

●●● 巻頭企画/対談  
近畿の未来●●●

# 規格大量生産から “知恵”を創造する 知価社会へ

知恵の時代にふさわしいまちづくりを通じて  
今必要な公共事業を考える

かつて、日本中の人々が  
バブル経済の夢に酔いしれていた頃  
規格大量生産の時代が破綻をきたし  
新しい価値観のもとに時代が再編されることを  
予測した本がありました。  
日本を代表する論客の一人である  
堺屋太一氏の著作『知価革命』がその本——。  
規格大量生産の時代の後に訪れる  
「知価社会」実現に足りないものは何か。

近藤三津枝氏の司会進行のもと  
堺屋太一氏と谷口博昭近畿地方整備局長に  
新しい社会が求めるまちの在り様や  
公共事業の方向性について  
語っていただきました。



## 堺屋 太一氏 VS 谷口 博昭氏

司会:近藤 三津枝氏

堺屋 太一氏(写真中央)  
●元経済企画庁長官

1935年大阪生まれ。東京大学経済学部卒業後、通産省入省。通産省時代に日本万国博覧会、沖縄開発庁に赴任中は沖縄海洋博を手掛ける。1962年通商白書では「水平分業論」を展開し世界的に注目される。在職中に執筆した小説「油断!」がベストセラーに。1978年通産省を退官。1985年に出版の『知価革命』は世界8カ国語に訳され、90年代の世界を予言した書として国際的評価を得る。政府税制調査会委員、中央省庁等改革推進本部顧問、国会等移転審議会委員など歴任。1998年、経済企画庁長官。現在、内閣特別顧問、東京大学先端科学技術研究センター客員教授。近著「平成30年高齢化大好機」など。

谷口 博昭氏(写真左)  
●国土交通省近畿地方整備局長

1948年和歌山市生まれ。1972年、東京大学土木工学科卒業。同年建設省入省。1988年、中部地方建設局沼津工務事務所長。1990年、中部地方建設局企画調査官。1991年、建設省大臣官房技術調査官。1995年、国土庁調整課長。1998年、建設省道路局高速国道課長。1999年、建設省道路局企画課長。2001年、国土交通省道路局企画課長をへて現職。就任以来「近畿の再生なくして日本の再生なし」を掲げて活躍中。対話型行政「未知普請」プロジェクト、未知普請研究会代表。

近藤 三津枝氏(写真右)  
●ジャーナリスト

兵庫県芦屋市生まれ。甲南女子大学文学部英文科卒業。経済・環境問題をテーマに、国内外のエクセレントカンパニー、ベンチャー企業等の取材を続けている。中でもアジアへのアプローチはコンスタント。テレビの経済番組のキャスターを務める一方、新聞、雑誌などの対談、記事執筆を行い、幅広い分野で活躍。食通としても知られ、関西の食文化にも造詣が深い。電気通信大学総合情報学部講師。関西経済同友会都市再生委員会副委員長。経済産業省地球温暖化防止対策部会専門委員。国土交通省新・近畿長期ビジョン懇談会委員。財務省独立行政法人評価委員会委員。ほか多数。

### 規格大量生産の時代が終わり 知恵の社会が到来した

●近藤 堺屋さんがこの巻頭対談に登場されるのは実に15年ぶりということなのですが、当時と比べると近畿経済は凋落が激しく、最近では「元気がいいのは阪神タイガースばかり」という声が聞かれるほどです。

●谷口 『しびる』既刊号によれば1988年になります。その間の15年は閣僚を経験されるなど、大変なご活躍でしたね。

●堺屋 88年といえば、花博(1990年花と緑の博覧会を大阪で開催)の前、バブルの頃ですね。当時、大阪証券

取引所の先物取引が世界第1位の取引高を記録していました。それが、今は20何位まで落ちています。

この間の変化というのは、単なる量的な変化ではなく、文明の性質が全く変わったんです。このことがまだ日本人や政府に理解されていないんですね。近代工業社会は規格大量生産型の社会でした。明治以来の日本は100年余、ヨーロッパでは19世紀の初頭頃から約200年間続きました。ところが1985年頃、ちょうど私が『知価革命』という本を書いた頃から知恵の時代が訪れました。

