすることによってパフォーマンスを良くし魅力を高めていくことができるのです。

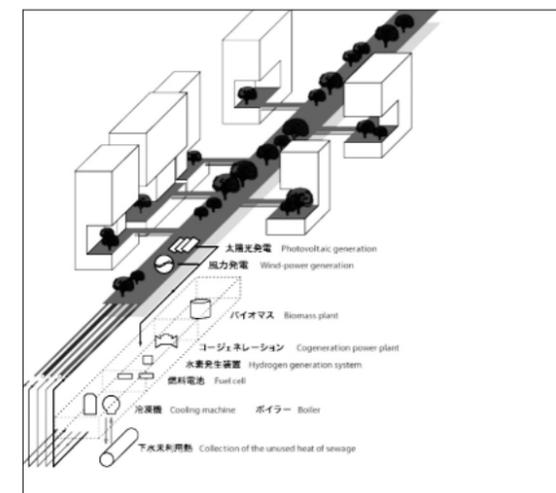
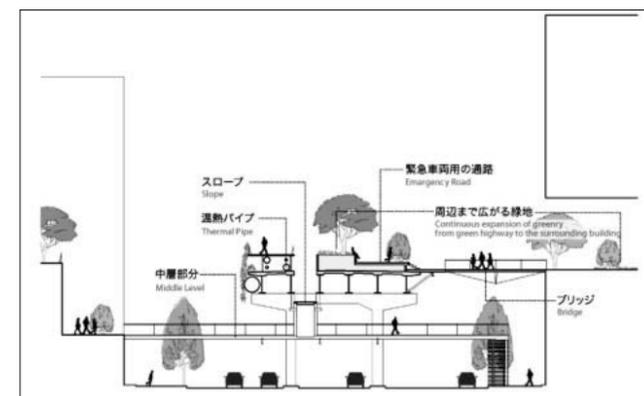
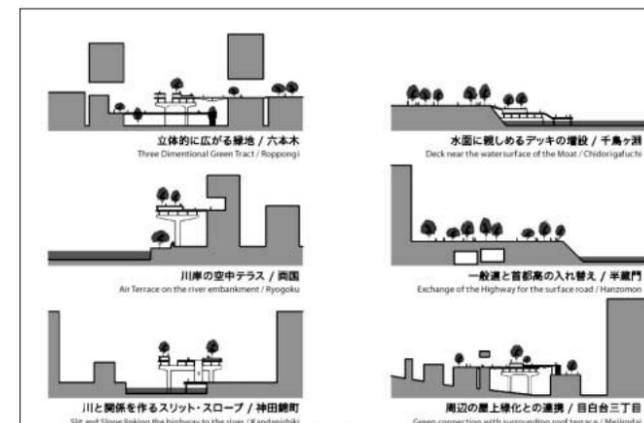
これは市ヶ谷堀です。もう1つは日本橋です。

ここには、非常に日本的な都市計画が表されています。日本橋は明治時代の橋ですが、今、日本橋の上にある首都高速を脇に移す計画が持ち上がってきています。費用が1兆円程度かかるため実現しないとは思いますが、新たな都市再開発需要を喚起しようというわけです。そのときの大義名分が「首都高速が景観を破壊している」ということです。日本橋が出来た頃は日本橋地区は今の川越のような状態で、周辺には町屋が連なっていました。そこに洋行帰りの技術者が洋風の橋をつくったのです。つまりそこで最初の景観破壊をやっているわけ

です。これは日本の都市計画に限らず一般的に言えることですが、「親父のやったことは悪く、祖父がやったことは良い」と評価する傾向があります。明治時代は江戸時代を悪く言い、大正時代は明治時代を悪く言い、昭和時代は大正時代を悪く言い明治時代は良く言うという論理構造があるのです。つまり、日本橋の場合、親父が作ったものは良くて、祖父が作ったものは良いと言っているわけで、親父が作ったものを壊



首都高は現状で都心交通の30%を担っているが、2050年までに温室ガスを半分にすると必要だとEUは言っている。



そうと言っているわけです。

海外の話をするのは羽根の守と言うようですが、パリの偉いところはエッフェル塔を残したことです。エッフェル塔は万博のときに作ったもので、できた当初は非常に評判が悪かったのです。「パリの風格ある都市景観を台なしにしている」と言われていました。ある文豪は「私はエッフェル塔で食事をするのが大好きだ。なぜならばエッフェル塔を見なくて済むから」とまで言っています。そのようにいろいろな議論があったにも関わらず残したお陰で、今ではパリの名所として観光客を呼び寄せています。なおかつ19世紀の遺物ではなくて20世紀にも生きる都市としての証明になっているのです。ほかにはポンピドゥー・センターなどの建築が加わっていています。そういった態度が東京にも必要であるということです。

