

持続可能な
暮らし文化の
ために



国土交通省

はじめに

村上 周二

持続可能な「暮らし文化」を支える
国土交通行政に関する懇談会座長
独立行政法人 建築研究所理事長
慶應義塾大学教授

国土交通省では、歴史的町並み保存や景観問題など文化に関する施策を展開してきた。今回の懇談会では、無形の文化、有形の文化を含め、広くこの問題に視点を当てて今後の国土交通行政における文化施策のあり方に関して改めて幅広い議論を行った。

文化という言葉は多義的である。美術品に代表される文化財のような文化や、“Way of Life”（暮らしぶり）と呼ばれる生活の仕方としての文化などが代表的なものである。本懇談会では、後者の文化を主たる対象として審議を行った。

第二次大戦以降、伝統的生活文化の劣化が深刻である。大量生産・大量消費文明やグローバルゼーションの進展の過程で一層顕著となった。文化の劣化と並んで自然環境の劣化も著しいが、両者の持続可能性の危機は軌を一にするものである。文化も自然も、経済、社会の変化に対して脆弱であり、一度損なわれると再生が難しいという点でも共通性を持つ。

伝統的な生活文化が有する国民資産としての価値の高さが広く認識されるようになった。同様に、自然環境が有する国の資産としての価値に対する認識の向上も顕著である。伝統的生活文化や地域固有の自然環境は、集団のアイデンティティを規定し郷土意識を醸成し地域発展の鍵を担ってきたが、これらは失われた後で初めて、その価値や役割に気づくことが多い。その意味で、生活文化や自然環境の保存、再生は、その停滞が懸念されて久しい地方の活性化に貢献する。

地球環境問題の緩和に向けて低炭素社会の構築が急がれている。20世紀の物質信奉文明に代わる新たなパラダイムの提示が求められている。今後の国土交通行政において、文化と環境を機軸に据え、生活文化の保存、再生施策を環境政策と連携させ、そのシナジー効果により一層の地域活性化を図る活動を展開することが期待される。

持続可能な 暮らし文化のために

CONTENT

はじめに	2
「暮らし文化」の概念	4
「暮らし文化」の視点からのトピック	
文化を知る	5
文化を育む	9
文化を活かす	13
「持続可能な『暮らし文化』を支える 国土交通行政に関する懇談会」委員からの提言	16
おわりに	21
【参考資料】国土交通省におけるこれまでの主な取り組み	

「暮らし文化」の概念

これまで、国土交通省では、主に歴史伝統文化、文化財、景観等を対象として、文化に関する施策を展開してきました。本懇談会では、従来よりも広い概念として「文化」を捉えることとしました。

即ち、自然環境（気候、地形等）、長年にわたり蓄積されてきた既存ストックの状況など、生活の営みに対する各種の制約要因の下で、「暮らし」の質をできるだけ向上させようと努力・工夫した結果達成された Way of Life（暮らしぶり）及びそれに関連する諸相を「文化」と捉え、本懇談会における検討の対象としました。

このように定義された「文化」は、以下の特徴を有しています。

- 習慣も含め、集団のアイデンティティとしての拠り所となる。
- 文化の有り様は、制約要因たる自然環境の有り様に影響されるため、文化（資本）と自然（資本）は相似性を有する。
- 行政として「文化」それ自身を創出することはできないが、文化の有り様に影響を及ぼす制約要因の改善を目指した政策の展開により、健全な文化の継承、再生、創出、発展を支えることはできる。

なお、文化人類学で言うところの「文化」とは、人間に関することすべてが対象となりますが、本懇談会における「文化」とは、ここまで広い概念ではなく、人間が関係する社会環境及び自然環境の中で、「暮らし」の質に関わる概念として位置付けました。

文化を知る

歴史を振り返ってみる ～もういちど知るべき江戸の豊かな文化

福原 義春氏

株式会社資生堂 名誉会長



『逝きし世の面影』(平凡社刊)

古い文明を破壊しなければよかったということ、私を考えていなくて、破壊したからこそ近代化ができたのです。ただし、近代化するときに来るものを誰も考えず、そして、ある時期はヨーロッパパイズして、ある時期はアメリカナイズするということが目標であって、日本で作るのかということが日本のリーダーの中になかったということは、非常に大きな問題であると思うのです。

多分このあたりに、現状を突破する道があるのではないか。古いものを取り返そうということでは決してないのですが、何が



浮世絵『東海道五十三次』(広重)からも江戸文化がうかがえる

世界の中で日本を際立たせていたのかということ、もう一度知るといことが大事ではないかと思えます。そして、過去の文化資産に学ぶこと、あるいは過去から無意識に伝わっている日本の方法、私たちが気付いていない方法を確かめて、新しい日本のプログラムを設計し、グローバルな近未来に生かすことができるのではないか、ということを考えております。

●逝きし世の面影

渡辺京二氏の『逝きし世の面影』(平凡社刊)は、明治維新前後に日本に来た外国人の人たちが、どのような記録を書き残したのか、これを徹底的かつ綿密に編集した書籍である。そして同著において、江戸時代は鎖国によって、外国の影響を受けない260年の文化熟成期間が生まれ、そこで育てられた日本文化というのがいかに豊穡なものであったのかという点が紹介されている。

●文化力

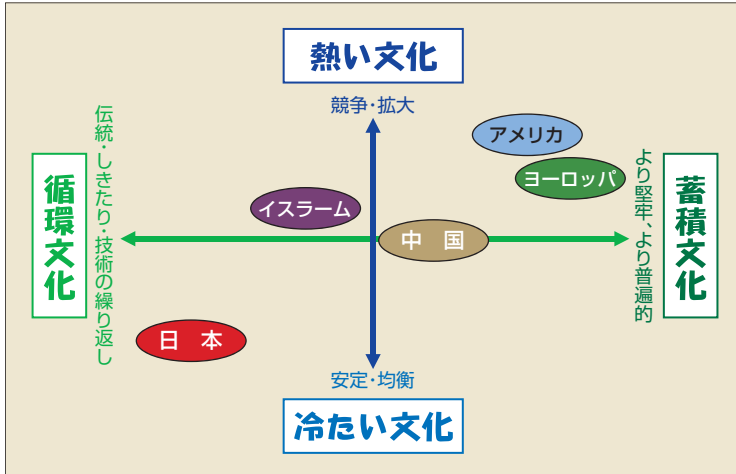
また、歴史学者で静岡文化芸術大学学長である川勝平太氏の著書『文化力 日本の底力』(2006)によると、「文化」とは「日本人の生き方・暮らし方」「暮らしの立て方」と定義されている。そして同書においては「文化力」について、「日本人がおのおののライフスタイルに誇りを持ち、それが国のたたずまいに反映して、魅力を高め、外国人から憧れられるようになるとき、文化は力をもちます。すなわち日本は文化力をもつのです」及び「文化(暮らし)は目に見えるので、人々が評価します。文化力とは目に見えて『いいなあ』と思わせる力です」と説明されている。

