

躍

季刊 [やく]
2009 Summer | 第5号
関西電力株式会社

躍
季刊「やく」
2009 Summer | Number 5

 関西電力

特集●【鼎談】基軸を探る

サステイナブルシティ― 快適で効率的な低炭素都市のあり方は？

内山洋司／正司健一／岡部明子

関西電力株式会社



表紙

「夏の風情の衝立に咲かせた朝顔」

しつとりと深い色を咲かせる朝顔は、昼前にはしばむ一日花。
いける前の夕方、翌朝開きそうなつぼみの蔓(つる)を切り、
根元を深く水につけ、風が当たらない朝陽の射す場所に出しておく。
翌朝、美しく開いた朝顔を、いくつもいくつも衝立に絡ませる。

重なりあう蔓の曲線とともに、
大輪の花々が、夏の庭をけなげに、あでやかに彩る。

花／朝顔
器／萩の衝立



花人 川瀬敏郎 かわせ としろう

一九四八年京都府生まれ。幼少より池坊の花を学び、
日本大学芸術学部を卒業後、パリ大学へ留学。演劇、映画を研究する。
帰国後は流派に属さず、いはば名の原型「たてはな」と、
千利休が大成した自由な花「なげいれ」をもとに、
花によって「日本の肖像」を描くという独自の創作活動が続ける。

03

特集①「鼎談」基軸を探る

サステイナブルシティー

快適で効率的な低炭素都市のあり方は？

内山洋司／正司健一／岡部明子

19

Visitor's やるか「福井編」

「ゆつたりと流れる時間、スローライフ福井流」 築山 桂

21

特集②「ルポ」MOVE ザ関西

風土に根ざしたまちの営み

36

街の灯り物語

「現代の万燈籠、オフィス街の灯りに誓う」 秋山咲恵

39

エコルーツ紀行

中規模都市の将来を富山で考える 関川夏央

環境モデル都市・富山市の公共交通を軸としたまちづくり

50

クリッピングファイル

「子供と社会をつなぐ『キッズニア甲子園』」 住谷栄之資
「都市ブランドの確立へ『水都大阪2009』」 北川フラム

世界人口の約半数が都市に住む時代。
国連ハビタット（人間居住計画）によれば、世界のエネルギー消費の約七五％、
CO₂排出量の約八〇％を都市が占めており、低炭素社会の実現に都市の役割は大きい。
都市と温暖化の関係を踏まえ、職住遊学・モビリティまでバランスのとれた、
サステイナブルシティのあり方を考えたい。

サステイナブルシティ 快適で効率的な

低炭素都市のあり方は？



内山洋司

筑波大学大学院システム情報工学研究科教授

正司健一

神戸大学大学院経営学研究科教授・副学長

岡部明子

建築家／千葉大学大学院工学研究科准教授

持続可能な都市を支える交通システムへ
モーターシフトを進める議論が起きていない

内山 二〇〇八年から京都議定書の第一約束期間が始まり、日本は一九九〇年比マイナスイナス六%のCO₂削減が求められています。併せて政府は二〇五〇年にCO₂排出量を六〇〜八〇%削減するという目標を掲げており、今後、思い切った施策が必要になってくるかと思っています。

日本のCO₂排出量は、九〇年以降、産業部門はほぼ横ばいで推移し、日本経団連の自主行動計画の目標をほぼ達成するところまで来ています。一方、家庭や業務といった民生部門は約四〇%、運輸部門も二〇%近く増加している。この理由は基本的には都市の問題。世界のエネルギー消費の約七五%が都市部で占められており、CO₂排出量に至っては約八〇%ということを考えると、日本の都市のあり方も根本的に検討しなければならない状況です。

民生部門や運輸部門のCO₂排出量の増加は、人々が快適さや利便性を求める限り、なかなか削減が難しいのですが、正司さんはどう見えていますか。

正司 運輸部門でのCO₂の問題は、世界中で大きく注目されているし、日本の現状を見ても、むしろ増えている、問題が深刻化しているのは確かだと思うんですね。

ただ、さてどうするかという施策はまだきちんと動いていない。車単体の対策はそれぞれ進んできているが、

通のシェアが増えて車のシェアが落ちるというトレンドが起きていない、起こそうとする政策体系もいまだに見えていない点が問題です。

モーターシフトが起きない理由は、どこに行くにも車で行くのが便利だから。車で行くことを便利にしているのかという議論をしないといけない。例えば交通渋滞が問題としても、車がスムーズに動けるような道路をこれ以上、都市で増やせるのか。渋滞をなくすほど道路幅を広げることがいいことなのかと。多くの先進国は、そういう議論を数十年続けてきた。都市空間の中で交通空間にどれだけ割り当て、そのうち車への割り当てをどの程度にして、どの車を優先するのか。それにより人や物の移動が止まると問題だから、他の移動手段をどう確保するのか。モーターシフトを進めるというのは、そういうことなんです。

大量消費・大量廃棄の都市的生活様式が
人や物の移動を増やし環境負荷を増大させる

内山 なるほどね。都市構造という点ではどうでしょう。日本社会は人口の低密度化が進んでいる。面積が増加して人口が増えていない低密度な都市が郊外にどんどん広がっている状態が気になりますが。

岡部 都市構造と温暖化については、密集して住む方がエネルギー消費面でも移動の面でも効率的だからと、集約化の議論がされている。スプロールした都市よりコンパクトな都市の方が環境負荷が少ないのは確かですが、

そういう技術開発面はともかく、政策として人の移動と物の移動をどうしていくのか、将来の持続可能な社会を支える交通システムがどんなものかという議論が、ほとんど起きていない。これが日本の一番の心配事項です。

都市というのは人や物や情報が集まり、一挙に多くの活動が起きるので、たくさんCO₂が出るのはある意味、仕方がない。本来、人が大勢集まると、密集するから移動距離は減るはずで、一人あたりの排出量はさほど増えなくて済むはず。つまり人が大勢集まったとき、特に車に頼らなくてもよくなれば、自然と低炭素に向かうはずですが、そちらにベクトルが切り替わっていない。ということとは、持続可能な社会に向けた交通システムをつくる方向に政策が転換していないというわけです。

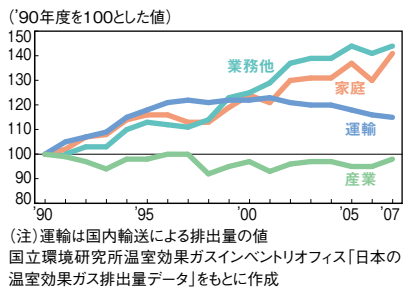
内山 都市部の道路が常に渋滞する一方、地方都市も過疎化が進むなどして公共交通機関の利用が減って車に頼りがち。大都市も地方も車の需要が増える一方になっている。日本の運輸部門のエネルギー消費で車の占める割合は約八五%もあり、鉄道や船舶、飛行機の割合は非常に少ない。これは日本だけでなく世界全体の傾向ですが、それがCO₂排出量を増やす大きな原因になっている。つまり、なかなかモーターシフトが進んでいない。

正司 人の移動では、実は日本は世界でも車に頼る割合が低い国なんです。首都圏や関西など大都市圏を中心に私鉄や公営地下鉄など鉄道網が発達していて、もともと先進国平均の四倍近くも公共交通を利用している。だから状況としてはさほど悪くない。ただ、そこから公共交

モーターシフト

人や貨物の輸送手段の転換を図ること。渋滞緩和や低炭素化などを目的に行われる。

日本の部門別
CO₂排出量の推移



スプロール

無秩序な拡大。都市が無計画・無秩序に郊外に広がること。



高密度都市・東京

既にスプロールしている都市を集約化するのは難しい。人は住む場所を自由に選べるわけだから、集約化一辺倒ではなくて、低密度なら低密度なりに環境負荷の少ない生活を考えなければならぬ。低密度に住まざるを得ない地域にはそれなりの「解」があつてしかるべきというのが私の基本的な認識です。

交通問題以外にも、都市と温暖化の問題で市民の認識が強いのは緑地の問題。都市部の緑地を増やすことによってヒートアイランドなど都市部の気温が人工的に高くなってしまう状況を緩和し、より快適な都市環境を手に入れようという政策や、あるいは廃棄物削減というのが、都市の環境政策としてよく言われることです。

ただ、より本質的には、都市がなぜこれだけ温暖化で問題視されるかと言えば、そもそも私たちの都市的なライフスタイルが地球環境に多くの負荷を与えるようになっているから。つまり、大量生産・大量消費・大量廃棄で、人や物の移動を増やす方向でしか豊かさを追求できなくなっている。ところが現在、ある程度の豊かさを得た国では必ずしも移動量の増加が生活の満足度に直結していない。

さらにもう一つ、グローバルに視野を広げると、東京のような先進国の大都市がこうしたライフスタイルであることが、世界的に経済水準の低い人々をより多くの環境リスクにさらしているわけで、必ずしも先進国だけの閉じた問題として考えてはいけないと思っています。

職住近接で顔の見えるコミュニティなら、低炭素で豊かさを実感できる

内山 都市的ライフスタイルの問題が指摘されましたが、都市では産業活動も行われ、産業活動を活発にすればするほどGDPが伸び、雇用も増える流れがある。そして新しい産業の発展ということでは、情報化があります。実はこれもエネルギー消費を増やし、かつCO₂も増やしているのではないか。情報化と都市についてはどうお考えですか。

岡部 情報化社会への転換とは、今までのように工場を産業基盤とするのではなく、人と人の情報交流が活発に行われるところから新しい経済活動が生まれるという発想だから、従来以上に都市へ人も物も情報も集中する。技術面だけ見ると、どこに住んでも同じように情報が入手できるから、都市問題はなくなるような気がします。そうではなくて、都市自体が一つの産業基盤になってきた。それが情報化社会の問題だと思っています。

内山 情報化が都市への集中を加速させていると。
正司 私は少し見方が異なり、情報化は集中を加速する方向だけに働くとは限らないと。低炭素社会を実現する際にも役立つのが情報化ですが、確かに現状はCO₂排出量を増やす方向に働いているように見えます。

低密な地域に住みたい人もいるし、高密な都市に住みたい人もいる。好きな方に住めるよう自由に動いてもらえばいい。もともと東京のように集まり過ぎると、さす

内山 洋司 うちやま ようじ
筑波大学大学院システム情報工学研究科
教授(エネルギーシステム分析/リスク工学)
1949年神奈川県生まれ。東京工業大学
大学院理工学研究科原子核工学専攻
博士課程修了。工学博士。電力中央研
究所上席研究員、原子力政策室次長な
どを経て、2000年より筑波大学教授。著
書『エネルギー工学と社会』『破局からの
脱出—エネルギーからトリレンマに挑戦す
る』など。総合資源エネルギー調査会原
子力部会;新エネルギー部会委員など。
安定供給可能な原子力を自給率向上
の中心に、と語る。
[http://www.risk.tsukuba.ac.jp/
riskhp08/ent/staffs/uchiyama.html](http://www.risk.tsukuba.ac.jp/riskhp08/ent/staffs/uchiyama.html)



がに問題も多い。集まったことで問題が起きているなら、集まることのコストを負担してもらわないといけない。それがないから情報化も過度の東京集中を加速するだけになっている。だから、既に地方では通勤ラッシュなど事実上なくなった都市は多いのに、東京はいまだに通勤ラッシュが問題になっているんです。

内山 もう一つ、グローバル化があります。これは国際競争の点から各国ともシベリアに対応せざるを得ないが、実は人の移動も物流も増加させ、極めてエネルギー消費を増やす要因になっている。サステイナブルな都市活動と、グローバル化の流れとはどうマッチングするのか。

