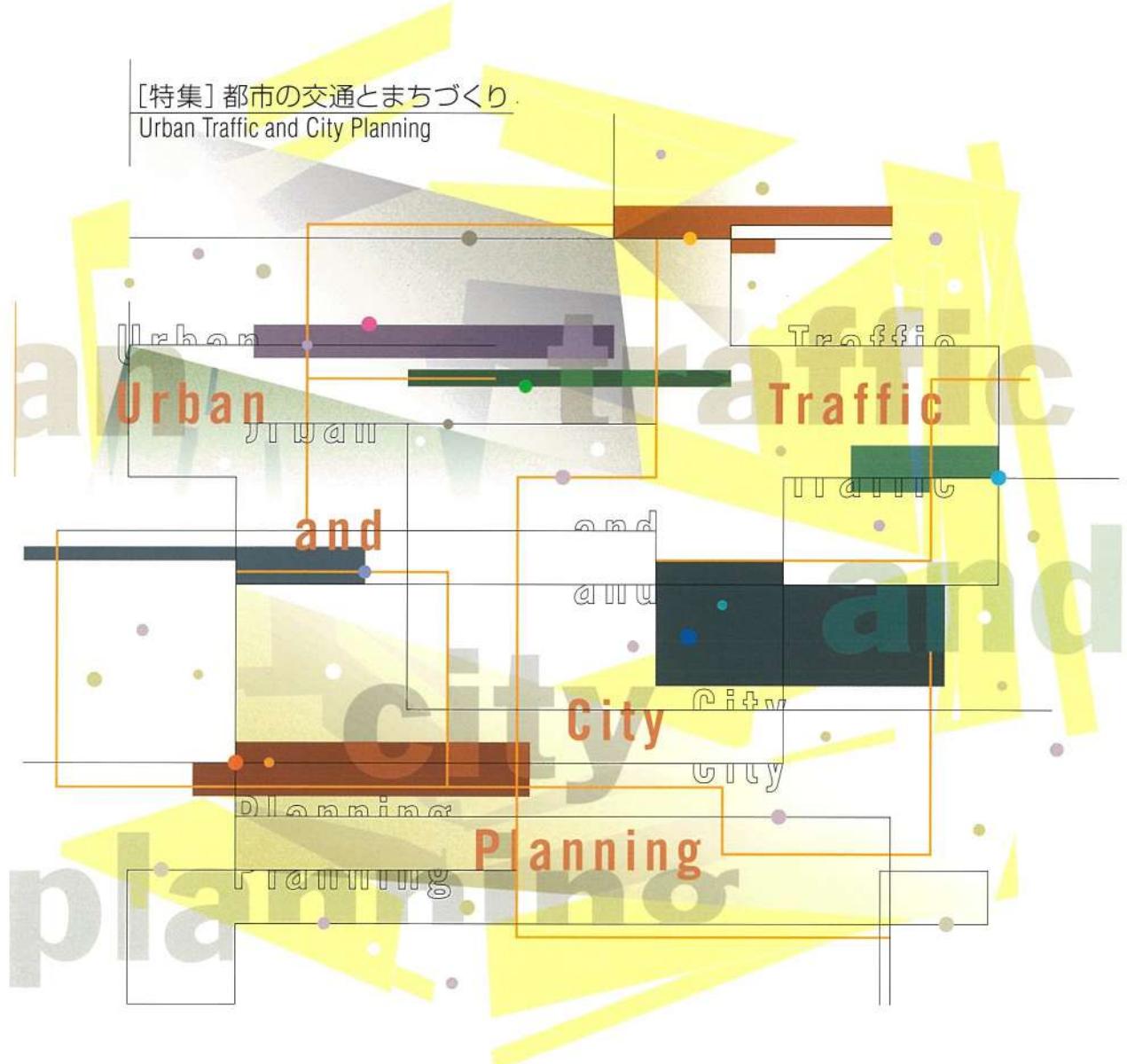


アーバン・アドバンス

| Urban Advance | No.28 2003.1 |

[特集] 都市の交通とまちづくり

Urban Traffic and City Planning



財団
法人
名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

[特集]



都市の交通とまちづくり

Urban Traffic and City Planning

11

都市における交通まちづくりの展望

Prospects of Transport based Urban Improvement with Community

● 太田 勝敏 Katsutoshi Ohta
東京大学大学院工学系研究科教授

18

交通システムで街を再生する－名古屋での挑戦

Transport System can Renovate a City - A Challenge in Nagoya

● 森川 高行 Takayuki Morikawa
名古屋大学大学院環境学研究科教授

26

交通システムにおけるバリアフリー化の評価

Evaluation of Barrier-Free Project in the Transportation System

● 磯部 友彦 Tomohiko Isobe
中部大学工学部土木工学科助教授

34

岐阜市の都市再生と駅周辺地域のまちづくり

Urban Renewal and Remaking Plan of Gifu Station Area

● 細江 茂光 Shigemitsu Hosoe
岐阜市長

41

トランジットモール等社会実験

－福井市中心市街地の活性化をめざして－
The Social Experiment on Transit Mall in Fukui City

● 高間 光夫 Mitsuo Takama
福井市都市政策部
都市整備推進室副主幹

50

調布保谷線における住民との協働による道づくり

－東京都調布保谷線の環境施設帯整備－
The Road Planning by Collaboration with the Residents for the Chofu Höya Line

● 江澤 直人 Naoto Ezawa
東京都北多摩南部建設事務所
工事第一課環境対策担当係長

60

都心と港を結ぶ

－西名古屋港線の整備－
Construction of Nishi-nagoya Port Line

● 三浦 修一 Shuichi Miura
名古屋臨海高速鉄道(株)
技術部施設建設課長

[海外便り]

68

米国における市民参加の発展と最近の事情

Emergence and Recent Topics of Public Participation in the United States

● 松浦 正浩 Masahiro Matsuura
マサチューセッツ工科大学
都市計画学科Ph.D.課程

[自主研究]

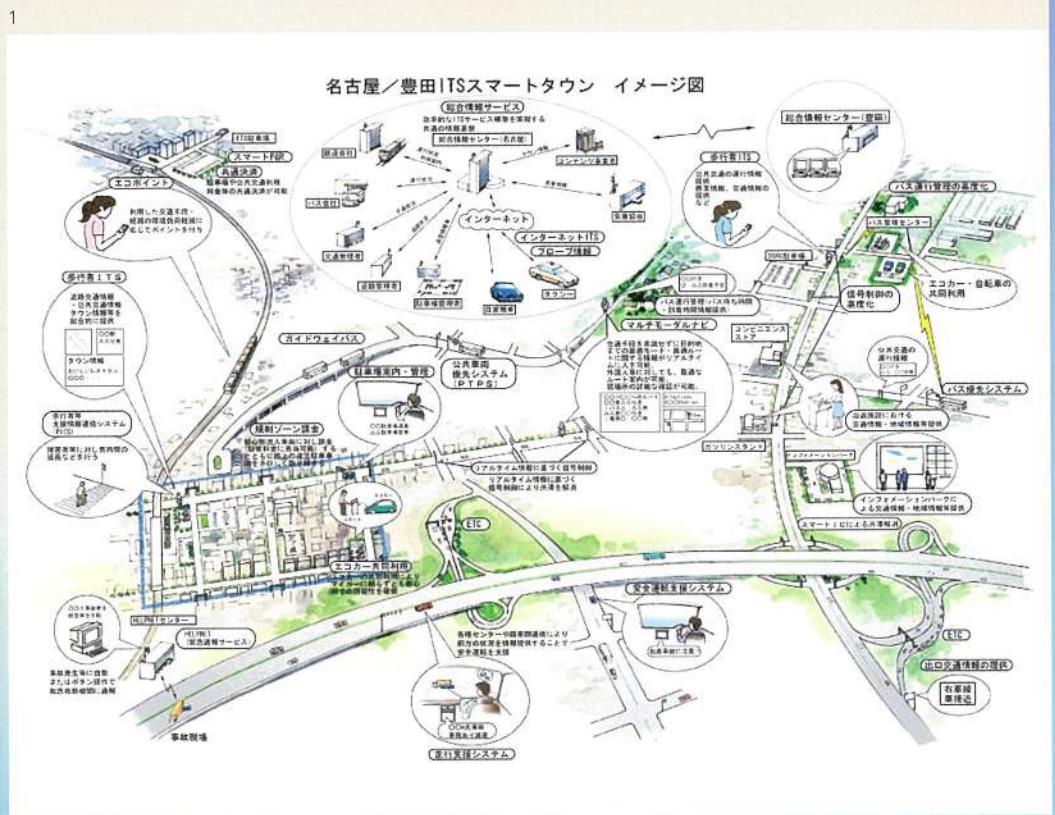
75

既存ストック活用による
インキュベータ整備に関する調査

The Research of Incubator which Utilized Existing Stocks

● 田中 不二男 Fujio Tanaka
(財)名古屋都市センター
調査課研究主査

交通システムで街を再生する



- 1 名古屋／豊田ITSスマートタウンのイメージ
(出典:都市ITS検討調査報告 [ITS Japan])
- 2 都心部の住商混合地区におけるコミュニティ道路
(愛知県・名古屋市地域結集型共同研究事業、都市論WG作成)
- 3 名古屋におけるオープンカフェの社会実験 (撮影:井沢知旦)

トランジットモール等社会実験



1

- 1 トランジットモールでの電車と賑わい
- 2 期間中に開催したフォーラム
- 3 道路を使ったファッションショー
- 4 横断箇所の様子（電車は新型低床車両）



2



3



4

駅周辺地域のまちづくり



2



3



4

- 1 岐阜市中心部
- 2 駅前広場整備計画図
- 3 駅前広場イメージ図
- 4 岐阜駅西地区市街地再開発事業



1

住民との協働による道づくり



2



3



4

住民との協働による道づくりを目指して
環境施設等整備検討協議会のあゆみ
(調布市・三瀬区)

調布市石原は、当時の奥多摩幹線道路のひとつで、周辺の各町に配達した料の高い通路とされたが、橋長16mの渋滞の高架橋(10mずつの複数段階構造)をつくり、総延長36mの通路として整備するものだ。

それを機に、周辺の住民や事業者等を巻き込んだことによって、
既存施設の整備を含めて、地下排水管や歩行者専用道路の設置に位置する目的で、より良い道づくりを目指して、地元の皆さんと一緒にやって、いき、歩み始めたました。

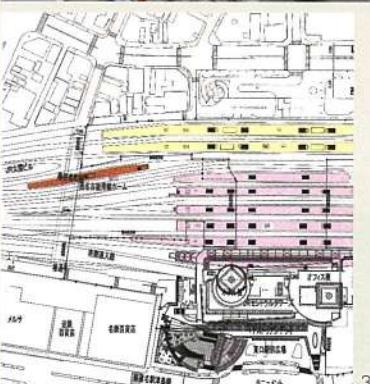
ここに、完成13年目に開催した協議会の内容を報告します。

平成14年3月
東京都北多摩南建設事務所

5

- 1 協議会実施風景
- 2 起こし絵模型によるモデル(案)の検討風景
- 3 副道Aタイプ(出口部)
- 4 緑地タイプ(築堤・車道側)
- 5 環境施設等整備検討協議会のあゆみ

都心と港をむすぶ



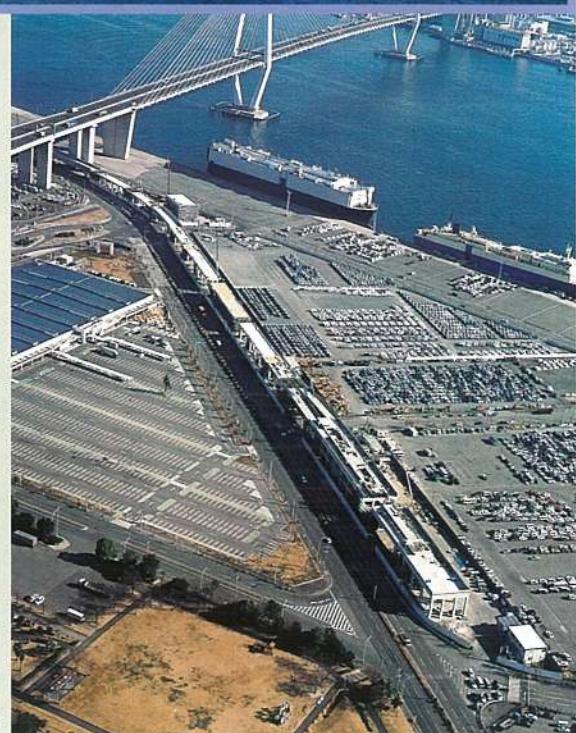


5



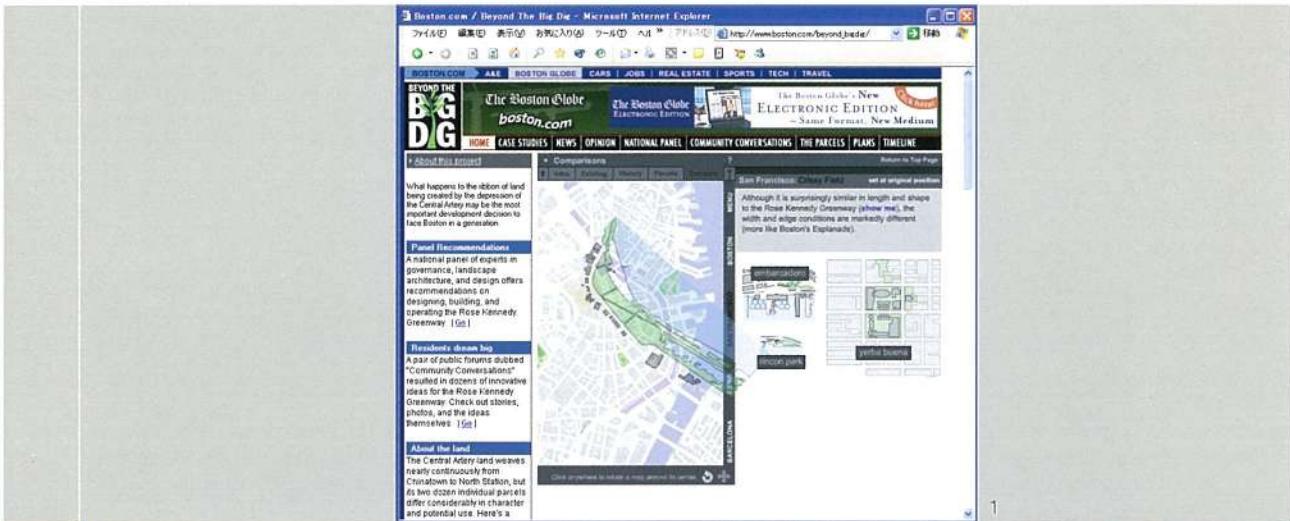
6

7



8

- 1 西名古屋港線路線概要図
- 2 名古屋駅の現況
- 3 名古屋駅のホーム配置図
- 4 荒子駅(仮称)周辺の現況
- 5 荒子川橋梁桁架設の状況
- 6 荒子川公園駅(仮称)イメージ
- 7 野跡駅(仮称)周辺の現況(鶴浦より望む)
- 8 金城ふ頭駅(仮称)周辺の現況



海外便り

米国における市民参加の発展と最近の事情



2

- 1 Beyond the Big Dig ウェブサイト
- 2 ボストンの街を分断する中央動脈
- 3 DSNIのコミュニティ・ミーティングの様子(DSNI提供)



3

特集

都市の交通とまちづくり

はじめに

まちを考えるとき、昔も今も、そしてこれからも、まちは人の移動によって形づくられ、また活気づくものではないでしょうか。そこで人の移動を支えるものが徒歩をふくめた様々な交通であり、「交通」というものは「まち」の活動を支える基本的な構成要素であると考えられます。

今、日本社会においては「環境」、「少子高齢」、「住民参加」、「高度情報化」、「都市再生」など様々なキーワードの基に様々な議論や取り組みがなされ、これからの日本社会はこれまでと比べ大きく変化しようとしています。社会の変化は「まちづくり」のありようにも変化を求め、これまでの「まちづくり」に求められてきたものが、これからの「まちづくり」においてどうあるべきなのか、また、新たに求められているものが何なのか、問われている時ではないでしょうか。

そして、「まちづくり」に問われている問題は当然のことながら「交通」に対しても問われていることあります。環境への負荷、高齢化への対応、住民の計画づくりへの参画など、これからの「まちづくり」の中で「交通」というものがどう答えていくべきか、いたるところでその答えを模索しているところではないでしょうか。

今回のアーバンアドバンスはこうした状況のなかで、「都市の交通とまちづくり」として、これからの都市における「まちづくり」と「交通」の関係について、少し考えてみたいと思います。

都市における交通まちづくりの展望

東京大学大学院工学系研究科教授 太田 勝敏

1 “交通まちづくり”の考え方

“交通まちづくり”という表現は、成熟社会における交通計画にあたって従来の施設整備を中心とした行政サイドからの計画とは別の新しいアプローチが必要ではないかということから始まった私共の研究から生まれてきたものである。久保田尚埼玉大学助教授をはじめ市民参加や地区交通計画の研究・実践に経験が深い若手の都市計画、建築の専門家、プランナーが参加して、(財)豊田都市交通研究所で進めた自主研究である。欧米の先進事例の研究から始めて、わが国での地区レベルの交通実験をはじめ、参加型アプローチの実際と課題をベースに、これからの方針としてコミュニティ参画型の下からのアプローチとして“交通まちづくり”を提案し本にまとめたものが1998年である(文献1)。内容的には、交通まちづくりの内外の動向を体系的にとりまとめ、新たな取り組みの方向を示したもので、本のタイトルにある“交通まちづくりの思想”は多少おこがましく“思想に向けて”的第1歩であった。幸いその後、この種のアプローチが交通計画の実務にも取り入れられ“社会実験”など市民参画型の事業が始まっている。また、“観光まちづくり”、“防災まちづくり”など都市計画の他分野でも同様の用語を取り入れられてきている。

“交通まちづくり”的概念は、交通とまちづくりとの連携、あるいは交通からのまちづくり、と計画プロセスとして従来の都市計画、交通計

画に対して市民が参画したアプローチという2つの考え方方が込められている。以下、この2つの切り口で現状とこれからの方針について考えたい。

2 交通からのまちづくりと都市計画

これまで、わが国の縦割り行政の中で道路や鉄道を中心とした交通計画と都市計画はそれなりに独立に進められることが多かった。交通は、住み、働き、学び、憩うといった都市活動から派生するものであり、都市活動を支え、活発にする必要不可欠なサービスである。歴史的にみても、交通施設は都市の成立から成長、発展に直接関連する基本的インフラであり、都市計画の主要な構成要素と認識されている。しかし、都市政策の実務においては必ずしもその一體性が図られていない。

欧米の先進都市にみられる人々が賑わい、活気があり、美しく快適な“まち”がどのように



太田 勝敏

おおた かつとし

1942年長野県生まれ。1965年東京大学工学部土木工学科卒業。同修士修了後、米国ハーバード大学大学院 GSAS 博士課程留学。1972年同 Ph. D (都市・地域計画)。1971年東京大学工学部都市工学科助手。同助教授を経て1991年より教授。現在、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授。専門は都市交通計画、国際都市交通対策。著書『交通システム計画』(技術書院、1988年)『道路投資の社会経済評価』(共著、東洋経済新報社、1997年)など。

造られ、維持されているかをみると、歴史的環境を活かし、周辺に駐車場を整備して自動車の乗入れを抑制し、ライトレールなど魅力的な新しい公共交通機関でのアクセスをはかり、人や自転車の自由な移動を優先した総合的な交通政策を市民が支えていることがわかる。

地方自治や分権化が進んだ欧米の都市では、自治体といった公共サイドが交通サービスに必要な道路、鉄道、ターミナルといったインフラ施設を整備し、道路を交通機能だけでなく様々な複合的機能を担う社会空間、パブリックスペースとして管理する仕組みが整っている。また、車社会が進展した中で公共交通サービスは自治体の基本的サービスとして認識され、一般に資本費は当然のこととして、運営費についても一般財源からの支援を得て、市民のモビリティを確保している。このような背景の下で、公共サイドとしても都市づくりや市民の生活の質の向上に直結した交通分野は自治体の主要な政策分野となっており、都市計画と一体的、整合的に進められている。一方わが国においては、従来、都市交通に限っても、道路は建設省道路局、鉄道・バスは運輸省、交通規制は警察といった形で縦割りが進み、道路整備と鉄道整備、バスサービスと道路整備、道路整備と交通管理など相互の連携が困難であり、自治体としての交通行政はその意識も乏しく進まなかった。

これらの交通に直結した分野だけでなく、環境問題への対応、高齢者・障害者の社会参加とモビリティ確保、中心市街地の活性化など、交通がその原因であったり、解決策に役立つという両方の面で、交通は都市づくり、都市経営に多面的に関連している。このため、従来のような土木事業としての道路整備だけでなく、交通分野を都市行政の一分野として位置づけて、仕組みを整備し対応していくことが必要である。交通インフラ整備のように公共サイドの直接的介入が必要であり、またその影響力も大きいこ

となどからみても都市交通行政を都市経営の戦略分野として確立することは、地方分権を進める上で有効なステップであろう。

都市計画、まちづくりとの連携で現在重要と考えられる分野は、道路自動車交通による環境問題など車社会の負のインパクトを軽減するための車依存性を減らす都市づくり、そして交通アクセスの改善による中心市街地の活性化などの都市再生であろう(文献2)。前者については、コペンハーゲンのフィンガープラン、そしてポートランド(米国)、クリチバ(ブラジル)、シンガポールのように大量輸送機関の路線を都市開発軸とした開発、成長管理によるコンパクトシティの形成など都市圏スケールでの都市発展形態、あるいは都市空間構造に関する戦略的アプローチが知られている。地区スケールでは、公共交通志向型開発TOD、そして個別の新規開発についての交通インパクトアセスメント制度、オランダのABC適業適所立地政策、英国の商業開発・住宅地開発におけるシーケンシャルアプローチなど、わが国ではみられない都市計画の開発許可段階における交通配慮要件の適用が進んでいる。

都市再生との関係では、歴史的環境を活かした都心部のモール化とトランジットモールの整備、ライトレールなど魅力的な公共交通機関の導入、パークアンドライド施策と公共交通サービスの連携、ITS(インテリジェント交通システム)技術の活用など都心の魅力づくりに交通が大きく貢献している事例が注目されている。ストラスブル、フライブルグ、ミュンヘンなど欧州の歴史的都市はいずれも都心部での自動車交通を抑制して代替手段を整備することでビジター、買い物客の賑わいを取り戻すのに成功している。

3 市民の参画による交通まちづくり

都市が直面する交通の課題は上述したように極めて広範な分野にわたることから、交通政策の中身も単なる交通施設整備にとどまらず多様化している。都市交通の主役が道路自動車交通となっていることから、交通政策の焦点は自動車交通への対応に置かれている。このような中で交通政策の基本的目標は“安全で、便利で、安く、快適な交通”といった従来からの目標に加えて、環境を考慮したものに移行しており、“持続可能な交通（Sustainable Transport）”といった表現で示されている。この“持続可能な交通”は、一般に健康・安全を含めた環境性、効率的運営により適正な交通サービスを安定的継続的に確保するという経済性、そして高齢者・障害者を含めて市民全体に自立した社会参加が可能となるような一定レベル以上のモビリティを確保するという社会的公平性、の3つの側面から構成されていると考えられている。この基本的目標達成の上で、自動車交通の抑制と適正化、徒歩・自転車・公共交通などの代替交通手段を改善したマルチモード交通システムの推進が要請されている。

このような背景の中で、交通政策の基本的考え方や施策は大きく変化してきている。交通政策のパラダイムシフトがそれで、政策の焦点は従来の供給サイド中心の施策から、需要サイドの施策を含めた総合的アプローチに移ってきていている。需要サイドの施策は、交通サービスの需要者としての市民、企業に向けた施策であり、従来の需要の変更すなわち車の使い方に変更を求めるものであることから、市民、企業の理解と協力が不可欠である。このため、それらの政策の策定や実施にあたっては、関連主体の参画が鍵となる。

4 交通需要マネジメント TDM 施策の重要性

ここで、市民をはじめ利害関係者（ステークホルダー）の参画がいかに重要であるかについて交通政策の新たなパラダイムとTDM施策について少し解説しておこう（文献3参照）。まず、交通政策・計画の基本的考え方についてであるが、一般に交通政策の基本的アプローチは、都市活動（A）に伴なって発生する交通需要と、道路と自動車、鉄道、バスといった各種の交通手段から構成される交通システム（T）からの交通サービスの供給と、市場メカニズムに代表される特定の社会的仕組み（制度フレームワーク）の下でうまくバランスさせることである。道路交通での需給バランスをとる仕組みは、燃料税等の自動車利用者の負担を基に道路等のインフラを整備し、利用者が自ら車両を提供し、運転するというもので、バスや鉄道それぞれでその負担の仕方は異なっている。

環境問題の発生は、需要の増加に応じて道路を整備し供給を拡大することによってバランスをとるという従来の需要追随型アプローチによる交通政策・計画からのパラダイムシフトの契機となっている。増大する道路交通需要を適切なサービス水準を確保しながら収容するような道路整備（供給拡大）は、財政的にも、社会的にも困難となったことから、自動車利用の抑制、削減に向けた交通需要マネジメント（TDM）の考え方を取り入れられている。交通需要マネジメント施策は、市民、企業といった交通の意思決定者に働きかけて交通手段の転換、相乗り・共同輸配送による自動車使用の効率化、ピークの平準化など、移動の仕方を変更することによって自動車交通量の削減などの政策目標を達成しようとするものである。環境問題の進展は、さらに需要サイド（都市活動）でも、供給

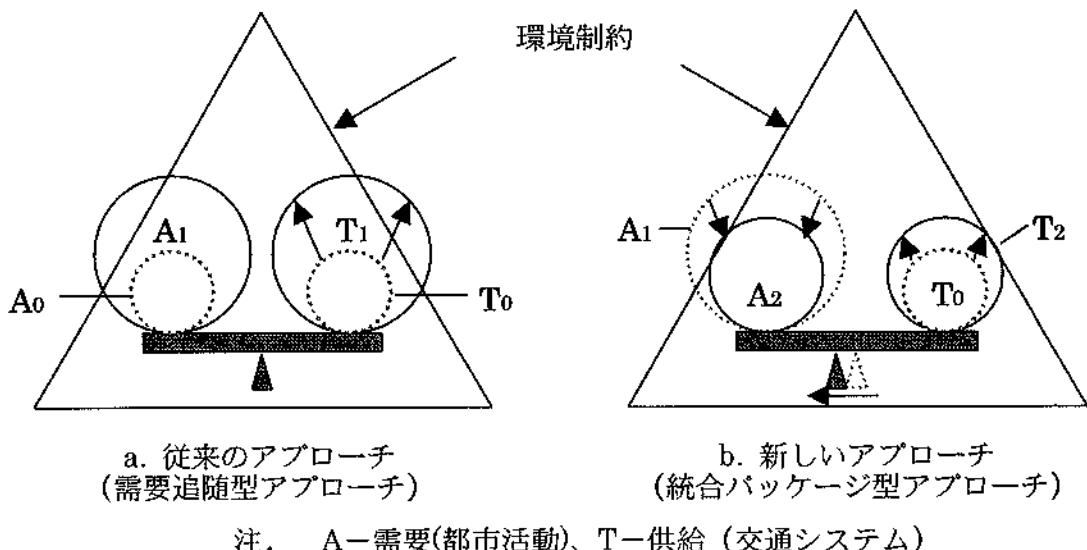


図1 都市交通政策のパラダイムシフト

サイド(交通システム)でも、環境制約が交通政策・計画を規定する要因となったことを意味している。こうして都市交通政策としては、従来の社会経済制約に加えて、この環境制約のもとでできるだけモビリティを高めるようにして需給バランスを図ることが求められている。これが、交通の需要サイド(TDM)、供給サイド(交通システムの整備、運用)、制度フレームワーク・サイド(社会的費用の内部化など市場メカニズ

ムの活用など)の3点セットによる統合的パッケージ型アプローチ、あるいは従来の需要追随型アプローチに対して、需要管理型アプローチと呼ばれるものである(図1)。

持続可能な交通に向けた具体的な施策について、需要・供給・制度フレームワークの3側面から整理したものが表1である。そして、表の需要サイド、供給サイドについては、政策の実施から効果があがるまでの期間が短期的か長期

表1 都市交通政策の体系

<u>需要(都市活動)</u>	<u>供給(交通システム)</u>
<ul style="list-style-type: none"> ・交通需要マネジメント(TDM) (モーダルシフト、ピーク分散) (ロードプライシング) 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通管理、運用 ・代替交通手段の改善(公共交通、歩行、自転車) ・情報案内サービスの改善
<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用・都市計画(成長管理) ・地域計画・国土計画 ・就業・労働・社会政策 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通インフラ整備 ・技術開発(ITS、EV、燃料電池車)
<u>制度フレームワーク</u>	
<ul style="list-style-type: none"> ・市場メカニズムの活用(汚染者負担原則PPPと社会的費用内部化) ・基準・規格(交通アセスメント、排出ガス規制) ・計画・制度(地方分権と地方交通財源整備、都市圏交通マスター・プラン) 	

的かによる区分をしており、短期的なものには交通に対して直接的な施策が、長期的なものには間接的な施策が多く含まれている。ここで、注意すべき点は自動車交通削減に向け需要サイドでTDM施策を有効に進める上では、例えば路上駐車規制の強化といった車の使用に対する抑制誘因と、代替手段としてのバスサービスの改善、といったアメとムチの組み合わせが重要であることである。これは代替交通手段の改善といった供給サイドの施策、そしてそれを可能にする財源措置の強化といった制度フレームワークサイドにかかる補完的施策が不可欠であるという意味での政策パッケージの重要性を示している。さらに、需要サイドについては、前述した成長管理など都市活動にかかる間接的長期的施策が重要であり、これらは広義のTDM施策であり、アクティビティ・マネジメントということができる。

