

おおた都市づくりシンポジウム 議事録

日時：平成 29 年 6 月 29 日（木）午後 6 時～午後 8 時

場所：大田区産業プラザ PiO 2 階 小展示ホール

主催者挨拶 大田区長 松原 忠義

皆様こんばんは。

大変お仕事等お忙しいと思いますけれども、ご出席いただきましてありがとうございます。

ちょうど東京都議会の選挙中ということもあるということですが、内容がとても素晴らしいというふうに思っておりますので、ぜひ皆さんと一緒に大田区のまちづくりについて考えていきたいと考えてございます。

大田区の都市づくりビジョンですが、大田区の都市計画マスタープラン、こちらは平成 23 年に作りました。それから時代の変化が非常に速いテンポで進んでおりまして、大田区でもいろんな変化がありました。羽田空港の再国際化が決まりましたのは平成 22 年の 10 月でございます。そして東日本の大震災が平成 23 年 3 月、大変大きな変化があったときでございます。東京 2020 オリンピックパラリンピック競技大会も 25 年の 9 月に決まっております、マスタープランの後でございます。更に、新空港線整備の実現性の高まりがございます。特に今回の答申で、「前に進めるべきだ」という風にですね、関係者が集まって、そういう意味で実現性が高まって、これに関連して、池上とか、千束とか、あるいは多摩川園前とか、そういう地域の拠点におけますまちづくりの進展が視野に入ってきたところでございます。

更に、長期的な視野で見えてまいりますと、大田区の人口ビジョン、これは 40 年先くらいを見てございますけれども、23 区の人口の変化の仕方と、地方の人口の変化の仕方は全く違います。極端に言いますと、地方では子供が半分に減って、働き手もがくと減って、お年寄りは増えていきます。しかし、23 区の場合には、ほとんど子供も減りませんし、働き手も変わらない、若干、高齢者が増えていくということですので、相当な問題になってくると思います。

大田区におきましても、前のオリンピックの時にほとんどの施設が造られております。大田区の 570 くらいの公共施設を、非常にうまく、財政をにらみながら、手直しをしていかなければならない、そういう、公共施設の適正配置方針、こういったものも出しております。

一方の、東京都におきましては、都市づくりのグランドデザインの策定を進めておりまして、こちらは 2040 年を目標としております。こちらのグランドデザインは、本日お越しいただいている岸井先生、村木先生も携わられているものですので、そういう大きな視点で見ていただくことも大事な点だと思います。

今後は、大田区の都市づくりビジョンをまとめさせていただきましたから、これを一つの材料と



して議論を深めていくことがとても大事なことだと思っております。大田区の目指すべき都市の将来像というものは、どういうものなのか、また、その実現にどのように取り組んでいくべきかなど、議論を深めていきたいと思っております。

岸井先生におかれましては、国の交通政策審議会の委員として、我々の蒲蒲線にも関係しておりますので、大変なお力添えをいただいたと思っております。また、野原先生におきましては、大田区の景観賞にお力添えをいただきました。また、大田区はものづくりのまちですので、オープンファクトリー、こういったものに携わっていただいている、先生方いずれも大田区にご縁がありまして、本日は非常にいいパネリストの皆様と時間を共有出来るのだと思っております。

それでは、恐縮ではございますが、皆様と一緒に有意義なパネルトークを進めたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。ごあいさつに代えさせていただきますと思います。本日はありがとうございます。

「おおた都市づくりビジョン」の概要について まちづくり推進部長

おおた都市づくりビジョン概要版について説明
—略—



基調講演

日本大学理工学部教授 岸井 隆幸
テーマ「2030年代の世界像と東京・おおた」

2030年代の世界像
と
東京・おおた

日本大学理工学部 土木工学科
岸井 隆幸



今日は、夜遅く、お忙しい中お越し下さりましてありがとうございます。先ほど紹介のあった「大田区のまちづくり」、新しいスタートを切ろうしているところです。ぜひ、どのような検討をしたのか、御理解いただいて先に進められるよう、ご協力をいただきたいと思います。

今日私に与えられている課題は、こうした議論の前段でそもそもこれから世界はどのようになるか、大田、東京はどうなるのだろう、そういうことを整理してほしいという

ことですので「2030年代の世界像と東京・おおた」というお話をさせていただきたいと思っております。

私も小さいころ、大田区の北の端、大岡山に住んでおりました。40年以上前、大学院生の頃には修士論文を書くのに大田区役所で自転車を借りて工場跡地の変化について調査をさせていただきました。おかげで無事卒業いたしまして、今日に至っております。今日は大田区のまちが大きく変化をしてきている、あるいはこれからもっと変わるだろう、そういう点についてお話をさせていただ

きたいと思います。

まず、日本、この先に何があるかからお話しさせていただきます。今年が2017年ですが、これから「〇〇周年」というのが続きます。2018年は明治維新の150周年、都市計画法が出来ましたのが1919年、2019年は100周年になります。2020年にはオリパラがありまして、2023年は関東大震災から100年ということで、近代日本の誕生から大きな節目を迎えることとなります。一方、新しい動きとしてはリニア新幹線が2027年を目標に名古屋までを進めております。サッカーのワールドカップは2034年から日本が立候補出来るようになります。リニアの大阪開業は2037年、2045年には終戦から100年を迎えます。この100年、150年で日本がどう変わってきたのか、振り返る良い機会になるかと思えます。

次に世界がどう変わるかですが、まず、比較的確実な動きを捉えてみました。

これは国連の人口推計です。今、世界には70億人の人がいますが、遠からず100億人になるだろうといわれています。現在はアジアと呼ばれる地域には6割の人がいます。これから、アフリカで10億人ほど増えますが、アジアでもそれなりに増え、アジアに住む人の割合は将来でも50%を超えています。世界が小さくなり、世界のマーケットをにらんで企業が活動するときに、アジアというものを無視出来ないのは間違いないわけです。世界の半分以上を占めるアジアの市場をどのようにして勝ち抜くかということは企業にとっては大変大事になってまいります。

その中で日本はどのような位置を占めるのでしょうか。今、アジアの大きな市場は、人口的には中国です。遠からずインドが中国を抜きます。アジアといっても広く、消費者はこうした地域にいるということです。こうした中、アジアの拠点はどこに置くかを巡っては、熾烈な国際都市間競争が起きるだろうと思っております。極東に位置する日本は、地域的にはやや不利かもしれません。

なお、世界全体の人口は増えますが、一方で、世界の中では人口が減る国もかなりありそうだとすることも国連が予想しています。世界には200余りの国がありますが、40以上の国々で人口が減少すると指摘されています。日本はその中でも先端を行っていると言ってもいいかもしれません。日本がどのようにしてこの時期を乗り越えるのか、これは世界にとっても大変な事業だと思っています。

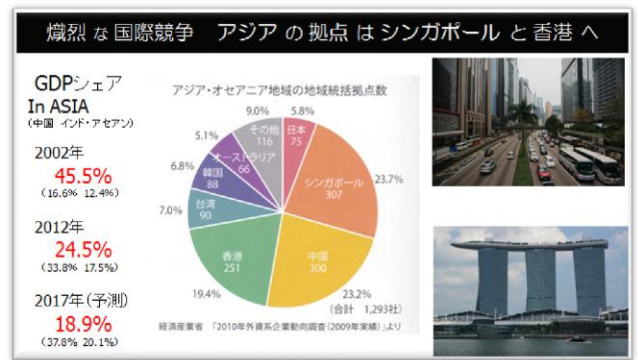
そして最後は、自動車の問題です。世界的にみると、1000人当たりの保有率というのは、2013年で161台。アメリカが800台くらい、日本が600台、東京では320台。中国は100台弱でインドはまだ20台強という状況です。世界的にみると、アジアの国々をはじめとして車が増えいくこと