日本と世界を相対化してみる

～蓄積型文化・循環型文化／熱い文化・冷たい文化～

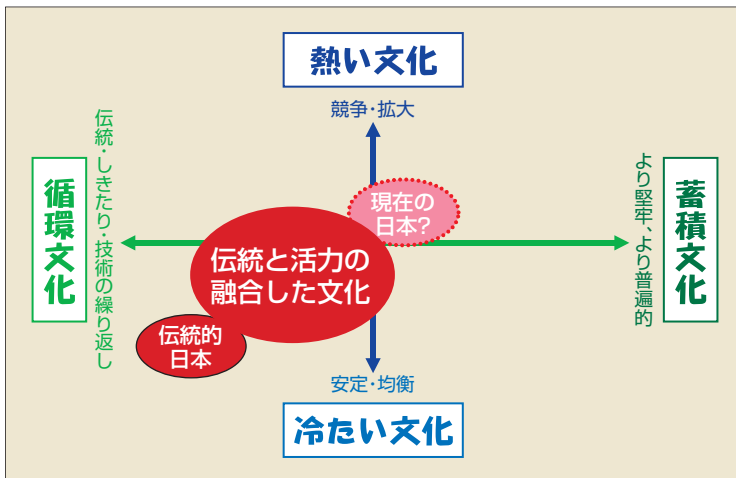
青柳 正規氏

国立西洋美術館長、東京大学名誉教授（ローマ考古学・美術史）



諸文化の位置

日本は「冷たい文化」(※)であるし循環文化で、大体こういところ(図上)にもともと位置するのではないだろうか。
伝統的な日本文化はこの辺にあるのですが、実は現在の日本文化はもう少し「熱い文化」に近い。蓄積文化に近いといえます(図下)。伝統的な日本文化と現在の表象というか表面にある日本文化というものは、少し離れすぎているのではないだろうか。これが日本にいろいろな摩擦や不機嫌さ



伝統的日本文化と現代日本文化の融合

というものを生んでいる典型ではないでしょうか。
この伝統的な日本文化と現在の文化というものを、少しずつ近づけていきます。現在の日本の文化ももう少しこちらへ持つていく。そしてこの2つを覆うような伝統と活力の融合した文化というものを作る、あるいはそういうことを認識すること、みんなで議論することが、今の日本社会に求められている重要なことではないかと考えています。

●循環型文化・蓄積型文化

日本の木造建築物(例えば、伊勢神宮)は、造替・転用・再建等を通じて技術及び伝統を継承する。このような環境的共生を基盤とする日本は「循環型社会」の文化であると言える。代表的な例としては伊勢神宮の「式年遷宮」を上げることができる。

一方で、例えば、ギリシアのパルテノン神殿に代表されるヨーロッパの石造建築物は、モノ自体に記憶を刻印して恒久的な存在をめざしていると言える。このように、物質的な永続性を目指すヨーロッパは「蓄積型社会」の文化であると言える。

●文化の座標軸

そして、『熱い文化／冷たい文化』(※)という概念を縦軸として、『循環型社会／蓄積型社会』を横軸に設定して座標軸をつくってみると、従来の日本は、『冷たい』+『循環型』の象限に位置していた。しかし今は、『熱い』+『蓄積型』の象限にふれてきている。従来のポジションと、現在進行形のポジションとの落差が大きいので、さまざまな社会の不機嫌や不整合を生み出している。現在進行形の文化を、従来の文化の位置に近づけて、伝統と活力の融合を目指せば、今後の日本の文化はもっと充実・満足のできるものになるのではないかと。

※フランスの文化人類学者であるレヴィ=ストロースが考案した概念を援用した表現。「熱い社会」とは、欧米に代表される階級差をつくることにより、それを乗り越えてより上位に行こうとするエネルギーを利用して社会全体に活力を与え、変化していく仕組みの社会。これに対して、「冷たい社会」とは、社会的差をつくらず、日々のストレスや不満は「祭り」で発散されている社会。

「つながり」で人は動く

～「生活創造者〈Cultural Creatives〉」～

小黑 一三氏

月刊『ソトコト』編集長



ロハスデザイン大賞

フェアトレードも、昔は民俗的な、特殊な人しか買わない物が多かったのですが、最近是非常におしゃれで、一般のシヨップなどに並んでもおかしくないぐらいデザイン力が上がっています。では何が違うかというと、「物語」が違うのです。バンコクのハンディキャップがある人たちが作ったTシャツやかばん、そういう「物語」があるというのが違うのです。デザイン的には全然劣っていないです。

私なりに、ロハス的な商品を求める人たちは一体何を求めているのかと考えた時



つながりの場の提案 “隣人まつり”

に、これは「つながり」を求めているのだと気が付いたので。最初は「物語」だと思っただけです。例えばタイのハンディキャップの人が作った、エプロンでも何でもバックなど最初は単純にただの「物語」だと思っただけです。そうではなく、写真のように、このロハスデザイン展に来るのは、学生や若い子が多いのです。この子たちは一体どういう「物語」を求めているのかと思っただけなら、そうではなくて「つながり」だったのです。

●生活創造者〈Cultural Creatives〉

2000年にアメリカで発売された書籍『The Cultural Creatives～ How 50 Million People Are Changing The World』において、同書の著者である社会学者ポール・レイ氏と、心理学者のシェリー・アンダーソン氏が、全米の成人15万人を対象に15年にわたって実施した価値観調査の結果が紹介されている。

レイ氏らの調査によれば、信心深い保守派、民主主義と科学技術を信奉する現代主義者に続く「第3の社会集団」として、生活創造者〈Cultural Creatives〉の存在が確認された。

●「つながり」を重視

この「生活創造者〈Cultural Creatives〉」とは、レイ氏らの調査によれば、「人間関係を大切に、自己実現に力を入れる」「持続可能な地球環境や経済システムの実現を願い、そのために行動する」等の傾向が強い人たちと考えられており、人や社会との「つながり」が重視されていることが伺える。

そして、レイ氏の調査によれば、生活創造者〈Cultural Creatives〉は今後も確実に増え続けると予測されている。

新しい名前を考えてみる

～ロハス～

小黒 一三氏

月刊『ソトコト』編集長



ロハスの聖地・ボルダー（米国コロラド州）

アメリカでは、「ローハス」と言わないと通じないし、しかもロハスマガジンというのは実はボルダーで出たのですが、ボルダーのよほど食べ物に気をつけている人ぐらいしか、アメリカでは「ロハス」という言葉は知りません。ところが日本では、私がこの「ロハス」を「ソトコト」でばんばん取り上げたしたら、そこにテレビも飛びついてきたし、いろいろな人が乗っかってきたのです。

