



アーバン・アドバンス

2018.03_No. **69**

[特集] シェアリングとまちづくり

特集テーマ論文

交通におけるシェアリングエコノミー
森川 高行

シェアリングエコノミー総論
三田 智史

都市部におけるコワーキングスペースの展望
宇田 忠司

城野駅北地区「みんなの未来区 BONJONŌ」における
シェアタウンのまちづくり
上田 哲弘

海外のシェアリングシティ事例と日本の現状
桜井 里子

名古屋発

栄ミナミ地区における、まちづくりと
デザイン戦略 その2
伊藤 孝紀

名古屋都市センター事業報告

まちづくり講演会
調査研究



【特集】シェアリングとまちづくり

交通におけるシェアリングエコノミー 名古屋大学 未来社会創造機構 教授 森川 高行	5
シェアリングエコノミー総論 内閣官房 情報通信技術 (IT) 総合戦略室 / シェアリングエコノミー促進室 参事官補佐 三田 智史	12
都市部におけるコワーキングスペースの展望 北海道大学 准教授 宇田 忠司	19
城野駅北地区「みんなの未来区 ^{ボーン・ジョンノ} BŌN JŌNŌ」における シェアタウンのまちづくり 独立行政法人都市再生機構九州支社 都市再生業務部 市街地整備第2課 上田 哲弘	27
海外のシェアリングシティ事例と日本の現状 一般社団法人シェアリングエコノミー協会 事務局 桜井 里子	35

名古屋発

栄ミナミ地区における、まちづくりとデザイン戦略 その2 ～資源を共有し、未来へつなげるシェアリング～ 名古屋工業大学大学院 社会工学専攻 建築・デザイン分野 准教授 伊藤 孝紀	45
--	----

名古屋都市センター事業報告

まちづくり 講演会	〈第40回全国町並みゼミ名古屋有松大会開催記念企画〉 まちの地域文脈の再発見 ～今、注目される地形・歴史・文化を活かしたまちづくり～	57
調査研究	〈平成28年度 都市センター研究報告〉 人口減少時代における都市緑地に係る調査 名古屋都市センター調査課 濱中 将樹	67
	〈平成28年度 都市センター研究報告〉 大規模地震発生時の土木行政における初動のあり方について 元 名古屋都市センター調査課 北川 貴史	73
	〈平成28年度 NUIレポート〉 まちづくり情報システム (ISM) の効用について ～本格稼働に向けて～ 元 名古屋都市センター調査課 山田 恵一	79
	〈平成28年度 NUIレポート〉 都市比較のまなざし ～名古屋点描～ 名古屋都市センター調査研究アドバイザー 羽根田 英樹	86

はじめに

自動車や自転車、オフィスなどのシェアリングによるカーシェアやコワーキングスペースといった仕組みが広がっています。このようなモノ・空間・移動などのシェアリングにより様々なライフスタイルの変化が生まれ、まちも大きく変わる可能性があります。

そこで本号では、「シェアリングとまちづくり」をテーマに、シェアリングがまちづくりに与える影響について考えてみたいと思います。

2018.03_No.69
UA.
Urban·Advance

[特集] シェアリングとまちづくり

交通におけるシェアリングエコノミー

名古屋大学 未来社会創造機構 教授 森川 高行

1 はじめに

交通におけるシェアリングを考えるときには、移動の際に他の人と何をシェアするのかにまず着目すべきだ。それは大きく分けて、乗り物（Vehicle）そのもの、乗り物の中の空間、そして通行帯の3種類であろう。

乗り物そのものを時間的にシェアリングするシステムとしては、カーシェアリングやバイク（自転車）シェアリングが典型であるが、通常のタクシーも職業運転手付きの自動車を時間的にシェアリングしているとも考えられる。

乗り物の中の空間を個人または仲間以外の人とシェアリングするのは、いわゆる「乗合交通」であり、中大量の公共交通機関はその典型であった。通勤時の高速道路渋滞が激しい米国では、郊外の乗合せポイントから都心までをマイカーで乗り合う「カープーリング」というシステムが、石油ショックによりガソリン価格が急騰した1970年代に普及した。このようにマイカーに相乗りする仕組みを広義のライドシェアリングと呼ぶ。最近話題のUberやLyftなどの狭義のライドシェアリングは、厳密な意味での「乗合」ではなく、個人の遊休資産を貸し出す「シェアリングエコノミー」の一種という意味でのシェアリング交通システムである。

通行帯のシェアリングは、個人が通行帯を占有することはまず無く、鉄道のようにある運輸事業者が通行帯を占有するか、道路のように不特定多数でシェアするかの違いがあるだけである。

ここでは、乗り物の時間シェア及び乗り物内の空間シェアという切り口と、車両の大きさ及び自分が運転するかどうかの切り口で、交通におけるシェアリングシステムを表-1のように分類してみた。

2 乗り物の時間シェア

20世紀初頭のT型フォードの誕生によって自動車の大衆化が進んだとはいえ、高価なものであることには変わりないので、1台の自動車を何人かで所有して時間的にシェアすることは自然に発生したであろう。ここでは、そのような自然発生的でないシステムティックな自動車の時間シェアシステムをまず歴史的に振り返ってみたい。

自動車のレンタルをビジネスとした始まりは、20世紀初頭のドイツであったらしい。1912年にはSixtというレンタカー会社が3台の車で設立されたのがレンタカービジネスの始ま



森川 高行

もりかわ たかゆき

1958年神戸市生まれ
京都大学工学部交通土木工学科卒業、
同大学院修士課程修了。マサチューセツ
工科大学（MIT）大学院博士課程修
了。京都大学助手、名古屋大学助教授、
MIT客員准教授を経て、2000年から名
古屋大学大学院教授。専門は、交通計
画、都市計画、消費者行動論。主な著
書に「交通行動の分析とモデリング」（共
編著、技報堂出版）、「道路は、だれの
ものか」（ダイヤモンド社）。

表-1 シェアリング交通の分類

	小型の乗り物		中・大型の乗り物
	自分で運転	プロが運転	プロが運転
乗り物の時間シェア	レンタカー カーシェアリング バイクシェアリング	タクシー	貸し切りバス
乗り物内の空間シェア	ライドシェアリング	乗合タクシー	乗合バス 鉄道 フェリー 定期航空便

りのようだ。米国では、T型フォードを使ったレンタカー会社が1916年に始まり、やがてそれはAvisに買収された。1920～30年代の米国でのモータリゼーションを経て、第2次世界大戦後は大衆の旅行が活発化して、旅行先での車需要を賄うために多くのレンタカー会社が設立された¹⁾。

このような経緯をたどったレンタカービジネスとは一線を画し、高価な車を共同購入して時間シェアをシステムティックに行う仕組みは、1948年にスイスで始まった。いわゆるカーシェアリングの夜明けである。その歴史的経緯のため、スイスでは現在でも国民に占めるカーシェアリング会員の割合が非常に高い。その後1980年代後半には欧州で組織的なカーシェアリングが進み、1990年代には米国にも広まっていった²⁾。

日本では2010年以降にカーシェアリングの会員数が急速に伸び、(公財)交通エコロジー・モビリティ財団による2017年3月の調査では、カーシェアリング車両ステーション数は12,913カ所(前年比20%増)、車両台数は24,458台(同24%増)、会員数は1,085,922人(同28%増)となっており、会員数は人口の1%に迫る勢いになっている(ただし同一個人が複数のカーシェアリングシステムの会員になっていることが多いので実態は不明)。

レンタカーとの違いは、カーシェアリングで

はあらかじめ会員登録しておく必要があるが、10分単位などごく短時間の利用から可能であり、無人のステーションから手軽に借り出す事ができる点である。会員にとっての利便性の向上のためには、ステーションと車が数多くあることが重要で、このため日本ではコインパーキングの最大手であるタイムズ24社が運営するタイムズカープラスの会員数が圧倒的に多い。

現在のカーシェアリングの利用は、ほとんどの場合、借り出したステーションに返却する「リターン型」であるが、都市部での近距離移動を考えると目的地付近のステーションで乗り捨てられる「ワンウェイ型」の方が圧倒的に安上がりになる場合が多い。ワンウェイ型カーシェアリングを世界で初めて本格的に開始したのがドイツのダイムラー社の資本によるcar2goである。2008年に設立された同社は、ドイツを皮切りに欧州の大都市でダイムラー社の車を使ったワンウェイ型カーシェアリングを展開し、現在では世界最大のカーシェアリング会社となっている。現在、会員数は約250万人、26の都市で1万4千台の規模となっている³⁾。一つの都市で大規模にワンウェイ型を展開したのが、パリで2011年に始まったAutolib'である。フランスのポロレ社が、パリ市政府の支援を受けながら始めたこのシステムは、Bluecarと言われる電気自動車を指定された路上のパーキングスペースに乗り捨てられるもので、現在

約13万人の会員、4千台のBluecar、6千カ所の充電施設付きパーキングスペースが展開されている。

日本におけるワンウェイ型カーシェアリングは、トヨタ自動車や日産自動車のようなカーメーカーによって実験／提供されてきた。トヨタ自動車によるHamo RIDEは、2012年から豊田市において実験を開始し、2013年から一般市民向けにサービスを提供している。当初は、一人乗りEVであるコムスを中心に、その二人乗り型、電動アシスト自転車でサービスを開始し、現在、自転車は中止されたが、新たな一人乗り三輪EVであるi-ROADを加えている。現在豊田市内では約50カ所のステーション、東京都内では約100カ所のステーションがあり、国内では合計5都市、国外ではフランス・グルノーブル市で展開されている。

日産自動車も2012年から横浜市において、同社の二人乗りEVを使ったワンウェイ型カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」を2年間にわたって実験を行った。その後は、リターン型にサービスを変えて現在に至っている。

まちづくりにおけるカーシェアリングの意義とは何であろうか。マイカーの稼働率はおおよそ5%であり、言い換えれば95%の時間は駐車



図-1 路側に停まるcar2go（イタリア・ミラノにて）



図-2 豊田市におけるHamoのステーション

場で停まっている。多くの人が無駄なマイカーの保有と利用を減らしてカーシェアリングにシフトした場合には、自宅側と目的地側で駐車のためのスペースが削減できる。マイカーを保有している場合と比べて、安易な車の利用も減ると言われている。さらに、都心部でカーシェアがあるために、これまでマイカーで都心部に来ていた人が公共交通とカーシェアの組み合わせにシフトした場合には、環境や渋滞面での効果も大きい。Autolib'のような利便性があれば、都心部での回遊性も高まるであろう。

個人の遊休資産の貸し出しという意味でのカーシェアリングとしては、日本ではマイカーを使わない時間に他人に貸し出すAnyca（エニカ）のようなサービスも始まっている。

乗り物の時間シェアのもう一つの世界的ブームは、バイク（自転車）シェアリングである。自転車は自動車ほど高価ではないが、都市部における環境にやさしく手軽な移動手段として、都心部共有自転車の構想は、1960年のオランダ・アムステルダムにおける「ホワイト・バイシクル・プラン」にその嚆矢を見出すことができる。「誰もが所有し、かつ誰もが所有しない」自転車を大量に導入することで、都心部に流入する自転車を制限しようとした試みであった。しかし、その考えが先進的すぎたのか、大衆に

も当局にも受け入れられることなく頓挫してしまっただ。

時代は下り、機械を導入したシステムティックなバイクシェアリングシステム「シティバイク」が、1995年にデンマーク・コペンハーゲンで1000台の規模で始まった。機械式のドックを設け、コインを入れると開錠され、自転車を戻すとコインが戻ってくる仕組みである。シティバイクは多くの市民に認知されるシステムに育ったが、当初は利用時間の制限がなかったために回転率が低かったことと、毎年20%近くの自転車が盗難されていたことが問題であった。

1990年代後半には発達しつつあったICTの活用により、課金と盗難の問題をクリアするシステムがいくつか登場した。

1998年にドイツで始まった”Call a Bike”は、初めて携帯電話を使ったバイクシェアリングのシステムではなかろうか。またこれはドックレスのシステムで、返す場所は主要な交差点や駅周辺など説明しやすい場所に限られている。最近ではドック方式も併用されていると聞いている。利用者は、自転車のフレームに書かれている電話番号に電話し、教えられたコード番号で自転車のロックを外すという仕組みになっている。この仕組みは、近年大ブレイクしている中国発のスマホを使ったドックレスシステムの原型になっていると見ることができる。

同じ1998年には、広告代理店であるクリアチャンネル社が運営するスマートバイクシステムがフランス・レンヌでサービスを始めた。このシステムは、あらかじめカード（パス）を購入し、ドックにパスを通すことでドックの鍵が開錠され、借り出すことができる。30分以内は無料、2時間以上は罰金的に料金が高くなるシステムを提案したのも同社である。スマートバイクシステムは、その後、オスロ、ストックホルム、バルセロナなど世界の多くの都市で展

開されている。

上記の2つのICT活用バイクシェアリングシステムを徹底的に分析・研究し、新しいシステムを提案したのが、やはり広告代理店であるJC Decaux社が運営するシクロシティである。クレジットカード利用、コンピュータによる自転車自動管理、ICカード利用などを2000年代初頭に実証実験を行い、2005年にフランス・リヨンで3000台の規模でサービスを開始した。シクロシティを最も有名にしたのが、2007年のパリにおけるシステムVelib’の成功であろう。車両2万台、ステーション1500カ所規模の導入で一気に利用が広がり、パリが一躍バイクシェアリングの街として有名になった。日本でも富山市がシクロシティを2010年に導入して話題になった。

2000年以降は、このようなICT活用型システムの進化によって全世界でバイクシェアリングが爆発的に普及してきた。ヨーロッパからアメリカへ、そして台湾、中国へとその波は進み、今や中国が世界一のバイクシェアリング大国である。とくに2016年頃から全国で爆発的に普及してきたスマホ活用のドックレスシステムが注目される。北京だけでも何十社かが参入し、自転車の総台数は把握不可能とのことである。このシステムの多くは、まずスマホにその会社



図-3 パリのVelib’

のアプリをダウンロードし、入会時デポジット金4~5千円を払う。自転車にはGPSが装着されているものが多く、近くの空き自転車がアプリの画面上に現れる。それをタッチして予約し、自転車のバーコードをスマホでスキャンすれば開錠される。乗り捨て後は施錠すればよいだけである。利用料金は、30分で10円前後とほとんど無料同然であり、しかも休日無料キャンペーンなど様々なキャンペーンを使えばほとんど利用料金はかからないと言われる。また、最近はこのような会社を束ねる統合アプリが出て、一社と契約すれば他の会社の自転車も使えることが多いようだ。

このモデルでどのようにビジネスが回っているのかいまだに不思議であるが、やはりデポジット金の取り付け騒ぎになっている会社がいくつか出だしたようだ。多くの会社はデポジット金をあつめて投資に回すという、バイクシェアリング以外のところにビジネスモデルを求めていると言われる。体のよい資金集め手段になっている節もあるが、システム自体はよく考えられている。部品盗難にあわないような特注の自転車の投入や、メンテナンスフリーのチューブレスタイヤの採用などもそうである。MOBIKEやOFOのような代表的会社は海外進出を始めているが、街中での駐輪問題と持続的



図-4 北京においてシェアバイクが溜まった状態

ビジネス性は今後注目を集めそうだ。

このように、手軽なバイクシェアリングは、都市の環境政策とも相性がよく、世界中で百花繚乱である。世界では約900都市で導入されていると言われ、日本でも100都市に迫る勢いである。ただし、日本のシステムの多くは小規模であり、実証実験の域を出ないものも多い。この手のシェアリングシステムは、ある規模を超えて初めて利便性が格段に上がるので、利用者の立場としては早く隣接する地域のシステムとの共通化を進めて欲しいものであろう。

まちづくりにおけるバイクシェアリングの意義は、マイカー利用やマイ自転車利用からのシフトが有意にあった場合には顕著であろう。マイカーからの転換では、環境負荷の低減、都市内占有面積の削減、事故や騒音の減少、立ち寄りの可能性向上などが見込まれる。マイ自転車からのシフトでは、駐輪スペースを削減できる可能性が高いことだ。どこの街も駅付近の駐輪問題で頭を悩ませているので、うまく何回転もしてくれるバイクシェアリングであれば、利用の割に駐輪のスペースは削減できる。また、訪問者（とくに外国人）が街を回遊するときには自転車が好まれるので、観光による街の活性化にもつながろう。

3 乗り物内の空間シェア

表-1で示したように、中・大型の乗り物はもともと内部空間を不特定多数でシェアすることを想定して運営されることが多い。本項では、これまで個人か仲間内で占有することが常識であった、乗用車など小型の乗り物内の空間シェアについて述べたい。

その典型がいわゆるライドシェアリング（相乗り）である。自然発生的なライドシェアリングは、家庭内や仲の良いご近所・友人同士で始まったが、知らない者同士のシステム

ティックなライドシェアリングは、先に述べように、1970年代のアメリカでのカープーリングにその端緒を見ることができる。当時ほどではないが、カープーリングは現在でも続いており、そのインセンティブとして、3人以上（州によっては2人以上）の高乗車率車（High Occupancy Vehicle, HOV）しか走行できない車線を朝夕のラッシュ時の高速道路に設けることが行われてきた。最近では、HOVレーンの有効活用のために、HOVでなくても料金を支払った車も通れるHigh Occupancy and Toll (HOT) レーンという仕組みも登場している。

最近話題をさらっているライドシェアリングは、Transportation Network Company (TNC) またはMobility Service Provider (MSP) と呼ばれる会社が、移動のリクエストをスマホなどで集め、それにマッチするドライバー／車を割り当てるシステムである。2009年に米国で設立されたUberがその代表である。TNCライドシェアリングは、伝統的なカープーリングと比べると、純粋なライドシェアリング（運転者の移動が主で、同乗者が従）というよりは、同乗者（というよりは顧客）の移動が主であるタクシーの代替と考える方が近いであろう。実際米国では、TNCライドシェアリングは通勤ではあまり使われずに、自由目的での利用が大半である。

TNCライドシェアリングが生まれるようになった背景には、認可を受けた職業運転手によるタクシーサービスが、必ずしも安全・安価・快適でないことがある。実際にUberなどが普及している地域では、タクシーよりもUberの方が利用者の評価が高い。また、車を持ちながら定職のない人が多い地域では、TNCドライバーで稼ぐということも通常に行われている。

代表的なTNCとして、Uber、Lyft、Sidecarなどがあるが、最近では中国のDidi Chuxing（滴滴出行）がUber Chinaを買収するなど急成

長している。日本では、タクシー業界の反発もあり、TNCライドシェアリングは事実上展開されていない。

まちづくりにおけるライドシェアリングの意義を考えてみよう。伝統的なカープーリングは、通勤者がそれぞれ一人乗りのマイカーで都心に向かうことに比べれば、その渋滞緩和や環境負荷低減効果は明らかである。TNCライドシェアリングはどうであろうか。タクシーのサービスレベルの低かったいくつかの国で起きているように、TNCの出現により市民が質の良いサービスを受けて、それによりタクシーのサービスも上がるようであればそれは結構な話だ。しかし、TNCによってタクシーが駆逐されてしまう場合は問題がある。TNCはよく指摘されるように、規制が何もなく、マーケットへの参入退出も自由である。TNC同士の競争がもし働かない場合は、タクシーが駆逐された後の個別公共交通機関の存続もサービスレベルの維持も何ら保証されないことになる。これも問題であろう。

しかし、タクシー業界もドライバーの高齢化と人手不足に悩んでおり、若い人は会社に縛られた長時間勤務を敬遠する傾向が強くなっているので、タクシー業界とTNCの対立問題は短期的には解決しないであろう。後で述べる自動運転の活用か、自由に働く時間を決められるTNCライドシェアリングとの共存に解を求めるしかないのかもしれない。

その他、個人の遊休資産の有効活用という意味では、長距離旅行での相乗りを募るnotteko（のってこ）が2007年からサービスを始めている。これは自然発生的なヒッチハイクをICTを使ったシステムティックなサービスにしたものとも言えるであろう。

4 その他のシェアリング

交通関係で重要なその他のシェアリングエコノミーは、駐車場シェアリングであろうか。「軒先パーキング」が代表的な業者であるが、これは自宅などの空き地を時間貸し予約可能駐車場として提供するプラットフォームである。これも観光地付近などでよく見かける自然発生的な非正規駐車場（「ゲリラ駐車場」などと呼ばれる場合もある）をシステムティックなサービスにしたものと見ることができよう。

まちづくりにおいては、もともと駐車場が不足しているような地区では有効であろうが、コントロールが効かないために、駐車場や車の流入を減らそうとしている地区にこのような駐車場が増えると街づくり的には困ったことになる。

5 自動運転時代に向けて

次世代自動車のキーワードは、“CASE”、C: Connected, A: Automated, S: Shared, E: Electrified、と言われている。つまり、通信でつながり、自動運転化された電気自動車をシェアリングするという姿が、やがては大勢を占めるということである。

無人運転車（自動運転の段階でいうとレベル4及びレベル5）が街中を走れるようになると、車に乗りたいときにそれをスマホなどで呼び出し、目的地まで連れて行ってもらい、そこで乗り捨て、その車はまた次の乗員のサービスに回るといった姿になる。つまりは、いわゆるロボタクシーである。

その車は、先に述べたTNCのようなプラットフォームが所有するのか、公共交通事業者が次第にそのような車を導入するのか、マイカーの遊休時間に勝手にマイカーにひと稼ぎしておいてもらうのか、それはまだ不明である。

むしろそのすべてが混在するような形になるのではなかろうか。

また、コストの大半を人件費が占める公共交通事業では、乗合車両を小型化して、より需要にマッチしたきめの細かいサービスを自動運転によって実現することができよう。これも究極には乗合型のロボタクシーになっていく。

移動手段をシェアリングする際には、あるユーザーから次のユーザーへの引き渡しや、複数の人を乗せた車が様々な目的地を巡回するように、「無駄」な移動がどうしてもできてしまう。ワンウェイ型カーシェアリングの車の偏在化を従業員が運転して解消するというのはその典型である。自動運転は、この「無駄」な移動から人の労力を開放する効果がある。

自動運転は、シェアリング交通を一層推し進めることになり、CASEの車がたくさん街中を走り回る日もそう遠くないであろう。

参考文献

- 1) Car rental, Wikipedia
- 2) (公財) 交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ
- 3) car2go, Wikipedia

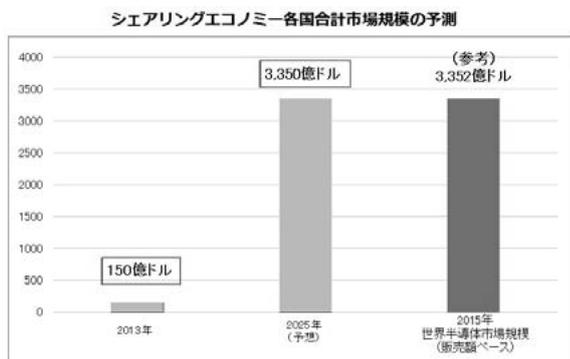
シェアリングエコノミー総論

内閣官房 情報通信技術（IT）総合戦略室／シェアリングエコノミー促進室
参事官補佐 三田 智史

1 はじめに

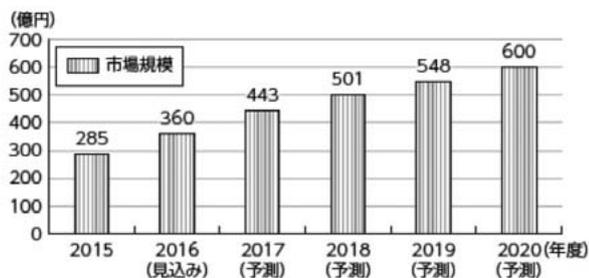
シェアリングエコノミーは世界中で普及しつつあり、人々のライフスタイルや価値観に変化をもたらし、既存の産業や社会に影響を与えつつある。

世界のシェアリングエコノミーの市場規模は、2013年は150億ドルだったが、2025年には3350億ドルに達するという予測もあり、大



※総務省『平成28年版情報通信白書』及びJEITA『世界半導体市場統計』のデータを基に作成

図1-1 市場規模（海外）



(注) 本調査におけるシェアリングエコノミーサービスでは、音楽や映像のような著作物は共有物の対象としていない。また、市場規模は、サービス提供事業者のマッチング手数料や販売手数料、月会費、その他サービス収入などの売上高ベースで算出した。

出典：総務省 平成29年版情報通信白書

図1-2 市場規模（国内）

きな成長が見込まれている。国内においても、2015年の285億円から、2020年には600億円に達するという予測がある。

シェアリングエコノミーが普及してきた背景としては、スマートフォンやソーシャルメディアの普及、高速ネットワークインフラの整備、クラウドサービスの普及でシステムリソースの低コストかつ柔軟な利用ができるようになってきたことにより、ヒトやモノ等のリソースの空き状態をリアルタイムに把握、公開して需給をマッチングする事業者が登場する土壌が整ってきたことによるものと考えられる。新たに作るのではなく、既存の空きリソースを利活用するシェアリングエコノミーの考え方は、我が国におけるまちづくりにも良い影響をもたらすものと期待されている。

本稿では、シェアリングエコノミーの基本的な仕組みとその影響、日本の現状、政府の取り組み、今後の展望について具体事例を交えて説明する。



三田 智史

みた さとし

国内Sierでシステムインフラの設計・導入等に携わり、平成29年4月より内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室／シェアリングエコノミー促進室に就任。事業者や自治体等への情報提供・相談対応や、関係府省等との連絡調整、先進事例の収集・紹介等、シェアリングエコノミーの促進に関する業務に従事。

2 シェアリングエコノミーの基本的な仕組み

シェアリングエコノミーは新しい分野で、「シェア」を掲げるサービスは様々存在しており、現時点で一義的に定義することは難しい。内閣官房が開催した「シェアリングエコノミー検討会議」においては、便宜的に「個人等が保有する活用可能な資産等（スキルや時間など無形のものを含む）を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等にも利用可能とする経済活性化活動」と定義している。

この定義に従えば、シェアリングエコノミーは次の三者によって構成される経済活動と言える。

(1) 活用可能な資産等の所有者（提供者）

自身の所有しているモノ（土地、建物、自動車等）や、スキルを一時的に提供。

(2) インターネット上のマッチングプラットフォームの運営者（シェア事業者）

主にスマートフォンアプリを介して、提供者と利用者を結びつけるデジタルプラットフォームを提供。

(3) 活用可能な資産の利用者（利用者）

提供者の所有するモノやスキルを、シェア事業者を介して、一時的に利用。

従来の企業が、個人や企業に提供するサービス（BtoC、BtoB）は、業法によってサービ

スを提供する企業が品質を確保する責任を負う。一方で、不特定多数の個人同士による取引（CtoC）が主であるシェアリングエコノミーでは、サービスを提供している個人が責任を負い、シェア事業者は取引の責任を負わないのが通常である。

個人によるサービスの提供は、これまでの企業のそれとは違う新しい価値を提供する可能性がある一方、品質にバラつきがあることを認識して利用するリテラシーが必要である。

多くのシェア事業者では、サービス提供者と利用者のプロフィールや評価の可視化、エスクロー決済（取引の安全を保障するための仲介サービス）や、保険会社との提携による賠償責任保険等の措置を備えるなど、安心・安全を担保する施策を実施している。

3 シェアリングエコノミーのもたらす効果

シェアリングエコノミーには、次のような効果が期待できる。

(1) 柔軟な働き方、キャリア選択の多様化

シェアリングエコノミーは、個人のもつ資産（スキルやモノ等）を一時的に市場に投入することができる。これによってスキルや資格を持っていながらフルタイムで働くことが難しい人（例えば専業主婦や高齢者）が空いている時間を活用して働くことで収入を得たり、フルタイムで働いている労働者の複業や、フリーランスとしての働き方など、多様なキャリアを選択できるようになり得る。

(2) 新しい体験や選択肢の創出

個人の所有する資産を一時的に提供するシェアリングエコノミーは、所有はしないが使ってみたいという非日常の体験を提供する。例えば、個人間カーシェアでは一般のレンタ

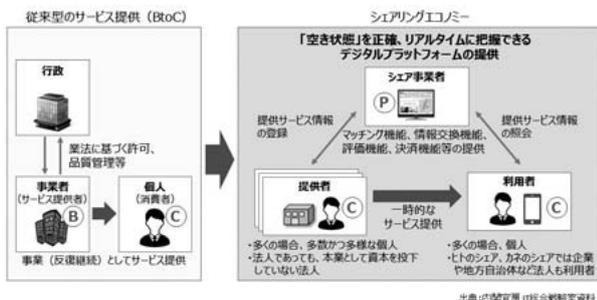


図2-1 シェアリングエコノミーの特徴

カーにはない高級車や珍しい車などに乗ることができる。また、バッグや衣類をシェアするサービスでは斬新なデザインを試したり、高額な製品を必要なときに必要なだけ利用できる。これまで企業単位で提供されていたサービスが個人単位で提供されるようになることで、利用者はプロからアマチュアまでの多様な品質のサービスを選択できるようになる。

(3) 新しい需要の創出

遊休資産をシェアリングエコノミーで活用することによって、需要が減退するのではないかという見方もあるが、必ずしもそうとは言いきれない。シェアで提供することを前提として商品を購入したり、シェアによって商品を試行的に体験することで、購入に踏み切るようなこともあるだろう。例えば、民泊での収入を見込んだ住宅の購入やリノベーション等、需要が増大する可能性がある。実際に自動車メーカーが個人間カーシェアサービスと提携して、試乗体験を提供することで自社製品のPRを図ったり、服飾のシェアサービスでは、気に入った服を利用者が買い取るような動きが出てきている。このようにシェアリングエコノミーは、これまで製品のターゲットとしてリーチしづらかった層に対して、広告やマーケティングのツールとして機能し得る。

(4) 都市問題の解決、地方創生への貢献

シェアリングエコノミーは、都市問題の解決や地方創生への貢献にも期待できる。例えば、お祭り等のイベントにおいて近隣駐車場や宿泊施設のキャパシティを超えるような需要がある場合、マンションや戸建て住宅の空き駐車場をシェアサービスを通じて貸し出したり、空き部屋を民泊とするといったことが

挙げられる。これにより、旅行者は駐車スペースや宿を確保しやすくなり、またそれらの所有者は収入を得られる。さらに、路上駐車車の減少による周辺環境への好影響や、旅行者の滞在時間の拡大による地域経済への波及効果も期待できる。