●近藤 知恵の知に価値の価で「知価革命」ですね。

●堺屋 そうです。この大変化によって何が起った



堺屋 太一氏

かという、第一に社会主義が減んだ。社会主義というのは、規格大量生産を前提にした社会で、近代工業社会をいかに発展させるかというシステムでした。第二に中国や韓国をはじめとするアジア諸国、発展途上国が大変な勢いで工業化しました。第三に、需要のカタチが変わった。人々の欲するモノが量や大きさというような客観的な基準ではなく、印象に残るもの、自分の主観で満足できるものへと変わりました。それまでは客観的に決めることができた「いいモノ」が通用しなくなりました。ところが、日本は依然として大量生産を続けてきた。これが世界に後れる大きな原因になったんです。日本の中でも、特に近畿地方は知恵の創造に立ち後れている。依然として大量生産の発想と構造を持っています。これが大問題なんですね。

### 借り物のまちづくりが破綻して まちづくりに哲学が求められる

●堺屋 日本の都市、まちづくりもこの延長で考えられてきました。もっと言うと、社会主義の思想で作られた町なんです。日本に都市計画という発想が入ってきたのは1930年代と1960年代で、いずれも世界的にみると社会主義の全盛時代。社会主義の思想というのは、労働力と生産手段を分離するんです。労働力を再生産

する学園都市と、生産手段である工場地帯、商店、オフィス街、これは分けるべきであるとする思想がガンと入ってきたんですね。実は、職住は分離すべきか否かという哲学的な論争が世界ではあったにも関わらず、日本では都市計画を導入したのが工学部、特に建築学科を中心とする人たちであったがゆえに哲学の部分が入らず、当時の流行りであった社会主義の思想が入ってきたわけです。そして、都市計画ではコンセプトメイキングなしにいきなり図面を引くという強引な都市計画が始まりました。そうやって、議論もせず、工場は地方のコンビナート、住宅は郊外、都心部分はオフィス街と商業施設の集積地、その間を地下鉄や高速道路で結ぶのが一番いいということになってしまった。

それを一番忠実にやったのが大阪でした。だから、大阪市内には大学も住宅地も大幅に減った。阪大も千里へ行き、高級住宅街も芦屋や学園前に出て行った。そして、そういう住宅地と都心を電車や高速道路で結ぶ、典型的な社会主義イメージの都市を作り出したんですね。