というのは、「エコ」と言われると何か窮屈な気持ちを感じていたのだと思うのです。それまで「エコ」という言葉に対しては、



ロハスデザイン大賞

チャームエコとかエコチャームとかグリーンエコとか、何か修飾語を付けないと、環境という言葉がなかなかうまくライフスタイルを指し示す言葉として提示できなかつたのですが、「ロハス」がうまく具合に楽しい環境生活のような総称になったのです。

フェアトレードやオーガニックやいろいろな新しい暮らしのキーワードがあるのですが、その総称がなかつたのです。言ってみればドームの皮膜のような形で、ロハスという言葉が非常に便利だったのです。

●ロハス(LOHAS)

ロハス(LOHAS)とは、Lifestyles Of Health And Sustainabilityの頭文字をつなげた略語であり、地球環境保護と健康な生活を最優先し、人類と地球が共栄共存できる持続可能なライフスタイルと、それを望む人たちの総称である。

米国のロハスビジネスの市場規模は、いまや3,510億ドル余にのぼるとされる。高い意識と行動力ある創業者に率いられたロハスビジネスのベンチャー企業が、一堂に会する「ロハスコンファレンス」は1997年から開催されており、世界各国から参加者を集めている。

●biodiversity(生物多様性)の誕生と流行

biodiversity (biological diversity; 生物多様性)とは、自然保護の総合的な概念を表す造語として1986年にアメリカにおいて登場し、流行語となった。英語圏では「b」「d」「v」が入っている短い語が好まれることから、nature conservationに代わる表現として用いられるようになった。

文化を育む

現在の仕組みを疑ってみる ～本当の循環社会～

石川 英輔氏

作家、江戸文化研究家



今の世の中で簡単に皆さんは循環とおっしゃいますが、化石燃料を使っているかぎり、循環は不可能です。化石燃料は循環しません。

例えばペットボトルが空くと、近所のスーパーマーケットのペットボトルの箱というのに入れて、何となくリサイクルしたような気がしていますが、あんなものはリサイクルにも何にもなっていません。ペットボトルを取りに来る人を見ていると、「つぶして入れてください」と書いてありますが大部分の人はつぶさずに入れますから、あれは空気を運んでいるようなものです。



ですから、今のようなことをやっている限りは循環構造にはならないです。

石油が急に使えなくなれば、全速力で走っている新幹線の前に山くずれが起きるようなもので、ただの不幸ですが、こうやってじわじわ減っていくのはいいことだと思いません。

私はエネルギーが使えなくなれば、ホンダがCVCCエンジンを作ってみたみたいに、日本人のお家芸みたいな、エネルギーを使わなくても前より便利になるというような物がどんどん出てくるのではないかと期待しております。

●循環型社会

「循環型社会」とは、「循環型社会形成推進基本法」においては、「製品等が廃棄物等となることが抑制され、並びに製品等が循環資源となった場合においてはこれについて適正に循環的な利用が行われることが促進され、及び循環的な利用が行われない循環資源については適正な処分（廃棄物（廃棄物の処理及び清掃に関する法律（昭和四十五年法律第三十七号）第二条第一項 に規定する廃棄物をいう。以下同じ。）としての処分をいう。以下同じ。）が確保され、もって天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会をいう」と定義されている。

関連する概念として、「持続可能な発展」「低エントロピー社会」「ゼロエミッション社会」などがある。

みんなで参加してみる

～縄文建築団～

藤森 照信氏

建築家、建築史家、東京大学教授



私の仕事を手伝うグループを「縄文建築団」といいます。海外でこのことを発表したら、通訳の人が「Neolithic Company」と訳しました。「Neolithic」というのは新石器時代を指すのです。「ああ、「Neolithic Company」と言うのか」と思いました。縄文建築団には条件があり、絶対に謝礼は支払いません。謝礼を支払うと労働になってしまいます。ただし一応旅費と宴会代は出ます。

ですが、一つは、誰でも必ずやることがあるということ。みんなで仕事をする。食事の用意をする人も必ず必要です。建設の作業で食事というのは本当に大事です。そのときの食事がおいしかったりすると、大変元気が出ます。あるいは単純に、使う現場の物を洗うとか、材料を調達するとか、単純にきざむとか、そういう取ってきたものが建築に取り付くまでの間に、必ず誰かにやる必要があります。それぞれの技量に応じてやることができる。つまり、誰でも常識の延長上で参画できるということ。これは、建築の特徴であり、建設の特徴でもあります。



●「縄文建築団」とは

藤森照信氏の指揮のもと、施主と設計者とその友人知人が寄り集まって、一般的とはいいがたい仕上げ工事を遂行する集団。藤森氏によると、その内実は“建設工事その都度ファンクラブ”もしくは“工事趣味の会”のようなもの、とのこと。

由縁は、藤森照信氏設計の「ニラ・ハウス（赤瀬川原平氏邸）」の工事の時に、斜面の竹林の伐採を地元の業者が対応してくれなかったため、施主とその友人知人に呼びかけて日曜日に来てもらい伐り倒した際、久しぶりの肉体労働とその後の宴会に参加者一同すっきり気をよくし、「また呼んで」という反応であったことにある。

以後、建設会社がやってくれない仕上げ工事、技術不安工事のたびに参加者を募り、そのたびごとに参加者は増えつづけた。このように、素人が特殊仕上げに合わせて工夫された手作り道具をにぎり群れて立ち働く光景を、赤瀬川原平氏が「縄文人みたいだ」と言い、それを機に「縄文建築団」の呼び名が生まれた。

イタリア文化の豊かさ

～カンパネリズム・スローフード運動～

福原 義春氏／青柳 正規氏／小黒 一三氏

ローマ帝国かあるいはキリスト教が残した建造物、あるいはメデイチ家がパトロネージした芸術作品、そういうものはイタリア自身のためであり、2000年後にイタリアに見物客を集めるために作られたものではないのです。ですから、それぞれの時代生きてきたイタリアの王様、貴族、教会、庶民、それらがすべて、それぞれに自分たちの大切なものを求めて磨き上げたものの集積が、今日のイタリア文化になって、それを世界中からイタリア料理を味わい、あるいはイタリアの芸術品を見るためにイタリアに行くという構造になっているのだと思います。(福原義春氏談)

世界には3つのタイプの豊かさ、あるいは金持ちがいます。南アメリカの金持ちたちは、何でもありの金持ちです。それからイギリスは、世界からいいとこ取りをして豊かさを築き上げました。それに対して、北イタリアは、市民が普通にきちんと生活をしていけば、市民として一番豊かになれる環境、基盤がそろっている所である、と言われることがよくあります。その豊かさの原因は歴史的、文化的なものもありますが、一つはお国自慢すなわちカンパネリズム(地方主義・自分たちの町に建っている教会の鐘楼、それを一番大切にすること)なのです。都市単位でそれぞれ自分たちの住んでいる町を大切にすると、誇り

にしており、自分たちの町から出てきた人を大変に尊重するし尊敬します。(青柳正規氏談)

イタリアのスローフードは、どういふのかと言うと、例えば半島の先に古いニンニクがあります。車で行くのも大変な村なのですが、そのニンニクを守るために普通だと地産地消で現場の人たちがそれを食べることになります。そうではなく、それをローマやミラノの金持ちに一流のシェフが、その人たちの口に合うようにアレンジして高く売るのがイタリアのスローフード運動です。ですから、決して古いものを古いままで守ろうということではなく、それを新しいお調子者たちとのつながりの中で守ろうというのがスローフードです。(小黒一三氏談)

スローフード宣言!