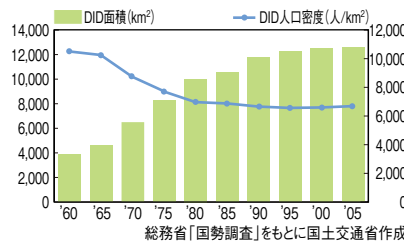
岡部 グローバル化は国同士の競争以上に都市間競争を促進しています。どこに住んでいようと、私たちはもうかなり都市化したライフスタイルになっていて、小規模な都市だからといってグローバルな都市間競争と無縁でいられるわけではない。その競争は、同質競争でなく、それぞれの都市が違いを主張していく異質競争です。人は自分の暮らす拠点としてどういう都市を選ぶか。グローバルな荒波によって自分の暮らしが脅かされない状態——確かにグローバルな経済活動に組み込まれてはいるが、ある程度、地域の中で経済活動が回り、人々の助け合いがあり、安心して暮らせる都市を選ぶようになっていくのではないか。

と言うのも今、都市問題の一つとしてあるのは、コミュニティが希薄化していること。人の満足度がどこから生まれるかと言うと、自分の行為が人の役に立っている

人口の低密度化

市町村合併、郊外化などで市域は拡大しているが、少子化などで人口は減少。指標としてDID (Densely Inhabited Districts / 人口集中地区) 原則1kmあたり四千人以上で、隣接地域全体で五千人以上の地区)のデータを見ると、DIDの面積は増加しているが、人口は頭打ちで人口密度は低下傾向にある。

DID面積とDID人口密度の推移



ヒートアイランド

都市部において、車や冷暖房機器、工場などから排出される人工排熱の増加や、道路舗装や建築物によって地表面が人工化されることにより、都市部の気温が郊外に比べて高くなる現象のこと。

ことが「見える」ことだと思うんです。コミュニティの中で生活と生産のつながりが見え、助け合える社会であれば、人々は豊かさを実感でき、かつ環境負荷の小さい、低炭素な社会のしくみが見通せるのではないかと思っています。

サステイナブルシティ、低炭素都市のあり方は？

グローバルな要請に応えCO₂排出を抑えつつ ローカルな都市を持続的に発展させる

内山 それでは、次にサステイナブルシティ、あるいは低炭素都市とはどういうものかという議論に移りたい。

サステイナブルというのは多様な定義がなされていて、よく使われるのは、九一年に国連が出した「かけがえのない地球を大切に——新・世界環境保全戦略」。そこで、持続可能な開発とは、人間生活の質を高め、同時に地球の活力と多様性を保護する開発と定義された。その後、具体的な取り組みが始まり、二〇〇五年にはスウェーデンが環境省を持続可能発展省に改組したりしていますが、サステイナブルシティとはどういうものでしょう。

岡部 日本でサステイナブルシティというと、CO₂排出量の削減を至上目標にするような考え方にとらわれがちです。でも、これはサステイナブルシティの一つの軸、グローバルな要請、でしかありません。もう一つのローカルな要請の軸があると思うんです。

ローカルな要請というのは、地域発の発想で、脱工業

化し経済基盤が都市自体にある今、地域がこれ以上立ち行かなくならないようにするには、都市に牽引役を担ってもらわなければならない。地域の持続可能な発展の面から都市に可能性を見出している。都市が持続可能性の面から期待されているわけです。他方、グローバルな要請からのサステイナブルシティは、地球の許容可能な環境負荷の範囲内で都市をどう成り立たせるかというもので、こちらのアプローチでは都市は悪者なわけです。都市はCO₂排出量が非常に多いから改善すべきだと。サステイナブルシティの捉え方がさまざまなのは、この両面性があり、両者が交わっていないから。

私は、この二つの軸を統合することから低炭素社会の概念が出てきたと考えています。グローバルな要請に比べてCO₂排出量がある範囲内に抑えつつ、都市が持続的に発展するには、どのような社会のしくみにしたらいいか。社会のしくみ自体を変えることによって結果的にCO₂排出量を削減する模索が始まった。そんなふうに捉えています。

正司 そうですね。一つ言えば、ローカルでも公害問題や混雑問題は昔からの都市問題で、そこに新たな視点で加わったのがグローバル。グローバルは制約だけでなく、世界の中で自分の都市はどんな魅力ある活動を行っているか、グローバルな発展可能性を考えるわけで、必ずしもローカルが発展でグローバルは制約というわけではない。グローバル、ローカルという軸と、発展と制約という軸、それがクロスしている状況なんですね。

新・世界環境保全戦略
一九九一年、国連環境計画、国際自然保護連合、世界自然保護基金が発表。邦題「かけがえのない地球を大切に」。「持続可能な開発」を定義するとともに、「持続可能な社会」を実現するための九つの基本原則（①生命共同体の尊重と保全、②人間の生活の質の改善、③地球の生命力と多様性の保護、④再生不能な資源の消費抑制、⑤地球の収容能力の限界内、⑥個人の生活態度と習慣の改革、⑦地域社会自らの環境保全、⑧開発と保全を統合する国家的枠組みの策定、⑨地球規模の協力体制の創出）と、より具体的な百三十二の行動規範をまとめている。

都市の道路では
交通渋滞が慢性化

限られた都市空間を

車のためにだけに使っているのか

内山 交通面からはどうでしょう。サステイナブルな交通システム、都市の人や物の移動はどう考えればいいか。
正司 私も学生に、手段と目的を間違えるなとよく言いますが、交通も間違えがちなんです。なぜ都市ができるのかと言えば、集まって活動をするとか何かいいことがあるって楽しそうだ、お金が儲かるなど、いろいろな理由で人が集まり、物も集まる。その流れを止めると都市の魅力はなくなるから、できるだけスムーズに動かそうという形で交通システムができた。そのときに、それがサステイナブルな交通システムであれば望ましいわけで、その制約条件を加味しながら交通システムを考えればいい。そう考えると非常にシンプルな話です。ただ、それを逆に、サステイナブルな交通システムをつくれれば都市は発展するとか、順序を逆にするとおかしくなる。

都市空間は限られているんです。限られた空間をすべて交通用を使うことは不可能で、地下空間はコストが嵩むし、空間制約と予算制約で交通に使えるスペースは決まってくる。そのなかで需要に対応できるようなシステムをつくる。だから需要が増えるほど、多くの人や物をまとめて運べる交通システムが必要になる。

一方で、物を運ぶには現状はトラックで運ぶことが多いが、物流用の道路と人々が歩く道路は目的が別。人々が交通空間に求めるものが違うので、それも分けて、ど

うつくるかを考えないといけない。

内山 諸外国で何か具体的な成功例はありますか？

正司 ソウルは高速道路を潰して川に戻しましたし、自動車王国のアメリカでも、例えばボストンで都心の高架高速道路を地下に潜らせ跡地を公園にした。あるいはロンドンのロードプライシング。都心に入る車は金を払わないといけないというシステム。いずれも、道路用に配分できる空間は有限だということからスタートし、本来、道路は歩行者も自転車も使うので車のためにどれだけ使うかという議論をして、人の移動のために公共交通機関の整備をセットで考えた例です。

道路はパブリックな空間だとよく言われますが、車で走って渋滞してしまうと、パブリックな空間をプライベートの空間にしてしまう。一方、乗り合いバスや鉄道、歩行者道路はパブリックな空間であり、空間に限りのある都市では、やっぱり交通空間はパブリックな空間として使わないととても回らない。

それを実際にやったのが、都市空間をプライベート空間にしているのかという議論をしたソウルやボストンであり、車に直接制御の手を入れたロンドン。欧米の多くの都市は四十年前以上前から、都市の魅力や機能を阻害してまで道路空間をつくるべきか議論し、都市内の高架高速道路計画を見直すなど、方向転換を行っている。日本はまだ実際に止めた例はないが、世界の例を見ながら、全方位で交通政策を進めれば、いい都市ができると思うんですけどね。

高密度なら高密度なりに

低密度なら低密度なりに「解」はある

内山 限られた都市空間をどう使うかという話ですが、サステイナブルな都市に関連して、ハワードの「田園都市」、分散主義の考え方があります。これは工業化による都市の生活環境の悪化をくいとめるには自然環境豊かな農村地帯に人口と職場を分散させようという考え。一方で集中主義の考えもあって、ル・コルビュジエの「輝く都市」。建物の高層化によって地上を緑の楽園にする。こういう都市の考え方についてどう思われますか。

岡部 一般に環境問題から議論されるときには、ハワードの田園都市に人気があります。自然共生型の緑豊かな住環境を環境派は好みます。しかし、その帰結がベッドタウン化した郊外。ハワードの意図ではありませんでした。他方、コルビュジエの輝く都市は、高密度でコンパクトな中心部再開発を支える理念となっています。ある程度の密度で人が集まって暮らすことで、都市がイノベーションの揺りかごになるという意味では、都市の持続可能性につながります。

だけど、どちらも近代機能主義に基づいて都市を効率的に編成しようとする考え方に変わりありません。この点をいち早く批判したのは、六〇年代初めのジェーン・ジェイコブスであり、九〇年の「EC都市環境緑書」が都市環境問題の文脈で同じ指摘をしています。



正司 健一 しょうじ けんいち
神戸大学大学院経営学研究科教授
(交通経済・都市交通論)・副学長
1955年兵庫県生まれ。神戸大学経営学部卒、同大学院修士課程修了。商学博士。神戸大学経営学部助教授、98年教授、2009年より理事・副学長も務める。著書『都市公共交通政策』など。持続可能な都市交通、空港・道路・鉄道や電気通信等ネットワークインフラ整備などを研究する、都市の交通問題のオーソリティー。国土交通省近畿地方交通審議会専門委員や神戸市や尼崎市などの計画にも関与。
<http://www.b.kobe-u.ac.jp/resource/staff/faculty/shoji.html>

ソウル「清溪川(チョンゲチョン)復元事業」
一九五五年以降、川を埋め立て、その上に建てていた高架高速道路を撤去、川を復元してプロムナードと両側に車道を整備。二〇〇五年完工。

ボストン「セントラル・アーテリー/トンネル・プロジェクト」
都心部を貫く高架高速道路を十四kmにわたって地下化し、十時間以上続く交通渋滞の緩和と、分断されたウォーターフロントやダウンタウンとの連続性を取り戻すことを目的とした事業。通称「ビッグデイド」(巨大な穴掘り)。二〇〇六年完成。

ロンドン「ロードプライシング」
二〇〇三年、金融の中心地シティを含むロンドン都心部に導入した「混雑課金制度」。

結局、都市の構造で環境負荷が少ないかどうかは一概には言えず、高密度なら高密度なりの解が必要だし、低密度でも低炭素を実現するための技術的サポートはある。地域によって解は違ってくるわけで、基本的には、近代的な機能主義の効率と合理性で都市をつくらうとする考え方自体を私は疑問視したいと思います。

車での行きやすさを放置したままで

歩いて楽しいコンパクトシティはあり得ない

内山 最近よく言われる「コンパクトシティ」はどうでしょう。基本的には既成市街地への重点的投資と空き地の利用促進を図って人口、建物容積の高密度化を実現し、公共交通機関の有効活用と用途混在の土地利用への誘導を図る。できれば車依存から脱却して、徒歩や自転車を利用する日常生活に移行しようという考え。そのために、徒歩圏内でのまちづくりなどが検討されていますが、この考え方は今後どう日本で展開が可能なのか。

正司 やっぱり都市というのは集まることに魅力がある。人と人の出会いがあるから集まってくるわけで、一番楽なのは歩いて会えること。敢えて徒歩圏でまちをつくらうと言わなくても、自然とまず歩く範囲でまちはできる。でも大勢の人が来たいとなると、大勢の人をその地区に運び込む手段が必要になってくる。魅力があればあるほど多くの人が来たがるので、その人たちをストレスなく運ぼうとすると公共交通機関に頼らざるを得ない。それもバスでは運べる量が知れているので、鉄道系になり、