都市計画の偉い人たちは「日本人は歴史

的なものを大切にしない」とよく言いますが、親父のものを壊してしまったら我々の孫にとって祖父のものがなくなってしまう。日本人はいつも親父のものを壊し続けてきたせいで、我々は祖父のものを持っていないのです。親父のものを大事に使い、次の世代に祖父のものとして渡さない限り歴史的な都市はできません。もちろん無選択に全部渡していたら累積してしまいますから、壊すことも必要ですが、まずはあるものは大事に使うという態度が都市の厚みを作っていくということなのです。建造と解体を繰り返すことで、建築物の寿命が30年という非常に短命な都市にしてきたわけで、これが結局、我々の居住ストックの質の悪さにつながっているのです。

それをこの機に改善していくことができるのではないかと考えているのです。当然、寿命を30年から60年にすれば建設産業の売上高は半減しますから、私も含め建設産業

は非常に困った状態になるとも言えます。しかし大きな流れで言えば、当然都市は縮小していくわけですから、積極的にそういったことを受け入れ、業態の変化を先取りしていかなければいけない時期であると思います。

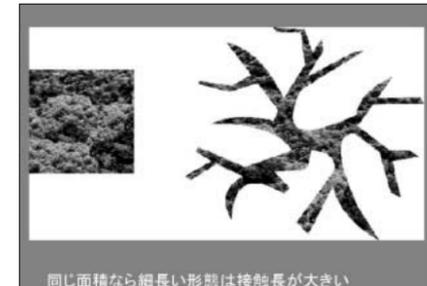
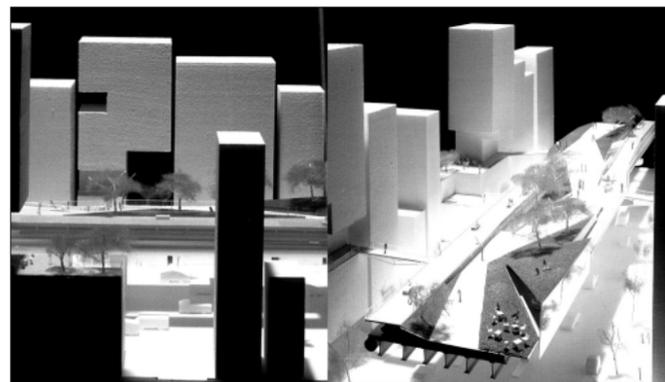
まとめ

最後にまとめますと、21世紀は縮小の時代です。1970年頃までは本当に必要なものを売っていました。買った生活が確実に良くなりました。例えば、洗濯機が入れば、それだけ主婦の労働が低減されました。しかしながら1990年代頃からそういったものはなくなっていきました。ファッションやコンピューター、自動車のモデルチェンジなどは、消費者に欲望を持たせ続けるにはどうしたら良いか、必要でもないものを買わせるにはどうしたら良いかという戦略です。その例がダイエットです。食べ過ぎ

にお金を使い、片方でダイエットにお金を使っています。しかし人々は、これはおかしいと思いはじめています。つまり、過剰生産を過剰消費で支える時代はそろそろ限界が来ているということです。このようなことから、縮小というものが避けられないのだということが私の基本的な認識です。

それに対し、このファイバーシティは離散的な線や小さなエレメントをつないで大きな全体を作るというものです。今あるものを受け入れ、かつ編集するというのです。20世紀にはあまり正当な考え方と見なされてこなかった考え方です。バラバラなものを集合させることによって都市空間にインパクトを与えていくという戦略は、20世紀には考えられなかったことです。モダンシティに対してファイバーシティというパラダイムシフトが21世紀には起こるべきではないかというのが私の主張です。

文中に特記なき図版の著作権は東京大学大野秀敏研究室が所有しています。



ちょっと、大上段に構えと

surface 面	計画の事	design	線 line
dynamics 構造力学	システムの性質	character of the system	流体力学 fluidics
separation 断絶	境界の機能	function of the boundary	交換 exchange
machine 機械	システムの構成イメージ	image of the system	織物 fabric
inventing 発明	デザイン戦略	design strategy	編集 editing

Modern city

縮小する都市のためのデザインパラダイム
Design paradigm for shrinking

A氏：縮小という機会を利用して都市をあるべき姿に作り変えていくべきだというお話は大変説得力がありました。今後、高齢者も働かなければならない時代になっていった場合、通勤時間が長いのは辛いと思います。また女性も子育てをしながら働かなければならないとなると、職住接近の構造が大事なのではないかと考えています。現在、東京の都心では職住接近のためにどんどん高層マンションが建っています。でも私はマンションよりも一戸建ての方が好きです。例えば、都心であっても比較的居住環境の良い住宅もあればオフィスもあるというような作り変えのための良い方法がありますでしょうか。