また、少子高齢化が進む地域において公共サービス品質の低下が懸念される中、育児や家事等を代行するシェアサービスを活用することで助け合いの輪が広まり、地域コミュニティが活性化されることも期待される。

4 まちづくりへの影響

シェアリングエコノミーを活用したまちづくりについて具体的な事例を交えて紹介する。

佐賀県多久市では就業機会の減少に伴う人口流出が課題であった。そこで、市はローカルシェアリングセンター（託児所やワーキングスペース等を併設した施設）を設置するとともに、クラウドワーカーの育成事業を手掛けた。これにより、子育て中の主婦や高齢者等、フルタイムで働くことが難しい人に会社勤めではなく、地域にいながら働ける環境を提供している。また、働く人同士のコミュニティができるなど、新しい人間関係の構築にも寄与している。

秋田県湯沢市では少子高齢化が進み、子育てから介護まですべてを公共サービスで担うことが難しくなるとの懸念から、近所同士で子育てをシェアするサービスを導入し、地域で助け合いながら子育て世代の住みやすい街づくりに取り組んでいる。

北海道天塩町では、総合病院や商業施設等のある稚内市まで片道70km以上の距離があり、公共交通機関は運行本数が少ないため、自動車を所有しない、運転できない高齢者等は事実上、日帰りできない不便な状況であった。これに対して町は、補助金を投入しての交通手段の

確保ではなく、天塩町～稚内市を移動している自動車の空き座席に注目し、相乗りのシェアサービスと提携した。移動したい高齢者等が、稚内市に向かう自動車に相乗りさせてもらう実証実験に取り組んでおり、月あたり20人程度に利用されている。

徳島県徳島市では、阿波踊り期間に県内外から130万人の観光客が訪れるが、市内の宿泊施設は6,400人程度のキャパシティしかなく、多くの宿泊需要を逃していた。そこで、市は一時的な宿泊需要の増加に対して、イベント民泊の実施により対応している。市民からホストを募集し、説明会や研修等を行い、短期間の準備ながら、31名のホストを集め、延べ273人の宿泊を受け入れた。民泊以外にも、着替え場所や駐車場の確保などにもスペースシェアのサービスを活用した。

このようにシェアリングエコノミーは、今まで様々な理由で働くことが難しかった人への働く機会の提供や、子育てや交通等の公共サービスの補完、イベント等での一時的な需給ギャップの解消、地域の経済に好影響をもたらすなど、まちづくりへの効果が期待できる。

5 日本の現状

日本においては、民泊やライドシェアといった特定のサービスは知られているが、シェアリングエコノミーそのものについての理解や認知度は低く、利用意向も低いのが現状である。

アンケートによると、シェアリングエコノミーを使いたくない理由としては、事故やトラブルに対する不安とする声が多い。日本においてシェアリングエコノミーの普及を促進していくには、周知・広報による認知度の向上と、安全性・信頼性の確保による利用者の不安の解消が必要といえる。

そうした中で、住宅宿泊事業法（平成30年6

月15日施行）の成立や、後段で触れるグレーゾーン解消制度の活用により、先に紹介した天塩町のような取組みにつながる等、シェアリングエコノミーは日本で確実に普及しつつある。

6 政府の検討状況

政府におけるシェアリングエコノミーへの取り組みは、平成27年10月～12月に開催された「ITの利活用に関わる整備検討会」（第1期）に始まった。

その後も検討が続き、平成28年度の日本再興戦略2016、世界最先端IT国家創造宣言の閣議決定を受け、内閣官房IT総合戦略室を事務局に、学識者、民間団体、弁護士などを構成員とする「シェアリングエコノミー検討会議」を平成28年7月～11月にかけて開催した。

この会議ではシェアリングエコノミーの健全な発展に向けて、日本の現状を踏まえた議論を重ね、以下の施策をシェアリングエコノミー推進プログラムとして公表した。

(1) シェアリングエコノミー・モデルガイドライン

先に触れたように、シェアリングエコノミーは不特定多数の個人間の取引（CtoC）を主とするため、相互のトラブルは個人間での解消を求められるのが一般的である。ただ、日本の現状を考慮すると、シェアリングエコノミーを普及させるには事故やトラブルに対する不安を如何に取り除くかが課題であるといえる。シェアリングエコノミーは成長の早い分野で、従来の業法による規制では世の中の実態にそぐわない可能性がある。そこで、シェア事業者による自主的ルール整備・活用による安全性・信頼性の確保を図ることとした。検討会議においては、自主的ルールの雛形となるシェアリングエコノミー・モデル

ガイドラインを策定し、シェア事業者が遵守すべき具体的事項（利用規約の策定、相談窓口の設置、情報セキュリティ対策等）を示している。

(2) グレーゾーン解消に向けた取り組み等

シェアリングエコノミーが様々な分野に広まっていくに従い、現行法令との適用関係が問題になる可能性がある。

こうしたいわゆるグレーゾーンに対して、推進プログラムでは3つの方策を示している。

1つ目は、シェア事業者自らが弁護士等を活用して、自社の提供するサービスを評価し、関連法令に違反していないという根拠を得た上で事業を推進することを推奨している。これはシェアリングエコノミーは進展が早く、既存法令の適用関係を行政が適切かつ、適時に判断することには困難が伴うことが予想されることから、明確な違法性がないことを自ら説明できるようにして、事業を積極的に推進すべきとの考えによるものである。

2つ目は、産業競争力強化法に基づくグレーゾーン解消制度の活用である。これはシェア事業者が自治体との提携や他企業から出資を受けるなどの際に、自社のサービスへの規制の適用の有無を明確化したい場合等に、規制所管省庁以外の省庁を通じ行政にその判断を求めるものである。

3つ目は、明らかに現行法令に抵触する場合に、その法律そのものの見直しを図る「現行規制の検証」である。これはシェアリングエコノミーの推進に関し、規制の見直しが必要であると判断される場合には、政府の規制改革推進会議等の場において、消費者の利便性向上、安全性の確保、外部不経済等に留意しつつ幅広く議論するものである。

(3) シェアリングシティー構想の推進

地方都市においては、少子高齢化、若年人口の流出、空き家の増加など多くの課題を抱えているが、空き時間や遊休資産を活用するシェアリングエコノミーは低コストで始められ、地域住民の繋がりによる共助への発展も期待でき、こうした課題の解決に資するものと考えられる。このため「自治体とシェア事業者の連携実証」、「自治体事例集（ベストプラクティス）の作成」、「シェアリングエコノミー伝道師の派遣」を行うことを具体的な施策として示している。

(4) シェアリングエコノミーの普及・啓発

シンポジウムの開催やその他の普及・啓発活動の実施等を通じてシェアリングエコノミーの認知度の向上を図る。

具体的施策の推進体制として、政府部内に情報提供や相談機能、関係府省庁等との連絡調整等、シェアリングエコノミーを促進に関する取り組みを推進する組織を設置することとした。

7 シェアリングエコノミー推進プログラムの推進状況

平成29年1月、シェアリングエコノミー推進プログラムを受け、政府のシェアリングエコノミーに関する一元的な窓口として、内閣官房



出典:第6回シェアリングエコノミー検討会議資料

図7-1 シェアリングエコノミー促進室

IT 総合戦略室内に「シェアリングエコノミー促進室」を設置した。シェア事業者や自治体等への情報提供・相談窓口機能のほか、自主的ルールを普及・促進、関係府省等との連絡調整、先進事例の収集・紹介等、シェアリングエコノミーの促進に関する取組を推進している。

また、安全性・信頼性の確保への対応について、(一社)シェアリングエコノミー協会はシェアリングエコノミー・モデルガイドラインを基にシェア事業者を認証審査する仕組みを開始し、平成29年11月時点で15サービスが認証を取得したことが発表されている。

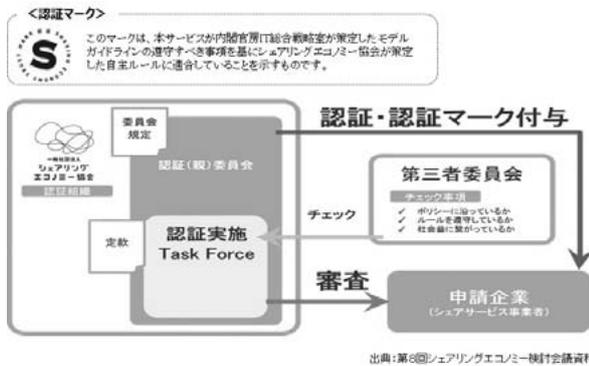


図7-2 認証制度

グレーゾーン解消制度を活用したシェアリングエコノミーサービスの適法性の確認も進んでいる。平成29年5月には道路運送法、同年8月には旅館業法に関連する事例が出てきている。

自治体におけるシェアリングエコノミーの導入を推進するため、平成29年3月、政府CIOは5名の「シェアリングエコノミー伝道師」を任命した。シェアリングエコノミーに知見のある人材から、特に地方自治体での導入推進に経験のある人材を選定している。シェアリングエコノミー伝道師は、自治体等が主催する講演会や勉強会等に登壇し、自治体職員や地域住民の理解醸成を図るとともに、WEBや雑誌等の媒体に紹介記事を執筆するなど独自に普及・啓発活動を実施している。昨今、シェアリングエコノミー導入の検討を始める自治体が増え、伝道

師に対する要請が高まっており、平成29年12月、新たに6名の伝道師を任命した。

<事例1：道路運送法に関する事例(平成29年5月)>

平成29年5月18日

中長距離相乗りマッチングサービスに係る道路運送法の取扱いが明確になりました
～産業競争力強化法の「グレーゾーン解消制度」の活用～

産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」について、経済産業省所管の事業分野の企業からの照会に対して、回答を行いました。

1.「グレーゾーン解消制度」の活用結果

今般、「自動車で中長距離を移動するドライバー」と、「同区間の移動を希望する人(ユーザー)」をマッチングし、ガソリン代及び道路通行料相当の相乗りを実現するサービス提供を検討している事業者から、当該事業において、上記費用を事前に収受してユーザーを相乗りさせるドライバーの行為が、道路運送法第2条第3項に規定する「旅客自動車運送事業」に該当するかどうか照会がありました。

関係省庁が検討を行った結果、以下の回答を行いました。

照会のあった事業においてドライバーがユーザーから収受する費用については、運送のために生じるガソリン代及び道路通行料を上乗せとして設定されるものであり、これらの費用の範囲内の金銭の収受であることから旅客自動車運送事業に該当せず、道路運送法上の許可又は登録を要しない。

なお、当事者が以下を認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう、ウェブサイトその他適切な方法で明確に周知することが望ましい。

出典:第8回シェアリングエコノミー検討会議資料

図7-3(a) グレーゾーン解消制度事例

<事例2：旅館業法に関する事例(平成29年8月)>

平成29年8月16日

民泊サービスの実施に係る旅館業法の取扱いが明確になりました
～産業競争力強化法の「グレーゾーン解消制度」の活用～

産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」について、経済産業省所管の事業分野の企業からの照会に対して、回答を行いました。

1.「グレーゾーン解消制度」の活用結果

今般、事業者より、コンビニエンスストア等にアタックインポイントを設け、そこで入手した電子鍵により玄関の鍵の開閉を行うスマートロックを活用した民泊サービスとして簡易宿所営業の許可を受けるに当たり、旅館業法施行令上、その宿泊施設に玄関帳場(フロント)の設置が義務づけられるか照会がありました。

関係省庁が検討を行った結果、同法施行令において、玄関帳場(フロント)の設置基準は設けられていないことから、都道府県等が条例で定めた場合を除き、設置を義務づけるものではない旨の回答を行いました。

出典:第8回シェアリングエコノミー検討会議資料

図7-3(b) グレーゾーン解消制度事例

- ✓ 平成30年1月時点で、シェアリングエコノミー伝道師を11地域に派遣(今後、派遣が確定しているものも含む)。



- ✓ その他、シェアリングエコノミー伝道師として、WEBや雑誌等媒体での紹介記事の執筆、セミナー等で多数講演するなど、独自に普及・啓発活動を実施。



出典:IT情報活用11総合戦略室資料

図7-4 シェアリングエコノミー伝道師

8 今後の展望

最近の動きとして、航空や鉄道等の大手交通事業者がシェア事業者との提携を始めるなど、既存の企業が自らのサービスにシェアリングエコノミーを取り入れる動きが出てきている。シェアリングエコノミーは、これまではいわゆる「アーリーアダプター」を中心に先行的に利用されてきた感があるが、今後広く一般に普及していく呼び水になるものと期待している。

また、平成29年12月に平成30年度政府予算案が閣議決定され、シェアリングエコノミーに関わる各省の支援事業が出揃ったところである。内閣官房 IT 総合戦略室では関係各省の協力を得つつ、29年度末に地域におけるシェアリングエコノミーの活用の取組みをとりまとめ、30事例以上を公表する。各省の支援事業とともに今後の普及の弾みになるだろう。

9 おわりに

シェアリングエコノミーは、未使用の資産を有効活用するという点で、少ない初期投資でサービスを始められる有効なツールではあるが、新サービス創出や課題解決のための、数ある手段の一つであることも忘れてはならない。筆者は、公務でシェアリングエコノミーを活用する自治体関係者の方々とよくお会いする。彼らの多くが口にするのは、まずは課題を認識し、解決策として考えた手段が結果的にシェアリングエコノミーであったということである。これは、シェアリングエコノミーを一過性の「ブーム」や「バズワード」に終わらせない観点から、とても示唆に富むコメントで、最後に紹介させていただいて終わりとした。

都市部におけるコワーキングスペースの展望

北海道大学 准教授 宇田 忠司

1 はじめに

コワーキングあるいはコワーキングスペースという言葉が耳にされたことがあるだろうか。国内では数年前から、主として、ICTやクリエイティブ界隈の個人事業主、小規模事業者などを中心に注目あるいは実践され、いまでは自治体や大企業も企画・運営に乗り出すまでに社会に浸透しつつある。

こうした展開の背後には、特定の企業内での労働や企業オフィスと比べ、コワーキングという働き方やコワーキングスペースという働く場が、ワークスタイルの柔軟性や交流するメンバーの多様性、場の開放性の高さなどをもたらすという期待がある。くわえて、ICTの発展やSNSの普及と同時に、物理的接触の再評価（遠隔コミュニケーションへの過度な依存からの揺り戻し）や共有（シェア）の文化の進展等が、こうした動きを促している（宇田、2013）。

その結果、各国の都市部を中心にコワーキングスペースが続々と開設され、われわれの生活に根付きつつある。ただ、依然として萌芽期にあたるため、その実態は十分明らかにされていない。

そこで、本稿ではコワーキングスペースの現状と都市部におけるコワーキングスペースのあり方を示す。

次節以降の構成は次の通りである。

まず、2節では、コワーキングおよびコワーキングスペースとはなにか、既存の関連する概

念とどのように異なるのか、について整理する。

次いで、3節では、コワーキングスペースの現状をスペースの地理的分布の観点から紹介し、4節では、注目に値する都市型スペースの様相を概観する。そのうえで、5節にて都市部におけるコワーキングスペースが直面する状況とスペースの存続・発展に向けた展望を描く。

2 コワーキング（スペース）とは

コワーキングとは、「働く個人がある場に集い、コミュニケーションを通じて情報や知恵を共有し、状況に応じて協同しながら価値を創出していく働き方」を意味する（宇田、2013, p. 115）。

ここで注意すべきことは、個人という主体の属性が特定の職業や仕事、組織に限定されないことと、働く場が物理的に共有されていることである。したがって、具体的には、個別の仕事



宇田 忠司

うだ ただし

神戸大学大学院経営学研究科博士課程後期課程修了。博士（経営学）。経営組織論専攻。主な研究関心は、コワーキングスペースなどに代表される共有・共創型ワークスペースにおける協同の生成・展開、独立・起業に及ぶ人々の活動と産業構造の関係。「コワーキングの概念規定と理論的展望」（『経済学研究』）、「フリーランス・クリエイターのキャリア戦略とコンテンツ産業の構造」（『日本のキャリア研究』）、他。

を有するフリーランスや小規模事業者、組織人等が働く場を共有し、コミュニケーションを交わしながら状況次第で柔軟に協同する働き方を指す概念であるといえる。

個の自律と他者との協同の両立を志向するコワーキングの新しいさを強調する議論も散見されるが、このような働き方は時代を超えて実践されてきた。

たとえば、20世紀初頭にパリのモンパルナスに誕生したアトリエ「ラ・リュージュ (La Ruche)¹」に集った芸術家が挙げられる (Jones, Sundsted, and Bacigalupo, 2009)。今日、エコール・ド・パリの巨匠として名高いシャガール、モディリアーニ、スーティンをはじめとする多くの芸術家が、蜂の巣穴のように設えられた共同アトリエにて日夜交流を重ねながら、前衛的な作品を世に送り出していった (岡田, 2004)。ここで興味深いことは、出身から主義や作風に至るまで多様な芸術家が、共同アトリエという場を拠点に物理的に結びつき、新たな芸術表現を模索していたことである (柴田, 1999)。その他にも、1920~1940年代に東京の池袋モンパルナスと呼ばれるアトリエ村に集った芸術家 (土方・新明・江尻編, 2004) や、アンディ・ウォーホルが1964年にニューヨークに構えた「ファクトリー (Factory)」にたむろしたアーティスト (Ratcliff, 1983)、1978年にニューヨークで開設された「ライターズ・ルーム (The Writers Room)」で活動した文筆家 (Jones et al., 2009) など、上記のようなワークスタイルは洋の東西を問わず展開されてきたといえる。

にもかかわらず、2000年代後半より、コワーキングというラベルとともにその働き方がクローズアップされるようになったのは、従来、たとえば芸術家のような一部の職業人に限定されがちであった働き方が、フリーランスや小規模事業者を中心に体現されることで、広く知的労働に携わる個人にとって実践可能な選択肢と

して捉えられるようになったためと考えられる。

その先鞭をつけた一人とされるのが、サンフランシスコでフリーランスのソフトウェア・エンジニアとして活動していたブラッド・ニューバーグ (Brad Neuberg) である。彼により、世界最初のコワーキングスペースとされるスパイラル・ミューズ (Spiral Muse)²が2005年8月9日に開設された。その後、同様の実践がアメリカの大都市を中心に徐々に広がり、やがてヨーロッパにも伝播していった (佐谷・中谷・藤木, 2012)。

これと並行して、コワーキングの場を提供するスペースが各国で相次いで開設されていった。日本でも、2010年に神戸で国内初の「コワーキング」スペースとなる「カフーツ (Cahootz)」が開設されて以降、後述するように、その数は急速に増えつつある。

それでは、コワーキングあるいはコワーキングスペースは、どのような「概念的」特徴を有しているのだろうか。実践者や支援者、調査者といったように立場は異なるものの、コワーキングに関わる活動を先駆的に展開している国内外の主体によって概念規定が重ねられてきた。

それらの定義を比較してみると、表現や強調点の違いは見られるが、ほぼ全てにおいて属性の異なる他者と一緒に「働く個人」と、働く個人が物理的に共有する「場」について言及されている。つまり、コワーキングは、コワーカー (coworker) という「働く個人」とコワーキングスペース (coworking space) という「働く場」の2つの次元から、より具体的かつ体系的に捉えることができると考えられる (宇田, 2013)。

そこで、これら2つの下位概念は、それぞれ関連する他の概念とどのように異なるのかについて順に言及する。

コワーカーという「働く個人」に関連する概念としては、主に、フリーランスや小規模事業

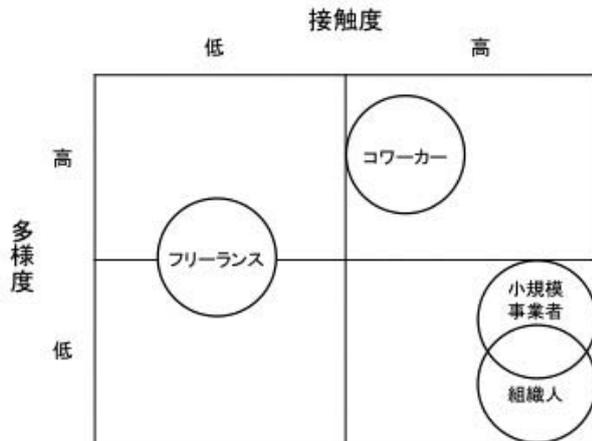


図1：働く個人に関する概念の理論的位置づけ
(出所：宇田 (2013)、p. 119より引用)

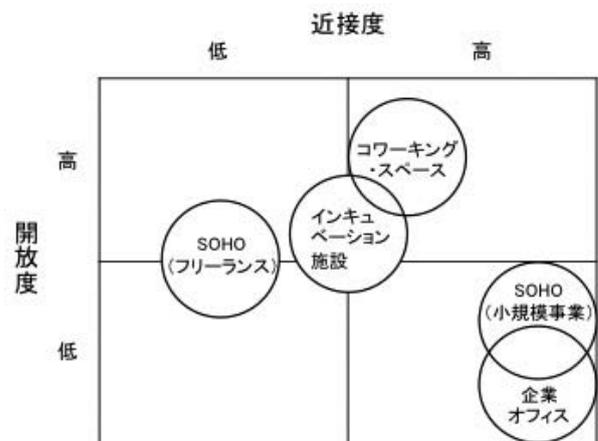


図2：働く場に関する概念の理論的位置づけ
(出所：宇田 (2013)、p. 121より引用)

者、組織人が挙げられる。各概念の位置づけを示したのが図1である。

ここで、接触度とは、他者との「物理的」な接触やコミュニケーションの程度を意味する。また、多様度とは、「仕事場」で交流する他者の属性の多様さの程度を意味する。

コワーカーは、他者との「物理的」接触やコミュニケーションの程度では、組織人や小規模事業者よりも低いものの、仕事場で交流する他者の多様性の程度では、組織人はもちろん、小規模事業者やフリーランスよりも高い。

次いで、コワーキングスペース³と関連する概念としては、主に、SOHO (Small Office/Home Office) や企業オフィス⁴、インキュベーション施設が挙げられる。なお、SOHOについては、フリーランスが働く場としてのSOHOと小規模事業者が働く場としてのSOHOに分ける。また、企業オフィスは、上述の「組織人」のワークスペースという意味で対応関係にある。これらを踏まえて、各概念の位置づけを示したのが図2である。

ここで、近接度⁵とは、他者のワークスペースとの物理的近さの程度を意味する。また、開放度とは、働く場が外部に対して開かれている程度を意味する。

コワーキングスペースは、他者のワークスペースとの物理的近さの程度では、企業オフィスよりも低いものの、スペースが外部に対して開かれている程度では、企業オフィスはもちろん、SOHOやインキュベーション施設よりも高い。

なお、近接度と開放度は、先述の働く個人に関する概念の理論的位置づけで用いた接触度と多様度と概念的に対応関係にある。より具体的には、働く場の物理的距離が近いほど、働く個人が他者と物理的に接触する程度は高く、働く場が外部に対して開かれている程度が高いほど、仕事場で接触する他者の属性が多様であるという関係にある。

図1と図2からも読み取れるように、コワーキングは概念的には個人の自律性と組織の連帯性の双方の長所を取り込むことが目指されている。

3 コワーキングスペースの現状

2節では、コワーキングという現象の展開と概念的特徴を確認した。ここでは、コワーキングスペースの現状について、地理的分布の観点から概観する。

2017年末時点で、世界中で約14,000のコワーキングスペースが稼働し、約120万人が当該スペースで働いていると言われている⁶。一方、国内では700以上のスペースが存在している(宇田・阿部、2017)。

このように、国内外においてコワーキングスペースは着実に根付きつつあるが、その大半は都市部に所在している(宇田・阿部、2016)。

具体的に、日本の場合、7割弱(65.5%)のスペースは東京、大阪、名古屋を中心とする三大都市圏に所在している。地域経済圏⁷単位では、人口500万人以上の圏域にあるスペースは6割弱(57.1%)である。政令指定都市や東京都区部の大都市には、7割弱(67.1%)のスペースが存在している。さらに、9割強(91.3%)のスペースが人口15万人以上の都市に存在している。

2010年以降、大都市(政令指定都市、東京都区部)に新たに設立されたスペースの割合は一貫して減少しており、2014年には約6割(60.6%)である一方、中都市(大都市を除く人口15万以上の都市)の割合は増加傾向にあり、2014年には3割弱(28.2%)を占める。

以上から、国内のコワーキングスペースは大都市から中都市へと広がりつつある。ただ、とくに独立採算の場合、人口15万人以上の都市に立地することが存続条件の一つである可能性が示唆される(宇田・阿部、2016)。

4 都市型スペースの展開

それでは、欧米やわが国の都市において、どのようなコワーキングスペースが開設・運営されているのだろうか。ここでは、注目に値する5スペースを概観する。すなわち、パリのStation F、ロンドンのLevel 39、ニューヨークのIndustry City、東京のLodge、グローバル展開しているWeWork、である。



図3：Station Fの様子
(出所：<https://stationf.co/campus/>)

まず、Station Fは、2017年にパリ中心部から南東に位置する13区に開設された。かつては駅舎であった34,000㎡の敷地に、3,000以上のデスク、60以上のミーティングルーム、8つのイベントスペース、レストラン、カフェ、バーが各1軒、キッチンが4つ設けられている⁸。

ワークプレイスにとどまらず、スタートアップが集う「街」を作るという壮大な構想に基づいており、オープン直後にもかかわらず、すでにスタートアップやベンチャー・キャピタルなど約4,000人が働いている。2018年1月時点で26のスタートアップ向けプログラムが用意されており、入居希望者は、マイクロソフトやフェイスブックなどの提携企業の選抜を通過すれば、各企業独自の支援・育成プログラムを受けられることができる(WORK MILL issue 01, 2017)。

これらから、Station Fでは多様な領域のスタートアップとグローバル企業等との交流や連携を通じた価値創造をきわめて大規模に遂行することが目指されているといえる。

次に、Level 39は、2013年にロンドン東部の再開発地区であるカナリーワーフに開設された。ロンドンを代表する高層ビルであるワン・カナダ・スクウェアに入居しており、スペース面積は3フロアで約7,400㎡に及ぶ。オープンから約3年半で、訪問者が10万人を上回り、1,200回以上のイベントが開催されるなど、きわめて



図4：Level 39の様子
(出所：[https://group.canarywharf.com/
portfolio/level39/](https://group.canarywharf.com/portfolio/level39/))

活発に稼働しているスペースといえる。Level 39は、金融やサイバーセキュリティ、小売、スマートシティといった領域との密接な繋がりを図っており⁹、具体的には、FinTechを中心に48ヶ国から1,000人以上が集っている(WORK MILL issue 01, 2017)。

JPモルガンやシティグループ、HSBCなど世界有数の金融機関やコンサルティング企業等が集積する立地を活かし、事業分野を絞り込むことで、利用者の急速な事業成長の支援が図られているといえる。

また、Industry Cityは、ニューヨークのマンハッタン南方のブルックリンで展開されている巨大複合商業施設である。2013年から新たなオーナーグループによって再開発が進められ、約557,000㎡のウォーターフロント地区に16の建物が立ち並び、テクノロジー、メディア、ファッション、デザイン、写真などに関する400以上の企業が集う創造拠点となっている。実際、約2年間で186,000㎡を上回るスペースが貸し出され、2,000以上の仕事が創出されている。Industry City内には、クリエイティブ・オフィスやものづくりスペースなど多様な空間が設えられている¹⁰。

Industry Cityは、ブルックリンの大規模地域開発というミッションの実現に向けて、ビジネスパーソンだけでなく、近隣住民や学生も

積極的に巻き込んでいる(WORK MILL issue 01, 2017)。ワークスペースおよびそれを包含する巨大施設を基点に地域エコシステムの形成が図られているといえる。

さらに、Lodgeは2016年に東京の紀尾井町にあるYahoo! Japanの本社内に開設された国内最大規模のスペースである。1,330㎡のフロアにワークスペースはもちろん、キッチンや食堂、カフェが設けられている。利用者間のオープンなコラボレーションだけでなく、Yahoo!の社員と利用者との積極的な交流や協同の創出が目指されている。なお、2018年1月時点で1日利用は無料である¹¹。

利用者は1日200-300人におよび、すでに



図5：Industry Cityの様子
(出所：[https://industrycity.com/
leasing-and-availability/](https://industrycity.com/leasing-and-availability/))



図6：Lodgeの様子
(出所：https://lodge.yahoo.co.jp/space_pc.html)

利用者間の協同から海外インターンシッププログラムの構築といった成果が生まれている (WORK MILL issue 01, 2017)。

個人事業主や小規模事業者など外部人材との連携を図るべく、大企業が企画・運営するコワーキングスペースが国内でも増えつつあるが、その先駆的事例の一つといえる。

最後に、WeWork は、2010年にニューヨークで創業され、短期間でワークスペース事業をグローバル展開し、急成長を遂げている。企業評価額は、2兆円を上回り、配車サービスを提供するUberや民泊仲介事業を展開するAirbnbに次ぐとされる¹²。

2017年8月時点で、世界52都市に、準備中も含め211のオフィスを開設している (WORK MILL issue 01, 2017)。とくに、ニューヨークやロンドンといった大都市には、数多くの拠点 (それぞれ48、32) が設けられている。2018年2月には、東京の六本木に日本第一号オフィスがオープンする予定である。なお利用料金は、フリーアドレス席で月68,000円、プライベートオフィスは1席で月129,000円である¹³。



図7：WeWorkのオフィス (ニューヨーク)
 (出所：https://www.wework.com/l/new-york-city—NY)



図8：WeWorkのオフィス (ロンドン)
 (出所：https://www.wework.com/l/London)

このように、WeWorkは急速に規模を拡大しており、メンバー (会員) は14万人を上回るが、会員だけでなく運営側の役員も利用するオンラインコミュニティシステムを通じて、情報の発信・共有や交流が図られている (WORK MILL issue 01, 2017)。

各オフィスでのローカルかつフェイス・トゥ・フェイスのコミュニケーションと、オンライン上でのグローバルなネットワーク形成を両立しようとする取り組みといえる。

5 おわりに

上述の5つのスペースについて、どのような印象を持たれただろうか。

一口に都市部で営まれるコワーキングスペースといっても「実態」は多様である。Station Fは、様々な領域の大企業と、入居するスタートアップとの連携に焦点が置かれ、Level 39は、ターゲット層が金融・ハイテクを中心に絞り込まれている。Industry Cityでは、ワークスペースが施設を基点とする地域エコシステム創生の一翼を担い、Lodgeは利用料を無料とすることで間口を広げ、多様なユーザーとの連携を図る

うとしている。そのなかで、WeWorkのような巨人が世界的に席卷しつつある¹⁴。

ただ、いずれのスペースも、仕事場の単なる共有を超えて、交流や協同を通じた価値創造のために試行錯誤を重ねている点では共通しているといえる。

大企業が大規模スペースの企画・運営に乗り出し、都市部におけるコワーキングスペース事業の競争が激化するなか、交流や協同の実現と場の存続がますます問われることになるだろう。

そのための手がかりとして、いくつかのポイントがあると考えられる。

まず、ワークスペース事業の位置づけや方針の明確化あるいは確認である。すなわち、運営主体は当該事業をどのように位置づけ（たとえば本業なのか副業なのか）、どのような成果を期待するのか、を定めることにあたる。

次に、ターゲットの（再）¹⁵設定である。たとえば、ユーザーの年齢や業種・職種、事業規模等の範囲・多様性を定めることが挙げられる。

また、場の開放性の（再）調整である。コワーキングスペースの最大の特徴として、開放性の高さが挙げられる一方、開放性をあえて抑えることで濃密なコミュニティの構築を図るスペースも珍しくない。

さらに、他者との連携の（再）検討である。他スペースや関連企業、自治体などスペース外の主体のうち、どのような主体とどの程度連携関係を築いていくのか、を検討することにあたる。

最後に、都市・地域特性の（再）活用である。同一都市・地域内でも、立地によって、人口動態や、居住者属性、自治体の支援制度、企業集積度、ローカル文化・伝統などの特性は異なりうる。すなわち、当該都市地域で歴史的に形成されてきた特性を把握し、ワークスペース事業への活用を見出していくことが挙げられる。

コワーキングスペースは、制度化された協同の体系である組織と比べ、人柄や能力を踏まえて当該人物との共有・交流・協同を調整できる原初的な場といえる。だからこそ、場のあり方とマネジメントを問い直し続けることが一層求められるだろう。

¹ 1902年にフランス人彫刻家アルフレッド・ブーシェが無名の芸術家のために用意した多角形の建物である（岡田、2004）。ラ・リュージュとは蜂の巣を意味し、彼はアトリエを蜂の巣に、芸術家を蜜蜂に見立てていたという。誕生から約100年を経た2003年時点でも、70名以上の芸術関係者によって使用されている。

² The History Of Coworking (<http://www.tiki-toki.com/timeline/entry/156192/The-History-Of-Coworking-Presented-By-DeskMag/#vars|panel=1505040!>) を参照。

³ コワーキングスペースでは、基本的にメンバーシップとドロップインというサービスが提供されている。メンバーシップとは、ある特定のスペースを日常的に利用する主体を対象としたサービスである。利用者は、通常月単位で利用料を支払う。なお、利用するスペース（机および座席）は固定制と変動制の双方が見られる。ドロップインとは、予約や約束なしにふらっと訪ねるという意味であり、月単位などまとまった期間ではなく、1回ごとに利用料を支払うユーザー向けのサービスである。

⁴ 中規模以上の企業のオフィスを想定している。中小企業基本法によれば、中規模企業は、サービス業の場合、従業員ベースで6人以上となる。

⁵ なお、近接度の代わりにワークスペースの「共有度」という軸を用いても同様の結果になる。

⁶ deskmagの2017年1月25日の記事 (<http://www.deskmag.com/en/the-complete-2017-coworking-forecast-more-than-one-million-people-work-from-14000-coworking-spaces-s>) を参照。

⁷ 経済圏の具体的な分類基準については、経済産業省に

よる研究会資料 (http://www.metigo.jp/committee/kenkyukai/sansei/kaseguchikara/pdf/006_03_00.pdf) を参照。

⁸ Station Fのウェブサイト

(<https://stationf.co/>) を参照。

⁹ Level 39のウェブサイト

(<https://www.level39.co/>) を参照。

¹⁰ Industry Cityのウェブサイト

(<https://industry.com/>) を参照。

¹¹ Lodgeのウェブサイト

(<https://lodge.yahoo.co.jp/>) を参照。

¹² WIREDの2018年1月4日の記事

(<https://wired.jp/2018/01/04/wework/>) を参照。

¹³ 東洋経済オンラインの2018年1月12日の記事

(<http://toyokeizai.net/articles/-/203960>) を参照。

¹⁴ もちろん、これらのような事業規模が大きく、メディアへの露出度が高いスペース以外にも、各都市において存続・発展を遂げているスペースは散見される。

¹⁵ (再) は、すでに開設されているスペースを対象とした場合の表現である。

柴田道子 (1999). 「モンパルナス、ある街の形成と芸術家の関わりについて」『金城大学論集：人文科学編』 32, 157-172.