導入が進んでいます。特にフランス・ストラスブールのLRTが有名です。つまり、交通量が増えて人が歩きにくくなり寂れた商店街に、歩道を拡張し車道を狭くして、車道にはLRTと公共交通であるタクシーしか走れないようにした。排気ガスも低減されて歩行者空間として快適になったので、歩く人が増え、寂れていた商店街も活性化。これは、環境と経済の両立した例と言われ、日本の中心市街地活性化にもLRTが切り札になるのではないかと多くの都市で検討され、富山市が導入に成功した。ただ、ストラスブールの例は環境と経済だけではない。サステナビリティというのは環境と経済と社会という三つを統合的に見るのが重要で、ストラスブールのLRTは中心部と郊外の移民が多く住んでいる地区とをつなぐ路線としてつくられた。つまり、社会的に住み分けられてしまった都市に対し、いかに交通アクセスにおいて公平性を取り戻すかを目的にLRTが導入された。ですから、ヨーロッパのサステイナブルシティの取り組みは、環境と経済の両立だけで見ていると見落とす面があり、社会的な持続可能性を見ていかないといけない。

正司 LRTには私も期待しています。LRTは都市計画と連動させて交通システムをつくるからいいんですね。それを踏み外すとよくない。フランスでもナンシーのように失敗とされる例がある。

岡部 そうですね。統合的な例として、もう一つ挙げると、九〇年代に始まった、サステイナブルシティの実験的な取り組みに対するEUレベルでの補助金事業があり

鉄道の駅から徒歩圏に住むエリアができる。駅に近いと地価が高く、駅から遠いと地価は安い。六〇年代まで総じて駅周辺に自然発生的にまちができていた。

それをなぜ今わざわざ計画してつくりたいといけなくなったのかが問題です。公共交通とまちづくりを連携してコンパクトな都市をつくらうとか、歩けるまちをつくらうと。これ自体、方向性としては正しいが、それをわざわざ声を上げてやらないといけなくなったのは、むやみに道路ができて、車で行く方が便利な社会にしてしまったから。車で行きやすくする指向性を放置したままで、まちをつくって、歩いてくださいと言っても多分誰も歩かない。車で行くのは不便にし、歩くのが楽しい、いい都市空間をつくらないといけないですね。

技術をもとに「環境」と「経済」と「社会」の

統合的な持続可能性を求める

内山 実際、すべて歩いて行けるわけではないので、それなりの交通機関はどんな都市にも必要。とすれば、交通機関の種類を変えることが大事かもしれません。

例えば、都市中心部にはLRTを走らせる。あるいは電気自動車を普及させれば、電気のCO₂排出原単位は極めて小さいから、それだけで都市における交通のCO₂は大幅に減る。技術開発によって、コミュニティのニーズを満たしながら低炭素化は実現できると思います。

岡部 確かに機器の技術的サポートによってかなり問題は解決できますね。LRTはヨーロッパの中規模都市で

ハワード「田園都市」

一八九八年、イギリスのE・ハワードが提唱した、ガーデンシティ構想。都市近郊で自然と共生し、住民によるコミュニティ形成も視野に入れた、人口三万人程度の職住近接型の自律した都市を目指すもの。

コルビュジエ「輝く都市」

一九三〇年フランスで活躍した建築家ル・コルビュジエが提唱した都市。低層過密な都市よりも超高層ビルを建て周囲に緑地をつくった方が合理的とするもの。

ジェーン・ジェイコブス(1916~2006)

アメリカのジャーナリスト、都市思想家、経済学者。『アメリカ大都市の死と生』(一九二一年)を著し、機能主義が非人間的な都市を生んでいることを批判した。

都市環境緑書

一九九〇年、欧州委員会環境総局が中心となつて出した都市環境に関する提言書。都市的ライフスタイルと並んで近代都市計画の機能主義を都市環境問題を招いた背景として指摘。



ボストン。都心部を貫いていた高架高速道路を撤去して、地下に移し、跡地を公園にしている

ます。その一つとしてウィーンのある地区では、市内で廃棄される洗濯機を修理する事業を始めました。それは、そこに住む四十歳以上の長期失業者の人たちの就労支援、職業訓練の一環として行われた。そして、修理した洗濯機を割安でその地域の洗濯機を持っていない世帯に売るというしくみです。廃棄洗濯機を減らすことで環境負荷を減らし、経済面でもわずかながら地区の購買力向上に貢献し、何より社会的な雇用を創出していくという取り組み。これはささやかですが、大きく社会のしくみを変える働きかけになっています。

そのための課題と実現可能な方策は何か？

長期的・統合的施策の好機としてのCO₂削減、都市ごとに最適エネルギーシステムを考える

内山 サステイナブルな都市づくりの例を紹介してもらいましたが、なかなか日本でできないのは、一体なぜか。今後の課題と解決のための方策についてはどうでしょう。

正司 本来にその地域にとって大切なインフラというかストックをきちんとつくるのができていない。五十年、百年と地域を支えるシステムをつくることを経済対策でも考えるべきですが、どちらかというと使い捨てのようないハードのインフラづくりが目立つ。

内山 短期的で、その場限りの箱ものづくりに終始している。それはどう改善できるのか。

正司 それは計画する人が長期思考にならないといけな

ころから出てくるから統合できるチャンス。

都市レベルで低炭素を実現しやすいのはエネルギー源を変えることですが、解はいろいろあり、EU諸国などエネルギー政策もかなり違います。オーストリアの小さな自治体などは、森林資源が多いから、それをバイオマスとして活用すれば自治体レベルではCO₂排出量は下げやすい。再生可能エネルギーに積極的です。一方、フランスは既に発電時にCO₂排出を気にしなくて済む原子力を全面的に進めているから、再生可能エネルギーを導入することにはあまり熱心でない。フランスの各都市は交通政策などで、環境負荷を低減しながら生活の質を高めることに挑戦しています。

解は一つではないが、自治体レベルでCO₂排出量の総枠を決め、セクター間でやりくりすることで、行政の縦割りを自治体レベルで変える大きなチャンスになると思います。

内山 いい提案ですね。低炭素社会づくりが、まさに今までの日本社会の問題を解決する方法になり得ると。エネルギー供給でも大切なことで、そのしくみは、集中型と分散型が共存するこれからの都市づくりと共通しています。

例えば再生可能エネルギー、太陽光や風力、バイオマスなどがありますが、これは非常に地域性が大きいエネルギーなんです。だから、どこの都市でも導入できるわけではない。特に、太陽光と風力は、自然任せのエネルギーで、発電される電気に大きな変動がある。必要な

い。企業も計画認可を与える行政側も、開発時にビル建設の要件はチェックしているのに、五十年維持するとうようなチェックはしていないと思う。

岡部 日本は素早く欧米の例を学んできましたが、パースだけ借りてくるようなケースが多いのと、長期的な思考をしていない。例えば環境配慮型の建物をつくると、コストが高くなるわけです。投資をする側は長くても二十年先しか損益を見ないが、実際に環境配慮型の長寿命仕様にすることによって得になるのは三十年を超した頃から。となると市場の論理が短期思考のままでは、なかなか環境配慮型の建物にしようという判断ができません。

正司 例えばマーケットは二十年しか見ていないが三十年で違いが出るとすれば、そこまで見通す、または見通す人が得をするルールにすればいいんです。それだけすれば、後はマーケットに任せればいい。

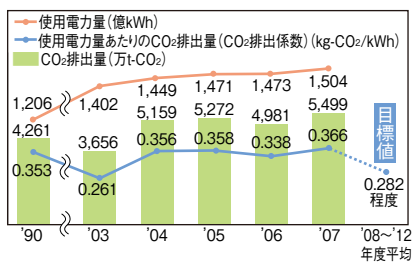
民間も、鉄道会社の私鉄沿線のまちづくりは三十年を超えるスパンでやっていて、民間事業者だから一概に短期だとは言えない。さりとて、阪神大震災のように千年に一回の地震対策を企業がやるかという難しい。それは、国としてきちんと対策を進める必要があります。

内山 都市の長期的・総合的な政策は行政の各部署が協力しないといけないが、日本ではやや縦割り行政的な面がある。そういうなかで、どううまく長期的施策に持っていくのか。

岡部 そのきっかけとなるのが、CO₂削減という課題です。これは長期的な課題ですし、CO₂はあらゆると

LRT (Light Rail Transit)
軽量軌道交通。次世代型路面電車。高齢者・障害者も乗降容易な低床車両、振動や騒音の少ない快適性、高加速性能など優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システム。路面だけでなく地下や高架を走ることもある。

関西電力のCO₂排出係数（原単位）



ナンシーのLRT

ロレーヌ地方の都市ナンシーでは、二〇〇〇年、世界初のゴムタイヤ式LRTを導入、営業走行を開始したが、システム不良や運行上のトラブルが続出。都市政策との連携がないまま、LRT導入を目的としたが故に、機種選定や路線設定にミスが生じた、失敗例と言われている。

岡部 明子 おかべ あきこ

建築家・千葉大学大学院工学研究科
准教授（建築・都市計画）

1963年東京都生まれ。東京大学工学部建築学科卒、同大学院修士課程修了。環境学博士。スペイン・バルセロナに10年滞在。磯崎新アトリエ勤務後、90年堀正人とHori&Okabe architects設立、96年東京に拠点を移す。2004年千葉大学准教授。著書『サステイナブルシティ』『ユーロアーキテクト』など。スペインと日本で建築ほかデザイン全般を手がけるとともに、地域戦略について活発に発言。EUの都市計画にも精通。

<http://www.eng.chiba-u.ac.jp/outProfile.tsv?no=1066>

ときに使えるようバッテリーを入れると非常にコストが高くなって、とても採算が合わない。電気の安定供給から見れば集中型技術が必要になる。それが安定して大量供給できる原子力であり、また石油や天然ガス、石炭という化石燃料ですね。なかでも原子力は発電時にCO₂を放出しないといった利点もある。化石燃料の場合は安定供給には優れていますが、使うとCO₂が出るから、再生可能エネルギーでいくらかカバーする。つまり、エネルギー供給としては集中的な技術をベースに、ローカルな技術もうまく融合するしくみをつくっていく。一つの考え方だけで進めるのではなく、いろいろなニーズに合わせてしくみづくりを考える。それがこれからのまちづくりには大事だと思います。

建物の省エネルギーの工夫も含め

気候風土を生かした低炭素居住の試みを

岡部 その点では、比較的低密度な地域で、どう低炭素社会を実現していくかも考えないといけない。

内山 低密度な地域は経済活動はあまり盛んでないが、人々のライフスタイルはそれなりに都市的だから、なかなか排出量を減らすことができないですね。

ただ一つ言えるのは、それぞれ住んでいる家や事業所、それを高気密・高断熱にすることによって、建物のエネルギー消費を増やさないことが大事です。そして今さら昔へ戻れと言えないなかで、新しい高効率機器を使っていく。例えば照明器具をLEDにしたり、冷暖房や給湯

るので、必ずしも答えは一つではない。多様なケースに合わせて低炭素化の工夫をしていけばいいですね。

地域を知り、地域を好きになる。

そこから固有の解が見つかる

内山 最後に、今後、サステイナブルな社会づくりにあたり、どういう策を政府や地方自治体に求めるのか。

正司 私自身、都市に生まれ育ったのですが、自分の住むまちが好きなんです。企業も含め、自分のエリアが好きだと思うまちをつくれるといい。つくる努力をしたら褒めてもらえる制度であれば望ましい。

