



<発行>



一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会

大手町・丸の内・有楽町地区の地権者主体の協議会。企業、団体および行政等のまちづくりに係る主体との連携を図り、都市空間の適切かつ効率的な開発、利活用等を通じたまちづくりを展開することにより、当地区の付加価値を高め、東京の都心としての持続的な発展に寄与することを目的とする。1988(昭和63年)に設立。

東京都千代田区大手町1-1-1 大手町パークビル TEL: 03-3287-6181 / FAX: 03-3211-4367
machizukuri@otemachi-marunouchi-yurakucho.jp <http://www.otemachi-marunouchi-yurakucho.jp/>

【主催】一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 【特別協力】一般財団法人 カルチャー・ヴィジョン・ジャパン 【協力】大丸有地区まちづくり懇談会、NPO法人 大丸有エリアマネジメント協会、一般社団法人 大丸有環境共生型まちづくり推進協会(エコツェリア協会) 【後援】国土交通省、東京都、千代田区、公益社団法人 日本都市計画学会、認定特定非営利活動法人 日本都市計画家協会、全国エリアマネジメントネットワーク



大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会
設立30周年記念シンポジウム

FACE

対面すれば、生まれる未来。

30th
anniversary
symposium
Report
報告書

一般社団法人 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会

設立30周年記念シンポジウム

@東京商工会議所ホール（丸の内二重橋ビル）

13:00～17:45

2019 3.26^{TUE}

Contents

【主催者挨拶】 杉山 博孝 （一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 会長

02

【来賓挨拶】 青木 由行 様 国土交通省 都市局長

石川 雅己 様 千代田区長

03

深澤 祐二 様 東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

小池 百合子 様 東京都知事 **ビデオレター**

04

【特別講演】 都市再生～成果と未来～

和泉 洋人 様 内閣総理大臣補佐官

<トーク1> SDGs×TECHNOLOGY「都市と社会をより良くするテクノロジー」

05

齋藤 精一 様
(株)ライゾマティクス 代表取締役



栗栖 良依 様
SLOW LABEL ディレクター



風間 博之 様
(株)NTTデータ 技術開発本部長



田口真司 様
エコツェリア協会 プロデューサー

<第1部> 大丸有地区のまちづくり ～「丸の内の新生」から東京駅前の整備へ～

07

伊藤 滋 様

東京大学名誉教授 / エコツェリア協会 理事長
(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 アドバイザー



篠原 修 様

東京大学名誉教授



中嶋 利隆 様

(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会
都市政策部会長

<トーク2> URBAN PLANNING×MOBILITY「都市の未来のカタチを変えるモビリティ」

09

村山 顕人 様

東京大学大学院工学系研究科 准教授



Christian Dimmer 様

早稲田大学国際教養学部 講師



佐々木 悠祐 様

SBドライブ(株) 社長室室長

<第2部> 2030年代の大丸有地区におけるエリアマネジメントにむけて
～SDGs達成にむけたダイナミック・パートナーシップ～

11

小林 重敬 様

横浜国立大学名誉教授 / 大丸有エリアマネジメント協会理事長
(一財)森記念財団理事長 / 全国エリアマネジメントネットワーク会長



佐藤 真久 様

東京都市大学大学院環境情報学研究所 教授



藤井 宏章 様

大丸有エリアマネジメント協会 事務局長

<トーク3> ART×AREA VITALIZATION「未来の都市のつながりとクリエイティビティ」

13

一般財団法人 カルチャー・ヴィジョン・ジャパン共催  Culture Vision Japan

後藤 繁雄 様

編集者 / クリエイティブディレクター / 京都造形芸術大学 教授



杉本 博司 様

現代美術作家



川村 元気 様

映画プロデューサー / 小説家

<第3部> 大丸有地区のこれからのまちづくり ～対面すれば、生まれる未来。～

15

岸井 隆幸 様

日本大学理工学部 特任教授 / 大丸有エリアマネジメント協会
副理事長 / (一財)計量計画研究所 代表理事



吉見 俊哉 様

東京大学大学院情報学環・学際情報学府 教授



入山 章栄 様

早稲田大学大学院経営管理研究科
早稲田大学ビジネススクール 准教授

齋藤 精一 様

(株)ライゾマティクス 代表取締役



谷澤 淳一 様

(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 理事長

【閉会挨拶】 眞田 茂春 （一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 副理事長

18

主催者挨拶

杉山 博孝 （一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 会長

本日は大丸有協議会設立30周年記念シンポジウムにお集まりいただき、誠にありがとうございます。当協議会は、更新の時期を迎えた大手町・丸の内・有楽町地区を都心の顔として開発していくために、30年前にスタートいたしました。1996年には、東京都、千代田区、JR東日本と我々の4者で大丸有地区まちづくり懇親会を設置し、2000年に「まちづくりガイドライン」を策定いたしました。議論を重ね、さまざまな提案をしていくなかで、国交省のお力を得て、容積率の移転制度、用途入れ替え制度など、他のエリアにはない新たな制度が設けられることになりました。その成果として、東京駅駅舎の復元、駅前広場や遊歩道の整備など、世界に誇れる都市計画を実現することができました。当協議会は、設立30周年を記念してさまざまなイベントを実施しております。昨年2018年には、ふだんは入ることのできないオフィスビルや地下空間などを見学するツアー「OPEN CITY MARUNOUCHI」を実施し、好評をいただきました。つい先日は「e-Sports Festival」を開催し、これも大きな盛り上がりを見せたところです。本日のシンポジウムでは、行政、学識者、各界のリーダーの方々にご登壇いただきます。Face to Faceで多様なご意見を交換していただき、知見を深め、学ぶ機会にしたい、そのような思いを込めて「FACE」と名付けた次第です。ご参会の皆様には、当協議会とまちづくりに今後ともご支援を賜りますようお願い申し上げます。



杉山 博孝
(一社) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 会長



来賓挨拶

青木 由行 様 国土交通省 都市局長

大丸有協議会が設立30周年を迎えられたことをお慶び申し上げます。大丸有協議会は、設立以来大丸有地区の将来像とそれを実現する新しい仕組みを提言され、多くの都市再生制度創設の原動力となりました。さらには、まちのエリアとしての価値を高めるエリアマネジメントを推進され、大丸有地区は近代的なビジネス街として進化したことはもちろん、ヒューマンスケールでも素晴らしい都市空間に生まれ変わりました。道路空間を利活用した賑わいづくり、シャトルバスによる交通サービス、地域の防災まちづくりなど我が国最先端の取り組みをされてきたことに改めて敬意を表します。今後、我が国が人口減少下でも安定的に成長していくためには、イノベーションが起き、付加価値が高まる都市空間の創造が重要です。バックグラウンドが異なる人材の交流から新しいアイデアが生まれ、信頼に支えられた人的な集積、ネットワークが新たな付加価値を生みます。このプロセスが高い頻度で起こる都市空間が今後の都市の国際競争力上も重要です。この課題に対し、協議会がさらに画期的でチャレンジングな取り組みを展開されることを期待しております。今日のシンポジウムも、これからのまちづくりを担われる民間の方々、地方公共団体の方々など関係者の方々の出会いの場となり、付加価値の創出に結び付いていく、そんな化学反応が生まれることを願っております。



青木 由行 様
国土交通省 都市局長



来賓挨拶

石川 雅己 様 千代田区長

大丸有協議会の皆様が民公連携によるまちづくりを行ない、このエリアの発展のためにお力添えを賜りましたことを、厚く御礼を申し上げます。

本年2019年は元号が変わり、2020年にはオリンピック開催と、時代の大きな転換期にあたります。30年前、昭和から平成に変わるとき、私は都庁跡地の東京国際フォーラムの立ち上げに関わりました。当時の丸の内は銀行の店舗ばかりで平日の夕方や土日にはシャッターが下り、食事したり飲んだりする場所もないような状況でした。それが東京国際フォーラム誕生以降、ビジネスだけでなく、さまざまな方が訪れる街へと変わってまいりました。

仲通りも、私が区長となってから地域の方とご相談して付加価値のある道路へと転換していきました。また大手町には大手町川端緑道をつくりました。当初は車を通すべきではないかという議論もありましたが、街の将来を考えて歩行者専用道にいたしました。仲通りも緑道も区道であります。こうした魅力ある空間の実現は私たちだけではできません。本協議会の皆様をはじめ、民間の方々とこの街のありようを考えながらつくってきたものです。

30年の節目を迎え、これからの新しい課題、新しい街の展開に向け、さまざまな方々と協力をしながら進んでまいりたいと思います。

本日はおめでとうございました。



石川 雅己 様
千代田区長



来賓挨拶

小池 百合子 様 東京都知事 **ビデオレター**

大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会、設立30周年記念シンポジウムの開催、心からお慶びを申し上げます。

大丸有地区では、1988年の協議会発足以降、都も含めて官民が連携し、街の機能の向上、賑わいづくりを進めてきました。常に我が国の最先端とも呼べるまちづくりを進めてこられた協議会の皆様に、改めて敬意を表したいと存じます。都では現在、世界に開かれ、持続的に発展を続けるスマートシティをつくるために、さまざまな施策を進めております。ここ大丸有地区におきましても、アジアNo.1の国際金融都市の実現、MICE開催都市としての魅力向上、イノベーション創出などに取り組んでおります。あらゆる分野で共に先駆的な取り組みを進めて、東京を世界から選ばれる高度成熟都市としてまいりましょう。

また、東京2020大会の円滑な実施に向けて、時差Bizとテレワーク、そして開会時の交通需要マネジメントを一体的総合的に取り組むスムーズビズを進めているところです。大会を機に、新しいワークスタイルや企業活動の東京モデルを確立しようというものであります。皆さま方のお力添えいただきまして、取り組みを進めていきたいと思ひます。どうぞよろしくお願ひいたします。

結びに、大丸有地区の益々のご発展、本日まで参加の皆さま方のご健勝と、さらなるご活躍を祈念し、私からのご挨拶とさせていただきます。



小池 百合子 様
東京都知事

来賓挨拶

深澤 祐二 様 東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長

大丸有協議会30周年、誠におめでとうございます。

私共は、1914年に東京駅が開業して以来、この地域の皆様と100年余りにわたってお付き合いをいただいております。この間、赤レンガ駅舎は震災によりドームを失うなど形を変えましたが、容積率の移転制度を活用して、2012年に開業当時の姿へと復原を行い、2017年には丸の内駅前広場も完成して、現在の姿になっております。