大野：米国の都市学者が言っている概念に「エッジシティ」というものがあります。従来の都心VS郊外という図式が米国では崩れてきており、人が住んでいる郊外にショッピングセンターだけでなく大企業のオフィスが出ており、日本でもそういう郊外が増えるかもしれませんね。いずれにしろ今後労働力は不足していきましますし、企業も優秀な労働力の確保が重大な問題になっていきます。特に女性の労働力は大切です。そのため、企業の立地に対する考え方が変わっていくのではないかと考えています。今後、郊外の住宅地の中にオフィス系の比較的知的な産業が立地するという動きが出てくると思っています。

A氏：その話をもう一步進めると、昔、多摩ニュータウンが話題になりましたが、さらにここ10年の間に八王子みなみ野シティなど今まで何もなかった土地に大きな街ができ、立派な1戸建てが建ってきています。そういった中、伺いたいのは親が死に空き家になり土地が歯抜けになっていくのをただ見ているよりも、空き地を集め一定の広さを確保してそこに企業を移し、住宅地を確保し、さらに何らかの補助制度を導入することで政策的に誘導することはできないのでしょうか。

大野：単純なトレンド予測によれば、首都圏では人口は減少せず、地方で大幅に減少するという事になっています。ますます地方が疲弊していく構造です。それによりさらに地価にギャップが出てきます。そのため、首都圏で新規開拓をするとなると、環境問題も含め非常にコスト高になること

が予想されます。ですから、地方都市に対してどのように展開していくかを考えた方が地域格差の低下につながり、良いと思います。「首都圏は減らない」と喜んでいる人もたくさんいますが、私は日本の人口が全体的に約30%減少するのであれば、地方だけでなく首都圏も減るべきだと思っています。日本は縮小をコントロールする技術でアジアのリーダーを目指すべきで、そのためには首都圏が率先してその役割を引き受けていく方が賢明だろうと思っています。

実際、地方都市の地価が大幅に下落し、その一方で首都圏だけが同じ水準を保つというのはおかしいですし、そうはならないと思います。首都圏が今のような現状維持政策をとっていると、いずれ人口が減少したときに慌てるはずで。慌てるよろくでもない政策をとりますから、むしろ最初から減少させていく方向で進めていく方が良いでしょう。

B氏：例えば公園の場合ですと、接触長が長くなる方が公園にとって良いということでしょうか。公園の存在を周囲の人たちに広く周知させるメリットを教えてください。

大野：1つは、単純に公園のそばは地価が高いということです。「パークサイド」と呼ばれる敷地が増えてきていますが、不動産価格を上げるということはその場所の価値を高めるということにつながります。日本の住宅は公園があるにもかかわらず、それに関係なく、皆、南向きに作っていますからあまり公園の存在を意識している人が少ないのです。しかしながら今の狭小宅地からすれば、隣に公園があった方が気分は楽になるはずで。

公園を生態系の保存の場所と捉えれば、まとまって存在した方が良いでしょう。しかし人にとってのアメニティ要素であると捉えれば、接触長が長い方がより多くの人接することできますので、貢献度も高いということです。

C氏：ファイバーシティというコンセプトは鉄道をベースにしていると受け止めました。ファイバーシティでは、自動車をベースにした街づくりは考えられていないのでしょうか。また「これからのファイバーシティは面から線になっていく」とのことですが、我々自動車メーカーはモビリティの進化を語る際によく「線から面へ」という話を

します。自動車の良さは線ではなくて面をカバーできる点にあるということです。こういった考え方と先生の考え方は対極にあるように思えます。我々が提供する価値の対極にあると捉えればよろしいでしょうか。**大野**：まず一般論から言えば、成長期のモデルというものは1つあれば十分です。1つのモデルをいろいろなところに適用するというのが成長期の思考方法です。一方、縮小期というのは身体が弱っているわけですから、個別に考えなければいけません。それぞれの弱り方が異なるのでそれぞれに合った処方箋が必要だということです。私が今日ご紹介したのは、鉄道が非常に充実している首都圏に対する処方箋です。実際、首都圏では総交通量のうち鉄道が半分を占めています。通勤も4分の3が鉄道利用です。これは世界的にも非常に高い割合です。ですから、そういう特徴を持った場所では鉄道を主体に考えましようということです。

この考えを地方都市に適用するのは無理です。地方都市の場合、自動車が主役になるかもしれません。ブラジルにクリチバという町があり、そこはバスで公共交通の整備に成功したということで世界的に有名です。このように鉄道だけが唯一の正解ではありません。また環境問題の点においても技術は日進月歩ですから、いつまでも自動車は環境に悪いということは決してないと思っています。ですから私の考えは自動車メーカーと対極にあるわけではありません。

また、線から面、面から点というお話しは言葉の綾みたいなどころもあります。私が線を強調している理由は、20世紀には例えば団地を作るなどゾーニング、すなわち面全体を作り変えるということを行ってきました。防災対策に関してもすべて面的に解決しようとしてきました。しかし、資源が減ってきていますので、これからは効率的な投資を行うことが重要です。そのときに点的な投資では影響が少ないので、効率性を考え線的な投資が必要だろうということです。線を押さえることでかなり面も押さえることができるわけです。

