

Contents [目次]

02-06 会長対談

災害と国土を語る

建築家
東京大学名誉教授
多摩美術大学学長

計画・交通研究会会長
東京大学教授

内藤 廣 × 羽藤英二

企画・文責 | 作家/エッセイスト 茶木 環 | 企画補佐 | MHRT 小林香咲



07-12 座談会

都市空間のこれから： 歩行者空間デザイン研究会の 活動報告

企画 | 東京理科大学教授 伊藤香織

企画補佐 | 清水建設 古宇田剛史 | 企画補佐 | 大成建設 新田直司



16 視点 私たちは何を食べるのか？

東京工業大学 土木・環境工学系 教授

真田純子

13 **Researcher:** 若手研究者に聞く
京都大学大学院
「土木」のイメージと土木技術者のあり方を研究する 中尾聡史

14 **Projects:** 会員企業・団体百景
株式会社ドーコン
北海道の未来のために、これからも地域とともに 奈良照一

Information [お知らせ]

2023年度 秋の見学会

見学会

今回は秋田県での見学会を開催します。成瀬ダム建設現場にて多数の建設機械が自律・自動運転を行う次世代の建設生産システム、秋田駅周辺のまちづくり、国内で初の商業ベースでの大型洋上風力発電事業である秋田港・能代港沖の洋上風力発電等を見学します。

- 日 程 2023年10月17日(火)～18日(水) 1泊2日
- 行 程 集合：17日 9:00 秋田空港 もしくは 11:00 大曲駅
宿泊：中通温泉こまの湯ドリーミン秋田
解散：18日 15:30 秋田駅 もしくは 16:00 秋田空港
- 定 員 25名

第3回 生態系を活用した地域づくり： 地域・企業が継続できる仕組みを目指して(仮)

イブニングセミナー

2030年までに生物多様性の損失を食い止め、陸と海の30%以上を健全な生態系として効果的に保全する目標(30by30)が掲げられています。生態系の保全に波及する複合的な効果を楽しみ、人が住みやすい地域づくりに資する横断的な議論を行います。

- 日 時 2023年12月上旬の夕方
- 形 式 ハイブリッドセミナー(参集型とオンラインの同時開催)を予定
詳細が決まりましたら、ホームページ、メールでお知らせします。

〔会長対談〕

04

災害と国土を語る

Hiroshi NAITO × Eiji HATO

企画・文責
作家／エッセイスト

茶木 環 (広報委員長)

企画補佐
みずほリサーチ&テクノロジーズ

小林香咲 (広報委員)

建築家
東京大学名誉教授
多摩美術大学学長

内藤 廣

(一社)計画・交通研究会会長
東京大学教授

羽藤英二

2011年3月11日に発生した東日本大震災から12年が経ちました。今回の会長対談は、陸前高田市の高田松原津波復興祈念公園や陸前高田市立博物館など東日本大震災における陸前高田市の復興プロジェクトに携わった建築家・多摩美術大学学長の内藤廣さんをゲストにお迎えし、復興や防災・減災への考え方、また大災害にも強い国土や地域のあり方を語ります。

東日本大震災の復興

羽藤 寺田寅彦さんの「天災は忘れた頃にやってくる」という言葉にもあるように、災害の復興後は記憶との闘いであることが指摘されます。今なお続く福島復興に関心を向ける人も少なくなりました。内藤先生は特に陸前高田市の復興にご尽力され、現在も被災地との関わりを続けておられます。おそらく建築家の立場を超えてまで関わった部分もあると思いますが、これまでの12年間でどんなことを思われますか。

内藤 津波で被災した陸前高田市立博物館が昨年11月に再開館して、この間改めて訪れたんですけど、明治三陸地震津波(1896年)の展示を観て、「過去の震災からの教訓」について認識を新たにしました。

明治三陸地震は震度2から3ぐらいの長い揺れだったそうです。それほど危機を感じるような揺れではないのですが、30分後、広田村では26.7mと、東日本大震災の倍ぐらい

の高さの津波が来たそうです。事前復興を考える際に、東日本大震災の経験をそのまま教訓にして、震度や津波の高さ、時間を想定して避難マニュアルを作成すると間違うかもしれない。三陸の復興は決して成功事例として考えない方がいいと私は思っています。自然が何をするのか、本当のところはわからないのです。残念だけれど人間はこの先も失敗を重ねながら災害に向き合っていくのだろう——というのがこの12年の率直な思いです。

羽藤 高田松原津波復興祈念公園には、各地からいろいろな世代の方が訪れ、東日本大震災津波伝承館で展示を見た後に、献花の場、追悼の広場を通して海を望む場へ歩いていく。災害とは一体どういうものかということ、自分が暮らす地域に持ち帰って考えるでしょう。防災や復興に対して、そうした動機付けとなる場所、気持が奮い立ってくる場所が被災地でもあり、次の災害に向けた学びの場が三陸の地にできたこと

は素晴らしいと思います。

内藤 ありがとうございます。あれはたくさんの関係者が立場を超えて協力しあった成果です。当初、私は東北地方整備局の追悼祈念公園の委員でした。祈念公園をどういう姿にするのかという会議の議論が堂々巡りでつまらないので、委員会レポートの表紙にスケッチを描いていました。それを委員のみなさんに見せたら、それがいい、という話になりました。それで委員長の中井検裕さんに「それなら私は委員を降りて、手を動かす側に回る」と話して、いくつかの経緯を経て設計者として携わることになったんです。

羽藤 土木の仕事はスケールが大きいので、幾つかの組織で議論しながら構想が固まっていった最後に図面が描かれますけど、内藤先生は自らの足で現地に入り、自らの手を動かして考えるところから関わっていったのですね。そのようにして考えようとする建築家は必ずしも多くはないと思いますが、内藤先生の場合は

自身の流儀なのか、委員会方式に対しての問題意識からだったのでしょうか。

内藤 問題意識からでしょうね。委員会では、やはり型通りのことしかできません。追悼や祈念の施設をつくることはやはり精神の問題だと思うんですよ。被災後に陸前高田の波打ち際に立って見た海は風いでいて、その逆側の陸にはほとんど何もなくて、陸地と海とがほぼフラットな状態でした。その光景を目にして、「自然は社会や人間にいろいろなことを仕掛けてくるけれど、こうまでしなくてもいいだろう」という思いが口からこぼれ出ました。あの感情ができるだけ色褪せないように、皆が集まってきて思い出せる場所をどうやってつくるか。私が考えたのはそのことだけです。

防潮堤の委員会では羽藤さんとも一緒にいましたが、防潮堤は地域にとって防災上、必要だけれど決して完璧ではないし、海を感じられないという声もある。ある意味では、人間社会の自己矛盾みたいなものがそこに象徴的に表れています。けれど広田湾は美しい姿でそこにあるんです。あんなにきれいな海が、ある瞬間には人間にとって脅威になる。その幅みたいなのを少しでも感じてもらえるといいかなと、「海を望む場」として防潮堤の上に献花の場所をつくりました。通常は防潮堤の上にあんな場所をつくるなんてあり得ないのですが、ここはかなり無理を言いました。全ての施設は、あの小さな場所を成り立たせるための背景にすぎません。

