

「国土計画考」 - その30 -

出席：今野修平氏・国土計画研究会メンバー

日時：平成21年2月24日（火）

場所：海運クラブ3階会議室

今野 今日、皆様方のお手元に届けたのは、「全国総合開発計画（概要）の対比」、一全総からランドデザインまで横に並べたものはどちらかという資料編で、もし時間があつたら、国土構造論に入っていくときの冒頭に議論したいと思っていたものの検討素材としての資料、綴じたものが十数枚ございます。

「計画の基本的考え方」というのは、形成計画の中で国土構造をどのように計画策定の大前提として認識しているか、というところを数ページだけお届けしておきました。これは後ほど述べますが、ある意味では一般常識の上に成り立つものですから、計画書を手に入れても真面目に読まないで過ごしているところがありまして、これから探ってみようということでお配りしておきました。

それから、「090224・提出検討メモ」というのは、この前、国土空間論の中の1はかなり議論させていただきましたが、の「国土空間の環境容量」の議論にはほとんど入っていなかったもので、その議論の素材を2ページにとりまとめて出しておきました。

そのあと、4の「国土構造論」に入っていくわけで、この国土構造論こそが国土政策の母体になる基礎的な検討課題だと思います。「東京一極集中」以下の議論を国土構造論の中で議論したいといって当初出しておいたのですが、具体的な国土構造論の議論に入る前に、大前提としてどんな問題があるのか。国土構造論の必要性とか、基礎条件の認識とかいうのを、一応とりまとめて議論の素材になるようにしてあります。

それから、前回まで議論した検討課題の中で、「3 - 国土空間の環境容量」というものを出しておきました。2ページ目でございます。補完資料ですので、挿入していただければ幸いです。

それでは、「国土空間の環境容量」に議論を進めていきたいと思います。

最初に、空間容量というものを基礎に認識するかどうかという議論が十分に
なされているかということ、どうなのだろうかという疑問も出てまいります。少
なくとも三全総まではほとんど空間容量的な意識はありませんでした。1970年
に公害問題の社会問題化が起きて、二全総が行き詰まるわけです。当初の段階、
数年間は、環境問題という言葉すら出てまいりませんで、公害問題として認識
しておりました。環境問題というのが少なくとも一般国民に認識されるように
なったのは、1975年以降ではないかと認識していいと思います。

ただ、1971年でしたか、審議会のほうは「中央公害審議会」と公害を名乗っ
ていましたが、役所ができました、そのときに環境庁という名前をつけたわけ
です。それは非常に卓見だったと思います。その後、公害問題以外のいろい
ろな環境問題が多発してまいりました。その原因は、根っこは産業公害と同じと
いうことになってまいりますし、最後は地球環境問題まで出てまいりまして、
いまま公害問題と言ってもわかってもらえる人がいない。環境問題と言うほう
が多くの人たちにわかっていただけることになりましたが、1970年時点では公
害問題という認識ですので、その社会化。

しかも、難しいことを言うと、公害という認識は江戸時代末期からあります。
明治になってからもきっちりありました。足尾の鉍毒問題が原点的な問題にな
ってまいりました。明治の末だったと記憶しますが、明治時代からこの問題は
ございました。ただし、社会問題化しなかった。特定の場所に限られた、地域
的な限定問題だと思われていた。

ところが、1970年、種類は違いますが、各地で多発するわけです。ご承知の
ように新潟の阿賀野川の水銀問題、杉並・世田谷の光化学スモッグの問題、川
崎の喘息、四日市の喘息、こういうように全国各地で一斉に、なぜかわかりま
せんが、昭和45年（1970年）に問題になりまして、裁判沙汰になっていった。
田子ノ浦のヘドロで港湾が埋没してしまうという事件もこの年でございます。
そして、九州ではご承知のように不知火海の問題が出ました。なぜ一斉に出た
のかはよくわかりませんが、公害問題が一斉に出てきて、これが次の大

きな問題になってきた。

このときまでの公害問題の対策は、水にしても大気にしても、希釈すれば片づくという認識でした。私も、この問題とあまり遠くないポストで仕事をしていたわけですが、現実的に検討したことは、例えば火力発電所の一つにしても、煙突をどのくらい高くすればいいかということばかり議論していました。あるいは自然条件としては、気象観測というのは地表1メートルを基準にして観測しますけれども、その地上1メートルではなくて、50メートル上の気象はどうなのか、とかということだけが問題になってくる。海の場合でも、垂れ流すというときに、あそこは流れが強いから流しても大丈夫だという判断で、すべて解決型の問題だと思っていたわけですが、それが、そんなことでは片づかないという認識が定着したのは70年以降であります。

A氏 宇井純が始めたのがこの頃ですね。

今野 そうです。宇井純と宮本憲一が東西の二大英雄でした。

C氏 47、48年頃ですね。

今野 ええ。その後、もうひと皮脱皮したと思うのが、空間というものはそれなりに、隠れた摂理なり、法則性なり、能力なりがあるのではないかということが問題になってきました。これは、年次別に言うと75年くらいからです。それは、国土利用計画を真面目に取り上げ出したのも大きな力になりました。そして、欧米におけるランドユースプランニングが見直されることになっていったことと連動しています。

そして、どのような空間が一つの単位かというようなことを議論しているうちに、これがどんどん広がって行って地球環境になっていったと記憶しております。この頃からこのような政策に大きな重みをなしてくるのが生態学だったと思います。生態学のメカニズムとは何か、食物連鎖とか、そういうことを必

死になって勉強し出したわけです。その端緒と言うと変ですが、序論めいたこと、問題意識が持てたのが、三全総だったというふうに言っていると思います。

したがって、三全総をいまになって見直してみますと、まだまだ対策を考えるだけの集積がなかった。バックに三全総を支えるだけの環境科学あるいは空間科学のバック、認識論が、必ずしも政策を考えるだけ強くはなかったと考えていいのではないかと考えております。

ただ、空間というのは、いまだに物理的・定量的には定義しづらいわけです。したがって、その空間にどんな摂理があって、どんな法則性がある、どのような限界、抑止力を持っているのかというのは、今日なお不明と言ったほうが正確だと思います。環境科学は、その後、非常に大きく進歩しましたが、それでもなお、そういう水準であります。緑の酸素供給力とか、そういうのは部分的にはかなりわかってまいりましたから、それに対する政策論が具体的な政策として議論されているようですが、不明な点がまだものすごくあるわけです。これが、非常に議論しづらい、例えば「空間に容量ありや」というテーマが出たときに難しいところでありまして、議論としては問題を残している、このように考えております。

次に、「自然環境の保全と創造」。これも、1970年から今日までの40年間を振り返ってみますと、かなり怪しいところもございますし、当時は全く意識できなかったということですが、自然環境の保全と創造ということをそろそろ真面目に議論していいのではないかと、ということをお個人としては考えております。空間の持つ自然復元力というのは、率直なことを言いますと、人間の持っている技術や科学的基礎知識をはるかに上回る強いものがあります。

例えば東京湾の江戸川区の地先で、美濃部都知事時代に「東京の都民が白砂青松の砂浜で海の水に接することができないのはけしからん」ということを言いまして、渚をつくるわけです。人工渚と呼ばれたものです。そのために、鹿島港の浚渫土 - - といってもあそこは砂丘ですから、ほとんど砂で、その捨て場に困っているということを聞き伝えまして、そこから船で運んできて撒きましたらば、あの汚れた東京湾で、生物が全然いなくなってしまう直後にも

