



2005年2月16日(水)
場所：(財)2005年日本国際博覧会協会
東京事務所事務総長室

...

万博のテーマは「自然の叡智」

——「愛・地球博」は、大阪万博から数えると35年ぶり、21世紀初めての万博ということで、非常に期待が高まっています。万博を開催することの意義、目的をまず概説いただければと思います。

中村——今回は、日本を入れて世界121カ国が参加しています。大阪万博の時が76カ国ですから、規模も違いますが、状況が大分違ってきます。1994年のBIEでの博覧会条約で、地球的規模の課題を解決するのが万博だという決議をしました。それ以降、テーマをどのように具現化していくかということが問われるようになってきたのです。

今回は「自然の叡智」というテーマを掲げました。「自然の叡智」というのは、言い換えれば、自然の摂理です。現在の環境問題は、自然の摂理、制約を超えたところで問題を生じているわけですから、自然の摂理

(財)2005年日本国際博覧会協会 事務総長

中村 利雄 氏

NAKAMURA Toshio

に謙虚に学び、持続的に発展可能な社会を構築していくということを目指しました。これは、すべての国で緊急の課題になっていますから、そういう意味では、今回のテーマは、国を超えて浸透していけると思っています。また、万博ならではの斬新さを求められていましたので、その表現方法にも腐心しました。

多くの市民がプロジェクトに参加

——土木技術者は皆、“環境”と“開発”ということでは、常に葛藤を持って取り組んでいます。今回の「愛・地球博」で、土木技術者に注目して欲しい点がありますか。

中村——今回は、会場の建設から運営、展示、すべてに協会が関わり、万博のテーマを貫いてきました。たとえば、会場の建設では、できるだけ自然の改変を避けようということで、会場に1周2.6kmの空中回廊「グローバルループ」を設け、そこからパビリオンにアクセスするようになっています。これにより、木を切ったり、池を埋め立てたりする必要がなくなりました。また、建材に関しても土に返りやすいエコマテリアルを使うなどしています。長久手日本館では、外観を竹で作り、屋根に

光触媒を使うなど、各パビリオンでさまざまな環境への配慮や工夫を凝らしています。専門の方々が見られれば、興味を持たれるのではないのでしょうか。

——今回は、沢山の市民参加プロジェクトがあります。それは博覧会が終わった後にもつながっていくのでしょうか。

中村——既存の活動実績のあるNPO/NGOは、長久手会場の地球市民村に集まっています。そして、瀬戸会場では、小さなグループでこれから広がりをもたせようとか、これから組織を作って活動をしていくというような市民プロジェクトがあります。瀬戸会場では現在、プロジェクトは240以上にもなりました。それらの活動は博覧会後も継続していく可能性は高いと思っています。

市民参加ということでは、それぞれ多様な目的があります。今までは国があって、県があって、市町村がありました。しかし、そういった行政的なつながりのなかでは、社会のしくみや個人の生きがいなど、対応できない問題があります。そんななかで、一般の市民が自分たちの持ち寄ったアイデアを一つずつ組み立てていく経験を積み重ねるなかで、いろいろなことがで

インタビュー

会誌編集委員

松岡孝哉(左)・三溝智美(右)



きるのだという実証にもなり、勇気付けにもなりました。

しかし、正直なところ、様々なグループや団体が市民参加していますから、それらをひとつのまとめ、組織化していくことには、大変苦勞しました。私自身は、基本的には思想は自由ですから規制はせず、行動については他の団体や一般のお客様に迷惑がかかるようなことについては、ある程度規制をかけるという方針を掲げています。

心配であると同時に非常に楽しみ

——開催期間が約185日。目標動員数が1,500万人。1日平均8万人という、中部地区では空前の人数が移動し、生活をするようになるのも思います。そのために、新たに整備されたインフラのうち、特に「交通インフラ」について、新技術や制御・防災システムなどにおいて工夫された点をお聞かせください。

中村——インフラについては、国土交通省や道路公団がやっていることですが、万博があっはじめて中部国際空港ができ、東海環状自動車道73kmができ、第2東名が四日市から豊橋まで開通することができたと思っています。そういう意味では、将来の発展の礎になる大きなイン

フラ網がこの地域に整備されたということは言えます。また、鉄道では、リニアモーターカーが長久手会場へつながります。さらに、会場の中では、いくつか実験的な移動システムを導入しています。最先端のIT技術を活用し、バス3台が電子的に編成を組みながら無人で走るIMTS（インテリジェント・マルチモード・トランジット・システム）、トヨタが開発した会場間燃料電池バスなどもそのひとつです。

今回のアクセス網では、何百万人も運べるというような大動脈がありません。代わりに、鉄道やシャトルバス、パーク&ライドなど、さまざまな方法でアクセスできるようになっています。むしろ、いかに分散誘導をすることが重要で、駅から携帯電話で現在の最適なアクセス情報を得ることができるサポートナビシステムなどを導入。会場周辺には6カ所ものパーク&ライド駐車場を整備しました。

ただ、人の動きについては、実際には何が起こるかわかりません。そこで、想定外の事態にも対応できるよう口を酸っぱくして言っていますし、そのための柔軟性を持った体制にはしているつもりです。

——最後に、この万博開催の準備の

仕事を通じて、中村事務総長自身を変えたものがありましたら、お話し願えますか。

中村——私自身、博覧会は初めての経験でした。事業として会場の建設から始まり、展示物を製作し、集客をして、無事に運んで終わる。いわば、建設業から始まって、製造業になり、販売業をやって、最後は運送業をやるというように、すべての業種を経験した思いです。そこでは、実に幅広い人たちと交わることができましたし、得がたい経験であったと思っています。

35年ぶりの万博ということで、必ずしも十分なノウハウの蓄積があったわけではありません。もちろん時代も違うということで、常に柔軟に考えてやるという訓練もできました。それがうまくいくかどうか。心配であると同時に、非常に楽しみでもあります。

——とても有意義なお話を聞かせていただき、本日はどうもありがとうございました。

