

「クリチバ（ブラジル）における 人に優しい環境都市づくりの実践」

日時：2007年7月13日（金）17：00～19：00

講師：中村ひとし氏

会場：住まい情報センター3階ホール

I 開会

皆さん、こんにちは。大阪市立住まい情報センターによろしくお伝えいたしました。

それでは時間になりましたので、ただいまから中村ひとし先生のご講演「クリチバにおける人に優しい環境都市づくりの実践」を開催いたします。

それでは、本題に入ります前に、本日のおおまかなプログラムですが、中村先生のご講演を1時間ほどいただいたあと、10分程度休憩をはさみまして、その後30分ほど質疑応答を考えております。

次に簡単に、中村ひとし先生のプロフィールをご紹介します。

中村先生は、大阪府立大学造園学科を修了後、ブラジルに渡られ、あるきっかけからクリチバ市役所に勤務し、環境問題やスラム問題に尽力されました。

クリチバ市環境局局長、パラナ州環境ならびに水資源庁の長官などを経て、現在はレルメル元市長とともにコンサルタントとして、ブラジル自治体の都市政策にたずさわっております。

今日最初におくばりした付箋紙は、講演をききながらお書きいただき、10分休憩には係員が回収いたします。後半の質疑応答に使いたいと考えています。

それではここから司会進行を福田知弘先生にバトンタッチしたいと思います。福田先生は、大阪大学大学院工学研究科 環境エネルギー工学専攻 准教授であります。それでは福田先生よろしく申し上げます。

II 中村さんとの出会い 大阪大学大学院准教授 福田知弘

福田：皆さんこんにちは。大阪大学の福田です。今日は雨がひどい中お集まりいただきましてありがとうございます。今日来られている方を拝見しておりますと、関西の方が多くはありますが、じつは関東から来られていたり、新潟から、東京からと、各地からたくさん来ていただきました。また、社会人の方が多くはありますが、これから社会で活躍しようとする大学生の方や、中には高校生の方も来られています。私からは中村さんとの出会いを少しお話しさせていただきたいと思っております。

昨年クリチバに初めて行きました。もしかすると皆さんの方が先にクリチバに行かれていますかもしれません。行くに当たってクリチバの資料を調査していると、中村さんという方が非常に頑張っているということを知りまして、是非、まちを見るだけではなくて、関わっている人に会いたいと思いました。じつはブラジルに旅立つ前から中村さんに連絡をしていたんですけれども、なかなか連絡が通じなくて、クリチバには私は一泊しただけなんです。着いた日の夜にも連絡が取れずじまいで、しかたなく帰ろうかというその早朝に、ようやく連絡がつかしました。朝 7 時ごろだったんですけれども、中村さんに連絡しましたら、柔軟に対応してくださいまして、それで半日間クリチバを案内していただきました。

その時に感じたのは・・・中村さんに会いたい、でも繋がらない、ということで、恋愛をしているわけではないんですけれども、それくらい人に会いたいなあと思い、そして会うのが難しいんだなあと感じたしだいです。

その後、私の研究室の大学院生の坂井君が秋に 1 週間ほど滞在させていただいて、調査をしてきました。そういう経緯です。

1 枚だけスライドを写させてもらいます。

(中村ひとしさんと福田先生の 2 ショット写真をみながら) これは合成ではありません。写真です。確かに行ってきました。クリチバについての詳しい話はご本人からさせていただきますけれども、本当に、お会いさせていただいて、たくさんの勇気をいただいたなと思います。

クリチバはご存知のように、人間にやさしいまち、また環境にやさしいまちということが言われているんですけれども、やっぱりこのまちをつくったのは人なんです。こういったまちには、どうしたらいいかなという戦略を考える元気な人、輝いた人がやっぱりいると思うんです。ですから、そういった人のパワーというのを、せっかく今日はお集まりいただきましたので、短い時間ではありますけれども、中村さんから、またクリチバの事例から、皆さん吸収していただければと考えております。

それでは中村さんよろしくお願いたします。

Ⅲ 中村ひとし氏 講演

中村：皆さんこんにちは。いま紹介にあずかりました、中村ひとしです。ブラジルのクリチバから参りました。福田先生とはそういうことで、クリチバでお会いしたんですけれども、今回先生のご招待で皆さんの前で話しできる機会が持てて非常にうれしく思います。今おっしゃったように、クリチバは非常に貧しいまちです。そのなかでも、人を大切にす、環境的に正しいまちができるのだということを実証した。そういうことで、かなり世界の専門家が注目しはじめた。そういうことで、皆さまにもそういったお話しをしながら、各分野、各・・・特に若い人はこれからも・・・「金がないから出来ない」というのは非常に簡単な言い訳にはなるのですが、そうではない。南米の一地方都市で、金はないけれどもなんとかした、工夫をしながらすばらしいまちにした、ということ思い出していただいて、役に立ちたいと思っております。

先ほど言われたように、人がまちをつくる。政府がまちをつくるわけでもないし、専門家が作るわけでもない・・・実際にはみんなが合わさってつくりますが・・・最終的には市民がまちをつくる。そういうまちづくりをやっていかなければ、いつまでたってもまちづくりができない。政府の援助や予算というのを待っている間に、まちというのは非常に速いスピードで展開していきますから、アッと思った時には遅かった・・・というようになってしまいます。それが普通の展開なのでしょうが、そういったことがないように、皆さんを勇気づけられるようにお話ししていきたいと思えます。

今回の来日は東洋大学と豊田交通研究所の招待で参りましたが、本当はジャイメ・レルネルさんという元クリチバ市長及びパラナ州の知事さんが皆さんとお話することになっていました。突然身体の調子を悪くしたので、私が「代わりに日本語でしゃべってこい」といわれまして、こちらに参りました。

世界的な流れのなかで、あるいは地球温暖化のなかで、自動車についての心配がされ始めました。温暖化の原因のひとつは自動車から出る排気ガス、炭酸ガスだということになってきた。ということは、もうひとつ進めると、つまり都市ということについても一度考えなければいけないということです。皆さんもご存知のように、世界的にも都市には車が多い。すごいビルディングが建っていて、高速道路が2階建て、3階建てにあって、それこそがすばらしい都市だというイメージを皆さんは持っているかもしれません。あるいはスモーク（煙）があることだとか、交通渋滞がなければ都市とはいえないだとか思っているかもしれません。そこまできているなかで、世界的に「おかしい」「ちょっとまてよ」と言われてきているのが現状です。時々ニュースになりますが、イギリスやドイツのまちで都心に車を入れないうまちづくりがあつて、これは最高の方法だということで紹介されたり、あるいはそれに代わる市電などの電車を通すとか、そういうように、世界的にもう一

