

## 「東京ベイ e S Gプロジェクト」有識者ヒアリング（2日目）

令和3年3月17日（水）

### 1 知事挨拶

【小池知事】 お忙しいところ、本日は東京ベイ e S Gプロジェクトのヒアリングにご参加いただきまして誠にありがとうございます。未来の東京戦略を今つくっているところであります。もっとも現在は、感染症の脅威と気候危機という2つのクライシスに直面しており、目下、感染症の関係に日々追われているところです。そういう毎日刻々の動きとともに、やはり東京という、江戸の時代からの300年にわたる様々な蓄積を今後どうやってさらに発展させていくか。それも量的なものではありません。パラダイムシフトをして、コロナで言うならば、いかにサステナブル・リカバリーを行っていくのか。そして、これからもどのようにレジリエントな社会、まちづくりを行っていくのか。それらの総合的な計画づくりに、ぜひ皆様方のご提言、アイデアなどをご提供いただきたいという趣旨です。

ちなみに、既にご案内しておりますが、東京ベイ e S Gプロジェクトの小文字の「e」には environment に加え、ecology や economy など、さまざまな e を込めています。そして、「S」と「G」は、今、大河ドラマでやっておりますが、渋沢栄一、やはり東京や経済をつくるという意味では大きな貢献をされています。何よりも「論語と算盤」という、まさにSDGs そのものを実践されてきた方です。そして、後藤新平は、第7代の東京市長でもあり、医師であり、復興院総裁であり、現在の東京の幹線道路などは彼の大胆な関東大震災以降のまちづくりであり、我々がその利便性などを享受しているところです。

今回のプロジェクトは、ベイエリアを舞台にして持続可能な都市を創り上げていく、そのための最初の一步です。50年・100年先を見据えた形でのプロジェクトにしていきたいと考えています。本日は忌憚のないご意見を伺いたく、よろしく願い申し上げます。朝早くからありがとうございます。

### 2 有識者ご意見・ご提案

【河口真理子 様】 今日はお招きいただきましてありがとうございます。私はまちづくりの専門家ではないのですが、一市民として、また、サステナビリティに長く関わる者として、ベイエリアがこうなったらいいなということで簡単にお話をさせていただきます。

私が提案したいのは2つの視点です。1つは「江戸の視点」、もう1つは「海からの視点」です。

日本橋や品川の宿の様子は浮世絵からも見て取ることができますが、江戸の視点から見てみますと、新しいことが出てくるのではないかというのが1つ目の私の提言です。江戸時代というのは、基本的に太陽エネルギーだけで百万人都市を維持してきた、そして300年も維持を続けてきたという点で、学ぶべきところがたくさんあるのではないかと思います。

江戸時代の暮らしをいろいろ調べてみますと、物質循環と生態系の保全が徹底されていて、何でもリペアするわけです。着物は完璧なリペアで、それが徹底されていました。古着などのリサイクルだけでなく、糸くずや紙くず、蠟燭のしずくに至るまで、全部循環していたという社会になっていました。

有機物の循環と生物多様性がここで確保されていました。食べたものは生ゴミになりますし、排泄物になります。それが河川に流れていったものが、江戸湾の生態系を豊かにすることにつながります。ですから、江戸湾というのは非常に豊かな海でしたので、いろいろな水産物が採れて、アサリや江戸前寿司につながっていったり、深川のアサリもできていったりということです。また、食べたものが下肥となり、これが地域の農村に行って堆肥として取引されていたということで、それでできた農産物がまた江戸に戻ってくるという循環をつくっていました。今このようなものは全部切り捨てられていますけれども、こういう循環を再度、特にベイエリアということなので、何らかの形で復活できないかということです。

これはあまり現実的ではないかもしれませんが、太陽の時間に寄り添う暮らしです。江戸時代は不定時法ということで、夜明けから日暮れまでを時間の尺度として、二十四節気ごとに時間を変えていました。ですから、夏は昼間の時間が長く冬は昼間の時間が短いという、1時間がどんどん変化していくという、不思議な不定時法で暮らしていたわけです。これは、お日様の力を最大限に活用した時間のやり方です。サマータイムというのはただずらさだけなので、それがどこまで有効なのかというのはいろいろな議論があるのですが、夜明けから日暮れまでを使うような仕組みがあったら、これはこれで面白い暮らし方になるのではないかと思います。

太陰太陽暦を使っていたということなので、今までとは時間の感覚を若干変えてみるということです。グローバルに展開するとどこまでできるか分からないですけれども、ベイエリアに来るとそういう暮らしもできるみたいなことになると、それも楽しいのではないかと思います。