現在、わが国で進められている交通需要マネジメントは既存の都市形態や土地利用、そして道路・公共交通のインフラを前提として、自動

車交通量の抑制をはかる狭義のTDMを中心である。持続可能な交通に向けてライフスタイル、ビジネススタイルの変更を進める上では、アクティビティ・マネジメントの視点、特に都市計画、まちづくりとの連携が重要である。

5 交通政策・計画のプロセスと市民参加

上述した交通政策の体系で見るよう、多様な施策それについて、その策定と実施に市民をはじめ関係者の参画（主体的な参加）が求められている。政策の対象と内容により計画実施の主体とプロセスが異なり、有効な市民参加、特に主体的な参加としての市民の参画のあり方も異なっている（文献4）。

道路など交通施設計画での市民参加について、全体計画（マスタープラン）と個別施設整備事業に分けてみたものは表2である。全体計画の場合には、将来の都市ビジョンに向けた都市交通整備の基本的目標についての合意をまず

表2 交通計画のプロセスと市民参加

全体計画 (マスタープラン)	個別整備事業		
	計画・設計	建設・整備	運営・維持管理
参 加 対 象			
地域（県、市）住民 国民、NPO、企業		地域住民、沿道住民、NPO、企業	
<u>主 旨（方式、内容例）</u>			
・情報提供、啓発、意見 聴取（パブリック・イ ンボルブメント、パブ リック・コメント；広 報、問題・価値・行動 調査、将来像・課題の 意見聴取・啓発）	・情報提供・啓発、意見 聴取（同左） ・協議（原案修正、詳細 設計、緩和・補償措置） ・参加（代替案提案、社 会実験、試行） ・協働（計画案策定、社 会実験、試行）	・情報提供（工事説明、 協力要請）、苦情処理 ・モニタリング（共同監 視、住民点検） ・参加、協働（植樹、等） ・参加、協働（植樹、等）	・情報提供・意見交換、 モニタリング（共同監 視、点検） ・参加（点検、清掃ボラ ンティア、アダプション） ・協働、一部権限委譲 (自転車置場等の運 営、清掃)

図って、具体的なマルチモード交通システムの整備方向と主要交通施設を明らかにすることが主要な内容である。国、地域といった広域レベルでの開発政策、交通整備計画との調整が求められ、計画と実施面での市民参加はパブリック・コメントや PI (パブリック・インボルブメント) 手法による意見聴取などに限定されることが多い。

一方、駐車場や都市計画道路の整備といった個別の整備事業については利害関係者が比較的明確であり、関心も高いことからそれらの計画・設計、建設・整備、そして運営・維持管理といった計画プロセスの各段階で様々な市民参加と参

画が可能であり、事例が増えている。例えば、コミュニティ・ゾーンの計画では、交通管理者と道路管理者といった公共サイドに加えて住民の参加がマニュアルで位置づけられており、適切な交通静穏化ツールの選定、設計、配置を含めて社会実験を行なうなど協働して進める事業もみられる。

市民参加の仕方については、単なる情報提供から協議、そして意思決定への参画、権限委譲といった段階があると言われる(図2)。具体的な参加の手法や技術については、複数の代替案を検討する戦略的環境アセスメント(計画アセスメント)、高齢者・障害者の交通アクセスに関する

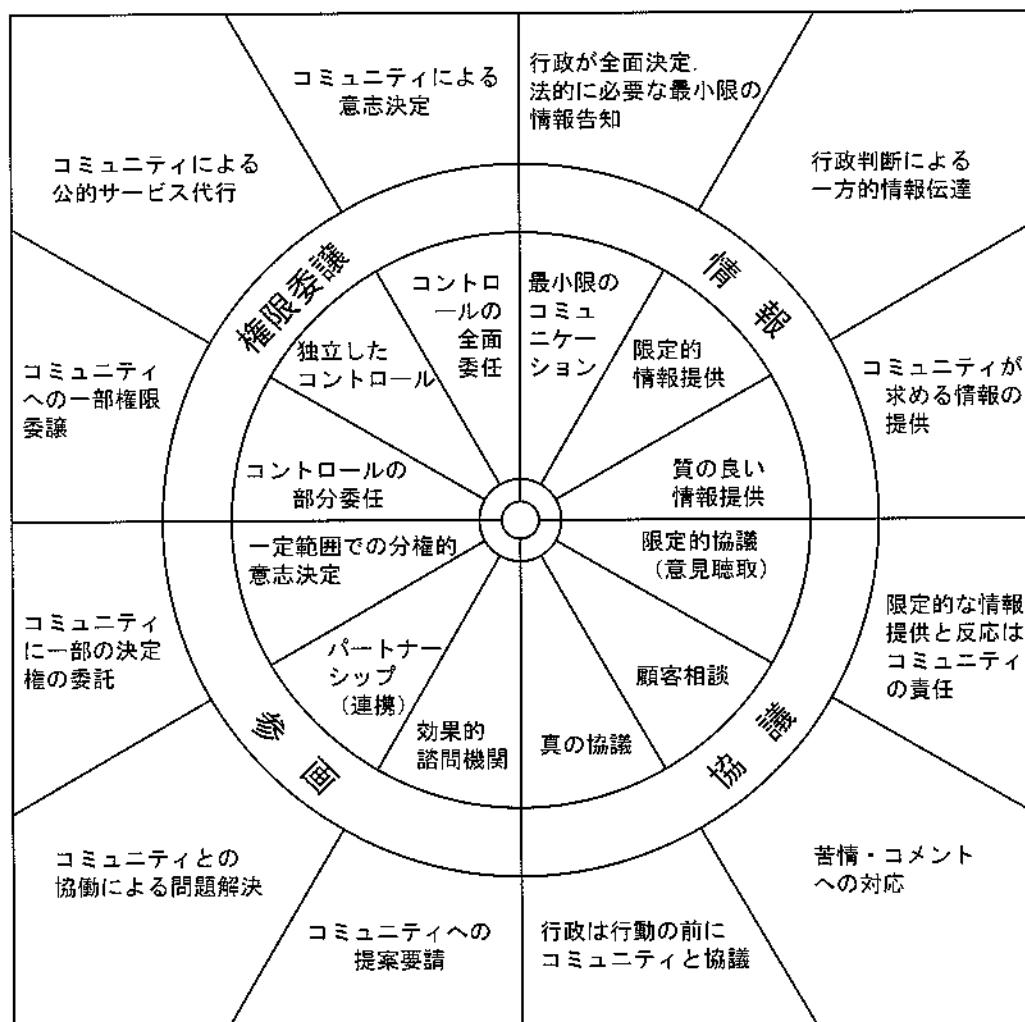


図2 市民参加の車輪

出所: South Lanarkshire Council, PLANNING, 1998.4.8

るヒヤリ・ハット地図の作成や施設の点検、道路整備での交通安全監査、そして、維持・管理面での商店街・NPO主体のタウンモビリティ事業、アダプト制度による道路植栽清掃など近年さまざまな参加方式が工夫されている。さらに、意見の集約や代替案づくりのワークショップにおける専門的進行役（ファシリティター）の重要性とその養成をはじめ欧米での経験を取り入れた新たな市民参加の手法の取り入れも始まっている。

市民が主体的に交通改善を提案し、関係者の輪を広げて自治体を動かしたり、さらには自らが交通改善を手がけるなど、活発な交通まちづくりの事例もみられるようになった。代表的事例が京都のNPO「京のアジェンダ21フォーラム」の活動で、2000年秋に自治体による社会実験、都心部での100円循環バスへの応援団で沿線の商店街、労働組合、一般市民を巻き込んだ運動を進めて運行当初利用が低迷していた循環バスの乗客を急増させるのに成功している。その後、京都市東部の公共交通不便地区へのコミュニティ交通（醍醐コミュニティバス）導入では、市民と交通事業者に加えて、沿線の商業施設・病院・寺院の財政的支援を含めて、行政に頼らず市民自らの力での運行を目指すといった意欲的な取り組みを進めている（文献5）。これは、市民参加が成熟したエンパワメント段階とも言え、コミュニティからの交通まちづくりの最先端事例として今後の展開が注目される。このように我が国における交通まちづくりは多面的に進展しており、自治体の交通行政の確立と合わせて、チャレンジングな時代といえる。

参考文献

1. 太田勝敏編著、『新しい交通まちづくりの思想－コミュニティからのアプローチ』、鹿島出版会 1998年
2. 市川嘉一、『交通まちづくりの時代』、ぎょうせい 2002年
3. 太田勝敏、「持続可能な都市交通に向けて」、『運輸と経済』61巻1号 2001年1月
4. 太田勝敏、「市民参加と“交通まちづくり”的勧め」、『交通工学』34巻5号 1999年
5. 中川大、『バス交通の明日に向けて』、第3回バスネットフォーラム資料（2003年1月31日）

交通システムで街を再生する－名古屋での挑戦

名古屋大学大学院環境学研究科教授 森川 高行

1 交通は「派生需要」か？

突然難解な見出しから始まって恐縮である。しかし大学での交通計画の最初の授業は、たいてい以下のような問い合わせから始まる。

「みなさん、交通ってやりたいからやるのではないですよね。どこか別の場所で用事があるから仕方なく移動つまり交通を行いますね。これを、交通は他の活動から二次的に要求されるということで『交通は派生需要である』と言います。」

このマクラは、ドライブや散歩といった、それ自体が目的の特殊な交通以外では間違いない事実である。筆者もよくこのマクラを使っている。ただし、これは人間の行動論的立場から交通を捉えたものであって、別の見方をすればまったく違った結論が出てくる。

「交通」を、交通施設・交通政策・交通流などからなる「交通システム」というマクロな視点で捉え、都市を鳥瞰図的に眺めると、交通システムがまさに街を形作っていることがわかる。道路沿いや鉄道駅付近に建築物が建て込み、都市活動が活発な都心部は交通の結節点でもある。もう少し視点を下げてみると、幹線道路沿いや主要な鉄道駅の直近は、商業施設やオフィスが多く、一本中に入った道路沿いには住宅が並ぶ、といった具合である。

要するに、行動論的には二次的な派生需要である「交通」は、交通施設や交通政策からなる「交通システム」になると、まさに街や生活を形作

る主役に豹変するということである。

2 道路は迷惑施設か歓迎施設か

迷惑施設か歓迎施設（このような言葉があるのかどうか不明であるが）かという判断は、その施設を直接利用する人でなく、間接的に影響を受ける人が行うことである。経済学的に言うと、外部不経済をもたらすか外部経済をもたらすかということである。

道路について言えば、古代よりその両面があったであろう。それはその道路の種類や機能による。ローマ時代の軍事用街道や馬車が疾走するターンパイクなどの幹線道路は、兵士の無作法であれ馬の落し物であれ多くの迷惑行為が必然的に発生し、道路沿いの人にとっては迷惑施設的要素が強かったであろう。現在で言う高速道路や国道23号のような道路である。一方、中心市街地では道路に市が立ち、住宅の間の路地では人々が憩い、といった賑わいや安らぎの空間を道路が提供していたはずである。この歓



森川 高行

もりかわ たかゆき

1958年 神戸市生まれ

京都大学工学部卒、京都大学大学院修士課程修了

マサチューセッツ工科大学博士号

京都大学助手、名古屋大学助教授を経て2000年より現職

専門は、交通計画、都市計画、消費者行動論
著書に、「交通行動の分析とモデリング」(2002年)

迎施設としての機能が、現代の道路ではあまりに乏しくなっているのではなかろうか。

それが、モータリゼーションがもたらした悪しき側面のひとつである。モータリゼーションは、自動車利用の増大とともにライフスタイルや街のかたちが自動車利用を前提としたものに変化していく過程をさすが、上記の現象はまさに「みち」のモータリゼーションと言えよう。

これから都市計画者や道路・交通管理者の大きな役割は、行き過ぎた「みちのモータリゼーション」を是正し、道路種別のきちんとした役割分担のもと、より多くの道路をにぎわいや安全・安心の空間に戻していくことだと思われる。

3 名古屋の「みち」を活かす

名古屋市は、まもなく都心部再生の「グランドビジョン」を打ち出して世に問うことになっている。その原案作りワーキンググループにおける名古屋大学建築の有賀隆助教授らとの議論で、「名古屋は『みちのまち』で売り出せばどうであろうか」という意見が持ち上がった。「水の都」「杜の都」といった、響きがよく特徴を表すキャッチフレーズが名古屋の街にないだろうかと苦慮していた。「他の地域の人の持つ名古屋の印象って『みちがだだっ広い街』ということぐらいかなあ」と自嘲気味になっていたときに、逆転の発想で生まれた案である。「みちのまち」が今現在よいキャッチフレーズかどうかは別として、ネガティブな響きを持つ「みちのまち」をポジティブなイメージに変える努力は重要である。

名古屋市都心部の道路率（地区内の道路面積／地区面積）はおよそ1／3である。この都心部空間の貴重な1／3を占める道路が、「にぎわいや情緒を損なっている」「道路が広すぎて横断しにくい」「車が多くて歩く気にならない」「違法駐車が度を越している」と散々な評価の源

になっている。

名古屋都心部の道路の特徴を鑑み、長所を活かし、短所をカバーするためには、以下のようなコンセプトにより「歩いて楽しいまち」をつくることが必要であろう。

- いくつかの広幅員の幹線道路を、車の通路から歩行者と歩行支援手段の空間へと転換する。具体的には、車線の削減により、歩道の拡幅、オープンカフェなどの休憩施設の設置、トランジットモール化などの歩行支援交通手段の整備などを行うことである。（写真-1は名古屋におけるオープンカフェの社会実験の様子）

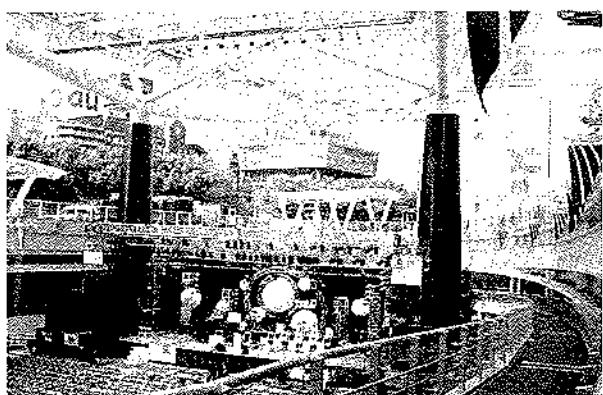


写真-1 名古屋におけるオープンカフェの社会実験
(撮影：井沢知旦)

- 畳盤目状の街路構成と昔ながらの通り名により、もともとビジターにも分かりやすい街路構造になっている。しかしこれらの特徴が十分活かされていない。畳盤目状街路は単調な印象を与えていた。交通規制や沿道店舗によって、通りごとのイメージを明確にしたほうがよい。
- 名古屋の象徴のひとつである、2本の百メートル道路（久屋大通及び若宮大通）が、にぎわいや親しみの持てる空間でなく、貴重な資源がその機能を発揮できていない。本来「公園」である両道路が、市民が近づきやすく、にぎわいや安らぎの軸となるよ

うに工夫すべきである。

- ・「名古屋では地下しか人が歩いとらん」と揶揄される地下街を、サンクンガーデンなどを用いて地上と一体化させて活用する。昨年オープンした「栄公園オアシス21」はその点で成功している例であろう（写真一2）。



写真一2 地下街と地上を一体化させた栄公園オアシス21
(撮影:井沢知旦)

4 都心居住の鍵は交通静穏化

都市規模の大小にかかわらず近年こぞって取り上げられている都市政策のひとつに都心居住がある。ここで言う都心居住は、いわゆる都心部と近郊の鉄道駅周辺部、つまり現在商業系の用途がかなり含まれていて公共交通機関の利便性が非常に高い地域での居住を指す。都心居住の効果として、1) 職住商近接により移動時間や交通エネルギーを削減する、2) 中心市街地に「住民」を増やすことでコミュニティを復活させ街の「守り手」をつくる、3) 昼夜間人口の極端な差をなくすことで供給処理施設を効率的に使う、4) 利便性を重視する人たちの居住地選択の幅を広げる、などが挙げられる。

最近多くの大都市で都心居住回帰が始まっているといわれるが、これは地価下落と、経済停滞による企業保有地処分により、都心部にマンション

の建設ブームが起きているためであり、決して都心部の居住環境がよくなつたためではない。今後本格的な都心居住を進め、都心に住む人々の生活の質を高めるためには、都心での居住環境の向上が不可欠である。このような場所での居住環境の向上は、自動車交通対策による交通静穏化が鍵であると筆者は思っている。

現在の都市で生活環境を損なう騒音の源は、鉄道沿線や空港周辺以外では、ほとんど自動車・バイクによるものである。この道路騒音をなくすだけで居住環境は格段に良くなる。また交通静穏化は、家の前の道路を車の通路から住民の生活のための路地に変えることであり、交通事故の危険性も大きく下がる。さらに、都心居住の不安点として治安の問題があるが、これも車の流入管理によって大きく改善できる。現代の凶悪犯罪の多くは、「動く密室」である車を何らかの形で利用して行われており、住居地域において住民以外の車の流入管理を行うことがこのような犯罪の抑止になることは、発展途上国における高級住宅地区での車の流入管理の例を出すまでもなく明らかである。

このような住居系地区における交通静穏化が、これから都市政策の大きな鍵を握っていることがこれまであまり強調されてこなかったことが不思議である。

5 これらの交通まちづくりの強力な助っ人がITS

ITS (Intelligent Transport Systems, 高度道路交通システム) は、カーナビやETCだと思っている市民がほとんどであるし、関係者の中でも「車をより便利にするもの」と考えている人も多い。あながち間違っているわけではない。しかし ITS は、これまで述べてきたような「まちづくりのための交通管理」にもっと大きな効果を發揮するし、公共が関与する ITS はそこに

重点を置くべきであると考える。

産官学による ITS の推進母体である ITS Japan は、2004年に名古屋市で開催される ITS 世界会議での「ショーケース」をにらみ、都市における ITS のあり方を提案する「都市 ITS 検討委員会」を2001年から立ち上げ、2002年にその提案をまとめた。筆者が担当したワーキンググループでは、都市交通問題を解決するためには ITS を利用したアメとムチの施策の組み合わせ (ITS パッケージ政策) が有効であるとし、名古屋市及び豊田市でそれぞれ大都市パッケージと中小都市パッケージの例を提示し、両市を ITS スマートタウンの先駆者とすることを政府に提案した。

名古屋市パッケージの例では、都心部への車の過度の流入を制御しつつも、都心部へのアクセシビリティ及び都心内でのモビリティを確保するために以下の施策をパッケージ化することを提案している。

- 中心市街地のコアとなる地区への通過交通車の流入を ETC 技術を使って制御する。具体的には、地区へ進入した際に数百円程度の料金を徴収するが、その金額は地区内の駐車料金清算の際に控除される。このため、この地区内で買い物などの所用がある人には駐車料金の一部前払いとなって実質的な負担はゼロであるが、地区を通過するだけの車にはロードプライシングとしての課金になる。また、駐車料金の一部前払いにより、違法な路上駐車を行うインセンティブを下げる効果もある。
- この「地区流入料金」は、前払い金の用途をさらに広げて、地区内の商店・飲食店などで使える「地域通貨」または「エコマネー」にすることもできる。一般的なエコマネーは、保有すると価値が下がる「逆利子」をつけることがあるが、このエコマネーは当日限りで価値がゼロになる逆利子の付い

た、交通・環境・地域活性化を目指した「ITS エコマネー」と定義することができる。

- 都心部への車に対するこのような規制に呼応して、公共交通機関による都心アクセスの向上と都心部でのモビリティ確保を以下のような施策で行う。
 - 都心部では、タウンカータイプのエコカー共同利用システムを導入する。名古屋都心部は、玄関口である名古屋駅、ビジネス・官公庁・繁華街である栄・伏見・丸の内・三の丸・ささしま、観光スポットである名古屋城、則武、大須、徳川園などが、中途半端に離れており、各地区間の移動が不便である。これらの地区間の流動では、ビジネス・観光・買い物などトリップ目的が混合しているだけに、地区ごとにデポを設けた片道乗り捨てタイプの共同利用車は、他の大都市よりも成功する可能性は高いと思われる。もちろんここでは、この地域のお家芸である、さまざまなエコカーと ITS による高度な管理技術を駆使する。タウンカータイプのエコカー共同利用システムの導入が時期尚早と思われる場合は、簡単な IC カードと IC タグを利用した自転車共同利用が有効かもしれない。名古屋駅付近にはまだ住民が多く、名古屋駅での放置自転車数がこの地域で最大であることを活用した、居住者と訪問者が連携したシステムになろう。
 - 公共交通機関を使った都心へのアクセシビリティ向上には、パークアンドライド (P & R) を積極的に活用する。既存の P & R 駐車場とともに、駅前の大規模店舗の駐車場を平日の P & R に活用することによって、店舗・利用者・地域がすべて得をするような制度が有効である。複数の P & R 駐車場の満空情報提供や予約システムを ITS によって行う。名古屋都心部へ向かう鉄道

の郊外駅には、駅前が十分開発されていない箇所が多いので、今後都市計画の面からも、そのような場所には住居・店舗・P&R駐車場を整備していくことが望ましい。

- これらのITS施策パッケージを統括するのが、総合情報提供システムと共通決済システムである。情報提供は、公共交通機関を含めたマルチモードの情報に地域情報を加えたものを、携帯端末・カーナビ・インターネットなどマルチメディアで提供する。共通決済は、公共交通機関運賃、駐車場料金、都心部乗り入れ料金、高速道路料金などを、ICチップ埋め込みのカードや携帯端末をもちいて非接触でおこなう。移動に伴う、情報取得と料金支払いのわずらわしさをITSによって取り除くことが狙いである。

このようなITS施策パッケージを中心とした、ITS活用交通まちづくりとも言える「ITSスマートタウン」のイメージを図-1に示す。

この中には一部すでに実現しているものもあるが、多くは10年後程度を見通したプロトタイプであり、今後そのときどきの技術・制度・合意可能性にあわせた社会実験や本格導入が計画されている。

6 環境先進都市との相性

名古屋市は、藤前千潟埋め立て問題からゴミの減量化に本格的に取り組み、循環型社会の構築そして環境先進都市へとスコープを広げている。市は、2010年において1990年比で国の削減目標6%を上回る10%の二酸化炭素排出の削減を目指しており、とくに自動車依存型の大都市である同市の運輸・交通部門での削減が必須である。とは言っても、運輸・交通部門だけでの大きなCO₂削減は難しく、職住近接など土地利用の変更を伴わなくては不可能であろう。

そのような中、愛知県と名古屋市は、文部科学省の平成11年度地域結集型共同研究事業の事

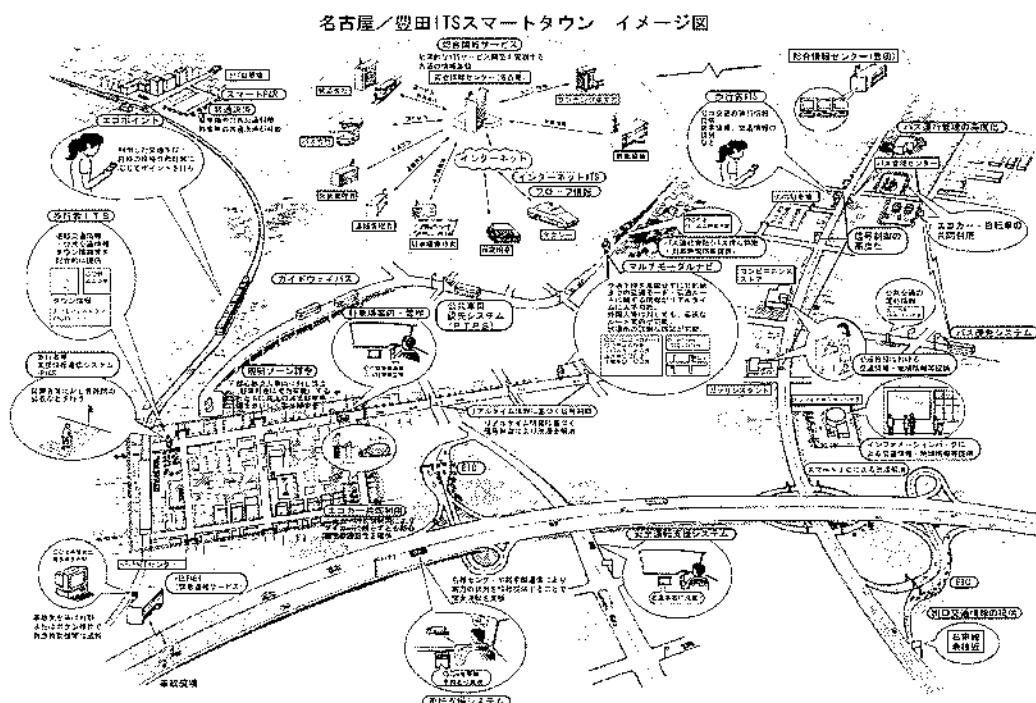


図-1 名古屋／豊田 ITS スマートタウンのイメージ

(出典: 都市ITS検討調査報告 (ITS Japan))

業開始地域に指定され、「循環型環境都市構築のための基盤技術開発」をテーマに、産官学で5年間の研究プロジェクトを取り組んでいる。筆者らはそのプロジェクトの中で、循環型社会を支えるさまざまな要素技術を取り入れて「都市」を形成していく研究を担当している。そこでは、技術と制度を組み合わせた環境都市構築手法とその評価の方法論の研究とともに、具体的な地区を対象に都市のイメージをパースとして表現して市民の評価を仰ぐ考えである。

本稿では、その中で交通まちづくりに関係する何点かのパースを紹介することで、これまで抽象的に述べてきたコンセプトの一部を表現してみたい。図-2、3、4は、笠島貨物駅跡地に展開される「ささしまライブ24」のコンセプトモデルをイメージして描かれており、図-5は、郊外における新エネルギー実験都市のコンセプトモデルからの1枚である。

図-2は、エネルギー効率や移動距離短縮などの点から環境都市では欠かせない「混合用途」

による都心のイメージである。(不燃化技術と規制緩和が必要であるが) 木質材を多用した構造物の中に、高度処理水を利用したビオトープと車を完全に排除したコミュニティ道路が表現されている。図-3で描かれた道路では、自家用車やバスが通行するが、これらはすべて天然ガス・電気・燃料電池などで動く静かでクリーンな車である。ここでのポイントは、車道と歩道、歩道と建築物の境界をあいまいにして空間に一体性を持たせ、境界となる部分も木材や水・植栽など自然の材料でソフトに区切ることである。図-4は、鉄道駅における交通結節点（トランジットセンター）のイメージである。鉄道駅を中心に、バス、P & R、エコカー共同利用、自転車共同利用などさまざまな端末交通手段が、利便性高く集結している。郊外型のP & R駅では、先に述べたように駅前の大型店舗の駐車場を利用する形となろう。図-5は、新エネルギー車とITSの実験都市であるが、決して技術が前面に出過ぎず、人が中心である空間を表