度都市交通を考えようという方向に向っていると思います。

先ほど歩いていまして、ここ（天神橋筋六丁目）は大阪市でも案外いいところですが、大きなまちというのはアスファルトの幅が広くて表面が滑らかな道路があって、その上を車が悠々と走っている。人はどこにいるのかと探したら、隅っこの方に歩いている。「ちょっと道路を渡りたいんですけど」と言ったら、地下に潜れと言われる。そういうふうな扱い方は、もし私たち人間が都市の主人公だとしたら、ちょっとおかしいのです。しかし、そういうことについては案外皆さん文句を言わないで、地下に潜って向うへ渡っている。自動車の方は悠々と走っている。そしてそれでも狭かったら家を壊して幅を広げてまた道路を広げていく。それでもあかんかったら今度は上の方へ広げて 2 階建てにして・・・ものすごいお金やね。だけれどもそれで産業が発達する、あるいは経済的によくなるという理由で、いつのまにかそれが大きな都市の基本的な構造になっていました。

でも今は世界的にもちょっとまてよ、自動車というのをもう一度考えようという風になってきました。それが今回私が呼ばれたひとつの大きな理由なんですね。なんでかというところ、クリチバはそういう風な都市ではなく、人を大切にすまちで、人がまちの主人公である。どうやってそんなことが起こったかというのを説明してくださいと福田先生から言われました。いろんな実践の例があるのですが、それを分かりやすく簡単に説明してくださいと言われましたので、今からスライドを見ながら説明していきます。

“The city is not a problem, the city is a solution.”

この言葉は、元クリチバ市長のジャイメ・レルネルさんの言葉で、「まちというものは人の優れた知恵でできた最高のもので、それが問題であるはずがない。あるいは問題を起こすようなところではない。逆に、そこはいろいろな解決の場であるはずだ。」そういう意味で、彼はこの言葉をつくり出しました。人間の知恵の最高のものがまちであり、財産である。

だけれどもどこか間違えている、大都市には問題があるというイメージがありますよね。それをクリチバでは「解決の場」となるよう実践してやっていったわけですね。先ほど言ったように、まちの主人公は人です。人が一番大事、車ではない。それを実際にみせなければ都市計画家ではないんですね。言うはやすいんです。どこの国でも選挙の前にはそう言うんですが（笑）。ですがそれを実際にすることが大事だと思います。

その前に、クリチバの風景をお見せします。いろんな本で紹介されていると思いますが、これが有名なクリチバの都心です。繁華街が線状に発達しています。用途地区がはっきりしています。ここは住宅地区です。後ほど説明しますが、公共交通計画と結びついています。ここにバスが通ったらこんなにいいことはないですね。これだけ人口密度の高いところにバスが通る。家の前にバスの停留所がある。じゃあバスで行こうか、ということにな

りますよね。そういうまちです。

これが公園です。そういう土地利用計画です。

これをやりはじめてせいぜい 30 年ですから、そんなに古いまちじゃないんです。私が行った頃には人口は 60 万人。そのときにはこういった今のような状態ではありませんでした。都心を延ばしていった、誘導していった、そういう土地利用計画です。

クリチバがどこにあるかという、南米大陸のここにパラナ州というのがあって、ここにあります。すぐ海岸になって、大西洋です。気候的にはほとんど大阪と同じで、平均気温も大阪と同じ、雨量もほとんど同じだと思います。冬にはひどいときには霜もおります。高原のまちです。標高が 900~950 メートルくらいです。

さて本題にはいります。先ほど申しましたように「言うは易い」と申しましたが、実際に行われたのは、1972 年当時一番大きかったまちの繁華街の道路から車をどかしたことです。まちは人のためのものだから、すみませんが自動車はどいてください、人間の空間に戻しましょう、と言いました。土曜日に封鎖するというようなことは簡単ですが、そうではなくて、基本的にすべての日をどいてもらった。市電も通っていたところですね。

それが今現在はこういうふうな、いわゆる歩行者天国になっています。市電も残しています。昔の景観は大事ですからね。この写真の場は買い物をする人のための保育所みたいになっています。ここへ子どもを預けておきます。

そして、ここが人間の空間になりました。つい最近まで車がブンブン走ってました。ですが、実際に都心は人のための空間であるから一番始めに人を大切にしましょうということで、実践したわけです。

商店街の人は全員反対、100 パーセント反対しました。というのは、自分たちの店にお客さんが来てくれるのは自動車があるからだ、それ以外に何の要因もないと、だから一点の疑問もなしに、自動車が一番大事だという考え方だったんですね。けども、都市計画家として、都市計画というのは人のためだということで、かなり強い信念でもって、これを人間の空間にするともっと儲かると言って、強行に歩行者天国にしたんですね。そうすると、これは裏話なんです、3 日間の連休のあいだに（歩行者天国化を）やったのですが・・・商店街のご主人たちが皆さん金持ちだから家族で旅行へ行ったり別荘へ行ったりしていたのですが、帰ってきた時にみたのがこういう姿。歩道になっていた。

そこで商店主の皆さんはそれならこっちも強行にやろうということで、車でブンブン走ろうじゃないかという作戦が立てられたんですね。しかしその作戦が（こちらに）漏れて、月曜日の朝、商店主たちが車を連ねてはしろうと思ったら、子どもたちが歩道で絵を描いていた。まさかその上を走るわけにはいかないということで、計画は断念されました。子

どもが救ったんですね。こういう記念的なことをもう 30 数年経ちますが、いまだに続けています。土曜日の午前中、いまだにそこで子どもたちが絵を描いています。歴史が続いているわけですね。

そのように、まちは自分たちのものなのです。こういうまちの使い方は、市民がつくっていくんです。『都市の鍼治療』という本を読んだ方がいらっしゃるかもしれませんが、そういうちょっとした都市の問題の核を見つけることによって、東洋で一番基本的な医療である鍼でその悪いところをチョンとつくことによって、また健康な身体にもどることができる。それをレルネルさんは、都市についても同じだと言いました。重病で死ぬとこまで放っておいたらいかんですけどね。早いうちに都市問題を見つけて、そこを鍼でチョンとつくつと、波紋でシューッと治っていく。そういうことを言っていましたが、そのとおりで、この問題は自動車でした。自動車をとめて、チョンと鍼をつくことによって、その後は市民がつくっていく。そして問題が解決していく。

おまけによかったことは、2ヶ月後に各商店の売上がどんどんあがっていった。すると他の区画の人も、「すみませんけど私たちの道も歩行者天国にしてください」と言ってきた。あるいはそこに平行に走っている道路の人たちも陳情に来て、歩行者天国にしてくださいと言ってきたわけです。都心を人間の空間に戻そうということに、今度は市民が意識的になりだした。認識が変わったわけですね。

これはまちの中心のことですが、その他の場所でもそういうことが起きていきした。たとえばこの道路、住宅地区のなかの道路なんですけど、ちょっと幅が広過ぎて、そうするとどんどん車が集まって、スピードがあがって・・・というふうに、住宅地区には相応しくない道路でした。そこで思い切って、ここからここまではアスファルトがあったんですが、10メートルも道路を狭めてしまって、そこを自転車道路、ジョギングコースとしました。ここは車が走る場所じゃなくて、人が住む所だということを示しました。そういうふうに、住宅地区でも取り組みを行っています。