日本：この先に何があるか	
2015	交政審 / 中央環状・北陸新幹線 / 東京GD
2018	明治維新 150周年
2019	都市計画法 100周年
2020	東京オリ・パラ / 大阪万博 50年
2022	鉄道 150周年
2023	関東大震災 100年
2027	リニア新幹線 名古屋まで開業
2034	サッカーWC 立候補可能
2037	御堂筋 100年
2037	リニア新幹線 大阪へ
2045	終戦 100年

2040-50年の世界像			
<増え続ける人口：アジアの高いシェア>		アジアをめぐり 熾烈な国際競争	
	2015	2030	2050年
世界	7349	8501	9725(百万人)
アジア	4393(60)	4923(58)	5267(54%)
<人口減少を始める国々：43か国>		人口減少・高齢社会先進国	
2050/2015	ブルガリア(-27.9%)、日本(-15.1%、減少率11位)		
	ロシア(-10.4)、タイ(-8.1)、ドイツ(-7.7)、イタリア(-5.5)		
	中国(-2.0%、28百万人減)		
<増え続ける自動車：2013年末 1000人あたり保有率>		新しい公共交通先進国へ	
世界平均	161台	米790	日本603(都320)、韓国394、中国91、インド20

は間違いのないわけでありませう。多くの車が世界中を走り回るときに何が起きるか。我が国の大都市圏では活動が鉄道によって支えられていますが、これは今後のアジア・アフリカの大都市圏の爆発的な拡大に対して非常に良い回答を示している、そういう風にも思っています。

熾烈になる国際競争、2002年の時点で、日本はアジアのGDPの半分を占めていました。圧倒的に強かったと言ってもいいかもしれません。今や、1/5、もしくはそれを割る数字になっている。多くの企業はシンガポール、香港といったところにアジアのヘッドクォーターを置いている。そういう地域が伸びている。我が国はこのままパスされるままでいいのだろうかというのが気になるところでございます。



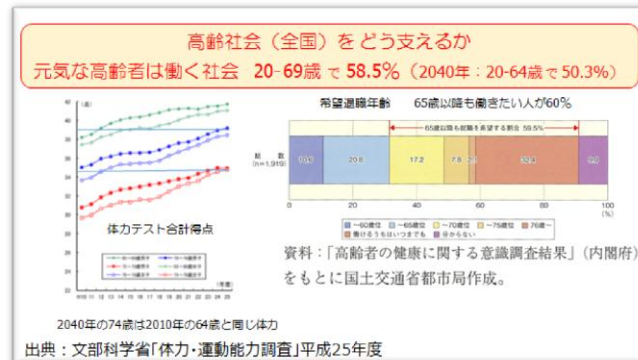
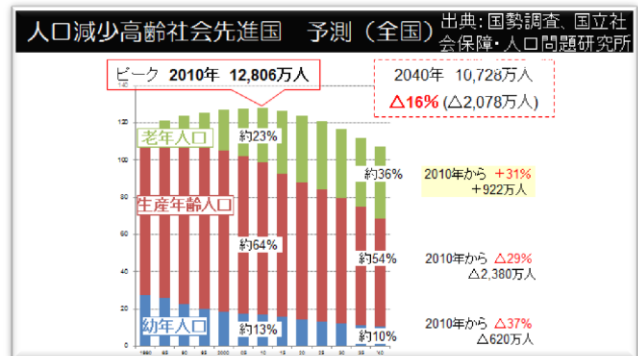
出典：国土交通省資料

この20年間、日本の経済は比較的低迷していました。世界の先進国がそれなりに拡大を続ける中で日本は低い水準でありました。その中で、どこの地域が伸びたかという量的には「東京」でございます。東京圏は他の地域に比べて増加量が大きく、近畿圏はマイナスを示しているといった状況でございまして、全国GDPの増加量の8割は東京の増加量であるという状況でございます。東京の一極集中という問題が言われますが、東京が頑張らなければ日本全体が沈んでいくことになりますので、東京は頑張る必要があります。

地域	H3	H23	H3~H23 増加量	増加量 分担率
北海道	18.7	18.3	-0.4	-2%
東北地方	30.3	29.8	-0.6	-3%
首都圏 (東京圏)	176.2	192.0	15.9	82%
北陸地方	147.5	162.0	14.5	75%
中部圏	20.5	20.6	0.1	1%
近畿圏	67.8	69.6	1.9	10%
中国地方	81.6	77.6	-4.1	-21%
四国地方	27.9	28.1	0.2	1%
九州地方	12.5	13.9	1.3	7%
沖縄	39.5	43.8	4.3	22%
全国	3.0	3.8	0.8	4%
全国	478.0	497.4	19.4	

出典：国土交通省資料

人口減少の方は、東京でも高齢者の割合が上がってくることになります。どう支えていくかということですが、元気な高齢者は大勢いる。体力テストを比較しても、70歳以下はまだまだ若いと言える。働く能力もありますので、申し訳ないが、我々を含めてもうちょっと働くしかないと思えます。よく、生産年齢人口を15歳から65歳と定義して議論しておりますが、あれは間違っているだろうと思っています。現在、9割以上の人は高校に進学してございまして、6割の人は大学に行く。実際には20歳くらいから社会に出て働く、したがって、生産年齢人口は20歳から70歳までと考えて、70歳までは働けることにしてはどうでしょう。皆さん元気ですから、その方がお互いのためにもいい。



最後に技術の進歩についてですが、10年以上前から電気自動車というのは走ってしまっていて、ロッテルダムでは20人乗りくらいのゴルフカートのようなものが実用化されて走っている。日本でも、そう遠からず、限定された空間であればこのようなものが走るようになる。

さて、今後世界の人口は増えるだろう、人口の減る国も出てくるだろう、車は増えるだろう、そんな中で大田区、東京はどう変わっていくべきか。そういう話題について考えてみたいと思います。



1964年のオリンピックから50年が経ちました。1964年の時、東京のインフラストラクチャーのかなりの部分を作りました。それから50年たち、もう一度考える時期を迎えている。

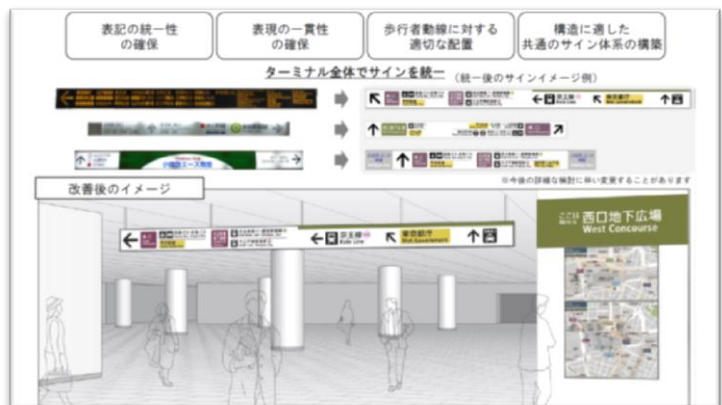
今、10年とか20年を計画期間としている鉄道、道路の将来計画も動いています。東京都は2040年代のグランドデザインを作っており、もうすぐ最終版が出てまいります。

こうした中、オリパラ組織委員会は「レガシー」に重きを置いております。作ったものをまちづくりにどう生かすか、これも真剣に考える必要があるということです。

1964 東京大会とロンドンと比較すると、規模の急激な拡大がよくわかります。1964年の時の参加国は93、いまや200を超える国、地域が集う。選手の数もオリンピックが当時5千人、障害者団体の大会が併設されてこちらは375人でした。ロンドンでは、それぞれ1万人と四千五百人、特にパラリンピックの選手の増加が激しい。こういった人々が日本にやってくる。さらに、200を超えるメディアも来る。最近はそれぞれ自分で撮ってYouTubeに流すということをやっている。世界中の方が見てしまう。これは、普段、我々が見てほしいとPRしているものと比べて極めて大きい規模、嫌でも世界中に見られてしまうということです。これを生かして発信しない手はないということで、様々な企業、自治体が考えているわけです。