伝承館や道の駅を訪れた人は、ほとんど全員が防潮堤の上まで行きます。海を見て、海を感じて帰っても

らう。そこはうまくいったのではないかと思います。

羽藤 過酷な自然がもたらした凄惨な光景を見て、ここまでやるのかという感覚、それでもやっぱり広田湾は美しいというのはとてもよく分かります。被災後に地域の子どもたちが描いてくれる絵が、直後はとても暗い絵ばかりだったのが、復興が進むにつれて少しずつ明るくなり、広田湾を描いた絵も増えてきました。復興に携わる人たちが諦めないで現地に通い続けて実現できたこと、また住民の方々が辛い経験をしながらも「この土地でもう1回生きてみよう」という前を向く思いが呼応したのではないのでしょうか。内藤先生を中心に素晴らしいエンジニアたちの力で思いが鼓舞されたことを強く感じています。

復興は国土をどのように変えたか

羽藤 東日本大震災の前と後で、社会はとても変わったと思います。三陸全体、あるいは東京との関係も含めて、復興が国土をどのように変えたか、考えをお聞かせください。

内藤 まず、三陸の人たちは強いと感じました。岩手県の野田村にも通っていたんですが、ある時、小田村長が空を見上げて「俺たちはこうやって生きてきたんだよなー」とつぶやいたんですよ。「こうやって」とは、この地域の人々は1000年ぐらいの長い間、津波に襲われながら、反省しながら、生き延びて、現在に至っている。防潮堤もそうですが、復興は国や行政が主導しているもので、地元の人たちはもちろんそのことに感謝する一方で、自然を甘く見ない冷静さも持ち合わせているなど

思うことがよくあります。

復興については、もっと違ったやり方があったかもしれないなどと今になって言われていますが、当時はあれが精一杯だった。次は何とかなりたいと思うんだけど、財政のこともあり二度とあんなふうにはいかないように思います。

羽藤 12年超の時間が経ち、初期の復興や今も続く福島の復興について、様々な反省や結果が出てきています。復興が終わったととらえるのではなく、地域をもう一度どのようにつくっていくかを考えなくてはいい。復興道路として整備されていた三陸沿岸道路(仙台～八戸)359kmが2021年に全通しましたが、これをどう使いこなしていくか。高台移転した地域では住民の高齢化が進んでいて、大都市近郊にかつてつくられたニュータウンと同様の問題が起きている。解かなければいけない問題は新たに現場で生じています。三陸沿岸で考えることは、日本海沿岸の地域問題だったり南海トラフ地震などの防災・減災に生きてくるので、常に現場を考え続けなくてはいいですね。

内藤 日本の戦後から約80年が丸ごと問われているように思います。大きな災禍の時にこそ国家というものが機能するわけです。でも、戦災復興の時からやるべき問題を本当に解決してきたのか。東日本大震災でこれだけ大きな被害があり、多くの問題が浮上して、道路を含めたインフラ整備、地方自治の問題、人間の権利の問題、コミュニティの問題、原発の問題など、全体をもう一回検証し直す契機となったはずなんですが、現実にはあまりそうならなかったことが気になります。

羽藤 「全国総合開発計画」で戦後やってきたのが、2000年に行財政改革が実施されて、2001年の中央省庁再編で国土庁は運輸省、建設省、北海道開発庁と統合して、国土交通省が発足し、内閣府の機能強化で国土庁の防災行政業務や経済企画庁の業務も内閣府に承継されるかたちで、国家の運営体制は大規模な改革が行われました。そのようにしてつくられた国家をどのように機能させていくか。東日本大震災やコロナ禍では正面から問われた。補償すべきは個人か世帯なのか、復興に際して地域を復元するのか、それとも人間に対して支援するのか。もともと次の世代に向けた制度設計もできていない中で、東日本大震災の復興があり、またコロナ禍での被害は復興過程にあった三陸をはじめ日本全体を覆っていったというのが、ここ数年起こったことだと思います。

内藤 コロナ禍で議論になった人間の権利の問題や行動制約について



羽藤 英二
東京大学教授(当会会長)

は、羽藤さんが東日本大震災の時に話をされていました。災害時には政治的な空白や民意の空白状態が生じるので、ある意味ではいろいろなことがやりやすくなると思うのですが、本来、そうした議論は非常時ではなく、平和で皆が冷静な時に深めておくべき話だと思うんです。

羽藤 その議論は緊急性を帯びています。ロシアによるウクライナへの軍事侵攻、あるいはChatGPTなどの生成AIがジェネレーティブに様々なものを目の前に差し出すことをどう受けとめるのかも含めて世界規模で変化が加速していく中で、個人や社会、国家や都市がそれに対応できるかどうかで峻別されるような時代観があります。そんな中、国土の現場で問われるのは構想力や実行力で、今までにないリスクを自身が取っていかないと、普通にやっているだけでは落ちていってしまうと認識せざるを得ない。

陸前高田の復興過程での内藤先生の試みは、通常の仕事の流れでは生まれなかったところを、自身で現場を歩き、実際に手を動かしていくことで流れを変えることができたのだと思います。個人個人がそういう思いきったことをしていかなないと、これからは都市、国土、地域、社会、個人、家族も生き延びられない。それぐらい大きな変化が訪れていることを痛感しています。

内藤 私は今年度、多摩美術大学の学長に就任して、執行部とか先生方とかなり真剣にChatGPTに関しての話をしています。今

の生成AIは文章を中心に語られていますが、実は形の話でもあって、デザインやアートにとっても大問題なんですよ。美とは何か、オリジナリティとは何か、生命とは何か、その本質が問われるようになる。今までの社会的なしきたりや慣習的にやっているものが全部打ち碎かれていくことは、新しい社会にとっても面白いし、前向きに考えたいと私は思っているんです。

ChatGPTが今より進化している前提ですが、大きな災害を想定すると、数万人単位の住民が集まって、「どんなまちにしたいか」「どんな暮らしがしたいか」を話してもらうことも可能でしょう。そこでChatGPTを使うとしたらどういうことが可能なのだろう、などと考えます。「逃げ道はこんなだったらいいよね」「裏の路地があったほうがいいよね」「お年寄りがいたらこうだね」とか語り合って、それを即座に形にして見ながら、「いや、ちょっと違うかもしれない」「こうしたらどうだろう」などと、制度設計やお金の問題も含めて画像を見ながら皆で議論する。そういう民意のあり方で地域をつくるのが可能かもしれない。先の震災でみんなが一番苦労したのが合意形成ですからね。その道具として使えるのではないかと思います。

羽藤 合意形成は東日本大震災の復興過程でもやはり大変でしたし、都市部の再開発など通常の公共事業でも困難です。生成AIもいろいろな意見の集合体に対する形のバリエーションも出

復興が終わったととらえるのではなく、地域をもう一度どのようにつくっていくかを考えなくてはいけないですね——羽藤

せる技術はできています。次の復興にどう備えるかという時に、合意形成の仕方そのものに僕たち自身が声を挙げなければいけないところはありますけれども、どういうふうにそれを形づくるかに関して生成AIが介在できる余地はかなりあるのではないのでしょうか。

これからの国土像におけるアートへの期待

羽藤 内藤先生ご自身が建築家であることは変わりませんが、東京大学の社会基盤の教授を務められ、今度は多摩美術大学の学長に就任されました。美術がまちづくりや国土計画、都市計画あるいは建築に対して果たす役割はとても大きいと思うんです。首都直下地震や南海トラフ地震を見据えて、未来の国土像・国土構造に対してアートが果たす部分にどのような期待をされていますか。