宇田忠司 (2013). 「コワーキングの概念規定と理論的展望」『経済学研究』, 63 (1), 115-125.

宇田忠司・阿部智和 (2016). 「コワーキングスペースの実態調査：2014年時点の立地データの分析」『経済学研究』 66 (2), 145-171.

宇田忠司・阿部智和 (2017). 「共有・共創型ワークスペースの実態調査：2016年度調査の概要報告」『地域経済経営ネットワーク研究センター年報』 6, 113-143.

『WORK MILL issue 01』 (2017). プレジデント社.

参考文献

土方明司・新明英仁・江尻潔編 (2004). 『小熊秀雄と画家たちの青春—池袋モンパルナス』 練馬区立美術館.

Jones, D., Sundsted, T., and Bacigalupo, T. (2009). *I'm Outta Here: How Coworking is Making the Office Obsolete*. Austin: Not an MBA Press.

岡田徹 (2004). 「ラ・リユーシュへの旅から—朽ちるものたちの《いのちの光芒》—」『立教大学コミュニティ福祉学部紀要』 6, 111-118.

Ratcliff, C. (1983). *Andy Warhol*. New York: Abbeville Press (日向あき子・古賀林幸訳『アンディ・ウォーホル』美術出版社).

佐谷恭・中谷健一・藤木穰 (2012). 『つながりの仕事術：「コワーキング」を始めよう』 洋泉社.

城野駅北地区「みんなの未来区 BONJONO」における シェアタウンのまちづくり

ボン・ジョーノ

独立行政法人都市再生機構九州支社
都市再生業務部 市街地整備第2課

上田 哲弘

1 はじめに

北九州市は、これまで環境（公害）や福祉（高齢化）など、日本が直面する課題に他都市に先駆けて取り組み、格段の成果を挙げてきたことが評価され、平成23年12月に国から「環境未来都市」に選定されました。今後さらに資源・エネルギー制約や人口減少・少子高齢化が進むなか、北九州市は取り組みを一層進化・加速させ、環境と超高齢化に対応する、「誰もが暮らしたいまち」「誰もが活力あるまち」の実現を目指しています。

城野駅北地区（地区愛称：みんなの未来区 BONJONO）は、「北九州環境未来都市」のリーディングプロジェクトとして、その恵まれた地区特性を活かし、暮らしに関する二酸化炭素排出量の大幅な削減（ゼロ・カーボン）に加え、子どもから高齢者まで多様な世代が暮らしやすく将来にわたって住み続けられる持続可能なまちづくりを目指し、事業主・地権者等によりタウンマネジメント組織（TMO）が設立され、関係者と行政が一体となって、「シェアタウン」をテーマにまちづくりに取り組んでいます。

2 城野駅北地区の事業概要

当地区は、福岡県北九州市小倉都心の南東約3kmに位置し、JR日豊本線城野駅に隣接する東西約450m、南北約800m、面積約18.9haの区域です。地区南側は国道10号に接し、九州

の主要都市や北九州空港とのアクセスも良好な交通利便性の高い地域となっており、周辺には生活利便施設が整っています。（図-1参照）

地区内の施行前の状況は、地区中央から南側には平成20年3月に閉鎖された陸上自衛隊城野分屯地跡地（防衛省から財務省へ所管替）、北側には、UR都市機構城野団地（494戸、建設年次：昭和33年～38年）、市営住宅（60戸、建設年次：昭和54年、55年）、一般家屋などが立地していました。なお、既存樹木や池が保全された“まちなか”の貴重なまとまった土地であ



図-1 位置図



上田 哲弘

うえだ てつひろ

1974年兵庫県生まれ。京都大学大学院工学研究科修了（土木システム専攻）。1999年地域振興整備公団入団。2005年7月UR都市機構へ組織移行。これまでにニュータウン、都市再生、復興支援等に携わり、2017年4月より現職。

り、九州百名山の一つである足立山（標高593m）の眺望も良好な地区です。

周辺の土地利用は、東側が国家公務員宿舎、市道を挟んで商業店舗やマンション、南側は、国道10号沿いに店舗、事務所、西側は県道を挟んで住宅地、北側は県警機動隊、防衛省宿舎、県立小倉聴覚特別支援学校が立地しています。

土地利用計画は、地区の南側に生活利便施設・中高層住宅街区、中央部に公園・低層住宅街区を、北側には低中層住宅街区を配置しました。道路計画は、地区内の南北を結ぶ遊歩道を整備し、地区を通過する自動車交通を抑制するとともに、歩行者・自転車のJR城野駅や路線バスへのアクセス向上を図りました。

公園については、地区中央の南北遊歩道沿いに街区公園を配置するなど、2か所設置しました。（図-2参照）

まちの背骨となる歩行者・自転車交通の基幹軸として、南北遊歩道(W=8~12m、L=750m)を幹線とし、歩行者・自転車の安全性や快適性を考慮した道路構造とするとともに、街並みに配慮した曲線的な線形の道路とするなど、景観

にも配慮した計画としています。（図-3参照）

エコフロントは、まちの顔として整備を行い、JR城野駅北側の駅前広場や隣接地に立地した生活支援施設等とJR城野駅を自由通路で結ぶなど、交通結節点の機能を強化して、公共交通の利用促進を図るとともに、関連事業として、JR城野駅の橋上化を行い、南北を結ぶ自由通路や駅前広場等の整備によりアクセスの向上を図っています。

ボン・ジョーノひとまち公園は、既存樹木、太刀洗池を保全・活用し緑陰空間となるクールスポットの創出を図りました。なお、公園に隣接する調整池は地下式とし、調整池の地上部を緑化するとともに、公園と一体となったオープンスペースとしました。（図-4参照）

また、電線類については、道路施設の一部である電線共同溝により、南北遊歩道（L=710



図-2 土地利用計画図



図-3 南北遊歩道



図-4 ボン・ジョーノひとまち公園

m)、区画道路(L=722m)、特殊道路(L=136m)に地中化が実施されています。道路舗装は、遮熱性舗装など環境に配慮した舗装材や、LED等の照明灯などの整備を行っています。

＜土地区画整理事業の概要＞

- ・事業名称 北九州都市計画事業
城野駅北土地区画整理事業
- ・所在地 福岡県北九州市小倉北区
- ・施行者 独立行政法人都市再生機構
- ・施行期間 H24年度～H33年度まで
(清算期間5年を含む)
- ・施行面積 約18.9ha
- ・計画人口 約2,300人
- ・事業計画認可 平成24年5月
- ・換地処分公告 平成29年1月
- ・関連公共施設 JR城野駅(橋上化)、南北連絡通路、南北駅前広場、歩行者デッキ

3 まちづくりの誘導

○ 地区計画

良好な市街地環境の形成を図るため、土地利用方針を定め、地区計画を決定しています。

①多世代交流・生活利便施設地区(4.8ha)

多世代への住環境整備、医療・福祉・生活利便サービス等

②低層住宅地区(6.9ha)

低層住宅を主体とした土地利用

③低層店舗・住宅地区(2.4ha)

低層の店舗、事務所、住宅等

④住宅地区(5.1ha)

集合住宅を主体とし、多世代・生活利便地区を補完する施設

将来に亘って住み続けられる快適なまちづくりを実現するために、用途制限、容積率、最低敷地面積、壁面の位置の制限、最高高さ、形態・意匠、垣・さく、緑化率等が詳細に決められています。

○ まちづくりガイドライン

ゼロ・カーボンの取り組みを早期に実現させるため、エネルギー分野や環境分野など、多くの民間事業者の先進的な知見やアイデアを幅広く募ることが有効であることから、北九州市において、関心意向表明・まちづくり提案募集を行いました。これにより、まちづくりに係る事業に参画意向のある民間事業者を確認するとともに、ゼロ・カーボン先進街区の実現に向けた提案をいただきまちづくりガイドライン作成の参考としました。(関心意向表明・まちづくり提案募集は、H25.3末 60グループ・88社)

まちづくりガイドラインとは、「ゼロ・カーボン」「子育て支援・高齢者対応」「持続可能」など、次世代のライフスタイルを実現するために必要なインフラや、施設、ソフト面での取り組みを包括的にまとめたものです。まちづくりを進めるための基本指針として、「城野ゼロ・カーボン先進街区まちづくりガイドライン」を定め、先進的・持続的なまちづくりを誘導する水準を示し、多様な主体によるまちづくりの一体性を確保しています。

○ 基本計画協定

土地取得者は、「地区計画」の遵守、「まちづくりガイドライン」のほか、「城野地区まちづくり基本計画」、「城野ゼロ・カーボン先進街区まちづくりガイドライン」、「城野ゼロ・カーボン先進街区景観形成基本方針」、「整備条件」に配慮し、開発することになります。なお、開発にあたり土地取得者は北九州市と「基本計画協定」を締結します。

4 タウンマネジメントの導入

(1) 目的

タウンマネジメントとは、「まち」における良好な環境や、「まち」の価値を維持向上させるため、住民・事業主・地権者等が主体的かつ

持続的にまちづくりに参加し活動を行うことであり、タウンマネジメントによって、以下の効果が得られることを目的としています。

- ①良好な地域環境を世代を超えて継承する持続力の保持
- ②地域の活動を誘発する母体の形成
- ③環境・不動産価値の維持・増大に寄与
- ④住民の地域への愛着や満足度の向上
- ⑤他地区との差別化による住宅市場での優位性の確保

(2) TMO設立の経緯

①城野分屯地跡地処理計画策定協議会

陸上自衛隊小倉駐屯地城野分屯地の移転跡地に係る処理計画を協議するため、平成21年2月に「城野分屯地跡地処理計画策定協議会」（以下「協議会」）が設置され、整備計画についての諸調整を行いました。（分屯地跡地の処分を完了したこと等により平成28年4月に解散）

・構成メンバー

財務省福岡財務支局、福岡県、北九州市、都市再生機構（平成23年8月より参加）

協議会では、「まちづくり基本計画」（平成23年8月策定 図-5参照）において、区画整理事業区域内を、土地利用転換の機会を活かし、基盤整備段階から総合的な低炭素化技術・方策の導入を推進する「ゼロ・カーボン先進街区」として位置づけることを宣言しました。

また平成24年7月に、協議会において、当地区のまちづくりコンセプトの実現、まちづくりの一体性を確保するため、開発の取り組みについての考え方、具体的な方策や水準を示した「城野ゼロ・カーボン先進街区まちづくりガイドライン」が作成されました。

このガイドラインは、土地譲受者（事業者）募集に際し活用されています。

②タウンマネジメント準備会の結成

まちづくり基本計画やまちづくりガイドラインを踏まえた、ゼロ・カーボン先進街区の形成



図-5 まちづくり基本計画

に向けた民間誘導を図るため、都市再生機構は平成25年6月に民間事業者29社からなるタウンマネジメント準備会を設立しました。準備会の中でタウンマネジメントの内容、組織の在り方を検討し、平成26年3月に北九州市と都市再生機構により、「城野駅北地区におけるタウンマネジメント方針」が策定されました。

③タウンマネジメント推進会議から一般社団法人の結成

平成26年10月には1から4街区の土地所有者をメンバーとする、城野タウンマネジメント推進会議を設立。その中の専門部会（総務、エネルギーマネジメント、まちなみ、PR）で各サービス内容の議論を重ね、平成27年3月に一般社団法人「城野ひとまちネット」（以下「TMO」）が発足し、活動を始めました。

(3) TMOの組織構成

当地区の土地購入者はTMOに加入して運営に参加することが前提となっており、立地施設（店舗、病院、薬局）はもとより、集合住宅はマンション管理組合を組織し、戸建住宅は原則

として区分所有法に基づく団地管理組合を組織し参加することとなっています。

TMOは各団地管理組合や立地施設等が社員となる組織であり、各組合等を総括し連携した運営を行います。(図-6参照)

TMOの会費は、正会員(土地及び建物の所有者により構成された管理組合、法人等、又は城野駅北地区で事業を実施する法人)が月会費及びTMO基金として負担することとなっており、戸建及びマンションの場合は、月会費が1戸当たり1,700円、TMO基金(入会時のみ)が10万円となっています。

平成28年11月には3街区(戸建街区)で団地管理組合の第1号が設立されました。

現在(平成29年3月時点)TMOの会員は、土地購入者等の正会員22団体と、活動を支援する賛助会員5社(西部ガス株、富士電機株、(NPO法人)オープンガーデン北九州、パナソニック株エコソリューションズ社、西日本電信電話株)で構成されています。

また、まちづくりの専門家(タウンエディター)として、九州大学大学院の柴田建助教、(株)ワークヴィジョンズの西村浩氏、(有)アーバンセクションの二瓶正史氏に協力いただき活動支援をいただいています。

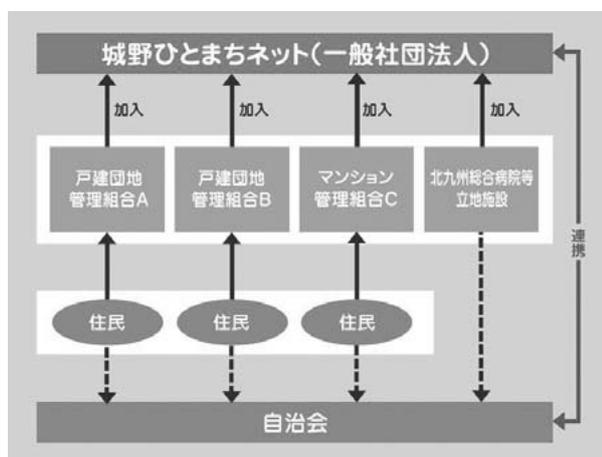


図-6 TMOの組織構成

5 TMOの取り組み内容

(1) シェアのまちのコンセプト

当地区のまちづくりのテーマである「シェアタウン」は、これまでの帰って寝るだけのベッドタウンではなく、暮らしや活動を楽しみながら、時代とともに変化し、成長することで、まちの魅力を未来につなげていくまちです。(図-7参照)

そのために、自分たちの手でまちの魅力を生み出し、そのプロセスをシェアしていく仕組みとして、これまでのマスターアーキテクトを頂点とするトップダウン方式ではなく、TMOを中心に、住まい手自身が楽しみながらまちの維持管理・運営に参加し、まちを“自分好みに”カスタマイズしていくことが出来る、共同編集型のまちづくりを取り入れています。

そして、まちをシェアする3つの方法、「居場所のシェア」「活動のシェア」「維持管理のシェア」を実践することで、モノ・コト・ヒト・カネの好循環が生まれ、持続可能な街が実現する

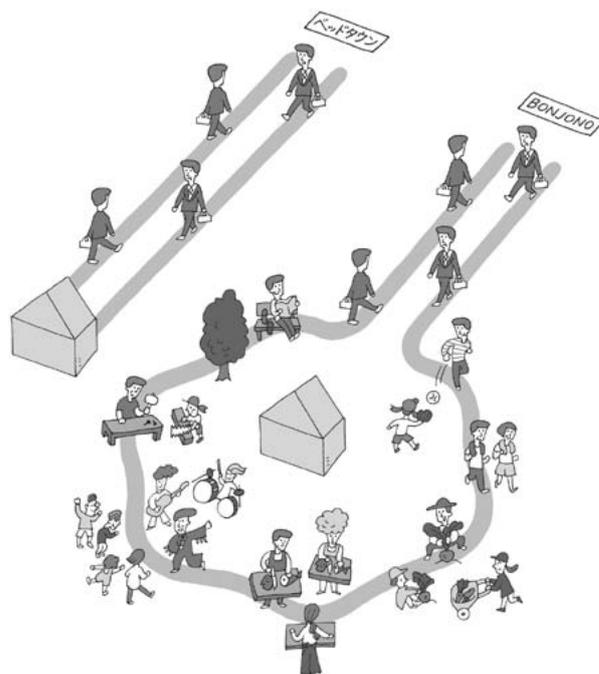


図-7 シェアタウンのイメージ

ことを目指しています。

TMOはUR及び北九州市と共同で、「城野駅北地区におけるタウンマネジメント計画」を定め、基本コンセプトを「みんなで創るまち、みんなで育むまち」とし、「グリーンマネジメント」「エネルギーマネジメント」「タウンセキュリティ」の3つを核となるメニューに位置づけ、運営しています。

(2) TMO活動の3つの核メニュー

①グリーンマネジメント

a) 街並み形成のルール化

街全体としての美しい景観を保ち、地区の価値・魅力を維持・向上していくため、TMOがまちなみ形成・緑のルールとして「まちづくり指針」により、まちなみと緑の維持管理を行っています。

各街区の設計者はタウンエディターを中心に、街区間調整を行うと共に、各街区独自のルールを定め、街区内での設計調整を行います。

b) コミュニティガーデンを通じた多世代交流

各街区の共用緑地や公園内に設置したコミュニティガーデン、集会所内の花壇、遊歩道沿いの植栽空間などをTMOや各管理組合が管理します。

公園内に設置したコミュニティガーデンはTMOが公園の通常管理を行いつつ、園内にTMO自らが花壇を設置し活動を行っています。グリーン活動を通じて各種環境学習や収穫祭、ガーデニングイベントの開催による住民間のコミュニティ形成、まちの魅力向上を目指しています。

②エネルギーマネジメント

ゼロ・カーボンのまちづくりを目指す城野駅北地区では、新設される住宅・施設における単体での省CO₂の取り組みをさらに効果的に進めるため、地区全体におけるエネルギー利用の最適化・環境負荷の低減を図るべく、ICTネットワークを活用したエネルギーマネジメントシ

ステムの導入を計画しています。

各住宅と施設に各種EMS（エネルギーマネジメントシステム）を標準装備しています。（ビル・施設はBEMS、戸建住宅はHEMSを導入）これは、ディベロッパーが土地を購入する時点での前提条件となっています。

地域全体のエネルギーマネジメントを実現するため、BEMSやHEMSなどの各種EMSから情報通信網を通じ、地域全体のエネルギーを管理するCEMS（地域マネジメントシステム）によりデータ収集を行い、コミュニティサイト上でエネルギーデータの見える化を行うと共に、エネルギーを賢く使うための省エネ情報の提供等も構築中です。

将来は、まち全体の入居状況に応じた「負荷平準化サービス」や「デマンドレスポンスサービス」等、地域エネルギーの最適化に関するサービス等の提供を検討しています。さらには各家庭や施設をつなぐ情報通信網を活用し、病院等立地施設と連携した、健康管理や子育て支援、高齢者支援等のサポートの導入により、いつまでも安心して暮らし続けられるまちを育んでいきます。

③タウンセキュリティ

誰もが安全・安心に住み続けられるまちづくりを実現していくため、住宅地の設計段階では防犯の専門家の助言を受けると共に、防犯カメラによる犯罪抑止として地区内に10基のカメラを設置しました。今後は防犯教室やTMO会員によるまちの見回りなどを行っていく予定です。

(3) 城野TMO拠点施設の設置

コミュニティの継続的な活動の場、コミュニティ・マネジメントの拠点が必要との観点から、活動の拠点施設として集会所施設を土地区画整理事業で整備しました。（写真-1参照）

集会所施設は「城野くらしの製作所TETTE（テッテ）」と命名し、キッチン・DIY・キッズ・

読書スペースを設置し、平成28年4月にオープンしました。(図-8参照)

「TETTE」を拠点とした各活動を「くらしラボ」と呼び、テーマ別に6つのラボ(研究室)で構成し、各種ラボを外部の専門家がサポートしていく体制で活動しています。

- ①グリーンラボ：花壇・野菜作り・ガーデニング関連活動、②キッチンラボ：料理教室・子供たちへのおやつ提供等、③DIYラボ：TETTEの工具を使ってDIY教室等、④ヘルスラボ：病院や薬局が中心となった健康関連教室等、⑤スマートライフラボ：エコな暮らしの提案・スマートなエネルギーの使い方を学ぶ、⑥メディアラボ：各ラボ活動の広報活動・図書クラブの管理運営等

平成28年度から「くらしラボ」として月1回の住民集会「TETTE会」を開催し、イベント等を実施する中で住民の中で主体的に活動できる人材の発掘と育成に取り組んでいます。

また、地域に開かれた施設として正会員でない方もこのような施設を有料で利用できる仕組みとするなど、施設利用料を運営費に還元してTMOを安定的に運営する方策の導入についても検討を行っています。

(4) シェアプレイスの設置

「くらしラボ」の活動を実践する場として会員相互でシェア可能な屋内外の活動拠点(シェ



写真-1 くらしの製作所TETTE

アプレイス)を設置しています。(図-9参照)

集会所施設TETTEは、コミュニティ活動の中心となる場所として、DIYやガーデニング、クッキングなどの道具と活動スペースを備えています。いつでも気軽に立ち寄り、仲間と交流できるよう、壁を取り払った開放的な空間にしています。

ひとまち公園では、まちびらき前の平成27年11月に、公園の芝生(約100畳)を張るイベントを開催し、居住予定者や近隣住民、TMOのメンバー等約300人が参加しました。そこからまちびらき後に公園愛護会がつくられ、住民参加による緑の維持活動につながっています。

フォーラムJONOは、北九州総合病院の中にある、約120名収容可能なホールです。講演会やコンサートの他、TMOの総会など、TETTEでは納まりきれないイベントも開催することが出来ます。

コミュニティファームでは、専門家の指導を受けながら野菜を育ており、実りの時期には収穫祭などを行います。

メディプラ・眺望テラスは、医療モールやカフェ、生活利便施設などが入居する複合業務ビル「メディプラ城野」の屋上広場で、九州百名山の一つである足立山が一望できます。季節ごとのイベント開催などに活用を検討している場所です。

サンパークスタディールームは、分譲マンションの1階に開設予定の自習室で、マンションの

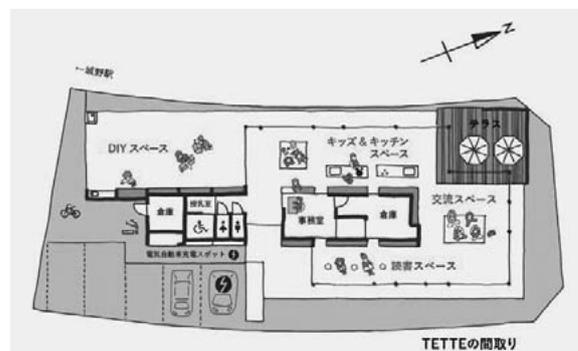


図-8 TETTEの間取り

居住者だけではなく、TMOの会員は大人も子供も利用することが出来ます。

他にも、通りに向けて開かれた花壇・緑地をオープンガーデンとしてまちのあちこちに設けており、「公共」「民間」「個人」に関わらず、グリーンラボの活動を通して、みんなで緑の手入れを行い、好きな人が楽しみながら緑や花を育てることができる仕組みづくりに取り組んでいます。

6 おわりに

BONJONOは平成28年3月に自由通路・BONJONO公園・遊歩道・集会施設の供用開始と合わせ、まちびらき式典を開催しました。4月にはBONJONOまちびらきイベントが実施され、5月には地区内の北九州病院が開院し、商業施設も合わせて出店が進み、新たな住民も次々と入居しています。

新規入居者の方には、まちづくりのコンセプトや施設の使い方、TMOの役割等を記載した

冊子「BONJONOくらしのトリセツ」を配布し、BONJONOの特徴について理解を促しています。

平成29年7月には、公園や道路の清掃活動を行う「おそうじラボ」から発展し、“みんなでつくる公園プロジェクト”として、専門チームと共にいろいろな問題を解決し、皆さんに愛される公園づくりと継続できる公園運営の検討を行う「パークマネジメント研究会」が発足しました。さっそく、みなさんの「公園の池をきれいにしたい」という思いから、11月の3連休に社会実験イベントを開催し、その中で公園の池の水を全部抜いて、みんなできれいに大掃除しました。イベントでは、地区に隣接する福岡県警機動隊のみなさんも協力くださるなど、周辺にも活動の輪が広がっています。

これからも、「みんなの未来区 BONJONO」では、“みんなでまちの魅力をつくる”というコンセプトのもと、人が集い、楽しみ、学び育つ未来に向けた取り組みが進んでいくことと思います。



図-9 シェアプレイス

海外のシェアリングシティ事例と日本の現状

一般社団法人シェアリングエコノミー協会 事務局 桜井 里子

1. 日本の人口減少課題の解決策として「共助」社会実現へ

世界には「シェアリングシティ」と呼ばれる都市がある。中でもソウル（韓国）とアムステルダム（オランダ）は、シェアリングシティ先進都市として多くの成果を出している。そもそも「シェアリングシティ」とは何か。シェアリングエコノミーを町のインフラとして、公的サービスだけに頼らず民間が運営するプラットフォームを活用し、市民同士が互いに助け合うことで町の活性化に取り組んでいる都市のことだ。

国立社会保障・人口問題研究所が発表した人口統計資料集（2017改訂版）の推計では、日本の人口は2015～20年で人口増加率-0.24%、2050～55年では同-0.56%で2053年には日本の総人口は初めて1億人を下回ると予測。また、日本の人口増加率は世界と比較するとワースト13位（2015～20年推計、2015年人口が100万人以上の158か国の比較順位）となっている。日本の人口減少は加速化しており、働き世代の若者や国・地方自治体が抱える負担は今後ますます重くのしかかってくる。アンバランスな人口ピラミッドの社会では、まちづくりを「公助」から「共助」にシフトしていくことは喫緊の課題であり、シェアリングシティは日本の人口減少問題における解決策として注目されている。シェアリングシティの事例を取り上げる際、必ずと言っていいほど先進事例として紹介される