もう1つは時間を楽しむことです。江戸時代は、ほとんど歩いて暮らしていました。車輪を使ったものはほとんどなく、基本的に歩いて、または、馬に乗っていたということです。化石燃料に頼らない移動手段をもう一回考えたらどうかと思います。基本的には足で歩きやすいこと、そして自転車。さらにベイエリアであれば舟を有効活用できないかということ、物流インフラとしての水路です。江戸時代の時代劇を見るとみんなしょっちゅう舟に乗って移動していますが、あれを見ると、かなり水路が発達していて、重たい荷物は基本的に陸路ではなく水路で運んでいたという場面が出てきます。このような水路は近代化の中で全部埋めてしまったというのが今の東京ですが、水路の活用も考えられるのではないかと思います。

江戸時代のものではないのですが、生物資源の活用を考えてもいいと思います。西日本では竹害がひどいことになっていて、どんどん畑も荒らされていたり、山も荒らされていたりしています。使い用がないということですが、化学コンビナートの代わりに竹材コンビナートはどうかと思います。1980年代から1990年代に、香港などに行くと、建物をつくるときの足場が全部竹だったりして、なんて遅れているのだらうと思っていたのですが、話を聞いてみると、竹は

意外と鉄よりも強くて軽く、かつ、しなるので、非常に良いものであるということです。また、エコなので、そのまま捨てても大丈夫みたいなどころがあります。例えば、そういう足場などで竹材を使う。他にもいろいろな床材に竹を使ったり、家具に使ったりすることも多いのですが、竹の活用みたいなことで竹材コンビナートをつくって、竹やそういうものの一大産業拠点にするのも面白いのではないかと思います。

もう1つは、海からの視点です。海辺という場の活用です。生活の場として、海上住宅という発想があってもいいのではないかと思います。京都の伊根の舟屋では、各家に駐車場ならぬ船着場があって、そこから船で移動する暮らしをしているというので、観光名所になっています。このようなまちづくりとか、住宅づくりというのもいいのではないかと思います。家庭菜園ならぬ家庭生け簀をつくって、イカをつるしていたりするのですが、そういうことができないかと思えます。また、憩いと交流の場としての海の活用を、もっと積極的にインフラとしてつくれるのではないかと思います。さらに、海辺ならではの文化の醸成拠点ということで、海の美術館や博物館、今、海にも海洋プラスチックの問題などがありますが、そのような問題を勉強する場です。

それから、生産活動の場として水産物、食用水産物をもう一回考えるということです。また、脱炭素化で言えばブルーカーボンです。横浜市がブルーカーボンということを一先懸命言っているのですけれども、東京湾でも海の中で炭素固定するブルーカーボンを育てていくということです。

水資源の活用としては、先ほども言いましたけれども、水上交通、それから水の浄化作用をもっと活用して、生活の中で水の浄化作用を活用できるのではないかということです。エネルギー源として、小口のものでもいいのですけれども、水車や潮力発電という、新たな、海ならではの再生可能エネルギーです。洋上風力もいいのですが、それ以外の発電の仕方をするということです。

最後は専門家の方がたくさん言われていると思いますけれども、津波・洪水などに強い、最先端構造物の開発拠点です。

このような形で発展していくと面白いのではないかと思います。江戸と海とテクノロジーと、今日はお話しできなかったのですけれども、このような仕組みがあるからぜひお金を入れてくださいという、東京湾のグリーンボンドはこういうまちづくりのためにあるよというような金融のあり方によって、新たなまちづくりを期待しております。私のコメントは以上です。どうもありがとうございました。

【北野宏明 様】 それでは始めます。

今日はテクノロジーとサイエンスの観点からお話ししたいと思います。

まずCO2については、ご存じのようにコロナ禍においてロックダウンはしたのですが、それにしても全く駄目な感じで、10年くらい前のレベルまでは戻ったのですけれども、そこから同じよ

うな元の木阿弥になっているというのが現状だと思います。

「Climate Departure (気候離脱)」という言葉があって、気候変動するだけでなく、新しい気候パターンになって元に戻らないということが言われ始めています。ですので、気候変動が起きることを前提とし、それにどう対応するかということで都市を考えていくべきだと思います。

約束された未来として、あまり良い約束ではないのですが、南海トラフ地震、首都直下型地震、富士山噴火のようなことはいずれ起きるといことです。それから、非常に大きな台風が来るといことです。

もう1つは、Pandemic-Readyであることが必要で、コロナが最後のパンデミックでないことは明らかです。21世紀になってから、ある程度のパンデミックまたはそれに至るリスクがある事象が3年から4年ごとに起きているのと、歴史的に見るとロシア風邪、スペイン風邪のような大きなパンデミックは20年から40年程度の間隔で起きているので、これが非常に重要なポイントになります。多分周期は短くなってくると思います。