内藤 若い世代の人たち、なかなかいいですよ。ここ数年でバーチャルな世界がいきなり広がったわけですね。でも、エンジニアリングとして広がってたくさんの方の技術者も生まれているんですけど、どのようにその世界をイメージし描けるかはアートやデザインをやってる人間にしかできないわけです。だから面白い。今は、油絵や日本画や版画を学んだ学生たちの多くが上場企業に就職していきます。それだけ求められる人材になっているのです。「近未来に対するセンサー」という彼らの特殊能力

をフルに活用しながら広がった世界をどう描いていくか。それが東京大学とは違うところかな。一方でクリエイティブな部分でも、ChatGPTなどでよく問われるオリジナリティとは何かとか、最前線を見ている感じがします。こうした機会を得て、私はこれまで以上に青臭い話を、正面からしようと思っています。

要は広い意味での「文化」なんですよ。戦災復興の時にも基本は文化が支えになった。ある人のエッセーで、戦災で日本の都市が焼失して社会が絶望感に満ちている時に、辺鄙な片田舎の村でおばあさんが美しい日本語を話すのを聞いて、「この国は大丈夫だ」と思った、というエピソードを読んだことがあります。われわれは日本語のレトリックの中でいろいろな話をしたり考えたりしているわけだから。つまり、文化はある1つの文明が蘇生するための復元バネなんです。危機に直面した時に、本当に盾になるのは文化なのではないか。文化まで奪われてしまうと、何も残らない。

朝日新聞の記者だった本田優さんから聞いた話ですが、中曽根康弘さんに「国というのは何ですか」と聞いた時に、「文化を守るための装置かな」と答えたそうです。私はこれが核心だと思っています。文化って社会の外にふわふわとまとわり付いているようなものだと思うがちだけど、実は逆で、社会制度や国家戦略や法律といった仕組みというのが、文化を守るための

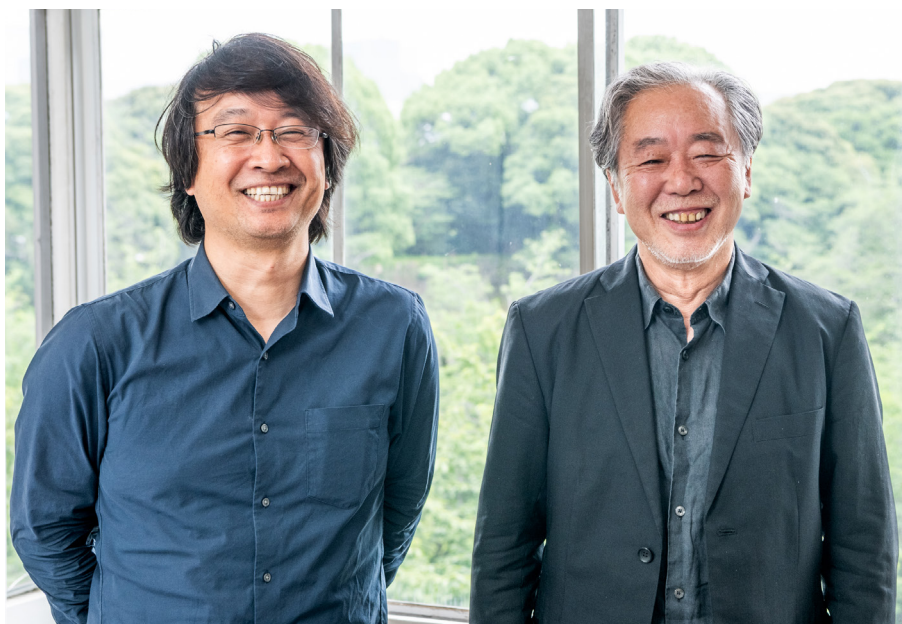


内藤 廣
建築家・東京大学名誉教授・多摩美術大学学長

装置なのだというのは、最近聞いた言葉の中では一番衝撃を受けましたね。その通りだと思います。

羽藤 僕たちが何か大きなものをつくるとか災害復興の局面では、壮大な物語だったり、図と地なら図の方を、経済と文化なら経済を重視しがちです。でも、それだけではなくて、人間にはもっと低層に流れているヘテロトピアとでもいえるのでしょうか、日常につながる異なる物語がある。アートや文化はそこに眼を向けて無視されがちな異世界を増幅させ、表現し、再生のバネにしていくことができる。そうした素養や才を受け入れる余力が、国土にどれだけ残っているか、育っているか、それこそが大事だと考えるコンセンサスが私たちの中にあるかどうかがこのからの地域像、国土像にとっては極めて重要です。そういうのを大切にしている地域は生き残れるし、そうではない地域は漫然と消滅へ向かっていくかもしれない。

「従来のしきたりや慣習を突破して新たな社会が形成されることはとても面白く、前向きに考えていきたいです」——内藤



撮影 | 大村拓也

大災害にも強い国土像・地域像とは

羽藤 関東大震災後の帝都復興によって東京を含めて国土全体も大きく変わりました。首都直下地震、南海トラフ地震など予測される大災害に向けてどういう国土像や地域像を描いていくべきだとお考えでしょうか。

内藤 私は大都市以外の日本の国土がどれくらい豊かであるかに関心があります。日本の都市人口比率は約8割ですけれど、実は都市以外が健全でないとそれが成り立たない。私は渋谷駅周辺の再開発にも学識の立場で携わっているけれど、その周りに広がっている渋谷という街独特の匂いというかあのアノニマスなエリアが渋谷という街を成り立たせていると思っています。この「超高層ビルと渋谷の街」という図式は、そのまま「東京と東京以外」「都市と地方」とリンクしていて、東京以外、地方が元気になる方策を真剣に考えないといけないと思っています。

全くの専門外ですが、食糧自給率を上げることもその1つだと考えています。この間、イタリアで暮らし

ていた人と話したら、イタリアの地方の人たちの暮らしは大抵のことではほとんど揺らがない。GDPがどうであれ、政権がどうであれ、世界がどうであれ、基本的に飢えることがない。だから強いんです。日本はどうでしょうか。東京以外、地方がそれぐらいの存在感と自信を持つ状態になればいいと思うんですが。

羽藤 農業やエネルギーは安全保障上、非常に重要な問題です。日本の一番の弱点ですけれど、例えば、地方部には近世由来の豊かな用水網や小規模な水力発電がある農村では、良質のお米が収穫できて、それを活用しておいしいお酒がつくれるといった文化が継承されてきました。

震災復興の時代に都市部では生活が大変だった中で、地方に疎開して受け容れてきた時代があった。日本の地方都市あるいは地域社会の美しさや豊かなポテンシャルをどのように磨いていけるのか、若い人たちはとても関心を持っている。リニア、自動運転、ドローンの導入を通じて新たな倫理と社会的受容を地域が獲得するために私たちは全力を尽くさ

なければいけない。それによって新たな集積を生み出しつながっていけば、これからは地方の時代になると思います。

これまでは集積の経済で、東京あるいは都市部のターミナル経済が強かった。でもその外部不経済を考えると、コロナ禍を経験して以降は働き方を含めてこれまでとは異なるライフスタイルが注目されています。これからの地域像として、災害や安全保障に強い部分を磨いていくということですね。

内藤 コミュニティ自体が崩壊している中で、農村の風景だけ残すみたいな話は本末転倒です。里山があり、農地があり、古い集落があるという風景は、何百年もかかって先祖がつくってきた「生存の様式」なんです。だから、昔に戻すという感覚ではなくて、羽藤さんが言われる通り、これからの国土をつくっていく上で極めて合理的な「生存の様式」が生まれてくるという国土像を描く方がリアルで面白いですね。要するに生きるための風景だからね。その方が説得力がある。