かわらず、1年後、2年後にアサリが採れ出す。

そういう非常にショックなうれしいニュースもありましたが、したがって自然環境の保全と創造というのをもっと前向きに考えたら、空間が持っている容量が仮にあるとしても、かなり打破できるのではないかと私自身は考えております。

ここにも書きました森林の創造というのは、まだ本格的に事業化はしていませんが、人工林ばかりつくった結果が、今日のスギ花粉問題などを起こして大問題になっています。あれは戦後のスギ造林の結果ですから、やはり人間が判断を間違っていて行動し、自然を変えたことのツケが回っているわけです。

ああいう問題を起こさないようにするためには、森林をその土地、土地の自然植生に近いものにしていく努力をしたときに初めて、森林創造といえるようになるわけです。それは武蔵野の場合には、雑木林、落葉広葉樹林をつくっていくというようなことですし、ブナ林にありますように、南関東の海岸地帯を除いて、平野地帯を除いて、寒いところはブナの増殖をすればいいわけで、技術的には可能です。

ただし、植林を育てるサイクルがスギやヒノキと桁が違うのが現状の技術で、約200年かかると言われています。スギの場合には40～50年で大森林になって、伐採して、利用できるという形になるわけです。さらに、落葉広葉樹でかつては薪と炭の生産をやっていたのですが、そのサイクルでも - - 伐採して植えかえることは抜きにした形でも、30年から40年でサイクルが回るという形になります。

そういうようなことでサイクルがちょっと長くなるということですが、自然林での創造というものに方法的にはメドがつきつつあるのだから、その努力をする必要があるのではないかと。それによって日本列島の本当の意味の自然、ないしはそれに近い自然が帰ってくるのではないかと、こんなふうにも考えられるわけです。

海浜なんかでも全く同じでございまして、現在の海浜は、全国土の砂浜の90%以上が侵食海岸になっています。侵食海岸になっているメカニズムは何か

というのが判明してきておりまして、それは、全国民の生活が都市居住者が圧倒的に多くなってきて、求める水は水道水に依存する。水道水は河川の水、表流水に依存する。河川の表流水を獲得するために上流にダムをつくるという形で、水資源を非常に安く日本は使っているわけです。ダムをつくった結果、水は得られるようになって、人口の勢いも減ってまいりましたし、水を大変使う工業から使わない工業へ変わってきていますから、産業分野でも水はあまり使わなくなってきたのですが、同時に、ダムは土砂の河川によって海に運ばれる量を極度に減らしてしまいました。その結果、海岸は波の力とバランスがとれなくなって侵食海岸化してきている。

これの対応策として、いままではテトラポットを入れて波の力を削ぐという形で、弱まった砂が海岸につく力とバランスをとろうという努力をしてきた。これはある意味では二セの海浜創造なんです。本当の意味では、日本の自然地形あるいは自然条件に合わせて、日本列島から海に流れ出る土砂の量を確保しながら、海浜の復活を図る事業に取り組まなければならないのですけれども、それができていない。それを本当はしなくてはならない事態になっているのではないか。

海藻の養殖も、一部では事業化し出してきました。いままでのところは、ワカメや昆布という経済価値のある海藻の養殖技術は相当進んだわけですが、魚なり動物、プランクトンと動物の増殖、生殖に必要な海底の植物環境をどう整備するか。ものすごく荒れておりまして、甘藷は人間の食料にはならないものですから、それまであまり価値を認めていなかったのですが、裸になってしまっている。それを増やす、海底の生物環境をよくするために、海藻養殖に着手していくべきではないかという議論がたくさん出ています。

それと同時に、魚の点については、休漁などをすると資源量が回復するというのは秋田のハタハタで証明されました。あれは3年間休んだ結果ですね。越前ガニでもそういう対策をとることによって、漁獲量の減少を食い止める効果が認められるものがありました。こういうことと絡め合わせてやっていくべきであるとする、海には境界がありませんから、何県だ、何県だというわけに

いかないので、国全体としてそういうことを進めていく必要があるのではないかと。

同じことは、今度は質の問題ですが、農地に対する肥料はできるだけ有機物肥料化をしていく努力をすべきではないか。そういう努力が足りていないということで、これも空間の持つ力（体質）を強化していく非常に重要な形ですが、経済価値はゼロでございます。

いま、一部の都市公園では、落葉樹の葉を集めて公園の管理者が堆肥をつくらせていたりしています。しかし、これはカネにならないわけです。秋になると市民にきていますけれども、くれているだけでも実はメカニズムとしては、それによって化学肥料が減って土壌の力をつけるということで、寄与していると思います。都会の庭なんかの場合には落ち葉はみんな燃やしてしまう。燃焼ゴミの中に入れて何の役にも立っていない。そういうことも自然のメカニズムに合わせた形でいくと、空間の力というのは変わってきまして、仮に計算できるとすれば非常に大きな力として算定されるのではないかと、こんなふうに思っております。

それから、水利用の立体化です。これだけ水というものが大きな力を持っているのであるとすれば、徹底的に節約して、上水道、下水道、中水道、三層利用を、カネがかかるとはいいながら、徹底していったらどうか。いま、地区として三層利用が徹底しているのは羽田空港ですね。あそこの島はほとんど完全三層利用ですが、そういうことをしていくべきではないかと。

その他、水環境浄化、野生生物の生育空間の創造。これも野生生物用の空間を国土利用計画と併せてやっていくことによって、農地の被害を食い止められたり、絶滅種を救ったりできるようになってくる。こういうことが議論の題材としてあって、これをもっと政策にアウフヘーベンしていくという課題があるのではないかと。こんなふうに思っておりますので、議論をしていただければ幸いです。

それから、ミチゲーションということを取り上げておきました。ミチゲーションの例としてサンフランシスコ湾で説明させてもらいたいと思います。サン

フランシスコ湾というのは、地理学的な意味では乾燥地帯で、大陸西岸で海に面していますけれども、砂漠化しやすいところなんです。夏乾燥という地中海型気候であります。砂漠化しやすいことがまず第一条件です。

第二条件は、サンフランシスコ湾の面積は東京湾はほぼ同じですが、水深が極めて浅い。したがって同じ面積でありながら、東京湾や大阪湾と比べると水容量が非常に小さい。ということは乾燥しやすいということになります。乾燥しやすいということは、背後の陸地については、蒸発の総量が小さくなりまして雨量に直ちに響いてくる。その結果、さらに内陸は乾燥化してしまうという悪循環が起きます。

サンフランシスコ湾に1週間行ったことがありまして、この問題だけに絞って見に行ったのですが、サンフランシスコ湾の湾岸からわずか10キロくらい行ったところにナパバレーというのがあります。これはアメリカ最大のワインの産地で、ナパワインというのでブランド化しております。そのナパバレーに行きますと、砂漠のフロント、砂漠前線がすぐそこまで迫っているわけです。したがって、雨量が少なくなることに對しては大変敏感である。