D氏：「縮小をデザインする」というお話ですが、縮小とは人口や消費の縮小という意味でしょうか。そういったものが縮小する中、例えば1人当たりの得られる価値も縮小するというのでは人の幸せにはつながり

ません。先生のお話は、「消費は縮小するけれども1人当たりの得られる価値は変わらないか向上するようなシナリオを都市のデザインなどによって作り出すことができ、サステナブルな社会を作ることができるのではないか」というご提案でしょうか。

大野：まさにそういうことです。拡大期、1人当たりの幸せの度合いが本当に増えたかと言われれば、特に我々の世代にとっては「よく分からない」というのが正直な感想だと思うのです。それをもう少し確実に「幸せになった」と言えれば金銭的な依存は減るかもしれません。

高齢者が増えれば当然、労働の生産性は低下しますから、1人当たりの手取りも減っていくでしょう。また世界的なランキングも落ちるかもしれません。貨幣の量や価値が幸せと完全にパラレルであれば、確実に幸せは減っていくことになるでしょうが、都市デザインによってそうならないようなことができるのではないかということをお伝えしたわけです。

各分野の方々が、縮小しても幸せが増える方法を提案しあうことができれば、日本は21世紀の文化のリーダーになれるのではないかと考えています。20世紀は、欧米文化の覇権の中でアジア諸国がよちよち付いてきたという思いが私にはあり、その中でいろいろな無駄をしてきたことが精神的な満足を得ることができなかった最大の原因だと考えています。

それに対し21世紀は世界がひっくり返る時代になると思うのです。そういった中で、新たな価値創造ができれば単純なナショナルイズムに頼る訳でもなく、日本がもう少し自信に満ちた社会になれるのではないかと考えているのです。今、そういうことを真剣に考えない限り、閉塞状態に陥ってしまうと危惧しています。

縮小に関しては今、皆が隠そうとしていますが、進行していくことは確実です。人口減少も声高に言えば社会が一層萎縮してしまうだろうということでごましかしています。それに対し、そうならないようにする方法を考えるのが専門家の役割であり、1つの大きい貢献であると考えています。

D氏：私のいる会社はグローバルカンパニーの1つで、世界中でケミストリーをベースにして事業を展開しており、主に北

米の価値観から発生する経済学やグローバルゼーションの中で生きていますから、本日の先生のお話は非常に新鮮でした。世界中で事業をやっていると実はドル安の恩恵を受けやすく、インドや中国の発展が米国でのスローダウンを補って余りあるという状況です。そのため、本日お伺いしたような発想というものはまだ全然出てこないというのが現状です。逆にグローバルカンパニーの中の1つとして日本があるわけですから、日本でこういうことをマネジメントできるということであればバランス面で非常に有意義であると思います。

E氏：私は池袋の近くで生まれ今日までずっと街の変遷を見てきましたが、先生の今日のお話には共感するところが数多くありました。私が生まれた頃は池袋近辺にも牧場があり緑も多く、多くの人が先生がおっしゃったスケールの家に住んでいました。戦前からの住民が主体の地域コミュニティもありました。最近都内で次々と生まれる高層ビルのニュータウンとは違った「人のぬくもりが感じられる新しい社会がまた来るかもしれない」という気持ちで本日の先生のお話を聞かせていただいております。

鉄道のお話にも共感しました。最近複雑な構造の建物を作ってその中で上下移動するというやり方が増えておりますが、高齢者は階段の上り下りなど立体的に動くことがとても大変なので、高齢者が増えるこれからは、むしろ平面にコンパクトに動くという発想が大事だと思います。生活の質が上がり幸せの価値も上がるという意味で縮小も良いかと思いました。緑が増えれば気温も多少下がると思いますので、都市環境としても好ましいと思います。

そこで質問ですが、先生の提案されたような社会になったとき、その街にふさわしい、いろいろな世代の人が支えあえるような住み方というものもあるのでしょうか。**大野**：これまでの世帯形態は核家族が最も多かったわけですが、これからは単身世帯が最も主要になっていきます。若年単身も高齢者単身もいます。増えていく単身世帯を都市がどのように支えていくかということがこれからの最大の課題だと思っています。

かつてのような、お互いを支え合う温かい近隣社会があれば良いのですが、これは

我々の世代が壊してしまっています。そのため近隣社会のような仕組みを再度、構築し直す必要があるでしょう。おそらくビジネスとして起こってくるのだと思いますが、あまりハードに利潤を追求するというのは困難ですので、NPO法人ベースになるのではないのでしょうか。例えば「コーポラティブハウス」というものがあります。注文住宅に対し、ある志向を持った人たちだけが集まり、割と自由に話し合いをしながら集合住宅を設計していくというシステムです。普通に分譲住宅に比べて自分の希望を叶えることができますし、集合住宅に住んでいる人たちに非常に強い連帯感ができるのです。しかしながらそのためにはコーディネーターが必要です。