本日もたくさんの方々が駅前広場で憩われています。また、多くの海外のお客様にも東京駅をご利用いただいております。これは、東京駅や広場が鉄道のためだけでなく、街への接点、街への広がりとして位置づけられていることの証左であり、これもひとえに本協議会の皆様、関係者の皆様と一緒に作りあげてきたことの成果と、あらためて御礼を申し上げます。

これからさらに多くの方々が、東京駅、広場、そしてこの大丸有地区に来ていただけるように、私たちもまちづくりという視点から共に取り組ませていただきたいと思います。本日はどうもおめでとうございます。



深澤 祐二 様
東日本旅客鉄道株式会社 代表取締役社長



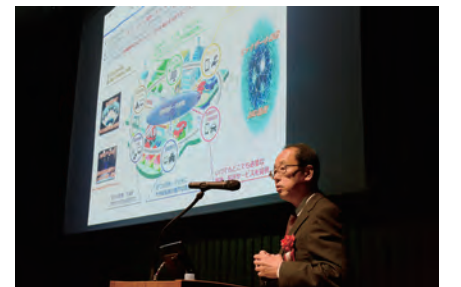
特別公演 <都市再生 ～成果と未来～>

和泉 洋人 様 内閣総理大臣補佐官

この大丸有地区は都市再生のショーケースであり、さまざまな都市再生の制度を牽引するエリアです。単にハコをつくるのではなく、エリアマネジメントなどによる社会価値、経済価値、環境価値の極大化に向けた取り組みがなされてきました。スタートアップ企業を集積したイノベーションハブづくり、東京駅舎や三菱一号館など建物の再生や保全を通して都市の景観を守るまちづくりも、その一例です。さて、今後は人生100年、グローバル時代のなか、Society5.0を実現するスマートシティに向けて取り組む時代です。人生100年時代には、働き方も学び方も社会に参画するスタイルも変わってきます。昔は入社したらずっと同じ会社でしたが、今では副業や起業も当たり前。直線型の人生ではない生き方が生まれています。そしてグローバル化によって、国籍、文化、価値観など、あらゆる面で多様化が一斉に進む社会に変わりつつあります。そうした社会の劇的な変化や多様性の拡大に対して、IoT、ビッグデータ、AIといった最先端の技術を使って新たなサービスや価値を生みだし、個人のニーズに合わせて最適な都市環境、都市生活、職場を実現していく。これがSociety5.0という概念であり、その受け皿となるのがスマートシティです。アムステルダム、シンガポール、トロント、こういった都市で、さまざまな企業を巻き込んで、スマートシティへのチャレンジが行なわれています。日本では、ASEAN地域と連携してASEANスマートシティネットワークに参画しており、総務省、経産省、国土交通省などがスマートシティに向けた政策を打ち出しています。そして現在、スマートシティを具体的な場所で実現するために、国家戦略特区の制度を活用した「スーパーシティ」構想が進んでいます。この大丸有地区は、まさにこのスマートシティの日本モデル、世界のモデルとなることを祈念しまして、私のご挨拶とさせていただきます。



和泉 洋人 様
内閣総理大臣補佐官



SDGs×TECHNOLOGY「都市と社会をより良くするテクノロジー」

各々が個性を輝かせ、都市をもっと豊かな暮らし方、過ごし方、働き方が叶えられる舞台にするためには、なにが必要か。それぞれが描く未来像とともに、新たなテクノロジーを活用したまちという舞台の可能性を探ります。

 **齋藤 精一** 様
(株)ライゾマティクス 代表取締役



2018年度グッドデザイン大賞になった「おてらおやつクラブ」は、寺に集まるお供え物などの食べ物を貧困家庭の子供に届けるサービス。こういう課題解決の仕組みはまさにSDGsの発想です。かつては業界ごとに縦割りされ分断されていた社会が複雑につながり合う時代になっている。製品開発ひとつにも、エネルギー問題、まちづくり、包括的に社会の課題を考えていかなければなりません。

日本でスマートシティがなかなか実現しにくいのはなぜか。個々の技術は非常にハイテクだがそれらを統合できていないから。A社とB社のフォーマットが違うから無理です、セキュリティ上の問題があるから駄目です、と。中国やインドでさまざまな先端技術の社会実装が進んでいるが、その仕組みづくりを民間企業が担っています。これからは大丸有まちづくり協議会のように民間中心の組織が率先して、技術や情報共有、協業のあり方を主導していくべきではないでしょうか。

 **風間 博之** 様
(株)NTTデータ 技術開発本部長



NTTデータではITのトレンドをリサーチし予測する活動をしています。AIは今後ますます社会に浸透・実装されていく技術です。自動運転、医療診断、最近はコンテンツ創造の分野にも進出しています。その一方で倫理面での規制も重要で、2018年12月に内閣府から「人間中心のAI社会原則」といったパブリックコメントができましたが、人間中心のAIの社会原則を国としてつくっていくという動きも出ています。

まちづくりに関連する話題では、「フルデジタルオフィス」という空間を拡張するVR技術があります。ゴーグルをつけてヴァーチャルな会議が可能になる、海外の人とも自動翻訳で会議ができるというものです。また栗栖さんのお話にありましたような障害を持つ方に対して何ができるかという課題には、分身ロボットによる就労支援の取り組みも行なわれています。時空を超える、あるいは身体能力を拡張させる、そういったITの力を、まちづくりにどう活用し、実装していくかが問われています。

 **栗栖 良依** 様
SLOW LABEL ディレクター



私はいろいろな専門分野の方や企業、地域をつなげて新しい価値を生み出す活動をしています。大きな転機は2010年、骨肉腫をわずらって右足の内部を人工物に置き換える大手術をしたこと。障害者となったことで障害のある方を多様な分野の専門家とつなげるという役割が増えました。私が代表を務めるNPO法人スローレーベルは、社会にスローな感性を取り戻し、多様性と調和の取れた社会を目指すことをビジョンに掲げています。

障害を持つ方とプロのクリエイターがコラボするヨコハマ・パトリエンナーレが2014年に初開催されたとき、アクセシビリティの問題が浮き彫りになりました。物理的なバリア、情報のバリア、精神的なバリアによって、障害者の社会参加の機会がせばめられているのです。そこで障害者の表現活動をサポートする人材の発掘や育成をしています。2020年はパラリンピックイヤー。私たちのノウハウを共有して、障害者が普通にどこにでも出ていける街や社会に変えていきたいと思っています。

 **田口真司** 様
エコツツェリア協会 プロデューサー



私が所属しているエコツツェリア協会は、大丸有地区に集う企業や人々が主体となって環境問題の解決に動いていこうということで2007年に設立した団体です。その後、東日本大震災を経て、環境だけでなく多様な社会課題の解決を目的とするようになりました。大丸有地区には101棟のビルが建っていて、約28万人の就業者がいます。昼間人口がこれだけいるエリアで事を起こせば社会が変わっていく。その想いで活動を続けています。

このトークセッションにはSDGsという言葉が掲げられていますが、これは「持続可能な開発目標」という意味で、国連が定めた世界共通のゴールです。単に開発するだけではなくて人々や社会を豊かにしなければいけない、環境を守っていかなくてはならない、そのために何が必要かを共有化したものです。本日はSDGsとテクノロジーというキーワードをもとに、人と人が集まってより良い社会を築くために、ゲストのお三方と未来像を共有化していきたいと思っています。

Discussion

最新テクノロジーは「スロー」に歩み寄れるか

田口: それぞれのプレゼンをお聞きしてきた中で、私は栗栖さんがおっしゃっていた「スロー」という言葉に非常に惹かれたのですが、いかがですか？

齋藤: 僕が美術館のコンテンツをつくるとき、すぐに展示がパンツとあると作品の情報が(見る人の内部に)入ってこないの、入り口で一度スローダウンさせるんです。今はいつでもどこでも情報がどんどん入ってくるけど、いったんスローにすることでお互いを理解し合う共通意識をつくることの大事さを感じます。

風間: ITを語るときって、どれだけスピードアップできるかと、どう最適化していくかという話になりがちなんです、これからは快適さとか共感とか「スロー」に通じる本質的なところを突き詰めて技術を進化させていかななくてはならないと思っています。

栗栖: 私自身が障害者となってから感じていることなのですが、どんなスピードアップする社会の中で、追いつけなくて排除されてしまう人って多いんじゃないかなと。それから最適化という概念も、誰にとっての最適なのか。私のやっているプロジェクトの人たちの顔ぶれを見回すと、最適の形って一つじゃないんですよ。その人にとっての最適があるから、マジョリティとかみんなの最適ではなく、一人一人の最適、つまり多様性。多様であればあるほど複雑になるけれど、そこに何かシンプルな解決策をテクノロジーで生み出せるといいなと思います。

齋藤: 2000年代にインターネットが普及して、2007年あたりからiPhoneが登場して、これまでは速さと効率化を追い続けてきた。2019年、2020年になってようやく俯瞰で見渡して、これは僕に必要な技術、これはあなたのための技術、これは見えないところで働いてもらう技術と、テクノロジーを仕分けてそれぞれに最適化する次元にきたのかもしれない。

栗栖: AIが人間の仕事を奪うとか、単純作業が取られていって障害者の仕事もなくなってしまうんじゃないかとかいう危惧がありますが、私は逆の見方をしています。普通の会社では働けないけれど特定の能力に突出した方が、AIとの掛け合わせによってすごいパフォーマンスを発揮する可能性があるのではないかと。もちろん本人がAIを使ったり、AI側からアプローチしたりするのは難しいでしょうから、両者をコーディネートする役割が必要になってきます。

風間: 確かに、大事なのはAIをどう適用し、どう使うかということです。技術の現場にAIを使える人はいるのですが、コーディネートできる人材が少ないんですよ。障害者の方とAIとの掛け合わせという栗栖さんの今のお話は、意外でしたが非常に面白いです。コラボレーションのような形で何か一緒にできるかもしれません。