岡部 地域を好きになるには、地域を知らなければいけない。都市には立場が違う人がいるわけですね。ここで稼ごうと短期的な投資しか考えていない人や、長年住んでいて死ぬまで住み続けようと思っている人、いろんな立場の人がいるわけで、地域を構成する多様な人たちがどれだけ共通認識を持てるのか。多様な主体が地域の長い歴史を、その土地の履歴を知ること自体に対し、もう少しサポートがあれば、共通認識が生まれ、自然と地域に根ざした取り組みが生まれてくるのではないかな。

特に低炭素都市ということを考えると、近代以前は、今よりはるかに低炭素だったことは確かです。今、私たちは近代の利便性に依存して生活しているわけですから、もちろんこれを効率的に運営しなければいけない。けれども、それ以前にその土地に長年培われ、今は見えなくなったものをもう一回知ることによって、その地域なり

はヒートポンプを使えば、かなりムダなエネルギーがなくなり、CO₂も非常に低減される。要はエネルギーの使い方を工夫する。建物の構造やそこで使う機器を改善するだけでかなり低炭素になるわけで、快適さを維持しながら低炭素にできる可能性はあります。特に今、政府は、そういう機器に対し補助金を出す政策を進めているので、それなりの効果は出てくる。

岡部 ヨーロッパでもアルプスより北の方が、建物の性能もいいし、環境配慮型の機器も多く使われている。ところがCO₂排出量を見ると、概して地中海沿岸の環境対策が後れている都市の方が低いわけです。これは、都市構造だけではなく、圧倒的に気候風土の有利さがある。

その意味では、日本はかなり気候風土に恵まれている。それをもう少し生かすと、日本は部屋全体を暖めなくてもこたつで暖をとるとか、井戸の脇で涼むとか、それなりの快適さを得られる。モンスーン地帯の比較的豊かな風土での低密度で低炭素型居住という解もあり得るのではないかな。農地の生産性の高い日本では、郊外の低密度な地域は、食料の自給可能な密度。エネルギーも地域特性に応じたローカルなものを組み合わせ、車をエネルギーを蓄える装置としてうまく使えば、モビリティとも連携して低炭素化を進めることができますよね。

内山 そうですね。電気自動車が普及すれば夜間電力を使うことで負荷平準化にもつながりますので、そういう形で交通システムともリンクして、環境負荷を下げっていく。日本は南北に細長い国で、過密都市も農村地帯もあ

の答えが出てくる。地域に関わる人たちが共通認識を持てるような、地域を知

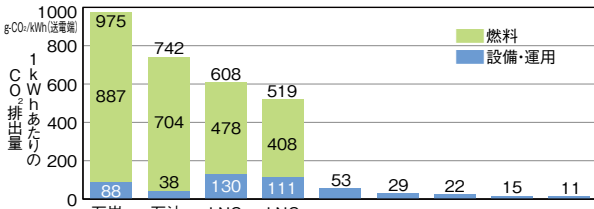
知ることを、もっと支援してもらえたら違ってくるのではないかと思います。

正司 その意味では、みんなが話し合う場が必要です。そして、いろんな立場の意見を聞いて総合的に都市計画を推進できる人材を育てることが重要です。都市を持続的に発展させていくことと低炭素社会の実現——全方位見ながら進めるわけですが、そのなかで優先順位をどうするのか。住民も企業も行政も、互いに本音で発言し合える場をつくり、きちんと優先順位を考えて、将来にわたって誇れるような都市づくりを進めたいですね。

内山 私がいるつくば市ではここ二年間、環境都市推進委員会が開かれ、「つくば環境スタイル」という行動計画を今後どう実行するかという段階に入ってきた。こういう取り組みは、各地で起きている。その点で日本もいよいよ新しい都市づくりの時代に入ったことを、最近ひしひしと感じています。それぞれの都市の挑戦こそが日本再生の原動力になるわけで、ぜひ各地でムーブメントを起こしてほしい。本日は、ありがとうございました。■



各種電源別のCO₂排出量



電力中央研究所報告書などより作成

※発電燃料の燃焼に加え、原料の採掘から建設・燃料輸送・精製・運用・保守などのために消費されるすべてのエネルギーを対象としてCO₂排出量を算定。
※原子力については、現在計画中の使用済燃料国内再処理・プルサーマル利用（二回サイクルを前提）、高レベル放射性廃棄物処分等を含めて算出。

ヒートポンプ

空気中などにある熱を汲み上げ、冷暖房や給湯などに利用するシステム。

「福井編」

ゆったりと流れる時間、 スローライフ福井流

築山桂 小説家



京都で生まれ、学生時代を過ごした大阪から、福井に移り住んで十四年が過ぎた。移住する前、不安がなかったと言えは嘘になる。何をするにも不便そう、コンサートや舞台を観る機会も減ってしまうし、馴染めないかもしれない……。ところが実際に暮らし始めると、想像していた以上に自然が豊か、空気がきれいで水がおいしい、食べ物おいしい。それも特別なものでなく、家で炊いたご飯とか、スーパーで売っているお魚とか「普通のもの」のレベルが高い。何と言ってもコシヒカリのふるさとだし、海の幸・山の幸が豊富で新鮮だから、毎日の食事がおいしくて、それだけで幸せになれる。

季節の変化を身近に感じられるのも嬉しい。福井に来て最初の夏の終わり、風がちよつと涼しくなってきた頃、町じゅうの畑や空き地が一面の白い花畑に！ その小さな白い花が「越前そば」になる前の「そばの花」だということを、そのとき初めて知った。そんな風景が家の近くに広がっていることが、新鮮な驚きだった。

福井で執筆活動が続ける私は、「なぜ福井で？」と問われることが多い。今は、原稿はメール等でやりとりすることができし、実は福井って東京や大阪からそんなに遠くない。私が書くのは歴史もの、時代小説だから、めまぐるしく変わる都会の情報は必要ない。取材旅行で資料を集め、あとは福井で、ゆっくり仕事のペースをつくれればいい。

仕事の合間に出かけるのが、福井市郊外にある史跡・一乗谷朝倉氏遺跡。戦国時代の城下町跡がそっくり埋もれて残っていた、というもので、復原が進む街並みを歩くと、四百年前の人々の息吹が感じられ、史的興味をかき立てられる大好きな場所だ。

単に観光で訪れただけでは味わえない「贅沢」を、住むことによって味わえる日々。大阪の四天王寺で習い始めた雅楽「笙」を、福井でも続けている。神社の祭礼で演奏することもある。この地を拠点に、時には足を延ばし、若狭の海岸沿いで干物を買ったり、卵のような外観が目を惹く勝山の恐竜博物館で遊んだり。新興住宅街で生まれ育った私には、地域の歴史や文化に触れられることがとても楽しい。

福井県はさまざまな指標で「住みやすさ日本一」「豊かさナンバーワン」と評価されている。その指標は多様だが、私にとって福井の魅力は——生活に根づく伝統行事に参加したり、そばの花がきれいだと立ち止まったりする「心と時間の余裕」を持てることにある。そばの花はまだ先だけど、半夏生（七月二日）の頃、暑い夏を元気で乗り切るために浜焼き鯖を一本まるごと食べる——そんな素敵な風習が残るここ福井は、本当に豊かな町だと思う。 曜

つきやま けい 小説家
京都府生まれ。大阪大学文学部卒、同大学大学院博士後期課程単位取得。著書に、NHK土曜時代劇「浪花の華」としてドラマ化された〈緒方洪庵 浪華の事件帳〉シリーズ『禁書売り』『北前船始末』ほか、『初雪の日』『御堂筋の幻』『夏しぐれ』『冬の舟影』『春告げ鳥』『てのひら一文』『闇に灯る』など。2004年げんでん芸術新人賞受賞。
<http://tsukiyama-kei.jp/>



まちの 営み

風土に根ざした

各地の気候風土や地域特性を生かした
暮らし方・住まい方にこそ低炭素都市への
「解」があるのではないかと、人々の営みが息づく、
関西各地の特色あるまち並みや暮らしぶり、
実験的な取り組みなどを追うことで、
サステイナブルな都市の輪郭を探ってみた。

通りを挟んで右は築百年の古
民家を生かしたヘアサロン、左
はレトロモダンなメイクブラシの
セレクトショップ(大阪・中崎町)

中崎町

繁華街近くの懐かしいまち

大阪・キタのターミナル、阪急電鉄梅田駅付近から東へ向かって歩き、新御堂筋とＪＲ東海道線の高架をくぐると、どこか懐かしい、昔ながらの二階建て民家と長屋が組み合わさったまち並みに出会う。今、若者たちの注目を集める中崎町である。町内の通りや路地には、外観はレトロな民家や長屋の風情を保ちながら、内装や扉、窓、看板、暖簾などに凝った、カフェやレストラン、雑貨店、美容室などが点在。眺めながら散策するだけで心楽しい気分になる。

「でも私がやって来た十年前は、この辺は昼でも人通りが少なく、夜は暗くて治安も悪い、寂れたまちでした」
一九九九年、中崎町の古い借家の二階家を改装し、設計事務所（創思舎）とカフェ・ライブハウス（創徳庵）を始めた建築家の久保昌徳さんは、入居当初をそう回想する。中崎町界限は、大阪市内で戦災に遭わなかった地区で、バブル期も再開発の波がおよばず、戦前のまち並みを残したまま二十一世紀を迎えることになった。

それまでのあくせくした仕事ぶりを変えたいと中崎町

へ移転した久保さんは、根っからの人好き、話好きもあってか、カフェに客が来れば、設計の手を休めて応対するのを秘かな楽しみとした。すると、若者が訪れて、「お店を開きたいのですが、どこか空き家はありますか」と話しかけてくるケースが増え、空き家探しや改装のアドバイスをすることも少なくなかった。「世の中は就職難で雇用も昔と違って不安定。それに自由に生きたい人たちが多くなった。でも人通りの多いまちで開業するには相当な資金がいる。それで家賃の安いこのまちが注目されたんです」

自然を取り込み、身の丈に合った都市居住

何年か経つと、そんな若者が開いた店が幾つも生まれできた。しかし中崎町はもともと商店街ではなく、庶民が暮らす借家に混じって、昔ながらの小さな印刷所や電機工務店、木工工場などが散在する、お年寄りの多い、よその人がほとんど訪れなかったまち。その界限の表通りや裏通り、迷路のように入り組んだ路地に、自然発生的に若者たちが開いた小さな店が増えてきて、賑わいが生まれ活気が戻ってきた。そしていつの間にか、旧住民と新住民とが道端に落ちた煙草の吸殻を拾いあうなど、環境美化の取り組みも始まり、以前よりずっと暮らしやすいまちになった。

今でも、夏の夕べ、お年寄りが路地に



- ①ラテン系のキューバカフェ ②10年前、中崎町に設計事務所とカフェ・ライブハウスを開いた久保昌徳さん
③久保さんの事務所「創思舎」(2階)とカフェ・ライブハウス「創徳庵」(1階)
④狭い路地の奥に突然お洒落な店が現れるのが中崎町の面白さ ⑤懐かしい暮らしの匂いがする路地

庶民のまちの長屋リノベーション



薨(いらか)の波、瓦屋根が続く
大宇陀の家並みを、森野旧薬園
(江戸時代中期に創設された
日本最古の薬草園)から望む



宇陀

伝統的な家並みを守り 住まい続ける 宇陀松山

風格のある古民家の魅力

奈良盆地東南の山間部に位置する宇陀市の中心、榛原から吉野方面へ少し南下すると、古代、柿本人麻呂が万葉歌を詠んだ阿騎野^{あきの}という地、中・近世には城下町として発展した宇陀市大宇陀区がある。