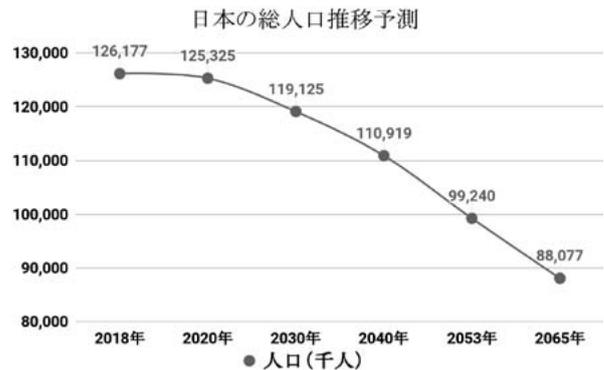


表-1 日本の総人口推移予測（国立社会保障・人口問題研究所が発表した人口統計資料集 [2017年改訂版]）

のは隣国ソウルである。「シェアリングシティ・ソウル」の取り組みは、2016年3月に「全世界の持続可能な都市ベスト7」（英国ガーディアン誌）に選出された他、同年11月には持続可能な未来のために革新的な貢献と、優れた成果を上げた個人や組織に与えられる「ヨーテボリ持続可能発展賞」をソウル市長のパク・ウォンスン氏が受賞した。



桜井 里子

さくらい さとこ

明治大学政治経済学部卒。新聞などメディアで12年間、取材編集・ディレクターを経験。IT企業でマーケティングや新規事業の立ち上げに携わり、2016年に一般社団法人日本ふるさと手しごと協会代表理事、同年一般社団法人シェアリングエコノミー協会事務局、2017年からポート株式会社地方創生支援室にて地方課題や人口問題に取り組む。

2. 行政主導型シェアリングシティの代表例ソウル市

ソウル市の人口は2017年時点で約1,018万人（ソウル市発表）となっており、韓国の約20%が面積605.2 km²のソウル市内に住んでいる。ちなみに東京23区（面積619 km²）の人口は約938万人（2017年の住民基本台帳に基づく）で、日本の人口の約7%に相当する。

ソウル市では、経済成長と人口密集が急速に進んだ結果、交通渋滞や住宅開発、環境問題に直面し、さらには近隣住民との断絶やコミュニティの崩壊・孤立、失業といった社会問題が噴出。市民の行政に対する要望は増えるばかりで、公的機関の限界に達していた。こうした課題が広がる中、2012年にパク・ウォンスン氏がソウル市長に就任。これらの都市問題をシェアリングエコノミーで解決していくために同年9月、「シェアリングシティ宣言」をした。そして、シェアリングエコノミーを公共政策として推進するための法的整備に向けて「シェアリングエコノミー促進条例」を制定。ソウル市の新組織として市長直轄の「ソウル市イノベーション局」を立ち上げたのだ。

シェアリングシティ・ソウルの実現に向けた



写真-1 バスや自動車が行き交うソウル市の朝の風景（2016年11月撮影）

計画が練られ、2012年9月にソウルシェアリングシティ・イニシアティブ宣言、同10月にソウルシェアリングシティ第1次総合計画を発表し、同12月にシェア(共有)促進実施条例を制定した。2013年からの3か年計画1年目には、シェアリングエコノミーのオンライン・プラットフォーム「シェアードハブ」を構築。その後、指定の民間シェア系事業者や団体と連携し、ソウル市が保有している資源の活用を展開した。また、一般市民のシェア系サービス活用促進のために、アカデミー講座や市民体験イベントなども開催し、市民レベルでのシェアリングエコノミー普及推進にも力を入れていった。2年目の2014年は成長フェーズと位置付け、シェアリングエコノミーのプラットフォーム多角化と構造的改革を進め、3年目の2015年以降は定着と拡大フェーズと定め、韓国国内から国際市場へ目を向けた事業支援や海外連携を目指している。

3. 市民密着型シェアサービスの推進、官民一体による成果

ソウル市が実施した3年間の推進事業には、シェア系事業者や団体への総合支援戦略も含まれた。創業活性化支援と成長促進支援の2つに分けられ、創業活性化支援ではシェアリングエコノミーに関心の高い市民および起業家予備軍を対象にした創業訓練プログラムを実施。成長促進支援では、シェア系事業者や団体へのシードマネーの提供および分野別コンサルティングや投資支援を行い、3年間で91社を支援した。

また、普段の生活にシェアリングエコノミーを導入し、都市課題を解決するための生活密着型シェアリングエコノミー支援も実施。市内住宅街におけるカーシェアリングの「ナムヌカー」利用や空き駐車場のシェア、DIY・日曜大工のための工具レンタル所の設置、子ども服のシェア、異世代ホームシェアリングなど各区で住民

間同士の助け合いサービスを推進・拡大させた。近隣住民が余ったキムチやおかず、食材を寄付する「シェア冷蔵庫」も、ソウル内外から注目を集めた。

若者・青少年へのシェアリングエコノミー普及に向けては、シェアリングエコノミー教育や学校内におけるシェア系事業導入の取り組みなどを実施し、2015年は市内56校が参加した。

シェアリングシティ宣言から5年が過ぎたが、ソウル市も予想していなかった様々な分野へシェア系サービスは広がりを見せているようだ。ソウル市民と観光客の交流による着地型観光「マイ・リアル・トリップ」、即席ご飯をいろいろな人たちと一緒に食べる「おうちごはん」、空き地などの遊休スペースを路上パフォーマンスやアーティストに開放する「路上ライブ・プレー」といった新たな活動である。

人口過密と都市問題を抱えるソウル市は今、シェア系事業者や団体とともに、官民一体となって成果を生み出している。2016年11月のソウル市主催「ソウル・シェアリングシティ・フェスティバル」にはシェアリングエコノミー協会も招待され、日本の現状と取り組みを紹介するとともに、一歩も二歩も先に進んでいるシェアリングシティ・ソウルの実例を体験する



写真-2 ソウル・シェアリングシティ・フェスティバルで講演するパク・ウォンスン・ソウル市長（2016年11月撮影）

機会を得た。わたしたち事務局から派遣した参加者いわく、「衣食住どれを取ってもシェア系サービスが普段の生活に浸透し、シェアの精神が根付いていた」と感想を述べていた。

ソウル市は2017年5月、シェアリングエコノミーを通じた市民生活の向上実現のための組織「ワールド・シェアリングシティ・アライアンス」の創立メンバーとなり、今後加盟する世界の都市へソウル市の事例やアイデアを共有していく。

4. ワールド・シェアリングシティ・アライアンスで課題共有へ

第2回世界シェアリングシティサミットが2017年5月、米国ニューヨークで開催され、ニューヨークのアリシア・グレン副市長が「シェアリングエコノミーのグローバルな性質と都市生活へのインパクトを証明した」と言及したように、4大陸13か国、22の都市（バンクーバー、コペンハーゲン、トロント、アムステルダム、シカゴ、モントリオール、ヘルシンキ、サンフランシスコ、ダラス、ヘント、アテネ、ミラノ、マドリード、ニューオーリンズ、フィラデルフィア、バルセロナ、ワシントンDC、香港、ソウル、シンガポール、ヨハネスブルグ、ニュー



写真-3 第2回世界シェアリングシティサミットの参加者（2017年5月撮影）

ヨーク)が結集した。

サミットでは、シェアリングエコノミーにおけるデータ収集、政策決定、消費者・労働者保護、市場の公平性など様々な課題に取り組んだ。新しい経済モデルと言われるシェアリングエコノミーは、既存サービスとの競合や衝突も避けられない。社会的な混乱に対して、行政はどのように対処すべきか。このサミットで発表された「ワールド・シェアリングシティ・アライアンス」をきっかけに、世界の都市が積極的に協力し合い、ノウハウをシェアしていくことで、シェアリングエコノミーの発展を目指している。

ワールド・シェアリングシティ・アライアンスの創立メンバーは前述のソウルの他、アムステルダム（オランダ）も含まれる。アムステルダムはもともと第1回世界シェアリングシティサミットの主催都市であり、行政主導型のソウルとは対照的に民間主導型のシェアリングシティを形成した先進都市でもある。

5. 民間主導型シェアリングシティ「アムステルダム」

シェアリングシティ・アムステルダムは2013年、民間団体shareNLが掲げたビジョンを基に動き出した。シェアリングエコノミーは個人間同士の助け合いによるものだからこそ、普及には行政の力だけではなく、市民や起業家、NGOや研究機関などを巻き込む必要があった。shareNLはまず、アンバサダー・ネットワークを作り、多くの市民や団体に加盟を促した。そして2015年、すべてのアンバサダーがアムステルダム市に集結し、ヨーロッパ初のシェアリングシティ宣言をしたのである。

アムステルダム市はホームシェアリングの世界的企業Airbnbに関する規制を世界に先駆けて制度化するなど、シェアリングエコノミーに

おける先進事例を作り出してきた都市。それだけに、shareNLのシェアリングシティ構想に対して、行政も積極的な協力を惜しまなかった。

シェアリングシティ構想の目的は、人口82万人のアムステルダムを”生きた実験室”に見立て、すべてのシェア系事業者や市民が体験し共有し合う環境を作ることにあった。スタートアップから大企業、中小企業、NGO、自治体まですべての組織が関わることで初めて意味のあるものになると考えたからだ。アムステルダムのコミュニティセンター、公共図書館、保険会社、空港などすべてがシェアリングエコノミーのアンバサダーになり、シェアを最優先で考える都市に押し上げていった。

アムステルダム市はシェアリングエコノミー・アクションプランを作成し、「シェアリングエコノミーは、自治体が禁止するとか権限を与えるものではなく、観察して可能な限り機会を捉える」（アムステルダム市発表）ことをバランスの取れたあるべき姿とした。また、18



写真-4 アムステルダム市の風景（2017年9月撮影）

万人いる高齢者や低所得者向けの「シティパス」をシェア系サービスとも連携させた。シティパスがあれば、市営事業の一部を使うことができ、地元の食料品や商品、医療などのサービスを低価格で受けることができる。shareNLがアムステルダム市民に実施した最新のアンケート調査によると、84%以上の市民が「進んでシェアしたい」と答えたという。シェアリングエコノミーは、アムステルダム市民のライフスタイルに広く浸透している。

7. 社会資本が鍵となる新しいシェア系サービスも

2016年11月、シェアリングエコノミー協会が日本で最初のシェアリングエコノミー・ビジネスカンファレンス『シェア経済サミット』を開催した際、シェアリングシティの先進都市としてソウル市イノベーション局局長の全侏寛氏とともに、アムステルダム市のshareNL共同創設者ハーマン・ファン・スプラン氏とピーター・ファン・デ・グリーン氏をゲストスピーカーに迎えた。第2回目の2017年11月開催の同サミットにもshareNLのピーター・ファン・デ・グリーン氏に登壇を依頼し、ワールド・シェアリングシティ・アライアンス提唱を講演していただいた。

shareNLの活動内容は、わたしたち民間のシェアリングエコノミー協会にとって一つの模範であり、協会設立年から情報共有や意見交換を頻繁に行っている。2017年にはオランダ経済局の招待とshareNLの協力により、日本国内のシェア系事業者などを集めたオランダ・シェアリングエコノミー視察ツアーを実施した。

その視察ツアーの訪問先の一つでもあった「seat2meet」は今注目のオランダ発祥シェア系サービスである。自分自身のスキルを利用者に提供することで、コワーキングスペースの



写真-5 オランダ視察ツアーにて（2017年9月）

利用料や施設のランチが無料となる。社会資本（ソーシャルキャピタル）が鍵となるサービスだ。フリーランスの人々や起業家、小企業経営者たちで構成され、彼らとseat2meetが社会契約を結ぶのである。感度の高い利用者が集まりSNSでクチコミを発信することで、話題の場所に人が集まる。その結果、何百万人の人々はその場所を知る。そして、利用者はイベントや会議で使う際に喜んで定価料金を支払い、seat2meetのアプリには多くの情報掲載希望企業が募る。現在、25か国175か所に拠点を広げ、年間7万5,000件の有料利用者を抱える。企業が所有する遊休スペースの無料活用で人が集まるコミュニティを作り、人が集まった場所で有料サービスを展開する仕組み。社会資本を取り入れたこのようなシェア系サービスは、今後、シェアリングシティの社会課題事例から新たなサービスとして生み出されるかもしれない。

8. 世界の先進事例①：大都市型シェアリングシティ

シェアリングシティ先進都市として、ソウルとアムステルダムの一例を紹介したが、その他の主要都市についても言及したい。シェアリングシティは、シェアリングエコノミーの導入・連携によって都市課題や社会課題の解決を目指

す都市である。しかしながら、人口の異なる大都市と地方都市では、課題が異なる。東京のような大都市を抱えながら、人口減少が深刻な地方都市を含む日本が参考にすべき事例はどの都市か。大都市の事例としてパリ（フランス）とニューヨーク（米国）、中小規模の参考都市としてデーフェンター（オランダ）を取り上げ、各都市が導入しているシェア系サービスを紹介したい。

8-1. シェアリングシティ・パリ

コラボレーティブ経済に関する世界最大のイベント「Ouishare Fest」は毎年、Ouishare本部のあるパリを中心に各地で開催されている。シェアリングエコノミーの世界的な広がりにも大きく貢献してきたOuishareの中心都市パリを起点に、中長距離ライドシェア「BlaBlaCar」は、早くからヨーロッパのインフラとして広がった。同じ方向に出掛ける同乗者を募り、空いている座席を”コスト割り勘”するサービスだ。ヨーロッパが大陸間で繋がっており、自動車での中長距離移動が盛んであることから生み出されたシェア系サービスである。ライドシェアは、渋滞解消やエコ活動にも繋がる。BlaBlaCarは現在、22か国に広がり、4,000万人以上の利用者がいる。また、コスト負担は目的の一つであり、相乗り時のコミュニケーションや出会いに期待する利用者も多い。BlaBlaCarによる移動型コミュニティの形成は、観光・交通の新しいスタイルとしても人気だ。

もう一つ、大都市ならではの食糧課題の解消に挑むシェア系サービスがある。消費者がオンラインで注文した農家の農作物を、生産者から直接受け取ることでできるサービス「Food Assembly」だ。大都市では特に、農家、生産者、消費者間に大きなギャップが生じる。大都市に住む人は農業地帯を訪問する機会はほとんどなく、食品は近隣のスーパーなどの食料品店やレ



写真-6 パリにある Food Assembly の集会所 (2017年7月撮影)

ストラン、カフェを通して手に入れる。そのため、スーパーマーケットチェーン店などの中間業者に頼らざるを得ず、農家にとっては利益のロスにもなる。この問題に取り組み、公平で地域コミュニティのためになるフード・シェアリングエコノミーを実現したのが Food Assembly だ。各地にあるアSEMBリー（集会所）の中から会員登録し（無料）、最新の地元食品のオンラインカタログから Web 注文と支払いを行う。マーケットが開かれる指定の日時に集会所へ出向き、生産者らから直接商品を受け取る。フランスで急速に伸びた Food Assembly はグローバル展開も徐々に功を奏しており、イギリス、ベルギー、ドイツを含めてヨーロッパ各地で約 900 の集会所が作られている。

8-2. シェアリングシティ・ニューヨーク

世界的な大都市ニューヨーク・ブルックリン区は、今でこそ流行の最先端エリアとして注目を集め、高級店が並ぶ地区として人気だ。しかし、当時の名残も依然としており、ブルックリン区には退廃的な光景も目につく。現在、260万人の人々が暮らすブルックリン区において、低所得者層が住む住宅地には、公共の遊休スペース（空き地）が多数存在している。そんな



写真-7 ニューヨーク市ブルックリン区にあるMyrtle Village Green (公式Facebookページより)

廃墟となった遊休スペースをシェアリングエコノミーで再生させようと、本腰を入れている。

地域住民やボランティアが運営するスペースシェア系サービス「596 Acres」は、空き地をコミュニティ会議の場とし、住民を集めて有効活用する方法について議論し、実践している。彼らは空き地を”Myrtle Village Green”という名のコミュニティスペースに作り変えた。シェア農園や野外劇場などを展開。住民同士の活発な交流機会が増えるとともに、廃墟や空き地が”学びの場”として生まれ変わっている。

9. 世界の先進事例②：中小都市型シェアリングシティ

デーフェンター市はオランダ東部にある古都で、人口99,577人の都市である。少子高齢化による高齢者介護の人手不足とコスト増加の課題を抱えている。

老人ホーム「Humanitas」は介護施設であり



写真-8 Humanitasで生活する高齢者と学生 (公式サイトより)

ながら、シェアハウスとスキルシェアの側面を併せ持つ。施設にはデイケア、短期滞在、長期滞在、地区看護などの介護プログラムがあり、サービス内容によって価格は異なる。この「Humanitas」には、高齢者だけではなく、学生も住んでいる。学生はある条件さえ満たしていれば、無料で入居できるのだ。その条件とは、施設の高齢者と毎月30時間、交流すること。高齢者と雑談したり、高齢者が参加するパーティーと一緒に加わったりすることで、人と人との繋がりや愛情を育み、社会的相互作用をプラスに機能させている。学生は交流以外にも、ボランティアのサービスとして、食事の準備やパソコンの使い方講座など、多数の社会的活動も提供し、コミュニティに貢献している。高齢者の介護や世話を通して、高齢者と場所や時間やスキルを共有し、心豊かな生活を送っているのだ。

10. 日本のシェアリングシティと実現への課題

本稿ではすべての都市を紹介仕切れないが、シェアリングシティ宣言をする世界の都市は、年々その数を増やしている。裏返せば、それだけ、都市課題や社会課題が世界中にあふれてい

るということだ。そして、シェアリングエコノミーへの期待は益々増えている。一方で、シェアリングシティの条件は?という質問をよく問われるが、明確な定義や世界基準はないが、共通して言えることは、「シェアリングエコノミーによって地域行政課題の解決を目指す都市」であることだ。

日本では2017年6月、政府の臨時閣議で成長戦略「未来投資戦略2017」を決定し、シェアリングエコノミーを重点施策として位置付けられた。シェアリングエコノミーの取り組みに向けた具体的な重要業績指標（KPI）も明示し、2017年度中に少なくとも30地域でシェアリングシティを推進し、自治体におけるシェアリングエコノミー活用の実現を目指すとしている。さらに、大都市圏や地方中核都市、過疎地域といったように、異なる課題を抱える地方自治体ごとにシェアリングシティのモデルケースを作ること提言した。また、その中で「ベストプラクティス」を取りまとめ、他の地方自治体へ横展開や普及が進むように促していくと言及している。

こうした政府の動きと並行して、シェアリングエコノミー協会でも独自に「シェアリングシティ認定」制度をスタートしている。2017年11月には、前年にシェアリングシティ宣言をした千葉市（千葉県）、浜松市（静岡県）、多久市（佐賀県）、島原市（長崎県）、湯沢市（秋田県）の5都市に加えて、釜石市（岩手県）、奄美市（鹿児島県）、南砺市（富山県）、鯖江市（福井県）、日南市（宮崎県）、大津市（滋賀県）、加賀市（石川県）、横瀬町（埼玉県）、天塩町（北海道）、川上村（長野県）の計15自治体をシェアリングシティ認定した。

地域の遊休スペースを活用する「スペースマーケット」や地元の人が旅案内する着地型観光「TABICA」の他、クラウドソーシングによる地方での仕事受注を促す「クラウドワーク



写真-9 シェアリングシティ認定授与式記者会見
(2017年11月撮影)

ス」や「ランサーズ」、個人間カーシェアリングの「シェアのり」や公共交通インフラとしてのライドシェア「notteco」など、日本で展開する様々なシェア系サービスが地方にも広がりを見せ始めている。

世界では人口50~100万人以上の大都市を中心に普及しているシェアリングシティだが、日本においては大都市よりも地方都市での取り組み事例の方が多い。シェア系サービスの事業拡大がセットとなって進行する世界のシェアリングシティに対して、日本では課題先進地域の地方都市における福祉的利用の意味合いが強いのが現状だ。既存の法律や制度の壁が厚く、容易に推進できない事情がある。シェア系サービスが社会課題を解決し、社会のインフラとして利用されるためにも、持続可能な運営が求められる。そのためには、シェア系事業者が健全に成長していかなければならない。

シェアリングエコノミーは大きな初期投資を必要とせず、既にある「人」「モノ」の遊休資産を個人間でやり取りすることで成り立つ。老若男女、地域を問わず、誰もが参画できる新しい経済活動。全国で1,718の自治体を構成し、豊富な資産を有する日本が、シェアリングシティ先進国として注目されるように、われわれシェアリングエコノミー協会も政府や行政、民間企業と三位一体となって推進していく。

2018.03_No.69
UA.
Urban·Advance

名古屋発

栄ミナミ地区における、まちづくりと デザイン戦略 その2 ～資源を共有し、未来へつなげるシェアリング～

名古屋工業大学大学院 社会工学専攻 建築・デザイン分野 准教授 伊藤 孝紀

1 資源を共有し、財産へと変える

1.1 シェアリングを仕掛けるデザイン

「カーシェアリング」や「ワークシェアリング」、「ホームシェアリング」などシェアリングという言葉をよく耳にする。シェアリングとは“わかちあい”という語源をもち、環境学習や市民参加型のワークショップなどにも使用されている。その場で体験したことを、仲間とわかちあうことによって、一人の発見や感動を参加者全員の共有した体験とすることを意図する。同一のモノや空間だけでなく、個人の体験や感動までを複数人で共有するには、独自のプログラムやシステムの構築と共通したサイズや趣向性を加味するなど工夫が必要だ。

社会のなかの「わかちあい」を定義したロバート・D・パットナムは、現代社会における共同体の衰退を論じ、ソーシャルキャピタル（社会関係資本）の提唱者でもある。「あなたからの見返りを期待せずに、してあげる、きっと誰かがいつか私のためにもしてくれるから」という考えを「互酬性」と呼ぶ。共同体を支えてきた人づきあいという糧、公私ともに互酬性の蓄積がやせてきた現代社会の問題を、多くの事件からも実感することができるだろう。

古来より日本にある風習や慣習をみると、町内会や青年会、消防団など地域に根差した活動があった。互いに助け合う互助制度をおこなうことで、人々の協調行動を活発化することにより社会の効率性を高めることができ、社会の信頼関係、規範、ネットワークといった社会組織

が政（まつりごと）や祭事を形成していた。

企業や行政などの組織内でも、同じ価値観や体験を共有したり、実感を通して話し合うことは組織全体の成長にもつながる。

これらは都市や地域でも同様であり、隣近所のコミュニティから町内会などが運営する廃品回収やゴミ掃除、祭事など小さな活動を共におこなうだけで、同じ時間を共有し、その体験が連帯感を生むのである。現代社会において、地域資源を共有する仕掛け（シェア）をデザインすることで、係わる人々の連帯感や共感を生み出し、共有の財産へと変えることが重要であろう。

1.2 シェアサイクルを軸とした、まちづくりの可能性

高度成長期が安定した先進諸国では、ヒューマンスケールから既存の都市計画を捉えなおすこと、そのなかで都市の魅力を引き出すことが課題として挙げられる。それは市民一人一人が主演となるよう「誇り」がもてる演出（デザイン）を仕掛けることであり、前述した都市にあ



伊藤 孝紀

いとう たかのり

1974年生まれ。97年名城大学建築学科卒業。07年名古屋市立大学大学院博士後期課程満了。07年より現職。建築、インテリア、家具のデザインや市場分析からコンセプトを創造しデザインを活かしたブランド戦略やまちづくりを实践。主な著書に「名古屋魂21世紀のまちづくり提言書」中部経済新聞。2027年リニア中央新幹線開通に向けた、名古屋駅西側エリアのデザインアーキテクト。

る資源を共有する「シェアリング」の視点は重要であろう。

2020年の東京オリンピック開催や2027年のリニア中央新幹線開通を見据えるならば、「シェアリング」を軸として、交通機能の拡充や道路空間の再配分、各地区との連携などの「都市政策」が、観光戦略や産業振興といった「産業政策」と融合したり、創造的にイノベーションする、まちづくりを考えるべきだ。

先ず「観光戦略」では、お土産やイベントなどの商品開発だけではなく、都市がもつ資源を総体的に資産に変える「プレイス・ブランディング」の視点があろう。商品やイベントを単体・単発として企画するのではなく、都市の魅力と連携するなど戦略的にブランディングすべきである。

他方、「産業振興」では、伝統工芸による職人の技にAR（拡張現実）など最先端技術を加えるなど、「カワイイ」や「ヤバイ」といった女性や若者の感性を擦る創造性が望まれている。欧米では第四次産業として既に台頭している「クリエイティブ産業」の育成のためにも、教育や研究機関との連携や発表・発信の場づくりをすべきだろう。

オーストラリアでは、1994年にアートと新しい情報技術を融合した政策が始まった。それを発展させイギリスでは、1997年から文化・メディア・スポーツ省の連携した政策として「クリエイティブ」と呼ばれる創造的産業が育成されてきた。大量生産・大量消費から、少量生産で付加価値あるモノやサービスを創造することに重きをおかれ、工業社会からファッションやアニメ、映画、アート、伝統文化など知的財産を活用した知的重視社会へと移行していく。

国内でも経済産業省が、2014年のクリエイティブ産業に関する国内生産高を64.4兆円、雇用規模を590万人と自動車産業を上回る規模を試算している。さらに、2020年に向けて、世

界のクリエイティブ産業の市場が932.4兆円以上になると想定される。

そういった視点を鑑みながら、「シェアサイクル」を捉えるなら、「自転車政策」といった交通手段としての利便性や効率性だけでなく、都市のシンボルとして固有の歴史や文化、産業、生活、コミュニティといった資源を、体験する機会を通して精神的な価値へと結びつけ、買いたい・訪れたい・交流したい・住みたいなど行為を誘発する役割を担うだろう。

「デザインが創造性をイノベーションへとつなげる」IDEO社の創立者でもあるティム・ブラウンの言葉を借りるならば、商品開発や企業のブランディングに対してだけでなく、利用者の体験価値を生み出し、都市ストックの利活用を、デザインの力で戦略的に実行することが必要となる。その意味でも、既存の交通機能を結び、各地区の体験価値を有しながら繋げる「シェアサイクル」は、「都市政策」と「産業政策」が融合した、新しいまちづくりの一端を担う可能性が十二分にある。

2 シェアサイクルのシステム開発と実証実験

シェアサイクルといえば、札幌の「ポロクル」や横浜の「ベイバイク」など、全国で広がっている。そして名古屋には、「ニッティ (NITY)」



図1 2007年に白壁地区でおこなわれた社会実験

があると主張したい。

2007年冬、江戸時代から続く武家屋敷が残る白壁地区を中心に誕生した。社会問題になっている「放置自転車」の整理と景観問題、都市内で伐採される木々が産業廃棄物として扱われている「都市の森」と呼ばれる環境資源の問題、青空駐車場の不秩序な増加がみられる空地問題を解決する目的で計画した。白壁地区に5カ所のステーションを設置した(図1)。放置自転車を真っ白に塗装した「再生自転車」に乗って街を探索するツアーも企画した。さらに、木材でステーションを制作するプロセスを公開するなど、住民参加型のまちづくりの一貫となることを標榜。地元学生や地域住民が参加した作業途中には、多くの住民から質問や励ましの声や参加があり、完成を待ち望む期待感が感じられた。

ステーションに用いた木材は、懐かしさや思い出が想起されるよう公園にあった木製遊具や神社の火災時に伐採されたものを使用。木材を自転車が適切に駐めることができる寸法をモジュールとして加工(部材数512枚)。皮を一方のみ残し、長さ約750mmに切り、穴を4箇所空け、鉄筋を通しボルトで固定することでL型を形成。そのため、ステーションの各部材は可動させることができ、設置される土地の形状に合わせて形態を変えることが可能となる。さらには自転車の駐輪だけでなく、子どもの遊



図2 2012年に鶴舞地区でおこなわれた社会実験

具やベンチとしても機能する。

2011年10月、4年を掛け、研究を継続しながら進化(プロGRESS)させた。国内外の事例にはクレジットカード決済が通常であり、電子マネー決済のシステムは類を見ない。国内需要と既存交通機関との連携を視野に入れると、「SUICA」や「MANACA」など電子マネーの対応が、シェアサイクルの普及に繋がると調査結果も出ている。そこで、「電子マネー(交通系ICカード)」を用いた決済と個人認証を可能にしたシステムを開発する。世界初となる、このシステムを当大学内に設置して実証実験をおこなった。

2012年11月、2ヶ月間に渡り、名古屋市鶴舞地区を対象に、街中に6カ所のステーションを設置して、市民誰もが登録して課金することで利用できる社会実験へと拡大した。

研究室でデザインしたシェアサイクル「ニッティ(NITY)」は、自転車がステーションに収まると「Nagoya」であり「NITY」の頭文字「N」が浮き上がる(図2)。モチーフは、名古屋飯のエビフライやシンボルである金鯱だが、その表現はスマートなデザイン。ステーションのお辞儀をしたような形状は、カードをかざしやすいよう配慮し、自転車の細部にも女性の利用者が使いやすいように幾つかの工夫を施している。また、「電子マネー(交通系ICカード)」を用いた決済と個人認証を可能にしたシステムを開発することで既存交通機関との連携をスムーズにし、利用者の視点に立ったサービスを目指した。さらに、自転車の製造は、もともと瓦の製造をしていた会社が、そのノウハウを転換して「クリエイティブ」に取り組んでいるのも特筆したい。

現在、この発展型が、名古屋の都心部、「栄ミナミ」地区で実装されているシェアサイクル「でらチャリ」であり、エリアマネジメントの収益基盤の一端を担っているのだ。

3 栄ミナミまちづくり会社の設立と持続可能な仕組みづくり

まちづくりは、個々の活動ではなく、地区や地域が一体となって街の魅力を生み出していくことである。従来は、その取り組みが、地域に想いがある方のボランティア精神に支えられていた。しかし、まちづくりは一朝一夕では成り立たないし、それでは特定の方の善意が途絶えると持続できなくなる。そのため、「エリアマネジメント」という捉え方が重要となり、ゴミ収集や植栽の整備、安心安全の維持や駐輪整備などの「公益事業」に加え、広告やイベント、物販飲食店など「収益事業」がポイントとなっている。言うなれば、まちづくりは、「儲ける仕組み」をつくること。そして、儲ける仕組みを、個人の資産でなく、「共益(シェアリング)」の資産として持続可能にするために、「まちづくり会社」が役割を担う。

もう一方で、「まちづくり会社」を設立するなど、法人格を有すことで、行政から「都市再生推進法人」の指定が受けられるようになる。指定されると、「都市再生整備計画の提案」と「都市利便増進協定の締結」が可能となり、「行政に計画提案できる権限」と、道路や公園など「公共空間で商売などをしても良い権利」が得られる。この二つの魔法によって、行政にお願いばかりするのではなく、自らが街の計画(デザイン)をし、自らが運営(マネジメント)できるようになる。