テクノロジーの話になりますと、私が深く関わったせんだいメディアテークと公立はこだて未来大学ですが、両方ともお題は「ITのテクノロジーと建築をどう融合するか」というものでした。何をやったかといいますと、結局ITの内容は何も決めずに、どのようなITが来ても入れるようにするという、全くフラットな「ガワ」、枠組みをつくるだけになりました。なぜかといいますと、情報技術のライフサイクルは1年から10年くらいです。10年経ったらもう古い。ところが、建築というのは50年から2000年くらいだし、都市だったら100年から5000年くらいで、例えば、ギザのピラミッドは大体5000年前です。そういうスケールのお話をするので、ライフサイクルが違いすぎます。ですから、最先端技術の都市とは、テクノロジーをやっている人間から見ると全く絵空事といいますか、計画して実現したときには、そのテクノロジーは違うものになっていますよねという話になります。逆に、明治神宮の森は、生態系や植生が100年後どうなるかということをお計画しながら、本当にそれをやっているという素晴らしい例だと思います。

もう1つ重要なのは、スマートシティの敗北です。マスダール・シティやサイドウォーク・ラボというのは、やったのだけれども全然うまくいっていないというのが現実だと思います。やはり東京の今回の事例で一番近いのはトロントのサイドウォーク・ラボで、なぜグーグルが全力でやって失敗したのかということをお徹底的に検証する必要があると思います。

重要なのは、スマートシティの失敗から何を学ぶかということおです。スマートシティは、サブライサイドのロジックで設計されているのが失敗の最大の原因おです。いろいろなキャリアや自動車会社などが、「我々の製品やサービスでどのようにするか」ということをやるおのですが、それはショールームにしかならなくて、住む場所ではないわけおです。むしろ今の価値観は、Resilient and Symbiotic Cities (レジリエントかつ共生都市) というのが重要おで、Pandemic-Ready であってレジリエントであるということおです。エコという意味おでは、生物学的多様性の最大化やショートサプライチェーンなど、それから医療と教育の水準が高いことが非常に重要なポイントになるとい思います。

もう1つは、テールリスクに対する準備が重要です。都市をデジタル化して効率化すると、想定外のリスクに対して極めて脆弱になりますから、ここをどのようにしのいでいくかと言いますか、それに対する新しいパラダイムが必要です。私は生物学的な生命の頑健さと言いますか、しなやかさを都市に応用するべきではないかと思っていて、そのような論文も書いています。

国がムーンショットプロジェクトをやっており、ムーンショット全体の構想を私がマッピングしたのですが、その中でゼロエミッションはごく一部です。環境関係でやるのがたくさんあって、カーボンニュートラルはそのごく一部だと理解していただいて、今回のプロジェクトでは全体像を見ることをぜひ東京都にやっていただきたいと思います。

都市の再構築で、本当につくるときに、今コロナに対応してどうするかという議論をしたとき、Human-out-of-the-loop、人がいなくても完全に機能する都市を一つのエクストリームとして考える。逆に今度は、そのように持っていきながら、自然の中に開疎化された新しい居住地をどのようにつくるかというのがポイントだと思います。

もう1つは、これができたら絶対シンガポールの港湾地区と比較されますから、それと対比した世界観を出す必要があるだろうと思います。設計思想を3つ考えました。1つ目は、湾岸生態系の構築です。生物学的な多様性もそうですし、文化的な多様性もそうですし、ライフスタイルの多様性もそうです。このようなものがが必要です。あとは、水も含めた大循環系です。東京湾というのは世界最大の、非常に多様な水の循環システムです。関東平野という非常に大きな後背地から相模湾の深海までという、非常に面白い水循環系を持っています。これをどうやるかです。2つ目は、何があっても生き延びられるようなレジリエントなまち、それと3つ目は妄想を実現するという、新しいことができる場所。この3つの設計思想でやるのが良いと思います。

1つ目の湾岸生態系の構築は、生物学的な多様性もありますし、多次元ネットワーク、これはいわゆる通り道と言いますか、先ほど言いました水の通り道、風の通り道、生き物の通り道、人工物の通り道。風の通り道は、汐留は大失敗です。汐留ができたおかげで都心部の気温が2度上がりました。このようなことをしては駄目で、風の通り道もきちんと設計する。あとは文化的な多様性、ライフスタイルの多様性です。

生物学的多様性としては、我々のところで協生農法という、いろいろな作物を植えて、非常に頑丈で生物学的多様性を拡大するような農法をやっていきます。そういうのもおそらくできると思います。

デジタル化は何のためにやるかという、ダイバーシティ&インクルージョンとサステナビリティだと思います。

あとは、コルビジェ的なまちなのか、何なのかです。大きな道があって、ビルがたくさん建つことをもう一回やるのですかという、多分違うだろうと思います。ビルが建ってもいいと思いますけれども、このプロジェクトに必要な思想はもう少し違うものだろうと思います。

2つ目のレジリエントシティですが、ここではエネルギーの話をしたいと思います。あのエリアで推計したのですが、大体年間0.6ThW使うと思います。これを風力でやると、240基必要にな

って現実的ではないです。全部ソーラーパネルをやると、0.64ThW ですからカバーできますが、土地全部に太陽光発電を設置するわけにはいかないのですが、多様な発電源と蓄電とマイクログリッドと省エネを組み合わせることによって、あの地域でエネルギー自給することは無理ではないと考えています。このようなことを思い切りやる必要があります。あとは水と食料と医療システムです。