排除や分断を防ぎ、コミュニケーションできる街へ

田口: さてここからは、複雑化する社会、最適化と多様性などのキーワードを踏まえて、これからの街はどうあればいいのか掘り下げてみたいと思います。

齋藤: あれもこれも全部の機能を持とうとする街が多すぎると思うんです。どの街もすべてに対してインクルーシブというのは無理だし、結果的に量販店みたいな平均的な街ばかりになってしまう。だからそれぞれの街が、たとえば大丸有も、大丸有のどこかが「我々はこちらに特化する」ってスパイクをつくっていくほうが街は面白くなると思います。

栗栖: それから、街というのはやっぱりリアルにフィジカルに人と人が出会う場所であってほしいですね。VRのゴーグルをはずしたら人が誰もいない街になってしまうような未来像はこわい。リアルな肉体があって、出会って、五感を通してコミュニケーションしていくのが街だと思っています。

風間: IT推進の立場としても、やはり街におけるコミュニケーションは重要だと思っています。たとえばこの街に来れば、文化とか言語とかいろいろな能力を体験できるスーツを身に付けて楽しく話したりして過ごせるとか、そんなふうにITがコミュニケーションを促進させるための都市環境ができればいいなと思っています。

会場からの質問: 個人のための最適化が進むと、同時に分断も進んでいくことにつながらないだろうか。個人を重なり合わせるための都市のあり方をどう考えますか？

齋藤: ある時期は行政が主導するマスタープラン型だった。次の時代にはそれぞれに最適なことを考えてやるプロジェクト型になった。でも個々のプロジェクトが分散分断していくと街はカオスになっていく。それを統合して、もう一回みんなで考えようぜっていう世界が僕は来る、来てほしいなと思ってのんです。みんなでやるか、個でやるか、この二つを共存させるのはすごく難しいし、一つに固定する時代でもない。時間軸の中でどちらかに振っていく新陳代謝が必要だし、そのためにはルールをずっとアップデートし続けることが必要です。

栗栖: 私も、どちらかだけだと駄目だと思います。個別に見ることと全体的に見ることっていうのを常に行ったり来たりすることが、排除や分断を防ぐ方法ではないでしょうか。

田口: 最後にまちづくりと社会について一言いただければ。

風間: 今日はいろいろな示唆をいただきました。大丸有地区を新しい働き方などのモデルをつくる集積拠点として、IT技術で貢献していければと思っています。

栗栖: まちづくりや、新しいプロダクト、新しいサービスをつくろうと思ったときには、ぜひ自分以外の人の視点を積極的に活用してほしい。たとえば5年後のシンポジウムには、障害者が特別にスピーカーとして呼ばれるよりも、障害のある人たちが当たり前この会場にたくさん座っている、そんな街になったらいいなと思います。

齋藤: 大丸有だけではなくて東京が一つになって、もしくは全国一つになって、それぞれの役割分担をちゃんと定義する時代が来たなと。これからはいろんなエリアが、なんだったら海外の都市も含めて少しずつオープンにして、まちづくりのノウハウを共有していくと、もっと世の中良くなるんじゃないのかなと思ってます。



大丸有地区のまちづくり ～「丸の内の新生」から東京駅前の整備へ～

大丸有地区が長年にわたって構築してきた公民協調(Public Private Partnership)のまちづくりと、その大きな成果として2017年12月に完了した東京駅前空間の整備について、当時の秘話やそこに込められた想いを語ります。

 **伊藤 滋** 様
東京大学名誉教授 / エコツヴェリア協会 理事長
(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 アドバイザー



僕は、三菱地所が最初に出してきた丸の内再開発計画(1988)を新聞で見てびっくりしたんです。高さ200メートル、容積率2000%の均一なビルがびっしり林立してる。建物単体しか考えていない。街全体のことを考えていないと思った。それで僕のところに相談が来たので、第三者委員会のような立場で勉強会をやりました。都市計画は図面も重要だけど、図面だけで勝負しちゃいけない。必ず言葉が必要です。それが1996年の提言「丸の内の新生」です。まず丸の内らしさとは、東京駅から行幸通り、そして皇居に至る空間秩序であると定義し、開発の方向性を三つの言葉で表現しました。一つめは「ノブレス・オブリージ」。国のど真ん中でやるんだから、見返りを求めず協定やガイドラインに沿ってやりなさいと。二つめは「パブリック・プライベート・パートナーシップ」。行政と民間と協働しなさいと。三つめが「インクリメンタルなアプローチ」。漸進的にみんなを納得させながらやりなさいということです。この提言をもとに、特例容積率制度の活用、東京駅舎の復原などを取りまとめていきました。

 **中嶋 利隆** 様
(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 都市政策部会長



まず現在の東京駅と駅前広場の景観をご覧くださいませ。駅前広場、行幸通りを経て皇居へと、堂々とした都市軸を形成しています。こちらは東京駅前広場を囲む景観です。ドーム状の屋根と3階建てに復原された東京駅。31メートルの軒線を揃えた新丸ビル、丸ビル、日本生命ビル。それから、日本工業倶楽部です。東京駅は戦災で焼けて八角屋根の2階建てになってしまいましたが、2007年から復原工事を進め、2012年に創建当初の3階建てのドーム屋根の東京駅舎に復原されました。丸の内の駅前広場は、1961年の写真を見るとまるで交通処理センターのような様相です。こちらが2017年に完成し、交通広場と人中心の広場を両立させました。1995年に撮影した東京駅周辺の写真を見ますと、八重洲側の中央に黒い壁上のビルがあります。これが東京湾からの風の道を阻むということが指摘され、ビルの機能を駅両側のツインタワーに移転させて、現在では中央に抜けができております。現在、東京駅と駅前広場は国内外の観光客を惹きつけ、東京マラソンの舞台にもふさわしく、心に留める価値のある風景となっています。

 **篠原 修** 様
東京大学名誉教授



僕は2003年から東京駅丸の内口周辺トータルデザイン検討会の座長として、さらにトータルデザインフォローアップ会議の座長として、駅前広場の改修を取りまとめました。丸の内の駅前広場は江戸時代(江戸城)と明治(東京駅)が向かい合っている。行幸通りは関東大震災の後につくられたので、パリのシャンゼリゼと同じ幅ですが長さが短い。通りというより広場のような空間を、江戸と明治が違和感なく向かい合うようにどうつくるか、基調は石と立派な木でやろうと決めました。近年、丸の内はビジネス街からみんなが楽しめる街になってきましたので、最初はお花見ができる桜を植えようと提案しましたが、都庁から「やっぱりイチョウに」ということで4列並木のイチョウを復活させました。また広場に田んぼをつくる提案もしました。日本は懸命に欧米をキャッチアップしようとしてきたけれど、もういいのではないかと。信任状捧呈式で各国大使も訪れる駅前広場に、日本文化を象徴する田んぼをつくりたかったのです。実現はできませんでしたが、1センチほどですが小さな窪みを設け、夏は水を張れるようになっています。



Discussion

世界に誇れる東京駅と駅前広場

中嶋：1988年に初めて大丸有地区の再開発計画が始動して、現在の東京駅と駅前の空間をなしとげるには、30年の月日と、伊藤先生、篠原先生をはじめとする学識者の方々の叡智が必要でした。特に東京駅の駅舎復原と周辺の再生整備には、容積率移転という新制度の適用が要でした。3階建て駅舎の復原に必要な容積率(200%)を残して、残りの容積率(700%)を周辺のビルに移転する、土地の高度利用の仕組みです。

伊藤：かつては東京駅をつぶして、そこに超高層の建物をつくるという案があったんです。海外にもそういう駅がいろいろある。そうではなく、辰野金吾が最初に建てた形に戻す。それで僕が委員会をつくって、2002年に大丸有地区を特例容積率適用地区に適用できるようになりました。結果として、世界に誇れる東京駅と駅前広場ができた。世界中の首都の駅と比べても、東京駅が一番紳士。まさにノブレス・オブリージで高貴です。非常に品が良くて、あんまり下世話なところがない。質実剛健であり笑わない。何となく堅苦しいけど立派。世界で一番品のいい格調のある駅。

中嶋：東京都が整備する行幸通り、JR東日本が整備する東京駅の広場、民間が整備する周辺ビル、それぞれをまとめてトータルデザインすることが必要であるということで、2003年に篠原先生を座長に東京駅丸の内口周辺トータルデザイン検討会ができました。さらに完成までトータルデザインフォローアップ会議を継続し、全体的なデザインポリシーを守りながら計画を立案し、実現に向けて調整していったと。

伊藤：最後に残るのは駅前広場と行幸通りだと思ったから、誰に任せればいいのか考えて。若いランドスケープアーキテクトはいろいろいたけどなかなか適任者がいなかった。基本的に駅前広場は、草花よりも木なんです。非常に格調の高い木。その木の選定をきちんとできて、なおかつ交通広場の中にその木をきちんと位置付けることのできる人。そこで篠原先生に声をかけたんです。万感の信頼を持って「篠原、来い。おまえやれよ」と。

篠原：僕は土木が専門なので、伊藤先生から声がけをいただいたとき、最初はとまどいました。

伊藤：俺は辰野金吾の東京駅を背にして真ん中で、中央口にあぐらかいて見るぞってハッパをかけたんだ。

篠原：映画の山田洋次監督も言っていますが、映画をつくるのに大事なのはいいチームを組むことなんですね。いちいち言わなくても考えをわかってくれるスタッフと組めれば8割方成功すると。それで僕も、意匠的なデザインについては内藤廣さんに副座長として入ってもらって、広場の設計や植栽などそれぞれ専門家とチームを組んで、やっていきました。

伊藤：景観のトータルデザインでは、コーニス(ビルの軒線)を昔の建築制限の31メートルに揃えるということをやりました。丸ビルも、新丸ビルも、日本生命ビルも全部揃えた。これによって、高層ビルでも人の視線から見ると低く抑えられている感じがするんだ。それから八重洲側の鉄道会館ね。あれが真ん中に立ちふさがっていて、東京湾から来る海風を遮って丸の内側の温度が上昇するということとで、2007年に撤去されました。それから僕も環境に目覚めたんです。

篠原：僕が駅前広場につくりたかった田んぼも、文化的な文脈もあるけど、環境的なことも考えていたんです。都心はとにかくヒートアイランドで暑い。広場には全部石が張ってあるけど、やっぱり水の要素っていうのは大事なんで、あそこで田んぼやってみたかったですね。