真ん中を流れる宇陀川東岸には幾百の古民家から成る宇陀松山の家並みが南北に続く。その多くがどっしりとした瓦屋根の二階家で、二階が白や黒の漆喰壁、一階が焦げ茶や黒の格子窓。主な通りには防火の役割を果たす水路が築かれ、江戸時代、「宇陀千軒」と称されるほど栄え、明治以降、地方行政と経済を担ったまちの風格が漂っている。

「僕らが小さい時分、葛屋や油屋、紙屋、薬屋をはじめ、八百屋、豆腐屋、散髪屋と、ない店がないほどでした。今でもこれだけ古い家並みが残っているところは、ちよつとありません。それだけに、みんなが助け合って守っていかねければ」。二〇〇六年、「重伝建（重要伝統的建造物群保存地区）」に選定された宇陀松山の通りを眺めながら、「大宇陀まちおこしの会」会長の森本光俊さんはそう語る。

地元に生まれ育った森本さんにとって、当初、そんな

椅子を出し、穏やかな表情で、のんびりと涼んでいる。そんな中崎町に、戦前どころかバブル期以前の暮らしを知らないはずの若者たちがやって来ると、不思議に「懐かしさ」を感じるそうだ。それは、みんなのDNAに過去の日本人の生活が刻み込まれているからではないか、と久保さんは言う。

軒を並べ人々が集まって暮らす長屋。各戸の軒下には草花が植えられ、壁には朝顔や蔦、またジャスマインが可憐な花と葉を茂らせ、路地を行き来する住民と訪問者の心を和ませる。都市空間にさりげなく自然を取り込み、過度な設備やエネルギーを使わず、身の丈に合った暮らし方で環境への負荷を極力抑えてきた、いわば昔ながらの「低炭素な暮らし」が、ここ中崎町にはある。

もつとも、久保さんが建築家の目で見れば、消防車の入れない道路、路地も多く、いづれ区画整理が必要になるだろうと指摘する。確かに周辺には高層マンションへの建て替えが始まった場所もある。しかし、その新たな入居者たちも、長屋の生活文化が息づく界限を行き来すること、潤いのある都会暮らしを楽しむことができるに違いない。

古き良き都市居住の風情を残す中崎町界限は、あまりに機能的に整備され過ぎたかに見える現代都市の中で、人々に肌の温もりと心の安らぎをもたらす、貴重な都市空間と言えるかもしれない。

①迷路のような路地の奥に日々の暮らしがある ②③昭和の時代にタイムスリップしたかのようなまち並み





1



2



3



4



5



6

- ①「大宇陀まちおこしの会」事務局長の裏 宗久さん(右)。明治期の町家を改装した、まちづくりセンター「千軒舎」にて
 ②大宇陀歴史文化館「薬の館」(細川家)に保存されている台所
 ③重要伝統的建造物群保存地区にあって、創業400年、今も現役で吉野葛を扱い続ける店

- ④「大宇陀まちおこしの会」会長の森本光俊さん
 ⑤⑥黒い瓦屋根に白壁——重厚で風格を感じさせる宇陀松山の家並み

加工などの技術を受け継ぐ住人たちが地道に家業を続けている。それは、大宇陀の人々が、近代以前からの質実な生き方、暮らし方を代々、受け継ぐことに意義、誇りを感じることでできる生活基盤、社会基盤を保ってきたからに違いない。

もともと、学校卒業後、関西や首都圏などの都会暮らしを選ぶ世代が増えた現在、どこの町内も高齢化が進み、空き家の数も増えている、と森本さんは言う。「しかし、『重伝建』に選定されたので、昔ながらの民家、家並みは今後ずっと国の支援で維持、修復することが出来ます」

これからは、増えつつある空き家を借りて、住んでくれる新たな住人をどうやって見つけていくか。裏さんは、奈良県内の今井町や五條、大和郡山など古いまち並みを保つ地区と協力して古民家の空き家ネットワークを立ち上げ、大宇陀のまちに興味、関心、愛着を抱く人々が住みやすいしくみ、環境を整えていきたい、と言う。「特に大切なのは、これだけ木造の住宅が並び、災害弱者のお年寄りが多いので、それらの人と住まい、暮らしを守るための防災組織をつくること」。裏さんはそう言っていて、五年や十年先ではなく、自分の子から孫へ、さらにその子孫へと受け継ぎ、語り継いでいけるような「まちづくり」になれば、と付け加えた。

祖父が東吉野から大宇陀に移り住んだ大工だったという裏さんによれば、宇陀松山の古民家が住まれ、保存されてきたのは、このまちに代々続いた大工、棟梁たちが、暮らしやすいまち並みをつくることに心血を注いできたからだ。「例えば、棟の高さ、軒の高さはこれぐらい、と、家の規模や配置、採光や風通しまで隣近所に配慮しながら一軒ごとに図面を描き、建ててきました。そんな、周りとの暮らし、人と人のつながりを大事にした家並みだったから、お互いが気持ち良く生活できたんです」

古風な商家造りの建物の奥では、今も地域の気候風土と特産を活用した葛や酒、醤油造り、和菓子作り、木材

日々の暮らしと家を守るしくみづくり

戦後の高度経済成長期以降、地場産業が衰え、人麻呂の歌に由来する「かぎろひを観る会」など、外向けの観光事業に力を注いできた大宇陀町(当時)だが、一九九〇年代、古民家などの文化財保護と研究に取り組む東京藝術大学建築科の学生たちによる大宇陀の古民家実測実習をきっかけに、住民たちが自分たちのまち、住まいの良さ、大切さを再認識し始めた、と言うのは、「大宇陀まちおこしの会」事務局長を務める裏宗久さんだ。

宇陀

龍神村

全国から人を集める紀州の山里

◀ 秘境◀ から、芸術村◀ へ

新緑の山々をぬい、和歌山県中央部を横断する日高川沿いの道を奥へ辿っていくと、棚田と幾つもの集落が点在する田辺市龍神村に入る。川を遡るに従って左右に連なる山々が高さを増し、やがて、深山幽谷の趣きを感じさせる旧道に沿って風情ある旅館や元湯が軒を連ねる龍神温泉街に至った。

かつて「秘境」と呼ばれた龍神村も、難所にトンネルが掘られ、道路が整備されて交通の便が良くなるとともに観光客も増え、暮らしの質が高まってきた。

「小さい頃、林業が盛んで景気は良かったけれど、田辺までバスで二時間もかかり大変でした。龍神出身というのが少し恥ずかしかった」。そう語る原さんは、若い時、大阪へ出て、結婚。二十数年前、家族そろって帰郷した。

田辺市龍神行政局産業建設課商工観光係長の吉本哲也さんによれば、一九八〇年代、急増する輸入木材に押されて林業が衰退し始めた龍神村では、中学校の廃校舎の活用と芸術による村おこしを目指し、龍神国際芸術村を開設。都会からアーティストが移り住み、新たな息吹が生まれつつあった。そんななかで、原さんは、横浜から来た元フランス料理のシェフから「龍神は宝の山や」と

言われ、初めて地元の良さに気づいた。「そう言えば、泳げる川もあるし、空気もきれいで、食べ物もおいしい。自分の子供たちには自信をもって『龍神出身』と言ってほしかった」

龍神の「宝の山」に目覚めた原さんは、二〇〇二年、イターンやUターン組の女性たちと「龍神はーと」を結成。龍神の素晴らしいさをアピールし、地元出身の若い女性たちの帰郷を促進するために、龍神特産の柚子など農産物を活用した商品の開発、販売事業を始め、近年は関西ばかりか首都圏でも注目されてきた。

イターンもUターンも

現在、地元で龍神材の家具を製作、販売する松本泉さんも八〇年代後半、会社勤めをしていた大阪から、生まれ育った龍神村に戻ってきたUターン組だ。物づくりに憧れて脱サラ。一年間の木工修業ののち、空きのあった国際芸術村に入居した。「龍神の杉は色合いもいいし、艶もあって丈夫。それは山が高く、雨が多く、寒暖の差が激しいから」。しかし建築材としてはあまり多くの人に知ってもらえていなかった。松本さんは、使い勝手の良い家具を良心的な価格で提供して、龍神を訪れる人々に龍神材の良さを感じてもらうため、自らデザインした椅子やテーブルなどを一点ずつ精魂込めてつくり続けてきた。「木の家具は、傷が付いても家族の歴史になり、年ごとに値打ちが上がっていきます」

不幸にして国際芸術村の拠点だった廃校舎は十年ほど前に焼失。二〇〇二年、和歌山県と龍神村が「新世紀山村居住モデル実験事業」を始め、村内に「アトリエ龍神の家」（現在、九棟）を建設してアーティストを募集。陶芸家やチェーンソーアーティストなどが入居してきた。

藍染め作家の計良容子さんもその一人。東京の藍染め工房に勤務時、ラジオ放送を聴いて応募。三年前の夏、龍神村の住民となった。「以前から田舎暮らしが夢で、山の中で温泉があつて、時々観光客が来て、藍染め体験もできる場所を探していました」。原料の「たで藍」に灰汁を注ぎ、日本酒やふすま（麦の外皮）を入れて発酵させる藍染めには、多量の木灰が不可欠だが、周辺には炭焼き職人がいて、良質の木灰が入手できる。そのうえ、龍神の人は親切で、藍染め体験を楽しむ人も少なくない、と計良さんは言う。「近くの子供さんが『お年玉をもらったから藍染め体験させて』と大切なお小遣いを持って来てくれる。とても嬉しいですね」

龍神行政局の吉本さんによれば、〇五年の市町村合併時、地域への愛着が強い住民たちは、行政区名に「田辺市龍神村」を選択。地元の人々とイターン、Uターン組の人々が力を合わせて龍神村の新たな魅力づくりに取り組んでいる。



①群馬県・川中温泉、島根県・湯の川温泉と並び、日本三美人の湯の1つに数えられる

龍神温泉の元湯。湯に含まれる豊富なラジウムが肌をきれいにするという

②各地からのアーティストが移り住む「アトリエ龍神の家」

③イターンしてきた藍染め作家・計良容子さん。仕事場の一角には染め上がった作品がディスプレイされている

④「龍神はーと」オリジナルの「柚べし」づくりに取り組む、原さださん

⑤⑥Uターンで龍神材の良さを生かした家具づくりに専念する松本泉さん

⑦龍神村の山あいには棚田が広がっている





新しいまち、新しい家、新しい庭。
土に触れる暮らしを始める

小舟木エコ村

持続可能な社会システムづくりの第一歩

環境と地域社会との共生

琵琶湖東岸に開けた商業と水郷の景観都市・近江八幡市の旧市街の西南、周囲を豊かな農地や河川に囲まれた一角に、二〇〇八年、環境と地域社会との共生を目指す「小舟木エコ村」がオープンした。各戸とも、ゆつたりとした敷地に果樹が植えられ、十坪の菜園が備わり、ごみ用コンポストや雨水タンクも設置されている。〇九年四月末現在、八十世帯ほどが入居するが、その九割以上はオール電化。また、宅地の南側には小舟木エコ村関係者や周辺住民の耕す畑地が広がり、そこで収穫された野菜類は小舟木エコ村内で販売されている。

このエコ村構想はどのようにして生まれたのか。滋賀県立大学副学長でNPO法人エコ村ネットワーク理事長の仁連孝昭さんによれば、地球温暖化や水問題などで危機に瀕している「環境」に負荷をかけず、グローバル経済の進行と東京一極集中で破たん寸前の「地域経済」に活力を与え、人と人、人と社会とのつながりが崩れる一方の「地域社会」を立て直す手がかりとなる、持続可能な社会システムのモデルを「口で言うだけでなく」実際に滋賀県でつくるために、二〇〇〇年、大学や経済界、市民や行政関係者が議論するなかで具体的に立ち上がった。