羽藤 東京は人もたくさんいるので多様な文化に触れることができる一方で、満員電車で揺られて通勤して子どもは塾に通うというような組織文化です。それに対して地方がどういうオルタナティブをこれからつくっていけるかが重要です。地域では今、若い人も年配の人もチャレンジしています。一般的な東京の価値観ではリスクのある行動に見えても、挑戦が連鎖していく中で新しい文化が生まれ、それが次の災害に対しての備えにもつながっていくのではないかと感じました。今日はどうもありがとうございました。

【座談会】

都市空間のこれから： 歩行者空間デザイン研究会の活動報告

歩行者空間デザイン研究会 提言とりまとめワーキンググループメンバーより(五十音順)

主査

東京理科大学
教授

伊藤香織(当会理事 企画)

Kaori ITO

企画補佐・文責

清水建設

古宇田剛史(広報委員)

名古屋大学
准教授

井料美帆

Miho IRYO

企画補佐

大成建設

新田直司(広報委員)

研究会幹事長

社会システム株式会社
鉄道・道路計画グループ 係長

福田有希

Yuki FUKUDA

歩行者空間デザイン研究会は、家田前会長の呼びかけのもと、2021年8月に活動を始め、交通や都市に係る研究者、鉄道事業者等関係者をメンバーとして、駅を中心とした空間と通行について議論を行ってきました。そして、2023年2月に「鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の今後のあり方に関する提言：誇りの持てる質の高い空間の実現に向けて 第一次提言」が発表されました。今号の特集では、第一次提言とりまとめのWGメンバーでもあるお三方をお招きし、鉄道駅を中心とする歩行者空間に関する議論を振り返り、今後の公共空間のあり方についてそれぞれの立場からお話いただきました。

伊藤 本日は、今年の初めに公表された第一次提言についてご紹介しながら、今後の都市空間のあり方について議論したいと思います。まずは、自己紹介も兼ねてそれぞれの専門領域についてお話しください。

井料 名古屋大学・環境学研究科の井料です。東京大学の生産技術研究所で交通渋滞を解消するための信号制御の研究からスタートし、博士論文では、人の流動に対する混雑や渋滞について研究をしていました。

その後、国土交通省の国土技術政策総合研究所でITS、いわゆる車の情報通信技術を用いた安全支援を研究し、最近では車と歩行者とがうまく共存できるような道路空間の設計や運用の仕方を考えています。先日、改正道交法が施行されて、電動キックボードの走行に対するルールも変わりましたが、歩行者と小さなモビリティと自動車とで限られた道路をどのように分け合うことが望ましい

のかも扱っています。

福田 社会システム株式会社の福田と申します。私は栃木県日光市という車がないとどうにもならないところの出身ですが、小さい時からなぜか公共交通に興味があって、茨城大学の都市システム工学専攻で交通の勉強をしました。大学ではバスサービスの研究をしており、交通ってやっぱり面白い、仕事でも交通に関わりたいと思い社会システムに入社しました。

入社後は鉄道駅の歩行者シミュレーションをメインに仕事をしており、鉄道駅が改良した場合の旅客流動がどうなるかとか、安全にお客さまが通行できるかなどを評価していました。その評価は主として歩行者密度を用いて行う安全評価がほとんどでした。入社5年目のときに政策研究大学院大学に出向し、家田先生のもとで研究をするなかで、密度だけでなく歩行速度低下や動線交錯なども

重要な要素であると考え、安全性と快適性を考慮した3つの指標で評価するようなシステムを開発しました。今はまた戻ってまいりまして、引続き歩行者シミュレーションに加え、会社の主幹業務のひとつである費用便益分析や公共交通の計画策定のお仕事もさせていただいているところです。

交通としての歩行者の扱い

伊藤 お二方とも交通をベースに、その中でも歩行者を扱われているということですね。もちろん歩行者も交通ですが、なかなか今までメインになってこなかったように感じますが、どうなのでしょう。

井料 道路交通で言うと、急速なモータリゼーションへの対応として交通工学という学問自体が生れてきた背景がありますが、最近では道路利用者すべての利便性や快適性を対象と

すべきとの考えに、学問分野としての方向性も変わって来ていると感じます。

私は名古屋の出身ですが、名古屋市内は車中心のまちで、道路もすごく広いんですね。運転しやすいので自動車の利用者には便利ですが、子どもの頃は「なんでこんな広い道なんだろう。横断するだけでもめちゃくちゃ待たされるし。」と思っていました。それがまちの中心部にあるんですね。そうすると、とてもじゃないですけど、そこを歩いて楽しむという気にならない。人のための空間ってもうちょっと何かありようがあると強く感じていました。大学で東京に出てきたときに渋谷だとか下北沢とかそのへんによく行ったわけですが、空間の使い方とか、道路の規模感が、人が歩くための空間になっているのかなという印象でした。人に適した道路のサイズがある、というあたりに、自分の研究の原点があるのではと思っています。

伊藤 私は都市計画分野の研究をしていて、名古屋みたいに広幅員の道路を整備していくのは近代都市計画

ではお手本なんですけど、歩行者にとっては必ずしも快適とは言えないので、都市計画の功罪を感じます。

福田さんも単に人を数や密度として扱うのではなく、移動する歩行者だったり、快・不快を感じる人間として見られていますが、交通工学としてはわりと新しいのでしょうか。

福田 そうですね。私は栃木や茨城など車社会にいて、そのときは車を持っていなかったの、歩くとか公共交通に乗って移動するしかなかったんですけど、地方の車社会の人は歩くことが好きじゃないというか、そもそも歩くことが選択肢に入っていない人が多いと感じていました。なぜかを考えると、歩くのに楽しい要素が欠けていることに気づき、「この空間がどうにかならないかな。どうしたら歩きたくなるかな。」という考えが今の取組みにつながっているかもしれないですね。

第一次提言発表までの経緯

伊藤 「歩行者空間デザイン研究会」は家田先生が立ち上げられました

が、経緯をご紹介いただけますか。

福田 その発端は、私が政策大で家田先生にご指導いただいていたときに、駅の中もそうだし、駅前広場やその周りなど空間はつながっているから、その質的な問題が最近出てきている、それをどうにかしてみないかというお話をいただいたのがきっかけでした。家田先生からお二人を紹介いただいて、初め10名ぐらいの先生方と鉄道事業者の方に入っていたいてスタートしました。

伊藤 第一次提言の概要をご紹介しますと、まず「本提言の目標は、市民の誇りとなるような公共歩行者空間を創出することである」と宣言しています。個別の空間所有者のみに対する提言ではなく、社会全体の取組みによって実現するために広く国民の関心を喚起することが重要だと捉えています。

また、「今後は、引続き駅の安全の確保及び機能の充実を図るとともに、都市や地域に対する市民の誇り（シビックプライド）を喚起する歩行者空間を創造することを目指す」として、そのために、初期段階での統合的なデザインが重要であること、所有者や管理者だけでなく市民や利用者などが広く関与することの重要性を示しています。具体的な提言としては3つありまして、1つ目は関連主体皆が協力し合うこと、2つ目が行政による所管区分を超えた総合的なエリアマネジメントを導入すること、3つ目は新しい空間づくりを支える技術的な提言です。こうした提言を出すというのは当初からイメージされていたんですか。