容積率移転を活かせば東京はもっと面白くなる

中嶋：さて、ではこれからの東京駅と駅前広場について、何か提言やメッセージをいただけますか。

篠原：今、京都は景観政策をすごくがんばっていて、厳しい高さ制限を設けています。かなりのマンションが既存不適格になって、今度建て替えるときはそんな高くできない。屋上の広告も全部禁止。そういう強権的な政策でも市民側が受け入れるのは、京都は国内で競争しようと思ってない、世界の都市と競争しようとしているということです。その意味で、大丸有地区もニューヨークやパリと競争するステージに入ってきたということです。先ほど伊藤先生が、東京駅が世界一とおっしゃっていましたが、ヨーロッパの駅前広場はもともとその街の中心ではないので、しかたないんですよ。向こうの本来の広場は駅じゃなくて教会の前とかにある。でも日本にはヨーロッパのような広場がないので駅前につくろうとした。世界の広場の歴史から言うと日本の駅前広場は亜流なんです。でももうそんな時代じゃない。市民だけでなく旅行者もいっぱい来るから、むしろ駅前広場が面白くなる。「世界にこんな広場ないでしょう」と、そういうつもりで東京駅の広場をどんどん革新をしていってもらいたいと思います。

伊藤：やっぱり皇居があって、その向かいに東京駅があるという対比はすごいんです。これだけ広大なエンペラーの資産を前に、こっちには東京駅があって、そこに大丸有協議会が中心になっていろんな味付けをする。「丸の内の新生」3原則を考えてもらいながらね。そして東京のコアである大丸有地区を中心に、日比谷や神田など周辺地域も視野に入れた新しいまちづくりを絶対してもらいたいんです。神田のほうは思い切って庶民型でやってもらいたい。絶対いい街になります。神田のほうが庶民型になればなるほど、この丸の内の資産価値が上がってきます。それから日比谷公園です。日比谷公園を一つの広場にして、その周辺をうまくつくり変えていくとかね。最後に、今日も話に出た容積率。昔のように、この地域は一律に1300とか1600とか決めるのはもう意味がなくなっていると思う。単に容積を高くして公開空地をつくればいいというのでは、1988年当時の一番最初の再開発計画のようになってしまう。大丸有地区の外側にも新しい特例制度をつくって、抑えるべきところは低く抑え、その分を周りに移転してメリハリのあるアクセントを付けた開発をしていけば、東京はもっと面白くなれます。

中嶋：大丸有協議会が取り組むべき次のテーマをいただきました。両先生、ありがとうございました。



URBAN PLANNING × MOBILITY 「都市の未来のカタチを変えるモビリティ」

自動運転技術、AI、ロボティクスなどの発展により、私たちの周辺を取り巻くモビリティは今大きく変化しています。モビリティの変化とともに変わりゆく都市のカタチや人々のライフスタイルについて、その在り方を考えます。

村山 顕人 様
東京大学大学院工学系研究科 准教授



日本ではコンパクトシティ・プラス・ネットワークのコンセプトがポピュラーですが、それが人口減少時代における唯一のソリューションではないと考えます。都市機能を集中して集めることはできますが、それ以外の周辺地域をどうするかが問題です。スプロール状に広がった都市の現状を受け止め、コンパクトシティとは違った機能やネットワークにフォーカスして計画・設計する必要があります。都市計画においては、建物、パブリックスペース、モビリティを3つのインフラで支援していきます。グレーのインフラは道路、上下水道など主にコンクリートでつくられるもの。グリーンのインフラは水や緑。そしてIoTやAIに対応するスマート・インフラ。私たちはグリーンとスマートのインフラに焦点を当ててリサーチしています。たとえばIoT技術によって特定のパーキングに車を集中的に誘導して、空いた空間を別の目的に利用できる。自動運転技術を活用して高齢者など交通弱者のための移動販売車のサービスを拡大させる。こうしたモバイルサービスをスムーズに行なうためには車を停める場所が必要ですから、公共空間の計画・設計とも密接につながってきます。モビリティは、土地使用やコミュニティなど他のさまざまな計画の要素と統合して考える必要があります。

佐々木 悠祐 様
SBドライブ(株) 社長室 室長



我々SBドライブは2016年にソフトバンクとヤフージャパンのジョイントベンチャーで誕生したモビリティサービスに特化した会社です。自動運転、特にバスに関しての技術を開発しています。我々は2017年から自動運転バスの実証実験を開始しました。羽田空港をはじめとして都市部、郊外、工業地帯などさまざまな場所で、既存の車両を使って実験をしています。2019年2月に多摩ニュータウンで実際の運行ルートを走行したときは、乗る前は自動運転に対して懐疑的だった方もいましたが、試乗後には8割の方から肯定的もしくは中立的な評価をいただきました。我々のゴールは、1万台の自動運転バスの走行を確立することです。そのためには、Dispatcherという遠隔監視でバスを見守るシステムが必須となります。乗客の方が転んでしまったとか車内の様子を見きわめることができます。従来は運転手がやっていたことですがAI技術で情報をまとめることができます。Dispatcherを使って、これからさらに数多くのタイプの車両を自動運転に応用していきたいと考えています。

Christian Dimmer 様
早稲田大学国際教養学部 講師



私はTransition Designという分野を研究しています。Transitionとは「変動」の意味です。気候変動、人口動態の変化、資源の枯渇などの変動を見えて、社会・経済・文化・政治とリンクしながら持続可能な将来をデザインするための学問です。日本では1950年代から本格的に車の時代になってきました。当時の都市プランナーの解決方法は、トラムをなくしてもっと車が通れるような道にしようということでした。歩行者は歩道橋を渡らせればいいと。モビリティ行動が都市システムを形づくってしまうわけです。都市におけるモビリティの課題は、単に技術や経済の問題ではありません。我々の文化や心理、思考にも影響を与えます。オープンデータやGPS、自動運転、カーシェアなどの先端技術や概念は既存のシステムに新たな息吹を与えます。一方でそれらが都市やコミュニティに与えるインパクトの影響も考える必要があります。中心になるのは人間です。私たちがそこで暮らしたいと思える都市を実現するために新しい技術を活用していく。しかし技術に都市を独占させてはなりません。

Proposition

1:

Urban systems shape our mobility behaviour and social practices, and our mobility choices in turn shape our communities and cities

2:

Transportation is one of the key emitters of greenhouse gases; More sustainable mobility (e-mobility, ride sharing, walking, cycling) is a now central domain for environmental policies

3:

Mobility choices not only determine speed and mode of movement but also greatly influence health, social capital, well-being and happiness of individuals & communities

4:

The choice between different modes of transit often entails ethical questions about mobility justice that are often overlooked

5:

The question of urban mobility is not merely a matter of technology or economics, but of culture, psychology, and of the vast variation in our preferences

6:

Radical technological innovations like the autonomous vehicle (AV) will deeply change our cities, but public transit, walking and biking remain central for sustainable cities

7:

Open data, smart cards, wireless communications & geographic positioning systems re-energise familiar system components and weave them into new complex systems

8:

Far greater effort is spent on developing new mobility technologies, but very little is understood about the secondary impact of these on our cities and communities

9:

Autonomous vehicles are not a mere transportation issue but an "everything" issue that influence all of us and all of our lives

10:

Because the third transportation revolution (AV) has far-reaching consequences for our cities, broad social debates & political leadership are needed to steer new developments



Discussion

自動運転の実装トライアルが進む公共交通

村山: 次世代モビリティによってどのような都市の課題が解決できるのか、佐々木さんから話いただけますか。

佐々木: やはり自動運転ということになると思います。自動運転にはレベル3から5まで段階があり、レベル3は高速道路など特定の場所でシステムがほとんどの操作を行ない、緊急時のみドライバーが対応するもの。レベル4は特定の場所であればシステムがすべて操作できるレベル。レベル5になりますと場所の制限なくあらゆる状況で完全に自動化されます。我々が行なっている実証実験ではレベル3とレベル4です。先ほど多摩ニュータウンでの実証実験をお話しましたが、郊外の住宅地や地方の過疎地において、まず高齢者の方の交通インフラとして自動運転で支援していくということですね。

村山: Dimmer先生はいかがでしょうか。

Dimmer: 私も過疎地における自動運転の可能性は実現可能性が高いし効率的だと思います。小さなユニットで、ある一定の地域内でサービスするのならバスなどの公共交通、それ以外であればカーシェアがよりいいでしょう。

村山: 東京ではベビーブーマーの受け皿として1960年代、70年代に郊外で大規模な住宅開発をしました。私の両親が、まさにそういったベビーブーマーでした。今、その世代が70代になっています。さらに10年経つと運転も買物も難しくなるかもしれない。自動運転によるモビリティ支援は郊外住宅地で需要があるでしょう。

Dimmer: 大型スーパーであれば資金を出して自動運転のバスを運行させ、お客を引き入れることもできるかもしれませんが、ローカルの商店街は小規模な店なので難しいですね。地方自治体が助成金を出して、高齢の人が商店街で買物できるような経済モデルが必要かと思います。

村山: ところで、佐々木さんが進めておられる自動運転サービスはバスなどの公共交通機関ですね。私のほうでは移動販売車の自動運転の可能性について説明いたしました。さらに、個人所有の乗用車もあります。佐々木さんは公共交通機関以外の車両の自動運転の実現可能性についてどうお考えですか。

佐々木: 個人所有の車に自動運転を実装するのは非常に高いコストがかかりますので、市場に出てくるのは一番遅い技術じゃないかなと見ています。乗車する人の数から考えても公共交通機関のほうが効率がいい。そこが、私たちがバスにフォーカスしている理由です。

Dimmer: GoogleやUberなど企業が、レンタカーなども含めて何万台規模の自動運転車を出していくと市場が大きく変わっていくことになりませんか？

佐々木: アメリカではありうるでしょう。しかし日本の法律では現在、ライドシェアでもできませんよね。おそらく日本では公共交通のインフラとしての実装が早いかなと思います。

村山: 計画的に整備された都市であればグリッド状の道路網があります。しかし経済成長のスピードが速かった日本の都市では、郊外の都市計画が追いつかず、幅が狭く複雑なパターンの道路網を持つ市街地が少なくありません。そういった条件の厳