2016年11月7日に、名古屋市の栄ミナミ地区では、「栄ミナミまちづくり株式会社」が設立された。全国のまちづくり会社の多くは、行政や鉄道会社、大手デベロッパーが中心であるのに対して、この会社は、14町内会と5商店街、3組織によって構成されている。また、出資金には、行政のお金は入っていない。これは、「全国初、市民中心のまちづくり会社」といっても

過言ではない画期的なことである。

2013年12月に、地元商業者および行政職員らによる「栄三丁目エリアマネジメント検討会」が設立し、まちづくりの方向性や法人化の必要性が協議された。2014年度からは、1年に3回おこなわれる検討会と、毎月おこなわれる「栄ミナミエリアマネジメント作業部会」(以下、作業部会)において、エリアマネジメントの事業体制や法人形態の詳細検討が進められた。

続いて、まちづくりに関する事業内容、法人化の検討を具体化するため、2015年4月には、検討会を「栄ミナミエリアマネジメント委員会」(以下、委員会)に移行した。また、作業部会を委員会の下部組織として位置づけ、具体的な協議と実践をおこなう「栄ミナミエリアマネジメント社会実験協議会」(以下、協議会)として、同年5月に移行した。

そして、協議会でおこなわれた法人化の検討では、「社団法人」と「株式会社」のどちらの法人格を目指すかを繰り返し検討。また実際におこなう事業内容も、収益性や持続性の観点から検討された。商業が中心である栄ミナミ地区の特徴と、多様な事業を計画し営利を追求しながら、まちづくりへと展開する方針から「株式会社」を選定。検討結果を踏まえ、2016年8月協議会にて株式会社を設立することを決議し、翌月の委員会で承認され、2016年11月7日に法人組織「栄ミナミまちづくり株式会社」(以下、栄ミナミまちづくり会社)が設立された経緯である。

2018年2月22日に「都市再生推進法人」(以下、推進法人)の指定を受けた。組織全体の概念図を図3に記す。

「栄ミナミまちづくり会社」は、一朝一夕で生まれたわけではない。2007年春から、街中がライブステージとなる「栄ミナミ音楽祭」がおこなわれ、夏には「栄ミナミ盆おどり」、秋には名古屋B級グルメの決定戦「NAGO-1グラ



図3 栄ミナミまちづくり株式会社の位置づけ
「インプリ」など、街を活気づけるイベントが企画運営されている。同じ頃、長期ビジョンを見据えたマスタープランの作成にも取り組み始める。私の研究室もご一緒させていただきながら、栄ミナミの特徴を顕在化するプランを描き始めた。栄ミナミの地区を俯瞰すると「くの字」型に曲がっているのをモチーフに、ロゴマークから街路灯など街の要素が統一されたデザインとなり、何処にもない唯一無二の景観をつくることを意図した(図4)。



図4 栄ミナミ地区のロゴと統一されたデザインルール

2013年、一本の街路灯(商店街)から始まり、現在では、南伊勢町通とプリンセス大通を中心に150本の街路灯が実現している。

これらの一連の経緯は、既報アーバン・アドバンス(Urban・Advance No.65, pp49-56, 2015.10)に掲載されているので参照されたい。

4 栄ミナミ地区における、3つの社会実験

4.1 全国初の社会実験を展開

栄ミナミ地区では、協議会が中心となり、全国初の道路(歩道上)のタッチパネル式デジタルサイネージを設置(以下、サイネージ事業)や、全国初の駐輪禁止区域の指定がない有料駐輪システムの導入(以下、有料駐輪事業)、そして、東海初、シェアサイクルシステムの実装(以下、シェアサイクル事業)と、先駆的な社会実験を実現している。3つの社会実験の実施場所を、図5に記す。

前章からの補足として、2014年度の作業部会では、構想期間として他都市の事例を参照しながら、推進法人に指定後の本格実施を目指し、社会実験の事業内容が検討された。この結果、2015年1月に栄ミナミ地区がめざす将来像である「賑わいあふれるまち」「住みよいまち」の実現を目的とした社会実験が実施されることになった。2015年度は、事業計画期間として、設置箇所や事業内容が詳細検討された。2015年度末には、それぞれ事業者が決定し4ヶ月の実施計画期間を経て、2016年4月からサイネージ事業、同年7月から有料駐輪事業が実施されている。サイネージ事業と有料駐輪事業の概要を図6に示す。

サイネージ事業の社会実験は、2015年12月に事業者募集を行い、2016年4月から栄ミナミ全域に合計7箇所設置し、実施されている。これは、賑わい創出と地域情報の発信を目的とし、49インチの液晶モニターが2面並列で設置されており、左側が屋外広告事業による広告面、右側は地域情報面となっている(図7)。右側の地域情報面はタッチパネルとなっており、周辺の地図情報、店舗情報、地域のイベント情報など街に関する最新情報が発信され、街の回遊性、利便性を高めることを目指してい



図5 3つの社会実験の実施場所



図7 全国初、歩道上のタッチパネル式デジタルサイネージ

事業名	デジタルサイネージ広告事業	有料路上駐輪場事業
設置箇所	7箇所	1箇所
事業者	株式会社表示灯	蔦井株式会社
現況写真		
事業開始日	2016年4月21日	2016年7月1日
事業内容	①広告掲載: 広告収益事業 ②地域情報: 店舗やイベント情報 ③地図画面: 周辺の地図情報、店舗詳細表示、他言語対応機能	①精算機②駐輪ラック 料金設定: 1時間無料、自転車は24時間100円、原付は24時間200円 駐輪台数: 自転車90台、原付14台

図6 サイネージ事業と有料駐輪事業の概要



図8 全国初、駐輪禁止区域の指定がない有料駐輪場

る。また、外国人観光客にも対応するため日本語、英語、中国語、韓国語の4言語に対応している。

有料駐輪事業の社会実験は、2016年3月に事業者募集を行い、同年7月から実施された(図8)。栄ミナミは一部を除いて放置自転車禁止区域ではなく、周辺に無料駐輪が可能であるなか、1箇所有料駐輪場を設置した。この有料駐輪場は自転車駐輪と原動機付き自転車(以

下、原付)駐輪が可能である。料金設定は、駐輪後1時間無料であり、24時間につき、自転車100円、原付200円となっている。その経緯の一部を、図9に記す。

4.2 シェアサイクル・でらチャリ

シェアサイクル事業の社会実験は、2016年10月から、3ヶ所のステーションを設置することから始まった。名古屋人にも馴染みやすく、

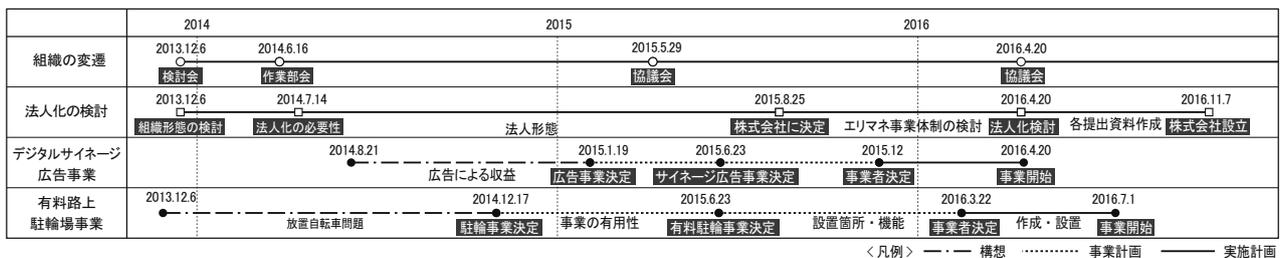


図9 検討会、作業部会と各社会実験の検討プロセス

観光客にとっても分かりやすい愛称として、「でらチャリ」と名付けられた。自転車の数は、計23台、料金は一時間あたり100円、一日利用の場合は500円の設定である。「でらチャリ」には、女性が利用する鞆が入る大きさと、ペットボトルなどドリンクホルダー、そして一目で街を把握できる地図を前輪部のカゴに組み込んだ。また、女性がスカート巻き込みを防ぐのと、広告を設置できるスペースを確保する目的で、後輪部のカバーをデザインしている（図10）。

もちろん、交通系ICカードを用いた個人認証と決済機能は言うまでもなく、WEB上での登録も可能である。

他方、私の研究室で利用状況や利用者のニーズを把握する調査を進めた結果、さらに広域での利用を望む声が多くあった。特に、大須地区や伏見地区へのステーションの拡充への要望が過半を占めた。そういった声を反映すべく、2017年度中に、ステーションを大須地区と伏見の交差点、白川公園内と、さらに3ヶ所を増

やす予定である。今後は、名古屋市全体にステーションが展開されるよう民地の利活用も視野に入れながら、拡大へと計画していく。

特筆すべきは、これら社会実験で用いられた装置などの形状や色彩は、栄ミナミの景観を考慮したデザインが採用され、事業者は異なるが、全てが統一的なルールに基づき、まとめられていることである。街路灯や、紹介した社会実験の「デジタルサイネージ」、シェアサイクル「でらチャリ」、「有料駐輪」も全て同じデザインである。

統一されたデザインは、利用者の視認性が上がり、街の景観調和と賑わいを生み、広告価値を高め、地域の方々の誇りとなり、プレイスブランディング（地区全体を総体としたブランド価値）の実現へと導くのである。



図10 東海初、シェアサイクル・でらチャリの特徴

5 都市再生推進法人化に向けて、そして未来へ

5.1 道路をシェアする、南伊勢町のパークレット

クリエイティブな思考や活動は、公共空間の利活用でも実践的な事例を見ることができる。例えば、日常の往来で利用する「道路空間」でも、オープンカフェや展示、マルシェなど新しい試みが行われている。国土交通省を中心に道路空間は、自動車や自転車などが通過するだけの機能ではなく、コミュニティを育み、賑わいを生み出すパブリックスペースであるべきという考え方に大きく変わりつつある。

海外事例では、「パークレット (Parklet)」と呼ばれる道路空間の車道上のパーキングスペースに、デッキテラスやパラソル、屋外テラス席のキットを設置して、飲食や団欒のスペースやガーデニング、遊具的な設えなど、思い通りの使い方を実現している。2010年に米国サンフランシスコでは、道路空間を、あたかも公園のように使おうという「Pavement to Parks」というプロジェクトから生まれた仕組みだ。パークレットの設置までのマニュアルや、実際に使われているシーンなどもWEBで公開されている。

国内では、2011年に全国に先駆けて「都市

再生推進法人」の指定を受けた北海道「札幌大通まちづくり株式会社」が、2013年に道路空間の歩道上に飲食や購買施設を常設化した「大通すわろうテラス」を開設。パークレットの社会実験は、東京都の池袋や神田、兵庫県神戸市など全国で同時多発的におこなわれている。全国の社会実験を概観すると、週末限定など短期間をベースに歩道上を飲食スペースに活用する「池袋モデル」と、1年以上と長期間設置を見据えて歩道と車道の停車帯を用いた「神戸モデル」がある。どの社会実験も、国内の厳しい法規制などと悪戦苦闘しながら、道路空間のクリエイティブな活用の仕方を模索している段階といえる。

2017年10月12日から、栄ミナミ地区の南伊勢町通りでは、「ISEMACHI PARKLET (イセマチ パークレット)」がおこなわれた(図11)。全国初となる車道上のパーキングメーター(時間制限駐車区間)に設置した社会実験を、栄まちづくり会社が実現させた。社会実験の全国に先んじた先駆的な2つのポイントを説明したい。

一つ目は、車道の積極的な活用である。サンフランシスコの事例のように、歩道はいっさい使わず、車道上のパーキングメーターのみを活用することで、歩道空間を広く確保している。さらに、駐輪スペースを併設することで、歩道上にある大量の駐輪を車道へ誘導でき、歩行目



図11 全国初、パーキングメーターを活用したパークレット



図12 全国初、立体駐車場のリノベーション

的のみの十二分な空間を確保しているのである。

二つ目は、パークレットと交通整備を同時におこなっている点である。車道上を走る自転車が安全な通行を促し、走りやすいよう「ナビライン」を設置し、駐輪スペースは車道上からアクセスできるようにした。曖昧になりがちな自転車通行についての解決策の一つを提示しているのである。

5.2 栄ミナミ地区と名駅地区を繋ぐ、地区のシェアリングへ

2015年に、名古屋駅地区と栄ミナミ地区を中心としたまちづくり関係者が有志で集まり「NAGOYA 創造協議会」を立ち上げた。名古屋は、2027年の「リニア中央新幹線の開通」を控え、まちづくりへの機運が高まっているが、その一方では、名古屋駅地区と栄地区が競うようにメディアでは報道される。名古屋市全体の魅力向上を考えるならば、名古屋駅地区と栄ミナミ地区をつなげ、互いの地区の良さを、分かち合い、相互に魅力を高める戦略（シェアリング）を考えるべきだろう。また、前述してきたように、「機能価値」から「体験価値」を産み出すクリエイティブ産業に加え、それらを牽引するクリエイティブな人材が集積できる環境づくりも必要となる。

名古屋市都心部には、大規模開発が可能なエリアも多いが、その一方では、その周辺エリアは既存の建物が集積したまま残された状況になりがちである。その対策として、既存の建物をリノベーションすることで、起業したい若者（スタートアップ企業）が集い共同で働けるコワーキングや、ライフスタイルを共有して住むシェアハウスなど、新しい価値（シェアリング）を生み出すことができるはずだ。

若者を中心に、就労者や住民が増えれば、お洒落なカフェやレストラン、クリエイティ

ブな人材が欲する店舗が自ずと集積し、三蔵通全体のエリアリノベーションへと発展するだろう。

エリアリノベーションを提唱する馬場正尊氏は、三角状に「3つの拠点」ができると点が線、線から面となりエリア全体へと波及していくという。その拠点の一つになるべく、2018年3月には、三蔵通の名古屋駅南地区に位置する立体駐車場の一部をリノベーションし、「クリエイティブラウンジ：クリばこ」を開設する予定である（図12）。

クリエイティブラウンジが、クリエイターや芸術家による表現や、スタートアップ企業同志が協議したり、若者の議論や異分野の交流がおこなわれるような、様々な資源と多様な叡智が共有される（シェアリング）場づくりを考えている。このような小さな試みが、栄ミナミ地区と名駅地区をつなぎ、都市に波及するように、「都市政策」と「産業政策」が融合した未来ビジョンへ、一石を投じたい。

参考文献

1. 伊藤孝紀:名古屋魂 - 21世紀の街づくり提言書, 中部経済新聞社, 2013.2
2. 伊藤孝紀:まちを演出する - 仕掛けとしてのデザイン, 鹿島出版会, 2013.2



名古屋都市センター事業報告

まちの地域文脈の再発見

— 今、注目される地形・歴史・文化を活かしたまちづくり —

日時：2017年11月16日（木） 15:00～17:30

場所：名古屋都市センター 11階ホール

主催：名古屋市 観光文化交流局 歴史まちづくり推進室

第40回全国町並みゼミ名古屋有松大会実行委員会

公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

■第1部 基調講演

講師：福川裕一氏（NPO法人全国町並み保存連盟理事長、千葉大学名誉教授）



福川と申します。私どもが取り組んでおります「全国町並みゼミ」は、名古屋の有松で第1回目を開催して以来、40回目になる今年、再び有松と名古屋市内に点在する歴史的環境を舞台に開催することになりました。この40年間には、歴史的町並み保存をめぐる状況もいろいろと動いてきました。そのあたりのことを少し紐解くことで、皆さんにも町並み保存について関心を持っていただければ幸いです。

1. 40年前の歴史的環境をめぐる状況

歴史的環境をめぐる状況として、40年前には2つの重要な法律・制度が既に制定されていました。「古都保存法」及び「伝統的建造物群保存地区」という制度です。また、京都市や金沢市のように先進的な自治体ではさまざまな取り組みが始まっていました。では、その取り組みの背景にあったものは何か。3つの背景があったと考えます。

一つ目は、「1960年代、経済の高度成長による環境の破壊が進行した」ということです。例えば、鎌倉宅地造成御谷騒動、平城宮跡近鉄車庫問題、京都タワー建設問題など、開発に絡んで古いまちを揺るがす出来事がいろいろと起きた時期がありました。こうしたことがきっかけで、1966年に古都保存法が制定されます。この法では開発を禁止していますが、それは京都、奈良、鎌倉等に限定され、かつ町並みは保存の対象ではなく、自然の保存が目的でした。これでは少し不十分だと思っていたところで、二つ目の背景になります。

二つ目は、「1970年代初め、各地で町並みを守る住民団体が結成された」ということです。高山、妻籠に次いで、いろいろなまちで住民団体が結成され、具体的に町並みの保存・修復事業が始まります。住民運動が始まったのです。

三つ目は、「自治体の条例の制定が始まり、先駆的に伝統環境の保全の法制化が進んだ」ということです。特に京都市では非常に先進的な手法で町並み保存を始めます。それらをモデルに、国の法律も整備されていきます。ちなみに、国際社会も伝統環境保全の方向に進み、フランスでは1962年、マルロー法という修復型の再開発に取り組む法律が制定され、各国がこれに続きます。

そういう動きに押されて、日本では1975年に「伝統的建造物群保存地区」の制度ができ、特に重要なものについては国が「重要伝統的建造物群保存地区」として選定することになりました。1976年の最初の選定では7地区が選ばれています。

2. 町並みはみんなのもの ―全国町並みゼミが始まった―

そのような状況の中で、町並み保存や歴史的なまちづくりに取り組む全国の住民団体が集まる「全国町並みゼミ」が始まります。それに先立ち1974年、主催団体である「町並み保存連盟」が結成されます。翌年には「全国町並み保存連盟」と改め、いよいよ1978年に「第1回全国町並みゼミ」を開催する運びとなりました。以来、40年続いています。

●第1回 有松・足助大会（1978年）

第1回の町並みゼミは、有松・足助で開催されました。このとき記念講演をされた東京大学（建築史）の稲垣栄三先生の言葉を、私はしっかり記憶しています。「なぜ町並み保存か？それは未来をにやう子どものためです」と、はっきりおっしゃったのです。

町並みゼミでは毎回、宣言文を作ります。「有松・足助宣言」には、稲垣先生の言葉が反映されて、町並み保存は「物的な整備にとどまるものではなく、新しい人間関係の確立であり、その中心は未来をにやう子どもたちのためのすぐれた環境の創造である」とあります。そして、「こうした地域の創造の主体は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家である。この三者が、それぞれの特性をいかにしながら確かな協力関係を築きあげていくことである」と謳っています。

●町並み保存の制度が充実してきた

町並みゼミを40年続けるなかでは、町並み保存に係る制度も充実してきました。例えば、「文化財登録制度」、「景観法」、「歴史まちづくり法」ができました。また、文化財の新しいカテゴリーとして、棚田や城下町等を対象とする「文化的景観」が加えられました。また最近では、「町家に係る規制緩和」が進み、木造の町家を保存できるようにする制度改正がいくつかの自治体で始まっています。また、2016年には都市再開発法の改正により「個別利用区」という制度ができ、文化財をのこして再開発ができるようになりました。こうした制度を上手に活用することが今後の課題になると思います。

●町並みを守る時代が来た ―町並みゼミを振り返る―

これまでの町並みゼミのなかで、思い出深いものをいくつか簡単にご紹介します。

・第3回 小樽・函館大会（1980年）

小樽での開催は、小樽運河を埋め立てる前でした。この後、運河埋め立てをめぐる非常に大きな市民運動が起き、10万人の反対署名が集められました。その市民運動で活躍した峯山富美さんもゼミに参加されていました。この回の町並みゼミの特質は、宣言文の「住民運動のもつ歴史的先駆性」という言葉です。当時は公害問題や自然保護に関する運動が大きく展開されていましたが、

そのような中で、「歴史の分野を担っていこう」という意気込みがこの宣言文には表れています。

・第25回 鞆の浦大会（2002年）

鞆の浦は中世以来の港町で、朝鮮使節団もここに入ってきた歴史があります。開催当時は、ここを埋め立てて橋を架ける計画が問題になっていました。要するに、中世以来の港には古い石積みの施設等が多々残っており、それらを壊すことへの反対運動があったのです。そのような中での町並みゼミの開催でした。その後、訴訟を経て、広島県は埋め立て・架橋を中止しました。そして2017年、重要伝統的建造物群保存地区に選定されました。

・第26回 かしはら・今井大会（2003年）

今井での講演で、藻谷浩介さんが「人口減少が始まると土地本位制が建築本位制に移行し、町並みの時代が再来する」と話されたことは強く印象に残っています。

3. 町並みはわたしが守る —みんなのものから40年—

2017年の町並みゼミは、40年ぶりに有松に帰ってきました。今回のテーマは、「町並みはわたしが守る —みんなのものから40年—」です。「町並みはみんなのもの」というのがわれわれのモットーでしたが、「わたしが守る」と言った途端に非常に強い決意が伝わってきました。この言葉の背景には、昔からその家を守ってきた方だけでなく、今やその家の当事者でない人々もいろいろなかたちで町並みを守る機会が増えてきたという状況があるのでしょう。

また、この40年の一つの成果という、例えば「重要伝統的建造物群保存地区の数が117地区まで増えた」、「妻籠に来る外国人観光客数が年間2万人を超える数になりつつある」、「川越には歴史的な建物に市場価値が生まれている」というような状況が見られることです。

こうした状況を踏まえると、われわれの次の10年を見据えた課題というのは、ただ文化財保護制度に頼って町並みを保存するだけでなく、「歴史的な建物に市場価値を生んでいくこと」であり、そのためにも、「歴史的な建物の価値は何かということを理解すること」が重要になると思います。

そこで私は、歴史的な町並みというのは、2つの大事な要素を備えていると思っています。「自然的基盤を継承していること」及び「個別の建物が町並みとして集まったときに美しい全体をつくり出していること」です。

4. 自然を大切にしまちづくり

東日本大震災の被災地を例に、古いまちは意外に災害に強いということをお話しします。石巻には、高度成長期にほとんどなくなりましたが、かつては歴史的な町並みがありました。実は、そういう古いまちでは、浸水しても床下浸水にとどまったり、古い建物がびくともせず残ったりしたのです。また、佐原（千葉県）では、戦後に利根川を埋め立てて造られた地区は液状化し大きな被害となりましたが、古い町並みの地区は無事でした。要するに、自然を大事にして、自然条件のいい場所を選んで建てれば災害にも強い、ということが立証されたわけです。

1960年代の三重県庄野宿には美しい風景が広がっていました。道は真っ直ぐでなく、曲がっています。おそらく幅も一定ではありません。その道沿いに町家が並び、その背後には田園が広がっ

ていました。そして、集落の真ん中には鎮守の森がありました。

実は、前述の石巻も庄野宿も、少し高い所に集落をつくっているのです。そして、自然の流れに沿って道を造るから、自然なカーブが生まれたのです。そういう「自然を大切にしまちづくり」が近代以降の開発においては見失われがちですが、それをいかに回復していくのかは重要な視点なのです。

ご清聴ありがとうございました。

■第2部 パネルディスカッション

コーディネーター：井澤知旦氏（名古屋学院大学現代社会学部長）

パネリスト： 浅野 聡氏（三重大学准教授、ブラタモリ「伊勢編」案内人）
千枝大志氏（中京大学文学部学芸員、ブラタモリ「伊勢編」案内人）
藤原憲芳氏（倉敷市学芸員、ブラタモリ「倉敷編」案内人）
木村有作氏（名古屋市学芸員、ブラタモリ「名古屋編」案内人）



【井澤】 皆さん、こんにちは。本日の第2部は、NHKの番組、『ブラタモリ』の倉敷編、伊勢編、名古屋編に案内人として出演された4人の方々にお集まりいただきました。

第1部で福川先生からお話がありましたように、歴史的な町並みというのは、いろいろな価値があるはずです。自然的基盤を継承していること、個別の建物が集まって全体として美しい景観をつくり出していること。そういうことはまさに『ブラタモリ』で議論されている内容で、つまり「その地域の価値」ということです。

そこで、案内人の皆さんには番組内で紹介された内容についてお話ししたいと思います。

倉敷市の町並み保存と日本遺産について

【藤原】 倉敷市からまいりました、学芸員の藤原憲芳です。よろしくお願いたします。

さて、本日お話しするのは、「倉敷市の町並み保存と日本遺産について」です。

●倉敷市「一輪の綿花から始まる倉敷物語 ～和と洋が織りなす繊維のまち～」

倉敷市は、2017年4月28日、日本遺産に認定されました。日本遺産というのは2015年に文化庁が創設したもので、指定・未指定の文化財を含めて、その地域の歴史を物語る優れた歴史ストーリーを認定する制度です。倉敷の場合は「一輪の綿花から始まる倉敷物語 ～和と洋が織りなす繊維のまち～」というのがストーリーのタイトルで、倉敷市にある「美観地区」と呼ばれる伝統的な町並

みと繊維産業を絡めたストーリーになっています。実は「和と洋」というのは、2つの意味があります。一つは、倉敷では江戸時代からの「和」の町並みと明治以降の「洋」の建物とが融合していること。もう一つは、「和」の伝統に「洋」の技術を取り入れて繊維産業が発展したということです。

●日本遺産に認定された歴史ストーリーの概要

実は400年前まで、倉敷市のある岡山県南部の平野部は一面が海でした。これを干拓によって陸地化したわけで、美観地区はその中にあります。ここを流れる倉敷川は海につながる運河で、これを使って周辺から美観地区あたりに物資が集められました。美観地区は、かつては問屋街だったのです。干拓地は塩気が残っているので米作りには向きません。そこで作られたのが、塩に強い綿やイグサで、これが倉敷の繊維産業の原点になります。つまり江戸時代は、周辺から人が運河沿いに集まり、まちが発展し、綿や菜種やイグサが売り買いされていたのです。そのなかで成功した商人が川沿いに立派な屋敷を建て、それが倉敷美観地区の原形になっているのです。

そして明治時代になると、「洋」の技術を取り入れ、特産品の綿を使って工業を興そうと、倉敷紡績が操業を始めます。その社長を務めた大原孫三郎は、倉敷紡績の事業をどんどん拡大させると同時に、社会事業や文化事業にも非常に力を入れます。彼が建てた代表的なものが西洋建築の大原美術館ですが、そういう建物が美観地区には現在も残っています。そのあとを継いだのが大原総一郎です。まだ「町並み保存」という考え方がない時代に、彼は私財を投じて歴史的建造物を使った民芸館、考古館等の建物を残しました。もちろん、彼が1人で取り組んだわけではなく、1949年には倉敷都市美協会が設立されます。そういう住民たちの協力も得ながら倉敷は町並み保存を始めたという状況があります。

その流れを受けて、倉敷市では1968年に倉敷市伝統美観保存条例を制定します。「美観地区」というエリアを決めて、行政が町並み保存を始めたのです。そして、1978年に倉敷市伝統的建造物群保存地区保存条例を制定し、翌1979年には国から重要伝統的建造物群保存地区の選定を受けます。

干拓地に綿やイグサを植えたところから始まった繊維産業ですが、江戸時代には真田紐、ふくら織、足袋等の繊維製品を作り始めます。そして、明治以降は学生服の産地として有名になり、今も全国シェアの7割を占めています。また、紡績から始まり、染色、織り、縫製という技術が一貫してつながっていったおかげで、戦後には国産初のジーンズを作り、現在、児島地区には30軒を超えるジーンズショップが商店街に並んでいます。

●倉敷は“ものづくり”のまち

瀬戸内海に面する水島コンビナートを擁する倉敷市は、工業製品の総出荷額が全国で第3位です。なお、繊維製品については、県別では愛知県が1位で岡山県は2位ですが、市町村別では倉敷市が1位なのです。倉敷市は「ものづくりのまち」といえますが、名古屋と非常に大きな関係があるのです。それについては後ほどお話ししたいと思います。

このように、「一輪の綿花から始まる倉敷物語」というのは、干拓地に植えられた綿から始まり、そこから、現在の美観地区の美しい町並みができ、また日本一の繊維のまちになったという歴史ストーリーがつづられたわけですが、これは今後も続いていきます。こういう倉敷のことを皆さんに知っていただけるように、これからも頑張っていきたいと思います。ありがとうございました。

伊勢の歴史文化と観光の新展開

【千枝】 中京大学文学部、学芸員の千枝大志です。お招きいただき、ありがとうございます。

●伊勢の町の隠れた特産品は「歴史資料」

伊勢というのは、「歴史資料」が非常に多くて、それは「特産品」といっていいとさえ思っています。ところが、それがなかなか日の目を見ないのです。江戸時代には神主を務めながら旅館も営む「御師（おし・おんし）」と呼ばれる人たちがいたのですが、「伊勢だけが『おんし』と読むのはなぜか」と『ブラタモリ』のディレクターさんが聞いても、誰も根拠を示すことができず、私が資料を見せて説明したら、「資料を出した人は千枝さんだけです。案内人になってください」と言われ、番組に出演することになりました。

●学校教育と観光学の連携

私が番組の中で話した内容は、番組のために用意したものではありませんでした。番組で紹介された瀬戸物屋などが載っている古い住宅地図が大量に出てきたので、私は保存のための整理をしていました。その資料に他のデータを重ねると町並みが復元できて、どこに何があったか、魚問屋が何軒あったかなどがわかるのです。それで、「180年前はこうだった」ということがわかってきたので、その成果を番組で少しお話ししたのです。

私は20年来ずっと伊勢の研究をしてきましたが、その歴史を紐解くだけでなく、それを応用することを考えています。幸い、伊勢は地図や写真は相当あるので、「現在の町並みはこうですが、昔はこうでした」ということもだんだんわかってきました。それで、ボランティアでツアーをやってみようと、古地図・古文書を用いた伊勢の町歩きをするようになりました。

ただ、私としては、観光業者ではなく、学芸員・博物館学として取り組んでいるので、やはり学校教育と連携したい気持ちがあります。すると、伊勢市の教育研究所からオファーがあって、博物館教育という学問と学校教育をつなぐ「ミュージアム・エデュケーター」として実践できることになりました。単に「これが古文書です」ではなくて、「こういうものだ」ということをしっかり話ができることを目指しているわけです。私は、『ブラタモリ』は博物館教育という学問として通用するのではないかなと思っています。

最終的に、ボランティアのツアーのノウハウを譲渡すると言ったら、まちづくりツアーを立ち上げた方がおられます。だから、番組に出ても私は変わっていませんが、周囲が少し変わりつつあります。民間によるツアーが出てきたので、私は博物館学に携る立場として、「学校教育と観光学の連携」というものを研究しようかなと思っています。以上です。ありがとうございました。