●近藤 しかし、高度経済成長期にはそういった機能的なまちづくりが求められ、役に立ったのではないのですか。

●堺屋 役に立ったかどうか、そこも一概には言えません。というのも、規格大量生産には確かに役立ったかも

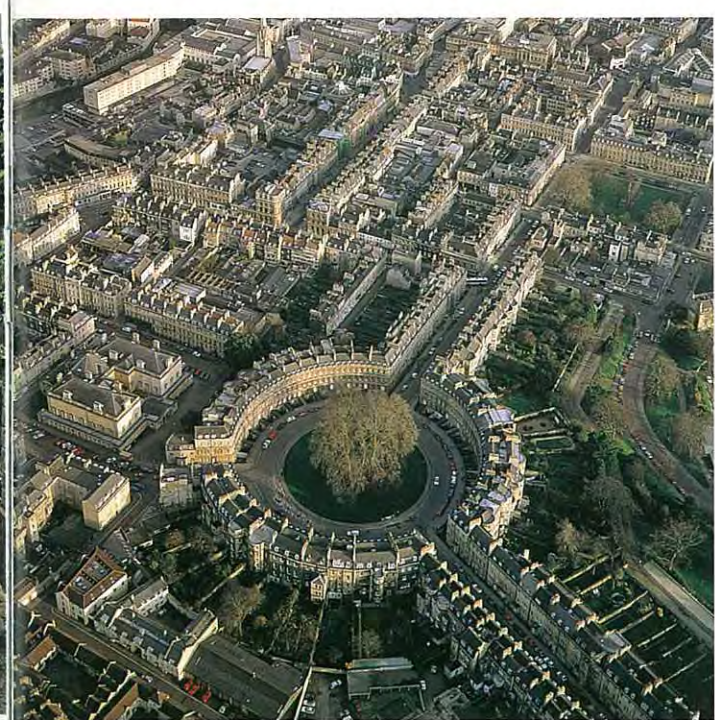


日本の街道(滋賀県/日野町)

知れないけれど、知恵の値打ちの製造には非常に支障を来たしたからです。日本では、技術とかアイデアとか経営方法等、当時はみんなアメリカから借りてくればいい、日本で考える必要はないと思っていたんですが、文明が変容し始め先行モデルがなくなった途端、行き詰まることになったわけです。

80年代になって知価革命が起き、ブランドショップやテーマホテル等これまでになかったものが求められる時代になり、プロデューサーやデザイナー、プログラマーといった知恵の値打ちの創造者がいなくては魅力的な都市づくりができません。知価を創る人々の生産手段とは何であるか。それは本人の知識と経験と感覚です。日々の生活でも常に知的な刺激が得られるような環境を求める人が増えて、都心に高層マンションが建ち、人口が帰ってくるようになりました。これは単に地価が下がったという問題ではなく、構造改革の結果なんです。しかし、そこに気づいている人はまだ少数でしょう。

●谷口 そうすると、堺屋さんが閣僚時代に提唱された「歩いて暮らせるまちづくり」も知価革命への対応といえることができますね。最近の言葉で言うと「居心地のいいまちづくり」とも言いますが、よく政府の言葉では「都市再生」という表現が出ますが、私は都心の再生=ビルを建て替えて単に新しくするというようなことではなくて、



ヨーロッパの「まち」(イギリス/パース)



谷口 博昭氏

人間性を回復させるルネッサンス的な再生という意味が含まれて然るべきであり、自然回帰という方向も選択肢として配慮したいと思っていましたが、今の話を聞いて納得しました。

また、都市計画が借り物だったという話が出ましたが、それは都市づくりだけにとどまらず、あらゆる制度が明治以来「いいとこ取り」で取り入れられて、元々民主主義とはこうあるべきだというような議論が欠けていたのではないかという気がします。

ヨーロッパの町と日本の町が違うのは、日本は街道の文化であり、ヨーロッパのように「まち」という概念が発達しなかったということではないでしょうか。日本では、東京や大阪のような大都市の哲学はいまだに確立されていません。一方、ヨーロッパは城壁都市というように、町の持つ哲学を受け入れる人しか住めなかった。この歴史的な違いは大きいものがあります。近代的な大都市というものを文明のパラダイムの中で再構築しないと大阪に人は集まってきません。大阪市は「国際集客都市」を標榜していますが、「人を集める」という発想自体が陳腐です。きちんとしたコンセプトでまちづくりをすれば、放っていても人は集まってくる。そういうコンセプトときちんとしたインフラがセットになって都市が再生されるのではないかという気がします。

# いかに楽しんでもらうか、最小限の犠牲で最大限の効果を上げるという発想が、今の日本の都市には欠けています。

## 楽しさをコンセプトに掲げるまちづくりがあってもいい

●近藤 コンセプトとインフラの両輪ですね。コンセプトについて堺屋さん何かアイデアをお持ちですか。

●堺屋 まちをつくるときに何を優先して考えるかという、日本では「効率」と「安全」と「平等」は正義だと考えられます。ところが「自由」と「楽しさ」が入っていません。これが日本の重要な特徴なんです。外国では楽しさは究極の目的、つまり楽しさは正義です。世界の国では、危険と楽しさを冷静に判断し、楽しさが優先される場合が往々にしてあります。リオのカーニバル、スペインの牛追い祭り、ニューヨークのパレード、すべて然り。知価社会が到来し、知恵の値打ちが大事な時代になりました。楽しいところでないと、楽しい知恵が湧かないんです。しかし、楽しさのためにまちをつくるという概念が日本にはありません。この発想が日本は決定的に立ち後れているんですよ。