同様に北欧などで普及している生活スタイルに「コレクティブリビング」というものがあります。一人ひとりが自立していますので共同生活ではないのですが、例えば食事だけをシェアするといったものです。しかしこれに関してもやはりコーディネーターが必要です。

このような、家族的な連帯が崩壊した後で、かつ少子高齢な日本社会における社会デザインというものが必要だと感じています。

F氏：2つ質問があります。1つは、例えば関東大震災のような災害は、皆、更地になったため、東京を再設計する大きなきっかけになったのではないかと感じたのですが、阪神淡路大震災では新たな都市計画などが立てられ、それに基づく都市開発が行われるといったことはあったのでしょうか。

大野：関東大震災の際には、非常に大掛かりな東京改造が行われました。特に下町の区画整理はすべてそのときに行ったようなものです。またさまざまな共同事業、小学校の整備、江戸時代からの古い雰囲気を残した東京への改造など官民を挙げて取り組みました。ちなみに第二次世界大戦後の復興の際には大きな計画が立てられたにも関わらず実行には移されませんでしたので、東京の骨格は関東大震災後の震災復興の際に決められたものです。

しかしながら、阪神淡路大震災は直下型で、関東大震災のような“面”での被害ではありませんでしたから、大掛かりな区画整理などは行われませんでした。

F氏：例えばファイバーシティを東京で実現しようと思うと、誰がイニシアチブをとることでこのような方向に世の中の流れを変えていくことができるとお考えでしょうか。

大野：これまで都市の大改造は戦災、天変地異、オリンピックなどのイベントの後にしか起こっていません。しかしながらそういった非日常的なことに期待しないのであれば、漸次、進めていくしかありません。小さな要素の積み重ねが大切だと思います。ただし、発想の転換が必要ですから非常に強い権力によって引っ張っていく必要もあると思います。

F氏：もう1つの質問ですが、今までの都市計画では活動の中心や重心はあまり変化していないように思います。しかし、例えば政策的な活動によって重心を徐々に移していくといったことは考えられないのでしょうか。要するに価値が一カ所だけでなく分散していくことも可能なのではないかと考えているわけです。例えばオーストラリアでは価値を分散するためにメルボルンとシドニーの真ん中にキャンベラを作ったという話を聞いたことがあるのですが、日本ではそのようなことは行われませんか。

大野：首都機能の移転ということでしょうか。

F氏：そこまで大規模なことをせずに人口や活動の重心を移動するという意味ですが、困難でしょうか。

大野：オーストラリアの例もブラジルの例も同様ですが、人為的に作った都市は概して成功していません。行政機能が移っただけで経済機能までは移っていませんから。経済は社会と非常に密接な関係があるものですから、行政が移っただけではうまくいかないと思います。

東京の場合、繁華街が浅草から銀座、新宿、渋谷というように徐々に移動しています。一極しか繁栄していないと次の時代に生き延びていくことはできませんが、東京は次から次へと新しいプレーヤーができていくところが強みなのです。東京は皇居を中心に多極化しています。このことが図らずして非常に耐性の強い構造になっているのです。

F氏：ちなみにAさんは、都市のインフラ

を全部作り直すという発想とファイバーシティのように既存のインフラを少しずつ直しながら発展させていくという発想とでは、会社としてはどちらの方が嬉しいとお考えでしょうか。

A氏：ファイバーシティのファイバーとは鉄道というイメージで理解すればよろしいのでしょうか。

大野：鉄道だけでなく細長い緑地、海岸線、堀などあらゆる境界やチャネル、物を流通させる経路を操作しようということなのです。

A氏：分かりました。鉄道は環境に優しく高効率の乗り物であるということで見直されています。弊社でも鉄道を強化していこうという動きがあります。また、最近、日本の産業界としてもものづくりの重要性が言われますが、日本においてものづくりとインフラは非常に似ていると思います。その上にさらにインターネットなどのサイバーファシリティーが乗ってくるわけですから、2つとも下の方に位置する物理的なものですよ。そういうものが、今、非常に重要で見直されるべきであるということですね。

縮小という機会を利用してあるべき姿に変えていこうということになると、弊社のようなものづくりの会社にとっては新たなマーケットのチャンスではないかと捉えています。

B氏：先生に1点質問です。縮小の時代に入った時にどうするかについて、色々な人が考え、議論する場が必要かと思いますがいかがでしょうか。

大野：その点においては、大学の役割も大きいと思います。縮小のときには、決断が非常に苦しい問題がたくさん出てくるのです。例えば、今、地方からの資本の引き上げという問題があります。人口800人の島がありそこに10億円の橋がかかっていると、その投資効果を都心と比べると不経済ということになります。しかしながらそこで生きている人たちにとっては死活問題であり、そこで生きる権利があります。そういった問題をどのように調整していくかということです。経済が膨張しているときは、「今後、島は発展していただく」という期待の下、先行投資として橋を作ることが許されます。しかしながら縮小していくとなるといずれ不要になるわけです。そういうことに対して社会全体として