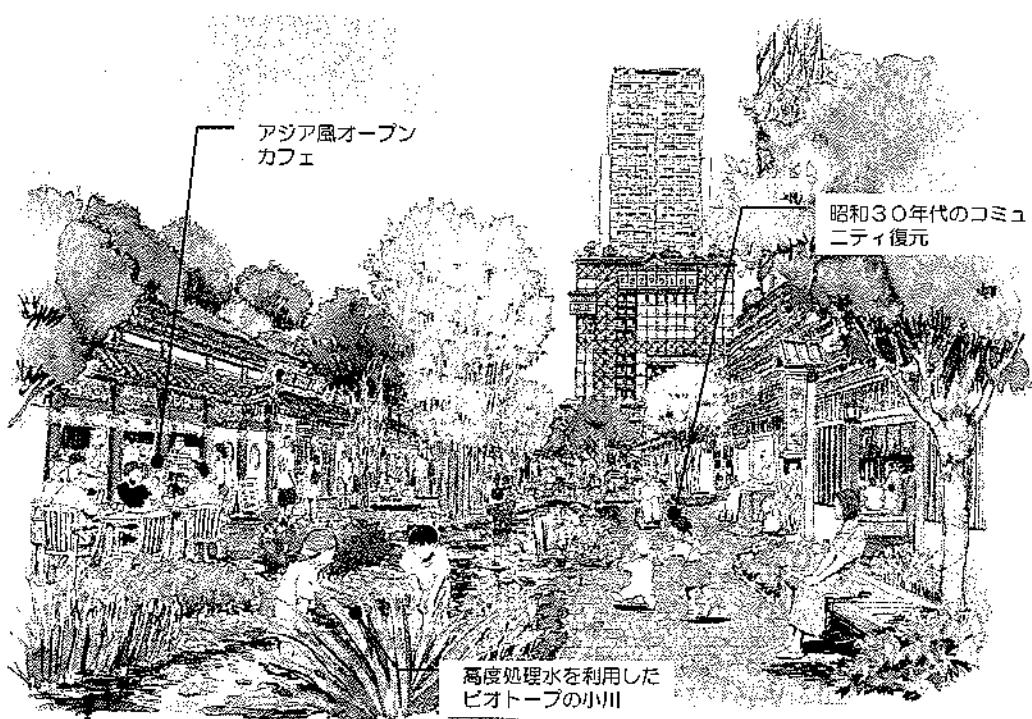


図-2 都心部の住商混合地区におけるコミュニティ道路

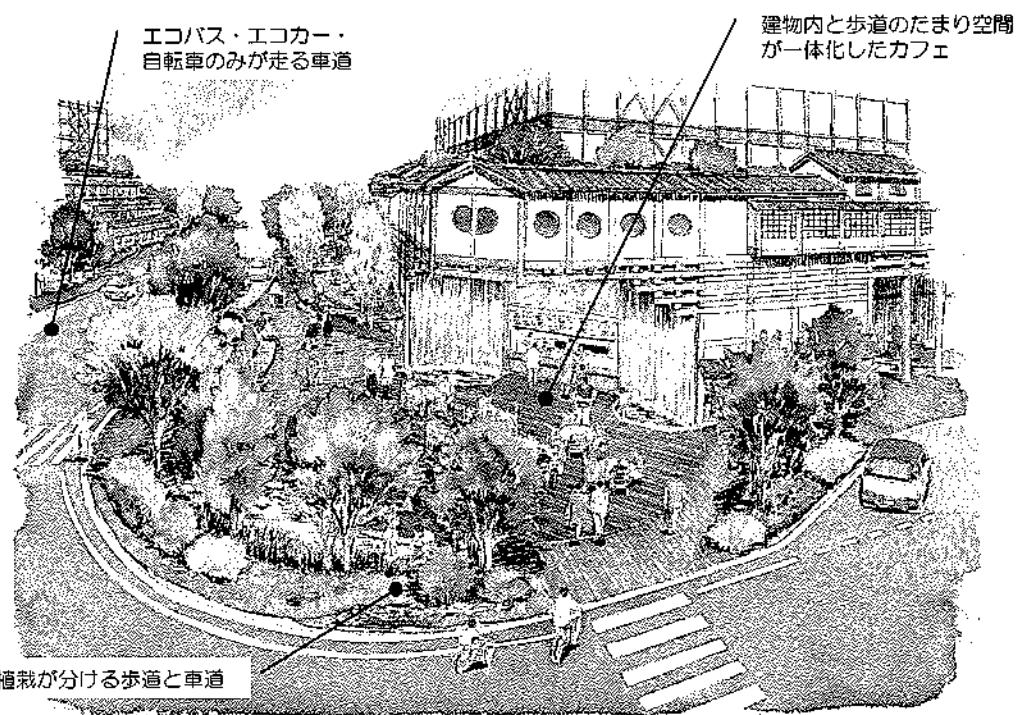


図-3 建物・歩道・車道の一体感を持たせた都心部道路空間

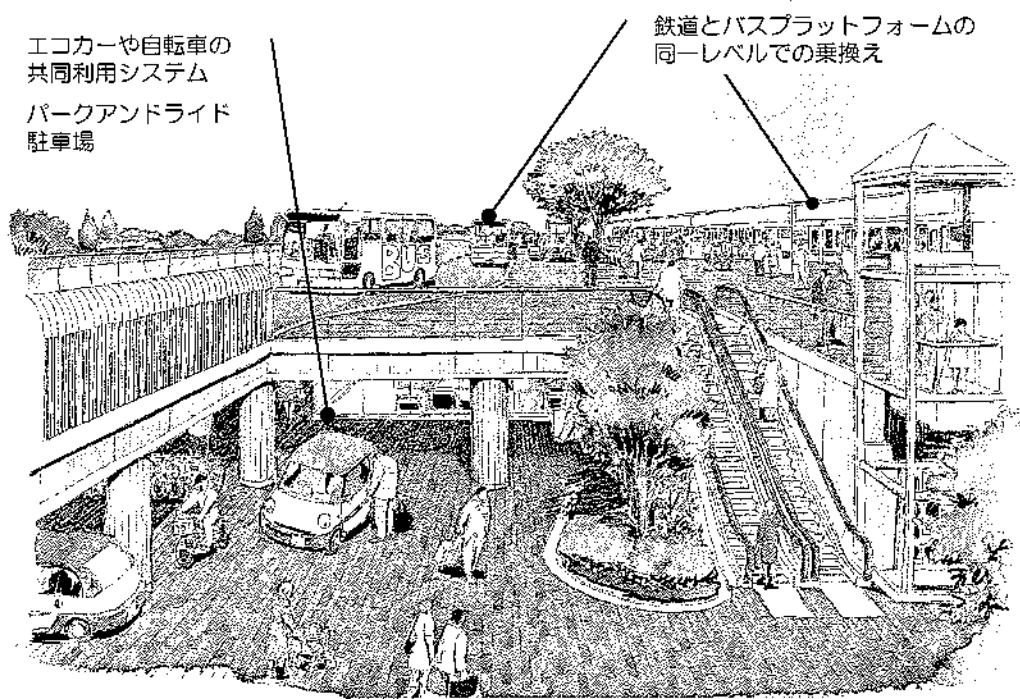


図-4 鉄道駅を中心としたトランジットセンター

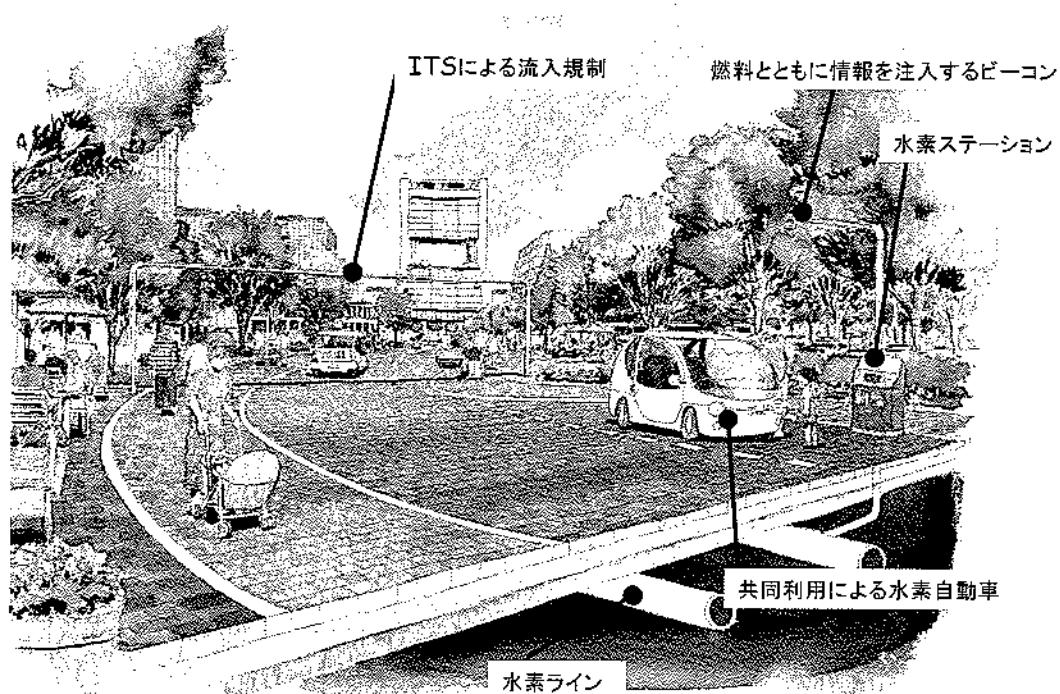


図-5 次世代自動車実験場の場としての街路

現したものである。

7 おわりに

愛知・名古屋は、自動車関連産業や道路インフラの比較優位性と、2004年から2005年にかけての国際的なビッグイベントを最大限に活かして、「交通システム」が街とライフスタイルを変えていくこと実証して情報発信すべきであると思っている。名古屋市の都心部は、その恵まれた道路空間を活かして、不足していたにぎわいや安らぎの場を提供すべく、都心部グランドビジョンの中で、都心部交通体系が大胆に見直されるはずである。日本においても実は首都圏と京阪神圏の大都市以外のほとんどの都市は自動車依存型であり、アジアの巨大都市も所得の増加とともにますます自動車依存度を高めている。名古屋都市圏はそれらの都市の模範となるべく、常に交通まちづくりの先端にいるべきだと思っている。

交通システムにおけるバリアフリー化の評価

中部大学工学部土木工学科助教授 磯部 友彦

1 はじめに

本稿では、交通システムのバリアフリー化に際して、まず、どのようなバリアを取り除くべきであるかを述べ、次に、バリアフリー化事業の評価の枠組みについて、試論を述べる。なお、本稿は、文献1)で公表した内容の一部に加筆したものである。

2 交通システムのバリアフリー化の特性

2.1 交通の自立性

人の交通や移動を根本から考えると、「自立性」、すなわち自分の意志により移動するという要素が重要である。その典型が自分の足で移動することである。そして、場所を移動させながら自分の活動を達成する事により、人の生活は成立する。人々の生活空間の大きさが歩行可能な距離と対応しているならば、歩行だけで全ての交通はまかなえるであろう。

しかし、現代の都市空間のように多くの人々が居住し、様々な活動を行うためには、かなり広い範囲までの移動が必要となっている。そこで、人間の足だけで移動するのではなく、移動の道具を使用すれば、長距離の移動でも少ない抵抗で短時間に達成できる。その際に必要な能力は道具の操作能力である。この操作も自ら行う必要がある。つまり、たとえ道具を使用してもその効果を十分に發揮するためには、自分自



駅の階段は、ベビーカーも大変です。エレベータ等が必要です。

身で使いこなす能力を持たなければならない。具体的なイメージとして、自転車の操作とか自分で自動車を運転する場合を思い浮かべていただきたい。

さらに、様々な情報も収集しなければ移動はできない。なぜ人々が都市などの生活空間を移動するかを考えると、自分の活動を達成するために、その活動が成就できる場所を目的地として移動するのである。まず、自分が実施したい活動をどこへいけば達成できるか、また、いつ



磯部 友彦

いそべともひこ

- | | |
|--------|--------------------------|
| 1978年 | 名古屋大学工学部土木工学科卒業。 |
| 1980年 | 同大学院工学研究科博士前期課程土木工学専攻修了。 |
| 同年 | 名古屋大学助手。 |
| 1989年 | 工学博士。 |
| 1990年 | 群馬大学工学部建設工学科助手。 |
| 1991年 | 同大助教授。 |
| 1993年 | 中部大学工学部土木工学科助教授。 |
| 1989年度 | 日本都市計画学会論文奨励賞受賞。 |

行けばよいか、どの道を通っていけばよいか、などの種々の情報を持っていないと交通はできない。このような情報も他人から聞くこともあろうが、最終的には自分で把握しておかなければならない。

以上のように、人々が都市などの広い生活空間で移動や交通を達成するためには、自分の力を頼りとしなければならない。その際に必要な能力として、1) 歩行能力、2) 移動に必要な道具や機器の操作能力、3) 移動に必要な様々な情報の収集能力が必要であることがわかった。

それでは、自分の力のみでは移動ができない場合、または困難な場合はどうしたらよいのだろうか。移動や交通をあきらめるのであろうか。もし、交通ができないのならば、生活上の制約を大きく受けることになる。就業、就学、文化的生活など、現代社会が保障すべき活動の機会を制限することにもなる。よって、自力のみでは交通を達成できない人々に対しても、交通を達成できるように支援していくことが必要である。それを実現することが現代社会の大きな目標である。

2. 2 交通への社会的支援

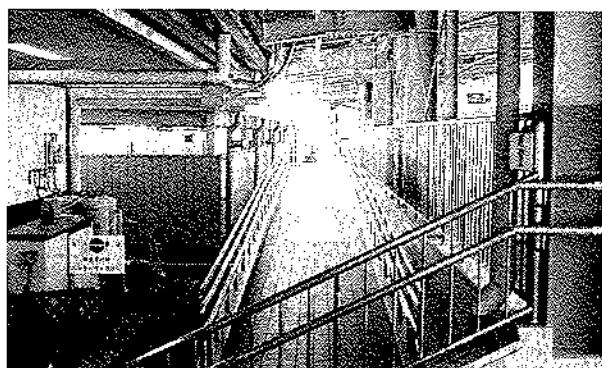
自力で交通を達成できない人々への社会的支援のありかたとして、いろいろなケースが考えられる。ここでは、上述した3つの能力に関する支援を述べ、次項でモビリティ確保に関する支援について述べる。

表-1 歩行能力の支援方法

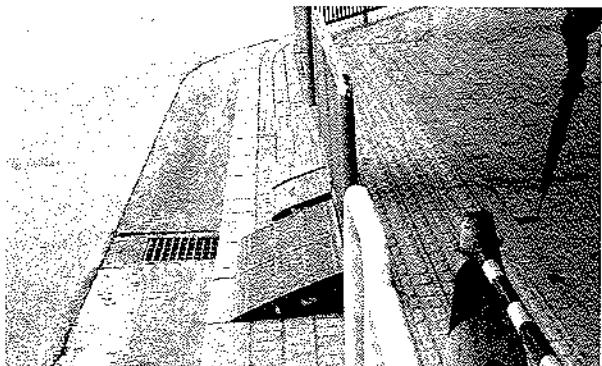
区分	支援方法の例
器具の使用	杖、歩行器、シルバーカート、車椅子、電動三輪車
段差解消	(低い段差) 段差解消機、スロープ (高い段差) エスカレータ、エレベータ、固定式の階段昇降機、可動式の階段昇降機
補助的なもの	階段などの手すりやスリップ止め、滑り止めの付いた靴下や靴、リハビリ用の靴



車両とホームの段差は渡し板で解消。しかし、人力に頼ります。



階段部分にはスロープを併設します。解りやすく利用しやすい場所に設置します。



これはバス停での段差対策の例。車いす使用者の乗降が楽な低床型バス車両の導入も必要ですが、どのような路面で乗降するかが問題です。

表-2 操作能力の支援方法

区分	支援方法の例
器具の改良	障害者の運転を可能にする福祉車両 例: ウエルキャブ ³⁾ (トヨタ自動車)、ハーティーラン ⁴⁾ (三菱自動車)、ライフケアビークル ⁵⁾ (日産自動車)、フランスシステム・テックマチックシステム ⁶⁾ (本田技研工業)、JOY-VAN ⁷⁾ (JoyProject)

1) 歩行能力に関して

歩行能力をカバーする措置としては、器具の使用、段差の解消、補助的なものに大きく分けられる(表-1)。このうち、器具の使用は個人的対応が中心となるが、購入に際しての助成や貸し出し等により社会的に支援することも必要である。段差解消は、施設設備での対応が中心である。

2) 操作能力に関して

自動車が運転できない障害者のケースを考えてみると、運転しようとする人の側に不都合があるために運転ができないというよりも、運転しようとする人の能力や体力に自動車が適合していないので、運転ができないことがある。この状況を解決するためには、自動車の運転装置を運転者の能力・体力に合わせたものとすれば、自力運転が可能となる。また、自動車に同乗する場合に車両への乗り降りがしにくい状況や着席が困難な状況に遭遇する人々がいる。これもその状況に合わせて工夫すること(ドアの開口

を広くしたり、座席が回転したりすること)により、多くの人々が外出可能になる。

表-2に、その代表例を示す。ここで、JOY-VANとは、電動車椅子を利用する重度障害者が車椅子のまま、車内に乗り込み、ジョイスティックを操作して運転するものである。

これらの車両購入に対して補助金、税制の優遇が受けられる。

3) 情報収集能力に関して

視覚や聴覚に障害のある人々には、それらの人々に理解できる方法で様々な情報を的確に提供する必要がある。しかし、様々な情報提供を道路、鉄道駅、鉄道車内で行ってはいるが、それのみでは本当に自分のはしい情報を正しく収集することができない場合が多い。近年では、自ら携帯電話等を用意してコミュニケーションをとることも増えている。

情報収集能力の支援方法を、公共的に実施すべき情報提供と、個人的対応である携帯電話等の利用とに分けることができ、それらを表-3

表-3 情報収集能力の支援方法

区分	支援方法の例
情報提供	(視覚障害者用) 警告誘導プロック、音声交通信号、点字による情報提供、音声誘導、拡大文字による表示 (聴覚障害者用) 電光掲示板、公衆ファックス、鉄道駅・車内の文字情報・電光掲示装置
携帯電話等	(視覚障害者用) 携帯電話・PHSの利用 (聴覚障害者用) 携帯電話・PHSの文字メール機能の利用

に示す。さらに、携帯電話等を活用して都市内での移動に必要な情報を社会的に提供しようとする試みもなされている。

4) 移動系の障害者と情報系の障害者

以上の考察から、交通に関しては、歩行能力に不自由を感じる移動系の障害者と、情報の収集やコミュニケーションに不自由を感じる情報系の障害者では、支援する内容が異なることを十分に理解する必要がある。一方の人々に対応できる措置でも、他方の人々には必ずしも対応できるとは限らないのである。

2. 3 モビリティ確保の支援

交通とは、必ずしも自力だけに頼るわけには行かない。そこで、モビリティの確保という側面から社会的支援の方法を考察する。それは、以下のようなケースに分けられる。

- ①バス・鉄道の利用
- ②タクシーの利用
- ③移送サービスによる送迎
- ④交通の代行（買物代行、通信販売、宅配、往診、等）
- ⑤家族による送迎

ここで、⑤のケースは社会的支援に当てはまらないように感じるかもしれない。しかし、交通ができない家族との同居を可能とする施策（たとえば住宅政策）も広い観点からは交通の社会的支援といえるのである。

また、④の交通の代行は、自らの移動ができないとか、交通機関が利用できないならば、代理として活動を達成したり、活動場所そのものを自分の方へ持ってくる（往診等）ことにより活動達成しようとするものである。交通支援策としては異色のものであり、また、この方法が望ましいかどうかは議論のあるところだが、これを必要とする人々は確実に存在している。

- ③の移送サービスとは、主にボランティア団

体の尽力により、とくに車椅子のまま移動したいという希望が達成できるような支援をしている。また、タクシー会社の中にも車椅子のまま乗車できる車両を用意し、移送サービスと称している場合がある。

①と②は、ともに公共交通と区分される。ここで、公共交通という用語は、「定められた料金負担により誰でも利用ができる交通機関」を指す。タクシーは一度に乗車できるのは少人数なので「誰でも」という考え方方に反するよう見えるが、空車になったら「交代で乗車できる」と考えれば「誰でも」利用できると捉えうる。

ところで、これら公共交通の経営は民間の場合と地方公共団体の場合がある。営利目的の民間会社が担当している場合でも社会的支援といえるのであろうか。それは、利用料金の負担を誰がするのかによる。利用者がその経費の全てを負担する場合と、利用者以外からも経費を負担させる場合がある。筆者は、これから公共交通を維持していくためには、たとえ、民間会社に対してでも後者の考え方を強く支持していきたい。その理由は以下のとおりである。

公共交通の経営は独立採算制を基本としてきた。この制度を簡単にいえば、経費は全て利用料金により賄うことである。たとえば、利用料金を値上げする場合には、経費の見積もりと値上げ後の収入の見積もりとが過不足無いことを、監督官庁である国土交通省（以前は運輸省）に報告し認可を受ける必要がある。利用料金を過度に高くして収益を過度にあげてはいけないし、逆に低い利用料金により収入が減り経営が悪化してもいけないのである。しかし、この制度は、運輸業界の景気が良かった時代の負の遺産であるといえる。つまり、運輸業界だけに利益を集中させないような政策であったのではなかろうか。状況は一変した。

経営が悪化すれば、経費を切りつめるか、収入を増す努力をしなければならない。しかし、

増収をねらって料金値上げすると、利用者が離れ、結果として減収になる恐れもある。よって、思い切った値上げ策はとれない。すると、経費削減を進めなければならない。その結果、バスの本数が減ったり、路線そのものが無くなったりしている。経費の負担を利用者だけに依存してきた根拠のひとつは、先に述べた交通は自力で行うという基本方針である。自分の移動の経費は自分で負担しなさいというものである。しかし、このような独立採算制は、たとえば公共交通事業者が必要最小限の運行サービスを経費をかけないように供給しても、人口密度が低くて利用者が少ない場合には、高い料金を利用者に課すことになり、公共交通は社会的支援策にならないのである。

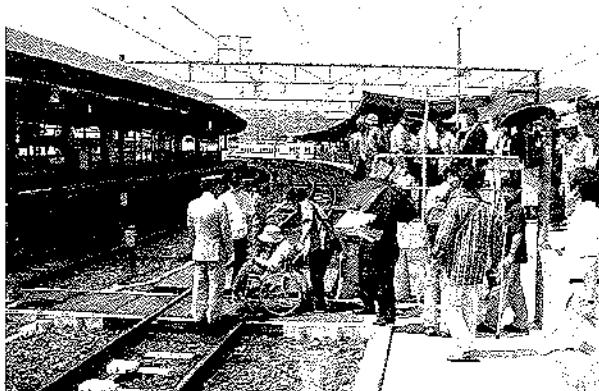
独立採算制を外すとはどういうことであろうか。それは、バス利用者以外からもお金を集め、バス事業者を支援することである。地元の地方公共団体の資金(これは主に税金を原資とする)で支援すること、地元の商工関係者が支援すること、地元の住民またはその組織が支援すること、など、様々なケースが考えられる。地方公共団体による公営交通も基本的には独立採算制を探っているが、赤字決算となっているのが常態である。そして、地方公共団体からの実質的支援により経営が維持されており、独立採算制がすでに崩れているといえる。

公営交通を経営していなかった地方公共団体でも、地元の民間バスが次々と路線を廃止していく代わりに、または、高齢者等の自力での移動が困難な人々を支援するために、いわゆる「コミュニティバス」の導入が進められている。これには、地方公共団体も多くの経費を負担しており、独立採算制とは違う方向で経営がなされている。このコミュニティバスは公共交通が社会的支援策となりうるための条件を備えているので今後の展開が期待できる。

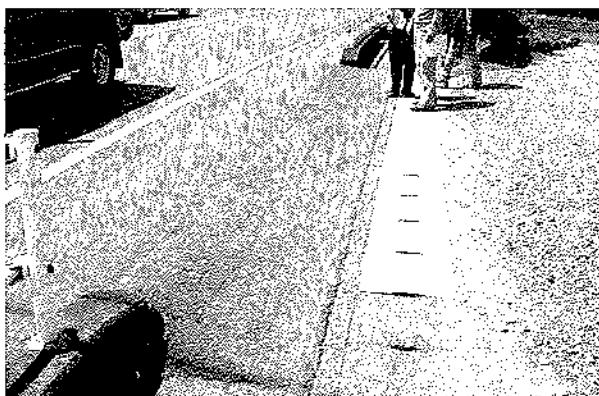
3 評価の枠組み

3. 1 個別事業の評価と移動の連続性確保の評価

移動に必要な装置をいくつ改善したかということが個別の評価であり、連續で移動できることを確保することができるか否かが連続性の評価である。たとえば、鉄道駅などの旅客施設のバリアフリー化の議論の際に、エレベータの設置されている施設の割合を算出しているが、以前は1基でもあれば「設置済み」と判定されていた。しかし、移動が困難な人にとっては、駅のコンコースとホームの間だけがバリアフリー化されても、駅の外から駅の中に行くことができなければ、その駅は使用できないことにな



ホーム端のスロープと構内踏切を利用して車いすの移動経路。(名古屋鉄道・新鵜沼駅)



歩道整備には、幅員、横断勾配、路面の凹凸等、数多くの課題があります。

る。よって、移動経路が確保されているか否かで判定すべきである。

施設整備においては、整備量で議論することも多い。しかし、少なくとも一つの移動経路が確実に整備され、利用者の移動の連續性を確保することが、ますなされなければならない。また、障害者種別毎に移動経路（たとえば、駅の内外）が確保できているかどうかのチェックが一番重要である。

3. 2 利用者による満足度・重要度

数字により目標が達成できたか否かを表現することが、客観的で多くの人に理解されやすい。しかし、バリアフリー化は、対象となる人々の特性が種々であり、事業の効果を簡単には計測できない。そこで、利用者からみた満足度や重要度といった主観的数値を通して測定することが試みられている。

満足度とは、マーケティング分野で主に使用されており、いくつかの項目を設定しておいて、利用者がそれぞれの項目について、満足か否かを調査するものである。利用者が多くても不満の項目があったり、その逆であったりもする。



弱視者が階段部分を認識しやすいようにした例。二重となった手すりの整備も重要です。（JR 東海・浜松駅）

また、重要度とは、上記の項目のうち、何を重視しているのかを明らかにするものである。両者を併用すると、重要度の高い項目で不満が多いことは優先的に解決する必要があり、重要度の低い項目では、その満足度の高低をあまり気にしなくてもよいことがわかる。

3. 3 種々の価値評価

環境経済学等での議論を参考にすると、公共事業は種々の価値で評価できる。直接利用価値とは、利用者自身が感じる価値である。自分は利用しないものの、他の人が利用することで満足するという代位価値もある。遺産価値とは、子孫たちが利用することで価値を享受することに満足する価値、オプション価値とは、将来時点で利用するかもしれない、その利用可能性を残していることに感じる価値である。また、そのものがあることで何らかの価値を感じるという存在価値もある。

バリアフリー化は、直接の利用者にとって役に立つが、バリアがあったときに介助していた人がバリアフリー化後では、介助の労とは別の業務に携われることになるといった代位価値も大きいと思われる。また、「現在は健常であるが、将来の自分の健康等を気にすると、バリアフリー化は将来の自分にとって必要と感じる人」がもつオプション価値や、さらに、バリアフリー



誰もが使いやすい券売機の検討と導入が進んでおります。

化された町で生活することによる喜びを感じることに対応する存在価値も考慮すべきである。

以上のように、バリアフリー化の価値は多岐に波及することを考慮すると、利用者だけの評価に留まる必要はない。

3. 4 目的合理性の評価

事業には必ず目的が存在している。そこで、当初想定していた目的に合致した成果を挙げているのか否かを判断する必要がある。たとえば、バリアフリー化のためにエレベータが設置されたとする。この評価として利用率や利用者数で評価するだけでよいであろうか。当初の目的は、階段が使えない人のために設置したものであろう。そうすると、階段が使えなかった人が上下移動できるようになったということが成果である。たしかに、階段でも充分に上下移動できる人もエレベータを利用することもある。そして、多くの人々に利用されれば、その効果は大きくでてくる。だからといって、利用者数等のみで評価してはいけないのである。

そのためには、本来の目的を明確にし、目的以外の効果は付随的なものとして、あくまでも二次的に考えるべきであろう。そうしなければ、これまでのよう必要性が想定される利用者総数だけで単純に検討されてしまい、利用者総数は多くないが、本当に必要な人がいる場合に整備されなくなる状況を生み出すことになる。

4 交通システムのバリアフリー化を進めてユニバーサルデザイン化を目指す

バリアフリーとは個々のバリアを発見しそれを除去することである。一方、ユニバーサルデザインとは、そもそも当初からバリアを発生させない設計思想である。しかし両者は全く無関係ではなく、バリアフリー化を進めていくこと



多様な人々が参加してバリアの点検作業を通して、意見交換することは有意義です。

もユニバーサルデザイン化の一過程である。

個々の交通施設のバリアフリー化は、緊急的に整備を進める必要がある。しかし、交通システム全体においては、乗り換えにおける空間的・時間的・経済的連続性、異種交通機関との連携、移動動線の連続的確保などの施策も必要である。ここで、個々の施設のバリアフリー化をシステム全体を考慮して整備できれば、ユニバーサルデザイン化が実現されたといって良い。

また、ユニバーサルデザインの実現には、専門家だけでなく高齢者や障害者等の当事者が参加する計画プロセスが不可欠である。時には、すべての人の要求を満たす対策案が無く、利害が対立する場面も出てくる。そのような場合でも多様な立場の人々による十分な議論を経ることにより、最適とは言えない対策案でもユニバーサルデザイン化されたものと位置づけられる。

なお、筆者らは、都市の交通のユニバーサルデザインの達成方法について、その基本的考え方を文献2)で紹介している。その方面に関心のある方は、それを参照していただきたい。

注1) 交通不便地域の解消や、高齢者などの交通弱者のモビリティ確保などを目的に、主に自治体が中心となって運行される。行政による支援と利用者ニーズからの発想が盛り込まれ、衰退傾向気味のバスシ

ステムを見直す契機となったという意味では非常に効果があったと言える。しかし、「財源確保の困難さ」、「高齢者や障害者への対応が不十分であること」、「都市政策でのバス交通の位置づけが不明確であること」といった問題点も抱えており、バス事業が規制緩和された後の展開を十分に検討しておく必要がある。

参考文献

- 1) 磯部友彦：交通システムにおけるバリアフリー化の評価の枠組み、「国土交通政策研究第3号、バリアフリー化の社会経済的評価の確立に向けて—バリアフリー化の社会経済的評価に関する研究（Phase II）、第2章」、国土交通省国土交通政策研究所発行、pp. 57-65、2001
- 2) 国土交通省都市交通調査室監修、秋山哲男・磯部友彦・北川博巳・都築正・寺島薰・松原悟朗・松原淳・山田稔、共著：都市交通のユニバーサルデザイン 移動しやすいまちづくり、学芸出版社、2001
- 3) トヨタ自動車ホームページ：
<http://www.toyota.co.jp/welcab/>
- 4) 三菱自動車ホームページ：
<http://www.heartyrun.com/>
- 5) 日産自動車ホームページ：
<http://www.nissan.co.jp/LV/>
- 6) 本田技研工業ホームページ：
<http://www.honda.co.jp/welfare/>
- 7) JoyProject ホームページ：
<http://www.joyproject.jp/>

岐阜市の都市再生と駅周辺地域のまちづくり

岐阜市長 細江 茂光

はじめに

低成長期の極めて不透明な社会経済環境にあって、国内の全ての地域におけるまちづくりの方向性が、今改めて問われておりますが、とりわけ、バブル経済崩壊後に深刻な情況を呈している地方都市においては、正に大きな岐路に立っております。すなわち、中心市街地における「居住人口の減少」や「商店街の衰退」等、都心部の空洞化現象の進行により、都心のみならず市域全体が衰退すると共に、さらに熾烈な都市間競争の渦中に否応なく巻き込まれる中、中心市街地の活性化による街の再生が全国において叫ばれています。

こうした傾向は、本市においても同様であり、市町村合併という新しい要素が付け加えられた状況下において、市民協働型のまちづくりを通して、日本一元気な県都をつくるために様々な施策を展開しております。



写真 岐阜市中心部

そこで、本稿におきましては、現在本市が取り組んでおりますまちづくりの中でも、特に駅前広場整備や周辺の再開発を中心とする都心部のまちづくりについて、その経過並びに将来の方向性の概要を紹介させていただきます。

1 岐阜駅周辺地域のまちづくり

本市は、名古屋市の北方約35km、JRで18分の位置にあり、平成8年度には中核市指定を受けた人口約40万人の県都ですが、周辺都市との連携を通じて、より広域な都市圏の形成を目指しております。(写真、図-1)

そもそも岐阜市のまちづくりは、戦国時代にまでさかのぼります。すなわち、斎藤道三によって興された城下町「井ノ口」として町の骨格が形成された後、織田信長によって「岐阜」と改められてから大いに繁栄いたしました。その後、江戸時代に至って岐阜町が幕府直轄領となってからは商工業の街としての性格を強めました。さらに、明治22年に岐阜市が誕生し、鉄道や道



細江 茂光

ほそえ しげみつ

昭和23年 岐阜市生れ

昭和46年 京都大学法学部卒業

三井物産(株)入社

平成元年 米国三井物産(株) Los Angeles Office, Deputy General Manager of Lumber & General Merchandise Dept.