●近藤 今、大阪では阪神タイガースの優勝パレードをどうしようかと頭を悩ませているらしいですが、今の話を参考にして、夢のある楽しいパレードを盛大にやって欲しいですね。

●堺屋 シカゴのステートストリートでは1年間に121回パレードがあるそうです。ニューヨークでは高速道路を開放して、自転車レースを行っています。私も自転車が好きなので何度も参加していますが、本当に楽しいイベントです。また、サンフランシスコの坂道では映画のロケがある。どこの警察にも、そういうイベントを安全に実施できる技術があるわけですよ。そういう、いかに楽しんでもらうか、最小限の犠牲で最大限の効果を上げるにはどうしたらいいかという発想が、規格大量生産だけに注力するうちに残念なことに日本からなくなってしまいました。昭和の初期頃までは、まだ祇園の通りや天満の川辺で祭りを楽しむという習慣が町にあったんですけどね。

●近藤 浪速の商人、浪速の町衆の粋な楽しみ方が受け継がれていないわけですね。行政サイドとして、谷口さんは「楽しみを演出するまち」についてどのようにお考えですか。

●谷口 楽しめるまちづくりという意見には私も全く賛成です。いきなり100回は難しいかもしれませんが(笑)、大阪のメインストリートで行われるパレードが年1回では



リオのカーニバル

やっぱりさびしいですからね。実際、数年前から車を通す道路というだけでなく、人も楽しめるような空間にしようという動きが始まっており、御堂筋の心齋橋界隈では側道車線を閉鎖して期間限定のカフェテラスをオープンさせたり、大阪市が始めた「にぎわい空間づくり」という試みの中で歩行者天国や大道芸のようなものを楽しむことはできないかと、関係機関と具体的な話をしているところですよ。

また、大阪は水の都というように、水運に恵まれています。JR西日本さんが今年1月から、大川～東横堀川～道頓堀～木津川と、舟で1時間ちょっとで1周する「おおさか街あそびキャンペーン」の一環で、「なにわ探検クルーズ」という企画を立てて参加者を募ったところ、大都市では面白い試みだと好評でした。道頓堀辺りと御堂筋がリンケージすれば、大きな大阪の魅力になるの

は放つといっても集まってくるものです。

●近藤 安全で楽しければ、女性の姿も増えます。神戸や京都のように、大阪も女性にアピールする部分を増やせば自然と人が集まるまちになるかも知れませんね。堺屋さんはいかがお考えですか。

●堺屋 大阪に、新しい名物を作らないかんですね。橋でも道でも川でもいい。大阪といえばいつも「通天閣と道頓堀のグリコの看板」では…。

ひとつはやはり歩行者天国です。いま政令指定都市で、歩行者天国がないのは大阪市だけになってしまいました。もうひとつは、道頓堀川を遊泳できるプールにしようということです。長さが2kmありますから、工業用水を入れて「泳ぎのマラソン」をやるんです。私も先日、東横堀～道頓堀～西横堀～大川をカヌーで一周してきました。大阪はやっぱり水の都です。今川岸に歩道を設けたりして「水辺プラザ」を作ろうとしていますけど、町の真ん中で遊泳できるようになったら、これは面白いですよ。三番目は、もう一步前進して、これからの高齢化社会にいかに対応すべきかと考えました。今、日本中には6万カ所の児童公園がありますが、このうち少なくとも6000カ所を地域の高齢者や中高年のための「楽しみ公園」にします。少子化で遊ぶ子供の数も減り、夜になると暗い保安灯がついているだけの無人の公園を200～300ルクスの明るい電灯に替えて、地域スポーツやコミュニケーションの拠点にするのです。