どのように資産管理を行っていくか。あらゆる人々が満足するように合意を取りつけていくことは相当難しいことです。

地方は非常に大変な状況です。福田首相の話も「今ある建物は駄目なので、200年もつ建物に作り変えなさい」と言っているわけで、「今ある建物を補強しながら使いましょう」といった発想は、非常に直進的に発展してきた我々の経験からは出てこないのです。ですから、そのためには我々自身の訓練も必要ですし、色々な場面で常識から自由になって利益の最大活用について考えていく必要があります。それをいろいろな場面で考えていき、ある種の社会の知恵として結集していくような仕組みが中長期的に必要なだと思います。

D氏：既存のものを少しずつ変えながら価値の最大化を図っていくというアプローチをとる場合、技術にしても製品にしてもかなりカスタマイズが必要になります。これまで良いものを安く作るには大量生産が不可欠で、カスタマイズをすると高額になるというのが常識だったかと思います。我々製造業者にとって価格に対する付加価値をどのように添加していくかは非常に難しい命題だと思うのですがいかがでしょうか。

A氏：それは我々もいつも悩んでいるところです。大量生産と高い収益性の両立に対する良い答えがあればぜひ、教えていただきたいところです。とはいえ、国内だけでは難しいと思っています。やはりBRICs、VISTAに期待をかけるという流れになるのではないかと考えています。

一方で、縮小するとはいえもちろん日本市場も非常に大事です。日本の場合、大量生産よりもテラーメイドの商品やサービスに対して価値を見出し、お金を払うユーザーの多い国だと思っていますので、高機能で非常に高付加価値の商品をタイムリーに作って提供する必要があると思います。そのためのアプローチ、製品のコンセプト作り、設計、製造、メンテナンスを含めたトータルな事業を効率良くやっていくことが重要だと思っています。少量多品種のものを効率良く作るための技術に注力しているということでもあります。

例えば、実物の試作の前に来れる限りシミュレーションを使うといったことが、さまざまな分野でさまざまなシミュレーショ

ン技術が必要であり、とても社内では対応しきれないので、例えば東京大学の先生のシミュレーション技術を導入させていただくなどして対応しています。

E氏：社会インフラは弊社にとって重要な事業のひとつで、1件1件、お客様のご要望を伺って設計、カスタマイズします。弊社が長い経験を持つ事業分野です。先生のコンセプトはそのスケールのお話だと思いました。

また全く別の視点の話ですが、ものづくりというのは、最後は人間が支えるものだと思います。そういう意味で、先生のコンセプトは次代を担う子供たちが健全に育つのに良い環境なのではないかと感じながらお話を伺っておりました。しかも全部壊して作るのではなく少しずつ直していくという構想は現実的だと思います。

大野：Eさんの言われるように、建築の設計というものは受注生産で、基本的に大量生産ではありません。しかしながら、行政機構の都市計画を見ていると、単一の考えをあたかも大量生産のようにどの町にも適用しようという態度のように見えます。カスタムメイドでその町にしかない計画を作るという考えを、行政機構はなかなか受け入れることができないように思います。しかしそれは20世紀の価値観です。縮小デザインにはカスタムメイドが必要不可欠であると私は捉えています。

ワーキングプアの問題は大量生産と開発コストの削減を推し進め過ぎた結果、日本で雇用する場合、海外並みの労働単価にせざるを得ないということから起こっている問題なのではないでしょうか。そうであれば、ものづくりのような固有性のある技術が日本の産業の中に根付くようなことをしていけないと、日本の社会構成という意味では、今後非常につらくなっていくでしょう。エリートだけがものづくりをするのではなく、発展途上国には流出しがたい技術に支えられた雇用形態、雇用吸収力が幅広い層の人たちの間で維持されない限り、ワーキングプアの問題はずっと続き社会不安の原因になると思うのですが、メーカーの方々はどのようにお考えですか。

F氏：経営者ではないので、あくまでも個人として意見を言わせていただきます。例えば弊社の場合、海外にどんどん工場を

作っていかうとしていましたが、最近、中国やベトナムでも人件費が上がってきたため国内回帰になってきています。しかしながら国内はやはり人件費が高いため、自動化やロボット化を進めながら国内の工場設置を進めていこうとしています。そうすると結局、国内に単純な労働の需要は戻らず、高いスキルを持った人材の雇用ニーズになってしまいます。

