

建設時評

慣性力

東北大学 災害科学国際研究所

准教授 平野勝也

自分の受けた教育と成功体験。この二つは、プロフェッショナルがプロフェッショナルであることの自負を根底で支えているのではないかという気がする。大学で時代の要請に合わせ、技術の進歩に合わせてカリキュラムの改定を行おうとすると、実は少なからぬ教員から反発が出る。これは、自分の受けた教育が「時代遅れ」という烙印を押される、つまりは自分の専門性が揺らぐことの不安に起因しているように思う。同様に、プロフェッショナルとして仕事をしていく中で培っていく仕事のやり方に関しては、成功体験が大きく影響しているのだろう。当たり前であるが、自分がプロフェッショナルとしてやってきた過去の「うまくいったやり方」を紡ぎ合わせて、仕事を進めていくのが最も自信の持てるやり方なのだろう。

時代が大きく変わっていく今のような局面においては、この「自分の受けた教育」も「成功体験」も実は厄介な存在である。この二つは、見方を変えれば変革に対して保守的な姿勢を必然的に導いてしまうからだ。日本経済を語る立場にはないが、現在の日本の低迷も、高度成長期からバブル期までという成長時代の教育と成功体験から抜け出すことの

できない慣性力のような物の影響が根底に存在しているように思えてならない。IT化への乗り遅れなどは端的な例かもしれない。そんな教育は受けていないし、そんなものなくても十分すぎるほど成功してきた。その結果、新しい時代のやり方を開拓することなく、ITのない時代のやり方を続けてしまう。逆にいえば、パックスアメリカナの次はパックスジャポニカであると言われたバブル期までの日本には、それほどまでに強い成功体験が満ち溢れていたのだろう。そして、バブル崩壊以降、そういう古いやり方で収益がじわじわ下がっていく企業を、この国は法人税の減税などで延命することで、結果として必要な新陳代謝を先延ばしにできてしまったように思える。倒産したはずの企業が外国に買われた途端に黒字経営になる例などを見るにつけ、この国の病理に思いを馳せずにはいられない。

* * *

こうしたことは建設業界においても対岸の火事ではない。IT化の遅れなどはもちろんのこと、東日本大震災からの復興という人口減少時代のまちづくりにおいても、少なからず古い成功体験が見え隠れしていた。大規模開発が復興に資するといった声や、道路網を整備して工場誘致すべきという声、三陸沿岸に空港整備をして復興という声まであった。復興のお手伝いを続ける中で、そうした声をかき分け排除しながら、人口減少時代のあるべき姿を模索し続けたというのが筆者の偽らざる実感である。考えてみれば、筆者が大学院の2年を過ごす間（1991年から1993年）にバブルは崩壊した。つまりは、成長時代の成功体験を持ち得ない最初の世代が筆者の世代ということになる。2011年時点で、40中盤以上という復興事業の意思決定をなす幹部たちはすべからず、成長時代の成功体験を程度の差はあれ根底に持っていたことになる。女川

町における復興まちづくりでは、発災直後からその中心を担った民間組織である復興連絡協議会が、「復興には20年にかかるから高齢の人間はその復興に責任を持てない」のだから「還暦以上は口を出すな。30代40代に任せよう」と宣言して、復興まちづくりを始めた。これは実は、成長時代の成功体験を持たない人間だけでやれということも意味しているのだ。女川の復興まちづくりが極めて現代的であり、適切に人口減少を見据えた未来志向であることと、この世代論とは無縁ではないだろう。

* * *

江戸時代、城下町では大手筋と街道筋の交差点を町のへそとして中心街が形成された。なぜならそこが最も交通が集まる場所であるからだ。明治になり鉄道が引かれ街外れに駅ができると、駅前にも繁華街ができて行く。その後の人口増加で元々の中心街と駅前が一体化する例もあれば、二つの中心街となった街もある。その後のモータリゼーションの進展で、皆が自動車で移動するようになると、中心街は渋滞で大変なことになった。交通集中は渋滞を引き起こし、都市の生産性を著しく下げてしまう。その街に用のない交通は街に入れないようにして（「通過交通の排除」と呼ばれる）渋滞の少ない道路網を実現する。つまりは、自動車交通は集中すると渋滞を起こすので、バイパスを含めていかに分散させるかが道路計画の鉄則となった。そうした発想の下で多くの郊外バイパスや都市計画道路が整備された。その結果、交通が集まる場所は中心街でも駅前でもなく、郊外バイパス沿いになってしまった。人が集まる場所であるので商業ポテンシャルが高く、郊外型ショッピングセンターが多数立地し、中心街が衰退するという事態を招き現在に至っている。このように歴史を概観すれば、交通が街を支配していることがよくわかる。交通が自然と人

の集まる場所を決めるのだから、当然といえば当然である。

人口減少の時代において、交通はより一層、集中させなければならない。交通によって自然と人の集まる場所をより一層明確に作り商業ポテンシャルを維持すること、人々の自然な交流を維持することが必須となってくる。10年も経てば、「あなたの街はまだ渋滞しているのですか？羨ましい」と言われる時代が来る。まだ人口増加をしている仙台であっても、すでに自動車交通量の減少は始まっているのだ。そんな思いを持ちながら、復興を手伝っている。その中で、多くの関係者と議論をするのだが、意思決定を行う幹部クラスになると、成長時代の道路計画思想である「交通分散の鉄則」に呪縛されていて、どう説明しても交通を集中させる方向性を良いと思ってもらえないケースが多く、議論は相当熱を帯びざるを得なかった。広く各地の復興まちづくりを見ても、交通を分散させようとする意図を感じる道路網計画を多く見かけるのが実情である。それほどまでに成長時代の慣性力は強いのだと、痛感するばかりである。

* * *

2011年3月から9度目の夏。猛暑の石巻「川開き祭り」。復興も進みすでに日常としての祭りになった感はある。しかし、この年月を経てなお石巻の交通の要である内海橋は市街地部で道路を共用しながらの工事ということもあり時間がかかっており未だ完成を見ていない。震災前とはルートを変えたこの新しい内海橋が作り出す新しい人や車の流れが、正しく石巻の中心市街形成の下支えとなるように、どんな手をさらに打っていけばいいのか、祭りの喧騒の中で、強い日差しに向かい思いを新たにしている。自分自身におかしな成長時代の慣性力が働いていないのか自問しながら。