福田 議論の場を設けることが第一で、可能であれば何らかのアクションをとることは最初から考えられて



撮影 | 大村拓也

はいました。それがイコール提言だったかはそのときは明言されてなくて。もしかすると家田先生の頭の中ではあったかもしれないですけど。

伊藤 2021年8月が最初の研究会で、議論を重ねる中で何か提言をまとめるということになり、最終的に第一次提言を発表して、これから社会に広く知っていただくという感じですね。

福田 そうですね。2023年土木計画学会の春大会でも発表して、管理者が違うことによる空間の制約とか空間のつながり、連続性が欠けている点についてはすごく共感いただきましたし、空間をデザインすることについて、空間論だけでは解けないところがあるのではないかとのご指摘をいただきました。

伊藤 それは管理とかそういうことですか。

福田 管理もありますし、シビックプライドを持ちながら、というところを思うと、デザインの段階から周りの関係者を巻き込む仕組みをつくり込んでいくことが重要で、空間があってそれについてみんながどう言うのではなく、制度や仕組み自体を抜本的に変えなければいけないといったご意見をいただきました。

伊藤 これをとりまとめる際に、井料先生にもいろいろアドバイスをいただきましたが、提言について何かコメントはありますか。

井料 提言の前にこの研究会がどうやって進んでいったかをお話させていただきますと、この研究会が始まって、皆さんそれぞれどんなことをやっているのか、どんな取組みがなされていたのかを、研究者と実務者双方の取組みをご紹介いただくかたちで情報共有をしました。最初のう

鉄道駅を中心とする公共歩行者空間の今後のあり方に関する提言 ～誇りの持てる質の高い空間の実現に向けて～ (第一次提言)

2023年2月

歩行者空間デザイン研究会

【要旨】

本提言の目標は、市民の誇りとなるような公共歩行者空間を創出することである。なお、ここでの公共歩行者空間とは、鉄道駅および駅周辺をはじめとする歩行者空間を指す。実現にあたっては、鉄道事業者・道路管理者・民間など個別の空間所有者のみの責務において実施するのではなく、社会全体の取り組みによる実現を目指し、第一歩として国民の関心を喚起することを意図した提言である。

明治時代に建築された駅舎では、格調高く都市のシンボルとなるような意匠・空間が多々存在した。一方、戦後は鉄道利用者の激増による駅施設の慢性的な混雑に対し、旅客の通行とその安全を第一に輸送力増強や容量拡張が実施され、一様に交通機能の充実が図られることに重点がおかれてきた。最近では駅に市民のコミュニティや広場としての機能を求める機運も生まれているものの、所有者や管理者の事情や制約の中で、空間設計上の連続性や統一性の欠如、都市や場所の個性を十分に活かしきれない課題などが発生している。

今後は、引き続き駅の安全の確保及び機能の充実を図るとともに、都市や地域に対する市民の誇り(シビックプライド)を喚起する歩行者空間を創造することを目指す。そのためには、歩行者空間づくりの初期段階において優れた技術者・設計者のもとで統合的なデザインを実施することが重要であり、デザイン時から所有者や管理者だけでなく、市民や利用者などが広く関与することが必要不可欠である。

具体的な提言としては、第一に、関連主体皆が協力し社会的責任を持って空間の質の改善に向けた努力意思を発信することの提言。第二に、公開空地などの空間確保に有効な既存制度の活用に加え、空間づくりの新たなアプローチの構築として行政・関係者らによる所管区分を超えた統合的なエリアマネジメントを導入すること。その際にはシビックプライド醸成を視野に入れた地域の人々の積極的な参加と協力を促進する支援体制づくりも図ることの提言。第三に、望ましい空間サイズや空間機能の規範づくりや空間の質や快適性の評価の実施といった技術的な提言の三点を提示するものである。

提言全文：http://www.crp.co.jp/business/traffic/public_pedestrian_space_01.shtml

ちは交通の流れ、混雑をどう解析・評価するのかとか、混雑の対策として空間をどのように確保してきたのかということを取組みとしてご紹介いただきました。

その一方で、安全かつ円滑に流れをつくるだけでなく、快適性を向上すること、さらにそれを超えて「ここは自分たちの誇りになる空間だ」

という考え方で持っていくことも、伊藤先生をはじめとしたメンバーにご提示いただきました。個人的にはその議論の方向の変化が印象的で、鉄道駅もそういうふうに取り組んでいかなきゃいけないというところに大きく踏み込んだのが重要だと思っておりました。

ただ、流動の円滑性は前提条件と

して満たすべきものであって、それを軽視するのではなくて、きちっとそこは確保しつつ、溜まれる空間、人と人とが交流できる空間、そして最終的に誇りの持てる空間をつくり上げていく、そういう方向性をこの提言は示しているのかなと思っています。

伊藤 たしかに、まずは安全性があって、快適性があって、そのうえに誇りを持てる空間ですね。研究会で実務者の方々のお話を伺って、厳しい条件の下で設計・運用されていることも知りました。

提言を作ったプロセスとしては、まずそれぞれのメンバーが論点を挙げて、それを最終的に1つにしたんですが、まとめる作業を主にしてくださった福田さんにご苦労されたんじゃないでしょうか。

福田 最初に皆さんからメモをいただいて、デルファイ法で何回か重ねてつくり上げたものなので、確かにまとめるのに時間はかかりました。ただ、細かいところは皆さん思っ

ていること、重視されていることは違っても、芯はずれていなかったんじゃないかなと思いました。ある一人の先生がつくったものに対して皆さんが「いいですね」と言ったのではなくて、可能な限り皆さんの言葉を活かさせてもらったことがこの提言の1つの良さだと思っています。

伊藤 一つひとつの言葉の使い方の中にそれぞれの方の思いみたいなのが表れているので、それが端々に出ているのではないかと確かに思いますね。

社会実装に向けて

伊藤 その後、各所に説明に行って、全体の方向性としては共感して頂いたのかなと思います。今後何らかのかたちで社会実装させていくための課題や大事にしていかなきゃいけないことについてどのようにお考えでしょうか。

井料 複数の管理者間での連携をどのように実施するのかというのはやっぱり大きな課題です。駅や駅周辺では鉄道事業者各社や道路管理者などいろいろな管理主体が絡み合っています。今、リニア中央新幹線で名古屋駅周辺のまちづくりがあるわけですけど、あれも様々な制約条件を考えると、地下にあるリニアと地下駐車場との歩行者動線とをうまくつなぐことがなかなか大変と聞きました。そういった意味で関連主体の協力について考えなきゃいけないですね。

サービスレベルの話になると、我々交通屋は混んでいるとだめなので人が多いとだめですね、という話になるわけですね。ところが、ウォーカブルなまちづくりって、人が多



井料美帆 (名古屋大学)

いと「賑わい」になって、そこに滞在してアクティビティをやっている人が多いことを評価しているんです。両方で扱う歩行者密度の範囲も違うのですが、全然違う質の人の量を表していて、そのような言葉の違いや、あるいは滞在と流れという質の異なるものをどのように両にらみで見えて設計していくかがすごく大事になってくるかな。

伊藤 そうですね。研究会に参加しているメンバーだけでもいろんな背景の人たちがいますが、実は使っている言葉の意味が微妙に違って、「人」と言ったときもいろんな意味で人を扱っていたりしますし、「密度」と言っても流動と滞留とまた違ったりとかするので、そのへんの解像度を上げながらやっていかないと難しいかもしれないですね。