平成12年 本店開発本部サービス事業開発部長

平成14年2月25日 岐阜市長就任

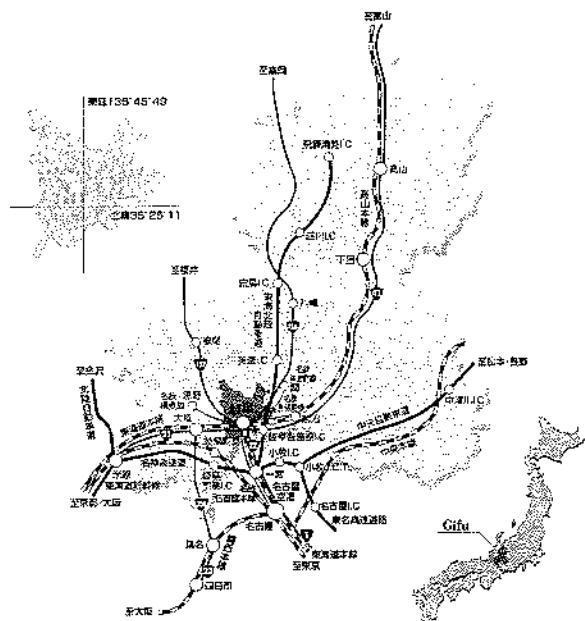


図-1 岐阜市の位置

路等の都市基盤施設整備の進展と共に、県都として目覚しい発展を遂げましたが、昭和20年の戦災によってその中心部は廃墟と化したのであります。

戦災後のまちづくりは、いわゆる「復興土地区画整理事業」によって幕を開けましたが、駅周辺部においては、終戦直後の闇市に端を発した繊維問屋街が形成され、その後の岐阜市の基幹産業として順調に発展を遂げ、東京・大阪と肩を並べる国内有数のアパレル産地として当市の名を全国に広めるまでに至りました。

そして、もう一つの商業の核である繁華街「柳ヶ瀬」と共に隆盛を極めましたが、昭和40年代後半以降の市街地の郊外発展に伴って、徐々に陰りを見せ始め、空き店舗が急速に増加していきました。

「前売り」という販売形態も手伝って、問屋街における昼間の賑わいは相当なものでありましたが、閉店後、そこに住む者のない街は、いわばゴーストタウンと化してしまうのです。また、「卸売り」自体が基本的には市民の日常生活とかけ離れた商業機能であり、1階店舗部分が賑わ

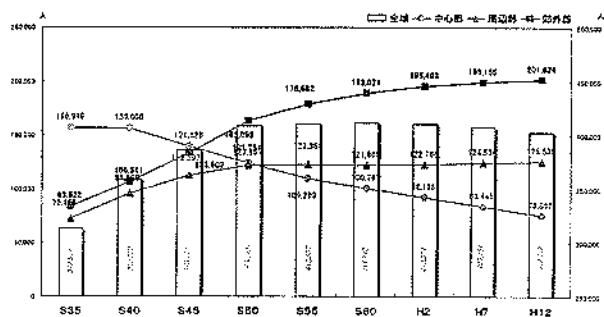
いを呈するだけで、上層階は倉庫を主体とした業務流通機能が大部分を占めているために、街区全体のファサードもファッション産業のイメージとは程遠いものとなっていました。

こうした状況の中で、都心を分断していた旧国鉄の東海道本線を中心とする連続立体交差事業が昭和56年に事業認可を受け、約18年の期間を経て、平成10年度に完成いたしました。さらに、高架事業に合わせて、南北の駅前広場整備事業にも着手し、平成10年末には南口広場を完成させました。

また、こうした基盤施設整備の進展に合わせて、駅周辺の民間再開発の動きも徐々に進み始め、問屋街の中にも、いくつかの再開発を目指したまちづくりの動きが現れてきましたが、いずれも経済環境等の基本的な諸条件が好転しないために、明確な進展を見せるには至りませんでした。

2 都心の再生に向けて（市街地総合再生計画から都市居住環境整備基本計画へ）

こうした状況を受けて、本市におきましては、特に駅周辺部から柳ヶ瀬を中心とする都心部における再開発事業等のまちづくりを誘導促進するため、「市街地総合再生計画」を三期に分けて策定した結果（H 2年：岐阜駅前地区、H 4年：柳ヶ瀬東地区、H 8年：岐阜駅南地区）、これまでに5地区において優良建築物等整備事業による再開発事業が実施されました。また、それらの再開発を主体とした拠点整備とは別に、時間をかけて少しづつ街を作り直す試みとして「街並み整備推進事業」を創設し、柳ヶ瀬地区と駅周辺地区との中間に位置する玉宮通りのショッピングプロムナード化を推進した結果、若者で賑わう新しい岐阜のスポットが生み出されました。



图一-2 人口の推移

しかし、そうした様々なまちづくりが行われる一方で、都心の空洞化は依然として進行していました。すなわち、総人口（49小学校区）は昭和60年の41.2万人をピークとして、やや微減からほぼ定常状態にあるものの（平成12年：40.3万人）、都心部（11小学校区）の人口は昭和35年の約15.7万人をピークに漸減し、平成12年には約7.6万人と50%以下に落ち込んだのです。（図一-2）また、小売業における年間商品販売額でみましても、都市部全体で5,498億円（H 3）から5,548億円（H 9）と微増しているのに対し、中心市街地では2,448億円（H 3）から2,210億円（H 9）と約10%程度減少しております。また、都心部オフィスビルの空室率も約1割をこえるに至りました。

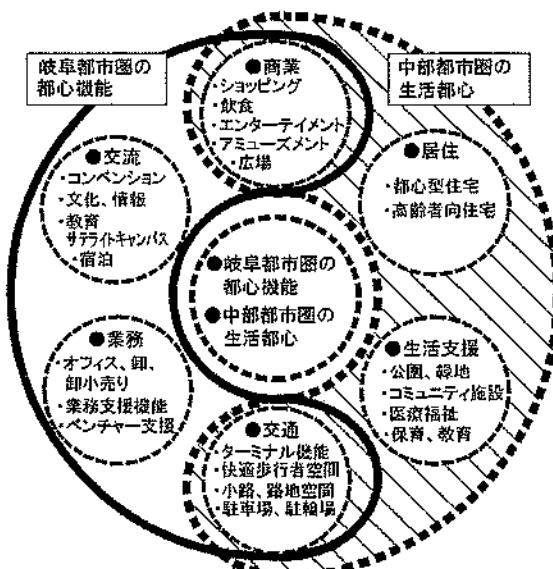
そこで、平成11年度に至って、岐阜市中心部地域約400haが都市再構築総合支援事業（平成12年度に都市再生総合支援事業に吸収統合）における都市・居住環境整備重点地域に指定されたことを受けて、「都市・居住環境整備基本計画」を策定して、都心部におけるまちづくりの基本方針を決定しました。さらに、重点地域内の整備対象地域（特定地区）である岐阜駅周辺地区（約24ha）に関する整備計画並びに事業計画を定めて個別事業の推進を図ることとなりました。

3 岐阜駅周辺地区整備計画（二つの役割、三つのゾーン、四つの課題）

本地区は、JR岐阜駅並びに名鉄新岐阜駅を主要な施設とする日乗降客数約10万人の県内最大のターミナルゾーンであるとともに、交通流動の大きな問屋街を中心とする商業業務地区であるため、これまでにも様々な基盤施設整備や市街地環境の改善活動が行われてきましたが、前述の鉄道高架事業を契機として、それらの動きが活発になり始めたことを捉えて、新世紀の地方中核都市として二つの役割を担うべきであると考えております。

一つは、岐阜県の「岐阜都市圏の都心」として、商業・交流・業務・交通等の都市機能の育成を図ることにより、その中核性を高めることであり、もう一つは、名古屋市を中心とする「中部都市圏の生活都心」としての居住機能並びに生活支援機能を育成することにより、都市力をそのものを増していくことです。（図一-3）

そして、これら二つの都心像を実現するため



图一-3 駅周辺地区的2つの役割

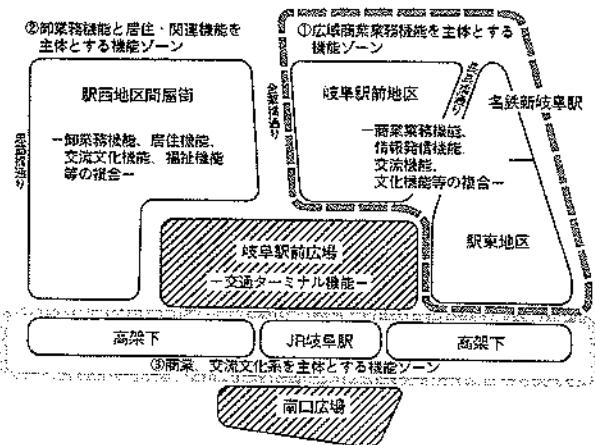


図-4 駅周辺の3つのゾーン

に、当地区を三つのゾーンに分けて整備を推進してまいりたいと考えております。

まず、駅舎を含む高架下開発空間を中心に駅北口広場と駅南口広場からなるターミナル空間は、従来までの「交通結節点機能」に加えて、「賑わい交流機能」と「環境空間機能」を付加させることにより、周辺の街区と一体化した生活拠点を支える市街地環境の創出を図ります。そして、周辺の街区につきましては、それぞれの地域の個性を生かすことを基本として、中央の金華橋通りを境にして東側のゾーンは小売商業と業務機能の一層の集積を進めることに対し、西側のゾーンは卸売機能の集積・再編を促進すると共に居住機能を積極的に付加していくこととします。(図-4)

さらに、より具体的には、以下の四つの主要な整備課題を設定しており、それぞれの課題に対応した事業を進めてまいります。

① 安全快適なターミナル空間の整備（駅前広場整備）

歩行者とクルマの動線の平面交差解消や、駅舎と周辺街区との往来の円滑化、駅舎を挟む南北の流動性の向上、バス及びタクシー乗降場等の整備を推進して、安全快適なターミナル拠点の形成と賑わいをもたらす都心部交流空間を創

出します。

② 魅力ある集客施設整備（商業業務施設整備）

空洞化した都心部の交流人口を増加させて、より賑わいのある都心交流ゾーンを形成するために、岐阜駅北側に集積する既存の卸売機能を再編すると共に、新しい都市型産業の育成を伴う、魅力的な駅前商業業務空間を創出します。

③ 都心居住及び居住環境機能整備（都心居住環境整備）

都心部の地域コミュニティを回復して、街の活力を生み出すために、「新しい都市型産業を支える都心居住者の定着」と、「都心定住志向する高齢者等」のための住宅供給並びにその生活を支援するための居住環境整備を推進します。

④ 良好な駅前都市景観の形成（都市景観整備）

県都にふさわしい良好な街並みを形成するために、駅前広場整備並びに周辺の再開発事業の進展に合わせて、調和のとれた魅力的な都市景観を創出する。

次に、以上の課題の中でも、最も大きな事業である岐阜駅北口広場整備事業について説明させていただきます。

4 岐阜駅北口広場整備事業

(図-5、6)

本事業は、JR高架事業の完了に続けて、バスやタクシーの発着場その他の駅の持つ交通ターミナル機能に加え、周辺の都心生活そのものをサポートする「にぎわい・交流」や「環境浄化・癒し」機能を付加した広場空間を整備することにより、市民生活に密着した公共広場の創出を目指したプロジェクトであります。

基本的なコンセプトは、「杜の中の駅」であり、

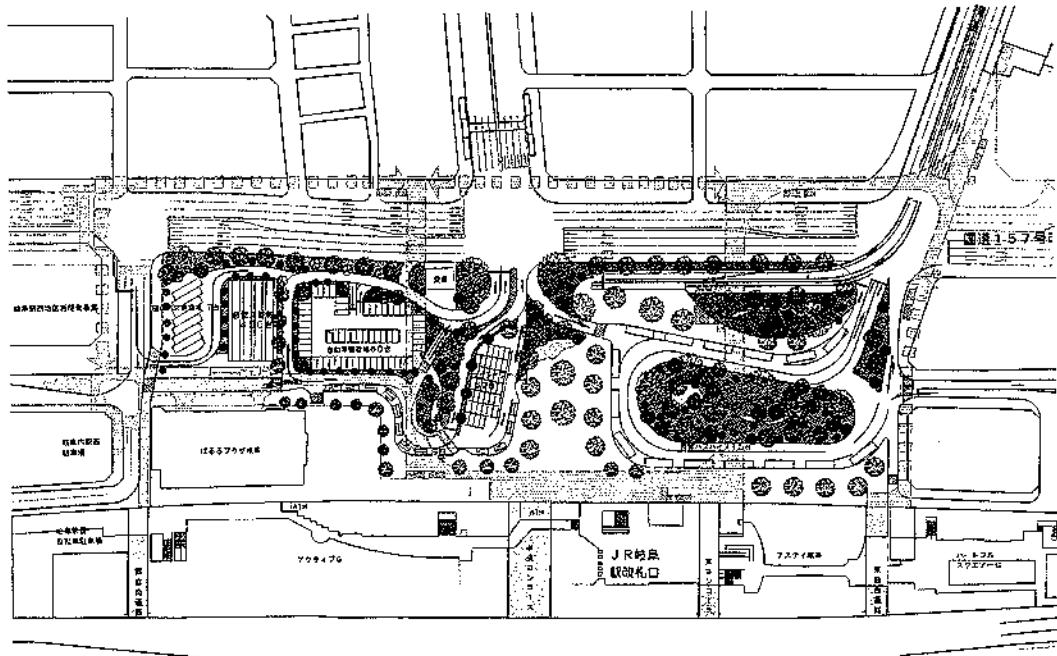


図-5 駅前広場整備計画図

植栽や芝生広場等を適切に配することにより、本市最大の財産である清流長良川や緑豊かな金華山にふさわしい、自然あふれるオアシス空間を都心に生み出したいと考えております。

さらに、広場2階レベルには、周辺のビル群と一体化した歩行者デッキ網を整備して、クルマ動線と歩行者動線の分離による安全性の向上や、周辺街区への回遊性の向上を図ってまいります。

事業手法としては、高架事業の積み残しであ

る道路改良を含む土地区画整理事業を中心に、都市再生総合整備事業を併用して推進するものであり、平成24年の完成を予定しております。

現在、施設配置を主たる内容とする、基本構想に関する関係機関との調整や、市民公表による合意形成作業を経て、今年度内の都市計画決定並びに事業認可取得を目指しておりますが、周辺の再開発事業の進捗状況とも調整しつつ、一日も早い完成を目指してまいりたいと考えております。

5 駅周辺地域の再開発事業

一方、駅前広場の周辺におきましては、鉄道高架事業が本格的に稼動し始めた昭和50年代後半から地元民間地権者を中心とした再開発計画が出現してまいりました。

その先鞭となった事業が、「岐阜駅西地区市街地再開発事業」です。(図-7)本事業は、当初は問屋街の再編再整備を目指して、岐阜市が旧電報電話局の跡地を購入したことを受け、周辺

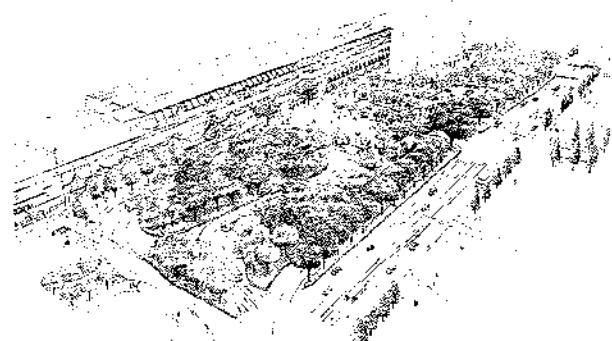


図-6 駅前広場イメージ図

の地権者が市中心部の活性化を図るために、組合方式で事業着手したものであります。地権者の少なさや駅前立地の優位性等の理由から、準備会発足（昭和58年）から都市計画決定を経て組合設立（平成元年）に至るまでの段階を順調に乗り越えていきました。しかし、バブル経済がはじけた平成4年に予定キーテナントが出店を辞退したために、事業計画の再構築を余儀なくされ、その後、商業物販を中心とした計画の練り直し作業が行われましたが、主に景気の低迷から生じる事業の不採算性によって具体的な事業計画を構築するには至りませんでした。

しかし、平成14年8月に都市居住推進戦略に則って、「商業施設併存型住宅」を主要用途とする企業開発提案コンペを実施した結果、「森ビル・竹中工務店」グループの極めて秀逸な開発計画が選定されたため、現在都市計画決定変更に向けて準備を行っているところです。順調に進めば、平成18年度には地上150mを超えるラン

ドマークタワーが本市の玄関口に聳え立つ予定であり、関係者一同期待を込めて調整作業に励んでいるところです。

駅西地区のほかにも、すでに着工済みの吉野町6丁目東地区優良建築物等整備事業（H16年2月オープン予定）や、実施設計段階にある吉野町5丁目東地区市街地再開発事業（H17年5月完成予定）などが、駅前広場整備等の基盤施設の進展に合わせて推進されており、その後に続く、問屋町西部地区の開発計画等とも合わせて、今や駅周辺地域全体が徐々に再構築されようとしております。

おわりに

もはやかっての様な、いわゆる右肩上がりの経済成長が望めない趨勢と成熟した都市農村関係を捉えて、それぞれの地域が無理なく都市の管理を維持しつつ、ゆるやかな成長を継続して



図-7 岐阜駅西地区市街地再開発事業

いく、サステナブル (sustainable) な都市形成の展開が国民全体のコンセンサスを得つつあります。

さらに、政策の決定や事業の推進過程における「住民参加」という、時間はかかるではあります。しかし、極めて基本的で欠くべからざる地方自治の意思決定プロセスをできる限り取り入れるシステムが定着してきており、まちづくりは長いマイナス成長期の真只中における様々な試行錯誤を経て、今、ようやく新しい政策の立案・決定プロセスを積極的に展開すべき時代を迎えようとしています。

また、一方、地方都市においては、地方分権推進による市町村合併という喫緊の課題を背負わされており、全ての行政分野において「広域化」という視点からの戦略の再構築を余儀なくされているために、都市の経営者たる地方自治体は、あらゆる事業の優先順位や実効性についての明確な理論構築と説明責任 (accountability) が要求されています。

このような意味において、市民参加はもちろんのこと、あらゆる面での民間活力とのパートナーシップを基調とした、官民の役割分担を明確にする中で、より効率的な都市経営を推進するためにも、コンパクトな街並みの形成を念頭に置いた中心市街地の街づくりを積極的に推進してまいりたいと考えております。

本市におきましても、市域全体の活性化を目指して様々な取り組みを進めていますが、特に街の顔とでも言うべき都心の再生に主眼をおいた、「中心市街地の活性化」を優先的に推進していくことは、単にかっての都市の最大の繁華街を再生するということだけでなく、その都市固有の歴史と文化を培ってきた、いわばその街の生命の源とでも言うべき、市民共有の財産を大切に育て直していくことではないでしょうか。私は、そのような生命の源の再生なくして、都市の活性化はありえないと思います。

したがいまして、本市が現在進めています、駅前広場整備や周辺再開発を初めとする中心市街地の再整備は、「日本一元気な県都」を目指して、21世紀に羽ばたこうとしている新生岐阜市の未来を左右する試金石とでも呼ぶべき最重要プロジェクトとして認識している次第であり、一日も早い完成を目指し、産・学・民・官が一体となって推進していく必要があるものと考えております。

トランジットモール等社会実験

—福井市中心市街地の活性化をめざして—

福井市都市政策部都市整備推進室 副主幹 高間 光夫

1 はじめに

福井市は人口25万人の県都として、日本列島のほぼ中央に位置し近畿圏や中部圏と鉄道や高速道路で結ばれ、北陸の玄関口となっている。

福井市の中心市街地は、100ha余りの区域の中に県庁をはじめとした官公庁や事業所、福井駅前商店街等の数多くの商店街により形成され、県都の玄関口であるJR福井駅を中心に、私鉄電車や路線バスが集中していたことから、古くから多くの人やもの、情報が行き交い、地域独自の生活文化を育む場としての役割を果してきた。

しかし、自動車社会の到来に伴い自動車交通量の増大が進み、中心市街地への流入部における渋滞や駐車場不足によるアクセスの低下が進んでいる。

また、中心商業地である中央1丁目においては、違法駐車が多く歩行者の通行に支障をきたしている。

あわせて、大型商業施設・公共公益施設の郊外立地が進み、中心市街地の魅力の低下にともない、その活性化が緊急の課題となっている。

福井市では、平成11年に中心市街地活性化基本計画（対象区域面積約105.4ha）を策定し、『出会い、暮らし、遊びが彩るまちづくり』を基本理念に「プラス1時間楽しむまち」を目指しており、当面重点的に整備する地区として連続立体交差事業等が進む福井駅周辺とともに、中央1丁目周辺を位置付けている。

これを受け、中央1丁目地区において、平成12年度から国土交通省の補助を受けて「賑わいの道づくり事業」（図1参照）に着手し、5年間にわたり市道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化、舗装のグレードアップ等を進める予定である。

一方、福井市の路面電車は、民間の福井鉄道（株）が運営主体で福井市と武生市を結ぶ総延長21.4kmのうち田原町～福井新聞の3.3kmが軌道区間であり、市役所前～福井駅前間約300mが枝線となっており、福井市の代表的な中心商業地を通る特徴的な路線形態となっている。

この枝線については、トランジットモール化が昭和61年に策定された福井駅周辺整備構想で初めて提案されて以来、これまで様々な計画で提案されており、最近では、福井市都市計画マスタープランにおいてもトランジットモールの整備を提案している。

2 社会実験に向けて

賑わいの道づくり事業による駅前電車通り（市道中央1-330号線）の整備は、平成15年度



高間 光夫

たかま みつお

昭和55年4月 金沢大学工学部土木工学科卒業

福井市役所入所

都市政策部都市整備推進室

現在に至る

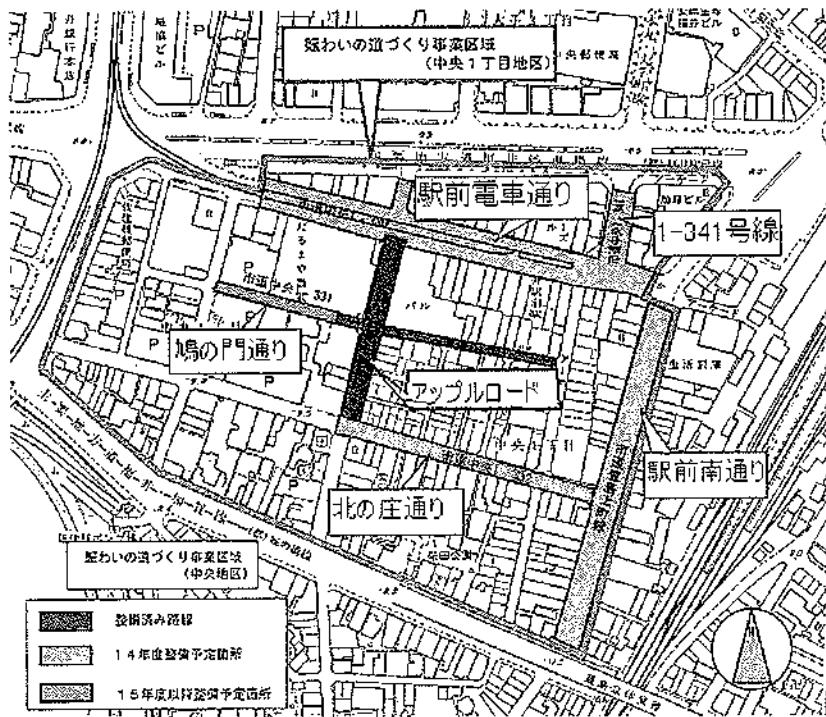


図1 賑わい道づくり事業

に予定されているが、これまで路面電車の将来のあり方が定まっていない状況では、その整備形態を定めることが困難な状況であった。

そこで、福井市では、路面電車の将来のあり方を見据えた道路空間利用のあり方を検証するため、社会実験を行うこととした。

平成12年11月に、学識経験者、地元商店街代表、民間団体代表、一般市民代表、交通事業者、国、県、市の関係機関等27名で構成する、ふくいトランジットモール社会実験協議会（会長：本多義明福井大学副学長）を設置した。

実験前に4回の協議会を開催し、実験に向けた協議調整や実施計画を策定してきたが、同時に、地元商店街や鉄道事業者、警察関係との個別協議も進めてきた。

特に、地元商店街とは十数回に上る協議を重ねており、当初から実験については協力するということで、多少実施時期等に関して反対意見もあったが、比較的円滑に進めることができた。

また、トランジットモールの交通規制に関し

ては、道路交通法上の規定により、当初は、歩行者専用道路に路面電車を通すことに関して軌道部分と歩行空間を物理的に分離するよう指導されたが、最終的には、プランター等を配置する形態でソフトなイメージで実施することになった。

また、社会実験に向けて、市民の意識啓発を図るため、まちづくり福井㈱（TMO）の協力を得て、平成12年7月から3回にわたり「路面電車とまちづくりを考えるフォーラム」を開催した。

このフォーラムを通して、公共交通機関とまちづくりを考える気運が高まり、平成13年2月に「ふくい路面電車とまちづくりを考える会（通称：ROBAの会）」という市民グループが誕生した。

このROBAの会は、実験に向けての準備段階から、積極的に参画し、実験中においても、様々なイベントにより賑わいづくりの一翼を担った。

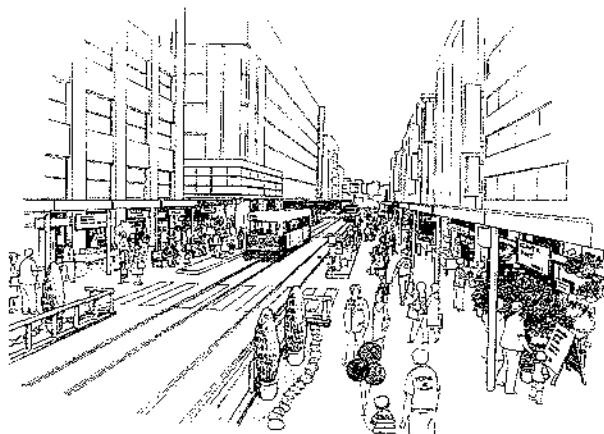


図2 駅前電車通りの実験イメージ

3 実験概要

実験は、平成13年10月12日(金)から11月4日(日)までの24日間にわたり、主に次のような内容を行った。

1) 路面電車を活用して駅前電車通り（市道中央1-330号線）で次の2パターンを実施し、この路線を中心とした歩行空間ネットワーク（ぶらっとモール）を構築する。

【トランジットモール】(10月12日～28日)

約200mの区間を車両通行止めとし、路面電車とコミュニティバスのみの通行を認め、歩行者と電車、バスの共存道路とする。(図3)

【セミモール】(10月29日～11月4日)

歩道幅員を拡幅して歩行空間の確保を行い、

■モール区間の断面構成（トランジットモール時）

- 午前1時～午後8時までは車両通行止め
- ただし緊急車両及び「すまいる号」は軌道私上を通行可能
- 午後8時～午前1時の夜間は高齢車に限り通行可能

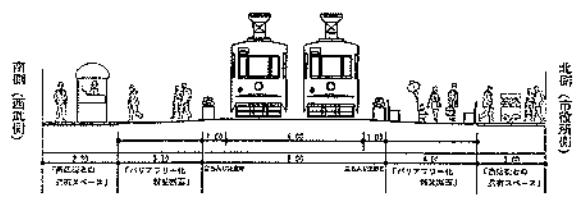


図3

■モール区間の断面構成（セミモール時）

- 車道幅を狭め、歩道幅を4mに広げる
- 駐車帯を区間に内設置（6箇所）

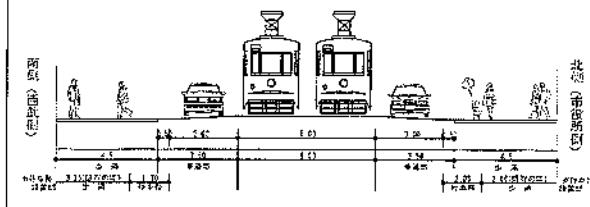


図4

車両の速度を抑え、歩行者優先の道路空間とする。(図4)

2) 福井鉄道沿線4駅（田原町駅、ベル前駅、ハーモニーホール駅、浅水駅）に駐車場を確保して、パークアンドライドを実施する。(図5)

3) 福井鉄道の現行ダイヤに路面専用車両によるシャトル電車（すまいるトラム）を田原町駅～福井駅前駅、福井新駅～福井駅前駅に各1両ずつ30分間隔で運行する。(料金 1回100円)