住宅のなかの道路として維持した例のもうひとつとして、これは、住宅地区の道路の真ん中を公園にしてしまいました。各人の家へのアクセスは 5メートルの石畳とし、ここは通過道路じゃないということをはっきりと都市計画的に示すわけですね。するとここを車でどんどん走るわけにはいかないということで車も減る、ここに住んでいる人たちは自分の家の前に公園がつくられてクオリティーがよくなる。分離帯を将来的に設けるような大幹線道路にすることは、その場所の特性からみてよくないということになると、そこに公園を設ける。ということもしました。

これは四つ角ですが、あんまり車に通ってもらったら困るということで、真ん中に児童公園を設ける。たとえば、こういうふういろんな場所で、自動車よりもそこに住んでい

る人を大切にするんだということを、実際の形を示しながら住民にそれを意識させる。という方法をとりました。

中心街では一番の繁華街で車に遠慮してもらおうようにした。住宅地区でも問題のあるところでは自動車に遠慮してもらおう。こういう方法をいろんなところで、もちろんできるならですが、やっていました。

そうすると、まち中がこういう考えになるんですね。道路はひょっとしたら将来的には公園になる、と。日本では逆ですね。公園が道路になる（笑）。実践して、市民に意識をもたせるということも大事です。

これは世界的にみられるまちの発展方向ですが全部の方向に放射状に進んでいきます。しかし、クリチバはそうではなくて線状に延ばしていった。しかも公共交通と同時に、あるいは公共交通を先に施工することによって、そっちの方向に誘導するかたちで都心を延ばしていった。

私が来たときには都心はこのあたりだけだった。このときはかなり渋滞が起き始めていて、これ以上悪くしないということで、都心をこういうふうに延ばしました。これがバス専用レーンのある道路、これが中心から郊外へ向う優先道路、フリーウェイ的な道路、逆に郊外から中心へ向かう道路。この 3 つを軸にして都心を延ばしていこうとしました。断面的にみると、これがバス専用レーンのある道路、そしてその両側にフリーウェイ的な道路、その間にだけ高層建築を許可しました。おまけに、高層建築の 1~2 階は全部お店・銀行・ショッピングマーケットと、とにかく人が都心に集まるための用途をここに集めました。おまけにこの 3 つの軸は、現在そこにあった道を繋ぎ合わせながら、各道に機能を持たせていきました。どういう風に他都市と違うかという、たとえば大阪の駅前が私たちがちょうど（クリチバへ）出る頃大整備計画といって、よく本を買いに行きました旭屋なんかもぜんぶきれいになくして、新しくストーンと建て替えた。それがあの頃の最高の都市計画でした。そして幹線道路がダウンと整備される。経済的にもすごかったのでもしれませんが、クリチバはお金がないのでそんなことはできません。ということで、既存の道をうまく使った。各道に機能を持たせた（20 メートルが 3 つで 60 メートルの幹線道路ができたのと同じ機能を持たせた）。そしてその間に高層建築をもってくることによって、密度を高くする。そしてそこに公共交通を通す。

上からみるとこんな感じです。これがバス専用レーンがある場所です。これが中心から外です。こういうふうに 3 つだからトライナリーシステムと読んでいます。

上から見ると、こういう風になっています。高層建築はこの間にしかない。ここに隙間が空いていますね。都市がこっちの方へこれから発展していく。都市というのはどんどん

発展して延びていくし、これでいいということはないんですね。ただ、それを導くための軸線を設けて、意図的に誘導しているのです。

これはバスターミナルですが、同じように高層建築です。これが横の道です。同じように専用レーンになっていて、ここは全部お店や銀行になっていて、中心街と同じようになっています。バスをみたらわかると思いますが何台も走っています。30秒ごとにどんどん走っています。まちづくりで一番考えたことは、クリチバには金がない技術がない、だけでも公共輸送手段が必要だと。そしたら、負け惜しみではないけれどもバスがあるやないかと。バスを地下鉄にしたらいい。快適で早くて時間通りに来て。それで考えたのがこういうシステムですね。

これが3つの線になっている公共交通ですが、これと利用計画が、その軸線に沿っておかれる。たとえばここは住宅地区、など。この段階で用途地区の種類が40ありました。ということは、一方ではかなり現実的な発展方向にOKを出している。住宅地区やけれどもこういう店がある場合はどうしましょうという場合にも、現実に沿った形でうまく用途地区を合わせています。

しまいにはスラムも、「除外しましょう、ほっとけ」というのではなくて、クリチバはそれを都市として認めよう、市民として受け入れましょう、ということで、土地問題が解決した場合は、スラムを特別住居地区として認めるとしました。もちろん議会の承認も得ました。たとえばスラムのなかに工場をつくりたい、というのはダメ。用途地区で認めない。「それ以上は悪くしない」という方針のもとで認めた特別な用途地区です。スラムを用途地区として認めているのは世界にはありません。世界ではスラムはいつまで経ってもスラム。クリチバは正式な用途地区として認める。

そうすると、そこに住んでいる人たちが、自分たちのまちをつくる、積極的に。

今までの土地は、不法侵入で占拠することによって、人の土地をごまかして取っていた。しかし住宅公社が入ることによって、正式に住宅地になる、自分の土地になる。支払いは30年払いでいいでしょうと。自分の名前になった途端にきれいにしようと頑張るわけです。きれいな家にしたり、自分たちの部落をよくしたりと奮闘するようになる。

5年間で完全に様子が変わりました。ブラジル人というのは非常に精力的です。5年後に行くと「あれ？これがあのスラム」と思うぐらいです。うまく誘導し、あとは市民がまちをつくる。

これが上から見た写真です。よくわかります。これがバス専用。ですからここに住んでいる人は家の前がバス停です。地下鉄の駅と思ってください(笑)。これに乗ると時間通りに目的地に着きます。日本だといつ着くかわからないですが。

これはバスシステムの発展状態を示した図です。最初はここしかなかった。交通計画といっても、最初はこれだけで、次に出てくるようなチューブステーションとか、3連結のバスなんていっさいなかった。思いもつかなかった。バス専用レーンと用途地区をあわせてまちづくりをやりましょうと。プロジェクトにしたら5ページくらいで終わりです。それがだんだん人口が増えることによって、あるいはこの軸線の人口密度が高くなることによって、新しい軸線が必要になってできてくるわけです。

この図ではかなりはっきり新しい軸線が分かりますね。

ここらへんに人口集中が出てきそうなので、ここにまた新しい軸線をつくります。

そういうふうには、その時の都市の発展状況によって、バスの交通網が変わっていきます。一つの特色は、バスを公共輸送として使っているときに、現在クリチバのなかには10の民間企業が入っているのですが、それをコントロール、統制しているのが交通公社、いわゆる市の営業マンがやっているわけです。そこでバスの種類も各会社の種類というのではなくて、バスの機能によって色を変えています。例えば赤はバス専用レーンを走る急行バス。銀色は快速バス。緑は環状線。オレンジは周辺のお客さんをバスのターミナルの方へ向って運ぶ。これが普通のバス。これは中心街をグルグル回っている環状バス。もちろん中心街の環状バスにはイスがないわけです。中心を回るだけだからよくのっても10分。そして小型です。