雨量が少なくなる直接的な原因は、まず、サンフランシスコ湾の水面積を維持することであるということで、これを基本原則に据えています。それでもなおサンフランシスコ湾というのは、港もありますし、空港もありますし、軍事基地もありますし、湿地帯や何かもありまして、埋め立てしやすい条件を持っていますので、放っておきますと埋め立て地でどんどん変わっていきます。サンフランシスコ湾を小さくして埋め立て地をつくって、陸地は海の中を前進してくるのですが、背後が砂漠でとられてしまう形を食い止めるべきであるということで、基本的には埋め立て禁止にしております。

ただし、埋め立て禁止の場合に、どうしても埋め立てしないと利用はできかねるものがあります。例えばコンテナバースを新たにつくらざるを得ないという、埋め立てせざるを得ない。そうすると、どのくらい浅い海を埋め立てたのかということを経済計算しまして、その分を、湾内他の場所でいままでの湾の水域面積を維持するよう水面にして戻すことを担保にして許可が下りるという形

になります。

そしてサンフランシスコ湾の総合開発計画というのが確立します。私が初めて読んだのは東京都にいたときですから、昭和40年頃です。運輸省に帰ってきてすぐに、これは大変な思想の転換だからというので、現在の運輸政策研究機構から翻訳本を出しています。ただ、そのときは誰も関心がないですから、正式の本にはできませんでした。こんなレポートだけ運輸政策研究機構の資料室に残っております。ミチゲーションが行われることによってそこを食い止めているわけです。サンフランシスコ湾の環境管理体制がしっかりしているということでもあります。

現在でもなおそれは守られておりまして、埋め立て計画が申請されると、許可がされるか、されないかは、ミチゲーションとしてどのような海浜をつくりますかということと同時に提出していただいて、その実行の上に埋め立てが許可されるという形になっています。

しかし、これらのことでお感心することは、この事業を広域行政でやっているということです。その広域行政の行政主体は、サンフランシスコ湾に流入してくる河川、サクラメント川や他の河川がありまして、面積にするとカリフォルニア州の約半分に達する圏域で、一つの広域行政体を持っています。その広域行政体がメンバーになってつくった広域行政体で、管理権を持っているわけですが、同時に、執行だけでは歯止めがかからないというので、この行政体で地域裁判所を持っています。「司法」と書いておきましたが。それで、これらの埋め立てにかかわる自然条件との絡み、人間的な経済的権利や何かの話を専門に裁判する裁判所を持っておりまして、これの許可を得なければならないというような環境管理体制があります。

さらに、こういうところの一番の問題は、湿地帯 - - これが生態系の世界に非常に機能するわけですが、この湿地帯の管理人は、アメリカの専門のナショナルリストを置いて管理事務所が管理して、そこにバードウォッチングに来る人間から何から全部監視しています。もちろん、監視というマイナス面、おまわりさんのことだけではなくて、それがちゃんと見られる遊歩道、あるいは自

転車道路を湾岸全体にネットワーク化させてあります。そういうように、サンフランシスコ湾全体を市民の生活と直結する体制をとり上げていて、その中で一番、自然環境、空間容量の問題で考えさせられるのがミチゲーションという制度であります。

その点は日本ではまだ一步も、これに近づく対策は立てられておりません。内海、内湾、湖沼、非常に多い。何とか条約にはみんな入りますけれども、それに対応する対応の仕方ができないであります。この問題は海に限ったことではなくて、内陸で問題になったのは釧路川でした。放水路の問題で、水の流れる速度が変わってしまいまして、湿地帯がドライ化してしまう。それによって野鳥が住めなくなるということで、世論の反発も招いたりして、北海道開発庁は、あそこ石狩川の下流地帯でも、それをもとへ戻す事業をやらせざるを得ない立場に追い込まれましたけれども、その対策は、サンフランシスコ湾に近い対策として日本で芽生えてきた。しかし、これはもっと体系的に取り組む必要があるのではないか、こんなふうに思っています。

A氏 諫早湾は別問題ですか。

今野 別問題です。あれはもうやっちゃったからね。あれの計画は昭和20年代ですから、そんな意識は全然ないですね。

次に、「人工空間の環境改善」というのも、あまり議論になっていないのですが、実はこれは大事なのではないと私は思っています。人口施設は「口」ではなくて「人工施設」です。

例えば、ここで一つだけコメントしますと、その図面で見てもわかるとおり、都市的な法規制をかぶせる空間がどんどん広がっているのが、現在の反省期の日本列島の姿です。しかし、都市化する区域にしてしまったところの環境改善をどうするのかというのは、もっと突っ込んでいいのではないかと感じております。

例えば、私はいま住宅専用地区に住んでいます。純粹の第一種の住宅専用地区

区ですが、この間、ラジオを聞いていましたら、建てられている戸建て住宅の中で、10軒に1軒くらい黄色い壁の家があります。非常に鮮やかな黄色で、スウェーデンイエローと言います。ところが、スウェーデンイエローに塗ると、日本の都市的空間に住む野鳥、ツバメやスズメが近寄らないそうです。それはやはり、人工施設、人工空間の都市をつくる時に、いい環境とは言えないのではないかと。色一つをとってしまっても、鳥にやさしい色というのは、田崎広助の世界だそうです。ところが、そういうのは行政とか政策の中で議論すらされていないわけです。

パリが、市街地の中で赤に対する規制が大変厳しいとか、赤色を使うのはこれとこれとか、壁の色も白の何号から黄色の何号の中から選ばされる。そういうのから見ると、日本は全く放縦の世界ですね。

A氏 赤はレストランだけ使っているのでしたね。

今野 そうです。あと緊急的な施設ですね、赤信号とか。よく知らないけれども、レストランが赤を使えるというのは歴史的にもものすごい運動があったらしいですね。そういうように自然との調和をもっと究明していったらいいのではないかと考えています。

鈴木忠義先生という古い先生がいて、まだご存命で東工大の教授をしていた先生でしたが、その先生に、色を究明することを国土計画で考えると、昔、若い頃に言われたことがあります。どういう原則かといったら、地産地消だということです。その土地でとれた土で焼いたレンガの色というのは生物を敵にしない、ということを書いてました。

それから植生も同じであると。例えば先ほど言いました、武蔵野は雑木林。雑木林は日本の地形と気候から落葉広葉樹が自然である。何千年、何万年、何十万年の地球の歴史的な中で定着していった、その生態系の法則をくぐってきた植生層が落葉広葉樹です。自然の気候と、歴史、地形に合わせた植生を選ぶのが最もベストなんだということ、鈴木忠義先生から学んだわけでありま

す。

したがって、「銀座の柳」といって流行歌にもなっているけれども、銀座はなぜ銀座の柳が持てたのかというと、あそこは江戸時代、埋め立て地で水辺環境が非常に多いところだった。だから柳のあの緑が合う、湿度の高い土壤に育つ植生が合うのである、というようなことを学びました。だけど、そういう発想は、鈴木先生が定年で辞められて、社会的活動をやめてからはほとんど言われなくなってしまったかなと思っています。

篠原さんが、都市に緑をとということを都市計画の中でもっと真面目に取り組むべきだ、ということを行っているのもちょっと関心を持つ事項ですし、横浜国立大の宮脇（昭）先生が、あまりにも庭木、お花というか、園芸の需要からだけの植生を庭に植え過ぎているけれども、都市はもっと種からの自然の植生を導入するといいいのではないかと、というようなことを言っていて、非常に関心が持たれるわけであります。