それを実現する技術の例は、例えば、我々ソニーCSL では、マイクログリッド・システムを沖縄でずっとやっていたので、実証的に何ができるか完全に分かっていますので、DCのマイクログリッドを軸として実現可能だと思います。

このマイクログリッドはエボラが発生したときに、河岡先生や西浦先生のエボラのチームと一緒にシエラレオネに入っていて、そこでのサポートをするために村落で電力を供給することもさせていただきました。沖縄での話に戻りますが、実際にマイクログリッドで融通できるようにしたときに、バッテリー容量をどのくらいセーブできるかというので計算すると、電力融通したマイクログリッドとスタンドアロンを比べて、設備投資額を5分の1くらいまで抑えられることも分かってきました。

ただ、これで100%はなかなか難しく、既存グリッドとの連動になるというのが現実的です。90%再エネで10%を既存グリッドにすると、既存グリッドの再エネ負担が非常に減るので、このようなことはできるだろうと思います。

このシステムはオープンソース化して、誰でも使えるようにさせていただいたので、東京都でこのようなことをやっていただく、または、これを使ったベンチャーをこの地域でつくっていただくというのは、ソニーとしては大歓迎です。

ミサワホームと一緒に、オフグリッド化で年間26度、湿度60%を達成する家というのを沖縄で実際につくりました。これはそのままASEANなど蒸暑地域に輸出できるものです。

最後に3つ目の妄想を現実化させるという話をしたいと思います。湾岸地域というのは「ニューロマンサー」であるとか、「AKIRA」であるとか、本来、妄想バリバリの場所のはずです。なかなかそうならないのが残念ですが、今回やるならば、妄想を現実化させることを前提に都市設計をする。

例えば、実証試験ではなくて全部実用化です。実証試験というのは非常に多いのですが、あれはベンチャーなどにとっては地獄で、実証試験を一生やっているような話です。出口がない。実証試験に入った瞬間にアウトみたいな感じです。そうではなくて、例えば、この場所は人間が操縦する車は出入り禁止とするくらいのことを最初からやってしまう。なぜ実証試験かという、自動走行の車と普通の車が一緒にいるからいけないのと、今の都市構造が、道路があって、横に人が歩いているからいけないのです。最初から自動走行の車しか入らないとなったら、そういう都市構造にしまえばいいので、実証試験も要らないです。最初から全部実用化できます。今からつくるならそうすべきです。

あとは金融ですが、金融商品はなんだかんだ言っても、金融庁の規制がありますから、例えば、

シンガポールと同じ金融商品自体を扱えないです。これをやっている限り、日本は国際金融都市にはなりません。ですから、例えば、シンガポールと完全に協調して、この地域にある金融機関は全く同じものができるというくらいにしたほうが良いと思います。そういう意味では、ロンドンのシティのような感じになると思います。

先ほどの実証試験についてですが、薬の臨床試験と同じ発想でやっています。前臨床をやって、第1相をやって、第1相をクリアしたら、もう少し適用を広げて、第2相、第3相をやって、その過程で、早期限定承認を出す。例えば、この地域でなら商用でやって良いと認可して、段階的に適用拡大するからもっと広い範囲でやって良いとするなどです。ベンチャーは、収入が早く入るようにしないと、出口のない旅路に行くのは結構しんどいです。これを変えていただければと思います。

もう1つはデジタルプラットフォームをどうつくるかです。やはりインド・アジア・プラットフォームがあるものをつくるのが非常に良いと考えていて、日本はデジタル・アジア・プラットフォームをつくるべきとの提案を平井大臣にも申し上げました。都市間の競争なので、インドと例えば東京とシンガポールと台北などを結んで、デジタルプラットフォームを共通にするのも非常に重要です。都市の間だけでもデジタルプラットフォームができると非常にインパクトがあると思います。

都市のような複雑なシステムの挙動は、いろいろなシミュレーションをすることによって、直感と違うことが分かります。例えば、今、内閣官房でコロナ関係をやっていますけれども、ワクチン戦略も、昨日分かったのは、一番効率的にコロナを抑えるのは、大都市の現役世代に集中的に接種するのが一番早いです。重症・死亡者数も一番少なくなります。しかし、これは必ずしも直観的にわかる結果ではないので、シミュレーションをしないと分かりません。そのようなことをデジタル化して、しかも、そのデータに基づいていろいろなシミュレーションをすることによって、直感的には違うことでも、直感的には分からないことが分かるということを都市計画に入れていくし、オペレーションに入れていくことが非常に重要ではないかと思います。足早になりましたが、私からは以上でございます。