このようにバスの種類によって色を変えています。このなかに10の民間の会社が入っているわけです。

これもバスのいろいろな工夫です。通る場所によって。専用レーンがあればこういう風にバス停がある。道路が狭い場合はバスだけ通してあとはなし。そういうふうには道路の状況に応じていろんなパターンをつくっています。一方通行の場合はバス停が一方だけ。色によって違います。

これがバス停の風景です。バスに乗るときにステップがありますよね。かなり高い。そしてそこでお金を払う。上手くいったとしても、乗客が10人いるとするとその間バスが止まっていないといけない。それが一番乗客の輸送能力を低くする原因です。でも大阪の地下鉄なんて、ようとまっても10秒。バスを地下鉄化しようと言っているのに通常のバスの乗降方法ならあかんやないか、ということで考えたのが、プラットホームを路上にだしたらええやないか、ということです。プラットホームに入るときにお金を払っておく。バスが来るとドアが開いていっぺんに乗り降りできる。そうすると、いままで乗降に2分掛かっていたのが10秒で乗り降りできる。ということは、次のバスがまたすぐやっても大丈夫ということ。ということは、1時間あたりの輸送量がグンと増える。たったこれだけのアイデアでうまくいきました。しかもバスの高さでチューブステーションの高さを一

緒にして、ススッと移動できる。階段をのぼらなくてもいい。

これはバスの種類です。クリチバに来て観光したいと思ったら、このバスを探したら、グルグル 20 数カ所回っています。とにかくバスは行き先じゃなくて機能によって色を変えています。これは身体障害者のためのバスです。

これはチューブのなかです。こうなっています。

このようにリフトがあって、車イスの人も同じように乗れます。乗降者の多い場所では、チューブも長くなります。

これがステーションターミナルですが、3 キロごとにこの大きなターミナルがあって、ここで、緑のバス、赤いバス、銀色のバスなどいろんなバスが集まるんです。そして、バスの乗り換えが行われるわけですが、余分に乗車費用を払わなくていい。同じ乗車券ですと乗っていただけるわけです。

たとえば環状線でここへ来て、降りてこの急行バスに乗る。すると払わなくてもいいので、そのまま乗り換えが可能です。現在のバス代は 1 ドル弱なんですね。このシステムでは一日中乗っていても 1 ドル。何十回換えてもいいんですね。大事なのは赤いバスだけが中心に向かう。これは環状線なので中心をよけてグルグルまわる。だから向こう側に行きたい人は、こういうふうに行くのではなくて、このバスに乗ってグルッと回った方が早いんですね。そういうふうに、中心を横切らないようなバスの経路を決めて、バス路線までも都市計画に組み込まれています。

これも同じように急行バス、環状線。こっち側が各駅停車じゃなくて快速バス。ターミナルで乗り換えしていますね。

そういうふうに、交通機関としてバス（公共交通）を使ったほうが儲かる、よりいい。というような方策が色々とられています。これはバスのステーションターミナルで「市民通り」といいます。中心からちょっと離れたところに市役所の出張所があります。住居局、環境局、教育局、工事局、水道局、がここに集まっているわけです。そうすると、バスに乗っている人はわざわざ中心街の市役所に行かなくても、このバスのターミナルでたいいていのことをすませられるようになっている。だから、バスに乗ることが損ではなくて、逆に得で、おまけにここで用事が終わって、そのまま乗車料金を追加で払わなくても、そのままバスに乗り続けられる。そういう、できるだけ利用者に得になるような政策をしています。

未だにバス会社（民間）に一銭も補助金は出ていないんです。全部自給自足で十分いけるわけですね。それだけ利用客が多いから。だから市がお金を出すことはない。十分自分

たちでやっています。

これは市民通り（バスターミナル）の中の様子ですね。このなかにはいろんな局があったり、お店があったり、経済的に貧困な人のためのマーケットまである。そこでは普通より30パーセント安く買えるわけですね。もちろん証明書を持ってないとダメですけどね。

今では、クリチバのバスシステムの一時間あたりの輸送力は、ワシントンが一番輸送力の高い地下鉄よりも多いという結果になっています。

その他に考えたのが、自転車道路です。自転車もひとつの輸送機関ということで、それを市民に知らせるためには、自転車専用道路をつくるということをしました。アスファルトに白い線を引いてこっちから向うは自転車用だ、というようなことはやらない。自転車を輸送機関としてそれだけ大事に扱うのならば、自転車専用道路をつくるべきだと考えます。もちろん、きちんとした標識も。それも走るルートは、快適に、より快適に、気持ちのよいところを、緑の多いところを。クリチバの自転車専用道路は、今では全長 150 キロメートルあります。

東洋大学で講演したときに、日本でも CO2 対策として自動車に代わる輸送機関を考えましょう、その対策の一つとして、自転車を使うことだったとききます。そして、ある人が「私も協力したいが、東京で自転車はどこを走るんですか？」と意地悪な質問をしたんですね。法律的には自転車は歩道を走ってはいけません。だけでも車道を走ると命がいくつあっても足りない。あるいは緊張して、それこそ走っている間は不愉快な時間になってしまいますね。ということは、行政がもしそれを本当にやって欲しいと思うならば、それが市民にはっきりとわかるようにしなければならぬ。自転車を使ってください、と言う場合には、あわせて自転車道路をつくる。それが必要と考えます。

この写真のように「ここが自転車道路ですよ」と市民にはっきり示す。市民はもちろん、それに協力したい人は自転車で通学通勤できます。それも危険な自動車と一緒に走らなくてもいい。

その他にもうひとつ、世界的に都心の空洞化などが問題になっていますが、クリチバではこういう大きなステーションだった、あるいは昔のバスのガレージだった、あるいは企業の倉庫だった、あるいは兵舎だったところというのが、都心にまだ残っているんですね。こういう建物は全て面積も広く、大きいですね。そしてまちの発展という歴史とともに、建物があつたのです。そこで考えられるのは、「まちもひとつの写真と同じだ」ということです。自分たちの古い家族の写真を要らないからって破り捨てて「ほかす」（ごみとして捨てる）という人はあまりいないと思うんですね。大事にしまっておいて、たまに「これはあの時の・・・」と思い出にふけることになると思います。それと同じで、都市もそうです。昔の写真なんですね。都市とともに歩いてきた。それをなんで古いからといってほかすのか。そうじゃなくて、なんとか残そうじゃないかということで思いついたのが、ショ

ッピングモールにすることです。このように古い建物を再生したショッピングモールのほとんどが都心にあります。都心へバスで来てくださいということです。

日本ではショッピングモールは郊外にあって、大きな駐車場が要るから余計に外に行くんですね。しかしクリチバの方法なら駐車場はいらないんですね。企業家たちはショッピングモールだからガラス張りのもっとカッコいいものをつくりたいんですが、建物を歴史的保存しながら利用しています。そうすることで、企業家もまちづくりに参加しています。どういうまちづくりかというと、先ほど申しましたように、自分たち人間を大切にするまちづくり。クリチバに行った人はわかると思いますが、ショッピングモールの中は大阪にもまけんくらい超現代的な店なんですね。でも外側は古い写真をなんとか残そうとしています。