仙台の街路樹が非常に評判がよくて建設大臣賞も取って、日本の代表的並木道になったのも、あれは戦後、植えたわけです。仙台の気候に合ったケヤキを選んでいるところがポイントであって、それ以外に何の対策も立てていない、というような話も聞いたことがあります。

その辺はもっと、都市づくり、国土づくりの中で考えられるべきではないか。それが都市環境の改善事業として取り上げられていいのではないかと、こんなふうに思います。

それから、ヨーロッパの都市に生活すると、日本の都市空間の中で一番欠けているのは歩道と緑道と都市立地ではないかと思っています。ドイツの都市を見ますと、積雪量と絡めて低木の設定も行われていて、雪が降ったときの低木の緑が非常にきれいに市内電車のライトに光るとか、そういう素晴らしい景観を見たりすると、林地の配置に政策の手が及んでいない。これは、終戦直後の東京のグリーンベルト構想の破綻が大きな傷になって、今日まで残ったままになっているからであろうということも言えるかもしれませんが、そういうことを考えるべきではないか、こんなふうに思っております。

前にもちょっと話しましたが、ふるさと自慢になって恐縮ですが、仙台は杜の都と言ったけれども、実は市街地の中に森は何もないんです。伊達政宗があそこに城下町をつくったときも、都市計画の中で、自分の屋敷の中に柿の木と梅の木はちゃんと植えろと言ったんです。柿は必ず実がなって冬の間料理にも使えるし、コメがとれないで飢饉となったときの大きな食料になるという、柿と梅を主体にして植えさせた。それがまち全体で見ると、それぞれの武家屋敷がみんな緑が非常に多いということで、杜の都というニックネームが明治になってついたわけです。

ですから、都市空間の「空間」というのは、もっと質的な意味で議論がなされないといけないのではないかと。都市公園の面積だけで求められる話ではないと思います。

次は「美しい国土」。これも、経済的な価値とあまり結びつかなかったためにこの思想は負けまして、伊藤滋部会長が国土審議会をやめることになった直接的な原因の一つでもあったのではないかと思います。「美しい日本をつくらう」というのを国土形成計画で打ち出すことを、グランドデザインの審議会のときに言い出しました。国土形成計画の話がまだ出る前です。

A氏 伊藤先生が言い始めたわけですね。

今野 伊藤先生が中心でしたが、私もそのときは委員でしたから、盛んにそうだと、そうだとするようなことを言いました。それを国土計画の最大の目的にしたらどうか。それは環境ともつながるし、市民生活の安定化にもつながるし、防災にもつながるといって、今後の国土事業の中心にしていいのではないかと。これを言いました。

審議会でのその議論で負けた一つが、当時、松食い虫が瀬戸内海等で盛んだったので、私が審議会の委員会で提案をして、まず環境庁が公共事業として、10年間の時限立法でいいから、松食い虫を早急に伐採する事業をテンポラリーでいいから打ち立ててやるべきではないかと。

日本の国立公園第一号の瀬戸内海を、いまのように松食い虫に食われっ放しで真っ黄色にしておくのは政策としてなってないではないか、国土政策的な視点がないではないか。こういうふうに言いましたら、伊藤先生がそれに賛成、賛成と、それでやれというようなことを審議会で言ってくれたのですが、結局はものになりませんでした。環境庁もやる気がないし、社会も反応しなかった。その結果、松食い虫はさらに東日本へどんどん広がっていった。まだ北のほうへ広がっているそうです。去年行ったときに、東北で松食い虫が出たなんて騒いでいるところに直面しました。

美しい国土をつくるという認識が全くないところに空間論という、むなしさが背景にあります。それは、公共投資をする、その公共投資の不毛さ、ベネフィットが明確でないものに対する不毛さというのは、こういう政策が生まれ出てこない大もとにあるように思えてなりません。

そういうことで北バンクーバー市の事例というのを出しておきましたが、私は、バンクーバーでOECDの国際会議があったときに、4～5日、会議をサボって北バンクーバー市の市役所に都市計画の勉強に行きました。グラウス火山という火山の裾野に広がった都市で、日本で言うと御殿場みたいなところでしょうか、バンクーバー湾が望めるところにあります。そこで建ぺい率、容積率の規制を厳しくやっているという話を聞きまして、聞きに行きましたらば、火山の裾野に区画整理をして市街路をつくって、住宅地を分譲していったわけです。

そのときの基準が、2階建ての住宅を建てれば必ず、条件が悪いところでも2階からバンクーバー湾が望めるようにします。傾斜の角度に応じて区割りの筆の決め方が変わります。2番目は、市民生活の基礎になる街路 - - カナダですから、アメリカ型に格子型の街路をつくるわけですが、港に下りていくストリート、どこのストリートに出てもバンクーバー湾が望めます、この2つを基本にして都市計画を立てているということでした。

そのために、この間も新聞に出ていましたが、カナダで世論調査をすると、いま北バンクーバー市というのはカナダの中で「一番住みたい都市」の2番目

くらいに入っています。工夫していることのポイントはそこだけなんです。その結果、非常に所得の高い、教養度の高い人たちが、老後生活は北バンクーバー市に住みたいといって全国から人が集まってきて、人口が増加し続けている。

こういう国土づくり、都市づくりが、これからの「美しい国土」の政策の中に体系化されるべきではないか、こんなふうに思っております。

やはり体系的に少し大きくして国土審議会に出していかないとダメだというのを、無視された委員の一人としてはいまだに悔しく思っています。「美しい国土」の政策体系化をどうするか、ということを考えたいと思っています。

伊藤先生はご承知のように農学部も出ていて、自然に対する認識と工学的な認識とのバランスの取れた捨てがたい人ですから、こういうことが議論のタネになり得たのかもしれませんが、全く消えてしまった今日、残念極まりないと思っております。

最後、この空間の問題で一番大きいのは、流域圏の水と絡む空間というのを考えると、森林の荒廃とダム問題ではないかと思います。100年後、ダムが我々の生活にどういうふうに影響するのか。土砂はどんどん堆積してダムの水容量は減ってくる。その結果、河川の縦断勾配はどんどんきつくなってくる。そういうところのダムが崩壊しますと、災害が非常に大きくなることは乾燥地帯なんかの実例もございますし、非常に怖い。どういうふうに対応していったらいいのか。

具体的な手立てとしては、ダムの集水域における森林整備とどういうふうに組み合わせていくべきなのかということが、非常に大きなテーマであると思います。自然の気候や積雪量と、森林が持つ貯水能力と、そして、ダム本体の強度や容量というのは、プロジェクトとして一体化した形の中で適正な答えを求めていくダム計画でないといけない。

その上に次の経済問題が出てきて、その結果、かかったコストを都市住民がそれなりに負担するという体制ですけれども、三全総の直後、やはり水の問題に取り組んだことがあって、ブームと言うには恐縮なんですけれども、下流住民が水資源の負担をしようということが地方自治体の間でちょっと広まったこ

とがあります。神奈川県だけで少し体制的なことをやりましたかね。山梨県を口説き落として道志村を抱き込むとかしましたけれども、都市住民の水道料金値上げ反対というのに直結してしまいまして、その負担が不明確であるという点で財政と税負担の問題にまでかかわっているだけに、非常に複雑な問題が森林とダム問題にはあると認識しています。