**【隈研吾 様】** では、私からは、お台場を中心に、どのようなことが考えられるかということについてお話します。一番可能性があるのは、道路という場所を全面的に作り変えることではないかと考えました。基本的には、道路とウォーターフロントがお台場の一番の弱点だと思っています。e S Gの後藤新平も基本的に道路の絵というものを中心に描いてイメージを変えたわけですが、モータリゼーションが今変わろうとしているときに、道路というものをどのように変えられるかというのが、お台場においては全くイメージを変える契機になると思います。

現状、幹線道路によって完全に道路と街区が切れていて、切断されていて、一番古い20世紀の都市計画の場所になっています。オーバーサイズのシンボルプロムナードはあるのですが、「こんなあったかな？」というくらいに全く生かされていません。今、世界では道路を車から解放し

て、いかに人間の空間にするかというのが大きなテーマになっています。先ほど江戸時代が歩く都市だったという話がありましたけれども、まさにそれに変わるという試みとして、ニューヨークのタイムズスクエアは道路の一部が車道から人間の道に変わらして、それでもむしろまちの活気があって税収が上がったことで、最初は反対していた人たちも、今は全面的にこの計画が良かったのだということになっています。

道路の交通計画の専門家の考え方も変わっていて、今、シャンゼリゼも4車線の道を2車線にして、人間と緑の空間にする計画が既にスタートしています。今、お台場でその可能性を道路計画の専門家に聞くと、十分可能性があるということで、彼ら自身が今、20世紀型のモータリゼーションの考え方を換えようとしています。

シンボルプロムナードは、お台場にあるのですが、一番寂しい場所になっています。この部分に大胆に規制緩和をしていって、いろいろな仮設的な建築物、それからいろいろな仮設的な装置によって、全く違うものに生まれ変わらせることができます。今、地方都市でむしろこのようなものが進んでいて、お台場の一番真ん中のところが一番寂しいことになっています。

ウォーターフロントも、お台場にいて海の近くなのに全く水が感じられません。バルセロナの例ですが、バルセロナも1992年のオリンピックを機にするまでは水際は倉庫街で、全く都市と水が感じられないまちでした。しかし、オリンピックを機にウォーターフロントを全面的に人間の場所にするので、今、全く違った水と都市の関係が生まれています。

ヘルシンキのまちも Löyly (ロウリュ) という水際の施設、これは公営のサウナですが、これが水際にできただけでまちのイメージが大きく変わった、まちと水が繋がったということがあります。

今、ニューヨークで進行中ですが、ブルックリンの水際も決して人間が水を感じる場所ではなかったのですが、その部分に貨物港の一部を公園として整備するような計画をかぶせてきて、それから、既存の高速道路もそれによって緑化することで、水と緑とブルックリンをつなげるという計画が進行しています。既存の高速道路は地下に潜りまして、最終的に地上部分は公園のようになっています。お台場の水際は、実はかなりの部分が、水際があるにも関わらず非常に寂しいことになっていて、逆に大きな可能性のある場所だと考えています。

リオデジャネイロも2016年のオリンピックを機に、4段階で、高速道路があった部分を緑道にして、高速を地下化して公園としての整備というのを実現しています。非常に大きな、これほどパブリック空間があったのかと思わせるようなまちに生まれ変わっています。

橋自体を、単に交通の空間だけでなく、一種の人間の空間として、公園として造ろうというのが、ワシントンDCで進行しています。11th Street Bridge Parkが、橋と公園の一体化した施設として生まれ変わろうとしています。橋ですが多機能が入ってきまして、その多機能も、建築をつくるという多機能の入れ方ではなくて、むしろオープンスペースをどうやって再定義するかということで、橋の空間を全く違った空間として都市の起爆剤にしようという計画がワシントンDCで進んでいます。

そのように見ると、お台場というのは、あれだけの道路面積、それからウォーターフロントの長さを持っているだけでも非常に大きな可能性があつて、世界の大都市の動向と比較したときに、かなり大胆なこと、それこそ渋沢と後藤の先に行くような大胆なことができる可能性を持った場所だと考えています。先ほどの北野さんのお話ではありませんが、妄想的なるものをすぐにも具体化できるような可能性の高い場所だと感じています。私からは以上でございます。

### 3 意見交換

**【宮坂副知事】** それでは、皆さん、素晴らしいプレゼンテーションをありがとうございました。三者三様ではありますが、いずれも今とはだいぶ違った 50 年後・100 年後の妄想を形にしようではないかという提案だったと思います。

まず、発言者順に一言コメントをいただければと思います。まず、河口先生からは、ライフスタイルそのものを変えていくべきではないかというご提案があつたと思います。その話の最後のほうに、もう 1 つのご専門であるファイナンスのお話があつたと思います。ベイエリアに限先生や北野先生や皆さんの全く新しい、21 世紀に当たり前になるまちを今つくるという話だと思いますが、それをやろうとすると相当なファイナンスが要ります。ご専門だと思うので、どのようにしてこのプロジェクトとファイナンスを結びつけていくか、もしヒントになるようなことがあればお願いします。