もちろん、組織委員会がレガシーに重きを置いていても、この組織は大会が終われば消えてしまいます。まちづくりという長い期間を考えると、東京都をはじめ自治体が考えて何か残していかなければ形にならない。東京都も、今回のオリパラを目指して「総合的な交通戦略」として駅のサイン計画の見直し、あまり使われていない舟運の活性化、都心部の歩行者空間を楽しいものに、といった検討を進めています。順次成果も出てきております。

例えば新宿駅では、2020年までに東西の自由通路が出来上がる。今の新宿の案内板は変えなきゃならない、そこで、ターミナル協議会というのを作りまして、全関係者に集まってもらった。そこでわかったのですが、新宿駅には新宿駅全体を示す地図が無い。各者それぞれの都合で作った地図は持っていますが、全体を示す地図は無かった。そこで、全体の大きなベースマップ



を作ることにした。そうしてみると、同じ線路でも英語表記が違っていたりした。あるいは、バリアフリールートが十分にとられていない、Wi-Fi が使えないといった問題があった。現在、それらの問題を直すということで今年から取り組んでいます。新宿はじわじわ変わっていくので是非引き続きご注目いただきたいと思います。

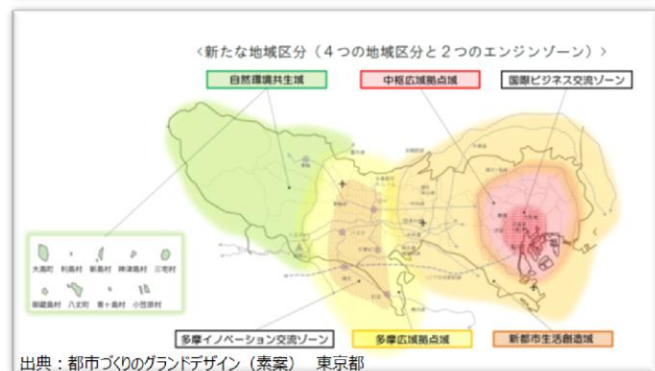
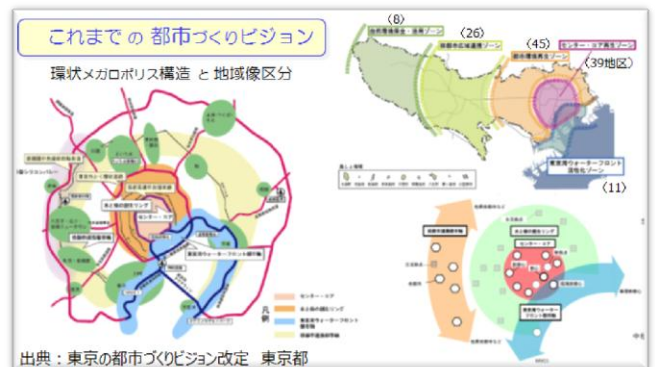
また、これを、新宿だけやっつけてはもったいないということで、東京、渋谷、池袋とも連携してやろうとしているところです。少なくともこれらの駅では同じサインのコンテンツが入ってくる。そしていずれは東京中に広がっていけばいいなと思っています。そのほか、舟運についても羽田空港から都心部へ船で行けないだろうかということで社会実験が行われています。両国の国技館の前で船着場を作っています。プロポーザルで、内陸側と一体で整備し、わかりやすく出来ないかということでやっています。さらに、築地でも同じことをやろうとしております。そういった交通を巡るようなレガシーに繋がりそうなものを探しているわけですが、過日、国土交通省の交通政策審議会が答申を出しました。東京圏の都市鉄道のあり方についての答申です。羽田空港に関しては、JR を中心としたプラン、蒲蒲線の二つが検証されています。それぞれにどのような課題、意義があるかというのを検証し、公開しています。蒲蒲線に関しては「頑張っやっていこう」というようなことが書いてございます。

次にお示しするスライド、これが、東京都が前回のビジョンで描いた絵です。石原知事の時代に描いたもので、当時は環状線の道路を作りたいという夢が非常に強く描かれています。

それから、都心部には「都心」「副都心」という指定がありそこで頑張ろうということが描かれている。特に、環状6号線の内側については都市再生をやっていくとしています。

これを今回見直して、新しくグランドデザインとして作り直したところです。東京は広域的に大きく発展しておりまして、多摩地域、横浜川崎、こういったところが東京圏全体の発展を促していると考えております。

東京だけに限った絵はこのような感じです。はっきりした線を示してはませんが、環状7号線より内側の地域が今や中心部の国際的なビジネスゾーンを支えている地域になろうかと思えます。住宅地もありますが、専門性の高い方たちが住宅の中でも働いている。これからの時代のIoT、ICTの進歩も考えればそういった働き方も出てくることでしょう。そこで、概ね環状7号線の内側が中枢広域拠点域と考え、更にその中心部に国際ビジネスゾーンが



あると考えたわけです。そこには、従来ですと業務機能、商業といったベースがあってなんとなく中心地が決まってまいりますが、文化、スポーツ健康といった様々な拠点の作り方が、そういったものが重なり合って東京の魅力、多様性になるだろうと考えた次第です。

それが、7つの戦略となり、それを東京都が30の政策にブレイクダウンしていくことをやっているわけです。

より具体的に地域を見ていきますと、「中枢広域拠点域」は羽田空港に向かってやや南に広がった地域となっています。羽田空港を含むこのエリアは、かつては「臨海部」「ウォーターフロントゾーン」と言っていましたが、もう、この水面は都心の中の水面だろうということで、一体的に考えるべきということで、ウォーターフロントというのをあえて強調しておりません。そして、羽田空港の国際化とも合わせて様々な機能が南に下がってくるだろうということです。

羽田空港については、すでに容量が満杯という話もありますが、リニアが出来るとそちらに移転するお客様もいるだろうということで再度羽田の役割が変わってくるだろうということも考えております。

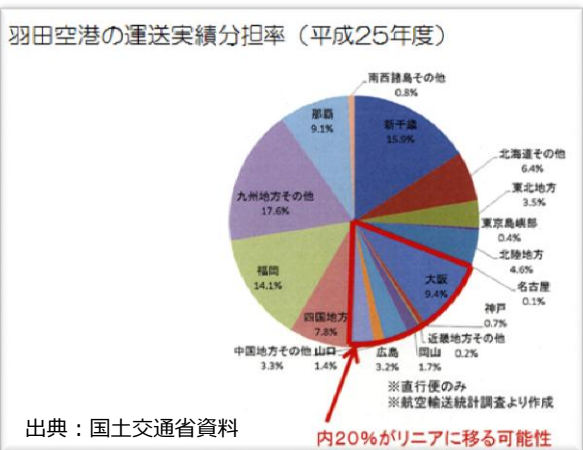
それぞれにどんな地域にどんな機能があるのかということを書いてあります。これは大田区の都市づくりビジョンにも影響してくると思っています。

スクエアと呼ばれる4つの地域、羽田空港周辺、大森、蒲田、臨海部をとりあげて、こんな方向にまちが変わってくるということを書いてあります。

分野横断的な視点から都市づくりの戦略を設定

- 戦略 1 持続的な成長を生み、活力にあふれる拠点を形成
- 戦略 2 人・モノ・情報の自由自在な交流を実現
- 戦略 3 災害リスクと環境問題に立ち向かう都市の構築
- 戦略 4 あらゆる人々の暮らしの場の提供
- 戦略 5 利便性の高い生活の実現と多様なコミュニティの創出
- 戦略 6 四季折々の美しい緑と水を編み込んだ都市の構築
- 戦略 7 芸術・文化・スポーツによる新たな魅力を創出

出典：都市づくりのグランドデザイン（案） 東京都



新都市生活創造域

蒲田

- ・羽田空港の機能強化などにあわせ、駅前広場等の交通結節機能の強化、土地の有効活用による商業施設の集積などが進み、利便性が高く、国内外の来街者でにぎわう拠点が形成されています