二年後、最初の候補地が近江八幡市の現在地に決まり、

「エコ村憲章」を制定。また、内閣官房都市再生本部「環境共生まちづくり事業」に選定された。

宅地造成は〇七年から始まった。エコ村事業法人・株式会社地球の芽の田中孝佳さんによれば、同社担当の区画では、「カーボン・オフセット」というしくみを利用して、造成工事に伴うCO₂を実質ゼロにしているという。各家庭で実践されている雨水タンクやコンポストの活用、農業を使わない菜園や果樹栽培も、いかに環境への負荷を減らすか、という取り組みの一環だ。現在、小舟木エコ村住民と研究機関が協力した「カーシエアリング」の導入を検討している。



琵琶湖畔各地でのモデルづくりへ

では、「地域経済」「地域社会」との関わりについてはどうか。仁連さんは、「近江八幡の周りは農地が多いのですが、ほとんどが兼業農家でサラリーを注ぎ込んで農業を維持している。そこで小舟木エコ村の住人と周辺の農家が農産物を通じてコミュニケーションでき、地域経済を安定させるしくみをつくりたかった」と言う。例えば、各戸の敷地に菜園を設けるのも、住人が作物を育てることで身をもって農業を見直してほしいから。「エコ村にとって大切なのは個々のハードよりもソフト。住人

街の灯り物語

がどんな考え、生き方で暮らしていくか」。さいわい、エコ村構想に共感した入居者ばかりなので、みんなが主体的に環境と地域社会と共生する暮らしをつくっていく、という『自考自築』の基盤ができた、と仁連さん。実際の暮らしをみると、近江八幡駅前の賃貸から移り住んだ川合紀之さん・恭子さん夫妻は、自宅を建築している最中から菜園づくりに熱中。「今まで何とも思わなかったけど、雨が降ることがすごく大事やな」「ダイコンを植えた途端、モンシロチョウが卵を産もうと寄ってきて、すごいな」と実感。大津市から家族四人で入居した小島澄子さんは、「木の家に住みたくて、内装



小舟木エコ村は、約15haの土地に、戸建て木造住宅約370戸を建設、1000人ほどが暮らすまちになる



小舟木エコ村の南には、同村関係者や周辺住民が耕す畑地「百菜劇場」が広がる

は国産のムク材。断熱を工夫し、深夜電力を活用した蓄熱式電気暖房器で冬も家中どこでも二十四時間ボカボカ」と言う。近江八幡市内の農家で、同居する息子さん家族、孫娘さん家族と二軒一緒に越してきた大橋美智子さんは、二軒分の菜園づくりを楽しみ、「今、人生、最高の幸せです」と笑う。

もちろん、仁連さんたちが目指した当初のエコ村構想がすべて小舟木エコ村で実現できたわけではない。重要なのは、新たな社会システムのモデルとなるコミュニティを、琵琶湖周辺のあちこちで、それぞれの環境や条件に合わせてながらつくっていくこと。「別の場所では全く違うエコ村ができると思います。そんなモデルが幾つもできてくると、私たちが目指しているものが理解され、受け入れられていくに違いありません」。琵琶湖畔に芽吹いたエコ村構想の今後に注目していきたい。

若者たちが都心近くに残る長屋を改装して店を営み、まちの活性化につなげている「中崎町」、山間の商業のまちを支える重厚な古民家の家並みの良さを生かしたまちおこしに取り組む「宇陀」、『秘境』から『芸術村』への道を拓く「龍神村」、近江八幡の地域と環境との共生を目指す「エコ村」――地域の風土に根ざし、人と環境への負荷をかけないまちづくり、暮らしづくりへの取り組みの積み重ねこそが、関西における「持続可能な社会」実現への一里塚となっていくだろう。

取材・撮影／伊田彰成 編集／田窪由美子

灯り――それは

そこに暮らしがある証

さまざまな心模様が描かれ

物語が紡がれている証

迎えてくれる灯り

見送ってくれる灯り

そして見守ってくれる灯り

街それぞれに灯りがあり

人それぞれに

心に残る灯りがある

その一つの物語

バ

ブル崩壊後の一九九四年に、会社を
起こした。十五m足らずの貸オフィ
スで毎日ヘトヘトになるまで働き、会
社を出るのはいつも深夜。でも周囲のビルを見
上げると、煌々と照明がとる窓が幾つもある。
まだ仕事をしている人がいる！ 家路について
マンションの窓にも幾つもの灯りが見える。灯
りのともった窓の一つひとつに誰かがいる。こ
んな夜中に、まだこんなにたくさんの方が、笑っ
たり泣いたり悩んだりしながら、一生懸命生き
ている——そう思うと、自分の苦勞がちっぽけ
なことに感じられ、明日もまた頑張ろうと力が
湧いてきた。

灯りの数だけ人の営みがある。灯りを見るた
びそう思う私には、一つの原因風景がある。春日
大社の夏の万燈籠。八月のお盆の日、境内に夕
闇が迫る頃、約三千基の燈籠が点灯され、参道
から本殿まで灯りが連なる。時代も意匠もさま
ざまな燈籠は、人々が商売繁盛や家内安全、五
穀豊穡を祈願して奉納したもの。一つひとつの
灯りに、一つひとつの思いが込められている。
奈良で育った私にとって、この幻想的な光景は
幼心にしっかりと焼き付いている。

そしてもう一つ、神様をお願いをしていた私
への母の言葉。「お願いなんてしないで、誓い
なさい」。神社は神頼みの場ではなく、「私はこ
うなりたい、だからこれを頑張ります」と誓う
場だというのだ。そう考えると、万燈籠の灯り
も、「一生懸命生きていきます」という誓いの
象徴という気がする。

万燈籠は平安の昔から八百年の間、人の営
みを映し出し、灯りをともし続けている。奈良
にはこのように「時間のテスト」にパスして数
百年、千年と残ってきたものが多い。だから私
が起こした会社も、時代は変化してもその時々
の社会に必要とされる仕事をやり続けていくこ
とで、少なくとも三百年は続く会社にしたい。

一人ひとりの時間には限りがあるが、未来に
向けて思いや志をつないでいく。やがて私が次
の人へバトンを託すとき、少しでも良いバトン
を渡せるよう、苦しくてもハードルを下げず精
一杯頑張っていこう——今夜もオフィス街の灯
りを見上げ、誓いを新たにしている。 羅

現代の万燈籠、 オフィス街の灯りに誓う 秋山咲恵

サキコーポレーション代表取締役社長



あきやま さきえ

サキコーポレーション代表取締役社長

1962年大阪府生まれ、奈良県出身。京都大
学法学部卒。アンダーセン・コンサルティング(現
アクセンチュア)を経て、94年、技術系ベンチ
ャー「サキコーポレーション」を起業。電子機
器のプリント基板検査装置で世界第2位のシ
ェアを獲得。政府税制調査会、中小企業政
策審議会、国土審議会政策部会など委員歴
任。日経 WOMAN「ウーマン・オブ・ザ・イヤー
2006」など受賞。

<http://www.sakicorp.com/jp/index.html>

街の
灯り
物語

JR富山駅は大規模な工事中だった。現状のホームと線路を、そっくり駅構内の北側に移そうとしている。新幹線と在来線の高架化工事と、新しい駅舎をつくるスペースをあげるためだ。

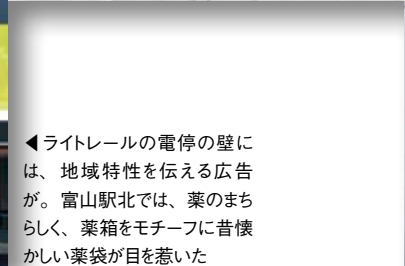
北陸新幹線は長野新幹線から延長、上越、富山を経て二〇一四年末の開業を目指す。いまは富山から特急はくたかで、北陸本線、第三セクターほくほく線経由、越後湯沢からは上越新幹線で、東京まで最短三時間十一分である。往時に較べれば信じられないくらいの速さだが、それが新幹線開業後は二時間七分になるという。

中規模都市の将来を富山で考える

——環境モデル都市・富山市の公共交通を軸としたまちづくり



▼富山駅の北に延びる幅員60mの道路「ブルーパール」。車道より広い幅員30mの歩道には緑豊かなケヤキ並木が続く



◀ライトレールの電停の壁には、地域特性を伝える広告が。富山駅北では、薬のまちらしく、薬箱をモチーフに昔懐かしい薬袋が目を惹いた



2006年4月全国初の本格的LRTシステムとして運行を開始した、富山ライトレール「ポートラム」。利用者の減少が続くJR富山港線を、「公設民営」の考え方に基き富山市が関与してライトレールとして甦らせたもので、富山駅北から岩瀬浜間7.6kmを結ぶ。立山の新雪をモチーフにしたスノーホワイトの車体に、7色のアクセントカラーを車輻ごとに展開。バリアフリーの低床車輻で、静かに滑るように走り、快適な乗り心地だ。始発は5時台、終電は23時台。日中15分間隔、ラッシュ時は10分間隔で運行している。

ライトレールが走るまち

私は以前から富山のファンだった。こぢんまりとしていて同時に雄大なその風景に魅せられた。富山湾から、雪をいただいた三千メートル級の高山を一望したときには、文字どおり息をのんだ。立山連峰は、まさに気高い。その山々から、神通川をはじめとする豊富な水が逆落（さかお）しにくだってくる。

富山駅北口近くから富山湾まで掘られた富岩（ふがん）運河は、全長六キロほどなのに、途中に閘門（ロック）を設けているのは、二・七メートルの水位差があるからだ。海岸付近でさえそれだけの流れがあるということは、かつては水害が甚だしかっただろう。しかしそれが、富山の水の豊かさ、水の良さを保証しているのである。

二〇〇六年春からは、富山市に私の好むものも一つ増えた。富山ライトレールである。公設民営、富山市が建設し第三セクターが運営する「半路面電車」だ。

「半路面」とは、富山駅北からの一・一キロ分だけ新設された路面軌道上を走り、その先、終点岩瀬浜までの六・五キロは旧JR富山港線のレールを流用しているという意味だ。

富山市は江戸時代以来の薬剤製造販売の伝統を生かし、化学工業都市として発展した。そのため、大戦末期には日本海側では数少ない空襲を受けた。輸入原木の集積場

として活用された富岩運河のみならず、富山港線も富山市の栄光を伝える。

富山港線は一九二三年、富山駅から外港・岩瀬浜まで富岩運河とほぼ並行して敷設された民営富岩鉄道から始まった。戦中に国有化され、一九八七年国鉄民営化でJR西日本の線となった。

しかし富山市はモータリゼーションの進んだ（進みすぎた）まちとしても有名で、世帯平均のガソリン代支出は全県庁所在地中の二位である。従って朝夕は道路上に車があふれ、一方で富山港線の乗客は年々減少した。お客が減れば運行本数も減る。最終電車が午後九時台になってしまっただけ実用性は損なわれる。

二〇〇五年には一日に十九本、運転間隔は三十分から一時間に一本まで減便された。本来なら廃線なのだが、この線は幸運なことに電化されていた。盲腸線とはいえ、かつて重要視されていたあかしである。

市がこの線を受け、直流千五百ボルトを六百ボルトに変換して一部を路面軌道化、ライトレールを走らせたのは賢明な選択だった。二両連接型低床電車、七つの色に塗り分けられた七編成のライトレールが行き交う姿は、けなげに美しい。