米国でも「フラット化する社会」ということで、比較的単純な事務の仕事がインドなどに流れていってしまっているようです。インド人に言わせれば、米国人にはもっと高付加価値の仕事をして欲しいということです。日本でも経営者層は社員により付加価値の高い技術を身に付けてもらうことを望んでいると思います。ですからずっと同じ仕事を続けていけばじり貧になっていくだろうという不安感は払拭されていないと思います。

C氏：弊社も中国メーカーなどと提携し中国で製造、販売しています。今後、大きな市場という意味では素直なトレンドだと思っています。とはいえ、国内に関してもいろいろと論議をしているところです。一番の懸念材料は国内市場は今後、縮小していきますから、生産拠点として拡大していくという路線はあり得ないということです。そのため、国内にはかなりレベルの高い仕事を持って来なければいけないという議論です。そういった中、将来に向けて我々の一番の不安は頭脳の確保です。今後、果たして日本に頭脳が集まる体制になっていくかということです。日本の頭脳が流出していく、あるいは日本に頭脳が流れ込んでくるインセンティブがなくなるという時が日本にとって本当の危機ではないかと思っています。

G氏：ワーキングプアの問題ですが、基本的にはここにいるメンバーを含め、日本人全員が今後プアになっていくのではないかと考えています。先生は、「縮小をデザインする」という観点で、人口縮小の良い面をお話されましたが、皆が貧しくなっていくという観点からは、基本的には新しい家も建てられないし、そういった社会改造にお金を出せる人はどんどん減っていくという前提で考えるべきだと思います。

例えば、高速道路を歩道にするというア

イデアは非常に良いのですが、当然走すべき道路がなくなるわけですから、それによって車が売れなくなります。車が売れないからといって、これまで車に使っていたお金をほかに使うかというところとは思えませんし、自動車産業に携わっている方々は、車が売れなくなるわけですから、給料が入ってこなくなり困ることになります。このようにスパイラル的に社会全体が貧しくなっていく中で、こういった、高速道路を大規模に改造するという構想が本当に実現可能なかどうかについて考えていかなければならないのではないかと思います。

また、先生の魅力的な都市圏を構築できるファイバーシティという考え方は私もすごく良いと思うのですが、これをやれば、当然ながら都市圏の、人口収容量という面でのキャパシティは減ります。そうすると、一体誰が首都圏に住めるのかという問題が新たに発生します。東京という魅力ある都市には誰も入って来られなくなるどころか、多くの人が追い出されるという状況が発生すると思うのですが、そうすると地方に残された人、東京を追い出された人はどうすればよいのでしょうか。不便な地方での永住を余儀なくさせられるのでしょうか。そういう意味で、社会的に大きな格差が生じるのではないのでしょうか。

大野：貧乏になるかどうかに関しては、1人当たりの価値の総量の問題ですから、うまくやれば減らないかもしれません。しかしながら、高齢者が増える分、生産性は低下しますから減る可能性もあります。貧乏になるにしろ富の再配分の問題ですから、どういう振り分けをすれば良いかに関しては知恵が必要だろうと思います。

また、首都高速が緑化されると自動車が売れなくなるかどうかについてですが、これは分からないと思います。つまり都心部の方の中には、年間数千キロしか乗らない方も大勢います。そういう方々が車を買わなくなるかどうかは私には分からないです。ただ、自動車自身も最近、相当変化してきましたよね。私が若い頃は、自動車は走るものだと認識していましたが、今は居住空間化している車、身体の延長のような車などいろいろな方向性が出てきていますから、多分時代の変化に応じて自動車の

コンセプトや見え方もきっと変わってくると思います。

それが、企業にとって新たな需要と利用形態を掘り起こしていくことの重要性ではないでしょうか。10分程度早く着くために首都高速に700円払うという生活が良いかというところでもないと思えるような時代が来るでしょうし、そのときに最適な自動車の在り方というものもはきっとあるはずで、それが私の考えていることです。

H氏：弊社にとって人口の縮小は非常に厳しい状況です。そういった中、海外との人の行き来を増やすことで縮小に対応していくということになりますと、やはり観光など他の要素が大きく関わってくるわけです。エリアが縮小したとしても、絶対的な付加価値は上がっていくわけですから、そういった観点から見れば日本のポテンシャルにはまだまだ余地があるのではないかと考えています。

今、海外から日本に来られるお客様は、仕事も含めて年間850万人で、間もなく1000万人になる予定です。人口の10分の1にも達しているということです。これぐらいのボリュームでアジアを中心とする交流人口は増えてきていますし、もっと増やしていきたいと考えています。そのためには、東京の魅力をこのようなプランでさらに高めていくということが必要なのだと思います。そういった観点から羽田空港を改善し魅力的にしていきたいと思っています。

また、ロンドンにある昔の発電所を美術館にしたテートモダンやパリのオルセー美術館のように、産業遺構を残した形で新たな観光名所を作るといったのが、先生がおっしゃるように日本は下手なのではないかと非常に強く感じている次第です。