京浜島
昭和島
城南島
平和島等

- ・高度な産業技術や工業等の施設の立地が進み、羽田空港に近接する立地特性を生かした産業・ビジネス空間が創造されるとともに、内陸側では住宅と工場が調和したまちが形成されています

多摩川沿川

- ・スポーツやレクリエーションなどの交流機能や、発災時の避難場所としての防災機能が充実し、潤いのある水辺空間が形成されています
- ・様々な世代が暮らしやすく、ゆとりのある住宅市街地が形成されています。また、羽田空港へのアクセス性を生かし、外国人家族にも対応した住宅が立地しています

出典：都市づくりのグランドデザイン（案） 東京都

中枢広域拠点域

羽田空港周辺

- ・空港と隣接する地区では、産業・文化・交流・宿泊等の機能が高度に集積し、東京の国際ビジネスの一翼を担う拠点が形成されています
- ・その周辺では、土地利用の転換などが図られ、先端産業、文化、交流などの機能が立地しています

大森

- ・商業を中心とした機能が集積するとともに、交通結節機能が強化され、住宅と商業が共存した、魅力のある拠点が形成されています

オリパラ施設周辺

- ・海の森水上競技場やカヌー・スラローム会場は、周辺の公園と一体的に活用され、様々な水上スポーツを楽しむエリアとなっています
- ・大井ホッケー競技場を含む大井・頭中央海浜公園は、スポーツ施設が集積した総合的なスポーツ・レクリエーションの場となっています
- ・競技施設周辺には商業施設や飲食店等が立地し、にぎわいと交流が生まれ、東京2020大会のレガシーが息づいた地域が形成されています

出典：都市づくりのグランドデザイン（案） 東京都

昨今では、羽田空港跡地というものが話題になっておりますが、プロポーザルをやりまして選びました。ここでは、区内の企業が世界に出ていくための役割がある、羽田に来る海外の方が日本の

文化に触れるという場面もある、あるいはホテル等と連携してイベントが起きるかもしれない。こういった羽田のポテンシャルをフルに使うための計画が進んでいます。多くの方の知恵をいただきながら、これからいいものを作っていきたいと思います。羽田空港が持っているポテンシャルをいかにうまく使うか、これが大田区、東京都にとっても極めて重要になってまいります。冒頭申しましたが、アジアでは熾烈な国際競争が行われている、羽田空港は、東京が世界で戦うための窓口になる、そこで、どのように多くの方をお迎えするか、これが重要になってくるだろうと思います。それが今回のおおた都市づくりビジョンのひとつのきっかけであったと思うのです。もちろん、大田区には非常に立派な住宅地があり、これも日本の文化として紹介したいものの一つです。

余計な話をしますが、今、JICA という国際協力機構のお手伝いをしております。海外から来た方が「日本の一番良い住宅地を教えてください、見に行きたい」と言うので教えてあげました。で、帰ってくると「無かった、間違えたらしい」と言う。ところが聞くとちゃんと行っている。曰く「道路から家が見えますよ」と。向こうでは格差がすごいので、良い住宅地というのは道路から家が見えないぐらい大きいのですね、道路から家が見えるのは良い住宅地ではない。しかし、我々の社会というのはそうではない、とてもお金持ちだと思われている人でもそんなべらぼうな家ではない。これが日本の中間層の厚さであると思うわけです。日本は発展したからべらぼうなお金持ちがいるのではないか思っている国の人も多いわけですが、決して日本はそうではない。そういう日本のこれから世界に対してメッセージを出す場所が羽田空港であり、東京・大田だと思えます。これからパネル・ディスカッションでもお話ししますが、空港への近さということ、多摩川や海を生活の中にかかにして取り込んでいくか、これも考えていく必要があるかと思えます。

我々がやろうとしていることはとても時間がかかることなので、自分自身のためにはなりません。ですが、それが良いことなのだろうと思います。多くの皆様にも、自分のためにはならないけれども、息子・娘・孫を守るために何をやるか、という観点でまちづくりに参加いただければと思っております。今日がその第一歩になれば、と思っております。

本日はどうもありがとうございました。



パネル・ディスカッション

テーマ 「ビジョンの実現に向けて」

パネリスト 日本大学工学部教授 岸井 隆幸

千葉大学大学院工学研究科教授 村木 美貴

横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院准教授 野原 卓

大田区長 松原 忠義

ファシリテーター 日建設計総合研究所 朝倉 博樹

【朝倉氏】

紹介いただきました日建設計総合研究所の朝倉でございます。

先ほど、大田区の黒澤部長からおおた都市づくりビジョン全体像の、岸井先生から基調講演で様々な視点からの様々なサジェスチョンをいただきました。このパネル・ディスカッションでは「ビジョンの実現に向けて」ということでパネリストの皆様からご意見をいただきます。

パネリストの皆様を紹介させていただきます。



—略—

大田区のこれからの都市づくりを考えていくうえで、高齢社会、公共施設の更新など様々な課題に的確に対応していくということも必要なことです。一方で、明るい未来といえますか、魅力的な大田区を作り上げていくためには、大田区の持っている強み、いうなれば「お宝」を磨いていくことが、これから国際競争を勝ち抜いていくうえでも重要ではないかと思っております。それぞれの4人のパネリストの方々に、これからの大田区の魅力、強みの中から特にこれはこのものにご意見をいただければと思います。

まずは岸井先生から、都市のグランドデザインなど、広域的な観点から大田区を見たときにどういったことが考えられるかご意見をお願いします。

【岸井先生】

先ほど、都心が南に下りてくるということをお話いたしましたでしたが、一つにはリニアが品川まで来る、品川から名古屋まで40分程度で行ってしまう。今東京に3500万人いますが、これが名古屋まで入ると4500万人、これだけの人が1時間半程度で集まれてしまいます。これが大阪まで行くと6500万人、これは小さな国をはるかに超える人々の集まりが出来る。これと羽田空港が近くにあるこのエリアは広域的には大変大事なエリアになってくることは間違いない。

更に言いますと川崎の殿町は動きが激しくなっていて、さらにその先には横浜がありここにも300万人を超える人がいて、臨海部は動こうとしています。この先には鎌倉があって日本の文化がある。様々な魅力的なものが連担していて、そういったものをつなぐ場所に大田のエリアがあるのだと思います。これから、そういう場所ということ意識して変化していくことが大事だと思います。

先ほどお話ししましたが、羽田空港の跡地プロジェクトというのがありますが、あれは「跡地」

と言わない方がいいのではないかと思います。羽田空港のプロジェクトとして、羽田空港の中にあるというイメージで世界に打ち出した方がいい。相手は世界、世界に対してどのようにアピールするかを考えたほうが良いと思います。

【朝倉氏】

世界に類を見ないほど人が集まる場所であるので、そこを生かすべきだということでした。

続きまして村木先生は蒲田駅周辺、大森駅周辺のグランドデザイン策定にも関わられています。一方で、世界、全国の自治体のまちづくりにも関わられています。その中で、相対的に見たときに大田区はここが光っている、というものがあればご指摘いただきたく思います。

【村木先生】

大田区の強みと弱みを考えると、一番のメリットは、日本の中で世界に一番近いまちだということが大事だと思います。この強みを一体どのように生かしていくのか、というのは一番大事なことだと思います。

もう一つが、蒲田のグランドデザインに参加させていただいたとき、このとき、初めて蒲田の駅に降りました。千葉大に行く前には東工大におりましたので、大岡山の周辺は歩いたことがありましたが、大田区全域は広くて知らないところがたくさんありました。大田区の中をいろいろとご紹介いただき、臨海部から街の中まで歩いたうえで、委員会で感想を求められたときに私が申し上げたのが、「大田区はおもちゃ箱をひっくり返したようなまち」ということです。これは、大田区にはおもちゃ箱のようにいろいろな要素がある、羽田もあり町工場もあり、臨海に行くと大きな工場があり、田園調布のような非常に良い住宅地も抱えていながら、蒲田にはいろんなお店があったりする。いろいろな要素を抱えている点がおもちゃ箱のようで、だから面白い、この面白さをどのように生かしていくかというのも大事な要素だと思います。