福田 どうしても評価を空間でしなきゃと思ったときに、「賑わい」と「混雑」というのは相反する関係であったり、同じ空間でも時間帯でその評価の尺度が変わってきたりとか、すごく難しく悩ましいところもあり



主査 伊藤香織
(東京理科大学 当会理事 企画)

ます。公共空間の事業評価を行うときに、快適性とか定性的な評価がなかなか表れてこないのも課題だなと。すごくいい空間をつくっても、便益に反映することがなかなか難しく、課題のひとつであるなと感じています。

伊藤 実際の便益は時間帯によっても人によっても違うわけですね。高齢者とか子どもとか、通勤で急いでいらっしゃる方とか。公共なので一人ひとりにまでは落としていけないものの、多様な人が集まって公共であることをもう少し掘り下げていくのが提言にも近いのかなと思いました。

評価が事業に直結していくことで、先ほど井料先生が言われていた主体間の関係で言えば、例えば地下鉄事業者が地下鉄駅上部の土地を所有していないときに、開発と一体的に公共空間を作っていくのはだいぶ増えてきて、それなりによい空間も増えてきたかなとは思っています。個々の事業者だけでなく、エリア全体を見て協議できるような組織も必要でしょうね。

井料 駅であれば駅だけでいうのではなくて、エリア全体で歩行者空間のネットワークという観点でどのように整備していくのかという話には必要かなとは思っていますね。

伊藤 先ほどのリニアの話とかも、それぞれを解いていくのではなく、もう少し引いて全体で見たらできることがありそうですね。大きい駅とその周辺だと自治体や事業者、地元組織が入ったりして、デザインに関しても歩行者のネットワークに関しての議論が少しずつ始まってきていると思いますが、それをもう少し具体的にしていけるといいですね。

歩行者空間の今後のあり方

伊藤 これからの公共空間のあり方についてご意見を伺いたと思います。

井料 シビックプライドを目指すのはもちろんですが、そこに向けて利用者のニーズをどう拾い上げていくのかが一番難しいと思っています。ニーズは本当に一つひとつ拾い上げなければいけないのか。それとも、デザイナーとしてのポリシーをしっかり持っている人が空間を提案して、それで「いいね」と利用者が同意して、結果的にシビックプライドがついてくるかたちもあるかもしれない。すべての利用者ニーズを実現するわけにはいかないの、不満やニーズのすくい上げと空間の提案、その中に先の様々な視点をどう入れ込んでフィードバックしていくかも必要だと思っています。

また歩行者以外の公共空間利用者との兼ね合いもあります。道路で言えば、道路空間で歩行者の空間を広げる、もしくは「ほこみち」みたいなかたちで賑わい空間をつくっていく一方で、自転車走行空間をつくりましょうという話もあって、その分車の部分は狭めちゃっていいのかというとも必ずしもそうではない。道路それぞれの機能をどうネットワークとして確保し、機能分担したらいいのか。自動車はこうだね、自転車はこうだね、歩行者はこうだね、これを全部重ね合わせるとこういった使い方になるよねといったところを道路のネットワークプランニングのレベルで戦略的に考えていかなきゃいけないのかなと。いまそれを検討する道具の歩行者の部分がないので、そこはちゃんとやっていかなきゃいけないと思っています。

福田 日本は空間がかなり限られていて、さらに首都圏は人が多いですけど、「歩行者は何も考えずに自由に歩けるべき」というのが自分の根底にあって、それが叶えられてないから、いまどうにかしようという考えがあります。密度の問題やそれぞれのバランスとかその地域の特色とかもあるので、理想論かもしれませんが、歩くのもモビリティも可能な限りみんなが満足できる空間がいいと思うんですね。やっぱり歩行者は何も考えずに自由に歩けるのが一番ではないかなと思います。



研究会幹事長 福田有希(社会システム株式会社)

さっき井料先生が「利用者全員の声を拾い上げるのは難しい」と言われていて、その通りだと思うんですけど、一方で、その空間を使っていない人の声、潜在需要にも着目したほうがいいのかなとも思っているところです。というのも、大学でバスの研究をしていたときに、地方で特にバスを利用していない人の声は結構改善に直結しやすく、潜在的な需要も拾い上げて、それをどう活かすかは個別対応になってしまいま

すけれども、まずそういう声を把握するのも1つ重要じゃないかなと思います。

伊藤 建築では公共施設をつくるとき市民参加型ワークショップをすることが多いのですが、みんなの言っていることを集めてそのままつくっても絶対よい建築にならない。もちろんユーザーは大事なので、ニーズをいったん受けとめたうえで、1つ1つの意見を反映させるよりは、昇華されて1つの提案とするのが通常です。

一方で、建築家が全能的につくりましたみたいなやり方にも限界はあると思っています。デザインの世界では「コ・デザイン」という概念があって、誰もがデザインする、ともにデザインする。建築だと分かりやすく、家具のレイアウトなど使い手が使いながら改變していくわけですね。

結局のところ、プロダクトでも空間でもデザイナーが作って完成ではなくて、実はずっとデザインされ続けている、ユーザーも重要な担い手である。都市計画でもアジャイルであることが重要性を増していますが、いままでみたいに「計画－施行－完成」という考え方ではなくなってきている。駅もそうですけれども、使い方って時間によってもまた変わっていきますし、周期的な時間も、もっと長い時間も入れたデザインにしていくのが大事なのかなと思いました。

私自身のモチベーションで申し上げると、日本の特に大都市圏の都市では、駅が中心と認識されていることが多いので、駅前がヨーロッパで言う広場みたいにコミュニティの構成が見える空間になり得るのではないかなと思っています。

地方都市でも、たとえば多治見駅

前の虎溪用水広場が私は好きなんですけど、都市コミュニティの様子が緩やかに見える空間になっている。コンビニの袋を持ってごはんを食べてる高齢者もいれば、缶ビールを開けている男性、若いカップルや子どもを遊ばせている人もいます。都市コミュニティを構成しているいろいろな人たちが互いに見えるんですけど、水とランドスケープによってうまく距離がとれている。そういう場所が都市には必要で、駅周辺がそういう場所になり得ると思っています。

研究会では、現在は駅からまちの方に広がって、街路、公園、広場も対象としています。第二次提言をまとめるときには、一人ひとりが心地よいということだけでなく、社会と関わる場所についても触れられると良いと思っています。

本日はありがとうございました。

一般社団法人 計画・交通研究会

Association for
Planning and Transportation
Studies

〒100-6005
東京都千代田区霞が関3-2-5
霞が関ビル5F-28
TEL 03-4334-8157
FAX 03-4334-8158

E-Mail: jimukyoku@keikaku-kotsu.org
Homepage: <http://www.keikaku-kotsu.org/>

理事会

代表理事・会長・企画委員長	羽藤 英二
理事・会長代理・経営委員長	岩倉 成志
理事・広報委員長	茶木 環
理事・幹事会顧問	金子雄一郎
理事・事務局長	白木原隆雄
理事	寺部慎太郎
	徳山日出男
	伊藤 香織
	福田 敦
	上西 泰輔