**【河口真理子 様】** ファイナンスと言っても、どういうところに投資家向けの価値をつくっていくかということですが、何がサステナブルであるかということのモデルケースとなるようなまち、これは 100 年後・1000 年後に生き残るであろうまちであり、みんなが非常に魅力を感じるであろうまちであります。そのプロジェクト自体の構想をどうするかです。そのような、100 年後・200 年後に残っていく、長期的に発展するという構想があれば、そこに対しての投資はいろいろな形でできると思います。

債券でしたら借り入れという形になると思いますが、公社的なものや株式会社的なものなど、いろいろな形でエクイティのお金を集めるような仕掛けを、構造物や建造物をつくっていく際にプログラムに入れていくと、面白いお金ができてきます。スタートアップ的なアイデアで、実証をやっていたら仕方がないから実用だというお話もありましたが、新しい実験場でもないですけども、プログラムの実証もあるけれども、そこにお金を入れていくベンチャーキャピタリストの人たちも入れていって、実証していく拠点として、両方。ですから、ものの世界と金の世界と両面セットでこのまちづくり考えていきますよということを見せる。また、いかに社会的な価値をそのプロジェクトが生み出せるかということをはっきり見せる。何となく CO2 が減りますとかではなくて、生物多様性や人々の暮らしのところのソーシャルバリューをどうつくっていくかをうまく見せる仕組みもついでにつくって、これを金融の新しい判断基準にしてしまう。そこまでやってしまうと面白いのではないかと思います。

**【宮坂副知事】** どうもありがとうございました。個別の建物を造るとか、そういうプロジェク

トというよりも、もっと大きなまち全体の哲学をしっかりと外に打ち出して行って、それが投資家を魅了するような大きな絵を描いた方が良いということですね。

では、次に北野先生に伺ってみたいのですが、私もスマートシティに携わっておりまして、サイドウォーク・ラボ以降、少し風向きが変わった気がしています。プロダクトアウト型が、未来的なものよりもむしろスマートシティ・ゼネコンと言われたりするようになってきました。一方で、そうではないタイプの、手触りのある、肌触りのあるスマートシティはないのかというアンチテーゼを今日はさせていただいたと思います。もう少しサイドウォーク・ラボの敗北や、先ほど3つの設計思想の話をしていただいたので、補足があればお願いします

【北野宏明 様】 スマートシティと言われているものは、基本的にサプライサイドですね。キャリアであるとか、自動車会社等が、センサーを付けて顔認証をやって、すると少し便利になりますよということです。日本でも札幌のモールでやろうとして大失敗しているのは、そのようなことをやってプライバシーをある程度妥協するというか、失うわけです。それで何が嬉しいかと言いますと、あなたに最適な商品がリコメンドされますというような、ただの押し売りではないかという話が多いのです。大体のものというのは、例えば、バスが来るのが3分早く分かりますとか、その程度のメリットしかないです。そのためにプライバシーを毀損するかというと、勘弁してくれという話になります。

住民とか、そこに来て働く人に対する、非常に大きなベネフィットがあることが出てこないわけです。それが今は、安全であるし、非常にクオリティーの高いサービスや医療、教育があることはベネフィットになる。特にパンデミックがあって、これから南海トラフ、首都圏直下型などがあると、レジリエントであるということは非常にバリューになります。

もう1つ気をつけなければいけないのは、カーボンニュートラルというのは政策的には良いけれども、住民にとっては関係ないわけです。特にグリーン取引をされてしまうと、カーボンニュートラルのところに住んでいるから空気が良いですよということは起きないのです。そこはとても気をつけなければいけません。そこに住んでいる人や働く人に、本当に実用的なメリットがあるのは何かということを中心に考えないといけません。それはサバイバリティであったり、レジリエントであったりが非常に重要になります。

もう1つは、先ほどの設計思想の中で、カーボンニュートラルというのは非常に狭いのです。日本政府は2050年にカーボンニュートラルという姿勢で、それを言ったのは良いと思います。しかし、僕らから見ると狭すぎます。生物学的多様性であるとか、ごみのリサイクル、資源要求が10分の1、100分の1で今の生活が維持できるとか、もっとビッグピクチャーがあるはずで、それを推し進めるべきです。

先ほどの「妄想を現実に」ですが、まさに困っているのは、なぜベンチャーが出ないかということ、日本でやっていると一生実証試験なわけです。中国は忽然と実験的な試みを入れ込んだ都市がつくられて、それが大失敗したりしていますが、それを乗り越えて実用化していますから進んでいるわけです。それにはかなわないです。都市間競争でシンガポールもそういう方向に舵を切