こういうことはもっとたくさん問題があると思いますけれども、縦横で組み合わせた議論をしておかないと国土空間論というのはどうも体系化してこないし、認識が高まらない、こんなふうに思っております。

A氏 これは私も前々から考えていて問題意識があったわけですがけれども、こういうふうに話していただくと非常にわかりやすいですね。国土空間の環境容量というときに、日本という国土の中でどの程度までの環境が許されれば、何人、それから産業、経済がどのくらいまで許されるかというのが一つありますよね。

もう一つは、都市の中の空間容量をどうするかという話で、例えば都市の中の容積率というのはどうやって決まったのか。日本の場合、43年の都市計画法の改正で高さ制限から容積率に変わったわけです。あのときに東京や大阪の容積率をどうやって決めたのか、東京や大阪の都市のキャパシティをどうやって決めたのか。

それから、都市再生でやたらと容積率を上げるというのは、都市のキャパシティからいくとどう考えるんですかという話とか、今度、都市計画法を変えるときに、日本の都市計画の中で容積率がベースとなるとすると、容積率をどういうふうに決めていくのか。

B氏 都市の中のところについては、都市計画課でも、やはり人口フレームからきているわけですね。必要な都市の面積であったり、必要な床の面積であったり、基本的にはそういうことだと思いますが、だんだん人口の減少化で、いまは、人口フレームに則って都市の器の容量を決めることはあまり意味がな

いことになってきている。じゃあ、新しいスケールは何かという議論はあるようですけれども、もともと居住人口から割り出していますよね。細かいことはわかりませんが。

今野 そうですね。ただ、安全の問題についてはそれなりの考慮はあるわけですね。

B氏 容積率の場合は、フレームというよりは、新橋駅前とか東京駅前の最も高度に利用すべきところは1000%とか、一種の基準みたいなものがあって、それに基づいてヒエラルキー的に決まったりしている。指針というか、昔の都市計画の通達で、こういう機能のところは容積率400%とか、立地とか都市の場所に依じて大体考え方は決まってはいるんですけどね。

A氏 どうやってそれを決めたのか。例えば、都心3区の容積率を合計するとどのくらいのオフィス面積になるのか、それが一つの東京都心の業務機能としたときにどれだけ許せるのかという議論が、いま、あまりされていないのではないのでしょうか。43年の都市計画法のとき、実際に東京都でそれをおやりになった山田（正男）さんに聞きに行ったんですね。

今野 山田天皇。

A氏 吉田達男さんと一緒に聞きに行ったのですけれども、「何を基準にしたんですか」と言いましたら、「2つある」とおっしゃってまして、1つは下水のキャパシティ、もう1つは交通です。当時では混雑率が一番大きくて、どの程度都心に人が入れるか。そういうところの2つだったけれども、都市計画法の中でいくと、道路も鉄道も神社も全部容積率があるんですね。あれは容積率の計算の中に入ってなかったとおっしゃっていました。まさかいまになって、道路とか鉄道、神社の容積率を使うけしからん奴が出てくるとは思わなか

ったとおっしゃっていましたが、本当はあそこを抜いて計算していたらしいんです。

だから、都市全体の都市容量といいますか、キャパシティ - - 例えばサンフランシスコなんかで大野さんが盛んにおっしゃっていますけれども、容積率全体を動かしながら都市のキャパシティを制限していくとか、そういう話は、日本の場合は土地の絶対的所有権があるのかもしれないけれども、そこがない。それがなくて何が都市計画法だ、という感じもあるんですよ。

今野 ただ、三全総のときまでは、住宅問題を戦後からずっと引きずってきて、大都市圏における政策の一つとして、1人当たりミニマムとしてどのくらいの住宅を提供できるかというのを、公共、民間と合わせてだいたいシビアに計算しています。したがって私がやったときの三全総の時点では、戦後のバラックから始まって、77平米だったか、80平米だったか、そこを目標にするというて出した。片や地価の値上がりもあったと思いますが、それによって事務所用地を延べ面積でどれくらい出すか、そのくらいで対応できる、という検証材料にその資料を使ったりもしました。そういう検討は国土計画の中でもやりました。

ところが、石油ショック以降になってくると、あの不況で住宅需要が変わったり、次の地価の高騰時代もあったりして、最近はそう言われれば、私も長いこと国土審議会にいたけれども、議論が真面目に出ていなかったような気がしますね。

一つは、圧力を減らしたのは、地価の問題と関係がなかったと言えば嘘になりますけれども、あまり直接関係のなかった貸家の増加が顕著にあったという現実が出てまいりました。四全総のときでしたか、いまや東京は江戸末期以来、賃貸住宅の空室率が最大に高い時代を迎えたというようなことを言い合った記憶があります。

A氏 いま、東京なんかの都市のキャパシティというのはほとんど議論さ

れなくなりましたね。都心に人が住むようになってきて、混雑率自体が少し位置づけが変わってきましたしね。

今野 ただ、核家族化によって世帯人口が減ってきていました。したがって、それによる虚像の住宅需要というのが押し上げてきて、市街地としては広がっていったとか、そういうことでの、ある種の調和点みたいなところに行ったようなことはあったんじゃないですかね。

B氏 もともと容積率というのは昭和40年くらいからですよ。それまでは容積制でなくて、30メートルとか高さ制限制度でした。それが東京オリンピックの頃か、もう少し後ですか、容積制に切りかわって、ちょうどその頃に都市計画法も大きく見直して、線引きみたいなものもちょうど同じ頃に入ってきて、そのときにどこまで緻密な議論をしているのかということ、よくわからないというか、あまり聞いたことがないんですよ。

A氏 私は、前に容積率計算の何か資料を見たことがありますよ、東京都の担当部長の方がその辺の資料を持っておられて。

B氏 もちろん鉄道の敷地とか、ああいうのをカウントできるかどうかという議論は、あとになって、バブルの頃に、都市計画法とか建築基準法の関係でいろいろ議論が出てきましたけれども、あまり想定もしていなかったといえば、先ほどおっしゃったように、あんなところを敷地だと主張するなんてことはそもそも考えてもいなかった、ということがあったのだと思います。

あと、「首都改造計画」というのが昭和58年くらいに国土庁から出て、あれは事務所床をかなり過大に見積もったといっているいろいろな問題になりましたけれども、その根拠みたいな、確からしさというものがよくわからないままにまた数字を変えたり。そうやっているうちに、バブルの頃には三菱地所が東京マンハッタン計画みたいなものを持ち出して、とんでもない超高層のビル群をつく

る。

そのとき私は国土庁で大都市圏整備局にいましたけれども、フレームというか、容量として何が正しいのかということの本格的な議論は、されていなかったと思います。

今野 あれがいつから消えたんですかね。三全総策定作業をやっているときだから、少なくとも二全総までは、パリの旧市街が平均のフロアとして5.何階か……、規制されたのが全部6階だったでしょう、それよりちょっと低い。で、東京23区が1.7階だなんていう資料を一生懸命出したんです。