そういうことで、人を大切にするまちづくりがクリチバです。ちょうど同じ頃（1960年ちょっとぐらい）に、ブラジリア、ブラジルの首都ができた。私も日本でその名前を聞きました。いわゆる都市計画家が羨望の目でみた「これこそ都市計画だ」というまちです。まちが飛行機のかたちをしており、都市の機能を最大限に追及したまちです。

これが上から見た写真です。用途地区もはっきりとしています。ここで仕事をして、こちらでご飯を食べて、こちらで住んで寝て、こちらでリクリエーションをしようと、はっきりとしています。おまけに用事で動くときはすべてモータリゼーションだより。ブラジリアでは車がなかったら生活ができない。

バスもありますよ。だけど、そういうすばらしいまちができたといっても、基本は自動車。自動車を主にした都市計画でした。

それが今、48年目を迎えています。結果的にはどうしようもない。「助けて」という状態。機能しなくなってしまったんですね。道路も渋滞で動かない。こんなことを言うてはなんですが、最終的にはジャイメ・レルネルさんのところに助けて欲しいと政府が来て、1月から見直しをやっております。正しい・正しくないということではなくて、人を大切にするまちの方がええやないかという結論になって、レルネルさんのところに相談に来た。今、再計画をはじめたところですよ。

人を大切にするまち、人を基本にしたまち。80メートルの道路なんかいない、20メートルを3つつければいいなど、工夫をして、それこそヒューマンスケールです。歩いてショッピングに行ける、歩いてバスに乗ればどこへでも行ける。一方、ブラジリアではそれこそ車の速度は時速80キロを超える、ヒューマンスケールを超えてしまったまちづくり。景観を見るにも、歩いていては見えないんですね。時速80キロで車に乗っているとききれいな景色が見える。ちょっと大げさかもしれませんが、そういったまちです。横断歩道なんてあらへん。車を使って渡ってくださいと言ってるような。そういうふうな、人を忘れて、都市の機能だけを追い求めたものです。・・・もちろん横断歩道は地下にあるんですけどね。

400メートル毎にある。だけど横断歩道を渡るためだけに、なかなか400メートルも歩けない。

クリチバでは、その他に環境政策としては緑を多くしました。これは日本庭園です。なんでこんなに緑が増えたのか。世界的に都市のクオリティを見る指標として、緑の面積なんてよく使いますよね。スイスは一人当たりの緑地面積が30平方メートル、ドイツは何平方メートルだとか。そういうことを考えると、今現在クリチバは55平方メートルあります。なんで貧乏なまちにそんなに緑地があるのかということで、考えたのがこういうことです。皆さんも学生時代に習ったと思うんですけども、公園の誘致距離というのがあって、児童公園は何メートル以内になければいけない、普通公園は何メートルだとか、そういう都市計画の基準がありますね。しかし、それは脇に置いておいて、クリチバではとにかく残っているところを早く押さえようと考えました。どこが残っているかということ、一番ひどい場所が残っている。ジメジメしている、水があふれる、がけ崩れが起きそうである、そういうところが開発が遅れて残っているわけです。当たり前のことです。そういうところの値段が安いわけです。しかし、一方ではそういうところの方がかえって面白い公園ができる。そういうところを考えながら公園をつくっていきました。

この写真もそうですが、植物園です。

これは福田先生と写真を撮ったところですね。

こういう風に崖があっても、そこを公園にしてしまっています。誰でも考えることですが、これだけ高低差があれば、水を流せば面白いなということです。

これはいつも氾濫する川があって、いつも水害が起こっていたんですが、たくさんの池をつくって、一時ここで雨水を溜めておこうということをしました。

この写真は公園から都心をみたものですが、都心の高層とそうでないところのメリハリがはっきりとわかる写真です。

しまいには、芝生を刈る人件費が高いから羊でやりましょうと。このほうが非常にエコ的ですね。

これも石切り場の放棄された場所に石の屏風があるということで、劇場になるんじゃないかと思ってそうしました。だから、外の景色が見えないかん（見えないとだめ）ということで、透明な建物にしました。夜、この建物から外を見てもらうのが一番お奨めです。この建物の中に入って音楽を聞いていると、照明が石の崖を照らして、ものすごい幻想的な風景になります。

これも同じ石切場の広いところで、環境について考えましょうということで、環境大学というのをつくりました。全ての市民が環境について学べるという大学です。タクシーの運転ちゃんも視察者などにも伝えたいと学びにきました。そして、お母さん方も。自然を壊して人間が石を取っていった姿というものをそういう場所で考えましょうという試みです。

これも同じように公園ですが、もとはノリ工場だったんですね。その建物を使えるんだったら使いましょうということで活用しています。これが煙突です。芸術学校になりました。

これはスラムのゴミ買いプログラムの写真です。これも環境政策として行っています。ゴミを集めているんですが、どういうことかということ、スラムの中はトラックが入れないんですね。全然道もないし。侵入しようとしてもじめじめしたところとか、河川の近くとかで、あまりよくない場所ですね。そこで考えたのが、ゴミを買おうということ。問題は、それをどうやって買うかということ。市民（住民）にやってもらうことにしました。それで話し合いが始まって、親分（会長）に、自分たちでゴミを集めてくれと。あなたたちはゴミの収集係になったと、提案しました。「働くから賃金がもらえるのです。市は業者にトンあたりいくらで契約しているので、ゴミを集めたら同じ額を払いましょう」と。そういう簡単な取り決めをつくりました。

しかし市がお金を払うというのはおかしい。とくにこういうスラム地域では、食べ物も満足にない。調査をすると、こどもも1週間に4回ぐらいしかご飯を食べられない。スラムのどこの家庭にいても食事としてジャガイモが3つか4つコロんとあるぐらい。「これだけか？」と聞くと「そうだ」と。非常に空腹なんです。だから犯罪が起きる。こどもも空腹だったら、そらかつ払ってきますよね。それと同じで、大人も生きていけなくなったら麻薬を運びだす。リオデジャネイロでも今もものすごく問題になっていますね。

「それは市民を助けるためにやっているんだ」と逆に麻薬の売人は言います。「ほうっておいたら餓死しとる」と。そういうことも考えて、賃金を支払うよりも食べ物がいいたろうということになりました。食べ物は周辺の小さい農家からもらいます。農家は農家で売れ残ったりするとすごく困るんですね。大豊作だったら値段がドバッと下がって、ガソリン代も出ないので青物市場にも持っていけない。そういうものを安く集めて、一方では農家の方が土地無し農民にならないように、もう一方ではスラムの人たちが十分に食べれるものを賃金にかわって提供しましょうと。提供するのはもちろん収集業者です。収集業者がそれを買ってきて、賃金の代わりに払う。収集業者は集めたゴミを市役所に持って行く。市としては一銭も使っていない。