監事

経営委員会

委員長	岩倉 成志
委員	雨宮 克也・関 聡史
	徳山日出男・松井 保幸
	利穂 吉彦

企画委員会

委員長	羽藤 英二
委員	石坂 哲宏・伊藤 香織
	王尾 英明・小野寺 博
	古賀 健一・下大蘭 浩
	寺部慎太郎・布施 孝志
	柳沼 秀樹

広報委員会

委員長	茶木 環
幹事長	奥田 豊
副幹事長	貴志 法晃
副幹事長	森 麻里子
本号編集委員	古宇田剛史

委員

伊藤 香織・小林 香咲
高瀬 太郎・新田 直司
内海 克哉・大高 枝里
梶谷 俊夫・柴崎 隆一
高山 晃平・知花 武佳
辻 功太・原 祐輔

委員 (HP管理グループ長) 福田 大輔

委員 (写真・映像) 小野田麻里

学生委員 楠田早紀子・椎名 昂

手代木祐可子・山幡 信道

デザイン/レイアウト 新目 忍

幹事会

顧問	金子雄一郎
幹事長	柳沼 秀樹
副幹事長	石坂 哲宏
幹事	園部 雅史・田中 皓介

Researcher:

若手研究者に聞く

03



「土木」のイメージと 土木技術者のあり方を研究する

京都大学大学院 工学研究科 助教

Satoshi NAKAO | 中尾聡史

土木技術者に対する捉えられ方について、民俗学の視点から研究を続けている京都大学大学院の中尾聡史助教にお話を伺いました。

■「土木＝汚い」イメージはどこからきたのか

私が京都大学の学部4年生になって藤井聡先生の研究室に入ったのが東日本大震災の翌月でした。藤井先生の「国土強靱化、復興および今後の防災のためにも土木が必要であるが、世間ではそこまで土木の存在や重要性が認識されておらず、そのギャップを埋めていかないといけない」という話が心に残りました。

そして、「土木」や「土木技術者」は一般にはどのように捉えられているかを一層、考えるようになりました。土木学会が設立された翌年の学会誌では既に「土木」という言葉は汚い意味が含まれて捉えられるという指摘がなされ、以降も同主旨の指摘がされていますし、1980年代に「土木改名論」の議論が起こっています。私は、「土木＝汚い」というイメージにずっと疑問を抱いていて、日本人の意識の深層にある、習慣的、風習的

なものをしっかりと見ていくべきだと考えて民俗学に着目しました。

■昔は、土木技術者は「鬼」と呼ばれていた!?

民俗学的な視点で土木技術者を捉えると、日本各地で土木工事に従事するのは、その地の定住者(民俗学において「常民」と呼ばれる農業民)ではなく、宗教者や漂泊民のような、常民とは異なる生活様式や慣習、技術を持つ人々でした。江戸期には「黒鋺」と呼ばれる土木工事の専門集団もいて、歴史を遡ると陰陽師の系譜でもあり、土木が呪術や差別などとも深く関係していることが分かります。

日本各地には鬼や河童のような「異なる者」が土木工事に携わった伝承が多くあります。若尾五雄氏(産婦人科医)は、鬼伝説がある地域の共通点として、たたら跡とか鋤山跡があることから、「鬼」は鋤山技術を持った鋤山師を示していると指摘して

なる者」に対する畏怖の気持ちが強いいため、「鬼」という表現を用いたのではないかと。現代にもそうした深層意識が残っているのかもしれません。

■土木技術者の意識のあり方

現代の土木の仕事に対する3K(きつい・汚い・危険)イメージは、日本の「穢れ思想」に通底していると感じています。網野善彦(歴史学者)氏は、「『穢れ』は人間と自然の均衡が崩れた時に、人間社会内部に起こる恐れとか不安と結びついている」として、「それを鎮めるために地鎮祭のような儀礼が必要とされる」と述べています。

土木は自然環境を改変する行為であることを、私たち土木技術者は認識し、その上で「人々の生活を守るために作る」という意識、気概をより強く持つべきだと思います。土木に対する理解をより深めるためにも、私自身は市民と土木をつなぐ研究を続けていきたいと思っています。

最後に、宮本常一氏(民俗学者)は、石垣を組む土木技術者に会ったので紹介します。土木技術者が持っているこうした思いを語り伝えることが大切だと思います。

聞き手・文責

大成建設(株) 新田直司(広報委員)

石工の話

昭和初期、宮本常一が西条高原(東広島市)で石工(石垣を組む土木技術者)に出会い、石工の次のような言葉を聞き書きしている。

「金をほしうてやる仕事だが決していい仕事ではない。ことに冬など川の中などでやる仕事は、泣くにも泣けぬつらいことがある。子供は石工にしたいくはない。しかし、自分は生涯それでくらしたい。田舎をあるいていて何でもない田の岸などに見事な石の積み方をしているのを見ると、心をうたれることがある。こんなところにこの石垣をついた石工は、どんなつもりでこんなに心をこめた仕事をしたのだらうかと思ってみる。(中略)つきあげてしまえばそれきりその土地とも縁はきれる。が、いい仕事をしておくとたのしい。あとから来たものが他の家の田の石垣をつくとき、やっぱり粗末なことではできないものである。まえに仕事に来たものがザツな仕事をしておくと、こちらもついザツな仕事をする。(中略)結局いい仕事をしてあげば、それは自分ばかりでなく、あとから来るものもその気持ちをうけついでくれるものだ。」

宮本常一『庶民の発見』(1993)

Projects:

会員企業・団体百景

北海道の未来のために、これからも地域とともに

株式会社ドーコン

交通事業本部 交通部 部長
奈良照一

ドーコンは、1960年に北海道札幌市で創立した、交通、河川、都市土木、総合計画、建築、農業、環境、土質・地質等の技術部門からなる総合建設コンサルタントです。2001年に北海道開発コンサルタント株式会社から現在の株式会社ドーコンに社名変更をしています。この間、一貫して「信頼の“人と技術”で豊かな人間環境の創造に貢献する」という経営理念のもと、北海道を中心に国内の社会基盤の整備等に関わってきました。

■シェアサイクル『ポロクル』

札幌市中心部で運営されているシェアサイクル『ポロクル』(写真①参照)をご存じでしょうか？

当社は、そのポロクルの事業運営を全面的にサポートしています。

ポロクルは、2008年に当社が総合

建設コンサルタントとしての新たな挑戦として、東京大学 羽藤英二准教授(当時)の指導を仰ぎつつ実施した社会実験「モビリティカフェ」(写真②参照)から誕生しました。全国的にもシェアサイクルの先駆的な存在と言えるポロクルの「ポロ」は札幌、「クル」はサイクル(自転車)から名付けられました。

ポロクルは、2009年に札幌市内の企業との共同によるサイクルポート・オペレーションシステムの開発、2010年に株式会社NTTドコモとの共同による実証実験を経て、2011年に株式会社ドーコンモビリティデザインを立ち上げ、本格導入(第1期ポロクル)を果たしました。その後、2014年には特定非営利活動法人ポロクル(理事長：北海道大学 萩原亨教授)に事業継承し、現在に至っています。

その間、システム更新の困難さや

好転しない事業収支といった課題への対応として、2019～2020年に株式会社NTTドコモとの共同による新システム導入を試行しました。その結果、利用者数の大幅な増加や事業収支が改善する等の成果を得たことで、2021年からは株式会社ドコモ・バイクシェアから自転車とシステムの提供を受ける運営形態(第2期ポロクル)に移行しています。