月刊「ソトコト」

●「スローフード運動」とは

スローフード運動の日本における連絡調整組織である「スローフードジャパン」によると、スローフード運動とは、「バラエティ豊かな地域の食を再発見し、これを愉しみながら、人が豊かに、そして平和に生きていくうえで欠かすことのできない『食の喜び』を取り戻そうという運動」と定義されている。もともとイタリアで勃興した運動であるが、1989年にパリで開かれた国際スローフード協会設立大会において「1989年スローフード宣言」が採択され、その後ナポリ大会において新たに「2003年スローフード宣言」が採択されて、今やスローフード運動は国際的な運動に成長している。

20世紀の生産が排除してきたもの

～科学と社会のコミュニケーション～

藤森 照信氏

建築家、建築史家、東京大学教授



「誰でもできる」、「ひと目で自分の労働の位置が分かる」、「祝祭性がある」、この3つは20世紀の生産が排除してきたことです。自動車でも航空機でも電気機器を作る工場でも、一人の素人が入ったらラインは全滅します。絶対に素人は入れません。それからひと目で全体が分かるということとはあり得ません。例えばエンジンの製作のことはプロにしか分かりません。要するにみんな、全体がよく分からず自分の作業をやることになっていきます。それから祝祭性というものもあるかもしれませんが、基本的にそれは求められません。



これに対して「建設」とは、ある条件をちよつとはずすと、普通の人たちが、あるいは子どもたちが、そこに実験的に参加することができず、あるいは子どもたちがその原型を全部自分たちで作るといふ体験も持つことができるのです。例えば、飛行機や自動車を子どもたちが2日間で作るといふことはできないのです。ところが建築はそれができるのです。そこに21世紀の科学やエネルギーと人の関係というものをもう一度鍛え上げていくというようなことができるのではないかと思われました。建設は遅れた産業だと言われてきましたが、実は相当重要な問題を持っている、21世紀に対して応えられる面があるのではないかと、今は考えております。

●科学の社会的役割

今日、一般の人々にとっての“科学”とは、自分の手の届かないどこか遠くで研究されているもの、という印象が強く、そのため、一般の人々の科学に対する関心はかなり低下してしまっているかのようである。われわれの日常生活とかけ離れた“科学”はあたかも巨大なブラックボックスとなっているのが現状である。また、現代の科学の特徴として、ヒューマン・スケールを遥かに越えた“巨大さ”があげられるが、この点も科学の非日常性をより強調しているように思える。さらに、現代の科学は専門的にあまりに細分化しすぎており、一般の人々にとって内容の理解が困難となってしまっただけではなく、研究者間でもお互いの研究内容がわかりあえないという現象すら生じている。

このような状況のなか、社会や個人と科学との距離を可能に限り縮めていき、科学が社会に受容されるよう、科学の社会的役割を再確認したうえで、科学を社会に根づかせる努力が強く求められていると言える。

文化を活かす

プロセスについて考える ～江戸時代のエネルギー効率～

石川 英輔氏

作家、江戸文化研究家

日本の食べ物、特に真冬のトマトやキュウリなどは石油を薄めて飲んでいるようなものです。それから日本の場合、「フード・マイルージ」といって、日本へ外国から食料品を運んでくるのに必要な石油がまた膨大な量になります。概算しますと、約100kcalの食べ物を日本で平均して食べれば、ほぼ同じかそれ以上の石油を飲んでいことになると思います。詳しく計算したことはありませんが、私の体の中で、太陽エネルギーで出来ているのは左の腕ぐらいではないかと思えます。大部分は石油製品です。

石油で機械を動かし、農薬を作り、化学肥料を作ります。労働効率は非常にいいのですが、エネルギー効率が信じられないほど悪い農業を営んでいます。

では、江戸時代のエネルギー効率ということになりますと、これはとにかくゼロエネルギーで何でもできるわけです。ほとんどあらゆるものは人間が作っているのです。江戸時代の工芸品、工芸品というところになります。要するに日用品のいろいろな物を私はあちらこちらで見せてもらいましたが、別に名のない職人が普通の

人のために作った日用品に、本当にびっくりするような物があるのです。要するに蒸気機関を使わずに出来るものは、江戸時代の人間は全部手で作っています。ただ太陽エネルギーを吸収して人間が手を動かすことによって、いろいろな物を作っているのです。



北斎漫画



●フード・マイルージ

フード・マイルージとは、農林水産省ホームページ「フード・マイルージとは何か」によると、生産地から食卓までの距離が短い食料を食べた方が輸送に伴う環境への負荷が少ないであろうという仮説を前提として考え出されたもので、この値が大きいほど地球環境への負荷が大きいという考えである。この概念は、1994年から英国の消費者運動家ティム・ラングが提唱している。具体的な計算式は、

$$\text{輸入食料に係るフード・マイルージ} = \text{輸入相手国別の食料輸入量} \times \text{輸出国から我が国までの輸送距離}$$

なお、関連する概念として、日本には「地産地消」という考え方がある。

逆境を活かす

～Creative City(創造都市)～

福原 義春氏

株式会社資生堂 名誉会長



創造都市ナント（リュウ・ユニークの外観）

EUの拡大のベクトルと均質化の動きは、非常に強く大きな作用があります。ところが、作用にはすべて反作用があるというの物理学ばかりではないので、作用があると、常に反作用があるということを考えますと、EUは拡大に向かうわけですが、その中で地域ごと、都市ごとにある範囲の文化資源や経済資源を、集中して凝縮するという反対の動きが出てきます。それが均質の中の特異性である、と私は考えます。それが今日欧州で盛んになっているクリエイティブ・シティ(創造都市)の大きな動きの要素であります。