三つ目が、岸井先生の基調講演でもありましたが、交通の利便性が非常に高い。羽田との関係で今後鉄道の整備もされてくることで、より利便性が高まるということは、都市の発展を考える上では非常に高いメリットであると考えます。

最後にもう一つ申し上げたいのが、ビジョンにも「スクエアの連携」ということが書かれています。私が最初に大田の都市政策に関わらせていただいたのが蒲田と大森のグランドデザインだったわけですが、そこから今度は羽田と臨海が出てきました。この2つの地域は新しいハードが入ってきてまちの価値が上がる、ということだと思います。それを非常に大事にしていく一方で、もう一つが、古くからある2つの地域、ここをいかに強くしていくことが出来るか、内陸をどうしていくのか。というのは、既成市街地というのは価値を維持していく、高めていくというのは難しいことだと思いますので、ここを戦略的にやっていく必要があるのでは、と思います。

【朝倉氏】

ありがとうございました。私も蒲田のまちづくりをお手伝いさせていただいておりますが、蒲田は、悪く言えば雑多、という感じですが、おもちゃ箱をひっくり返したような魅力をいかに磨いていくかというのは重要ではないかと思います。

野原先生は、大田区のものづくり産業と生活が調和したまちづくりですとか、景観まちづくり賞に関わられて、大田区のいろいろなまちづくりの側面を見ておられて、そういったお立場からお考えをいただければと思います。

【野原先生】

お二人の先生から世界、あるいは日本の大きな流れの中でどうあるべきかというお話をいただきましたので、私からはボトムアップ側からのお話をさせていただきたく思います。

大田区では一昨年、大田区景観まちづくり賞というのを作られまして、私も参加させていただきました。2004年に景観法が出来、景観の取組みは日本全国津々浦々の各自治体で行われていて、そういう中で一昨年に景観賞をやったというのは後発隊だと思いますが、これは先ほどのお話しでおもちゃ箱をひっくり返したような、とありましたように、あまりに多様でかつ地域に馴染みすぎて、景観を新鮮な目で切り取りにくい、そんなまちだったということかもしれません。

一回目は一昨年度やりまして、街並み景観部門と景観づくり活動部門と二つやりましたが、街並み景観部門が72件の応募がありまして、景観づくり活動部門では18件と非常に沢山の応募をいただきました。その中で5つ選ばれまして、1つは「下町ロケット」で有名な「桂川精螺」さん、螺子の町工場の風景です。1つは羽田の「クロノゲート」という、新しい物流、モノの関わりのあり方で出来ていく風景、景観です。あと1つは「連月」という、池上本門寺の下にある築80年以上のお蕎麦屋さんだったところが、リノベーションされたところです。あとは、旧同潤会の分譲住宅地だったところの道で「紅葉通り」というところがありまして、その通りがある風景、5つ目が「小池」と呼ばれている「洗足池」と親子、兄弟のような池と住宅地の風景です。この5つを見ただけでも非常に幅広い多様な魅力ある景観が選ばれていますけど、それ以外にも50年代、60年代の建築家が関わった戸建ての住宅がいっぱいあったり、あとはインフラの景観が、大田区というのは様々なインフラが集まっているまちでもあるので、そういう所にも魅力があるのではないのでしょうか。あとは小さな町工場の中の魅力づくりですとか、選ばれなかった中にも非常に多様な景観がありまして、こんなに多くの、いい意味でのおもちゃ箱のように魅力があるということを再認識したのではないかと思います。そういう意味で、つぶさに見ていくと大田区の中に歴史の中で育まれた魅力ある景観があるのではないかと思います。

2つ目ですが、私、先ほどご紹介いただいたようにものづくりのまちづくりに関わっておりまして、2012年からおおたのオープンファクトリーとして町工場を一斉に同時に公開するイベントやっております。このイベントを2012年に始めましたら日本全国でこのオープンファクトリーをやりたいという所がすごく増えまして、この5年くらいで20弱くらいのまちがものづくりをヒントにしながらまちのブランディングをやっています。

精度の高いものを丁寧に作っていく文化は大田区や地域の方々のみならず国際的な視点においても非常に魅力的なもので、ただ大田区の方は奥ゆかしいのかそれをうまく発信していくところがやや弱いのかなとも思いますが、そういう所をうまく重ね合わせることで魅力づくりが出来るのではないかと思います。

最後に、大田区の区民は70万人位いらっしゃるかと思います。人の多様性と言いますか、田園調布から多摩川、池上本門寺があり、商店街があり町工場があり羽田空港まであり、こういったところが揃っているところというのは中々無いのではないかと思います。そういう意味で、非常に多様な人々が集まっているこの場を、それぞれの人がお互いの長所を生かしながら連携出来ているかというところはまだ課題があると思いますので、この力をうまく噛み合わせ組み合わせるより相乗効果のある街を作っていければよいと思います。

【朝倉氏】

ありがとうございました。おもちゃ箱とか多様性といった言葉が各先生から出ました。それをうまくいかに発信していくかということが重要ではないかと思います。松原区長、今、先生方のお話を聞いたうえで感想、今取り組まれているまちづくり全般に関するお話などいかがでしょうか。

【松原区長】

各先生方から、たくさんの良いご指摘をいただきましてうれしく思います。岸井先生におかれましては大変広い視点で見てくださいました。私は区長になって10年目になりますが、東京都議会にいたころはやはり世界一強い東京を作ろうということで、空港をいかにして生かしていくかということで、香港とかシンガポールの空港を見に行きました。併せて港もありましたが、残念ながら世界に比べると、東京港に川崎港などを合わせてもとてもかなわないというのが実際でございます。シンガポール、上海の港湾を見たとき、スケールが全然違いました。しかし、日本もそういうスケール感を持っていかないとこれから太刀打ち出来ないのではないかと思います。先ほど岸井先生が日本の経済成長の80%が首都圏に集中しているという話をされましたが、東京圏の経済は非常に強いと感じます。私は大田区の区長ですから、そういった立地条件を生かすことが大事かと思いません。

よく話をするのですが、終戦後は上野が一番にぎやかで、高度成長期には東京駅になりオリンピックをやり、バブルの時、絶好調の時には新宿に移して、国際化が進んでくると臨海部や品川の駅がリニアで中心になってくる。これを地図で見ますと上から下へ流れてきています。これからグローバル化がもっと進んでいきますと当然、羽田空港が一番強くなってくるのではないかなと思っております。

そういう流れの中で、私たちの区内にありました蒲田と大森の中心核、これと羽田と臨海部とをどのようにリンクさせていくのか、これが東京にとっても日本にとっても必要なことだろうと思っております。それだけにこのスクエアをどうしていくかというのが大田区にとっても大きな課題だと思っております。

それから、「おもちゃ箱をひっくり返したような」ということですが、私も大田区というのは日本の縮図だなあと思っております。海があつて山があつて、ものづくりがあつて商店街があつて住宅街がある、様々な文化、歴史を抱えております。ただ、残念ながら大田区に住んでいる人がここにほとんど気づいていない。先ほど「発信していくことが大事だ」とお話がありましたが、例えば羽田の方は、JRが大きな壁になっていまして田園調布にはまず行かない。双方の方に大田区をよく知ってもらえるような仕掛けをこれからさせていただければありがたいと思っております。