社会福祉でやっているのではなくて、あたりまえのことをやっている。けども、それを市民がやるというしくみとしました。

その他に、「ゴミでないゴミ」ということをやっています。ゴミだけ分けたら資源だと

いうことを日本でもよく言われていますよね。それをこういうトラックで回収に来ます。

カランカランと鐘を鳴らして、楽しいプログラムにしましょうとしました。「お前ら分けなあかんで」と言っても、なかなか皆さんやってくれません。「そんなん市役所が勝手にやれ」となってしまいます。けども、楽しく、音楽などをつけてやりました。またゴミを再資源化した成果として必ず公園に「何本の木を助けました」と掲示しました。これはこどもからはじめました。こどもに教育をしました。50キロの新聞紙は、だいたい成木1本の紙の量と同じだから、紙を50キロ集めると、1本の木を助けたことになるよと。捨てればゴミ、残すと1本の木になる。こどもというのはこういうことが非常によくわかるね。心が白いから、心にしみる。「よし、あの木を切らんで済むんやったら」ということで、一生懸命分別します。その子が今度は家に帰ったら、「お父ちゃん、学校でほったらあかんと言ってた」と、監視役になる。こどもから環境教育が家の中に流れる。そしてどこに行っても、「今、クリチバ市民は800万本助けました」ということがいつも報道されている。

これはもう一つのプログラムで、緑の交換。ちょっと経済力の低い地域では、再生可能ゴミを食べ物に換える。たとえばバナナに換える。生活に困っている人に対して、「環境をなんとか」といってもそんなことは頭はない。明日何食べようかと言ってるときに、緑がどうのとか、そんなことアホかと、逆に怒られますよね。だから、何かチャンスを与えながら環境教育をしようということで、再生可能ゴミは普通のゴミではなく価値があるんだ、バナナと換わるやないか、ということで、経済的に低い方でもゴミに対する認識が変わってくる。それが毎月となると、ポンポンゴミを捨てない。大事だから。ということで、環境に自分たちが携わることができる。

その中でのこれは寺子屋です。不法占拠地ではもちろん学校は建てられない、人の土地だから。しかしそれを放っておくとストリートチルドレンが何千人、何万人と出てくる。それをその人たちのせいにしてもいいけれども、ちょっとまてと。何か方法があるのではないかと考え、日本の昔の教育がヒントになりました。どんな人でもそこで学べる、そこで腹いっぱい食べることができる。ということで、それを通して教育をしていこうとしています。

こうやって野菜をつくったり。

こういう掘っ立て小屋はできるだけ周辺の家と同じようにつくっています。

家のまわりをきれいに片づける。これが自分たちの家と比べてあまりにもきれいだよ・・・こどもたちに「きれいにするとこんなふうになるんだよ」と教えることができる。そういう学校での経験を家に持って帰って、家がきれいになっていく。

これは実際にこどもたちが自分たちの家の前、部落を流れている水の質を調べていると

ころです。自分たちで調べることで、こどもは水に興味をもちます。今日私も水上ボートに乗りましたが、大阪市も非常に素晴らしいことを考え出して、とにかく人間は近くに水があると近くに行きたい、そこでビールでも飲みたい。そういう場をつくってあげることですね。そうすると、先ほど言いましたように、それが一つの鍼となり、チョンとつくことによって、そこからバーッと発展があると思います。

こういう、ゴミでないゴミ、再生可能なゴミを分けるキャンペーンでキャラクターをつくっています。

これがスラムの様子です。これが実際に自分たちの土地になると、それこそ普通のまちになります。

そういうふうに、今までいくつかの実際に行われた計画をみていただいたのですが、基本にあるものはそこにある。そして、そこを利用する人、あるいはそこに住む人、そういう人たちを大切に作るまちづくり。その上に立った前提で、いろいろな計画があった。だから、市民がそれをよくわかって、今度は市民が責任を持って、自分たちの役割を果たす。そういう、お互いの関係が出来たわけですね。だから、何も難しい、すごいプロジェクトがあったわけじゃないんですね。

例えば交通政策で世界的に有名になりましたが、最初はたった 5 ページの計画でした。それをその時その時に合わせて、金がないから頭を使ってああいうステーションをつくったりした。そういう工夫ができます。しかし、それは突然出てくるんじゃないで、やっぱり人を大切にするということが根底にあるから生れてくる。どこをどうしたらその人たちが助かるのか、利用しやすくなるのかということをいつも考えながら計画を考える。それはスラムに対しても同じで、どうしたらあの人たちが生活できるか。そういうことから、ゴミ政策のアイデアが出てくるのです。それも、ゴミをいろいろなモノと交換したりすることによって、それが目的じゃなくて、それを使って、環境的に正しい考え方ができる市民にしていこうということです。

そういうことで、皆さんのこれからの働きのなかで、参考になることがあれば幸いです。どうもありがとうございました。

司会：それでは休憩にしたいと思います。最初に申しましたように、ご質問を書いていたいて、係員にお渡しください。

---休憩---

司会：この講演会が実現したいきさつですが、元々は先ほども中村ひとし先生からお話があったんですが、東洋大学と豊田都市交通研究所の主催で、今回来日をされました。せっかく関西のご出身だということで、あつかましくも「是非関西でお願いします」とお願

いしました。福田先生にもご尽力いただき、中村先生にもご多忙のなか無理をいってお願いして今回実現した次第です。

■質疑応答

福田：それでは中村先生への本音、質問コーナーということではじめたいと思います。皆さん予習をされてきたようで、普通ワークショップをしますと、二言三言の付箋が多いのですが、皆さんびっしりと書いてくださっているのが印象的だと思います。できるだけたくさん質問に答えていただこうということで、こういうやり方を取っています。

まず最初の質問ですが、「10年ほど前にクリチバに行かせていただいて、懐かしい思いで話しを聞きました。パラナ州やクリチバ市には、日系の方々が多く在住しておられました。クリチバの環境都市づくりと日系の方にどのような関係があったか。また、中村先生をはじめ、勤勉日本人、日系人のご尽力があったように想像するのですが」。今日はお時間の関係で、そういう組織のお話がなかったかと思しますので、補足していただければと思います。

中村：ひとつは、専門家の中で日系の方の働きは非常に多かったですね。来年ブラジルへの日本人移住の100周年を迎えます。もともと日本民族は学問を非常に真剣に考えるということで、お父さん、お母さんが、非常に頑張って、鉾をもって一生懸命働いて、ちよつとずつお金が儲かってきた。そして、一番はじめに考えることがこどもに勉強をさせること。それがたいていの日本人移住者の考え方だった。そうすると、二世、三世はほとんど大学に行くわけですね。家は本当に貧しくてもこどもは大学に行っている。ブラジルで大学に行く人数というのは5パーセントもいない。あのころやったら1パーセントもなかった。だけれども日本人は大学に行く。ということで、ひどいときにはサンパウロ大学で30パーセント近くが日系になってしまった。入試で自分が合格したかったら日系人を一人殺せと言われるぐらい優秀だった。そういう影響もあって、私が行ったときには、都市計画公社の局長が日系人であったり、部長が日系人であったりしました。そういうチームができて、日系人はわりかし真面目と考えられた。それがひとつ。