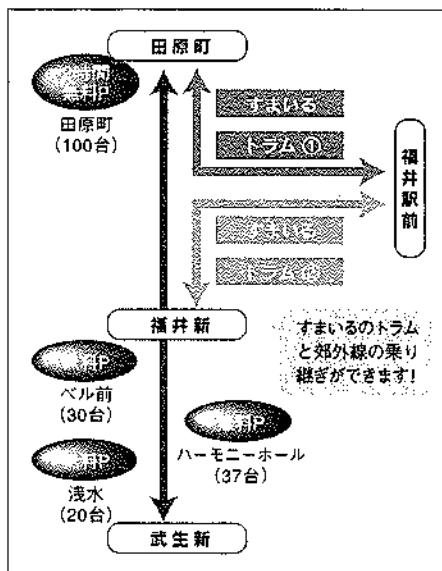


図5 シャトル電車の運行とパークアンドライド

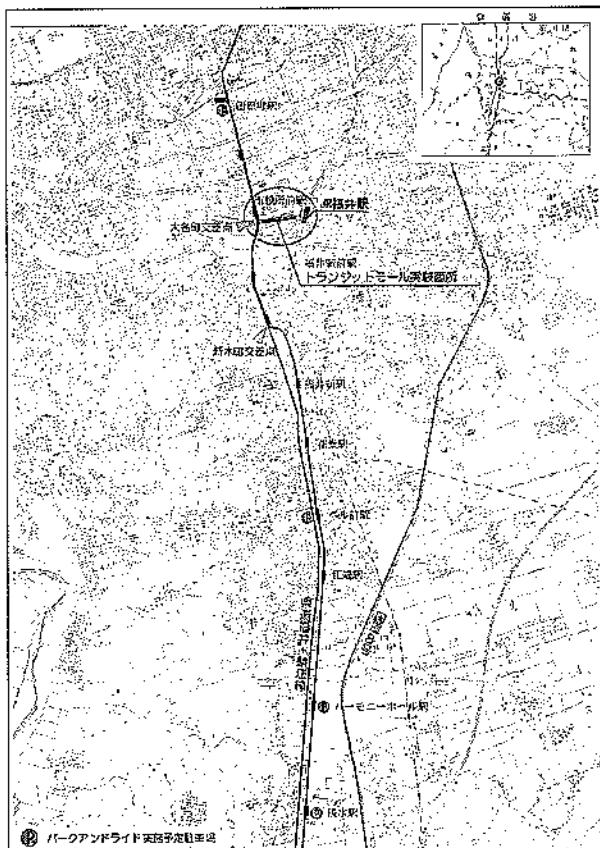


図6 位置図

4 実験状況

トランジットモールにおける軌道部分と歩行空間との分離については、プランター、駐輪ラック等により行ったが、横断箇所を5箇所設けて南北の横断については比較的スムーズであったようである。

また、それぞれの横断箇所には、警備員を配置したことにより歩行者の安全は確保されたと考えられる。

今回の実験では、より多くの県民市民にトランジットモールを体験してもらい、多くのご意見を集めるため、事前に地元の新聞やテレビ局等のほか、ポスター・チラシを配布してPRに努めました。

しかし、当初はPR不足もあったようで、多

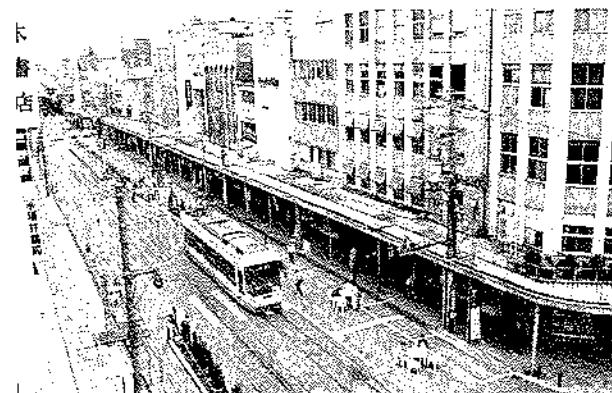


写真1 トランジットモール区間中央から東側の様子



写真2 プランター等による境界の様子



写真3 横断箇所の様子（電車は新型低床車両）

少、周辺道路の混雑が発生したり、人出が少なかつたりしたようでしたが、実験期間が長かつたことにより少しづつ浸透して、1週間後ぐらいから周辺道路への影響も少なくなり、人出も多くなったようである。

実験後半には、下の写真のようにテーブルとイスを設置したことにより、人々がゆっくりと過ごす様子がうかがわれた。



写真4 賑わいの様子

一方、実験後半にはセミモールも実施したが、基本的に現状に比べ車線を絞り、その分歩道を広げたこと以外はほぼ同じであったが、歩道の拡幅部分に駐輪スペースを設置したことにより歩行空間は広くなり歩行空間の確保はできたようである。

また、自動車の速度を抑えるために軌道区域との境界にカラーコーンを設置したところ、一定の効果が現れたようである。(写真5)

拡幅した歩行空間に駐輪ラックを設置したことにより、放置自転車が歩道上に無くなり歩行空間の確保ができた。(写真6)



写真5 セミモール時の様子



写真6 セミモール時の様子（歩行空間）

また、シャトル電車の運行については、新型車両の運行もあり1日平均600人近くの利用者があり一定の評価はできるものと考えられるが、電車を利用したパークアンドライドについては、郊外線とシャトル電車との乗り継ぎの関係もあり、利用者が少ない状況であった。

しかし、田原町駅でシャトル電車とセットになった田原駐車場においては、休日を中心に利用者がありトランジットモール時のアクセス方法の一つとして評価できるものである。



写真7 田原町駅の様子

実験期間中の10月26日に開催したフォーラムの中のパネルディスカッションでは、トランジットモールに関して一般市民代表の肯定的な意見に対し、地元商店街代表は否定的な意見であった。(写真8)



写真8 期間中に開催したフォーラム

5 関連調査の分析

今回の社会実験においては、実験前と実験中の休日と平日に周辺道路の自動車交通量やトランジットモール区間を含むぶらっとモール内の歩行者通行量を調査したほか、来街者や地元商店街、電車利用者等へのアンケート調査を行っている。

調査結果の検証については、5つの視点（表1「評価の視点と検証項目」参照）で行った。

協議会において、これらの視点に関する調査結果を分析して、道路空間利用の形態の方針案を策定した。

表1 評価の視点と検証

評価視点	実験によって評価する事項		検証項目	必要な関連調査
① 歩行者空間 ネットワーク	1) 新たな道路空間としての活用の可能性	・賑わいの創出 ・回遊性の向上	・歩行者・自転車交通量の変化 ・来街者の来街頻度、滞在時間の変化 等	歩行者交通量調査 来街者アンケート
	2) トランジットモールに対する評価	・交通規制による影響、歩行空間のあり方 ・トランジットモールに対する評価・印象 等	・各交通手段別の交通規制に対する感想 ・トランジットモールに対する印象 等	来街者、商店街アンケート 等
	3) 商店街に与える効果と影響	・商店街活性化への寄与度 ・買い物客の増減	・商店街への影響、売上等の変化	商店街アンケート
② 自動車交通に与える影響	1) 交通規制による自動車交通への影響	・周辺道路において発生した問題及び影響	・自動車交通量の変化 ・周辺道路における路上駐車 ・駐車場の待ち行列 等	自動車交通量調査 来街者アンケート 等
	2) 信号現示変更による周辺交通への効果と影響	・大名町交差点の信号現示変更による交通混雑への影響	・大名町交差点、福井駅豊島上町線スクランブル交差点の渋滞状況、交差点飽和度計算	自動車交通量調査 渋滞長状況調査 等
③ 公共交通アクセス	1) 公共交通への転換需要	・公共交通への転換需要の有無	・公共交通機関利用の変化	乗降人員調査
	2) 公共交通活用の可能性	・シャトル電車の運行形態の妥当性	・シャトル電車利用者の特性	来街者アンケート
	3) パーク＆ライド実施の可能性	・パーク＆ライドの利用状況と立地条件 ・利用するための条件 等	・パーク＆ライド利用の実態	パーク＆ライドアンケート
④ 市民参加	1) 情報提供の周知度	・社会実験の実施に関する情報の周知度	・社会実験の周知	来街者アンケート 等
	2) 市民意識の変化	・実験参加による都市交通問題や中心市街地活性化に対する意識	・都市交通問題や中心市街地活性化に対する意識の変化	来街者アンケート 商店街アンケート
⑤ 合意形成	協議先との協議目的及び主な内容	・発生した利害に対する合意形成過程 ・合意形成を円滑に進めるための改善点	・合意形成の過程（期間、組織体制、協議回数）	関係者調査

1) 歩行者空間ネットワーク

歩行者優先のゆとりある、歩きやすい歩行空間を実現したことにより、来街者の増加や賑わい創出などの効果が見られた。(図7)

また、トランジットモールの印象としては、来街者には好評であったが(図8、9)、商店街では自動車で買物をする客に依存していることもあり、余り良い印象ではなく、すべての交通手段が通行できる道路整備を望んでいる割合が多くかった。(図10)

自動車の通行を規制したことにより、自動車による来街者の減少や高齢者等のタクシー利用

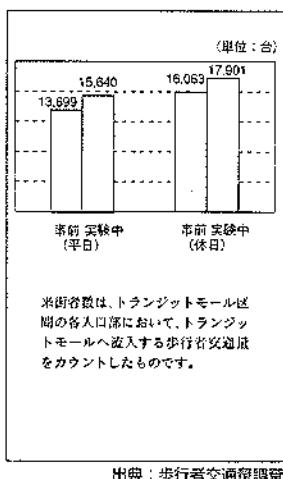


図7 来街者の増加

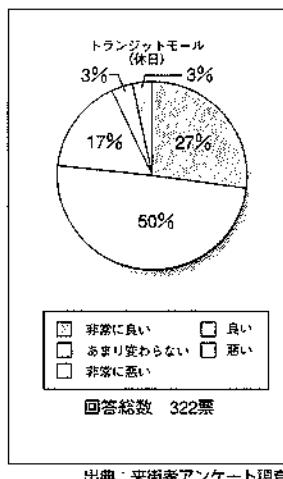


図8 トランジットモールの評価

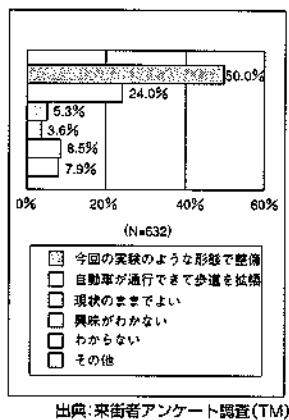


図9 駅前電車通りの整備意向
(来街者)

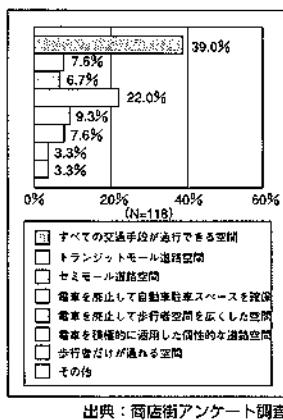


図10 駅前電車通りの整備意向
(商店街)

が不便になるなどの課題も明らかになった。

2) 自動車交通に与える影響

自動車交通に大きな影響は出なかったが、一部で荷捌き車やタクシーの路上駐車が増加した。(図11、12)

トランジットモールの実現にあたっては、周辺の交通処理計画の検討が必要である。

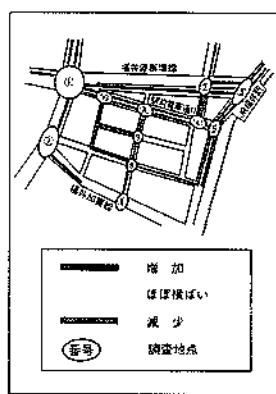


図11 トランジットモールによる自動車交通量の変化



図12 路上駐車の増加

3) 公共交通機関アクセス体系

・公共交通の活用

すまいるトライムに新型低床車両を運行したことなどにより、自家用車から公共交通機関への転換の可能性が見られ(図13、14)、乗り継ぎ等の課題を整理して実施への可能性を検討する必要がある。

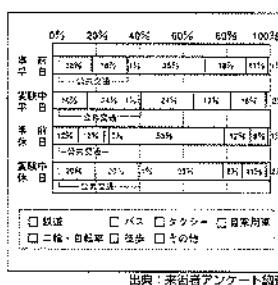


図13 公共交通機関による来街者の増加

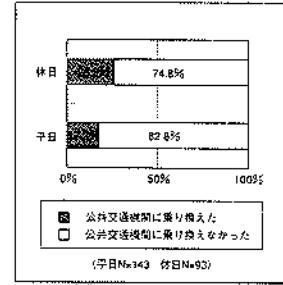


図14 自家用車から公共交通手段に乗り換えた来街者

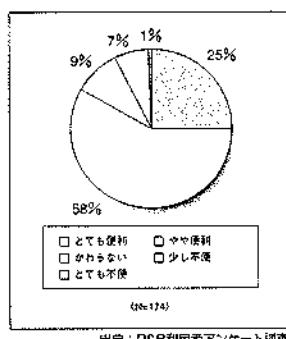


図15 パークアンドライド駐車場を利用した感想（主に買物客）

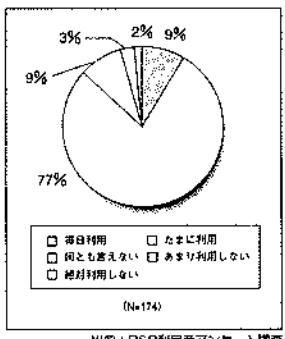


図16 パークアンドライド駐車場が実現したときの利用意向（主に買物客）

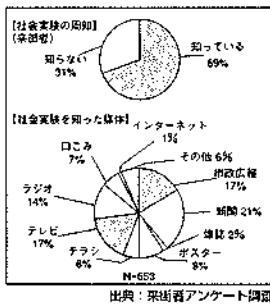


図17 市民へのPR効果

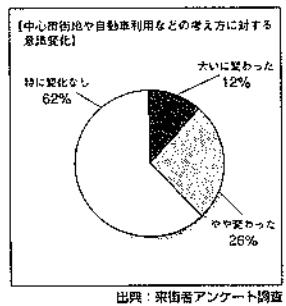


図18 来街者の意識の変化

・パークアンドライド

買物目的のパークアンドライドについては、その利用者の多くが好印象を持っており（図15）、今後、駐車場の立地条件、駐車料金、電車運賃等を含めて実現化の可能性を検討していく必要がある。

4) 市民参加、合意形成

社会実験の周知度は比較的高く（図17）、また来街者の約4割に意識の変化があったことがわかり（図18）、今回の実験がまちづくりを考える契機になったものと考えられる。

5) 駅前電車通りの整備方針

以上の検討の結果、ふくいトランジットモール社会実験協議会では駅前電車通りを「歩行者主体の回遊空間」と位置付け、中長期的にトラ

ンジットモール化を目指す方針を提案した。

また、当面の賑わいの道づくり事業における短期整備方針として、電車の単線化や車道の一方通行化などにより歩行空間の拡幅を行う断面案3案（図19）も提案した。

トランジットモール化については、現在、福井駅付近連続立体交差事業や福井駅周辺土地区画整理事業等の大型工事が周辺で実施中であることから、これらの事業が概ね完了する平成19年度を目途に、その可能性を検討することを提案した。

6 今後の展開

1) 賑わいの道づくり事業

今回の社会実験の中心となった駅前電車通りの道路整備に関しては、協議会からの報告に基づく3案から地元商店街の意向等を考慮し、福井市では電車単線車両相互通行のB案を基本と

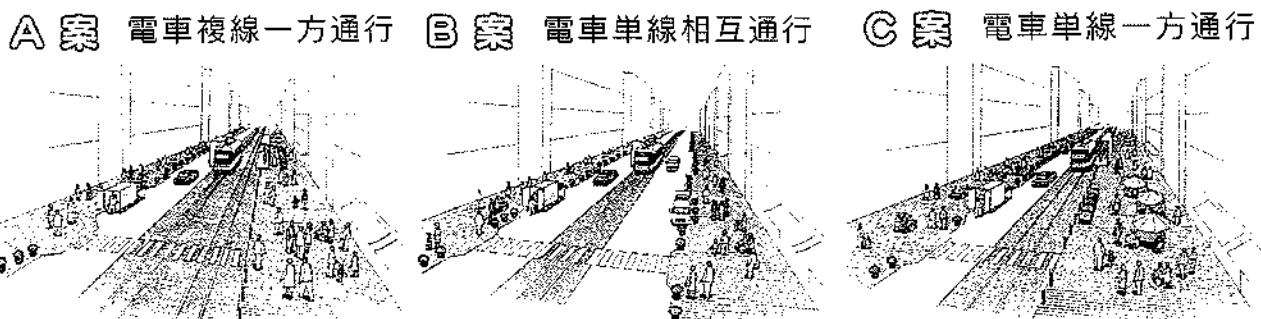


図19 駅前電車通り整備方針イメージ（ふくいトランジットモール社会実験協議会報告）

する方針を定め、今後、地元商店街等市民の意見を聞きながら、平成15年度の工事着手を目指していく予定である。

整備にあたっては、社会実験協議会の報告にあるように「歩行者主体の回遊空間」を基本に安心で快適な歩行空間の整備を進める予定である。

2) トランジットモール

福井市においては、自動車依存度が高く現段階では、自動車の通行を規制することは困難な状況であり、特にこれまで長年にわたって沿道で商売していた地元商店街においては、その抵抗感が強い状況である。

また、今回の実験結果からトランジットモール化に関しては、道路交通法の規定に基づく軌道部分と歩行空間の分離、路面電車の車両の形状（新型車両の導入）、周辺道路を含めた交通処理計画の策定等、実現に向けた課題が明らかになっており、合意形成とあわせて今後検討を進めていく必要がある。

3) 活性化に向けて

これまで、賑わいの道づくり事業により、2路線約235m（平成13年度末現在、計画総延長1077m）が整備されているが、整備後の沿道では店舗の改装や新規出店が見られるほか、道路空間を利用したイベント等の開催もあり、中心市街地の活性化に向けた動きが見られるようになってきている。

今後も、賑わいの道づくり事業により魅力ある歩行空間ネットワークの整備を進め、多くの人々が少しでも長く中心市街地に滞在し、賑わいと活気があふれるよう道路整備を進めていく予定である。

また、今回の実験で生れた市民の意識の変化を大切にし、まちづくりに多くの人が関心を持つ機運を高め、活性化につながる整備を進めて



写真9 整備済の路線（アップルロード）

いきたいと考える。

※実験結果等詳しくはホームページをご覧ください。

社会実験について

[http://www.city.fukui.fukui.jp/rekisi/tyusin
/trans/toppage.html](http://www.city.fukui.fukui.jp/rekisi/tyusin/trans/toppage.html)

賑わいの道づくり事業について

[http://www.city.fukui.fukui.jp/rekisi/tyusin
/nigiwai/nigiwaitop.html](http://www.city.fukui.fukui.jp/rekisi/tyusin/nigiwai/nigiwaitop.html)

調布保谷線における住民との協働による道づくり

—東京都調布保谷線の環境施設帯整備—

東京都北多摩南部建設事務所工事第一課 環境対策担当係長 江澤 直人

1 まえがき

調布保谷線は、多摩の南北幹線道路のひとつで、沿道環境に配慮した質の高い道路とするため、幅員16mの車道の両側に10mずつの環境施設帯をつくり、総幅員36mの道路として整備するものである。

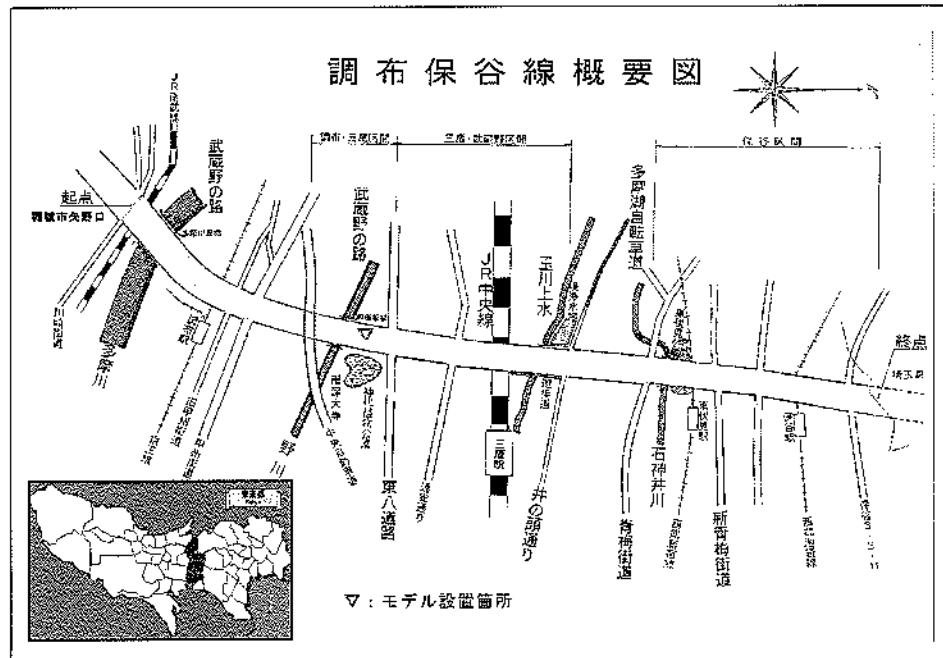
東京都では、この道路の環境施設帯を整備するに当たり、新たな試みとしてワークショップ方式による住民参加型の道づくりに取り組み始めたところである。

武蔵野の面影を色濃く残す深大寺や神代植物公園の近隣に位置する当地で、より良い道づくりを目指して地元の皆さんと一緒にになって、いま、歩み始めたところである。

2 調布保谷線とは

調布保谷線は、稻城市矢野口を起点に稻城市、調布市、三鷹市、武蔵野市、西東京市を貫き、埼玉県新座市境を終点とする全長14.2kmの多摩の南北幹線道路である。

このうち、これから新たに整備する調布・三鷹区間(2.2km)、三鷹・武蔵野区間(3.1km)、



調布保谷線概要図

保谷区間(3.9km)の9.2kmについては、車道の両側に10mずつの環境施設帯を設け、総幅員36mの道路として整備するものである。



江澤 直人

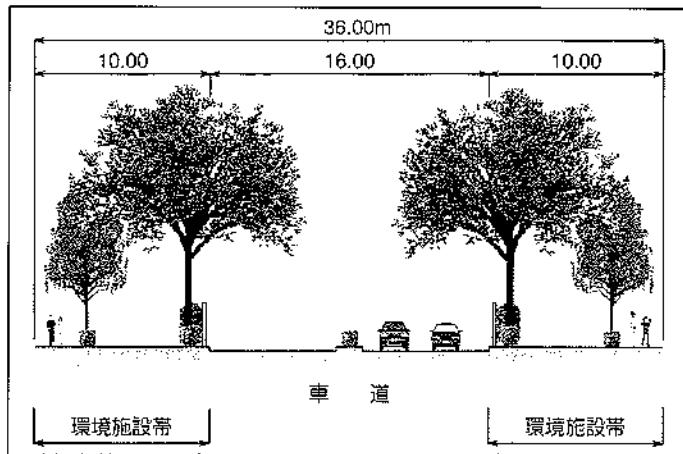
えざわ なおと

1974年東京都入都、下水道局にてシールド工事や処理場の設計に従事。その後、建設局企画室技術管理を経て、神田川激甚災害対策特別緊急事業等に従事。1999年東京都八丈島に赴任、離島振興事業等に従事。2001年当事務所にて、新たな試みとして始めた住民参加型の道づくり(調布保谷線)を担当。現在に至る。

3 環境施設帯とは

環境施設帯とは、幹線道路の沿道の生活環境を保全するために設置されるもので、植樹帯、路肩、歩道、自転車道、自転車歩行者道、副道等の組合せで構成される。

本路線の環境施設帯の整備については、都市計画変更の説明や環境アセスメントの評価時点において、地元市や沿道住民などの意見を良く聞きながら整備するとして、具体的な整備計画は白紙の状態であった。



4 環境施設帯整備検討協議会（仮称）の開催

4. 1 協議会設置までの経緯

4. 1. 1 何故、協議会を始めたのか

調布・三鷹区間においては、平成11年6月に事業認可を取得し、その後2年が経過する中で用地の取得状況が34%となり、現地に更地状況が目立ち始めたことや都市計画変更時点から道路の整備方法等について、地元の環境団体などから個別に意見交換を求めていた。

このことを受けて、東京都としても、特定の団体だけでなく沿道住民を含めた意見交換の場をどのようにするか模索しながら、地元市とも話し合いを進めてきていた。

また、今後の用地買収の進捗状況を勘案すると意見交換を行う時期として、もう待ったなしの状況となっていた。

4. 1. 2 どのような形で住民の意見を聞くのか

地元と意見交換をしながら道づくりを進めに当たり、当初、地域を代表する人として地元自治会や商工会などの既成の団体を主体に考えていたが、それだけで地域を代表する意見として整理できるのか。また、環境施設帯の作り方

が沿道保全と沿道利用と相反する意見をどうまとめるかなど色々と議論するなかで、意見交換の場はなるべく多くの方に参加してもらった方がより良い結果が出るとの専門家の意見に従い、調布市及び三鷹市の市民全般を対象することにした。

4. 2 道路づくりとして初めてのワークショップ方式による協議会の立ち上げ

調布保谷線のうち、環境施設帯を設けた道路として最初に整備する調布・三鷹区間（中央自動車道～東八道路）において、平成13年8月に環境施設帯整備検討協議会（仮称）を発足し、道路づくりとしては初めての試みである、ワークショップ方式による住民参加型の協議会を広く住民に呼びかけて始めることになった。

4. 3 協議会の概要

第1回協議会の開催時に、協議会の目的など以下の前提条件を参加者に説明し、内容を明確にしてから協議会を始めた。

協議会の目的

調布及び三鷹3・2・6号線の環境施設帯を整備するに当たり、地域住民の方から広く意見を聞き、より地域の特性にあった道づくりを推進していくために開催する。

参加者の公募の方法

調布市及び三鷹市の市民の皆さんに広く公募をかけて集まってもらった。

- ・調布市及び三鷹市の市広報で呼びかけ
- ・沿道自治会の回覧板で周知
- ・調布FMラジオでの広報
- ・沿道住宅へチラシを各戸配布
- ・応募者全員を来るもの拒まずで、協議会メンバーとして登録している。

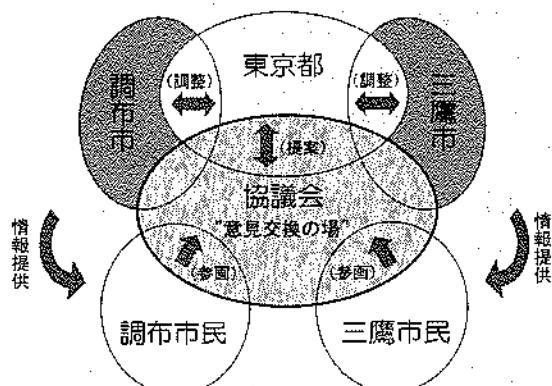
協議会の仕組み

- ・開かれた組織、いつでも参加が可能な体制とする。
- ・会長とか役員等は設けず、形式ばらないで地域の方々の多様な意見交換の場とする。

協議会の検討内容

- ・基本的に環境施設帯の整備について。
- ・モデル整備の検討と決定について。
- ・全体(2200m区間)のゾーニングについて。

協議会の構成



- ・事業者である北多摩南部建設事務所
- ・地域の街づくり、沿道の街づくりを実施する基礎的自治体として、調布市及び三鷹市
- ・広く呼びかけた地域の方々(沿道の方々、地権者、地域の代表者等)
- ・多様な意見を図面化するコンサルタント
- ・住民の意見を反映する街づくりの専門家

協議会の運営

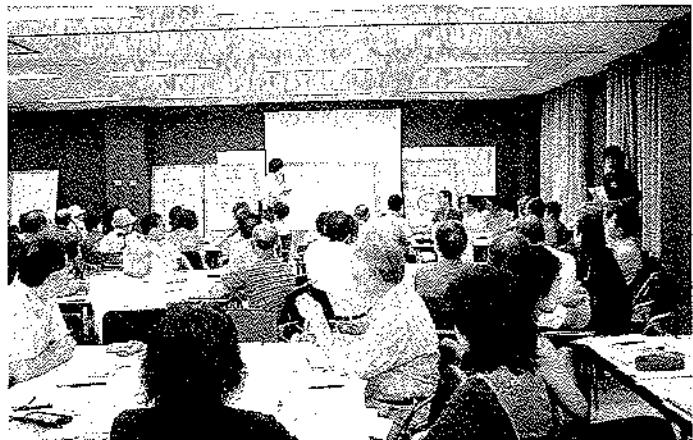
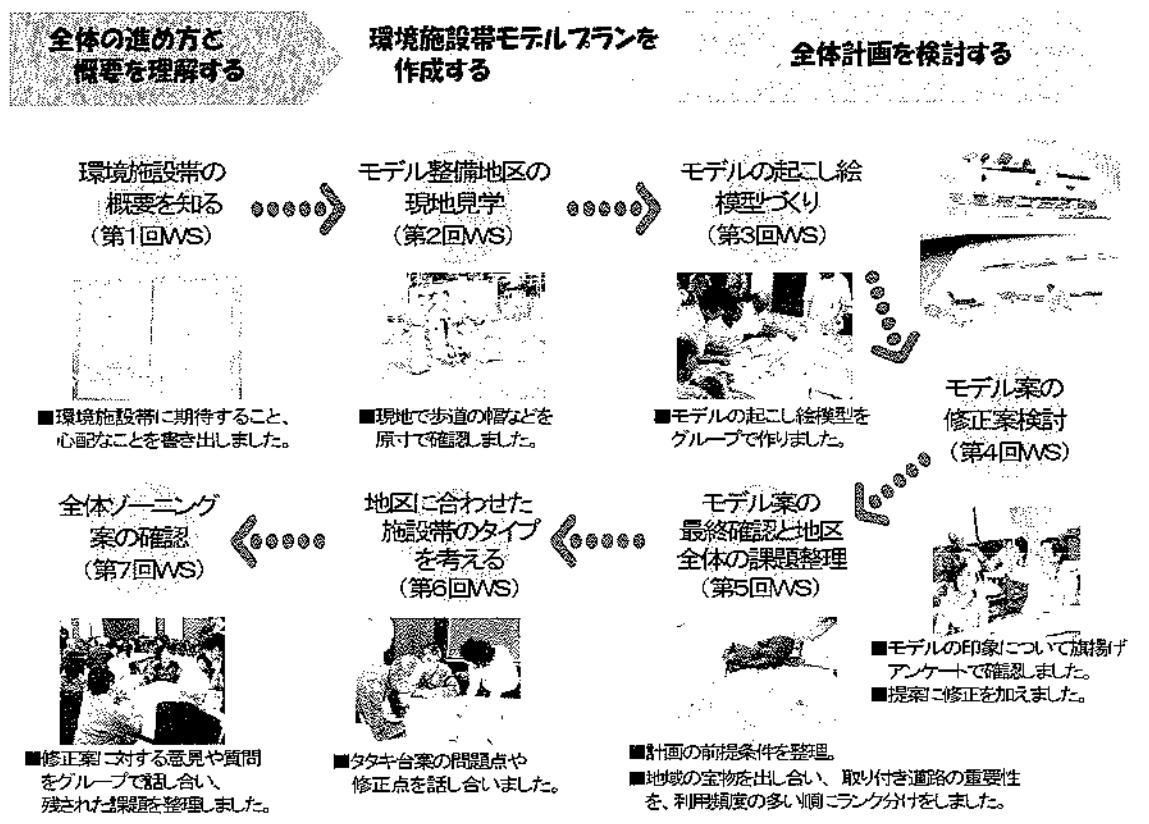
- ・形式張らずに開かれたものとする。
- ・住民の意見を反映する、街づくりの専門家による会の進行。
- ・ワークショップの手法を使って、多様な意見をとりまとめていく。