それから、新空港線というのが一つのきりっかかり切っ掛けとなってきまして、各地域のまちづくりが進んできております。今までの羽田空港、臨海部、大森、蒲田というのに加えて池上、洗足池、多摩川園前とか下丸子とか大田区全体にまちづくりの機運が広がってきておまして、私としては大変ありがたいと思っております。地方自治体ですので、一番私が気を付けているのは、私たちはまちづくりを進めていく立場にありますが、区民の方々にもその気になってもらうということで、区民の方の理解と参加というのが非常に大事だなと思っております。私はよく「地域力」という言葉を使わせていただきますが、大田区に住んでいる方々が、1人から始まっていきますけれども、縦横でつながっていきながら、大田区を愛していただけるような住みやすいまちを作っていく

ことが大事かなと思っております。幸いにして、大田区に住みたいというのではなくて、大田区に住んだらよかった良かったとの声をいただいております。これは非常に良いことだと思っております。そして、国際化ということが進んできて、羽田空港がありますから、一番最初に外国対応するのは私ども大田区だと思っております。

外国人が人口比で一番多いのは新宿区さんで、10%くらいが外国人です。10%というと、小中学生の合計に匹敵する数字で、それくらい外国人が多いということです。大田区は人口比で3%ですからまだそこまでいっていませんが、確実に外国人がたくさん来ますので、そのときに大田区というのは非常に国際的なまちだなと思ってもらえるようなそういうまちを目指していくことも大事かと思っております。そういった意味で、「地域力」と「国際都市」ということを基本線にして、まちづくりもインフラの部分とソフトの部分と合わせてやらせていただいていると私は理解しているところです。

【朝倉氏】

今、松原区長のお話にもありましたが「地域力」「国際都市」ということもございました。お手元の「おおた都市づくりビジョン」の中でも直近の動向の中で国際化ということを掲げております。5ページ6ページで、9つの重点プロジェクトをお示ししています。パネリストの皆様にご意見いただきたいことが、これから、重点プロジェクトを進めていくうえで、どのような取組みが重要であるか、お話を伺いたい。まず、岸井先生、先ほどのお話の中でも、特に厳しくなる国際競争、あるいは羽田空港等ありました。重点プロジェクトの中でも、東京圏の一翼を担う広域拠点性を高める「スクエア」ということを掲げておりますが、これから羽田空港の国際化が更に進み、新空港線の整備が進む、といったことをどのように大田区全体のまちづくりに展開していけばいいのか、という点について伺いたいと思います。

【岸井教授】

一つは、羽田というブランドを大事にする。世界に向けて、羽田というネーミングのエリアがどれだけ価値があるのかをお伝えをする。従来のターミナル、飛行場というのではなくて複合化したまちとも繋がりを持ち、様々なものが空港の中にある、そのような世界一の空港を目指す、これが戦略としては大事かと思えます。

もう一つは、臨海部。時間がかかるかもしれませんが、ものすごく変わっていくだろうと思えます。JRさんは羽田から北の方へ線を作ると、りんかい線を使って羽田とディズニーランドがつながる、そのような動きが加速してくると臨海部そのものも大きく変わってくると思えます。そういった変化をうまくとらえて、タイミングよく、変化を恐れずにチャレンジしていく、こういったことが大事かと思えます。

あとは、世界の都市と比較して、日本の都市は多様性があると見られている、これは必ずしも卑下すべきものではない。いろいろなものがあり、しかもそれぞれが光っていることが大事だと思います。

世の中はこれからネット社会へと進んでいくことは間違いなくて、どこでもネットに繋がり、どんなものでもバーチャルに見て、感じられるようになる。しかし最後は、本物になる、リアルな本物が聖地になり、そういう聖地で行われるフェイストゥフェイスの繋がりがより大事になってくる

と思います。こういうものがここにあるんだということを我々が認識して、そこを大事にし、磨いていく、これが結果的には世界の中で重要な場所になっていくのだと思っています。

【朝倉氏】

臨海部が一つの大きなお宝になってくる、ということかと思っています。

野原先生は、先ほどオープンファクトリーのお話、あとは景観まちづくり賞のお話をされまして、それを発信していくことが重要だということで、今後、発信していくということを考えたとき、今後どのような取組みが必要だと思いでしょか。

【野原先生】

発信だけではないのですが、これから「まち」というのは価値を自ら生み出せるということをきっちり考えるということが重要だと思っています。これまでの都市づくりというのは素敵なきれいなお家だったり中心市街地だったりを作っていくという技術だったわけです。それぞれは分かれています、住まいは住まい、働くところは働くところ、モノ作るところはモノ作るところ、と分かれています。これからは一方的に消費されるまちではなくて、自分たちがどう価値を生み出せるかということが重要ではないかと思っています。今ある資源を生かしながらかちを作っていくことが大事だと思っています。

その中で、四つありますが、一つ目は、今回、新空港線軸ということで新しく軸がありますが、これを読みかえると岸井先生のスライドにもありましたが「多摩川軸」とも言える、多摩川の流域でとらえると大田区のみならず、逆側には川崎があり上流には世田谷もありいろいろなところが一気に繋がってくるわけですが、そこを流通も含め、運河も含め、いろいろな繋がりがある中で多摩川をわきに抱えていて、このポテンシャルをどうやって生かし使っていくかということは非常に重要な視点だと思います。それを合わせて一つの価値を、どうやって魅力付けしていくかということが今回のおおた都市づくりビジョンの中で重要なポイントではないかと思っています。

二点目が、もう一つの軸で「京浜臨海軸」というのがございますが、私、横浜の工業都市等を研究していたことがございまして、横浜の臨海部、この15年で工場の中に研究開発系のオフィスビルがポンポン建っていたりするのですが、やっぱりアクセスが非常に良くて、そういう中で、モノ作りと呼んでいるものが少し変容してきて、これからの最先端を考える研究をしながらそういう所を作っていくとか、そういうことが行われていると思います。

日本は、80年代にリサーチパークというのを日本全国に作ったわけですが、どちらかという地域振興色が強くて、あまり中心部ではない、都会ではないところにごっそり作ったわけですが、これがあんまり上手くいっていないと思うのですが、やっぱりそれは、これからはまさにヒューマンキャピタルで、新しい価値を生み出していくような人が集まるのに「街」がないというのは非常にデメリットなわけです。そういう意味で、臨海部というのは横浜、川崎、大田、品川、江東をつないで、裏にすぐに街がある中で考えることが出来るというのは絶大なるメリットだと思っています。これを一緒に重ね合わせながら、臨海部というのを豊かな、これからの新しい価値を作り、モノを作り人も作りという場所にしていけるかということはすごく重要なテーマなのではないかと思っています。

三点目が、それを結び付けていくうえでの総合性、クリエイティビティです。2004年にユネスコ創造都市ネットワークというのが出来まして、世界中に116くらいの創造都市が選ばれております。

文学、映画、音楽、工芸、デザイン、メディアアート、食文化の7つの分野に分けられていますが、どちらかというと西洋もしくは欧米の工業都市が完全に衰退してしまって、次に入れる何かを考えていく、そんなようなところが多くて、見方を変えると伝統工芸以外で、モノとそのまま繋がっている都市ってあんまり無いと思います。その意味では、大田はモノを作る力があって、かつそこに新たな価値を加えていってそれが産業になっていく、そういう意味ではありそうでない、新しい創造の形を生み出せるのではないかと考えていまして、ぜひ、価値を生み出していって欲しいなと思っています。

最後に、景観の話もありましたけど、ストックとなるようなものが大田にはたくさん眠っていて、大田区はまだ人口がどんどん増えているんですけど、私、町工場のまちづくりをやっていると、近くで工場が無くなると小さい戸建て住宅が出来るのですが、今、人口が伸びているので、そういう中ではまちを作っていくうえで住宅というのもすごく大切だとは思いますが、一方、ものづくりとともに新しいデザインを考えたりしてくれる人たちが安い家賃で入って行けるような場所があまりなくて、そういったストックとしての資源をどううまく生かして、最近のリノベーションという言葉も流行っていますけど、どう価値を生み出せる空間に出来るかということが大事だと思っていますので、そういったものをうまく紡ぎ合わせることで、地の力が出てきて、観光、これは見せるための「光」が無いと見せようがないということで、光をどう作っていくかということが大事ではないかと思っています。