しい道でも自動運転は可能なのでしょうか？

佐々木: 技術的な解決は可能です。たとえば自動運転車両のバスの車体底部には、磁気を検知するセンサーを取付けています。運行する道路に磁気マーカーを埋め込むことで、バスはそれを読み取りながら走行することができます。

Dimmer: 場所、空間というのは非常に重要ですね。都市計画がなされないまま形成された郊外空間を物理レベルで変えていくのは難しい。そして私たちがもう車を所有したくはない。

人間中心の社会を実現するためのモビリティ

村山:すでに出来上がっている物理的な都市環境の中で、どのような変化が必要でしょうか。Dimmer先生も先ほどおっしゃっていましたが、人間中心の社会をつくらなくてはいけない。やはりプライオリティーとしては、歩行者であるべきなんです。そして従来型の車も自動運転車両も自転車もバイクもある。道路のリデザインはどうあるべきでしょうか。

佐々木: 道路をリデザインするより、むしろ現在のインフラをいかに使うかということを考えるべきだと思います。自動運転車だけでなく普通の車であっても、信号機など既存のインフラの情報をセンサーによって探知し、運転に反映させるシステムが考えられます。

Dimmer: 自動運転と通常の運転が混在してくると、運転ルールやマナーの問題も考え直す必要がありますね。高速道路で車を運転しますと、ほんとに後ろからトラックにあおられたりすることもあります。自動運転車は法定速度で走っていても、まわりの車がそうではないという問題も出てきます。これからレベル4、レベル5と進化していったって完全自動化されたとして、本当に心配せずに乗車できるような状況にしていかなければなりません。

村山: それではここで、会場の皆さんからのご質問をお受けしたいと思います。

質問者: 先ほど歩道橋の例も出しましたが、おそらく自動運転の車が人間以上に運転がうまくなって初めて、歩行者中心の街に変わり得るのかなと感じました。そのように自動運転が実現され、実社会に影響を与えるのはまだまだ先の話でしょうか。

佐々木: 少なくとも2020年代前半には、少しずつですが自動運転が社会に求められ、普及していくと考えています。我々の試算では現在、日本には約6万台のバスがあるのですが、そのうち1万台はドライバーの高齢化によって運転できなくなっていくと見ています。そうなったときにドライバーの仕事を取るというよりは補完するような形で自動運転という代替手段が普及していく。それが我々の目標として掲げている1万台という数字の根拠でもあります。

村山: ありがとうございます。都市計画や土地利用計画をやっている視点からコメントしますと、現状、市街地がすごく分散しています。そのような状況の下で人口減少が起きているので、たくさんの空洞ができています。人口が増加するときは、風船が膨らむように市街地が大きくなっていくのですが、人口が減少するときには、その風船がそのまましぼんでいくのではなくて、たくさんの穴があくのです。自動運転車などがどんどん普及していくと、そういう分散した状態でもなんとかできるのかというと、必ずしもそうではないのではないかと。モビリティの進化に合わせて、都市の形も少しずつ変えていかないといけないのかなという感想を持ちました。本日はありがとうございました。

2030 年代の大丸有地区におけるエリアマネジメントに向けて ～SDGs 達成に向けたダイナミック・パートナーシップ～

2030年、大丸有のまちやコミュニティはどのように進化しているのか、どのような役割を社会の中で、世界の中で果たしていかなければならないのか。SDGs 社会の実現に向け、大丸有地区ができることを考えます。



小林 重敬 様
横浜国立大学名誉教授 / 大丸有エリアマネジメント協会理事長
(一財)森記念財団理事長 / 全国エリアマネジメントネットワーク会長



まちづくりには、ハードだけでなくソフトが必要です。その土台になるのは社会関係資本(ソーシャルキャピタル)という概念です。社会関係資本のベースとなるのは互酬性と信頼性。お互いがWin-Winの関係になり信頼関係を築いて継続的なエリアマネジメントをしていくことです。マーケットの力だけで開発してしまうと、従来型のコミュニティでは阻止するのが難しいので、社会関係資本にもとづいたエリアマネジメントでまちをつくっていく。マーケットの力とエリアの力、両方を合わせてバランスのとれた社会をつくるのが重要です。大丸有地区では公共空間を積極的に活用したにぎわいづくりをやっています。2018年11月には丸の内仲通りで「WHITE WIGHT NAKADORI」というイベントを開催しました。仲通りの真ん中にロングテーブルをセットして、三國清三さんを中心にした丸の内のシェフたちに料理を提供していただきました。従来型のまちづくりは行政が上にいろいろな民間が下にいる。そうではなくて、行政と連携しながら民間がいろいろな形で関係性を持って信頼と互酬性の世界をつくってまちづくりをするのがエリアマネジメント。基本的には公民連携です。行政がこの地域に税金を投入する。民間が街の価値を上げる。結果的に税収が増加する。結果として都市の発展がトータルに実現する、これがエリアマネジメントのベースにあるのです。



藤井 宏章 様
大丸有エリアマネジメント協会 事務局長



第1部ではまちづくり協議会による都市計画的な側面を中心に話していましたが、第2部ではエリアマネジメントから未来を考えていきたいと思います。これまでの大丸有地区の30年を振り返りますと、1988年から大丸有地区の再開発計画が始まり、2002年に丸ビルがオープンした街びらきのタイミングで大丸有エリアマネジメント協会(リガーレ)が設立されました。その後、ちょうど新丸ビルがオープンした2007年、環境共生をまちづくりに落とし込んでいくためにエコツツェリア協会が設立されました。エリアマネジメントのテーマ、進化は、ベーシックな街の安全・安心から始まって、街並み、環境共生、にぎわいづくり、そして最近の取り組みでは産業支援、イノベーションといった、よりクリエイティブな街を目指す、非常に付加価値の高い活動に進化してきております。もともとはそのエリアのための経済的繁栄というものが第一の目的ですが、最近になりまして、社会課題解決のための活動にも取り組んでいます。本日は10年先、30年先の未来に向けて、エリマネ活動とSDGsの関係を議論できればと考えています。



佐藤 真久 様
東京都市大学大学院環境情報学研究科 教授



これからの30年で世界人口が30億人増えていき、やがて地球のキャパシティのMAXといわれる100億人に達します。2015年に国連がSDGsを提示し、先進国と途上国がそれぞれに地球規模の世界観をもって課題解決していく時代を迎えています。これまでは「ありたい社会」というのを考えていればよかったのですが、「ありうる社会」に対しても対応していかなければならない。そのためには危機や脅威からの回復力、レジリエントが重要です。ハードのインフラだけでなく、ソフト面でもレジリエントが必要です。SDGsではパートナーシップの重要性が謳われています。同じような人たちが一緒に手を組むだけではなくて、多様な主体を横でつなげていく面としての取り組みや、共有ビジョンに向けて歩み続ける協働。自分だけでは解決できないものを、多くの人たちとの協働によって新しい課題解決、そして知識創造につながっていくということです。世界の問題はもうシステムとして、複雑につながっています。従来の個別対応が限界にきている状況で、世界の問題を円環として捉え、動的で包括的な協働をつくっていくかが重要です。VUCA(変動・不確実・複雑・曖昧)の時代において、行政も課題に直に関わりながら力を持ち寄る協働というものが求められると思います。また、今までは事業成果重視型の傾向が強かったですが、それに加えて互酬性と信頼を構築する協働のプロセスを重視した取り組みが重要になってきます。



Discussion

エリアマネジメント活動が投資を呼ぶ時代

藤井: 小林先生からはエリアマネジメントの本質を改めて整理してお話いただきました。価値観が多様化する中で、マスタープランに基づくコントロールや、行政がカバーする広範な範囲での均質的な在り方ではそれぞれの地域の良さを実現するのは難しい。エリアという小さな単位でエリア自ら存続性や地域の資源を生かした未来像を描いて、その実現に向けて活動していくということが地域の価値を高めていくことにつながっていくというお話でした。
佐藤先生からは、SDGsそのものの解説の中で、「ありたい社会」だけでなく「ありうる社会」も想定したレジリエントな社会の構築が必要であるといったことを。それから2030年を1つのゴールとするSDGsで達成に向けた取り組みを進める上で、同質性から多様性へ、成果重視型から協働プロセス重視の活動が大事であるというお話でした。先ほど佐藤先生から、もはや人も会社も地域も自分だけじゃいけないという時代ではなくなってきている、全てが複雑に絡み合って、地球社会全体の存続、生活の向上、人々の幸せをめざしていく時代だとお話がありました。エリアマネジメントにもSDGsの視点が必須であり、その取り組みが始まっていますが、小林先生はどうお考えでしょうか。

小林: エリアマネジメント活動はさまざまな価値観を持った方の集まりですから、ほとんどの方が納得するようなテーマを掲げないと、活動が始まりません。最初、どういうことをやるかって言うと、清掃しましょうと。街の価値を上げるには、街をきれいにすることから始まる。次に、街ににぎわいをつくれれば、街の価値は上がるはずだと。イベントをやったらどうかと。そして街がきれいになった。にぎわいを取り戻した。それじゃ、次は何をやるか。その時代の新しい動向、環境問題や防災・減災問題がテーマに上がってきて、今度はこれをやろうじゃないかと、どんどん幅を広げていく。特に環境・エネルギー問題はエリアの関係者が個別にやっていたのでは高度なスペックを実現できない。協働することで成果を上げられる。大丸有はその先駆者です。

藤井: 直接的な利益がなかなか見えにくいところがあるんですけども、そうした社会課題にエリマネとして取り組んでいくことの意味やメリットについては。

小林: エリアが社会的な評価を受けることにつながります。世界的に見ると、エリマネ活動をやり、環境に配慮しているエリアには投資が集まります。また、そうしたエリアに企業が立地することがステータスになり、よりグローバルなエリアに成長していけるわけです。

藤井: 街としてのSDGsを尺度とした評価が投資を呼ぶ、あるいは企業の立地においても今後は1つの指標として重要になってくるということですね。では、大丸有というエリアだからこそできる社会課題の取り組みについて佐藤先生、いかがでしょうか。

