

2009年9月15日（火）14：30-15：45

パネル・ディスカッション:アジアの新しい都市・コミュニティ構想

井上 成 三菱地所株式会社 都市計画事業室 副室長

福泉 靖史 三菱重工業株式会社 エネルギー・環境事業統括戦略室 次長

竹村 真一 文化人類学者・京都造形芸術大学 教授

大江 匡（モデレーター） 建築家、株式会社プランティックアソシエイツ 代表取締役会長兼社長

各分野のインフラの統合体として、エコシティ・エココミュニティなどの取り組みが積極的に展開されている。本パネルディスカッションでは、まず、日本の取り組みをベースに地域の特性を活かした都市計画に焦点が当てられた。

井上氏は、三菱地所が推進する「大丸有（大手町・丸の内・有楽町）」地区の環境への取組みを紹介した。同地区は面積で120ha相当あり、日本の国民総生産（GDP）の約5分の1を生み出す企業群が集積する。当然、企業活動が活発に展開されており、エネルギー消費も膨大なことから、当該地区をどのように低炭素化させてゆくかが課題となる。三菱地所が主導する大丸有地区再開発計画推進協議会は、日本経済の屋台骨を背負ってきた東京駅周辺地区の再開発を官民一体となって進めており、①ビルの建て替えによる省エネ化・効率化、②ヒートアイランド対策（東京湾からの風の道の活用や屋上緑化、中水の道路への散水等）、③交通関係の取り組み（コミュニティサイクル、電気自動車充電設備の設置）等を中心に、ビル単体と「面」を意識したまちづくりを遂行している。例えば、公共交通機関を補完するために低公害ハイブリッド電気バスを無料で巡回させる地域ワイドな取り組みも面を意識した取組み事例である。さらに、今年の10月1日から、パイロットプロジェクトとしてエリア内で最大5箇所で乗り捨てが可能な自転車のレンタルサービスを始める。

これからの街づくりを考えるにあたって、自然環境に配慮した取り組みが紹介されたことに関連して、大江氏より、都市そのものを低エネルギー化する設計があるのではないかと、機械や要素技術だけでなく自然を取り込んだ都市設計があるのではないかと、という二つの論点に立脚し、地勢を配慮した都市計画を推奨する。具体的には、世界中どこでも統一の規格をもつテニスコート型の都市計画ではなく、昔ながらの都市に多い、地勢を配慮したゴルフ場型の都市計画、である。そして大江氏は東京を例にとり、地勢を

無視した環状道路、谷をぬうように走る山手線、川の上につくられた高速道路などを引き合いに出し、水辺空間の豊かさを具現化した江戸時代の都市計画を見直すよう主張した。そして、都市そのもののコンパクト化の重要性を指摘した上で、マンハッタン島（都心部）とその周辺地域であるロングアイランド（豊かな自然）が併設するような環境が日本で実現出来ないのか、と考えている。

竹村氏は、2016年の東京オリンピックをきっかけとして、今まさに20年後、30年後を見据えて、都市にどのような投資をするのか考えるときに来ていると主張する。そして、2016年の東京オリンピック計画の中で、前回の1964年東京オリンピックで使用された施設を除く3割の新施設が果たして50年後の地球に適合するのだろうか、と疑問を呈する。今からわずか5年後は首都圏で高齢者人口が1100万人を突破し、2050年には都市部の高齢者が人口の49%を占めることを考えれば、東京オリンピックが未来への投資機会となるだろう。そして、気候変動に伴う洪水や海面上昇などの近未来の都市のリスクについても今から対策を考えた上で、「水にふたをし、水を忘れてきた文明」から「自然の一器官としての都市」への転換について指摘した。これに対して、福泉氏は、エネルギーの観点から三菱重工が推進する都市づくりを紹介した。そして、持続可能な社会のためのキーワードとして、①化石燃料からの脱却と電化の推進、②エネルギー地産地消の推進、③交通の電化とエネルギーインフラへの融合の3点を掲げた。戦後、日本の通産省（当時）は石油依存を念頭に置いた経済運営を行ない、島国の特性を有効利用した石油化学コンビナート等を建設してきた。しかし、化石燃料に過度に依存しているため、今後の持続可能性の観点からは疑問が残る。これに対して、電力コンビナートを建設して電力を中心に据えた次世代型エネルギーインフラに移行することで、再生可能エネルギーの比率を高めることが可能となる。具体的には、電気自動車を次世代の電力インフラに組み込み、自然エネルギーという不安定な要素の電力供給を平準化させるのである。将来的には、電力需要の的確な予測と分配する仕組みが整えば、電気自動車をインフラの一部として捉えてエネルギーの地産地消にも応えることができるし、交通の電化とエネルギーインフラの融合も実現可能となる。つまり、電池をインフラの中心に据えることで、エネルギーの供給サイド（プラントなど）と消費者サイド（電気自動車、スマートハウス、エコバスなど）の改革が可能となり、環境保全・再生、利便性、安全の3点を実現するスマート・コミュニティの創設につながる、と福泉氏は主張する。一方、同氏は、各種規制の存在や既存ビジネスとの兼ね合いから、これらの

実現には多くの困難が伴う、と付言した。

パネルディスカッションでは、まず、丸の内のみならずその他の都市をも低炭素化する試みについて焦点が当てられた。この点について井上氏は、低炭素化を目指すには、国が掲げるコンパクトシティを如何に各都市で実現するかが重要で、その都市改変の機会を捉えて、エネルギーや交通等のインフラを低炭素なものに作り替えるのが合理的である。問題は、低炭素化を図るために、交通とエネルギーのシステム統合やインフラ統合が起きた時に、誰がその最適化のマネジメントを担うのかが重要となる、とする。そして、嘗ての後藤新平のように、ランドデザインを策定、共有化を図りながら、ステークホルダーに役割を適宜振り分ける、プロデューサーの役割を果たせる人が必要となる、と指摘した。同様に竹村氏は、街づくりにおいて一番欠けているのがビジョンであり、プロデューサーであると強調した。

続いて、福泉氏が指摘した規制とは何か、何がネックとなっているのか、に話が及んだ。ここで福泉氏は、電池を中心とするインフラ構築に向けた実証実験にも複雑な行政手続きを経なければならないことを挙げた。そして、電力会社が地域のエネルギー管理会社と連携することが、構想の実現に向けて重要となるとの見方を示した。

日本が数多く抱える優れた要素技術を結実させる都市・コミュニティ構想。日本での取り組みは、将来的にはアジアの都市形成にも応用されるだろう。大江氏が最後に総括したように、今後のアジアの新しい都市には、①ビジョンを持つこと、②プロデューサー人材を育成すること、③実現を阻む規制・既得権益の規制改革をすること、の3点が肝要になってくる。