もうひとつ。逆に私がレルネルさんから学んだことは、「ひとし、ちよつとお前おかしいよ」と。公園の設計などいろんなモノの考え方です。「もともとは都市計画が人のためにあるというのを誰が教えてくれたか」というと、日本人だ」と。日本人がそういう文化を持っていたのに、いつのまにかそれを忘れてしまっている。いわゆる調和というものです。彼が考えるのは、都市計画は調和でやっていかなければいつまでたってもだめだと。全部消しゴムで消して、パーッとやる、自己満足の計画では決してないと。調和というのは、自然の木や石をつかって行う日本庭園づくりのように、ここに石がある、ここに池がある、ここに草がある、ここに坂がある、それを上手く、生け花と同じように、各々のいいとこ

ろをつかみながらまちをつくる。私もそう割れて言われて、ハッとしました。やはり日本人って昔から偉かったんやなあ。そういうことで、逆に私が教えられましたね。

日系人のチームがあったということは、そういう意味では意思が伝わるのが早かった。だから、ああいうまちができた。辛抱強く、我慢強くできるというのは、どちらかという日系人の長所であり、あるいは短所であるかもしれないけれども。

それで、クリチバ市は一時 20 数局のうち 6 人の局長が日系人だった。それほどすばらしい。だから案外うまくできたんかもわかりません。

福田：二つ目の質問です。一番最初の通り、花通りだと思うんですが、3 日間で歩行者道として転換された。それはどうやって成功されたのか。成功するには工夫とか準備されたことがあると思うんですけども、その辺を教えてください。また、日本でこういうことをするとすれば、どういうふうによればいいのかというアドバイスをいただければということです。

中村：最初、2 ブロック、200 メートルで行われたんですが、このときの建設局長に聞くと、2 ヶ月かかるだろうと言った。そういうと、レルネルさんはダメと言った。すると 1 ヶ月と言った。やはりダメと。2 週間、ダメ。

最初から抜き打ちでやるつもりだったんですね。問題はとにかくスピード。アツと思ったら出来ていたと。そういうのがレルネルさんは非常に好きです。

先ほど見せました針金劇場。あれも 3 ヶ月でできました。それこそ突貫工事です。案外市民というのはそういうのを待ってるんですね。ゆっくりと、だんだんだんだんというよりも、フタを開けると劇的に変わる。「すごい」と感嘆するような劇的な欲求があるみたいですね。

そういうことと、歩行者道路には 100 パーセントの反対があったことですね。時間を掛けていくと、かなり大きな問題になる。もちろん道を閉めるということは、物理的なことだけじゃなくて、法律的な問題、心理的な問題、そのうちに店の人が心理学者を呼んできて、テレビで反対をさせる。そういういろんなことが考えられる。ということで、作戦的に、これは 3 日以上かけたらいかんということでやりました。そういう意味では、非民主主義であり、独裁的ですね。けども、必ず市民のためになる。まちは人が悠々とできる場所がある。全部が全部じゃないけども。そういう信念をもってやった。法律的にどうのこうのというよりか、そういう経験を市民にさせる、してもらうには、どうしても 3 日間でやらなければいけなかったというのが本当のところですよ。

福田：三つ目です。講演のなかでも鍼治療という言葉がでてきましたが、身体と違ってどこにツボがあるかということはまだ整理されていないと思うんですが、その鍼をどのように見極められたんですか。

中村：先ほどのオペラ劇場、針金劇場。あそこはあの当時、ちょうど中心から 10 キロぐらい離れたところなんです、市の石を採ったり、砂利をつくったりしていたところでした。ダイナマイトを使って。しかし、市街地が発達してきてそういうことができなくなった。そうすると、いわゆる放置された場所で市街地に近い場所というのはどういうことが起きるかという、一番始めにブラジルで考えられることは、麻薬の取引に使われる。泥棒の隠れ家になる。いろんな悪いものが集まってくるんですね。そうすると、市民もどないかしてくれ、あるいは石の間から水が流れるからジュクジュクしてよくない。ヘタするとクリチバでは一番汚いところになるところでした。しかも犯罪の巣窟。そこはもちろん、早く行ったら何にも使えない。崖があるので、工場もできない。住宅地もできない。ということは、ほっとくしかない。ということなんです、そこで、レルネルさんが言われたように、そこにあるものをうまく活かすようなことを考えると。この崖を全部ダイナマイトで崩して広くしてということも考えられますけれども、私たちがやったのは、この崖があるからいいんだ、ということが何かないかな、ということで・・・それこそ昔からの日本人の考え方というのは、そこにある自然に柔軟に対応していく。合わせていくことだった（西洋ではこれに反して、自然を壊して、自分の意志に自然を従わせるということだが）。そこで考えたのが、石で周りが囲まれている、これは劇場だということで、劇場にしました。こういう、石で囲まれているという鍼をチョンとつくと、この周辺がいつべんにすばらしい場所になる。いままで一番きたなかったのが、一番みなさんに喜ばれる観光地にもなってしまった。

あるいは他の方法で考えると、ショッピングですね。兵舎なんてどうしようもない。というところに、チョンと・・・

再生しながらそれを使うことによって、その周辺がいつべんに活気づく。これはデータでどういうところに問題があるのかというのをみつけて、それから 5 年掛かってやったらあかんです。それやったら薬のんで 5 年掛けてなおしたらいわけですね。それこそ素早い方法で・・・そうじゃないと鍼に合いません。よしここやと思ったら、思い切ってチョンとつかないといけない。だから、都市計画家というのはものすごい勇気がいる。責任をもたないといけません。調査して、社会学者呼んで、心理学者呼んで、経済学者呼んで、これで絶対間違いない、というプロジェクトを探していたら、いつまでたってもできない。だから、始めるということはものすごく大事なんです。

都市というのは、これでいいという解答なんて絶対はないと思うんですね。私の経験上。だから、そうじゃなくて、よし、今これができる。というときに、いわゆる専門的なプロフェッショナルな意識でもって、チョンとやる。それによってどれだけ助かるか。間違うとったら間違うとったでええわけです。「しもたっ！」と。何もせんよりも。

福田：ありがとうございます。皆さんの質問のグルーピングがだいたいできました。たくさんあるんですが、「物流の処理」「スラムの問題解決」「行政庁内の仕組みや縦割りの防止

策」「バスシステムによる不都合」「市の政策の PR」「市民との共同立案」そして「大阪で何をすればいいか」「中村さんについての間人像として、これからの夢」「中村さん自身の発想法・失敗談も聞きたい」という話しもありますね。あとは「環境教育」「環境施策の効果」といった質問があります。

では次は、「市民との協働立案」ということについてお聞きしようと思います。非常に豊かな発想で、市主導で進められているという印象を受けましたが、市民発、あるいは NPO や NGO 発の提案、共同プログラムがあれば教えてください。

中村：たくさんあったんですが、今ちょっと思い出せません……。ひとつは、これは州の話ですが、パラナ州には 399 の都市があるのですが、面積は日本の全面積よりも少し小さいくらいですね。内地の都市では劇場がないんですね。だから、劇をみたことがない、音楽祭とかをきいたことがないという人がたくさんおるわけですね。そこで考えついたのが、バス 5 台か 6 台で、まちをずっと訪れていく。そこには劇団がおるし、漫才の人がおるし、いろんな人がいて、バス毎にチームがつくられていて、それを企業家たちが助ける。そして、劇場のないような小さなまちで、バスが開いたら劇場になる。そういうことで皆さんに劇場の雰囲気というものを、あるいはいろんな劇をみる体験をしてもらいました。