協議会内容の公開

- ・協議会ニュースの発行
- ・市広報への結果掲載など

平成13年度の協議会の流れ

全7回のワークショップでモデルプランを作成し、ゾーニング案をまとめました。



協議会実施風景

協議会の進め方

- 各班 5 ~ 6 人のグループに分かれて作業を行う。各班には、行政の人が 1 人入り、作業のお手伝い等を行う。その際、意見の誘導などはしてはならない。
- まず「何でもポストイットタイム」で質問等を黄色い付箋紙に書いてもらう。
- その質問に我々が直接答える。
- とにかく意見や要望は、ポストイット(黄色い付箋紙)に書いてもらう。
- 各班で話し合ったことや作業内容については、全体で発表してもらう。

4. 4 協議会を始めるに当たって

4. 4. 1 行政側の不安

協議会を始めるに当たって、東京都の道づくりとしては、初めての試みであることから、参考とする事例もなく、どのように進めていければよいのか、協議会の仕組みは、運営方法は、等々、何から何まで初めて経験することばかりで、手探りの中での出発であった。

特に、始めるに当たって、非常に思い悩んだことは次の事項である。

- (1) 広く公募をかけて、来るもの拒まずの体制で行った場合、準備した会場以上に応募があった時どうするのか。
- (2) 地域の中には、必ずしも賛成の人ばかりではなく、事業に批判的な声もある中で、協議会がそういった人達に乗っ取られてしまうのではないか。
- (3) 地域の多様な意見を本当にまとめきれるのかどうか。
- (4) 環境施設帯の整備について、保全派と利用派がいるなかで、この相反する意見を両立することができるのかどうか。
- (5) 協議会で出た意見を誰がどのように最終決定するのか。

など、本当に不安のなかでの出発であった。

4. 4. 2 住民側の不信

協議会を始めるに当たって、行政側にも不安があったように住民側にも不安と行政側に対する不信があった。また、協議会の仕組みや運営方法や協議内容などについて、環境団体から公開質問状が出された。

- (1) 行政側は協議会をどのように進めようとしているのか。
- (2) 協議会をとおして、行政側に利用されるの

ではないか。

- (3) 36m道路になると横断箇所も限定され、信号機や横断箇所はどこになるのか。また、東西の分断になるのではないか。
- (4) 武蔵野の面影を隨所に残す沿道の緑はどうなるのか。
- (5) 遮音壁（2m）設置に伴う弊害。（景観上、閉鎖空間による治安上の問題、東西の分断等）

など、住民側も不安と不信の中での出発であった。

4. 5 ワークショップの手法を用いた道づくりについて

この協議会の進行方法は、短時間で多くの情報が得られることや多様な意見を出し合いながら一緒に考えていくためにワークショップの手法を採用した。ワークショップの進行役（ファシリテーター）は、街づくりの専門家でかつ、行政側でもなく住民側でもない、中間的な立場の方にお願いした。

しかし、この方はワークショップ界においてはそれなりに実績のある市民派感覚に優れた能力を持った自信に満ちた方であったが、道路については、全くの素人であり、もちろん道づくりでのワークショップは初めての経験であった。

我々行政側は道づくりにおいては専門家であるが、協議会やワークショップは初めての経験である。そんな訳で、毎回の協議会を進めるに当たっては、事前準備にファシリテーター、コンサル及び行政とで非常に多くの時間を費やした。そして、納得いくまで徹底的に議論を行い、当日のプログラムを決め、出す資料や情報を整理した。

いま思うと結果的に、この組み合わせがお互いの専門性と市民派感覚とを相互にチェックができる、非常に良かったのではないかと考えて

いる。

そして、この議論を毎回繰り返すことにより、出発点での不安が少しづつではあるが癒されてきたように感じている。

4. 6 モデル整備案の作成

調布保谷線の完成イメージや環境施設帯を実際に体感してもらうため、用地買収が完了した現地に、36mのフルスペックのモデル施設を整備するために、この協議会にて整備案を検討した。

モデル整備案の作成は、第2回協議会より始め7回開催した協議会の多くの時間を使って整備案をまとめた。

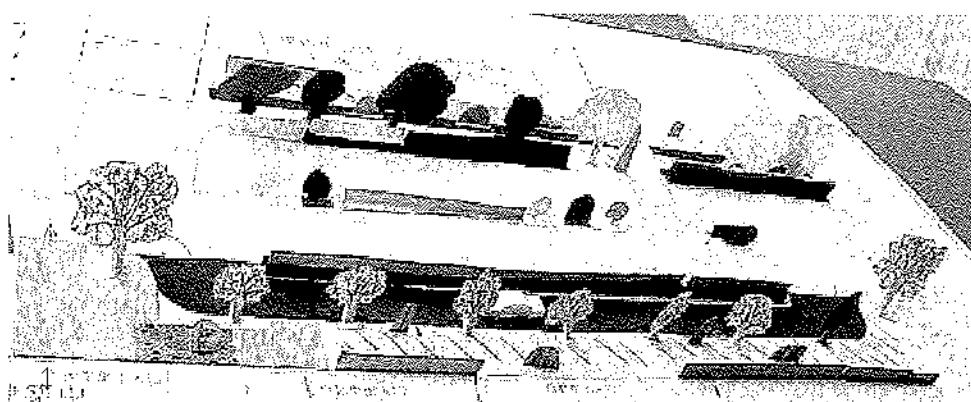
そして、モデルとは言え現道交通（2車線）を確保し、沿道で生活をしている人達のことも考慮し、更に、モデル完成時にはそこを使って車の出入りがある状況のなかで、モデルづくりをとおして我々も住民も多くのこと学んだ。

- (1) 環境施設帯とはどのように計画したらよいのか
- (2) 交通規制上のルールや制約等について
- (3) 沿道で生活している方達の車両の出入りについて
- (4) 地域の歴史や沿道の保存樹木等について



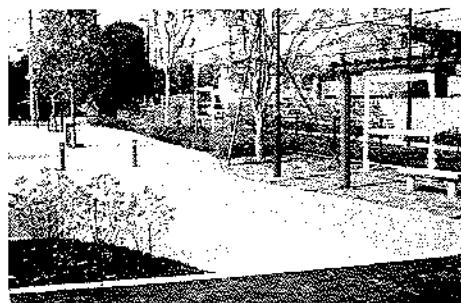
このモデルづくりをとおして、多くの意見やアイデアを出していただき、違う立場の方の意見をお互いに理解し合いながらモデルづくりを進めることができた。

また、このモデルづくりの作業は、この後に続く全体ゾーニング案の作成において、大きな役割を果たすことになった。



起こし絵模型による
モデル(案)
の検討

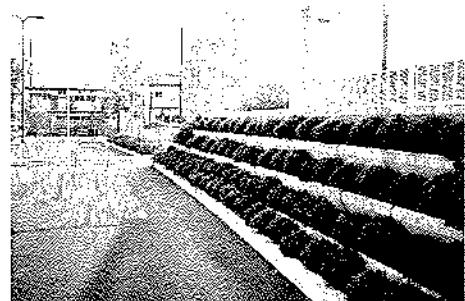
副道Bタイプ



副道Bタイプの適用箇所

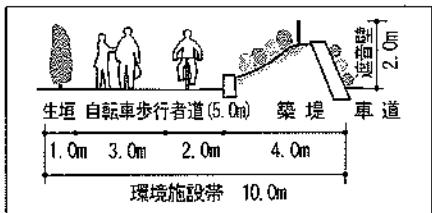
- ・交差道路がない場合。
- ・沿道からの出入り箇所が少ない場合。
- ・区間が小さく、副道の設置が困難な場合。

緑地タイプ（築堤・車道側）



緑地タイプ（築堤）の適用箇所

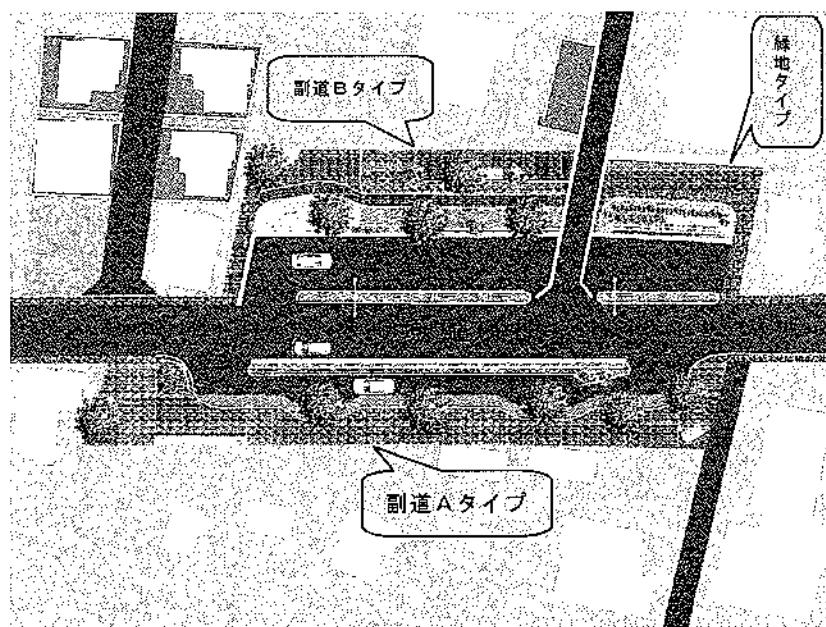
- ・残したい緑地空間。
- ・学校や事業所など将来的にも出入り箇所が限定される場合。



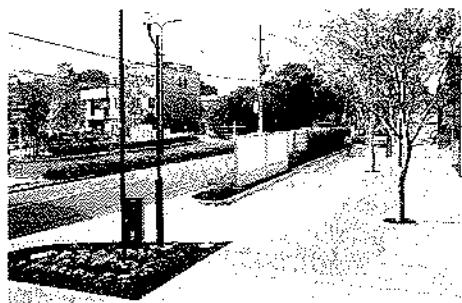
緑地タイプ（築堤）横断面図

副道Bタイプ横断面図

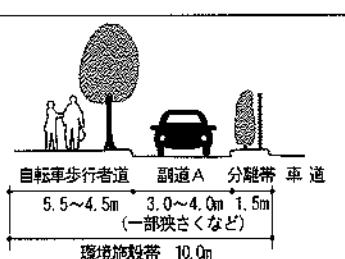
モデル整備平面図



副道Aタイプ（出口部）



副道Aタイプ横断面図



副道Aタイプの適用箇所

- ・交差道路を受ける場合。
- ・沿道からの出入り箇所が多い場合。

4.7 全体ゾーニング案の作成

モデルづくりをとおして、環境施設帯の整備方法や交通規制上の制約等を十分話し合い、お互いに理解し、そして、地域の色々なことを学習したことにより全体（2200m区間）ゾーニングの検討については、思いのほか短時間で決めることができた。

これは、なんと言っても環境施設帯を整備する上で一番重要なことは、沿道で生活している人達の道路の利用状況によって整備タイプが異なることを、お互いに理解し合えたことが、大きな要因だったと考えている。

4.8 環境施設帯を整備する上で「基本的な考え方」の整理

モデルプランづくりや地区に合わせた環境施設帯の全体ゾーニングを検討してきた結果、環境施設帯を整備する上で住民の方々の様々な意見を「基本的な考え方」として整理し、協議会の中で確認することができた。

4.9 協議会内容の公開

平成13年度は、協議会を全7回開催してきたが、協議会の内容については、毎回、協議会ニュースにまとめて発行した。

協議会ニュースには、当日説明した内容はもとより住民から出された意見や質問並びに感想等、行政側にとては耳の痛い内容についても



協議会ニュース

基本的な考え方

1. 沿道で生活している人達のアクセスを確保する。
2. 副道タイプ及び緑地タイプとも、必要な道路施設を確保した上で、それぞれのタイプに合わせ可能な限り緑化を図る。
3. 環境施設帯の整備タイプは、最終的には沿道地権者及び交通管理者と協議を行い詳細を定める。
4. 地域のシンボル的な樹木については、車道にかかるないことを前提に地権者の協力を得て、極力環境施設帯内に残していく。
5. 植栽等については、武藏野（深大寺らしさ）の面影を残す樹種を主体に、全線でバランスのとれたものとする。
6. 自転車歩行者道の幅員は基本的に最低4.5mを確保し、舗装の色分け等により2mの自転車通行空間を設ける。そして、極力全線を通すものとする。



環境施設帯整備検討協議会のあゆみ

全て記載した。また、当日、答えられなかった質問等についても協議会ニュースをとおして回答するなどしてきた。

住民側も自分の意見や感想等が協議会ニュースに記載され、その意見が整備に反映されることが分かり、少しずつではあるが信頼関係が築けてきたのではないかと感じている。

この協議会ニュースは、協議会のメンバーにはもとより、調布市及び三鷹市の窓口にも置いてもらい希望者には配布を行っている。

また、協議会ニュースもこれまでに全7巻発行してきたが、A4版で93ページ分にもなり、是非カラー刷りのダイジェスト版の発行を強く求められ、「環境施設帯整備検討協議会のあゆみ」を作成した。

そして、協議会に参加できない方やこれから整備をしていく他の地区の方々にも配布し、理解と協力を求めていきたいと考えている。

5 残された課題について

平成13年度、全7回の協議会を実施した結果、

当初の目的であるモデル整備案の検討や全体ゾーニング案の作成については、予定どおり進めることができたが、モデルの完成後の検証や遮音壁（2m）の取り扱い等について、今後の課題として継続協議していくこととなった。

- (1) 協議会で検討したモデル施設が現地に完成した後、実際に見て体感し検証を行う。
- (2) 遮音壁については、協議会の中や沿線の各市長からも景観上の問題や閉鎖空間による犯罪の温床化並びに東西の分断化など、反対意見や心配する声が多く出ており、今年度、環境アセスの観点からも検討していくことになった。
- (3) 環境施設帯内の植栽等の維持管理について、地元の人達の協力を得て進めていくための仕組みづくりを検討する。

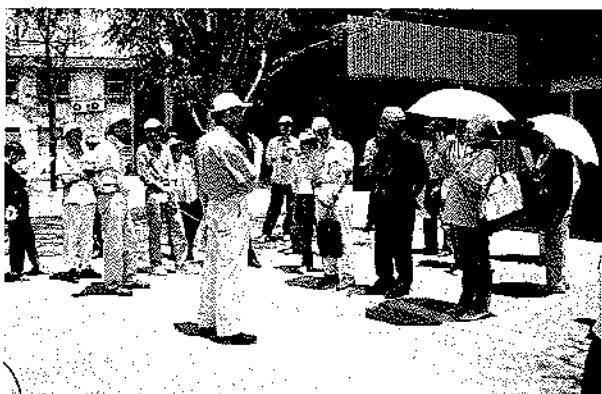
以上の三点について、平成14年度も昨年度に引き続き協議会を開催し、検討していく。

6 モデルのオープニング

協議会で住民とともに多くの時間をかけて検討してきた、モデル施設が4月末に現地に完成了。やはり、図面やパースで見るのとは違い、36mの幅員や環境施設帯を実際に体感できるも



モデルのオープニング風景



モデル施設の説明風景

のであった。

このモデルのお披露目をかねて、5月25日(土)、26日(日)の2日間をかけて、モデルのオープニングと説明・見学会を開催し、多くの方々にモデル施設を実際に体感してもらい、ご意見等を頂いた。

なお、この説明会には、我々だけではなく、協議会のメンバーの方々にもお手伝いをいただき、一緒になって説明会を開催することができた。

当日は、テレビ、新聞社、雑誌社、市の広報など多くのプレス関係者が取材にみえた。

7 あとがき

平成13年8月より、先行きの見えない手探りのなかで、新たな試みとして産声を上げた協議会も何とか順調に進めることができ、当初の目的であったモデル施設の検討を行い、実際に現地にモデル施設を整備することができた。

協議会の進め方や環境施設帯の作り方等については、誰もが初めての経験であり、既成の概念から一歩踏み出すのに多くの時間を要し、大いに悩み、苦しみ、迷い、皆で多くの議論を行ってきた。そして、一定の方向性を導き出しながら協議会をこれまで進めて来た。

いま、現地に完成したモデル施設を見て、こ

の8か月間我々がたどってきた道程は決して間違いではなかったと実感することができた。

今回は、紙面の関係上、平成13年度に行った協議会の内容について報告させていただいたが、今後、機会があればモデルの検証や遮音壁など残った課題についても報告していきたいと思っている。

まだ歩み始めたばかりの協議会ではあるが、今後の道づくりの一つの方向性を示していければ幸いと考えている。

都心と港を結ぶ

—西名古屋港線の整備—

名古屋臨海高速鉄道株式会社 技術部施設建設課長 三浦 修一

まえがき

名古屋市の西南部地域は鉄道交通網が不十分な地域であり、交通手段として自動車やバスなどの路面交通に依存せざるを得ず、道路の交通混雑が著しい地域となっています。従って、名古屋圏の均衡ある総合的なまちづくりを誘導していくために公共交通基盤としてバランスのとれた鉄道ネットワークの形成が必要であること、また、国際港湾として、交易の拠点でもある名古屋港と都心との連携を促すアクセス線として整備が必要であることからも、西名古屋港線の旅客線化計画は長年の懸案事項とされてきていました。

平成4年1月に策定された「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(運輸政策審議会答申第12号)においては、西名古屋港線は名古屋駅から篠島・稻永を経由して金城ふ頭に至る路線として、営業中の貨物線約12kmを活用して旅客線化し、その延伸区間約4kmを加えた延長約16kmを第三セクターを活用して整備すべきものとして答申されました。この路線は、答申路線の中でも目標年次である平成20年度までに整備することが適当であるA路線として位置付けられ、答申後、各種手続きを踏まえ、現在平成16年度開業に向け鋭意事業を進めているところです。(図-1)

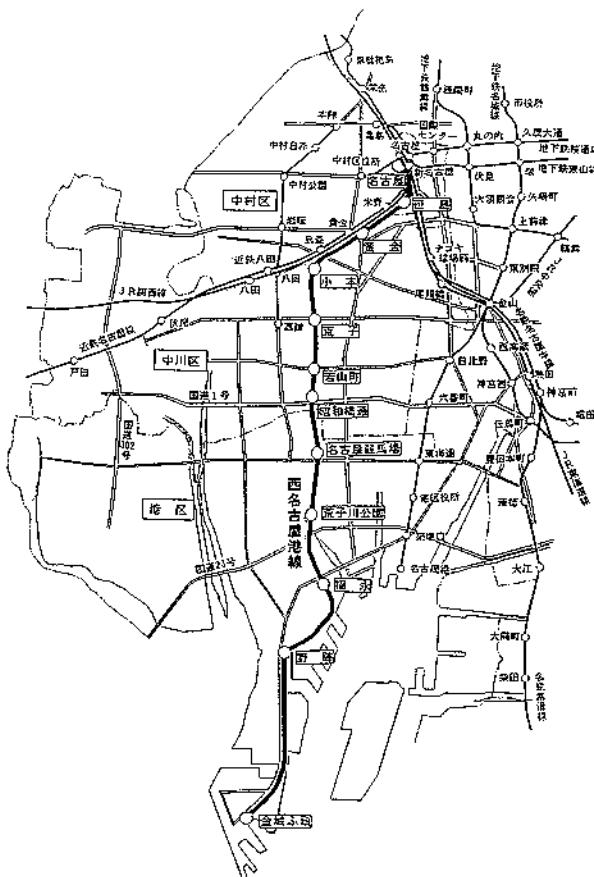


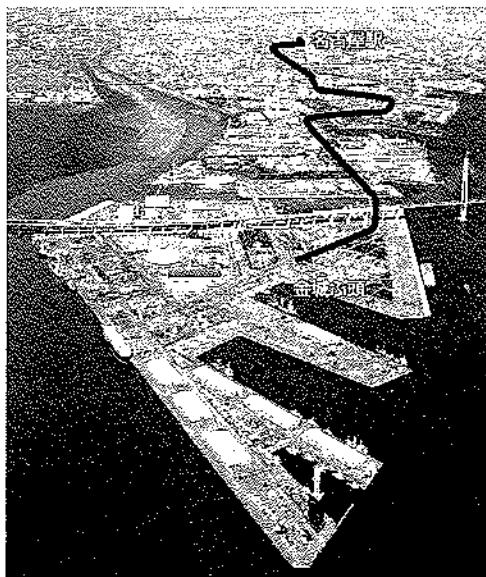
図-1 路線位置図（駅名は仮称）



三浦 修一

みうら しゅういち

1949年 名古屋市生まれ
1975年 名古屋大学大学院工学研究科土木工学修了
名古屋市役所交通局入庁
1975～2001年 名古屋市交通局、計画局、総務局、名古屋港管理組合
2001年～ 名古屋臨海高速鉄道㈱



金城ふ頭上空より

1 事業経緯

西名古屋港線は、昭和25年、旧国鉄により笠島から西名古屋港駅まで開業された貨物線であり、昭和62年の国鉄改革によりJR東海に資産承継され、JR貨物が第二種鉄道事業者として引き続き運行をしてきました（この貨物線のうち名古屋貨物ターミナル駅から西名古屋港駅までは、今回の旅客線化事業により平成13年3月に廃止された）。

平成4年1月の答申を受け、同年6月には学識経験者と関係者からなる西名古屋港線整備検

討委員会が設置され、事業化に向けた調査検討が開始されました。

平成9年3月には当時の運輸省鉄道局の国庫補助事業（幹線鉄道等活性化事業費補助）として新規事業採択がなされ、同年10月第三セクター発起人会開催後、同年12月名古屋臨海高速鉄道株式会社が設立されました。同じく12月に名古屋・金城ふ頭間の第一種鉄道事業免許を取得し事業を進めています。以下、免許取得後の主な経緯を示します。

- | | |
|----------|--------------------------|
| 平成10年7月 | 環境影響評価方法書縦覧 |
| 平成10年12月 | 環境影響評価準備書縦覧 |
| 平成11年6月 | 環境影響評価書縦覧 |
| 平成11年7月 | 工事施行認可 |
| 平成12年2月 | 名古屋駅構内にて工事着手 |
| 平成12年3月 | 臨港地区インフラ整備が港湾整備事業として事業採択 |
| 平成13年9月 | 全線で工事着手 |

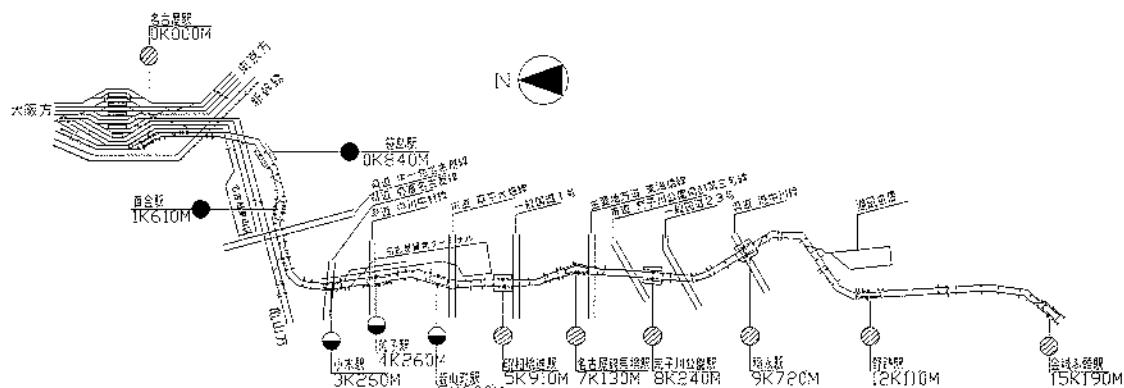
2 建設計画

2.1 会社概要

平成9年12月に第三セクターとして名古屋臨海高速鉄道株式会社が設立されましたが、その事業主体は名古屋市・愛知県・名古屋港管理組合の3自治体と東海旅客鉄道株式会社（JR東海）・日本政策投資銀行など15の団体の出資により構成されています。出資割合は、3自治体で約7割、民間等15団体で約3割となっています（表-1）。

表-1 出資割合

団体名	出資比率(%)		
名古屋市	56.1		
愛知県	13.9		
名古屋港管理組合	2.3		
東海旅客鉄道	日本政策投資銀行	中部電力	
UFJ銀行	岡谷鋼機	東邦瓦斯	
トヨタ自動車	日本車輌製造	愛知機械工業	
愛知銀行	中京銀行	名古屋銀行	27.8
ニチハ	日本渴子	日本貨物鉄道	



図一2 線路計画図

2. 2 事業概要

(1) 線路計画

西名古屋港線は名古屋駅を起点として金城ふ頭駅にいたる、営業キロ15.2km、建設キロ15.4kmの旅客線化事業です(図-2)。

旧西名古屋港線は単線運行にて名古屋駅から港区の西名古屋港駅(潮風車庫として計画)までJR貨物により営業されていましたが、旅客線化することにより全線複線・電化を図る予定です。名古屋駅から国道1号と交差する昭和橋通駅までは、今まで使用されていた鉄道施設で線路敷地は確保されていましたので、従来の施設の利用をしていき、駅を設置するための盛土拡幅・桁改良を行います。その結果、名古屋駅から小本駅の終点方の貨物ターミナルへの分岐までは当社の列車と貨物が同じ軌道を利用することになります。

昭和橋通駅から終点方では、JR貨物により名古屋貨物ターミナルから港区潮風町の西名古屋港駅まで週3往復ほどの貨物運行が行われ、西名古屋港駅は名古屋貨物ターミナル駅の補助基地として活用されてきました。このたびの旅客線化事

業に伴い、平成13年3月をもってこの区間の貨物事業は廃止され、西名古屋港駅も当社の車庫として活用する計画です。貨物線は平面を走行していましたが、その跡地を最大限に利用する線形を検討し、さらに高架構造物にすることにより東西方向の道路と立体交差化し、交通の円滑化にも寄与することが期待されています。また、旧鉄道施設敷地を有効活用することにより用地の取得を最小限に押さえる計画となっており、工期を短くすることができます。

さらに、臨港地区内につきましては、新たに金城ふ頭まで高架構造物にて旅客線として鉄道を延長します。金城ふ頭駅においてはペデストリアンデッキ等の周辺開発との整合を図るため、三層構造の高架橋としています。

施設の主な規格及び設備は表-2のとおりです。

表-2 主な規格・設備

項目		内 容
規 格	軌 間	1,067mm
	軌 条	60kg (50N)
	電 壓	直流 1,500V
	集 電 方 式	架空单線式(シンプルカテナリ方式)
設 備	信号通信設備	自動信号閉塞方式、列車無線装置
	運転保安設備	自動列車停止装置、列車集中制御装置、プログラム進路制御装置

(2) 駅計画

設置駅は利用者の利便性を考慮し、できるだけ主要幹線道路と交差する近辺に設けること、また都市内の路線であることから地下鉄並の駅間距離を基本とすること、将来の開発計画との関連を考慮すること、等から12駅（駅名は仮称）を計画しています。

駅形態は、名古屋駅から黄金駅までは駅空間が在来線によって制限されるため、新たに高架橋に設ける名古屋駅以外は橋上駅としています。現在、盛土区間である小本駅から若山町駅まではホームを盛土上に設け、駅舎は盛土下の地平での設計とし、昭和橋通駅以南の高架区間にについては高架下に駅舎を設けることとしております。

各駅には、交通バリアフリー対策としてエレベーター、点字ブロック・案内板、多機能トイレ、電車案内放送等を設置し、障害のある方あるいは高齢者の利用の利便を図っていく予定です。

(3) 車庫

車庫は旧西名古屋港線の西名古屋港駅の跡地を活用することとしました。この地域は名古屋港の臨港地区内であり、伊勢湾台風時に設置された防潮堤より海側に位置することから、留置車両や検修庫が高潮の被害に遭わないように、高潮分布の予測値を参考に車庫の基盤の嵩上げを行います。

車庫には留置線のほか、仕業線、洗浄線、交換線、修繕線、引上げ線、材料線を設けています。車両の保守点検については、仕業及び交番検査を当車庫内で行うこととして、設備の計画を行いました。

(4) 需要

西名古屋港線は開業時である平成16年度の乗車人員を、鉄道沿線で通勤・通学などの目的で利用する者その他、沿線における開発計画やイベ

ントにより利用していただける利用者を見込むことにより、免許取得時に8.3万人と予測していました。沿線では笹島地区開発、ウエストサイドタウン名古屋計画、稲永地区総合整備事業、金城ふ頭地区開発基本計画などの開発計画が進められていますが、笹島地区開発事業の遅れや、金城ふ頭のポートメッセ名古屋でのイベント来場者の減少傾向等から、開業時需要を約6.7万人と想定し、開業の準備を進めています。当社としては開業後の健全な鉄道事業経営を図るため、引き続き需要の創出・拡大に努めて行くこととしています。

(5) 運転計画

名古屋駅・金城ふ頭駅間15.2kmの旅客輸送では、最大混雑区間の混雑率を150%以下となるような輸送能力を提供できるよう運転計画を考えています。1列車の最大組成数は6両からなり、ピーク時には1時間当たり8本までの列車を運転することができます。名古屋駅から名古屋貨物ターミナル間は、現在、貨物列車が1日70数本運行されておりますので、当社線としては1時間当たり8本の運転が限界となります。開業時には、見直し需要を考慮し、車両組成数を当面4両に変更するとともに、ピーク時には1時間当たり6本、昼間時には1時間当たり4本の運行を予定しています。