ではないでしょうか。

それから、大阪のど真ん中の一等地に、昼も夜も、若い人もお年寄りも安心して集まれるような広場をつくるのはどうでしょうか。私など、夜にようやく時間が空いて大阪城の近辺を歩こうと思っても、大阪城こそ明るいんですが、周辺の公園は暗くて、安心して散歩を楽しむこともままなりません。24時間都市がいいかどうかはわかりませんが、私は、都心は24時間使える空間がなくては駄目だと思います。そして、そこが安全で楽しい空間であれば、先ほど生意気にも言わせていただいたように、人

### 道頓堀をプールにして「泳ぎのマラソン大会」をすれば、話題を呼びますよ。



近藤 三津枝氏

## 今進めなくてはならないのは、経済の国際化、知価社会化を前提にした公共事業です。

●近藤 考えてみると高齢社会と言いながら、高齢者福祉に重点を置いたまちづくりはあまりなされていません。商品同様、まちづくりにおいても若者をターゲットに行うケースがほとんどでしたが、そろそろ考え方を変える時が来たのかもしれないね。



イタリア/ローマ

### 「近畿の再生なくして日本の再生なし」京阪神連携で共生のインフラを

●谷口 インフラ整備という側面から言えば、わたしは大阪には大都市にふさわしいような環状道路、一我々は都市再生環状道路と言っていますが一が必要だと思っています。それによって市街地に入ってくる車の量が減り、街中が広く使えるようになるので、結果として楽しさを演出できる道路作りが可能になります。インフラ整備は100年、200年単位のロングスパンで考える必要があります。子々孫々に誇れる、また効用のある質の高いものを造っていく必要があります。今、財政問題は出る方を絞めがちですが、ロングスパンで考えれば大きな効果が発現され、経済的にも有用なインフラは今後も進めていかなければなりません。

万博の頃なら東京と拮抗していた大阪も残念ながら一地方に成り下がってしまった感があります。特に金融とマスコミの東京への一極集中は凄まじいものがあります。私はキャッチフレーズとして、いつも「近畿の再生なくして日本の再生なし」と言っています。東京との対抗ということではなく、一地方都市になってしまった近畿を再生させたい。このためには、大阪だけでは弱いので、京都、神戸と力を合わせて3つの政令指定都市が連携して経済的文化的なポテンシャルをアップさせる必要があ

ります。この3都市は電車で30分、車で夜中なら1時間以内であるところが、日中だと2〜3時間かかることもあり、近いはずなのに遠い存在にも思えます。連携を強めるためには、インフラを整備することが第一歩ではないでしょうか。先般からの知価社会という側面に照らしても必要最小限のネットワークは必要ですし、近畿の中の京阪神という大きな核ができれば、福井や和歌山、奈良などの周辺も「共生(ともいき)」の精神で生かされるわけです。京阪神という大きな都市圏を考えれば、わが国第一の歴史的文化遺産を持ち、水と緑などの自然も豊かであるという特色を有しています。また、24時間空港の関西国際空港があり、地理的にアジアにも近いと地域的なポテンシャルも高く、日本再生のためにも、是非とも道路網を整備したいと思っています。

### 知価社会にふさわしい公共事業が必要だ

●堺屋 公共事業ということでは、東京と地方での感じ方には温度差があります。東京の人は公共施設の充実した所に住んでいますから、もう公共事業はいらないという意見が多い。おまけに東京では安い時にその投資をしたのでコストも安くすんでいます。ところが、今事業を行わなければならない地方の人は同じものでも高い金額を払わなければならない。これを公平にするため公共事業投資は大変有効です。さらに、国の経済は家計とは違い、引き締め財政をやったら持ち直すかという決してそうではありません。むしろ赤字は増えています。無駄な公共事業はやる必要はありませんが、最初に申しましたように、経済が国際化し、知価社会になっているということを前提にした公共事業というものは大いに進めなくてはならない。これは一種の文化インフラと言ってもいいでしょう。むしろ、そういう公共事業の効率性をいかに高めるかが重要です。民営化したら効率がいいのなら、それもいい。しかし、公共事業を減らせというのは間違った議論です。過去の公共事業の無駄や不正といったものが、これからの公共事業の批判材料になっているというのは残念かつ恐ろしいことだと思います。