クリエイティブ・シティと普通に言われているのは、例えばイタリアのボローニャ、スペインのビルバオあるいはバルセロナ、イギリスのグラスゴー、マンチェス



創造都市バルセロナ

ター、フランスのナント、リヨンがその代表例です。これは限りなくあります。これらのクリエイティブ・シティと言われる街の特色は、パリ、ロンドン、ニューヨークなどのメガシティではなく、規模としては第二、第三の伝統文化を蓄積している地方都市であります。しかもこれらのほとんどは、かつてはその地域の首都的な機能を持っていました。

創造都市の成功事例として取り上げられるような所は、過去の栄光とその後の衰退に対するコンプレックスがあり、それからまた、中央権力との軋轢、衝突という記憶の上に、跳ね返して自分たちでもって文化都市あるいはクリエイティブ・シティを作っていくわけです。

●「創造都市(Creative City)」とは

「創造都市(Creative City)」とは、英国の都市計画家チャールズ・ランドリー(Charles Landry)が1995年に公表した同名の小冊子及び2000年に発行した著書『創造的都市—都市再生のための道具箱』において提唱した、都市再生に関する新しい概念である。

同書においては、「なぜいくつかの都市は成功しているのか」という問いかけから出発して、産業の衰退や人口減少等の深刻な都市的課題を克服し、再生できた都市の事例が紹介されており、そこから帰納法的に“Creative City(創造都市)”という概念を導出している。

具体的には、芸術文化に代表される“創造性”が、脱工業化時代における新しい産業を創造し、市民社会のシステムを変革し、グローバリゼーションの中でアイデンティティを涵養することを通じて、都市の活力及び再生の基盤となるという幅広い概念である。

世界水準を超える部分をつくる

～多峰型社会・孤立峰型社会・高原型社会～

青柳 正規氏

国立西洋美術館長、東京大学名誉教授（ローマ考古学・美術史）

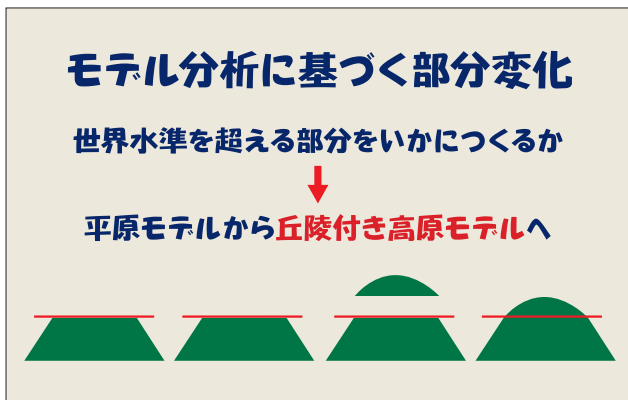
分を上を持つて、削った部分で、裾野の部分を削って、削った部分を上に持つてくるといふ形です。では丘陵部分にはどういうものが期待されるかというところから、これからは平等よりも公正さを重視します。日本文化を世界のさまざまな文化の中で相対化し

世界水準が上がってくると、残念ながら高原モデルは、世界水準よりも上に出るところが非常に少ないのです。これがおそらく最近の「失われた10年」と言われるような状況の中での、世界水準との対比ではないかと分析しました。

では日本がどのようにして国際社会の中で生き残っていくのかというと、少し改良を加えていくのです。世界水準を突き出るような部分をどう作っていくかということが問題です。それで、高原モデルに、少し上の方に丘を付ければよいのではないかと、裾野の部分を削って、削った部分を上に持つてくるといふ形です。では丘陵部分にはどういうものが期待されるかというところから、これからは平等よりも公正さを重視します。日本文化を世界のさまざまな文化の中で相対化し



国/地域のモデル



「高原モデル」から「丘陵付き高原モデル」へ

て、日本文化は特殊であるという考え方は一切やめます。それから、ODA等のお金による外交政治ではなく、フランスのような言説による外交政治というものをもっと取り込むようにします。それからソフトパワーの強化をしていきます。そして、より異質なものを導入し、多様性を活性化のばねにしていくということです。しかしそうすると、先ほど裾野を削ったことで、当然失われていくかもしれないところで、あります。それが今のような高レベルの治安、均質・平等な社会、仲間意識、あるいは伝統的な倫理道徳というものです。

●社会モデルの三類型

階級社会のヨーロッパを「ピラミッド型社会」とした場合、抜き出る分野が多い一方で脱落者も多いアメリカは「多峰型社会」と言うことができる。それに比べて、平等・均質な日本は「高原型社会」と表現することができる。この「高原型社会」は、以下のような特徴を有している。

均質社会	良質な労働力 異質を排除	経済繁栄 単一社会	過度な経済本位制 多様性の欠如
平等社会	中産意識	貧富の解消	指導者の不在
安定社会	治安のよさ 抗争の抑制	平穏な社会	改革アレルギー 司法の停滞



文化政策と環境政策の連携による地域活性化の推進



村上 周三

独立行政法人 建築研究所
理事長
慶應義塾大学教授

「持続可能な「暮らし文化」を支える 国土交通行政に関する懇談会」委員からの提言

文化と環境の持続可能性

20世紀の大量生産、大量消費型の物質文明がグローバルに進展する中で、地域文化の劣化が顕著となった。同様の事態は自然環境についても指摘することができる。両者は持続可能性の危機に直面している。

文化資本も自然資本も国にとつて貴重な資産であり、これらを劣化させることは大きな損失である。一度消滅した文化や環境を再生させることは容易なことではないので、我々はその保全に十分配慮すべきである。また文化と環境は地域の生活や慣習に密着したもので、集団のアイデンティティを規定し、地域活性化の触媒となるものである。国土交通省は地域活性化の観点からも両者の保全に十分に留意した施策を展開するべきである。

文化と自然環境の相似性

文化資本は人間の創造的活動に由来し、自然資本は自然の営みに基づくもので、両者が形成されてきた背景、プロセスは全く異なるが、共通点も多い。両者が共通に有する要件の代表的なものとして、次のようなものをあげることができる。

- ① 世代間公平…現世代の次世代に
対する責任
- ② 多様性・固有性の維持

- ③ 不可逆性と予防原理…一度破壊された文化や自然環境の再生の困難さと破壊に対する予防措置
- ④ 排除不可能性と非競争性…誰でもアクセスでき、かつ複数の環境や文化が併存することが可能
- ⑤ 物質的、精神的厚生効果…文化や環境の恩恵は改めて指摘するまでもない

グローバル化と再ローカル化

政治、経済、社会を含め、あらゆる分野でグローバル化の傾向が顕著である。環境についても地球スケールの強い枠がはめられることになった。グローバル化の波に翻弄される現代人は、自己がよつて立つ基盤が失われるのではないかと不安に駆られている。このような状況の中で、自己が帰属するコミュニティに意識の共有やアイデンティティのよりどころを求めるといふ、逆方向のベクトルも働いている。地域の人々は集団の伝統や地域性の再認識を求めており、これを支援する行政の仕組みが必要であると考える。