佐藤: 都心であり日本の中心でもあるこのエリアには、ブレインの固まりがあり、さまざまな企業がいらっしゃる。複数のテーマや課題の統合、同時解決を探る場として機能できればと思います。たとえば第1部で駅前広場の田んぼの話がありましたが、大丸有地区に都市農園みたいなものができれば、温暖化対策、市民参加の仕組みとしても機能していくように思います。それから大丸有はまちづくり協議会、そしてエコツツェリア、そしてリガーレといったような3つの中間支援機能を持っている。こういうところはなかなかない。このさまざまな中間支援機能を生かした先端的な取り組みを期待したいですね。

藤井: ビジネスセンターとしての特性を生かしたテーマは何かございますか？

小林: 最近注目しているのは、地域にクリエイティブな要素を持ち込むことです。私は大阪駅地区を含む梅田地区のエリアマネジメントにも深く関わっていきまして、そこでは関西中のクリエイティブな人たちを集める場所をつくり、さまざまな活動がそこで展開しつつあり、大阪に新しい要素を持ち込みつつありますし、次の開発では大規模にそのような要素を持ち込もうとしております。大丸有にも、たとえばエコツツェリア協会で行っている「丸の内朝大学」のような学びの場があります。丸の内内で働いている人たちがクリエイティブな視点や発想を育み、それがまちづくりに反映されていく。そういうエリアマネジメント活動が重要になってくると思います。

SDGsという共通目標のために官民連携を

藤井: 最後に、官民連携のパートナーシップについて、行政側の参加ということについてご意見をいただきたいと思います。

小林: 公平性を前提とする行政は、ここに税金を投入したら隣も、隣も、隣もと、結果的に薄く広く投入して効果が上がらない。結果として地方都市のまちなか再生が実現できないということがしばしばありました。そうではなくて、まず公平性を破って特定のエリアに注力する。なぜかと言うと、そこにしっかりとした民間側の組織があってエリマネ活動をやっているから。行政と民間が協議して行政の注力をここに絞る。結果としてその街の価値が上がれば税収が上がり、次の地域に対応できるという関係性ができます。そういう行政参加、公民連携を期待したいです。

佐藤: 今ご指摘のあった行政の公平性の視点、企業の利潤の視点、NPO・NGOの当事者性の視点。おのおの依拠する立場は違いますが、SDGsという共通目標が接着剤になるのかなと思うわけです。SDGsは目標でありながらツールです。「ありたい社会」「ありうる社会」に対応しながら多様なステークが連携していくか。SDGsというツールを生かしてぜひ行政参加を進めてもらいたいですね。

藤井: ありがとうございます。間もなく元号が変わって新しい時代になるわけですけども、大丸有もこれまでのいわゆる高度成長型のビジネスセンターから脱却して、多様なタレントを持った人々、企業が集まる、世界から注目されるようなビジネスハブをめざしていくことになります。国籍も含めて、いろんな多様性・異質性を持った人たちがここに集まってくると思います。そうした異質性や多様性を今日お話しがあった高度な協働により、エネルギーに換え、この地域の活力にしていくと同時に、地域としてSDGsという地球社会における課題にも向き合いながら、エリアマネジメント活動を更に進化させていきたいと思っています。本日はありがとうございました。





ART×AREA VITALIZATION 「未来の都市のつながりとクリエイティビティ」

アートは未来の都市にどのような力を与えるのか。世界的に活躍する現代美術作家の杉本氏が自身の活動を交えてアートの力を語り、川村氏・後藤氏とともにアートが都市という舞台を変えていく可能性を探ります。



井上 智治 様

(一財) カルチャー・ヴィジョン・ジャパン 代表理事

本日はお忙しい中、ご参加どうもありがとうございます。
私はカルチャー・ヴィジョン・ジャパン代表理事の井上です。
カルチャー・ヴィジョン・ジャパンは、略称はCVJと言いまして、2014年の4月に当時の文部科学大臣、オリンピック・パラリンピック担当大臣の呼びかけでスタートした団体です。1年後に一般財団法人化し、現在まで文化芸術国家日本の実現に向けて活動をしてきております。本トークセッションは大手町、丸の内、有楽町地区まちづくり協議会さまとカルチャー・ヴィジョン・ジャパンが共同で開催するものです。登壇者は杉本博司さま、川村元気さま、後藤繁雄さまとなります。今日はなかなかお集まりいただけない豪華なメンバーの登壇となりましたので、貴重なお話を皆さんにお楽しみいただければ幸いです。どうぞ、皆さん、よろしくお願いいたします。



後藤 繁雄 様

編集者/クリエイティブディレクター
京都造形芸術大学 教授



杉本 博司 様

現代美術作家



川村 元気 様

映画プロデューサー
/ 小説家

杉本：丸の内の関わりとしては、通信総合博物館のあった跡地が再開発されて2018年9月に開業した大手町プレイス、このファサードにモニュメンタルな彫刻を制作しました。2つの双曲線が交わる点が無限点であるという三次関数をモチーフにした作品です。先端部が交わる無限点から宇宙の果てに思いをはせる。時計計にもなっていて地球の運行もわかると。海外では、2018年10月からパリのベルサイユ宮殿でインスタレーションを行ないました。トリアノン宮の池に2畳のガラスの茶室を浮かべまして、シンメトリーのベルサイユ建築に対する日本の美学の挑戦ともいべきものです。つい3〜4週間ほど前にもパリで「時間意識とは何か」をテーマに講演しました。日本の天皇125代、神武天皇から今上天皇までを1分間で見てみようという映像をつくりました。国内の拠点は小田原文化財団江之浦測候所という施設です。現在確保しているのは1万1,500坪で、桂離宮が1万5,000坪なので、あと3,500坪で桂離宮に追いつけ追い越せという理念でもって、生きている限りはずっとつくり続けていると。

後藤：杉本さんありがとうございます。ではここからトークセッションを始めましょう。冒頭で行幸地下ギャラリーの若手発掘のアワードの話をしました。行幸地下というのは東京駅と皇居の地下道で、ギャラリーというより通路なんです。でも僕は、ただの通路も甲子園にしてしまえば心のふるさtoになると思ったんですね。このアワードから巣立っていったアーティストがたくさんいます。彼らは自分の中のデビューはあそこだったと言うんですね。なんでもない場所が特別なものになる。今は、映画の舞台になった場所が聖地化して観光客がやってくるようなことになっていますよね。杉本さんが小田原でやっている江之浦測候所も畑だったんでしょう？

杉本：もともとはミカン畑。耕作放棄になって、やぶだらけになった荒れ地ですね。

後藤：ああいうところを聖地化してしまうのをすごいと思うんです。川村さん、いかがですか？

川村：まず最初に、なぜ杉本さんと僕なんだというのを話しますと、僕が一方的に杉本ファンであったわけです。杉本作品との出会いは『劇場』シリーズです。古い映画館で、スクリーンに映画が一本上映されるのをまるごと撮影した写真です。映画が始まった瞬間にシャッターをあげて長時間露光し、映画が終わった瞬間にシャッターを切る。写真のスクリーンには白い光しか写らない。映画をつくっている人間として映画って何だろうということを日々考えているわけです。それで杉本さんの『劇場』を見たときに、写真1枚であこれかと思われました。映画って、1秒24コマの集積でできているんだと。

杉本：1時間半の映画だと2万4,000コマぐらいなんですよ。それってなんか人間の毎日の記憶で一生分がこう、終わって見たら白い光になっちゃって死んでいくのかなみたいな。

川村：そういうことを教えてもらって、人間の一生を映画にたとえると、最後には真っ白になって終わるということを写真に教えてもらったわけで、けっこう衝撃を受けまして。

後藤：杉本さんも川村さんも、それぞれ写真と映画という形で、時間の装置みたいな、記憶とか、古いはずなのに生々しくて新しい感覚とか、そういったものを意識されてるなと思いますね。

東京の中心、江戸城セントラルパーク化計画

杉本：小田原では、この丸の内の近代的なまちづくりとは正反対なことをやっています。石工がほとんど手仕事で一つ一つ石を割りながら、江戸城の石垣を切り出したのと全く同じような手法でつくってる。職人にいい仕事をしてもらって、褒めてあげるという、そういう施主がいなくなってしまうと、日本の伝統工法の建築工法は廃れてしまうんですね。そういうことも将来につなげていくというのも、僕の仕事のひとつではないかなと思ってるんです。丸の内地区の開発についてはひとつ過激なアイデアがありまして。やはり天皇家には京都にお帰りいただくと(笑)。そうすると、江戸城が完全にセントラルパーク化するわけですよ。もともとここは緑地ですから公園として整備して。江戸城跡の石垣は残ってます。素晴らしいですよ。

後藤：不可視の聖域というものを見える化するのが芸術ですからね。

川村：国立競技場の設計案にも、僕の同世代の建築家の田根剛君の古墳スタジアムというのがありました。

杉本：あれは圧倒的によかったですよ。

川村：緑が増えていくというか、むしろ建物を隠しちゃうというのはすごい面白いなと思いました。東京オリンピックにむけて、今、東京の勉強を頑張ってるんですけど。

後藤：川村さんが東京をどういう風にストーリー化するか、興味がありますね。

川村：杉本さんに教えていただいたように、原始、古代のほうから考えるパターンと、未来から考えるパターンの二方向で考えられるのかなとか。

杉本：遠い未来から、逆に見るということ。小田原の江之浦測候所も、5000年後にどういう美しい廃墟になるかということが設計意図なんですよ。東京も廃墟になる可能性だって充分あるわけですよ。関東大震災以来、もう100年近く関東に大地震がないわけですよ。歴史上だいたい60年、70年に1回は来てるんですよ。まだ来てないということは、その力はよりためられているわけですから。今度来るやつは相当大きい。

川村：海外の大都市と日本、東京で一番感じる違いは、地震のありなしですよ。地震があることが前提になっている街並みと、そうでない

都市との違い。でも、壊れることが前提でものををつくるっていうのは日本人ばいかなと前向きに思っています。

杉本：だから僕は復興計画も考え始めてる、その次の東京の都市の姿というのを考えておいたほうがいいんじゃないかと。

世界が驚く、古い東京駅と最新の新幹線

後藤：川村さんは人の心に響く物語づくりをつかんでいますよね。物語が始まる場所というのがちゃんと設定できたら、そのキャラクターがちゃんと動き出してくれるという。東京でそれを考えるとどうなりますか。