A氏 中曽根民活のときですね。

今野 そうです。ああいうデータがいつからか全く出なくなりましたね。

B氏 あれは四全総のときですね。いかに低度利用かというような証左としてね。

今野 そうそう。大都市圏における投資はむしろ高層化に重点を置くべきだと。

B氏 バブルで住宅問題も出てきて、4～5倍で買えないとか、もっと供給しろとか、そういう議論も一方が出てきて。

A氏 今野先生の今日のお話を聞くと、自然との関係、環境との関係、都市の環境で言っても、日本というのはキャパシティについてほとんど議論していない。逆に言うと、都市計画というのは何のためにあるのか。土地の絶対的所有権があるものだから、容積率をやって移していくらでもつくる。日枝神社の容積率を移した建物というのは、どこから見てもきれいじゃないですよ、

あのビルは。そういうどこから見てもおかしいビルを都市計画が許す、そういう都市計画というのはどうかと思いますね。

C氏 景観管理的な考え方というのはどこにも入ってなかった。

A氏 確かにね。

B氏 都市計画といいますか、都市開発ですか、ああいうプロジェクト的なものとか、容積をたくさんという議論は東京でしかないんですよね。東京以外でそんな議論は聞いたことがない。そういう意味で言うと昭和60年以降、特定街区とか、総合設計とか、いろんな制度を編み出していますけれども、住宅局・都市局の都市計画というのはすべて東京の都市計画です。地方では関係ないんです。容積なんかあったって使えないです。

A氏 伊藤先生なんかは、何にも都市計画しないほうがいいまちができる。ジェイコブスの望んだまちというのは、人をいじくらずに自然にできたものが一番いい、いろいろやらないほうがいいんだと。昨日、僕はウロウロしていたら、環状二号線がものすごい勢いでできています。新橋の駅のちょっと横から第17森ビルのところまで、ほとんど道路を買収しています。今度、あそこにもものすごいマッカーサー道路ができるわけです。ところが、その横が昔ながらの新橋のごちゃごちゃという街で、マッカーサー道路と横とが全然マッチしてなくてね。

今野 最近、東京で一番醜態なのは新宿の高層ビル街だという説が、随分大きくなっていますね。

B氏 前に住宅局長をやっていて亡くなった梅野さんなんかは、都市計画というか都市設計 - - 要は先に街路とか区画を決めて、スーパー区画、スーパ

一街路で、最初に縦横に決めて、中は自由につくってくださいと競って、それではいいまちはできないとおっしゃっていましたね。

やはりデザイン、どういうものをどんなふうに配置するかという計画論があって、それに合わせて有機的に街路をどう通していくかとか、場合によっては、同じ幅でなくても、別に細い道路があってもいいし、公園の配置もあっていい。ただ、そこを土木中心に都市をつくると、最初に区画をつくってその中に空間を当てはめる。そうやってつくられたのが新宿であり汐留なんですね。

逆のつくり方をして、どんなふうなまちをつくろうかと後で街区割りみたいなものを決めているのが、六本木ヒルズとかですけれども、そこは都市のデザインの仕方、都市の設計といえますかね。

C氏 実際にはそういう都市機能についての需要が起こったのが、三全総、四全総段階までの日本が急成長した時期です。経済的にもそうですしね。それが国際化と連動して、高層ビルをみんなが認めたわけですね。

だけど、これからどうするかというと、賃料の下落というのが最近ようやく新聞に出るようになりましたけれども、地方都市も含めて、いまの考え方の延長ではもたないですね。つぶれる企業が出てきて初めてみんな足元を見直す。質のいい住環境なり何なりという問題を考え直す。そうじゃないと、先ほどの森林も含めた利用サイクルの議論というのはどこにも出てこないですね。むしろ、人口減少、少子化の問題とか何とかのほうで将来方向を決めて、住宅公庫が機能していた時代のものはむしろ後ろ向きの形にしないと解決がつかない。だから、高度成長と東京への一極集中という問題から逆の話を、都市計画でも国土計画でもやるべきではないかと思います。

今野 難しいのは、これを評価する原点というのは、そこに住む人や人間の心にあるわけです。一つは、シカゴやニューヨークの摩天楼に対して日本人は猛烈な憧れを持って見つめていた。スカイラインとかね。

C氏 “持っていた”時代もある。

今野 そうそう(笑)。持っていた時代があったけれども、最近では、ニューヨークの摩天楼を見ないうちは死にたくないなんて言う人は誰もいなくなった。そういうふうには人間の心というのは動くわけです。したがって、どれが美なのか、どれが適正なのかということの判定は、人間側の軸がブレるだけに難しいですね。

2番目は、ただ、そういうことに汗を流さなくていいのかということ、先ほど土木的発想云々という話がありましたけれども、空間というものをどのように考えるかという大前提が一つあって、そのときに東京の空間をどう考えるかということ、汐留の高層ビル街ができ上がった途端に都心への風の入り方が変わってきて、都心の温度が上がったということだけは実態証明がされてきているわけです。そういう質的な空間の容量とか範囲ということまで、本当は考えなくてはいけない。

その点で隅田川なんていうのは緑ひとつないけれども、市街地の中を一本あれだけ抜けている、千住まで真っ直ぐ南北に抜けているのは、冬は暖かい、夏は涼しい空気の通り道になっているわけです。東京の気候のデータを見ると、そこから遠い市街地で、最高気温が出るのは常に練馬区南部です。そういうことをどう考えるのかという「質」の問題があります。

3番目は、景観とか美ということに対する公共的価値観。公共的な財産として認めるか、認めないかというところに、ある意味では日本社会の貧しさが出ているのかもしれないですね。そういう議論をすると必ず、エッフェル塔ができたときは「あんな醜態なもの」と言われたけれども、百年たったらエッフェル塔はパリのシンボルになったというようなことでまぜ返されるけれども、都市計画のほうも大変でしょうね。

A氏 業務機能と住宅機能と2つ分けて考えなくてはいけなくて、アメリカの場合は業務でも住宅でも、超高層に人々が住んだり、そこで仕事をするの

は平気ですね。ヨーロッパ人は、少なくとも住宅は高くてはいけないという原則です。少なくとも木の高さよりも高いところに人は住むべきではないという話で、今度、パリで再開発されたけれども、住宅だけは8階に押さえています。日本の場合はどっちのほうに向かうのか。私は、日本は大陸的な資質だと思っていたけれども、結構30階建ての住宅にみんな住んでいますね。どっちなのか……。

ロンドンも、ドックランドはビルとビルの間が近くて、なおかつ全部ガラスですね。ですから、彼らは危ないということを言っています。それから、ドックランドもパリのデファンスも業務機能というのが非常に高くて、みんなあまり好きではない。好きではないけど、業務だったらしょうがない。日本の場合は、業務と住宅を一緒にしてみんな高いところに住んでしまう。

今野 中国もね。

A氏 そうですね、上海とか。でも、フランクフルトは、一遍、高いところに住宅をつくったけれど、嫌だといって低いところに移り住んでいるとも言われていますね。汐留というのは、国鉄の債務を減らすために都市の景観を犠牲にした面があるんじゃないですか。昔、大手町何とかの計画を「墓石プロジェクト」と言った人がいますけれども、汐留というのは本当によくないですね。