連携プログラムによる地域活性化の推進

文化と自然環境の保全は、現世代が次世代に対して有する大きな責任である。その重要性に対する理解は進み、文化政策と環境政策は産官学

民の多方面で実施に移されている。しかし二つの政策、すなわち両者の保存・再生運動が十分連携されていないと、両者は多くの共通の性格を備えており、文化の保存・再生と自然環境の保存・再生を連携させるプログラムを策定することは十分可能であり、それほど難しいことではないと考える。地域活性化の観点から見ると、その推進は単独プログラムでは達成できない様々のシナジー効果を期待することができる。萌芽的な連携プログラムも現れつつある。過去においても環境政策と文化政策は国土交通省の行政にとつて大きな課題であったが、今後両者を連携させることにより、地域活性化という大きな問題の解決に向けて新しい成果を上げることが期待される。

地域と地球への貢献

国土交通省は文化政策と環境政策の連携プログラムの推進について、先導的活動を展開し得る実績や背景を持つているし、また地域活性化の観点からその推進を求められる立場にあると言える。幅広い行政分野を管轄する国土交通省が、両者の連携プログラムを通して、地域活性化と同時に、文化と環境の劣化という二つの地球問題の解決に一層の貢献を果たすことを期待する次第である。





文化をどう行政施策の中でどう伝えるか



西村 幸夫

東京大学教授
(都市工学)

1 国土交通行政の柱のひとつに

- ・従来の地域社会(society/community)・地域環境(environment/ecology)・地域経済(economy)に加えて文化を政策の柱のひとつに加える時期が来た
- ・人口減少とパソコンによるネットワークの時代にひとが都市に住むためにはこれまでの3つの柱だけでは不足である
- ・文化こそがひとが集住することを裏打ちする
- ・このところ景観法や歴史まちづくり法などの施策により、文化が国土交通行政のうちに内部化してきたとはいえる
- ・しかし、これらの大半は有形なものとしての構造物に結晶している場合に限られている
- ・無形の生活文化を国土交通行政の中に据えるような施策はこれまでほとんどなされてこなかった
- ・たとえばコンパクトシティにしても、中心市街地活性化の課題にしても、文化の面からの都心の再生もうたわなければ説得力がない。そしてそこでの中心的な文化は五感に関するもの、すなわち無形の文化である

2 無形文化の場としての都市

- ・これからの時代にも都市にひとをひきつけるためには文化の力が不可欠である
- ・社会も環境も都市に優位性があるわけではない
- ・そのつえ経済でもネット社会ではかならずしも都市に優位性があるわけではない

けではない
そのなかで文化だけが継続的に力となり得る

それは、五感に関わる文化、社会を成り立たせている文化、歴史を受け継ぐ文化である

これらの文化には形がない

つまり無形の文化に場所を与えることが国土交通行政に求められている

そのような目で無形文化の場として都市を考えるとハード整備にもひとつの方向が見えてくるのではないかと

たとえば、その場所での活動のイメージや1日の間での使われ方の変化、さらには都市生活者の1日の生活の営みの中で都市空間がどのような役割を果たすことができるかを考えてみる

また、たとえば祭礼をいかに盛り上げるかという観点から都市空間を見直してみる

食文化をささえるお店などが集まる空間が魅力的なものとなるようにする、オープンカフェなどのアクティビティを創出するようなルール作りをするなど

3 一方で文化的な都市空間創造への関心の高まりがある

- ・ジヨセフ・ナイのソフトパワーやスマートパワー論、総合的指標としてのアトラクティブネス
- ・リチャード・フロリダのクリエイティブクラス論と3つのT
- ・チャールズ・ランドリイのクリエイティブシティ論とその日本での大きな反響

これらを見ていくとデザインやサブカルチャー、テクノロジーなどが都市の魅力のひとつの源泉になっていることが共通している

とりわけ、公共空間のデザインの質を上げていくことがこれらの施策の共通的な舞台として必要である

たとえば富山のLRTの成功のひとつの鍵は、車両は停留所などのトータルデザインの良さにある。これが都市生活のあるべきイメージを高めた

欧州において復活しつつある路面電車もデザインにこだわっている面が強い

パリにおける自転車の復活もデザインに力を入れている

よりよいデザインを生み出すための公共施設のコンペや公共空間整備の提案制度などを整える必要がある

都市空間の質をチェックするイギリスのCABE(Commission for Architecture and the Built Environment)のような仕組みも検討に値する

質の高い都市空間がそこでの無形の活動を支える——それが文化のスタイル

もちろん、文化を発信するような歴史のある建物を保存することも当然、重要である。制度が取り壊し圧力となっている場合が多い(たとえば消防法、耐震基準、不燃化)が、ここを支援すべき。景観法や歴史まちづくり法の重要建造物への特例措置等を積極的に活用するための仕掛けが必要

自転車レーンやバスレーンの推進なども低炭素社会のライフスタイルという意味で文化的な運動としてとらえることができる。違法の路上駐車を一扫するためにもこれらが必要



「暮らし文化」は文化資源の宝庫

——「文化資源コーディネータ」(仮称)の養成を——



飯笹 佐代子

財団法人 総合研究開発機構
リサーチフェロー
(社会学)

「暮らし文化」が今、行政の政策対象として注目されている。それは、開発主義の行き過ぎた帰結への反省から、環境に配慮した持続可能性の追求という流れのなかで、時代の必然といえるだろう。地域に根差した生活の中で人々の営為が培われ、知恵と創意によって育まれてきた「暮らし文化」は、本来環境に親和的で、他にない固有性に裏打ちされた文化資源の宝庫である。そこにこそ、外部からのお仕着せでない、住民主導の内発的で持続可能な地域再生・地域振興に寄与し得る「文化資本」の原石が潜在している。

こうした認識は、すでに各地を動かしつつある。たとえば盛岡市は、文化・歴史・人材・景観など多様な地域ブランドを産み出す原点として「暮らし文化」を位置づけ、まちづくりを展開する拠り所としている。

「文化財」の概念が変わりつつあることも、注目に値する。これまで、いわば「ショーケースの文化」として保存され飾られてきた歴史的文化財が、「暮らし文化」の中で「生きられる文化」として新たな息吹を与えられようとしている。文化財に「重要文化的景観」という種別が新設されたのは3年前。それをまちづくり行政の展開により効果的に反映させるべく、今年5月には「歴史まちづくり法」が制定された。生業でつく

られてきた日常的な景観が文化財として認知されることは、とりわけ疲弊する地域の住民に誇りと自信を与え、まちづくりへの新たな希望へとつなげることができる。同様に、これまでではスクラップの対象でしかなかった「近代化遺産」の持つ地域資源としての価値も見直され、その活用に向けた機運も高まっている。