運転方式につきましては、開業後の経営状況などを考慮し、ワンマン運転を検討しています。

(6) 資金調達区分

事業を進めるために必要となる建設資金については、名古屋駅から名古屋港の臨港地区の境界までの約11km区間及び車庫については都市鉄道の整備事業として第三セクターが行う貨物鉄道の旅客線化事業に対し助成される「幹線鉄道等活性化事業費補助」制度を利用し、臨港地区境から金城ふ頭までの約4kmの臨港地区内

は、高架構造物等の一部について、名古屋港管理組合の港湾整備事業を利用しています。

他の資金としては、都市鉄道整備区間においては、事業費の20%を出資金、その他を愛知県・名古屋市からの転貸債、あるいは政策投資銀行からの借入金で事業費を調達しています。

一方、臨港地区内では港湾補助事業以外では、インフラ部の二分の一に相当する区間を名古屋港管理組合が起債事業として、残り二分の一をインフラ外に相当する部分は当社が出資金(20%)及び借入金(80%)で資金を調達しています(表-3、4)。

(7) 建設費・収支計画

当初計画での建設費は第三セクター事業で1,031億円、管理組合事業で179億円です。また、収支試算では単年度損益解消年次は開業後13年目の平成28年度、累積損益解消年次は開業後27年目の平成42年度です。免許申請の時点から比較し、沿線の開発計画関連及びイベント関連需要が当初予定したとおりには期待できなくなってきたこと、あるいは、料金改定による運

輸収益の増が見込みにくい社会情勢であること等から、開業後の経営状況が厳しくなることが予測される状況に変わってきています。そのため、通常のコスト縮減以上に経費の削減策が建設段階から必要になってきており、建設費、車両費、運転経費、保守経費など様々な分野でコスト縮減に努めている状況です。

(8) 工事施行区分と工事工程

都市鉄道の整備事業区間である名古屋駅から臨港地区境までの区間及び車庫の工事については、工事全般にわたり当社からJR東海に委託しています。臨港地区内においては港湾補助事業及び起債事業区間にについて名古屋港管理組合が臨港鉄道整備事業として自ら資金調達し工事を進めています。同地区内のインフラ部の三セク事業区間は、当社が名古屋港管理組合及びJR東海に工事を委託し、インフラ外の工事は当社がJR東海に委託してそれぞれ事業を進めています。

現在、土木工事が全線区間で進んでおり(写真-1、2)、今年春過ぎには高架橋が完成し、以

表-3 都市鉄道の整備(貨物線旅客線化)事業区間(補助事業区間)

出資金	補助金*	補助金*	三セク 借入金
(国)	(地方)		
20%	12.96%	12.96%	54.08%

*幹線鉄道等活性化事業費補助

表-4 臨港鉄道整備事業

三セク事業(インフラ外部)		
出資金	借入金	
20%	80%	
港湾管理者事業(インフラ)	三セク事業(インフラ)	
補助事業 46% (内国庫補助金50%)	起債事業 27%	27% (出資金20% 借入金80%)

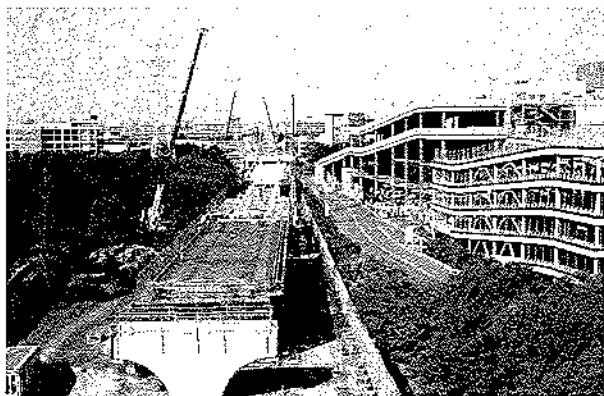


写真-1 荒子川公園付近の工事状況

後、順次電気、軌道、信号通信の各工事に着手する予定です。並行して、駅舎、ホームの工事、車両の製作を進めて行き、試運転を経て平成16年度中に開業する予定です。

(9) デザイン・サイン計画

西名古屋港線の構造物、駅舎などのデザイン、サイン計画については学識者、関係行政機関を含めた検討委員会を設け検討を進めるとともに、名古屋市広告・景観審議会のご指導を受けながら計画を策定しました。共通化するデザインとして、旅客誘導・接客部分を分かりやすくすること、路線のオリジナリティを表現できる旅客上屋などを計画し、個性化するデザインとして地域の特色を活かした駅舎を計画しています。

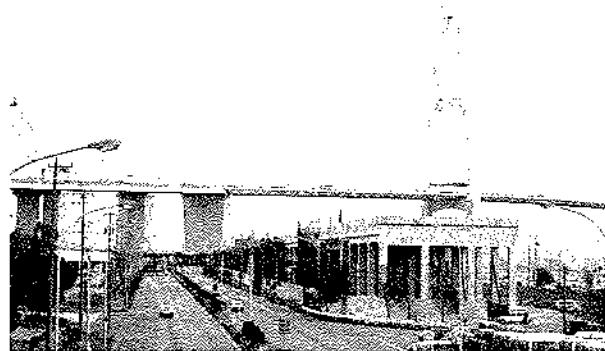


写真-2 金城ふ頭駅（仮称）付近の工事状況

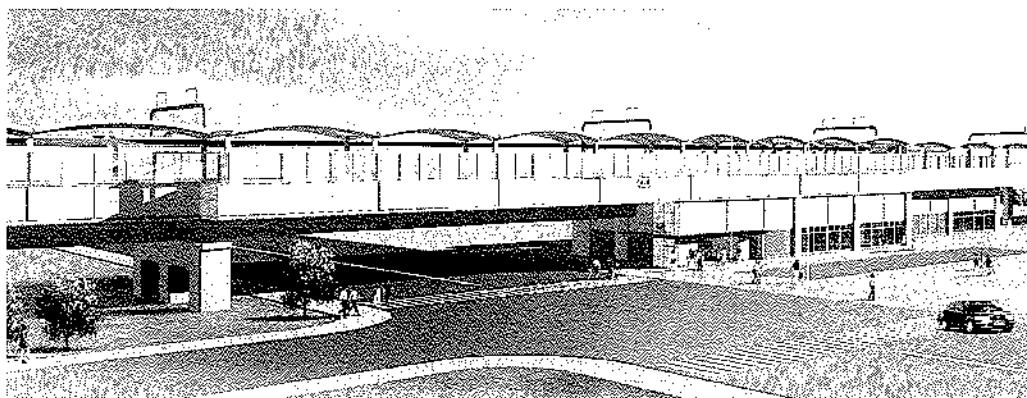
3 沿線の開発状況等

西名古屋港線は名古屋市西南部の活性化に不可欠の基幹公共交通となります。開業後の健全経営を確保する観点から、沿線での開発による需要創出、あるいは鉄道を利用しやすい環境の整備等は、社会・経済情勢の変化等を考慮しますと、今後ますます重要となります。そのため、ここでは主な沿線の開発状況などを紹介することとします。

3. 1 主な沿線開発

(1) 名古屋駅付近

名古屋駅ではJRセントラルタワーズが平成12年に完成し人気を博し大きな求心力を示しており、さらに、周辺の再開発計画も進められる



福永駅（仮称）イメージ

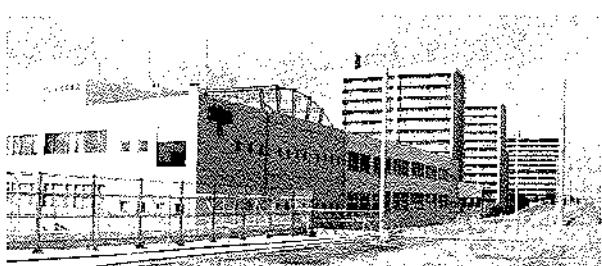
中で、市西南部方面からの利用者にとって名古屋駅周辺へのアクセスが格段に改良されることになります。金城ふ頭での各種イベントが開催された場合においても名古屋駅から当社線を利用し約25分で行くことができるところから、より広域からの来客が期待できるのではないかと思われます。

(2) 笹島駅付近

笹島駅付近では、さしまライブ24土地区画整理事業が旧国鉄の笹島貨物駅跡地を利用して進められています。この区域を活用して平成17年3月から開催される「愛・地球博」のサテライト会場としての利用計画の検討が名古屋市により進められています。

(3) 荒子駅・昭和橋通駅付近

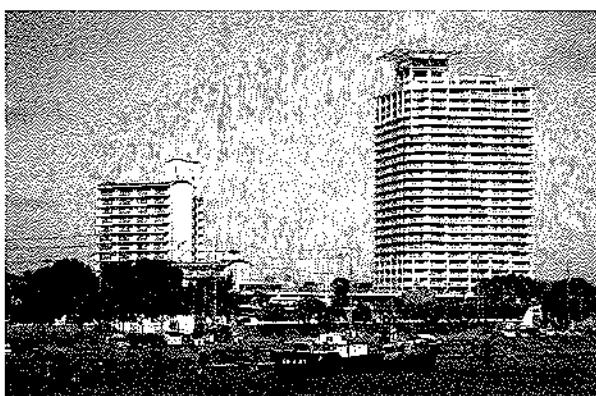
荒子駅付近から昭和橋通駅の沿線では、約8haの国鉄清算事業団用地を含む47.5haにおいてウエストサイドタウン名古屋の開発が進められています。具体的には都心居住を促進するための良質な都市型住宅、公共施設整備が総合的に行われ、快適で安全な住宅市街地の形成を図るもので、また、駅へのアクセスの向上のため、荒子駅と昭和橋通駅には駅前広場が計画されています。付近には地域に親しまれた荒子観音があり、加賀百万石を築いた前田利家の生誕の地として地域振興が図られています。



荒子駅（仮称）周辺の状況

(4) 稲永駅・野跡駅付近

稲永駅周辺では駅西方面に住宅地域を控え、駅東には隣接して中部電力火力発電所跡地の今後の開発利用が期待されています。野跡駅付近では稲永地区総合整備事業が進められており、老朽化した市営住宅の建て替え、高水準のストック形成、敷地の有効活用などの観点から住宅団地の建設が行われています。



建て替えられた市営住宅（野跡駅付近）

(5) 金城ふ頭駅付近

金城ふ頭駅周辺では、埠頭内に平成10年に伊勢湾岸道路が開業し、さらには港湾計画において新たに26.1haを交流拠点用地として位置付けられるなど開発ポテンシャルが高い地域であり、大規模なイベントなどの開催が可能なポートメッセ名古屋の利用促進もあわせ、今後が期待される地区となっています。特に金城ふ頭開発においては「商業・娯楽機能」を先導的役割として位置付け、まず集客施設の開発がその第一ステップとして考えられています。

3. 2 都市再生緊急整備地域の指定

平成14年4月に制定された都市再生特別措置法に基づき、市内に緊急整備地域が指定されていますが、西名古屋港線沿線では名古屋駅・笹島駅を含む「名古屋駅周辺・伏見・栄地域」、稲永駅に隣接する一州町地区、野跡駅周囲の稲永・

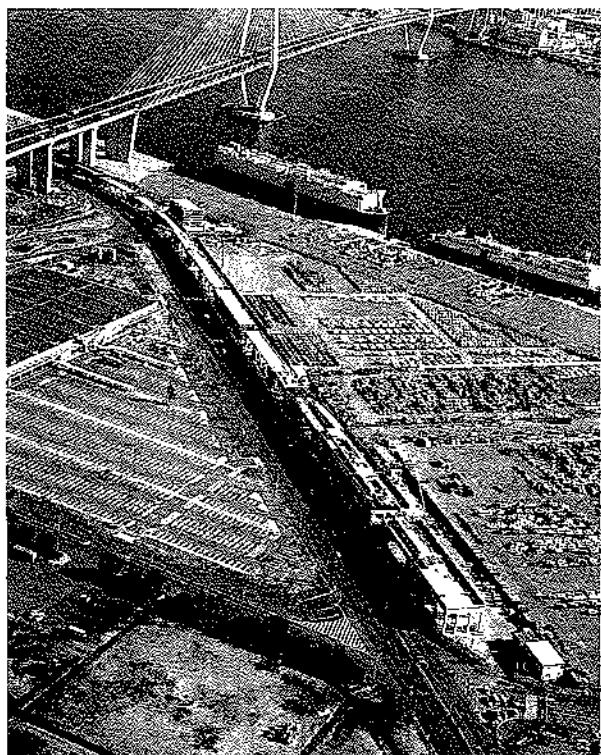
鴨浦地区、及び金城ふ頭地区からなる「名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域」の2地域が指定されています。当地域では今後都市計画、都市開発事業が進められる場合、都市計画の手続きが短縮されるなどの便宜が図られ、開発が誘導される事が期待されています。

3. 3 交通結節点の整備

西名古屋港線はその線形が南北に位置しているため、東西方向に走る幹線道路と何箇所かで交差しており、その道路を使用するなどして駅へアクセスする旅客の利便を図っていかなければなりません。そのため、現在、鉄道事業にあわせ、篠島駅、荒子駅、昭和橋通駅、野跡駅、金城ふ頭駅で交通広場が計画され、一部で事業が進められています。また、自転車駐車場も各駅に計画されています。

4 あとがき

西名古屋港線の工事は最盛期を迎えています。一昨年夏に地元への工事説明会を開催後、全線にわたり工事に着手し、JR東海、名古屋港管理組合の協力の下、着実に工事が進捗しています。初期投資の大きい鉄道事業の第三セクターの厳しい経営状況が各地で報告される中、工事を進めていく過程で開業後の事業経営についての検討も進めており、関係機関を中心に需要創出、事業環境の改善方策の検討などを当社と協力して行なっていただいている。経済性を追求しながら、残された期間の中で工事を無事完成させ、地域住民の期待に応えていきたいと考えています。関係者の皆様の絶大なる支援をお願いする次第です。



金城ふ頭駅（仮称）周辺の状況

米国における市民参加の発展と最近の事情

マサチューセッツ工科大学都市計画学科 Ph. D. 課程

合意形成研究所 シニア・コンサルタント 松浦 正浩

1 米国における市民参加の発生 -「公共の利害」の崩壊-

もし市民参加 (public participation) を直接民主主義の一環であると考えるならば、米国発祥の地であるニューイングランド地方の町に古くから伝わるタウンミーティング (town meeting) がその起源と言えよう。タウンミーティングとは、投票権を持つすべての町民が会議に参加し、町の運営について意見を述べたり、規則の制定について投票したりすることができる仕組みである。しかし、タウンミーティングは全員参加が前提のきわめて非効率なシステムで、すでに多くの自治体は代議制を取り入れている。つまり、タウンミーティングを以って近代の市民参加の起源とするることはできず、むしろ、戦後のアメリカ都市政治に市民参加の起源を探るほうがよりリアリティがある。

ここで都市計画家 (planner) の役割について少し考えてみたい。米国都市計画家協会(APA) の認定都市計画家 (AICP) の倫理規定には「都市計画家の第一の任務は公共の利害に貢献すること」とある¹⁾。都市計画家はこの「公共の利害」というパラダイムに長年にわたり影響されてきた。事実、多くの都市計画家が、公共の利害に貢献する（と自分が信じる）計画について、地元から反対があろうとも計画の実現に邁進したのである。その典型が、ニューヨーク市をいまの姿にしたと言われるロバート・モーゼス (Robert Moses) である。彼は「卵を割らずに

はオムレツはつくれない」というフランスの格言を好み、若干の混乱があっても公共のためになるのだからと、高速道路、大規模橋梁、公園整備など大規模プロジェクトを推進した。²⁾

しかし戦後になり、モーゼスのような都市計画家に対する逆風が一気に吹き荒れることとなる。米国では第二次大戦以降、都市のありさまが大きく変化した。退役軍人法 (G. I. Bill) による住宅取得促進、レビット (Levitt) などによる画一的な郊外住宅の大量販売などを通じ、白人層が郊外の住宅地、いわゆるサバーブ (suburb) へと都市から大規模に流出した。その穴を埋めるかのように、海外からの移民や、米国南部からの黒人が都市に流入する。そして、公民権運動などによりこれらの移民や黒人らの意見が合法なものとみなされることとなり、さらにベトナム反戦運動などを通じ、都市内に多く住む白人学生たちもその親たちと大きく異なる意見を抱くようになる。

このような流れから、いわゆる「公共の利害」という言葉の説得力が失われた。つまり、都市住民の利害、要望が急激に多様化したことから、

松浦 正浩

まつうら まさひろ



2002年9月より留学中。合意形成への第三者関与（メディエーション）を主に研究。米国合意形成研究所 シニア・コンサルタント。特定非営利活動法人 PI-Forum（日本）理事。1998年～2002年 ㈱三菱総合研究所 研究員。1998年 マサチューセッツ工科大学都市計画学科 都市計画修士号（MCP）取得。

公共の利害を都市計画として具体化することが極めて困難となったのである。そして、過去のパラダイムを引きずっていた都市計画家も大きな批判を受けることとなる（例えば前出のモーゼスはロバート・カロ著 *The Power Broker* (1974) などを通じ強く批判されることとなる³⁾）。また、社会学者ハーバート・ガンズ (Herbert Gans) は、ボストンのウエスト・エンド地区を題材にしたエスノグラフィーを通じ、都市政策では単なるスラムと位置づけられ、スラム・クリアランスが実施された地域においても、実際は多元的な文化、数多くのサブ・カルチャーが存在することを実証している。⁴⁾

この都市環境の変革が、社会問題を「多元主義 (pluralism)」的に捉えようとするモーメンタムをつくりだした。ここでいう多元主義とは、各個人が最も望ましいとする都市計画の姿は個人個人で大きく異なり、その差違は容認すべきもので、何か一つの計画を是として押し付けることはできないという考え方である。つまり、「公共の利害」という名のもとで既成の計画を推進することは不可能で、さまざまな地位、立場にある人々の意見を聞き、利害を調整することで、社会問題を解決していくとする姿勢が必要となったのである。これが、近代都市計画における市民参加の起源と考えられる。また、都市計画家の裁量を狭め、市民ひとりひとりが政策決定に影響力を与えることができる手段として市民参加手続が義務づけられたのである。

2 市民参加の新たな流れと逆風

(1) アドボカシー・プランニング

1960年代には旧来の都市計画において無視されてきたコミュニティを支援する主旨から、アドボカシー・プランニングという考え方生まれた。これは都市計画家ポール・ダビドフにより提唱され、多元主義の観点から、意見を主

張する上で不利な立場にあるコミュニティーを支援し、その主張を代弁するという取り組みで、全米各地で実践された。ピーティ (1968) は、アーバン・プランニング・エイド (UPA) というNPOによる、高速道路計画に対する反対運動への支援について報告している⁵⁾。なおこの運動が契機となり、実際、ボストン都市圏の道路計画が見直され、後述する Big Dig につながっている。アドボカシー・プランニングは都市計画分野における多元主義の実践であることから、初期の市民参加であると言えるだろう。

しかし、アドボカシー・プランニングの枠組みでは、コミュニティーの中でも比較的生活に余裕がある人々の意見が強く反映され、結果として最も貧しい人々にとってはより悪い条件を押し付けることになるといった批判が起きている。これはアドボカシー・プランニングの本質的な問題であり、「過去に見過ごされてきた人々の主張を代弁することで、旧来の都市計画家と対等に対抗できるようになる」という考えは、「これまで見過ごされてきた人々」を単一のグループと想定していたのである。つまり、先に述べたガンズの視点（コミュニティーを一視しない視点）が抜けていたのである。結果として、弱者のなかでも比較的強い立場にある人たちの意見が「これまで見過ごされてきた人々の意見」として尖鋭化しただけで、本当の意味での多元主義は実現されなかったと言えよう。これら問題への反省を踏まえ、アドボカシー・プランニングも、後述する第三者的役割を目指すようになる。

(2) 市民参加の悪影響

本来は多様な価値観を調整するためのものであつたはずの市民参加も、特定の人種や階級の権益を維持するため逆手に利用する事態も発生した。悪意の有無にかかわらず、市民参加のプログラム設計によっては、市民参加の各種活動

に参加するための時間と労力を割く余裕がない人々の参加が実質的に阻まれ、結果として経済的余裕がある階級の意見がより強く反映された計画となる。これはアドボカシー・プランニングに対する批判にも挙げられている問題点である。

例えば、カリフォルニア州ケトルマン・シティに建設が予定された廃棄物処理場に関する環境アセスメントの市民参加手続きにおいて、現地には多くのメキシコ系住民（農夫）が居住するにもかかわらず、文書による情報提供や口頭による説明はすべて英語で行われたため、ほとんどのメキシコ系住民はその内容を理解できず、さらに、説明会自体も街の中心部から約50キロ離れた場所で行われ、自動車を持たない人は実質的に参加できなかったと言われている。このように、多元的な価値観の調整という市民参加の本来的な意味をおざなりにした市民参加の実践はきわめて危険であり、米国で現在盛り上がりを見せており、環境に関する正義（Environmental Justice）を求める運動などにより非難されている。なお、この環境アセスメントはカリフォルニア州最高裁において違法という判決が出ている。

このように、米国では市民参加の機会の公平性がきわめて重要な課題になっている。これも米国における市民参加の起源を考えれば納得のいく話で、あらゆる関係者の利害を聞くことこそが市民参加の重要な機能なのである。

3 第三者的役割を果たす都市計画家

米国では「公共の利害」のサポーターとしては機能できないことから、市民参加に関与する都市計画家が「第三者」としての役割を帯びるようになってきた。多元主義の観点から、幅広い層の意見を調整し、誰もが満足できるような

計画を創出することが都市計画家の使命と考える人が増えたのである（ただし今でも全ての都市計画家がそのように思っているわけではない）。

また同時に、技術的知識を提供する都市計画家と、市民参加を運営する都市計画家に職能が分化してきた。前者は交通計画、景観計画、経済活性化計画といった専門知識に特化した技術者である（日本の大半の都市計画家はこの分類に属するのではないか）。市民参加を専門とする都市計画家は、参加すべき関係者を特定し、その意向の把握や、関係者による議論の運営ととりまとめなどの手続を運営する。

これらの作業は、行政機関が自ら行う場合、コンサルタントに委託して行う場合もあれば、社会的に「第三者」と認められた人々により行われることもある。特に、関係者が直接話し合いをするケースで「第三者」の役割を果たす者はメディエーターと呼ばれ、社会的に認識された職業である。メディエーターは、話し合いに呼び寄せるべき利害関係者の特定、参加の招聘、会議自体のマネジメント、合意文章の素案作り、合意実現のモニタリングなどを行う。

当然、行政機関が多元的な価値観をまとめる役割を果たせばよいのであるが、現在でも行政機関が事前に計画づくりを行い、それを発表した後で大規模な反対運動が起きるといった問題が起きていることから、行政機関とは少し立場が離れた人でないと調整役として機能しないケースも多い。また、話し合いのマネジメントには専門的な能力が要求される。このようなことから都市計画における第三者的役割を求める市場は十分に存在する。例えば、都市計画など公共的な計画づくりに専門的に関与するメディエーターは全米で400名以上存在すると言われている。

現時点で、米国における市民参加のもっとも進化した姿が、この第三者的都市計画家が支援

する、市民自らによる議論と言えよう。第三者的都市計画家に求められる役割とは、効率よく議論の司会をすることだけではない。その起源を考えれば、むしろ、利害関係のある人々がすべて参加し、関係者が対等に議論できる環境を整えることのほうが重要な役割である。

4 マスメディア、インターネットの活用について

「米国における市民参加の最近の事情」などと言うと、インターネットを使ったマルチメディア・コンテンツなどを期待される方も多いだろう。しかし日本との比較で考えると、決して米国が大きく進んでいるとも思えない。意欲的な事例は存在しても、情報提供という根底にある目的が日本と大きく異なるわけではない。むしろ先に述べた多元主義、第三者利用といった点が日米の市民参加で大きく異なると思われる。

そもそも米国のマスメディアはその様態が日本と大きく異なるという点も指摘しておきたい。新聞は地元紙が大勢を占めている。テレビ・ニュースもローカルニュースが中心で、全国ニュースは夕方30分程度しか放送されない。またケーブルテレビの普及により、各市町村の情報を放送するコミュニティ・チャンネルも放送されている。このように、こちらのマスメディアは日本と比べ遙かに地元志向が強く、よって都市計画というローカルな話題を地元メディアで伝えることで、日本で同じことを行うよりも強いインパクトがある。日本で米国の事例を参考にする場合、事前にこの違いを認識しておかねばならない。

5 事例紹介

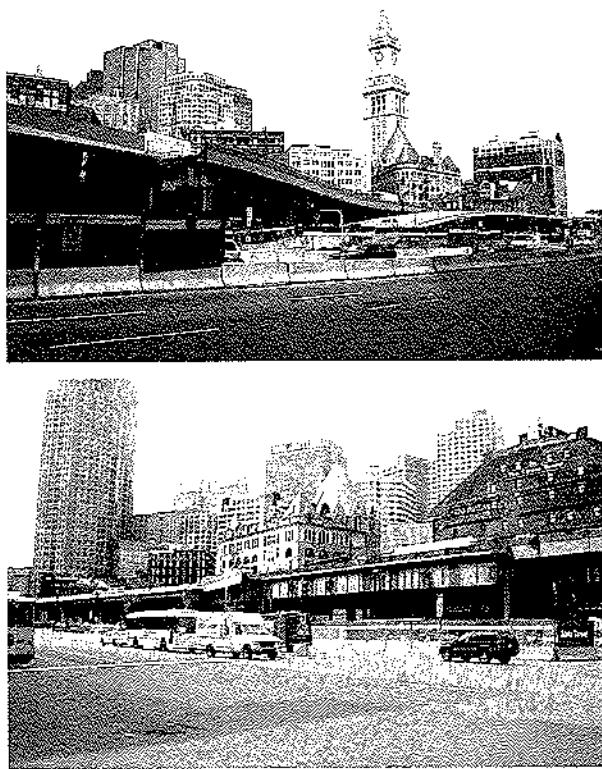
(1) The Big Dig⁶⁾

Big Digは様々なところで紹介されているのでご存知の方も多いと思うが、ボストン市中心部を高架で通過するインターフェース高速道路93号、通称「中央動脈(Central Artery)」の地下化プロジェクトである。中央動脈の外見は東京の首都高速によく似ている。通過交通による渋滞、複雑なランプ構成による交通流の混乱、そして都市景観への悪影響など数多くの問題を抱えており、1970年代から地下化が検討されてきた。現在ではフーバー・ダムを超えて、米国史上最大の予算を使った公共事業として有名である。2003年中には地下ルートが全線開通の予定である。

Big Digは事業自体の巨大さ、ユニークさに加え、計画検討のプロセスにも多くの特徴がみられる。1980年代には河川の横断形式について橋梁か地下かで論争が起き、先に述べたメディアエーターを用いた市民参加の委員会で一部合意形成が実現している。今回は、コミュニティ・アウトリーチと、マスメディアを通じた情報提供プロジェクトを紹介する。

(i) コミュニティ・アウトリーチ

中央動脈の事業主体である州高速道路公団は、沿道7つのコミュニティで「コミュニティ・アウトリーチ」と呼ばれる活動を行っている。事業説明会がコミュニティ単位で実施されることは当然として、さらに「コミュニティ・リエゾン」と呼ばれる専門の嘱託職員を各コミュニティに1~2名配置している。リエゾンは地元に詳しい者から選ばれ、地元住民からの問い合わせを受け付け、地元団体の会合に出席し、コミュニティと公団の連絡役を果たしている。



ボストンの町を分断する中央動脈【筆者撮影】

リエゾンには、市民参加における人種への明示的な配慮が見てとれる。7つのコミュニティには、イタリア人街(ノースエンド地区)、中華街が含まれるが、これらのリエゾンはそれぞれイタリア系、中国系住民で、行政と住民とのパイプ役として機能している。市民参加が多様な文化に対応するためには、複数の言語での情報提供では不十分である。むしろ、人と人のネットワークをどうつくるか、という点に意義がある。

(ii) Big Dig の先に

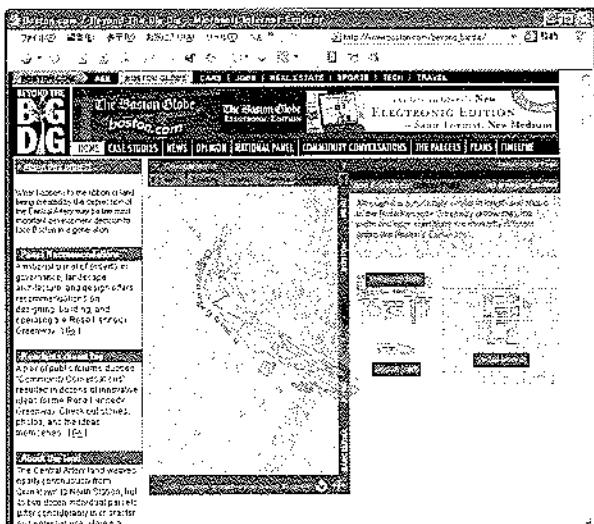
事業完成後には広大な空地が創出されるが、その利用については現在でも、市民参加の議論を通じた検討が進められている。昨年には市民参加のワークショップなども行われたが、ここでは2002年から行われているマスメディアを使った広報について紹介したい。

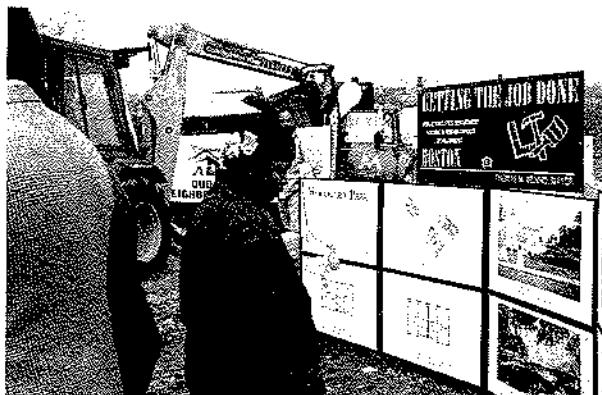
これは「Big Dig の先に (Beyond the Big Dig)」というキャンペーンで、ボストン・グローブ紙(新聞)、WCVB(テレビ)、マサチューセッツ工科大学都市計画学科(MIT)が連携し、空地利用をテーマに幅広い情報提供を行っている。MITのトム・バイパー研究員が本キャンペーンをプロデュースし、米国内外4都市の環境整備事例を調査、その結果をグローブ紙、ウェブサイト⁷、WCVBの番組(平日午後7時~8時)を通じて紹介している。