B氏 あれも調査調整費で、国土庁と運輸省と建設省の3省庁で、入れる機能とか、インフラの位置とかを……、東京都の区画整理事業でつくっているわけですがけれども、一応3省庁プラス東京都で集まって計画をつくって、基盤整備をやって、最後は区画ごと、大ブロックごとに、鹿島グループとか電通グループとか、公募してもらおう。そのあと、大規模な建築になりますから、アクセスか何かは当然あるでしょうけれども、全体をコーディネートする立場の人がいないし、そういう仕組みになっていないわけです。基盤が整備できた段階で、上物はそれぞれ当選した方に「自由にどうぞ」という形になっているので、結

果的にはああいう形になる。

今野 結果論だけど、2庁2省の体制をつくった、そこが一番悪かったんじゃないですか（笑）。

B氏 当時、東京駅のプロジェクト、汐留のプロジェクト、臨海副都心のプロジェクトという三大プロジェクトがあって、ちょうど金丸民活懇の世界なんです。

今野 これは葦の髄から覗いたデータだけで、まともに勉強したわけではないけれども、パリの街は自由にどこでも歩けるくらい通ったんです。それから、モスクワに行ったときに驚いたけれども、日本の都市の美観を損ねた主役の一人は工場だったと思うんです。その代表が東電の千住のおばけ煙突だだと思います。大都市のど真ん中に工場が裸で建っているでしょう。

ところが、モスクワとかに行って驚いたのは、建物の外観だけからすると中高層の住宅と同じ造りなんです。パリでもそういうのが見られるわけです。マルタン運河の工業地帯を見ても、景観は15区や16区の高級住宅地とあまり変わらない。その建物の中に工場施設があるんです。モスクワの場合は、気候も左右しているのかもしれませんが。

そこのところは詳しくわからないけれども、どうも日本は、学校はこういう建物、住宅はこういう建物、工場はこういう建物と単純化していて、それが都市全体の景観的秩序を乱しているのではないかという気がしますね。モスクワもクレムリン周辺しか僕はわからないけれども。

B氏 特にヨーロッパの場合には城壁で囲まれていましたから、守るべきところとそうじゃないところがはっきりしている。工場でも、確かにイタリアなんかに行くときれいなファッショナブルな工場がありますけれども、汚い工場もあるわけですね。そういうのはどうでもいいところに造る。

今野 イタリアはそうですね。ただ、モスクワの場合、クレムリンから目と鼻の先に大火力発電所があるんです。それを僕は地図を見て発見して聞いてみたわけです。そうしたら、いや、ここは発電所じゃない、モスクワのエナジーセンターなんだといわれました。だから当然、街の景観と合わせたものになっていないと意味がないという、あっちのガイドの説明でしたね。

C氏 フランスでもドイツでもみんなそうですよ。自分の都市地域の中に発電所をつくるという考え方です。

日本は、三全総やその前の計画もそうだけれども、都市集中が始まったのはだいぶ後ですよ。それまでは工業地域とか準工業地域とか、いままでの工場はほとんどそうだったのが、全部、列島改造の時期の頃から移ったわけです。先ほどの隅田川の流域の工業的インフラも含めて、全部転換したでしょう。江東が伸びているのも、工場がなくなってくるからですね。

B氏 平成になってから市町村単位で景観の意識が出てきて、世田谷でも清掃工場をデザインしてみたり、そういうのは草の根でドッと出てきていますね。ただ、先ほどありましたけれども、「美しい」というのはなかなか難しいですし、景観というのは、まちづくりというか、市町村レベルで自然発生的に出てきて、それが大きな法律をつくるという動きになりましたが、景観とか美しさというのは本当に法律になじむのかなと逆に思ったりもしたり。

今野 そのこのところは全く努力しなかったわけではなくて、部分的に随分努力はしていて、伊藤先生を委員長にして、「地域づくり表彰」の中で、杉並と世田谷の清掃工場を表彰したことがあります。それは、景観的に一番目立つ煙突の色彩をどうするかと喧々諤々議論して、世田谷で見た青空の青と雲の色で分けて塗って、それだけでも随分緩和したというので、表彰してやったことがあるんですね。

ただ、昔、工場が密集していた江東区や荒川区の工場街の中を、夕方暗くなりかかる頃なんていうのは心理的に怖いまちだったよね。

C氏 しかし、いまはだいぶ変わりましたよ。運河沿いのところもみんな公園化しているし、それこそ緑が増えています。

A氏 先生のみチゲーシヨンの話は非常に面白いですがけれども、日本にはなかなか定着しない。高山英華先生が、都市の中に緑と水の空間をどれくらい持っているかというのは非常に大事だとおっしゃっていました。

今野 そうですね。その場合、認識さえちょっと変えればすぐにでもできることが随分あると思います。それは、日本の街路樹というのはほとんど単層です。イチヨウ並木はイチヨウだけ、ケヤキ並木はケヤキだけ。それで、私が住んでいるような新興住宅地でも、何々通りとか、そこから名前だけはとる。だけど、ドイツの街路を見ますと、二層、三層にするんです。低層の植物、中層の植物、高層の植物。少なくとも二層になっています。そうすると、それだけで見た目の緑の蓄積量が全然違うんですよ。

同じことは芝浦運河の話で、ウォーターフロント開発協会の何とかなんてやらされて仕事もしたけれども、昔、東京都にいたときに、芝浦運河というのを汚い解のたまり場だったんですけど、解は一つもいなくなって、その結果、散歩道を随分つくるようになった。でも、いま最大の課題は、あの運河側を通てみると建物が全部背中を向いています。あれは、水のほうを向かせたときに初めて運河沿いの整備した緑道が生きてくるんです。随分苦労して散歩道をつくったんですよ。これは隅田川を赤羽まで上ればわかるけれども、みんな建物が後ろを向いていますね。

A氏 日本ほど都市河川を粗末にしているところはなくて、神田川は上は高速道路だし、名古屋というのは堀川しかないけれども、堀川も全部、建物の

後ろを持ってきてますね。名古屋はどうやったら潤いがある街にならないですね、川がないですから。

今野 この間も名古屋の納屋橋で、もう少しきれいにできそうなポイントだなと思って、橋の上に立ってしばらく考えていたけど（笑）。いい饅頭屋の本店があそこにあるのにね。

C氏 都市の中の景観として緑や水をとらえるという考え方と、先ほどのお話にあったように森林資源との循環みたいな問題をどう考えていくかというのは、そのところが全く政策的になっていない。都市化の影響と利用サイクルの問題とが、都市と合っているのかどうか。というのは、僕はわりと頻りに高尾から先へ行きますけれども、小菅村というところに行って話を聞いていたら、あそこは昔、みんな森林で食っていた。いまは、そういうものをやる人がいませんと。

じゃあ、都市にとって何が必要か。あれは東京都の水資源になっているけれども、都市がその維持に協力するなんて仕組みは全く起きてこないですよ。もう一つは、そこで生まれた森林が経済的にサイクルが描けるような利用がされていない。いまは輸入材で何でもやってしまうような話でしょう。そのところは少し違うことで掛け声をかけないとね。

今野 でも、その掛け声は急いでかけないと、炭焼きなんかを体験したのは僕たちの年代くらいが最後で、いなくなっちゃう。

C氏 いま、部分的には新潟であれどこであれ、いろいろ森林資源をどうするかというのが、学生とかああいうのが行ったりとか何とかやっているけどね。

A氏 ジェイコブスの話を持ってくると、一間ぐらいの道が一番いい。神

楽坂の路地とかですね。人がすれ違うときにどっちかがちょっと体をよけるぐらい。そうすると、そこでお互い会話ができる。これが路地の原点だということで、「会古路地（エコロジ）」という当て字を書いたりしているんですね。