川村：僕がプロデュースした、細田守監督の『未来のミライ』が米アカデミー賞のアニメーション部門にノミネートされたんですが、あの映画でアメリカのメディアが注目したのが東京駅と新幹線でした。あれは東京駅をベースにいろいろな建築を混ぜてつくったデザインなんです。あそこに新幹線がガンガン入ってくる感じがいつで面白いと。僕も以前から東京駅は面白いと思っていて。古い建物の内部がリノベされてて最新鋭の新幹線がどんどん入ってくるみたいなコントラストが面白い。いつかやりたいと思ってたことが今回アニメーションで表現できて、やっぱり東京駅とその周辺は面白いロケーションだなと思います。

後藤：杉本さんは、東京がこういう感じの街になったらいい、みたいな未来像はありますか？

杉本：だから次の震災の後の復興計画ですね(笑)。使い物にならなかったビルが倒壊したような跡にですね、平屋を建てる。一戸建てに庭付きじゃないと、日本人の生活じゃないみたいな方向に逆行していくことがいいんじゃないかと(笑)。

後藤：川村さんはどうですか？

川村：やはり渋谷のスクランブル交差点とかがおもしろいと思うわけです。東京の街自体がプロジェクションマッピングでできてるみたいな。ニューヨークのタイムズスクエアに行くと、ビルの壁面が全部LEDになっている感じも圧倒されます。タイムズスクエアとかスクランブル交差点に立ったときの、CGのど真ん中に放り込まれた感じは、逆に今の東京を表現するにあたっては面白さのひとつかなと思っています。

後藤：それではそろそろ、会場の方から何か質問がありましたら。

質問者：丸の内周辺は劇場が多い街だなと思っておりまして、まちづくりと劇場について何かアイデアがございましたら。

川村：ニューヨークで『Sleep No More』というショーがあるんですが、これは廃墟になったホテルをまるごと使った観客参加型の演劇なんです。観客がいろんな客室を移動してそこで行なわれることを目撃していく。演劇は客席に座って舞台を見るものという考え方が変わる体験です。

後藤：街全体を劇場化していくということですね。

杉本：小田原も舞台が3つありまして。そこを自由自在に行ったり来たりして、観客も移動するようなものを誰かにつくってもらいたいなと思ってるんですけどね。丸の内ですり抜け的な演劇ってできないですか。

川村：やったらすごく面白い。でも東京は世界で一番撮影許可が下りない街として有名で、

杉本：ニューヨークなんて毎日のようにやってますもんね。

後藤：話は尽きませんが、そろそろここで。丸の内や東京駅など、都市が持っている記憶とか物語をアーティストと組んで掘り下げていくことの意味や可能性をお話いただきました。今日は刺激的なお話ありがとうございました。

大丸有地区のこれからのまちづくり
～ 対面すれば、生まれる未来。～

2020年を目前にして、都市や社会は様々な課題に直面しています。大きく変化を遂げつつある現在、そしてこれからのまちについて、5人の登壇者が対面（FACE）し、多様な観点から議論します。

 **岸井 隆幸** 様

日本大学理工学部 特任教授 / 大丸有エリアマネジメント協会 副理事長 / (一財) 計量計画研究所 代表理事



1998年に都市計画学会で東京駅周辺地区における都市基盤施設の整備、誘導、方針調査があり、私も参加いたしました。それから約20年、都市計画の立場から大丸有地区に関わっております。現在はエリアマネジメント協会の副理事長も兼務しています。森記念財団が行なっている都市のイメージ調査を見てみましょう。東京に

来たことがない人に東京のイメージを聞くと「FAR」「STRESSFUL」「NOISY」「CROWDED」といったマイナスイメージが挙げられるそうです。そして実際に東京にきた人からは「POLITE」「SAFE」「CLEAN」「ORGANIZED」と、来てみるとなかなかいいじゃないかと好意的な評価を得ているようです。なお、同じような調査を世界の各都市を対象にやっております。ロンドンは「COSMOPOLITAN」、ニューヨークは「EXCITING」、上海は「INTERNATIONAL」、シンガポールは「SAFE」といったワードが並びます。

ではこれからの東京はどうあるべきか。ここにまた一丁倫敦(ロンドン)、一丁紐育(ニューヨーク)をつくるのか。今さらロンドンやニューヨークの真似はなкаろうと、皆さん感じていらっしゃるでしょう。東京、この地区の国際性、この地区のEXCITINGは何なのか、それをつくっていく方法を考えるべきだと思います。現在、世界はGAFAをはじめとするインターネットを駆使したグローバル企業に席卷されつつあります。ICTは空間を超え、誰でもどこにでも世界中に発信ができるようになりました。結果として情報過多になり、ビッグデータをAIで分析しようかという時代です。一方で、情報過多であるからこそ、このシンポジウムのタイトルのようにFace to Face、信頼できる人が何を言っているのか、よく知っている人は何を感じているのかが大事になっているのではないのでしょうか。そして本当に信頼できる人が集まる場所にみんなが集まってくる。それがReal Edge、本当の最先端になっていくのではないのでしょうか。

 **齋藤 精一** 様

(株)ライゾマティクス 代表取締役



 **吉見 俊哉** 様

東京大学大学院情報学環・学際情報学府 教授



本日のテーマ、対面交流ということですが、どこどこ、誰と誰が交流するのか。この問いに対する私の答えは大丸有と神田です。これから、大丸有と神田の対面交流がなぜ必要なのか、何が壁なのかということをお話したいと思います。大丸有地区のポジティブな面、すでにいろいろ出ていますね。でも、ちょっと違う角度からこの地区を見てみましょう。大手町の人口は何人でしょうか?12人です。丸の内の人口は19人です。有楽町は18人。大丸有全体合わせてこの地域の人口は49人です。昼間のビジネス人口はすごい数です。土日も夕方方も買い物客、観光客、すごい数です。でも住んでる方の人口は49人、ここは限界集落ですね。この住民の極端な少なさが、大丸有のもう一つの顔です。さて、大丸有地区には東西と南北の分断線があります。東西の分断はJRの線路によるもので、八重洲側と丸の内側は離れています。他方、今日お話ししたいのは南北の分断線です。この分断線とは、神田と大手町を分けている首都高のことです。1960年代、東京はスピードを追求していました。よりスピードのある都市になるために川や堀の上にガーッと首都高速道路を建設しました。しかし60年代の価値と今の価値は違います。この分断を変えようという話が

 **谷澤 淳一** 様

(一社)大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 理事長



 **入山 章栄** 様

早稲田大学大学院経営管理研究科 / 早稲田大学ビジネススクール 准教授



ジャーナリストのトム・フリードマンが出した『ザ・ワールド・イズ・フラット』というベストセラーがあります。世界は今急速にフラット化してきているという内容です。これだけグローバル化してしまうと、世界中どこに行っても同じようなものや情報が手に入ると。もうどこか特定の場所にいる意味がなくなってくると。ところが、それに対して世界中の学者が大反論を展開しました。その急先鋒がリチャード・フロリダという都市経済学者、社会学者です。統計やデータを駆使して、世界はむしろスパイキーになってきている、つまり特定の都市に物や情報や人がギュッと集まるギザギザした状態になっていくと。確かにインターネットで世界中どこでも情報が取れますが、逆にいうとそんな情報はどこでも誰でも手に入るから価値がない。本当にビジネスで勝負を決める情報というのは、先ほど岸井先生がおっしゃっていた信頼やFace to Face、こうやって人と人が直接知り合って顔を合わせて信頼関係つくって得られる情報なんです。だからこそあれほどシリコンバレーに企業が集積し、Face to Faceで顔を突き合わせてイノベーションが起きるんです。リチャード・フロリダは、クリエイティブでイノベティブな都市ほどポヘミアン指数が高いと言っています。ポヘミアンというのは、アーティストとか旅人とか「よくわからない人たち」です。また彼は別の統計解析で、これはセンシティブな事柄ですが同性愛者の方がどれだけ暮らしているかが都市のクリエイティビティと高い相関性を持っていると言っています。つまりポヘミアンや同性愛者の方にとってはまだまだ住みづらい社会の中で、彼らが暮らしやすい都市ほど多様性があるということです。イノベーションの本質は知と知の新しい組み合わせです。人が人を呼び、インフォーマルな知を集める多様性こそが、都市や企業の競争力を左右するのです。このスパイキーな都市競争の中で、どうやって多様性がある人を集めて大丸有をイノベティブにできるかが重要な鍵になるでしょう。



Discussion

もっと多様な個性が際立つ東京へ

岸井: ここからは、ライゾマティクス代表の齋藤さん、大丸有まちづくり協議会理事長の谷澤さんと一緒に意見交換したいと思います。

齋藤: 入山先生のお話で「スパイク」という言葉が出てきました。僕は先ほど別会場で『SDGs×TECHNOLOGY』というテーマでトークセッションをしていて、そのセッションでも「スパイク」という言葉を僕が出したんですね。今の都市開発、虎ノ門や、渋谷、もちろん大丸有でも、これからさらに開発が進んでいきますが、先ほどご来場者の方のアンケート結果にもありましたように、どこの都市開発でもほとんど同じ意見が出てくるんです。芝生があったほうがいい、公園があったほうがいい、と。このままいくと東京は均質化していくばかりなので、じゃあどうやって大丸有としてのスパイクをつくっていくかというのが、先のトークセッションで最終的な議論になりました。そして今、大丸有の持つ奥深い歴史性をお聞きして、じゃあここは何がスパイクになるのかを皆さんと再提示することができればと思います。

入山: 僕は経営学者なので、都市の専門家ではない立場で言わせていただくと、東京ってでかすぎると思うんですよ。パリってせいぜい世田谷区2個分ぐらいだし、ニューヨークもマンハッタンはすごく狭い。今世界No.1のイノベティブ都市はトロントだと僕は思っているんですが、トロントも歩いてまわれる規模です。東京全体も東と西で分けて考えないと、品川も丸の内もみんな同じようなことをやって均質化してしまう。先ほど吉見先生の話が興味深かったのですが、昔の江戸、東京の基本形のようなグランドデザインによって、東京のさまざまな個性を際立たせていけるのではないかと。