むろん、歴史的文化財や近代化遺産がなくとも、地域の潜在的な資源は日常生活の中に満ちている。海外に目を向けると、2006年にユネスコの「デザイン都市」に指定されたカナダ・モントリオール市の取り組みは示唆に富む。同市では、まちのどこにでもある一般の商店を都市デザインの文化的要素として重視し、10年前から「商業デザイン」の顕彰事業を行っている。個々の店舗の外観や内装のデザインを競うもので、結果的に街並みの景観が魅力的になるだけでなく、デザインを手がけた若手の芸術家・建築家が自信を深め、デザイン産業の雇用も増加し、住民の都市デザインへの意識が高まる、などの期待以上の相乗効果が得られたという。

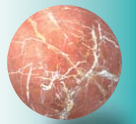
さて、「暮らし文化」の潜在力を引き出し、今後の地域振興のさらなる展開につなげていく上で、行政は何をすべきか。

第一に提案したいのは、地域資源

の発掘(発見)と活用をマネージできる専門家の育成である。地元民には当たり前すぎて気付かない資源を見出し、第三者の目で住民への啓発と助言が行える点では、「よそ者」にこそできる役割があるかもしれない。あくまで地元の事情と意向を尊重しつつ、文化資源を文化資本に転化させる上で必要な法的知識を持ち、各省庁による各種の支援事業や補助金制度に精通し、地元の住民と連携しつつ地域を支えていく専門家、「文化資源コーディネータ」(仮称)の養成を、国と自治体が共同して取り組んでみてはいかがだろうか。資格付与や人材バンクとしての登録と派遣なども含めた、制度的な検討も望まれる。

第二に、「暮らし文化」に関わる取り組みには相応の熟成時間が必要である。即効的な成果だけを追求して事業の継続を判断することのないような、新たな評価方法の構築が求められる。政策の効果について、ますます説明責任が求められる一方、文化に関わる領域では未だ評価のあり方は模索の途上である。社会資本と同様に、文化資本の蓄積と効果を測るには長期的なタイム・スパンを要する。その意味で、省庁の中でもっとも大きなタイム・スケールを持つ国土交通省がイニシアチブをとりつつ、独自の評価軸の検討に着手することも必要ではないだろうか。その際には、計量経済学者主導ではなく、社会学者や文化人類学者、地元の歴史家等の参画を得ながら、多様な観点から行われることが望まれる。

「持続可能な暮らし文化」を支える国土交通行政に関する懇談会委員からの提言



流域思考の都市・文化再生へ



岸 由二

慶應義塾大学教授
(生態学)

数百万年の採集狩猟文明を経た人類は、農業革命、近代産業革命を経て、過去一世紀来、物質的規模を数十年で倍増する産業文明・世界大の都市文明フェーズに転じ、人口と資源の極限的緊張、温暖化、生物多様性危機に直面している。地球という星の根源的環境制約との関連において人類は未曾有の生態的危機の時代に突入した。「持続可能な文化」はこの時代認識をふまえ、企画・推進されなければならない。

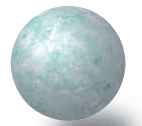
地球環境危機を克服し、自然と共存する持続可能な産業文明への移行を確かなものとする必須条件のひとつは、配慮すべき地球の制約、可能性、共存すべき自然の多様性が、専門的にも、また日常の市民の暮らしや、産業活動全般においても、鮮明かつ適切にテーマ化される環境文化、あるいは〈すまいの感覚〉のようなものを成熟させてゆくことである。この基本理解をもって日本列島のランドスケープや水循環や緑の必然に再定位し、それが指し示す足元の地球の制約や可能性に再適応す

ることのできる、列島環境文化を創出してゆくことが、私たちの大課題ではないだろうか。

そのような課題に答える文化構想として、私は流域思考の都市・文化再生を提示してきた。雨の水を水系に集める流域（流域生態系）は、水循環の構造単位を形成し、あたかも大地の細胞のごとく並列して列島を覆う。流域思考の都市・文化再生戦略は、流域ベースの〈すまいの感覚〉、地域文化形成を促しつつ、流域を枠組みとして水資源管理・水災害対策・自然生態系の保全再生対策等を軸とする地域・都市再生を推進し、列島規模での自然共生型・都市再生を進めようというものである。流域は足元に現れる最も具体的でまとまりの良い地球生態系として、都市市民、都市文明に、足元の地球の制約や可能性を鮮明に自覚させる計画、施策統合、都市再生の枠組となつてゆくだろう。そのような試みは、内閣府関連の研究戦略における「自然共生型流域圏・都市再生」論等として論じられ、萌芽的に実践・推進されて

もいる。都市一級水系鶴見川の流域における、国土交通省・京浜河川事務所を調整役とし流域規模に展開する鶴見川流域ネットワークを市民サイドのエンジンとする「鶴見川流域水マスタープラン」の展開は、端的ではあるが、流域思考の都市・文化再生の見本となつてゆくと期待したい動向である。

列島のあらゆる地域・都市において足元の個性ある地球の特性に即した流域文化形成が促進され、相互に共鳴して環境文化の列島大での成熟が進めば、わが国の都市文化は、自然と共存する持続可能な都市文明の世界展開に、大地に根ざす根源性をもって寄与してゆくこともできるはず。流域は地球温暖化が予想する大規模水災害の未来を引き受ける大地の単位であり、国土交通行政の温暖化適応策の焦点となる計画枠組でもある。流域思考の都市・文化再生は、国土交通行政の環境転換とともにある未来なのである。まずは既存の行政住所だけでなく、流域にすまう〈自然の住所感覚〉を育て、環境思考の流域文化をさらにさらに旺盛にそだてる工夫を、あらゆる機会を活かし、進めてゆきたい。



暮らし文化を支える国土交通行政 提案

「文化を支える国土交通行政の条件について」



藤井 聡

東京工業大学教授
(土木・環境工学)

地域や都市はそこに住まう人々や組織、種々の制度や習慣等の様々な「要素」を含んでいる。そして、それらは互いに密接に関連し合いながら一つの「統一性」をなしている。この統一性は、長い年月を経て、諸要素間の種々の力が拮抗し合う一つの「調和」「均衡」をなすものとなる。この調和・均衡こそが「文化」である。例えば、フランス料理にしる日本料理にしる、いずれも様々な要素(素材)から構成されており、それらが複雑に絡み合い、調和することを通じて一つの独特な趣を醸し出す。こうした現象こそ「文化」である。

こうした諸要素間の調和としての「文化」には、相対的価値観とは異なる客観的な見地から見た「文化水準」なるものを想定することができ。レベルの高い料理と低い料理が存在し得るように、文化にも水準の高低が存在するのである。例えば、自然災害と近隣部族からの攻撃の恐怖におびえ、疫病が絶えず、互いにモノを盗み合う様な「均衡状態」にあるような文化レベルと、様々な災害や戦争のリスクを最小化しつつ、