ただ、これは二項道路、三項道路みたいな話になってきて、都市計画ではなかなか認めてくれない。前からあるものはそれでいいけれども、新しく路地をつくろうというとなかなか難しいんですね。確かに都市計画サイドからすると、火事になったらどうするんだという話が出てくるのかもしれないですけど。

B氏 計画と設計、デザインかもしれないですね。一方、ジェイコブスは「多様性」みたいな話で、いろいろなものが入っている。多様の中でいろいろ観察しながら人間に着目するという、そういう話が都市計画みたいな計画論になじめない話なのか、そういう意味で市町村単位の設計 - - 設計というか、方針ですか、そういうものがもうちょっとないと。その方針というのは、いまの日本というのは極めて縦割りの制度の中でいろいろなものができ上がっているのですね。

今野 財政上の問題もあると思うんだね。

C氏 だけど、地方自治体にそういう権限を移しても直らないんじゃないですか。

今野 だから財政上の基本的な問題は、僕が港湾にいるときに、港湾の緑地制度というのを港湾法を変えて苦労してつくったんですよ。それで地方へ行って、これからの時代はこうこうこうだから緑を少しでも増やしましょうと言うと、理屈はわかった。しかし、現実にカネの問題になって、こういう事業を起こすというと、あの当時で3分1かな、補助をくれるんですよ。ところが、それを維持するために水撒きをすとか管理する補助金はゼロなんです。だから、自治体がやる気をなくしてしまうわけです。

港湾地帯なんていうのは、風は強いし砂地で保水力がないでしょう。だから、本当に緑化しようとしたら、その点こそちゃんと支えてやらないと緑は増えないわけです。そういう弱点を持っていて、国土交通省なんて財務省に首根っこをおさえられているから、半身不随で動けないでいるようなものです。

A氏 まちづくりの中で、大きな意味の環境という話になってくると、都市計画と環境の問題が出てきたり、都市の中での緑という話になると公園族が出てきて、またそこで都市計画と違ってきて、都市の中のどこに公園を置くか、どういう木を植えるかというのは公園族の狭い中でやってしまうので、そのところが非常に……。今野先生おっしゃるように、全部まちに渡してしまったほうがいいのかもわからないけれども、まちがそれだけの能力を持っているかどうか。だから、「まちづくり交付金」をうまく使ってやるといいけれども、あれもあまり金額が増えないわけですね。

C氏 工場立地法ができたときに、新規につくる場合はたしか1割以上、緑地の義務を負わせましたね。

B氏 2割ぐらいですかね。

今野 当初は1割でした。

C氏 ところが、いま、総合設計だの何だのでやっているんだろうけれど、そういう緑地をあまり取らなくなったでしょう。

B氏 工場立地法もだいぶ規制緩和で。

C氏 六本木でも何でもそうだけど、どんどんズレていって、汐留なんかの場合は全くそれが効かなくなっている。だから、東電のところに焼場をつく

ろうかという話まであるんです（笑）。そこに森をつくるとかね。

B氏 伊藤滋さんも、木を植えていけば一番間違いないと。

C氏 伊藤さんは、民家をつくる場合でも、建築許可を与えるときに必ず1本以上の木を植えるのを条件づけると言っていたんです。僕もそれがいいと思っていたけどね。かつて中野から向こうは、中央線に乗っていても緑が非常に多かったのが、いまは、荻窪を過ぎてからようやくところどころに見えるかなという感じで、それがさらに後退している。

A氏 汐留が一番醜悪ですね。それから、日枝神社の容積をもらった溜池のところ。やっぱり八重洲がひどいですね。丸の内は丸の内でもかなり容積率をもらって、ある程度のスペースを持っていますけれども、八重洲は東京駅から容積率を移したり、すごいですね。これは「三大醜悪」と言っているんじゃないですか。

今野 品川もあまりよくないなあ。

A氏 よくないですね。

C氏 あれは、もともと倉庫がビル化したただけだという考え方をすれば、あんなものかなと。

B氏 東京駅の周辺は、東京都が一定のコーディネーションをしていると思います。あれも運輸、建設、国土庁で基本的な絵を描いて進めて、あとは東京都ですけどね。

A氏 あの醜悪なものは千代田区のテリトリーでしょう。中央区は通りか

ら東側だから、中央区はあれを見て醜悪だといって、もっといいものをつくろうと考えた。

今野 汐留とか品川とか、あまり評判がよくないのを見ていて、大阪は梅田をどうしますかね。こんな小さな絵に街路を仕切ってという計画じゃなくて、もう少しきめの細かい質の計画としてね。

B氏 梅田北も汐留も品川も全部そうなんですね。ヤード跡地で、基本的には区画整理で、あと上物のご随意にというか、いわば提案協議制度みたいな感じでやっていますから。

今野 特に大阪の場合に心配するのは、隣りが、狭い道路一つで大阪の中心の大阪駅でしょう。

C氏 梅田の開発というのは、本当はもっと大きく考えるべきなんだろうね。

今野 そうです。全体の中での位置づけから議論すべきだと思います。

A氏 中之島はよくなりましたね。

C氏 中之島だけ別なんだよ。あそこはいろんな文化的プロジェクトでね。ただ、これからトータルで人口減になるわけでしょう。そのときに何をやるのか。一時、国際化をはやして、いまのビル化もそうだったけど、これもいまが頂点みたいな感じでね。コンテナだけ中国に持って行かれたのではなくて、ビジネスも向こうに移っていく可能性がありますね。

今野 ポンピドゥーセンターを含めて、パリのレ・アールの再開発のとき

に、議論好きなフランス人だから相当議論をしたと思うけれども、パリは人口急増都市でもなかったし、ああいうのを一つきっちりと点検し直す必要があるかもしれないね。

C氏 前にパリの都市開発局長が日本に来て話をしたときに、レ・アールは失敗だったと言ってましたね。

今野 そういう評価がありますね。

A氏 みんな成功だと思っていたんです、全部地下に埋めてね。ところが、失敗というか、何かフランス人と合わないと言ってましたね。

C氏 歴史のある都市として成長するならあれだけど、それは間違いだと言っていた。

今野 ポンピドゥーセンターも、景観的にはパイプが丸出しでね。

A氏 僕らはポンピドゥーセンターのほうが醜悪だと思うけれども、まだあれはいい、レ・アールはどうも合わない。今度、あれを全部やり変えと言っていました。

B氏 ポンピドゥーの場合の評価というのは、建物というよりも、その前でいろいろなパフォーマンスが行われたり、人が集まってくるという、要は結果が評価しているということかなと思うんです。そこで営みがありますからね。ちょっとジェイコブスの論旨とは違いますが、違う意味で人が集まる空間ができている、それが評価されているのではないかと思います。

A氏 前にパリの都市計画局長、女の人に来て、セーヌ河畔のプロジェクト

トを言っていたので、見に行ったんですよ。下を板で全部覆ってましたね。

C氏 都市を立体化しているからね。

今野 では、今日はこれで。(了)