都市機能維持の条件

地方都市通勤線の生命は、運行本数と終車時刻で決まる。ライトレールは日中十五分間隔の運転とし、終車を



旧JR富山港線のレールを走る富山ライトレール



(写真上) 富山駅の南側、中心市街地を走る富山地方鉄道の市内路面電車。中心市街地活性化と回遊性強化などを目的に、ライトレール同様「公設民営」方式で、現在、環状線化に向けて、市が軌道施設の整備を行っている。2009年12月完成予定で、ここにも新たに低床車輛の導入が計画されている。

(写真左) 富山市の公共交通まちづくりインフォメーションセンター。富山港線の歴史から始まり富山ライトレールを主体とした公共交通とまちづくりに関する資料や都市模型(ジオラマ)などが展示されている。ジオラマでは、高架化された新しい富山駅の下を南北連結されたライトレールが走るさまも見られる。



午後十一時台に戻した。さらに駅(停留所)を四駅増設、駅間距離を平均約六百三十メートルとした。電車が低床化されれば各駅のホームも当然低くなる。発着点の富山駅北は平面の広場内にあるから、乗客はすべての階段から解放される。

その結果、乗客は増えた。JR時代の末期には平日二千二百人、休日千人程度まで落ち込んでいたものが、ライトレール開業の〇六年四月から〇九年三月まで、三年間の平均で平日四千八百三十二人、休日四千三百三十人となった。JR時代の、それぞれ二・一三倍、三・九五倍で、とくに休日の伸びが著しい。

全国の第三セクター鉄道の大部分が経営に苦しんでいるなか、富山ライトレールの実績は傑出している。ライトレールに乗りたくて富山を訪れる鉄道好き観光客も少なくない。私も別用を兼ねてではあるけれど、乗りに来たことがあった。

このライトレールが北陸新幹線開業後、高架化した新しい富山駅の下をくぐって、南口にある富山地方鉄道の路面電車と結ぶという。それより早く、〇九年十二月には市中心部、丸の内・西町間〇・九キロに路面軌道が敷設されて環状化する。それは七三年に廃止された路線の復活で、ひとごとながら喜ばしく思う。

というより、南北連結と環状運行は、ライトレールや路面電車の経営のためのみならず、富山市が都市機能を今後とも維持するための条件だと考えられる。



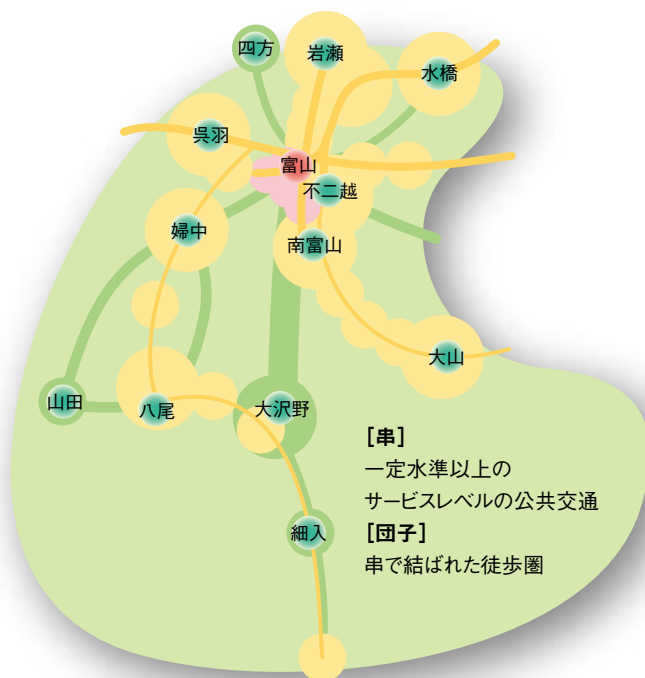
富山市は、まず中心市街地を活性化させ、波及効果で市内全域の活力向上を目指している。その一環として2007年には、富山駅南側の中心市街地・総曲輪に富山市まちなか賑わい広場「グランドプラザ」をオープンさせた。広さ65m×21m、高さ19m、全面ガラス張り、天候に左右されずイベントが可能な全天候型フリースペースだ。年間100回を超えるイベントが開かれていると、富山市都市再生整備課 主幹の永川武さん(写真上)が説明してくれた。

家庭用のコンセント(100V 30A)からバッテリーに充電し、モーターで動く「電動ボート」。CO₂を出さない環境に優しい、このボートが、環水公園―岩瀬運河間の7kmを片道90分で運航する。将来的にはライトレールと連携させることで運河周辺の歴史・文化を学習する周遊ルートを生み出し、地域の賑わいづくりにつなげようという狙いがある。説明してくれた富山市都市再生整備課 班長の栗島正憲さん(写真下)と、ボートを運転してくれた高森隆さん(写真右上)。



▲上流と下流で2.7mも水位差がある富岩運河の中流部に設けられた「中島閘門」。1998年、昭和の土木構造物では全国初の国の重要文化財(近代化遺産)に指定された

富山市が目指す都市構造



鉄軌道をはじめとする公共交通が活性化され、その沿線に居住、商業、業務、文化などの諸機能が集積することにより、公共交通を軸とした複数の拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現

人口減少と高齢化のなかで

富山市は二〇〇五年、周辺六町村と合併し、約千二百四十平方キロという広大な市域を持つことになった。これは富山県全体の三分の一であり、東京二十三区の二倍の広さである。合併以前の人口は約三十三万人。それが合併後は約四十二万人。九万人の増加に対して面積は五・九倍増だから、今後の住民サービスの提供は容易ではない。

富山市は〇八年七月、「環境モデル都市」に指定された。公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりによるCO₂削減計画が評価されたのだという。富山市のCO₂排出量は、運輸部門をはじめとして全国平均を上回る伸びを見せていたし、CO₂排出量の大幅な削減、今後本格化する人口減少と高齢化に対応するまちづくりは、喫緊の課題なのである。

いまでさえ人口密度は県庁所在地としては異例の低さなのだが、現在の人口を一〇〇としたとき、二〇二〇年には九五・五、三〇年には八九・〇、約四十年後の五〇年には七〇・五になると見込まれる。現在より高齢化した市民が、広大な市域に散在するわけだ。

富山市ではいま、ライトレールを中心に、広大な市域に散在する生活拠点を結ぶ鉄道やバスなど公共交通を、日常生活の足として使いやすいよう、便数の増加など改善に着手した。併せて、それぞれの拠点ごとに徒歩圏でのまちづくりを進めようとしている。

人は老いれば自動車の運転から遠ざかる。出歩かなくなる。富山市の市内交通における自動車の分担率は現在、七二・一%と高い。仮に将来、その比率は変わらなくとも、人の移動量全体は減る。そのうえ、原油価格が上昇すれば、CO₂排出量も減少するだろう。だが同時に、かつて繁栄を誇った中心商店街は現在でも空洞化著しいのに、将来は見る影もなくなるのではないか。核を失った地方都市は急速に衰える。

CO₂削減と活性化へ

そんな多難な情勢のなか、富山ライトレールの成功は手応え確かな希望である。

▼解体しながらリユース部品を回収、ゼロエミッションを目指し、自動車リサイクルに取り組む「日本オートリサイクル」



▶プラスチックを、プラスチック原材料と燃料油にリサイクルする、全国初のハイブリッド型プラスチックリサイクル施設「プリテック」



岩瀬浜駅の東側、ライトレールからフィーダーバスに乗り換えて2駅目のところにある「エコタウン産業団地」。地域内で資源循環を行おうと、リサイクル施設を集積しているもので、既にプラスチックや自動車など7つのリサイクル施設が操業中。企業や一般の人の見学も多いそうで、資源循環拠点としてだけでなく、新しい産業観光拠点にもなり始めている。富山市環境部環境政策課地球温暖化対策係 副主幹の大沢一貴さん(写真上)と、エコタウン交流推進センターにて。



ライトレール型電車は、世界的にはLRT（ライトレール・トランジット）の呼称で通っている。地下鉄まではいかない、モノレールや新交通システムでも投資額が大きすぎると考える、人口二十八万人から五十万人程度の欧米の中規模都市で、いま盛んに建設されている。というより、かつて廃止された路面電車を、車輛を改め、路線とダイヤに合理性を付加して復活させている。

LRTの費用対効果は良好だ。駐車場を整備するよりはるかに安くつく。加えて、交通事故率が極端に低下する。鉄道全体で見た場合、輸送単位あたりの事故死傷者は自動車の五百五十分の一である。CO₂排出量も当然減る。しかし、欧米諸都市のLRT導入への最も大きな動機は、中心市街地の再建と都市機能の活性化、すなわち日本と同じなのだ。

日本では、六〇年代から七〇年代にかけて路面電車の廃止が相次いだ。自動車交通の妨げになるという理由だったが、いまにして思えば損な選択だった。

国鉄・JRの新幹線システム運用、大都市における地下鉄、私鉄、JRの相互乗り入れネットワークの実現などで、日本は世界をリードし、鉄道こそ二十一世紀に最も有効な旅客輸送手段であると実証した。なのに、LRTの活用で後れをとっているのは、いかにも惜しい。

だが、新しい富山駅の下でライトレールと路面電車の南北連結がなされ、路面電車が環状運転を開始し、さらに富山地方鉄道上滝線にもライトレールが乗り入れて市の北端と南端を結ぶことができれば、画期的なことだ。



富山駅の北側にある富岩運河環境水公園にて。
案内してくれた富山市都市整備部都市政策課 課長代理の深山隆さん(写真左)と。

子供たちに、現実さながらの社会体験を——
二〇〇九年三月、「キッザニア甲子園」がオープンした。
実物の約三分の一サイズの街並みに、実在する企業がスポ



次世代 子供と社会をつなぐ 「キッザニア甲子園」 住谷栄之資 キッズシティージャパン代表取締役社長 兼 CEO

二〇〇四年にメキシコでキッザニアに出会い、子供たちが楽しみながら社会のしくみを学ぶというコンセプトに惹かれた。日本での展開を決意して会社を設立、二〇〇六年には「キッザニア東京」をオープン。スポンサーへの説明に奔走するなか、これは今の日本に必要なものだという思いはさらに強まった。

子供の頃から社会と接点を持つこと。それが今の日本には欠けている。私の子供の頃には、家畜の餌やりや薪割りなど、子供でも家の仕事を任された。祭りなどで地域とのつながりも

ンサーとなったパビリオンが並ぶ。体験できる職業は約八十種類。街は「大人の時間」である夕暮れ時の設定で「こんばんは」の挨拶が飛び交うなか、各パビリオンで仕事を終えた子供たちは、対価としてキッザニア内の通貨「キッズ」を受け取る。街で買い物や習い事ができるほか、銀行に預金してATMで引き出すこともできる。子供たちは楽しみながら自然に、働くことの意義や社会の成り立ちを理解していく。

あった。今思えば、そういった体験を通じて世の中のことを自然に学んでいた。

しかし今、子供を取り巻く環境は大きく変化した。家族そろっての夕食はほとんどなくなり、子供に家の手伝いをさせるより、学校から帰るとすぐ塾に向かわせる。友だちと遊ぶ時間も場所もない。何もない野原で自分たちで遊びを考案していた私たちの子供時代と異なり、今はまちなかに広場がないし、遊び道具がないと遊べない子供も増えている。今になって不登校やいじめなど、子供をめぐるさまざまな問題が噴出しているのは、物質的豊かさの追求に偏重し、人間のあり方や関係性をおろそかにしてきた「つけ」ではないか。ここで一度立ち止まり、子供たちと社会との、失われた絆を回復しなければならぬ。

キッザニアの街には、社会のしくみがコンパクトに詰まっている。サポーターするスタッフは、子供たちを大人として扱う。そのせいか、子供たちは真剣そのもの。指示待ちでなく、自分から動く。そうやって実際に自分