【朝倉氏】

大田区、あるいはその周辺も含めて持っているポテンシャルを磨きながらいかに紡ぎ新しい価値を生み出していくかということが重要ではないか、ということだと思います。

それでは続けて、村木先生、今のお話の中にもありましたが、価値を生み出していくためには単にハードを作るだけではなく、ソフトも含めて、住民、企業、行政、いろんな人が組み合わさりながらまちづくりをマネジメントしていくということがこれから重要ではないかと思うのですが、これまでの先生の経験、知見からアドバイスなどいただけないでしょうか。

【村木先生】

マネジメントを考えたときに、大田区がほかと違いがあるというのは羽田がさっきから出ていますが、グローバルに展開していくことが出来るというのが凄く大きな強みであって、それをどうやって生かしていくかということが大事だと思います。もちろんインバウンドのお客さんもいて、国内からのお客さんも多い中で、どうやって街の中に出てきてもらうのか、これが基調講演で岸井先生がおっしゃっていた23区の中で環七の内側が都心を支える人たちが住むところ、本当の都心ではなくてその外側を考えたときに、その一般住宅地と大田区とはまるっきり違うと思います。まるっきり違う中で、何を売っていくのか、ターゲットはたぶん居住者だけでなく、世界各国と日本の様々なところから来るお客さんをターゲットに出来る、そのときに何を売っていくのかという戦略をしっかりと作っていかないといけない。これは多分ですね、「おもちゃ箱」ということを私申し上げましたが、おもちゃ箱の中から何を選んで、何を基軸に売っていくのか、何を売っていけば大田区は伸びるのかを考える、これが大事なことな気がしています。

そのために私は街を知る必要があると思っています、最初に区長さんが、まちをあまり知らない人たちがいると、そうすると知るところから始めなければならないということで、私自身も10年く

らい渋谷のセンター街とお付き合いしていきまして、商業統計に載っていないような店舗調査から、人の動きとか違法駐輪・駐車、それから犯罪率、みんな調べたうえでこのあとどうしていけばいいのかということを考えます。そうすると評価が出来る、なので街を知るためには、まずは知るためのデータを持ったうえで何をしていけばいいのかを考える必要性があり、これがエリアマネジメントをやるうえで大事ではないかと思えます。

【朝倉氏】

街を知って、目利きの力を高めていくということが大事かと思えますが、松原区長、今の三先生のご意見を踏まえて、これからこういうところが一番大事だな、というところがございましたら、いかがでしょうか。

【松原区長】

臨海部の話が出ていましたが、臨海部は区内の工場が臨海部の方へ出て行ったという歴史がございます。ただ、このときは日本が経済成長していてそういう必要性があったわけですが、現在は国際化が進み、これだけ環境の問題がある中で、このままでいいのだろうかということ三島の工場の方々も感じているわけです。そういう方々と三島連絡協議会というのを作りまして、これからの臨海部のあり方を考えさせていただいております。また、大きく全体を考えていきますと、ものづくりの定義も、機械関係のモノを作っていくことが本当のモノづくりなのか、あるいは創造性という、芸術等も含めてモノ作りを捉えていったらいいではないか、ということ。これがこれからの大田区の進めていく大きなところかと思っております。

野原先生にオープンファクトリーをやっていただいて、工場に関心のなかった方々、特に小学生が来ますと両親が来る、触って見て聴いて、モノ作りに関して興味を持ちます。こういうのはやっていただく前には全然ありませんでした。そういった意味ではモノ作りを知っていただくのにはそういうことも必要なのだと思えました。

先ほど、光っているもの、魅力を出せということをおっしゃいましたが、私も工場の方々とお会いさせていただきまして、そこの方々を持っている技術、技能、製品というのは本当に凄いものなのだな、と。そこが横にうまくまとまっていけばもっと素晴らしいものが発信出来るのではないかなということで、その代表的な例が大田区のボブスレーなのだなと思っております。それぞれの技能を持った方々が横につながってあれだけのものが出来るということで、このような連携が凄く大切だなと思っております。

もう一つ、大田区はモノ作りに限らず伝統工芸とか、民謡にしても民舞にしても三味線にしても、日本の文化が非常に集積している所です。それを自分たちは熱心にやっているんですけど一般の方は知らないということがありますので、今年は大田区で「和の祭典」という日本文化の祭典をやりまして、ものすごく人が集まってくれて、まだまだ横につなげていってやっていくということが必要なのかな、と思えました。

いずれにしても、私どもとしてはまだまだなのかな、と思っております。

最後にちょっと、グローバル化のお話の中で羽田空港の、ちょうど連合会長さんがいらっしゃいますので、お話しさせていただくと、私が国際都市とかグローバル化といったことを区長として言ったとき、正直アレルギーが出ておりました。ところが、非常に素直に、羽田空港があることによって受け入れていただいたということがあると思えますが、少なくとも、48時間の強制

退去とか騒音の問題とか、その上で共存共栄して、羽田空港と共に自分たちの街が発展していくということが大切なのだということで、また別にそういう組織を作っていただいています、そのようなお互いの連携、住民の方々の理解と、行政側からしっかりと情報を出しながらまちづくりを進めていくことが大事かと思っております。

今日来ていただいている先生方のご意見を多くの方々に聞いていただいて、示唆を与えていただいたと思っておりますので、今後ともよろしく願い申し上げたいと思います。

【朝倉氏】

四人の先生からいろいろな意見をいただきました。今後更にまちづくりに広がっていけばと思います。

【課長】

せっかくの機会ですので、参加者の皆様から質問を受けさせていただきたいと思います。なお、松原区長はこの後別の予定がございますので、ここで失礼させていただきます。

それでは質疑応答に入ります。質問のある方は挙手にてお知らせください。

【質問者1】

お話を聞いている中で、このおおた都市づくりビジョン、大変すばらしい、駅前等の再開発では素晴らしいまちづくりが出来ていると思うのですが、一本入って行って実際の住まいの方に入っていくと、ごちゃごちゃしていて、本当に住みよいまちなのかなあという気がしています。

じゃあそれをどうやってやっていくんだという話でございますが、先ほど野原先生もおっしゃったように、ちょっと空くとすぐ小さい家が建ってしまっています。区長さんは、区民が変わらなければならないということですが、私も実際にそうだと思うし、我々の時代は戸建て住宅というものに非常にこだわりがあったのですが、これからの若い人は戸建て住宅というのにはそんなにこだわらないんじゃないかと思えます。特に木密地域では、戸建て住宅じゃなくて、上に伸びるような、集合住宅のような形で建てて、広場を作って緑があって、そのようなまちづくりが出来ればいいなと思っております。

それには地権者等様々な問題があるかと思いますが、これはまさに区民が変わっていかなければそのようなまちは出来ていかない。これからは、やっぱり子や孫たちのためにどういうまちを作っていかなきゃいけないのか、考えなければならないのかと思ったところです。

【朝倉氏】

大田区の羽田地区を考えますと、木密に工場等入ってきまして、野原先生、工場と住宅が共存するまちづくりという観点からで何かありませんか。

【野原先生】

先ほど大田区は人口が増えていると申し上げましたが、やはりこれから人口減少時代となる中で、今までと同じように一つ大きな建物を作ろうというのが、一種類の選択肢ではなかなか出来ない時代になってきているのかなと思っておりますが、一つ一つ丁寧に地域のあり方、地域の状況、そこに関わっている方、そこに集まりたい人、いろいろな人の条件を重ね合わせると、その場その場でいろいろな選択肢で解決法が見いだせるアイデア、工夫が増えてきている気がします。その中で、例えば建物をそのまま建替えないでうまくいじることで出来ることがあれば、うまくいじて集合の形を作った方がいいという選択肢もあったり、いくつも方法論があるとは思いますが、今までモ