伊勢のまちづくり —近代（明治時代以降）から現代へ—

【浅野】 浅野と申します。全国町並み保存連盟の理事をしております。

さて、『ブラタモリ』の伊勢編において与えられたお題は、「人はなぜ伊勢を目指すのか」ということでした。それで、千枝さんが担当した江戸時代の後を引き継いだ私へのお題は、「江戸時代が終焉してお伊勢参りも終わったのに、なぜその後も人は伊勢を目指すのか」ということでした。そこで私は、明治以降の近代の都市計画、まちづくりを中心に話をいたしました。

●明治時代に起きた伊勢の大事件

最初の質問は、「明治に起きた伊勢の大事件は？」ということです。それは、「御師制度の廃止」です。江戸時代には御師が伊勢のまちづくりで大活躍をしますが、明治以降に御師制度が廃止になると、伊勢のまちは一時期、観光客が激減します。ただ、その後また復活します。なぜ、再び伊勢が観光都市として発展していったのか。いくつかの理由がありますが、明治以降は近代化・工業化が進み、自動車や鉄道でお伊勢参りに来る時代になり、再び遠方から多くの人々が来るようになるのです。要するに、伊勢神宮は、江戸時代の庶民の宗教から、天皇直轄の宗教へと大きく位置付けが変わったため、やはり政府の政策としても伊勢街道が非常に重視され、その一環として伊勢の道路網も徐々に近代的に整備されて、再び多くの人を迎え入れる下地ができたのです。

●昭和時代に入り、観光都市として発展

昭和に入ると、道路以外に観光都市として伊勢の発展を支えたものがあります。それは、参宮急行電鉄（近鉄の前身）が整備され、宇治山田駅が登場したことです。伊勢神宮の外宮の前にできた宇治山田駅は、近鉄が社運をかけてつくったモダンなスペイン風建築でした。また、蒸気機関車よりずっと速い電気鉄道が通ることにより、大阪とも強い結びつきを持つようになりました。このことは、昭和以降のお伊勢参りを支える上では非常に重要であり、鉄道の発展が観光都市を支えたことを象徴する話です。

●「内宮おはらい町」を復活させたまちづくり

戦後、自動車交通が発展したおかげで観光バスが伊勢神宮の前の駐車場にピタリと着くようになったら、今度は内宮のまちに人が入らなくなってきたという問題に直面します。ただ、そこから再び内宮前の「おはらい町」は復活します。それは、町並みを戻すことが伊勢の内宮のまちづくりの活性化につながることに地元の人たちが気付いたからです。現在、おはらい町を歩いていると、和風の建物が建ち並び、乱立していた電柱や看板は姿を消しました。江戸時代からの和風の建物やまちが衰退することなくずっと続いてきたのだろう、と思わせる町並みに変わったのです。人を呼ぶには、やはり景観は重要であり、「目に見えるまちづくり」は非常に説得力があるということです。

●伊勢のまちづくりの重要なキーワード

番組の最後に、「伊勢のまちづくりの重要なキーワードは何か？」と問いました。結論からいうと、やはり「式年遷宮の存在が大きい」ということです。

私は都市計画に携っていますが、伊勢市は20年ごとにきちんと目標を持って都市計画を更新していると認識しています。番組の最初に与えられたお題は、「人はなぜ伊勢を目指すのか」ということでしたが、「伊勢神宮と伊勢のまちの深い関わりが、時代ごとに変化しながら現在も継承されているから」ということだと思えます。

以上です。ありがとうございました。

文化財を活かしたまちづくり —名古屋編—

【木村】 木村と申します。私が皆さんと町歩きをするときのスタート地点は、いつも名古屋都市センターの11階です。私は、この11階から眺める周りの景色が、スライドやパワーポイントに代わる大きな資料だと思っています。11階にある地図でもって名古屋の大体の地形を紹介して、それ

から歩いていくのが私の町歩きのスタイルです。

さて、本日はまちづくりのお話ですが、実は私の専門は考古学です。名古屋市教育委員会に所属し、笠寺にある見晴台考古資料館で長く埋蔵文化財の発掘調査を専門にやってまいりました。その中で遺跡を考えてきたわけですが、それは同時に周りの地形を見ることでもあります。一体どうしてこの地形の中に遺跡があるのかを考えるようになり、町歩きをするようになりました。「歴史散歩」と称し、年に2回ほど、20年ほど続けてまいりました。

なぜ私が番組の案内人に選ばれたのかはよくわかりませんが、収録の2か月前に突然電話がかかってきて、1時間ほど話をしたら、「実は『ブラタモリ』です」ということでした。

●「碁盤割」こそが、家康のまちづくり

それから、ひたすらディレクターさんを案内しました。考古学関係の場所もいろいろ紹介しましたが、ほとんど採用されず、最終的には私の一番苦手な城下町を案内することになりました。私は城下のことよりも考古学の話をしたかったし、また台地の真ん中の碁盤割を歩くより、本当は台地の縁を歩きたかったのです。

ただ、城下町の碁盤割でどうしても伝えたいことがありました。碁盤割のところは名古屋の城下町でも一番大事な部分なのに、そこが今は「丸の内」とか「錦」という名前になっており、「あそこは新しいまちだ」、「しっかり都市計画がされた戦後のまちづくりだ」という誤解もあるのではないのでしょうか。しかし、そうではないのです。実はあれが番組のテーマであった「家康のまちづくり」、「名古屋は家康でもつ」というところの最たる遺跡、一番大きな遺構だと思うのです。

●町歩きで、文化財とまちをつなぐ

名古屋というまちは、私にとってはホームタウンです。そして、私の一番のテーマは遺跡ですが、やはり「文化財を活かしたまちづくり」が大事だと、何年もいろいろ取り組んでいるうちに身にしみて思うようになりました。そして、市民の方にももっと文化財というものを知っていただきたいので、文化財とまちをつなげるという意味でも町歩きを続けていきたいと考えています。

番組で案内人ができたのは、私がこれまで取り組んできたことの延長線上にある、たいへんありがたいチャンスだったと思います。ありがとうございました。

「地形・歴史・文化」をまちづくりにどう活かすか

【井澤】 ありがとうございました。さて、4人の方に、倉敷、伊勢、そして名古屋と3つのまちについてお話しいただきました。

『ブラタモリ』という番組は、相当な下調べを積み重ねた上でつくられ、しかもわかりやすく見せています。そこで、『ブラタモリ』が非常に注目されている理由も含めて、これからのまちづくりを考えてみたいと思います。木村さんからは「文化財を活かしたまちづくり」というお話がありましたが、地形、歴史、文化といったものをどのように活かしていくと未来につなげていくことができるのかということを、一言ずつコメントしていただければと思います。

●「一点キラリと輝くもの」が必要

【浅野】 『ブラタモリ』の案内人は、タモリさんと非常に近い距離で話ができます。そうしたら、

タモリさんの服装にそのヒントがありました。タモリさんは、派手な色や原色は避けて、落ち着いた感じの、風景や町並みに調和するようなものを身に付けていらっしゃいます。要するに、派手な服装の自分に焦点がいかないようにしているということです。ただ、一点だけ豪華なところがあって、すごく高そうな、おしゃれな靴を履いておられました。それを見て、これはまちづくりにも応用できる、と思いました。

つまり、全体として見たときは、その地域の文化や自然が主役なので、それに調和するようにまちづくりも取り組んでいく必要があると思うのです。ただ、調和だけでは駄目で、一つキラリと輝くものが必要で、それ以外のところではみんなと調和して全体を引き立てていく。そんなふうにして主役を引き立てていくようなまちづくりが大切だ、ということです。

●組み合わせると、意外な発見がある

【千枝】 建物は保存しようとする状況がありますが、文化財ではない資料は野ざらしになっていることもあります。歴史のある都市というのは、地図や古文書などのソフト面が非常に充実しており、そういう蓄積に裏づけられた根拠のあるまちづくりが大事だと思います。

倉敷のように歴史的建造物がたくさん残っているところはいいけれど、「少ししか残っていないけれど、なんとかしたい」というところもあります。ただ、そういうところでも古文書や歴史的な地形があるので、そういうものを組み合わせることが大切です。『ブラタモリ』が面白いのは、私はレイヤー的な面白さだと思っています。要するに、建物や町並みもある、古文書もある、地形もあるということで、「それらを重ねていくと、こんなことがわかってくる」という意外性がある面白さだと思っています。その際に、いろいろな要素をコーディネートするのは学芸員の力です。博物館教育というか、ミュージアム・エデュケーターというものの仕事がもう少し評価されてもいいのかなと思っています。

●まちの歴史をストーリー立てて伝える

【藤原】 「倉敷にはどうして美しい町並みができて、それが今も残っているのか」ということを、本日は日本遺産の話をする中で解き明かした次第です。やはり「どうして? どうして?」というのを積み重ねてきた歴史にヒントがあるというか、そういう歴史が積み重なって今の町並みにつながっているという面もあります。それと、あるのは町並みだけかというと、そうではない。それこそ古文書もあるし、いろいろな文化があるわけです。だから、そういったものをきちんとストーリー立てて、私も学芸員として皆さんにわかっていただけるように話していくことが大切だと思います。そうすれば、単に美観地区という観光地の町並みがあるだけでなく、まちの価値や深みなんかもわかっていただけるのではないかと思います。

さて、先ほど私は、「倉敷はものづくりのまちであり、そのことは名古屋と関係がある」と申しましたが、実は、倉敷は名古屋と兄弟のまちなのです。ブラタモリ風にいうと、地名を見るとわかります。瀬戸内海に面した水島工業地帯の畔には、「栄町」という地名があります。また、相生町、瑞穂町というまちもありますが、これらは名古屋の地名を取っているのです。実は、戦争中、倉敷市水島に三菱の飛行機を造るため、名古屋の工場をそのまま第2工場としてもってきたのです。そのとき、干拓地で地名がなかったため、名古屋の地名を付けたのです。そうしてまちができ、やが

て工業地帯となり、現在では市町村別で全国3位のものづくりのまちになりました。だから、是非とも親近感を持っていただいて、倉敷に来ていただけたらと思います。

●いろいろな要素を探しながらまちづくりを進める

【木村】 今のお話をお聞きして、突然、生き別れた兄弟がいるということがわかり、非常に心躍るところがあります。本当に私も倉敷へ行きたくくなりました。PRは大成功ですね。

名古屋については、映像になるような場所を探すのが大変でした。私が思うに、名古屋というのは本当に実態がわかりにくく、それは、いろいろな要素が重なっているという事情があるからだと思います。「名古屋は日本の真ん中だ」というイメージを持たれている方が多いと思うし、「中京」という言葉もありますが、実は「京」になったことはありません。むしろ、西日本の東の端で、東日本の西の端です。そして、山は飛騨や木曾の一番端。海から来ても、伊勢湾の一番奥。つまり、いろいろな文化が混ざり合う土地であり、そこで新しく工夫されたことがまたいろいろなところへ出て行く場所なのです。それが名古屋の特質だと考えております。それが「ものづくり」にもつながってくると思うのです。ものづくりというとゼロから始めるような気がしますが、実はそうではなくて、いろいろな文化が名古屋に来て、それをこの地で上手に応用して、工夫して、高めて、そしてまた新たな文化として出していく。それが名古屋のものづくりではないかと思っています。

名古屋とは、本当に複雑なまちですが、これからもいろいろな要素を探しながらまちづくりを進めていってほしいと思っています。

【井澤】 ありがとうございます。

やはり、しっかりした歴史的事実という骨組みを持ち、その上でわれわれの暮らしのストーリーをどういうふうにつないでいくのか、そのストーリーの先にわれわれの未来があるということですね。基調講演では、「土地本位から建物、あるいは町並み本位へ変わっていく」というお話がありましたが、歴史・文化を大事にするまちこそ、これからの未来が開けていく都市になるのではないかと、あらためて痛感した次第です。

これもちまして、「まちの地域文脈の再発見」のシンポジウムを終わらせていただきます。ご清聴、ありがとうございました。

人口減少時代における都市緑地に係る調査

名古屋都市センター調査課 濱中 将樹

1 背景・目的

従来、人口、経済とも右肩上がりの時代背景では、緑地計画の主な指標として一人あたりの都市公園面積、緑被率などが求められてきた。しかしながら、人口減少社会においては、一人あたりの面積は人口減少に伴い増加するため、従来の指標が意味を成さなくなってきた。緑の質や機能等も踏まえた新たな考え方が必要となってくる。

名古屋市においては、H28.12に名古屋市緑の審議会から、「新たな時代に対応した公園緑地のあり方について—長期未整備公園緑地を中心として—」の答申が出され、「新たな発想により、公園緑地事業の転換を図り、多様な主体で緑とオープンスペースを確保する」などの考え方が示され、行政だけでなく、市民や民間事業者とともに、まちづくりの中で市民が求める公園緑地を考えていく必要性が示されている。

本研究では、まず主に行政によって整備された緑地のストックの現状を評価した後、今後、新たな考え方で、緑の量と質をどう確保していくか、他都市の現状、制度などを参考として検討を行うものである。

2 「緑地」の定義、果たす役割

緑地には様々な定義があるが、本研究で対象とする緑地を、次のように定義する。

- ①都市公園等（都市計画公園、都市計画緑地、特別緑地保全地区、都市公園）

- ②民有地の緑（都市開発における公開空地・緑地、一般宅地における緑化）

①都市公園等は、行政が主体となり、②民有地の緑は、民間が主体となり、整備されるものである。

緑地が、果たす役割は様々であるが、環境面（環境共生）、社会面（防災、健康、地域コミュニティ）、経済面等に、特にプラスの効果を発揮するものであり、良好な社会生活を形成していくために、必須のものである。

3 名古屋市内の「緑地」ストックの現状

- (1) 緑被率

名古屋市の調査結果¹⁾によると、H27の緑被率は22.0%であり、調査を始めた平成2年から、年々減少している。これは、都市の開発とともに緑が減少していることが如実に表れている。

- (2) 緑視率

緑被率が衛星画像等を利用した平面的な調査に対し、緑視率は、緑被率調査では把握できない壁面緑化などの立体的な緑を評価する調査であり、名古屋市ではH27に調査²⁾が行われている。

国土交通省の調査³⁾によると、「緑視率25%以上で「緑が多い」と感じる」という調査結果が得られている。一方、名古屋市の調査結果では、「緑視率が14%を超えると緑が多いと感じる人の割合が高くなる」という結果が得られている。調査結果に相違は見られるものの、緑視率の増加と緑が多いと感じる相関関係は有意で

あるといえる。

(3) GISによる都市公園等のカバー率算出（面積ベース）

名古屋市の土地利用計量調査や、都市計画公園等のGISデータを使用し、都市公園等（都市計画公園、都市計画緑地、特別緑地保全地区、都市公園）を中心として、最も身近な公園である街区公園の誘致距離250mでカバー区域を描く方法により、全市域において、カバー区域を描画した（図1）。同様に、徒歩10分圏の800mでカバー区域を描いたものが、図2である。また、区別に面積カバー率（カバー区域面積÷区面積）の算出を行った。

集計結果から、面積ベースでは全市の約76%の面積が、都市公園等から250m圏内であることが分かった。また、800m圏内では、全市の約97%の面積がカバーできている結果となった。

次に、まとまった緑地空間として1,000㎡以上および1ha以上の都市公園等に限定し、徒歩10分圏の800mでカバー区域を描き、カバー率の算出を行った。

集計結果から、市内の約95%の地点で、徒歩10分以内に、1,000㎡以上のまとまった緑地空間にアクセスでき、市内の約86%の地点で、1ha以上のまとまった緑地空間にアクセスでき

ることが分かった。

(4) GISによる都市公園等のカバー率算出（人口ベース）

H22国勢調査の250mメッシュを用い、メッシュの中心を、メッシュ内の人口集中点とし、(3)と同様に、都市公園等のカバー区域を描き、区域内に含まれる人口を抽出し、人口カバー率（カバー区域内人口÷名古屋市内人口）の算出を行った。

面積ベースのカバー率に比べ、人口ベースのカバー率が高くなっている傾向であった。これは主に、工業専用地域等の地域が考慮されたことによるもので、人口ベースのカバー率の方が、より実態を表しているといえる。

(5) まとめ

GISによる調査結果より、徒歩250m圏では約8割の市域・市民をカバーできていることが分かった。また、徒歩800m圏まで広げると100%近くの市民が、1,000㎡以上のまとまった緑地空間にアクセスできることが分かる。

このことから、既存の都市公園等のストックにより、多くの市民が徒歩10分以内で、都市公園等を利用することが可能という結果が得られた。



図1 250mカバー区域



図2 800mカバー区域

4 緑地を生み出す制度の事例調査

(1) 名古屋市の緑地を生み出す制度

名古屋市では、市・市民・事業者の全てが協働して、みどりの減少をくい止めみどりを創出するために、「緑化地域制度」を、平成20年に全国で初めて導入している。

緑化地域制度は、緑が不足している市街地などにおいて、市町村が緑化地域を都市計画に定めることにより、敷地面積に対する緑化率の最低限度を定める制度である。規制の対象は、敷地面積が1,000㎡以上の建築物の新築・増築であり、条例により対象面積を300㎡まで下げることができ、名古屋市では最大限まで対象を拡大している。

緑化地域制度の導入により、名古屋市では、平成27年度までの累計で、申請件数9,870件、緑化面積で367.7haの緑地が生み出されている⁴⁾。これは、名古屋市の都市公園の面積1,588.17ha(平成28年度)⁴⁾の2割以上となり、緑地の創出に、非常に有効な施策といえる。

また、名古屋市では、自然的環境を保全し、緑の豊かな低層住宅地を形成することを目指し、東部丘陵地を中心に約3,000haを、風致地区として定めている。

風致地区においては、定められた緑化率30%以上の緑化、道路間口の半分以上の緑化、道路間口・敷地内の高さ2.5m以上の樹木の配置基準・割合などが定められており、良好な自然的景観が維持されている。

名古屋市においては、緑化地域制度の導入、風致地区の指定により、緑地の創出、維持が図られているといえる。

(2) 他都市における緑地を生み出す制度

次に、他都市の緑地を生み出す制度の調査を行い、分析を行う。

①地上部での緑化面積

他都市においても、一定規模以上の敷地面積

での建築物の新築・増築等においては、敷地面積の一定割合以上の緑化を義務付ける自治体は多い。

政令指定都市を調査した結果、対象となる敷地面積は1,000㎡以上が多く、500㎡以上としている自治体がわずかながら存在した。しかしながら、対象を300㎡以上と規定している都市はなく、名古屋市の緑化地域制度が、他都市に抜きんで、緑地を生み出す制度とすることができる。

東京都心区部においては、名古屋市と同程度あるいはより多くの緑化面積を確保する制度となっているが、東京都港区においては、突出して多くの緑化面積を確保する制度となっている。敷地面積に対する緑化に加え、建物の床面積に対して1.5%または2.5%の緑化基準を定めており、都心部の高層ビルにおいては、相当程度の緑化面積が必要となる。実際に東京都港区において建築された建築物においては、敷地面積の最大5割程度が緑化された事例も散見される。

名古屋市とは、土地利用、集積度、地価等が大きく異なるが、参考となる事例の一つといえる。

②接道部の緑化

他都市においては、地上部での緑化に加え、接道部の緑化を義務付けている自治体が数多く存在し、最大で接道部延長の8割が義務付けられていた。また高木、中木等の本数を基準化している自治体もあり、緑の質も担保できる制度となっているといえる。

接道部の緑化は、私達が普段接する空間の緑化であり、緑視率の向上に寄与するなど心理的にも緑化の効果が高く、効果的な施策といえる。

③建築物上の緑化(屋上緑化)

他都市においては、一定規模以上の建築においては、屋上緑化を義務付ける制度を運用する自治体が多く存在した(屋上で所定の面積を確保できない場合、地上部での緑化で代替可能)。

屋上緑化については、建物最上階の断熱性能を高めるなど、ヒートアイランド対策にも有効であり、地球温暖化対策など環境負荷の低減効果も期待できるものである。

自治体によっては、太陽光発電施設の設置面積を緑化面積に代替できる制度としている自治体もあり、地球温暖化対策の面でも有効な施策といえる。

④緑化における植栽本数基準

他都市においては、面積当たりの植栽の樹高、本数等について、基準を定めている自治体が多く存在した。緑の量感の創出には、低木のみならず、高木・中木を一定程度配置することが、効果が高く、有効な施策といえる。

⑤民間の都市開発による緑地創出

東京都においては、総合設計制度の活用や屋上緑化等により、公開空地や緑地空間が、H13からH27の間に、合わせて約318ha整備されている⁵⁾。一方、同時期に東京都では都市公園等の面積は約430ha増加⁶⁾しており、民間により整備されたオープンスペースは、行政が整備する公園面積と比較しても、少なくとも、また都市開発に合わせた質の高い緑、オープンスペースが確保されている。名古屋市においても、総合設計制度等の活用により、良質な緑地空間が創出されている。

また、高質な緑地空間は、都市で生活する人々の潤いの空間となるのみならず、都市の魅力を高め、国際競争力を高めることが期待される。

5 今後の「緑地」計画における考え方の整理

(1) 更なる緑地空間を生み出す制度の検討

今後の名古屋市の緑地整備の方向性については、前述の調査結果によると、多くの市民が徒歩10分圏内でまとまった緑地空間を利用する

ことが可能であることから、緑の量を追い求めるだけでなく、緑の質についても重点を置いていくことが望ましい。

また、昨今の財政状況を勘案すると、行政が緑地空間を整備するのみならず、民間が整備主体となり緑地空間を増やしていく方策は、民間の創意工夫により、質の高い緑地空間が継続的に供給されるものと考えられる。

名古屋市では、他都市に先んじて緑化地域制度を導入し、また風致地区の指定により、多くの緑地を生み出してきたところである。他都市に比べても、緑地を生み出す制度は充実しているが、更なる緑地の創出に向けて、他都市の施策にも参考となるべき部分もあると思われる。また、都心部と都心部以外では、土地利用等が異なることから、都心部を対象とする施策と、名古屋市全域を対象とする施策など、区分した施策体系も考えられる。

①接道部の緑化（都心部）

緑化は、大きく「地上部の緑化」、「接道部の緑化」、「建築物上の緑化(屋上緑化、壁面緑化)」に分けられるが、地上レベルでの緑の量、緑の質の満足度に効果的なのは接道部の緑化であり、緑視率の上昇、「緑が多い」と感じる割合の上昇に寄与する。特に都心部においては、高質な緑地空間は、都市で生活する人々の潤いの空間のみならず、都市の魅力を高め、国際競争力を高めることが期待される。

名古屋市では、風致地区では接道部の緑化については基準が定められているが、今後、都心部等においても、接道部の緑化が図られれば、より魅力の高い空間が形成されるものと考えられる。

②屋上緑化（市全域）

屋上緑化については、緑の量の充足のみならず、ヒートアイランド対策等に効果があることが分かっており、市全域で屋上緑化の推進を図ることが重要と考えられる。他都市において

は、一定規模以上の建築において屋上緑化を義務付けている（屋上部での確保ができない場合は、地上部での代替可能）自治体も多く、自治体によっては、太陽光発電施設の設置面積を緑化面積に代替可能としているなど、地球温暖化対策施策とも関わりの深い施策といえる。

既存研究⁷⁾によると、名古屋市市の屋上緑化可能面積は、2,585haと推定されており、仮にこの全てが緑化されると緑被率7.9%に相当する面積となるなど、屋上緑化により多くの緑地が創出されると考えられる。

東京都⁸⁾においては、H12～H27にかけて、約203haの屋上緑化が実施され、屋上で確保できない場合の代替として地上部で約59haの緑化が実施されている。国土交通省の調査⁹⁾によると、愛知県内の屋上緑化は、東京都に比べ、件数で約16%、面積で約23%にしか過ぎず、名古屋市においても導入の余地は高いと考えられる。

③植栽本数基準（都心部）

緑の質の向上には、低木だけでなく中木・高木を適宜配置することが、緑の量感を創出し、効果的である。東京都心区部では、接道部や地上部の緑化においても、植栽基準が定められており、都心部の限られた空間の中で、高質の緑化空間の創出に寄与している。

名古屋市では、風致地区では植栽基準が定められているが、都心部等においても植栽基準が定められれば、都心部に、より高質な緑地空間が形成されるものと考えられる。

④都心部における更なる緑化

都心部においては、緑の量が相対的に不足していることや、都心部での緑化が、都市自体の魅力向上にもつながるため、東京都港区のように、床面積に対する緑化割合を設定し、緑の量、質ともに満足させる施策の検討を行うことも考えられる。

検討にあたっては、東京都港区を例とし、床

面積の1.5%または2.5%が参考となるが、土地利用等の違いを考慮することも必要である。

(2) 公園ストックの再編

今後、人口が減少し、高齢化率も高まるなど、社会構造が変化していく中で、都市公園に求められる機能は、時代やニーズの変化に応じ変わっていくことが必要となる。

利用状況に応じた公園施設の集約・再編、都市公園の統廃合といった、公園ストックの再編により、ストック効果を維持・向上させていくことが必要となる。

ストックの再編には、機能の重複している公園について、機能分担を図りながら整理していく方法がある。

①他都市における取組み

札幌市においては、狭小公園の密集と公園機能の重複、地域ニーズとのずれという課題に対して、公園の機能分担による再整備を進めており、機能分担により、新たな利用の創出や施設量の低減、管理コスト縮減が期待されている。

札幌市における機能分担の考え方、検討対象を図3に示す。

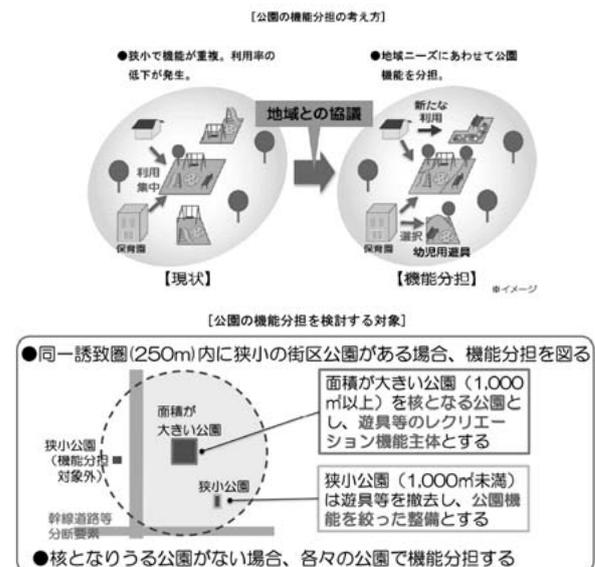


図3 公園の機能分担の考え方、検討対象¹⁰⁾

1,000㎡以上の公園を核となる公園と考え、誘致圏250m以内に狭小公園（1,000㎡未満）があった場合、機能分担の検討対象とする考え方となっている。

札幌市においては、H20より、機能分担による再整備を実施し、H26までに40の狭小公園で再整備を実施している。

②名古屋市におけるケーススタディ

名古屋市の都市公園における規模別の公園数については、狭小公園（1,000㎡未満）の公園が、全体の2割弱を占めており、その半数程度は500㎡未満の公園となっている。

名古屋市において、札幌市と同様の考え方で、1,000㎡以上の都市公園等から誘致圏250mでカバー区域を描いたところ、カバー区域は、全市の面積の約70%に及び、カバー区域に含まれる1,000㎡未満の都市公園等は、約170公園となり、狭小公園の半数程度は、近隣の1,000㎡以上の公園のカバー区域内に立地していた。

本研究では、公園の機能の詳細までは考慮せず、単純に描画により抽出をしているが、抽出された公園の中には、近隣の公園と機能が重複していない公園も含まれていると考えられる。

実際に機能分担の検討を行う際には、個々の公園の機能にも着目し、検討を行っていく必要があると考えられるが、概略的に対象を絞り込む際には、このようにGISを用いた処理も、有用な手法であると考えられる。

6 まとめ

本研究において、まず名古屋市内の緑の現況を既往調査やGISにより、把握したところ、市民の多くが徒歩圏内で1,000㎡以上の都市公園を利用でき、都市公園の量的ストックは蓄積が進んでいることが分かった。

行政による都市公園整備がかなりの程度進んでいることから、今後は、行政による都市公園

の整備のみならず、民間によって整備される緑地空間をいかに、創出していくかが求められると考えられる。

緑地を生み出す制度について、名古屋市は他都市に先駆けて緑化地域制度を導入し、風致地区と併せ、多くの緑地を生み出してきたところであるが、他都市の制度にも参考となる部分があると思われる。

かなりの程度、整備が進められた都市公園等のストックについては、今後、人口減少、高齢化社会という社会構造の変化に伴い、求められる機能は、時代やニーズの変化に応じ変わっていくことから、利用状況に応じた公園施設の集約・再編、都市公園の統廃合といった公園ストックの再編により、ストック効果を維持・向上させていくことが必要となると思われる。

参考文献

- 1) 名古屋市「平成27年度 緑被率調査結果」
- 2) 名古屋市「平成27年度 緑の現況調査 緑視率調査結果」
- 3) 国土交通省「都市の緑量と心理的効果の相関関係の社会実験調査」(2005.8)
- 4) 名古屋市「みどりの年報2016年」
- 5) 東京都HP「総合設計プロジェクト一覧」
- 6) 国土交通省HP「都市公園データベース（参考資料／都道府県別の都市公園等の面積の推移）」
- 7) 建設省「緑化空間創出のための基盤技術の開発報告書」(1995)
- 8) 東京都「東京都における屋上等緑化指導実績」
- 9) 国土交通省「平成27年全国屋上・壁面緑化施工実績調査の結果報告」
- 10) 札幌市緑の審議会答申「札幌市公園施設長寿命化計画」の策定に向けた公園施設の基本的な考え方について（2015.3）

大規模地震発生時の土木行政における初動のあり方について

元 名古屋都市センター調査課 北川 貴史

1 背景・目的

平成23年に発生した東日本大震災において、津波の被害によりがれきなどで封鎖された道路を切り啓く道路啓開「くしの歯作戦」が実行され、救急・救命や物資輸送ルートを早期に確保できたことから注目を集めた。土木行政において、大規模地震発生時には、円滑な災害救助活動を行えるよう早期に道路啓開を行うことが求められる。また、本市においても平成26年に被害想定を発表し、沿岸部では最高津波水位(T.P.)が3mを超える津波が押し寄せる想定となっている。