兵庫県西宮市にある「キッザニア甲子園」



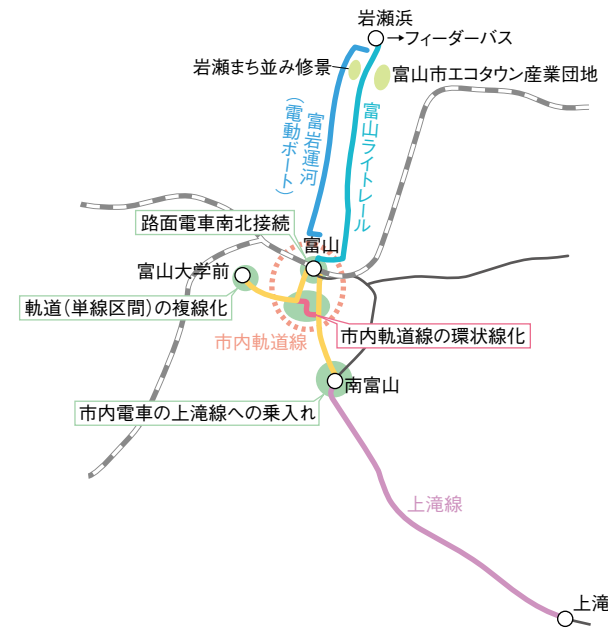
▶吹き抜けの梁の豪壮な構造が見事な「森家」



ライトレールの終点である岩瀬浜は、江戸～明治期、北前船交易で栄えた港町。国の重要文化財「森家」をはじめ、回船問屋が軒を連ね、伝統的家屋・歴史的まち並みの修景も進められている通り(旧北国街道)を、富山市都市政策課 主任の井川清さん、高田興真さん(写真右)の案内で歩いた。



富山市のLRTネットワーク構想と 活性化への取り組み



▲岩瀬カナル会館

▲ライトレールに連携しているフィーダーバス。同一ホームでスムーズに乗り継ぎができる

路面電車の環状線化工事が進む中心市街地・総曲輪^{そうがわ}には、〇七年に賑わい拠点として市民のための全天候型フリースペース「グランドプラザ」がオープンした。また、ライトレール終点、岩瀬浜駅近くにつくられたリサイクル施設の集積地「エコタウン産業団地」、富山駅の北側にある環水公園を起点に岩瀬まで富岩運河を周遊させる予定の「電動ボート」導入なども、CO₂排出量削減の試みであると同時に、都市機能活性化のための富山市の野心的取り組みである。

富山市の動向を、同じ悩みを持つ全国の都市が目している。ライトレール型都市交通の行く末は富山市が握っている。それは、全国の中規模都市の将来像を示すということと同義なのだ。**躍**

関川 夏央 せきかわ なつお
1949年新潟県生まれ。上智大学外国語学部中退。日本近代への深い関心からルポルタージュ、エッセイ、小説などを手がける。主著『海峡を越えたホームラン』『「坊っちゃん」の時代』『「坂の上の雲」と日本人』『二葉亭四迷の明治四十一年』『中年シングル生活』『家族の昭和』『昭和時代回想』『汽車旅放浪記』など。



都市

都市ブランドの確立へ 「水都大阪2009」

北川フラム 水都大阪2009 プロデューサー



大阪の都心に「ロ」の字形に川が流れている。北は堂島川と土佐堀川、西に木津川、東に東横堀川、南に道頓堀川。世界に類のない、この「水の回廊」を中心に、水都大阪の再生が始まっている――。

大坂が「天下の台所」として

の手でピザを焼いたり、停電復旧工事に出向いたりする体験は何ものにも代え難い重みを持つ。仕事を通じて社会に役立つことの喜びを実感できるし、見えないうちでいつも誰かが働いているおかげで社会が成り立っていることもわかる。

キッズニアにはリピーターが多い。何度も足を運ぶ要因の一つは「悔しさ」ではないか。どんな職業体験も、一回目ですべてうまくできることは少ない。失敗して悔しい。でもそこで諦めるのではなく、また挑戦する。キッズニアは、そうやってチャレンジする場でもありたい。何度来ても楽しんでもらえるよう、スタッフは日々何かを改善する努力をしている。裁判所では少し前から裁判員制度の説明も始めた。現実の社会と密接にリンクさせ、スポンサー企業とも協力し、日々新しい工夫を加えている。

関西にオープンするにあたっては、地域の人に身近に感じてもらえるよう、地元企業に参加してもらうことが欠かせなかった。だから、ここでは約五十社



栄えていた江戸時代、「水の都」「八百八橋」と形容されるとおり、まちなかには縦横に川が流れ、水辺は市民の生活に極めて近い場所だった。当時、大坂には、商人だけでなく、学者、文人、芸術家等、日本中から志を持つ人々が集まって来ていた。二十世紀初頭にパリが、ピカソやミロやダリなど他国から才能ある人を受け入れることで、世界に冠たる芸術の都となったように、大坂も多様な人材を受け入れることで都市と人のパワーを蓄積していた。しかし戦後、大阪の川の大半は埋められ道路になった。水辺は遠い場所になり、経済の地盤沈下とともに、こうした人のパワーも弱まった。そこで、数年前から進めてき

のうち約三分の一は地元の電力会社や電鉄会社などだ。

体験する職業自体は東京も甲子園もさほど差はないが、文化は都市や地域によって異なることが多い。特に関西には異なる歴史・文化を持つ都市が多い。この三月に、古都・奈良とモダンな港町・神戸を結ぶ阪神なんば線が開通したこともあり、関西文化圏の交流がさらに深まっていくのを感じる。異なる文化が融合することにより、新しい文化が生まれるのではないか。もちろん関西には、宮大工の技術や能楽などの古典芸能、伝統工芸など、なくては困る文化がたくさんある。伝統的な



た中之島公園や八軒家浜など中之島周辺整備がほぼ完了したことから、淀川改良工事竣工百周年でもある二〇〇九年をシンボルイヤーと位置づけ、八月二十二日～十月十二日、水都大阪の魅力を出し広く発信するシンボルイベント「水都大阪2009」を開催する。五十二日の会期中、連日連夜、水辺やまちなかで多彩なプログラムを展開していく。

特に今回、水の魅力再発見の媒介としたのが、アートの力だ。日本では相変わらず東京一極集中が課題となっているが、世界に目を向ければ、各地で個性豊かなクリエイティブシティ等、芸術文化による都市再生の成功例が生まれている。例えばフランス西部の都市ナントは、Tシャツで楽しめるクラシック音楽祭「ラ・フォル・ジュルネ」などに力を入れた結果、企業進出も相次ぎ、今やパリ、バルセロナに続く芸術文化都市に変貌しつつある。

こうしたアートの力で都市を変えるべく、水都大阪2009には、全国から百組を超える

中之島公園「水辺の文化座」(イメージ)



職業体験ができるイベントなどを通じて、キッズニアとしても、関西の新しい文化づくりのきっかけを提供していければと考えている。【曜】

すみにに えいのすけ
キッズナイージャパン代表取締役社長
兼 CEO
一九四三年和歌山県生まれ、大阪府出身。慶應義塾大学商学部卒。藤田観光を経て、外食産業に携わる。二〇〇四年メキシコの「キッズニア」の存在を知りライセンスの獲得と日本への誘致を決意し、キッズナイージャパンを設立。〇六年「キッズニア東京」、〇九年「キッズニア甲子園」をオープン。
<http://www.kidzania.jp/koshien/>





八軒家浜「船着場プログラム」(イメージ)

アーティストが集結。いわば「日本のオールスター」による最先端アートが水都を彩ることになる。例えば、中之島周辺にある大阪を代表する近代建築・公共空間とアートのコラボレーション

ンで、輝かしい近代大阪の歴史を再認識してもらう。あるいは夜、中之島の水辺の橋を美しくライトアップするとともに、幻想的な光の演出やアーティストによる光の作品で中之島公園を

「灯りの島」に変え、水都の新しい夜の楽しみ方を提案していく。より身近なところでは、体験型ワークショップやダンス、パフォーマンスなど参加型イベントにより、アーティストと市民の交流ネットワークの創出も図りたい。

さらに川が都市の物流や人の移動を担っていた時代を想起できるプログラムもある。例えば、かつて京都から淀川を下る船の発着場として賑わった八軒家浜では、会期中、旬の味覚や全国の特産品を積んだ船が到着、新しい水辺の賑わい拠点として朝市やマーケット・カフェを開催する。また水の回廊周辺では、市民の案内によるまちあるきや、船による川巡り——大阪を川から眺めるという非日常的な体験もできる。

今回の水都大阪2009は、さまざまなNPO・団体や市民が企画運営に携わるのも大きな特徴だ。まちづくりの担い手である市民が主体的に関わることで、大阪が失いかけている「人のパワー」を取り戻し、次の社会のエンジンにしたいと考えて

いる。幸い、先日開催したサポーター説明会には、定員を大幅に上回る人が集まってくれた。「こんなご時世だからこそ、何かオモロイことをやってみたい」。そんな市民の声を数多く耳にし、イベント成功への手応えを感じた。

もちろん今回の試みは、単なる一過性のイベントではない。開催後に水都という都市ブランドや魅力的な都市景観、まちづくりのしくみなどを将来に継承しようというもの。ぜひ会場に足を運び、まずは水都大阪の魅力を再発見してほしい。

躍

きたがわ ふらむ
アートディレクター

水都大阪2009プロデューサー
一九四六年新潟県生まれ。東京藝術大学美術学部卒。アートフロントギャラリー主宰。女子美術大学教授。都市建築まちづくりにおけるアート計画などを手がける。代表的なプロジェクトに「ファール立川アート計画」「大地の芸術祭―越後妻有アートトリエンナーレ」「大阪アイトカレイドスコープ」など。
<http://www.suito-osaka2009.jp/>

編集後記

心躍る広報誌を目指し、昨年創刊した『躍』。一年目は温暖化について総合的に考えてきましたが、二年目に入った今号からは低炭素社会づくりに向けて多様な分野の課題や動きを取り上げていきます。

今回のテーマは「都市」。ビルの間からも瑞々しい緑が目惹く季節に、内山洋司さん、正司健一さん、岡部明子さんにお集まりいただいた「鼎談」では、サステイナブルシティ、低炭素都市のあり方について語っていただきました。

高密度なら高密度な都市なりに、低密度なら低密度な地域なりに、低炭素社会への「解」はあるというお話に力を得て、「ルポ」では、大阪・中崎町、奈良・宇陀松山、和歌山・龍神村、滋賀・小舟木エコ村という異なるまちを歩き、それぞれの「ま

ちの営み」と持続的発展の方策を探りました。
また「エコルーツ紀行」では、特に鼎談でもクローズアップされた「公共交通」を軸にコンパクトなまちづくりに取り組む環境モデル都市・富山市を、作家の関川夏央さんと訪ねました。実際にライトレールや路面電車、ライダーバスに乗り、また新しい試みである電動ボートにも試乗させていただき、中規模都市の将来に希望が見えた気がしました。

いよいよ暑さが本格化する夏——それぞれの都市や地域に夏を乗り切る元気をお届けする『躍』でありたいと願います。

躍

題字 森 詳介(関西電力株式会社取締役社長)

『躍』(やく)という誌名は、皆さまとともに「躍進」「飛躍」していきたい、また皆さまにとって「心躍る」広報誌でありたい、との思いを込めて名づけました。

『躍』の内容はホームページでもご覧いただけます。
<http://www.kepco.co.jp/yaku/>

発行●関西電力株式会社 地域共生・広報室
発行人／八嶋康博 編集人／多田恭之
〒530-8270 大阪市北区中之島3丁目6番16号 電話06-7501-0240
企画／編集●株式会社エム・シー・アンド・ピー