現在、観光については波及効果も含め約50兆円、GDPの8%以上のボリュームがありますが、まだまだ伸ばす余地はあると思っていますし、日本の地方には温泉やおもてなしなどさまざまなホスピタリティーがありますので、地方の活性化にもいろいろと取り組んでいきたいと考えています。日本の要素を生かしていく点に関してはまだまだポテンシャルはあると感じています。

D氏：今回、先生が提案されたようなことを実現していくためには活力が残っている段階から始めなければいけないと思います。

中国もインドも現在、20世紀モデルで突っ走っていますが、そこでのビジネスで得られる資金を使ってこういったことを今すぐ始めなければいけないと思いますし、我々がスマートにならなければならないのは海外の20世紀モデルのマネジメントと国内の21世紀モデルのマネジメントの両方を上手にやっていくこと。それが非常に重要で、その分岐点にいるのではないかと感じました。

飛原：東京大学の飛原です。東京は活力もありますし財力の蓄積も大きい都市ですが、やはりつらいのは地方都市だと思うのです。すでに地方都市はかなり疲弊しています。

そういった中、今後、地方都市が生き残っていく可能性は果たしてあるのでしょうか。最終的には大都市が地方を支えるという今の構造を一層高めるだけなのではないかと思っています。嫌な言い方をすれば、大都市が搾取される構造が一層深刻化するのではないかと考えています。

大野：実は環境省の地球環境研究総合推進経費を頂けることになり、その中で地方における理想都市を考えようというプロジェクトを始めたところです。そこで可能性を探るため、最近2、3の地方都市に行ってきました。まだ結論は出ていませんが1つ言えることは、地方都市に行くとき必ず「何か銀座」というものがありますよね。これは要するに東京追随型の発想の現れで、これが結構、災いしているということです。例えば、コンパクトシティという概念があります。これは都市を小さくして歩ける町にするということで、ヨーロッパ発の概念です。これに国土交通省が飛びついていまして、今、全国の標準的な地方活性化のモデルがコンパクトシティということになっているのですが、私がこの1カ月見てきた時点では「これはどうも間違った方向の政策である」という感じを持っています。

飛原先生は「これまでは東京が搾取される構造だった」というお考えですが、東京では皆、結構小さい部屋に住んでいて寂しい状況が続いていると思います。これをどうすれば逆転できるかが1つの鍵なのではないかと考えています。地方都市にはそれぞれ個性もありますから、首都圏との地価の格差が拡大する前にいろいろと戦略を用意しておかなければいけないでしょう。今

は、中央省庁の政策に振り回されている感が強いと感じています。焼き畑農業のような状態になっていまして、東京も同様ですが、昭和60年代から日本全国、都心機能拡散政策というものが取られているのです。そこで、大学を外に出したり工場を外に出したりといったことを全国一律でやってきたのです。それを、急に手のひらを返したようにコンパクトシティ政策に方向転換しているわけです。皆、都心機能拡散政策を信じてバイパス沿いに店を広げたり、郊外に沢山の投資を行ってきたわけです。それを今、引き揚げろと言ってきているのです。東京にはそれなりにインフラのストックもありますから、引き揚げても特に問題はありませんが、地方都市で同じことをやれば、「都心に再投資するのか」ということになり、非常に無駄が増えるということになります。例えば北海道の夕張市にしても、結局のところリゾート法の犠牲者なわけです。ですから、私は中央政府の地方都市政策が非常に歪んでいるのではないかと直感的に感じております。

太田：実はこの部屋にオブザーバーとして地方自治体の方がいらっしゃいます。何かご質問があればどうぞ。

I氏：私の県では、県庁所在地は集積度もまだ高い方ですからましですが、過疎地域に行きますと廃屋も放置されている田畑も増えています。これらの地方では、県職員が新しい農業政策により別の方向性を模索しているということです。私も薄給ですので、今後20年は家は持てないのではないかと考えております。たまたま父の家がありますのでそれを大事に直しながら使っていきたいと思っています。

J氏：先生のお話では「鉄道沿いに」ということでしたが、私の市の場合、新しい鉄道ができたばかりで、まだインフラ整備が続いているという状況です。この方向性というのは、将来像としては正しいのでしょうか。人口減少を考慮すれば、ある程度考え直した方が良いでしょうか。

大野：それは市政の問題ですから全然分かりません(笑)。

K氏：私の市は3年前につくばエクスプレスが通り、その沿線開発でかなり大々的なまちづくりが進められているところで、縮小というよりも拡大の方向に進んでいるとい

うのが実情です。とはいえ、少子高齢化が進む中、これ以上広げていくというのも限界があるのではないかと感じています。近い将来に向けたまちづくりに関しては、先生のお話を参考にしつつ、縮小の前に現状維持から始めていきたいと思っています。本日はどうもありがとうございました。