っているし、実証試験ではなくて本当に現場投入をどれだけできるか、その勝負になっています。

それを、例えば、今までの東京 23 区でやったらできるかという、いろいろなしらみがあると思います。ここが新しい、しかも島としてあるなら、そこを完全に違う制度にして、もう少し未来的な新しい制度をつかって、そこは、例えば、日本の一定の法律に関しては違う法律を作るとか、そのくらい踏み込んだことをやって、「あそこは海外です、海を隔てて向こう側ですから」と言い切ってしまう。地続きだとできないのですが、あそこは海の向こう側ですからと言ってしまえば良いわけです。そのようなことをやるくらいの踏み込んだことが必要なのではないかと思います。それがないと、今の日本の閉塞感を打破することはできないと思います。

【宮坂副知事】 ありがとうございます。おっしゃったように、最近スタートアップの仕事も研究所の中というよりも、むしろ都市そのものを開発環境にして実装しないと分からないことが増えてきていると思います。そういう開発環境としての都市というものを用意してあげないと、日本では技術ができないということになりかねないと思います。

【北野宏明 様】 今、規制ばかりでやる場所がないです。例えば、自動タクシーや自動配達を行うベンチャーも何社かありますが、規制があるからビジネスになっていなくて、とても困っています。一部のサービスは、技術的にはほぼできるわけです。しかし、道路交通など許可が出なくて実証試験しかできない。そういうベンチャーが世界で最初に商用サービスを展開できる場所にするべきです。

【宮坂副知事】 ありがとうございます。

では、隈先生にも伺ってみたいと思います。道路、それからプロムナードのような大きな公共空間の話がされました。一貫しておっしゃっていたのが、市民が使いやすいスペースを残すというか、もう少し使い勝手の良いものにしないかという話や、もう少しヒューマンサイズなスケールにしないかという話をいろいろしていただいたと思います。道路や公共空間について、このような使い方にしていくべきではないかという視点があればお話しいただけますか。

【隈研吾 様】 道路というのは、実はすごく広大な面積があって、しかも先ほどのビジネスモデルの話で言っても、決してお金を生んでいません。タイムズスクエアは、実はできるまでは、道路を閉めることに対してずいぶん反対もあって、商売のチャンスがなくなるという反対もありました。しかし、できたらビジネスも非常に売上が上がったし、ディズニーとのコラボなどの面白いコラボも発生して、タイムズスクエアの不動産的な価値が一気に上がりました。そういう意味で、ビジネスモデルとしても大成功しました。単にカーボンニュートラルやグリーンの問題だけでなく、ビジネスとして成功した。それを見て、シャンゼリゼも今の 4 車線を 2 車線にするという計画で、それがむしろシャンゼリゼのビジネス価値を上げるという計画があります。

そういう意味で、お台場には余地が山ほどあります。資源が山ほど眠っています。道路だけでなく、今プロムナードも本当に寂しい空間になっていて、あの部分を仮設的なもの、いろいろなイベント的なもので自由に使えると良い。今、ああいう公園的なものは規制が厳しいので、公

園の規制緩和がコロナをきっかけにして始まりかけているのですが、それを一気に推し進めて、あその部分をテンポラリーな小さな箱の集合体のようなものとして使うと、とてつもない大きな妄想が実現しそうな気がします。

水際部分も一番規制が厳しいところで、いろいろな省庁の規制があります。あそこも一気に取り外していただけると、僕もオリンピック前のバルセロナを知っているのですが、お台場については本当にちょっとしたことでまちのイメージを激変させることができると思います。

【宮坂副知事】 ニューヨークやパリも写真では見ていたのですが、劇的な変化に驚きました。その際に、お店の人は確かに、車に乗っている人は買い物ができないので歩いている人の方が良いよねということになると思います。一方で、車に乗って移動できなくなってしまうのでどうしてくれるのだという、移動に対する、モビリティに対するクレームも結構あったような気がします。その辺はうまく解決できたのでしょうか。

【隈研吾 様】 交通計画の専門家も、昔は「最短時間、最短距離」というのをルールで全ての道路計画でやったのですが、今は少し遠回りをしてでも地区全体の価値が上がる交通計画という考え方に変わってきています。クレームのない形での新しい交通計画をつくることは十分できますので、自動運転を初めとする新しいモビリティの革命に合わせた道路のリ・デザインはお台場でこそ実験するべきだと僕は考えます。

【宮坂副知事】 後藤新平さんも含めて、モビリティを変えることでまちが変わるとというのは非常に示唆に富む話なので、道路と移動を変えるというのは本当に大事だということがよく分かる話でした。ありがとうございます。都庁側から質問したいことがあればお願いします。

【武市副知事】 東京都庁の武市でございます。今日は、非常に楽しくお話を聞かせていただきました。ありがとうございます。

お台場について、シンボルプロムナードを使い切れていないというのが写真からも如実に分かってしまいますので、我々もその辺をいろいろ変えていかなければいけないだろうと思っています。またいろいろなアイデアなどをいただきたいと思います。河口先生でも北野先生でも、今の時点でこういうことをやったらどうかということが何かあれば、一言お願いできますか。