●谷口 大変心強いご意見ありがとうございます。採算性についての批判には、私どももきちんと答えなくて



御堂筋パレード

はいけないと思っております。従来、分野別に9つの5カ年計画が立てられていたものを「社会資本整備重点計画法」に一本化して、今後は地域にあった総合的かつ重点的な計画にすることで効果的かつ効率的な実施を行うことにしています。また、調査・設計から管理に至るすべての段階を対象に34施策にわたってコスト構造改革をやらせていただいています。いずれにしても、改革の必要性は私も認めています。もっとスケールの大きなグランドデザインのようなものを今の文明のパラダイム変化に応じて再構築したうえで、公共事業の政策を考える必要があるのではないかと思います。

そして、そのための負担を誰がどういう形で背負っていく必要があるのかを考えるべきではないかと。公共事業というときの「公」はpublicですが、これは「私」=privateに対立する概念ではなく「個」=individualの集合体である「公」と捉え、我々の世代だけでなく、将来世代も含めてみんなで参加して責任をシェアすべきだということ、もう一度再整理する必要があるのではないかと思います。

●堺屋 基本は「Closer is better」です。明治以来、日本では国が権限を持ち、部分的に権限を委譲してきたが、外国では個人が基本で、個人でできないことを隣近所、市町村、州、国と広げていきました。もとはindividual、自助なんだという発想です。これをもっと声を大にして言うべきですね。おっしゃったように、日本の公共事業を考えるうえで発想の転換が迫られている重要なポイントです。

### 近畿の再生は、大阪の再生から

●近藤 最後に、近畿の再生の可能性について堺屋さんから一言いただけますか。

●堺屋 大阪はこれまでも、何度も大危機がありながら再生を遂げています。徳川時代の初め、大阪城が

落城して大名がいなくなりましたが、大名がいなかったからこそ、町人が活躍し天下の台所として発展しました。それから明治維新の時、大阪は両替商がいなくなって大不況に陥りました。その後も、近畿地方一の綿花栽培地でありながら、綿花の自由化で大不況になりました。

しかし、大阪の町はつぶれるどころか商都となり、農業の面でも河内ぶどうや泉州たまねぎなどの新しい特産品を生み出し、世界の貿易の中心地にまで発展しました。何度も危機を乗り越えてきた大阪が、今回も必ず危機を乗り越えるバネを持っているだろうと私は信じています。そのためには民のアイデアを開放しなければいけません。地方自治体を含めて、保守化し、警戒的になっている現状を、むしろこの不況を糧にして、大胆に改革していかなくてはなりません。



●近藤 つまり町衆、住民参加が基盤だということですね。

●谷口 私はよく「未知普請」という活動を行っています。「みち」とは、A点B点をつなぐという発想ではなく、未来に向けて人と人をつなぐ、心と心をつなぐということの原点に、地域の皆さんとともに、豊かな暮らしを創造し、関わっていきましょうというものです。業界の関係者、参加しようと言ってくれる市民、あるいは秀吉のように外からの知恵も入れて、市民が頑張れるような仕掛けを作れば、大阪復権のポテンシャルは阪神タイガース以上に高いのではないかと思います。

●近藤 そのためにも堺屋さんからいただいたアドバイスを真剣に受け止めて、頑張らないといけませんね。その第一歩が発想の転換だということもわかりました。本日は大変参考になるお話をありがとうございました。

当対談は8月27日に行われたものです。