デルがあまり複数無かったというか、ある一つの「作ると魅力がある形」というのはこの形なのか、というのが種類が少なかったような気がしています。それを多様に組み合わせるとどういう形で解いていくかということを一先懸命考えていくことで次の方法が見えるということがあるのかな、と。私もまちづくりの中で、空いてしまった工場を地域のモノ作り体験とかワークショップで活動出来る拠点に活用出来るよう改修して使っている場所がありますが、それをうまく数年くらい使いながら次の展開を検討するための暫定期間として使っていくと、それまで全く関わっていなかった人がそこにやってくるようになりまして、そうすると今までの選択肢にはない、違う選択肢のまちの更新の仕方があるのではないかと考えられるようになり始めているなど思っています。そういうことをそれぞれの地域でうまく組み合わせながら考えながら作っていくということが大切なのかなと思っております。

【質問者2】

先生方の大田区のイメージというか、良いところ、悪いところを洗い出しながらおおた都市づくりビジョンが出来ていると思いますが、多様化して多くの要素があるということで、9つの重点プロジェクトということで、まとめられているのですが、もう一つ、これといってシンボルというものが、あるのが良いのか悪いのかわからないのですが、例えば一つのシンボルのところに行けば、大田区全体がわかるような、空から見たように大田区にこういうものがある、というのが見てわかるような大田区のミュージアム的なものというか、全ての情報が一元管理されていて、そこへ行けば大田区の全てがわかると、で、そこで魅力を感じたところへ現地へ行くと、大田区はこういう方向へ向かっているよと、区民の気持ちも一つにまとまっているよと、そういうシンボリックなものがあれば、先ほど情報発信が弱いとか見せる化が十分出来ていないとか、いうところも、そういうシンボルを設けて、そこに何でもそろって、そこで好きなものを選んでくるよと、現地へ行ってくよということになればより区民の意識も大田区の向かっている方向に向いて頑張っていこうという気持ちになるかと思いますが、そういうシンボルを設けるといふのはいかがでしょうか。

【朝倉氏】

多様性を紡いで一つに束ねるような、シンボルというのは、岸井先生、いかがでしょうか。

【岸井先生】

おっしゃる通りなんですけど、大田区だけでなく東京全体でも言われていまして、東京というまちがどう変わっていくのか、見せるものが無いじゃないかと。多くのヨーロッパの市役所には大きな模型がありまして、まちがこう変わっていくんだとか、そういうのを見せる場所がよくあるんですけど、そういうものを作るべきだという意見も多々あって、いろいろな議論はしております。ただ、まだ場所等ははっきりと決まっているわけではないですが、日本が持っている様々ないところ悪いところ含めて見てもらいましょうと、考えています。大田区も区のことをちゃんと理解していただけるための、道具が必要ではないか。更に言うと、どこまで皆さんが発信したいかにもよりますが、世界の人に来てしまうんですね、2020には。どういう風に我々が対応するのか、空港のある大田区としては、あれもこれもと出すのも手ですが、世界の中でここだけです、というものがあってもいいのではないのでしょうか。

日本は南北に長くて、ヨーロッパの人にとってもそうですが、特にアジアの人にとっては多様な地域があるんですね。だから、レポートする人がいっぱいいる。最初は東京を見て、京都を見て、

次は北海道、金沢行ってみたい。最初の入り口はやっぱり東京で、羽田から成田から入って来る、そういう場所で大田区の発信をしなきゃいけない、日本全体の発信をしなきゃいけない、その中で大田区は日本の中で何をやっていくのか、どちらかと言えばベターと見せるより強弱をつけて見せる方がいいのかな、と見ます。多くの方が見て、自分のまちをしっかりと認識するためには大きな模型を区役所の中にあるといいですね。

模型が一番いいと私は思います。まちのイメージが湧いてきますよね。出来ればこれから変わるところをちょっと変えて見せてあげればいいですけど、そんな場所が出来ればいいですよ。と思いますが、いかがでしょうか。

【村木先生】

私は全面的に岸井先生のおっしゃったことに賛成で、よくバーチャルでやればいいじゃないかという意見もありますが、模型で見るとすごくリアリティがわいてくる。去年、ロンドンにいったときに五輪の関係でロンドン全域のすごく大きな模型を見せてもらいましたが、まちがどうなっているかという構成が一挙にわかって、今後どこをどう変えていけばいいのかということを考える頭の体操になった気がしました。なので、行政の方と市民の方と、民間事業者の方と、一緒に見ながら次に何が出来るか考える、そういう場を作ることは大事ではないかと思います。

【課長】

ほかにいかがでしょうか。

【質問者3】

お話を伺っている中で感じたことがあります、大田区の中にも特殊な大学があります、東工大、東京工科大学、工学院と。大学がまちづくりにどのような影響を与えるのか、ということ。あともう一つ、大田市場という物流の拠点が羽田空港の近くにありまして、先ほど「世界に一番近い都市」というお話もありましたが、今後、どのような広がるものか、広がるべきか、どんな展望が考えられるでしょうか。

【野原先生】

大学は、常に若い人がたくさんいて、元気なフレッシュな人がいるところです。私は今、横浜国大におりまして、大田区からはそんなに遠くは無いのですが、横浜国大は横浜の駅から30分くらいかかってしまうので、横浜から遠いんですけど、あわせて1時間くらい。あとは、首都大学東京も都立大学でありながら多摩地域のほうにありますので、大田からは結構遠いんですね。

やっぱりフェイス to フェイスで地域の方々と一緒になりながら地域の現場をずっと見ていくというのは地域の大学だったり学校だったりと一緒にやっていくというのはすごく重要だと思いますので、その力を生かしながら未来に向けて考えていくのは大事だと思います。日本工学院専門学校さんとは一緒になりながらまちづくりを進めさせていただいていますが、元気な力を持った人々ですが、大学生は何年か経つといなくなってしまうので、またゼロからになってしまうというのは先生も含めてどうやって地域に知恵を蓄積していくかというのは大事だと思います。

一方で、蓄積の場所というのはすごく大事で、行政の方々もポジションがどんどん変わっていったり、その事業に携わる方々も毎回違ったりすると、誰もわからない、知らないということが発生したりすることもあるので、知の蓄積の場所としても大切な役割があるのではないかと考えています。

【岸井先生】

大学にはいろんな人がいます。一方的に大学に期待されて、うまくいくかどうかというのはかなりクエスチョンマークで、むしろ誰を使おうか、どういう分野の人を捕まえようかと、戦略的に引っ張り出すようなことが必要かもしれません。特に大学では、現場で何を困っているか多分知らないですね。大学では当然地に足がついていない研究もある。本当に欲しいのはこちらとつなぐところなので、それが出来る先生はどこにいるのか、全員そうではないですが必ずいますので、そういう人たちを探して、こういうことを考えてほしいと相談に行くことですね。彼らもどういうニーズがあるか十分にわかってない、とにかく論文書かなきゃいけない状況に追い込まれているので。そういうところをうまく使うことを考えていかないといけませんね。

次に、大田市場ですけど私自身は、これからの都市農業の問題だと思うのですね。都市農業は、これから大きく変わるだろうとっております。私は、結構未来があるんじゃないかと思っております。コンピュータで制御されて、何より東京、日本のブランドですね、安全とか、クールとか。そういうものが日本にある、農作物の量と安さではない商売で日本は勝てると思っております。農業を企業として伸ばすような将来になるんだと思っております。その市場が大田区にあるということが大変、大事だと思います。逆に、ブランドを守らないといけない、大田市場を通るものはいいものだという信用をいかにして作っていくか。これからぜひ頑張っていいただけると未来は可能性があるんじゃないかと思っております。

【課長】

それでは、多くのご質問も出尽くしたようですので、以上で終了いたします。