災害時の備えとして、地域防災計画などの計画により備えておくべき事柄が決められているが、市内においても地域により液状化や津波による浸水など被害想定も異なることから、より実効性を高めるためには地域ごとの特性を反映して備えを行うことが重要となる。

本研究では、本市の土木行政における大規模地震発生時の初動に対する備えについて、現場で活動する土木事務所の立場を校了した調査・分析をするとともに、東日本大震災を経験した仙台市における取組みを参考にしながら初動のあり方について考察を試みる。

2 名古屋市の現状の備え

名古屋市の災害対策本部組織の中で、道路・橋梁などの道路施設の被害状況の調査や応急復旧を任務とするのは緑政土木部である。その中

で、現場対応を担うのが土木隊であり、津波など特有の被害が想定される名古屋市沿岸部の港区を管轄する港土木隊に焦点をあてて調査を行った。

2-1 組織体制

災害が発生し、又は災害が発生する恐れがある場合において、災害対策基本法第23条の2の規定により、市町村の市災害対策本部の設置が定められており、名古屋市においても名古屋市災害対策本部が設置されている。

様々な役割を担う部が編成されている中で、道路、橋梁、河川の被害状況の調査及び応急復旧、緊急輸送道路及び輸送ルートの確保といった人命救助や物資輸送に必要な道路の確保を担う緑政土木部が編成されている。また、その緑政土木部の管轄となる土木隊は、災害現場において区本部、環境隊、消防隊、水道隊、その他の関係機関や協力業者と連携を図りながら被害情報の収集や報告、危険箇所や通行不能箇所の交通規制、道路、橋梁などの被害状況の調査や応急復旧などを行うことが任務である。

2-2 配備人員

(1) 配備体制

本市域において震度5強以上（第三非常配備以上）の地震が発生した場合に全職員が参集することとなる。発災が時間内の場合は速やかに配備人員を確保することが可能であるが、時間外の発災においては配備人員を確保するまでの参集時間は、職員の居住地や安否によって左右

されるため各土木隊によっても差が生じる懸念がある。

(2) 参集想定時間

東日本大震災のように勤務時間内の発災の場合は、大半の職員が出勤している状況であるが、熊本地震のように勤務時間外の発災の場合、活動に十分な人員がどの程度の時間で確保できるのか不安がある。

参集に要する時間は職員の居住地に大きく影響する。

(3) ケーススタディ

配備体制・参集想定時間について港土木隊をケーススタディとしてまとめてみる。

港土木隊における市内及び市外在住の職員の割合は、市外在住の職員が36%を占めており、参集までに多くの時間を要することが想定され、初動に必要な人員がどの程度確保できるのか不明確な状況である

そこで、職員それぞれの自宅から港土木までの距離を計測し、徒歩による参集時間を算出した。(参集における歩行速度については、愛知県市町村津波避難計画策定指針により時速2.65kmとして計算) その結果を図1に示す。

発災後3時間後までに10名、4時間後までに17名、5時間後までに22名、6時間から8時間

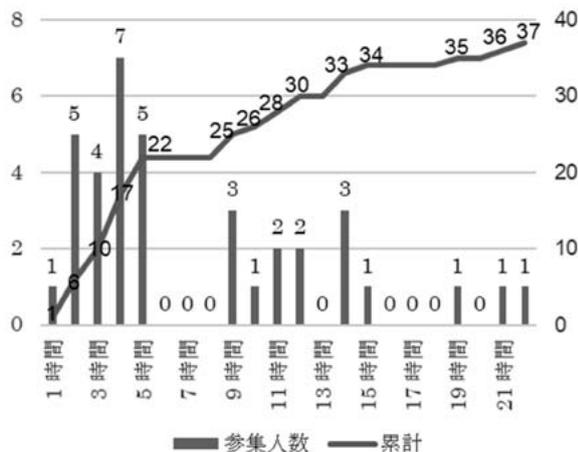


図1 港土木隊の参集人員の推移

は0名という結果から、徒歩での参集で考えると初動における参集人数は最大22名と考えられる。

また、今回の調査では実施していないが、自転車での参集も考慮する必要もあり、自転車の所有状況の聞き取りを実施し、より現状に近い検討を行っていく必要がある。

2-3 非常時優先業務

名古屋市業務継続計画において、災害発生時に市民の生命及び財産の保護、都市機能の維持及び早期回復を図るために実施する業務として、非常時優先業務を選定している。緑政土木部における災害対応フローをまとめているが、その中で、土木隊が24時間以内に行う非常時優先業務も定められている。

非常時優先業務を的確に遂行するため、発災後12時間以内の業務に注目し行うべき業務の洗い出し検討し、下記の業務が必要であると結論を出した。

- ・避難誘導
- ・活動場所の確保、設営
- ・職員の安否確認
- ・本部との連絡調整
- ・本庁との連絡調整
- ・関係機関との連絡調整
- ・活動記録の整理
- ・被害情報の収集（緊急輸送道路等）
- ・被害情報の収集（所管工事）
- ・協定業者との連絡調整
- ・道路パトロール
- ・応急復旧、保安施設設置

2-4 時間別の必要人員

優先業務の実施にあたりそれぞれの時間帯における必要人員を時間内、時間外の発災に分けて整理した。大津波警報などの発令による避難に要する時間は考慮していないが、発令時には道

路パトロールや応急復旧などの業務は、警報解除後となるため着手が遅れることが想定される。

港土木隊は、時間内の発災においては、非常配備に就く土木事務所の全職員数28名とし、それぞれの業務に割り当てを行った。発災直後から1時間は、来所者の避難誘導や職員自らも避難行動を行い、その後、活動場所の確保や安否確認を行った上で、1時間以降に道路パトロールに着手し情報収集を行うとともに、3時間以降に応急復旧及び保安施設の設置に着手することを想定とした。

時間外の発災においては、参集時間考慮し発災後1時間以降に活動を開始することを想定。活動場所の確保とともに、以後の活動に大きく影響する参集可能人員を把握するため、安否確認を行うとともに、区本部や本庁との連絡調整を並行して行う。道路パトロールにおいては、パトロールに要する人員が揃う3時間以降を想定し、2名1班で割り当てが可能となった段階で随時主要路線からパトロールに着手する。

この結果から、現在の職員の参集想定においては、活動に要する人員は確保出来ている状況ではあるが、職員自身が被災し参集できないことも想定しなければならない。各業務における必要人員を整理したことから、必要人員の過不足の確認が迅速に行うことが可能となるが、人員が不足した場合にいかに対応していくかが課題である。そこで、災害協定を締結している建設業者との連携を深めていく必要がある。

2-5 建設業協会との連携

(1) 災害協定の締結

本市においては、平成7年に一般社団法人名古屋建設業協会（以下、名建協という。）と「災害時における応急対策業に関する協定」を締結している。災害時の応急措置や障害物の除去の他に、市内において震度6弱以上の地震が発生した場合、又は東海地震注意情報が発令された

場合においては、名古屋市からの出動要請を待たずに直ちに出勤し業務を開始することとなり、緊急輸送道路など主要路線の被害状況を早期に把握することが可能となる。

(2) 建設業者との関わり

災害時に円滑な災害復旧を可能とするためには、日ごろから区ごとに区内の名建協の各社と顔の見える関係を築き、連携を強化する必要がある。

そこで、日ごろからの関わりの中で名建協の会員の本市発注工事の履行実績からみると、名建協の会員全165社の内、履行実績のある業者数は81社（49%）とほぼ半数であった。また、本市発注工事の履行実績のある業者の内、名建協の会員の割合は、履行実績のある業者の総数が197社であり、会員の81社が占める割合は41%であり、履行実績のある業者の中で非会員の占める割合も少なくはないことが分かる。区ごとにみても、大半の区においておおむね半数近くを名建協の会員が占めている。

履行実績からも半数を占める名建協の日ごろからの本市に対する協力は有事の際には大きな助けとなることは明確である。そのため、協定業者をはじめとする地元企業と顔の見える関係を築くとともに、労力や資機材の不足が懸念される災害時の初動において、会員以外の地元企業にも協力を要請し個別の協定を締結するなど、関係性について検討を進める必要がある。

(2) 他機関との協定

名建協の会員の中には、本市の緑政土木局以外の部局や他機関と協定を締結している場合がある。他部局との協定の有無について、名建協へのアンケート調査結果では、回答を得た58社中26社において他の関係機関と協定を結んでいる。協定の相手方として、「名古屋港湾建設災害防止協会」が最も多く7件、次いで「中日本高速道路公社（株）」、「名古屋港管理組合」、「名古屋高速道路公社」がそれぞれ4件であり、

協定を結んではいるが、有事の際にどれだけの労力や資機材を提供していただけるのか不安が残る。

3 仙台市における被害状況と活動状況

仙台市は、東日本大震災において被災した都市の中で唯一の政令指定都市であり、地勢において丘陵地を有し、海に面しており本市に近い状況にある。そのため、仙台市における東日本大震災での経験や地震対策について、聞き取り

表1 名古屋市と仙台市の比較

	名古屋市	仙台市
市域面積	326.45 km ²	786.30 km ²
市街化区域面積	302.58 km ²	180.35 km ²
人口(人)	2,304,794	1,084,674

調査を行うこととした。

3-1 東日本大震災における被害状況

東日本大震災における仙台市内の津波浸水地域を除く地域における第1次及び二次緊急輸送道路の通行止め数は、合わせて7か所と比較的少ない(表2)。また、橋梁については平成22年度までに落橋防止対策では要対策橋梁146橋のうち100橋、橋脚補強対策では要対策橋114橋のうち25橋の耐震化が進められていたことから通行止め数は2橋という状況であった(表3)。

表2 道路の管理延長と通行止め箇所数
(津波浸水地域を除く)

道路種別	路線数 (路線)	管理延長 (km)	全面通行 止め数 (箇所)
一般国道	2	42.7	1
主要地方道	13	132.2	5
一般県道	22	102.0	7
市道	11,983	3,289.7	93
合計	12,020	3,566.6	106

3-2 発災時の活動状況

仙台市における被害状況の収集や応急復旧など、発災時の現場における活動状況についてヒアリングをおこなった。

(1) パトロール

仙台市では、日ごろから幹線道路の一部のパトロール業務を業者に委託しており、災害時は委託している路線については、業者がパトロールを実施することとなっていた。そのため、発災当日から道路パトロールを実施し、委託していない路線については、緊急輸送道路やバス路線を優先的に各区で実施したが、発災直後は、市内各所で交通渋滞が発生し、車が動かない状態となった。また、通行不可能な場所についても、車で被害箇所へ近づくことは困難であり、自転車でのパトロールが有効であった。応急復旧を行うため、停滞している車両を車道の両側へ寄せて作業車両を現場まで向かわせるなど、対応に迫られたが、渋滞は、ガソリン等の燃料不足もあり、発災後4、5日で解消した。

また、道路や宅地擁壁の損傷や道路陥没など進行が懸念される被害が多く、パトロールの巡視箇所を明確にし、被害確認後も定期的な巡視を行った。

(2) 保安施設の設置

パトロールにより発見した段差などに伴う通行止めや車線規制については、保安施設等により明示を行った。また、仙台市では平成22年に宮城県交通安全施設業協会及び社団法人全国道路標示・標示業協会東北支部宮城県協会と「大規模災害時における災害応援協力に関する協定」を締結し、道路が被災し緊急的に市民等

表3 管理橋梁数と通行止め箇所数
(津波浸水地域を除く)

道路種別	管理橋梁数 (橋)	通行止め数 (橋)
一般県道	317	2
市道	490	0
合計	807	2

の安全を確保する必要がある場合には、自主的に危険個所の表示を行うこととしている。当時は、協定に基づきカラーコーンやコーンバー、常温合材などの手配に協力いただき対応した。しかし、なお資材の量にも限度があり、常温合材などが不足したことにより作業が滞ったこともあった。

道路本体の被害の他、民有地の擁壁や塀の倒壊が懸念される場所も把握し、規制などを行う必要があった。また、道路の陥没においては陥没の範囲が不明確であり保安施設の設置する職員が設置する区域に戸惑うことがあった。



写真-1 アスファルトが損壊した道路

(3) 情報伝達

発災直後の連絡手段は、電話が不通の状態であり防災無線が唯一の連絡手段であり、現場からはパトロールカーに備え付けの防災無線により連絡を取って対応した。

(4) 職員の勤務体制

発災当日は交通手段も途絶える中でも帰宅できる職員は帰宅させ、自宅が遠方など帰宅できない職員で夜勤を行った。その後は、勤務シフト表を作成し勤務管理を行った。

(5) 個人宅のブロック塀の撤去

個人宅のブロック塀の倒壊によりがれきが散乱した道路において、通行の安全確保のため道路管理者が所有者の同意を得たうえで撤去し、所有者の敷地内に運搬した。

(6) 空洞調査の実施

地震による埋設管の損傷や埋め戻し不良などにより路面下に空洞が発生し、陥没が発生した。発災が3月の寒い時期であり、路面下に空洞が発生していても舗装にまで影響が発生していないものもあり、夏に向けて気温が上昇するにつれ、舗装面に影響が出始める箇所もあった。

そのため、路面下空洞探索車により車道部調査延長368.74km（延長88.37km）の調査を実施し、354か所の以上を発見した。



写真-2 津波浸水地域の道路啓開状況

(7) 災害特有の備え

パトロールや応急復旧など災害現場での活動では防塵対策や釘などを踏んでも大丈夫なように踏み抜き防止の安全靴やインソールなど通常の業務とは全く違った環境となる。

3-3 建設業界との連携

仙台市においても、一般社団法人仙台建設業協会（以下、仙建協という。）と災害協定を締結している。

各区における区役所と仙建協との連絡体制を構築しており、仙建協は区ごとに隊長を置き、その下に区内の方面で班を設け班長を置いているため、区役所における仙建協の窓口は隊長社の1社に一本化されている。発災時における情

報を班長や隊長で取りまとめ報告される。

津波被害地域の道路啓開やその他の地域の段差解消などの応急復旧については、協定を結んでいる仙台建設業協会及び解体業協会の会員で行い、会員外の業者への協力まで行わずに対応することができた。なお、発災後、ボランティアと称し実態の分からないいくつかの業者から協力の申し出があったが受け入れは行わなかった。

4 名古屋市における初動のあり方

災害時の初動において、まず人員を確保しなくてはいかなる業務も進めることができない。そのためには、各所属において時系列における参集人員の確認を毎年人事異動の都度、現状把握を行い災害活動における体制の確認を行っていくことが重要である。また、行政区ごとに地域特性や被害想定に違いがあり、これらを考慮した災害時の優先業務やそれらを遂行するために必要な事柄の検証を進めることも重要である。また、発災直後のパトロールから資機材の調達や応急復旧などを担う名建協との関わりについて、日頃から顔の見える関係を築き、より連携を深められるような方策が求められる。

本市における具体的な対応策を仙台市における被害状況や活動状況を踏まえ、発災時の交通渋滞により、車両によるパトロールが不可能な場合に備え、自転車でのパトロールを実施するため、パトロール用の自転車を確保する必要がある。

また、時間内の発災においては、家族の安否がわからない中で災害活動に従事しなければならない。日ごろから安否確認方法や避難場所を家族で話し合うなど備えを行い、被害の状況にも左右される問題ではあるが、職場の近隣に住んでいる職員においては、当日は帰宅することやその後のシフトについても想定し家族とも共有しておくことで、安心して災害活動に従事することが可能となる。

仙台市において、崩れたブロック塀であっても同意を得た上で移動を行ったことから、災害時においても個人の所有物を協定業者だけで除去することは容易ではない。そのため、円滑に安全な通行を確保できるよう市職員との役割分担や対応方針を共有することが重要である。

日ごろの訓練においては、電話やメールなどを用いて情報伝達をおこなっているが、連絡手段が途絶える中での情報伝達の方法を決定し、円滑な応急復旧などが行えるよう備える。

現在は、土木隊が区内の各社と連絡をとることとなっているが、仙台市のように区ごとに土木隊と名建協との窓口を一本化について検討を進める。また、名建協にとっては、本市の窓口が上下水道局や住宅都市局など各局にわたることから、区ごとに本市と名建協の窓口の一本化による円滑な情報伝達手段も検討する必要がある。

5 おわりに

いつ起こるかわからない地震災害に対する備えに対し、常に意識を高く持ち持続することは容易なことではない。協定業者とのかかわりにおいて、協定業者をはじめ消防、警察などの関係機関とも日ごろから顔の見える関係を継続して築いていくことが重要である。

通信手段が途絶え連絡が取れない中でも、関係機関が自主判断で行動できるよう、自身と関係機関それぞれがいつ何を行うべきか役割を共有することが重要である。そのためには、毎年実施している防災訓練の機会などを有効に活用し関係機関との連携を深めていきたい。

〈平成28年度 NUI レポート〉

まちづくり情報システム（ISM）の効用について ～本格稼働に向けて～

元 名古屋都市センター調査課 山田 恵一

1 研究の背景

名古屋都市センターでは、平成23年度に産官学民で構成されるプラットフォームを設置し、「減災まちづくり」に関する調査・研究に着手した。平成24年度には、メンバーを拡充し「減災まちづくり研究会（委員長：名古屋大学減災連携研究センター福和伸夫センター長・教授）」に発展させて、平成27年度までに減災まちづくりに関する議論を計35回行っている。

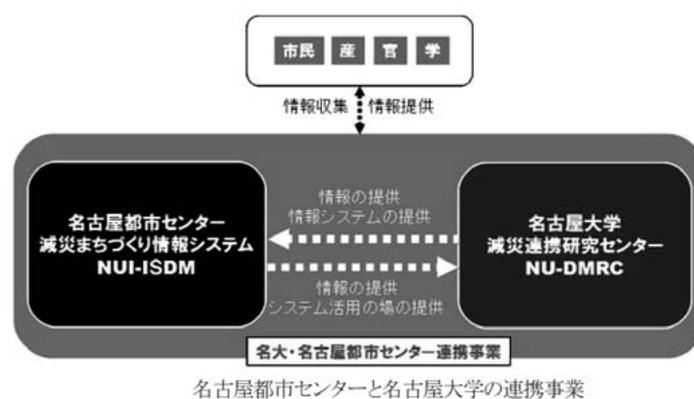
そのような動きがある中で、平成25年4月に名古屋都市センターと名古屋大学減災連携研究センターは、自助・共助などの地域防災力の向上に活用できるツールとして「減災まちづく

り情報システム（ISDM：Information System for Disaster Mitigation）」（以下、「ISDM」）の開発に着手し、図1のようにインターネット公開を前提にシステム開発を進めてきた。

ISDMは、名古屋都市センターや行政機関等における専用PCの一般展示のほか、ワークショップや地域のまちづくり検討等の実践の場で試行的に活用し、そこで得られたニーズを踏まえて、システム更新やデータ充実を実施してきた。

本レポートは、これまでの取組を踏まえて、システムの効用を総括するとともに、今後、防災・減災に限らず、地域の多様なまちづくり検討に活用できる重要な“ソフトインフラ”とし

①名古屋都市センターと名古屋大学減災連携研究センターとの連携事業として開発する。



②情報は、誰でも、いつでも、どこからでも閲覧できるように、インターネット上で使用できる地理情報システム（WebGIS）で作成する。

③必要とする減災関連情報を自由に組み合わせて、一画面で閲覧できる。

④減災まちづくり活動だけでなく、多様なまちづくり活動においても活用できる。

図1 ISDMの開発概要

て整備を進めていくという方針のもと、システムの公開内容や維持管理体制を整理したものである。

2 ISDMの概要

ISDMは、自助・共助などの地域防災力の向上や地域の多様なまちづくりへの活用を想定し、名古屋都市センターと名古屋大学減災連携研究センターとの連携事業として構築したシステムである。

ISDMは、地理情報システム(GIS)を活用し、分散している都市計画や減災関連の地図情報を一つのシステムに集約したもので、2種類の地図を選択し、2画面(図2)で対比させたり、1画面(図3)に重ね合わせて閲覧することができ、視覚的にわかりやすいことが特徴である。操作方法が直感的にわかりやすいインターフェースとなっており、地図の拡大縮小、上下左右の移

動及び地図の切り替えは勿論のこと、2画面表示と1画面表示の切り替え、1画面表示における2種類の地図の表示濃度の調整及び住所検索機能による地図の閲覧地域の指定も容易である。

また、明治から現在に至るまでの市街地の拡大、土地利用の変遷が確認できる旧版地図が閲覧できるほか、「伊勢湾台風」の被害写真(図4)、ある地点の「今昔写真」(図5)や江戸末期の名古屋のまちの様子を描いた「尾張名所図会」を地図上のアイコンから確認できる。こうした過去の情報と、現在の都市計画及び防災・減災関連の情報を関連付けて閲覧できることがISDMの特徴である。

平成29年3月時点のISDMの主な登録データは、①旧版地図(明治、大正、昭和初期、昭和中期、昭和後期、平成の6世代の地形図)、溜池・集落・旧河道データ(明治)及び陰影段彩図(標高を色分けした地図)等の地形関連情報、②航空写真、都市計画基本図や建物用途別現況図等

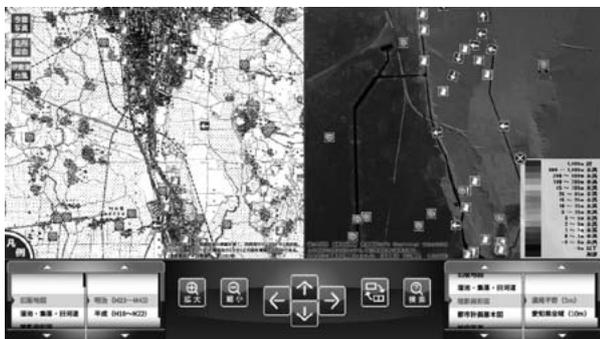


図2 2画面(対比)表示



図3 1画面(重ね合わせ)表示



図4 伊勢湾台風の被害写真



図5 今昔写真

の都市計画関連情報、③南海トラフ地震の被害想定、洪水浸水想定区域図、内水ハザードマップ、土砂災害危険箇所、地震災害危険度評価図（建物倒壊、道路閉塞、火災延焼の危険性）や避難所・避難場所等の防災・減災関連情報、④伊勢湾台風被害写真、今昔写真及び尾張名所図会といった過去の記録関連情報があり、地図の表示範囲は名古屋市を基本としている。

3 ISDMの効用

3-1 多様な視点からのまちづくり検討に活用可能

名古屋都市センターが名古屋市及び近隣38市町村に実施した「ISDM活用に関するアンケート」では、他市町村との連携が必要な分野として、防災・減災対策、観光振興、鉄道・道路交通が上位を占め、連携の相手先（範囲）も連携分野によって相違があることが分かった。ISDMは、防災・減災分野に限らず、観光・歴史・文化、交通等のまちづくり検討に必要な情報を1つの端末に登録し、自由なスケールで複数の情報を切り替えながら、閲覧することが可能なシステムとなっているため、多様な視点からのまちづくり検討に活用可能である。

上述のまちづくり検討は、1つの基礎自治体や県域で完結するものではないため、複数の基礎自治体の情報がシームレスに確認できることが重要である。例えば、減災まちづくり研究会では、行政区域界を排除した名古屋大都市圏における産業機能や都市の持続性に焦点を当てたまちづくりワークショップを実施したり、名古屋大学と西三河の自治体や企業等が参加する「西三河防災減災連携研究会」では、南海トラフ地震発生時における西三河地域全体の課題と対応を検討している。個人レベルでは、従業員や来街者も含めて、一番近い避難所・避難場所等の情報を入手できることも重要である。

ISDMはこうした行政区域にとらわれない情報の登録が可能である。

3-2 視覚的な分かりやすさ

名古屋都市センターでは、平成25年4月にスタンドアロン型の専用PCを一般展示し、ISDM利用者にアンケートを実施している。

ISDMの良かった点（自由記述欄）として、「自宅周辺の過去の地形や災害リスクが明確に分かり、興味深かった」「浸水想定区域などが色分けしてあり、見やすかった」「ハザードマップが詳細に見られる」等の意見が寄せられており、地図上に災害危険度が色分けされ視覚的にわかりやすい点、自宅周辺等局所的に災害危険度が確認できる点が評価されている。

また、平成28年7月に行われた名古屋学院大学「減災福祉まちづくり学」でISDMを大学生に紹介し、その事後アンケートでは「災害危険度を数字や言葉で聞いてもイメージが湧かなかったが、ISDMは地図上に災害危険度が可視化してあり、被災後の状況が現実的な問題として想像できるようになった」との意見が寄せられている。津波浸水想定の情報から、津波の進行方向や到達時間、大学周辺の浸水深が明確になることから、具体的な避難行動が想像できるようになったものと推察される。

3-3 協議・合意形成の迅速性

ISDMは視覚的に分かりやすいシステムとなっているため、専門的な知見を持つ各方面の有識者が参加した広域スケールの減災まちづくりワークショップでは、地域課題の特定や対応策の検討等の場面において、参加メンバーの共通認識が得られやすいことが確認された。また、議論の流れに合わせたタイムリーな情報提供により、分野横断的かつ建設的な議論が可能となり、ワークショップテーマに対する協議・合意形成の迅速性も確認された。

（公財）中部圏社会経済研究所は、行政区域を超えた都市開発、住宅供給、交通計画等に取

り組む米国の広域調整機関に関する調査研究を行っている。その中で、ボストン都市圏の大都市圏計画評議会MAPCを取り上げ、地権者を対象とした広域調整を円滑に進めていくための意思疎通の工夫として、GIS技術を駆使して、計画立案に必要な統計処理や将来予測データの視覚化を行い、住民理解に一定の効果が確認されたことが報告されており、客観的な事実（地図情報）に基づく協議・合意形成の方法の有効性が証明されている。

4 まちづくり情報システム (ISM) のインターネット公開

4-1 まちづくり情報システム (ISM) の概要

ISDMはこれまで防災・減災を中心としたまちづくり検討に活用されてきたが、今後は地域の多様なまちづくり検討に活用できる重要な“ソフトインフラ”として整備を進めていくべきである。そのため、システム本格稼働後の名称を「減災まちづくり情報システム (ISDM: Information System for Disaster

Mitigation)」から「まちづくり情報システム (ISM: Information System for Machizukuri)」(以下「ISM」)に変更し、地域の独自性や特徴が尊重されるまちづくりが一層進展するように“イズム (ISM)”と呼称することとした。

ISMはこれまで開発を進めてきたインターフェースで公開し、本格稼働後の状況を踏まえてシステムの改修等を検討する。また、ISM公開当初は、歴史的な問題、個人情報、国土・企業のリスク管理に影響を及ぼす情報を除き、市民生活に直接かかわる都市計画及び防災・減災分野を中心とした情報を表1のとおり公開することとし、その後の社会情勢を踏まえて、多分野のまちづくり情報を充実していく予定である。

ISMの公開に向けて、名古屋都市センターでは、体系的なサイトを構築し、地図の閲覧ページのほか、ISMの主要な操作方法が分かる動画の作成や地域のまちづくり活動における活用事例の掲載を行った。

また、システムの更なる利用促進に向けて、地域のまちづくりワークショップ成果を蓄積・

表1 ISM公開データ一覧

	データ名称		データ提供元	表示範囲
地形	旧版地図	明治 (M23~ M43)、平成	国土地理院/旧版地図	愛知県
	溜池・集落・旧河道	明治 (M23~ M43)	国土地理院/旧版地図	愛知県
	陰影段彩図	濃尾平野、愛知県全域	国土地理院/基盤地図情報	愛知県
都市計画	都市計画基本図	H22名古屋市	名古屋市/名古屋都市計画基本図	名古屋市
	航空写真	H22名古屋市	名古屋市/名古屋都市計画写真地図	名古屋市
	土地利用現況図	H26土地利用細分メッシュ	国土交通省/国土数値情報	愛知県
	国勢調査データ	H22人口密度、高齢化率	国土交通省/国土数値情報	愛知県
	将来推計人口 (国政局)	H62人口密度ほか	国土交通省/国土数値情報	愛知県
防災・減災	南海トラフ被害想定 (国)	震度、液状化	内閣府/H24南海トラフ被害想定	愛知県
	南海トラフ被害想定 (市)	震度、液状化、津波浸水	名古屋市/H25南海トラフ被害想定	名古屋市
	土砂災害データ	土砂災害警戒区域ほか	愛知県/H28砂防GISデータ	愛知県
	地震災害危険度評価図	建物倒壊、道路閉塞ほか	名古屋市/H26地震災害危険度評価	名古屋市
	指定避難所・避難場所	H28名古屋市	名古屋市	名古屋市
過去記録	今昔写真	昭和初期と平成 (24地点)	名古屋都市センター	名古屋市
	尾張名所図会	江戸末期 (46地点)	名古屋都市センター	名古屋市
	伊勢湾台風写真	S34 (98地点・計484枚)	名古屋都市センター	名古屋市

公開する「まちづくりアーカイブ」ページの作成や、ISMを活用したまちづくり検討の手法を整理したガイドライン等の掲載を行った。

4-2 ISMの維持管理体制

(1) まちづくりポータルサイト「まちづくり資料総合案内 (MDC)」の開設

名古屋都市センター業務は、総務的な業務を除くと、「①調査・研究」、「②人材育成・交流」、

「③情報収集・提供」の3本柱からなっており、ここでは便宜上、③を「③-1情報発信」と「③-2情報収集・整理」に分割している (表2)。

ISMは、「①調査・研究」の中で得られた地図情報や統計資料等のデジタルデータと専門的な知見から構築された情報システムである (表2下線部)。さらに、「③-2情報収集・整理」でこれまでに収集してきた過去の写真や尾張名

表2 まちづくりに関するデジタル／紙媒体資料の所有状況

名古屋都市センター業務	形態	まちづくりに関するデジタル資料	まちづくりに関する紙媒体資料※
①調査・研究	研究会・プラットフォーム 受託調査、自主研究	研究成果 地図・統計資料・知見等	<ul style="list-style-type: none"> ・専門図書 ・研究報告書 ・行政報告書 ・民間レポート ・統計資料 ・地図、写真、絵葉書 ・新聞記事 等
②人材育成・交流 (まちづくり支援)	調査 (WS・まち歩き等) 講座、交流サロン 活動支援 (人、情報)	活動成果 地図・統計資料・知見等	
③-1情報発信	展示、講演会、セミナー ホームページ、出版物	展示物、地図、写真、DVD等 出版物	
③-2情報収集・整理	まちづくりライブラリー	地図、写真、絵葉書 (順次デジタル化)、DVD等 ライブラリー所蔵資料情報※	