■現在の利用状況

シェアサイクルはコロナ禍において、密を避けられる交通手段の一つとして全国的に脚光を浴びましたが、新システムへの移行はまさしくこのタイミングでした。コロナ禍の影響で運営にも様々な制約が生じた一方で、電動アシスト化やシステムの使いやすさの向上に加え、コロナ禍の自転車の強みやライフスタイルの変化等が追い風となり、ポロクルの会員登録件数、利用回数は大幅に増加しています(2022年は2018年比で約4倍)。

今期は、札幌市中心部に自転車550台、ポート56カ所で運営しており、1台当たりの回転数は6回/日超えと全国トップクラスの利用となっています。



写真① 公道側に向けて設置したポロクルポート
(北1条通アーバンネット札幌ビル前南側)



写真② 社会実験「モビリティカフェ」(2008年)

■ポロクルが目指すもの

ポロクルは行政が運営に関与していない、日本国内では数少ない完全民間による事業です。そのポロクルがここまで持続、発展し、地域に浸透できたのは、創業当初から、シェアサイクル事業の枠を超えて、「まちづくり・ひとづくり・魅力づくりに貢献する」というミッションを自らに課し、様々な公益活動に取り組んできたことが大きいと考えています。その一例を紹介しますと、自転車の再配置や点検等の現場運営は、学生を中心としたポロクルクルーと呼ばれる若者たち(特定非営利活動法人 ezorock: エゾロック)が担っています。彼らが日々取り組む運営業務の中でのルール順守のお手本となるような自転車走行、ハンドサインや歩道での押し歩き、等の活動(写真③参照)は、警察や地域の方々から高い評価をいただいています。

2019年には、シェアサイクル事業を通して市民や観光客の行動の範囲拡大や促進を図るとともに、交通マナーの普及・啓発も併せて実施する等、地域活性化に貢献したと評価され、国土交通省より「自転車活用推進功績者表彰」を受賞しました。

こうした活動は、まさに、総合



写真③ ポロクルクルーによる模範走行の実践

建設コンサルタントゆえの視座から来るものであり、そうした想いが実を結び、利用者、民間企業・団体、学識者、行政等、多くの方々から大いなるご支援をいただくことができ、現在につながっていると考えています。

■ポロクルをきっかけとしたまちづくりへの挑戦

当社は、ポロクルをきっかけとして、先述の特定非営利活動法人 ezorock や札幌大通まちづくり株式会社等、まちづくりに関わる様々なプレイヤーとのつながりができました。その方々との連携により、いくつかの社会実験や先駆的な取り組みにも挑戦しています。

例えば、2013年には、札幌大通まちづくり株式会社が「都市再生整備推進法人」として、国道では全国初

となる道路空間を活用した試みとして、札幌市大通地区の国道36号札幌駅前通の歩道部に整備した多目的施設「大通すわろうテラス」の実現をサポートしています。

最近では昨年2022年に、同地区の南一条通西二～三丁目間で実施した、歩行者利便増進道路制度の活用を見据えた道路空間の再構築による賑わい創出と交通課題(路上駐車、荷捌き、自転車通行環境等)の解決を目指した社会実験「わざわざわストリート」(写真④参照)の運営を事務局として担当しています。

■おわりに

本稿では、当社が主体的に関わってきたポロクルとそれをきっかけとしたまちづくりに関わる取り組みをご紹介します。

建設コンサルタントの役割は時代とともに常に変化し、多様化していきます。

当社は北海道に根差した総合建設コンサルタントとして、北の大地で培ってきた技術と経験を活かし、北海道の未来のために、地域に寄り添い、ともに歩み続けながら、豊かな人間環境の創造に貢献できるようこれからも取り組んでいく所存です。



写真④ 「わざわざわストリート」での日中の道路空間の賑わい創出

Junko SANADA

Opinion:

視点

私たちは何を食べるのか？

計

画やインフラに携わる仕事をしていると、「過疎化」という言葉を耳にしたり、実際に使ったりする機会は多いのではないだろうか。日本でのくらい過疎化が進行しているのを知っているために、まずは過疎を量的に把握してみたい。過疎地域は基本的に市町村ごとのカウントで、2022年4月時点で885団体となっている。日本の全市町村は現在、1718団体なので、半数以上の自治体が過疎地域ということになる。過疎地域は年々増え続けており、2022年に初めて半数を超えた。面積にすると全国土面積の63.2%で、そこに住む人口は9.2%である。かなり偏りがあることが分かる。

計画や交通的な観点から過疎化への対応を考えると、基本的には過疎化した地域の公共交通をどうするかという、残された人への手立てが議論になる。これは福祉的な対応であって、過疎の解消を目指すものとは異なる。あるいは、もっとマクロな視点からは、過疎化したところは放っておいて、都市部だけに住めば効率が良いという議論を耳にすることもある。これは過疎地域を切り捨てようという議論である。

はたして過疎は解消できないものなのか。そこで、なぜ過疎が起こったのかについて考えてみたい。詳しくは10月に農文協から出る拙著『風景をつくる

ごはん』を読んでいただきたいのだが、過疎の原因の1つは、1950年代後半からの工業を発展させる経済政策にあったと考えられる。国は各種の経済政策で、工業の大幅な成長を計画したが、その裏で、農業者人口を減らす計画を立てていた。というのも、工業が発展すると農業との格差が問題になる。しかし農業は土地と消費する人口に結びついており、そんなに簡単に経済規模を大きくすることは出来ない。そうなれば、農業者一人当たりの生産性を上げることでは格差を解消できないため、農業者人口を減らすことにしたのである。

生産を維持しながら農業者人口を減らすために、機械化や大規模化による効率化を図ることとし、1961年に農業基本法を制定した。この法律では、農業を産業の1部門とみなすことを宣言し、経済的競争のなかに農業を置くこととした。同法にもとづく農業構造改善事業では、農地の大規模化と栽培種目を絞る専作化を進めた。工業化社会を確立するために、農業を効率化させたのである。しかしその結果、効率化に向かない中山間地域から過疎化が進行するに至った。1965年に制定された山村振興法の提案理由でも農業政策によって平地の農村と格差が生まれたと言われている。

その後、大都市化にもなって東京など大都市への野菜の供給が不安定になったため、1966年に

野菜生産出荷安定法を制定して各地に産地をつくった。産地化を進め地域で同じものを作れば効率的に流通させることが出来るからである。こうして産地化が進むと、大量に出来た農産物をより有利に出荷するため、産地は大都市にある大規模な中央卸売市場へ出荷するようになった。つまり、結局は流通の距離が延び、流通経費を抑えるための効率化とは矛盾が生じることになったのである。その後の高速道路の整備なども後押しし、今でも野菜は地場で流通するのではなく、長距離輸送されるのが普通である。

こうしてみると、高度経済成長期以降の国づくりでは、効率化を旗印に農業や流通を変えてきたと言える。その目的は、工業化や大都市の発展、維持であった。しかしその結果、過疎という現象が起こったのである。それ以外にも、効率化を目的にした農業の大規模化、単作化は、地域の個性を失わせ、生物多様性を低下させることにもなった。持続可能な発展が求められる現在、そろそろ方針転換する時期に来ているのではないだろうか。効率化のために起こった過疎を前提として、さらなる効率化のために過疎地域を切り捨てるという議論は、私たちが食べるもの（＝農業）の視点が抜けている。私たちがどこでどのように作られたものを食べるのかという視点が、今後の国土計画には必要ではないだろうか。



真田純子

東京工業大学
土木・環境工学系
教授