思い出したらまた言います。民間の人や業者の人といっしょに仕事をする、計画をするということは、ほんとにいろいろあったんです。

福田：次はスラムの問題対策について。スラムを都市として認めた反面、その地区に住む方々に対して、新たな差別を助長することはなかったでしょうか。もしあるとすると、どのように回避しましたか。

中村：以前、寺子屋のこどもの話を朝日新聞にちょっと書いたんですが、その関係からか時々日本から学生がきて、寺子屋をみたい、興味があるというので、連れていきます。そこが一番ニューヨークのスラムなどと違うのは、こどもが・・・白・黒・黄色・赤・全ての人種がそこにおるわけですが、そのこどもたちの目が本当にきれいなんですね。キラキラしている。ということは、こういう住居、あるいは土地を正式なものとして、市民として認めるということは、親もこどももものすごく意欲的な、前向きな姿勢になれるわけです。同じ大学生、明治大学の大学生ですが、ニューヨークでも研修があるわけですね。行くと、向うはジメジメしてちょっとかわいそうなこども。ブラジルにくるとキラキラした目をしたこども。

なぜかというと、彼らは自分たちも同じ市民だと思って生活できる。今は貧乏だけれども、もうちょっとしたら金持ちになれる可能性もあるんだということがあるわけです。ブラジルには人種差別がない。サッカーの王様のペレでも、あるいは中村ひとしでも、誰でもいい。とにかく頑張ったらできるんだと。そういう基本的な考えがある。それをこども

自身が、自分は疎外されたスラムとしてみられるんじゃないくて、スラムであっても用途地区として普通のものとして認められたんだ、だからそこでまた頑張ったら自分は医者になるんだと、どうどうと言えるんですね。大学生が聞くと、自分は医者になりたい、自分は獣医になりたい、自分は弁護士になりたいと、そういう意欲がどんどん伝わってくる。そういう意味で、逆にブラジルは遅れているけれども、将来に対する考え方というのは前向きです。そして、それはスラムの人も市民として認めるという基本的な考え方が、ものすごく影響を与えています。それがこどもの生活にも出てくる。どういうことかという、それが普通の土地利用計画に入って、住宅公社がたとえばその土地を持ち主から買って、市のものにして、そこに不法占拠した人に分譲するわけですね。たとえば30年払いで。それがうまくいくと、たいていの部落からは「もうゴミ買いはいいですよ、自分たちは普通に生活できます」と……。道はその時につけますけどね。どいてもらう人もできますけれども……。そうすると、普通のゴミ収集ができるわけですね。トラックが入る。すると今度は、緑の交換にしてくださいと、向うの方から言ってくる。ゴミ買いはもういい、自分たちは次の段階、再生可能ゴミについてやりましょうと、向こうの方から言ってくる。それくらい意識が変わってくるわけです。

福田：まだまだあります。大阪で何をすればいいか。せっかく関西ですのでお聞きしたいと思います。大阪で鍼治療を実践するとすると、まずどこを治療したらいいと思いますか。

中村：それは難しいですね。関さん（市長）に聞いてみないと（笑）。ひとつは、今日経験したんですけれども水辺、運河のところ。せっかくあれだけのポテンシャルがあるので、それに背を向けるのではなくて、歩道の計画をしていましたが、積極的に使うことによって、かなり水に関する、あるいは大阪市に関する考え方が変わってくるんじゃないかと思っています。それこそひとつの鍼治療で、あそこをチョンとつくことによって、昔の浪花の水の都を思い出したり、ある部分については水との親しみの感覚をつくってみたり、しまいにはそこで泳いでみたり、そういうことがいつか自然的にでてくると思います。今日それを見て、新しい感覚で大阪もやってるなとビックリしました。工事費としてはそれほど掛かっていないと思います。ちょっときれいにして、人が楽しむような空間をつくることによって、そこに人が集まる。そうしたら、また人と人との出会いがあり、発展があると思うんですね。

それと、燃えるゴミ、燃えないゴミというつまらない分け方をやめて、再生可能なゴミと普通のゴミにする。でないと、何のために仕分けしているかわからない。燃えるか燃えないかというのは、大阪市にとっては意味がありますが、それは処理する方の話。だから、市民にとったらどうでもいいわけです。それよりも、再生できるか再生できないかで分ける。私は、それをしたら、もうちょっと大阪市民の環境に対する意識がずいぶん変わってくると思います。僕らがクリチバでやっている分別は2つです。普通ゴミと再生可能

ゴミです。そうすると、ゴミをほかすときに無意識に、これは再生できる、これはできない、と知らんうちに頭にバアッと入ってくる。そうすると、その人の行動というのはいつの間にか変わってくる。それはほんまやで。ウソじゃない。

そうするとつぎはその意識が他のものにも、公共のものにも広がっていく。自分たちのまちという意識、自分はまちづくりに参加しているという意志が入ってくる。それはものすごく大事なことです。だから実際に身体を動かして仕分けするというのはものすごく大事だと思います。それも、自分が資源を提供しているということで、かなり意識は変わるんじゃないかと思います。

福田：せっかくの機会なので、会場から直接聞きたいという方がいらっしゃいましたらお聞きしたいと思います。よろしいですか。では最後の質問をしたいと思います。中村さんの人間像というか、夢をおききしたいと思います。中村さんにとってクリチバとは何ですか。

中村：そうですね。やっぱり、貧しいながらも楽しいわが家ではないですが、できるということを皆さんに心得て欲しい。一人ひとりの力というのはあまり大きくないんですが、みなさんが大阪市でこういうようなことをしようと考えた場合、人間のためのものだとすることを考えて行動していただいたら、それこそ大阪、日本が変わっていくんじゃないかと思います。ちょっとしたことやけれども、大きな差になって出てくる。そう思います。

私が一生懸命こういうことを言っていますけれども、何も理論とかじゃなくて、実際にしてきたことによって、クリチバというまちが変わってきた、実際に世の中の注目を浴びるようになってきた。でもよく考えてみたら、大きなプロジェクトではないでしょう？

どれも小さいちょっとしたことの積み重ねでそれができるようになる。大計画で、お金が何億降りて…というものはいっさいないですね。そういう例があるということをおみなさんに分かっていただいて、自分たちのこれからの専門の場、あるいは若い人たちはこれからの職場で、そういうことを踏まえながらやっていただきたいと思います。そうすれば、私がこれまでやってきたこともちょっとは役に立つだろうということです。

どうもありがとうございました。

福田：まだまだつきませんが、これで質問コーナーを終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

司会：そうしましたら、名残惜しいのですが、これにて中村先生のご講演を終了します。今一度、中村先生、福田先生に盛大な拍手をよろしくお願いします。どうもありがとうございました。(終了)