この事例は、複数の地元メディアを使ったメディア・ミックスの実現、产学研連携による情報提供の実現という点で特徴がみられる。ただし、先に述べたように、マスメディアの地元志向が日本とは大きく異なるため、日本で同じような取り組みを行う場合にはメディアの選択、体制づくりなどに工夫が必要となるだろう。

(2) Dudley Street Neighborhood Initiatives⁸⁾

米国の多くの大都市では、有色人種が多く居住するコミュニティは都市政治から無視されがちであり、ボストンでもロクスピリー、ドルチェスターの2コミュニティはスラムとみなされ、

Beyond the Big Dig ウェブサイト、地図上で他事例をオーバーレイできる (http://www.boston.com/beyond_bigdig/)



1. DSNI が関与した住宅開発事業 Woodward Park の竣工式



3. Woodward Park の竣工式、右端は T. メニーノ ボストン市長



2. 1980年代のロクスベリー地区、空地に不法投棄された産業廃棄物が散乱し最悪の環境であった

健康に害を及ぼしうる様々な施設が立地していた。また不動産プローカーによる地上げで空き地、空き家が急激に増加し、そこを拠点とした犯罪も多発していた。

これらを問題視したライリー財団は1984年、コミュニティの中心地にあたるダドリー・スクエア周辺の問題を解決するための組織づくりを行った。財団は自らリーダーシップをとらず、地元の人々みずからが積極的に取り組むように配慮した。この組織は「ダドリー・ストリート住区イニシアチブ (DSNI)」と呼ばれ、1985年2月には第1回の一般市民向け説明会が開かれている。

この会合では、DSNIの役員、23名のうち4名しか地元出身者が含まれていないことが、地元住民から強く反発を受けた。これまで長い間

4. DSNI のコミュニティ・ミーティングの様子
以上いずれも [DSNI 提供]

無視され続けてきた経験、安直なアドボカシー・プランニングに翻弄された経験から、自分たちが強く関与しない限り何ら変革を起こせないことを皆が気づいていたといえる。その議論の結果、役員は32名に増員され、過半数が地元出身者で占めるよう変更された。また、地元出身者もさまざまな人種の声を反映するよう、黒人、カーポベルデ人、ラテン系、白人それぞれの参加を確保した。

発足当初はごみ掃除といった地元レベルのボランティア活動が中心であったものの、次第に自ら計画づくりを行う必要性に気づき、コミュニティのマスタープランづくりを始めることとなる。1986年には自らコンサルタントを雇い、DSNIが主体となった市民参加を実施している。市民参加も説明会だけでなく、シャレット

など高度な市民参加の技術が利用されている。1987年10月に発表された計画は、途中政治的な駆け引きがあったものの、ボストン市により正式な都市計画として認められた。この総合計画は1996年に、同様の市民参加を経て更新されている。

これは市民発議（public initiative）とも呼べる取り組みである。財団という外部の力が契機であったが、多様な地元住民による市民参加を運営したのは地元のリーダーである。コミュニティ・レベルの組織は自らの利害を追求しすぎ結果としてコミュニティ内部で利害対立が表面化することがあるが、DSNIはさまざまな人種の参加による利害調整、コンセンサスの追求を意識的に実現してきた。DSNIは現在でも様々な活動を行っているが、20年近くにわたって組織を維持することができたのも調整役としての立場を維持したからではないか。日本でもこれから市民参加の新たな姿として、コミュニティ自身がその内部に存在する多様なサブ・コミュニティの利害を調整し合意形成を図る取り組みが、特に政治的に立場の弱いコミュニティにおいて発生てくるだろう。

6 さいごに

今回は、米国における市民参加の発生と進化について多元主義をキーワードに検討を加えた。人種問題など、日本ではあまり馴染みのない話題のように思われるかもしれないが、このテーマを敢えて取りあげたのも、日本では「欧米の市民参加」が浅はかに受け入れられてはいないか、という問題意識に基づいている。本当に市民参加を導入することは、多元主義を認めることでもある。逆に、市民参加を表面的に真似すれば、一部の社会階級により自己の利益を拡大する手段として利用されてしまう恐れがある。特に筆者はこの点を強く危惧してい

る。最近の国土政策、都市政策は都市部に居住する富裕層がより便益を得る傾向にないか。その手段として「市民参加」や「民意の反映」という言葉が空虚に使われていはしないだろうか。本当に市民参加に取り組もうという都市計画家、特に第三者的な役割を果たそうという者は、「市民」の誰もが参加し、議論における力の不均衡が起きぬよう、十分注意する必要がある。

脚注

- 1) 米国都市計画家協会ホームページより
[<http://www.planning.org/>]
- 2) Long Island : Our Story ホームページ参照
[<http://www.lihistory.com/>]
- 3) Caro, R. (1974). *The power broker: Robert Moses and the fall of New York*. New York, Vintage Books
- 4) Gans, H. (1962). *The urban villagers: group and class in the life of Italian-Americans*. New York : Free Press.
- 5) Peattie, L. (1968). Reflections on advocacy planning. *Journal of the American Institute of Planning*, 34 (2), pp. 80-88.
- 6) The Big Dig ホームページ参照
[<http://www.bigdig.com/>]
- 7) http://www.boston.com/beyond_bigdig/
- 8) <http://www.dsni.org/>

既存ストック活用によるインキュベータ整備に関する調査

(財) 名古屋都市センター調査課 田中 不二男

1 調査目的

当地域はこれまでものづくり産業を中心に発展してきたが、今後はIT産業等の発展が期待される。その中でも、特に独自の技術を持つベンチャー企業の育成が産業振興の面で貢献度が高く、それらを支援するインキュベータの整備が望まれる。

インキュベータの整備にあたっては、ベンチャー企業の規模が小さく資金力が乏しいことから賃料を安価にする必要があるが、新規供給の場合、建設費や地代の関係で適地に安価に供給するのは難しい。一方、都市部のレンタルオフィスや各種施設においては、社会情勢の変化や施設の老朽化等により空室の増加が問題となっている。これらのことから、市内にある古くなったオフィスなど既存のストックの活用に焦点を当て、IT産業等のインキュベータとして活用する手法についての調査を行う。

2 産業振興とインキュベータ

成熟社会といわれる現代は、新産業創出による産業転換が求められているが、その中で産業振興の世界的な潮流として注目されているのがビジネス・インキュベーションである。成長率や生産性上昇率の高い産業の創出による経済活性化を目指す日本でも、アメリカで産業クラスター形成を支えたビジネス・インキュベーションに対する期待が集まっている。

日本新事業支援機関協議会（JANBO）の調査では、インキュベータへの入居企業が創出した雇用者数は2000年に全米で50万人と言われている。

産業振興におけるインキュベータの役割

インキュベータは、オフィス設備等のハード部分と、起業家に対して不足するソースを提供する支援システムのソフト部分から成り立つが、特に支援サービスをコーディネートするインキュベーション・マネージャーや、外部からサポートする組織や専門家のネットワークは重要である。アメリカの基準で評価すれば、インキュベーション・マネージャーのいない所はインキュベータと評価されない可能性もある。

国内のインキュベータの概要

国内のインキュベータは1980年代後半から公共を設立主体として増加したが、2000年に入って民間企業によるインキュベータが飛躍的に増加しており、インキュベータを地域産業政策の主要な柱として位置づける時代になりつつある。2000年11月現在で、公的インキュベータ施設が159、入居企業が1745社、民間インキュベータ施設が44、入居企業数が502社となっているが、インキュベーション・マネージャーを配置しているか、何らかのソフト支援サービスをしているものは97ヶ所しかない。

国内のインキュベータとアメリカのインキュベータとの違い

アメリカのインキュベータは2000年には800～850ヶ所に増え、世界の1／3を占めている。約70%が非営利型、約30%が営利型だが、1999年後半～2000年にかけて営利型のハイテク・インキュベータが増加している。また、アメリカのインキュベータは80%以上が大学と結び付いているが、日本で大学と結び付いている所は10ヶ所に満たないので、大学や専門機関との関連が薄く、経営面、技術面、販路開拓面の支援はアメリカに大きく遅れている。

国内のインキュベータの課題

国内では2000年に民間インキュベータが急増したが、インキュベーション・マネージャーを設置している所は58ヶ所に止まっているので、専門的なソフト支援サービスの充実を図るとともに、マネジメント機能を強化し、マーケティングのサポートを行うことが必要である。

名古屋市内におけるインキュベータの状況

現在名古屋市内には、名古屋市工業技術振興協会が運営・管理している nabi／金山と nabi／白金、国際デザインセンターのデザインラボ、地域振興整備公団のクリエーションコア、愛知県のあいちベンチャーハウス等、名古屋大学のインキュベーション施設など、名古屋市、デザインセンター、公団、愛知県、名大という、様々な事業主体が運営するインキュベータが揃っている。

3 既存ストックを活用したインキュベータ

インキュベータの必要性と既存ストックの増大、市街地活性化の問題等が相俟って、現在、新しいインキュベーションのシステムが生まれ

ている。

新しいインキュベーションシステムの事例

【神戸市チャレンジオフィス支援事業】

神戸市は民間ビルの空いているオフィスを活用してベンチャー企業の集積を図っている。対象ビルに認定されると、ビル事業者は設備改修費の補助と、賃料補助対象に認定された入居企業の賃料補助を受ける。入居企業は補助金分を引いた差額の家賃を支払い、ビル事業者が入居企業に貸し室を提供する。この事業のポイントは、ビル事業者を認定して補助金を出すことにより、事業リスクが分散する点である。

【横浜市 IT 小規模事業者立地支援制度】

横浜市は一等地である閑内の空きビル対策が重要な問題となり、その一方で SOHO 横浜、I.S.O 横浜、ステップサポート等、民間のインキュベーション施設の登場が刺激となって、IT 事業に適した条件を備えたビルを「情報化ビル」に認定し、そのビルに入居する IT 事業者に経費の一部を助成する「plug & click」制度を考えた。これは、一定の基準を設けてビルに認定を与えることでブランドイメージを確立するという新しい取り組み方である。

民間と行政の連携の必要性

ベンチャー企業育成にとって経営指導、技術指導、クライアントとのマッチメイキングをしてくれる人材や機関は重要だが、民間インキュベータがその機能を内包することはコスト的に困難である。そのため、公的な支援が必要となるので、神戸や横浜のように民間の建物を官が認定し、ソフト支援サービスを公的機関がフォローアップする形のネットワークが期待される。

4 既存ストック活用のインキュベータの方向性

今回の調査では、様々なインキュベータの事例と既存ストックを活用したインキュベータの事例を調査した。これらの事例をもとに、名古屋市における既存ストックを活用したインキュベータの方向について検討する。

これからのインキュベータに必要な要素

インキュベータは、スタートアップの起業家に対して総合的な支援サービスを提供し、成長を促進し、卒業させるまでのプログラムであり、これまで多くつくられてきたようなオフィス空間の提供だけではないことは明らかである。JANBOでは、インキュベーション先進国であるアメリカのビジネス・インキュベータ成功例には、8つの必要な要素があるとしている。

1. 有能なインキュベーション・マネージャーとサポートプログラムの実施
2. 外部の多様なリソース・ネットワークの形成と、それによるサポート機能の充実
3. 個々のインキュベータの性格に合致した入居者をスクリーニングするためのプロセス
4. 卒業審査と卒業支援機能の整備
5. 入居者間のコミュニケーション、コラボレーションの促進
6. 卒業企業によるネットワークの形成
7. 大学との提携関係の構築
8. 地元自治体、産業支援機関等の理解と協力の確保

出典：「ビジネス・インキュベーション将来のビジョン」2000年5月 日本新事業支援機関協議会 (JANBO)

①インキュベーション・マネージャー

インキュベーション・マネージャーは、卒業

までのプログラムの実現に重要な要素であり、専門的な勉強会や相談会等のアレンジ、外部の支援組織とのネットワークの形成、公的支援等の確保を含めた総合的なコーディネートを行う。

②リソース・ネットワークの形成とサポート機能

大学・研究機関、産業支援機関、コンサルタント、会計士、弁護士、ベンチャーキャピタル等、外部リソースのネットワークを形成し、インキュベータはこのネットワークと入居企業のマッチング・サービスを行う。

③入居者をスクリーニングするプロセス

インキュベータには、IT関連ベンチャーの支援、研究開発系ベンチャーの支援、製造業企業の販路開拓の支援など多様な性格があり、収益の仕組みも様々なので、それぞれの支援内容と収益の仕組みに適した入居企業を選定できるように、スクリーニング・プロセスを整備する。

④卒業審査と卒業支援機能の整備

限られたスペースの中で、本当に支援を必要とする起業家を支援するためには、自立できると判断される入居企業に卒業を促す必要がある。そのため、卒業基準の作成、移転先の紹介、卒業計画等のサポートを実施する。

⑤入居者間のコミュニケーション、コラボレーションの促進

インキュベータ内部においては、入居企業間同士の情報交換や協力、共同事業の企画、人材の共同雇用、高価な機器の共同利用等が起業を助けることになる。インキュベータはそういうことが促進されるビジネス環境と内部のネットワークを作ることが必要である。

⑥卒業企業によるネットワークの形成

卒業企業は入居企業の支援や運営のアドバイスをするのに適任であり、また、卒業企業の成長を把握することはインキュベータの評価を高めることにもなるため、卒業企業のネットワー

ク形成を促進することが求められる。

⑦大学との提携関係

アメリカのインキュベータの80%以上が大学と連携しているように、大学が蓄積した技術やアイデア、教官や学生によるマーケティングのアドバイスやリサーチの提供は欠かせない要素である。したがって、インキュベータは大学と企業の双方にとってメリットのある提携関係を結ぶことが必要である。

⑧地元自治体、産業支援機関等の協力の確保

インキュベータの健全な運営のためには、地元自治体、産業支援機関等からの資金面の支援も必要である。

インキュベーション事業として考えられる方策

インキュベーション事業の発展において、行政の果たす役割は大きい。これまで、行政の支援については施設の提供や助成金等の直接的な支援が考えられたが、マネジメント力を重視する新しいインキュベーション事業の流れを見ると、今後行政には、公的インキュベータのソフト面を充実させるとともに、民間のインキュベータの活力を都市の活性化に活かすためにその事業環境を整えることが、大きな役割として求められる。

①既存ストックの活用

スタートアップ時のベンチャー企業は高い家賃を払えないで、彼らのニーズが最も高いのは安価なオフィスである。加えて、都市型産業として発展が期待されているIT系の事業は、通信環境さえ整えばあまり広いスペースを必要としないので、近年都市に急増している空きビルや遊休施設を活用することができる。

その場合、横浜市や神戸市の事例のように、公的なインキュベータがハードを持たずに、民間の空きビルを認定制度等の枠組みでまとめて、そこに資金的な助成をしたり、公的な機関によるソフト支援サービス体制を形成して、ベ

ンチャー企業を支援するという手法も考えられ、少ないリスクで幅広い展開が期待される。

また、認定する場合は認定施設全体をまとめるイメージ戦略も重要であり、認定されることがビル事業者のメリットとなり、認定されたビルに入居することがベンチャー企業にとってもメリットとなるような付加価値のある制度づくりが、新たなインキュベーションのスタイルとして求められる。

②コーディネート機能の付加

インキュベータにとって重要なのは、どのような企業を入居させるのかという枠組みの設定と、その企業に対して適切な支援サービスを充実させることである。その場合、専門的な知識を持つ人材や組織を全て抱えることは困難なので、外部に支援のネットワークを形成し、インキュベータ自身はそれを必要に応じてコーディネートしていく機能を持つことが求められる。それがインキュベーション・マネージャーである。

したがって、インキュベーション・マネージャーは幅広い知識が必要である。支援には、スタートアップしたばかりのベンチャー企業に事業者としてのあり方を学んでもらう総合的な横通し型の支援と、IPO（株式新規公開）に向けて成長する段階をバックアップする各専門家による専門別の縦型支援があるが、インキュベーション・マネージャーはそれを適切に組み合わせて提供する機能として重要である。

③ネットワークの形成

オフィススペースの賃貸にウェイトを置いた従来型のインキュベータに加え、ソフト支援サービスを充実させてインキュベーション・ビジネスを追求した営利型の民間インキュベータが増える中で、今後名古屋市内の公的インキュベータがどのような役割を果たしていくのかが課題となる。

そういう意味では、支援サービスを提供する

公的機関の必要性は高く、それは単に公的インキュベータに競争力を持つだけではなく、マネジメント機能を持てない官民のインキュベータにとっても重要であり、都市の魅力づくりの要因ともなる。したがって、ソフト支援サービスを提供する人や組織を有効に活用するためのネットワークづくりも、行政が果たすべき、インキュベーション事業を取り巻く環境の整備と言える。

④人の集まる仕組みづくり

インキュベーション事業では、情報交換できるコミュニケーションの場が重要であり、そこにビジネスチャンスがある。そのために、行政には人の集まる仕組みを作ることも求められる。

⑤産業振興における都市魅力の向上

インキュベータにとって最も難しいのは、優れたマネジメント力を持つ人材の確保である。給与の問題もあるが、リスクのあるビジネスに就くことを説得できるだけの確固たる事業コンセプトの構築と同時に、優れた人材が移り住みたくなる魅力を都市が持つことも必要である。都市に魅力がなければ、優れた人材は集められない。逆に「ビジネスのスタートに最適なまち」として認知されれば、人材・資金・アイデアの集積が容易になり、地域が目指す産業振興の方向に沿った企業の集積を促進することができる。

⑥外に向かう都市魅力のアピール

都市の魅力づくりを核としながら、それを外に向かってアピールすることも行政の役割である。一企業でまちづくりを行ったり、都市の魅力をPRしたりすることはできないし、信頼感が異なる。都市の知名度を高めることは、優秀な人材の集積につながり、入居を希望する企業も集まりやすいので、アピールは、インキュベーション事業の成否に大きく影響する行政の重要な役割と言える。

5 実施に向けたステップ

既存ストックの活用～行政による遊休施設の活用と認定制度の可能性～

①遊休行政施設の活用

できるだけ建設費をかけないインキュベータの整備が重要である。ハード整備を安価に抑えることによって、入居費用負担を軽減することができ、起業家は有している経営資源を事業に投入することができる。

最近では、遊休となった行政施設等をインキュベータに改修する例が地域でみられるが、これら施設の多くは交通利便性が高い市街地に立地しており、起業支援に適した条件にある。NBIA (National Business Incubation Association: 全米ビジネス・インキュベーション協会) が1991年に行った調査でも、米国の150のインキュベータのうち、129の施設が工場やオフィスを改修したものと報告されている。

②認定型における補助制度の整備

行政によるインキュベーション事業の新しい取り組み方として、横浜市や神戸市が行っているような、認定制度による民間の既存ストック活用の方法も考えられる。この場合、集積したいベンチャー企業の業種に適した施設基準を決めて、基準に合うビルを認定し、入居企業を選定して、マッチングする空きビルのテナントを埋めていくことが主な業務となるので、行政は施設費や改修費を負担する必要がない。その点ではリスクの少ない事業形態と言える。

ただし、横浜市の事例のように、情報化ビルを認定するだけで改修等はビル側の負担という仕組みは、「情報化ビル」というブランドのイメージだけでテナントが集まり、認定されたことがそのまま空室対策に悩むビル事業者のメリットになるというレベルになれば問題はないが、ブランドイメージがそこまで高まるまでは、

ある程度インセンティブとしてビル改修費や家賃の補助が必要である。

またこの場合、個々のビル事業者でインキュベーション・マネージャーを抱えることは無理なので、経営や技術指導を公的機関でサポートする等、コーディネート機能の補助も求められる。

コーディネート機能の付加～民間企業への委託～

①マネージャー機能の外部委託

公的インキュベータの場合、インキュベーション・マネージャーを抱えることは難しいので、コーディネート機能を外部に委託することも1つの手段になる。しかし、本来は常駐が望ましいので、例えば「大阪府ITビジネスインキュベータ incueit」のように、民間企業を管理会社としてインキュベータ内に移転させ、インキュベータの機能として働いて貰う手法もある。

②マーケティング支援事業

技術系の多いベンチャー企業にとっては、販路開拓等のマーケティング支援が欠かせない要素となっているが、行政によるインキュベーション事業では、マーケティング機能を内在することは難しい。したがって、実際の市場分析や販路開拓等のマーケティング支援は専門の民間企業に委託する形が取られると思われる。

一方で、投資家や将来の入居企業の注目を集めためのマーケティング活動として広報活動を考えられるが、行政には、都市の活性化や新産業育成の立場からインキュベーション事業を支援する広報活動が期待される。

ネットワークの形成～支援体制と情報交換の場の構築～

①公的支援機関の連携

今後、コーディネート機能やマーケティング

機能を民間企業に委託するケースが考えられるが、民間企業は収益の上がるビジネスとして成立しなければ継続が難しいので収益の上がるシステムの確立が必要になる。それと併せて、公的支援機関のネットワークによって、インキュベーション・マネージャーの派遣、経営相談、法律相談等、民間では提供できないサービスをフォローアップするソフト支援サービスの体制の整備など、側面から支援する体制の整備も求められる。

②公的インキュベータを中心とした連携

現在名古屋市内には、名古屋市、デザインセンター、公団、愛知県、名大という、様々な事業主体が運営するインキュベータが揃うが、問題になるのはインキュベータのマネジメントである。しかし、1つのインキュベータの入居企業数は少なく、それぞれのインキュベータがマネジメント機能を充実させることは安易なことではない。したがって、事業主体を集めてインキュベータのマネジメントを議論する必要がある。そこで、互いの垣根を取り払い、地域の活性化のために連携するために、現場の担当者を集めた自由な議論のできる集まりを立ち上げ、産官学の互いのメリットを活かし、ネットワークしながら、よりサービスを高め合う関係を構築することが期待される。

③大学との連携

インキュベーションによる産業クラスター形成で活性化を果たしたアメリカの事例に見るとおり、インキュベーション事業において大学の果たす役割は大きい。したがって、今後日本においても、大学のビジネス・インキュベーションへの参画が強く求められるようになると思われる。

これについては、龍谷エクステンションセンター (REC) のように产学研連携の窓口組織としてキャンパス内にインキュベータを設置する型や、名大のようにマネジメント教授を置いてベ

ンチャー・ネットワークを作るというような試みも考えられる。いずれにしても、地域と企業、大学の間に Win – Win 関係（各々がメリットを享受できる関係）を構築することが必要である。そのためには大学発のベンチャー企業に対して地域が受け皿となり、地域と企業、大学をマッチングする機能が求められる。

④行政はネットワークの潤滑油

ネットワークを形成する中で产学連携が言われるが、学と民が連携する場合、論文重視の傾向がある学側は研究者意識が高く、民は自社の利益に重点を置くために、両者の目的が異なり円滑な連携が難しい場合がある。しかし、そのコンソーシアムに行政の人間が入ると上手いく場合がある。官は地域の利益を考えて動くために、中立な立場でコンソーシアムが円滑に運営されるための「潤滑油」の役割を担うことが期待される。

人の集まる仕組みづくり～教育とコミュニケーションの場の提供～

行政には、ビジネスチャンスを広げるための人の集まる仕組みづくりが求められる。現状を見ると、例えば京都リサーチパーク（KRP）では、学会等のコンベンションを支援して全国的に専門家を集めている。nabi／金山・nabi／白金では、入居者や卒業生を対象にしたセミナーや研究会を行っているが、今後この活動をさらに活性化することが期待される。

① nabi くらぶ（仮称）の提案

今後は対象をさらに拡大するために、入居企業を講師にして起業家を目指す学生向けのセミナーを開催する等、行政が教育とコミュニケーションの場の提供を行うことも考えられる。例えば、nabi の卒業企業や入居企業の取引先、関連会社等も含めた「nabi くらぶ（仮称）」をつくり、セミナーなどに参加を募って nabi をベンチャー企業の人や情報が集まる場とすることな

ども考えられる。そうすることによって、入居者以外の企業に nabi を知ってもらい、入居企業の掘り起こしを行うことができる。同時に、より多くの人が集まることで業種や分野も広がるのでコラボレーションが期待できる。

②人脈を広げるイベントの誘致

学会などの事務局を行って、学識者の人脈を広げることも、地域、企業、大学が円滑に連携するための基盤づくりとして求められる。そういうことからも、学会や講演会等のイベントを誘致することが重要であり、イベントによって学識者をはじめ、新しい産業に向けて起業を目指す人々が集まる機会を創出することができる。また、話題性のあるイベントを開催することは人々の注目を集め、知名度を上げるという効果も期待できる。

③人材育成を支える地域還元システム

地域で新産業が興り成長していくためには、外部から優秀な人材を集めると同時に、地域における人材育成の基盤づくりも重要となる。その面から考えると、インキュベーション・ビジネスが継続的に発展していくためには、入居企業の卒業に伴って利益が地域に還元されるシステムを構築することも必要と考えられ、還元された利益は新産業を担う人材育成に活用することが大いに期待される。その仕組みはまた、優秀な人材が集まる要因にもなる。特に、公的インキュベータの場合はその役割も担うものと考えられる。

都市の魅力の向上～イメージアップ戦略の構築～

都市が、優れた人材が移り住みたくなるような魅力を持って「ビジネスのスタートに最適なまち」として認知されるためには、地元自治体の力に負うところが大きく、「いかにして、まちを売り出すか」という市のマーケティングが重要なになる。特に、営利型のインキュベータは既

に魅力を感じられる場所へ立地する傾向があるので、インキュベータを新産業創出の一つの拠点として捉えるならば、アメニティや娛樂的な要素も含めた、総合的な魅力のあるまちづくりにも、新産業の基盤づくりとして取り組むべきである。

また、横浜の事例のように、一定の基準を設けてビルに認定を与えることでブランドイメージを確立するという方法もある。認定を受けることで事業者は優れたビジネス環境を保持しているという自覚を持ち、入居者や投資家へのアピールにもつながる。

都市魅力のアピール～市のマーケティングと広報活動～

①知名度アップの広報・宣伝活動

行政の重要な役割の一つとして、その都市が「生活するにも、ビジネスを始めるにも適した場である」という知名度を上げることが求められる。全国紙や専門紙に情報を流すのは当然だが、重要なのはそれらの全国紙や専門誌が進んで取材をするような広報・宣伝活動をすることである。そのためには、インキュベーション事業に取り組む市の姿勢を高らかに宣言したり、市の目指す新産業創出に即した国際会議等のイベントを開催する等によって、より多くの注目を集めることが必要とされる。

②成果発表の場のセッティング

インキュベーション施設に入居する企業は、インキュベータに対し、財務的バックアップや投資家から得られる信用も求めるので、インキュベータは投資家や将来的な入居企業の注目を集めるために、インキュベータや入居企業の活動および成果を新聞や雑誌などで発表するなどの広報活動を行うことが必要となる。それに対して、より注目度を高めるために、行政側が発表の場をセッティングすることも考えられる。

③目利き委員会の設置

インキュベーション事業においては、入居企業が卒業して成功した例がインキュベータの評価になるので、インキュベータにとって最初にどのような企業を入居させるかは成否を分ける大きな要因となる。したがって、入居企業の審査については専門家に依頼するケースが多く、目利き委員会、あるいは目利き制度として各地で動きはじめている。

このような体制は、既に愛知県や名古屋市も行っている。(財) 愛知県中小企業振興公社・中小企業支援センターでは、各分野の専門家による事業可能性評価委員会を設けて、創業予定者を対象にビジネスプランを評価しているほか、(財)名古屋都市産業振興公社・名古屋市新事業支援センターでは、起業に関する様々な相談に答えながら「新製品・新技術開発導入支援資金融資」のための事業可能性評価などを行っており、名古屋市工業研究所では、新技術や新製品などの開発事例に対し「工業技術グランプリ」を行っている。また、京都市の事例では選考委員の知名度が宣伝になっており、名古屋市バージョンとしても、賞を受賞することによりお墨付きが得られるよう、有名人による審査や賞金の授与等の話題づくりも検討に値すると考えられる。

編集後記

金山に来てあつという間に一年が過ぎようとしています。

都市センターのある金山南ビルは金山総合駅からは、改札を出て徒歩で数分という超至近距離にあります。これまで余裕のない朝を過ごしてきた私にとって、名古屋駅から地下鉄を2路線乗り継いで出勤しなくても良いということは、朝の出勤時間短縮という点では大きな幸せでありました（ただし、余裕を持って出勤することとは別ですが）。

その一方では、日々の中で歩くということが極端に少なくなってしまった。というのも、都市センターに来るまでは、市役所から名古屋駅まで健康のためもあり、できるだけ歩いて帰りました。30分～40分と適度な時間であり、その日の気分でルートを変え、遠回り、などということもありました。途中には四間道など昔ながらのものもあり、一方で長者町の一角に新しい店を発見するなどということもありました。地下鉄やバスで通り過ぎるだけでは見えなかったことも、歩くことで見えたことも多かったかと思います。

近年、各地の中心市街地ではいたる所でシャッターが降りている光景をよく見ます。こんな街を歩くのは楽しいでしょうか。歩くのならばやはり歩いて楽しい街がいいはずです。

今回、「都市の交通とまちづくり」というテーマで特集をさせていただきましたが、人が歩くということは交通の原点だと思います。人がそのまちを歩きたいと思わせること、そして、それをどう気持ちよく叶えてやるか。そんなことが交通とまちづくりを考える中では必要な気がします。

最後に、今回の機関誌発行にあたっては、ご多忙中の執筆者の皆様には突然原稿の執筆をお願いしたにもかかわらず、快くお受けいただきましたことを、この場をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

●アーバン・アドバンス No.28 ●

2003年1月発行

編集・発行 財団法人 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: 052-678-2200 Fax: 052-678-2211

印刷 株式会社荒川印刷

表紙・グラビアデザイン temple

※この印刷物は、再生紙（古紙含有率100%、白色度70%）を使用しています。



Nagoya Urban Institute