互いに協力し合い、助け合い、様々な芸術品を生み出し続ける文化レベルとでは、後者の方が「文化水準が高い」と判断したとしても異論少ないところであろう。

以上を踏まえるなら、「文化を支える国土交通行政」とは、

- ①その行政行為の対象は、当該の都市・地域における、様々な要素が高度に複雑に絡み合いつつ形成される統一的な調和態・均衡状態を一つの「文化」であり、
- ②かつ、その「文化」には「文化水準」なるものが存在するという想定の下、
- ③その「文化水準」なるものを、「国土交通行政」という切り口でもってして、意図的に向上せしめようとする諸営為

と定義することができよう。

さて、こうした定義を踏まえるなら、文化を視野に納めた国土交通行政官は、次のような認識・態度を携えることが不可欠であるとの議論が

演繹される。

第一に、行政行為が対象とするのは単純な物理現象ではなく、諸要素が高度に関連し合いつつ形成される「文化現象」である以上(①より)、国土交通行政にはある種の慎重さが不可欠である。

第二に、「文化水準」が確実に存在するであろうと想定する態度が不可欠であり(②より)、それ故に、単純な効率性や公平性といった概念を越えた文化水準を看破しうる価値観を携えることが求められる。

第三に、上述の様な慎重さを携えつつも、その価値観に基づいて文化水準向上のために種々の行政行為を意図的に為す大胆さもまた求められている(③より)。

すなわち、文化に資することを期す国土交通行政は、地域の歴史と伝統と文化に対する敬意に基づく「慎重さ」を携え、単なる費用や便益、効率性等の単純な基準を超越し、良き風土や伝統・芸術を觀賞すると共に俗悪なるものを嫌悪する真つ当な「価値観」に基づいて、為すべきことを為し、為さぬべきことを為さぬ「大胆さ」を兼ね備えることが求められているのである。

「持続可能な暮らし文化」を支える国土交通行政に関する懇談会委員からの提言

おわりに

「文化」と一口で表現しようとしても、これまでの諸先生方のご講義を拝聴し再認識したことではありますが、その何であるかを捉えることは至難の業です。しかしながら、これまでも「地域の歴史文化を活かしたまちづくり」や「景観保護」と云うような直截な取組から、さらにはハード・ソフトに亘るバリアフリー施策や様々な構造物の立ち現れ様に至るまで、私共の担う国土交通行政は、自覚の軽重は別として、この社会の「文化」というものに幅広く係わりを持つてきたと云えましょう。

しかしながら、人口減少、経済のグローバル化、環境問題やエネルギー問題など我が国の経済社会が大きな転換期を迎えている現状を考えますと、「環境」の持続性が行政の内部目的となってきたことに加え、「文化」の持続性についても自覚をもって行政の内部目的としていくことがとても大切になってきたのではないかと考えております。

そのためには、先ず我々行政官各々の価値観の真つ当さが求められているのではないのでしょうか。“What are we?” “What am I?”と職員が自らに問いかける中で出てきた価値観に基づき、「我」を張ることもまた大事なことではないかと考えています。それが我々の仕事の力強さや新しい価値(Something New)を引き出し、ひいては持続可能な「暮らし文化」を支える行政を実現する力となるものと考えております。

「文化」とは我々の生き様そのものでもあるのでしょう。いろいろな切り口があることから、幅広い各般に亘る議論や考え方を我々は常にシャワーのように浴び続けることが大事だと感じております。様々な問題が人類の生き様の制約条件となってきた「今」そして「これからの時代」、我々の社会が先人から引き継いできたしなやかさを失わないためにも、文化政策と環境政策の連携推進の旗振り役として今後も腰を据えて取り組んでいくという社会の要請に地に脚を張って応えていきたいと思っております。

最後に、この懇談会におきまして価値あるご意見、ご提言を頂戴した座長の村上周三先生を始め委員の皆様、ならびに貴重な話題をご提供いただきましたゲストの皆様へ感謝を申し上げます。

国土交通省総合政策局長 大口 清一

【参考資料】 国土交通省におけるこれまでの主な取り組み

方針・大綱等

- ◇ 文化を守り育む地域づくり・まちづくりの基本方針（平成8年6月）
- ◇ 美しい国づくり政策大綱（平成15年7月）
- ◇ 文化観光懇談会 中間的報告（平成18年8月）
- ◇ 文化を培うこれからの国土交通行政を考える懇談会 中間とりまとめ（平成19年6月）

<参考> 個別分野等での主な取組事例

- 道と文化を語る懇談会【平成12年6月から平成14年6月】
- 歴史・文化に根ざした郷土の川づくりのための調査手引き書【平成17年2月】
- 道を活用した地域活動円滑化のためのガイドライン【平成17年3月】
- 日本風景街道(シーニック・バイウェイ・ジャパン)戦略会議【平成17年12月から】
- 港湾環境施策の進捗状況と今後の展開(交通政策審議会港湾分科会)【平成18年6月】
- 道路ルネッサンス研究会報告【平成18年7月】
- 古都保存行政の理念の全国展開小委員会報告【平成18年7月】
- 地域いきいき観光まちづくり【平成18年8月】
- 歴史まちづくり法の制定【平成20年5月】及び歴史的環境形成総合支援事業の創設【平成20年度】

(1) 歴史文化の保存・保全・再生事例



○古都における歴史的風土の保存
(京都市、奈良市、鎌倉市、天理市、橿原市、桜井市、斑鳩町、明日香村、逗子市、大津市)



○横浜港における歴史的建築物の保存・再生(神奈川県横浜市)



○商家の町並みに調和する「ふるさと川づくり」～小野川(千葉県香取市)



○近畿圏の歴史文化を活かした歴史街道モデル事業地区の整備(近畿圏)



○歴史的・文化的な港湾空間を保全・改修(門司港レトロ)(福岡県北九州市)

(2) 文化創出事例



○地域の素材や伝統的な工法を活かした「金山型住宅」(山形県金山町)



○茨城県内つくばエクスプレス沿線地区の地域ブランドとして「つくばスタイル」の提唱・発信(関連して発行されているムック誌)

(3) 文化交流事例



○四国全域に点在する歴史的な文化遺産を結ぶ「歴史・文化道」の整備(四国全域)



○北上川水辺プラザ(北上川歴史回廊構想)(岩手県・宮城県)

(4) 文化振興に資する住民参加・協働事例

○道をきっかけに地域住民の方々と行政が連携～シーニックバイウェイ北海道(北海道内)





 国土交通省

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3
TEL.03 (5253) 8111 URL <http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/>
(担当：総合政策局 環境政策課)