※「まちづくりに関する紙媒体資料」は、主にまちづくりライブラリー (情報収集・整理) が維持管理。



図6 まちづくりポータルサイト「まちづくり資料総合案内 (MDC)」トップページ (http://nui-mdc.jp/)

所図会等の紙媒体をデジタル化した資料の一部（表2下線部）も登録されている。

こうした状況を踏まえ、地図情報だけでなく、名古屋都市センターがこれまでに蓄積してきた有益なまちづくり資料も一体的に情報発信するツールとして、まちづくりポータルサイト「まちづくり資料総合案内（MDC：Machizukuri Data Concierge）」（以下、「まちづくりポータルサイト」）を開設した。

まちづくりポータルサイトの“まちづくり資料”は、地図情報が閲覧できる「Ⅰ. まちづくり情報システム（ISM）」、昔の名古屋のまちの様子が分かる絵葉書や写真などの「Ⅱ. デジタルアーカイブ」、Ⅲ. まちづくりライブラリーの所蔵資料及び「Ⅳ. 名古屋都市センター出版物」の4つに分類し掲載した（図6）。

(2) まちづくりポータルサイトの維持管理体制

「ナゴヤ減災まちづくりビジョン（H26.3）」では、減災まちづくりの推進に向けた、名古屋都市センターの「まちづくりデータセンター」機能の充実が謳われている。

「まちづくりデータセンター」機能は、名古屋都市センターの内外に、最新のまちづくり情報を発信し、受信元から新しい情報や成果を得

る。新しい情報は随時更新し、成果は蓄積される。それらを更に情報発信するというように、まちづくり情報が循環・蓄積する仕組みづくりが重要であり、情報の循環・蓄積の受け皿になるのが、まちづくりポータルサイトである。また、情報を最新に保ち、循環・蓄積を促していくためには、情報の収集・整理（維持管理）が極めて重要になる。

名古屋都市センター業務は、表2のとおり、「③-2情報収集・整理」はまちづくりライブラリーを運営し、専門図書等を中心としたまちづくり資料の収集・整理を行い、市民へのサービス提供を行っているが、それに加えて、「①調査・研究」、「②人材育成・交流」、「③-1情報発信」の業務で必要となる情報の案内や提供といった各業務を支える役割を担ってきた。

こうした状況を踏まえ、まちづくりポータルサイトを含めた情報の収集・整理・維持管理については、図7のように、まちづくりライブラリー（「③-2情報収集・整理」）を発展させていくべきである。

将来的な「まちづくりデータセンター」の姿として、従来のまちづくりライブラリーが行ってきた専門図書等の紙媒体の収集・整理・維持

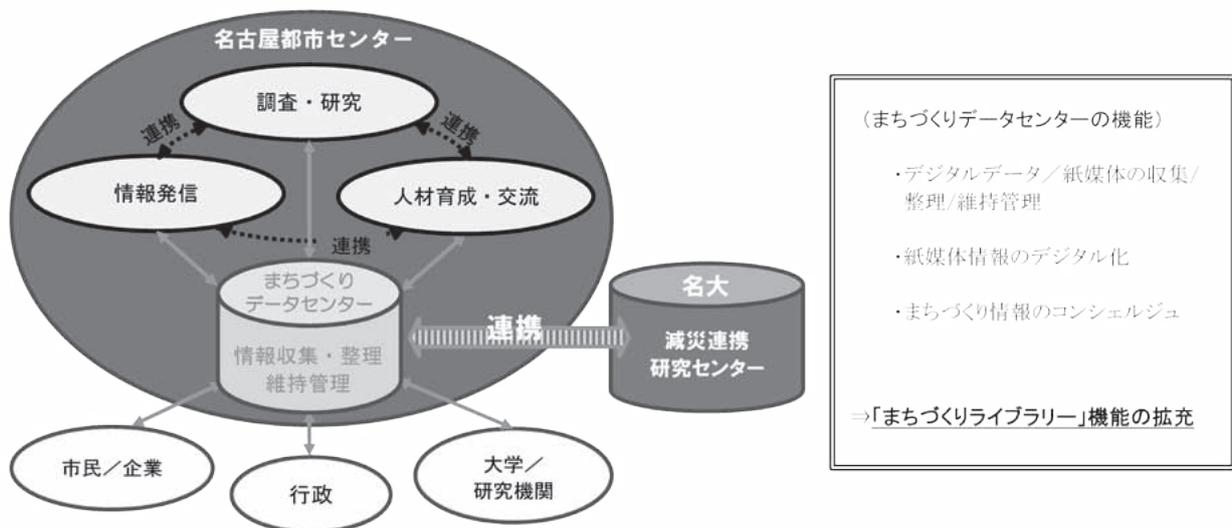


図7 まちづくりデータセンターの働き

管理に加え、まちづくりに関するデジタルデータの収集・整理・維持管理も合わせて行うことを想定している。

また、今後の検討課題としては、①まちづくりに精通した人材の確保・育成を含めた「持続可能な運営体制」、②社会情勢や行政等が所有する地図情報の更新状況を加味した「データ更新方法の構築」、③広域かつシームレスな地図情報を収集する「情報の広域化」、④システム利用者や利用目的による「提供情報の差別化」、⑤システムの利用価値を高める「新たな知見を収集するための意見交換の場の創出」がある。

5 おわりに

ISMの開発及び公開に際し、共同開発者である名古屋大学減災連携研究センターを始め、「まちづくりデジタル化戦略推進会議」の皆様、減災まちづくり研究会関係者、まちづくりワークショップにご参画頂いた皆様に深く感謝を申し上げます。

都市比較のまなざし

～名古屋点描～

名古屋都市センター 調査研究アドバイザー 羽根田 英樹

はじめに

2027年、名古屋～東京間でリニア中央新幹線が開通する。そこで、東京都や横浜市をはじめとする首都圏の諸都市を含むスーパー・メガリージョンや関西圏との関わりという広域的視野から、名古屋まちづくりの近未来を見据えておくことが重要となり、名古屋の持つ比較優性をまず理解しておくことが必要であろう。

本レポートでは、1933年にアテネで開催された第4回近代建築国際会議（CIAM^{*1}）で採択された都市計画および建築に関する理念を示したアテネ憲章が、都市を「住む、働く、憩う、移動する」という観点から近代都市のあるべき姿を検証したことに倣い、既存の統計資料^{*2}を利用して、人口、住む、働く、憩うに関連して、現在の都市が直面している課題に着目し、名古屋の相対的な姿を浮き彫りにしてみたい。

なお人口、住む、憩うについては、東京都区部および指定都市の計14都市^{*3}を比較し、働くについては、資料の制約上12都市と5都市について比較している。また、比較事項によっては、他の比較年度と異なる年度の数値を利用している。

1. 人口

都市の将来を検討するに際しては、必ずと言ってよいほど人口の動態分析や将来予測が実施されるように、人口は都市の状況を表す基本的指標である。

(1) 人口の増減

1965年から2010年までの変化をみると、市町村合併による影響もあり、名古屋をはじめとする大半の都市は増加傾向を示している。ただ東京都区部は1995年頃までは人口が減少し、その後、急激な増加に転じ、大阪は微減から微増に、反対に、北九州は1980年頃にピークを迎え、以降、減少の一途をたどっている（図1）。

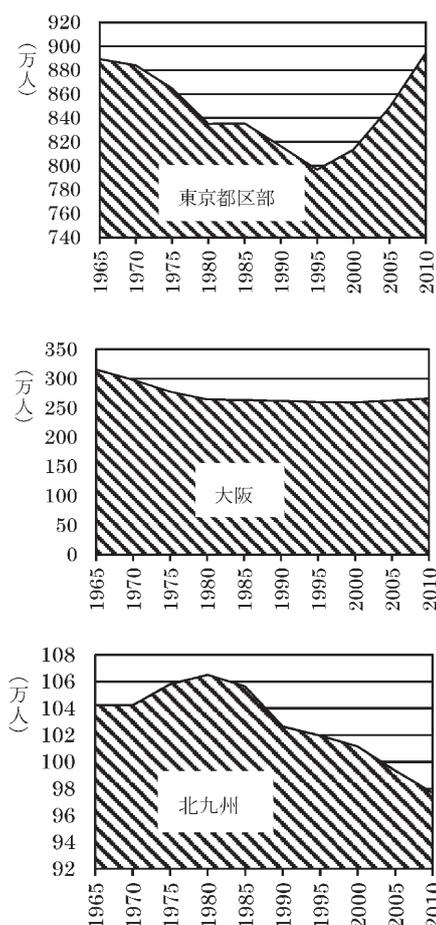


図1 人口の増減（1965年～2010年）

(2) 昼夜間人口

都市の求心力を示すものとして昼夜間人口がよく取り上げられる。昼夜間人口比率によれば(図2)、首都圏のさいたま、千葉、川崎、横浜を除き、その他の指定都市の昼夜間人口比率は100%を超え、名古屋は東京都区部、大阪に次いで高くなっている。ただ、平成12年と平成22年の昼夜間人口比率を比較すると、横浜、川崎以外の都市はこの比率が下がっている。

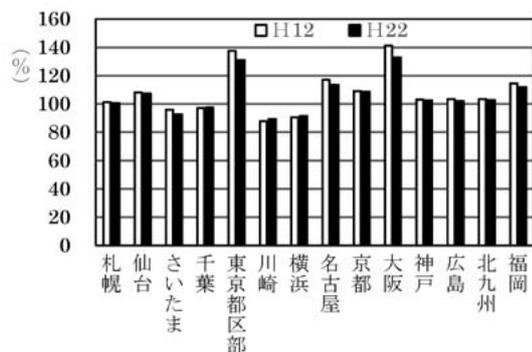


図2 昼夜間人口比率 (平成12年、22年)

2. 住む

近年、人口減少社会においてなおも住宅過剰社会であるという日本の直面する課題が指摘され^{※4}、防犯、防災上さらに良好な市街地環境形成の観点から、空き家対策への関心が急激に強まっている。

(1) 空き家戸数

平成15年から25年の空き家戸数の増減については、東日本大震災の影響が出ていると思われる仙台、千葉を除き、すべての都市で増加し、とりわけ世帯数の多い東京都区部の増加が突出している。一方、世帯当たりの空き家戸数に着目すると(図3)、仙台、千葉、東京都区部、大阪以外の都市は増加し、平成25年で名古屋は、大阪、北九州、京都について空き家戸数が多い。なお、世帯当たりの増加件数が多いのは、

札幌、北九州、福岡となっている。

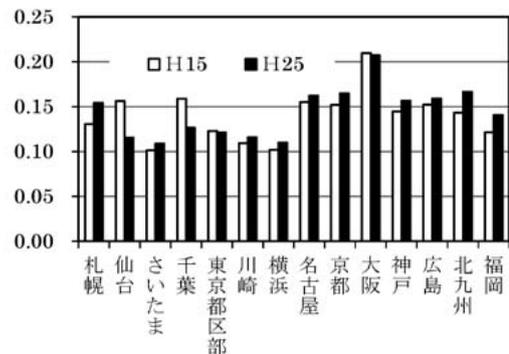


図3 世帯当たり空き家戸数 (平成15年、25年)

(2) 着工新設住宅戸数

核家族化^{※5}は世帯数の増加につながると同時に、新たな住居の需要を生み出す。しかしこの間の着工新設住宅戸数(以降、新設住宅戸数)の増減をみると、仙台を除きすべての年の新設住宅戸数は減少している。一方、平成16年と平成26年の世帯当たりの新設住宅戸数を見ると(図4)、各都市とも減少しており、以前ほど世帯数の増加が新設住宅数の増加につながっていない状況が示されている。

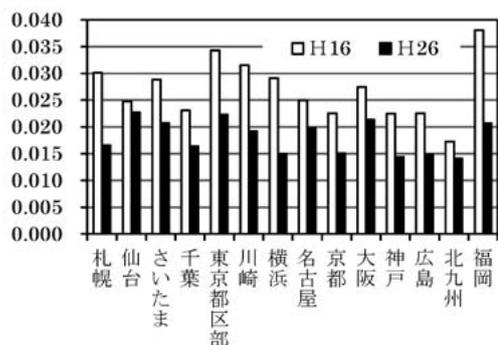


図4 世帯当たり新設住宅戸数 (平成16年、26年)

背景の一つには、この10年間の核家族世帯の全世帯に占める割合が、60%前後で安定推移しているなかで、単独世帯^{※6}が23.4%から27.1%へと増大し^{※7}、世帯数増加の主要因となってきたことがあげられる。

(3) 空き家戸数と新設住宅戸数

中古市場がうまく機能して空き家が大いに活用されることは、既存ストックの活用、地域社会や街並みの持続などの観点からも好ましい。しかし、空き家戸数が増加する中で同時に新規の住宅建設が増加していく状況は、空き家の一層の増加につながる懸念される。

そこで、新設住宅戸数あたりの空き家戸数を平成15年と25年とで比較すると（図5）、仙台

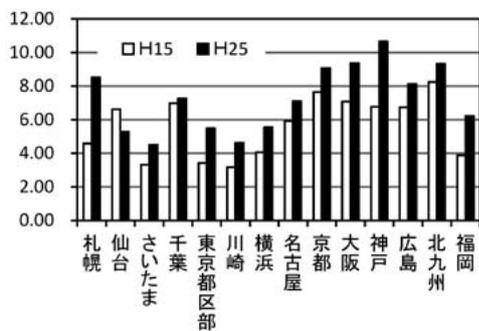


図5 空き家戸数/新設住宅戸数

を除きすべての都市で増大し、増加の著しいのは札幌、東京都区部、神戸、福岡となっている。また平成25年時点で値の大きい都市は神戸、大阪、北九州他になっており、名古屋は中位となっている。

3. 働く

産業別従業者数の構成比は都市の性格を示す重要な指標である。また都市は多彩な産業を育てる苗床ということもでき、新たな企業が都市で誕生し成長することは、当該都市の活性化に大きく寄与することにもなる。そこでここでは、産業別従業者および開業と廃業に着目する。

(1) 産業別従業者

総務省の経済センサスにまとめられている産業別従業者数の構成比に関わる特化係数から、12都市の特徴を眺めてみる（表1）。

表1 大都市（12）の産業別従業者数の構成比の特化係数（平成24年経済センサス（総務省統計局））

(12大都市平均=1)

	札幌市	仙台市	さいたま市	東京都特別区部	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	広島市	福岡市
建設業	1.3	1.5	1.2	0.9	1.1	1.1	1.1	0.7	1.0	0.7	1.2	1.1
製造業	0.5	0.5	1.0	0.9	1.2	1.8	1.2	1.5	1.2	1.5	1.2	0.5
情報通信業	0.6	0.6	0.3	1.5	0.6	0.9	0.6	0.3	0.9	0.3	0.5	0.8
運輸業、郵便業	1.0	1.1	1.1	1.0	1.1	1.1	0.9	0.8	0.9	1.3	1.2	1.2
卸売業、小売業	1.0	1.1	1.0	1.0	0.9	0.7	1.0	1.0	1.1	1.0	1.0	1.0
金融業、保険業	0.8	0.9	1.0	1.3	0.6	0.4	0.8	0.7	1.0	0.6	0.8	1.1
不動産業、物品賃貸業	1.1	1.0	0.9	1.1	0.9	0.8	0.8	0.9	1.1	0.8	0.9	0.9
学術研究、専門・技術サービス業	0.8	0.8	0.7	1.2	1.0	1.3	0.8	0.7	1.0	0.7	0.8	0.8
宿泊業、飲食サービス業	1.0	0.9	1.0	0.9	1.0	1.0	1.1	1.3	1.0	1.2	0.9	1.1
生活関連サービス業、娯楽業	1.2	1.0	1.2	0.9	1.1	1.1	1.1	1.1	0.9	1.1	1.0	1.0
教育、学習支援業	1.0	1.4	1.1	0.9	1.1	1.0	1.1	1.7	0.6	1.1	1.0	1.2
医療、福祉	1.5	1.2	1.2	0.7	1.5	1.2	1.0	1.3	0.9	1.5	1.3	1.2
他のサービス業	1.1	1.1	1.2	1.0	0.9	0.8	1.0	0.7	1.1	0.8	0.9	1.1

■ は1.5以上 ■ は1.3以上 ■ は1.1以上

(注)「他のサービス業」は「複合サービス事業」と「サービス業（他に分類されないもの）」の合計

なお、12大都市平均の従業者数の構成比が1%に満たない「農林漁業」、「鉱業、採石業、砂利採取業」及び「電気・ガス・熱供給・水道業」は表章していない。

【特化係数の計算方法】

12大都市平均の産業別従業者数の構成比を基準として、各市の構成比の特化係数を次式により計算する。

$$\text{特化係数} = \frac{\text{当該市の構成比}}{\text{12大都市平均の構成比}}$$

特化係数の高い産業は当該都市の従業者割合が他都市に比して高いことを示すもので、東京都区部は情報産業従事者の値が他都市に比して圧倒的に高くなっている。製造業については川崎、京都、神戸が高く、次いで名古屋などの都市が高い。教育・学習支援業は京都、医療・福祉については札幌、横浜、神戸が高くなっている。名古屋については相対的に特に高い、特に低いといえる産業はないものの、あえて言えば、情報通信業が低い。

(2) 開業と廃業

開業率が廃業率^{※8}より高いほうが事業所の増加という側面で好ましいが、全国および5都市ともに廃業率の方が高い。開業率に着目すると、全体で高いのは福岡で、順に横浜、名古屋、大阪、東京都区部となっており、東京は全国平均より低い(図6)。

産業別にみると情報通信業は、いずれの都市において廃業率も開業率も高く、全体の開業率を押し上げていることをうかがわせる。

全国の産業別の新設率^{※9}と廃業率の関係を見てみると(図7)、全産業の平均値に比較し

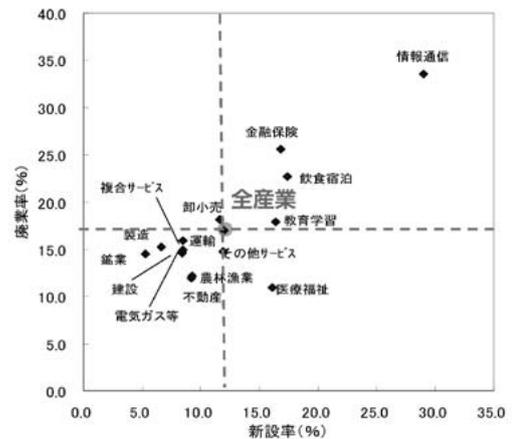


図7 産業別新設率・廃業率(全国)(平成13~15年)
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

て情報通信産業は廃業率も新設率も飛びぬけて高く、飲食宿泊業も同様の傾向といえよう。反対に、製造業や農林漁業は廃業率も新設率も低い。また、卸小売業は全国平均並みで、医療福祉は新設率は高く廃業率は低い。

4. 憩う

「憩う」というと、公園などで安らぐイメージが強い。しかし、ここでは「憩う」を「時間消費して楽しむ」ということにあえて解釈し、「買う」「遊ぶ」ということに関わる事項に着目して比較をする。

(1) 買う

平成24年の居住人口当たり小売業商品販売額に対する平成12年の値との比率から見ると(図8)、すべての都市で2割程度減少し、特に大阪は4割強減少している。家計調査報告書の世帯主の年齢階級別家計支出における消費支出^{※10}によれば、50~59歳をピーク(食料、住居、家具・家事、被服及び履物という商品販売に直接結びつく費目も50~59歳がピーク)に消費支出が減少していることから、商品販売額の減少の背景には、団塊世代の高齢化が影響してい

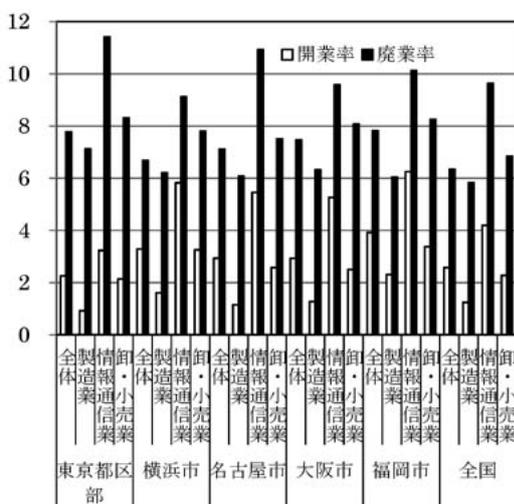


図6 開業率と廃業率(平成12~21年)
資料：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

ると推察できよう。

小売業全体の売り場面積に占める大型店の割合は、平成14年の約27%が平成24年では約30%と増大し、商店規模の大型化の傾向がうかがえる。そして、居住人口当たりの大型店売り場面積を見ると、札幌市、広島市、北九州、名古屋などは値も大きく増加している一方で、

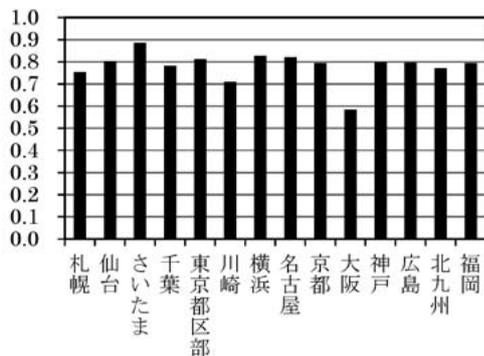


図8 居住人口当たり小売業商品販売額の比率（平成24年）

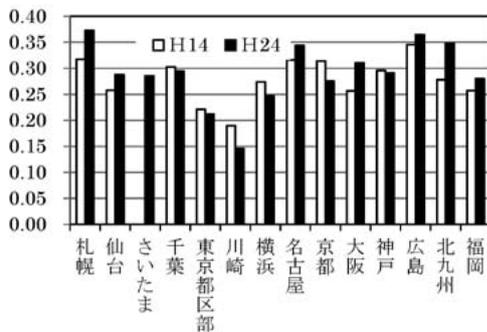


図9 居住人口当たり大型店売り場面積（平成14年、24年）

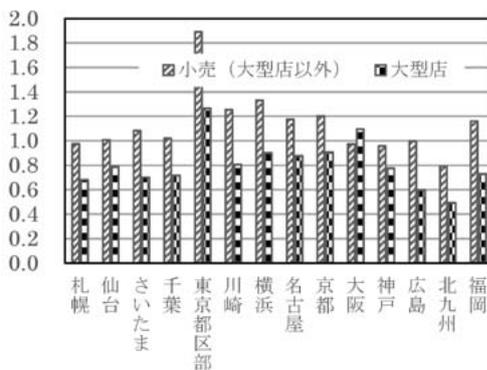


図10 規模別商品販売額／売り場面積

千葉、東京都区部、川崎、横浜、京都、神戸は減少している（図9）。

なお、平成24年時点の売り場面積当たりの商品販売額について、大型店を除く小売業と大型店を比べると、大阪以外のどの都市についても前者のほうが高い値になっている（図10）。

(2) 遊ぶ

「遊ぶ」行為は、能動的、受動的な活動を含めて時間消費を楽しむことといってもよい。そこで居住人口当たりの娯楽施設数（映画館、演劇・演芸場、博物館（美術館を含む）、図書館、運動施設、公園（公園については面積）、遊技場）について、名古屋を1とした各都市の比率を表2に示した。

比率が名古屋の2倍以上となっている都市に着目すると、映画館は北九州が突出して高く、神戸、広島、福岡、東京都区部も高い。演劇・演芸場は大阪、東京都区部が高く、博物館はやはり京都が高い。図書館は東京都区部、札幌が

表2 人口当り施設数・面積比率（平成26年）

（太字は比率が2以上、下線は施設別の比率が最大の都市）

遊び施設	映画館	演劇・演芸場	博物館	図書館	運動施設	公園面積	遊技場
札幌	0.8	1.0	0.9	2.4	0.7	1.8	0.7
仙台	0.8	1.3	1.1	0.9	0.9	2.2	0.9
さいたま	0.5	1.0	0.7	2.1	0.6	0.7	0.5
千葉	1.5	0.0	0.8	1.6	0.8	1.3	0.9
東京都区部	2.8	2.1	1.3	2.5	0.7	0.4	1.2
川崎	0.3	0.3	0.6	0.9	0.6	0.6	0.7
横浜	0.9	1.0	0.7	0.6	0.7	0.7	0.6
名古屋	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
京都	1.3	0.8	2.6	1.5	0.5	0.6	0.7
大阪	1.6	2.5	0.5	1.0	0.8	0.5	<u>1.4</u>
神戸	3.7	0.0	1.4	0.7	0.4	2.5	0.6
広島	3.7	0.6	0.8	1.3	0.8	1.1	0.9
北九州	5.6	1.3	0.5	1.8	1.7	1.8	1.1
福岡	3.1	1.7	0.6	0.8	0.7	1.3	1.0

高くなっており、公園面積は神戸、札幌が高い。また、運動施設および遊戯施設は比率が2以上の都市はないが、あえて前者は北九州、後者は大阪が比較的高いといえよう。

この数値からすると名古屋は突出した「遊び」施設が少ないが、比較的運動施設が充実している都市といえよう。

おわりに

本レポートの目的は、「住む」「働く」「憩う」という視点から、既存の統計数値に潜んでいる貴重なメッセージを汲み取り、東京都区部および13指定都市を比較して、名古屋の相対的な姿を浮き彫りにすることにあった。

しかし、都市を見つめる視点は限定的で、活用した統計資料も限定的な事項に関わるもので、かつ、特定年次の値を利用しているため、そこから得られた都市の姿は、部分的には良いかもしれないがやはり断片的なもので、バイアスがかかっているかもしれない。この意味で今回のレポートは、特定の側面から名古屋を点描したものであろう。

さて、国、県、市などで作成される既存の統計資料には様々なものがあり、かなり蓄積もされてきている。視点を明確にして、継続的に活用・分析していくことで、断片的な都市の姿の輪郭を明確にしていくことができよう。将来のまちづくりを展望するうえで、まずは自分たちのまちの実像を明らかにしていくことが大切のように思える。

- ※1 CIAM：W.グロピウス、L.M.F.D.ローエ、L.コルビジェらの建築家たちが集まり都市・建築の将来について討論を重ねた国際会議。1928年に始まり1959年までに各国で11回開催された。
- ※2 統計資料：「大都市比較統計年表 平成14～26年」
大都市統計協議会

「平成24年 工業統計表」経済産業省大臣官房調査統計グループ 平成26年4月

(なお、調査年度が異なる資料があり、それぞれに利用できる年度の値を利用している)

- ※3 指定都市：現在20の指定都市があるが、都市比較のため平成15年前後の値と平成25年前後の統計値を利用するため、主に札幌、仙台、さいたま、千葉、川崎、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡の指定都市を対象とした。
- ※4 「老いる家 崩れる街～住宅過剰社会の末路～ 野澤千絵」講談社現代新書
- ※5 核家族：「夫婦のみ」「夫婦＋未婚の子供」「父親または母親とどちらか一方の未婚の子供」核家族化：1920年に55%とすでに過半数を占め、1960年代に急激に上昇し、その後1975年)の約64%を頂点として、現在は60%前後で安定推移している。
- ※6 単独世帯：「単身世帯」「シングル世帯」「独り身世帯」を意味する。
- ※7 「平成26年国民生活基礎調査(平成25年)の結果から」厚生労働省大臣官房統計情報部
- ※8 開業率：新設事業所数から年平均新設事業所数を算出し、存続及び廃業事業所数から逆算した期首事業所数で除したもの
廃業率：廃業事業所数から年平均廃業事業所数を算出し、事業所・企業統計調査の期末事業所数で除したもの
- ※9 新設率：前回調査の民営事業所数に対する新設事業所数の割合
- ※10 家計調査報告書(家計収支編) 総務省統計局
平成29年2月17日

● 編集後記 ●

本稿では、「シェアリングとまちづくり」をテーマに、様々な分野の国内や海外における多くの先進事例をご紹介いただき、多くのご示唆をいただきました。

今後さらに普及が見込まれるシェアリングは、人々のライフスタイルや価値観に変化をもたらし、ひいては社会にも影響が及ぶものと考えられます。これからのまちづくりは、まちの主役である人々のこういった変化を的確に把握し、理解したうえで行う必要があると分かりました。

まだ普及途上にある日本のシェアリングについては事例から学ぶことが多く、今回ご紹介いただいた先進事例などを参考に、メリットだけでなくデメリットも認識しながら、今後のまちづくりの検討の一助としていただければ幸いです。

最後になりますが、お忙しい中にもかかわらず、快くご執筆をお引き受けいただきました皆様に、この場をお借りしまして心よりお礼申し上げます。誠にありがとうございました。

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。趣旨にご賛同いただきまして、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.nup.or.jp/nui/>) をご覧下さい。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

なお、当社は税法上の「特定公益増進法人」となり、賛助会員については税制優遇措置が受けられることになりました。(ただし、確定申告が必要です。)

● アーバン・アドバンス No.69 ●

2018年3月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2208 Fax : 052-678-2211

印刷 株式会社荒川印刷

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.51	2010.02	近世武家文化とまちづくり～名古屋開府400年に寄せて～
No.52	2010.06	生物多様性とまちづくり
No.53	2010.10	都市とアート
No.54	2011.02	持続するまちづくり活動
No.55	2011.07	名古屋都市センター設立20周年記念特集号
No.56	2011.10	スマートシティ
No.57	2012.03	災禍からの復興と文化
No.58	2012.06	リノベーションとまち
No.59	2012.10	アジア交流時代のまちづくり
No.60	2013.02	「新しい公共」によるまちづくり
No.61	2013.09	老いと向き合う都市
No.62	2014.03	都市とビッグデータ／オープンデータ
No.63	2014.09	都市の更新
No.64	2015.03	民間主体・官民連携まちづくり
No.65	2015.10	「道」のデザイン
No.66	2016.03	広域連携によるまちづくり
No.67	2016.12	名古屋都市センター設立25周年記念特集号
No.68	2017.10	ランドスケープ

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載（A4版、100ページ程度）。名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館などにて閲覧可能。

次号予告



アーバン・アドバンス

No. 70

【特集】モノづくりとまちづくり

名古屋市は、多くの先人たちの長年にわたる努力により、モノづくりの中核として成長を遂げてきました。今後、IoT、ビッグデータ、人工知能等の技術が急速に進展し、モノづくりの現場や人々のライフスタイルだけでなく、まちの構造そのものを大きく変えていく可能性があります。そこで次号は、「モノづくりとまちづくり」を特集します。

2018年9月 発行予定