吉見: やっぱり東京の形を変えてしまったのは1960年代の高度経済成長と東京オリンピックです。首都高速道路を造り、地下鉄で東京をつなぎ、東京の中心部は北東部から南西部に移っていった。南西部というのは、六本木、赤坂から青山、原宿、渋谷の一带です。ここは戦前まで日本軍の街で、かつて日本軍の兵舎が建ち並んでいました。それが戦後アメリカに接収されて米軍の街になり、米軍の周りに若者たちが集まったわけです。やがてワシントンハイツなど米軍の軍用地が払い下げられて、オリンピック施設になっていく。日本軍、米軍、オリンピックと今の原宿、青山、渋谷の開発は一直線につながっています。でも、それが東京のすべてであってはいけません。もっと多様な東京があっていい。先ほど私は大丸有と神田をつなげる話をしましたのもそこです。

岸井: 大丸有を他のエリアとつなげるという議論があり、一方では大丸有の中でも大手町と有楽町の違いがある、大丸有の中でとんがったものを探していくという意見もあると思います。谷澤さんいかがですか。

谷澤: 他エリアとの連携は重要だと思います。大丸有の中で24時間ずっと夜も遊べる店をたくさんつくるのではなくて、他のエリアと連携していくのが大事だと。ひとつ言えることは、都市は時代の変化の象徴でなければいけない。これからの30年、歴史を踏まえた上で可変性を備えていくこと、常に変わり続けていく気持ちがないと衰退してしまうと考えています。

齋藤: 2002年の都市再生特措法によって行政主導のマスタープラン型からプロジェクト型に変わり、デベロッパーやエリアごとに開けてびっくり玉手箱みたいな開発になってしまった。そういう流れにおいて大丸有の素晴らしいところは、スクラップアンドビルドだけではなく、30年かけて歴史的な建物や景観を維持しながら更新してきたとこ

ろだと思います。大丸有とは何かという定義は、30年培ってきたこのノウハウにあるのではないか。谷澤さんがおっしゃった30年後の変化を見据えるためには、その変えていく仕組み、もしくは変わらないために変えていく仕組みを今のうちからどうやって作るかだと思います。

周辺地域や海外諸都市とつながる仕組みを

岸井: 大丸有というこれまでのくくり方はどうでしょう、正しいのでしょうか。

吉見: 歴史的に見て大丸有は大丸有ですよ。この地区はもともと武家地で、日本橋や神田などの江戸町人文化の基盤は持っていない。つまり大丸有は武家地からの転換で明治にできた街です。ですから、江戸からというよりも、明治からの150年の歴史を生かすことが大丸有の未来として一番いい道だと思います。でも江戸は260年以上の歴史を持ってるわけです。ですから、神田や日本橋の街としての歴史は大丸有よりも古い。それらと大丸有をどうつないでいくかが未来への課題です。ですから、大丸有で江戸町人の系譜までを背負う必要はない。むしろ、歴史の異なる地域をつなぐことがポイント。橋なのか、道なのか、トラムなのか、複合的なアプローチが必要ですが、つながる仕組みをつくるのが大切です。

入山: 僕も基本的に吉見先生に賛成です。ほかの地域や都市と連携していくことはものすごく重要だと思います。少し視点を変えて海外に目を向けてみると、台湾は非常にハイテク企業が伸びています。あれは台湾が伸びているのではなく、新竹という都市が伸びているんです。なぜ新竹からハイテク企業が出てくるかというと、シリコンバレーとつながっているからです。アメリカ西海岸と新竹が国家を超えてつながり、動いている。これからのグローバル化は国と国じゃなくて、都市と都市の間で集中的に行われるようになります。僕はこれをスパイキーグローバリゼーションと呼んでいます。ですから、江戸東京の文脈で神田とつながる一方で、海外の都市、たとえばITの聖地であるインドのバンガロールとか、これから人口が伸びていくインドネシアのジャカルタとの連携が面白いのではないかと。たとえばジャカルタの方に大丸有地区に来てもらって、そういうときに大丸有だけでなく神田エリアをうまく使えるのではないかと。

齋藤: 皆さんの話を聞いていて、エジソンの話を思い出しました。エジソンのスタジオはニュージャージーの奥のほうにあり、そこでいろんな物を発明して、列車に乗ってニューヨークに売りにいったと。つまり大丸有はエジソンにとってのニューヨークのような役割なのかなと思ったんですよ。他の拠点で行なわれているイノベーションな開発をバックアップして、その成果を一番最初に持ってきてプレゼンテーションする場所、ビジネスにつなげる場所が大丸有、というあり方です。

岸井: 谷澤さん、日本の都市と世界の都市と、何かスパイキーなところとつながっていく、イノベティブなアイデアをビジネスにしていって、そういう役割を持つ大丸有というのはいかがですか。

谷澤: ありだと思います。大丸有は確かに武家地で、そもそも歴史的に分断されてる場所なんです。その分断されてまとまった土地は、実はいろんなショーケースであったり、あるいは実験の場であったりするために非常に適してると思ってなんです。ですから、この中でいろんなイノベーションが起こることも大事ですが、外でイノベーションが起きて、それをここに持ってきて実験の場とするには一番適した土地だと思います。

30年前もこれからも大事なものはFace to Face

岸井: では最後に皆さんからご提言いただきましょう。

吉見: この30年間、つまり1980年代末から2010年代末までの30年

間は、日本がだんだん小さくなっていく時代でした。日本だけでなく先進諸国では1960年代の日本のような経済成長はもう起こりません。しかし成長が飽和した成熟社会だからこそ歴史的な蓄積があり、文化や知識も含めた循環型社会に変わっていくことができます。歴史的文化的な資源を再活用していくことによって、利益を生んでいく仕組みを作ること。これが、大丸有だけではなく日本全体の課題だと思っています。

入山: 今吉見先生が日本全体の課題だと言われたことは本当にそのとおりで、今は課題が山積みで危機感が強い地方ほど、どんどん外国人を取り込んでいるんです。でも東京はなまじお金があってまだ危機感が弱いので変わる力に乏しい。大丸有がイニシアティブを取って変えてほしい。それからFace to Faceのコミュニケーションは絶対になくならないし、これからさらに重要になってきます。そう考えると大丸有の最大の課題は高層ビルが多過ぎる。建てたあとに申し訳ないですけど。高層ビルってフロアで分けちゃうでしょう。結局フロア間の交流がなくなるんですよ。そこでこれは僕の妄想なんですけど、エレベーターを何とかできないか。たとえば一気に500人が移動、ゆっくり移動するエレベーターとか、いや、いや、冗談じゃなく本気ですよ。さっきの路面電車と同じ発想ですよ。

吉見: トラムのエレベーター。

入山: 高層ビルにトラムエレベーター入れちゃうんですよ。低層から高層までゆるっとみんな会えて、カフェをして15分ぐらいだべて自分のフロアに戻ってくる。それから大丸有の歴史的な象徴、武家地としてのアイデンティティも目に見える形で復活させたい。江戸城の天守閣、それが無理ならせめて武家屋敷を復活させるのはどうでしょう。

齋藤: 東京の都市開発、まちづくりは世界的に高い評価を受けています。大丸有がこれまでやってきたことをアーカイブ化しておくことはすごく大事なので、その仕組みづくりも含めて考えていただきたい。そして、大丸有の中に入ると働き方がこう変わるとか、お金の使い方がこう変わるとか、高層ビルの上下階の関係性がこう変わるとか、失敗を恐れずばんばんやっていったほうがいいと思うんですよ。海外との連携も、うまく化学反応が起これば違うフェーズにバンッとリープできる可能性は大いにあるので、ぜひそういう実験をしていただきたい。

岸井: 谷澤さん、いかがでしょう？

谷澤: 大丸有には107くらいの一部上場企業が集積しており、スタートアップもあれば上場企業もある。この大丸有の中で新しいことが生まれるイノベーションエコシステムの仕組みを作ろうということで、本格的な検討が始まっています。さらに、今日は皆さんから非常にいい示唆をいただきました。常に変わり続ける街として、そのための仕組みを考えていきたいと思っています。

岸井: 今日は大変刺激的な話を皆様からいただきました。大丸有のアイデンティティとは何か、それをより確立するためにも周辺の地域と連携し、刺激し合うことで変化していく。そして大丸有が持っている歴史性を意識しながら文化資産を再活用して利益を生みだしていくのが成熟社会のやり方ではないかと、こんなお話も出ました。30年前に大丸有の基盤を議論する際のレポートに、やっぱりFace to Faceは大事だと書いてあるんですよ。リアルコミュニティをつくらなければいけない、そのためには道路を交通空間から交流舞台に変えよう、と。それはそれなりに進んできたわけですが、これからわれわれはリアルとインターネットの世界をうまく融合させて、世界中の皆さんと手を携えて、新しい世界に向かって進んでいきたいと思っています。皆さん、今日はありがとうございました。

閉会挨拶

眞田 茂春 （一社）大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 副理事長

本日のシンポジウム、ご参加ありがとうございました。

このシンポジウムは、大丸有まちづくり協議会の30周年記念事業として、最後の総仕上げに設定されたものでございます。

ご来賓の方々には、これまでの取り組みに対するお考えをいただいたり、あるいは今後一緒にいってまちづくりのために取り組んでいこうというエールを頂戴いたしました。シンポジウムの最初には、伊藤先生、篠原先生からこのまちづくり協議会の取り組みを始めた最初の思い、考え方をご説明いただいて、改めてわれわれの取り組みの意義について振り返ることができたと思っております。

3部構成のシンポジウム、そして別会場でのトークセッションを通じまして、そもそも大丸有とは何だろうということも含めて、私たちがこれからの30年、あるいはその先に向けてやっていったらいいのか、さまざまなご示唆をいただきました。さまざまな刺激的なお話をいただくにつけ、ますますテンションを上げて取り組まなければならないと、あらためて感じた次第でございます。今日ご参加いただいた皆様も、このシンポジウムを通じて、何か気づきを得てお帰りいただけたらありがたいと思っております。

私ども大丸有まちづくり協議会は新たな30年に向けて取り組みを進めてまいります。私どもだけでできないことは多々ございます。多くの方々のご参加やご協力をいただきながら新たな歩みを進めてまいりたいと思っておりますので、今後もしもご指導ご鞭撻ご支援をぜひよろしくお願いいたします。

以上をもちまして、私の最後の言葉とさせていただきます。

どうもありがとうございました。



眞田 茂春
(一社) 大手町・丸の内・有楽町地区まちづくり協議会 副理事長