【北野宏明 様】 シンボルプロムナードは、あのようになってしまうと後がしんどいですよね。実験場にするといっても、完全にほかと連動性がなくなってしまうので。なぜ汐留とお台場がうまくいかなかったかというのは、よく考えたほうが良いと思います。汐留も、現実問題として全くうまくいっていないですよ。

【隈研吾 様】 汐留に比べてお台場に可能性があるのは、シンボルプロムナードという大きなオープンスペースがあり、そこに何も建っていないことです。例えば、地面のテクスチャーを変えて、緑にして、そこにキャンピングの新しいスタイルを試したり、あそこにキャンプ的な宿泊施設をつくったりというようなこともできます。それもパーマネントにつくるといろいろなことを言われるので、時間を区切ってそういうことをやるには、あの空間はむしろ大きな可能性があって、汐留に比べると、ある種、逆の意味での資源だと感じます。

【北野宏明 様】 フラットで、高低差も何もなくて、イメージーションをインスパイアする感じがあまりないですね。

【河口真理子 様】 逆に秋田の大潟村で、何十年前もから、非常にフラットなサーキットを持っているので、あそこでずっとソーラー自動車のレースをやっています。干拓で埋めたので本当にフラットで、逆に本当にフラットなサーキットはあそこにしかないです。そこを付加価値にしていたりするわけです。いろいろな映画でも使われていたりします。そうなったらフラットだということを活用して、ここまでフラットで広い道で、使い勝手がいいと。そういう意味で使い勝手がいい場所はないので、造ってしまっているから、そういう拠点として利用するのはありなのではないかと思います。

また、歩いていけるまちということを考えますと、最近いいなと思うのは、日本橋の室町の江戸街です。あそこは「こんなものをつくってどうなるのだろうか」と思ったのですが、いつ行っても人がワラワラいます。人間というのは、縁側があって、何となく内と外の空間が曖昧になっている場所が好きなのだと思いますので、そのようなスペースもつくれたら楽しいのではないかと思います。スマートシティができるのなら、その時間単位は「丑三つ時が何時だよ」みたいなことで、何時になったらお店が開くとか、お酒は何時から飲めるということが時期によって変わる。そういう遊びができるような、江戸時代にタイムスリップするでもないですけども、自然の一日の長さが実感できるようなスペースにしたら面白いのではないかと思います。

【武市副知事】 ありがとうございます。コンテンポラリーな実装をなるべく早くやりたいと思います。また、いろいろお知恵をお願いいたします。

【小池知事】 ありがとうございます。いろいろな観点からのとても刺激的な、また素晴らしい、妄想とおっしゃっていましたが、その妄想が50年後・100年後に当たり前になっていることを目指していく必要があるのだらうと思います。

若干、今、東京で取り組んでいることをお話します。先ほどのシンボルプロムナードについては、オリンピックの聖火台が2か所できる制度になっていて、そのうちの1つをシンボルプロムナードに置くことになっております。それを水素で動かすという話になっていますので、ある意味では水素のまさにシンボルにして、そのスペースの活用を水素というキーワードで結ぶというのは一つ可能ではないかと思います。

それから、ニューヨークのまちづくりで、タイムズスクエアの例を出していただきましたが、サディック＝カーンさんという女性が、タイムズスクエアの車を止めてしまったというので今大変話題になっています。この方が日本に来られたときに、丸の内の中通りに芝生を敷きまして、その間はお店が出たりして、そこは車が通らないということで、何週間かやりました。ただ、それも実証実験のような話ですが、私はそれを体感して、ぜひあそこは恒常的にそうしたらどうですかということをおっしゃっています。ご承知のように、いろいろな規制がそれを阻んでいる状況です。

そういう実験などをこれまでもやってきて、私は都政の基本姿勢は人を中心とした都政という

ことを考えております。ですから、保育所の話や待機児童をゼロにするとか、人に的を当てた都政運営を行っているところであります。

ウォークアブルなまちにしていきたいということから、ごく一部ですが、とても象徴的なのが銀座です。銀座に高速道路が通っていて、いわゆるKK線というところですけども、不思議な空間ができています。要は、建物の屋上を全部つないで、下が商店街の「コリドー街」などになっているところで、銀座の知られざる、車でしか通れない目抜き通りになっています。日本橋の高速道路ですが、前のオリンピックときに早く高速道路を造らなければならないので、そのために土地の調整をするのが一番早かったのが川の上だったわけです。今、日本橋の上を通っている無骨な高速道路を地下に埋めるという計画を進めるにおいて、結果的にKK線が浮いてしまいます。そこを人が歩ける、ニューヨークで言うところのハイラインにしていこうと。それが既に計画に入っているということで、もうご存じかもしれませんが、皆様方にいくつか情報を提供させていただきたいと思っております。

それにしましても、今日は大変示唆に富む、いろいろな視点からのご提言をいただいて、本当にありがとうございます。

—— 了 ——

※読みやすさを考慮し、重複した言葉づかい、明らかな言い直しなどの整理や補足説明をしています。